

๔๔
สารคดีเรื่อง...

การสร้าง “ทางน้ำเส้นใน” ข้ามคาบสมุทรไทยใต้
เชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิก ให้ติดต่อกับ มหาสมุทรอินเดีย



(แผนที่เอเซียอาคเนย์ แสดงแนวทางน้ำเส้นใน ข้ามคาบสมุทรไทยใต้)

= โดย =

๙๕๙.๓

๔๖ ๓๖๕๔

นายนิยม อปรมย์ ข.บ. F.R.G.S.

สมาชิกราชสมาคมภูมิศาสตร์แห่งประเทศไทย

สมาชิกสมาคมประวัติศาสตร์แห่งเมืองชิคาโก ประเทศสหรัฐอเมริกา

อดีตรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการ.

เลขห้อง ๔๕

เลขหมู่ 959.3
๗.365ก

เลขทะเบียน ๗.๑ ๘๑๓/๘๙ ๗๐๑

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
ขอความเบื้องต้น	๑
ทางข้ามคาบสมุทร	๒
เกี่ยวกับ "คอคอดกระ"	๕
การพัฒนาและป้องกันประเทศ	๑๒
หลักฐานในประวัติศาสตร์	๑๔
งานค้างของต้นตระกูลไทย	๑๗
แถวของแม่น้ำตาป	๑๘
แถวของแม่น้ำตรัง	๒๐
จดททำการขุดเพื่อเชื่อมแม่น้ำตาปกับแม่น้ำตรัง	๒๑
ทนาย	๒๑
ประชาชนเสนอรัฐบาล	๒๕
รัฐบาลตอบรับฟังและสนใจ	๓๐
ประชาชนรู้สึกเป็นเกียรติอย่างสูง	๓๕
ขแรงเพิ่มเติมต่อคณะสำรวจท่าเรือภาคใต้	๓๗
ทางน้ำเส้นใน ในนานาประเทศ	๔๓

คำนำ

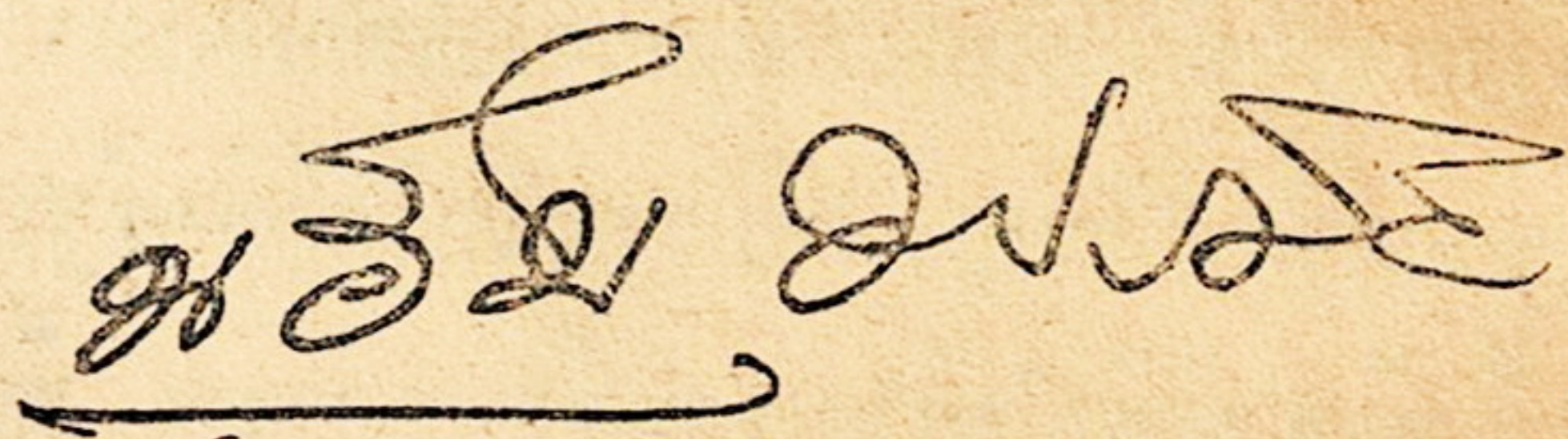
เรียน ท่านผู้เมตตา

บรรพบุรุษต้นตระกูลของเราได้ทำงานสำคัญอย่างหนึ่ง
ค้างคาไว้ คืองานสร้าง “ทางน้ำเดินใน” ข้ามคาบสมุทรไทยได้
เมื่อประมาณเกือบ ๒๐๐ ปีมาแล้ว เป็นงานใหญ่มาก ซึ่งถ้าทำ
งานนั้นให้สำเร็จลุล่วงไปแล้ว ก็จะได้ผลประโยชน์มหาศาล
ทั้งที่เกี่ยวกับการพัฒนาเศรษฐกิจและการ ป้องกัน ประเทศชาติ
งานนี้มีหลักฐานปรากฏอยู่ในประวัติศาสตร์ไทย และมีร่องรอย
เป็นลักษณะพยานให้เห็นอยู่โดยทั่วตาในท้องที่อำเภอทุ่งสง จังหวัด
นครศรีธรรมราช ข้าพเจ้าได้เดินทางไปสำรวจและค้นคว้า ณ
ท้องที่นั้นเป็นท้องที่ของงานใหญ่นั้นแล้วหลายครั้ง ข้าพเจ้าเกิด
ความภาคภูมิใจที่ได้เห็นงานใหญ่ของบรรพบุรุษ และได้มี
พันธะทางจิตใจที่จะหาทางสนับสนุนและช่วยเหลือเริ่มสร้างงานใหญ่
ที่ค้างคาอยู่นั้นให้สำเร็จลุล่วงไปเท่าที่จะทำได้ แต่ผู้ที่จะสามารถ
รับช่วงทำงานใหญ่นี้ให้บรรลุไปได้ก็ควรรัฐบาลผู้บริหารประเทศ
ดังนั้นข้าพเจ้าจึงได้รวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวกับเรื่องนี้ไว้ใน
สมุดเล่มนี้นะ จากข้อเท็จจริงที่ได้ไปเห็นมาด้วยตา และจาก
หลักฐานในเอกสารและหนังสือต่าง ๆ ทั้งในภาษาไทยและต่าง

ประเทศ เสนอต่อรัฐบาล และถ้ายึดมั่นในหลักการที่ว่า
 “เมืองไทยเป็นของคนไทยทุกคน” อยู่ตลอดไปแล้ว ก็ขอให้
 ถือว่าเป็นการเสนอเรื่องนตอพนองรวมชาติทุกคนด้วย

ที่ว่าเสนอนั้น ไม่ใช่เสนอปล่อยๆ เต้นๆ แต่เสนอให้
 ผู้ใดทราบทั้งหลายเก็บไปนึกไปคิด และถ้าเห็นว่าเป็นเรื่องใหญ่
 ที่จะเป็นประโยชน์มหาศาลแก่ประเทศชาติจริง ตามทบสรรพ
 วางแนวไว้แล้วก็ขอให้รวมมือสนับสนุนกันทุกฝ่าย เขาหลักที่ว่า
 “ชาวบ้านก่อ รัฐบาลสาน เพื่อพัฒนาการประเทศ”

ดังนั้น แม้สมมติเดี๋ยวนี้เป็นเด็มน้อยในมือท่าน แต่
 ภายในทบบรรจุอยู่นั้นเป็นเรื่องใหญ่ เป็นงานใหญ่ ข้าพเจ้าจึง
 หวังว่าคงจะเป็นประโยชน์แก่ท่านผู้อ่าน ผู้สนใจ ในงานของชาติ
 ตามสมควร และคาดหมายว่างานใหญ่ชนนี้ของชาติคงจะบรรลु
 ความสำเร็จชนตั้งกวันหนึ่ง



(น้อม อูปรมย์)

ข้อความเบื้องต้น

เป็นเวลาเมื่อประมาณ ๑๐๐๐ ปีเศษมาแล้ว ที่ชาวโลก
ต้องการใหม่ทางนาขนสักระบายหนึ่ง ข้ามพนแผ่นดินที่เป็นคาบ
สมุทรยกลงมาทิศใต้ อันตั้งอยู่ในย่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
คาบสมุทรนี้เป็นทิวเขาสวนหนึ่งของแผ่นดินใหญ่ ที่ตั้งอยู่ใน
ระหว่างประเทศใหญ่ทั้งสองคือ ประเทศอินเดียและประเทศจีน
เคยมีชื่อว่า “คาบสมุทรไทยใต้” มาหลายศตวรรษ แต่เมื่อ
ไม่กี่สิบปีมานี้ ได้ถูกเรียกเสียใหม่ในหมู่นานาชาติว่า “คาบ
สมุทรมาลายู”

ชนชาติจีนและอินเดียได้ไปมาค้าขาย ตามภูมิภาคต่างๆ
ของซีกโลกตะวันออกเป็นส่วนใหญ่ ต่างเกิดความคึกคักจะย่นระยะ
ทางการเดินเรือโดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา และอ้อมแหลม
ทังคโปร อันเป็นย่านโจรสลัดที่สาครุที่สุดของโลกในขณะนั้น
และเพื่อที่จะไม่ต้องเสี่ยงกับภัยโจรสลัด พ่อค้าชาวอินเดียจึงใช้
วิธีขนบกบรรทุกทะเลทางด่านตงกขของคาบสมุทร แล้วเดิน
เท้าข้ามคาบสมุทรมาลงเรือต่อที่ฝั่งตะวันออก เหตุนี้จึงได้เกิดมี
เมืองท่าทางฝั่งตะวันออกขึ้นหลายแห่ง หลายเมือง

ทางข้ามคาบสมุทร

เส้นทางข้ามคาบสมุทรไทยได้มีอยู่หลายแห่ง แล้วแต่จะเลือกใช้เส้นทางใด ตามความต้องการและจำเป็น ในขณะนั้นที่สำคัญ ๆ คือ

๑. ขนเรือทท่าเมืองมะริด ในประเทศพม่า แล้วเดินทางบกผ่านช่องสิงขร (หรือสันพร้าว) มาลงเรือที่เกาะหลัก หรือประจวบคิรขันธ์

๒. ขนเรือที่ตำบลตะเงาะ อำเภอกาบัง จังหวัดชุมพร ในอ่าวไทยทางฝั่งตะวันออกของคาบสมุทร แล้วเดินทางข้ามเทือกเขาถนนธงชัย ทิศตะวันตกระหว่างไทยกับพม่า ไปออกที่บ้านลงเขย เมืองทะวาย แล้วลงเรือที่ริมฝั่งทะเลแอนด์ตามัน ทางฝั่งตะวันตกของคาบสมุทรก็ได้

๓. เดินทางข้ามคอคอดกระ ระหว่างกระบี่กับชุมพร แล้วแต่จะตั้งต้นจากฝั่งตะวันออกหรือตะวันตกของคาบสมุทร ถ้าข้ามไปจากฝั่งตะวันออก ก็ขึ้นฝั่งที่จังหวัดชุมพร แล้วเดินตามทางช้างโบราณ ผ่านทับหลี - กระบุรี แล้วลงเรือที่แม่น้ำปากจั่น (บางตอนเรียกว่าคลองกระบี่) ล่องเรือไปออกทะเลแอนด์ตามันทางฝั่งตะวันตกของคาบสมุทร ทิวคตอเรีย ปอยต ถ้า

ข้ามจากปากตวันตก ก็ใช้เส้นทางเดียวกัน โดยมาลงเรือต่อที่
ฝั่งทะเลอ่าวไทยที่จังหวัดชุมพร

๔. ขนเรือท่าเกาะเปอร จังหวัดระนอง เดินเท้าข้าม
เทือกเขาเท็นเนสเซอร์ิม ตรงบริเวณภูเขาดาชองโลง ไปลงเรือ
ในแม่น้ำหลังสวนท่าเกาะพะโต๊ะ หรือเดินเลียบแม่น้ำไปทาง
ตวันออก จนออกปากน้ำหลังสวนในอ่าวไทย

๕. ขนเรือบริเวณจังหวัดระนอง เดินเท้าข้ามเทือกเขา
เท็นเนสเซอร์ิม ทางตะวันออกไปลงเรือที่คลองไม้แดง แถวบ้าน
พรายชัย จนไปออกทะเลในอ่าวไทย ที่อำเภอไชยยา จังหวัด
สุราษฎร์ธานี

๖. ขนเรือบริเวณเกาะคอเขา เมืองตะกั่วป่า จังหวัด
พังงา ทางปากตวันตกของคาบสมุทร แล้วเดินเท้าผ่านปูชนีย-
สถานอนุศักดิ์สถิตแห่งหนึ่งขอสถาน “พระนารายณ์” ตรงใต้
ปากเวียง เกาะดำเกา ผ่านตำบลเหล ข้ามเทือกเขาเท็นเนส-
เซอร์ิม ทางทิศตะวันออก จนถึงตนาของแม่น้ำครบุรี ทิ้ง
อำเภอพนม (ซึ่งไหลไปบรรจบกับแม่น้ำตาปีที่อำเภอพนพิณ)
แล้วลงเรือหรือเดินตามเส้นทางแม่น้ำครบุรีจนถึงแม่น้ำตาปี แล้ว
ออกทะเลที่บ้านดอน (จังหวัดสุราษฎร์ธานี) ในอ่าวไทย ทาง

ปากทวนออกของคาบสมุทร

๗. ขนเรือท่าอาเภอกันตัง จังหวัดตรัง แล้วเดินทางเลียบ
แม่น้ำตรัง (หรือแม่น้ำหลวง) ไปทางทิศเหนือ จนเข้าเขต
อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช แล้วจับเส้นทางตลิ่ง
ของแม่น้ำตาปีในท้องที่อำเภอทุ่งสง ผ่านเข้าอำเภอทุ่งใหญ่ก็ได้
หรืออำเภอควangkก็ได้ จะเดินโดยเลียบฝั่งหรือล่องเรือตามลำน้ำ
ตาปี ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ จนออกทะเลที่บ้านดอน
จังหวัดสุราษฎร์ธานี

นอกจากนี้ ยังมีเส้นทางข้ามคาบสมุทรไทยใต้ ณ ท้อง
อีกหลายแห่ง แต่เส้นทางที่กล่าวมาแล้ว เป็นที่นิยมใช้กันมาก
ในสมัยเมื่อหลายร้อยปีมาแล้ว โดยมากพ่อค้าชาวอินเดีย
นิยมใช้เส้นทางดังกล่าวมากกว่าพ่อค้าชนชาติอื่น จะเห็นได้จาก
ร่องรอยของวัฒนธรรมอินเดีย ที่ตกค้างอยู่ในบริเวณเส้นทาง
เหล่านั้นเป็นอันมาก โดยเฉพาะเส้นทางที่ชนทเมองตะกั่วป่า
ข้ามเขาไปลงเรือที่แม่น้ำครบุรี เป็นเส้นทางที่ปรากฏในประ
วัติศาสตร์โลกทีเดียว

เกี่ยวกับ “คอคอดกระ”

การที่จะขนเรือจากปากหนึ่ง แล้วเดินทางไปถึงเรือที่อีก
ปากหนึ่งของคาบสมุทรมัน เป็นการไม่สะดวกอย่างยิ่งแก่การ
เดินทางและการขนส่งสินค้า เพราะฉะนั้นชาวโลกจึงหันหลัง
มา จึงพยายามมองหาเส้นทางที่จะขุดคลองลดข้ามคาบสมุท
รมัน จุดที่ถูกเพ่งมองมากกว่าแห่งอื่นก็คือคอคอดของคาบสมุท
รมันระยะทางระหว่างปากทะเลทั้งสองสั้นที่สุด คอคอดรูปแบน
ดินที่เรียกกันว่า “คอคอดกระ” เส้นทางสั้นที่สุด ถ้าลากเป็น
เส้นตรงจากปากคลองสวระ หุมท ๗ ตำบลมะมู อำเภอกระบุรี
จังหวัดระนอง ไปจนถึงอำเภอไทยทับานแสงแดด อำเภอเมือง
จังหวัดชุมพร แล้วก็จะได้ระยะทางเพียง ๕๐ กิโลเมตรเท่านั้น
คลองสวระที่กล่าวถึงนั้นเป็นสาขาหนึ่งของแม่น้ำปากจั่น ซึ่ง
เป็นจุดแคบที่สุดของคอคอดกระ (แต่ไม่ใช่ส่วนแคบที่สุดของ
ประเทศไทย ซึ่งตั้งอยู่ที่ตำบลห้วยยาง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์)
ด้วยเหตุที่เป็นคอคอดของคาบสมุทรมัน ทดทั้งขวางการเดินทางเรือ
ของชาวโลกนั่นเอง จึงทำให้นานาชาติเกิดความสนใจที่จะขุด
คอคอดนั้นให้เป็นทางเดินเรือของนานาชาติมาแต่โบราณกาล แต่
เพิ่งจะปรากฏหลักฐานเป็นจริง เป็นจังขึ้น ในประวัติศาสตร์ไทย

กเมอรารว ๓๐๐ ปีเศษมานี้เอง คือเมื่อ.-

พ.ศ. ๒๔๐๓ ในรัชกาลที่ ๔ อังกฤษซึ่งเข้ามาเป็นเจ้าเป็นใหญ่ในประเทศพม่า ได้ส่งทูตเข้ามาขอพระบรมราชานุญาต ขุดคลองคอคอดกระ เพื่อให้เป็นเส้นทางเดินเรือค้าขายระหว่างประเทศ (INTERNATIONAL SEA - WAY) ให้สะดวกรวดเร็วและประหยัดชนกว่าก่อน ทางรัฐบาลไทยไม่ขัดข้อง แต่ปรากฏต่อมาว่าอังกฤษไม่มีทุนเพียงพอที่จะดำเนินการขุดได้ จึงขอเปลี่ยนเป็นการสร้างทางรถไฟข้ามคอคอดคอดกระแทน โดยขออนุญาตตั้งเป็นบริษัทขึ้น ชื่อว่า "บริษัทสยามเรลเวย์ กัมปะนี" พร้อมด้วยแสดงความจำนงขอสิทธิใช้พื้นที่ ในรัศมีกว้าง ๕ ไมล์ ตลอดเส้นทางทั้งสองข้าง อ้างว่าเพื่อขุดหาแร่ไปบำรุงบริษัท รัฐบาลไทยอนุญาตออก แต่วางเงื่อนไขให้บริษัทปฏิบัติหลายประการที่เกี่ยวกับผลประโยชน์และอธิปไตยของชาติ ซึ่งในที่สุดรัฐบาลอังกฤษไม่อาจตกลงด้วยได้

อังกฤษได้แสดงว่ายังมีความสนใจในเรื่องนี้อยู่เป็นอันมาก เพราะเกี่ยวกับผลประโยชน์ทางการเมือง และเศรษฐกิจของอังกฤษ โดยตรงด้วย เพราะฉะนั้นในเวลาต่อมาอังกฤษได้ขอ อนุญาตส่งนายช่างเข้าทำการสำรวจที่ อาณาบริเวณ ของคอคอด

กระบอก ๒ ครั้ง คือในพ.ศ. ๒๔๐๖ ครั้งหนึ่ง และพ.ศ. ๒๔๓๕
 อีกครั้งหนึ่ง ผลของการสำรวจทั้ง ๒ ครั้งปรากฏว่า “สามารถ
 ที่จะขุดตักคอกคอดกระให้เรือเดินสมุทรผ่านได้” ซึ่งอังกฤษได้
 ประกาศผลการสำรวจดังกล่าวทั้ง ๒ ครั้ง ให้ชาวโลกทราบกันทั่ว
 ไป แต่ด้วยเหตุผลทางการเมืองที่เกี่ยวด้วยรัฐประศาสน์นโยบาย
 ในการรักษาอธิปไตยของชาติของรัฐบาลไทย ก็หาทำให้
 อังกฤษดำเนินการขุดคอกคอดกระนั้นได้ไม่

