

สะพานปรีดี-รำรงกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม ในเกาะเมือง พระนครศรีอยุธยาตั้งแต่พ.ศ.2486 ถึงปัจจุบัน

Pridi-Thamrong Bridge and Economic and Social Changes in Ayutthaya City Island Since 1943 to Present

ธานี สุขเกษม / Thanee Sukkasem

รองศาสตราจารย์ ดร.ประจำบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์
Associate Professor Dr. of the Graduate School, Phetchabun Rajabhat University

อภิญญา บำรุงจิตต์ / Apinya Bumrunggit

อาจารย์ ประจำสาขาวิชาการเมืองเพื่อการพัฒนาท้องถิ่น คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์
Lecturer, of the Department of Politics for Local Development,
Faculty of Humanities and Social Sciences, Phetchabun Rajabhat university

ณัฏฐ์ เขียวงาม / Nut Keawngam

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ประจำสาขาวิชานิติศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์
Assistant Professor of the Department of Law,
Faculty of Humanities and Social Sciences, Phetchabun Rajabhat university

โตมธราดล อนันตสาน / Domtharadol Anantasan

อาจารย์ ดร. ประจำสาขาวิชาการเมืองการปกครอง คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์
Dr. of the Department of Politics and Government,
Faculty of Humanities and Social Sciences, Phetchabun Rajabhat university

พัชยา เลือดชัยพฤกษ์* / Patchaya Luedchaiyapurk

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ประจำสาขาวิชาการเมืองการปกครอง คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์
Assistant Professor of the Department of Politics and Government,
Faculty of Humanities and Social Sciences, Phetchabun Rajabhat university

วันที่รับบทความ 5 มีนาคม 2569 / แก้ไขบทความ 9 มิถุนายน 2569 / ตอรับบทความ 22 มิถุนายน 2569

* Corresponding Author: Patchaya.lue@pcru.ac.th

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาสภาพทั่วไปของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาก่อนการสร้างสะพานปรีดี-ธำรง (2) ที่มาของการสร้างสะพานปรีดี-ธำรง (3) การดำเนินการสร้างสะพาน และ (4) การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาภายหลังการสร้างสะพานปรีดี-ธำรง จนถึงปัจจุบัน ผลจากการศึกษาพบว่า (1) ก่อนการสร้างสะพานปรีดี-ธำรง การเดินทางเข้าไปยังฝั่งเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีความยากลำบากมาก ต้องใช้การเดินทางทางเรือในการข้ามแม่น้ำ เพราะภูมิประเทศของตัวเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยานั้นเป็นเกาะ มีแม่น้ำล้อมรอบ (2) ผลจากพัฒนาเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาและการสร้างทางและสายวังน้อย-อยุธยา เป็นที่มาของการสร้างสะพานปรีดี-ธำรง (3) สะพานปรีดี-ธำรง เริ่มก่อสร้างในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2483 แล้วเสร็จใน 3 ปี และเปิดใช้วันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ.2486 ซึ่งตรงกับวันเกิดของจอมพล ป.พิบูลสงคราม นายกรัฐมนตรีในขณะนั้น จอมพล ป.พิบูลสงคราม ได้ขนานนามสะพานนี้ว่า “สะพานปรีดี-ธำรง เพื่อเป็นที่ระลึกแก่ชาวจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ที่มีบุคคลสำคัญในรัฐบาล ถึง 2 คน คือ นายปรีดี พนมยงค์ และพลเรือตรีถวัลย์ ธำรงนาวาสวัสดิ์ (4) การเปลี่ยนแปลงภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ภายหลังสร้างสะพานปรีดี-ธำรง นอกจากจะช่วยให้ความสะดวกในด้านการคมนาคมแล้ว ยังทำให้เกิดการขยายตัวของย่านการค้าใหม่ ๆ เช่นตลาดหัวรอ และตลาดหอรัตนไชย อีกทั้งยังเป็นการเชื่อมต่อการคมนาคมไปจังหวัดอื่น ๆ อีกด้วย

คำสำคัญ : สะพานปรีดี-ธำรง เกาะเมือง พระนครศรีอยุธยา

Abstract

This article aims to: (1) examine the general conditions of Ayutthaya City Island prior to the construction of Pridi-Thamrong Bridge; (2) investigate the origins of the bridge project; (3) study the construction process of the bridge; and (4) analyze the economic and social changes that occurred on Ayutthaya City Island following the construction of Pridi-Thamrong Bridge up to the present day. The findings reveal that before the construction of the Pridi Thamrong Bridge, transportation to Ayutthaya City Island was difficult because the island was surrounded by rivers, and travel relied primarily on boats. The development of Ayutthaya City Island and the construction of the Wang Noi, Ayutthaya Road led to the establishment of the bridge project. Construction began in August 1940, was completed within three years, and the bridge was officially opened on 14 July 1943, coinciding with the birthday of Field Marshal Plaek Phibunsongkhram, the Prime Minister at the time. He named the bridge “Pridi-Thamrong Bridge” in honor of the people of Phra Nakhon Si

Ayutthaya Province, whose representatives in the government included two prominent figures: Pridi Banomyong and Rear Admiral Thawan Thamrongnawasawat. Following its construction, the bridge significantly improved transportation and accessibility to Ayutthaya City Island. It also contributed to the expansion of new commercial areas, particularly Hua Ro Market and Ho Rattanachai Market, while strengthening transportation links between Ayutthaya and neighboring provinces.

Keywords: Pridi-Thamrong Bridge, Ayutthaya City Island, Phra Nakorn Si Ayutthaya

บทนำ

ภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง หนึ่งในนโยบายหลักที่สำคัญของคณะราษฎรคือการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชนท้องถิ่น ผ่านการวางแผนคิดที่เป็นโครงสร้างหลักของประเทศไทยสมัยใหม่ โดยในทางกฎหมายได้มีการจัดระเบียบบริหารราชการของไทยใหม่ ด้วยการตรากฎหมายฉบับสำคัญ เช่น”พระราชบัญญัติระเบียบราชการบริหารแห่งราชอาณาจักรสยาม พ.ศ. 2476” จัดแบ่งกลไกของรัฐออกเป็นส่วนกลาง-ส่วนภูมิภาค-ส่วนท้องถิ่น มีการจัดระเบียบการปกครองเทศบาลตำบล เทศบาลเมือง นครบาล และสหบาล ซึ่งเป็นนโยบายที่สำคัญที่เกิดขึ้นภายหลังจากการเปลี่ยนแปลงการปกครอง อย่างไรก็ตามนอกเหนือจากการเปลี่ยนแปลงในเชิงของกฎหมายแล้ว การพัฒนาท้องถิ่นในทางกายภาพก็เป็นสิ่งที่คณะราษฎรดำเนินนโยบายพัฒนาควบคู่กันไปด้วยเช่นกัน

