

ระบบเวลาสมัยใหม่ทศวรรษ 2460 ในฐานะกลไกควบคุม ระบบราชการ - การคมนาคมขนส่งของรัฐสยาม

The Modern Time System as an Apparatus to Control
Bureaucratic Organization and Public Transportation of
Siam's State in 1920s

ภิญญพันธ์ พจนะลาวัณย์*

Pinyapan Potjanalawan

บทคัดย่อ

การเปลี่ยนแปลงจากการใช้ศักราชจากรัตนโกสินทร์ศกมาเป็นพุทธศักราช อาจนับเป็นปฐมบทของความเปลี่ยนแปลงความคิดเกี่ยวกับเวลา หลังจากนั้นอีกครั้ง ทศวรรษต่อมา ความเปลี่ยนแปลงเรื่องเวลาได้นำไปสู่ระบบเวลามาตรฐานที่อิงกับสากล ทั้งนี้ระบบเวลาแบบใหม่มีความสัมพันธ์กับระบบราชการและการคมนาคมขนส่งที่ขยายตัวอย่างเต็มที่ในทศวรรษ 2460 โดยเฉพาะเมื่อถูกเชื่อมโยงด้วยระบบคมนาคมอันทันสมัย อย่างรถไฟ แต่กระนั้นรัฐสยามยังถือว่าไม่ประสบความสำเร็จในการสร้างพื้นที่ทางกายภาพ ในระดับประเทศนัก เนื่องจากปัญหาข้อจำกัดของงบประมาณและเทคโนโลยีซึ่งจะเป็น ภารกิจในอนาคตที่รัฐสยามจะบรรลุถึงในอีกเกือบครึ่งศตวรรษต่อมา

คำสำคัญ : ระบบเวลาสมัยใหม่ รัฐสมบูรณาญาสิทธิราชย์ การคมนาคมขนส่ง ระบบราชการ

*อาจารย์ประจำคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง

Abstract

The change from Rattanakosin Era to Buddhist Era might be the beginning of the shift of the concept about time. About half a decade later, the Siam's time system has depended on the International system. The new time system inextricably linked to bureaucratic organization and public transportation which largely expanded in 1920s. Obviously, the railway system connected Bangkok to the major cities in many regions. However, Siam could not achieve the mission of physical space construction at nationwide level because of the limit of budget and technology. This will be the mission that might be reached by the state in the next half century.

Keywords: Modern time system, Absolute monarchy state, Transportation, Bureaucratic organization

ความนำ

พลังความเปลี่ยนแปลงสำคัญอย่างน้อยสองประการที่ขยายตัวอย่างมาก ในทศวรรษ 2450 - 2460 ก็คือ ระบบราชการและระบบขนส่ง อย่างแรกเป็นฐาน ในการควบคุมและปกครอง พร้อมทั้งเป็นกลไกขนานขาดูแลสารทุกข์สุขดิบแทน รัฐบาลสยาม ส่วนอย่างที่สอง คือ ระบบที่เชื่อมต่อภูมิภาคต่าง ๆ เข้าสู่เมืองหลวง ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งสองกลไกสัมพันธ์กับระบบเวลาแบบใหม่ที่สยามได้น้อมเข้าสู่ มาตรฐานสากลมากยิ่งขึ้น ขณะเดียวกันก็พยายามยึดโยงกับรากทางพุทธศาสนาไปด้วย

ระบบเวลาแบบจารีตสู่เวลามัยใหม่บนฐานความคิดสมเหตุสมผล และความก้าวหน้าของราชวงศ์

ช่วงปี พ.ศ. 2431 รัชกาลที่ 5 ทรงประกาศเปลี่ยนการใช้ปฏิทินจันทรคติ ที่สัมพันธ์กับดวงจันทร์ ช่างขึ้นข้างแรม มาเป็นปฏิทินสุริยคติทางราชการจกานูเบกษา โดยมี เหตุผลว่า การนับวันเดือนปีประกอบด้วย 3 เหตุผล คือ “(1) คือให้ถูกต้องใกล้ชิด

ระบบเวลาสมัยใหม่ทศวรรษ 2460 ในฐานะกลไกควบคุมระบบราชการ - กรณีนาคมชนสง
ของรัชสยาม

กับฤดูกาลประการหนึ่ง (2) ให้มีประมาณอันเสมอไม่มากไม่น้อยกว่ากัน กับประการหนึ่ง (3) ให้คนทั้งปวงรู้ได้ง่ายทั่วไปดีกว่าอย่างอื่น” และเห็นว่าการนับปีแบบจันทรคติไม่สมกับเหตุอันควรเนื่องจากการนับปีแบบจันทรคติจะมีป้อธิกมาศยาวกว่าปีปกติ นอกจากนั้นการนับปีแบบเดิมถ้าพ้นกาลปัจจุบันไปแล้ว สำหรับคนสามัญการคำนวณหาวันเดือนปีในอดีตจะเป็นการยาก “ไม่เปนสาธารณทั่วไป” จึงดำริให้เปลี่ยนไปใช้ปฏิทินแบบสุริยคติเนื่องจากว่าสมเหตุสมผลใกล้ชิดกับฤดูกาล ทั้งยัง “เปนกาลกำหนดสมควรที่จะเทียบเคียงความเจริญ ถ้าเสื่อมถอยในสรรพสิ่งทั้งปวงซึ่งมีซึ่งเปนในปีหนึ่ง ๆ ได้แน่นอน” และง่ายสำหรับการเรียนรู้สำหรับคนทั่วไป สอดคล้องกับพระบรมราชประสงค์ที่หวังว่า “จะให้มีความเจริญเร็ว ให้ละสิ่งซึ่งไม่เปนประโยชน์มาประกอบสิ่งที่เป็นประโยชน์” (ราชกิจจานุเบกษา, 2432 : 451)

นอกจากนั้นยังได้เปลี่ยนการใช้ศักราชจากจุลศักราชสู่ “รัตนโกสินทร์ศก” อันเป็น “ศักราชตามปีตั้งแต่ตั้งกรุงเทพมหานคร อมรรัตนโกสินทร มหินทรายุธยาบรมราชธานี” ทั้งกำหนดให้ปีหนึ่งมี 12 เดือนมีชื่อตามราศีที่เดือนนั้นเกี่ยวข้องกับด้วย โดยกำหนดเดือนที่ 1 คือ เดือนเมษายน กำหนดจำนวนวันแต่ละเดือนและชื่อเดือนเช่นเดียวกับที่เรารับรู้ในปัจจุบัน โดยประกาศนับใช้ตั้งแต่ “วัน 2 เดือน 5 ขึ้น 1 ค่ำ ปีมฤกษะ ยังเปนสัมฤทธิศก จุลศักราช 1250” เป็น “วันที่ 1 เมษายน รัตนโกสินทร์ศก 108” หรือ ตก 1 เมษายน พ.ศ. 2432 นอกจากนั้นเงินภาษีอากรให้ส่งตามเดือนตามปีที่ว่ามานี้ (ราชกิจจานุเบกษา, 2432 : 455 - 456) พึงระลึกว่า จนกว่าจะถึงทศวรรษ 2480 เดือนเมษายนยังเป็นเดือนแรกของปีและเดือนมีนาคม คือ เดือนสุดท้ายการนับวันแบบสุริยคตินี้ทำให้วันที่ถูกระบุ สามารถเชื่อมโยงกับระบบปฏิทินของตะวันตกได้สะดวกกว่าเดิม สื่อสารกันเข้าใจได้ง่ายขึ้น ไม่ต้องเสียเวลาแปลงวันในปฏิทินจันทรคติกลับมา

การเปลี่ยนแปลงการนับเวลาเป็นรัตนโกสินทร์ศกเช่นนี้ ยังเกี่ยวข้องกับการที่สยามได้สัมพันธ์กับตะวันตกผ่านระบบการค้าโลกมากขึ้นไปด้วย ภายหลังสนธิสัญญาเบาว์ริงในปี พ.ศ. 2398 ที่เกี่ยวพันระบบการผลิตที่อนุญาตให้ซื้อสินค้าได้โดยตรงจากผู้ผลิต และยังทำให้ต้องการแรงงานในประเทศขยายตัวขึ้นเพื่อป้อนสินค้าสู่ตลาดโลก อย่างเช่น ข้าว (อรรถจักร์ สัตยานุรักษ์, 2538 : 42)

