



ย้อนรอยประวัติศาสตร์ ๒๔๒ ปี

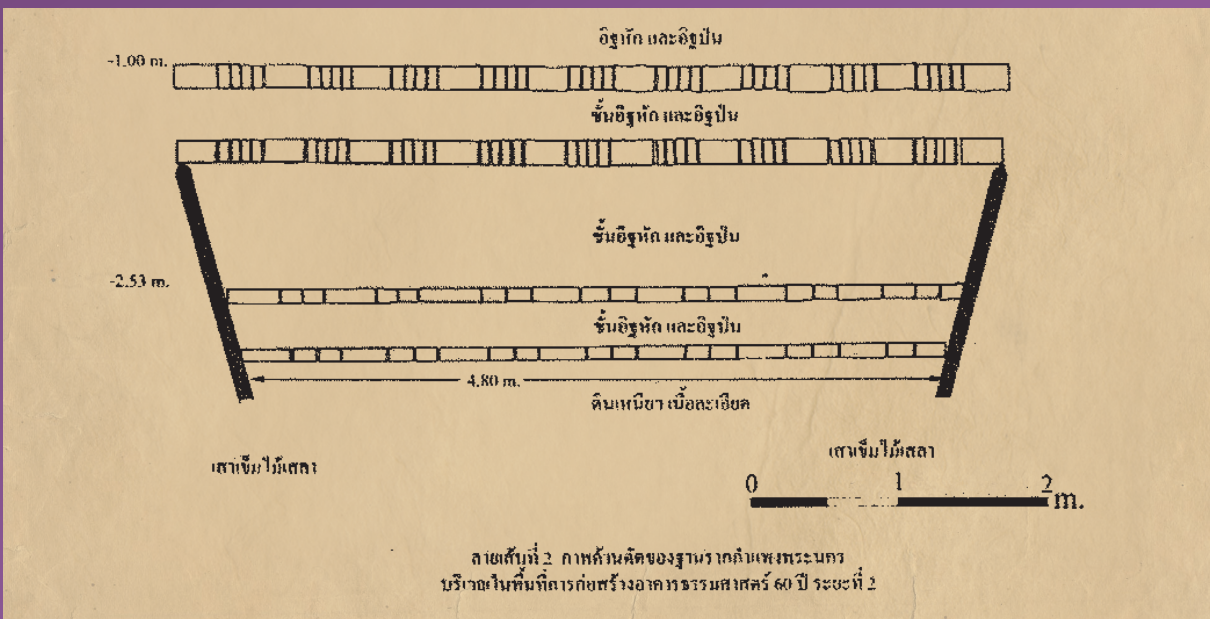
ใต้กรุงรัตนโกสินทร์*



โบราณคดีเมืองกับการรื้อฟื้นหลักฐานทางประวัติศาสตร์
กรณีกำแพงเมืองและป้อม : ริมแม่น้ำเจ้าพระยา
ถนนพระสุเมรุ ถนนมหาไชย และถนนจักรเพชร



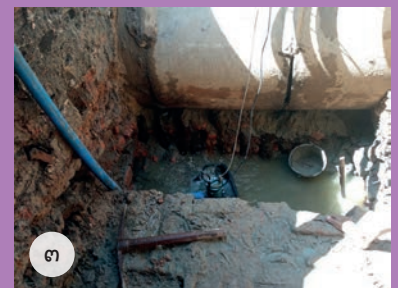
การขุดค้นกำแพงเมืองพระนคร ในบริเวณมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พบว่าการเรียงอิฐขนาดใหญ่ประมาณ ๓๓ - ๓๓.๕ x ๑๕ - ๑๕.๕ เซนติเมตร หน้า ๑๐ เซนติเมตร ในลักษณะด้านสั้นสลับยาวที่ละสองก้อนไปตลอดแนว สลับกับชั้นอิฐหักและปูนหักหนาประมาณ ๑ เมตร แล้วจึงเป็นชั้นอิฐขนาดใหญ่สภาพไม่สมบูรณ์ สลับกับชั้นอิฐหัก และปูนหักหนาประมาณ ๓๐ เซนติเมตร แล้วจึงเป็นชั้นอิฐขนาดเล็กกว่า ขนาดประมาณ ๒๘ x ๑๕.๕ เซนติเมตร หน้า ๕ เซนติเมตร เอาสันตั้งวางด้านสั้นสลับยาวที่ละสี่ก้อน แล้วจึงถมอัดด้วยชั้นอิฐหักและอิฐปูนอีกครั้งโดยมี