พ.ศ. ๒๔๕๒ มีชาวฝรั่งเศสผู้เป็นต้นตำหรับในการขุดคลอง
 ลัดคนสำคัญชื่อ มองสิเออร์ เดอ เลสเลปซ์ ภายหลังที่ขุด
 คลองสุเอซสำเร็จเรียบร้อยแล้ว และภายหลังที่ไม่พยายาม
 ขุดคลองปานามาแต่ไม่สำเร็จเพราะทนไขมาเดรียไม่ไหวมาแล้ว
 จึงได้ติดต่อขอรับพระราชทานพระบรมราชานุญาต จากสมเด็จพระ
 พระปิยมหาราชทำการสำรวจคอกคอดกระ เพื่อจะขุดให้เรือ
 เดินสมุทรผ่านได้ในท่านองเดียวกับคลองสุเอซและคลองปานามา
 ซึ่งรัฐบาลอเมริกันขุดต่อไปจนสำเร็จ การสำรวจได้ดำเนินการ
 การโดยคณะผู้เชี่ยวชาญซึ่งมี มองสิเออร์ตูร์นารด์ เป็นหัวหน้า
 คณะ สำรวจทั้งปากอ่าวไทยหน้าเมืองชุมพร และปากอ่าว
 เบงกอลในทะเลแอนดามันเป็นเวลาประมาณ ๓ เดือน ปรากฏ

ตามรายงานว่า “อาจขุดช่องแคบให้เรือผ่านไปได้” เมื่อ
 สำนักรวจเป็นที่พอใจแล้วชาวฝรั่งเศสผู้นั้นก็ได้มอบหมายให้ มอง
 ซิเออร์ฟรังซัวส์เดอว็อลองค์ เขามาเจรจากับรัฐบาลไทยขอสัมป-
 ทานในการขุดทันที แต่ในที่สุดก็พบปัญหาข้อขัดข้องทางการ
 เมืองที่สำคัญเขาอย่างหนึ่ง คือจุดที่จะขุดนั้นต้องกินเข้าไปใน
 เขตเมืองมลวันของพม่าส่วนหนึ่งด้วย ซึ่งเป็นที่คาดหมาย
 ได้ว่าอังกฤษคงจะไม่ยินยอมอย่างแน่นอน เพราะเรื่องนองกฤษ
 ได้แสดงเจตนาอันแรงกล้ามาให้เห็นตั้งแต่ต้นแล้วว่า อังกฤษ
 ต้องการจะขุดเสียเอง อนึ่งถ้าไทยยินยอมให้ฝรั่งเศสขุดได้
 แล้ว ก็อาจทำให้บาดหมางใจกับอังกฤษในขณะนั้นขึ้นได้
 และเนื่องจากไทยเป็นชาติเล็ก ทถูกชาติมหาอำนาจมาตบตบ
 กระหนาบอยู่ ๓ ด้าน ทางพม่า มะลายู และอินโดจีนฝรั่งเศส
 เพราะฉะนั้น ไทยจึงต้องดำเนินนโยบาย รักษาหัวใจอันดีไว้ทุก ๆ
 ฝ่ายโดยไม่ลำเอียง ให้มากให้น้อยกับฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด ด้วย
 เหตุนี้การขุดคอคอดกระจึงได้ชักงามาตงแต่นั้น

อย่างไรก็ตาม การขุดคอคอดกระนั้นจะโดยรัฐบาล หรือ
 บริษัทใดขุดก็ตาม แต่ทางฝ่ายอังกฤษถือว่า เป็นการกระ-
 ทำที่เกี่ยวเนื่องกับการดำเนินนโยบายทางการเมือง อันสำคัญยิ่ง

ของรัฐบาลอังกฤษในซีกโลกตะวันออก เพราะฉะนั้นอังกฤษ
จึงได้เอาใจใส่ในเรื่องนี้เป็นพิเศษอยู่เสมอ จะเห็นได้จากหนังสือ
สัญญา “สมบูรณแบบ” ลงวันที่ ๑ มกราคม ๒๔๘๕ ที่
รัฐบาลไทยกระทำกันไว้กับรัฐบาลอังกฤษ ในกรณียุติสงคราม
ระหว่างกัน (ซึ่งไทยประกาศสงครามกับอังกฤษในสงคราม
โลกครั้งที่ ๒ เมื่อเที่ยงวันวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๔๘๕) อังกฤษ
ได้ตั้งเป็นเงื่อนไขสำคัญโดยกำหนดไว้ในข้อที่ ๗ ของสัญญานั้น
ซึ่งมีทั้งหมด ๒๔ ข้อ มีความว่า “รัฐบาลไทยรับว่า จะ
ไม่คัดค้านข้ามเขตไทย เชื่อมมหาสมุทรอินเดียกับอ่าวไทย
โดยรัฐบาลแห่งสหราชอาณาจักร มิได้เห็นพ้องด้วยก่อน”

ดังนั้นเรื่องการขุดคลองคอคอดกระจึงเจียบหายไปเลย

ต่อมาเมื่อเหตุการณ์ของโลกได้คลี่คลายไปในทางที่ให้มี
การเคารพสิทธิมนุษยชนมากขึ้น ทำให้ดินแดนที่เคยเป็นเมือง
ชนของชาติมหาอำนาจทั้งหลายก็ค่อย ๆ ได้รับเอกราชอิสระภาพ
มากขึ้นตามลำดับ อิทธิพลของชาติมหาอำนาจในดินแดน
เมืองชนก็ค่อย ๆ ลดน้อยลงตามลำดับ จนบางแห่งก็หมดสิ้น
ไปแล้ว และภายหลังที่กาลเวลาล่วงมา ๓๕ ปี นับแต่วัน
เซ็นสัญญาสมบูรณแบบดังกล่าว ก็ได้มีการเจรจาเลิกถอน

สัญญาอันนั้น ๆ ได้ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลอังกฤษ เป็น
อันว่าบัดนี้ รัฐบาลไทยมีสิทธิเสรีโดยสมบูรณ์ ในกรณีที่จะ
ปฏิบัติจัดทำต่อคอคอดกระประการใดก็ได้

ดงนนเมอ พ.ศ. ๒๕๐๓ ได้มีบริษัทเอกชนบริษัทหนึ่งยื่น
ความจำนงต่อรัฐบาลไทย ขอสำรวจคอคอดกระเพื่อจะขุดคลอง
ให้เรือเดินสมุทรผ่านได้อีก และว่าจะสร้างท่าเรืออันทันสมัย
ที่บริเวณปากคลองให้ด้วย รัฐบาลจึงตั้งกรรมการพิเศษขึ้น
คณะหนึ่ง ประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
เป็นประธานขึ้นพิจารณา ซึ่งปรากฏต่อมาจากคำแถลงการณ์
ของรัฐบาลว่า การขุดคอคอดกระยังเป็นเรื่องไม่จำเป็นใน
ขณะนี้ เพราะเป็นงานที่จะต้องใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก
ด้วยเหตุนี้งานขุดคอคอดกระจึงได้หยุดชงก้งนมาจนกระทั่งบัดนี้
งานขุดคอคอดกระนั้น ผู้เชี่ยวชาญได้คำนวณไว้ว่าจะ
ต้องใช้เงินถึง ๖๐๐๐ ล้านบาท เงินจำนวนนี้ถึงแม้รัฐบาลไทย
จะสามารถหามาได้ด้วยการกู้เงินจากธนาคารโลก หรือจาก
เงินทุนที่มีอยู่แล้วก็ตาม แต่ยังคงต้องคำนึงถึงปัญหาอื่น ๆ อีก
มาก เช่นทางการเมืองระหว่างประเทศ การป้องกันรักษา
อธิปไตยและบูรณภาพแห่งดินแดนของชาติ การพัฒนา

เศรษฐกิจ โดยเฉพาจะต้องพิจารณาให้รอบคอบถึงผลได้
 ทางเศรษฐกิจด้วยว่า จะคุ้มกับเงินที่ลงทุนไปด้วยเพียงใด
 หรือไม่ เพราะโดยสภาพของภูมิประเทศในตอนนั้นมีเทือก
 เขาใหญ่กั้นขวางอยู่อย่างหนาแน่น การขุดคอคอดกระหมาย
 ถึงการขุดทำลายภูเขาในบริเวณนั้นด้วย เช่นภูเขาซึ่งมีชื่อว่า
 ภูเขาหินช่อง ภูเขาข้างกลาง ภูเขาวังแดน และถ้าจะเลือน
 จุดที่จะขุดลงไปทางทิศใต้ก็ เช่นในบริเวณเมืองระนอง ก็
 จะต้องตัดผ่านเทือกภูเขาสูงใหญ่กว่าที่กล่าวมาแล้วเสียอีก จึง
 นับว่ามีธรรมชาติที่เป็นอุปสรรคสำคัญ ในการขุดคอคอดกระนั้นอยู่
 เป็นอันมาก ผิดกันกับการขุดคลองสุเอซ ซึ่งแนวที่ขุดส่วน
 ใหญ่เป็นทะเลทราย และยังมีทะเลสาบตั้งเรียงรายอยู่ตามเส้น
 ทางที่ขุดนั้นด้วย เป็นอันสรุปได้ว่าการขุดคอคอดกระเป็นสิ่งที่
 ไม่อาจทำได้ในปัจจุบันนี้ โดยเหตุใหญ่ ๒ ประการคือ
 ๑. ต้องขุดกินดินแดนประเทศอื่นด้วย ตรงลำนานาปากจั่น
 ซึ่งถ้าเจ้าของประเทศ (คือพม่า) ไม่ยินยอมก็ไม่อาจขุดได้ และ
 ๒. ต้องใช้เงินทุนมหาศาล ซึ่งรัฐบาลเห็นว่ายังไม่จำเป็น
 ที่จะต้องกระทำลงในขณะที่ จึงเป็นอันยุติเรื่องคอคอดกระ
 ได้แล้ว.

การพัฒนาและป้องกันประเทศ

เมืองควยตันแดนทางตอนใต้ของไทย มีลักษณะเป็นคาบสมุทรส่วนหนึ่ง ที่เดิมมีชื่อว่าคาบสมุทรไทยใต้ แต่ต่อมาเมื่อไม่กี่สิบปีมานี้ถูกเปลี่ยนชื่อเสียใหม่ ในแผนที่สากลว่า “คาบสมุทรมะลายู” ซึ่งมีฝั่งทะเลทางด้านตะวันออกของคาบสมุทรมีความยาวจากกรุงเทพถึงนราธิวาสประมาณ ๓,๕๐๐ กิโลเมตร และทางด้านตะวันตกของคาบสมุทรจากระนองถึงสุดชายแดนสุดทิศต่อเขตกับประเทศสหพันธรัฐมาเลเซีย ประมาณ ๗๕๐ กิโลเมตร รวมทั้ง ๒ ฝั่งของคาบสมุทรมีฝั่งทะเลยาวประมาณ ๒,๒๐๐ กิโลเมตร ขาดเหลือไปบ้างก็ไม่ไกลจากตัวเลขดังกล่าวนี้ ชายฝั่งและผืนแผ่นดินที่ตั้งอยู่ในคาบสมุทรไทยใต้นี้ รัฐบาลไทยทุกสมัยมีภาระหนักในการรักษาฝั่งและพัฒนา หัวเมืองริมทะเลเป็นอย่างดี โดยเฉพาะหัวเมืองริมทะเลหน้านอกคือทางฝั่งมหาสมุทรอินเดีย มีบัญชาให้ผู้บริหารประเทศต้องเป็นห่วงในการรักษาอธิปไตยและการทะนุบำรุงยิ่ง กว่าหัวเมืองริมทะเลหน้าในทางฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก ทั้งนี้เพราะการคมนาคมทางบกจะติดต่อกับหัวเมืองหน้านอก ไม่สะดวกด้วยประการทั้งปวง เมืองควยตันมีพตภูเขาสีใหญ่กันอยู่ และถ้าจะ

ไปทางเรือก็ต้องจอดหรือเลียบชายฝั่งทะเลลงไปจนสุดปลาย—
 แลมหาดสังคไปร่ก่อน แล้วจึงวกกลับมาทางทิศเหนือจน
 ถึงหัวเมืองริมทะเลหน้านอก และด้วยเหตุที่ไม่สะดวกในการ
 ติดต่อขนส่งและดูแลรักษานเอง ทำให้การพัฒนาดินแดนส่วน
 นั้นน้อยกว่าหัวเมืองอื่นที่อยู่ริมทะเลด้านใน แต่ถึงอย่างไรก็
 จะต้องรักษาดินแดนส่วนนี้ให้ปลอดภัยจากกัรุกราน ของชาติศัตรู
 อยู่ตลอดมา แม้ว่าจะลำบากยากเข็ญสักเพียงใดก็ตาม เพราะ
 เป็นดินแดนในพระราชอาณาจักรมาแต่โบราณกาล โดยเหตุนี้
 จึงทำให้วงการบริหารประเทศทุกสมัย นับตั้งแต่กรุงสุโขทัย
 กรุงศรีอยุธยา กรุงธนบุรีและกรุงเทพฯ เกิดความรู้สึกจำเป็น
 ที่จะต้องมีหรือต้องสร้าง "ทางน้ำเส้นใน" ขึ้นสักสายหนึ่ง
 ที่อาจใช้เรือประเภทต่าง ๆ จากทะเลหน้าในทางทิศตะวันออก
 ข้ามคาบสมุทรไทยใต้ ไปจนออกทะเลหน้านอกทางทิศตะวันตก
 ได้ เพื่อสะดวกรวดเร็วต่อการบำรุงรักษา และการป้องกันดินแดน
 ไทยในภาคพื้นส่วนนั้น เป็นเจตนาอันแรงกล้าและแน่วแน่
 เพื่อความอยู่รอดของประเทศชาติ ซึ่งแตกต่างกับเจตนาที่จะ
 ขุดคอกอดกระ เพื่อให้อริราชศัตรูผ่านไปมาได้ดังที่กล่าวกัน
 มาแล้ว

หลักฐานในประวัติศาสตร์

๑. ในรัชสมัยของสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (๒๑๑๐-๒๑๖๕) ได้ทรงเห็นความจำเป็นและสำคัญที่จะต้องมี “ทางน้ำเส้นใน” ดังกล่าวนั้น จึงได้โปรดเกล้าฯ ให้เจ้านคร (หนู) หรือพระเจ้าขัตติยราชินิกมสมมติมหิศวรัย พระเจ้านครศรีธรรมราช ผู้ครอบครองอาณาจักรนครศรีธรรมราชที่เป็นประเทศราชของกรุงธนบุรี ในขณะนั้นซึ่งมีอาณาบริเวณครอบคลุมหัวเมืองฝ่ายใต้ทั้งหมด ให้ทำการขุดคลองลดขนลัดสายหนึ่ง เพื่อเชื่อมแม่น้ำตาปีซึ่งไหลลงสู่ทะเลอ่าวบ้านดอน ของฝั่งทะเลด้านในกับแม่น้ำตรังหรือแม่น้ำหลวง ซึ่งไหลลงสู่ปากน้ำกันตังที่จังหวัดตรังของฝั่งทะเลหนานอก ดังที่ประจักษ์ข้อความตอนหนึ่งใน “เรื่องตั้งพระเจ้านครศรีธรรมราช” มีข้อความเป็นพระบรมราชโองการของพระองค์ไว้ด้วยคำว่า “ประการหนึ่งคลองท่าข้าม ซึ่งจะออกไปทะเลฝ่ายตะวันตก มีตรารอกไปแต่ก่อนให้ขุดชำระยังมีสาเรจันนั้น ให้ดูท่วงทีมาดหมายไว้ในใจ จึงจะให้มีตรารอกไปต่อภายหลัง” พระเจ้าขัตติยราชินิกมฯ ได้รับสนองพระบรมราชโองการ มาดำเนินการขุดตามพระราชประสงค์ แต่ขุดยังไม่ทันสาเรจกพนรัชสมัยของ สมเด็จพระเจ้า

ตากสินมหาราชเสียก่อน การขุดคลองดังกล่าว จึงได้ค้างคา
อยู่จนกระทั่งบัดนี้ ซึ่งจะได้กล่าวถึงร่องรอยและสถานที่ขุดให้
ท่านผู้อ่านได้ทราบในลำดับต่อไป

๒. ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬา-
โลก (๒๓๒๕ - ๒๓๕๒) ได้เกิดศึกสงครามกับประเทศใกล้เคียง
หลายครั้ง ทหารเอกของพระองค์คือ กรมพระราชวังบวรมหา-
สุรสิงหนาท ได้มีความคิดที่จะขุดคลองลัดจากทะเลสาบสงขลา
ตัดข้ามคาบสมุทรไทยใต้ให้ไปทะลุออกมหาสมุทรอินเดีย เพื่อ
ยกทัพบกและทัพเรือตกระหนาบเอาตัวเมือง ทางแหลมมะลายู
และทางพะม่าใต้โดยสะดวก ดังที่ปรากฏอยู่ในพระราชนิพนธ์
“เพลงยาวปรารภเรื่องการตีเมืองพะม่า” เมื่อ พ.ศ. ๒๓๓๖ ไว้
ดังนี้

“ถ้าจะคิดให้ผิดแต่ก่อนมา
เป็นทัพหน้านาวายกไป
ตามทะเลไปสงขลา
จะขุดพสุธาเป็นคลองใหญ่
ให้เรอรบออกประจบเอาเมืองไทร
ปากใต้ฝ่ายทะเลให้พร้อมกัน

จึงจะยกไปตีเอามริด

ทัพเรือมันพลอยเข้าด้วยกัน

จะตีบันเกลยทั่วย้ายไป

รบไหนจะให้อยบลงทนน

แต่ถึงวันไม่ให้ทนนได้

จะทำการครองนใหม่ชย

จะไว้เกียรติให้สืบทั้งแผ่นดิน ฯ ”

ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ขุนศึกชุมหวเสนาธิการอันหลักแหลม
ของพระองค์ ก็เห็นความจำเป็นในทางยุทธศาสตร์ ที่จะให้มี
คลองลัดขนอกแห่งหนึ่ง หรือสักแห่งหนึ่งเพื่อประโยชน์แก่การ
เผด็จศึกในยุทธภูมิที่จะพึงบังเกิดขึ้นในท้องทะเล ของฝั่งคาบ
สมุทรทางด้านตะวันตก

๓. ในรัชสมัยของ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว
(๒๔๖๘ - ๒๔๗๗) ได้ทรงเห็นความสำคัญและจำเป็นที่จะทะนุ
บำรุงหัวเมืองริมฝั่งทะเลหนานอกให้เจริญก้าวหน้า และทดเทียม
กับบรรดาหัวเมืองในท้องตอน ๆ ของพระราชอาณาจักร แต่
เนื่องจากเป็นภูมิภาคที่เกือบเรียกได้ว่า “ด้อยพัฒนา” ตลอด
มาทุก ๆ สมัย จึงจำเป็นจะต้องมองคือการหรือสถาปนาขึ้นเป็น

พิเศษเพื่อเร่งรัดบริหารหรือพัฒนาพหุภูมิภาคส่วนนั้น เป็นการ
 การจำเพาะเจาะจง เพราะฉะนั้นรัฐบาลของพระองค์จึงได้จัด
 ตั้งหน่วยบริหารพิเศษขึ้นขอเรียกว่า “สภาจัดบำรุงชายทะเล
 ทิศตะวันตก” เมื่อ พ.ศ. ๒๔๗๓ มีหน้าที่ปฏิบัติจัดทำตามข้อ
 ของสภาดังกล่าวอยู่นั้นแล้ว และเท่าที่ทราบสภาฯ ซึ่งประกอบ
 ด้วยบุคคลชนหัวกุญแจของประเทศเป็นส่วนมากในสมัยนั้นก็ได้
 เคยหยิบยกเรื่องการขุดคลองลัดหรือทางน้ำ เส้นในข้ามคาบ
 สมุทรขึ้นพิจารณาด้วย

แต่ถึงแม้จะปรากฏหลักฐานไว้ในประวัติศาสตร์ ทาง
 การรบทัพจับศึกหรือทางการพัฒนาประเทศในชาติ ๒ หรือ ๓ นั้น
 แล้วก็ตาม แต่ก็หาได้ดำเนินการขุดคลองลัดหรือทางน้ำเส้น
 ในขึ้นจริงดังตามความจำเป็นในการบริหารประเทศ ในสมัย
 นั้น ๆ ไม่จนกระทั่งบัดนี้

งานค้างของต้นตระกูลไทย

ตามที่ได้เรียนมาแล้วว่า พระบาทสมเด็จพระเจ้าตาก-
 สีนมหาราช ได้มีพระบรมราชโองการกำหนดไว้ในหมายเหตุร่าง

