

คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกง  
ระหว่าง พ.ศ. 2420 - 2500

โดย  
นางสาวพิมพ์อุมา ไตสินธพ

# มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้  
ภาควิชาประวัติศาสตร์  
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร  
ปีการศึกษา 2548  
ISBN 974 - 11 - 6195 - 6  
ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

**COMMUNICATION CANAL AND DEVELOPMENT OF  
SETTLEMENT IN BANGPAKONG RIVER BASIN DURING  
THE PERIOD OF A.D.1877-1957.**

By

Pim-u-ma Tosinthop

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

A thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree

MASTER OF ARTS

Department of History

Graduate School

SILPAKORN UNIVERSITY

2005

ISBN ISBN 974-11-6195-6

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร อนุมัติให้วิทยานิพนธ์เรื่อง “คลองเชื่อม  
กับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกง ระหว่าง พ.ศ.2420-2500” เสนอโดย นางสาว  
พิมพ์อุมา ไตสินธพ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้

.....  
(รองศาสตราจารย์ ดร. วิสาข์ จัติวัตร)  
รองอธิการบดีฝ่ายวิชาการ รักษาราชการแทน  
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย  
วันที่ ..... เดือน ..... พ.ศ. ....

ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์มลิวัดย์ แต่งแก้วฟ้า

# มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

คณะกรรมการตรวจสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ยงยุทธ ชูแว่น)

..... / ..... / .....

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์มลิวัดย์ แต่งแก้วฟ้า)

..... / ..... / .....

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์สุภาภรณ์ จินตามณีโรจน์)

..... / ..... / .....



K 44201203 : MAJOR : HISTORY OF SOUTHEAST ASIA

KEYWORD : COMMUNICATION CANAL / BANGPAKONG RIVER BASIN / EXPANDING TRADE AND  
ECONOMY / DEVELOPMENT OF SETTLEMENT

PIM-U-MA TOSINTHOP: COMMUNICATION CANAL AND DEVELOPMENT OF SETTLEMENT IN  
BANGPAKONG RIVER BASIN DURING THE PERIOD OF A.D.1877-1957. ADVISOR : ASST. PROF.  
MALIWAN TANGKAEWFA. 237 pp. ISBN 974 – 11 – 6195 – 6

The aim of this thesis is to study the relationship between the communication canal and settlement patterns along the Bangpakong River basin during the period of rapidly expanding trade and economy. The main focuses are patterns of settlement, the way life and the adjustment of community along the canals in face of the development of communication system both on land and by waterway.

The method of study combines the analysis of official sources with oral history. The study is divided into two main periods. The first concentrates on the early Bangkok period when the development of communication canal was geared toward strategic control and trade of the province, resulting in the settlement of community by the state with the main responsibility of defense and the collection of goods in lieu of corvee service. The second period is after the Bowring Treaty in 1855 when communication canal was used mainly for the transportation of goods and merchandise and for opening up the hinterland areas. This resulted in the development of both agricultural community in rural areas and trading community along the canals.

The result of this study shows that during 1877 – 1957, the demand of rice in the world market affected rice production in the Bangpakong River basin, increasing the need for more rice land and transport route. The digging of communication canal was the direct response to this. The state began to invest in the development of this infrastructure, first building the main canals linking the Bangpakong River with the Chao Phraya River, then opened more opportunity for private capital to invest in the building of smaller communication canals.

The digging of communication canal resulted in the growth of agricultural community along the route. At the meeting point between the river and the canal or between different canals, marketing community congregated. Marketing places not only acted as meeting point for people who came to trade, but were places where important landmarks, such as rice mills, wharf, opium and gambling dens, places for religion worship and schools situated. The markets along the canals declined when transportation on land was developed, not so much by the coming of the railway system but more so by the expansion of roads which could provide a more convenient and cheaper way of transportation. Eventually, some community along the canals lost their predominance and were superseded by market places near railway and bus terminals.

---

Department of History

Graduate School, Silpakorn University

Academic Year 2005

Student's signature.....

Thesis Advisor's signature.....

## กิตติกรรมประกาศ

ประสบการณ์จากการศึกษาในสาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ได้ให้ความรู้และเปิดมุมมองความคิด ความเข้าใจรวมถึงรู้จักตั้งคำถามกับสิ่งต่างๆซึ่งช่วยให้ผู้เขียนรู้จักคิดอย่างเป็นเหตุและผลอย่างเป็นระบบมากขึ้น อันสามารถนำมาปรับใช้กับการดำรงชีวิตประจำวันต่อไป

ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ มลิวัลย์ แดงแก้วฟ้า อาจารย์ที่ปรึกษาที่สละเวลาอันมีค่าคอยเอาใจใส่ให้คำแนะนำ แก้ไขข้อผิดพลาด ตั้งข้อเสนอแนะและคำถามที่เป็นประโยชน์ในการเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนสำเร็จ

ขอขอบพระคุณคณาจารย์ภาควิชาประวัติศาสตร์ทุกท่านที่คอยช่วยเหลือให้คำปรึกษา ชี้แนะแนวทางและประเด็นต่างๆที่น่าสนใจนำมาปรับใช้ในงานเขียน โดยเฉพาะผู้ช่วยศาสตราจารย์ยงยุทธ ชูแว่น, ผู้ช่วยศาสตราจารย์สุภาภรณ์ จินตามณีโรจน์ ที่กรุณาให้คำแนะนำและแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ตลอดระยะเวลาที่ทำงานรู้สึกว่าการแสวงหาข้อมูลเป็นสิ่งยากเพราะมีข้อมูลเอกสารที่บันทึกเกี่ยวกับท้องถิ่นมีน้อยจึงต้องอาศัยข้อมูลบางส่วนจากการสัมภาษณ์บุคคลต่างๆที่มีบทบาทอยู่ในท้องถิ่นเป็นผู้ให้ข้อมูลมาวิเคราะห์ประกอบกับเอกสารของทางราชการ เพื่อให้ได้ข้อมูลนำมาปรับใช้ในงานเขียน หากปราศจากซึ่งความอนุเคราะห์ของบุคคลในท้องถิ่นวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะไม่สมบูรณ์เป็นรูปร่าง โดยเฉพาะผู้ช่วยศาสตราจารย์ ประเสริฐ ศีลรัตน ที่คอยอธิบายข้อมูลท้องถิ่นและพยายามตอบข้อสงสัยของผู้เขียน ขอขอบคุณเพื่อนๆสำหรับกำลังใจ ความห่วงใยและคอยถาม ช่วยอำนวยความสะดวกในการค้นคว้าเอกสารและหาข้อมูลให้เสมอ

สุดท้ายขอบคุณพ่อกับแม่ที่เป็นแรงบันดาลใจให้ผู้เขียนอยากเรียนรู้สิ่งต่างๆและให้การสนับสนุนและให้กำลังใจ ทำให้ผู้เขียนไม่เคยท้อต่ออุปสรรคต่างๆสามารถทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนสำเร็จ

ขอขอบคุณ เจ้าหน้าที่บัณฑิตวิทยาลัย สำหรับการตรวจรูปแบบสารนิพนธ์

สุดท้ายนี้ ขอบกพร่องใดๆ ที่เกิดขึ้นในสารนิพนธ์ชิ้นนี้ ถือเป็นความรับผิดชอบของข้าพเจ้าแต่เพียงผู้เดียว

## สารบัญ

		หน้า
	บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
	บทคัดย่อภาษาอังกฤษ .....	จ
	กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
	สารบัญตาราง.....	ญ
	สารบัญภาพประกอบ.....	ฎ
	บทที่	1
1	บทนำ.....	1
	ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
	ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า.....	6
	ขอบเขตของการศึกษา.....	6
	ขั้นตอนของการศึกษา.....	6
	วิธีการศึกษา.....	7
	แหล่งข้อมูล.....	7
	อักษรย่อที่ปรากฏในเชิงอรรถ.....	8
	นิยามความหมาย	8
2	การตั้งถิ่นฐานในลุ่มแม่น้ำบางปะกงก่อน พ.ศ.2420.....	11
	สภาพทั่วไปทางภูมิศาสตร์.....	12
	พื้นที่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกง.....	13
	พื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำบางปะกง.....	21
	การตั้งถิ่นฐานในลุ่มแม่น้ำบางปะกงก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง.....	23
	ปัจจัยที่เอื้อต่อการตั้งถิ่นฐานในลุ่มแม่น้ำบางปะกง.....	24
	ชุมชนโบราณบนเส้นทางการค้าและเส้นทางเดินทัพ.....	26
	เศรษฐกิจของพื้นที่ปากแม่น้ำบางปะกงกับการค้าทางทะเล.....	42
	แรงงานอพยพกับการตั้งหลักแหล่งในลุ่มแม่น้ำบางปะกงก่อนพ.ศ.2420...	50
	ชาวมลายู.....	52
	ชาวมอญ.....	53

บทที่	หน้า
ชาวลาว.....	54
ชาวจีน.....	55
การตั้งถิ่นฐานในคลองสำโรง.....	57
การตั้งถิ่นฐานพื้นที่ตอนในแม่น้ำบางปะกงและคลองแสนแสบ.....	59
3 คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในกลุ่มแม่น้ำบางปะกง ระหว่าง พ.ศ. 2420-2450.....	68
ปัจจัยที่กระตุ้นให้เกิดการขุดคลอง.....	68
การผ่นคลายระบบไพร่.....	69
อิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตก.....	69
สิทธิการถือครองที่ดิน.....	70
การขยายตัวของการค้าข้าว.....	72
คลองเชื่อมที่ได้รับการขุดขึ้นในช่วง พ.ศ.2420 - 2450.....	76
การขุดคลองโดยรัฐ.....	76
การขุดคลองโดยนายทุน.....	81
การเติบโตของชุมชนจากการผลิตและการค้าข้าว.....	97
กิจการโรงสี.....	97
ธุรกิจเดินเรือ.....	103
ผลกระทบจากการขยายพื้นที่เพาะปลูก.....	109
กรณีพิพาทเกี่ยวกับที่ดิน.....	109
ปัญหาจากการขยายพื้นที่เพาะปลูก.....	116
4 การพัฒนาคลองเชื่อมและเส้นทางคมนาคมที่มีผลต่อการปรับตัวของชุมชน ในกลุ่มแม่น้ำบางปะกง ระหว่าง พ.ศ.2451 - 2500.....	121
การขยายตัวของชุมชนจากการขุดคลอง.....	121
ปัญหาจากการขุดคลองเพื่อขยายพื้นที่เพาะปลูก.....	122
ปัญหาจากการอพยพของแรงงาน.....	133
การพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกเชื่อมกับพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง.....	138
ทางรถไฟ.....	140
ทางถนน.....	153

บทที่	หน้า
การขยายตัวของชุมชนการค้าริมน้ำในช่วง พ.ศ.2450-2500.....	156
การพัฒนากับความเปลี่ยนแปลงของชุมชนการค้าในคลองเชื่อม.....	172
5  บทสรุป.....	177
บรรณานุกรม.....	182
ภาคผนวก ก .....	208
ภาคผนวก ข .....	211
ภาคผนวก ค .....	216
ภาคผนวก ง .....	223
ภาคผนวก จ .....	227
ภาคผนวก ฉ .....	230
ประวัติผู้วิจัย.....	237

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

## สารบัญตารางประกอบ

ตารางประกอบที่		หน้า
1	ปริมาณการส่งออกข้าวจำหน่ายต่างประเทศตั้งแต่ พ.ศ.2407-2453.....	73
2	ราคาที่ดินในคลองประเวศบุรีรมย์.....	80
3	การขยายตัวของที่นาในลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ.2438-2474...	96
4	ตารางแสดงจำนวนโรงสีระหว่าง พ.ศ.2420-2472 .....	98
5	จำนวนประชากรมณฑลปราจีนบุรี.....	99
6	แสดงจำนวนประชากรมณฑลปราจีนบุรี แยกตามเชื้อชาติ.....	100
7	ราคาที่ดินฝั่งตะวันตกของแม่น้ำบางปะกง ตั้งแต่ พ.ศ.2423-2447.....	112
8	ค่าธรรมเนียมเรือผ่านเข้า-ออก ประตูน้ำในคลองแสนแสบ คลองท่าไข่และคลองบางขนาก.....	131
9	ค่าธรรมเนียมเรือผ่านเข้า-ออก ประตูน้ำในคลองแสนแสบ เทียบกับประตูคลอง ภาษีเจริญแลคลองดำเนินสะดวกคลองประตูคลองรังสิต.....	132
10	โครงการสร้างกิจกรรมรากฐานการพัฒนาเศรษฐกิจในสมัยรัชกาลที่ 5.....	139

## สารบัญภาพประกอบ

ภาพประกอบที่		หน้า
1	แผนที่แสดงตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์.....	9
2	แผนที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงแสดงเขตการปกครอง.....	10
3	แสดงเส้นทางการค้าผ่านช่องเขาตามแนวเทือกเขาตงพญาเย็นและเทือกเขาบรรทัด.....	15
4	แผนที่แสดงชุมชนและแนวชายฝั่งทะเลสมัยทวารวดี.....	16
5	แผนที่แสดงลักษณะภูมิประเทศประเทศและตำแหน่งที่ตั้งของแหล่งโบราณคดีสมัยก่อนประวัติศาสตร์และสมัยทวารวดี	28
6	เส้นทางเดินเรือตัดข้ามอ่าวไทย.....	29
7	เส้นทางเดินทัพของสมเด็จพระเจ้าตากสินสู่จันทบุรี.....	38
8	แผนที่แสดงตำแหน่งที่ตั้งบ้านเมืองต้นรัตนโกสินทร์.....	41
9	แสดงเส้นทางคมนาคมทางน้ำก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง.....	49
10	แผนที่ชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงและคลองเชื่อมก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง.....	67
11	แผนที่แสดงการขยายตัวของชุมชนจากการขุดคลองในช่วง พ.ศ.2420-2450.....	102
12	แผนที่ประตูละบายน้ำในคลองเชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกง.....	130
13	แผนที่ทางรถไฟสายกรุงเทพฯผ่านลุ่มแม่น้ำบางปะกง.....	152

## บทที่ 1

### บทนำ

#### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา (Statement and Significance of the problem)

ลุ่มแม่น้ำบางปะกงอยู่ในพื้นที่ราบลุ่มภาคกลางของประเทศไทย ด้านทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นบริเวณที่เหมาะสมต่อการประกอบเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมด้วยทรัพยากรธรรมชาติหลากหลายชนิด ประกอบกับมีทำเลที่ตั้งอยู่ใกล้เมืองหลวงจึงมีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ การปกครองและเศรษฐกิจของไทยมาแต่โบราณ ในฐานะศูนย์กลางการคมนาคมเชื่อมต่อกับหัวเมืองภาคตะวันออก หัวเมืองอีสาน ลาว เขมรและเวียดนาม ส่งผลให้ราชอาณาจักรไทยทุกสมัยมีนโยบายควบคุมดูแลพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงอย่างใกล้ชิด ในฐานะเมืองด่านป้องกันภัยทางด้านตะวันออกและเพื่อเรียกเก็บผลประโยชน์จากส่วย โดยอาศัยเส้นทางคมนาคมผ่านคลองเชื่อมที่ได้รับการขุดขึ้น เช่น คลองสำโรงเชื่อมกรุงเทพฯกับบริเวณปากแม่น้ำบางปะกงและคลองแสนแสบเชื่อมกรุงเทพฯกับบริเวณต้นน้ำแถบปราจีนบุรี คลองทั้งสองจะเชื่อมเข้ากับเส้นทางคมนาคมทางบกและทางน้ำที่มีอยู่แต่เดิมในภูมิภาคนี้ทำให้กรุงเทพฯสามารถติดต่อกับพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น

การขยายตัวทางเศรษฐกิจหลังสนธิสัญญาเบาว์ริง พ.ศ.2398 ทำให้ชุมชนต่างๆที่มีอยู่เดิมนั้นขยายตัวเติบโตขึ้น เกิดการเปลี่ยนแปลงวิถีการผลิตจากเดิมซึ่งผลิตเพื่อการบริโภคในชุมชนและเพื่อส่งส่วยมาเป็นการผลิตสินค้าเกษตรกรรมจำนวนมากเพื่อการค้าสินค้าต่างๆเหล่านี้ต้องอาศัยที่ดินและแรงงานจำนวนมากในกระบวนการผลิต ทำให้รัฐต้องนำนโยบายต่างๆเข้ามาใช้เพื่อส่งเสริมให้ผู้คนต่างถิ่นอพยพเข้ามาอาศัยในพื้นที่ พร้อมทั้งดำเนินนโยบายส่งเสริมให้ขยายพื้นที่เพาะปลูกด้วยการขุดคลองขึ้นในลุ่มแม่น้ำบางปะกง เมื่อสินค้าเกษตรกรรมมีราคาสูงขึ้นที่ดินจึงเริ่มได้รับความสนใจจากรัฐเข้าไปตั้งหลักแหล่งตามพื้นที่บุกเบิกใหม่ เช่น คลองนครเนื่องเขตร์ (พ.ศ.2420) คลองประเวศบุรีรมย์ (พ.ศ.2423) การขุดคลองช่วยขยายการคมนาคมให้เข้าถึงพื้นบริเวณตอนกลางของลุ่มแม่น้ำบางปะกงคลองตัวมากขึ้น ผลักดันให้เมืองฉะเชิงเทรากลายเป็นศูนย์กลางทางการค้าที่สำคัญมากแห่งหนึ่งในภาคตะวันออก

ความตื่นตัวในการเพาะปลูกส่งผลให้ที่ดินริมคลองซึ่งสัญญาจะควมมีราคาแพงและเป็นที่ต้องการของราษฎรจำนวนมากจนรัฐไม่สามารถขยายพื้นที่เพาะปลูกได้ทัน มูลเหตุเหล่านี้เป็นแรงจูงใจให้เอกชนเข้ามาลงทุนขุดคลองเพื่อขายที่ดินบริเวณสองฝั่งคลองในช่วงทศวรรษที่

2430 เป็นต้นมา เช่น คลองรังสิต คลอง नियมยตรา คลองหลวงแพ่ง คลองเปรมย์ คลอง  
อุดมชลจร คลองพลีใหญ่

การขุดคลองอย่างแพร่หลายได้ขยายพื้นที่เพาะปลูกข้าวเพิ่มขึ้นนับแสนไร่ ส่งผลให้  
กลุ่มคนเชื้อชาติต่างๆทั้งไทย จีน ลาว มลายู เขมรและมอญ อพยพเข้ามาตั้งแหล่งอย่าง  
หนาแน่นในลุ่มแม่น้ำบางปะกง โดยเฉพาะบริเวณที่มีการบุกเบิกใหม่ทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำ  
บางปะกงเป็นชุมชนเกษตรกรรมเนื่องจากเป็นพื้นที่ลุ่มต่ำจึงเหมาะต่อการปลูกข้าวซึ่งเป็นสินค้าที่  
สำคัญของประเทศในขณะนั้น ส่วนบริเวณที่เป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญบริเวณริมแม่น้ำ  
ลำคลองเกิดเป็นชุมชนการค้าขนาดใหญ่ที่มีทั้งโรงสี ท่าเรือ โรงเลื่อย ตลาด โรงฝิ่น บ่อน  
การพนันและที่ตั้งของศาสนสถานทั้งวัด มัสยิด โบสถ์คริสต์และศาลเจ้า บางแห่งอาจเป็น  
ที่ตั้งของโรงเรียนและสถานที่ราชการอีกด้วย

แม้ว่าจะมีการขุดคลองเพิ่มขึ้นหลายสายอย่างต่อเนื่อง แต่ก็ยังไม่เพียงพอต่อความ  
ต้องการของชุมชนที่ขยายตัวและปริมาณการค้าที่เพิ่มขึ้น รัฐบาลจึงมีนโยบายปรับปรุงและ  
ขยายทางน้ำและทางบก เช่น การขุดลอกคลอง การสร้างประตูน้ำ การพัฒนาระบบชลประทาน  
เพื่อการเพาะปลูก และการสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯถึงฉะเชิงเทรา ในพ.ศ.2448 โดยวางราง  
รถไฟขนานไประหว่างคลองแสนแสบและคลองนครเนื่องเขตรับกับคลองประเวศบุรีรมย์ การขนส่ง  
ทางรถไฟรวดเร็วกว่าการขนส่งทางเรือโดยย่นระยะเวลาจาก 2 วันมาเป็น 2 ชั่วโมง ส่วนการ  
คมนาคมทางบกภายในลุ่มแม่น้ำบางปะกงที่เส้นทางน้ำไม่ทั่วถึงหรือไม่สะดวกก็มีการสร้างถนนขึ้น  
ด้วย

การคมนาคมที่สะดวกขึ้นยิ่งทำให้เศรษฐกิจของกลุ่มแม่น้ำบางปะกงขยายตัวอย่าง  
รวดเร็ว เพิ่มการผลิตสินค้าเกษตรกรรมในท้องถิ่น กระนั้นการขนส่งสินค้าทางน้ำก็ขยายตัว  
ตามไปด้วยเพื่อบรรทุกสินค้าไปส่งรถไฟและรับสินค้าจากรถไฟกระจายเข้าสู่ชุมชน แต่ในที่สุด  
การคมนาคมทางน้ำและทางรถไฟก็ไม่สามารถขยายตัวตอบสนองการขยายตัวของชุมชนได้อย่าง  
เพียงพอ เพราะมีข้อจำกัดหลายด้านทั้งความล่าช้าในการเดินทาง ต้องพึ่งพิงฤดูกาลและ  
ปริมาณน้ำในคลอง รวมทั้งขนาดของเรือก็เป็นอุปสรรคทำให้บรรทุกสินค้าได้น้อยและการขุดคลอง  
ต้องลงทุนสูงจึงไม่สามารถขยายเส้นทางให้ทันกับการเพิ่มขึ้นของปริมาณเรือ ส่วนทางรถไฟก็ไม่  
ครอบคลุมทุกพื้นที่ทำให้ต้องขนส่งสินค้าหลายเที่ยวในคราวเดียว ต่างจากทางรถยนต์ซึ่งทวี  
ความสำคัญเพิ่มมากขึ้น สามารถขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตส่งถึงตลาดได้ในคราวเดียวโดยไม่  
ต้องขนย้ายหลายเที่ยวอันอาจทำให้สินค้าเสียหายได้และดีกว่าการบรรทุกด้วยรถไฟซึ่งต้องรอเวลา  
และขนผลผลิตมายังสถานีรถไฟ รัฐบาลจึงหันมาให้ความสนใจลงทุนพัฒนาเส้นทางคมนาคม

ทางบกแทนที่ด้วยการสร้างถนน การที่คลองเชื่อมฤดูกาลความสำคัญลงทำให้ชุมชนการค้า  
ริมน้ำที่เคยรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจเสื่อมความสำคัญลงและถูกแทนที่ด้วยชุมชนท่าเรือ

จากการรวบรวมงานศึกษาและวิจัยที่เกี่ยวข้องกับลุ่มแม่น้ำบางปะกงที่ผ่านมา

ได้แบ่งประเด็นการศึกษาออกเป็น 2 แนวทางดังนี้ ประเด็นแรกมุ่งให้ความสำคัญของพื้นที่  
ลุ่มแม่น้ำบางปะกงที่มีบทบาททางเศรษฐกิจและการเมือง เช่น งานวิจัยของ สุดใจ พงศ์กล้า  
เรื่อง “มณฑลปราจีนบุรีสมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์(พ.ศ.2436-  
2458)” ซึ่งทำการศึกษาสภาพทั่วไปของเมืองต่างๆที่รวมกันเป็นมณฑลปราจีนบุรี โดยให้  
ความสำคัญกับแม่น้ำบางปะกงในฐานะเป็นเส้นทางกระจายอำนาจการปกครองจากส่วนกลางเข้า  
สู่ ท้องถิ่นภายใต้ระบบมณฑลเทศาภิบาล และงานศึกษาที่ชี้ให้เห็นถึงความเปลี่ยนแปลง  
ทางด้านเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในลุ่มแม่น้ำบางปะกง เช่น วรรณิ แพลกอินทร์ “ความสำคัญของ  
การผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทราในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง” ศึกษาเมือง  
ฉะเชิงเทราในทางเศรษฐกิจ เพื่อสะท้อนให้เห็นว่าพื้นที่บริเวณนี้มีการผลิตและการส่งออกเพื่อ  
การค้าในตลาดต่างประเทศมาตั้งแต่ก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง โดยอาศัยแม่น้ำบางปะกงในการ  
เป็นเส้นทางลำเลียงสินค้าจากแหล่งผลิตตอนในภูมิภาคออกจำหน่ายกับพ่อค้าต่างชาติ และ  
งานวิจัยของศรัญญา คันธชาติพ “พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ.2419-  
2475” ศึกษาโดยมองภาพว่าพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงมีลักษณะของเศรษฐกิจแบบทุนนิยมและ  
การผลิตเพื่อการค้า โดยนโยบายรัฐบาลได้ให้ความสำคัญของการขยายพื้นที่เพาะปลูกเข้ามายัง  
ลุ่มแม่น้ำบางปะกงด้วยการขุดคลองสายต่างๆ ซึ่งผลของการขุดคลองได้ช่วยเพิ่มเส้นทาง

คมนาคมทางน้ำระหว่างกรุงเทพฯกับลุ่มแม่น้ำบางปะกง

ประเด็นการศึกษาที่ 2 เป็นการรวบรวมงานศึกษาและวิจัยเกี่ยวกับการพัฒนาระบบ  
ชลประทานที่ทำหน้าที่เชื่อมระหว่างลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาเข้ากับลุ่มแม่น้ำบางปะกง โดยให้  
ความสำคัญที่การขยายตัวทางเศรษฐกิจการค้าข้าวว่าเป็นปัจจัยที่ทำให้รัฐบาลหันมาให้  
ความสำคัญกับการขยายพื้นที่เพาะปลูกในบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่าง ซึ่งมีผล  
ต่อการขยายพื้นที่เพาะปลูกเข้ามายังแหล่งบุกเบิกใหม่ เช่น งานศึกษาของ กิตติ ตันไทย “คลอง  
กับระบบเศรษฐกิจไทย (พ.ศ.2367-2453)” ศึกษาถึงการขุดคลองที่เกิดขึ้นตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3  
ถึงรัชกาลที่ 5 ซึ่งเป็นผลจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจเข้าสู่ยุคทุนนิยม รัฐจึงมีนโยบายขุดคลอง  
และคลองเชื่อมเพื่อให้คลองเป็นเส้นทางคมนาคมช่วยลำเลียงสินค้าจากแหล่งผลิตออกสู่ตลาด  
การศึกษาของสุนทรী อาสะไวย์ “การพัฒนาระบบชลประทานในประเทศไทยตั้งแต่ พ.ศ.2431-  
2493” ได้สะท้อนให้เห็นถึงความต้องการที่ดินในการเพาะปลูกเพราะได้รับอิทธิพลจากการค้า

ข่าวที่มีราคาสูงจึงเป็น แรงผลักดันให้มีกลุ่มนายทุนเข้ามาลงทุนพัฒนาที่ดินอย่างจริงจัง นับตั้งแต่ พ.ศ.2431 เห็นได้ว่าเกิดคลองขึ้นจำนวนมากในที่ราบภาคกลาง โดยเฉพาะที่ราบฝั่ง ตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาได้มีผู้คนอพยพเข้าไปอาศัยและประกอบเกษตรกรรมจำนวนมาก งานของซิลวี มาดาดาลีน่า ฮอลดิ้งกา “การจัดการชลประทานในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว” มีแนวการศึกษาคล้ายกับงานของสุนทรีย อาสะไวย์ แต่ซิลวีได้เน้นให้เห็นถึงบทบาทการเข้ามาลงทุนบุกเบิกที่ดินของกลุ่มนายทุนว่าเป็นผลมาจากความต้องการที่ดินเพิ่มขึ้นของราษฎรและเสนอแนวความคิดการจัดการชลประทานตามโลกตะวันตกที่มุ่งนำความเจริญเข้าไปสู่ชุมชนส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

งานศึกษาที่กล่าวมาข้างต้นนี้ ได้สะท้อนให้เห็นเศรษฐกิจของกลุ่มแม่น้ำบางปะกงว่ามี การขยายตัวอย่างมากเพื่อตอบสนองนโยบายเศรษฐกิจส่งออกของรัฐ แต่ยังมีขาดภาพ ความสำคัญของคลองเชื่อมที่ทำหน้าที่เป็นเส้นทางคมนาคมระหว่างชุมชนกับเมืองหลวง การตั้ง ถิ่นฐานของชุมชนซึ่งเป็นผู้ผลิตและทำการค้า รวมถึงบทบาทของนายทุนท้องถิ่นที่มีต่อการ ขยายตัวทางการผลิตในชุมชน ความเหมาะสมของพื้นที่ในการเพาะปลูก การแย่งชิงที่ดินทำกิน และผลกระทบจากการขุดคลองเพื่อขยายพื้นที่เกษตรกรรม

จากการลงสำรวจพื้นที่และสัมภาษณ์บุคคลที่อาศัยอยู่ตามชุมชนที่สำคัญในเส้นทางคมนาคมทางน้ำในกลุ่มแม่น้ำบางปะกงได้สะท้อนวิถีชีวิตที่มีความผูกพันกับแม่น้ำ ลำคลอง เช่น บริเวณปากน้ำต่างๆได้เห็นร่องรอยความเป็นชุมชนการค้าใหญ่ในอดีต เช่น ศาลเจ้า โรงสีขนาดใหญ่จำนวนมาก โรงเลื่อย ตลาด ร้านค้าและท่าเรือ รวมถึงได้รับทราบจากคนในท้องถิ่น ถึงความเปลี่ยนแปลงของชุมชนการค้าอันเป็นผลกระทบจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบก ผู้เขียนมีความสนใจที่จะศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของคลองเชื่อมกับการตั้งชุมชน และพัฒนาการของชุมชน ปัจจัยที่รัฐและนายทุนลงทุนขุดคลองเข้ามายังพื้นที่กลุ่มแม่น้ำบางปะกง การขยายตัวของการผลิตและการค้า การขยายพื้นที่เพาะปลูกและปัญหาที่เกิดขึ้นจากความเจริญ ของการคมนาคม การค้ารวมถึงความเปลี่ยนแปลงของชุมชนการค้าริมน้ำเมื่อการคมนาคมทาง บกเข้ามามีบทบาทสำคัญ

งานศึกษาที่กล่าวมาข้างต้นนี้ ได้สะท้อนให้เห็นเศรษฐกิจของกลุ่มแม่น้ำบางปะกงว่ามี การขยายตัวอย่างมากเพื่อตอบสนองนโยบายเศรษฐกิจส่งออกของรัฐ แต่ยังมีขาดภาพความสำคัญของคลองเชื่อมที่ทำหน้าที่เป็นเส้นทางคมนาคมระหว่างชุมชนกับเมืองหลวง การตั้งถิ่นฐานของ ชุมชนซึ่งเป็นผู้ผลิตและทำการค้า รวมถึงบทบาทของนายทุนท้องถิ่นที่มีต่อการขยายตัวทางการ

ผลิตในชุมชน ความเหมาะสมของพื้นที่ในการเพาะปลูก การแย่งชิงที่ดินทำกินและผลกระทบจากการขุดคลองเพื่อขยายพื้นที่เกษตรกรรม

จากการลงสำรวจพื้นที่และสัมภาษณ์บุคคลที่อาศัยอยู่ตามชุมชนที่สำคัญในเส้นทางคมนาคมทางน้ำในกลุ่มแม่น้ำบางปะกงได้สะท้อนวิถีชีวิตที่มีความผูกพันกับแม่น้ำ ลำคลอง เช่น บริเวณปากน้ำต่างๆได้เห็นร่องรอยความเป็นชุมชนการค้าใหญ่ในอดีต เช่น ศาลเจ้า โรงสีขนาดใหญ่จำนวนมาก โรงเลื่อย ตลาด ร้านค้าและท่าเรือ รวมถึงได้รับทราบจากคนในท้องถิ่นถึงความเปลี่ยนแปลงของชุมชนการค้าอันเป็นผลกระทบจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบก ผู้เขียนจึงมีความสนใจที่จะศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของคลองเชื่อมกับการตั้งชุมชนและพัฒนาการของชุมชน ปัจจัยที่รัฐและนายทุนลงทุนขุดคลองเข้ามายังพื้นที่กลุ่มแม่น้ำบางปะกง การขยายตัวของการผลิตและการค้า การขยายพื้นที่เพาะปลูกและปัญหาที่เกิดขึ้นจากความเจริญของการคมนาคม การค้า รวมถึงความเปลี่ยนแปลงของชุมชนการค้าริมน้ำเมื่อการคมนาคมทางบกเข้ามามีบทบาทสำคัญ

### ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการศึกษา (Goal and Objective)

1. ศึกษาความสัมพันธ์ของคลองเชื่อมกับการตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของชุมชนในกลุ่มแม่น้ำบางปะกง
2. ศึกษาปัจจัยที่ส่งเสริมให้มีการขุดคลองเชื่อมระหว่างกลุ่มน้ำเจ้าพระยากับกลุ่มแม่น้ำบางปะกง
3. ศึกษาผลกระทบจากการสร้างทางรถไฟและถนนที่มีต่อคลองเชื่อมและชุมชนต่างๆ

### ขอบเขตของการศึกษา (Scope or Delimitation of the Study)

ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของการศึกษาค้นคว้าไว้ในช่วง .ศ.2420 - 2500” โดยแบ่งการเปลี่ยนแปลงของชุมชนออกเป็น 2 ช่วงเวลา คือตั้งแต่ พ.ศ.2420-2450 เพราะเป็นช่วงเวลาที่รัฐและนายทุนได้เริ่มดำเนินการขุดคลองเชื่อมจากแม่น้ำเจ้าพระยามายังกลุ่มแม่น้ำบางปะกง ส่งผลให้เกิดการขยายพื้นที่เพาะปลูกในฝั่งตะวันตกของกลุ่มแม่น้ำบางปะกงอย่างกว้างขวาง และระหว่าง พ.ศ.2450-2500 เนื่องจากเป็นช่วงที่การขุดคลองเชื่อมค่อยๆลดลงเพราะพื้นที่ส่วนใหญ่ได้ถูกราษฎรและนายทุนเข้ามาจับจองจนเต็ม ประกอบกับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศทำให้รัฐหันมาลงทุนสร้างเส้นทางคมนาคมทางบกเข้ามายังกลุ่มแม่น้ำบางปะกง ในกรณีได้กำหนดพื้นที่ศึกษาตั้งแต่ต้นแม่น้ำบางปะกงที่ ตำบลบางเตน อำเภอบ้านสร้าง จังหวัดปราจีนบุรี ซึ่งเป็นบริเวณที่แม่น้ำนครนายกไหลมาบรรจบกับแม่น้ำปราจีนบุรีรวมกันเป็นแม่น้ำบางปะกงจนถึง

ปากคลองประเวศบุรีรมย์ที่อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา เพราะเป็นพื้นที่ที่มีการขุดคลองเชื่อมมากที่สุดในพื้นที่นี้ เพื่อชี้ให้เห็นถึงผลกระทบจากการขุดคลองเชื่อมและความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับชุมชนที่อยู่ริมฝั่งแม่น้ำบางปะกงทางฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกเพราะเป็นที่ตั้งของชุมชนเก่า ศูนย์กลางการคมนาคมที่สำคัญ ภายหลังเมื่อมีการขุดคลองเชื่อมชุมชนจึงเริ่มขยายเข้ามาสู่พื้นที่ริมคลอง เช่น บางแตน บางคล้า บ้านโพธิ์ บางขนาก บางน้ำเปรี้ยว บ้านใหม่ บ้านคลองสวน เป็นต้น

### ขั้นตอนของการศึกษา

1. สืบรวจเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมทางน้ำในบริเวณที่ราบลุ่มภาคกลาง เช่น เอกสารชั้นต้น ได้แก่ จดหมายเหตุ พระราชหัตถเลขา พระราชบัญญัติ ประกาศต่างๆ สิ่งพิมพ์รัฐบาล บันทึกร่วมสมัย ภาพถ่าย แผนที่ และเอกสารชั้นรอง ประกอบด้วย หนังสือ บทความทางวิชาการ หนังสือพิมพ์และวิทยานิพนธ์ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับเรื่องที่ศึกษา ในช่วงระยะเวลาที่ทำการศึกษา

2. สัมภาษณ์ชาวบ้านที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง

3. วิเคราะห์ตรวจสอบเอกสารและหลักฐานต่างๆ

4. ศึกษาและวิเคราะห์เรื่องราวเหตุการณ์ต่างๆ ในเอกสารดังกล่าวข้างต้น

5. รวบรวมข้อมูลเขียนเป็นวิทยานิพนธ์

ใช้ระเบียบวิธีการศึกษาทางประวัติศาสตร์และนำเสนอตามแนวทางประวัติศาสตร์เชิงวิเคราะห์ โดยอาศัยหลักฐานและเอกสาร รวมทั้งวิทยานิพนธ์ ผลงานวิจัย ตลอดจนบทความต่างๆ ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ

### วิธีการศึกษา (Method of Study)

งานวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาตามระเบียบวิธีการทางประวัติศาสตร์ ซึ่งมีแนวการพรรณนาความ ด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลจากข้อเท็จจริง และจากหลักฐานที่ใช้ประกอบการศึกษาค้นคว้าเป็นเอกสารชั้นต้น ซึ่งส่วนใหญ่ได้มาจากเอกสารที่ยังไม่ได้ตีพิมพ์ เช่น เอกสารหอสมุดแห่งชาติ เอกสารจากกองจดหมายเหตุแห่งชาติและเอกสารอื่นๆ นอกจากนี้ยังมีเอกสารที่มีความสำคัญรองลงมา คือ เอกสารชั้นรอง ได้แก่ วิทยานิพนธ์ งานวิจัย รวมทั้งบทความจากวารสารต่างๆ และข้อมูลจากการลงพื้นที่ไปสัมภาษณ์บุคคลที่อาศัยอยู่ในชุมชนต่างๆ ในลุ่มแม่น้ำบางปะกง เช่น ชุมชนบ้านคลองสวน ตำบลเทพราช อำเภอบ้านโพธิ์, ชุมชนในเทศบาลตำบลบางคล้า อำเภอบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา, ชุมชนตลาดบ้านใหม่ อำเภอเมือง จังหวัด

ฉะเชิงเทรา, ชุมชนในตำบลบางขนาก อำเภอบางน้ำเปรี้ยว จังหวัดฉะเชิงเทรา, ชุมชนในตำบลท่าถั่ว อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา และชุมชนในอำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นต้น เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์เรียบเรียงเขียนเป็นวิทยานิพนธ์

### แหล่งข้อมูล

1. หอสมุดแห่งชาติท่าवासูกกรี กรุงเทพฯ
2. หอจดหมายเหตุแห่งชาติ กรุงเทพฯ
3. หอสมุดมหาวิทยาลัยศิลปากร, มหาวิทยาลัยศิลปากร, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
4. ห้องสมุดมหาวิทยาลัยราชภัฏราชชนครินทร์
5. สำนักศิลปวัฒนธรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏราชชนครินทร์
6. สัมภาษณ์บุคคลที่อาศัยอยู่ในชุมชนเส้นทางคมนาคมทางน้ำ

## มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

### อักษรย่อที่ปรากฏในเชิงอรรถ

- |      |   |
|------|---|
| กค.  | เอกสารกระทรวงคมนาคม                             |
| กจช. | กองจดหมายเหตุแห่งชาติ                           |
| กษ.  | เอกสารกระทรวงเกษตรราธิการ ที่ได้จัดหมวดหมู่แล้ว |
| กส.  | เอกสารกรมสารบรรณ กระทรวงเกษตรราธิการ            |
| ค.   | เอกสารพระคลังมหาสมบัติ                          |
| คค.  | เอกสารกระทรวงคมนาคม                             |
| น.   | เอกสารกรมนครบาล                                 |
| นก.  | หนังสือกราบบังคมทูล                             |
| ม.   | เอกสารกระทรวงมหาดไทย                            |
| ยธ.  | เอกสารกระทรวงโยธาธิการ                          |
| ย.   | เอกสารกระทรวงยุติธรรม                           |
| รล.  | เอกสารกรมราชเลขา                                |
| พล.  | สำเนาพระราชหัตถเลขา                             |

### นิยามความหมาย

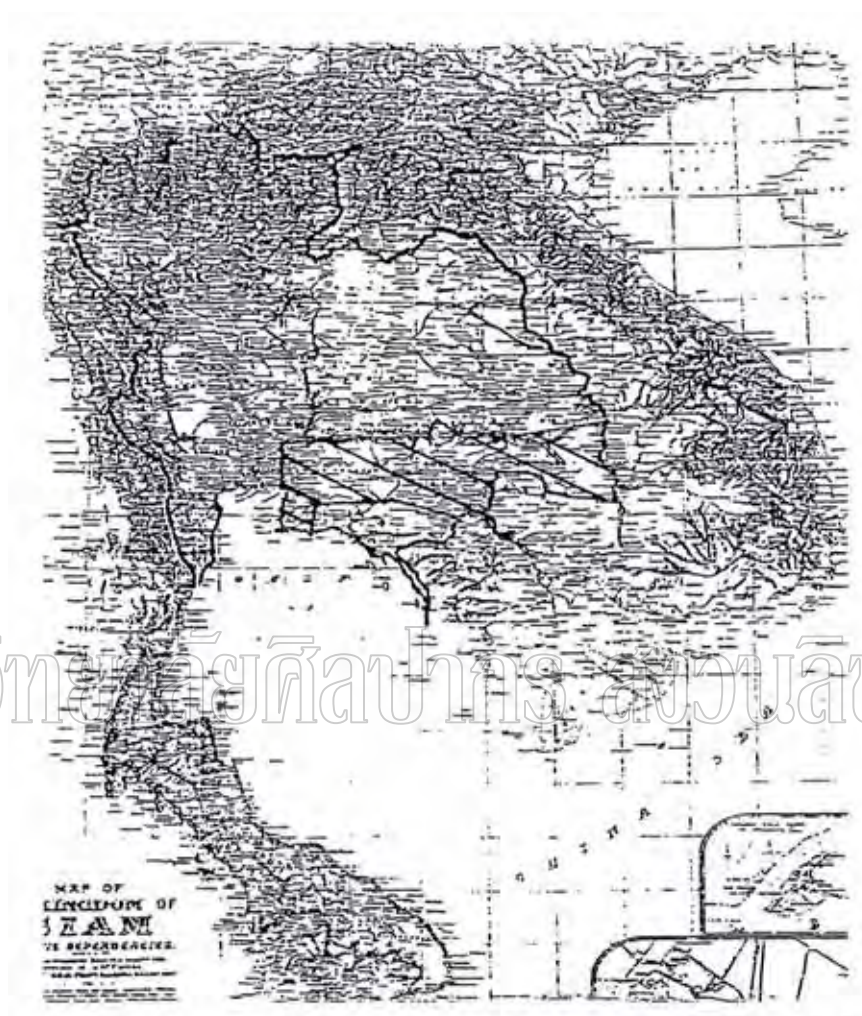
*คลองเชื่อม* หมายถึง เส้นทางน้ำที่ขุดขึ้นโดยมนุษย์เพื่อเชื่อมต่อทางน้ำที่มีอยู่ก่อนแล้วให้ติดต่อกันได้ โดยทางน้ำที่มีอยู่ก่อนนั้นอาจเป็นเส้นทางน้ำตามธรรมชาติหรือเส้นทางน้ำที่ขุดขึ้นก่อนแล้ว ในการศึกษานี้ใช้เรียกทั้งการขุดเชื่อมระหว่างแม่น้ำกับแม่น้ำ แม่น้ำกับคลอง และคลองกับคลอง


*คลองสายหลัก* คือ คลองขุดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกง ได้แก่ คลองลำโรง คลองแสนแสบ คลองนครเนื่องเขตร์ คลองประเวศบุรีรมย์

*คลองซอย* คือ คลองที่ขุดเชื่อมจากคลองสายหลักหรือคลองที่ขุดเชื่อมกับคลองซอย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขยายพื้นที่เพาะปลูก ได้แก่ คลองเปรม คลองอุดมชลจร คลองหลวงแพ่ง คลองบางพลี เป็นต้น

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

แผนที่ที่ 1 แสดงตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของกลุ่มแม่น้ำบางปะกงในประเทศสยาม



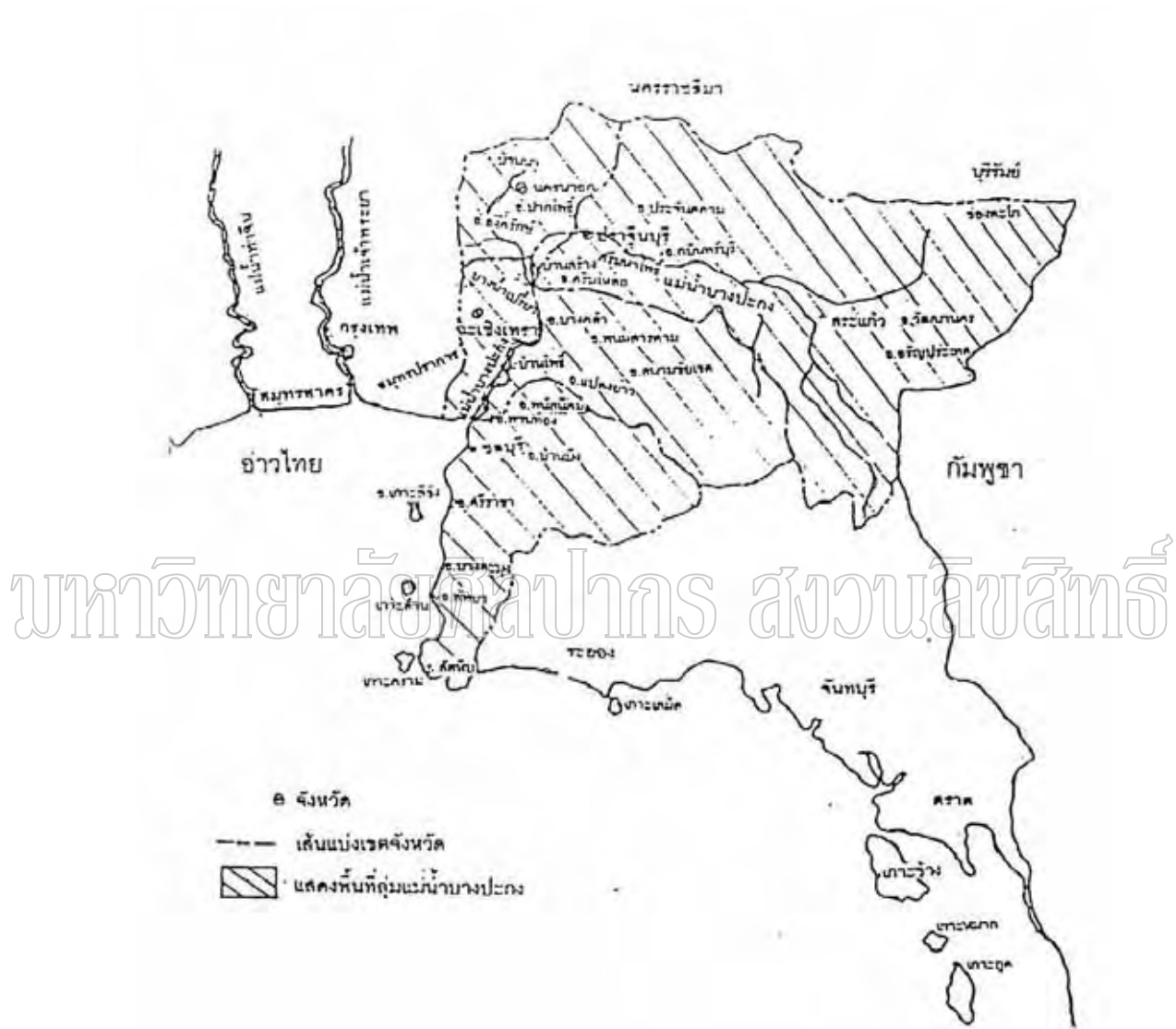
 แสดงตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของกลุ่มแม่น้ำบางปะกงในประเทศสยาม

แผนที่ที่ 1 : แผนที่แสดงตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของกลุ่มแม่น้ำบางปะกงในประเทศสยาม

ที่มา : Map of the kingdom of Siam and its dependencies. From Government Surveys under the direction of J.M. Carthy. อ้างอิงจาก ศรัญญา คันธาศีพ. “พัฒนาการทางเศรษฐกิจกลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ.2419 - 2475.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2540. 8.

SCALES 1 : 2,000,000

แผนที่ที่ 2 แผนที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงแสดงเขตการปกครอง



ที่มา : แผนที่ประเทศไทย. อ้างอิงจาก ศรัณยูภา คันธชาติพ. "พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ.2419 - 2475." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2540. 10.

มาตราส่วน 1 : 1,000,000

## บทที่ 2

### การตั้งถิ่นฐานในลุ่มแม่น้ำบางปะกงก่อน พ.ศ.2420

ในบทนี้จะเป็นการนำเสนอปัจจัยที่มีส่วนผลักดันให้เกิดการตั้งถิ่นฐานเป็นชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงก่อน พ.ศ.2420อย่างไร โดยแบ่งประเด็นการศึกษาดังนี้

ประเด็นแรกคือ ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติที่สามารถรองรับจำนวนประชากรและการค้าที่เพิ่มขึ้น

ประเด็นที่สองคือ ท่าเลที่ตั้งของพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงมีท่าเลที่ตั้งอยู่ระหว่างพื้นที่ลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นที่ตั้งของราชธานีอยุธยา ธนบุรีและกรุงเทพฯกับดินแดนต่างๆทางด้านตะวันออก ได้แก่ หัวเมืองตะวันออก หัวเมืองอีสาน เขมร ลาวและเวียดนาม พื้นที่บริเวณนี้จึงมีความสำคัญต่อรัฐทั้งทางด้านการเมือง การปกครองและเศรษฐกิจ ทำให้รัฐบาลไทยทุกยุคสมัยมีนโยบายมุ่งกระชับอำนาจและรักษาผลประโยชน์อย่างเข้มงวดในภูมิภาคนี้ การกวาดต้อนและชักชวนผู้คนให้เข้ามาตั้งชุมชนตามเส้นทางสำคัญทางยุทธศาสตร์การสงคราม การดำเนินนโยบายชักจูงผู้คนจากต่างถิ่นให้อพยพเข้ามาตั้งหลักแหล่งบนเส้นทางเขตการค้า ส่วนการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางน้ำด้วยการขุดคลองเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งสินค้ามาตั้งแต่สมัยอยุธยาเป็นราชธานี คือ คลองสำโรงและคลองแสนแสบ

ประเด็นที่สามคือ ทิศทางการค้าสมัยต้นรัตนโกสินทร์ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจจากการผลิตแบบพอยังชีพที่ดำเนินมายาวนานเริ่มเปลี่ยนมาสู่ระบบเศรษฐกิจแบบเงินตราและระบบการผลิตเพื่อการค้าผสมผสานกันอยู่บ้างแล้วในบางชุมชนความรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจได้มีส่วนกระตุ้นให้พื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงขยายตัวอย่างมากในช่วงต้น รัตนโกสินทร์ทั้งการผลิตน้ำตาล พริกไทย ยาสูบและข้าวเข้าสู่ตลาดโลก

ปัจจัยเหล่านี้เป็นองค์ประกอบสำคัญที่กำหนดขนาดและรูปแบบของชุมชนที่เกิดขึ้นในลุ่มแม่น้ำบางปะกงแต่ละช่วงเวลาให้มีความแตกต่างกันออกไป เช่น สมัยก่อนประวัติศาสตร์ สมัยอยุธยาและต้นรัตนโกสินทร์

## 1. สภาพทั่วไปทางภูมิศาสตร์

ลุ่มแม่น้ำบางปะกงเป็นส่วนหนึ่งของที่ราบภาคกลางของประเทศไทยทางด้านตะวันออก<sup>1</sup> มีแม่น้ำบางปะกงเป็นแม่น้ำสายหลักที่เชื่อมหัวเมืองต่างๆในพื้นที่นี้ ได้แก่ นครนายก ปราจีนบุรี ฉะเชิงเทราและชลบุรี<sup>2</sup> นอกจากนี้ยังมีคลองธรรมชาติและคลองขุดที่เป็นสาขาของแม่น้ำบางปะกงอีกหลายสาย เช่น พื้นที่ด้านตะวันตกของแม่น้ำบางปะกงมีคลองสี่แยก คลองระบมซึ่งเป็นต้นน้ำคลองท่าลาดในเขตอำเภอสนามชัยเขต อำเภอพนมสารคาม แควหนุมาน แควพระปรังไหลรวมกันเป็นแม่น้ำปราจีนบุรี คลองพานทอง คลองหลวง คลองวังเย็น คลองบ้านโพธิ์ ส่วนพื้นที่ด้านตะวันตกของแม่น้ำบางปะกงมีคลองบางขนาก คลองท่าไข คลองท่าถั่ว คลองสำโรง คลองทับนางและคลองด่าน แหล่งน้ำจำนวนมากในพื้นที่นี้ได้นำพาความอุดมสมบูรณ์จากพื้นที่ตอนบนลงมาสู่พื้นที่ลุ่มในฤดูน้ำหลากจนกลายเป็นปุ๋ยสำหรับการเกษตรกรรมซึ่งเป็นอาชีพหลักของคนไทย เส้นทางน้ำยังเอื้อต่อการคมนาคมระหว่างชุมชน

## มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

ที่ราบภาคกลางของประเทศไทย ประกอบด้วยลุ่มบริเวณปากแม่น้ำที่สำคัญของภาคกลางทั้ง 4 สาย ได้แก่ แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำบางปะกง ซึ่งเกิดจากการทับถมของดินตะกอนแม่น้ำพัดพามาจากภูเขาทางตอนบนลงมาสู่พื้นที่ราบลุ่มบริเวณปากแม่น้ำบางปะกง จึงมีความอุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การตั้งถิ่นฐานเพราะมีทรัพยากรธรรมชาติที่เอื้อต่อการดำรงชีวิต การเพาะปลูก การคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำติดต่อ ดินแดนอื่นๆได้สะดวกเพราะไม่มีภูเขากั้นขวางกับดินแดนตอนใน.

<sup>2</sup>แม่น้ำบางปะกง เกิดจากการรวมตัวของแควและแม่น้ำไหลมารวมกัน ได้แก่ แควหนุมานและแควพระปรังซึ่งมีต้นกำเนิดจากทิวเขาสันกำแพงและทิวเขาบรรทัด ไหลมาบรรจบกันที่จังหวัดปราจีนบุรี เรียกว่า แม่น้ำปราจีนบุรี และแม่น้ำนครนายกที่เกิดจากต้นน้ำในเขาใหญ่และเขาทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเมืองประจันตคาม ไหลผ่านจังหวัดนครนายกไปบรรจบกับแม่น้ำปราจีนบุรีที่ ตำบลบางแตน อำเภอบ้านสร้าง จังหวัดปราจีนบุรี กลายเป็นแม่น้ำบางปะกงซึ่งไหลผ่านจังหวัดฉะเชิงเทราลงสู่อ่าวไทยในเขตจังหวัดชลบุรี ที่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรากับตำบลคลองตำหรุ อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี รวมระยะทางยาว 122 กิโลเมตร. ที่มา อักษรานุกรมภูมิศาสตร์ ฉบับราชบัณฑิต เล่ม 1, พิมพ์ครั้งที่ 3 (พระนคร : ราชบัณฑิตยสถาน, 2524), 91.

องค์ประกอบทางธรณีวิทยามีผลต่อสภาพภูมิศาสตร์ในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงแตกต่างกันออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

### 1.1 พื้นที่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกง ประกอบด้วย ปราชินบุรี นครนายก

บางส่วนของฉะเชิงเทราและชลบุรี พื้นที่บริเวณนี้เกิดจากการเลื่อนทรุดตัวของแผ่นดิน<sup>3</sup> มีผลให้พื้นที่ส่วนหนึ่งจมหายไปใต้น้ำและส่วนที่ติดกับแนวเทือกเขาตงพญาเย็นและเทือกเขาบรรทัดซึ่งเป็นต้นแม่น้ำบางปะกงมีภูมิประเทศเป็นเนินสูงค่อยๆลาดลงมาตอนล่างซึ่งเป็นปากอ่าวไทย

การเปลี่ยนแปลงทางธรณีวิทยาส่งผลให้แผ่นดินยุบตัวลงจนเกิดเป็นที่ราบแคบๆ เรียกว่า ฉนวนไทย (Thai Corridor) เป็นที่ราบตัดผ่านช่องเขาเชื่อมโยงเข้าไปยังที่ราบในกัมพูชา นอกจากนี้ยังมีช่องเขาที่เชื่อมพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงตอนบนเข้ากับภาคตะวันออกเฉียงเหนือและอีกหลายเส้นทาง ดังนี้

- **ช่องตะโก** เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญในการติดต่อกับเขมรและหัวเมืองอีสานดังปรากฏในเส้นทางเดินทัพมักจะใช้เส้นทางนี้จากกรุงเทพฯ ผ่านเมืองฉะเชิงเทรา เมืองปราชินบุรี เมืองกบินทร์บุรี เมืองสระแก้ว เมืองวัฒนานคร เมืองอรัญประเทศผ่านช่องตะโกเข้าไปในเขมร<sup>4</sup> หรือจากปราชินบุรีผ่านช่องตะโกไปเมืองนครราชสีมา ทางสายนี้นับว่ามีความสำคัญในการติดต่อระหว่างภูมิภาคทางบก มากกว่าเส้นทางสายอื่น<sup>5</sup> เอกสารทางราชการระบุถึงการเป็น

<sup>3</sup> ทัศนีย์ สุวรรณรัตน์, “ปัญหา สถานการณ์และแนวทางแก้ไขปัญหาทรัพยากรธรรมชาติ”, เอกสารในการสัมมนาเรื่อง มิติใหม่ในการพัฒนาสิ่งแวดล้อม : ภาคตะวันออก เสนอที่โรงแรมแอมบาสเดอร์ซีดี จอมเทียน อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี, 6-7 มีนาคม 2535, 121.

<sup>4</sup> สุรัตน์ วรากรณ์, “การค้าต่างแดนของอีสานในอดีต,” เมืองโบราณ 9, 4 (เมษายน-มิถุนายน 2527) : 99-109.

<sup>5</sup> ดังที่ เจมส์ แมคคาร์ธีย์ สํารวจเส้นทางสร้างทางรถไฟในสมัยรัชกาลที่ 5 กล่าวถึงการเดินทางผ่านดงพญาไฟ (เป็นเขาที่กั้นพรมแดนระหว่างสระบุรีกับนครราชสีมา) แม้การเดินทางผ่านดงพญาไฟจะเป็นเส้นทางที่สั้นกว่าแต่ก็ยากลำบากเพราะต้องเดินเลียบตามไหล่เขา บางคราวไต่ไปตามสันเขาตลอดเลยไปตามทางเดินที่เอื้อต่อการเดินทาง ทำให้ไม่สามารถบรรทุกหรือขนส่งสินค้าด้วยเกวียนได้ อีกทั้งยังทุรกันดาร เต็มไปด้วยสัตว์ร้ายและไข้ป่าชุกชุมเพราะเส้นทางดงพญาไฟต้องเดินทางผ่านป่าดงดิบทำให้ผู้เดินทางมักประสบอันตรายจนถึงขั้นเสียชีวิตซึ่งต่างจากเส้นทางช่องตะโก. พระวิภาคภูวดล (เจมส์ แมคคาร์ธีย์), บันทึกการสำรวจและบุกเบิก

เส้นทางค้าขายที่สำคัญระหว่างภูมิภาคจนถึงกับมีข้อเสนอให้ซ่อมบำรุงใน พ.ศ.2451 เพราะมีช่องเขาที่กว้างพอให้เชิญเกวียนขึ้นลง<sup>6</sup> และสะดวกในการขนย้ายจากทางบกมาลงเรือเพื่อล่องลงมาอ่าวไทยหรือส่งเข้ากรุงเทพฯตามคลองต่าง

- ช่องบ้านกรวดหรือช่องข่าระแน อยู่ระหว่างเมืองบุรีรัมย์กับเมืองสวายจิกของเขมร แล้วเดินทางต่อมาถึงเมืองอรัญประเทศ

- ช่องกุ่ม ช่องสะแกราด ช่องซำบสีคองหรือช่องบุขุ่น เป็นช่องไปมาระหว่างเมืองปราจีนบุรีกับเมืองปักธงชัย<sup>7</sup>

- ช่องเรือแตก ปรากฏชื่อในพระราชพงศาวดารครั้งแรกเมื่อคราวปราบกบฏเจ้าอนุวงศ์แห่งเวียงจันทน์ ทักษของพระยาราชสุภาวดี(เจ้าพระยาบดินทร์เดชา) ได้ยกทัพมาทางเมืองฉะเชิงเทรา เมืองปราจีนบุรี เมืองประจันตคามผ่านช่องเรือแตกไปยังเมืองนครราชสีมาออกไปยังหัวเมืองเขมร หัวเมืองลาวและหัวเมืองอีสานจึงเป็นชุมทางทางการคมนาคมและการค้าในภูมิภาคมาตั้งแต่สมัยโบราณ<sup>8</sup> ด้วยที่ตั้งอยู่ใกล้เขตป่าเขาสภาพพื้นที่จึงมีความลาดชันส่งผลให้การเดินทางในพื้นที่ที่ประสบความยากลำบากเพราะเส้นทางเป็นภูเขาและพื้นดินมีความขรุขระจากกองหินและดินที่เกิดจากการรวมตัวของดินตะกอนกับดินเหนียว

## มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

ในแดนสยาม. แปลโดย สุมาลี วีระวงศ์ (กรุงเทพฯ : กรมแผนที่ทหาร, 2533), 68. ; หลวงพัฒนพงศ์ภักดี (ทิม สุขยางค์), นิราศหนองคาย, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2541). นิราศหนองคายเป็นการบรรยายถึงการเดินทางจากกรุงเทพฯไปราบฮ่อที่เมืองหนองคาย เมื่อปีกุนส์ปตศก (พ.ศ.2418).

<sup>6</sup>สุรัตน์ วรางครัตน์, “การค้าต่างแดนของอีสานในอดีต,” เมืองโบราณ 9, 4 (เมษายน-มิถุนายน 2527) : 99-109.

<sup>7</sup>พวงไข่มุกข์ คุณารัตนพุกข์, “ความสำคัญของเมืองนครราชสีมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พ.ศ.2411-2453” (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2521), 75.

<sup>8</sup>บัญชา คุณเจริญไพบูลย์, ภูมิศาสตร์ประเทศไทย เล่ม 1 : กายภาพ (พิชณูโลก : ภาควิชาภูมิศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ พิชณูโลก, 2525), 107.

แผนที่ที่ 3 แสดงเส้นทางการค้าผ่านช่องเขาตามแนวเทือกเขาตงพญาเย็นและเทือกเขาบรรทัด



ที่มา : สุรัตน์ วราภรณ์, "การค้าต่างแดนของอีสานในอดีต," เมืองโบราณ 9, 4 (เมษายน-มิถุนายน 2527): 106.



จากการสำรวจทางโบราณคดีร่วมกับแผนที่ทางอากาศแสดงแนวชายฝั่งทะเลเดิมของที่ราบภาคกลางประเทศไทย<sup>9</sup> พบว่าพื้นที่ตอนบนและฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกงปรากฏร่องรอยของชุมชนโบราณที่สะท้อนให้เห็นถึงบทบาทของการเป็นชุมชนปากแม่น้ำและชุมชนการค้าเมืองท่ามาก่อน เช่น บ้านโคกพนมดี บ้านโคกพุทรา (อำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี), บ้านโคกระกา บ้านโคกกระเหียง (อำเภอบางปะกง จังหวัดชลบุรี) มีอายุประมาณ 4,000 ปี<sup>10</sup> เป็นชุมชนโบราณขนาดใหญ่อยู่ใกล้แหล่งน้ำโดยห่างจากแม่น้ำบางปะกงเพียง 7-8 กิโลเมตรและใกล้ชายฝั่งอ่าวไทยประมาณ 20 กิโลเมตร<sup>11</sup> ในสมัยโบราณแนวชายฝั่งทะเลอยู่ลึกเข้าไปในแผ่นดินมากกว่าปัจจุบันชุมชนเหล่านี้น่าจะเคยตั้งอยู่ใกล้ทะเลทำให้สามารถติดต่อแลกเปลี่ยนผลผลิตกับดินแดนภายนอกได้สะดวก<sup>12</sup> จึงมีผู้คนอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานในพื้นที่นี้อย่างต่อเนื่องเรื่อยมาจนแม่น้ำเกิดการเปลี่ยนแปลงทิศทางทำให้ชุมชนที่เคยอุดมสมบูรณ์กลายเป็นพื้นที่แห้งแล้งผู้คนจึงอพยพหาที่อยู่แห่งใหม่ที่สามารถรองรับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นและครอบครองแหล่งที่มาของผลผลิตซึ่งเป็นสินค้าที่สำคัญในยุคนั้น ความเปลี่ยนแปลงทางธรณีวิทยาส่งผลกระทบต่อที่ราบลุ่มแม่น้ำตอนบนประสบปัญหาในการเพาะปลูกดังนี้

บริเวณแรก นครนายกและปราจีนบุรีซึ่งเป็นต้นแม่น้ำบางปะกง<sup>13</sup> ยังคงมีความอุดมสมบูรณ์เหมาะต่อการเพาะปลูก ส่วนตอนเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือในเขตสระแก้ว วัฒนานคร กบินทร์บุรีบางส่วนมีลักษณะเป็นที่เนินสูงแห้งแล้งและห่างไกลแหล่งน้ำธรรมชาติ ชาวบ้านจึงต้องขุดบ่อน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค และสภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นดินทรายไม่เอื้อต่อการ

<sup>9</sup> ผ่องศรี วานาสิน และ ทิวา ศุภจรรยา, รายงานผลการวิจัยทุนวิจัยรัชดาภิเษกสมโภชน์เรื่องเมืองโบราณและชายฝั่งทะเลเดิมของที่ราบภาคกลางของประเทศไทย การศึกษาที่ตั้งและภูมิศาสตร์สัมพันธ์ (กรุงเทพฯ : โครงการเผยแพร่ผลงานวิจัย ฝ่ายวิจัยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2524), 41.

<sup>10</sup> พิสิฐ เจริญวงศ์, โบราณคดีศึกษา (กรุงเทพฯ : กองโบราณคดี กรมศิลปากร, 2535), 74.

<sup>11</sup> เรื่องเดียวกัน.

<sup>12</sup> พรชัย สุจิตต์ และ ดำรงเกียรติ นกสกุล, "โคกพนมดี" เมืองโบราณ, 5, 3 (กุมภาพันธ์-มีนาคม 2522) : 71-79.

<sup>13</sup> ประกอบด้วยแม่น้ำพระปรง แม่น้ำหนุมาน คลองพระสทิง.

เพาะปลูกแต่ตามชายปากลุ่มมีพืชพรรณหนาแน่นอุดมไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติและของป่าจึงทำให้มีผู้คนอพยพเข้าไปอาศัยในช่วงก่อนการขุดคลองเชื่อม

บริเวณที่ 2 ที่ราบลุ่มน้ำใหม่ตอนล่างของกลุ่มแม่น้ำบางปะกง ได้แก่ บริเวณฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกงในเขตฉะเชิงเทรามีพื้นที่ติดกับเทือกเขาและพื้นที่สูงต่อเนื่องมาจากเทือกเขาจันทบุรี ส่งผลให้พื้นที่นี้เป็นที่ราบลุ่มกับที่ราบลูกฟูกและเป็นดินทรายไม่เหมาะต่อการทำสวน<sup>14</sup> แต่ดินมีลักษณะระบายน้ำได้ดีเหมาะต่อการปลูกพืชไร่ เช่น อ้อย สับปะรด มะม่วง และพระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 คราวเสด็จประพาสมณฑลปราจีนบุรีใน พ.ศ.2442 ทรงบรรยายถึงสภาพภูมิศาสตร์ของเมืองบางคล้าไว้ว่า

แวะเข้าปากน้ำใจได้ซึ่งเป็นลำน้ำไปเมืองพนมสารคามแลเมืองสนามไชยเขตตอนข้างนอกราวกับแม่น้ำนครนายก ต่อเข้าไปข้างในจึงแคบลง เป็นที่สวนไร่บริบูรณ์ดีมาก ไร่สับปะรดแลสุดตาทั้งสองฟาก...<sup>15</sup>

บริเวณที่ 3 เป็นพื้นที่อยู่ใต้สุดแถบปากแม่น้ำบางปะกงฝั่งตะวันออก ได้แก่ บริเวณชลบุรี ซึ่งมีพื้นที่ทางตอนเหนือติดกับแม่น้ำบางปะกงและฉะเชิงเทรา มีลักษณะเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำพานทองซึ่งเป็นสาขาของแม่น้ำบางปะกงไหลผ่านพื้นที่จึงสามารถทำนาและทำไร่ เนื่องจากบริเวณนี้เป็นเขตที่อยู่ติดกับชายฝั่งทะเลจึงมักประสบปัญหาน้ำเค็มก่อความเสียหายแก่พื้นที่เกษตรกรรมใกล้ทะเลจะมีน้ำเค็มไหลเข้ามาปะปนกับน้ำในคลองที่เชื่อมต่อกับทะเลเป็นอุปสรรคต่อการทำนา<sup>16</sup> จากการสำรวจพื้นที่พบว่าราษฎรบางส่วนประกอบอาชีพทำนาเกลือตามเส้นทาง

<sup>14</sup> ก.จ.ช., ๑.๕, ม.50/3 “เรื่องรายงานประจำรัตนโกสินทร์ศก 117 มณฑลปราจีนบุรี.

<sup>15</sup> พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระราชหัตถเลขา เอกสารรัชกาลที่ 5 เสด็จประพาสมณฑลปราจีนบุรี (พระนคร : ชนะการพิมพ์, 2503. พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานฌาปนกิจศพนางแม่ัน บุปานนท์ 27 ธันวาคม พ.ศ.2502), 12-13.

<sup>16</sup> ไพฑูรย์ คดิธรรม, แผนการใช้ที่ดินลุ่มแม่น้ำสาขาคลองท่าลาด (กรุงเทพฯ : กรมพัฒนาที่ดิน กระทรวงเกษตร, 2538), 14.

คลองสำโรง<sup>17</sup> เกือบเป็นสินค้าส่งออกสำคัญของไทยมาตั้งแต่สมัยอยุธยา<sup>18</sup> การศึกษาประวัติของหมู่บ้านในคลองสำโรงได้สะท้อนถึงอาชีพผลิตและขนส่งเกลือของพื้นที่นี้ เช่น ตำบลบางเกลือ

แม้ว่าพื้นที่ตอนบนและฝั่งตะวันออกของกลุ่มแม่น้ำบางปะกงจะไม่เอื้อต่อการเพาะปลูก แต่ความอุดมสมบูรณ์และหลากหลายของทรัพยากรธรรมชาติได้จูงใจให้ผู้คนอพยพเข้ามาตั้งหลักแหล่ง ราษฎรสามารถดำรงชีพด้วยการเก็บของป่าหลากชนิดทั้งสัตว์ป่า ผลผลิตจากป่าทั้งพืชพรรณธรรมชาติ แร่ธาตุและทรัพยากรธรรมชาติที่มีค่าเหล่านี้สร้างรายได้ให้แก่ราษฎรในท้องถิ่นเพิ่มจากการทำนา<sup>19</sup> ดังสมเด็จพระยามะการมดำรงราชานุภาพได้บรรยายไว้ในรายงานการตรวจราชการมณฑลปราจีนบุรีเกี่ยวกับอาชีพของราษฎรไว้ดังนี้ ราษฎรเพาะปลูกข้าว ขนุน เผือก มัน บ้างก็มีอาชีพค้าขายและเก็บของป่าในฤดูแล้ง สินค้าส่งออกประกอบด้วย ไม้เบญจพรรณ เขาสัตว์ หนังสัตว์และกระดูกสัตว์ต่างๆ<sup>20</sup>

ผลผลิตที่สำคัญของพื้นที่ลุ่มน้ำตอนบน (Deltaic High) ซึ่งเป็นแหล่งรายได้ของรัฐในสมัยกรุงศรีอยุธยาถึงต้นรัตนโกสินทร์ เช่น

ผลผลิตจากสัตว์ ประกอบด้วย งาช้าง นอแรด ปีกนก หนังสัตว์ เขาสัตว์ ครั่ง  
ชีผึ้ง เป็นต้น

## มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

<sup>17</sup>พื้นที่ตำบลคลองตำหรุ อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรากับตำบลบางปลาสร้อย อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี พบพื้นที่ทำนาเกลือโดยการชักน้ำทะเลเข้ามายังพื้นที่ข้างในแล้วขังน้ำไว้รอให้งวดจนตกผลึกเป็นเม็ดเกลือและแปรรูปเป็นสินค้าส่งออกขายยังกรุงเทพฯ สุชาติ เกาทอง, ศิลปวัฒนธรรมและภูมิปัญญาพื้นถิ่นในภาคตะวันออก (กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์, 2544), 196.

<sup>18</sup>Terwiel B.J., Through Travellers Eyes : An Approach to Early Nineteenth Century Thai History Asian history Centre, the Australian nation University, (Bangkok : Edition Duang Kamol, 1989), 85.

<sup>19</sup>ปาลเลอกัวซ์, เล่าเรื่องกรุงสยาม, แปลโดย สันต์ ท.โกมลบุตร พิมพ์ครั้งที่ 2. (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ก้าวหน้า, 2520), 74.

<sup>20</sup>ก.จ.ช., ๕, ม.50/4 ราชการมณฑลปราจีน (1 มีนาคม ร.ศ.117 - 14 กรกฎาคม ร.ศ.126).

พืชพรรณธรรมชาติ เนื่องจากลักษณะของป่าบริเวณนี้เป็นป่าเบญจพรรณ<sup>21</sup> ซึ่งเหมาะต่อการแปรรูปเป็นสินค้า เช่น ไม้กระดาน ต่อเรือ ชิ้นส่วนเรือ เสาและเครื่องเรือนจนมีการตั้งโรงเลื่อยหลายแห่งในพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีไม้มีค่าทางเศรษฐกิจ คือ ไม้กฤษณา<sup>22</sup> ซึ่งเป็นไม้หอมที่ตลาดต่างประเทศต้องการมาก

ผลผลิตจากป่า เช่น น้ำมันยาง ได้ ชัน เปลือกสีเสียดและผลเร่ว<sup>23</sup>

แร่ธาตุ มีค่าหลายชนิด ได้แก่

- แร่เหล็ก พบบริเวณอำเภอแปลงยาวและอำเภอนมสามัคคี จังหวัดฉะเชิงเทรา ในเอกสารร่างตราน้อยและจดหมายเหตุรัชกาลที่ 4 กล่าวถึงการพบแร่เหล็กจำนวนมากถึงกับมีการตั้งโรงถลุงแร่เหล็กขึ้นที่บ้านหนองแหน เมืองนวมสามัคคี<sup>24</sup>

- แร่ทองคำ พบมากในพื้นที่อำเภอกบินทร์บุรี อำเภอบางขัน อำเภอบึงนาราง จังหวัดพิจิตร เอกสารในสมัยต้นรัตนโกสินทร์ระบุถึงการส่งส่วยทองคำของเมืองในกลุ่มแม่น้ำบางปะกง นอกจากนี้ยังมีการขุดแร่เพื่อการค้าขึ้นโดยคนจีนตั้งแต่ก่อน พ.ศ.2416

<sup>21</sup>ป่าเบญจพรรณ หมายถึง ไม้ต้นที่มีแก่น เนื้อแข็งสามารถนำมาแปรรูปเป็นเครื่องใช้ได้ทนทานกว่าไม้ชนิดอื่นประกอบด้วย ไม้ตะแบก ไม้กระทุ่ม ไม้สีเสียด ไม้ยาง ไม้จืด ไม้พยوم ไม้คราง ไม้ก้านเหลือง ไม้ตะเคียน ไม้บุนนาค ไม้ตะทัด ไม้ตามหก ไม้อินทนิล ไม้เหี่ยว ไม้เสลา.

<sup>22</sup>เป็นไม้เนื้ออ่อนยืนต้นขนาดใหญ่มีมากทางตะวันออกของไทย ลำต้นและกิ่งก้านมักคดงอ นิยมใช้ทำไม้เท้า ถ้าจะทำให้ไม้กฤษณามีสีดำและมีกลิ่นหอมมักจะนำไปฝังดินไว้ นอกจากนี้แล้วในเนื้อไม้มีชันและน้ำหอมใช้ทำยาได้.

<sup>23</sup>ผลเร่ว (Amomum Xanthioides หรือ Bastard Cardamon) เป็นพืชล้มลุก ต้นกลมแข็ง ใบหนาและยาวขนาดใบช่า ดอกเป็นช่อ โคนกอสีเหลืองอ่อนๆ ผลรี ยาว กลมมีขนปกคลุม ให้ผลตามกิ่ง รสเผ็ดร้อน ซึ่งน่าจะนำส่วนนี้ไปใช้ทำยาหรือเป็นเครื่องเทศ เช่นเดียวกับกระวาน (แตกต่างกันที่ผลกระวานกลมแบน เมล็ดในกลม จากที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันและยังมีคุณสมบัติคล้ายคลึงกันทำให้แยกไม่ออกว่าเป็นผลเร่วหรือกระวาน). สุदीใจ พงศ์กล้า, "มณฑลปราจีนบุรี สมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์ พ.ศ.2436-2458" (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2531), 41.

<sup>24</sup>ห.ส.ช., เลขที่ 247 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4. จ.ศ.1226.

โดยใช้วิธีการนำเอาหินที่มีแร่ทองผสมอยู่มาเผาไฟและทุบให้ละเอียดจะได้เนื้อทองคำปนออกมา<sup>25</sup> การทำทองในระยะแรกไม่มีการลงทุนในรูปของบริษัทจนกระทั่งการค้นหาทองคำได้แพร่หลายออกไป รัฐจึงเข้ามาดำเนินการขุดแต่ไม่ประสบผลสำเร็จจึงให้สัมปทานเอกชนในสมัยรัชกาลที่ 5

แม้พื้นที่ชายฝั่งทะเลจะไม่สามารถทำการเกษตรกรรมได้ดี แต่ทำเลที่ตั้งเหมาะสมเป็นเมืองท่าการค้าเพราะเป็นพื้นที่อยู่ลึกเข้ามาในก้นอ่าวไทยจึงเป็นที่กำบังหลบคลื่นลมทะเลให้กับเรือที่เดินทางเข้ามาติดต่อค้าขาย ประกอบกับสภาพดินเป็นพื้นโคลนและดินทราย(ป่าชายเลน)ไม่เอื้อต่อการเพาะปลูก ราษฎรส่วนใหญ่จึงประกอบอาชีพทำการค้าและรวบรวมสินค้าจากบริเวณพื้นที่ตอนในของแม่น้ำออกมาส่งขายต่างประเทศเพราะที่ตั้งอำนวยให้เป็นท่าเรือขนถ่ายสินค้า เช่น เมืองบางปะกง เมืองบางปลาสร้อยปรากฏหลักฐานที่กล่าวถึงการตั้งถิ่นฐานของชาวจีนในบริเวณปากแม่น้ำมาตั้งแต่สมัยอยุธยา

1.2 **พื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำบางปะกง** เป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์เหมาะต่อการปลูกข้าวเพราะเป็นที่ลุ่มเกิดจากการทับถมของดินตะกอนแม่น้ำพัดพาทับถมพอกพูนจนกลายเป็นแผ่นดินที่ทำการเพาะปลูกได้ยื่นออกมาในทะเลเดิม เมื่อศึกษาหลักฐานทางธรณีวิทยา<sup>26</sup>ร่วมกับแผนที่ทางอากาศแสดงแนวชายฝั่งทะเลเดิมของที่ราบภาคกลางประเทศไทย<sup>27</sup> ได้ชี้ให้เห็นว่าราวพุทธศตวรรษที่ 11- 16 พื้นที่นี้เคยจมอยู่ในทะเลโดยมีขอบชายฝั่งทะเลอยู่ลึกเข้าไปและมีระดับน้ำสูงกว่าปัจจุบันทำให้พื้นที่ตั้งแต่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี นนทบุรี ฉะเชิงเทรา

<sup>25</sup> ก.จ.ช., ๑.5, พ.ศ. สมุดพิเศษเล่ม 23 จ.ศ.1245-1247 คำแปลคำรายงานของเฟรดดริกแมกเกรกอ วันที่ 7 สิงหาคม ค.ศ.1885. อ้างอิงจาก สุดใจ พงศ์กล้า, “มณฑลปราจีนบุรี สมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์ พ.ศ.2436-2458”, 55.

<sup>26</sup> สิ้น สิ้นสกุล, “ตะกอนพื้นผิวบริเวณจังหวัดนครนายกและพื้นที่ใกล้เคียง” ใน ธรณีวิทยาสิ่งแวดล้อมจังหวัดนครนายกและพื้นที่ใกล้เคียง (กรุงเทพฯ : สมาพันธ์, 2539), 45-60.

<sup>27</sup> ฝ่องศรี วนาสิน และ ทิวา ศุภจรรยา, รายงานผลการวิจัยทุนวิจัยรัชดาภิเษกสมโภชน์เรื่องเมืองโบราณและชายฝั่งทะเลเดิมของที่ราบภาคกลางของประเทศไทย การศึกษาที่ตั้งและภูมิศาสตร์สัมพันธ์ (กรุงเทพฯ : โครงการเผยแพร่ผลงานวิจัย ฝ่ายวิจัยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2524), 41.

สมุทรปราการ สมุทรสงคราม สมุทรสาครจมอยู่ในทะเล<sup>28</sup> กระทั่งเมื่อ 1,500 ปีที่ผ่านมา<sup>29</sup> น้ำทะเลได้ลดลงมาอยู่ในระดับปัจจุบันพื้นที่เหล่านี้จึงกลายเป็นแผ่นดินยกขึ้นเป็นที่ราบกว้างขวางด้วยภูเขาทางด้านทิศตะวันตก คือ ทิวเขาตะนาวศรีซึ่งกั้นพรมแดนระหว่างไทยกับพม่าและด้านตะวันออก ได้แก่ ทิวเขาสันกำแพงและทิวเขาบรรทัดที่กั้นพรมแดนไทยจากกัมพูชาและลาวมีผลให้ที่ราบบริเวณนี้ทอดตัวในลักษณะแนวเหนือ-ใต้ค่อยๆลาดลงสู่ทะเล<sup>30</sup> โดยมีแม่น้ำที่สำคัญ 4 สาย คือ แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำบางปะกงนำพาโคลนตมจากตอนบนที่เป็นภูเขาสูงลงมาสู่พื้นที่ลุ่มต่ำมีผลให้บริเวณที่เคยเป็นโคลนเลน เกิดเป็นแผ่นดินที่งอกขึ้นใหม่ขยายตัวออกไปเรื่อยๆจากแนวชายฝั่งทะเลเดิม ความอ่อนตัวและลุ่มต่ำของดินส่งผลต่อทิศทางการไหลของแม่น้ำให้กัดเซาะพื้นดินเปลี่ยนทิศทางไปเรื่อยๆจนเกิดเป็นทางน้ำคดเคี้ยวกระจายทั่วไปในพื้นที่ได้เอื้อต่อการคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำให้สะดวกต่อการติดต่อกับชุมชนอื่นระหว่างลุ่มแม่น้ำ

## มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

<sup>28</sup> ขอบทะเลสมัยทวารวดีมีพื้นที่ ดังนี้ ทิศเหนือบริเวณจังหวัดลพบุรี ทิศตะวันตกบริเวณจังหวัดสุพรรณบุรี นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี ทิศตะวันออกบริเวณจังหวัดสระบุรี นครนายก ปราจีนบุรีและชลบุรี. สุจิตต์ วงษ์เทศ, กรุงเทพฯ : มาจากไหน? (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มติชน, 2548), 14.

<sup>29</sup> สุชาติ เกาทอง, ศิลปวัฒนธรรมและภูมิปัญญาพื้นถิ่นในภาคตะวันออก (กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์, 2544), 25-30.

<sup>30</sup> ผ่องศรี วนาสิน และ ทิวา ศุภจรรยา, รายงานผลการวิจัยทุนวิจัยรัชดาภิเษกสมโภชน์ เรื่องเมืองโบราณและชายฝั่งทะเลเดิมของที่ราบภาคกลางของประเทศไทย การศึกษาที่ตั้งและภูมิศาสตร์สัมพันธ์, 41.

## 2. การตั้งถิ่นฐานในลุ่มแม่น้ำบางปะกงก่อน พ.ศ.2420

จากการศึกษาสภาพภูมิศาสตร์ลุ่มแม่น้ำบางปะกงพบว่าพื้นที่นี้เหมาะสมต่อการตั้งถิ่นฐานเป็นชุมชนเพราะมีความสำคัญทางเศรษฐกิจและยุทธศาสตร์การเมือง การปกครองต่อรัฐมาทุกสมัย เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับทฤษฎีการตั้งถิ่นฐานพบว่าสภาพแวดล้อมและเส้นทางการค้าได้เป็นปัจจัยสำคัญในการเลือกทำเลตั้งถิ่นฐาน<sup>31</sup> ในพื้นที่นี้ดังนี้

**ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ** เป็นปัจจัยสำคัญของการตัดสินใจของผู้คนและรัฐในการดำเนินนโยบายอพยพและกวาดต้อนผู้คนเข้ามาตั้งถิ่นฐานในพื้นที่ต่าง ๆ โดยเฉพาะเมื่อการค้าระหว่างชุมชนมีความสำคัญ ทำเลที่ตั้งชุมชนใกล้เส้นทางคมนาคมทั้งทางน้ำและทางบกได้มีผลต่อการเติบโตของชุมชนไม่น้อยกว่าความอุดมสมบูรณ์ของผืนดิน โดยเฉพาะทำเลที่ตั้งนั้นสามารถควบคุมสินค้าจากแหล่งผลิตตอนในได้ก็จะทำให้มีบทบาทในการเป็นเมืองท่าการค้า เช่น เมืองดงละคร (จังหวัดนครนายก), เมืองศรีมโหสถ(จังหวัดปราจีนบุรี) เมืองพระรถ เมืองพญาแรมและเมืองศรีพโล (จังหวัดชลบุรี) หลักฐานทางโบราณคดีชี้ให้เห็นว่าชุมชนเหล่านี้มีบทบาทในการเป็นศูนย์รวมของเส้นทางคมนาคมและเส้นทางการค้าที่รุ่งเรืองระหว่างดินแดนภายในกับภายนอก

**ปัจจัยด้านยุทธศาสตร์** การสงครามและการป้องกันประเทศ เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญในการกำหนดที่ตั้งถิ่นฐาน เนื่องจากความต้องการของรัฐในการขยายอิทธิพลทางการเมืองและการตั้งเมืองหน้าด่าน รัฐต้องเสริมกำลังให้เข้มแข็งเพื่อให้เมืองหน้าด่านสามารถสกัดกองทัพข้าศึกได้ก่อนที่จะเข้าไปถึงเมืองหลวง นอกจากนี้ยังมีการขยายอำนาจเพื่อครอบครองพื้นที่อันเป็นแหล่งที่มาของสินค้าและแรงงานเกณฑ์ ซึ่งในกรณีนี้จะไม่เกี่ยวพันกับความเหมาะสมของทำเลที่ตั้งถิ่นฐานซึ่งมักคำนึงถึงธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น การกวาดต้อนผู้คนจากหัวเมืองเข้ามาตั้งถิ่นฐานในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงช่วงต้นรัตนโกสินทร์โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับเมืองนั้นๆให้เป็นที่ระดมพลในยามสงครามและเป็นด่านป้องกันภัยจากข้าศึก<sup>32</sup> และเป็นแหล่งผลิตในยามสงบเพื่อเลี้ยงพลเมืองและเป็นเสบียงในกองทัพ

<sup>31</sup>นำพวลย์ กิจวัชรกุล, ภูมิศาสตร์การตั้งถิ่นฐาน (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ไอดีเอ็นเอสโตร์, 2528), 1. ; ณรงค์ สิ้นสวัสดิ์, สังคมวิทยาชนบท (พระนคร : โรงพิมพ์สำนักนายกรัฐมนตรี้, 2515), 19.

<sup>32</sup>มนู วัลยะเพ็ชร, การตั้งถิ่นฐานในชนบทของประเทศไทย (ภาควิชาภูมิศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2520), 17.

**ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม** การที่สินค้าสำคัญของรัฐเป็นของป่าทำให้ผู้คนนิยมอาศัยอยู่ในพื้นที่ที่มีทรัพยากรอุดมสมบูรณ์ ทำให้บางครั้งเผชิญอันตรายจากสัตว์ป่าซึ่งมีอยู่ทุกชุมชน เช่น เสือ ช้าง จะเข้ รวมถึงไข้ป่ามาเลเรียและโจรสลัด<sup>33</sup> ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตของประชาชน ปัญหาเหล่านี้เป็นสิ่งที่ราษฎรและรัฐคำนึงถึงเมื่อต้องเดินทางเข้ามาในชุมชนห่างไกลจากเมืองหลวงต้องมีการเตรียมตัวป้องกันภัยจากสิ่งต่างๆ เช่น มีการจัดเวรยามคอยตรวจตราความปลอดภัยภายในชุมชน

ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ได้มีส่วนกำหนดลักษณะและความสำคัญของชุมชนต่างๆ ที่ตั้งในลุ่มแม่น้ำบางปะกงให้แตกต่างกันไปในแต่ละช่วงเวลา มีผลให้รูปแบบการตั้งถิ่นฐานของพื้นที่นี้แตกต่างกับพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของราชธานีซึ่งปรากฏร่องรอยของชุมชนหนาแน่นมาตั้งแต่อดีตอยู่ในเส้นทางการค้าที่สำคัญระหว่างภูมิภาคและตั้งอยู่ระหว่างรัฐที่เป็นคู่สงครามสำคัญของรัฐในลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา คือ มอญ พม่า ทำให้พื้นที่ฝั่งตะวันตกได้รับการเสริมผู้คนให้เข้ามาอาศัยหนาแน่นเพื่อเป็นเมืองด่าน เช่น เมืองอู่ทอง เมืองสุพรรณบุรี เมืองนครชัยศรี กระนั้นพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงก็ได้ถูกทอดทิ้งจากราชธานี ดังปรากฏว่าพื้นที่ฝั่งตะวันออกก็ได้มีการตั้งเมืองหน้าด่านขึ้นเช่นกัน

## 2.1 รูปแบบการตั้งถิ่นฐาน

**หมู่บ้านริมน้ำ** พบมากที่สุดในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง เนื่องจากราษฎรต้องอาศัยน้ำในการอุปโภค บริโภค การเพาะปลูก เลี้ยงสัตว์และคมนาคม จึงมักพบชุมชนบริเวณริมฝั่งแม่น้ำ ล้ำคลองโดยเฉพะบริเวณที่ล้ำคลองมาสบกับแม่น้ำจะมีบ้านเรือนอาศัยอยู่หนาแน่นกว่าที่อื่น รูปแบบของชุมชนริมน้ำจะเป็นการปลูกเรือนจากขายน้ำและริมตลิ่งแล้วค่อยๆ ขยายเข้าสู่พื้นที่ตอนใน การปลูกสร้างเรือนในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำมักประสบปัญหาน้ำท่วม การสร้างที่อยู่อาศัยจึงต้องคำนึงถึงการหลบภัยจากปัญหาน้ำท่วมซึ่งกินระยะเวลานานหลายเดือนด้วยการสร้างที่อาศัยให้อยู่ในระดับเหนือน้ำ เช่น เรือนยกพื้นสูงมีใต้ถุนเรือนหรืออาศัยในเรือและแพเพราะการอาศัยบนพื้นดินต้องประสบกับปัญหาจากสัตว์ร้ายมีพิษ รวมทั้งการที่ประเทศไทยมีลักษณะอากาศร้อนชื้นจึงทำให้

<sup>33</sup> ฝาสุก พงษ์ไพจิตร และคริส เบเคอร์, เศรษฐกิจการเมืองไทยสมัยกรุงธนบุรี (กรุงเทพฯ : โอ.เอส. พริ้นติ้งเฮาส์, 2539), 13.

พื้นดินเป็นแหล่งเพาะเชื้อโรคต่างๆ เช่น อหิวาห์ ดังนั้นการสร้างที่อยู่อาศัยจึงต้องระบายน้ำอากาศได้ดีและเตรียมพร้อมสำหรับปัญหาน้ำท่วมในฤดูน้ำหลากได้ด้วย

นอกจากปัญหาทางภูมิศาสตร์และภูมิอากาศจะไม่เอื้อต่อการสร้างที่อยู่อาศัยบนพื้นดิน ราคาที่ดินก็เป็นปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งเพราะที่ดินริมน้ำมีราคาสูง ผู้ที่มีฐานะยากจนจึงต้องลงมาอาศัยอยู่ในน้ำเพราะเป็นที่สาธารณะ จึงทำให้ชุมชนที่เป็นศูนย์กลางการค้ามักจะมีรูปแบบของการสร้างที่อยู่อาศัยลงมาจนถึงแม่น้ำลำคลอง เช่น บ้านบางพลีในคลองลำโรง สุนทรภู่ได้บรรยายไว้ว่า เป็นชุมชนสำคัญทางการค้ามีเรือแพอ้อยดัดเยียดอยู่ในคลอง<sup>34</sup> แม้จะไม่ปรากฏบันทึกถึงการอาศัยอยู่ในเรือและแพของกลุ่มแม่น้ำบางปะกง แต่เนื่องจากพื้นที่นี้ใกล้กับกรุงเทพฯ และมีความเติบโตทางเศรษฐกิจสูงมาตั้งแต่สมัยต้นรัตนโกสินทร์จึงน่าจะมีการอาศัยอยู่ในแพเช่นเดียวกับกรุงเทพฯ

ในแม่น้ำบางปะกงพบเห็นเรือนแพอยู่ทั่วไปทั้งที่อาศัยในแม่น้ำและที่ยกแพขึ้นไปสร้างบนตลิ่งล้วนสะท้อนถึงความผูกพันระหว่างคนกับน้ำ ลักษณะเด่นของชุมชนริมน้ำ (River-Linear Village) มักขึ้นต้นด้วยคำว่า “บาง” เช่น บางชานาก บางน้ำเปรี้ยว บางคล้า บางปะกง

หมู่บ้านบนที่ดอน<sup>35</sup> เนื่องจากการเดินทางสมัยก่อนใช้เกวียนเป็นพาหนะในการเดินทางบกใช้แรงงานสัตว์ลากจูง ทำให้การเดินทางถูกจำกัดตามกำลังของสัตว์จึงต้องสร้างที่พักอาศัยระหว่างทาง ต่อมาที่พักเหล่านั้นกลายเป็นชุมชนทางการค้าและขยายตัวไปตามเส้นทางคมนาคม ชุมชนเหล่านี้ตั้งรวมกันตามที่ดอนและฝั่งฝั่งแหล่งน้ำธรรมชาติ เช่น ห้วย หนอง บึงในบริเวณใกล้หมู่บ้านมักปรากฏชื่อ โคกหรือดอนเป็นชื่อเรียกหมู่บ้าน ชุมชนเหล่านี้เติบโตและเจริญขึ้นตามเส้นทางคมนาคมขนส่ง<sup>36</sup> ทั้งทางบกและทางน้ำ แม้ว่าตามเส้นทางคมนาคมทางบกจะมีชุมชนแต่ก็ได้รับผลกระทบน้อยจากความเปลี่ยนแปลงภาคการผลิต

การดำรงชีวิตของราษฎรในหมู่บ้านแต่ละแบบจะมีความแตกต่างกันตามสภาพภูมิศาสตร์ เช่น ราษฎรที่อาศัยอยู่ในหมู่บ้านบนที่ดอนส่วนมากห่างไกลจากเส้นทางคมนาคมและ

<sup>34</sup> สุนทรภู่, นิราศสุนทรภู่ เล่ม 1 (กรุงเทพฯ : องค์การค้าของคุรุสภา, 2524), 85-92.

<sup>35</sup> ฤทัย จงใจรัก, เรือนไทยเดิม (กรุงเทพฯ : คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2518), 11.

<sup>36</sup> สุวิทย์ ไพทยวัฒน์, “วิวัฒนาการเศรษฐกิจชนบทในภาคกลางของประเทศไทย ระหว่าง พ.ศ. 2394 – 2475” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522), 25 -28.

พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นเนินสูง ป่าเขาการเดินทางยากลำบากจึงได้รับอิทธิพลจากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมจากภายนอกอย่างช้าๆ

ความสะดวกของการคมนาคมเป็นสิ่งที่ดึงดูดใจให้ราษฎรอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐาน จึงปรากฏบ้านเรือนตามเส้นทางคมนาคมขนส่งเรียงรายไปตามสองฟากของคลองและถนนต่างๆ หากลำคลองหรือถนนใดเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญจะมีบ้านเรือนเรียงรายตามเส้นทางหนาแน่น ในขณะที่บริเวณต้นน้ำจะมีน้ำบางฤดูกาลจึงมักขาดแคลนน้ำกินน้ำใช้ทำให้มีการตั้งถิ่นฐานน้อยกว่าบริเวณปากน้ำที่มีน้ำอุดมสมบูรณ์อยู่ตลอดทั้งปี

ดังนั้นพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงจึงเป็นพื้นที่หนึ่งที่มีพัฒนาการของการตั้งหลักแหล่งเป็นชุมชนหมู่บ้านและเมืองมาตั้งแต่สมัยพุทธศตวรรษที่ 3-14 ซึ่งได้ปรากฏร่องรอยของชุมชนโบราณต่างๆ เรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน

## 2.2 ชุมชนโบราณบนเส้นทางการค้าและเส้นทางเดินทัพ

เมื่อการค้าเข้ามามีบทบาทในสังคมการติดต่อแลกเปลี่ยนระหว่างชุมชนทวีความสำคัญเพิ่มขึ้นดังปรากฏว่ามีชุมชนเกิดขึ้นหลายแห่งในยุคต่อมา เช่น ชุมชนโบราณดงละคร (อำเภอเมือง จังหวัดนครนายก) ชุมชนโบราณศรีมโหสถ ชุมชนโบราณโคกขวาง (อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี) ชุมชนโบราณพระรถ ชุมชนโบราณพญาแร่ (อำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี) ชุมชนโบราณศรีพิไล (อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี) เป็นสมัยทวารวดี กลุ่มชุมชนโบราณเหล่านี้มีความสัมพันธ์ทางการค้า ทางวัฒนธรรมกับชุมชนในแถบชายฝั่งทะเลและชุมชนอื่นๆ ในลุ่มแม่น้ำบางปะกงซึ่งมีเส้นทางคมนาคมเชื่อมกับที่ราบสูงโคราชและที่ราบเขมร *ศรีศักร วัลลิโภดม* กล่าวถึงสภาพชายฝั่งอ่าวไทยในพื้นที่ปากแม่น้ำบางปะกงนั้นเหมาะสมที่จะสร้างท่าเรือสำหรับให้เรือเข้ามาจอดพักและขนถ่ายสินค้า เช่น

เมืองศรีพิไลเป็นเมืองท่าที่อยู่บนเส้นทางเดินทะเล เมืองนี้ตั้งอยู่ในเขตบ้านศรีพิไล อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี มีความรุ่งเรืองอยู่ในสมัยกรุงศรีอยุธยาตอนต้น หรือราวพุทธศตวรรษที่ 20 หรือ เก่าไปกว่านั้นเล็กน้อย พิจารณาดูตามตำแหน่งที่ตั้งของตัวเมืองและจากวัตถุที่พบเมืองศรีพิไลคงเป็นชุมชนเมืองที่เกี่ยวกับการค้าขายเป็นที่จอดพักสินค้าของอ่าวบางปะกงแห่งหนึ่ง ต่อมาเมืองศรีพิไล

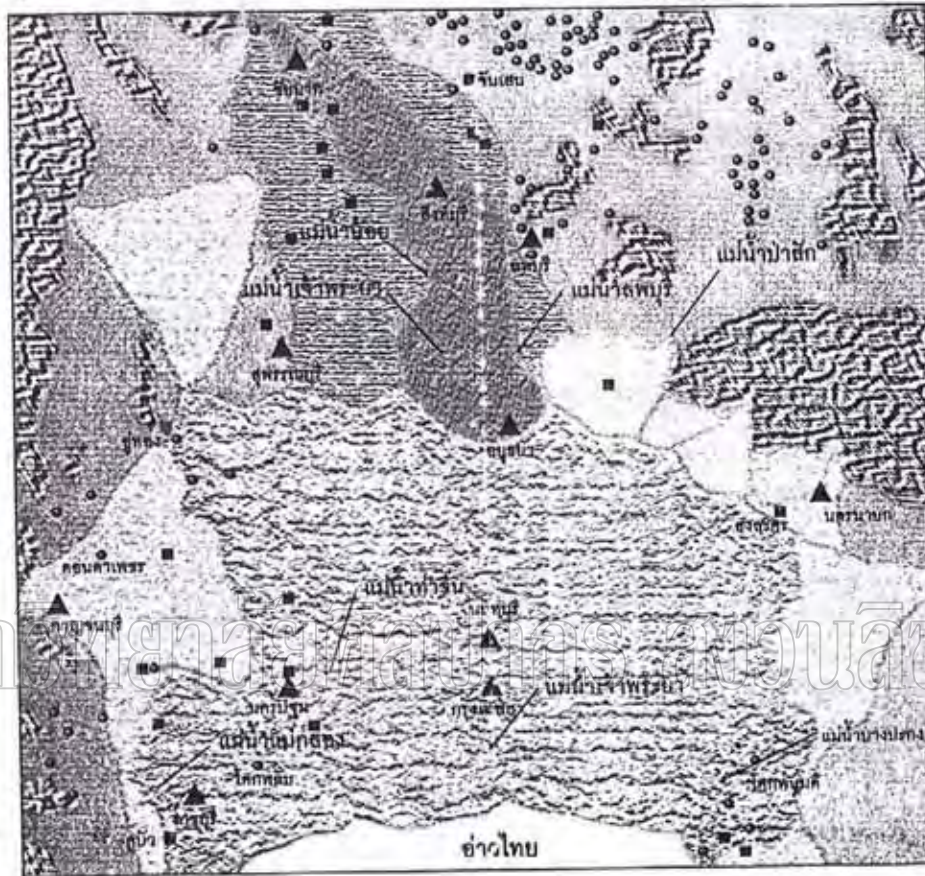
ลดความสำคัญลงและตัวเมืองก็ย้ายไปอยู่ที่บางปลาสร้อยห่างลงไปเล็กน้อย  
เรือที่เดินทางเข้ามาค้าขายจากจีน เวียดนามและกัมพูชาคงจะต้องมาจอด  
พักสินค้าอยู่ ณ เมืองนี้ก่อนเดินทางต่อไปยังปากแม่น้ำเจ้าพระยา ทำจีน  
และแม่กลอง หรือไม่ก็เป็นแหล่งที่พักสินค้าของบรรดาเรือสำเภาที่ออกจาก  
ปากแม่น้ำเหล่านั้นก่อนที่จะเดินทางต่อไปยังกัมพูชา เวียดนามหรือไม่ก็วก  
ไปทางใต้ของประเทศไทยซึ่งพบหลักฐานเครื่องสังฆโลกสุโขทัย รวมทั้งขาม  
เครื่องแบบเวียดนามในซากเรือที่จมในอ่าวไทยในเขตเมืองศรีพะโล้<sup>37</sup>

เมืองศรีพะโล้ (ตำบลหนองไม้แดง อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี) มีอายุระหว่างพุทธ  
ศตวรรษที่ 19 – 20 สันนิษฐานว่าอาจเป็นเมืองชลบุรีเก่าในสมัยอยุธยาตอนต้น ต่อมาชุมชนขยาย  
ตัวขึ้นเป็นเมืองใหม่อีกหลายแห่ง เช่น เมืองบางปลาสร้อย (ปัจจุบันคือ เมืองชลบุรี) เมืองบาง  
ละมุง และเมืองอื่นๆในเขตจังหวัดระยองและตามชายฝั่งทะเล (ดังแผนที่ 8) เมืองเหล่านี้โดดเด่น  
กว่าชุมชนร่วมสมัยที่ตั้งอยู่ในภูมิภาคเดียวกัน เนื่องจากทำเลที่ตั้งอยู่บนขอบอ่าวทะเลจึงมีบทบาท  
ในการเป็นเมืองท่าและการค้าระหว่างจีน เวียดนาม กัมพูชากับปากแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำท่า  
จีนและแม่น้ำแม่กลอง ตามเส้นทางที่กล่าวมามีการค้าพบสินค้าที่มาจากแหล่งผลิตตอนในของ  
ลุ่มแม่น้ำบางปะกงและพื้นที่ลุ่มแม่น้ำอื่นๆ<sup>38</sup>







<sup>37</sup> ศรีสักร วัลลิโภดม, “ร่องรอยของชุมชนโบราณที่ลุ่มน้ำพานทอง”, เมืองโบราณ 5, 3 (กุมภาพันธ์ – มีนาคม 2522) : 45.

<sup>38</sup> ในการสำรวจโบราณคดีได้นำในแหล่งเรือจมตั้งแต่เกาะสีชัง อ่าวพัทยา บางเสร่  
เกาะคราม ฯลฯ พบสินค้าที่มาจากแหล่งผลิตตอนในของลุ่มแม่น้ำบางปะกงและพื้นที่ลุ่มแม่น้ำอื่นๆ  
เนื่องจากเนื่องจากการเดินเรือต้องอาศัยลมมรสุม ดังนั้นเมื่อราชธานีต้องการส่งสินค้าออก  
มายังหัวเมืองทางใต้ จึงต้องใช้การแล่นเรือเลียบชายฝั่งจากปากแม่น้ำเจ้าพระยาผ่านภูเขาสามมู  
ที่บางแสน ผ่านเกาะสีชัง เกาะคราม เมื่อถึงสัตหีบก็แล่นตัดอ่าวไทยมุ่งหน้าไปเมืองไชยา เมือง  
นครศรีธรรมราช หรือแหลมมลายู

แผนที่ที่ 5 แผนที่แสดงลักษณะภูมิประเทศและตำแหน่งที่ตั้งของแหล่งโบราณคดีสมัยก่อนประวัติศาสตร์และสมัยทวารวดี

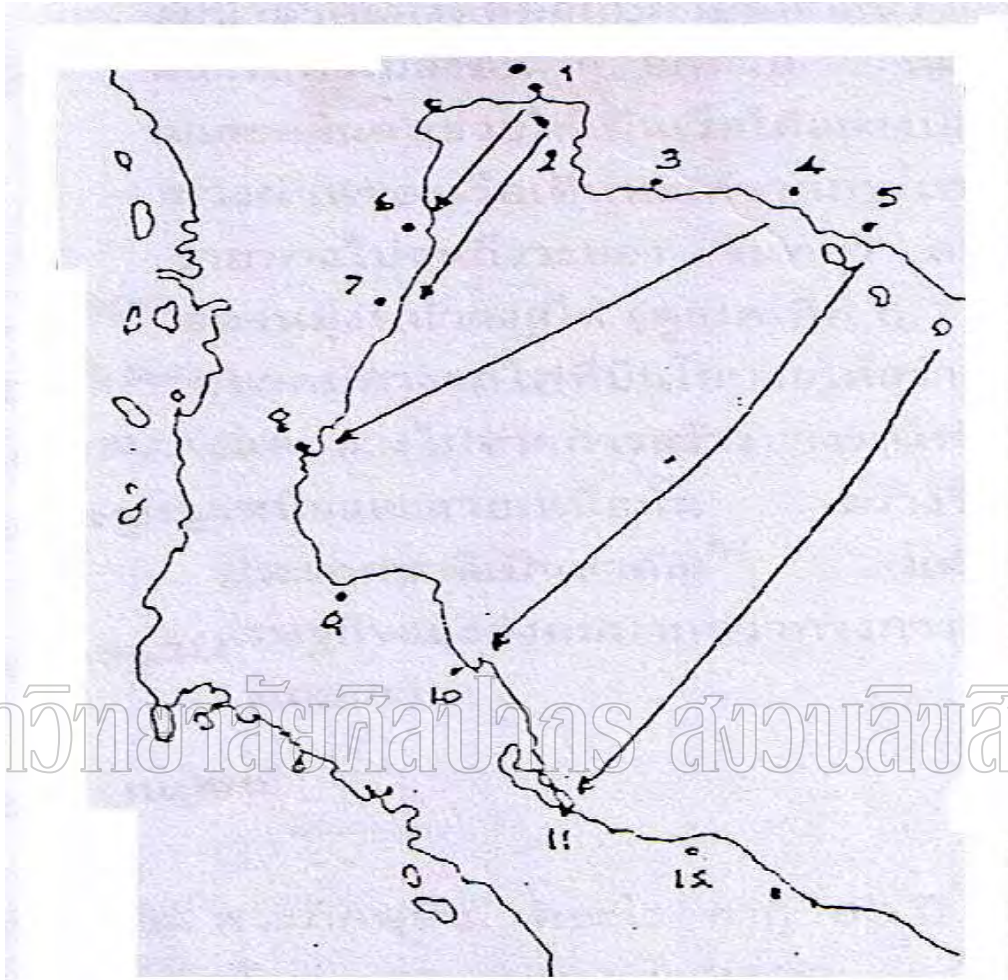


มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

- สัญลักษณ์ที่ใช้ในแผนที่
- แสดงตำแหน่งจังหวัด
  - แสดงตำแหน่งโบราณคดีสมัยก่อนประวัติศาสตร์
  - ▲ แสดงตำแหน่งโบราณคดีสมัยทวารวดี
- |   |             |   |           |
|---|-------------|---|-----------|
|  | Young delta |  | Old delta |
|  | Flood plain |  | Terrace   |
|  | Fan         |  | Mountain  |

แผนที่ แสดงลักษณะภูมิประเทศในบริเวณสามเหลี่ยมปากปากแม่น้ำเจ้าพระยา และตำแหน่งของแหล่งโบราณคดีสมัยก่อนประวัติศาสตร์และสมัยทวารวดี

แผนที่ที่ 6 เส้นทางเดินเรือตัดข้ามอ่าวไทย



- |                      |             |            |               |
|----------------------|-------------|------------|---------------|
| หมายเหตุ : หมายเลข 1 | สมุทรปราการ | หมายเลข 2  | เกาะสีชัง     |
| หมายเลข 3            | ระยอง       | หมายเลข 4  | จันทบุรี      |
| หมายเลข 5            | ตราด        | หมายเลข 6  | เพชรบุรี      |
| หมายเลข 7            | ปราณบุรี    | หมายเลข 8  | ชุมพร         |
| หมายเลข 9            | บ้านดอน     | หมายเลข 10 | นครศรีธรรมราช |

ที่มา : สิ้นชัย กระบวนแสง, “นครศรีธรรมราชกับเส้นทางการค้าทางทะเล” รายงานการสัมมนาประวัติศาสตร์นครศรีธรรมราช ครั้งที่ 2 ณ วิทยาลัยครูนครศรีธรรมราช, 2525, 219.

แนวคิดนี้สอดคล้องกับงานศึกษาของว่าที่ พล.ต.ดำเนียร เลขะกุล เกี่ยวกับทิศทางการไหลของแม่น้ำบางปะกงมีส่วนสัมพันธ์กับการตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการชุมชนบริเวณปากแม่น้ำในอดีตระบุถึงความสัมพันธ์ของการตั้งถิ่นฐานกับเส้นทางการค้าระหว่างภูมิภาคว่า “ในสมัยโบราณปากแม่น้ำบางปะกงควรจะขึ้นมาอยู่อย่างน้อยในบริเวณบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา”<sup>39</sup> ตรงกับความเห็นของศรีศักร วัลลิโภดม ในเรื่อง “ดงศรีมหาโพธิ์กับการดำเนินงานโบราณคดี” ตอบข้อสันนิษฐานว่าเหตุใดแหล่งที่ตั้งชุมชนโบราณจึงกระจุกตัวอยู่เฉพาะบริเวณตอนในของพื้นที่ด้วยเหตุนี้พื้นที่ตั้งแต่บางคล้าจนถึงปากแม่น้ำบางปะกงจึงเป็นดินแดนเกิดขึ้นใหม่ไม่มีร่องรอยของชุมชนจนถึงสมัยอยุธยา ชุมชนโบราณในยุคนี้มีการติดต่อกับชุมชนอื่น เนื่องจากพบหลักฐานการขุดคูเมืองเพื่อสร้างบ้านแปงเมือง สถูป เจดีย์และศาสนสถาน สะท้อนถึงการรับอารยธรรมทางพุทธศาสนาที่อาจมาจากการค้าทางทะเล ต่อมาแผ่นดินขยายตัวออกมายังพื้นที่ปากแม่น้ำดินแดนเหล่านี้จึงค่อยเสื่อมอำนาจลงเพราะไม่สามารถทำการค้าทางทะเลได้ ความเจริญทางการค้ายิ่งทวีความสำคัญขึ้นในกลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นที่ตั้งของอาณาจักรกรุงศรีอยุธยา ชุมชนเมืองทำการค้าจึงขยายตัวลงมาทางใต้เกิดเป็นเมืองท่าขึ้นที่บางปลาสร้อย บางละมุงและบางปะกงทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา

ร่องรอยการตั้งถิ่นฐานของชุมชนโบราณ ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกงเป็นชุมชนที่มีพัฒนาการแบบกระจายและไม่มีศูนย์กลาง ทั้งนี้เป็นผลจากการเคลื่อนย้ายถิ่นฐานของผู้คนที่มีมาตั้งแต่สมัยก่อนประวัติศาสตร์เรื่อยมาจนถึงปัจจุบันจะเห็นได้ว่าที่ตั้งชุมชนจะค่อยๆ ขยายออกจากบริเวณชายฝั่งทะเลเดิมเข้าสู่พื้นที่ตอนในซึ่งมีทั้งที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงทางธรณีวิทยา ส่งผลให้ชายฝั่งขยายตัวยื่นลงมาทางใต้หรือการเปลี่ยนแปลงของทิศทางน้ำทำให้ต้องย้ายไปหาที่อยู่ใหม่ซึ่งมีความอุดมสมบูรณ์ หรือ ตามอิทธิพลทางการค้าทั้งทางบกและทางทะเล กระทั่งสมัยอยุธยาบริเวณที่เคยเป็นทะเลได้เกิดการทับถมให้ค่อยๆ ตื้นเขินขึ้นจน พื้นที่ขอบอ่าวไทยกลายเป็นแผ่นดินตอนในของกลุ่มแม่น้ำบางปะกง ปრაการณณ์นี้ทำให้ชุมชนโบราณนี้มีความสำคัญในการเป็นเมืองชุมทางการคมนาคมและการค้าทั้งทางบกและทางทะเลจึงมีความสำคัญในการขนส่งสินค้าทางบกมาถ่ายลงเรือล่องมาตามแม่น้ำบางปะกงเพื่อส่งต่อไปยังหัวเมืองใกล้เคียง

<sup>39</sup> ดังนั้นเมืองศรีมหาโพธิ์อยู่ห่างจากปากน้ำบางปะกงหรือแม่น้ำปราจีนบุรีเพียง 20 กิโลเมตรและมีร่องน้ำใหญ่ที่เรือเดินทะเลสามารถแล่นเข้ามาจอดทอดสมอได้ถึงหน้าเมือง. ว่าที่ พล.ต.ดำเนียร เลขะกุล, ฉะเชิงเทรา เมืองเก่าหรือไม่, ใน อนุสาร อ.ส.ท. ฉบับแนะนำฉะเชิงเทรา, : 6-11, 69-76.

ที่ตั้งของกลุ่มแม่น้ำบางปะกงตอนมีลักษณะเป็นที่ราบลุ่มเชื่อมกับที่ราบในกัมพูชาผ่านช่องเขาที่เรียกว่า “ฉนวนไทย” (Thai Corridor)<sup>40</sup> ส่งผลให้พื้นที่นี้กลายเป็นศูนย์กลางคมนาคมติดต่อกับดินแดนในภาคอีสานและประเทศกัมพูชาต่อเนื่องไปถึงลาวและเวียดนาม จึงเป็นเส้นทางการค้า การเดินทางและติดต่อทางราชการไปยังพื้นที่ต่างๆ เขมรโบราณเคยใช้เส้นทางนี้เพื่ออิทธิพลครอบครองพื้นที่ตั้งแต่ภาคตะวันออกเฉียงถึงภาคกลางของประเทศไทยก่อนการสถาปนากรุงศรีอยุธยา ในลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา ร่องรอยโบราณสถานและชื่อของบ้านเมืองแถบนี้ที่มีทั้งชื่อไทยและเขมรดั้งที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงอธิบายไว้ในประชุมพระราชนิพนธ์ ภาคปภิกษะภาค 1 ว่า

แต่เดิมนั้นแผ่นดินเขมรมี 4 ส่วน ส่วนที่อยู่ในเขตประเทศไทย ในระยะนั้นนั้นเป็นส่วนที่เรียกว่าขอมแปร์พักตร์ หรือที่เรียกว่าเขมรไทย คือ เขตตั้งแต่ฝั่งแม่น้ำบางปะกงด้านตะวันออกไปจดฝั่งตะวันตกของทะเลสาบ( เขมรปัจจุบัน)จะเห็นได้จากชื่อบ้านเมืองแถบนี้เป็นชื่อไทยบ้าง เขมรบ้างเป็น 2 ชื่อทั้งไทยและเขมรอย่างเมืองจะเขิงเทราเป็นชื่อเขมร ไทยเรียกแปดริ้ว เมืองนครนายกเป็นชื่อสันสกฤตเขมรเป็นผู้ตั้งชื่อไทยเรียกบ้านนา คนที่อยู่ในหัวเมืองนี้ก็คนไทยบ้าง เขมรบ้างปะปนกันมาตั้งแต่ครั้งโบราณโดยที่เดิมเขมรได้ตั้งอาณาจักร ที่มีเมืองนครหลวงเป็นเมืองหลวง(ใกล้กับเมืองเสียมราฐ) และครอบครองดินแดนแถบนี้เมื่อใดที่ไทยมีกำลังเข้มแข็งก็จะ ขับไล่ชาวเขมรถอยร่นไปบ้าง เมื่อเขมรมีกำลังอำนาจก็จะเข้าครอบครองจนถึงเมืองนครนายก เมืองประจิม(ปราจีนบุรี) เมืองจะเขิงเทราด้วยเหตุนี้ทำให้คนไทยและเขมรปะปนกันเรื่อยมา<sup>41</sup>

การศึกษาทางประวัติศาสตร์ได้มีข้อสงสัยเกี่ยวกับที่มา ความหมายของชื่อเมืองในแถบนี้หลายเมือง เช่น เมืองนครนายกสันนิษฐานว่าเพี้ยนมาจาก “โกรายก” ในภาษาเขมร หมายถึง

<sup>40</sup> เนื่องจากเป็นที่ราบจากฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาเข้าไปยังทะเลสาบเขมรจากเมืองนครนายก กบินทร์บุรี วัฒนานครอรัญประเทศและศรีโสภณ. สวาท เสนาณรงค์, ภูมิศาสตร์ประเทศไทย (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2512), 36.

<sup>41</sup> พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, ประชุมพระราชนิพนธ์ในรัชกาลที่ 4 ภาคปภิกษะภาค 1 ม.ป.ท., ม.ป.ป., 2498 (พิมพ์เป็นอนุสรณ์พระราชทานในงานพระศพพระเจ้าบรมวงศ์เธอพระเจ้าพวง สร้อยสองค์. พ.ศ.2498), 28 – 30.

แผ่นดินที่หาเอามา<sup>42</sup> ส่วนชื่อไทยเรียกว่าบ้านนา เมืองฉะเชิงเทราหรือเมืองแปดริ้วมีที่มาของชื่อทั้ง จากตำนาน ทางภาษาศาสตร์ซึ่งยังเป็นข้อถกเถียงกันอยู่ในปัจจุบัน

นอกจากนี้ร่องรอยของโบราณสถานศิลปะขอมตามเส้นทางจากกัมพูชาเข้ามาในเขต อำเภอวัฒนานคร อำเภออรัญประเทศ จังหวัดปราจีนบุรีจนถึงกรุงเทพฯ เป็นเครื่องยืนยันถึงความสัมพันธ์ของพื้นที่แถบนี้ในการติดต่อกับเมืองอื่นๆ นอกภูมิภาค โดยมีเมืองดงละครเป็นปราการด่านแรกที่เผชิญกับอิทธิพลเขมรทางด้านตะวันออกที่ตั้งของเมืองจึงต้องอยู่บนที่สูง มีค่ายและประตูที่มั่นคง<sup>43</sup> อีกทั้งเป็นต้นทางในการคมนาคมติดต่อกับเมืองชายทะเลตามเส้นทางที่นักโบราณคดีเรียกว่า รอยถนนขอม<sup>44</sup> เชื่อมเข้ามายังเมืองศรีพโลซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าทางทะเลและมีเส้นทางติดต่อกับชุมชนอื่นๆ ที่ตั้งอยู่ตอนใน เช่น เมืองพญาแรม เมืองพระรถ เมืองศรีมหาโพธิ์ ในรายงานของ ดร. เกียรติ จิระกุล กล่าวถึงสถานะของเมืองต่างๆ ที่สัมพันธ์กันโดยอาศัยเส้นทางคมนาคมสายนี้ว่า “ระหว่าง พ.ศ.1100 – 1500 เป็นช่วงที่ขอมโบราณเรืองอำนาจแผ่อิทธิพลเข้าครอบครองเมืองและชุมชนต่างๆ ในแคว้นทวารวดี โดยใช้การเดินทางตามถนนพระรถ หรือ ถนนขอม”<sup>45</sup>

<sup>42</sup> พลเอกหญิงสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ และคนอื่นๆ, ประวัติศาสตร์เมืองนครนายก (กรุงเทพฯ : เมืองโบราณ, 2539), 14-15.

<sup>43</sup> ผ่องศรี วรนาสิน และ ทิวาศุภจรรยา, เมืองโบราณและชายฝั่งทะเลเดิมของที่ราบภาคกลางของประเทศไทย การศึกษาที่ตั้งและภูมิศาสตร์สัมพันธ์, 15.

<sup>44</sup> สุภาสค์ จันทรวานิช, “การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกในด้านสังคมวัฒนธรรมและแนวทางการพัฒนาการศึกษา” ใน การศึกษาแห่งชาติ, 20, 5 (มิถุนายน-กรกฎาคม 2539) : 18-52. ; จังหวัดฉะเชิงเทรา, ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดฉะเชิงเทรา (มปท., 2528), 16-23.

<sup>45</sup> ใช้ติดต่อรหว่างเมืองในเขตอิทธิพลของเขมรจากเมืองศรีพโล ไกล่ชายฝั่งทะเลขึ้นไปยังเมืองพระรถ อำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรีผ่านขึ้นทางเหนือบริเวณอำเภอสนามชัยเขต จังหวัดฉะเชิงเทราเข้าไปยังอำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี. กรมศิลปากร, อักขรานุกรมประวัติศาสตร์ไทยอักษร อ ข ซ (มปท., 2536), 14. ; งานศึกษาของ จารึก วิลไลแก้ว ระบุถึงเส้นทางถนนพระรถเริ่มจากวัดพระธาตุ (อำเภอพนัสนิคม) ไปบึงกระจับ สำนักสงฆ์อาจารย์ช้วนเก่า บ้านท่าเกวียน(อ.พนมสารคาม) บ้านโคกมอญหรือโคกไทย(อำเภอโคกปี่) สิ้นสุดที่ตังศรีมหาโพธิ์. จารึก วิลไลแก้ว, แหล่งโบราณคดีที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางเดินทัพและเส้นทางติดต่อค้าขายแลกเปลี่ยนในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา สระบุรี ปราจีนบุรี สระแก้ว ฉะเชิงเทรา

ร่องรอยต่างๆ เหล่านี้ชี้ให้เห็นความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดระหว่างพื้นที่ตอนบนของกลุ่มแม่น้ำบางปะกงกับเขมร นอกจากนี้ยังมีเส้นทางตามเขตป่าที่ติดต่อกัน พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระราชนิพนธ์ไว้ว่า “ดงศรีมหาโพธิ์นั้นเป็นดงใหญ่ยาวติดต่อกันไปออกเมืองโพธิ์สัตว์และเมืองตะโหนด (ในประเทศกัมพูชา)”<sup>46</sup> หรืออาจใช้เส้นทางลัดเลาะตามชายป่าจากพนมसारคามผ่านวังน้ำเย็นและคลองหาดเข้าสู่กัมพูชาซึ่งเส้นทางนี้ต้องใช้เวลาเดินทางด้วยเท้าประมาณ 15 วันตลอดทางไม่มีบ้านคนอาศัยนอนตามที่ตอน<sup>47</sup> หรือใช้เส้นทางน้ำโดยล่องเรือจากวัดน่านครกับอรัญประเทศซึ่งเป็นต้นน้ำของห้วยพรมโหมดเข้าสู่เมืองศรีโสภณและทะเลสาบเขมร<sup>48</sup> เส้นทางคมนาคมที่หลากหลายมีผลให้พื้นที่ตอนบนเกิดชุมชนหลายแห่งที่ผสมผสานระหว่างชาวไทยและชาวเขมรต่อเนื่องและยาวนานจนเป็นที่มีความสำคัญทั้งด้านเศรษฐกิจ การเมือง การปกครองและยุทธศาสตร์การสงครามในฐานะของชุมชนตามเส้นทางการเดินทางเดินทัพและเมืองด่าน

ปรากฏชื่อของชุมชนในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงเป็นครั้งแรกในพระราชพงศาวดารตอนที่กล่าวถึงสงครามระหว่างไทยกับกัมพูชาใน พ.ศ.1895<sup>49</sup> ภายหลังจากอาณาจักรกรุงศรีอยุธยาเพียง 2 ปี (พ.ศ.1893) ไทยพยายามขยายอาณาเขตออกมาทางตะวันออกซึ่งเป็นบริเวณที่อยู่ภายในอำนาจขอมมาก่อนและค่อยๆ เสื่อมอำนาจลง พื้นที่นี้จึงมีผู้คนอาศัยมาก่อนที่กรุงศรีอยุธยาได้แผ่อำนาจเข้ามาถึง ประกอบกับดินแดนส่วนนี้อุดมไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติที่รัฐต้องการเพื่อการ

ชลบุรี ระยองและจันทบุรี (ฉบับที่ 1/2538), 478.

<sup>46</sup>พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระราชหัตถเลขา เอกสารรัชกาลที่ 5 เสด็จประพาสสมณชลปราจีนบุรี, 9-10.

<sup>47</sup>สัมภาษณ์ นางละมุด พัสตุ อายุ 72 ปี ประกอบอาชีพทำนาและค้าขาย ณ บ้านเลขที่ 4 หมู่ 1 ตำบลเมืองเก่า อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 25 มกราคม พ.ศ.2546.

<sup>48</sup>ศรีศักร วัลลิโภดม, อารยธรรมฝั่งทะเลตะวันออก (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มติชน, 2545), 33.

<sup>49</sup>จารีตของการเขียนพงศาวดารมีจุดมุ่งหมายเพื่อบันทึกเหตุการณ์สำคัญด้านการเมืองมากกว่าเรื่องอื่นๆ พื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงได้รับการกล่าวถึงเป็นครั้งแรกในพระราชพงศาวดารกรุงศรีอยุธยาฉบับพระราชหัตถเลขาฉบับพระจักรพรรดิพงศ์ (จาด) ว่า “ในปี พ.ศ.1895สมเด็จพระรามาธิบดีที่ 1 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระรามศวรนำกองทัพมีจำนวนพล 5,000 คนไปตีนครธม”

ค้ากับต่างประเทศ อุตสาหกรรมพยายามควบคุมพื้นที่นี้อย่างใกล้ชิดเพื่อเป็นด่านป้องกันภัยและชุมชนมณฑลในยามสงคราม ดังที่สุจิตต์ วงษ์เทศ ได้เสนอสาเหตุของการยกบ้านขึ้นเป็นเมืองไว้ว่า

น่าจะมาจากความขัดแย้งระหว่างรัฐไทยกับรัฐใกล้เคียงจึงต้องมีการเตรียมพร้อมบ้านเมืองหากเกิดสงคราม เช่น การยกบ้านขึ้นเป็นเมืองมิใช่การยกฐานะเท่านั้น แต่หมายถึง การรวบรวมไพร่พลเมืองจากชุมชนรายรอบให้มาสังกัดกับชุมชนใหญ่เพื่อให้สามารถควบคุมชุมชนย่อยๆ ผ่านเมืองเหล่านี้ได้ง่ายขึ้นและมีกำลังพลที่แน่นอน รัฐได้รับผลประโยชน์ได้ คือ การเก็บส่วยจากบรรดาเมืองขึ้นเหล่านี้<sup>50</sup>

เมืองเหล่านี้ได้รับการยกฐานะเป็นด่านและเมือง<sup>51</sup> เช่น เมืองนครนายก ด่านกบและด่านหนุมาน ด่านพระปรัง ด่านพระจารึก ปรากฏเป็นชื่อเมืองแรกๆ ในลุ่มแม่น้ำบางปะกงที่อยุธยาปกครองอย่างใกล้ชิดพร้อมแต่งตั้งขุนนางมาปกครองเมืองเหล่านี้ ได้แก่ พระยานครนายกดูแล

## มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

<sup>50</sup> สุจิตต์ วงษ์เทศ, กรุงเทพฯ: มาจากไหน?, 41.

<sup>51</sup> การที่รัฐยกฐานะของชุมชนขึ้นเป็นเมืองเพราะต้องการสร้างความเข้มแข็งให้เมืองนั้นๆ ในการเป็นที่ระดมพลในยามสงคราม เพราะอำนาจรัฐที่มีต่อหัวเมืองนั้นน้อยและแต่ละชุมชนมีอิสระในการเลือกทำเลที่ตั้งภูมิลำเนาท่ามาหากิน เห็นได้จากการที่รัฐไม่สามารถเรียกไพร่สังกัดได้ทันทีจึงได้ตั้งเมืองขึ้นใหม่เพื่อกระชับอำนาจรัฐต่อราษฎรในท้องที่นั้นๆ และเพื่อให้ราษฎรอพยพเข้ามาอยู่ใกล้ชิดเพื่อทำหน้าที่เป็นด่านป้องกันภัยให้ตนเองและป้องกันราชธานี โดยพื้นที่ได้รับเลือกมีองค์ประกอบ ดังนี้

1. ต้องมีประชากรอาศัยอยู่ในพื้นที่ที่ตั้งเป็นเมืองใหม่นั้นจำนวนมากเพียงพอที่จะรักษาความปลอดภัยให้ตนเองได้และมีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ที่อาจอยู่ในเส้นทางเดินทัพของข้าศึกเพื่อเป็นด่านปะทะโดยรัฐอาจอพยพผู้คนเข้ามาอาศัยเพิ่มให้หนาแน่น

2. เพิ่มความเข้มแข็งให้รัฐด้วยการแต่งตั้งขุนนางจากราชธานีมาปกครองหรือเลือกบุคคลในท้องถิ่นที่มีความสามารถและจงรักภักดีต่อกษัตริย์เพื่อให้มีอำนาจปกครอง.

อ้างอิงจาก สำนักศิลปวัฒนธรรมมหาวิทยาลัยราชภัฏวราชนครินทร์, แนะนำจังหวัดฉะเชิงเทรา ฉบับอำเภอเมือง (ฉะเชิงเทรา : บริษัท เอ็ม เอ็น คอมพิวเตอร์ จำกัด, 2547), 9.

เมืองนครนายก, พระยาปราจีนบุรีดูแลเมืองปราจีนบุรี, พระวิเศษคุณดูแลเมืองฉะเชิงเทรา<sup>52</sup> ตำแหน่งของเจ้าเมืองเป็นเครื่องสะท้อนถึงขนาด อำนาจและความสำคัญของเมืองในสายตาของราชธานี เมืองเหล่านี้มีความสำคัญต่อราชธานีเพราะตั้งอยู่ในเส้นทางเดินทัพของไทยเพื่อเข้าไปยังกัมพูชาจึงต้องกวาดต้อนผู้คนเข้ามาเพิ่มความเข้มแข็ง จึงเกิดการแย่งชิงผู้คนขึ้นหลายครั้ง ดังนี้

พ.ศ.1895 รัชสมัยสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 1 เขมรยกทัพเข้ามากวาดต้อนผู้คนจากชลบุรีและจันทบุรีราว 7,000 คน

พ.ศ.1936 รัชสมัยสมเด็จพระรามาธิบดี กองทัพกรุงศรีอยุธยาได้ยกทัพเข้าไปตีเมืองหลวงของเขมรและกวาดต้อนครอบครัวชาวกัมพูชา 90,000 คนเข้ามายังพระนคร

พ.ศ.1974 รัชสมัยสมเด็จพระบรมราชาธิราชที่ 2 และ พ.ศ.2091 เขมรยกทัพเข้ามากวาดครัวแขวงปราจีนบุรี เป็นต้น

การเดินทัพในอดีตมีทั้งทางบกและทางเรือซึ่งมีความจำเป็นในการใช้ประโยชน์ต่างกัน แต่ส่วนมากรัฐเลือกใช้การเดินทางบกเพราะมีเวลาสะสมเบี่ยงตามปลายทางและได้ตรวจตราเมืองตามปลายทางเพื่อกระชับอำนาจรัฐที่มีต่อท้องถิ่นๆ จึงมีการบันทึกถึงชุมชนตามปลายทางที่เคลื่อนทัพผ่าน ซึ่งจารึก วิลไลแก้ว ทำการศึกษาเส้นทางการเดินทัพในสมัยอยุธยาของสมเด็จพระนเรศวร พ.ศ.2136 ได้พบรายชื่อชุมชนตามเส้นทางที่บ่งบอกถึงขนาดและความสำคัญของชุมชน ดังนี้ จากอยุธยาผ่านพิหารแดง บ้านนา เมืองนครนายก ด้านกบแจะ ด้านหนุมาน ด้านพระปรง ด้านช่องตะโก ด้านพระจารึกหรือด้านพระเจดุต ตำบลเพนียด บัตบอง โพลีสัตว์ ละแวก<sup>53</sup>

สงครามระหว่างรัฐเกิดขึ้นบ่อยครั้งทั้งสงครามกวาดต้อนผู้คนและสงครามขยายอาณาเขตจนอาจกล่าวได้ว่า เมื่อใดทางกรุงศรีอยุธยามีอำนาจเหนือกว่ากัมพูชาก็เป็นประเทศราช

<sup>52</sup>พระราชพงศาวดาร ฉบับพระราชนิพนธ์ เล่ม 1, พิมพ์ครั้งที่ 7 (พระนคร : สำนักพิมพ์คลังวิทยา, 2516), 498.

<sup>53</sup>จารึก วิลไลแก้ว, แหล่งโบราณคดีที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางเดินทัพและเส้นทางติดต่อค้าขายแลกเปลี่ยนในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา สระบุรี ปราจีนบุรี สระแก้ว ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยองและจันทบุรี (ฉบับที่ 1/2538), 450.

ของไทยและเมื่อไทยอ่อนกำลังหรือมีสงครามกับอาณาจักรอื่นๆ กัมพูชาก็จะถือโอกาสเป็นอิสระ และเข้ามา กวาดต้อนผู้คนจากชายพระราชอาณาเขต อยุธยาจึงต้องยกทัพเข้ามาจัดการบ่อยครั้ง

ผลจากการกวาดต้อนผู้คนไปมาระหว่างอาณาจักรทั้งสอง ทำให้เกิดการผสมผสานทางเชื้อชาติจนไม่สามารถระบุได้ว่าชาวเขมรอพยพเข้ามาในสมัยใด ในที่สุดชาวเขมรก็เป็นประชากรส่วนหนึ่งของพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง ปัจจุบันปรากฏชุมชนที่มีลักษณะของวัฒนธรรมเขมรแถบตำบลหัวสำโรง ตำบลแปลงยาว อำเภอลำลูกกา ตำบลดงน้อย อำเภอราชสาส์น บ้านดงยาง บ้านสระสองตอน อำเภอนมสามัคคี จังหวัดฉะเชิงเทรา, อำเภอวัฒนานคร อำเภออรัญประเทศ จังหวัดปราจีนบุรีและบางส่วนของจังหวัดนครนายก

นอกจากการเป็นเมืองด่านพื้นที่นี้ยังมีความสำคัญทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศในการส่งส่วยและผลิตสินค้าส่งให้ราชธานี<sup>54</sup> แม้อำนาจรัฐที่ศูนย์กลางจะคลายลงเมื่อไทยต้องเสียกรุงศรีอยุธยาให้กับพม่า พ.ศ.2310 พื้นที่ด้านตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาห่างไกลจากสมรภูมิจึงมีความปลอดภัยต่อชีวิตและการประกอบอาชีพ ทำให้พื้นที่นี้เป็นตัวเลือกหนึ่งที่ผู้คนอพยพเข้ามาหลบภัยสงคราม เห็นได้จากเหตุการณ์ก่อนเสียกรุงกรมหมื่นเทพพิพิธสามารถเกลี้ยกล่อมและรวบรวมชายฉกรรจ์ทางหัวเมืองภาคตะวันออกจากเมืองจันทบุรี ระยอง บางละมุง

## มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

<sup>54</sup>การทำสงครามกับกัมพูชหลายครั้งจึงทำให้ชุมชนลุ่มแม่น้ำบางปะกงมีความสำคัญทางยุทธศาสตร์การเดินทัพและการสงคราม มีหลายเมืองที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นเมืองหรือด่าน ดังนี้ เมืองปราจีนบุรี เมืองกบินทร์บุรี เมืองวัฒนานคร เมืองมณฑลบุรี เมืองอรัญประเทศ นอกจากนี้ ในยามสงบมีหน้าที่ต่างๆ เช่น

1. เฝ้าระวังภัยจากเมืองขึ้นของตน
2. จัดหาอาหารให้แก่ไพร่ผู้คนที่คุมส่วยมาส่ง
3. จัดหาวัสดุสำหรับบรรจूस่วย เช่น กระสอบ
4. จัดหาเรือสำหรับบรรจूस่วยไปส่งกรุงเทพฯ
5. จัดหาโค กระบือ ช้างขึ้นไปรับส่วยจากเมืองต่างๆที่ยังตกค้างอยู่

ทำให้พื้นที่บริเวณนี้ได้รับการปกครองอย่างใกล้ชิดจากราชธานี และมีความปลอดภัยจากภัยสงครามที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งปลายอยุธยาจากการแผ่ขยายอิทธิพลของพม่าทางด้านตะวันตก. อ้างถึงใน สุนทรีย์ อาสะวีย์, “การพัฒนากระบวนการชลประทานในประเทศไทยตั้งแต่ พ.ศ.2431-2493” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522), 81.

บางปลาสร้อยมากถึงประมาณ 2,000 คน ไปตั้งมั่นที่เมืองปราจีนบุรีเพื่อต่อสู้กับกองทัพพม่าที่ยกทัพเข้ามาโจมตีแตกพ่ายกรุงศรีอยุธยาแต่กองกำลังนี้ได้ถูกพม่าตีผู้คนจึงหนีไปเมืองนครราชสีมา<sup>55</sup>

## มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

---

<sup>55</sup> ละครกรมหมื่นเทพพิพิธเข้าอยู่เมืองปราจีนบุรีมีผู้อพยพเข้ามาอยู่ด้วยหลายหมื่นคน พม่าจึงยกทัพเรือออกไปตีเมืองปราจีนบุรีแตก กรมหมื่นเทพพิพิธ พระยารัตนาธิเบศรหนีไปอยู่เมืองนครราชสีมา, พระราชพงศาวดารกรุงศรีอยุธยา ฉบับพันจันทนุมาศ (เจิม) กับพระจักรพรรดิพงศ์ (จาด), 489

แผนที่ที่ 7 แผนที่เส้นทางเดินทัพของสมเด็จพระเจ้าตากสินสู่จันทบุรี



ที่มา : สุชาติ เกาทอง, ศิลปวัฒนธรรมและภูมิปัญญาพื้นถิ่นในภาคตะวันออก, กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์, 2544. 30.

จากการศึกษาเส้นทางเดินทัพของพระยากำแพงเพชร(สมเด็จพระเจ้าตากสิน)เลือกเดินทัพออกมาด้านตะวันออกเพื่อไปตั้งมั่นรวบรวมกำลังไพร่พลที่เมืองจันทบุรี ตามเส้นทางที่เคลื่อนทัพผ่านได้บรรยายสภาพบ้านเมืองและผู้คนที่อยู่ตามชุมชนต่างๆ พระราชพงศาวดารภาคที่ 65 บันทึกไว้ว่า “นอกจากกรุงศรีอยุธยามุ่งไปบ้านโพสพหาร (โพสังหาร) บ้านพรานนกดลลิตทางต้องสู้รบกับกองทัพพม่าจนถึงบ้านบางดง หนองไม้ทลุงตามทางไปเมืองนครนายก บ้านนาเร็ง เมืองปราจีนบุรี ข้ามด่านกบแจะ (อำเภอประจันตคาม) ล่องลงมาตามแม่น้ำปราจีนบุรี แม่น้ำบางปะกงถึงปากน้ำจืด (อำเภอบางคล้า) ปะทะกับกองทัพพม่าแล้วเดินทางบกต่อไปยังบ้านทองหลาง ตะพานทองถึงบางปลาสร้อยล่องเรือเลียบชายฝั่งอ่าวไทยแวะเมืองระยองและเข้าตีเมืองจันทบุรี<sup>56</sup> จะเห็นได้ว่าพระราชพงศาวดารบันทึกถึงการเดินทัพพระยากำแพงเพชร (พระเจ้าตากสิน) ได้พบเห็นชุมชนขนาดใหญ่หลายแห่งที่เป็นอิสระมีผู้ปกครองตนเองและไม่ถูกทำลายจากทหารพม่า สามารถใช้เป็นที่พักและเกลี้ยกล่อมผู้คนตามชุมชนให้เป็นพวกพ้องเพื่อกอบกู้เอกราช เหตุการณ์เหล่านี้เป็นเครื่องยืนยันถึงความสำคัญของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะช่วงสงครามคราวเสียกรุงครั้งที่ 2 (พ.ศ.2309-2310)

ปัจจัยต่างเหล่านี้เป็นองค์ประกอบให้ผู้คนจากต่างถิ่นอพยพเข้ามาอาศัยหลบภัยจำนวนมากเพราะไกลจากสมรภูมิรบประกอบกับพื้นที่ไม่ได้รับความเสียหายจากสงครามมากนัก ราษฎรยังสามารถทำการเพาะปลูกและการค้าทางทะเลได้อีกทางหนึ่ง<sup>57</sup> จึงเริ่มมีผู้คนอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานยังพื้นที่ฝั่งตะวันออกมากขึ้นจนเกิดชุมชนเพิ่มขึ้นจากปลายอยุธยา

ต้นรัตนโกสินทร์พื้นที่ตอนบนของลุ่มแม่น้ำบางปะกงค่อยๆลดความสำคัญภายหลังการเสียกรุงในปี พ.ศ.2310 เนื่องจากการย้ายราชธานีลงมายังกรุงเทพฯบ้านเมืองในช่วงนี้อยู่ในภาวะสงครามทั้งจากการรวบรวมราชอาณาจักรและป้องกันภัยสงครามจากพม่า เขมร ทำให้ผู้คนหลบหนีมาซ่อนตัวอยู่ตามเขตป่าและพื้นที่ห่างไกล ทำให้รัฐขาดแรงงานในการป้องกันประเทศและขาดรายได้จากระบบส่วย นโยบายที่รัฐนำมาใช้ระยะนี้จึงมุ่งทำสงครามเพื่อกวาดต้อนผู้คน

<sup>56</sup> ดนัย ไชยโยธา, พัฒนาการของมนุษย์กับอารยธรรมในราชอาณาจักรไทย เล่ม 2 (กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์, 2544), 5-10.

<sup>57</sup> พื้นที่ส่วนใหญ่ในลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาและเมืองต่างๆด้านตะวันตกที่พม่าเคลื่อนทัพผ่านได้เข้าปล้น ฆ่าและกวาดต้อนผู้คนจนกลายเป็นเมืองร้าง ผู้ที่รอดชีวิตได้อพยพหลบหนีเข้าไปซ่อนตัวตามป่าเขาหรือรวมตัวกันซ่อนสุมผู้คนเป็นช่องโหว่เพื่อป้องกันตนเองจากกองลาดตระเวนทัพพม่า

จากหัวเมืองเข้ามาอาศัยยังพื้นที่ชั้นในซึ่งมีทั้งชาวมลายู ชาวลาว ชาวเขมร ตั้งเป็นด่านและเมืองตามเส้นทางสำคัญทางยุทธศาสตร์ ดังปรากฏชื่อต่างๆ<sup>58</sup> ดังนี้

- |                                   |                                  |
|-----------------------------------|----------------------------------|
| 1. ด่านกบแจะ (ประจันตคาม)         | 2. ด่านหนุมาน (กบินทร์บุรี)      |
| 3. บ้านหินแร่ (อรัญประเทศ)        | 4. บ้านทุ่งแซ (วัฒนานคร)         |
| 5. ด่านพระปรง                     | 6. ด่านช่องตะโก                  |
| 7. ด่านพระจารึก หรือ ด่านพระเจดุต | 8. ด่านสระแก้ว                   |
| 9. ด่านมะหาด                      | 10. ด่านชำนับ                    |
| 11. ด่านเสมา                      | 12. บ้านสวาย (ศรีโสภณ)           |
| 13. บ้านท่าถ่าน (พนมสารคาม)       | 14. บ้านพระรถ (พนัสนิคม) เป็นต้น |

เมืองและด่านเหล่านี้ตั้งอยู่ตามเส้นทางระหว่างกรุงศรีอยุธยาถึงเมืองเสียมราฐของเขมร โดยมีหน้าที่เป็นด่านป้องกันภัยทางด้านตะวันออกที่รัฐใช้ช่องสุ่มกำลังพลและรวบรวมเสบียงอาหารให้กองทัพยามสงคราม ในยามสงบด่านเหล่านี้ก็กลายเป็นแหล่งรวบรวมสินค้าและส่วยที่ส่งมาจากเมืองต่างๆ

## มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

---

<sup>58</sup>เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 3 เล่ม 2, 178-180.; ห.จ.ช., ๑.5, ม. 50/4 ราชการมณฑลปราจีนบุรี (1 มีนาคม ร.ศ.117- 14 กรกฎาคม ร.ศ.126).

แผนที่ที่ 8 แสดงตำแหน่งที่ตั้งบ้าน เมืองในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น



## 2.3 เศรษฐกิจของพื้นที่ปากแม่น้ำบางปะกงกับการค้าทางทะเล

พื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงตั้งอยู่ในเส้นทางการค้าที่สำคัญระหว่างจีนและอินเดียทั้งยังเป็นแหล่งรวบรวมและแหล่งผลิตสินค้าที่ตลาดโลกต้องการ เช่น ของป่า<sup>59</sup> ของทะเล ผ้าเครื่องเคลือบจากจีน จึงมีเรือเดินทางเข้ามาสม้าเสมอและด้วยเทคโนโลยีการเดินทางยังไม่พัฒนาทำให้ต้องอาศัยแล่นเรือเลียบชายฝั่งและความรู้ในทิศทางลมมรสุมในการเดินเรือ<sup>60</sup> ทำให้การเดินทางเรือต้องใช้เวลาเพราะต้องรอลมมรสุมซึ่งจะพัดมาเพียงปีละครั้งจึงต้องหาเมืองท่าที่เหมาะสมทางภูมิศาสตร์สำหรับเป็นที่พักรอลมมรสุม สามารถจัดเตรียมเสบียงอาหารและน้ำดื่มสำหรับใช้ในการเดินทางต่อไป เมื่อนานเข้าสถานที่จอดพักเรือได้เกิดเป็นจุดพบปะของบรรดาพ่อค้าที่เดินทางมาจากที่ต่างๆเข้ามาแลกเปลี่ยนสินค้ากันพื้นที่นี้ได้กลายเป็น เมืองท่าและศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนสินค้าบริเวณชายฝั่งทะเล

การค้าระหว่างภูมิภาครุ่งเรืองขึ้นในราวพุทธศตวรรษที่ 19 ส่งผลให้ชุมชนต่างๆเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีความสำคัญมากขึ้นในฐานะเมืองท่าและศูนย์กลางรวบรวมสินค้าจากจีนและอินเดีย รัฐบาลจีนจึงต้องการมีส่วนร่วมในกิจกรรมการค้ากับภูมิภาคนี้ด้วยการสนับสนุนให้เจ้า

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

<sup>59</sup>ของป่า หมายถึง ผลผลิตตามธรรมชาติซึ่งมิได้ผ่านกระบวนการปรุงแต่งหรือกระบวนการผลิตที่ซับซ้อน เช่น สัตว์ป่า ผลิตผลจากสัตว์ป่า พืชพรรณไม้ สมุนไพร เช่น งาช้าง ข้าวเปลือก ข้าวสาร พริกไทย นอแรด หนังสัตว์ อ้อย ยาสูบ ฝ้าย พิมเสน ครั่ง ดีบุก ตะกั่ว ไม้มีราคาต่างๆ น้ำตาลดิบ น้ำมันมะพร้าว ริงนก ปีกนก ทองแดง เหล็ก ดินประสิว ฝ้ายดิบ หมาก ปลาเค็ม กระวาน กานพลู เกลือ. ปารีชาติ วิลาวรรณ, “การค้าของป่าในประวัติศาสตร์อยุธยา พ.ศ.1893-2310” (วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528), 14.

<sup>60</sup>ประทุม ชุมเพ็งพันธ์, “การเดินทางเรือและการค้าของอาณาจักรศรีวิชัย”, ใน รายงานการสัมมนาเรื่องประวัติศาสตร์-โบราณคดีศรีวิชัย ณ โรงแรมวังใต้ จังหวัดสุราษฎร์ธานี วันที่ 25-30 มิถุนายน 2525. การเดินเรือในอดีตต้องอาศัยลมมรสุมในการพัดเรือไปค้าขายยังเมืองท่าต่างๆ ซึ่งมี 2 ฤดู

1. ลมมรสุมทิศตะวันออกเฉียงเหนือ พัดระหว่างเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนมีนาคม
2. ลมมรสุมทิศตะวันตกเฉียงใต้ พัดระหว่างเดือนพฤษภาคมถึงเดือนกันยายน.

แม่ทัพกองเรือจีนทำการสำรวจทางทะเล (The Famous Maritime expedition)<sup>61</sup> เพื่อสร้างเครือข่ายทางการค้ากับชุมชนเมืองท่าต่างๆรวมทั้งหลักฐานอาหารับได้กล่าวถึงความสนใจของรัฐบาลจีนต่อการค้าระหว่างประเทศได้ระบุไว้ว่า

โดยการสนับสนุนของรัฐบาลราชวงศ์ซ่ง พ่อค้าจีนพากันเดินเรือมายังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และอินเดีย ในการแย่งการผูกขาดการเดินทางเรือบรรทุกสินค้าและผู้โดยสารจากคู่แข่งที่เป็นพ่อค้ามุสลิมได้<sup>62</sup>

นอกจากอยุธยาจะมีจีนเป็นคู่ค้าที่สำคัญแล้วยังมีเรือพ่อค้าจากตะวันตกเดินทางเข้ามาซื้อขายสินค้าบ้างแล้วตั้งแต่รัชสมัยสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2 โปรตุเกสเป็นตะวันตกชาติแรกที่เดินทางเข้ามาติดต่อการค้าและได้มีชาติอื่นๆเดินทางเข้ามา เช่น ชาวสเปนเดินทางเข้ามาใน พ.ศ.2141 ชาวฮอลันดา พ.ศ.2147 (สมัยสมเด็จพระนเรศวร) ชาวอังกฤษ พ.ศ.2155 ชาวเดนมาร์ก พ.ศ.2164 (สมัยสมเด็จพระเจ้าทรงธรรม) และชาวฝรั่งเศส พ.ศ.2223 (สมัยสมเด็จพระนารายณ์) ชาวต่างชาติเหล่านี้เดินทางเข้ามาในกรุงศรีอยุธยาเพราะต้องการสินค้าจากจีนทำให้รัฐเร่งขยายการค้ากับจีนทำให้แรงงานจีนเป็นที่ต้องการและอพยพเข้ามาเพิ่มมากขึ้น การเดินทางเข้ามาของบรรดาพ่อค้าเหล่านี้เป็นเครื่องสะท้อนให้เห็นถึงความรุ่งเรืองทางการค้าของอาณาจักรอยุธยาจนรัฐต้องพัฒนาเส้นทางคมนาคมภายในให้สามารถรองรับการค้าเสียดังสินค้าจากเมืองต่างๆเข้ามาสู่พระนครได้โดยเร็ว พื้นที่ปากแม่น้ำบางปะกงซึ่งเป็นที่ตั้งของชุมชนบางปลาสร้อย

<sup>61</sup>เป็นช่วงที่การค้าในระบบบรรณาการเสื่อมความสำคัญลง เนื่องจากพ่อค้าจีนนิยมเดินทางมาแสวงหาสินค้าด้วยตนเอง จักรพรรดิยงไล่แห่งราชวงศ์หมิงส่งเสริมการค้าด้วยการส่งคณะทูตเข้ามาเจริญสัมพันธไมตรีกับรัฐต่างๆในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นำกองเรือโดยเจ็ง โฮ (Cheng Ho) คณะทูตได้เดินทางเข้ามาถึงกรุงศรีอยุธยา ใน พ.ศ.1948 ได้บันทึกถึงการขยายตัวของชุมชนชาวจีนในสังคมไทย โดยเฉพาะแถบหัวเมืองชายฝั่งทะเล อ้างอิงจาก สืบแสง พรหมบุญ, ความสัมพันธ์ในระบบบรรณาการระหว่างจีนกับไทย ค.ศ.1282-1859 (กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2525), 8,43,118.

<sup>62</sup>อาคม พัฒนิยะ และ นิธิ เอียงศรีวงศ์, ศรีธรรมเทพนคร รวมความเรียงว่าด้วยประวัติศาสตร์ว่าด้วยอยุธยาตอนต้น (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มติชน, 2527), 27.

นับเป็นเส้นทางสายแรกที่รัฐขุดขึ้นเพื่อผลประโยชน์ทางการค้า ดังพระราชพงศาวดารกรุงศรีอยุธยา กล่าวถึงการขุดซ่อมคลองสำโรงและคลองทับนาง ว่า

ในศักราช 860(พ.ศ.2041)ปีมะเมียสัมฤทธิศก สมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2 มีรับสั่งให้ขุดซ่อมคลองสำโรงและคลองทับนางเพื่อให้เรือใหญ่ไปมาได้ ทั้งนี้ เพราะเดิมคลองสำโรงซึ่งอยู่ตำบลศรีษะจะเข้ากับคลองทับนาง ตื้นเขินจะต้องชำระใหม่...<sup>63</sup>

เมื่อพิจารณาเหตุที่รัฐขุดคลองนี้ขึ้นก่อนอาจเพราะชุมชนในปากแม่น้ำบางปะกงเป็นชุมชนขนาดใหญ่ที่มีความเจริญทางการค้าอย่างมากและการค้าทางด้านตะวันออกมีความสำคัญ การขุดคลองเพื่อเชื่อมระหว่างลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยากับพื้นที่นี้จึงอาจสร้างรายได้ให้รัฐคุ้มค่างับการลงทุนเพราะเป็นเส้นทางเชื่อมการคมนาคมระหว่างเมืองหลวงกับชุมชนชายฝั่งทะเลตะวันออก ดังปรากฏหลักฐานการตั้งถิ่นฐานเป็นชุมชนการค้าขนาดใหญ่บริเวณปากแม่น้ำที่ไหลลงสู่ทะเลของภาคกลางประเทศไทยในแผนที่โบราณเขียนขึ้นโดยชาวตะวันตกที่เดินทางเข้ามายังกรุงศรีอยุธยาในสมัยสมเด็จพระเจ้าปราสาททอง พ.ศ.2179 และแผนที่ของลาอูแบร์ราชทูตฝรั่งเศสที่เดินทางเข้ามาในสมัยสมเด็จพระนารายณ์ พ.ศ.2230 ระบุถึงเมืองต่างๆ ดังนี้ เมืองจันทบุรี เมืองระยอง เมืองบางละมุง เมืองบางปลาสร้อย<sup>64</sup> และอาจช่วยเพิ่มเส้นทางเข้าสู่เมืองหลวงอีกทางหนึ่งซึ่งน่าจะสะดวกกว่าทางปากแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งมีสันดอนทับถมบริเวณปากแม่น้ำเป็นอุปสรรคต่อการคมนาคมด้วยเรือใหญ่ที่มีระวางสูง<sup>65</sup>

ประวัติคลองสำโรงสันนิษฐานว่าน่าจะขุดมาตั้งแต่สมัยขอมเรืองอำนาจอยู่ในพื้นที่แถบนี้ เนื่องจากชื่อของชุมชนต่างๆในคลองมีสำเนียงเขมร เช่น ทับนาง หนามแดง บางโหลง<sup>66</sup>

<sup>63</sup>พระราชพงศาวดาร ฉบับพระราชหัตถเลขา เล่ม 1, 498.

<sup>64</sup>ไมเคิล ไรท์, แผนที่เส้นทางในประวัติศาสตร์โลกและสยาม (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มติชน, 2548), 27.

<sup>65</sup>ทวี ทองสว่าง และคณะ, ภูมิศาสตร์ประเทศไทย ฉบับพัฒนาปรับปรุงใหม่ (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ศูนย์ส่งเสริมวิชาการ, 2533), 99.

<sup>66</sup>ผู้เชี่ยวชาญทางภาษาศาสตร์อธิบายว่า คำว่า “โหลง” เพี้ยนมาจากคำว่า “จรรโหลง” แปลว่า ยก. สัมภาษณ์ สุกัญญา อ่อนสำลี อายุ 55 ปี อาชีพข้าราชการครู ที่อยู่ โรงเรียนบางพลีราษฎร์บำรุง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2545.

ชุมชนเหล่านี้เติบโตและมีความมั่นคงทางเศรษฐกิจเห็นได้จากเมื่อคราวเสียกรุงศรีอยุธยาครั้งที่ 2 พื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงได้เป็นพื้นที่หลบภัยของราษฎร รวมทั้งผลของสงครามมิได้กระทบต่อการค้าระหว่างจีนกับชุมชนชายฝั่งทะเลซึ่ง พลับพลึง มูลศิลป์ ได้ให้เหตุผลที่สมเด็จพระเจ้าตากสินทรงเลือกเดินทางมายังหัวเมืองตะวันออกดังนี้

หัวเมืองชายทะเลตะวันออก อิทธิพลของพม่ายังมีน้อยจึงสะดวกในการชองสู้ผู้คนเป็นกำลังทัพในขณะที่กรุงศรีอยุธยาถูกพม่ารล้อมอยู่นั้น บรรดาพ่อค้าจีนได้เดินทางเข้ามาค้าขายยังบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกแทน โดยเฉพาะในแถบเมืองจันทบุรี เมืองตราด เมื่อทำให้พ่อค้าเหล่านี้ยอมรับในอำนาจของพระองค์ได้ก็ยอมเป็นการเพิ่มพูนรายได้จากการเก็บภาษีอากรและมีโอกาสซื้ออาวุธปืนที่ชาวต่างชาตินำเข้ามาขายหัวเมืองชายทะเลตะวันออกเป็นพื้นที่มีอาหารสมบูรณ์ ถ้าข้าวปลาไม่เพียงพออาจหาซื้อได้จากดินแดนเขมรซึ่งอยู่ใกล้เคียงหัวเมืองชายทะเลตะวันออกไม่ไกลจากกรุงศรีอยุธยามากนัก สามารถใช้เส้นทางน้ำได้ทั้งในการเข้าโจมตีพม่าหรือการยกทัพหนีออกทางทะเล<sup>67</sup> สอดคล้องกับพระราชธิบายของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวที่ทรงกล่าวไว้ว่า “พ้นจากเมืองชลไปทางตะวันออกก็พ้นพม่าเสียแล้ว”<sup>68</sup> จากปัจจัยที่กล่าวมาทั้งหมดล้วนเป็นปัจจัยเสริมให้พื้นที่ปากแม่น้ำบางปะกงกลายเป็นแหล่งชุมชนที่มีผู้คนอาศัยอยู่หนาแน่นโดยเฉพาะชาวจีนที่อพยพเข้ามาอาศัยเพื่อเป็นแรงงานการผลิตให้กับรัฐทดแทนแรงงานการผลิตสินค้าเกษตรกรรมที่สูญเสียไประหว่างสงครามในช่วง พ.ศ.2310 ชุมชนเหล่านี้ค่อยๆขยายเข้ามายังพื้นที่ตอนในมากขึ้นและได้ทำการเพาะปลูกพืชไร่ขนาดใหญ่ เช่น พริกไทย ยาสูบและอ้อยทำน้ำตาล

การพัฒนาเส้นทางคมนาคมระหว่างลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยากับลุ่มแม่น้ำบางปะกงโดยรัฐชะงักลงเพราะปัญหาสงครามที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งมักจะมาจากทางตะวันตก รัฐจึงต้องหันมาให้ความสำคัญกับการเสริมความเข้มแข็งด้วยการสร้างค่ายคูประตูเมืองและการขุดคลองเพื่ออำนวยความสะดวก

<sup>67</sup>พลับพลึง มูลศิลป์, ประวัติศาสตร์ไทยสมัยกรุงธนบุรีและรัตนโกสินทร์ตอนต้น (ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2522), 14-15.

<sup>68</sup>พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระราชวิจารณ์จดหมายเหตุความทรงจำของพระเจ้าไปยิกาเธอ กรมหลวงนรินทรเทวี (พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระเมรุกรมหลวงนครไชยศรีสุรเดช, 2459), 30-31. อ้างอิงจาก นิธิ เอียวศรีวงศ์, การเมืองไทยสมัยพระเจ้ากรุงธนบุรี, 134.

ความสะดวกในการปกครอง กระทั่งต้นรัตนโกสินทร์ประเทศราชของไทยด้านตะวันออก เช่น ลาว เขมร เวียดนามกระด้างกระเดื่องและก่อความวุ่นวายหลายครั้งโดยมีเหตุการณ์สำคัญคือ เหตุการณ์เจ้าอนุวงศ์ (พ.ศ.2373)<sup>69</sup> เรื่อยมาจนถึงสงครามอานามสยามยุทธ (พ.ศ.2376-2390)<sup>70</sup> รัฐประสพปัญหาในการลำเลียงเสบียงอาหารและอาวุธยุทธโปกรณ์เข้าไปในเขมรเพราะต้องใช้เส้นทางคมนาคมที่มีมาแต่เดิม คือ คลองลำโรงซึ่งตื่นเงินเพราะขาดการบำรุงรักษาและเป็นเส้นทางอ้อมต้องพายเรือทวนน้ำขึ้นไปยังต้นน้ำแล้วเดินบกต่อเข้าไปยังเขมร ส่วนการใช้เส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลเต็มไปด้วยอันตรายจากคลื่นลม รัฐจึงต้องปรับปรุงเส้นทางคมนาคมขึ้นใหม่เพื่อ ย่นระยะทางและเวลาในการเดินทางให้รวดเร็วยิ่งขึ้นโดยเลือกขุดเชื่อมระหว่างคลองที่มีอยู่แต่เดิม ให้ติดต่อถึงกัน ดังพระราชดำริของรัชกาลที่ 3 เกี่ยวกับการขุดคลองแสนแสบความว่า

---

<sup>69</sup>เกิดความขัดแย้งระหว่างราชสำนักสยามกับเจ้าอนุวงศ์แห่งเมืองเวียงจันทน์เกิดเป็น สงครามใหญ่ซึ่งมีผลให้บ้านเมืองภายใต้อำนาจเวียงจันทน์แยกเป็นอิสระและหันมายอมรับอำนาจ ไทย เหตุการณ์นี้กลายเป็นชนวนสงครามระหว่างอาณาจักรสยามกับเวียดนามที่เริ่มมีความเข้ม แข็งพยายามแผ่ขยายอาณาเขตเข้ามายังดินแดนกัมพูชาและลาวซึ่งไทยถือว่าเป็นประเทศราชของ ไทยจนเกิดเป็นสงครามเรียกว่า อานามสยามยุทธ. อ้างอิงจาก ขจีรัตน์ ไอยราวัฒน์, “ความสำคัญของเมืองนครราชสีมา : บทบาทเจ้าเมืองตระกูล ณ ราชสีมาระหว่าง พ.ศ.2325-2388” (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิต วิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2532).

<sup>70</sup>สงครามอานามสยามยุทธ เป็นสงครามระหว่างไทยกับญวนในเขมร ตั้งแต่ พ.ศ.2376-2390 รวมระยะเวลาถึง 14 ปีเนื่องจากไทยและญวนต้องการแผ่ขยายอิทธิพลเข้าไปใน ลาวและเขมร โดยมีสาเหตุจากเจ้าอนุวงศ์แห่งเวียงจันทน์ไม่ยินยอมส่งส่วยให้กรุงเทพฯ เพราะ เข้าใจว่าญวนน่าจะเป็นฝ่ายมีเสถียรภาพทางการเมืองมากกว่า ไทยจึงยกทัพไปตีเมืองเวียง จันทน์ใน พ.ศ.2373 เจ้าอนุวงศ์ได้หลบหนีไปพึ่งเวียดนาม ในการปราบกบฏครั้งนี้ไทยและญวน ขัดแย้งกันอย่างเปิดเผยจนเกิดเป็นสงคราม ไทยจัดทัพทัพบกและทัพเรือไปทำสงครามในดินแดน เขมร. อ้างอิงจาก บุญรอด แก้วกัณฑ์, “การเก็บส่วยในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น พ.ศ.2325-2411” (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลง กรณ์มหาวิทยาลัย, 2517), 35-36.

ครั้งมาถึงเดือนยี่ ขึ้นสี่ค่ำ ปีระกา นพศก จุลศักราช 1199 จึงโปรดเกล้าฯ ให้พระยาศรีพิพัฒน์รัตนโกษา เป็นแม่กองจ้างจีนขุดคลอง ตั้งแต่หัวหมาก ไปถึงบางขนาก เป็นทาง 1,337 เส้น (53.48 กิโลเมตร) 19 วา 2 ศอก ลึก 4 ศอก กว้าง 6 ศอก ขุดอยู่ถึงปีชวดโทศก ศักราช 1202 จึงสำเร็จ<sup>71</sup>

คลองทั้งสองสายนี้รัฐขุดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยุทธศาสตร์และการการค้าเป็นสำคัญแต่ก็ส่งผลให้เกิดชุมชนขึ้นในลุ่มแม่น้ำบางปะกงเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะบริเวณที่เป็นจุดเชื่อมของการคมนาคมทั้งระหว่างทางน้ำกับทางน้ำและทางน้ำกับทางบก เส้นทางนี้จึงมีความสำคัญต่อการค้าในสมัยกรุงศรีอยุธยาและต้นรัตนโกสินทร์แล้วยังมีประโยชน์ในทางยุทธศาสตร์ การปกครองซึ่งรัฐมักใช้เป็นเส้นทางติดต่อกับกัมพูชาหรือพื้นที่ต้นน้ำ ดังที่หมอเฮาส์ได้กล่าวถึงการใช้เส้นทางนี้ว่า “...กรุงสยามมีเส้นทางติดต่อกับกัมพูชาทางแม่น้ำบางปะกงและคลองต่างๆอีกหลายสาย การเดินทางใช้เวลาประมาณ 20 วัน อาจเข้ามาตามคลองสำโรงหรือปากแม่น้ำบางปะกง”<sup>72</sup> แม้ว่ากา

<sup>71</sup>เจ้าพระยาพิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 3 เล่ม 1, 187. ; ก.จ.ช., ภูส. 11/165 เรื่องข้อมคลองแสนแสบ แลทำประตุน้ำประทุมวัน ทำไข่ บางขนาก บางเหี้ย (ปีที่ 12) หนังสือราชเลขานุการที่ 24/1215 ลงวันที่ 22 พฤศจิกายน ร.ศ. 125 (ราคา เส้นละ 70 บาท).

<sup>72</sup>การเดินทางของหมอเฮาส์ใช้เวลามากกว่าเมื่อคราวที่สุนทรภู่เดินทางไประยอง โดยช่วงผ่านคลองสำโรงสุนทรภู่ใช้เวลาเพียง 2 วันเท่านั้น จึงเป็นไปได้ว่าหมอเฮาส์มิได้ตั้งใจเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางแต่เป็นการเดินทางและแวะทำธุระตามชุมชนต่างๆ การเดินทางจึงนาน

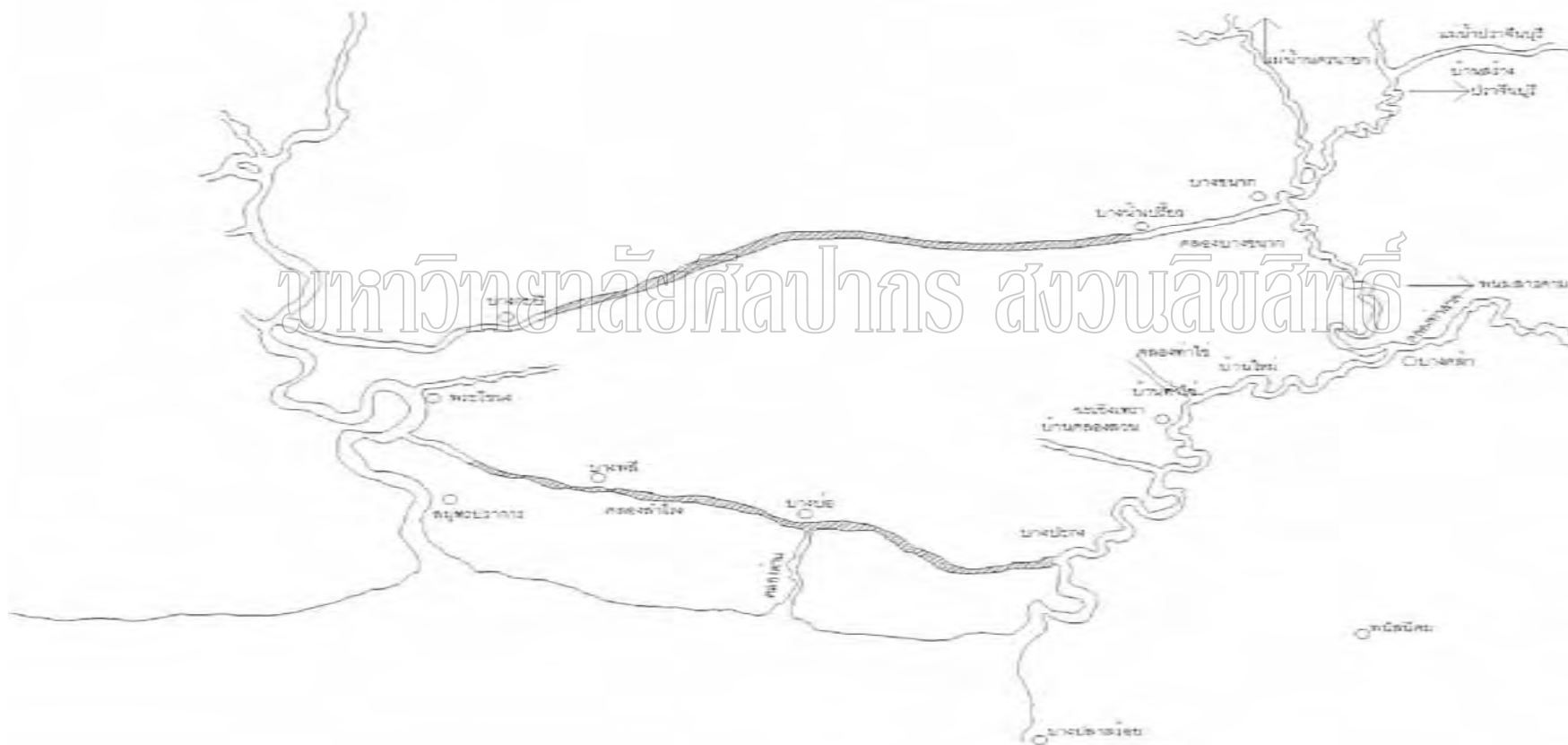
เลือกใช้เส้นทางนี้จะไกลกว่าการคมนาคมทางบกทางเดิมไปด้วยหลุม ป่อ ทั้งยังมีชุมชนตั้งอยู่ตาม  
รายทางทำให้สามารถจอดแวะพักได้ต่อมาขยายเข้ามาสู่พื้นที่ตอนในความเติบโตของการค้าทำให้  
ชุมชนแถบนี้ปรับตัวเองเข้าสู่การผลิตสินค้าบางชนิดตั้งแต่ปลายกรุงศรีอยุธยาถึงต้นรัตนโกสินทร์  
จนพื้นที่แถบนี้กลายเป็นแหล่งชุมชนที่มีชาวจีนอพยพเข้ามาอาศัยหนาแน่นและขยายเข้าสู่พื้นที่  
ตอนในสมัยต่อมา

## มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

---

ถึง 20 วัน หมอเฮาส์เป็นหมอในไทยตั้งแต่รัชกาลที่ 3 ถึงรัชกาลที่ 5. ยอร์ช ฮอลล์ เฟลด์ส, ดร.  
เรโนลด์ เฮาส์ หมอฝรั่งสามรัชกาล พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพฯ : สุริยบรรณ, 2525).

แผนที่ที่ 9 แสดงเส้นทางคมนาคมทางน้ำก่อนสนธิสัญญาเบาริง



### 3. แรงงานอพยพกับการตั้งหลักแหล่งในกลุ่มแม่น้ำบางปะกงก่อน พ.ศ.2420

ภูมิศาสตร์ของกลุ่มแม่น้ำบางปะกงประกอบด้วยลักษณะของพื้นที่ 2 ส่วน คือ ที่สูงและที่ราบเชิงเขาทางด้านตะวันตกกับที่ลุ่มซึ่งเกิดจากการทับถมของโคลนตะกอนแม่น้ำทางด้านตะวันออกของแม่น้ำบางปะกง เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลการตั้งถิ่นฐาน การประกอบอาชีพและความเจริญทางเศรษฐกิจการผลิตและการค้า ดังจะเห็นได้ว่าไม่พบหลักฐานทางโบราณคดีที่มีอายุเก่าไปกว่าสมัยอยุธยาในพื้นที่ด้านตะวันออกของแม่น้ำบางปะกงซึ่งอาจเป็นเพราะในระยะแรกพื้นที่นี้อาจประสบกับปัญหาน้ำท่วมขังและความอ่อนของดินจนไม่สามารถสร้างที่อยู่อาศัยได้ ในขณะที่พื้นที่ด้านตะวันออกมีร่องรอยของชุมชนโบราณมาตั้งแต่ยุคก่อนประวัติศาสตร์จนถึงปัจจุบัน สิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงความต่อเนื่องของชุมชนที่มีปัจจัยกำหนดทิศทางการเติบโตและพัฒนาการของชุมชนที่ต่างกัน

หลักฐานทางประวัติศาสตร์ชี้ให้เห็นว่ากลุ่มแม่น้ำบางปะกงมีการเคลื่อนย้ายเข้าและออกของแรงงานหลายครั้งส่วนทั้งจากการกวาดต้อนของรัฐ การเคลื่อนย้ายตามความเจริญทางเศรษฐกิจเหตุเหล่านี้ทำให้พื้นที่นี้เป็นที่รวมของแรงงานต่างชาติ ต่างภาษาและวัฒนธรรมเข้ามาอาศัยอยู่ตามพื้นที่ที่รัฐกำหนดซึ่งจะคำนึงถึงความสะดวกในการปกครองเพราะรัฐสมัยอยุธยาและต้นรัตนโกสินทร์มีอำนาจต่อพื้นที่เหล่านี้ไม่มากนัก ส่วนมากเป็นการปกครองผ่านมูลนายที่เป็นคนในชุมชนนั้นๆ กลุ่มคนเหล่านี้มีพันธะผูกพันต่อรัฐเพียงการเกณฑ์แรงงานโยธา การสงครามและการส่งส่วยเท่านั้น การเพาะปลูกและประกอบอาชีพก็มีเพียงเพื่อการดำรงชีพเท่านั้น ความไม่มั่นคงต่อชีวิตและทรัพย์สินส่งผลให้การรวมกลุ่มเป็นชุมชนไม่หนาแน่นและขาดพัฒนาการที่ต่อเนื่อง ดังนั้นการศึกษาถึงพัฒนาการของชุมชนในช่วงเวลา ก่อน พ.ศ.2420 จึงต้องอาศัยเอกสารทางราชการที่ระบุถึงการกวาดต้อนและอพยพผู้คนเข้ามาตั้งหลักแหล่งในพื้นที่นี้ร่วมกับคำบอกเล่าของคนในท้องถิ่นถึงความเป็นมาของบรรพชนเป็นหลัก

หลักฐานลายลักษณ์อักษรชิ้นแรกทีระบุถึงขนาดของชุมชนในกลุ่มแม่น้ำบางปะกง คือ พระราชพงศาวดารสมัยอยุธยาบันทึกหน้าของราษฎรในเมืองนครนายก ปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา ให้เตรียมเสบียงแก่กองทัพหลวงที่ยกทัพไปตีกัมพูชา ใน พ.ศ.2136 ความว่า “ภายหลังเสร็จสงครามกับพม่าสมเด็จพระนเรศวรทรงยกทัพไปตีกัมพูชา ในการศึกษาครั้งนี้ได้มีท้องตราเกณฑ์กำลังเตรียมทัพกำหนดให้พระยานครนายกเป็นแม่กองร่วมกับพระยาปราจีน พระวิเศษ พระสระบุรี เกณฑ์คนใน 4 เมืองจำนวน 10,000 คน ตั้งขึ้นเป็นหน่วยเสบียงทางบกไปตั้งค่ายปลูกฝังดวงรวบ

รวมเสบียงอาหารไว้ที่ตำบลท่าบง เพื่อคอยจ่ายเสบียงให้แก่กองทัพหลวงที่เคลื่อนผ่าน”<sup>73</sup> ภายหลังจากเสร็จสิ้นสงครามเจ้าเมืองฉะเชิงเทราได้เลื่อนบรรดาศักดิ์เป็นพระยาวิเศษและไม่ปรากฏเรื่องราวของเมืองต่างๆในเอกสารของทางราชการจนกระทั่งสมัยต้นรัตนโกสินทร์จึงปรากฏขึ้นอีกครั้ง

แม้ว่าจะไม่ปรากฏหลักฐานที่ระบุถึงเรื่องราวของชุมชน ประชากรและขนาดของชุมชนในกลุ่มแม่น้ำบางปะกงอย่างเด่นชัดนัก แต่ก็ไม่อาจปฏิเสธถึงความสำคัญของพื้นที่ที่มีต่อรัฐทั้งทางการเมือง การปกครองและเศรษฐกิจซึ่งเริ่มมีความสำคัญตั้งแต่ปลายอยุธยาและมีมากขึ้นภายหลัง การเสียกรุงศรีอยุธยาใน พ.ศ.2310 พื้นที่นี้กลายเป็นที่หลบภัยของผู้คนจากที่ต่างๆจนเกิดเป็นชุมชนขนาดเล็กขึ้นใหม่หลายแห่งที่เป็นอิสระทำให้รัฐหันมาให้ความสำคัญกับการควบคุมแรงงานในพื้นที่นี้ เพราะเป็นพื้นที่ที่ล่อแหลมต่อความมั่นคงของอำนาจรัฐเนื่องจากมีที่ตั้งอยู่ใกล้ราชธานีและกัณฑ์พื้นที่ด้านตะวันออกเป็นที่ราบทอดตัวยาวเชื่อมกับที่ราบในเขมรโดยไม่มีปราการป้องกัน ทำให้รัฐตระหนักถึงการจัดการปกครองที่รัดกุมโดยเฉพาะพื้นที่ตอนบนมีเส้นทางคมนาคมทางบกติดต่อกับกัมพูชา รัฐได้สร้างความเข้มแข็งให้กับเมืองเหล่านี้ด้วยการเพิ่มประชากรมาตั้งแต่ต้นรัตนโกสินทร์พร้อมทั้งตั้งชุมชนต่างๆขึ้นเป็นเมือง มีการก่อสร้างกำแพงเมืองไว้ตามชุมชนต่างๆที่อยู่ในเส้นทางคมนาคมระหว่างไทยกับกัมพูชา เช่น สร้างป้อมกำแพงเมืองจันทบุรีและเมืองฉะเชิงเทรา พ.ศ.2376<sup>74</sup> เมืองปัตตะบองและเมืองเสียมราฐ ใน พ.ศ.2380 เมืองปราจีนบุรีใน พ.ศ.2410-2412<sup>75</sup>

ผู้คนที่รัฐอพยพและกวาดต้อนเข้ามาในกลุ่มแม่น้ำบางปะกงสมัยต้นรัตนโกสินทร์มีทั้งชาวมลายู ชาวจาม ชาวมอญ ชาวเขมรและชาวลาว นอกจากวัตถุประสงค์ในการป้องกันประเทศและเพิ่มแรงงานภาคเกษตรกรรมแล้วรัฐยังใช้ประโยชน์จากแรงงานอพยพในการกระชับอำนาจรัฐต่อหัวเมืองที่สูญเสียไปในช่วงสงครามให้มั่นคงมากขึ้นด้วยการให้แรงงานอพยพเข้าไปตั้งถิ่นฐานแทรกกระหว่างชุมชนดั้งเดิมเพื่อทอนอำนาจของผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่นซึ่งเป็นปัญหา

<sup>73</sup>พระราชพงศาวดารฉบับพระราชหัตถเลขา เล่ม 2 (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ไอเดียนสโตร์, 2505), 305-307.

<sup>74</sup>“โปรดให้กรมหลวงรักษัรณเรศรไปสร้างป้อมกำแพงเมืองที่เมืองฉะเชิงเทราขึ้นอีกตำบลหนึ่ง”. เรื่องเดียวกัน, 157.

<sup>75</sup>ป้องกันภัยจากฝรั่งเศสที่แผ่ขยายอิทธิพลเข้ามาครอบครองเวียดนาม ลาวและเขมรในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว.

สำคัญในสมัยต้นรัตนโกสินทร์ตลอดมาจนกระทั่งรัชกาลที่ 3 ออกประกาศให้ปราบปรามบรรดา  
ช่องต่างๆ<sup>76</sup>

### 3.1 ประชาชนต่าง ๆ ที่รัฐกวาดต้อนและอพยพเข้ามาในลุ่มแม่น้ำบางปะกงสมัยต้นรัตน โกสินทร์

#### - ชาวมลายู

เอกสารหลักฐานราชการระบุถึงการกวาดต้อนชาวมลายูเข้ามาในรัชสมัยพระบาท  
สมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกว่าทรงกวาดต้อนเชลยศึกชาวเมืองปัตตานีเข้ามายังพระนครและ  
โปรดเกล้าฯ ให้แยกอาศัยอยู่ตามที่ต่างๆรวมทั้งเมืองนครนายก ฉะเชิงเทรา<sup>77</sup> บางส่วนได้อาศัย  
บริเวณริมคลองมหานาค คลองบางกะปิ คลองพระโขนง เป็นต้น จากเอกสารที่ระบุถึงว่า ภาย  
หลังการขุดคลองพระโขนง พ.ศ.2380-2383 ได้อพยพมีชาวมลายูจากปัตตานีเข้ามาให้อาศัยอยู่  
ทางฝั่งของคลองพระโขนง รวมถึงเอกสารร่างตราสารน้อยถึงเมืองฉะเชิงเทราในสมัยรัชกาลที่ 4  
กล่าวถึงการโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งองค์มนตรีกรมบริรักษ์ซึ่งเข้ามาอยู่กรุงเทพฯ ออกไปรับราชการ ณ  
เมืองอุดมมีไชยทูลขอพระราชทานญาติพี่น้องและพรรคพวกชาวเขมรจามจากเมืองฉะเชิงเทราออก  
ไปด้วย 85 คน<sup>78</sup> หลักฐานเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงการตั้งถิ่นฐานของชาวมุสลิมจากมาลายูและ  
จามในพื้นที่นี้อย่างต่อเนื่อง

<sup>76</sup>เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 3 เล่ม 1  
(กรุงเทพฯ : องค์การค้ำของคุรุสภา, 2504), 10 ; สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาดำรง  
ราชานุภาพ, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 2 (พระนคร : บุญส่งการพิมพ์, 2511),  
53-56.

<sup>77</sup>รัชนี้ สาดเปรม, “บทบาทของชาวมุสลิมในภาคกลางและภาคใต้ของประเทศไทย  
ในสมัยรัตนโกสินทร์ ตั้งแต่ พ.ศ.2325-2453” (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาประวัติ  
ศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2521), 51-52

<sup>78</sup>ห.จ.ช., เลขที่ 4 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4, จ.ศ.1220. อ้างอิงจาก  
วรรณี แพลุกอินทร์, “ความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทรา ในสมัยรัตน  
โกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง” 106-107.

การสำรวจข้อมูลในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทราพบว่าชาวมุสลิมเป็นแรงงานกลุ่มหนึ่งที่รัฐอพยพเข้ามาอาศัยในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำบางปะกงหลายชุมชนและอาศัยหนาแน่นที่สุดในบริเวณตอนกลางของพื้นที่ โดยเฉพาะริมฝั่งคลองแสนแสบ คลองบางขนากมีศาสนสถานในพื้นที่นี้มีมากถึง 34 แห่ง<sup>79</sup> และริมฝั่งคลองพระโขนงและคลองประเวศบุรีรมย์ กลุ่มคนเหล่านี้ถูกกวาดต้อนเข้ามาในสมัยต้นรัตนโกสินทร์เพื่อเป็นแรงงานในการเพาะปลูกข้าวส่งเป็นเสบียงให้กองทัพ เช่น แขวงอสาจาม คลองบางขนาก แขวงเมืองฉะเชิงเทรา,<sup>80</sup> กองอสาจามที่บ้านไผ่ดำ<sup>81</sup> เป็นต้น

- ชาวมอญ

ต้นรัตนโกสินทร์รัฐมีความจำเป็นต้องใช้แรงงานสัตว์ในการเดินทาง การทำสงคราม โดยเลือกใช้แรงงานจากโค กระบือ ม้าและช้าง แต่ช้างเป็นสัตว์ที่หายากและมีชุกชุมในประเทศไทย โดยเฉพาะพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงเป็นบริเวณที่มีช้างป่าอาศัยเป็นจำนวนมาก รัฐจึงมักมอบหมายให้ชาวมอญมีหน้าที่จับช้างป่าเข้ามาถวาย ดังพระราชพงศาวดารระบุว่าในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัยมีพระบรมราชโองการให้ขุนอินทร์ นายกองมอญเป็นผู้ดำเนินการจับช้างที่ดงศรีมหาโพธิ์เพื่อส่งเข้ามาที่กรุงเทพฯ ขุนอินทร์จึงได้มาตั้งหลักแหล่งเป็นกองจับช้างที่ดงนี้ ต่อมาชาวบ้านเรียกชุมชนนี้ว่า โคกมอญ<sup>82</sup> (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น บ้านโคกไทย) ชาวมอญบางส่วนก็ขยายออกมาจากพระประแดงซึ่งเป็นย่านชุมชนชาวมอญขนาดใหญ่เข้ามาตามคลองลำโรงและคลองประเวศบุรีรมย์

<sup>79</sup>จากทั้งหมดของจังหวัด 47 แห่ง ขณะที่จังหวัดนครนายกมี 24 แห่งและเมืองชลบุรี 19 แห่ง. อ้างอิงจาก สุชาติ เถาทอง, พัฒนาการของมนุษย์กับอารยธรรมในราชอาณาจักรไทย เล่ม 2, 23.

<sup>80</sup>ห.ส.ช., เลขที่ 66 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3, จ.ศ.1205. อ้างอิงจาก วรณี แผลุกอินทร์, “ความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทรา ในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง” 106-107.

<sup>81</sup>ห.ส.ช., เลขที่ 115/2 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3, จ.ศ.1210. เรื่องเดียวกัน.

<sup>82</sup>สุจิตต์ วงษ์เทศ, ดงศรีมหาโพธิ์ (ม.ป.ท., ม.ป.ป.), 30-31.

## - ชาวลาว

ชาวลาวเป็นกลุ่มคนที่รัฐมีนโยบายชัดเจนในการดำเนินนโยบายอพยพให้เข้ามาอาศัยในบริเวณพื้นที่รอบๆราชธานีโดยเฉพาะรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัฐเริ่มเผชิญกับภัยสงครามที่มาจากทางตะวันออกของราชธานี เช่น ลาว เขมรและเวียดนาม รัฐเร่งสร้างความเข้มแข็งเพราะก่อนหน้านั้นให้ความสำคัญน้อยเพราะภัยสงครามส่วนใหญ่มาจากพม่า

รัชกาลที่ 3 ทรงดำเนินนโยบายทำสงครามกวาดต้อนและเกลี้ยกล่อมผู้คนจากเมืองเวียงจันทน์ เมืองพวน เมืองท่าสาร เมืองนครพนมและหัวเมืองลาวฝั่งตะวันออกของแม่น้ำโขงให้อพยพเข้ามาอาศัยบริเวณที่เป็นหัวเมืองชั้นใน<sup>83</sup> เช่น เมืองนครนายก เมืองปราจีนบุรี เมืองฉะเชิงเทรา<sup>84</sup> และพนัสนิคมเพื่อทดแทนแรงงานที่รัฐสูญเสียไประหว่างสงครามเมื่อ พ.ศ.2310 พระราชพงศาวดารในช่วงต้นรัตนโกสินทร์ระบุถึงการอพยพเข้ามาของชาวลาวหลายครั้ง

สมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพทรงบรรยายถึงสภาพหัวเมืองชั้นในภายหลังสงครามกับพม่าไว้ว่า “พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกทรงเชิญพระแก้วมรกต พระบาง และกวาดต้อนผู้คนจากเวียงจันทน์มาเป็นอันมาก ให้พวกชาวเวียงจันทน์มาตั้งภูมิลำเนาอยู่ตามหัวเมืองชั้นในที่ถูกพม่ากวาดต้อนเอาราชภูมิจนร้างอยู่ คือ เมืองลพบุรี เมืองสระบุรี เมืองนครนายกและเมืองปราจีนบุรี...”<sup>85</sup> ภายหลังมีชาวลาวจากเมืองนครพนมอพยพเข้ามาพึ่งพระบรมโพธิสมภารอีกประมาณ 2,000 คน รัชกาลที่ 2 จึงโปรดเกล้าฯตั้งเป็นลาวอาสาปากน้ำให้ตั้งบ้าน

<sup>83</sup> สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น รัฐได้กำหนดเขตหัวเมืองชั้นในเพิ่มขึ้นจากเดิมเพื่อเสริมประสิทธิภาพในการป้องกันราชธานี เมื่อข้าศึกยกทัพเข้ามาผ่านเมืองเหล่านี้จะทำหน้าที่เป็นด่านยับยั้งมิให้ข้าศึกมาถึงเร็ว ทางราชธานีจะมีเวลาดังรับ นอกจากนี้รัฐยังใช้เป็นชุมทางและแหล่งระดมพลจากหัวเมืองต่างๆที่ถูกเกณฑ์ไปในราชการสงคราม. บังอร ปิยะพันธ์. “ประวัติศาสตร์ของชุมชนชาวลาวในหัวเมืองชั้นในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิตศึกษาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2529), 69.

<sup>84</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 1 (กรุงเทพฯ : คุรุสภา, 2503), 25.

<sup>85</sup> สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาดำรงราชานุภาพ, สาส์นสมเด็จพระ เล่ม 6 (พระนคร : คุรุสภา, 2505), 245.

เรือนอยู่ที่คลองมหาหงษ์ เมืองสมุทรปราการ<sup>86</sup> ต่อมาใน พ.ศ.2371 ชาวลาวกลุ่มนี้อ้างว่าที่อยู่เดิมไม่สบายจึงขอย้ายไปอยู่ที่เมืองพระรถ รัชกาลที่ 3 จึงโปรดฯให้ตัดเอาแขวงเมืองชลบุรีและเมืองฉะเชิงเทรามาตั้งเป็นเมืองพนัสนิคมพร้อมตั้งเจ้าเมืองพระราชทานนามว่า พระอินทรราชา เมื่อย้ายเมืองมาตั้งที่เมืองพนัสนิคมครั้งแรกมีราษฎรประมาณ 8,000 คน<sup>87</sup>

ภายหลัง พ.ศ.2373 หัวเมืองลาวเกิดความระส่ำระสายจากภาวะสงคราม จึงโปรดฯให้พระอินทรราชาขึ้นไปเกลี้ยกล่อมชาวเมืองนครพนมมาไว้ที่เมืองพนัสนิคมอีกรุ่นหนึ่ง<sup>88</sup> บางส่วนได้เข้ามาตั้งถิ่นฐานที่ตงศรีมหาโพธิ์และตามด่านที่ตั้งขึ้นในต้นรัตนโกสินทร์ ชาวลาวที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานในแถบนี้ได้รับการเอาใจใส่อย่างดีจากรัฐเพื่อมิให้กลับไปบ้านเมืองเดิมดังพระราชดำริว่า “ได้โปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้เข้าเฝ้าทูลละอองธุลีพระบาทแล้วให้ถามนายคร้ว ท้าวเพี้ยครอบครัวพร้อมมูลกันจะตั้งบ้านเรือนอยู่บ้านใดตำบลใดจะสมัครรับราชการเมืองใดจะโปรดให้อยู่ตามใจสมัคร”<sup>89</sup>

- ชาวจีน

ความเติบโตทางเศรษฐกิจและการค้าของพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงมีความสัมพันธ์กับการอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานของชาวจีน เนื่องจากพื้นที่นี้เป็นชุมทางการค้าระหว่างภูมิภาคและมีทำเลที่ตั้งที่อุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรสามารถสร้างรายได้ให้กับราษฎรแถบนี้มาตั้งแต่ปลายสมัยอยุธยาเป็นต้นมา กระทั่งต้นรัตนโกสินทร์ทิศทางการค้าเริ่มหันมาให้ความสนใจกับสินค้าเกษตรกรรมที่ผ่านกระบวนการผลิต ทำให้ชาวจีนซึ่งเป็นกลุ่มคนที่ได้รับสิทธิพิเศษจากการเกณฑ์แรงงานไพร่มีเสรีภาพและทุนเข้ามาจับจองพื้นที่กว้างขวางเปล่าเพื่อพัฒนาให้เป็นไร่ขนาดใหญ่ นอกจากนี้ยังมีการนำเข้าแรงงานชาวจีนเพื่อมารับจ้างในกิจการต่างๆที่เติบโตขึ้นในช่วงนี้ เช่น

<sup>86</sup> บังอร ปิยะพันธ์, ลาวในกรุงรัตนโกสินทร์, 49.

<sup>87</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 3 เล่ม 2, 180.

<sup>88</sup> บังอร ปิยะพันธ์, ลาวในกรุงรัตนโกสินทร์, 50-51. ; เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารรัชกาลที่ 3 เล่ม 1, 100.

<sup>89</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารรัชกาลที่ 3 เล่ม 1, 90.

การทำไร่พริกไทย ไร่ยาสูบ กิจการน้ำตาล การต่อเรือและการเป็นกูลีรับจ้างตามท่าเรือ การก่อสร้างและงานโยธาต่างๆ

เมืองฉะเชิงเทราเป็นที่อาศัยของชาวจีนจำนวนมากทำให้เกิดปัญหาในการปกครอง เนื่องจากชาวจีนนิยมรวมตัวเข้ากันเป็นกลุ่ม บางกลุ่มกระทำผิดกฎหมายทั้งลักลอบขนข้าวและฝิ่นหนีภาษี การโจรกรรมและยกพวกทำร้ายร่างกายกัน ปัญหาเหล่านี้ลุกลามใหญ่โตจนยากที่รัฐจะจัดการโดยเร็ว เช่น เหตุการณ์อั้งยี่ที่เมืองฉะเชิงเทราใน พ.ศ.2391<sup>90</sup> เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนี้ได้เป็นเครื่องยืนยันถึงจำนวนประชากรชาวจีนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตอนกลางของกลุ่มแม่น้ำบางปะกงได้เป็นอย่างดี

ชาวลาว ชาวมุสลิมจากมลายูและจามเป็นกลุ่มคนที่รัฐกวาดต้อนเข้ามาเพื่อเป็นแรงงานในระบบไพร่มีหน้าที่ทำการเพาะปลูกเพื่อส่งเป็นส่วยให้รัฐเท่านั้น แม้ว่าพื้นที่นี้เหมาะสมต่อการเกษตรกรรม เช่น ในคลองสำโรง คลองแสนแสบ คลองบางขนาก เมืองพนัสนิคมและเมืองพนมสารคาม ดังสารตราเจ้าพระยาจักรีถึงพระยาไชยวิชิตเรื่องส่งครัวลาวมาไว้เมืองต่างๆ ว่า “...ทรงเป็นห่วงว่าหนทางเป็นน้ำโคลนเดินยาก ให้หาเรือบรรทุกครัวลาวพวนนครพนมให้ส่งไปกรุงเทพฯให้หมดจะได้ส่งออกไปเมืองฉะเชิงเทราเองให้ทันเทศกาลทำไร่ไถนา...”<sup>91</sup> ครัวลาวถูกจัดให้เป็นไพร่หลวงกองนา สังกัดกรมมหาดไทยไปทำนาอยู่ที่คลองแสนแสบ<sup>92</sup> ส่วนครัวมุสลิมจากเขมรเป็นนาแขกกองอาสาจาม เมืองฉะเชิงเทรามีหน้าที่เป็นกองกำลังรักษาเมืองหน้าด่านและส่วยของป่าสงวนราชธานี ส่วนชาวจีนเป็นแรงงานอิสระที่รัฐนำเข้ามาใช้ในกระบวนการผลิตเพื่อการค้าและเป็นแรงงานรับจ้างในกิจการต่างๆ แทนการเกณฑ์แรงงานไพร่

<sup>90</sup>จังหวัดฉะเชิงเทรา, ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดฉะเชิงเทรา, 39. ;  
จังหวัดฉะเชิงเทรา, ฉะเชิงเทราเมืองแห่งอนาคต (กรุงเทพฯ : ดาวฤกษ์, 2539), 88.

