

รูปที่ 1

โครงสร้างและลักษณะภูมิประเทศของประเทศไทยกับดินแดนใกล้เคียง

มาทางใต้สู่แดนภาคพื้นเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งกินอาณาบริเวณจากตะวันตกสุดของพม่าถึงตะวันออกของอินโดจีน รวมดินแดนคาบสมุทรภาคใต้ มีเทือกเขาสำคัญแยกออกมาเป็น 3 แนว คือ<sup>1</sup>

1. แนวเทือกเขาใหม่ทางตะวันตก เป็นเทือกเขายุคใหม่ทางธรณีวิทยา (ยุคเทอเซอร์) เป็นภูเขาที่มีระดับสูง ผ่านการสักรอนนอย มีอายุประมาณ 30 ล้านปีที่แล้วมา เทือกเขาเหล่านี้คือ ภูเขาอาระกันโยมา แนวภูเขาที่จมหายลงไปใต้มหาสมุทรอินเดีย หมู่เกาะอันดามัน (Andaman) หมู่เกาะนิโคบาร์ (Nicobar) ทิวเขาบารุขานในหมู่เกาะสุมาตรา ทิวเขาทางใต้ของเกาะชวา บาห์ลี ฟลอเรส บันดา และหมู่เกาะเซดีเบต แนวภูเขาตั้งกลารวมเรียกว่า แนวภูเขาโกงคานิน (The Inner Fold Line) ส่วนอีกแนวหนึ่งคือ แนวภูเขาโกงคานนอก (The Outer Fold Line) ประกอบด้วยแนวของภูเขาที่อยู่ทางตะวันตกเฉียงใต้ของเกาะสุมาตรา ทิวเขาใต้น้ำที่ติดต่อกับชายฝั่งทางใต้ของเกาะชวาและเกาะสุมาตรา ทิวเขาใต้น้ำที่ติดต่อกับชายฝั่งทางใต้ของเกาะชวา และเกาะซุมบา ติมอร์ เดวีเซรัมและบรู ในเขตประเทศอินโดนีเซีย

2. แนวเทือกเขาทางตะวันออก เป็นเทือกเขาที่ต่อเนื่องจากยูนานมายังตอนเหนือของไทยและอินโดจีน ไปทางตะวันออกเป็นแนวโค้ง เทือกเขาเหล่านี้เรียกว่า ภูเขาหรือที่สูงยูน เป็นเทือกเขาที่มีอายุกลางเก่าผ่านการสักรอนมา จนบางแห่งมีลักษณะเป็นที่ราบสูง อาทิเช่น บริเวณที่ราบสูงตรันนินและทงไห่หั้น เป็นต้น

3. แนวเทือกเขาคอนกลาง เป็นแนวเทือกเขาที่จัดอยู่ในระบบเขาหรือที่สูงในเขตคาบสมุทรอินโดจีนและมลายู นับว่าเป็นเทือกเขาที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยและ

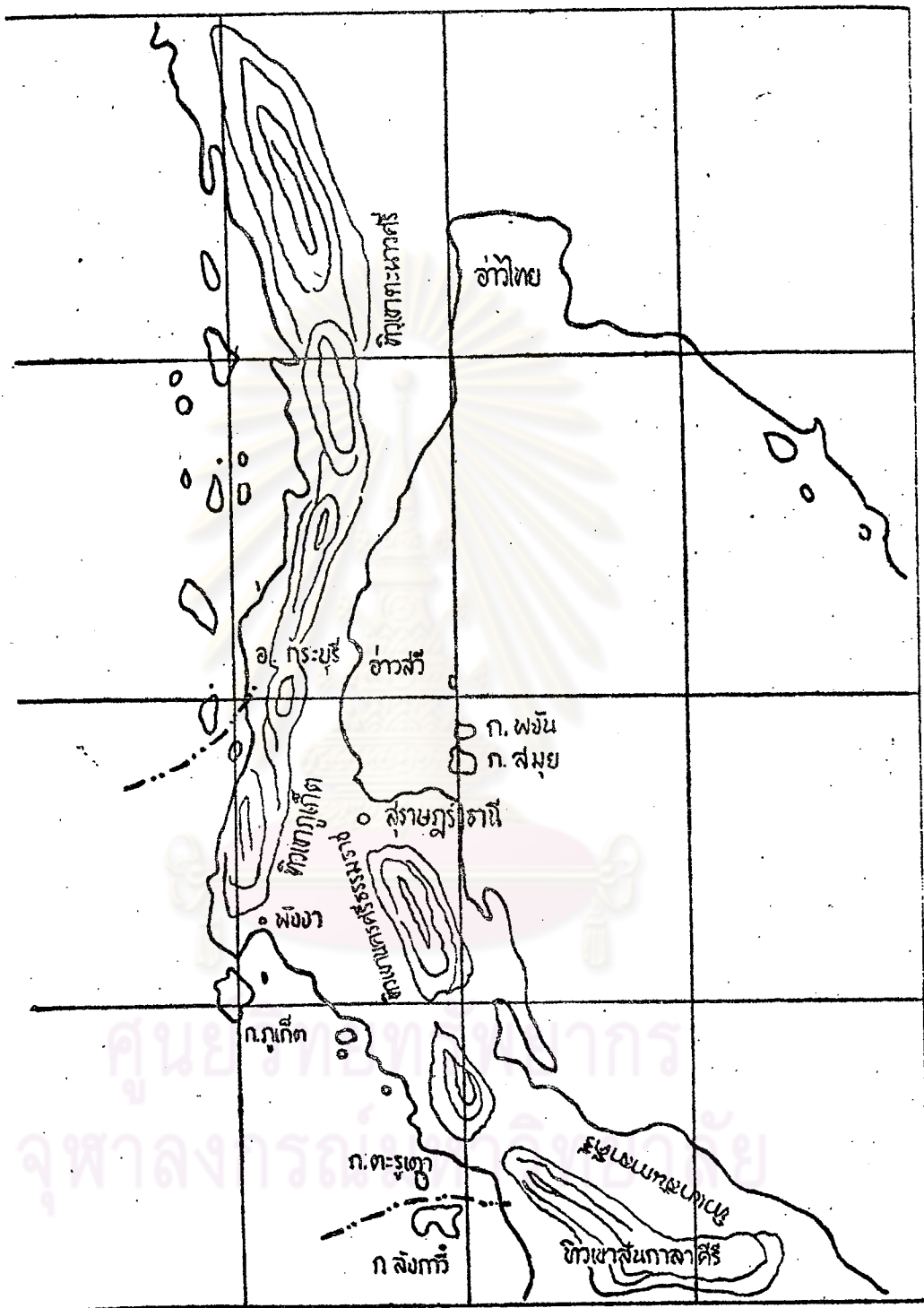
<sup>1</sup> Lewis and Ho, Asia, Part One Malaya and Southeast Asia  
(Kuala Lumpur : Longmans of Malaya, 1963) pp.13 - 16.

คาบสมุทรภาคใต้โดยตรง เทือกเขานี้อยู่ในมหายุคพาลีโอโซอิก (Paleozoic) และ เมโสโซอิก (Mesozoic) จึงมีความมั่นคงและมีความลึกก่อนมากกว่า เทือกเขาตอนกลางนี้ประกอบด้วยทิวเขาในบริเวณที่ราบสูงในรัฐฉานของพม่า ทิวเขาทางตะวันตกของประเทศไทยที่กั้นพรมแดนไทยกับพม่า รวมทั้งทิวเขาที่เป็นแกนของคาบสมุทรภาคใต้ของไทย อันได้แก่ ทิวเขาดนนชงชัย ตะนาวศรี ภูเก็ต นครศรีธรรมราช และสันกาลาศรี ตลอดจนทิวเขาตอนกลางของมลายู สิงคโปร์ เกาะบังกาและเกาะบิลลิตัน และภูเขาทางตะวันตกของเกาะบอร์เนียว เป็นต้น เพราะฉะนั้นจากที่กล่าวมานี้คาบสมุทรภาคใต้ของไทยจัดอยู่ในแนวเทือกเขาตอนกลาง

คาบสมุทรมลายูของไทยนับตั้งแต่ละติจูดที่  $12^{\circ} 50'$  เหนือ เลยกินแดนจังหวัดเพชรบุรีลงไปทางใต้จนสุดกินแดนประเทศไทย มีความยาวจากเหนือไปใต้ประมาณ 750 กิโลเมตร มีความกว้างระหว่าง 200 - 250 กิโลเมตร ประกอบด้วยดินแดนบางส่วนของประเทศไทย พม่าและมาเลเซีย ส่วนที่แคบของคาบสมุทรคือบริเวณคอคอดกระ ทิวเขาคำคัญ ๆ ที่เป็นแนวยาวลงไปทางใต้ ได้แก่ ทิวเขาภูเก็ตต่อจากทิวเขาตะนาวศรี (ดูรูปที่ 2) ซึ่งมีแนวเฉียงไปทางตะวันตกเฉียงใต้ สิบชายฝั่งทะเลของจังหวัดชุมพร ระนอง พังงาและภูเก็ต ทิวเขาที่สำคัญแนวที่ 2 คือทิวเขานครศรีธรรมราชซึ่งมียอดสูงสุดอยู่หลายยอด เช่น เขาหลวงสูง 1,784 เมตร ทิวเขานี้ผ่านดินแดนส่วนใหญ่ของจังหวัดสุราษฎร์ธานีและนครศรีธรรมราช ทิวเขานี้ทอดลงไปทางใต้จนจดสันกาลาศรี ทิวเขาส่วนใหญ่มีความสูงโดยเฉลี่ย 1,000 เมตร (ดูรูปที่ 3) เป็นทิวเขาหินปูนยุคกลางมีหินแกรนิตรองรับโดยชั้นมา เป็นแหล่งที่อุดมไปด้วยแร่ดีบุกและวุลแฟรม<sup>1</sup>

