



## การปฏิวัติการคมนาคมกับการรวมศูนย์อำนาจของรัฐในสยาม พ.ศ. 2435-2475

The Transportation Revolution and the Centralization of  
the State in Siam 1892-1932

วิภัต เลิศรัตน์รังษี\* และ ดร. สมเกียรติ วันทะนะ\*\*

Wipat Lertlattanarangsri and Dr. Somkiat Wantana

---

\*นักศึกษาระดับปริญญาโท ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์ (การปกครอง)  
ภาควิชารัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์,  
E-mail : wp2235@mail.com

\*\*รองศาสตราจารย์ประจำสาขาการปกครอง ภาควิชารัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์  
คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

## บทคัดย่อ

การวิจัยฉบับนี้มีจุดประสงค์เพื่อศึกษาการปฏิวัติคณาคมกับการรวมศูนย์อำนาจของรัฐในสยามระหว่าง พ.ศ.2435-2475 ผลการศึกษาพบว่า การรวมศูนย์อำนาจอย่างมีประสิทธิภาพเป็นเพราะรัฐตระหนักถึงความสำคัญของความเร็ว โดยเริ่มจากแยกการสื่อสารออกจากการคณาคม และเชื่อมต่อกรุงเทพฯกับส่วนภูมิภาคด้วยทางรถไฟ ความเร็วของรถไฟกลายเป็นต้นทุนทางการเมืองของรัฐบาลและทำให้ต้นทุนการขนส่งระหว่างกรุงเทพฯกับพื้นที่ห่างไกลต่ำลง ผลจากการรวมศูนย์อำนาจของรัฐได้ทำให้กรุงเทพฯกลายเป็นศูนย์กลางการคณาคมสมัยใหม่ด้วยเช่นกัน

**คำสำคัญ:** การคณาคม, การรวมศูนย์อำนาจ, ความเร็ว, ทางรถไฟ, โทรเลข

## Abstract

The purpose of this research is to study the transportation revolution and the centralization of the state in Siam 1892-1932. The result has shown that the state can centralize the power efficiently because of it can enhance the importance of speed by separating communication from the transport and connect Bangkok to other regions by rail. The speed of the train became a political capital for the government and the cost of transportation between Bangkok and the remote areas was greatly reduced. As a result of the centralization of the state, Bangkok has become a modern transportation hub as well.

**Keywords:** Transportation, Centralization, Speed, Railways, Telegraph

## บทนำ

ปัญหาการเมืองระหว่างประเทศช่วงพุทธศตวรรษที่ 24 ทำให้รัฐบาลสยามจะต้องรับมือด้วยการสร้างประเทศแบบรวมศูนย์อำนาจขึ้นมา ความสำคัญของการรวมศูนย์อำนาจแบบสมัยใหม่ตั้งแต่รัชกาลที่ 5 เป็นต้นมา ไม่ใช่แค่การสร้างระบบราชการแบบรวมศูนย์อำนาจเท่านั้น แต่รัฐยังตระหนักถึงความสำคัญของ “ความเร็ว” ในการสื่อสารและคมนาคมจากศูนย์กลางไปยังส่วนภูมิภาค โดยความเร็วนี้กำเนิดจากเทคโนโลยีสมัยใหม่คือโทรเลขและรถไฟ ซึ่งรัฐบาลในยุคก่อนหน้านั้นไม่มีความสามารถในการครอบครองหรือยังเห็นว่าเป็นสิ่งที่ไม่จำเป็นมาก่อน

เทคโนโลยีดังกล่าวได้ทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงเชิงคุณภาพครั้งสำคัญกับการคมนาคมของประเทศ คือการแยกการสื่อสารออกจากการคมนาคมเป็นครั้งแรกด้วยโทรเลข และการปฏิวัติการคมนาคมภายในประเทศอย่างสิ้นเชิงด้วยรถไฟ ความเร็วได้กลายมาเป็นตัวแปรสำคัญของการเมืองและเศรษฐกิจ อีกทั้งยังทำให้เห็นระดับพัฒนาการของรัฐอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน จากความสำคัญของปัญหาดังกล่าวนี้ จึงเป็นที่มาของการศึกษาถึงความสำคัญของ “การปฏิวัติการคมนาคม” ของประเทศ ในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการรวมศูนย์อำนาจของรัฐในสยามระหว่าง พ.ศ. 2435-2475 และเพื่อเป็นขยายความรู้ด้านประวัติศาสตร์เทคโนโลยีการสื่อสารและคมนาคมของไทยด้วยอีกทางหนึ่ง

## วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาการรวมศูนย์อำนาจการปกครองของรัฐสยามผ่านพัฒนาการของการคมนาคมสมัยใหม่
2. เพื่อศึกษาการรวมกำลังทางเศรษฐกิจของรัฐสยามผ่านพัฒนาการของการคมนาคมสมัยใหม่

## กรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษา

แนวคิดที่ใช้ในการศึกษานี้มีอยู่ 2 แนวคิดสำคัญคือ แนวคิดการรวมศูนย์อำนาจของรัฐสมัยใหม่ (สมเกียรติ วันทะนะ, 2551) และแนวคิดบทบาทหน้าที่

เฉพาะอย่างของสิ่งประดิษฐ์สมัยใหม่ (โบรลิน, 2556) โดยทั้งสองแนวคิดนี้เป็นเหตุเป็นผลซึ่งกันและกันที่แสดงให้เห็นระดับพัฒนาการของรัฐในสยามที่ให้ความสำคัญกับอำนาจในการวินิจฉัยสั่งการโดยการเคลื่อนย้ายคน สิ่งของ และข้อมูลที่รวดเร็วจากส่วนกลางไปยังส่วนภูมิภาค ซึ่งเป็นความสามารถที่สำคัญของ “รัฐ” ตั้งแต่รัชกาลที่ 5 เป็นต้นมา

