



การพัฒนาเส้นทางคมนาคมในภาคตะวันออก: การวางโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อการพัฒนาภูมิภาคในสมัยรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2411-2453)

สุวิชัย โกศัยยะวัฒน์*

Suwichai Kosaiyawat

เส้นทางคมนาคมเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งอันเป็นพื้นฐานในการพัฒนาต่าง ๆ เพื่อการพัฒนาประเทศ ดังจะเห็นได้จากปัจจุบันนี้ว่าการคมนาคมที่รวดเร็วคล่องตัวอย่างมาก ส่งผลต่อการขนส่ง การพาณิชย์ การท่องเที่ยว การเดินทาง และการรับข้อมูลข่าวสารของประชาชนให้ทันยุคทันสมัย ทันเหตุการณ์ ก่อให้เกิดการพัฒนาตนเอง สังคมและประเทศชาติโดยตรง สถานศึกษาบางแห่งที่ตั้งอยู่นอกเส้นทางหลักของสายการคมนาคมย่อมส่งผลต่อการเดินทางของนักเรียน ทำให้ไม่สะดวกต่อการไปเรียนหนังสือ บางครั้งอาจจะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น บางครั้งต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้นในการไปโรงเรียน ทำให้เสียทรัพย์สินเสียเวลา เสียสุขภาพ เป็นภาระต่อผู้ปกครองมากขึ้น กระทบต่อการศึกษาล่าเรียนได้โดยตรงเช่นกัน บ้านที่อยู่ไกลจากโรงเรียนมาก เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เด็กไม่ไปศึกษาต่อเพราะการเดินทางไม่สะดวก อีกทั้งเคยมีพระราชบัญญัติกำหนดไว้ว่าเด็กที่มีภูมิลำเนาเกิน 3,200 เมตร จากโรงเรียนได้รับการยกเว้นไม่ต้องเข้าเรียน เป็นต้น

* รองศาสตราจารย์ประจำภาควิชาพื้นฐานการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา บางแสน จ.ชลบุรี

ภาคตะวันออกตามการแบ่งเขตภูมิภาคของไทยประกอบด้วย 8 จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี สระแก้ว ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด จัดเป็นเขตการศึกษา 12 เป็นภูมิภาคที่มีความเป็นมายาวนานในอดีต มีความเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์สำคัญในประวัติศาสตร์ของชาติหลายครั้ง เพราะมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่ไม่ไกลจากเมืองหลวงเท่าที่ควร หลายแห่งเป็นเมืองท่าค้าขายทางชายฝั่งทะเลทั้งกับในประเทศและต่างประเทศ บางเมืองเป็นชุมชนใหญ่มีความเจริญรุ่งเรืองมากในอดีต หลายเมืองมีลักษณะเป็นเมืองหน้าด่านเป็นปราการให้กับเมืองหลวง ด้วยเหตุดังกล่าวเส้นทางการคมนาคมจึงเป็นความสำคัญมากเพราะต้องติดต่อกับเมืองหลวง ดังนั้นบทความนี้จะนำเสนอย้อนกลับไปเกี่ยวกับการพัฒนาเส้นทางคมนาคมของภาคตะวันออกในสมัยรัชกาลที่ 5 เพื่อให้เห็นสายธารของการเปลี่ยนแปลง ความจำเป็น ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการพัฒนาประเทศในขณะนั้นเพื่อเป็นพื้นฐานทำความเข้าใจสภาพการณ์ที่เป็นอยู่และกำลังจะเป็นไปในอนาคตได้อย่างต่อเนื่องเชื่อมโยงกัน

ลักษณะและสภาพของเส้นทางคมนาคมก่อนสมัยรัชกาลที่ 5

เส้นทางคมนาคมระหว่างเมืองหลวงกับหัวเมืองและระหว่างเมืองต่อเมืองในปัจจุบันกล่าวได้ว่ามี 3 ทาง คือ ทางน้ำ ทางบก และทางอากาศ แต่หากย้อนไปในสมัยก่อนรัชกาลที่ 5 พบว่ามีเพียง 2 ทาง คือ ทางน้ำซึ่งมีมาแต่เดิมแล้ว กับทางบกประกอบด้วยทางเกวียนซึ่งมีมาแต่เดิมเช่นกัน และมีทางถนน ทางรถรางและทางรถไฟที่สร้างเพิ่มขึ้นเป็นนวัตกรรมในขณะนั้น สำหรับทางอากาศในยุคนั้นยังไม่มี จึงพิจารณาได้ว่าเส้นทางคมนาคมระหว่างภาคตะวันออกกับเมืองหลวงและระหว่างเมืองภายในภูมิภาคด้วยกันมีเพียง 2 ทางเท่านั้น คือ ทางน้ำและทางบก ซึ่งทางบกมีเพียงทางเกวียน ทางถนนและทางรถไฟ ส่วนทางรถรางไม่มีในภูมิภาค

สำหรับเส้นทางคมนาคมทางน้ำเป็นเส้นทางเก่าแก่ที่ใช้กันมาตั้งแต่โบราณเนื่องด้วยสภาพภูมิศาสตร์ที่เอื้ออำนวยโดยธรรมชาติ การคมนาคมระหว่างเมืองต่อเมืองและเมืองหลวงกับเมืองในภาคตะวันออกได้อาศัยแม่น้ำบางปะกงซึ่งเป็นแม่น้ำสายหลักของภูมิภาคกับลำคลองที่เชื่อมต่อระหว่างแม่น้ำซึ่งมีทั้งคลองที่เกิดขึ้น

ตามธรรมชาติและคลองที่ขุดขึ้น นอกจากนี้ยังมีสายของแม่น้ำบางปะกงที่ไหลแยกไปและแม่น้ำสายอื่นในภูมิภาค เช่น แม่น้ำนครนายก แม่น้ำปราจีนบุรี แม่น้ำระยอง แม่น้ำประแส แม่น้ำเวฬุ แม่น้ำจันทบุรี แม่น้ำตราด ล้วนเป็นเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างเมืองต่อเมืองในภาคตะวันออกให้ประชาชนได้เดินทางติดต่อไปมาค้าขายระหว่างกันตามวิถีทางแห่งวัฒนธรรมในท้องถิ่น คงมีจังหวัดชลบุรีเพียงจังหวัดเดียวที่ไม่มีแม่น้ำหลักสายใหญ่ นอกจากมีลำคลองสายน้อยที่ไปเชื่อมโยงต่อกับแม่น้ำอื่นเป็นทางคมนาคมทางน้ำในอดีต

การพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางน้ำเริ่มอย่างเป็นทางการในสมัยรัชกาลที่ 3 เพื่อขยายตัวเมืองกรุงเทพฯ ออกมาทางฝั่งตะวันออกและเชื่อมระยะทางระหว่างหัวเมืองกับเมืองหลวงให้ใช้เวลาน้อยลง โดยในปี พ.ศ. 2380 ได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้พระยาศรีพิพัฒน์รัตนราชโกษา เป็นแม่กองจ้างชาวจีนขุดคลองบางขนากเริ่มตั้งแต่แขวงหัวหมากในกรุงเทพฯ ถึงตำบลบางขนากในจังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นเส้นทาง 1,337 เส้น 19 วา 2 ศอก ลึก 4 ศอก กว้าง 6 วา เชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับฉะเชิงเทราเพื่อเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการเดินทางไปรบกับญวนและเป็นประโยชน์ในการขนส่งลำเลียงสินค้าเกษตรค้าขายระหว่างกัน (เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, 2504: 187) คลองนี้ลงทุนขุดเป็นจำนวนเงิน 96,000 บาท (วอลเตอร์ เอฟ เวลลา, นิจ ทองโสภิต, 2514: 45) นับว่ามากในขณะนั้น แต่ต้องลงทุนเพื่อประโยชน์ในการปกครองและเศรษฐกิจโดยรวม

