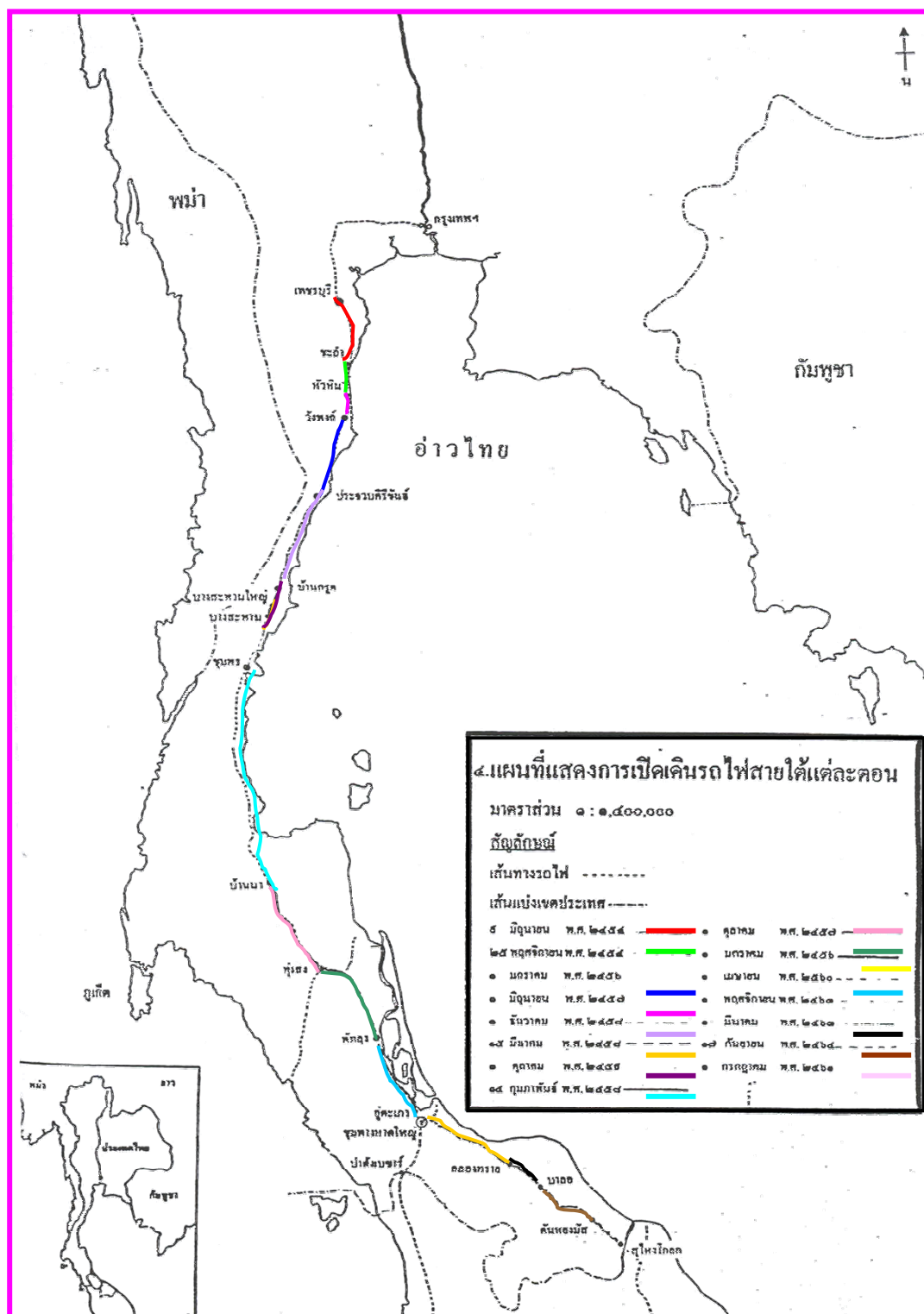


ภาพที่ 16 แผนที่แสดงการเปิดเดินรถไฟสายใต้แต่ละตอน

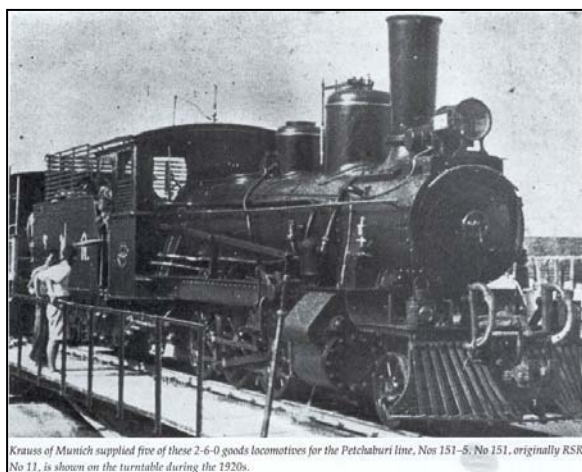


ที่มา : ปรับปรุงจากแผนที่ถนนและทางในมณฑลปักษ์ใต้ของกองจดหมายเหตุแห่งชาติ ผร.๖ กค.๔

