

สะพานในกรุงเทพฯ สมัยรัชกาลที่ 5

นายกิตติพงษ์ พุกษชาติ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาสถาปัตยกรรม ภาควิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2554

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)

เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)

are the thesis authors' files submitted through the Graduate School.

BRIDGES IN BANGKOK DURING OF THE FIFTH REIGN

Mr.Kittipong Pruksachat

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Architecture Program in Architecture

Department of Architecture

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2011

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

สะพานในกรุงเทพฯ สมัยรัชกาลที่ 5

โดย

นายกิตติพงษ์ พุกษชาติ

สาขาวิชา

สถาปัตยกรรม

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พีรศรี โปวาทอง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัย
เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโท

..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พงศ์ศักดิ์ วัฒนสินธุ์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ปิ่นรัชฎ์ กาญจนนัฐิ)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พีรศรี โปวาทอง)

..... กรรมการ
(ศาสตราจารย์ ดร. บัณฑิต จุลาลัย)

..... กรรมการ
(อาจารย์ ดร.มล. จิตตวดี จิตรพงศ์)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ศาสตราจารย์ กิตติคุณ ผู้สดี ทิพทัส)

กิตติพงษ์ พุกษชาติ : สะพานในกรุงเทพฯ สมัยรัชกาลที่ 5 (BRIDGES IN BANGKOK OF THE FIFTH REIGN) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : ผศ.ดร.พีรศรี โปวาทอง, 248 หน้า

สะพาน เป็นองค์ประกอบสำคัญของเมืองกรุงเทพฯ ที่เกิดขึ้นเมื่อระบบเส้นทางสัญจรทางบกชอนทับไปบนโครงข่ายแนวคลองดั้งเดิม ในสมัยรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2411 - 2453) มีพัฒนาการการสัญจรทางบกอย่างกว้างขวาง ควบคู่ไปกับพัฒนาการทางกายภาพของเมือง ทำให้เกิดสะพานขึ้นเป็นจำนวนมาก การศึกษาครั้งนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ตำแหน่งที่ตั้ง ปีที่สร้าง ลักษณะทางสถาปัตยกรรม ของสะพานที่สร้างขึ้นในกรุงเทพฯ ในช่วงรัชกาลที่ 5 โดยใช้แผนที่ประวัติศาสตร์ประกอบกับภาพถ่ายและเอกสารจดหมายเหตุ ทั้งยังศึกษาความเปลี่ยนแปลงทางสถาปัตยกรรมที่เกิดขึ้นกับสะพานเหล่านี้ โดยการสำรวจภาคสนาม ประกอบกับการวิเคราะห์แผนที่ประวัติศาสตร์ชุดต่างๆ

จากการศึกษาพบว่า ในสมัยรัชกาลที่ 5 มีการสร้างสะพานขึ้นมากที่สุดในบริเวณเมืองกรุงเทพฯ รวมจำนวนทั้งสิ้น 169 สะพาน การสร้างสะพานในแต่ละปีสัมพันธ์กับการขยายตัวของเมือง จากพื้นที่ใกล้พระบรมมหาราชวังออกไปสู่พื้นที่ชานเมือง นอกคลองผดุงกรุงเกษมออกไป โดยเฉพาะช่วง พ.ศ. 2431 – 2446 เป็นช่วงที่มีการสร้างสะพานมากที่สุดในย่านสวนดุสิต ส่วนในแง่ของวัสดุโครงสร้างสะพาน พบว่ามีการพัฒนาเทคโนโลยีการก่อสร้างตลอดรัชสมัย โดยในช่วงต้นรัชกาลมักทำสะพานโครงสร้างไม้ พัฒนาเป็นโครงสร้างเหล็กและคอนกรีต ในช่วงปลายรัชกาลตามลำดับ

นับตั้งแต่รัชกาลที่ 6 เป็นต้นมา เมืองกรุงเทพฯ เปลี่ยนจากเมืองน้ำเป็นเมืองทางบกอย่างสมบูรณ์ คลองถูกถมเป็นถนน จึงเกิดการรื้อถอนสะพานที่สร้างขึ้นในรัชกาลที่ 5 โดยลำดับ จนปัจจุบันคงเหลือสะพานที่สร้างขึ้นในรัชกาลที่ 5 เพียง 70 สะพาน จากแต่เดิมที่มีถึง 169 สะพาน บริเวณที่มีการรื้อสะพานมากที่สุด คือพื้นที่ระหว่างคลองรอบกรุงและคลองผดุงกรุงเกษม โดยรื้อถอนไปในช่วงรัชกาลที่ 6 ราวพ.ศ. 2456 – 2463 และในบรรดาสะพานที่สร้างขึ้นในรัชกาลที่ 5 รวม 70 สะพานนี้ มีเพียง 1 สะพานเท่านั้นที่คงวัสดุ โครงสร้าง และเครื่องตกแต่ง คล้ายกับสภาพสมัยรัชกาลที่ 5 มากที่สุด คือ สะพานข้างโรงสี

ภาควิชา สถาปัตยกรรมศาสตร์..... ลายมือชื่อนิติ.....

สาขาวิชา สถาปัตยกรรม..... ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก.....

ปีการศึกษา 2554.....

5473303025 : MAJOR ARCHITECTURE

KEYWORDS : BRIDGES/ THE FIFTH REIGN/

KITTIPONG PRUKSACHAT : BRIDGES IN BANGKOK OF THE FIFTH REIGN

ADVISOR : ASST. PROF PRISASRI POVATONG,PHD, 248 pp.

Bridges are an essential element of Bangkok which are built wherever roads cross ordinary canals. In the reign of King Chulalongkorn, or Rama V (1853 – 1910) roads were developed widely together with the development of city elements, so Bangkok had a lot of bridges. The purpose of this study is to analyze study of location, the period in which the bridges were built and the architectural characteristics of bridges in Bangkok of the Fifth Reign.

The study reveals that the number of bridges built in Bangkok during the Fifth Reign was the greatest amount of bridges built during a reign, totaling 169 bridges. Each year the bridges were built in accordance with the expansion of the city from the area near the Grand Palace to the suburb where the outside of Padung Krungkasem canal is located. 1888 – 1903 is the period when most of the bridges were built in the Dusit area. In terms of material and structure, the bridges reveal that in the Fifth Reign, technology was developed. In the early part of the reign, the bridges began as wooden bridges and developed to steel and concrete bridges by the end of the reign.

After the sixth king of the Ratanakosintra period, Bangkok was changed totally from a water city to a land city. The canals gradually lost their importance. One by one, they were filled up and the bridges of the Fifth Reign were demolished. At present, 70 bridges remain from the original 169. The Bangkok area where the greatest number of bridges were demolished was the area between Rop Krung canal and the Padung Krungkasem canal. The period when most bridges were demolished was between 1913 – 1920 and of the remaining 70 bridges, only one is maintained according to its original design, material structure and ornamentality. Its name is Chang Rong Sri.

Department : Architecture.....

Student's Signature

Field of study : Architecture.....

Advisor's Signature

Academic Year : 2011.....

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณอาจารย์ที่ปรึกษา ผศ.ดร.พีรศรี โปวาทอง เป็นอย่างยิ่งสำหรับความช่วยเหลือ และคำแนะนำต่างๆที่ทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงลงได้ด้วยดี

ขอขอบพระคุณ ประธานกรรมการวิทยานิพนธ์ รศ.ดร.ปิ่นรัชฎ์ กาญจนนัฐฐิติ กรรมการ รศ.ดร.บัณฑิต จุลาสัย ดร.มล.จิตตวดี จิตรพงศ์ และ ศ.กิตติคุณ ผุสดี ทิพทัส ที่กรุณาใช้เวลาในการสอบวิทยานิพนธ์

ขอขอบพระคุณ ดร.บัณฑิต จุลาสัย สำหรับความช่วยเหลือและคำแนะนำมาโดยตลอด ขอขอบพระคุณ เจ้าหน้าที่ในกระทรวงการต่างประเทศ และขอแนะนำ โดยได้รับการสนับสนุนทุนวิจัยจาก “ทุนอุดหนุนวิทยานิพนธ์สำหรับนิสิต” บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ขอขอบคุณเพื่อนนิสิตในปริญญามหาบัณฑิตหลักสูตรต่อเนื่องสำหรับกำลังใจและคำแนะนำในการทำวิจัยครั้งนี้

ขอขอบคุณครอบครัวที่อบอุ่นและคอยเป็นกำลังใจให้ตลอดมา

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
สารบัญแผนที่.....	ด
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความสำคัญและความเป็นมาของปัญหา.....	2
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	3
1.4 ระเบียบวิธีการวิจัย.....	4
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย.....	7
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม.....	8
2.1 การศึกษาเกี่ยวกับสะพานในแง่ประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรม.....	9
2.2 การศึกษาเกี่ยวกับสะพานในกรุงเทพฯ.....	12
2.2.1 ประวัติศาสตร์นิพนธ์ว่าด้วยสะพาน.....	12
2.2.2 งานศึกษาทุติยภูมิเกี่ยวกับสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5	18
2.3 สรุป.....	24
บทที่ 3 สะพานในกรุงเทพฯสมัยรัชกาลที่ 5	26
3.1 ตำแหน่งที่ตั้งสะพาน.....	37
3.1.1 สะพานบริเวณเมืองชั้นใน.....	43
3.1.2 สะพานบริเวณเมืองชั้นกลาง.....	45
3.1.3 สะพานบริเวณเมืองชั้นนอก.....	48
3.1.4 สะพานบริเวณสวนดุสิต.....	51
3.1.5 สะพานบริเวณบางรัก ปทุมวัน.....	54

	หน้า
3.2 ปีที่สร้างสะพาน.....	57
3.3 ความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งที่ตั้งและปีที่สร้าง.....	62
3.3.1 ช่วงพ.ศ. 2411 – 2430.....	63
3.3.2 ช่วงพ.ศ. 2430 – 2446.....	65
3.3.3 ช่วงพ.ศ. 2446 – 2453.....	67
บทที่ 4 การเปลี่ยนแปลงของสะพานในกรุงเทพฯ ที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 ตั้งแต่ พ.ศ. 2450 – พ.ศ. 2550	70
4.1 ช่วงเวลาที่มีการรื้อถอนสะพานที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5.....	71
4.1.1 การสำรวจจำนวนสะพานที่รื้อถอนไปจากแผนที่กรุงเทพฯ สมัย ต่างๆ.....	71
4.1.2 ค่าเฉลี่ยของจำนวนสะพานที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่รื้อถอนไป ในแต่ละปี.....	79
4.2 การกระจายตัวของสะพานสมัยรัชกาลที่ 5 ที่โดนรื้อถอนไป	80
4.2.1 การกระจายตัวของสะพานที่รื้อถอนไปในช่วง พ.ศ. 2450 – 2456.....	80
4.2.2 การกระจายตัวของสะพานที่รื้อถอนไปในช่วง พ.ศ. 2456 – 2464.....	80
4.2.3 การกระจายตัวของสะพานที่รื้อถอนไปในช่วง พ.ศ. 2464 – 2475.....	83
4.2.4 การกระจายตัวของสะพานที่รื้อถอนไปในช่วง พ.ศ. 2475 – 2550.....	83
4.3 สาเหตุของการรื้อถอนสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5	86
4.3.1 การถมคลองเพื่อสร้างถนน.....	86
4.3.2 การขยายถนน เพื่อเพิ่มผิวจราจร.....	88
4.4 สะพานสมัยรัชกาลที่ 5 ที่ยังคงเหลือในปัจจุบัน	88
4.5 การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางสถาปัตยกรรมของสะพานที่ยังคงเหลืออยู่ใน ปัจจุบัน	91
4.5.1 การศึกษาสะพานในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5.....	186

	หน้า
4.5.2 การศึกษาสะพานในช่วงหลังสมัยรัชกาลที่ 5.....	211
บทที่ 5 สรุป.....	219
5.1 ความสัมพันธ์ระหว่างสะพานกับความเปลี่ยนแปลงทางกายภาพเมือง กรุงเทพฯ.....	219
5.1.1 ช่วงรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2411 – 2453).....	219
5.1.2 ช่วงหลังรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 24453 – 2555).....	220
5.1 ความเปลี่ยนแปลงลักษณะสถาปัตยกรรมประเภทสะพาน ที่สร้างในสมัย รัชกาลที่ 5.....	221
5.2.1 พัฒนาการรูปแบบสถาปัตยกรรมสะพาน.....	221
5.2.2 ปัจจัยการเปลี่ยนแปลงรูปแบบสะพานในช่วงเวลาต่างๆ.....	223
รายการอ้างอิง.....	229
ภาคผนวก.....	235
ภาคผนวก ก ปีที่สร้างสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 แต่ละสะพาน.....	236
ภาคผนวก ข ความสัมพันธ์เชิงจำนวนระหว่างตำแหน่งที่ตั้ง และปีที่สร้างสะพาน ในสมัยรัชกาลที่ 5.....	242
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	248

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
4 – 1	แสดงชื่อสะพานและลักษณะทางโครงสร้างของสะพาน โดยเรียงตามปีที่สร้าง..	186
4 – 2	การเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างและองค์ประกอบสะพานที่สร้างขึ้นในสมัย รัชกาลที่ 5.....	216

สารบัญญภาพ

ภาพที่		หน้า
1-1	แผนภูมิแสดงขั้นตอนวิธีการวิจัย.....	5
1-2	แผนภูมิแสดงผลที่ได้จากงานวิจัย.....	6
2-1	องค์ประกอบของสะพานตามการจำแนกของทรอยสกี.....	10
2-2	ประเภทของสะพาน.....	10
2-3	ประเภทของสะพานเคลื่อนที่ได้.....	10
2-4	สะพานก่ออิฐถือปูน จากจิตรกรรมฝาผนังสมัยรัชกาลที่ 3 ในพระอุโบสถ วัดมหาสมณาราม อ.เมือง จ.เพชรบุรี.....	16
2-5	สะพานเหล็กโค้งริมวัดพรหมสุรินทร์ (สะพานผ่านฟ้าลีลาศ).....	16
2-6	สะพานหกข้ามคลองหลอดใกล้วัดราชบพิธ.....	16
2-7	สะพานเหล็ก จิตรกรรมฝาผนังอุโบสถวัดปทุมวนาราม.....	17
2-8	รายละเอียดสะพานเหล็ก จิตรกรรมฝาผนังอุโบสถวัดปทุมวนาราม.....	17
2-9	สะพานสมมตอมรรคในสมัยรัชกาลที่ 5 ซึ่งแต่เดิมเป็นสะพานเหล็กมีล้อเลื่อน ต่อมาได้ทำสะพานใหม่ โดยใช้การเชื่อมพนักสะพานเก่า.....	17
2-10	สะพานเฉลิมวง 47 ในสมัยรัชกาลที่ 5.....	21
2-11	สะพานเฉลิมหล้า 56 ถ่ายเมื่อ พ.ศ. 2460.....	22
2-12	สะพานเจริญรัช 31 ถ่ายเมื่อสมัยแรกสร้าง.....	22
3-1	เมืองชั้นในบริเวณพระบรมมหาราชวัง.....	44
3-2	สะพานผ่านพิภพลีลาข้ามคลองคูเมืองเดิม ที่ถนนราชดำเนิน.....	44
3-3	เมืองชั้นกลาง บริเวณย่านสะพานผ่านฟ้าลีลาศ.....	47
3-4	เมืองชั้นกลาง บริเวณย่านสะพานผ่านฟ้าลีลาศ วัดสระเกศ.....	47
3-5	เมืองชั้นกลาง บริเวณคลองบางลำพู (คลองรอบกรุง).....	47
3-6	วัดเทพธิดาราม และคลองหลอดวัดเทพธิดาราม.....	47
3-7	เมืองชั้นนอก บริเวณคลองผดุงกรุงเกษม และสะพานนพวงศ์.....	50
3-8	เมืองชั้นนอก บริเวณคลองผดุงกรุงเกษม และสะพานจตุรพักตรวิริงสุษดี.....	50
3-9	เมืองชั้นนอก บริเวณคลองผดุงกรุงเกษม และสะพานเจริญสวัสดิ์ (สุประดิษฐ์)...	50
3-10	เมืองชั้นนอก บริเวณคลองผดุงกรุงเกษม และสะพานยศเส.....	50
3-11	พระราชวังดุสิต และพระตำหนักจិតดาลโหลฐาน.....	53

ภาพที่	หน้า	
3 – 12	พระราชวังดุสิต และพระที่นั่งอนันตสมาคม.....	53
3 – 13	บริเวณคลองสามเสน.....	53
3 – 14	วัดเบญจมบพิตร และสะพานศรีอยุธยาข้ามคลองเปรมประชากร.....	53
3 – 15	บริเวณคลองมหานาค.....	56
3 – 16	บริเวณคลองแสนแสบ และสะพานเฉลิมโลก.....	56
3 – 17	ถนนสาทร และคลองสาทร.....	56
3 – 18	ถนนราชดำริ และคลองไผ่สิงโต.....	56
3 – 19	แผนภูมิแสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนและปีที่สร้างสะพาน.....	61
4 – 1	สะพานผ่านพิภพลีลา.....	94
4 – 2	สะพานผ่านพิภพลีลา.....	94
4 – 3	ภาพสะพานผ่านพิภพลีลา พ.ศ. 2449.....	94
4 – 4	ภาพสะพานผ่านพิภพลีลา พ.ศ. 2453.....	94
4 – 5	ภาพสะพานผ่านพิภพลีลาในปัจจุบัน.....	94
4 – 6	สะพานข้างโรงครก (สะพานเจริญศรี) เมื่อ พ.ศ. 2520.....	96
4 – 7	สะพานข้างโรงครก (สะพานเจริญศรี) ในปัจจุบัน.....	96
4 – 8	สะพานหกเคียงรกรางในสมัยรัชกาลที่ 5.....	98
4 – 9	สะพานหกเคียงรกรางในปัจจุบัน.....	98
4 – 10	สะพานข้างโรงสีแบบเก่า เป็นสะพานเหล็ก.....	101
4 – 11	สะพานข้างโรงสีในสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นสะพานคอนกรีต.....	101
4 – 12	สะพานข้างโรงสีในปัจจุบัน.....	101
4 – 13	สะพานหกถนนสราญรมย์ในสมัยรัชกาลที่ 5.....	104
4 – 14	สะพานหกถนนสราญรมย์ (สะพานปีกุน) ปี 2520.....	104
4 – 15	สะพานหกถนนสราญรมย์ (สะพานปีกุน) ในปัจจุบัน.....	104
4 – 16	สะพานมอญเก่าในสมัยรัชกาลที่ 5.....	106
4 – 17	สะพานมอญ เมื่อ พ.ศ. 2420.....	106
4 – 18	สะพานมอญในปัจจุบัน.....	106
4 – 19	สะพานเจริญรัช 31 แรกเริ่มสร้าง.....	109
4 – 20	รายละเอียดราวลูกทรงสะพานเจริญรัช 31.....	109
4 – 21	สะพานเจริญรัช 31 ในปัจจุบัน.....	109

ภาพที่	หน้า
4 – 22	ภาพวาดสะพานนรรัตนสถาน เป็นสะพานโครงเหล็กโค้งบน..... 111
4 – 23	ภาพสะพานนรรัตนสถานในปัจจุบัน..... 111
4 – 24	สะพานบ้านตะนาวในปัจจุบัน..... 113
4 – 25	สะพานตึกดินในปัจจุบัน..... 115
4 – 26	แบบก่อสร้างสะพานผ่านฟ้าลีลาศ โดยคาร์โล อัลเลกรี (Carlo Arregri)..... 118
4 – 27	สะพานผ่านฟ้าลีลาศ และซุ้มต้อนรับ เมื่อครั้งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า เจ้าอยู่หัวกลับจากประพาสยุโรป ในปี พ.ศ.2450 118
4 – 28	สะพานผ่านฟ้าลีลาศ เมื่อปี พ.ศ. 2520..... 118
4 – 29	สะพานผ่านฟ้าลีลาศในปัจจุบัน..... 118
4 – 30	สะพานสมเด็จพระमारคในสมัยรัชกาลที่ 5..... 121
4 – 31	สะพานสมเด็จพระमारคเมื่อ พ.ศ. 2520..... 121
4 – 32	สะพานสมเด็จพระमारคในปัจจุบัน..... 121
4 – 33	สะพานเหล็กกรมวัดราชบพิธในสมัยรัชกาลที่ 5..... 123
4 – 34	สะพานเหล็กกรมวัดราชบพิธในปัจจุบัน..... 123
4 – 35	สะพานเฉลิมพงษ์ 51 ในสมัยรัชกาลที่ 5..... 125
4 – 36	สะพานเฉลิมพงษ์ 51 ในปัจจุบัน..... 125
4 – 37	สะพานถ่านในปัจจุบัน..... 127
4 – 38	สะพานเฉลิมวัง 47 ในสมัยรัชกาลที่ 5..... 129
4 – 39	สะพานเฉลิมวัง 47 ในปัจจุบัน..... 129
4 – 40	สะพานโรงหวายในปัจจุบัน..... 131
4 – 41	สะพานดำรงสถิต เมื่อ พ.ศ. 2520..... 134
4 – 42	สะพานดำรงสถิต ในปัจจุบัน..... 134
4 – 43	สะพานกาญจพันธ์ เมื่อ พ.ศ. 2520..... 136
4 – 44	สะพานกาญจพันธ์ ในปัจจุบัน..... 136
4 – 45	สะพานหันในสมัยรัชกาลที่ 5..... 138
4 – 46	สะพานหันในปัจจุบัน..... 138
4 – 47	สะพานเทเวศรณฤมิตร ในปัจจุบัน..... 140
4 – 48	สะพานวิศุกรรมนิรมาน..... 142

ภาพที่	หน้า	
4 – 49	สะพานมัฆวานรังสรรค์ โดยมีฉากหลังเป็นพระที่นั่งอนันตสมาคม สันนิษฐานว่า ถ่ายในสมัย รัชกาลที่ 6.....	145
4 – 50	สะพานมัฆวานรังสรรค์ในสมัยรัชกาลที่ 5.....	145
4 – 51	สะพานมัฆวานรังสรรค์ในปัจจุบัน.....	145
4 – 52	สะพานเทวกรรมรังรักษ์ในปัจจุบัน.....	147
4 – 53	สะพานจตุรพักตรรังษฤษดิ์ ในปัจจุบัน.....	149
4 – 54	สะพานนริศดาร์ต ในปัจจุบัน.....	151
4 – 55	สะพานร้อยปี (สะพานเจริญราษฎร์ 32) ในปัจจุบัน.....	154
4 – 56	สะพานยศเส ในปัจจุบัน.....	157
4 – 57	สะพานยศเส ในปัจจุบัน.....	157
4 – 58	สะพานนพวงศ์ ในปัจจุบัน.....	159
4 – 59	สะพานสุประดิษฐ์ในสมัยรัชกาลที่ 5.....	162
4 – 60	สะพานสุประดิษฐ์ในสมัยรัชกาลที่ 6 จากมุมสูง.....	162
4 – 61	สะพานสุประดิษฐ์ (สะพานเจริญสวัสดิ์).....	162
4 – 62	สะพานสุประดิษฐ์ในปัจจุบัน.....	162
4 – 63	สะพานพิทยเสถียรในสมัยรัชกาลที่ 5.....	165
4 – 64	สะพานพิทยเสถียร ในปัจจุบัน.....	165
4 – 65	สะพานกิมแข่งหลี ในปัจจุบัน.....	167
4 – 66	สะพานอภัยเจษฎุทิศ ในปัจจุบัน.....	169
4 – 67	สะพานเสาวนีย์ ในปัจจุบัน.....	171
4 – 68	สะพานวรเสฐ์ เมื่อ พ.ศ. 2520.....	173
4 – 69	สะพานวรเสฐ์ ในปัจจุบัน.....	173
4 – 70	สะพานโสภาค เมื่อ พ.ศ. 2520.....	175
4 – 71	สะพานโสภาค ในปัจจุบัน.....	175
4 – 72	สะพานชัมมรุเชษฐ์ในสมัยรัชกาลที่ 5.....	178
4 – 73	สะพานชัมมรุเชษฐ์ในปัจจุบัน.....	178
4 – 74	สะพานอรไท เมื่อ พ.ศ. 2520.....	180
4 – 75	สะพานอรไท ในปัจจุบัน.....	180
4 – 76	สะพานเฉลิมหล้า 56 ในสมัยรัชกาลที่ 5.....	182

ภาพที่	หน้า
4 – 77	สะพานเฉลิมหล้าในปัจจุบัน..... 182
4 – 78	สะพานเฉลิมโลก 55 ในสมัยรัชกาลที่ 5..... 184
4 – 79	สะพานเฉลิมโลก 55 ในปัจจุบัน..... 184
4 – 80	แสดงรูปแบบ ลักษณะของสะพานในแต่ละช่วงเวลา..... 187
4 – 81	สะพานก่ออิฐถือปูน ภาพจิตรกรรมวัด จิตรกรรมฝาผนังในพระอุโบสถ วัดมหาสมณารามราชวรวิหาร..... 190
4 – 82	สะพานไม้ข้ามคลองในกรุงเทพฯ..... 191
4 – 83	สะพานผ่านฟ้าลีลาศในสมัยรัชกาลที่ 5..... 192
4 – 84	สะพานหกไม้แผ่นเดียว..... 192
4 – 85	สะพานเหล็ก จิตรกรรมฝาผนังอุโบสถวัดปทุมวนาราม..... 193
4 – 86	สะพานรางล้อเหล็ก ภาพจิตรกรรมฝาผนังอุโบสถวัดปทุมวนาราม..... 194
4 – 87	สะพานเฉลิมวง 47 เป็นสะพานแบบคานเหล็ก..... 196
4 – 88	สะพานเหล็กโค้งเมื่อครั้งซ่อมสะพานผ่านฟ้าลีลาศ..... 198
4 – 89	สะพานเหล็กโค้งบน..... 198
4 – 90	สะพานผ่านฟ้าลีลาศ..... 199
4 – 91	สะพานหกที่เมืองกาต้า..... 200
4 – 92	สะพานหกเหล็กข้ามคลองหลอด ใกล้วัดราชบพิธ..... 200
4 – 93	สะพานพิทยเสถียร..... 201
4 – 94	ราวสะพานโสภาค..... 202
4 – 95	ราวสะพานชัมมรุเชษฐ สร้างเมื่อ พ.ศ. 2445 203
4 – 96	ราวสะพานมัฆวานรังสรรค์ สร้างเมื่อ พ.ศ. 2446..... 203
4 – 97	ราวสะพานผ่านพิภพลีลา สร้างเมื่อ พ.ศ. 2447..... 203
4 – 98	ราวสะพานผ่านฟ้าลีลาศ..... 204
4 – 99	หัวเสารูปแกะที่สะพานผ่านฟ้าลีลาศ..... 205
4 – 100	หัวเสารูปหัวแกะ พบในโรมันช่วง คริสตศตวรรษที่ 1 – 2..... 205
4 – 101	The position of a Rostrum on an ancient ship, and on a Rostral Column. 205
4 – 102	Parisian street lamps..... 205
4 – 103	ภาพเรือรบโรมันประดับเสา ที่สะพานผ่านฟ้าลีลาศ..... 206
4 – 104	ภาพเรือรบโรมันประดับเสา ที่สะพานผ่านฟ้าลีลาศ..... 206

ภาพที่	หน้า
4 – 105 สะพานมัฆวานรังสรรค์ ประดับรูปปูนปั้นข้างเอราวัณ 4 เคียร.....	206
4 – 106 สะพานผ่านพิภพลีลา สร้างเมื่อ พ.ศ. 2447 ราวสะพานศิลปะแบบอาร์ต นูโว (Art Nouveau) รูปแบบเสาและเชิงสะพานแบบ นีโอคลาสสิก (Neo – Classic)	207
4 – 107 สะพานหัน สันนิษฐานว่าสร้างเมื่อ พ.ศ. 2442.....	208
4 – 108 สะพานรีอัลโต (Rialto Bridge) ประเทศอิตาลี มีความเหมือนและคล้ายกับ สะพานหัน.....	208
4 – 109 สะพานเวคชีโอ (Vecchio Bridge) ประเทศอิตาลี เป็นสะพานที่มีร้านค้า และ บ้านอยู่บนสะพาน.....	208
4 – 110 แสดงแบบสะพานคอนกรีตที่สร้างในกรุงเทพฯ.....	209
4 – 111 สะพานเฉลิมหล้า 56.....	210
4 – 112 แผนภูมิสรุปการเปลี่ยนแปลงของวัสดุโครงสร้างสะพาน ในสมัยรัชกาลที่ 5.....	211
4 – 113 สะพานเจริญรัช.....	212
4 – 114 สะพานกษัตริย์ศึก.....	213
4 – 115 สะพานผ่านพิภพลีลาในปัจจุบัน รูปแบบเป็นสะพานแบบคาน.....	213
4 – 116 สะพานหกเคียวรถราง ที่สร้างใหม่ในสมัยรัชกาลปัจจุบัน.....	214
4 – 117 สะพานวิศวกรรมนิรมาน ที่สร้างใหม่ในสมัยรัชกาลปัจจุบัน เป็นสะพานแบบ คานยื่น.....	214
4 – 118 แผนภาพการเปลี่ยนแปลงของสะพานทั้งในช่วงรัชกาลที่ 5 และหลังรัชกาลที่ 5..	215
5 – 1 การเปลี่ยนแปลงของรูปแบบ วัสดุ และโครงสร้างของสะพานในกรุงเทพฯ สมัยต่างๆ.....	223
5 – 2 สะพานข้ามคลองรอบกรุงที่แยกคลองมหานาคในสมัยรัชกาลที่ 4.....	226
5 – 3 สะพานข้ามคลองรอบกรุงที่แยกคลองมหานาคในสมัยรัชกาลที่ 5.....	226
5 – 4 สะพานผ่านฟ้าลีลาศ โครงสร้างเหล็กโค้งบน ในสมัยรัชกาลที่ 5.....	227
5 – 5 สะพานผ่านฟ้าลีลาศ โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก ที่ปรากฏในปัจจุบัน.....	227

สารบัญแผนที่

แผนที่	หน้า
3-1	แผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ. 2450..... 28
3-2	แผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ. 2450 แสดงแนวคลองและถนน..... 29
3-3	แผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ. 2450 แสดงตำแหน่งสะพาน..... 30
3-4	แสดงตำแหน่งที่ตั้งสะพานในพื้นที่บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก ถึงคลอง คูเมืองเดิม..... 43
3-5	แสดงตำแหน่งที่ตั้งสะพานในพื้นที่บริเวณคลองคูเมืองเดิม ถึง คลองรอบกรุง..... 45
3-6	แสดงตำแหน่งที่ตั้งสะพานในพื้นที่บริเวณคลองรอบกรุง ถึงคลอง ผดุงกรุงเกษม..... 48
3-7	แสดงตำแหน่งที่ตั้งสะพาน ในพื้นที่นอกเขตผดุงกรุงเกษม ตอนเหนือ (ตำบลสวนดุสิต)..... 51
3-8	แสดงตำแหน่งที่ตั้งสะพาน ในพื้นที่บางรัก ปทุมวัน..... 54
3-9	แสดงตำแหน่งสะพานที่สร้างขึ้น ในช่วงปี พ.ศ.2411 – 2430..... 64
3-10	แสดงตำแหน่งสะพานที่สร้างขึ้น ในช่วงปี พ.ศ. 2430 – 2446..... 66
3-11	แสดงตำแหน่งสะพานที่สร้างขึ้น ในช่วงปี พ.ศ. 2446 – 2453..... 68
4-1	แสดงตำแหน่งสะพานที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ในกรุงเทพฯ พ.ศ. 2450..... 72
4-2	แสดงตำแหน่งสะพานในกรุงเทพฯ ที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่เหลืออยู่ใน พ.ศ.2456..... 74
4-3	แสดงตำแหน่งสะพานในกรุงเทพฯ ที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่เหลืออยู่ใน พ.ศ.2464..... 75
4-4	แสดงตำแหน่งสะพานในกรุงเทพฯ ที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่เหลืออยู่ใน พ.ศ.2475..... 77
4-5	แสดงตำแหน่งสะพานในกรุงเทพฯ ที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่เหลืออยู่ใน พ.ศ.2550..... 78
4-6	แสดงตำแหน่งสะพานที่รื้อถอนไปในช่วง พ.ศ.2450 – 2455..... 81
4-7	แสดงตำแหน่งสะพานที่รื้อถอนไปในช่วง พ.ศ.2456 – 2463..... 82
4-8	แสดงตำแหน่งสะพานที่รื้อถอนไปในช่วง พ.ศ.2464 – 2475..... 84

แผนที่		หน้า
4 – 9	แสดงตำแหน่งสะพานที่รื้อถอนไปในช่วง พ.ศ. 2475 – 2550.....	85
4 – 10	แสดงตำแหน่งสะพานสมัยรัชกาลที่ 5 ในกรุงเทพฯ ที่เหลืออยู่ใน พ.ศ. 2550.....	90

บทที่ 1

บทนำ

สะพาน หมายถึง สิ่งปลูกสร้างที่ทำสำหรับข้ามแม่น้ำ ลำคลอง เป็นต้น บางทีทำยื่นลงน้ำ สำหรับขึ้นลง เรียกว่า สะพานหัวเดียว¹ โดยปริยายความหมายว่า สื่อเชื่อมโยง ในอดีตมักเขียนว่า ตะพาน หรือสพาน โดยปริยายหมายถึงเพียง แนวทางให้เดิน² ซึ่งมีหลายรูปแบบ มีชื่อเรียกแตกต่างกัน ตามลักษณะ และรูปแบบการใช้งานของสะพาน เช่น สะพานข้าม สะพานเสี้ยว สะพานหัน สะพานหก สะพานซีก เป็นต้น

ชีวิตของคนไทย และวัฒนธรรมไทยมีความผูกพันกับแม่น้ำลำคลองมาช้านาน มีการตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณริมลำน้ำ จนเกิดเป็นชุมชน และเมืองต่างๆ โดยได้ใช้ประโยชน์จากแหล่งน้ำทั้งในด้านการคมนาคมขนส่ง การชลประทาน ตลอดจนในทางยุทธศาสตร์ป้องกันประเทศ สะพานจึงเป็นสิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญในการตอบสนองต่อทางสัญจรทางบก และทางสัญจรทางน้ำ

เมืองกรุงเทพฯ นั้นมีลักษณะเช่นเดียวกัน คือมีการดำรงชีวิตและการตั้งถิ่นฐานริมลำน้ำ ตั้งแต่สมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์ พ.ศ. 2425 มีการขุดคลองในสมัยช่วงต้นกรุงรัตนโกสินทร์ขึ้นหลายสาย เพื่อใช้ในการคมนาคม ระบายน้ำ ตลอดจนทางยุทธศาสตร์ และได้มีการขุดคลองเพิ่มเติมขึ้นเรื่อยๆ จนกระทั่งในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมืองกรุงเทพฯ มีระบบการสัญจรทางน้ำเชื่อมโยงอย่างทั่วถึงกัน

ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เกิดการพัฒนาประเทศในหลายๆด้าน โดยเฉพาะด้านการคมนาคม เริ่มมีการสร้างถนนขึ้นหลายสายในเมืองกรุงเทพฯ ควบคู่กับการสัญจรทางน้ำที่ยังคงอยู่ ทำให้ถนนซ้อนทับไปบนโครงข่ายแนวคลองดั้งเดิม เกิดสะพานในกรุงเทพฯขึ้นหลายสะพานในช่วงสมัยนี้ อาจกล่าวได้ว่า สะพานเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ชี้ให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของเมืองกรุงเทพฯ ในช่วงสมัยรัชกาลที่5 ที่เริ่มเปลี่ยนรูปแบบการสัญจรทางน้ำเป็นถนน ซึ่งถือว่าเป็นจุดเปลี่ยนแปลงที่มีความสำคัญในการศึกษา

¹สำนักพจนานุกรมมติชน, พจนานุกรมฉบับมติชน, (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มติชน, 2547), หน้า 853.

²มานิต มานิตเจริญ, พจนานุกรมไทย, (พระนคร : เอกศิลป์การพิมพ์, 2514), หน้า 1343.

1.1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2411 – พ.ศ. 2453) เกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญในลักษณะทางกายภาพของเมืองกรุงเทพฯ จากเมืองแบบโบราณที่ใช้แม่น้ำลำคลองเป็นเส้นทางสัญจรหลัก กลายเป็นเมืองสมัยใหม่ที่อาศัยการคมนาคมทางบก มีรถม้า รถยนต์ และรถราง ก่อให้เกิดพัฒนาการในการสัญจรทางถนน มีการตัดถนนใหม่ๆ ขึ้นทับลงไปบนโครงข่ายคูคลองดั้งเดิม ประกอบกับการขยายตัวของเมืองกรุงเทพฯ ทำให้เกิดการสร้างสะพานขึ้นเป็นจำนวนมาก ตลอดช่วงเวลา 42 ปีของรัชสมัย

ในประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรมไทย สะพาน จึงเป็นหลักฐานสำคัญของกาขยายตัวของเมืองกรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 5 ด้วยสมมติฐานว่า *ปีที่สร้าง และ ตำแหน่งที่ตั้ง* ของสะพานที่สร้างขึ้นใหม่ หรือบูรณะขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 ย่อมสัมพันธ์กับการขยายตัวของพระนคร ส่วนรูปแบบทางสถาปัตยกรรม และระบบโครงสร้างของสะพานก็เป็นภาพสะท้อนของความเปลี่ยนแปลงในอิทธิพลสถาปัตยกรรมไทยในสมัยนั้น

อย่างไรก็ดีนับแต่นั้นเป็นต้นมา เมืองกรุงเทพฯ ได้พัฒนาเรื่อยมา จนกลายเป็นเมืองมหานครสมัยใหม่ ทำให้การสัญจรทางน้ำเปลี่ยนเป็นทางบกอย่างสมบูรณ์ คลองจำนวนมากกลายเป็นท่อระบายน้ำใต้ถนน สะพานส่วนหนึ่งถูกรื้อถอนไป ขณะที่บางส่วนเปลี่ยนสภาพจนยากแก่การศึกษา อย่างไรก็ตาม แม้ช่วงที่ผ่านมาจะมีงานศึกษาวิจัยว่าด้วยเรื่องสะพานเก่าในกรุงเทพฯ อยู่บ้าง โดยมีเอกสารที่สำคัญ เช่น รายงานผลการวิจัยเรื่องการพัฒนาการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว³ และ สะพานเก่ากรุงเทพฯ⁴ เป็นต้น ซึ่งพบว่างานวิจัยเหล่านี้ส่วนใหญ่ใช้เอกสารจดหมายเหตุ ภาพถ่าย และการสำรวจสภาพสะพานที่ยังคงหลงเหลืออยู่ในปัจจุบันเป็นหลัก จึงยังไม่สามารถศึกษาสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้อย่างครบถ้วน ทั้งยังไม่สามารถวิเคราะห์ภาพรวมในเชิงตำแหน่งที่ตั้ง และความสัมพันธ์กับพัฒนาการทางกายภาพของเมืองกรุงเทพฯ ได้อีกด้วย

การศึกษาสะพานในครั้งนี้ มุ่งศึกษากำเนิดและพัฒนาการทางสถาปัตยกรรมของสะพานในกรุงเทพฯ ที่สร้างหรือบูรณะขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยอาศัยข้อมูลจากแผนที่ประวัติศาสตร์เป็นหลัก ควบคู่กับข้อมูลเอกสารจดหมายเหตุ ทำให้ทราบถึงจำนวน ตำแหน่งที่ตั้ง และปีที่สร้างของสะพานในกรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่แน่ชัด จากนั้นจึงดำเนินการวิเคราะห์ในแง่รูปแบบ และ

³ ปิยนาด บุนนาค, การพัฒนาการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2518)

⁴ ศิริชัย นฤมีตรเวชการ, สะพานเก่าในกรุงเทพฯ (กรุงเทพฯ : สยามสมาคม, 2520)

ความเปลี่ยนแปลงทางสถาปัตยกรรม โดยอาศัยข้อมูลแผนที่ประวัติศาสตร์ แผนที่ปัจจุบัน ตลอดจนสำรวจสภาพของสะพานที่ยังคงเหลืออยู่ในปัจจุบัน เพื่อเป็นฐานข้อมูลในการศึกษา พัฒนาการทางกายภาพของเมืองกรุงเทพฯ ให้เกิดความเข้าใจในการเปลี่ยนแปลงของเมือง และ รูปแบบทางสถาปัตยกรรมประเภทสะพานในกรุงเทพฯ มากยิ่งขึ้น

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

วิทยานิพนธ์เรื่องนี้มุ่งศึกษารูปแบบและตำแหน่งที่ตั้งของสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 จากแผนที่ประวัติศาสตร์ เอกสารประวัติศาสตร์ และการสำรวจสภาพสะพานในปัจจุบัน โดยมี วัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1.2.1 เพื่อศึกษาตำแหน่งที่ตั้ง ปีที่สร้าง ลักษณะทางสถาปัตยกรรม ตลอดจนสภาพความเปลี่ยนแปลงของสะพานที่สร้างขึ้นในกรุงเทพฯ ในช่วงรัชกาลที่ 5 จนถึงปัจจุบัน

1.2.2 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งที่ตั้งของสะพาน กับการเปลี่ยนแปลง ลักษณะทางกายภาพของเมืองกรุงเทพฯ ในช่วงรัชกาลที่ 5 ถึงปัจจุบัน

1.2.3 เพื่อศึกษาพัฒนาการในรูปแบบสถาปัตยกรรมของสะพานที่ในกรุงเทพฯ ช่วงรัชกาลที่ 5 และการเปลี่ยนแปลงของสะพานภายหลังจากสมัยรัชกาลที่ 5 ถึงปัจจุบัน

1.3 ขอบเขตการศึกษา

1.3.1 ขอบเขตเชิงเวลา จะศึกษาเฉพาะสะพานในกรุงเทพฯ ที่สร้างหรือบูรณะขึ้นใหม่ ในรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2411 – 2453)

1.3.2 ขอบเขตเชิงพื้นที่ จะศึกษาสะพานในเขตเมืองสมัยปลายรัชกาลที่ 5 คือ ทิศเหนือจดคลองบางซื่อ ทิศใต้จดบริเวณถนนตก ทิศตะวันออกจดบริเวณคลองราชดำริ ตำบลทุ่งพญาไท ทิศตะวันตกจดแม่น้ำเจ้าพระยา ที่ปรากฏในแผนที่บริเวณกรุงเทพฯ พ.ศ. 2450 มาตราส่วน 1:1000 เนื่องจากเป็นแผนที่กรุงเทพฯ ชุดที่มีรายละเอียดสูง ให้ข้อมูลครอบคลุมพื้นที่ในกรุงเทพฯ ทั้งนี้จะศึกษาพื้นที่เดียวกันนี้ในแผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ.2456, พ.ศ. 2464, พ.ศ. 2475 และ พ.ศ. 2550 ตลอดจนการสำรวจในพื้นที่จริง อีกด้วย

1.3.3 ขอบเขตเชิงเอกสาร เอกสารปฐมภูมิ ได้แก่ เอกสารจดหมายเหตุ เอกสารกระทรวงโยธาธิการ และกระทรวงนครบาล สมัยรัชกาลที่ 5 – รัชกาลที่ 7 ที่เก็บรักษาอยู่ ณ หอจดหมายเหตุ

แห่งชาติ ท้าวสุกรี เอกสารชั้นต้นที่ตีพิมพ์แล้ว ได้แก่ ข่าวยุทธกิจจานุเบกษา หนังสือพิมพ์ บางกอกไทมส์ ประกอบกับเอกสารทุติยภูมิที่เกี่ยวข้อง ได้แก่หนังสือและงานวิจัยเกี่ยวกับสะพาน เก้ากรุงฯ

1.4. ระเบียบวิธีการศึกษา

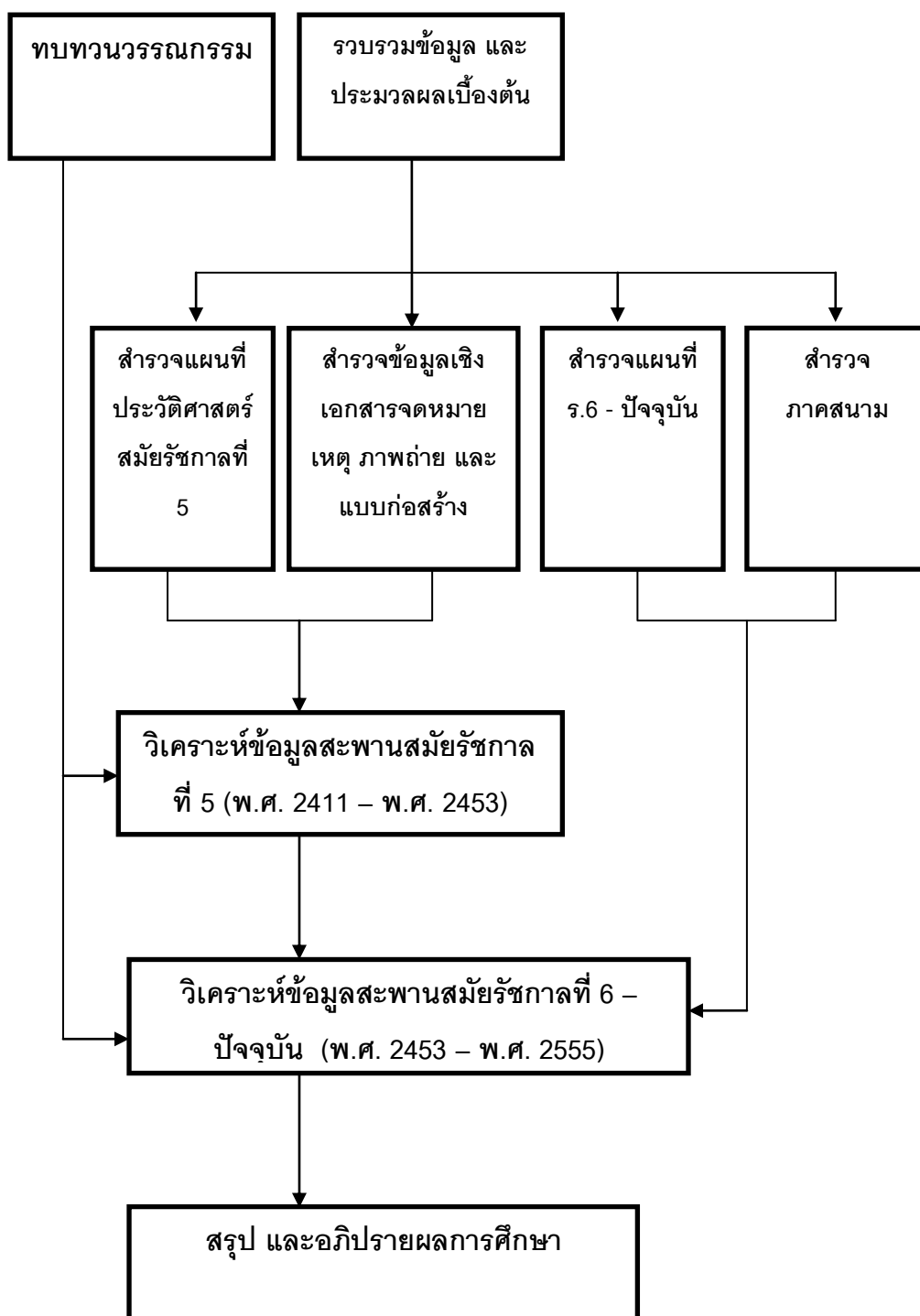
วิทยานิพนธ์เรื่องนี้เป็นการศึกษาประวัติศาสตร์เชิงพื้นที่ โดยอาศัยการพรรณนาวิเคราะห์ ในการประมวลข้อมูล โดยมีขั้นตอนหลักๆ 4 ขั้นตอน มีรายละเอียดดังนี้

1.4.1 ทบทวนวรรณกรรม แนวความคิดทฤษฎี งานวิจัย และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาสะพาน ทั้งเอกสารชั้นต้นเขียนถึงในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 และเอกสารชั้นรองที่เขียนขึ้นภายหลัง

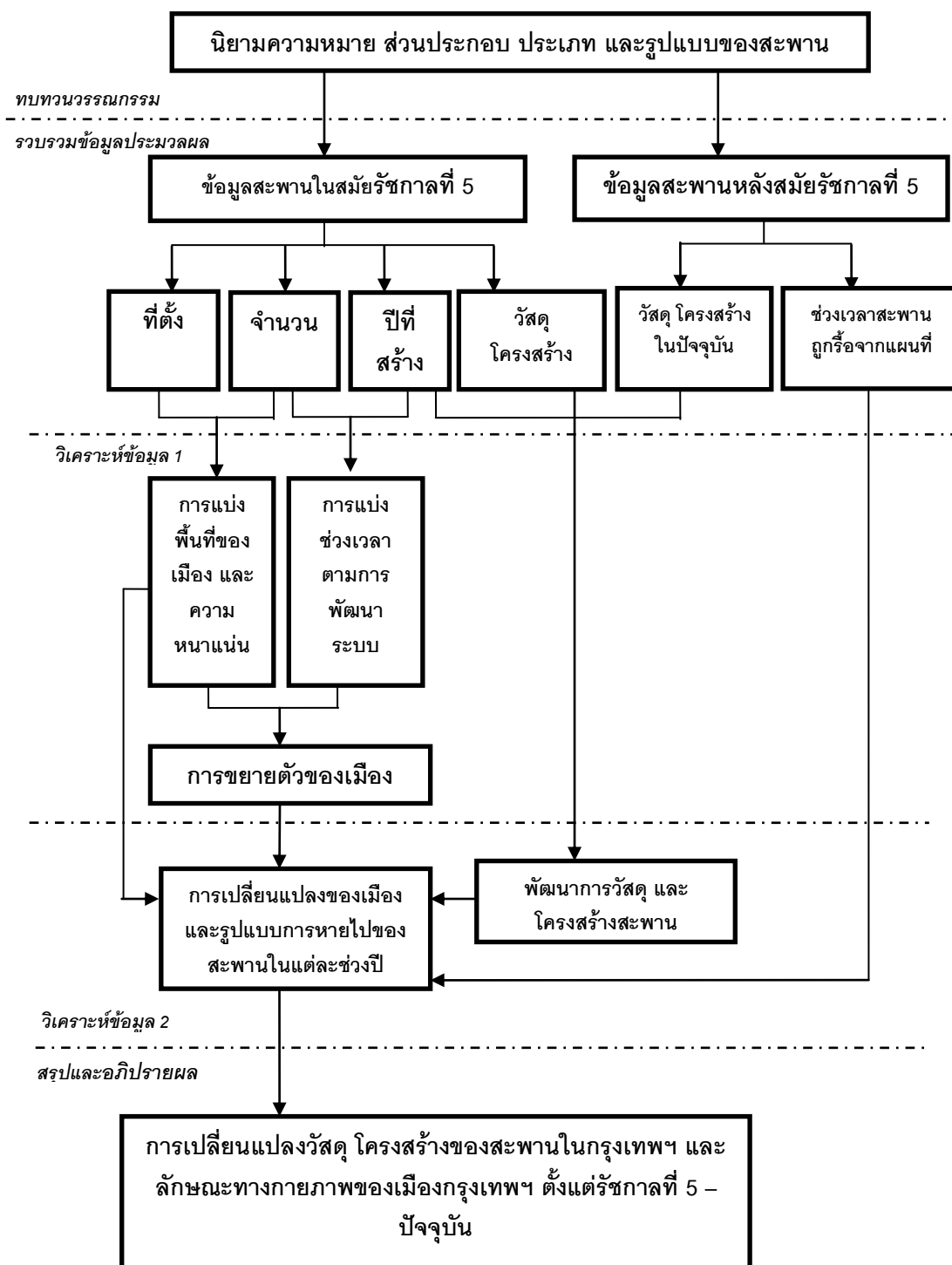
1.4.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล และประมวลผลสะพานในกรุงเทพฯ สมัยรัชกาลที่ 5 จากการสำรวจจำนวนสะพาน และตำแหน่งที่ตั้งจากแผนที่ประวัติศาสตร์สมัยรัชกาลที่ 5 ชื่อสะพาน ปีที่สร้างสะพาน ลักษณะรูปแบบสะพาน รวมไปถึง ภาพถ่าย และแบบก่อสร้าง จากการรวบรวมเอกสารข้อเขียน และข้อมูลสภาพปัจจุบัน จากการสำรวจภาคสนาม เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ คือ ตาราง และแผนที่แสดง จำนวน ตำแหน่งที่ตั้ง ช่วงปีที่สร้างสะพาน วัสดุและโครงสร้างสร้างสะพาน แผนที่แสดงความเปลี่ยนแปลงของสะพาน และ รูปภาพและตารางเปรียบเทียบลักษณะสะพานที่คงอยู่ในปัจจุบันกับในอดีต

1.4.4 การวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อทำความเข้าใจถึงพัฒนาการการเปลี่ยนแปลงของเมืองกรุงเทพฯ และเทคโนโลยีการก่อสร้างสะพาน แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ช่วงตามลำดับ คือ ช่วงที่ 1 สมัยรัชกาลที่ 5 (พ.ศ.2411 – พ.ศ. 2455) เป็นการวิเคราะห์ข้อมูล ที่ตั้ง จำนวน และปีที่สร้าง เพื่อให้ได้ข้อมูลการขยายตัวของเมืองกรุงเทพฯ จากนั้นจึงวิเคราะห์สะพานในช่วงที่ 2 สมัยรัชกาลที่ 6 ถึงปัจจุบัน(พ.ศ.2456 – พ.ศ. 2554) เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลคล้ายในช่วงแรก ในกรอบจำนวนสะพานที่สร้างหรือบูรณะในสมัยรัชกาลที่ 5 แล้วจึงนำมาเปรียบเทียบกับข้อมูลในช่วงแรก เพื่อให้ได้ข้อมูลเรื่องการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพของเมืองกรุงเทพฯ และนำจำนวนสะพานที่เหลือในปัจจุบันมาเป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษา เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงวัสดุ โครงสร้างของสะพานในกรุงเทพฯ ทั้งในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 และหลังจากสมัยรัชกาลที่ 5

1.4.5. สรุป และอภิปรายผลการศึกษา เพื่อให้ได้ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ คือ การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพของเมืองกรุงเทพฯ และการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางสถาปัตยกรรมสะพาน ตั้งแต่รัชกาลที่ 5 ถึงปัจจุบัน



ภาพที่ 1-1 แผนภูมิแสดงขั้นตอนวิธีการวิจัย



ภาพที่ 1- 2 แผนภูมิแสดงผลที่ได้จากงานวิจัย

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ฐานข้อมูลสะพานในกรุงเทพฯ สมัยรัชกาลที่ 5 เรื่องที่ตั้ง ปีที่สร้าง และวัสดุโครงสร้างในแต่ละสะพาน

1.5.2 ความเข้าใจในความสัมพันธ์ระหว่างสถาปัตยกรรมประเภทสะพาน และการเปลี่ยนแปลงของลักษณะทางกายภาพเมืองกรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 5 ถึงปัจจุบัน

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

บทนี้จะกล่าวถึงวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาสะพานในกรุงเทพฯ สมัยรัชกาลที่ 5 โดยแบ่งประเด็นการอภิปรายเป็นสองส่วนคือ การศึกษาเกี่ยวกับสะพานในแง่ประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม และการศึกษาเกี่ยวกับสะพานในกรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 5

2.1 การศึกษาเกี่ยวกับสะพานในแง่ประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรม

การศึกษาเกี่ยวกับสะพานในแง่ประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรมโดยทั่วไปมีมาช้านาน โดยเฉพาะการศึกษาสะพานในเชิงประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรมตะวันตก อย่างไรก็ตามในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาสะพานในกรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 5 ในครั้งนี้ มีประเด็นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ นิยาม และความหมายของสะพานในมิติต่างๆ ส่วนประกอบ และประเภทของสะพาน ตลอดจนสะพานในแง่รูปทรงทางสถาปัตยกรรม ดังรายละเอียดต่อไปนี้

นิยาม และความหมายของสะพานในมิติต่างๆ

สะพานเป็นโครงสร้างที่มีขึ้นเพื่อการสัญจรข้ามองค์ประกอบทางกายภาพบางประการ การสัญจรในที่นี้ ได้แก่ ถนน รางรถไฟ ทางเดิน หรือท่อส่งน้ำ ที่จำเป็นต้องพาดต่อเนื่องข้ามองค์ประกอบทางกายภาพ เช่น แม่น้ำ คลอง ถนน หรือทางรถไฟ¹ ด้วยลักษณะทางกายภาพ สะพานมีบทบาทสำคัญในการสร้าง และกำหนดคุณลักษณะของ ธรรมชาติ และความต้องการของชุมชน และเมือง² ยิ่งไปกว่านั้น สะพานยังเป็นสถาปัตยกรรมที่แสดงถึงมิติทางวิทยาศาสตร์ มิติทางสังคม และมิติทางเทคโนโลยี ของสังคมมนุษย์ ดังที่ ไวฟา เฉิน และ เหลียน ต้วน (Wai-fah Chen and Lian Duan) ได้วิเคราะห์ไว้³ อย่างไรก็ตามในแง่การศึกษาประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรม มิติทางสังคมและมิติด้านเทคโนโลยีย่อมมีความสำคัญเป็นพิเศษ ทั้งนี้ มิติทางสังคม ของสะพาน

¹ D. Johnson Victor, *Essentials of Bridge Engineering* (New Delhi : Oxford & IBH, 1973), p.12.

