

บทบาทของกิจการรถไฟในอำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ทศวรรษ 2440-2490

The Role of Railway Business in Tha Ruea District, Phranakhon Si Ayutthaya Province, during 1897-1947

ภาณุพงศ์ ชลสวัสดิ์ / Panupong Chonsawat

นักศึกษาปริญญาตรี คณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร

Bachelor's degree student of the Faculty of Archeology, Silpakorn University

วันที่รับบทความ 2 พฤศจิกายน 2563 / แก้ไขบทความ 24 ธันวาคม 2563 / ตอรับบทความ 5 กุมภาพันธ์ 2564

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษากิจการรถไฟในอำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยพบว่า อำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยานั้น มีประวัติศาสตร์กิจการรถไฟอย่างเห็นได้ชัด จากการเปิดเดินรถไฟหลวงสายเหนือใน พ.ศ.2444 ซึ่งแยกมาจากชุมทางบ้านภาชี การสร้างสะพานจักรี ซึ่งเป็นสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำป่าสัก นอกจากนี้ ยังมีทางรถไฟสายเอกชน คือ ทางรถไฟสายพระพุทธบาท ที่มีเส้นทางระหว่างอำเภอท่าเรือ-วัดพระพุทธบาท จังหวัดสระบุรีอีกด้วย โดยกิจการรถไฟนั้นได้ส่งผลการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่อำเภอท่าเรือ ซึ่งสะท้อนให้เห็นสภาพสังคม การคมนาคม และวิถีชีวิตของยุคที่กิจการรถไฟนั้นมีความเจริญรุ่งเรืองได้เป็นอย่างดี ดังเช่น การเข้ามาของกลุ่มชาวจีนในอำเภอท่าเรือ การใช้รถไฟเป็นพาหนะการเดินทางในช่วงเทศกาลนมัสการพระบาททอดแทนการเดินทางเท้า การเสด็จพระราชดำเนินของพระมหากษัตริย์ที่ทรงประทับบนรถไฟและการค้าขายสินค้าเกษตรกรรมบนรถไฟ เป็นต้น และกิจการรถไฟในอำเภอท่าเรือ มีการเปลี่ยนแปลงในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 หรือช่วงทศวรรษ 2490 เป็นต้นมาที่มีความนิยมในการคมนาคมแบบถนนมากกว่าระบบรางและทางรถไฟสายพระพุทธบาทประสบปัญหาการขาดทุนทำให้ต้องเลิกกิจการไป ทำให้ในปัจจุบัน อำเภอท่าเรือยังคงเหลือแต่เพียงทางรถไฟหลวงสายเหนือเท่านั้นที่ยังคงดำเนินกิจการอยู่

คำสำคัญ : อำเภอท่าเรือ, รถไฟหลวง, รถไฟสายพระพุทธบาท

Abstract

This article was intended to study railway operations in Tha Ruea District, Ayutthaya Province. It was found that the district of Tha Ruea has a long history of railway operations. From the beginning of the Northern Highway service in 1901, which separated from the junction of Ban Pachi, through the Chakri Bridge, a railway bridge over the Pasak River. There is also a private railway line, the Phra Phutthabat tramway, which provides routes between Tha Ruea and Wat Phra Phutthabat districts, Saraburi province The railway business has resulted in changes in the district of Tha Ruea, reflects the social conditions, transportation and the way of life as flourish period of railway business, such as the arrival of chinese people in the port district. The used of trains as a travel vehicle during the Worship Festival of Phra Bat is a substitute for walking. The king's presence on the railways and the sale of agricultural goods on the railway and the railway business in the port district. In the post-World War II period, there was a greater popularity of road transport than the railway system and the Railways was worse off so they closed it down. At present, the port district remains only the Northern Railway.

Keywords : Tha Ruea District, Royal State Railway, Phra Phutthabat tramway

บทนำ

การกำเนิดขึ้นของรถไฟนั้น เป็นนวัตกรรมของปฏิวัติอุตสาหกรรม ซึ่งถือว่าการเปลี่ยนแปลงครั้งยิ่งใหญ่ของโลก รถไฟเป็นการเดินทางรูปแบบใหม่ที่มีความรวดเร็วมากขึ้นกว่าเดิมอย่างเห็นได้ชัด มีการนำรถไฟมาใช้คมนาคมทางบกแทนการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ เช่น รถม้าหรือสัตว์พาหนะอื่น กิจกรรมรถไฟเกิดขึ้นในประเทศอังกฤษก่อนที่จะแพร่หลายไปในทวีปยุโรป สหรัฐอเมริกาและเอเชีย

การคมนาคมทางบกในประเทศไทยสมัยโบราณก่อนมีรถไฟ ต้องใช้ระยะเวลายาวนานในการเดินทางและมีความยากลำบาก การออกเดินทางจากกรุงเทพไปพื้นที่ต่าง ๆ ตามต่างจังหวัด ต้องอาศัยการคมนาคมทางเรือเป็นหลัก จนกระทั่งมีรถไฟขึ้นมา รถไฟก็กลายเป็นการคมนาคมทางบกที่ดีที่สุด กิจกรรมรถไฟจึงเป็นการคมนาคมที่ทันสมัยและสำคัญมากในยุคนั้น

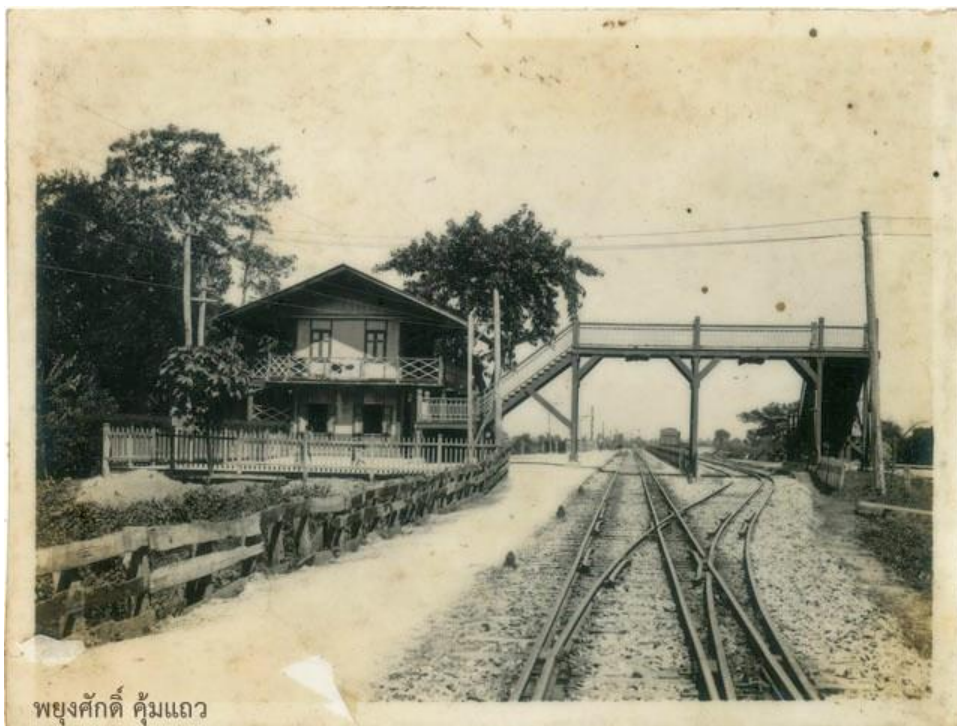
อำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นพื้นที่หนึ่งที่มีความน่าสนใจเป็นอย่างมาก จากการมีประวัติศาสตร์กิจกรรมรถไฟเข้าไปเกี่ยวข้องและมีความสัมพันธ์กับผู้คนในพื้นที่ เนื่องจากอำเภอท่าเรือเป็นศูนย์กลางคมนาคมที่สำคัญมาตั้งแต่อดีต จวบจนถึงยุคที่กิจกรรมรถไฟเข้ามามีบทบาทเกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตในอำเภอท่าเรือ ซึ่งเจริญรุ่งเรืองเป็นอย่างมากในยุคแรกเริ่ม และยังคงมีบทบาทให้เห็นถึงในปัจจุบัน

