

ทางรถไฟสายตะวันออกกับการขยายตัวของเศรษฐกิจข้าวในมณฑลปราจีนบุรี สมัยรัชกาลที่ 5-6

The Eastern Railway Line and the Expansion of the Rice Economy in Prachinburi Province during the Reigns of King Rama V and VI

เรืองวิทย์ ลิ้มปนาท (Ruengwit Limpanart)¹

Received: September 2, 2024

Revised: November 11, 2024

Accepted: November 28, 2024

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) พัฒนาการการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกในสมัยรัชกาลที่ 5-6 และ 2) ผลกระทบของทางรถไฟที่ทำให้เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจข้าว โดยใช้วิธีการทางประวัติศาสตร์ด้วยการเก็บข้อมูลเอกสารจากหลักฐานชั้นต้น และเรียบเรียงผลการศึกษาแบบพรรณนาเชิงวิเคราะห์ ผลการศึกษาพบว่า ทางรถไฟสายตะวันออกเกิดขึ้นจากปัญหาทางด้านการคมนาคม ทางรถไฟจึงเริ่มขึ้นในลุ่มแม่น้ำบางปะกงเพื่อประโยชน์ในการเดินทางและการขนส่ง ซึ่งมีผลกระทบต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจข้าวทั้งการเพิ่มพื้นที่เพาะปลูกและการเติบโตของธุรกิจโรงสี ทำให้เห็นประโยชน์และองค์ความรู้ว่าปรากฏการณ์ทางเศรษฐกิจของท้องถิ่นซึ่งเป็นพลวัตภายในของแต่ละพื้นที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจทั้งในระดับท้องถิ่นและประเทศ

คำสำคัญ: ทางรถไฟ, ภาคตะวันออก, ข้าว

Abstract

This article uses historical methods to study 1) the development of the East Railway construction during the reigns of King Rama V and VI and 2) the railway's impact on the expansion of the rice economy. The research involves collecting primary document evidence and organizing the results into a descriptive and analytical format. The findings indicate that the Eastern Railway was established in response to transportation challenges. Its development began in the Bang Pakong River basin to enhance travel and transportation, which in turn significantly influenced the growth of the rice economy. This includes expanding cultivated areas and growing rice milling businesses. The study highlights how local economic phenomena, driven by local dynamics, significantly impact economic changes at both the local and national levels.

Keywords: Railway, Eastern Region, Rice

¹ ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

Department of History, Faculty of Humanities and Social Sciences, Burapha University

บทนำ

งานศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยจำนวนมากให้ความสำคัญต่อการทำหนังสือสัญญาพระราชไมตรี หรือสนธิสัญญาเบาว์ริง พ.ศ. 2398 ว่าเป็นช่วงเวลาแห่งการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของระบบเศรษฐกิจไทย คือ การเปลี่ยนแปลงจากระบบเศรษฐกิจแบบยังชีพ (subsistence economy) ไปสู่ระบบเศรษฐกิจเพื่อการค้า (market economy) งานศึกษาประวัติศาสตร์ไทยล้วนให้ความสำคัญว่า สนธิสัญญาเบาว์ริงมีผลต่อการขยายตัวของการเพาะปลูกข้าว อุตสาหกรรมไม้สัก และอุตสาหกรรมเหมืองแร่ ซึ่งหากพิจารณาภาพรวมของประเทศคงจะเห็นเช่นนั้นได้ ขณะเดียวกันสิ่งที่อาจถูกมองข้ามคือ พลวัตภายในที่มีส่วนผลักดันการเติบโตดังกล่าว

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ภาควัฒนกิจเป็นพื้นที่ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจและการเมือง พื้นที่ราบลุ่มแม่น้ำที่เหมาะสมแก่การเพาะปลูกในภาควัฒนกิจเกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ อีกทั้งยังมีเส้นทางคมนาคมทางน้ำเชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ จึงเป็นพื้นที่ซึ่งมีความสำคัญทางเศรษฐกิจ ขณะที่ในด้านการเมือง สถานการณ์ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเกิดวิกฤตการณ์ด้านความมั่นคงจากมหาอำนาจชาติตะวันตก ภาควัฒนกิจจึงเป็นพื้นที่ซึ่งรัฐบาลขณะนั้นให้ความสำคัญอย่างมาก เห็นได้จากการพัฒนาการคมนาคมอย่างมากทั้งทางน้ำและทางบก ซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของภาควัฒนกิจโดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจ งานศึกษาในบทความนี้ต้องการชี้ให้เห็นถึงพลวัตภายในของภาควัฒนกิจที่มีส่วนส่งเสริมต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการขยายตัวของการเพาะปลูกข้าวที่สัมพันธ์กับการคมนาคม โดยเฉพาะทางรถไฟสายตะวันออก ผู้วิจัยมีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาถึงพัฒนาการของการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกในสมัยรัชกาลที่ 5-6 ที่นอกจากช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางจากกรุงเทพฯ มายังเมืองปราจีนบุรีแล้วยังมีผลกระทบทำให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่เพาะปลูกข้าวและการเติบโตของโรงสีข้าวอีกด้วย ดังนั้นทางรถไฟสายตะวันออกจึงมีความสำคัญในการอธิบายการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจภายในของภาควัฒนกิจเพื่ออธิบายถึงพัฒนาการของท้องถิ่นภาควัฒนกิจได้เป็นอย่างดี

การทบทวนวรรณกรรม

งานวิจัยเกี่ยวกับการคมนาคมทางรถไฟในมิติประวัติศาสตร์ที่ผ่านมาได้รับความสนใจไม่มากนัก กลุ่มแรกเป็นการศึกษาทางรถไฟที่รวมอยู่ในภาพของการคมนาคมทั่วไป เป็นการศึกษาทางรถไฟในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของการคมนาคมทางบกที่ได้รับการพัฒนาในระยะเริ่มแรก ช่วงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

ปิยนารถ บุนนาค (2518) ศึกษาเรื่องการวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นงานวิจัยเรื่องการคมนาคมขั้นแรกที่จับประเด็นการศึกษาเรื่องการคมนาคมในเชิงประวัติศาสตร์ ผู้วิจัยได้ศึกษาพัฒนาการทางการคมนาคมตั้งแต่ช่วงต้นรัตนโกสินทร์มาจนถึงในสมัยรัชกาลที่ 5 ในด้านต่าง ๆ ทั้งการคมนาคมทางน้ำ การคมนาคมทางบก ทั้งระบบถนนและทางรถไฟรวมถึงกิจการไปรษณีย์ โทรเลข โทรศัพท์ โดยพิจารณาถึงสาเหตุและวัตถุประสงค์ที่ทำให้เกิดการเริ่มต้นโครงการและบทบาทของรัฐบาลในการดำเนินงานขณะนั้น ที่เห็นความสำคัญของการจัดการงานด้านการคมนาคมทั้งของรัฐบาลและเอกชน ต่อมา เกื้อกูล ยืนยงอนันต์ (2519) ศึกษาเรื่องการพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และงานของคณางค์ ศรีรัตนกุล (2522) ศึกษาเรื่องการพัฒนาเส้นทางสัญจรทางบกในส่วนท้องถิ่นและส่วนกลาง ช่วงปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เน้นศึกษาเฉพาะการคมนาคมทางบก โดยศึกษาตั้งแต่รูปแบบและสภาพของการคมนาคมตั้งแต่ก่อนและหลังการพัฒนาการคมนาคมสมัยรัชกาลที่ 5 ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการจัดการเรื่องนโยบาย การดำเนินงาน อุปสรรค การแก้ไขปัญหาและผลของ

การพัฒนาการคมนาคมทางบก จากการศึกษาของเกื้อกูล ยืนยงอนันต์ (2519) ชี้ให้เห็นว่าการคมนาคมทางบก โดยเฉพาะการพัฒนากิจการรถไฟนั้นเกิดขึ้นด้วยสาเหตุทางการเมืองเป็นสำคัญ โดยเป็นเครื่องมือของรัฐ ในการกระชับอำนาจส่วนภูมิภาคกับศูนย์อำนาจส่วนกลางให้ใกล้ชิดกัน เพื่อการปกครองที่มีประสิทธิภาพและ ป้องกันการรุกรานจากมหาอำนาจชาติตะวันตก

งานวิจัยทั้งสามชิ้นข้างต้นเป็นการตั้งคำถามและการหาคำตอบเกี่ยวกับนโยบายในการพัฒนา การคมนาคมทางบกในระยะเริ่มแรกในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยเฉพาะกิจการรถไฟว่าเกิดขึ้นด้วยเหตุปัจจัยทาง การเมืองเป็นสำคัญ กิจการรถไฟเกิดขึ้นเพื่อเชื่อมโยงอำนาจตามหัวเมืองต่าง ๆ ซึ่งเป็นการปกครองส่วนภูมิภาคเข้าสู่ ศูนย์รวมอำนาจส่วนกลาง การคมนาคมขนส่งทางบกทั้งระบบทางถนนและทางรถไฟที่พัฒนาขึ้นในรัชกาลที่ 5 จึงเป็นเทคโนโลยีและนวัตกรรมทางด้านการคมนาคมรูปแบบใหม่ของประเทศ อีกทั้งเป็นจุดเริ่มต้นของ การคมนาคมขนส่งสมัยใหม่