โครงการฟื้นฟูและพัฒนาท้องถิ่นที่สำคัญของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา คือโครงการการก่อสร้างสะพานปรีดี-ธำรงเข้าสู่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เป็นหนึ่งในนโยบายที่สำคัญของนายปรีดี พนมยงค์ ขณะที่ดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (ระหว่าง พ.ศ.2481-2484) ในการพัฒนาพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาให้กลับมาเจริญรุ่งเรืองอีกครั้ง จึงดำเนินโครงการก่อสร้างสถานที่ราชการ สาธารณูปโภคพื้นฐาน และการตัดถนนเข้าสู่เกาะเมืองอยุธยา อันนำมาซึ่งโครงการก่อสร้างสะพานปรีดี-ธำรง (กุลพัชร เสนีวงศ์ ณ อยุธยา, 2564) ดังนั้นสะพานปรีดี-ธำรง เป็นสะพานคอนกรีตที่สำคัญของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งเป็นสะพานแห่งแรกที่เชื่อมการคมนาคมทางบกเข้าสู่เกาะเมืองมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์และเศรษฐกิจ โดยเป็นสัญลักษณ์ของการฟื้นฟูเกาะเมืองอยุธยาและนับเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาเมืองยุคใหม่

บทความนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษา 4 ประการคือ 1) เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ก่อนการสร้างสะพานปรีดี-ธำรง 2) ที่มาของการสร้างสะพานปรีดี-ธำรง 3) การดำเนินการสร้างสะพานปรีดี-ธำรง และ 4) การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ภายหลังการสร้างสะพานปรีดี-ธำรง โดยการศึกษาครั้งนี้ใช้วิธีการศึกษาจากเอกสารต่าง ๆ (documentary study) ที่เกี่ยวข้อง

สภาพทั่วไปของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ก่อนการสร้างสะพานปรีดี-ธำรง

สภาพเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาทางกายภาพ เป็นพื้นที่ที่ล้อมรอบด้วยแม่น้ำสามสายคือ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำลพบุรี ซึ่งแม่น้ำเหล่านี้ได้ก่อกำเนิดและสร้างตะกอนจนเกิดเป็นเกาะ โดยพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาเดิมไม่ได้เป็นเกาะ แต่เป็นแหลมที่ยื่นออกมาจากทุ่งหันตรา ต่อมาได้มีการขุดคูทางทิศตะวันออก(คลองช่อหน้า)เพื่อเชื่อมแม่น้ำและขยายแนวคูเมือง เมื่อขุดลัดตรง กระแสน้ำป่าสักจึงเปลี่ยนทิศทางไหลบ่าเข้ามาทางคลองนี้แทน ความแรงของกระแสน้ำ ทำให้แม่น้ำได้ ก่อกำเนิดคลองช่อหน้าให้ขยายขึ้นเรื่อย ๆ จนกลายเป็นเส้นทางหลักของแม่น้ำป่าสักที่โอบล้อม เกาะเมืองฝั่งตะวันออกในปัจจุบัน (ส่วนเส้นทางแม่น้ำป่าสักสายเดิมก็แคบลงกลายเป็นคลองหันตรา) และพื้นที่รอบๆเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาเป็นที่ราบลุ่มและทุ่งนา มีความอุดมสมบูรณ์และเป็นพื้นที่ น้ำท่วมถึง

ในปี พ.ศ.2310 ภายหลังจากที่สมเด็จพระเจ้าตากสินทรงประกาศอิสรภาพแล้ว ทรงย้ายเมืองหลวง มาตั้งอยู่ที่กรุงธนบุรี แล้วโปรดให้อพยพชาวอยุธยาไปเป็นกำลังพลสำคัญที่กรุงธนบุรี เมื่อสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราชเสด็จขึ้นครองราชย์เป็นปฐมกษัตริย์แห่งราชวงศ์จักรี ทรงสถาปนา กรุงรัตนโกสินทร์ขึ้นในปี พ.ศ. 2325 ได้มีการรื้ออิฐจากกำแพงเมืองจากกรุงศรีอยุธยาเพื่อนำไปใช้ในการสร้างกรุงรัตนโกสินทร์ให้มั่นคง อย่างไรก็ตาม ได้ทรงยกเมืองกรุงเก่าเป็นหัวเมืองจัตวาเช่นเดียวกับ สมัยกรุงธนบุรี

จนถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระบรมราชโองบายที่จะรื้อฟื้นเมือง อยุธยา จึงโปรดให้มีการอนุรักษ์และบูรณะโบราณสถานต่างๆ ในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ได้แก่ ทรงสร้างพระราชวังจันทร์เกษมไว้เป็นที่ประทับ เป็นต้น ถึงแม้การดำเนินงานดังกล่าวจะยังไม่แล้วเสร็จใน รัชสมัยของพระองค์ ก็นับว่าเป็นการริเริ่มกลับมาให้ความสำคัญแก่จังหวัดพระนครศรีอยุธยาอีกครั้ง

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 โปรดให้จัดการปฏิรูปการปกครอง ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค โดยการปกครองส่วนภูมิกษัตริย์นั้นโปรดให้จัดการปกครองแบบเทศาภิบาล ขึ้น โดยให้รวมตัวเมืองที่ใกล้เคียงกัน 3-4 เมืองขึ้นเป็นมณฑล โดยในปี พ.ศ. 2438 ทรงโปรดให้จัดตั้ง มณฑลกรุงเก่าขึ้น ประกอบด้วยหัวเมืองต่างๆ คือกรุงเก่าหรืออยุธยา อ่างทอง สระบุรี ลพบุรี พรหมบุรี อินทร์บุรี และสิงห์บุรี (ต่อมาโปรดให้รวมเมืองอินทร์บุรี เมืองพรหมบุรี เข้ากับเมืองสิงห์บุรี) ตั้งที่ว่าการ มณฑลที่อยุธยาและต่อมาในปีพ.ศ.2451 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดให้สงวน ที่ดินเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาให้เป็นสาธารณะสมบัติของแผ่นดิน ห้ามเอกชนถือครอง ทรงมอบให้ พระยาโบราณราชธานินทร์ (พร เดชะคุปต์) สมุหเทศาภิบาลมณฑลกรุงเก่าขณะนั้น ดำเนินการขุดแต่ง และสำรวจแหล่งโบราณสถานเมืองอยุธยาและปรับปรุงสภาพภายในพระราชวังโบราณ นับว่าเป็น จุดเริ่มต้นที่จะอนุรักษ์พระนครศรีอยุธยาได้ในฐานะที่เป็นหลักฐานทางโบราณคดีและประวัติศาสตร์เป็น ครั้งแรก

ต่อมาในปีพ.ศ. 2469 มีการเปลี่ยนชื่อจากมณฑลกรุงเก่าเป็นมณฑลอยุธยา ซึ่งจากการจัดตั้งมณฑลอยุธยามีผลทำให้อยุธยามีความสำคัญทางการบริหารและการปกครองมากขึ้น มีการสร้างสิ่งสาธารณูปโภคหลายอย่างมีผลต่อการพัฒนาเมืองอยุธยาในเวลาต่อมา จนเมื่อยกเลิกการปกครองระบบเทศาภิบาล ภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ.2475 อยุธยาจึงเปลี่ยนฐานะเป็นจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จนถึงปัจจุบัน (จังหวัดพระนครศรีอยุธยา, 2562, หน้า 1)

สำหรับบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาเป็นพื้นที่ที่รกร้างด้วยเหตุผลเรื่องกรรมสิทธิ์ถือครองที่ดิน ในบริเวณนั้น คือพื้นที่ประวัติศาสตร์และมีโบราณสถานกระจายอยู่เต็มบริเวณโดยรอบ จึงถือเป็นเขตพื้นที่ สงวน ห้ามมิให้ผู้ใดเป็นเจ้าของ เมื่อมีสถานที่ราชการตั้งอยู่ภายในเมือง จึงมีร้านค้าและตลาด ดังนั้น ตำบลหัวรออันเป็นที่ตั้งของที่ทำกรมมณฑลกรุงเก่า จึงกลายเป็นตลาดใหญ่ที่สุดในพระนครศรีอยุธยา อย่างไรก็ตาม ราษฎรส่วนใหญ่มักตั้งบ้านเรือนอยู่ริมแม่น้ำลำคลองสองฝั่ง รอบเกาะเมือง และอาศัย การสัญจรทางน้ำเป็นหลัก (กำพล จำปาพันธ์, 2568 ,หน้า 2)

เมื่อกล่าวถึงบริบทของการตั้งถิ่นฐานในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาภายหลังการเปลี่ยนแปลง การปกครอง พ.ศ.2475 นั้น มีประชากรขยายตัวเบาบางมาก การคมนาคมส่วนใหญ่ใช้ทางน้ำเป็นหลัก ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางการแลกเปลี่ยนสินค้า การค้าขายสินค้าต่างๆ และพื้นที่ส่วนใหญ่เต็มไปด้วย ความรกร้าง มีอาชญากรรม มีโจรผู้ร้าย ช่งสุ่ม (กุลพัชร เสนิงค์, 2567) ดังที่ สมบัติ พลายน้อย ศิลปินแห่งชาติที่มีพื้นเพเป็นชาวอยุธยา ได้พรรณนาถึงสภาพแวดล้อมของเกาะเมืองอยุธยาในช่วงเวลา ดังกล่าวไว้ตอนหนึ่งว่า (สมบัติ พลายน้อย, 2540, หน้า 25)

“คนที่ปลูกเรือนอยู่ริมคลองนั้น บางทีก็ไม่มีเรือใช้ เวลาข้ามฟาก ไปอีกฝั่งหนึ่ง จึงต้องอาศัยเรือจ้าง เรือรับคนข้ามฟากมีมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาแล้ว โดยจะมีเรือรับจ้างส่งคนตามที่ต่างๆ มีด้วยกัน หลายแห่ง เช่น ท่าสิบเบี้ย ที่ได้ชื่อเช่นนั้นก็เพราะต้องเสียค่าโดยสาร คนละ 10 เบี้ย การใช้เรือจ้างมีอยู่ ทั่วไป ถ้าอยู่ริมน้ำแล้วก็ต้องมีเรือจ้างหรือเรือรับจ้างส่งคนข้ามฟาก มีทั้งเรือพายและเรือแจวในสมัยโบราณ ครั้งกรุงศรีอยุธยา จะใช้เรืออะไรไม่พบหลักฐาน แต่ในสมัยรัตนโกสินทร์ เรือจ้างส่วนมากเป็นเรือลำ และเรือแจว”

เช่นเดียวกับ เกื้อกุล ยืนยงอนันต์ (2529, หน้า 94) ให้บรรยายถึงสภาพภูมิประเทศของเกาะเมือง อยุธยา ไว้ว่า

“ระยะแรก ลักษณะผังเมืองก่อนปี พ.ศ.2438 สภาพบริเวณเกาะเมืองที่อยู่ภายในกำแพงเมือง มีลักษณะเป็นปารกร้าง ส่วนบริเวณ ที่อยู่อาศัยของราษฎรนั้นกระจายอยู่ทั่ว ๆ ไปตามริมฝั่งแม่น้ำ รอบเกาะเมืองทั้งภายในและภายนอกเกาะ บริเวณที่มีประชาชนอาศัยอยู่มากได้แก่ บริเวณป้อมเพชร วัดพนัญเชิง หัวแหลม และคลองตะเคียน ส่วนบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นที่สุดได้แก่ บริเวณหัวรอ ตั้งแต่วัดมณฑปขึ้นไปทางเหนือ และเรื่อยไปตามคลองเมือง ผู้คนที่อยู่อาศัยในบริเวณนี้ มักจะอยู่บน

เรือนแพ หรือเรือ สำหรับย่านการค้านั้นจะอยู่บริเวณเดียวกับที่อยู่อาศัย โดยมีตลาดหัวรอเป็นศูนย์กลางการค้าที่สำคัญ ...”

กล่าวโดยสรุปก่อนการสร้างสะพานปรีดี-อึ้ง อาจกล่าวได้ว่า พื้นที่ตอนในของเกาะเมืองอยุธยา ล้วนเต็มไปด้วยพื้นที่ที่รกร้าง แม้มีบ้านเรือนผู้คน และเรือกสวนของชาวบ้านกระจายอยู่ในพื้นที่ต่างๆ แต่ก็น้อย ผู้คนส่วนใหญ่จะอาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่รอบเกาะเมืองที่ใช้การสัญจรทางน้ำเข้าถึงได้อย่างสะดวกมากกว่า (ชาติรี ประกิตนันทการ, 2565)

นโยบายการบูรณะเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของคณะราษฎรภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ.2475 : ที่มาของการสร้างสะพานปรีดี-อึ้ง

พัชร แดงพันธ์ (2555, หน้า 57-64) กล่าวถึงการริเริ่มการพัฒนาเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ.2475 ว่าเกิดจากปัจจัยสำคัญเกี่ยวกับการยกเลิกการสงวนที่ดินที่ประกาศสงวนไว้ตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ต่อมาเมื่อนายปรีดี พนมยงค์ดำรงตำแหน่งเป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เมื่อพ.ศ.2481 ก็ได้เริ่มดำเนินการแผนงานและนโยบายปรับปรุงเกาะเมืองอยุธยา โดยเสนอร่างกฎหมายฉบับหนึ่งเข้าสู่สภาชื่อว่า “พระราชบัญญัติโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินซึ่งเป็นสาธารณะสมบัติของแผ่นดินและที่วัดร้างภายในกำแพงเมืองจังหวัดพระนครศรีอยุธยาให้กระทรวงการคลัง พุทธศักราช 2481” ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาและมีผลบังคับใช้ใน พ.ศ. 2482 (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม56 วันที่ 24 เมษายน 2482) ถือเป็นจุดเปลี่ยนครั้งสำคัญในการพัฒนาชุมชนเมือง และการอนุรักษ์โบราณสถานในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เนื่องจากกระทรวงการคลังเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินในเกาะเมือง รัฐบาลคณะราษฎรได้ส่งเสริมการพัฒนาชุมชนเมืองหลายอย่าง เช่น การสร้างสถานที่ราชการ ถนน สะพาน การส่งเสริม การศึกษาและเศรษฐกิจ รวมทั้งการส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามาอยู่อาศัยในเกาะเมือง อันนำมาซึ่งการริเริ่มวางระบบผังเมืองภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา และการริเริ่มก่อสร้างอาคารสถานที่ภายในเกาะเมือง

โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การโอนกรรมสิทธิ์ในที่ดินในเกาะเมืองให้เป็นของกระทรวงการคลังในสมัยที่นายปรีดี พนมยงค์ หนึ่งในคณะราษฎร ให้สนับสนุนการบูรณะและปรับปรุงสภาพแวดล้อมภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ซึ่งเป็นบ้านเกิดของท่านให้เจริญขึ้น โดยพยายามทำให้เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่รกร้างเป็นป่ารกชัฏ กลายเป็นพื้นที่ที่ราษฎรสามารถเข้าไปตั้งบ้านเรือนและทำมาหากินได้ รวมทั้งทำให้เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาเป็นศูนย์รวมของราชการและศูนย์กลางทางการค้า (ขจรจบ กุสุมาลี, 2542, หน้า 24)

เมื่อนายปรีดี พนมยงค์ในฐานะที่เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (พ.ศ.2481-2484) ให้ออกกฎหมายผ่านสภาผู้แทนราษฎร โดยพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เป็นกรรมสิทธิ์ของราชพัสดุให้เข้ามาเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลัง ดังกล่าวแล้วเป็นเนื้อที่ประมาณ 4,500 ไร่ ในปี พ.ศ.2481 (ขจรจบ

กุสุมาวลี, 2542, หน้า 24; กำพล จำปาพันธ์, 2560, หน้า 83; พัทธร์ แดงพันธ์, 2555, หน้า 67) ต่อจากนั้น จึงได้เริ่มพัฒนาเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา โดยในปี พ.ศ. 2486 กระทรวงการคลังได้จัดตั้งคณะกรรมการ ขึ้นมาชุดหนึ่ง โดยมีนายปรีดี พนมยงค์เป็นประธาน อนุญาตให้ราษฎรเข้ามาตั้งบ้านเรือนในเกาะเมือง มีการก่อสร้างสาธารณูปโภคต่างๆ มีการก่อสร้างศาลากลางจังหวัด สร้างถนนรอบเกาะเมืองและสร้าง โรงเรียนประจำจังหวัด (เกื้อกุล ยืนยงอนันต์, 2529, หน้า 54-55; กำพล จำปาพันธ์, 2560, หน้า 18)

นอกจากนี้คณะกรรมการชุดดังกล่าวยังมีหน้าที่พิจารณาวางแผนผังเมืองตามแนวผังเมืองแต่โบราณ โดยมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขส่วนตามความเหมาะสมและแบ่งเกาะเมืองออกเป็นบริเวณ การค้า บริเวณ ชุมชน บริเวณที่ตั้งสถานที่ราชการ ตลอดจนบริเวณที่จะสงวนไว้เป็นโบราณสถาน นอกจากนี้ ยังมีการตัดถนนสายใหม่ขึ้นมา ขณะที่ถนนบางสายเป็นการตัดตามถนนเก่าที่เคยสร้างไว้ในสมัยกรุงศรีอยุธยาก็มี (ขจรจบ กุสุมาวลี, 2542, หน้า 24)

อาจกล่าวได้ว่า ปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การสร้างสะพานปรีดี-ธำรง น่าจะเกิดจากสาเหตุสำคัญ 2 ประการคือ (พัทธ์ แดงพันธ์, 2555, หน้า 68-71) **ประการแรก** คือการวางแผนผังเมืองในเกาะเมือง พระนครศรีอยุธยา ผังเมืองที่ร่างโดยคณะกรรมการปรับปรุงเกาะเมืองภายใต้การกำกับของ กระทรวงการคลังนี้ ได้ก่อให้เกิดโครงการก่อสร้างและการจัดสรรที่ดินบริเวณต่างๆ ในเกาะเมืองหลาย อย่าง ทั้งโครงการที่เป็นการส่งเสริมทางรัฐบาลและโครงการที่ดำเนินการโดยท้องถิ่นเอง ที่จะเปลี่ยนแปลง สภาพพื้นที่ที่จะที่รกร้างให้ค่อยๆ กลายเป็นแหล่งชุมชนเมือง พร้อมๆ กันเปลี่ยนวิถีชีวิตของชาวเมือง จากที่ อาศัยอยู่ริมน้ำโดยใช้เรือเป็นยานพาหนะในการเดินทาง มาเป็นการอาศัยอยู่ในเมืองที่จะใช้ทางคมนาคม ทางบกในระยะต่อมา **ประการที่สอง** การสร้างศาลากลางจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยได้รับการ สนับสนุนจากรัฐบาลโดยกระทรวงการคลังในรัฐบาลจอมพล ป.พิบูลสงคราม และทางจังหวัดยังได้เชิญ นายปรีดี พนมยงค์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังมาเป็นประธานในพิธีวางรากฐานศาลากลางจังหวัด เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ.2483 อันแสดงให้เห็นว่านายปรีดี เป็นผู้หนึ่งที่มีบทบาทในการสนับสนุนการ สร้างศาลากลางจังหวัดในครั้งนี้ น่าจะเป็นนโยบายของรัฐบาลคณะราษฎรที่ต้องการสร้างเอกลักษณ์ ให้โดดเด่นในยุคสมัยของตน (ชาติรี ประกิตนันทการ, 2565, หน้า 127) การสร้างศาลากลางจังหวัด พระนครศรีอยุธยา เปรียบได้ดังจุดเริ่มต้นที่นำไปสู่การพัฒนาเกาะเมืองเสมือนหนึ่งความพยายามที่จะ นำพาประชาชนกลับมาอยู่ที่เมืองหลวงเก่าอีกครั้ง (Piriya Krairiksh, 2012, p. 24) **ประการที่สาม** มีการ สร้างถนน “ประชาธิปไตย” (ภายหลังเปลี่ยนชื่อเป็นถนนพหลโยธิน) จากกรุงเทพฯ จนถึงอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ดังนั้นเมื่อทางหลวงสายนี้ได้ก่อสร้างเสร็จและเปิดการจราจรในบางช่วง ตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงจังหวัดลพบุรี ในปี พ.ศ. 2483 มีระยะทาง 158 กิโลเมตร รัฐบาลจอมพลป. พิบูลสงคราม จึงขนานนาม ทางหลวงสายนี้ว่า “ทางหลวงประชาธิปไตย” นับตั้งแต่วันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2483 เพื่อเป็นอนุสรณ์ใน การสถาปนาการปกครองระบอบประชาธิปไตยในประเทศไทย ซึ่งมีวัฒนธรรมต่อเนื่องยาวนานจากเชียง แสนหลวงถึงกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน (ศรัณยู เทพสงเคราะห์, 2567, หน้า 2)