ในสมัยรัชกาลที่ 4 มีนโยบายขุดคลองในต่างจังหวัดเพิ่มขึ้นเมื่อพระองค์ทรงอนุญาตให้ชาวตะวันตกเข้ามาอาศัยอยู่ในประเทศไทยโดยเฉพาะบริเวณที่ห่างจากกำแพงเมืองพระนครออกไปโดยรอบราว 200 เส้น หรือ 4 ไมล์ที่สามารถเดินทางไปมาได้ภายใน 1 วัน ตามข้อกำหนดในสนธิสัญญาบาวริง ในปี พ.ศ. 2398 พระองค์ทรงโปรดให้ขุดคลองเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองที่ยังไม่มีเส้นทางคมนาคมที่สะดวกพอเพิ่มขึ้น ซึ่งเส้นทางน้ำที่ใช้สัญจรระหว่างเมืองหลวงกับเมืองในภาคตะวันออกมีคลองพระโขนง คลองลำโรง คลองประเวศบุรีรมย์ คลองแสนแสบ คลองบางขนาก ที่เชื่อมกรุงเทพฯ กับแม่น้ำบางปะกงแล้วไหลผ่านไปยังเมืองต่าง ๆ ในภาคตะวันออกได้หลายเมือง เช่น เมืองกบินทร์บุรี เมืองปราจีนบุรีแล้ว ไหลออกสู่อ่าวไทยที่อำเภอบางปะกง เมืองฉะเชิงเทรา การเดินเรือ

ตามแม่น้ำบางปะกงและการเดินเรือตามแนวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยช่วยในการขนถ่ายสินค้า การสัญจรของผู้คนจากแผ่นดินภายในออกสู่เมืองท่าตามชายฝั่งเป็นเส้นทางที่สำคัญของประเทศในขณะนั้น แม่น้ำบางปะกงจึงเป็นเส้นเลือดใหญ่ของภูมิภาคทั้งในด้านการค้าขาย การปกครอง เศรษฐกิจ และความมั่นคงของชาติ เพราะเมื่อขึ้นฝั่งแม่น้ำยังเมืองใดจะมีทางเกวียนเชื่อมต่อกันไปยังเมืองต่าง ๆ จนถึงเมืองพระตะบองในเขมรและมีทางแยกออกไปยังเมืองต่าง ๆ ในเขมรจนถึงบางเมืองในญวน ทำให้รัฐบาลไทยต้องให้ความสำคัญในฐานะเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่มีผลต่อเมืองหลวงได้

กล่าวได้ว่าเส้นทางคมนาคมสายตะวันออกเฉียงเหนือมีความสำคัญต่อเสถียรภาพของประเทศอย่างมาก แต่ปรากฏว่าเส้นทางสายนี้มิได้ใช้สัญจรเดินทางได้อย่างสะดวกนัก ดังหลักฐานความว่า "...มีมณฑลบูรพาเท่านั้นที่เป็นทางราบตลอดระยะทางไกลราว 400 กิโลเมตร แต่ก็สะดวกเฉพาะฤดูแล้ง ส่วนฤดูน้ำ ตามทางห้วยธารน้ำท่วมเป็นตอน ๆ เป็นหล่มเป็นโคลนเกวียนจมติดและมีไข้มาเลเรียในดงพระบึงระหว่างทางดูร้ายด้วยทางจากศรีโสภณไปทางพระตะบองอีกหลายสิบกิโลเมตร น้ำท่วมทุ่งอันกว้างใหญ่สุดสายตาดังทะเล ต้องใช้เรือใหญ่ แต่ก็ไม่มีใช้ มีแต่เรือชะล่าของชาวบ้านไม่กี่ลำ..." (สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาตมมหาราชานุภาพและพระยาราชเสนา, 2503: 60)

นอกจากนี้เส้นทางคมนาคมภาคตะวันออกเฉียงเหนือยังเป็นเส้นทางสัญจรติดต่อไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้ด้วย เริ่มจากกรุงเทพฯ ไปตามคลองแสนแสบ คลองบางขนากถึงปราจีนบุรี จากนั้นเดินทางบกไปยังอรัญประเทศ ศรีโสภณ (อยู่ในเขมรแต่ขณะนั้นเป็นของไทย) แล้วมีทางเกวียนต่อไปยังสุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานีได้ ซึ่งเป็นเส้นทางที่พระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมหลวงพิชิตปรีชากรใช้เดินทางเมื่อครั้งไปราชการหัวเมืองลาวกาว การเดินทางครั้งนั้นต้องใช้ช้างเกวียน โค และคนจำนวนมาก เพื่อบรรทุกสัมภาระรวมทั้งเสบียงอาหารไว้กินระหว่างทาง รวมเวลาการเดินทางจากกรุงเทพฯ ถึงอุบลราชธานีเป็นเวลา 77 วัน และเดินทางในช่วงฤดูหนาวที่มีอากาศเย็นและไม่มีฝนจะสะดวกกว่าฤดูน้ำหลาก (กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารรัชกาลที่ 5 ม.2.14/17 พ.ศ. 2445) นับว่าเป็นเส้นทางที่ลำบากและใช้เวลามากในการเดินทาง

สำหรับชายฝั่งทะเลอ่าวไทยนับว่าสะดวกมากเพราะมีเรือจากกรุงเทพฯ ออกปากอ่าวไปติดต่อค้าขายกับหัวเมืองชายทะเลคือจันทบุรีและตราดได้ เพราะเมืองจันทบุรีเป็นเมืองท่าเก่าแก่มากตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นแหล่งเครื่องเทศ พริกไทย การระฆุนและยางไม้อย่างดีมีมากที่สุดในสยามขณะนั้น มีเรือสินค้าจากต่างชาติมาเทียบท่าอยู่เป็นประจำ (เทาเซนด์ แฮร์ริส, นันทา วรเนติวงศ์, 2515: 16) เส้นทางคมนาคมทางน้ำสายนี้เป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญของประเทศและเป็นเส้นทางการค้าระหว่างประเทศที่เจริญมากขณะนั้น (จอห์น ครอว์ฟอร์ด, ไพโรจน์ เกษแม่นกิจ, 2515: 97) จึงกล่าวได้ว่าการคมนาคมทางน้ำทั้งจากแม่น้ำบางปะกง ลำคลองต่าง ๆ รวมทั้งชายฝั่งทะเลอ่าวไทยเป็นเส้นทางสำคัญที่ส่งผลให้ภาคตะวันออกกลายเป็นแหล่งการค้า การปกครองและการต่างประเทศที่สำคัญของประเทศ

ลักษณะและสภาพของเส้นทางคมนาคมในสมัยรัชกาลที่ 5

ครั้นถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว การคมนาคมทางน้ำและทางบกคือทางเกวียนที่ใช้กันอยู่แต่เดิมมีความไม่เหมาะสมด้วยสาเหตุหลายประการ อาทิ สภาพธรรมชาติเปลี่ยนแปลงไปทำให้ทางน้ำและทางเกวียนไม่มีความสะดวกในบางฤดูกาล การเดินทางลำบากขึ้น ลื่นเปลื้องเวลา ลำช้าไม่ปลอดภัย และไม่ทั่วถึงบางพื้นที่ ประกอบกับมีปัจจัยจากภายนอกเป็นสาเหตุส่งผลกระทบต่อด้วย เช่น การคุกคามของระบบจักรวรรดินิยมจากชาติมหาอำนาจตะวันตกรอบ ๆ สยามประเทศ การติดต่อและการเข้ามาของชาวต่างประเทศมีมากขึ้น การเสด็จประพาสต่างประเทศของพระองค์ท่านและได้ทอดพระเนตรการพัฒนาเส้นทางคมนาคมของต่างประเทศโดยเฉพาะทางถนนและทางรถไฟ ประสบการณ์นี้ทำให้พระองค์ทรงตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาเส้นทางคมนาคมให้เหมาะสมเพื่อความรวดเร็วและประโยชน์ในการพัฒนาประเทศด้านอื่น ๆ ที่มีขึ้นตามมา โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมทางบกซึ่งจะเอื้ออำนวยความสะดวกในการติดต่อระหว่างเมืองหลวงกับหัวเมืองได้ (กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.1/25: 3) จึงมีพระราชประสงค์พัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกเพื่อความสะดวกในการเดินทาง การปกครองภายในประเทศ การพัฒนาการศึกษา เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมและป้องกันการรุกรานจากมหาอำนาจตะวันตกได้ เพราะการ