การให้ความสำคัญกับราชวงศ์ในฐานะการสร้างฐานการเมืองที่เด่นชัดมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 ก็เป็นเงื่อนไขหนึ่งที่ทำให้การนับศักราชแบบนี้เชื่อมตรงกับความเป็นราชวงศ์จักรี ในนามของการรับมอบสิ่งที่ยุโรปบุรุษ คือ กษัตริย์องค์ก่อน ๆ ทรงสร้างขึ้น หมายถึงการสืบสันตติวงศ์โดยสายเลือด (อรรถจักร์ สัตยานุรักษ์, 2538 : 75 - 87) การอ้างอิงกับรัตนโกสินทร์ศกแทนที่จุลศักราช ยังถูกใช้อ้างอิงกับเหตุการณ์สำคัญทางประวัติศาสตร์แบบราชาชาตินิยม คือ วิกฤตการณ์ ร.ศ. 112 ที่กลายเป็นหมุดหมายของชนชั้นนำสยามในโครงเรื่องที่ถูกรื้อฟื้นขึ้นอย่างฝรั่งเศสคุกคามจนต้องสูญเสียดินแดนไป (ธงชัย วินิจจะกุล, 2544 : 56 - 65)

นอกจากนี้ยังมีประกาศพระราชนิยมเรื่อง “เวลาราชการ” ในปี พ.ศ. 2441 ให้มีระเบียบแบบแผน อันเนื่องจากที่ผ่านมานั้นมีปัญหาความคลาดเคลื่อน และเจ้าหน้าที่ชั้นผู้น้อยต้องมาเสียเวลาคายนาน และงานราชการก็มากขึ้นทุกที นั่นคือ หากมีการเสด็จพระราชดำเนินให้เสนาบดีกระทรวงวังร่างหมายกำหนดเวลาก่อนทุกครั้ง และให้ผู้มีหน้าที่ทั้งเวลาตามหมายกระทรวงวังเป็น “เวลาที่แน่นอน” ให้มาคอยทำหน้าที่ให้พร้อมถ้าข้าราชการขาดนัดสำคัญให้มีโทษอาจตัดเงินเดือน หรือลงโทษตามควร (ราชกิจจานุเบกษา, 2441 : 291) ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงมีการเปลี่ยนระบบเวลาเป็นแบบใหม่

การเปลี่ยนระบบเวลาจากการอิงราชวงศ์ไปสู่การอิงโลกพุทธศาสนา

การใช้รัตนโกสินทร์ศก มีอยู่ในช่วงสั้น ๆ ในรัชสมัยต่อมา รัชกาลที่ 6 ได้ทรงสร้างพระราชอาณาจักรของพระองค์ขึ้นใหม่ ด้วยการเปลี่ยนมาใช้ “พุทธศักราช” ให้เริ่มใช้เมื่อปี พ.ศ. 2455 (ราชกิจจานุเบกษา, 2454 : 501 - 505) มาจนถึงปัจจุบันนั้นหมายถึง รัตนโกสินทร์ศกถูกใช้อยู่ในเวลาเพียง 23 ปีเท่านั้น ศักราชดังกล่าวเริ่มจากปีปรีณิพพานของพระพุทธเจ้า การที่ศักราชถูกทำให้เป็นพุทธยังส่งผลต่อชื่อเดือนเทียบเคียงกับเดือนแบบที่เคยประกาศ (เดือนที่เคยประกาศนั้นสัมพันธ์กับราศี แต่เดือนที่เพิ่มขึ้นมาสัมพันธ์กับพุทธกาล) นั่นคือ

ระบบเวลาลสมัยใหม่ทศวรรษ 2460 ในฐานะกลไกควบคุมระบบราชการ - การคมนาคมขนส่ง
ของรัฐสยาม

ตารางที่ 1 เทียบเคียงชื่อเดือนแบบพุทธ และชื่อเดือนแบบที่เคยประกาศ
(ราชกิจจานุเบกษา, 2454 : 501 - 505)

เดือนที่	ชื่อเดือนที่เพิ่มขึ้นมา	ชื่อเดือนตามประกาศ ร.ศ.
1	จัตตมาโส	เมษายน
2	เวสขมาโส	พฤษภาคม
3	เชษฐมาโส	มิถุนายน
4	อาสาพหมาโส	กรกฎาคม
5	สาวนมาโส	สิงหาคม
6	โปตถปหมาโส	กันยายน
7	อัสสยุชมาโส	ตุลาคม
8	กัตติกมาโส	พฤศจิกายน
9	มาคสิรมาโส	ธันวาคม
10	ปุตฺสมาโส	มกราคม
11	มาฆมาโส	กุมภาพันธ์
12	ผัคคฺคฺมาโส	มีนาคม

การเลือกใช้ศักราชเช่นนี้ อาจสัมพันธ์กับแนวคิดเบื้องหลังของพระองค์ที่ว่าด้วย
ชาติ - ศาสน์ - กษัตริย์ ที่ตั้งเอาสถาบันพุทธศาสนาเข้ามาเป็นแกนกลางสำคัญของอุดมการณ์
ชาตินิยม การเชื่อมต่อกับพุทธศาสนา ยังสะท้อนถึงการเทียบได้กับศาสนาสากล
อันเป็นแหล่งอารยธรรมที่ยิ่งใหญ่ที่เทียบได้กับสากลโลก เช่น คริสต์ อิสลาม ต่างไปจาก
รัตนโกสินทรศกที่เป็นศักราชที่สัมพันธ์กับกรุงเทพฯ อันเป็นเมืองหลวงในระดับภูมิภาค
ที่ไม่เป็นที่รู้จักในวงกว้างนัก อย่างไรก็ตาม การนำพุทธศาสนาในฐานะภูมิปัญญาของสังคม
มาใช้ในฐานะความรู้เพื่อต่อกรกับศาสนาคริสต์ก็มีให้เห็นตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3 ดังเช่น
จดหมายของวชิรญาณภิกขุ และเจ้าพระยาทิพากรวงศ์ในหนังสือแสดงกิจจานุกิจ เมื่อปี
พ.ศ. 2410 ที่แสดงให้เห็นถึงคุณค่าของพุทธศาสนาที่มีลักษณะที่เหนือกว่าทางศีลธรรม

และอารยธรรม เมื่อเทียบกับศาสนาคริสต์ที่พวกเขาตีความว่า มีความมั่งงายมากกว่า (ทวีศักดิ์ เผือกสม, 2540 : 153 - 169)

ทวิลักษณ์ของโลกโบราณกับความสำคัญของเวลาแบบราชการที่อิงสากล

รัชกาลที่ 6 ไม่เพียงแต่จะทรงได้รับการศึกษาแผนตะวันตก และการใช้ชีวิตอยู่ที่ประเทศอังกฤษ แต่พระองค์ยังนำมาตราฐานสากลแบบตะวันตกได้เข้ามามีบทบาทในสังคมสยามมากขึ้นเรื่อย ๆ ผ่านการค้า การคมนาคม การปะทุขึ้นของสงครามโลกครั้งที่ 1 ปี พ.ศ. 2457 - 2461 ยิ่งทำให้สยามได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของระบบโลกมากขึ้น ในปี พ.ศ. 2456 ได้มีการประกาศกำหนดวันหยุดราชการ และนักชัตฤกษ์ประจำปี (ราชกิจจานุเบกษา, 2456 ข : 501 - 505)

เดิมการหยุดที่ผ่านมามีความแตกต่างกันในแต่ละกระทรวง จึงมีการจัดระเบียบใหม่นั้นคือ ให้การหยุดมี 3 ประเภท ได้แก่ การหยุดสำหรับพักผ่อนร่างกาย หยุดเพื่อแสดงความเคารพต่อพระบรมราชวงศ์ และเพื่อเคารพต่อพระศาสนา ให้เริ่มหยุดตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2456 อันเป็นช่วงสิ้นปี ที่น่าสังเกต คือ ถ้าเป็นวันพระราชพิธีมักจะเป็นวันทางสุริยคติ แต่หากเป็นวันทางพุทธศาสนานั้นจะสัมพันธ์กับวันทางจันทรคติ เนื่องจากวันทางพุทธศาสนายึดเอาตามจารีตเดิม ขณะที่วันพระราชพิธีสัมพันธ์ไปตามพระราชนิยมที่เน้นการนับวันแบบสากล มีการหยุดวันนักชัตฤกษ์ดังตารางที่ 2 จะเห็นว่าพระราชพิธีตรุษสงกรานต์และนักชัตฤกษ์นั้นมีจำนวนหยุดมากที่สุด