งานศึกษาที่เน้นศึกษาผลกระทบทางการเมืองการปกครองหลังการสร้างทางรถไฟเป็นสำคัญ เช่น เรื่องกำเนิดรถไฟกับการขยายอำนาจรัฐสยามโดยสุเทพ โพธิ์ย้อย (2543) และบทบาทของกรมรถไฟหลวงในด้านความมั่นคงของรัฐสยามโดยจิพร สวาทพันธ์ (2547) งานทั้งสองชิ้นนี้ศึกษาปัจจัยและสาเหตุของ การสร้างทางรถไฟ รวมถึงผลกระทบของการสร้างทางรถไฟโดยเน้นศึกษาทางการเมืองการปกครอง ซึ่งให้ คำอธิบายว่าการสร้างทางรถไฟนี้เพื่อเป็นกลไกในการป้องกันรักษาอำนาจความมั่นคงของรัฐและการขยายอำนาจ ของรัฐสยามไปสู่พื้นที่ต่าง ๆ และให้คำอธิบายเรื่องการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการบุกเบิกพื้นที่ว่าเป็นเพียง ผลพลอยได้เท่านั้น โดยทั้งสองชิ้นนี้เป็นงานศึกษาทางด้านรัฐศาสตร์ทำให้สามารถอธิบายถึงความต้องการใน การขยายอำนาจของรัฐส่วนกลางได้เป็นอย่างดี

ในขณะที่การศึกษาเกี่ยวกับการคมนาคมในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงมีเพียงงานศึกษาของอำพิกา สวัสดิ์วงศ์ (2545) ศึกษาเรื่องถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539 และงานศึกษาของพิมพ์อุมา ไตสินธพ (2548) เรื่องคลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกง ระหว่างปี พ.ศ. 2420-2500 ซึ่งงานศึกษาของอำพิกา สวัสดิ์วงศ์ (2545) เป็นการศึกษาที่ให้ความสำคัญกับ ถนนสุขุมวิทเป็นหลัก ทำให้พื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชายฝั่งทะเลเป็นส่วนมาก ส่วนงานของพิมพ์อุมา ไตสินธพ (2548) เป็นการศึกษาที่ให้ความสำคัญของคลองเชื่อมที่เชื่อมระหว่างแม่น้ำบางปะกงและแม่น้ำเจ้าพระยาเป็น หลัก พื้นที่ที่ทำการศึกษาค่อนข้างใหญ่จึงเป็นพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงทั้งในส่วนของกรุงเทพฯ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี และนครนายก และการศึกษาของพิมพ์อุมาขาดภาพการคมนาคมทางบก แต่งานศึกษาทั้งสองชิ้นนี้ได้ให้ภาพของ การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียง ทั้งในส่วนของภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรม รวมถึง การตั้งชุมชนที่เกิดจากการสร้างระบบคมนาคมในแต่ละช่วงเวลา นอกจากงานศึกษาทั้งสองชิ้นนี้ยังไม่มีงานศึกษา เรื่องการคมนาคมโดยเฉพาะทางรถไฟในภาคตะวันออกเฉียง

งานศึกษาเกี่ยวกับทางรถไฟโดยตรงขึ้นสำคัญทางด้านเศรษฐกิจของอิจิโร คากิซากิ (2560) เรื่อง จากทางรถไฟสู่ทางหลวง: ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคมและการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ. 2478-2518 และเรื่องย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด (อิจิโร คากิซากิ, 2562) เป็นการศึกษา ถึงการเปลี่ยนแปลงของนโยบายการขนส่งที่สำคัญของประเทศจากนโยบายการขนส่งทางรถไฟมาสู่ทางหลวง ผลการศึกษานี้ให้ภาพอย่างดีเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟในช่วงแรกตั้งแต่ข้าว สุกร ไม้ ต่อมาเมื่อมีการตัด ถนนมิตรภาพ สินค้าที่มีการขนส่งทางรถไฟได้เปลี่ยนเป็นปูนซีเมนต์ และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ประเด็นที่งานศึกษานี้ นำเสนอคือ การหมุนเวียนของสินค้าระหว่างภูมิภาคทั้งภาคเหนือ อีสาน และภาคใต้ที่มีส่วนส่งเสริมให้กรุงเทพฯ

เป็นศูนย์กลางการขยายตัวของการหมุนเวียนของสินค้าไปยังภูมิภาคต่าง ๆ มีข้อสังเกตว่างานศึกษานี้มีการจำแนกพื้นที่เป็นภาคเหนือ กลาง และภาคใต้ โดยไม่ได้พิจารณาภาคตะวันออกเป็นส่วนหนึ่งในพื้นที่การศึกษา

จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่างานศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมในพื้นที่ภาคตะวันออกล้วนให้ความสำคัญกับเส้นทางการคมนาคมทางน้ำและทางถนน ส่วนทางรถไฟนั้นยังไม่มีการศึกษา การศึกษาในครั้งนี้จึงมีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาถึงพัฒนาการของการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกในสมัยรัชกาลที่ 5-6 ที่นอกจากจะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางจากกรุงเทพฯ มายังเมืองปราจีนบุรีแล้ว ยังส่งผลกระทบทำให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่เพาะปลูกข้าวและการเติบโตของโรงสีข้าวของภาคตะวันออกโดยเฉพาะพื้นที่ตอนบน (มณฑลปราจีนบุรีในขณะนั้น)

วิธีการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการศึกษาตามวิธีการทางประวัติศาสตร์ (historical approach) โดยใช้การวิเคราะห์ข้อมูลจากหลักฐานที่ใช้ประกอบการศึกษาทั้งด้านเอกสาร (documentary research) จากหลักฐานชั้นต้น (primary sources) ได้แก่ ข้อมูลสถิติ บันทึก ร่วมสมัย ประกอบกับหลักฐานชั้นรอง (secondary sources) ได้แก่ หนังสือ วิทยานิพนธ์ งานวิจัย บทความทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่ศึกษา โดยค้นคว้าข้อมูลหลากหลายสาขาวิชาเพื่อตอบโจทย์และวิเคราะห์ในเชิงลึก เมื่อรวบรวมข้อมูลแล้วทำการตรวจสอบโดยการเทียบเคียงกับเอกสารประเมินผลและสรุปสาระสำคัญ วิเคราะห์ตีความเรียบเรียงและนำเสนอเนื้อหาด้วยวิธีพรรณนาเชิงวิเคราะห์ (analytical description)

ขอบเขตในพื้นที่ของการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ คือ มณฑลปราจีนบุรีครอบคลุมพื้นที่ภาคตะวันออก โดยพิจารณาเฉพาะทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ) ตัดผ่าน ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี และสระแก้ว

ขอบเขตของระยะเวลาและเนื้อหาในการศึกษาที่กำหนดครั้งนี้เริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2435 ซึ่งมีการยื่นเรื่องขอสัมปทานในการสร้างทางรถไฟสายตะวันออก สายกรุงเทพฯ-พระตะบอง จนถึง พ.ศ. 2467 ซึ่งเป็นปีที่มีการเปิดใช้ทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ) ในสมัยรัชกาลที่ 6

ผลการวิจัย

ในระยะแรกการก่อสร้างทางรถไฟของสยามมีข้อจำกัดเรื่องงบประมาณในการก่อสร้าง รวมถึงการขาดองค์ความรู้ทางด้านวิศวกรรมทำให้รัฐไม่เห็นความจำเป็นในการก่อสร้างทางรถไฟ แต่เนื่องจากปัญหาการเข้ามาแทรกแซงของชาติมหาอำนาจตะวันตกทำให้รัชกาลที่ 5 ทรงเริ่มโครงการสร้างทางรถไฟขึ้น โดยคำนึงถึงความสำคัญของภูมิรัฐศาสตร์และความมั่นคงของประเทศ ซึ่งพื้นที่ที่รัฐบาลสยามเห็นว่ามีสำคัญและควรที่จะสร้างทางรถไฟ คือ พื้นที่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือแต่ปัญหาที่รัฐบาลสยามต้องเผชิญ คือ ปัญหาทางด้านงบประมาณ ส่งผลให้นักลงทุนชาวต่างประเทศเข้ามาเสนอขอสัมปทานในการก่อสร้างทางรถไฟความเกรงกลัวต่อการแทรกแซงของชาติตะวันตกทำให้รัฐบาลสยามไม่อนุญาตให้ดำเนินการก่อสร้างตามที่ขอสัมปทาน โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีความสำคัญทางด้านยุทธศาสตร์ ประกอบกับรัฐบาลสยามมีความเห็นว่าการสร้างให้เป็นทางรถไฟหลวง (ของรัฐ) มิให้เป็นทางรถไฟราษฎร (เอกชน) ทำให้ทางรถไฟถูกแบ่งเป็นช่วง ๆ ตามความสำคัญของพื้นที่ งบประมาณ และประโยชน์ใช้สอย แม้ว่าจะมีเอกชนหลายรายขอสัมปทานการก่อสร้างก็ตาม