การก่อสร้างสะพานปรีดี-ธำรง และที่มาของชื่อสะพาน

เมื่อรัฐบาลคณะราษฎรได้ดำเนินโครงการสร้างทางหลวงสายวังน้อย-อยุธยาเพื่อเชื่อมโยงตัวเมืองอยุธยาเข้ากับทางหลวงประชาธิปไตยและทางหลวงสายวังน้อย-อยุธยาถึงเป็นหมุดหมายสำคัญของการเปลี่ยนแปลงการคมนาคมของผู้คนมายังตัวเมืองอยุธยา กล่าวคือ แต่เดิมนั้นผู้คนมักจะเดินทางมายังเกาะเมืองอยุธยาด้วยเรือเมล์หรือรถไฟแล้วข้ามปากแม่น้ำด้วยเรือ แต่การตัดทางหลวงสายวังน้อย-อยุธยาพร้อมกับการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำป่าสัก ย่อมทำให้การเดินทางและการขนส่งทางบกระหว่างเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาและพื้นที่รอบนอกเกิดความสะดวกยิ่งขึ้น (ศรีบุญ เทพสงเคราะห์, 2567, หน้า 2) สำหรับโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำป่าสักเริ่มต้นในปี พ.ศ. 2483 เมื่อรัฐบาลจอมพลป. พิบูลสงคราม ได้ออกพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแควป่าสักในทางหลวงสายวังน้อย-อยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พุทธศักราช 2483 โดยเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ตำบลบ้านกระมังและตำบลหอรบไชย อำเภอรุ่งเกา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแควป่าสัก (สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (2) สสค.3.4112 สร้างสะพานข้ามแม่น้ำแควป่าสักในทางหลวงสายวังน้อย-อยุธยา-ลพบุรี นครราชสีมา (9 กันยายน 2483-31 สิงหาคม 2486 ; รายงานการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ 15 (สมัยสามัญ สมัยที่สอง) วันเสาร์ 21 กันยายน พุทธศักราช 2483)

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาเอกสารของทางราชการพบว่า สะพานปรีดี-ธำรง แต่เดิมชื่อ “สะพานข้ามแม่น้ำแควป่าสัก” ซึ่งปรากฏในเอกสารราชกิจจานุเบกษาเล่ม 57 หน้า 531 ลงวันที่ 15 ตุลาคม 2483 เรื่องพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแควป่าสักในทางหลวงสายวังน้อย-อยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พุทธศักราช 2483 (วันที่ 15 ตุลาคม 2483) ในความสำคัญของเอกสารฉบับนี้ระบุถึงมติของสภาผู้แทนราษฎร กำหนดให้มีการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแคว ป่าสักในทางหลวงสายวังน้อย-อยุธยาในท้องที่ตำบลบ้านกระมังและตำบลหอรบไชย อำเภอรุ่งเกา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ระบุให้อธิบดีกรมโยธาเทศบาล เป็นเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบดำเนินการเวนคืนและกำหนดแนวเขตการก่อสร้างสะพานฝั่งตำบลบ้านกระมังกว้าง 100 เมตร ยาวตามแนวทางถนน 140 เมตร ฝั่งตำบลหอรบไชย (ฝั่งเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา) กว้าง 150 เมตร ยาวตามแนวทางถนน 250 เมตร (ราชกิจจานุเบกษาเล่ม 57 หน้า 531 วันที่ 15 ตุลาคม 2483)

จะเห็นได้ว่าทางหลวงสายวังน้อย-อยุธยา (ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 309) เป็นถนนสายสำคัญที่เชื่อมอยุธยาเข้ากับถนนพหลโยธิน และเมื่อถนนถูกตัดเข้าสู่พื้นที่กรุงเก่าทางด้านทิศตะวันออกจึงจำเป็นต้องมีการก่อสร้างสะพานปรีดี-ธำรง ขึ้นในพื้นที่ด้านตะวันออกของเกาะเมืองระหว่างวัดพิชัยสงครามกับวัดกล้วย ซึ่งใกล้เคียงกับสถานีรถไฟอยุธยา (กำพล จำปาพันธ์, 2568, หน้า 7)



ภาพที่ 1 สะพานปรีดี-ช้าง

ที่มา : th.wikipedia.org/สะพานปรีดี-ช้าง

สำหรับลักษณะเฉพาะทางสถาปัตยกรรม จะเห็นว่าสะพานปรีดี-ช้าง เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กโค้งคั่นคั่น มีระบบเคเบิลแบบเครือข่ายซึ่งตัวสะพาน (Network Tied Arch Bridge) เช่นเดียวกับ วรานนท์ คงสง (2559, หน้า 266) อธิบายเพิ่มเติมเกี่ยวกับลักษณะของสะพานปรีดี-ช้างว่า สะพานปรีดี-ช้าง มีโครงสร้างแบบทรงโค้งที่สร้างข้ามแม่น้ำป่าสัก มีส่วนบนเป็นคอนกรีตถักกันเพื่อถ่ายเทแรง และมีลวดสลิงเป็นตัวยึดรั้งตัวสะพาน ซึ่งมีตอม่อใหญ่ในน้ำ 2 ตัว ส่วนตอม่อคอสะพาน 6 ตัว ซึ่งเชื่อมกับคานหลัก 2 ตัว และยังมีคานรองช่วงละประมาณ 3.50 เมตร และมีความกว้างของช่วงจราจร 2 ช่วง ทางเดินกว้าง 1.25 เมตร และความยาวโดยประมาณ 85 เมตร นอกจากนี้ เอกสิทธิ์ ลิ้มสุวรรณ และอมร พิมานมาศ (Ekasit Limsuwan and Amorn Pimanmas, 2014, p. 1156) ยังระบุว่า การสร้างสะพานปรีดี-ช้าง มีจุดที่น่าสนใจตรงที่ว่า วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างทั้งหมดตลอดจนกรรมวิธีการสร้างล้วนแต่ได้พัฒนาขึ้นเองในประเทศไทยโดย วิศวกรชาวไทย ที่ได้รับการปรึกษาจาก ดร.ครุค (Dr.Kruck) วิศวกรชาวเยอรมันที่เป็นวิศวกรเชี่ยวชาญของกรมทางหลวงไทย มีการใช้เทคนิคคอนกรีตอัดแรงบางส่วน ซึ่งได้รับการแนะนำจาก ดร.ครุค นั่นเอง กล่าวโดยสรุปแล้ว ความยาวโดยรวมของสะพานคือ 168.6 เมตร ช่วงห่างทางตอม่อสะพาน 60 เมตร ความกว้างของช่วงจราจรคือ 6.5 เมตร ซึ่งถือว่าเป็นสะพานคอนกรีตที่ยาวที่สุดในประเทศไทยในเวลานั้น