ตารางที่ 2 วันหยุดนักชัตฤกษ์ในปี 2456 - 2457 (ราชกิจจานุเบกษา, 2456 ข : 501 - 505)

วันที่หยุด	วันสำคัญ	จำนวนวันที่หยุด (วัน)
28 มีนาคม 56 - 15 เมษายน 57	พระราชพิธีตรุษสงกรานต์และนักชัตฤกษ์	19
7 - 9 พฤษภาคม 57	วิสาขบูชา	3
6 - 12 กรกฎาคม 57	เข้าปฐมพรรษา	7
23 ตุลาคม 57	ทำบุญพระบรมอัฐิพระพุทธเจ้าหลวง	1

ระบบเวลาสมัยใหม่ทศวรรษ 2460 ในฐานะกลไกควบคุมระบบราชการ - กรณีนาคมขนส่ง
ของรัฐสยาม

วันที่หยุด	วันสำคัญ	จำนวนวันที่หยุด (วัน)
9 - 12 พฤศจิกายน 57	ทำบุญพระบรมอัฐิและพระราชพิธีฉัตรมงคล	4
30 ธันวาคม - 3 มกราคม 57	เฉลิมพระชนมพรรษา	5
1 มีนาคม 57	มาฆบูชา จาตุรงศ์สันนิบาต	1

ระบบราชการถูกจัดระเบียบด้วยความคิดเกี่ยวกับมาตรฐานเวลาและการจัดการสมัยใหม่ การตราพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2456 (ราชกิจจานุเบกษา, 2456 ก : 364 - 366) ก็เช่นกัน จากเดิมที่เคยยื่นขออนุญาตงบประมาณจากรัฐบาลของกษัตริย์ “เปนคราว ๆ ตามควรแก่การ” มาเป็นการจัดทำงบประมาณแบบมาตรฐานตะวันตก ดังที่เห็นได้จากการให้เจ้ากระทรวงทำงบประมาณรายได้และรายจ่ายเงินแผ่นดินมายื่นกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ หากมิได้ยื่นจะไม่รับพิจารณาและตั้งจำนวนเงินให้ใหม่ แต่จะตั้งให้ตามงบประมาณปีเก่า และงบประมาณรายได้และรายจ่ายประจำปีจะต้องทูลเกล้าฯ ถวายไม่ช้ากว่าวันที่ 10 เดือนมีนาคมในแต่ละปี เพื่อจะนำไปในที่ประชุมเสนาบดี จากนั้นก็จะอนุญาตให้กระทรวงพระคลังไม่เกินวันที่ 25 มีนาคม ประกาศเป็นพระราชบัญญัติในราชกิจจานุเบกษาต่อไป

การเปลี่ยนแปลงด้านการนับเวลายังมีอยู่อย่างต่อเนื่อง มีการประกาศนับเวลาในราชการ แบบใหม่ เมื่อปี พ.ศ. 2460 (ราชกิจจานุเบกษา, 2460 ก : 421 - 422) โดยปรับ 2 วิธี เข้าด้วยกัน วิธีแรก คือ วิธีโหราศาสตร์ที่เคยใช้กันมาตั้งแต่โบราณ และวิธีแบบประเทศยุโรปและอเมริกา นั่นคือ นับวันใหม่ตั้งแต่เที่ยงคืน “ระยະหຸ່ມໂມງ” ให้เรียกว่า “นาฬิกา” ตามภาษาที่เคยใช้ในทางราชการมาแต่โบราณ เวลาตั้งแต่เที่ยงคืนถึงเที่ยงวันเรียกว่า “ก่อนเที่ยง” เวลาตั้งแต่เที่ยงวันล่วงแล้วไปบรรจบเที่ยงคืน เรียกว่า “หลังเที่ยง” ระยະນາທີและวินาทีที่เคยใช้มาก่อนนั้นยังคงตามเดิม นอกจากนี้ยังเพิ่มวิธีนับระยະ 15 นาทีว่า 1 ภาค ที่น่าจะสัมพันธ์กับ quarter ในภาษาอังกฤษ และ 30 นาทีว่าครึ่งนาฬิกา หรือ half

การประกาศดังกล่าวได้รับการอธิบายเพิ่มเติม เข้าใจว่าจะถูกวิพากษ์วิจารณ์ตามที่ได้ออกประกาศอธิบายว่า เป็นวิธีที่ “ไม่ได้ผิดแผกพระราชประเพณีโบราณ” “ไม่ใช่

อุตตริโดยไม่มีมูลนั้นเลย” โดยขยายความว่า การนับเวลาแบบตะวันตกนั้นคล้ายกับโหราศาสตร์ มิได้เป็นของใหม่แต่มีรากฐานมาจากแนวเดิม เช่น การนับว่าแต่ละวันจะสั้นลงหลังเที่ยงคืน แบบโหราศาสตร์นั้นตรงกับเวลาสากลที่ใช้ในยุโรปและอเมริกา

ขณะที่ในสยามนับแบบ “โมงยาม” ที่เข้าใจว่าเกิดขึ้นสำหรับการทหารที่ใช้ในการผลัดเปลี่ยนยามรักษาการในเวียงและค่าย หรือสนามรบ ได้มีการแบ่งเป็น 2 ยาม นั่นคือ ตั้งแต่รุ่งถึงเที่ยง 1 ยาม ตั้งแต่เที่ยงถึงค่ำอีก 1 ยาม ในยามหนึ่ง ๆ แบ่งเป็น 6 ผลัด จึงได้ “ตีโมง” เป็น 1 ถึง 6 ทั้งสองยาม ส่วนกลางคืนเป็นเวลาทีระว่างมากขึ้น จึงจัดเป็น 4 ยาม ยามละ 3 ผลัด แต่ให้ “ตีโมง” ตั้งแต่ 1 จนถึง 12 ส่วนการตีย่า เป็นสัญญาณให้เปลี่ยนหมู่หรือหมวดยามรักษาการ ส่วน “โมง” และ “ทุ่ม” ที่ใช้เรียกมาตราเวลานั้น น่าจะมาจากเสียงเครื่องตีโมง เป็นเสียงซ้อง ทุ่ม เป็นเสียงกลองใหญ่ สำหรับการเขียนสามารถจดเวลาอย่างย่อ ๆ โดยใช้คำว่า ก.ท. แทนคำว่า ก่อนเที่ยง และ ล.ท. แทนคำว่า หลังเที่ยง ดังเช่น 1 นาฬิกา 25 นาทีก่อนเที่ยง ย่อเป็น 1.25 ก.ท. และ 3 นาฬิกา 17 นาทีหลังเที่ยง ย่อเป็น 3.17 ล.ท. เข้าใจว่า ก.ท. และ ล.ท. ทำหน้าที่คล้าย a.m. และ p.m. ในภาษาอังกฤษ (ราชกิจจานุเบกษา, 2460 ก : 423 - 430) จากตารางที่ 3 ที่เป็นตารางเทียบเวลา ได้แสดงให้เห็นว่าการนับเวลาแบบปัจจุบันกับวิธีโหราศาสตร์แบบเดิมนั้นต่างกันอย่างไร ที่เห็นได้ชัด ก็คือ การนับตามโหราศาสตร์นั้น นับด้วยเลขฐาน 12 นับเป็นนาฬิกา ขณะที่แบบที่ใช้กันในชีวิตประจำวันกลับเป็นการนับตามหน่วยที่นำมาจากเสียงเครื่องเคาะ “ทุ่ม” “โมง” รวมไปถึง การนับ “ย่า” และ “ยาม”

ตารางที่ 3 ตารางเทียบเวลา (ราชกิจจานุเบกษา, 2460 ก : 423 - 430)

แบบที่ใช้อยู่ในบัดนี้		ตามวิธีโหราศาสตร์	
กลางวัน	กลางคืน	ก่อนเที่ยง	หลังเที่ยง
	7 ทุ่ม	1 นาฬิกา	
	8 ทุ่ม	2 นาฬิกา	
	3 ยาม	3 นาฬิกา	
	10 ทุ่ม	4 นาฬิกา	

ระบบเวลาสมัยใหม่ทศวรรษ 2460 ในฐานะกลไกควบคุมระบบราชการ - การคมนาคมขนส่ง
ของประเทศไทย