บทบาทของกิจการรถไฟหลวงในอำเภอท่าเรือ

กิจการรถไฟในประเทศไทยนั้น ถึงแม้จะเริ่มต้นใน พ.ศ.2436 โดยการเดินรถไฟสายแรกขึ้นคือทางรถไฟสายกรุงเทพ - ปากน้ำ อันเป็นทางรถไฟสายเอกชน แต่ประเทศไทยเองได้รู้จักรถไฟมาตั้งแต่ใน พ.ศ.2398 จากการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงกับอังกฤษ คณะราชทูตจากสมเด็จพระราชินีนาถวิกตอเรีย สมเด็จพระราชินีแห่งประเทศอังกฤษ ได้นำเครื่องราชบรรณาการ และพระราชสาส์นมาถวาย พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว หนึ่งในนั้นคือ “ขบวนรถไฟจำลอง” นับว่าเป็นจุดเริ่มต้นของการรู้จักรถไฟของประเทศไทย

ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เกิดปัญหาภัยคุกคามจากการแสวงหาอาณานิคมจากชาติตะวันตก รัฐบาลได้มีการทำสัญญาสำรวจเส้นทางรถไฟขึ้นกับบริษัทป็นชาร์ดของประเทศอังกฤษ ใน พ.ศ.2431 และทำสัญญาสำรวจรถไฟกับนายคาร์ล เบธเก ของบริษัทครุปล์ ประเทศเยอรมนี ใน พ.ศ.2431 จนตั้งกรมรถไฟหลวง สังกัดกระทรวงโยธาธิการขึ้นมาใน พ.ศ.2433 และเปิดประมูลก่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปนครราชสีมาในเดือนเมษายน พ.ศ.2434 จนสามารถเปิดเดินรถครั้งแรก เส้นทางรถไฟระยะแรก กรุงเทพ - อยุธยา ในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2439 ซึ่งถือว่าเป็นวันสถาปนากิจการรถไฟหลวงในประเทศไทย และสามารถเปิดโดยสารจนถึงนครราชสีมาได้ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2443 ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างทั้งสิ้น 9 ปี (อิจิโร คากิซากิ, 2562, หน้า 12)

ทางรถไฟที่มีการก่อสร้างต่อจากทางรถไฟสายกรุงเทพ - นครราชสีมา คือทางรถไฟสายเหนือ เมื่อทางรถไฟสายนครราชสีมาเปิดเดินรถถึงแก่งคอย จึงมีการก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือแยกขึ้นมาจากบ้านภาชี ทางรถไฟสายเหนือระยะแรกไปถึงลพบุรี โดยเริ่มก่อสร้างใน พ.ศ.2441 ทางรถไฟดังกล่าวเปิดเดินรถใน พ.ศ.2444 จึงกล่าวได้ว่ากิจการรถไฟในอำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เริ่มต้นตั้งแต่ พ.ศ.2444 เป็นต้นมา (อิจิโร คากิซากิ, 2562, หน้า 13) เพราะอำเภอท่าเรือเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางรถไฟสายเหนือระหว่างบ้านภาชีกับลพบุรี ทั้งนี้แต่เดิมแผนการก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือจะแยกเป็นชุมทางออกมาจากที่สระบุรี แต่เพื่อเป็นการจำกัดระยะทางรถไฟสายเหนือให้สั้นลง จึงมีการตัดชุมทางรถไฟที่บ้านภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเกิดขึ้น (อิจิโร คากิซากิ, 2562, หน้า 13) ทำให้ต่อมาบ้านภาชีได้มีผู้คนอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานที่พื้นที่ดังกล่าวเป็นจำนวนมาก จนกระทั่งใน พ.ศ.2479 ที่มีการยกบ้านภาชีเป็นอำเภอภาชีแยกมาจากอำเภอยุทัยของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา (สำนักงานพัฒนาชุมชน อำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา, 2559, <https://district.cdd.go.th/phachi/about-us>)



ภาพที่ 1 สถานีรถไฟท่าเรือ (เก่า) ส่วนหนึ่งของเส้นทางรถไฟหลวงสายเหนือ

ที่มา : พยุหศักดิ์ คุ่มแถว, 2563, จาก <http://biochem.flas.kps.ku.ac.th/rft/phayungsak/tharua.jpg>

ทางรถไฟสายเหนือที่เป็นทางรถไฟที่ดูแลโดยกรมรถไฟหลวง โดยใช้ระบบมาตรฐานทางขนาดกว้าง 1.435 เมตร (Standard Gauge) ต่อมาเมื่อมีการตัดเส้นทางรถไฟหลวงสายใต้ มีการใช้ระบบมาตรฐานทางขนาดกว้าง 1 เมตร (Meter Gauge) มีการแยกหน่วยงานออกเป็น 2 กรม คือกรมรถไฟหลวงสายเหนือและรถไฟหลวงสายใต้ที่ดูแลกิจการรถไฟในแต่ละพื้นที่ ต่อมาใน พ.ศ.2463 มีการรวมหน่วยงานทั้ง 2 แห่งเข้าด้วยกันเป็นกรมรถไฟหลวง และมีการเลือกใช้ระบบรางแบบ ทำให้ทางรถไฟหลวงสายเหนือในอำเภอท่าเรือระยะแรกนั้น มีการเลือกใช้ระบบมาตรฐานทางขนาดกว้าง 1 เมตร (Meter Gauge) บนเส้นทางรถไฟทุกสายของประเทศไทย (อิจิโร คากิซากิ, 2562, หน้า 38) โดยเส้นทางรถไฟหลวงในอำเภอท่าเรื่อนั้นแต่เดิมก็มีการใช้ระบบมาตรฐานรางแบบ กว้าง 1.435 เมตร (Standard Gauge) และมาเปลี่ยนเป็นระบบมาตรฐานทางขนาดกว้าง 1 เมตร (Meter Gauge) ในภายหลัง

เส้นทางรถไฟหลวงสายเหนือในพื้นที่อำเภอท่าเรือยังเป็นพื้นที่สำคัญ เพราะทางรถไฟดังกล่าวต้องตัดข้ามแม่น้ำป่าสัก จึงต้องมีการก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำขนาดใหญ่ ความยาวสะพาน 103 เมตร สะพานดังกล่าวได้นามพระราชทานจากพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวว่า “สะพานจักรี” สะพานดังกล่าวถือว่าเป็นสะพานชื่อพระราชทานแห่งแรกในเส้นทางรถไฟสายเหนือ พอจนถึงสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 พื้นที่ดังกล่าวเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญ ฝ่ายสัมพันธมิตรได้นำเครื่องบินมาทิ้งระเบิดจนทำให้สะพานขาดใช้การไม่ได้ และต้องมีการซ่อมใหม่ใน พ.ศ.2491 (วันวิเศษ เนียมปาน, 2563, <https://readthecloud.co/rail-2/>)