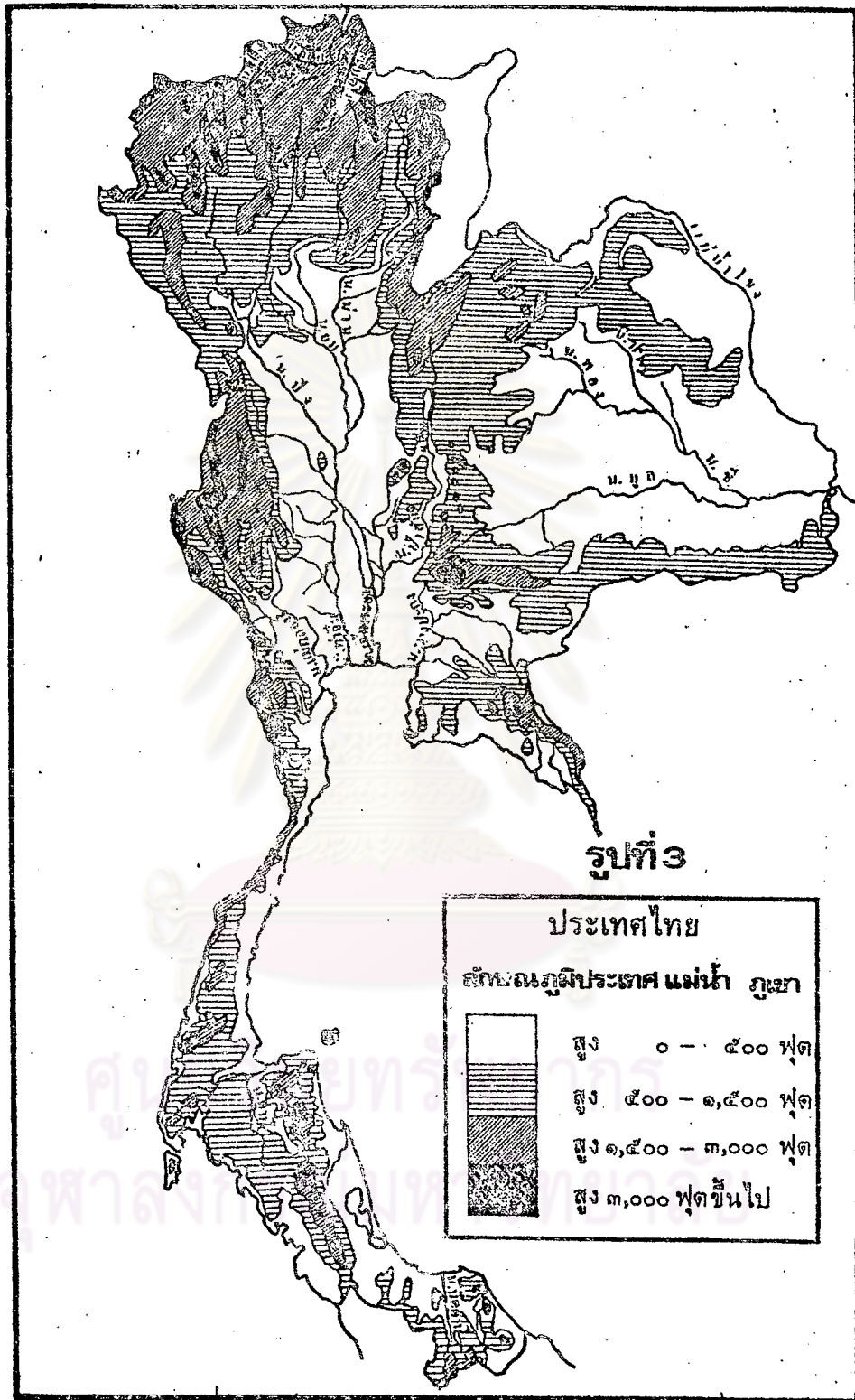
<sup>1</sup> สวาท เสนาณรงค์, ภูมิศาสตร์ประเทศไทย (พระนคร : ไทยวัฒนาพานิช, 2512), หน้า 25.