เมื่อสะพานนี้สร้างแล้วเสร็จในเดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2485 นายควง อภัยวงศ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในขณะนั้น ได้มีหนังสือถึงจอมพลป.พิบูลสงคราม มีใจความสำคัญว่า สะพานข้ามแม่น้ำป่าสักที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดใหญ่แห่งหนึ่งของประเทศไทย ความยาวทั้งสิ้น 168 เมตร สมควรที่จะใช้รับการขนานนามเช่นเดียวกับที่นายกรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ขนาน

นามสะพานต่างๆ ในทางหลวงประชาธิปไตย ประกอบกับทางราชการยังมิได้เปิดสะพานแห่งนี้ใน พ.ศ.2485 เนื่องจากการก่อสร้างทางหลวงสายวังน้อย-อยุธยาและทางแยกเข้าไปยังสถานีรถไฟอยุธยายังไม่แล้วเสร็จ ทางกระทรวงคมนาคมจึงขอเปิดสะพานพร้อมกับทางหลวงและทางแยกที่กำลังก่อสร้าง พร้อมกับขอให้ นายกรัฐมนตรีพิจารณาขนานนามสะพานนี้ (สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (2) สศค.5.7/12 สร้างสะพานข้ามแม่น้ำแควป่าสักในทางหลวงสายวังน้อย-อยุธยา-ลพบุรี-นครราชสีมา (9 กันยายน - 31 สิงหาคม 2486)

จอมพลป. พิบูลสงคราม ได้พิจารณาและขนานนามสะพานข้ามแม่น้ำป่าสักที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยาว่า “สะพานปรีดี-ธำรง” ด้วยเหตุผลว่าเพื่อเป็นอนุสรณ์ให้แก่ชาวจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพราะมีบุคคลสำคัญในคณะราษฎรและอยู่ในคณะรัฐมนตรีในระบอบนั้นถึง 2 คน ได้แก่ นายปรีดี พนมยงค์ และพลเรือตรีถวัลย์ ธำรงนาวาสวัสดิ์ ดังนั้นสะพานนี้จึงเป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กแห่งแรกของประเทศไทย อีกทั้งยังเป็นสะพานแห่งแรกที่ใช้ชื่อของสามัญชนทั้งเป็นชื่อสะพานอีกด้วย (กำพล จำปาพันธ์, 2560, หน้า 263-264)

แต่เมื่อกระทรวงคมนาคมได้ทำหนังสือถึงนายปรีดี พนมยงค์ ซึ่งขณะนั้นดำรงตำแหน่งผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ นายปรีดีได้ปฏิเสธการนำชื่อของท่านมาเป็นชื่อสะพานแห่งนี้ ดังปรากฏข้อความในหนังสือ จากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังถึงนายกรัฐมนตรี ลงวันที่ 12 กันยายน พ.ศ.2485 มีความตอนหนึ่งว่า (สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (2) สศค.3.4112 สร้างสะพานข้ามแม่น้ำแควป่าสักในทางหลวงสาย วังน้อย-อยุธยา-ลพบุรี-นครราชสีมา 9 กันยายน 2483-31 สิงหาคม 2486)

“...ท่านผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ขอขอบคุณในเจตนาดีของท่าน นายกรัฐมนตรีเป็นอันมากในการที่ให้เกียรติยศแก่ท่าน แต่มีเหตุขัดข้องในการที่จะรับเกียรติยศนี้ไม่ได้ เพราะเหตุว่าการก่อสร้างปรับปรุงอยุธยา ซึ่งท่านได้มีส่วนช่วยเหลืออยู่นั้น มีอาคารหลายแห่งที่อยุธยา ได้มีผู้มาร้องขอให้ใช้นามท่าน แต่ท่านก็ได้ปฏิเสธไป และว่าขณะที่ท่านหยุดราชการคลังได้ดำริการขุดคลองเข้าสู่ท่าเรือที่สมุทปราการ กรมชลประทานก็ได้มาทบทวนใช้ชื่อท่านขนานนามคลองนั้น ท่านก็ได้ปฏิเสธไปอีก เพราะฉะนั้นถ้ารับเกียรติยศโดยมีชื่อขนานนามในสะพานนี้ โดยที่ได้เคยปฏิเสธรายอื่นมาก่อน ก็จะทำให้รายที่ต้องปฏิเสธไปนั้นมีความเสียใจไปได้...”

ถึงแม้ว่านายปรีดี พนมยงค์จะปฏิเสธการนำชื่อไปเป็นนามสะพานข้ามแม่น้ำป่าสัก แต่จากการพิจารณาของจอมพล ป.พิบูลสงคราม ยังคงยืนยันให้ขนานนามสะพานแห่งนี้ว่า “สะพานปรีดีธำรง” เพื่อแสดงความยกย่องและเป็นเกียรติแก่ชาวอยุธยา 2 คน ที่เป็นบุคคลสำคัญของชาติ และมีบทบาทสำคัญในการบริหารงานราชการของบ้านเมืองนับตั้งแต่การปฏิวัติสยาม พ.ศ.2475 ได้แก่ นายปรีดี พนมยงค์

และพลเรือตรีถวัลย์ อารังนาวาสวัสดิ์ พร้อมกันนั้น จอมพล ป.พิบูลสงคราม ได้แสดงความคิดเห็นของตน ด้วยลายมือในเอกสารราชการว่า (สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (2) สสค.3.4112 สร้างสะพานข้ามแม่น้ำ แควป่าสักในทางหลวงสายวังน้อย-อยุธยา-ลพบุรี-นครราชสีมา 9 กันยายน 2483-31 สิงหาคม 2486)

ปรีดี = ยินดี

ทำรง = คงไว้

รวมกัน คงไว้ซึ่งความยินดี ไม่เกี่ยวแก่ใครเลย

ถ้าปรีดีทำรง เป็นนามที่รัฐบาลตั้งขึ้นไม่เกี่ยวกับผู้สําหรับใด จึงไม่ว่าเป็น

ต้องเรียนทางปรีดี ให้ตั้งไปตามนั้น โดยไม่ต้องถามอะไรอีก

พิบูล ป.