1. การขอสัมปทานสร้างทางรถไฟของเอกชน

การขอสัมปทานดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟในภาคตะวันออกมีผู้ยื่นขอสัมปทานหลายราย ทั้งชาวต่างประเทศและชาวไทย ซึ่งมีการขอสัมปทานอนุญาตสร้างทางรถไฟเส้นทางต่าง ๆ จากเอกชน โดยสามารถแบ่งพื้นที่เส้นทางได้ 2 กลุ่มหลัก คือ

1.1 กลุ่มเส้นทางรถไฟในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง

บริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกงเป็นพื้นที่ซึ่งเป็นเส้นทางการเดินทางและลำเลียงสินค้ามาตั้งแต่สมัยโบราณ ประกอบกับบริเวณตอนบนของพื้นที่เป็นเขตติดต่อกับภูเขาซึ่งอุดมไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ โดยเฉพาะแร่ทองคำซึ่งเป็นสินค้าที่ชาวต่างประเทศเข้ามาลงทุนในพื้นที่ตอนบนของลุ่มแม่น้ำบางปะกงมากที่สุดในสมัยรัชกาลที่ 5 (ศรัญญา คันธาชิพ, 2540, หน้า 54) ดังปรากฏหลักฐานการขอสัมปทานจากบริษัทต่างชาติหลายราย เนื่องด้วยการเคลื่อนย้ายและขนส่งผลผลิตเป็นไปด้วยความยากลำบาก แม้ว่าจะมีคลองเชื่อมระหว่างลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยากับลุ่มแม่น้ำบางปะกง เช่น เส้นทางตามแม่น้ำนครนายกผ่านคลองรังสิตเข้าสู่แม่น้ำเจ้าพระยา แต่ก็มีข้อจำกัดตลอดเส้นทางเพราะเป็นพื้นที่ป่า ทำให้มีการดักปล้นผลผลิตจากโจรผู้ร้าย (พิมพ์อุมา โตสินธพ, 2548, หน้า 141) ดังนั้น การขนส่งผลผลิตและสินค้าในบางครั้งจำเป็นต้องใช้เส้นทางอ้อม คือการใช้เส้นทางเลียบริมชายฝั่งทะเล ปัญหาดังกล่าวทำให้ชาวตะวันตกเห็นว่า หากมีการลงทุนสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ เข้ามายังพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง นอกจากจะเอื้ออำนวยต่อกิจการของชาวต่างประเทศที่มีอยู่ในพื้นที่นี้แล้วยังได้ประโยชน์จากการขนส่งสินค้าและการเดินทางของผู้คนที่เพิ่มมากขึ้น การสร้างเส้นทางรถไฟสายตะวันออกจะไม่ขาดทุนแน่นอน จึงมีชาวตะวันตกหลายรายที่ลงทุนประกอบกิจการในลุ่มน้ำบางปะกงเสนอคำขอสร้างทางรถไฟเข้ามาให้รัฐบาลพิจารณาหลายราย ดังนี้

1.1.1 เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-พระตะบอง

เส้นทางนี้มีผู้ขอสัมปทานหลายราย ได้แก่ นายแกรซี นายคลาก และนายแอนเดอร์สัน ทั้งหมดล้วนเห็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการสร้างทางรถไฟทั้งสิ้น

รายแรกนายแกรซีได้ยื่นขอสร้างทางรถไฟเส้นทางนี้ เขาเป็นผู้ที่เข้ามาลงทุนในกิจการเหมืองแร่ในพื้นที่ตอนบนลุ่มแม่น้ำบางปะกง โดยประกอบกิจการเหมืองแร่ด้วยการร่วมทุนกับชาวอังกฤษเข้าทำเหมืองแร่ที่ตำบลประจันตคาม เมืองปราจีนบุรี ในปีพ.ศ. 2434-2436 (พิมพ์อุมา โตสินธพ, 2548, หน้า 141) โดยเส้นทางที่นายแกรซีเสนอต่อรัฐบาลสยามนั้นเป็นเส้นทางที่เชื่อมกับกรุงเทพฯ มาตามคลองแสนแสบถึงบางขุนนาง-เมืองปราจีนบุรี-เมืองกบินทร์บุรี-พระทอง-สระแก้ว-วัฒนานคร-สเตชันรถไฟ-แม่น้ำ สิ้นสุดทางที่เมืองพระตะบอง (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2435, ร.5, ยธ. 5.4/4) แต่ก็ไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง เนื่องจากรัฐบาลเกรงว่าหากสร้างทางรถไฟใกล้เขตแดนเขมรจะเป็นช่องทางให้ฝรั่งเศสแผ่อำนาจเข้ามา รัฐบาลสยามจึงไม่ได้อนุมัติการขอสัมปทานของนายแกรซี แต่เมื่อนายแกรซีได้ทำการสำรวจพื้นที่สำหรับการก่อสร้างทางรถไฟไว้แล้ว รัฐบาลสยามจึงขอซื้อแบบการก่อสร้างเก็บไว้เพื่อใช้ประโยชน์ในภายหน้า (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2434, ร.5, ยธ. 5.4/3)

เจ้าของเหมืองอีกรายที่ยื่นขอสัมปทานรถไฟคือนายคลาก เจ้าของบริษัทคลาก (Messrs Clake and Co) เขาต้องการสร้างเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-พระตะบอง เพราะมีกิจการเหมืองทองคำอยู่ในพื้นที่เมืองกบินทร์บุรี ซึ่งบริษัทของนายคลากเป็นกิจการเหมืองทองคำขนาดใหญ่ในพื้นที่ปราจีนบุรี และมีการลงทุนจำนวนมาก (ศรัญญา คันธาชิพ, 2540, หน้า 54) ทำให้มีความต้องการขนส่งผลผลิตทองคำที่สะดวกและรวดเร็ว

ส่วนนายแอนเดอร์สัน ชาวอังกฤษได้ยื่นขอสัมปทานในการก่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยังเมืองพระตะบอง โดยนายแอนเดอร์สันเห็นว่าการรถไฟสายนี้จะนำสินค้าจากเมืองเขมรและอินโดจีนของฝรั่งเศสเข้ามายังกรุงเทพฯ ทั้งยังเป็นเครื่องมือให้แก่วัฒนธรรมสยามในการกระชับอำนาจการปกครองหัวเมืองต่าง ๆ เส้นทางที่นายแอนเดอร์สันจะสร้างทางรถไฟนั้นผ่านบริเวณคลองขุดใหม่ในโครงการรังสิตคือเชื่อมกับทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ที่เหนือคลองบางขนากไปทะลุออกเมืองนครนายก ปราจีนบุรี กบินทร์บุรี สระแก้ว วัฒนานคร ศรีโสภณ จนถึงเมืองพระตะบองเป็นระยะทางกว่า 180 ไมล์ (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2438, ร. 5, ยธ. 5.2/3)

เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-พระตะบอง นายแกรซี่และนายคลากได้ยื่นขอพระบรมราชานุญาตในการก่อสร้างไว้ตั้งแต่ พ.ศ. 2435 แต่ยังไม่ได้รับการอนุมัติ เมื่อนายแอนเดอร์สันยื่นเรื่องเข้ามาขอสัมปทานรัฐบาลจึงนำมาพิจารณาเพื่อหานายทุนที่เหมาะสมที่สุด สุดท้ายนายแอนเดอร์สันได้รับการพิจารณาสัมปทานในการดำเนินการก่อสร้าง แต่ก็ได้ดำเนินการก่อสร้างขึ้น

1.1.2 เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-ปราจีนบุรี-วัฒนานคร

เส้นทางนี้มีทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติขอสัมปทานโดยมีเป้าหมายที่ต้องการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าโดยเส้นทางหลักคือ เส้นทางที่พระยาจำเมือง หลวงจำนงดิฐกร และนายแบนเนต ขอสัมปทานในการก่อสร้างไปยังปราจีนบุรี (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2443, ร.5, ยธ. 5.2/19) และนายเฟอร์นันโด ขอสัมปทานสร้างทางรถไฟจากคลองรังสิตไปเมืองปราจีนบุรี สุดทางที่เมืองวัฒนานคร รวมระยะทางประมาณ 200 กิโลเมตร (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2439, ร.5, ยธ. 5.2/15) โดยผลประโยชน์จากเส้นทางรถไฟสายนี้ คือ การเชื่อมเส้นทางการค้าของสยามกับฝรั่งเศสเป็นสำคัญ