ภาพที่ 2 สะพานจักรีข้ามแม่น้ำป่าสัก จากภาพจะเห็นสะพานข้ามทางรถไฟของสถานีรถไฟท่าเรือเดิมอยู่ด้วย
ที่มา : วันวิเศษ เนียมปาน, 2563, <https://readthecloud.co/rail-2/>



ภาพที่ 3 ทางรถไฟสายเหนือระหว่างสถานีท่าเรือกับสถานีบ้านหมอ ช่วงเกิดอุทกภัยครั้งใหญ่
ใน พ.ศ.2460 สังเกตว่าระบบมาตรฐานรางยังเป็นแบบทางกว้าง 1.435 เมตร (Standard Gauge)
ที่มา: โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ, 2563, <https://web.facebook.com/222323771159492/photos/a.645471098844755/3621318084593360/>

ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 กรมรถไฟหลวงที่ดูแลกิจการรถไฟหลวงได้ปรับเปลี่ยนองค์กรใหม่เป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจ มีชื่อว่า “การรถไฟแห่งประเทศไทย” ซึ่งรับผิดชอบดูแลกิจการรถไฟทั้งหมดในประเทศไทยต่อจากกรมรถไฟหลวง รวมถึงทางรถไฟหลวงสายเหนือด้วย

ปัจจุบันตำแหน่งที่ตั้งสถานีรถไฟท่าเรือ ตั้งอยู่ทางทิศเหนือของตำแหน่งสถานีเดิม ไปประมาณ 400 เมตร สถานีรถไฟท่าเรือเป็นสถานีรถไฟที่สำคัญของทางรถไฟสายเหนือ โดยเป็นสถานีระดับ 2 มีขบวนรถโดยสารทำการรับ-ส่งผู้โดยสารหลายขบวน ได้แก่ ขบวนเที่ยวขึ้น ขบวน 105, 109, 111, 201, 207, 209, 211, 301, 303, 317, 409 และขบวนเที่ยวลง ขบวน 106, 112, 202, 208, 210, 212, 302, 304, 318 (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2563, <http://procurement.railway.co.th/checktime/checktime>) แสดงให้เห็นกิจการรถไฟที่ยังมีบทบาทสำคัญในด้านการคมนาคมในพื้นที่อำเภอท่าเรือจวบจนถึงปัจจุบัน



ภาพที่ 4 สถานีรถไฟท่าเรือ (ปัจจุบัน) เป็นอาคารไม้ชั้นเดียว

ที่มา: กฤษฎา นิลพัฒน์, [ภาพถ่าย]

บทบาทของกิจการรถไฟสายพระพุทธบาท : รถไฟเอกชนในอำเภอท่าเรือ

กิจการรถไฟในประเทศไทยนั้นมีทั้ง “รถไฟหลวง” และ “รถไฟเอกชน” จุดเริ่มต้นของรถไฟคือทางรถไฟสายเอกชน คือทางรถไฟสายกรุงเทพ-ปากน้ำ ที่ดำเนินการโดยบริษัทจากเดนมาร์ก ที่เปิดการเดินรถใน พ.ศ. 2436 ก่อนการเปิดเดินรถไฟหลวงถึง 3 ปี แต่อย่างไรก็ตาม การดำเนินการกิจการรถไฟเอกชนเต็มไปด้วยความยากลำบาก อันเนื่องมาจากการตั้งใช้ทุนเป็นอย่างมาก บ่อยครั้งที่รัฐบาลต้องเข้าไปจัดสรรทุนให้ โดยรับประกันอัตราส่วนแบ่งดังเช่น รถไฟสายปากน้ำ และนโยบายของรัฐบาลในขณะนั้น ที่หวาดระแวงถึงภัยจากความมั่นคง ใน พ.ศ.2442 ที่ประชุมเสนาบดี มีการประกาศแนวทางถึงการพิจารณาโครงการรถไฟเอกชน โดยเนื้อหา มีอยู่ว่า

- 1.รถไฟสายหลักจากกรุงเทพไปเหนือหรือใต้ รัฐบาลจะเป็นผู้สร้างเป็นรถไฟหลวง
- 2.เส้นทางที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคง จะไม่ให้สัมปทาน เช่น เส้นทางจากกรุงเทพไปภาคตะวันออก
- 3.เส้นทางอื่น ๆ ใช้การประชุมแยกโครงการในเสนาบดีสภา โดยอิงจากกฎข้อ 1 และข้อ 2 (อิจิโร คากิซากิ, 2562, หน้า 21)

นอกจากนี้ ใน พ.ศ.2444 สมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพ กราบบังคมทูลว่าควรให้สัมปทานแก่ทางรถไฟเอกชนเฉพาะทางรถไฟเบาซึ่งใช้เป็นเส้นทางรองจากรถไฟหลวง (อิจิโร คากิซากิ, 2562, หน้า

22) จากความยากลำบากในการดำเนินการดังกล่าว ทำให้ประวัติศาสตร์กิจการรถไฟของประเทศไทยที่ผ่านมา มีทางรถไฟเอกชนเพียง 4 เส้นทาง คือ ทางรถไฟสายกรุงเทพ-ปากน้ำ ทางรถไฟสายท่าจีน ทางรถไฟสายบางบัวทอง และทางรถไฟสายพระพุทธบาท

กิจการรถไฟเอกชนนั้นจะเป็นรถไฟรางเบา (tramway) ที่จะใช้มาตรฐานความกว้างรางที่มีขนาดเล็ก ทำให้หัวรถจักรรถไฟนั้นมีขนาดเล็กไปด้วย ตลอดจนการใช้งานที่มีแรงขับเคลื่อนน้อยกว่าหัวรถจักรขนาดใหญ่ การขนส่งไม่สามารถใช้ปริมาณที่มากได้นัก และระยะทางรถไฟนั้นมีระยะทางที่สั้น และไม่สามารถเชื่อมต่อไปจากทางรถไฟอื่นได้ ซึ่งมีความแตกต่างไปจากรถไฟหลวง (State Railway) ที่เป็นระบบคมนาคมขนาดใหญ่ มาตรฐานความกว้างรางขนาดใหญ่ ที่ทำให้ใช้หัวรถจักรขนาดใหญ่ สามารถขนส่งปริมาณได้มาก และระบบรางสามารถเชื่อมโยงเครือข่ายต่าง ๆ ไปยังพื้นที่ทั่วประเทศได้

จะสังเกตได้ว่าทางรถไฟเอกชนทั้ง 4 สายนั้น มีเพียงสายพระพุทธบาทที่เป็นทางรถไฟวิ่งในพื้นที่ต่างจังหวัด คือพื้นที่ระหว่างอำเภอบางระจัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยากับอำเภอบางบาล จังหวัดสุพรรณบุรี เท่านั้น และการกำเนิดทางรถไฟดังกล่าวอยู่ในยุคที่มีการจำกัดการให้สัมปทานทางรถไฟเอกชนอย่างเห็นได้ชัด