คมนาคมที่รวดเร็วสะดวก จะช่วยเกื้อกูลให้หัวเมืองมีความใกล้ชิดกับเมืองหลวงมากขึ้นทั้งในด้านการสร้างความรู้สึก ความสำนึกในความเป็นไทยของคนในชาติได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะทางรถไฟดังความตามหลักฐานที่ว่า

“...ทรงพระราชดำริเห็นว่า การสร้างหนทางรถไฟเดินไปมาในระหว่างหัวเมืองไกล เป็นเหตุให้เกิดความเจริญแก่บ้านเมืองได้เป็นอย่างดีอันหนึ่ง เพราะทางรถไฟอาจจะชักย่นหนทางหัวเมืองซึ่งตั้งอยู่ไกลไปมากันยากให้กลับเป็นหัวเมืองใกล้ ไปมาถึงกันโดยสะดวกเร็วพลัน การย้ายขนสินค้าไปมาเป็นการลำบาก ก็สามารถจะย้ายขนไปมาถึงกันได้โดยง่าย...” (เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ, 2478: 184)

รวมทั้งจากพระราชประสงค์ที่ปรากฏในพระราชดำรัสเมื่อครั้งเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2443 ความว่า

“...เมื่อประชาชนได้คบหาไปมาถึงกันมากยิ่งขึ้นกว่าแต่ก่อนโดยมีทางรถไฟใช้ได้ง่ายแล้ว คงจะกระตือรือร้นใจที่มีความรักใคร่ซึ่งกันและกันนั้นก็ดี และความรักบ้านเมืองของตนด้วยก็ดี...” (กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช. 5.6/38)

และในพระราชดำรัสเปิดทางรถไฟถึงปากน้ำโพ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2448 ความว่า

“...รถไฟไม่ว่ามีไปทางใด ก็ย่อมนำพาความเจริญแลย่อมเกื้อกูลให้คนทั้งปวงมีความรู้สึกรักชาติของตนยิ่งขึ้นอีก ความข้อนี้อันเป็นหัวข้อสำคัญนักที่จะให้เกิดความเจริญของบ้านเมืองได้...” (กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.1/52)

ดังนั้นการสร้างทางรถไฟในขณะนั้นจึงตั้งอยู่บนพื้นฐานของเหตุผลทางการเมืองการปกครองและความมั่นคงของชาติเป็นประการแรก แล้วเหตุผลทางเศรษฐกิจและด้านอื่นจึงมีผลตามมา เพราะหัวเมืองต่าง ๆ ในขณะนั้นยังไม่มีคามผูกพันกับเมืองหลวงและพร้อมที่จะปกครองตนเองได้ตลอดเวลา แต่การสร้างทางรถไฟในขณะนั้น เป็นภาระที่สร้างปัญหาแก่รัฐบาลไทยอย่างมาก เพราะเป็นเรื่องใหม่และเรื่องใหญ่ที่ต้องใช้การลงทุนสูงมากทั้งด้านกำลังทรัพย์สิน กำลังคนและรัฐผู้ชำนาญในการวางแผนดำเนินการเป็นอย่างดี โดยเฉพาะในช่วงระหว่าง พ.ศ.

2430-2441 เป็นช่วงที่ทางรถไฟขยายตัวทั่วประเทศอย่างมาก รัฐบาลไม่สามารถจัดสรรงบประมาณและหาแรงงานได้อย่างเพียงพอ แม้จะได้ดำเนินนโยบายหลายวิธีเป็นต้นว่าเชิญชวนให้พระบรมวงศานุวงศ์และคหบดีร่วมกันบริจาคทรัพย์ช่วยสนับสนุนสร้างแต่ยังไม่เพียงพอ รัฐบาลขณะนั้นจึงได้อนุมัติสัมปทานทางรถไฟให้แก่เอกชนและส่งเสริมการลงทุนของชาวต่างประเทศ แม้ว่าในระยะก่อนได้มีนโยบายการสร้างทางรถไฟเป็นของรัฐเท่านั้นเพื่อประโยชน์ต่อความมั่นคงของชาติ แต่การให้สัมปทานอนุญาตเฉพาะเส้นทางสายสั้น ๆ จากเมืองหลวงกับชนเมืองเพื่อประโยชน์ในการค้าขาย การสัญจรและรัฐบาลสามารถควบคุมได้ อาทิ สายกรุงเทพฯ-สมุทรปราการ ส่วนเส้นทางระยะยาวที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงของชาติ รัฐบาลไม่อนุมัติ ซึ่งเคยเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวกับทางรถไฟสายตะวันออกดังนี้คือ

ในปี พ.ศ. 2434 นายแคร์ซี ได้ยื่นหนังสือขออนุมัติสัมปทานสร้างทางรถไฟสายจันทบุรี-พระตะบอง (อยู่ในมณฑลบูรพา ประกอบด้วยเมืองพระตะบอง เสียมราชู ศรีโสภณ พนมศกในประเทศกัมพูชาขณะนี้ แต่ขณะนั้นอยู่ในความปกครองของไทย) เมื่อกรมรถไฟได้สำรวจทางแล้วจึงเสนอความเห็นที่ "...ทางสายนี้เมื่อสร้างแล้วจะเป็นประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากเพราะแต่เดิมสินค้าจากเมืองพระตะบองและเมืองใกล้เคียง ได้แก่ ข้าว กระจวาน ปลาเค็ม ไม้กระบือและของป่าได้ส่งออกไปขายทางเมืองไซ่ง่อน โดยทางเรือไปยังทะเลสาบเขมร จากนั้นมีเรือกลไฟต่อไปยังเมืองไซ่ง่อนทางลำน้ำโขง แต่การเดินทางตามเส้นทางนี้ใช้ได้เพียงปีละ 5 เดือนเท่านั้น เพราะบางช่วงมีการเปลี่ยนแปลงของสายน้ำทำให้ไม่สะดวกและเสียเวลาหลายวัน แต่เมื่อสร้างทางรถไฟสายจันทบุรี-พระตะบอง จะช่วยย่นระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางจากเมืองพระตะบองมายังจันทบุรีใช้เวลาเพียง 8 ชั่วโมงเท่านั้น จากนั้นขนส่งสินค้าลงเรือกลไฟออกอ่าวไทยไปไซ่ง่อนซึ่งสะดวกกว่ามาก..." (กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช. 5.4/3)

เมื่อพิจารณาผลทางเศรษฐกิจแล้วมีมาก แต่หากพิจารณาในด้านการเมืองรัฐบาลเห็นว่าเส้นทางนี้ควบคุมได้ยากมากหากสร้างเสร็จเพราะอยู่ไกลจากเมืองหลวงยังไม่มีเส้นทางคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ กับพระตะบองโดยตรงที่

สะดวกและรวดเร็วพอเพียง อีกทั้งดินแดนนี้อยู่ใกล้เขตปกครองของฝรั่งเศสซึ่งขยายอิทธิพลเข้ามายังญวนและเขมรมีอาณาเขตติดต่อกับภาคตะวันออกของไทยย่อมเป็นอันตรายต่อความมั่นคงของชาติดังหลักฐานความว่า