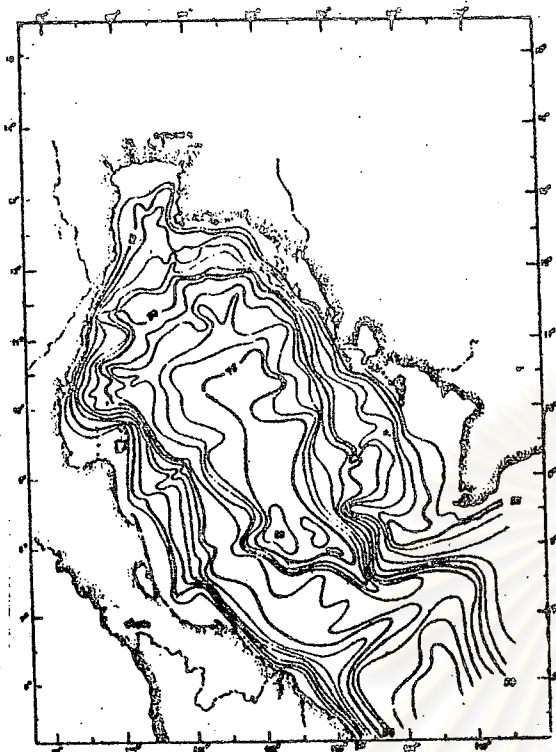




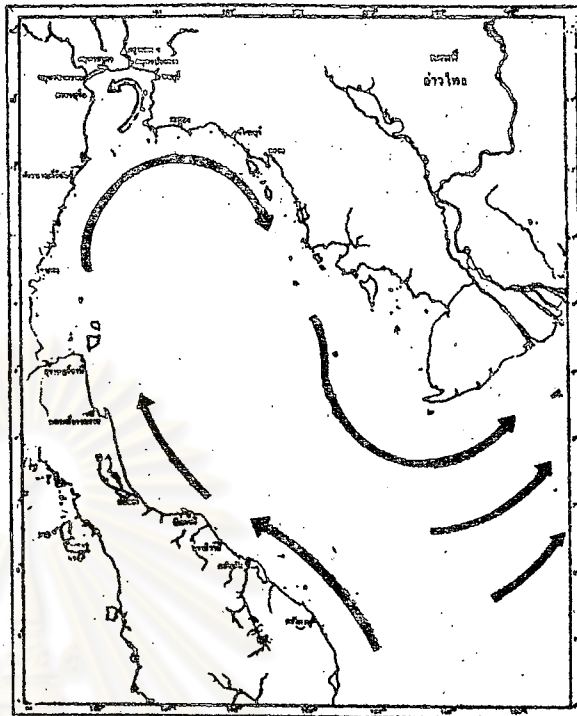
รูปที่ 2

ทิวเขาในคาบสมุทรภาคใต้ของไทย

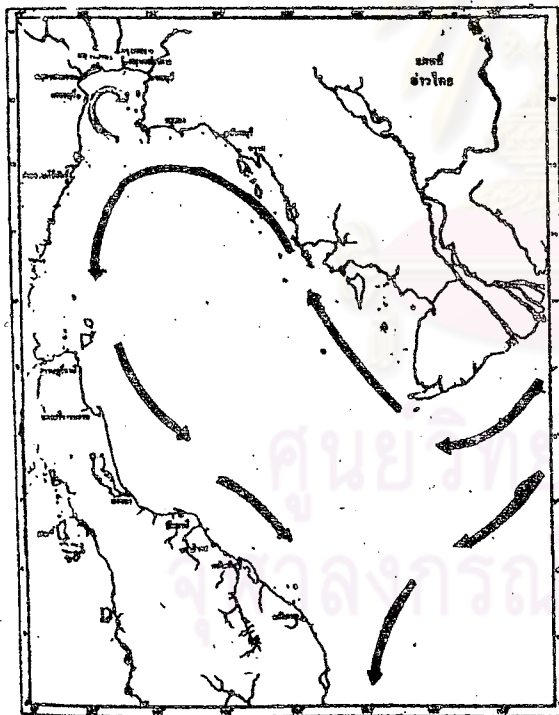




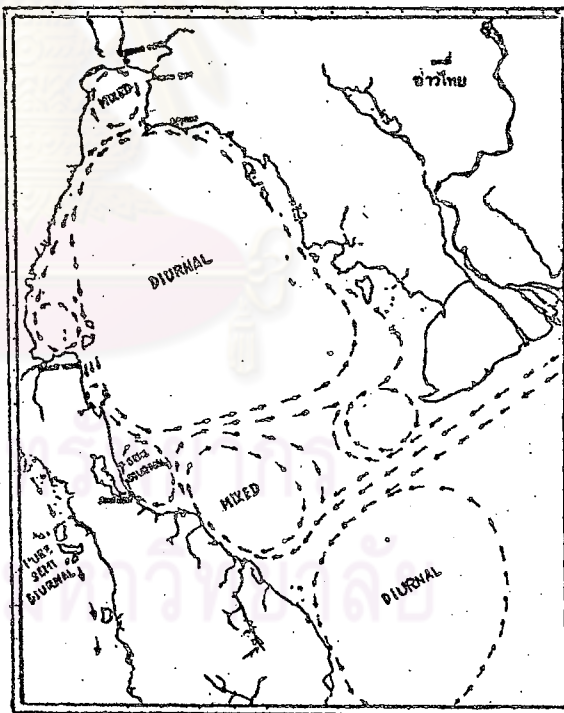
รูปที่ 1 ลักษณะความสูงของประเทศไทย



รูปที่ 2 กระแสลมในฤดูมรสุมตะวันตกเฉียงใต้



รูปที่ 3 กระแสลมในฤดูมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ



รูปที่ 4 ลักษณะภูมิอากาศในเขตอบอุ่นและเขตร้อนชื้น

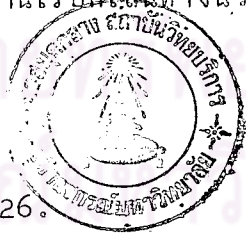
### รูปที่ 3 ข

ลักษณะกระแสน้ำในอ่าวไทย

คาบสมุทรภาคใต้ของไทยอาจแบ่งออกได้เป็น 2 บริเวณ คือ บริเวณชายฝั่งตะวันตกเป็นบริเวณที่ทิวเขามาชิดชายฝั่งทะเล มีไหล่ทวีปแคบและมีลักษณะชายฝั่งจมน้ำ ตัวอย่างดังกล่าวจะเห็นได้ตรงบริเวณปากน้ำรูปกรวยของแม่น้ำกระบุรีหรือแม่น้ำปากจั่น และมีเกาะอยู่ตามชายฝั่ง ชายฝั่งทะเลห่างออกไปเพียง 60 เมตร ก็จะถึงท้องทะเลลึก บริเวณที่สองคือ บริเวณชายฝั่งตะวันออกของคาบสมุทรมีชายฝั่งกว้างขวางกว่า และมีลำธารยาวกว่าชายฝั่งตะวันตก มีลักษณะเป็นทะเลตื้นและมีฝั่งงอกล้ำคั่นตัวเข้ามา มีหาดทรายกว้างขวาง มีทะเลภายในที่สำคัญคือ ทะเลสาบสงขลา มีอ่าวสำคัญ 2 อ่าว คือ อ่าวบ้านดอนและอ่าวชุมพร ชายฝั่งทั้งสองข้างได้รับลมมรสุมที่นำฝนมาตกทั้ง 2 ฤดู ทางชายฝั่งตะวันตกได้รับลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้มากในหน้าร้อน ส่วนทางชายฝั่งตะวันออกได้รับลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือในฤดูหนาวมากกว่าในฤดูร้อน<sup>1</sup>

#### ความสำคัญของคอคอดกระ

คอคอดกระตั้งอยู่ระหว่างอำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร กับอำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง<sup>2</sup> หรือ ตั้งอยู่ระหว่างเส้นรุ้งที่ 10° เหนือ และเส้นแวงที่ 99° ตะวันออก หรือตั้งอยู่ระหว่างเส้นทางหลวงหมายเลข 4 ช่วงชุมพรถึงระนอง อันเป็นระยะห่างกันประมาณ 120 กิโลเมตร ชาวบ้านเรียกเส้นทางนี้ว่า ทางสามร้อยโค้ง<sup>3</sup>



<sup>1</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 26.

<sup>2</sup> ราชบัณฑิตยสถาน อักษรานุกรมภูมิศาสตร์ไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน เล่ม 2 (พระนคร : โรงพิมพ์บริษัทคณะช่างจำกัก, 2506 - 2507), หน้า 8.

<sup>3</sup> ปราโมทย์ ทัดนาสุวรรณ "สวัสดิ์คอคอดกระ" แสนสุข, ปีที่ 2 (กรกฎาคม, 2515), 45.



ส่วนสา เหตุที่เรียกแผ่นดินระหว่างชุมพริกกับระนองว่า "คอคอคกระ" นั้น ก็เนื่องมาจากแผ่นดินในบริเวณดังกล่าว เป็นส่วนที่คอคหรือกึ่งที่สุดของคาบสมุทรมลายู ซึ่งตรงกับความหมายของ คอคอค ซึ่งหมายถึงแผ่นดินที่กึ่งต่อส่วนใหญ่สองข้าง<sup>1</sup> ส่วน สาเหตุที่เรียกคอคคอกนี้ว่า "กระ" สันนิษฐานว่าเนื่องจากมีกระ<sup>2</sup> อาศัยอยู่ในบริเวณนี้ ดังปรากฏเรื่องอยู่ในตำนาน<sup>3</sup>ว่า ในสมัยปลายกรุงศรีอยุธยา มีเชื้อสายเจ้าพระยา นคร เมืองนครศรีธรรมราช ชื่อ นายแก้ว ซึ่งมีภรรยาชื่อน้อย มีบุตรชาย 2 คน คือ ทองและเทพ ต่อมาเชื้อสายนายแก้วมีนามสกุลว่า ชนบัตร

นายแก้วได้อพยพลูกเมียพร้อมด้วยไพร่พลจากเมืองนครศรีธรรมราชไปหาที่ ทำกินใหม่ ครั้นมาถึงริมแม่น้ำแห่งหนึ่ง เห็นเป็นที่ราบกว้างใหญ่ ก็ตั้งบ้านเรือน โดยนายแก้วเป็นนายบ้าน ครั้นอยู่ต่อมาไม่นาน คนในหมู่บ้านออกไปหาปลาในแม่น้ำ พบกระตัวหนึ่งมีสีทอง<sup>4</sup> ซึ่งแปลกประหลาดกว่ากระชนิดใดที่เคยเห็นมา จึงนำมาให้ นายแก้ว นายแก้วเห็นเป็นของแปลกจึงนำมามอบให้เจ้าเมืองชุมพร

<sup>1</sup>ราชบัณฑิตยสถาน พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2493 (พระนคร : โรงพิมพ์วิมลพิษสงพิมพ์, 2493), หน้า 236.

<sup>2</sup>กระ หมายถึงเตาชนิดหนึ่ง (Cheiloinia imbricat) มีอยู่ตามทะเล แถบเมืองร้อน เมื่อถึงฤดูวางไข่ก็ขึ้นมาเกาะตามหาดทรายชายทะเล หลังเป็นเกล็ด แผ่นโต ๆ พื้นเหลืองมีกระเป็นสีน้ำตาลแก่ เนื้อเกล็ดใสเหมือนเขาวัว ไข่ประดิษฐ์ ทำสิ่งของ เช่น หวี เป็นต้น

<sup>3</sup>ผู้ว่าราชการจังหวัดและคณะกรรมการจังหวัด, จังหวัดระนอง (ม.ท. จัดพิมพ์ โดยคณะกรรมการประชาสัมพันธ์และพิมพ์เอกสารการจัดงานฉลอง 25 พุทธศตวรรษ 2500), หน้า 5.

<sup>4</sup>สาเหตุที่มีสีทอง อาจจะเป็นเพราะกระอยู่ในน้ำนาน ๆ ตะไคร่จับกระดอง จนหนาแน่น จึงอาจจะเปลี่ยนจากสีธรรมดาไปเป็นสีทองก็ได้

เจ้าเมืองชุมพรได้นำกระสีทองตัวนี้ขึ้นทูลเกล้าฯ ถวายพระเจ้าอยู่หัวในครั้งนั้น พระเจ้าอยู่หัวทรงพอพระราชหฤทัย จึงทรงปูนบำเหน็จความชอบให้เจ้าเมืองชุมพร และนายแก้ว โดยโปรดฯ ให้นายแก้วเป็นพระแก้วโกมล และยกหมู่บ้านที่ปกครองอยู่นั้นขึ้นเป็นเมือง เรียกเมืองตระ หรือ เมืองกระ ให้พระแก้วโกมลเป็นเจ้าเมืองปกครองขึ้นต่อเมืองชุมพร ดังนั้นคอคอดกระจึงน่าจะมาจากกระ (สีทอง) เช่นเดียวกับเมืองกระและแม่น้ำกระบุรี

การที่คอคอดกระเป็นแผ่นดินที่แคบที่สุดของแหลมมลายู ซึ่งตั้งอยู่ระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก คอคอดกระจึงกลายเป็นแผ่นดินที่มีความสำคัญในแง่ของการใช้เป็นเส้นทางคมนาคมทางบกที่สั้นที่สุดระหว่างมหาสมุทรทั้งสอง หรือที่เรียกกันว่า "ทางลัด" นั้นเอง การที่มีผู้นิยมใช้คอคอดกระเป็นทางลัดก็เพราะว่า ในสมัยก่อนการเดินทางไปยังประเทศที่อยู่ทางด้านตะวันออกของคาบสมุทรอินโดจีนนั้น เรือจะท่องเที่ยวผ่านช่องแคบมะละกา หรือช่องแคบซุนดา แต่เนื่องจากมีโจรสลัดคอยปล้นสะดมอยู่ที่ช่องแคบดังกล่าวนี้ จึงทำให้มักเดินทางเลี่ยงการเดินทางผ่านช่องแคบ โดยหันมาใช้เส้นทางลัดที่ตัดผ่านคาบสมุทรมลายู และทางลัดที่มักเดินทางนิยมใช้มากที่สุดคือทางข้ามคอคอดกระจากตะกั่วป่าด้านตะวันตกไปยังไทรยาด่านตะวันออก<sup>1</sup>

จากหลักฐานทางโบราณคดีที่ค้นพบในบริเวณแถบนี้ ทำให้เราเชื่อได้ว่ามีผู้นิยมคอคอดกระเป็นทางลัดมาตั้งแต่ระยะเริ่มแรกที่ชาวอินเดียได้อพยพเข้ามาสู่ภูมิภาคเอเชีย

<sup>1</sup>D.G.E. Hall, A History of South - East Asia (New York : St. Martin's Press, 1966), p.23.