<sup>91</sup>“สารตราเจ้าพระยาจักรีถึงพระยาไชยวิชิตเรื่องส่งครัวลาวมาไว้เมืองต่างๆ และกรุงเทพฯ,” หอสมุดแห่งชาติ, สมุดไทยดำ, เส้นดินสอขาว, จ.ศ.1191, จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3, เลขที่ 4.

<sup>92</sup>“ร่างตราถึงเมืองพนมสารคาม เมืองอินทร์บุรี เรื่องให้ส่งครัวไพร่หลวงกองนาที่หลบหนีมาลงไปกรุงเทพฯ” หอสมุดแห่งชาติ, สมุดไทยดำ, เส้นดินสอขาว, จ.ศ. 1223, จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4, เลขที่ 6.

### 3.2 การตั้งถิ่นฐานในคลองสำโรง

คลองสำโรง เป็นคลองสายแรกที่เชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยากับพื้นที่ปากแม่น้ำบางปะกง ชุดซ่อมขึ้นในช่วงที่เศรษฐกิจการค้าระหว่างไทยกับจีนขยายตัวโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นเส้นทางลำเลียงสินค้าจากบางปลาสร้อยเข้ามายังอยุธยา บ้านที่กของแจ้งโหล้วถึงชุมชนบางปลาสร้อยไว้ว่าเป็นเมืองท่าขนาดใหญ่มีชุมชนชาวจีนทำหน้าที่ค้าขายและผลิตสินค้า ส่วนในคลองสำโรงแม้จะไม่ปรากฏว่ามีชุมชนอยู่ในคลองหรือไม่ แต่จากหลักฐานทางโบราณคดีที่พบได้พบ เทวรูปโบราณตรงที่คลองสำโรงต่อคลองทับนางจึงสันนิษฐานได้ว่าบริเวณปากคลองสำโรงอาจเคยเป็นชุมชนมาก่อนการขุดซ่อมคลองสำโรงและคลองทับนางในสมัยสมเด็จพระบรมราชาธิราชที่ 2

ในคลองสำโรงจะมีบ้านเรือนผู้คนอาศัยมาตั้งแต่สมัยอยุธยาแต่ก็ไม่มีหลักฐานแน่ชัดจนกระทั่งสุนทรภู่เดินทางเข้ามาใน พ.ศ.2352 เพราะได้พบเห็นชุมชนเป็นช่วงๆตลอดคลองสำโรง<sup>93</sup> เช่น ทับนางเป็นชุมชนเกษตรกรรมปลูกข้าว บางพลีเป็นชุมชนที่มีการค้าขายคึกคักเต็มไปด้วยเรือและแพ ส่วนบางปะกงเป็นชุมชนชาวจีนที่ปากคลองสำโรงด้านแม่น้ำบางปะกงมีการผลิตปลาแห้งเป็นสินค้าสำคัญ

อุปสรรคที่สำคัญของการตั้งถิ่นฐานในคลองสำโรงอาจมาจากการที่พื้นที่ในคลองนี้ยังไม่เหมาะสมต่อการตั้งถิ่นฐานมากนักเพราะยังเป็นทีลุ่ม บางแห่งประสบปัญหาน้ำเค็มจัดจนทำนาไม่ได้ผล มีแต่ป่าเขม กุ่ม เหงือกปลาหมอซึ่งเป็นพืชที่ขึ้นในดินเค็มขึ้นทั่วไป นอกจากนี้การที่รัฐไม่ได้ให้ความสนใจขุดซ่อมคลองซึ่งใช้มานานแล้ว ทำให้โคลนตะกอนไหลลงสู่พื้นคลองจนกลายเป็นโคลนเลนไม่สามารถระบายน้ำเข้าออกคลองได้ก็เป็นอุปสรรคต่อการเดินทาง แต่ความจำเป็นทำให้มีการนำกระปือเข้ามารับจ้างลากเรือในพื้นที่ที่ไม่สามารถพายเรือผ่านไปได้ ความสงบจึงมีถึงสาม จรเข้และสัตว์นานาชนิดเข้ามาอาศัยอยู่ตามริมตลิ่งและในแม่น้ำ

<sup>93</sup> สุนทรภู่ (พ.ศ.2352) ได้เดินทางผ่านคลองสำโรงเพื่อไปยังเมืองแกลงได้บรรยายถึงสภาพชุมชนและวิถีชีวิตของผู้คนในคลองพบชุมชนหลายแห่ง ดังนี้ พระประแดง เข้าคลองทับนาง ถึงบางพลี (เป็นชุมชนการค้าขนาดใหญ่ ภายในคลองมีแพล่องอย่างหนาแน่น) บางโหลง (มีคลองแยกไปปากตะคลองและคลองบางเหี้ย) บ้านไร่ บางกระเทียม หัวตะเข้ (ผ่านปากคลองบางเหี้ย) บางบ่อ บางระกาด บางสมัคร บ้านมะพร้าว บางวัวบ้านบางมั่งถึงแม่น้ำบางปะกง. สุนทรภู่, “นิราศเมืองแกลง” ใน นิราศสุนทรภู่ เล่ม 1, 85-92.

บางปลาสร้อย เป็นเมืองสำคัญทางการค้ามาตั้งแต่สมัยอยุธยาจึงเป็นเมืองที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจสูง เนื่องจากมีแรงงานจีนอพยพเข้ามาอาศัยจำนวนมากเข้ามาทำการผลิตสินค้าต่างๆ เช่น ข้าว น้ำตาล ยาสูบ พริกไทย ผักและผลไม้ จำพวกถั่ว มันเทศ มันแกว สับปะรด นอกจากนี้ยังมีการทำนาเกลือและเก็บเปลือกหอยเพื่อส่งไปทำปูนขาว<sup>94</sup> โรงงานทำคราม<sup>95</sup> สินค้าเหล่านี้ส่งเข้ามาขายในกรุงเทพฯ และการทำไม้เพื่อแปรรูปเป็นชิ้นส่วนเรือ ได้แก่ พังกา สมอ การต่อเรือเป็นอาชีพที่ชาวจีนมีความชำนาญ นอกจากนี้ยังปรากฏหลักฐานการผลิตสินค้าต่างๆ

ยาสูบ เป็นสินค้าที่สยามเคยนำเข้าจากจีนเพื่อใช้บริโภคในหมู่ชนชั้นสูง ส่วนราษฎรก็มีการผลิตเพื่อใช้บริโภคในครัวเรือนั้น ต่อมาเมื่อชาวจีนอพยพเข้ามาอาศัยมากขึ้นก็ได้นำพันธุ์ยาสูบเข้ามาปลูกในไทยและส่งออกขายยังจีนและเวียดนาม การศึกษาของนิธิ เอียวศรีวงศ์ ระบุถึงแหล่งผลิตที่เมืองบางปลาสร้อยและเมืองจันทบุรี

การต่อเรือและผลิตชิ้นส่วนเรือ เมื่อการค้าขายด้วยความจำเป็นต้องขนส่งสินค้ามีมากขึ้นและวิทยาการต่อเรือของชาวจีนเป็นที่ยอมรับ ทำให้ชาวจีนที่อาศัยอยู่บริเวณปากแม่น้ำบางปะกงนำไม้จากพื้นที่ตอนบนซึ่งมีความทนทาน คุณภาพดี ราคาถูกมาแปรรูปเป็นเรือสำเภา และชิ้นส่วนต่างๆจำหน่ายยังตลาดภายในและตลาดต่างประเทศสร้างรายได้ให้รัฐเนื่องจากราคาถูกกว่าที่อื่น<sup>96</sup>

การประมง เนื่องจากพื้นที่ปากแม่น้ำบางปะกงมีสัตว์น้ำหลายชนิดทั้ง กุ้ง หอย ปู ปลาอย่างชุกชุม สามารถประกอบอาชีพประมงน้ำจืดและน้ำเค็ม

- ประมงน้ำจืด พื้นที่เมืองฉะเชิงเทรามีการทำประมงเพื่อการค้าซึ่งมีชื่อเสียงมา

<sup>94</sup>ปาลเลกัวซ์, เล่าเรื่องกรุงสยาม, 73-74.

<sup>95</sup>Terwiel B.J., *Through Travellers Eyes : An Approach to Early Nineteenth Century Thai History*, 180.

<sup>96</sup>ราคาเรือที่ต่อในแม่น้ำเจ้าพระยาขนาดเรือใหญ่ คิดตันละ 25 บาท ถ้าเป็นเรือขนาดเล็กคิดตันละ 15 บาท หากต่อในประเทศจีนราคาสูงกว่า 50-100 เปอร์เซ็นต์. วราภรณ์ จิวชัยศักดิ์, นโยบายทางด้านเศรษฐกิจของรัฐในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว โครงการจัดพิมพ์เผยแพร่รายงานวิชาการ (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547), 81.

ตั้งแต่สมัยโบราณ มีทั้งปลาเลี้ยงและปลาธรรมชาติ ได้แก่ ปลาช่อน ปลาสลิด ปลาตุก ปลาหมอบ ปลาหมอบเทศ และชนิดอื่น ๆ<sup>97</sup>

- ประมงน้ำเค็ม ทำกันมาในเขตแถบชายฝั่งทะเล ได้แก่ บางปลาสร้อย บางปะกง สันนิษฐานว่านอกจากจับเพื่อบริโภคภายในชุมชนแล้วยังแปรรูปเพื่อจำหน่าย ดังที่ สุนทรภู่ได้เขียนไว้ในนิราศเมืองแกลง โดยบรรยายการเดินทางจากเมืองหลวงเข้าคลองลำโรงออกแม่น้ำบางปะกง แล่นเรือเลียบตามชายฝั่งทะเลไปยังเมืองระยอง ได้สะท้อนให้เห็นว่าผู้คนในแถบนี้ประกอบอาชีพประมงกันเป็นส่วนใหญ่ เช่น บ้านบางมังกง นอกจากนี้ นิธิ เอียวศรีวงศ์ยังได้กล่าวถึงการประมงของพื้นที่เมืองบางปลาสร้อยในต้นรัตนโกสินทร์ไว้ดังนี้ "...มีหลักฐานระบุว่าชาวจีนได้เข้าไปมีส่วนในการประมงอย่างมาก เช่น ที่บางปลาสร้อยอันเป็นแหล่งชุมชนจีนที่ใหญ่แหล่งหนึ่งที่มีการทำประมงกันอย่างใหญ่ จนปลาที่บางปลาสร้อยราคาถูกลงมาก การประมงเหล่านี้เกี่ยวพันกับการส่งขายต่างประเทศไม่น้อย"<sup>98</sup> ดังปรากฏในรายการสินค้าออกของเบอร์นีย์กล่าวถึง ปลาเค็ม ปลาตากแห้งและปลาร้า ความซุกซมของสัตว์น้ำสร้างรายได้ให้กับรัฐจำนวนมาก

### 3.3 การตั้งถิ่นฐานพื้นที่ตอนในแม่น้ำบางปะกงและคลองแสนแสบ

พื้นที่ตอนบนของกลุ่มแม่น้ำบางปะกงมีชุมชนตั้งอยู่หนาแน่นกว่าบริเวณอื่นเพราะตั้งอยู่ในเส้นทางการค้าและการเดินทางระหว่างไทย หัวเมืองอีสาน หัวเมืองตะวันออกและเขมร ลาว เวียดนาม รัฐจึงให้ความสำคัญกับการอพยพและกวาดต้อนผู้คนเข้ามาอาศัยตามเส้นทางคมนาคม เช่น ด่านกบแจะ ด่านหนุมาน บ้านหินแร่ บ้านทุ่งแข ด่านพระปรัง ด่านช่องตะโก ด่านพระจารึก ด่านสระแก้ว ด่านมะโหด ด่านเสมาและบ้านสวย (แผนที่ 5.) ชุมชนเหล่านี้มีความสำคัญต่อรัฐทั้งทางการเมืองและการค้า แต่ด้วยข้อจำกัดของการคมนาคมและภูมิศาสตร์ทำให้พื้นที่นี้ไม่สามารถปรับตัวเข้าสู่กระบวนการผลิตเพื่อการค้าเหมือนพื้นที่ตอนล่างจนกระทั่งรัฐชุดคลองแสนแสบขึ้นใน พ.ศ.2380 ทำให้การเดินทางระหว่างกรุงเทพฯกับนครนายก ปราจีนบุรีและพนมสารคามสะดวกขึ้น ภายหลังการขุดคลองชุมชนตอนบนกลุ่มแม่น้ำบางปะกงเติบโตขึ้นเพราะการคมนาคมที่สะดวกทำให้สามารถนำผลผลิตจากท้องถื่นส่งออกมาขายยังพื้นที่อื่นๆ ได้เกิดชุมชนการ

<sup>97</sup> กิจจา วัฒนสินธุ์, ประวัติความเป็นมาของเทศบาลเมืองชะเชิงเทวา, พิมพ์เนื่องในงานพระราชทานเพลิงศพนายกิจจา วัฒนสินธุ์ 17 มีนาคม 2523(ม.ป.ท., 2523), 146.

<sup>98</sup> นิธิ เอียวศรีวงศ์, ปากใบเรือ ว่าด้วยการศึกษาประวัติศาสตร์ - วรรณกรรมต้นรัตนโกสินทร์, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพฯ : แพรวสำนักพิมพ์, 2543), 115.

ค้าขนาดใหญ่ริมฝั่งแม่น้ำบางปะกง เมืองฉะเชิงเทราใหม่ (ย้ายจากบางคล้ามาตั้งขึ้นใหม่ที่บ้านท่าไข่ ใน พ.ศ.2377)<sup>99</sup> เหตุที่ต้องมีการย้ายที่ตั้งเมืองลงมาตั้งที่บ้านท่าไข่นอกจากเหตุผลทางเศรษฐกิจแล้ว รัฐยังคำนึงถึงยุทธศาสตร์ป้องกันประเทศเพราะเป็นช่วงเวลาที่รัฐ ทำสงครามครั้งใหญ่กับเวียดนามในเขมรซึ่งมีพรมแดนใกล้กับชายแดนไทยด้านตะวันออกจึงมีการเสริมความเข้มแข็งให้กับพื้นที่นี้ด้วยการกวาดต้อนเข้ามาและอพยพผู้คนจากหัวเมืองลาวและเมืองปัตตานีเข้ามาตั้งถิ่นฐานเป็นด่านและเมืองไว้เป็นระยะก่อนจะข้ามเข้ามายังพื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำบางปะกงซึ่งเป็นที่ตั้งของกรุงเทพฯ เมื่อศูนย์กลางอำนาจรัฐย้ายลงมาอยู่ที่กรุงเทพฯ ย่อมส่งผลกระทบต่อยุทธศาสตร์การป้องกันประเทศ เพราะเส้นทางการเดินทางที่เปลี่ยนไปจากเดิม เมืองฉะเชิงเทรากลายเป็นเมืองหน้าด่านใกล้ราชธานีแทนนครนายก รัฐจึงมีนโยบายย้ายที่ตั้งของเมืองฉะเชิงเทราจากบางคล้าลงมาที่บ้านท่าไข่น้ำใจได้

แม้รัฐจะย้ายศูนย์กลางอำนาจรัฐลงมาที่บ้านท่าไข่แต่วิถีชีวิตและชุมชนเมืองฉะเชิงเทราเดิม (บางคล้า) ก็คงดำรงอยู่เรื่อยมาเพราะบางคล้าตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ดีเป็นจุดเชื่อมการคมนาคมในแม่น้ำบางปะกงและคลองท่าลาดทางฝั่งตะวันออก เมื่อเศรษฐกิจการผลิตและการค้าขยายตัวจากพื้นที่ตอนล่างขึ้นมาถึงพื้นที่ตอนใน ชุมชนเมืองฉะเชิงเทราเก่าก็เติบโตขึ้นเป็นอำเภอบางคล้า เกิดขึ้นจากความต้องการสินค้าเกษตรกรรมเพิ่มมากขึ้น พื้นที่ตอนในของกลุ่มแม่น้ำบางปะกงได้รับการบุกเบิกให้เป็นพื้นที่เกษตรกรรมขนาดใหญ่โดยมีแรงงานชาวจีนเป็นผู้ดำเนินการ ปาลเลกซ์ (Pallgiox) เดินทางเข้ามายังลุ่มแม่น้ำบางปะกงใน พ.ศ.2381 ได้บรรยายถึงพื้นที่เกษตรกรรมจากบางปลาสร้อยถึงเมืองฉะเชิงเทราไว้ว่า

---

<sup>99</sup>เมืองฉะเชิงเทราเติบโตขึ้นเป็นชุมชนการผลิตและการค้าขนาดใหญ่สร้างรายได้เข้าประเทศจำนวนไม่น้อย รัฐจึงให้ความสำคัญกับการป้องกันเมืองฉะเชิงเทราใหม่เป็นพิเศษ ด้วยการย้ายเมืองฉะเชิงเทราจากบางคล้าลงมาไว้ที่บ้านท่าไข่ ตำบลหน้าเมือง อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา พร้อมทั้งจ้างแรงงานจีนสร้างกำแพงเมืองไว้หน้าเมืองติดกับฝั่งแม่น้ำบางปะกงด้านตะวันตก และจัดวางปืนใหญ่เป็นระยะตามกำแพง ใน พ.ศ.2476-2477. ห.ศ.ช., เลขที่ 21 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3 , จ.ศ. 1210.

หลังจากที่ได้เยี่ยมพวกคริสตังซึ่งกระจัดกระจายกันอยู่ตามไร่ยาสูบและไร่อ้อย  
ข้าพเจ้าก็ลงเรือพายลำยาวและเบาเข้าไปในแม่น้ำบางปะกงต้องทวนน้ำขึ้นไป  
ราว 12 ลิเออร์ จนถึงเมืองแปดริ้วที่มีกำแพงเชิงเทินอันภายในเป็นที่ตั้งจวน  
ของเจ้าเมือง ส่วนราษฎรนั้นอยู่เรียงรายกันไปทั้งสองฟากแม่น้ำมีพลเมือง  
ทั้งสิ้นราว 10,000 คน ทั้งจังหวัดเป็นที่ราบใหญ่อุดมไปด้วยนาข้าว สวน  
ผลไม้และไร่อ้อย<sup>100</sup>

เศรษฐกิจของเมืองฉะเชิงเทราได้กระตุ้นให้ชาวจีนเข้ามาเป็นแรงงานรับจ้างในไร่อ้อย  
โรงงานน้ำตาลในระยะแรกกิจการนี้อยู่ในมือของชาวจีนเพราะกิจการน้ำตาลแต่ละแห่งต้องใช้คน  
แรงงานจำนวนมาก<sup>101</sup> ร่างสารตราบัญญัติพระยาวิเสทภูษัยเจ้าเมืองฉะเชิงเทราเรื่องเงินใช้สอยใน  
การทำสวนอ้อยได้กล่าวถึงหน้าที่ของแรงงานชาวจีนในไร่อ้อย เช่น ขุดดิน พันดิน ขุดร่อง ขุดหลุม  
ปลูกอ้อยพรวนดินรักษาอ้อย<sup>102</sup> และสำเนาคำให้การจีนไปเรื่องอ้อยเมืองฉะเชิงเทราได้กล่าวถึง  
แรงงานรับจ้างชาวจีนในไร่อ้อย<sup>103</sup> เพราะแรงงานไทยส่วนใหญ่มีความถนัดในการปลูกข้าวจึงทำให้  
นายทุนนิยมจ้างชาวจีนเข้ามาเป็นทำงานในโรงหีบอ้อยซึ่งมีอยู่จำนวนมากไม่ต่ำกว่า 20 โรง<sup>104</sup>  
งานเขียนและบันทึกของชาวต่างชาติ เช่น สลาฟเตอร์ส (Slatters) ปาลเลกัวซ์ (Palliox)  
บรรยายภาพของเมืองฉะเชิงเทราไว้ว่าเป็นเมืองที่ตั้งขึ้นใหม่ มีทั้งชาวจีน ไทย ลาว เขมรเข้ามา  
ตั้งถิ่นฐานทำมาหากินจนกลายเป็นตลาดการค้าใหญ่ในกลุ่มน้ำบางปะกงเพราะแรงงานเหล่านี้ทำการ  
ผลิตสินค้าเฉพาะอย่างจึงพึ่งพาสินค้าอุปโภคบริโภคจากชุมชนอื่น นอกจากนี้งานเขียนของเธอร์วิล

<sup>100</sup> ปาลเลกัวซ์, เล่าเรื่องกรุงสยาม, 74-75.

<sup>101</sup> เพราะวิทยาการในการทำน้ำตาลเป็นของจีนและใช้แรงงานจีนในกระบวนการผลิต.  
ห.ส.ช., เลขที่ 155/ข จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3, จ.ศ.1210. กล่าวถึงจีนไต่ตั้งโรงหีบอ้อยที่บ้านท่าไข่.

<sup>102</sup> ห.ส.ช., เลขที่ 9 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3, จ.ศ.1210.

<sup>103</sup> ห.ส.ช., เลขที่ 155 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3, จ.ศ.1210., ห.ส.ช., เลขที่ 155/ก  
จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3, จ.ศ.1210. และห.ส.ช., เลขที่ 191 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3, จ.ศ.1210.

<sup>104</sup> ปาลเลกัวซ์, เล่าเรื่องกรุงสยาม, 75.

(Terwiel) ได้กล่าวถึงลักษณะเด่นของชุมชนชาวจีนคือ การพนันและดื่มสุรา<sup>105</sup>

อุตสาหกรรมน้ำตาลทราย เกี่ยวพันกับการผลิตสินค้าหลายประเภทตั้งแต่การปลูกอ้อย การหีบน้ำตาล การหาฟืน การปั้นหม้อสำหรับใส่น้ำตาล ดังนั้นน้ำตาลจึงเป็นสินค้าที่กระทบระบบการผลิตของไทยอย่างมาก

น้ำตาล<sup>106</sup> เป็นสินค้าออกที่สำคัญและสร้างรายได้ให้รัฐในช่วงต้นรัตนโกสินทร์ โดยมีแหล่งผลิตที่สำคัญบริเวณลุ่มแม่น้ำท่าจีนและลุ่มแม่น้ำบางปะกง ดังที่จอห์น ครอว์ฟอร์ด ราชทูตชาวอังกฤษที่เดินทางเข้ามาใน พ.ศ.2365 ได้บันทึกถึงการขยายตัวของการผลิตน้ำตาลไว้ว่า “สยามสามารถผลิตน้ำตาลจากอ้อยได้เป็นเวลาประมาณ 13 ปีมาแล้ว ต่อมาชาวจีนได้รับอนุญาตจากทางราชการให้ปลูกอ้อยทำน้ำตาลได้ ฉะนั้นจึงปรากฏว่าช่วงเวลาเพียงไม่กี่ปีต่อมาก็ได้มีการนำสินค้านี้ออกไปจำหน่ายนอกประเทศ อุตสาหกรรมนี้เติบโตอย่างรวดเร็วจนถึงปัจจุบันนี้อาจกล่าวได้ว่าน้ำตาลที่ได้ส่งออกไปจำหน่ายนอกประเทศมีปริมาณถึง 80,000 หาบต่อปี”<sup>107</sup>

และได้ตั้งข้อสังเกตถึงพื้นที่ปลูกอ้อยว่ามีอยู่มากแถบบางปลาสร้อย นครไชยศรี บางปะกงและแปดริ้ว<sup>108</sup> เหตุที่เป็นเช่นนี้อาจเพราะชาวจีนที่อพยพได้นำพันธุ์อ้อยสำหรับทำน้ำตาลเข้ามาปลูกจึงทำให้พบไร้อ้อยในบริเวณชุมชนชาวจีน นอกจากนี้ในรายงานยังบันทึกถึงกลุ่มคนในกิจการอ้อยไว้ว่า “ผู้ปลูกอ้อยนั้นเป็นชาวไทยเสมอ ในขณะที่ผู้ผลิตน้ำตาลเป็นจีนเสมอไปเช่นกัน”<sup>109</sup> เพราะกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นของราษฎรไทยจึงมีส่วนร่วมในกระบวนการผลิตน้ำตาล

<sup>105</sup>ในพื้นที่ตั้งโรงหีบอ้อยมักมีกิจการโรงต้มกลั่นสุราอยู่ใกล้ๆ เพราะกากน้ำตาลเป็นส่วนประกอบสำคัญอันหนึ่งสำหรับการกลั่นสุรา. Terwiel B.J., Through Travellers Eyes : An Approach to Early Nineteenth Century Thai History (Asian history Centre, the Australian nation University, Bangkok : Edition Duang Kamol, 1989), 159

<sup>106</sup> เป็นพืชที่ชาวจีนนำเข้ามาปลูกในช่วงต้นรัตนโกสินทร์เพื่อผลิตเป็นน้ำตาลทรายขึ้นใช้แทนน้ำตาลจากตาลโตนดหรือจากมะพร้าว.

<sup>107</sup>จอห์น ครอว์ฟอร์ด, เอกสารของครอว์ฟอร์ด แปลโดย ไพโรจน์ เกษแม่นกิจ (กรุงเทพฯ : กรมศิลปากร, 2515), 102.

<sup>108</sup> นิธิ เลี้ยวศรีวงศ์, “ชาวจีนปัจจัยสำคัญของการเปลี่ยนแปลง” ใน ศิลปวัฒนธรรม. 9,4 (เมษายน, 2531) : 40.

<sup>109</sup> เรื่องเดียวกัน.

เมื่อความต้องการน้ำตาลทรายในตลาดโลกเพิ่มมากขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 3 การขยายตัวของการผลิตในประเทศสามารถตอบสนองของความต้องการนี้ได้ทันที จากปริมาณการส่งออก 80,000 หาบใน พ.ศ.2365 ได้เพิ่มมากขึ้นทุกปี เช่น ใน พ.ศ.2387 มีมูลค่าการส่งออก 100,000 หาบและ พ.ศ.2392 มีมูลค่าการส่งออกถึง 107,000 หาบ<sup>110</sup> ผลกำไรจากการค้าได้เป็นเครื่องชักจูงใจให้ผู้มีทุนทรัพย์ทั้งชาวไทยและชาวจีนเข้ามาตั้งโรงหีบอ้อยในพื้นที่นี้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากพื้นที่นี้เป็นแหล่งเพาะปลูกอ้อยขนาดใหญ่มีแรงงานรับจ้างชาวจีนเพียงพอสำหรับการขยายธุรกิจนี้ ด้วยผลตอบแทนที่คุ้มค่าและสามารถทำกำไรได้เร็ว ทำให้นายทุนชาวไทยให้ความสนใจเข้าร่วมลงทุนธุรกิจนี้เพื่อทดแทนรายได้จากการค้าของป่าซึ่งเป็นแหล่งรายได้สำคัญเริ่มลดบทบาทลง นายทุนไทยทั้งพระมหากษัตริย์ พระบรมวงศ์ศานุวงศ์และขุนนางหันมาให้ความสนใจลงทุนในกิจการใหม่ๆ ในรูปแบบต่างๆ ทั้งการให้กู้ยืมเงินลงทุน เช่น กรณีเงินโตและหลงจู้ยืมกู้ยืมเงินไปให้หลงจู้เนอาน บ้านสัมปทวนทำโรงงานน้ำตาล<sup>111</sup> และการเข้ามาลงทุนเอง เช่น โรงน้ำตาลทรายของหลวงในเมืองฉะเชิงเทรา<sup>112</sup> โรงหีบอ้อยของพระเจ้าน้อยยาเธอกรมหมื่นวงศาธิราชสนิทที่บ้านใหม่ แขวงเมืองฉะเชิงเทรา<sup>113</sup> และการร่วมทุนระหว่างขุนนางไทยและชาวจีน เช่น กรณีหลวงพิทักษ์ศกร (นายอกรชาวจีน) ร่วมออกทุนให้จีนยี่ตั้งโรงหีบอ้อยที่เมืองฉะเชิงเทราเป็นเงิน 77 ชั่ง โดยมีขุนนางตระกูลขุนนาคนเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์อย่างแท้จริงอยู่เบื้องหลัง<sup>114</sup>

การลงทุนตั้งโรงหีบอ้อยในต้นรัตนโกสินทร์จะใช้ทุนสูงทั้งการจ้างแรงงาน การซื้ออ้อย และค่าใช้จ่ายต่างๆในการผลิต เช่น โรงงานขนาดเล็กต้องจ้างประมาณ 83 คน ลงทุนประมาณ 4,592 บาท โรงงานขนาดกลางผลิตน้ำตาลทราย 2,000 หาบต่อปี ใช้แรงงาน 120 คน ลงทุนประมาณ 5,840 คน<sup>115</sup> ความนิยมในการลงทุนทำน้ำตาลเพิ่มขึ้นและขยายตัวอย่างมากใน

<sup>110</sup>วราภรณ์ จิวชัยศักดิ์, นโยบายทางด้านเศรษฐกิจของรัฐบาลในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว, 78.

<sup>111</sup>ก.จ.ช., เลขที่ 73 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4, จ.ศ.1216.

<sup>112</sup>วรวรณี แผลูกอินทร์, “ความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทรา ในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง”, 139.

<sup>113</sup>ก.จ.ช., เลขที่ 281 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3, จ.ศ.1207.

<sup>114</sup>นันทนัช ชีวรดิธรรม, “ผลกระทบของสนธิสัญญาเบอ์ริง” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540), 194.

<sup>115</sup>ก.จ.ช., เลขที่ 155/ข จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3, จ.ศ.1210.

เมืองฉะเชิงเทรา จากหลักฐานร่างสารตรา ร่างตราน้อย หนังสือ สำเนาคำให้การ สำเนาจดหมาย ระบุถึงการตั้งโรงหีบอ้อยตามชุมชนต่างๆ เช่น บ้านบางกุ้ง บ้านจุกเฉอ บ้านบางคล้า บ้านท่าไข่ บ้านใหม่ บ้านท่าคา บ้านสัมปทวน บ้านสนามจันทร์ ราคาน้ำตาลที่สูงขึ้นทำให้ความต้องการ แรงงานและที่ดินขยายตัวผลักดันให้ชุมชนมีหน้าที่ผลิตสินค้าเฉพาะอย่างเพื่อผลิตวัตถุดิบใน กระบวนการแปรรูป เช่น ตำบลบางเพ็ญ ตำบลคลองน้อย ตำบลท่าพลับ ตำบลพญาจาก ตำบลท่าช้าง ตำบลบางกระเจา ตำบลสองพี่น้อง<sup>116</sup> ปรากฏพื้นที่เพาะปลูกอ้อยขนาดใหญ่

ในขณะที่ความต้องการน้ำตาลทรายในตลาดโลกเพิ่มขึ้น รัฐไม่สามารถจัดเก็บภาษี น้ำตาลทรายได้ทั่วถึง รัชกาลที่ 4 ทรงออกประกาศตั้งเจ้าภาษีน้ำตาลทรายแยกเป็น 3 ราย (พ.ศ.2401) ระบุว่า

น้ำตาลทรายทุกเมืองในพระราชอาณาเขต แต่ก่อนมีเจ้าภาษีเก็บภาษี อยู่คนเดียว เมื่อปีมะโรง อัฐศก น้ำตาลทรายซื้อขายกันมากกว่าแต่ก่อน ...น้ำตาลทรายมีราคาขึ้น โรงน้ำตาลทรายตั้งขึ้นอีกหลายโรง ในงวดปี มะเส็งนพศก เงินภาษีก็จะขึ้นได้อีกมากเห็นว่ามีเจ้าภาษีอยู่คนเดียวนั้น เงินจะมากนักจะขอรับพระราชทานแยกเป็น 3 เจ้าภาษีให้เก็บตามลำน้ำ เจ้าพระยาภาษี 1 ตามหัวเมืองฝ่ายตะวันออกภาษี 1 เก็บตามหัวเมือง ฝ่ายตะวันตกภาษี 1...<sup>117</sup>

ความต้องการน้ำตาลในตลาดโลกผลักดันให้ราคาน้ำตาลสูงขึ้น เจ้าของโรงหีบจึง ต้องแย่งกันซื้ออ้อยจากเกษตรกรเพื่อกักตุนวัตถุดิบในการผลิตให้เพียงพอต่อการผลิตน้ำตาลตลอด ทั้งปีทำให้อ้อยมีราคาสูง เกิดความขาดแคลนมีหลายโรงงานต้องปิดกิจการเพราะสู้ราคาไม่ไหว รัฐจึงส่งเสริมให้มีการขยายพื้นที่ปลูกอ้อยดังสรุปใจความได้ว่า ทางกรุงเทพฯส่งเงินเข้ามาให้เจ้า เมืองฉะเชิงเทราจัดซื้ออ้อยอดอ้อยจากราษฎรเมืองฉะเชิงเทราที่ปลูกอ้อยเพื่อการค้า ในราคาที่ราษฎร

<sup>116</sup> ก.จ.ช., เลขที่ 9 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3, จ.ศ.1201.

<sup>117</sup> ตั้งเงินกองอยู่เป็นขุนนักดีสินยากรเจ้าภาษี เก็บตามหัวเมืองฝ่ายตะวันออก คือ เมืองฉะเชิงเทรา เมืองนครนายก เมืองปราจีนบุรี เมืองพนัสนิคม เมืองชลบุรี เมืองบางละมุง เมืองระยอง เมืองตราด เมืองจันทบุรี รวมกัน 9 หัวเมือง. ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4. “ประกาศ ตั้งภาษีน้ำตาลทรายแยกเป็น 3 ราย”, 236-238.

ซื้อขายแก่กัน<sup>118</sup> และให้พระยาวิเสทฤาไชย เจ้าเมืองฉะเชิงเทราและกรมการจ้ดแจงหาที่ให้ราษฎรไทย จีนในแขวงเมืองฉะเชิงเทราทำสวนอ้อยและโรงหีบอ้อยขึ้นให้ได้มากเหมือนเมืองนครไชยศรี<sup>119</sup> ซึ่งมีการขยายการผลิตน้ำตาลมาก่อนบางปะกง แต่ในที่สุดเมื่อการผลิตน้ำตาลชบเซาในช่วง พ.ศ.2410 มีแต่เมืองชลบุรีเท่านั้นที่ยังผลิตน้ำตาลต่อไปแต่เป็นกิจการเล็กๆ

ทั้งที่การค้าน้ำตาลเติบโตขึ้นอย่างมากแต่รัฐไม่ได้ขุดคลองเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯกับฉะเชิงเทราเพิ่มเพราะการค้าน้ำตาลอาจส่งออกจำหน่ายยังตลาดต่างประเทศได้ทันทีโดยไม่ต้องส่งสินค้าเข้ากรุงเทพฯก่อน เพราะปากแม่น้ำบางปะกงมีความลึกกว่าแม่น้ำเจ้าพระยา เรือใหญ่จึงสามารถเข้ามาจนถึงเมืองฉะเชิงเทราได้ ดังที่มีผู้บันทึกไว้ว่า

ด้วย ณ วันศุกร์ เดือน 3 ขึ้น 8 ค่ำ ปีเถาะ เอกศก ราษฎรไทยจีนมาแจ้งความกับข้าพหุทธิเจ้าว่า เรือกลไฟใหญ่ทำด้วยเหล็กยาว 2 เส้น 15 วา ลำหนึ่งเข้ามาจอดอยู่ในแม่น้ำหน้าโรงจักรไฟบ้านทุ่งช้างแขวงเมืองฉะเชิงเทรา...

ครั้งข้าพหุทธิเจ้าตริตรวงดูเรือกลไฟโตใหญ่ดังนี้ไม่เคยเห็นมีเข้ามาในกรุงเทพฯ

...เรือมีกำลังบรรทุก 6,000 หาบ ...เรือกลไฟลำนี้เข้ามาซื้อสินค้าในแขวงเมือง

ฉะเชิงเทราเป็นเรือใหญ่โตถึงเพียงนี้ผิดกับเรือตามธรรมเนียมที่เข้ามาซื้อสินค้าในกรุงเทพฯแต่ก่อนๆมา...<sup>120</sup>

การค้าน้ำตาลขยายตัวขึ้นโดยไม่ต้องอาศัยคลองเชื่อมเพื่อขนส่งสินค้าต่างจากการค้าข้าวซึ่งมีตลาดการค้าสำคัญอยู่ที่กรุงเทพฯทำหน้าที่ตรวจสอบราคาข้าวในต่างประเทศก่อนส่งออกขาย ดังนั้นการปรับปรุงและเพิ่มเส้นทางคมนาคมระหว่างลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกงจึงมีความสำคัญและเป็นนโยบายหนึ่งที่รัฐให้ความสนใจในช่วง พ.ศ.2420-2450 ดังที่จะศึกษาถึงเหตุและปัจจัยที่รัฐต้องเข้ามาจัดการขยายพื้นที่เพาะปลูกด้วยการขุดคลองในบทต่อไป

<sup>118</sup> ก.จ.ช., เลขที่ 18 จดหมายเหตุรัชการที่ 3, จ.ศ.1200.

<sup>119</sup> ก.จ.ช., เลขที่ 281 จดหมายเหตุรัชการที่ 3, จ.ศ.1207.

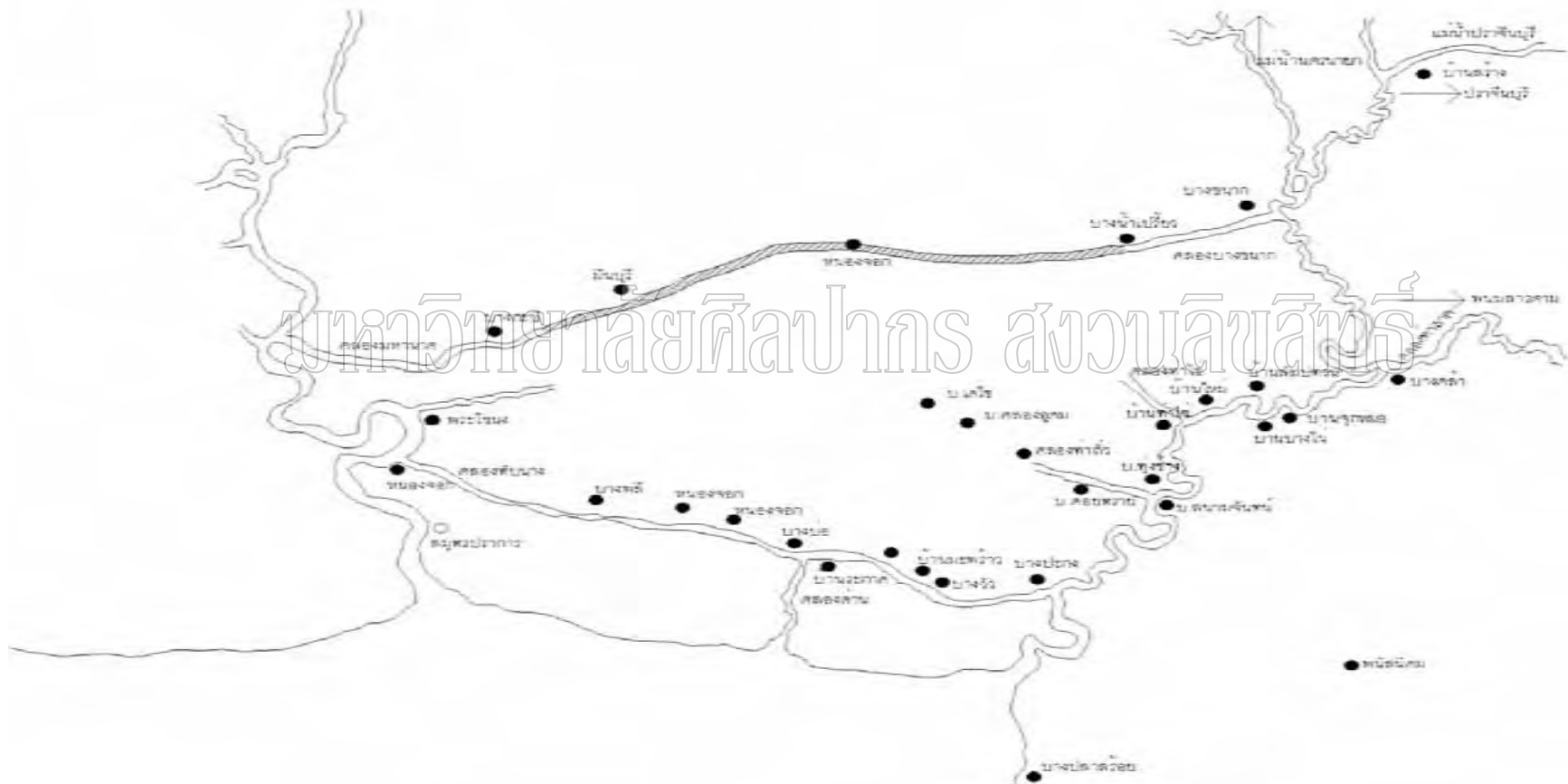
<sup>120</sup> ก.จ.ช., ร.5, ม.2.12ก/2 ใบบอกเมืองฉะเชิงเทรา ( กันยายน ร.ศ.103 - สิงหาคม ร.ศ.104).

## สรุป

แม่น้ำบางปะกงเป็นหนึ่งในแม่น้ำสายหลักของประเทศไทยทางด้านตะวันออกมีความอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาตินานาชนิดทั้งป่าไม้ ของป่า แร่ธาตุ ของทะเลและสัตว์น้ำ อยู่อย่างชุกชุม นอกจากนี้ที่ตั้งของแม่น้ำบางปะกงยังเป็นศูนย์กลางการคมนาคมระหว่างราชธานีกับหัวเมืองอีสาน หัวเมืองตะวันออกและประเทศลาว เขมร เวียดนาม พื้นที่นี้จึงมีความสำคัญต่อรัฐทางการเมือง การปกครอง ยุทธศาสตร์การทำสงครามและการค้ามาทุกยุคสมัย รัฐกระชับอำนาจกับพื้นที่นี้ด้วยการการขุดคลองสำโรง (พ.ศ.2041) และคลองแสนแสบ (พ.ศ.2380) ทำให้การคมนาคมระหว่างราชธานีกับลุ่มแม่น้ำบางปะกงสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

นอกจากนี้การที่รัฐกวาดต้อนและอพยพแรงงานต่างถิ่นเข้ามาในช่วงต้นรัตนโกสินทร์ เป็นการเพิ่มจำนวนประชากรในพื้นที่นี้อย่างรวดเร็วทำให้ทรัพยากรที่มีอยู่ในท้องถิ่นได้รับการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ เห็นได้ว่าในช่วงนี้ได้เกิดชุมชนขึ้นตามแหล่งผลิตต่างๆจำนวนมากตั้งแต่บริเวณปากแม่น้ำเรื่อยเข้ามาจนถึงต้นแม่น้ำและตามเส้นทางคมนาคมระหว่างภูมิภาค ส่วนพื้นที่ที่การคมนาคมไม่สะดวกและห่างไกลแหล่งน้ำยังคงเป็นที่รกร้างว่างเปล่าเพราะที่ดินยังไม่มีราคา และราษฎรไม่เห็นความสำคัญของการผลิตสินค้าให้มากกว่าการบริโภคในครัวเรือน เมื่อเปรียบเทียบจำนวนประชากรต่อพื้นที่จะเห็นได้ว่ามีน้อยกว่าพื้นที่มากกว่าการขยายพื้นที่เพาะปลูกก็สามารถทำได้เองด้วยการขุดเชื่อมทางน้ำเข้าด้วยกัน เพราะมีจุดประสงค์เพียงแค่เป็นทางชักน้ำเข้าสู่พื้นที่เกษตรกรรม ความต้องการเส้นทางคมนาคมทางน้ำขนาดใหญ่เพื่อใช้ลำเลียงผลผลิตจากแหล่งผลิตออกสู่ตลาดทวีความสำคัญขึ้นภายหลังการลงนามในสนธิสัญญาเบาว์ริง ดังนั้นการขยายตัวของชุมชนในช่วงก่อน พ.ศ.2420 จึงมีลักษณะของการกระจุกตัวอยู่ตามแหล่งน้ำหรือเส้นทางการค้าเป็นกลุ่มใหญ่ๆ ไม่มีการผสมผสานทางเชื้อชาติและวัฒนธรรมมากนักเพราะแรงงานพื้นเมืองส่วนใหญ่อยู่ภายใต้ระบบไพร่ทำให้ไม่สามารถเคลื่อนย้ายแรงงานได้อย่างอิสระ ส่งผลให้ชุมชนเหล่านี้ยังคงรักษาวัฒนธรรมและเอกลักษณ์ท้องถิ่นไว้ได้มากกว่าชุมชนที่เกิดขึ้นในช่วงหลัง ซึ่งจะได้รับอิทธิพลของความเจริญทางการค้าทำให้รูปแบบของชุมชนและวิถีชีวิตเปลี่ยนแปลงไป

แผนที่ที่ 10 แผนที่ชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงและคลองเชื่อมก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง



### บทที่ 3

#### การขุดคลองเชื่อมในลุ่มแม่น้ำบางปะกง ระหว่าง พ.ศ.2420-2450

การขุดคลองเชื่อมในลุ่มแม่น้ำบางปะกงช่วง พ.ศ.2420-2450 เป็นผลให้ฉะเชิงเทรา และพื้นที่ตอนกลางระหว่างลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกงพัฒนาขึ้นอีกชั้น เนื่องจากเป็น ช่วงที่เศรษฐกิจของประเทศกำลังขยายตัว ความต้องการสินค้าเกษตรกรรมทำให้ที่ดินได้รับการ บุกเบิกจากภาครัฐ นายทุนและราษฎรจำนวนมาก เกิดการอพยพของทุนและแรงงานต่างถิ่นเข้า มาสู่ธุรกิจต่างๆ เช่น โรงสี โรงเลื่อย หรือภาคเกษตรกรรมทั้งไร่ นาและสวน พัฒนากลายเป็น ชุมชนขึ้นตามบริเวณที่เป็นแหล่งเศรษฐกิจต่างๆ เช่น หัวหมาก บางกะปิ มีนบุรี หนองจอก ศาลาแดง บางน้ำเปรี้ยวริมฝั่งคลองแสนแสบ หัวตะเข้ บ้านหลวงแพ่ง บ้านคลองเจ้า บ้านคลอง สวนในคลองประเวศบุรีรมย์ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมหลักในการเดินทางติดต่อระหว่างกรุงเทพฯกับ เมืองในลุ่มแม่น้ำบางปะกงมีความสำคัญขึ้นมา ในบทนี้จึงเป็นการนำเสนอถึงปัจจัยใดที่ผลักดัน ภาครัฐและนายทุนหันความสนใจขุดคลองในพื้นที่ตอนกลางระหว่างลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยากับลุ่มแม่น้ำ บางปะกงในช่วงเวลานี้ รวมถึงวิธีการดำเนินการและผลของการขุดคลองว่าส่งผลต่อพัฒนาการ และการขยายตัวของชุมชนเก่าและชุมชนที่เกิดขึ้นใหม่จากการขุดคลองอย่างไร

#### 1. ปัจจัยที่กระตุ้นให้เกิดการขุดคลอง

แม้ว่าพื้นที่ตอนกลางลุ่มแม่น้ำบางปะกงจะเติบโตขึ้นอย่างมากในต้นรัตนโกสินทร์ แต่ รัฐก็ได้มีนโยบายขยายเส้นทางคมนาคมเชื่อมระหว่างราชธานีกับเมืองฉะเชิงเทรา จน พ.ศ.2420 รัฐจึงได้มีการขุดคลองเพื่อประโยชน์ในทางการคมนาคม การค้าและขยายพื้นที่ทำกินเข้ามายัง พื้นที่ตอนกลางของลุ่มแม่น้ำบางปะกง ผลจากการขุดคลองได้ทำให้สินค้าและแรงงานต่างถิ่น อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานในเมืองฉะเชิงเทราเพิ่มขึ้นจนที่ดินสองฝั่งคลองไม่เพียงพอต่อความต้องการ รัฐจึงเปิดโอกาสให้นายทุนเข้ามาส่วนร่วมในการบุกเบิกพื้นที่รกร้างว่างเปล่าโดยได้รับผลตอบแทน เป็นที่ดินสองฝั่งคลอง ราคาที่ดินที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดคลองเชื่อมจำนวนมาก ขึ้นในพื้นที่นี้ ความเปลี่ยนแปลงในแนวคิดเรื่องการขุดคลองในช่วงนี้มาจากปัจจัยต่างๆได้แก่

## 1.1 การผ่อนคลายระบบไพร่

การสิ้นสุดสงครามภายในและสงครามขยายอาณาเขตระหว่างรัฐทำให้รัฐคลายความเข้มงวดในการเกณฑ์แรงงาน ไพร่จึงมีอิสระในการประกอบอาชีพและเคลื่อนย้ายถิ่นฐานได้สะดวก การอพยพของชาวจีนเข้ามาจำนวนมากในช่วงรัชกาลที่ 3 ทำให้รัฐสามารถจ้างแรงงานที่มีความชำนาญและราคาถูกได้สะดวกกว่าการเกณฑ์แรงงานไพร่ ประกอบกับความต้องการบริโภคข้าวในประเทศเพิ่มมากขึ้นอันเป็นผลมาจากการเกิดชุมชนที่ทำการผลิตสินค้าเฉพาะอย่าง การเพิ่มประชากรในประเทศอย่างรวดเร็วมีผลให้ข้าวไม่เพียงพอต่อการบริโภค ทั้งที่ความต้องการบริโภคเพิ่มขึ้นอย่างมากแต่การขยายที่นากลับเป็นไปอย่างช้าๆ ซึ่งอาจมาจากราคาข้าวไม่จูงใจให้ราษฎรเพิ่มปริมาณการผลิตให้มากขึ้น รัฐจึงหันมากระตุ้นให้เจ้าเมืองเอาใจใส่และส่งเสริมให้ราษฎรขยายพื้นที่ทำนา ดังจะเห็นได้ว่ารัฐได้มอบหมายให้เจ้าเมือง กรมการเมืองส่งรายงานปริมาณน้ำฝน น้ำท่า และต้นข้าวทุกเดือนในช่วงฤดูทำนา นอกจากนั้นรัฐยังมอบหมายให้เจ้าเมืองชักชวนราษฎรบุกเบิกพื้นที่รกร้างว่างเปล่าให้กลายเป็นที่นา<sup>1</sup> เมืองฉะเชิงเทราเป็นเมืองหนึ่งที่มีการขยายพื้นที่ทำนาจาก 26,201 ไร่ 3 งาน ใน พ.ศ.2383 มาเป็น 47,704 ไร่ 1 งาน ในพ.ศ.2386<sup>2</sup> การเพิ่มขึ้นของที่นาเป็นเครื่องสะท้อนให้เห็นถึงความเติบโตของเมืองฉะเชิงเทราและพื้นที่ใกล้เคียงได้อีกทางหนึ่ง

## 1.2 อิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตก

ตั้งแต่กลางพุทธศตวรรษที่ 24 ชาติตะวันตกได้ขยายอิทธิพลทางการค้าและการเมืองเข้ามาสู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีผลให้ประเทศเพื่อนบ้านของไทยสูญเสียเอกราช เช่น พม่าและมลายูตกเป็นของอังกฤษ ญวน(เวียดนาม)ตกเป็นของฝรั่งเศส ดังกระแสพระราชดำรัสของรัชกาลที่ 3 ต่อสถานะการณ์ต่างประเทศ พ.ศ. 2394 ความว่า

การศึกสงครามข้างญวน ข้างพม่าเห็นจะไม่มีแล้วจะมีอยู่ก็แต่ข้างพวกฝรั่ง

<sup>1</sup> ก.จ.ช., เลขที่ 8 จดหมายเหตุนครรัชกาลที่ 3, จ.ศ.1194. ; ก.จ.ช., เลขที่ 137 จดหมายเหตุนครรัชกาลที่ 3, จ.ศ.1205.

<sup>2</sup> ก.จ.ช., เลขที่ 112 จดหมายเหตุนครรัชกาลที่ 3, จ.ศ. 1202. ; ก.จ.ช., เลขที่ 155 จดหมายเหตุนครรัชกาลที่ 3, จ.ศ. 1205.

ให้ระวังให้ดีอย่าให้เสียที่แก่เขาได้ การงานสิ่งใดของเขาที่คิดควรจะเรียน  
เอาไว้ก็ให้เอาอย่างเขาแต่อย่าให้นับถือเลื่อมใสไปทีเดียว<sup>3</sup>

เมื่อฝรั่งเศสได้ญวนเป็นอาณานิคมแล้วก็พยายามแผ่ขยายอิทธิพลเข้ามายังเขมรและ  
ลาวซึ่งไทยถือว่าเป็นประเทศราช รัฐจึงต้องดำเนินนโยบายกระชับอำนาจในพื้นที่ด้านตะวันออก  
ให้มากขึ้น เช่น การสร้างป้อมกำแพงเมือง การพัฒนาเส้นทางคมนาคมระหว่างภูมิภาคให้  
สะดวกและรวดเร็ว เห็นได้ว่าแม่ไทยจะยังรักษาเอกราชไว้ได้แต่ก็ต้องดำเนินนโยบายทางการเมือง  
ด้วยความระมัดระวัง นอกจากนี้ชาติตะวันตกยังเข้ามากำหนดบทบาทของอาณานิคมในการผลิต  
สินค้าต่างๆระหว่างเจ้าอาณานิคมกับอาณานิคม เช่น การทำป่าไม้ การปลูกยางพารา การถลุง  
แร่ดีบุก การผลิตน้ำตาลและข้าว ความเปลี่ยนแปลงเหล่านี้กระทบต่อการส่งออกน้ำตาลของไทย  
เสื่อมความนิยมลง เนื่องจากน้ำตาลจากชวาและฟิลิปปินส์มีราคาถูกและคุณภาพดีเข้ามาตีตลาด  
น้ำตาลไทย<sup>4</sup> การผลิตน้ำตาลในประเทศชบเซาลง เมืองอะเซ็งเทราได้รับผลกระทบอย่างมาก  
เพราะพื้นที่นี้เป็นที่ตั้งของโรงงานน้ำตาลมากเป็นอันดับ 2 ของประเทศ

เมื่อทิศทางการค้าและรูปแบบของสินค้าเปลี่ยนแปลงไปราษฎรที่เป็นชนพื้นเมืองได้  
เข้ามีส่วนร่วมทางการค้ามากขึ้น แต่ด้วยข้อจำกัดของเส้นทางคมนาคมขนส่งที่ต้องอ้อมเป็น  
ระยะไกลทำให้ข้าวจากพื้นที่นี้ไม่สามารถส่งเข้าสู่โรงสีที่ลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาได้มากนักจึงไม่มีการ  
ขยายพื้นที่ทำนาเท่าที่ควร

### 1.3 สิทธิการถือครองที่ดิน

ภายหลังการลงนามในสนธิสัญญาเบาว์ริงราคาข้าวในประเทศค่อยๆปรับตัวสูงขึ้น  
อย่างต่อเนื่อง รัฐจึงใจให้ราษฎรขยายพื้นที่ทำกินด้วยการออกประกาศยกเลิกเงินหางข้าวค่านาปีแรก  
โก่งสร้าง(พ.ศ.2401)<sup>5</sup> และลดอัตราอากรค่านาในปีต่อมาเพื่อกระตุ้นให้มีการขยายพื้นที่เพาะปลูก  
ออกไปให้กว้างขวาง

<sup>3</sup>เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 3 เล่ม 2, 188.

<sup>4</sup>วอลเตอร์ เอฟ. เวลลา, แผ่นดินพระนั่งเกล้า แปลโดย นิจ ทองโสภิต (กรุงเทพฯ :  
สมาคมสังคมนิยมแห่งประเทศไทย, 2514), 216.

<sup>5</sup>นโยบายต่างๆที่รัฐออกมาเพื่อกระตุ้นให้ราษฎรเพิ่มผลผลิตเข้าสู่ตลาดด้วยการขยาย  
พื้นที่ทำกินในลักษณะการหักร้างถางพง โก่งสร้าง

ตั้งแต่ปีมะเมียสัมฤทธิ์ศกไปทุกปีในภายหลัง ในที่นาทุ่ง นาหวาน  
ถ้าราษฎรไถนสร้างทางพงทำนาขึ้นใหม่ ในปีมะเมียสัมฤทธิ์ศกนี้  
แลปีอื่นๆ ต่อไปภายหลังปีแรกอย่าให้ซ้ำหลวงเสนาเรียกค่านาแก่  
ราษฎรเลย ส่วนปีที่ 2, 3, 4 เรียกไร่ละเพ็อง ครบ 3 ปี เรียกไร่ละสลึง  
นาปักไร่ละสลึง ปีที่ 4 เรียกไร่ละสลึงเพ็อง (เก็บเต็มจำนวนในปีที่ 5  
อัตราไร่ละ 1 บาท)<sup>6</sup>

การลดภาษีที่ดิน (อากรนา) ทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากอากรค่านาซึ่งเป็นรายได้หลัก  
แต่ก็ช่วยให้ราษฎรขยายพื้นที่ปลูกข้าวซึ่งรัฐจะได้ภาษีจากทางอื่น เช่น ภาษีสินค้าขาออก<sup>7</sup> ซึ่งเป็น

**หักร้าง** หมายถึง การทำที่ดินที่เป็นพงอ้อพงแขม ให้เป็นที่เรือกสวนไร่นา ซึ่งมักใช้  
วิธีเผาพงอ้อนั้นที่ดินหักร้างนี้มีได้ยกอากรค่าที่ ให้ เรียกเก็บตั้งแต่ปีที่ 2 เสมอไป สาเหตุที่ไมยก  
อากรค่าที่ให้เพราะที่ดินหักร้างไม่ต้องลงแรงมากนัก ที่ดินประเภทนี้ใช้ไถทำการเพาะปลูกได้มี  
ประสิทธิภาพสูงกว่าที่ไถนสร้าง

**ไถนสร้าง** หมายถึง การทำที่ดินที่เป็นป่า อาจเป็นป่าไม้ชนิดต่าง ๆ เช่น ป่าไผ่  
หรือป่าที่มีต้นไม้ใหญ่ยกที่ดินให้เป็นเรือกสวนไร่นา โดยต้องลงแรงทำมาก รัฐยกอากรค่าที่ให้ 3  
ปีจะเรียกเก็บอากรค่าที่ในปีที่ 4 สาเหตุที่รัฐยกอากรค่าที่ให้ 3 ปีนั้น เพราะการไถนสร้างต้อง  
ลงทุนลงแรงมากเป็นการยากลำบากแก่ชาวนา รัฐจึงลดอากรเพื่อให้ชาวนามีกำลังใจไถนสร้าง  
เป็นที่นามากขึ้น และที่ดินประเภทนี้มักใช้ไถในการเพาะปลูกไม่ได้เพราะยังมีรากไม้ ต่อไม้  
เหลืออยู่จึงต้องใช้วิธีขุดหลุม หยอดเมล็ดพืชผลผลิตจึงมักจะต่ำ แต่ก็มีหลายครั้งถึงแม้ที่ดินนั้นจะ  
เป็นวิธีหักร้าง รัฐให้ถือว่าเป็นไถนสร้างเพราะชาวนาได้ช่วยออกค่าขุดคลองหรือออกแรงช่วย  
ในการขุดคลองนั้น อ้างอิงจาก ทวีศิลป์ สืบวัฒนะ, “การผลิตและการค้าข้าวในภาคกลางรัช  
สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว  
พ.ศ.2411 – 2475” (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520).

<sup>6</sup>ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4, “ประกาศยกเลิกเงินทางข้าวค่านาปีแรกไถนสร้าง”, 238

ผลพวงจากการขยายพื้นที่ทำกินและการออกพระราชกำหนดว่าด้วยการพระราชทานที่บ้าน เรือกนา สนวน เพื่อรับรองกรรมสิทธิ์ที่ดินของราษฎรว่าเมื่อบุกเบิกไปแล้วหากผู้ใดต้องการที่ดินนั้นจะต้องชดใช้ค่าที่ดินให้เจ้าของที่ดินนั้น ๆ แม้แต่พระมหากษัตริย์ก็ต้องปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้

ตั้งแต่บัดนี้สืบไปถ้าพระเจ้าแผ่นดินจะต้องพระราชประสงค์ที่บ้าน เรือกนา สนวนแก่พระบรมวงศานุวงศ์ และข้าทูลละอองธุลีพระบาท ฝ่ายหน้า ฝ่ายในซึ่งมีความชอบ ถวายทวงพระราชศรัทธาทรงสร้าง พระอารามหลวงในที่แห่งใด ตำบลใด ถวายพระราชทานให้ผู้ใด สร้างก็ดี ให้มีเจ้าพนักงานกรมพระนครบาลไปจัดซื้อที่ตำบลนั้นๆ ตามราคาที่ดินราษฎรซื้อขายกันโดยชอบ<sup>8</sup>

ที่ดินเริ่มเป็นสินค้าสินค้าที่มีราคาผู้ใดที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินสามารถนำเอกสารแสดงสิทธิ์ที่รัฐออกให้ เช่น ใบเหยียบย่ำ โฉนดตราจอง โฉนดตราแดงและโฉนดสวน ไปซื้อขาย ขายฝากหรือจำนองได้<sup>9</sup> มาตรการต่างๆ ที่รัฐกำหนดออกมาใช้นับเป็นแรงจูงใจให้ราษฎรเร่งขยายพื้นที่เพาะปลูกเข้าไปยังที่กว้างว่างเปล่า

#### 1.4

#### การขยายตัวของการค้าข้าว

เมื่อการค้าน้ำตาลของไทยตกต่ำลงมาตั้งแต่ พ.ศ.2410 จนกระทั่งราว พ.ศ. 2432 น้ำตาลไม่ได้เป็นสินค้าหลักอีกต่อไป<sup>10</sup> เพราะน้ำตาลจากไทยมีต้นทุนการผลิตสูงกว่าและคุณภาพไม่สม่ำเสมอจึงไม่สามารถแข่งขันในตลาดโลก ความเปลี่ยนแปลงนี้ทำให้ราษฎรหันมาเพิ่มผลผลิตข้าว

<sup>7</sup> ภาษีสินค้าออก เป็นผลประโยชน์ทางอ้อมจากการส่งเสริมการผลิตให้เกิดขึ้น เมื่อผลผลิตเพิ่มขึ้นการค้าขายตัวมากขึ้นด้วย เศรษฐกิจของประเทศดีรายได้ของรัฐบาลก็จะมากขึ้น. ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4, “ประกาศจ่ายเงินภาษีเข้าบำรุงพระนคร พ.ศ. 2401”.

<sup>8</sup> ก.จ.ช., เลขที่ 117 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4, “พระบรมราชโองการเรื่องพระราชกำหนดว่าด้วยการพระราชทานที่บ้าน เรือกนา สนวน พ.ศ. 2409”.

<sup>9</sup> ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4, “ประกาศเรื่องจำนำและขายฝากกรรมสิทธิ์ที่ดิน พ.ศ. 2409”.

<sup>10</sup> Ingram, Economic Change in Thailand 1850 – 1970, 124.

แทนขณะที่ราคาน้ำตาลตกต่ำลงปริมาณและราคาข้าวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เห็นได้จากมูลค่าการส่งออกระหว่าง พ.ศ. 2403 - 2407 เฉลี่ยปีละ 1,840,000 หาบ เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ.2400 ถึงเท่าตัว

(990,000 หาบ)<sup>11</sup> ปริมาณการส่งออกที่ปรับตัวสูงขึ้นเป็นผลมาจากนโยบายขยายที่ทำกินของรัฐ เพราะรัฐจะได้รับประโยชน์จากการขุดคลองทั้งเปิดพื้นที่สองฝั่งคลองให้เป็นไร่นา<sup>12</sup> อีกทั้งเป็นการเพิ่มเส้นทางน้ำสำหรับการเพาะปลูก การคมนาคม รวมถึงเป็นการเพิ่มภาษีเข้ารัฐอีกทางหนึ่ง<sup>13</sup>

ราคาข้าวที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องชักจูงใจให้ราษฎรขยายพื้นที่ปลูกข้าวมากกว่าอาชีพอื่น

ตารางที่ 1 แสดงปริมาณการส่งข้าวออกจำหน่ายต่างประเทศตั้งแต่ พ.ศ. 2407 - พ.ศ. 2453

พ.ศ.	ปริมาณข้าวส่งออกเป็นหาบ	ราคาข้าวส่งออก(บาท)	ราคาต่อหาบ (บาท)
2407	2,400,000	7,300,000	3.04
2408	50,000	220,000	4.40
2409	1,470,000	4,200,000	2.86
2410	1,830,000	3,510,000	1.92
2411	2,090,000	ไม่มีสถิติ	-
2412	2,710,000	ไม่มีสถิติ	-

<sup>11</sup>สุทธาดา เลขไวฑูรย์, “การใช้จ่ายเงินแผ่นดินในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว(2435-2453)” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2524), 26.

<sup>12</sup>การเพิ่มผลผลิตในอดีตจะสัมพันธ์กับการขยายพื้นที่เพาะปลูก อาจเพราะรัฐและราษฎรเห็นว่าการบุกเบิกที่ดินสะดวกการซ่อมบำรุง หรือปรับปรุงเทคนิควิธีการผลิต และที่ดินที่รกร้างว่างเปล่าอุดมสมบูรณ์ยังมีอยู่มาก ดังนั้นภายหลังจากการบุกเบิกที่ดินทำกินไม่กี่ปีเมื่อผลผลิตลดลงจึงมีการย้ายถิ่นฐานไปบุกเบิกพื้นที่ใหม่เรื่อยไป ดังปรากฏว่าในสมัยรัชกาลที่ 4 และรัชกาลที่ 5 มีคลองขุดเกิดขึ้นหลายสายในพื้นที่ภาคกลางของประเทศ.

<sup>13</sup>“คลองที่จะขุดใหม่”, หนังสือจดหมายเหตุบางกอกรีคอร์เดอร์ เล่ม 1, ใบบที่ 5 ฉบับเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 1865, 22.

2413	2,580,000	6,520,00	2.53
------	-----------	----------	------

ตารางที่ 1 (ต่อ)

พ.ศ.	ปริมาณข้าวส่งออกเป็นหาบ	ราคาข้าวส่งออก (บาท)	ราคาต่อหาบ (บาท)
2414	1,860,000	5,750,000	3.09
2415	2,020,000	6,320,000	3.13
2416	870,000	2,080,000	2.39
2417	2,000,000	4,880,000	2.44
2418	3,920,000	9,720,000	2.48
2419	4,210,000	9,640,000	2.29
2420	3,110,000	9,970,000	3.21
2421	2,370,000	9,200,000	3.88
2422	4,030,000	12,000,000	2.98
2423	3,450,000	9,780,000	2.83
2424	3,730,000	10,110,000	2.71
2425	3,350,000	8,760,000	2.61
2426	2,640,000	7,540,000	2.86
2427	4,740,000	11,870,000	2.50
2428	3,700,000	9,810,000	2.65
2429	3,630,000	10,900,000	3.00
2430	6,630,000	19,190,000	2.89
2431	7,560,000	21,050,000	2.78
2432	5,090,000	14,430,000	2.83
2433	8,090,000	25,090,000	3.10
2434	3,800,000	11,530,000	3.03
2435	3,570,000	11,730,000	3.29
2436	13,300,000	42,800,000	3.22

2437	8,830,000	28,450,000	3.22
2438	8,120,000	24,930,000	3.07

ตารางที่ 1 (ต่อ)

พ.ศ.	ปริมาณข้าวส่งออกเป็นหาบ	ราคาข้าวส่งออก (บาท)	ราคาต่อหาบ (บาท)
2439	8,040,000	35,750,000	4.45
2440	10,000,000	39,720,000	3.98
2441	9,270,000	46,590,000	5.03
2442	7,650,000	38,860,000	5.08
2443	6,970,000	37,500,000	5.38
2444	11,510,000	60,280,000	5.24
2445	13,420,000	69,860,000	5.21
2446	9,830,000	56,670,000	5.77
2447	14,200,000	81,110,000	5.71
2448-2449	14,530,000	83,130,000	5.72
2449-2450	14,440,000	81,920,000	5.67
2450-2451	13,370,000	75,580,000	5.65
2451-2452	15,430,000	79,390,000	5.15

ที่มา : กิตติ ตันไทย, “คลองกับระบบเศรษฐกิจไทย ( พ.ศ. 2367 - 2453 )” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520), 23-25.

ความต้องการที่ดินเพิ่มมากขึ้นจนที่ดินใกล้กรุงเทพฯ ขยายตัวจนเต็มทำให้รัฐต้องขยายเส้นทางคมนาคมทางน้ำเข้ามาสู่พื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง เนื่องจากพื้นที่ระหว่างลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยากับลุ่มแม่น้ำบางปะกงเป็นที่ลุ่มที่มีความอุดมสมบูรณ์ทั้งด้านแหล่งน้ำและแร่ธาตุที่พืชต้องการ อีกทั้งการขุดคลองในพื้นที่นี้ก็ได้โดยง่ายเพราะเป็นที่ลุ่มจึงมีทางน้ำธรรมชาติหลายสาย เนื้อดินอ่อนง่ายต่อการขยายเป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำ รัชกาลที่ 5 จึงทรงส่งเสริมให้มีการ

ชุดคลองเพื่อขยายพื้นที่เพาะปลูกและเส้นทางคมนาคมจำนวนมาก ดังพระราชดำริที่กล่าวไว้ในประกาศเรื่องอนุญาตชุดคลอง ว่ามีความต้องการที่จะใช้คลองช่วยกระจายผู้คนออกไปจากย่านชุมชนเดิม “การชุดคลอง เพื่อที่จะให้เป็นที่ยี่มาชนทั้งปวงได้ไปมาอาศัย และเป็นทางที่จะให้สินค้าได้บรรทุกไปมาโดยสะดวกซึ่งให้ผลแก่เรือกสวนไร่นา ซึ่งจะได้เกิดทวีขึ้นในพระราชอาณาจักรเป็นการอุดหนุนการเพาะปลูกในบ้านเมืองให้วัฒนาเจริญยิ่งขึ้น...”<sup>14</sup>

ภายหลังพระราชดำรินี้รัชกาลที่ 5 ทรงส่งเสริมการชุดคลองและซ่อมรักษาคองเก่าจนพื้นที่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาถึงฝั่งตะวันตกของแม่น้ำบางปะกง กลายเป็นพื้นที่เกษตรกรรมขนาดใหญ่หลายแสนไร่ คลองชุดเหล่านี้มีส่วนเชื่อมการคมนาคมระหว่างลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยากับลุ่มแม่น้ำบางปะกงตอนกลางซึ่งเป็น แหล่งการผลิตเพื่อการค้าให้กลายเป็น ศูนย์กลางการค้าในลุ่มแม่น้ำบางปะกงในสมัยต่อมา

## 2. คลองเชื่อมที่ได้รับการชุดขึ้นในช่วง พ.ศ.2420-2450

ความเติบโตทางการผลิตและการค้าข้าวของเมืองฉะเชิงเทราที่เติบโตขึ้น การตั้งโรงสีข้าวขึ้นแห่งแรกที่เมืองฉะเชิงเทราใน พ.ศ.2419 เป็นเครื่องยืนยันถึงการขยายพื้นที่นาของเมืองฉะเชิงเทราและพื้นที่ใกล้เคียง พื้นที่นี้ได้รับความสนใจจากรัฐและนายทุนเข้ามาลงทุนจับจองที่ดินด้วยการชุดคลองเชื่อมซึ่งมีทั้งที่ชุดเชื่อมระหว่างแม่น้ำกับแม่น้ำ ชุดเชื่อมระหว่างแม่น้ำกับคลอง และการชุดเชื่อมระหว่างคลองกับคลอง โดยการศึกษาจะแบ่งออกเป็น 2 ช่วง

### 2.1 การชุดคลองโดยรัฐ

เนื่องจากที่ตั้งของราชธานีอยู่ในที่ราบลุ่มน้ำจึงอุดมไปด้วยคลองธรรมชาติหลายสายที่เอื้อต่อการอุปโภค บริโภค การประกอบอาชีพ การชุดคลองรัฐจะสร้างขึ้นเมื่อจำเป็นเท่านั้น เพราะเป็นงานที่ต้องใช้แรงงาน ทุนทรัพย์ และเวลาต้องคำนึงถึงผลตอบแทนว่าคุ้มค่าหรือไม่ การชุดคลองจะมีจุดประสงค์ทางการเมือง การปกครองเป็นสำคัญ เช่น การชุดคลองคูเมืองเพื่อป้องกันข้าศึกยกทัพเข้ามาประชิดเมือง หรือการชุดคลองลัดในแม่น้ำซึ่งมีความคดเคี้ยวให้เป็นทาง

<sup>14</sup>เสถียร ลายลักษณ์, บุญเรือง นาดินพคุณและคนอื่นๆ, “ประกาศเรื่องอนุญาตชุดคลอง” ใน ประชุมกฎหมายประจำศก รัชกาลที่ 5 เล่ม 9 (พระนคร : โรงพิมพ์เดลิแมต์, 2478), 8.

ส่วนการขุดเชื่อมระหว่างแม่น้ำก็มีบ้างเท่าที่จำเป็น เช่น คลองสำโรง คลองแสนแสบ คลองประเวศ  
นี้รัฐมุ่งหวังประโยชน์ในการเดินทางเพราะจะช่วยย่นเวลาและระยะทางให้ใกล้ขึ้น จึงไม่ช่วยเอื้อให้  
เกิดการตั้งถิ่นฐานหรือขยายพื้นที่เพาะปลูกเพราะเป็นการขุดในพื้นที่ที่มีคลองอยู่แล้ว

ภายหลังการขยายตัวทางการค้าในสมัยรัชกาลที่ 5 มีผลให้เส้นทางคมนาคมเดิมไม่  
เพียงพอต่อความต้องการของราษฎรและนายทุนในการเคลื่อนย้ายผลผลิตจากแหล่งผลิตออกสู่  
ตลาดจึงมีการขุดคลองเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองฉะเชิงเทรากับ  
กรุงเทพฯ ขึ้น 2 สาย คือ

- **คลองนครเนื่องเขตร**

คลองนครเนื่องเขตร เป็นคลองสายแรกที่ขุดเข้ามาเชื่อมกับพื้นที่ตัวเมืองฉะเชิงเทรา  
โดยมีจุดประสงค์เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างฉะเชิงเทรากับกรุงเทพฯ ซึ่งขณะนั้นการ  
เดินทางติดต่อกับกรุงเทพฯ ยากลำบากเพราะทวนน้ำไปคลองแสนแสบ หรือ ล่องเรือมายังปาก  
แม่น้ำเข้าคลองสำโรง แต่เนื่องจากก่อนหน้าสนธิสัญญาเบาว์ริงสินค้าออกจากพื้นที่นี้ประกอบไป  
ด้วยน้ำตาล ยาสูบ พริกไทย ฯลฯ ซึ่งสามารถส่งออกจำหน่ายยังตลาดต่างประเทศที่เข้ามา  
จอดเรือทำการค้าแถบบางปลาสร้อยได้โดยไม่ต้องส่งเข้าตลาดกรุงเทพฯ เมื่อข้าวกลายเป็น  
สินค้าขึ้นมาแทนที่ การแปรรูปข้าวเปลือกให้เป็นข้าวสาร (โรงสี) ยังไม่ขยายตัวออกมานอก  
กรุงเทพฯ ดังนั้นตลาดซื้อขายข้าวจึงกระทำกันที่กรุงเทพฯ จนกระทั่ง พ.ศ. 2419 จึงมีการขยาย  
โรงสีออกมาตั้งนอกฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแห่งแรกที่ฉะเชิงเทรา เหตุนี้คลองนครเนื่องเขตรจึงมี  
ความสำคัญทางการค้า

รัชกาลที่ 5 ทรงมีพระบรมราชโองการแต่งตั้งสมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์  
และพระชลธารวิจิตรเป็นแม่กอง ขุดคลองนครเนื่องเขตรโดยเชื่อมปลายคลองท่าไข่เข้ากับคลอง  
แสนแสบที่ศาลาแดง เป็นระยะทาง 530 เส้น 10 วา, กว้าง 6 ศอก, ลึก 4 ศอก (21.2 กิโลเมตร)  
ดำเนินการขุดระหว่าง พ.ศ. 2419 - 2420<sup>15</sup> การขุดคลองนครเนื่องเขตรัฐจ้างแรงงานจีนเข้ามา  
ขุดเป็นเงินทั้งสิ้น 73,940 บาท ได้ที่นา 32,400 ไร่<sup>16</sup> ระยะเวลาที่รัฐขุดคลองนครเนื่องเขตรเป็น

<sup>15</sup> ขุดเมื่อวันพุธ เดือน 7 แรม 1 ค่ำ ปีชวด อัฐศก ศักราช 1238 (พ.ศ. 2419) แล้ว  
เสร็จเมื่อวันพุธเดือน 3 แรม 10 ค่ำ ปีฉลู นพศกศักราช 1239 (พ.ศ. 2420). ก.จ.ช., ๕, กส. 11 /  
791 “ประวัติคลองต่าง ๆ”.

<sup>16</sup> เรืองเดียวกัน.

ช่วงที่ราคาข้าวในตลาดโลกเพิ่มสูงขึ้น ที่ดินที่ได้รับการบุกเบิกจึงไม่เพียงพอต่อความต้องการ ที่ดินทำกินรัฐจึงขุดคลองสายนี้ขึ้น นอกจากนี้รัฐได้เปิดโอกาสให้ราษฎรที่ต้องการที่ดินทำกิน สามารถออกแรงหรือลงเงินช่วยขุดคลองได้ ดังพระราชดำริของรัชกาลที่ 5 ในประกาศนครเนื่อง เขตต์ว่าจะแบ่งที่นาพระราชทานให้ราษฎรทั้งปวงตามสมควรแก่กำลังพอจะทำได้<sup>17</sup> แม้จะออก ประกาศให้ราษฎรมีส่วนร่วมในการจับจองที่ดินได้แต่ยังประสบปัญหาในการกระจายที่ดินทำกิน ให้ถึงมือราษฎรที่ทำการเพาะปลูก รัฐจึงแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยการออกประกาศขุดคลองเพื่อกำหนด อายุของที่ดินที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ตามเวลาที่กำหนดให้กลับคืนเป็นของหลวง เป็นการเปิดโอกาส ให้ผู้อื่นเข้าไปทำประโยชน์ต่อไปสาระสำคัญของประกาศขุดคลอง พ.ศ. 2420

เมื่อจะมีการขุดคลองเพื่อเปิดพื้นที่เพาะปลูกใหม่ทางการจะให้ข้าหลวง ออกไป ตรวจหาที่ซึ่งมีดินอุดมสมบูรณ์เป็นที่ต้องการของคนจำนวนมาก หลังจากนั้นก็ให้ผู้ที่ต้องการจับจองที่ดินไปแจ้งแก่ข้าหลวงว่าจะจองพื้นที่ เพาะปลูกในบริเวณนั้นมากน้อยเพียงใด ข้าหลวงก็จะประเมินค่าที่นา นั้น โดยเฉลี่ยแล้วให้ราษฎรที่ต้องการจับจองที่ดิน ส่วนคนยากจนก็สามารถ ออกแรงช่วยขุดคลองแทนได้ เมื่อขุดเสร็จแล้วผู้จ่ายเงินและออกแรงก็ สามารถเข้าไปจับจองที่ว่างเปล่าตามกำลังเงินและกำลังแรงที่ตนออกไป โดยได้รับการยกเว้นอากรค่านาและอากรสมภักษรเป็นเวลา 3 ปี แม้จะ ยังมีได้ทำประโยชน์บนที่ดินนั้นก็ตาม หลังจากนั้นรัฐบาลก็จะเพิ่มอายุ ตราจจาก 3 ปีเป็น 5 ปี เมื่อครบ 5 ปีแล้วถ้าผู้ใดมิทำประโยชน์บนที่ดิน ของตนรัฐบาลก็จะเรียกสิทธิตราจกลับคืนมาเป็นของรัฐตามเดิม<sup>18</sup>

ราคาที่ดินริมคลองปรับตัวสูงขึ้นอย่างมากจนมีนายทุนที่ต้องการที่ดินซึ่งมีผู้จับจองไว้ แล้วทำการข่มเหงและขุดคลองเข้าไปแย่งชิงที่ทำกิน โดยอ้างว่าตนเองเป็นผู้ขุดคลองสมควรเป็น เจ้าของที่ดินผืนนั้นๆ รัฐจึงได้ออกประกาศป้องกันที่ดินซึ่งมีผู้จับจองอยู่ก่อนแล้วมิให้นายทุนถือ โอกาสเอาเปรียบได้ ด้วยการออกประกาศว่าด้วยผู้ที่จะขุดคลองน้ำต่างๆ (พ.ศ. 2420) กำหนดให้

<sup>17</sup> เสถียร ลายลักษณ์, บุญเรือง นาดินพคุณและคนอื่นๆ, “ประกาศนครเนื่องเขตต์”

ใน ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 9, 202 - 203 .

<sup>18</sup> เรื่องเดียวกัน, 221-225.

ผู้ที่ต้องการขุดคลองต้องยื่นหนังสือของพระราชทานพระบรมราชานุญาตก่อนลงมือขุด หากผู้ใดฝ่าฝืนมีความผิดจำคุกไม่เกิน 6 เดือน ปรับไม่เกิน 800 บาท<sup>19</sup> (ภาคผนวก ก.)

ปรากฏว่าภายหลังการขุดคลองนครเนื่องเขตรที่ดินไม่เพียงพอจำหน่ายให้กับราษฎรที่ต้องการที่ดินทำกินจึงมีการเสนอให้รัฐขุดคลองขยายพื้นที่ทำกินเข้ามายังพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง อีกสายหนึ่งในปีต่อมา

### - คลองประเวศบุรีรมย์

คลองประเวศบุรีรมย์เกิดขึ้นจากความต้องการที่ดินทำกินที่เพิ่มสูงขึ้นอันเป็นผลจากราคาข้าวที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นในช่วง พ.ศ.2420-2421 (ตารางที่ 1) ทำให้เกิดการเก็งกำไรราคาที่ดินเพื่อขายต่อหรือให้ราษฎรเช่าทำกิน รัฐจึงออกกฎหมายเพื่อควบคุมการใช้ประโยชน์จากที่ดิน ประกอบกับภายหลังการขุดคลองนครเนื่องเขตรพื้นที่สองฝั่งคลองได้มีราษฎรอพยพเข้าไปจับจองตัวเมืองฉะเชิงเทราที่เจริญขึ้นอีกชั้นเพราะมีเส้นทางติดต่อกับกรุงเทพฯ ได้สะดวกขึ้น ปริมาณการค้าและการคมนาคมหนาแน่นจนเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่มีอยู่ไม่เพียงพอ รัชกาลที่ 5 ทรงเห็นถึงความต้องการที่ดินทำกินของราษฎร จึงโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งกับเจ้าพระยาสุรวงศ์ไวยวัฒน์ (คอน บุนนาค) เป็นแม่กองร่วมกับพระยาดำรงราชพลขันธ์ (วร บุนนาค) ขุดคลองประเวศบุรีรมย์ขึ้นใน พ.ศ.2421 พร้อมทั้งกำหนดให้ราษฎรที่ต้องการที่ดินในคลองออกเงินหรือลงแรงช่วยขุดคลอง โดยรัฐจะตอบแทนเป็นที่ดินสองฝั่งคลองตามอัตราที่รัฐกำหนดราคาที่ดินได้ ดังรายละเอียดการขุดคลองประเวศบุรีรมย์

ถ้าคลองนี้ทะลุออกแม่น้ำใหญ่ทั้ง 2 ข้าง แต่ข้างหนึ่งเป็นที่ประชุมคนมีผลประโยชน์มาก ข้างหนึ่งไม่เป็นที่ประชุมคนมีผลประโยชน์น้อยให้เฉลี่ยค่าที่ซึ่งราษฎรจะออกเงินถาออกแรงช่วยในการขุดคลองนั้น คิดตั้งแต่ปากคลองส่วนข้างที่ไม่เป็นที่ประชุมคนมาถึงกลางศูนย์กลางลดค่าที่ให้ต่ำกว่าส่วนข้างที่เป็นที่ประชุมคน ถ้าปากคลองเป็นที่ประชุมคนมีผลประโยชน์ทั้ง 2 ข้างต้องคิดค่าที่เป็น 3 ส่วน ส่วนกลางคลองต้องช่วยในการขุดคลองน้อยกว่าส่วนปากคลองซึ่งออกแม่น้ำนั้นเป็นทางไปมาง่าย ส่วนปากคลองซึ่งออกคลองเก่ามีผลประโยชน์น้อยกว่าส่วนข้างออกแม่น้ำใหญ่ตามลำดับ<sup>20</sup>

<sup>19</sup> ก.จ.ช., ๕.๕, กส. 4/3799 “ประกาศขุดคลอง จ.ศ. 1239”.

การขุดคลองประเวศบุรีรมย์ใช้วิธีกำหนดแนวคลองด้วยการยิงปืนใหญ่จากปากน้ำทางฝั่งแม่น้ำบางปะกงแล้วเกณฑ์แรงงานคนขุดตามแนวลูกปืนเพื่อให้ได้คลองเป็นเส้นตรงจากฉะเชิงเทราถึงกรุงเทพฯตามคลองท่าถั่วไปเชื่อมกับคลองพระโขนงเมืองนครเขื่อนขันธ์ ยาวทั้งสิ้น 1,150 เส้น (46 กิโลเมตร) ปากคลองกว้าง 4 วา พื้นคลองกว้าง 10 ศอก ลึก 4 ศอก

ปรากฏว่าภายหลังให้ราษฎรเข้ามาลงชื่อจับจองที่ดินปรากฏว่ามีผู้มาขอลงชื่อจับจองมากกว่าปริมาณที่ดินที่บุกเบิกไว้ หลวงแพ่งจึงขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตขยายพื้นที่ออกไปจากแนวคลองประเวศบุรีรมย์ขึ้นมาจากทิศเหนืออีก 4 สาย ในพ.ศ.2423 ดังนี้

คลองสายที่ 1 แยกจากคลองประเวศถึงคลองศรีชะจรเข้

คลองสายที่ 2 แพรกศรีชะจรเข้ไปยังคลองประเทิว

คลองสายที่ 3 คลองเจ็ดคลองประเทิว

คลองสายที่ 4 คลองสระวังถึงคลองประเทิว

รวมที่ดินที่ได้รับการบุกเบิกจากการขุดคลองประเวศบุรีรมย์และคลองแยก 92,000 ไร่ ใช้ทุนในการขุด 112,752 บาท แบ่งเป็นเงินพระคลังข้างที่ 80,000 บาทและเงินราษฎร 32,752 บาท<sup>21</sup> บางส่วนจ่ายเป็นเงินให้กับแรงงานชาวจีน (ค่าจ้างแบ่งเป็นคลองประเวศบุรีรมย์ราคาเส้นละ 85 บาท, คลองแยกราคาเส้นละ 20 บาท)

ตารางที่ 2 แสดงราคาที่ดินในคลองประเวศบุรีรมย์ พ.ศ. 2421

สถานที่	ราคาที่ดินต่อไร่ ( บาท )
- ตั้งแต่ปลายคลองพระโขนง	1.25 บาท
- ตอนกลางคลอง	1 บาท
- แขวงข้าวเมืองฉะเชิงเทรา	1.50 บาท
- ปลายคลองด้านพระโขนง	.50 บาท
- คลองแยกที่ 1 - 4	1 บาท

<sup>20</sup> ก.จ.ช., ๑.5, กส. 11/791 “ประวัติคลองต่าง ๆ”.

<sup>21</sup> ก.จ.ช., ๑.5, กษ. 4.4/7 “หนังสือพระมหาโยธากราบทูลพระเจ้าห้องยาเธอกรมหมื่นมหิศรวราชฤทัย เสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ” (25 กรกฎาคม ร.ศ.117).

ที่มา : ก.จ.ช., ๑.5, กษ.ใหม่ แฟ้มที่ 34 เรื่องที่ 791 ทั่วประเทศคลองต่าง ๆ ร.ศ.128.

ภาวะการค้าข้าวระหว่างประเทศซบเซาในช่วง พ.ศ.2422 ราคาข้าวตกลงมีผลให้การขยายพื้นที่ปลูกข้าวลดลงไม่มีการบุกเบิกพื้นที่ใหม่จนหลัง พ.ศ.2428 เป็นต้นมาราคาข้าวกระเตื้องขึ้นอย่างสม่ำเสมอ ราษฎรจึงต้องการขยายที่นาเพิ่มขึ้น ที่ดินริมคลองเริ่มปรับตัว นายทุนจึงเริ่มเข้ามาสู่ธุรกิจการค้าที่ดินเมื่อราคาข้าวในตลาดโลกสูงขึ้นอีกครั้งในช่วง พ.ศ. 2430 เป็นต้นมา<sup>22</sup>

## 22 การขุดคลองโดยนายทุน

ราคาข้าวปรับตัวสูงขึ้นถึง 50 เปอร์เซ็นต์<sup>23</sup>ภายหลังการลงนามในสนธิสัญญาเบาว์ริง กระตุ้นให้คนไทยหันมาปลูกข้าวเพื่อขาย เพราะเป็นอาชีพที่คนไทยมีความชำนาญ ซึ่งอินแกรม (James C. Ingram) กล่าวว่า “ไม่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจชนิดใดที่คนไทยจะทำมากกว่าการทำนา และไม่มีกิจกรรมใดที่จะเกี่ยวข้องกับประชากรจำนวนมากได้เท่ากับการทำนา เนื่องจากการทำนาเป็นอาชีพหลักของราษฎรประมาณร้อยละ 80-90 และข้าวกลายเป็นสินค้าออกประมาณร้อยละ 60-70 ของสินค้าทั้งหมด”<sup>24</sup> ปัจจัยเหล่านี้ชักจูงให้นายทุนเข้ามาลงทุนขุดคลองเพื่อขยายพื้นที่เกษตรกรรมหลายรายในพื้นที่ระหว่างลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยากับลุ่มแม่น้ำบางปะกงเพราะเป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์เหมาะต่อการปลูกข้าว ทำสวนทั้งในลักษณะของบริษัท เช่น บริษัทขุดคลอง แลคุณาสยามเข้ามาลงทุนพัฒนาที่ดินโครงการขนาดใหญ่ 2 โครงการ คือ โครงการทุ่งรังสิต โครงการทุ่งดงละคร และการลงทุนของบุคคลทั่วไป เช่น เจ้าพระยาสุริยวงศ์ไวยวัฒน์ (คอน บุนนาค) ขอพระบรมราชานุญาตขุดคลองเปิ้ง (พ.ศ.2430) หลวงแพ่งกรมการเมืองนครเขื่อนขันธ์ ขอพระบรมราชานุญาตขุดคลองหลวงแพ่ง (พ.ศ.2431-2433) พระยาสี่หราชเดโชขอพระราชทาน

<sup>22</sup> ก.จ.ช., ๑.5, กษ. 9.2/3 “ขออนุญาตขุดคลองตำบลต่างๆ” ซ่อมคลองประเวศบุรีรมย์ (18 กันยายน ร.ศ. 108 - 11 ตุลาคม ร.ศ. 111).

<sup>23</sup> มณฑล คงแถวทอง, “เศรษฐกิจข้าวและน้ำตาลทรายในลุ่มแม่น้ำท่าจีน พ.ศ. 2398 - 2453” (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2527), 93.

<sup>24</sup> Ingram James, Economic Change in Thailand 1850 - 1970, 37 - 40.

พระบรมราชานุญาตขุดคลองอุดมชลจร (พ.ศ.2431-2433) พระยาดำรงราชพลขันธ์ (วร บุนนาค) ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตขุดคลองเจริญ (ในปี พ.ศ.2431-2433) เป็นต้น

การที่รัฐเปิดโอกาสให้นายทุนเข้ามาขุดคลองจำนวนมากในช่วงเวลานี้เพราะเห็นว่าหากจะดำเนินการขุดคลองเองคงไม่ทันกับความต้องการที่ดินในช่วงที่ข้าวราคาดีจึงเปิดโอกาสให้นายทุนเข้ามารับสัมปทานขุดคลอง ดังคำกราบทูลของพระเจ้านั่งยาเธอกรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ เจ้ากรมโยธาธิการ กราบบังคมทูลพระเจ้านั่งยาเธอกรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์ ค่อมมิตติกรมพระนครบาล

การขุดคลองนี้ว่าตามทีควรให้คอมเวนเมนต์จะทำการเสียเอง แต่เห็นว่าเวลานี้เหลือกำลังอยู่ เพราะกรมโยธาธิการเพิ่งตั้งขึ้นใหม่ การอื่นที่สำคัญก็มีมากเพราะฉะนั้นการนี้กำลังไม่สามารถที่จะจัดการให้ทำโดยเร็วได้ประการหนึ่ง เงินแผ่นดินที่จะต้องใช้จ่ายก็มีมากราชการที่สำคัญจำเป็นจะต้องทำโดยเร็วก็มีเพราะเหตุทั้งปวงนี้จึงเห็นว่าควรอนุญาตให้คอมปนีทำการขุดคลองนี้ได้แต่ต้องให้ส่งเชกชั้นเสียก่อน

จึงจะควร<sup>25</sup>

แม้รัฐจะได้รับผลประโยชน์จากการให้สัมปทานนายทุนเข้ามาพัฒนาพื้นที่เพาะปลูก แต่การขุดคลองเป็นกิจการที่กระทบต่อราษฎรโดยตรงเพราะผู้ขุดจะได้รับผลตอบแทนเป็นที่ดินสองฝั่งคลองตั้งแต่วันที่ลงมือขุด อำนาจกฎหมายคุ้มครองผู้ลงทุนเฉพาะที่ดินซึ่งไม่มีผู้จับจองเท่านั้น<sup>26</sup> และจะได้รับที่ดินตามความกว้างของคลอง ดังนี้

- คลองขนาดเล็กตั้งแต่ 3 วา ลงมาพื้นคั่นคลองขึ้นไปข้างละ 6 วา ให้จับจองยื่นขึ้นไปฝั่งละ 25 เส้นทั้งสองฝั่งคลอง (ระยะทาง 1 กิโลเมตร)

<sup>25</sup> ก.จ.ช., ๕, ยธ. 41.4/2 “หนังสือพระเจ้าน้องยาเธอกรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ เจ้ากรมโยธาธิการ กราบบังคมทูลพระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์ ค่อมมิตติกรมพระนครบาล” ลงวันที่ 12 กันยายน ร.ศ.109.

<sup>26</sup> ก.จ.ช., ๕, กษ. 4.4/2 “ขออนุญาตจับจองที่นา” (4 กันยายน ร.ศ.108 - 6 พฤศจิกายน ร.ศ.109) พระยาดำรงราชพลขันธ์คอมปนีเสนอต่อพระยาภาสกรวงศ์ และพระเจ้านั่งยาเธอกรมหมื่นสมมติอมรพันธ์.

- คลองขนาดกลาง กว้างระหว่าง 4 - 6 วา พื้นคันคลองขึ้นไปฝั่งละ 30 เส้น ทั้งสองฝั่งคลอง (ระยะทาง 1.2 กิโลเมตร)
- คลองขนาดใหญ่กว้าง 7 วาขึ้นไป พื้นคันคลองขึ้นไปข้างละ 6 วาให้จับจอยื่นขึ้นไปฝั่งละ 40 เส้นทั้งสองฝั่งคลอง (ระยะทาง 1.6 กิโลเมตร)<sup>27</sup>

ทั้งที่รัฐอนุญาตให้นายทุนเข้ามาลงทุนขุดคลองได้ตั้งแต่ พ.ศ.2420 แต่การขุดคลองเพื่อขยายพื้นที่เพาะปลูกเป็นไปอย่างช้าๆยังไม่มีนายทุนรายใดกล้าเสี่ยงเข้ามาลงทุนในกิจการนี้มากนักเพราะการขุดคลองต้องใช้เงินลงทุนสูงและไม่แน่ใจว่าเมื่อลงทุนแล้วจะได้ทุนคืน<sup>28</sup> ทำให้รัฐไม่ได้รับผลประโยชน์ตามที่ตั้งใจไว้แต่แรก ดังนั้นเมื่อบริษัทขุดคลองแลคูนาสยามเข้ามาขอสัมปทานผูกขาดขุดคลองทั่วพระราชอาณาจักรเป็นเวลานานถึง 25 ปี รัฐจึงยินยอมโดยง่ายเพราะนอกจากจะแบ่งเบาภาระในการพัฒนาพื้นที่ทำกินแล้ว รัฐยังได้รับผลประโยชน์จากค่าภาคหลวงถึง 20 เปอร์เซ็นต์ของผลกำไรบริษัทอีกทางหนึ่ง การให้สัมปทานแก่บริษัทขุดคลองแลคูนาสยามส่งผลกระทบต่อการขยายตัวของการผลิตข้าวหยุดชะงักไปช่วงเวลาหนึ่งเพราะไม่สามารถอนุญาตให้ใครดำเนินการขุดคลองในที่ใดได้ ในที่สุดรัฐบาลแก้ไขสัญญาที่ทำไว้กับบริษัทขุดคลองแลคูนาสยามได้สำเร็จทำให้นายทุนกลับเข้ามาลงทุนในกิจการขุดคลองอีกครั้ง ดังปรากฏหลักฐานการขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตขุดคลองดังนี้

#### - คลองเปรี้ง

คลองเปรี้งขุดเมื่อ พ.ศ.2430 โดยเชื่อมระหว่างคลองประเวศบุรีรมย์ผ่านคลองนครเนื่องเขตถึงคลองแสนแสบ (คลองบางขนาก) ในแขวงเมืองฉะเชิงเทรา เป็นระยะทาง 448 เส้น

<sup>27</sup> เสถียร ลายลักษณ์, บุญเรือง นาดินพคุณ และคนอื่นๆ, “ประกาศเรื่องอนุญาตขุดคลอง” ใน ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 13, 11-12.

<sup>28</sup> ก.จ.ช. , ร.5, กษ. 9.4/2 “Scheme of Irrigation in Siam ของมิสเตอร์โยกิม แกรซซึ่งเป็นหนังสือในเอกสารเรือส่งสมุดคำอธิบายเรื่องการขุดคลองแลคูนาสยาม 26 พฤศจิกายน ร.ศ. 121”.