พระเจ้านครศรีธรรมราช ให้ชุดคล้องลัดไปออกทะเลหนานอก
 ชงต่อมาพระเจ้าขัตติยราชนิคมฯ พระเจ้านครศรีธรรมราช
 ก็ได้รับสนองพระบรมราชโองการนั้น มาปฏิบัติจัดทำให้เป็น
 ไปตามพระราชประสงค์เมื่อกว่า พ.ศ. ๒๓๒๐ โดยเริ่มลงมือ
 ดำรงจตนาสาธารณหรือแควต่าง ๆ ของแม่น้ำใหญ่ทั้งสองที่
 อยู่ใกล้ชิดกันที่สุด และไม่มีภูเขาใหญ่ขวางอยู่ในแนวเส้น
 ทางที่จะขุด หลังจากทำการสำรวจอยู่เป็นเวลาหลายเดือน
 ก็ได้พบว่า แม่น้ำตาปที่ไหลลงสู่อ่าวบ้านดอนทางทะเลหน้า
 ใน กับแม่น้ำตรังหรือแม่น้ำหลวงที่ไหลลงสู่ปากน้ำกันตังทาง
 ทะเลหนานอกนั้น ต่างกมตนาสาธารณเกิดจากภูเขาต่าง ๆ
 ในท้องที่อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราชเอง ส่วนที่
 เกิดจากต้นน้ำในท้องที่อำเภอ และจังหวัดอื่นกมอยู่เหมือนกัน จึง
 ได้ทำให้เกิดเป็นแม่น้ำใหญ่ทั้งสองขึ้น แต่สาธารณหรือแควของ
 แม่น้ำทั้งสองสามารถจะขุดด้วยแรงงานของ มนุษย์ให้เชื่อม ต่อ
 กันได้นั้น ไม่มีสาธารณหรือแควต้นน้ำแห่งใดที่จะเหมาะสมและ
 สะดวกแก่การขุดเท่ากับที่เกิดขึ้นในอำเภอทุ่งสงดังกล่าวแล้วโดย
 มสงทศวรรุเกยวกับแควทั้งสอง ดังนี้

แควของแม่น้ำตาป ในสมัยที่พระเจ้าขัตติยราชนิคมฯ

ลงมือสำรวจจนพบชื่อว่า “คลองเกรียบ” ต่อมาได้ถูกเรียกเสียใหม่ว่า “คลองมิน” ต้นน้ำเกิดจากภูเขาพลูจวง, เขานาวาว, เขานามะ, เขาไม้แก้ว, เขาน้ำ, เขาช่องดิน, เขาดาว และเขาขาวซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในตำบลนาโพธิ์ ทางด้านตะวันตกของท้องที่อำเภอทุ่งสง แต่พอถึงบริเวณซึ่งเป็นที่ตั้งของเทศบาลนครทุ่งสงเดิมนักไหลเบนไปทางทิศเหนือ ผ่านบ้านด่านอ้อย, บ้านควนลูกบัด, บ้านโคกแม่, หนองหิน, บ้านคลองมิน (หลังสถานหลักช้าง) แล้วค่อย ๆ ไหลเลี้ยวไปทางทิศตะวันตกไปบรรจบกับแม่น้ำตาปี ในท้องที่อำเภอทุ่งใหญ่ ผ่านท้องที่อำเภอพระแสง, อำเภอพุนพิน, และอำเภอเมืองของจังหวัดสุราษฎร์ธานี จนออกทะเลที่อ่าวบ้านดอน ระยะทางที่เป็นแม่น้ำใหญ่ขนาดเรือยนต์เดินได้ทุกฤดูกาล ในแม่น้ำตาปีอยู่ระหว่างบ้านวังหินในตำบลทุ่งสง อำเภอทุ่งใหญ่จนถึงออกทะเลที่อ่าวบ้านดอนมีความยาวประมาณ ตามลำแม่น้ำไม่ต่ำกว่า ๓๐๐ กิโลเมตร

แต่พระเจ้าขัตติยราชนิคมฯ ไม่ได้ขุดในลำคลองมิน เพียงแต่ตกแต่งหรือขุดลอกบางแห่งให้กว้างและลึกกว่าเดิม ส่วนที่พระองค์ทำการขุดจริง นั่น คือแควสาขาของคลองมิน ที่เกิด

เป็นต้นมาจากเขาขาวและเขาช่องดิน ในตำบลนาโพธิ์บริเวณ
บ้านหนองหอย, บ้านโนนนวน, บ้านหัวถนน แควสาขา
มีชื่อว่า “คลองพา” ไหลลงสู่คลองโสกทางทิศเหนือ มี
สาขาของคลองพาดอกแห่งหนึ่ง ไหลผ่านบ้านหนองนุดมาทาง
ทิศตะวันออกเฉียงใต้ มาบรรจบกับสาขาหนึ่งของ คลองวังหีบ
อันเป็นสาขาหนึ่งของแม่น้ำตรงตงที่จะได้กล่าวต่อไป

แควของแม่น้ำตรง มีบางตอนเรียกว่า “คลองท่า
ขาม” หรือ “คลองท่าขาม” เพราะเป็นทางขามติดต่อ
ระหว่างท้องที่จังหวัดนครศรีธรรมราช กับท้องที่จังหวัดตรง
แต่มีสาขาหนึ่งของคลองท่าขาม ชื่อว่า “คลองวังหีบ” เกิด
จากเขาวังหีบ, เขาควนเย็นอันอยู่ในเทือกเขาเหมนไหลจากทิศ
เหนือมาสู่ทิศใต้ และมีสาขาใหญ่เล็กออกมาก แต่พอถึง
บริเวณบ้านนาขเบ็ดตำบลหนองหงษ์ ก็แตกสาขาออกไปอีก
สายหนึ่งทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ อันมีเขาขาวและเขาช่อง
ดินเป็นต้นน้ำ คลองวังหีบนี้ไหลลงแม่น้ำตรงที่อำเภอห้วยยอด
แล้วไหลผ่านอำเภอเมืองตรัง จนถึงอำเภอกันตัง จังหวัดตรัง
จากปากน้ำกันตังถึงปากทางที่บรรจบกับคลองวังหีบ ในอำเภอ
ห้วยยอด อาจใช้เรือยนต์แล่นไปมาได้เกือบทุกฤดูกาล มีความ

ยาวประมาณ ๒๐๐ กิโลเมตร

จุดทำการขุดเพื่อเชื่อมแม่น้ำตาบกับแม่น้ำตรัง อยู่

ระหว่างสาขาของคลองปากกับสาขาของคลองวงหีบ ระหว่าง
บ้านโน้ะทางทิศตะวันออกกับบ้านไทรห้องทางทิศตะวันตก ระหว่าง
เส้นแฉกจุด ๘ - ๙ ตกรเหนือ กับเส้นลอนจุด ๘๘ - ๑๐๐
ตกรตะวันออก ตั้งอยู่ในหมู่บ้านที่ ๘ ตำบลหนองหงษ์ อำเภอ
ทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของ
โรงเรียนบ้านคลองขุดเดยวัน ห่างจากตัวโรงเรียนไปทางทิศ
ตะวันตกประมาณ ๑ กิโลเมตรครึ่ง อยู่ในรูปสามเหลี่ยมระหว่าง
ถนนสายทุ่งสง - นาบอน กับถนนสายทุ่งสง - กรูญหัน ลง
รถยนต์แล้วเดินเท้าไปถึงจุดขุดนี้ใช้เวลาประมาณ ๒๐ นาที -
มสิ่งทควรทราบเพิ่มเติม คือ

๑. ระยะทางที่ขุดแล้วนั้นอยู่ระหว่างสาขาของคลองปาก
กับสาขาคลองวงหีบ มีความยาวประมาณ ๕ กิโลเมตร

๒. ขนาดของคลองที่ขุดแล้วกว้างประมาณ ๓ - ๕ วา
ลึกบางแห่ง ๒ - ๔ วา

๓. เป็นที่ "น้ำป็น" น้ำในคลองที่ขุดนี้ไหลลงทั้งสอง

สาย คือไหลลงสู่คลองโอกอันเป็นสาขาของคลองมินสายหนึ่ง
ไปออกอำเภอบ้านดอน และไหลลงสาขาของคลองวังหีบอันเป็น
สาขาหนึ่งของแม่น้ำตรังไหลออกทะเลหน้านอกทกกันตัง

๔. มมูลดิน หิน และลูกรัง กองสูงเป็นขอบคลองให้เห็น
เป็นร่องรอยอยู่ทั้งสองข้างคลองอยู่จนบัดนี้

๕. คลองที่ขุดแล้วนั้น มขอเรียกติดปากกันมาจนบัดนี้
ว่า "คลองขุด"

๖. ตามทางสันนิษฐานว่าได้ทำการขุดระหว่าง พ.ศ.
๒๓๓๕ - ๒๓๔๐ คือเมื่อประมาณ ๑๕๐ ปีเศษมาแล้วจนบัดนี้

๗. ยังไม่ถึงขั้นที่จะใช้ประโยชน์ เพราะเพียงแต่การขุด
เส้นทางให้สาขาของแม่น้ำใหญ่ทั้งสองเชื่อมกันได้แล้วนั้น ยัง
ไม่อาจที่จะใช้เรือเดินผ่านไปได้ เพราะมีอยู่หลายตอนที
จะต้องขุดลอกให้ลึกและขยายให้กว้าง ระหว่างคลองที่ขุดกุด
และคลองสาขาที่เชื่อมกับแม่น้ำใหญ่อยู่แล้วทั้งสองสายนั้นกุด -
ตองตกแต่งปรับปรุงกันอีกมาก ก็พอสนรัชกาลของพระบาท
สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช งานขุดคลองเพื่อเชื่อมแม่น้ำ
ใหญ่ทั้งสองก็หยุดชงกกลางตงแต่นั้นมาจนกระทั่งบัดนี้

๘. ร่องรอยของการขุดคลองลัดข้ามคาบสมุทรให้เป็น

ทางเดินในที่ยังคงตงแสดงให้เห็นอยู่จนบัดนี้นั้น ได้เป็นสิ่ง
ยืนยันตอคนรุ่นปัจจุบันว่า เป็น “งานค้าง” ของบรรพบุรุษ
ต้นตระกูลไทย ทดกทอดมาถึงลูกหลานในสมัยนี้

๘. การที่จะทำให้สามารถไขเส้นทางนำทบรรพบุรุษได้-
ชุดค้างไวแล้วได้นั้นจะต้องปฏิบัติต่อไปอีกดังนี้

(๑) สำรวจลำคลองมินนับตั้งแต่จุดที่เชื่อมกับแม่น้ำ -
ตาบ ทอาเกอฉวาง จังหวัดนครศรีธรรมราช และสำรวจลำคลอง
วังหีบ นับตั้งแต่จุดที่เชื่อมกับแม่น้ำตรงทอาเกอห้วยยอด จังหวัดตรัง
ความยาวของลำคลองทั้งสองรวมกันแล้วประมาณ
๑๕๐ กิโลเมตร ส่วนมากที่เบ้นอยู่ในปัจจุบันมีความลึกอย่าง
น้อย ๒ - ๓ วา มีน้ำขังตลอดปี ในลำคลองทั้งสองมีปลาชุกชุม

(๒) สำรวจทางธรณวิทยาและสำรวจร่องน้ำที่เชื่อม-
กับทะเลทางทอாவบ้านดอนและปากน้ำกันตัง เพื่อประกอบทาง
เทคนิคของการขุดคลองต่อไป

(๓) สำรวจระดับน้ำในมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทร
แปซิฟิกให้ทราบว่ามีความสูงต่ำแตกต่างกันประการใด เพื่อ
ประกอบการพิจารณาในการขุดลอกและการดูแลรักษาต่อไป

(๔) ทำการขุด ณ จุดต่าง ๆ ในลำคลองมินและคลองวัง

หีบที่ติดต่อกันโดยเฉพาะ ณ จุด “น้ำบน” ในท้องที่ตำบล
หนองหงษ์ อำเภอทุ่งสง ดังกล่าวแล้ว (โปรดดูแผนที่จุดบนน้ำ)

(๕) ต้องสร้างประตูน้ำขนตามจุดต่าง ๆ ที่จำเป็น

(๖) ต้องขุดลอกลำคลองวังหีบอีกตอนหนึ่ง ซึ่งไหลไป
ทางทิศใต้ลงสู่แม่น้ำตรัง ระหว่างวัดหนองเสม็ดกับวัดทุ่งสร้าง
ในตำบลนาไม้ไผ่ อำเภอทุ่งสง มีความยาว ๕ กิโลเมตร ซึ่ง
พระเจ้าขัติยราชินิกมฯ แห่งอาณาจักรนครศรีธรรมราชได้ขุดกว้าง
ไว้ ลำคลองขุดตอนนี้อยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของลำคลอง
ขุดตอนแรก แต่อยู่ในคลองวังหีบสายเดียวกัน คลองขุดกว้าง
ตอนที่ ๒ นี้ ตั้งอยู่ระหว่างเส้นแฉติจูด ๘ - ๙ องศาเหนือ กับ
เส้นลองจิจูด ๙๙ - ๑๐๐ องศาตะวันออกเหมือนกันกับตอนที่ ๑
แต่อยู่ห่างจากตอนที่ ๑ ประมาณ ๒๐ กิโลเมตร โดยมีถนน
พุนดินสายทุ่งสง - บ้านนา ตัดผ่านคลองขุดตอนที่ ๒ นี้ เมื่อ
ประมาณ ๑๐ ปีเศษมานี้ การขุดลอกควรขุดลอกตามระยะทาง
ที่อยู่ห่างกันด้วย รวมระยะทางที่จะขุดกันอย่างจริงจังประมาณ
๓๐ กิโลเมตร นอกนั้นเป็นการตักแต่งตามคดคลองต่าง ๆ ตลอด
เส้นทาง

ประชาชนเสนอรัฐบาล

เนื่องด้วยรัฐบาลอนัมจอมพลถนอม กิตติขจร เป็นนายกรัฐมนตรี ได้ยอมรับว่าประเทศไทยเป็นของชนชาติไทยร่วมกัน จึงเปิดโอกาสให้เจ้าของประเทศแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริหารประเทศได้ และเนื่องด้วยเรื่องนี้อยู่ในความสนใจของประชาชนสืบเนื่องมานานนับร้อย ๆ ปี เพราะฉะนั้นเมื่อมีโอกาสจึงมีประชาชนได้เสนอความคิดเห็นต่อรัฐบาล ดังมีข้อความที่ลอกคัดสำเนาต่อไปนี้

๓๓๐๔ ถนนบ่ออ้าง ตำบลคลอง

อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช

๒๐ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๐๘

เรื่อง การสร้าง " ทางน้ำเดินใน " ชำบคาบสมุทรไทยใต้
เรียน หัวหน้ากองสำรวจประชาชาติ กรมประชาสัมพันธ์

โดยอาศัยหลักการที่ว่า " เมืองไทยเป็นของคนไทย
ทุกคน ความคิดเห็นของประชาชน ผู้บริหารยอมรับฟัง "

ข้าพเจ้า นายน้อม อภิรมย์ อายุ ๕๔ ปี เชื้อชาติ
ไทย สัญชาติไทย อาชีพทนายความ ตงบ้านเรือนอยู่บ้าน

เลขที่ ๓๓๐๔ ถนนบ่อ่าง ตำบลคลอง อำเภอเมือง จังหวัดนครศรี
 ธรรมราช จึงขอรับประทานโอกาสกราบเรียนเสนอความคิด
 เห็นผ่านมายังท่าน เพื่อขอความกรุณาของท่านได้โปรดเสนอ
 ความคิดเห็นของข้าพเจ้าน ไปยังผู้บริหารประเทศในหน่วยงานที่
 เกี่ยวข้องคือ (๑. กระทรวงมหาดไทย ๒. สภาความมั่นคงแห่ง
 ชาติ ๓. สภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ) ต่อไปด้วย

ด้วยพณแผ่นดินส่วนหนึ่งของพระราชอาณาจักร เป็น
 คาบสมุทรยื่นลงไปทางทิศใต้ ชึ่งเมื่อหลายร้อยปีมาแล้วนามชื่อว่า
 "แหลมไทย" หรือ "คาบสมุทรไทย" เพิ่งจะถูกเปลี่ยนชื่อ
 ใหม่ในแผนที่สากลว่า "คาบสมุทรมลายู" เมื่อไม่กี่สิบปีมา
 น คาบสมุทรดังกล่าวนามฝั่งทะเลอันเป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทร
 แปซิฟิกอยู่ทางทิศตะวันออก (ซึ่งเคยเรียกกันว่าทะเลหน้าใน)
 และมฝั่งทะเลอันเป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรอินเดีย อยู่ทางทิศ
 ตะวันตก (ซึ่งเคยเรียกกันว่าทะเลหน้านอก) รัฐบาลทุกสมัยมี
 ภาระหนักในการรักษาฝั่งและพัฒนาดินแดนหรือหัวเมืองริมทะเล
 หน้านอกเสมอมา เพราะถ้าจะดำเนินการป้องกันรักษาหรือ
 พัฒนาโดยวิธีการที่จะต้องอาศัยการคมนาคมทางน้ำแล้ว ก็จะต้อง
 ต้องแล่นเรือออกมาลงไปถึงสุดแหลมถึงรัฐสิงคโปร์ แล้ววกเลียบ

ฝั่งธนมาทางทิศเหนือจนถึงหัวเมืองริมทะเลหนานอกของพระ—
 ราชอาณาจักร ทั้งนี้เพราะไม่มีทางนาที่จะตัดข้ามคาบสมุทรไทย
 ตอนใต้ให้ได้ จึงทำให้การป้องกันรักษาและพัฒนาเศรษฐกิจ
 ในย่านหัวเมืองส่วนนั้นของประเทศไม่ได้รับความสะดวกและก้าว
 หน้าไปตามสมควร เหตุนี้จึงทำให้วงการบริหารประเทศทุกสมัย
 เกิดความรู้สึกจำเป็นที่จะต้องมียุทธศาสตร์สร้าง “ทางน้ำเส้นใน”
 ขนส่งส่วยหนึ่งทอนาให้เรือจากทะเลหนานในทางทิศตะวันออกข้าม
 คาบสมุทรไทยได้ ไปจนออกทะเลหนานอกทางทิศตะวันตกได้

ในรัชสมัยของสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (๒๓๑๐
 - ๒๓๒๕) ได้ทรงเห็นความจำเป็นและสำคัญที่จะต้องมียุทธศาสตร์
 เส้นในดังกล่าวนี้ จึงโปรดเกล้าฯ ให้เจ้านคร (หนู) หรือ
 พระเจ้าขัตติยราชนิคมสมมติให้สุวรรณย์ พระเจ้านครศรีธรรม
 ราช ผู้ครองหัวเมืองฝ่ายใต้ทั้งหมด ทำการขุดคลองลดขน
 ทรายหนึ่งเพอเชื่อม “คลองเกรียบ” อันเป็นสาขาหนึ่งของแม่น้ำ
 นาทาปีไหลลงสู่อ่าวบ้านดอนจังหวัดสุราษฎร์ธานี ของฝั่งทะเล
 หนานใน กับ “คลองท่าข้าม” อันเป็นสาขาหนึ่งของแม่น้ำตรัง
 ของฝั่งทะเลหนานอก แต่ขุดอยู่ยังไม่ทันสำเร็จกพณรัชสมัย
 ของพระองค์เสียก่อน การขุดคลองดังกล่าวจึงได้ค้างมาจน

๒ ๖ ๕
กระตังมदन

คลองที่เป็นสาขาของแม่น้ำใหญ่ทั้งสองของภาคใต้ ดัง
กล่าวนั้น ต่างตั้งอยู่ในท้องที่อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรี
ธรรมราช ห่างกันประมาณ ๓๐ กิโลเมตร คือคลองสาขาของ
แม่น้ำตาปี ตั้งอยู่ในตำบลนาโพธิ์ เกิดจากต้นน้ำแห่งเขา
พลูจวง, เขานาวาว, เขานามา, เขาไม้แก้ว, เขานา, เขา
ช่องดิน, เขาดาว และเขาขาว ส่วนคลองสาขาของแม่น้ำตรัง
ตั้งอยู่ในตำบลบางขันหรือตำบลนาไม้ไผ่ เกิดจากต้นน้ำแห่ง
ภูเขาสามจอม, ภูเขาหน้าแดง โดยตั้งอยู่ระหว่างภูเขาทั้งสอง
นั้น ภูมิประเทศระหว่างคลองสาขาทั้งสองนั้นส่วนมากเป็นท
เนินทควน มีทรายบ้าง แต่ไม่มีเทือกเขาใหญ่ปิดกั้นอยู่เลย
น้ำไหลลากล่องทั้งสองมีประจำตลอดปี ไม่แห้งขอด จนกระทั่ง
ถึงลำน้ำใหญ่