(๒๕ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๕๔ และ แผนที่ทางรถไฟกรุงเทพฯของกองจดหมายเหตุแห่งชาติ ผจ.กค.๑๐ (๒๔๖๑)

หมายเหตุ ดูรายละเอียดเส้นทางของการก่อสร้างทางรถไฟแต่ละช่วงจากตารางแสดงกำหนดการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้ จากเพชรบุรีถึงระนองในแต่ละช่วงเวลา ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๔๕๔-๒๔๖๔

สุลิมา นฤมล วงศ์สุภาพ พัฒนาการเมืองหาดใหญ่ : สภาพชุมชน เขตแดน และการสร้างความหมายเมือง



ภาพที่ 17 หัวรถจักร Nos 151 – 5. No 151 รุ่นแรกของกรมรถไฟไทยที่สามารถกลับหัวได้ ในระหว่างปี พ.ศ. 2463 - 2473

การก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ รัฐบาลได้แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ช่วงระยะทาง โดยช่วงแรก การสร้างเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพ-เพชรบุรี รัฐบาลได้ให้สัมปทานแก่เอกชนคือ นายอาถื เวสเดนโฮลซ์ วิศวกรชาวเดนมาร์กที่เข้ามาประกอบอาชีพในประเทศไทย เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2437 (ร.ศ.113) โดยกำหนดเส้นทางตั้งแต่กรุงเทพไปบางกอกใหญ่ คลองภาษีเจริญ คลองดำเนินสะดวก ไปตลอดแนวนนหลวงถึงเมืองเพชรบุรี กำหนดลงมือก่อสร้างภายใน 5 ปี โดยให้ระยะเวลาสัมปทาน 50 ปี เมื่อครบกำหนดรัฐบาลอาจซื้อคืนได้ในเวลาอันสมควร ซึ่งรัฐบาลไทยก็ได้อนุญาตเพราะเห็นว่า ทางรถไฟดังกล่าวจะชักนำหัวเมืองทางตะวันตกเข้ามาเป็นอันหนึ่งอันเดียวกับกรุงเทพ และเงินทุนงบประมาณในการก่อสร้างก็เพียง 3,000,000 บาท หรือปีละ 1,000 บาท ประกอบกับนายเวสเดนโฮลซ์ เคยทำรางและทางรถไฟสายปากน้ำสำเร็จมาแล้ว แต่ต่อมาปรากฏว่า นายเวสเดนโฮลซ์ไม่สามารถหาทุนมาดำเนินการได้ จึงได้โอนสัมปทานให้แก่กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์ในราคาทุน 40,000 บาท ต่อมากรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์ได้กราบบังคมทูลขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตเปลี่ยนเส้นทางใหม่ โดยเริ่มตั้งแต่แม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตกได้คลองบางกอกน้อยไปทางคลองมหาสวัสดิ์ถึงนครไชยศรีข้ามแม่น้ำไปพระปฐมเจดีย์ไปโพธารามเลียบฝั่งแม่น้ำปากตะวันตกออกไปข้ามแม่น้ำแม่กลองที่เมืองราชบุรีแล้วเข้าถนนหลวงไปถึงเมืองเพชรบุรี

กรมหมื่นพิทยลาภพฤธิศา เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการในขณะนั้นได้กราบบังคมทูล ชี้แจงว่าเส้นทางที่กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์ ทรงขอเปลี่ยนใหม่นั้นความจริงกับตันริชลิว(Richelieu) ได้เคยขอสัมปทานไว้ก่อนแล้วเป็นเวลาพิเศษ และยังให้ผลตอบแทนแก่รัฐบาลดีกว่าของกรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์ ดังนั้นพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงไม่พระราชทานพระบรมราชานุญาตการสร้างทางรถไฟสายนี้ จึงมีปัญหายืดเยื้อเรื่อยมาจนกระทั่งในที่สุดกรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์ ต้องโอนสัมปทานการสร้างทางรถไฟให้แก่ นายจอห์น อาร์มสตรอง (John Armstrong) ชาวอังกฤษ