17 ก.ย. 85

ด้วยเหตุนี้สะพานข้ามแม่น้ำป่าสักที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จึงได้รับการขนานนามจาก จอมพล ป.พิบูลสงครามว่า “สะพานปรีดีอารัง” โดยมิได้รับการคัดค้านจากนายปรีดี พนมยงค์อีก สะพานแห่งนี้ได้ทำพิธีเปิดพร้อมกับทางหลวงสายวังน้อย-อยุธยา ในวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ.2486 ซึ่งตรงกับวันเกิดของ จอมพล ป.พิบูลสงคราม โดยมีพลเรือตรีถวัลย์ อารังนาวาสวัสดิ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวง ยุติธรรมในขณะนั้น เป็นประธานในพิธีเปิด (สำนักนายกรัฐมนตรี แผนกที่ 13/93 เรื่องทางแยกจาก ทางหลวงสายวังน้อย-อยุธยา ถึงสถานีรถไฟอยุธยาและสายอยุธยา-บางปะอิน)

จึงนับว่าสะพานปรีดี-อารัง เป็นสะพานคอนกรีตข้ามแม่น้ำแห่งแรกที่ใช้ชื่อสามัญชน และยังเป็น สิ่งก่อสร้างที่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อวิถีการสัญจรของชาวพระนครศรีอยุธยา โดยเป็นจุดเริ่มต้น ของการหันมาใช้ในการคมนาคมทางบกที่สะดวกสบายแทนการคมนาคมทางน้ำที่มีมาแต่เดิม (กำพล จำปาพันธ์, 2560, หน้า 264) ในขณะเดียวกันรัฐบาลคณะราษฎรก็ได้ชื่อว่าเป็นผู้สร้างสรรค์ความเจริญ ให้กับจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และเป็นการให้เกิดโรคพิษภูมิคุ้มกันบกพร่อง 2 ท่านที่เป็นชาวจังหวัด พระนครศรีอยุธยาไปด้วย (ปิยะวรรณ สุรัตน์, 2543, หน้า 155)

สะพานปรีดี-อารังกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ และสังคมภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

กล่าวได้ว่าการสร้างสะพานปรีดี-อารังเข้าสู่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาให้อำนวยความสะดวก ในการคมนาคมทางบก ระหว่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยากับกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง การสร้าง สะพานนี้รัฐบาลได้ดำเนินการเวนคืนที่ดินบริเวณเชิงสะพาน และจัดให้ประชาชนที่เคยตั้งบ้านเรือน อยู่ในบริเวณนั้น ไปตั้งบ้านเรือนที่บริเวณริมถนนสาย 2 ใกล้เจดีย์เจ้าอ้าย-เจ้ายี่ ซึ่งประชาชนก็ยินยอม เพราะอยากได้สะพาน (เกื้อกูล ยืนยงอนันต์, 2527, หน้า 60-61)

ภายหลังจากสะพานปรีดี-ธำรงถูกสร้างขึ้น ส่งผลให้ชุมชนในเกาะเมืองและพื้นที่รอบนอกเกิดการขยายตัว เช่น กรณีของชุมชนตลาดหัวรอ บริเวณพระราชวังจันทร์เกษม ซึ่งเป็นชุมชนค้าขายที่เก่าแก่ตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา แต่ซบเซาลงไปหลังการเสียกรุง กลับมามีชีวิตชีวาขึ้นอีกครั้ง เป็นผลจากการก่อสร้างสะพานปรีดี-ธำรงที่เชื่อมกับถนนอุทองซึ่งเป็นถนนรอบเกาะเมือง ประกอบกับการเกิดเพลิงไหม้ครั้งใหญ่ในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่สองกับชุมชนเรือนแพ ทำให้ชุมชนที่เคยอยู่ริมน้ำเริ่มตั้งถิ่นฐานริมถนนมากขึ้น และก่อสร้างตึกแถวด้วยอิฐถือปูน หรือคอนกรีตซึ่งเป็นวัสดุสมัยใหม่ ทนทานต่ออัคคีภัย แทนการก่อสร้างด้วยไม้ นอกจากนี้ การคมนาคมทางถนนยังเปิดศักราชใหม่ให้กับโอกาสทางเศรษฐกิจแบบใหม่ ไม่ว่าจะเป็นสินค้า อุปโภค บริโภค เครื่องใช้ในครัวเรือน และการเกิดขึ้นของโรงแรม อาคารพาณิชย์กรรม ร้านขายยา ร้านอาหาร ร้านกาแฟ ร้านทำทอง ร้านทำฟัน ฯลฯ เกิดอาชีพใหม่ นอกเหนือจากอาชีพเกษตรกรรม ซึ่งสามารถกล่าวได้ว่าการคมนาคมแบบใหม่ด้วยถนนและสะพาน นำมาซึ่งการเกิดกระบวนการสร้าง “ความเป็นเมือง” ที่สร้างความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจสังคมและวัฒนธรรม ให้กับเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา อันเป็นไปตามเจตนารมณ์ของนโยบายการพัฒนาท้องถิ่นของคณะราษฎร (กุลพัชร เสนิงค์ ณ อยุธยา, 2567) การขยายตัวทางการค้าจากตลาดหัวรอได้ขยายตัวไปสู่ตลาดหอรัตนไชยระหว่างพ.ศ.2415-2520 ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าว ตลาดหอรัตนไชยได้กลายเป็นย่านการค้าทางบกแห่งใหม่ที่สำคัญของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาอย่างต่อเนื่อง (ศุภสุตา ปรีเปรมใจ, 2558, หน้า1963)

นอกจากนี้ การสร้างสะพานปรีดี-ธำรง ยังก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนสัญจรทางเศรษฐกิจและสังคมของประชาชนทั้งสองฟากฝั่งของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เพราะใช้ระยะทางและเวลาที่น้อยลง ทำให้การไปมาหาสู่สะดวกมากยิ่งขึ้น ยิ่งในละแวกตลาดหัวรอ อาจจะเป็นคำตอบได้ว่า อยุธยาได้เข้าสู่ความเป็นสมัยใหม่แล้ว โดยสังเกตได้จากตลาดบกที่มีความคึกคักและมีบทบาทมากกว่าตลาดน้ำ (ศุภสุตา ปรีเปรมใจ, 2557, หน้า 46)

บทสรุป

การก่อสร้างสะพานปรีดี-ธำรง เข้าสู่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาเป็นไปตามนโยบายของหลวงประดิษฐมนูธรรม (ปรีดี พนมยงค์) ซึ่งดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ระหว่างพ.ศ.2481-2484 โดย นายปรีดี มีนโยบายในการพัฒนาพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาให้มีความเจริญมากขึ้น จึงมีการก่อสร้างสะพานที่ราชการและสาธารณูปโภคต่างๆ และได้ดำเนินการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกเข้าสู่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งแต่เดิมนั้นเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาไม่มีเส้นทางหรือสะพานที่เชื่อมต่อกับพื้นที่รอบนอก มีแต่เส้นทางแม่น้ำที่ไหลรอบเกาะเมืองและเชื่อมโยงไปยังพื้นที่รอบนอกอย่างกว้างขวาง การสัญจรทางน้ำ จึงเป็นการเดินทางเข้าสู่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่สะดวกที่สุด เช่น การนั่งเรือข้ามฟากระหว่างเกาะเมืองกับพื้นที่ฝั่งตรงข้าม การโดยสารเรือระหว่างอำเภอ