“...ในความเห็นของข้าพเจ้านั้นกลับมาเห็นเสียว่าทางรถไฟนี้จะเปนประโยชน์แก่การค้าขายก็จริงอยู่ แต่ไม่เปนประโยชน์แก่แผ่นดิน ด้วยจะทำให้เมืองพระตะบองใกล้ทะเลงอก และเป็นที่น่ากลัวจะป้องกันศัตรูยากลำบากกว่าเดิวนั้นมากขึ้น กรุงสยามจะมีกำลังรักษาบ้านต่อสู่ศัตรูในทางบกได้เร็วกว่าที่จะมีกำลังสู้ในทางทะเลเมื่อคิดดูเสียอย่างที่สุดว่า ถ้าจะต้องเสียเมืองจันทบุรียกมาเมืองพระตะบองเมืองหนึ่งเมืองใดแล้ว และมีรถไฟถึงกันเช่นนี้ ก็จะทำให้เสียไปทั้งสองเมืองได้ แต่ถ้าทางรถไฟไปเมืองพระตะบองนี้มีมาตรงยังกรุงเทพฯ ได้ก่อนแล้ว ก็จะไม่ขัดขวาง กับทางที่จะต่อกับจันทบุรีด้วยจะจัดการป้องกันแต่กรุงไปได้ง่าย เห็นด้วยเกล้าฯ เช่นนี้ จึงว่าควรคิดไว้ก่อน...” (กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช. 4/1817)

ดังนั้นปัจจัยด้านความมั่นคงและเสถียรภาพทางการเมืองเป็นสาเหตุสำคัญในการพิจารณาพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพราะมีผลถึงกันในขณะนั้น สำหรับความเคลื่อนไหวในการขอสัมปทานสร้างทางรถไฟสายภาคตะวันออกได้เริ่มมีมากขึ้นในปี พ.ศ. 2439 มี 3 ราย ดังนี้

1. วันที่ 6 พฤษภาคม พ.ศ. 2439 พระยามหาโยธาและพระนิเทศชลธีได้ยื่นหนังสือขอสั่งสร้างทางรถไฟตั้งแต่กรุงเทพฯ บริเวณปากคลองพระโขนงถึงเมืองฉะเชิงเทราต่อไปยังพนมสารคามและสนามชัย (กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ, เอกสารหมวดรถไฟ แฟ้ม 29)

2. วันที่ 26 ตุลาคม พ.ศ. 2439 นายเฟอร์รันโด (Ferrando) ได้ยื่นหนังสือขอสั่งสร้างทางรถไฟตั้งแต่คลองรังสิตบนเส้นทางรถไฟเมืองนครราชสีมาไปตามทางข้างฝั่งใต้ของคลองไปเมืองปราจีนบุรี สระแก้ว สุดทางที่เมืองวัฒน (กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช. 5.2/16)

3. วันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2439 พระยาจำเมือง หลวงดำรงดิฐการและนายเบนเนต ได้ยื่นหนังสือขอสั่งสร้างทางรถไฟตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงฉะเชิงเทรา (กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.2/11)

แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ภาคตะวันออกแม้เป็นแหล่งการค้าที่สำคัญของประเทศแต่ก็เป็นดินแดนหน้าด่านระหว่างไทยกับเขมรและญวนซึ่งอยู่ในความปกครองของฝรั่งเศส การพิจารณาพัฒนาเส้นทางคมนาคมจึงส่งผลต่อความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติด้วยโดยตรง รัฐบาลจึงไม่มีแผนการสร้างทางรถไฟในภูมิภาคนี้ ขณะนั้นจึงไม่รับพิจารณาการยื่นขอสัมปทาน (กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 5. 2/19) ทำให้ทางรถไฟสายตะวันออกยังไม่ได้ดำเนินการทั้ง 3 ราย

ภายหลังจากที่รัฐบาลได้สร้างทางรถไฟสายหลักทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือคือสายนครราชสีมาเสร็จแล้วในปี พ.ศ. 2443 รัฐบาลได้เริ่มโครงการสำรวจเส้นทางภาคตะวันออกเพื่อสร้างทางรถไฟเพราะเป็นภูมิภาคที่ใกล้เมืองหลวงสามารถรองรับการขยายตัวของกรุงเทพฯ อีกทั้งเป็นแหล่งการค้าขายกับเขมรและญวน รวมทั้งใช้เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือบางส่วนได้อีกด้วย ในปี พ.ศ. 2444 เจ้ากรมรถไฟได้สำรวจเส้นทางตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงศรีราชา เพื่อเสนอรายงานต่อรัฐบาลว่าควรสร้างทางรถไฟสายนี้ 4 ระยะ คือ กรุงเทพฯ ถึงฉะเชิงเทรา ฉะเชิงเทราถึงพนัสนิคม พนัสนิคมถึงชลบุรี และชลบุรีถึงบางพระ รวมระยะทาง 137 กิโลเมตร งบประมาณค่าก่อสร้างราว 8,000,000 บาท หากจะต่อไปถึงศรีราชาอีกประมาณ 5 กิโลเมตร ต้องใช้เงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น เพราะสภาพภูมิประเทศเป็นภูเขาลำบากแก่การก่อสร้าง ล้นเกล้าฯ รัชกาลที่ 5 จึงมีพระบรมราชโองการให้สร้างทางรถไฟมาถึงเพียงบางพระก่อน แต่แล้วทางรถไฟสายนี้ซึ่งกำหนดสร้างในปี พ.ศ. 2445 ก็ต้องยุติไป เพราะรัฐบาลจำเป็นต้องนำงบประมาณไปสร้างทางรถไฟสายเหนือก่อน เนื่องจากเจ้านายฝ่ายเหนือขณะนั้นมีกรณีพิพาทกับอังกฤษซึ่งขยายอิทธิพลจากพม่าเข้ามาและมีชนกลุ่มน้อย เช่น เงี้ยว ก่อกบฏเพื่อแยกดินแดน (กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 5. 2/24) จึงเห็นว่ารัฐบาลต้องตัดสินใจด้านการรักษาความมั่นคงของชาติก่อนเป็นประการสำคัญ

ต่อมาในปี พ.ศ. 2447 การสร้างทางรถไฟสายตะวันออกได้รับการพิจารณาอีกครั้งด้วยเหตุว่ายังไม่มีทางรถไฟเชื่อมต่อโดยตรงกับเมืองหลวง ทั้งที่อยู่ไม่ห่างกันแต่ต้องใช้เวลาในการเดินทางเกวียนและทางน้ำหลายวัน ทำให้เสีย

เวลามาก ข้าราชการหลายท่านนำโดยเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี ได้มีหนังสือ
ทูลเกล้าฯ ขอให้รัฐบาลสร้างทางรถไฟสายตะวันออกด้วยเงินพระคลังข้างที่ หากไม่
ทรงโปรดให้ใช้เงินจากพระคลังข้างที่ เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีจะได้ขอสัมปทาน
สร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงศรีราชาเอง รัฐบาลได้ดำเนินการในเรื่องนี้เข้าสู่ที่
ประชุมเสนาบดีเพื่อพิจารณา เสนาบดีสภามิมีมติว่ารัฐบาลจะสร้างทางสายนี้เอง
(กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 5. 2/24) จากนั้นกรม
รถไฟได้เริ่มสร้างทางสายนี้ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2448 ตั้งแต่กรุงเทพฯ
โดยแยกจากทางรถไฟสายนครราชสีมาที่สะพานยมราช แล้วเลียบมาตามคลอง
บางกะปิ ผ่านคลองประเวศบุรีรมย์ แม่น้ำบางปะกง จนถึงเมืองฉะเชิงเทรา
เป็นระยะทาง 63.4 กิโลเมตร รางขนาดกว้าง 1.435 เมตร เปิดเดินรถได้เมื่อเดือน
พฤศจิกายน พ.ศ. 2450 แต่แล้วเส้นทางที่สร้างก็ต้องยุติเพียงแค่ฉะเชิงเทรา
เนื่องจากงบประมาณจำกัดและรัฐบาลต้องพัฒนาเส้นทางสายอื่นที่ห่างไกลและยังไม่มี
เส้นทางที่สะดวกในขณะนั้น (กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารรัชกาลที่ 5
ยธ. 5.4/7: 182 และ199)