² Dan Cruickshank, *Dan Cruickshank's Bridges : Heroic Designs that Changed the World* (London : Collins, 2010), p.6.

³ Wai-Fah Chen and Lian Daun, *Bridges Engineering Handbook* (New York : CRC Press, 2000),p.2 – 16.

หมายถึงผลกระทบที่สะพานมีต่อสังคมเมือง การพัฒนาคุณภาพชีวิตเมือง ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงทางด้านภูมิทัศน์เมือง ส่วนในด้าน *มิติทางด้านเทคโนโลยี* สะพานเป็นภาพสะท้อนของพัฒนาการทางเทคโนโลยี โครงสร้าง วัสดุและเทคนิควิทยาในการก่อสร้าง ที่มีคู่ขนานไปกับพัฒนาการทางการคมนาคม ตลอดจนสถาปัตยกรรมสาธารณะต่างๆ

ส่วนประกอบ และประเภทของสะพาน

สำหรับส่วนประกอบ และประเภทของสะพาน งานศึกษาที่สำคัญ ได้แก่ งานของเอ็ม เอส ทรอยสกี (M.S.Troitsky) และ Historic American Engineering Record (HEAR)⁴ โดยงานของ Troysky จำแนกโครงสร้างสะพานออกเป็น 2 ส่วนหลักๆ คือ โครงสร้างสะพานส่วนบน (superstructure) และ โครงสร้างสะพานส่วนล่าง (substructure) โครงสร้างสะพานส่วนบนเป็นโครงสร้างรองรับน้ำหนักบรรทุก (traffic load) ประกอบด้วยตัวสะพาน (deck) ราวกันตก (railing) คาน (beam) และส่วนรับน้ำหนักตัวสะพาน (stringer)⁵ ส่วนโครงสร้างสะพานส่วนล่าง (substructure) เป็นส่วนของโครงสร้างที่อยู่ใต้ส่วนรับน้ำหนักตัวสะพาน เป็นส่วนรับน้ำหนักและถ่ายต่อไปยังพื้นดิน ส่วนนี้ประกอบด้วย ตอม่อ (pier) ฐานค้ำยัน (abutment) ฐานราก (foundation) และกำแพงกันดิน (wing wall)⁶

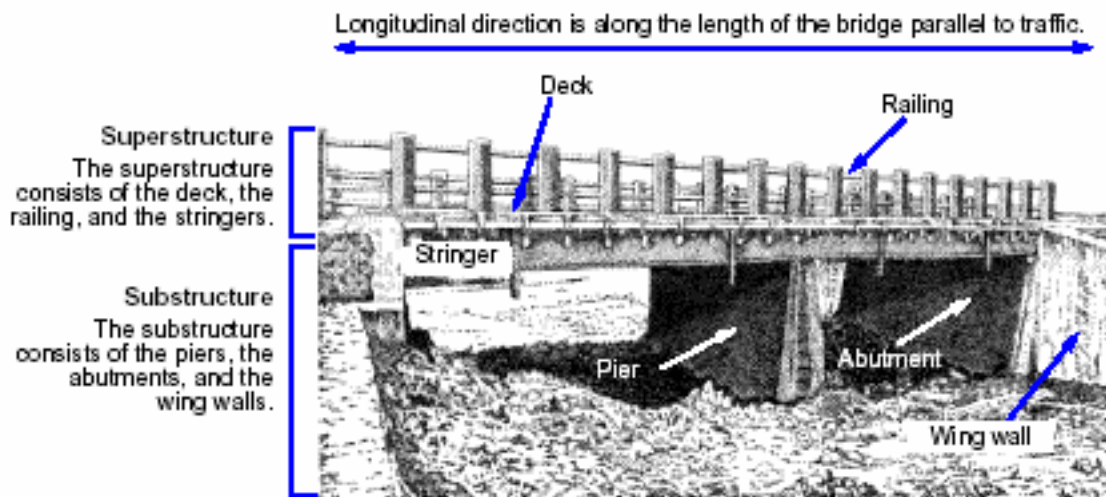
สำหรับการจำแนกโครงสร้างสะพานที่มีรายละเอียดลึกซึ้งลงไปอีกชั้นหนึ่ง เป็นการจำแนกประเภทของ Historic American Engineering Record (HEAR) ซึ่งจำแนกสะพานตามโครงสร้าง ออกได้เป็น 9 ประเภท คือ สะพานแบบคาน (beam and girder bridge) สะพานแบบโค้ง (arch bridge) สะพานโครงถัก (truss bridge) สะพานแบบยื่น (cantilever bridge) สะพานแขวน (suspension bridge) สะพานลำเลียงน้ำ (aqueduct) สะพานรางรถไฟ (viaduct and trestles) สะพานเคลื่อนที่ได้ (moveable bridge) และสะพานเบ็ดเตล็ด (miscellaneous) เกณฑ์ดังกล่าวสร้างขึ้นจากทะเบียนสะพานเก่าในสหรัฐอเมริกา จึงมีประเภทแยกย่อยออกได้ดังกล่าว อย่างไรก็ตาม

⁴ Historic American Engineering Record (HAER) เป็นโครงการรวบรวมเอกสารที่เป็นมรดกทางประวัติศาสตร์วิศวกรรมของประเทศสหรัฐอเมริกา มีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมเอกสาร แบบก่อสร้าง ภาพถ่ายงานเขียนทางประวัติศาสตร์ และข้อมูลทางสถาปัตยกรรม และวิศวกรรม เพื่อเป็นฐานข้อมูลเพื่อการศึกษาและอนุรักษ์.

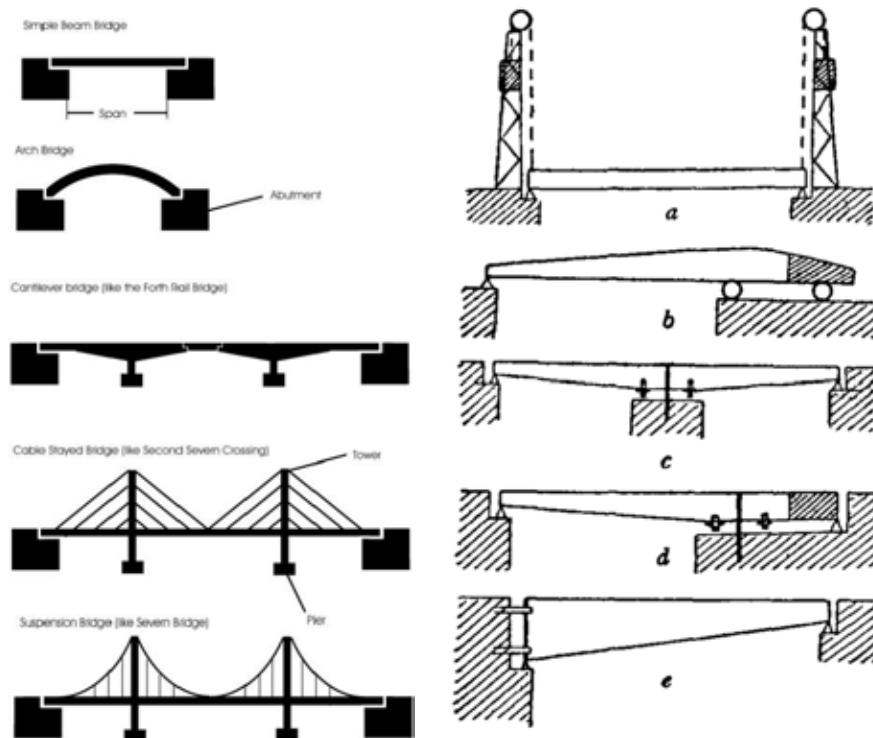
⁵ M.S.Troitsky, *Planning and Design of Bridges* (New York : John Wiley & Sons, 1994), p.86.

⁶ M.S.Troitsky, *ibid.*

สำหรับสะพานในกรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 5 นั้น อาจตั้งข้อสันนิษฐานเบื้องต้นได้ว่ามีเพียง 3 ประเภท ตามเกณฑ์ของ HAER คือ สะพานแบบคาน (beam and girder bridge) สะพานแบบโค้ง (arch bridge) และสะพานเคลื่อนที่ได้ (moveable bridge)



ภาพที่ 2 – 1 องค์ประกอบของสะพานตามการจำแนกของทรอยสกี. ที่มา : Globalsecurity.org.



ภาพที่ 2 – 2 ประเภทของสะพาน
ที่มา : severnbridgesvisitorcentre.org.uk

ภาพที่ 2 – 3 ประเภทของสะพานเคลื่อนที่ได้
ที่มา : The Encyclopaedia Britannica

สะพานในแง่ของรูปทรงทางสถาปัตยกรรม

แม้ว่าสะพานจะมีองค์ประกอบที่เป็นงานวิศวกรรมโครงสร้างอยู่มาก แต่สะพานก็เป็นสิ่งก่อสร้างที่มีคุณลักษณะของรูปทรงทางสถาปัตยกรรม ที่มนุษย์รับรู้ได้ทางการมองเห็น ดังที่เฟรดเดอริก กอทท์มิลเลอร์ (Frederick Gottemoeller) ได้วิเคราะห์ไว้ว่าโดยทั่วไปมนุษย์สามารถรับรู้รูปทรงของสะพานได้ถึง 10 มิติ ดังต่อไปนี้⁷

1. รูปทรงเรขาคณิตทางนอน และทางตั้ง (*The vertical and horizontal geometry*)
รูปทรงเรขาคณิต ถูกสร้างด้วยเส้นทางโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งแต่ละส่วนมีปฏิสัมพันธ์ต่อกัน
2. รูปแบบโครงสร้างสะพานส่วนบน (*Superstructure type*) รูปร่างทางโครงสร้างมีผลอย่างมากในการจดจำลักษณะทางโครงสร้าง เช่น โค้งโค้ง (Arch) โค้งถัก (Truss) โค้งซึง (Cable – supported)
3. การวางตำแหน่งเสา (*Pier placement*) เสาไม่ได้เป็นเฉพาะจุด แต่มีความสัมพันธ์เชิงรูปทรงกับสิ่งแวดล้อมโดยรอบ ช่องว่างระหว่างเสาเป็นรูปร่างที่มีผลต่อความรู้สึก สัดส่วนของตำแหน่งเสาจะช่วยเพิ่มการมองเห็นของโครงสร้างมากยิ่งขึ้น
4. การวางฐานค้ำยัน และความสูงของสะพาน (*Abutment placement and height*) เป็นกรอบทางโครงสร้าง กำหนดส่วนหัวและท้ายของรูปทรงสะพาน
5. รูปทรงของโครงสร้างส่วนบน (*Superstructure shape*) รวมถึงรายละเอียดราวกันตก เป็นโครงสร้างที่รูปร่างสามารถตอบสนองต่อแรงที่กระทำ และยังเป็นการสร้างเอกลักษณ์ที่น่าสนใจให้กับสะพาน
6. รูปทรงของเสา (*Pier shape*) รูปร่างและรายละเอียดของเสา
7. รูปทรงของฐานค้ำยัน (*Abutment shape*) ในโครงสร้างที่สั้น รูปทรงและรายละเอียดของฐานค้ำยันมีความสำคัญ ต่อผู้ที่เดินเท้าในการจดจำลักษณะทางโครงสร้าง
8. สี (*Color*)
9. พื้นผิว ลวดลาย และองค์ประกอบตกแต่ง (*Surface texture and ornament*)

⁷ Frederick Gottemoeller, *Bridgescape : The Art of Designing Bridges* (New York : John Wiley & Sons, 1997), p.53 – 56.

10 สัญลักษณ์ แสงสว่าง และภูมิทัศน์ (Signing, lighting, and landscaping)

กล่าวโดยสรุป สะพานเป็นรูปทรงทางสถาปัตยกรรมที่รับรู้ได้ชัดเจนทางสายตา โดยมนุษย์จะรับรู้รูปทรงรวม หรือรูปทรงพื้นฐาน ในมิติของเรขาคณิตก่อน จากนั้นจึงรับรู้รูปทรงในส่วนรายละเอียดต่างๆ ของสะพานต่อไป กรอบในการวิเคราะห์รูปทรงนี้จึงเป็นประโยชน์แก่การศึกษาจำแนกประเภทของรูปทรงสะพานในกรุงเทพฯ สมัยรัชกาลที่ 5 ในขั้นตอนต่อไป

2.2 การศึกษาเกี่ยวกับสะพานในกรุงเทพฯ

2.2.1 ประวัติศาสตร์นิพนธ์ว่าด้วยสะพาน

สะพานเป็นองค์ประกอบเมืองที่สำคัญอย่างยิ่งต่อเมืองกรุงเทพฯ จึงปรากฏข้อเขียนและการศึกษาทางประวัติศาสตร์ ที่ว่าด้วยการก่อสร้าง เปลี่ยนแปลง ความหมายทางสังคม ตลอดจนลักษณะทางสถาปัตยกรรมของสะพานมาช้านานแล้ว โดยงานเขียนที่สำคัญชิ้นหนึ่ง ได้แก่ พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 ของเจ้าพระยาทิพากรวงศ์มหาโกษาธิบดี อันเป็นการรวบรวมข้อมูลประวัติศาสตร์ที่มีอยู่ในสมัยรัชกาลที่ 5 มีสาระสำคัญส่วนหนึ่งว่าด้วยพัฒนาการทางกายภาพของพระนคร ตลอดจนการสร้างสะพานในสมัยรัชกาลที่ 4 โดยเฉพาะการที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้บอกบุญแก่ขุนนางผู้ใหญ่หรือคหบดีที่มีความศรัทธาให้ออกทุนทรัพย์สร้างสะพานข้ามคลองที่ตรงมีถนนใหม่ข้ามเพื่อเป็นสาธารณกุศล ข้อมูลของเจ้าพระยาทิพากรวงศ์ชี้ชัดว่า คนในสมัยรัชกาลที่ 5 สามารถจำแนกสะพานตามวัสดุโครงสร้างได้ 3 ประเภทคือ สะพานไม้ สะพานก่ออิฐถือปูน และสะพานเหล็ก⁸

งานศึกษาเชิงประวัติศาสตร์นิพนธ์ที่สำคัญอีกชิ้นหนึ่ง คือบทความเรื่อง *ต้นเหตุสะพานเหล็กที่มีในกรุงเทพฯ* โดย ก.ศ.ร. กุหลาบ (นายกุหลาบ ตฤณานนท์) ตีพิมพ์ในหนังสือพิมพ์ *สยามประเพณี* เมื่อพ.ศ. 2442⁹ โดยสรุปไว้ว่ามีสะพานหกและสะพานเหล็กในกรุงเทพฯ มาตั้งแต่

⁸ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์มหาโกษาธิบดี, *พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4* (กรุงเทพฯ : คณะกรรมการอำนวยการจัดงานเฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, 2548), หน้า 170.

⁹ ก.ศ.ร. กุหลาบ, *สยามประเพณี เล่ม 2* 16 มิถุนายน ร.ศ. 118, หน้า 753 – 757.

สมัยรัชกาลที่ 4 เป็นสะพานเหล็กที่สั่งซื้อจากยุโรป ใช้ข้ามคลองรอบกรุง¹⁰ ต่อมาในรัชกาลที่ 5 จึงมีการสร้างสะพานหกยกเปิดได้ ให้เรือใหญ่ลอดได้¹¹ นอกจากนี้ยังได้มีการสร้างสะพานเหล็กโค้งขึ้นในสมัยนี้ด้วย ประกอบด้วยสะพานที่ถนนเจริญกรุงแยกไปถนนหัวลำโพงข้ามคลองผดุงกรุงเกษม (สะพานสุประดิษฐ์) ที่ประตูพุดธิบาศ ข้ามคลองรอบกรุง ทางไปวัดปรีณายก เรียกว่า สะพานเหล็กโค้งริมวัดพรหมสุรินทร์ (สะพานผ่านฟ้าลีลาศ) สะพานเหล็กข้ามคลองวัดสังเวชวิศราราม ตรงไปถนนสามเสน (สะพานนรรัตนสถาน) สะพานเหล็กข้ามคลองรอบกรุงที่ถนนหน้าวังบูรพา (สะพานภาณุพันธ์) สะพานเหล็กหน้ากองมหันโทษ (สะพานดำรงสถิต) และสะพานข้ามคลองผดุงกรุงเกษม ริมวัดนรนาถสุนทริการาม ถนนสามเสน (สะพานเทเวศนภูมิตรี) เป็นต้น

งานศึกษาเชิงประวัติศาสตร์นิพนธ์เกี่ยวกับสะพานอีกประเภทหนึ่ง คือข้อเขียนเชิงบันทึกความทรงจำ ที่สำคัญได้แก่ พระนิพนธ์ในสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ และกาญจนาศพนธ์ (ขุนวิจิตรมาตรา สง่า กาญจนาศพนธ์)

ในพระนิพนธ์ *ศาสน์สมเด็จพระสมเด็จฯ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ทรงเล่าถึงวิถีชีวิตของผู้คนและบ้านเมืองเมื่อครั้งยังทรงพระเยาว์* คือช่วงปลายรัชกาลที่ 4 และต้นรัชกาลที่ 5 สำหรับเรื่องของสะพานในกรุงเทพฯ นั้น ทรงระลึกได้ว่าสะพานแต่เดิมนั้นเรียกตามสีที่ทำ เช่น สะพานดำ สะพานขาว สะพานแดง สะพานเหลือง แต่เมื่อมีสะพานเหล็กเกิดขึ้นครั้งแรกจึงเรียกว่าสะพานเหล็ก คือสะพานเหล็กล่าง (สะพานพิทยเสถียร) และสะพานเหล็กบน (สะพานดำรงสถิต) โดยตัวสะพานเป็นเหล็ก ส่วนพื้นยังใช้ไม้อยู่¹² นอกจากนี้ยังทรงเล่าถึง สะพานช้าง ซึ่งเป็นสะพานลงเขื่อน

¹⁰ สะพานเหล็กที่สร้างแห่งแรก ข้ามคลองรอบกรุงที่ถนนเจริญกรุง สะพานเหล็กที่ 2 ข้ามคลองรอบกรุงที่ตำบลปากคลองโองอ่าง (สร้างตรงที่สะพานหันเก่า) สะพานเหล็กที่ 3 ข้ามคลองผดุงกรุงเกษม ตามแนวถนนเจริญกรุงริมวัดมหาพฤฒาราม.

¹¹ สะพานหกสร้างขึ้นครั้งแรก บริเวณวัดราชประดิษฐ์และวัดราชบพิธ ข้ามคลองหลอด ต่อมาภายหลังมีขึ้นที่บ้านสมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ (ช่วง บุนนาค) เป็นสะพานที่ 2 ในปีจุลศักราช 1237 (พ.ศ. 2415) โปรดเกล้าฯ ให้พระยาอินทราธิบดีสีหราชรองเมือง สร้างสะพานเหล็กชื่อว่า สะพานยศเส และสร้างสะพานที่ถนนบำรุงเมือง ข้ามคลองรอบกรุงริมวัดสระเกศ เรียกว่า สะพานเหล็กประตูผี และในปีจุลศักราช 1240 (พ.ศ. 2421) ทำสะพานตามแนวถนนกรุงเกษม ข้ามคลองมหานาค.

¹² สมเด็จฯ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ, *ความทรงจำ*(กรุงเทพฯ : มติชน, 2546), หน้า 107 – 108.

ถือปูนทั้งสองข้าง มีไม้กระดานแผ่นหนาๆ ปูเป็นพื้นสะพานให้มั่นคงจนข้างเดินข้ามได้¹³ สะพานนี้หรือสะพานอื่นๆ เป็นสะพานที่ลากชักพื้นสะพานได้ง่าย เพื่อประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์ และการเสด็จพระราชดำเนินทางชลมารคทางลำคลองสายหลักๆ ในพระนคร¹⁴

ส่วนบันทึกความทรงจำของสามัญชน ที่สำคัญได้แก่หนังสือ *กรุงเทพฯ เมื่อวานนี้* ของขุนวิจิตรมาตรา (สง่า กาญจนาคพันธุ์) ที่เล่าถึงสภาพเมืองและชุมชนในกรุงเทพฯ สมัยรัชกาลที่ 5 ไว้อย่างละเอียด สำหรับสะพานในพระนครนั้น กาญจนาคพันธุ์กล่าวโดยสรุปไว้ว่ามีสะพานที่สำคัญ 3 สะพานได้แก่ สะพานหก สะพานหัน และสะพานเหล็ก (สะพานดำรงสถิตย์) มีรายละเอียดดังนี้

สะพานหก รูปร่างสะพานมีลักษณะแปลก ออกจะเป็นสมัยใหม่ ซึ่งไม่มีสะพานใดๆ เหมือนเลย คือเป็นไม้หนาเป็นแผ่นๆ ปูถี่ๆ ขวางลำคลองระดับเดียวกับถนน กว้าง 6 ศอก ยาวตามส่วนกว้างของลำคลอง ริมสะพานสองข้างมีราวหรือลูกกรงไม้แข็งแรงที่สุดของสะพานทั้งสองฝั่งมีเสาเหล็กตั้งขึ้นไปสี่มุมและตรงกลางสะพานทั้งสองข้างก็มีเสาและโซ่เหล็กตั้งขึ้นไป มีเหล็กยึดที่ปลายตลอดทุกเสาเหมือนโครงเหล็ก ที่ปลายเหล็กทั้งสองฝั่งสี่มุม มีโซ่เหล็กห้อยตุ้มเหล็กโตขนาดลูกมะพร้าวใหญ่ๆ เข้าใจว่าเป็นตุ้มเหล็กโตขนาดลูกมะพร้าวใหญ่ๆ เข้าใจว่าเป็นตุ้มถ่วงซึ่งที่สะพานมีกลไกอะไรทำให้ยกหรือหกลสะพานแยกได้ ดูเหมือนว่าสร้างหลังจากรัชกาลที่ 5 เสด็จประพาสประเทศชวาครั้งแรก ทำตามอย่างที่เห็นในชวานั้นข้างๆ สะพานหกจรดราง¹⁵

สะพานหัน เป็นสะพานโค้งข้ามคลองโอง่าง บนสะพานทำห้องแถวสองฟาก ฟากหนึ่งราวๆ 10 ห้อง ด้านหลังของห้องเป็นหน้าต่าง ระหว่างห้องทั้งสองข้างเป็นทางสำหรับคนเดินข้าม กว้างราวสัก 3 ศอก¹⁶ นับเป็นสะพานแปลกดูคล้ายเมืองจีน ห้องเชิงสะพานฟากนี้ทั้งสองฟาก เป็นขายลูกอมรุ่น สาลี ลูกพลับ ลิ่นจีดอง ฯลฯ ที่มาจากเมืองจีนสองสามร้าน ห้องตรงกลางสะพาน

¹³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 109.

¹⁴ ที่ต้องชักสะพานออก เพราะไทยเรานับถือหัวว่าเป็นของสูง ถ้าลอดสะพานจะไม่เป็นสิริมงคล ประกอบกับชาวไทยไม่นิยมสวมหมวก อาจทำให้ฝุ่นผงจากสะพานปลิวมาตกบนศีรษะได้,

¹⁵ กาญจนาคพันธุ์, *กรุงเทพฯ เมื่อวานนี้* (กรุงเทพฯ: สารคดี, 2542), หน้า 149.

¹⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 81 – 82.

ทางขวา เป็นร้านตัดผมของคนไทยซึ่งมีลูกสาวมานั่งอยู่ข้างกระจกเงาเป็นประจำ ใครเข้าไปตัดไม่มองกระจกเงา แต่ไปมองลูกสาวแก็ปเป็นถูกตะไกรเคาะหัวเป๊ก ถึงเชิงสะพานทางซ้ายอีกฟากหนึ่ง เป็นร้านหญิงไทยขายพลูใบหมากลูกและเครื่องกินหมากหลายอย่างตลอดจนน้ำอบไทย ดูเหมือนมีไทยอยู่สองร้านเท่านั้น เชิงสะพานทางขวามีร้านขายพวกยาเส้น เช่น ยาเพชรบูรณ์ ที่เรียกว่า “ยาตั้ง” ทำเป็นแผ่นไตราวฝ่ามือซ้อนกันเป็นตั้งๆ ไป¹⁷

สะพานเหล็ก (สะพานดำรงสถิต) และ สะพานหัน เป็นสะพานแบบเดียวกันที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 4 ตัวสะพานประกอบด้วยโครงเหล็ก พื้นสะพานเป็นไม้เรียบเสมอกันตลอด ใต้พื้นไม้มีล้อเหล็กบนราง ซึ่งไขให้พื้นสะพานแยกออกจากกันได้¹⁸

นอกเหนือจากงานเขียนเชิงบันทึกความทรงจำดังกล่าวมาแล้ว เอกสารร่วมสมัยที่สำคัญที่สุดชิ้นหนึ่งเกี่ยวกับสะพานในกรุงเทพฯ สมัยต้นรัชกาลที่ 5 เป็นรายงานเรื่อง “ความเห็นกรมหมื่นนเรศร ว่าด้วยเรื่องคลองและสะพานข้ามคลอง” ที่พระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้ากฤดาภินิหาร กรมหมื่นนเรศรวรฤทธิ์ (พระยศขณะนั้น) ทรงนิพนธ์ขึ้นเสนอต่อคอมมิตตีกรมพระนครบาลในพ.ศ. 2430 เป็นการสำรวจจำนวนและประเภทของสะพานต่างๆ ที่มีอยู่ในพระนคร โดยพบว่าสะพานในกรุงเทพฯ ขณะนั้นจำแนกตามขนาดของคลองออกได้เป็นสามขนาด คือ ใหญ่ กลาง และย่อม และในแง่โครงสร้าง มีการจำแนกออกได้เป็นสะพานแบบก่ออิฐถือปูน 36 สะพาน สะพานเหล็ก 9 สะพาน และสะพานไม้ 22 สะพาน รวมมีสะพานในพระนครจำนวนทั้งสิ้น 67 สะพาน¹⁹

¹⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 248 – 249.

¹⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 81.

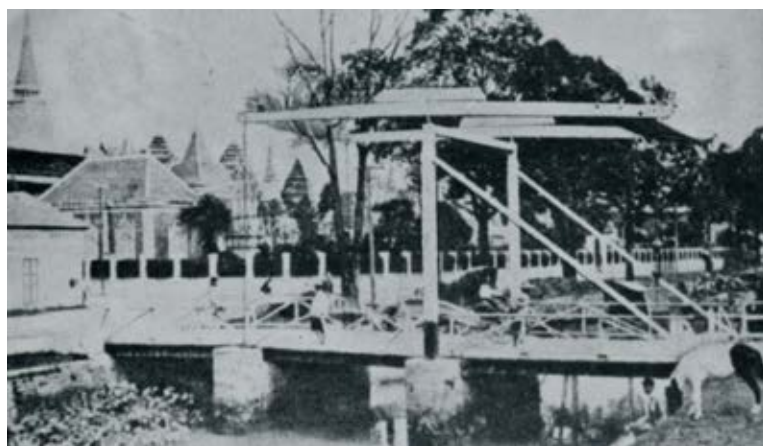
¹⁹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5 น.5.1 “ความเห็นกรมหมื่นนเรศร ว่าด้วยเรื่องคลองและสะพานข้ามคลอง”.



ภาพที่ 2- 4 สะพานก่ออิฐถือปูน จากจิตรกรรมฝาผนังสมัยรัชกาลที่ 3 ในพระอุโบสถวัดมหาสมณาราม อ.เมือง จ.เพชรบุรี. ที่มา : จิตรกรรมกรุงรัตนโกสินทร์.



ภาพที่ 2 - 5 สะพานเหล็กโค้งริมวัดพรหมสุรินทร์ (สะพานผ่านฟ้าลีลาศ) ที่มา : เอนก นาวิกมูล.



ภาพที่ 2 - 6 สะพานหกข้ามคลองหลอดใกล้วัดราชบพิธ.

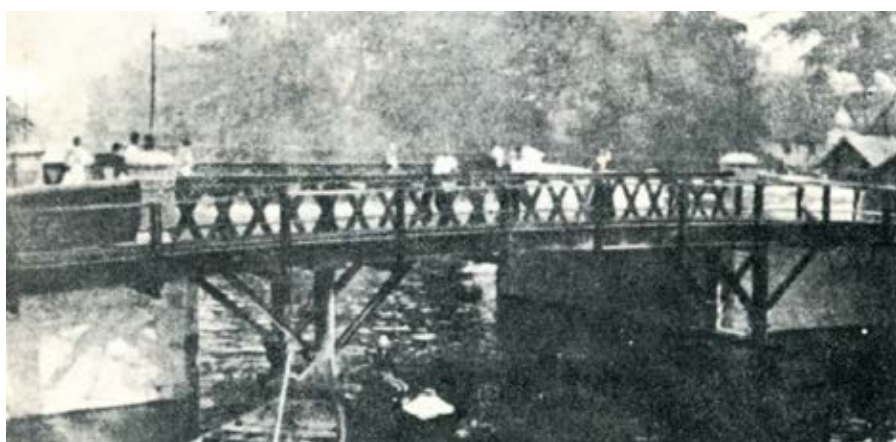
ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรราชการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ (กรุงเทพฯ : สยามสมาคม, 2520), หน้า 28.



ภาพที่ 2-7 สะพานเหล็ก จิตรกรรมฝาผนังอุโบสถวัดปฐมวนาราม. ที่มา : เอนก นาวิกมูล



ภาพที่ 2- 8 รายละเอียดสะพานเหล็ก จิตรกรรมฝาผนังอุโบสถวัดปฐมวนาราม.ที่มา : เอนก นาวิกมูล



ภาพที่ 2- 9 สะพานสมมตอมรรคในสมัยรัชกาลที่ 5 ซึ่งแต่เดิมเป็นสะพานเหล็กมีล้อเลื่อน ต่อมาได้ทำสะพานใหม่ โดยใช้การเชื่อมพนักสะพานเก่า

2.2.2 งานศึกษาทุติยภูมิเกี่ยวกับสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5

ในปัจจุบันมีงานศึกษาที่เป็นเอกสารทุติยภูมิ เกี่ยวกับสะพานในกรุงเทพฯ สมัยรัชกาลที่ 5 อยู่บ้าง นับตั้งแต่งานศึกษาโดยปิยนาค บุนนาค เมื่อพ.ศ. 2518 เป็นต้นมา ทั้งหมดเป็นการศึกษา สะพานในอดีตจากมุมมองของปัจจุบัน โดยอาศัยเอกสารจดหมายเหตุและภาพถ่ายเป็นหลัก ที่สำคัญได้แก่ *การพัฒนาการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว* โดยปิยนาค บุนนาค (พ.ศ. 2518) *สะพานเก่ากรุงเทพ* โดยศิริชัย นฤมิตราชการ (พ.ศ. 2520) *องค์ประกอบทางกายภาพกรุงรัตนโกสินทร์* โดย ม.ร.ว. แฉ่งน้อย ศักดิ์ศรี และคณะ (พ.ศ. 2534)

งานศึกษาของปิยนาค บุนนาค (พ.ศ. 2518)²⁰ เป็นการวิจัยว่าด้วยพัฒนาการการคมนาคมในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้แก่ คลอง ถนน ทางรถไฟ รวมไปถึงสะพาน โดยศึกษาออกเป็นประเด็นต่างๆ ดังต่อไปนี้

สาเหตุในการสร้าง และซ่อมแซมสะพาน ส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากทางด้านเศรษฐกิจ และการให้บริการแก่สังคมโดยพิจารณาได้ 4 ประเด็น คือ 1) การสร้างสะพานพร้อมๆ กับการสร้างถนน 2) การสร้างสะพานเพื่อย่นระยะทาง 3) เนื่องจากสะพานเดิมชำรุดทรุดโทรมมาก และ 4) เนื่องจากแต่เดิมเป็นสะพานเล็กๆ แต่ต่อมากลายเป็นเส้นทางสำคัญคนใช้มาก

หลักเกณฑ์ในการสร้าง และซ่อมแซมสะพาน โดยขั้นตอนในการเลือก สถานที่สำหรับทำหรือซ่อมสะพานก่อนหลังนั้น กรมโยธาฯ ได้จัดทำบัญชีรายชื่อสะพานที่จะก่อสร้าง และซ่อมแซมแปลงใหม่ หรือที่ควรซ่อมแซมดัดแปลงใหม่ แล้วเขียนแบบและประมาณราคาเสนอเป็นเงินงบประมาณประจำปีแต่ละปีขึ้นกราบทูลรัชกาลที่ 5 เพื่อทรงวินิจฉัยขั้นสุดท้ายว่าสะพานดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อสาธารณชนหรือไม่เพียงใด และพอจะทำตามงบประมาณนั้นได้หรือไม่ โดยคำนึงถึงสาธารณประโยชน์เป็นสำคัญ

เงินงบประมาณที่ใช้ในการสร้าง และซ่อมแซมสะพาน รัฐบาลได้จัดสรรเงินสำหรับการสร้างและซ่อมแซมสะพานในหน่วยงานของกระทรวงโยธาธิการ ผ่านกรมโยธาและกรมศุขาภิบาล

²⁰ ปิยนาค บุนนาค, *การพัฒนาการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว* (กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2518).

ถ้างบประมาณไม่พอ ก็ต้องใช้การ “โย้เงิน” จากแหล่งอื่นมาก่อน ซึ่งบางครั้ง โปรดเกล้าฯ ให้นำเงินส่วนพระนครมาเพิ่มเติมในการทำสะพาน เพราะงบประมาณเดิมไม่เพียงพอ นอกจากนี้การจำหน่ายสะพานที่รัฐบาลสร้างเพื่อได้เงินมาทำสะพานอื่นต่อไป เช่น สะพานหัน รวมถึงการริ้วสะพานที่ไม่เกิดประโยชน์เพื่อนำวัสดุที่ใช้ทำสะพานมาทำประโยชน์ทางด้านอื่นต่อ ซึ่งในการสร้างสะพานแต่ละครั้งรัฐบาลต้องคิดอย่างรอบคอบเสมอ โดยพิจารณาจากเหตุผลประกอบหลายด้าน เช่น เงินงบประมาณ วัสดุที่ใช้ ความจำเป็น นอกจากรัฐบาลจะจัดสรรเงินสำหรับสร้างสะพานในหน่วยงานของกระทรวงโยธาธิการแล้วยังได้เงินจากแหล่งอื่นๆอีก ได้แก่ รัชกาลที่ 5 พระราชทานเงินอุทิศเท่าพระชนมายุในคราวเฉลิมพระชนมพรรษาในแต่ละปี (การสร้างสะพานเฉลิม) เงินจากผู้ศรัทธาทर्थสร้าง และซ่อมสะพานในโอกาสต่างๆ และเงินจากเอกชนสร้าง โดยที่ต้องได้รับการรับรองจากรัฐบาลว่าจะทำตามแบบที่รัฐกำหนดให้

ลักษณะเด่นของงานของปิยนาด บุนนาค คือการใช้เอกสารจดหมายเหตุ เอกสารชั้นต้นประมวลให้เห็นภาพรวมของการสร้างสะพาน โดยเฉพาะสาเหตุการสร้าง ขึ้นตอน ตลอดจนการจัดสรรงบประมาณการก่อสร้าง อย่างไรก็ดี การศึกษาในครั้งนั้นมองสะพานเป็นเพียงองค์ประกอบหนึ่งในพัฒนาการทางคมนาคมทางบกในรัชกาลที่ 5 โดยมีได้ศึกษาในประเด็นตำแหน่งที่ตั้ง ตลอดจนรูปแบบสถาปัตยกรรม ซึ่งประเด็นดังกล่าวเป็นสาระสำคัญของการศึกษาของศิริชัย นฤมิตรเวชการในพ.ศ. 2520²¹ ซึ่งได้วิเคราะห์สะพานในกรุงเทพฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสมัยรัชกาลที่ 5 และ 6 โดยเป็นการอธิบายลักษณะ ความเป็นมา ที่ตั้ง ในแต่ละสะพานที่มีความสำคัญ เช่น สะพานชุดเฉลิมฯ และสะพานชุดเจริญฯ รวมไปถึงภาพรวมของสะพานในกรุงเทพฯ ตั้งแต่อดีตจนถึงรัชกาลที่ 6 มีสาระสำคัญดังนี้

สะพานรุ่นแรกของกรุงเทพฯ สะพานที่สร้างในชั้นต้นคงเป็นสะพานไม้สำหรับคนเดินขนาดเล็กๆ เป็นส่วนมาก และทำในลักษณะที่หันหรือหกหรือถอนได้ง่ายเมื่อต้องการตัดเส้นทาง เช่นในกรณีเกิดศึกสงคราม เป็นส่วนหนึ่งของมาตรการป้องกันประเทศ เช่นการทักท้วงห้ามทำสะพานข้ามข้ามคลองรอบกรุงบริเวณใต้ปากคลองมหานาค ซึ่งปรากฏหลักฐานว่ามีสะพานข้ามในสมัยรัชกาล

²¹ ศิริชัย นฤมิตรเวชการ, *สะพานเก่ากรุงเทพฯ* (กรุงเทพฯ : สยามสมาคม, 2520).

ที่ 5 อยู่ 15 สะพาน ส่วนสะพานทั่วไปทำด้วย ไม้หลักแพอย่างเก่า²² ในช่วงรัชกาลที่ 4 และปลายรัชกาลที่ 5 พบสะพานหกแบบวิไลندا²³ สะพานหิน²⁴ สะพานรูปเหล็กโค้ง²⁵ และสะพานเหล็กพื้นแยกออกจากกันได้

สะพานสมัยรัชกาลที่ 5 นับว่าเป็นยุคทองของการสร้างสะพาน เพราะทรงสนพระราชหฤทัยในการปรับปรุงบ้านเมืองเป็นอย่างยิ่ง เริ่มมีการพัฒนาบ้านเมืองโดยใช้วิทยาการจากยุโรป ทั้งจากการเสด็จประพาสประเทศต่างๆ ทั้งในเอเชียและยุโรป ทำให้ทรงเห็นประโยชน์ในการนำวิทยาการแผนใหม่แบบตะวันตกเข้ามาสร้างความเจริญให้แก่บ้านเมือง และได้จ้างช่างต่างประเทศชาวยุโรปให้ทำการออกแบบและอำนวยความสะดวกก่อสร้างระบบสถานที่รวมทั้งสะพานเป็นจำนวนมาก ในตอนต้นรัชสมัยมีการซ่อมแซมสะพานเป็นการใหญ่²⁶ และได้มีการสร้างสะพานใหม่ๆ ขึ้นหลายแห่ง ที่เกิดจากความต้องการทางจราจรทางบกที่เพิ่มขึ้น โดยในเบื้องต้นกรมโยธาธิการรับผิดชอบการออกแบบและก่อสร้าง จนต่อมาจึงมีการโอนหน้าที่ดังกล่าวให้กับกรมศุขาภิบาลในปี พ.ศ. 2450 สำหรับสถาปนิกและวิศวกรชาวยุโรปที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการออกแบบและควบคุมการก่อสร้างสะพานได้แก่ มิสเตอร์ อาเลกรี มิสเตอร์ ฟารีโอลา มิสเตอร์ กอลโล มิสเตอร์ คันโนวา มิสเตอร์ ตะมาโญ ซึ่งล้วนเป็นชาวอิตาลี และมิสเตอร์แซนเดรชกี กับมิสเตอร์กิมเมล ไม่ปรากฏชื่อกว่าสัญชาติใด ตลอดจนเมอซิเออร์ เดอลามาโฮเตียร์ นายช่างใหญ่กรมศุขาภิบาลชาวฝรั่งเศส

²² เป็นไม้ซุงตอกติดกันเป็นแพ ทำหน้าที่เป็นตอม่อรับพื้นไม้กระดานอย่างหนา.

²³ เป็นสะพานไม้ที่หกได้ ได้แก่ สะพานหกที่หน้ากระทรวงมหาดไทย และสะพานหกข้ามคลองวัดอนงคาราม หน้าวัดพิชัยญาติ ฝั่งธนบุรี.

²⁴ สร้างในสมัยรัชกาลที่ 1 ต่อมาได้ชำรุดพังลง และมีการสร้างขึ้นใหม่ตอนต้นรัชกาลที่ 2 โดยพระยาราชเศรษฐี เจ้าเมืองพุทไธมาศเป็นผู้สร้าง ต่อมาสะพานได้ชำรุดอีกจึงได้สะพานใหม่ เป็นสะพานไม้หันไม่ได้ และคงอยู่มาถึงรัชกาลที่ 4 จึงได้เปลี่ยนเป็นสะพานเหล็ก และได้เปลี่ยนเป็นสะพานที่เหมือนสะพานริอัลโตที่เวนิซ หรือสะพานเวคิโอที่ฟลอเรนซ์ ประเทศอิตาลี.

²⁵ สะพานโครงเหล็กโค้ง เท่าที่บันทึกไว้ได้แก่สะพานรัตนสถานที่บางลำพู และสะพานสุประดิษฐ์ รวมถึงสะพานผ่านฟ้าลีลาศ.

²⁶ สรุปลงความจาก รายงานแลความเห็นในเรื่องสะพานข้ามคลองต่างๆในกรุงเทพฯ ของกรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์.

สะพานชุดเฉลิม เป็นสะพานชุดที่มีความสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์ และศิลปกรรม อย่างสูง สะพานชุดนี้เริ่มต้นด้วยสะพาน เฉลิม 42 ในปี ร.ศ. 113 (พ.ศ. 2437) พระบาทสมเด็จพระ จุฬจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระราชอุทิศเงินเท่าพระชนมวาร วันละสลึง ในการเฉลิมพระ ชนมพรรษาทุกๆ ปี และโปรดเกล้าฯ ให้กรมโยธาธิการออกแบบ และดำเนินการก่อสร้างขึ้น โดยมี สะพานชุดเฉลิมทั้งสิ้น 17 สะพาน สำหรับเงินงบประมาณการก่อสร้างมักเกินกว่าจำนวนทรัพย์ ส่วนพระองค์ จึงโปรดเกล้าฯ ให้เบิกเงินพระคลังข้างที่มาใช้เพิ่มเติมจนครบ ในระยะหลังๆ ค่า ก่อสร้างสูงขึ้น จึงได้มีการตั้งงบประมาณแผ่นดินสูงขึ้น ดังนั้นการเลือกสร้างสะพานเฉลิม นั้น จะสร้างในที่ๆ จะไม่สิ้นเปลืองเกินไป²⁷ โดยสะพานเฉลิมส่วนใหญ่เป็นสะพานโครงสร้างเหล็กสั่งทำ มาจากยุโรป พื้นสะพานเป็นไม้หนา และลูกกรงสะพานเหล็กหล่อหรือเหล็กดัดสั่งทำจากยุโรป ตรง กลางสะพานมีแผ่นป้ายชื่อสะพานและตราพระนามาภิไธยย่อ ตั้งแต่สะพานเฉลิม 55 ได้ออกแบบ เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก



ภาพที่ 2 - 10 สะพานเฉลิมวง 47 ในสมัยรัชกาลที่ 5

ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรราชการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ (กรุงเทพฯ : สยามสมาคม, 2520), หน้า 51

²⁷ ดังพระราชหัตถเลขานี้ว่า “ฉันตกลงเสียแล้วว่าจำจะต้องเป็นตพาน แต่ไม่ควรเอาตพานสำคัญๆ เช่นต พานมัฆวาฬรังสรรค์ เป็นต้น ซึ่งจะเป็นการซื้อเกียรติยศโดยราคาอันถูกเกินไป ด้วยทุนแห่งตพานนั้นคงจะ มากกว่าที่ให้หลายเท่านี้...”



ภาพที่ 2 - 11 สะพานเฉลิมหล้า 56 ถ่ายเมื่อ พ.ศ. 2460

ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ (กรุงเทพฯ : สยามสมาคม, 2520), หน้า 64

สะพานชุดเจริญ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงดำเนินตามพระราชยุคลบาทของพระบาทสมเด็จพระราชบิดาในการทรงอุทิศพระราชทรัพย์ สร้างสะพานเป็นสาธารณะประโยชน์เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา โดยสะพานที่สร้างมีชื่อว่าเจริญนำหน้า สะพานในชุดเจริญนี้ มีอยู่ 6 สะพาน เป็นสะพานที่มีสัดส่วนและรายละเอียดมากกว่าสะพานในชุดเฉลิม อีกทั้งมีการนำเอาสัญลักษณ์และองค์ประกอบศิลปกรรมไทยเข้ามาผสมผสานกับลักษณะศิลปกรรมแบบตะวันตก



ภาพที่ 2 - 12 สะพานเจริญรัช 31 ถ่ายเมื่อสมัยแรกสร้าง

ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ (กรุงเทพฯ : สยามสมาคม, 2520), หน้า 118

นอกจากนี้ยังได้กล่าวถึงรายละเอียด พร้อมแสดงภาพถ่ายในสะพานที่สำคัญๆทั้งในสมัยรัชกาลที่ 5 และรัชกาลที่ 6 เช่น สะพานมัทมวณรังสรรค์ สะพานผ่านฟ้าลีลาศ สะพานเสาวนีย์ สะพานอรุพงษ์ สะพานมหาตมาทิตยคุต เป็นต้น

กล่าวโดยสรุป งานของศิริชัย นฤมิตรเวชการ มีลักษณะเด่นที่การวิเคราะห์ในแง่สถาปัตยกรรมและผังเมือง มีการสำรวจสะพานที่ยังหลงเหลืออยู่ และบันทึกภาพถ่ายไว้ นับเป็นหลักฐานทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญประการหนึ่ง นอกจากนี้ยังมีการทำแผนที่ แสดงที่ตั้งของสะพานบางสะพานในกรุงเทพฯ ซึ่งสะท้อนความสนใจในความสัมพันธ์ระหว่างพัฒนาการทางกายภาพเมือง กับตำแหน่งที่ตั้งของสะพาน อีกด้วย อย่างไรก็ตาม แผนที่ในงานศึกษาของศิริชัย นฤมิตรเวชการยังคงเป็นแผนที่กรุงเทพฯ ปัจจุบัน ที่ไม่ได้แสดงลักษณะโครงข่ายถนนและคลองในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้ดีเท่าที่ควร

ข้อจำกัดดังกล่าวได้รับการแก้ไขในงานศึกษาที่สำคัญชิ้นต่อมา คือ *องค์ประกอบทางกายภาพกรุงรัตนโกสินทร์* โดยม.ร.ว. แฉ่งน้อย ศักดิ์ศรี และคณะ²⁸ อันเป็นการศึกษาวิจัยภาพรวมของสะพานในกรุงเทพฯ ตั้งแต่ต้นกรุงรัตนโกสินทร์ถึงรัชกาลปัจจุบัน มีสาระสังเขป คือ ในสมัยรัชกาลที่ 1 – 3 สะพานในสมัยนี้ยังมีไม่มาก เนื่องจากการใช้เรือแพข้ามฟากเป็นไปโดยสะดวก แต่ก็ยังคงแบ่งสะพานที่สร้างขึ้นในสมัยนี้ได้เป็น 2 ประเภท คือ สะพานข้าม²⁹ และสะพานธรรมดา³⁰ ต่อมาในรัชกาลที่ 4 เกิดการสัญจรทางบกทำให้เกิดการตัดถนนขึ้นหลายสาย ข้ามคลองจึงต้องสร้างสะพานเชื่อมถนนทั้งสองฟากตามมา สะพานข้ามคลองรูปแบบใหม่จึงจำเป็นต้องสร้างให้แน่นหนาถาวรกว่าสะพานสำหรับคนเดินธรรมดา ปรากฏหลักฐานในสมัยรัชกาลที่ 4 ว่าเริ่มมีการ

²⁸ ม.ร.ว. แฉ่งน้อย ศักดิ์ศรี และคณะ, *องค์ประกอบทางกายภาพกรุงรัตนโกสินทร์* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534).

²⁹ สะพานมักก่อด้วยอิฐ และปูด้วยกระดานไม้หนา สะพานนี้สร้างเพื่อข้ามคลองคูเมืองเดิมเท่านั้น เช่น สะพานข้ามวังหน้า สะพานข้ามโรงสี สะพานข้ามบ้านหม้อ (สะพานหัวจรเข้) เป็นต้น

³⁰ รูปแบบของสะพานมีตั้งแต่แบบใช้คานง่ายๆ ทอดข้ามช่วงเดียวหรือยกลาดสูง บางครั้งอาจทำให้มีช่วงกลางยกหันออกได้ เพื่อให้เรือขนาดใหญ่ผ่านหรือเมื่อต้องการตัดเส้นทางสัญจร เช่น สะพานเลี้ยว สะพานหัน.

ใช้โครงสร้างหลักในการสร้างสะพานแล้ว³¹ นอกจากนี้ยังพบสะพานในรูปแบบอื่นๆ เช่น สะพานหก สะพานหัน และสะพานโครงเหล็กโค้ง

สำหรับช่วงรัชกาลที่ 5 มีการสร้างสะพานอย่างมั่นคงแข็งแรง และสวยงาม จัดเป็นประดิษฐกรรมที่ประณีตงดงาม นอกจากนี้คือมีลักษณะพิเศษ คือโปรดเกล้าฯ ให้บำเพ็ญพระบรมราชกุศลสร้างสะพาน เนื่องในโอกาสเฉลิมพระชนมพรรษาในแต่ละปี คือสะพานชุด เฉลิม และต่อมาในรัชกาลที่ 6 ความสำคัญของคลองจะลดน้อยลง แต่ยังคงมีคลองสำคัญหลายคลองอยู่ ความจำเป็นในการสร้างสะพานยังคงปรากฏต่อมาในยุคนี้ พระองค์ทรงสืบทอดประเพณีการพระราชทานพระราชทรัพย์สร้างสะพานเป็นสาธารณประโยชน์ ในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา เช่นเดียวกับรัชกาลที่ 5 คือสะพานชุด เจริญ³²

ลักษณะเด่นประการหนึ่งของ *องค์ประกอบทางกายภาพกรุงรัตนโกสินทร์* โดย ม.ร.ว. แฉ่งน้อย ศักดิ์ศรี และคณะ คือการสร้างชุดแผนที่ที่แสดงโครงข่ายถนนและคลองในแต่ละยุคสมัย ตลอดจนตำแหน่งที่ตั้งของสะพานต่างๆ ต่างยุคต่างสมัยกัน ให้เห็นภาพรวมกว้างๆ อย่างไรก็ตาม งานดังกล่าวยังมีข้อจำกัดในแง่ข้อมูลแผนที่ประวัติศาสตร์ ทำให้ได้จำนวนสะพานในกรุงเทพฯ สมัยรัชกาลที่ 5 น้อยกว่าความเป็นจริงมาก นอกจากนี้ ด้วยข้อจำกัดของงานวิจัย จึงยังไม่สามารถศึกษาสะพานในรายละเอียดทางสถาปัตยกรรมได้ อีกด้วย

2.3 สรุป

จากการทบทวนวรรณกรรม และจากขอบเขตการศึกษาสะพานในกรุงเทพฯ สมัยรัชกาลที่ 5 สามารถแบ่งช่วงเวลาของการศึกษาสะพานออกเป็น 2 ช่วงคือ สะพานช่วงก่อนสมัยรัชกาลที่ 5 และสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5

สะพานช่วงก่อนสมัยรัชกาลที่ 5 ช่วงต้นกรุงรัตนโกสินทร์ สะพานในสมัยนี้ยังมีไม่มาก ส่วนใหญ่เป็นสะพานข้าม และสะพานธรรมดา (สะพานไม้หลักแพ และสะพานหัน) มีลักษณะไม่มั่นคงถาวรนัก ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 4 จึงมีการทำสะพานให้มั่นคงแข็งแรงมากขึ้น เพื่อรองรับการ

³¹คือ สะพานเหล็กบน (สะพานดำรงสถิต) สะพานเหล็กล่าง (สะพานพิทยเสถียร) และสะพานหัวลำโพง.