(19.52กิโลเมตร) มีจุดประสงค์ให้คลองสายนี้ได้ช่วยระบายน้ำจืดจากคลองบางขนากมาได้ น้ำเค็มออกจากคลองประเวศบุรีรมย์ในฤดูแล้งอีกด้วย<sup>29</sup> เนื่องจากคลองประเวศบุรีรมย์มีที่ตั้งอยู่ใกล้ปากแม่น้ำจึงมักประสบปัญหาน้ำเค็มไหลเข้ามาในคลองสร้างความเสียหายแก่พืชผลเพราะพื้นที่ในคลองประเวศบุรีรมย์มีผู้คนอาศัยและประกอบอาชีพเกษตรกรรมจำนวนมาก ปรากฏว่าภายหลังได้มีผู้คนอพยพออกจากคลองประเวศบุรีรมย์จำนวนมากเพราะที่ดินในคลองนี้ส่วนใหญ่เป็นที่เช่าจากนายทุนและผู้มีบรรดาศักดิ์ ดังนั้นเมื่อที่ดินเกิดปัญหาแรงงานก็จะอพยพย้ายไปหาที่ทำกินแหล่งใหม่ที่อุดมสมบูรณ์กว่า ทำให้การขุดคลองเปรี้งได้รับความสนใจเข้ามาลงทุนพัฒนาที่ดิน

คลองเปรี้งได้รับการขุดขึ้นโดยเจ้าพระยาสุรวงษ์ไวยวัฒน์เป็นคลองแรกที่ลงทุนโดยนายทุนเพื่อแบ่งที่ดินออกขายให้กับราษฎร แต่การลงทุนต้องใช้เงินทุนจำนวนมากจึงยืมเงินจากหลวงไปดำเนินการ ต่อมาได้ใช้เงินคืนทำให้ต้องทูลเกล้าฯถวายที่ดินริมคลองฝั่งตะวันตกของคลองเปรี้งแทนเงินที่ยืมไป ต่อมาที่ดินส่วนนี้ได้พระราชทานให้แก่พระเจ้าลูกยาเธอ พระเจ้าลูกเธอให้เป็นกรรมสิทธิ์เป็นเนื้อที่ 19,357 ไร่<sup>30</sup> และมีพระบรมวงศานุวงศ์มาขอพระราชทานที่ดินหลายพระองค์ ดังคำกราบบังคมทูลของพระยาสุรศักดิ์มนตรี ตอนหนึ่งว่า

มหาวทยาแลยคัลปากกร สงวนลิขสิทธิ์

ก่อนเมื่อท่านเจ้าพระยาสุรวงษ์ไวยวัฒน์ยังไม่ถึงแก่อสัญกรรมนั้น

พระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นสมมตอมรพันธ์ได้มีลายพระหัตถ์ถึงหลวงแพ่ง

เจ้าพนักงานกรมคลองประเวศบุรีรมย์ว่าพระองค์ท่านจะต้องพระราชประสงค์

ที่นาฝั่งคลองเปรี้งนับพันไร่ตามพระประสงค์ กับหลวงชินนทรภักดีได้ขอ

<sup>29</sup>มีบันทึกถึงสาเหตุที่เกิดปัญหาน้ำเค็มในพื้นที่คลองประเวศบุรีรมย์ว่า “ที่สวนในเมืองฉะเชิงเทราตอนล่างใกล้แม่น้ำบางปะกงและปากอ่าว ไม่สามารถทำนา ทำสวนได้ดีเช่นเดิม เนื่องจากตำบลเขาดิน (บริเวณปากคลองปากคลองประเวศบุรีรมย์) เป็นคอคอด นายดีหม่อมจะเข้าได้ขุดเป็นแพรกเพื่อเข็นเรือลัดออกไปตัดพินและจับจะเข้ ต่อมาน้ำเซาะไหลแรงจนตลิ่งออกกลายเป็นลำน้ำใหญ่ น้ำเค็มจึงไหลขึ้นสูงทำให้นาและสวนในที่นี้เสียหายมาก. ก.จ.ช., ๕.5, กษ. 1/4

“ความคิดเห็นของพระยาประชาชีพบริหารในการทำนา ไร่ สวน” (29 ธันวาคม ร.ศ.115) ; ก.จ.ช., ๕.5, กส. 11/791 “ประวัติคลองต่างๆ”.

<sup>30</sup>ก.จ.ช., ๕.5, กษ. 3.3/8 “เรื่องที่ทำนาคลองเปรี้ง พระยาสุรศักดิ์มนตรีกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว” 23 มิถุนายน ร.ศ.113.

จับจองอีก 666 ไร่ อีกส่วนหนึ่งรวมเป็นเนื้อที่ 1,666 ไร่<sup>31</sup>

เนื่องจากในบริเวณพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงมีผู้คนสนใจเข้าไปตั้งถิ่นฐานทำมาหากินจำนวนมากจนที่ดินมีราคาขึ้นมา ที่นาส่วนที่เหลือจากขอพระราชทานแล้วจึงได้เปิดโอกาสให้ราษฎรเข้ามาลงชื่อจับจองเพื่อเก็บเงินทุนมาจ่ายเป็นค่าชุดคลองในอัตราไร่ละ 6 สลึง<sup>32</sup> เนื่องจากที่นาจำนวนมากในคลองนี้ตกเป็นที่ดินพระราชทานเพราะเจ้าพระยาสุรวงษ์ไวยวัฒน์ได้ขอยืมเงินจากกระทรวงกลาโหมมาใช้ก่อนเพื่อให้การชุดแล้วเสร็จ

ทุนที่ใช้ในการชุดคลองเจ้าพระยาสุรวงษ์ไวยวัฒน์กราบทูลว่าขอใช้ทุนของตนเองและเก็บจากราษฎรที่เข้ามาจับจองที่นาอีกส่วนหนึ่ง ต่อมาเงินทุนไม่พอจึงต้องขอยืมเงินหลวงมาใช้แตกต่างที่ส่วนหนึ่งพระราชทานให้รัชกาลที่ 5 ดังที่พระมหาโยธา หลวงเมธินฤปรกรข้าหลวงพิเศษจัดการที่นาตำบลทุ่งหลวง คลองประเวศบุรีรมย์ให้ความเห็นถึงข้อบกพร่องในการจัดการชุดคลองเปรี้งไว้ว่า

1. ได้ยืมเงินประกันอาคารสุราในกระทรวงกลาโหมไปรองใช้จ่ายในการชุดคลองเป็นเงิน 509 ชั่ง 13 บาท 32 อัฐ เพราะเหตุที่หวังว่าเมื่อคลองแล้วคงจะเก็บเงินส่งได้ทันเวลา แต่โดยเหตุที่การปกครองไม่ดีหรือไม่รู้จักรักการค้าขายเป็นต้น การเก็บเงินนั้นจึงเฉาะไป การที่กระทำนั้นพิเคราะห์ดูเป็นเหมือนกับทำเป็นการของพับลิกกัมปนี โดยเจ้าพระยาสุรวงษ์ไวยวัฒน์หัวหน้ายอมรับให้ราษฎรผู้หนึ่ง ผู้ได้รับมีหุ้นส่วนที่จะรับที่ดินเพาะปลูกได้ทั่วไปจนเต็มส่วนผู้ชุดไม่ได้ถืออำนาจที่จะเลือกเอาสรรพประโยชน์ตนได้ตามความพอใจอย่างบริษัทอื่นๆ แลที่ดินเหล่านี้เจ้าพระยาสุรวงษ์ไวยวัฒน์ก็ได้มีคำสั่งเป็นทางราชการ เพื่อให้จับจองไว้สำหรับลูกเธอเป็นอันมาก โดยมีได้เบิกเงินรายอื่นในการชุดคลองนี้

<sup>31</sup> ก.จ.ช., ๑.5, กษ 3.3/6 “เรื่องพระองค์เจ้าศรีวิไลย แลพระองค์เจ้าสุวภักตร์แลเจ้าจอมมารดาแพขอพระราชทานที่นาตำบลคลองเปรี้ง” ไม่ลงวันที่, ในหลวงรัชกาลที่ 5 ถึงพระยาสุรศักดิ์มนตรี.

<sup>32</sup> ก.จ.ช., ๑.5, กส. 11/791 “ประวัติคลองต่างๆ”.

2. เมื่อเจ้าพระยาสุรวงษ์ไวยวัฒน์ถึงแก่กรรมตายได้มอบอำนาจให้แก่พระยารัตนาธิเบศรเมื่อยังว่าการกลาโหมจัดการต่อไป เหตุนี้จึงเห็นได้ว่าเป็นส่วนราชการแท้ที่ไม่ได้มอบการให้ผู้รับมรดก เจ้าพระยารัตนาธิเบศรได้รับมอบการมาแล้วได้ให้หลวงยศรักษากับหลวงแพ่งเป็นกงสีลงมือเก็บเงินจากราษฎรตามความปรารถนาเดิม กงสีได้เก็บเงินส่ง 66 ชั่ง 16 บาท 32 อัฐแล้วได้กลับจ่ายเงินรายนี้ไปใช้ในการชูดคลองอีก คงเป็นอันรัฐบาลได้ออกเงินไปเป็น 575 ชั่ง 30 บาท แต่มีตัวผู้รับคือพระยาพทุฒาธิบดีแลหลวงยศรักษา รวม 536 ชั่ง หักกับรายจ่ายเงินยังหายอยู่ในขั้นนี้ 39 ชั่ง แต่การสอบสวนเป็นหน้าที่กระทรวงกลาโหม ส่วนการเก็บเงินจากราษฎรนั้น หลวงแพ่งได้เก็บเงินจากราษฎรโดยมีหลักฐานบ้าง ไม่มีบ้างคงจะเก็บได้มากกว่าจำนวนที่ส่งหลายเท่า แลหลวงแพ่งนั้นก็หนีไปเสียจนบัดนี้

สรรพบายูชีแลสิ่งสำคัญอันใดก็สูญไปตามจึงเห็นว่าควรมอบการสำรวจคลองนี้แก่ข้าหลวงสำรวจนาซึ่งยังกระทำอยู่ในบัดนี้ เพื่อได้ไตสวนในหมู่ผู้ซึ่งถือกรรมสิทธิเป็นเจ้าของนาในคลองเหล่านั้น คือว่าผู้ใดมีสิ่งสำคัญเป็นหลักฐานว่าได้เสียเงินตรอกแก่หลวงแพ่งไปแล้วเท่าใด แลจำนวนนาที่มีอยู่เท่าใด ค่านามากกว่าก็ให้เรียกเงินตามอัตราซึ่งได้เก็บแล้วแต่ก่อนไว้ละ 6 สลึง ถ้ายังไม่ได้เสียเงินหรือตั้งทำนาอยู่โดยวิสาสะก็ให้เรียกเงินไว้ละ 6 สลึง”<sup>33</sup>

จากข้อความในรายงานของพระมหาโยธาหลวงเมธีนฤปกกร ข้าหลวงพิเศษจัดการที่นาชี้ให้เห็นถึงการทุจริตในการจัดเก็บเงินค่าชูดคลองจากราษฎร เนื่องจากผู้มีหน้าที่จัดเก็บเอกสารไม่เป็นระบบบางรายมีเอกสาร ส่วนบางรายก็ไม่ได้ออกเอกสารให้ ภายหลังเมื่อคลองชูดเสร็จมีปัญหการจัดเก็บค่าชูดคลองไม่ได้ตามพื้นที่ที่กำหนดไว้ ทำให้ไม่สามารถออกเอกสารสิทธิที่ดินทำกินอีกทั้งการที่หลวงแพ่ง กรมการเมืองนครเขื่อนขันธ์ได้ลาออกจากราชการทำให้ไม่สามารถสอบสวนเรื่องราวได้ ประเด็นการยกยอกทรัพย์ของหลวงแพ่งนี้ก็เป็นที่น่าสนใจศึกษาเพราะในขณะที่มีการชูดคลองประเวศบุรีรมย์ หลวงแพ่งก็ได้ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ชูด

<sup>33</sup> ก.จ.ช., ร.5, น. 42.1/50 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระมหาโยธาหลวงเมธีนฤปกกร ข้าหลวงพิเศษจัดการที่นา ตำบลทุ่งหลวง คลองประเวศบุรีรมย์” (8 พฤษภาคม ร.ศ.119 - 30 มิถุนายน ร.ศ.120).

คลองหลวงแพ่งเช่นเดียวกัน จึงน่าจะมีการถ่ายเทเงินหลวงเข้ามาใช้ลงทุนในคลองส่วนตัวซึ่งต้องใช้งบประมาณมาก จะเห็นได้ว่าความต้องการที่ดินของราษฎรที่เพิ่มสูงขึ้นมีผลต่อราคาที่ดิน โดยเฉพาะในพื้นที่อุดมสมบูรณ์แก่การเพาะปลูกและมีเส้นทางคมนาคมที่สะดวกสบาย ทำให้พระมหากษัตริย์และขุนนางให้ความสนใจเข้ามาพัฒนาที่ดินด้วยการขุดคลองเพื่อแก่งำไรให้กับพวกพ้อง

ความต้องการที่ดินทำกินของราษฎรมีเพิ่มมากขึ้นสังเกตได้จากราคาที่ดินที่ได้รับการพัฒนาจากการขุดคลองแล้วราคาพุ่งสูงขึ้นกว่าเมื่อครั้งเริ่มเปิดให้จับจองหลายเท่าตัวโดยเฉพาะพื้นที่อุดมสมบูรณ์ ประกอบกับราคาข้าวในตลาดโลกที่สูงขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2420-2430 ทำให้รัฐต้องลงทุนขุดคลองเองหลายสายรวมเป็นเงิน 360,088 รวมกับราษฎรอีก 103,152 บาท<sup>34</sup> เปิดพื้นที่เกษตรกรรมถึง 296,480 ไร่<sup>35</sup> แม้จะมีการบุกเบิกพื้นที่ขึ้นใหม่อย่างต่อเนื่องก็ไม่เพียงพอต่อความต้องการของราษฎรและรัฐที่ต้องการเพิ่มรายได้จากการเก็บผลประโยชน์ในการขยายตัวทางเกษตรกรรมและการค้า ประกอบกับมีกลุ่มนายทุนเห็นทางสร้างรายได้จากการขุดคลองเพื่อเป็นพื้นที่เกษตรกรรมเข้ามาขอสัมปทานขุดคลองจากรัฐ

## มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

### คลองหลวงแพ่ง

คลองหลวงแพ่งขุดตั้งแต่คลองประเวศบุรีรมย์ฝั่งเหนือขึ้นไปถึงคลองแสนแสบต่อกับคลองนครเนื่องเขตถึงบางน้ำเปรี้ยวเป็นทางยาว 383 เส้น 15 วา, กว้าง 4 วา, ลึก 3 ศอก ยื่นขึ้นไปจากคันคลองฝั่งละ 26 เส้น<sup>36</sup> เริ่มดำเนินการขุดระหว่างเดือนธันวาคม พ.ศ.2431 ถึงเดือนมกราคม พ.ศ.2433 โดยหลวงแพ่งกรมการเมืองนครเขื่อนขันธ์ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตขุดคลองที่ตำบลทุ่งกาหลง คลองหลวงแพ่งระบุดังวัดประสงค์ของการขุดไว้ว่าเพื่อขยายพื้นที่เพาะปลูกจึงได้รับพระบรมราชานุญาตและได้ยกเว้นอากรค่านา 3 ปีแก่ผู้ที่ออกเงินช่วย

<sup>34</sup> เฉพาะคลองเปรมประชากร คลองนครเนื่องเขต คลองประเวศบุรีรมย์ คลองทวีวัฒนาและคลองนราภิรมย์.

<sup>35</sup> สุทธาดา เลขไวฑูรย์, “การใช้จ่ายเงินแผ่นดินในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (2435-2453)”, 105.

<sup>36</sup> ก.จ.ช., ๕, กส. 11/791 “ประวัติคลองต่างๆ”.

ในการขุดคลอง การศึกษาถึงการขยายตัวของพื้นที่เกษตรกรรมในคลองสายนี้มีน้อยจึงไม่สามารถระบุได้ว่ามีผู้สนใจอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานมากน้อยเพียงใด

หลวงแพ่งผู้ขออนุญาตขุดคลองหลวงแพ่งน่าจะเป็นผู้มีความชำนาญด้านการขุดคลองและได้รับความไว้วางใจจากพระมหากษัตริย์และขุนนางชั้นผู้ใหญ่ให้เข้ามาดูแลการขุดคลองหลายสายในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง เช่น คลองประเวศบุรีรมย์ คลองเปรง ครั้งนั้นหลวงแพ่งมีหน้าที่ดูแลการจับจองที่ดินทำกินและเก็บเงินค่าจับจองจากราษฎร เพื่อเป็นค่าจ้างแรงงานเข้ามาขุดคลองทั้งสองสาย หลวงแพ่งจึงมีความใกล้ชิดกับการจับจองที่ดินทำให้รู้ถึงความต้องการที่ดินของราษฎรและราคาที่ดินในขณะนั้นว่ามีราคาเท่าใด ประกอบกับอิทธิพลส่วนตัวที่มีต่อพื้นที่มีส่วนเกี่ยวข้องการประกอบธุรกิจนี้ แต่เมื่อเข้ามาลงทุนได้สักระยะหลวงแพ่งอาจประสบปัญหาทางการเงินเพราะต้องใช้เงินทุนจำนวนมากในการจ้างแรงงานทำให้ไม่สามารถขุดคลองได้สำเร็จ ต่อมาได้หลบหนีออกจากพื้นที่เพื่อหนีภาระหนี้สินที่นำเงินค่าจองที่นาของรัฐในคลองเปรงมาใช้

#### - คลองอุดมชลจร

พระยาสิทธิราชเดโช (โต-บุญนาค) ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตขุดคลองอุดมชลจรในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2431 โดยอ้างว่าราษฎรในกรุงเทพฯและแขวงนครเขื่อนขันธ์จนถึงเมืองฉะเชิงเทราต้องการที่ทำไร่ นา จึงขอพระราชทานขุดคลองเชื่อมระหว่างคลองประเวศบุรีรมย์กับคลองนครเนื่องเขตในพื้นที่ตำบลทุ่งกาหลง แขวงเมืองฉะเชิงเทราเป็นทางยาว 380 เส้น (15.2 กิโลเมตร) กว้าง 4 วา ลึก 4 ศอกยื่นสูงขึ้นไปฝั่งละ 33 เส้น เป็นที่นา 20,625 ไร่ ขุดเสร็จในปี พ.ศ.2432 เนื้อที่ไม่พอแจกราษฎรที่มาลงชื่อไว้จึงขอพระบรมราชานุญาตขุดคลองเพิ่มโดยแยกจากคลองเก่าทะลุถึงคลองหลวงแพ่งทั้ง 2 คลอง<sup>37</sup> ใน พ.ศ.2433 คือ

- คลองที่ 1 ยาว 80 เส้น (3.2 กิโลเมตร) กว้าง 2 วา ลึก 3 ศอกสูงขึ้นไปฝั่งละ 25 เส้นเป็นที่นา 4,000 ไร่
- คลองที่ 2 ยาว 118 เส้น (4.72 กิโลเมตร) กว้าง 2 วา ลึก 3 ศอกสูงขึ้นไปฝั่งละ 25 เส้นเป็นที่นา 9,500 ไร่

<sup>37</sup> ก.จ.ช., ๑.5, กส 11/791 “ประวัติคลองต่างๆ”. ; ก.จ.ช., ๑.5, กษ 9.2/3

ขออนุญาตขุดคลองตำบลต่างๆ “คลองอุดมชลจรและคลองนิยมยาตรา” (18 กันยายน ร.ศ.108 – 11 ตุลาคม ร.ศ.111).

ภายหลังชุดคลองสายนี้เสร็จทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯพระราชทานยกเงินค่านา ให้แก่ราษฎรผู้ทำการหักร้างถางพงและจับจองที่ดิน 2 ฝั่งคลองเป็นเวลา 3 ปี<sup>38</sup> คลองทั้ง 3 สาย นี้ชุดโดยใช้แรงงานชาวจีนจำนวน 215 คน แบ่งเป็นแรงงานจากผู้ช่วยออกเงิน 160 คน คลอง แยกที่ 1 อีก 25 คนและคลองแยกที่ 2 อีก 30 คน<sup>39</sup>

### - โครงการทุ่งรังสิตและโครงการทุ่งดงละคร

เป็นโครงการขนาดใหญ่ร่วมทุนระหว่างพระองค์เจ้าสายสนธิวงศ์ พระยานาพิพิธภักษ์ นายยม (บุตรพระยาพิสนท์สมบัติบริบูรณ์) และนายโยวากิม แกรซซี่ วิศวกรชาวอิตาลีเลียน ร่วมกันตั้งบริษัทชุดคลองแลคูนาสยาม<sup>40</sup> (ภาคผนวก ข.) บริษัทนี้ได้รับการอนุญาตจากรัฐให้ บริษัทผูกขาดการชุดคลองได้ทั่วพระราชอาณาจักรนานถึง 25 ปี ดังปรากฏในหนังสือขออนุญาต จับจองที่นาในข้อ 3 ว่า

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

ผู้ใดขออนุญาตชุดคลองจะต้องให้คอมปนีเลือกก่อน ถ้าที่ใดซึ่งเอกชนได้ เลือกตรวจไว้แล้ว คอมปนีพอใจก็จะรับชุดเสียก่อนตามที่ได้รับพระบรม ราชานุญาตทั้งผู้ขออนุญาตชุดคลอง ต้องเสียความคิดขาดผลประโยชน์ ที่หมายจะได้ไปจึงไม่กล้าขออนุญาตชุดคลองโดยตรง หากุบายอย่างใหม่ ที่จะขอจับจองนาติดต่อกันไปแลชุดลำราง ฤคคลอง ในเฉพาะที่ของตัว ต่างหาก ไม่เกี่ยวกับประโยชน์ที่คอมปนีชุดคลองจะว่ากล่าว<sup>41</sup>

<sup>38</sup> ก.จ.ช., ๕, กษ 9.3/3 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน ร.ศ.109 (พ.ศ.2433) “พระยา เกษตรหิรัญรักษ์ ผู้แทนราชปลัดทูลฉลองกรมเกษตราธิการถึงพระยาสีหราชเดโชชัย”.

<sup>39</sup> ก.จ.ช., ๕, กษ หนังสือเก่า แฟ้มที่ 85/3803 “หนังสือพระยาสีหราชเดโช กราบเรียน เสนาบดีกระทรวงเกษตรา ร.ศ.109” (พ.ศ.2433).

<sup>40</sup> ก.จ.ช., ๕, น. 5.8/1 “ขออนุญาตชุดคลอง” (ร.ศ.107).

<sup>41</sup> ก.จ.ช., ๕, กษ 4.4/2 “ขออนุญาตจับจองที่นา 4 กันยายน ร.ศ.108 – 6 พฤศจิกายน ร.ศ.109”.

ในการนี้รัฐบาลจะต้องเสียผลประโยชน์จากการที่บริษัทมีอำนาจเลือกชุดคลองในที่แห่งหนึ่งแห่งใดได้ก่อนผู้อื่น ผลของสัญญาฉบับนี้ส่งผลให้รัฐบาลต้องระงับโครงการชุดคลองตามหัวเมืองเพราะจะเป็นการละเมิดสัญญา สร้างความเดือดร้อนให้กับการพัฒนาที่ดินเพื่อการเกษตรกรรมต้องหยุดชะงักไประยะหนึ่ง<sup>42</sup> นอกจากนี้บริษัทยังได้รับสิทธิครอบครองที่ดินสองฝั่งตลอดลำคลอง ส่วนรัฐบาลได้รับผลประโยชน์จากบริษัทเพียงร้อยละ 20 ของผลกำไรที่บริษัทได้รับ (ภาคผนวก ข.) หากมองในด้านผลประโยชน์ของประเทศพบว่าสัญญาฉบับนี้รัฐเสียเปรียบอย่างมากและเป็นปัญหาที่ทำให้ที่ดินราคาสูงเนื่องจากการผูกขาดของนายทุนเพียงรายเดียว อย่างไรก็ตามการที่มีบริษัทเกิดขึ้นก็ทำให้เกิดคลองขึ้นหลายสาย คือ

### 1. โครงการรังสิต

เป็นโครงการแรกของบริษัทที่นายโยคิม แกรซี ได้เขียนอธิบายไว้ว่า เป็นโครงการที่เกิดขึ้นจากบุคคลที่ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการปลูกข้าวสนองความต้องการของตลาดที่เพิ่มสูงขึ้นทั้งภายในและภายนอกประเทศและเพื่อสนองนโยบายของรัชกาลที่ 5

โครงการนี้อยู่ทางตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยามีเนื้อที่ราว 800,000-1,500,000 ไร่<sup>43</sup> มีอาณาเขตดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับมณฑลกรุงเก่า และนครนายก

ทิศใต้ ติดต่อกับคลองแสนแสบ และบางขนาก

ทิศตะวันออก จดแม่น้ำนครนายก

ทิศตะวันตก จดคลองเปรมประชากร

บริษัทลงมือชุดคลองเมื่อปี พ.ศ.2433 โดยเริ่มชุดคลองรังสิตประยูรศักดิ์ซึ่งเป็นคลองหลักและสายสำคัญจากตำบลบ้านใหม่ แขวงปทุมธานี(แม่น้ำเจ้าพระยา) ไปออกแม่น้ำนครนายกที่ตำบลบางปลากรด หัวควาย เมืองนครนายก เป็นระยะทางราว 56 กิโลเมตร (1,400 เส้น) กว้าง 6 วา ลึก 6 ศอก (กว้าง 12 เมตร ลึก 3 เมตร) ต่อมาในปี พ.ศ. 2440 บริษัทได้

<sup>42</sup> ก.จ.ช., ๑.5, กษ, 9.4/1 “เรื่องบริษัทคลองคูนาสยามความเห็นบริษัทชุดคลอง”.

<sup>43</sup> ก.จ.ช., ๑.5, กษ. 9/9 “Report on the benefit of irrigation works ของ C.D.gee”.

ขยายความกว้างเป็น 16 เมตร ลึก 2.5 เมตร<sup>44</sup> อีกทั้งขุดคลองเพิ่มคลองอีก 2 สาย ในปี พ.ศ. 2436 - 2447 คือ คลองหกวาสายล่าง และคลองหกวาสายบน พร้อมกับคลองซอยแยกจากคลองทั้ง 2 อีก ประมาณ 40 คลอง พร้อมกันนี้บริษัทได้สร้างประตูน้ำขึ้น 3 แห่ง คือ ประตูน้ำจุฬาลงกรณ์ที่คลองรังสิตทางด้านตะวันตก ประตูน้ำเสาวภาทางด้านตะวันออก และประตูน้ำสมบุญทางด้านตะวันออกของคลองหกวาสายล่างเพื่อควบคุมระบบน้ำในโครงการรังสิตอีกด้วย

โครงการรังสิตนี้ไม่มีการแบ่งเขตว่าบริเวณใดเป็นเมืองนครนายก เมืองฉะเชิงเทรา หรือกรุงเทพฯ เพราะเป็นพื้นที่ที่กว้างว่างเปล่าและยังไม่มีผู้อยู่อาศัยมากนัก เมื่อบริษัทขุดคลองเสร็จแล้วจะเปิดให้ราษฎรจับจองที่นา จึงต้องมีการกำหนดเขตพื้นที่ใหม่เพื่อที่รัฐบาลจะได้จัดเก็บเงินค่าเช่าและภาษีอื่นๆ ได้ง่ายขึ้น การกำหนดเขตพื้นที่ในครั้งนั้นได้แบ่งพื้นที่ทางด้านตะวันออกของคลองที่ 14 เป็นต้นไปขึ้นอยู่กับมณฑลปราจีนบุรี โดยมีอาณาเขตจากใต้คลองหกวาสายบนตั้งแต่คลองซอยที่ 3 ลงมาจนถึงคลองที่ 14 ของคลองรังสิต เรื่อยลงไปจนถึงคลองที่ 14 ของคลองหกวาสายล่างลงไปจนถึงคลองบางขนาก เป็นอาณาเขตของมณฑลปราจีนบุรีทั้งสิ้น ส่วนการแบ่งเขตเมืองนั้นตั้งแต่ฝั่งตะวันออกของคลองซอยที่ 32 จากคลองหกวาสายบนมาจนถึงคลอง 14 ของคลองหกวาสายล่างเป็นเขตเมืองนครนายก ส่วนตอนใต้ลงมาเป็นเขตเมืองฉะเชิงเทรา<sup>45</sup> เมื่อแบ่งเขตแดนแล้วทำให้คลองในโครงการรังสิตอยู่ในพื้นที่มณฑลปราจีนบุรีทั้งหมด 20 คลองจากโครงการรังสิตนี้มีพื้นที่ทำนาในมณฑลปราจีนบุรีประมาณ 300,000-450,000 ไร่ โดยประมาณ

## 2. โครงการทุ่งดงละคร หรือทุ่งนครนายก

ทุ่งดงละครเป็นพื้นที่อยู่ทางตะวันออกของแม่น้ำนครนายกติดต่อกับทุ่งรังสิตซึ่งบริษัทได้ขออนุญาตขุดคลองในบริเวณนี้ โดยมีเหตุผลว่า “ทุ่งฝั่งตะวันออกยังไม่เจริญในการเพาะปลูกเพราะน้ำขึ้นเร็วลงเร็ว ถ้าขุดคลองแล้วจะช่วยกันน้ำป่าไม่ให้มาเร็วเกินไป และจะช่วยกันน้ำมิให้ไหลลงในแม่น้ำนครนายกเวลาน้ำลดจะทำให้การเพาะปลูกเจริญขึ้นมาก”<sup>46</sup> จากเหตุผลดังกล่าว

<sup>44</sup> ก.จ.ช., ๑.5, กษ.9.4/2 “Scheme of Irrigation in Siam พ.ศ. 2445 ของ joachin jrassi”.

<sup>45</sup> ก.จ.ช., ๑.5, กส.10/47 “บริษัทชี้แจงเขตแขวงเมืองที่ติดต่อกับทุ่งของบริษัท ลงวันที่ 27 สิงหาคม ร.ศ.119”.

<sup>46</sup> ก.จ.ช., ๑.6, กษ.5/6 “เรื่องบริษัทขุดคลองแลคูนาสยาม (ทุ่งดงละคร)”.

บริษัทจึงขอขุดคลองยาว 2,500 เส้น(100 กิโลเมตร) เปิดพื้นที่การเพาะปลูกได้ถึง 200,000 ไร่<sup>47</sup> และบริษัทได้รับพระบรมราชานุญาตขุดคลองในทุ่งนี้ เมื่อวันที่ 10 มกราคม พ.ศ. 2447<sup>48</sup> ในการทำสัญญาขุดคลองนั้นได้มีข้อสัญญารวม 18 ข้อ ที่สำคัญคือ

ข้อ 2 กำหนดขนาดคลองกว้าง 5 วา ลึก 5 ศอกและคันคลองจะต้องเทลาดตามส่วน และกำลังของเครื่องขุด ความยาวไม่เกิน 2,500 เส้น

ข้อ 3 กำหนดเสร็จภายใน 3 ปี (พ.ศ. 2447 - 2449)

ข้อ 4 เมื่อบริษัทขุดเสร็จ กรมคลองจะแต่งตั้งวิศวกรไปตรวจและรับมอบคลองเป็นของรัฐบาล

ข้อ 5-9 กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการสร้างประตูน้ำ คือจะต้องสร้างตามจุดที่กรมคลองกำหนด ต้องสร้างด้วยศิลาตามแบบแปลนของกรมคลอง กรมคลองเป็นผู้ให้คำแนะนำในการสร้างและกำหนดว่าต้องสร้างประตูน้ำเสร็จใน 2 ปี

ข้อ 10-11 กำหนดว่าที่ดินที่บริษัทมีสิทธิครอบครอง คือ ที่ดินที่ยังว่างเปล่าเว้น

จากริมคลอง 1 เส้น ขึ้นไปฝั่งละ 40 เส้น ส่วนในที่ดินเจ้าของต้องเสียค่าขุดคลองไร่ละ 4 บาท แต่จะยกเว้นให้สำหรับเขต 30 เส้นริมฝั่งแม่น้ำนครนายก

ข้อ 13 รัฐบาลจะเป็นผู้จัดการปักปันที่นาซึ่งเสียค่าคลองให้ได้ทั้งริมคลองทุกราย

ข้อ 17 กำหนดระยะเวลาของสัญญาไว้ 5 ปี เมื่อสิ้นสุดสัญญา บริษัทขุดคลองได้ทั้งสิ้น 73 กิโลเมตร (1,225 เส้น) ได้เนื้อที่นา 133,200 ไร่ โครงการทั้งสองได้ขยายพื้นที่เกษตรกรรมในลุ่มแม่น้ำบางปะกงเป็นจำนวนมากถึง 1 ล้านไร่เศษ<sup>49</sup>

<sup>47</sup> ก.จ.ช., ๑.๕, กษ.9.4/13 “พระองค์เจ้าสายสนธิวงศ์ และ ม.ร.ว.สุวัณน์ กราบบังคมทูลขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตขุดคลองทุ่งฝั่งตะวันออกลำน้ำนครนายก (19 พฤศจิกายน ร.ศ. 123)”.

<sup>48</sup> โปรดดูสัญญาขุดทุ่งดงละคร ในภาคผนวก ข.

<sup>49</sup> กรมตำรา กระทรวงศึกษาธิการ, ภูมิศาสตร์ประเทศไทย, 289.

การขุดคลองหลวงแพ่งและคลองอุดมชลจรแสดงถึงความต้องการที่ดินของราษฎรในขณะนั้นเป็นเครื่องยืนยันความอุดมสมบูรณ์ของพื้นที่นี้ต่อการปลูกข้าวได้ผลดี ทำให้พื้นที่นี้ได้รับความสนใจจากนายทุนต่างๆเพิ่มมากขึ้นแต่ก็ต้องประสบความยุ่งยาก เนื่องจากข้อสัญญาที่รัฐทำไว้กับบริษัทขุดคลองแลคูนาสยาม จึงไม่สามารถอนุญาตให้ผู้ใดทำการขุดคลองได้เพราะจะเป็นการผิดสัญญา พื้นที่ต่างๆถูกทิ้งให้รกร้างว่างเปล่ารอเวลาให้บริษัทซึ่งเป็นผู้ได้รับสัมปทานแต่เพียงผู้เดียวเข้ามาจัดการ เหตุนี้การพัฒนาพื้นที่เกษตรกรรมจึงต้องประสบภาวะชะงักงันสวนทางกับความต้องการข้าวในตลาดโลก ในที่สุดรัฐบาลพยายามหาทางแก้ไขสัญญาที่ทำไว้กับบริษัทในเวลาต่อมาเป็นผลสำเร็จทำให้นายทุนเริ่มกลับเข้ามาขุดคลองได้อีกครั้ง

### - คลองเจริญ

เมื่อครั้งที่พระยาดำรงราชพลขันธ์ (วร บุนนาค) เป็นแม่กองขุดคลองประเวศบุรีรมย์ ได้มีราษฎรรวมกันเข้าชื่อขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตขุดคลองในบริเวณใกล้เคียงกับคลองประเวศบุรีรมย์แต่รัฐไม่อนุญาตเนื่องจากขณะนั้นรัฐได้ให้สัมปทานขุดคลองแก่บริษัทขุดคลองแลคูนาสยามไว้แล้ว ทำให้โครงการนี้ชะงักไว้จนกระทั่ง พ.ศ. 2433 รัฐได้แก้ไขสาระสำคัญของสัญญาสัมปทานเหลือเพียงสิทธิในการเป็นผู้ขอรับจ้างขุดก่อนผู้อื่นเท่านั้นและถ้าหากค่าจ้างขุดคลองสายนั้นแพงไป บริษัทต้องสละสิทธินี้ด้วย ทำให้พระยาดำรงราชพลขันธ์ (วร บุนนาค) นำโครงการนี้กลับมาขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตใหม่

พระยาดำรงราชพลขันธ์ได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ขุดคลองเจริญได้เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2433 ดำเนินการขุดตั้งแต่คลองหลวงแพ่งถึงทุ่งโคก แขวงกรุงเทพฯ เป็นทางยาว 765 เส้น กว้าง 4 วา ลึก 3 วา ยื่นขึ้นไปฝั่งละ 25 เส้น ได้เนื้อที่นา 33,750 ไร่ เฉลี่ยคนละ 430 ไร่<sup>50</sup>

การขุดคลองสายนี้ผู้ขออนุญาตต้องยื่นเรื่องราวและรายละเอียดเกี่ยวกับการขุดคลองให้เจ้าพระยาภาสกรวงศ์ที่เกษตราธิบดีเพื่อนำความขึ้นกราบบังคมทูลต่อรัชกาลที่ 5 เช่น บริเวณพื้นที่จะขุด ความกว้างและความยาวของคลอง รวมทั้งคำนวณว่าสามารถบุกเบิกพื้นที่ทำกินได้เท่าใดและกำหนดระยะเวลาเสร็จสิ้นโครงการ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ราษฎรที่เข้ามาจับจอง

<sup>50</sup> ก.จ.ช., ๕, กษ 4.4/2 บัญชีจำนวนผู้จองนา ตำบลทุ่งไหล่ คลองแสนแสบฝั่งใต้ แขวงกรุงเทพฯ ที่ 190.

ที่ดินเพราะคลองทุกสายที่ได้รับการขุดขึ้นผู้ขออนุญาตมักอ้างราษฎรมาขอร้องให้ตนขุด<sup>51</sup>มากกว่าการกล่าวถึงผลประโยชน์ที่ดินและราษฎรได้รับจากการขุดคลอง

วิธีดำเนินการแบ่งออกเป็น 2 ช่วงเพื่อมิให้ใบอนุญาตขาดอายุที่ได้รับโดยคลองสายแรกขุดเสร็จในเดือนมกราคมและอีก 2 คลองเสร็จในเดือนกันยายน ร.ศ. 111 คลองสายนี้ใช้เวลาขุดคลองรวดเร็วกว่าคลองอื่นๆก่อนหน้าเพราะรัฐได้อนุญาตให้ดำเนินการขุดในเดือนเมษายน ร.ศ.110 สามารถขุดเสร็จทั้ง 3 สายในเวลาเพียง 1 ปี 5 เดือน สะท้อนถึงการลงทุนจำนวนมากของบริษัทในการจ้างแรงงานจีนในอัตราเส้นละ 80 บาท

การขุดคลองเจริญนี้ได้จัดตั้งขึ้นในระบบบริษัทเพราะการเข้ามาซื้อที่ดินจากผู้ขุดรายอื่นหรือการซื้อที่ดินต่อจากชาวนาจะมีราคาสูงกว่าการบุกเบิกที่ทำกินเอง ทำให้ผู้มีทุนทรัพย์รวมตัวกันตั้งบริษัทขุดคลองขึ้นเพื่อสามารถจับจองที่ดินผืนใหญ่ๆได้ในราคาถูก ซึ่งการจัดตั้งบริษัทนี้นั้นพระยาภาสกรวงศ์ให้ความเห็นว่า “พระยาดำรงราชพลขันธ์และคอมปะนีรวมซื้อกันขอขุดคลองก็เพื่อเป็นการหาทางเลี้ยงเพราะบริษัทขุดคลองแลคูนาสยามนั้นได้รับสิทธิพิเศษที่จะขุดคลองในบริเวณนี้ก่อน ซึ่งรัฐบาลยินยอมให้พระยาดำรงราชพลขันธ์กับพวกจับจองที่ดินบริเวณนี้ขุดคลอง

ในที่ดินของตนจึงต้องขุดโดยพระราชทานที่ดินก่อน เพื่อจะได้ไม่ผิดข้อตกลงที่รัฐกับบริษัทขุดคลองแลคูนาสยามในพื้นที่นี้เช่นกัน”<sup>52</sup> โดยที่ดินได้ถูกแบ่งให้แก่พวกฟ้องของพระยาดำรงราชพลขันธ์ประมาณ 30,000 ไร่เหลือที่ให้ราษฎรจับจองเพียง 3,750 ไร่เท่านั้น พระยาภาสกรวงศ์ กล่าวถึงผลกำไรจากการขุดคลองเจริญไว้มากถึง 10,800 บาท<sup>53</sup> หลังหักค่าจ้างแรงงานจีนขุดคลองและค่าภาคหลวงร้อยละ 20 แล้ว

<sup>51</sup> ก.จ.ช., ๑.5, กษ 4.4/2 “เรื่องขออนุญาตจับจองที่นา” พระยาภาสกรวงศ์ถึงกรมหมื่นสมมตอมรพันธ์” (31 ตุลาคม ร.ศ.109).

<sup>52</sup> แหล่งเดิม.

<sup>53</sup> ก.จ.ช., ๑.5, กษ หนังสือเก่า แฟ้มที่ 85/3802 เรื่องพระยาภาสกรวงศ์เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการกราบทูลพระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นสมมตอมรพันธ์ 25 เมษายน ร.ศ.110.

## - คลองบางพลีใหญ่

ชุดโดยสมิงปันทะละ นายกองมอญซึ่งเข้ามารับราชการและตั้งถิ่นฐานในเมืองนครเขื่อนขันธ์ได้ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตขุดคลองจากบริเวณตำบลสำโรงฝั่งใต้ตั้งแต่คลองบางเสา แขวงเมืองนครเขื่อนขันธ์ไปออกคลองบางเหี้ย เป็นระยะทางยาว 269 เส้น กว้าง 5 วา ลึก 4 ศอก โดยได้ที่ดินสองฝั่งคลองฟากละ 25 เส้นใช้เวลาขุดถึง 3 ปีจึงเสร็จใน พ.ศ. 2444 การขุดคลองสายนี้สมิงปันทะละขออนุญาตเพราะเห็นว่าพื้นที่บริเวณนี้รกร้างว่างเปล่าอยู่เมื่อขุดคลองแล้วจะได้ช่วยเพิ่มพื้นที่นาและสร้างประโยชน์ให้รัฐและตนเอง โดยให้ทุนของสมิงปันทะละและราษฎรจัดจ้างเงินขุด<sup>54</sup>

พื้นที่ลุ่มระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกงได้กลายเป็นที่นาขนาดใหญ่ที่มีผู้คนอพยพเข้าไปตั้งถิ่นฐานเป็นชุมชนเกษตรกรรมเพิ่มขึ้นจากต้นรัตนโกสินทร์ที่มีชุมชนอยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำเท่านั้น ดังปรากฏหลักฐานการเก็บอากรค่านาเมืองฉะเชิงเทราระบุถึงที่นาและชุมชนในเมืองฉะเชิงเทรา ใน พ.ศ.2432 ความว่า

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

อำเภอขุนวิเศษเสนาฝั่งตะวันออก 12 กำนัล 24 ตำบล คงเรียกได้ 42,101 ไร่... เสตงาน 11,533 งาน... นาเมืองพนมสารคามคงได้เรียก 5 กำนัล 9 ตำบล เป็นนา 18,462 ไร่... เสตงาน 7,345 งาน... นาเมืองสนามไชยเขตร คงได้เรียก 17 ตำบล เปนนา 790 ไร่ 2 งาน เสตงาน 586 งาน... รวม 3 เมือง เป็นนา 81,354 ไร่<sup>55</sup>

<sup>54</sup> ก.จ.ช., ๕, กษ หนังสือเก่า แฟ้มที่ 85/3812 หนังสือสมิงปันทะละ กราบทูลพระเจ้านั่งยาเอกรมหมื่นมหิศรราชหฤทัยเสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ 25 กุมภาพันธ์ ร.ศ.115 (พ.ศ.2439).

<sup>55</sup> ยังไม่รวมนาที่ไม่เสียอากรค่านา คือ นาโค่นสร้าง นาช่วยค่าขุดคลอง นาตราพุมวิเศษ นาค้างชำระคนเข้ารีต รวม 62,580 ไร่. ก.จ.ช., ๕, ม.2.12 ก/9 ใบบอกเมืองฉะเชิงเทรา (กันยายน ร.ศ.103-- สิงหาคม ร.ศ. 107).

รายงานการเก็บอากาศค่าंनाได้แสดงให้เห็นถึงทิศทางการเติบโตของชุมชนเกษตรกรรม  
เริ่มขยายเข้าสู่พื้นที่ลุ่มฝั่งตะวันตกของแม่น้ำบางปะกงเพิ่มมากขึ้น อันเป็นผลจากการขุดคลอง  
ในช่วง พ.ศ.2420-2450 เป็นต้นมา  
ตารางที่ 3 การขยายตัวของที่นาในลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ.2438- 2474

พ.ศ.	เนื้อที่นา (ไร่)
2438	393,502
2447	1,022,279
2448	1,141,607
2449	1,058,845
2450	1,178,576
2451	1,506,901
2452	1,325,594
2453	1,170,000
2460	1,472,314
2461	1,512,547
2462	1,529,893
2463	1,527,647
2464	1,529,893
2465	1,372,360
2567	1,633,340
2568	1,696,920
2569	1,748,140
2472	1,875,890
2473	1,841,550
2474	1,841,501

ข้อมูล : กิตติ ดันไทย, “คลองกับระบบเศรษฐกิจไทย ( พ.ศ. 2367 - 2453 )” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520), 119.

### 3. การขยายตัวของการผลิตและการค้าข้าว

ผู้คนที่อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานในลุ่มแม่น้ำบางปะกงช่วงพ.ศ.2420-2450 เป็นผลจากการขยายตัวของการผลิต การค้าข้าวในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงเป็นบริเวณที่มีการขยายตัวมากที่สุดของประเทศเพราะสภาพภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมต่อการปลูกข้าว อีกทั้งยังอยู่ใกล้เมืองท่าและตลาดระบายสินค้าสู่ต่างประเทศทำให้พื้นที่นี้ได้รับความสนใจจากนายทุนและราษฎรเข้ามาประกอบอาชีพต่างๆในพื้นที่ การขยายตัวของชุมชนเข้ามายังพื้นที่ตอนในแล้วยังเป็นการเพิ่มรายได้ให้ภาครัฐ เป็นที่น่าสังเกตว่าแม้ว่ารัฐจะผ่อนผันการเก็บอากรค่านาแล้วรัฐก็ยังจัดเก็บอากรค่านาในปี พ.ศ.2437 จากมณฑลปราจีนบุรีได้ถึง 690,760 บาท และมีแนวโน้มว่าจะเก็บได้เพิ่มขึ้นทุกปี<sup>56</sup> สาเหตุที่รัฐจัดเก็บอากรค่านาในอัตราต่ำก็เพื่อให้ราษฎรที่ไม่มีทุนทรัพย์ยังมีโอกาสที่จะประกอบอาชีพเพาะปลูกได้

การที่ข้าวกลายเป็นสินค้าสำคัญทำให้มีนายหน้ารับซื้อข้าวจากท้องถิ่นเข้ามาอีกตุนเพื่อขายให้โรงสีในราคาสูง นายทุนเจ้าของโรงสีจึงขยายกิจการมาตั้งในพื้นที่เพาะปลูกข้าวเพื่อให้ซื้อข้าวในราคาถูกลง ส่งผลให้ริมฝั่งแม่น้ำบางปะกงได้กลายเป็นชุมชนที่ตั้งของโรงสีและขยายตัวเป็นตลาดและศูนย์กลางการค้าที่สำคัญ

กิจการโรงสี เป็นกิจการที่มีความสัมพันธ์กับการเติบโตของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงอย่างมาก เพราะชาวนาในแถบนี้สามารถส่งข้าวเข้ามายังโรงสีได้สะดวกกว่าการขนไปขายที่กรุงเทพฯ ทำให้มีการขยายพื้นที่เพาะปลูกอย่างกว้างขวาง บริเวณที่ตั้งของโรงสียังกลายเป็นชุมชนขนาดใหญ่ที่มีผู้คนหลากหลายเชื้อชาติเข้ามาพบปะแลกเปลี่ยนผลผลิตซึ่งกันและกัน

ความนิยมบริโภคข้าวสีมีผลให้กิจการโรงสีข้าวขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจากในระยะแรกตั้งอยู่เฉพาะเขตกรุงเทพฯ ได้ขยายเข้าสู่เมืองฉะเชิงเทราใน พ.ศ.2419 เป็นแห่งแรก<sup>57</sup> อาจ

<sup>56</sup> ก.จ.ช., ๕, ม 50/3 รายงานประจำรัตนโกสินทร์ศก 117 มณฑลปราจีนบุรี (18 ตุลาคม ร.ศ.118).

<sup>57</sup> ถนอม ตะนา, “กิจการโรงสีข้าวในที่ราบภาคกลางของประเทศไทย พ.ศ.2401 -

เป็นเพราะที่ตั้งของเมืองฉะเชิงเทราอยู่ใกล้กรุงเทพฯ และมีการขยายพื้นที่นาอย่างกว้างขวางจนไม่  
ต้องเกรงว่าปริมาณข้าวจะไม่เพียงพอต่อการสีข้าว

การตั้งโรงสีข้าวได้กระตุ้นให้ชาวนาขยายพื้นที่เพาะปลูกออกไปจากบริเวณริมแม่น้ำ  
ลำคลองเพราะการขนส่งข้าวกระทำได้ดีสะดวกยิ่งขึ้นโดยมีโรงสีเข้ามาตั้งใกล้ชุมชน ราคาข้าว  
ปรับตัวสูงขึ้นมีส่วนผลักดันให้ชาวจีนเข้ามาลงทุนในธุรกิจโรงสีข้าวโดยเริ่มแรกตั้งขึ้นด้วยเครื่องมือ  
แบบง่ายๆ และเรียนรู้เครื่องจักรจากโรงสีของชาวตะวันตกมาปรับตั้งโรงงานของตนเอง เมื่อโอกาส  
อำนวย อาจลงทุนตั้งโรงสีขึ้นเป็นของตนเองทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่<sup>58</sup> ปรากฏหลักฐานระบุถึง  
การตั้งโรงสีในกลุ่มแม่น้ำบางปะกงพบในระยะแรกโรงสีจะกระจุกตัวอยู่เฉพาะเมืองฉะเชิงเทราก่อน  
ขยายไปยังเมืองอื่นในกลุ่มแม่น้ำบางปะกง เช่น พระยาสมุหลินตั้งโรงสีโรงสีงวนใหญ่ ที่ตำบลทุ่งช้าง  
สมเด็จพระบรมโอรสาตั้งโรงสีทรายมูล ที่ตำบลทรายมูล, หลวงเจริญราชชนตั้งโรงสีเม่งเซ่งจ่าง  
ที่ตำบลทุ่งช้าง, หลวงประเทศตั้งโรงสีฮอกอานม้วย ที่ตำบลบ้านใหม่, พระพิศาลผลพานิชตั้งโรงสี  
กลไฟ ที่บ้านทรายมูล และนายเชียงแก้ว แซ่ฉั่วตั้งโรงสีข้าวท่าไข่ ที่ตำบลบ้านใหม่<sup>59</sup>

ตารางที่ 4 ตารางแสดงจำนวนโรงสีระหว่าง พ.ศ.2420-2472 ดังนี้

เมือง	พ.ศ.2420-2424	พ.ศ.2425-2462	พ.ศ.2463-2472	รวม
ฉะเชิงเทรา	5	8	33	33
ปราจีนบุรี	-	-	12	12
นครนายก	-	-	10	10

2481” (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้  
มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2527), 37.

<sup>58</sup>โรงสีขนาดเล็กสีข้าวได้ 8-12 ตันต่อวันจนถึงขนาด 40-50 ตันต่อวัน ส่วนบริเวณที่  
ใกล้แหล่งเพาะปลูกอาจตั้งโรงสีขนาดใหญ่สีข้าวได้วันละ 100-200 ตันต่อวัน. สุวิทย์ ไทพยวัฒน์,  
“วิวัฒนาการเศรษฐกิจชนบทในภาคกลางของประเทศไทย ระหว่าง พ.ศ. 2394 – 2475”  
(วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522), 200-  
201.

<sup>59</sup>ก.จ.ช., ๕, ค. 17/9 เรื่องพวกโรงสีร้องขอให้ช่วยเหลือผู้ร้ายลักเข้า และรายงาน  
บาญชี ม.ฮาร์ดวน ว่าด้วยโรงสีเข้า (10 มิถุนายน – 8 มกราคม ร.ศ.117).

--	--	--	--

ที่มา : ก.จ.ช., สพ.2.41/2 “บัญชีโรงสีข้าวในพระราชอาณาจักรสยาม พ.ศ.2472” กองสอบสวนความรู้เอคคอมมิค กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม, รวบรวมใน พ.ศ.2472, 3-43.

ปริมาณโรงสีที่เพิ่มจำนวนขึ้นสะท้อนถึงการขยายตัวของ การปลูกข้าวพื้นที่นี้ ความเติบโตของกิจการโรงสีได้มีส่วนขยายพื้นที่เกษตรกรรมในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงให้ขยายตัวอย่างรวดเร็วเป็นส่วนหนึ่งที่สะท้อนให้เห็นการขยายตัวของชุมชนจากแหล่งศูนย์กลางทางการเมืองและเศรษฐกิจจากริมฝั่งแม่น้ำเข้ามาตามเส้นทางคลองที่ได้รับการขุดขึ้นในช่วง พ.ศ.2420-2453

กิจการค้าข้าวในเมืองฉะเชิงเทรารุ่งเรืองขึ้นมาก ดังพระราชดำรัสของรัชกาลที่ 5 เกี่ยวกับการตั้งโรงสีข้าวในเมืองฉะเชิงเทราไว้ว่า “ที่นาทั้งปวงที่เกิดขึ้นในแขวงเมืองฉะเชิงเทราเหล่านี้ คงจะมีเข้าเป็นสินค้าในลำน้ำบางปะกงเกิดขึ้นเป็นอันมาก ทุกวันนี้ลูกค้าก็ได้ไปตั้งโรงสี ณ เมืองฉะเชิงเทราเป็นตัวอย่างขึ้นแล้ว ต่อไปภายหน้าก็คงจะมีโรงสีเพิ่มเติมขึ้นอีกพอสมควรกับเข้าในลำน้ำนั้นเมื่อเข้าและโรงสีตั้งขึ้นแล้ว เรือลูกค้าก็คงจะไปจอดบรรทุกเข้าที่ปากน้ำบางปะกง”<sup>60</sup> นอกจากนี้ยังเป็นการชักจูงผู้คนจากที่ต่างๆ ให้อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานทำมาหากินตามคลองเชื่อมที่ได้รับการขุดขึ้น ดังปรากฏจำนวนประชากรจากการสำรวจใน พ.ศ.2446เปรียบเทียบกับ พ.ศ.2449 และ พ.ศ.2450 พบว่ามีประชากรตั้งถิ่นฐานในลุ่มแม่น้ำบางปะกงเพิ่มขึ้นทุกปี

ตารางที่

5

ตารางจำนวนประชากรมณฑลปราจีนบุรี

ปี พ.ศ.	จำนวนประชากร
2446	282,053
2449	284,385
2450	297,100

<sup>60</sup> ประไพ อมาตยกุลและพระราชวินิจฉัย,ผู้รวบรวม, “พระราชดำรัสตอบพระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนรัฐบาลต่างประเทศและข้าทูลละอองธุลีพระบาทในการเฉลิมพระชนม์พรรษาเดือน 10 แรม 10 ค่ำ จ.ศ.1240”, พระราชดำรัสในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (ตั้งแต่ พ.ศ.2417-2453) (พิมพ์ในงานฌาปนกิจศพอำพัน อมาตยกุล, พ.ศ.2458).

--	--

ที่มา : ก.จ.ช., ร.5, ม.5.1(1-17)/12 แผนกปกครอง สำนะโนครวั ร.ศ.113 – 125. ;  
 ก.จ.ช., ร.5, ม. 2.19/4 กรมหลวงดำรงทูลเกล้าถวายบัญชีสำมะโนครัวพลเมืองซึ่งได้สำรวจ  
 เมื่อศก 123 สำนะโนครวัพลเรือน (22 พฤศจิกายน ร.ศ.124 – 15 กันยายน ร.ศ.128).  
 ตารางที่ 6 แสดงจำนวนประชากรมณฑลปราจีนบุรี แยกตามเชื้อชาติ

ชาติ	ชาย			หญิง			รวมทั้งชาย - หญิง		
	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.
	2449	2450	2450	2449	2450	2450	2449	2450	2450
ไทย	58,742	60,227	+1,484	89,331	91,138	+1,807	148,073	151,365	+3,292
ลาว	42,216	44,814	+2,598	41,183	44,943	+3,760	83,757	89,757	+6,358
จีน	33,880	34,021	+141	1,272	1,272	+30	35,293	35,293	+171
มลายู	2,407	2,743	+136	2,916	2,916	+148	5,375	5,659	+284
แขกจาม	172	103	-69	116	82	-84	338	185	-153
แขกเทศ	73	69	-4	52	51	-1	125	120	-5
แขกชวา	208	223	+15	142	141	-1	350	364	+14
ญวน	268	284	+16	275	297	+22	543	581	+38
มอญ	739	399	+60	802	752	-50	1,541	1,541	+10
ทวาย	7	9	+2	3	3	-	10	12	+2
พม่า	7	2	-5	-	-	-	7	2	-5
เขมร	4,649	5,802	+1,153	4,206	5,595	+1,389	8,855	11,397	+2,542
เกวียน	209	260	+51	318	441	+123	527	701	+174
กุลา	46	70	+24	15	30	+15	61	100	+39
ฝรั่ง	23	18	-5	5	5	-	28	23	-5
ญี่ปุ่น	1	-	-1	-	-	-	1	-	-1
รวม ทุกชาติ	143,847	149,444	+5,597	140,508	147,666	+7,158	284,355	297,110	+12,355

ที่มา : ก.จ.ช., ร.5, ม. 2.19/4 กรมหลวงดำรงทูลเกล้าถวายบัญชีสำมะโนครัวพลเมืองซึ่งได้สำรวจ  
 เมื่อศก 123 สำนะโนครวัพลเรือน (22 พฤศจิกายน ร.ศ.124 – 15 กันยายน ร.ศ.128).

การผ่อนคลองระบบไพร่และทาส การขยายตัวทางการค้า และความสะดวุด้านการ  
 คมนาคม มีผลให้ชุมชนที่เกิดขึ้นใหม่มีลักษณะของการผสมผสานทางเชื้อชาติ วัฒนธรรมที่

หลากหลายทั้งชาวไทย ชาวลาว ชาวจีน ชาวมุสลิม ชาวเขมร ชาวมอญและชนชาติอื่นๆเข้ามา  
อยู่ร่วมกันในชุมชน เมื่อมีการขุดคลองเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯกับเมืองฉะเชิงเทราพื้นที่นี้จึงได้รับ  
ความสนใจจากผู้คนที่อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานทำมาหากินเป็นชุมชนเพิ่มขึ้นกว่าเดิมแต่ไม่สามารถ  
ระบุถึงจำนวนของชุมชนที่ตั้งขึ้นได้ชัดเจน เพราะรายชื่อของแต่ละชุมชนมีการเปลี่ยนแปลงและ  
อพยพโยกย้ายถิ่นฐานอยู่เสมอ การศึกษาถึงการเติบโตและพัฒนาการของชุมชนจึงขอศึกษา  
ชุมชนที่มีลักษณะชุมชนการค้าเพราะปรากฏหลักฐานการดำรงอยู่ของชุมชนอย่างต่อเนื่องและมี  
หลักฐานข้อมูลท้องถิ่นจึงสามารถวิเคราะห์ถึงความเปลี่ยนแปลงของชุมชนได้อย่างชัดเจน

ความหลากหลายของผู้คนทำให้ชุมชนที่เกิดขึ้นในช่วง พ.ศ.240-2450 มีลักษณะของ  
ชุมชนที่ผสมผสานทางวัฒนธรรมโดยเฉพาะชุมชนที่เป็นย่านการค้า จะเห็นได้ว่าในชุมชนแห่ง  
เดียวกันมีทั้งวัด ศาลเจ้าและมัสยิดตั้งอยู่ใกล้เคียงกัน เช่น หัวหมาก บางกะปิ มีนบุรี หนองจอก  
ศาลาแดง บางน้ำเปรี้ยวริมฝั่งคลองแสนแสบ หัวตะเข้ บ้านหลวงแพ่ง บ้านคลองเจ้า บ้านคลอง  
สวนในคลองประเวศบุรีรมย์ซึ่งจะอธิบายให้เห็นถึงการขยายตัวของแต่ละชุมชนในบทที่ 4

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์



- ธุรกิจเดินเรือ การบุกเบิกพื้นที่ทำกินอย่างกว้างขวางในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง ทำให้การคมนาคมมีความสำคัญมากขึ้นทั้งเพื่อการขนส่งสินค้า ผู้คนจากชุมชนและเมืองต่างๆ เข้ามายังศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่มักตั้งอยู่ริมน้ำ การคมนาคมทางน้ำจึงมีความสำคัญต่อการเดินทางของราษฎร แต่เดิมการคมนาคมของราษฎรนิยมใช้เรือในการเดินทาง เมื่อเศรษฐกิจขยายตัวการใช้เรือพายหรือการจ้างเรือของชาวบ้านไม่เพียงพอต่อปริมาณการค้าที่เพิ่มขึ้น ความล่าช้าและปริมาณบรรทุกสินค้ากระทบต่อการค้าและการกระจายสินค้าจากผู้ผลิตสินค้าสู่ตลาดและตลาดสู่ผู้บริโภค เรือกลไฟจึงถูกนำเข้ามาใช้เพราะเป็นพาหนะที่สามารถตอบสนองความต้องการเร็วของการสัญจรในแม่น้ำ แม้ว่า การนำเข้ามาในช่วงแรกจะมีราคาแพงและเป็นเหมือนเครื่องแสดงฐานะของผู้เป็นเจ้าของดังกล่าวของบาทหลวงปาลเลกัวซ์ว่า “การใช้เรือกลไฟเป็นแฟชั่นใหม่ของพวกเขาดีและคนมีเงิน” เพราะราษฎรยังคงใช้เรือพาย จนกระทั่งชาวสหรัฐอเมริกาเข้ามาลงทุนเดินเรือรับจ้างในลำแม่น้ำบริเวณย่านชุมชนในแม่น้ำสายสำคัญด้วยการใช้เรือกลไฟขนาดเล็กรับจ้างโยง ลาก จูง พ่วงกับเรือสินค้าที่ละหลายลำ<sup>61</sup> ความสะดวกสบายและความรวดเร็วราษฎรจึงหันมาให้ความสนใจเดินทางด้วยเรือกลไฟเพิ่มมากขึ้น เรือพายจึงค่อยๆ ลดบทบาทประกอบกับการขยายตัวของเมืองออกมายังชุมชนที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำมีความคึกคักมากขึ้น จึงทำให้นายทุนทั้งชาวไทยและชาวจีนเข้ามาลงทุนซื้อเรือเพื่อทำเรือรับจ้าง การลงทุนในกิจการเดินเรือต้องใช้ทุนสูงเพราะเรือมีราคาแพง รวมถึงผู้ขับเรือต้องมีความชำนาญในการควบคุมเครื่องจักรกลและมีทักษะในการเดินเรือมากกว่าการใช้เรือพาย แต่ผลตอบแทนที่คุ้มค่า เพราะเป็นสิ่งแปลกใหม่ไม่เคยมีในสังคมและยังมีผู้ลงทุนในกิจการนี้ไม่มากนัก ดังที่เจ้าหมื่นศรีสรรักษ์กล่าวไว้ใน ร.ศ.114 ว่า “ในทุกวันนี้คนไทยก็ได้ตั้งทำการหาผลประโยชน์ในทางเดินเรือมากขึ้น”<sup>62</sup> รัฐบาลได้เปิดโอกาสให้เอกชนที่มีทุนทุกคนเข้ามาลงทุนโดยไม่ให้ผูกขาดการเดินเรือในเส้นทางต่างๆ เพราะถือว่าเป็นสาธารณูปโภคและราษฎรได้รับประโยชน์

ลุ่มแม่น้ำบางปะกงเป็นเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจและการค้าจึงปรากฏหลักฐานระบุถึงเรือรับจ้างที่เดินขึ้นล่องระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองฉะเชิงเทราและเมืองปราจีนบุรีหลายลำ ซึ่งมีทั้งสายที่เดินเลียบชายฝั่งและสายที่เดินในคลองเชื่อม ดังนี้

<sup>61</sup> ปาลเลกัวซ์, เล่าเรื่องกรุงสยาม, 379-380.

<sup>62</sup> ก.จ.ช., ๕, กษ. 12 (21 กันยายน ร.ศ.114).

เรือโดยสารที่ใช้ติดต่อกันในแม่น้ำบางปะกงจะมี 3 ชนิด คือ

เรือแดงของรัฐบาล	เป็นเรือรับจ้างขนส่งสินค้าวิ่งมาถึงบางคล้า
เรือเขียวของเอกชน	วิ่งระหว่างเมืองปราจีนบุรีผ่านตลาดท่าเกวียน (ปากคลองท่าลาด) เข้าเมืองฉะเชิงเทรา วิ่งวันละ 3-4 เที่ยว เที่ยวแรกเริ่ม 10 โมงเช้า เที่ยวสุดท้ายออกจากท่า 1 ทุ่ม
เรือขนข้าว	วิ่งจากปราจีนบุรีกับกรุงเทพฯ <sup>63</sup>
เรือหางและเรือเครื่อง	เป็นเรือที่ชาวบ้านออกมาวิ่งรับจ้างกันเองตามท้องถิ่น เส้นทางที่วิ่งแล้วแต่มีผู้ว่าจ้าง

ใน พ.ศ. 2437-2438 มีเรือกลไฟเดินจากกรุงเทพฯถึงเมืองปราจีนบุรีถึง 8 ลำ<sup>64</sup> แต่ไม่ปรากฏชื่อเจ้าของเรือ แม้ว่าที่ตั้งเมืองปราจีนบุรีจะตั้งอยู่ต้นแม่น้ำบางปะกงและการขยายตัวทางเศรษฐกิจไม่มากเท่าเมืองฉะเชิงเทราที่อยู่ตอนกลางของแม่น้ำบางปะกง แม้ว่าการเดินเรือกลไฟจากกรุงเทพฯเข้ามาถึงเมืองปราจีนบุรีแต่ละเที่ยวต้องลงทุนไม่ต่ำกว่า 200 บาทต่อเที่ยวแต่ก็เป็นการลงทุนที่คุ้มค่าเพราะปรากฏว่าใน พ.ศ.2452 ได้มีผู้ลงทุนเพิ่มในสายนี้ถึง 25 ลำ<sup>65</sup> เนื่องจากการเดินทางในอดีตใช้เวลาถึง 2 วัน<sup>66</sup> เหตุนี้เรือกลไฟจึงได้รับความนิยมเดินทางและขนส่งสินค้าส่วนเมืองฉะเชิงเทรามีการขยายตัวของชุมชนและเศรษฐกิจอย่างกว้างขวาง การเดินทางเข้าออกของพ่อค้า สินค้าและราษฎรทั่วไปที่เพิ่มขึ้น ได้ส่งเสริมให้นายทุนหลายรายเข้ามาประกอบกิจการเรือรับจ้างหลายราย เช่น ใน ร.ศ.113 (พ.ศ.2437) มีเรือกลไฟหรือเรือเมล์และเรือเก๋ง 4 แจว เดิน

<sup>63</sup> นายสุพล ศิริพงษ์เจริญ อายุ 72 ปี อาชีพเดินเรือรับจ้าง บ้านเลขที่ 19 หมู่ 2 ตำบลจุกเสม็ด อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 30 เมษายน พ.ศ.2547.

<sup>64</sup> ก.จ.ช., ๕, ม.50/1 พลตรีพระยาฤทธิรงค์นเขต กราบพุดกรมหมื่นดำรงราชานุภาพ ที่ 250 ลงวันที่ 30 มกราคม ร.ศ.114.

<sup>65</sup> งานการประชุมข้าหลวงเทศาภิบาล ร.ศ.129. เทศาภิบาล เล่ม 10 : แผ่นพิเศษ พฤศจิกายน ร.ศ.129 อ้างถึงใน สุดใจ พงศ์กล้า, “มณฑลปราจีนบุรี สมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์ พ.ศ.2436-2458”, 333.

<sup>66</sup> ก.จ.ช., ๕, ๘ 17/1 กรมหมื่นดำรงราชานุภาพกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ 8/489 ลงวันที่ 14 เมษายน ร.ศ.112.

ระหว่างที่พักรถไฟในคลองพระโขนงกับคลองประเวศน์และคลองหลวงแพ่ง ซึ่งเป็นชุมชนใหม่ที่เกิดจากการขุดคลองใน พ.ศ. 2421-2429 มีราษฎรอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานและประกอบอาชีพเกษตรกรรมจำนวนมาก จึงมีผู้เดินทางเข้าไปยังชุมชนเพื่อนำผลผลิตออกมาทำให้นายทุนสนใจเข้ามาลงทุนเดินเรือเพื่อเชื่อมชุมชนเข้าด้วยกัน โดยวิ่งเรือวันละ 1 เที่ยว (เข้าไป - เย็นกลับโดยเรือวิ่งสวนกัน)

นอกจากนี้ยังมีการเดินเรือระหว่างกรุงเทพฯกับเมืองฉะเชิงเทรา เช่น นายเลิศ สมันเตา (พระยาภักดีนรเศรษฐ์) เดินเรือระหว่างประตูน้ำสระปทุมวันกับเมืองฉะเชิงเทรา กิจการเติบโตจนเพิ่มปริมาณเรืออีกหลายลำและขยายกิจการเข้าสู่ธุรกิจอื่น เช่น รับขนส่งข้าวและสินค้าการเกษตร เดินเรือขนส่งบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ในแม่น้ำ รับเหมาเดินเรือท่องเที่ยวและกิจการเดินเรือระหว่างประตูน้ำสระปทุมวันมายังตลาดนางเลิ้งซึ่งเป็นตลาดบกแห่งแรกของกรุงเทพฯ ช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่พ่อค้าและเกษตรกรที่นำผลผลิตเข้ามาจำหน่ายยังตลาด ความนิยมเดินทางระหว่างพื้นที่อาจมีมากจึงปรากฏนายทุนรายอื่นเข้ามาขออนุญาตเดินเรือเพิ่มในเส้นทางเดียวกัน คือ นายถนอมและนายเภาขออนุญาตเดินเรือกลไฟในคลองแสนแสบตั้งแต่ประตูน้ำสระปทุมวันถึงคลองท่าไข่<sup>67</sup> และเส้นทางระหว่างเมืองฉะเชิงเทราถึงบางปลาสร้อยมีเรือกลไฟเล็กวิ่งวันละเที่ยว<sup>68</sup> แต่เรือที่นำมาใช้เป็นเรือโดยสารมีไม่เพียงพอกับความต้องการเดินทางของราษฎร จึงใช้เรือกลไฟพ่วงเรือแก่งและเรือสำปั้นแจวเดียว จะเห็นได้ว่าการคมนาคมที่สะดวกได้มีส่วนเกื้อหนุนให้เศรษฐกิจของชุมชนขยายตัวตาม

ธุรกิจเดินเรือรับส่งสินค้าเป็นอีกอาชีพหนึ่งที่มีนายทุนเข้ามาลงทุนจำนวนมากเป็นผลจากการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งใช้เรือขนาดใหญ่กินน้ำลึกจึงไม่สามารถล่องเรือเข้ามาจอดยังเมืองที่เป็นศูนย์กลางการค้าได้ ต้องจอดเรือที่ทำเรือน้ำลึกซึ่งอยู่บริเวณรอบนอกเมือง เช่น ปากลัด เกาะสีชัง เป็นต้น ธุรกิจเรือโยงและเรือโป๊ะรับจ้างบรรทุกสินค้าได้รับความนิยมเพราะใช้เรือเพียงลำเดียวแต่บรรทุกสินค้าได้จำนวนมากด้วยการใช้โป๊ะและแพมาโยงต่อกับเรือกลไฟ ดังที่ชัย เรื่องศิลป์ กล่าวไว้ว่า “เรือกลไฟลำหนึ่งอาจโยงเรือซึ่งมีตั้ง 10 ลำได้สบายด้วย

<sup>67</sup> ก.จ.ช., ๑.๕, กษ. กรมคลอง “นายถนอม นายเภาขออนุญาตเดินเรือกลไฟในคลองแสนแสบ เรื่องที่ 181/18 (15 มีนาคม ร.ศ.124).

<sup>68</sup> ก.จ.ช., ๑.๕, ยศ.9/100 “H.Y. Gettien กราบทูลกรมหลวงนเรศวรฤทธิ (สำเนาแปล) (16 มีนาคม ร.ศ.126).

การขนส่งเพียงเที่ยวเดียว”<sup>69</sup> ความเจริญเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศส่งผลให้กิจการเดินเรือรับส่งสินค้ามีความคึกคักและมีผู้เข้าร่วมลงทุนหลายราย รัฐจึงออกพระราชบัญญัติเรือจ้าง ร.ศ. 118 (พ.ศ.2443)<sup>70</sup> และควบคุมท่าเรือที่เป็นของเอกชน การประกอบอาชีพเดินเรือรับจ้างนอกจากมีเรือสำหรับรับ-ส่งคนและสินค้า เจ้าของเรือบางรายยังมีท่าเรือของตนเองหรือเช่าที่จากรัฐและเอกชนเพื่อทำเป็นท่าเรือ

ความนิยมในการคมนาคมทางเรือและจำนวนผู้ประกอบการที่เพิ่มขึ้นทำให้เกิดการแย่งชิงเส้นทางเดินเรือ ผู้โดยสาร การลดค่าโดยสารและค่าระวางบรรทุกสินค้า การแข่งขันรุนแรงขึ้นจนถึงขั้นชกต่อยกันเป็นประจำรัฐจึงออกกฎหมายให้ทันสมัยขึ้นด้วยมาตรการควบคุมเรือใน ร.ศ.124<sup>71</sup> (พ.ศ.2449) เพื่อให้ผู้โดยสารมีความปลอดภัยมากขึ้น การเติบโตขึ้นของธุรกิจเดินเรือรับจ้างสะท้อนให้เห็นถึงการขยายตัวของชุมชนที่เป็นแหล่งรวมสินค้า แรงงาน มีเรือวิ่งจำนวนมากเท่าใดชุมชนและเมืองที่เป็นแหล่งผลิตสินค้ายิ่งเจริญขึ้น ส่งผลให้ผู้ประกอบกิจการเรือจ้างมีฐานะมั่งคั่งจนสามารถขยายไปสู่ธุรกิจประเภทอื่นๆ เช่น โรงสี ตลาด ท่าเรือ ปล่อยเงินกู้ ฯลฯ

การขยายตัวทางเศรษฐกิจจากเมืองหลวงเข้ามาสู่หัวเมืองรอบนอกได้ส่งผลให้เรือกลไฟเข้ามาบทบาทต่อกรคมนาคมดังเช่นใน พ.ศ.2433 มีเรือกลไฟขนาดใหญ่เข้ามาบรรทุกสินค้าในเมืองฉะเชิงเทราสร้างความแตกตื่นให้กับผู้คนดังใบบอกเมืองฉะเชิงเทรากล่าวว่า “ด้วย ณ วันศุกร์ เดือน 3 ขึ้น 8 ค่ำ ปีเถาะ เอกศก ราษฎรไทยจีนมาแจ้งความกับข้าพพะติเจ้าว่า เรือกลไฟใหญ่ทำด้วยเหล็กยาว 2 เส้น 15 วาลำหนึ่ง เข้ามาจอดอยู่ในแม่น้ำหน้าโรงจักรไฟบ้านทุ่งช้าง แขวงเมืองฉะเชิงเทรา... ครั้งข้าพพะติเจ้าตริตรองดูเรือกลไฟโตใหญ่ดังนี้ไม่เคยเห็นมีเข้ามาในกรุงเทพฯ...เรือมีกำลังบรรทุก 6,000 หาบ ...เรือกลไฟลำนี้เข้ามาซื้อสินค้าในแขวงเมืองฉะเชิงเทราเปนเรือใหญ่โตถึงเพียงนี้ผิดกับเรือตามธรรมเนียมที่เข้ามาซื้อสินค้าในกรุงเทพฯแต่ก่อนๆมา...”<sup>72</sup>

การเดินทางด้วยเรือกลไฟเป็นที่นิยมของราษฎรจนทำให้มีผู้เข้าร่วมในกิจการเดินเรือรับจ้างจำนวนมากที่มีได้แจ้งต่อกรมท่าซึ่งมีหน้าที่ดูแลการคมนาคมทางน้ำ การเพิ่มขึ้นของเรือ

<sup>69</sup>ชัย เรื่องศิลป์, ประวัติศาสตร์ไทยสมัย พ.ศ.2325-2453 (ด้านเศรษฐกิจ), 310.

<sup>70</sup>ก.จ.ช., ๕, น.2/56 “พระราชบัญญัติเรือจ้าง รัตนโกสินทร์ศก 118”.

<sup>71</sup>ก.จ.ช., ๕, น.9.2/6 “ให้ใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยาม” (5 เมษายน 124 – 17 กันยายน 125).

<sup>72</sup>ก.จ.ช., ๕, ม.2.12ก/2 “ใบบอกเมืองฉะเชิงเทรา” ( กันยายน ร.ศ.103 - สิงหาคม ร.ศ.104).

และขาดการควบคุมดูแลทั้งระเบียบการเดินเรือ การจอดเรือ ความเร็ว ความสามารถของผู้ขับเรือและความมั่นคงแข็งแรง ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุสร้างความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารบ่อยครั้ง เช่น เรือกลไฟชื่อฮ่องกงของท่านปรกภรรยาพระยาสมุทบุรานุรักษ์(สิน) เจ้าเมืองฉะเชิงเทรา เดินเรือระหว่างกรุงเทพฯกับปราจีนบุรี ใน ร.ศ.124<sup>73</sup> เรือกลไฟชื่อ ฮ่องกงของนายชมเดินเรือระหว่างกรุงเทพฯกับเมืองปราจีนบุรีล่มที่ปากอ่าวบางปะกงใน ร.ศ.125<sup>74</sup> เรือลำนี้รับบรรทุกสินค้าและรับฝากซื้อสินค้าจากพ่อค้า แม้อำนาจรัฐจึงต้องออกกฎหมายเพื่อเข้ามาจัดระเบียบการเดินเรือ โดยเฉพาะในแม่น้ำบางปะกงได้รับการแจ้งเหตุใน ร.ศ.127 ระบุว่า “ด้วยเมื่อเร็ว ๆ นี้ มีเรือไฟรับส่งคนโดยสารในแม่น้ำบางปะกงแลแม่น้ำแม่กลองล่มลงด้วยแข่งแลโดนกันจนถึงคนโดยสารปนอันตรายหลายคน...คิดจัดการป้องกันเรือเดินตามหัวเมืองมิให้มีเหตุ จึงให้เรือทุกลำจอดเทียบที่อ่าวใบอนุญาตของกรมเจ้าท่ากรุงเทพฯแลให้กฎหมายเดินเรือที่ใช้อยู่ในกรุงเทพฯให้ใช้ได้ตลอดออกไปถึงแม่น้ำเหล่านั้นด้วย”<sup>75</sup> แต่ก็ไม่อาจแก้ปัญหาที่เกิดจากการคมนาคมทางน้ำด้วยเรือกลไฟได้ทั้งหมดเพราะกิจการเดินเรือได้ทำลายคันดินริมตลิ่งให้พังลงมาตามแรงกระแทกของคลื่นที่เกิดจากการเดินเรือทำให้ลำคลองตื้นเขินจนเรือเดินไม่ได้ในช่วงฤดูแล้งเพราะตื้นโคลนและเมื่อลำคลองตื้นเขินก็ไม่สามารถกักเก็บน้ำสำหรับเกษตรกรรมได้ ราษฎรที่อาศัยตามคลองได้รับความเดือดร้อนรัฐบาลจึงต้องแก้ไขด้วยการออกพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม กำหนดความเร็วของเรือกลไฟ เรือใบและเรืออื่นยกเว้นเรือแจวห้ามไม่ให้เดินเร็วกว่าชั่วโมงละ 4 ไมล์ ถ้าเดินเข้าไปใกล้ในกำหนด 4 วาจากฝั่งของแม่น้ำ<sup>76</sup> ปัญหานี้ทำให้รัฐบาลเริ่มตระหนักถึงการให้อุญาตผู้ประกอบการเดินเรือในลำคลองต้องพิจารณาความเหมาะสมและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นซึ่งกรมทอน้ำได้ให้ความเห็นว่า “...ด้วยแต่เดิมกรมทอน้ำได้รับเรื่องราว

<sup>73</sup> ก.จ.ช., ๕, น.9.7/3 เรือกลไฟชื่อ “ฮ่องกง” ของท่านปรกซึ่งรับคนโดยสารระหว่างกรุงเทพฯและเมืองปราจีนบุรีจมที่ตำบลเสม็ดขวากปากอ่าวบางเหี้ย (25 กันยายน ร.ศ.121 – 7 ตุลาคม ร.ศ.121).

<sup>74</sup> ก.จ.ช., ๕, น.9.7/21 นายชมเจ้าของเรือกลไฟ(ฮ่องกง)ได้แล่นออกจากปากอ่าวบางปะกงเข้ามากรุงเทพฯ เรือออกจากปากอ่าวมาได้หน่อยหนึ่งท้องเรือติดตื้นเรือก็เอียงล้มลงมีจีนชราคนหนึ่งจมน้ำตายยังไต่สวนเหตุอยู่ (11 พฤษภาคม ร.ศ.125).

<sup>75</sup> ก.จ.ช., ๕, น.9.2/12 “พระราชบัญญัติการเดินเรือเพิ่มเติม” (27 มีนาคม – 27 เมษายน ร.ศ.128).

<sup>76</sup> ก.จ.ช., ๕, น.9.2/1 “การเดินเรือในน่านน้ำสยาม”.

ของผู้มีชื่อขออนุญาตเดินเรือยนต์รับส่งคนโดยสารในคลองทอดน้ำอยู่หลายรายแต่ก็ไม่ได้อนุญาต เพราะเกรงว่าถ้าจะอนุญาตให้มีเรือยนต์รับส่งคนโดยสารเดินในคลองทอดน้ำได้แล้ว ก็อาจจะมี คลื่นกัดเซาะตลิ่งกระทำให้คันคลองเสียหายแลตัวคลองตื้นเขินถึงกระนั้นก็ตีก็ยังมีผู้ยื่นเรื่องราวอยู่ เสมอ...”<sup>77</sup> ความนิยมคมนาคมทางน้ำทำให้ผู้ที่คิดจะประกอบอาชีพนี้ด้วยการขออนุญาตเดินเรือในลำคลองโดยเฉพาะคลองที่มีชุมชนหนาแน่น เช่น คลองแสนแสบนายถนอมและนาย เกาทำหนังสือขออนุญาตต่อกรมคลองว่า “ด้วยข้าพเจ้าได้ทราบเกล้าว่ากระทรวงเกษตรราธิการได้ จัดการซ่อมคลองแสนแสบให้เรือสัญจรเดินไปมาได้โดยสะดวกแล้ว แต่การที่ราษฎรได้โดยสารเรือ จ้างเวลานี้ยังได้รับความลำบากมาก เพราะเรือจ้างที่เดินไปมารับส่งคนระหว่างประตูน้ำสะพานข้ามวันถึงแสนแสบก็มีน้อยแลเรือจ้างพวกนี้ก็ยังมีได้เสียผลประโยชน์ขึ้นแก่รัฐบาล เพื่อจะได้อุดหนุน ในการซ่อมแซมคลองนั้นด้วยไม่”<sup>78</sup> แม้รัฐบาลจะมีได้เก็บค่าสัมปทานเรือเดินรับส่งผู้โดยสารแต่ รัฐบาลได้จัดเก็บภาษีจากเรือทุกประเภทอยู่แล้วและได้ควบคุมคุณภาพของเรือที่จะนำมาใช้รับส่ง ผู้โดยสารและ สินค้าให้มีความมั่นคงปลอดภัย ด้วยการออกข้อบังคับเกี่ยวกับผู้รับใบอนุญาต สำหรับเรือบรรทุกสินค้าและเรือรับจ้างคนโดยสารใจความตอนหนึ่งว่า “ผู้ใดเป็นคนคุมเรือ มี หนังสือสำหรับตัวแลหลักฐานที่แสดงว่าไม่เป็นคนขี้เมาแลมีความชำนาญขับเรือมีกิริยา เรียบร้อย”<sup>79</sup> รวมทั้งกำหนดน้ำหนักที่เรือแต่ละลำสามารถบรรทุกได้เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เพราะ การคมนาคมทางน้ำยังคงเป็นเส้นทางหลักที่ราษฎรทั่วไปเลือกใช้

<sup>77</sup> ก.จ.ช., กส.12/1103 “กรมทอดน้ำขอความดำริที่จะอนุญาตให้เรือยนต์รับส่งคน โดยสารได้โดยจงเรือบรรทุกคนโดยสารในคลอง ๖ วาสายบนถึงหนองกวยและหนองแค.

<sup>78</sup> ก.จ.ช., ๕, กษ. กรมคลอง “นายถนอม นายเกาขออนุญาตเดินเรือกลไฟใน คลองแสนแสบ เรื่องที่ 181/18 (15 มีนาคม ร.ศ.124).

<sup>79</sup> ก.จ.ช., ๕, น.9.2/5 “คำแนะนำสำหรับผู้เข้าสอบความรู้ เพื่อรับประกาศนียบัตร เป็นไต้กงเรือโป๊ะจ้าง เรือสำเภา ฯลฯ”.

#### 4. ผลกระทบจากการขยายพื้นที่เพาะปลูก

พื้นที่ใกล้เชื่อมกับแม่น้ำบางปะกงมีการขุดคลองขึ้นจำนวนมากเพื่อขยายพื้นที่ทำนา ราคาที่ดินสูงขึ้นตามราคาข้าวก่อให้เกิดความขัดแย้งในเรื่องการจับจองที่ดิน เพราะราษฎรยังไม่เห็นความสำคัญของเอกสารสิทธิ์ที่ดินทำกิน เนื่องจากเพิ่งประกาศใช้ พ.ศ. 2409 อีกทั้งขณะนั้นยังมีพื้นที่ว่างเปล่าอุดมสมบูรณ์อยู่มากที่ยังไม่มีใครจับจอง แต่เมื่อราคาข้าวปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ พ.ศ. 2430 ราษฎรก็ขยายที่ดินทำกินออกไปอย่างกว้างขวาง นายทุนก็เข้ามาเก็งกำไรที่ดินเพื่อขายและให้เช่า นายทุนแต่ละรายก็จับจองไว้มากจนดูแลไม่ทั่วถึงปล่อยให้บางแห่งเป็นที่รกร้างว่างเปล่า เมื่อราษฎรอพยพเข้ามาทำกินก็ถือว่าตนเป็นผู้บุกเบิกจึงเกิดปัญหาความขัดแย้งระหว่างนายทุนกับราษฎรหรือราษฎรด้วยกันเอง ปัญหาบางส่วนมาจากข้อบกพร่องของกฎหมายซึ่งเปิดโอกาสให้มูลนายใช้ความสัมพันธ์ส่วนตัวกับผู้มีอำนาจออกเอกสารสิทธิ์ทำให้ได้ครอบครองที่ดินจำนวนมาก บางครั้งอาจเป็นที่ดินที่ราษฎรได้จับจองไว้ก่อนจึงกลายเป็นการออกเอกสารทับสิทธิ์ต้องฟ้องร้องกันก็มี การเติบโตของชุมชนอย่างรวดเร็วทำให้เกิดปัญหาตามมาดังนี้

### 41 กรณีพิพาทเกี่ยวกับที่ดินทำกิน

ราคาที่ดินปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องแต่การจับจองที่ดินก่อน พ.ศ. 2420 รัฐไม่เข้มงวดกับการจับจองที่ดินแม้จะมีการจับจองไว้จำนวนมากและมีได้ทำประโยชน์ก็ตาม ปรากฏว่าที่ดินส่วนใหญ่ที่ได้รับการบุกเบิกตกเป็นของขุนนางและพระบรมวงศานุวงศ์ เช่น คลองมหาสวัสดิ์<sup>80</sup> โปรดเกล้าฯ ให้ยกที่นา 2 ฝั่งคลองในแขวงเมืองนนทบุรี นครชัยศรี เป็นที่นา 16,20 ไร่ แบ่งออกเป็น 50 ส่วน พระราชทานให้แก่พระราชโอรส พระราชธิดาส่วนละ 324 ไร่<sup>81</sup> คลองดำเนินสะดวก<sup>82</sup> ภายหลังการขุดเสร็จเจ้าพระยาศรีสุรียวงศ์ ว่าที่สมุหกลาโหมอ้างว่าออกเงินช่วยค่าขุด

<sup>80</sup> รัชกาลที่ 4 โปรดเกล้าฯ ขุดขึ้น พ.ศ. 2403.

<sup>81</sup> ก.จ.ช, ๑.5, กษ 3.3/31 รายงานกราบบังคมทูลของกรมพระยาดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยต่อรัชกาลที่ 5 วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2446 ที่ 72/2418.

<sup>82</sup> เจ้าพระยาศรีสุรียวงศ์ ขุดใน พ.ศ. 2409 - 2411 เชื่อมแม่น้ำท่าจีนกับแม่น้ำแม่กลอง.

คลอง 80,000 บาท จึงแบ่งที่ดินให้แก่ภรรยา พี่น้อง ลูกหลานและคนซึ่งมาฝากตัวและชาย<sup>83</sup> ต่อมาเมื่อที่ดินเป็นที่ต้องการของราษฎรรัชกาลที่ 5 ก็ทรงมีพระราชดำริที่จะเปิดโอกาสให้ราษฎรสามารถจับจองที่ดินได้ด้วยการให้ออกเงินหรือลงแรงช่วยค่าชุดคลอง เช่น คลองเปรมประชากร ซึ่งขุดใน พ.ศ.2412-2413 มีจุดประสงค์ให้ราษฎรเข้าไปจับจองทำมาหากินโดยไม่เสียธรรมเนียมและภาษีคลอง<sup>84</sup> แต่ในที่สุดที่ดินก็ตกเป็นของมูลนายและพวกพ้อง คลองทั้ง 3 นี้เป็น ตัวอย่างของการจับจองที่ดินของมูลนายที่เป็นปัญหาในยุคต่อมาเมื่อที่ดินกลายเป็นที่ต้องการของราษฎร

แม้รัชกาลที่ 5 มีแนวคิดกระจายที่ดินทำกินให้แก่ราษฎรอย่างถ้วนทั่ว<sup>85</sup> แต่ในทางปฏิบัติที่ดินผืนใหญ่ก็ยังคงเป็นของนายทุนและชนชั้นสูง เช่น ที่ดินในคลองเปรม (พ.ศ.2430) รัชกาลที่ 5 พระราชทานให้แก่พระองค์เจ้าศรีวิไล พระองค์เจ้าสุวภัทรี เจ้าจอมมารดาแพ (บุตรเจ้าพระยาสุรวงษ์ไวยวัฒน์) 6,000 ไร่ พระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นสมมตอมรินทร์ 1,000 ไร่ หลวงชินนทรภักดี 666 ไร่<sup>86</sup>

ปัญหาการจับจองที่ดินทวีมากขึ้นเมื่อนายทุนหันเข้ามาลงทุนชุดคลองเพราะเป็นช่วงเวลาที่ความต้องการที่ดินเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก เนื่องจากรัฐไม่มีมาตรการควบคุมการจับจอง

## มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

<sup>83</sup> พระราชหัตถเลขาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จประพาสมณฑลราชบุรี ร.ศ.128, (พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพเจ้าจอมอาบ ต.จ. ในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ณ สุสานเมรุ วัดเทพศิรินทราวาส 21 ธันวาคม พ.ศ. 2504), 3.

<sup>84</sup> ก.จ.ช., ๕.๕, กษ 9.2 / 59 คลองผดุงกรุงเกษม คลองถนนตรง คลองภาษีเจริญ คลองดำเนินสะดวก คัดมาจากจดหมายเหตุรัชกาลที่ 4 เจ้าพระยาทิพากรวงศ์เรียบเรียง.

<sup>85</sup> รัชกาลที่ 5 ทรงมีพระราชปรารภถึงการจับจองที่ดินพระราชทาน แก่พระราชโอรสพระราชธิดา ไว้ว่า “การเรื่องนี้ ต้นสายปลายเหตุเป็นอย่างไรมาก็เลือน ๆ ไม่ใคร่จะได้ใส่ใจเพราะมาด้วยความปรารถนา ซึ่งจะเอาที่ดินมาหวงแหนไว้ให้ลูกจนกลายเป็นการป้องกันประโยชน์บ้านเมือง เพราะไม่มีผู้ใดอาจจะไปทำนาในที่นั้นได้”. ก.จ.ช., ๕.๕ กษ. 3.3/8 “เรื่องทีนาคลองเปรม พระยาสุรศักดิ์มนตรีกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว” 23 มิถุนายน ร.ศ.113.

<sup>86</sup> ก.จ.ช., ๕.๕, กษ.3.3/61 “เรื่องพระองค์เจ้าศรีวิไล แลพระองค์เจ้าสุวภัทรี แลเจ้าจอมมารดาแพ ขอพระราชทานทีนาคลองเปรม” ไม่ลงวันที่, ในหลวงรัชกาลที่ 5 ถึง เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี.

ที่ดินทำให้ไม่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินบุกเบิกอย่างเต็มที่ ทั้งที่รัชกาลที่ 5 ทรงมีความห่วงใยในปัญหาการทำกินของราษฎรที่ไม่สามารถแก้ปัญหาเชิงกำไรราคาที่ดินได้จริงจังกนัก โดยเฉพาะกรณีคลองเปรมประชากรเป็นบริเวณที่เจ้านายและขุนนางเข้ามาจับจองตามชอบใจโดยไม่คำนึงว่าตนเองจะมีกำลังทำได้เต็มเนื้อที่หรือไม่ จึงเหลือที่ดินรกร้างว่างเปล่า ราษฎรที่ต้องการทำนาก็ไม่สามารถเข้าไปจับจองได้เพราะเกรงกลัวบารมี<sup>87</sup> คนเหล่านี้จับจองที่ดินผืนใหญ่ ๆ ถึง 1,000 - 2,000 ไร่ แม้จะไม่ทำกินก็ไม่เสียสิทธิในที่ดินผืนนั้น เพราะอาศัยอำนาจและบารมีออกไปจับจองให้ตนเอง เช่น

- พระวาทิตบรเทศ ปลอมเอกสารสิทธิ์ที่ดินในคลองแสนแสบ (พ.ศ.2437-2442)

โดยคบคิดกับเจ้าพนักงานออกตราจองปลอมทับที่ราษฎรซึ่งทำกินอยู่ก่อนแล้วและใช้วิธีการต่างๆ ทั้งข่มขู่ ทำร้ายร่างกาย เพื่อบังคับให้ราษฎรอพยพออกไปจากที่ดินนั้น สร้างความเดือดร้อนให้กับราษฎรจนรัฐบาลต้องเข้ามาสอบสวน แต่ก็ได้ลงโทษรุนแรงเพียงแต่ปรับโทษตามบรรดาศักดิ์และให้คืนที่นาให้เจ้าของเดิมกับคืนเงินให้แก่ผู้ที่ซื้อนาจากตน<sup>88</sup>

- พระสมุทรมุรานุรักษ์ (สิน) เจ้าเมืองฉะเชิงเทราถูกชาวบ้านในคลองประเวศ

บุรีรัมย์ฟ้องร้องว่าแย่งชิงที่ดินและเอาที่ดินที่มีตราจองแล้ว โดยการขูดคลองเข้ามาเพื่อเรียกเก็บค่าขูดคลอง<sup>89</sup>

ที่ดินในเมืองฉะเชิงเทราปรับตัวขึ้นอย่างมากใน พ.ศ.2439 พระพิพิทสาลี ข้าหลวงกรมนาได้ตรวจที่ดินแถบคลองเปรมพบว่าราคาสูงกว่าเมื่อครั้งขูดคลองประเวศบุรีรัมย์หลายเท่าตัว จากเดิมที่ดินที่มีมูลค่าสูงสุดอยู่ที่ 1.50 บาท ปรับตัวมาเป็น 8 บาทต่อไร่ ราคาที่ดินขึ้นอยู่ด้วยความสะดวกในการคมนาคมและความอุดมสมบูรณ์ของดิน เช่น ตั้งแต่คลองตันถึงคลองอุดมชลจร และจากบึงหนามแดงถึงคลองนครเนื่องเขตร์ ตกไร่ละ 8 บาท ส่วนตั้งแต่คลองนครเนื่องเขตร์ถึงคลองบางขนาก บางน้ำเปรี้ยวราคาไร่ละ 5.6 บาท<sup>90</sup>

<sup>87</sup>เสถียร ลายลักษณ์, บุญเรือง นาดินพคุณ และคนอื่น ๆ. “ประกาศคลองนครเนื่องเขตร์” ใน ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 9, 220.

<sup>88</sup>ก.จ.ช., ๕, กษ 9.4/1 บริษัทขูดคลองแลคูนาสยาม และ ก.จ.ช. ๕, กษ 4/38 - 39 เล่ม 37 ข้าหลวงตรวจที่นาในบริเวณขูดคลองแลคูนาสยาม นายพร แม่กองกษการถึงพระยาประชาชีพบริบาล ลงวันที่ 19 กรกฎาคม 113.

<sup>89</sup>ก.จ.ช., ๕, ม.2.12 ก/9 “ใบบอกเมืองฉะเชิงเทรา” (สิงหาคม ร.ศ. 107 – กันยายน ร.ศ. 108).

<sup>90</sup>ก.จ.ช., ๕, กษ.3.3/8 เรื่องที่นาคลองเปรม 23 มิถุนายน - 15 มีนาคม ร.ศ. 115.

ตารางที่ 7 ตารางราคาที่ดินฝั่งตะวันตกของแม่น้ำบางปะกง ตั้งแต่ พ.ศ. 2423 - 2447

พ.ศ.	ราคาต่อไร่ ( บาท )
2423	1.00
2433	4.25
2435	5.30
2437	4.80
2439	6.30
2441	3.50
2442	22.67
2444	35.00
2445	26.50
2446	35.00
2447	37.50

ที่มา : David Bruce Johnston, The Rural Society and Rice Economy in Thailand Since 1800-1900 (Michigan : Xerox University Microfilms, 1976).

บางกรณีเกิดจากราษฎรนำที่ดินไปจำนอง ขายฝากไว้กับนายทุนเมื่อราคาที่ดินปรับสูงขึ้น นายทุนก็ไม่ยินยอมให้ไถ่ถอน การที่รัฐบาลมิได้จัดระเบียบจำกัดการถือครองที่ดินทำให้นายทุนเข้ามาคว่ำานซื้อที่ดินจำนวนมากเพื่อเก็งกำไร หรือให้เช่าสร้างปัญหาให้เกิดการขาดแคลนที่ดินทำกินของราษฎรรายย่อย ปัญหาเหล่านี้ทวีความรุนแรงมากขึ้นเมื่อ รัฐออกพระราชบัญญัติตรวจรังวัดนา พ.ศ.2439 ยิ่งเป็นการกีดกันมิให้ราษฎรที่ไม่มีทุนทรัพย์มีโอกาสเป็นเจ้าของที่ดิน เพราะการออกเอกสารสิทธิ์แต่ละแปลงต้องใช้จ่ายเงินไม่น้อยกว่า 14 บาท 1 สลึง<sup>91</sup> กฎหมายฉบับนี้เป็นการเปิดโอกาสให้นายทุนเข้าไปออกเอกสารสิทธิ์ทับที่ทำกินของราษฎรอย่างถูกต้องกฎหมายและมี

<sup>91</sup> ก.จ.ช., ๕, กษ. 9.4/8 เลขที่ 99/484 พระมหาโยธา ข้าหลวงพิเศษมณฑล  
กรุงเทพฯถึงเจ้าพระยาเทเวศร์วงษ์วิวัฒน์ (4 ธันวาคม ร.ศ. 119).