แบบที่ใช้อยู่ในบัดนี้		ตามวิธีโหราศาสตร์	
กลางวัน	กลางคืน	ก่อนเที่ยง	หลังเที่ยง
	11 ทุ่ม	5 นาฬิกา	
	ย่ำรุ่ง	6 นาฬิกา	
1 โมงเช้า		7 นาฬิกา	
2 โมงเช้า		8 นาฬิกา	
3 โมงเช้า		9 นาฬิกา	
4 โมงเช้า		10 นาฬิกา	
5 โมงเช้า		11 นาฬิกา	
เที่ยง		เที่ยง (วัน)	
1 โมงบ่าย			1 นาฬิกา
2 โมงบ่าย			2 นาฬิกา
3 โมงบ่าย			3 นาฬิกา
4 โมงบ่าย			4 นาฬิกา
5 โมงบ่าย			5 นาฬิกา
ย่ำค่ำ			6 นาฬิกา
	1 ทุ่ม		7 นาฬิกา
	2 ทุ่ม		8 นาฬิกา
	1 ยาม		9 นาฬิกา
	4 ทุ่ม		10 นาฬิกา
	5 ทุ่ม		11 นาฬิกา
	2 ยาม		เที่ยงคืน

ที่น่าสนใจ ก็คือ วิธีการนับเวลาแบบฐาน 24 กล่าวคือ การประกาศใช้เวลารถไฟ
และโทรเลขเดือนธันวาคม พ.ศ. 2460 ที่ให้เวลาต่างไปจากการใช้การนับเลขฐาน 12 ที่นับ

ก.ท. (ก่อนเที่ยง) และ ล.ท. (หลังเที่ยง) ไปเป็นนับแบบฐาน 24 ตั้งแต่ 1 นาฬิกา ไปจนถึง 24 นาฬิกา ทั้งนี้เป็นการปรับเพื่อให้ตรงกับนานาประเทศที่ทำการติดต่อกัน (ราชกิจจานุเบกษา, 2460 ข : 497 - 498) วิธีการนับแบบฐาน 24 นี้พบในราชการกองทัพบกด้วย ในเวลาต่อมาได้อนุโลมใช้ในราชการสนามของเสือป่าที่ประกาศในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2460 (ราชกิจจานุเบกษา, 2460 ค : 594 - 595)

การเสนอปรับเวลาในช่วงดังกล่าวจะเห็นได้ว่า มีแรงต้านซ่อนอยู่ด้วยซึ่งก็คงเป็นเรื่องปกติของการเปลี่ยนผ่านของสังคม

จนกระทั่งปี พ.ศ. 2462 สยามได้ส่งตัวแทนไปประชุมที่ลอนดอนว่าด้วยอุทกศาสตร์ และได้ลงนามสัญญากับนานาประเทศ โดยเทียบเวลาแล้ว “เวลาอัตรา” สำหรับสยามทั่วพระราชอาณาจักรนั้นนับเป็น 7 ชั่วโมงของเวลากรีนิชในเมืองอังกฤษ สยามจะประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2463 (ราชกิจจานุเบกษา, 2462 : 273 - 279) จึงนับว่าสยามจัดอยู่ในเวลาของโลกอย่างเป็นทางการนับแต่นั้น

มีกรณีของทหารที่ไปราชการสงคราม เมื่อครั้งสงครามโลกครั้งที่ 1 ที่พวกเขาได้สิทธิพิเศษในการ “นับเวลาราชการทวีคูณ” เนื่องจากเป็นผู้มีความชอบพิเศษ กรณีนี้ จะถูกนำไปคำนวณในการปลดออกเป็นกองหนุน (ราชกิจจานุเบกษา, 2461 ก : 193 - 194)

เวลาเพื่อการปกครองและควบคุมคนในบังคับ

การขยายตัวของข้าราชการในเชิงปริมาณอย่างมหาศาลตามตารางที่ 4 แสดงให้เห็นถึงระบบการควบคุมและการให้บริการของรัฐที่ขยายตัวในด้านบุคลากรอย่างยิ่ง แต่ต้องเข้าใจก่อนว่า ระบบราชการในที่นี้ให้การบริการกับประชาชนมีสัดส่วนที่น้อยกว่าการปกครอง - ควบคุมมากนัก ข้าราชการจึงเป็นตัวแทนของรัฐที่สร้างระบบเวลาแบบใหม่เข้ามาครอบงำชีวิตประจำวันของประชาชนผ่านการปกครองและควบคุมในกิจการต่าง ๆ เทียบกับจำนวนประชากรจากการสำรวจสำมะโนประชากรทั่วประเทศในปี พ.ศ. 2453 คือ 8, 149, 487 คน (เดช บุณนาค, 2548 : 327) โดยสัดส่วนแล้วจำนวนข้าราชการอาจไม่มากนัก

ระบบเวลาลสมัยใหม่ทศวรรษ 2460 ในฐานะกลไกควบคุมระบบราชการ - การคมนาคมขนส่ง
ของรัชสยาม

ตารางที่ 4 จำนวนข้าราชการสยาม (นครินทร์ เมฆไตรรัตน์, 2535 : 56)

ปี พ.ศ.	จำนวนข้าราชการ (คน)
2454	51,452
2461	79,988
2464	85,485
2466	87,629

กิจการที่เกี่ยวข้องกับการปกครองและการหาประโยชน์จากราษฎรก็คือ งานมหาดไทยที่เข้าไปจัดเก็บเงินค่าราชการหรือค่าแทนแรงเกณฑ์ (ในมณฑลตะวันตกเฉียงเหนือหรือมณฑลพายัพ) หลังจากที่ยกเลิกระบบไพร่ทาสลง ราษฎรชายฉกรรจ์อายุ 18 - 60 ปี มีพันธะที่ต้องจ่ายเงินเพื่อชดเชยการถูกเกณฑ์ ที่ในเวลาต่อมาได้เปลี่ยนมา ระบบเดียวกันที่วราขอาณาจักร นั่นคือ การเก็บเงินรัชชูปการในปี พ.ศ. 2462 ทั้งยังเพิ่ม อัตราการเก็บเงินจาก 4 บาทเป็น 6 บาทต่อปี (ราชกิจจานุเบกษา, 2461 ข : 425 - 434) การจัดเก็บให้ได้ผลจำเป็นต้องมีสองระดับ นั่นคือ พนักงานสำรวจในท้องที่ได้แก่ กำนันผู้ใหญ่บ้าน และระดับกรมการอำเภอเป็นผู้ที่มีอำนาจจัดเก็บในฐานะผู้ปกครอง (ราชกิจจานุเบกษา, 2461 ข : 434 - 435)

ส่วนการเกณฑ์ทหารนั้น พบว่าต้องใช้เวลาที่ยาวนานกว่าจะสามารถประกาศใช้กฎหมายได้ที่วราขอาณาจักรตั้งแต่ปี พ.ศ. 2448 จนถึงปี พ.ศ. 2458 (นครินทร์, เมฆไตรรัตน์, 2535 : 56) จึงไม่อาจนับว่าได้ส่งผลต่อราษฎรมากนักในช่วงแรก จนกระทั่งมีการตราพระราชบัญญัติลักษณะเกณฑ์ทหาร พ.ศ. 2460 ความตั้งใจที่จะดึงราษฎรให้เข้ามาอยู่ในระบบเกณฑ์ทหารมากขึ้น ก็แสดงให้เห็นแล้วว่าระบบดังกล่าว ยังไม่ส่งผลต่อการถูกเกณฑ์อย่างจริงจังนัก ไม่นับว่าการให้อภิสิทธิ์แก่อาชีพดังกล่าวอย่างสูง เมื่อเทียบกับสามัญชน ไม่ว่าจะเป็นการไม่ต้องเสียค่ารัชชูปการ ไม่ต้องเสียค่าศึกษาพลี (ราชกิจจานุเบกษา, 2464 : 259)