³²อ้างถึง ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ.

สัญจรทางบกเพิ่มมากขึ้น เกิดสะพานที่ใช้วัสดุใหม่ นั่นก็คือ เหล็ก อันได้แก่ สะพานเหล็กพื้นแยก ออกจากกัน และสะพานโครงเหล็กโค้ง นอกจากนี้ยังคงเน้นคติความเชื่อทางด้านยุทธศาสตร์การ ป้องกันประเทศเป็นหลัก ดังจะเห็นได้จากการเลือกลักษณะของสะพานในบริเวณคลองรอบกรุง นอกกำแพงเมือง

สะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 มีการสร้างสะพานอย่างมั่นคงแข็งแรง และสวยงามมากขึ้น เพื่อรองรับการสัญจรด้วย รถ รถม้า รถราง ที่เพิ่มมากขึ้น โดยได้จ้างช่างชาวตะวันตกเข้ามา ออกแบบ และควบคุมงานการก่อสร้างสะพานเพื่อสร้างความเจริญให้กับบ้านเมือง นอกจากนี้ รัชกาลที่ 5 ยังโปรดเกล้าฯ ให้บำเพ็ญพระราชกุศลสร้างสะพาน เนื่องในโอกาสเฉลิมพระชนมพรรษา ในแต่ละปี นามว่า สะพานเฉลิม ตลอดจนเกิดสะพานในลักษณะใหม่ๆ อันได้แก่ สะพานคานเหล็ก สะพานหกเหล็ก และสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก

อาจกล่าวได้ว่า สะพานในกรุงเทพฯ สมัยรัชกาลที่ 5 สามารถแบ่งประเภท และวัสดุของ สะพานตามหลักของ Historic American Engineering Record (HEAR) ได้ออกเป็น 3 ประเภท คือ

- 1) สะพานคาน (Beam and Girder Bridges) ประกอบด้วยสะพานที่ทำจากวัสดุไม้ และ เหล็ก โดยสะพานที่ทำจากวัสดุไม้ คือ สะพานข้าม สะพานไม้หลักแพ และวัสดุเหล็ก คือ สะพานคานเหล็ก
- 2) สะพานโค้ง (Arch Bridges) ประกอบด้วยสะพานที่ทำจากวัสดุเหล็ก และคอนกรีต เสริมเหล็ก วัสดุเหล็กมีทั้งลักษณะโค้งด้านบน และโค้งด้านล่าง คือ สะพานโครงเหล็ก โค้งบน และสะพานเหล็กโค้ง³³
- 3) สะพานเคลื่อนที่ได้ (Moveable) ประกอบด้วยที่ทำจากวัสดุไม้ และเหล็ก สะพานที่ทำ จากวัสดุไม้ คือ สะพานหัน และสะพานที่ทำจากวัสดุเหล็ก คือ สะพานหกเหล็ก และ สะพานรางล้อเหล็ก

วรรณกรรมทั้งหลายเกี่ยวกับสะพานที่ได้ทบทวนมานี้ จักเป็นกรอบในการศึกษาวิเคราะห์ สะพานในกรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 5 ในบทต่อไป

³³ ได้แก่ สะพานมัฆวานรังสรรค์ ที่มีลักษณะเป็นโครงสร้างเหล็กโค้งสามช่วง

บทที่ 3

สะพานในกรุงเทพฯ สมัยรัชกาลที่ 5

การศึกษาสะพานในกรุงเทพฯ สมัยรัชกาลที่ 5 ในบทนี้มุ่งเสนอข้อมูลพื้นฐานในเชิงที่ตั้ง และ จำนวน โดยใช้ข้อมูลจากแผนที่ประวัติศาสตร์ ควบคู่ไปกับข้อมูลเอกสารจดหมายเหตุ ทำให้รู้จำนวน ตำแหน่งที่ตั้ง และปีที่สร้างของสะพานที่สร้างขึ้นกรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่แน่ชัด เพื่อเป็นฐานข้อมูลในการวิเคราะห์พัฒนาการด้านการก่อสร้างสะพานในแต่ละช่วงตลอดช่วงรัชกาลตลอดจนพัฒนาการทางกายภาพของเมืองกรุงเทพฯ

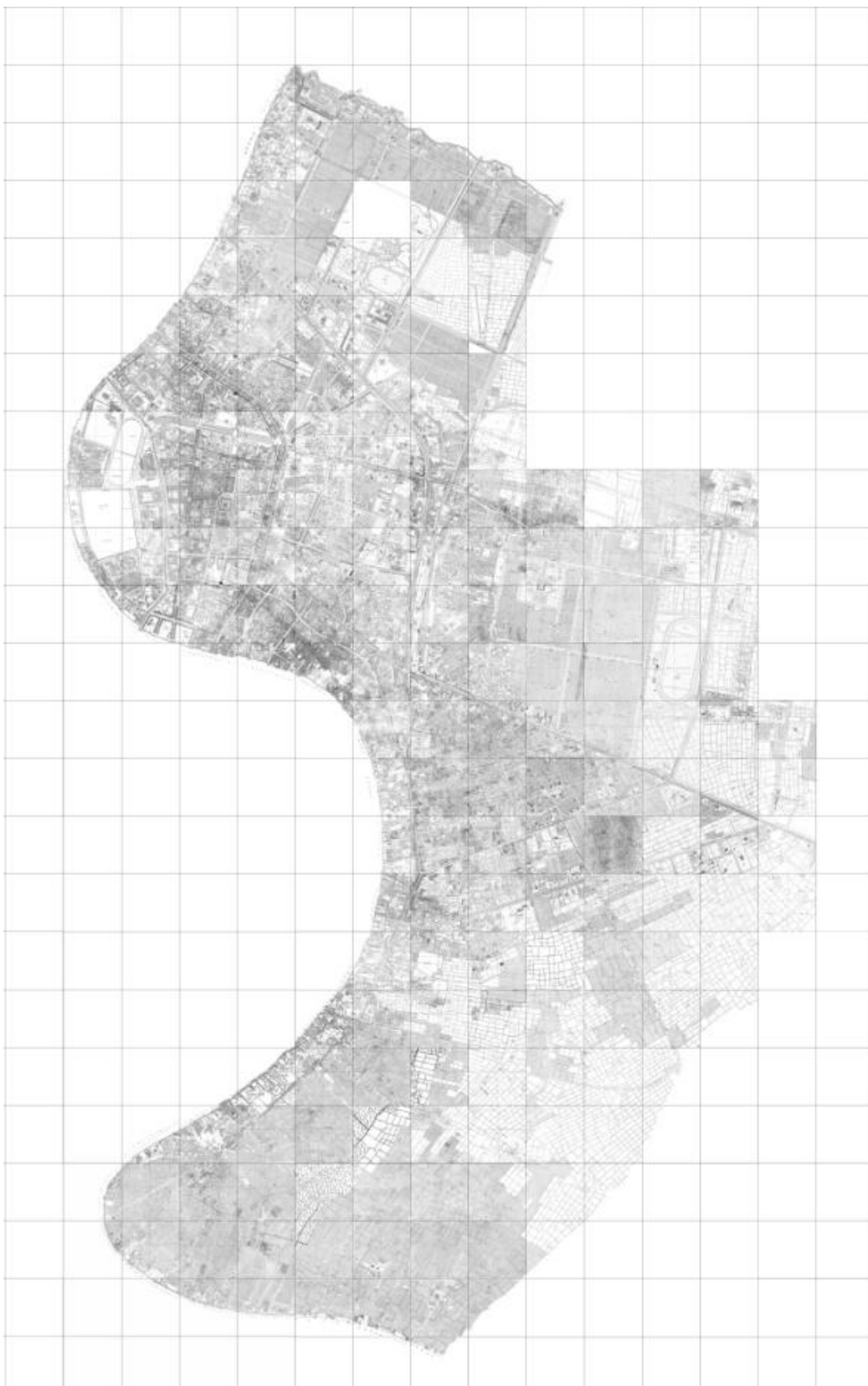
แผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ. 2450¹ (ภาพที่ 3 – 1) นั้นเป็นแผนที่ที่กรมแผนที่ กระทรวงเกษตรราธิการ ได้จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการออกโฉนดที่ดิน โดยอาศัยเทคโนโลยีการสำรวจรังวัดแบบตะวันตก² ในมาตราส่วน 1 : 1000 ครอบคลุมพื้นที่ทั้งภายในเขตพระนครและอำเภอบริเวณเขต คิดเป็นแผนที่ประมาณ 200 ไร่ แต่แต่ละไร่แสดงข้อมูลทางกายภาพของสถาปัตยกรรมและเมืองกรุงเทพฯ ในช่วงปลายรัชกาลที่ 5 อย่างละเอียดที่สุดเท่าที่เคยมีมา ทั้งนามอาคารสถานที่ ผังอาคาร วัสดุก่อสร้าง ภูมิสถาปัตยกรรม ระบบสาธารณูปโภค ฯลฯ นอกจากนี้ประโยชน์เพื่อการออกโฉนดแล้ว แผนที่ชุดดังกล่าวยังมีประโยชน์สำหรับกิจการของพระนครบาล คือการอินยี่เนี่ย การสุขาภิบาล และกรมพลตระเวร กับเป็นประโยชน์ทั้งไฟฟ้า และรถไฟ และสำหรับกรมโยธา คือถนน คลอง และการทำสะพาน แสดงให้เห็นว่าแผนที่ชุดดังกล่าวเป็นหลักฐานทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญอย่างยิ่ง ทั้งในฐานะภาพสะท้อนของลักษณะทางกายภาพของเมืองในขณะนั้น ตลอดจนความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นต่อมา และในฐานะเครื่องมือที่เจ้านายขุนนางสยามได้ใช้ในการวางแผนพัฒนาแก้ไขปรับปรุงพระนครให้ทันสมัยในช่วงปลายรัชกาลที่ 5 แสดงให้เห็นว่าแผนที่ชุดนี้จึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการศึกษาประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรมไทยสมัยรัชกาลที่ 5

¹ บัณฑิต จุลาสัย และ พีรศรี โปวาทอง, รายงานวิจัย : แผนที่บริเวณกรุงเทพฯ พ.ศ. 2450 (กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548)

² สันนิษฐานว่าได้ข้อมูลจากการสำรวจด้วยกล้องธีโอดอลิต์ (Theodolite) โซ่ประสานข้อ (Chain) เข็มทิศ (Prismatic compass) และหมุดทองเหลือง ใช้ในการคำนวณทางเรขาคณิตช่วยในการกำหนดระยะและทำแผนที่ โดยอาจมีแผนที่กรุงเทพฯ ของนาย แมคคาร์ธี เป็นพื้นฐาน (James McCarthy ผู้ก่อตั้งโรงเรียนแผนที่ขึ้นในพระบรมมหาราชวัง และเป็นเจ้ากรมแผนที่คนแรกของไทย)

สำหรับขอบเขตเชิงพื้นที่ ผู้ศึกษาโดยใช้แผนที่ พ.ศ. 2450 เป็นหลัก (ภาพที่ 3 -1) โดยมีขอบเขตพื้นที่ศึกษา คือพื้นที่เมืองในสมัยรัชกาลที่ 5 ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา กล่าวคือทิศเหนือจรดคลองสามเสน ทิศใต้จรดบริเวณถนนตก ทิศตะวันออกจรดบริเวณคลองราชดำริ ตำบลทุ่งพญาไท และทิศตะวันตกจรดแม่น้ำเจ้าพระยา

ผู้วิจัยใช้แผนที่ชุดดังกล่าวเป็นฐานในการศึกษา โดยสร้างชุดแผนที่ที่แสดงแนวคลอง และถนนเส้นหลักที่มีอยู่ในสมัยนั้น (ภาพที่ 3 - 2) พร้อมสำรวจจำนวนสะพานที่เกิดขึ้นเมื่อถนนเส้นหลักตัดกับคลอง จากนั้นจึงกำหนดรหัสหมายเลขสำหรับแต่ละสะพาน พร้อมข้อมูลที่ตั้ง และชื่อสะพาน โดยเปรียบเทียบ และอ้างอิงข้อมูลจากแผนที่ และเอกสารจดหมายเหตุในสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นหลัก หากไม่พบชื่อจึงใช้ แผนที่ และเอกสารจดหมายเหตุในสมัยอื่นๆ เป็นต้นกำหนดชื่อ หากไม่พบชื่อทั้งในแผนที่ และเอกสารในสมัยต่างๆ ที่กล่าวไป จึงใช้องค์ประกอบหลักบริเวณนั้นเป็นชื่ออ้างอิง เช่น ถนน วัด วัง เป็นต้น และกำหนดปีที่สร้างสะพาน รวมถึงวัสดุ จากเอกสารจดหมายเหตุ และแผนที่



แผนที่ 3-1 แผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ. 2450

ที่มา : บัณฑิต จุลลาสัย และ พีรศรี โปหาทอง, รายงานวิจัย : แผนที่บริเวณกรุงเทพฯ พ.ศ. 2450



แผนที่ 3 - 2 แผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ. 2450 แสดงแนวคลองและถนน ที่มา : ผู้วิจัย



แผนที่ 3 - 3 แผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ. 2450 แสดงตำแหน่งสะพาน ที่มา : ผู้วิจัย

จากการสำรวจ พบสะพานที่เกิดจากถนนสายหลักตัดกับคลองทั้งสิ้น 169 สะพาน
กระจายอยู่ทั่วพระนคร(ภาพที่ 3 – 3) และจากการสำรวจชื่อมีรายชื่อสะพาน โดยเรียงตามรหัส
หมายเลขสะพานที่กำหนดไว้ ดังนี้

- หมายเลข 01 ชื่อ สะพานเฉลิมสวรรค์
- หมายเลข 02 ชื่อ สะพานเดี่ยว
- หมายเลข 03 ชื่อ สะพานผ่านพิภพลีลา
- หมายเลข 04 ชื่อ สะพานข้างโรงครก (สะพานเจริญศรี)
- หมายเลข 05 ชื่อ สะพานหกเคี้ยวรถราง
- หมายเลข 06 ชื่อ สะพานข้างโรงสี
- หมายเลข 07 ชื่อ สะพานหกถนนสราญรมย์ (สะพานปีกุน)
- หมายเลข 08 ชื่อ สะพานมอญ
- หมายเลข 09 ชื่อ สะพานหัวจรเข้ (สะพานอุบลรัตน์)
- หมายเลข 10 ชื่อ สะพานปากคลองตลาด (สะพานเจริญรัช)
- หมายเลข 11 ชื่อ สะพานนรรัตนสถาน
- หมายเลข 12 ชื่อ สะพานรามบุตรี
- หมายเลข 13 ชื่อ สะพานข้ามคลองวัดชนะสงคราม ถนนเจ้าฟ้า
- หมายเลข 14 ชื่อ สะพานริมวัดบวรนิเวศ ถนนพระสุเมรุ
- หมายเลข 15 ชื่อ สะพานริมวัดบวรนิเวศ ถนนบ้านแขก
- หมายเลข 16 ชื่อ สะพานวรवारณ
- หมายเลข 17 ชื่อ สะพานริมวัดบวรนิเวศ
- หมายเลข 18 ชื่อ สะพานหน้าวัดรังษี
- หมายเลข 19 ชื่อ สะพานริมวัดรังษี
- หมายเลข 20 ชื่อ สะพานบ้านตะนาว
- หมายเลข 21 ชื่อ สะพานตึกดิน
- หมายเลข 22 ชื่อ สะพานไปตรอกตึกดิน
- หมายเลข 23 ชื่อ สะพานข้ามคลองวัดเทพธิดาราม
- หมายเลข 24 ชื่อ สะพานผ่านฟ้าลีลาศ
- หมายเลข 25 ชื่อ สะพานสมมตอมรรมาจรค
- หมายเลข 26 ชื่อ สะพานสุทัศน์ (สะพานเจริญทัศน์)

- หมายเลข 27 ชื่อ สะพานรพีพัฒนาภาค
- หมายเลข 28 ชื่อ สะพานเหล็กกิมมิตร์ราชบพิตร
- หมายเลข 29 ชื่อ สะพานเฉลิมพงษ์ 51
- หมายเลข 30 ชื่อ สะพานถ่าน
- หมายเลข 31 ชื่อ สะพานเฉลิมวัง 47
- หมายเลข 32 ชื่อ สะพานโรงหอย
- หมายเลข 33 ชื่อ สะพานดำรงสถิตย์
- หมายเลข 34 ชื่อ สะพานกาญจนาพันธ์
- หมายเลข 35 ชื่อ สะพานหัน
- หมายเลข 36 ชื่อ สะพานข้ามคลองวัดราชบูรณะ ถนนตรีเพชร
- หมายเลข 37 ชื่อ สะพานสมโภช
- หมายเลข 38 ชื่อ สะพานข้ามคลองวัดนรนาถ ถนนกรุงเกษม
- หมายเลข 39 ชื่อ สะพานเทเวศน์กมิตรี
- หมายเลข 40 ชื่อ สะพานเฉลิมศรี 42
- หมายเลข 41 ชื่อ สะพานวิศุกรรมนิรมาน
- หมายเลข 42 ชื่อ สะพานริมวัดมกุฎกษัตริยาราม
- หมายเลข 43 ชื่อ สะพานริมวัดมกุฎกษัตริยาราม
- หมายเลข 44 ชื่อ สะพานมัทมาพรังสรรค์
- หมายเลข 45 ชื่อ สะพานวัดโสมนัส
- หมายเลข 46 ชื่อ สะพานแรกนา
- หมายเลข 47 ชื่อ สะพานเทวกรรมรังรักษ์
- หมายเลข 48 ชื่อ สะพานเจ้าฟ้าโสมนัส
- หมายเลข 49 ชื่อ สะพานแรกนา
- หมายเลข 50 ชื่อ สะพานนารถจรจรัญญ
- หมายเลข 51 ชื่อ สะพานข้ามคลองจุลนาค ถนนหลานหลวง
- หมายเลข 52 ชื่อ สะพานขาว
- หมายเลข 53 ชื่อ สะพานจัตุรภัทรวังสฤษดิ์
- หมายเลข 54 ชื่อ สะพานนริศดำรง
- หมายเลข 55 ชื่อ สะพานข้ามคลองที่ถนนดำรงรักษ์ ข้างวังกรมหมื่นสิงหนวิกรม

- หมายเลข 56 ชื่อ สะพานบริวารอุทิศ
- หมายเลข 57 ชื่อ สะพานข้ามคลองวัดจักรวรรดิ ที่ถนนดำรงรักษ์
- หมายเลข 58 ชื่อ สะพานเหล็กข้ามคลองวัดสระเกศ
- หมายเลข 59 ชื่อ สะพานริมป่าช้าวัดสระเกศ
- หมายเลข 60 ชื่อ สะพานอวาตวิจิตร
- หมายเลข 61 ชื่อ สะพานแม่นศรี
- หมายเลข 62 ชื่อ สะพานร้อยปี (สะพานเจริญราษฎร์ 32)
- หมายเลข 63 ชื่อ สะพานริมบ้านพระยามหาอำมาตย์
- หมายเลข 64 ชื่อ สะพานริมบ้านพระยามหาอำมาตย์
- หมายเลข 65 ชื่อ สะพานถนนพลับพลาไชย หลังวัดเทพศิรินทร์
- หมายเลข 66 ชื่อ สะพานยศเส (สะพานกษัตริย์ศึก)
- หมายเลข 67 ชื่อ สะพานบ้านดอกไม้
- หมายเลข 68 ชื่อ สะพานสุทธาทิพย์
- หมายเลข 69 ชื่อ สะพานกำพูช
- หมายเลข 70 ชื่อ สะพานบ้านเขมร
- หมายเลข 71 ชื่อ สะพานนพวงศ์
- หมายเลข 72 ชื่อ สะพานเฉลิมยศ 45
- หมายเลข 73 ชื่อ สะพานริมวัดพลับพลาไชย
- หมายเลข 73 ชื่อ สะพานข้ามไปสถานีรถไฟ
- หมายเลข 75 ชื่อ สะพานริมวังพระองค์เจ้าสาย
- หมายเลข 76 ชื่อ สะพานเฉลิมกรุง 48
- หมายเลข 77 ชื่อ สะพานข้ามศาลเจ้าใหม่
- หมายเลข 78 ชื่อ สะพานข้ามคลองพระแก้ว ที่ถนนกรุงเกษม
- หมายเลข 79 ชื่อ สะพานสามปลื้ม
- หมายเลข 80 ชื่อ สะพานเฉลิมเวียง 46
- หมายเลข 81 ชื่อ สะพานวัดบพิตรพิมุข
- หมายเลข 82 ชื่อ สะพานวัดจักรวรรดิ (สะพานหิน)
- หมายเลข 83 ชื่อ สะพานข้ามคลองศาลเจ้าใหม่ที่ถนนสำเพ็ง
- หมายเลข 84 ชื่อ สะพานศาลเจ้าเก่า

- หมายเลข 85 ชื่อ สะพานวัดปทุมคงคาริมตลาดน้อย
- หมายเลข 86 ชื่อ สะพานเฉลิมพันธ์ 53
- หมายเลข 87 ชื่อ สะพานสุประดิษฐ์ (สะพานเจริญสวัสดิ์)
- หมายเลข 88 ชื่อ สะพานข้ามคลองสัมพันธวงษ์ริมวัดปทุมคงคา
- หมายเลข 89 ชื่อ สะพานริมวัดสามจีน
- หมายเลข 90 ชื่อ สะพานพิทยเสถียร
- หมายเลข 91 ชื่อ สะพานกิมเซ่งหลี (สะพานโสภณ)
- หมายเลข 92 ชื่อ สะพานข้ามคลองอั้งไถ่
- หมายเลข 93 ชื่อ สะพานริมวัดส้มเกลี้ยง
- หมายเลข 94 ชื่อ สะพานข้ามคลองบ้านญวน ที่ถนนสามเสน
- หมายเลข 95 ชื่อ สะพานคูสิต
- หมายเลข 96 ชื่อ สะพานข้ามคลองรางเงิน ที่ถนนสุคันธาราม
- หมายเลข 97 ชื่อ สะพานข้ามคลองเปรมประชากร ที่ถนนสุคันธาราม
- หมายเลข 98 ชื่อ สะพานข้ามคลองสัมปอຍ ที่ถนนสุคันธาราม
- หมายเลข 99 ชื่อ สะพานบรมวงศ์
- หมายเลข 100 ชื่อ สะพานสุขโขทัย
- หมายเลข 101 ชื่อ สะพานข้ามคลองสัมปอຍ ที่ถนนสุขโขทัย
- หมายเลข 102 ชื่อ สะพานข้ามคลองรางเงิน ที่ถนนราชวิถี
- หมายเลข 103 ชื่อ สะพานข้ามคลองเปรมประชากรที่ถนนราชวิถี
- หมายเลข 104 ชื่อ สะพานข้ามคลองสัมปอຍ ที่ถนนราชวิถี
- หมายเลข 105 ชื่อ สะพานอภัยเจษฎุทิศ
- หมายเลข 106 ชื่อ สะพานพระอรุณชยา
- หมายเลข 107 ชื่อ สะพานข้ามคลองเปรมประชากร ที่ถนนพระรามที่ 5
- หมายเลข 108 ชื่อ สะพานข้ามคลองเม่งเส็ง
- หมายเลข 109 ชื่อ สะพานศรีอยุธยา
- หมายเลข 110 ชื่อ สะพานเสาวนีย์
- หมายเลข 111 ชื่อ สะพานข้ามคลองเม่งเส็ง ที่ถนนพิษณุโลก
- หมายเลข 112 ชื่อ สะพานวรเสฐ์
- หมายเลข 113 ชื่อ สะพานโสภาค

- หมายเลข 114 ชื่อ สะพานภูเบศรบรรหาร
- หมายเลข 115 ชื่อ สะพานชมัยมรุเชษฐ
- หมายเลข 116 ชื่อ สะพานอัศจรรย์พรณ
- หมายเลข 117 ชื่อ สะพานสุจิตรา
- หมายเลข 118 ชื่อ สะพานอรไท
- หมายเลข 119 ชื่อ สะพานที่ถนนลูกหลวง
- หมายเลข 120 ชื่อ สะพานริมวัดสมณานัมบริหาร
- หมายเลข 121 ชื่อ สะพานสุธรรมมา
- หมายเลข 122 ชื่อ สะพานยมราชใน
- หมายเลข 123 ชื่อ สะพานยมราชนอก
- หมายเลข 124 ชื่อ สะพานอรุพงษ์
- หมายเลข 125 ชื่อ สะพานริมวัดสามง่าม
- หมายเลข 126 ชื่อ สะพานริมวัดช่างแสง
- หมายเลข 127 ชื่อ สะพานข้ามคลองข้างวังกรมหมื่นสวัสด์
- หมายเลข 128 ชื่อ สะพานเฉลิมหล้า 56
- หมายเลข 129 ชื่อ สะพานเฉลิมโลก 55
- หมายเลข 130 ชื่อ สะพานเฉลิมเผ่า 52
- หมายเลข 131 ชื่อ สะพานราชประสงค์
- หมายเลข 132 ชื่อ สะพานข้ามคลองอรชร ถนนรองเมือง 6
- หมายเลข 133 ชื่อ สะพานข้ามคลองอรชร ถนนรองเมือง 6
- หมายเลข 134 ชื่อ สะพานถนนสว่างข้ามคลองวัวลำพอง
- หมายเลข 135 ชื่อ สะพานถนนสว่างข้ามคลองวัวลำพอง
- หมายเลข 136 ชื่อ สะพานเหล็ก
- หมายเลข 137 ชื่อ สะพานเฉลิมเดช 57
- หมายเลข 138 ชื่อ สะพานข้ามคลองหัวลำโพง ถนนพระรามที่ 4
- หมายเลข 139 ชื่อ สะพานเฉลิมศักดิ์ 43
- หมายเลข 140 ชื่อ สะพานเฉลิมภพ 50
- หมายเลข 141 ชื่อ สะพานข้ามคลองราชดำริ ถนนพระรามที่ 4
- หมายเลข 142 ชื่อ สะพานสีลม 101

- หมายเลข 143 ชื่อ สะพานไผ่สิงโต
- หมายเลข 144 ชื่อ สะพานข้ามคลองไผ่สิงโต
- หมายเลข 145 ชื่อ สะพานเฉลิมเกียรติ 44
- หมายเลข 146 ชื่อ สะพานริมบางรัก
- หมายเลข 147 ชื่อ สะพานริมวัดแก้วแจ่มฟ้า
- หมายเลข 148 ชื่อ สะพานข้ามคลองช่องนนทรี ถนนสี่พระยา
- หมายเลข 149 ชื่อ สะพานข้ามคลองช่องนนทรี ที่ถนนสุริวงค์
- หมายเลข 150 ชื่อ สะพานเฉลิมภาค 54
- หมายเลข 151 ชื่อ สะพานริมโรงพยาบาลบางรัก
- หมายเลข 152 ชื่อ สะพานที่ถนนเคโซ
- หมายเลข 153 ชื่อ สะพานหลังสถานทูตญี่ปุ่น(เก่า)
- หมายเลข 154 ชื่อ สะพานข้างป่าช้าฝรั่ง
- หมายเลข 155 ชื่อ สะพานข้ามคลองสีลม ถนนข้างสถานทูตญี่ปุ่น(เก่า)
- หมายเลข 156 ชื่อ สะพานริมศาลเจ้าพรหมเมศ
- หมายเลข 157 ชื่อ สะพานข้ามคลองสาทร ที่ถนนสาทร1
- หมายเลข 158 ชื่อ สะพานเฉลิมเมือง 49
- หมายเลข 159 ชื่อ สะพานข้ามคลองสาทร ที่ถนนไปสาทร2
- หมายเลข 160 ชื่อ สะพานข้ามคลองสาทร ที่ถนนไปสาทร3
- หมายเลข 161 ชื่อ สะพานข้ามคลองสาทร ที่ถนนไปสาทร4
- หมายเลข 162 ชื่อ สะพานข้ามคลองขวาง
- หมายเลข 163 ชื่อ สะพานเหล็กข้างบ้านหลวงสาทร
- หมายเลข 164 ชื่อ สะพานริมวัดยานนาวา
- หมายเลข 165 ชื่อ สะพานคลองบางกวย
- หมายเลข 166 ชื่อ สะพานคลองวัดลาว
- หมายเลข 167 ชื่อ สะพานบางขวาง
- หมายเลข 168 ชื่อ สะพานคลองบางใหม่
- หมายเลข 169 ชื่อ สะพานคลองสวนหลวง

การศึกษาสะพานในกรุงเทพฯ สมัยรัชกาลที่ 5 ทั้ง 169 สะพานนั้นในขั้นแรก สามารถแยกประเด็นการศึกษาเป็น 2 ประเด็นคือ 1) การจำแนกตำแหน่งที่ตั้งของสะพาน และปีที่สร้างสะพาน 2) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งที่ตั้งของสะพานและปีที่สร้างสะพาน เพื่อศึกษาถึงการขยายตัวของเมืองในช่วงเวลาต่างๆ

3.1. ตำแหน่งที่ตั้งสะพาน

จากรายละเอียดของสะพาน 169 สะพาน สามารถสรุปตำแหน่งที่ตั้งตามแนวคลองแต่ละคลอง โดยเรียงตามจำนวนสะพานที่พบในแต่ละคลอง ได้ดังนี้ที่

คลองคูเมืองเดิม มีสะพาน 10 สะพาน ได้แก่ สะพานเฉลิมสวรรค์ (ถนนพระอาทิตย์) สะพานเสี้ยว (ถนนจักรพงษ์) สะพานผ่านพิภพลีลา (ถนนราชดำเนินใน/กลาง) สะพานข้างโรงครก (ถนนบุญศิริ) สะพานหกเคี้ยวรถราง (ถนนแพ่งนรา) สะพานข้างโรงสี (ถนนบำรุงเมือง) สะพานหกถนนสราญรมย์ (ถนนสราญรมย์) สะพานมอญ (ถนนเจริญกรุง) สะพานหัวจะเข้ (ถนนพานูรัตน์) และ สะพานปากคลองตลาด (ถนนมหาธาตุ)

คลองผดุงกรุงเกษม มีสะพาน 10 สะพาน ได้แก่ สะพานเทเวศนภูมิทร์ (ถนนจักรพงษ์) สะพานวิศุกรรมนิรมาน (ถนนนครราชสีมา) สะพานมัฆวาพิรังสรรค์ (ถนนราชดำเนินนอก) สะพานเทวกรรมรังรักษ์ (ถนนนครสวรรค์) สะพานจตุรพักตรรังษฤษฏ์ (ถนนหลานหลวง) สะพานยศเส (ถนนบำรุงเมือง) สะพานนพวงศ์ (ถนนหลวง) สะพานข้ามไปสถานีรถไฟ (ถนนข้ามไปสถานีรถไฟ) สะพานสุประดิษฐ์ (ถนนพระรามที่ 4) และ สะพานพิทยเสถียร (ถนนเจริญกรุง)

คลองรอบกรุง มีสะพาน 7 สะพาน ได้แก่ สะพานนรรัตนสถาน (ถนนจักรพงษ์) สะพานผ่านฟ้าลีลาศ (ถนนราชดำเนินกลาง/นอก) สะพานสมมตอมรรมาศ (ถนนบำรุงเมือง) สะพานรพีพัฒนภาค (ถนนหลวง) สะพานดำรงสถิต (ถนนเจริญกรุง) สะพานภานุพันธ์ (ถนนเยาวราช) และ สะพานหัน (ถนนสำเพ็ง)

คลองวัดจักรวรรดิ คลองวัดนางชี มีสะพาน 7 สะพาน ได้แก่ สะพานขาว (ถนนหลานหลวง) สะพานข้ามคลองที่ถนนดำรงรักษ์ ข้างวังกรมหมื่นสิงหวิกรม (ถนนดำรงรักษ์) สะพานข้ามคลองวัดจักรวรรดิ ที่ถนนดำรงรักษ์ สะพานแมนศิริ (ถนนบำรุงเมือง) สะพานบ้านเขมร (ถนน

หลวง) สะพานเฉลิมกรุง 48 (ถนนเจริญกรุง) สะพานสามปลื้ม (ถนนเยาวราช) และสะพานวัดจักรวรรดิ (ถนนสำเพ็ง)

คลองเม่งเส็ง และคลองรางเงิน มีสะพาน 7 สะพาน ได้แก่ สะพานข้ามคลองรางเงิน ที่ถนนสุคันธาราม สะพานบรมวงศ์ (ถนนสุขุทัย) สะพานข้ามคลองรางเงิน ที่ถนนราชวิถี สะพานพระอรรคชายา (ถนนอุททอง) สะพานข้ามคลองเม่งเส็ง (ถนนศรีอยุธยา) สะพานข้ามคลองเม่งเส็ง ที่ถนนพิษณุโลก และสะพานอัครพรพรณ (ถนนลูกหลวง)

คลองเปรมประชากร มีสะพาน 7 สะพาน ได้แก่ สะพานข้ามคลองเปรมประชากร ที่ถนนสุคันธาราม สะพานข้ามคลองเปรมประชากร ที่ถนนสุขุทัย สะพานข้ามคลองเปรมประชากร ที่ถนนพระราม 5 สะพานข้ามคลองเปรมประชากรที่ถนนราชวิถี สะพานศรีอยุธยา (ถนนศรีอยุธยา) สะพานชมัยมรุเชษฐ (ถนนพิษณุโลก) และสะพานอรไท(ถนนลูกหลวง)

คลองช่องนนทรี (คลองขวาง) มีสะพาน 7 สะพาน ได้แก่ สะพานถนนสว่างข้ามคลองวัดลำพองเก่า สะพานข้ามคลองขวาง ถนนสี่พระยา สะพานข้ามคลองขวาง ที่ถนนสุริวงค์ สะพานหลังสถานทูตญี่ปุ่น(เก่า) สะพานข้างป่าช้าฝรั่ง (ถนนสีลม) สะพานข้ามคลองขวาง(ถนนสาทร) และสะพานเหล็กข้างบ้านหลวงสาทร (ถนนสาทร)

คลองหัวลำโพง คลองเตย มีสะพาน 6 สะพาน ได้แก่ สะพานถนนสว่างข้ามคลองวัดลำพอง สะพานเฉลิมเดช 57 (ถนนสี่พระยา) สะพานข้ามคลองหัวลำโพง ถนนพระราม4 สะพานเฉลิมภพ 50(ถนนสุรวงศ์) สะพานสีลม 101 (ถนนสีลม) และสะพานเฉลิมเกียรติ 44 (ถนนสาทร)

คลองสาทร มีสะพาน 6 สะพาน ได้แก่ สะพานริมศาลเจ้าพรหมเมศ (ถนนเจริญกรุง) สะพานข้ามคลองสาทร ที่ถนนสาทร 4 สะพาน และสะพานเฉลิมเมือง 49 (ถนนสุรศักดิ์)

คลองตروقเต้า และคลองพลับพลาไชย มีสะพาน 6 สะพาน ได้แก่ สะพานริมวัดพลับพลาไชย (ถนนพลับพลาไชย) สะพานริมวังพระองค์เจ้าสาย (ถนนกรุงเกษม) สะพานข้ามคลองศาลเจ้าใหม่ (ถนนเจริญกรุง) สะพานเฉลิมเวียง 46 (ถนนเยาวราช) สะพานข้ามคลองศาลเจ้าใหม่ที่ถนนสำเพ็ง และสะพานศาลเจ้าเก่า (ถนนทรงวาด)

คลองหลอดวัดราชบูรณะ มีสะพาน 5 สะพาน ได้แก่ สะพานเหล็กกรมวัดราชบพิศ (ถนนอัษฎางค์) สะพานเฉลิมพงษ์ 51 (ถนนเฟื่องนคร) สะพานถ่าน (ถนนตีทอง) สะพานเฉลิมวัง 47 (ถนนอนุสาวรีย์) และสะพานโรงหอย (ถนนจักรเพชร)

คลองวัดวัดบวรนิเวศน์ มีสะพาน 4 สะพาน ได้แก่ สะพานริมวัดบวรนิเวศ ถนนพระสุเมรุ สะพานริมวัดบวรนิเวศ ถนนบ้านแขก สะพานวรवारณ (ถนนข้าวสาร) และสะพานริมวัดบวรนิเวศ (ถนนบรมนิเวศ)

คลองวัดโสมนัส มีสะพาน 4 สะพาน ได้แก่ สะพานวัดโสมนัส (ถนนกรุงเกษม) สะพาน แรกนา (ถนนกรุงเกษม) สะพานเจ้าฟ้าโสมนัส (ถนนพะเนียง) และสะพานโสมนัสศนาครา (ถนน จักรพรรดิพงษ์)

คลองวัดสัมพันธวงษาราม มีสะพาน 4 สะพาน ได้แก่ สะพานวัดปทุมคงคาริมตลาดน้อย (ถนนสำเพ็ง) สะพานเฉลิมพันธ์ 53(ถนนเจริญกรุง) สะพานข้ามคลองสัมพันธวงษัริมวัดปทุมคงคา (ถนนสำเพ็ง) และสะพานริมวัดสามจีน(ถนนสุกร)

คลองสีลม มีสะพาน 4 สะพาน ได้แก่ สะพานเฉลิมภาค 54(ถนนเจริญกรุง) สะพานริม โรงพยาบาลบางรัก(ถนนสีลม) สะพานที่ถนนเดโช และสะพานข้ามคลองสีลม ถนนข้างสถานทูต ญี่ปุ่น(ถนนสีลม 6)

คลองจูลนาค มีสะพาน 3 สะพาน ได้แก่ สะพานนารถจรจรัญญ(ถนนนครสวรรค์) สะพาน บริวารอุทิศ(ถนนบำรุงเมือง) และสะพานข้ามคลองจูลนาค ถนนหลานหลวง

คลองหลอดวัดเทพธิดาราม มีสะพาน 3 สะพาน ได้แก่ สะพานบ้านตะนาว (ถนนเฟื่อง นคร) สะพานตึกดิน (ถนนดินสอ) และสะพานข้ามคลองวัดเทพธิดาราม (ถนนมหาไชย)

คลองวัดสระเกศ มีสะพาน 3 สะพาน ได้แก่ สะพานเหล็กข้ามคลองวัดสระเกศ (ถนนวัด สระเกศ) สะพานริมป่าช้าวัดสระเกศ (ถนนบำรุงเมือง) และสะพานอวาศวิจิตร (ถนนจักรพงษ์)

คลองสัมปอัย มีสะพาน 3 สะพาน ได้แก่ สะพานข้ามคลองสัมปอัย ที่ถนนสุคันธาราม สะพานข้ามคลองสัมปอัย ที่ถนนสุขโขทัย และสะพานข้ามคลองสัมปอัย ที่ถนนราชวิถี

คลองชื่อน้ำ มีสะพาน 3 สะพาน ได้แก่ สะพานอภัยเจษฎุทิศ (ถนนราชวิถี) สะพาน เสาวณี(ถนนศรีอยุธยา) และสะพานยมราชใน(ถนนเพชรบุรี)

คลองวัดเบญจมบพิตร มีสะพาน 2 สะพาน ได้แก่ สะพานวรเสฐ (ถนนนครปฐม) และ สะพานโสภาค (ถนนนครปฐม)

คลองลำมาศ มีสะพาน 2 สะพาน ได้แก่ สะพานภูเบศบรรหาร (ถนนพิษณุโลก) และ สะพานสุจิตรา (ถนนลูกหลวง)

คลองวัดสัมมนานัมบริหาร มีสะพาน 2 สะพาน ได้แก่ สะพานที่ถนนลูกหลวง และ สะพาน
 ริมวัดสมณานัมบริหาร (ถนนลูกหลวง)

คลองวัดชนะสงคราม มีสะพาน 2 สะพาน ได้แก่ สะพานรามบุตรี (ถนนจักรพงษ์) และ
 สะพานข้ามคลองวัดชนะสงคราม ถนนเจ้าฟ้า

คลองวัดรังสี มีสะพาน 2 สะพาน ได้แก่ สะพานหน้าวัดรังสี (ถนนพระสุเมรุ) และ สะพาน
 ริมวัดรังสี (ถนนดินสอ)

คลองข้างวัดสุทัศน์ มีสะพาน 2 สะพาน ได้แก่ สะพานไปกรอกตีกดิน (ถนนตรอกดินสอ)
 และ สะพานสุทัศน์ (ถนนบำรุงเมือง)

คลองวัดราชบูรณะ มีสะพาน 2 สะพาน ได้แก่ สะพานสมโภช (ถนนจักรเพชร) และ
 สะพานข้ามคลองวัดราชบูรณะ ถนนตีเพชร

คลองวัดมกุฏกษัตริย์ มีสะพาน 2 สะพาน คือ สะพานริมวัดกษัตริยาราม ที่ถนนกรุงเกษม
 2 สะพาน

คลองมหานาค มีสะพาน 2 สะพาน ได้แก่ สะพานนริศดำรัส (ถนนจักรพรรดิพงษ์) และ
 สะพานร้อยปี (ถนนกรุงเกษม)

คลองบ้านพระยามหาอำมาตย์ มีสะพาน 2 สะพาน ได้แก่ สะพานริมบ้านพระยา
 มหาอำมาตย์ (ถนนกรุงเกษม) 2 สะพาน

คลองวัดเทพศิรินทร์ มีสะพาน 2 สะพาน ได้แก่ สะพานถนนพลับพลาไชย หลังวัด
 เทพศิรินทร์ และ สะพานสุทธาทิพย์ (ถนนกรุงเกษม)

คลองวัดพระพิเรนทร์ มีสะพาน 2 สะพาน ได้แก่ สะพานกำพูช (ถนนบริพัตร) และ สะพาน
 เฉลิมยศ 45 (ถนนวรจักร)

คลองสามเสน มีสะพาน 2 สะพาน ได้แก่ สะพานกิมเซงหลี (ถนนสามเสน) และ สะพาน
 ดุสิต (ถนนพระรามที่ 5)

คลองวัดสระบัว มีสะพาน 2 สะพาน ได้แก่ สะพานยมราชนอก (ถนนเพชรบุรี) และ สะพาน
 ริมวัดสามง่าม (ถนนบำรุงเมือง)

คลองสวนหลวง มีสะพาน 2 สะพาน ได้แก่ สะพานริมวัดช่างแสง (ถนนบำรุงเมือง) และ
 สะพานเหลือง (ถนนพระรามที่ 4)

คลองแสนแสบ มีสะพาน 2 สะพาน ได้แก่ สะพานเฉลิมหล้า 56 (ถนนพญาไท) และ สะพานเฉลิมโลก 55 (ถนนราชดำริห์)

คลองอรชร มีสะพาน 2 สะพาน ได้แก่ สะพานเฉลิมเผ่า 52 (ถนนบำรุงเมือง) และสะพาน เฉลิมศักดิ์ 43 (ถนนพระรามที่ 4)

คลองราชดำริห์ มีสะพาน 2 สะพาน ได้แก่ สะพานราชประสงค์ (ถนนบำรุงเมือง) และ สะพานข้ามคลองราชดำริ ถนนพระรามที่ 4

คลองไผ่สิงโต มีสะพาน 2 สะพาน ได้แก่ สะพานไผ่สิงโต (ถนนราชดำริห์) และสะพานข้าม คลองไผ่สิงโต (ถนนวิฑู)

คลองวัดนารณารถ มีสะพาน 1 สะพาน คือ สะพานข้ามคลองวัดนารณารถ ถนนกรุงเกษม
คลองบางขุนพรหม มีสะพาน 1 สะพาน คือ สะพานเฉลิมศรี 42

คลองบ้านดอกไม้ มีสะพาน 1 สะพาน คือ สะพานบ้านดอกไม้(ถนนบริพัตร)

คลองพระแก้ว มีสะพาน 1 สะพานคือ สะพานข้ามคลองพระแก้ว ที่ถนนกรุงเกษม

คลองวัดเชิงเรน มีสะพาน 1 สะพาน คือ สะพานวัดบพิรมุข (ถนนจักรวรรดิ)

คลองอ้งไฉ่ มีสะพาน 1 สะพาน คือ สะพานข้ามคลองอ้งไฉ่ (ถนนขาว)

คลองวัดส้มเกลี้ยง มีสะพาน 1 สะพาน คือ สะพานริมวัดส้มเกลี้ยง (ถนนขาว)

คลองบ้านญวน มีสะพาน 1 สะพาน คือ สะพานข้ามคลองบ้านญวน ที่ถนนสามเสน

คลองลำปลัก มีสะพาน 1 สะพาน คือ สะพานสุธรรมมา (ถนนหลานหลวง)

คลองประแจจีน มีสะพาน 1 สะพาน คือ สะพานอรุพงษ์ (ถนนพระรามที่ 6)

คลองวังใหม่ มีสะพาน 1 สะพาน คือ สะพานข้างวังกรมหมื่นสวัสดิ์ (ถนนบำรุงเมือง)

คลองกงสุลอังกฤษ มีสะพาน 1 สะพาน คือ สะพานริมบางรัก (ถนนเจริญกรุง)

คลองวัดแก้วแจ่มฟ้า มีสะพาน 1 สะพาน คือ สะพานริมวัดแก้วแจ่มฟ้า (ถนนสี่พระยา)

คลองวัดยานนาวา มีสะพาน 1 สะพาน คือ สะพานริมวัดยานนาวา (ถนนเจริญกรุง)

คลองวัดลาว มีสะพาน 1 สะพาน คือ สะพานคลองวัดลาว (ถนนเจริญกรุง)

คลองกรวย มีสะพาน 1 สะพาน คือ สะพานคลองบางกรวย (ถนนเจริญกรุง)

คลองบางขวาง มีสะพาน 1 สะพาน คือ สะพานบางขวาง (ถนนเจริญกรุง)

คลองบ้านใหม่ มีสะพาน 1 สะพาน คือ สะพานคลองบางใหม่ (ถนนเจริญกรุง)

คลองสวนหลวง มีสะพาน 1 สะพาน คือ สะพานคลองสวนหลวง (ถนนเจริญกรุง)

สังเกตได้ว่า คลองที่มีสะพานมากที่สุดใน 3 อันดับแรกนั้น คือ คลองผดุงกรุงเกษม คลองรอบกรุง คลองคูเมืองเดิม รวมถึงคลองวัดจักรวรรดิ ที่มีลักษณะของคลองเป็นคลองคูเมืองไหลผ่านทางทิศเหนือใต้ของพระนคร ที่สัมพันธ์กับการขยายตัวของเมือง

นอกจากวิเคราะห์ตำแหน่งที่ตั้งของสะพานในคลองแต่ละสายแล้ว ยังอาจสรุปตำแหน่งที่ตั้งของสะพานในภาพรวมของพื้นที่เมืองกรุงเทพฯ สมัยนั้น ซึ่งอาจแบ่งพื้นที่เป็นส่วนๆตามลักษณะการขยายตัวของเมืองคือ

1. เมืองชั้นใน ตั้งแต่แม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก ถึงคลองคูเมืองเดิม
2. เมืองชั้นกลาง ตั้งแต่คลองคูเมืองเดิม ถึงคลองรอบกรุง
3. เมืองชั้นนอก ตั้งแต่คลองรอบกรุง ถึงคลองผดุงกรุงเกษม
4. สวนดุสิต ตั้งแต่คลองผดุงกรุงเกษม และคลองแสนแสบ ถึงคลองสามเสน
5. บางรัก และประทุมวัน ตั้งแต่คลองแสนแสบ ถึงถนนตก คลองเตย

ในพื้นที่แต่ละส่วน มีลักษณะการกระจายตัว และจำนวนสะพานที่แตกต่างกัน ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

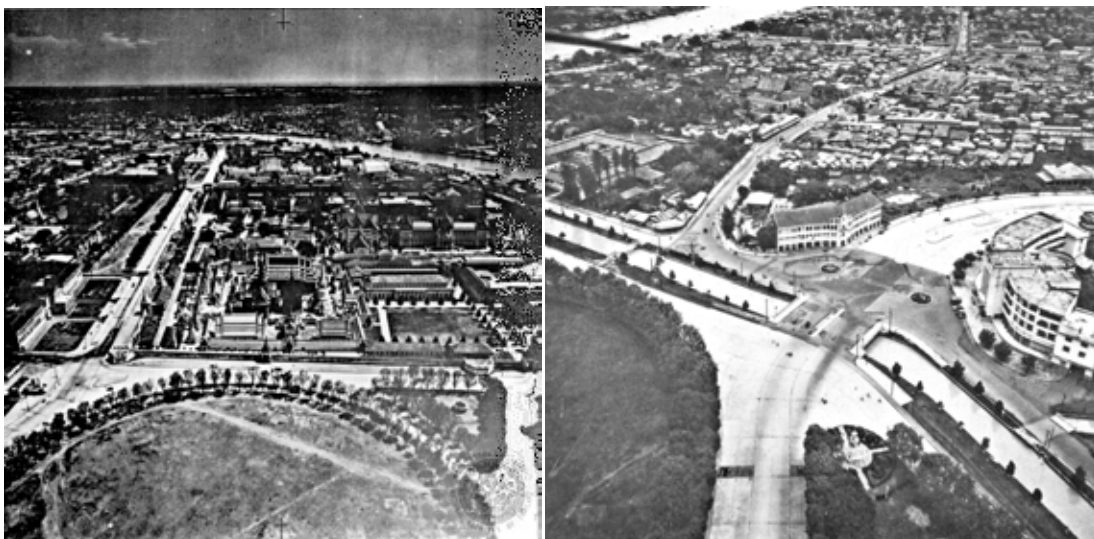
3.1.1. สะพานในบริเวณเมืองชั้นใน



แผนที่ 3 - 4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งสะพานในพื้นที่บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก ถึงคลองคูเมืองเดิม
ที่มา : ผู้วิจัย

เมืองชั้นใน หรือบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก ถึงคลองคูเมืองเดิมนั้น มีสะพานในทั้งหมด 10 สะพาน ซึ่งเป็นสะพานข้ามคลองคูเมืองเดิมทั้งหมด โดยสร้างขึ้น ณ.ตำแหน่งต่างๆที่ถนนสายหลักสายต่างๆ คือ ถนนพระอาทิตย์ ถนนจักรพงษ์ ถนนราชดำเนิน ถนนบุญศิริ ถนนแพ่งนรา ถนนบำรุงเมือง ถนนสราญรมย์ ถนนเจริญกรุง ถนนพหลโยธิน และถนนมหาราช ตัดข้ามคลองคูเมืองเดิม เพื่อเชื่อมพื้นที่ภายนอกเขตรอบนอกคลองคูเมืองเดิม และเขตพระบรมมหาราชวังเข้าด้วยกัน ถนนเหล่านี้จึงมีลักษณะเป็นรัศมีจากศูนย์กลาง คือพระบรมมหาราชวัง ฉะนั้นสะพานที่เกิดขึ้นจึงกระจายตัวเป็นเส้นตรงตามแนวคลองคูเมืองเดิม ได้แก่ สะพานเฉลิมสวรรค์ สะพานเสี้ยว สะพานผ่านพิภพลีลา สะพานช้างโรงครก สะพานหกเคี้ยวรถราง สะพานช้างโรงสี สะพานหกถนนสราญรมย์ สะพานมอญ สะพานหัวจรเข้ และสะพานปากคลองตลาด (ถนนมหาราช) โดยมีระยะห่างในแต่ละสะพานนั้นเกือบเท่ากัน

จากจำนวนสะพานในคลองคูเมืองเดิม ที่มีมากถึง 10 สะพานซึ่งเป็นคลองที่มีสะพานมากที่สุดนั้น แสดงให้เห็นถึงความต้องการการเชื่อมต่อจากพื้นที่เมืองชั้นกลางและเมืองชั้นนอก รวมถึงบริเวณสวนดุสิต และบางรัก เข้ามายังเมืองชั้นใน ที่มีมากในช่วงสมัยนั้น ในทุกทิศทางตามทิศทางถนน



ภาพที่ 3-1 เมืองชั้นในบริเวณพระบรมมหาราชวัง ที่มา : Williams-Hunt

ภาพที่ 3-2 สะพานผ่านพิภพลีลาข้ามคลองคูเมืองเดิม ที่ถนนราชดำเนิน ที่มา : Williams-Hunt

3.1.2. สะพานในบริเวณเมืองชั้นกลาง



แผนที่ 3 - 5 แสดงตำแหน่งที่ตั้งสะพานในพื้นที่บริเวณคลองคูเมืองเดิม ถึงคลองรอบกรุง ที่มา : ผู้วิจัย