แนวคิดการรวมอำนาจเข้าสู่ศูนย์กลาง เป็นส่วนหนึ่งที่เกิดขึ้นมาพร้อมกับความเป็นสมัยใหม่ของรัฐ เมื่อรัฐบาลต้องวิวัฒนาการไปตามขอบเขตอำนาจและอุดมการณ์การปกครองที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและกว้างขวาง อีกทั้งยังให้ความสำคัญกับเอกภาพครอบคลุมพื้นที่หรืออาณาบริเวณและประชากรในพื้นที่นั้นอย่างเด็ดขาดเป็นเอกเทศโดยไม่มีอำนาจอื่นใดมาทับซ้อนได้ (สมเกียรติ วันทะนะ, 2551) การที่จะสร้างรัฐในอุดมคติเช่นนี้ ทำให้ “รัฐสมัยใหม่” จำเป็นต้องปกครองโดยแทรกแซงหรือบงการชีวิตประจำวันของผู้คนไปทั่วทุกหัวระแหง จนทำให้ชีวิตประจำวันของเราถูกกำหนดหรือถูกทำให้เป็นส่วนหนึ่งของรัฐไปโดยปริยาย (ธงชัย วินิจจะกุล, 2551)

บทบาทของรัฐที่จะแทรกแซงชีวิตประจำวันของผู้คนจำนวนมากจะต้องมีประสิทธิภาพ แนบเนียน โดยแฝงไปด้วยอำนาจหน้าที่และขอบธรรม ความสามารถของรัฐที่จะทำได้จึงไม่ใช่แค่การมีระบบราชการสมัยใหม่แต่เพียงอย่างเดียว หากต้องมีส่วนสนับสนุนที่สำคัญคือ “เทคโนโลยี” ที่จะมาอำนวยความสะดวกให้กับรัฐพร้อมกับให้บริการสังคมด้วยเช่นกัน เทคโนโลยีดังกล่าวคือสิ่งประดิษฐ์ที่ถูกสร้างมาเพื่อหน้าที่ประการเดียว เช่น โทรเลขที่ถูกสร้างมาเพื่อการสื่อสารโดยที่ไม่ต้องเดินทางหรือรถจักรไอน้ำที่มีหน้าที่ลากจูงประการเดียวโดยไม่ต้องพึ่งพากำลังธรรมชาติ เป็นต้น (โบรลิน, 2556: 103-104) ซึ่งผลกระทบโดยตรงจากเทคโนโลยีดังกล่าวคือ “ความรวดเร็ว” ของการสื่อสารและการเดินทางไปมาทั้งของรัฐและสังคม

แต่เนื่องจากเป็นโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่ต้องลงทุนมหาศาล การกำหนดพื้นที่เป้าหมายจึงมีความสำคัญ รัฐส่วนกลางเท่านั้นที่มีอำนาจหน้าที่และความชอบธรรมด้วยเหตุผลคือ เป็นหน้าที่ของรัฐในการให้บริการสังคม ซึ่งรัฐก็จะได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากรายได้ทางตรงและภาษีทางอ้อม ตลอดจนความสามารถของศูนย์กลางคือกรุงเทพฯในการติดต่อสื่อสารกับทุกภูมิภาคได้โดยตรง ภายใต้แนวคิดลักษณะนี้ที่เริ่มตั้งแต่รัชกาลที่ 5 เป็นต้นมา ถึงที่สุดแล้ว ไม่ว่าจะด้วยเหตุและผลทางของความทันสมัย หรือการปรับปรุงประเทศที่ในปัจจุบันเรียกว่า

“การพัฒนา” ก็ย่อมไม่พ้นไปจากมุมมองของการพัฒนาเพื่อสร้างรัฐรวมศูนย์อำนาจที่ส่วนกลางด้วยเช่นกัน (กุลลดา เกษบุญชูมีดี, 2546)

## ขอบเขตการศึกษา

การวิจัยนี้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการคมนาคมสมัยใหม่กับการปกครองของสยาม โดยการคมนาคมในที่นี้หมายถึงการคมนาคมระหว่างเมืองต่อเมือง รูปแบบการคมนาคมที่เลือกใช้ในการศึกษาคือ “ระบบราง” (Railways System) เป็นหลัก ส่วนการแยกการสื่อสารออกจากการคมนาคมหมายถึง “โทรเลข” ช่วงเวลาที่อยู่ในการศึกษาคือระหว่าง พ.ศ. 2435-2475 กลุ่มบุคคลที่ศึกษาคือบุคคลในคณะบริหารและองค์กรราชการของรัฐบาลรัชกาลที่ 5-7 โดยจะพิจารณาจากเอกสารชั้นต้น เอกสารชั้นรอง งานวิจัย และวิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้องในสมัยรัชกาลที่ 5-7

## นิยามศัพท์

**การปฏิวัติคมนาคม** หมายถึง การเปลี่ยนแปลงรูปแบบและเนื้อหาของ การเดินทางอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน การเคลื่อนที่ของพาหนะทำได้โดยไม่ต้อง พึ่งพากำลังกล้ามเนื้อของคน สัตว์พาหนะ และพลังธรรมชาติ แต่เคลื่อนที่ได้ด้วยกำลัง เครื่องจักร ซึ่งทำให้ฤดูกาลหรือสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติไม่มีอิทธิพลโดยตรงต่อ การเดินทางอีกต่อไป จากคุณสมบัติดังกล่าวนี้มีจุดเริ่มต้นจากการคมนาคมระบบราง หรือ “รถไฟ”