ตะวันออกเฉียงใต้แล้ว กล่าวคือ เมื่ออาณาจักรศรีวิชัย<sup>1</sup> มีอำนาจเหนือช่องแคบมะละกา และช่องแคบซุนดา มหาราชแห่งอาณาจักรศรีวิชัยได้บังคับให้เรือคังกล่าวต้องแวะจอด ยังท่าเรือของตน ฉะนั้นเพื่อเป็นการเลี่ยงข้อบังคับดังกล่าว นักเดินทางจึงหันมาใช้ ทางลัดตรงคอคอคกระเสี่ยเป็นส่วนใหญ่<sup>2</sup>

นอกจากที่กล่าวมาแล้วยังปรากฏในสมัยอยุธยาว่าคินแดนทางตอนใต้และตอนเหนือ ของคอคอคกระจนกระทั่งถึงแม่น้ำตะนาวศรี เป็นบริเวณที่นักเดินทางชาวยุโรปสมัย แรก ๆ นิยมเข้ามาทำการค้าขายเครื่องเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่าง ค.ศ. 1509 - 1641 (พ.ศ. 2052 - 2184) พ่อค้าชาวอังกฤษ ฝรั่งเศส และดัตช์ ที่เข้ามา แข่งขันทำการค้าในสยามจำเป็นต้องเดินทางข้ามคาบสมุทรลพบุรีตรงคอคอคกระหรือ ตรงส่วนอื่น ทั้งนี้เพราะในช่วงระยะเวลาดังกล่าวนั้น โปรตุเกสมีอำนาจควบคุมช่อง แคบมะละกาไว้แต่ผู้เดียว<sup>3</sup>

จากที่กล่าวมานี้ จะเห็นว่าตั้งแต่สมัยโบราณมาจนกระทั่งสมัยอยุธยา นักเดิน ทางหรือพ่อค้านิยมใช้ทางลัดตรงส่วนที่เป็นคอคอคกระ แทนการเดินทางผ่านช่อง แคบมะละกาและช่องแคบซุนดามายังชายฝั่งด้านตะวันออกของอ่าวไทย หรือมายังคินแดน ภาคตะวันออกของอินโดจีน เพราะฉะนั้นประโยชน์ที่นักเดินทางหรือพ่อค้าได้รับจาก การเป็นทางลัดของคอคอคกระที่สำคัญพอสรุปได้ดังนี้คือ

---

<sup>1</sup>อาณาจักรศรีวิชัย (Srivijaya) เป็นอาณาจักรหนึ่งที่เรืองอำนาจขึ้นทาง ตอนใต้ของประเทศไทยระหว่างคริสต์ศตวรรษที่ 7 - 10 บางครั้งได้ปกครองเกาะ สุมาตรา แหลงมลายูและคินแดนบางส่วนตอนใต้ของประเทศไทย โบราณวัตถุที่ค้นพบ ทางตอนใต้ของประเทศไทยมีลักษณะคล้ายคลึงกับของที่พบในหมู่เกาะชวาและสุมาตรา เช่น พระโพธิสัตว์อวโลกิเตศวร สมฤทธิ ซึ่งพบที่วัดมหาธาตุ อำเภอดำรงวิทยารุจิราชนิ เป็นคน

<sup>2</sup>D.G.E. Hall, *Op.cit.*, p.23.

<sup>3</sup>Christian, John L., "The Kra Canal Fable," *Amerasia*, I (February, 1938), 559.

- ประการที่หนึ่ง เป็นการยื่นระยะทางให้สั้นลง ซึ่งทำให้ประหยัดทั้งเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
- ประการที่สอง ทำให้ไม่ต้องเสียงัยต่อการปล้นสดมภ์ของโจรสลัด ซึ่งอาศัยอยู่แถบของแควมะละกาและช่องแคบซุนดา
- ประการที่สาม ช่วยให้นักเดินทางหรือพวกพ่อค้าไม่ต้องเสียภาษีหรือค่าผ่านของแคบให้กับผู้เป็นเจ้าของ ดังปรากฏตัวอย่างมาแล้วในสมัยอาณาจักรศรีวิชัย และเมื่อครั้งโปรตุเกสมีอำนาจเหนือช่องแคบดังกล่าว เป็นต้น
- ด้วยประโยชน์ทั้งสามประการดังกล่าวนี้ จึงส่งเสริมให้คอคอดกระมีความสำคัญเป็นลำดับมา

ความสัมพันธ์ระหว่างแม่น้ำกระบี่หรือแม่น้ำปากจั่นกับคอคอดกระ

แม่น้ำกระบี่ ต้นน้ำเกิดจากลำธาร 2 สาย ซึ่งลำธารหันกระเนยหรือคลองกระเนย ซึ่งเป็นเส้นแบ่งเขตแดนประเทศไทยกับพม่าตลอดสาย คลองสะตุงในอำเภอกระบี่ จังหวัดระนอง ไหลลงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ส่วนลำธารอีกสายหนึ่งคือลำธารหันกะเคียง ต้นน้ำเกิดจากยอดเขาซันโบนในเขตประเทศพม่า ไหลลงมาทางทิศใต้มาบรรจบกับลำธารกระเนยในเขตอำเภอกระบี่ กลายเป็นแม่น้ำกระบี่<sup>1</sup>

แม่น้ำกระบี่ ไหลไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ผ่านอำเภอกระบี่ ถึงอำเภอละอุ่น อำเภอเมืองระนอง ไปลงทะเลอันดามันในเขตอำเภอเมืองระนอง แม่น้ำสายนี้ยาวประมาณ 135 กิโลเมตร

แม่น้ำกระบี่<sup>2</sup> มีชื่อเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า "แม่น้ำปากจั่น" ทั้งนี้เนื่องจากมีคลอง ๆ หนึ่ง ชื่อคลองจั่น ไหลลงสู่แม่น้ำกระบี่ตรงตำบลปากจั่น ซึ่งแต่เดิมเคยเป็น

<sup>1</sup>ราชบัณฑิตยสถาน, เรื่องเดิม, หน้า 41.

<sup>2</sup>ต่อไปนี้จะเรียกว่า แม่น้ำปากจั่น



ชุมทางคมนาคมระหว่างเมืองชุมพรกับเมืองระนอง และยังเป็นท่าเรือรถไฟที่จะไป  
จังหวัดระนองและภูเก็ต ฉะนั้นแม่น้ำกระบี่ตั้งแต่ตอนนี้ออกทะเลจึงเรียกกันว่า  
แม่น้ำปากจั่น<sup>1</sup>

แม่น้ำกระบี่หรือโดยเฉพาะตอนที่เรียกว่า แม่น้ำปากจั่น มีความสัมพันธ์กับ  
คอคอดกระจนยากที่จะแยกออกจากกันได้ ทั้งนี้ด้วยเหตุ 2 ประการ กล่าวคือ  
ประการที่ 1 แม่น้ำปากจั่นเป็นแม่น้ำสายใหญ่ที่สุดที่ไหลผ่านบริเวณคอคอดกระ  
ซึ่งสามารถไหลเค้นเรือได้ ดังนั้นแม่น้ำสายนี้จึงเป็นเส้นทางคมนาคมระหว่างจังหวัด  
ระนองกับชุมพร โดยเฉพาะในสมัยก่อนเมื่อยังไม่มีถนนตัดผ่านอย่างปัจจุบันนี้ ดัง  
ตัวอย่างเช่น เมื่อครั้งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จประพาสรอบคาบ  
สมุทรลาอยู่ใน ค.ศ. 1890 (พ.ศ. 2433) ภายหลังนี้ทรงเสด็จทางชลมารคจากพระ  
นครจนถึงเมืองชุมพร แล้วได้เสด็จทอดถวายชบวนช้างผ่านคอคอดกระ แล้วเสด็จลงเรือ  
พระที่นั่งที่เมืองกระบี่ลงลงมาตามลำน้ำปากจั่น จนกระทั่งออกปากน้ำที่จังหวัดระนอง  
เพราะฉะนั้นการที่แม่น้ำสายนี้สามารถไหลเค้นเรือได้นี้เอง จึงทำให้ชาวต่างชาติคิดที่  
จะขุดคอคอดกระเชื่อมแม่น้ำปากจั่นเข้ากับแม่น้ำชุมพรบนฝั่งอ่าวไทย เพื่อใช้เป็นทางคั  
ระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก โดยเฉพาะตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระ  
จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นต้นมา

ประการที่ 2 ภายหลังการปักปันเขตแดนระหว่างพม่าของอังกฤษกับประเทศไทย  
ใน ค.ศ. 1868<sup>2</sup> (พ.ศ. 2411) ปรากฏว่าได้ถือเอาแม่น้ำปากจั่นเป็นเส้นกั้นพรมแดน

<sup>1</sup> เรื่องเดียวกัน หน้าเดียวกัน

<sup>2</sup> กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงต่างประเทศ, สนธิสัญญาและความ  
ตกลงทวิภาคีระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศและองค์การระหว่างประเทศ เล่ม 1

พ.ศ. 2160 - 2412 พระนคร : โรงพิมพ์พระจันทร์, 2511, - หน้า 167 - 168.