เพราะฉะนั้น ข้าพเจ้าขอประทานกราบเรียนเสนอความ
คิดเห็นในเรื่องนี้ว่า

๑. เมื่อรัฐบาลระงับความคิดที่จะขุดคลองคอคอดกระแล้ว
ก็ขอได้โปรดรับเรื่องนี้ไว้พิจารณาต่อไปด้วย เพราะการขุด
คลองลัดทกราบเรียนนั้น ไม่มีปัญหาการเมืองระหว่างประเทศ

หอสมุดแห่งชาติสาขานครราชสีมา

๒๙

๑๙ มิ. ค. ๒๕๒๕

ปัญหาที่น่าสากล, ปัญหาการลงทุนมหาศาลถึงกับจะ
ต้องกู้เงินจากธนาคารโลกเหมือนการขุดคอคอดกระ เพราะ
การขุดคลองดังกล่าว เป็นเพียงเรื่องภายในประเทศโดยเฉพาะ
ทวศกรและเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองท้องถิ่นของไทย ก็น่าจะมี
ความรู้ความสามารถที่จะดำเนินงานได้

๒. ถ้ารัฐบาลรับไว้พิจารณาแล้ว ก็น่าจะมีการลงมือ
สำรวจเส้นทางในฤดูแล้งเสียก่อน โดยขอความร่วมมือหรือ
มอบหมายให้เป็นหน้าที่ของฝ่ายปกครองท้องถิ่น

เมื่อขุดสำเร็จแล้ว คลองนี้จะมีฐานะเป็น “ทางน้ำเส้น
ใน” ที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศไทย แม้เรอ
ขนาดใหญ่ว่าผ่านไปมาไม่ได้ แต่เพียงแต่เรอยนต์ขนส่งไปมา
ได้ ก็จะได้ประโยชน์มหาศาลในการป้องกันประเทศ และ
พัฒนาเศรษฐกิจ คือถ้าทางคมนาคมฝ่ายบกถูกปิดกั้นทำลาย
ก็ยังสามารถใช้ “ทางน้ำเส้นใน” นี้ได้ ข้าพเจ้าจึงได้กราบเรียน
เสนอมา

ขอแสดงความนับถืออย่างสูง

น้อม อูปรมัย

(นาย น้อม อูปรมัย)

รัฐบาลตอบรับฟังและสนใจ

ภายหลังที่ประชาชนได้เสนอความคิดเห็น ไปแล้วไม่กี่วัน รัฐบาลได้ตอบรับข้อเสนอและแสดงความสนใจในเรื่อง “ทาง นำเสนอ” นั้นเป็นอย่างมาก จะเห็นได้จาก

๑. หนังสือของกรมประชาสัมพันธ์ ซึ่งมีเนื้อความว่า

ที่ ศร. ๑๖๐๓/๑๗๔๔

กรมประชาสัมพันธ์

วันที่ ๒๕ เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๐๘

เรื่อง ตอบรับจดหมาย

เรียน นายนอม อูปรมย์

ตามที่ท่านได้จดหมายแสดงข้อคิดเห็น เกี่ยวกับ การบริหารราชการของรัฐบาล ลงวันที่ ๒๐ เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๐๘ ไปยังกองสำรวจประชามติ กรมประชาสัมพันธ์ นั้น กองสำรวจประชามติ กรมประชาสัมพันธ์ ได้รับไว้แล้ว และได้นำเสนอเรื่องราว ข้อคิดเห็นของท่าน ไปยังรัฐบาล เพื่อ พิจารณาต่อไปแล้ว

กองสำรวจประชามติ กรมประชาสัมพันธ์ ขอ

ขอบคุณในความร่วมมือ ส่งข้อคิดเห็นของท่านมา ณ โอกาสนี้
ด้วย.

ขอแสดงความนับถือ

วิจิต หอมโกศล

(นายวิจิต หอมโกศล)

หัวหน้ากองสำรวจประชาติ

กองสำรวจประชาติ

๒. หนังสือของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่ง—
ชาติ มีเนื้อความว่า

ที่ สร. ๐๖๐๒/๑๓๑๓ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ

๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๐๘

เรื่อง ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการสร้าง “ทางน้ำเส้นใน” ข้าม
คาบสมุทรไทยใต้

เรียน คุณนอม อปรมัย

ตามที่ท่านได้ส่งสำเนาหนังสือถึงกรมประชาสัมพันธ์
เรื่อง การสร้าง “ทางน้ำเส้นใน” ข้ามคาบสมุทรไทยใต้ มา
เพื่อทราบนั้น สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ ได้

รับแล้วด้วยความขอบคุณ

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ ได้
พิจารณาข้อความในสำเนาจดหมายดังกล่าวโดยละเอียดแล้ว มี
ความเห็นว่ ขออนุญาตของท่านให้มีการขุดคลองเพื่อให้
การขนส่งทางน้ำระหว่างฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออก สามารถ
ดำเนินไปได้ด้วยระยะทางที่สั้น เสียค่าใช้จ่ายในการลงทุนต่ำ
และไม่มีปัญหาเกี่ยวกับการเมืองระหว่างประเทศนั้น เป็น
ความคิดที่อาจมีคุณประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ
เป็นอย่างยิ่ง เพราะหากสามารถปรับปรุงให้เป็นเส้นทางเดิน
เรือสำหรับขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร โดยสะดวกแล้ว ก็
อำนวยความสะดวกด้านการขนส่งแก่อาณาบริเวณสองฝั่งคลองและ
ฝั่งแม่น้ำที่อยู่ในแนวเส้นทางเดินเรือดังกล่าว นอกจากนั้นยัง
จะทำให้การขนส่งระหว่างฝั่งตะวันตก และฝั่งตะวันออกลดลงอีกด้วย
อย่างไรก็ดี การที่จะปฏิบัติตามข้อคิดเห็นข้างต้น จำ
ต้องมีการพิจารณาโดยละเอียดว่า ทางด้านเทคนิคจะสามารถ
ดำเนินการได้เพียงใด จะสิ้นค่าใช้จ่ายในการลงทุนและบำรุง
รักษาลึกเท่าใด ตลอดจนพิจารณาถึงประมาณการผลได้ผลเสีย
ทางเศรษฐกิจอื่น ๆ อันสืบเนื่องมาจากการขุดคลองครั้งนั้นด้วย

ในชั้นนี้ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ ขอ
 รับข้อคิดเห็นไว้ เพื่อประกอบการพิจารณาจัดวางโครงการ
 พัฒนาด้านการขนส่งในบริเวณภาคใต้ของประเทศ ในโอกาส
 ต่อไป.

ขอแสดงความนับถือ

ถ. ถาวรนาवासวัสดิ์

(นายเถลิง ถาวรนาवासวัสดิ์)

รักษาการในตำแหน่งรองเลขาธิการฯ ทำการแทน

เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ

ส่วนวางแผนพัฒนาการเศรษฐกิจ

๓. หนังสือของกรมเจ้าท่า มีข้อความว่า

ที่ คค. ๐๕๐๑/๑๔๓๒

กรมเจ้าท่า

๗ พฤษภาคม ๒๕๐๘

เรื่อง การสร้างทางน้ำเส้นใน

เรียน นายนิยม อปรมย์

ตามที่ท่านได้ส่งหนังสือแสดงความคิดเห็น ลงวันที่

๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๐๘ เรื่อง การสร้าง “ทางน้ำเส้นใน” ข้าม

คาบสมุทรไทยใต้ ถึงกรมประชาสัมพันธ์

กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นหน่วย

พัฒนาร่องน้ำภาคใต้ ได้รับเรื่องของท่านแล้ว จากสำนักนายก

รัฐมนตรี รู้สึกขอบคุณในความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศ

ชาติของท่าน และมีความสนใจเป็นอย่างยิ่งในเรื่องนี้ และ

ตั้งแต่วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๐๘ คณะสำรวจท่าเรือภาคใต้

ประกอบด้วยผู้แทนสำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคม

ผู้แทนกรมเจ้าท่า, ผู้แทนสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่ง

ชาติ, ผู้แทนสำนักงานงบประมาณ, ผู้แทนกระทรวงการคลัง, และ

ผู้แทนสำนักงานสถิติแห่งชาติ รวมทั้งผู้แทนกรมอุทกศาสตร์

ทหารเรือ กองทัพเรือ มีกำหนดที่จะเดินทางดูกิจการท่าเรือ

เพื่อสำรวจข้อมูลการขนส่งทางน้ำ เริ่มที่จังหวัดชุมพรเป็นต้น

ไป ตลอดทุกจังหวัดในภาคใต้ และจะถึงจังหวัดตรังใน

วันที่ ๒๓ พฤษภาคม เวลาประมาณ ๑๗.๓๐ น. และจะถึง

จังหวัดนครศรีธรรมราช ในวันที่ ๓๐ พฤษภาคม เวลาประมาณ

๑๖.๓๐ น. ดังนั้นถ้าท่านจะสะดวกจะไปพบกับคณะสำรวจท่าเรือ

ภาคใต้ ที่จังหวัดตรัง หรือ จังหวัดนครศรีธรรมราช ตาม

เวลาที่บังเอิญ เพื่อประโยชน์ต่อการชี้แจงเพิ่มเติมในเรื่องของ

ท่าน ทางคณะสำรวจทำเรือภาคใต้จะรู้สึกยินดีเป็นอย่างยิ่ง
ที่จะได้นำความคิดเห็นของท่านไปพิจารณาข้อมูลต่าง ๆ ซึ่ง
อาจเป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติต่อไป

หวังว่าคงได้รับความร่วมมือจากท่านเป็นอย่างดี

ขอแสดงความนับถือ

เรือเอก ประทีป พยอมยงค์

(ประทีป พยอมยงค์)

อธิบดีกรมเจ้าท่า

สำนักงานเลขาธิการกรม.

ประชาชนรู้สึกเป็นเกียรติอย่างสูง

ตามที่คณะสำรวจทำเรือภาคใต้ของรัฐบาล ซึ่งประกอบ
ด้วยหน่วยงานและสถาบันต่าง ๆ หลายกระทรวงทบวงกรม ได้
แสดงความสนใจเป็นอย่างยิ่งในเรื่องนี้ และทำการเดินทาง
มาเพื่อสำรวจข้อมูลการขนส่งทางน้ำ อันเกี่ยวข้องกับเรื่องการ
สร้าง "ทางน้ำเส้นใน" อยู่ด้วยนั้น เป็นการแสดงให้เห็น
ทางการเมืองว่ารัฐบาลนิยมเจตนารมณ์ในการบริหารประเทศ ให้

เป็นไปตามแนวทางระบอบประชาธิปไตยอย่างแท้จริง ท้าย
 รับและสนใจในความคิดเห็นของประชาชนด้วยใจจริง ไม่
 เป็นการผูกขาดการรักษาดินแดนเพียงฝ่ายเดียว และแสดงให้เห็น
 เห็นในการพัฒนาประเทศว่า รัฐบาลนี้มีใจมุ่งที่จะพัฒนา
 สร้างสรรค์ความเจริญก้าวหน้าของประเทศชาติไทย ให้ทันโลก
 และสอดคล้องกับภาวะการณ์ของโลกในปัจจุบัน เพราะการขน
 ส่งทางน้ำเป็นเส้นโลหิตใหญ่ของเรือนร่างการเศรษฐกิจ ทุก
 ประเทศที่ก้าวหน้าในทางเศรษฐกิจ จะต้องส่งเสริมและจัด
 สร้างเส้นทางขนส่งทางน้ำควบคู่ หรือยิ่งกว่าการขนส่งทาง
 บกไปด้วย เพราะการขนส่งทางบกถูกทำลายได้ง่าย และ
 ลงทุนค่าก่อสร้างสูงกว่าการขนส่งทางน้ำหลายเท่า ดังนั้น
 นายหม่อม อภิรมย์ จึงได้รับโทรเลขตอบเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม
 ๒๕๐๘ มีใจความว่า

โทรเลข

กราบเรียนท่านอธิบดี กรมเจ้าท่า กรุงเทพฯ
 กระผมรู้สึกเป็นเกียรติอย่างสูง และยินดีที่สุด ที่ได้
 โอกาสให้เขาพบท่านและคณะ โดยขอพบทนายศรีธรรมราช

ในวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๐๘ เวลาประมาณ ๑๐.๓๐ น. ส่วน
สถานที่ ขอท่านได้โปรดกำหนดไปอีกครั้ง อนึ่ง น่าจะเรียน
เรื่องให้ท่านผู้ว่าราชการจังหวัดนครฯ ทราบด้วย

น้อม อปรมย์

นาย น้อม อปรมย์

๓๓๐๔ ถนนบ่ออ่าง นครศรีธรรมราช

ซึ่งผลพิจารณาเรื่องรวมกันจะมีเป็นประการใด จะได้
เรียนเสนอต่อท่านผู้อ่านเพื่อทราบต่อไป

ขอประทานกราบเรียนชี้แจงเพิ่มเติม ต่อคณะสำรวจทำเรือ
ภาคใต้

ในการสำรวจข้อมูลการขนส่งทางน้ำ ย่านภาคใต้ของ
ประเทศไทยนั้น นอกจากแสดงเหตุผลที่กล่าวข้างต้นที่เกี่ยวข้อง
กับความสำคัญ และจำเป็นของประเทศ และชนชาติไทยใน
อน্তจะตอมหรือตองสร้าง “ทางน้ำเส้นใน” ซึ่งสกลายหนึ่ง
ข้ามคาบสมุทไทยใต้ เพื่อกำหนดนาบรรดาหัวเมืองในย่าน
นี้ให้กาหนดาเทาควร และเพื่อประโยชน์ต่อการป้องกันประ-
เทศแลว มีสิ่งทควรทราบเพิ่มเติมและเน้นหนักเพื่อความ
เข้าใจถ่องแท้ในเรื่องนอยุ่อกหลายประการ คือ

๑. เป็นงานค้างของบรรพบุรุษไทย หรือต้นตระกูลไทยที่
ทำไว้ก่อนประมาณเกือบ ๒๐๐ ปีมาแล้ว จึงเป็นหน้าที่ของ
ชนในชาติรุ่นหลัง ที่จะต้องเสริมสร้างต่อไปให้บรรลุผลสำเร็จ
ให้จงได้ เพราะเป็นงานที่จำเป็นและให้ประโยชน์มหาศาล
แก่บ้านเมือง งานนี้เป็นงานของชาติ การที่ชาติทำงานนี้
ไม่สำเร็จลุล่วงไปนั้น ย่อมทำให้เกียรติภูมิของชาติเสียไปไม่
มากนักเลย เพราะงานค้างนี้จะปรากฏให้เห็นแก่ชาวโลกอยู่
ชั่วนิรันดร์

๒. เป็นโอกาสอันดีเลิศของรัฐบาลและของคนไทยรุ่นนี้
(พ.ศ. ๒๕๐๘) ที่จะรีบจับฉวยโอกาสทำงานค้างของบรรพบุรุษ
ของชาติให้สำเร็จในสมัยของตน ผลงานนี้จะปรากฏอยู่ชั่วฟ้า
ดิน ชาวไทยและชาวโลกทั่วไปจะได้เสวยผลงานรวมกันดังนั้น
คนในชาติและนานาประเทศจะต้องให้ความสนับสนุน งานนี้
จึงเป็นงานที่ไม่เหลือบ่ากว่าแรง และได้ผลเกินค่าอย่างแน่นอน

๓. สุวานะของคลองลัดข้ามคาบสมุทรนี้ เป็นเพียง " ทาง
น้ำเส้นใน " เหมือนกับทางน้ำเส้นในของประเทศต่าง ๆ ตาม
ที่ได้อธิบายอย่างให้เห็นแล้วในเล่มสมุดนี้ เพราะส่วนใหญ่
ของคลองลัดนี้ไม่ต่ำกว่า ๘๐% ของแนวทาง (ข้ามคาบสมุทร)

เป็นแม่น้ำใหญ่ภายในประเทศที่มีอยู่ก่อนแล้วโดยธรรมชาติ การ
 สร้างคลองคั่นกคค การขุดลอกแม่น้ำใหญ่ของเดิมให้ติดต่อ
 กัน เพื่อให้มีสภาพที่จะเป็นประโยชน์ต่อการใช้น้ำมากกว่า
 เดิมเท่านั้น ทำนองเดียวกับทางน้ำเส้นในของประเทศอังกฤษ
 ที่ได้ขุดลอกตลิ่งน้ำของแม่น้ำเมอร์เซย์ที่ไหลลงสู่ทะเลไอริช ให้
 เชื่อมกับตลิ่งน้ำของแม่น้ำฮัมเบอร์ ที่ไหลลงสู่ทะเลเหนือ อัน
 เป็นผลว่าเป็นการเชื่อมทะเลไอริชกับทะเลเหนือ ให้ติดต่อกัน
 ได้โดยทางน้ำเส้นใน หรือทำนองเดียวกับทางน้ำเส้นในของ
 ประเทศฝรั่งเศส ที่ได้ขุดลอกตลิ่งน้ำของแม่น้ำการองเนที่ไหล
 ลงสู่อ่าวบิสเคย์ ให้เชื่อมกับตลิ่งน้ำของแม่น้ำโอเดอที่ไหลลง
 สู่ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน อันเป็นผลให้เกิดการเชื่อมกันได้ระ-
 หว่างทะเลทั้งสองโดยทางน้ำเส้นใน ไม่ต้องเดินเรืออ้อมคาบ
 สมุทรไอบेरียน ให้เสียเวลาไปตั้ง ๓ วันเป็นอย่างน้อย ทำ
 นองเดียวกับทางน้ำเส้นในของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ได้ขุดลอก
 ตลิ่งน้ำของแม่น้ำมิสซิสซิปปี ที่ไหลข้ามประเทศไปลงสู่อ่าวเมก
 ซิโก ให้ไปเชื่อมกันทะเลกับทะเลสาปอีร์ อันเป็นผลให้
 เชื่อมกันได้ระหว่างทะเลทั้งสอง โดยทางน้ำเส้นในดังกล่าว
 โดยไม่ต้องเดินเรืออ้อมคาบสมุทรโนวาสกอตเซีย นอกจากที่

กลางแล้ว ยังมตวอย่างทางน้ำเส้นในอื่น ๆ อีกในยุโรปตอน
กลาง ในกลุ่มประเทศเบเนลักซ์, กลุ่มประเทศแหลมบอด-
ชาน ฯลฯ ดงนนคลองลัดข้ามคาบสมุทรไทยใต้ก็มีฐานะเป็น
เพียงทางน้ำเส้นในสายหนึ่ง ทำนองเดียวกับทางน้ำเส้นใน
ของประเทศอื่น ๆ หาได้มีฐานะเป็นทางน้ำระหว่างประเทศไม่
แม้ว่าจะเชื่อมทะเลทั้งสองของมหาสมุทรอินเดีย และแปซิฟิกให้
เชื่อมกันก็ตาม

๕. เป็นการสร้างความเชื่อถือยิ่งขึ้น ในสังคมนานาชาติ
เพราะการสร้างทางน้ำเส้นในคาบสมุทรได้นั้น ย่อมจะ
แสดงให้เห็นอย่างประจักษ์ชัด ว่าไทยเรามีเสรีภาพอย่าง
แท้จริง ในการดำเนินงานทางการเมืองและทางเศรษฐกิจ ซึ่ง
จะทำให้นานาชาติเพิ่มความเชื่อถือ และยอมรับนับถือใน
ความเป็นเอกราชของไทยยิ่งขึ้น ขณะนื่องานสำคัญของโลก
กำลังรออยู่เบื้องหน้า ที่จะให้มนุษย์ที่สังกัดอยู่ในชนชาติต่างๆ
ปฏิบัติจัดทำให้ลุล่วงไป เช่นงานสำรวจโลกนอกพิภพในห้วง
อวกาศ, งานพิชิตทะเลทรายและถิ่นแห้งแล้งทรก้นดาร์ให้
เป็นแหล่งกสิกรรม, งานสำรวจและตั้งถิ่นฐานในขั้วโลกใต้,
งานสำรวจใต้พินนาและมหาสมุทร, งานค้นคว้าเพื่อพิชิตโรค