**การรวมศูนย์อำนาจของรัฐในสยาม** หมายถึง การรวมอำนาจหน้าที่ใน การวินิจฉัยสั่งการในการบริหารไว้ที่ส่วนกลางหรือรัฐบาลอย่างเป็นทางการ เป็นระบบ มีความชอบธรรม และยังตระหนักถึงความสำคัญของ “ความรวดเร็ว” ในการวินิจฉัยสั่งการ ด้วยการสื่อสารที่เป็นอิสระจากการคมนาคม และเคลื่อนย้ายคนกับสิ่งของด้วยพาหนะ สมัยใหม่ไปยังส่วนภูมิภาค

## ผลการศึกษา

จากการศึกษาพบว่า รัฐบาลในสมัยรัชกาลที่ 5-7 ได้ดำเนินการเกี่ยวกับการคมนาคม 2 ประการในช่วงเวลาดังกล่าวคือ การแยกการสื่อสารออกจากการคมนาคมด้วยโทรเลข และการปฏิวัติการคมนาคมด้วยรถไฟ ซึ่งมีขั้นตอนและทำให้เกิดผลที่ตามมา ดังนี้

ขั้นแรก รัฐบาลเริ่มจากการทำให้ “การสื่อสาร” เป็นอิสระจากการคมนาคม โครงข่ายโทรเลขถูกลากออกจากศูนย์กลางคือ “กรุงเทพฯ” ไปยังพื้นที่ส่วนต่างๆ เพื่อสร้าง “เอกภาพของการบังคับบัญชา” ขึ้นมา เนื่องจากสังคมยุคก่อนมีโทรเลข การสื่อสารใดๆ ต้องไปกับการคมนาคมเสมอคือใช้ ม้าเร็ว เกวียนคว้น เรือคว้น หรือคนเดินสาร (ประภิตกลศาสตร์, 2475) ความล่าช้าของการคมนาคมจึงมีผลโดยตรงต่อการสื่อสารในทันที มีเพียงอาณาเขตโดยรอบกรุงเทพฯ ที่เรียกว่า “วังราชธานี” คือแผ่ไปถึงลพบุรีทางตอนเหนือ ถึงนครนายกทางตะวันออก ถึงสุพรรณบุรีทางตะวันตก และพระประแดงทางใต้ เท่านั้น ที่เดินทางได้สะดวกที่สุดคือไปมาถึงได้ภายในระยะเวลา 24 ชั่วโมงจากกรุงเทพฯ (จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, 2548: 92,321) นอกอาณาเขตนี้ ออกไปและโดยเฉพาะหัวเมืองชายแดนอาจจะต้องใช้เวลาเดินทางไปถึงนานนับเดือน (Kakizaki, 2005: 42-43) ข้อจำกัดด้านการสื่อสารดังกล่าวทำให้กรุงเทพฯ จึงต้องปล่อยสถานการณ์เล็กๆ น้อยๆ ที่อยู่ห่างไกลดำเนินการไปเอง และทำให้หัวเมืองในพื้นที่เหล่านั้นไม่คุ้นเคยกับการถูกบังคับบัญชาโดยตรงจากกรุงเทพฯ มากนัก (เดช บุนนาค, 2548: 6; 2551: (8)-(10))

ความสนใจในโครงการโทรเลขของรัฐบาลเริ่มมาตั้งปีแรกของรัชกาลที่ 5 (กุลลดา เกษบุญชู-มีต, 2546: 81) และการได้ไปเห็นความสำคัญของโทรเลขคราวเสด็จอินเดีย (สหาย, 2556: บทที่ 7) ทำให้รัฐบาลเร่งรัดโครงการโทรเลขขึ้นมาทันทีหลังจากรัชกาลที่ 5 ทรงมีอำนาจเต็มในการบริหารประเทศ ทศวรรษที่ 2420 โครงข่ายโทรเลขที่ลากออกจากพระบรมมหาราชวังก็ครอบคลุมอาณาเขตวังราชธานีเป็นพื้นที่แรก (การสื่อสารแห่งประเทศไทย, 2526: 27-29) จากนั้นก็ขยายเข้าถึงทุกภูมิภาคในทศวรรษที่ 2440 (ประภิตกลศาสตร์, 2475) เมื่อถึงต้นทศวรรษที่ 2450 ก็พบว่า มี 58 เมืองจาก 77 เมืองที่สามารถสื่อสารได้โดยตรงกับกรุงเทพฯ ด้วยโทรเลข (หจข. กส.1/995) ซึ่งหมายความว่า พื้นที่ปกครอง 3 ใน 4 ส่วนของประเทศสามารถแยกระยะทางและระยะเวลาออกจากกันได้แล้วในทางทฤษฎี