* อิศราวรรณ อยู่ป้อม นักโบราณคดีชำนาญการ

ความหนาประมาณ ๕๐ เซนติเมตร ปรับหน้าดินให้เรียบ แล้ววางอิฐแบบชั้นที่แล้วอีกชั้นจากนั้นถมด้วยอิฐหักและอิฐป่นอีกประมาณ ๑ เมตร ปรับหน้าดินให้เรียบแล้วก่ออิฐฐานกำแพง^๑

ส่วนการขุดค้นทางโบราณคดีบริเวณตึกโดม มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เมื่อ พ.ศ. ๒๕๖๕ พบข้อมูลหลักฐานการก่อฐานรากกำแพงพระนคร โดยการเรียงอิฐชั้นล่างสุดบนชั้นดินเหนียวธรรมชาติในแนวนอนกว้างสลัวยาว ก้อนอิฐมีขนาดเฉลี่ย ๑๖ x ๓๖ x ๖ เซนติเมตร ประกอบด้วยแนวเสาเข็มไม้กลมขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางเฉลี่ย ๑๖ - ๑๙ เซนติเมตร ปักเฉียง ๑๕ องศาเข้าหาแนวฐานรากของกำแพง มีระยะห่างแต่ละต้นประมาณ ๑๒ - ๑๖ เซนติเมตร ชั้นถัดมาถมอัดด้วยอิฐหักหนา ๕๐ เซนติเมตร แล้วจึงเป็นชั้นอิฐเรียงสลัวด้านกว้างและยาว มีขนาดเฉลี่ยของก้อนอิฐ ๒ ขนาด ได้แก่ ๕ x ๑๖ x ๓๓ เซนติเมตร และ ๘ x ๓๔ x ๗ เซนติเมตร บดทับด้วยชั้นอิฐหักหนา ๓๕ เซนติเมตร จากนั้นเป็นชั้นอิฐวางเรียงเอ้าสนขึ้นกว้างสลัวยาว แนวละ ๕ - ๗ ก้อน ขนาดเฉลี่ยของอิฐมี ๒ ขนาดเช่นเดียวกับอิฐชั้นล่าง ถมอัดด้วยชั้นอิฐหักหนา ๕๐ เซนติเมตร และการปูพื้นอิฐชั้นบนสุดเรียงด้านกว้างสลัวยาว^๒



- ๑ แนวอิฐในหลุมขุดค้นที่ ๒-๑
- ๒ แนวอิฐชั้นที่ ๑ (ด้านบน)
- ๓ ภาพขณะทำการขุดค้นในหลุมขุดตรวจขนาด ๐.๕ x ๒.๐ เมตร
- ๔ ภาพในหลุมขุดตรวจที่ขอบด้านทิศตะวันตกของแนวอิฐ

^๑ สุณิสรา มั่นคง และ รศ.ดร.ภาณุวัฒน์ สุริยฉัตร, “กำแพงพระนคร : องค์ความรู้ของคนไทยยุคต้นรัตนโกสินทร์”, **นิตยสารศิลปากร** ปีที่ ๕๐ ฉบับที่ ๔, ๒๕๕๐ หน้า ๓๖ - ๓๗.

^๒ บริษัท บูรณาไท จำกัด. **รายงานผลการขุดค้นทางโบราณคดี ตึกโดม มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ท่าพระจันทร์ แขวงพระบรมมหาราชวัง เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร. ๒๕๖๕.**



แนวกำแพงพระนครบริเวณถนนพระสุเมรุ โดยส่วนหนึ่งอยู่ใต้ตึกแถว และบางส่วนถูกทำลายโดยระบบสาธารณูปโภคสมัยหลัง



แนวกำแพงเมืองที่ได้จากการขุดค้นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีม่วง สถานีสามยอด

นอกจากนี้ในการขุดค้นทางโบราณคดีในบริเวณพื้นที่โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีม่วง ช่วงถนนพระสุเมรุ ถนนมหาไชย ได้ปรากฏหลักฐานโครงสร้างแนวกำแพงเมืองเกือบตลอดแนวก่อสร้าง โดยมีสภาพไม่สมบูรณ์ เนื่องจากงานสาธารณูปโภคในสมัยหลัง