รายต่าง ๆ งานค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์แขนงต่าง ๆ ที่จะยัง
 ประโยชน์แก่เพื่อนมนุษย์ยังชน ฯลฯ ซึ่งชนชาติต่าง ๆ กำลัง
 ขวนขวายที่จะก้าวไปสู่จุดบรรลุลความสำเร็จ จึงเป็นโอกาส
 ของชนชาติไทยที่จะพิสูจน์ความสามารถ ความเข้มแข็ง ความ
 รู้ทางเทคนิค ทำงานใหญ่ชนนี้ได้ ซึ่งชาวโลกทั่วไปก็ย่อม
 จะพลอยได้รับการช่วยเหลือ จากน้ำมือของคนไทยเราในครั้ง
 นด้วย ไม่ใช่ว่าคนไทยคอยแต่จะแสวงผลงานของคนชาติอื่น
 ฝ่ายเดียวเท่านั้น

๕. ที่เกี่ยวกับการสำรวจและการขุด ลอก บำรุง รักษา
 คลองลัดขำคาบสมุทรดังกล่าวมานั้น ขอได้โปรดพลิกไปดูบท
 ความในเล่มสมุดบันทึกว่าด้วย

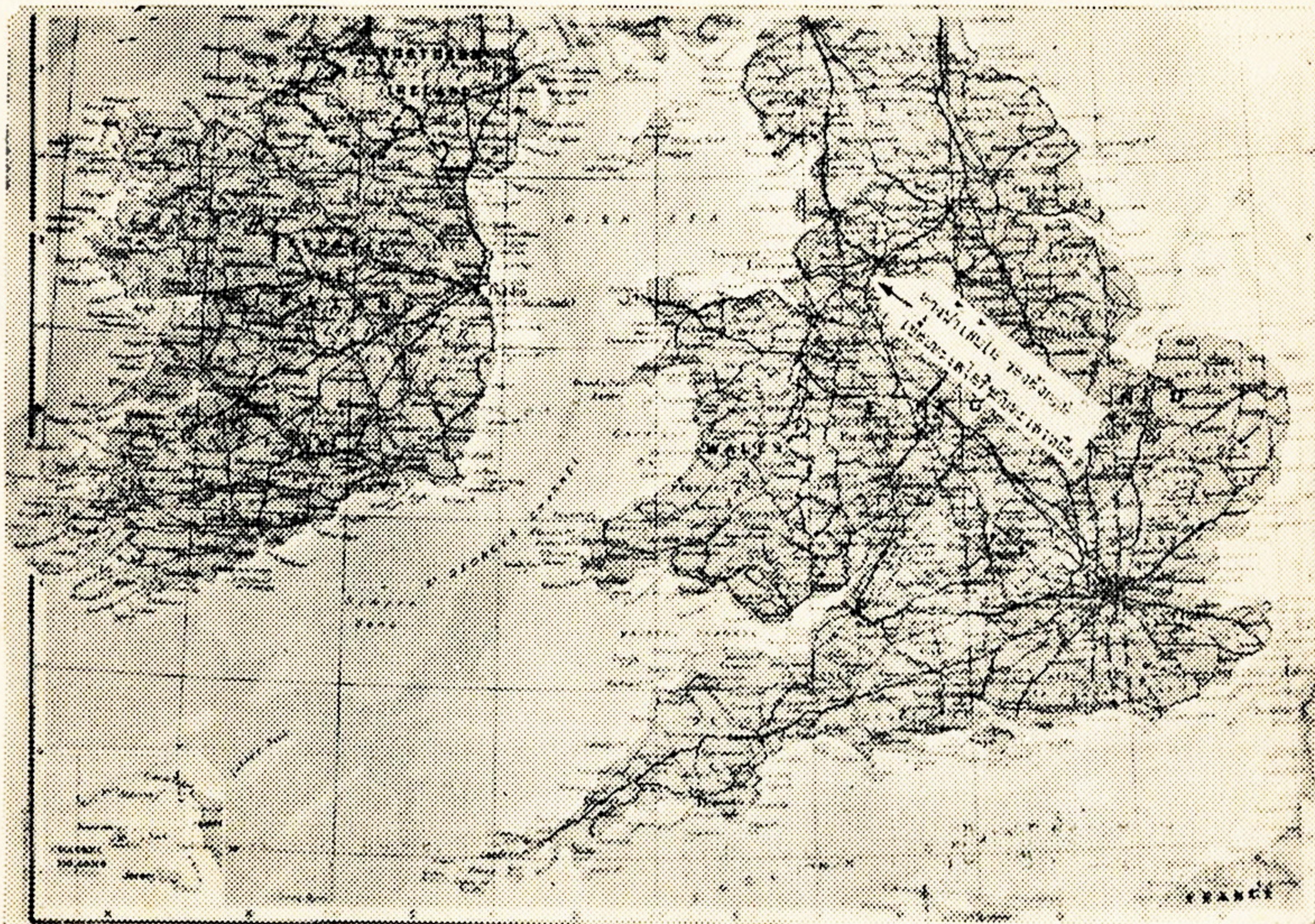
๑. แควของแม่น้ำตาปี และ แควของแม่น้ำตรัง หน้า ๓๘
๒. จุดที่ทำการขุดเพื่อเชื่อมแม่น้ำตาปีกับแม่น้ำตรัง หน้า ๒๓
๓. ทนابقัน ระหว่างคลองโอก กับ คลองวังหีบ หน้า ๒๓
๔. การสำรวจข้อมูลต่างๆที่เกี่ยวกับแนวเส้นทาง หน้า ๒๓
๖. ส่วนที่เกี่ยวกับเครื่องมือ, แรงงาน, ค่าใช้จ่าย, ผู้

เชี่ยวชาญ และปัญหาอื่น ๆ ที่อาจมีอาจเกิดขึ้นนั้น ทางรัฐบาล
 มีเจ้าหน้าที่ฝ่ายต่าง ๆ คอยรับปฏิบัติอยู่แล้วอย่างพร้อมมูล อย่าง
 ไรก็ตามงานนั้นควรได้รับความร่วมมือจากผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ
 ตามสมควรด้วย

ทางน้ำสั้นใน

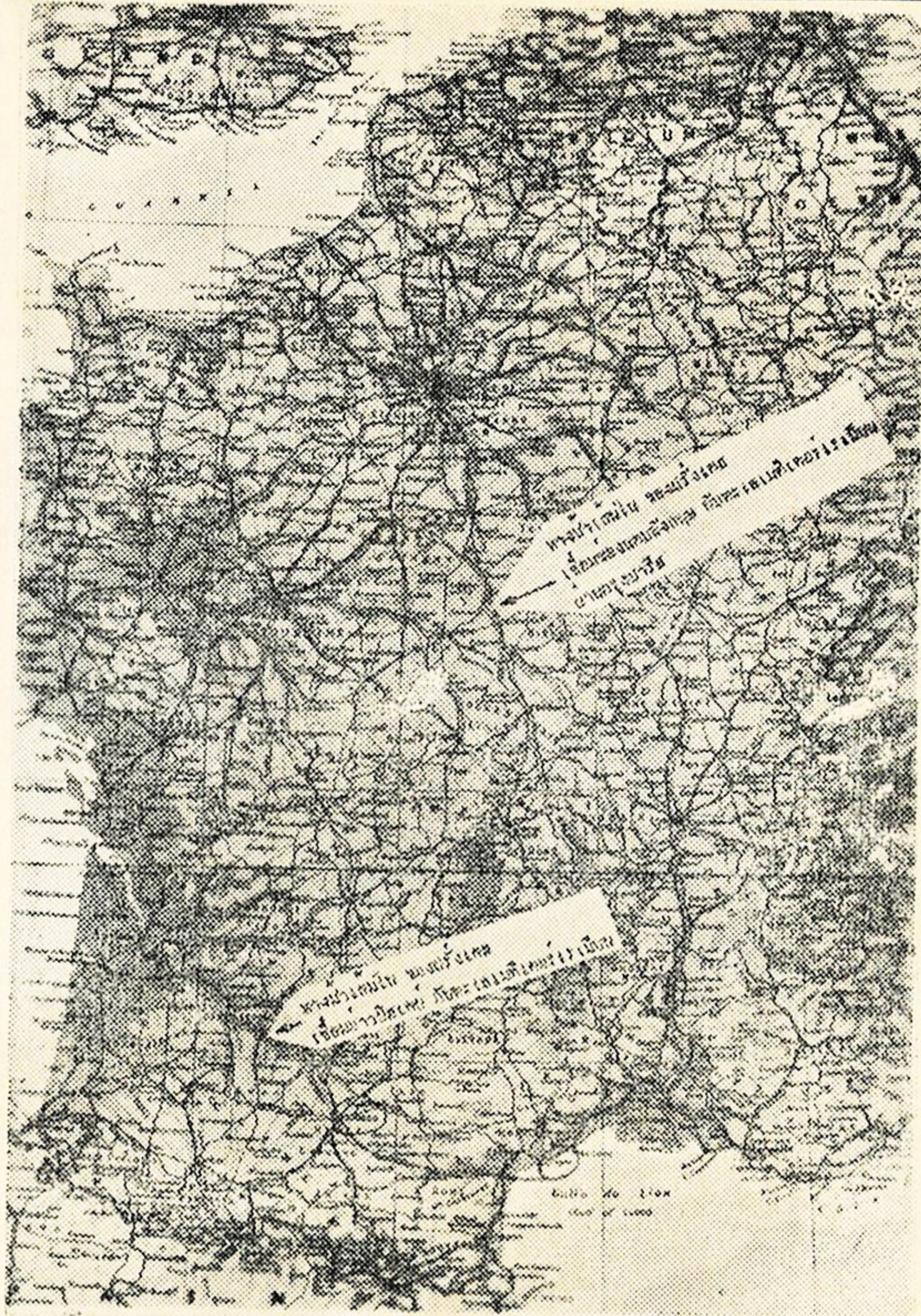
ในประเทศต่างๆ

แผนที่ แสดงทางน้ำเส้นใน ในประเทศอังกฤษ



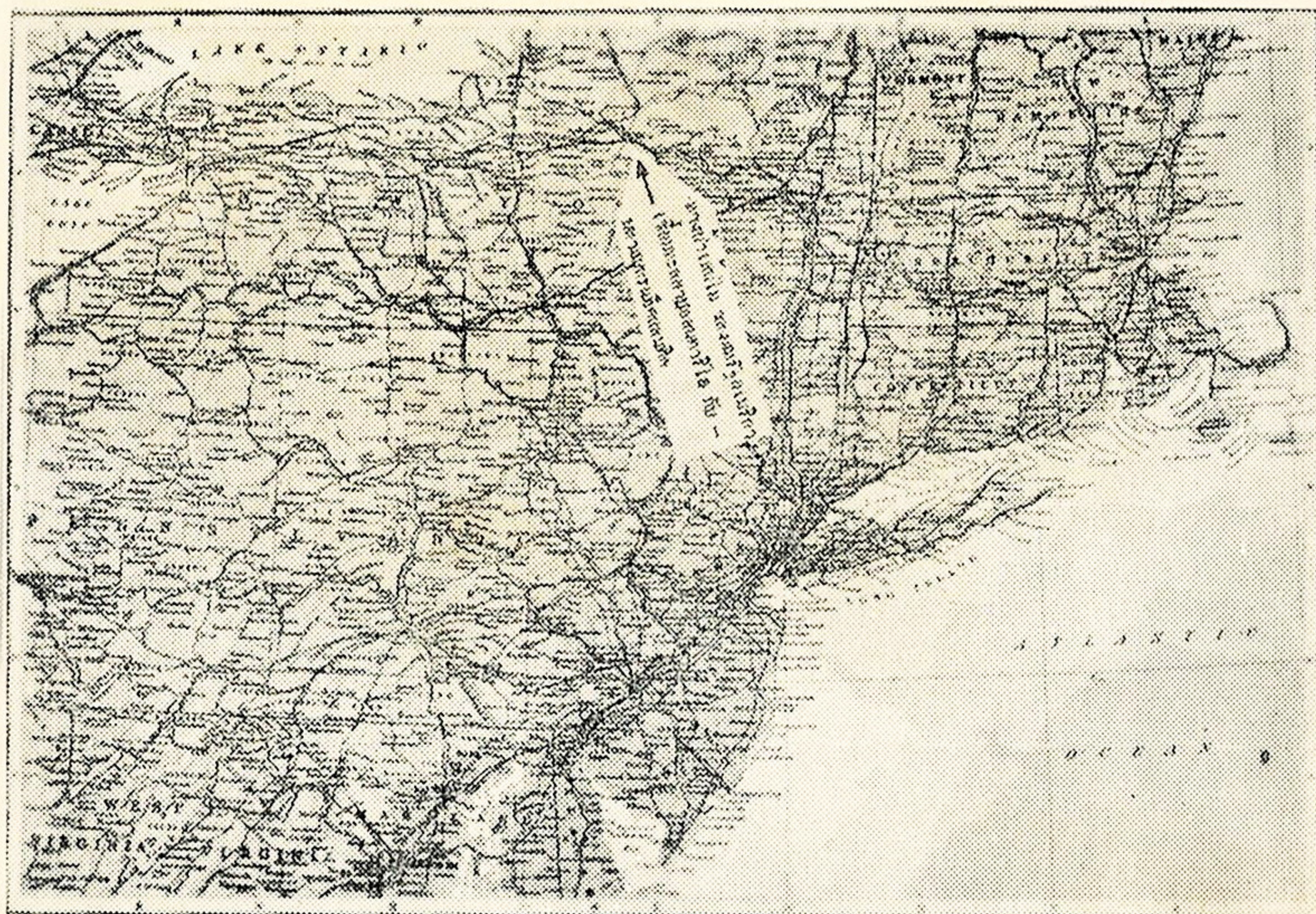
มีอยู่หลายแห่ง แต่ที่น่าจะสำคัญมากก็คือ ทางน้ำเส้นใน
ที่เชื่อมแม่น้ำเมอร์เซย์ซึ่งไหลลงสู่ทะเลไอริช ให้ติดต่อกับแม่น้ำ
ฮัมเบอร์ซึ่งไหลลงสู่ทะเลเหนือ ผ่านเมืองอุตสาหกรรมใหญ่
๒ เมือง คือเบอร์มิงแฮม และเมืองลีด ที่ปากน้ำเมอร์เซย์
เป็นที่ตั้งของเมืองลิฟเวอร์ปูล อันเป็นเมืองท่าสำคัญทางฝั่ง
มหาสมุทรแอตแลนติก ส่วนที่ปากแม่น้ำฮัมเบอร์ก็เป็นที่ตั้งของ
เมืองฮัลล์ อันเป็นเมืองท่าสำคัญอีกแห่งหนึ่งในทะเลเหนือ

แผนที่ แสดงทางน้ำเส้นใน ในประเทศฝรั่งเศส



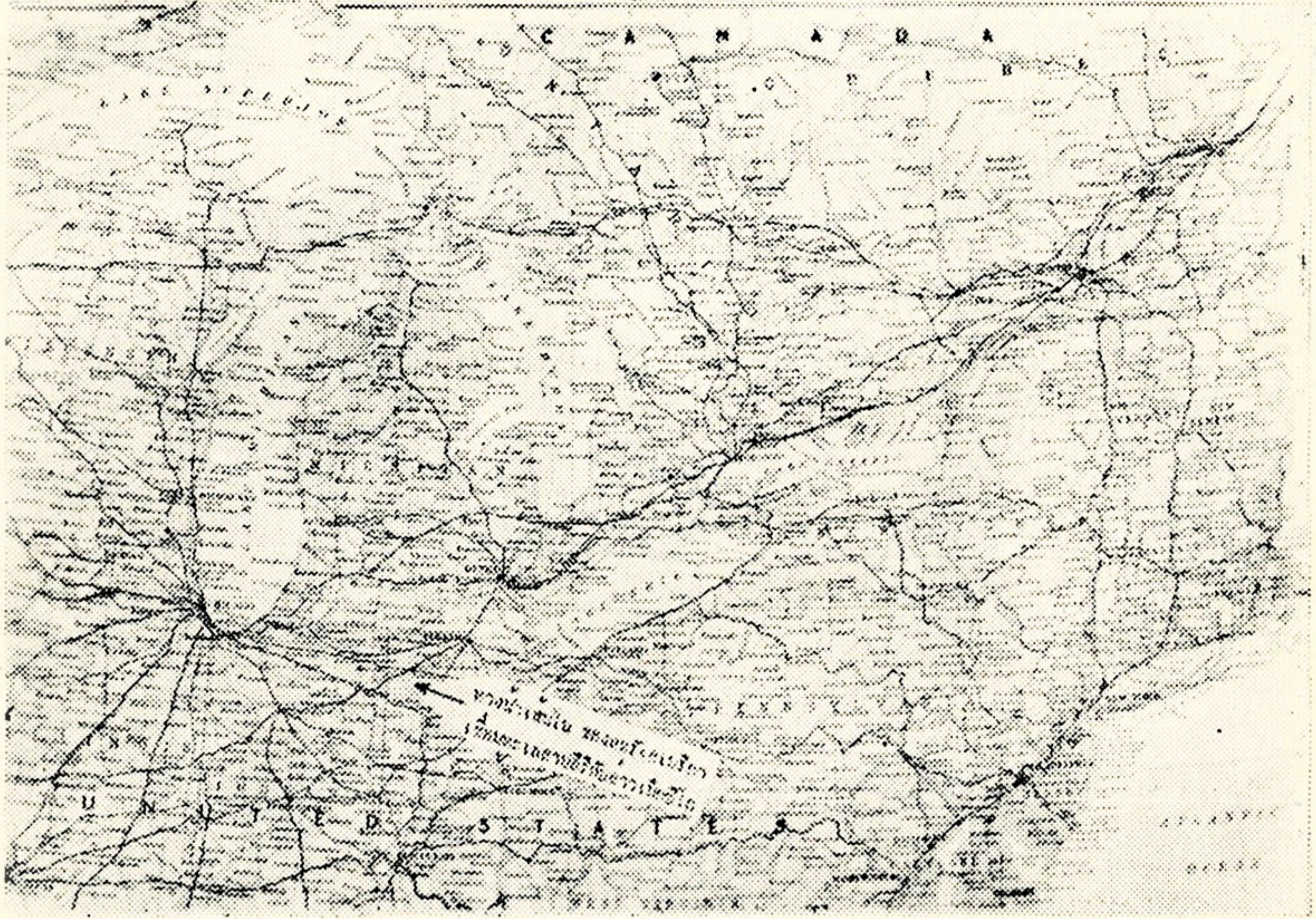
มีอยู่หลายแห่ง แต่ที่นับว่ามีความสำคัญต่อการเศรษฐกิจและยุทธศาสตร์ นั้นมีอยู่ ๒ สายด้วยกัน คือทางน้ำเส้นใน ที่เชื่อมแม่น้ำการองเนซง ไหลลงสู่อ่าวบิสเคย์ ให้ติดต่อกับแม่น้ำโอเดอซง ไหลลงสู่ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ที่ปากแม่น้ำการองเน เป็นที่ตั้งเมืองเบอร์โด อันเป็นเมืองท่าสำคัญของประเทศ ส่วนที่ปากแม่น้ำโอเดอซงเป็นที่ตั้งเมืองท่าสำคัญอีกแห่งหนึ่ง คือเมืองเมซีแยร์ รีมอว์ ลีองทางน้ำเส้นในสำคัญอีกส ายหนึ่ง คือที่เชื่อมแม่น้ำแซน ไหลลงสู่ช่องแคบอังกฤษผ่านกรุงปารีสมาทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ จนมาติดต่อกับแม่น้ำโรน ที่ไหลลงสู่ทะเลเมดิเตอร์เรเนียนเหมือนกัน ผ่านเมืองลียง จนออกทะเลที่ใกล้ๆ เมืองมาเซลดส์