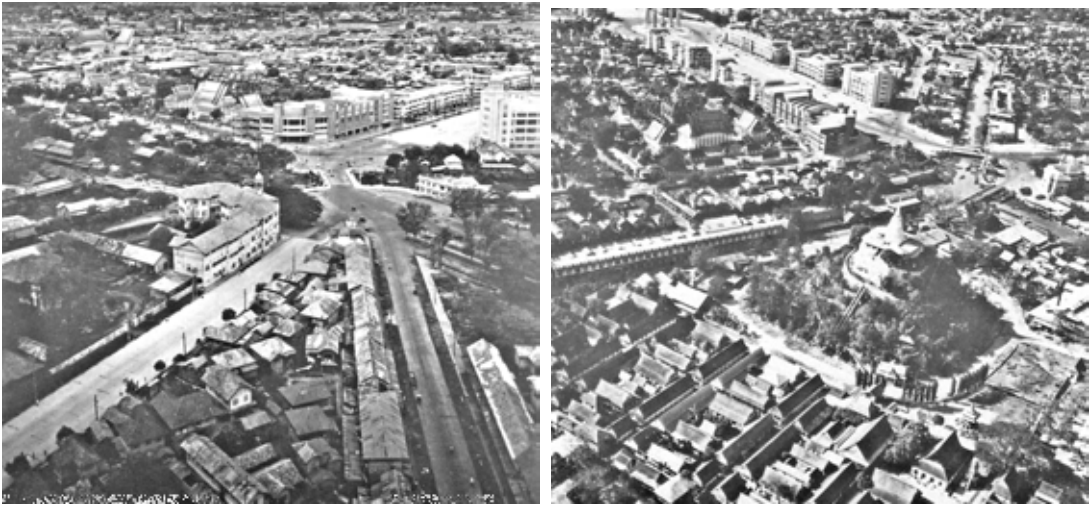
สะพานในบริเวณนี้มีทั้งหมด 26 สะพาน แบ่งได้ออกเป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่มสะพานข้ามคลองรอบกรุง กลุ่มสะพานข้ามคลองหลอด และกลุ่มสะพานข้ามคลองย่อยๆ

สะพานข้ามคลองรอบกรุงมีสะพานทั้งสิ้น 7 สะพาน มีลักษณะกระจายตัวคล้ายกับสะพานข้ามคลองคูเมืองเดิม แต่สะพานข้ามคลองรอบกรุงจะมีระยะห่างที่กว้างกว่าและไม่มีระยะห่างที่เท่ากันเหมือนกับคลองคูเมืองเดิม โดยบริเวณพื้นที่ด้านใต้คือ ถนนเจริญกรุง ถนนบำรุงเมือง และถนนลำเพ็ญนั้นสะพานถี่กว่าพื้นที่ทางด้านเหนือ คือย่านบ้านพานถม ที่มีสะพานเพียง 2 สะพาน คือสะพานนรรัตนสถานและสะพานผ่านฟ้าลีลาศเท่านั้นที่เป็นสะพานเชื่อมพื้นที่ระหว่างเขตพระนครกับชานเมืองทางด้านเหนือซึ่งต่อมาเป็นพระราชวังดุสิต

สะพานข้ามคลองหลอด ทั้ง 2 คลองคือ คลองหลอดวัดเทพธิดารามและคลองหลอดวัดราชบพิธ ที่เชื่อมระหว่างคลองคูเมืองเดิม และคลองรอบกรุงในแนวตะวันออก และตะวันตก โดยมีถนนตัดข้ามคลองในแนวเหนือใต้ ทำให้เกิดสะพานทั้งสิ้น 8 สะพาน เป็นสะพานข้ามคลองหลอดวัดเทพธิดารามนั้น 3 สะพาน คือ สะพานถนนตะนาว สะพานข้ามคลองวัดเทพธิดารามและสะพานตีที่ดิน และคลองหลอดวัดราชบพิธเกิดสะพาน 5 สะพาน คือสะพานเหล็กวัดราชบพิธ สะพานเฉลิม 51 สะพานถ่าน สะพานเฉลิมวัง 47 และสะพานโรงหอย แสดงให้เห็นว่าพื้นที่ทางด้านใต้มีความต้องการการคมนาคมมากกว่าทางด้านเหนือ

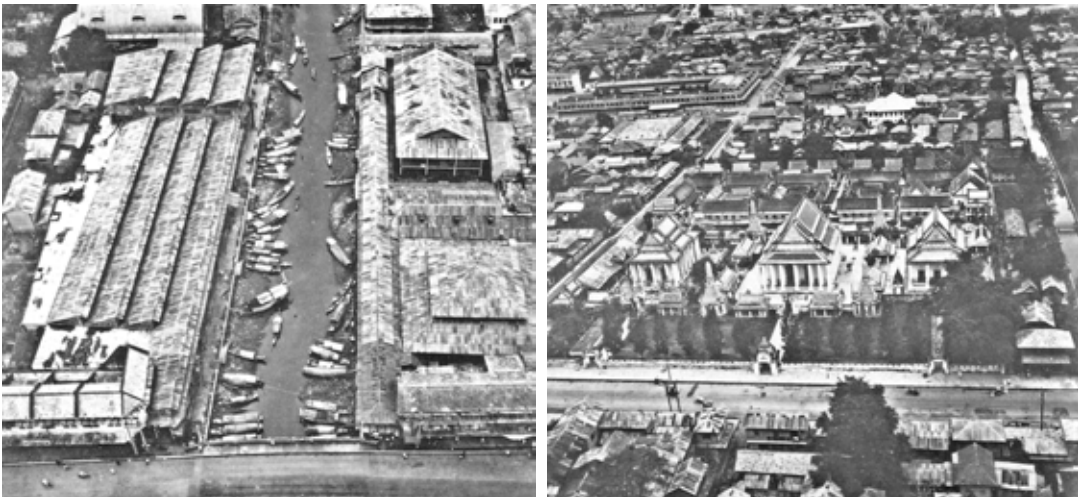
สะพานข้ามคลองย่อยๆ มีสะพานทั้งหมด 12 สะพาน โดยสามารถแบ่งได้ทั้งสิ้น 3 ย่าน คือ (1) ย่านบางลำพู มีสะพานทั้งสิ้น 7 สะพาน โดยมีการกระจายตัวบริเวณวัดบรมนิวาส (2) ย่านวัดสุทัศน์ มีสะพาน 2 สะพาน คือสะพานสุทัศน์ และสะพานไปตรอกดินสอ และ (3) ย่านวัดราชบูรณะ มีสะพาน 2 สะพานคือ สะพานสมโภช และสะพานข้ามคลองวัดราชบูรณะที่ถนนตรีเพชร

จากจำนวนและที่ตั้งสะพานในย่านต่างๆในบริเวณเมืองชั้นกลาง สรุปได้ว่า บริเวณทางใต้นั้นมีความต้องการทางด้านคมนาคมมากกว่าด้านเหนือ ทั้งในการเชื่อมต่อกับพื้นที่ในเมืองชั้นนอกจากตำแหน่งและจำนวนสะพานข้ามคลองรอบกรุง และการเชื่อมต่อในพื้นที่เมืองชั้นกลางเอง จากสะพานข้ามคลองหลอดหลอด ส่วนในบริเวณทางด้านเหนือสะพานส่วนใหญ่จะกระจุกตัวแคบๆ ในพื้นที่ย่านบางลำพูเท่านั้น



ภาพที่ 3-3 เมืองชั้นกลาง บริเวณย่านสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ที่มา : Williams-Hunt

ภาพที่ 3-4 เมืองชั้นกลาง บริเวณย่านสะพานผ่านฟ้าลีลาศ วัดสระเกศ ที่มา : Williams-Hunt



ภาพที่ 3-5 เมืองชั้นกลาง บริเวณคลองบางลำพู (คลองรอบกรุง) ที่มา : Williams-Hunt

ภาพที่ 3-6 วัดเทพธิดาราม และคลองหลอดวัดเทพธิดาราม (ด้านขวามือของภาพ) ที่มา : Williams-Hunt

3.1.3. สะพานในบริเวณเมืองชั้นนอก



แผนที่ 3 - 6 แสดงตำแหน่งที่ตั้งสะพานในพื้นที่บริเวณคลองรอบกรุงถึงคลองผดุงกรุงเกษม ที่มา : ผู้วิจัย

สะพานในบริเวณนี้มีทั้งหมด 53 สะพาน สามารถแบ่งได้เป็น 5 กลุ่ม คือ กลุ่มสะพานข้ามคลองผดุงกรุงเกษม กลุ่มสะพานข้ามคลองวัดจักรวรรดิ กลุ่มสะพานข้ามคลองพลับพลาไชย กลุ่มสะพานข้ามคลองวัดโสมนัส และกลุ่มสะพานข้ามคลองย่อยๆ

กลุ่มสะพานข้ามคลองผดุงกรุงเกษม มีทั้งหมด 10 สะพาน โดยแต่ละสะพานมีลักษณะการกระจายตัวคล้ายกับคลองคูเมืองเดิม และคลองรอบกรุง โดยระยะห่างแต่ละสะพานค่อนข้างเท่ากัน แสดงให้เห็นถึงการเชื่อมต่อการคมนาคมในทุกทิศทางทั้งในส่วนของพื้นที่ตอนเหนือ คือ เขตสวนดุสิต พื้นที่ทางด้านตะวันออก ปรทุมวัน และพื้นที่ตอนใต้ ย่านสาทร บางรัก

กลุ่มสะพานข้ามคลองวัดจักรวรรดิ มีทั้งหมด 7 สะพาน มีลักษณะการกระจายตัวคล้ายกับคลองผดุงกรุงเกษม เนื่องจากลักษณะเส้นทางของคลองทั้งสองนั้นคล้ายกัน โดยพบว่าบริเวณตอนล่างของคลอง คือย่านสำเพ็ง นั้น สะพานมีระยะห่างถี่กว่าพื้นที่ทางตอนกลางและตอนบนของคลอง

กลุ่มสะพานข้ามคลองพลับพลาไชย มีทั้งหมด 6 สะพาน พบว่าสะพานมีการกระจุกตัวบริเวณย่านสำเพ็ง เยาวราช มากถึง 4 สะพาน

กลุ่มสะพานข้ามคลองวัดโสมนัส มีทั้งหมด 7 สะพาน เป็นบริเวณทางด้านเหนือของเมือง โดยคลองวัดโสมนัสเป็นโครงข่ายจากคลองผดุงกรุงเกษม เชื่อมต่อคลองจุลนาค และคลองมหานาค ซึ่งสะพานจะกระจุกตัวหนาแน่นบริเวณหลังวัดโสมนัส ตามแนวถนนวรจักร

กลุ่มสะพานข้ามคลองย่อยๆ มีทั้งหมด 18 สะพาน แบ่งได้เป็น 4 ย่าน คือ (1) ย่านวัดสระเกศ บ้านดอกไม้ วัดพระพิเรนทร์ มีสะพานอยู่ 6 สะพานโดยหนาแน่นบริเวณคลองวัดสระเกศ (2) ย่านบางขุนพรหม มีสะพาน 4 สะพาน (3) ย่านพลับพลาไชย วัดเทพศิรินทร์ มีสะพาน 3 สะพาน และ (4) ย่านสำเพ็ง มีสะพาน 5 สะพาน

จากลักษณะตำแหน่งการกระจายตัวของสะพานในพื้นที่เมืองชั้นนอก สามารถแยกพื้นที่ออกได้เป็น 4 ส่วนคือ (1) ริมน้ำเจ้าพระยาบางขุนพรหม ถึงถนนราชดำเนินนอก (2) ถนนราชดำเนินนอกถึงถนนบำรุงเมือง (3) จากถนนบำรุงเมืองถึงถนนเจริญกรุง และ (4) ถนนเจริญกรุงถึงแม่น้ำเจ้าพระยา ย่านสำเพ็งและเยาวราช โดยพื้นที่ที่มีการกระจายของสะพานตัวหนาแน่นอยู่ในบริเวณส่วนที่ 2 และส่วนที่ 4 โดยบริเวณในส่วนที่ 1 มีการกระจายตัวของสะพานเบาบางที่สุด

สรุปได้ว่าความต้องการสัญจรทางบกอยู่ในบริเวณทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือ ย่านวัดสระเกศถึงวัดโสมนัส และด้านใต้คือย่านสำเพ็ง เยาวราช มีมากกว่าทางตอนเหนือย่านบางขุนพรหม และตอนกลางย่านป้อมปราบศัตรูพ่าย พลับพลาไชย



ภาพที่ 3 – 7 เมืองชั้นนอก บริเวณคลองผดุงกรุงเกษม และสะพานนพวงศ์ ที่มา : *Williams-Hunt*

ภาพที่ 3 – 8 เมืองชั้นนอก บริเวณคลองผดุงกรุงเกษม และสะพานจตุรพักตรพิมาน ที่มา : *Williams-Hunt*



ภาพที่ 3 – 9 เมืองชั้นนอก บริเวณคลองผดุงกรุงเกษม และสะพานเจริญสวัสดิ์ (สุประดิษฐ์)

ที่มา : *Williams-Hunt*

ภาพที่ 3 – 10 เมืองชั้นนอก บริเวณคลองผดุงกรุงเกษม และสะพานยศเส ที่มา : *Williams-Hunt*

3.1.4. สะพานในบริเวณสวนดุสิต



แผนที่ 3 - 7 แสดงตำแหน่งที่ตั้งสะพาน ในพื้นที่นอกเขตมดงกรุงเกษม ตอนเหนือ (ตำบลสวนดุสิต) ที่มา : ผู้วิจัย

สะพานในเขตดุสิตมีทั้งสิ้น 34 สะพาน แบ่งออกได้เป็น 5 กลุ่ม คือ กลุ่มสะพานข้ามคลองเปรมประชากร กลุ่มสะพานข้ามคลองเม่งเส็ง กลุ่มสะพานข้ามคลองส้มป่อย กลุ่มสะพานข้ามคลองชื่อน้ำ และกลุ่มสะพานข้ามคลองย่อยๆ

กลุ่มสะพานข้ามคลองเปรมประชากร มีทั้งสิ้น 7 สะพาน มีระยะห่างในแต่ละสะพานไม่เท่ากัน โดยพบว่าบริเวณทางด้านใต้ ช่วงตั้งแต่ถนนลูกหลวง ถึงถนนศรีอยุธยา มีระยะห่างที่ถี่ ด้านเหนือตั้งแต่ถนนศรีอยุธยาขึ้นไป ถึงคลองสามเสน

กลุ่มสะพานข้ามคลองเม่งเส็ง มีทั้งสิ้น 7 สะพาน โดยแต่ละสะพานนั้นมีระยะห่างที่เท่าๆกันยกเว้นบริเวณระหว่าง ถนนอุทองถึงถนนราชวิถี ซึ่งเป็นเขตพระราชวัง

กลุ่มสะพานข้ามคลองส้มป่อย มีทั้งสิ้น 3 สะพาน เนื่องจากเป็นคลองที่เป็นโครงข่ายจากคลองสามเสนทางด้านเหนือ ทำให้สะพานที่ข้ามคลองส้มป่อยนั้นจะอยู่ในบริเวณด้านเหนือของพื้นที่ด้วยเช่นกัน โดยระยะห่างของสะพานบริเวณถนนราชวิถี และถนนสุโขทัย จะมีระยะห่างที่มากกว่าถนนสุโขทัย และถนนสุคันธาราม

กลุ่มสะพานข้ามคลองชื่อน้ำ มีทั้งสิ้น 3 สะพาน เป็นสะพานเพื่อเชื่อมไปยังสถานีรถไฟสามเสน โดยมีระยะห่างเกือบจะเท่ากัน

กลุ่มสะพานในคลองย่อย มีทั้งสิ้น 13 สะพาน สามารถแบ่งได้ออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนบริเวณพื้นที่ด้านล่างแนวคลองผดุงกรุงเกษม ถึงวัดเบญจมบพิตร มีทั้งสิ้น 9 สะพาน ส่วนพื้นที่ทางด้านเหนือ คือบริเวณถนนขาว คลองบ้านญวน คลองสามเสน มีทั้งสิ้น 5 สะพาน

โดยพบว่าสะพานส่วนใหญ่่นั้นเกิดจากถนนที่ตัดในแนวตะวันออกและตะวันตกและคลองวิ่งในแนวเหนือใต้ คลองในพระราชวังดุสิตนี้ส่วนใหญ่เป็นคลองขุด³ เพื่อเป็นขอบเขตของวัดและสถานที่ต่างๆ โดยมีคลองที่สำคัญ คือคลองเปรมประชากร คลองสามเสน เป็นต้น โดยถนนจะตัดบริเวณส่วนๆรอบสถานที่สำคัญต่างๆเหมือนตาตารางแบบการวางผังเมืองแบบชาติตะวันตก⁴

สรุปได้ว่า จากการกระจายตัวของสะพานในเขตดุสิต มีความหนาแน่นบริเวณพื้นที่ตอนใต้ ตั้งแต่ถนนลูกหลวงถึงถนนศรีอยุธยา มากกว่าพื้นที่ทางตอนเหนือตั้งแต่ถนนศรีอยุธยาขึ้นไป แสดงให้เห็นถึงความต้องการการคมนาคมทางตอนใต้มีมากกว่าตอนเหนือ และสังเกตได้ว่าความหนาแน่นของสะพานในเขตนี้เน้นเชื่อมต่อกันจากพื้นที่เมืองชั้นใน บริเวณย่านวัดโสมนัส

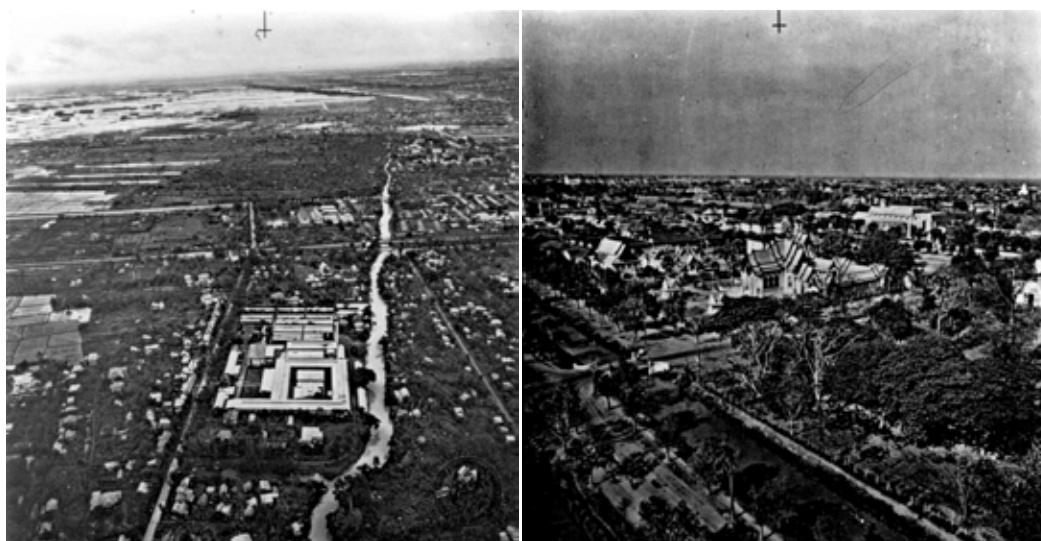
³ ปิยนารถ บุนนาค. คลองในกรุงเทพฯ : ความเป็นมา การเปลี่ยนแปลงและผลกระทบต่อกรุงเทพฯ ในรอบ 200 ปี (พ.ศ. 2325-2525)(กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525), หน้า 224

⁴ ม.ร.ว. แฉ่งน้อย ศักดิ์ศรี, องค์ประกอบทางกายภาพกรุงรัตนโกสินทร์(กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534), หน้า 148



ภาพที่ 3 – 11 พระราชวังดุสิต และพระตำหนักจิตรลดารโหฐาน ที่มา : *Williams-Hunt*

ภาพที่ 3 – 12 พระราชวังดุสิต และพระที่นั่งอนันตสมาคม ที่มา : *Williams-Hunt*



ภาพที่ 3 – 13 บริเวณคลองสามเสน ที่มา : *Williams-Hunt*

ภาพที่ 3 – 14 วัดเบญจมบพิตร และสะพานศรีอยุธยาข้ามคลองเปรมประชากร ที่มา : *Williams-Hunt*

3.1.5. สะพานในบริเวณบางรัก ปทุมวัน



แผนที่ 3 - 8 แสดงตำแหน่งที่ตั้งสะพาน ในพื้นที่บางรัก ปทุมวัน ที่มา : ผู้วิจัย

สะพานในบริเวณบางรัก ปทุมวัน มีสะพานทั้งสิ้น 45 สะพาน แบ่งออกได้เป็น 6 กลุ่มคือ กลุ่มสะพานข้ามคลองช่องนนทรี กลุ่มสะพานข้ามคลองสาทร กลุ่มสะพานข้ามคลองหัวลำโพง กลุ่มสะพานข้ามคลองสีลม กลุ่มสะพานข้ามคลองแสนแสบ และกลุ่มสะพานข้ามคลองย่อยๆ

กลุ่มสะพานข้ามคลองช่องนนทรี หรือคลองขวาง ซึ่งเป็นคลองธรรมชาติที่มีมาแต่ก่อน สถาปนากรุงเทพฯเป็นราชธานี พบว่ามีสะพานทั้งสิ้น 7 สะพาน เกิดจากถนนเส้นสำคัญตัดข้าม คือ ถนนสว่าง ถนนสีลม ถนนสี่พระยา ถนนสุรวงศ์ และถนนสาทร

กลุ่มสะพานข้ามคลองสาทร มีสะพานทั้งสิ้น 5 สะพาน ส่วนใหญ่เป็นสะพานที่เกิดจากการตัดถนนข้ามของถนนสาทรทั้งสองฝั่ง โดยสะพานมักจะจับเป็นกลุ่มๆ ทางด้านทิศตะวันออก ถึง บริเวณคลองขวาง

กลุ่มสะพานในคลองหัวลำโพง มีทั้งสิ้น 6 สะพาน โดยส่วนใหญ่เกิดจากถนนสายสำคัญๆ เช่นถนนสีลม ถนนบางรัก ถนนสี่พระยา และถนนสุรวงศ์ จากพื้นที่บางรักที่สร้างขึ้นมาจากเหนือเชื่อมกับถนนในพื้นที่ปทุมวัน โดยพบว่าช่วงตะวันออกของสะพานตั้งแต่คลองผดุงกรุงเกษม ถึง ถนนสี่พระยา สะพานมีระยะที่ห่างกว่าในช่วงถนนสี่พระยา ถึงสาทร

กลุ่มสะพานในคลองสีลม มีทั้งสิ้น 4 สะพาน โดยส่วนใหญ่เกิดจากถนนที่ตัดที่เชื่อมระหว่างถนนสีลม และถนนสุรวงศ์ โดยพบว่าสะพานในคลองนี้มีระยะห่างที่เกือบเท่ากันตลอดทั้ง คลอง

กลุ่มสะพานข้ามคลองแสนแสบ มีทั้งสิ้น 2 สะพานคือ สะพานเฉลิมโลก 55 และสะพานเฉลิมห้า 56 ที่เกิดจากถนนราชดำริห์ และถนนพญาไท

กลุ่มสะพานข้ามคลองย่อยๆ มีทั้งสิ้น 23 สะพาน แบ่งได้ออกเป็น 3 ย่านคือ 1)ย่านปทุมวัน มีทั้งสิ้น 9 สะพาน โดยส่วนใหญ่เกิดตามแนวถนนบำรุงเมือง 2)ย่านถนนเจริญกรุง ที่เกิดจากคลองสายสั้นๆ จากแม่น้ำเจ้าพระยาเข้ามาในพื้นที่ต่างๆ มีสะพานทั้งสิ้น 7 สะพาน ตามแนวถนนเจริญกรุง และย่านบางรัก สาทรที่พบว่ามีคลองเล็กๆตัดเชื่อมในพื้นที่ โดยมีสะพานในย่านนี้ ทั้งหมด 7 สะพาน

พบว่าสะพานมีการกระจายตัวหนาแน่น บริเวณถนนจากพื้นที่สีลม สาทร ข้ามไปยังพื้นที่เขตปทุมวันอันแสดงให้เห็นถึงความต้องการการเชื่อมต่อของทางสัญจรทางบกจากพื้นที่เขตบางรักทางด้านใต้ไปยังพื้นที่ปทุมวันทางด้านเหนือ



ภาพที่ 3 – 15 บริเวณคลองมหานาค ที่มา : *Williams-Hunt*

ภาพที่ 3 – 16 บริเวณคลองแสนแสบ และสะพานเฉลิมโลก ที่มา : *Williams-Hunt*



ภาพที่ 3 – 17 ถนนสาร และคลองสาร ที่มา : *Williams-Hunt*

ภาพที่ 3 – 18 ถนนราชดำริ และคลองไฟสิงโต ที่มา : *Williams-Hunt*

สรุป เมืองมีทั้งหมด 5 ส่วนแต่ละส่วนมีสะพานต่างๆ แต่พบว่าสะพานส่วนใหญ่เกิดจากการตัดขวางกันของถนนที่สร้างขึ้นใหม่ทับโครงข่ายของคลองที่เป็นทางสัญจรหลักแต่เดิม โดยตัวคลองเหล่านี้เป็นตัวบอกถึงแนวโน้มการเกิดของสะพานที่มีจำนวนมากด้วยเช่นกัน โดยถนนส่วนใหญ่จะตัดให้ขนานเลียนแบบคลองเดิม เช่นถนนกรุงเทพฯที่ตัดขนานคลองผดุงกรุงเกษม เกิดการตัดของเส้นทางถนนกับคลองที่เป็นโครงข่ายของคลองสายหลัก เช่นของคูเมืองเดิม คลองรอบกรุง และคลองผดุงกรุงเกษม ทำให้ถนนในลักษณะดังกล่าวเกิดสะพานเป็นจำนวนมาก แต่พบว่าคลองที่มีจำนวนสะพานที่มากที่สุดในแต่ละพื้นที่นั้นเป็นคลองที่สัมพันธ์กับการขยายตัวของเมือง คือ คลองคูเมือง คลองรอบกรุง และคลองผดุงกรุงเกษม ซึ่งแสดงความสำคัญในการเชื่อมต่อของพื้นที่ในแต่ละส่วน

นอกจากนี้ ลักษณะการกระจายตัวของสะพานที่มีความหนาแน่น แสดงถึงความหนาแน่นของทางสัญจรคับคั่งเช่นกัน อันแสดงถึงความต้องการการสัญจรทางบกในพื้นที่นั้นๆ เช่นย่านสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ที่เปรียบเสมือนศูนย์กลางของทั้งการสัญจรทางบกที่เป็นจุดรวมถนนถึง 4 สายเพื่อเข้าสู่ถนนราชดำเนิน ทั้งยังเป็นที่ยับรวมกันของคลองรอบกรุงและคลองมหานาค ทำให้ย่านนี้มีการตัดกันของถนนและคลองเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้เกิดสะพานเป็นจำนวนมากในบริเวณดังกล่าว

3.2. ปีที่สร้างสะพาน

สำหรับข้อมูลปีที่สร้างสะพานทั้ง 169 สะพาน ในช่วงเวลา 42 ปีแห่งรัชสมัย อาจจำแนกได้ตามปี ดังนี้คือ

ช่วง พ.ศ.2411 –พ.ศ.2425⁵ มีสะพานที่สร้างขึ้นทั้งสิ้น 7 สะพาน คือ สะพานข้างบ้านพระยานรรัตน (เรือสร้างใหม่ในปี พ.ศ.2439 พระราชทานนามว่า สะพานนรรัตนสถาน) สะพานวัดพรหมสุรินทร์ (เรือสร้างใหม่ในปีพ.ศ. 2439 พ.ศ. 2444 และพ.ศ. 2450 พระราชทานนามว่า สะพานผ่านฟ้าลีลาศ) สะพานเหล็กวัดสระเกศ (เรือสร้างใหม่ในปีพ.ศ. 2444 พระราชทานนามว่า สะพานสมมตอมรรมาศ) สะพานยศเส สะพานหกตรงถนนราษฎรมย์ (สะพานหมู) สะพานวัดจักรวรรดิ และ สะพานร้อยปี

⁵ หมายเหตุ เนื่องด้วยข้อจำกัดของข้อมูลในช่วงต้นรัชกาล (พ.ศ. 2411 – พ.ศ. 2430) ทำให้ไม่สามารถระบุปีที่สร้างสะพานที่แน่นอนได้ จึงกำหนดเป็นช่วงอายุตามที่ปรากฏในหลักฐาน คือ สารบัญชปีพ.ศ. 2425 และ พ.ศ. 2426 และเอกสารจดหมายเหตุ ความเห็นพระเจ้านั่งยาเอกรมพระนเรศ พ.ศ. 2411 – พ.ศ. 2430

พ.ศ. 2426 มีสะพานที่สร้างขึ้นทั้งสิ้น 8 สะพานคือ สะพานดำบ้านหม้อ (เรือสร้างใหม่ พ.ศ. 2451 พระราชทานนามว่า สะพานแม่นศรี) สะพานวัดบวร สะพานโรงครก (เรือสร้างใหม่สมัยรัชกาลที่ 6 พระราชทานนามว่า สะพานเจริญศรี 34) สะพานวัดมหรณ (สะพานถนนบ้านตะนาว) สะพานถ่าน สะพานวัดเลียบ (เรือสร้างใหม่ พ.ศ. 2441 พระราชทานนามว่า สะพานสมโภช) สะพานวัดบพิทพิมุข และ สะพานวัดปฐมวันริมตลาดน้อย

ช่วง พ.ศ. 2427 – 2430 มีสะพานที่สร้างขึ้นทั้งสิ้น 23 สะพาน คือ สะพานไม้ข้ามคลองวัดเทวราชกุญชร (เรือสร้างใหม่ พ.ศ. 2442 พระราชทานนามว่า สะพานเทเวศนภูมิตร) สะพานข้ามริมวัดชนะสงคราม (เรือสร้างใหม่ พ.ศ.2453 พระราชทานว่า สะพานรามบุตรี) สะพานไม้เก่าริมโบสถ์พราหมณ์ (เรือสร้างใหม่ พ.ศ.2442 ใช้ชื่อว่า สะพานตึกดิน) สะพานไม้ข้ามตรงถนนบางขุนพรหม (เรือสร้างใหม่ พ.ศ. 2444 พระราชทานนามว่า สะพานวิศุกรรมนิรมาน) สะพานไม้ข้ามไปคลองเปรมประชากร (เรือสร้างใหม่ พ.ศ.2443 พระราชทานนามว่า สะพานเทวกรรมรังรักษ์) สะพานไม้ตรงศาลาแวกนา (เรือสร้างใหม่ พ.ศ.2447 พระราชทานนามว่า สะพานจัตุรมักตร์รังสฤษดิ์) สะพานริมวัดสามจีน (เรือสร้างใหม่ พ.ศ. 2449 พระราชทานนามว่า สะพานเฉลิมเผ่า 52) สะพานหน้าวัดรังสี สะพานริมวัดบรมนิวาศ 3 สะพาน สะพานข้ามริมวัดสุทัศน์ (เรือสร้างใหม่ พ.ศ.2444 พระราชทานนามว่า สะพานสุทัศน์) สะพานเหล็กวัดราชบพิท สะพานริมบ้านพระยาศรี (เรือสร้างใหม่ พ.ศ.2447 พระราชทานนามว่า สะพานเฉลิมพงษ์ 51) สะพานโรงหอย สะพานข้ามปากคลองตลาด (เรือสร้างใหม่ พ.ศ.2454 พระราชทานนามว่า สะพานเจริญรัช) สะพานท่อป่าช้าวัดสระเกศ สะพานริมวัดสามง่าน สะพานริมวัดช่างแสง สะพานไม้ริมวังพระองค์เจ้าสาย สะพานหกไม้ข้ามคลองสระปฐม (เรือสร้างใหม่ พ.ศ.2445 พระราชทานนามว่า สะพานราชประสงค์) สะพานข้ามคลองหลังวัดโชติวันาราม(สะพานข้ามคลองสวนหลวง) สะพานข้ามคลองบางกรวย

พ.ศ. 2431 มีสะพานสร้างขึ้นทั้งสิ้น 3 สะพาน คือ สะพานข้ามคลองสาทร ที่ถนนสาทร ทั้ง 3 สะพาน

พ.ศ. 2433 มีสะพานสร้างขึ้นทั้งสิ้น 1 สะพาน คือ สะพานข้ามวังหน้า (เรือสร้างใหม่ พ.ศ. 2455 พระราชทานนามว่า เฉลิมสวรรค))

พ.ศ. 2434 มีสะพานสร้างขึ้นทั้งสิ้น 2 สะพาน คือ สะพานผ่านพิภพลีลา (เรือสร้างใหม่ พ.ศ. 2447) และ สะพานสุประดิษฐ์ (เรือสร้างใหม่สมัยรัชกาลที่ 6 พระราชทานนามว่า สะพานเจริญสวัสดิ์)

พ.ศ. 2435 มีสะพานสร้างขึ้นทั้งสิ้น 3 สะพาน คือ สะพานข้ามคลองวัดชนะสงคราม ถนนเจ้าฟ้า สะพานวรวรารณ์ และ สะพานข้ามคลองศาลเจ้าใหม่ที่ถนนลำเพ็ง

พ.ศ. 2438 มีสะพานสร้างขึ้นทั้งสิ้น 2 สะพาน คือ สะพานรพีพัฒนาภาค และสะพานเฉลิม

42

พ.ศ. 2439 มีสะพานสร้างขึ้นทั้งสิ้น 4 สะพาน คือ สะพานหกเคี้ยวรถราง สะพานข้ามคลองวัดนรนาถ ถนนกรุงเทพฯ สะพานข้ามคลองบ้านญวน ที่ถนนสามเสน และสะพานเฉลิมศักดิ์ 43

พ.ศ. 2440 มีสะพานสร้างขึ้นทั้งสิ้น 6 สะพาน คือ สะพานเสี้ยว สะพานนพวงศ์ สะพานเฉลิมเกียรติ 44 สะพานริมบางรัก สะพานที่ถนนเดโช และสะพานข้ามคลองขวาง ที่ถนนสุริวงศ์

พ.ศ. 2441 มีสะพานสร้างขึ้นทั้งสิ้น 11 สะพาน คือ สะพานกานูพันธ์ สะพานข้ามคลองวัดราชบุรณะ ถนนตรีเพชร สะพานริมวัดมกุฏกษัตริยาราม 2 สะพาน สะพานวัดโสมนัส สะพานแรกนา สะพานริมบ้านพระยามหาอำมาตย์ 2 สะพาน สะพานเฉลิมยศ 45 สะพานริมวังพระองค์เจ้าสาย และสะพานข้ามคลองพระแก้ว ที่ถนนกรุงเทพฯ

พ.ศ. 2442 มีสะพานสร้างขึ้นทั้งสิ้น 7 สะพาน คือ สะพานหัน สะพานบ้านเขมร สะพานสามปลื้ม สะพานเฉลิมเวียง 46 สะพานกิมเซ่งหลี สะพานดุสิต และสะพานข้ามคลองเปรมประชากร ที่ถนนพระรามที่ 5

พ.ศ. 2443 มีสะพานสร้างขึ้นทั้งสิ้น 14 สะพาน คือ สะพานริมวัดรังษี สะพานเฉลิมวงษ์ 47 สะพานเจ้าฟ้าโสมนัส สะพานโสมนัสศนาครา สะพานข้ามคลองจตุนาถ ถนนหลานหลวง สะพานขาว สะพานนริศดำรงส สะพานอวาศวิจิตร สะพานถนนพลับพลาไชย หลังวัดเทพศิรินทร์ สะพานริมวัดพลับพลาไชย สะพานพิทยเสถียร สะพานข้ามคลองรางเงิน ที่ถนนสุคันธาราม สะพานข้ามคลองเปรมประชากร ที่ถนนสุคันธาราม และสะพานวรเสฐ

พ.ศ. 2444 มีสะพานสร้างขึ้นทั้งสิ้น 7 สะพาน คือ สะพานนารถจรัญ สะพานเฉลิมกรุง 48 สะพานอภัยเจษฎุทิศ สะพานเสาวนีย์ สะพานโสภาค สะพานภูเขาศรรหาร และสะพานสุธรรมมา

พ.ศ. 2445 มีสะพานสร้างขึ้นทั้งสิ้น 13 สะพาน คือ สะพานข้ามคลองที่ถนนดำรงรักษ์ ข้างวังกรมหมื่นสิงหวิกรม สะพานบริวารอุทิศ สะพานข้ามคลองวัดจักรวรรดิ ที่ถนนดำรงรักษ์ สะพานบ้านดอกไม้ สะพานกำพูช สะพานชมัยมรุเชษฐุ์ สะพานสุจิตรา สะพานอรไท สะพานที่ถนนลูกหลวง สะพานริมวัดสมณานัมบริหาร สะพานไผ่สิงโต สะพานข้ามคลองไผ่สิงโต และสะพานเฉลิมเมือง 49

พ.ศ. 2446 มีสะพานสร้างขึ้นทั้งสิ้น 2 สะพาน คือ สะพานมัฆวาพิรังสรรค์ และสะพานเฉลิมภพ 50

พ.ศ. 2447 มีสะพานสร้างขึ้นทั้งสิ้น 4 สะพาน คือ สะพานข้ามคลองอรชร ถนนรองเมือง 6
มี 2 สะพาน สะพานริมวัดแก้วแจ่มฟ้า และสะพานข้ามคลองขวาง ถนนสี่พระยา

พ.ศ. 2448 มีสะพานสร้างขึ้นทั้งสิ้น 12 สะพาน คือ สะพานเหล็กข้ามคลองวัดสระเกศ
สะพานริมวัดส้มเกลี้ยง สะพานข้ามคลองส้มป่อย ที่ถนนสุคันธาราม สะพานสุขโขทัย สะพานข้าม
คลองส้มป่อย ที่ถนนสุขโขทัย สะพานข้ามคลองเปรมประชากรที่ถนนราชวิถี สะพานข้ามคลอง
ส้มป่อย ที่ถนนราชวิถี สะพานศรีอยุธยา สะพานข้ามคลองขวาง และสะพานเหล็กข้างบ้านหลวง
สาทร

พ.ศ. 2449 มีสะพานสร้างขึ้นทั้งสิ้น 7 สะพาน คือ สะพานเฉลิมพันธ์ 53 สะพานข้ามคลอง
อั้งโล่ สะพานข้ามคลองรางเงิน ที่ถนนราชวิถี สะพานพระอรรคชายา สะพานข้ามคลองเม่งเส้ง
สะพานข้ามคลองเม่งเส้ง ที่ถนนพิษณุโลก สะพานข้างป่าช้าฝรั่ง และสะพานบางขวาง

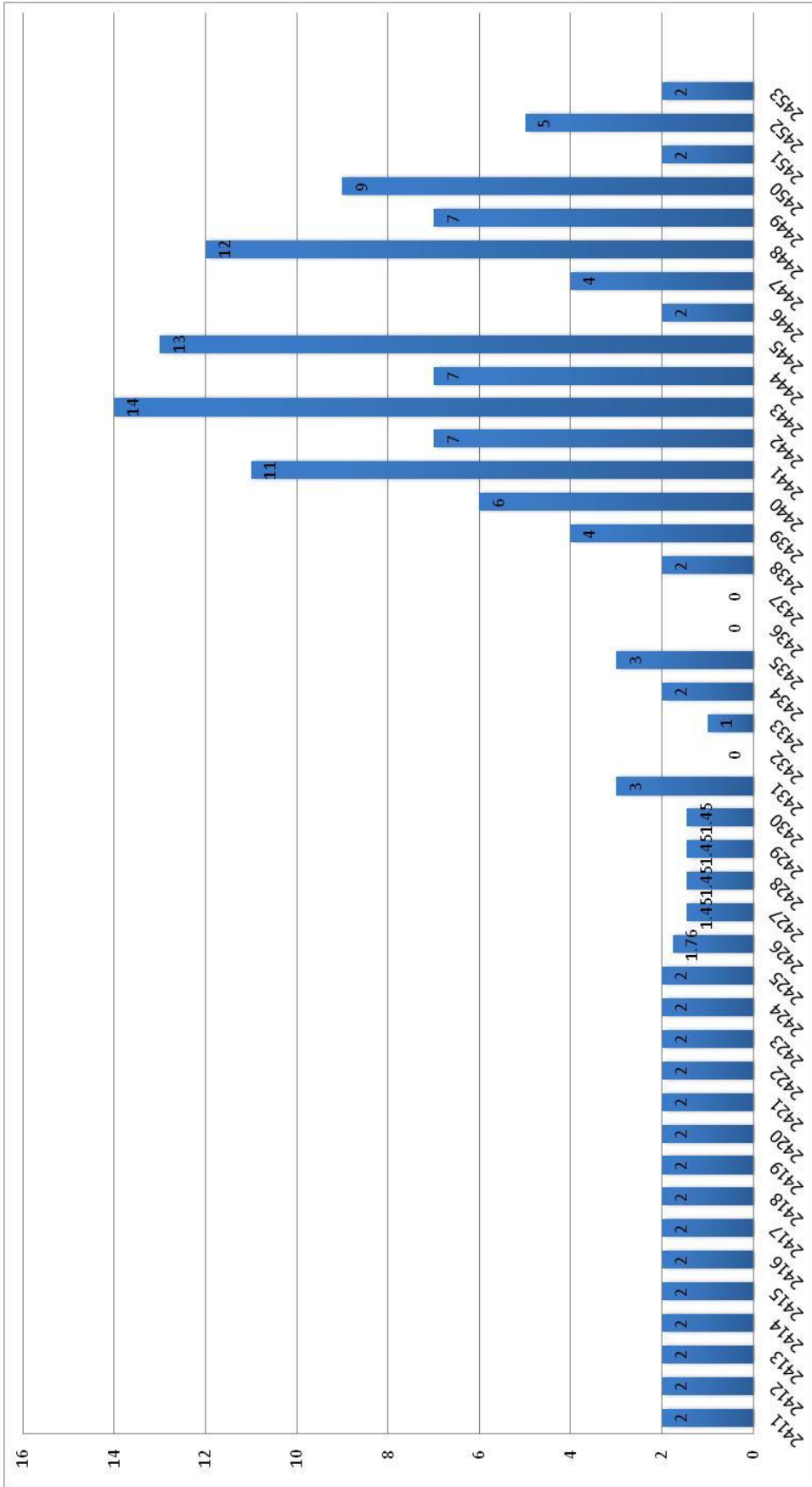
พ.ศ. 2450 มีสะพานสร้างขึ้นทั้งสิ้น 9 สะพาน คือ สะพานศาลเจ้าเก่า สะพานวัดปทุมคง
คาริมตลาดน้อย สะพานข้ามคลองสัมพันธวงษ์ริมวัดปทุมคงคา สะพานริมวัดสามจีน สะพาน
เฉลิมภาค 54 สะพานข้ามคลองสีลม ถนนข้างสถานทูตญี่ปุ่น(เก่า) สะพานริมศาลเจ้าพรหมเมศ
สะพานริมวัดยานนาวา และสะพานคลองบางใหม่

พ.ศ. 2451 มีสะพานสร้างขึ้นทั้งสิ้น 2 สะพาน คือ สะพานบรมวงศ์ และสะพานเฉลิมโลก
55

พ.ศ. 2452 มีสะพานสร้างขึ้นทั้งสิ้น 6 สะพาน คือ สะพานอัครพรพรณ สะพานยมราชใน
สะพานยมราชนอก สะพานอรุพงษ์ สะพานเฉลิมหล้า 56 และสะพานอภัยเจษฎุทิศ

พ.ศ. 2453 มีสะพานสร้างขึ้นทั้งสิ้น 5 สะพาน คือ สะพานข้างโรงสี และสะพานเฉลิมเดช
57

พ.ศ. 2455 มีสะพานสร้างขึ้นทั้งสิ้น 1 สะพาน คือ สะพาน เฉลิมสวรรค์ 58
จากข้อมูล ดังกล่าวนั้นสามารถนำมาทำเป็นแผนภูมิ เพื่อดูถึงช่วงปีที่มีการสร้างสะพานได้ดังนี้



ภาพที่ 3 - 19 แผนภูมิแสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนและปีที่สร้างสะพาน

ในช่วงปี พ.ศ.2411- พ.ศ.2430 ไม่มีเอกสารที่สามารถระบุสะพานในแต่ละปีในช่วงเวลาดังกล่าว มีเพียงเอกสารที่กล่าวถึงชื่อสะพานและตำแหน่ง ในเอกสารต่างๆ เช่นจดหมายสยามไสมย พ.ศ. 2425 – 2427 เอกสารสารบัญชี่ ปี พ.ศ. 2426 และเอกสารการสำรวจสะพานในปี พ.ศ. 2430 ของของพระเจ้านั่งยาเธอกรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์⁶ โดยใช้ปีที่สำรวจในเอกสารต่างๆดังนี้ เป็นกรอบของเวลาของปีที่สร้างสะพาน ว่าสะพานได้สร้างก่อนปีที่เอกสารได้ระบุ สะพานที่ปรากฏชื่อในเอกสาร ปี พ.ศ. 2425 มี 7 สะพาน ปี พ.ศ. 2426 มี 6 สะพาน และ ปีพ.ศ. 2430 มี 22 สะพาน แล้วจึงนำมาเฉลี่ยจำนวนสะพานต่อช่วงเวลาทั้งหมด 20 ปี โดยพบว่า ปี พ.ศ. 2411 – 2425 มีสะพานที่สร้าง 0.46 สะพาน ปี พ.ศ. 2426 มีสะพานที่สร้าง 6 สะพาน และปี พ.ศ. 2427- 2430 มีสะพานที่สร้าง 5.5 สะพาน

จากแผนภูมิสามารถสรุปได้ว่า ในช่วงเวลา 42 ปีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2411 – 2455 ปีการสร้างสะพาน สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ช่วงคือ พ.ศ. 2411 – 2430, พ.ศ. 2430 – 2446 และ พ.ศ. 2446 – 2453

โดยในช่วงปี พ.ศ. 2411 – 2430 เป็นช่วงต้นรัชกาล จำนวนสะพานจะเฉลี่ยค่อนข้างเท่ากัน เนื่องด้วยข้อจำกัดด้านข้อมูลที่ได้กล่าวไป ในช่วงปี พ.ศ.2430 – 2446 เป็นช่วงที่มีการสร้างสะพานในแต่ละปีสูงกว่าช่วงอื่น โดยเฉพาะ ปี พ.ศ.2443 มีการสร้างสะพานมากที่สุด สร้างสะพานทั้งหมด 14 สะพาน และ ในช่วง พ.ศ. 2447 – 2453 เป็นช่วงที่มีการสร้างสะพานในแต่ละปีสูงรองลงมาจากช่วงปี พ.ศ. 2431 – 2446 โดยพบว่าช่วงเวลานี้ ปีที่สร้างสะพานมากที่สุดคือ พ.ศ. 2448 ที่มีการสร้างสะพาน 12 สะพาน

3.3. ความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งที่ตั้งและปีที่สร้าง

จากการศึกษาตำแหน่งที่ตั้งสะพานเพื่อดูลักษณะการกระจุกตัวของสะพานในตำแหน่งต่างๆ ทำให้สามารถแบ่งเขตพื้นที่เมืองกรุงเทพฯ สมัยรัชกาลที่ 5 ออกได้เป็น 5 ส่วน คือ (1) บริเวณเมืองชั้นใน (2) บริเวณเมืองชั้นกลาง (3) บริเวณเมืองชั้นนอก (4) บริเวณสวนดุสิต และ (5) บริเวณบางรัก ปทุมวัน ส่วนการศึกษาปีที่สร้างสะพาน พบว่าสามารถแบ่งช่วงเวลากการพัฒนาระบบคมนาคมทางบกในกรุงเทพฯ ได้เป็น 3 ช่วงด้วยกัน คือ ช่วงพ.ศ.2411 – 2430 ช่วงพ.ศ.2430 – 2446 และช่วงพ.ศ.2446 – 2453 ข้อค้นพบดังกล่าวเป็นพื้นฐานสำหรับการวิเคราะห์ความสัมพันธ์

⁶สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 น.5.1 “ความเห็นกรมหมื่นนเรศ ว่าด้วยคลองและสะพานข้ามคลอง (ร.ศ. 106 – ร.ศ.110)”

ระหว่างตำแหน่งที่ตั้งและปีที่สร้าง เพื่อพิจารณาพัฒนาการการขยายตัวของเมืองกรุงเทพฯ ในช่วงเวลาทั้ง 3 ช่วงเวลา ภายในพื้นที่ที่ได้แบ่งไว้ 5 ส่วนที่ได้ทำการศึกษา ดังต่อไปนี้

3.3.1 ช่วงพ.ศ. 2411 – 2430

ในช่วงเวลานี้มีสะพานทั้งหมด 39 สะพาน แบ่งสะพานตามบริเวณต่างๆ ได้ดังนี้คือ เมืองชั้นในมีสะพานทั้งหมด 3 สะพาน เมืองชั้นกลางมีสะพานทั้งหมด 18 สะพาน เมืองชั้นนอกมีสะพานทั้งหมด 11 สะพาน บริเวณสวนดุสิตไม่มีสะพาน ขณะที่ย่านบางรัก ปทุมวัน มีสะพานทั้งหมด 7 สะพาน (รายละเอียดที่ ภาคผนวก ข)

บริเวณเมืองชั้นกลางที่มีสะพานมากที่สุดนั้น สะพานส่วนใหญ่ มีความหนาแน่นในพื้นที่ตอนกลางของบริเวณนี้ คือตามแนวคลองหลอดวัดราชบพิธ และคลองหลอดวัดเทพธิดาราม และพื้นที่ตอนเหนือคือบริเวณวัดบรมนิวาส นอกจากนี้ยังพบว่าเกิดสะพานตามแนวถนนบำรุงเมือง ตั้งแต่พื้นที่เมืองชั้นกลาง ออกไปถึงย่านชานเมืองทิศตะวันออก เขตปทุมวัน อีกด้วย

โดยปัจจัยที่ก่อให้เกิดสะพานในช่วงแรกนั้น อาจกล่าวได้ว่าเกิดจากการตัดถนนในพื้นที่เขตเมืองชั้นกลาง อันได้รับอิทธิพลจากต่างชาติเมื่อครั้งเสด็จประพาสเมืองสิงคโปร์ และเกาะชวา⁷ ทั้งการแก้ไขสะพานที่เคยสร้างแล้วในสมัยรัชกาลที่ 4 และได้มีการตัดถนนขึ้นใหม่ อำนวยความสะดวกในการสัญจรไปมา และเป็นที่ตั้งร้านค้า ตึกแถว ห้างแถวให้เข้าของรัฐบาลตามแนวถนน และเกิดเป็นชุมชน ตั้งบ้านเรือนร้านค้าของราษฎร⁸ ส่วนการขุดคลองนั้นในช่วงเวลาดังกล่าวยังคงมีการขุดคลองอยู่เนื่องจากพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ ทรงเล็งเห็นความสำคัญของการใช้คลองในการพัฒนาประเทศอยู่⁹ ประกอบกับราษฎรส่วนใหญ่ในช่วงนี้ยังคงใช้เส้นทางสัญจรทางน้ำอยู่¹⁰

⁷ สมเด็จพระยามดาราสุภานุภาพ, ความทรงจำ(กรุงเทพฯ : มติชน, 2546), หน้า 169

⁸ สมมพร ทองสารี, “ผลกระทบจากการตัดถนนในกรุงเทพฯ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ.2411-2523) : ศึกษาเฉพาะกรณีการตัดถนนในกำแพงพระนครด้านเหนือและด้านใต้พระนคร”, (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร), หน้า 47.

⁹ ดังความในพระราชกระแสของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อครั้งเปิดประตูน้ำคลองรังสิตว่า “ในพระราชอาณาจักรสยาม คลองเป็นสิ่งสำคัญ ในปีหนึ่งควรมีคลองใหม่ขึ้นสักสายหนึ่ง จะทำให้บ้านเมืองเจริญ ถึงออกพระราชทรัพย์ปีละพันชั่งหรือสองพันชั่งก็ไม่เสียตาย”

¹⁰ ดังที่สมเด็จพระยามดาราสุภานุภาพทรงนิพนธ์ไว้ว่า “การไปมาในกรุงเทพฯ สมัยนั้น รถก็มีแต่ของหลวงยังใช้เรือกันเป็นพื้น บ้านคุณตาแม้จะอยู่ใกล้ถนนเจริญกรุงที่เชิงสะพานเหล็กบน ก็ยังต้องใช้เรือ”



แผนที่ 3 - 9 แสดงตำแหน่งสะพานที่สร้างขึ้น ในช่วงปี พ.ศ.2411 - 2430 ที่มา : ผู้วิจัย

3.3.2 ช่วงพ.ศ. 2430 – 2446

ในช่วงเวลานี้มีสะพานทั้งหมด 75 สะพาน แบ่งสะพานตามบริเวณต่างๆ ได้ดังนี้คือ เมืองชั้นในมีสะพานทั้งหมด 4 สะพาน เมืองชั้นกลางมีสะพานทั้งหมด 8 สะพาน เมืองชั้นนอกมีสะพานทั้งหมด 34 สะพาน บริเวณเขตดุสิต 17 สะพาน และบริเวณย่านบางรัก ปทุมวัน มีสะพานทั้งหมด 12 สะพาน (รายละเอียดที่ ภาคผนวก ข)

บริเวณเมืองชั้นนอก คือพื้นที่ตั้งแต่คลองรอบกรุงถึงคลองผดุงกรุงเกษม เป็นพื้นที่ที่มีสะพานมากที่สุด โดยมีความหนาแน่นในพื้นที่ ย่านวัดโสมนัส สะพานผ่านฟ้า ขยายไปถึงพื้นที่นอกคลองผดุงกรุงเกษมด้านเหนือ สวนดุสิต และพื้นที่ทางใต้ย่านลำเพ็ญ เยาวราช

จะเห็นได้ว่าในช่วงเวลานี้เมืองได้มีการขยายตัวจากพื้นที่เมืองชั้นกลาง ออกมาพื้นที่เมืองชั้นนอก ผ่านระบบการคมนาคมทางบกที่เพิ่มมากขึ้น ดังเห็นได้จากในช่วง พ.ศ. 2411 – 2430 เป็นช่วงที่มีสะพานจำนวนมากในพื้นที่เมืองชั้นกลาง ที่แสดงให้เห็นถึงการพัฒนาระบบการสัญจรทางบกที่มากขึ้นในบริเวณเช่นกัน การพัฒนานี้ได้ขยายออกมายังพื้นที่เมืองชั้นนอก ในช่วงพ.ศ. 2431 – 2446 ซึ่งพบว่ามีสะพานในบริเวณเมืองชั้นนอกมากที่สุด

อย่างไรก็ดีหากศึกษาตามตำแหน่งที่ตั้ง และปีที่สร้างสะพานในแต่ละปี ในช่วงเวลาดังกล่าว บริเวณเมืองชั้นนอก พบว่าแนวโน้มการเกิดขึ้นของสะพาน จะหนาแน่นจากบริเวณพื้นที่ด้านใต้ ย่านลำเพ็ญ ขึ้นไปยังพื้นที่ทางเหนือ ย่านวัดโสมนัส สะพานผ่านฟ้าลีลาศ ซึ่งแสดงให้เห็นแนวโน้มการขยายตัวเมืองผ่านระบบทางสัญจรจากบริเวณด้านใต้ขึ้นไปยังด้านเหนือเช่นกัน

ทั้งนี้เนื่องมาจากปัจจัยในการตัดถนน โดยพบว่าแนวโน้มการเกิดขึ้นของสะพานในตอนต้นของช่วงเวลาดังกล่าวนั้น เกิดจากการพิจารณาแนวของถนนที่จะตัดขึ้นใหม่ โดยรัชกาลที่ 5 ทรงพิจารณาปัจจัยหลักๆ จากสถานที่ที่ถนนตัดผ่านเป็นหลักว่าได้รับความเจริญทางเศรษฐกิจให้กับบริเวณที่ตัดผ่านมากน้อยเพียงใด และในพื้นที่ที่คาดว่าภายหน้าจะตัดลำบาก เนื่องด้วยเป็นย่านการค้า เพราะถ้ายังไม่มีการตัดถนนก็จะยิ่งลำบาก ชัดขวางอาคารบ้านเรือนราษฎร ถนนจะแคบเล็ก จึงรีบตัดถนน เช่น ระหว่าง พ.ศ.2434 – พ.ศ.2435 ได้มีการตัดถนนในแปลงลำเพ็ญเป็นถนนใหม่ (ในปัจจุบันคือ ถนนยุพราช) หรือ ถนนเยาวราช ราชวงศ์ จักรวรรดิ อนุวงศ์ บุรพา¹¹ และปัจจัยที่เมื่อนั้นขยายตัวจากบริเวณด้านใต้ขึ้นไปยังด้านเหนือนั้นเกิดจากการสร้างพระราชวังดุสิตทางด้านเหนือ และสร้างถนนเชื่อมจากเขตพระบรมมหาราชวังมายังพระราชวังแห่งนี้ด้วย ในปี พ.ศ. 2441เป็นตัวกระตุ้นการขยายตัวของเมืองขึ้นไปบริเวณด้านเหนือ

¹¹สำนักงานจดหมายเหตุแห่งชาติ, ๑.5 ยธ.9/1 “เจ้าฟ้ากรมขุนนริศราช กวราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5”



แผนที่ 3 - 10 แสดงตำแหน่งสะพานที่สร้างขึ้น ในช่วงปี พ.ศ. 2430 - 2446 ที่มา : ผู้วิจัย

3.3.3 ช่วง พ.ศ. 2446 – 2453

ในช่วงเวลานี้มีสะพานทั้งหมด 40 สะพาน แบ่งสะพานตามบริเวณต่างๆได้ดังนี้คือ เมืองชั้นในมีสะพานทั้งหมด 1 สะพาน เมืองชั้นกลางไม่มีการสร้างสะพานเพิ่มในช่วงเวลานี้ เมืองชั้นนอกมีสะพานทั้งหมด 6 สะพาน บริเวณเขตดุสิต 17 สะพาน และบริเวณย่านบางรัก ปทุมวัน มีสะพานทั้งหมด 16 สะพาน (รายละเอียดที่ ภาคผนวก ข) บริเวณพื้นที่ดุสิต ในช่วงเวลานี้พบสะพานมากที่สุด โดยมีความหนาแน่นบริเวณคลองเม่งเส็งทางตอนล่างที่เชื่อมต่อกับคลองผดุงกรุงเกษม และพื้นที่ทางด้านเหนือตามแนวถนนสุขุขทัยและราชวิถี อันเกิดจากการขยายตัวของเมืองต่อเนื่องจากช่วงปี พ.ศ. 2430 – 2446 จากบริเวณริมคลองผดุงกรุงเกษม ขยายขึ้นมาถึงคลองสามเสน

ส่วนบริเวณด้านใต้เขตเมืองชั้นนอก มีสะพานสร้างขึ้นมาก โดยเฉพาะในย่านวัดสัมพันธวงษาราม แสดงให้เห็นถึงการขยายตัวที่ต่อเนื่องจากช่วงปีก่อน ที่สะพานมีความหนาแน่นบริเวณต้นถนนสำเพ็ง เยาวราช และเจริญกรุง ได้ขยายมายังทางด้านใต้คือ ย่านวัดสัมพันธวงษารามในช่วงเวลา พ.ศ. 2446 – 2453 และมีแนวโน้มเกิดตามแนวถนนเจริญกรุง จึงสามารถสรุปได้ว่า ในช่วงเวลาดังกล่าวเมืองได้มีการขยายตัว ผ่านเส้นทางสัญจรทางบกขึ้นไปทางเหนือในบริเวณเขตดุสิต และมีการขยายตัวบริเวณย่านสำเพ็งลงมาทางใต้ ย่านวัดสัมพันธวงษาราม และย่านบางรักตามแนวถนนเจริญกรุง

สาเหตุเกิดจากการผลต่อเนื่องจากการสถาปนาวังสวนดุสิตขึ้นเป็นพระราชวังดุสิต รวมถึงการปรับปรุงสะพานและถนนเจริญกรุงตอนนอกขึ้นใหม่ในช่วงปี 2450 – 2451 ในย่านบางรัก ตลอดจนการสร้างถนนสี่พระยา ถนนสว่าง ซึ่งเป็นถนนที่ขุนนาง ข้าราชการได้ตัดขึ้นน้อมเกล้าฯ ถวายถวาย โดยมีวัตถุประสงค์นอกจากเพื่อความสะดวกสบายในการสัญจรในพื้นที่ดังกล่าวแล้ว ยังเป็นการตัดขึ้นเพื่อขายที่ดิน กระจายการถือครองของที่ดินรายใหญ่ไปสู่เจ้าของที่ดินรายย่อยต่อไป¹²

¹² สมมพร ทองสารี, ผลกระทบจากการตัดถนนในกรุงเทพฯ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ.2411-2523) : ศึกษาเฉพาะกรณีการตัดถนนในกำแพงพระนครด้านเหนือและด้านใต้พระนคร, หน้า 130



แผนที่ 3 - 11 แสดงตำแหน่งสะพานที่สร้างขึ้น ในช่วงปี พ.ศ. 2446 - 2453 ที่มา : ผู้วิจัย

จากความสัมพันธ์ระหว่างปีที่สร้างสะพานและตำแหน่งที่ตั้งของสะพาน ทำให้เห็นถึงลักษณะการขยายตัวของเมืองกรุงเทพฯ ในช่วงเวลาต่างๆ สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ตั้งนี้ คือ ช่วงพ.ศ. 2411 – 2430 เมืองกรุงเทพฯ ยังคงมีการพัฒนาระบบเส้นทางสัญจรทางบก อยู่เพียงภายในเมืองชั้นกลาง โดยเมืองเริ่มมีการขยายตัวผ่านเส้นทางถนนสำคัญต่างๆ โดยเฉพาะ ถนนบำรุงเมือง ในช่วงพ.ศ. 2430 – 2446 เมืองกรุงเทพฯ เริ่มมีการพัฒนาสู่บริเวณรอบนอกในเขตเมืองชั้นนอก ทั้งยังมีแนวโน้มการขยายตัวของเมืองขึ้นไปยังด้าน บริเวณดุสิต และใน พ.ศ. 2446 – 2453 เมืองมีการขยายทั้งสองส่วนคือในบริเวณส่วนดุสิตที่ขยายขึ้นไปถึงคลองสามเสน และทางใต้ที่เมืองขยายได้มีการขยายลงไปทางใต้ย่านบางรัก ตามแนวถนนเจริญกรุงที่มีการทำสะพานขึ้นใหม่ เป็นการรองรับการขยายตัวของเมืองในบริเวณพื้นที่คลองผดุงกรุงเกษมด้านล่างอีกด้วย

จะเห็นได้ว่า ตำแหน่งสะพานที่ปรากฏในแต่ละช่วงปีเป็นตัวบ่งชี้ถึงทิศทางการ พัฒนาระบบการคมนาคมทางบกในพื้นที่ต่างๆ ซึ่งหมายถึงการขยายความเจริญไปยังบริเวณพื้นที่ต่างๆ ด้วย โดยพบว่าในช่วงเวลาที่เมืองกรุงเทพฯ มีการพัฒนามากที่สุด คือช่วงปี พ.ศ. 2430 – 2446 (จากภาพที่ 3 -10) การพัฒนาส่วนใหญ่จะพัฒนาในบริเวณเมืองชั้นนอกโดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ที่มีการต่อเนื่องขึ้นไปยังเขตดุสิต หรืออาจกล่าวได้ว่าการพัฒนาความเจริญในช่วงนี้มีพระราชวังดุสิตเป็นแกนทำให้เกิดการพัฒนาระบบสัญจรและเป็นการขยายความเจริญในพื้นที่ดังกล่าว

นอกจากปัจจัยความสัมพันธ์ของตำแหน่งที่ตั้งและช่วงเวลาในการก่อสร้างสะพานจะเป็นตัวชี้วัดการขยายตัวของเมืองแล้ว ปัจจัยความสัมพันธ์เรื่องวัสดุโครงสร้าง ในช่วงเวลาต่างๆนั้น อาจเป็นการช่วยให้เข้าใจถึงลักษณะของการคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำของเมืองกรุงเทพฯ ได้มากขึ้น รวมไปถึงวิถีชีวิต และกิจกรรมต่างๆ ของผู้คน ที่สัมพันธ์กับเส้นทางสัญจรทั้งทางบก และทางน้ำที่เปลี่ยนไปตลอดช่วงรัชกาลที่ 5

บทที่ 4

การเปลี่ยนแปลงของสะพานในกรุงเทพฯ ที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5

ตั้งแต่ พ.ศ. 2450 – พ.ศ. 2550

หลังจากสิ้นรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว กรุงเทพฯ ได้ขยายตัวออกไปในทุกทิศทาง และเกิดความเปลี่ยนแปลงในหลายๆด้าน โดยเฉพาะด้านการคมนาคมที่เปลี่ยนเป็นทางบกเกือบทั้งสิ้น การขุดคลองเพื่อการสัญจรได้ยุติลงในสมัยนี้ แม้ว่าการสัญจรขนส่งสินค้ายังคงอาศัยทางน้ำสายหลักอยู่¹ ทำให้ความจำเป็นในการสร้างสะพานในช่วงเวลานี้ลดน้อยลง

ความเปลี่ยนแปลงของสะพานสมัยรัชกาลที่ 5 ที่เกิดขึ้นสมัยต่อมา จึงเป็นภาพสะท้อนความเปลี่ยนแปลงทางกายภาพเมืองที่ชัดเจน ทั้งการรื้อถอนสะพานในตำแหน่งต่างๆของเมือง ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงทางด้านรูปแบบ วัสดุและโครงสร้างสะพานทั้งในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 และ ในช่วงหลังจากสิ้นสมัยรัชกาลที่ 5

การศึกษาในบทนี้มุ่งศึกษาความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นแก่สะพานทั้ง 169 สะพาน ที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยศึกษาภาพรวมของการรื้อถอนสะพาน นับตั้งแต่สิ้นรัชกาลที่ 5 จนถึงปัจจุบัน โดยชี้ให้เห็นว่าจากแผนที่กรุงเทพฯ ปีพ.ศ. 2550 คงเหลือสะพานที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 เพียง 70 สะพาน และจากการสำรวจภาคสนาม พบว่าสะพานเหลืออยู่เพียง 55 สะพาน เท่านั้น ที่ยังคงลักษณะความเป็นสะพานอยู่ และมีเพียง 38 สะพานเท่านั้นที่ทราบลักษณะสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 จึงนำสะพานทั้ง 38 สะพานมาเป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางสถาปัตยกรรมทั้งในสมัยรัชกาลที่ 5 และภายหลังสิ้นรัชกาลที่ 5 ซึ่งพบว่าแต่ละสะพานมีความเปลี่ยนแปลงในรูปแบบ โครงสร้าง และวัสดุตกแต่ง ในระดับต่างๆ กัน ดังจะได้อธิบายต่อไป อย่างไรก็ตาม สะพานเหล่านี้ยังคงเป็นหลักฐานทางประวัติศาสตร์อันทรงคุณค่า ทั้งทางด้านสถาปัตยกรรม และด้านศิลปกรรม เป็นประจักษ์พยานของความเปลี่ยนแปลงทางกายภาพเมือง เมื่อกว่าศตวรรษล่วงมาแล้วได้เป็นอย่างดี

การศึกษาความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นแก่สะพานที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 แบ่งออกได้เป็น 4 ส่วนคือ (1) ศึกษาจำนวนสะพานที่รื้อถอนไปในช่วงเวลาต่างๆ เพื่อศึกษาอัตราเร่งของความเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของเมืองกรุงเทพฯ จากเมืองน้ำเป็นเมืองบก (2) ศึกษา

¹มานพ พงศทัต, ทิศทางกรวยขยาย และแนวโน้มการพัฒนาของเมือง (กรุงเทพฯ : ม.ป.พ., 2518), หน้า

ความสัมพันธ์ระหว่างที่ตั้งของสะพานและช่วงเวลาที่ยกถนนสะพาน (3) ศึกษาปัจจัยต่างๆ ที่ทำให้สะพานที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 หายไป (4) ศึกษาการสะพานที่เหลืออยู่ในปัจจุบัน และ (5) การศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางด้านสถาปัตยกรรมประเภทสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่ยังคงเหลืออยู่ในปัจจุบัน พร้อมจำแนกลักษณะของการเปลี่ยนแปลง ทั้งในรูปแบบ โครงสร้าง และวัสดุตกแต่ง

การศึกษาความเปลี่ยนแปลงของสะพานในกรุงเทพฯ ที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2450 – 2550 โดยใช้กรอบการศึกษาช่วงเวลาต่างๆ จากแผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ. 2450 พ.ศ. 2456 พ.ศ.2464 พ.ศ.2475 และพ.ศ.2550 สามารถแบ่งช่วงเวลาของการเปลี่ยนแปลงสะพานที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 ในช่วง พ.ศ.2450 ถึงพ.ศ. 2550 ออกได้เป็น 4 ช่วง คือ (1) พ.ศ. 2451 – 2456 (2) พ.ศ. 2456 – 2464 (3) พ.ศ. 2464 – 2474 และ (4) พ.ศ. 2475 – 2550

4.1 ช่วงเวลาที่มีการรื้อถอนสะพานที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5

การศึกษาช่วงเวลาที่มีการรื้อถอนสะพานที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 สามารถวิเคราะห์ได้จากช่วงเวลาของแผนที่กรุงเทพฯ 5 ชุด คือ แผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ. 2450 แผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ. 2456 แผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ.2464 แผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ.2475 และแผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ.2550 แต่ละช่วงเวลามีระยะห่างแต่ละปีของแผนที่ดังต่อไปนี้ คือ พ.ศ. 2450 – 2456 มีระยะเวลา 6 ปี พ.ศ. 2456 – 2464 มีระยะเวลา 7 ปี พ.ศ.2464 – 2475 ระยะเวลา 10 ปี และ พ.ศ. 2475 – 2550 ระยะเวลา 75 ปี² เห็นว่าด้วยทำให้ช่วงเวลาระหว่างปี พ.ศ. 2475 – 2549 เป็นช่วงเวลามีระยะเวลาค่อนข้างห่างกว่าช่วงอื่นๆ เนื่องจากเป็นข้อจำกัดของข้อมูลแผนที่

การวิเคราะห์ในส่วนนี้มี 2 ขั้นตอน คือ (1) การสำรวจจำนวนสะพานที่รื้อถอนไปในแต่ละช่วงเวลาจากแผนที่ชุดต่างๆ และ (2) การวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของจำนวนสะพานที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่รื้อถอนไปในแต่ละปี

4.1.1 การสำรวจจำนวนสะพานที่รื้อถอนไปจากแผนที่กรุงเทพฯ สมัยต่างๆ

แผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ. 2450 เป็นช่วงปลายรัชกาลที่ 5 พบว่ามีสะพานที่สร้าง และบูรณะขึ้นใหม่ในกรุงเทพฯ รวมทั้งสิ้น 169 สะพาน (ภาพที่ 4 – 1)

² ด้วยข้อจำกัดของข้อมูลแผนที่ ช่วงเวลาระหว่างปี พ.ศ. 2475 – 2549 จึงมีระยะเวลาค่อนข้างกว้างกว่าช่วงอื่นๆ.



แผนที่ 4 -1 แสดงตำแหน่งสะพานที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ในกรุงเทพฯ พ.ศ. 2450.

แผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ. 2456 ช่วงต้นรัชกาลที่ 6 สะพานที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 รื้อถอนไป 10 สะพาน คงเหลือเพียง 159 สะพาน (ภาพที่ 4 -2) สะพานหายไป คือ สะพานไปกรอกตึกดิน (22) สะพานข้ามคลองวัดนารารถ ถนนกรุงเกษม (38) สะพานข้ามคลองที่ถนนดำรงรักษ์ ข้างวังกรมหมื่นสิงหวิกรม (55) สะพานริมป่าช้าวัดสระเกศ (59) สะพานข้ามคลองรางเงิน ที่ถนนสุคันธาราม (96) สะพานข้ามคลองหัวลำโพง ถนนพระรามที่ 4 (138) สะพานริมวัดแก้วแจ่มฟ้า (147) สะพานข้ามคลองสาทร ที่ถนนสาทร (157) สะพานข้ามคลองสาทร ที่ถนนไปสาทร (159) และ สะพานคลองวัดลาว (165) โดยพบว่าแต่ละสะพานข้ามคลองที่แตกต่างกัน มีเพียงคลองสาทรเท่านั้นที่พบว่าสะพานในคลองนี้ลดจำนวนลง 2 สะพาน คือ สะพานข้ามคลองสาทร ที่ถนนสาทร (157) และสะพานข้ามคลองสาทร ที่ถนนไปสาทร (159)

แผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ. 2463 ช่วงปลายรัชกาลที่ 6 มีการรื้อถอนสะพานที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 ลงอีก 22 สะพาน คงเหลือ 137 สะพาน (ภาพที่ 4 - 3) สะพานที่หายไป คือ สะพานหน้าวัดรังษี (18) สะพานข้ามคลองวัดราชบูรณะ ถนนตรีเพชร(36) สะพานบ้านเขมร(70) สะพานริมวัดพลับพลาไชย (73) สะพานข้ามไปสถานีรถไฟ (74) สะพานริมวังพระองค์เจ้าสาย (75) สะพานเฉลิมกรุง 48 (76) สะพานข้ามศาลเจ้าใหม่ (77) สะพานข้ามคลองพระแก้ว ที่ถนนกรุงเกษม (78) สะพานสามปลื้ม (79) สะพานเฉลิมเวียง 46 (80) สะพานวัดบพิตรพิมุข (81) สะพานวัดจักรวรรดิ(สะพานหิน)(82) สะพานข้ามคลองศาลเจ้าใหม่ที่ถนนลำเพ็ง(83) สะพานข้ามคลองบ้านญวน ที่ถนนสามเสน (94) สะพานริมวัดสามง่าม (125) สะพานข้ามคลองอรชร ถนนรองเมือง 6 (132) สะพานข้ามคลองอรชร ถนนรองเมือง 6 (133) สะพานเฉลิมศักดิ์ 43 (139) สะพานข้ามคลองไฟสิงโต (144) สะพานริมโรงพยาบาลบางรัก (151) สะพานข้ามคลองสาทร ที่ถนนไปสาทร 2 (160) และสะพานข้ามคลองสาทร ที่ถนนไปสาทร 3 (161)



แผนที่ 4 -2 แสดงตำแหน่งสะพานในกรุงเทพฯ ที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่เหลืออยู่ในพ.ศ. 2456.



แผนที่ 4 -3 แสดงตำแหน่งสะพานในกรุงเทพฯ ที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่เหลืออยู่ในพ.ศ. 2464

แผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ. 2475 ช่วงรัชกาลที่ 7 มีการรื้อถอนสะพานที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 ลงอีก 20 สะพาน คงเหลือ 117 สะพาน (ภาพที่ 4 – 4) สะพานที่หายไป คือ สะพานรามบุตรี (12) สะพานริมวัดบวรนิเวศ ถนนพระสุเมรุ (14) สะพานริมวัดบวรนิเวศ ถนนบ้านแขก (15) สะพานวรवारณ (16) สะพานริมวัดบวรนิเวศ (17) สะพานริมวัดรังษี (19) สะพานเจริญทัศน์ (สะพานสุทัศน์) (26) สะพานเหล็กข้ามคลองวัดสระเกศ (58) สะพานอวาตวิจิตร (60) สะพานริมบ้านพระยามหาอำมาตย์ (63) สะพานริมบ้านพระยามหาอำมาตย์ (64) สะพานถนนพลับพลาไชยหลังวัดเทพศิรินทร์ (65) สะพานกำแพง (69) สะพานเฉลิมยศ 45 (72) สะพานศาลเจ้าเก่า (84) สะพานเฉลิมพันธ์ 53 (86) สะพานข้ามคลองส้มพันธุวงษ์ริมวัดปทุมคงคา (88) สะพานริมวัดสามจีน (89) สะพานถนนสว่างข้ามคลองวัวลำพอง (135) และ สะพานข้ามคลองขวาง ที่ถนนสุริวงค์ (149)

แผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ. 2550 รัชกาลปัจจุบัน สะพานหายไป 47 สะพาน คงเหลือ 70 สะพาน (ภาพที่ 4 – 5) สะพานที่หายไป คือ สะพานเฉลิมสวรรค์ (1) สะพานเสี้ยว (2) สะพานข้ามคลองวัดชนะสงคราม ถนนเจ้าฟ้า (13) สะพานสมโภช (37) สะพานเฉลิม 42 (40) สะพานริมวัดกษัตริย์าราม (42) สะพานริมวัดมกุฎกษัตริย์าราม (43) สะพานวัดโสมนัส (45) สะพานแรกนา (46) สะพานเจ้าฟ้าโสมนัส 6 (48) สะพานโสมนัสนครา (49) สะพานนารทจรัญ (50) สะพานข้ามคลองจุลนาค ถนนหลานหลวง (51) สะพานขาว (52) สะพานบริวารอุทิศ (56) สะพานข้ามคลองวัดจักรวรรดิ ที่ถนนดำรงรักษ์ (57) สะพานแม่นศรี (สะพานดำ) (61) สะพานบ้านดอกไม้ (67) สะพานสุธาทิพย์ (68) สะพานวัดปทุมคงคาริมตลาดน้อย (85) สะพานข้ามคลองอั้งโล่ (92) สะพานริมวัดส้มเกลี้ยง (93) สะพานข้ามคลองส้มป่อย ที่ถนนราชวิถี (104) สะพานพระอรุณชยา (106) สะพานข้ามคลองเม่งเส็ง ที่ถนนพิษณุโลก (111) สะพานภูเบศบรรหาร (114) สะพานสุจิตรา (117) สะพานที่ถนนลูกหลวง (119) สะพานริมวัดสมณานัมบริหาร (120) สะพานยมราชนอก (123) สะพานอรุพงษ์ (124) สะพานข้ามคลองข้างวังกรมหมื่นสวัสดิ์ (127) สะพานราชประสงค์ (131) สะพานถนนสว่างข้ามคลองวัวลำพอง (134) สะพานเหลือง (136) สะพานเฉลิมเดช 57 (137) สะพานเฉลิมภพ 50 (140) สะพานเฉลิมศักดิ์ 43 (139) สะพานเฉลิมภพ 50 (140) สะพานข้ามคลองราชดำริ ถนนพระรามที่ 4 (141) สะพานสีลม 101 (142) สะพานไผ่สิงโต (143) สะพานเฉลิมเกียรติ 44 (145) สะพานข้ามคลองขวาง ถนนสี่พระยา (148) สะพานเฉลิมภาค 54 (150) สะพานที่ถนนเดโช (152) และ สะพานข้ามคลองสีลม ถนนข้างสถานทูตญี่ปุ่นเก่า (155)



แผนที่ 4 - 4 แสดงตำแหน่งสะพานในกรุงเทพฯ ที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่เหลืออยู่ในพ.ศ. 2475



แผนที่ 4 -5 แสดงตำแหน่งสะพานในกรุงเทพฯ ที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่เหลืออยู่ในพ.ศ. 2550.

4.1.2 ค่าเฉลี่ยของจำนวนสะพานที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่รื้อถอนไปในแต่ละปี

จากการสำรวจจำนวนสะพานที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่หายไปในช่วงเวลาต่างๆ สามารถนำมาวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของการรื้อถอนสะพานเหล่านี้ได้ ดังนี้

พ.ศ. 2450 – 2456 ระยะเวลา 7 ปี มีสะพานรื้อถอนไป 10 สะพาน เฉลี่ยปีละ 1.66 สะพาน

พ.ศ. 2456 – 2464 ระยะเวลา 7 ปี สะพานรื้อถอนไป 22 สะพาน เฉลี่ยปีละ 3.14 สะพาน

พ.ศ. 2464 – 2475 ระยะเวลา 10 ปี สะพานรื้อถอนไป 20 สะพาน เฉลี่ยปีละ 2 สะพาน

พ.ศ. 2475 – 2549 ระยะเวลา 75 ปี สะพานรื้อถอนไป 47 สะพาน เฉลี่ยปีละ 0.6 สะพาน

จากการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของสะพานในรัชกาลที่ 5 ที่หายไปในแต่ละปี พบว่าช่วงปี พ.ศ. 2456 – 2464 นั้นสะพานในกรุงเทพฯ รื้อถอนไปเฉลี่ยต่อปีมากที่สุด คือ 3.14 สะพาน สรุปได้ว่าในช่วงเวลานี้ เมืองกรุงเทพฯ ได้มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพมากที่สุด จากเดิมที่มีสะพานและคลองเป็นจำนวนมากในเขตกรุงเทพฯ อันเนื่องมาจากความต้องการทางด้านการสัญจรทั้งทางน้ำและทางบก ได้เปลี่ยนไปเป็นเมืองบกที่พึ่งพาการสัญจรทางบกเพียงอย่างเดียว จึงสันนิษฐานได้ว่า ช่วงต้นรัชกาลที่ 6 น่าจะเป็นช่วงที่มีการถมคลองเพื่อทำถนนมากที่สุด

4.2 การกระจายตัวของสะพานสมัยรัชกาลที่ 5 ที่รื้อถอนไป

ตำแหน่ง ของสะพานสมัยรัชกาลที่ 5 ที่รื้อถอนไปในแต่ละช่วงเวลา เป็นตัวบ่งชี้ถึงการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพของเมืองกรุงเทพฯ ในพื้นที่ต่างๆ ทำให้เห็นแบบแผน (Pattern) ของความเปลี่ยนแปลง จากเมืองน้ำเป็นเมืองบก ได้อย่างชัดเจน การศึกษาในส่วนนี้จึงมุ่งวิเคราะห์การกระจายตัวของสะพานที่รื้อถอนไปในช่วงเวลาต่างๆ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2450 – พ.ศ. 2550 ในพื้นที่ 5 พื้นที่ คือ (1) เมืองชั้นใน ตั้งแต่แม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงแนวคลองคูเมืองเดิม (2) เมืองชั้นกลาง ตั้งแต่คลองคูเมืองเดิม ถึงคลองรอบกรุง (3) เมืองชั้นนอก คือคลองรอบกรุงถึงคลองผดุงกรุงเกษม (4) บริเวณสวนดุสิต และ (5) บริเวณบางรัก ปทุมวัน อันนำไปสู่ข้อสรุปถึงลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของเมืองกรุงเทพฯ ในพื้นที่ต่างๆ เหล่านี้

4.2.1 การกระจายตัวของสะพานที่รื้อถอนไปในช่วงพ.ศ. 2450 – 2456

จากตำแหน่งสะพานที่รื้อถอนไปในช่วงพ.ศ. 2450 – 2456 (ภาพที่ 4 – 6) พบว่าสะพานส่วนใหญ่รื้อถอนไปในบริเวณย่านบางรัก ปทุมวัน โดยรื้อถอนไปทั้งสิ้น 5 สะพานจากทั้งหมด 10 สะพานที่รื้อถอนไป ในขณะที่ พื้นที่เมืองชั้นใน เมืองชั้นกลาง และบริเวณดุสิตนั้น สะพานรื้อถอนไปเพียงสะพานเดียว แสดงว่าลักษณะทางกายภาพของเมืองในย่านบางรักมีการเปลี่ยนแปลงมากกว่าพื้นที่อื่นๆ ในช่วงเวลาดังกล่าว เนื่องจากคลองในย่านดังกล่าว คือ คลองวัดแก้วแจ่มฟ้า คลองบางกรวย และคลองที่เชื่อมจากคลองสาทร ส่วนใหญ่ถูกถมเปลี่ยนเป็นพื้นที่ดิน แสดงถึงความต้องการการใช้พื้นที่ดินในบริเวณดังกล่าวมากขึ้นด้วยเช่นกัน

5.2.2. การกระจายตัวของสะพานที่รื้อถอนไปในช่วงพ.ศ. 2456 – 2464

จากตำแหน่งสะพานที่รื้อถอนไปในช่วงพ.ศ. 2456 – 2464 พบว่าสะพานรื้อถอนไปในเมืองชั้นนอก คือพื้นที่ตั้งแต่คลองรอบกรุงถึงคลองผดุงกรุงเกษม มากที่สุด โดยหายไปทั้งสิ้น 12 สะพานจากทั้งหมด 22 สะพาน ในขณะที่บริเวณสวนดุสิตนั้น สะพานรื้อถอนไปน้อยที่สุด

สะพานที่รื้อถอนไปบริเวณเมืองชั้นนอก ส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณ ตั้งแต่ย่านสำเพ็ง เยาวราช ขึ้นไปถึงถนนหลวง โดยพบว่าเกิดจากการถมคลองสำคัญ 2 สายคือ คลองวัดจักรวรรดิ และคลองพลับพลาไชย เป็นถนนจักรวรรดิ และถนนมังกร ตามลำดับ สรุปได้ว่าในช่วง พ.ศ. 2456 – 2464 ลักษณะทางกายภาพของเมืองชั้นนอก ย่านสำเพ็ง เยาวราช มีการเปลี่ยนแปลงมากกว่าพื้นที่อื่นๆ เนื่องจากความต้องการการสัญจรทางบกเพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดการถมคลองเพื่อทำถนน



แผนที่ 4 - 6 แสดงตำแหน่งสะพานที่รื้อถอนไปในช่วง พ.ศ.2450 - 2455



แผนที่ 4 - 7 แสดงตำแหน่งสะพานที่รื้อถอนไปในช่วง พ.ศ. 2456 - 2463.

4.2.3 การกระจายตัวของสะพานที่รื้อถอนไปในช่วงพ.ศ. 2464 – 2475

จากตำแหน่งสะพานที่รื้อถอนไปในช่วง พ.ศ. 2464 – 2475 พบว่าสะพานที่รื้อถอนไปในเมืองชั้นนอก คือพื้นที่ตั้งแต่คลองรอบกรุงถึงคลองผดุงกรุงเกษม มากที่สุด โดยหายไปทั้งสิ้น 11 สะพานจากทั้งหมด 20 สะพาน ส่วนบริเวณเมืองชั้นใน และบริเวณดุสิต ไม่มีสะพานที่รื้อถอนเพิ่ม

สะพานที่รื้อถอนไปบริเวณเมืองชั้นนอก มีความหนาแน่นในบริเวณย่านวัดสัมพันธวงษาราม เนื่องจากการถมคลองวัดสัมพันธวงษารามบางส่วนเป็นที่ดิน ส่วนสะพานอื่นๆที่หายไปบริเวณนี้ ส่วนใหญ่เกิดจากการถมคลองเป็นพื้นที่ดินมากกว่าเป็นถนน มีเพียงการถมคลองเป็นถนนในบริเวณคลองวัดจักรวรรดิ และคลองพลับพลาไชยต่อเนื่องจากช่วงก่อนหน้านี้เพียง 2 สะพานเท่านั้น

ในขณะเดียวกัน ในบริเวณเมืองชั้นกลางพบว่ามีสะพานที่รื้อถอนไปเป็นจำนวนมาก โดยมีความหนาแน่นในบริเวณวัดบวรนิเวศ ซึ่งเกิดจากการถมคลองเป็นพื้นที่ดินริมถนน และเป็นถนนรามบุตรี

4.2.4 การกระจายตัวของสะพานที่รื้อถอนไปในช่วงพ.ศ. 2475 – 2550

จากตำแหน่งสะพานที่รื้อถอนไปในช่วง พ.ศ. 2475 – 2550 พบว่าสะพานที่รื้อถอนไปในเมืองชั้นนอก คือพื้นที่ตั้งแต่คลองรอบกรุงถึงคลองผดุงกรุงเกษม มากที่สุด โดยหายไปทั้งสิ้น 16 สะพานจากทั้งหมด 47 สะพาน รองลงมาคือบริเวณบางรัก ปทุมวัน และสวนดุสิต ตามลำดับ

สะพานที่รื้อถอนไปในบริเวณเมืองชั้นนอก ส่วนใหญ่นั้นอยู่ในบริเวณย่านวัดโสมนัส เนื่องจากการถมคลองจุลนาคร คลองนางชี และคลองวัดโสมนัส เป็นที่ดินริมถนน ซึ่งต่อเนื่องขึ้นไปถึงย่านบริเวณสวนดุสิต ริมคลองผดุงกรุงเกษม พบว่าคลองซึ่งเป็นโครงข่ายของคลองผดุงกรุงเกษมถูกถมเป็นพื้นที่ดินเช่นเดียวกัน นอกจากนี้ ในบริเวณย่านบางรักและปทุมวัน สะพานส่วนใหญ่หายไปเนื่องจากการถมคลองวัดลำพอง เป็นที่ดินจากความต้องการขยายถนนพระรามที่ 4 ให้กว้างมากขึ้น เพื่อรองรับการจราจรที่เพิ่มขึ้นในบริเวณนี้ เช่นเดียวกัน

สรุปได้ว่า ลักษณะทางกายภาพของเมืองช่วง พ.ศ. 2475 – 2550 ส่วนใหญ่มีการเปลี่ยนแปลงบริเวณเมืองชั้นนอก โดยเฉพาะบริเวณวัดโสมนัส ที่คลองเปลี่ยนเป็นที่ดินริมถนน อันแสดงให้เห็นถึงความต้องการการใช้ที่ดินในบริเวณดังกล่าว และในบริเวณบางรัก คลองถูกถมเพื่อขยายถนนให้กว้างขึ้น แสดงถึงความหนาแน่นของการจราจรทางบกในบริเวณนี้



แผนที่ 4 - 8 แสดงตำแหน่งสะพานที่รื้อถอนไปในช่วง พ.ศ.2464 - 2475.



แผนที่ 4 - 9 แสดงตำแหน่งสะพานที่รื้อถอนไปในช่วง พ.ศ. 2475 - 2550.

สรุปว่า ตลอดช่วงเวลา ตั้งแต่ 2450 – 2550 สะพานในกรุงเทพฯ สมัยรัชกาลที่ 5 หายไป บริเวณเมืองชั้นนอก ตั้งแต่คลองรอบกรุง ถึงคลองผดุงกรุงเกษมมากที่สุด แสดงให้เห็นว่าพื้นที่ บริเวณดังกล่าวมีการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพมากที่สุดเช่นกัน

การหายไปของสะพานนั้นเกิดจากการถมคลอง ซึ่งพบว่าในช่วงพ.ศ. 2456 – 2464 คลองส่วนใหญ่ในบริเวณเมืองชั้นนอกถูกถมเป็นถนน แต่หลังจาก พ.ศ.2464 คลองส่วนใหญ่ถูกถมเป็นพื้นที่ดินริมถนน แสดงให้เห็นว่าในช่วงแรกบริเวณนี้มีความต้องการการสัญจรทางบกมาก แต่ในช่วงถัดมาความต้องการเปลี่ยนเป็นที่ดินริมถนน อาจเนื่องด้วยปัจจัยด้านที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่น และราคาที่ดินที่สูงขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว ทำให้เกิดความต้องการพื้นที่สำหรับอยู่อาศัย และประกอบกิจการในพื้นที่นั้นมากขึ้นเช่นกัน ส่วนในบริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงของเมืองมากรองลงมา คือบริเวณย่านบางรัก ซึ่งพบว่าในช่วงพ.ศ.2475 – 2550 มีการเปลี่ยนแปลงอันเกิดจากความต้องการการสัญจรที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้มีการถมคลองเพื่อขยายถนนในถนนสายต่างๆ เช่น ถนนพระรามที่ 4 ถนนสาทร เป็นต้น และบริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของเมืองน้อยที่สุด คือบริเวณเมืองชั้นใน ที่ยังรักษาคลองสำคัญๆ เอาไว้

4.3 สาเหตุของการรื้อถอนสะพานที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5

จากการศึกษาเอกสารจดหมายเหตุเกี่ยวกับการรื้อถอนสะพานพบว่า ว่าสาเหตุการหายไปของสะพานในกรุงเทพฯ มี 2 ประการหลัก คือ (1) การถมคลองเพื่อสร้างถนน และ (2) การขยายถนน เพิ่มพื้นที่ผิวจราจร จึงต้องขยายสะพาน

4.3.1 การถมคลองเพื่อสร้างถนน

การหายไปของสะพานจากการลดบทบาทของคลองในวิถีชีวิตของผู้คน โดยได้บังเกิดถนนและชุมชนทางบกขึ้นแทนที่ รวมไปถึงการสูญเสียประโยชน์ทางการใช้สอยของคลองอันเนื่องมาจากสภาวะแวดล้อมอันเป็นผลจากการขยายตัวของเมืองและจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นตลอดความต้องการที่ดินในเมืองอันเนื่องมาจากราคาที่ดินที่สูงขึ้น ทำให้เป็นปัจจัยสำคัญในการถมคลอง ทั้งนี้และทั้งนั้นปัจจัยสำคัญในการถมคลอง เนื่องมาจากความสกปรก และการตื่นเงินของลำคลองที่ไม่สามารถเอื้ออำนวยใช้ในการสัญจรได้อีกต่อไป ดังจะพบว่ากรุงเทพฯ เกิด

อหิวาตกโรคระบาดครั้งใหญ่เป็นประจำเกือบทุกรัชกาล สาเหตุมาจากความเคยชินในการทิ้งขยะ และสิ่งปฏิกูลลงสู่แม่น้ำ ดังปรากฏในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงออกประกาศตักเตือนห้ามมิให้ราษฎร ทิ้งขยะมูลฝอย ซากศพ และสัตว์ในแม่น้ำลำคลอง เพราะเป็นที่รังเกียจ และเสียเกียรติยศพระมหากษัตริย์³

ต่อมาเมืองในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว และจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับความเคยชินของวิถีชุมชนริมแม่น้ำลำคลอง ซึ่งใช้คลองเป็นท่อระบายของโสโครก และปัญหาการรुक้ำแม่น้ำลำคลอง ทำให้ต้องออกกฎระเบียบคลองขึ้น ด้วยเหตุผลดังกล่าวทำให้ลำคลองตื้นเขินจนใช้การไม่ได้

เห็นได้ว่าปัญหาดังกล่าวมีมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 และทวีความรุนแรงขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 และ รัชกาลที่ 6 ดังจะเห็นได้จากข้อร้องเรียนต่างๆ เช่น ในพ.ศ. 2446 บริเวณคลองตลาดตั้งแต่วัดญวนมาถึงสะพานตัดใหม่หน้าโรงปอน เกิดการตื้นเขินและน้ำซึ่งเคยรับประทานได้เสียไป⁴ พ.ศ. 2451 ชาวจีนจึงทำหนังสือกราบบังคมทูลร้องเรียน รัชกาลที่ 5 จึงโปรดเกล้าฯ ให้ถมคลองที่ตื้นเขินหน้าศาลเจ้าเก่า เพราะเห็นว่าน้ำในคลองสกปรก ควรที่จะถมทำถนน เมื่อถมคลองแล้วอาจทำให้มีการก่อตึก ซึ่งทำให้บังศาลเจ้าที่พวกตนนับถือ⁵ และ พ.ศ. 2460 เกิดความโสโครกและน้ำเน่าเหม็นในคลองแสนแสบ กระทรวงนครบาลต้องสั่งสอบสวนและประกาศห้ามปรัมราษฎร⁶ เป็นต้น

การถมคลองเพื่อสร้างถนนเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับพระนคร รวมไปถึงยังได้พื้นที่ใช้ในการทำกิจกรรมอื่นๆด้วย ดังนั้นจึงมีการถมคลองสืบเนื่องทั้งสมัยรัชกาลที่ 6 และ รัชกาลที่ 7 โดยรัฐบาลได้ประกาศขายคลองให้แก่ราษฎร ในปี พ.ศ. 2453 ขายที่ดินคลองตื้นเขินบริเวณถนนพาดสาย ตำบลลำเพ็ญ พ.ศ. 2454 ขายคูเก่าที่ขุดจากคลองหัวลำโพงเก่า พ.ศ. 2455 ขายคูที่ตื้นเขินทรงวาด พ.ศ. 2456 ขายคลองนางหงส์ อำเภอปทุมวัน พ.ศ. 2461 ถมคลองพระยาไกรทำถนนและที่ดินส่วนที่เหลือแก่ราษฎร⁷ และในปี พ.ศ. 2467 ขายคลองบริเวณถนนข้าวสาร แก่พระยาราชวังสัน⁸

³ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.4 จ.ศ. 128

⁴ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 กษ.11/116

⁵ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 กษ.9.2/52

⁶ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.6 น. 102

⁷ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.6 น.20.6/8

⁸ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.6 น. 15.1

4.3.2 การขยายถนน เพื่อเพิ่มผิวจราจร

การขยายถนน เพิ่มผิวจราจร เพื่อเพิ่มช่องทางการเดินรถให้มากขึ้นนั้น ทำให้มีความจำเป็นต้องรื้อสะพานเดิมเพื่อทำโครงสร้างสะพานใหม่ ประกอบกับความจำเป็นในการสัญจรทางน้ำได้หมดลงไป ทำให้สะพานที่สร้างขึ้นใหม่นั้นไม่มีความจำเป็นต้องยกพื้นสะพานให้สูงขึ้น และจากการขยายถนนที่ระยะทั้งสองฝั่งออกไปกว้างมาก ทำให้ความรู้สึกของความเป็นสะพานนั้นหายไปกลายเป็นเพียงถนนสำหรับข้ามคลองหรือคูน้ำเท่านั้น

4.4 สะพานสมัยรัชกาลที่ 5 ที่ยังคงเหลือในปัจจุบัน

ในปัจจุบันนั้น ในกรุงเทพฯ เหลือสะพานที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 เพียง 70 สะพาน จากสะพานที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 รวม 169 สะพาน สะพานเหล่านี้กระจายอยู่ตามแนวคลองต่างๆ ดังนี้

คลองผดุงกรุงเกษม มีสะพานสมัยรัชกาลที่ 5 เหลืออยู่ 10 สะพาน คือ สะพานเทเวศน์ อนุมิตร สะพานวิศุกรรมนิรมาน สะพานมัชฌวาพิรังสรรค์ สะพานเทวกรรมรังรักษ์ สะพานจตุรพักตรวิงสุษดี สะพานกษัตริย์ศึก (สะพานยศเส) สะพานนพวงศ์ สะพานสุประดิษฐ์ (สะพานเจริญสวัสดิ์) และสะพานพิทยเสถียร

คลองคูเมืองเดิม มีสะพานสมัยรัชกาลที่ 5 เหลืออยู่ 8 สะพาน คือ สะพานผ่านพิภพลีลา สะพานข้างโรงครก (สะพานเจริญศรี) สะพานหกเคี้ยวรถราง สะพานข้างโรงสี สะพานหกสรณภรณ์ (สะพานปีกุน) สะพานมอญ สะพานหัวจระเข้ (สะพานอุบลรัตน์) และสะพานปากคลองตลาด (สะพานเจริญรัช)

คลองรอบกรุง มีสะพานสมัยรัชกาลที่ 5 เหลืออยู่ทั้งสิ้น 7 สะพาน คือ สะพานนรรัตนสถาน สะพานผ่านฟ้าลีลาศ สะพานสมมตอมรรค สะพานรพีพัฒนาภาค สะพานดำรงสถิต สะพานกานุกพันธ์ และสะพานหัน

คลองเปรมประชากร มีสะพานสมัยรัชกาลที่ 5 เหลืออยู่ 7 สะพาน คือ สะพานข้ามคลองเปรมประชากร ที่ถนนสุคันธาราม สะพานสุขโขทัย สะพานข้ามคลองเปรมประชากร ที่ถนนราชวิถี สะพานข้ามคลองเปรมประชากร ที่ถนนพระรามที่ 5 สะพานศรีอยุธยา สะพานชมัยมรุเชษฐ และ สะพานอรไท

คลองมหานาคและคลองแสนแสบ มีสะพานสมัยรัชกาลที่ 5 เหลืออยู่ 4 สะพาน คือ สะพานนริศดำรง สะพานเจริญราษฎร์ 32 สะพานเฉลิมหล้า 56 และ สะพานเฉลิมโลก 55

คลองช่องนนทรี มีสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 เหลืออยู่ 5 สะพาน คือ สะพานข้ามคลองขวาง ที่ถนนสุริวงค์ สะพานหลังสถานทูตญี่ปุ่น (เก่า) สะพานข้างป่าช้าฝรั่ง สะพานข้ามคลองขวาง และ สะพานเหล็กข้างบ้านหลวงสาร

คลองหลอดวัดราชบพิธ มีสะพานสมัยรัชกาลที่ 5 เหลืออยู่ 5 สะพาน สะพานเหล็กกรมวัดราชบพิธ สะพานเฉลิมพงษ์ 51 สะพานถ่าน สะพานเฉลิมวง 47 และ สะพานโรงหอย

คลองรางเงินและคลองเม่งเส็ง มีสะพานสมัยรัชกาลที่ 5 เหลืออยู่ 4 สะพาน คือ สะพานบรมวงศ์ สะพานข้ามคลองรางเงิน ที่ถนนราชวิถี(ข้างอู่) สะพานข้ามคลองเม่งเส็ง และ สะพานอัจฉรพรรณ

คลองซื่อหน้า มีสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 เหลืออยู่ 3 สะพานคือ สะพานอภัยเจษฎุทิศ สะพานเสาวณี และ สะพานยมราชใน

คลองหลอดวัดเทพธิดาราม มีสะพานสมัยรัชกาลที่ 5 เหลืออยู่ 3 สะพาน คือ สะพานบ้านตะนาว สะพานตึกดิน และ สะพานข้ามคลองวัดเทพธิดาราม

คลองวัดเบญจมบพิตร มีสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 เหลืออยู่ 2 สะพาน คือ สะพานวรเสรัฐ และสะพานโสภาค

คลองสามเสน มีสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 เหลืออยู่ 2 สะพาน คือ สะพานโสภณ (สะพานกิมเซ่งหลี) และสะพานดุสิต

คลองสวนหลวง มีสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 เหลือเพียง 1 สะพานคือ สะพานริมวัดช่างแสง

คลองสาร มีสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 เหลืออยู่ 2 สะพาน คือ สะพานริมศาลเจ้าพรหมเมศ และสะพานเฉลิมเมือง 49

นอกจากนี้เป็นสะพานข้ามคลองสั้นๆ ที่เป็นคลองแยกจากแม่น้ำเจ้าพระยา มีอย่างละ 1 สะพานคือ สะพานริมวัดยานนาวา สะพานคลองบางกวย สะพานบางขวาง สะพานคลองบางใหม่ และสะพานคลองสวนหลวง

พบว่าสะพานส่วนใหญ่ที่เหลืออยู่นั้นอยู่ในคลองที่เป็นคลองสายหลัก มีความสำคัญ โดยบริเวณพื้นที่ระหว่างคลองคูเมืองเดิม และคลองรอบกรุง รวมไปถึงพื้นที่ในเขตดุสิตที่ยังคงรักษาคลองและสะพานเอาไว้



แผนที่ 4-10 แสดงตำแหน่งสะพานสมัยรัชกาลที่ 5 ในกรุงเทพฯ ที่เหลืออยู่ใน พ.ศ. 2550.