ระหว่างประเทศไทยกับพม่าของอังกฤษ จึงมีผลให้แม่น้ำปากจั่นเป็นแม่น้ำสองชาติ นั่นคือ ฝั่งขวาเป็นของพม่า ส่วนฝั่งซ้ายเป็นของไทย ความสำคัญของแม่น้ำสายนี้จึงอยู่ที่ว่า ถ้ารัฐบาลไทยให้สัมปทานขุดคลองแก่งชาติโคชาติหนึ่งที่บริเวณคอคอดกระ โดยใช้แม่น้ำสายนี้เป็นส่วนหนึ่งของคลองแล้ว ก็เท่ากับอังกฤษใช้แม่น้ำสายนี้เป็นสื่อเพื่อตน จะได้มีส่วนในคลองที่จะขุดด้วยโดยนิตินัยนั่นเอง

ควยเหตุผลดังกล่าวนี้ ทำให้แม่น้ำปากจั่นมีความเกี่ยวข้องกับคอคอดกระอย่างแยกไม่ออก และไม่อาจละเว้นโดยไม่กล่าวถึงเรื่องราวของแม่น้ำกระบุรีเสียได้

แนวความคิดในการขุดคลอง เชื่อมมหาสมุทรอินเดียและอ่าวไทยของบุคคลต่าง ๆ

ก. พระราชดำริในสมเด็จกรมพระราชวังบูรพาภิรมย์เสด็จประพาสสิงคโปร์และชวา  
ที่สงขลา

จะ เล็ง ลัก ทุ ก กิ ม ัน ุ เส ีย ก ่อน	บ ัน ร อน อย ุ ำ ใ ห ้ ท ัน ใ น ใ น หน ำ
จ ำ ใ จ ใ ค ใ ห ้ ใ ค ใ ต ใ ก ใ ต ใ ก ใ น ใ	ใ น ใ ท ใ พ ใ น ใ น ใ น ใ น ใ
ใ ค ใ น ใ น ใ น ใ น ใ น ใ	ใ จ ใ ข ใ พ ใ ส ใ ต ใ น ใ
ใ ห ใ ร ใ ร ใ บ ใ อ ใ ก ใ ป ใ ร ใ	ใ ป ใ ก ใ ไ ค ใ พ ใ ย ใ ต ใ ห ใ ร ใ
ใ จ ใ จ ใ ข ใ ป ใ ค ใ ไ ใ ม ใ ร ใ	ใ จ ใ บ ใ ก ใ ป ใ น ใ ไ ใ
ใ พ ใ ร ใ ม ใ น ใ จ ใ พ ใ ล ใ ย ใ	ใ จ ใ ค ใ บ ใ น ใ ก ใ พ ใ ไ ใ

บทกลอนที่ยกมานี้ เป็นหลักฐานยืนยันให้เห็นว่า ความคิดริเริ่มเรื่องขุดคลองเดินเรือเชื่อมสองฝั่งทะเลทางภาคใต้ของประเทศไทยนั้น ได้ปรากฏมาแล้วตั้งแต่สมัย

<sup>1</sup> ชีตเส้นใต้โดยผู้เขียน

<sup>2</sup> กรมศิลปากร, ประชุมเพลงยาวฉบับหอสมุดแห่งชาติ (พระนคร : คลังวิทยา, 2507), หน้า 37.

พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก ทั้งนี้เป็นผลมาจากการที่พม่าชอบยกทัพมารุกรานไทยเนื่อง ๆ เป็นต้นว่าใน ค.ศ.1785 (พ.ศ.2328) พระเจ้าปดุงกษัตริย์พม่าโปรดฯให้ยกทัพใหญ่มาตีไทยครั้งที่เรียกกันว่า สงครามเก้าทัพ ซึ่งเป็นสงครามระหว่างไทยกับพม่าครั้งสำคัญยิ่งในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ผลของสงครามครั้งนี้ปรากฏว่าไทยสามารถตีทัพพม่าให้ถอยไปได้ ต่อมาในปลาย ค.ศ.1786 (พ.ศ.2329) พม่ายกทัพเข้ามา รุกรานไทยอีก แต่ไทยสามารถตีทัพพม่าถอยไปได้อีกเช่นกัน นับแต่นั้นมาพม่าก็เข็ดขยาดไม่กล้ายกทัพเข้ามาตีไทยอีก มีแต่ไทยไปบุกรุกรบไล่พม่าชิงเอาหัวเมืองล้านนาไทย พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกทรงมีพระราชดำริที่จะยกไปตีพม่าเป็นการตอบแทนบ้าง<sup>1</sup>พอดีกับเมืองทวายเอาใจออกห่างจากพม่ามาสวามิภักดิ์ไทย พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก จึงโปรดฯให้เตรียมกองทัพไปตีพม่าใน ค.ศ.1793 (พ.ศ.2336)

ด้วยความเคียดแค้นที่พม่าชอบยกทัพมารุกรานให้ไทยได้รับความเดือดร้อนอยู่เนืองนี้เอง กลายเป็นแรงกดดันจิตใจสมเด็จพระราชวังบรมมหาสุรสิงหนาท

<sup>1</sup>ความคิดที่ไทยจะยกทัพไปตีพมานั้น สมเด็จพระยาคำรงราชานุภาพทรงอธิบายไว้ว่า เพื่อจะแก้แค้นที่พม่าเข้ามารุกรานไทยให้ได้รับความลำบากยากแค้นแสนสาหัส ซึ่งความรู้สึกเคียดแค้นของคนไทยที่มีต่อพม่าในครั้งนั้น ทรงยกตัวอย่างกลอนเพลงยาวของกรมพระราชวังบรมมหาสุรสิงหนาท ซึ่งทรงนิพนธ์เมื่อครั้งยกทัพไปตีพม่าใน ค.ศ.1793 (พ.ศ.2336) ตอนหนึ่งว่า

มันทำเมืองเรากอนเท่าใด

จะทดแทนมันให้หมดสิ้น

มันจิตอหังการหมิ่น

จะล้างให้สิ้นอย่าสงกา

(จาก สมเด็จพระยาคำรงราชานุภาพ, ไทยรบพม่า (พระนคร : สำนักพิมพ์คลังวิทยา, 2505), หน้า 599.

ทรงมีความคิดที่จะขุดคลองเพื่อเชื่อมทะเลสาบสงขลากับมหาสมุทรอินเดีย<sup>1</sup> เพื่อวัตถุประสงค์ทางคานยุทธศาสตร์ กล่าวคือ เพื่อใช้เป็นเส้นทางเดินทัพเรือไปที่หัวเมืองประเทศราชบนคาบสมุทรมลายูประการหนึ่ง กับอีกประการหนึ่งซึ่งสำคัญมากคือ เพื่ออำนวยความสะดวกในการยกทัพเรือไปที่หรือต่อต้านทัพพม่านั่นเอง

พระคำริที่จะขุดคลองเชื่อมมหาสมุทรอินเดียกับอ่าวไทยที่จังหวัดสงขลาของกรมพระราชวังบวรมหาสุรสิงหนาท นับว่าเป็นพระคำริที่ก้าวหน้ามาก ทั้งนี้เมื่อพิจารณาถึงผลประโยชน์คานยุทธศาสตร์แล้วจะเห็นว่าเหมาะสม เพราะการเดินทัพทางบกในครั้งนั้นทำได้ด้วยความลำบากและต้องกินเวลานาน ดังนั้นจึงปรากฏว่าคราวใดที่พม่ายกทัพมาที่หัวเมืองชายทะเลด้านตะวันตกของไทย ทัพไทยจะยกไปทางเรือก่อนแล้วไปขึ้นบก ณ ที่ใดที่หนึ่ง แล้วจึงยกไปรบกับพม่า อาทิ ในสงครามเก้าทัพ กองทัพไทยที่ยกไปต่อต้านทัพพม่าที่ยกมาที่หัวเมืองชายทะเลทางบักซ์ไต ก็ได้เดินทัพเรือไปขึ้นบกที่เมืองชุมพร<sup>2</sup> ก่อนเป็นต้น เพราะฉะนั้นถ้าหากขุดคลองเชื่อมอ่าวไทยกับมหาสมุทรอินเดียเข้าด้วยกันดังพระปรารภของสมเด็จพระเจ้ากรุงพระราชวังบวรมหาสุรสิงหนาทก็สามารถอำนวยความสะดวก

---

<sup>1</sup>หลักฐานยืนยันในเรื่องนี้ พิจารณาจากเพลงยาวของสมเด็จพระเจ้ากรุงพระราชวังบวรมหาสุรสิงหนาท ดังที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเกล้าอยู่หัว ทรงแสดงกระแสพระราชดำริควยเรื่องเพลงยาวดังกล่าวไว้ในหนังสือพระราชวิจารณ์ว่า "ข้อความตามพระราชนิพนธ์ ถ้าผู้อ่านพิจารณาด้วยญาณอันหนึ่งลึกลงว่าเป็นเรื่องจริง ไม่ใช่อ่านเรื่องชาติ ๆ จักร ๆ จะรู้สึกน้ำใจท่านผู้เป็นคนตระกูลของเรา ว่ามีความอภัยศทุกขรอนลำบากยากเข็ญแค้นแค้นเพียงใด ความคิดเช่นนี้เชื่อว่าจะมีแต่กรมพระราชวังบวรมหาสุรสิงหนาท ย่อมมีทั่วไปในผู้มีบรรดาศักดิ์และผู้มีปัญญาในเวลานั้น"

<sup>2</sup>กรมศิลปากร, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 1 (พระนคร : โรงพิมพ์ท่าพระจันทร์, 2478), หน้า 109.