โครงการรถไฟสายพระพุทธบาท หรือรถไฟสายพระบาท ถือว่าเป็นโครงการรถไฟทุนไทยสายแรกที่สัมปทาน ปรากฏหลักฐานจากการตั้ง**บริษัทรางพระพุทธบาท ทุนจำกัด** ใน พ.ศ.2445 โดย**พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระนราธิปประพันธ์พงศ์**พร้อมหุ้นส่วนได้แก่ พระยาอภิรักษ์ราชอุทยาน เจ้าหมื่นเสมอใจราช พระนราธิบดีสารกรม หลวงดำรงธรรมสาร หลวงอุดรภัณฑพานิช และจีนหนี รวมเจ็ดคนได้รับพระบรมราชานุญาตจัดตั้งบริษัท และได้รับพระราชทานอำนาจพิเศษ (ราชกิจจานุเบกษา, 2444, หน้า 410)



ภาพที่ 5 พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระนราธิปประพันธ์พงศ์

ที่มา: Pongprasert Chatchaipaboon, 2563,

[https://www.facebook.com/hlormakuttapok/photos/](https://www.facebook.com/hlormakuttapok/photos/a.737251039757557/737283343087660/?type=3&theater)

[a.737251039757557/737283343087660/?type=3&theater\)](https://www.facebook.com/hlormakuttapok/photos/a.737251039757557/737283343087660/?type=3&theater)

พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระนราธิปประพันธ์พงศ์ เป็นพระราชโอรสในพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และเป็นพระอนุชาในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีบทบาทสำคัญต่อการก่อตั้งทางรถไฟสายพระพุทธบาท ทำให้ทางรถไฟสายดังกล่าวถูกเรียกว่า “รถไฟกรมพระนรา” หรือ “รถไฟกรมพระดารา” หรือ “รถไฟเล็ก” หรือ “รถรางพระพุทธบาท”

กิจการรถไฟสายพระพุทธบาทนั้นไม่ปรากฏแน่ชัดว่าเริ่มเดินรถในปีใด แต่จากหลักฐานการตั้งบริษัทรถรางพระพุทธบาทใน พ.ศ.2445 จึงเชื่อว่าน่าจะเริ่มต้นกิจการเดินรถในช่วงระยะเวลานั้นเช่นกัน

ทางรถไฟสายพระพุทธรบาท เป็นทางรถไฟขนาด 750 มิลลิเมตร แต่อย่างไรก็ตาม บ้างก็ว่าขนาดรางทางรถไฟสายดังกล่าวกว้าง 60 เซนติเมตร (สุรศักดิ์ พุ่มวันเพ็ญ, ม.ป.ป., หน้า 99) บ้างก็บอกว่ากว้าง 1 เมตร (สุพจน์ มนประณีต, 2539, หน้า 35) ระยะทางเริ่มต้นอยู่บริเวณตลาดหม่อมเจ้า ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของสถานีท่าเรือของทางรถไฟหลวงสายเหนือ ทางรถไฟสายพระพุทธรบาทเริ่มจากจุดดังกล่าวไปยังวัดพระพุทธรบาท สระบุรี เป็นระยะทางกว่า 19 กิโลเมตร โดยเส้นทางรถไฟนั้นใช้เส้นทางถนนพระเจ้าทรงธรรมอันเป็นเส้นทางโบราณที่เดินทางไปนมัสการรอยพระพุทธรบาทมาตั้งแต่สมัยอยุธยา โดยเมื่อจะเริ่มสร้างทางรถไฟสายพระพุทธรบาทต้องมีการจ้างคนแผ้วถางป่าเป็นจำนวนมาก เพื่อให้ทางกว้างประมาณ 4 เมตร พอวางรางได้ (สุพจน์ มนประณีต, 2539, หน้า 36)

เส้นทางรถไฟดังกล่าวมีสถานีรถไฟดังต่อไปนี้

1. สถานีท่าเรือ ตั้งอยู่ที่ทิศตะวันออกของธนาคารออมสิน สาขาท่าเรือหลักเก่า
2. สถานีบางโขมด ตั้งอยู่ใกล้เชิงสะพานชลประทาน 11 ทิศตะวันตกของสี่ขาปัจจุบัน
3. สถานีบ่อโคก ตั้งอยู่หมู่ 4 ตำบลสร้างโคก
4. สถานีหนองคันที ตั้งอยู่ตำบลหนองคันที ทางโค้งฝั่งตรงข้ามกับประตูทางเข้าวัดหนองสองตอนปัจจุบัน

5. สถานีพระพุทธรบาท เป็นสถานีปลายทาง ตั้งอยู่กลางระหว่างโรงเจเก่ากับโรงเจใหม่วัดพระพุทธรบาท (สุพจน์ มนประณีต, 2539, หน้า 36)

อย่างไรก็ตาม ยังมีการกล่าวถึงสถานีเขาเลี้ยวอยู่ระหว่างสถานีบ่อโคกกับสถานีหนองคันที และสถานีเจ้าพ่อเขาตกโดยอยู่ระหว่างสถานีหนองคันทีกับสถานีพระพุทธรบาทรวมอยู่ด้วย (สุรศักดิ์ พุ่มวันเพ็ญ, ม.ป.ป., หน้า 98) จึงเป็นไปได้ว่าทางรถไฟสายพระพุทธรบาทจึงน่าจะมีสถานีทั้งสิ้น 7 สถานี

สถานีรถไฟทั้งหมดนั้น ได้มีการบันทึกถึงรูปแบบของอาคารสถานีเล็กปรากฏอยู่ 2 แห่ง คือที่ตำบลสร้างโคก และที่พระพุทธรบาท โดยสถานีแรกเป็นอาคารครึ่งปูนครึ่งไม้ สร้างก่ออิฐถือปูน มุงสังกะสี ทาสีเหลือง ตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันตกของทางรถไฟ ด้านหน้ากว้าง 4 เมตร ด้านข้างกว้าง 3.25 เมตร สูง 4.75



ภาพที่ 6 แผนที่เส้นทางรถไฟสายพระพุทธรบาท
ที่มา : วิกีพีเดีย, 2563,

<https://th.wikipedia.org/wiki/Tharuea1931.jpg>

เมตร เป็นสองชั้น ชั้นล่างมีประตูด้านหน้าและด้านหลัง ด้านละ 1 ประตู มีช่องชายตั่วอยู่ด้านหน้า ชั้นบนด้านหน้ามีหน้าต่างคู่ 3 ช่อง ด้านข้างอีกด้านละ 2 ช่อง ภายในมีบันไดขึ้นไปชั้นบนสำหรับนายสถานีพักแรม ส่วนสถานีพระพุทธรบาทสร้างกว้างขวางใหญ่โต มีขานชาลาให้คนโดยสารนั่งพักได้เป็นจำนวนหลักร้อยคน พื้นสถานีชุดบ่อเทปูนเป็นถึงเก็บน้ำฝนขนาดใหญ่ เก็บน้ำไว้ใช้ในเทศกาลพระพุทธรบาท นอกจากนี้สถานีทั้งสองแห่งที่กล่าวไว้แล้ว สถานีหนองคณทีนั้นปรากฏหลักฐานของอาคารสถานีอยู่ด้วย แต่ต่อมารถบรรทุกพ่วงบรรทุกหินวิ่งชนพังลง เมื่อวันที่ 4 มีนาคม พ.ศ.2539 ทำให้ไม่เหลือหลักฐานของสถานีเล็กอีกต่อไป (สุพจน์ มนประณีต, 2539, หน้า 36)