1.2 กลุ่มเส้นทางรถไฟในพื้นที่ตอนล่างของภาคตะวันออกและพื้นที่ปากแม่น้ำ

พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเป็นพื้นที่ซึ่งมีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ เนื่องจากเป็นที่ตั้งของเมืองท่าและที่จอดพักเรือขนส่งสินค้าจากต่างประเทศ เรือจะเข้ามาจอดแวะพักและขนถ่ายสินค้าที่อ่างศิลาเกาะสีชัง รวมทั้งยังเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้าจากเมืองพนัสนิคม ซึ่งเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมน้ำตาลทรายขนาดใหญ่มาออกยังปากน้ำ (พิมพ์อูมา โตสินธพ, 2548, หน้า 143) นอกจากความเจริญทางการค้า ในฐานะเมืองท่าแล้ว ยังมีกิจการป่าไม้ของบริษัทศรีมหาราชา ซึ่งเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (เจิม แสงชูโต) เข้ามาลงทุนที่ตำบลบางละมุง เมืองชลบุรี โดยขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตทำสัมปทานป่าไม้กระยาเลยเป็นเวลา 5 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2441-2446 (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2439, ร.5, ม. 16.2/83) จากความสำคัญทางเศรษฐกิจดังกล่าว ทำให้มีผู้สนใจเข้ามาลงทุนหลายรายยื่นขอสัมปทานในการก่อสร้างทางรถไฟหลายเส้นทาง ดังต่อไปนี้

1.2.1 เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-อ่างศิลา

เส้นทางนี้มีผู้ยื่นขอสัมปทานดำเนินการก่อสร้าง 2 ราย คือ พระวิภาควฑูต และพระชลยุทธโยธิน โดยพระวิภาควฑูตขอสัมปทานจากรัฐบาลสยามสร้างทางรถไฟไปยังอ่างศิลา (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2437, ร.5, ยธ. 5.2/1) เนื่องจากบริเวณอ่างศิลาขณะนั้นเป็นท่าเทียบเรือที่มีความสำคัญ ส่วนพระชลยุทธโยธินได้ยื่นขอสัมปทานในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟในเส้นทางเดียวกันกับพระวิภาควฑูต พร้อมกันนี้ยังยื่นขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตสร้างสะพานหินตั้งแต่ท่าเรือให้ยาวออกไปในทะเลจนพ้นเขตหินได้น้ำ โดยยื่นขอพระบรมราชานุญาตเมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2437 พร้อมเสนอว่าหากรัฐบาลไม่อนุมัติให้นายทุนชาวตะวันตกเข้ามาดำเนินการในการก่อสร้างเนื่องจากเห็นว่าผลประโยชน์จะตกอยู่กับนายทุนตะวันตก

ก็ควรจะเป็นการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับนายทุน เพราะเส้นทางนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการค้าของประเทศ (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2437, ร.5, ยธ. 5.2/1)

ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ ถึงอ่างศิลาจะเป็นเส้นทางสำคัญในการขนถ่ายสินค้าที่มาจากเรือจากต่างประเทศเข้าสู่กรุงเทพฯ ทำให้มีผู้สนใจลงทุนในการก่อสร้างถึง 2 ราย และรัฐบาลพยายามใกล้เคียงโดยพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหมื่นพิทยาลาภฤทธิธาดา เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการในขณะนั้นให้เกิดการร่วมทุนเป็นโครงการเดียวกัน แต่ปรากฏว่าไม่ได้มีการเริ่มโครงการ เนื่องจากการขอสัมปทานการสร้างทางรถไฟสายนี้ไม่ได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาล เพราะจะเป็นการเปิดโอกาสให้ชาวตะวันตกเข้าถึงกรุงเทพฯ ได้สะดวกตามพระดำริของพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงเทเวศร์วัชรการ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศในขณะนั้น (ภารติ มหาฉันทน์, 2552, หน้า 64-65) อีกทั้งข้อจำกัดทางธรรมชาติของอ่างศิลาที่ไม่สามารถพัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึกเพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าและเศรษฐกิจได้ดีเท่ากับบริเวณเกาะสีชัง และบางละมุง

1.2.2 เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-บางพระ

เส้นทางรถไฟสายนี้มีพระมหาโยธาและพระนิเทศชลธิชขอสัมปทานในการก่อสร้างโดยรถไฟจะวิ่งเลียบบคลองพระโขนงถึงเมืองฉะเชิงเทรา สนามชัยเขต พนัสนิคม ชลบุรี ถึงบางพระ (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2439, ร.5, ยธ. 5.2/5) ผู้ขอสัมปทานทั้งพระมหาโยธาและพระนิเทศชลธิชเป็นกลุ่มเดียวกับผู้ที่ได้รับสัมปทานเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-ปากน้ำ โดยเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-บางพระนี้จะเชื่อมกับเส้นทางสายกรุงเทพฯ-ปากน้ำที่ปลายคลองพระโขนง แขวงเมืองนครเขื่อนขันธ์ แยกเลียบบคลองประเวศบุรีรมย์เข้ามาจนถึงเมืองฉะเชิงเทรา

ในหนังสือของพระราชทานพระบรมราชานุญาต บริษัทฯให้รัฐบาลเห็นถึงผลประโยชน์จากการสร้างทางรถไฟสายนี้ รวมถึงการลงทุนอื่น ๆ ของบริษัทที่จะส่งเสริมการเติบโตทางการค้า เช่น การสร้างท่าเทียบเรือทะเลในพื้นที่ใกล้ทางรถไฟ พร้อมทั้งการเดินเรือข้ามฟากแม่น้ำบางปะกง รวมถึงการสร้างทางรถไฟต่อเข้าไปยังพนมสารคาม และสนามชัยเขต เพื่อรับสินค้าจากฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกง และเห็นควรที่จะสร้างทางขยายจากสถานีฉะเชิงเทราขึ้นไปทางตอนบนบริเวณปากคลองบางขนากซึ่งเป็นศูนย์รวมสินค้าจากตอนบนของภาคตะวันออก โดยบริษัทหวังจะรวบรวมสินค้าจากเมืองนครนายก ปราจีนบุรี กบินทร์บุรี ประจันตคาม ด้วยการจัดเรือกลไฟของบริษัทเข้าไปเป็นเรือจูงเรือสินค้าและเรือบรรทุกผู้โดยสารจากเมืองเหล่านี้มายังปากคลองบางขนาก ต่อมาได้ขอขยายเส้นทางรถไฟเข้ามาจนถึงพนัสนิคม ชลบุรี บางพระ โครงการสร้างทางรถไฟนี้นับเป็นโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ ครอบคลุมพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงทุกด้าน และบริษัทได้ชี้ให้เห็นถึงผลประโยชน์ที่มีในเส้นทางในการก่อสร้าง เช่น เมืองพนมสารคาม สนามชัยเขต ผ่านพื้นที่นา ที่สวน และป่าไม้ โดยปลายทางบริษัทขออนุญาตตัดไม้ ส่วนทางบางขนากเป็นแหล่งรวบรวมสินค้าจากเขมร ส่วนทางบางพระหวังจะให้เป็นที่รับสินค้าจากเรือต่างประเทศที่เข้ามาขนถ่ายสินค้าบริเวณเกาะสีชัง (พิมพ์อุมา โตสินธพ, 2548, หน้า 144-145)

1.2.3 เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-ศรีราชา

เส้นทางรถไฟสายนี้มีเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (เจิม แสงชูโต) ยื่นขอสัมปทานการสร้างในปี พ.ศ. 2447 โดยเป็นการขยายเส้นทางรถไฟจากเมืองฉะเชิงเทราเข้ามาถึงชลบุรี และศรีราชา ซึ่งศรีราชาเป็นที่ตั้งของบริษัทศรีมหาธาตุ จำกัด เป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานในการทำป่าไม้กระยาเลย ซึ่งการทำป่าไม้กระยาเลยนั้นมีความยากลำบากและมีต้นทุนสูงกว่าการทำไม้สัก เพราะการลำเลียงไม้กระยาเลยออกจากป่าต้องใช้การชักลากไม่สามารถล่องมาตามลำน้ำได้เหมือนไม้สัก เนื่องจากไม้กระยาเลยเป็นไม้ที่มีเนื้อแข็งจึงมีน้ำหนักมาก