4.5 การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางสถาปัตยกรรมของสะพานสมัยรัชกาลที่ 5 ที่ยังคงเหลืออยู่ในปัจจุบัน

การศึกษาในส่วนนี้ มุ่งศึกษารายละเอียดของความเปลี่ยนแปลงทางด้านสถาปัตยกรรม ประเภทสะพานที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 จากกลุ่มตัวอย่างสะพานที่ยังคงสภาพอยู่การศึกษา ในขั้นแรกใช้การศึกษาจากแผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ. 2550 พบสะพานทั้งสิ้น 70 สะพาน จากนั้นจึง อาศัยการสำรวจภาคสนาม เพื่อตรวจสอบจำนวนสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่เหลืออยู่ในปัจจุบัน อยู่จริง แล้วจึงนำสะพานจำนวนดังกล่าว มาคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาเปรียบเทียบ ลักษณะวัสดุโครงสร้าง เครื่องประดับตกแต่งของสะพานในปัจจุบัน กับข้อมูลของสะพานในอดีต จากภาพถ่ายและเอกสารประวัติศาสตร์

การศึกษากการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางสถาปัตยกรรมของสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 แบ่ง การศึกษาออกได้เป็น 2 ช่วงคือ การศึกษาสะพานในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 และการศึกษาสะพาน ในช่วงหลังสมัยรัชกาลที่ 5

การศึกษาสะพานในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 แบ่งออกได้เป็น 3 ขั้นตอน ในขั้นแรก เป็นการ แบ่งลักษณะสะพาน ออกเป็นช่วงเวลาต่างๆ เพื่อศึกษาถึงลักษณะของสะพานในแต่ละช่วงเวลา ต่อมาขั้นที่ 2 จึงทำการวิเคราะห์ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของสะพานในแต่ละช่วงเวลา โดยมี ประเด็นในการศึกษาดังนี้ คือ ประเภทของสะพาน วัสดุและโครงสร้างของสะพาน (Type and Material of Bridges) และ การประดับตกแต่ง รูปแบบและการสื่อความหมาย (Ornament Style and Meaning of Bridges) และขั้นที่ 3 ศึกษาวิเคราะห์ถึงปัจจัยการเปลี่ยนแปลงทาง สถาปัตยกรรมของสะพานในด้านต่างๆ

การศึกษาสะพานในช่วงหลังสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นการศึกษาเปรียบเทียบลักษณะของ สะพานที่พบในปัจจุบัน และสะพานที่ปรากฏในสมัยรัชกาลที่ 5 ว่ามีลักษณะเปลี่ยนแปลงไปเช่นไร

จากการสำรวจแผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ. 2550 พบว่าสะพานสมัยรัชกาลที่ 5 ที่ยังคงเหลืออยู่ มีทั้งหมด 70 สะพาน สามารถจำแนกสะพานออกได้เป็น 2 ประเภท คือ (1) สะพานที่ยกสูงเหนือ คลอง และ (2) สะพานที่มีลักษณะแบนราบไปกับถนน

สะพานที่ยกสูงเหนือคลอง มีลักษณะเป็นสะพานข้ามลำคลอง ความกว้างของถนนไม่กว้างเกินกว่า 4 ช่องจราจร ที่สามารถเห็นคลองได้ และมีองค์ประกอบที่ดูมีลักษณะเป็นสะพาน เช่นราวสะพาน หรือเสาไฟ สะพานประเภทนี้มีทั้งหมด 55 สะพาน

สะพานที่มีลักษณะแบนราบไปกับถนน คือ สะพานที่มีลักษณะแบนราบ ผิวจราจรมีระดับเดียวกับถนน เนื่องด้วยคลองได้กลายเป็นทางระบายน้ำด้านใต้ถนน ไม่มีราวสะพาน จนทำให้มีลักษณะไม่เป็นสะพาน หรือกล่าวได้ว่าสะพานประเภทนี้เป็นสะพานที่ถูกรื้อไป โดยสะพานในประเภทนี้มีทั้งหมด 15 สะพาน ได้แก่ สะพานข้ามคลองส้มป่อย ที่ถนนสุคันธาราม (98) สะพานบรมวงศ์ (99) สะพานข้ามคลองส้มป่อย ที่ถนนสุขโขทัย(101) เป็นต้น

การศึกษาเปรียบเทียบวัสดุโครงสร้างและองค์ประกอบต่างๆของสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 และปัจจุบัน เลือกศึกษาเฉพาะสะพานในประเภทที่ 1 สะพานที่ยกสูงเหนือคลอง มาทำการศึกษาเนื่องด้วยสะพานที่มีลักษณะเป็นถนนนั้น สะพานได้ถูกรื้อไปแล้ว

โดยพบว่าสะพานทั้ง 55 สะพานนั้นมีเพียง 38 สะพานเท่านั้นที่ทราบรายละเอียดด้านโครงสร้างและวัสดุในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงนำสะพานจำนวนดังกล่าวมาเป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5

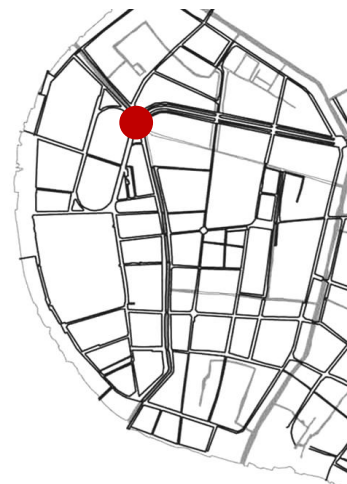
3. สะพานผ่านพิภพลีลา



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนราชดำเนินกลาง ข้ามคลองคูเมืองเดิม

ปีที่สร้าง ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2442 ครั้งที่ 2 15 พฤศจิกายน 2447⁹

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม พ.ศ. 2442 สะพานโครงเหล็กโค้งบน

พ.ศ. 2447 คานเหล็ก พื้นไม้ ราวลูกทรงสะพานเหล็กตัด

ปัจจุบัน ได้มีการขยายถนนกว่าแต่เดิมเป็นถนนกว่า 5 เลน และ
เกาะกลางถนน ราวระเบียงและเสาไฟ ได้เปลี่ยนเป็นคอนกรีต
โดยมีป้ายชื่ออยู่ตรงกลาง

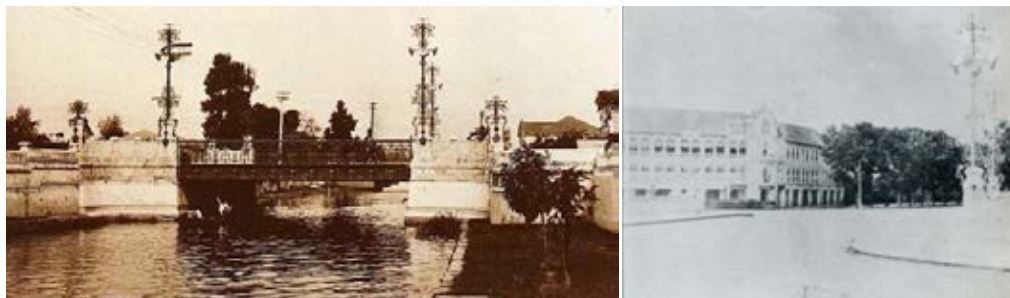
ข้อมูลประวัติศาสตร์ แต่เดิมเป็นสะพานโค้งโดยใช้โครงเหล็ก เมื่อปี ร.ศ.112 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้จัดสร้างสะพานใหม่ขึ้นแทนสะพานเก่า เพื่อให้รับ
กับสะพานมัทวานรังสรรค์ทางด้านถนนราชดำเนินกลาง¹⁰ ต่อมาในปี พ.ศ. 2514 – 2516 มีการ

⁹ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 21 ร.ศ. 123 หน้า 613 “เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดสะพานเฉลิม 51 และ สะพานผ่านพิภพลีลา)

¹⁰ ศิริชัย นฤมิตรเรขการ .สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 74

ก่อสร้างสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ได้มีการปรับปรุงสะพานผ่านพิภพลีลา
อีกครั้งหนึ่ง โดยขยายและเปียงให้พ้นทางลาดของสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า¹¹

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 - 1 สะพานผ่านพิภพลีลา ที่มา : ชัตลวดี สินธุสิงห์, ชาวอิตาเลียนในราชสำนักไทย, หน้า 35

ภาพที่ 4 - 2 สะพานผ่านพิภพลีลา ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 75



ภาพที่ 4 - 3 ภาพสะพานผ่านพิภพลีลา พ.ศ. 2449 ที่มา : หอจดหมายเหตุแห่งชาติ

ภาพที่ 4 - 4 ภาพสะพานผ่านพิภพลีลา พ.ศ. 2453 ที่มา : หอจดหมายเหตุแห่งชาติ

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 - 5 ภาพสะพานผ่านพิภพลีลาในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, มกราคม 2555

¹¹ ศิลปากร,กรม. กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, จดหมายเหตุการณอนุรักษ์กรุงรัตนโกสินทร์ (กรุงเทพฯ : กองจดหมายเหตุแห่งชาติ กรมศิลปากร, 2525), หน้า 579 - 580

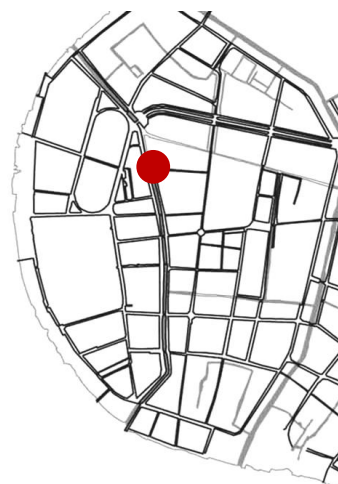
4. สะพานข้ามโรงครก



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



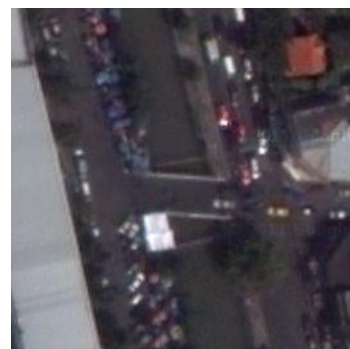
KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนวัดศิริ ข้ามคลองคูเมืองเดิม

ปีที่สร้าง ก่อน พ.ศ. 2426¹²

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม

สมัยรัชกาลที่ 5 พื้นไม้ซุงวางบนเขื่อนริมคลองก่ออิฐถือปูน
ปัจจุบัน สะพานโค้งคอนกรีตเสริมเหล็ก ราวระเบียง ลูกกรงเป็น
ปูนปั้น เHING สะพานทั้งสองด้านมีเสา 4 ต้น ประติษฐานเป็นพานพุ่ม
อุบะแบบตะวันตก

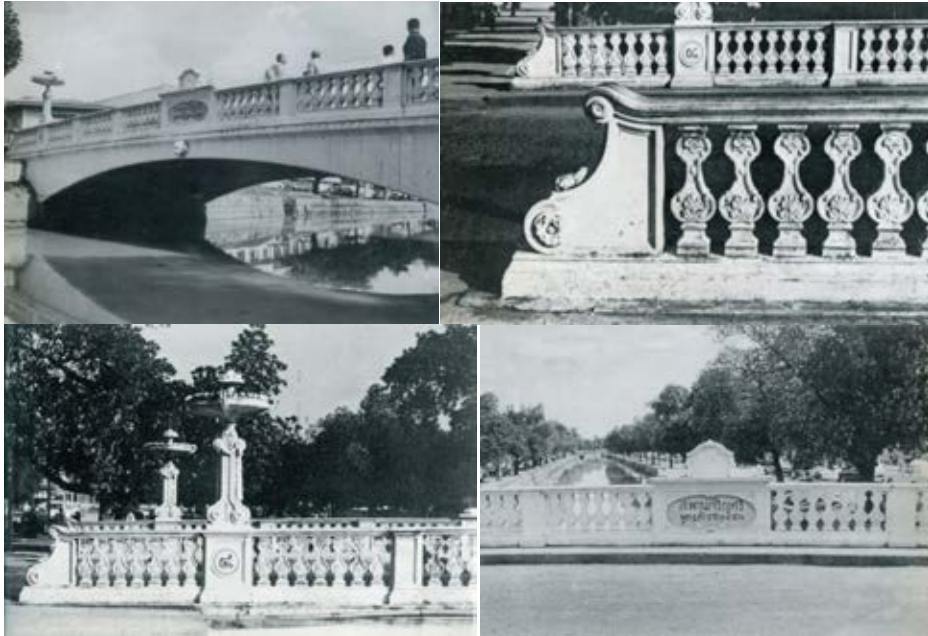
ข้อมูลประวัติศาสตร์ ในสมัยรัชกาลที่ 5 สะพานเจริญศรีมีชื่อว่า สะพานข้ามโรงครก¹³ ต่อมาใน
สมัยรัชกาลที่ 6 ในปี พ.ศ. 2457¹⁴ จึงได้สร้างสะพานนี้ขึ้นใหม่เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก เพื่อ
ฉลองพระชนมพรรษาของพระองค์ โดยพระราชทานชื่อว่า เจริญศรี

¹² สำนักงานจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 น.5.1 "ความเห็นกรมหมื่นนเรศ ว่าด้วยเรื่องคลองและสะพานข้ามคลอง", (ร.ศ. 106 – 110)

¹³ สารบาญชีสำหรับเจ้าพนักงานกรมไปรษณีย์ กรุงเทพมหานคร (กรุงเทพฯ : ต้นฉบับ, 2541)

¹⁴ ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 124

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 6 สะพานช้างโรงครก (สะพานเจริญศรี) เมื่อ พ.ศ. 2520
ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 124 – 126

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 7 สะพานช้างโรงครก (สะพานเจริญศรี) ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 2554

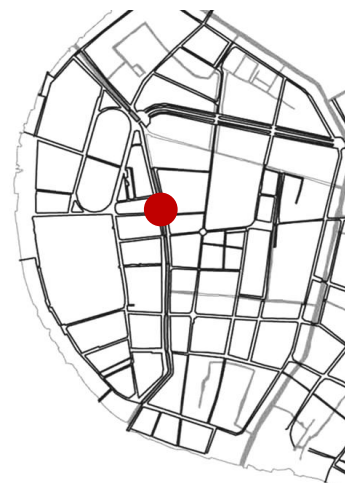
5. สะพานหกเคียงรถราง



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ปลายถนนแพ่งนรา ข้ามคลองคูเมืองเดิม

ปีที่สร้าง 20 มกราคม 2439¹⁵

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม

สมัยรัชกาลที่ 5 สะพานหกเหล็ก พื้นไม้

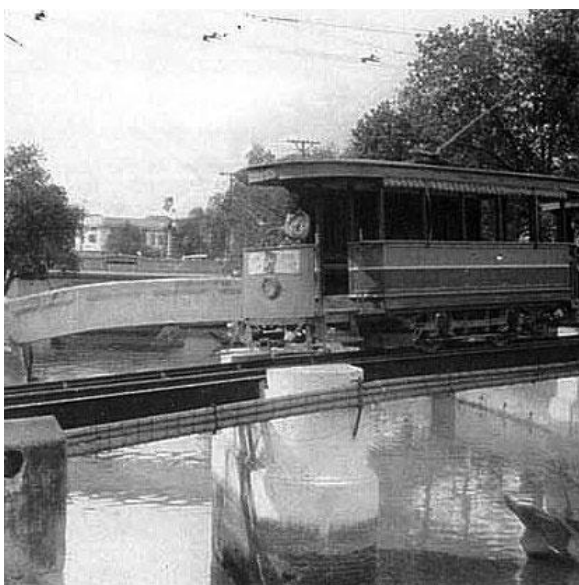
ปัจจุบัน เป็นสะพานสำหรับคนเดินข้าม โครงสร้างคอนกรีตโค้ง
พนักราวสะพานเป็นท่อนเหล็กกลมทอดขนานกันไปตามความ
ยาวของสะพาน เว้นช่องด้วยเสาคอนกรีต

ข้อมูลประวัติศาสตร์ แต่เดิมในสมัยรัชกาลที่ 5 สะพานแห่งนี้เป็นสะพานหก
เรียกว่าสะพานหกเคียงรถราง มีความกว้าง 4 เมตร เป็นสะพานหกเหมือนสะพานทรกรวาง แต่ใช้
สำหรับให้รถม้าข้ามได้ ซึ่งในตอนแรกเห็นว่าในคลองแห่งนี้มีสะพานถ้อยอยู่แล้ว แต่เห็นว่าเป็น
ประโยชน์จึงมีพระบรมราชานุญาตให้ทำ¹⁶

¹⁵ สำนักงานจดหมายเหตุแห่งชาติ, ๑.5 ๒๕9/23 “กรมหมื่นนราทำสะพานข้ามแบแรก”

¹⁶ เรื่องเดียวกัน

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 8 สะพานหกเศียรทรงวางในสมัยรัชกาลที่ 5

ที่มา : เอกรงค์ ภาณุพงษ์, ภาพเก่าเล่าสยาม เล่ม 1(กรุงเทพฯ : สยามบันทึก, 2548), หน้า 87

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 - 9 สะพานหกเศียรทรงวางในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 2554

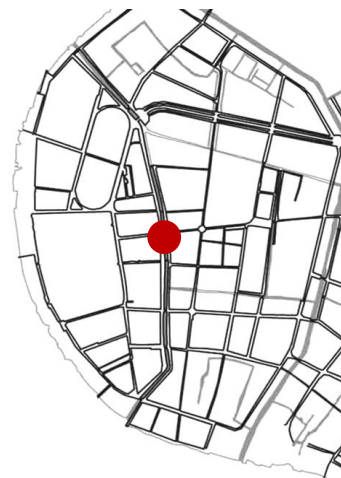
6. สะพานข้ามโรงสี



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนบำรุงเมือง คลองคูเมืองเดิม

ปีที่สร้าง พ.ศ. 2453

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม

ในสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นสะพานคานเหล็ก พื้นไม้ราวลูกกรงเหล็กหล่อรูปวงกลม

พ.ศ. 2453 เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ที่มีโครงค้ำด้านล่างเชื่อมกับเขื่อนสะพาน ลูกกรงสะพานลูกกรงปูนปั้น ชนิดโปร่ง

ปัจจุบัน มีโครงสร้างเหมือนในอดีต แม้จะมีการขยายความกว้างของสะพาน

ข้อมูลประวัติศาสตร์ สะพานข้างโรงสีเป็นสะพานที่สร้างมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 1¹⁷ โดยแต่ก่อนนั้นเป็นเพียงสะพานที่ใช้ไม้ซุงพาดวางบนเขื่อนก่ออิฐถือปูน¹⁸ ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้มีการสร้างสะพานขึ้นใหม่โดยใช้คานเหล็ก ราวลูกกรงเหล็กหล่อ และในปี 2453 ได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างสะพานขึ้นใหม่เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก เสาปลายสะพานมีรูปสุนัขปูนปั้น อันเป็นสัญลักษณ์แห่งปีที่สร้างสะพานเสร็จ คือ พ.ศ. 2453¹⁹

ระหว่างปี พ.ศ. 2517 – 2518 กรุงเทพมหานครได้ปรับผิวจราจรโดยขยายถนนและสะพานให้กว้างขึ้น แต่ยังคงรักษาองค์ประกอบเดิมของสะพานไว้ทุกประการ²⁰

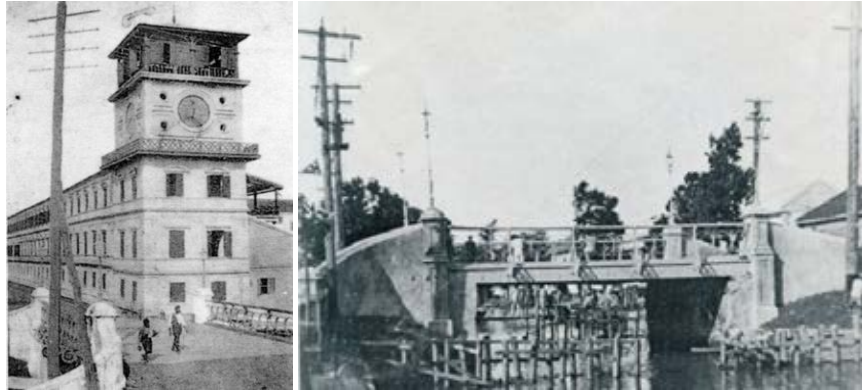
¹⁷ ม.ร.ว.เน่งน้อย ศักดิ์ศรี, ลักษณะทางกายภาพกรุงรัตนโกสินทร์(กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534), หน้า 117

¹⁸ แดนพีช แบรดเลย์, อักษรภิธานศรับท์ = Dictionary of the Siamese Language (พระนคร : องค์การคำของคุรุสภา, 2514), หน้า 238

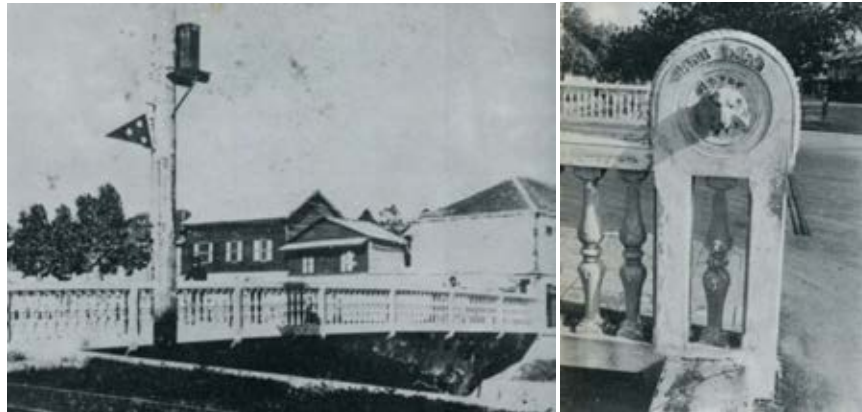
¹⁹ กนกวลี ชูชัยยะ, พจนานุกรมวิสามานยนามไทย วัด วัง ถนน สะพาน ป้อม (กรุงเทพฯ : ราชบัณฑิตยสถาน, 2548), หน้า 81

²⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า 82

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 10 สะพานข้างโรงสีแบบเก่า เป็นสะพานเหล็ก
ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 37



ภาพที่ 4 – 11 สะพานข้างโรงสีในสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นสะพานคอนกรีต
ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 138

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 12 สะพานข้างโรงสีในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 2554

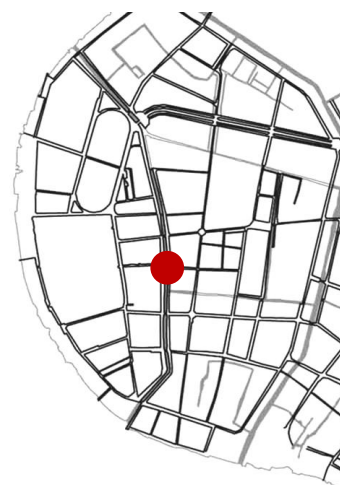
7. สะพานหกถนนราชมรมย์



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



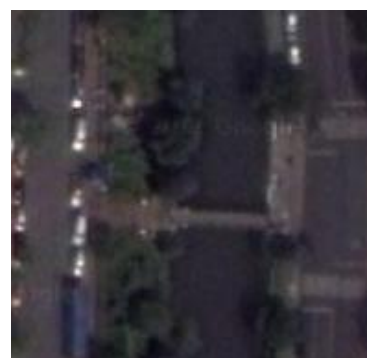
KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนสราญรมย์ คลองคูเมืองเดิม

ปีที่สร้าง สันนิษฐานว่าสร้างระหว่าง พ.ศ. 2411 - 2425²¹

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม สมัยรัชกาลที่ 5 สะพานหกไม้

ปัจจุบัน เป็นสะพานขนาดเล็ก เป็นคอนกรีตเสริมมีโครงสร้าง
โค้งรองรับด้านใต้

ข้อมูลประวัติศาสตร์ เป็นสะพานไม้แผ่นเดียว มีลูกปี่ใหญ่มัดลวดถ่วงอยู่ฝั่งข้างนี้(ฝั่งวัดราชประดิษฐ์) เวลาเรือมาก็เอาเท้าเหยียบให้กระดกเพื่อให้เรือผ่าน²² ต่อมาเมื่อสมัยรัชกาลที่ 5 เสด็จกลับจากสิงคโปร์ ได้มาทรงสร้างสะพานหกเพื่อให้รถข้ามคลองเหมือนอย่างที่ปัตตาเวีย²³ ซึ่งน่าจะสร้างทับสะพานเดิม สะพานหกที่สร้างขึ้นนี้เพื่อประโยชน์เป็นเส้นทางเดินของพลทหาร ระหว่าง

²¹ สารบาณีย์สำหรับเจ้าพนักงานกรมไปรษณีย์ กรุงเทพมหานคร (กรุงเทพฯ : ต้นฉบับ, 2541)

²² สันต์ สุวรรณประทีป, ศิลปวัฒนธรรม, 3 (พ.ศ. 2525), "ล้าลึกอดีต", หน้า 81.

²³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 81.

กรมยุทธนาธิการกับโรงครัวที่เลี้ยงทหาร ซึ่งตั้งอยู่ริมถนนเพื่อองครที่ต้งเดินมารับประทานอาหาร
ไกล ผู้บัญชาการจึงทำให้เป็นสะพานหก เพื่อตัดทอนหนทางให้สั้น สะพานนี้ได้ใช้มาหมดเวลาที่
เจ้าหมื่นไวยวรรณารถได้เป็นผู้บังคับการทหารหน้าอยู่เท่านั้น²⁴

ต่อมาสมเด็จพระนางเจ้าศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถได้สร้างสะพานนี้ใหม่ เป็นสะพาน
ขนาดเล็ก เป็นคอนกรีตเสริมมีโครงสร้างโค้งรองรับด้านใต้ พนักราวสะพานเป็นท่อนเหล็กกลมทอด
ขนานกันไปตามความยาวของสะพาน เว้นช่องด้วยเสาคอนกรีต เซึ่งสะพานมีเสาคอนกรีต 4 ต้น
ตกแต่งหัวเสาเป็นรูปถ้วยประดับช่อดอกไม้ มีวงไข 4 วง หมายถึงพระชนมายุ 4 รอบ และเนื่องด้วย
เป็นสะพานขนาดเล็ก จึงไม่มีชื่อ คนทั่วไปจึงเรียกว่า “สะพานหมู” ด้วยมีรูปอนุสาวรีย์หมูอยู่บนฝั่ง
คลองด้านตะวันตกใกล้เชิงสะพาน²⁵

²⁴ กระทรวงกลาโหม, ประวัติกระทรวงกลาโหม [ออนไลน์], 15 กุมภาพันธ์ 2555. แหล่งที่มา

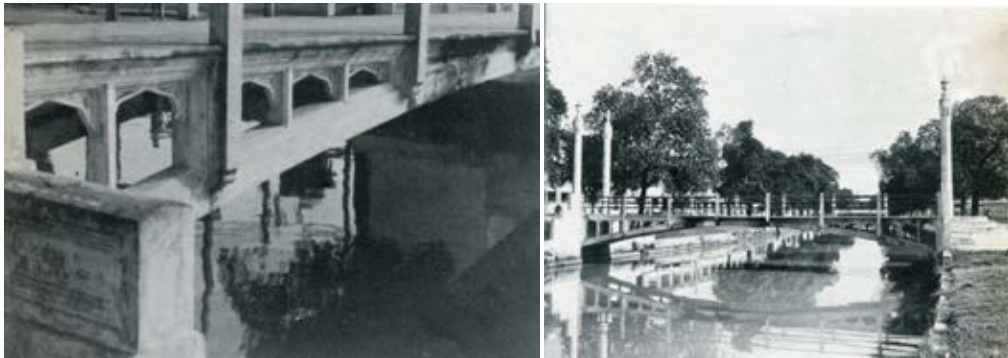
<http://www.mod.go.th/history.html>

²⁵ ศิลปากร,กรม. กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, จดหมายเหตุการณ่อนุรักษ์กรุงรัตนโกสินทร์, หน้า 581-582.

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 13 สะพานหกถนนสรายุรมย์ในสมัยรัชกาลที่ 5
ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 28



ภาพที่ 4 – 14 สะพานหกถนนสรายุรมย์ (สะพานปีกุน) ปี 2520
ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 139 -140

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 15 สะพานหกถนนสรายุรมย์ (สะพานปีกุน) ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 2554

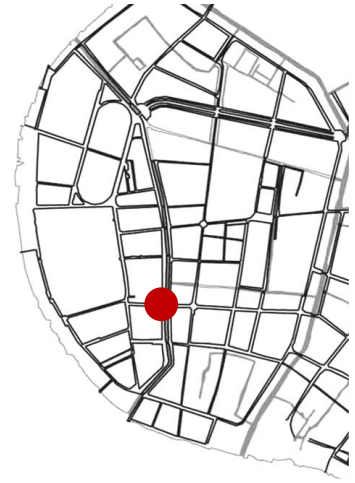
8. สะพานมอญ



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนเจริญกรุง คลองคูเมืองเดิม

ปีที่สร้าง สันนิษฐานว่าสร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ตอนกลาง

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม สมัยรัชกาลที่ 5 คานเหล็ก พื้นคอนกรีต

ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ราวลูกกรงเหล็กดัด

ข้อมูลประวัติศาสตร์ สะพานนี้มีมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3 โดยพวกมอญที่อาศัยอยู่ริมคลองหลอด

ได้ช่วยกันสร้างขึ้น แต่เดิมนั้นสร้างด้วยพื้นไม้สักหนา เhingสะพานทั้งสองข้างก่ออิฐถือปูนเป็น

กำแพงรับ²⁶ ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 6 ได้รื้อและสร้างใหม่เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กแบบง่าย

เหล็กดัดแบบนอศิลป์ (Art Nouveau)

²⁶ นิลนนท์, "สะพานข้ามคลองหลอด", วารสารบ้านและสวน 11 ฉบับที่ 131(ก.ค.2530) : 153

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 16 สะพานมอญเก่าในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 37.



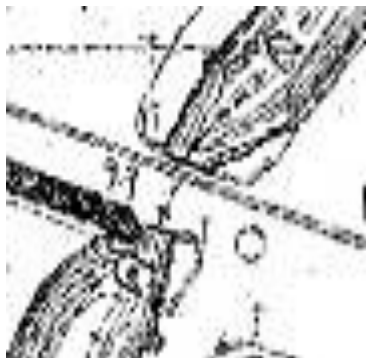
ภาพที่ 4 – 17 สะพานมอญ เมื่อ พ.ศ. 2420 ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 141-142.

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 18 สะพานมอญในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 2554

10. สะพานปากคลองตลาด



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนมหาราช คลองคูเมืองเดิม

ปีที่สร้าง สร้างครั้งที่ 1 ก่อน 2430

ครั้งที่ 2 30 ธันวาคม 2454 (รัชกาลที่ 6)

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม ก่อน 2430 เป็นพื้นไม้ซุงวางบน เขื่อนคลองรับสะพาน

พ.ศ. 2454 คอนกรีตเสริมเหล็ก ขอบสะพานเป็นรูปโค้งครึ่ง

วงกลม ลูกกรงราวสะพานเป็นลูกกรงปูนปั้นรูปเสียดพระขรรค์

ที่กึ่งกลางราวสะพานเป็นรูปโล่จารึกนามสะพาน²⁷

ปัจจุบัน ได้มีการขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานแห่งชาติ โดย

รูปแบบทางโครงสร้างและส่วนประดับตกแต่งสะพานนั้นเหมือน

ครั้งในสมัยรัชกาลที่ 6

²⁷ ศิลปากร, กรม, กองโบราณคดี, รายงานสำรวจโบราณสถานในกรุงรัตนโกสินทร์เล่ม 4 ประเภทสะพาน
คลอง บ่อม ทำนํ้า และสวนสาธารณะ(กรุงเทพฯ : อรุณการพิมพ์, 2535) หน้า

ข้อมูลประวัติศาสตร์ ในสมัยรัชกาลที่ 5 นั้นสะพานแห่งนี้เป็นสะพานข้าง เรียกว่า สะพานข้างริม กำแพงปากคลองตลาด²⁸ โดยคาดว่าสะพานแห่งนี้น่าจะสร้างพร้อมกับถนนมหาธาตุ

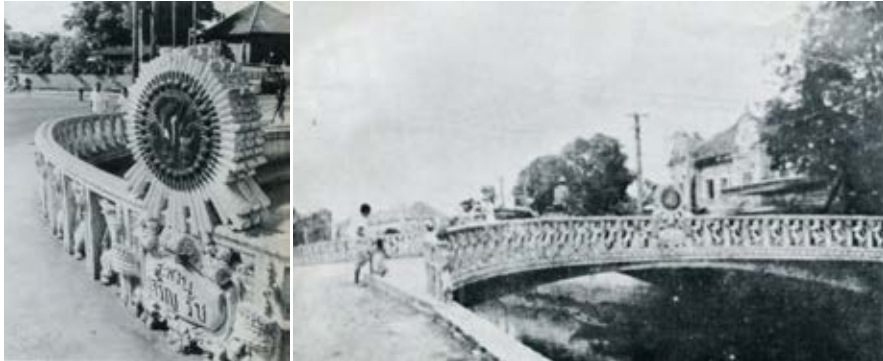
ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 6 ได้โปรดฯให้สร้างสะพานขึ้นใหม่ เนื่องในวันเฉลิมพระชนมพรรษา 31 พรรษาในปี 2453 และได้เปิดสะพานในปี 2454²⁹ เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก พนักราว สะพานทั้งสองข้างเป็นรูปครึ่งวงกลม และลูกกรงทั้งสองข้างเป็นรูปเสวยยืนหันข้างประคองพระชรรค์ด้วยเท้าหน้าหันหน้าเข้ามาทางกึ่งกลางสะพาน อันหมายถึงกิจการเสื่อป่าที่ทรงสถาปนาขึ้นในปีเดียวกันนี้ กึ่งกลางสะพานเป็นรูปคล้ายโล่จารึกนามสะพาน³⁰

²⁸ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5 น. 5.1 “ความเห็นกรมหมื่นนเรศวร ว่าด้วยเรื่องคลองและสะพานข้ามคลอง”, (ร.ศ. 106 – ร.ศ. 110)

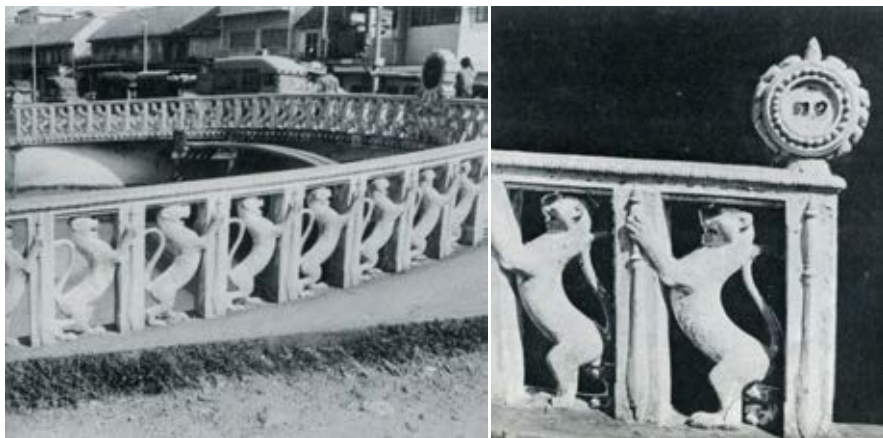
²⁹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, มร. 6/250, “โปรดเกล้าฯสร้างสะพานที่ปากคลองตลาดเพื่อเป็นพระบรมราชูปถัมภ์ในการเฉลิมพระชนมพรรษา ศก 130 พระราชทานนามว่า สะพานเจริญรัช”.

³⁰ ศิลปากร, กรม. กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, จดหมายเหตุการณ์อนุรักษ์กรุงรัตนโกสินทร์, หน้า 547 - 548

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 19 สะพานเจริญรัช 31 แรกเริ่มสร้าง ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 119



ภาพที่ 4 – 20 รายละเอียดราวลูกกรงสะพานเจริญรัช 31
ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 119

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 21 สะพานเจริญรัช ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 255

11. สะพานนรรัตนสถาน



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนมหาราช คลองคูเมืองเดิม

ปีที่สร้าง สร้างครั้งที่ 1 ก่อน พ.ศ. 2425 สร้างครั้งที่ 2 พ.ศ. 2439³¹

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม ก่อน พ.ศ. 2425 เป็นสะพานไม้หลักแพ

พ.ศ. 2439 เป็น สะพานเหล็กโค้ง พื้นไม้

ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ราวสะพานคอนกรีต กลางสะพานทั้งสองข้างมีจารึกนามสะพานและปีที่บูรณะคือ พ.ศ. 2486 ปลายสุดราวสะพานทั้งสองฝั่งเป็นเสาไฟฟ้าคอนกรีตทรงสอบขึ้นด้านบน

ข้อมูลประวัติศาสตร์ สะพานนี้สร้างครั้งแรกนั้นเป็นสะพานไม้หลักแพอย่างเก่าริมบ้านพระยานรรัตน³² ต่อมาได้มีการสร้างสะพานขึ้นใหม่เป็นสะพานเหล็กโค้งบน³³ ซึ่งสันนิษฐานว่าน่าจะหกเปิด

³¹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ๑.5 ยธ.9/20, “เรื่องสะพานนพวงษ์ และตัดถนนหลวงต่อจากสะพานนพวงษ์มาถึงหน้าคู”(23 กันยายน ร.ศ.115)

ได้ เนื่องจากในเอกสารจดหมายเหตุกล่าวว่า สะพานหกข้างบ้านเจ้าพระยานรรัตน ซึ่งใกล้กับวัง กรมหมื่นมเหศวรด้วยนั้น เป็นสะพานทำแล้วเสร็จแต่ก็ยังไม่ได้ทำพิธีเปิด³⁴ ต่อมาในปี 2442 จึงได้ ตั้งชื่อสะพานโค้งนี้ว่า นรรัตนสถาน³⁵ เนื่องด้วยอยู่ใกล้บ้านของเจ้าพระยานรรัตนราชมานิต

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 22 ภาพวาดสะพานนรรัตนสถาน เป็นสะพานโค้งเหล็กโค้งบน
ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 32

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 23 ภาพสะพานนรรัตนสถานในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 2554

³² สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5 น. 5.1 “ความเห็นกรมหมื่นนเรศวร ว่าด้วยเรื่องคลองและสะพานข้ามคลอง”, (ร.ศ. 106 – ร.ศ. 110)

³³ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5 ยธ. 9/38 “เรื่องทำสะพานต่างๆ ทำสะพานเหล็กข้ามคลองวัดนราจร”, (3 กันยายน ร.ศ. 118)

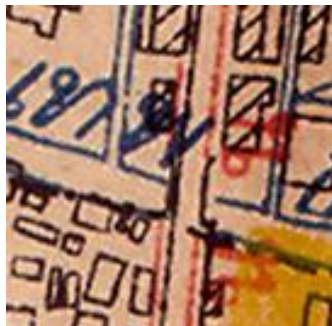
³⁴ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5 ยธ. 9/20

³⁵ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5 ยธ. 9/38

20. สะพานบ้านตะนาว



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



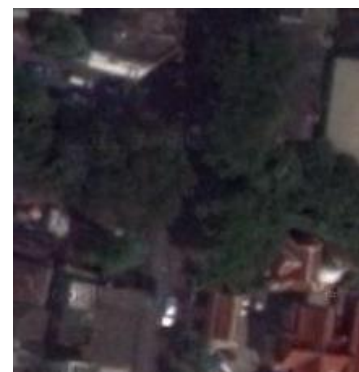
KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนบ้านตะนาว คลองหลอดวัดเทพธิดาราม

ปีที่สร้าง ก่อน 2426³⁶

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม สมัยรัชกาลที่ 5 เป็นพื้นไม้ซุงวางบน เขื่อนคลองรับสะพาน
ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ตัวสะพานไม่มีความลาด
 ชัน พนักราวสะพานเป็นคอนกรีตอย่างเรียบ ปลายสะพานทั้งสอง
 ด้านมีเสาไฟฟ้าคอนกรีตประดับอยู่ทั้งสอง

ข้อมูลประวัติศาสตร์ แต่ก่อนเป็นสะพานซ้าง เรียกว่า สะพานซ้างซ้างวัดมหรณ³⁷

ภาพในอดีต

³⁶ สารบาญชีสำหรับเจ้าพนักงานกรมไปรษณีย์ กรุงเทพมหานคร ปี 2426 (กรุงเทพฯ : ต้นฉบับ, 2541)

³⁷ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5 น. 5.1 “ความเห็นกรมหมื่นนเรศวร ว่าด้วยเรื่องคลองและสะพานข้ามคลอง”, (ร.ศ. 106 – ร.ศ. 110)

ไม่มีข้อมูล

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 24 สะพานบ้านตะนาวในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 255

21. สะพานตึกดิน



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนดินสอ คลองหลอดวัดเทพธิดาราม

ปีที่สร้าง ครั้งที่ 1 ก่อน 2430³⁸

ครั้งที่ 2 15 พฤศจิกายน 2442³⁹

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม ก่อน 2430 เป็นสะพานคานไม้วางบนเสาไม้

ปี พ.ศ. 2442 ไม่ปรากฏข้อมูล

ข้อมูลประวัติศาสตร์ ไม่มีข้อมูล

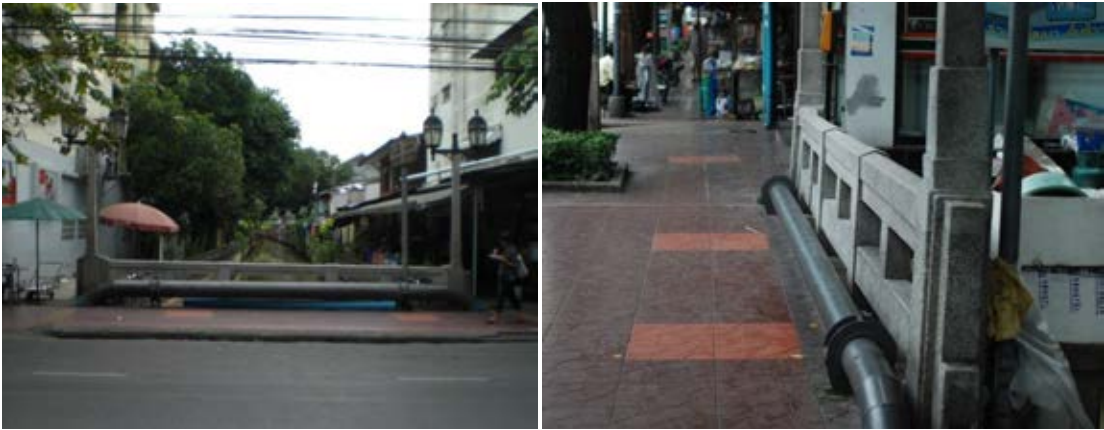
³⁸ สารบาญชีสำหรับเจ้าพนักงานกรมไปรษณีย์ กรุงเทพมหานคร ปี 2426 (กรุงเทพฯ : ต้นฉบับ, 2541)

³⁹ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 16 หน้า 496 “การเปิดสะพานเฉลิม 46 และสะพานต่างๆ”

ภาพในอดีต

ไม่มีข้อมูล

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 25 สะพานตึกดินในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 2554

24. สะพานผ่านฟ้าลีลาศ



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนราชดำเนินกลาง คลองรอบกรุง

ปีที่สร้าง ครั้งที่ 1 ก่อน 2425⁴⁰

ครั้งที่ 2 ระหว่างปี 2431-2439⁴¹

ครั้งที่ 3 2444⁴²

ครั้งที่ 4 2450⁴³

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม ก่อน 2425 เป็นสะพานไม้ คานไม้ วางบนเสาไม้

ระหว่างปี 2431-2439 สะพานโครงเหล็กบน พื้นไม้

⁴⁰ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5 น. 5.1 “ความเห็นกรมหมื่นนเรศวร ว่าด้วยเรื่องคลองและสะพานข้ามคลอง”, (ร.ศ. 106 – ร.ศ. 110)

⁴¹ ก.ศ.ร.กุหลาบ, สยามประเภทเล่ม 2 ฉบับ 16 มิถุนายน ร.ศ. 118 หน้า 753 - 757

⁴² สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ยธ. 9/63, “สะพานต่างๆในกรุงเทพ” (วันที่ 14 มิถุนายน ร.ศ. 124)

⁴³ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ, จดหมายเหตุประกอบเรื่องไถลบ้าน (พระนคร : โรงพิมพ์พระจันทร์, 2505), หน้า 53

พ.ศ. 2444 คานไม้ รอดไม้

พ.ศ. 2450 คานเหล็ก พื้นถมศิลา เสาหินอ่อนสำริดลูกกรงเหล็ก

ปัจจุบัน โครงสร้างหลักเปลี่ยนเป็นคานคอนกรีตอยู่ด้านล่าง แต่ยังคงแสดงให้เห็นถึงคานโค้งรับตัวสะพานด้านล่างแบบเก่า รวมไปถึงรูปแบบและลวดลายต่างๆ ที่มีลักษณะเหมือนเดิม

ข้อมูลประวัติศาสตร์ ได้มีการสร้างสะพานไม้หลักแพขนาดเล็กลงเพื่อให้คนเดินข้ามได้ ต่อมาได้มีการสะพานเหล็กเหล็กโค้งบนคล้ายกับสะพานนรรัตนสถานขึ้น ตามหลักฐานที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระราชหัตถเลขาถึงกรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ว่า “อนึ่งตพานผ่านฟ้าลีลาศมีผู้เห็นด้วยกันเป็นอันมากว่าเป็นตพานในถนนราชดำเนินเป็นศูนย์กลางของถนนทั้งปวง มาประชุมกันมาก ควรจะทำการให้งามกว่าสะพานโค้งที่มีอยู่แล้ว เพื่อจะได้รับกับตพานมัชฌิมวันรังสรรค์ และตพานผ่านฟ้าลีลาศซึ่งทำขึ้นภายหลัง”⁴⁴ ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระราชกระแสให้สร้างสะพานผ่านฟ้า ไม่ต้องการให้วิเศษ วิจิตรด้วยลวดลายเหมือนสะพานมัชฌิมวันรังสรรค์ แต่คงดีกว่าสะพานอื่นๆ เช่นดำรงสถิตโดยต่างกันว่ารูปแบบ⁴⁵ โดยใช้รอดไม้เป็นโครงสร้าง เนื่องด้วยมีรายงานของกรมศุขาภิบาล ในปี 2448 เรื่องจะเปลี่ยนพื้นและรอดที่เป็นไม้ที่ชำรุดใหม่ พร้อมทั้งจะลงมือทำสะพานผ่านฟ้าลีลาศใหม่ที่หรุหรวาเปลี่ยนแปลงจากเดิมมาก⁴⁶ ซึ่งสะพานผ่านฟ้าได้สร้างใหม่ให้ทันกับที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวกลับจากยุโรป คือในปี 2450⁴⁷

สะพานผ่านฟ้าลีลาศได้มีการปรับปรุง ขยายผิวทางจราจรหลายครั้ง แต่ทางราชการได้พยายามที่จะรักษาสะพานขึ้นส่วน องค์ประกอบดั้งเดิมไว้ให้ได้มากที่สุด ดังที่ปรากฏในปัจจุบันนี้

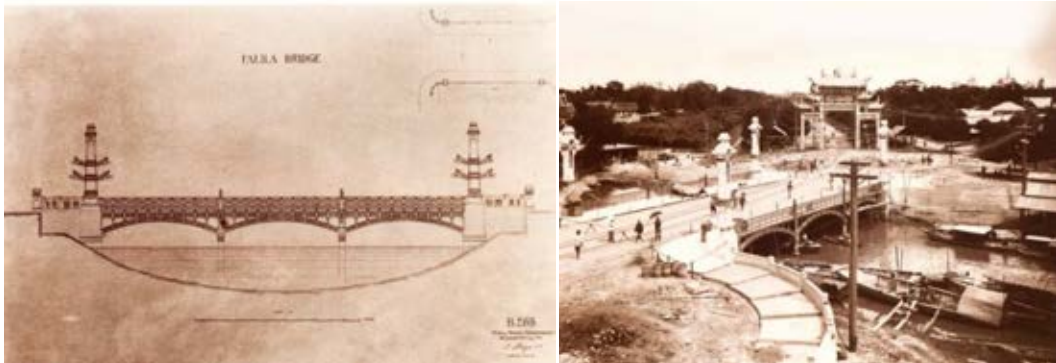
⁴⁴ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5.ยธ. 9/63, “สะพานต่างๆในกรุงเทพฯ(วันที่ 8 กันยายน ร.ศ. 120)”.

⁴⁵ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5.ยธ. 9/63, “สะพานต่างๆในกรุงเทพฯ(วันที่ 10 กันยายน ร.ศ. 120)”.

⁴⁶ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5.ยธ. 9/63 “สะพานต่างๆในกรุงเทพฯ(วันที่ 14 มิถุนายน ร.ศ. 124)”.

⁴⁷ จดหมายเหตุประกอบเรื่องไกลบ้าน วันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2450

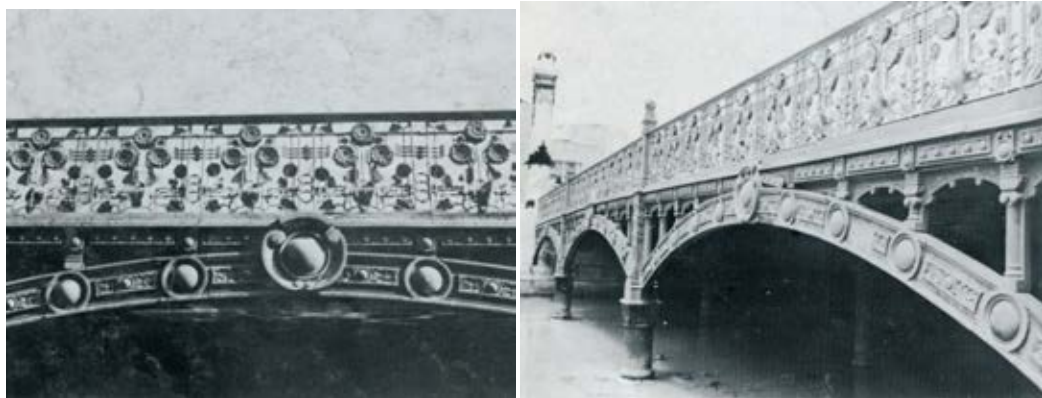
ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 26 แบบก่อสร้างสะพานผ่านฟ้าลีลาศ โดยคาร์โล อัลเลกรี (Carlo Arregri)

ที่มา : ชัดสุณี สินธุสิงห์, ชาวอิตาเลียนในราชสำนักไทย, หน้า 44

ภาพที่ 4 – 27 สะพานผ่านฟ้าลีลาศ และชุมต้อนรับ เมื่อครั้งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวกลับจากประพาสยุโรป ในปี พ.ศ.2450 ที่มา : ชัดสุณี สินธุสิงห์, ชาวอิตาเลียนในราชสำนักไทย, หน้า 219



ภาพที่ 4 – 28 สะพานผ่านฟ้าลีลาศ เมื่อปี พ.ศ. 2520

ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 78,80

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 29 สะพานผ่านฟ้าลีลาศในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 2554

25. สะพานสมมตอมรรมาศ



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนบำรุงเมือง คลองรอบกรุง

ปีที่สร้าง ครั้งที่ 1 ก่อน 2425⁴⁸

ครั้งที่ 2 พ.ศ. 2445⁴⁹

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม ก่อน 2425 เป็นโครงเหล็กมีล้อด้านล่างสำหรับชักเปิดปิดได้

พ.ศ. 2445 คานเหล็ก พื้นไม้

รัชกาลที่ 6 สะพานคอนกรีตเสริมเหล็กมีลักษณะเป็นคานวางบนเขื่อนอิฐหรือเขื่อนคอนกรีต พนักราวสะพานทั้งสองข้างเป็นคอนกรีตเจาะเป็นช่อง ลูกกรงเป็นปูนปั้นทำเป็นลายวงกลมพัน

⁴⁸ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5 น. 5.1 “ความเห็นกรมหมื่นนเรศวร ว่าด้วยเรื่องคลองและสะพานข้ามคลอง”, (ร.ศ. 106 – ร.ศ. 110)

⁴⁹ ศิลปากร, กรม. กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, จดหมายเหตุการณอนุรักษากรุงรัตนโกสินทร์, หน้า 586

กัน 5 วง แต่ละช่องกันด้วยรูปจำลองเสาแบบ ไอออนิก (Ionic)
ขนาดเล็ก ปลายผนังสะพานทั้งสี่ทำลายขาด

ปัจจุบัน มีโครงสร้างและลักษณะคล้ายกับในสมัยรัชกาลที่ 6
ข้อมูลประวัติศาสตร์ ตอนต้นรัชกาลสะพานนี้เป็นสะพานโครงเหล็ก มีล้อเปิดปิดได้ แต่ในกาล
หลังเครื่องล้อรางสะพานนั้นกะกะขวางทางประกอบกับมีสภาพเก่า จึงได้ทำสะพานใหม่โดยการ
นำนักเก่าเดิมมาเชื่อมติดกัน แล้วเปลี่ยนให้เป็นใหม่ให้ยาวและกว้างขึ้น⁵⁰ ต่อมาในสมัยรัชกาลที่
6 มีการสร้างสะพานนี้ขึ้นใหม่ เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กในลักษณะคานตรง วางบนเขื่อนก่อ
อิฐหรือคอนกรีต เนื่องจากเป็นสะพานที่มีช่วงกว้างไม่เกิน 8 เมตร⁵¹

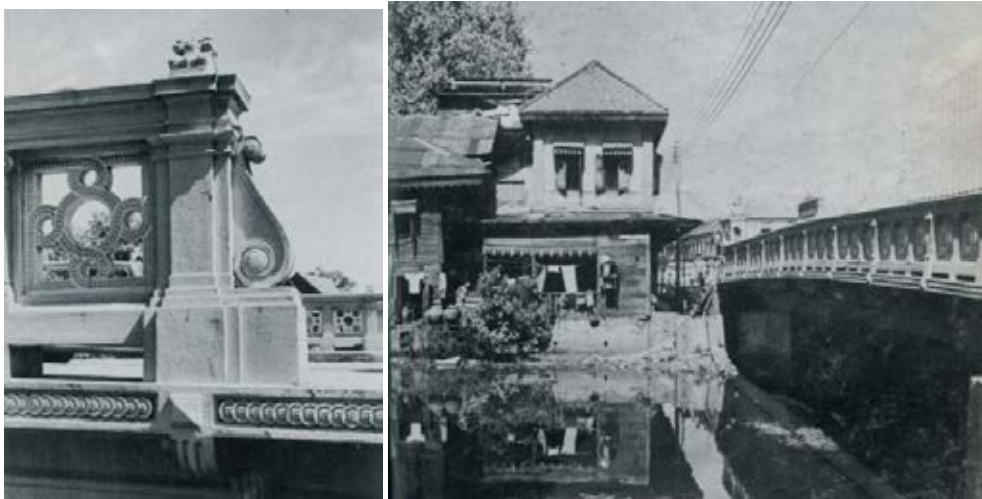
⁵⁰ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5.ยธ. 9/63, “สะพานต่างๆในกรุงเทพ(วันที่ 26 พฤศจิกายน ร.ศ.
120)”.

⁵¹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, “แบบสะพานคอนกรีตชนิดที่สำคัญ และที่สร้างขึ้นในกรุงเทพ”

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 30 สะพานสมมตอมรรมาศในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่มา : หอจดหมายเหตุแห่งชาติ



ภาพที่ 4 – 31 สะพานสมมตอมรรมาศเมื่อ พ.ศ. 2520

ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 81

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 32 สะพานสมมตอมรรมาศในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 2554

28. สะพานเหล็กริมน้ำวัดราชบพิธ



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



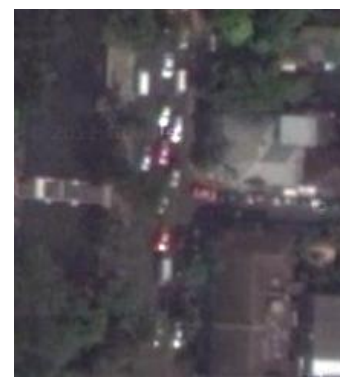
KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนอัษฎางค์ คลองสะพานเก่า

ปีที่สร้าง ก่อน 2430⁵²

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม ก่อน 2430 เป็นสะพานรางเหล็ก พื้นไม้ มีล้อเลื่อนเปิดปิดได้ ต่อมาเปลี่ยนเป็น สะพานคานเหล็กวางบนเขื่อนพนักคลอง
ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ตัวสะพานไม่มีความลาดชัน ผนังราวสะพานเป็นคอนกรีตอย่างเรียบ

ข้อมูลประวัติศาสตร์ ในตอนต้นรัชกาลนั้น กรมหมื่นนเรศฯ ได้บันทึกการสำรวจสะพานแห่งนี้ว่า สะพานเหล็กริมน้ำวัดราชบพิธ ซึ่งสันนิษฐานว่า เป็นสะพานเหล็กเลื่อนเปิดปิดได้ดังที่เคยทำกันในอดีต ซึ่งจากหลักฐานทางภาพถ่ายสะพานแห่งนี้ ภายหลังได้เปลี่ยนวัสดุโครงสร้างเป็นสะพานคานเหล็ก และพนักเหล็กหล่อรูปวงกลม

⁵² สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5 น. 5.1 “ความเห็นกรมหมื่นนเรศฯ ว่าด้วยเรื่องคลองและสะพานข้ามคลอง”, (ร.ศ. 106 – ร.ศ. 110)

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 33 สะพานเหล็กริมวัดราชบพิธในสมัยรัชกาลที่ 5

ภาพในปัจจุบันอดีต

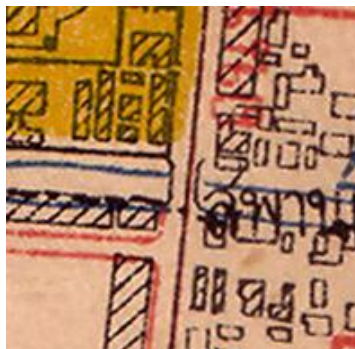


ภาพที่ 4 – 34 สะพานเหล็กริมวัดราชบพิธในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 2554

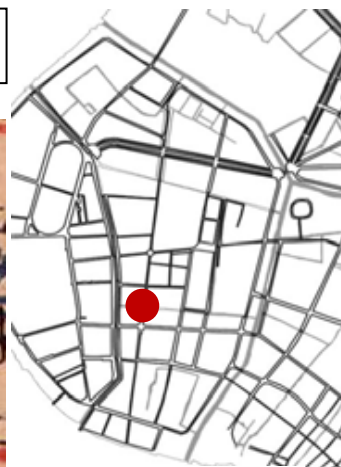
29. สะพานเฉลิมพงษ์ 51



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนเฟื่องนคร คลองวัดราชบพิศ

ปีที่สร้าง ครั้งที่ 1 ก่อน 2430⁵³

ครั้งที่ 2 15 พฤศจิกายน 2447⁵⁴

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม ก่อน 2430 เป็นพื้นไม้ซุงวางบน เขื่อนรับสะพาน

พ.ศ. 2447 คานเหล็ก ปูพื้นไม้ ลูกกรงเหล็กโปร่ง เชิงสะพาน

พนักใช้ลูกกรงก่ออิฐถือปูนเจาะช่องเล็กๆ เป็นซุ่มปลายแหลม⁵⁵

⁵³ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5 น.5.1 “ความเห็นกรมหมื่นนเรศวร ว่าด้วยเรื่องคลองและสะพานข้ามคลอง”, (ร.ศ. 106 – ร.ศ. 110)

⁵⁴ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 21 หน้า 612 – 613 “เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดสะพานเฉลิม 51 และสะพานผ่านพิภพลีลา

⁵⁵ ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพ, หน้า 57

ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ตัวสะพานไม่มีความลาดชัน พนักงานสะพานเป็นคอนกรีตอย่างเรียบ ปลายสะพานทั้งสองด้านมีเสาไฟฟ้าคอนกรีตประดับอยู่ทั้งคู่

ข้อมูลประวัติศาสตร์ แต่เดิมสะพานเฉลิมพงษ์นั้นเป็นสะพานไม้ มีฐานก่ออิฐถือปูนแบบสะพานช้าง แต่เนื่องจากชำรุดทรุดโทรมมาก กรมโยธาธิการจึงได้ทูลเสนอให้มีการสร้างสะพานเฉลิมสำหรับ ร.ศ. 123 ขึ้นแทน

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 35 สะพานเฉลิมพงษ์ 51 ในสมัยรัชกาลที่ 5
ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรราชการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 56

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 36 สะพานเฉลิมพงษ์ 51 ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 2554

30. สะพานถ่าน



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนเฟื่องนคร คลองวัดราชบพิตร

ปีที่สร้าง ครั้งที่ 1 ก่อน 2430⁵⁶

ครั้งที่ 2 พ.ศ. 2444⁵⁷

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม ก่อน 2430 เป็นพื้นไม้ซุงวางบน เขื่อนรับสะพาน

พ.ศ. 2444 คานเหล็ก พื้นไม้

ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ตัวสะพานไม่มีความลาด
ชัน พนักราวสะพานเป็นคอนกรีตอย่างเรียบ ปลายสะพานทั้งสอง
ด้านมีเสาไฟฟ้าคอนกรีตประดับอยู่ทั้งคู่

⁵⁶ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5 น. 5.1 “ความเห็นกรมหมื่นนเรศวร ว่าด้วยเรื่องคลองและสะพานข้ามคลอง (ร.ศ. 106 – ร.ศ. 110)”

⁵⁷ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5. ยธ. 9/63 “สะพานต่างๆในกรุงเทพฯ (วันที่ 5 เมษายน ร.ศ. 120)”

ข้อมูลประวัติศาสตร์ แต่เดิมสะพานถ่านนั้นเป็นสะพานเหล็ก⁵⁸สันนิษฐานว่าเป็นสะพานโครงเหล็กมีล้อเลื่อนชักเปิดปิดได้ ต่อมาสะพานถ่านได้ชำรุด กรมโยธาธิการจึงได้ทำสะพานเหล็กเปลี่ยนใหม่ และขยายสะพานให้กว้างออกไปให้พอดีกับถนนที่แก้ไขใหม่ด้วย⁵⁹

ภาพในอดีต

ไม่มีข้อมูล

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 37 สะพานถ่านในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 2554

⁵⁸ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5 น.5.1

⁵⁹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5.ยธ.9/63

31. สะพานเฉลิมวง 47



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนอนุสาวรีย์ คลองวัดราชบพิศ

ปีที่สร้าง 15 พฤศจิกายน 2443⁶⁰

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม ก่อน 2430 เป็นพื้นไม้ซุงวางบน เขื่อนรับสะพาน

พ.ศ. 2444 คานเหล็ก พื้นไม้

ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ตัวสะพานไม่มีความลาด
ชัน พนักราวสะพานเป็นคอนกรีตอย่างเรียบ ปลายสะพานทั้ง
สองด้านมีเสาไฟฟ้าคอนกรีตประดับอยู่ทั้งคู่

ข้อมูลประวัติศาสตร์ สะพานเฉลิมวงนี้ ถูกกำหนดสร้างที่ถนนอนุสาวรีย์อันเป็นถนนที่เพิ่งตัด
ใหม่ ข้ามคลองวัดราชบพิศหรือคลองสะพานถ่าน รูปลักษณะไม่แตกต่างจากสะพานเฉลิมฯที่แล้ว
มาหากแต่มีเสาโคมไฟฟ้าสูง⁶¹

⁶⁰ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 15 หน้า 350 – 351 “การเปิดถนนแลสะพาน”.