ผลการขุดค้นทางโบราณคดีในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างปล่องระบายอากาศหมายเลข ๔ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีม่วงใต้ ที่บริเวณสวนสาธารณะใกล้สะพานสมเด็จพระปกเกล้า ปรากฏพบโครงสร้างป้อมจักรเพชรลักษณะเป็นป้อมแปดเหลี่ยม จากการขุดค้นพบพื้นที่ทางด้านทิศตะวันออกของป้อมจักรเพชรทั้งหมด ประกอบไปด้วยพื้นที่ตั้งแต่มุมทิศเหนือ มุมทิศตะวันออกเฉียงเหนือ มุมทิศตะวันออก มุมทิศตะวันออกเฉียงใต้ และมุมทิศใต้ ขนาดของป้อมจักรเพชรอ้างอิงจากมุมทิศเหนือ - มุมทิศใต้มีขนาดประมาณ ๔๒ เมตร และสามารถวัดความยาวของป้อมด้านที่สามารถบรรจุกันได้ ๓ ด้าน



ภาพถ่ายเก่าแสดงแนวถนน กำแพง และป้อมเสื่อทยาน บริเวณหน้ากองมหันตโทษ

จึงสามารถสรุปได้ว่าแต่ละด้านของป้อมจักรเพชร มีความยาวด้านละประมาณ ๑๘ - ๑๘.๕ เมตร อิฐที่ใช้ก่อป้อมจักรเพชรมีขนาด กว้าง ๑๕ - ๑๘ เซนติเมตร ยาว ๒๘ - ๓๕ เซนติเมตร หนา ๗ - ๑๐ เซนติเมตร

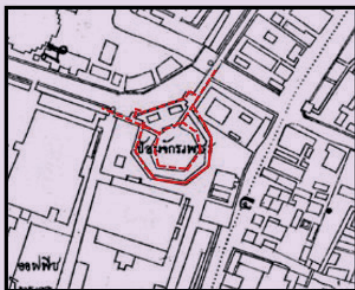
การก่ออิฐป้อมก่อเป็นฐานแผนผังแปดเหลี่ยม ซ้อนกัน ๓ ชั้น ชั้นนอกและชั้นในมีความกว้างของแนวอิฐ ๑.๙ - ๒.๑ เมตร ชั้นกลางและระหว่างแนวอิฐ ชั้นนอกและชั้นในมีเอ็นก่อเชื่อมมีความกว้างประมาณ ๐.๙ - ๑.๑ เมตร ได้แนวฐานรากอิฐเป็นชั้นถมด้วยอิฐหัก หนาประมาณ ๑.๕ - ๑.๘ เมตร ถมล้นออกมาจากแนวอิฐประมาณ ๒ เมตร ไม่พบเข็มไม้หรือไม้หมอน รองใต้แนวอิฐ บริเวณด้านนอกป้อมจักรเพชรพบแนว เข็มไม้ปักห่างจากฐานชั้นนอกประมาณ ๒.๓ - ๒.๔ เมตร ไม้มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ ๒๐ - ๓๐ เซนติเมตร คาดว่าเป็นแนวที่ปักไม้เพื่อกันดินเคลื่อนตัว

สันนิษฐานว่ามีการรื้อส่วนบนของป้อมลงเพื่อก่อสร้างอาคารโทรศัพท์กลาง ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งของกรมไปรษณีย์โทรเลข คาดว่าสร้างราว พ.ศ. ๒๔๕๔ ใช้งานจนถึงราว พ.ศ. ๒๔๙๗ เมื่อกองช่างโทรศัพท์ ได้สถาปนาเป็นองค์การ โทรศัพท์และย้ายที่ทำการไป แต่อาคารคาดว่ายังอยู่จนถึงอย่างน้อย พ.ศ. ๒๕๑๐ โดยยังพบหลักฐาน โครงสร้างฐานรากแบบผนังรับน้ำหนักวางตัวตามแนวผนังอาคาร วัสดุเป็นคอนกรีตผสมอิฐบด ด้านล่างเป็นพื้นคอนกรีตเสริมเหล็กหนา ๒๐ - ๔๐ เซนติเมตร โดยใช้ฐานป้อมจักรเพชรเป็นฐานวาง ส่วนบริเวณที่ไม่มีฐานป้อมจักรเพชร ใช้การวาง เข็มรองพื้นคอนกรีต



ป้อมจักรเพชร
จากการขุดค้น
ทางโบราณคดี
ในพื้นที่โครงการก่อสร้าง
รถไฟฟ้าใต้ดินสายสีม่วง