(การตี มหาชนธ์, 2553, หน้า 34) หากรัฐบาลสร้างทางรถไฟเข้ามาในพื้นที่ศรีราชาก็จะเป็นการช่วยลดค่าใช้จ่ายของบริษัทศรียหาราชาได้ โดยเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีได้แจ้งกับรัฐบาลว่า หากรัฐบาลไม่ต้องการสร้างทางรถไฟสายนี้แล้วท่านจะเป็นผู้ขอรับสัมปทานทำทางรถไฟเอง (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2444, ร.5, ยธ. 5.2/24) ในที่สุดรัฐจึงตัดสินใจที่จะสร้างเองเพียงแต่จุดหมายปลายทางอยู่เพียงบางพระเท่านั้นไม่ถึงศรีราชาตามที่เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีต้องการ

การที่มีผู้ยื่นขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตสร้างเส้นทางรถไฟในภาคตะวันออกหลายราย แต่ไม่ปรากฏหลักฐานว่ามีเส้นทางใดได้ลงมือก่อสร้าง เพราะบางรายนั้นไม่สามารถก่อสร้างได้ทันตามกรอบเวลาในสัญญาสัมปทานเช่นกรณีนายแอนเดอร์สัน ส่วนเส้นทางอื่น ๆ แม้ว่าจะสามารถสร้างผลประโยชน์ทางการค้า แต่ก็มิได้รับพระราชทานอนุญาตให้ผู้ใดเลย เหตุเพราะความเกรงกลัวในเรื่องความปลอดภัยจากการคุกคามของชาติตะวันตก (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2443, ร.5, ยธ. 5.2/19)

อย่างไรก็ตามผู้ขอสัมปทานทุกรายต่างเสนอถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการสร้างทางรถไฟ ทำให้รัฐบาลคิดว่า “เมื่อมีผู้ขอทำต้องคิดแล้วว่าได้กำไรจึงขอทำเพื่อหากำไรถ้าไม่ได้กำไรไม่ทำ ดังนั้นรัฐบาลจึงควรทำเสียเอง” (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2444, ร.5, ยธ. 5.2/24) ดังนั้นเส้นทางรถไฟทุกสายในราชอาณาจักรรัฐบาลจะเป็นผู้ลงทุนและลงมือก่อสร้างเอง เพราะนอกจากผลประโยชน์ทางการค้าและกำไรจากการสร้างทางรถไฟแล้ว รัฐบาลยังคำนึงถึงประโยชน์ด้านการเมือง การปกครอง และการป้องกันประเทศ ส่วนทางรถไฟที่รัฐบาลอนุมัติสัมปทานให้เอกชนดำเนินการก่อสร้าง คือ ทางรถไฟสาขาซึ่งมีปลายทางเชื่อมกับทางรถไฟหลวง

2. การดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกของรัฐ (กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ)

การดำเนินการที่จะก่อสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ รัฐบาลจำเป็นต้องมีข้อมูลทางด้านงบประมาณ การก่อสร้าง และมีเส้นทางที่มีลักษณะภูมิประเทศไม่เป็นอุปสรรคต่อการก่อสร้างทางด้านเทคโนโลยีในการวางรางและอื่น ๆ ด้วยเหตุนี้ กรมรถไฟต้องทำการสำรวจเส้นทางที่จะสร้างทางรถไฟโดยคร่าว ๆ ก่อนหนึ่งครั้งแล้วทำการสำรวจเส้นทางโดยละเอียดอีกครั้งหนึ่ง (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2447, ร.5, ยธ. 5.4/7) เมื่อพิจารณาเห็นว่า เส้นทางใดมีความเหมาะสมต่อการก่อสร้าง กรมรถไฟจะประมาณการการก่อสร้างเสนอต่อกระทรวงโยธาธิการเพื่อเสนอต่อที่ประชุมเสนาบดีอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประธานการประชุม เมื่อได้รับความเห็นชอบแล้ว กระทรวงโยธาธิการจะออกประกาศห้ามประชาชนจับจองซื้อขายแลกเปลี่ยนที่ดินฉบับหนึ่งและออกเป็นพระราชกฤษฎีกาอีกฉบับเพื่อมิให้เกิดข้อขัดข้องในการจัดการที่ดินสำหรับการสร้างทางรถไฟและสถานีรถไฟ (ปก แก้วกาญจน์, 2534, หน้า 61)

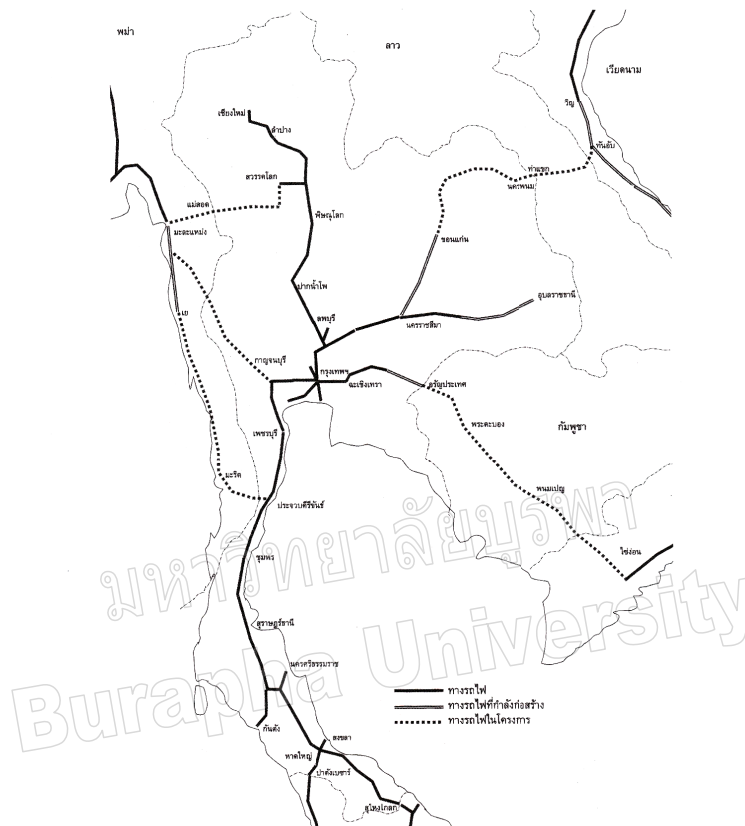
การสร้างทางรถไฟสายตะวันออกของรัฐบาลเริ่มดำเนินการด้วยการสำรวจเส้นทางและเก็บข้อมูลมาพิจารณาสร้างทางรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ ถึงหัวเมืองชายฝั่งทะเล (กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-พนัสนิคม-ชลบุรี - บางพระ) ทั้งนี้เส้นทางรถไฟสายต่าง ๆ ที่มีผู้ยื่นขอสัมปทานจะกำหนดเส้นทางให้ผ่านเมืองฉะเชิงเทรา เพราะฉะเชิงเทราเป็นเมืองศูนย์กลางทางการค้าของพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง เป็นศูนย์กลางของกิจการต่าง ๆ ด้วยความเจริญทางการค้าของพื้นที่ภาคตะวันออกและปัญหาทางการเมืองบริเวณชายแดนมณฑลปราจีนบุรีที่เป็นเขตติดต่อกับดินแดนเขมรในอินโดจีนของฝรั่งเศสทำให้รัฐบาลสยามตัดสินใจสำรวจพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงเพื่อเป็นเส้นทางในการก่อสร้างทางรถไฟในปี พ.ศ. 2444 (เกื้อกุล ยืนยงอนันต์, 2519, หน้า 134) โดยแบ่งสำรวจออกเป็น 4 ระยะ คือ ช่วงที่ 1 กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา ช่วงที่ 2 ฉะเชิงเทรา-พนัสนิคม ช่วงที่ 3 พนัสนิคม-ชลบุรี ช่วงที่ 4 ชลบุรี-บางพระ เป็นระยะทางทั้งสิ้น 137 กิโลเมตร ประเมินค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างไว้ประมาณ