ความสะดวกในการเดินทัพไปที่พม่าทางด่านตะวันตก และยังคงสะดวกที่จะยกทัพเรือไปปราบหัวเมืองประเทศราชตามหัวเมืองมลายู<sup>1</sup> ของไทยใต้ง่ายขึ้นอีกด้วย (ดูรูปที่ 4)

เป็นที่น่าสังเกตว่า พระราชปรารภในสมเด็จพระราชวังบรมมหาสุรสิงหนาท ในการซุกคดครั้งนี้ มิได้กล่าวถึงผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจแต่อย่างใด ที่เป็นเช่นนี้อาจเนื่องมาจากพระองค์ทรงเป็นนักรบ เพราะฉะนั้นจึงเป็นเรื่องธรรมดาที่การกระทำสิ่งใด ๆ ก็ตามมักจะคำนึงถึงผลประโยชน์ทางการรบหรือด้านยุทธศาสตร์เป็นสำคัญ เพื่อให้ได้เปรียบในการรบ ในทำนองเดียวกันจะเห็นว่าสมาคมหอการค้าอังกฤษ (Board of Trade) เมื่อพิจารณาโครงการซุกคดองกระใน ค.ศ. 1858 (พ.ศ. 2401) ก็เพิ่งเล็งแต่เฉพาะผลประโยชน์ทางการค้าหรือด้านเศรษฐกิจเพียงด้านเดียว โดยมีได้กล่าวถึงผลประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์แต่อย่างใด<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup>หัวเมืองดังกล่าว ได้แก่ ไทรบุรี กลันตัน ตรังกานู และปัตตานี ซึ่งปรากฏหลักฐานว่าเคยเป็นหัวเมืองประเทศราชของไทยมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา แต่เมื่อกรุงศรีอยุธยาเสียแก่พม่าใน ค.ศ. 1667 (พ.ศ. 2310) แล้ว หัวเมืองเหล่านั้นก็ตั้งตัวเป็นอิสระ และเป็นอิสระจากไทยมาตลอดสมัยกรุงธนบุรี จนกระทั่งถึงสมัยรัชกาลที่ 1 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ไทยก็ได้หัวเมืองมลายูทั้งสี่มาเป็นเมืองประเทศราชอีกเมื่อ ค.ศ. 1785 (พ.ศ. 2328) และหลังจากนั้นก็ปรากฏบ่อย ๆ ว่า เมืองประเทศราชเหล่านี้พยายามปลุกตัวเป็นอิสระจากไทย จนเป็นเหตุให้ไทยต้องยกทัพลงไปปราบอยู่เสมอ ศึกษารายละเอียดได้จาก ตรีศักดิ์ ล้อมลิ้ม ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับมลายูในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ปรินิพนธ์ การศึกษามหาบัณฑิต วิทยาลัยวิชาการศึกษาประสานมิตร พระนคร : แพร่พิทยา, 2516.

<sup>2</sup>British Foreign Office Papers (Cited hereafter as F.O.) 69/14, E.Hammound to F.O., No 53, January 23, 1858.

ข. ความคิดของกัปตันโทมัส ฟอร์เรสต์ (Captain Thomas Forrest)

เรื่องขุคคอคคกกระ

เมื่อครั้งที่กัปตันโทมัส ฟอร์เรสต์ แห่งบริษัทอินเดียตะวันออกของอังกฤษ (English East India Company) ได้เดินทางจากกัลกัตตาไปยังหมู่เกาะมะริค ใน ค.ศ. 1783 (พ.ศ. 2326) และ ค.ศ. 1784 (พ.ศ. 2327) เขาได้บรรยายสภาพของหมู่เกาะที่ตั้งเรียงรายประจุกุญช์บนฝั่งตะวันตกของอ่าวเบงกอล หรือที่เรียกกันว่ากลุ่มเกาะมะริค (The Mergui Archipelago) ไว้ในหนังสือของเขา และในตอนหนึ่งเมื่อกล่าวถึงอ่าวแฮสติงส์ (Hastings Bay) ซึ่งเป็นอ่าวที่เหมาะสมในการจอดเรือของเกาะเซนต์ เมทิว (St. Methew Island) กัปตันโทมัส ฟอร์เรสต์ ได้กล่าวพาดพิงถึงชายฝั่งตรงข้ามอันเป็นบริเวณคอคคกกระว่า มีแม่น้ำสายหนึ่ง<sup>1</sup> ซึ่งสามารถแล่นเรือขนาดเล็กไปยังคอคคกกระได้ และมีการขนถ่ายสินค้าจากแม่น้ำสายนี้ไปยังแม่น้ำอีกสายหนึ่งซึ่งเป็นแม่น้ำที่ปราศจากแก่งน้ำตกหรือกระแสน้ำเชี่ยวไหลผ่านบริเวณที่อยู่อาศัยอันอุดมไปด้วยข้าวและวัวควาย ลงสู่อ่าวไทย โดยใช้เวลาเพียง 6 ชั่วโมง<sup>2</sup> นอกจากนั้นเขายังกล่าวว่า เส้นทางดังกล่าว

สามารถแล่นเรือผ่านโดยใช้เวลาเพียงสี่ห้าชั่วโมง จากเมืองมัทราส...ผ่านคอคคกกระ...ซึ่งอยู่ระหว่างอ่าวเบงกอลกับประเทศจีน โดยไม่ต้องเดินทางอ้อมแหลมมลายูผ่านช่องแคบมะละกา<sup>3</sup>

<sup>1</sup>แม่น้ำสายนี้สันนิษฐานว่า คือ แม่น้ำชุมพร ทั้งนี้เพราะจากตำแหน่งที่ตั้งและคุณสมบัติของแม่น้ำตามที่กัปตันโทมัส ฟอร์เรสต์ บรรยายไว้ ตรงกับข้อเท็จจริงของแม่น้ำชุมพร

<sup>2</sup>Captain Thomas Forrest, A Voyage From Calcutta to Mergui Archipelago (London : Robson, 1972), P.III

<sup>3</sup>Ibid., p.x.

จากข้อความที่ยกมานี้ แมวากับตันโทมัส ฟอร์ดเรสต์ จะไม่ได้เสนอให้ชุกคอง โดยตรงก็ตาม แต่จากการที่เขาได้แสดงความคิดเห็นว่าอังกฤษจะได้รับผลประโยชน์ทาง ด้านการค้าและการเดินเรือจากมัทราสไปยังประเทศจีน โดยใช้เส้นทางผ่านคอคอดกระ นั้น ก็เท่ากับเป็นการแสดงให้เห็นว่า อังกฤษจะต้องตัดเส้นทางคมนาคมสายใหม่ผ่าน คอคอดกระ และเส้นทางคมนาคมที่วานี้ก็ควรจะเป็นการชุกคอง เพราะไม่เช่นนั้น แล้วเขาคงไม่ใช่คำว่า "แลนเรือ" จากมัทราสผ่านบริเวณกังกลาวเป็นแน่

ความคิดเห็นของกัปตัน โทมัส ฟอร์ดเรสต์ ในเรื่องนี้ ได้มีอิทธิพลต่อความคิด ของนายไวช แห่งบริษัทลอร์ด (Lloyd Company) ที่เสนอโครงการชุกคองคอคอด กระ ต่อ ลอร์ด แคลเรนดอน (Lord Clarendon) ใน ค.ศ. 1858 (พ.ศ. 2401) ซึ่งเขารับว่าได้รับความคิดนี้มาจากกัปตัน โทมัส ฟอร์ดเรสต์<sup>1</sup>

เป็นที่น่าสังเกตว่า กัปตัน โทมัส ฟอร์ดเรสต์ มองผลประโยชน์ที่ได้รับจากการ ใช้เส้นทางผ่านคอคอดกระทางค้าเศรษฐกิจเป็นสำคัญ ซึ่งต่างกับสมเด็จพระราชวัง บรมมหาสุรสิงหนาท ซึ่งทรงมองผลประโยชน์ทางคานยุทธศาสตร์เป็นสำคัญ

ค. ความคิดของกัปตัน จี.บี. ทรีเมนฮีร์ (Captain G.B. Tremenheere)

เรื่องชุกคองคอคอดกระ

กัปตัน จี.บี. ทรีเมนฮีร์ วิศวกรชาวอังกฤษ ซึ่งทำงานอยู่ในแคว้นตะนาวศรี มีความสนใจบริเวณคอคอดกระมาก จึงได้เดินทางไปสำรวจบริเวณกังกลาวใน ค.ศ. 1843 (พ.ศ. 2386) กับ อี.เอ. บลันเคลล์ (E.A. Blundell) ซึ่งต่อมาได้เป็น