ในลักษณะของเรือแจว เรือจ้างและเรือแม่ เพื่อเข้ามายังเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา รวมถึงการขนส่งสินค้าต่าง ๆ ล้วนแต่ใช้การบรรทุกโดยทางเรือทั้งสิ้น ต่อมาเมื่อรัฐบาลคณะราษฎรมีนโยบายพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกเข้าสู่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จึงมีการก่อสร้างสะพานปรีดี-อึ้ง ซึ่งเป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กที่กรมโยธาเทศบาลได้ดำเนินการสร้างขึ้นเมื่อเดือน สิงหาคม พ.ศ.2483 เพื่อเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมจากอำเภอนนทบุรีเข้ามาสู่ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา โดยสร้างขึ้นทางด้านทิศตะวันออกของเกาะเมือง ช่วงบริเวณแม่น้ำป่าสักที่ตำบลหอรบในฝั่งเกาะเมืองกับตำบลกระมังในฝั่งตรงข้าม โดยสะพานนี้มีความยาว 168.60 เมตร และนับเป็นสะพานคอนกรีตที่ยาวที่สุดในประเทศไทยในขณะนั้น มีการเปิดใช้สะพานเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ.2486 ในสมัยที่จอมพล ป.พิบูลสงคราม ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี โดยมีพลเรือตรีถวัลย์ อารณานาวาสวัสดิ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม มาเป็นประธานในพิธีเปิดสะพาน ซึ่งจอมพล ป.พิบูลสงคราม ได้ขนานนามสะพานนี้ว่า “สะพานปรีดี-อึ้ง” เพื่อให้เป็นอนุสรณ์แก่ชาวอยุธยาที่มีตำแหน่งบริหารประเทศถึง 2 คน คือ นายปรีดี พนมยงค์ และพลเรือตรีถวัลย์ อารณานาวาสวัสดิ์

กล่าวโดยสรุป ความสำคัญของสะพานปรีดี-อึ้ง นอกจากจะช่วยให้ความสะดวกในด้านการคมนาคมแล้วยังมีส่วนทำให้ชุมชนภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยามีการพัฒนาไปสู่ความเป็นเมืองสมัยใหม่ ที่มีความเจริญก้าวหน้าต่อไปในอนาคต

เอกสารอ้างอิง

- กำพล จำปาพันธ์. (2560). อยุธยา : จากสังคมเมืองทำนนานาชาติสู่ร่มดกโลก ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม. มิวเซียมเพรส.
- กำพล จำปาพันธ์. (2568ก). ศาลากลางอยุธยาหลังเก่า : ตึกคณะราษฎร สัญลักษณ์หลัก 6 ประการของการอภิวัฒน์ 2475. <https://pridi.or.th/content/2025/06>
- กำพล จำปาพันธ์. (2568ข). สะพานปรีดี-อึ้ง หลักกิโลเมตรที่ 1 ของอยุธยา อนุสรณ์การพัฒนาเกาะเมืองสมัยคณะราษฎร. <https://pridi.or.th/content/2025/06>
- เกื้อกุล ยืนยงอนันต์. (2529). ความเปลี่ยนแปลงภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ระหว่าง พ.ศ.2438-2500. สถาบันไทยคดีศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- กุลพัชร เสนิงค์ ณ อยุธยา. (2564). สะพานปรีดี-อึ้ง ภารกิจ พ้นลมหายใจให้เกาะเมืองอยุธยา. จาก <https://pridi.or.th.content.2021/107/765>
- ขจรจบ กุสุมาวลี. (2542). การจัดการพื้นที่ประวัติศาสตร์จากกรณีศึกษาบริเวณวิหารพระมงคลบพิตร พระนครศรีอยุธยา. [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารศิลปวัฒนธรรม, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์].
- ชาติรี ประกิตนันทการ. (2565). ประวัติศาสตร์รัตนโกสินทร์ในเมืองเก่าอยุธยา : ราชวงศ์จักรี คณะราษฎร และการปฏิสังขรณ์. <https://today.line.me/th/v3/article/plgPJZp>

ปิยะวรรณ สุธารัตน์.(2543). “สะพานปรีดี-อึ้ง สะพานข้ามแม่น้ำป่าสัก จังหวัดพระนครศรีอยุธยา “ ใน
บุหงา วัฒนะ และคณะ (บรรณาธิการ). 100 ปีชาตกาลรัฐบุรุษอาวุโส ปรีดี พนมยงค์ บุชนียบุคคล
ของโลก. สถาบันราชภัฏพระนครศรีอยุธยา.

พัทธ์ แดงพันธ์. (2555). การพัฒนาชุมชนเมืองกับการอนุรักษ์โบราณสถานในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา
และปริมณฑล พ.ศ.2482-2544. [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิ
โรฒ].

รายงานการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ 15 สมัยสามัญ สมัยที่สอง วันเสาร์ 21 กันยายน พุทธศักราช
2483

ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 56 หน้า 399 วันที่ 24 เมษายน 2482

ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 57 หน้า 531 วันที่ 15 ตุลาคม 2483 พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อ
สร้างสะพานข้ามแม่น้ำแควป่าสักในทางหลวงสายวังน้อย-อยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
พุทธศักราช 2483.

วรานนท์ คงสง. (2559). “รูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำในประเทศไทย” วารสารรามคำแหง. 23
(4) : 260-269.

ศรัญญ เทพสงเคราะห์. (2567). การขนานนามถนนและสะพานสมัยคณะราษฎร. [https://
pridi.or.th/content/2024_105](https://pridi.or.th/content/2024_105)

ศุภสุดา ปรีเปรมใจ. (2557). การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา
พ.ศ. 2483-2534. [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยศิลปากร].

ศุภสุดา ปรีเปรมใจ. (2558). “การขยายตัวทางการค้าจากตลาดบกหัวรอไปสู่ตลาดหอรัตนไชยภายในเกาะ
เมืองพระนครศรีอยุธยา ระหว่างพ.ศ. 2486-2520.” *Veridian E-Journal*, Silpakorn
University. 8 (2) :1953-1963.

สมบัติ พลายน้อย. (2540). เกิดในเรือ. มติชน.

สำนักงานจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. (2562). บรรยายสรุปจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. สำนักงานจังหวัด
พระนครศรีอยุธยา.

สำนักนายกรัฐมนตรี. แผนกที่ 13/93 เรื่องทางแยก จากทางหลวงสายวังน้อย-อยุธยา ถึง สถานีรถไฟ
อยุธยาและสายอยุธยา- บางปะอิน.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (2) สลค.3.4/12 สร้างสะพานข้ามแม่น้ำแควป่าสักในทางหลวงสายวังน้อย-
อยุธยา-ลพบุรี-นครราชสีมา (9 กันยายน 2483-31 สิงหาคม 2486).

Ekasit Limsuwan and Amorn Pimanmas. (2014). “*Bridge Engineering in Thailand*” in
Handbook of International Bridge Engineering. (pp. 1125–1160). Taylor and
Francis.

Piriya Krairiksh. (2012). “A Brief History of Heritage Protection in Thailand” *Journal of the Siam Society*. 100, 15–40.

สะพานปรีดี-อํารง. (ม.ป.ป.). ใน วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. สืบค้นวันที่ 20 มิถุนายน 2569.

<https://th.wikipedia.org/wiki/สะพานปรีดี-อํารง>