ภาพที่ 7 สถานีสร้างโศก ทางรถไฟสายพระพุทธรบาทในปัจจุบัน
ที่มา: นายกฤษฎา นิลพัฒน์, [ภาพถ่าย]

บทบาทของกิจการรถไฟที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงในอำเภอท่าเรือ

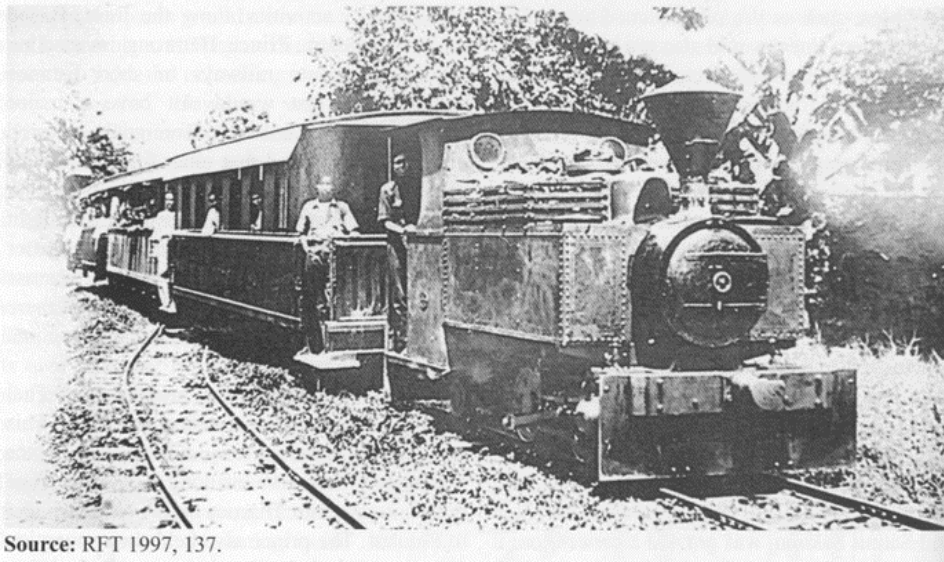
บทบาทของกิจการรถไฟทั้งกิจการรถไฟหลวงและกิจการรถไฟสายพุทธบาทส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงในอำเภอท่าเรือเป็นอย่างมาก เพราะกิจการรถไฟนั้นถือว่าเป็นระบบการขนส่งที่รวดเร็วและทันสมัยที่สุดในยุคนั้น

เมื่อเส้นทางรถไฟมาถึงอำเภอท่าเรือ ทำให้เกิดความเจริญต่อชุมชนเป็นอย่างมาก ถึงแม้ว่าอำเภอท่าเรือจะเป็นชุมชนเก่ามีหลักฐานการตั้งถิ่นฐานมาตั้งแต่สมัยอยุธยา แต่การเข้ามาของรถไฟได้เป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญที่ทำให้ชุมชนขยายตัว ดังจะเห็นได้จากการตั้งถิ่นฐานของชุมชนส่วนใหญ่ในระยะหลังจะตั้งอยู่พื้นที่บริเวณทิศตะวันตกของสถานีรถไฟไปจนถึงแนวแม่น้ำป่าสักตอนใต้ นอกจากนี้การเข้ามาของรถไฟยังนำพาคนกลุ่มใหม่คือชาวจีน ซึ่งเป็นกรรมกรสร้างทางรถไฟมาตั้งถิ่นฐานตามเส้นทางรถไฟที่สร้างไปถึง รวมถึงกลุ่มพ่อค้าชาวจีนที่ขยายกิจการออกมาจากศูนย์กลางในกรุงเทพ อันมีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจในอำเภอท่าเรือ (ประภัสสร ชูวิเชียร และคณะ, 2559, หน้า 21)

ส่วนกิจการรถไฟสายพระพุทธบาทนั้นจัดตั้งขึ้นมาเพื่อการเดินทางสำหรับผู้ไปนมัสการรอยพระพุทธบาท ที่วัดพระพุทธบาทราชวรมหาวิหาร จังหวัดสระบุรี เป็นสำคัญ อันเป็นธรรมเนียมประเพณีที่สืบเนื่องมาตั้งแต่สมัยอยุธยา การโดยสารด้วยรถไฟจากอำเภอท่าเรือมุ่งหน้าไปวัดพระพุทธบาทนั้น ช่วยอำนวยความสะดวกในการคมนาคมทางบกเป็นอย่างมาก เนื่องจากประหยัดเวลาว่าการเดินเท้าหรือใช้สัตว์พาหนะเทียมลากเหมือนแต่ก่อน

นอกจากการโดยสารผู้คนเพื่อไปนมัสการรอยพระพุทธบาทแล้ว ยังมีการกล่าวถึงการรับส่งพ่อค้าแม่ค้า พืชไร่ เช่น หน่อไม้ กล้วย หนูน ฯลฯ อีกด้วย (สุรศักดิ์ พุ่มวันเพ็ญ, ม.ป.ป., หน้า 99) อันเป็นหลักฐานอย่างหนึ่งที่บ่งบอกถึงกิจการรถไฟที่มีผู้โดยสารเป็นคนในท้องถิ่น และกิจการรถไฟกับการขนส่งในช่วงนอกเทศกาลนมัสการรอยพระพุทธบาทที่มีสินค้าเกษตรกรรม ชี้ให้เห็นถึงสภาพเศรษฐกิจของอำเภอท่าเรือได้เป็นอย่างดี

Picture 12. Train of the Phrabat Tramway



Source: RFT 1997, 137.

ภาพที่ 8 รถไฟสายพระพุทธรบาท

(ที่มาภาพ : MO Memoir, 2563, [http://tamagozilla.blogspot.com/2013/05/](http://tamagozilla.blogspot.com/2013/05/mo-memoir-sunday-5-may-2556.html)

[mo-memoir-sunday-5-may-2556.html](http://tamagozilla.blogspot.com/2013/05/mo-memoir-sunday-5-may-2556.html))

ทางรถไฟสายพระพุทธรบาทเป็นทางรถไฟสายเอกชน ที่เปิดบริการแก่ราษฎรที่เดินทางไปนมัสการรอยพระพุทธรบาทที่วัดพระพุทธรบาท สระบุรีนั้น มีความเกี่ยวข้องกับสถาบันพระมหากษัตริย์ นอกจากการที่ได้รับพระราชทานให้จัดตั้งบริษัท และการได้พระราชทานอำนาจเป็นกรณีพิเศษ ที่สะท้อนถึงบทบาทดังกล่าวได้แล้ว ยังปรากฏหลักฐานที่พระมหากษัตริย์ถึง 2 พระองค์ที่เคยเสด็จพระราชดำเนินบนทางรถไฟสายพระพุทธรบาท ได้แก่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว

โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินในปี พ.ศ. 2445 ภายหลังการสร้างทางรถไฟหลวงสายเหนือได้ไม่นาน โดยเสด็จพระราชดำเนินประทับรถไฟหลวงมายังท่าเรือเพื่อแวะพักเสวยพระกระยาหารเช้า และเสด็จพระราชดำเนินประทับรถไฟเล็กของกรมพระนราธิปประพันธ์พงศ์ไปวัดพระพุทธรบาท สระบุรี โดยมีเนื้อความปรากฏดังต่อไปนี้