<sup>1</sup>F.O. 69/105 "Wise to Lord Clarendon January 11, 1858

ข้าหลวงเมืองสิงคโปร์ บุคคลทั้งสองนี้<sup>1</sup> นับว่าเป็นคนกลุ่มแรกที่ได้เดินทางมาสำรวจ บริเวณคอคอกระ

บริเวณที่บุคคลทั้งสองได้ทำการสำรวจ ได้แก่บริเวณจากแม่น้ำปากจั่นไปจนถึง แม่น้ำชุมพร ซึ่งผลของการสำรวจครั้งนี้ กัปตันทริเมนฮ์ ได้ทำรายงานเอาไว้พอสรุป ได้ดังนี้

1. สามารถขุดคลองเดินเรือที่บริเวณคอคอกระได้ ซึ่งยังผลให้เรือที่แล่น ระหว่างประเทศอินเดียกับประเทศจีนเดินทางได้เร็วขึ้น ทั้งนี้โดยไม่ก่ออ้อมแหลม มลายู แต่ทว่าการขุดคลองจะกระทำไต่ยาก เพราะระดับความสูงของพื้นที่ระหว่าง แม่น้ำปากจั่นกับแม่น้ำชุมพร มียอดที่สูงที่สุด 450 ฟุต<sup>2</sup> และ สมมุติว่าแนวคลองอยู่ใน ระดับความสูง 100 ฟุต จากระดับท่งน้ำของช่องเขา (Pass)<sup>3</sup> สิ่งที่น่าประหลาดอยู่

<sup>1</sup>หลักฐานส่วนใหญ่ปรากฏข้อความตรงกันว่า กัปตัน ทริเมนฮ์ กับ อี.เอ. บลันเคลล์ ได้เดินทางไปสำรวจคอคอกระใน ค.ศ. 1843 (พ.ศ. 2386) แต่จาก บทความของ จอห์น แอล คริสเตียน (John L. Cristian) "The Canal Fable" กลับปรากฏว่า ผู้ร่วมเดินทางไปกับ กัปตันทริเมนฮ์ ในครั้งนั้นเป็นนักสำรวจชาวอังกฤษ ชื่อ ดร. ริชาร์ดสัน (Dr. Richardson) ฉะนั้นจึงน่าจะเป็นว่าบุคคลชุดแรกที่ได้ เดินทางไปสำรวจในครั้งนี้ควรจะประกอบไปด้วยบุคคลทั้งสาม

<sup>2</sup> M.L. Manich Jumsai, History of Anglo Thai Relation (Bangkok : Chalermnit, 1970), p.287.

<sup>3</sup> ช่องเขา (pass) เป็นทางผ่านเทือกเขา ตามปกติเกิดจากการสึกกร่อน ของหิน โดยลำธารสองสายที่อยู่ใกล้ ๆ กันแต่อยู่คนละซีกภูเขา ช่องแคบนี้มีลักษณะ เหมือนอานม้า ทั้งนี้เนื่องมาจากมียอดเขาขนาบสองข้าง และสองข้างเขาเป็นหุบ เขาชัน



แล้วหักส่วนนี้ออกจากระดับความสูง 450 ฟุต ก็จะเหลือส่วนที่ต้องขุด 350 ฟุต ที่ซึ่งจะขุดนี้ส่วนใหญ่เป็นหินแข็ง<sup>1</sup>

2. ลักษณะของคลองที่จะขุด จะต้องเป็นคลองระดับน้ำทะเล (sea - level canal) มีลักษณะเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า กว้างทั้งหมด 100 ฟุต ทั้งนี้เนื่องจากเรือไม่สามารถแล่นขึ้นไปตามลำน้ำปากจั่นเกินระยะ 25 ไมล์ได้ ฉะนั้นคลองที่จะขุดจึงเริ่มขุดตั้งแต่จุดนี้เป็นต้นไป<sup>3</sup> พื้นที่ที่จะขุดขุดอย่างน้อย 3,566,640 ลูกบาศก์ฟุต หรือ 1,200,000,000 ลูกบาศก์หลา<sup>4</sup>

จากรายงานของกัปตัน ทริเมนฮิว ทำให้เราได้พบว่าเขาเป็นคนแรกที่เสนอว่าจะขุดคลองตรงบริเวณคอคอดกระไค้ และในขณะเดียวกัน ก็ทำให้เราได้ทราบว่าคลองที่จะขุดนั้น แม้ว่าจะขุดได้ก็ตาม แต่ทว่าก็ขุดได้ด้วยความยากลำบาก ทั้งนี้เนื่องจากมีอุปสรรคสำคัญคือ บริเวณที่จะขุดคลองผานี้มีเนินภูเขาสูงซึ่งประกอบไปด้วยหินแข็ง ทำให้ขุดยาก นอกจากนั้นการที่แม่น้ำปากจั่นคเคี้ยวและเรือไม่สามารถแล่นเกินระยะ 25 ไมล์ใดของขุดเป็นระยะทางยาว อุปสรรคต่าง ๆ ที่เขาชี้ให้เห็นนับว่า

<sup>1</sup>F.O.69/105, Sir R. Schomburgk to the Earl of Malmesbury relative to the Projected Ship Canal Across the Isthmus of Kra. Inclosure, Bangkok, May 31, 1858.

<sup>2</sup>William J. Ronan, "The Kra Canal : A Suez for Japan?," "Pacific Affairs, 9, No.3, (September, 1936), 406.

<sup>3</sup>F.O.69/105, Sir R. Schomburgk to the Earl of Malmesbury, op.cit.

<sup>4</sup>John L. Christian, op.cit., p.561.

เป็นประโยชน์ในการพิจารณาเรื่องโครงการขุดคลองผ่านคอคอดกระในระยะหลังด้วย แต่ในเรื่องความสูงของพื้นที่ที่ได้รับจากการสำรวจของเขายังคลาดเคลื่อนมาก เพราะจากผลการสำรวจของคณะวิศวกรชาวฝรั่งเศสและกัปตันลอฟทัส (Captain A.J.F. Loftus) ใน ค.ศ. 1883 ( พ.ศ. 2426) โดยใช้เครื่องมือวัดความสูงพื้นที่นั้นพบว่ายอดที่สูงที่สุดเพียง 250 ฟุต เห็นระดับน้ำทะเล อย่างไรก็ตามการทำการสำรวจครั้งนี้ ทำให้ความคิดเรื่องขุดคลองกระได้เป็นที่รู้จักแพร่หลายออกไป

ง. ความคิดของ โอ.ไรลีย์ (O. Riley) เรื่องขุดคอคอดกระ

โอ.ไรลีย์ เป็นผู้แทนข้าหลวงเมืองพะโค (Deputy Commissioner of Pegu) ได้เดินทางไปสำรวจลุ่มแม่น้ำปากจั่น และบริเวณโดยรอบใน ค.ศ. 1849 (พ.ศ. 2392) ผลการสำรวจครั้งนี้ เขามีความเห็นว่าเป็นลักษณะที่แม่น้ำกามัน (Kaman Branch) ซึ่งไหลลงสู่แม่น้ำปากจั่นตรงจุดที่ห่างจากแม่น้ำ 18 ไมล์นั้น จะช่วยให้การขุดคลองทำไค่ง่ายขึ้น เพราะสภาพแม่น้ำที่ไหลลงสู่ทางใต้ผ่านบริเวณพื้นที่ที่ราบเรียบกว่าบริเวณใกล้เมืองกระ และเส้นทางตั้งแต่ต้นน้ำเรื่อยมาจนถึงตอนกลางของคอคอดกระ จะมีพื้นที่ซึ่งมีระดับความสูงต่ำกว่าระดับน้ำทะเลมาก อีกทั้งมีหุบเขาลึกซึ่งเมื่อทำการขุดคลองผ่านหุบเขานั้นจึงไม่จำเป็นต้องขุดให้ลึกมากอีก นอกจากนี้ยังสามารถใช้แม่น้ำชุมพรที่เป็นส่วนหนึ่งของคลองที่จะขุดไค่อีกด้วย<sup>1</sup>

ระยะเส้นทางที่จะต้องขุดคลองเชื่อมแม่น้ำกามันเข้ากับแม่น้ำชุมพร นับจากการคาดคะเนของ โอ.ไรลีย์<sup>2</sup> มีความยาวประมาณ 25 - 30 ไมล์ ส่วนผลประโยชน์

<sup>1</sup>F.O.69/105, Sir R. Schomburgk to the Earl of Malmesbury,

op.cit.