ต่อมามีข่าวว่า สะพานเฉลิม 47 นั้นพัง ซึ่งแท้จริงแล้วหนังสือพิมพ์กล่าวเกิดจริง ที่พักนั้น คือคันถนนถล่ม เพราะเชิงสะพานไม่ลาดพอ⁶²

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 38 สะพานเฉลิมวัง 47 ในสมัยรัชกาลที่ 5
ที่มา: ศิริชัย นฤมิตรเวชการ, สะพานเก่ากรุงเทพ, หน้า 51.

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 39 สะพานเฉลิมวัง 47 ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 2554

⁶¹ ศิริชัย นฤมิตรเวชการ, สะพานเก่ากรุงเทพ, หน้า 50.

⁶² สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยธ.9/66 “สะพานเฉลิม(14 สิงหาคม ร.ศ. 120)”

32. สะพานโรงหอย



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนจักรเพชร คลองวัดราชบพิธ

ปีที่สร้าง ครั้งที่ 1 ก่อน 2430⁶³

ครั้งที่ 2 2450⁶⁴

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม ก่อน 2430 เป็นพื้นไม้ซุงวางบน เขื่อนรับสะพาน

ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ตัวสะพานไม่มีความลาดชัน พนักราวสะพานเป็นคอนกรีตอย่างเรียบ ปลายสะพานทั้งสองด้านมีเสาไฟฟ้าคอนกรีตประดับอยู่ทั้งคู่

ข้อมูลประวัติศาสตร์ แต่เดิมเมื่อแรกสร้างนั้นสะพานโรงหอยแห่งนี้เป็นสะพานซ้าง เรียกกันว่า สะพานซ้างริมโรงหอย ต่อมาสะพานนี้ชำรุดทรุดโทรมมาก จึงได้มีการสร้างใหม่ในปี 2450

⁶³ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5 น. 5.1 “ความเห็นกรมหมื่นนเรศวร ว่าด้วยเรื่องคลองและสะพานข้ามคลอง (ร.ศ. 106 – ร.ศ. 110)”

⁶⁴ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5 ยธ. 9/63 “สะพานต่างๆในกรุงเทพฯ (4 มิถุนายน ร.ศ. 126)”

ภาพในอดีต

ไม่มีข้อมูล

ภาพในปัจจุบัน

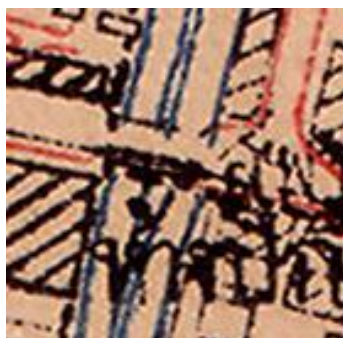


ภาพที่ 4 – 40 สะพานโรงหวยในปัจจุบัน ที่มา : <http://maps.google.com>, มีนาคม 2555

33. สะพานดำรงสถิตย์



พ.ศ. 2450



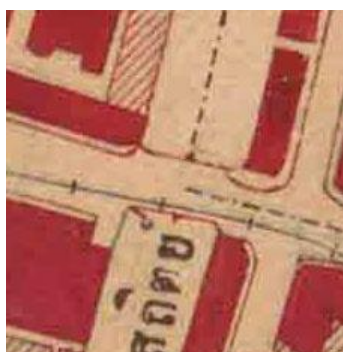
พ.ศ. 2454



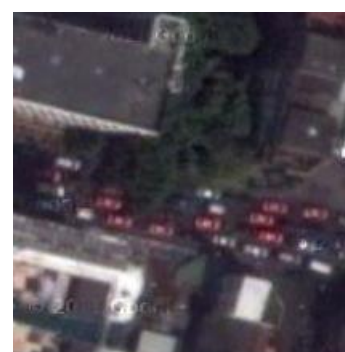
KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนเจริญกรุง คลองรอบกรุง

ปีที่สร้าง พ.ศ. 2443

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม ก่อน 2430 เป็นพื้นไม้ขี้ผึ้งวางบน เขื่อนรับสะพาน

ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ราวสะพานเป็นคอนกรีต
 ลูกกรงคอนกรีตแบบลูกมะหวด กลางสะพานจารึกนามสะพาน
 และมีเสาโคมไฟโลหะติดไว้ที่ราวสะพานทั้งสองฝั่ง

ข้อมูลประวัติศาสตร์ สะพานนี้สร้างตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 เป็นการสร้างขึ้นพร้อมกับถนนเจริญ
 กรุง โดยโปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ (ช่วง บุนนาค) สมุทกลาใหม่ในสมัยนั้น

เป็นผู้ก่อสร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2404 เป็นสะพานรางเหล็กและมีล้อที่คานด้านล่าง สำหรับเปิดปิดได้ สะพานแห่งนี้เรียกว่า สะพานเหล็กบน คู่กับสะพานเหล็กล่าง คือสะพานพิทยเสถียร⁶⁵

ต่อมารัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯให้กรมโยธาธิการสร้างสะพานนี้ขึ้นใหม่ โดยมีนาย คาโล อา เลกรี เป็นนายช่างใหญ่เป็นผู้ดำเนินการ โดยได้ทำการปรับปรุงโดยรีดประตูสามยอดที่ค้ำแคบและ กีดขวางทางจราจรออก และขยายถนน และสะพานให้กว้างออกไปทำให้สัญจรไปมาได้สะดวกขึ้น โดยสะพานที่สร้างขึ้นใหม่นี้ เป็นสะพานหกเหล็ก มีลักษณะดังต่อไปนี้คือ เป็นสะพานทำด้วยเหล็ก ใช้ไม้ซุงทำพื้น ขนาดตามยาว 20 เมตร กว้าง 8 เมตร เหนือสะพานทำด้วยอิฐสูง 2 ข้าง และมี ช่วงกว้าง 3 ช่วง โดยมีช่วงกลางกว้างที่สุดคือ 10 เมตร มีเสาค้ำในแต่ละช่วง โดยมีสกรูข้างริมเสา ค้ำค้ำคั่นๆ จึงทำให้สามารถเปิดออกได้ เพราะฉะนั้นต้องยกขึ้นแล้วแก้ที่ผูกมัดออกจากศูนย์กลาง ที่เชิงสะพานใน 2 ข้างก่อน แปะศ(ทับศัพท์) จึงสามารถทนรับน้ำหนักได้⁶⁶ โดยในการสร้างปรับปรุง สะพานนั้น ได้สั่งสะพานหกเหล็กจากต่างประเทศ มาทั้งสิ้น 6 สะพานเพื่อใช้ ณ.ที่ต่างๆใน กรุงเทพฯ⁶⁷

สะพานนี้สร้างเสร็จในปี พ.ศ. 2443 พระราชทานนามว่า สะพานดำรงสถิต เพื่อเป็น เกียรติแก่สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ที่ประทับ ณ วังวรดิศ ที่เชิง สะพานนี้⁶⁸ ลักษณะสะพานเป็นสะพานหกเหล็ก ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 7 โปรดเกล้าฯให้สร้าง สะพานคอนกรีตเสริมเหล็กขึ้นใหม่⁶⁹

⁶⁵ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์มหาโกษาธิบดี, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 (กรุงเทพฯ : คณะกรรมการอำนวยการจัดงานเฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, 2548), หน้า 169 - 170

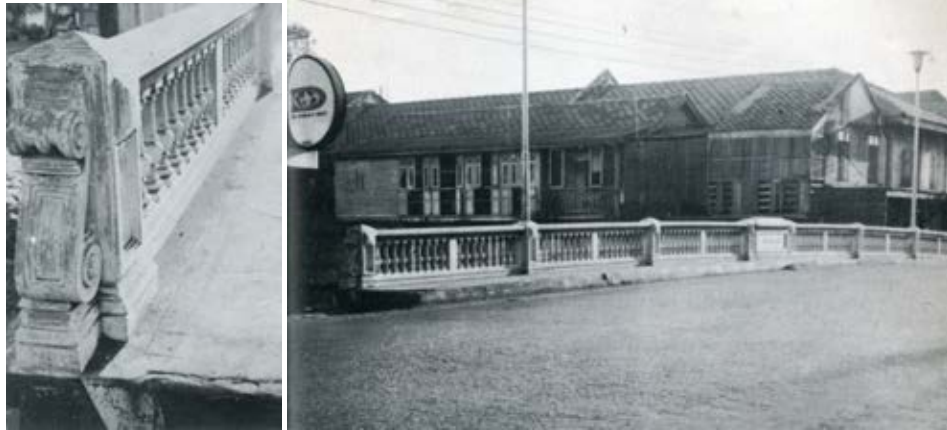
⁶⁶ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยธ.9/17 “เรื่องที่จะทำสะพานดำรงสถิต และสะพานพิทยเสถียร กับแก้ถนนหน้าวังกรมหลวงดำรง และจะตัดถนนริมคลองผดุงตั้งแต่สะพานสุประดิษฐ์ถึงสะพานพิทยเสถียร (ร.ศ. 114 – 117)”

⁶⁷ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยธ.9/20 “เรื่องสะพานนพวงษ์ และตัดถนนต่อจากสะพานนพวงษ์ มาถึงหน้าคุก (23 กันยายน ร.ศ. 115)

⁶⁸ ศิลปากร,กรม. กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, จดหมายเหตุการณอนุรักษ์กรุงรัตนโกสินทร์, หน้า 586

⁶⁹ กนกวลี ชูชัยยะ, พจนานุกรมวิสามานยนามไทย วัด วัง ถนน สะพาน ป้อม, หน้า 90 - 91

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 41 สะพานดำรงสถิต เมื่อ พ.ศ. 2520

ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 83 - 84.

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 42 สะพานดำรงสถิต ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 2554

34. สะพานภานุพันธุ์



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนเยาวราช คลองรอบกรุง

ปีที่สร้าง สิงหาคม 2441⁷⁰

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม สมัยรัชกาลที่ 5 สะพานโครงเหล็กโค้ง พื้นไม้

ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก รวสะพานเป็นคอนกรีต มีลูกกรงปูนปั้นเป็นเหลี่ยม กลางสะพานมีแผ่นจารึกนามสะพาน

ข้อมูลประวัติศาสตร์ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้น โดยพระราชทานนามว่า สะพานภานุพันธุ์ เพื่อเป็นเกียรติแก่พระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้ากรมพระยาภานุพันธุ์วงศ์วรเดช ซึ่งประทับ ณ วังบูรพาภิรมย์ โดยได้สร้างเป็นสะพานโค้ง⁷¹ ซึ่งเป็น

⁷⁰ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยธ.9/32 “เรื่องทำสะพานหน้าวังบูรพาด้านถนนเยาวราช ร.ศ.117 วันที่ 16 กรกฎาคม 117”.

⁷¹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยธ.9/38 “เรื่องทำสะพานต่างๆ ทำสะพานเหล็กข้ามคลองวัดนรนา รศ. 118 วันที่ 3 กันยายน ศก 118”.

โครงเหล็กหกเปิดปิดได้⁷²ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 7 ได้มีการสร้างสะพานกาญจนาภิเษกใหม่ เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก⁷³

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 43 สะพานกาญจนาภิเษก เมื่อ พ.ศ. 2520 ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเวชการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 86.

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 44 สะพานกาญจนาภิเษก ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 2554

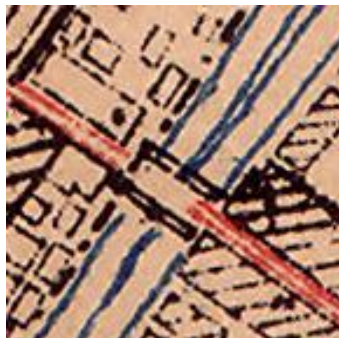
⁷² สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยธ.9/32 “เรื่องทำสะพานหน้าวังบูรพาด้ำนถนนเยาวราช ร.ศ.117 วันที่ 16 กรกฎาคม ศก 117”.

⁷³ ศิลปากร,กรม. กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, จดหมายเหตุการณื่อนุรักษ์กรุงรัตนโกสินทร์, หน้า 587

35. สะพานหัน



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



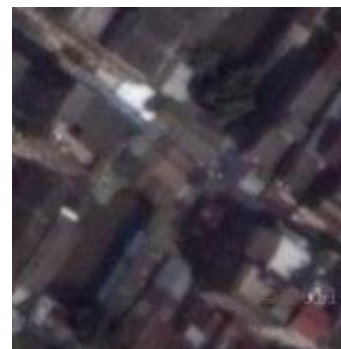
KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนลำเพ็ญ คลองรอบกรุง

ปีที่สร้าง สันนิษฐานว่า หลังจาก พ.ศ. 2442⁷⁴

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม สมัยรัชกาลที่ 5 สะพานไม้โค้ง มีห้องแถวเล็กๆด้านบน
ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ราวสะพานเป็นคอนกรีต
 ช่องเจาะ ลูกกรงราวสะพานเป็นเหล็ก กลางสะพานจารึกนาม
 สะพาน สองข้างมีแท่นรับเสาไฟโลหะ

ข้อมูลประวัติศาสตร์ สะพานหันสร้างในสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก เป็น
 สะพานไม้แผ่นเดียวข้ามคลองโดยปลายข้างหนึ่งตั้งแน่นกับที่ ปลายอีกข้างวางพาดไว้ที่ฝั่งตรง
 ข้ามสามารถจับหันไปมาเพื่อให้เรือผ่านได้⁷⁵ ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 4 ได้สร้างเป็นสะพานโครง

⁷⁴ ได้มีการนำเงินรายขายสะพานหันเป็นเงินรายได้ของกระทรวงโยธาธิการ โดยเป็นการขายสะพานให้กับ
 เอกชน ข้อมูลจาก สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยธ.9/63 “สะพานต่างๆในกรุงเทพฯ 3 ตุลาคม ร.ศ. 124”

⁷⁵ กนกวลี ชูชัยยะ, พจนานุกรมวิสามานยนามไทย วัด วัง ถนน สะพาน ป้อม, หน้า 417 - 418

เหล็กพื้นไม้ มีรางล้อเหล็กเลื่อนออกจากกันได้ตามลักษณะสะพานเหล็กในสมัยดังกล่าว โดยโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ เป็นผู้เป็นผู้ก่อสร้างขึ้น⁷⁶

ในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้ทำสะพานหันขึ้นใหม่โดยทำเป็นสะพานโค้งคล้ายกับสะพานริอัลโตในเมืองเวนิส และสะพานเวลติโอที่เมืองฟลอเรนซ์ เป็นสะพานไม้โค้ง มีร้านค้าทั้งสองฝั่งของสะพาน

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 45 สะพานหันในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 29

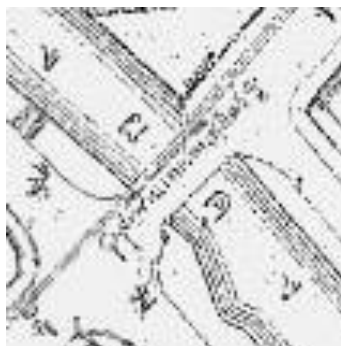
ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 46 สะพานหัน ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, มีนาคม 2555

⁷⁶ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์มหาโกษาธิบดี, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4, หน้า 170

39. สะพานเทเวศรณมิตร



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนจักรพงษ์ คลองผดุงกรุงเกษม

ปีที่สร้าง ก่อน 2430⁷⁷

พ.ศ. 2442⁷⁸

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม

ก่อน 2430 คานไม้ วางบนเสาไม้หลักแพ

พ.ศ. 2442 คานเหล็ก พื้นไม้

ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก รวสะพานเป็นคอนกรีต
โปร่งทั้งสองข้าง กลางสะพานจารึกนามสะพานประดับด้วยหัว
เม็ดปูนปั้น บริเวณทั้ง 4 มุมมีแท่นตั้งรับเสาไฟโลหะ

⁷⁷ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5 น. 5.1 “ความเห็นกรมหมื่นนเรศวร ว่าด้วยเรื่องคลองและสะพานข้ามคลอง (ร.ศ. 106 – ร.ศ. 110)”

⁷⁸ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5 ยธ. 9/38 “เรื่องทำสะพานต่างๆ ทำสะพานเหล็กข้ามคลองวัดนรนาทร”.

ข้อมูลประวัติศาสตร์ รัชกาลที่ 5 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กรมโยธาธิการสร้างขึ้นแทนที่สะพานไม้คนเดินข้ามที่ชำรุด ในปีพุทธศักราช 2442 โดยเริ่มลงมือตั้งแต่ พุทธศักราช 2441 พระราชทานนามว่า สะพานเทพนครนฤมิตร แต่เดิมนั้นคิดจะเปลี่ยนสะพานนี้เป็นสะพานเหล็กหกได้แต่เนื่องจากกาลสมัยและความจำเป็นจึงนำไปใช้กับสะพานร้อยปี(สะพานเจริญราษฎร์)แทน⁷⁹ ซึ่งสะพานที่ลงมือทำใหม่นี้เป็นสะพานคานเหล็ก โดยใช้พนักจากสะพานร้อยปี⁸⁰

ต่อมาในพุทธศักราช 2482 ได้ปรับปรุงเป็นสะพานคอนกรีต และได้มีการขยายถนนรวมถึงบูรณะสะพานขึ้นใหม่อีกครั้งในปี 2518 เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ราวพนักเป็นคอนกรีตดังเห็นในปัจจุบัน⁸¹

ภาพในอดีต

ไม่มีข้อมูล

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 47 สะพานเทพนครนฤมิตร ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 2554

⁷⁹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยธ.9/31 “เรื่องจะทำสะพานร้อยปีข้ามคลองมหานาค และสะพานเทพนคร”.

⁸⁰ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยธ.9/37 “เรื่องสะพานเทพนคร และถนนสามเสน”.

⁸¹ ศิลปากร,กรม. กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, จดหมายเหตุการณอนุรักษากรุงรัตนโกสินทร์, หน้า 590

41. สะพานวิศวกรรมนิรมาณ



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนนครราชสีมา คลองผดุงกรุงเกษม

ปีที่สร้าง ครั้งที่ 1 ก่อน 2430⁸²

ครั้งที่ 2 15 พฤศจิกายน 2444⁸³

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม ก่อน 2430 คานไม้ วางบนเสาไม้

พ.ศ. 2444 คานเหล็ก พื้นไม้ ลูกกรงเหล็กหล่อ

ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ราวสะพานลูกกรงคอนกรีต
โปร่ง ตัวสะพานมีลักษณะโค้งออกด้านข้าง กึ่งกลางราวสะพาน
จารึกนามสะพาน และมีเสาไฟโลหะแบบประดับทั้งสองข้างของ
สะพาน

⁸² สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5 น. 5.1 “ความเห็นกรมหมื่นนเรศวร ว่าด้วยเรื่องคลองและสะพานข้ามคลอง (ร.ศ. 106 – ร.ศ. 110)”

⁸³ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 18 หน้า 666 – 667 “การเปิดสะพานเฉลิม 48 แลสะพานต่าง”

ข้อมูลประวัติศาสตร์ แต่เดิมสะพานแห่งนี้เป็นสะพานไม้หลักแพคนเดินข้าม ต่อมาในปี พ.ศ. 2444 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าให้สร้างสะพานแห่งนี้ขึ้นใหม่ เป็นสะพานโครงเหล็ก พื้นไม้ ลูกกรงเหล็กหล่อ⁸⁴ นามว่า สะพานวิสุกรรมนิรมาน โดยนำสะพานไม้เดิมนั้นไปใช้ที่สะพานไฟสิงโต⁸⁵ ในปี 2510 ได้มีการปรับปรุงใหม่เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาดกว้างกว่าเดิม และสะกดชื่อสะพานต่างจากนามที่พระราชทานไว้คือ สะพานวิสุกรรมนฤมาน

ภาพในอดีต

ไม่มีข้อมูล

ภาพในปัจจุบัน

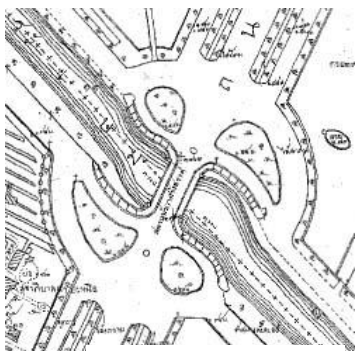


ภาพที่ 4 – 48 สะพานวิสุกรรมนิรมาน ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 2554

⁸⁴ ศิลปากร,กรม. กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, จดหมายเหตุการณอนุรักษ์กรุงรัตนโกสินทร์, หน้า590

⁸⁵ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, มร.5น/91 “สาขาภิบาลฝ่ายเหนือ ถนนและสะพานต่างๆ(12 มิถุนายน ร.ศ. 121)”

44. สะพานมัฆวานรังสรรค์



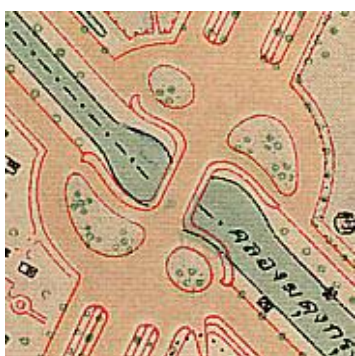
พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนเบญจมาศนอก คลองผดุงกรุงเกษม

ปีที่สร้าง 1 พฤศจิกายน 2446⁸⁶

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม

สมัยรัชกาลที่ 5 สะพานคานเหล็ก พื้นคอนกรีต ราวสะพานเหล็กหล่อ กึ่งกลางราวสะพานด้านนอกมีแผ่นโลหะกลมหล่อเป็นรูปช้างเอราวัณ 3 เศียร เหนือแผ่นโลหะมีเสาไฟขนาดเล็กปลายสุดของราวสะพานมีเสาหินอ่อน มีโคมไฟโลหะอยู่บนยอด และมีพนักเชิงสะพานเป็นหินอ่อน

ปัจจุบัน เปลี่ยนเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก มีคานคอนกรีตด้านล่าง และขยายสะพานให้กว้างขึ้น แต่ยังคงรักษาเครื่องประดับสะพานเหมือนเดิม

⁸⁶ ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 20 หน้าที่ 569 – 570 “การเปิดถนนราชดำเนินนอก แลเปิดสะพานมัฆวานรังสรรค์”.

ข้อมูลประวัติศาสตร์

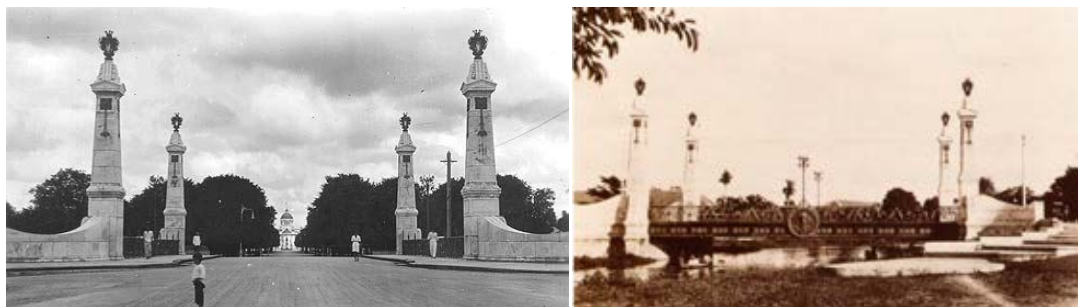
พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯให้สร้างสะพานขึ้นในปี พ.ศ. 2443 เมื่อครั้งให้กรมศุขาภิบาลตัดถนนราดำเนินนอก เพื่อเป็นเส้นทางเสด็จพระราชดำเนินจาก พระบรมมหาราชวังไปยังพระราชวังดุสิต โดยโปรดเกล้าฯให้สร้างสะพานที่ใหญ่และงดงามกว่าทุก สะพาน นายช่างผู้ออกแบบสะพานนี้คือ นายคาร์โล อัลเลกรี (Carlo Allegri) และนายเอมิลิโอ กอลโล (Emilio Gollo) เป็นวิศวกร และนายมาริโอ ตามาญโญ (Mario Tamagno) เป็นสถาปนิก⁸⁷ สะพานนี้สร้างเสร็จในปี พ.ศ. 2446 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯพระราชทานนามว่า สะพานมัฆวานรังสรรค์ ที่แปลว่า สะพานที่พระอินทร์ได้สร้างขึ้น ซึ่งแต่เดิมพระราชทานนามว่า สะพานมัฆวานรัง รักษ์⁸⁸

ปัจจุบันได้มีการปรับปรุงขยายสะพานซึ่งประดับด้วยหินอ่อน ที่คานด้านข้างสะพานทั้งสองข้าง มีลวดลายประดับเช่นเดียวกับในสมัยอดีต เพียงแต่เปลี่ยนโครงสร้างสะพาน และมีการขยายสะพานให้กว้างขึ้น นอกจากนี้ยังได้สร้างสะพานขนานกับสะพานเดิมอีก 2 สะพานเพื่อรองรับการจราจรที่เพิ่มมากขึ้น

⁸⁷ ชัยบุรณ ศิริธนะวัฒน์, พีรศรี โปวาทอง และมงคลลักษณ์ ใหญ่มีศักดิ์, สถาปัตยกรรมในสมัย พระพุทธเจ้าหลวง (กรุงเทพฯ : แอดวานซ์อินโฟร์ เซอร์วิส, 2553), หน้า 466

⁸⁸ กนกวลี ชูชัยยะ, พจนานุกรมวิสามานยนามไทย วัด วัง ถนน สะพาน ป้อม, หน้า 273 - 374

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 49 สะพานมัฆวานรังสรรค์ โดยมีฉากหลังเป็นพระที่นั่งอนันตสมาคม สันนิษฐานว่าน่าจะถ่ายในสมัยรัชกาลที่ 6 ที่มา : สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ

ภาพที่ 4 – 50 สะพานมัฆวานรังสรรค์ในสมัยรัชกาลที่ 5

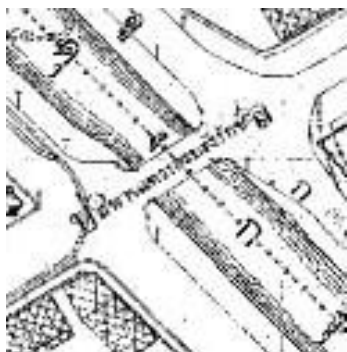
ที่มา : ชัดสุดณี สิริสุทธิสิงห์, ชาวอิตาเลียนในราชสำนักไทย, หน้า 38

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 51 สะพานมัฆวานรังสรรค์ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, มกราคม 2555

47. สะพานเทพกษัตรารักษ์



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนนครสวรรค์(ปลายตลาด) คลองผดุงกรุงเกษม

ปีที่สร้าง ครั้งที่ 1 ก่อน 2430⁸⁹

ครั้งที่ 2 15 พฤศจิกายน 2443⁹⁰

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม ก่อน 2430 คานไม้ วางบนเสาไม้

พ.ศ. 2443 สันนิษฐานว่าเป็นคานเหล็ก พื้นไม้

ปัจจุบัน สะพานคานโค้งคอนกรีตเสริมเหล็ก ลูกกรงราวสะพานเป็นคอนกรีต ลักษณะแบบโปร่ง ที่ปลายสะพานทั้งสองข้างมีแท่นรับเสาไฟประดับด้วยหัวเม็ด และเสาไฟโลหะ

⁸⁹ สันนิษฐานจากปีที่สร้างถนนกรุงเกษมเสร็จ จาก กนกวลี ชูชัยยะ, พจนานุกรมวิสามานยนามไทย วัดวัง ถนน สะพาน ป้อม, หน้า 1

⁹⁰ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 17 หน้า 495 "การเปิดถนนแลสะพาน"

ข้อมูลประวัติศาสตร์ ในช่วงต้นรัชกาลที่ 5 นั้นสะพานแห่งนี้เป็นสะพานไม้หลักแพ ขนาดพอคนเดินข้าม ต่อมาพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าให้กรมโยธาธิการสร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2442 ใน พ.ศ. 2518 ได้มีการปรับปรุงสะพานนี้อีกครั้งโดยรื้อสร้างใหม่เพื่อขยายผิวจราจรให้กว้างขึ้น

ภาพในอดีต

ไม่มีข้อมูล

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 52 สะพานเทวกรรมรังรักษ์ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 2554

53. สะพานจตุรพักตรรั้งสถิตย์



พ.ศ. 2450



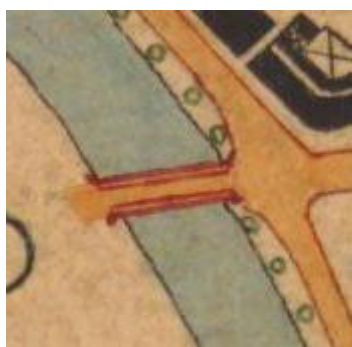
พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนหลานหลวง คลองผดุงกรุงเกษม

ปีที่สร้าง ครั้งที่ 1 ก่อน 2430⁹¹

ครั้งที่ 2 พ.ศ.2447⁹²

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม

ก่อน 2430 เป็นสะพานไม้หลักแพ พื้นไม้วางบนเสา

พ.ศ.2447 สันนิษฐานว่าเป็นสะพานคานเหล็ก พื้นไม้

ปัจจุบัน เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก คานแบบยื่น ราว

ลูกกรงคอนกรีตแบบโปร่ง ที่ปลายสะพานมีเสาไฟคอนกรีต และ

บริเวณกลางสะพานมีแผ่นจารึกนามสะพาน

⁹¹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5 น.5.1 “ความเห็นกรมหมื่นนเรศวร ว่าด้วยเรื่องคลองและสะพานข้ามคลอง (ร.ศ. 106 – ร.ศ. 110)”

⁹² สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5. ยธ.9/63 “สะพานต่างๆในกรุงเทพฯ(16 มีนาคม ร.ศ. 123)”

ความเป็นมาและความสำคัญทางประวัติศาสตร์

แต่ก่อนสะพานนี้เป็นสะพานไม้หลักแพคนเดินข้าม ต่อมาใน พ.ศ. 2446 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้กรมโยธาธิการสร้าง พระราชทานนามว่า สะพานจตุรพักตรรั้งสถุษฏ์ โดยสร้างเสร็จในปี พ.ศ. 2447

ต่อมากรมโยธาเทศบาลได้ปรับปรุงสร้างใหม่เป็น 3 สะพานขนานกันเมื่อ พ.ศ. 2496 เป็นสะพานคอนกรีต แต่ตัดพระนามสะพานเหลือเพียง สะพานจตุรพักตร ซึ่งผิดไปจากนามซึ่งได้รับพระราชทาน ต่อมาได้รับการบูรณะใหม่และเปลี่ยนป้ายตามชื่อที่ถูกต้อง⁹³

ภาพในอดีต

ไม่มีข้อมูล

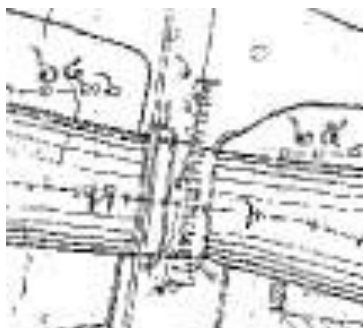
ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 53 สะพานจตุรพักตรรั้งสถุษฏ์ ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 2554

⁹³ ศิลปากร,กรม. กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, จดหมายเหตุการณอนุรักษกรุงรัตนโกสินทร์, หน้า 593

54. สะพานนริศดำรัส



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนจักรพรรดิพงษ์ คลองมหานาค

ปีที่สร้าง 15 พฤศจิกายน 2443⁹⁴

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม สมัยรัชกาลที่ 5 สะพานหกเหลี่ยม เปิดปิดได้ พื้นไม้

ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก มีทางเท้าทั้งสองข้างของ สะพาน ราวสะพานเป็นคอนกรีตแบบเรียบ ลูกกรงทำด้วยเหล็ก รูปตัววี เรียงตั้งโดยหันด้านแหลมเข้าด้านใน กลางราวสะพาน จารึกนามสะพาน ปลายสะพานมีเสาไฟฟ้าโลหะทั้งสองข้างของ สะพาน

⁹⁴ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 17 หน้า 495 “การเปิดถนนแลสะพาน”

ความเป็นมาและความสำคัญทางประวัติศาสตร์

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้โปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2442 พร้อมกับสะพานอากาศวิจิตรและโสมนัสนาครา โดยพระราชทานนามให้คล้องกันว่า สะพานนริศดำรัส เพื่อเป็นเกียรติแด่สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้ากรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์⁹⁵

สะพานนี้ใช้สะพานหกที่สั่งมาสำหรับเปลี่ยนสะพานดำรงสถิต เพราะถนนหลานหลวงได้ตัดแล้ว จะได้ใช้ถาวร ซึ่งตอนแรกนั้นกะเปิดพร้อมกับสะพาน อากาศวิจิตร และโสมนัสนาครา แต่รากในคลองยังทำไม่ได้เพราะน้ำในคลองยังมากอยู่⁹⁶

ภาพในอดีต

ไม่มีข้อมูล

ภาพในปัจจุบัน

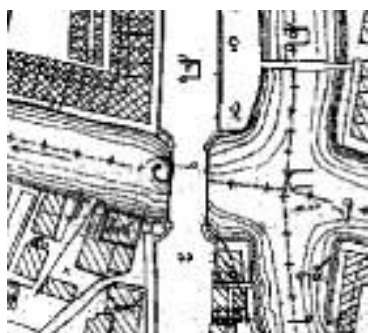


ภาพที่ 4 – 54 สะพานนริศดำรัส ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 2554

⁹⁵ ศิลปากร, กรม. กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, จดหมายเหตุการณอนุรักษ์กรุงรัตนโกสินทร์, หน้า 598

⁹⁶ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร5.ยห 9/60 “เรื่องทำสะพานและเปิดสะพานต่างๆ(17 พฤษภาคม ร.ศ. 119)”

62. สะพานร้อยปี



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนบำรุงเมือง คลองวัดสระเกศ

ปีที่สร้าง สร้างครั้งที่ 1 พ.ศ. 2425⁹⁷

สร้างครั้งที่ 2 พ.ศ. 2441⁹⁸

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม พ.ศ. 2441 โครงสร้างเหล็ก พื้นไม้ หกเปิด-ปิดได้

สมัยรัชกาลที่ 6 สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ราวสะพานทำเป็น
ลูกกรงปูนปั้น กึ่งกลางสะพานเป็นแผ่นจารึกนามสะพานมีลาย
ปูนปั้นต้นบอน ที่ปลายราวสะพานทำเป็นแท่นเสาตั้งรูป
พญานาคปูนปั้น 5 เศียร และมีแผ่นโลหะเป็นรูปพระปรมาภิไธย
ย่อ วปร

⁹⁷ กนกวลี ชูชัยยะ, พจนานุกรมวิสามานยนามไทย วัด วัง ถนน สะพาน ป้อม, หน้า 291

⁹⁸ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยธ.9/31 "เรื่องจะทำสะพานร้อยปีข้ามคลองมหานาคและสะพาน
เทเวศน์"

ปัจจุบัน มีลักษณะคล้ายกับในสมัยรัชกาลที่ 6

ความเป็นมาและความสำคัญทางประวัติศาสตร์

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นในปี พ.ศ. 2425 ในโอกาสสมโภชพระนครครบ 100 ปี ต่อมาในปี พ.ศ. 2441 มีพระราชดำริสร้างสะพานใหม่เป็นสะพานเปิดได้ แต่มีข้อคัดค้านให้สร้างเป็นสะพานธรรมดาเพราะไม่จำเป็นที่จะเปิดได้เพราะต่อไปก็ติดกับสะพานรถไฟ ให้นำไปใช้สะพานเทเวศร์แทน กรมหมื่นมหิศรราชหฤทัยทรงกราบบังคมทูลทักท้วงว่า เป็นเส้นทางซักศพ เป็นสะพานเปิดได้ที่คลองผดุงกรุงเกษม ถนนสามเสน แต่ไม่ทรงโปรด และมีพระราชดำริให้สร้างที่คลองมหานาค เพราะหากมีกลิ่นเรือวัดสระเกศไปวัดเทพศิรินทราวาส หรือการซักศพ ก็ไม่ต้องแห่อ้อมไปเข้าคลองผดุงกรุงเกษม⁹⁹

ใน พ.ศ. 2442 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระราชดำริเมื่อมีการรื้อบ่อมปราบศัตรูพ่ายไปแล้วควรนำชื่อบ่อมไปใช้เป็นสะพานร้อยปี เพื่อไม่ให้สูญชื่อไปให้เรียกว่า สะพานปราบศัตรูพ่าย¹⁰⁰

ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้สร้างสะพานเจริญราษฎร์ 32 ขึ้นแทนสะพานร้อยปี

⁹⁹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยธ.9/31

¹⁰⁰ กนกวลี ชูชัยยะ, พจนานุกรมวิสามานยนามไทย วัด วัง ถนน สะพาน บ่อม, หน้า 291

ภาพในอดีต

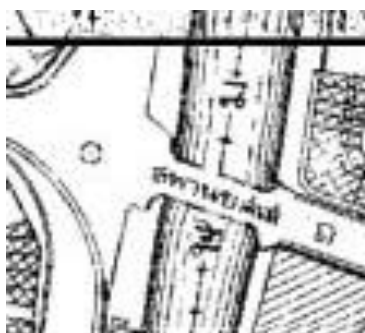
ไม่มีข้อมูล

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 55 สะพานร้อยปี (สะพานเจริญราษฎร์ 32) ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, มีนาคม 2555

66. สะพานยศเส



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนบำรุงเมือง คลองผดุงกรุงเกษม

ปีที่สร้าง ก่อน 2425¹⁰¹

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม

ก่อน 2425 สะพานโครงเหล็กมีรางล้อด้านล่างพื้น เปิดปิดได้
พื้นไม้ ราวลูกกรงเหล็ก ตอม่อก่ออิฐ

ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ราวสะพานลูกกรงปูนปั้น
โปร่ง กลางสะพานเป็นแผ่นจารึกนามสะพาน ปลายสะพานเป็น
เสาไฟคอนกรีตสอบขึ้นด้านบน ประดับทั้งสี่มุมของสะพาน

¹⁰¹ ชามูเอล เจ. สมิท, จดหมายเหตุสยามสมัย (กรุงเทพฯ : สมาคมกิจวัฒนธรรม, 2548-2551), หน้า

ความเป็นมาและความสำคัญทางประวัติศาสตร์

ในช่วงต้นรัชกาลที่ 5 สะพานยศเสเป็นสะพานเหล็ก มีรางเหล็กด้านล่างยื่นเข้าออกซีกเปิดปิดได้ แต่ในช่วง ร.ศ. 116 นั้นรางเหล็กของสะพานได้ยื่นเป็นที่กีดขวางทางรถ จึงให้รื้อออกเสียแล้ว เมื่อเวลาจะซีกเปิดปิดค่อยนำมาติดตั้ง เพราะ สะพานแห่งนี้หลายปีจึงจะมีเวลาซีกครั้งหนึ่งไม่จำเป็นต้องมีรางไว้กีดขวางเสมอ เนื่องจากด้วยสะพานนี้ต้องซีกเปิดได้เนื่องด้วยการรักษาป้องกัน เพราะนครอย่างเก่า¹⁰² ซื่อสะพานยศเสนั้น มาจากเจ้าของที่บริเวณนี้มีบรรดาศักดิ์เป็นหลวงยศเส โดยในเวลาดังกล่าวคือ หลวงยศเส เสาวราช(สิน)¹⁰³

ต่อมาเมื่อ พ.ศ. 2471 ได้รื้อลงและสร้างใหม่เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก เชื่อมต่อข้ามทางรถไฟ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ พระราชทานนามสะพานยศเสที่สร้างใหม่นี้ว่า สะพานกษัตริย์ศึก โดยพระราชดำเนนทรงประกอบพิธีเปิดสะพานกษัตริย์ศึกเมื่อวันที่ 6 เมษายน พ.ศ. 2472¹⁰⁴

¹⁰² สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยศ.9/27 "เรื่องสะพานยศเส"

¹⁰³ ที่ระลึกงานพระราชทานเพลิงศพนายดำรง ชลวิจารณ์ ม.ว.ม., ป.ช., ต.จ.ว., สะพานในบางกอกหรือกรุงเทพฯ 2547 (กรุงเทพฯ : ม.ป.พ., 2547), หน้า 128

¹⁰⁴ กนกวลี ชูชัยยะ, พจนานุกรมวิสามานยนามไทย วัด วัง ถนน สะพาน ป้อม, หน้า 4

ภาพในอดีต

ไม่มีข้อมูล

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 56 สะพานยศเส ในปัจจุบัน ที่มา : <http://maps.google.com>, มีนาคม 2555



ภาพที่ 4 – 57 สะพานยศเส ในปัจจุบัน
ที่มา : ผู้วิจัย, มีนาคม 2555

71. สะพานนพวงศ์



พ.ศ. 2450



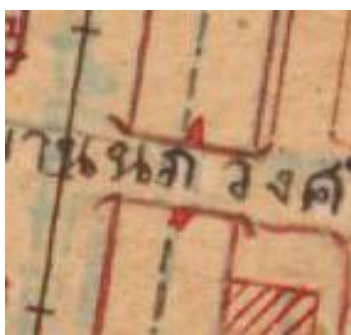
พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนหลวง คลองผดุงกรุงเกษม

ปีที่สร้าง พ.ศ. 2440¹⁰⁵

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม รัชกาลที่ 5 โครงสร้างเหล็ก ชักเปิดปิดได้

ปัจจุบัน สะพานคนอกริตเสริมเหล็ก ราวสะพานโปร่งทำด้วยเหล็กกลม กลางสะพานเป็นแผ่นจารึกนามสะพาน ถัดมาเป็นไฟโลหะประดับข้างละสองต้น

ความเป็นมาและความสำคัญทางประวัติศาสตร์

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดฯให้ตัดถนนหลวง ระหว่างทางของถนนหลวงโปรดเกล้าฯให้สร้างสะพานและพระราชทานนามว่า สะพานนพวงศ์ เนื่องจากทรงพระราชปรารภว่าในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2440 ทรงมีพระชนมพรรษาเท่ากับพระเจ้าฟ้างอก กรมหมื่น

¹⁰⁵ กนกวลี ชูชัยยะ, พจนานุกรมวิสามานยนามไทย วัด วัด ถนน สะพาน ป้อม, หน้า 415

มเสวรวชิรวิลาศ(พระองค์เจ้าณพวงศ์) จึงทรงพระราชศรัทธาให้กำหนดเปิดในวันพระชนมพรรษา
เท่ากับพระเจ้าพี่ยาเธอ กรมหมื่นมเสวรวชิรวิลาศ¹⁰⁶

ใช้โครงสร้างสะพานหกเปิดได้ที่สั่งมาจากยุโรปเมื่อครั้งสร้างสะพานดำรงสถิต โดยเห็น
ด้วยเกล้าฯว่าถ้าใช้ในบริเวณถนนหลวงไปสะพานรัตนโกสินทร์นั้นจะได้อยู่ใกล้กับสะพานสุประดิษฐ์ และ
มีลักษณะไปทางสะพานคล้ายคลึงกัน¹⁰⁷

ภาพในอดีต

ไม่มีข้อมูล

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 58 สะพานนพวงศ์ ในปัจจุบัน ที่มา : <http://maps.google.com>, มีนาคม 2555

¹⁰⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 138

¹⁰⁷ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ๑.5 ยศ.9/20 “เรื่องสะพานนพวงศ์ และตัดถนนต่อจากสะพานนพวงศ์
มาถึงหน้าคุก”.

87. สะพานสุประดิษฐ์



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ปีที่สร้าง ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2434¹⁰⁸

ครั้งที่ 2 พ.ศ. 2442¹⁰⁹

ที่ตั้ง ถนนเจริญกรุง คลองวัดสามจีน

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม พ.ศ. 2434 สะพานเหล็ก เปิด ปิดได้ สันนิษฐานว่า เป็นสะพานโค้งเหล็กมีล้อด้านล่างสำหรับชักเปิดปิด พื้นไม้

พ.ศ. 2442 สะพานโครงเหล็กโค้งด้านบน พื้นไม้

สมัยรัชกาลที่ 6 เป็นสะพานโค้งคอนกรีตเสริมเหล็ก มุมสะพานมีเสาสี่ต้นเป็นกลุ่มเสาไอโอนิก ซึ่งมีหัวเสาม้วนเป็นเขาแกะ

¹⁰⁸ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยธ.9/7 “เรื่องสะพานเฉลิม 42-46 ร.ศ. 113 – 117 วันที่ 21 สิงหาคม ร.ศ. 114”

¹⁰⁹ ก.ศ.ร.กุหลาบ, สยามประเภทเล่ม 2 ฉบับ 16 มิถุนายน ร.ศ. 118 หน้า 752

ลูกทรงเป็นลูกมะหวดแบบฝรั่ง นับว่าเป็นสะพานเจริญที่มี
ลักษณะแบบยุโรปมากกว่าสะพานอื่น¹¹⁰

ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก รวสะพานเป็นลูกทรง
คอนกรีตแบบเรียบ กลางสะพานประดับนามสะพาน

ความเป็นมาและความสำคัญทางประวัติศาสตร์

ในบริเวณนี้ในสมัยรัชกาลที่ 4 เคยมีสะพานบริเวณนี้โดยคาดว่าเป็นสะพานไม้ เรียกว่า
สะพานวัวลำพอง ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 พระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์ ได้บันทึกไว้ว่า
ที่บริเวณนี้เป็น สะพานไม้อย่างเก่าตรง ๓ แยกข้ามไปถนนหัวลำพอง ซึ่งต่อมาสะพานนี้ชำรุดจึงได้
ลงมือเปลี่ยนเป็นสะพานเหล็ก ในพ.ศ. 2433 โดยสันนิษฐานว่าเป็นสะพานเปิดได้ จากหลักฐาน
จดหมายเหตุในการสร้างสะพานเฉลิม 43 "...แต่มาเห็นด้วยเกล้าฯ ว่าควรจะทำสะพานแห่งหนึ่งที่
ถนนกรุงเกษมตำบลสี่แยกมหานาคนั้น เป็นสะพานเปิดได้เช่นสะพานสุประดิษฐ์..."¹¹¹

ต่อมาสะพานได้เปลี่ยนเป็นสะพานเหล็กโค้งที่มีรูปแบบคล้ายกับสะพานนรรัตนสถาน จาก
ข้อความในหนังสือสยามประเภทที่ว่า "...สร้างตมหนักโค้งขึ้นตามแถวถนนเจริญกรุง แยกไป
ทางถนนหัวลำพองค้ำคลองผดุงกรุงเกษม..."¹¹² สันนิษฐานน่าจะสร้างในปี 2442 สำหรับชื่อ
สะพานสุประดิษฐ์นั้น คาดว่าเป็นการตั้งเพื่อเป็นเกียรติแก่พระบรมวงศ์เธอพระองค์เจ้าสุประดิษฐ์
กรมหมื่นวิศนุรภาธร

ในสมัยรัชกาลที่ 6 โปรดเกล้าให้สร้างสะพานขึ้นใหม่เมื่อทรงเจริญพระชนมพรรษา 36
พรรษาใน พ.ศ. 2459 โดยสร้างเป็นสะพานคอนกรีตโค้งใหญ่กว่าสะพานอื่น ๆ ในจังหวัดพระนคร
นั้นและพระราชทานนามว่า สะพานเจริญสวัสดิ์ โดยเป็นสะพานชุดเจริญสะพานสุดท้าย เนื่องจาก
พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระราชดำริที่จะบำเพ็ญพระราชกุศลในวันเฉลิมพระ
ชนมพรรษาด้วยการก่อสร้างสาธารณประโยชน์รูปแบบอื่นแทน¹¹³

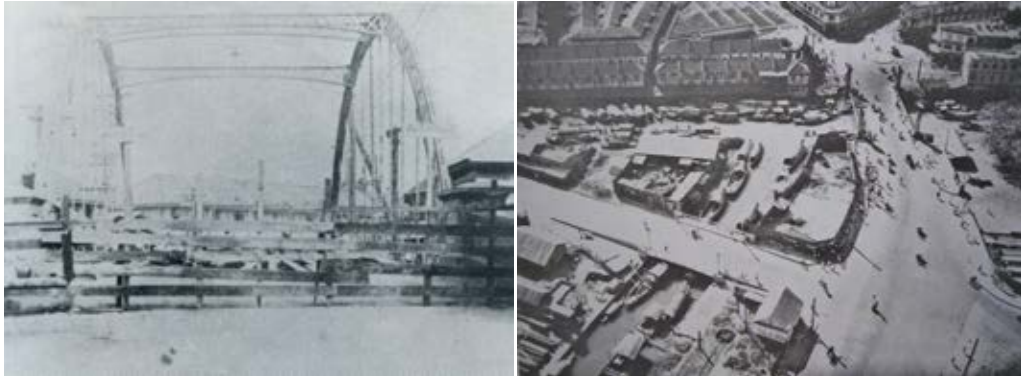
¹¹⁰ ศิริชัย นฤมิตรเวชการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 128

¹¹¹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยธ.9/7

¹¹² ก.ศ.ร.กุหลาบ, หน้า 752

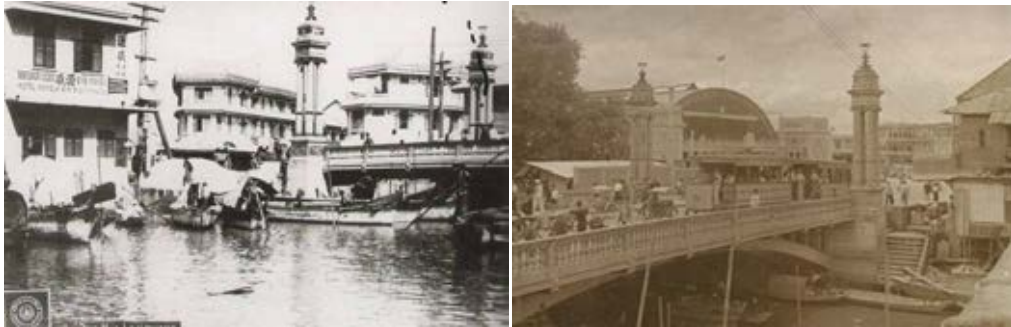
¹¹³ กนกวลี ชูชัยยะ, พจนานุกรมวิสามานยนามไทย วัด วัง ถนน สะพาน ป้อม, หน้า 55

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 59 สะพานสุประดิษฐ์ในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 33

ภาพที่ 4 – 60 สะพานสุประดิษฐ์ในสมัยรัชกาลที่ 6 จากมุมสูง ที่มา : สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ



ภาพที่ 4 – 61 สะพานสุประดิษฐ์ (สะพานเจริญสวัสดิ์) ที่มา : สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 62 สะพานสุประดิษฐ์ในปัจจุบัน ที่มา : <http://maps.google.com>, มีนาคม 2555

90. สะพานพิทยเสถียร



พ.ศ. 2450



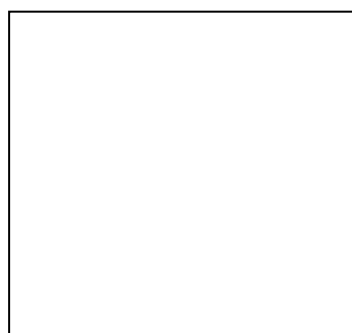
พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนเจริญกรุง คลองรอบกรุง(อรรถ)

ปีที่สร้าง พ.ศ. 2443¹¹⁴

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม

สมัยรัชกาลที่ 5 สะพานหกเหล็ก เปิด-ปิดได้ พื้นไม้ ราวลูกกรงเหล็ก

สมัยรัชกาลที่ 6 สะพานคอนกรีตโค้งด้านล่างเป็นรูปโค้ง ตกแต่งเป็นสถาปัตยกรรมแบบเวนิเซียน เสาโคมไฟโลหะ 8 ต้น บริเวณปลายเสาและรอดสะพานมีการประดับตกแต่งด้วยหัวสิงห์

ปัจจุบัน มีลักษณะ และรูปแบบคล้ายสะพานในสมัยรัชกาลที่ 6

¹¹⁴ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5. ยห.9/38 “เรื่องทำสะพานต่างๆ ทำสะพานเหล็กข้ามคลองวัดนารอด”

ความเป็นมาและความสำคัญทางประวัติศาสตร์

สะพานพิทยเสถียรเป็นสะพานที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นโดยการบอกรูป โดยสะพานนี้เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ ได้สร้างขึ้นโดยสร้างเป็นสะพานโครงเหล็กพื้นสะพานข้างล่างมีล้อและวางเหล็กสำหรับเปิดให้สะพานแยกจากกันได้ เรียกว่า สะพานเหล็กล่าง¹¹⁵

ต่อมาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงโปรดเกล้าฯ ให้กรมโยธาธิการสร้างสะพานเหล็กขึ้นใหม่เป็นสะพานเหล็กหกเปิดปิดได้เช่นเดียวกับสะพานดำรงสถิตย¹¹⁶ พระราชทานนามสะพานใหม่ว่า สะพานพิทยเสถียร เพื่อเป็นเกียรติแก่พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมขุนพิทยลาภพฤฒิธาดา พระราชโอรสในสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวกับเจ้าจอมมารดาเวด¹¹⁷

ในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้รื้อสะพานพิทยเสถียรซึ่งชำรุดทรุดโทรมมากสร้างใหม่เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก¹¹⁸

¹¹⁵ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์มหาโกษาธิบดี, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4, หน้า 170

¹¹⁶ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5. ยธ.9/20 “เรื่องสะพานนพวงศ์ และตัดถนนหลวงต่อจากสะพานนพวงศ์มาถึงหน้าคุก”.