ส่วนราชการที่สำคัญอีกประการ ก็คือ ระบบการศึกษา โรงเรียนประจำมณฑล ประจำเมือง และตามพื้นที่ต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัติประถมศึกษา พ.ศ. 2464 (ราชกิจจานุเบกษา, 2464 : 246 - 289) กลายเป็นพื้นที่สำคัญในการสร้างบุคลากร เพื่อมาบ่อนระบบราชการ และสร้างความเป็นพลเมืองดีให้แก่ราษฎรตามอุดมการณ์ ขาดินนิยม กฎหมายได้ให้ความสำคัญกับการควบคุมเวลาผ่านชีวิตประจำวันของครอบครัว หนึ่ง ๆ โดยบังคับให้เด็กตั้งแต่อายุ 7 ปีบริบูรณ์จนถึง 14 ปีบริบูรณ์ เข้าเป็นนักเรียน โดยมีเงื่อนไขว่าจะต้องมีเวลาเรียนไม่น้อยกว่า “800 ชั่วโมง”

ในระหว่างนั้นพวกเขาจะต้องไม่ขาดเรียนติดต่อกันเกิน 30 วัน (ราชกิจจานุเบกษา, 2464 : 248) ลูกหลานของราษฎรทั้งหลายจึงถูกควบคุมด้วยระเบียบวินัย และเวลา สมัยใหม่ภายใต้ระบบราชการนั้นด้วย ครูใหญ่จะต้องมีสมุดบันทึก 3 เล่ม ได้แก่ 1) ทะเบียนนักเรียน แสดงรายรับและรายจ่าย 2) บัญชีเรียกชื่อ และ 3) สมุดหมายเหตุ รายวัน มีภาระต้องจัดทำให้ “ทันเวลาเสมอ” และถูกต้อง (ราชกิจจานุเบกษา, 2464 : 250) กระทรวงมหาดไทยยังสัมพันธ์ผ่านระบบการศึกษาเนื่องจากกฎหมายให้อำนาจ นายอำเภอในการทำบัญชีเด็กในท้องที่ในเดือนสุดท้ายของปีเพื่อตรวจสอบว่ามีอายุ ถึงเกณฑ์ที่จะเข้าเรียนหรือไม่

โรงเรียนมีอยู่ 3 ประเภท นั่นคือ โรงเรียนรัฐบาล โรงเรียนประชาบาล และโรงเรียนราษฎร์ หรือโรงเรียนเอกชน สำหรับโรงเรียนประเภทที่สองนั้นผูกพัน อยู่กับท้องที่กับหน่วยการปกครองอย่างเช่นอำเภอ (ราชกิจจานุเบกษา, 2464 : 247) นอกจากนั้นภาระที่เพิ่มมากับการศึกษา ก็คือ การเรียกร้องจากแรงงานเพศชายอายุ 18 - 60 ปี ในท้องที่อำเภอให้จ่ายค่า “ศึกษาพลี” ไม่ต่ำกว่า 1 บาท ไม่เกิน 3 บาท (ราชกิจจานุเบกษา, 2464 : 259) เพื่อสนับสนุนโรงเรียนประชาบาล เท่ากับว่าเมื่อบวกค่า รัชชูปการไปแล้ว ชายฉกรรจ์ต้องเสียเงินรายปีอย่างน้อย 7 บาท กระนั้นก็มีอาจกล่าวได้ เต็มปากว่าการควบคุมผ่านการศึกษานั้นขยายตัวอย่างมหาศาล อันเนื่องจากงบประมาณ และบุคลากรของรัฐเองก็มีข้อจำกัดจำนวนโรงเรียน ที่ปรากฏในปี พ.ศ. 2466 ทั่วประเทศ พบว่ามีโรงเรียนรัฐบาลจำนวน 654 โรงเรียน โรงเรียนประชาบาลมีจำนวน 5,031 โรงเรียน พบว่า แนวโน้มโรงเรียนประเภทหลังมีแต่จะเพิ่มขึ้น ด้านหนึ่งก็เพราะมีเงินศึกษา พลีมาช่วยพยุงไว้ (นครินทร์ เมฆไตรรัตน์, 2535 : 68)

ระบบเวลาสมัยใหม่ทศวรรษ 2460 ในฐานะกลไกควบคุมระบบราชการ - กรณีคมนาคมขนส่ง ของรัฐสยาม

ความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานและสถานที่ราชการจึงทำให้ชีวิตของราษฎรผูกอยู่กับปฏิทินการทำงานและวันหยุดของราชการไปด้วย สถานที่ราชการมักอยู่ในเขตเมืองทำให้ราษฎรได้ใช้ชีวิตร่วมกันในพื้นที่ทางสังคมแผนใหม่ ผลักดันให้พวกเขาอยู่ในสำนึกเวลาแบบราชการเข้าไปด้วย กระนั้นระบบราชการไม่ได้มีประสิทธิภาพอย่างที่ถูกรออกแบบมา เนื่องจากเต็มไปด้วยลำดับชั้นที่มีสายบังคับบัญชาที่ยืดยาว ปัญหาการฉ้อราษฎ์บังหลวงและความล่าช้าในการปฏิบัติงาน

ในความเห็นของผู้เขียน ระบบราชการดังกล่าวมีลักษณะอำนาจนิยมคล้ายกับระบบราชการในประเทศได้อาณานิคม กล่าวคือ ราษฎรเป็นเพียงผู้น้อยที่อยู่ภายใต้การปกครองดูแลของผู้ใหญ่ ก็คือ เหล่าราชการทั้งหลายทั้งราษฎรยังถูกสำรวจ สอดส่อง ปกครอง กระทั่งหารายได้เพื่อนำเข้าสู่รัฐส่วนกลางด้วยการปกครองแผนใหม่

เวลาในระบบคมนาคมขนส่ง

หลักฐานสมัยรัตนโกสินทร์ที่ได้มีการจดบัญชีเรือเข้าออกทั้งเรือของต่างชาติและเรือของสยามเอง อย่างซ้ำ ก็คือ ปี พ.ศ. 2427 (ราชกิจจานุเบกษา, 2427 : 25) สิ่งที่น่าสนใจก็คือ ช่วงปลายทศวรรษ 2440 พบการให้ความสำคัญกับระดับน้ำท่าในแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณจังหวัดชัยนาท สิงห์บุรี จนถึงมีการจัดทำบัญชีระดับน้ำที่มีการตรวจทุกวันเมื่อเวลาเที่ยง ดังหลักฐานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2449 (ราชกิจจานุเบกษา, 2449 : 273) ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่า เมื่อเรือแบบใหม่ที่ใช้เครื่องจักรเข้ามามีบทบาทมากขึ้นในพื้นที่ตอนในของประเทศ กล่าวกันว่า เรือกลไฟที่นำมาใช้แทนเรือแจวมีความเร็วกว่าถึง 3 เท่า พบว่าการเดินเรือจากกรุงเทพฯ ไปปากน้ำโพ ในทศวรรษ 2430 ใช้เวลา 4 วัน โดยความเร็วเฉลี่ยต่อวันคือ 80 กิโลเมตร ความเปลี่ยนแปลงด้านการรับรู้เรื่องกาลละ - เทศะจึงค่อย ๆ เปลี่ยนไปจากการเดินทางเหล่านี้ด้วย (Kakizaki, 2005 : 25) แต่กระนั้นเรือกลไฟมีข้อจำกัด คือ ไม่สามารถจะขึ้นไปไกลเกินกว่าตากและอุตรดิตถ์ในสายเหนือ เนื่องจากเส้นทางน้ำที่ระดับน้ำต่ำจนไม่สามารถเดินเรือได้ ต้องเดินทางต่อด้วยทางบก เช่น เส้นทางตากไปเชียงใหม่ หรือลำปาง (Kakizaki, 2005 : 24) เส้นทางอุตรดิตถ์ - แม่โขง (ปากลาย) จะไปออกหลวงพระบาง หรือหนองคาย นครพนม (Kakizaki, 2005 : 26) ข้อจำกัดที่เกี่ยวข้องกับฤดูกาลก็ส่งผลให้การเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ การรับรู้ดังกล่าวต่างกันไป เช่น

เส้นทางน้ำจะใช้เวลาสั้นในหน้าฝน และจะพบข้อจำกัดในหน้าแล้ง ส่วนเส้นทางบกจะยากลำบากในหน้าฝนเนื่องจากพายุต้องฝ่าโคลนหล่มเดินทางไป หน้าแล้งจะเอื้อแก่การเดินทางมากกว่า