สำหรับการพัฒนาเส้นทางเกวียนและทางถนนในสมัยรัชกาลที่ 5 ใน
ตอนต้นรัชกาลเป็นไปอย่างล่าช้าและไม่มีแผนการในการดำเนินการเลย ยังคงใช้
กันตามสภาพธรรมชาติและตามทางเดิมที่เคยมา อีกทั้งรัฐบาลได้กำหนดนโยบาย
ในการปรับปรุงทางและถนนให้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้บริหารระดับภูมิภาค
ดังนั้นการปรับปรุงดำเนินการจัดสร้างทางเกวียนและถนนในแต่ละมณฑลแต่ละ
ท้องที่จึงขึ้นอยู่กับความต้องการของคนในพื้นที่ ซึ่งอาจจัดสร้างกันเอง หรือขึ้นอยู่กับ
ความต้องการและความสามารถของข้าหลวงเทศาภิบาล ข้าราชการ กำนัน
ผู้ใหญ่บ้าน และประชาชนในแต่ละท้องถิ่นเป็นสำคัญ อีกทั้งอาจเป็นไปตามคำสั่ง
ของเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยหรือเป็นไปตามพระบรมราชโองการของพระเจ้า
แผ่นดิน แล้วแต่กรณีไป ส่วนคำว่า "ทาง" กับ "ถนน" ในขณะนั้นให้ความ
หมายต่างกัน ถนนคือทางสัญจรแบบใหม่มีการปรับพื้นที่สำรวจทางเพื่อก่อสร้าง
ถมพื้นที่ให้มีความแข็งพอ จึงเรียกว่าถนน ส่วนทางคือแนวเดิมที่มีคนเดินทาง
สัญจรไปมา แต่ไม่มีการถมหิน ปูพื้นที่ให้แข็งข้างบนจึงเรียกว่าทางซึ่งขณะนั้นมี 2
ชนิดคือ ทางเดินเท้า เป็นทางแคบ ๆ พอเดินสวนกันได้ตามสถานที่ต่าง ๆ และ

ทางเกวียนซึ่งกว้างประมาณ 3 วา ขึ้นไป สำหรับให้เกวียนสัญจรค้าขายเดินทาง
ได้สะดวก (กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 9/73 ที่
414/1714) ด้วยเหตุนี้ในการปรับปรุงพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกขณะนั้นจึง
พัฒนาทั้งทางเท้า ทางเกวียน และทางถนนให้สัมพันธ์กัน

การสร้างทางเกวียนและทางถนนในขณะนั้นขึ้นอยู่กับลักษณะของเมือง
เป็นสำคัญ แต่เมืองเกือบทุกเมืองมักมีลักษณะการสร้างและการวางผังเมืองคล้าย
กันคือต้องมีคูน้ำและกำแพงเมืองล้อมรอบ ภายในกำแพงเมืองเป็นที่อยู่อาศัยของ
ประชาชน เป็นที่ตั้งของตลาด วัด สถานที่ราชการ เป็นชุมชนขนาดใหญ่ มักมี
ถนนตัดผ่านกลางเมืองจากประตูกำแพงเมืองด้านหนึ่ง ไปยังประตูอีกด้านหนึ่งมี
ขนาดกว้างประมาณ 4 วา หรือ 8 เมตร เป็นอย่างน้อยเพื่อให้สัตว์พาหนะ
เกวียน และผู้คนเดินเท้าจำนวนมากได้สัญจรอย่างสะดวก เป็นย่านชุมชนที่สำคัญ
ที่สุดของเมือง ผู้บริหารระดับภูมิภาคมักขอความร่วมมือจากประชาชน หรือจ้าง
กรรมกรหรือใช้แรงงานนักโทษในการสร้างและซ่อมแซมอยู่เสมอ และจากถนน
หลักของตัวเมืองมีถนนแยกย่อยออกไปตามส่วนต่าง ๆ ของท้องที่ที่ขึ้นตรงต่อ
เมืองนั้นเพื่อให้แต่ละท้องที่เข้าสู่ชุมชนได้โดยสะดวก (กระทรวงมหาดไทย, ร.ศ.
127: 11) ซึ่งในปัจจุบันการเข้าสู่ตัวเมืองของแต่ละจังหวัดยังคงเห็นได้ว่ามีโครงสร้าง
ดังที่กล่าวมา

การพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือแรกไม่ว่า
จะเป็นทางเกวียน ทางถนน หรือทางรถไฟ รัฐบาลมักเลือกเส้นทางเดิมที่ประชาชน
เคยใช้สัญจรมาก่อน เช่น เส้นทางเลียบริมฝั่งแม่น้ำลำคลอง และทางเกวียนที่ใช้
กันมานาน เพื่อให้ประชาชนไม่ต้องเปลี่ยนเส้นทางใหม่ที่ไม่สะดวกไปจากเดิม อีก
ทั้งเป็นทางเลือกใหม่ให้ประชาชนได้เปลี่ยนมาใช้เส้นทางบกแทนทางน้ำที่อาจไม่
สะดวกในบางฤดูกาลที่น้ำขาดแคลน แห้งตื้นเขินหรือเปลี่ยนทิศทาง นอกจากนี้เพื่อ
ความสะดวกแล้วยังช่วยให้ประชาชนเกิดความเคยชินในการเดินทางทางบกที่
สะดวกกว่าและใช้ได้ตลอดปีทุกฤดูกาลอีกด้วย

เมื่อพิจารณาเส้นทางเกวียนและทางถนนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือในสมัยนั้น
พบว่า เส้นทางบกของภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีหลายเส้นทางที่เชื่อมต่อกับภูมิภาคตะวันออกเฉียง
เหนือเหนือมากกว่าภาคกลางหรือกรุงเทพฯ ซึ่งมักใช้เส้นทางน้ำติดต่อกัน

โดยตรง ส่วนทางเกี่ยวเนื่องมีเส้นทางสัญจรขนส่งสินค้ากันระหว่างมณฑลนครราชสีมา ผ่านช่องตะโก มายังมณฑลปราจีนบุรี ผ่านนางรอง ละหานทราย อรัญประเทศ วัฒนานคร สระแก้ว แล้วเข้าสู่เมืองปราจีนบุรี ซึ่งทางนี้เป็นทางพัฒนาปรับปรุงใหม่ให้มีลักษณะเป็นทางเกี่ยวขนานไปกับทางรถไฟตามนโยบายขณะนั้น (กระทรวงมหาดไทย, ร.ศ. 127: 108) ส่วนเส้นทางเดิมที่ใช้คือเส้นทางจาก กบินทร์บุรี ผ่านวัฒนานคร อรัญประเทศ ศรีโสภณ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และเข้าสู่อุบลราชธานี เป็นเส้นทางที่ใช้แทนทางรถไฟซึ่งรัฐบาลไม่มีนโยบายสร้างทางรถไฟโดยตรงตามเส้นทางนี้

การสร้างทางถนนจากนครราชสีมา ตัดผ่านช่องตะโกมายังมณฑลปราจีนบุรีนั้น กรมหมื่นมรุพงษ์ศิริพัฒน์ ข้าหลวงพิเศษจัดการราชการตำแหน่ง ข้าหลวงเทศาภิบาลสำเร็จราชการมณฑลปราจีนบุรี ได้เสนอต่อที่ประชุมเทศาภิบาล ประจำปี พ.ศ. 2450 ว่า “เส้นทางตามโครงการของมณฑลปราจีนบุรีเป็นทางตั้งเดิมมาก่อน รัฐบาลจะปรับปรุงใหม่ให้เป็นทางหลวง เพื่อบำรุงการค้า เพราะเส้นทางจากเมืองวัฒนานครมายังเมืองปราจีนบุรีนี้ จะช่วยรวมสินค้าจากมณฑลอุดร อีสาน นครราชสีมาและเขมร ซึ่งเป็นของฝรั่งเศสมายังมณฑลปราจีนบุรี ทางที่ตัดใหม่ผ่านช่องเขาตะโกนี้ เริ่มตั้งแต่เมืองนครราชสีมา ผ่านทางนางรอง ละหานทราย อรัญประเทศ วัฒนานคร สระแก้ว กบินทร์บุรี ประจันตคาม ปราจีนบุรี ซึ่งเป็นทางพ่อค้าต้อนโค กระบือจากเมืองนครราชสีมามาขายที่มณฑลปราจีนบุรีและมณฑลจันทบุรีของภาคตะวันออก” (กองจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ.9/106 ที่ 62/1424)