“โทรเลข” ได้แสดงศักยภาพเป็นที่ประจักษ์ครวญกบฏหัวเมืองปี พ.ศ. 2445 เมื่อรัฐบาลที่กรุงเทพฯสามารถปราบสถานการณ์และปัญหาการกลับไปยังกองทัพส่วนภูมิภาคได้เกือบ “ร่วมเวลาจริง” (ดู เตช บุนนาค, 2551) ซึ่งแตกต่างกับเหตุการณ์ในอดีตครวญ กบฏเจ้าอนุวงศ์, วิกฤตหัวเมืองภาคใต้ ในรัชกาลที่ 3 (สุวิทย์ อธิศาสตร์, 2549a, 2549b; อุทมนสมบัติ, 2554: 191,197) หรือ สงครามปราบฮ่อในต้นรัชกาลที่ 5 (ประยูทธ สิทธิพันธ์, 2552: 764-765) ที่รัฐบาลกรุงเทพฯจะต้องรอคอย “ระยะเวลาส่งสาร” (departure) กับ “การมาถึง” (arrive) ของข่าวสารที่ล่าช้า ทำให้การประเมินสถานการณ์ต้องทำผ่านข้อมูลมากกว่าข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน

“โทรเลข” ในสยามจึงกำเนิดขึ้นมาในฐานะที่เป็นเครื่องมือสำคัญในการปกครองของรัฐบาล กระแสไฟฟ้าและเส้นลวดกลายเป็นพาหนะในการถ่ายทอดคำสั่งจากส่วนกลางไปยังส่วนภูมิภาคแทนม้าเร็วหรือคนเดินสาร (ดู สัจจาภิรมย์ฯ, 2557: 224) และยังทำให้คณะเสนาบดีที่กรุงเทพฯสามารถรับพระบรมราชวินิจฉัยเรื่องสำคัญเร่งด่วนได้ตลอดเวลาแม้รัชกาลที่ 5 จะไม่ประทับอยู่ในกรุงเทพฯก็ตาม (ศรีสทเทพ, 2533: 2; ประยูทธ สิทธิพันธ์, 2552: 19) เหตุนี้ สลิดติการใช้โทรเลขจึงมาจากหน่วยงานราชการเป็นหลัก โดยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 60 ช่วงปลายรัชกาลที่ 5 ไปเป็นร้อยละ 70 ในช่วงต้นรัชกาลที่ 7 (เทศาภิบาล. เล่ม 2 แผ่น 12; วิทยา ปานะบุตร, 2527: 173) ความสามารถของรัฐที่เพิ่มมากขึ้นนี้ ก็ต้องแลกมาด้วยปัญหาด้านรายรับของกิจการโทรเลขด้วยเช่นกัน

ในระยะแรก “รัฐ” จึงใช้ประโยชน์จากการแยกการสื่อสารออกจากการคมนาคมไปกับ “การปกครอง” เป็นส่วนใหญ่ จนกระทั่งเงื่อนไขเวลาและสถานการณ์ภายในและภายนอกของสยามลงตัวในปี พ.ศ.2428 รัฐบาลจึงตัดสินใจที่จะเชื่อมการเดินทางระหว่าง “กรุงเทพฯ” กับหัวเมืองต่างๆ ด้วยทางรถไฟอย่างแน่นอน (ประยูทธ สิทธิพันธ์, 2552: 791) โทรเลขก็จะมีบทบาทมากขึ้นในฐานะที่เป็น “สิ่งจำเป็น” สำหรับเทคโนโลยีระบบราง (Railways System) เนื่องจากต้องใช้แจ้งปรับเวลาของแต่ละสถานีให้ตรงกันเป็นประจำ แจ้งเวลาการเดินทางจากสถานีต้นทางไปสถานีปลายทาง เพราะความแม่นยำของการเข้าเทียบสถานีจะป้องกันปัญหาอุบัติเหตุได้ กำเนิดกิจการรถไฟทำให้มีการเปลี่ยนแนวการเดินทางสายโทรเลขใหม่ จากเดิมที่สายโทรเลขจะต้องพาดผ่านเข้าไปในป่าทึบเพื่อเข้าไปยังภูมิภาคต่างๆ และทำให้ยากต่อการดูแลรักษา ก็โอนไปอยู่ภายใต้การควบคุมของกรมรถไฟหลวงโดยให้วางสายโทรเลขไปพร้อมกับการสร้างทางรถไฟในคราวเดียวกัน (วิภาวรัตน์ ตีออง, 2534: 281)

เหตุผลที่รัฐตัดสินใจเชื่อมการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯกับเมืองต่างๆ ด้วย “ทางรถไฟ” มีเพียงประการเดียวคือ การคมนาคมที่ใช้อยู่ในเวลานั้นไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของรัฐได้อีกต่อไป เพราะในเวลานั้น “การเดินทางไกล” จะต้องเปลี่ยนพาหนะบ่อยครั้งตามสภาพภูมิศาสตร์ ระยะเวลาเดินทางขึ้นอยู่กับกำลังกล้ามเนื้อคนและสัตว์พาหนะ สภาพเส้นทางแปรผันไปตามฤดูกาลตามธรรมชาติ ความเร็วของการเดินทางรูปแบบต่างๆ ทั้งทางบกและทางน้ำเฉลี่ยเพียง 4 กิโลเมตรต่อชั่วโมงโดยประมาณ และยังไม่สม่ำเสมอในทุกพื้นที่ เหตุนี้ การเคลื่อนย้ายคน สิ่งของ และข้อมูล (การสื่อสาร) ของรัฐก่อนสมัยใหม่จึงประสบปัญหาโดยตลอด และสืบเนื่องมาถึงการควบคุมหัวเมืองในปี พ.ศ.2445 (เตช บุนนาค, 2551: 28-42; ไวลเลอร์, 2556: 122) ปัญหาของการคมนาคมในเวลานั้นมาจากปัจจัยสิ่งแวดล้อมจำนวนมากที่อยู่เหนือการควบคุมของมนุษย์ และมีผลต่อการแผ่อำนาจปกครองจากศูนย์กลางออกไปในลักษณะที่เรียกว่า “อำนาจแปรผกผันกับระยะทาง” คือยิ่งห่างไกลจากศูนย์กลางอำนาจก็จะยิ่งเบาบางลง ทำให้สาระสำคัญของรัฐก่อนสมัยใหม่จึงอยู่ที่อำนาจปกครองที่กระจายไปตามศูนย์กลางอำนาจต่างๆ หลายศูนย์ (สมเกียรติ วันทะนะ, 2530; 87-89)