แผนที่ แสดงทางน้ำเส้นใน ในประเทศสหรัฐอเมริกา



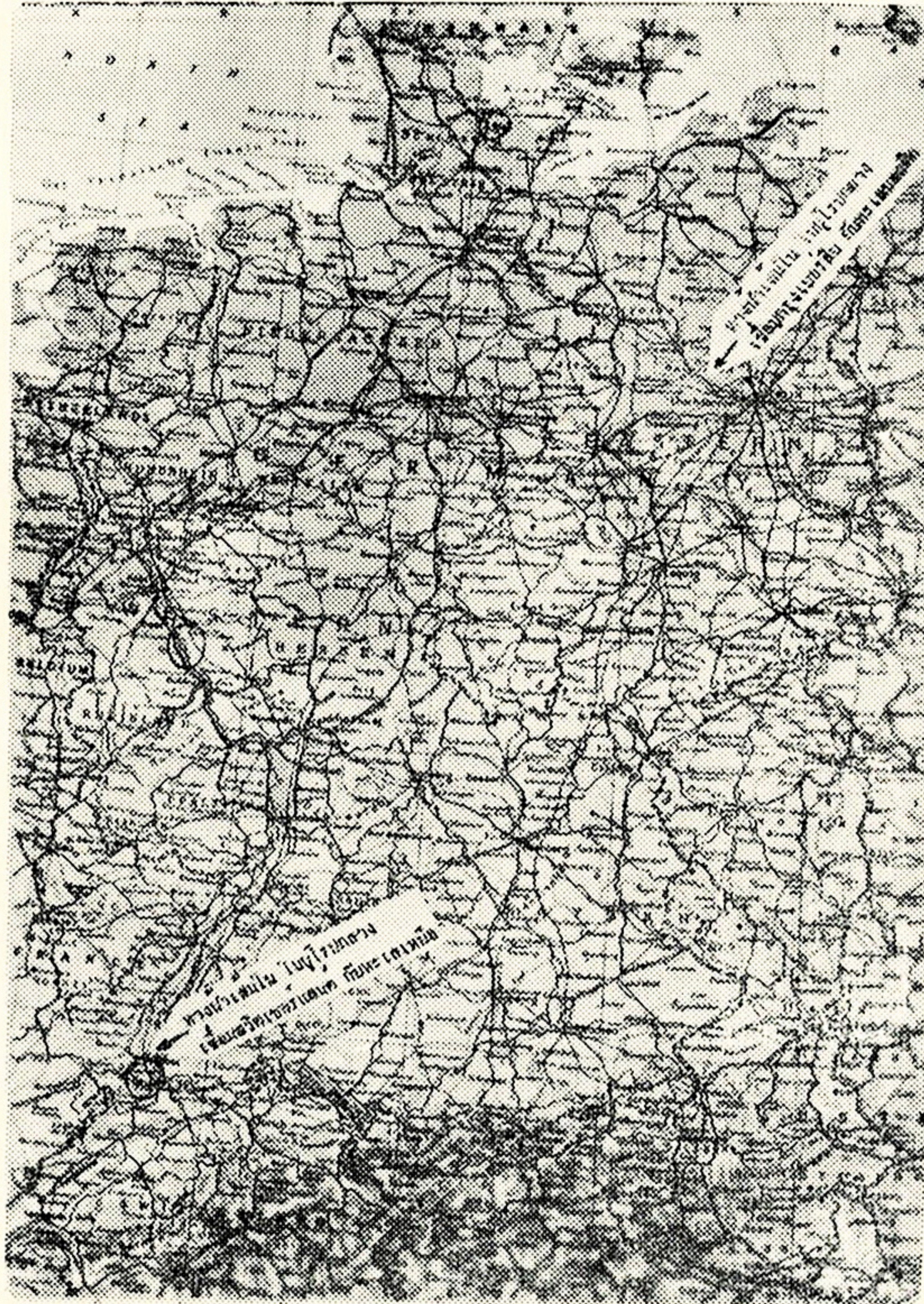
มีอยู่หลายสาย แต่สำคัญมากนั้นคือสายที่แม่น้ำฮัดสัน
ไหลลงสู่ทะเลสาปออนตาริโอ ทางทิศเหนือ ให้เชื่อมติดต่อกับ
แม่น้ำซันต์ลอว์เรนซ์ที่ไหลลงสู่มหาสมุทรแอตแลนติกที่นครนิวยอร์ก ทาง
ทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านเมืองอัลบานีอันเป็นเมืองหลวงของรัฐ
นิวยอร์ก

แผนที่ ลุ่มน้ำมิสซิสซิปปี ประเทศสหรัฐอเมริกา



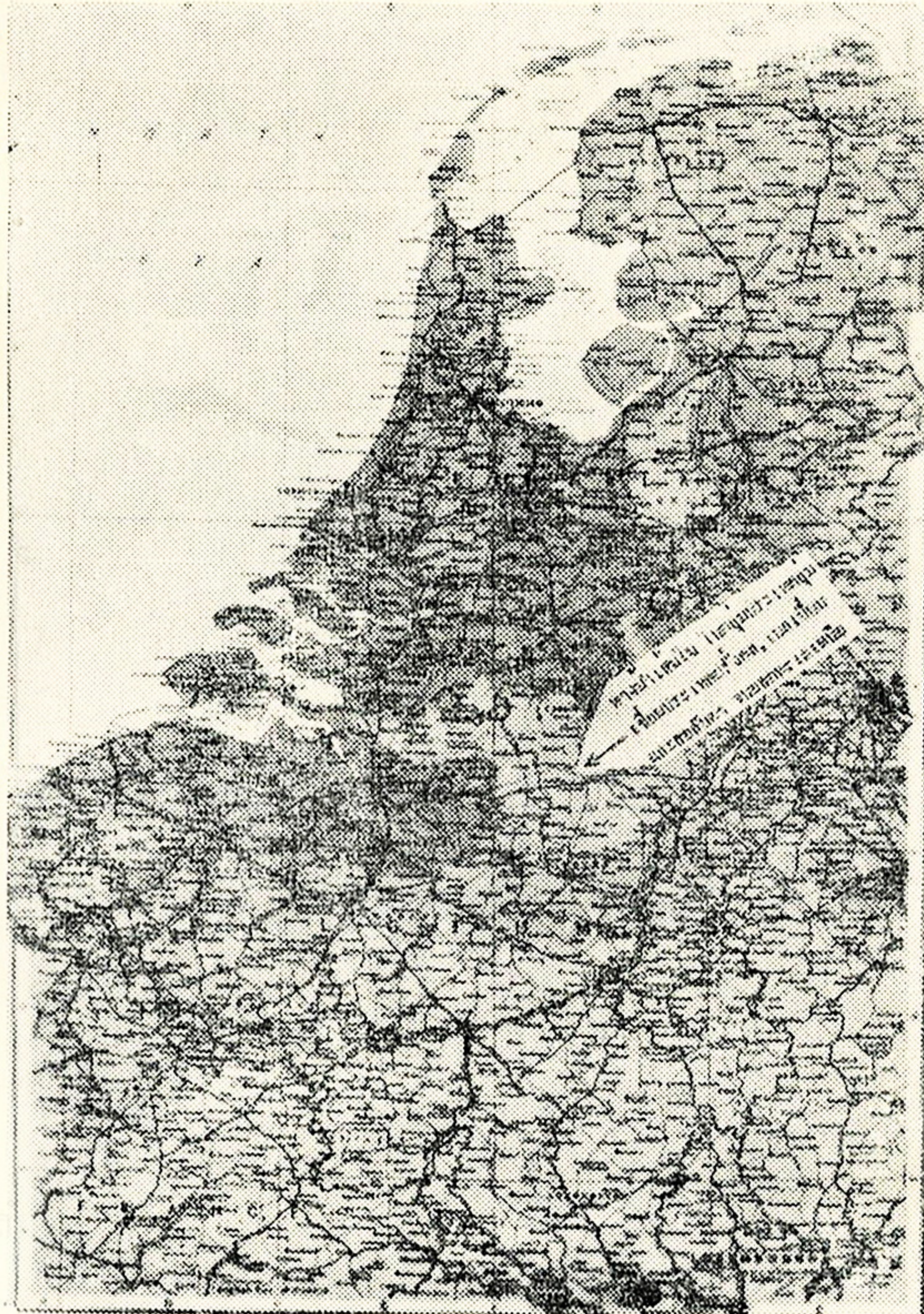
มีทางเดินใน ๒ ด้าย ที่เชื่อมแม่น้ำมิสซิสซิปปี ให้ไป-
ออกทะเลสาปอิตาลีได้ โดยขุดต้นน้ำให้ไปเชื่อมทะเลสาบดังกล่าว
แล้วแยกเป็น ๒ ด้าย ที่ใกล้ๆ เมืองเคพิองเซ ในรัฐโอไฮโอ
ด้ายหนึ่งผ่านเมืองแวงซันด์ อีกด้ายหนึ่งผ่านเมืองซีซินเนติ ต่าง
ไหลลงสู่เม็กดีโก ที่เมืองทำนวอชเวิร์ดส์

แผนที่ แสดงทางน้ำเส้นใน ในยุโรปกลาง



มีอยู่หลายสาย แต่ที่สำคัญคือสายที่เชื่อมทะเลเหนือ ผ่านกรุงเบอร์ลิน แล้วไปออกทะเลบอลติก โดยจุดเชื่อมต้นแม่น้ำเอ็ลเบ ให้ไปติดต่อกับสาขาของแม่น้ำอดรา สายหนึ่ง และอีกสายหนึ่ง เป็นการหาทางออกทะเลให้ประเทศ สวีตเซอร์แลนด์ โดยจุดเชื่อมต้นแม่น้ำไรน์ ออกจากทะเลสาปลูเซิร์น ไหลผ่าน ประเทศฝรั่งเศส, เบลเยียม และฮอลันดาจนออกทะเลเหนือ

แผนที่ แสดงทางน้ำเส้นใน ในกลุ่มประเทศลุ่ม



ในกลุ่มประเทศลุ่มหรือเบเนลักซ์ คือประเทศเบลเยียม, เนเธอร์แลนด์ และลักเซมเบิร์กนั้น มีทางน้ำเส้นในติดต่อถึงกันหลายสาย บางสายก็สามารถติดต่อไปยังประเทศอื่นๆ ข้างเคียงอีก จนออกทะเลเหนือและทะเลเมดิเตอร์เรเนียนได้ นับว่าอำนาจประโยชน์การขนส่งทางน้ำ และป้องกันน้ำท่วมร่วมกันได้เป็นอย่างดี

แผนที่ แสดงทางน้ำเส้นใน ในแหลมบอลข่าน



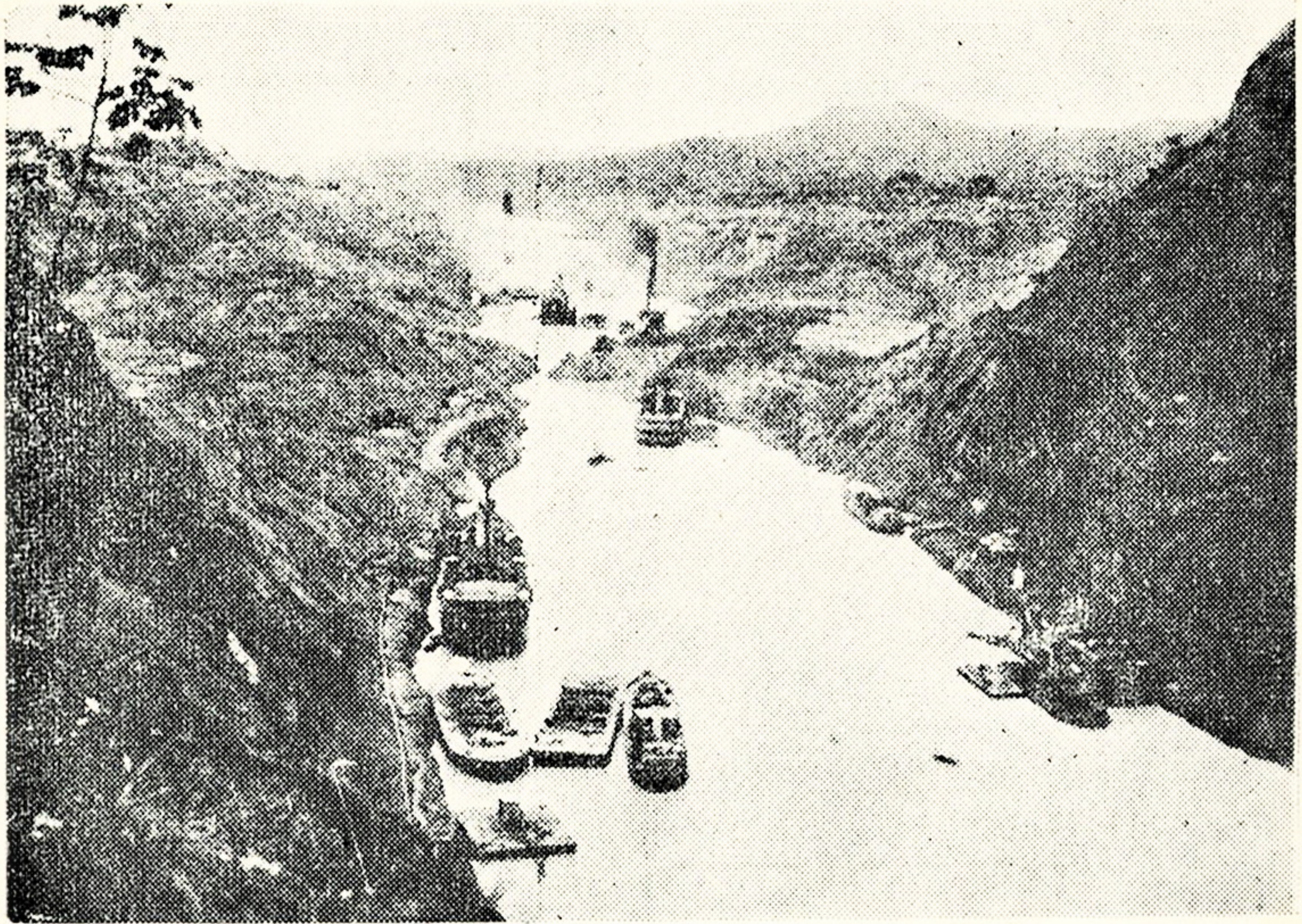
มีอยู่หลายสาย แต่ที่สำคัญ คือสายที่ขุดเชื่อมทะเลดำกับ
บาตาเนียในประเทศฮังการี ให้มาติดต่อกับแม่น้ำดานูบไหลผ่าน
กรุงเบดเกรดประเทศยูโกสลาเวีย, ผ่านไปตามชายเขตแดนของ
ประเทศโรมาเนีย และบัลแกเรียเป็นลุ่มน้ำใหญ่จนออกทะเลดำ

แผนที่ แสดงทางน้ำสั้นใน ในประเทศรัสเซีย



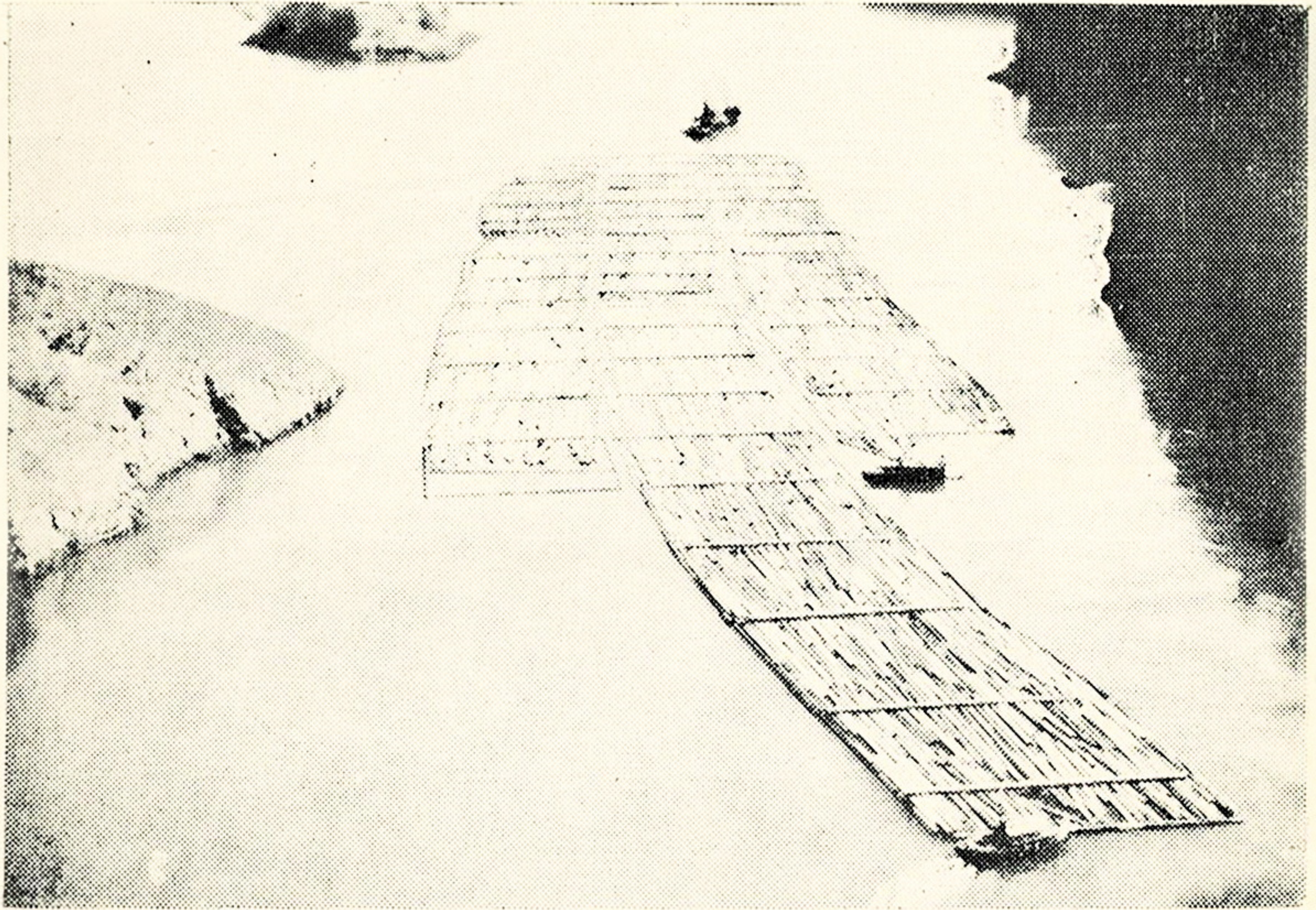
มีอยู่หลายสาย แต่สายที่สำคัญคือสายที่เชื่อมทะเลบอลติก กับทะเลแคส-
เปียน โดยขุดคลองลัดเริ่มจากอ่าวฟินแลนด์ ผ่านกรุงเลนินกราดและทะเลสาป
ต่างๆ ตามแนวเส้นทางจนบรรจบกับแม่น้ำวอลก้า ซึ่งไหลลงสู่ทะเลสาปแคสเปียน
ยังผลให้ดินแดนภาคเหนือของประเทศเปอร์เซีย อาจใช้เส้นทางนี้ไปออกทะเลบอล-
ติกได้ด้วย

ภาพแสดงการขุดคลองปานามา



งานใหญ่ ทำยาก แต่โดยความรู้ ความตั้งใจจริงและความมานะอดทน
งานขุดคลองปานามา จึงสำเร็จลุล่วงไปจนสำเร็จจนได้ ชื่นเดิม เดอเลสเตปส์
คิดและดำเนินการขุดเหมืองคลองสุเอซเหมือนกัน แต่ต้องเลิกด้วยความตั้งใจ
เพราะต้องเผชิญกับอุปสรรคธรรมชาติอย่างใหญ่หลวง คือไข้มาเลเรียและพื้ด
ภูเขาใหญ่ แต่ในที่สุดอเมริกาก็ขุดต่อไปจนสำเร็จ การสร้างทางน้ำสั้นในของ
ไทย เป็นเพียงการลอกแม่น้ำเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งบรรพบุรุษต้นตระกูลได้ทำ
ค้างคาไว้ เราน่าจะมีความสามารถทำไปให้สำเร็จ