การรถไฟเกิดขึ้นในทศวรรษ 2440 แต่ขยายตัวไปภูมิภาคต่าง ๆ อย่างจริงจังในปลายทศวรรษ 2450 - 2460 ในช่วงแรกจึงมีการเดินทางที่เชื่อมด้วยเส้นทางทางน้ำและทางบกอื่นอยู่ด้วย สังเกตได้จากการเสด็จของสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชในปี พ.ศ. 2448 ที่เดินทางขึ้นไปยังมณฑลพายัพโดยเสด็จทางรถไฟมาถึงสถานีปากน้ำโพ นครสวรรค์ แล้วเดินทางต่อด้วยเรือพระที่นั่ง (ราชกิจจานุเบกษา, 2447 : 721 - 722) เพื่อจะขึ้นไปอุดรดิตถ์ทางแม่น้ำน่านก่อนจะเดินทางไปเมืองแพร่ ตารางที่ 5 แสดงให้เห็นการวิเคราะห์ระยะทางและเวลาที่ใช้เดินทางของ Kakizaki ก่อนยุครถไฟ แต่ก็เริ่มมีการใช้เรือกลไฟในลำน้ำต่าง ๆ แล้ว จะเห็นว่าในหน้าฝนกับหน้าแล้งมีผลต่อการเดินทางเป็นอย่างมาก

ตารางที่ 5 ตารางเวลาที่ใช้เดินทางและระยะทางจากกรุงเทพฯ ปี 1890 / 2433

(Kakizaki, 2005 : 156)

เมือง	หน้าฝน			หน้าแล้ง			หมายเหตุ
	ระยะทาง (กม.)	เวลาที่ใช้ (วัน)	วิธีการ เดินทาง	ระยะทาง (กม.)	เวลาที่ใช้ (วัน)	วิธีการ เดินทาง	
แม่สาย	1,093	37	S N L	1,036	54	S N L	หน้าฝน L จาก เชียงใหม่ หน้าแล้ง L จากตาก
เชียงราย	1,033	33	S N L	976	50	S N L	หน้าฝน L จากเชียงใหม่ หน้าแล้ง L จากตาก
เชียงใหม่	851	22	S N	794	42	S N L	หน้าฝน N จากตาก หน้าแล้ง L จากตาก
ปากน้ำโพ	323	5	S	323	15	S N	หน้าแล้ง N จากอ่างทอง
พิษณุโลก	531	9	S	531	29	S N	หน้าแล้ง N จาก อ่างทอง

ระบบเวลาสมัยใหม่ทศวรรษ 2460 ในฐานะกลไกควบคุมระบบราชการ - การคมนาคมขนส่ง
ของรัชสมัยสยาม

เมือง	หน้าฝน			หน้าแล้ง			หมายเหตุ
	ระยะทาง (กม.)	เวลาที่ใช้ (วัน)	วิธีการ เดินทาง	ระยะทาง (กม.)	เวลาที่ใช้ (วัน)	วิธีการ เดินทาง	
ตาก	529	9	S	529	29	S N	หน้าแล้ง N จาก อ่างทอง
กาญจนบุรี	122	5	N L N	122	5	N L N	ผ่านคลองมหาสวัสดิ์ L จากนครปฐมผ่าน น้ำแม่กลอง
สระบุรี	159	2	S	159	2	S	ผ่านแม่น้ำเจ้าพระยา และป่าสัก
โคราช	311	27	S L	311	15	S L	L จากสระบุรี
อุบลราชธานี	796	42	S L N	637	31	S L	หน้าฝน N จากโคราช หน้าแล้ง L จาก โคราช
อรัญประเทศ	425	10	S N L	420	9	S L	หน้าฝน L จาก กบินทร์บุรี หน้าแล้ง L จากปราจีนบุรี
นครศรีธรรมราช	780	5	S	780	5	S	เลียบชายฝั่ง
ตรัง	2,623	9	S	2,623	9	S	ผ่านสิงคโปร์และปีนัง
ปัตตานี	1,055	7	S	1,055	7	S	เลียบชายฝั่ง

หมายเหตุ

S หมายถึง การเดินทางด้วยเรือกลไฟ

N หมายถึงการเดินทางด้วยเรือพาย เรือแจว และเรือหางแมงป่องแบบดั้งเดิม

L หมายถึง การเดินทางด้วยเส้นทางบก (การเดินทางเท้าและแรงงานสัตว์)

เส้นทางรถไฟที่เปิดใช้ในสายต่าง ๆ ททยอยเปิดตั้งแต่ทศวรรษ 2440 เป็นต้นมา และมามากในช่วงทศวรรษ 2450 ต่อทศวรรษ 2460 (Kakizaki, 2005 : 106) ได้แก่ สายเหนือ ปากน้ำโพ (2448) แม่พุก เด่นชัย (2454) ลำปาง (2459) เชียงใหม่ (2464) สายโคราช ออยุธยา (2440) โคราช (2443) สายอุบล บุรีรัมย์ (2468) อุบลราชธานี (2473) สายใต้ หัวหิน (2457) พัทลุง (2457) สงขลา (2457) นครศรีธรรมราช (2457) สุโขทัย (2464) การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวทำให้การเข้าถึงพื้นที่ทางกายภาพจึงมีการเปลี่ยนแปลง อีกระลอกใหญ่ ดังตารางที่ 6 เส้นทางบกเริ่มกลายเป็นเส้นทางหลักกลางทศวรรษ 2450 เป็นต้นมา

ตารางที่ 6 ตารางเวลาที่ใช้เดินทางและระยะทางจากกรุงเทพฯ โดยเส้นทางบก เปรียบเทียบปี 1900 1911 และ 1922 (Kakizaki, 2005 : 42 - 43)

เมือง	ระยะทาง (กม.)	1900/2443		1911/2454		1922/2465	
		ระยะเวลา (วัน)	วิธีเดิน ทาง	ระยะเวลา (วัน)	วิธีเดิน ทาง	ระยะเวลา (วัน)	วิธีเดิน ทาง
แม่สาย	845	54	SNL	18	TL	4.5	TAL
เชียงราย	785	51	SNL	15	TL	2.5	TL
เชียงใหม่	696	42	SNL	12	TL	1.5	T
ปากน้ำโพ	240	15	SN	1	T	0.5	T
พิษณุโลก	377	29	SN	1	T	1	T
ตาก	426	29	SN	15	TN	11	TS
กาญจนบุรี	128	5	NLN	1	TS	1	TS
สระบุรี	107	0.5	T	0.5	T	0.5	T
โคราช	259	1	T	1	T	1	T
อุบลราชธานี	629	17	TL	17	TL	17	TL
อรัญประเทศ	283	9	SL	8	TSL	8	TSL
นครศรีธรรมราช	780	5	S	5	S	2	T
ตรัง	828	9	S	9	S	1.5	T
ปัตตานี	1,055	7	S	7	S	2	TA

ระบบเวลาสมัยใหม่ทศวรรษ 2460 ในฐานะกลไกควบคุมระบบราชการ - กรณีคมนาคมขนส่ง
ของรัฐสยาม

หมายเหตุ

S หมายถึง การเดินทางด้วยเรือกลไฟ

N หมายถึงการเดินทางด้วยเรือพาย เรือแจว และเรือหางแมงป่องแบบดั้งเดิม

L หมายถึง การเดินทางด้วยเส้นทางบก (การเดินทางเท้าและแรงงานสัตว์)

A หมายถึง การเดินทางด้วยรถยนต์

ระบบเวลาของรถไฟนั้นสัมพันธ์กับกิจการหลายประการตั้งแต่การเดินทาง โดยสารของบุคคลและสินค้าของเอกชน ตลอดจนการส่งไปรษณีย์อันเป็นกิจการของรัฐ ที่ต้องอาศัยความแม่นยำของเวลามากกว่าเดิมที่เวลาที่มีความยืดหยุ่นไปตามข้อจำกัดของการเดินทางจากสถานที่หนึ่งไปอีกแห่งหนึ่ง ดังนั้นเรื่องเวลาจึงถือเป็นมาตรฐานสำคัญที่ต้องถูกจัดระเบียบในฐานะเป็นแกนกลางที่เชื่อมพื้นที่ทางความคิด สำหรับการคาดการณ์ คำนวณล่วงหน้าเพื่อการเดินทาง และการจัดการภารกิจต่าง ๆ เข้ากับพื้นที่ทางกายภาพที่สัมพันธ์กับการเดินทางจากจุดเริ่มต้นไปสู่จุดหมายได้อย่างเป็นรูปธรรมที่สุด โดยเฉพาะเมื่อรถไฟได้ขยายตัวไปเกือบถึงที่สุดในขอบเขตของระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ในทศวรรษ 2460 ความแพร่หลายของการใช้รถไฟส่งผลต่อการเดินทางรถไฟในตอนกลางคืน แทนที่การเดินทางในช่วงกลางวันแต่เดิม เห็นได้จากการเปิดรถเร็วเดินกลางวันกลางคืนระหว่างกรุงเทพฯ ถึงนครเชียงใหม่ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2465 ที่ใช้ออกเดินทางจากกรุงเทพฯ เวลา 16.30 น. ไปถึงสถานีเชียงใหม่ 18.00 น. (สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ม.ป.ป.ก.)