ปล่องระบายอากาศทิวS4



24



กรณีหลักฐานเกี่ยวกับกิจการรถรางกรุงเทพ^๓



หลักฐานการขุดค้นทางโบราณคดีในบริเวณพื้นที่โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีม่วง ปรากฏพบร่องรอยหลักฐาน แนวไม้หมอนรถราง รวมถึงชิ้นส่วนรางรถ โดยพบตลอดแนวถนนมหาไชย และบางส่วนในช่วงถนนพระสุเมรุ ซึ่งสอดคล้องกับหลักฐานภาพถ่ายเก่าหน้ากองมหันตโทษ (เรือนจำพิเศษกรุงเทพ)



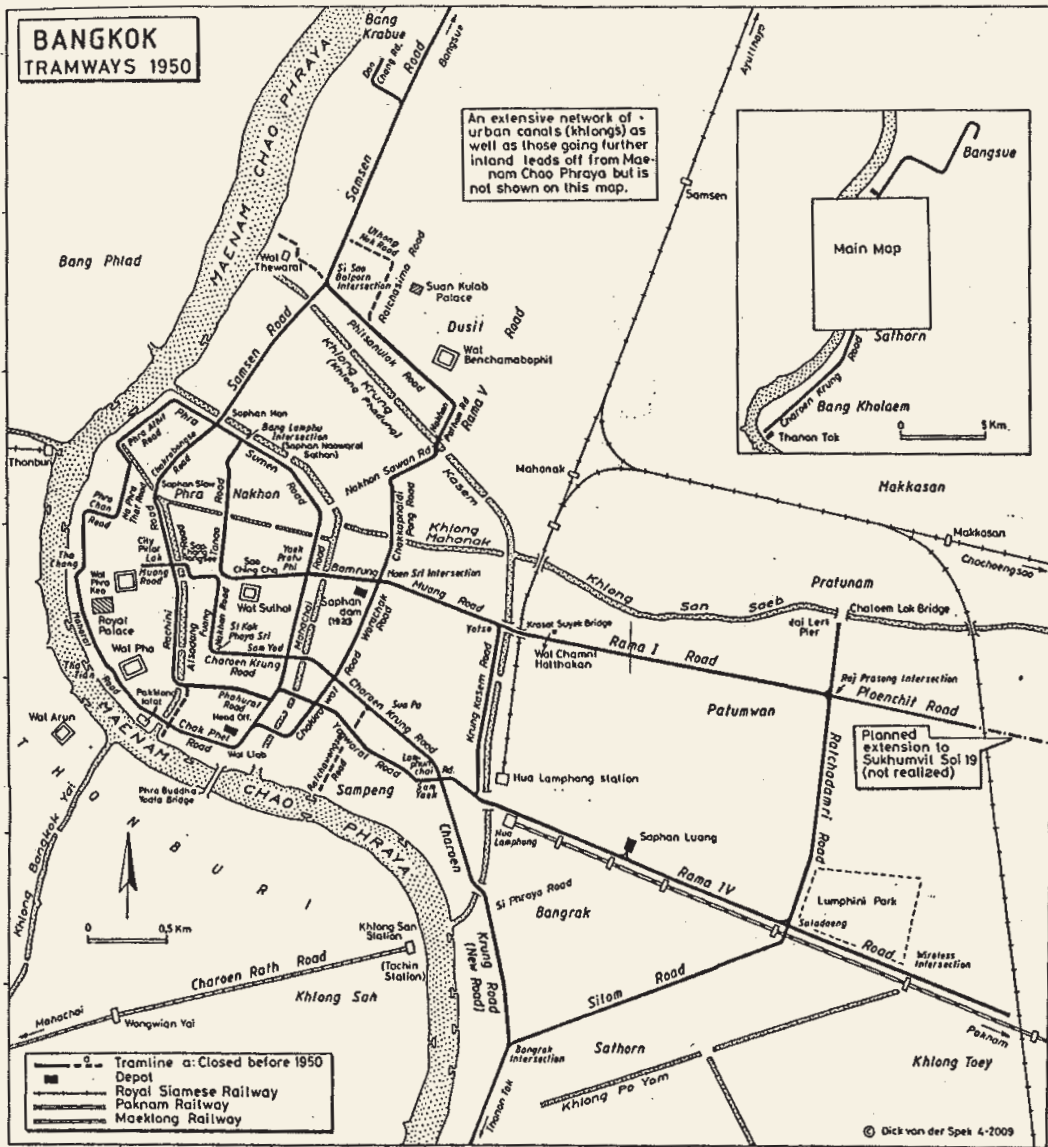
ภาพถ่ายเก่าบริเวณหน้ากองมหันตโทษ แสดงแนวรางรถรางเลียบก้าแพงพระนคร