ทางน้ำสั้นใน รวดเร็ว ประหยัด



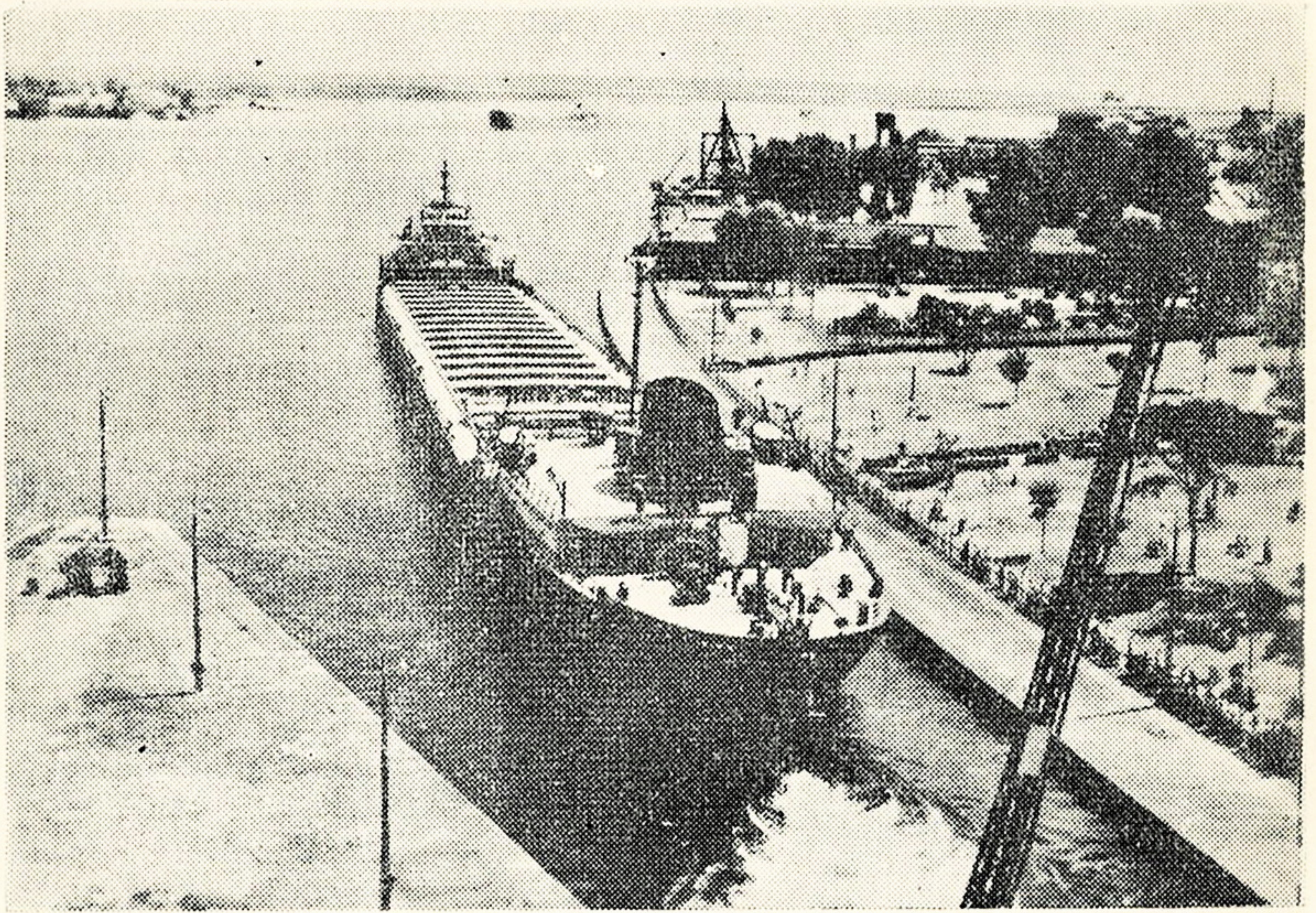
การมีทางน้ำสั้นใน จะช่วยให้การขนส่งทางน้ำเป็นไป
อย่างรวดเร็ว เพราะเป็นทางลัด และสามารถขนส่งสินค้าหนัก ๆ
ได้เป็นจำนวนมาก โดยเสียค่าใช้จ่ายถูก

ทางน้ำเส้นใน ทำป่าให้เป็นเมือง



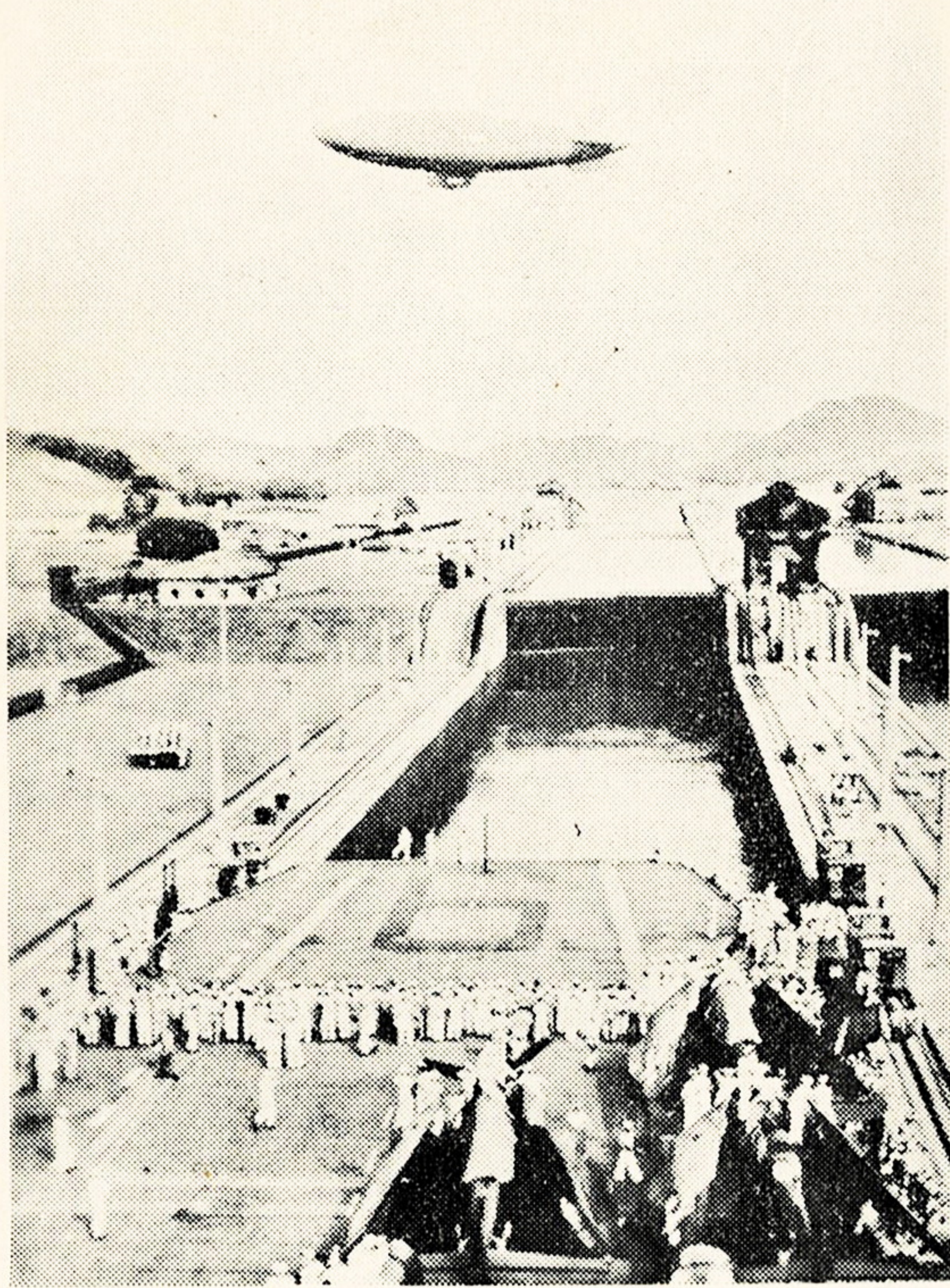
ท้องถิ่นใดที่ทางน้ำเส้นในผ่านไป จะเกิดแหล่งชุมชนชุมชนตามจุดต่างๆ และทรัพยากรสองข้างเส้นทางก็จะถูกขุดค้นขึ้นมาใช้ให้เป็นประโยชน์ การผลิตสินค้าต่างๆ ก็เกิดขนตามเส้นทางนั้นด้วย เพราะการขนส่งสะดวกและประหยัด ไม่ช้าท้องถิ่นที่เป็นป่ามาก่อนก็จะกลายเป็นเมืองที่คึกคัก ประเทศชาติของเรา กำลังจะก้าวไปสู่อนาคตที่ทันสมัยกับประเทศชาติอื่น โดยมีทางน้ำเส้นในช่วยเป็นแรงดัน

มีทางน้ำเส้นใน เศรษฐกิจก้าวหน้า



แม้ว่าเราไม่อาจสร้างทางน้ำเส้นใน ให้ใหญ่โตอย่างใน
ภาพนี้ได้ แต่การมีทางน้ำเส้นในท่แม่จะเล็กดังตามล่่วนตามฐานะ
ของประเทศ ก็จะช่วยฐานะทางเศรษฐกิจให้ก้าวหน้าไปได้มาก
ความฝันอาจเป็นความจริงขึ้นได้สักวันหนึ่ง ถ้าคนในชาติช่วยกัน
พัฒนาประเทศ

ทางน้ำเส้นใน ช่วยในการสงคราม



การมีทางน้ำเส้นใน ย่อมอำนวยความสะดวกมหาศาลใน
การดื่งกำลังบำรุงของกองทัพแผ่นดินยานุภาพของประเทศไทย จะ
เป็นที่เกรงขามของศัตรู และเป็นที่ไว้วางใจของมิตร เป็นเครื่อง
สนับสนุนให้การเจรจาความเมืองบรรลุจุดดำไว้ได้

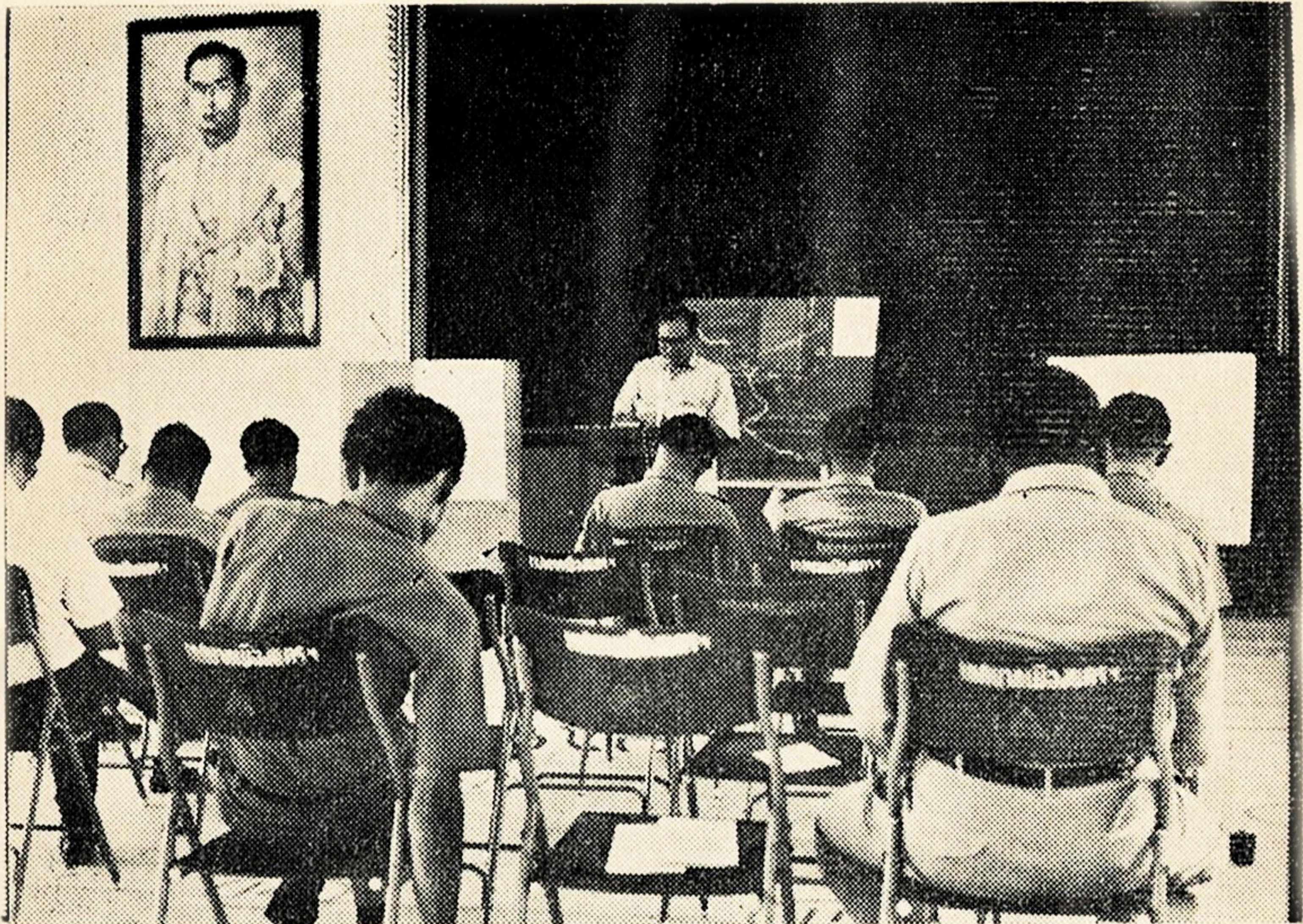
หนังสือประกอบการค้นคว้า

๑. กระบืออนุสรณ์ เนื่องในงานฉลองที่ว่าการอำเภอ ๒๕๐๗
๒. รวมเรื่องเมืองนครศรีธรรมราช พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ พลเอก เจ้าพระยาบดินทรเดชา ณ ชิต ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๐๕
๓. วัลลภชาติไธ วรมชฌิมาวาส สงขลา ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๐๖
๔. จดหมายหลวงอุดมสมบัติ ฉบับพิมพ์ พ.ศ. ๒๕๐๓
๕. วารสารทักษิณ ๒๕๐๖ ของสมาคมชาวบักซ์ไธ
๖. พระประวัติ พระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าวิวัฒนไชยไชยยันต์ พิมพ์ พ.ศ. ๒๕๐๔
๗. พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร ฉบับหอสมุดแห่งชาติ พิมพ์ พ.ศ. ๒๕๐๖
๘. พระราชพงศาวดาร กรุงศรีอยุธยา ฉบับหอสมุดแห่งชาติ พิมพ์ พ.ศ. ๒๕๐๕
๙. เล่าความเป็นเส้นทางเดินไปสู่กรุงสทิงพาราณสีโบราณ

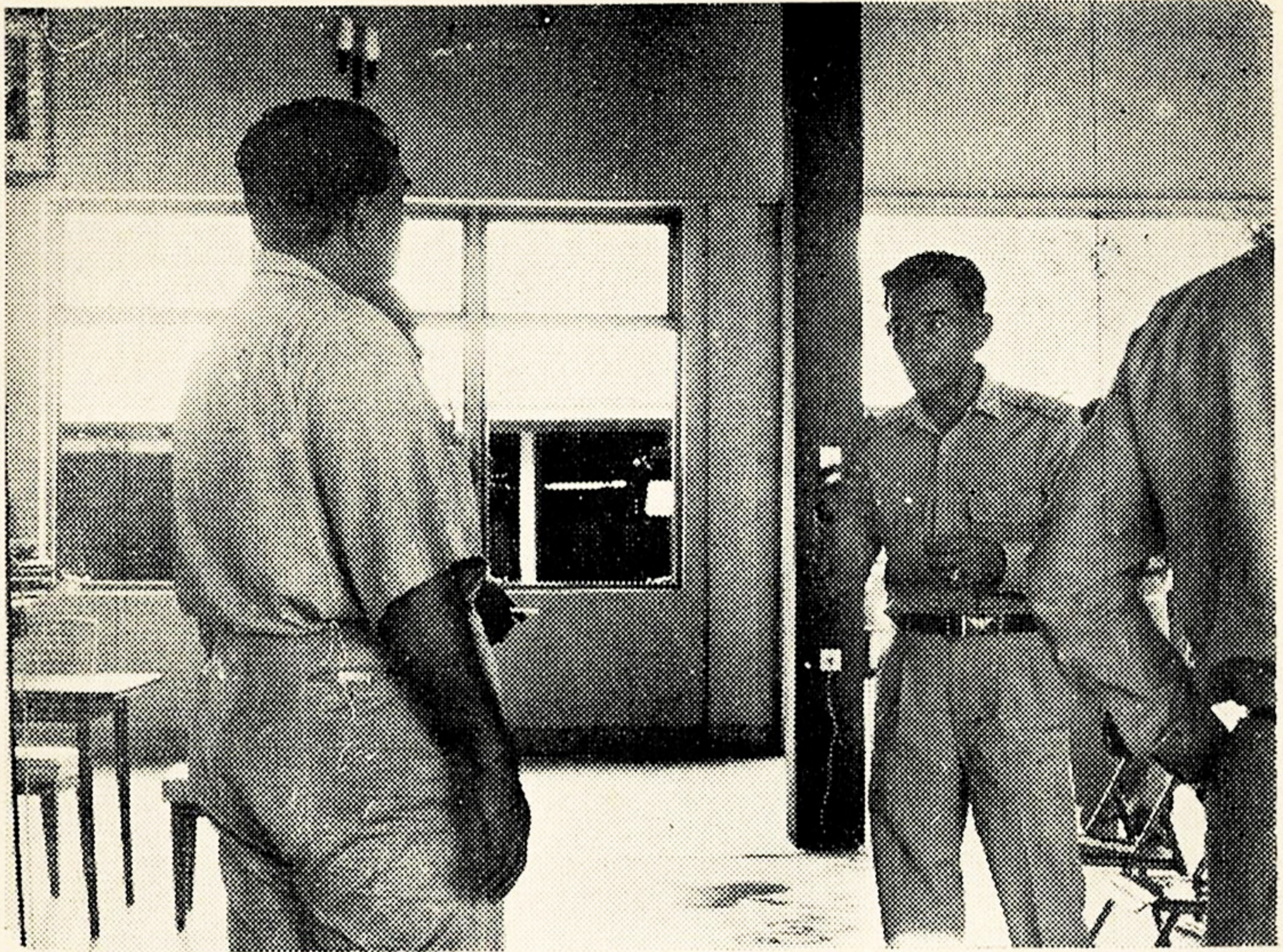
พ.พ. พ.ศ. ๒๕๐๕

๑๐. ประวัติศาสตร์สากล ของ หลวงวิจิตรวาทการ
๑๑. **THE WORLD ALMANAC 1960 - 1965**
๑๒. **NATIONAL GEOGRAPHIC MAGAZINE.**
๑๓. **PROFILE OF AMERICA**
๑๔. **THE STANDARD BUILDING OF OUR NATION**
๑๕. **THE GROWTH OF A NATION**
๑๖. **THE READER'S DIGEST GREAT WORLD ATLAS**
๑๗. **ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA**
๑๘. **NEW ERA MAP THE WORLD.**
๑๙. แผนที่ประเทศไทย โดยกรมแผนที่ทหารบก ๒๕๑๘
๒๐. แผนที่อาณาเขตทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

คำอธิบายให้ภาพ



คณะสำรวจทำเรื่อภาคใต้ พังค้ำชแจ่งชอุมุดต่างๆ โดย
ละเอียดเกี่ยวกับการสร้างทางน้ำเดินในข้ามคาบสมุทรไทยใต้
จาก นายน้อม อูปรมัย เจ้าของเรือผู้เดินอ เมื่อวันที่ ๓๐
พฤษภาคม ๒๕๐๘ ณ หอประชุมเทศบาลเมืองนครศรีธรรมราช