“วันที่ 11 พฤศจิกายน รัตนโกสินทร ศก 121เสด็จพระราชดำเนินขึ้นประทับรถพระที่นั่งพ่วงรถกลไฟ เวลาเช้า 1 โมงกับ 5 นาที รถกลไฟใช้จักร ออกจากสะเตชั่นบางปะอิน ถึงสะเตชั่นท่าเรือ เวลาเช้า 2 โมง 35 นาที หยุดรถพระที่นั่ง พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเสด็จลงจากรถพระที่นั่ง พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงษ์ แลข้าราชการมณฑลกรุงเก่ารับเสด็จที่นั่น พระสงฆ์ถวายไชยมงคล มีพระครูรัตนภิรมย์เป็นประธาน มีพระราชดำรัสด้วยผู้ที่มาคอยรับเสด็จที่สะเตชั่นพอสมควรแล้ว เสด็จทรงพระราชดำเนินไปประทับที่สะเตชั่นรถรางพระพุทธรบาท เสด็จเข้าด้วยพร้อมพระบรมวงศานุวงศ์ ซึ่งเป็นของพระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่นมรุพงษ์ศิริพัฒน์เทศาภิบาลทรงจัดเลี้ยง แลโปรดเกล้าฯให้พระราชทานเสมาแก่เด็กตามสมควร ครั้นเสวยเสร็จแล้ว เสด็จขึ้นประทับรถรางพระพุทธรบาท เวลาเช้า 3 โมง 45 นาที รถรางใช้จักรออกจากที่พักถึงหน้าศาลเจ้าเขาคอก เวลาเช้า 4 โมง 50 นาที” (ราชกิจจานุเบกษา, 2445, หน้า 672)

นอกจากนี้เมื่อคราวเสด็จประพาสต้น ครั้งที่ 2 ใน พ.ศ.2449 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าได้เสด็จพระราชดำเนินประทับรถไฟเล็กเพื่อไปพระพุทธรบาทอีกครั้งหนึ่ง ดังปรากฏหลักฐานจากจดหมายเหตุเสด็จประพาสต้น ครั้งที่ 2 เนื้อความว่า

“..กินข้าวที่บ้านพระยาสระบุรี แล้วลงเรือล่องมาเสลาให้ชั่วโมงเศษ อาบน้ำแล้วออกเรือกระบวนใหญ่ เวลาบ่าย 3 โมงเศษ ล่องเรือมาถึงท่าเรือท่มครึ่ง อยู่ใน 4 ชั่วโมงเต็ม กรมมราแต่งโคมยี่ปุ่นหรุ แต่พอถึงก็ฝนตกต้องสั่งให้เก็บ แต่เห็นจะไม่ตกมาก..วันที่ 2 สามโมงเช้าขึ้นรถไฟกรมพระนราไปพระบาททางเรียบร้อยดีกว่าแต่ก่อน ...” แล้วกลับจากพระพุทธรบาทมาท่าเรือ “..รถขึ้นอยู่ชั่วโมง 1 พักอยู่เกือบสามชั่วโมง กลับมาเรือไม่ถึงบ่าย 3 โมง ฝนหยุดหน่อยหนึ่งแล้วกลับตกอีก น้ำขึ้นแต่คืนนี้ท่วมร้านที่จอดเรือต้องยกพื้นอีกชั้นหนึ่ง ค่ายาม 1 มีละคอนนฤมิตรในสะเตชั่นรถไฟจัดโรงหรุ แต่โปรแกรมเรื่องสั้นเวลา..” (พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, 2469, หน้า 4-9)

รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระองค์เสด็จพระราชดำเนินไปวัดพระพุทธรบาทสระบุรี โดยประทับรถไฟสายพระพุทธรบาทถึงสองครั้งด้วยกัน จากหลักฐานทั้งสองทำให้ทราบได้ว่าระยะเวลาในการเดินทางนั้นใช้เวลา 1 ชั่วโมงเศษ สอดคล้องกับข้อมูลการเดินทางรถไฟสายพระพุทธรบาทที่ว่ารถไฟสายพระพุทธรบาทจะออกเดินทางจากสถานีพระพุทธรบาทในเวลา 06.00 น.และถึงสถานีท่าเรือในเวลา 07.00 น. ส่วนขากลับ ช่วงเย็นจะออกจากสถานีท่าเรือในเวลา 15.00 น. พนักงานและรถจะไปค้างคืนที่สถานีพระพุทธรบาท (สุรศักดิ์ พุ่มวันเพ็ญ, ม.ป.ป., หน้า 99) นอกจากนี้ยังแสดงให้เห็นถึงการปรับปรุง

ทางรถไฟสายพระพุทธรบาทให้ได้ตามมาตรฐาน ดังเห็นได้จากพระราชนิพนธ์ที่ว่า “ทางเรียบร้อยดีกว่าแต่ก่อน”

รัชสมัยต่อมา คือรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว พระองค์ก็เสด็จพระราชดำเนินไปวัดพระพุทธรบาท สระบุรี อันเป็นธรรมเนียมมาแต่โบราณ โดยพระองค์เสด็จพระราชดำเนินประทับบนรถไฟหลวงและรถไฟเล็ก ในพ.ศ.2456 มีเนื้อความว่า

“วันที่ 23 ธันวาคม... เวลาเช้าพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินโดยขบวนรถไฟแต่พระราชวังบางปะอินไปประทับที่ท่าเรือ พระสงฆ์วัดท่าเรือคอยรับเสด็จอยู่ในปราสาทไชยมงคลแล้ว ประทับรถรางสายไปพระพุทธรบาท...” (ราชกิจจานุเบกษา, 2456, หน้า 2190-2191)

จากการเสด็จประทับรถไฟสายพระพุทธรบาทโดยพระมหากษัตริย์สองพระองค์ แสดงให้เห็นถึงค่านิยมของการคมนาคมในยุคนั้นจากท่าเรือไปยังพระพุทธรบาท สระบุรีได้เป็นอย่างดี และทำให้ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างสถาบันพระมหากษัตริย์กับกิจการรถไฟสายพระพุทธรบาทที่มีสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระนราธิปประพันธ์พงศ์เป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งทรงเป็นพระบรมวงศานุวงศ์ด้วยเช่นกัน

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการยกเลิกกิจการรถไฟพระพุทธรบาท

กิจการรถไฟสายพระพุทธรบาทประสบปัญหาจากการอยู่ถึงสองครั้ง ทำให้สามารถแบ่งช่วงกิจการได้เป็นถึง 2 ช่วง คือ ช่วงแรกที่ดำเนินกิจการโดยบริษัทรางพระพุทธรบาท ทุนจำกัด ใน พ.ศ.2445-2572 และช่วงหลังที่ดำเนินกิจการโดยบริษัท รถไฟท่าเรือ จำกัด ใน พ.ศ.2474-ปลายสงครามโลกครั้งที่ 2