เมื่อสภาพแวดล้อมในการเดินทางภายในสยามเป็นเช่นนี้ ทำให้กาลเทศะเกี่ยวกับการเดินทางระยะไกล การให้ความสำคัญกับเวลา และความเร่งรีบ กลายเป็น “สิ่งพิเศษ” หรือส่วนเกินมากกว่าจะเป็น “สิ่งจำเป็น” สำหรับสังคมของรัฐก่อนสมัยใหม่ ชาวตะวันตกที่เข้ามาในสยามจึงรู้สึกได้ถึง “ความเหลื่อมล้ำ” ของระยะเวลาเดินทางภายนอกกับภายในสยามอย่างชัดเจน (พิชญ จันทรวิวัฒน์, 2555: 77) แต่สภาพดังกล่าวก็ค่อยๆ เปลี่ยนแปลงไปภายหลังการนำเทคโนโลยีระบบรางเข้ามาใช้ ความเป็นสมัยใหม่เทคโนโลยีนี้ได้ทำให้ภูมิภาคที่แตกต่างหลากหลายหมดความสำคัญลงไปเหลือแค่ “ราง” เช่นเดียวกับปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่เป็นแหล่งกำเนิด “ความเร็วธรรมชาติ” (เช่น กำลังกล้ามเนื้อ กระแสลม/น้ำ สัตว์พาหนะ การเดิน เป็นต้น) ก็เปลี่ยนมาเป็น “ความเร็วอุตสาหกรรม” ที่กำเนิดจากหัวรถจักรไอน้ำ ซึ่งในเวลานั้นนำความเร็วได้มากกว่าความเร็วธรรมชาติ 15 เท่า (รถจักรรุ่นแรกความเร็วเฉลี่ยที่ 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง) และสม่ำเสมอในทุกพื้นที่ในทางทฤษฎี ดังนั้น การนำระบบรางเข้ามาใช้ในสยามจึงไม่ใช่แค่การย่นระยะเวลาเดินทางเท่านั้น แต่ยังเป็น การปฏิวัติรูปแบบและเนื้อหาของคมนาคมแบบดั้งเดิมไปทันที



ในระหว่างรัชกาลที่ 5-7 แม้อุปกรณ์ที่เกี่ยวกับการก่อสร้างทางรถไฟจะต้องอาศัยการนำเข้าเข้ามาเป็นหลักก็ตาม แต่การก่อสร้างก็ดำเนินไปค่อนข้างเร็ว มีการเปิดตอนเดินรถ (section) ทุก 1 ปีครึ่งในรัชกาลที่ 5 ทุก 6 เดือนในรัชกาลที่ 6 และทุก 1 ปีในรัชกาลที่ 7 ปัจจัยทางการเมืองได้ทำให้รัฐต้องเร่งขยายการก่อสร้างทางรถไฟตามแนวแกนเหนือ-ใต้อยู่ที่ 60 กิโลเมตรต่อปีโดยประมาณ เร็วกว่าการขยายเส้นทางไปตะวันออกเฉียงเหนือ 3.5 เท่า และทางตะวันออก 10 เท่า ทางรถไฟเหล่านี้ได้เชื่อมกรุงเทพฯ เข้ากับหัวเมืองโดยตรงในลักษณะ “ประตูเมืองถึงประตูเมือง” (Door to Door) ได้ 14 เมือง 28 เมือง และ 34 เมืองตามลำดับรัชกาล หมายความว่าเมื่อถึงปี พ.ศ.2476 รัฐบาลได้ปฏิวัติการคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ กับพื้นที่ปกครองเกือบครึ่งหนึ่งของประเทศด้วยทางรถไฟยาว 3,077 กิโลเมตรไปเป็นที่เรียบร้อย (คำนวณจาก Kakizaki, 2005: 106-107; จำนวนเมืองอ้างอิงฐานข้อมูลเดิมคือ หจช. กส.1/995)

ตามธรรมชาติแล้ว “ความเร็ว” จะแปรผกผันกับ “ระยะเวลาเดินทาง” การเดินทางด้วยรถไฟที่ทำความเร็วได้สูงกว่าความเร็วธรรมชาติเฉลี่ยเกือบ 15 เท่า ก็ย่อมทำให้เวลาเดินทางลดลงในสัดส่วนเดียวกัน การเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปถึงมณฑลทางเหนือจาก 40 วัน เหลือเพียง 2 วัน ไปมณฑลภาคอีสานจาก 30 วัน เหลือเพียง 2 วัน และไปมณฑลภาคใต้จาก 10 วัน เหลือเพียง 3 วัน (Kakizaki, 2005: 156-157) ความรู้สึกแตกต่างระหว่างเวลากับสถานที่ถูกลดทอนลงไปอย่างฉับพลันเช่นนี้ ทำให้รัฐเอื้อมมือเข้าไปดูแลพื้นที่ที่เคยอยู่ห่างไกลได้ใกล้ชิดมากยิ่งขึ้น (กรมรถไฟ, 2484: 144,138) และเกิดเป็นสมมติฐานขึ้นมาว่าการติดต่อไปมาได้สะดวกของผู้คนในแต่ละภูมิภาคจะทำให้รู้จักสนิทสนมกันและรู้สึกเป็นพวกเดียวกันมากยิ่งขึ้นกว่าแต่ก่อน (จดหมายเหตุผลสภาเผยแผ่พาณิชย์, 2471)