หลังจากฟังคำชี้แจงข้อมูลต่าง ๆ โดยละเอียด

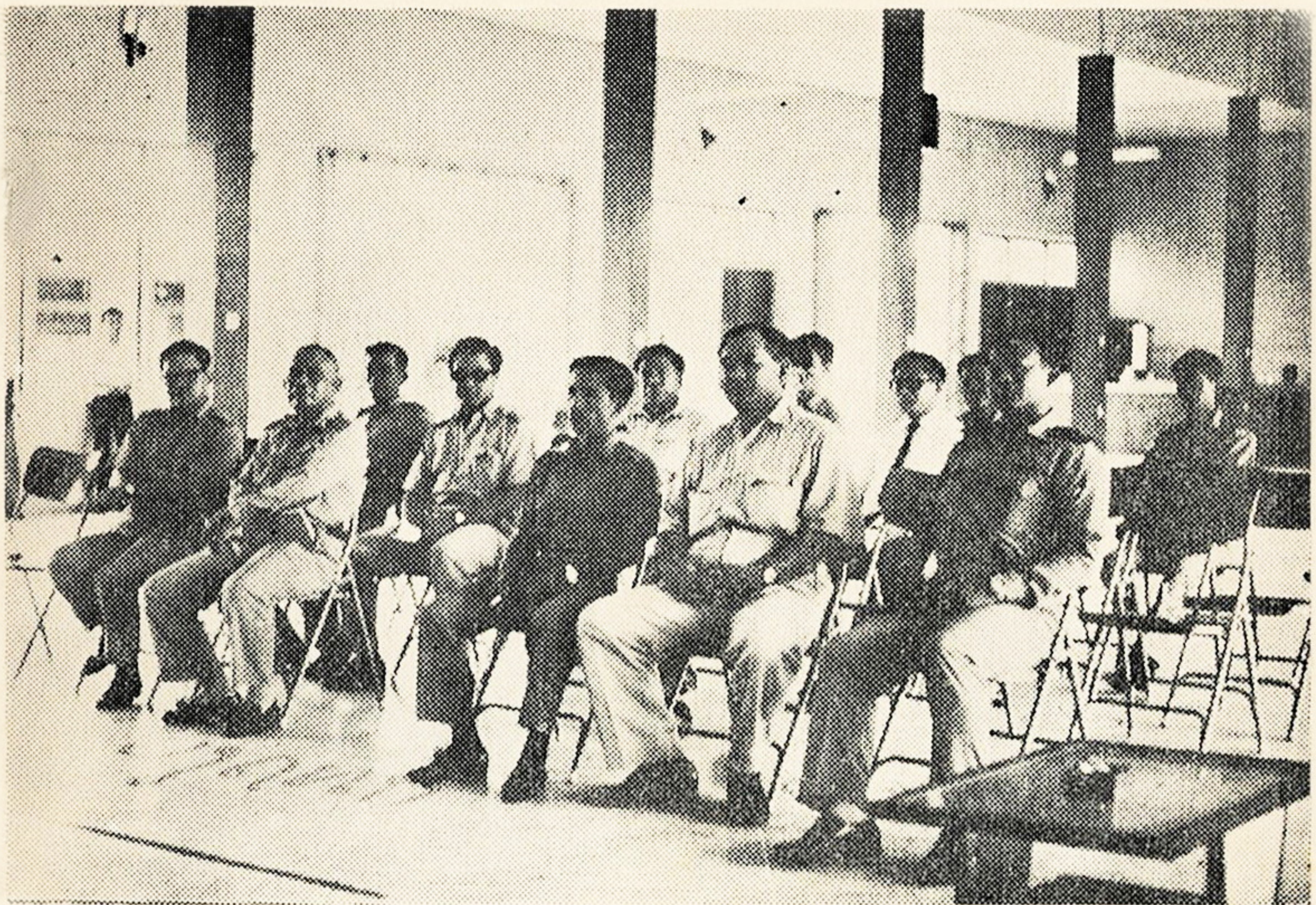
จาก นายอ้อม อูปรมัย

เจ้าของเรื่องผู้เสนอต่อรัฐบาลให้สร้างทางน้ำเดินในข้าม
คาบสมุทรไทยใต้แล้ว เรือเอก บุญเลื่อม ชุ่มทรัพย์ ผู้ช่วย
อธิบดีกรมเจ้าท่า ผู้เป็นหัวหน้าคณะ ได้แจ้งว่ารัฐบาลได้รับ
ความคิดเห็น บรรจุเข้าโครงการพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ
แล้วและจะได้ตั้งช่างสำรวจของกรมชลประทานมาปฏิบัติงาน ใน
เร็ว ๆ นี้

๒๕๔

ทงนเมอ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๐๘ ณ หอประชุมเทศบาล

เมืองนครศรีธรรมราช



นายอ้อม อูปรมัย (แถวหน้าคนที่ ๒ จากขวา)
 เจ้าของเรื่องผู้เสนอให้รัฐบาลสร้างทางน้ำเดินใน ชำม
 คาบสมุทรไทยใต้ ถ่ายรูปพร้อมกับคณะสำรวจทำเรือกาคใต้
 เป็นครั้งแรก เมื่อ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๐๘ ณ หอประชุมเทศบาล
 เมืองนครศรีธรรมราช

ข่าวคืบหน้าต่อมา

รัฐบาลรับพิจารณาสร้าง “ทางน้ำเส็นโน”

ข้ามคาบสมุทรไทยใต้

ด้วยตามท นายหม่อม อุดมัย อดีตรัฐมนตรีช่วยว่าการ
กระทรวงศึกษาธิการและผู้แทนราษฎร จังหวัดนครศรีธรรมราช
หลายสมัย ได้เสนอความคิดเห็นต่อรัฐบาลให้พิจารณาสร้าง
“ทางน้ำเส็นโน” ข้ามคาบสมุทรไทยใต้ เพื่อเชื่อมอ่าวบ้าน
ดอนอันเป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรแปซิฟิก ให้ติดต่อกันได้กับ
ปากน้ำกนตงอันเป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรอินเดีย โดยทำการ
ขุดลอกตื้นน้ำของแม่น้ำตาปีและตื้นน้ำของแม่น้ำตรัง ซึ่งต่างตั้ง
อยู่ในท้องที่อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช ให้ติดต่อกัน
ตามทปรากฏเป็นข่าวมาก่อนแล้ว นั้น

ด้านกนายกรัฐมนตรีได้รับเรื่องนี้ไว้และมีความสนใจ เป็น
อย่างยิ่ง จึงได้มอบหมายให้คณะสำรวจท่าเรือภาคใต้ ซึ่ง
ประกอบด้วยผู้แทนสำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคม
ผู้แทนกรมเจ้าท่า, ผู้แทนสำนักงานสภาพการเศรษฐกิจแห่งชาติ,
ผู้แทนสำนักงานงบประมาณ, ผู้แทนกระทรวงการคลัง, ผู้แทน
สำนักงานสถิติแห่งชาติและผู้แทนกรมอุทกศาสตร์ ทหารเรือแห่ง
กองทัพเรือ โดยมี เรือเอก บุญเลียม ชุ่มทรัพย์ ผู้ช่วยอธิบดี

กรมเจ้าท่าเป็นหัวหน้าคณะอันประกอบด้วย ตร. ประภาส
จักษะพาก, ตร. สมพร ปุณยคุปต์ นายเจิม รัตนวันธุ์
และเจ้าหน้าที่อื่น ๆ อีกประมาณ ๒๐ กว่าคน ทำการพิจารณา
และสำรวจข้อมูลต่าง ๆ เกี่ยวกับเรื่อง

ในการนี้ คณะสำรวจดังกล่าวได้เดินทางไปทุกจังหวัดใน
ภาคใต้และถึงนครศรีธรรมราช เมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๐๘
เวลา ๓๔.๐๐ นาฬิกา แล้วได้เปิดโอกาสให้นายน้อม อปรมัย
เจ้าของเรื่องผู้เสนอ เข้าทำการชี้แจงเพิ่มเติม ณ หอประชุม
เทศบาลนครศรีธรรมราช โดยมี นายเหรียญ สร้อยสนธิ
นายกเทศมนตรีและปลัดจังหวัด ผู้ทำการแทนผู้ว่าราชการ
จังหวัดพรมด้วยข้าราชการอื่น ๆ เข้าร่วมฟังคำชี้แจงอยู่ด้วย

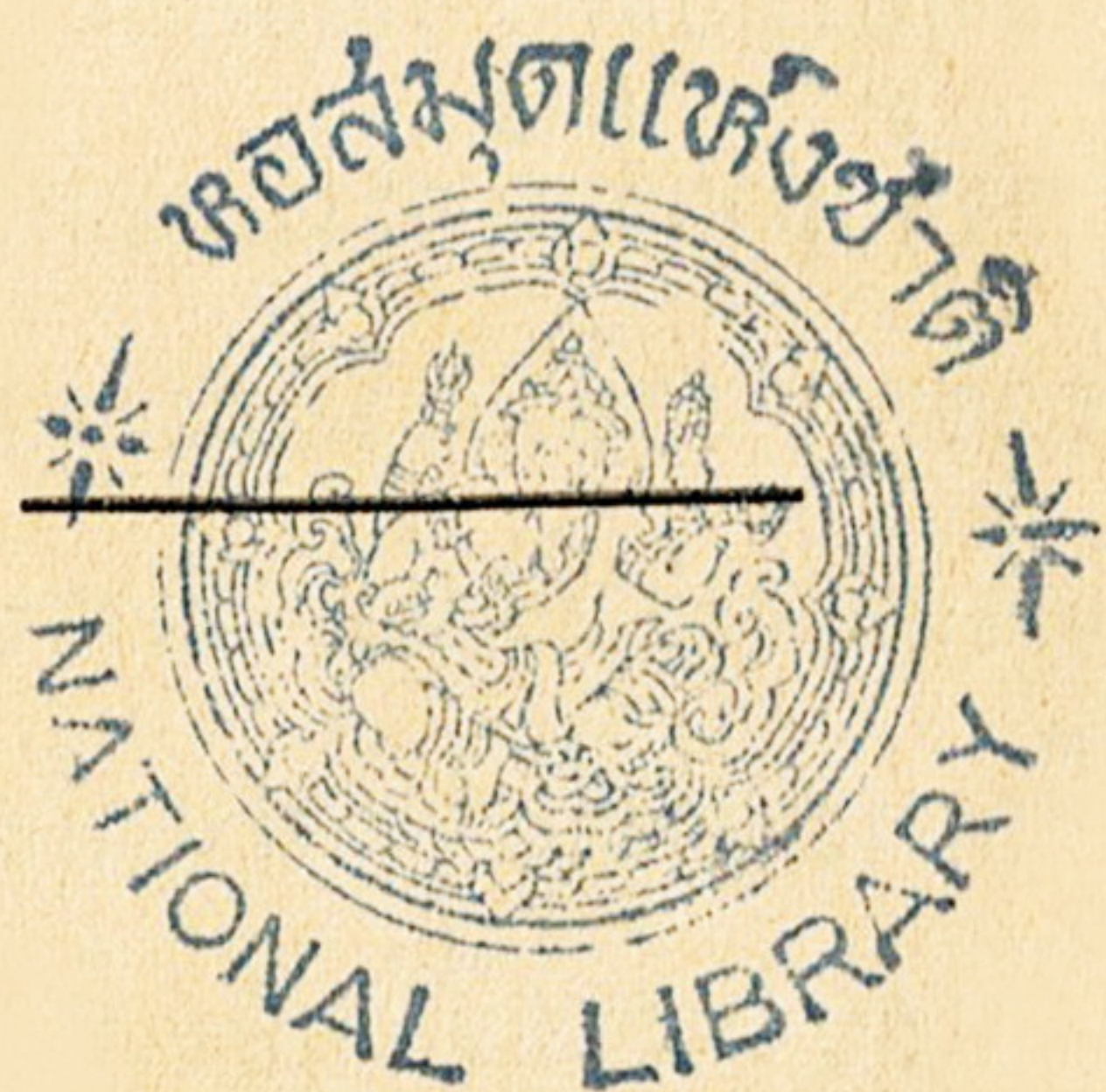
จากการชี้แจงเพิ่มเติมของ นายน้อม อปรมัย “ ทาง
น้ำเดินใน ” ที่ นายน้อม เสนอให้รัฐบาลร่างขึ้นนั้น เป็น
เพียงการบูรณะซ่อมแซมงานค้างของบรรพบุรุษ หรือต้นตระกูล
ไทย ที่ได้จัดสร้างหรือขุดทางน้ำขึ้นไว้ก่อนแล้วแต่รัฐสมัย
ของสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช โดยพระองค์ได้มีพระบรม
ราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้พระเจ้าขัติยราชินิกมสัมมต
มไหศวรรย์ เจ้าผู้ครองประเทศราชแห่งอาณาจักรนครศรีธรรม

ราชชนกตรงต่อกรุงธนบุรี ทำการสำรวจและดำเนินการขุด
 เมื่อประมาณ พ.ศ. ๒๓๒๐ จนสายน้ำของแม่น้ำใหญ่ทั้งสอง
 ของภาคใต้เชื่อมกันได้ตลอดระหว่างอ่าวบ้านดอนกับปากน้ำกัน
 ดัง ซึ่งพระองค์ได้รับประโยชน์อยู่บ้างแล้วเกี่ยวกับการขนส่ง
 ทางน้ำในสมัยนั้น แต่ยังไม่ได้ทำการขุดลอกตกแต่งแคว หรือ
 ลำชาของแม่น้ำทั้งสองท่มอยู่ ก่อน ตาม ขรรณ ชาติ บาง ตอน ให้
 กว้างและลึกพอที่จะให้เรือขนส่งชายฝั่งหรือเรือรบ (ในสมัย
 นั้น) แล่นผ่านไปได้สะดวกเท่านั้น ก็พ้นรัชสมัยของสมเด็จพระ
 พระเจ้าตากสินเสียก่อน ต่อมาทางน้ำเดินในสายนี้กันจน และ
 มีต้นไม้นั้นปกคลุมจนไม่อาจใช้เรือผ่านไปได้ อย่างแต่ก่อนจน
 กระทั่งบัดนี้เป็นเวลาประมาณเกือบ ๒๐๐ ปีแล้ว แต่บัดนี้ หิน
 ดุกรงที่ถูกขุดและลำคลองขุดท่มทั่ว ไม่ริมคลองจนอยู่เป็นทิวแถว
 ตลอดลำคลองนั้น ก็ยังคงมีร่องรอยให้เห็นชัดเป็นลักษณะพยาน
 อยู่แม้ในขณะนี้ จุดที่พระเจ้าขัติยราชินิกม ฯ ได้ทำการขุดแล้ว
 ตามพระบรมราชโองการของสมเด็จพระเจ้าตากสินนั้น มีอยู่ ๒
 ตอน ตั้งอยู่ระหว่างเส้นแวงตติยจุติ ๘-๘ ดิกรเหนือ กับเส้นดอน
 จุติ ๘๘-๑๐๐ ดิกรตะวันออก ตอนที่ ๑ ขุดเชื่อมคลองโอ อัน
 เป็นลำธารหนึ่งของคลองมิน ฯ เป็นลำธารของแม่น้ำตาปี ให้ติด

ต่อกับลำขาของคลองวังหีบ ๆ เป็นลำขาของแม่น้ำตรัง (หรือ
 แม่น้ำหลวง) มีความยาวประมาณ ๕ กิโลเมตรเศษ ไม่มีพืช
 ภูเขาเกิดขวางเป็นอุปสรรคธรรมชาติอยู่เลย ตั้งอยู่ในบริเวณ
 หมู่บ้านทมิฬขอเดยวนควาบ้านหนองหอย, บ้านในญวน, บ้าน
 หวถน, บ้านหนองนุด และบ้านโน๊ะ ในท้องที่ตำบลนาโพธิ์
 และหนองหงษ์ อำเภอทุ่งสง ติดต่อกันไปจนถึงบริเวณวัดเด
 ตำบลควนกรด ซึ่งเมื่อมองรอยให้เห็นว่าเป็นทะเลสาบมาก่อน
 อีกตอนหนึ่งคือการขุดลอกคลองวังหีบซึ่งอยู่ล่างลงไปทางทิศใต้
 แถวบ้านวังชิงในตำบลนาไม้ไผ่และตำบลทวง ส่วนตอนที่เป็น
 บริเวณน้ำบ้นนั้นตั้งอยู่ในหมู่บ้านโน๊ะดังกล่าวแล้ว ตอนที่ ๒ นี้
 มีความยาวประมาณ ๕ กิโลเมตรเศษเหมือนกัน แต่ในลำคลอง
 วังหีบระหว่างตอนที่ ๑ กับตอนที่ ๒ นั้นระยะห่างกันประมาณ
 ๒๐ กิโลเมตร จะต้องบูรณะเพิ่มเติมอีกจึงจะใช้งานได้ รวม
 เส้นทางที่จะต้องบูรณะซ่อมแซม “งานค้าง” ชนนกันอย่าง
 จริงจังหนักมเพียงประมาณ ๓๐ กิโลเมตรเศษ นอกนั้นเป็นเพียง
 ตกแต่งเส้นทางธรรมชาติให้มีประโยชน์และลดกีดขวางการใช้เรือ
 ไปมาให้มากขึ้นตามทบางแห่งในลำแม่น้ำตาปี และแม่น้ำตรัง
 เท่านั้น

นายนิ่ม ได้ชี้แจงคุณประโยชน์ของทางน้ำเดินในลำยูน
 ในแง่การพัฒนาเศรษฐกิจ และการป้องกันประเทศอย่างละเอียด
 งามอยู่อย่างมหัศจรรย์ โดยเฉพาะกรณีเกี่ยวกับการตั้งทาง
 พาราและแบริ่งเป็นสินค้าหลักของบักซ์ไคตลอดถึงปูนซีเมนต์ที่มี
 โรงงานผลิตใหญ่ที่สุดในซีกโลกตะวันออกซึ่งตั้งอยู่ในอำเภอ
 ห่งต้งด้วยเหมือนกันจะได้ประโยชน์จากการใช้ทางน้ำเดินใน
 ลำยูนเป็นอันมาก ยิ่งกว่านั้นชาวประมงไทยที่แห่มาจับปลาอยู่
 ห่งต้งพากันกลับมาก็อาจใช้เป็นเส้นทางไปมาถึงกันได้สะดวก
 ไม่ต้องเอาเรือบรรทุกขนถ่ายสินค้าคอคอดกระอีกต่อไป ตลอด
 ยานสองฝั่งของทางน้ำลำยูน ก็จะเป็นแหล่งชุมนุมชนที่สำคัญ
 ในการประกอบอาชีพทางกิจการและอุตสาหกรรม เมือง
 ท่าภายในก็จะเกิดขึ้นอีกหลายแห่ง การตั้งกำลังบำรุงของกอง
 ทักษะจะสะดวกขึ้นอีกทางหนึ่งด้วย นายนิ่ม ยังได้ชี้แจงให้เห็น
 ถึงฐานะของทางน้ำเดินในลำยูนว่าเป็นเพียงเรื่องภายในของประ
 เทศไทยเท่านั้น คือ เหมือนอย่างทางน้ำเดินในภายในประเทศ
 อังกฤษ, ฝรั่งเศส, อเมริกา, และอื่น ๆ ห้ามฐานะเป็นคลองขุด
 ระหว่างประเทศไปได้ไม่ นายนิ่ม ใช้เวลาชี้แจงอยู่ประมาณ
 ๑ ชั่วโมง ในที่สุด เรือเอก บุญเลื่อม ชุมทรัพย์ ผู้ช่วยอธิบดี

กรมเจ้าท่าได้ถูกขนบออกกล่าวต่อที่ประชุมว่า เรื่องทางน้ำเดิน
 ในตามข้อเสนอของ นายหม่อม นัน ทางรัฐบาลได้รับไว้พิจารณา
 แล้ว และจะดำเนินการตั้งข้างตำรวจของกรมชลประทาน
 มาปฏิบัติงานตามแนวเส้นทางน้ำดังกล่าวในเร็ว ๆ นี้ ซึ่งชาว
 เรือจะได้ติดตามเด่นชัดต่อท่านผู้อ่านต่อไป/



หอสมุดแห่งชาติสาขานครราชสีมา



พิมพ์ที่โรงพิมพ์ศิริสวัสดิ์ นครศรีธรรมราช

นายโกมล ฝิ่งตะเปาะ

ผู้พิมพ์ไม่ชด