หลักฐานกำหนดเขตที่ดินชัดเจน ในพ.ศ.2444 รัฐออกประกาศใช้พระราชบัญญัติการออกโฉนดที่ดินซึ่งเป็นกฎหมายให้กรรมสิทธิ์แก่ผู้ถือครองที่ดินอย่างถาวรไม่ว่าจะทำประโยชน์จากที่ดินผืนนั้นหรือไม่ นโยบายเช่นนี้เท่ากับเป็นการสนับสนุนให้มีการถือครองที่ดินขนาดใหญ่ขึ้นเอง จึงปรากฏว่าที่ดินซึ่งได้รับการบุกเบิกใน พ.ศ.2420-2450 โดยเฉพาะคลองประเวศบุรีรมย์จะเป็นของกลุ่มนายทุนและผู้มีบรรดาศักดิ์ ราษฎรเป็นเพียงผู้เช่าที่ดินทำกินเท่านั้น ดังข้อความในพระราชบัญญัติรังวัดที่นาระบุถึงการขยายตัวของกรจบบจจที่ดินของราษฎรและนายทุน

แต่เดิมมาท้องทุ่งที่รกร้างว่างเปล่าอยู่มากมีราษฎรทำไร่ร่น้อยเพราะแต่ก่อนมาที่แผ่นดินอันเห็นห่างจากแนวแม่น้ำเปนทุ่งกว้างทางกันดารยากที่จะใช้พาหนะเพื่อประโยชน์ไปมาสะดวกได้ ภายหลังได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯบริจาคราชทรัพย์ในการขุดคลองบ้าง พระราชทานพระบรมราชานุญาตขุดคลองคูน้ำแก่เอกชน แลบริษัทได้ขุดคลองเพื่อเป็นการอุดหนุนแก่กำลังทำไร่ร่นของราษฎรที่จะได้ไปมาโดยสะดวกเปนผลประโยชน์แก่ที่แผ่นดินยิ่งขึ้น จนบัดนี้มีราษฎรไปไถ่กันสร้างปักดำทำไร่ร่นในท้องทุ่งในน้ำทั้งปวงเปนอันมาก ถึงแก่แย่งชิงซึ่งกันแลกัน เพราะที่นาบางแห่งเปนแต่รกร้างราษฎรก็เข้าทำนามิได้มิไบบเหยียบย่ำ แลตรวจตามพระราชบัญญัติบ้าง บางที่มีตราจองที่ผิดด้วยพระราชบัญญัติ บางที่เจ้าของหนึ่งทำไบบเหยียบย่ำหวงกันที่แผ่นดินไ่ว้มากทำแต่น้อย เพื่อหาผลประโยชน์เก็บค่าเช่าแก่ผู้ที่จะเข้ามาทำนาในที่ของตน โดยอำนาจอันผิดด้วยพระราชกำหนดกฎหมาย ฝ่ายข้าหลวงเสนากำนัน อำเภอมิผู้ขอไบบจจของไบบเหยียบย่ำในที่ไวดตรวจเห็นเปนที่รกร้างว่างเปล่าออกไบบจจให้ตามพระราชบัญญัติ ฝ่ายผู้ที่มีตราจองหวงกันที่ดินไ่ว้แม้ถึงได้ทำแต่เล็กน้อยก็หวงห้ามที่ดินอันรกร้างอยู่พัน 3 ปี ผิดพระราชบัญญัติให้บังเกิดถ้อยความทราบไต้ฝ่าละอองธุลีพระบาทหลายเรื่อง

หลายราย

...ในท้องทุ่งป่าห้วยหนอง คลองบึงบางทั้งปวงก็มีราษฎรเข้าไปปักดำทำไร่ร่นแทบจะเต็มภูมิอยู่แล้ว สมควรที่จะออกตราแดงสำหรับที่นาให้เป็นสิทธิแก่ราษฎรผู้ทำนาให้มั่นคง เปนที่ตั้งแห่งความอุตสาหกรรมสืบไปผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการออกตราจองที่ดินประกอบด้วย ข้าหลวง พนักงานแผนที่และนายอำเภอ กำนัน

### ผู้ใหญ่บ้าน<sup>92</sup>

ความรุนแรงของการแย่งชิงกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ความรุนแรงมากขึ้นเห็นได้จากการฟ้องร้องของราษฎรกับราษฎรหรือมูลนายกับราษฎรพบว่ามีจำนวนมาก เช่น คลองนครเนื่องเขตร์ ปรากฏคดีความฟ้องกันที่ศาลหลายสิบราย<sup>93</sup> บริเวณคลองอุดมชลจรฝั่งตะวันตกเกือบตลอดลำคลอง ตอนปลายคลองก็ยังคงเป็นความกันอยู่มาก มีทั้งริมฝั่งคลองและพื้นที่ตอนใน<sup>94</sup> รวมทั้งในคลองแสนแสบตั้งแต่ฝั่งเหนือลงมาจนถึงเขตเมืองนครเขื่อนขันธ์ สมุทรปราการและเมืองฉะเชิงเทราที่เพิ่มมากขึ้นทุกที<sup>95</sup> ปัญหาการครอบครองที่ดินทับสิทธิ์และเกินความสามารถทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากการเก็บภาษีอากร และเป็นปัญหาในท้องถิ่นทำให้รัฐออกมาตรการเพื่อมิให้ผู้ขอจับจองที่ดินมากเกินไปกำลังการผลิต โดยออกพระราชบัญญัติการจับจองที่ดิน พ.ศ.2453 กำหนดว่า ผู้ขอจับจองที่ดินต่อนายอำเภอจะมีอำนาจออกใบเหยียบย่ำให้ราษฎรไม่เกิน 50 ไร่ ส่วนผู้ว่าราชการเมืองจะมีอำนาจออกใบเหยียบย่ำให้ราษฎรได้ไม่เกินคนละ 100 ไร่ ส่วนข้าหลวงเทศาภิบาลมีอำนาจออกใบเหยียบย่ำได้ไม่เกิน 500 ไร่ ในขณะที่เสนาบดีมีอำนาจออกใบเหยียบย่ำได้ไม่เกิน 1,000 ไร่ ผู้ที่ต้องการมากกว่านั้นให้ขอที่เสนาบดีกระทรวงเกษตร 2,000 ไร่ หากเกินขึ้นไปให้ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตจากพระมหากษัตริย์<sup>96</sup> มาตรการต่างๆที่ออกมาไม่ได้ช่วยให้ราษฎรมีโอกาสจับจองที่ดินและเป็นการควบคุมมิให้ขุนนางและผู้มีทรัพย์สินเข้ามาเก็งกำไรที่ดินเท่านั้น

นอกจากนี้การสร้างทางรถไฟยิ่งทำให้ที่ดินมีราคาสูงขึ้นเพราะเกิดการเก็งกำไรที่ดินจากการเวนคืนของรัฐจนราคาที่ดินสูงกว่าความเป็นจริง ทำให้รัฐต้องเข้ามาดูแลควบคุมการซื้อขายที่ดินด้วยการออกประกาศพระราชกฤษฎีกาในการจัดซื้อที่ดินสร้างทางรถไฟสายตะวันออกว่า

<sup>92</sup> ก.จ.ช., ๕, กษ 3.1/8 พระราชบัญญัติตรวจรั้งวัดนา (5 ตุลาคม ร.ศ.115).

<sup>93</sup> ก.จ.ช., ๕, กษ 3.3/10 หนังสือของกรมหลวงโยธานนดิการ ข้าหลวงกรมนามณฑลกรุงเทพฯ ถึงเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี ลงวันที่ 4 สิงหาคม พ.ศ.2439.

<sup>94</sup> ก.จ.ช., ๕, กษ 3.3/10 หนังสือเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี กราบบังคมทูลในหลวง 22 มิถุนายน ร.ศ.115.

<sup>95</sup> เรื่องเดียวกัน.

<sup>96</sup> ก.จ.ช., ๕, กษ 7/1 พระราชบัญญัติผู้ขอจับจองที่ดิน ร.ศ.129.

...ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯให้กระทรวงโยธาธิการสร้างทางรถไฟสาย  
ตะวันออกเฉียงใต้ต่อกับรถไฟสายนครราชสีมา ตำบลเหนือคลองมหานาค  
ตลอดขึ้นไปถึงแม่น้ำบางปะกงตอนหนึ่ง เรียกว่า รถไฟสายตะวันออกเฉียง  
ใต้ที่กระทรวงโยธาธิการได้ให้กรมรถไฟจัดการตรวจทางทำแผนที่  
ตลอดแล้วกับได้ปักกฤษฎาหมายเลขเขตร 2 ข้างทางรถไฟตั้งแต่ต้นจนถึง  
แม่น้ำบางปะกงในมณฑลปราจีน

บรรดาที่ดินซึ่งยื่นออกจากแนวกรุยทางข้างละ 20 วา และตำบลที่ตั้ง  
สระชั้นข้างละ 40 วา ตลอดทางที่กรุยไว้แล้วหรือที่จะได้กรุยต่อไปนั้น  
บางที่เจ้าพนักงานจะต้องการก่อสร้างสิ่งต่างๆอันเกี่ยวข้องแก่การรถไฟ  
บ้างตามตำบลที่สมควร แต่เวลานี้ยังรู้ไม่ได้เป็นแน่ว่าจะต้องเฉพาะที่  
แห่งใดบ้าง เพราะฉะนั้นห้ามมิให้ผู้หนึ่งผู้ใดจับจองที่ดินซึ่งเป็นที่ว่าง  
เปล่าไม่มีเจ้าของไว้เป็นของตน ส่วนที่ดินซึ่งมีเจ้าของแล้วห้ามมิให้  
เจ้าของที่ดินเอาที่ดินซึ่งอยู่ในกำหนดนี้ไปยกให้หรือซื้อขายแลกเปลี่ยนกับ  
ผู้หนึ่งผู้ใด และห้ามมิให้ปลูกสร้างสิ่งหนึ่งสิ่งใดขึ้นในที่เหล่านี้ก่อนได้รับ  
อนุญาตจากเจ้าพนักงาน<sup>97</sup>

## มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

เนื่องจากรัฐจะให้ค่าชดเชยเฉพาะที่ดินที่มีเอกสารรับรองกรรมสิทธิ์จากรัฐยืนยันและ  
ไม่เป็นที่ดินที่อยู่ระหว่างการฟ้องร้องกัน เช่น นายด้วง อำแดงน้อยชายให้นายมน อำแดงปาน  
ห่างจากที่นายเปือ อำแดงดำ อำแดงนิ่มไปทางทิศตะวันออก 20 เส้น เนื้อที่ชายกัน 20 ไร่เศษ  
เป็นเงิน 380 บาท ตกราคาไร่ละ 80 บาท<sup>98</sup> เป็นต้น ราคาที่ดินเพิ่มสูงกว่าเมื่อตอนที่ชุดคลอง  
ใหม่ๆหลายเท่าตัว โดยเฉพาะบริเวณริมคลองที่มีการคมนาคมหนาแน่นการคมนาคมสูงถึงไร่ละ  
108 บาท<sup>99</sup> เมื่อนำเอกสารการเวนคืนที่ดินทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา - อรัญประเทศ พบว่าการ

<sup>97</sup> ก.จ.ช., ๕, ยธ. 5.4/5 “รถไฟจันทบุรีแลพระตะบอง” (ประกาศพระราชกฤษฎีกา  
ในการจัดซื้อที่ดินสร้างทางรถไฟ สายตะวันออกเฉียงใต้ (ระยะที่ ๒) ๒๐ สิงหาคม ร.ศ.124.

<sup>98</sup> ความแตกต่างของราคาที่ดินรัฐจึงมอบหมายให้ขุนจ่านองออกไปสืบราคาที่ดินที่ซื้อ  
ชายกันเพื่อหาราคากลาง พบว่าราคาซื้อขายกันอย่างสูงไร่ละ 100 บาท อย่างต่ำไร่ละ 80 บาท  
เท่านั้น. ก.จ.ช., ๕, ยธ. 5.4/7 รถไฟบางปะกง สำเนาที่ 2582 ลงวันที่ 27 พฤษภาคม ร.ศ.125.

<sup>99</sup> ก.จ.ช., ๕, ยธ. 5.4/7 รถไฟบางปะกง สำเนาที่ 2582 ลงวันที่ 27 พฤษภาคม ร.ศ.

ครอบครองที่ดินส่วนใหญ่เป็นแปลงเล็กขนาด 10 - 30 ไร่ บางส่วนเป็นของพระคลังข้างที่และเจ้านายบ้างแต่ไม่มากเหมือนกับพื้นที่ตอนในของฝั่งตะวันตกแม่น้ำบางปะกง ปรากฏเพียง 2 รายเท่านั้นที่อยู่ในระหว่างฟ้องร้องกัน คือ เจ้าจอมมารดาแพวิวาทกับนายโต มีเนื้อที่ 48 ไร่ 7 งาน 20 ตารางวา และเจ้าจอมมารดาแพกับนางพริ้ง 13 ไร่ 60 ตารางวา<sup>100</sup>

#### 4.2 ปัญหจากการขยายพื้นที่เพาะปลูก

วัตถุประสงค์หลักของการขุดคลอง คือ การอำนวยความสะดวกในการคมนาคมและการขยายพื้นที่เกษตรกรรมจะเห็นได้ว่าช่วงใดที่มีการขุดคลองจำนวนมากช่วงนั้นราคาข้าวในตลาดโลกจะปรับตัวสูงขึ้น เหตุที่เป็นเช่นนั้นเพราะรัฐไม่ได้ให้ความสนใจกับการปรับปรุงกรรมวิธีผลิตเพื่อเพิ่มปริมาณสินค้า อีกทั้งพื้นที่ส่วนใหญ่มีแม่น้ำลำคลองธรรมชาติและคลองขุดทำหน้าที่รับและระบายน้ำเข้าออกอยู่แล้ว ดังความเห็นของนายดับบลิว เจ.เอฟ. วิลเลียม “ก่อนที่จะเร่ไปถึงนึกถึงโครงการชลประทานที่ใหญ่โตเช่นนั้น เราต้องคำนึงถึงต้นทุนที่ต้องใช้ในการสร้างทางรถไฟซึ่งเป็นประโยชน์ในแง่ยุทธศาสตร์และมีความสำคัญต่อการปกครองหัวเมือง”<sup>101</sup> หากต้องการขยายพื้นที่ทำกินออกไปก็ขุดคลองหรือทางน้ำเชื่อมต่อกับทางน้ำเดิมต่อไปซึ่งราษฎรสามารถขุดเองได้ เพราะสภาพภูมิประเทศฝั่งตะวันตกของแม่น้ำบางปะกงเป็นที่ลุ่มต่ำ ดินอ่อนนุ่มง่ายต่อการขุดคลองขุดที่เกิดขึ้นจึงขาดการวางแผนว่าจะรับน้ำเข้า-ออกอย่างไร มีความกว้าง-ลึกเท่าใด บางคลองจึงใช้ประโยชน์ได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ เพราะแทนที่คลองจะทำหน้าที่รับน้ำกลับเป็นการขุดขวางสกัดทางน้ำทำให้น้ำไหลเข้าคลองได้เฉพาะช่วงที่น้ำในแม่น้ำขึ้นสูงเท่านั้น และเมื่อน้ำไหลเข้าคลองมาแล้วก็ประสบปัญหาว่าไม่สามารถระบายออกได้เพราะกลางคลองเป็นที่ต้ำน้ำจึงขังอยู่ในแอ่งเกิดเน่าเสียจนใช้ประโยชน์ไม่ได้

การขยายตัวของการผลิตข้าวมีผลให้พื้นที่ระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกงได้รับการบุกเบิกขึ้นหลายสายทั้งจากภาครัฐ นายทุน และราษฎรคลองเหล่านี้สร้างปัญหาให้กับผู้ใช้คลองในทุกด้านเพราะการเร่งขุดคลองให้ทันกับความต้องการที่ดิน การที่รัฐเปิดให้นายทุนเข้ามาขอสัมปทานอย่างไม่จำกัดเพียงแค่มิทุนรัฐก็อนุญาตโดยไม่คำนึงว่าผู้รับสัมปทานมีความรู้

<sup>100</sup> ก.จ.ช., ๑.6, คค. 2/10 พระราชกำหนดจัดการสร้างทางรถไฟสายตะวันออก พ.ศ.

<sup>101</sup> Ingram. Jame, Economic chang in Thailand : 1850 – 1970, 197.

ประสบการณ์เกี่ยวกับการขุดคลองหรือไม่ เมื่อพิจารณาจากรายชื่อผู้ที่ได้รับสัมปทานเห็นได้ว่ามีแต่คนวงในที่เคยรับหน้าที่เกี่ยวกับการขุดคลองทั้งสิ้น เช่น พระยาดำรงราชพลขันธ์ (คอน บุนนาค) เจ้าพระยาสุริยวงศ์ไวยวุฒิ (วร บุนนาค) พระยาสมุทรบุรานุรักษ์ (สิน) เจ้าเมืองฉะเชิงเทรา พระยาสีหราชเดโช (โต บุนนาค) เป็นต้น คนกลุ่มนี้จึงเห็นช่องทางสร้างผลกำไรจากการขุดคลองมากกว่าผู้อื่น อีกทั้งรัฐยังเชื่อใจว่าคนเหล่านี้จะสามารถทำการขุดคลองจนแล้วเสร็จไม่เพราะมีความรู้ในที่ดินที่ตนจะขุด และมีอิทธิพลในท้องถิ่น จึงน่าจะไม่เกิดปัญหาทั้งงานกลางคันแม้ว่าการให้สัมปทานแม้ว่าการให้สัมปทานจะเป็นวิธีการที่ดีในการพัฒนาที่ดิน แต่เนื่องจากการให้เอกชนรายเดียวมีกรรมสิทธิ์ในการขุดคลองก่อนนายทุนรายอื่นที่อาจมีความพร้อมและทุนที่มากกว่า จึงเป็นการขัดขวางไม่ให้นายทุนรายอื่นและราษฎรที่มีทุนน้อยมีโอกาสจับจองที่ทำกิน เพราะนายทุนรายใหญ่เห็นว่าพื้นที่ส่วนไหนที่ยังไม่มีใครจับจองจะขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตขุดคลองแต่ยังไม่ขุด รวมถึงการทำสัญญาเกี่ยวกับภาครัฐให้บริษัทของตนมีสิทธิในการเลือกขุดคลองก่อนนายทุนรายอื่นส่งผลให้การขยายตัวของ การขุดคลองลดลงจนรัฐบาลต้องกำหนดระเบียบการขอพระบรมราชานุญาตเพื่อป้องกันการขออนุญาตทับพื้นที่และกีดขวางนายทุนรายอื่น ปรากฏว่าภายหลังการเปิดใช้คลองทุกสายประสบกับปัญหา<sup>102</sup> เช่น ดินเปรี้ยว น้ำเค็ม คลองดินเลนและการพังทลายของคันดินจนเป็นเหตุให้ราษฎรอพยพไปทำกินพื้นที่อื่นที่อุดมสมบูรณ์กว่า เพราะที่ดินฝั่งตะวันตกของแม่น้ำบางปะกงตั้งแต่คลองประเวศบุรีรมย์ขึ้นไปถึงคลองแสนแสบส่วนใหญ่เป็นที่ดินเช่าจากนายทุนและผู้มีบรรดาศักดิ์

#### - ปัญหาดินเปรี้ยว

พื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงตอนบนเป็นบริเวณที่มีปัญหาในการเพาะปลูกทั้งจากการขาดแคลนน้ำและปัญหาดินเปรี้ยว อันเป็นผลมาจากสภาพภูมิประเทศเป็นที่ดอน มีพื้นดินมีส่วนผสมของสารส้มแมกนีเซียม (Magnesia) และเกลือไหลซึมออกจากดิน ดังนั้นเมื่อถึงฤดูแล้งน้ำในคลองแห้งขอดลง น้ำไม่ถ่ายเทออกจากคลองทำให้สารส้มในดินไหลซึมออกออกมาปะปนกับน้ำ

<sup>102</sup> ก.จ.ช., ๖.5, กษ. 4.4 / 2 ขออนุญาตจับจองที่นา (4 กันยายน ร.ศ.108 - 6 พฤศจิกายน ร.ศ. 109).

ในคลอง ทำให้น้ำมีรสขม เปรี้ยวและฝาดจนเพาะปลูกไม่ได้<sup>103</sup> ปัญหาของดินถูกนำมาใช้เรียกชื่อของชุมชนคือ บางน้ำเปรี้ยว

#### - ปัญหาน้ำเค็ม

พื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำบางปะกงเกิดจากการทับถมของตะกอนแม่น้ำจนกลายเป็นแผ่นดินลาดลงสู่ทะเล ความลุ่มต่ำนี้เองทำให้พื้นที่ตอนล่างประสบกับปัญหาน้ำเค็มไหลเข้าท่วม สร้างความเสียหายแก่พื้นที่เกษตรกรรม เทาเซนต์ แฮริส เดินทางเข้ามาประเทศไทย สมัยรัชกาลที่ 4 ได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาน้ำเค็มและแนวทางแก้ไขไว้ว่า “...ในระหว่างฤดูแล้ง คือ ตั้งแต่เดือนธันวาคมถึงพฤษภาคม เขาได้สร้างทำนบกั้นกันตอนปลายแม่น้ำเพื่อป้องกันน้ำเค็มเข้าสู่ลำคลอง อันจะทำความเสียหายให้แก่การเพาะปลูก แต่ระหว่างฤดูฝนน้ำฝนปริมาณมากได้ทำให้น้ำในแม่น้ำจืดสนิทลงไปถึงปากแม่น้ำ...”<sup>104</sup>

การที่ปากแม่น้ำบางปะกงไม่มีสันดอนกั้นน้ำเค็มเหมือนแม่น้ำสายอื่นๆ ทำให้น้ำเค็มไหลจากปากแม่น้ำเข้าสู่พื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ตอนในซึ่งบางปีขึ้นสูงจนถึงบางน้ำเปรี้ยว บ้านสร้างและพนมสารคาม จากการสัมภาษณ์ชาวบ้านบริเวณอำเภอพนมสารคาม ปากคลองแสนแสบจนถึงอำเภอบ้านสร้าง จังหวัดปราจีนบุรีได้เล่าให้ฟังว่าแถบนี้ประสบปัญหาน้ำเค็มตั้งแต่เดือนพฤศจิกายนซึ่งเป็นฤดูน้ำเริ่มน้อยทำให้น้ำเค็มไหลขึ้นมาจนถึงจังหวัดปราจีนบุรีและนานถึงปีละ 7 เดือน<sup>105</sup> ปัญหาเหล่านี้กระทบถึงการเพาะปลูกของราษฎรในพื้นที่นี้ซึ่งเป็นแหล่งปลูกข้าวที่สำคัญแห่งหนึ่งของประเทศในคลองคลองประเวศบุรีรมย์ประสบปัญหาน้ำเค็มไหลเข้าคลองมากที่สุดเป็นเหตุให้ชาวนาทิงที่นานับหมื่นไร่<sup>106</sup> ในคลองประเวศบุรีรมย์เป็นพื้นที่เพาะปลูกขนาดใหญ่รัฐบาลจึงได้แก้ไขด้วยการอนุญาตให้ขุดคลองเปรี้งเพื่อช่วยระบายน้ำจืดเข้ามาไล่น้ำเค็มในฤดูแล้ง แต่

<sup>103</sup> ก.จ.ช., ๕, กษ 9.2/39 รายงานมิสเตอร์วัน เดอ ไฮเด ตรวจสอบ (29 กันยายน - 16 พฤศจิกายน ร.ศ. 121).

<sup>104</sup> เทาเซนต์ แฮริส, บันทึกประจำวันของเทาเซนต์ แฮริส, 30.

<sup>105</sup> สัมภาษณ์นายบุญเรือง อินท์คง อายุ 78 ปี บ้านเลขที่ 18 หมู่ 4 ตำบลบางแตน อำเภอบ้านสร้าง จังหวัดปราจีนบุรี สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 25 กันยายน พ.ศ.2548.

<sup>106</sup> ห.จ.ช., ๕, กส.11/165 ลายพระหัตถ์กรมหมื่นสมมุติอมรพันธ์ถึงเจ้าพระยาเทเวศร์วงศ์วิวัฒน์ (24 กันยายน ร.ศ.123).

เนื่องจากสภาพภูมิประเทศทางฝั่งตะวันตกของกลุ่มแม่น้ำบางปะกงมีลักษณะเป็นแอ่ง โดยเฉพาะบริเวณที่เป็นปากคลองทั้งสองฝั่งอยู่สูงกว่าตอนกลางคลอง ทำให้ไม่สามารถระบายน้ำเต็มออกจากพื้นที่เกษตรกรรมได้ และด้วยลักษณะดินของพื้นที่ในคลองแสนแสบจนถึงเขตโครงการรังสิต และโครงการทุ่งดงละครปรากฏเอกสารเกี่ยวกับการระบายน้ำและน้ำเค็มและดินเปรี้ยวมากที่สุด

ปัญหาเหล่านี้รัฐไม่ได้แก้ไขอย่างจริงจังนักเพราะยังมีพื้นที่อื่นที่จะบุกเบิกขึ้นได้ใหม่ แต่เมื่อการค้าขายตัวมากขึ้นจนไม่มีที่รกร้างให้แผ้วถางได้อีกต่อไป ประกอบกับเจ้าของที่นาส่วนใหญ่เป็นนายทุนและผู้มีบรรดาศักดิ์จึงเร่งรัดให้รัฐบาลเร่งจัดการซ่อมบำรุง

## สรุป

การขยายตัวของการขุดคลองเชื่อมในช่วง พ.ศ.2420-2450 เป็นผลมาจากการขยายตัวของการค้าข้าวในต้นพุทธศตวรรษที่ 25 ทำให้เกิดความต้องการที่ดินเพื่อการเพาะปลูกและขยาย

เส้นทางคมนาคมเข้ามาในพื้นที่ลุ่มระหว่างลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกงเพราะพื้นที่นี้ยังเป็นที่ยกร้างว่างเปล่า การบุกเบิกก็ทำได้ง่ายเพียงแค่ขุดคลองเชื่อมต่อกับทางน้ำสายเก่าที่มีอยู่ก่อนแล้ว อีกทั้งพื้นที่นี้มีความอุดมสมบูรณ์และอยู่ใกล้กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นตลาดการค้าข้าวของไทยทำให้รัฐเห็นถึงความสำคัญของการขุดคลองเข้ามาในพื้นที่นี้และยังเปิดโอกาสให้นายทุนดำเนินการขุดคลอง

เพื่อค้ำกำไรจากที่ดินที่ได้รับจากการขุดคลองด้วย

ความต้องการเพิ่มพื้นที่เกษตรกรรมส่งผลให้ที่ดินปรับราคาสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว นายทุนเห็นช่องทางแสวงหากำไรจากการค้าที่ดินได้เข้ามาบุกเบิกพื้นที่รกร้างและพื้นที่ที่มีผู้จับจองกรรมสิทธิ์จนเป็นปัญหาขัดแย้งระหว่างเจ้าของที่ดินกับนายทุนหลายราย นอกจากนี้การขยายตัวของการขุดคลองก็ไม่ได้รับการควบคุมดูแลจากรัฐอย่างจริงจัง ทำให้ที่ดินจำนวนมากที่บุกเบิกขึ้นใหม่ไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้เต็มประสิทธิภาพ เช่น ตื่นเขินในเวลาอันรวดเร็วจากการพังทลายของคันดินหรือการที่คลองเหล่านี้ขุดไม่ลึกพอทำให้ไม่สามารถระบายน้ำเข้าออกจากคลองได้ในเวลาที่ต้องการ นอกจากนี้การที่ดินเป็นที่ต้องการของราษฎรมากขึ้นทำให้มีการขยายพื้นที่เพาะปลูกเข้าไปยังที่ดินที่มีปัญหา เช่น ที่ลุ่มใกล้ปากแม่น้ำซึ่งเป็นพื้นที่ประสบปัญหาดินเค็ม น้ำกร่อยจนไม่สามารถเพาะปลูกได้ หรือที่ดินซึ่งมีสารแมกนีเซียมผสมอยู่จำนวนมากอย่างบางน้ำเปรี้ยว ได้กลายเป็นพื้นที่เกษตรกรรม รับจึงต้องเข้ามาดูแลเพื่อช่วยเหลือให้ราษฎรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่นี้สามารถเพาะปลูกได้ด้วยวิธีการต่างๆ ซึ่งจะอธิบายให้เห็นถึงการแก้ปัญหาเพื่อปรับให้พื้นที่

เหล่านี้สามารถทำเกษตรกรรมได้ในบทต่อไป

นอกจากนี้พื้นที่เพาะปลูกจะเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างมากแล้ว การขยายตัวของ การผลิตและการค้าเป็นส่วนหนึ่งที่ตั้งใจดีให้ผู้คนจากต่างถิ่นเข้ามาตั้งถิ่นฐานตามพื้นที่เกษตรกรรมและ ย่านการค้าที่สำคัญเกิดเป็นชุมชนขึ้นอีกหลายแห่ง ผลของการอพยพแรงงานเข้ามาในช่วงนี้ส่งผล ให้เมืองฉะเชิงเทราดูเหมือนจะขึ้นกว่าเมืองอื่นในกลุ่มแม่น้ำเดียวกัน เกิดชุมชนที่มีลักษณะของการ ผสมผสานของคนหลากหลายเชื้อชาติ วัฒนธรรมและภาษาเข้ามาอาศัยอยู่ร่วมกันเป็นชุมชนการค้าซึ่ง ต่อมาจะพัฒนาขึ้นเป็นชุมชนการค้าขนาดใหญ่ในภูมิภาคนี้

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

## บทที่ 4

### การพัฒนาคลองเชื่อมและเส้นทางคมนาคมที่มีผลต่อการปรับตัวของชุมชน ในกลุ่มแม่น้ำบางปะกง ระหว่าง พ.ศ.2451 - 2500

ในบทนี้เป็นการนำเสนอถึงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมกับการปรับตัวของชุมชนในกลุ่มแม่น้ำบางปะกงช่วงครึ่งหลังพุทธศตวรรษที่ 25 ซึ่งรัฐได้เร่งปรับปรุงเส้นทางคมนาคมทั้งทางน้ำและทางบก เช่น การขุดลอกคลอง การสร้างประตูกั้นน้ำ การสร้างเขื่อนกั้นดินทราย การวางระบบชลประทาน รวมถึงการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา ใน พ.ศ.2448 และการสร้างถนนเชื่อมระหว่างภูมิภาคตั้งแต่ พ.ศ.2480 เป็นต้นมา ล้วนเสริมให้เมืองฉะเชิงเทราล้นเสริมให้ฉะเชิงเทรากลายเป็นศูนย์กลางทางการเมือง การปกครองและการค้าที่สำคัญในภาคตะวันออก ส่งผลให้พื้นที่ต่างๆที่มีเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อกับเมืองฉะเชิงเทราได้รับการพัฒนาจนกลายเป็นชุมชนเพิ่มขึ้นทั้งในพื้นที่ระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกง และพื้นที่สูงทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกง

#### 1. การขยายตัวของชุมชนจากการขุดลอก

ภายหลังการขุดลอกเชื่อม พื้นที่ลุ่มระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกงซึ่งเคยเป็นพื้นลุ่มน้ำท่วมขังยังไม่มีผู้คนอาศัยอยู่มากนัก เพราะภูมิประเทศบริเวณนี้ไม่สะดวกต่อการเดินทางทำให้การขยายตัวของชุมชนในช่วงก่อนหน้านี้อยู่เฉพาะบริเวณริมฝั่งแม่น้ำบางปะกงและคลองสายหลัก ส่วนคลองซอยที่เชื่อมกับแม่น้ำและคลองสายหลักได้รับความสนใจจากนายทุนและราษฎรเข้ามาจับจองเพื่อขยายพื้นที่ทำกินอย่างกว้างขวางทั้งพื้นที่ที่อุดมสมบูรณ์และพื้นที่ซึ่งประสบปัญหาดินเปรี้ยวและน้ำเค็มอยู่แต่เดิม เกิดเป็นชุมชนเกษตรกรรมและชุมชนการค้าขึ้นหลายแห่ง แต่ชุมชนที่เกิดขึ้นใหม่เหล่านี้มักเป็นที่ดินในกรรมสิทธิ์ของนายทุนและชนชั้นสูงมากกว่าชาวนาซึ่งเป็นผู้ผลิตอย่างแท้จริง ดังนั้นเมื่อที่ดินทำกินประสบปัญหาต่างๆทั้งความตื้นเขิน การขาดแคลนน้ำเพื่อการปลูกและการคมนาคม รวมถึงปัญหาดินเปรี้ยวและน้ำเค็มทำให้ได้ผลผลิตลดลงเจ้าของที่ดินรายย่อยและชาวนาเช่าที่ดินต่างพากันอพยพย้ายไปหาที่ทำกินแห่งใหม่ที่อุดมสมบูรณ์กว่า

การอพยพย้ายที่อยู่อาศัยของผู้คนในลุ่มแม่น้ำบางปะกง ส่งผลให้ที่ดินที่นายทุนเข้ามาจับจองเพื่อเก็งกำไรจากการค้าและการเช่าที่ดินถูกทิ้งร้างจำนวนมาก นายทุนและราษฎรที่ประสบปัญหาพื้นที่ทำกินจึงยื่นหนังสือร้องเรียนให้รัฐเข้ามาดูแลเพื่อให้พื้นที่บุกเบิกใหม่สามารถทำการเพาะปลูกได้เต็มประสิทธิภาพ

### 1.1 ปัญหาจากการขาดคลองเพื่อขยายพื้นที่เพาะปลูก

การเร่งขยายที่ทำกินด้วยการขุดคลองของนายทุนที่ขาดความรู้และประสบการณ์ ทำให้คลองที่ได้รับการขุดไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้เต็มประสิทธิภาพ มักสร้างปัญหาการกักเก็บและระบายน้ำเข้า-ออกจากคลอง ดังรายงานของกระทรวงเกษตรราธิการถึงปัญหาการขาดคลองของนายทุนว่า “...คลองที่ขุดได้ขุดไปแล้วแต่ก่อนบางแห่งทำให้ที่นาเหล่านั้นขาดประโยชน์ไปด้วยน้ำมากเกินไปบ้าง น้อยไปบ้าง น้ำเค็มขึ้นถึงบ้าง ทำให้ที่นาเป็นนาฟางอยู่แล้วเสียประโยชน์ไปทำนาไม่ได้ผล”<sup>1</sup> บางช่วงของคลองก็ตื้นเขินจนไม่สามารถสัญจรได้ ปัญหาเหล่านี้เป็นอุปสรรคต่อการใช้ประโยชน์ของราษฎรที่อาศัยอยู่ในคลองทั้งการประกอบอาชีพเกษตรกรรมและการขนส่งสินค้า ทำให้ราษฎรที่เป็นเจ้าของที่นารายย่อยและผู้เช่าที่นาทำกินอพยพไปหาที่ทำกินแห่งใหม่อยู่เสมอ<sup>2</sup> เช่น เมืองมื่นบุรีได้รับความเดือดร้อนจากการขาดทำให้พืชผลเสียหายต้องอพยพไปอยู่ที่อื่นถึง 2/3 ของประชากรทั้งหมด<sup>3</sup> ปัญหาต่างๆที่ทวีมากขึ้นจนรัฐไม่อนุญาตให้เอกชนรายใดเข้ามาจับสัมปทานนับตั้งแต่ปี พ.ศ.2442 เพราะเป็นช่วงที่อายุสัมปทานที่ให้กับนายทุนรายต่างๆหมดอายุลง เหตุนี้ทำให้การขยายพื้นที่เกษตรกรรมชะงักงัน

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ๑.๕, กษ 4.4/2 ขออนุญาตจับจองที่นา สำเนาที่ 200 ลงวันที่ 22 กันยายน ร.ศ.109 (4 กันยายน 108 – 6 พฤศจิกายน ร.ศ.109).

<sup>2</sup>คาร์ล ซี ชิมเมอร์แมน, การสำรวจเศรษฐกิจในชนบทแห่งสยาม แปลโดย ชิม วีระไวทย (เอกสารทางวิชาการหมายเลข 2/013 มุฉนนิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2525), 176.

<sup>3</sup>ก.จ.ช., ๑.๕, น.3.6 ก / 38 ซี่แจงเรื่องราษฎรในแขวงเมืองมื่นที่อพยพยกครอบครัวทั้งที่นาไปอยู่เมืองอื่นกลับมีความชื่นชมยินดีมากขึ้นในการที่ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้จัดสร้างประตูน้ำขึ้นที่ตำบลต่างๆนั้น . ; ก.จ.ช., ๑.๕, กส 11/165 เรื่องซ่อมคลองแสนแสบ ปี 12 เรื่องชี้แจงความเจริญแห่งราษฎรในการทำนาในแขวงเมืองมื่นบุรีเมื่อได้สร้างประตูน้ำขึ้นที่สระปทุมวัน.

การไม่อนุญาตให้นายทุนเข้ามาดำเนินการขุดคลองไม่ได้เป็นการแก้ปัญหาเพราะช่วง พ.ศ.2420-2440 การขุดคลองขยายตัวอย่างมาก อีกทั้งที่ดินที่ได้บุกเบิกขึ้นในช่วงนี้เป็นของ นายทุนที่ใกล้ชิดกับรัฐหรือพระบรมวงศานุวงศ์ ดังนั้นการแก้ปัญหาพื้นที่เกษตรกรรมให้สามารถ ทำการเพาะปลูกได้เต็มประสิทธิภาพจึงเป็นหน้าที่ที่รัฐต้องเข้ามาดำเนินการแก้ไขอย่างจริงจังด้วย การตั้งกรมคลอง ขึ้นใน พ.ศ.2446<sup>4</sup> แต่การที่รัฐขาดความรู้และผู้เชี่ยวชาญในการชลประทานจึง ต้องจ้างชาวต่างชาติเข้ามาบริหารราชการในตำแหน่งเจ้ากรมคลอง เช่น มิสเตอร์ เยโฮมาน วัน

<sup>4</sup>ในปี พ.ศ.2442 รัฐบาลได้เริ่มคิดและจัดการด้านชลประทานไปบ้างแล้วเมื่อครั้ง เจ้าพระยาเทเวศร์วงศ์วิวัฒน์ เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการได้ไปตรวจสภาพของนาในทุ่งรังสิต พบว่าต้องช่วยเหลือด้านชลประทานอย่างรีบด่วน จึงรีบติดต่อยืมตัวมิสเตอร์วันเดอร์ไฮเด (Mr. J. Homan Van der Heide) นายช่างชาวฮอลันดาผู้เชี่ยวชาญการชลประทานจากชว มาศึกษาธรรมชาติของทุ่งราบภาคกลางเพื่อวางโครงการชลประทาน ต่อมาในปี พ.ศ.2446 พระกรุณาโปรดเกล้าฯตั้งกรมคลอง สังกัดกระทรวงเกษตราธิการ มีหน้าที่ดังนี้

1. จัดการท่อน้ำซึ่งมีอยู่แล้วทั้งที่เป็นเองและได้จัดทำขึ้น การเดินเรือ การเข้าน้ำออก กับการตักแต่งคลองและแม่น้ำทั้งหลายให้ดีขึ้น
2. การเตรียมและกำหนดระเบียบการก่อสร้าง การท่อน้ำ การเดินเรือซึ่งจะได้จัด ขึ้นใหม่ต่อไป
3. การจัดแบ่งน้ำท่อน้ำเข้านาและการท่อน้ำเข้าคลองให้พอเหมาะแก่ความต้องการ ทั้งในคลองซึ่งมีอยู่แล้วและคลองซึ่งจะได้จัดต่อไป พร้อมด้วยความช่วยเหลือจาก กรมการคลองในตำบลต่างๆแล้วรักษาการท่อน้ำไขน้ำและการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลองทั่วพระราชอาณาจักร
4. เก็บเงินค่าน้ำ ค่านา ค่าเดินเรือ ค่าประตุน้ำและผลประโยชน์อื่นๆ ซึ่งจะเกิด แก่การท่อน้ำจำหน่ายน้ำกับการอื่นๆซึ่งจัดอยู่ในกรมนี้
5. กำหนดและตรวจดูการจัดการรักษาคลองและการซึ่งเกี่ยวกับการท่อน้ำ ไขน้ำ การเดินเรือซึ่งบริษัทหรือบุคคลซึ่งเป็นผู้จัดขึ้น
6. ตักเตือนแนะนำกิจการต่างๆซึ่งเกี่ยวกับการของกรมนี้ทั้งการจดทะเบียนผู้ขอ อนุญาตจัดทำกรต่างๆอันเกี่ยวกับการท่อน้ำไขน้ำและการเดินเรือซึ่งกระทรวง กรม บริษัทหรือบุคคลเป็นผู้จัดทำขึ้น.

ก.จ.ช., ๑.5, กษ. 9/5 “รายงานโครงการท่อน้ำไขน้ำ”.

เดออร์ ไฮเด (Mr. J. Homan Van der Heide) และ เซอร์โทมัส วอร์ด (Sir Thomas Ward)<sup>5</sup> เพื่อบำรุงการชลประทาน ดังที่ไฮเดได้ชี้แจงถึงเหตุผลที่รัฐจ้างเขาเข้ามาทำงานในตำแหน่งเจ้ากรมคลองว่า “...ความประสงค์ของรัฐบาลสยามในการเรียกตัวข้าพเจ้ามานั้น เพื่อเหตุผลประการใดในเรื่องการจะขุดคลองเปิดทางน้ำสำหรับหัวเมืองซึ่งเป็นกลุ่มในกรุงสยาม..”<sup>6</sup> เมื่อไฮเดเข้ามาศึกษาถึงสภาพคลองในกลุ่มแม่น้ำภาคกลางเพื่อแก้ปัญหาด้านชลประทานพบว่าการขุดคลองของไทยไม่ได้ มาตราฐานทั้งความลึก ความลาดชันของพื้นที่ไม่สัมพันธ์กับกระแสน้ำ คลองจึงทำหน้าที่เพียงระบายน้ำ “ในตอนต้นแลปลายฤดูฝนเป็นต่อธารนำน้ำจากแม่น้ำเจ้าพระยาแลแม่น้ำบางปะกงเข้าทุ่งนา” และ “พอฝนชุกคลองนี้ถ่ายน้ำออกไปในแม่น้ำใหญ่เพื่อไหลเข้าทุ่งนาอื่นต่อไปอีกเป็นอันมากเมื่อฝนตกชุกแล้วน้ำในระยะกลางคลองลึกกว่าในต้นแลปลายคลองมาเป็นก้นกะทะที่อยู่กลางคลอง เพราะเหตุฉะนั้นน้ำในพื้นที่ที่เรียกว่าก้นกะทะนี้มักมีเกินกว่าความต้องการ...”<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup>มิสเตอร์เยโฮมาน วันเดออร์ ไฮเด (Mr. J. Homan Van der Heide) ชาวเนเธอร์แลนด์เป็นเจ้ากรมคลองคนแรก เพราะเป็นผู้มีความเชี่ยวชาญด้านชลประทานและเคยรับราชการที่เมืองมอดบอเซตา ประเทศอินโดนีเซียย้ายมาทำงานที่กรุงเทพฯ ในวันที่ 3 มิถุนายน พ.ศ.2445 โดยทำสัญญากับรัฐบาลไทย 3 ปี เมื่อตั้งกรมคลองขึ้นไฮเดได้รับการแต่งตั้งเป็นเจ้ากรมคลอง

ไฮเดได้ทำการสำรวจภูมิประเทศในประเทศไทยเพื่อประโยชน์ในการชลประทานและใน พ.ศ.2446 เขาได้เสนอโครงการชลประทาน แต่รัฐบาลได้ยับยั้งตัดทอนงบประมาณของเขา โดยรัฐบาลอ้างว่าไม่มีงบประมาณพอ หลังจากการยับยั้งของรัฐบาลหลายครั้ง ไฮเดจึงตัดสินใจลาออกจากราชการเมื่อ พ.ศ.2452 เพราะคิดว่าไม่มีประโยชน์ที่จะรับราชการต่อไป

ต่อมารัฐบาลได้จ้าง เซอร์โทมัส วอร์ด (Sir Thomas Ward) วิศวกรผู้ชำนาญด้านชลประทานชาวอังกฤษจากประเทศอินเดียเข้ามารับราชการในเมืองไทยเมื่อ พ.ศ.2456 ครั้งกรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์เป็นเสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการ. ก.จ.ช., ๑.6, กษ.ใหม่ กรมชลประทาน ส่วนทดน้ำ เล่ม 32 หน้า 1281 “กระทรวงเกษตราธิการ ดำริตั้งกรมทดน้ำไขน้ำในประเทศสยาม และจัดตั้งผู้ชำนาญมากระทำการ พ.ศ.2455 กรมหลวงราชบุรี ดิเรกฤทธิ์ถึงรัชกาลที่ 6 (21 มิถุนายน พ.ศ.2456).

<sup>6</sup>ก.จ.ช., ๑.5, กษ.9.2/39 รายงานมิสเตอร์วันเดออร์ไฮเดตรวจคลอง ( 29 กันยายน – 16 พฤษภาคม ร.ศ.121).

<sup>7</sup>ก.จ.ช., ๑.5, กษ 9.2/39 รายงานมิสเตอร์วันเดออร์ไฮเดตรวจคลอง (29 กันยายน – 16 มิถุนายน ร.ศ.121).

ได้เสนอให้มีการสร้างเขื่อนระบายน้ำขนาดใหญ่ปิดกั้นแม่น้ำเจ้าพระยาที่จังหวัดชัยนาท เพื่อทดน้ำที่มีอยู่อย่างพอเพียงนั้นไปใช้ในทุ่งนาทั้ง 2 ฝั่ง ซึ่งจะช่วยให้เพาะปลูกได้ผลดีขึ้น แต่การที่รัฐขาดเงินทุนจึงทำเพียงสร้างประตูระบายน้ำบริเวณปากคลองและปลายคลองต่างๆของทุ่งราบตอนอยู่ใกล้ทะเลเพื่อช่วยเหลือการทำนาตอนปลายฤดูฝนเท่านั้น เช่น คลองภาษีเจริญ คลองดำเนินสะดวก คลองแสนแสบ คลองท่าไข่ คลองบางขนาก คลองพระโขนง คลองด่าน<sup>8</sup>

เมื่อตั้งกรมคลองขึ้นได้มีการนำวิทยาการและเทคโนโลยีสมัยใหม่เกี่ยวกับการขุดคลองเข้ามาปรับใช้กับสภาพภูมิศาสตร์ของพื้นที่ลุ่มแม่น้ำของประเทศไทย เพื่อให้คลองใช้ประโยชน์ได้ตลอดปี เพราะคลองที่ขุดในลุ่มแม่น้ำบางปะกงประสบปัญหาการนำน้ำเข้าพื้นที่เพาะปลูก เนื่องจากความแตกต่างของพื้นที่มีหลายระดับตั้งแต่ที่ราบเชิงเขาถึงที่ราบลุ่มซึ่งเทลาดจากตอนบนของพื้นที่ลงมายังปากแม่น้ำ จึงส่งผลให้พื้นที่เกษตรกรรมทางตอนบนเกิดความเสียหายและราษฎรที่อยู่อาศัยในลำคลองไม่สามารถเดินทางเข้า - ออกคลองช่วงฤดูแล้งได้ด้วย การขุดคลองใช้แรงงานคนเป็นหลักและไม่มีความรู้ทางภูมิศาสตร์จึงทำให้คลองเกิดน้ำท่วมขังในฤดูน้ำและพัดพาเอาโคลนตะกอนลงมาในแม่น้ำคลองขุดเหล่านี้จึงตื้นเขินเร็ว อีกปัญหาหนึ่งที่ทำให้คลองพังเร็วคือ การที่ดินซึ่งอยู่ระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกงเป็นดินเลนเกิดจากการทับถมของตะกอนที่อ่อน แม้จะไม่มีกรนำสัตว์ลงไปในคลองหรือการทำลายของคนที่พังเองโดยธรรมชาติอยู่แล้วเพราะรัฐไม่เคยซ่อมบำรุงคลองเลยตั้งแต่เปิดใช้ ประกอบกับการตั้งชุมชนขาดการวางแผน ทำให้เกิดทั้งการคมนาคมและระบายของเสียจากครัวเรือนและการใช้น้ำในการเพาะปลูก เช่น คลองประเวศบุรีรมย์แม้จะเป็นคลองที่ขุดโดยรัฐมีการวางแผนในการขุดเพื่อให้เป็นเส้นทางคมนาคมก็ยังประสบปัญหาความคดเคี้ยว ตื้นเขิน ราษฎรที่อาศัยการคมนาคมผ่านคลองประเวศบุรีรมย์จึงประสบปัญหาจากการสัญจรน้ำในคลองแห่งนี้ต้องจ้างโยงชักลาก โดยราคาค่าจ้างตั้งแต่ 4 บาทขึ้นไปถึง 24 บาท น้ำหนักเรือที่จะลากราษฎรต้องการที่จะช่วยกันออกเงินซ่อมคลองโดยไม่ต้องรอรัฐบาล

ส่วนคลองแสนแสบเป็นคลองที่ประสบปัญหาเกี่ยวกับปริมาณน้ำในคลองมากที่สุด เพราะเป็นคลองเก่าจึงตื้นเขินมากกว่าคลองอื่นๆ และเรือนิยมสัญจรไปมาตลอดในช่วงฤดูน้ำ แต่ถ้าเป็นฤดูแล้งแล้วมีแต่เรือที่กินน้ำตื้นที่สุดจึงจะไปได้<sup>9</sup>

<sup>8</sup> เริ่มการก่อสร้างตั้งแต่ปี พ.ศ.2449 จนแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2452.

<sup>9</sup> ก.จ.ช., ๕, กษ 9.2/47 “ซ่อมคลองแสนแสบ” (21 มิถุนายน ร.ศ.124 – 28 ธันวาคม ร.ศ.125).

นอกจากนี้ปัญหาดินเปรี้ยวอันจากการที่มีน้ำน้อยยังสร้างความเสียหายแก่ข้าวซึ่งเป็นอาชีพหลักของราษฎรแถบนี้ รัฐบาลจึงดำเนินโครงการบำรุงแก้ไขการระบายน้ำในทุ่งฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาตอนใต้คลองรังสิตหรือโครงการป่าสักใต้ ด้วยการขุดลอกคลองพร้อมทั้งจัดสร้างประตูน้ำขึ้นในคลองแสนแสบที่ประทุมวัน ท่าไข่ บางขนาก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้คลองลึกและมีระดับน้ำสูงอยู่เสมอเพื่อบำรุงการเพาะปลูกและเพื่อกักเก็บน้ำในคลองเพื่อให้เรือบรรทุกข้าวและเรือกลไฟเดินได้ตลอดปี<sup>10</sup> แม้ว่าการซ่อมคลองแสนแสบจะมีประโยชน์แต่การขุดลอกคลองก็ได้ส่งผลกระทบต่อผู้อาศัยริมคลอง<sup>11</sup> เนื่องจากราษฎรนิยมตั้งบ้านเรือนริมน้ำเมื่อรัฐกำหนดขนาดคลองใหม่ให้กว้าง 8 วา และเหลือที่สองฝั่งทำถนนข้างละ 6 ศอก<sup>12</sup> จึงต้องรื้อถอนบ้านเรือนถึง 683 หลัง แยกเป็นเชื้อสายจีน มลายูในบังคับสยาม 647 ราย บังคับฝรั่งเศษ 38 ราย อังกฤษ 21 ราย ฮอลันดา 5 ราย รวม 711 ราย<sup>13</sup> ลงมือก่อสร้างปี ร.ศ.122 (พ.ศ.2436) ดังประกาศกระทรวงเกษตรราธิการเรื่องซ่อมคลองแสนแสบว่า “คลองแสนแสบเป็นคลองสำคัญสำหรับการค้าขายเพราะเป็นคลองที่โยงแม่น้ำบางปะกงกับแม่น้ำเจ้าพระยาเข้าด้วยกัน จึงเป็นทางเดินเรือของมหาชนเป็นอันมากมาช้านานแล้วบัดนี้ต้นเงินจนเรือเดินไม่ได้ในระดูแล้ง ต้องขาดประโยชน์ของมหาชนไปปีละหลายเดือนจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯให้กระทรวงเกษตรราธิการจัดการซ่อมคลองแสนแสบนี้ใหม่ เพื่อให้เรือเดินได้สะดวกตลอดทุกฤดูจึงได้เป็นประโยชน์แก่มหาชนที่มีกิจธุระไปมาค้าขายในคลองนี้ยิ่งขึ้น”<sup>14</sup> การที่คลองแสนแสบขุดมานานและไม่เคยได้รับการซ่อมบำรุงสักครั้ง คลองจึงต้นเงินเรือเดินได้เฉพาะในฤดูน้ำเพียงปีละ 3 เดือน ประกอบกับก่อนการซ่อมคลองมีสเตอร์วันเดอร์ไฮเด่ได้ไปตรวจพื้นที่ในคลองแสนแสบ คลองประเวศบุรีรมย์

<sup>10</sup>ก.จ.ช., กส. 11/719 “กรมคลองยื่นรายงานการบำรุง แก้ไขการระบายน้ำในทุ่งฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาตอนใต้คลองรังสิต” (4 กันยายน ร.ศ.124).

<sup>11</sup>ประตูน้ำบางขนากจะเป็นประตูแรกที่สร้างขึ้นในกรุงสยาม. ก.จ.ช., กส. 11/165 เล่ม 16 คำแปลที่ 187 ส.ส./358 (7 พฤศจิกายนร.ศ.123) “กราบเรียนท่านเจ้าคุณปลัดทูลฉลอง กระทรวงเกษตรราธิการ จาก เย แวนดูเบอร์เยน”.

<sup>12</sup>ก.จ.ช., กส. 11/165 “เรื่องซ่อมคลองแสนแสบ ปีที่ 8” (17 สิงหาคม ร.ศ.126).

<sup>13</sup>ก.จ.ช., กส. 11/165 ปีที่ 8 จดหมายบันทึกสำหรับกระทรวงเกษตรราธิการของ มีสเตอร์ไฮมันวันเดอร์ไฮเด่ ลงวันที่ 10 สิงหาคม ร.ศ.124.

<sup>14</sup>ก.จ.ช., ๑.5, กษ. 9.2/47 ซ่อมคลองแสนแสบ 24 มิถุนายน ร.ศ.124 – 20 ธันวาคม ร.ศ.125.

พบว่ามียุงนาจำนวนมากและมีบ้านเรือนราษฎรออาศัยอยู่หนาแน่นดังนั้นการขุดซ่อมคลองทั้งสองนี้ จึงเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าเพราะจะได้ประโยชน์ทั้งทางการคมนาคมและการเกษตรกรรมที่ราษฎร สามารถทำนาได้ถึง ปีละ 3 ครั้งมากกว่าทางฝั่งคลองรังสิตซึ่งทำนาปีละครั้งเท่านั้น<sup>15</sup> รัชกาลที่ 5 จึงทรงมีพระราชดำริให้ซ่อมคลองและสร้างประตูน้ำเป็นระยะทางยาวตั้งแต่ประตูน้ำประทุมวันถึง ประตูน้ำท่าไข่ ระยะทาง 1,725 เส้น กับตั้งแต่สามแยกศาลาแดงถึงประตูน้ำบางขนาก ระยะทาง 625 เส้น รวม 2,350 เส้น<sup>16</sup> ซ่อมคลอง มิถุนายน ร.ศ. 124 – 3 ธันวาคม ร.ศ. 125 (พ.ศ.2448 – พ.ศ. 2449)<sup>17</sup> โดยใช้ทุน 208,744 บาท 72 สตางค์ เริ่มสร้างประตูน้ำในคลองแสนแสบ ที่ประตูน้ำ ประทุมวันและประตูน้ำท่าไข่ ประตูน้ำเหล่านี้มีโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

1. ไขน้ำจากแม่น้ำเจ้าพระยาแลแม่น้ำบางปะกงเวลาน้ำยังจืดอยู่เข้าไปใช้ใน คลองแสนแสบให้มากขึ้นในระหว่างฤดูแล้ว
2. เพื่อไขน้ำในคลองเมื่อมีเหลือใช้ ออก เป็นต้นในฤดูน้ำมาก
3. เพื่อให้มีน้ำที่ประตูน้ำไหลแรง เมื่อเวลาขยายน้ำออกมาก ๆ เพื่อให้เรือแพ ไปได้สะดวก<sup>18</sup>

การขุดซ่อมคลองนอกจากให้คลองรองรับน้ำเพื่อการเกษตรกรรมได้ดีแล้วยังขยาย ขนาดคลองให้กว้างขึ้นเพื่อรองรับปริมาณเรือที่เพิ่มขึ้น เช่น การสร้างประตูระบายน้ำขึ้นในคลอง เชื่อมของพื้นที่ระหว่างลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยากับลุ่มแม่น้ำบางปะกง โดยรัฐบาลให้ความเห็นในการ สร้างทำนบในพระราชบัญญัติรักษาทำนบ วันที่ 13 กันยายน ร.ศ.121 (พ.ศ.2445) ว่า

...การเพาะปลูกอันเป็นสิ่งสำคัญของบ้านเมืองและต้องอาศัยน้ำซึ่งเป็น สิ่งสำคัญนี้มีเหตุที่เปนนอันตรายอยู่อย่างหนึ่ง เพราะที่ดินในท้องทุ่งอยู่ได้ ก็ไหลลงตามทางน้ำลำบึงนั้นๆมาตกแม่น้ำหรือลำคลองใหญ่เสีย กระทำให้ พืชพรรณการเพาะปลูกในท้องที่นั้นๆ เสียไปได้บ้างมีพระราชประสงค์จะ

<sup>15</sup> ก.จ.ช., ๕.๕, กษ. 9.2/39 รายงานมิสเตอร์วันเดอร์ไฮเดตรวจคลอง (29 กันยายน - 16 พฤศจิกายน ร.ศ.121).

<sup>16</sup> ก.จ.ช., กส. นน.5 ปีที่ 12 คำกล่าวเปิดประตูน้ำ ลงวันที่ 7 ธันวาคม ร.ศ.125.

<sup>17</sup> ก.จ.ช., ๕.๕, กษ. 1/8 กรมราชเลขาอนุการถึงเจ้าพระยาเทเวศวงศ์วิวัฒน์ สำเนาที่ 28/ 1251 (22 พฤศจิกายน ร.ศ.125).

<sup>18</sup> ก.จ.ช., กส 11/165 ปีที่ 10 ซ่อมคลองแสนแสบแลทำประตูน้ำประทุมวัน ท่าไข่ บางขนาก บางเหี้ย.

อุดหนุนการเพาะปลูกให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้นด้วยการปิดทํานบที่อันควรปิดเพื่อ  
ทดน้ำไว้แก่เหตุอันตรายดังกล่าวมาแล้ว...

ข้อ 3 ห้ามมิให้ผู้หนึ่งผู้ใด กระทบอันตรายแก่ทํานบหลวงด้วยประการใดๆ  
ถ้าแลผู้ใดกระทบผิดต่อข้อนี้ ผู้นั้นมีความผิดให้ปรับเป็นเงินไม่เกิน 10 บาท  
หรือ จำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือทั้งปรับและจำคุก

ข้อ 4 ถ้าผู้ใดปล่อยให้สัตว์พาหนะของตนไปเหยียบย่ำทํานบ  
หลวง ผู้เป็นเจ้าของสัตว์พาหนะนั้นมีความผิดให้ปรับไม่เกินคราวละ 10 บาท  
หรือจำคุกไม่เกิน 1 เดือนหรือทั้งปรับและจำ<sup>19</sup> และกันน้ำเค็มไม่ให้ไหลเข้าคลอง<sup>20</sup>

ผลจากการวางระบบชลประทานในพื้นที่ตอนบนของกลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยากับกลุ่มแม่น้ำ  
บางปะกงได้ช่วยเพิ่มพื้นที่ทำนามากขึ้น ต่อมาจึงได้ขยายพื้นที่โครงการชลประทานลงมาถึงพื้นที่  
ใกล้ชายทะเลซึ่งมีปัญหา น้ำเค็มเข้าท่วมพื้นที่นาบ่อยครั้ง “โครงการสกีมบางเหี้ย” ครอบคลุมพื้นที่  
ในคลองสำโรง คลองปากตะคลอง คลองหัวตะเข้ และคลองประเวศบุรีรมย์เพื่อป้องกันไม่ให้  
น้ำเค็มในแม่น้ำไหลเข้าไปทํานบแก่พืชพรรณไม้ตามคลองนั้นด้วย<sup>21</sup> (ภาคผนวก ค.) ดังมี

ประตุน้ำในคลองต่างๆดังนี้

- ประตุน้ำในคลองประเวศ มี 2 แห่ง คือ ประตุน้ำพระโขนงและประตุน้ำท่าถั่ว  
เริ่มลงมือก่อสร้างใน ร.ศ.125 (พ.ศ.2449) ลงทุนประมาณ 188,133.29 บาท

- ประตุน้ำในคลองสำโรง มี 2 แห่ง คือ ประตุน้ำสำโรงและประตุน้ำปากตะคลอง  
แล้วเสร็จใน ร.ศ.125 (พ.ศ.2449) ลงทุนประมาณ 171,414.39 บาท<sup>22</sup>

<sup>19</sup> ก.จ.ช., ๑.๕, กษ. 9.1/5 พระราชบัญญัติรักษาทํานบและรักษาคคลอง ( 3 กันยายน  
ร.ศ.121 – 12 สิงหาคม ร.ศ.124).

<sup>20</sup> ก.จ.ช., กส. 11/719 กรมคลองยื่นรายงานการแก้ไขการระบายน้ำในทุ่งฝั่งตะวันออก  
ของแม่น้ำเจ้าพระยา ( 4 กันยายน ร.ศ.128) ตอนใต้คลองรังสิต ; ก.จ.ช., ๑.๕, กษ.9.1/5  
พระราชบัญญัติรักษาทํานบและรักษาคคลอง ( 3 กันยายน ร.ศ.121 – 12 สิงหาคม ร.ศ.124).

<sup>21</sup> ก.จ.ช., กส. 11/803 “รายงานกรมคลองกล่าวถึงตั้งแต่กรมคลองจนถึงตั้งหม่อม  
อนรุทธท้าวเป็นเจ้ากรม”.

<sup>22</sup> ก.จ.ช., กส. 11/803 รายงานกรมคลองกล่าวถึงตั้งแต่ตั้งหม่อมอนรุทธท้าวเป็น  
เจ้ากรม.

- ประตูน้ำบางเหี้ย<sup>23</sup> สร้างใน ร.ศ.125 (พ.ศ.2449) พร้อมประตูน้ำพระโขนงใช้  
ทุนประมาณ 13,679 บาท สร้างประตูน้ำขึ้นเพื่อแก้ปัญหาน้ำเค็มหนุนเข้าสู่คลองแสนแสบ คลอง  
ประเวศบุรีรมย์และคลองสำโรงซึ่งพื้นที่ในคลองเหล่านี้เป็นพื้นที่เกษตรกรรมขนาดใหญ่ที่ประสบ  
กับปัญหาน้ำเค็มหนุนเข้าสู่คลองเป็นประจำทุกปี

## มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

---

<sup>23</sup>ประตูน้ำบางเหี้ยถือเป็นประตูน้ำที่มีความสำคัญในการป้องกันน้ำเค็มไหลเข้าสู่พื้นที่  
เกษตรกรรมตอนล่างของพื้นที่ด้านตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งคาดการณ์ว่าคลองนี้จะรับ  
น้ำจากแม่น้ำป่าสักมาทุ่งรังสิต ผ่านคลองแสนแสบ คลองประเวศบุรีรมย์ คลองสำโรง ลงสู่  
ทะเลที่ประตูน้ำบางเหี้ย นอกจากนี้ประตูน้ำบางเหี้ยจะช่วยป้องกันน้ำเค็มไม่ให้เข้ามาสู่พื้นที่  
เพาะปลูกตอนในประต. ก.จ.ช., กส 11/803 “รายงานกรมคลองกล่าวถึงตั้งแต่กรมคลองจนถึง  
ตั้งหม่อมอนุรุทธเทวาเป็นเจ้ากรม”.



การสร้างประตูน้ำเป็นการช่วยกักเก็บน้ำในลำคลองให้มีพอเพียงสำหรับการเดินเรือในฤดูแล้งมากกว่าเพื่อประโยชน์ในการทำนาเพราะคลองแสนแสบเป็นเส้นทางที่ราษฎรนิยมใช้เดินทางมากที่สุด เนื่องจากเป็นทางไปมาระหว่างกรุงเทพฯกับเมืองฉะเชิงเทราให้สามารถเดินทางได้ทุกฤดูกาล การสร้างประตูน้ำนี้รัฐมิได้ลงทุนโดยสูญเปล่าแต่มีการโดยเก็บค่าธรรมเนียมจากเรือที่ผ่านเข้า-ออก ประตูน้ำในคลองแสนแสบ คลองท่าไข่แลคลองบางขนากตามขนาดความกว้างและยาวของเรือ<sup>24</sup> ดังนี้

ตารางที่ 8 ค่าธรรมเนียมเรือผ่านเข้า-ออก ประตูน้ำในคลองแสนแสบ คลองท่าไข่และคลองบางขนาก

ขนาดเรือ	ค่าธรรมเนียมวัดตามยาววาละ/ ไร่
1. เรือที่มีขนาดยาวกว่า 2 วาขึ้นไป	
เรือปากกว้างกว่า 2 วา 2 ศอกขึ้นไป	16
เรือปากกว้างกว่า 2 วา 2 ศอกลงมาถึง 2 วา	12
เรือปากกว้างกว่า 2 วาลงมาถึง 1 วา 2 ศอก	8
เรือปากกว้างกว่า 1 วา 2 ศอกลงมาถึง 1 วา	4
เรือปากกว้างกว่า 1 วาลงมาถึง 2 ศอก	2
เรือปากกว้างต่ำกว่า 2 ศอกลงมา	1
2. อัตราค่าแพไม่ต้องคิดตาราววาละ	4
3. เรือที่มีขนาดยาวต่ำกว่า 2 วาลงมาแลปากกว้างต่ำกว่า 2 ศอกลงมา	1
4. เรือพระสงฆ์ซึ่งเจ้าของท่านั่งมาในเรื่อนั้นด้วยไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมเลย	-
5. เรือที่ใช้แรงด้วยกลไกต้องวัดขนาดยาวเป็นประธานและคิดวาละ	32

ที่มา : ก.จ.ช., กฎ 11/24 เสนาบดีบัญชาให้พระหัตถสวร เจ้ากรมเกษตรไปตรวจเรือเข้าออกคลองแสนแสบแลคลองประเวศ.

<sup>24</sup> ก.จ.ช., กฎ 11/165 ซ่อมคลองแสนแสบแลทำประตูน้ำประทุมวัน ท่าไข่ บางขนาก บางเหี้ย (ปีที่ 11).

ภายหลังเปิดใช้คลองได้มีเรือผ่านเข้าออกในคลองแสนแสบและคลองประเวศบุรีรมย์จำนวนมาก พระหัตถสาร เจ้ากรมเกษตร ตรวจปริมาณเรือในคลองแสนแสบช่วงวันที่ 26-30 พฤศจิกายน ร.ศ. 120 รายงานว่า มีจำนวน 5,302 ลำและคลองประเวศช่วงวันที่ 2-6 ธันวาคม ร.ศ.120 มีปริมาณเรือเข้าออกในคลองถึง 2,291 ลำ เมื่อเทียบกับคลองอื่นๆจะเห็นได้ว่าคลองแสนแสบเป็นที่นิยมของราษฎรในการเดินทางไม่น้อยไปกว่าทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา

ตารางที่ 9 ค่าธรรมเนียมเรือผ่านเข้า-ออก ประตูน้ำในคลองแสนแสบ เทียบกับประตูคลองภาษีเจริญแลคลองดำเนินสะดวก ประตูคลองรังสิต

ชนิดและขนาดเรือ	ค่าธรรมเนียมเรือผ่านประตูคลองรังสิต	ค่าธรรมเนียมเรือผ่านประตูคลองภาษีเจริญและคลองดำเนินสะดวก	ค่าธรรมเนียมเรือผ่านประตูคลองแสนแสบ
เรือไฟที่ยาวตั้งแต่ 40- 45 ฟุต	1.00	3.32	2.00
เรือใหญ่ต่างๆซึ่งมีขนาดยาว 8 วาขึ้นไป	2.00	1.44	1.16
เรือเข้าขนาดใหญ่ตั้งแต่ 7 วาถึง 8 วา	1.32	1.32	1.00
เรือเข้าธรรมดา 6-7 วา	1 หรือ 1.32	1.20	0.48
เรือเข้าขนาดเล็ก 5-6 วา	0.32	1.08	0.32
เรือพลูขนาดใหญ่ 5-6 วา	0.16	1.08	0.32
เรือพลูขนาดกลาง 4-5 วา	0.16	0.60	0.16
เรือพลูขนาดเล็ก 3-4 วา	1.1	0.48	0.12
เรือพลูอย่างเล็ก 2-3 วา	0.16	0.08	0.08
เรือสำปั้นใหญ่ 3-4 วา*	0.08	0.48	0.06
เรือสำปั้นธรรมดา 2-3 วา*	0.05	0.08	0.04
เรือสำปั้นที่สั้นกว่า 2 วาลงมา	0.01	-	<sup>25</sup>

ที่มา : ก.จ.ช., ๑๑ 11/24 เสนาบดีบัญชาให้พระหัตถสาร เจ้ากรมเกษตรไปตรวจเรือเข้าออกคลองแสนแสบแลคลองประเวศ.

<sup>25</sup> ก.จ.ช., ๑๑ 11/165 ซ่อมคลองแสนแสบแลทำประตูน้ำประทุมวัน ท่าไข่ บางนา บางเหี้ย (ปีที่ 11).

รัฐดำเนินการขอมคลองสำโรงและคลองประเวศบุรีรมย์ เสร็จใน พ.ศ.2450 และคลองแสนแสบใน พ.ศ.2451 พร้อมกันนั้นได้สร้างประตูน้ำขึ้นในคลองสายต่างๆ เสร็จใน ร.ศ.129 (พ.ศ. 2453) สามารถเปิดพื้นที่ว่างเปล่าให้เป็นไร่นาได้ถึง 100,000 ไร่<sup>26</sup> เพื่อให้คลองนี้ใช้งานได้นานขึ้น รัฐจึงต้องออกพระราชบัญญัติรักษาทำนบเพื่อมิให้คันคลองพังจากการที่สัตว์เข้าไปในคลองและกำหนดเขตให้สัตว์ข้ามคลองได้<sup>27</sup> รวมทั้งหารายได้จากภาษีค่าผ่านประตูน้ำเพื่อใช้เป็นทุนขอมคลองและจ้างเจ้าหน้าที่ปิด-เปิดประตูน้ำ นอกจากนี้การให้น้ำเข้าคลองรัฐได้จัดเก็บค่าดำเนินการอัตราไร่ละ 1 บาท<sup>28</sup> ภายหลังการขุดขอมประตูน้ำพบว่ามีเรือเดินเข้าออกในคลองนี้จำนวนมาก เพียงไม่กี่ปีรัฐสามารถจัดเก็บเงินคืนได้ทั้งหมด

## 1.2 ปัญหาจากการอพยพของแรงงาน

การขยายตัวของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจนรัฐเข้ามาดูแลได้ไม่ทั่วถึง เพราะแต่เดิมรัฐให้อำนาจคนในท้องถิ่นปกครองตนเอง จึงมักเกิดปัญหาจากการช่องสุ่มผู้คนสร้างปัญหาให้กับรัฐอยู่เสมอทั้งการลักขโมย การยกพวกทำร้ายร่างกาย การชิงทรัพย์ การลักตีมสุรา รวมถึงปัญหาจากคนในบังคับต่างชาติที่มักเข้ามาก่อความวุ่นวายอยู่เสมอปัญหาที่เกิดขึ้นขยายตัวตามความเจริญเติบโตของเมือง ดังปรากฏปริมาณคดีความที่ส่งเข้าศาลแขวงใหญ่และศาลเมืองที่เพิ่มขึ้นตั้งแต่ ร.ศ.113 ดังนี้ เมืองปราจีนบุรี 323 คดี เมืองฉะเชิงเทรา 535 คดี และเมืองนครนายก 263 คดี<sup>29</sup> เห็นได้ว่าเมืองฉะเชิงเทราเป็นเมืองที่มีปัญหามากที่สุด

<sup>26</sup> ทวีศิลป์ สืบวัฒนะ, “การผลิตและการค้าข้าวในภาคกลางรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว พ.ศ.2411-2475”, 11.

<sup>27</sup> ก.จ.ช., กส. 11/66 “พระราชบัญญัติรักษาทำนบ”; ก.จ.ช., กส. 11/887 “กรมคลองหรือการปักป้ายทำข้ามสัตว์พาหนะในคลองแสนแสบ คลองท่าไข่ คลองประเวศบุรีรมย์และคลองสำโรง” (10 สิงหาคม ร.ศ.130).

<sup>28</sup> ก.จ.ช., ๕, กษ. 9/5 “รายงานโครงการทดน้ำไชน้ำ”, 66-71.

<sup>29</sup> ก.จ.ช., ๕, ม 50/1 “ราชการมณฑลปราจีนบุรี”.

## - ปัญหาจากชุมชนชาวจีน

เมืองฉะเชิงเทราที่ตั้งอยู่ศูนย์กลางของเมืองต่างๆในลุ่มแม่น้ำบางปะกง ประกอบด้วย เป็นเมืองที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจในฐานะศูนย์กลางการค้าของมณฑล ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของเมืองฉะเชิงเทราได้กระตุ้นให้ผู้คนอพยพเข้ามาอาศัยอยู่ตามพื้นที่บุกเบิกขึ้นใหม่ การที่รัฐให้เสรีภาพในการปกครองตนเองทำให้ชาวจีนมักรวมตัวกันเป็นอั้งยี่ก่อความวุ่นวาย เช่น ใน พ.ศ.2391 เมืองฉะเชิงเทราได้มีการรวบรวมกลุ่มของชาวจีนหลายก๊กสร้างความเดือดร้อนให้กับราษฎร และราชการ โดยกลุ่มอั้งยี่ได้ยึดเมืองฉะเชิงเทรา เผาเมืองและฆ่าเจ้าเมือง ราษฎรตายลงจำนวนมากรัฐได้ส่งทหารเข้ามาปราบเหตุการณ์จึงสงบลง นับเป็นเหตุการณ์รุนแรงที่เกิดขึ้นใน พ.ศ. 2391 ชาวบ้านได้เล่าถึงเหตุการณ์ครั้งนั้นว่าวันที่ 8 เมษายน พ.ศ.2391 อั้งยี่ก็ส่งแห่ง<sup>30</sup> พระราชพงศาวดารรัชกาลที่ 3 บันทึกถึงการปราบอั้งยี่เมืองฉะเชิงเทราใน พ.ศ.2391 ระบุถึง “อ้ายจีนเซียงทอง อ้ายจีนบู๊ คบคิดกันเป็นตัวเหี้ยที่เมืองฉะเชิงเทรา เมื่อ ณ วันเสาร์ เดือน 5 ขึ้น 5 ค่ำ ...จึงโปรดเกล้าฯให้ท่านเจ้าพระยาพระคลังไปปราบ เมื่อ ณ วันพฤหัสบดี เดือน 5 ขึ้น 10 ค่ำ ทางคลองสำโรง เกณฑ์ให้พระอินทรอาสาคุมลาวเมืองพนัสนิคมยกไปทางบกเพื่อปราบอั้งยี่เมืองฉะเชิงเทรา<sup>31</sup> และเกิดเหตุกาณ์อั้งยี่อีกครั้งในสมัยรัชกาลที่ 5 ตั้งก๊กตัมสุราเถื่อน สูบฝิ่นและเล่นการพนัน เมื่อเกิดความขัดแย้งก็ยกพวกตีกันสร้างความเดือดร้อนแก่ราษฎรที่อาศัยใกล้เคียง<sup>32</sup> รัฐจึงต้องส่งทหารเข้ามาปราบปรามดังกรณีอั้งยี่บ้านใหม่ได้ก่อเหตุการณ์ขึ้น ผู้ว่าราชการเมืองและกรมการเมืองฉะเชิงเทราได้ระดมกำลังเข้าปราบปรามแต่มีกำลังไม่พอได้โทรเลขขอกำลังทหารเรือที่เมืองชลบุรีไปช่วยและให้ความรวดเร็ว แต่เมื่อไปถึงที่เกิดเหตุพวกอั้งยี่ได้หลบหนีไปเหลือแต่คนเจ็บและเครื่องศาสตราวุธก็ติดตามขึ้นไปถึงต้นแม่น้ำ สามารถจับพวกอั้งยี่ได้ 23 คน ส่วนที่เหลือก็ได้หลบหนีไปอีกต่อมาจับกุมอั้งยี่ได้ทั้งก๊กประมาณ 28 คน พร้อมกับเข้ามาทำลาย

<sup>30</sup>จังหวัดฉะเชิงเทรา, ฉะเชิงเทราเมืองแห่งอนาคต (กรุงเทพฯ : ดาวฤกษ์,2539) 88.

<sup>31</sup>จังหวัดฉะเชิงเทรา, ประวัติมหานาไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดฉะเชิงเทรา, 39.

<sup>32</sup>ก.จ.ช., ร.5, น.3.3/14 “ลายพระหัตถ์กรมหมื่นดำรงราชานุภาพถึงพระยาฤทธิรงค์ รณเขตฯ สำเนาที่ 51/8611 ลงวันที่ 9 สิงหาคม ร.ศ.112”.

เครื่องต้มสุราเถื่อนและต้มใส่น้ำสุราถึง 60 ตุ่มทั้งหมดใน พ.ศ.2440<sup>33</sup> พร้อมกันนั้นได้ทำลายเตาต้มสุราอีก 3-4 เตา ที่บ้านใหม่ บ้านท่าไข่ของขุนวรังไกรยศ<sup>34</sup>

บริเวณที่เป็นชุมชนชาวจีนมีผู้คนอาศัยอยู่หนาแน่นได้กลายเป็นชุมชนที่ตั้งของตลาดบ่อนการพนัน โรงฝิ่น ซ่องโสเภณีและโรงต้มสุราเพื่อตอบสนองความต้องการของแรงงานชาวจีนที่เข้ามารับจ้างในชุมชนเหล่านี้ สังเกตได้ว่าการขยายตัวของแหล่งอบายมุขจะรวมตัวอยู่ในแหล่งอาศัยของชาวจีนที่มีเศรษฐกิจและการคมนาคมสะดวกกว่าชุมชนอื่นๆ สะท้อนจากการเปิดประมูลอาคารบ่อนเบี้ยและการอนุญาตให้เปิดบ่อนการพนันในสมัยรัชกาลที่ 5 ปรากฏว่าเมืองฉะเชิงเทรา มีวงเงินประมูลสูงสุดถึง 5 ชั่ง 10 ตำลึง ส่วนเมืองปราจีนบุรีมี 2 ชั่ง 10 ตำลึงและเมืองนครนายก มียอดการประมูลต่ำสุดคือ 1 ชั่ง<sup>35</sup> และการประมูลขายสุราในชุมชนต่างๆดังนี้ จีนแสเตียที่บ้านใหม่ จีนหลงจู้ตั้งบ้านจุกเซอ, นายนาทบ้านท่าไข่, จีนลวยอยู่คลองนครเนื่องเขต, จีนได้เหลียงนำเมืองฉะเชิงเทรา, จีนพันอำแดงแซมตั้งโรงอยู่บ้านใหม่, จีนฝกอำแดงแสงบ้านท่าไข่, จีนเหว้าจ้อ นายบอนบ้านท่าถั่ว<sup>36</sup> เป็นต้น

#### - การลักขโมยโค กระบือ

## มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

ผลของการขยายตัวของการเพาะปลูกข้าวได้ส่งผลให้เกิดความต้องการแรงงานคน

สัตว์ในการผลิตเพิ่มมากขึ้นกว่าเดิม โค กระบือกลายเป็นสินค้าที่มีราคาและเป็นที่ต้องการจึงมักปรากฏคดีความเกี่ยวกับการปล้น ซึ่งโคกระบือเป็นจำนวนมากนับตั้งแต่ พ.ศ.2430 เป็นต้นมา นอกจากนี้ยังมีภัยจากการลักขโมยวัว ควายซึ่งเกิดขึ้นบ่อยครั้งอันเนื่องมาจากราษฎรที่อาศัยอยู่แถบนี้ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมด้วยการใช้แรงงานสัตว์มีผลให้สัตว์มีราคาสูงขึ้น คำร้องเรียนของชาวจีนที่อาศัยอยู่ในแขวงเมืองฉะเชิงเทราต่อกรมการเมืองฉะเชิงเทราว่ามีผู้ร้ายชุกชุม

<sup>33</sup> ก.จ.ช., ๕, น.3.3/14 “ลายพระหัตถ์กรมหมื่นดำรงราชานุภาพถึงพระยาฤทธิรงค์ รัตนเขต สำเนาที่ 281/42602 ลงวันที่ 19 มีนาคม ร.ศ.115”.

<sup>34</sup> ก.จ.ช., ๕, ม.2.12ก/9 “ใบบอกเมืองฉะเชิงเทรา” (กันยายน ร.ศ.103-สิงหาคม ร.ศ.107).

<sup>35</sup> ก.จ.ช., ๕, ม.2.12ก/9 “ใบบอกเมืองนครนายก วันจันทร์ เดือน 12 ขึ้น 1 ค่ำ ปีกุน นพศก ศักราช 1249”.

<sup>36</sup> ก.จ.ช., ๕, ม.2.12ก/9 “ใบบอกเมืองฉะเชิงเทรา” (กันยายน ร.ศ.103 – สิงหาคม ร.ศ.107).

ลอบลักเข้าแย่งชิงปล้นเป็นอันมาก<sup>37</sup> จากหลักฐานระบุว่าในพื้นที่ราคาสูงถึงตัวละ 80-120 บาท รัฐบาลจึงแก้ไขปัญหาด้วยการกำหนดตัวรูปพรรณซึ่งมีเฉพาะสัตว์ที่ทำการซื้อขายกันเท่านั้นแต่ลูกของสัตว์เหล่านี้ไม่มีตัวจึงเป็นช่องโหว่ให้เกิดการลักขโมย<sup>38</sup> เช่น มีการนำวัว ควายที่ปล้นมาจากเมืองปราจีนบุรีเข้ามาขายที่เมืองสระบุรี นครนายก พนัสนิคมและเมืองฉะเชิงเทราเป็นต้น ปัญหาเหล่านี้รัฐบาลไม่สามารถแก้ปัญหาได้เพราะพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงเป็นพื้นที่เปิดติดต่อกับเมืองอื่นๆได้ง่าย

เนื่องจากพื้นที่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกงเป็นเขตป่าทำให้อำนาจรัฐไม่เข้มแข็ง บางครั้งบางเมืองผู้ว่าราชการและกรมการเมือง นายซ่อง บาทหลวงได้เลี้ยงโจรไว้ปล้นราษฎรเสียเองหรือบางรายก็เป็นโจรผู้ร้ายจากเมืองอื่นเข้ามาทำการจับปล้นในบ้านเมืองแล้วอพยพหลบหนีไปอยู่ที่อื่น โดยเฉพาะไปหลบซ่อนตามตะเข็บรอยต่อของเมืองทำให้อำนาจรัฐปราบปรามไม่ถนัด และบางรายอพยพเข้าไปอาศัยอยู่ในบังคับชาวต่างชาติ ดังกรณีพระยาสมุทรบุรานุรักษ์ (สิน) เจ้าเมืองฉะเชิงเทราและนายขิตมหาดเล็กบุตรชายได้เลี้ยงดูโจรผู้ร้ายทั้งชาวไทย จีน มอญ ญวน เขมร ลาวไม่ต่ำกว่า 30 คน มีลูกน้องสำคัญคือ จีนแสง จีนยู จีนทร จีนบุญ จีนพัก จีนชุยงก นายแดง นายแสง นายฟวง ฯลฯ ทำการสะสมอาวุธปืน หอก ดาบ มีด ไว้ในโรงสีเพื่อทำการปล้น ฆ่าเจ้าทรัพย์และลักขโมยโค กระบือของชาวบ้านในลแวกเมืองพนัสนิคมและเมืองฉะเชิงเทรา<sup>39</sup> รัฐไม่สามารถปราบปรามโจรเหล่านี้ได้เพราะผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่นใช้อำนาจที่ได้รับจากการควบคุมกำลังคนมาเป็นเครื่องป้องกัน คุ่มครองและแลกเปลี่ยนผลตอบแทนกับผู้ร้าย

<sup>37</sup> ก.จ.ช., ๕, ม.2.12ก/9 “ใบบอกเมืองฉะเชิงเทรา” (กันยายน ร.ศ.103 – สิงหาคม ร.ศ.107).

<sup>38</sup> ก.จ.ช., ๕, กษ 7/2 “กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว” (7 ตุลาคม ร.ศ.119).

<sup>39</sup> ก.จ.ช., ๕, น 6.2/156 “เรื่องพระยาสุรศักดิ์เป็นข้าหลวงกองจับโจรผู้ร้าย 4 มิถุนายน ร.ศ.110” อ้างถึงใน สุมาลี พันธุ์ธวัช, “พัฒนาการของอำนาจท้องถิ่นในบริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกงและชายฝั่งทะเลตะวันออก พ.ศ.2440 – 2516”, 33.

## - อิทธิพลฝรั่งเศสต่อพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง

ฝรั่งเศสแผ่ขยายอิทธิพลเข้ามายังเขมรและลาวซึ่งมีพรมแดนติดกับไทย ทำให้ไทยเกรงว่าฝรั่งเศสอาจรุกรานเข้ามารัฐจึงพยายามดำเนินนโยบายกษัตริย์อำนาจเข้าสู่ศูนย์กลางด้วยการตั้งมณฑลเทศาภิบาลขึ้นใน พ.ศ. 2435 และการขุดคลองก็เป็นอีกเครื่องมือหนึ่งในการแผ่อำนาจรัฐออกไปตามหัวเมือง การขุดคลองในสมัยรัชกาลที่ 5 นอกจากประโยชน์ในการเพาะปลูกและการคมนาคมเป็นหลักแล้วคลองยังมีส่วนช่วยให้รัฐสามารถส่งกำลังทหารออกไปปกป้องหัวเมืองได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น พื้นที่ด้านตะวันออกเผชิญกับปัญหาด้านการเมืองอีกครั้งใน ร.ศ. 112 (พ.ศ.2436) เมื่อฝรั่งเศสแผ่อำนาจเข้ามาในพื้นที่ภาคตะวันออกของไทยโดยส่งกองกำลังทหารเข้ายึดเมืองจันทบุรีไว้ ซึ่งทำให้ฝรั่งเศสมีกำลังทหารอยู่ใกล้เมืองหลวงของกรุงเทพฯ ของไทยมาก เมืองปราจีนบุรีกลายเป็นพรมแดนที่ติดกับอิทธิพลฝรั่งเศส เหตุการณ์นี้ได้มีผลกระทบต่อเอกราชของประเทศและความปลอดภัยของราษฎรในลุ่มแม่น้ำบางปะกง ราษฎรที่อาศัยในพื้นที่นี้พากันไปพึ่งพาผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่นที่ตั้งตนเป็นผู้ปกครองหรือเข้าไปสังกัดต่างชาติที่มีอิทธิพลเหนือรัฐบาลไทย เพราะจะได้รับการคุ้มครองจากสิทธิสภาพนอกอาณาเขตจึงมักไปก่อเหตุผิดกฎหมาย

พื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงถูกรวมเข้าเป็นมณฑลปราจีนบุรี ใน พ.ศ. 2437 ประกอบด้วยปราจีนบุรี เมืองนครนายก พนมสารคาม ฉะเชิงเทรา มีศาลากลางอยู่ที่เมืองปราจีนบุรีเพื่อเป็นศูนย์กลางในการต่อต้านกับอิทธิพลของฝรั่งเศส เมื่ออำนาจของฝรั่งเศส ลดลงรัฐจึงหันไปให้ความสำคัญกับเมืองฉะเชิงเทราในการเป็นศูนย์กลางของลุ่มแม่น้ำบางปะกง เพราะมีชุมชนอาศัยหนาแน่นกว่าทางตอนบน ดังพระราชดำริเกี่ยวกับการย้ายที่ตั้งมณฑลเทศาภิบาล

แต่เดิมที่ตั้งที่ว่าการมณฑลเมืองปราจีนบุรีนั้นด้วยความจำเป็นทางสถานะการณ์ของสงครามตามชายแดน ใน พ.ศ.2436 (วิกฤตการณ์ ร.ศ.112) แต่ที่จะย้ายมาอยู่เมืองฉะเชิงเทรานั้น ด้วยเหตุผลที่จะใช้เป็นศูนย์กลางการค้าขายและถ้าไม่ได้เป็นการละทิ้งเมืองปราจีนบุรีก็สมควรจะย้ายมา<sup>40</sup>

<sup>40</sup> ก.จ.ช., ๕, ม. 50/4 “พระราชหัตถเลขาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ 210/634 ลงวันที่ 22 มิถุนายน ร.ศ.121”.

อิทธิพลของฝรั่งเศสที่มีอยู่ในพื้นที่ส่วนมากเป็นการแย่งชิงผู้คน เช่น ฝรั่งเศสเกลี้ยกล่อมให้คนลาวอพยพกลับไปอยู่ที่ลาวตามเดิมจะทำให้ที่ดินทำมาหากิน หรือ กรณีบาทหลวงเคโด ชาวฝรั่งเศสที่เข้ามาเผยแพร่ศาสนาอยู่ในเมืองพนัสนิคม เล็งใจผู้ร้ายไว้ก่อคดีความ เช่น การลักโค กระบือ การแย่งชิงที่นาของชาวบ้าน

## 2. การพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกเชื่อมกับพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง

การขยายตัวทางการค้าในต้นพุทธศตวรรษที่ 25 ทำให้พื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงได้รับความสนใจจากนายทุนชาวไทยและชาวตะวันตกเข้ามาลงทุนในกิจการต่างๆ ทั้งเหมืองแร่ทองคำ โรงสีข้าว โรงเลื่อย โรงงานแปรรูปอาหารกระป๋อง ฯลฯ อีกทั้งการที่ฝรั่งเศสสามารถยึดครองอินโดจีนได้สำเร็จทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับฝรั่งเศสอยู่ในภาวะตึงเครียด โดยเฉพาะเมื่อฝรั่งเศสมีนโยบายแผ่ขยายอิทธิพลเข้ามาสู่ชายแดนด้านตะวันออกของไทย ทำให้รัฐเร่งกระชับอำนาจเข้าสู่ศูนย์กลางด้วยการปฏิรูปการปกครองใน ร.ศ.112 และการพัฒนาเส้นทางคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯกับหัวเมืองให้ติดต่อถึงกันได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นทั้งทางน้ำและทางบก

ช่วงครึ่งหลังพุทธศตวรรษที่ 25 รัฐให้ความสำคัญกับการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกมากกว่าทางน้ำเห็นได้ว่าในขณะนั้นที่เส้นทางรถไฟและถนนเพิ่มขึ้น การปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางน้ำกลับลดลง ทั้งที่การวางระบบชลประทานจะสร้างผลตอบแทนทางเศรษฐกิจมากกว่าการสร้างทางรถไฟ แต่หากคำนึงถึงการใช้ประโยชน์ด้านการคมนาคมแล้วการสร้างทางรถไฟใช้งบประมาณน้อยกว่าหลายเท่า เหตุนี้รัฐจึงให้ความสำคัญกับการสร้างทางรถไฟเพราะแม้รัฐจะไม่ส่งเสริมให้มีการซ่อมบำรุงหรือก่อสร้างเพิ่มเติมราษฎรก็สามารถเพาะปลูกได้อยู่แล้ว

ตาราง 10 แสดงโครงการสร้างกิจกรรมรากฐานการพัฒนาเศรษฐกิจในสมัยรัชกาลที่ 5

โครงการชลประทาน	โครงการสร้างทางรถไฟ
<p>สร้างเขื่อนกั้นแม่น้ำเจ้าพระยาที่จังหวัดชัยนาทและเขื่อนกั้นแม่น้ำทางภาคเหนือ รวมทั้งที่อื่น กำหนดค่าก่อสร้างทั้งหมด 47 ล้านบาท ภายในเวลา 12 ปี เดิมตามรูปโครงการ หรือ 28 ล้านบาท ภายในเวลา 12 ปี ระบุโครงการ ( อัตราแลกเปลี่ยน 17 บาท / ปอนด์สเตอร์ลิง</p>	<p>- สายเหนือ (2433) กรุงเทพฯ – นครราชสีมา 264 กิโลเมตร บ้านภาชี - เชียงใหม่ 661 กิโลเมตร</p> <p>- สายใต้ ธนบุรี - เพชรบุรี 150 กิโลเมตร</p> <p>- สายตะวันออก กรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา 61 กิโลเมตร</p>
จะลงทุนเป็นเงิน 47 ล้านบาท	<p>ถ้าลงทุนเป็นเงิน 17 ล้านบาท แต่ใช้สร้างทางรถไฟเพียง 5.9 ล้านบาท</p>

ที่มา : J.H. Vander Heide, General Report of Irrigation and Drainage in the Lower menam Valley, (Bangkok : Ministry of Agriculture, 1903), 115.

เหตุที่รัฐหันมาพัฒนาการสร้างรถไฟทำให้ระบบชลประทานและการคมนาคมทางน้ำถูกละเลยจนไม่เหมาะสมต่อการขนถ่ายสินค้าที่เจริญเติบโตขึ้น ผู้คนหันมานิยมขนส่งสินค้าด้วยรถไฟเพราะมีค่าใช้จ่ายแน่นอนทุกฤดูกาล ถึงที่หมายตรงเวลา

## 2.1 ทางรถไฟ

ปริมาณการค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วภายหลังการขยายตัวของการขุดคลองเพื่อขยายพื้นที่เพาะปลูก ทำให้เส้นทางคมนาคมทางน้ำที่มีแต่เดิมไม่เพียงพอต่อการขยายตัวของการผลิตและการขนส่ง ทั้งที่รัฐได้ปรับปรุงเส้นทางคมนาคมทางน้ำทั้ง 4 สายซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการติดต่อกับกรุงเทพฯ คือ คลองแสนแสบ คลองนครเนื่องเขตร์ คลองประเวศบุรีรมย์ และคลองลำโพง ก็ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของพ่อค้าในการลำเลียงสินค้าจากแหล่งผลิตออกสู่ตลาดและจากตลาดเข้าสู่แหล่งผลิต เพราะพื้นที่เพาะปลูกได้ขยายออกไปอย่างกว้างขวางไม่เพียงแต่ในพื้นที่ลุ่มเท่านั้นแต่ได้ขยายออกไปยังที่ดอนทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกงซึ่งต้องอาศัยเส้นทางคมนาคมทางบกในการขนส่ง อีกทั้งการปรับปรุงการคมนาคมทางน้ำด้วยการขุดลอกการสร้างประตูระบายน้ำก็ไม่ได้ช่วยบรรเทาความยากลำบากในการขนส่งสินค้าในฤดูแล้งที่ยังต้องใช้เส้นทางเลียบชายฝั่งการขนส่งสินค้า ทำให้นายทุนชาวตะวันตกเห็นถึงความจำเป็นที่ต้องมีการสร้างทางรถไฟขึ้นเพื่อใช้ลำเลียงสินค้า เช่น

**เส้นทางเชื่อมกับลุ่มแม่น้ำบางปะกงตอนบน** พื้นที่นี้เป็นจุดยุทธศาสตร์การเดินทัพ การทำสงครามและการทำการค้ามาแต่โบราณ เพราะเป็นบริเวณที่ติดต่อกับหัวเมืองอีสานและอินโดจีนของฝรั่งเศสจึงเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้ามาแต่สมัยโบราณและเป็นพื้นที่สูงติดกับภูเขาซึ่งอุดมไปด้วยทรัพยากรธรรมชาตินานาชนิด โดยเฉพาะแร่ทองคำเป็นสินค้าที่ชาวต่างชาติเข้ามาลงทุนในพื้นที่ตอนบนลุ่มแม่น้ำบางปะกงมากที่สุดในสมัยรัชกาลที่ 5 ดังปรากฏหลักฐานการขอสัมปทานจากบริษัทต่างชาติหลายราย ด้วยข้อจำกัดของการคมนาคมทางน้ำที่ไม่สะดวกทำให้การเคลื่อนย้ายผลผลิตยากลำบาก ด้วยพื้นที่แถบนี้มีคลองเชื่อมระหว่างลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยากับลุ่มแม่น้ำบางปะกงมีน้อย เช่น ใช้เส้นทางตามแม่น้ำนครนายกผ่านคลองรังสิตเข้าสู่แม่น้ำเจ้าพระยาแม้จะเป็นเส้นทางที่ใกล้แต่ตลอดเส้นทางต้องผ่านพื้นที่ซึ่งเป็นป่าเบญจและไม้ฉัตรรายจากใจ ผู้ร้าย หากเลือกใช้เส้นทางที่เป็นที่นิยม เช่น คลองแสนแสบ หรือคลองประเวศบุรีรมย์ ในบางฤดูกาลก็ไม่สามารถใช้ได้เพราะแห้งขอดและเป็นโคลนเลนจนต้องอ้อมลงมาใช้เส้นทางเลียบชายฝั่งทะเล ชาวตะวันตกจึงคิดว่าหากมีการลงทุนสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ เข้ามายังพื้นที่แม่น้ำบางปะกงนอกจากจะเอื้อต่อกิจการของต่างชาติที่มีอยู่ในพื้นที่นั้นแล้วยังได้ประโยชน์จากการรับส่งสินค้าและผู้คนที่มีความไม่ขาดทุนแน่นอนจึงมีนายทุนชาวตะวันตกหลายรายเสนอเส้นทางสายต่างๆ เข้ามาให้รัฐพิจารณา เช่น

- เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - พระตะบอง มีผู้ขอสัมปทานหลายราย ได้แก่  
 มิสเตอร์แอนเดอร์สัน มิสเตอร์แกรซี<sup>41</sup> มิสเตอร์คลาก<sup>42</sup>

มิสเตอร์แอนเดอร์สัน (ชาวอังกฤษ) ขอสัมปทานสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯไป  
 เมืองพระตะบอง โดยเล็งเห็นว่าทางสายนี้จะนำสินค้าจากเมืองเขมรและอินโดจีนของฝรั่งเศสเข้า  
 มายังกรุงเทพฯและยังเป็นการช่วยเหลือรัฐในการปกครอง<sup>43</sup> เส้นทางที่จะวางรางรถไฟนี้ผ่าน  
 บริเวณคลองขุดใหม่ในโครงการรังสิต คือ เชื่อมกับทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ที่ทิศ  
 เหนือคลองบางโคนาคไปทะลุออกเมืองนครนายก ปราจีนบุรี กบินทร์บุรี สระแก้ว วัฒน  
 ศรีโสภณจนถึงเมืองพระตะบอง รวมระยะทาง 180 ไมล์ เส้นทางสายนี้มีนายทุนตะวันตกสนใจ  
 เข้ามาลงทุนหลายราย เช่น มิสเตอร์แกรซีและมิสเตอร์คลากเคยยื่นขอพระบรมราชานุญาตไว้  
 ตั้งแต่ พ.ศ.2435 แต่ก็ยังไม่ได้รับอนุญาต เมื่อมิสเตอร์แอนเดอร์สันยื่นเรื่องเข้ามารัฐจึงนำมา

<sup>41</sup> เป็นผู้ที่เข้ามาลงทุนในกิจการเหมืองแร่ในพื้นที่ตอนบนลุ่มแม่น้ำบางปะกง  
 โดยเปิดให้มีการร่วมทุนของชาวอังกฤษเข้าหุ้นกันทำเหมืองแร่ที่ตำบลประจันตคาม เมือง  
 ปราจีนบุรี ใน พ.ศ. 2434 - 2436 เส้นทางที่มิสเตอร์แกรซีกำหนดไว้จะเชื่อมกับกรุงเทพฯ มา  
 ตามคลองแสนแสบถึงบางขนาก (38 ไมล์) เมืองปราจีนบุรี (18 ไมล์) เมืองกบินทร์ (19 ไมล์)  
 พระทอง (15 ไมล์) สระแก้ว (14 ไมล์) วัฒนานคร (17 ไมล์) สเตชันรถไฟ (15 ไมล์) แม่น้ำ  
 (24 ไมล์) พระตะบอง (15 ไมล์) รวมระยะทาง 175 ไมล์. ก.จ.ช., ๕.๕, ยธ. 5.4/4 “เรื่องกรม  
 รถไฟไปตรวจทางเหล็กระหว่างปราจีนบุรีกับกระบินบุรี” (28 สิงหาคม ร.ศ.110 – 21 มีนาคม  
 ร.ศ. 115). แต่ไม่ได้ดำเนินการ เพราะรัฐเกรงว่าหากสร้างทางรถไฟใกล้เขตเขมรจะเป็นช่องทาง  
 ให้ฝรั่งเศสแผ่อำนาจเข้ามา แต่มิสเตอร์แกรซีได้ทำการสำรวจพื้นที่สำหรับก่อสร้างทางรถไฟไว้แล้ว  
 รัฐจึงขอซื้อแบบเก็บไว้เพื่อใช้ในภายหน้า. ก.จ.ช., ๕.๕, ยธ. 5.4/3 “หนังสือราชการปี ร.ศ. 109 ,  
 110 , 111 เรื่องรถไฟบ้านใหม่ ปากน้ำ และเมืองฉะเชิงเทรา และเมืองจันทบุรี” (5 กันยายน  
 ร.ศ. 109 – 20 เมษายน ร.ศ. 112).