เมื่อ “ระยะเวลาเดินทาง” ทางลดลงผลที่ตามมาคือ “ต้นทุนการขนส่ง” ก็ต่ำลงด้วยเช่นกัน สินค้าจากพื้นที่ตอนในของสยามจึงถูกส่งมาทางรถไฟมากขึ้น ทศวรรษที่ 2460 พ่อค้าชาวจีนก็ยุติการขนส่งทางเรือมาใช้ทางรถไฟสายเหนือ เช่นเดียวกับภาคอีสานที่ทางรถไฟเป็นเส้นทางหลักที่เข้าออกได้สะดวกที่สุด (คาชิซากิ, 2550: 29-35; หจช.ส.บ.47/69) แต่ทางภาคใต้นั้นตรงกันข้ามเพราะทางรถไฟจะต้องแข่งขันกับการขนส่งทางเรือที่สะดวกกว่า (เกษม ศรีพยัคฆ์, 2508: 9-23) ชัยชนะของทางรถไฟเหนือการเดินทางรูปแบบอื่นๆ ในพื้นที่ตอนในของสยามคือความสำเร็จในการรวมอำนาจทางเศรษฐกิจเข้าสู่กรุงเทพฯ (คาชิซากิ, 2550: 38-40) โครงข่ายทางรถไฟและ

โทรเลขได้กลายเป็น “กระดุกสันหลัง” ของการขนส่งสมัยใหม่ที่ทำให้เกิดการหมุนเวียนของสินค้า คำสั่งซื้อ และการปรับราคาสินค้าข้ามเปลือกว่าทั่วประเทศให้เข้าสู่ภาวะสมดุลเป็นครั้งแรก (ทวิศิลป์ สืบวัฒนะ, 2521: 229-231; Kakizaki, 2005: 170-183) และในทางกลับกัน ทางรถไฟก็ทำให้สินค้าอุตสาหกรรมจากตะวันตกสามารถรุกเข้าสู่พื้นที่ตอนในของสยามได้เร็วและมากขึ้นด้วยเช่นกัน (ปลายอ้อ ชนะนันท์, 2530; สุวิทย์ ธีรศาสดา, 2551)

ความเร็วของรถไฟทำให้เวลาถูกใช้อย่างเต็มศักยภาพ และทำให้ความคิดเกี่ยวกับการเดินทางเปลี่ยนแปลงไป เพราะความเร็วอุตสาหกรรมที่กำหนดจากเครื่องจักรกล เป็นความเร็วที่มนุษย์สร้างขึ้นและควบคุมได้ เหตุนี้ ระยะเวลาเดินทางจากสถานีหนึ่งไปยังอีกสถานีหนึ่งจึงสามารถชั่งตวงวัดได้อย่างเป็นวิทยาศาสตร์และจะปรากฏให้เห็นบนตารางเวลาเดินรถไฟ การเดินทางระยะไกลจะไม่เป็นสิ่งที่เกินความจำเป็นที่ต้องเตรียมตัวเป็นพิเศษอีกต่อไป (ดู ดำรงราชานุภาพ, 2519: 12-13; 2557) พื้นที่ค่อยๆถูกลดอำนาจในการตรึงผู้คน ในระหว่างปี พ.ศ. 2435-2475 ผู้โดยสารสายเหนือเพิ่มขึ้นจาก 2,000 คนต่อวัน เป็น 10,000 คนต่อวัน ส่วนทางสายใต้เพิ่มขึ้นจาก 2,000 คนต่อวัน เป็น 6,000 คนต่อวัน ผู้โดยสารหนึ่งคนเดินทางเฉลี่ย 30-50 กิโลเมตร หรือคิดเป็นระยะเวลาต่อครั้งคือ 1-1.5 ชั่วโมงเท่านั้นซึ่งแต่ก่อนอาจจะต้องใช้เวลาทั้งวัน (คำนวณจาก RSRS)

เทคโนโลยีระบบรางยังต้องการระเบียบวินัยทั้งผู้ให้บริการและผู้รับบริการ เนื่องจากเป็นโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่ต้องมีปฏิสัมพันธ์กับสังคมในวงกว้าง และต้องสร้างพาดผ่านพื้นที่ของสังคมจำนวนมากซึ่งเคยมีระบบคุณค่าบางอย่าง เช่น เวลาท้องถิ่น มาตราชั่งตวงวัดท้องถิ่น ที่ใช้ระบบแตกต่างกันมาก่อน เหตุนี้ เพื่อไม่ให้ความแตกต่างดังกล่าวกลายเป็นปัญหา ผู้ให้บริการจึงต้องประกาศการนับเวลามาตรฐานรถไฟขึ้นมาใหม่ และการเลือกใช้มาตราชั่งตวงวัดที่เป็นมาตรฐานหนึ่งเดียวกันขึ้นมาสำหรับในสยามนั้นเนื่องจากไม่มีเวลาท้องถิ่นมาก่อนทำให้ไม่เป็นปัญหาในการต้องปรับเวลา ส่วนประกาศมาตราชั่งตวงวัดมาตรฐานของการขนส่งทางรถไฟก็ไม่เป็นปัญหาเท่าใดนัก เมื่อเทียบกับประกาศของรัฐที่ใช้บังคับในพื้นที่อื่นๆของสังคม (หจข. กส.15.2/3 ปีที่ 1) ปรากฏการณ์นี้แสดงให้เห็นว่า “อำนาจของเทคโนโลยี” มีประสิทธิภาพในการบังคับใช้ระเบียบวินัยได้มากกว่า “อำนาจรัฐ” ด้วยซ้ำไป