8,000,000 บาท แต่รัฐบาลเห็นว่าไม่ควรสร้างต่อมาจนถึงศรีราชาตามที่เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีเสนอเพราะเป็นเส้นทางลำบากต้องตัดผ่านภูเขาไม่คุ้มกับการลงทุนขยายไป (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2444, ร.5, ยธ. 5.2/24) แต่แล้วทางรถไฟสายตะวันออก กรุงเทพฯ-บางพระที่กำหนดจะสร้างในปี พ.ศ. 2445 ต้องระงับโครงการการก่อสร้างไว้ก่อนเพราะรัฐบาลมีความจำเป็นเร่งด่วนในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือ เนื่องจากเกิดเหตุกบฏเงี้ยวเมืองแพร่ขึ้นมาต่อต้านอำนาจรัฐบาลสยาม (เกื้อกุล ยืนยงอนันต์, 2519, หน้า 135) ต่อมาในปี พ.ศ. 2447 รัฐบาลพิจารณาสร้างทางรถไฟสายตะวันออกอีกครั้ง โดยสร้างทางรถไฟสายเมืองฉะเชิงเทรา กำหนดงบประมาณการก่อสร้างถึงเมืองฉะเชิงเทราไว้ทั้งสิ้น 3,500,000 บาท เป็นการแบ่งจ่ายเงินเป็นเวลา 3 ปี และให้ผู้ดำเนินการก่อสร้างยืมรางเหล็กจากทางรถไฟสายเหนือซึ่งพักการก่อสร้างมาใช้ก่อนเพราะทางรถไฟสายเหนือหยุดพักการก่อสร้างเป็นเวลา 8 ปี ถึงจะดำเนินการก่อสร้างต่อทำให้รัฐบาลสามารถลดต้นทุนในการก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทราลงถึง 800,000 บาท เหลือการใช้งบประมาณในการก่อสร้างเพียง 2,700,000 บาท แบ่งชำระเพียงปีละ 900,000 บาท (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2447, ร.5, ยธ. 5.4/7)

การก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออก กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทราได้เริ่มขึ้นในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2448 เริ่มก่อสร้างตั้งแต่กรุงเทพฯ โดยแยกจากทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ที่สะพานยมราชมาตามคลองบาง-กะปิ คลองประเวศบุรีรมย์ และแม่น้ำบางปะกง จนถึงเมืองฉะเชิงเทรา ระยะทางยาว 63.4 กิโลเมตร (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2447, ร.5, ยธ. 5.4/7) การก่อสร้างเป็นทางรถไฟขนาดราง 1.435 เมตร (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2540 หน้า 78) เมื่อดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีได้ขอให้รัฐบาลขยายเส้นทางเข้ามาถึงศรีราชาเพื่ออาศัยเส้นทางรถไฟสายนี้ในการขนส่งสินค้าของบริษัท ศรีมหาราช จำกัด ซึ่งพระยาสุรียานุวัตรเห็นด้วยกับการสร้างทางรถไฟจากฉะเชิงเทราต่อไปชลบุรี เพราะจะเสร็จทันกับทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา และจะช่วยขยายผลประโยชน์กับพื้นที่ทางตะวันออกซึ่งมีข้าวเปลือกเป็นสินค้าสำคัญ (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2447, ร.5, ยธ. 5.4/7) รัฐบาลเห็นควรที่จะสร้างทางเชื่อมต่อไปยังบางพระเป็นระยะทางยาว 133 กิโลเมตร แต่ไม่ได้ดำเนินการก่อสร้างขึ้น การสร้างทางรถไฟสายตะวันออกในครั้งนี้จึงยุติเพียงแค่เมืองฉะเชิงเทรา เนื่องจากรัฐบาลสยามต้องป้องกันการเกิดความขัดแย้งกับฝรั่งเศสและรัฐบาลขาดเงินทุนในการสร้างทางรถไฟข้ามแม่น้ำบางปะกง ประกอบกับในขณะนั้นรัฐบาลมีภาระเรื่องค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือ โดยดำเนินการก่อสร้างถึงบริเวณสถานีเมืองฉะเชิงเทราแล้วเสร็จ ในปี พ.ศ. 2450 และรัชกาลที่ 5 ทรงเสด็จฯ เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 24 มกราคม พ.ศ. 2450 (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2447, ร.5, ยธ. 5.4/7)

ภาพ 1

แผนที่โครงการทางรถไฟระหว่างประเทศ (พ.ศ. 2468)



หมายเหตุ. จาก “ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด” โดย อิจิโร คาซึกิ, 2562, สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, หน้า 44.

ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 6 รัฐบาลได้สร้างทางรถไฟขยายจากเมืองฉะเชิงเทราขึ้นไปถึงเมืองอรัญประเทศ เริ่มก่อสร้างวันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2462 ปัจจัยที่ทำให้รัฐบาลสร้างทางรถไฟส่วนต่อขยายสายนี้ เพราะต้องการรักษาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศกับฝรั่งเศส และเพื่อประโยชน์ทางด้านการค้าและการป้องกันบ้านเมือง (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2462, ร.6, คค. 5.1/2) ทั้งที่รัฐบาลเห็นว่าการสร้างทางรถไฟต่อขยายจากฉะเชิงเทรา เข้ามายังชายแดนของฝรั่งเศสนั้น ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุนก่อสร้าง เนื่องจากจะเป็นการแย่งชิงสินค้าระหว่าง สยามกับฝรั่งเศส สินค้าที่มาจากเมืองพระตะบองจะลดน้อยลง ซึ่งแต่เดิมฝรั่งเศสพยายามขัดขวางการสร้าง ทางรถไฟส่วนต่อขยายนี้ และรัฐบาลสยามก็มีท่าทีเกรงกลัวต่ออิทธิพลของฝรั่งเศสจึงมิได้ดำเนินการก่อสร้าง แต่ด้วยความจำเป็นทางด้านยุทธศาสตร์ในการป้องกันประเทศ รัฐบาลสยามจึงต้องเร่งสร้างทางรถไฟสายนี้ขึ้น แต่เดิมรัฐบาลจะดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน 2 ปี แต่สร้างไม่เสร็จทันตลอดทั้งสายจนกระทั่งแล้วเสร็จ และเปิดเดินรถไฟจากสถานีฉะเชิงเทราต่อไปยังอรัญประเทศในปี พ.ศ. 2467 (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2467, ร.6, คค. 5.1/6) รวมระยะ 255 กิโลเมตร ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 17,269,768 บาท โดยเส้นทางรถไฟจาก ฉะเชิงเทราถึงอรัญประเทศนี้ จำเป็นต้องก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมกับรถไฟในเขมรของอินโดจีนฝรั่งเศส ทำให้มี การปรับใช้ขนาดรางรถไฟเป็นขนาด 1 เมตร ส่งผลให้ทางรถไฟสายตะวันออกทั้งหมดปรับขนาดรางรถไฟตลอด ทั้งเส้นทางจาก 1.435 เมตร เหลือขนาด 1 เมตร (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2540, หน้า 78)

3. การเติบโตของเศรษฐกิจข้าวในมณฑลปราจีนบุรี

การสร้างเส้นทางรถไฟช่วยให้เกิดการเปิดพื้นที่ที่รกร้างว่างเปล่าและเปลี่ยนพื้นที่ป่าให้กลายมาเป็นพื้นที่เกษตรกรรม โดยเส้นทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ) มีการก่อสร้างระยะแรก (กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา) ที่เปิดใช้ใน พ.ศ. 2450 สร้างขึ้นมาเพื่อระบายความแออัดของการขนส่งสินค้าภายในคลองเชื่อมของแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกง ที่ประสบปัญหาการจราจรแออัดและข้อจำกัดในการเดินทางจากสภาพภูมิศาสตร์ จากการที่พื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงมีการขุดคลองเพื่อเปิดพื้นที่สำหรับการเพาะปลูกข้าว ในช่วงปี พ.ศ. 2419-2433 คือ คลองนครเนื่องเขตต์ คลองประเวศบุรีรมย์ คลองแขก คลองเปรี้ง คลองอุดมชลจร และคลองหลวงแพ่ง ซึ่งสามารถเปิดพื้นที่เพาะปลูกข้าวใหม่ได้ถึง 153,037 ไร่ (ศรัญญา คันธาชีพ, 2540, หน้า 89) จะเห็นได้ว่าพื้นที่การเพาะปลูกข้าวบริเวณเมืองฉะเชิงเทรานั้นเป็นพื้นที่ที่การขยายการเพาะปลูกนั้นขึ้นอยู่กับ การขุดคลองในช่วงปี พ.ศ. 2419-2433 ซึ่งเป็นช่วงระยะเวลาก่อนการสร้างทางรถไฟ แต่การสร้างทางรถไฟต่อขยายช่วงฉะเชิงเทรา-อรัญประเทศในปี พ.ศ. 2462-2467 มีผลโดยตรงต่อการขยายพื้นที่การเพาะปลูกข้าวในมณฑลปราจีนบุรี ดังตาราง 1

ตาราง 1

การขยายตัวของพื้นที่นาในมณฑลปราจีนบุรี พ.ศ. 2438-2474

พุทธศักราช	เนื้อที่นา (ไร่)	พุทธศักราช	เนื้อที่นา (ไร่)
2438	393,502	2462	1,529,893
2447	1,022,279	2463	1,527,647
2448	1,141,607	2464	1,529,893
2449	1,058,845	2465	1,572,360
2450	1,178,576	2467	1,633,340
2451	1,306,901	2468	1,696,920
2452	1,325,594	2469	1,748,140
2453	1,170,000	2572	1,875,890
2460	1,472,314	2473	1,841,550
2461	1,512,547	2474	1,841,501

หมายเหตุ. จาก “พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419-2475” โดย ศรัญญา คันธาชีพ, 2540, วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มหาวิทยาลัยศิลปากร, หน้า 96.