<sup>42</sup> มิสเตอร์คลาก ต้องการสร้างทางรถไฟสายนี้เพราะมีกิจการเหมืองแร่ทองคำอยู่ใน  
 พื้นที่เมืองกบินทร์บุรี บริษัทคลาก (Messrs Clake & Co.) ต่อมาได้ขายกิจการให้บริษัทไซเอม ซินดิ  
 เกต ลิมิเตด (The Siam Syndicate Limited) ดำเนินการต่อในปี พ.ศ. 2448. เป็นกิจการขนาดใหญ่  
 ลงทุนสูง ประสบผลสำเร็จมากที่สุดในบรรดากิจการเหมืองแร่ในพื้นที่นี้.

<sup>43</sup> ก.จ.ช., ๕.๕, ยธ. 5.2/3 “มิสเตอร์แอนเดอร์สันขอสร้างทางรถไฟแต่กรุงเทพฯ ถึง  
 เมืองพระตะบอง” (2 กุมภาพันธ์ ร.ศ.114 – 16 มกราคม ร.ศ.115).

พิจารณาเพื่อหานายทุนที่เหมาะสมที่สุด ในทำยมสุดมิสเตอร์แอนเดอร์สันก็ได้รับอนุญาตให้ลงมือก่อสร้างได้แต่ก็ไม่มีกรก่อสร้างขึ้น

- เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - ปราณบุรี

พระยารำเมือง หลวงจันงดิฐการและมิสเตอร์เบนเนต ขอสัมปทานสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ- ปราณบุรี<sup>44</sup>

- เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - วัฒนานคร

มิสเตอร์เฟอร์นันโด ขอสัมปทานสร้างทางรถไฟจากคลองรังสิตไปเมืองปราจีนบุรีสุดทางที่เมืองวัฒนานคร ระยะทางประมาณ 200 กิโลเมตร<sup>45</sup> โดยผลประโยชน์จากทางสายนี้ว่าจะเชื่อมการค้ากับกับฝรั่งเศส

ความคิดของข้าพเจ้า ...ข้างฝ่ายฝรั่งเศสได้คิดสร้างทางรถไฟตั้งแต่เมืองพนมเปญถึงเขตแดนฝ่ายสยามเข้าไปเมืองพระตะบอง มีความมุ่งหมายที่จะชักการค้าขายไปไซ่ง่อนซึ่งจะบังเกิดขึ้นเป็นต้น จากการการเผยแพร่ผลอื่นๆของเมืองวัฒนา แลหัวเมืองที่ใกล้เคียง... ....ทางสายนี้สั้นที่สุดที่จะชักการค้าขายของเมืองเหล่านั้นเข้ามากรุงเทพฯ...<sup>46</sup>

คำนวณว่าการสร้างทางสายนี้อาจใช้ทุนสูงถึง 4 ล้านบาท แต่ในอนาคตและให้ผลกำไรคุ้มค่า โดยชุมชนที่ทางรถไฟผ่านส่วนใหญ่เป็นทุ่งนาและแหล่งที่มีการลงทุนกิจการการขุดแร่ของชาวตะวันตก เช่น เมืองกบินทร์บุรี สระแก้ว วัฒนานคร

<sup>44</sup> ก.จ.ช., ๖.๕, ยธ. 5.2/19 “เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ 34/1297 ลงวันที่ 17 พฤษภาคม 118”.

<sup>45</sup> ก.จ.ช., ๖.๕, ยธ. 5.2/15 “มิสเตอร์เฟอร์นันโดขออนุญาตสร้างทางรถไฟคลองรังสิตกับเมืองวัฒนานคร แลขออนุญาตสร้างรถแตรมเวที่มณฑลเพชรบูรณ์” (14 พฤศจิกายน ร.ศ.115 - 7 กันยายน ร.ศ.125).

<sup>46</sup> ก.จ.ช., ๖.๕, ยธ. 5.2/16 “มิสเตอร์เฟอร์นันโดขออนุญาตทำทางรถไฟตั้งแต่โรงพักคลองรังสิตถึงวัฒนา” (20 พฤศจิกายน ร.ศ.115 - 23 พฤศจิกายน ร.ศ.115).

**เส้นทางเชื่อมกับพื้นที่ตอนล่างและปากแม่น้ำ** เป็นบริเวณที่มีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากที่สุดเพราะเป็นทั้งเมืองท่าและที่จอดพักเรือสินค้าจากต่างประเทศ ซึ่งจะเข้ามาจอดเรือขนถ่ายสินค้าที่อ่างศิลา เกาะสีชัง รวมทั้งยังเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้าจากเมืองพนัสนิคมซึ่งเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมน้ำตาลขนาดใหญ่ออกมาถึงปากน้ำ ดังปรากฏในรายงานการตรวจราชการมณฑลปราจีนบุรี ของสมเด็จพระยาธรรมาธิบดีราชานุภาพ ว่า

บ้านท่าตะกูดเป็นท่าเรือของเมืองพนัสนิคม มีเรือเสา เรือใบใหญ่น้อย บรรทุกสินค้ามาขายแลมารับเพื่อบรรทุกเข้าเมืองพนัสนิคม เป็นอันมาก การซื้อขายมากจึงเกิดตลาดตั้งเป็นปึกแผ่น เป็นโรงงาน เครื่องไม้ไม้บ่าง ไม่จริงก็มากครึกครื้นเสมอตลาดเมืองพนัสนิคม<sup>47</sup>

นอกจากนี้ยังมีกิจการป่าไม้ของบริษัทศรีราชาซึ่งเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีเข้ามาลงทุนที่ตำบลบางละมุง เมืองชลบุรี โดยขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตทำป่าไม้กระยาเลยเป็นเวลา 5 ปี (ตั้งแต่ พ.ศ. 2441-2446) การลงทุนในกิจการนี้ใช้เงินทุนสูงเพราะต้องสร้างทางรถไฟเชื่อมจากปากอ่าวมายังโรงเลื่อยที่ศรีราชา<sup>48</sup> เพราะไม้กระยาเลยเป็นไม้หนัก จึงไม่สามารถถล่มมาตามแม่น้ำ ลำคลองได้เหมือนไม้สัก ปัญหาการชักลากและลำเลียงไม้ออกจากป่าทำให้ไม่มีนายทุนคนใดสนใจเข้ามาลงทุนทำป่าไม้ในพื้นที่นี้<sup>49</sup>

- เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - อ่างศิลา

พระวิภาคภูวดล ขอสัมปทานสร้างทางรถไฟไปยังอ่างศิลา <sup>50</sup>

พระชลยุทธโยธิน ได้ยื่นขอสัมปทานในเส้นทางเดียวกันพร้อมขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตสร้างท่าเรือ เมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2437 โดยเสนอว่าหากรัฐบาลไม่อนุมัติให้นายทุนชาวตะวันตกดำเนินการก่อสร้างเพราะเห็นว่าผลประโยชน์จะตกแก่นายทุน แต่หากเป็น

<sup>47</sup> ก.จ.ช., ๕, ม. 2.14/38 กรมหมื่นดำรงตรวจราชการมณฑลปราจีนบุรี (6 มกราคม ร.ศ.115 - 6 มกราคม ร.ศ.119).

<sup>48</sup> ก.จ.ช., ๕, ม. 16.2/83 ป่าไม้กระยาเลยศรีราชา (20 กรกฎาคม ร.ศ.124)

<sup>49</sup> ก.จ.ช., ๕, ม. 16.2/83 แจ้งความบริษัทป่าไม้ศรีราชา.

<sup>50</sup> ก.จ.ช., ๕, ยห. 5.2/1 พระชลยุทธโยธินและพระวิภาคภูวดลขอสร้างทางรถไฟแต่กรุงเทพฯถึงอ่างศิลา.

การลงทุนร่วมกันระหว่างรัฐและนายทุนก็สามารถทำได้ เพราะเส้นทางสายนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการค้าของประเทศ

51

ทางสายกรุงเทพฯถึงอ่างศิลาเข้ามาเชื่อมกับเส้นทางเมืองฉะเชิงเทราที่บ้านใหม่ข้ามแม่น้ำบางปะกงผ่านพนัสนิคม บางปลาสร้อยและอ่างหินเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญในทางการค้าเพราะเป็นท่าเรือขนส่งสินค้าจากต่างประเทศเข้าสู่กรุงเทพฯจึงมีผู้คิดลงทุนสร้างทางสายนี้ถึง 2 ราย การขอสัมปทานสร้างทางสายนี้รัฐไม่เห็นด้วยเพราะแม้จะอำนวยความสะดวกทางการค้าทำให้ผู้คนเดินทางไปมาถึงกันได้สะดวกเร็วแต่ก็อาจเปิดโอกาสให้ศัตรูเข้าถึงกรุงได้สะดวกด้วยเหมือนกัน

- ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - บางพระ

พระมหาโยธาและพระนิเทศชลธี ขอสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ เลียบคลองพระโขนงถึงเมืองฉะเชิงเทรา สนามชัยเขต พนัสนิคม ชลบุรีถึงบางพระ

ผู้ขอสัมปทานเป็นกลุ่มเดียวกับที่ได้รับสัมปทานเส้นทางรถไฟสายปากน้ำ โดยจะเชื่อมเส้นทางฉะเชิงเทรากับสายปากน้ำที่ปลายคลองพระโขนง แขวงเมืองนครเขื่อนขันธ์แยกเลียบบคลองประเวศบุรีรมย์เข้ามาจนถึงเมืองฉะเชิงเทรา ในหนังสือขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตบริษัทได้ชี้ให้เห็นถึงผลประโยชน์จากทางสายนี้และการลงทุนของบริษัทที่จะส่งเสริมการค้าอื่นๆ เช่น การสร้างท่าเทียบเรือทะเลในพื้นที่ใกล้ทางรถไฟ พร้อมทั้งการเดินทางเรือข้ามฟากแม่น้ำบางปะกงเพื่อรับสินค้าจากฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกงภายหลังจากการสร้างทางรถไฟต่อเข้าไปยังเมืองพนมसारคาม สนามชัยเขตระยะทาง 41 ไมล์ครึ่ง และเห็นควรที่จะสร้างทางขยายจากสถานีฉะเชิงเทราขึ้นไปทางตอนบนบริเวณปากคลองบางขนากระยะทาง 12 ไมล์ โดยบริษัทหวังจะรวบรวมสินค้าจากเมืองนครนายก ปราจีนบุรี กบินทร์บุรี ประจันตคามด้วยการจัดเรือกลไฟของบริษัทเข้าไปเป็นเรือจูง เรือสินค้า แลคนโดยสารจากเมืองเหล่านี้ ต่อมาได้ขอขยายเข้ามาจนถึงพนัสนิคม ชลบุรี บางพระ (ตรงข้ามเกาะสีชัง) อีก 40 ไมล์

โครงการสร้างทางรถไฟของบริษัทนี้นับเป็นโครงการขนาดใหญ่ครอบคลุมลุ่มแม่น้ำบางปะกงทุกด้าน ตลอดเส้นทางที่บริษัทจะสร้างทางนั้นได้ชี้ให้เห็นถึงผลประโยชน์ที่มีในพื้นที่นี้ เช่น เมืองพนมसारคาม สนามชัยเขต ผ่านที่นา ที่สวนและป่าไม้ โดยปลายทางบริษัทขอ

<sup>51</sup> ก.จ.ช., ๖.5, ยธ. 5.2/1 “พระชลยุทธและพระวิภาคภูวดลของสร้างทางรถไฟแต่กรุงเทพฯถึงอ่างศิลา”.

อนุญาตตัดไม้ ส่วนทางบางชนากก็จะเป็นเส้นทางรวบรวมสินค้าที่มาจากเขมร ทางบางพระหวังจะเข้ามารับสินค้าจากเรือต่างประเทศที่ขนถ่ายสินค้าบริเวณเกาะสีซัง<sup>52</sup>

- ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - ศรีราชา

เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี ในพ.ศ.2447ได้ขอให้รัฐขยายเส้นทางรถไฟจากฉะเชิงเทราเข้ามายังศรีราชาซึ่งเป็นที่ตั้งของบริษัทศรีราชา (กิจการโรงเลื่อย) เนื่องจากการทำกิจการป่าไม้กระยาเลยต้องใช้ต้นทุนสูงกว่าการทำป่าไม้สัก เพราะการลำเลียงไม้ออกมาจากป่าต้องใช้วิธีชักลากไม่สามารถล่องออกมาทางแม่น้ำ ลำคลองได้เหมือนไม้สัก หากรัฐสร้างทางรถไฟเข้ามาแล้วก็จะเป็นการช่วยลดค่าใช้จ่ายของบริษัทได้ โดยเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีแจ้งกับรัฐบาลว่าหากรัฐไม่ต้องการสร้างทางสายนี้แล้วท่านจะเป็นผู้ขอรับสัมปทานทำทางรถไฟเอง ในที่สุดรัฐก็ตัดสินใจที่จะสร้างเองเพียงแต่จุดหมายปลายทางอยู่เพียงบางพระไม่ถึงที่เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีต้องการ

แม้จะมีผู้ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตหลายรายแต่ไม่ปรากฏหลักฐานว่ามีเส้นทางสายใดได้ลงมือสร้างเพราะบางรายสร้างไม่ทันในช่วงเวลาที่กำหนด เช่น กรณีของมิสเตอร์แอนเดอร์สัน ส่วนทางสายอื่นแม้จะสร้างประโยชน์มหาศาลแต่ก็ไม่พระราชทานอนุญาตผู้ใดเลย เพราะคำนึงถึงความปลอดภัย ดังพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าถึงการให้สัมปทานทางรถไฟ ความว่า “ตั้งแต่กรุงเทพฯไปทางมณฑลตะวันออก ถ้าจะมีผู้ขออนุญาตทำไปทางนี้แล้วเป็นไม่รับพิจารณา เพราะรัฐบาลไม่คิดจะอนุญาตให้ผู้ใดสร้างไปในทางนี้...”<sup>53</sup> เพราะไม่เป็นประโยชน์แก่ทางราชการ การที่รัฐตัดสินใจเช่นนี้อาจเนื่องมาจากสถานการณ์ทางตะวันออกเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ติดต่อกับอินโดจีนของฝรั่งเศส ถ้าให้เอกชนที่เป็นชาวต่างชาติเข้ามาลงทุนอาจเกิดความขัดแย้งได้ นอกจากนี้รัฐยังไม่อนุญาตให้ขุนนางเข้ามาดำเนินกิจการหากผู้ใดต้องการลงทุนต้องมาในนามเอกชน<sup>54</sup> พร้อมทั้งส่งเอกสารเข้าเกี่ยวกับเส้นทางที่ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้กระทรวงโยธาธิการพิจารณาถึงผลดีและผลกระทบต่อรัฐก่อน

<sup>52</sup> ก.จ.ช., ๑.๕, ยธ. 5.2/5 “พระมหาโยธากับพระนิเทศชลธี ขอสร้างทางรถไฟแต่พระโขงถึงฉะเชิงเทราและต่อไปถึงเมืองพนัสนิคมกับตั้งแต่ชลถึงบางพระ” (17 มิถุนายน ร.ศ.115 - 14 สิงหาคม ร.ศ.115).

<sup>53</sup> ก.จ.ช., ๑.๕, ยธ. 5.2/19 สำเนาการประชุมเสนาบดี ที่ 8/2170 ลงวันที่ 29 มิถุนายน 118).

<sup>54</sup> กรณีพระยาชลยุทธโยธินเสนอขอสัมปทานทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-อ่างศิลาเสนอเข้ามาในนามของขุนนางจึงไม่โปรดฯพระราชทานพระบรมราชานุญาต.

ผู้ขอสัมปทานต่างเสนอถึงประโยชน์ที่จะได้รับจากการสร้างทางรถไฟทำให้รัฐคิดว่า “เมื่อมีผู้ขอทำต้องคิดแล้วว่าได้กำไร จึงขอทำเพื่อหากำไร ถ้าไม่ได้กำไรไม่ทำ ดังนั้นรัฐจึงควรทำเสียเอง”<sup>55</sup> ดังนั้นเส้นทางรถไฟทุกสายในราชอาณาจักรรัฐจึงเป็นผู้ลงทุนเอง เพราะนอกจากผลกำไรจากการสร้างทางรถไฟ รัฐยังคำนึงถึงประโยชน์ด้านการเมือง การปกครองและการป้องกันประเทศ เช่น ทางสายเหนือถึงเชียงใหม่ ทางสายตะวันออกเฉียงเหนือถึงนครราชสีมา และทางสายใต้ไปยังแหลมมลายู ส่วนทางที่รัฐอนุญาตให้เอกชนสร้างคือทางรถไฟสาขาซึ่งมีปลายทางเชื่อมกับทางรถไฟหลวง อีกด้านเป็นการปิดเพื่อป้องกันการแย่งชิงผลประโยชน์กับรัฐบาล

### - การสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา

ในที่สุดรัฐก็มีโอกาสปฏิเสธความจำเป็นของการพัฒนาการคมนาคมที่สามารถตอบสนองได้ทุกฤดูกาลและรวดเร็วของการคมนาคมทางรถไฟ ดังความเห็นของผู้ขอสัมปทานสายฉะเชิงเทราเสนอถึงความจำเป็นที่ต้องสร้างทางรถไฟเข้ามายังเมืองฉะเชิงเทราดังนี้

ประการหนึ่งในระดูแล้ง ลูกค้าวานิชทั้งปวงจะเข้ามากรุงเทพฯ นี้จำเป็นจะต้องอ้อมมาทางทะเล มิฉะนั้นก็จะต้องใช้คนหรือกระบือลากมาตามแม่น้ำลำคลองแห่งจวนขออด ถ้ามีทางใดที่พามาให้ถึงกรุงเทพฯ ได้ใน 2 ชั่วโมงคงจะมาทางนี้แน่นอน

บัดนี้เรือสินค้าที่ไปมาในระหว่างกรุงเทพฯ แลแม่น้ำบางปะกงนั้นเดินอยู่ 3 คลอง คือ คลองแสนแสบ 1 คลองประเวศบุรีรมย์ 1 คลองสำโรง 1 แล้วยังมีคลองอื่นๆอีกหลายรายที่แยกจากคลองเหล่านี้ ซึ่งเปนที่จะให้สร้างทางรถไฟได้โดยเร็วโดยสะดวก หนึ่งทางรถไฟนี้ไปตามคลองประเวศบุรีรมย์ เปนคลองอยู่ระหว่างกลางคลองแสนแสบ คลองสำโรงคงจะชักสินค้าแลคนไปมาลงมาสู่คลองนี้ทั้งสิ้น

ก็ยอมทราบอยู่ด้วยกันทุกคนว่าในคลอง 3 คลองนี้มีเรือบรรทุกสินค้าไปมาค้าขายเต็มแน่นตลอดปี คลองหนึ่งคะเนดู 200 ลำมีคนไปมาอย่างน้อยสัก 600 คน ค่าบรรทุกโดยสารทุกวันนี้แม้จะเป็นฤดูน้ำมาก ค่าบรรทุก ค่าโดยสาร

<sup>55</sup> ก.จ.ช., ๕, ๕, ๕๕.๕.๑/๒๔ ความเห็นเรื่องสร้างทางรถไฟในพระราชอาณาเขต (๒๙ มิถุนายน ร.ศ.๑๑๘ - ๒๔ กรกฎาคม ร.ศ.๑๓๓).

ก็แพงแล้วยังซ้ำด้วย...

...ทางที่มีรถไฟนี่คงจะชักจูงสินค้าที่ทุกวันนี้ส่งไปขายทางอื่นหรือ  
ค้าขายอยู่กับที่ให้มาทางนี้ อึ้งบัดนี้ยังไม่ใครได้คิดว่าที่จะส่งสินค้าเข้ามา  
ขายยังตลาดที่ได้กำไรมากได้สะดวกเข้าสินค้าก็คงจะบริบูรณ์ขึ้นถึงคนโดยสาร  
ไปมากก็จะทวีมากขึ้น โดยตำบลที่อันดิงามอันนี้มีคนมาอยู่มากขึ้นแลอยู่ใกล้  
กรุงเทพฯเข้ามาทันที...<sup>56</sup>

ในที่สุดรัฐเริ่มพิจารณาการสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯเข้ามายังเมืองฉะเชิงเทราโดย  
คาดว่าสร้างทางรถไฟจะทำให้ประชาชนร่ำรวยขึ้นได้ เพราะที่ผ่านมามีประชาชนที่เกี่ยวคร่ำ  
มักอ้างว่าไม่มีทางขนส่งสินค้า<sup>57</sup> รัฐเริ่มดำเนินการสำรวจเส้นทางและเก็บข้อมูลเพื่อนำมาพิจารณา  
สร้างทางรถไฟระหว่างกรุงเทพฯถึงหัวเมืองชายฝั่งทะเล (กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-พนัสนิคม-ชลบุรี –  
บางพระ รวมระยะทางยาว 137 กิโลเมตร) เส้นทางรถไฟสายต่างๆที่มีผู้ขอสัมปทานมักจะกำหนด  
เส้นทางให้ผ่านเมืองฉะเชิงเทรา เพราะเป็นเมืองศูนย์กลางการค้าของกลุ่มแม่น้ำบางปะกงเป็น  
ศูนย์กลางของกิจการต่างๆที่ต้องอาศัยการขนส่งจากท้องถิ่นเข้าสู่ตลาดกรุงเทพฯ ดังนั้นหากมีการ  
ตัดทางรถไฟผ่านเมืองฉะเชิงเทราแล้วทางสายนี้ก็จะช่วยลดความเสี่ยงสินค้าเข้าสู่ตลาดได้มากยิ่งขึ้น

แม้ว่าทางรถไฟสายตะวันออกจะสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจแต่รัฐยังไม่เห็นถึง  
ความจำเป็นในการพัฒนาเส้นทางรถไฟ โดยให้เหตุผลว่ารัฐยังต้องพะวงกับการสร้างทางรถไฟ  
สายนครราชสีมา (พ.ศ.2435-2440) และการคมนาคมทางตะวันออกก็มีคลองมากอยู่แล้ว  
รวมถึงการที่รัฐได้ดำเนินการปรับปรุงระบบชลประทานในคลองเชื่อมทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น  
ความเจริญของการค้าและปัญหาทางการเมืองบริเวณชายแดนมณฑลปราจีนบุรีกับฝรั่งเศสทำให้  
รัฐตัดสินใจสำรวจพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงเพื่อวางรางรถไฟใน พ.ศ.2443 โยแบ่งการสำรวจ  
ออกเป็น 4 ระยะ คือ กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา, ฉะเชิงเทรา-พนัสนิคม, พนัสนิคม-ชลบุรี, ชลบุรี-  
บางพระ เป็นระยะทาง 137 กิโลเมตร ค่าใช้จ่ายประเมินไว้ประมาณ 8,000,000 บาท แต่รัฐเห็น  
ว่าไม่ควรสร้างต่อมาถึงศรีราชาซึ่งห่างออกไปเพียง 5 กิโลเมตรเพราะเป็นทางลำบากไม่คุ้มกับการ

<sup>56</sup> ก.จ.ช., ๕, ๕, ๕.4/2 “รถไฟปากน้ำและแปดริ้ว” (16 กันยายน ร.ศ.108 – 11  
เมษายน ร.ศ.112).

<sup>57</sup> ก.จ.ช., ๕, ๕.2/15 “ขออนุญาตเปลี่ยนแปลงงบประมาณกระทรวงมหาดไทย  
ที่ 24/767 หนังสือของกรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า  
เจ้าอยู่หัว วันที่ 17 พฤษภาคม 123”.

ลงทุนขยายออกไป<sup>58</sup> ที่สุดทางสายกรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทราก็ต้องระงับการก่อสร้างไว้ก่อนเพราะรัฐมีความจำเป็นเร่งด่วนในการสร้างทางรถไฟสายเหนือ เนื่องจากเกิดเหตุการณ์เงี้ยวเมืองแพร่ต่อต้านอำนาจรัฐ

ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ–ฉะเชิงเทราได้รับการก่อสร้าง พ.ศ.2448 แต่รัฐได้หยุดการก่อสร้างไว้เพียงเมืองฉะเชิงเทรา<sup>59</sup> เพื่อป้องกันความขัดแย้งกับฝรั่งเศสและรัฐขาดเงินทุนในการสร้างทางรถไฟข้ามแม่น้ำบางปะกงเพิ่มถึง 500,000 บาท<sup>60</sup> ประกอบกับขณะนั้นรัฐมีภาระค่าใช้จ่ายในการสร้างทางรถไฟสายเหนือจึงระงับการก่อสร้างไว้จนกระทั่ง พ.ศ.2477 เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีได้เสนอให้รัฐบาลสร้างทางรถไฟต่อจากฉะเชิงเทราต่อไปศรีราชาอีกครั้งด้วยเงินพระคลังข้างที่ไม่เช่นนั้นท่านจะขอสัมปทานสร้างเอง รัฐบาลได้นำเรื่องเข้าที่ประชุมเสนาบดีพิจารณา มีมติออกมาว่ารัฐบาลควรที่จะสร้างทางสายนี้เอง แต่ก็ยังไม่ได้ดำเนินการจนกระทั่ง พ.ศ.2535

ส่วนการขยายไปทางเมืองปราจีนบุรีอาจสร้างปัญหาระหว่างประเทศ ดังนั้นรัฐจึงเริ่มสร้างทางสายนี้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2445<sup>61</sup> แต่การสร้างทางต้องหยุดกลางคัน เพราะรัฐมีความจำเป็นเร่งด่วนในการสร้างทางรถไฟสายเหนือ ทำให้รัฐขาดงบประมาณในการสร้างทางสายนี้จนกระทั่ง พ.ศ.2447 รัฐจึงกลับเข้ามาสร้างทางรถไฟมายังเมืองฉะเชิงเทรา โดยวางงบประมาณไว้ทั้งสิ้น 3,500,000 บาท แบ่งการจ่ายเงินเป็น 3 ปี และให้ผู้ดำเนินการยืมจากทางรถไฟสายเหนือ ซึ่งพักการก่อสร้างมาใช้ก่อนเพราะอีก 8 ปีจึงจะได้ลงมือสร้างทางสายเหนือต่อ ทำให้รัฐลดต้นทุน

<sup>58</sup> เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีแสดงความจำนงให้รัฐสร้างทางรถไฟเข้ามาให้ถึงศรีราชา เพราะหวังจะใช้ทางสายนี้ในการขนส่งสินค้าของบริษัทป่าไม้ศรีราชาที่ท่านได้ลงทุนไว้.

<sup>59</sup> ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ -ฉะเชิงเทรา มีเส้นทางร่วมกับสายนครราชสีมาไปแยกกันที่สะพานยมราชมาตามคลองบางกะปิ คลองระเวศบุรีรมย์และแม่น้ำบางปะกงจนถึงเมืองฉะเชิงเทรา รวมระยะทาง 63.4กิโลเมตร ขนาดรางรถไฟ 1.435 เมตร แล้วเสร็จเปิดการเดินทางเมื่อวันที่ 27 มกราคม พ.ศ.2450.

<sup>60</sup> ก.จ.ช., ๑.5, ยธ. 5.4/7 “รถไฟบางปะกง หรือที่เรียกว่าสายตะวันออก” ( 16 เมษายน ร.ศ.123 – 26 กันยายน ร.ศ.128).

<sup>61</sup> ก.จ.ช., ๑.5, ยธ. 5.2/26 “รายงานการประชุมเสนาบดีวันที่ 6 ธันวาคม ร.ศ. 123”.

ในการก่อสร้างทางสายกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทราลงถึง 800,000 บาท และการแบ่งจ่ายออกเป็น 3 ปี ปีละ 900,000 บาท<sup>62</sup>

เมื่อดำเนินการเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีได้ขอให้รัฐขยายเส้นทางเข้ามาถึงศรีราชาเพื่ออาศัยเส้นทางสายนี้ขนส่งสินค้าของบริษัทตน พระยาสุรียานุวัตรเห็นด้วยกับการสร้างทางรถไฟจากฉะเชิงเทราต่อไปชลบุรี เพราะจะเสร็จทันกับทางกรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา เพราะจะช่วยขยายผลประโยชน์กับทางตะวันออกซึ่งมีข้าวเปลือกเป็นสินค้าสำคัญ<sup>63</sup> รัฐจึงได้สร้างทางเชื่อมต่อมาอีกบางพระเป็นระยะทางยาว 133 กิโลเมตรแต่ไม่ทันได้สร้างต่อออกไป<sup>64</sup> ทางสายนี้จึงเปิดดำเนินการเพียงแค่สถานีฉะเชิงเทราเท่านั้น โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเมื่อวันที่ 24 มกราคม พ.ศ. 2450<sup>65</sup> พร้อมทั้งทรงมีพระราชดำริเกี่ยวกับการคมนาคมในเส้นทางสายนี้ว่า

ไม่มีสิ่งใดที่จะถูกใจฉันยิ่งขึ้นไปกว่าที่ได้เห็นความที่ได้มีขึ้นในการขยายทางรถไฟของเมืองเรา ทางรถไฟย่อมเป็นพยานแห่งความรุ่งเรืองของบ้านเมืองกับทั้งที่เป็นหนทางที่จะช่วยให้เกิดความเจริญเช่นนี้ได้อย่างยิ่ง รถไฟทำให้เกิดเป็นยานพาหนะอย่างสะดวกแลอย่างรวดเร็วด้วย แลชักนำให้ตำบลต่างๆที่อยู่ห่างไกลเข้าไปใกล้ติดต่อกัน ฉะนั้นจึงทำให้เกิดความสุขแลความเจริญของประชาชนพลเมืองยิ่งขึ้น รถไฟทำให้รัฐบาลสามารถที่จะจัดการเอาใจใส่ดูแลให้ยิ่งขึ้นได้อย่างหนึ่งซึ่งเป็นการจำเป็น

<sup>62</sup> ก.จ.ช., ๕, ๕, ยธ. 5.4/7 “รถไฟบางปะกง” (16 เมษายน ร.ศ.123 - 26 กันยายน ร.ศ.128).

<sup>63</sup> ก.จ.ช., ๕, ๕, ยธ. 5.4/7 “รถไฟบางปะกง” ที่ 23/862 กระทรวงโยธาธิการ ลงวันที่ 17 พฤษภาคม 125.

<sup>64</sup> ต้นทางของรถไฟสายนี้เริ่มจากกรุงเทพฯไปแยกกับทางสายนครราชสีมาที่สะพานยมราช เลี้ยวไปทางตะวันออก เลียบคลองมหานาคผ่านทุ่งนามาคลองประเวศบุรีรัมย์ข้ามทุ่งนาตัดมายังบ้านใหม่ริมฝั่งแม่น้ำบางปะกง รวมระยะทาง 63.4 กิโลเมตร.

<sup>65</sup> ก.จ.ช., ๕, ๕, ยธ. ยธ 5.4/7 รถไฟบางปะกงหรือเรียกว่าสายตะวันออก “รายงานวันเปิดรถไฟสายตะวันออก”.

ของการรักษาบ้านเมืองที่จะมีผลดีได้...<sup>66</sup>

ต่อมารัฐได้สร้างทางรถไฟขยายจากเมืองฉะเชิงเทราขึ้นไปถึงเมืองอรัญประเทศ ลงมือก่อสร้างวันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ.2462 ปัจจัยที่ทำให้รัฐเร่งสร้างทางสายนี้เพราะต้องการรักษาสัมพันธไมตรีกับฝรั่งเศสและบำรุงประโยชน์ทางการค้าการป้องกันบ้านเมือง<sup>67</sup> ทั้งที่รัฐบาลไทยเห็นว่าทางรถไฟต่อจากฉะเชิงเทราเข้ามายังชายแดนติดกับอาณาเขตของฝรั่งเศส ไม่คุ้มค่าเพราะจะเป็นการแย่งสินค้าระหว่างไทยกับฝรั่งเศส สินค้าที่มาจากเมืองพระตะบองจะลดน้อยลง ฝรั่งเศสจึงพยายามขัดขวางแต่ด้วยความจำเป็นทางยุทธศาสตร์ป้องกันประเทศรัฐจึงต้องเร่งสร้างทางสายนี้ขึ้นด้วย แม้จะเป็นระยะทางยาวถึง 199 กิโลเมตร แต่เดิมรัฐตั้งใจให้เสร็จภายใน 2 ปี แต่ไม่สำเร็จตลอดสายจนกระทั่ง พ.ศ. 2467<sup>68</sup> เส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯถึงชายแดนไทยที่อรัญประเทศ เปิดดำเนินการขนส่งสินค้าและผู้คนจากพื้นที่ตอนบนของกลุ่มแม่น้ำบางปะกงซึ่งเคยเป็นท้องที่ห่างไกลจากอำนาจรัฐและศูนย์กลางการค้าให้เดินทางติดต่อถึงกันสะดวกยิ่งขึ้นด้วยเวลาอันรวดเร็ว

## เส้นทางที่รถไฟสายกรุงเทพฯถึงอรัญประเทศแบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ

# มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

### 1. กรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทรา ออกจากสถานีรถไฟหัวลำโพง แยกกับทางรถไฟสาย

นครราชสีมาที่สะพานยมราช มาทางตะวันออกผ่านย่านอรุณพงษ์ - พญาไทย - ราชปรารภ - มักกะสัน - อโศก - คลองตัน - สุขุมวิท - หัวหมาก - บ้านทับช้าง - บ้านลานบุญ - ลาดกระบัง - หัวตะเข้ - คลองหลวงแพ่ง - คลองอุดมชลจร - เปรง - คลองแขวงกลั่น - คลองบางพระ - บางเตย -

<sup>66</sup> พระราชดำรัสตอบในการเปิดทางรถไฟสายตะวันออกแลตลอดสายเหนือที่พลับพลาข้างสถานีรถไฟกรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 24 มกราคม ร.ศ. 126, 245.

<sup>67</sup> ก.จ.ช., ๑.6, คค. 5.1/2 “คมนาคมติดต่อกับอินโดจีน” (4 – 19 พฤศจิกายน 2461).

<sup>68</sup> เพื่อให้เชื่อมต่อกับทางรถไฟของเขมรไทยต้องลดขนาดรางรถไฟลงเหลือ 1 เมตร (ทางสายกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา รัฐมุ่งประโยชน์ในทางการค้าจึงกำหนดขนาดรางไว้กว้าง 1.435 เมตร) ก.จ.ช., ๑.6, คค. 5.1/6 “เปิดการเดินรถไฟสายอรัญประเทศต่อจากฉะเชิงเทรา” (28 พฤศจิกายน - 5 ธันวาคม พ.ศ.2467) ; ก.จ.ช., คค. 5.1/3 เบ็ดเสร็จ “เรื่องสร้างทางรถไฟสายตะวันออกถึงอรัญประเทศ” (14 สิงหาคม พ.ศ.2462 - 3 มกราคม พ.ศ.2464).

ฉะเชิงเทรา รวมระยะทาง 65 กิโลเมตร การสร้างทางครั้งแรกที่รัฐกำหนดสถานีไว้ที่บ้านท่าไข  
ริมฝั่งแม่น้ำบางปะกงเพื่อเชื่อมกับเส้นทางที่รัฐจะขยายออกไปยังฝั่งตะวันออกถึงบางพระ<sup>69</sup>

**2. ฉะเชิงเทรา – อยุธยาประเทศ** เลี้ยวจากสถานีรถไฟฉะเชิงเทราขึ้นไปทางเหนือ  
ตามแม่น้ำบางปะกง – บางน้ำเปรี้ยว - คลอง 19 - โยทะกา - บ้านสร้าง - บ้านปากพลี - ปราชินบุรี  
- โคกมะกอก - ประจันตะคาม – บ้านดงบัง - บ้านพรหมแสง - กบินทร์บุรี - หนองสัง - พระปรัง -  
บ้านแก้ง ศาลาลำดวน – สระแก้ว – ท่าเกษม – ห้วยโจด – วัฒนานคร – ห้วยเตี๋ย – อยุธยาประเทศ  
ระยะทาง 189 กิโลเมตร

ภายหลังการสร้างทางรถไฟเมืองฉะเชิงเทราได้กลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมใน  
ภูมิภาคเพราะมีความสะดวกและรวดเร็วกว่าการใช้เส้นทางสายอื่น ดังรายงานการเปิดทางรถไฟ  
สายกรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทราระบุถึงการเดินทางไว้ว่า “การเดินทางไปเมืองฉะเชิงเทราแต่เดิมหากใช้  
เส้นทางน้ำต้องใช้เวลาถึง 2 วัน เมื่อมีทางรถไฟย่นเวลาเหลือเพียง 2 ชั่วโมง เมื่อต่อไปเมือง  
ปราชินบุรีต้องใช้เวลาเพิ่มอีก 1 วัน หากเดินทางต่อจากเมืองฉะเชิงเทราเข้ามายังเมืองปราชินบุรี  
จะเสียเวลารวม 1 วัน เท่านั้น”<sup>70</sup>

การสำรวจการตั้งถิ่นฐานชุมชนริมทางรถไฟสายกรุงเทพฯ- ฉะเชิงเทรา- อยุธยาประเทศ  
ไม่พบชุมชนที่มีลักษณะชุมชนขนาดใหญ่ที่เกิดจากการสร้างทางรถไฟ ซึ่งต่างจากการขุดคลองที่มี  
ผลให้เกิดชุมชนริมน้ำตามมา

<sup>69</sup>ในที่สุดรัฐไม่ได้สร้างส่วนต่อขยายเพราะต้องใช้งบประมาณไปสร้างทางรถไฟสาย  
เหนือ. ก.จ.ช., ๑.5, ยธ. 5.4/7 “รถไฟบางปะกง” (28 ธันวาคม -12 มกราคม ร.ศ.112).

<sup>70</sup>ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 24, ตอนที่ 1181 (2 กุมภาพันธ์ ร.ศ.126) : 8-9.



### 3.2 ทางถนน

การเดินทางตามเส้นทางบกในอดีตอาศัยการเดินทางลัดเลาะตามเลาะตัดไปตามเส้นทางที่พอเดินได้ เมื่อใช้นานเข้าทางสายนั้นก็กลายเป็นทางเดินและทางเกวียนจึงอาจกล่าวได้ว่าการสร้างถนนของไทยในอดีตเกิดขึ้นจากความจำเป็นของราษฎร ดังพระราชดำรัสรัชกาลที่ 5 เกี่ยวกับเรื่องทางเกวียนพร้อมทั้งพระราชทานคำแนะนำดังนี้

...เรื่องทางเกวียนนี้น่าสงไสยมานานแล้ว ว่าที่ซึ่งควรจะใช้ได้แล้วไม่ใช้จะมีเหตุขัดข้องอย่างไรอยู่ ข้อขัดข้องนั้นมีด้วยเหตุ 2 ประการหนึ่ง ท้องที่ขัดขวางเดินทางเกวียนไม่สะดวก อีกข้อหนึ่งประโยชน์ในที่ๆไม่มีทางเกวียนเดินจะไม่พอชักชวนน้ำใจตำบลที่มีเกวียนเดินให้เดินไกลออกไปอีก เพราะทางเกวียนเหล่านี้รัฐบาลไม่ได้ช่วยอันใดเลย ราษฎรก็ดูจะไม่ได้ทำอันใดเลย แต่ประโยชน์ที่จะไปมาเมื่ออยู่พอล่อน้ำใจ เดินไปก็กลายเป็นทางไปเอง ถ้าไม่ก็เป็นที่สังเกตไว้ถ้าได้ความว่าไม่เดินเพราะขัดขวางด้วยพื้นที่ซึ่งเหลือกำลังจะเป็นเองได้แล้ว ก็ควรจะได้อีกหลายแห่ง แต่การรักษาประจำต่อไปเป็นข้อที่ควรคิดให้มีหน้าที่ไว้<sup>71</sup>

การสร้างถนนจึงเป็นเพียงการพูนดินเส้นทางนั้นให้สูงขึ้นเพื่อป้องกันน้ำท่วมขังปรับผิวดินให้เรียบและเสริมความแข็งแรงให้กับถนนด้วยการโรยหินและกรวดที่หน้าดิน เป็นต้น แต่การสร้างถนนจะต้องใช้แรงงานและเงินทุนจำนวนมาก การเดินไม่สะดวกเหมือนการคมนาคมทางน้ำที่มีอยู่ทั่วไป ดังนั้นถนนในอดีตจึงมีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมชุมชนกับแม่น้ำลำคลองเป็นส่วนใหญ่หรือสร้างเชื่อมระหว่างแม่น้ำลำคลองกับสถานีรถไฟ ส่วนการสร้างถนนออกมาหัวเมืองรัฐยังไม่เห็นความจำเป็นและไม่เป็นที่นิยมของราษฎรเพราะเส้นทางส่วนใหญ่เป็นหลุมเป็นบ่อ ฤดูฝนมีน้ำขังเป็นโคลนบางช่วงลาดชันทำให้การคมนาคมทางบกใช้ได้ดีเฉพาะพื้นที่ดอนและฤดูแล้งก็มีปัญหาฝุ่นสร้างควมเสียหายให้สินค้าและความลำบากแก่ผู้เดินทาง ดังที่ มานพ ถนอมศรี

<sup>71</sup> ก.จ.ช., ๖.5, ยธ.9/101 “กรมราชเลขาณูการถึงกรมหลวงดำรงราชานุภาพ” สำเนาที่ 106/891 ลงวันที่ 25 กันยายน ร.ศ.125.

ให้ความเห็นว่าการเดินทางด้วยเกวียนเป็นการเดินทางที่ลำบากทรมาณมากเกวียนอาจพลิกคว่ำเมื่อต้องเคลื่อนไปในทางที่ขรุขระ<sup>72</sup>

แม้ว่าภายหลังการเปิดเสรีทางการค้า รัฐให้ความสนใจสร้างถนนเพื่อเชื่อมการคมนาคมระหว่างทางน้ำกับสถานีรถไฟหรือจากแหล่งผลิตเข้าสู่สถานีรถไฟเป็นอันดับแรก โดยมุ่งหวังประโยชน์ในการลำเลียงสินค้าจากชุมชนให้มาใช้ทางรถไฟ กระนั้นรัฐก็ยังไม่ได้ส่งเสริมการสร้างและปรับปรุงถนนหนทางอย่างแท้จริง<sup>73</sup> เพราะรัฐมิได้จัดสรรเงินทุนลงมาพัฒนาแต่ มอบหมายให้กระทรวงมหาดไทยดูแล กระทรวงมหาดไทยก็มอบหมายให้เทศาภิบาลเป็นผู้ดำเนินการโดยให้ข้าราชการและราษฎรช่วยกันลงแรงและเงินช่วยกันทำในทางที่สำคัญๆ หรืออาจจะเกณฑ์แรงงานนักโทษมาใช้เป็นครั้งคราว<sup>74</sup> เช่น หลวงอัมทิสพิทักษ์เขตร นายอำเภอบางน้ำเปรี้ยว บริจาคทรัพย์จ้างชาวจีนสร้างถนนหนทางว่าการอำเภอ ขนาดกว้าง 1 วา ยาว 3 เส้น 6 วา 1 ศอก ถนนด้านเหนือจรดท้ายตลาด ทิศใต้จรดหน้าโรงพัก<sup>75</sup> พระวิเศษฤาษย์ (ช้าง) เจ้าเมือง

## มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

<sup>72</sup>เกวียนในภาคตะวันออกเฉียงมีล้อใหญ่กว่าเกวียนของภูมิภาคอื่น เพื่อจะได้ไม่ตกหลุมที่มีทั่วไปเพราะพื้นที่มีความแตกต่างทั้งพื้นที่ลาดชันทางตอนบน พื้นที่ลุ่มทางตอนกลางและล่างของลุ่มแม่น้ำบางปะกง. มานพ ถนอมศรี, คนไทยสมัยก่อน (กรุงเทพฯ : ดันอ้อ), 2542, 109.

<sup>73</sup> ก.จ.ช., ๑.6, คค. 6/6 Memorandum Concerning Policy and Programme of Highway B.E.2468.

<sup>74</sup> ก.จ.ช., ๑.5, ยธ. 1/25 สำเนารายงานการประชุมเทศาภิบาล ร.ศ.121 เรื่องจัดการโยธาหัวเมือง).

<sup>75</sup> ก.จ.ช., ๑.5, ยธ. 9/86 ทำทํานบกั้่นน้ำ ถนน แลสะพานจุดโคม่ไฟ มณฑลปราจีนบุรี (30 ตุลาคม ร.ศ.121 - 22 กรกฎาคม ร.ศ.126).

จะเชิงเทราสร้างถนนจากเมืองจะเชิงเทราถึงวัดโสธร<sup>76</sup> และกรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์ ได้เสนอโครงการสร้างถนนจากหน้าที่ว่ากรมการเมืองมาถึงสถานีรถไฟ เมืองจะเชิงเทรา<sup>77</sup>

นอกจากนี้ยังมีการปรับปรุงเส้นทางบกที่สำคัญเพื่อช่วยนำสินค้าจากจากมณฑลอุดร อีสาน นครราชสีมาและเขมรซึ่งเป็นของฝรั่งเศสมายังมณฑลปราจีนบุรีเข้าสู่กรุงเทพฯ ได้สะดวกขึ้น คือ เส้นทางระหว่างมณฑลนครราชสีมาและมณฑลปราจีนบุรีผ่านช่องตะโก กับเส้นทางจากมณฑลนครราชสีมาผ่านนางรอง ละหานทราย อรัญประเทศ วัฒนานคร สระแก้ว กบินทร์บุรี ประจันตคาม ปราจีนบุรีออกมาตามทางสายนี้ เมื่อซ่อมเสร็จก็เวียนที่เดินทางผ่านช่องตะโกจากเดิมใช้เวลา 3 วัน เหลือเพียงชั่วโมงครึ่งเท่านั้น

ความนิยมเดินทางบกมีมากขึ้นภายหลังการสร้างทางรถไฟขยายออกไปสู่ภูมิภาคต่างๆ เห็นได้จากพระราชบัญญัติรถไฟ พ.ศ. 2460 เพื่อจัดระเบียบการรถไฟให้เป็นของรัฐทั้งหมดพร้อมทั้งกำหนดชื่อเรียกของทางเดิน สะท้อนถึงความสนใจของรัฐที่แบ่งความสำคัญของทางในสายตาของรัฐ ดังสาระสำคัญว่า “...จะยอมให้บุคคลหรือบริษัทใดสร้างขึ้นได้ก็แต่บางแห่งที่กรมรถไฟหลวงไม่ต้องการสร้าง ทั้งไม่ให้ทางนั้นขนานไปกับทางรถไฟหลวง แต่ต้องเป็นทางป้อนสินค้าแก่ทางหลวง”<sup>78</sup> ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ยังได้กล่าวถึงเส้นทางคมนาคมอื่นๆ ที่เป็นที่ยอมรับของราษฎร เช่น ทางหลวง หมายถึง บรรดาถนนหลวง ทางเวียนแลทางต่าง ๆ อันอยู่ในความกำกับตรวจตราแห่งเจ้าหน้าที่ของรัฐบาล ทางราษฎร หมายถึง ถนนหนทาง ทางเวียน แลทางต่างอย่างอื่น ๆ นอกจากที่จัดเป็นทางหลวง ข้อความนี้ได้สะท้อนภาพการขยายตัวของกรมคมนาคมทางบกออกมายังส่วนภูมิภาคบ้างแล้ว

<sup>76</sup>จารึกแผ่นเงินให้เจดีย์ของวัดพัยคอินทราาราม ของพระวิเศษฤาษย์ (ช้าง) เจ้าเมืองจะเชิงเทรากับพระเกรียงไกรกระบวนยุทธ(เสือ)ปลัดเมืองจะเชิงเทรา ระบุถึงการสร้างถนนมรุพงษ์ไว้ว่า “...ข้าพระวิเศษฤาษย์สร้างพระอุโบสถที่วัดโสธรพุนดินเป็นถนนตั้งแต่เมืองจะเชิงเทรา 26 เส้นถึงอุโบสถวัดโสธร...”, สำนักศิลปวัฒนธรรมมหาวิทยาลัยราชภัฏราชนครินทร์, แนะนำจังหวัดจะเชิงเทรา ฉบับอำเภอเมือง, 39 – 40.

<sup>77</sup>รายงานการประชุมเทศาภิบาล แผนกโยธา ร.ศ. 126 เทศาภิบาล 4 : 158 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 126.

<sup>78</sup>ก.จ.ช., ๑๖, คค. 2/8 “ร่างพระราชบัญญัติจัดการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464” (26 กรกฎาคม พ.ศ.2460 - 3 สิงหาคม พ.ศ.2464).

แม้ว่าการคมนาคมทางบกทั้งทางรถไฟและถนนจะเริ่มมีความสำคัญขึ้นในสังคมแต่ประชาชนส่วนใหญ่ก็ยังคงนิยมใช้เส้นทางคมนาคมทางน้ำตามเดิม การคมนาคมทางบกในช่วงก่อน พ.ศ.2500 เป็นเพียงเส้นทางรองรับการขนส่งสินค้าให้กับเมืองที่ห่างไกลเท่านั้น ส่วนชุมชนที่ตั้งอยู่ริมคลองเชื่อมยังคงมีวิถีชีวิตผูกพันกับแม่น้ำลำคลอง การค้าผ่านคลองเชื่อมมิได้ลดน้อยลงกลับทวีความสำคัญมากขึ้นโดยเฉพาะชุมชนที่เป็นจุดเชื่อมต่อของการคมนาคมทางน้ำกับสถานีรถไฟ และชุมชนที่เป็นศูนย์กลางของคลองสายต่างๆ ยิ่งขยายตัวใหญ่ขึ้นนับตั้งแต่ พ.ศ.2450

### 3. การขยายตัวของชุมชนการค้าริมน้ำในช่วง พ.ศ.2450-2500

ผลจากการขยายพื้นที่เกษตรกรรมและความเจริญทางการค้าทำให้บริเวณที่เป็นจุดเชื่อมของการคมนาคมทางน้ำและทางบกกลายเป็นที่ตั้งของชุมชนการค้าขนาดใหญ่หลายแห่ง เช่น

**กบินทร์บุรี** เป็นเมืองท่าการค้าและเส้นทางยุทธศาสตร์ทำให้เมืองนี้มีความสำคัญ เพราะเป็นที่อยู่อาศัยของชนพื้นเมืองทั้งชาวไทย ชาวลาวและชาวเขมร ดังที่ สลาฟเตอร์ส (Slafers) เดินทางเข้ามายังเมืองกบินทร์บุรีก่อนการขยายตัวทางการค้า พ.ศ. 2398 บันทึกไว้ว่า “ขึ้นมาถึงปากน้ำเมืองกบินทร์บุรี มีบ้านเรือน 15 หลัง ผู้คนเป็นชาวสยาม ชาวจีน เมืองนี้เหมาะเป็นที่อยู่อาศัย บริเวณริมฝั่งแม่น้ำมีการค้าและภายในแม่น้ำคึกคักมีเรือพายค้าขาย 50 ลำ ในเมืองมีการทำนาเล็กน้อย เมืองนี้เป็นเส้นทางเดินทัพและเส้นทางการค้าที่สำคัญ”<sup>79</sup> แม้ว่าเมืองกบินทร์จะเป็นที่ตั้งของชุมชนมายาวนานแต่ก็ได้ขยายตัวมากจนกระทั่งเมื่อมีการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมทางบกผ่านช่องเขาต่างๆ ทำให้เมืองกบินทร์บุรีกลายเป็นที่รวบรวมสินค้าต่างๆ จากหัวเมืองอีสานและอินโดจีนของฝรั่งเศส เหตุนี้เมืองกบินทร์จึงกลายเป็นเมืองท่าที่มีคนจีนเข้ามาตั้งถิ่นฐานเพื่อรับซื้อสินค้าที่ชาวลาวและเขมรบรรทุกมาขาย บันทึกของพระยาอำมาตยาธิบดี (เส็ง วิริยะศิริ) กล่าวถึงการค้าของเมืองกบินทร์บุรีในช่วง พ.ศ.2450 ไว้ว่า

ที่ปากน้ำหนุมนานนี้เป็นบ้านใหญ่ ลูกค้าในหัวเมืองทางตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือ เมืองกบินทร์คุมสินค้าลงมาจำหน่ายยังท่าบ้านนี้

<sup>79</sup>Terwiel B.J., Through Travellers Eyes : An Approach to Early Nineteenth Century Thai History, 162.

ทั้งสิ้น สินค้ามีข้าวเปลือกเป็นพื้นกับมีไม้ยาง ไม้แดง ใต้ ชัน น้ำมันยาง  
เรือชะล่า หนังกัด หนังกะปือ เร่ว กระจวนต่างๆ สินค้าเหล่านี้บรรทุก  
เกวียนมาจากเมืองสุรินทร์ เมืองสังขะ เมืองนางรอง และหัวเมืองอื่นๆ  
เป็นอันมาก<sup>80</sup>

บันทึกของสลาฟเตอร์ส (Slafers) และพระยาอำมาตยาธิบดี (เส็ง วิริยะศิริ) ได้รับ  
บันทึกห่างกันประมาณ 50 ปีชี้ให้เห็นถึงความเจริญของเมืองกบินทร์บุรีว่ามีความเปลี่ยนแปลง  
อย่างมาก นอกจากนี้ สลาฟเตอร์ส (Slafers) ยังได้บันทึกถึงชุมชนต้นแม่น้ำบางปะกงอีกหลาย  
แห่งทั้งเมืองปราจีนบุรีและชุมชนในคลองแสนแสบในช่วงปลายพุทธศตวรรษที่ 24 ดังนี้ เมือง  
ปราจีนบุรีเป็นเมืองเล็ก การคมนาคมไม่สะดวกเพราะชุมชนส่วนมากอาศัยบนที่ดอน การ  
เพาะปลูกทำแต่พอกินเท่านั้นเพราะขาดแคลนน้ำ ปัญหาขาดแคลนน้ำและความไม่สะดวกในการ  
ขนส่งสินค้าทำให้พื้นที่แถบนี้ไม่มีผู้คนอพยพเข้ามาอาศัยมากนัก ดั่งบันทึกของสมเด็จพระยา  
ดำรงราชานุภาพ ครั้งดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยทรงบรรยายถึงสภาพของชุมชน  
ในทุ่งรังสิตไว้ว่า

เวลาใกล้ค่ำเห็นข้างป่าโขลงใหญ่ที่ปลายนาฟากตะวันออก พอดำพวก  
ชาวบ้านก่อกองไฟลามตามปลายนา เพราะในฤดูทำนาตั้งแต่ข้าวตั้งกอง  
จวนจะออกรวงข้างป่าเข้ากินข้าวเสมอจึงต้องก่อกองไฟทุกคืน เนื่องจาก  
ข้างป่ากลัวไฟในเวลากลางวันจะไม่พบเห็นข้างป่า ส่วนในมณฑลกรุงเทพฯ  
มักพบข้างป่าบริเวณทุ่งหลวงหรือทุ่งรังสิตทางภาคตะวันออกของแม่น้ำ

<sup>80</sup>ทำบ้าน หมายถึง ทำตลาดชุมทางการค้าขายทางบกหรือทางน้ำ ซึ่งมีผู้คนเดิน  
ทางเข้ามาติดต่อค้าขายเป็นประจำจึงมีบ้านเรือนและชุมชนมาตั้งเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้  
ที่มาติดต่อ บางกลุ่มเดินทางเข้ามาอาศัยอย่างถาวรเพื่อรวบรวมสินค้าส่งขายอีกทอดหนึ่ง ใน  
ที่สุดก็จะเกิดเป็นหมู่บ้านหรือพัฒนาเป็นเมือง. หลวงเทศาจิตรพิจารณ์, ว่าด้วยแม่น้ำที่มีใน  
ประเทศไทย พิมพ์เนื่องในงานปลงศพ นางสาวโสภาวรรณ วิริยะศิริ (พระนคร : โรงพิมพ์  
โสภณพิพรรณธนากร, 2457), 26.

เจ้าพระยา ตั้งแต่จังหวัดนครนายกลงมาจนทุ่งบางกะปิในแขวงจังหวัดกรุงเทพฯ<sup>81</sup>  
 แต่เมื่อมีการปรับปรุงระบบชลประทานขึ้นใน พ.ศ.2444 พื้นที่ตอนบนที่อยู่ระหว่าง  
 แม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกงผู้คนจึงเริ่มขยายขึ้นไปทางตอนบน โดยเฉพาะเมื่อมีการ  
 วางโครงการสร้างทางรถไฟจากเมืองฉะเชิงเทราขึ้นไปยังเมืองอรัญประเทศ พื้นที่แถบนี้ได้รับ  
 การบุกเบิกและจับจองเป็นจำนวนมาก แต่เป็นที่น่าสังเกตว่าเจ้าของที่ดินในพื้นที่นี้ส่วนใหญ่เป็น  
 ราษฎรรายย่อยต่างจากพื้นที่ตอนกลางแถบคลองประเวศบุรีรมย์ คลองนครเนื่องเขตร์และ  
 โครงการรังสิตมักเป็นของชนชั้นสูงและนายทุนทำให้ชุมชนทั้ง 2 บริเวณมีลักษณะต่างกันอย่าง

**ชุมชนในคลองแสนแสบ** เมื่อพื้นที่ตอนกลางได้รับความสนใจเข้าจับจองหนาแน่น  
 ทำให้ผู้อพยพเข้ามาช่วงหลังค่อยๆขยายตัวขึ้นสู่พื้นที่ตอนบนแถบคลองแสนแสบเพราะเป็นพื้นที่  
 อุดมสมบูรณ์ไม่ด้อยไปกว่าในคลองประเวศบุรีรมย์ ดังปรากฏฎีกายื่นถวายต่อรัชกาลที่ 5 ว่า

...ครั้นภายหลังตั้งแต่ 9 - 10 ปีมานี้ ผู้มีบรรดาศักดิ์และราษฎรชักชวนกันไป  
 เปนอันมาก เข้าไปจับจองพื้นดินเป็นที่นาฟางขึ้นหลายพวก หลายหมู่ หมู่ละ  
 หลายสิบครัวทวีมากขึ้นทุกปี มาจนถึงปีนี้คิดประมาณไม่ต่ำกว่า 2,500 ครัว  
 คนมากเข้าผู้ข้างจึงไม่เข้ามารบกวณได้...<sup>82</sup>

เอกสารฉบับนี้ยังระบุว่าในปี พ.ศ.2437 มีผู้เข้ามาตั้งถิ่นฐานถึง 12,500 คน ความ  
 เติบโตของชุมชนในคลองแสนแสบเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วในเวลาเพียงไม่กี่ปีสร้างความประหลาดใจ  
 ให้กับนายแม่คธาธิ (พระวิภาคภูวดล) เป็นอย่างมากเพราะได้เคยเข้ามาสำรวจพื้นที่นี้ใน พ.ศ.  
 2431และเมื่อกลับมาอีกครั้งใน พ.ศ.2438 ได้บันทึกถึงสิ่งที่พบเห็นว่า “ข้าพเจ้าประหลาดใจมาก  
 กับความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น พื้นที่ซึ่งเคยเป็นป่าและปกคลุมด้วยหญ้า เป็นที่อาศัยของช้างป่า  
 ซึ่งนำความเสียหายมาให้ผู้ที่อาศัยบริเวณคลองแสนแสบ ...บัดนี้ช้างป่าถูกขับไล่ไปโดยมนุษย์เข้า

<sup>81</sup>จารึก แก้ววิไล. แหล่งโบราณคดีที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางเดินทัพและเส้นทางติดต่อ  
 ค้าขายแลกเปลี่ยนในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา สระบุรี ปราชินบุรี สระแก้ว ฉะเชิงเทรา  
 ชลบุรี  
 ระยองและจันทบุรี (ฉบับที่ 1/2538), 95.

<sup>82</sup>ก.จ.ช., ๑.5, กษ.9.4/1 หนังสือผู้มีชื่อ 1541 คน ถวายฎีกาต่อในหลวง (14  
 ธันวาคม ร.ศ.113).

ไปแทนที่”<sup>83</sup> และปัจจัยที่ทำให้พื้นที่แถบนี้มีผู้คนอพยพเข้าไปอาศัยจำนวนมากเพราะโครงการรังสิตและโครงการทุ่งละครที่เข้ามาทำการบุกเบิกพื้นที่ ทำให้พื้นที่แถบนี้กลายเป็นที่ชุมชนขึ้นจนรัฐตั้งขึ้นเป็นเมืองโดยรวมท้องที่ใกล้เคียงตั้งแต่ท้องที่อำเภอคลองสามวา อำเภอแสนแสบ อำเภोजีระดัม อำเภอหนองจอก รวมเข้าเป็นเมืองใหม่ ชื่อ เมืองมีนบุรี ใน พ.ศ.2444<sup>84</sup>

การจับจองที่ดินในคลองแสนแสบนั้นมีทั้งที่เป็นราษฎร ที่นาหลวง ที่นาของมูลนาย และนายทุนแก๊งกำไรที่ดินเพราะพื้นที่ส่วนหนึ่งของคลองแสนแสบเกี่ยวเนื่องกับโครงการรังสิตซึ่งเป็นโครงการที่ได้รับความนิยมจับจองเป็นจำนวนมาก กลุ่มพระบรมวงศานุวงศ์จึงขอพระราชทานที่นาในคลองแสนแสบเพื่อแก๊งกำไรบ้าง ดังจะเห็นได้จากรายชื่อผู้ขอจับจองที่ดินทุ่งแสนแสบ พ.ศ. 2433 มีทั้งหมด 51 ชื่อ เป็นที่นา 53,900 ไร่ แบ่งเป็นเจ้านาย 13 ราย เป็นเนื้อที่นา 21,000 ไร่ พระองค์เจ้า 2 พระองค์ คือ กรมหมื่นอดิศรอุดมเดช และพระองค์เจ้าเกษมศรีสุภโยค รายละ 2,500 ไร่ หม่อมเจ้า 7 พระองค์ หม่อมราชวงศ์และหม่อมหลวงอีก 19 รายและผู้มีบรรดาศักดิ์ขอจองนา 20,000 ไร่ ที่เหลือเป็นราษฎรอีก 19 ราย ขอจองที่นา 12,900 ไร่<sup>85</sup> และยังมีกรขออนุญาตเข้ามาอีกหลายราย เช่น กรณีหม่อมเจ้าเปล่งในกรมหลวงสรรพศิลป์ธิชา รับราชการเป็นผู้ช่วยนายแพทย์ในกรมทหารล้อมพระบรมมหาราชวัง ทูลขอพระราชทานที่นาตำบลไผ่ดำฝั่งเหนือ 1,500 ไร่ เพราะเห็นว่ายังเป็นที่รกร้างว่างเปล่าอยู่เป็นอันมาก และบางแห่งราษฎรก็เพียงแต่มีใบเหยียบย่ำไม่ได้จ่ายเงินเข้าหลวง จึงขอนำมาทำประโยชน์<sup>86</sup> เหตุนี้ทำให้ที่นาในคลองแสนแสบมักเป็นที่ดินของราษฎรชาวมุสลิมที่อยู่อาศัยก่อนการขยายพื้นที่เพาะปลูกในต้นพุทธศตวรรษที่ 25

<sup>83</sup> Johnston David B, “Rural Society And The Rice Economy in Thailand 1880 – 1930”, 101.

<sup>84</sup> ก.จ.ช., ๕, น. 3.6ก/1 “รวมท้องทุ่งแขวงอำเภอคลองสามวา แส่นแสบ จีระดัมหนองจอก ยกขึ้นเป็นเมืองใหม่ พระราชทานนามว่าเมืองมีนบุรี ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้หม่อมเจ้าสง่างาม เป็นข้าหลวงรักษาราชการเมือง” (9 พฤศจิกายน ร.ศ.120- 30 ตุลาคม ร.ศ. 121).

<sup>85</sup> ก.จ.ช., ๕, กษ. 4.4/2 “หนังสือของผู้มีชื่อกราบบังคมทูลในหลวงเดือนกันยายน ร.ศ.109”.

<sup>86</sup> ก.จ.ช., ๕, กษ. 4.4/2 “ขออนุญาตจับจองที่นา” (4 กันยายน ร.ศ.108 - 6 พฤศจิกายน ร.ศ.109).

รัฐได้ทำการสำรวจที่นาในคลองนี้พบว่า “ชาวนาเหล่านี้ส่วนใหญ่มีฐานะปานกลาง และมีสภาพความเป็นอยู่ดีกว่าชาวที่ที่เช่าที่ดินทำกินในเขตทุ่งรังสิต การแย่งชิงที่ดินทำกินมีบ้าง แต่เป็นพวกในบังคับต่างชาติแทบทั้งสิ้น”<sup>87</sup>

ชุมชนในคลองแสนแสบมีลักษณะของการเป็นชุมชนเกษตรกรรมเพราะพื้นที่ส่วนใหญ่ริมคลองสายนี้เป็นของชาวมุสลิมที่อพยพเข้ามาอาศัยตั้งแต่ต้นรัตนโกสินทร์ ที่ดินพระราชทาน และที่ดินซึ่งมีนายทุนเข้าซื้อเพื่อเก็งกำไร เพราะช่วงเวลาที่มีการขุดคลองแสนแสบนั้นที่ดินยังไม่มีราคาและเป็นท้องที่ห่างไกล กั้นคานและมีข้างป่าอาศัยอยู่ชุกชุม ดังที่นายมาน มุฮำหมัด เล่าถึงการอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานของบรรพชนในคลองแสนแสบว่า “บรรพบุรุษเป็นชาวมลายูปัตตานีถูกกวาดต้อนเข้ามาอาศัยที่ทุ่งพญาไทยตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 1 ต่อมาเมื่อเกิดสงครามกับญวนและเขมรได้เกณฑ์ชาวมลายูเหล่านี้ไปขุดคลองแสนแสบที่ปลายคลองมหานาคซึ่งแต่เดิมเป็นลำประโดงเล็กๆคดโค้งไปมาตามธรรมชาติ การขุดจึงเป็นเพียงแค่การเบิกร่องน้ำให้กว้างขึ้นเป็นคลองผ่านคลองตัน คลองสามเสน มีนบุรี หนองจอกถึงบางขุนากภายหลังการขุดคลองเสร็จชาวมุสลิมได้โยกย้ายเข้ามาตั้งถิ่นฐานในทุ่งแสนแสบหักร้างถางพงจนเป็นที่นา เหตุนี้ทำให้ตลอดลำคลองแสนแสบเป็นชุมชนมุสลิมตั้งแต่บ้านมหานาค บ้านครัว บ้านดอน คลองตัน บางกะปิ บึงกุ่ม หล่อหลอ มีนบุรี แสนแสบ คุ้ม เจียระดับ หนองจอกกระทุ่มราย บางน้ำเปรี้ยวและบางขุนาก”<sup>88</sup>

**ศาลาแดง** เป็นชุมชนขนาดใหญ่ที่มีทั้งชาวมุสลิมและชาวจีนอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานอยู่รวมกันโดยมีชาวมุสลิมเป็นส่วนใหญ่ ปัจจัยที่ส่งผลให้พื้นที่นี้มีความสำคัญเพราะที่ตั้งของชุมชนอยู่บริเวณทางแยกจากคลองแสนแสบกับคลองนครเนื่องเขตรที่จะเข้าสู่ฉะเชิงเทรา อีกทั้งการขยายพื้นที่เพาะปลูกในทุ่งรังสิตของโครงการรังสิตและดงละครยังเชื่อมต่อกับเขตของตำบลศาลาแดงชุมชนนี้จึงได้รับความสนใจจากนายทุนเข้ามาตั้งโรงสีหลายแห่ง เช่น โรงสีวงษ์หวลหลี และโรงสีชินเฮงหลีของนายหู่, โรงสีเจียเฮงเส็งของ ม.ร.ว.จวง เป็นต้น แต่การขยายพื้นที่เพาะปลูกบริเวณศาลาแดงที่ดินส่วนใหญ่เป็นของมุลนายและชาวจีนที่เข้ามากว่านซื้อเพื่อเก็งกำไรราษฎรที่อาศัยอยู่ส่วนมากเป็นชาวลาวที่อพยพเข้ามาอยู่ภายหลังเพื่อเป็นแรงงานรับจ้าง

<sup>87</sup> ก.จ.ช., ๕, รล. 11/33 “นายเพ่งศรีสรรักษ์ขอเข้ารับราชการแลทูลเกล้าถวายรายงานความเห็นจัดการทุ่งแสนแสบ” (18 มกราคม ร.ศ.120).

<sup>88</sup> เรื่องศักดิ์ ดำริห์เลิศ, ประวัติศาสตร์บ้านครัวและการต่อต้านทางด่วนซีดีโรดของชาวมุสลิม (กรุงเทพฯ : อรุณการพิมพ์, 2545), 30.

วิถีชีวิตของผู้คนในชุมชนศาลาแดงผสมผสานทางวัฒนธรรมทั้งมุสลิม คริสต์ และ พุทธอยู่อาศัยร่วมกันในชุมชน โดยพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน เช่น สถานศึกษาเปิดรับทุกศาสนา และต่างก็ปฏิบัติศาสนกิจของตนเองโดยไม่รู้สึกแบ่งแยก<sup>89</sup>

**พนมสารคาม** หรือ บ้านท่าเกวียน เป็นชุมชนที่ตั้งขึ้นในต้นรัตนโกสินทร์โดยรัฐได้กวาดต้อนชาวลาวจากหัวเมืองอีสานเข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่นี้เพื่อเป็นแรงงานในการป้องกันประเทศและผลิตสินค้า โดยเฉพาะสินค้าของป่าจากสนามชัยเขต แปลงยาว ท่าตะเกียบ จะถูกลำเลียงเข้าที่เมืองพนมสารคามตามคลองท่าลาด<sup>90</sup> ก่อนส่งออกยังปากคลองที่บางคล้า

การที่ป่าแถบนี้อุดมไปด้วยไม้เบญจพรรณเหมาะต่อการแปรรูปเป็นเครื่องเรือนจึงมีชาวจีนอพยพเข้ามาตั้งกิจการโรงเลื่อย ศรีศักร วัลลิโภดม ศึกษาถึงการตั้งถิ่นฐานของชาวจีนในเมืองพนมสารคาม สมัยรัชกาลที่ 4 พบว่า ชาวจีนเริ่มอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานยังพื้นที่ตอนในซึ่งเป็นแหล่งชุมทางการค้าและแหล่งที่มาของทรัพยากรธรรมชาตินานาชนิด เช่น ป่าไม้ ความเป็น

ชาวจีนจากเมืองฉะเชิงเทราก็ขยายตัวพากันมาตั้งหลักแหล่งในเขตบ้านท่าเกวียนและบ้านเกาะขนุน เพราะเป็นแหล่งชุมชนทางการค้าและการคมนาคม บ้านท่าเกวียนเป็นแหล่งชุมทางเกวียนที่มาจากอำเภอโคกปี่เป็ดและบ้านดงน้อยทางหนึ่ง และอีกทางหนึ่งมาจากเขตอำเภอกบินทร์บุรี ส่วนบ้านท่าลาดเป็นสินค้าของป่ามาถ่ายลงเรือเพื่อไปยังเมืองฉะเชิงเทรา<sup>91</sup>

<sup>89</sup> อาบีดีน วงหิตัง อายุ 53 ปี ผู้นำศาสนาอิสลามมัศยิดฮาซานุดดีน บ้านเลขที่ 75 หมู่ 9 แขวงกระทู้มราย เขตหนองจอก กรุงเทพฯ. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 25 กันยายน พ.ศ.2548.

<sup>90</sup> คลองท่าลาด รับน้ำจากคลองระบมและคลองสี่ียด ซึ่งเป็นเขตพื้นที่ป่าเบญจพรรณและป่าดงดิบ ครอบคลุมพื้นที่อำเภอสนามชัยเขต อำเภอแปลงยาว และกิ่งอำเภอท่าตะเกียบ จังหวัดฉะเชิงเทรา. ไพฑูรย์ คดีธรรม, แผนการใช้ที่ดินลุ่มน้ำสาขาคองท่าลาด (กรุงเทพฯ : กรมพัฒนาที่ดิน กระทรวงเกษตร, 2538).

<sup>91</sup> ศรีศักร วัลลิโภดม, “พนมสารคามประวัติศาสตร์จากการบอกเล่า” วิทยาลัยครูฉะเชิงเทรา จัดพิมพ์เนื่องในงานนิทรรศการวัฒนธรรมไทยตะวันออก ครั้งที่ 2 12-16 มกราคม พ.ศ.2523, (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์รุ่งเรืองธรรม, 2525), 22-23.

การมีส่วนร่วมทางการค้าของเมืองทั้งสองนี้สะท้อนให้เห็นถึงการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การผลิตเพื่อการค้าที่ขยายจากบริเวณปากแม่น้ำเข้ามาสู่พื้นที่ตอนในซึ่งเป็นแหล่งชุมชนที่มีวิถีการผลิตแบบดั้งเดิม เมื่อทุนจากภายนอกเข้ามากระทบต่อชุมชนทำให้แรงงานไพร่ส่วนหนึ่งปรับตัวเข้ามาเป็นแรงงานรับจ้างในกิจการเหล่านี้ เช่น บ้านโรงเลื่อย บ้านเกาะขนุน บ้านปากคลองม่วง ตำบลเกาะขนุนเล่าว่า เดิมพื้นที่นี้เป็นป่าโปร่งและชายป่ามีช้างป่าและเสือชุกชุมจึงไม่ค่อยมีผู้คนอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐาน จนกระทั่งมีกลุ่มชาวจีนเข้ามาตั้งกิจการโรงเลื่อยเอื้อวิทยา จึงมีคนอพยพเข้ามาเรื่อยๆทั้งเป็นแรงงานรับจ้างและค้าขายสินค้านานเข้าก็กลายเป็นชุมชนใหญ่ ราษฎรที่อพยพเข้ามาในระยะแรกจะมาจากบ้านท่าลาด บ้านโพธิ์ศรี บ้านเลื้อ บ้านโอง ตำบลเมืองเก่า ซึ่งเป็นชุมชนชาวลาวอพยพเข้ามาอาศัยตั้งแต่ปลายรัชกาลที่ 3 ชุมชนเดิมมีความหนาแน่นมากขึ้น จึงขยายออกมาหาพื้นที่เพาะปลูกแห่งใหม่<sup>92</sup> แรงงานเหล่านี้มีส่วนสนับสนุนการขยายตัวของ การผลิตเพื่อการค้าของพื้นที่ตอนกลางแม่น้ำบางปะกงด้วยการทำหน้าที่ส่งวัตถุดิบให้กับอุตสาหกรรมต่างๆ เช่น ไม้เนื้อแข็ง ไม้พินและสินค้าอื่นๆจากป่าล่องมาตามแม่น้ำ

**บางคล้า** ตั้งอยู่ในเขตเมืองฉะเชิงเทราเก่าที่ตั้งขึ้นตั้งแต่สมัยอยุธยา (ก่อนย้าย ศูนย์กลางเมืองมาที่บ้านท่าไข่ ใน พ.ศ.2377) ที่ตั้งของบางคล้ามีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ เพราะเป็นจุดเชื่อมของการคมนาคมในแม่น้ำบางปะกงและคลองท่าลาดจึงเป็นบริเวณที่มีผู้คนอาศัยอยู่หนาแน่นมาแต่เดิมจนกระทั่ง พ.ศ.2444 รัฐบาลยกฐานะขึ้นเป็นอำเภอบางคล้า

เอกสารบันทึกของรัชกาลที่ ๕ คราวเสด็จประพาสมณฑลปราจีนบุรีได้ทรงบรรยายสภาพบ้านเมืองชุมชนบางคล้าไว้ว่า “แวะเข้าปากน้ำโจ้โล้ซึ่งเปนลำน้ำไปเมืองพนมสารคาม แลเมืองสนามไชยเขตร ตอนข้างนอกราวกับแม่น้ำนครนายก ต่อเข้าไปข้างในจึงแคบลงเป็นที่สวนไร่บริบูรณ์ดีมาก ไร่สับปะรด แลสุดตาทั้งสองฟาก”<sup>93</sup> ด้วยความอุดมสมบูรณ์นี้จึงมีชาวไทย ชาวจีน และชาวลาวอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานเพื่อประกอบเกษตรกรรมและรับจ้างในโรงงานสับปะรดซึ่งตั้งขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 ปราบกฏบันทึกถึงการเพาะปลูกสับปะรดในสมัยรัชกาลที่ 5 เมื่อคราว

<sup>92</sup> ธงชัย บางน้อย อายุ 76 ปี ประกอบอาชีพค้าขาย ณ บ้านเลขที่ 54 หมู่ 5 ตำบลเกาะขนุน อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2546.

<sup>93</sup> พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระราชหัตถเลขา ร.5 เสด็จประพาสมณฑลปราจีนบุรี, 12.

เสด็จประพาสมณฑลปราจีนบุรี อาจกล่าวได้ว่าสับปะรดเป็นพืชเศรษฐกิจชนิดใหม่ในพื้นที่แถบนี้ ต่อมาได้ขยายพื้นที่มาจนถึงเมืองปราจีนบุรี ฉะเชิงเทราในเขตพนมสารคามและสนามไชยเขต สับปะรดเป็นพืชที่ปลูกได้ดีในสภาพดินที่ราบและที่ราบลูกฟูกจึงมีราษฎรไทยและนายทุนชาวจีน เข้ามาลงทุนในกิจการปลูกสับปะรดหลายรายจนทำให้ราคาซื้อขายกันในท้องตลาดตกต่ำลงจากร้อยผลต่อ 1 บาท เหลือ 2-3 ร้อยผลต่อ 1 บาท<sup>94</sup> ทรงมีความห่วงใยต่อราคาสับปะรดที่ราคาถูกลง จึงมีพระราชดำริเมื่อคราวเสด็จประพาสในครั้งนั้นไว้ว่า “ในพื้นที่นี้ น่าจะตั้งโรงงานผลิตสับปะรด กระทบองได้”<sup>95</sup>

สับปะรดส่วนใหญ่จะส่งเข้ามาขายยังกรุงเทพฯ เพราะสับปะรดเป็นผลไม้ที่เก็บและบรรทุกเข้ามาขายได้ง่ายกว่าผลไม้ชนิดอื่นๆ จากการรับซื้อแบบเหมาหรือผูกขาดของพ่อค้าคนกลาง ทำให้ลูกค้าจรรยาที่ซื้อปลีกก็ซื้อไม่ได้ เพราะเจ้าของไร่ไม่ยอมขายให้ ดังเช่นที่ข้าราชการบริพารที่ตามเสด็จในคราวที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จมณฑลปราจีนบุรีเมื่อปี พ.ศ. 2451 นั้น จะไปขอซื้อเจ้าของไร่ก็ไม่ยอมขายให้ ถึงแม้ว่าจะขอซื้อในราคาแพงขึ้นกว่าที่ขายให้กับพ่อค้าคนกลางก็ตาม ทั้งนี้เนื่องจากเจ้าของไร่เห็นว่าการขายแบบเหมาทั้งหมดขายได้ง่ายกว่าการขายปลีกนั่นเอง

สับปะรดเป็นพืชที่มีจำนวนมากในแถบพื้นที่ทำให้มีผลผลิตที่เหลือจากการบริโภค จึงมีการตั้งโรงงานแปรรูปสับปะรดขึ้นที่เมืองฉะเชิงเทรา ในพ.ศ.2454 จินตันกะก็ ได้ทำหนังสือขออนุญาตผูกขาดทำสับปะรดกระป๋องเป็นเวลา 20 ปี ที่ตำบลเตาสุรา แขวงเมืองฉะเชิงเทรา ใช้ซื้อสินค้าว่า เคี่ยมไถ่ และโรงงานสับปะรดของจินโกนุณจำที่ปากน้ำเจ้าได้ ปริมาณการค้ามีมูลค่าสูงส่งออกเป็นเงินถึง 120,000 บาท<sup>96</sup> ใน พ.ศ.2455 มูลค่าสินค้าส่งออกจำนวนมากสะท้อนถึงแหล่งวัตถุดิบในพื้นที่ต้องมีมากเพียงพอต่อการป้อนผลผลิตส่งโรงงานถึง 2 โรง แต่ภายหลังการแปรรูปผลไม้กระป๋องอาจมีราคาแพงทำให้ราษฎรไม่นิยมบริโภคโรงงานจึงเลิกกิจการ

<sup>94</sup> เรื่องเดียวกัน, 12.

<sup>95</sup> เรื่องเดิม.

<sup>96</sup> ก.จ.ช., ร.6, ม.3.6 ก /3 กรมหลวงดำรงราชานุภาพ ทูลกรมหมื่นป้าจิดนิกิตติบดินทร เลขาณุกาที่ 36 / 259 ลงวันที่ 10 เมษายน ร.ศ.130.

ส่วนพื้นที่ปลูกข้าวผู้เฒ่าผู้แก่ในชุมชนบางคล้าบอกเล่าว่าเมื่อ พ.ศ.2460-2470 กล่าว  
ว่าในชุมชนมีโรงสีตั้งถึง 5 โรงแต่ปรากฏร่องรอยของโรงสีถึงปัจจุบันเพียง 2 โรงเท่านั้น คือ โรงสี  
ทวีผลการค้าและโรงสีธัญญกิจพานิช เป็นกิจการขนาดเล็กสีข้าววันละ 100 กว่าเกวียน<sup>97</sup>

นอกจากนี้การที่บางคล้าตั้งอยู่มนท่าเลที่มีเส้นทางคมนาคมทางน้ำติดต่อกับพื้นที่  
ด้านตะวันออกซึ่งเป็นป่าเขามีไม้หนานาชนิดอย่างอุดมสมบูรณ์จึงมีนายทุนเข้ามาตั้งกิจการโรงเลื่อย  
จากการสำรวจพื้นที่และสัมภาษณ์ผู้คนในท้องถิ่นพบว่า ในตลาดบางคล้ามีโรงเลื่อย 4 แห่ง โดย  
จะมีนายหน้าเข้าไปซื้อไม้จากชาวบ้านแถบปราจีนบุรี พนมสารคามล่องตามแม่น้ำมาขายยังท่าน้ำ  
ของโรงเลื่อย ระยะเวลาใช้เลื่อยมือโดยจ้างชาวจีนจากมณฑลฮกเกี้ยนเข้ามาเป็นลูกจ้างส่วนมาก  
แปรรูปเป็นไม้กระดาน<sup>98</sup>

ปัจจัยที่ทำให้ตลาดบางคล้ากลายเป็นศูนย์กลางการซื้อขายสินค้าเพราะตั้งอยู่ใกล้  
ปากคลองท่าลาดซึ่งเป็นคลองที่เชื่อมระหว่างอำเภอพนมสารคาม สนามไชยเขตออกสู่น้ำบาง  
ปะกงจึงมีผู้คนเข้ามาตั้งร้านค้า โรงสี<sup>99</sup> โรงเลื่อย โรงเหล้า โรงฝิ่นจนกลายเป็นตลาดขนาดใหญ่

**ตลาดบ้านใหม่** ตั้งใกล้กับตัวเมืองฉะเชิงเทราบริเวณปากคลองบ้านใหม่เป็นชุมชน  
ชาวจีนขนาดใหญ่มาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3 เป็นศูนย์กลางของชุมชนอื่นๆที่ใกล้เคียง อาทิ บ้าน  
ท่าไข่ บ้านสัมปทวน บ้านคลองบ้านใหม่ และตำบลจุกเสม็ด บ้านใหม่จึงเป็นที่รวมตัวกันของชาว  
จีนเป็นอั้งยี่หรือซ่องโจรตั้งก๊กตัมสุราเถื่อน สูบฝิ่น การพนัน เมื่อเกิดความขัดแย้งก็ยกพวกตีกัน  
สร้างความเดือดร้อนแก่ราษฎรที่อาศัยใกล้เคียง<sup>100</sup> เช่น อั้งยี่ในสมัยรัชกาลที่ 3 และรัชกาลที่ 5

<sup>97</sup> นายบรรจง เผ่าบรรจง อายุ 70 ปี อาชีพธุรกิจค้าไม้ บ้านเลขที่ 200 ตลาด  
เทศบาล ตำบลบางคล้า อำเภอบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน  
พ.ศ.2546.

<sup>98</sup> แหล่งเดิม.

<sup>99</sup> ในตลาดมีโรงสีถึง 5 แห่ง แต่เป็นโรงสีขนาดเล็กสีข้าวได้วันละ 100 กว่าเกวียน  
เท่านั้น สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ.2450 แต่กิจการแถบนี้ไม่ใหญ่โตนักเพราะการขนส่งลำบากต้องจ้างเรือ  
ชาวบ้านขนไปส่งที่กรุงเทพฯ.

<sup>100</sup> ก.จ.ช., ๑๕, น.3.3/14 “ลายพระหัตถ์กรมหมื่นดำรงราชานุภาพถึงพระยาฤทธิรงค์  
รณเขต สำเนาที่ 51/8611 ลงวันที่ 9 สิงหาคม ร.ศ.112”.

ต่อมาบ้านใหม่ขยายตัวเป็นชุมชนขนาดใหญ่ขึ้น ความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภค จากท้องที่อื่นทำให้มีการก่อสร้างตลาดริมฝั่งแม่น้ำขึ้นในราว พ.ศ.2441 โดยขุนยนตกิจ เริ่มแรก เป็นตลาดสร้างด้วยไม้ ตัวตลาดแบ่งออกเป็น 2 ฝั่งมีคลองบ้านใหม่กั้นกลางและขนานกับริมฝั่ง แม่น้ำบางปะกงใกล้ปากคลองท่าไช<sup>101</sup> จากการสัมภาษณ์ผู้คนที่อยู่ในท้องถิ่นพบว่าตลาดแห่งนี้ตั้ง มาร่วมร้อยปี ในอดีตตลาดแห่งนี้มีความคึกคักเพราะเป็นชุมชนชาวจีนขนาดใหญ่ที่อพยพเข้ามา ตั้งแต่ปลายรัชกาลที่ 3 เพื่อเป็นกุลีโรงหีบอ้อย หลักฐานที่บ่งบอกความเป็นชุมชนชาวจีน คือ ศาล เจ้าไต้เอี้ยและศาลเจ้าปูนเท่าม่า แต่ละปีจะมีงานฉลองทั้งงานทรงเจ้าและแสดงงิ้ว<sup>102</sup> บันทึก ทางราชการเกี่ยวกับการเดินเรือได้บันทึกถึงการเดินทางตอนผ่านตลาดบ้านใหม่ว่า “ถึงบ้านใหม่มี เพิ่ม 10 คนและชาวจีนที่เป็นนักแสดงงิ้วอีก 54 คน<sup>103</sup> จากจำนวนเรือเดินทางเข้า-ออกใน แม่น้ำบางปะกงพบว่าท่าเรือแห่งนี้มีผู้เดินทางมากที่สุด เพราะเป็นทั้งตลาดบกและตลาดน้ำโดย จะมีชาวสวนพายเรือเข้ามาจอดริมฝั่งแม่น้ำเพื่อนำผลผลิตในสวนออกมาขายช่วงเช้าตั้งแต่ตี 3-4 พอดตกสายก็หายหมดเหลือแต่ตลาดริมฝั่งที่จะเปิดขายทั้งวัน สินค้าส่วนใหญ่ก็จะเป็นพวกของกิน ของใช้จากกรุงเทพฯและร้านตีมีด ร้านตัดผม ร้านตัดเสื้อผ้า อีกทั้งยังเป็นที่ตั้งโรงฝิ่นของรัฐปิด กิจการลง พ.ศ.2500 เป็นชุมชนที่ตั้งโดยชาวจีนบริเวณปากคลองบ้านใหม่ใกล้กับคลองนครเนื่อง เขต ตลาดบ้านใหม่เสื่อมลงในภายหลังการสร้างประตูน้ำกั้นบริเวณปากคลองบ้านใหม่ทำให้เรือ จากสวนออกมาลำบากและมีรถยนต์เข้ามารับส่งพ่อค้าเข้าไปยังตลาดเทศบาลตั้งแต่ พ.ศ.2478 ตลาดแห่งนี้ก็มีคนเข้ามาน้อยลง

การสัมภาษณ์ผู้ที่อาศัยในชุมชนเหล่านี้ยังได้บอกเล่าสภาพของชุมชนที่บ้านใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทราว่า ตลาดบ้านใหม่ตั้งบริเวณปากคลองบ้านใหม่ซึ่งเป็นชุมชน

<sup>101</sup> พจน์ ดิษยทัต อายุ 93 ปี อาชีพรับราชการทหารและร้านอาหาร บ้านเลขที่ 64 ถนนศุภกิจ ตลาดบ้านใหม่ ตำบลหน้าเมือง อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ.2546.

<sup>102</sup> กลิ่นสุคนธ์ แซ่เอ็ง อายุ 58 ปี อาชีพค้าขาย บ้านเลขที่ 107 ตลาดบ้านใหม่ ตำบลหน้าเมือง อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ.2546.

<sup>103</sup> ก.จ.ช., ๕, น.9.7/21 “นายชมเจ้าของเรือกลไฟ (ฮ่องกง) แจ้งว่าเรือกลไฟ (ฮ่องกง) ได้แล่นออกจากปากอ่าวบางปะกง เข้ามากรุงเทพฯ ฯ เรือออกจากปากอ่าวมาได้หน่อย หนึ่งท้องเรือติดตื้น เรือก็เอียงล้มลง มีจีนชราคนหนึ่งจมน้ำตายยังไต่สวนเหตุอยู่”. (ร.ศ.125.)

ตลาดริมน้ำขนาดใหญ่ใกล้ปากคลองท่าไข่ที่สามารถเดินทางเข้ามากรุงเทพฯได้<sup>104</sup> มีเรือโดยสาร และเรือขนข้าวจึงมักมาจอดพักทำให้เศรษฐกิจของชุมชนนี้ดีกว่าชุมชนอื่นเพราะมีที่ตั้งของโรงเรียนถึง 3 แห่งและในจำนวนนี้มีโรงเรียนจีนรวมอยู่ด้วย<sup>105</sup> และศาลเจ้าซึ่งเป็นร่องรอยชุมชนชาวจีนขนาดใหญ่ของยุคสมัยนั้น นอกจากนี้การคมนาคมทางน้ำยังมีบทบาทให้เกิดชุมชนขึ้นที่บางคล้าที่ตั้งอยู่บนเส้นทางคมนาคมระหว่างเมืองฉะเชิงเทรากับเมืองปราจีนบุรีและเมืองพนมสารคาม เป็นชุมชนชาวจีนขนาดใหญ่ที่ประกอบอาชีพโรงสีข้าว โรงเลื่อยมือ และโรงฝั้น โรงเหล้า การเติบโตขึ้นของชุมชนนี้มาจากความเจริญของการคมนาคมทางน้ำที่สะดวกขึ้นเพราะเป็นเส้นทางเดียวของชุมชนในการติดต่อกับชุมชนอื่นๆ

**บ้านโพธิ์** ตั้งอยู่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกงตรงข้ามกับปากคลองท่าถั่วหรือคลองประเวศบุรีรมย์ มีระยะทางห่างจากตัวเมืองฉะเชิงเทราปัจจุบัน 14 กิโลเมตร ที่ตั้งของเมืองนี้เคยเป็นส่วนหนึ่งของตัวเมืองฉะเชิงเทราต่อมาได้รับการแบ่งออกเป็นอำเภอสนามจันทร์ เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2447 ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็นอำเภอเขาดินและอำเภอบ้านโพธิ์ ใน พ.ศ.2475

อำเภอบ้านโพธิ์เมืองที่ตั้งขึ้นใหม่แต่ก็ไม่ได้ได้รับความนิยมจากราชากรเข้าไปตั้งถิ่นฐาน เพราะสภาพภูมิศาสตร์ของพื้นที่นั้นเป็นที่ดอนและท้องทุ่งใกล้ชายฝั่งทะเลน้ำในแม่น้ำจึงมีกร่อย ส่วนแหล่งน้ำธรรมชาติมีน้อยไม่เพียงพอต่อการเพาะปลูก ทำให้ตัวเมืองบ้านโพธิ์มีขนาดเล็กและเป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการเท่านั้น อาชีพของชาวบ้านแถบนี้จึงเป็นการทำนาตามฤดูกาล ไร่อ้อย ป่าจากและการประมง ส่วนชุมชนการค้าจะอยู่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำบางปะกงเพราะเป็นพื้นที่เชื่อมต่อกับกรุงเทพฯและมีเส้นทางน้ำธรรมชาติและคลองขุดกระจายอยู่ทั่วไปในพื้นที่จึงเอื้อต่อการตั้งถิ่นฐานเป็นชุมชนการค้าขนาดใหญ่โดยเฉพาะในคลองท่าถั่วหรือคลองประเวศบุรีรมย์จะมีชุมชนตั้งอยู่หลายแห่ง เช่น ชุมชนหัวตะเข้ ตลาดปากคลองหลวงแพ่ง เขตตลาดกระบ้ง กรุงเทพฯ, ตลาดปากคลองเปรี้ง ตลาดปากคลองเจ้า อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ บ้านคลองสวน บ้านปากคลองท่าถั่ว ในจังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นต้น

<sup>104</sup> ขวัญกมล กริตโสภณ อายุ 36 ปี บ้านเลขที่ 64 ตลาดบ้านใหม่ ตำบลหน้าเมือง อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา ให้สัมภาษณ์ว่า โรงฝั้นในเมืองฉะเชิงเทรามี 2 แห่ง โดยตั้งที่ตลาดบ้านใหม่และตลาดในตัวเมือง สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ.2546.

<sup>105</sup> กลิ่นสุคนธ์ แซ่อึ้ง อายุ 58 ปี บ้านเลขที่ 107 ตลาดบ้านใหม่ ตำบลหน้าเมือง อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ.2446.

**คลองประเวศบุรีรมย์** มีผู้คนอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3 ดังปรากฏหลักฐานชุดซ่อมคลองพระโขนงไว้ว่าได้เกณฑ์แรงงานชาวมุสลิมร่วมกับการจ้างแรงงานชาวจีนเข้ามาขุดคลอง ต่อมาเมื่อรัชกาลที่ 5 ต้องการขยายเส้นทางคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯกับเมืองฉะเชิงเทราจึงได้ขุดคลองพระโขนงเชื่อมกับคลองท่าถั่วพื้นที่นี้จึงได้รับความสนใจจากนายทุนและราษฎรเข้ามาจับจองที่ดินจนไม่พอแบ่งขาย ชุมชนในคลองประเวศบุรีรมย์เติบโตเร็วกว่าชุมชนในคลองสายอื่น เพราะเป็นการขุดคลองเพื่อขยายพื้นที่จากชุมชนเดิมจึงไม่ยากต่อการเข้ามาตั้งถิ่นฐานดังที่เจ้าพระยาราชดำรงราชพลขันธ์ได้รายงานสภาพการทำงานในคลองประเวศไว้ว่า “ภายหลังการขุดคลองประเวศบุรีรมย์ได้มีราษฎรเข้าไปตั้งทำนาหลายรายตามบริเวณคลองที่ขุดแล้วเสร็จแยกเป็นคลองที่ขุดใหม่ในแขวงนครเขื่อนขันธ์ 36 ราย เป็นที่นา 1,555 ไร่เฉลี่ยรายละ 50 ไร่ และผู้ที่ทำอยู่เดิมอีก 3,500 ไร่ ส่วนที่อยู่ในแขวงฉะเชิงเทราในคลองขุดใหม่ 10 รายเป็นที่นา 600 ไร่เฉลี่ยรายละ 60 ไร่และอยู่แต่เดิมอีก 7,255 ไร่<sup>106</sup> บันทึกของชาวต่างชาติถึงการตั้งถิ่นฐานในคลองประเวศบุรีรมย์ว่า ในกลาง พ.ศ.2423 มีคนทำนาในพื้นที่นี้ราวพันครัวเท่านั้น<sup>107</sup> ภายหลังการขุดคลองประเวศบุรีรมย์ได้มีราษฎรมาร้องขอให้ขุดคลองแยกเพิ่มขึ้น เพราะพื้นที่นี้มีความอุดมสมบูรณ์เหมาะต่อการเกษตรกรรมทั้งนาและสวนจึงมีผู้คนอพยพเข้ามาอยู่เสมอจนที่ดินในคลองนี้มีราคาแพงราษฎรไม่สามารถเป็นเจ้าของที่ได้อย่างแท้จริง<sup>108</sup> แต่เดิมวัตถุประสงค์ของการขุดคลองเพื่อให้ราษฎรมีโอกาสจับจองที่ดินทำกินในราคาถูกลง โดยรัฐกำหนดไว้แตกต่างกันตามความสะดวกของการคมนาคม ภายหลังการเปิดใช้ปรากฏว่าที่ดินส่วนใหญ่เป็นของราษฎรผู้มีทรัพย์<sup>109</sup> ราษฎรจึงต้องเช่าที่ดินทำกิน ทำให้ครอบครัวหนึ่งทำนาระหว่าง 1-15 ไร่ ขณะที่ใน

<sup>106</sup> ก.จ.ช., ๕, นก. 9/193 “เจ้าพระยาดำรงราชพลขันธ์ ข้าหลวงนายงานกราบเรียนพระสมุหกลาโหมเรื่องการขุดคลองขึ้นใหม่แต่ปลายคลองพระโขนงไปออกแม่น้ำบางปะกง”.

<sup>107</sup> Johnston David B, “Rural Society And The Rice Economy in Thailand 1880 – 1930” (Ph D. dissertation , School of History , Vale University, 1975), 51.

<sup>108</sup> ก.จ.ช., ๕, กษ. 3 3.3/10 “กรรมการตัดสินความนาและคดีเรื่องนารวมหลายปี ร.ศ.115-118” (24 เมษายน ร.ศ.115- 11 พฤษภาคม ร.ศ.120).

<sup>109</sup> ก.จ.ช., ๕, ม.50/4 “ราชการมณฑลปราจีนบุรี” (18 มีนาคม ร.ศ.117 – 14 กรกฎาคม ร.ศ.126).