## สรุปผล

กลไกที่ทำงานอยู่เบื้องหลังระบบราชการแบบรวมศูนย์อำนาจในระหว่างรัฐบาลรัชกาลที่ 5-7 ที่ทำให้ “รัฐบาล” สามารถบังคับบัญชาและวินิจฉัยสั่งการจาก “ศูนย์กลาง” (กรุงเทพฯ) ไปยังส่วนภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพมาจาก “ความรวดเร็ว” ในการเคลื่อนย้ายคน สิ่งของ และข้อมูล ทั้งในเวลาปกติหรือในสถานการณ์พิเศษได้เกือบ “ร่วมเวลาจริง” (Real Time) โดยที่ “ระยะทาง” (distance) และ “ระยะเวลาเดินทาง” (time-distance) จะไม่เป็นอุปสรรคสำคัญอีกต่อไป ศักยภาพดังกล่าวจะเกิดขึ้นได้ต้องผ่านเงื่อนไขที่เกี่ยวกับการคมนาคมในเวลานั้น 2 ประการ คือ การแยกการสื่อสารออกจากการคมนาคมด้วย “โทรเลข” และการปฏิวัติการคมนาคมด้วย “รถไฟ” เพราะการบรรลุเงื่อนไขทั้ง 2 ประการยังเป็นการก้าวข้ามข้อจำกัดของรัฐก่อนสมัยใหม่ที่อำนาจแปรผกผันกับระยะทาง สาเหตุสำคัญที่เคยทำให้รัฐบาลที่กรุงเทพฯก่อนหน้ารัชกาลที่ 5 ไม่สามารถบังคับบัญชาได้อย่างเด็ดขาดเป็นเอกเทศโดยไม่มีอำนาจอื่นใดมาทับซ้อนได้มาก่อน

## ข้อเสนอแนะ

ข้อจำกัดในการศึกษาเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของเทคโนโลยีกับการเพิ่มศักยภาพของรัฐในการรวมศูนย์อำนาจมีอยู่บางประการ อาทิ แนวคิดหรือทฤษฎีที่จะใช้ และการที่รัฐสยามยังไม่ถูกทดสอบขีดความสามารถอย่างจริงจังในช่วงเวลาที่ศึกษา เช่น สยามไม่เคยทำสงครามกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างเต็มรูปแบบ ทำให้ตัวอย่างที่จะมารอบรับแนวคิดหรือแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพของรัฐที่เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจนจึงมีจำกัด ดังนั้น ในการศึกษาต่อไปหากขยายช่วงเวลาในการศึกษา รวมทั้งหาปัจจัยชี้วัดชี้ชัดจำกัดของรัฐเช่น สงคราม ภัยธรรมชาติ โรคระบาด ฯลฯ โดยเปรียบเทียบถึงความรวดเร็วของศูนย์กลางในการเข้าถึงพื้นที่เกิดเหตุ การบังคับบัญชา การวินิจฉัยสั่งการ และควบคุมสถานการณ์ก็จะทำให้เห็นศักยภาพของรัฐรวมศูนย์อำนาจที่ชัดเจนยิ่งขึ้น

## เอกสารอ้างอิง

- กรมรถไฟ. 2484. **เรื่องการรถไฟไทย**. พระนคร: กรมรถไฟ.
- การสื่อสารแห่งประเทศไทย. 2526. **100 ปีการโทรคมนาคม พ.ศ. 2426-2526**.  
กรุงเทพฯ : การสื่อสารแห่งประเทศไทย.
- กุลลดา เกษบุญชู-มัต. 2546. “The Rise and Decline of Thai Absolutism: การพัฒนาครั้งแรกในประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว”. เอกสารประกอบการประชุมวิชาการรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์แห่งชาติครั้งที่4(พ.ศ.2546). กรุงเทพฯ: คณะกรรมการสภาวิจัยแห่งชาติ. 77-86.
- เกษม ศรีพยัคฆ์. 2508. **งานในชีวิตรถไฟ**. กรุงเทพฯ: การรถไฟแห่งประเทศไทย.
- คากิซากิ, อิจิโร. 2550. “รถไฟกับการรวมตัวทางเศรษฐกิจของไทยสมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่2.”วารสารสมาคมประวัติศาสตร์ฉบับที่29พุทธศักราช 2550. 1-45.
- จดหมายเหตุสภาเผยแผ่พาณิชย์. 2471. “(คำแปล) รายงานย่อว่าด้วยกิจการของกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม พ.ศ.2469.”
- จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ. 2548. **รวมพระราชนิพนธ์ในพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเรื่องประชุมประกาศรัชกาลที่4**. กรุงเทพฯ : องค์การคำคุณุสภา.
- ดำรงราชานุภาพ, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา. 2519. **จดหมายเหตุเรื่องประพาสต้นในรัชกาลที่ 5 (เสด็จประพาสต้น)**. กรุงเทพฯ: แพร่พิทยา.
- ดำรงราชานุภาพ, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา. 2557. **เที่ยวตามทางรถไฟ**. กรุงเทพฯ : กรมศิลปากร.
- เดช บุญนาค. 2548. **การปกครองระบบเทศบาลของประเทศไทย พ.ศ.2435-2458**. ธรณี กาญจนันฐิติ แปล. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- เดช บุญนาค. 2551. **ขบถ ร.ศ.121**. กรุงเทพฯ : มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.
- เทศบาล**. เล่ม 2 แผ่น 12. รายงานประชุมเทศบาล แพนกโยธาแลแพนกทหารรัตนโกสินทรศก 125 (1 มีนาคม 125).