<sup>2</sup>ที่กล่าวว่าเป็นการคาดคะเนนั้น เนื่องจากระยะทางตั้งแต่ต้นน้ำ (Watershed) ถึงอำเภอไทย โอ.ไรลีย์ มิได้เข้าไปสำรวจด้วยเครื่องมือ ฉะนั้นระยะทางที่เขาเสนอมาจึงเป็นเพียงการคาดคะเนเท่านั้น

ที่จะได้รับจากการชุกคลองนั้น โอ.โรลีย์ กล่าวว่

ในปัจจุบันเรือสินค้าจำต้องแล่นในระหว่างฤดูมรสุม  
ตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นการแล่นที่นาเบือ ผ่าน  
เส้นทางที่เต็มไปด้วยอันตรายของภาคตะวันออกไกล  
และทางผ่านปาละวัน (Palawan Passages)  
และแม่น้ำที่ตองแล่นผ่านช่องแคบบังกา (Banca  
Strait) และช่องแคบแกสปาร์ (Caspar  
Strait) ก็ตาม เมื่อชุกคลองแล้วผลประโยชน์ที่จะ  
ได้รับ เป็นที่ทราบกันดี คือ เรื่องการประหยัดเวลา<sup>1</sup>

กล่าวคือ การเดินทางไปยังภาคตะวันออกไกลจะประหยัดได้ถึง 6 สัปดาห์ และเรือใบ  
ที่จะแล่นจากอินเดียนตะวันออกเฉียงใต้ จะประหยัดได้ 8 - 9 วัน เป็นอย่างต่ำ  
ที่เป็นเช่นนี้เพราะการเดินทางเรือในครั้งนั้นต้องขึ้นอยู่กับลม โดยเฉพาะลมมรสุมด้วย<sup>2</sup>

จากการสำรวจของ โอ.โรลีย์ มีสิ่งที่น่าสนใจอยู่ 2 ประการ กล่าวคือ  
ประการแรก เส้นทางที่ชุกคลองที่เขาเสนอ นั้น พยายามเลี่ยงบริเวณที่เป็นภูเขาสูง  
คือแทนที่จะชุกคลองเชื่อมแม่น้ำปากจันเข้ากับแม่น้ำซุมพร ซึ่งต้องผ่านภูเขาสูงที่ประกอบ  
ด้วยหินแข็ง ดังที่กัปตัน ทริเมนฮิว์ เสนอ เขากลับเสนอให้ชุกเชื่อมแม่น้ำซุมพร เข้า  
กับแม่น้ำกามัน ซึ่งไหลผ่านบริเวณที่เป็นที่ราบกว่า และผ่านหุบเขาที่ลึกกว่า (แทนที่  
จะเป็นหน้าผาสูงชัน) เพราะฉะนั้นเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบเส้นทางทั้งสองเส้นนี้แล้ว

<sup>1</sup>F.O.69/105, Sir R. Schomburgk to the Earl of Malmesbury,  
op.cit.

<sup>2</sup>โอ. โรลีย์ กล่าวว่ จะเข้าใจเรื่องการประหยัดเวลาได้ก็ด้วยการดู  
ปรากฏการณ์ของลมประจำที่พัดอยู่ในช่องแคบมะละกา ซึ่งมีอยู่ 3 ชนิด คือ ลมมรสุม  
ตะวันออกเฉียงเหนือพัดตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคมถึงมีนาคม ลมตะวันตกพัดตั้งแต่วันที่ 1 เมษายนถึง  
พฤษภาคม และลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้พัดตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายนถึงพฤศจิกายน

จะเห็นว่าเส้นทางที่ โอ.โรลีย์ เสนอนั้นจะซุกคองไค่ได้ง่ายกว่า จุดนี้เองทำให้เราได้  
คิดว่า ความคึกเรื่องซุกคองข้ามคอคคองกระเป็นเรื่องที่ได้รับคามสนใจเสมอมา  
และผู้ที่ให้ความสนใจในสมัยต่อมานั้น พยายามอย่างยิ่งที่จะหาเส้นทางที่ดีกว่า หรือ  
เส้นทางที่ซุกง่ายกว่า เพื่อว่าจะสามารถซุกคองไค่จริง ๆ ทั้งนี้โดยเพ่งเล็งถึง  
ผลประโยชน์ในด้านการข่นระยะทางและการประหยัดเวลาเป็นสำคัญ

ข้อสังเกตอีกประการหนึ่ง ก็คือ โอ.โรลีย์ ได้กล่าวถึงทรัพยากรธรรมชาติ  
ซึ่งปรากฏอยู่ในบริเวณดังกล่าว ทรัพยากรธรรมชาตินี้แบ่งออกเป็น 2 ประเภท  
ประเภทแรกได้แก่ทรัพยากรจำพวกแร่ธาตุ ซึ่ง โอ.โรลีย์ กล่าวว่ามียูเรเนียม  
ตะกวนครี และบริเวณเส้นรุ้งที่ 10° 20' เหนือ โดยชี้ให้เห็นว่ามีถ่านหินปรากฏ  
ให้เห็นบางส่วนบนผิวดิน และน่าจะมีแหล่งอยู่ในหมู่เกาะมะริคควัย ทั้งนี้โดยการ  
สังเกตลักษณะแนวเขา (dip) ของหินรองรับ (beds) ซึ่งปรากฏอยู่ทั่วไปนั่นเอง  
นอกจากนั้น โอ.โรลีย์ ยังคิดว่าน่าจะมีพบทองคำอยู่ในบริเวณตอนบนของแม่น้ำปากจั้น  
ควัย<sup>1</sup>

การที่ โอ.โรลีย์ กล่าวถึงทรัพยากรแร่ธาตุนี้เอง ทำให้ดินแดนในบริเวณนี้  
เพิ่มคามสำคัญขึ้น คือ เมื่อซุกคองแล้วนอกจากจะได้เส้นทางสายใหม่แล้ว ยังได้  
แร่ธาตุเป็นผลพลอยได้อีกด้วย นอกจากนั้นการที่เขามองว่ามีแหล่งถ่านหินอยู่ในหมู่เกาะ  
มะริค ทำให้ชาวอังกฤษซึ่งเสนอโครงการซุกคองในสมัยต่อมา มองประโยชน์ของ  
ถ่านหินในค่านที่สามารถใช้เป็นเชื้อเพลิงให้เรือกลไฟนี้ใช้ในการซุกคอง<sup>2</sup> ซึ่งเท่ากับ  
เป็นการอำนวยความสะดวกในการซุกคองที่คอคคองกระด้วย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>1</sup>F.O.69/105 Sir R. Schamburgk to the Earl of Malmesbury,  
op.cit.

<sup>2</sup>เมื่อครั้งที่ เซอร์ ซอมเบิร์ก ทำรายงานเรื่องโครงการซุกคองข้ามคอค  
คองกระใน ค.ศ.1858 (พ.ศ.2401) เสนอต่อ ลอร์ด แคลเรนดอน รัฐมนตรีต่างประเทศ  
อังกฤษ เขาได้แสดงความเห็นว่าสามารถใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงในการ  
ซุกคองไค่ด้วย



ส่วนทรัพยากรธรรมชาติอีกชนิดหนึ่งที่ โอ.โรลีย์ กล่าวถึง คือ จำพวกพืชพันธุ์ต่าง ๆ ซึ่งให้ประโยชน์หลายด้าน เป็นคนว่า ต้นไม้ นอกจากจะนำไปใช้ในการก่อสร้างและงานสถาปัตยกรรมแล้ว ยังให้ผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ค่าย อาทิ ผลิตภัณฑ์ย้อมผ้า ยางไม้ ยางสน กาว น้ำมันไม้ ชีผึ้ง กำมะถัน รง น้ำมันเคลือบด้วยขามและอื่น ๆ <sup>1</sup>

การที่ โอ.โรลีย์ ได้กล่าวถึงทรัพยากรธรรมชาติทั้งสองชนิดนี้ ยังผลให้ดินแดนบริเวณนี้ได้รับความสนใจมากขึ้น และยังเป็นการขั้วยุให้ชาวอังกฤษพยายามที่จะขอสัมปทานขุดคลองข้ามคอคอดกระในสมัยต่อมาด้วย

ที่กล่าวมาทั้งหมดเรื่องความคิดริเริ่มในการขุดคลองข้ามคอคอดกระเพื่อเชื่อมอ่าวเบงกอลเข้ากับอ่าวไทย หรือขุดคลองทะเลดูลแหลมมลายูนั้น ก็เพื่อชี้ให้เห็นว่าความคิดในเรื่องนี้ได้มีมานานแล้วประการหนึ่ง ส่วนประการที่สอง เพื่อชี้ให้เห็นว่าผู้ที่เสนอความคิดเรื่องขุดคลองไม่ใช่เป็นความคิดเห็นเฉพาะของคนต่างประเทศเท่านั้น แต่ยังเป็นความคิดเห็นของคนไทยด้วย และประการที่สาม เพื่อแสดงให้เห็นว่าแนวคลองที่จะขุดนั้นมีได้มีเฉพาะเส้นทางเดียว ดังปรากฏเริ่มมีแนวใหญ่ ๆ 2 แนว คือที่สงขลาแนวหนึ่ง กับที่คอคอดกระอีกแนวหนึ่ง และประการที่สี่ ซึ่งเป็นประการสุดท้าย เพื่อแสดงให้เห็นว่า ผู้ที่มีความคิดริเริ่มในเรื่องการขุดคลองนี้ มองเห็นผลประโยชน์จากคลองที่จะขุดต่างกัน กล่าวคือ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาสุรสีงหนาท ทรงเพ่งเล็งผลประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์เป็นสำคัญ แต่คนอื่น ๆ ซึ่งเป็นคนของรัฐบาลอังกฤษกลับมองเห็นผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจเป็นสำคัญ ซึ่งความคิดในแต่ละเรื่องดังกล่าวนี้ เมื่อทำการศึกษารายละเอียดต่อไปนี้จะเห็นว่าค่อย ๆ วิวัฒนาการออกไปเรื่อย ๆ ดังจะได้ทำการศึกษาในตอนต่อไป

<sup>1</sup> Ibid.,