จากตาราง 1 พื้นที่นาในมณฑลปราจีนบุรี ช่วงปี พ.ศ. 2451 กับ พ.ศ. 2465 มีความแตกต่างกันอย่างมาก กล่าวคือ ช่วงก่อนมีการเปิดใช้งานทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา) ในปี พ.ศ. 2451 พื้นที่นาในมณฑลปราจีนบุรีมีจำนวน 1,306,901 ไร่ ซึ่งเป็นผลมาจากการขยายพื้นที่เพาะปลูกจากการขุดคลองเชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยา-บางปะกง และในปี พ.ศ. 2464 ซึ่งเป็นปีเปิดใช้งานทางรถไฟสายตะวันออกส่วนต่อขยายฉะเชิงเทรา-กบินทร์บุรี (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2462, ร.6, คค. 5.1/2) พื้นที่นาในมณฑลปราจีนบุรี มีพื้นที่ 1,529,893 ไร่ และภายหลังการเปิดเดินรถไฟในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ-กบินทร์บุรี) อย่างเป็นทางการหลังจากการปรับเปลี่ยนขนาดรางรถไฟในปี พ.ศ. 2467 และเปิดเดินรถไฟถึงอรัญประเทศ (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2467, ร.6, คค. 5.1/6) พื้นที่นาข้าวในมณฑลปราจีนบุรีมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ กล่าวคือพื้นที่เพาะปลูกข้าวตั้งแต่ปี พ.ศ. 2467 ถึง พ.ศ. 2472 มีพื้นที่เพาะปลูกข้าวเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนถึง 242,550 ไร่ ภายในระยะเวลาเพียง 5 ปี ซึ่งการเพิ่มของพื้นที่การเพาะปลูกข้าวในช่วงนี้จะ

มีความสัมพันธ์กับการเปิดเดินรถไฟสายตะวันออกซึ่งไปสิ้นสุดที่อรัญประเทศ รวมถึงการสร้างถนนในพื้นที่มณฑลปราจีนบุรีเป็นสำคัญ เนื่องจากพื้นที่เพาะปลูกข้าวบริเวณเมืองฉะเชิงเทราซึ่งเป็นพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงตอนล่างนั้นพื้นที่ส่วนใหญ่ถูกเปิดเพื่อการเพาะปลูกตั้งแต่ช่วงการขุดคลองในสมัยรัชกาลที่ 5

การขยายตัวของพื้นที่เพาะปลูกข้าวในมณฑลปราจีนบุรี จึงเป็นแรงสนับสนุนให้กิจการโรงสีข้าวขยายตัวด้วย ในระยะแรกกิจการโรงสีข้าวขยายตัวในกรุงเทพฯ จนกระทั่งเมื่อประมาณปี พ.ศ. 2420 จึงมีการขยายตัวออกไปต่างจังหวัด ซึ่งโรงสีที่เริ่มขยายตัวในชนบทตามหลักฐานที่พบครั้งแรก ๆ ตั้งอยู่ในลุ่มแม่น้ำบางปะกงที่ฉะเชิงเทรา โดยเป็นโรงสีขนาดเล็ก คือ สีข้าวได้ 8-50 ตันต่อวัน (ฉัตรทิพย์ นาถสุภา และสมภพ มานะรังสรรค์ (บรรณาธิการ), 2527, หน้า 293) การขยายตัวของกิจการโรงสีข้าวในลุ่มแม่น้ำบางปะกงเริ่มขยายตัวมากขึ้นตั้งแต่ พ.ศ. 2463-2472 กล่าวคือ ก่อนหน้า พ.ศ. 2463 ในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงมีโรงสีข้าวเพียง 9 โรง ต่อมาขยายตัวถึง 74 โรงในปี พ.ศ. 2463-2472 (สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2472, สบ.2.41/2) ซึ่งการขยายตัวของโรงสีในพื้นที่มณฑลปราจีนบุรีนี้มีความสัมพันธ์กับการเดินรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ) เนื่องจากการสร้างทางรถไฟช่วยเปิดพื้นที่การเพาะปลูกข้าวโดยเฉพาะบริเวณเมืองปราจีนบุรี และรถไฟนี้ยังช่วยให้การขนส่งสินค้าและอุปกรณ์ต่าง ๆ เป็นไปด้วยความสะดวกมากขึ้นกว่าการขนส่งสินค้าในรูปแบบเดิม ด้วยเหตุผลดังกล่าวทำให้จำนวนโรงสีข้าวในเมืองปราจีนบุรีมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นหลังจากที่มีการเปิดใช้ทางรถไฟสายตะวันออกในปี พ.ศ. 2467 ทั้งนี้เนื่องด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ในการประกอบเป็นเครื่องสีข้าวนั้นมีขนาดใหญ่ตามรูปแบบของโรงสีข้าว ที่มีทั้งโรงสีกลไฟ โรงสีไอน้ำ โรงสีเครื่องยนต์ และโรงสีพลังไฟฟ้า (อังคณา แสงสว่าง, 2550, หน้า 106) โดยเครื่องมือและอุปกรณ์ในการสร้างโรงสีข้าวนี้จะถูกขนส่งโดยรถไฟเป็นหลักและทำให้โรงสีข้าวในเมืองปราจีนบุรีมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น

จากข้อมูลบัญชีโรงสีข้าวในพระราชอาณาจักรสยาม พ.ศ. 2472 พบว่า โรงสีข้าวในมณฑลปราจีนบุรีมีจำนวนโรงสีข้าว ทั้งหมด 82 โรง และในพื้นที่ที่ทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ) ตัดผ่านหลังจากมีการเปิดเดินรถไฟถึงกบินทร์บุรีในปี พ.ศ. 2467 มีโรงสีข้าวในปราจีนบุรี จำนวน 12 โรง โดยโรงสีข้าวเหล่านี้ ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลศาลาแดง และตำบลโพรงอากาศในอำเภอบางน้ำเปรี้ยว จังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวน 5 โรง อยู่ในพื้นที่อำเภอเมืองปราจีนบุรี อำเภอประจันตคาม อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี จำนวน 7 โรง จากข้อมูลตั้งแต่ พ.ศ. 2463-2472 จำนวนโรงสีข้าวในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทราและจังหวัดปราจีนบุรี มีการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ จากเดิมในพื้นที่ฉะเชิงเทราที่มีจำนวนโรงสีข้าว 9 โรง ในช่วงปีดังกล่าวมีจำนวนโรงสีข้าวเพิ่มขึ้น 24 โรง ทำให้ในปี พ.ศ. 2472 จำนวนโรงสีข้าวในฉะเชิงเทราที่มีจำนวนอยู่ที่ 33 โรง ในขณะที่จังหวัดปราจีนบุรีช่วงก่อนปี พ.ศ. 2463 ยังไม่มีโรงสีข้าวแม้แต่เพียงโรงเดียว แต่ภายหลังปี พ.ศ. 2472 จำนวนโรงสีข้าวในจังหวัดปราจีนบุรีเพิ่มขึ้นเป็น 12 โรง นอกจากนี้หลังจากการเปิดเดินรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ) ถึงกบินทร์บุรีในปี พ.ศ. 2467 ส่งผลให้เกิดโรงสีข้าวขึ้นเป็นครั้งแรกในเมืองปราจีนบุรีอีกด้วย นอกจากการขยายพื้นที่สำหรับการเพาะปลูกข้าวแล้ว การตัดทางรถไฟยังเพิ่มการขยายพื้นที่ในการเพาะปลูกพืชชนิดอื่น ๆ อีกจำนวนมาก โดยเฉพาะพืชไร่ เพราะพื้นที่เมืองปราจีนบุรีนี้แม้ว่าจะมีที่นามากแต่ครั้งหนึ่งก็เป็นพืชไร่ เพราะในพื้นที่เมืองปราจีนบุรีมีอัตราส่วนเป็นเขตป่าเขาที่ลาดพอ ๆ กับพื้นที่ส่วนที่ราบ (ศรีบุญญา คันธาสีพ, 2540, หน้า 98)

กล่าวโดยสรุป การเปิดเดินรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ) จึงเป็นการดำเนินการที่มีผลต่อการเติบโตของเศรษฐกิจข้าว ทั้งการขยายตัวของพื้นที่เพาะปลูกและการเติบโตของโรงสีข้าวในมณฑลปราจีนบุรี