ที่มา : Dick van der Spek, Wisarut Bholsithi and Wally Higgins, *Bangkok Tramways Eighty Years 1888 – 1968 with Local Railways and Lopburi Trams*, Bangkok: White Lotus Co., Ltd., p.14

ตามประวัติกิจการรถรางในกรุงเทพเท่าที่สืบค้นได้พบว่า เมื่อ พ.ศ. ๒๔๓๐ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้มีพระบรมราชานุญาตให้นายจอห์น ลอฟตัส (Captain Alfred John Loftus) ชาวเดนมาร์ก ซึ่งได้เข้ามารับราชการเป็นช่างทำแผนที่กับนายอันเดรีย ดูเปิล ริเชิซเซอเลียว (Vice Admiral Andrea du Pléssis de Richelieu) ชาวเดนมาร์ก กัปตันเรือพระที่นั่งเวสชาติศรี สังกัดกองทัพเรือ ได้รับบรรดาศักดิ์เป็นพระยาชลยุทธโยธิน ทำสัมปทานการรถรางขึ้น โดยมีพิธีเปิดเดินรถรางเป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน พ.ศ. ๒๔๓๑ โดยในระยะแรกใช้ม้าลาก

ไปตามราง มีเส้นทางวิ่งระหว่างพระบรมมหาราชวัง บริเวณศาลหลักเมืองไปตามถนนเจริญกรุง ปลายทางอยู่ที่อู่ฝรั่งหรือบางกอกต๊อก (Bangkok Dock) หรือบริษัทอู่กรุงเทพ ยานนาวาในปัจจุบัน และในปีต่อมาก็ได้ขยายเส้นทางไปถึงถนนตก แต่ดำเนินกิจการได้ไม่นานก็โอนกิจการให้บริษัทบางกอก แทรมเวย์ คอมปะนี ลิมิเต็ด ภายหลังจากใน พ.ศ. ๒๔๓๕ กิจการก็ถูกขายต่อให้กับบริษัทสัญชาติเดนมาร์ก โดยบริษัทนี้ได้หยุดกิจการชั่วคราวเพื่อเปลี่ยนไปใช้ระบบขับเคลื่อนด้วยกระแสไฟฟ้าแทน โดยตกลงเช่ากระแสไฟฟ้าจากบริษัท อิเลคทริค ซิตี คอมปะนี ลิมิเต็ด

^๓ Dick van der Spek, Wisarut Bholsithi and Wally Higgins, *Bangkok Tramways Eighty Years 1888 – 1968 with Local Railways and Lopburi Trams*, Bangkok: White Lotus Co., Ltd., p.3 – 20.



แผนที่แสดงเส้นทางรถรางกรุงเทพ พ.ศ. ๒๔๙๓
 ที่มา : Dick van der Spek, Wisarut Bholsithi and Wally Higgins, *Bangkok Tramways Eighty Years 1888 - 1968 with Local Railways and Lopburi Trams*, Bangkok: White Lotus Co., Ltd.

รถรางกำลังกระแสไฟฟ้าได้ทำพิธีเปิดเดินขบวนเป็นครั้งแรกเมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๓๗ ต่อมา พ.ศ. ๒๔๔๔ บริษัท รถรางไทย ได้ขอสัมปทานวิ่งเส้นทางใหม่สายดุสิต ภายหลังบริษัทนี้ได้โอนกิจการพร้อมเปลี่ยนชื่อใหม่เป็น บริษัท ไฟฟ้าสยาม จำกัด ทำให้เกิดสายรถรางกรุงเทพทั้งสิ้น ๑๑ สาย จนถึงวันที่ ๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๗๐ จึงได้เปลี่ยนชื่ออีกครั้งหนึ่งเป็นบริษัท ไฟฟ้าไทย คอปอเรชั่น จำกัด

จนถึง พ.ศ. ๒๔๙๓ สัมปทานการเดินรถต่าง ๆ ของเอกชนสิ้นสุดลง ประกอบกับความนิยมในรถรางลดน้อยลง รัฐบาลจึงมาดำเนินการต่อในนาม บริษัท การไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด ในสังกัดของกรมโยธาเทศบาลและกระทรวงมหาดไทย จนกระทั่ง พ.ศ. ๒๕๐๓ เริ่มมีนโยบายยกเลิกกิจการรถรางไปที่ละสาย และยกเลิกทั้งหมดในวันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๑๐