กิจการรถไฟสายพระพุทธรบาทในช่วงแรก ประสบปัญหาจากการขาดทุนกิจการ อาจเป็นเนื่องจากการลงทุนการสร้างรถไฟที่ใช้ทุนสูง และกิจการที่เน้นขนส่งผู้โดยสารไปงานนมัสการรอยพระพุทธรบาทนั้นเป็นงานประจำปีเพียงช่วงระยะเวลาสั้น ๆ ไม่ได้เป็นตลอดทั้งปี อาจทำให้ประสบปัญหาขาดทุนได้ ดังจะเห็นได้จากได้จากวันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ.2445 มีการออกตั๋วเงินโดยเอาทรัพย์สินของบริษัทเป็นประกัน โดยอ้างว่าต้องการเงินทุนเพื่อขยายกิจการ (ราชกิจจานุเบกษา, 2445, หน้า 536) และในวันที่ 6 มกราคม พ.ศ.2449 บริษัทยื่นบัญชีประจำปีต่อกระทรวงเกษตรธิการล่าช้า หากไม่ส่งอาจถูกถอนอำนาจพิเศษ (ราชกิจจานุเบกษา, 2449, หน้า 1061) กระทั่งวันที่ 16 มกราคม พ.ศ.2449 จึงมีการนำส่งบัญชี (ราชกิจจานุเบกษา, 2449, หน้า 1126) อนึ่งยังปรากฏว่าได้มีหุ้นส่วนถอนตัวจากบริษัทรางพระพุทธรบาท ทุนจำกัดอีกด้วย คือนายชื่น (ราชกิจจานุเบกษา, 2461, หน้า 485)

จนกระทั่งรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ใน พ.ศ.2472 มีประกาศโปรดเกล้าฯ ให้ถอนพระบรมราชานุญาตพิเศษ ด้วยเหตุเพิกเฉย ละเลย ไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายและประกาศ

พระราชทานพิเศษหลายครั้ง (ราชกิจจานุเบกษา, 2472, หน้า 367) ทำให้กิจการรถไฟสายพระพุทธบาท ถือว่ายกเลิกไปในครั้งแรก และเป็นจุดสิ้นสุดของบริษัทรางพระพุทธบาท พุนจำกัด

ต่อมาใน พ.ศ.2474 พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระนราธิปประพันธ์พงศ์ทรงมอบหมายให้ **หม่อมเจ้านิตยากร วรวรณ** พระโอรส ทำสัญญาสัมปทานกับกรมรถไฟหลวงเพื่อเดินรถระหว่างท่าเรือ-พระพุทธรบาทอีกครั้งในนาม **บริษัท รถไฟฟ้าเรือ จำกัด** โดยมีกำหนดระยะเวลาตามสัมปทาน ตั้งแต่วันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ.2474 ถึงวันที่ 31 มีนาคม พ.ศ.2492 (ราชกิจจานุเบกษา, 2474, หน้า 679) ทำให้กิจการรถไฟสายพระพุทธรบาทกลับมาอีกครั้งหนึ่งและถือว่าเป็นช่วงเวลาระยะสุดท้าย

กิจการรถไฟสายพระพุทธรบาทในช่วงหลังดำเนินอยู่ได้จนถึงช่วงปลายสงครามโลกครั้งที่ 2 ก็ประสบปัญหาจากภัยสงคราม เกิดภาวะขาดแคลนเชื้อเพลิง การทิ้งระเบิดในพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญ ซึ่งอำเภอท่าเรือเป็นพื้นที่สำคัญทางยุทธศาสตร์ ดังจะเห็นได้จากการทิ้งระเบิดสะพานจักรี สะพานรถไฟข้ามแม่น้ำป่าสักจนสะพานชำรุด และคนงานอพยพหนีภัยสงคราม ประกอบกับรูปแบบคมนาคมที่เปลี่ยนไป ภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครองใน พ.ศ.2475 ที่รัฐบาลมีนโยบายเน้นการสร้างถนนมากกว่าระบบรางเหมือนแต่ก่อน มีการตัดถนนพหลโยธินจนถึงสระบุรี ทำให้การเดินทางเปลี่ยนแปลงไป ทางรถไฟสายพระพุทธรบาทเองก็เป็นทางรถไฟสายสั้น ไม่คุ้มที่จะดำเนินกิจการ

จนในที่สุดในช่วงปลายสงครามโลกครั้งที่ 2 กิจการรถไฟสายพระพุทธรบาทก็ยุติลง ถึงแม้สัมปทานจะให้ดำเนินกิจการถึงปี พ.ศ.2492 ก็ตาม ทางรถไฟดังกล่าวจึงเหลือแต่ความทรงจำและร่องรอยหลักฐานจากถนนของกรมทางหลวงชนบท หมายเลข 3023 สายอำเภอท่าเรือ-อำเภอพระพุทธรบาท และสถานีรถไฟสายพระพุทธรบาทที่กล่าวมาข้างต้น ในตอนเล็กกิจการ หม่อมเจ้านิตยากร วรวรณได้ขายหัวจักรทั้งหมดให้กับโรงงานน้ำตาลวังกะปิ จังหวัดอุดรดิษฐ์ และโรงงานน้ำตาลที่อำเภอกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี (สุรศักดิ์ พุ่มวันเพ็ญ, ม.ป.ป., หน้า 100) แต่บ้างก็ว่ารัฐบาลสมัยนั้น ซึ่งมี จอมพล ป. พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรี ขอซื้อกิจการนำไปวิ่งที่บ้านห้วยเก็ง อำเภอห้วยแถลง จังหวัดนครราชสีมา (สุพจน์ มนประณีต, 2539, หน้า 36) นับว่าเป็นกิจการที่มีการยุติลงอย่างคลุมเครืออย่างเห็นได้ชัดเจน คงเหลือแต่เพียงความทรงจำให้กล่าวถึงว่าครั้งหนึ่งอำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเคยมีทางรถไฟสายเอกชนคือรถไฟสายพระพุทธรบาท ซึ่งเป็นทางรถไฟเอกชนเพียงสายเดียวในพื้นที่ต่างจังหวัด และเป็น 1 ใน 4 สายของกิจการรถไฟเอกชน อันนับว่าเป็นภาพสะท้อนของการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่อำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยาได้เป็นอย่างดี



ภาพที่ 9 ถนนทางหลวงชนบท หมายเลข 3022 ในปัจจุบัน (เส้นทางรถไฟสายพระพุทธรูปในอดีต)

ที่มา: กฤษฎา นิลพัฒน์, [ภาพถ่าย]