อำนาจควบคุมเวลาที่ยังคงควบคุมพื้นที่ได้ไม่ทรงพลังมากพอ

จะเห็นว่า ระบอบเวลาสมัยใหม่ที่กล่าวมากลายเป็นพลังใหม่ชุดหนึ่งที่เกิดขึ้นแปลงรากฐานความคิดและนโยบายของรัฐ ไม่ว่าจะผ่านการจัดระเบียบในระบบราชการ หรือการเดินทางเชื่อมต่อภายในที่ย่นระยะเวลา และทำให้การเคลื่อนตัวของคนไปสู่ที่อีกแห่งหนึ่งเป็นไปได้โดยมีประสิทธิภาพ แต่รัฐสยามก็มีข้อจำกัดการจัดการเรื่องพื้นที่ ด้วยงบประมาณและเทคโนโลยี รวมไปถึงสภาพเศรษฐกิจของรัฐบาลที่ย่ำแย่อันเนื่องมาจากการดำเนินนโยบายและบริบทของสังคมเศรษฐกิจ (มยุรี นกยูงทอง, 2527 : 494 - 533) (พรเพ็ญ อ้นตระกูล, 2527 : 462 - 493) รัฐบาลสยามไม่สามารถสร้างจุด

เชื่อมต่อไปยังพื้นที่ห่างไกลได้มากขึ้น เส้นทางรถไฟก็ไปไม่สุดเขตสยามอย่างที่ควรจะเป็น แม้นโยบายการสร้างถนนเป็นโครงข่ายจะเป็นแนวนโยบายที่มีประสิทธิภาพ แต่ก็พบว่า ในทางปฏิบัติแล้วมันเป็นเพียงถนนมาตรฐานต่ำที่ใช้ไม่ได้ทั้งปี กว่าถนนมาตรฐานสูงจะเกิดขึ้นก็ต้องรอให้ถึงทศวรรษ 2500 ที่ได้รับอานิสงส์จากสงครามเย็นที่มีสหรัฐอเมริกา สนับสนุนงบประมาณและเทคโนโลยีเพื่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานให้กับประเทศที่เป็นฐานให้กับกองทัพสหรัฐอเมริกา ยกตัวอย่างเช่น ถนนมิตรภาพในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ภิญญพันธ์ พจนะลาวัณย์, 2558 : 16 - 19)

นอกจากถนนที่เป็นการเข้าถึงพื้นที่ทางกายภาพต่าง ๆ แล้วยังพบว่า การจัดทำ โฉนดที่ดิน และความคิดเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์เอกชนก็กระจุกตัวอยู่บริเวณกรุงเทพฯ ปริมณฑล และลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่างและใกล้เคียงเป็นหลัก ดังที่พบว่า จากการประเมิน ในปี พ.ศ. 2475 พบว่ามีแค่ 29 จังหวัดเท่านั้นที่รัฐสามารถแจกโฉนดที่ดินได้ ประกอบด้วย 6 มณฑลดังนี้ มณฑลกรุงเทพมหานคร อยุธยา ราชบุรี ปราจีนบุรี พิษณุโลก และภูเก็ต (ศรัญญู เทพสงเคราะห์, 2553 : 22) แม้ในเมืองขนาดใหญ่ กว่าจะเปิดที่ทำการ หอทะเบียนที่ดิน (หรือสำนักงานที่ดินจังหวัดในปัจจุบัน) จังหวัดเชียงใหม่ก็ต้องรอหลัง ปฏิวัติสยาม นั่นคือ ปี พ.ศ. 2479 (ราชกิจจานุเบกษา, 2479) นครราชสีมา ปี พ.ศ. 2483 (ราชกิจจานุเบกษา, 2483) สงขลา พ.ศ. 2492 (ราชกิจจานุเบกษา, 2492) พบว่าการตอบกระทู้ ในสภาผู้แทนราษฎรเมื่อปี พ.ศ. 2493 รัฐบาลยังตั้งหอทะเบียนที่ดินไปเพียง 34 จังหวัด เท่านั้น (ราชกิจจานุเบกษา, 2493) (โดยไม่มีในจังหวัดใหญ่ ๆ อย่างนครศรีธรรมราช และอุบลราชธานี) จากสภาพดังกล่าว บุญช่วย ศรีสวัสดิ์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดเชียงราย แจ้งว่าประชาชนที่เชียงรายอาศัยสิทธิการครอบครองและสิทธิ ในการจับจองซึ่งมีอายุเพียงสองปี ยังไม่มีผู้ใดได้โฉนดที่ดิน “แม้แต่คนเดียว” (ราชกิจจานุเบกษา, 2493) จึงเกิดมีเรื่องฟ้องร้องช่วงชิงกรรมสิทธิ์ที่ดินกันอยู่เสมอ เจ้าของที่ดินต้องเสียกรรมสิทธิ์ของตนไปเพราะความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ ความล่าช้าดังกล่าว จึงสัมพันธ์กับกรรมสิทธิ์เอกชนที่ยังไม่ลงตัว

สิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงอำนาจที่ค่อนข้างจำกัดของรัฐบนความคลุมเครือของการจัดการพื้นที่ แม้กระทั่งอาคารสถานราชการของรัฐเอง รัฐบาลยังประสบปัญหาอย่างมากในการซ่อมบำรุงในท้องที่ต่าง ๆ เนื่องจากไม่สามารถหางบประมาณจำนวนมาก

ระบบเวลาสมัยใหม่ทศวรรษ 2460 ในฐานะกลไกควบคุมระบบราชการ - กรณีนาคมชนสง ของรัฐสยาม

มาซ่อมแซมอาคารเหล่านั้นได้ เช่น ปี พ.ศ. 2471 เพียงแผนกมหาดไทย แผนกอัยการ และแผนกสาธารณสุขได้ขอเงิน 3,641,092 บาท 37 สตางค์ สำหรับ 5 ปี แต่รัฐสามารถจ่ายงบประมาณปี พ.ศ. 2471 เพียง 2 แสนบาท (สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ม.ป.ป.ช) อย่างไรก็ตามระบอบเวลาดังกล่าวกลายเป็นพื้นฐานสำคัญของการเข้าสู่ความเป็นสมัยใหม่ของรัฐสมบูรณาญาสิทธิราชย์และได้สืบต่อมาจนถึงหลังจากการปฏิวัติสยาม พ.ศ. 2475 อันนำไปสู่หมุดหมายการเปลี่ยนแปลงสำคัญอีกครั้งเมื่อรัฐบาลได้เปลี่ยนแปลงวันขึ้นปีใหม่มาเป็นวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2484 (ราชกิจจานุเบกษา, 2484 : 31 - 33)

บทส่งท้าย

ความเปลี่ยนแปลงความคิดเกี่ยวกับด้านเวลาที่ส่งผลต่อโครงสร้างทางสังคมมีผลต่อเรื่องอย่างสำคัญโดยเฉพาะรอยต่อก่อนและหลังทศวรรษ 2460 หมุดหมายดังกล่าวสัมพันธ์กับระบบราชการที่ใช้ในการควบคุมและปกครองอันสร้างความสัมพันธ์กับราษฎรผู้อยู่เบื้องล่าง เช่นเดียวกับโครงสร้างพื้นฐานแบบใหม่ที่นำโดยระบบราชการที่เปลี่ยนแปลงการรับรู้เกี่ยวกับเวลา - สถานที่ไปอย่างเทียบไม่ได้กับยุคที่ผ่านมา ส่งผลด้านบวกต่อราษฎร นั่นคือ การเชื่อมต่อกันระหว่างหัวเมืองกับเมืองหลวงที่ทำให้เกิดมาตรฐานของเวลาในแบบเดียวกัน และเข้าถึงกันด้วยพาหนะการเดินทางสมัยใหม่อย่างรถไฟที่มีประสิทธิภาพทำให้การไหลเวียนของสินค้าและผู้คนเป็นไปได้สะดวก แต่ขณะเดียวกันการเชื่อมต่อกันได้ก็เป็นประโยชน์ต่อรัฐในการควบคุมราษฎรทั้งหลายไปด้วย การปราบจลาจลในทศวรรษ 2440 จะมีลักษณะที่ต่างกันไป หากเกิดขึ้นในทศวรรษ 2460 ที่รถไฟไปถึงแล้ว