จากหลักฐานแสดงให้เห็นว่าภาคตะวันออกนอกจากจะติดต่อกับทางกรุงเทพฯ ได้สะดวกแล้วยังสามารถติดต่อกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือหรือภาคอีสานตอนล่างที่เรียกว่าอีสานใต้ได้สะดวกอีกด้วย อีกทั้งเป็นเส้นทางให้พ่อค้าจากภาคอีสานขนส่งสินค้ามาขายยังเมืองท่าชายทะเลภาคตะวันออกและเมืองต่าง ๆ ในมณฑลบูรพาซึ่งอยู่ในเขตประเทศกัมพูชาปัจจุบันแต่อยู่ในความปกครองของไทยในขณะนั้น เส้นทางนี้จึงเป็นเส้นทางสัญจรค้าขายระหว่างมณฑลในภาคอีสาน มณฑลในภาคตะวันออกและมณฑลบูรพาในเขมรเรียกว่าเป็นเส้นทางสามเหลี่ยมเศรษฐกิจของไทยในสมัยนั้น

ต่อมาเส้นทางนี้ประสบปัญหาเมื่อภายหลังจากที่ไทยยกดินแดนมณฑล
 บุรพาให้แก่ฝรั่งเศสไปในปี พ.ศ. 2449 ตามสนธิสัญญาการมอบดินแดนฝั่งขวา
 แม่น้ำโขงให้อยู่ในความปกครองของฝรั่งเศส เป็นผลให้การคมนาคมติดต่อกับชาย
 และการเดินทางไปมาหาสู่กันระหว่างผู้คนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภาคตะวันออกเฉียง
 เหนือได้รับผลกระทบด้วย เพราะไม่สามารถเดินทางผ่านดินแดนที่อยู่ในความ
 ปกครองของฝรั่งเศสได้โดยตรงอีกต่อไป รัฐบาลจำเป็นต้องจัดสร้างทางสายนี้ให้
 เหมาะสมและสะดวกขึ้นตามสภาพการณ์ อีกทั้งรัฐบาลเห็นว่าหากพัฒนาเส้นทาง
 ให้สะดวกจะสามารถดึงดูดพ่อค้าและผู้สนใจให้ใช้เส้นทางนี้ต่อไปจนชำนาญทาง
 จะส่งผลอันเป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศ แม้ว่าฝรั่งเศสจะปรับปรุงทาง
 ช่องเขาเสม็ดที่ได้ดินแดนไปก็คงแบ่งสินค้าจากเส้นทางนี้ไม่ได้มากนักเพราะพ่อค้า
 และประชาชนยังไม่คุ้นเคยเส้นทางเก่าทางเดิมที่เคยใช้ จึงแต่งตั้งให้นายสปีโย
 วิศวกรกระทรวงโยธาธิการออกไปสำรวจเส้นทางที่ใช้สัญจรค้าขายกันมานานแล้ว
 เพื่อวางแผนปรับปรุง เขาได้รายงานมีใจความเดียวกับรายงานของนายกิตติดิษฐ์
 เมื่อครั้งไปตรวจเส้นทางจากเมืองนครราชสีมาถึงเมืองปราจีนบุรีโดยผ่านช่องตะโก
 ว่ารัฐบาลไม่จำเป็นต้องสร้างทางใหม่ทั้งหมด ควรจะสร้างใหม่เฉพาะช่องตำบล
 ถลุงมาศ ช่องตะโก และจัดปรับปรุงแก้ไขสะพานที่ชำรุดชุดบ่อน้ำตามตำบลที่จำเป็น
 อันเป็นทางที่ต้องผ่าน (กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/106
 ที่ 2236/908)

ดังนั้นเพื่ออำนวยความสะดวกแก่พ่อค้าที่ตอนโคกระบือและสินค้าอื่นมา
 ขายยังมณฑลปราจีนบุรีนายสปีโยได้กะงบประมาณสำหรับทางที่ต้องตัดใหม่ รวม
 เป็นเงิน 40,000 บาท เพื่อสร้างสะพาน ชุดบ่อน้ำ ปรับปรุงทางเกวียน (กอง
 จดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/106 ที่ 44/3213) ส่วนเส้นทาง
 อื่น ภาคตะวันออกเฉียงยังคงใช้ทางน้ำเป็นทางสัญจรหลักให้ราษฎรชุดลอกลำคลองให้
 สะดวกขึ้น ส่วนทางบกมีทางเกวียนสายหลักอยู่ระหว่างเมืองชลบุรีกับพนัสนิคม
 จนถึงท่าตะกูด แม้เป็นทางเล็กกว้างเพียง 2 เมตรเท่านั้น แต่เป็นสายสำคัญ
 เพราะเป็นทางที่พ่อค้าและประชาชนใช้สัญจรไปมามากในแต่ละวัน จนกระทั่ง
 ประชาชนสามารถตั้งร้านขายอาหารตลอดระยะทาง (กองจดหมายเหตุแห่งชาติ,
 เอกสารรัชกาลที่ 5 ม. 2. 14/38) ซึ่งแสดงให้เห็นว่ามีเส้นทางติดต่อกันภายใน

ภูมิภาคได้โดยสะดวก เมื่อรัฐบาลมีนโยบายขยายทางและปรับปรุงทางเดิมให้สะดวกขึ้น จึงส่งผลต่อการคมนาคมที่สะดวกและคล่องตัวระหว่างเมืองต่าง ๆ ในภาคตะวันออกและเมืองในภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ใกล้เคียงให้รวดเร็วมากขึ้นด้วย

เมื่อพิจารณาจำนวนพาหนะที่ใช้ในการคมนาคมทั้งสัญจรไปมาค้าขายเดินทางติดต่อกันของประชาชนในภูมิภาคแล้ว พาหนะทางบกในขณะนั้นมีช้างม้า โค กระบือ พือ ตามพระราชบัญญัติสัตว์พาหนะปี พ.ศ. 2443 แต่สัตว์พาหนะเหล่านี้มักใช้คู่กับเกวียน เพื่อบรรทุกลำเลียงสินค้าได้มากขึ้นแม้ในสมัยนั้นมีการสร้างทางรถไฟและทางถนนเพิ่มขึ้นแต่ในภูมิภาคยังคงใช้สัตว์พาหนะและเกวียนในการติดต่อสัญจรค้าขายกันอยู่ ซึ่งมีทั้งใช้สัตว์พาหนะและเกวียนไปยังที่หมายโดยตรง หรือใช้รับส่งติดต่อระหว่างชุมทางรถไฟ ท่าเรือหรือถนนต่อไปสำหรับภาคตะวันออกขณะนั้นแบ่งเป็น 2 มณฑล จาก 17 มณฑลเทศาภิบาลทั้งประเทศ คือ มณฑลจันทบุรีประกอบด้วย ชลบุรี ระยอง จันทบุรีและตราด กับมณฑลปราจีนบุรี ประกอบด้วยบางส่วนของนครนายก ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี กบินทร์บุรี (ขณะนั้นเป็นเมืองหนึ่ง) สระแก้ว วัฒนานคร อรัญประเทศ ในมณฑลจันทบุรีมีสัตว์พาหนะเป็นม้า 3,122 ตัว โค 4,287 ตัว กระบือ 65,758 ตัว ส่วนในมณฑลปราจีนบุรีมีสัตว์พาหนะเป็นช้าง 35 เชือก ม้า 9,289 ตัว โค 30,947 ตัว และกระบือ 136,198 ตัว (เทศาภิบาล, ร.ศ. 131: 260) จึงจะเห็นได้ว่าใช้กระบือกันมากที่สุดในทุก 2 มณฑล แต่ในมณฑลจันทบุรีไม่ปรากฏหลักฐานว่าใช้ช้างเป็นพาหนะ ส่วนจำนวนรถและเกวียนในขณะนั้นในมณฑลจันทบุรีมีจำนวนรถม้า 2 คัน รถลาก 6 คัน และเกวียน 6,370 เล่ม รวมเป็น 6,378 คัน ในมณฑลปราจีนบุรีมีจำนวนรถม้า 3 คัน รถลาก 21 คัน เกวียน 16,997 เล่ม รวมทั้งสิ้น 17,021 คัน (เทศาภิบาล, ร.ศ. 131: 259) จึงกล่าวได้ว่าการคมนาคมทางบกในขณะนั้นยังคงใช้เกวียนเป็นพาหนะหลักอยู่ในภูมิภาค