สรุป

กิจการรถไฟในอำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เริ่มต้นตั้งแต่ปี พ.ศ.2444 เป็นต้นมา จากการเปิดเดินรถไฟหลวงระหว่างชุมทางบ้านภาชี-ลพบุรี ซึ่งอำเภอท่าเรือตั้งอยู่พื้นที่ตรงกลางระหว่างพื้นที่ทั้งสอง และการสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำป่าสักที่ได้รับพระราชทานนามว่า สะพานจักรี นอกจากนี้ในอำเภอท่าเรือ ยังมีกิจการรถไฟเอกชนอีกด้วย คือ กิจการรถไฟสายพระพุทธรูปที่วิ่งระหว่างท่าเรือ-วัดพระพุทธรูปนั้น เริ่มต้นในปี พ.ศ.2445 เป็นกิจการรถไฟเอกชนเพียงไม่กี่สายในประเทศไทย มีผู้ร่วมทุนก่อตั้ง คือ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระนราธิปประพันธ์พงศ์ การก่อตั้งดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อโดยสารถูกคนไปนมัสการรอยพระพุทธรูป ที่วัดพระพุทธรูป สระบุรี เป็นสำคัญ จะเห็นได้ว่าในช่วงตั้งแต่ทศวรรษ 2440 – 2480 พื้นที่อำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยานั้น เป็นช่วงที่กิจการรถไฟนั้นมีความเจริญเฟื่องฟูเป็นอย่างมาก สัมพันธ์กับกิจการรถไฟทั่วประเทศและทั่วโลกในขณะนั้น เนื่องจากกิจการรถไฟเป็นกิจการคมนาคมที่ทันสมัยและสะดวกรวดเร็วมากที่สุดในยุคนั้น กิจการรถไฟส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่อำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นอย่างมาก และเป็นภาพสะท้อนสภาพสังคม เศรษฐกิจ และวิถีชีวิตของผู้คนในอำเภอท่าเรือได้เป็นอย่างดี ดังเช่น การเข้ามาของกลุ่มชาวจีน การใช้รถไฟเป็นพาหนะการเดินทางในช่วงเทศกาลนมัสการพระบาททอดแทนการเดินเท้า การเสด็จพระราชดำเนินของพระมหากษัตริย์ที่ทรงประทับบนรถไฟและการค้าขายสินค้าเกษตรกรรมบน

รถไฟ อย่างไรก็ตาม ปัญหาจากภัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ประกอบกับรูปแบบของการคมนาคมที่เปลี่ยนแปลง มีความนิยมในการเดินทางทางถนนมากกว่าทางรถไฟ ทำให้กิจการรถไฟนั้นลดบทบาทไป โดยทางรถไฟสายพระพุทธบาทได้ยกเลิกกิจการไป ส่วนทางรถไฟหลวงนั้นยังคงดำเนินกิจการรถไฟมาจนถึงปัจจุบัน

บรรณานุกรม

เอกสารภาษาไทย

ประภัสสร ชูวิเชียร และคณะ. (2559). **ศิลปวัฒนธรรม ชุมชนและดนตรีไทยลุ่มน้ำป่าสัก อำเภอบำเหน็จณรงค์ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา**. กรุงเทพฯ: ศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร.

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. (2469). **พระราชบัญญัติจัดหมายเหตุเสด็จประพาสต้น ครั้งที่ 2**. พระนคร: โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร. พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพหม่อมเจ้าปฏิพัทธเกษมศรี ในพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหมื่นทิฆาทวายุโกวิธ.

สุพจน์ มนประณีต. (2559). “รถไฟสายพระพุทธบาท” **วารสารเมืองโบราณ**, 22(3), 35-36.

สุรศักดิ์ พุ่มวันเพ็ญ. (ม.ป.ป.). **อำเภอบำเหน็จณรงค์**. ม.ป.ท.

อิจิโร คาซึกิ. แปลโดย มูทิตา พานิช. (2562). **ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด**. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ราชกิจจานุเบกษา

“พระบรมราชโองการ ประกาศพระราชทานอำนาจพิเศษแก่บริษัทธรรมาภัยพระพุทธรูป จ้ากั”

ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 18 ตอนที่ 26 (29 กันยายน 2444) : 410

“เสด็จพระราชดำเนินมัสการพระพุทธรูปและพระราชทานพระกฐิน” **ราชกิจจานุเบกษา**. เล่มที่ 19 ตอนที่ 34. (22 พฤศจิกายน 2445) : 672

“ประกาศกระทรวงเกษตรธิการ ว่าด้วยให้บริษัทธรรมาภัยพระพุทธรูป ท.จ.ก. ยื่นบัญชีประจำปีจำนวน ร.ศ. 124 ในภายในวันที่ 1 กุมภาพันธ์ รัตนโกสินทรศก 125” **ราชกิจจานุเบกษา**. เล่มที่ 23 ตอนที่ 41. (6 มกราคม 2449) : 1061

“ข่วยยกยอสมณูปพระพุทธรูป” **ราชกิจจานุเบกษา**. เล่มที่ 30 ตอนที่ 30 (28 ธันวาคม 2456) : 2190

“แจ้งความเจ้าพนักงานจดทะเบียนบริษัท เรื่อง บริษัทธรรมาภัยพระพุทธรูป จ้ากั” **ราชกิจจานุเบกษา**. เล่มที่ 35 ตอนที่ 0 ง (26 พฤษภาคม 2461) : 485

“ประกาศ ถอนพระบรมราชานุญาตซึ่งได้พระราชทานแก่บริษัทธรรมาภัยพระพุทธรูป จ้ากั” **ราชกิจจานุเบกษา**. เล่มที่ 46 ตอนที่ 0 ก (2 มีนาคม 2472) : 367

“แจ้งความกรมรถไฟหลวง เรื่องสร้างและเคเบิลไฟฟ้ายาน” ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 48 ตอน 0 ง (31 พฤษภาคม 2474) : 679

ข้อมูลออนไลน์

การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2563). **ตรวจสอบเวลาเดินรถ**. ค้นเมื่อ 23 ธันวาคม 2563 จาก

<http://procurement.railway.co.th/checktime/checktime>

โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ. (2559). **ทางรถไฟระหว่างสถานีท่าเรือ-บ้านหมอ** ค้นเมื่อ 23 ธันวาคม 2563

จาก <https://web.facebook.com/222323771159492/photos/a.645471098844755/3621318084593360>

วันวิเศษ เนียมปาน. (2562). **สะพานรถไฟมีชื่อ**. ค้นเมื่อ 18 มกราคม 2563 จาก

<https://readthecloud.co/rail-2/>

วิกิพีเดีย. (2556). **ทางรถไฟสายพระพุทธบาท**. ค้นเมื่อ 1 กุมภาพันธ์ 2563 จาก

<https://th.wikipedia.org/wiki/ทางรถไฟสายพระพุทธบาท:Tharuea1931.jpg>

สำนักงานพัฒนาชุมชน อำเภอกาฬิ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา. (2559). **ประวัติความเป็นมาอำเภอกาฬิ**

ค้นเมื่อ 23 ธันวาคม 2563 จาก <https://district.cdd.go.th/phachi>

MO Memoir. (2556). **รถไฟสายพระพุทธบาท (ก่อนจะเลื่อนหายไปจากความทรงจำ ตอนที่ 41)**.

ค้นเมื่อ 1 กุมภาพันธ์ 2563 <http://tamagozilla.blogspot.com>

Pongprasert Chatchaipaboon. (2549). **155 ปีกรมพระนราธิปประพันธ์พงศ์**. ค้นเมื่อ 1

กุมภาพันธ์ 2563 <https://www.facebook.com/hlormakuttapok/photos>

สถานีรถไฟท่าเรือ(เก่า). ค้นเมื่อ 1 กุมภาพันธ์ 2563 จาก

<http://biochem.flas.kps.ku.ac.th/rft/phayungsak/tharua.jpg>

รูปภาพ

สถานีรถไฟท่าเรือ (ปัจจุบัน) เป็นอาคารไม้ชั้นเดียว. [ภาพถ่าย]. กฤษฎา นิลพัฒน์.

สถานีสร้างโคก ทางรถไฟสายพระพุทธบาทในปัจจุบัน. [ภาพถ่าย]. กฤษฎา นิลพัฒน์,

ถนนทางหลวงชนบท หมายเลข 3022 ในปัจจุบัน. [ภาพถ่าย]. กฤษฎา นิลพัฒน์,