- ธงชัย วินิจจะกุล. 2551. “อนาคตการศึกษาเรื่องรัฐ ในสังคมไทย.” **รัฐจากมุมมองของชีวิตประจำวัน เล่ม 1**. กรุงเทพฯ: ศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร (องค์การมหาชน), 45-64.
- โบริลิน, เบรน ซี. 2556. **ความล้มเหลวของสถาปัตยกรรมสมัยใหม่**. สมชาย จึงสิริอารักษ์ แปล. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์คอมมอนบุ๊กส์.
- ประทีตกลศาสตร์, พระยา. 2475. “ความเจริญของการช่างในกิจการของกรมไปรษณีย์โทรเลขเวลา 150 ปี.” **ช่างช่างฉบับพิเศษเนื่องในงานฉลองพระนครครบ 150 ปี**.
- ประยูทธ สิทธิพันธ์ รวบรวม. 2552. **ประวัติศาสตร์ประพาสต้น ของพระพุทธเจ้าหลวง (ฉบับสมบูรณ์) เล่ม 1-2**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์สร้างสรรค์บุ๊กส์.
- ปลายอ้อ ชนชนันท์. 2530. **นายทุนพ่อค้ากับการก่อตัวและขยายตัวของระบอบทุนนิยมในภาคเหนือของไทย พ.ศ.2464-2523**. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พิษณุ จันทรวิทัน แปลและเรียบเรียง. 2555. **ล้านนาไทยในแผ่นดินพระพุทธเจ้าหลวง**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์พิมพ์คำ.
- วิทยา ปานะบุตร. 2527. **พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน กับงานด้านการสื่อสารคมนาคม (พ.ศ.2460-2475)**. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วิภารัตน์ ตีอ่อง. 2534. **พัฒนาการของกิจการไฟฟ้าในประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2427-2488**. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต ประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ไวเลอร์, ลูอิส. 2556. **กำเนิดการรถไฟในประเทศไทย**. ถนอมนวล โอเจริญ และ วิไลตา ศรีอุฬารพงศ์ แปล. กรุงเทพฯ: คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ศรีสเทพ, พระยา. 2533. **จดหมายเหตุ เสด็จประพาสยุโรป ร.ศ.116**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แสงดาว.
- สมเกียรติ วันทะนะ. 2530. **เมืองไทยยุคใหม่: สัมพันธภาพระหว่างรัฐกับประวัติศาสตร์สำนัก. อยู่เมืองไทย: รวบรวมบทความทางสังคมการเมืองเพื่อเป็นเกียรติแด่ ศาสตราจารย์ เสน่ห์ จามริก ในโอกาสอายุครบ 60 ปี. สมบัติ จันทรวงศ์ และชัยวัฒน์ สถาอานันท์ บรรณาธิการ. 71-128.**

- สมเกียรติ วันทะนะ. 2551. “กำเนิดรัฐสมัยใหม่.” **วารสารสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์**. 34(1): 161-174.
- สหาย, สาคชิตอนันท์. 2546. **ร.5 เสด็จอินเดีย**. กัณฐิกา ศรีอุดม แปล. กรุงเทพฯ: มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.
- สัจจาภิรมย์อุดมราชภักดี, พระยา. 2557. **เล่าให้ลูกฟัง**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มติชน.
- สุวิทย์ ธีรศาสด์. 2549a. “ทำไมเจ้าอนุวงศ์จึงปราชัย.” **ศิลปวัฒนธรรม**. 27(11): 76-90.
- สุวิทย์ ธีรศาสด์. 2549b. “กบฏผู้มีบุญอีสาน 2444-45 กับจดหมายลูกโซ่ฉบับแรกของเมืองไทย.” **ศิลปวัฒนธรรม**. 28(1): 82-95.
- สุวิทย์ ธีรศาสด์. 2551. **เศรษฐกิจอีสานหลังมีทางรถไฟ (พ.ศ.2443-2488)**.  
ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- หจช. กส.1/995 **เรื่อง กระทรวงมหาดไทยส่งแผนที่การแบ่งพระราชอาณาจักรตามการปกครอง** ประจำปี 131.
- หจช. กส.15.2/3 **ปีที่ 1 (สำเนา) รายงานอนุกรรมการตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2479**.
- หจช. สป.47/69 **เรื่อง บันทึกรายงานเสด็จตรวจราชการมณฑลภาคอีสานของจอมพลสมเด็จพระเจ้าพี่ยาเธอเจ้าฟ้ากรมพระนครสวรรค์วรพินิต (24 พ.ค. 2479)**.
- อุดมสมบัติ, หลวง. 2554. **จดหมายเหตุหลวงอุดมสมบัติ**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ศรีปัญญา.
- Kakizaki, I. 2005. **Laying the Tracks: The Thai Economy and its Railways 1885-1935**. Japan: Kyoto University Press.
- Royal State Railways of Siam (RSRS). **Annual Report on the Administration of the Royal State Railways**. (1897/98) - (1936/37).