อภิปรายผล

การขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นภายหลัง พ.ศ. 2398 เป็นการขยายตัวที่เกิดจากเงื่อนไขสนธิสัญญาพระราชไมตรีหรือสนธิสัญญาเบาว์ริง ซึ่งทำให้นานาประเทศเข้ามาค้าขายกับสยามมากขึ้น ขณะเดียวกันรัฐบาลสยามก็มีการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ซึ่งมีส่วนในการส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทั้งการเดินทางและการขนส่งสินค้าเข้ามาในพื้นที่ของเส้นทางรถไฟ ทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ) จึงเป็นเส้นทางคมนาคมที่เป็นปัจจัยภายในซึ่งมีส่วนส่งเสริมการเติบโตของเศรษฐกิจข้าว ทั้งการขยายตัวของพื้นที่เพาะปลูกและการเติบโตของโรงสีข้าวในเมืองปราจีนบุรี การให้ความสำคัญกับพลวัตภายในเช่นการเกิดขึ้นของทางรถไฟสายตะวันออกนี้ช่วยอธิบายให้เห็นว่า การขยายตัวของเศรษฐกิจข้าวหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงมิได้เกิดขึ้นจากปัจจัยจากภายนอกเท่านั้น แต่กลับมีพลวัตภายในที่ช่วยส่งเสริมการขยายตัวของเศรษฐกิจข้าวอยู่ด้วย

ข้อเสนอแนะการวิจัย

ข้อเสนอแนะทั่วไป

การศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยหลังการเปิดระบบเศรษฐกิจเสรีตามเงื่อนไขของสนธิสัญญาเบาว์ริง หากพิจารณาในระดับประเทศพบว่า เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของระบบเศรษฐกิจสู่ระบบเศรษฐกิจแบบเงินตราอย่างชัดเจน ขณะที่การศึกษาในระดับท้องถิ่นส่วนใหญ่เป็นงานศึกษาที่แสดงให้เห็นถึงผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างดังกล่าว ความพยายามในนี้เป็นการพิจารณาการเปลี่ยนแปลงในระดับท้องถิ่นที่เกิดขึ้นจากปัจจัยแวดล้อมภายใน คือ ทางรถไฟสายตะวันออกที่มีส่วนต่อการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจของท้องถิ่นมณฑลปราจีนบุรี ผู้วิจัยพบว่า การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจสู่ระบบเศรษฐกิจเพื่อการค้าในท้องถิ่นต่าง ๆ มีปรากฏการณ์ทางเศรษฐกิจของท้องถิ่นที่แสดงให้เห็นถึงพัฒนาการภายในของท้องถิ่นภายใต้โครงสร้างหลักของการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ดังนั้นผู้วิจัยเห็นว่าการศึกษาคความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในช่วงเวลาดังกล่าว จึงควรพิจารณาพลวัตภายในของแต่ละพื้นที่ ซึ่งมีปรากฏการณ์ต่าง ๆ ทางประวัติศาสตร์ที่จะช่วยทำให้สามารถเข้าใจถึงพลวัตภายในว่ามีส่วนต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจทั้งในระดับท้องถิ่นและประเทศอีกด้วย

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยในอนาคต

การวิจัยประวัติศาสตร์ภาคตะวันออกยังมีปรากฏการณ์ที่นำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่อีกหลายประการที่ควรส่งเสริมให้มีการวิจัย เช่น การเปลี่ยนแปลงการคมนาคมสัญจรภายในภูมิภาคทั้งทางน้ำและทางบกที่เกิดขึ้น และส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงภายในพื้นที่แต่ละย่านของภาคตะวันออกทั้งในด้านการขยายตัวของเมืองและการใช้พื้นที่ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจตั้งแต่การเติบโตของการผลิตสินค้าเกษตร เช่น อ้อย มันสำปะหลัง ยางพารา เข้าสู่การผลิตในโรงงานอุตสาหกรรม การวิจัยประวัติศาสตร์ของปรากฏการณ์เหล่านี้ในภาคตะวันออกควรมีผลอย่างไรในระดับท้องถิ่นยังมีจำกัดจึงควรมีการศึกษาประเด็นลักษณะนี้ให้กว้างขวางขึ้น

กิตติกรรมประกาศ

บทความวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยเรื่อง ทางรถไฟกับการพัฒนาภาคตะวันออก พ.ศ. 2435-2564 ได้รับทุนสนับสนุนจากงบประมาณเงินรายได้คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565

รายการอ้างอิง

- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. เว็ลด์วิชั่น.
- เกื้อกุล ยืนยงอนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร].
- คณางค์ ศรีรัตนกุล. (2552). การพัฒนาเส้นทางสัญจรทางบกในส่วนท้องถิ่นและส่วนกลาง ช่วงปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยรามคำแหง].
- จิรพร สวาทพันธ์. (2547). บทบาทของกรมรถไฟหลวงในด้านความมั่นคงของรัฐสยาม. [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยรามคำแหง].
- ฉัตรทิพย์ นาถสุภา และสมภพ มานะรังสรรค์ (บรรณาธิการ). (2527). ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยจนถึง พ.ศ. 2484. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ปก แก้วกาญจน์. (2534). การสร้างทางรถไฟสายใต้กับผลกระทบทางเศรษฐกิจและการเมือง. [รายงานวิจัย]. สถาบันทักษิณศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ วิทยาเขตสงขลา.
- ปิยนถ บุนนาค. (2518). การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420-2500. [วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศิลปากร].
- ภารดี มหาขันธ์. (2552). พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ชลบุรี. สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ภารดี มหาขันธ์. (2553). บริษัทศรีมหาราชา จำกัด. สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ศรัญญา คันธชาติ. (2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419-2475. [วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศิลปากร].
- สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2432). ร.5, ยธ. 5.1/24 ความเห็นเรื่องสร้างทางรถไฟในพระราชอาณาเขต.
- สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2434). ร.5, ยธ. 5.4/3 เรื่องรถไฟบ้านใหม่ ปากน้ำ เมืองฉะเชิงเทรา และเมืองจันทร์บุรี.
- สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2435). ร.5, ยธ. 5.4/4 เรื่องกรมรถไฟไปตรวจทางเหล็กระหว่างปราจีนบุรีกับกบินทร์บุรี.
- สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2437). ร.5, ยธ. 5.2/1 พระชลยุทธและพระวิภาควดลขอสร้างทางรถไฟแต่กรุงเทพฯ ถึงอ่างศิลา.
- สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2438). ร.5, ยธ. 5.2/3 มิสเตอร์แอนเดอร์สันขอสร้างทางรถไฟแต่กรุงเทพฯ ถึงพระตะบอง.
- สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2439). ร.5, ม. 16.2/83 ป่าไม้กระยาเลยศรีราชา.
- สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2439). ร.5, ยธ. 5.2/5 พระมหาโยธากับพระนิเทศชลธิ์ ขอสร้างทางรถไฟแต่พระโขนงถึงฉะเชิงเทราและต่อไปถึงเมืองพนัสนิคมกับตั้งแต่ชลถึงบางพระ.
- สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2439). ร.5, ยธ. 5.2/15 มิสเตอร์เฟอร์ดินานด์ขออนุญาตสร้างทางรถไฟคลองรังสิตกับเมืองวัฒนานคร แลขออนุญาตสร้างรถแถมเวทีมีฉนวนเพชรบูรณ์.

- สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2443). ร.5, ยธ. 5.2/19 ผู้มีชื่อหลายรายขออนุญาตสร้างทางรถไฟไป ณ ตำบล ต่าง ๆ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว.
- สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2444). ร.5, ยธ. 5.2/24 รถไฟศรีราชา รายงานการประชุมเสนาบดี.
- สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2447). ร.5, ยธ. 5.4/7 รถไฟบางปะกงหรือที่เรียกว่าสายตะวันออก.
- สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2462). ร.6, คค. 5.1/2 เรื่องสร้างทางรถไฟสายตะวันออกถึงอรัญประเทศ.
- สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2467). ร.6, คค. 5.1/6 เปิดการเดินทางรถไฟสายอรัญประเทศต่อจากฉะเชิงเทรา.
- สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2472). สป.2.41/2 บัญชีโรงสีข้าวในพระราชอาณาจักรสยาม.
- สุเทพ โพธิ์น้อย. (2543). กำเนิดรถไฟกับการขยายอำนาจรัฐสยาม. [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยรามคำแหง].
- อังคณา แสงสว่าง. (2550). บทบาททางเศรษฐกิจของชาวจีนในฉะเชิงเทรา ระหว่าง พ.ศ. 2398-2475. [วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร].
- อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์].
- อิจิโร คากิซากิ. (2560). จากทางรถไฟสู่ทางหลวง: ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคมและการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ. 2478-2518. ต้นฉบับ.
- อิจิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด (มุกิตา พานิช, แปล). สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.