สภาพและผลจากการวางรากฐานการคมนาคมในภาคตะวันออก

จากสภาพที่กล่าวมาภาคตะวันออกแม้จะอยู่ใกล้กรุงเทพฯ แต่การคมนาคมติดต่อกันมิได้สะดวกรวดเร็วและคล่องตัวเท่าที่ควรจะเป็น การสัญจรยังคงอาศัย

ธรรมชาติเป็นหลักคือทางน้ำ ซึ่งอาศัยลำคลองต่าง ๆ ออกทางแม่น้ำบางปะกงและ
แยกเข้าสู่ลำคลองหรือแม่น้ำสายหลักของจังหวัดนั้น ๆ ไปสู่ที่หมาย แต่ก็ใช้ได้
เพียงบางฤดูกาลเท่านั้น มิได้สม่ำเสมอตลอดทั้งปี นอกจากนี้ยังมีทางบก ซึ่งเป็น
ทางเท้าและทางเกวียนที่มีบางช่วงยังทุรกันดาร ไม่ปลอดภัยอีกทั้งมิได้ตรงไปยังที่
หมายได้สะดวกนัก หลายเส้นทางต้องไปอ้อมเมืองอื่น ๆ หรือภูมิภาคอื่น ทำให้
เสียเวลา สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมากขึ้น จึงเหมือนถูกตัดขาดจากเมืองหลวงทั้งที่อยู่
ไม่ไกลกัน

การพัฒนาเส้นทางคมนาคมในภาคตะวันออกมีจุดมุ่งหมายเพื่อเชื่อม
ความสัมพันธ์ระหว่างภูมิภาคกับเมืองหลวงให้ใกล้ชิดกันมากขึ้น ทำให้สะดวกใน
ด้านการค้าขายติดต่อกัน อีกทั้งมีปัจจัยทางการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องและเป็นตัว
กระตุ้นสำคัญที่ก่อให้เกิดการพัฒนา เพราะเส้นทางในภูมิภาคนี้จัดเป็นเส้นทางสาย
ยุทธศาสตร์ทางการเมืองระหว่างไทยกับมหาอำนาจฝรั่งเศสซึ่งมีอิทธิพลปกครอง
ญวนและเขมรอยู่ในขณะนั้น เนื่องจากมีอาณาเขตติดต่อกันเป็นแผ่นดินเดียว
ระหว่างภาคตะวันออกกับดินแดนเขมร อีกทั้งประชาชนที่สัญจรไปมาค้าขายติดต่อกัน
มาช้านานและใช้เส้นทางคมนาคมร่วมกันทั้งทางน้ำและทางบก ดังนั้นเมื่อเกิด
กรณีพิพาทระหว่างไทยกับฝรั่งเศสขึ้น จึงส่งผลกระทบต่อการใช้เส้นทางคมนาคม
สายนี้ไปด้วย รัฐบาลจำเป็นต้องพัฒนาเส้นทางคมนาคมโดยเฉพาะทางบกคือทาง
รถไฟและทางถนนเพื่อให้ติดต่อกันได้อย่างรวดเร็ว สะดวกคล่องตัวใช้งานได้ทุก
ฤดูกาล อันเป็นผลดีต่อการปกครองหัวเมืองให้เกิดความรู้สึกเป็นหนึ่งเดียวกัน
ไม่แตกแยกทางเชื้อชาติ เมื่อหลอมความเป็นชาติ กระชับการปกครองให้รัดกุมได้
แล้ว เส้นทางคมนาคมยังส่งผลให้เกิดความคล่องตัวในการติดต่อค้าขายกัน
ระหว่างเมืองต่าง ๆ ในภูมิภาค ในขณะที่เดียวกันสามารถติดต่อกับเมืองหลวงและ
เมืองอื่น ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างที่มีอาณาเขตติดต่อกันได้สะดวก
ขึ้น นอกจากนี้เป็นผลดีต่อการติดต่อสื่อสาร การปกครองและเศรษฐกิจแล้ว ยัง
เป็นผลดีต่อการดำเนินนโยบายพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ ของรัฐบาลที่มีต่อ
ภูมิภาคได้สะดวกขึ้นโดยตรงเพราะสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นยุคแห่งการพัฒนาประเทศ
ทุกด้านไม่ว่าจะเป็นด้านการเมืองการปกครอง การศึกษา การคมนาคม การสื่อสาร
เศรษฐกิจและสังคม

เมื่อความขัดแย้งด้านการเมืองผ่อนคลายความตึงเครียดและคลี่คลายลง เส้นทางคมนาคมที่ได้รับการพัฒนาและปรับปรุงขึ้น ส่งต่อการพัฒนาพื้นฐานทาง เศรษฐกิจ ช่วยเพิ่มความคล่องตัวทางการค้าขายและขยายพื้นที่ทางการเกษตร ทำให้หมู่บ้านและตำบลหลายแห่งติดต่อกันสะดวกขึ้น สภาพเศรษฐกิจจึงคล่องตัว มากขึ้นในเวลาต่อมา หมู่บ้านและตำบลหลายแห่งกลายเป็นชุมชนใหญ่ขึ้นในเวลา ต่อมา ดังรายงานของนายกิตตินส์ ถึงกรมหลวงนครสวรรค์ฯ เสนาบดีกระทรวง โยธาธิการเมื่อคราวตรวจราชการที่เมืองนครราชสีมาถึงเมืองปราจีนบุรีอันเป็นเส้น ทางที่ปรับปรุงใหม่ ลงวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2450 ความว่า (กองจดหมายเหตุ แห่งชาติ, เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 9/106)

“ในกาลครั้งนั้น เมื่อได้ไปจากมณฑลกรุงเทพฯ ตำบลบ้านตามรายทาง มากตำบลเป็นบ้านเล็กน้อย แลไม่สู้จะมีราษฎรออาศัย ตำบลคลองรังสิต ก็ยัง เปนพงกว้างมีหมู่บ้านบ้างก็น้อยราย มีบ้านเปนหมู่ใหญ่เพียงแต่ตามลำคลองบางปิ่น เท่านั้น ครั้นมาบัดนี้มีราษฎรชอบไปตั้งบ้านเรือนอยู่ ทำเรือกลอนไธนา อาศัยรอย เหตุที่มีทางรถไฟและบริษัทขุดคลองขึ้น เป็นต้น แลหมู่บ้านเหล่านี้มีคนอยู่มั่งคั่ง เปนหมู่บ้านใหญ่ขึ้นทุกตำบล”

จากหลักฐานแสดงให้เห็นว่า ทางรถไฟและทางน้ำที่พัฒนาขึ้นช่วยขยาย พื้นที่เพาะปลูกและการรวมตัวกันอยู่อาศัยของประชากรทำให้เกิดเป็นชุมชนใหญ่ขึ้น ได้ พื้นที่แต่เดิมซึ่งเคยเป็นป่าละเมาะ พงหญ้าเมื่อมีการขุดคลอง สร้างทางรถไฟ ทางถนน ทำให้เกิดความคล่องตัวในการประกอบอาชีพ การเดินทาง การขนส่ง สะดวกขึ้น ทำให้ชุมชนได้พัฒนาตามลำดับ