กระนั้นในเชิงกายภาพแล้วโครงสร้างพื้นฐานไม่สามารถเติบโตได้ทันกับสำนึกของกาลเวลาที่กำลังเปลี่ยนไป ปฏิบัติการของพื้นที่ทางความคิดนั้นนับว่า ล่วงหน้าพื้นที่ทางกายภาพไปไกล อันเนื่องจาก ความไม่พร้อมของพื้นฐานทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยีแห่งยุคสมัยที่จะได้รับการปรับสมดุลในเวลาต่อมา

เอกสารอ้างอิง

- กระทู้ถามที่ ว. 111 / 2492 ของนายบุญช่วย ศรีสวัสดิ์ สมาชิกสภาผู้แทน เรื่อง การตั้งหอทะเบียนที่ดินขึ้นที่จังหวัดเชียงราย. (2493, 7 กุมภาพันธ์). **ราชกิจจานุเบกษา**. เล่ม 67 ตอนที่ 8. หน้า 626 - 627.
- ข้อบังคับการใช้เวลาสำหรับราชการสนามของเสือป่า. (2460ค, 10 กุมภาพันธ์). **ราชกิจจานุเบกษา**. เล่ม 34. หน้า 594 - 595.
- ข่าวสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช เสด็จหัวเมืองฝ่ายเหนือ. (2447, 12 พฤศจิกายน). **ราชกิจจานุเบกษา**. เล่ม 22. หน้า 721 - 722.
- แจ้งความกระทรวงเกษตรธิการ เรื่อง เปิดที่ทำการทะเบียนที่ดินจังหวัดเชียงใหม่. (2479, 25 ตุลาคม). **ราชกิจจานุเบกษา**. เล่ม 53. หน้า 1945.
- เดช บุนนาค. (2548). การปกครองระบบเทศบาลของประเทศสยาม พ.ศ. 2435 - 2458. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ธงชัย วินิจจะกุล. (2544, พฤศจิกายน). "ประวัติศาสตร์ไทยแบบราชาชาตินิยม: จากยุคอาณานิคม อำพราง สู่ราชาชาตินิยมใหม่หรือลัทธิเสด็จพ่อของ กระฎุมพีไทยในปัจจุบัน". **ศิลปวัฒนธรรม**. 23, 1.
- นครินทร์ เมฆไตรรัตน์. (2535). การปฏิวัติสยาม พ.ศ. 2475, กรุงเทพฯ : มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.
- บัญชีระดับน้ำท่า ในลำแม่น้ำเจ้าพระยาระหว่างเมืองชัยนาท 1 เมืองสิงห์บุรี 1 ที่ได้ตรวจวัด น้ำแต่วันที่ 7 ถึงวันที่ 13 มิถุนายน ศก 125 ในเวลาเที่ยงนั้น. (2449, 1 กรกฎาคม). **ราชกิจจานุเบกษา**. เล่ม 23. หน้า 273.
- บาญชีรายวันเรือเข้าเรือออก. (2427, 15 กุมภาพันธ์). **ราชกิจจานุเบกษา**. เล่ม 1.
- ประกาศกระทรวงเกษตรธิการ เรื่อง ตั้งหอทะเบียนที่ดินจังหวัดนครราชสีมา. (2483, 24 ธันวาคม). **ราชกิจจานุเบกษา**. เล่ม 57. หน้า 3078 - 3079.
- ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ตั้งหอทะเบียนที่ดินจังหวัดสงขลา. (2492, 10 พฤษภาคม). **ราชกิจจานุเบกษา**. เล่ม 66 ตอนที่ 26. หน้า 1954.
- ประกาศกระแสพระบรมราชโองการให้ับเวลาราชการทวีคูณสำหรับผู้ซึ่งไปราชการสงคราม. (2461ก, 25 สิงหาคม). **ราชกิจจานุเบกษา**. เล่ม 35. หน้า 193 - 194.

ระบบเวลาสมัยใหม่ทศวรรษ 2460 ในฐานะกลไกควบคุมระบบราชการ - การคมนาคมขนส่ง
ของรัชสมัยสยาม

ประกาศกำหนดวันหยุดราชการ นักชัตฤกษ์ประจำปี (พระพุทธศักราช 2456).
(2456ข, 30 มีนาคม). **ราชกิจจานุเบกษา**. เล่ม 30. หน้า 533 - 535.

ประกาศใช้บอกศักราชตามสุริยคติ. (2454, 3 มีนาคม). **ราชกิจจานุเบกษา**. เล่ม 28.
หน้า 501 - 505.

ประกาศใช้เวลารถไฟแลโทรเลข. (2460ข, 16 ธันวาคม). **ราชกิจจานุเบกษา**. เล่ม 34.
หน้า 497 - 498.

ประกาศใช้วันอย่างใหม่. (2432). **ราชกิจจานุเบกษา**. เล่ม 5. (451).

ประกาศนับเวลาในราชการ. (2460ก, 13 กันยายน). **ราชกิจจานุเบกษา**. เล่ม 34.
หน้า 421 - 422.

ประกาศพระราชนิยมเรื่องเวลา. (2441, 9 ตุลาคม). **ราชกิจจานุเบกษา**. เล่ม 15.
หน้า 291.

พรเพื่อ อุ้มตระกูล. (2527). **การใช้จ่ายเงินแผ่นดินในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ
พระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว**. ฉัตรทิพย์ นาถสุภา และสมภพ มานะรังสรรค์,
บรรณาธิการ. ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย จนถึง พ.ศ.2484. กรุงเทพฯ : มูลนิธิ
โครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.

พระราชบัญญัติประถมศึกษา พ.ศ.2464. (2464, 23 มีนาคม). **ราชกิจจานุเบกษา**.
เล่ม 38. หน้า 259.

พระราชบัญญัติลักษณะการเก็บเงินรัชชูปการ พุทธศักราช 2462. (2461ข, 30 มีนาคม).
ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 35. หน้า 425 - 434.

พระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ.2456. (2456ก, 23 พฤศจิกายน). **ราชกิจจา
นุเบกษา**. เล่ม 30. หน้า 364 - 366.

กัญญาพันธ์ พจนะลาวัฒน์. (2558). กำเนิด "ประเทศไทย" ภายใต้เผด็จการ. กรุงเทพฯ :
มติชน.

มยุรี นกยูงทอง. (2527). **ปัญหาเศรษฐกิจในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว
(พ.ศ.2468 - 2477)**. ฉัตรทิพย์ นาถสุภา และสมภพ มานะรังสรรค์,
บรรณาธิการ. ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย จนถึง พ.ศ. 2484. กรุงเทพฯ : มูลนิธิ
โครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.

- ศรีบุญญ เทพสงเคราะห์. (2553). **กระบวนการกำหนดนโยบายที่ดินในประเทศไทยระหว่าง พ.ศ. 2475 - 2500** วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.(ม.ป.ป.ก).เอกสารกรมราชเลขาธิการ **รัชกาลที่ 6** กระทรวงคมนาคม **ร.6 คค. 5.3.** เรื่อง เปิดการเดินรถไฟ.
- สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. (ม.ป.ป.ช) **ร.7 ม. 28 / 8** เอกสารกรมราชเลขาธิการ **รัชกาลที่ 7** กระทรวงมหาดไทยเรื่อง **ซ่อมสร้างสถานีที่ราชการตามหัวเมือง.**
- อรรถจักร์ สัตยานุรักษ์. (2538). **การเปลี่ยนแปลงโลกทัศน์ของชนชั้นผู้นำไทยตั้งแต่ รัชกาลที่ 4 – พ.ศ. 2475.** กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- Kakizaki Ichiro. (2005). **Laying the Tracks : The Thai Economy and its Railways 1885-1935.** Kyoto: Kyoto University Press.