พื้นที่อื่นราษฎรทำนากันระหว่าง 50-200 ไร่<sup>110</sup> แม้ว่าที่นาในคลองประเวศบุรีรมย์จะเป็นที่นาดีแต่หลังจากเปิดใช้ได้ไม่นานก็เกิดปัญหาจากน้ำเค็มไหลเข้าสู่พื้นที่เกษตรกรรมจนต้องแก้ปัญหาด้วยการก่อสร้างประตูกั้นน้ำเค็ม<sup>111</sup> บางคราวก็มีหนูเข้ามาทำลายและปัญหาจากวัชพืชต่างๆทำให้ราษฎรเริ่มอพยพเข้าไปอาศัยในพื้นที่ที่ค่าเช่าถูกกว่า กระนั้นพื้นที่นี้ยังมีผู้คนอาศัยหนาแน่นเพราะเป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญในการติดต่อกับกรุงเทพฯ สะดวกที่สุดและยังใช้เป็นเส้นทางลำเลียงสินค้า จึงมีการตั้งตลาดเพื่อทำการค้าในท้องถิ่น

การตั้งชุมชนของผู้คนในคลองประเวศบุรีรมย์มีการแบ่งที่อยู่อาศัยอย่างชัดเจนระหว่างชาวพุทธทางทิศใต้ของคลองส่วนชาวมุสลิมจะอยู่ริมคลองทิศเหนือ ต่อมาเมื่อมีการขยายพื้นที่เพาะปลูกพื้นที่ตอนในคลองที่เชื่อมต่อกับคลองประเวศบุรีรมย์จึงมีการผสมผสานของผู้คนต่างศาสนา ที่ตั้งของชุมชนการค้ามักอยู่ปากคลองที่เป็น 3 แพร่งหรือทางแยกแล้วสร้างตลาดคลุมบริเวณปากคลอง เช่น

ตลาดหัวตะเข้ แขวงชุมทอง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ ที่ตั้งของชุมชนนี้ตั้งอยู่ในย่านชุมชนชาวมุสลิม ภายหลังจากขุดคลองประเวศบุรีรมย์ชาวจีนได้อพยพเข้ามาจับจองที่ดินเพื่อทำการเพาะปลูกชุมชนหัวตะเข้ยิ่งเจริญขึ้น นอกจากนี้ชุมชนยังตั้งอยู่กลางเส้นทางคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองฉะเชิงเทราจึงเป็นที่พักของเรือสินค้านานาชนิดนานเข้าก็กลายเป็นตลาดรวบรวมสินค้า เมื่อมีการสร้างทางรถไฟใน พ.ศ.2448 ชุมชนนี้ยิ่งเติบโตขึ้นเพราะอยู่ใกล้สถานีรถไฟหัวตะเข้จึงเป็นชุมชนขนาดใหญ่ที่ผู้คนนิยมเดินทางน้ำเข้ามาต่อรถไฟที่สถานีนี้เข้ากรุงเทพฯ

ตลาดปากคลองหลวงแพ่ง ตั้งอยู่ปากคลองหลวงแพ่งและคลองกาหลง แขวงชุมทอง เขตลาดกระบัง ใกล้กับสถานีรถไฟคลองหลวงแพ่งซึ่งตั้งอยู่ในคลองหลวงแพ่งห่างจากที่ตั้งของตลาดประมาณ 3-4 กิโลเมตร ตัวตลาดยาวตามลำคลองประมาณ 150 เมตรเป็นเรือนแถวสร้างริมน้ำอยู่ทางทิศใต้ของคลองประเวศบุรีรมย์ ท้ายตลาดฝั่งตะวันตกเป็นที่ตั้งของวัดราชโกษา ส่วนทิศเหนือท้ายเป็นที่ตั้งของมัสยิดนุ้ญอิสลามหรือสุเหร่าหลวงแพ่งซึ่งก่อตั้งขึ้นใน พ.ศ.2485<sup>112</sup>

<sup>110</sup> ก.จ.ช., ร.5, กษ. 3 3.1/13 รายงานพระยาวิเศษโกษา (2 เมษายน ร.ศ.128).

<sup>111</sup> ก.จ.ช., ร.5, กษ. 4.4/2 ขออนุญาตจับจองที่นา (4 กันยายน ร.ศ.108-6 พฤศจิกายน ร.ศ.109).

<sup>112</sup> สวัสดิ์ มานัสสวัสดิ์ อายุ 54 ปี อาชีพช่างตัดผม บ้านเลขที่ 34 หมู่ 2 แขวงชุมทอง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ .

ตลาดแห่งนี้ก่อตั้งขึ้นในช่วงเวลาเดียวกับตลาดหัวตะเข้ โดยมีเจ้าของคนเดียวกัน คือ นายยัง แซ่กิม ชาวจีนซึ่งอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานที่ตลาดหัวตะเข้<sup>113</sup> เมื่อเก็บทุนทรัพย์จากการเป็นกรรมกรโรงสี ได้ตั้งโรงสีขึ้นที่ปากคลองพระยาเพชรซึ่งอยู่ถัดจากคลองหลวงแพ่งไปทางกรุงเทพฯ ต่อมาเมื่อมีการสร้างสถานีรถไฟหลวงแพ่งขึ้นจึงได้มาตั้งตลาดที่บริเวณปากคลองหลวงแพ่งในเวลาต่อมา

แม้ชุมชนแห่งนี้จะมีได้เป็นที่ตั้งของโรงสีแต่ก็เป็นแหล่งชุมนุมของผู้คนที่อาศัยอยู่ในคลองหลวงแพ่งและพื้นที่ใกล้เคียง รวมถึงการเป็นท่าเรือเมล์นายเลิศ เรือยนต์ของชาวบ้านที่เข้ามาบริการรับส่งผู้คนจากตลาดไปยังสถานีรถไฟหรือไปตลาดคลองสวนตลอดวัน บริเวณตลาดมีสินค้านานาชนิดให้เลือกซื้อทั้งพืชผัก ผลไม้ ร้านขายแกง- ก๋วยเตี๋ยว เสื้อผ้า ร้านทอง ร้านตัดผม ร้านขายยา และสินค้าจำเป็นไว้บริการลูกค้าที่เดินทางเข้ามาหาซื้อตลอดทั้งวัน นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งโรงฝิ่นของนายจิว แซ่ตั้ง<sup>114</sup> ความหลากหลายของสินค้าและบริการทำให้มีผู้คนเดินทางเข้ามายังตลาดแห่งนี้อยู่เสมอ ผู้คนที่อาศัยอยู่ในตลาดมีทั้งชาวมุสลิมที่เป็นคนพื้นเมืองและชาวจีนที่อพยพเข้ามาในช่วงหลัง พ.ศ.2470 เพื่อประกอบอาชีพรับจ้างและค้าขาย

วิถีชีวิตของผู้คนที่อาศัยอยู่ในตลาดแห่งนี้มีความผูกพันกันเห็นได้จากการร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนจะมีการช่วยเหลือซึ่งกันและกันตลอด เช่น บ้านที่ที่กล่าวถึงการก่อสร้างมีสยิดนุ้ลันอิสลามชาวจีนได้มีส่วนช่วยออกเงินและแรงงานร่วมกับชาวมุสลิม หรือเมื่อชาวจีนจัดงานไหว้เจ้าพ่อและเจ้าแม่ขึ้นในทุกปีชาวมุสลิมก็จะเข้ามาร่วมเรียโรเงินจ้างคนจะงิวเข้ามาแสดงอยู่ทุกปี<sup>115</sup>

**บ้านคลองสวน** ตั้งอยู่ในคลองประเวศบุรีรมย์ห่างจากปากคลองท่าถั่วประมาณ 5 กิโลเมตร ชุมชนบ้านคลองสวนครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัดคือ ตำบลเทพราช อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทราและตำบลคลองสวน อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ สร้างขึ้นใน พ.ศ.

<sup>113</sup> ต่อมาได้โอนที่ดินของตลาดปากคลองหลวงแพ่งให้กับบุตรคือ นายอุดม วงศ์อุไร และนายมงคล กิมสุนันท์. หลีบแหล่งชื่อ แซ่กิม อายุ 70 ปี ประกอบอาชีพค้าขาย บ้านเลขที่ 33 หมู่ 2 แขวงชุมทอง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 มกราคม พ.ศ.2548.

<sup>114</sup> สารภี เอ็นอ่อน อายุ 66 ปี อาชีพค้าขาย บ้านเลขที่ 75 หมู่ 2 ตำบลหลวงแพ่ง อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ.2548.

<sup>115</sup> แหล่งเดิม.

2444<sup>116</sup> ตัวตลาดเป็นอาคารไม้สองชั้นหลังคามุงจาก เป็นตลาดขนาดใหญ่เป็นศูนย์กลางการพบปะสังสรรค์ของผู้คนที่อาศัยอยู่ในคลองหลวงแพ่ง คลองอุดมชลจร บางพลี บ้านโพธิ์และลาดกระบังเข้ามาหาซื้อสินค้าจากตลาดแห่งนี้จึงเป็นจุดแวะพักและยังเป็นท่าเรือจะต้องใช้เรือแม่ล่ขาวของนายเลิศซึ่งมีเพียงลำเดียวรับคนจากประตูน้ำท่าถั่ว (ฉะเชิงเทรา) ผ่านตลาดคลองสวนก่อนจะแล่นเข้าสู่ประตูน้ำ(วังสระปทุม) กรุงเทพฯซึ่งจะมีคลองตันเชื่อมคลองแสนแสบกับคลองประเวศบุรีรมย์ก่อนถึงประตูน้ำพระโขนง ด้วยการที่ปากคลองท่าถั่วเป็นที่ตั้งของบ่อนการพนันจึงมีผู้คนเดินทางผ่านเข้าออกจำนวนมาก ส่งผลให้ตลาดแห่งนี้เป็นตลาดใหญ่ของคลองประเวศบุรีรมย์ ในบริเวณตัวตลาดยาวถึง 200 เมตรมีการสร้างสะพานข้ามคลองไว้ 3 แห่งเพื่อเชื่อมฝั่งที่เป็นตลาดกับชุมชนเกษตรกรรมของชาวมุสลิม ในเมืองฉะเชิงเทรา ส่วนชาวไทยและจีนจะอยู่ฝั่งเมืองสมุทรปราการ ดังที่ผู้เฒ่าผู้แก่ของชุมชนได้บรรยายถึงบรรยากาศของการค้ายุคก่อนการที่การคมนาคมทางบกจะเข้ามา ความว่า

สมัยนั้นยังไม่มีรถยนต์การเดินทางไปกรุงเทพฯ และท่าถั่วต้องนั่ง

เรือแม่ล่ของนายเลิศออกจากประตูน้ำวังสระปทุมมายังตลาดคลองสวน

ใช้เวลาเดินทางเกือบตลอดทั้งวัน บริเวณตลาดจึงมีความคึกคัก ชาวบ้านพายเรือแจวเรือเข้ามาซื้อของที่ตลาดทั้งวันและคนจะยิ่งเยอะมากในวันที่มี

ลิเก หนังกลางแปลงหรือการละเล่นต่างๆ ตั้งแต่มีรถยนต์คนไม่ค่อยมาแล้ว

เพราะทางรถสะดวกกว่าผู้คนในตลาดก็ย้ายอยู่ที่ตลาดใหม่ริมถนน<sup>117</sup>

ตลาดคลองสวนเดิมเป็นท่าข้ามมาก่อนโดยบิดาของนายสมบุญณ์เข้ามาตั้งโรงสีขนาดเล็กกำลังการผลิต 60 เกวียนต่อวัน ชื่อ “ประจักษ์รัษฎะผล” ใน พ.ศ.2444 เพื่อรับซื้อข้าวจากชาวนานำมาสีส่งออกขายที่กรุงเทพฯโดยส่งตามคลองประเวศบุรีรมย์ กิจกรรมเติบโตขึ้นมีการขยาย

<sup>116</sup> สมบุญณ์ แสงเจริญ อายุ 85 ปี อาชีพธุรกิจโรงสีข้าวและเจ้าของตลาดบ้านสวน บ้านเลขที่ 50 ตำบลเทพราช อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 30 เมษายน พ.ศ.2547.

<sup>117</sup> แหล่งเดิม.

กิจการโรงสีจนกลายเป็นแหล่งชุมชนและกลายเป็นตลาด โดยสร้างอาคารตลาดให้เช่า<sup>118</sup> และขยายกิจการโรงสีออกมาอีก 3 แห่งในบริเวณใกล้เคียงกัน

ราษฎรในบ้านคลองสวนประกอบไปด้วยผู้คนหลากหลายเชื้อชาติแต่ที่ชัดเจน คือ ชาวไทยและมุสลิม เห็นได้จากสิ่งปลูกสร้าง วัดและสุเหร่าที่เป็นศูนย์รวมจิตใจของชาวไทย ชาวจีน ชาวมุสลิมจะอยู่บริเวณใกล้เคียงกัน เช่น มัสยิดอัลวะดอ์นียะ มัสยิดดารุ้ลอาบิดีน มัสยิดเอี้ยตุ้ลอิสลาม มัสยิดอัลฮาดิ์ สุเหร่าจะเซ้น้อย วัดคลองสวน วัดเทพราชปาราราม จากความอุดมสมบูรณ์ทำให้มีการอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานจำนวนมากบางครั้งมีกลุ่มคนบางกลุ่มสร้างปัญหาและก่อความวุ่นวาย เช่น กรณีพระยาอินทราได้รับการร้องเรียนจากราษฎรให้ออกไปจับผู้ร้ายซึ่งมีอย่างชุกชุมในคลองประเวศบุรีรมย์<sup>119</sup>

บ้านปากคลองท่าถั่ว ตำบลบางกรูด อำเภอบ้านโพธิ์ ประวัติความเป็นมาของบ้านท่าถั่วเพราะมีการตั้งบ่อนการพนันถั่วโปขึ้นที่หมู่บ้านแห่งนี้ บ้านปากคลองท่าถั่วเป็นชุมชนขนาดเล็กเพราะความไม่สะดวกของการคมนาคมขนส่งที่มีประตุน้ำกั้นอยู่บริเวณปากคลองทำให้ผลผลิตจากแหล่งผลิตตอนในไม่สามารถส่งออกมายังโรงสีแห่งนี้ได้สะดวกจึงมีร่องรอยของโรงสีขนาดเล็ก

ใหญ่อยู่เพียงแห่งเดียวของตะกุดจากรุสมบัติ ส่วนผู้คนที่อยู่ในคลองเชื่อมก็จะเดินทางเข้ามาขายผลผลิตและหาซื้อสินค้าจากบ้านคลองสวนซึ่งอยู่บริเวณใกล้เคียง

ความเปลี่ยนแปลงของชุมชนมีผลมาจากการขยายเส้นทางคมนาคมทั้งการขุดคลองและสร้างทางรถไฟล้วนมีผลให้พื้นที่ๆห่างไกลสามารถส่งสินค้าและผลผลิตเข้าสู่กระบวนการค้าได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น ปัจจัยเหล่านี้เป็นสิ่งชักจูงใจให้ผู้คนบุกเบิกและขยายพื้นที่เพาะปลูกออกไปกว้างขวางมากขึ้น แต่หากเปรียบเทียบวิถีชีวิตของชุมชนที่อยู่ในเส้นทางคมนาคมทางน้ำกับเส้นทางรถไฟจะพบว่ารูปแบบของการคมนาคมมีส่วนสำคัญที่ทำให้ชุมชนแต่ละแห่งเติบโตไม่เท่ากัน

<sup>118</sup> สมบูรณ์ แสงเจริญ อายุ 85 ปี อาชีพธุรกิจโรงสีข้าวและเจ้าของตลาดบ้านสวน บ้านเลขที่ 50 ตำบลเทพราช อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 30 เมษายน พ.ศ.2547.

<sup>119</sup> ก.จ.ช., ร.5, น.1.1/85 พระยาอินทราได้ไปตรวจผู้ร้ายที่คลองสาม แขวงเมืองนครเขื่อนขันธ์ แต่ที่คลองประเวศบุรีรมย์ นายทองดีเป็นนักเลงมีเพื่อนฝูงมากจะขออนุญาตเรียกตัวมาไต่สวน (30 มีนาคม - 20 มิถุนายน ร.ศ.113). และ ก.จ.ช., ร.5. ม. 2.12ก/9 โบบอกเมืองฉะเชิงเทรา ( กันยายน ร.ศ.103 - สิงหาคม ร.ศ.107).

เพราะเมื่อมีการสร้างทางรถไฟขึ้นในพ.ศ.2448 การคมนาคมของผู้คนที่อาศัยอยู่ในคลองเชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกงยังคงอาศัยการคมนาคมทางน้ำเป็นหลัก วิถีชีวิตของตลาดและร้านค้าริมน้ำยังคงดำรงสถานะศูนย์กลางพบปะของผู้คนต่างถิ่นอยู่เสมอ ส่วนการสร้างทางรถไฟนั้นแม้จะเป็นพาหนะที่มีความรวดเร็วแต่ก็ไม่สามารถส่งผลผลิตออกสู่ตลาดได้โดยตรง โดยเฉพาะข้าวซึ่งจะต้องมีการส่งต่อกันหลายทอดกว่าจะถึงตลาดทำให้ได้รับความนิยมนิยมเฉพาะการส่งข้าวที่ผ่านกระบวนการสีแล้วเท่านั้น ส่วนข้าวเปลือกยังใช้การขนส่งทางน้ำไปยังโรงสีที่ตั้งอยู่ในชุมชนหรือบริเวณใกล้เคียง

พื้นที่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกงเป็นบริเวณที่ได้รับผลกระทบจากความเปลี่ยนแปลงจากการขุดคลองเชื่อมน้อยกว่าทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำบางปะกง เพราะสภาพภูมิศาสตร์ของพื้นที่นั้นเป็นที่ดอนและป่าเขา อีกทั้งมีเส้นทางน้ำน้อยไม่ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดและมักแห้งขอดเมื่อถึงฤดูแล้งจึงไม่เอื้อต่อการเพาะเพื่อการค้า ผู้คนที่อาศัยอยู่ทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำบางปะกงจึงประกอบอาชีพเกี่ยวกับทรัพยากรทางธรรมชาติเป็นหลัก เช่น การทำป่าไม้ กระจาเลย การเป็นเมืองท่ารับส่งสินค้า เช่น เมืองพนมसारคาม และเมืองพนัสนิคม

#### 4. การพัฒนากับความเปลี่ยนแปลงของชุมชนการค้าในคลองเชื่อม

การผลิตและการค้าขยายตัวขึ้นจนการคมนาคมทางน้ำและทางรถไฟไม่เพียงพอต่อการขนส่งผลผลิต รัฐจึงมีนโยบายสร้างเส้นทางคมนาคมทางรถยนต์จากกรุงเทพฯเชื่อมกับหัวเมืองต่างๆใน พ.ศ.2479 ภายหลังจากอนุมัติโครงการทางหลวงแผ่นดินประเทศประสบปัญหาสงครามมหาเอเซียบูรพาทำให้เส้นทางสายตะวันออกจากกรุงเทพฯถึงเมืองชลบุรีระงับไว้จนกระทั่ง รัฐบาลจอมพล ป.พิบูลสงคราม (พ.ศ.2481-2487) ทางหลวงแผ่นดินสายสมุทรปราการ บางปะกง ชลบุรี<sup>120</sup> จึงได้รับการสร้างขึ้น ทางสายนี้นับเป็นถนนสายแรกที่เชื่อมกรุงเทพฯกับลุ่มแม่น้ำบางปะกงบริเวณชายฝั่งทะเล

ทางสายสายสมุทรปราการ บางปะกง ชลบุรีได้รับการก่อสร้างตามมาตรฐานของตะวันตกดังคำกราบเรียนของกรมโยธาเทศบาลต่อเลขาธิการคณะรัฐมนตรีถึงการก่อสร้างว่า “ถนนสมุทรปราการ – ชลบุรี ผ่านบางปะกง เป็นถนนชนิดถาวร แต่ในการก่อสร้างต้องใช้ลูกรังเป็นพื้นราก เมื่อลูกรังเป็นพื้นรากแล้วจะลงหินบดทับชั้นบนอีกชั้นหนึ่งก็จะมีผิวทางที่แน่นอนหา

<sup>120</sup> ก.จ.ช., เอกสาร (2) สร. .0201665.2 ก่อ 1/27 สร้างทางสายสมุทรปราการ ชลบุรี ผ่านทางบางปะกง (26 กรกฎาคม พ.ศ.2483- 14 มิถุนายน พ.ศ.2493).

พอจะรับการจราจรได้เป็นอย่างดี เมื่อเปิดให้รถเดินได้แล้ว 1 – 2 ปี จึงจะปรับระดับผิวดินและลาดยางต่อไป”<sup>121</sup> ถนนสายกรุงเทพฯ-ชลบุรี เปิดใช้ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2485 มีการก่อสร้างเพิ่มเข้ามายังศรีราชาและสัตหีบ<sup>122</sup> แต่ทางสายนี้ก็ยังมีได้ทำสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง กระทั่งปี พ.ศ. 2492 จึงลงมือก่อสร้างสะพานข้ามที่อำเภอบางปะกง (เสร็จ พ.ศ.2494)

ต่อมารัฐบาลได้ขยายทางหลวงแผ่นดินสายสมุทรปราการออกมาจนถึงระยอง จันทบุรีและตราดเพื่อให้เป็นเส้นทางติดต่อกับหัวเมืองชายทะเลตะวันออก ชื่อ ถนนสุขุมวิท (Sukhumvit) เป็นทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 3 เปิดใช้เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2493<sup>123</sup>

การเปิดใช้ถนนสุขุมวิทได้เปิดพื้นที่กิจกรรมทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกงให้ผู้คนอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานมากขึ้น ดังที่สุบิน สืบสงวน เขียนไว้ในบทความเรื่องเมืองบางปลาสร้อยหรือชลบุรีว่า

สมัยที่ยังไม่มีการสร้างถนนสุขุมวิทต่อจากจังหวัดสมุทรปราการมาชลบุรีนั้น ได้มีเรือกลไฟรับส่งสินค้าและรับคนโดยสารระหว่างชลบุรีกับกรุงเทพฯ และออกจากกรุงเทพฯมาชลบุรีสวนทางกันทุกวันและมีเรือฉลอมทะเลขนาดใหญ่สำหรับบรรทุกสินค้า น้ำตาลทรายแดง ข้าว ปลาและอื่นๆไปยังกรุงเทพฯ และจังหวัดอื่นๆ อีกมากมายและมีเรือโดยสารรับส่งคนต่างตำบลก็มาก<sup>124</sup>

ถนนอีกสายหนึ่งที่ได้รับการสร้างขึ้นเพื่อเชื่อมกรุงเทพฯกับพื้นที่ตอนบนของกลุ่มแม่น้ำบางปะกงเกิดขึ้นในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา(พ.ศ.2485 - 2487) เนื่องจากเป็นเส้นทางที่กองทัพญี่ปุ่นยกพลจากอินโดจีนของฝรั่งเศสเข้าสู่ประเทศไทยตามนโยบายเป็นพันธมิตรกับญี่ปุ่น

<sup>121</sup> ก.จ.ช., เอกสาร (2) สจ. .0201665.2 กล่อง 1/27 สร้างทางสายสมุทรปราการชลบุรี ผ่านทางบางปะกง (26 กรกฎาคม พ.ศ.2483- 14 มิถุนายน พ.ศ.2493).

<sup>122</sup> แหล่งเดิม.

<sup>123</sup> ถนนสุขุมวิทตั้งตามพระราชทินนามของพระพิศาลสุขุมวิท (อธิบดีกรมโยธาเทศบาล) เพื่อเป็นเกียรติแก่พระพิศาลฯ เพราะเป็นคนไทยคนแรกที่สามารถสำเร็จการศึกษาด้านวิศวกรรมศาสตร์จากสถาบันเทคโนโลยีแมสซาชูเซตส์ ประเทศสหรัฐอเมริกา.

<sup>124</sup> สุบิน สืบสงวน, “เกร็ดความรู้เกี่ยวกับเมืองชลฯ และเรื่องอื่นๆ” ใน อนุสรณ์ในงาน ฉาบปณิกศพคุณพ่อสุบิน สืบสงวน (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2530), 96-97.

ที่ลงนามเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม พ.ศ.2484 เส้นทางที่ญี่ปุ่นเลือกใช้นั้นจะเป็นเส้นทางเดียวกับที่ไทยและเขมรใช้เดินทางทำสงครามระหว่างกันมาแต่เดิม คือ จากเมืองศรีโสภณ - รัษฎประเทศ - ปราชินบุรี นครนายกเข้าสู่กรุงเทพฯ ระยะทาง 300 กิโลเมตร<sup>125</sup> จากการศึกษาไม่ปรากฏรายงานของการสร้างทางสายนี้จึงน่าจะเป็นทางที่มีมาแต่เดิม เพียงแต่ได้รับการปรับปรุงพื่อให้กองทัพญี่ปุ่นลำเลียงอาวุธเข้ามาได้โดยสะดวกเท่านั้น

หากกล่าวถึงชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกจะต้องแบ่งออกเป็น 2 พื้นที่ คือ พื้นที่ฝั่งตะวันออกของกลุ่มแม่น้ำบางปะกงและฝั่งตะวันตกของกลุ่มแม่น้ำบางปะกงเพราะพื้นที่ทั้ง 2 ส่วนนี้ได้รับผลกระทบต่างกัน เนื่องจากในทางฝั่งตะวันออกไม่มีโครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนาดใหญ่ เช่น ทางรถไฟ และทางรถยนต์เข้ามาเชื่อมกับพื้นที่นี้ ดังนั้นการลำเลียงสินค้า การเดินทางของผู้คนจึงเป็นไปในลักษณะเดิมเพราะต้องเดินทางจากชุมชนออกมายังเมืองศูนย์กลางของการคมนาคมเช่นเดิม แต่อาจได้รับผลดีจากการขนถ่ายสินค้าจากพื้นที่นี้มากขึ้นเพราะเส้นทางการขนส่งสั้นลง ส่วนพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกจะเป็นบริเวณที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด โดยเฉพาะจากการสร้างทางรถยนต์ทำให้ชุมชนที่อาศัยอยู่ตามคลองต่างๆของพื้นที่ตอนในเดินทางติดต่อกับกรุงเทพฯ ได้สะดวกขึ้น การซื้อ- ขายสินค้าไม่จำเป็นต้องมาซื้อหาจากชุมชนการค้าริมน้ำแต่สามารถเดินทางไปซื้อ - ขายสินค้ากับกรุงเทพฯ ได้โดยตรงและไม่ลำบาก

นอกจากนี้การการสร้างถนนได้ทำลายกิจการเดินเรือที่เคยทำรายได้มหาศาลให้กับผู้ประกอบการเพราะ การขนส่งผ่านคลองเชื่อมค่อยๆลดลงจนเหลือเพียงการขนถ่ายสินค้าที่ผลิตขึ้นภายในคลองที่ทางรถไฟและถนนเข้าไม่ถึงเท่านั้น เรือสินค้าที่เคยเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับกลุ่มแม่น้ำบางปะกงค่อยๆลดจำนวนลง ชุมชนในคลองเชื่อมค่อยๆลดความสำคัญในการเป็นท่าเรือและตลาดการค้าลง เช่น

ตลาดหลวงแพ่ง เป็นตลาดที่ประสบปัญหาจากการสร้างถนนมากที่สุดเพราะเป็นชุมชนที่อยู่ใกล้กรุงเทพฯ เมื่อการคมนาคมสะดวกขึ้นการเดินทางของผู้คนจึงหันมาใช้รถยนต์ ตลาดที่เคยรุ่งเรืองถูกทิ้งร้างจนแทบจะไม่มีผู้คนเข้ามาหาซื้อสินค้า

ตลาดบ้านคลองสวน เป็นชุมชนการค้าริมน้ำที่มีความรุ่งเรืองและมีผู้คนเดินทางเข้ามาซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าของผู้คนในคลองประเวศบุรีรมย์กับพื้นที่ใกล้เคียง การติดต่อกับชุมชน

<sup>125</sup> สุชาติ เถาทอง, ศิลปวัฒนธรรมและภูมิปัญญาพื้นถิ่นในภาคตะวันออก, 68.

รอบนอกเดิมอาศัยการคมนาคมทางน้ำที่มีทั้งเรือเมล์ขาวของนายเลิศ และเรือส่วนตัวออกไปยังเมืองฉะเชิงเทราหรือกรุงเทพฯก็สะดวก เพราะรัฐได้จัดสร้างประตูลอยน้ำไว้ในคลองสายนี้หลายแห่งผู้คนจึงเดินทางได้ทุกฤดูกาล ในระยะแรกที่มีการขุดคลองเชื่อมขึ้นพื้นที่คลองประเวศบุรีรมย์ประสบปัญหาน้ำเค็มไหลเข้าท่วมที่นาจนสร้างความเสียหายแก่ผลผลิต ผู้คนจำนวนมากได้อพยพออกไปหาที่อยู่ใหม่แต่เมื่อรัฐจัดสร้างประตูน้ำขึ้นใน พ.ศ.2453 ราษฎรจึงอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานในคลองจนหนาแน่น ราคาที่ดินในคลองประเวศบุรีรมย์ปรับตัวสูงขึ้นจากเมื่อครั้งแรกที่มีราคาไม่เกินไร่ละ 1.50 บาทเมื่อ พ.ศ.2420 มาเป็นไม่ต่ำกว่าไร่ละ 80 บาทใน พ.ศ.2449

การสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ- ฉะเชิงเทราไม่ได้ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของผู้คนในตลาดบ้านคลองสวน เนื่องจากการเดินทางไปขึ้นรถไฟต้องอ้อมไปถึงสถานีรถไฟฉะเชิงเทรา แต่หากเข้ากรุงเทพฯโดยทางเรือก็มีเรือเมล์ผ่านที่หน้าตลาดวันละ 1 เที่ยว ตลอดเส้นทางที่เรือแล่นผ่านจะมีย่านชุมชนอยู่ตลอดสองฝั่งคลองทำให้สามารถซื้อขายสินค้าได้สะดวกมากกว่าทางรถไฟ

ความเปลี่ยนแปลงของชุมชนบ้านคลองสวนเริ่มปรากฏภายหลังการสร้างถนนช่วงหลัง พ.ศ.2500 ความสะดวกและรวดเร็วของการคมนาคมทำให้ตลาดคลองสวนเสื่อมความนิยมจนปัจจุบันตลาดนี้ปิดตัวเองลง ไม่มีผู้คนเข้ามาซื้อขายสินค้าเหมือนในอดีตเพราะสามารถเดินทางเข้ากรุงเทพฯได้โดยตรงเพราะอยู่ห่างจากกรุงเทพฯไม่เกิน 30 กิโลเมตรเท่านั้น การขนส่งสินค้าเริ่มหันมาใช้ทางรถยนต์ โรงสีย้ายมาสร้างใหม่บริเวณริมถนนเพราะขนส่งสะดวกกว่า

ตลาดบ้านใหม่ ตลาดบ้านใหม่เป็นชุมชนขนาดใหญ่ตั้งอยู่ในตัวเมืองฉะเชิงเทรา เป็นแหล่งชุมชนชาวจีน และที่ตั้งของกิจการโรงสี โรงเหล้า โรงฝิ่น ในอดีตจึงเป็นที่ชุมชนของผู้คนที่อาศัยเส้นทางคมนาคมทางน้ำตามแม่น้ำบางปะกงเพื่อขึ้นไปยังพื้นที่ลุ่มน้ำตอนบนหรือปากแม่น้ำ นอกจากนี้การที่ชุมชนนี้ตั้งอยู่ใกล้ปากคลองนครเนื่องเขตรซึ่งเป็นเส้นทางจากฉะเชิงเทราเข้าไปกรุงเทพฯต้องมาจอดเรือรอคอยเวลาเปิดประตูน้ำ ดังนั้นจึงเกิดเป็นแหล่งชุมชนที่มีผู้คนจากที่ต่างๆเข้ามาซื้อขายสินค้า

ภายหลังการสร้างเส้นทางรถไฟความเจริญทางการค้าได้ย้ายลงมาที่บ้านท่าไชยซึ่งอยู่ต่ำลงมาประมาณ 500 เมตร ทำให้ชุมชนตลาดบ้านใหม่ค่อยๆเสื่อมความนิยม ผู้คนเข้ามาหาซื้อสินค้าจากกรุงเทพฯที่ตลาดแห่งใหม่ซึ่งมีสินค้าทั้งเสื้อผ้า ของใช้ เครื่องประดับ อาหาร ฯลฯ ให้เลือกอย่างหลากหลาย

บ้านบางขนาก เป็นพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการสร้างทางรถไฟมากที่สุดเพราะแต่เดิมการเดินทางเข้ากรุงเทพฯตามคลองยากลำบากต้องผ่านประตูน้ำหลายแห่ง และบางฤดูน้ำในคลองก็น้อยจนไม่พอแก่การเดินทางเรือ เมื่อมีทางรถไฟเปิดโอกาสให้พื้นที่ทำนาขยายออกไปจากเดิม

มีการอพยพเข้ามาของแรงงานจากอีสานเพื่อรับจ้างทำนามากขึ้น ข้าวกลายเป็นสินค้าสำคัญที่ส่งออกมานอกท้องถิ่นได้สะดวก

## สรุป

ชุมชนที่เกิดขึ้นในช่วง พ.ศ.2450-2500 เป็นชุมชนที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางน้ำและทางบกที่เจริญขึ้นทำให้การขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตกับตลาดไปมาถึงกันได้สะดวก ส่งผลให้ราษฎรเริ่มขยายพื้นที่เพาะปลูกออกไปตามคลองซอยสายต่างๆที่เชื่อมกับแม่น้ำหรือคลองสายหลักเพื่อทำการเพาะปลูกข้าวเพิ่มขึ้น นอกจากนี้บริเวณที่เป็นจุดเชื่อมต่อของการคมนาคมยังได้เกิดเป็นชุมชนตลาดที่เป็นแหล่งรวมของผู้คนในท้องถิ่นเข้ามาซื้อขายสินค้าและพบปะสังสรรค์กับเนื่องจากบริเวณของตลาดจะเป็นที่ตั้งของโรงสี ท่าเรือ โรงฝึน โรงเหล้า บ่อนการพนัน สถานศึกษาและศาสนสถานของศาสนาต่างๆทั้งวัด มัสยิด โบสถ์คริสต์ ศาลเจ้าและโรงเรียน บริเวณตลาดจึงพลุกพล่านไปด้วยผู้คนที่เดินทางเข้าออกอยู่ตลอดทั้งวัน

แม้ใน พ.ศ.2450 รัฐจะเปิดการเดินรถไฟสายกรุงเทพฯกับฉะเชิงเทราแต่ก็ได้ส่งผลให้ชุมชนตลาดริมน้ำลดความสำคัญลง การเดินทางด้วยเรือทั้งภายในคลองเชื่อมและการเดินเรือระหว่างกรุงเทพฯกับชุมชนในคลองเชื่อมยังเป็นที่ยอมรับของผู้คนที่จะเดินทางไปมาอยู่เสมอ แต่ไม่อาจปฏิเสธว่าความสะดวก รวดเร็วและตรงเวลาของรถไฟจะเป็นสิ่งทำลายให้กิจการเดินเรือต้องพบกับจุดจบในที่สุดเพราะผู้ที่อาศัยอยู่ในคลองเชื่อมจะปรับมาใช้ในการเดินทางด้วยเรือเพื่อมาต่อรถไฟอีกทอดหนึ่งเป็นส่วนใหญ่เพราะเส้นทางที่รถไฟผ่านนั้นก็ผ่านบริเวณใกล้กับศูนย์กลางชุมชนเดิม การเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ที่กระทบต่อชุมชนตลาดคือ การสร้างถนนเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯกับหัวเมืองภาคตะวันออกเพราะเป็นเส้นทางคมนาคมที่สะดวกกว่าการเดินทางด้วยรถไฟอยู่มาก อีกทั้งยังสามารถขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตถึงตลาดได้ในคราวเดียวทำให้การขนส่งสินค้าน้ำผ่านคลองเชื่อมลดความสำคัญลงและหมดฐานะของความเป็นชุมชนการค้าในที่สุดและเกิดชุมชนตลาดท่ารถขึ้นแทน

## บทที่ 5

### สรุป

ลุ่มแม่น้ำบางปะกงประกอบด้วยสภาพภูมิศาสตร์ 2 ลักษณะ คือ พื้นที่สูงและที่ราบเชิงเขาผ่านช่องเขาที่เรียกว่า “ฉนวนไทย” ทอดยาวเชื่อมกับที่ราบในเขมรซึ่งเป็นที่ตั้งของอาณาจักรเขมร กับพื้นที่ลุ่มซึ่งผ่านการทับถมของโคลนตะกอนจนกลายเป็นแผ่นดินและเกิดเป็นทางน้ำธรรมชาติหลายสายที่เอื้อประโยชน์ทางเกษตรกรรมและการเดินทาง องค์ประกอบเหล่านี้เอื้อให้ลุ่มแม่น้ำบางปะกงเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมแก่การตั้งถิ่นฐานเพราะนอกจากจะอยู่ในทำเลที่อุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรนานาชนิดแล้ว ความสะดวกของการคมนาคมทั้งทางน้ำและทางบกยังส่งผลให้พื้นที่นี้กลายเป็นศูนย์กลางการค้าระหว่างลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยากับหัวเมืองตะวันออก หัวเมืองอีสาน เขมร ลาวและเวียดนาม พื้นที่นี้จึงเป็นศูนย์รวมของผู้คนต่างเชื้อชาติ ศาสนา วัฒนธรรม ที่อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานอย่างต่อเนื่องตั้งแต่สมัยทวารวดี อยุธยาและรัตนโกสินทร์

จากการศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างการตั้งถิ่นฐานกับการขยายตัวทางการค้าและเส้นทางคมนาคมพบว่า ทิศทางการเติบโตของชุมชนจะแบ่งออกเป็น 2 ช่วงเวลา คือ ช่วงเวลาแรกการตั้งถิ่นฐานก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง ที่ตั้งของชุมชนจะอยู่บนเส้นทางคมนาคมเป็นหลักโดยเฉพาะตามเส้นทางถนนขอมจะปรากฏชุมชนโบราณขนาดใหญ่หลายแห่ง เช่น เมืองดงละคร เมืองศรีมโหสถ เมืองพระรถ เมืองพญาแรมและเมืองศรีพิไล ชุมชนเหล่านี้เติบโตขึ้นจากการทำหน้าที่เป็นเมืองท่าควบคุมการค้าระหว่างพื้นที่ตอนในกับชายฝั่งทะเล เมื่ออาณาจักรในลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาเข้มแข็งขึ้นประกอบกับความเปลี่ยนแปลงทางธรณีวิทยาทำให้ชุมชนเหล่านี้เสื่อมอำนาจลงจึงถูกผนวกเข้าเป็นส่วนหนึ่งของอาณาจักรอยุธยา บทบาทของชุมชนเหล่านี้จึงถูกปรับมาเป็นด่านป้องกันประเทศอีกทางหนึ่งด้วย นอกจากนี้การทำสงครามระหว่างไทยกับเขมรตลอดตั้งแต่อยุธยาและต้นรัตนโกสินทร์ทำให้รัฐต้องเสริมความมั่นคงให้กับลุ่มแม่น้ำบางปะกงด้วยการตั้งเมืองและด่านทั้งขนาดเล็กและใหญ่กระจายอยู่ทั่วไปตามเส้นทางยุทธศาสตร์และการค้าของพื้นที่นี้ (แผนที่ที่ 8 แสดงตำแหน่งที่ตั้งบ้าน เมืองในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น) เช่น เมืองนครนายก เมืองปราจีนบุรี เมืองฉะเชิงเทรา เมืองบางปลาสร้อย ด่านกบแจะ(ประจันตคาม) ด่านหนุमान (กบินทร์บุรี) บ้านหินแร่ (อรัญประเทศ) บ้านทุ่งแซ (วัฒนานคร) ด่านพระปรัง

ด้านช่องตะโก ด้านพระจารึก(ด้านพระเจดีย์) ด้านสระแก้ว ด้านมะหาด ด้านขำนับ ด้านเสมา บ้านสวาย(ศรีโสมภณ) บ้านท่าถ่าน(พนมสารคาม) บ้านพระรถ(พนัสนิคม) นอกจากนี้ยังเสริมความเข้มแข็งให้กับชุมชนด้วยการการกวาดต้อนและอพยพผู้คนเข้ามาอยู่ตามด้านเพื่อเป็นกำลังสำคัญในการทำสงครามและสงส์วย

ขณะเดียวกันพื้นที่ตอนกลางของแม่น้ำบางปะกงเป็นที่ลุ่มยังไม่มีผู้คนอาศัยมากนัก เพราะภูมิประเทศบริเวณนี้เป็นที่ลุ่มน้ำท่วมขังไม่สะดวกต่อการเดินทางทางบก การตั้งชุมชนจึงมีอยู่เฉพาะริมฝั่งแม่น้ำบางปะกงบ้างแล้ว เช่น บางนกแขวก บางคล้า บ้านจุกเสม็ด บ้านสัมปทวน บ้านใหม่ บ้านท่าไข่ บ้านปากคลองท่าถั่ว บ้านสนามจันทร์ ชุมชนเหล่านี้มีบทบาทในการผลิตเพื่อการค้า จะเห็นได้ว่าการตั้งถิ่นฐานก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริงรัฐมิได้ให้ความสำคัญกับการตั้งชุมชนเพื่อเป็นด่านเท่านั้น แต่รัฐก็ได้คำนึงถึงความสะดวกในการคมนาคมระหว่างลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยากับลุ่มแม่น้ำบางปะกงด้วย ดังปรากฏการขุดคลองเชื่อมในพื้นที่นี้ 2 สาย คือ คลองสำโรงได้รับการขุดขึ้นใน พ.ศ.2041 ซึ่งเป็นช่วงที่การค้าของอยุธยาเจริญขึ้นเริ่มมีการติดต่อการค้ากับต่างประเทศ และคลองแสนแสบได้รับการขุดขึ้นใน พ.ศ.2380 เพื่อใช้เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการเดินทัพจึงอาจกล่าวได้ว่าคลองทั้งสองสายนี้รัฐมีจุดประสงค์ในการขุดเพื่อให้เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์และการค้าเป็นหลัก

ช่วงที่ 2 การตั้งชุมชนหลังสนธิสัญญาเบาว์ริง การทำสงครามระหว่างรัฐสิ้นสุดลงจากการแพ้อิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตก รัฐต่างๆในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ถูกปรับให้เป็นแหล่งผลิตสินค้าเฉพาะอย่าง ข้าวกลายเป็นสินค้าที่ต้องการมากในตลาดโลกจึงมีความต้องการพื้นที่สำหรับการเพาะปลูกมากขึ้น แต่พื้นที่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกงเป็นที่ดอนไม่เหมาะกับการปลูกข้าว อีกทั้งข้อจำกัดของทางน้ำธรรมชาติจากภูเขาจึงไหลเร็วทำให้ไม่สามารถกักเก็บเพื่อการเพาะปลูกได้ตลอดปี แต่พื้นที่ฝั่งตะวันออกเป็นที่ลุ่มเกิดใหม่อุดมไปด้วยทางน้ำธรรมชาติหลายสายและยังอยู่ใกล้กับกรุงเทพฯทำให้พื้นที่นี้เป็นที่สนใจจากรัฐและนายทุนเข้ามาขุดคลองเพื่อขยายพื้นที่เพาะปลูก

ในช่วงเวลานี้พื้นที่ระหว่างลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยากับลุ่มแม่น้ำบางปะกงขยายตัวขึ้นอย่างมากจากการขุดคลอง ทั้งที่รัฐขุดขึ้นเพื่อเป็นคลองสายหลักเชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกงในพื้นที่ตอนกลางเพื่อเพิ่มเส้นทางคมนาคมทางน้ำ โดยขุดคลองนครเนื่องเขตร์เชื่อมระหว่างคลองแสนแสบกับคลองท่าไข่ ส่วนคลองประเวศบุรีรมย์เป็นการขุดเชื่อมระหว่างคลองพระโขนงกับคลองท่าถั่ว การขุดคลองทั้งสองสายนี้เป็นผลจากการขยายตัวของที่ตั้งถิ่นฐานซึ่งอยู่บริเวณริมแม่น้ำบางปะกงเข้าสู่พื้นที่ตอนในเพื่อทำการเพาะปลูก

การให้กรรมสิทธิ์ที่ดินแก่ผู้ขุดคลองเป็นที่ดินสองฝั่งคลองตามความกว้างของคลอง ทำให้นายทุนเห็นช่องทางสร้างรายได้จากการค้าและการเช่าที่ดินจึงมีการขุดคลองซอยเชื่อมกับคลองสายหลักที่ขุดไว้ก่อนแล้ว ผลจากการขุดคลองซอยได้เชื่อมเส้นทางสัญจรทางน้ำให้เป็นไปอย่างทั่วถึง การเปิดโอกาสให้นายทุนและราษฎรจับจองพื้นที่เพาะปลูกมิได้ประโยชน์ในแง่ขยายพื้นที่เพาะปลูกเท่าควรเพราะชาวนาไม่ใช่เจ้าของที่ดินเองจึงขาดแรงจูงใจให้พัฒนาที่ดินอย่างเต็มที่ ประกอบกับปัญหาดินเปรี้ยวและน้ำเค็มเป็นปัญหาใหญ่และกว้างขวางเกินกว่าที่ราษฎรจะแก้ไขปัญหาได้ด้วยตนเอง พบว่าภายหลังการบุกเบิกที่ดินไม่นานราษฎรเจ้าของที่ดินรายย่อยและชาวนาเช่าที่ดินต่างพากันอพยพย้ายไปหาที่ทำกินแหล่งใหม่ที่อุดมสมบูรณ์ซึ่งมีอยู่อีกมาก

ต่อมาเมื่อที่ดินปรับราคาสูงขึ้นและไม่มีพื้นที่ว่างเปล่าให้ราษฎรบุกเบิกเพื่อเกษตรกรรมอีกต่อไป รัฐจึงหันมาให้ความสำคัญกับการปรับปรุงระบบชลประทานในพื้นที่บริเวณนี้อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปลายรัชกาลที่ 5 เป็นต้นมา มีการขุดลอกคลอง การสร้างประตูน้ำปิดปากคลองทั้งสองด้าน รวมถึงทำเขื่อนริมฝั่งคลองเพื่อกั้นการไหลของดิน ตลอดจนการขุดคลองเพื่อชักน้ำจากแม่น้ำป่าสักเข้ามาหล่อเลี้ยงพื้นที่บริเวณนี้ในสมัยรัชกาลที่ 6 การขยายตัวทางเศรษฐกิจหลังสนธิสัญญาเบาว์ริงเป็นสิ่งสูงใจให้คนอพยพเข้าไปตั้งถิ่นฐานและเพาะปลูกมากขึ้นกว่าเดิมซึ่งจะมีชุมชนกระจุกตัวอยู่ริมฝั่งแม่น้ำบางปะกงเท่านั้น การขุดคลองเชื่อมในทศวรรษที่ 2420 เป็นต้นมาจึงเป็นการเปิดพื้นที่สำหรับการเพาะปลูก

การขุดคลองทำให้เกิดชุมชนขึ้น 2 ลักษณะคือ ชุมชนเกษตรกรรมซึ่งจะพบทั่วไปในพื้นที่ที่มีทางน้ำเชื่อมถึง ส่วนชุมชนตลาดจะเกิดขึ้นเฉพาะพื้นที่ที่เป็นย่านชุมชนที่มีการสัญจรไปมาสะดวกเช่นบริเวณปากแม่น้ำหรือปากคลองที่สำคัญเท่านั้น เพราะทำเลที่จะพลุกพล่านไปด้วยผู้คนอยู่ตลอดวันจึงมีนายทุนเข้ามาตั้งโรงสีเพื่อรับซื้อข้าวจากชาวนาที่อยู่ภายในคลองซอย ต่อมาที่ตั้งของโรงสีพัฒนาขึ้นเป็นท่าเรือ ตลาด โรงฝึน โรงเหล้า บ่อนการพนัน ศาลสถานทั้งวัด มัสยิด โบสถ์คริสต์ ศาลเจ้า โรงเรียน ความเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ยิ่งส่งผลให้ชุมชนตลาดมีขนาดใหญ่และเป็นที่พบปะของผู้คนที่อาศัยอยู่ภายในคลองและพื้นที่ใกล้เคียง

การขยายตัวทางเศรษฐกิจและการขุดคลองเพื่อขยายพื้นที่เพาะปลูกส่งผลต่อการตั้งถิ่นฐานในพื้นที่ลุ่มระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกงต่างจากช่วงก่อนหน้านั้น ซึ่งแต่เดิมจะเป็นการอยู่รวมตามกลุ่มเชื้อชาติและวัฒนธรรม แต่ชุมชนใหม่ริมคลองเชื่อมเหล่านี้จะเป็นชุมชนที่หลากหลายเชื้อชาติทยอยอพยพเข้ามาอยู่ร่วมกัน ทำให้เกิดชุมชนที่มีการผสมผสานทาง

วัฒนธรรมของเชื้อชาติต่างๆ ได้แก่ ไทย ลาว จีน มุสลิม (มลายู, จาม, ชะวา) ญวน มอญ ทวาย

พม่า เขมร กระเหรี่ยง กุลา ฝรั่งเศส ญี่ปุ่น เช่น ศาลาแดง บ้านคลองสวน บ้านหลวงแพ่ง จะเป็นชุมชนที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรมและความเชื่อแต่สามารถอาศัยอยู่ร่วมกัน เห็นได้จากบริเวณชุมชนจะเป็นที่ตั้งของศาสนสถานทั้งพุทธ คริสต์ มุสลิมและศาลเจ้าซึ่งต่างก็มีความเชื่อข้อปฏิบัติที่ต่างกันแต่ก็อยู่ด้วยร่วมกันด้วยความเข้าใจและเคารพซึ่งกันและกัน

การขุดคลองไม่ได้มีผลให้เกิดชุมชนใหม่เท่านั้นเพราะการขุดคลองได้ช่วยให้การขนส่งสินค้าสะดวกแล้วยังเป็นผลให้การผลิตบริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกงมีการขยายตัวทางการผลิตมากขึ้น ชุมชนการค้าเก่าริมฝั่งแม่น้ำบางปะกง เช่น บางคล้า บ้านใหม่ รุ่งเรืองขึ้นอีกครั้ง

การขนส่งทางน้ำแม้จะมีราคาถูก บรรทุกสินค้าได้มากแต่ก็ใช้เวลามากและยังต้องพบกับประตูน้ำ ทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯจากประตูน้ำปทุมวันกับเมืองฉะเชิงเทราที่ปากคลองท่าอิ้ว (คลองประเวศบุรีรมย์) ต้องใช้เวลาถึง 8 ชั่วโมง ส่วนการเดินทางเรือเลียบชายฝั่งยิ่งต้องใช้เวลามากกว่านี้เพราะต้องเดินทางอ้อมเป็นระยะทางไกล แต่การเดินทางเรือเลียบชายฝั่งก็เป็นที่นิยมเพราะขนส่งได้ทุกฤดูกาล ความต้องการพาหนะที่ขนส่งสินค้าปริมาณมากในเวลาอันรวดเร็วทำให้รัฐพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกด้วยการสร้างทางรถไฟขึ้นใน พ.ศ.2448 ทางรถไฟช่วยย่นเวลาในการเดินทางลงเหลือเพียง 2 ชั่วโมงจากกรุงเทพฯถึงฉะเชิงเทรา แต่การขนส่งด้วยรถไฟก็ไม่เป็นที่นิยมมากนักเพราะมีเส้นทางที่จำกัดไม่ขยายไปถึงทุกพื้นที่จึงต้องมีการขนถ่ายสินค้าหลายครั้งเพื่อเปลี่ยนพาหนะ เหตุนี้ทำให้เส้นทางน้ำในพื้นที่ที่รถไฟผ่านยังคงอาศัยการคมนาคมทางน้ำเป็นหลัก ชุมชนที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟยิ่งทวีความสำคัญมากขึ้นเนื่องจากเป็นที่รวมของสินค้าและผู้คนที่ใช้ทางรถไฟอีกด้วย

เมื่อมีการสร้างถนนตั้งแต่ พ.ศ.2480 และขยายเส้นทางเพิ่มขึ้นอยู่ทุกปีทำให้การขนส่งทางน้ำหมดความสำคัญลงจนหมดสภาพของชุมชนตลาด เกิดชุมชนขึ้นตามเส้นทางรถยนต์เป็นชุมชนท่ารถขึ้นมาแทนที่ชุมชนเดิม

## บรรณานุกรม

### เอกสารชั้นต้นที่ยังไม่ได้ตีพิมพ์

ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 9. “ประกาศคลองนครเนื่องเขตร์” และ “ประกาศเปิดคลองนครเนื่องเขตร์”.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 9 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3. จ.ศ.1201.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 18 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3. จ.ศ.1197 ไบบอกเมืองปราจิณส่งผลเร็วช่วยเมืองทองคำใหญ่.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 31 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3. จ.ศ.1206.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 45 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3. จ.ศ.1200 ไบบอกเมืองปราจิณส่งช่วยผลเร็ว ช่วยและช่วยต่างๆ เมืองศรีทันดร.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 155/ข จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3. จ.ศ.1210. กล่าวถึงเงินไต้ตั้งโรงหีบอ้อยที่บ้านท่าไข่.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 281 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3. จ.ศ.1207.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 4 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4. จ.ศ.1220.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 46 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4. จ.ศ.1247.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 69 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4. จ.ศ.1217.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 73 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4. จ.ศ.1216.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 77 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4. จ.ศ.1215.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 79 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4. จ.ศ.1218.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 122 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4. จ.ศ.1218.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 247 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4. จ.ศ.1226.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 307 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4. จ.ศ.1227.

กองสมุดแห่งชาติ. เลขที่ 115/2 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3. จ.ศ.1210.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4. กน. เล่ม 3 สารตราท่านเจ้าพระยาอรรคมหาเสนามาถึงเจ้าเมืองกรมการเมืองเพชรบุรี.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4. 2/16 ฝรั่งเศสขอเบ็กล่อง จ.ศ.1227.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. “แฟ้มหนังสือพิมพ์บางกอกไทม์ ค.ศ.1805 (ร.ศ.113) ข่าวเบ็ดเตล็ดประจำวันเสาร์ที่ 2 กุมภาพันธ์ ร.ศ.113”.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. แฟ้มที่ 9 เรื่องที่ 165 ตอนที่ 14-15 พระโกศกร  
เข้าหลวงมณฑลปราจีนบุรีกราบเรียนเสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการ (4 มี.ค.125).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. หนังสือเก่า เล่มที่ 62/2483 จดหมายนายเจมส์  
แม็คคาร์ธี (Jame Mccarthy) ถึงเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (6 เม.ย.2438).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ. ใหม่ แฟ้มที่ 23 เรื่องที่ 505 มิสเตอร์  
ไฮเด เรียนสเตอร์. วิลเลียมสัน ที่ปรึกษาราชการกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ  
(29 พ.ค. 127).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ. ใหม่ แฟ้มที่ 9 เรื่องที่ 165 รายงานการขุด  
ซ่อมคลองแสนแสบและคลองท่าไข่ (6 ธ.ค. 124).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ. ใหม่ แฟ้มที่ 15 เรื่องที่ 308 มิสเตอร์  
ไฮเด กราบเรียนเสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการ (6 ต.ค. 124).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ. กรมคลอง. “นายเฮง แนวมาลี”.

กองจดหมายเหตุ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ. กรมคลอง. 181 นายถนอมนายภา ขออนุญาต  
เดินเรือกลไปคลองแสนแสบ (15 มี.ค.124).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ. กรมคลอง. 150/14. ที่ 29/122 หลวง  
สวามิภักดิ์ขออนุญาตเดินเรือกลไฟในคลองภาษีเจริญ (1 มิถุนายน 122) “ความเร็ว  
ของรถยนต์ แล่นหลีกเฉียดกันจนน่าใจหายแล่นไปคว้าไป” กรุงเทพฯ เดลิเมล์  
วันที่ 23 เมษายน 2470.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ. 3.1/8 พระราชบัญญัติตรวจจริงวัดนา  
(5 ต.ค.115).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ. 3.3/3 เรื่องราวหม่อมเจ้าหญิงสว่างวงศ์  
ในพระองค์เจ้าภานุมาศ เรื่องที่นำคลองแสนแสบ ตำบลศาลาแดง (ก.ย. 111-  
3 มี.ย. 112).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ. 3.3/5 หลวงโลกธิป ชุนเทพยากร ขอรับ  
พระราชทานที่นาหลวง ตำบลแสนแสบ หัวหมาก แขวงกรุงเทพฯ. (15 มี.ค.111  
– 22 มี.ค.114)

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ. 3.3/6 พระองค์ศรีวิไลและพระองค์  
สุวภักดิ์และเจ้าจอมมารดาแพขอพระราชทานที่นาตำบลคลองเปิ้ง (2 เม.ย. 112).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ.3.3/8 ที่นำคลองเปิ้ง (23 มี.ย.113-15 มี.ค.115).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ. 3.3/10 กรรมการตัดสินความนาแลคดีเรื่องนารวมหลายปี ร.ศ.115 – 118 (24 เม.ย.115 - 11 พ.ค.120).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ. 3.3/10 กรรมการตัดสินความนาแลคดีเรื่องนารวมหลายปี ร.ศ. 115 – 118 (24 เม.ย. 115 - 11 พ.ค. 120).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ. 4.1/9 ประกาศยกเลิกตราแดงใบจองเหยียบย่ำเดิมตำบลต่าง ๆ (ร.ศ. 123).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ.4.4/1 ร่างประกาศพระราชทานลดค่าธรรมเนียมตรวจจองนา (พ.ย.108).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ.4.4/2 ขออนุญาตจับจองที่นา (4 ก.ย.108-6 พ.ย.109).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ. 4.4/3 แต่งข้าหลวงออกไฉนตรวจจองในหัวเมืองซึ่งเกี่ยวกับแผนที่ของบริษัต่าง ๆ 8 หัวเมือง (10 พ.ย. 111 – 27 พ.ค. 112).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ.4.4/5 รั้งวัดที่นาแลออกตราแดง.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ.4.4/7 เรื่องสำรวจที่นาคลองประเวศและประเทศออกตราจอง (28 ก.ค. 117 – 13 ม.ค. 117).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ.6.6/2 มิสเตอร์บาร์น.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ.6.6/4 มิสเตอร์แกรซี.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ 9.3/19 ประตูน้ําพระโขงนง หรือคลองประเวศบุรีรมย์ (24 ธ.ค.125-21 ธ.ค.126).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ.9/5 รายงาน มร.วันเดอไฮเด เรื่องขุดคลองทำนํานบแลทำนําน้ำจืดใช้ในกรุงเทพฯ (ร.ศ.123).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ.9/9 ฝักตบชวาและสวะ (4 เม.ย.126-26 ม.ค.127).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ.9/10 ที่ดินสองฝั่งคลองประเวศบุรีรมย์ (4 มี.ค.127-3 เม.ย.128).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ.9.1/1 ข้อบังคับต่างๆที่จะต้องใช้ในการขุด  
คลองแลความเห็นที่จะจัดการเรื่องที่ดิน (30 เม.ย.115).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ.9.1/4 พระราชบัญญัติรักษาคลอง แลทำ  
ทำนบรัตนโกสินทร์ศก 120.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ.9.1/5 พระราชบัญญัติรักษาทำนบแลรักษา  
คลอง (3 ก.ย.121-12 ส.ค.124).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ.9.1/6 ร่างประกาศว่าด้วยผู้ที่จะขุดคลองน้ำ  
ต่างๆ (มท.).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ.9.2/3 ขออนุญาตขุดคลองตำบลต่างๆ  
(18 ก.ย.108-11 ต.ค.111).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ.9.2/25 กรมหมื่นนราธิป ขอขุดคลองนา  
ตั้งแต่ตำบลบางคะโน แขวงเมืองนนทบุรีไปออกแม่น้ำเมืองสุพรรณ หนังสือกรมหมื่น  
นราธิปประพันธ์พงศ์กราบทูลรัชกาลที่ 5 (18 ต.ค.118).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ.9.2/39 รายงานมิสเตอร์วันเดอไฮเดตรวจ  
คลอง (29 ก.ย.-16 พ.ย.121).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ. 9.2/41 เรียกเงินค่าขุดคลองประเวศบุรีรมย์  
(31 ก.ค.-2 ก.ย.122).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ. 9.2/46 คลองนครเนื่องเขตร์ คลองพระยา  
เดโช คลองหลวงแพ่ง (12 ม.ค.-18 ก.พ.124).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ. 9.2/47 ซ่อมคลองแสนแสบ (21 มิ.ย.124-  
20 ธ.ค.125).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 1.1/ 16 ราชการทั่วไป กรมเจ้าท่า  
“ขุนปราบชลไชยยื่นลิสปิดทูลว่า ราษฎรชาวนา เอากระบือมารับจ้างจูดเรือลุยเดิน  
ในลำคลองภาษีเจริญทำให้มูลดินในลำคลองตื้นเขินขึ้น” (15 พฤษภาคม ร.ศ.109).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 2/1 ประกาศพระราชบัญญัติเบ็ดเตล็ด  
“ร่างพระราชบัญญัติจัดทำที่สาธารณประโยชน์” (ร.ศ.93 – 10 พ.ย.118).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 2/56 พระราชบัญญัติเรือจ้าง รัตนโกสินทร์  
ศก 118

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 3.3ก/47 ราษฎรปล่อยกระบือลงนอน  
คลองสำโรงกระทำให้ตลิ่งคลองพังและกีดขวางทางเรือเดิน ห้ามฟังไม่ควรมี  
กฎเสนาบดีห้ามและมีข้อปรับผู้ฝ่าฝืน.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 3.3ก/80 มีเรือมอเตอร์โบตของบริษัทไฟฟ้า  
เดินรับส่งคนตั้งแต่สะพานรถไฟคลองพระโขนงถึงตำบลศรีชะปะา หาได้เก็บอัฐแก่  
ราษฎรที่ได้โดยสารไปมานั้นไม่.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 3.3ค/11 เมืองนครเขื่อนขันธ์ขอตั้งอำเภอ  
ตำบลสำโรงอีกตำบลหนึ่งกับได้ส่งงบประมาณเพิ่มเติมจำนวนคน จำนวนเงินเดือน  
แลค่าใช้สอยมาด้วยแล้วมีตราสั่งให้งด (21 ธ.ค. – 15 ม.ค.127).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น.3.6ก/1 รวมทั้งทุ่งแขวงอำเภอคลองสามวา  
แสนแสน จีระดับ หนองจอก ยกขึ้นเป็นเมืองใหญ่พระราชทานนามว่าเมืองมีนบุรี  
ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้หม่อมเจ้าสง่างามเป็นข้าหลวงรักษาราชการเมือง  
(9 พ.ย. 120 – 30 ต.ค.121).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 3.6ก/9 น้ำในคลองสามวาและคลองชอย  
ต่างๆแห่งลงราษฎรและสัตว์พาหนะอาไศรยใช้น้ำและเรือไปมาไม่ได้เป็นการลำบาก  
(27 เมษายน 122).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 3.6ก/38 ซี่แจงเรื่องราษารในแขวงเมืองมีนบุรี  
อพยพครอบครัวที่นาไปอยู่เมืองอื่นๆกลับมีความชื่นชมยินดีมากขึ้น ในการที่  
ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯให้จัดสร้างประตูน้ำขึ้นที่ตำบลต่างๆนั้น.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 3.6ก/44 เปิดทางรถไฟสายตะวันออก  
พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวจะเสด็จกลับทางรถไฟซึ่งจะผ่านแขวงเมืองมีนบุรี  
(15-20 ม.ค.126).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 4.6.2/72 ขอเชิญเจ้าคุณปลัดทูลฉลองเป็น  
ผู้ชี้ขาดราคาที่ดินของไต้้ะนุ ตำบลหัวป่า ซึ่งถูกทำทางรถไฟสายตะวันออก.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 9.1/1 “บริษัท นอร์ดคอยเซอร์ ลอยด์  
Norddeutscher Lloyd ขอขุดสันดอนและขอให้รัฐบาลสยามมีเรือกระโจมไฟ”  
(19 ตุลาคม ร.ศ.119 - 7 กุมภาพันธ์ ร.ศ.119).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 9.1/2 “กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์ขอพระราชทาน กราบบังคมทูลพระกรุณาทราบฝ่าละอองธุลีพระบาท พระราชบัญญัติ ว่าด้วยการ เดินเรือใน น่านน้ำสยามซึ่งใช้มาตั้งแต่ 1 กันยายน”.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 9.1/2 “จัดราชการกรมท่า” (5 สิงหาคม 120 – 23 พฤศจิกายน ร.ศ.124).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 9.2/1 “การเดินเรือในน่านน้ำสยาม”.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 9.2/2 “กฎหมายเดินเรือ พระราชบัญญัติว่า ด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยามและการเดินเรือในมหาสมุทร” (ร.ศ.115)

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 9.2/2 “กฎหมายการเดินเรือ พระราชบัญญัติ ว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยามและการเดินเรือในมหาสมุทร” (4-21 กันยายน พ.ศ.2461).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 9.2/6 “ให้ใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือ ในน่านน้ำสยาม” (5 เมษายน ร.ศ. 124 – 17 กันยายน ร.ศ.125).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 9.2/12 “พระราชบัญญัติการเดินเรือเพิ่มเติม” (27 มีนาคม ร.ศ.127 – 10 เมษายน ร.ศ.128).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 9.5/1 “ส่งสำเนาลิขิตของพระสุเมธ ผู้ช่วย เจ้าคณะเมืองนนท์ มาเพื่อขอคำวินิจฉัย มีคำสั่งว่าชอบที่เรือลำใดใช้สรวอยในลำน้ำมิได้ จดทะเบียนแล้ว ก็ให้กองตระเวนจับเรือลำนั้น ฟ้องยังศาลให้พิจารณาพิพากษาตาม พระราชบัญญัติ” (5 เมษายน - 8 มีนาคม ร.ศ. 124).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 9.5/2 “กรมเจ้าท่า จดทะเบียนเรือ”.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 9.5/2 ที่ 167/10951 “หลวงอนุพันธ์ ดิฐการว่าที่เจ้ากรมเจ้าท่ายื่นรายงานว่า การจดทะเบียนเรือตาม พระราชบัญญัติ ว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยาม”.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 9.5/2 “จดทะเบียนเรือ” (24 กรกฎาคม ร.ศ.124 - 4 มิถุนายน ร.ศ.125).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 9.5/9 “ส่งรายงานการจดทะเบียนเรือต่าง ๆ จำนวนเดือนมีนาคม ศก 124 มาทูลเกล้าถวาย”.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 9.5/18 “รายงานประจำเดือน การจดทะเบียนเรือต่าง ๆ ในจำนวนเดือนสิงหาคม กันยายน ตุลาคม พฤศจิกายน ศกนี้ มาถวายเรียนรวม ฉบับ “ (6 มกราคม ร.ศ.126).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 9.5/19 ส่งบัญชีการจดทะเบียนเรือที่กรุงเทพฯ แลหัวเมืองในจำนวนเดือนมีนาคม ศก 125 มาทูลเกล้าถวายเพื่อทรงทราบ” (กรกฎาคม 126 – 15 กุมภาพันธ์ 126).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 9.5/21 “จีนเกสูน จีนให้ล้ายร้องว่าเรือเมล์รับคนโดยสาร หาได้จดทะเบียนรับใบอนุญาตไม่“ (23 – 30 สิงหาคม 127).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 9.7/2 รายงานเรื่องราวเรือโดนกันเป็นอันตรราย (กันยายน 120 – 27 มีนาคม 127).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารรัชกาลที่ 5. น.9.7/3 “เรือกลไฟชื่อฮ่องกง ของท่านปริก ซึ่งรับคนโดยสารระหว่างกรุงเทพฯ แลเมืองปราจีนบุรี จมที่ตำบลเสม็ดขาว พันปากอ่าวบางเหี้ย” กันยายน 121 - 7 ตุลาคม 121).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 9.7/21 นายชมเจ้าของเรือกลไฟ (ฮ่องกง) แจ้งว่าเรือกลไฟ (ฮ่องกง) ได้แล่นออกจากปากอ่าวบางปะกง เข้ามากรุงเทพฯ เรือออกจากปากอ่าวมาได้หน่อยหนึ่งท้องเรือติดตื้น เรือก็เอียงล้มลง มีเงินชราคนหนึ่งจมน้ำตายยังไต่สวนเหตุอยู่” (ร.ศ.125).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 9.7/29 “เรือกลไฟ ชื่อ(ครุฟ้า) ข้ามสันดอนเข้ามาโดนเรือโป๊ะจ้ายชื่อ (บักลัด) จมลงข้างร่องทางเรือเดินนั้นกรมเจ้าท่าได้จัดการแลแจ้งความในหนังสือพิมพ์ให้แก่บรรดาเรือทั้งหลายทราบทั่วกันด้วยแล้ว” (28 มีนาคม - 30 เมษายน 126).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น. 9.7/32 “เรือมอเตอร์ของบริษัทแม่น้ำมอเตอร์ไต้บรรทุกคนโดยสารจมลงตำบลบางกระบือ” (10 – 14 ตุลาคม 126).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. บ. 1.2/4 สัญญาเดินเรือเมล์ระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองชายทะเลตะวันออก (13 ต.ค. 121 - 6 มิ.ย.127).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. บ. 1.1/20 เสด็จประพาสมณฑลปราจีนบุรี เดือนธันวาคม รัตนโกสินทร์ศก 127.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. ม. 2.12ก/9 ไบบอกเมืองฉะเชิงเทรา “ตั้งเสาโทรเลขตั้งแต่หนองจอกไปถึงเมืองฉะเชิงเทรา”.

- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. ม. 2. 19/4 บัญชีสำมะโนครัวประจำศก 122.
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. ม. 50/1 ราชการมณฑลปราจีนบุรี.
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. ม. 50/3 รายงานประจำรัตนโกสินทร์ศก 117  
มณฑลปราจีนบุรี (18 ต.ค.118).
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. ม. 50/4 ราชการมณฑลปราจีน (18 มี.ค.117 –  
14 ก.ค.126)
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. ม. 2.12ก/9 ใบบอกเมืองฉะเชิงเทรา (ส.ค.107-  
ก.ย.108)
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. ม. 2.12ก/21 ใบบอกเมืองฉะเชิงเทรา (เม.ย.109-  
พ.ย. 107)
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. ยธ. 5.2/1 เรื่องพระยาชลยุทธ พระวิภาคขอสร้าง  
ทางรถไฟแต่กรุงเทพฯถึงอ่างศิลา (17 ก.พ. 113 - 28 พ.ย. 113).
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. ยธ. 5.2/3 มีสเตอร์แอนเดอสันขอสร้างทางรถไฟ  
แต่กรุงเทพฯถึงเมืองพระตะบอง (2 ก.พ. 114- 16 ม.ค. 115).
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. ยธ. 5.2/5 พระมหาโยธากับพระนันทชลธิ  
ขอสร้างรถไฟแต่พระโขงถึงฉะเชิงเทรา แลต่อไปถึงเมืองพนัส กับตั้งแต่เมืองชลถึง  
บางพระ(17 มี.ย.-14 ส.ค.115).
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. ยธ. 5.2/11 พระยงำเมือง หลวงจ้านงดิฐการ  
มีสเตอร์แบนเนตขออนุญาตสร้างทางรถไฟแต่กรุงเทพฯถึงฉะเชิงเทรา (12-13 ต.ค.  
115).
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. ยธ. 5.4/2 รถไฟปากน้ำและแปดริ้ว  
(16 ก.ย.108-11 มี.ย. 112).
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. ยธ. 5.4/3 รถไฟบ้านใหม่ ปากน้ำแลเมือง  
ฉะเชิงเทรา แลจันทบุรี (5 ก.ย.109- 20 เม.ย.112).
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. ยธ. 5.4/5 รถไฟจันทบุรีแลพระตะบอง  
(17 ตค110-9 เม.ย. 113).
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. ยธ. 5 4/7 รถไฟบางปะกง (16 เม.ย.123-  
ก.พ. 128).

- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. ยธ. 9/89 ทำทำนบที่กั้นน้ำ ถนนและตะพาน  
จุดโคมไฟ มณฑลปราจีนบุรี (30 ต.ค. 121-22 ก.ค. 126).
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. ยธ. 9/101 “กรมราชเลขาณุกการถึงกรมหลวงดำรง  
ราชานุภาพ” สำเนาที่ 06/891 ลงวันที่ 25 กันยายน ร.ศ.125.
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. ยธ. 9/106 “รายงานประชุมข้าหลวงเทศาภิบาล  
ประจำ ร.ศ.106”.
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 6. กษ. 1/12 รายงานตรวจการเพาะปลูกประเทศ  
สยาม (17 ก.ย.2454).
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 6. กษ. 2/3 ประกาศใช้พระราชบัญญัติรักษาคลวง  
และเขตรที่ดินข้างคลอง (19 มี.ค. 2456- 9 มี.ค.2467).
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 6. คค. 2/8 ร่างพระราชบัญญัติจัดการรถไฟและ  
ทางหลวง พ.ศ.2464 (26 ก.ค. 2462 - 23 ก.ย.2464).
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 6. คค. 2/10 พระราชกฤษฎีกาจัดการสร้างทาง  
รถไฟสายตะวันออกถึงอรัญประเทศ (6 พ.ค.2462-23 ก.ย.2464).
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 6. คค. 6/2 กรมหลวงกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบ  
บังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (22 ต.ค. ค.ศ.1917)
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารรัชกาลที่ 6 คค. 6/6 Memorandum Concerning Policy  
And Programme of Highways B E 2 4 6 8 .
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 6. น. 1/10 “พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือ  
ในน่านน้ำ สยาม” (23 ธันวาคม 2455 - 19 กุมภาพันธ์ 2456).
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 6. น. 71/33 “ร่างกฎเสนาบดีกำหนดกำลังเรือ  
และน้ำหนักของรถยนต์” (20 พฤษภาคม 2463 – 30 มิถุนายน 2463).
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 6. น. 203/23 “หนังสือพิมพ์ ข่าวราชการ แม่น้ำลำ  
คลอง” (25 กรกฎาคม 2458 – 14 มิถุนายน 2464).
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 6. น. 206/69 “ประโยชน์แห่งถนนในหัวเมือง”  
( 3-26 มีนาคม 2459).
- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 6. น. 203/59 “การรักษาคลอง” ( 26 – 29  
มกราคม 2466).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารกระทรวงเกษตรราธิการ. กษ. 11/9 มีสเตอร์คาร์แนคแนะนำให้  
ตั้งกรมชุดคลอง.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรราธิการ. กษ. 11/14 ร่างประกาศห้ามการ  
ชุดคลอง.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรราธิการ. กษ. 11/18 มีสเตอร์เบนเน็ตซีแจง  
ราคาชุดคลอง.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรราธิการ. กษ. 11/24 เสนาบดีบัญชาให้  
พระหัตถ์สาร เจ้ากรมเกษตรกรไปตรวจเรือเข้า ออกในคลองแสนแสบแลคลองประเวศ  
บุรีรมย์.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรราธิการ. กษ. 11/ 39 มีสเตอร์วันเดอไฮเด  
ยื่นรายงานการตรวจคลอง.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรราธิการ. กษ. 11/53 หลวงพิพิธภูมิพิจารณ์  
ไปตรวจการปิดทำนบในแขวงเมืองมีนบุรี.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรราธิการ. กษ. 11/66 พระราชบัญญัติรักษา  
ทำนบ.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรราธิการ. กษ. 11/68 พระราชบัญญัติ  
รักษาคลอง

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรราธิการ. กษ. 11/71 กรมคลองยื่นรายงาน  
ความเห็นในการขุดชอยคลองต่างๆ.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรราธิการ. กษ. 11/103 รายงานมีสเตอร์  
สะไมท์ซึ่งตรวจกะการที่จะชุดคลองในระหว่างตำบลบางปลาสร้อย กับแม่น้ำ  
บางปะกง.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรราธิการ. กษ. 11/165 ซ่อมคลองแสนแสบ  
แลทำประตูน้ำประทุมวัน ทำไซ่ บางขนาก บางเหี้ย.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรราธิการ. กษ. 11/276 กรมคลองยื่นรายงาน  
ประจำเดือนศก 123.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรราธิการ. กษ. 1/402 คลองประเวศบุรีรมย์  
แลคลองสำโรง

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรและสหกรณ์. กษ. 11/496 นายมงคลเจ้าพนักงาน เก็บเงินประตุน้ำบางขนากขอตำรวจภูธรมาประจำรักษาที่ประตุน้ำ.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรและสหกรณ์. กษ. 11/538 สืบกานน้ำที่เกี่ยวกับ คลองประเวศ แกวคลองเปรง คลองแสนแสบ แลทำประตุน้ำจะขัดขวางได้ความ เดือดร้อนแก่ราษฎรอย่างไร

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรและสหกรณ์. กษ. 11/576 กรมคลองยื่นรายงาน ประจำเดือน.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรและสหกรณ์. กษ. 11/659 กรมคลองบอกเรื่อง ราษฎรมาร้องทุกข์กับเจ้าพนักงานประตุน้ำทำถั่วขอให้ระบายน้ำออกจากคลอง ประเวศเสียบ้าง.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรและสหกรณ์. กษ. 11/745 กรมคลองส่งรายงาน นายขุนลีไปตรวจราชการประตุน้ำคลองแสนแสบ ทำไข และคลองประเวศบุรีรมย์ คลองดำเนินสะดวก.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรและสหกรณ์. กษ. 11/731 ประหวัดคลองต่าง ๆ.  
กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรและสหกรณ์. กษ. 11/803 รายงานกรมคลอง กล่าวถึงตั้งแต่กรมคลองจนถึงตั้งหม่อมอนุรุทธเทวาเป็นเจ้ากรม.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรและสหกรณ์. กษ. 11/840 หม่อมอนุรุทธเทวา ยื่นรายงานการตรวจประตุน้ำต่าง ๆ.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรและสหกรณ์. กษ. 11/887 กรมคลองหารือ การปักป้ายทำข้ามสัตว์พาหนะในคลองแสนแสบ ทำไข ประเวศ สำโรง.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรและสหกรณ์. กษ. 11/944 กรมคลองยื่นบัญชีเงิน ค่าธรรมเนียมประตุน้ำ จำนวนศก 130.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรและสหกรณ์. กษ. 11/1034 กรมทตน้ำยื่นบัญชี งบเดือนค่าธรรมเนียมประตุน้ำจำนวน พ.ศ. 2457.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรและสหกรณ์. กษ. 11/1164 กรมทตน้ำยื่นบัญชี งบเดือนค่าธรรมเนียมประตุน้ำจำนวน พ.ศ. 2459.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรและสหกรณ์. กษ. 11/1255 กรมทตน้ำยื่นบัญชี งบเดือนค่าธรรมเนียมประตุน้ำจำนวน พ.ศ. 2460.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงเกษตรธิการ. กษ. 11/1382 กรมทศน้ำขึ้นบาญชี  
งบเดือนค่าธรรมเนียมประตุน้ำจำนวน พ.ศ. 2463.

หอสมุดแห่งชาติ. เลขที่ 9 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3. จ.ศ.1210.

หอสมุดแห่งชาติ. เลขที่ 13 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3. จ.ศ.1205.

หอสมุดแห่งชาติ. เลขที่ 66 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3. จ.ศ.1205.

หอสมุดแห่งชาติ. เลขที่ 155/ก จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3. จ.ศ.1210.

หอสมุดแห่งชาติ. เลขที่ 191 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3. จ.ศ.1210.

หอสมุดแห่งชาติ. เลขที่ 7 เอกสารรัชกาลที่ 3. จ.ศ.1189.

หอสมุดแห่งชาติ. เลขที่ 9 เอกสารรัชกาลที่ 3. จ.ศ.1201.

หอสมุดแห่งชาติ. จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3. สมุดไทยดำ เส้นดินสอขาว เลขที่ 4 “สารตรา  
เจ้าพระยาจักรีถึงพระยาไชยวิชิตเรื่องส่งครัวลาวมาไว้เมืองต่างๆ และกรุงเทพฯ”  
จ.ศ.1191 (พ.ศ.2372).

หอสมุดแห่งชาติ. จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4. สมุดไทยดำ เส้นดินสอขาว เลขที่ 6 “ร่างตราถึง  
เมืองพนมสารคาม เมืองอินทร์บุรี เรื่องให้ส่งครัวไพร่หลวงกองนาที่หลบหนีมาลงไป  
กรุงเทพฯ” จ.ศ.1223 (พ.ศ.2404).

หอสมุดแห่งชาติ. จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4. สมุดไทยดำ เส้นดินสอขาว เลขที่ 186 “ตราปล่อยถึง  
กรมการเมืองมโนรม” จ.ศ.1223.

หอสมุดแห่งชาติ. เลขที่ 10 เอกสารรัชกาลที่ 3. จ.ศ.1199.

หอสมุดแห่งชาติ. เลขที่ 115 เอกสารรัชกาลที่ 3. จ.ศ.1210.

หอสมุดแห่งชาติ. เลขที่ 117 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4. จ.ศ.1202.

หอสมุดแห่งชาติ. เลขที่ 246 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4. จ.ศ.1226.

หอสมุดแห่งชาติ. เลขที่ 66 เอกสารรัชกาลที่ 4. จ.ศ.1215.

#### เอกสารชั้นต้นตีพิมพ์

จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ. ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 พ.ศ.2394-2404. กรุงเทพฯ  
: กรมศิลปากร, 2511.

\_\_\_\_\_. ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 พ.ศ.2405-2411. กรุงเทพฯ : กรมศิลปากร, 2511.

\_\_\_\_\_. ประชุมพระราชนิพนธ์ในรัชกาลที่ 4 ภาคปกิณกะภาค 1. มปท, มปป, 2498

(พิมพ์เป็นอนุสรณ์พระราชทานในงานพระศพพระเจ้าบรมวงศ์เธอพระเจ้าฟวงสร้อย  
สอางค์ พ.ศ. 2498).

จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ. ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 พ.ศ.2394-2404. กรุงเทพฯ : กรมศิลปากร, 2511.

\_\_\_\_\_. ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 พ.ศ.2405-2411. กรุงเทพฯ : กรมศิลปากร, 2511.

\_\_\_\_\_. ประชุมพระราชนิพนธ์ในรัชกาลที่ 4 ภาคปกิณกะภาค 1. มปท, มปป, 2498  
(พิมพ์เป็นอนุสรณ์พระราชทานในงานพระศพพระเจ้าบรมวงศ์เธอพระเจ้าฟวงสร้อย  
สองค์ พ.ศ.2498).

จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ. พระราชหัตถเลขา เสด็จประพาสมณฑลปราจีนบุรี.  
พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานฉาบปีกศพนางแม่น บุปานนท์ 27 ธันวาคม พ.ศ.2502  
พระนคร : ชนะการพิมพ์, 2503.

\_\_\_\_\_. พระราชวิจารณ์จดหมายเหตุความทรงจำของพระเจ้าไปยิกาเธอ กรมหลวงนรินทรเทวี  
(พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระเมรุกรมหลวงนครไชยศรีสุรเดช 2459.

ดำรงราชานุภาพ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ, กรมพระยา “ตำนานภาษีอากรบ่างอย่าง” ใน  
ลัทธิกรรมนิยมต่างๆ เล่ม 2. กรุงเทพฯ : คลังวิทยา, 2515.

\_\_\_\_\_. พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 2. พระนคร : บุญส่งการพิมพ์, 2511.  
สาสน์สมเด็จพระเจ้าเลื่อม 6 พระนคร : คุรุสภา, 2505.

ทิพากรวงศ์, เจ้าพระยา พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 1. กรุงเทพฯ : องค์การคำ  
ของคุรุสภา, 2503.

\_\_\_\_\_. พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 3 เล่ม 1. กรุงเทพฯ :  
องค์การคำของคุรุสภา, 2504.

\_\_\_\_\_. พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 3 เล่ม 2. กรุงเทพฯ :  
คุรุสภา, 2504.

พระราชพงศาวดารกรุงศรีอยุธยา. ม.ป.ท. 2505.

พระราชพงศาวดารกรุงศรีอยุธยา ฉบับพันจันทนุมาศ (เจิม) กับพระจักรพรรดิพงศ์ (จาต).  
พระนคร : คลังวิทยา, 2507.

พระราชพงศาวดารฉบับพระราชหัตถเลขา เล่ม 1. มปท 2516.

พระราชพงศาวดารฉบับพระราชหัตถเลขา. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ไอดีเอ็นเอสไตร์, 2505.

หนังสือจดหมายเหตุบางกอกเรคอร์ดเดอร์ (BANGKOK RECORDED) เล่ม 1-2 จศ106-1207.

ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พิมพ์พระราชทานเพลิงศพนายสมหมาย สุนตะภู  
ป.จ. ม.ป.ช., ม.ว.ม. ณ พระเมรุหลวงหน้าพลับพลาอิสริยาภรณ์  
วัดเทพศิรินทราวาส วันเสาร์ที่ 25 ธันวาคม พ.ศ.2536.

### เอกสารชั้นที่สอง

กรมตำรา. กระทรวงศึกษาธิการ. ภูมิศาสตร์ประเทศไทย. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์อักษรนิติ,  
2468.

กิจจา วัฒนสินธุ์. ประวัติความเป็นมาของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา. พิมพ์เนื่องในงานพระราช  
ทานเพลิงศพนายกิจจา วัฒนสินธุ์ 17 มีนาคม 2523. มปท., 2523,  
กุ่มท จันทรเรือง. สยามในอดีต. แปลโดย ยอดแก้ว อักษร. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แสงแดด,  
2539.

ควอริช เวลล์. การปกครองและการบริหารของไทยสมัยโบราณ. แปลโดย กาญจน์ สมเกียรติกุล  
และ ยุพา ชุมจันทร์. กรุงเทพฯ : โครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์,  
2519.

คาร์ล ซี ชิมเมอร์แมน. การสำรวจเศรษฐกิจในชนบทแห่งสยาม. แปลโดย ชิม วีระไวทยะ.

เอกสารทางวิชาการหมายเลข 2/013 มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และ  
มนุษยศาสตร์, 2525.

จารึก แก้ววิไล. แหล่งโบราณคดีที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางเดินทัพและเส้นทางติดต่อค้าขายแล  
เปลี่ยนในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา สระบุรี ปราจีนบุรี สระแก้ว ฉะเชิงเทรา  
ชลบุรี ระยองและจันทบุรี (ฉบับที่ 1/2538). (โครงการศึกษาวิจัยโบราณคดีและ  
ประวัติศาสตร์นครนายก) กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว, 2538.

จังหวัดฉะเชิงเทรา. ฉะเชิงเทราเมืองแห่งอนาคต. กรุงเทพฯ : ดาวฤกษ์, 2539.

ฉัตรทิพย์ นาถสุภา. เศรษฐกิจหมู่บ้านไทยในอดีต. เศรษฐกิจหมู่บ้านไทยในอดีต. พิมพ์ครั้งที่ 2  
กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์สร้างสรรค์, 2528.

\_\_\_\_\_ . และพรพิไล เลิศวิชา. วัฒนธรรมหมู่บ้านไทย. พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพฯ :  
สำนักพิมพ์สร้างสรรค์จำกัด, 2537.

\_\_\_\_\_ . และสมภาพ มานะรังสรรค์. (บรรณาธิการ). ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย  
จนถึง พ.ศ. 2484. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2541.

จังหวัดฉะเชิงเทรา. ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดฉะเชิงเทรา. มปท 2528.

ชัย เรื่องศิลป์. ประวัติศาสตร์สังคมไทยสมัยโบราณก่อนศตวรรษที่ 25. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : ต้นอ่อนแถมมี, 2539.

\_\_\_\_\_. ประวัติศาสตร์ไทย สมัย พ.ศ.2352 – 2453 (ด้านสังคม). พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ : ไสภณการพิมพ์, 2545.

\_\_\_\_\_. ประวัติศาสตร์ไทย สมัย พ.ศ.2352 – 2453 (ด้านเศรษฐกิจ). พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2541.

ชาญวิทย์ เกษตรศิริ. สังคมจีนในประเทศไทย : ประวัติศาสตร์เชิงวิเคราะห์. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2529.

ชาติ เอี่ยมกระสุนธุ์. เลิศสมันเตา ราชารณเมธคนแรกแห่งกรุงสยาม. กรุงเทพฯ : ศักดิ์โสภากการพิมพ์, 2542.

\_\_\_\_\_. สยามและความหลัง. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ประพันธ์สาส์น, 2520.

ชอมเมอริวัลด์ แม็กซ์เวล. สยามริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา. แปลโดย ศุภรัตน์

ธาดาศักดิ์. กรุงเทพฯ : กรมศิลปากร, 2544.

ชีเกฮารุ ทานาเบ. “การชลประทานเพื่อการเกษตรในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย.”  
ในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยจนถึง พ.ศ. 2484. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช,  
2541.

ณรงค์ สิ้นสวัสดิ์. สังคมวิทยาชนบท. พระนคร : โรงพิมพ์สำนักนายกรัฐมนตรี, 2515.

ณัฐวุฒิ (นามแฝง). เรือ. กรุงเทพฯ : เอส ที พี. เวิร์ลมีเดีย จำกัด, 2542.

दनัย ไชโยธา. พัฒนาการของมนุษย์กับอารยธรรมในราชอาณาจักรไทย เล่ม 2. กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์. 2544.

ดาณุทธรรณ. ล่าคลองโบราณ สะพานสำคัญในกรุงรัตนโกสินทร์. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ตรงหัว,  
2540.

ทรงศรี อัจจอรุณ. การแก้ไขสนธิสัญญาว่าด้วย สิทธิภาพนอกอาณาเขต กับประเทศมหาอำนาจ  
ในรัชสมัย พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว. พระนคร : สำนักพิมพ์สมาคม  
สังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย, 2506.

ทัศนีย์ สุวรรณรัตน์. “ปัญหา สถานการณ์และแนวทางแก้ไขปัญหาทรัพยากรธรรมชาติ.” เอกสาร  
ในการสัมมนาเรื่อง มิติใหม่ในการพัฒนาสิ่งแวดล้อม : ภาคตะวันออก เสนอที่โรงแรม  
แอมบาสดอร์ซิตี จอมเทียน อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี, 6-7 มีนาคม 2535.

เทพรัตนราชสุดาฯ, พลเอกหญิงสมเด็จพระ และคนอื่นๆ. ประวัติศาสตร์เมืองนครนายก.

กรุงเทพฯ : เมืองโบราณ, 2539.

เทศาภิตรพิจารณ์,หลวง. ว่าด้วยแม่น้ำที่มีในประเทศสยาม. (พิมพ์เนื่องในงานปลงศพนางสาว

โสภาวรรณ วิริยะศิริ). พระนคร : โรงพิมพ์โสภณนิพนธ์ธนากร, 2457.

เทพชู ทับทอง. กรุงเทพฯ ในอดีต. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์สุภาพ, มปป.

เทพมนตรี ลิมปพยอม และคณะ. ชีวิตชุมชนริมน้ำอยุธยา มรดกไทย... มรดกไทย. กรุงเทพฯ :

อมรินทร์ พรินต์ติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด, 2540.

ทวี ทองสว่าง และคณะ. ภูมิศาสตร์ประเทศไทย ฉบับพัฒนาปรับปรุงใหม่. กรุงเทพฯ : สำนัก

พิมพ์ศูนย์ส่งเสริมวิชาการ, 2533.

ทวี ธีระวงศ์. สถานะภาพทางกฎหมายของชาวจีนในประเทศไทย. กรุงเทพฯ : โปธิ์สามต้น

การพิมพ์, 2517.

นราธิปประพันธ์พงศ์, พระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระ. จดหมายเหตุลาลูแบร์ เล่ม 1. กรุงเทพฯ :

องค์การค้าของคุรุสภา, 2505.

นิธิ เอียวศรีวงศ์. การเมืองไทยสมัยพระเจ้ากรุงธนบุรี. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์  
มติชน, 2547.

..... ปากไบบ่เรือ ว่าด้วยการศึกษาประวัติศาสตร์ - วรรณกรรมต้นรัตนโกสินทร์.

พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : แพรวสำนักพิมพ์, 2543.

นำพวัลย์ กิจวัชรกุล. ภูมิศาสตร์การตั้งถิ่นฐาน. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ไอบีเอ็นสโตร์, 2528.

บดินทร์เดชา (สิง), เจ้าพระยา. อานามสยามยุทธ ว่าด้วยการสงครามระหว่างไทยกับลาว เขมร

และญวน. พระนคร : แพร่พิทยา, 2514.

บังอร ปิยะพันธุ์. ลาวในกรุงรัตนโกสินทร์. (โครงการหนังสือชุด “ประเทศเพื่อนบ้านของไทยใน

เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มุขนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์).

กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541.

บัญชา คุณเจริญไพบูลย์. ภูมิศาสตร์ประเทศไทย เล่ม 1 : กายภาพ. พิษณุโลก : ภาควิชา

ภูมิศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ พิษณุโลก, 2525.

ประทุม ชุมเพ็งพันธ์. “การเดินทางและการค้าของอาณาจักรศรีวิชัย.” เอกสารในรายงานการ

สัมมนาเรื่องประวัติศาสตร์-โบราณคดีศรีวิชัย. ณ โรงแรมวังใต้ จังหวัดสุราษฎร์ธานี

วันที่ 25-30 มิถุนายน 2525.

ปราณี กล้าส้ม. ย่านเก่าในกรุงเทพฯ. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์เมืองโบราณ, 2545.

पालเลอกัวर्थ มงเซญเออร์. เล่าเรื่องกรุงสยาม. แปลโดย สันต์ ท. โกมลบุตร. พิมพ์ครั้งที่ 2.

กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ก้าวหน้า, 2520.

ปิยนาด บุนนาค. การพัฒนาการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว.

รายงานผลการวิจัยทุนรัชดาภิเศกสมโภชน์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2518.

\_\_\_\_\_ . ดวงพร นพคุณ และสุวัฒนา ธาดานิติ. คลองในกรุงเทพฯ : ความเป็นมา การเปลี่ยนแปลงและผลกระทบต่อกรุงเทพฯ ในรอบ 200 ปี (พ.ศ. 2325 – 2525).

พ.ศ. 2325 – 2525). กรุงเทพฯ : คณะอนุกรรมการปฏิบัติการกิจ ทุนวิจัย

“วิวัฒนาการของศิลปวัฒนธรรมไทยในรอบ 200 ปี กรุงรัตนโกสินทร์” จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525.

ผ่องศรี วนาสิน และทิวา ศุภจรรยา. เมืองโบราณและชายฝั่งทะเลเดิมของที่ราบภาคกลางของประเทศไทย การศึกษาที่ตั้งและภูมิศาสตร์สัมพันธ์. กรุงเทพฯ : กรมศิลปากร, 2525.

ผาสุก พงษ์ไพจิตร และคริส เบเดอร์. เศรษฐกิจการเมืองไทยสมัยกรุงเทพฯ. กรุงเทพฯ :

ไอ.เอส. พรินติ้งเฮาส์, 2539.

พรณี บัวเล็ก. ลักษณะของนายทุนไทยในช่วงระหว่าง พ.ศ. 2457 – 2482 : บทเรียนจากความรุ่งโรจน์สู่ศอกนาฏกรรม. กรุงเทพฯ : พันธกิจ, 2545.

พลับพลึง มูลศิลป์. ประวัติศาสตร์ไทยสมัยกรุงธนบุรีและรัตนโกสินทร์ตอนต้น. ภาควิชา

ประวัติศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2522.

พิทยา ว่องกุล. วิถีไทย : ภูมิปัญญาสู่ชุมชนบูรณาการ. กรุงเทพฯ : บริษัทศรีเมืองการพิมพ์,

2544.

พิมพ์วัลค์ เสถบุตร. สอ เสถบุตร. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ผู้จัดการ, 2537.

พิสิฐ เจริญวงศ์. โบราณคดีสี่ภาค. กรุงเทพฯ : กองโบราณคดี กรมศิลปากร, 2535.

พูนผล อาสนจินดา. ภูมิศาสตร์เศรษฐกิจประเทศไทย. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2514.

ไพฑูรย์ คดีธรรม. แผนการใช้ที่ดินลุ่มแม่น้ำสาขาคลองท่าลาด. กรุงเทพฯ : กรมพัฒนาที่ดิน

กระทรวงเกษตร, 2538.

ไพโรจน์ เกษแม่นกิจ. เอกราชของคอร์ปอเรต. กรุงเทพฯ : กรมศิลปากร, 2515.

เฟรเดอริก อารเธอร์ นีล. ชีวิตความเป็นอยู่ในกรุงสยามในทัศนะของชาวต่างประเทศ ระหว่าง

พ.ศ. 2383 - 2384. แปลโดย เรือเอกหญิง ลินจง สุวรรณโกดิน. กรุงเทพฯ :

กรมศิลปากร, 2525.

ภิรมย์ภักดี , พระยา (บุญรอด ภิรมย์ภักดี). ประวัติพระยาภิรมย์ภักดี. กรุงเทพฯ : บรรณกิจ,

2

5

2

5

มานพ ถนอมศรี. คนไทยสมัยก่อน. กรุงเทพฯ : ต้นอ่อน, 2542.

มนู วัลยะพีชร. การตั้งถิ่นฐานในชนบทของประเทศไทย. ภาควิชาภูมิศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2520.

ไมเคิล ไรท์. แผนที่เส้นทางในประวัติศาสตร์โลกและสยาม. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มติชน, 2548.

ยอร์ช ฮอลล์ เฟลด์ส. ดร.เรโนลด์ เฮาส์ หมอฝรั่งสามรัชกาล. พิมพ์ครั้งที่ 3 กรุงเทพฯ : สุริยบรรณ, 2525.

ราชาวดี งามสง่า. เรือไทยสมัยโบราณ “มรดกทางสายน้ำอันล้ำค่าของคนไทย ตั้งแต่สมัยก่อนประวัติศาสตร์. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ต้นอ่อน, 2535.

ราชบัณฑิตยสภา. จดหมายเหตุเรื่องเปิดรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือและเสด็จพระราชดำเนินประพาสฉะเชิงเทรา. พระนคร: โรงพิมพ์พระจันทร์ (เจ้าจอมมารดาอ่อน รัชกาลที่ 5 พิมพ์ในการบำเพ็ญกุศลหน้าพระศพพระเจ้าพี่นางเธอพระองค์เจ้า อรประพันธ์รำไพ ครบ 100 วัน ณ วันที่ 2 กันยายน พ.ศ.2476).

เรื่องศักดิ์ คำวิทีเลิศ. ประวัติศาสตร์บ้านครัวและการต่อต้านทางด่วนที่ดีโรคของชาวชุมชน.

(กรุงเทพฯ : อรุณการพิมพ์, 2545).

วรภรณ์ จิวชัยศักดิ์. นโยบายทางด้านเศรษฐกิจของรัฐในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว. (โครงการจัดพิมพ์เผยแพร่รายงานวิชาการ) กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย, 2547.

วอลเตอร์ เอฟ เวลลา. แผ่นดินพระนั่งเกล้า. แปลโดย นิจ ทองโสภิต. กรุงเทพฯ : สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย, 2514.

วิชัย พงษ์โหมด และ บุญมา พงษ์โหมด. ประวัติการตั้งถิ่นฐานของชุมชนในจังหวัดฉะเชิงเทรา. โปรแกรมวิชาการพัฒนาชุมชน คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏราชชนครินทร์, 2547.