กล่าวโดยสรุปได้ว่าเส้นทางคมนาคมเป็นเครื่องมือสำคัญประการหนึ่งในการพัฒนาภูมิภาคให้เกิดความสะดวกในการติดต่อถึงกันโดยตรงและเป็นรากฐาน ในการพัฒนาด้านอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นการปกครอง เศรษฐกิจ การศึกษา การสื่อสาร ซึ่งต้องอาศัยการคมนาคมเป็นสื่อกลางในการติดต่อถึงกัน ภูมิภาคตะวันออก หลายเมืองจึงเติบโตขึ้นเป็นชุมชนใหญ่ เป็นศูนย์กลางของการพาณิชย์ การ อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว เพราะการคมนาคมที่สะดวกซึ่งได้รับการพัฒนาขึ้น อีกในสมัยต่อมาจนถึงปัจจุบัน นับเป็นการวางรากฐานให้ภูมิภาคมีความสำคัญต่อ การพัฒนาประเทศโดยตรง เห็นได้จากปัจจุบันว่าจากภาคตะวันออกเดินทางไป ภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความสะดวกในหลายทาง อันเป็นผลจาก การวางโครงสร้างพื้นฐานตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 เป็นต้นมา

บรรณานุกรม

- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5 ม.2. 14/17 กรมหลวงดำรงราชานุภาพ ไป
ตรวจราชการมณฑลนครราชสีมา และมณฑลอุดรธานี (21 ม.ค. 2445-7 ก.พ. 2449).
- _____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ม.2. 14/38 จดหมายรายวันเสนาบดี กระทรวงมหาดไทยไป
ตรวจราชการเมืองชลบุรี ฉะเชิงเทรา เมื่อ มกราคม ร.ศ. 119.
- _____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 1/25 สำเนารายงานประชุมข้าหลวงเทศาภิบาล ศก 121
เรื่องจัดการโยธาหัวเมือง.
- _____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 4/1817 กรมหลวงเทเวศร์วัชรินทร์ ทูลพระเจ้าน้องยา
เธอพระองค์เจ้าโสณบัณฑิตย ลงวันที่ 11 พฤษภาคม ร.ศ. 110.
- _____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 5. 1/52 พระราชดำรัสเปิดรถไฟถึงปากน้ำโพ เมื่อวันที่
31 ตุลาคม 2448.
- _____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 5. 2/2 รถไฟปากน้ำและแปดริ้ว 16 กันยายน ร.ศ. 108
ถึง 11 เมษายน ร.ศ. 112.
- _____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 5. 2/11 พระยารำเมือง หลวงจางงดิฐการ มีสเตอร์
เบนเนต ขออนุญาตสร้างทางรถไฟ แต่กรุงเทพฯ ถึงฉะเชิงเทรา 12-13 ตุลาคม ร.ศ. 116.
- _____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 5. 2/11 ที่ 62 กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา ลงวันที่
12 ตุลาคม ร.ศ. 115.
- _____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 5. 2/16 มีสเตอร์ฟรันโดขออนุญาตทำทางรถไฟตั้งแต่
โรงพักคลองรังสิตถึงวัฒนา 20 พฤศจิกายน ถึง 23 กันยายน ร.ศ. 115.
- _____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 5. 2/19 รายงานการประชุมเสนาบดี เมื่อวันที่ 29
มิถุนายน ร.ศ. 118.
- _____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 5. 2/22 รถไฟบางพระ 10 กันยายน-30 เมษายน ร.ศ.
121.
- _____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 5. 2/24 รถไฟศรีราชา 6 ธันวาคม ร.ศ. 120-14
พฤษภาคม ร.ศ. 112.
- _____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 5. 4/2 รถไฟปากน้ำและแปดริ้ว 16 กันยายน ร.ศ. 108 -
11 เมษายน ร.ศ. 112.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 5. 4/3 หนังสือราชการปี 109, 110, 111 เรื่อง
รถไฟบ้านใหม่ปากน้ำและเมืองฉะเชิงเทราและจันทบุรี 5 กันยายน ร.ศ. 109-20 เมษายน
ร.ศ. 112.

_____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 5. 4/3 Project of the Battambang and Chantaboree
Railway Company Limited.

_____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 5. 4/7 รถไฟบางปะกง หรือที่เรียกว่าสายตะวันออก
รายงานวันเปิดทางรถไฟสายตะวันออกและร่างหมายกำหนดการเปิดรถไฟสายตะวันออก.

_____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 5. 4/7 รถไฟบางปะกง (หรือเรียกสายตะวันออก) 16
เมษายน ร.ศ. 123 - กันยายน ร.ศ. 128.

_____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 5. 2/24 รายงานการประชุมเสนาบดี เมื่อวันที่ 9
ธันวาคม ร.ศ. 120.

_____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 5. 2/24 รายงานเสนาบดีสภา เมื่อวันที่ 4 เมษายน ร.ศ.
123.

_____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 5.6/38 พระราชดำรัสเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา
เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม ร.ศ. 119.

_____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 9/73 ที่ 414/1714 พระราชหัตถเลขา ลงวันที่ 15
กุมภาพันธ์ ร.ศ. 120.

_____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 9/106 ที่ 62/1424 กรมหลวงนเรศร์วรฤทธิ์กราบทูล
พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 16 มกราคม ร.ศ. 126.

_____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 9/106 เรื่องสำเนาคำแปล นายภิตตินส์กุลกรมหลวง
นเรศร์วรฤทธิ์ ลงวันที่ 16 มีนาคม ร.ศ. 126.

_____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 9/106 ที่ 2236/908 นายอาแลกรี ถึง พระยาเสถียร
ฐานภักดิ์ ลงวันที่ 23 มีนาคม ร.ศ. 126.

_____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 9/106 ที่ 44/3213 กรมหลวงนเรศร์วรฤทธิ์กราบทูล
พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 2 ธันวาคม ร.ศ. 127.

_____ . เอกสารรัชกาลที่ 5 ยธ. 9/106 เรื่องจะตัดทางช่องตะโก 16 มกราคม ร.ศ.
126-9 เมษายน ร.ศ. 128.

กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ. เอกสารหมวดรถไฟแฟ้ม 29 ส่วนที่ 1 พระยามหาโยธาและพระนิเทศชลธิ ทูลกรมหลวงเทเวศร์วัชรปรีการ ลงวันที่ 6 พฤษภาคม ร.ศ. 115.

กระทรวงมหาดไทย. "รายงานพระยาจำแสนบดัวด้วยเรื่องจัดการทำนุบำรุงเมืองนครราชสีมา" เทศาภิบาล. เล่ม 5. 1 กรกฎาคม ร.ศ. 127.

_____ . เทศาภิบาล. เล่ม 13 ฉบับพิเศษ เดือนสิงหาคม ร.ศ. 131.

จอห์น ครอว์ฟอร์ด (เขียน), ไพโรจน์ เกษแม่นกิจ (แปล). เอกสารของจอห์น ครอว์ฟอร์ด. กรุงเทพฯ: การศาสนา, 2515.

เจ้าพระยาพิพากรวงศ์. พระราชพงศาวดารรัชกาลที่ 2 เล่ม 2. กรุงเทพฯ: ศุภสภา, 2504.

เทาเซนต์ แฮร์ริส (เขียน), นันทา วรเนติวงษ์ (แปล). บันทึกรายวันของเทาเซนต์ แฮร์ริส. กรุงเทพฯ: การศาสนา, 2515.

วอลเตอร์ เอฟ เวลลา (เขียน), นิจ ทองโสภิต (แปล). แผ่นดินของพระนั่งเกล้า. กรุงเทพฯ: สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย, 2514.

สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ และพระยาราชเสนา. เทศาภิบาล. พระนคร: สำนักนายกรัฐมนตรี, 2503.

เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม). ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 13 ประกาศสร้างรถไฟสยามแต่กรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา ร.ศ. 109 (1 มีนาคม 2433). พระนคร: เดลิเมย์, 2478.