วิภาคภูวดล , พระ. บันทึกการสำรวจและบุกเบิกในแดนสยาม. แปลโดย นาวาอากาศโทหญิง สุมาลี วีระวงศ์. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์แผนที่ทหาร, 2533.

ศรีศักร วัลลิโภดม. พัฒนาการทางสังคม – วัฒนธรรมไทย. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์อมรินทร์, 2544.

\_\_\_\_\_. อารยธรรมฝั่งทะเลตะวันออก. ศิลปวัฒนธรรมฉบับพิเศษ. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มติชน, 2545.

ศิลปชัย ชาญเฉลิม. หมอปัดเลกับกรุงสยาม. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : รัชดารมภ์การพิมพ์, 2508.

ศุภรัตน์ เลิศพาณิชย์กุล. หาอยู่หากิน. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มติชน, 2544.

สิน สินสกุล. “ตะกอนพื้นผิวบริเวณจังหวัดนครนายกและพื้นที่ใกล้เคียง.” ใน ธรณีวิทยาสิ่งแวดล้อมจังหวัดนครนายกและพื้นที่ใกล้เคียง. กรุงเทพฯ : สมาพันธ์, 2539.

สี่บแสง พรหมบุญ. ความสัมพันธ์ในระบบบรรณาการระหว่างจีนกับไทย คศ 1282-1853.

กรุงเทพฯ : มุลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2525.

สกินเนอร์ จี วิลเลียม. สังคมจีนในประเทศไทย : ประวัติศาสตร์เชิงวิเคราะห์. แปลโดย พรพนธ์ ฉัตรพลรักษ์ และคณะ. กรุงเทพฯ : มุลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2529.

สกุณี ณัฐพูลวัฒน์. คลองและเส้นทางเดินเรือในอดีต. กรุงเทพฯ : บริษัทฐานการพิมพ์ จำกัด, 2541.

สุจิตต์ วงษ์เทศ. กรุงเทพฯ : มาจากไหน? กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มติชน, 2548.

\_\_\_\_\_. ดงศรีมหาโพธิ์. มปท., ม.ป.ป..

สุชาติ เกาทอง. ศิลปวัฒนธรรมและภูมิปัญญาพื้นถิ่นในภาคตะวันออก, กรุงเทพฯ : โอเดียน สโตร์, 2544.

สุนทรภู่. นิราศสุนทรภู่ เล่ม 1. กรุงเทพฯ : องค์การค้าของคุรุสภา, 2524.

สุนทร คัยนันท์. ฉะเชิงเทราในประวัติศาสตร์. กรุงเทพฯ : ศรีเมืองการพิมพ์, 2534.

สวาท เสนาณรงค์. ภูมิศาสตร์ประเทศไทย. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2512.

ส.พลายน้อย. เกิดในเรือ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์สารคดี, 2538.

สมภพ มานะรังสรรค์. แนวโน้มพัฒนาการเศรษฐกิจไทย ในช่วงก่อนและหลังการปฏิรูปการปกครองในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. ชุด 100 ปีแห่งการปฏิรูปการปกครองในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พัฒนาการและผลกระทบต่อสังคมไทย โครงการเผยแพร่งานวิจัย ฝ่ายวิจัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.

- สมิธ เฮอร์เบิร์ต อาริงตัน. บันทึกการเดินทางสู่แม่น้ำโขงตอนบนประเทศไทย. แปลโดย  
พรพรรณ ทองตันกรุงเทพฯ : กองวรรณกรรมและประวัติศาสตร์ กรมศิลปากร,  
2544.
- สันติ เศรษฐวิมล. ตำนานตลาดไทย. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ประพันธ์สาส์น , 2544.
- สุจิตต์ วงศ์เทศ. แม่น้ำลำคลองสายประวัติศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มติชน,  
2539.
- \_\_\_\_\_. อุบายยาศยงฟ้า. ศิลปวัฒนธรรม ฉบับพิเศษ. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มติชน, 2544.
- สุนทรภู่. นิราศสุนทรภู่ เล่ม 1. กรุงเทพฯ : องค์การค้าของคุรุสภา, 2524.
- สืบแสง พรหมบุญ. ความสัมพันธ์ในระบบบรรณาการระหว่างจีนกับไทย คศ1282-1859.  
กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2525.
- เสถียร ลายลักษณ์ , บุญเรือง นาดินพคุณ และคนอื่น ๆ. “ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 16”.  
พระนคร : โรงพิมพ์เดลิแมส, 2428.
- สำนักศิลปวัฒนธรรมมหาวิทยาลัยราชภัฏราชนครินทร์. แนะนำจังหวัดฉะเชิงเทราฉบับอำเภอ  
เมือง ฉะเชิงเทรา : บริษัท เอ็ม เอ็น คอมพิวเตอร์ จำกัด, 2547.
- เทศาภิตรพิจารณ์ , หลวง. ว่าด้วยแม่น้ำที่มีในประเทศไทย. พิมพ์เนื่องในงานปลงศพ นางสาว  
โสภากวรรณวิริยะศิริ. พระนคร : โรงพิมพ์โสภณนิพนธ์วรรณการ, 2457.
- อภิโชค แซ่ไคว้. วิวัฒนาการยานพาหนะทางบกของไทย. กรุงเทพฯ : เอสทีพี เวิลด์มีเดีย จำกัด,  
2542.
- อาคม พงษ์ยะ และนิธิ เอียงศรีวงศ์. ศรีรามเทพนคร รวมความเรียงว่าด้วยประวัติศาสตร์  
ว่าด้วยอยุธยาตอนต้น. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มติชน, 2527.
- คู่ทอง ประศาสนวิจิตรชัย. บรรณาธิการ. เรือแล่นทะเลลม. คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัย :  
นครปฐม, 2542.
- อักษรานุกรมภูมิศาสตร์ ฉบับราชบัณฑิต เล่ม 1. พิมพ์ครั้งที่ 3 พระนคร : ราชบัณฑิตย  
สถาน, 2524.
- อัมพร เขียมสุริย์. รักษาติงซีฟ : ชีวิตประวัติเหี้ยกวงเอี่ยม. แปลโดย เสาวคนธ์ รัตนวิจิตรศิลป์.  
กรุงเทพฯ : มีเดียเพรส, 2537.
- อนุমানราชธน , พระยา. ชีวิตชาวไทยสมัยก่อน. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : ราชบัณฑิตยสถาน,

## วิทยานิพนธ์

กิตติ ตันไทย. “คลองกับระบบเศรษฐกิจไทย ( พ.ศ. 2367 - 2453 ).” วิทยานิพนธ์ปริญญา

มหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520.

เกื้อกูล ยืนยงอนันต์. “การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว.” วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร , 2531.

ขจีรัตน์ ไอรำวัฒน์. “ความสำคัญของเมืองนครราชสีมา : บทบาทเจ้าเมืองตระกูล ณ ราชสีมา ระหว่าง พ.ศ.2325-2388.” วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2532.

ซิลวี มาดดาลีนา ฮอลลิงกา. “การจัดการชลประทานในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว.” วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร, 2520.

ดวงทอง เหล่าวรรณะกุล. “ผู้หญิงสามัญชนในเมืองแถบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาสมัยรัชกาลที่ 3-รัชกาลที่ 5.” วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2539.

ทวีศิลป์ สืบวัฒนะ. “การผลิตและการค้าข้าวในภาคกลางรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว พ.ศ. 2411 – 2475.” วิทยานิพนธ์ ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520.

ธรรมรักษ์ จำปา. “การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจข้าวในภาคกลางกับผลกระทบต่อสังคมไทย ช่วง พ.ศ.2460 – 2498.” วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.

นพรัตน์ นุสธรรม. “การปฏิรูปกฎหมายที่ดินในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว.” วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520.

นันทน์ ชีวดิธรรม. “ผลกระทบของสนธิสัญญาเบอร์นี พ.ศ. 2369 ต่อเศรษฐกิจไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น.” วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.

บุญรอด แก้วกัญญา. “การเก็บส่วยในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น พ.ศ.2325-2411.” วิทยานิพนธ์  
ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย, 2517.

ปาริชาติ วิลาวรรณ. “การค้าของป่าในประวัติศาสตร์อยุธยา พ.ศ.1893-2310.” วิทยานิพนธ์  
ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย, 2528.

พจนา เหลืองอรุณ. “การเดินทางพาณิชย์กับเศรษฐกิจไทย พ.ศ. 2398 – 2468.” วิทยานิพนธ์  
ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย  
มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2523.

พวงไข่มุกข์ คุณารัตนพฤกษ์. “ความสำคัญของเมืองนครราชสีมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ  
จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พ.ศ.2411-2453.” วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต  
สาขาวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2521.

พนมบุตร จันทรโชติ. “การคมนาคมทางน้ำกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมสมัยรัตนโกสินทร์  
(ร1 – ร3).” วิทยานิพนธ์ปริญญาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้  
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2530.

มณฑล คงแถวทอง. “เศรษฐกิจข้าวและน้ำตาลทรายในกลุ่มแม่น้ำท่าจีน พ.ศ. 2398 - 2453.”  
วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้  
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2527.

รัชนี้ สาดเปรม. “บทบาทของชาวมุสลิมในภาคกลางและภาคใต้ของประเทศไทยในสมัย  
รัตนโกสินทร์ ตั้งแต่ พ.ศ.2325-2453.” วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต  
สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร,  
2521.

วรรณิ แผลุกอินทร์. “ความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทรา  
ในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาเบาริง.” วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต  
สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร,  
2538.

วราภรณ์ ทินานนท์. “การค้าสำเภาของไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น.” วิทยานิพนธ์ปริญญา  
มหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,  
2522.

วิไลลักษณ์ แดงไชยวัฒน์. “การเปลี่ยนแปลงในสังคมไทยระหว่าง พ.ศ. 2448 – 2475.”

วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2531.

ศรินทร์ล ศิริมิลินทร์. “การปรับปรุงเศรษฐกิจของไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว.” วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522.

ศรัญญา คันธาศีพ. “พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ.2419 - 2475.”

วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2540.

สุดใจ พงศ์กล้า. “มณฑลปราจีนบุรี สมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงษ์

ศิริพัฒน์ พ.ศ.2436-2458.” วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร, 2531.

สุทธาดา เลขไวยุทธ์. “การใช้จ่ายเงินแผ่นดินในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

(2435-2453).” วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2524.

สุนทรী อาสะไวย์. “การพัฒนากระบวนการชลประทานในประเทศไทยตั้งแต่ พ.ศ.2431-2493.”

วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์

มหาวิทยาลัย, 2522.

สุนันท์ ไชยเมล์. “สภาพเศรษฐกิจและสังคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า

เจ้าอยู่หัว.” วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2523.

สุมาลี พันธุ์ยุพ. “พัฒนาการของอำนาจท้องถิ่นในบริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกงและชายฝั่งทะเล

ตะวันออก พ.ศ.2440 – 2516.” วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต

สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.

สุวิทย์ ไพทยวัฒน์. “วิวัฒนาการเศรษฐกิจชนบทในภาคกลางของประเทศไทย ระหว่าง

พ.ศ. 2394 –2475.” วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522.

ถนอม ตระนา. “กิจการโรงสีข้าวในที่ราบภาคกลางของประเทศไทย พ.ศ.2401-2481.”

วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิต  
วิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2527.

### เอกสารต่างประเทศ

Bowring, Sir John. The Kingdom and People of Siam Vol I. London : Oxford  
University Press, 1969.

Nartsupha Chatthip and Suthy Prasartset. The Political Economy of siam 1851 –  
1910. Bangkok : The Social Scienc Association of thailand, c1981.

Burney, Henry. Burney paper ,Vol II. Bangkok : Printed by the Order of the  
Committee of the Vojiranana National Library, 1912.

David Bruce, Johnston. Rural Society And The Rice Economy in Thailand 1880 –  
1930. Ph D dissertation School of History Vale University, 1975.

Ingram, Jame C. Economic chang in Thailand : 1850 – 1970. Stanford Calif :  
Stanford University Press, 1971.

John, Crawford. Journal of Embassy from the Governour of India to the Courts of  
Siam & Cochin China. Kkuala Lumpur : Oxford University Press, 1967.

Maxwell, Sommerville. Siam on the meinam from the gulf to a Yuthia together  
with three Romances : illustrative of siam life and costoms London :  
sampson low , Marstonand Company, c 1897.

Skinner, william G. Chinese Society in thailand : analytical History. Ithaca :  
Cornell University press, 1985.

Sternstein, larry. “settlement pattlement in Thailand” Th Journal of tropical  
Geography. Volume 21 , December , 1965.

Terwiel, BJ. Through Travellers Eyes : An Approach to Early Nineteenth Century  
Thai History. Asian history Centre the Australian nation University  
Bangkok : Edition Duang Kamol, 1989.

Thompson, Virginia. Thailand : the new Siam. New York : Paragon Book, 1967.

Walyapechra, menu. Thai lowland Village. Longmans of Australia pty. Ltd.,  
Victoria Australia, 1966.

Yoskikazu Takaya, Landform and Rice – Growing.” in Thailand A Rice – Growing Society , Hawaii : Honolulu University Press, 1978.

#### วารสารและบทความ

ดำเนียร เลขะกุล ว่าที่ พลตรี. “ฉะเชิงเทราเมืองเก่าหรือใหม่”. อนุสาร อสท ฉบับ “แนะนำ  
ฉะเชิงเทรา 11, 3, (ตุลาคม 2513) : 6-76.

น.ถ. ปากน้ำ (นามแฝง) “ศิลปแห่งเมืองศรีพะโลที่ชลบุรี”. เมืองโบราณ 5, 3,  
(กุมภาพันธ์ - มีนาคม 2522) : 59.

นิธิ เอียวศรีวงศ์. “ชาวจีนปัจจัยสำคัญของความเปลี่ยนแปลง”. ศิลปวัฒนธรรม 9, 4,  
(เมษายน 2531) : 37-46.

สุภางค์ จันทรวานิช. “การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกในด้านสังคมวัฒนธรรมและ  
แนวทางการพัฒนาการศึกษา”. การศึกษาแห่งชาติ 20, 5, (มิถุนายน-กรกฎาคม  
2539) : 18-52.

สุรัตน์ วรวงศ์รัตน์. “การค้าต่างแดนของอีสานในอดีต”. เมืองโบราณ 9 4 (เมษายน-มิถุนายน  
2527) : 99-109.

#### สัมภาษณ์

กลินสุคนธ์ แซ่อึ้ง อายุ 58 ปี อาชีพค้าขาย บ้านเลขที่ 107 ตลาดบ้านใหม่ ตำบลหน้าเมือง  
อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ.2446.

กัญญา อาดัม อายุ 43 ปี อาชีพค้าขาย บ้านเลขที่ 32 หมู่ 2 แขวงชุมทอง เขตลาดกระบัง  
จังหวัดกรุงเทพฯ. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ.2548.

ขวัญกมล กริตโสภณ อายุ 36 ปี อาชีพธุรกิจท่องเที่ยว บ้านเลขที่ 64 ตลาดบ้านใหม่  
ตำบลหน้าเมือง อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน  
พ.ศ.2446. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม พ.ศ.2548.

เดชะ ปิ่นเจริญ อายุ 61 ปี อาชีพเรือรับจ้าง บ้านเลขที่ 39/2 หมู่ 5 ตำบลบางตลาด กิ่งอำเภอ  
คลองเขื่อน จังหวัดฉะเชิงเทรา. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ.2548.

บรรจง เผ่าบรรจง อายุ 70 ปี อาชีพธุรกิจค้าไม้ บ้านเลขที่ 200 ตลาดเทศบาล ตำบลบางคล้า  
อำเภอบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ.2446.

บุญนำ อัจฉรวรรณ อายุ 67 ปี อาชีพเรือรับจ้าง ถนนระเบียบบกิจอนุสรณ์ ซอย 4  
อำเภอบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2548.

บุญส่ง บ้านแหม่ม อายุ 57 ปี อาชีพเรือรับจ้าง หมู่ 2 ตำบลเกาะลัด กิ่งอำเภอราชสาสน์  
จังหวัดฉะเชิงเทรา . สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2548.

บุญเรือง อินทร์คง อายุ 78 ปี อาชีพทำนา บ้านเลขที่ 18 หมู่ 4 ตำบลบางแตน อำเภอ  
บ้านสร้าง จังหวัดปราจีนบุรี. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 25 กันยายน พ.ศ.2548.

พจน์ ดิษยทัต อายุ 78 ปี บ้านเลขที่ 64 อาชีพรับราชการทหาร ตลาดบ้านใหม่ ตำบลหน้า  
เมือง อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ.2446.

พระครูโกศล ถาวรกิจ (ถาวร กตกุสโล) อายุ 72 ปี เจ้าอาวาสวัดบางแตน ตำบลบางแตน  
อำเภอบ้านสร้าง จังหวัดปราจีนบุรี. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ.2548.

ละมุด พัสตุ อายุ 72 ปี อาชีพทำนาและค้าขาย บ้านเลขที่ 4 หมู่ 1 ตำบลเมืองเก่า  
อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 25 มกราคม พ.ศ.2546.

ไว เขียบฮวย อายุ 65 ปี อาชีพรับจ้างตอกเสาเข็มริมแม่น้ำ บ้านเลขที่ 11 บ้านสวน ตำบล  
บางคล้า อำเภอบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม  
พ.ศ. 2548.

สุกัญญา อ่อนสำลี อายุ 53 อาชีพครู โรงเรียนบางพลีราษฎร์บำรุง อำเภอบางพลี จังหวัด  
สมุทรปราการ. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม พ.ศ.2548.

สุข ฉายานนท์ อายุ 73 ปี อาชีพทำนา บ้านเลขที่ 21/2 หมู่ 1 ตำบลโยทะกา  
อำเภอบางน้ำเปรี้ยว จังหวัดฉะเชิงเทรา. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม  
พ.ศ.2548.

ประพันธ์ ศรีดวงสุริยันต์ อายุ 68 ปี อาชีพค้าขาย ตลาดคลองสวน ตำบลคลองสวน  
อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 5 มกราคม พ.ศ.2549.

รอมะ กำปงชัน อายุ 42 ปี อาชีพทำนาและค้าขาย บ้านเลขที่ 74/2 หมู่ 2 ตำบลเป็ริง  
อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 6 มกราคม พ.ศ.2549.

สุพล ศิริพงษ์เจริญ อายุ 72 ปี อาชีพเรือรับจ้าง บ้านเลขที่ 19 หมู่ 2 ตำบลจุกเฉอม อำเภอเมือง  
จังหวัดฉะเชิงเทรา. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 30 เมษายน พ.ศ.2447.

สะอึ้ง ทับทิม อายุ 71 ปี อาชีพทำนา บ้านเลขที่ 11/2 หมู่ 5 แขวงหนองจอก เขตหนองจอก  
กรุงเทพฯ. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 7 มกราคม พ.ศ.2549.

สวัสดิ์ มานัสวีสวัสดิ์ อายุ 54 ปี อาชีพช่างตัดผม บ้านเลขที่ 34 หมู่ 2 แขวงชุมทอง เขตลาด  
กระบัง กรุงเทพฯ. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 มกราคม พ.ศ.2548.

สุธีร์ อัครวานิชย์ อายุ 50 ปี นายกเทศมนตรีตำบลคลองสวนและเจ้าของตลาดบ้านคลองสวน  
เทศบาลตำบลคลองสวน ตำบลบางป่อ จังหวัดสมุทรปราการ. สัมภาษณ์เมื่อ  
วันที่ 5 มกราคม พ.ศ.2549.

สารภี เอ็นอ่อน อายุ 66 ปี อาชีพค้าขาย บ้านเลขที่ 75 หมู่ 2 แขวงชุมทอง เขตลาดกระบัง  
จังหวัดกรุงเทพฯ. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ.2548.

ลำรววย รอดรัตน์ อายุ 78 ปี อาชีพทำนา บ้านเลขที่ 15/3 ตำบลศาลาแดง อำเภอบาง  
น้ำเปรี้ยว จังหวัดฉะเชิงเทรา. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 26 กันยายน พ.ศ.2548.

สมนึก แสงนิน อายุ 55 ปี อาชีพทำนา บ้านเลขที่ 25/4 แขวงกระทุ่มราย เขตหนองจอก  
กรุงเทพฯ. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 26 กันยายน พ.ศ.2548.

สมบุญ แสงเจริญ อายุ 85 ปี อาชีพธุรกิจโรงสีข้าวและเช่าที่ตลาดบ้านสวน บ้านเลขที่ 50  
ตำบลเทพราช อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 30  
เมษายน พ.ศ.2447.

สอย ทับทิม อายุ 74 ปี อาชีพทำนา บ้านเลขที่ 11/2 หมู่ 5 แขวงหนองจอก เขตหนองจอก  
กรุงเทพฯ. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 25 กันยายน พ.ศ.2548.

หวังเซ็น คำชมทรัพย์ อายุ 73 ปี อาชีพรับจ้างโรงสี บ้านเลขที่ 58 ตำบลหลวงแพ่ง อำเภอบางป่อ  
จังหวัดสมุทรปราการ สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 มกราคม พ.ศ.2548.

หลี่ แซ่แต้ อายุ 83 ปี อาชีพค้าขาย บ้านเลขที่ 3 ตำบลเทพราช อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัด  
ฉะเชิงเทรา. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 5 มกราคม พ.ศ.2549.

หลิมเหล่งซื่อ แซ่ลิ้ม อายุ 70 ปี อาชีพค้าขาย บ้านเลขที่ 33 หมู่ 2 แขวงชุมทอง  
เขตลาดกระบัง จังหวัดกรุงเทพฯ. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ.2548.

อาปีติน วังหิตัง อายุ 53 ปี ผู้นำศาสนาอิสลามมัศยิดฮาซานุดดีน บ้านเลขที่ 75 หมู่ 9  
แขวงกระทุ่มราย เขตหนองจอก กรุงเทพฯ. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 25 กันยายน  
พ.ศ.2548.

ภาคผนวก ก

ร่างประกาศว่าด้วยผู้ที่จะชุดคลองน้ำต่างๆ  
มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

## ร่างประกาศว่าด้วยผู้ที่ขุดคลองน้ำต่างๆ

...ให้ประกาศให้ทราบทั่วกันว่าการที่มีผู้ประสงค์จะขุดคลองในที่ตำบลต่างๆ ภายนอกเขตที่ได้เป็นกรรมสิทธิ์แก่ตนตามกฎหมายแล้วนั้นๆก็ด้วยมีความประสงค์ต่างกันอยู่ 2 ประการ ประการหนึ่งผู้ขุดนั้นขุดโดยประสงค์เพื่อจะเป็นสาธารณประโยชน์แก่มหาชน ประการหนึ่งขุดเพื่อประโยชน์แก่ตนคือต้องการที่ดินสองฝั่งคลองนั้นบ้าง ต้องการเก็บค่าเดินเรือไปมาในลำคลองนั้นบ้างเป็นต้น แต่การที่ผู้ขุดประสงค์เพื่อการเป็นประโยชน์แก่ตนนั้นต้องนำความกราบบังคมทูลพระกรุณาขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตก่อน เมื่อทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ขุดตำบลใด แล้วพระราชทานอำนาจแลผลประโยชน์ประการใดต้องมีแจ้งอยู่ในพระบรมราชานุญาตนั้น แต่มีราษฎรเป็นจำนวนมากที่เข้าใจผิด แล้วถือว่าตนได้เป็นผู้ลงทุนขุดคลองนั้นขึ้นแล้วตนจะเป็นผู้ถือเอาประโยชน์ในคลองนั้นได้แล้วถือเอาประโยชน์ในการขุดคลองนั้นมีเก็บค่าเรือเดินในลำคลองนั้นเป็นต้น ส่วนราษฎรผู้ต้องการอาศัยขุดลำคลองนั้นก็พลอยเข้าใจผิดไปด้วยจึงยอมเสียทรัพย์ให้แก่ผู้ขุดในเวลาที่ดินอาศัยในลำคลองนั้นบ้างดังนี้ ทรงดำริเห็นว่าผู้ที่ถือเอาประโยชน์เช่นนี้เป็นการทำผิดต่อประเพณีราชการแผ่นดินอยู่ แลเป็นทางที่ก่อความยุ่งยากแลเดือดร้อนแก่ราษฎรเป็นอันมาก โดยทรงพระมหากรุณาเพื่อจะมีให้ราษฎรเข้าใจผิด กระทำการที่ผิดให้เกิดความเดือดร้อนด้วยเหตุเช่นนี้ต่อไป จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศไว้ว่าถ้าผู้หนึ่งผู้ใดขุดคลองลง ณ ที่อันเป็นภายนอกเขต ที่ที่รัฐบาลอนุญาตให้ตนมีกรรมสิทธิ์ว่าเป็นผู้หวงห้ามก็ดีหรือจะขุดลงในที่ที่ตนมีกรรมสิทธิ์ว่าเป็นผู้หวงห้ามแต่จะขุดออกมาประจบแม่น้ำลำคลอง ลำต้นแลทะเลสาบอันเป็นของรัฐบาลก็ดี ต้องให้เป็นไปตามข้อความในประกาศนี้

ข้อ 1 ถ้าผู้หนึ่ง ผู้ใดจะขุดคลองเพื่อเป็นสาธารณประโยชน์ก็ขุดได้แต่

- ห้ามมิให้ขุดในที่ดินของผู้อื่นเว้นไว้แต่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของที่
- เมื่อขุดคลองนั้นแล้วเมื่อใดคลองนั้นต้องตกเป็นของรัฐบาล
- ห้ามมิให้คิดค่าหรือเรียกเก็บค่าขุดคลองนั้นอย่างหนึ่งอย่างใด

ข้อ 2 ถ้าผู้หนึ่ง ผู้ใดจะขุดคลองในที่ซึ่งไม่ใช่ที่ของตน เพื่อประโยชน์แก่ตนอย่างหนึ่งอย่างใดให้ทำเรือราวซึ่งจะขออนุญาตนั้นมาขึ้นต่อเสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการฯ ก็จะได้พิเคราะห์ดูเมื่อเห็นสมควรแล้วจะได้นำความกราบบังคมทูลพระกรุณาขอพระราชทานพระบรมราชานุญาต แลประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ผู้นั้นจึงได้รับผลประโยชน์ตามข้อบังคับอันกำหนดไว้ในพระบรมราชานุญาตนั้น

ข้อ 3 ถ้าคนใดผู้ใดกระทำความเลมิดอย่างหนึ่งอย่างใดดังที่จะกล่าวต่อไปนี้คือ

- บุคคลลงในที่ดินซึ่งมิได้เป็นที่นาของตนความเลมิดต่อข้อ 1 หรือข้อ 2 แห่งพระราชบัญญัตินี้ก็ดี หรือ
- บุคคลลงเพื่อใช้น้ำในที่ของตนหรือที่ของผู้อื่นไปต่อกับแม่น้ำลำคลอง ลำธาร หรือทะเลสาบ ซึ่งอยู่ในความปกครองของรัฐบาลโดยมิได้รับพระบรมราชานุญาตก่อนก็ดีผู้ที่มีความผิดด้วยลักษณะโทษ คือ
  - สถาน 1 ต้องถมคลองที่ขุดนั้นให้เป็นพื้นดินดีเหมือนอย่างเดิม หรือ
  - สถาน 2 ต้องถูปรับเป็นเงินไม่เกินกว่า 800 บาท หรือ
  - สถาน 3 ต้องใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะตนได้กระทำการลงนั้น

อนึ่งถ้าผู้ใดขุดคลอง เพื่อเป็นสาธารณประโยชน์หรือเพื่อเป็นประโยชน์เฉพาะตนโดยมิได้รับพระบรมราชานุญาตดังกล่าวไว้ในข้อ 2 แห่งประกาศนี้ แล้วใช้อำนาจขัดขวางหรือเก็บเอาผลประโยชน์อย่างหนึ่งอย่างใด ด้วยอาไศรยเหตุที่ตนขุดคลองนั้นก็ดีหรือได้ขุดคลองโดยพระบรมราชานุญาตแล้วเก็บเอาผลประโยชน์เกินกว่าข้อพระบรมราชานุญาตก็ดี ผู้ที่มีความผิดด้วยลักษณะโทษสำหรับความผิดทุกครั้ง คือ จำคุกไม่ใช้การหนักมีกำหนดไม่เกินกว่า 6 เดือนหรือปรับเป็นเงินไม่เกินกว่า 800 บาทหรือโทษทั้ง 2 อย่างรวมกัน แต่ทั้งต้องช้ค่าเสียหายที่เกิดจากความกระทำผิดนั้นด้วย

ที่มา : หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. 9.1/6 “ร่างประกาศว่าด้วยผู้ที่ จะขุดคลองน้ำต่างๆ”.

ภาคผนวก ข

ร่างสัญญาอนุญาตชุดทดลอง ร.ศ.107 ของบริษัทชุดทดลองแลคคูนาสยาม

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

### ร่างสัญญาขออนุญาตขุดคลอง ร.ศ.107 ของบริษัทขุดคลองแลคูนาสยาม

หนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาตขุดคลองได้ทำ ณ กรุงเทพมหานคร เป็น 2 ฉบับ ลงวัน 5๗, 2 ค่ำ ปีชวดสัมฤทธิ์ศก จุลศักราช 1250

ด้วยคอมมิตตีกรมพระนครบาล รับพระบรมราชโองการใส่เกล้าทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เป็นผู้แทนในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ซึ่งจะได้เรียกต่อไปในหนังสือสัญญานี้ว่า ผู้อนุญาตฝ่ายหนึ่ง พระเจ้าวรวงศ์เธอพระองค์เจ้าสายสนิทวงศ์ พระนางนาถพิพิธภาณี (ชื่น) นายโย วากิม แครซี ซึ่งเดิมอยู่เมืองในประเทศอิตาลี แลบัดนี้เดินทางเข้ามาอยู่ในกรุงเทพมหานครในแผ่นดินสยามเป็นช่างรับเหมาทำตึก ทำเรือน แล้วได้แสดงตนตามพระราชกำหนดกฎหมายว่าเป็นสัปเยกต์สยาม (ตั้งแต่ ณ วัน 9 ค่ำ ปีชวดสัมฤทธิ์ศก จุลศักราช 1250) กับนายยมบุตรพระยาพิสนต์สมบัติบริบูรณ์ (ยิ้ม) ที่เข้าส่วนเป็นคอมปนีย์ขุดคลองซึ่งจะเรียกต่อไปในหนังสือสัญญานี้ว่า ผู้รับอนุญาตฝ่ายหนึ่งได้ปรึกษาพร้อมกันตกลงทำสัญญาไว้ต่อกัน ดังจะว่าต่อไปนี้

ข้อ 1 ด้วยผู้รับอนุญาต ได้ทำความสัญญาดังที่จะกล่าวต่อไปในหนังสือนี้แลรับว่าจะยอมปฏิบัติตามข้อบังคับสัญญาที่จะกล่าวต่อไปผู้อนุญาตจึงได้ยอมอนุญาตให้ผู้รับอนุญาตมีโอกาสจะเป็นผู้ได้เลือกก่อน แลขุดคลองก่อนผู้อื่นที่ตำบลทั้งปวงซึ่งเป็นพระราชอาณาเขตสยามตามข้อบังคับคำสัญญานี้เสมอ 25 ปี นับตั้งแต่วันที่ลงชื่อสัญญากัน แลข้อความในสัญญานี้ผู้รับอนุญาตต้องเข้าใจว่าไม่ได้เป็นความเกี่ยวข้องตลอดถึงการที่ผู้ใด ผู้หนึ่งได้รับอนุญาตขุดคลองก่อนสัญญานี้แลไม่เป็นข้อบังคับห้ามมิให้ผู้ใด ผู้หนึ่ง ขออนุญาตขุดคลองฤๅต่อรับเหมาการขุดคลอง ฤๅการที่จะมีผู้หนึ่ง ผู้ใดขุดคลองในเขตแขวงที่บ้าน ที่สวน ที่ไร่นา แลที่ใดๆเฉพาะในเขตที่ซึ่งเป็นสิทธิของผู้นั้นๆ

ข้อ 2 ผู้รับอนุญาตจะคิดขุดคลองใหม่ในตำบลใดก็ดี แลจะซ่อมคลองเก่าในตำบลใดก็ดี ต้องทำแผนที่แบบแผนคลองที่กำหนดจะขุดกว้าง ยาว ลึก แลทำหนังสือแจ้งการที่จะกำหนดเวลาที่จะลงมือขุด แลกำหนดคลองจะแล้วช้านานเพียงใด มายื่นแก่ผู้อนุญาตให้เห็นชอบด้วยก่อนทุกๆคราว เมื่อได้รับหนังสือสำคัญจากผู้ให้อนุญาตยอมเห็นชอบด้วยในความคตินั้นแล้ว ผู้รับอนุญาตจึงจะลงมือขุดคลอง ฤๅซ่อมคลองนั้นได้ (แจ้งอนุญาตหรือไม่ภายในกำหนด 1 เดือน)

ข้อ 3 ถ้าจะมีผู้ใด ผู้หนึ่ง มาขออนุญาตขุดคลองในที่ตำบลใดๆ ซึ่งผู้อนุญาตเห็นสมควรว่าจะเป็นประโยชน์แก่แผ่นดิน ควรจะยอมให้ขุดได้ก็จะแจ้งความให้ผู้อนุญาตทราบถามผู้อนุญาตก่อนว่าคลองตำบลนั้นๆ ผู้รับจะอนุญาตขุดหรือไม่ ถ้าผู้อนุญาตไม่ขุดจึงจะยอมให้ผู้ขออนุญาตใหม่ขุดตามความประสงค์ ถ้าผู้อนุญาตจะรับขุดแล้วก็จะอนุญาตให้ขุด แต่การที่ผู้อนุญาตรับขุดนี้ต้องลงมือขุดตามกำหนดเวลาที่ผู้ขออนุญาตเดิมกำหนดไว้ ถ้าพ้นกำหนดเวลาผู้อนุญาตไม่ลงมือขุดคลอง ฤกลงมือขุดคลองแล้วแต่คลองค้างไม่เสร็จตามกำหนด ที่ผู้ขออนุญาตเดิมกำหนดไว้ ผู้ให้อนุญาตจะกินอำนาจนี้เสียไม่ให้ผู้อนุญาตขุดคลองนี้ต่อไปก็ได้ จะให้ผู้ขออนุญาตเดิมหาผู้ใดผู้หนึ่งขุดคลองที่ยังไม่ได้ลงมือ ฤดคลองที่ขุดค้างไว้นั้นก็ได้

ข้อ 4 คลองใด คลองหนึ่งที่ได้รับอนุญาตได้อนุญาตให้ขุดใหม่ แลได้ออกทุนของผู้อนุญาตขุดเองนั้น ถ้าได้ขุดคลองเสร็จแล้วเมื่อใด ที่ผาดิน 2 ฝั่งคลองที่ไม่มีผู้ใดจับจองเป็นเจ้าของไว้แต่เดิม วัดตั้งแต่ฝั่งคลองขึ้นไปปากละ 40 เส้น สองฟากรวม 80 เส้น จนตลอดลำคลองที่ขุดใหม่นั้นให้ผู้อนุญาตถือเอาได้ว่าเป็นที่ผู้ได้รับอนุญาตจับจองไว้แล้ว ตั้งแต่วันที่ลงมือขุดคลองนั้น ถ้าผู้หนึ่ง ผู้ใดจะมาจับจองที่นาในกำหนดนี้ นอกจากผู้อนุญาตยอมให้จองนั้นไม่ได้ ผู้อนุญาตจะขายให้ผู้หนึ่ง ผู้ใดก็ขายได้ตามความปรารถนา แต่การที่ผู้อนุญาตได้ผลประโยชน์ถือเอาที่แผ่นดินที่กล่าวแล้วนี้ว่าเป็นที่ผู้รับอนุญาตได้จองไว้แล้วนั้น จะถือเอาเกินกำหนดเวลาในพระราชบัญญัติซึ่งว่าด้วยการจับจองที่นาในไม่ได้ต้องประพฤติตามพระราชบัญญัตินั้นทุกประการ

ข้อ 5 ถ้าผู้ให้อนุญาต ฤเจ้าพนักงานในกรมที่ทำการโยธาจะกำหนดการขุดคลองใหม่ที่ตำบลใดๆก็ดี ฤซ่อมคลองเก่าที่ตำบลใดๆก็ดี ซึ่งจะจำหน่ายทุนของหลวงออกไปเป็นค่าจ้างแล้ว จะได้แจ้งความให้ผู้อนุญาตทราบก่อนผู้อื่น เพื่อจะได้รับจ้างขุดคลองนั้น แต่ถ้ามีผู้มาว่าลดราคากัน ผู้อนุญาตกำหนดราคาขุดคลองฤซ่อมคลองแพงไปกว่าผู้อื่นแล้ว ฤเจ้าพนักงานทำการโยธาจะทำเองก็ดี ให้ผู้อนุญาตฤเจ้าพนักงานทำการโยธาไม่ต้องจำเป็นให้ผู้อนุญาตทำการที่จะให้ผู้อื่นที่ลดราคาถูกกว่าทำการขุดคลอง ฤซ่อมคลองนั้นได้

ข้อ 6 คลองเก่าที่ตื้น เรือไปมาไม่สะดวกผู้อนุญาตจะขออนุญาตลงทุนขุดซ่อมให้ลึก แลได้รับหนังสือสำคัญเห็นชอบด้วยความคิดดังว่าไว้ในข้อ 2 แล้วก็ดี ฤให้ผู้อนุญาตจะยอมให้ผู้อนุญาตเก็บเงินแก่เรือไป มา ในคลองนั้นใช้ทุนที่ลงไปก็ได้ ฤจะคิดเงินใช้ทุนที่ผู้อนุญาตได้ลงไปกับทั้งกำไรร้อยละ 10 ก็ได้ แลถ้าจะให้ผู้อนุญาตเก็บเงินแก่เรือไป มา เองแล้ว กำหนดราคาที่จะเก็บเงินมากน้อยเท่าใด แลกำหนดที่จะเก็บเงินนั้นช้านานเพียงใด ผู้อนุญาตต้องกำหนดยื่นให้ผู้อนุญาตตรวจก่อนตกลงการที่ซ่อมคลอง เมื่อผู้ใดอนุญาตเห็นชอบด้วยแล้วจึงจะได้ลงมือขุดซ่อมคลองนั้น

ข้อ 7 คลองที่ผู้รับอนุญาตจะได้ลงทุนใหม่เมื่อสำเร็จแล้ว ผู้รับอนุญาตจะต้องเป็นผู้รักษาและจัดการทั้งปวงที่เกี่ยวข้องในคลองนั้นไปชั่วเวลาที่ผู้รับอนุญาตจะขายที่ซึ่งจะถือเอาตามความข้อ 4 ว่า เป็นที่ของผู้รับอนุญาตเหมือนได้จับจองไว้ทั้ง 2 ฝั่งได้หมด แลในคลองเก่าที่ผู้รับอนุญาตเป็นผู้รับจ้างขุดให้ลึกนั้นถ้าเป็นการมอบอำนาจให้ผู้รับอนุญาตเก็บเงินแก่เรือไป มาเองก็จะได้รับการแลจัดการทั้งปวงที่เกี่ยวข้องในคลองนั้นไปชั่วระยะเวลาที่เก็บเงิน แลการที่ผู้รับอนุญาตจะรักษาแลจัดการทั้งปวงที่เกี่ยวข้องในคลองดังกล่าวนี้ จะต้องมิข้อความที่จะจัดการรักษาแลข้อบังคับสำหรับการในคลองนั้นให้ขัดด้วย ต้องส่งให้ผู้อนุญาตตรวจเห็นชอบให้ผู้อนุญาตก่อนแล้วจึงจะใช้ได้ เมื่อสิ้นเวลากำหนดแล้ว ผู้รับอนุญาตจะยอมให้ตรวจทุกบัญชีตามเวลาที่ขอตรวจ

ข้อ 8 การที่ผู้รับอนุญาตได้รับพระราชพระบรมราชานุญาตผลประโยชน์ตามสัญญาผู้รับอนุญาตได้ทำการนี้เป็นส่วนกำไรร้อยละ 20 ส่งเงินนั้นขึ้นพระคลังมหาสมบัติตามความสัญญาในข้อนี้ แลเมื่อเจ้าพนักงานกรมพระคลังมหาสมบัติจะตรวจสอบบัญชีใดๆในรายการทำการขุดคลอง ผู้รับอนุญาตจะยอมให้ตรวจทุกบัญชีตามเวลาที่ขอตรวจ

ข้อ 9 การที่ให้อุญาตผลประโยชน์แก่ผู้รับอนุญาตตามสัญญาผู้รับอนุญาตต้องเข้าใจว่า...ยอมให้เฉพาะคอมปนีที่อยู่ในกฎหมายสยาม เพื่อผู้รับอนุญาตจะตั้งคอมปนีขึ้นส่วนจัดการขุดคลองตามอนุญาตนี้แล้ว คอมปนีนั้นจะต้องอยู่ในบังคับสยามจึงจะรับผลประโยชน์ตามสัญญานี้ได้

ข้อ 10 แม้ว่าผู้รับอนุญาต ราชการจะมอบประโยชน์แห่งความอนุญาตนี้ให้ผู้ใด ผู้หนึ่งก็ดี ต้องนำหนังสือสัญญาที่เข้าหุ้นส่วนกันนั้นกับทั้งหนังสือสัญญามอบอนุญาตให้ยื่นมาหาฤาให้ผู้ขออนุญาตทราบก่อน เพื่อให้ผู้ขออนุญาตเห็นชอบลงลายมืออนุญาตไว้เป็นสำคัญด้วยแล้วจึงจะใช้ได้ ถ้ามิฉะนั้น ซึ่งจะมอบอนุญาตให้ผู้ใด ผู้หนึ่งก็เป็นอันใช้ไม่ได้ แต่ต้องถือว่าซึ่งอนุญาตไว้ดังนี้ผู้รับอนุญาตจะกระทำการเองก็ดี จะมอบให้ผู้หนึ่ง ผู้ใดก็ดีมิให้การคอมปนีเข้าหุ้นส่วนนั้นผิดไปกับความในข้อสัญญานี้จึงทุกๆข้อได้เลย ถ้าเป็นการผิดไปไม่ถูกต้องตามข้อสัญญานี้แต่ข้อหนึ่งข้อใดแล้ว หนังสืออนุญาตนี้ก็เป็นอันขาดใช้ไม่ได้ ผู้ให้อุญาตจะไม่ให้ผลประโยชน์ตามสัญญานี้แก่ผู้รับอนุญาตต่อไป

ข้อ 11 ถ้าผู้รับอนุญาตผู้ใด ผู้หนึ่งซึ่งควรจะได้รับประโยชน์ในหนังสืออนุญาตนี้ แลทั้งผู้ที่ได้เข้าหุ้นส่วนจะเป็นคนเดียวฤาหลายคนก็ดี สิ้นทุนต้องล้มไม่ได้เข้าหุ้นส่วนในคอมปนีก็ดี ฤาคอมปนีเข้าหุ้นส่วนจะเลิกการของคอมปนีนั้นโดยคิดทำเองก็ดี ฤาต้องเลิกโดยที่จำเป็นอย่างใดอย่างหนึ่งก็ดี ประโยชน์แห่งหนังสืออนุญาตนี้ต้องกลับคืนเป็นของผู้อนุญาต ผู้อนุญาตจะยอมอนุญาตประโยชน์นี้ให้ผู้อื่นอีกก็ได้ แต่ถ้าเป็นแต่เหตุที่ผู้เข้าหุ้นส่วนแยกกันออกจากคอมปนีฤา

ผู้เข้าหุ้นส่วนจะตายไปก็ดี แต่ยังมีผู้ใด ผู้หนึ่งซึ่งยังคงรับหุ้นส่วนแลทำการชดชดลงนี้ต่อไป จะใคร่ได้รับผลประโยชน์ตามสัญญาต่อไปอีกแล้ว ก็ให้ผู้รับอนุญาตมีหนังสือแจ้งความให้ผู้ให้อุญาตทราบเพื่อจะได้เห็นชอบด้วย และผู้อนุญาตจะไม่ถือว่าสัญญานี้เป็นขาดใช้ไม่ได้ เมื่อผู้เข้าหุ้นส่วนกันในคอมปนีนี้ยังถือตามและรักษาข้อสัญญาทุกๆข้อดั่งว่าไว้ในข้อ 10 นั้น

ข้อ 12 ผู้รับอนุญาตซึ่งจะได้รับประโยชน์ตามสัญญานี้ต้องลงมือทำการชดชดลงในกำหนด 2 ปีนับตั้งแต่วันที่ได้ทำหนังสือสัญญาฉบับนี้ ถ้าพ้นกำหนดนี้ไม่ได้ทำการ หนังสืออนุญาตนี้ต้องยกเลิกเป็นอันใช้ไม่ได้ ผู้ให้อุญาตจะอนุญาตทำประโยชน์อันนี้กับผู้ใด ผู้หนึ่งก็ได้

ข้อ 13 ผู้ทำสัญญาทั้ง 2 ฝ่ายได้รักษาอำนาจไว้ที่จะเปลี่ยนแปลงแก้ไขคำในหนังสือสัญญานี้ ถ้าเพิ่มเติมข้อความขึ้นใหม่ตามที่เห็นสมควรโดยเหตุการณ์ใดๆก็ดี แลข้อซึ่งได้ตกลงกันประการใด เพื่อทำหนังสือที่เปลี่ยนแปลงแก้ไขข้อความนั้น ก็จะต้องลงชื่อประทับตราไว้ด้วยกันทั้ง 2 ฝ่าย

ผู้แทนพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว

1. (เช่นต์พระนาม) นเรศวรฤทธิ

2. สวัสดิโสภณ

ผู้ได้รับอนุญาต

1. (เช่นต์พระนาม) สายสนิทวงศ์

2. (เช่นชื่อ) พระนานาพิพิธภานี

3. (เช่นชื่อ) นายโยวากิม แครซี

4. (เช่นชื่อ) ยม

ที่มา : หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ.9.4/1 “เรื่องบริษัทคลองกุณาสยาม ความเห็นบริษัทชดชดลง”.

ภาคผนวก ค

พระราชบัญญัติว่าด้วยธรรมเนียมคลอง ร.ศ.110

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

### พระราชบัญญัติว่าด้วยธรรมเนียมคลอง ร.ศ.110

มีพระบรมราชโองการมา ณ พระบัณฑุกุศล สุรสิงหนาท ให้ตั้งพระราชบัญญัติไว้เป็นธรรมเนียมตรวจตรารักษาคคลองเก่าใหม่ใหญ่่น้อยในกรุงเทพฯ แลตลอดหัวเมืองใกล้เคียงกับกรุงเทพฯ ลงหนังสือพิมพ์ประกาศให้รู้ทั่วกันทั้งพระราชอาณาเขตประเทศสยามนี้แล้วมีพระบรมราชโองการดำรัสเหนือเกล้าฯ ให้พระชลธารวินิจฉัยเป็นพนักงาน แลแต่งตั้งผู้ตรวจรักษาคคลองแลมีว่าทางที่จะชำระตัดสินคะคีของราษฎร ซึ่งเกี่ยวข้องกันเกิดขึ้นเพราะเรือเดินไปมาตามคลองแลริมฝั่งคลองนั้นเป็นธรรมเนียม 10 ข้อ ดังนี้

มาตรา 1 ห้ามมิให้ผู้หนึ่ง ผู้ใด เททิ้งสิ่งของสิ่ง หนึ่งผู้ใด ลงในลำคลองเป็นอันขาดทีเดียว ถ้ามีฟุ้งขึ้นจะทำให้ผิดธรรมเนียมห้ามนายคลองแลผู้ตรวจรักษาคคลองพบปะจับได้ เห็นว่าคลองจะตื้นจะเสียวเพราะผู้หนึ่งเทถมสิ่งของต่างๆลงในคลอง นายคลองจะบังคับให้ผู้หนึ่งโกยขนขึ้นเสียวจากในลำคลองให้หมดจดเรียบร้อยแล้วคิดเอาค่าจ้างจากผู้ซึ่งขุดขึ้นนั้นเป็นสองเท่า ส่วนหนึ่งให้เป็นค่าจ้างยังส่วนหนึ่งยกเป็นเงินแผ่นดิน

มาตรา 2 ห้ามมิให้ผู้หนึ่ง ผู้ใด ซึ่งเป็นเจ้าของที่ บ้าน/ สวน/ นา ตลอดจนริมคลองแห่งหนึ่ง ผู้ใด ปักหลักทอดไม้ขอนแลปักเสาปลูก เรือน/ โรง/ร้าน แลขนานบ้านแลในลำคลองเป็นอันขาดทีเดียว จะยอมให้ทำได้ก็แต่บัน โคนำบ้านแลขรลำดับลงกับที่ริมตลิ่งคลองแลสะพานบันไดยื่นออกไปพ้นตลิ่งคลองในสามศอกก็ไม่ห้าม ถ้าแลผู้หนึ่งผู้ใด ทำผิดจากธรรมเนียมในมาตรา 2 จะบังคับให้ รื้อ/ ถอน เรือน โรง/ร้าน แลเสาหลักไม้ขอนเสียให้เรียบร้อยตามกำหนดนายคลองแลผู้ตรวจรักษาคคลอง ถ้าแลผู้ หนึ่งผู้ใด ขุดขึ้นไม่กระทำตามบังคับในธรรมเนียมประเทศไว้นี้ ก็ให้นายคลองจ้างคนไปรื้อถอนจัดแจงเสียให้เรียบร้อย แล้วคิดเอาค่าจ้างแก่เจ้าของที่บ้าน โรง/ เรือน/ร้าน ซึ่งขุดขึ้นมิได้ทำตามธรรมเนียมนั้นตามสมควร

มาตรา 3 ห้ามมิให้ลูกค้าชาวเรือใหญ่เรือ่น้อย จอดเรือในลำคลองซ้อนกัน 2 ชั้น 3 ชั้น แลปักหลักจอดเรือในกลางลำคลองแห่งหนึ่งแห่งใดตามอำเภอใจ กีดทางเรือไปมาเป็นอันขาดทีเดียวถ้าจะพักจะหยุดจะจอดก็ให้จอดแต่ที่ริมคลองข้างหนึ่งข้างใดตามแต่ที่จะจอดได้ไม่ห้าม เว้นเสียแต่เรือที่บรรทุกเพียบหนักเดินมาจวนควรวน้ำคลองตื้นเรือติด เหลือกำลังที่เจ้าของเรือจะถ่อจะเข็นจะลากไปได้ ก็ไม่เอาโทษเอาผิดเพราะเป็นการมิได้แก่งทำให้เสียธรรมเนียม แต่ให้ชาวเรือระวังอย่าให้เรือติดตื้นซ้อนกัน 2 ลำ 3 ลำ อยู่แห่งเดียวถ้าจะต้องติดตื้นก็ยอมให้ตีตื้นเรียงตามลำคลองแถวเดียว ถ้าแลผู้หนึ่งผู้ใดมิทำตามธรรมเนียมขึ้นปักหลักจอดเรือซ้อนกันสองชั้นสามชั้นให้กีดทางเรือเดินไปมา เรือต้องไปมาหลบหลีกไม่พ้น โคนกันเข้าแตกหักเสียหาย ฝ่ายเรือที่จอดกีด

ทางจะให้ป็นภัยอยู่แก่ตัวเอง ถ้าเรือฝ่ายหนึ่งแตกหักเสียหาย จะบังคับให้เรือที่จอดติดทางให้ใช้  
 ลิงของงเดิมตามมากแลน้อย ถ้าเรือจอดริมคลองชั้นเดียวตามข้อบังคับแล้ว เรือล่องไปมาไม่แจ้ง  
 ให้โดนเรือที่จอดเรียบร้อยแตกหักเสียหาย จะให้เรือที่โดนนั้นใช้ลิงของงเดิมตามมากแลน้อยถ้า  
 เรือที่ล่องไปมาทำผิด คือเวลาที่เกิดเหตุโดนกันนั้นให้เจ้าของเรือทั้งสองฝ่าย บอกกล่าวชาวบ้าน  
 แลชาวเรือที่อยู่ใกล้เคียงกันให้รู้เห็นเป็นพยาน ถ้าเรือจะไม่มีความคิดด้วยติดนั้นเพราะเป็นที่สังเกต  
 ว่าไม่ต้องทอดสมอปีกหลัก แลผูกเชือกเรือไว้กับสิ่งหนึ่งสิ่งใด จึงจะเป็นเรือติดตั้นจึงไม่มีความผิด  
 ได้ ไม่ระวังให้โดนเรือที่ติดตั้นเช่นว่ามาแล้วนั้น แลเรือของตัวแตกหักเสียงลิงของมากน้อยเท่าใด  
 ให้ป็นภัยอยู่กัตัวเองจะเอาใช้แก่เรือที่ติดตั้นมิได้ แลที่จะได้รู้ว่าเรือที่ติดตั้นกลางคลองไม่ม  
 ความผิด...

มาตรา 4 ห้ามมิให้ลูกค้าแพไม้ต่างๆ จอดซ้อนกัน 2 ชั้น 3 ชั้น ในลำคลองแห่งหนึ่ง  
 แห่งใด ให้จอดได้แต่ริมตลิ่งคลองออกมา 3 วาชั้นเดียว แต่ที่ลำคลองกว้างตั้งแต่ 10 วาขึ้นไป  
 เพราะจะไม่มีทางเรือไปมามีให้แพเกิดขวางเรือได้ ถ้าแลผู้ใดขัดขึ้นจอดแพเกิดขวางเรือเดินให้ผิด  
 ธรรมเนียมที่กำหนดไว้ ซึ่งให้เรือไปมาได้ความขัดขวาง เตือรื้อนจะปรับโทษแก่ผู้เจ้าของแพ แล  
 บังคับให้ล่องไปจากที่นั้นตามกำหนดของนายคลอง อนึ่ง ลำคลองเล็กๆ นั้นก็มีหลายคลอง กว้าง  
 ตั้งแต่ 2 วาขึ้นไปจนถึง 4 วา 5 วา ห้ามมิให้เรือกำลังกว้างปากตั้งแต่ 6 ศอก 8 ศอก 10 ศอกเข้าไป  
 จอดประจำทำในคลองเหล่านั้น เพราะจะกีดขวางเรือไปมา ถ้าจะเข้าไปจอดด้วยมีกิจธุระสิ่งใดสิ่ง  
 หนึ่ง ก็ยอมให้พักอยู่ในลำคลองได้เพียงคลองน้ำขึ้นคราวหนึ่งสองคราว ถ้าผู้ใดมิได้รักษาธรรม  
 เนียมทำให้ชาวเรือผู้อื่นได้รับความขัดขวางเตือรื้อนเพราะเรือของเรือกำลังกว้างปิดทางเรือของ  
 ผู้อื่นเดินไม่ได้ อนึ่ง คลองเล็กๆเหมือนเช่นคลองตลาด คลองลอดแลคลองอื่นที่ผ่านทลู่เข้าไปใน  
 กำแพงพระนครแลใกล้เคียงกำแพงที่มีอยู่หลายแห่ง ห้ามมิให้ผู้หนึ่งผู้ใดที่ตั้งบ้านเรือนอยู่ทั้งสองฝั่ง  
 นั้นทำเว็จถ่ายอุจจาระลงไปในคลองนั้น เททิ้งสิ่งของอื่นโสโครก คือเนื้อสัตว์ใหญ่ต่างๆแลแมว  
 สุนัขสุกรตายเป็นอันขาดทีเดียว เพราะคลองเหล่านั้นอยู่ในที่ชุมนุมข้าราชการแลราษฎร ถ้าผู้ใด  
 ตั้งบ้านเรืออยู่ริมคลองเหล่านั้นจะทำเว็จถ่ายอุจจาระที่ริมคลองก็ให้ก่ออิฐถ้ำทำด้วยไม้ เป็นหีบลง  
 ไปในแผ่นดิน ให้มีประตูเปิดได้ปิดได้ ไปข้างริมคลองสำหรับรับรับกันสิ่งของโสโครกให้มัดชิดและ  
 ผู้ที่เป็นเจ้าของเว็จนั้นต้องเสียเงินค่าจ้างให้แก่นายคลองตามสมควรนายคลองจะได้จัดเรือจ้างคนไว้  
 สำหรับมารับเอาของโสโครกไปทิ้งที่แม่น้ำใหญ่ 3 วัน 5 วันครั้งหนึ่ง ถ้าเจ้าของจะโยเอาไปก็ได้  
 แต่ให้ทำตามเวลาที่กำหนดไว้แลที่บ้านของผู้ใดริมตลิ่งคลอง ผู้นั้นต้องรักษาให้เรียบร้อยหมดจด  
 ทุกๆแห่ง เพราะเหตุที่คนจะใช้น้ำในลำคลองนั้นมากด้วยกัน แลถ้าผู้หนึ่งผู้ใดมิได้กระทำตาม  
 ข้อบังคับชี้แจงไว้นี้ แลขัดขึ้นแต่ข้อหนึ่งข้อใด ก็ให้นายคลองจัดแจงทำเสียให้เสร็จ แลคิดเอาค่า  
 อิฐ ค่าปูน ค่าไม้ ค่าจ้างแก่เจ้าของที่นั้นๆตามสมควร ถ้าผู้หนึ่งผู้ใดมิได้ทำตามบังคับไว้ นาย

คลองแลผู้ตรวจตรารักษาคอง ภาพปะผู้มาร้องต่อนายคลอง จะเอาตัวผู้กระทำผิดธรรมเนียม เป็นโทษ

มาตรา 5 ว่าเรือลูกค้าซึ่งบรรทุกสิ่งของสินค้าต่างๆ ไปจอดประจำทำอยู่ในลำคลอง ใหม่เก่าใหญ่่น้อยแห่งหนึ่งแห่งใด ก็จ่อมให้จอดริมตลิ่งคลองแต่ชั้นเดียวฝั่งหนึ่งฝั่งใดตามสมควรที่จะจอดได้ก็ไม่ห้าม แลห้ามมิให้จอดเรือขวางลำปักหลักล้อมเรือสูงๆ และเรือกำลังใหญ่ไปจอดซื้อขายในลำคลองเล็กในคับคลองกีดขวางทางเรือไปมาเช่นว่ามาในข้อ 4 เพราะมิใช่ลำคลองของตัว ขุดไว้ใช้แต่จำเพาะ เป็นคลองสำหรับแผ่นดินราษฎรยอมเอาไสรยใช้เรือไปมาด้วยกันทั่วพระราช อาณาเขตเพราะฉะนั้นจึงมีธรรมเนียมบังคับไว้ มิให้เสียประโยชน์ทั้งเรือจอดประจำทำค้าขายและ เรือไปมาด้วยกันทั้งสองฝ่าย ถ้าแลผู้ใดมิฟังขัดขึ้นกระทำผิดให้จากธรรมเนียมที่ตั้งบังคับไว้ นาย คลองแลพวกตรวจตรารักษาคองพบปะแลมีผู้มาร้องต่อนายคลองจะเอาตัวผู้กระทำผิดธรรมเนียม เป็นโทษ

มาตรา 6 ว่าเรือลูกค้าใหญ่่น้อยทั้งปวง แจว ภาย ถ่อ ฤาขึ้นบนตลิ่งคลองลาก ฤา แล่นไปไปมาในลำคลองเก่าใหม่ใหญ่่น้อยแห่งหนึ่งแห่งใดก็พึงเข้าใจธรรมเนียมที่หลีกเลี่ยงอย่าให้โดน กันชัดเจนด้วยคนถือท้ายเรือต่างๆเรือ แจว ถ่อ ลาก แล่นไป ก็ยอมหันหน้าไปข้างหัวเรือของตัว ทุกคน ถ้าเรือไปมาสวนกันก็บังคับให้หลีกเลี่ยงกันนั้นคือให้วาด ฤาบาย ฤาให้หัวเรือไปข้างขวามือ ของคนถือท้ายในเรือของตนเองทั้ง 2 ฝ่าย ถ้าเป็นเวลาเมื่อคำก็ให้ร้องบอกกันแต่เพียงว่าขวามือทั้ง 2 ฝ่าย ถ้าเป็นเวลาเมื่อคำก็ให้ร้องบอกกันแต่เพียงว่าขวามือทั้ง 2 ฝ่าย ทั้งเรือไป เรือมา ถ้าเรือเดิน แจว ภาย ถ่อ ลาก แล่นตามกันไปในลำคลองแห่งหนึ่งแห่งใด ถ้าเรือลำข้างหลังเร็วไปโดนเรือ ข้างหน้าแตกหักล่มไปก็ดี ฤาไปโดนเรือที่จอดอยู่ตามปรกติแตกล่มไปก็ดี ให้ใช้ของแก่ที่ล่มจงเต็ม ถ้าจะหลีกเลี่ยงไปข้างหน้าเรือลำที่เดินก่อน ก็ให้หลีกเลี่ยงไปข้างซ้ายมือเรือลำข้างหน้าหนึ่งเรือลำไปมาสวน ทางกันแห่งหนึ่งแห่งใด ก็ให้เรือเบาหลีกเลี่ยงเรือหนัก เรือเล็กหลีกเลี่ยงเรือใหญ่ แต่ถ้าเรือหนักนั้นเล็กกว่า เรือเบาดั้งแต่ 5 เท่าขึ้นไปก็ให้ต่างคนต่างหลีกเลี่ยง เพราะเรือหนักนั้นเล็กก็ยังไม่เร็วได้เร็วกว่าเรือลำ ใหญ่ๆ เหมือนเช่นเรียกว่า เรือเหนือ เรือบรรทุกอิฐ บรรทุกเกลือ บรรทุกเข้า บรรทุกปลาอย่างนี้ ตั้งแต่ยาว 6 วา 7 วาขึ้นไป เรียกว่าเรือใหญ่ในลำคลอง แลห้ามมิให้เรือไปมาสวนทางกันหลีกเลี่ยงกัน 3 ลำ 4 ลำ ในที่แห่งเดียวกัน ถ้าคลองเล็กคดเรือจะเลี้ยว แลลมเรือเลี้ยวคู้กลับลำไม่แลเห็นกันทั้ง 2 ฝ่ายนั้น ก็ให้เรือเรือเลี้ยวแต่ช้าๆ

อนึ่งเรือลำใดออกจากท่าไป ฤาออกจากปากคลองก็ดี ฤาแจว ฤาภาย ฤาถ่อสวนมา ตามทางก็ดีหลีกเลี่ยงกันมิทันโดนกันเข้า ล่มไปด้วยมิได้แก่สั่งให้เจ้าของเรือซึ่งมิได้ล่ม อยู่ช่วยกู้เรือเก็บ ของถ้า มิได้อยู่ช่วยให้ใช้ของที่ล่มเสียไปนั้นถึงหนึ่ง เพราะหาความเมตตากรุณามิได้ ถ้าแล

ผู้หนึ่งผู้ใดไม่เข้าใจธรรมเนียมข้อ 6 นี้ ยากจะรู้ให้แน่ใจก็ให้ไปถาม นายคลองๆจะได้ชี้แจงสั่งสอนธรรมเนียมให้ ถ้าผู้หนึ่งผู้ใดเดินเรือในลำคลอง ไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้จะเอาตัวผู้นั้นเป็นโทษ ถ้าแลเรือไปมาในลำคลองแห่งหนึ่งแห่งใด สวนโคนกันแตกหักเสียหายล้มจมในคลอง จะปรับให้คนที่ทำผิดตามธรรมเนียมใช้ของที่เสียหายไปฝ่ายเดียว ถ้าแลชาวเรือไปมาโคนกัน แตกหักเสียหายล้มจมฝ่ายผู้กระทำธรรมเนียมมีอำนาจ มีพวกพ้องมากช่วยกันเอาความเท็จ เป็นความจริง อ้างอิงเอาพยานจะให้ชนะแก่ความสัตย์ความจริง ความยุติธรรม ของเขานายคลองชำระพิจารณาเป็นตั้ง นายคลองจะเอาสิ่งของที่เสียหายนั้นตั้งปรับไหมตรีคูณด้วยผู้นั้น ถืออำนาจข่มขู่ท่านให้ท่านได้ความเดือดร้อน แล้วจะเอาสินเดิมมาน้อยเท่าใดจะคืนให้แก่เจ้าของที่เสียหาย 1 เหลือ 2 ส่วนให้ยกไว้เป็นของแผ่นดิน

มาตรา 7 ว่าลำคลองเก่าใหม่ใหญ่่น้อยทั้งปวงซึ่งห่างกำแพงพระนครออกไปนั้น ควรจะต้องมีถนนริมคลองฝั่งหนึ่งฝั่งใด กว้าง 4 ศอก ฤๆ 6 ศอก พอให้คนเดินไปมาค้าขายแลกเปลี่ยนการอื่นๆโดยสะดวก ถ้าแลมีคลองแยกถาลำกระโดงที่จะไขน้ำเข้าสวนเข้านาขวางตัดถนนริมคลองฟากหนึ่งฟากใดก็ให้นายคลองบังคับผู้ที่มีประโยชน์จะใช้คลองแยกแลลำกระโดงนั้นนั้นให้ทำสะพานข้ามคลองแยก และลำกระโดงจงทุกแห่งด้วยจะให้คนเดินไปมาตามถนนริมคลองโดยสะดวกมิให้ขัดขวาง การที่จะทำสะพานข้ามคลองแยกลำกระโดงนั้นให้ตั้งแต่กว้างศอกหนึ่งขึ้นไป จะทำด้วยไม้ขอน 5 ก้า 6 ก้า สองต้นเรียงกันถาไม้อื่นๆและจะทำสูงต่ำเท่าใดผลก็ให้ทำตามบังคับของนายคลองโดยสมควร ถ้าแลผู้หนึ่งผู้ใดซึ่งได้ผลประโยชน์ในคลองแยกแลลำกระโดงเท่านั้น ขัดขืนมิทำตามธรรมเนียม ก็ให้นายคลองจัดการทำสะพานข้ามเสียเองให้เสร็จ จะเป็นเงินค่าจ้างค่าไม้มากน้อยเท่าใด ก็ให้คิดเอาผู้ขัดขืนมิกระทำตามบังคับบัญชาของนายคลอง อนึ่ง ท่านผู้ใดมีน้ำใจจะสร้างสะพานข้ามคลองเก่าใหม่ใหญ่่น้อยแห่งหนึ่งแห่งใด เพื่อจะให้ราษฎรอาศัยเดินไปมาได้สะดวกนั้น เป็นการที่ดีที่เจริญแก่บ้านเมืองไม่เป็นที่ห้าม แต่ให้บอกแก่นายคลองไปพิจารณาดูที่จะทำสะพานข้ามคลองนั้น แลให้มีแบบสะพานแก่ผู้ที่จะทำให้อุจถูกต้องด้วยธรรมเนียม เมื่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าแผ่นดินจะเสด็จพระราชดำเนินมาทางนั้นๆ จะได้ไม่ต้องเป็นที่เสียหายอันตรายแก่สะพาน ถ้าผู้หนึ่งผู้ใดขึ้นกระทำผิดธรรมเนียมผู้ตรวจคลองพบปะจับได้ ถ้ามีผู้หนึ่งผู้ใดฟ้องต่อนายคลองๆจะเอาตัวมาพิจารณาเป็นตั้งจะเอาตัวผู้นั้นเป็นโทษ

มาตรา 8 ห้ามมิให้ผู้หนึ่งผู้ใดซึ่งเป็นเจ้าของที่บ้านที่สวนที่นา ตีกริมคลองเก่าใหม่ใหญ่่น้อยทั้งปวงปลูกต้นจากต้นเตย แขม ขวางต้นไม้อื่นๆ ฤๆชักสวะปลูกผักน้ำต่างๆ ฤๆปล่อยให้ต้นลำภู ต้นอ้อ ต้นพง งอกขึ้น ยื่นลงไปในลำคลองเป็นอันตรายที่เดียว เพราะของเหล่านั้นจะชักคลองให้ดินแคบเข้าทุกปี ผู้ตรวจคลองต้องบังคับให้เจ้าของที่บ้านที่สวนที่นาแล้วถางหรือขึ้นเสีย

จากในลำคลองให้เรียบริ้ว ถ้าผู้หนึ่งผู้ใดมิทำตามบังคับนายคลองๆจะเอาคนโทษซึ่งจะไดมาแต่ข้อ 6 นั้น มาแพ้วถางขุดหรือเสียให้เรียบริ้ว แล้วคิดเอาค่าจ้างแก่เจ้าของที่บ้านที่สวนที่นาตามสมควร ยกไว้เป็นเงินแผ่นดิน อนึ่ง คลองใหม่ที่ทะลุออกออกไปหัวเมืองนั้นๆเหมือนเช่นคลองเจดีย์บูชา คลองมหาสวัสดิ์ คลองภาษีเจริญ คลองดำเนินสะดวก คลองพวกประชามชื่น คลองแสนแสบ คลองบางบอน คลองสุนัขหอนเหล่านี้ ต้องให้มีถนนริมคลอง ฝั่งหนึ่งกว้าง 8 ศอกให้ตลอดลำ คลองเพราะจะให้เป็นที่อาศัยของชาวเรือใหญ่น้อยทั้งปวงลากเรือไปมาโดยสะดวกด้วยทางไกล ควรจะปลูกต้นไม้ใหญ่ๆ ริมถนนทางตลิ่งคลองขึ้นไป 8 ศอกให้ตลอด ถ้าผู้ใดมิทำตามธรรมเนียม ข้อบังคับจะเอาตัวเป็นโทษ

มาตรา 9 ว่า คลองเก่าใหม่ใหญ่น้อยทั้งปวง ซึ่งห่างกรุงเทพฯออกไปที่ยังไม่มีผู้หนึ่ง ผู้ใดจับจองเป็นเจ้าของทำบ้านทำสวนทำนา จะได้รับการแพ้วถางที่ริมคลองนั้นให้เรียบริ้วก็ยังมีอยู่ เป็นอันมาก นายคลองก็ต้องมีอำนาจไปเรียกคนโทษที่กรมหนึ่งกรมใด ถ้าในคุหาให้มาขุดหรือคลอง ให้เรียบริ้วตามสมควร เพราะคนโทษคนคุกเหล่านั้น เป็นคนใจร้าย ใจพาลทำการหยาบช้า ควร จะเอามารากกรำทำการทำนุบำรุงบ้านเมือง อนึ่ง นายคลองจะต้องมีอำนาจชำระตัดสินถ้อยความ ของราษฎรซึ่งวิวาทด้วยเรือโค่นกัน แลเหตุเกิดขึ้นในลำคลองต่างๆ โดยยุติธรรมตามผิดแลชอบ เสียก่อน ถ้าชำระไม่ตกลงจัดข้ออยู่ด้วยประการหนึ่งประการใด นายคลองจึงจะส่งไปตาม กระทรวง

มาตรา 10 ว่า คลองใหม่ คือ คลองเจดีย์บูชา คือคลองมหาสวัสดิ์ คือคลองภาษี เจริญ คลองดำเนินสะดวก เป็นคลองสำคัญสำหรับลูกค้าชาวเรือบรรทุกสินค้าต่างๆไปมาค้าขาย โดยเรือโดยสะดวก ห้ามมิให้ผู้หนึ่งผู้ใดล่องแพไม้ซุง แพไม้เสาไม้ไผ่รวมแพไม้อื่นๆ และเรือฟ่างที่ กำหนดห้ามนั้น เพราะจะกีดขวางทางเรือไปมาแลห้ามมิให้ผู้หนึ่งผู้ใดปล่อยให้ ช้าง โค กระบือ ลงลุยย่ำในลำคลองแห่งหนึ่งแห่งใดนอกจากนายคลองยอมให้เป็นอันขาดทีเดียว แลห้ามมิให้ผู้ใด ภาสมิตรพักพวกถือเครื่องศาสตราวุธไปมั่วสุ่มชุมนุมที่ในลำคลองแห่งหนึ่งแห่งใดให้เกินกำหนดใน 20 คนขึ้นไป แลห้ามมิให้พวกหนึ่งพวกใดถือเครื่องศาสตราวุธเดินไปเดินมาที่ริมตลิ่งคลองแลไปเรือ ในลำคลองแห่งหนึ่งแห่งใดที่เป็นพวกเดียวกันมากกว่า 20 คนขึ้นไปเป็นอันขาดทีเดียว ถ้าผู้หนึ่ง ผู้ใดมิฟังจัดขึ้นทำให้ผิดธรรมเนียมที่ประกาศไว้นี้ จะเอาตัวเป็นโทษประการหนึ่งนายคลองแล ผู้ตรวจตรารักษาคอง ต้องมีตราแลเครื่องแต่งตัวแลเครื่องศาสตราวุธแลเรือธงสำหรับตัวให้เป็นที่ สังเกตของอาณาประชาราษฎรจะได้รู้ว่าเป็นผู้ตรวจรักษาคอง แลนายคลองต้องรักษาคองโดย ยุติธรรม ถ้าแลนายคลองผู้ตรวจตรารักษาคอง กระทำความข่มขู่ข่มเหงแห่งอาณาประชาราษฎร นอกธรรมเนียม 10 ข้อนี้ไปให้ราษฎรได้รับความขัดขวางเดือดร้อน แต่ข้อหนึ่งข้อใดจะเอาตัวนาย คลองเป็นโทษได้ความขัดขวางเดือดร้อนแต่ข้อหนึ่งข้อใดจะเอาตัวนายคลองเป็นโทษ

ธรรมเนียม 10 มาตรฐานนี้ ก็ยังไม่ถ่วงถี่ทีเดียว ถ้าธรรมเนียมนี้ลงแล้ว 6 เดือน ฤาปีหนึ่ง 2 ปี เห็นว่าข้อความสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่ควรจะยกเลิกเสียเติมลง จะต้องยอมให้ยกให้เดิมตามสมควร แล ยังมีความไขข้อออกธรรมเนียมนี้อีก 10 ข้อเป็นกฎหมายสำหรับให้นายคลองชำระตัดสินความของ รารายฎฐซึ่งวิวาทกันในลำคลองแลริมตลิ่งคลองขึ้นไปเส้นหนึ่ง 2 เส้น 3 เส้นตามสมควร ตั้งแต่วัน ออกกฎหมายธรรมเนียมคลองนี้ไปสองเดือน ถ้าแลผู้ใดไม่ระวังทำให้ผิดธรรมเนียมคลองใน 10 มาตรฐานนี้แต่ข้อหนึ่งข้อใด นายคลองแลผู้ตรวจรักษากองพบปะจับได้จะปรับไหมเอาตามพิกัตที่ ตัดสินไว้ 10 ข้อดังนี้

หมายเหตุ ประกาศมา ณ พฤษศยปี เดือน 10 ขึ้น 14 ค่ำ ปีมะเมีย โทศก ศักราช 1232 เป็นจำนวนที่ 667 ในรัชการปัจจุบันนี้

ที่มา : หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. น.9.2/3 “พระราชบัญญัติว่าด้วย ธรรมเนียมคลองมีอยู่ 10 ข้อ”. (ร.ศ.110).

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

ภาคผนวก ง

พระราชบัญญัติรักษาคถง ศก 121

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

### พระราชบัญญัติรักษาคลอง ศก 121

มีพระบรมราชโองการในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ให้ประกาศให้ทราบทั่วกันว่า การเพาะปลูกที่ดี การค้าขายไปมาก็ดี ในพระราชอาณาเขตนี้ทางน้ำลำคลองเป็นสิ่งสำคัญและในเวลานี้คลองก็มีอยู่แล้วเป็นอันมาก แต่ชำรุดตื้นเขินไปเสียโดยมาก เหตุเพราะยังมิได้จัดการรักษาให้พอเพียงพอ ทรงพระราชดำริจะบำรุงและรักษาคลองเก่าที่มีอยู่แล้ว และที่จะขุดขึ้นใหม่ให้เรียบร้อยถาวร เพื่อให้เป็นประโยชน์และสะดวกแก่ธุระของราษฎรยิ่งขึ้น จึงทรงพระกรุณาเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติไว้ ดังนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัติให้นี้ให้เรียกว่า พระราชบัญญัติรักษาคลองรัตนโกสินทรศก 121

มาตรา 2 เมื่อจะใช้พระราชบัญญัตินี้สำหรับคลองเมื่อใด จะได้ออกประกาศในหนังสือราชกิจจานุเบกษาเป็นสำคัญ

ความในมาตรา 2 ถูกยกเลิกและใช้ความใหม่แทนในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติรักษาคลอง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2483

มาตรา 3 เมื่อได้ใช้พระราชบัญญัตินี้ในคลองเมื่อใดแล้ว ให้ยกเลิกพระราชกำหนดกฎหมายเดิมที่ขัดกับพระราชบัญญัตินี้เสีย มิให้ใช้ในคลองนั้นสืบไป

มาตรา 4 ให้เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการมีอำนาจที่จะตั้งเจ้าพนักงานสำหรับรักษาคลองตามพระราชบัญญัตินี้ได้

มาตรา 5 ถ้าเสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการเห็นว่า คลองใดสมควรจะมีถนนริมคลอง เพื่อให้มหาชนสัญจรไปมา หรือเพื่อเป็นทางโยงเรือได้สะดวกฝั่งละเท่าใด ให้เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการมีอำนาจที่จะยกเว้นที่ริมคลองนั้นแต่ฝั่งเดียวก็ดี หรือทั้ง 2 ฝั่งก็ดี ไว้เป็นถนนหลวงได้ตามที่เห็นสมควร จะกำหนดเนื้อที่ขึ้นขึ้นไปเท่าใด ถ้าและที่ที่ต้องการตามความในมาตรานี้ เป็นที่มีเจ้าของถือกรรมสิทธิโดยชอบด้วยกฎหมายอยู่ก่อนแล้ว ก็ให้เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการมีอำนาจที่จะจัดซื้อที่นั้น ได้อย่างซื้อที่ทำการหลวง เช่นที่ทำทางรถไฟ เป็นต้น

มาตรา 6 ถ้าหากว่าสามารถจะทำได้อย่างอื่นแล้ว ห้ามมิให้ผู้นหนึ่งผู้ใดเอาซากเยื่อฝุ่นฝอย หรือสิ่งโสโครกเททิ้งในคลอง และห้ามมิให้เททิ้งสิ่งของดังกล่าวมาแล้วลงในทางน้ำลำคูซึ่งเลื่อนไหลมาลงคลองได้ถ้าผู้ใดกระทำผิดต่อมาตรานี้ ให้ปรับผู้นั้นไม่เกิน 20 บาท หรือจำคุกไม่เกินเดือนหนึ่ง หรือทั้งปรับและจำทั้งสองสถาน

มาตรา 7 การที่จะพาสัตว์พาหนะ คือ ช้าง ม้า โค กระบือ ข้ามคลองนั้นให้ขึ้นลงได้ที่ท่าซึ่งกำหนดไว้ให้เป็นที่สำหรับข้ามสัตว์พาหนะ ห้ามมิให้ผู้หนึ่งผู้ใดพาสัตว์พาหนะขึ้นลงในคลองนอกจากท่าข้ามเป็นอันขาด ถ้าผู้ใดกระทำความผิดต่อมาตรานี้ผู้นั้นมีโทษให้ปรับผู้นั้นรายตัวนั้นมีโทษให้ปรับผู้นั้นรายตัวสัตว์พาหนะเป็นเงินไม่เกินตัวละ 10 บาท

มาตรา 8 ถ้าผู้หนึ่งผู้ใดละเลย ปล่อยให้สัตว์พาหนะมาทำแปลงในถนนหลวง ให้ปรับผู้นั้นรายตัวสัตว์เป็นเงินไม่เกินตัวละ 1 บาท

มาตรา 9 ห้ามมิให้ผู้หนึ่งผู้ใดกระทำให้คลองและฝั้งคลอง หรือถนนหลวงเสียไปด้วยประการใดๆ ถ้าผู้ใดกระทำความผิดต่อมาตรานี้ ให้ปรับผู้นั้นไม่เกิน 20 บาท หรือจำคุกไม่เกินเดือนหนึ่ง หรือทั้งปรับและจำคุกด้วยทั้งสองสถานและต้องทำสิ่งซึ่งเสียหายให้คืนดีด้วยอีกโสดหนึ่ง

มาตรา 10 ถ้าคลองใดได้จัดการซ่อมแซม แลรักษาให้เป็นการสะดวกแก่การไปมาของมหาชนแล้วให้เสนาบดีกระทรวงเกษตรธิการ มีอำนาจที่จะตั้งกฎข้อบังคับกำหนดพิกัตอัตราเก็บค่ารักษาคลองนั้นๆ จากเรือแพที่อาศัยไปมาในคลองนั้นได้ตามที่เห็นสมควร และให้มีอำนาจที่จะเลิกหรือเปลี่ยนแปลงพิกัตอัตรานั้นเมื่อใด อย่างไร ได้ตามที่เห็นสมควร

มาตรา 11 ให้เสนาบดีและกระทรวงเกษตรธิการ มีอำนาจที่จะตั้งกฎข้อบังคับในการที่จะทำสะพานข้ามคลอง หรือสะพานทำน้ำในคลอง และกำหนดขนาดแพที่จะลงในคลอง และกำหนดให้จอดเรือแพในลำคลองเพื่ออย่าให้กีดขวางแก่การไปมาของมหาชนได้

มาตรา 12 ให้เสนาบดีกระทรวงเกษตรธิการ มีอำนาจที่จะตั้งกฎข้อบังคับสำหรับรักษาการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

บรรดากฎข้อบังคับเสนาบดีกระทรวงเกษตรธิการ ซึ่งได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตตั้งขึ้นประกอบกับพระราชบัญญัตินี้ เมื่อได้ประกาศในหนังสือราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้ได้เหมือนเป็นส่วนหนึ่งแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 13 ให้เสนาบดีกระทรวงเกษตรธิการ เป็นเจ้าหน้าที่รักษาและจัดการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

ประกาศมา ณ วันที่ 14 ตุลาคม รัตนโกสินทร์ศก 121 เป็นวันที่ 12390 ในรัชกาล  
ปัจจุบันนี้

ที่มา : หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5. กษ.9/4 “พระราชบัญญัติรักษาคลอง  
และทำนบ”.

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

ภาคผนวก จ

การขุดคลองและพื้นที่เพาะปลูก

ในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่าง พ.ศ.2420 - 2453

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

การขุดคลองและพื้นที่เพาะปลูกระหว่าง พ.ศ.2420 - 2453

พ.ศ.	ชื่อคลอง	จุดมุ่งหมาย	ขนาดของคลอง			ทุนที่ใช้ (บาท)	ระยะทาง	ที่นาสองฝั่ง คลอง(ไร่)	ผู้เสนอ
			ยาว เส้น/วา	กว้าง วา	ลึก ศอก				
2409	ท่าไข่	การคมนาคม	-	-	-	207,528	คลองนครเขื่อนขันธ์ถึง เมืองฉะเชิงเทรา	-	พระราชดำริของ รัชกาลที่ 5
2419	คลองนครเนื่องเขตร์	การคมนาคม	530/10	6	4	73,940	คลองแสนแสบถึงเมือง ฉะเชิงเทรา	32,400	พระราชดำริของ รัชกาลที่ 5
2421-2423	คลองประเวศบุรีรมย์	การคมนาคม (แทนคลองแสน แสบที่ตื้นเขิน)	1,150	4	4	83,470 (ไม่คิดคลองแยกที่ ราษฎรช่วยกันออก เงิน 32,752)	เมืองนครเขื่อนขันธ์ถึงเมือง ฉะเชิงเทรา	92,000	พระยาคำรงราชพล ชั้น
2430	คลองเปรี้ง	สุขาภิบาล (จัดหาน้ำจืดจาก คลองบางขนาก มายังคลอง ประเวศบุรีรมย์)	448	-	-	รัฐออก 40,733 บาท และราษฎรช่วยออก เงินอีก 33,600 บาท	คลองสำโรงถึงคลอง ประเวศบุรีรมย์	22,400	เจ้าพระยาสุรวงษ์ไวยาย นุวัฒน์

พ.ศ.	ชื่อคลอง	จุดมุ่งหมาย	ขนาดของคลอง			ทุนที่ใช้ (บาท)	ระยะทาง	ที่นาสองฝั่ง คลอง(ไร่)	ผู้เสนอ
			ยาว เส้น/วา	กว้าง วา	ลึก ศอก				
2431 – 2433	คลองหลวงแพ่ง	ขยายพื้นที่ เกษตรกรรม	383/15	4	3	-	ตำบลทุ่งกาหลงถึงคลอง ประเวศบุรีรัมย์ ทลุออก คลองแสนแสบ	33,750	หลวงแพ่ง กรมการเมือง นครขอนแก่น
2431 - 2433	คลองอุดมชลจร คลองแยกที่ 1 คลองแยกที่ 2	ขยายพื้นที่ เกษตรกรรม	380	4	4	-	คลองประเวศบุรีรัมย์ถึง คลองนครเนื่องเขต	20,635	พระยาสีหราชเดโช
			80	2	3	-		4,000	
			118	2	3	-		9,500	
รวม 34,135									
2433 - 2434	คลองเจริญ	ขยายพื้นที่ เกษตรกรรม	765	6	3	-	คลองหลวงแพ่งถึงทุ่งโคด แขวงกรุงเทพฯ	33,750	พระยาดำรงราช พล ขันธุ์
2442	คลองนิคมยาดรา	ขยายพื้นที่ เกษตรกรรม	180	4	5	-	ตำบลเสื่อกินเนื้อถึงบางพลี น้อย แขวงเมือง สมุทรปราการ	10,000	พระราชดำริรัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯแต่งตั้ง พระยาสมุทรานุรักษ์
2444	คลองบางพลีใหญ่	ขยายพื้นที่ เกษตรกรรม	269	5	4	-	คลองบางเลาถึงคลองบาง เหี้ย แขวงเมือง สมุทรปราการ	15,750	สมิงปิ่นทะเล นายกอมมอญ

ภาคผนวก ข

บัญชีโรงสีเข้าในพระราชอาณาจักรสยาม มณฑลปราจีน

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

บัญชีโรงสีเข้าในพระราชอาณาจักรสยาม มณฑลปราจีน

เลขที่	ชื่อโรงสี	เปิดเมื่อ พ.ศ.	ตั้งอยู่ที่		ชื่อเจ้าของ	ชนิด เครื่อง	กำลัง เครื่อง แรงม้า	จำนวนเข้าที่สี ได้ต่อ 1 ชั่วโมง (หาบ)
			ตำบล	อำเภอ				
1	ฮงฮะเฮง	2432	แปลงยาว	บางค้ำ	นางศักดิ์ทิฆาวาส	ยนตร์	25	14
2	เคี่ยมกี้	2459	บางปลาสร้อย	บางปลาสร้อย	นายพัน	ยนตร์	5-7	1
3	ยี่ฟง	2460	บ้านใหม่	เมืองฉะเชิงเทรา	นายเสียว	กลไฟ	20	8
4	ง่วนฮั่งเส็ง	2460	บ้านใหม่	เมืองฉะเชิงเทรา	นายฟู	กลไฟ	35	30
5	กวงเม้งเส็ง	2462	บ้านใหม่	เมืองฉะเชิงเทรา	นายเม้งกือ	กลไฟ	30	12
6	ไชฮวด	2462	บ้านใหม่	เมืองฉะเชิงเทรา	นายถนอม	กลไฟ	20	8
7	กิมเซ่งล้ง	2462	บ้านกรูด	บ้านโพธิ์	นายเป้า	กลไฟ	30	12
8	หยองเฮงหลี	2462	เทพราช	บ้านโพธิ์	พระยาวรเดชศักดิ์ดาฐ	กลไฟ	20	9
9	กวางนำฮอง	2462	บางค้ำ	บางค้ำ	นายฟูเทนหย่อน	กลไฟ	30	14
10	จินเซ่งฮุน	2463	เมืองเขตร์	เมืองฉะเชิงเทรา	นายเป๊ะแซ	กลไฟ	20	9
11	เซ็งกี้	2462	บางปะกง	บางปะกง	นายเซ็งกี้	ยนตร์	16	1
12	ยี่ฮุนเส็ง	2463	บางปลาสร้อย	บางปลาสร้อย	หลวงบำรุงราชนิยม	ยนตร์	14	2.8
13	ง่วนฮุน	2463	บางปลาสร้อย	บางปลาสร้อย	นายกิมไซ อุนากุล	ยนตร์	16 ½	4
14	ฮุนเส็ง	2463	บ้านบึง	บางปลาสร้อย	นายเป้าและหุ้นส่วน	ยนตร์	8	1.2

บัญชีโรงสีเข้าในพระราชอาณาจักรสยาม มณฑลปราจีน ( ต่อ )

เลขที่	ชื่อโรงสี	เปิดเมื่อ พ.ศ.	ตั้งอยู่ที่		ชื่อเจ้าของ	ชนิด เครื่อง	กำลัง เครื่อง แรงม้า	จำนวนเข้าที่สี ได้ต่อ 1 ชั่วโมง (หาบ)
			ตำบล	อำเภอ				
15	ผู้ฮวด	2464	เมืองเขตร์	เมืองฉะเชิงเทรา	นายอิด	กลไฟ	12	7
16	จิ้นเส็ง	2464	บางคล้า	บางคล้า	นายเถา	กลไฟ	20	14
17	ไฮเฮงเส็ง	2465	บางวัว	บางปะกง	นายไฮ	กลไฟ	25	8
18	แซนโอเซียง	2465	เมืองเก่า	พนมสารคาม	นางหลี่	กลไฟ	60	5
19	โรงสีนายฮับ	2465	พนัสนิคม	พนัสนิคม	นายฮับ บริบูรณ์	ยนตร์	7	1.5
20	เม่งเซ่งฮวด	2466	เป็ริง	เมืองฉะเชิงเทรา	นายนิค	กลไฟ	30	12
21	กิมเซ่งเฮง	2466	เกาะไร่	บ้านโพธิ์	นายเฮง	กลไฟ	30	12
22	ง่วนชะหลี่	2466	ศาลาแดง	บางน้ำเปรี้ยว	นายหู่	กลไฟ	30	8
23	กิมเว่งจู้ฮ้วน	2466	หาดยาง	ศรีมหาโพธิ์	นายกิมจั้น	กลไฟ	42	7.5
24	เซ่งเฮงหลง	2467	โพรงอากาศ	บางน้ำเปรี้ยว	นายคีเซิน	กลไฟ	25	10
25	ฮั่วเซียง	2467	บางขนาก	บางน้ำเปรี้ยว	นายเส่ง	กลไฟ	20	10
26	ยี่หลี่หลง	2467	หน้าเมือง	เมืองปราจีน	คุณหญิงอุไทยทิศพิทักษ์	กลไฟ	45	7.2
27	ฮั่วเจียง	2467	วัดโบสถ์	พนัสนิคม	นายฟอง นนทวานิช	ยนตร์	20	4
28	เต็กง้วน	2467	ทุ่งขวาง	พนัสนิคม	นายสวน	ยนตร์	7½	2

บัญชีโรงสีเข้าในพระราชอาณาจักรสยาม มณฑลปราจีน ( ต่อ )

เลขที่	ชื่อโรงสี	เปิดเมื่อ พ.ศ.	ตั้งอยู่ที่		ชื่อเจ้าของ	ชนิด เครื่อง	กำลัง เครื่อง แรงม้า	จำนวนเข้าที่สี ได้ต่อ 1 ชั่วโมง (หาบ)
			ตำบล	อำเภอ				
29	ซินเฮงหลี	2468	ศาลาแดง	บางน้ำเปรี้ยว	นายทู้	กลไฟ	30	10
30	โรงสีขุนจ้านงค์	2468	บางบริบูรณ์	เมืองปราจีน	ขุนจ้านงค์	ยนตร์	30	12
31	ฮะง่วนฮวด	2468	ประจันตคาม	ประจันตคาม	ขุนจันทรภักดี	กลไฟ	12	6
32	เฮียบง่วนเชียง	2468	วัดหลวง	พนัสนิคม	นายจิ่งบั้น	กลไฟ	20	10
33	โรงสีนายฮับ	2468	พนัสนิคม	พนัสนิคม	นายฮับ บริบูรณ์	ยนตร์	8	4.4
34	ทงซัง	2468	พนัสนิคม	พนัสนิคม	นายโง่ กิมฮวน	ยนตร์	7	1.6
35	กิมฮั่วเฮง	2468	พานทอง	พานทอง	หลวงเขตต์ชลพินิตและ หุ้นส่วน	กลไฟ		11.2
36	ฮั่วซุ่นเต็ง	2468	พานทอง	พานทอง	นายทองและหุ้นส่วน	ยนตร์	25	7
37	กวงอะเฮง	2469	บ้านโพธิ์	บ้านโพธิ์	นายชู่หวงวน	กลไฟ	20	9
38	ไซโย	2469	คลองบ้านโพธิ์	บ้านโพธิ์	พระยารัตยานุรักษ์	กลไฟ	20	4
39	บุญยะสมิต	2469	บางเตย	บ้านสร้าง	คุณหญิงอุไทยทิศพิทักษ์	กลไฟ	25	7.5
40	ฮงเส็ง	2469	พนัสนิคม	พนัสนิคม	นายเตียวล้ง	ยนตร์	4	1.4
41	ท่งฮะหลี	2469	พนัสนิคม	พนัสนิคม	นายคล้าย จันทรโต	ยนตร์	20-25	7.2

บัญชีโรงสีเข้าในพระราชอาณาจักรสยาม มณฑลปราจีน ( ต่อ )

เลขที่	ชื่อโรงสี	เปิดเมื่อ พ.ศ.	ตั้งอยู่ที่		ชื่อเจ้าของ	ชนิด เครื่อง	กำลัง เครื่อง แรงม้า	จำนวนเข้าที่สี ได้ต่อ 1 ชั่วโมง (หาบ)
			ตำบล	อำเภอ				
42	สะง่วนสง	2470	บ้านใหม่	เมืองฉะเชิงเทรา	นายใช้	กลไฟ	36	18
43	เจียเฮงเส็ง	2470	ศาลาแดง	บางน้ำเปรี้ยว	ม.ร.ว.จวง	กลไฟ	20	7
44	ไทยวรสวรรณ	2470	พนม	พนมสารคาม	นายมา	กลไฟ	50	4
45	ท่วนสะหลี	2470	ศรีมหาโพธิ์	ศรีมหาโพธิ์	ขุนราชการภักดี	กลไฟ	25	9
46	ธัญญะผลบัวนงแข่งหลี	2470	โคกปิบ	ศรีมหาโพธิ์	นายชัน ชัยนียง	ยนตร์	15	4
47	สนามพลี	2470	ไผ่ชะเลียด	ศรีมหาโพธิ์	นายเกียง	ยนตร์	20	4.3
48	กิมแข่งถ้าย	2470	กะบินทร์	กะบินทร์	นายลิมกวงและหุ้นส่วน	กลไฟ	25	14
49	ฮวดหลี	2470	บางปลาสร้อย	บางปลาสร้อย	หลวงบำรุงราชนิยม	ยนตร์	20	6
50	ฮงยูไถ่	2470	บ้านบึง	บางปลาสร้อย	นายหอย แซ่ไอ้ว	ยนตร์	25	8
51	หยงเซียงเส็ง	2470	หนองกะชะ	พานทอง	นายคุณ	ยนตร์	8	2
52	จิตรอรุณ	2470	มาบโป่ง	พานทอง	นายลาด มั่นจิตร	ยนตร์	8	2
53	ง่วนฮกหลี	2471	เทพราช	บ้านโพธิ์	นายฮกลี่	กลไฟ	12	4
54	ย่งเฮงเส็ง	2471	ท่าพลับ	บ้านโพธิ์	นายหม้อ	กลไฟ	30	12
55	ชินฮั่วเซียง	2471	คลองบ้านโพธิ์	บ้านโพธิ์	นายเจ็ง	กลไฟ	28	25

บัญชีโรงสีเข้าในพระราชอาณาจักรสยาม มณฑลปราจีน ( ต่อ )

เลขที่	ชื่อโรงสี	เปิดเมื่อ พ.ศ.	ตั้งอยู่ที่		ชื่อเจ้าของ	ชนิด เครื่อง	กำลัง เครื่อง แรงม้า	จำนวนเข้าที่สี ได้ต่อ 1 ชั่วโมง (หาบ)
			ตำบล	อำเภอ				
56	บัวนึ่ง	2471	บางค้ำ	บางค้ำ	นายกิม	กลไฟ	12	14
57	กวงฮั่วสะ	2471	เสม็ดใต้	บางค้ำ	นายเสียง	ยนตร์	18	14
58	กิมเซ่งสุน	2471	บางวัว	บางปะกง	นายลัก กิมเซ่งสุน	กลไฟ	40	18
59	กวงฮกเส็ง	2471	ท่าसान	บางปะกง	นายฮกลี่	ยนตร์	17	2
60	ปั้นเนียบพงษ์	2471	วังตาล	กะบินทร์	นายฮู่	กลไฟ	18	16
61	ง่วนสะฮวด	2471	ประจันตคาม	ประจันตคาม	ขุนจันทรภักดี	ยนตร์	25	8
62	อึ้งจื่อเซ็ง	2471	บ้านโชด	บางปลาสร้อย	นายเป้า อึ้งเจริญ	ยนตร์	20	5
63	ลิมฮะสุน	2471	ดอนหัวฟ่อ	บางปลาสร้อย	หลวงบุรีบริบาล	ยนตร์	20	4
64	ซุ่นฮะหลี่	2471	พนัสนิคม	พนัสนิคม	นายเกียและหุ้นส่วน	ยนตร์	25	7.5
65	ฮั่วไห่เฮง	2471	บ้านเข็ด	พนัสนิคม	นายซิวและหุ้นส่วน	ยนตร์	15	4
66	เคียะเส็ง	2471	พานทอง	พานทอง	นายเคียะเส็ง	กลไฟ	30	20
67	ฮวดเฮง	2471	บางนาง	พานทอง	นายสำน	ยนตร์	8	3
68	เซี่ยสะ	2471	หนองกะชะ	พานทอง	นายเซี่ยสะ	ยนตร์	12	3
69	ง่วนซุ่นหลี่	2471	หนองมน	ศรีราชา	นายกิมไซ อุนากุล	ยนตร์	6	3.6

บัญชีโรงสีเข้าในพระราชอาณาจักรสยาม มณฑลปราจีน ( ต่อ )

เลขที่	ชื่อโรงสี	เปิดเมื่อ พ.ศ.	ตั้งอยู่ที่		ชื่อเจ้าของ	ชนิด เครื่อง เครื่อง	กำลัง เครื่อง แรงม้า	จำนวนเข้าที่สี ได้ต่อ 1 ชั่วโมง (หาบ)
			ตำบล	อำเภอ				
70	เวียงเชียง	2472	บางค้ำ	บางค้ำ	นายเทียนสุน	กลไฟ	35	14
71	เตียนปูนกี	2472	สถานีภินทร์	ภินทร์	นายวร	ยนตร์	36	32
72	ชะฮวดเส็ง	2472	ไร่หลักทอง	พนัสนิคม	นายกุ่ม แซ่เซียว	ยนตร์	15	4

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

## ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ - สกุล	นางสาวพิมพ์อุมา ไตสินธพ
ที่อยู่	900 ซอยมิตรภาพ 15 ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ประวัติ การศึกษา
พ.ศ.2543	สำเร็จการศึกษาปริญญาศิลปศาสตรบัณฑิต วิชาเอกประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม
พ.ศ.2544	ศึกษาต่อในระดับปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ เอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร
<b>ประวัติการทำงาน</b>	
พ.ศ.2543 –2544	ครูประจำศูนย์บริการการศึกษา นอกโรงเรียน อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์