¹¹⁷ กนกวลี ชูชัยยะ, พจนานุกรมวิสามานยนามไทย วัด วัง ถนน สะพาน ป้อม, หน้า 240 - 241

¹¹⁸ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.6น./251 “ซ่อมแซมสะพานพิทยเสถียร”

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 63 สะพานพิทยเสถียรในสมัยรัชกาลที่ 5

ที่มา : ชัดสุณี สีนธุสิงห์, ชาวอิตาเลียนในราชสำนักไทย, หน้า 45

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 64 สะพานพิทยเสถียร ในปัจจุบัน ที่มา : <http://maps.google.com>, มีนาคม 2555

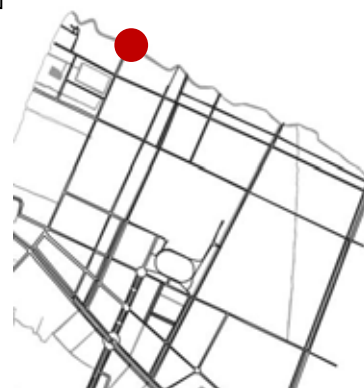
91. สะพานกิมเซ่งหลี



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนสามเสน(สะพานแก้ว) คลองสามเสน

ปีที่สร้าง พ.ศ. 2442¹¹⁹

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม สมัยรัชกาลที่ 5 คานเหล็ก พื้นไม้

ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ราวสะพานเป็นคอนกรีต
อย่างเรียบ ด้านหนึ่งวางคอนกรีตปิดที่บด้านบนสะพาน

ความเป็นมาและความสำคัญทางประวัติศาสตร์

สะพานนี้สร้างขึ้นโดยนายอากรเต็ง เจ้าของบริษัทกิมเซ่งหลี ได้ยื่นขออนุญาตสร้างสะพาน
ข้ามคลองสามเสนให้รถม้าแล่นผ่านได้เช่นเดียวกับสะพานเฉลิม และให้กรมโยธาธิการออกแบบ
โดยใช้เงินในการก่อสร้างเป็นของนายอากรเต็ง พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเห็นว่ามิประโยชน์

¹¹⁹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ๑.5 ยธ 9/37 “เรื่องสะพานเทเวศร์ และถนนสามเสน และเรื่องปลูก
ต้นไม้ถนนสามเสน และเรื่องสะพานกิมเซ่งหลี”.

ต่อประชาชนโดยรวมจึงมีพระบรมราชานุญาตให้สร้างได้ พระราชทานนามว่า สะพานกิมเซ่งหลี

¹²⁰ เป็นสะพานโครงสร้างเหล็กที่สั่งซื้อมาจากประเทศอังกฤษตัวสะพานทาสีเขียว พื้นปูด้วยไม้¹²¹

ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 สะพานกิมเซ่งหลีได้เปลี่ยนเป็นสะพานคอนกรีต และตั้งชื่อใหม่ว่าสะพานโสภณ ตามราชทินนามของพระโสภณเพชรรัตน์ บุตรชายของเจ้าสัวกิมเซ่งหลี¹²²

ภาพในอดีต

ไม่มีข้อมูล

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 65 สะพานกิมเซ่งหลี ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, มกราคม 2555

¹²⁰ กนกวลี ชูชัยยะ, พจนานุกรมวิสามานยนามไทย วัด วัง ถนน สะพาน ป้อม, หน้า 13-14

¹²¹ ปราณี กล้าส้ม, วารสารเมืองโบราณ, **ลัดเลาะคลองสามเสน** [ออนไลน์] 20 สิงหาคม 2554

แหล่งที่มา <http://www.muangboranjournal.com/modules.php?name=Sections&op=printpage&artid=11>

¹²² ปราณี กล้าส้ม เรื่องเดิม

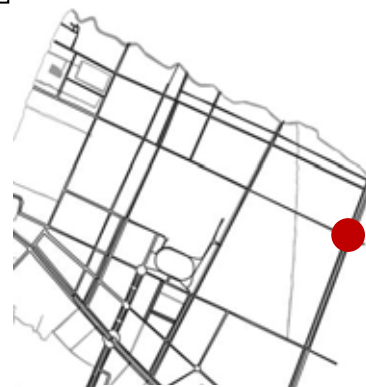
105. สะพานอภัยเจษฎุทิศ



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนราชวิถี คลองชีโอนา

ปีที่สร้าง ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2444¹²³

ครั้งที่ 2 9 มกราคม 2452¹²⁴

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม พ.ศ. 2444 สะพานไม้

พ.ศ. 2452 คอนกรีตเสริมเหล็ก กว้าง 4วา 1 ศอก 3 นิ้ว สูง 3 ศอก 3 นิ้ว

ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ลูกกรงเป็นโปรงปูนปั้นเป็นรูป กลางสะพานมีแผ่นป้ายจากรีگانามสะพาน ตกแต่งเป็นซุ้มโค้งภายในมีแผนรูปไข่ ประดับด้วยหัวเม็ดบริเวณสองข้างและบนยอด ที่ปลายสะพานเป็นปูนปั้นมีลักษณะคล้ายพานพุ่ม

¹²³ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยห.9/63 “สะพานต่างๆในกรุงเทพ(22 เมษายน ร.ศ. 120)”

¹²⁴ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 26 หน้า 2346-2349 “การฉลองแลเปิดสะพานอภัยภูทิศ”

ความเป็นมาและความสำคัญทางประวัติศาสตร์

เป็นสะพานที่สมเด็จพระมหิตลาธิเบศร อดุลยเดชวิกรม พระบรมราชชนก มีพระดำริก่อสร้างขึ้นใน พ.ศ. 2452 เนื่องจากทรงเจริญพระชนมายุเสมอด้วยพระชนมายุของสมเด็จพระเชษฐา 2 พระองค์ คือสมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอ เจ้าฟ้าสมมุติวงศ์โรชัย กรมขุนศรีธรรมราชธำรงฤทธิ์และสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช เจ้าฟ้ามหาวชิรุณหิศ สยามมกุฎราชกุมาร ซึ่งสวรรคตและสิ้นพระชนม์ไปแล้ว จึงมีพระประสงค์จะสร้างสะพานให้เป็นถาวรวัตถุทิศถวายเป็น

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดเกล้าฯ ให้กรมโยธาธิการสร้างสะพานนี้และพระราชทานนามว่า สะพานอภัยเจษฎุทิศ ซึ่งแปลว่าสะพานที่อุทิศแด่พระเชษฐา 2 พระองค์¹²⁵

ภาพในอดีต

ไม่มีข้อมูล

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 66 สะพานอภัยเจษฎุทิศ ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, มีนาคม 2555

¹²⁵ กนกวลี ชูชัยยะ, พจนานุกรมวิสามานยนามไทย วัด วัง ถนน สะพาน ป้อม, หน้า 443 - 444

110. สะพานเสาวนีย์



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่สร้าง ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2444¹²⁶
ครั้งที่ 2 พ.ศ. 2454¹²⁷

ที่ตั้ง ถนนศรีอยุธยา(ดวงตะวัน) คลองชีอนาค

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม พ.ศ. 2444 สะพานไม้

พ.ศ. 2454(รัชกาลที่ 6) สันนิษฐานว่า เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ลูกกรงเป็นโปร่งปูนปั้นเป็นรูป กลางสะพานมีแผ่นป้ายจารึกนามสะพาน ตกแต่งเป็นซุ้มโค้งภายในมีแผ่นรูปไข่ ประดับด้วยหัวเม็ดบริเวณสองข้างและบนยอด ที่ปลายสะพานเป็นปูนปั้นมีลักษณะคล้ายพานพุ่มและมีภาพผู้หญิงนุ่งต่ำยื่นออกมา
ปัจจุบัน มีลักษณะคล้ายสะพานในสมัยรัชกาลที่ 6

¹²⁶ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ๑.5 ๒๕.9/63 “สะพานต่างๆในกรุงเทพ(22 เมษายน ร.ศ. 120)”

¹²⁷ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 28 หน้า 2296 – 2303 “การเปิดสะพานเสาวนีย์”

ความเป็นมาและความสำคัญทางประวัติศาสตร์

สะพานเสาวนีย์ เป็นสะพานที่สมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ โปรดเกล้าฯให้สร้างขึ้น ใน พ.ศ. 2452 และเสร็จปี พ.ศ. 2454 ตรงกับสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยแต่เดิมบริเวณนี้เป็นสะพานไม้และพระราชทานนามว่า สะพานเสาวนีย์ ซึ่งหมายถึงคำสั่งของพระราชินี¹²⁸

โดยในครั้งแรกต้องการสร้างให้ทันการเฉลิมพระชนมพรรษาในสมเด็จพระบรมราชินีนาถ พระพันปีหลวง ในร.ศ. 129 แต่มาประจวบเหมาะกับการที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จสวรรคตเสียก่อน¹²⁹

ภาพในอดีต

ไม่มีข้อมูล

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 67 สะพานเสาวนีย์ ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, มีนาคม 2555

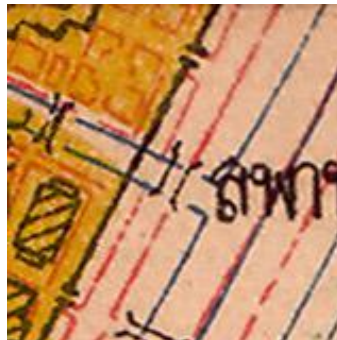
¹²⁸ กนกวลี ชูชัยยะ, พจนานุกรมวิสามานยนามไทย วัด วัง ถนน สะพาน ป้อม, หน้า 404

¹²⁹ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 28 หน้า 2296 – 2303

112. สะพานวรเสรุ



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



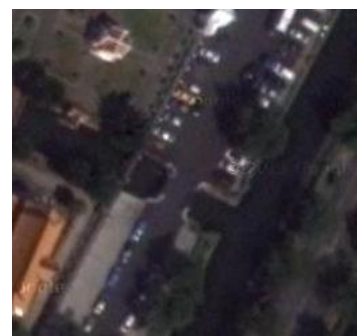
KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนนครปฐม คลองวัดเบญจมบพิตร

ปีที่สร้าง 6 กันยายน 2443¹³⁰

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม สมัยรัชกาลที่ 5 รอดเหล็ก พื้นไม้

ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ความลาดเอียงน้อย ราว

สะพานเหล็กหล่อ พนักเชิงสะพานก่ออิฐถือปูน

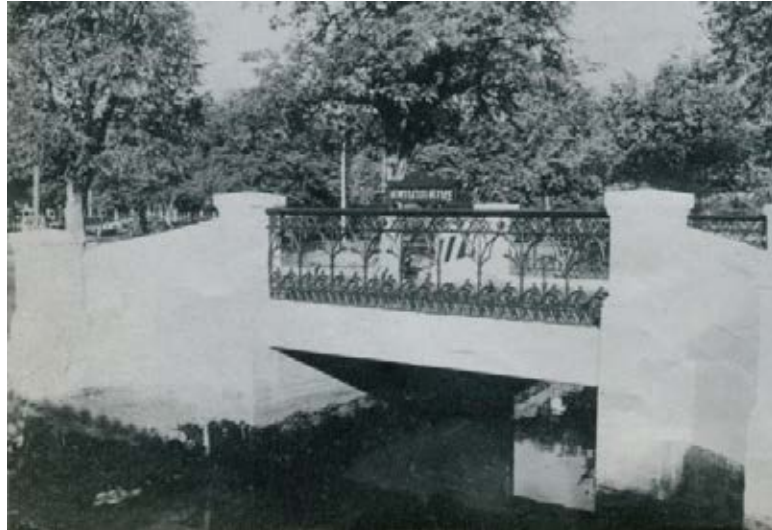
ความเป็นมาและความสำคัญทางประวัติศาสตร์

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าโปรดเกล้าฯ ให้กรมโยธาธิการสร้างสะพานที่ถนนนครปฐม ข้ามคลองวัดเบญจมบพิตร โดยได้ลงมือทำตั้งแต่วันที่ 20 มิถุนายน ถึงวันที่ 7 กันยายน ร.ศ. 119 รวม 79 วันเป็นการแล้วเสร็จ¹³¹

¹³⁰ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 17 หน้า 311 – 312 “การเปิดสะพานวรเสรุสวนดุสิต”

¹³¹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยช.9/60 “เรื่องทำสะพานและเปิดสะพานต่างๆ (วันที่ 1 กันยายน ร.ศ.119)”

ภาพในอดีต



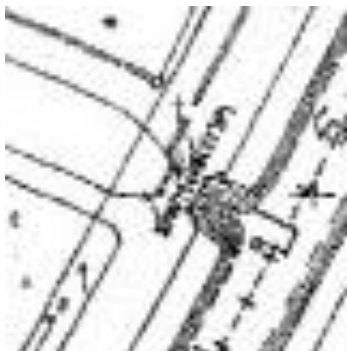
ภาพที่ 4 - 68 สะพานวรเศรษฐ เมื่อ พ.ศ. 2520 ที่มา ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 98

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 - 69 สะพานวรเศรษฐ ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, มีนาคม 2555

113. สะพานโสภาค



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนนครปฐม คลองวัดเบญจมบพิตร

ปีที่สร้าง 11 เมษายน 2444¹³²

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม สมัยรัชกาลที่ 5 คาดว่าเป็นสะพานรอดเหล็ก พื้นไม้

ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ความลาดเอียงน้อย ราว

สะพานเหล็กหล่อ พนักเชิงสะพานก่ออิฐถือปูน

ความเป็นมาและความสำคัญทางประวัติศาสตร์

ไม่มีข้อมูล

¹³²ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 18 หน้า 29 – 30 “การเปิดสะพานโสภาคย์”

ภาพในอดีต



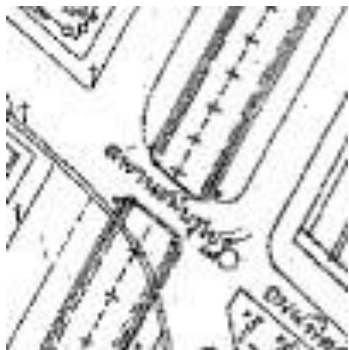
ภาพที่ 4 – 70 สะพานโศภาค เมื่อ พ.ศ. 2520 ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 97

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 71 สะพานโศภาค ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, มีนาคม 2555

115. สะพานสมัยมรุเชษฐ์



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนพิษณุโลก คลองเปรมประชากร

ปีที่สร้าง 15 มกราคม 2445¹³³

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม

สมัยรัชกาลที่ 5 รอดเหล็ก พื้นไม้ ราวลูกกรงเหล็กหล่อ

ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก โครงสร้างโครงด้านข้างมีเสาคอนกรีตมารับส่วนโค้ง ราวสะพานเป็นคอนกรีตทำเป็นช่องภายในช่องเป็นเหล็กหล่อลวดลายรูปวงกลมและมีกรีบดอกไม้ตรงกลางซึ่งเป็นลูกกรงของเก่า กลางสะพานมีแผ่นป้ายจารึกนาม บริเวณมุมมีแท่นรับเสาไฟโลหะ

¹³³ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 17 หน้า 428 “สมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอเจ้าฟ้า วไลยอลงกรณ์ ทรงบริจาคทรัพย์สร้างสะพาน”

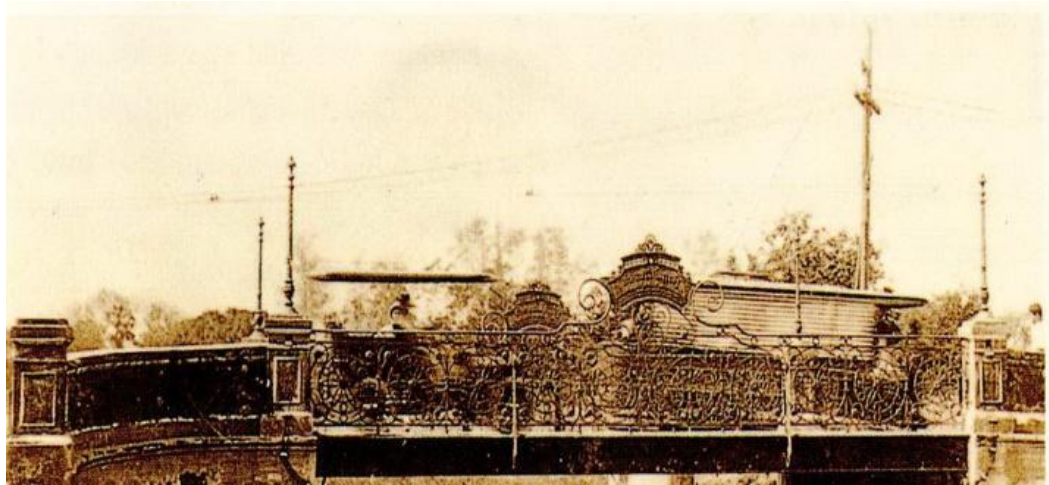
ความเป็นมาและความสำคัญทางประวัติศาสตร์

สมเด็จพระราชปิตุจฉา เจ้าฟ้าวไลยอลงกรณ์ กรมหลวงเพชรบุรีราชสิรินธร โปรดให้สร้างสะพานในโอกาสที่ทรงเจริญพระชนมายุ 17 พรรษา เสมอพระเชษฐา 2 พระองค์ คือสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช เจ้าฟ้ามหาวชิรุณหิศ สยามมกุฎราชกุมาร และสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าสมมติวงศ์วโรทัย กรมขุนศรีธรรมราชธำรงฤทธิ์ เพื่อทรงอุทิศส่วนพระกุศลถวายพระเชษฐาทั้ง 2 พระองค์ ซึ่งสวรรคตและสิ้นพระชนม์ เมื่อพระชนมายุเพียง 17 พรรษา¹³⁴ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้เจ้าหมื่นเสมอใจราชเป็นพนักงานก่อสร้างสะพาน เมื่อก่อสร้างสะพานเสร็จทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานนามสะพานว่า สะพานชัมยมรุเชษฐ ซึ่งหมายถึง พี่ชายผู้เป็นเทพ 2 พระองค์ โดยมีพระราชพิธีเปิดสะพานเมื่อวันที่ 15 มกราคม พ.ศ. 2445

สะพานชัมยมรุเชษฐ์ในปัจจุบัน เหลือเพียงป้ายชื่อสะพานเหล็กหล่อ และลูกกรงเหล็กหล่อ บางส่วนที่เป็นของเดิม ส่วนที่เหลือได้สร้างขึ้นใหม่เมื่อมีการขยายถนน

¹³⁴ กนกวลี ชูชัยยะ, พจนานุกรมวิสามานยนามไทย วัด วัง ถนน สะพาน ป้อม, หน้า 76 - 77

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 72 สะพานชัมยมรุเชษฐ ในสมัยรัชกาลที่ 5
ที่มา : ชัดสุดณี สินธุสิงห์, ชาวอิตาเลียนในราชสำนักไทย, หน้า 243

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 73 สะพานชัมยมรุเชษฐ ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, มกราคม 2555

118. สะพานอรไท



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนลูกหลวง คลองเปรมประชากร

ปีที่สร้าง 17 เมษายน 2445¹³⁵

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม สมัยรัชกาลที่ 5 ลูกกรงเหล็กตัด แทนปลายก่อกอิฐ เสาไฟโลหะ
ปัจจุบัน สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก รูปแบบโครงสร้างคล้ายในอดีต ตัวพนักเชิงสะพานถูกรื้อทิ้ง

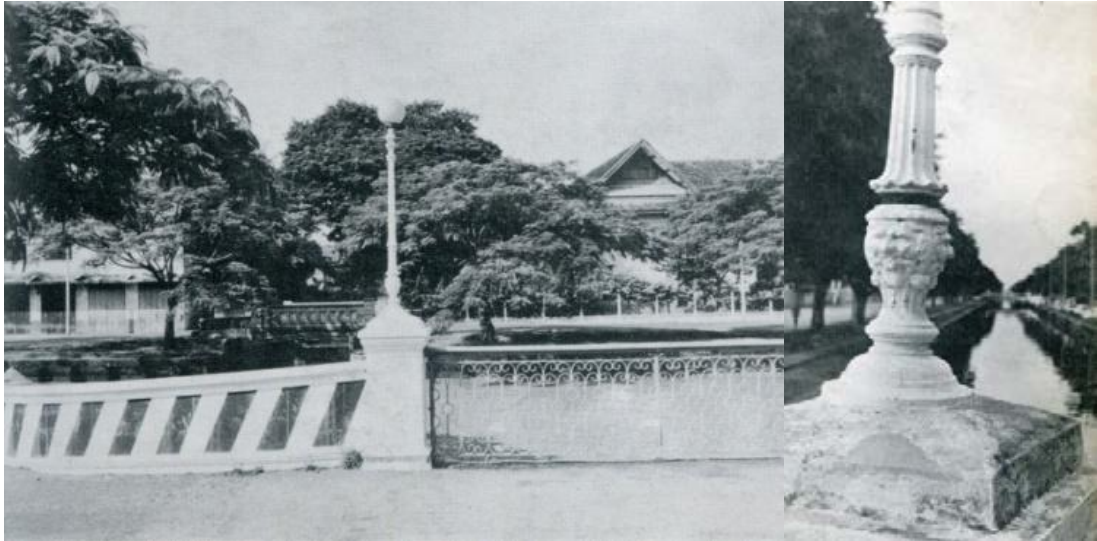
ความเป็นมาและความสำคัญทางประวัติศาสตร์

สะพานอรไท สร้างด้วยเงินของพระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าอรไทยเทพกัญญา พระราชธิดาในพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและเต้าตอมมารดาบัว จึงทรงพระโปรดเกล้าฯ พระราชทานนามว่า สะพานอรไท¹³⁶

¹³⁵ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 16 หน้า 61 – 63 “การเปิดสะพานอรไทย”

¹³⁶ กนกวลี ชูชัยยะ, พจนานุกรมวิสามานยนามไทย วัด วัง ถนน สะพาน ป้อม, หน้า 428

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 74 สะพานอรไท เมื่อ พ.ศ. 2520 ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรราชการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 105

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 75 สะพานอรไท ในปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, มกราคม 255

128. สะพานเฉลิมหล้า 56



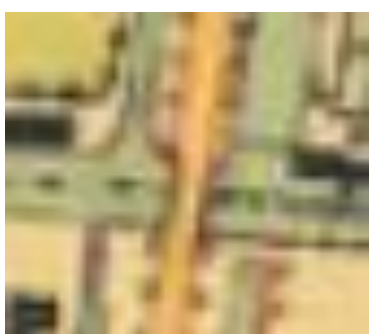
พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนพญาไท คลองแสนแสบ

ปีที่สร้าง 15 พฤศจิกายน 2452¹³⁷

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม สมัยรัชกาลที่ 5 สะพานคอนกรีต คานเป็นรูปคอนกรีตรูปโค้ง หัวสะพานทั้งสองมีรูปประดับเป็นข้างทั้ง 4 ด้าน ลูกกรงหล่อแบบลูกมะหวดฝรั่ง

ปัจจุบัน ได้มีการขยายถนนกว่าแต่เดิม มีการรื้อเปลี่ยนโครงสร้าง แต่ยังคงเก็บองค์ประกอบต่างๆของสะพานยังไว้เหมือนเดิม เพียงแต่ต่อราวพนักสะพานให้ยาวมากขึ้นเพื่อรับกับถนน

ความเป็นมาและความสำคัญทางประวัติศาสตร์

สะพานเฉลิมหล้า 56 เป็นสะพานที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯให้สร้างขึ้น ในโอกาสเฉลิมพระชนมพรรษา 56 พรรษา ซึ่งเป็นปีที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า

¹³⁷ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 26 หน้า 1842 – 1845 “เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิด สะพานเฉลิมหล้า ๕๖”

เจ้าอยู่หัวมีพระชนมพรรษาเท่ากับพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย จึงจัดให้มีงานพระราชพิธีพระชนมายุสมอายุมงคลเสมอรัชกาลที่ 2 และเนื่องจากพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัยทรงเป็นพระมหากษัตริย์ที่มีช้างเผือกในแผ่นดินถึง 4 เชือก จึงพระราชทานนามสะพานนี้ว่า เฉลิมหล้า และหัวเสาของสะพานออกแบบเป็นหัวช้างเผือก 4 หัว¹³⁸

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 76 สะพานเฉลิมหล้า 56 ในสมัยรัชกาลที่ 5
ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 64

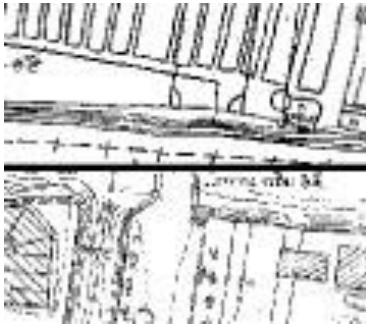
ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 77 สะพานเฉลิมหล้าในปัจจุบัน ที่มา : <http://maps.google.com>, มีนาคม 2555

¹³⁸ กนกวลี ชูชัยยะ, พจนานุกรมวิสามานยนามไทย วัด วัง ถนน สะพาน ป้อม, หน้า 73 - 74

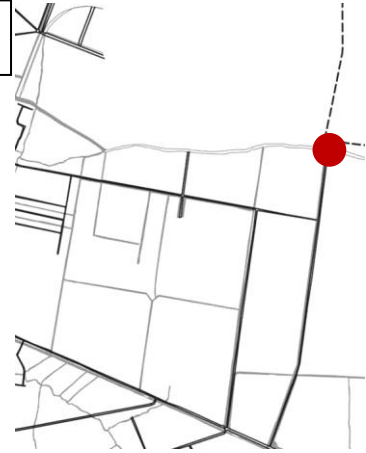
129. สะพานเฉลิมโลก 55



พ.ศ. 2450



พ.ศ. 2454



KEY MAP



พ.ศ. 2464



พ.ศ. 2475



พ.ศ. 2555

ที่ตั้ง ถนนราชดำริ คลองแสนแสบ

ปีที่สร้าง 12 พฤศจิกายน 2451¹³⁹

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม สมัยรัชกาลที่ 5 โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก ราวสะพานทึบ และมีลายประดับแบบเรขาคณิต มีชื่อสะพานทำเป็นอักษรกดติดอยู่กับผนังสะพานด้านใน

ปัจจุบัน มีการขยายถนน ราวสะพานเป็นคอนกรีตโปร่งอย่างง่าย ตรงกลางมีป้ายจารึกนามสะพาน

ความเป็นมาและความสำคัญทางประวัติศาสตร์

สะพานเฉลิมโลก 55 เป็นสะพานที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้น ในโอกาสเฉลิมพระชนมพรรษา 55 พรรษา เป็นสะพานสำคัญเชื่อมพระนครตอนเหนือและตอน

¹³⁹ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 26 หน้า 1842 – 1845 “รายงานสร้างสะพานเฉลิม ๕๕ ร.ศ. ๑๒๗”

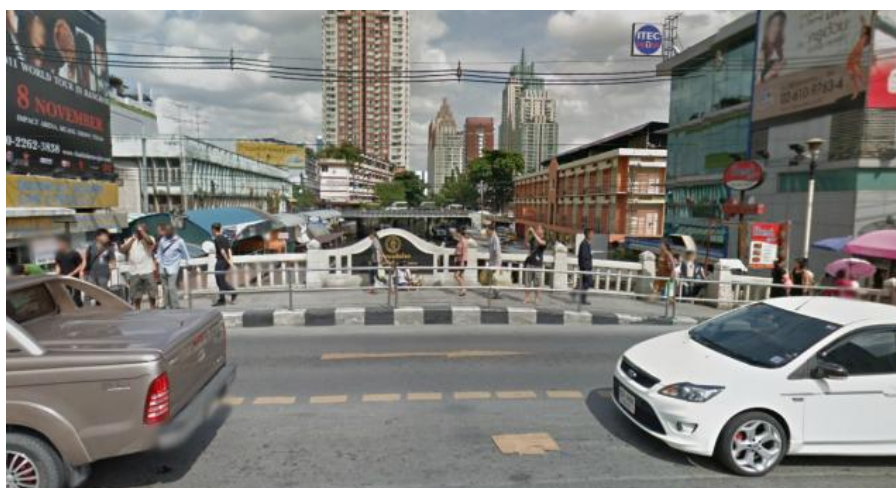
ได้ให้สัญจรไปมาได้สะดวกขึ้น เป็นสะพานข้ามคลองขนาดใหญ่มีเรือแล่นผ่านไปมาทั้งกลางวันและกลางคืน สะพานจึงต้องมีความมั่นคงแข็งแรง จึงได้วางจ้างเหมานายช่างชาวฝรั่งเศสให้ทำสะพาน โดยใช้เฟโรคอนกรีตซึ่งไม่เคยมีใครทำเลยในอดีต¹⁴⁰

ภาพในอดีต



ภาพที่ 4 – 78 สะพานเฉลิมโลก 55 ในสมัยรัชกาลที่ 5
ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรราชการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 63

ภาพในปัจจุบัน



ภาพที่ 4 – 79 สะพานเฉลิมโลก 55 ในปัจจุบัน ที่มา : <http://maps.google.com>, มีนาคม 2555


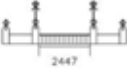













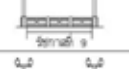



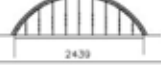







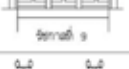

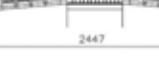

















¹⁴⁰ ศิริชัย นฤมิตรราชการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า 63









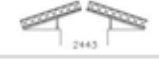









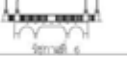








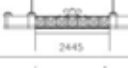






ปีที่สร้าง	ชื่อสะพาน	โครงสร้าง											
		สะพานคาน (Beam and Girder)					สะพานโค้ง (Arch Bridges)		สะพานเคลื่อนที่ได้ (Moveable Bridges)				
		ไม้		เหล็ก		คอนกรีต	เหล็ก	คอนกรีต	ไม้		เหล็ก		
		ไม้หลักแพ	สะพานช่วง	พื้นไม้	พื้นคอนกรีต		โค้งบน	โค้งล่าง		หก	รางล้อเลื่อน	หก	หกวิสันดา
2447	สะพานผ่านพิภพลีลา(2)												
2447	สะพานเฉลิมพงษ์ 51(2)												
2450	สะพานผ่านฟ้าลีลาศ												
2451	สะพานเฉลิมโลก 55												
2452	สะพานอภัยเจษฎุทิศ(2)												
2452	สะพานเฉลิมหล้า 56												
2453	สะพานช้างโรงสี												

ตาราง 4 – 1 แสดงชื่อสะพานและลักษณะทางโครงสร้างของสะพาน โดยเรียงตามปีที่สร้าง

4.5.1 การศึกษาสะพานในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5

จากตาราง (4 -1) สามารถแบ่งช่วงเวลาตาม วัสดุและรูปแบบโครงสร้างได้เป็น 3 ช่วงคือ ช่วงต้น (พ.ศ. 2411 – 2430) ช่วงกลาง (พ.ศ.2430 – 2450) และช่วงปลาย (พ.ศ. 2450 – 2453)

ชื่อสะพาน	รูปแบบสะพาน			
	สมัยรัชกาลที่ 5 ช่วงต้น (พ.ศ. 2411 - 2430)	สมัยรัชกาลที่ 5 ช่วงกลาง (พ.ศ. 2430 - 2450)	สมัยรัชกาลที่ 5 ช่วงปลาย (พ.ศ. 2450 - 2453)	ช่วงหลังสมัยรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2453 - 2555)
สะพานข้ามห้วยทูลเกล้า (3)				
สะพานสถานีรถไฟ (5)				
สะพานข้ามคลอง (6)				
สะพานหลวงสุราษฎร์ (7)				
สะพานปากคลองตลาด (10)				
สะพานวัดเทพนิมิต (11)				
สะพานบ้านสวน (20)				
สะพานเสียดิน (21)				
สะพานข้ามฟ้าลีลาศ (24)				
สะพานเชื่อมคลองบางกอก (25)				
สะพานเหล็กกรมวิฑฒราชกิจ (28)				
สะพานเฉลิมพงษ์ 51 (29)				
สะพานข้าม (30)				
สะพานเฉลิมวง (31)				
สะพานมิตรไทย (32)				
สะพานดำรงสถิตย์ (33)				
สะพานกาญจนาภิเษม (34)				
สะพานสัน (35)				
สะพานแวงวนสมุทร (39)				
สะพานวิสุกรรมวิฑฒนา (41)				

ชื่อสะพาน	รูปแบบสะพาน			
	สมัยรัชกาลที่ 5 ช่วงต้น (พ.ศ. 2411 - 2430)	สมัยรัชกาลที่ 5 ช่วงกลาง (พ.ศ. 2430 - 2450)	สมัยรัชกาลที่ 5 ช่วงปลาย (พ.ศ. 2450 - 2453)	ช่วงหลังสมัยรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2453 - 2555)
สะพานฉะวาทรังสรรค์ (44)				
สะพานแว้งกรมวังท้าย (47)				
สะพานลุดพัตตวังสุเฒ่า (53)				
สะพานฉิมดำหิสี (54)				
สะพานด้อยปี (62)				
สะพานคังเส (66)				
สะพานดงหวด (71)				
สะพานสุปงสิริ (87)				
สะพานรัตนเสียร (90)				
สะพานสิงห์ชลธิ (91)				
สะพานอภัยเจษฎี (105)				
สะพานเจ้าอิน (110)				
สะพานวงเสฐ (112)				
สะพานไม้ภาค (113)				
สะพานเขยิวประทุม (115)				
สะพานอรไท (118)				
สะพานงิ้วตลำ 56 (128)				
สะพานงิ้วตลำ 55 (71)				

ภาพที่ 4 - 80 แสดงรูปแบบ ลักษณะของสะพานในแต่ละช่วงเวลา

ช่วงต้น (พ.ศ. 2411 – 2430)

ช่วงต้นรัชการ เป็นช่วงก่อนการปฏิรูปการปกครองแผ่นดิน การก่อสร้างของหน่วยงานของ รัชการกระจายตามหน่วยงานต่างๆ เช่นกรมช่างสิบหมู่ กรมช่างทหารใน และกรมพระตำราวจนอก โดยมีนายช่างชาวตะวันตกที่สำคัญ 3 ท่าน ได้แก่ นายโจอาคิม แกร ซี (Joachim หรือ Gioachino Grassi) นายจอห์น คลูนีส (John Clunis) และนายสเตฟาโน คาร์นุ (Stefano Carnu) โดยพบว่า ส่วนใหญ่นั้นเป็นการออกแบบอาคารประเภทวัง และอาคารสาธารณะ ซึ่งไม่ปรากฏหลักฐานใน การออกแบบและก่อสร้างสะพาน

นอกจากนี้ยังพบว่า ในช่วงเวลาดังกล่าวมีการสร้างสะพานขึ้นใหม่ และการซ่อมสะพานใน พระนครที่เก่าทรุดโทรม หรือคับแคบที่เคยสร้างไว้ในอดีต โดยพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระนเรศวร ฤทธิ์ ซึ่งทรงเป็นคอมมิตตี (Committee) กรมพระนครบาล เสนาบดีกระทรวงนครบาล ได้ทรง รายงานและแสดงความเห็นในเรื่องสะพานข้ามคลองต่างๆ ในกรุงเทพฯ ในสมัยต้นรัชกาลที่ 5 จาก การสำรวจสะพานในกรุงเทพฯ ในปีพ.ศ. 2430 พบว่า มีสะพานในกรุงเทพฯ ที่ชำรุด 67 สะพาน แบ่งเป็นสะพานแบบก่ออิฐถือปูน 36 สะพาน สะพานเหล็ก 9 สะพาน และสะพานไม้ 22 สะพาน¹⁴¹ ด้านรูปแบบของสะพานเป็นผลสืบเนื่องมาจาก การได้รับการถ่ายทอดรูปแบบ และเทคนิคการ ก่อสร้าง สะพานจากสมัยก่อนๆที่เคยมีการสร้างสะพานในลักษณะเดียวกัน

- ประเภทของสะพาน วัสดุและโครงสร้างของสะพาน (Type and Material of Bridges) ในช่วงเวลาดังกล่าว สะพานส่วนใหญ่มีการใช้รูปทรงสะพานเป็นคานทอดเพียงช่วง เดียว (Beam Bridges) บางสะพานยกลาดสูงเพื่อให้เรือ หรือเรือนแพที่เป็นพาหนะสำคัญในสมัย นั้นแล่นผ่านได้สะดวก และสะพานแบบเคลื่อนที่ได้ (Moveable Bridges)

สะพานแบบคาน (Beam Bridges) ส่วนใหญ่เป็นสะพานที่ทำจากวัสดุไม้ ประกอบด้วย โครงสร้างทั้งสิ้น 2 ชนิดคือ สะพานคานไม้ วางพาดฐานรับก่ออิฐถือปูน (สะพาน ช้าง) สะพานคานไม้วางบนเสาไม้หลักแพ

สะพานแบบเคลื่อนที่ได้ (Moveable Bridges) มีทั้งวัสดุที่เป็นทั้งโครงสร้างไม้ คือ สะพานหกไม้ และโครงสร้างเหล็ก คือ สะพานเหล็กมีล้อวางอยู่ด้านล่าง

1) คานไม้วางบนเขื่อนหรือผนังรับคานก่ออิฐถือปูน (Wood beam on wall)

¹⁴¹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5 น. 5.1 “ความเห็นกรมหมื่นนเรศวร ว่าด้วยเรื่องคลองและ สะพานข้ามคลอง”, (ร.ศ. 106 – ร.ศ. 110)

สะพานประเภทนี้อาจอีกอย่างว่า สะพานข้าง โดยหนังสืออักขรานุชรินทร์ของ ดร.บรัดเลย์ ได้ให้คำนิยามของ สะพานข้างไว้ว่า เป็นสะพานใหญ่ทอดเรียบด้วยไม้ซุงทั้งต้นกว้าง ประมาณสี่วาห้าวา(8 – 10 เมตร) เท่าถนนสำหรับข้ามคลองในกรุงเทพฯ ข้างเดียว¹⁴² หรือ เป็นสะพานที่มีความมั่นคงแข็งแรงเพื่อให้ ข้าง หรือรถ สามารถข้ามผ่านได้ มีลักษณะพื้นไม้กระดาน พาดต่อกับน้ําก่ออิฐถือปูน นักเขียนสะพานเป็นน้ําก่ออิฐถือปูนทาสี¹⁴³ (ภาพที่ 4 - 81) โดย สะพานในลักษณะนี้นั้นมีการสร้างมาตั้งแต่สมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์ ดังปรากฏในพระราชนิพนธ์ สมัยรัชกาลที่ 2 เรื่องอิเหนา ที่ว่า “สะพานข้างทางข้ามคชสาร ก่ออิฐปูกระดานไม้หนา”¹⁴⁴

สะพานข้างที่สร้างในช่วงสมัยนี้ ได้แก่ สะพานหัวจรเข้ (สะพานอุบลรัตน์ ในปัจจุบัน) มีพื้นเป็นไม้กระดาน นักเขียนสะพานก่อก่ออิฐถือปูน เป็นเสารับลูกแก้ว ลูกทรงสะพานเป็น ไม้ หรือสะพานข้างริมกำแพงพระนครที่ริมท่าช้างผ่านพระราชวังบวร (เรือสร้างใหม่เป็น สะพาน เฉลิมสวรรค ปีพ.ศ. 2455) มีลักษณะเหมือนกับสะพานหัวจรเข้ แต่มีราวลูกทรงเป็นเหล็กและทับ หลังกรอบลูกเป็นไม้



ภาพที่ 4 – 81 สะพานก่อก่ออิฐถือปูน ภาพจิตรกรรมวัด จิตรกรรมฝาผนังในพระอุโบสถวัดมหาสมณารามราชวรวิหาร
ที่มา : จิตรกรรมกรุงรัตนโกสินทร์.

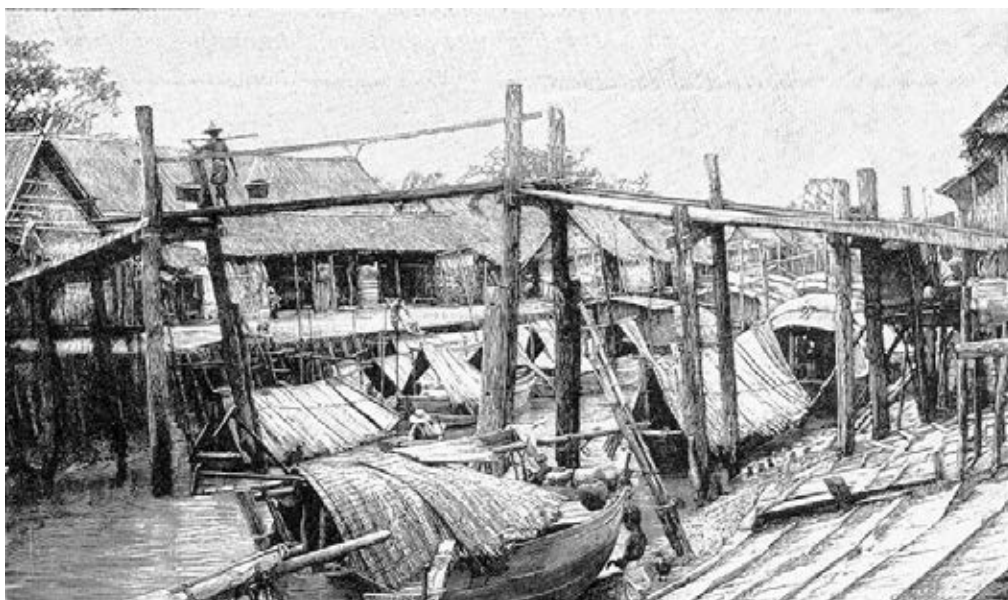
¹⁴² แดนบีช แบรดเลย์, อักขรานุชรินทร์ = Dictionary of the Siamese Language(พระนคร : องค์กรการค้าของคุรุสภา, 2514), หน้า 238

¹⁴³ สำนักงานหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 น.5.1

¹⁴⁴ หอสมุดแห่งชาติ, พระราชนิพนธ์ รัชกาลที่ 2, อิเหนา (พระนคร: โรงพิมพ์ประจักษ์วิทยา, 2510), หน้า 4.

2) คานไม้วางบนเสา (Wood beam on column)

สะพานมีลักษณะเป็นคานไม้ต่อกับเสาไม้ หรือที่เรียกว่าไม้หลักแพ (ภาพที่ 4 – 82) เป็นสะพานที่พบเห็นได้โดยทั่วไป เนื่องจากเป็นสะพานที่ก่อสร้างง่าย แต่ไม่มั่นคงถาวร จึงนิยมสร้างแบบชั่วคราว หรือสร้างในบริเวณที่มีการสัญจรไม่หนาแน่นนัก โดยบางสะพานยกสูง เพื่อให้เรือแพที่เป็นพาหนะสำคัญในสมัยก่อนลอดได้สะดวก สะพานรูปแบบดังกล่าวนี้เข้าใจว่า สร้างกันมาตั้งแต่สมัยสุโขทัย¹⁴⁵ และสันนิษฐานว่า ได้สร้างต่อเนื่องกันมาถึงในสมัยรัชกาลที่ 5 เช่น สะพานผ่านฟ้าลีลาศ (ภาพที่ 4 – 83) หรือสะพานไม้ข้ามคลองคูพระนครริมวัดพรหมสุรินทร์ ในปี พ.ศ.2411 – พ.ศ.2430 มีโครงสร้าง ลักษณะเป็นสะพานไม้หลักแพมีเสาฝั่งละ 10 ต้น สะพานกว้าง 7ศอก โดยมีกระดานทอดพาด 2 แผ่น¹⁴⁶



ภาพที่ 4 – 82 สะพานไม้ข้ามคลองในกรุงเทพฯ. ที่มา : Hesse-Wartegg, 1899.

¹⁴⁵ ศิริชัย นฤมิตรเวชการ, สะพานเก่าในกรุงเทพฯ, หน้า 18

¹⁴⁶ กช.ร.5 น.5.1, เอกสารเดิม



ภาพที่ 4 - 83 สะพานผ่านฟ้าลีลาศในสมัยรัชกาลที่ 5. ที่มา : Birdwood.

3) สะพานยกไม้ (Wood Bascule Bridge)

สะพานยกนี้แต่เดิมคาดว่าเป็นสะพานไม้แผ่นเดียว มีลูกปืนใหญ่มัดลวดถ่วงอยู่อีกฝากหนึ่ง เวลาเรือมาก็เอาเท้าเหยียบให้กระดกเพื่อให้เรือผ่าน¹⁴⁷ (ภาพที่ 4 – 84) จากหลักฐานในประวัติศาสตร์ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5พบสะพานยกไม้ระหว่างปี พ.ศ. 2411 – 2430 โดยกล่าวถึงสะพานยกไม้ 2 สะพานคือ สะพานยกตรงถนนวังสราญรมย์ และสะพานริมวังพระองค์เจ้าสาย แต่เป็นสะพานบนถนนสายหลักเพียงสะพานเดียว คือ สะพานตรงถนนวังสราญรมย์



ภาพที่ 4 - 84 สะพานยกไม้แผ่นเดียว ที่มา : อเนก นาวิกมูล

¹⁴⁷ สันต์ สุวรรณประทีป, ล้ำลึกอดีต, หน้า 81

4) สะพานเหล็กแบบลื้อเลื่อน(Retractable Bridge)

โครงสร้างสะพานเป็นเหล็ก คาดว่าสร้างก่อนสมัยรัชกาลที่ 4 มีลักษณะเสาและคานเป็นเครื่องไม้ปนเหล็ก พื้นสะพานมีลื้อข้างใต้ มีคานไม้และรางเหล็ก¹⁴⁸ ดังจะเห็นได้จากภาพวาดจิตรกรรมฝาผนังที่วัดปฐมวนารามที่เป็นภาพสะพานมีลื้อเปิด ปิดได้(ภาพที่ 4 – 85 และ 4 - 86) โดยในช่วงสมัยรัชกาลที่ 4 มีสะพานเหล็กลักษณะนี้คือ สะพานหัน สะพานดำรงสถิตและสะพานพิทยเสถียร ในสมัยรัชกาลที่ 5 สะพานในลักษณะนี้ มีทั้งหมด 6 สะพานที่สร้างในสมัยนี้คือสะพานสมมตอมรรมาศ สะพานยศเส สะพานเหล็กกรมวัดราชบพิธ สะพานถ่าน สะพานร้อยปี และสะพานเหล็กถนนวงเวียน

ข้อเสียของสะพานในลักษณะนี้คือ เครื่องเหล็กของสะพานที่เป็นส่วนรางมักยื่นมาเกาะขวางทางรถม้า ทางเดิน ดังปรากฏในเรื่องร้องเรียนที่สะพานยศเส¹⁴⁹ เมื่อ พ.ศ.2440 ที่พบรายื่นเข้ามาสำหรับชักเปิด กีดขวางที่รถม้าที่จะเลี้ยวไปทางถนนหน้าวัดเทพศิรินทราวาส รถที่ลงมาจากสะพานต้องวกอ้อมเป็นที่ลำบากแก่ผู้สัญจรไปมา ประกอบกับสะพานนี้หลายปีถึงจะมีเวลาชักเปิดแค่เพียงครั้งเดียว จึงเห็นว่าไม่จำเป็นต้องติดตั้งรางไว้กีดขวางทางเดินเสมอ จึงได้รู้เครื่องเหล็กออกและนำมาใส่เมื่อต้องการเลื่อนเปิดปิด



ภาพที่ 4 - 85 สะพานเหล็ก จิตรกรรมฝาผนังอุโบสถวัดปฐมวนาราม.

¹⁴⁸ ประชุมพงศาวดารภาคที่ 25

¹⁴⁹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยธ9/27 “เรื่องสะพานยศเส”



ภาพที่ 4- 86 สะพานรางล้อเหล็ก ภาพจิตรกรรมฝาผนังอุโบสถวัดปทุมวนาราม

- การประดับตกแต่ง รูปแบบและการสื่อความหมาย (Ornament Style and Meaning of Bridges) ในช่วงเวลาดังกล่าว สะพานส่วนใหญ่มีรูปแบบที่เรียบง่ายไม่มีการประดับตกแต่ง ส่วนใหญ่องค์ประกอบของสะพานที่ใช้นั้นเพื่อรองรับการใช้งาน ไม่ใช่เพื่อความสวยงาม การสื่อความหมายในองค์ประกอบของสะพานจึงไม่มี แต่การสื่อความหมายของตัวสะพานจะแสดงออกมาทางวัตถุประสงค์ของการเลือกใช้รูปแบบของสะพาน กล่าวคือ จากวัตถุประสงค์ คติความเชื่อของคนในสมัยนั้น ก่อให้เกิดรูปแบบสะพานในพื้นที่ต่างๆแตกต่างกันไป เช่น การสร้างสะพานรางล้อเปิดปิด ที่มีลักษณะเสาและคานเป็นเครื่องไม้ป็นเหล็ก พื้นสะพานมีล้อข้างใต้ มีคานไม้และรางเหล็ก¹⁵⁰ ในบริเวณ คลองรอบกรุง และคลองผดุงกรุงเกษม ภายนอกกำแพงเมือง เนื่องจาก เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการป้องกันพระนครจากข้าศึกและเพื่อความสะดวกในการคมนาคมทางน้ำ

ช่วงกลาง (พ.ศ. 2430 – 2450)

เป็นช่วงที่มีความสำคัญต่อวงการก่อสร้างในสยาม เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯให้ทดลองจัดตั้งกรมโยธาธิการขึ้น ตามระบบราชการแบบรวมศูนย์ ที่รวมเอางานก่อสร้างทุกอย่างทางราชการ ทั้งการคมนาคม การไปรษณีย์ และการโทรเลขเข้าไว้ด้วยกัน

¹⁵⁰ ประชุมพงศาวดารภาคที่ 25

งานช่าง และงานก่อสร้างที่กระจัดกระจายอยู่ตามกรมต่างๆ ได้ถูกรวบรวมเข้าไว้ด้วยกันภายใต้การบังคับบัญชาของเจ้ากรมสยาม มีนายช่างทั้งชาวไทยและชายตะวันตก¹⁵¹ โดยบุคคลสำคัญของกรมโยธาธิการที่รับผิดชอบงานหลักในการก่อสร้าง อาคาร ถนน และสะพาน ของรัฐบาล คือ สถาปนิกและวิศวกรชาวต่างประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวอิตาลีและเยอรมัน ในแผนกเวรแบบอย่างของกรมโยธาธิการ ใน พ.ศ. 2450 นั้น มีสถาปนิกและวิศวกรที่สำคัญ ได้แก่ มาริโอ ตามาโย (Mario Tamagno) นายเปาโล เรเมดี (Paolo Remedi) นายซี ซันเดรซกี (C. Sandrecki) คาร์โล อัลเลกรี (Carlo Allegri) เป็นต้น

นอกจากนี้ยังพบว่า เป็นช่วงที่การก่อสร้างสะพานไทยได้รับอิทธิพลจากต่างประเทศ ทั้งการจ้างช่างยุโรปเข้ามาทำงานในสยามที่ได้กล่าวไป การเสด็จประพาสทั้งในยุโรป และประเทศเพื่อนบ้านอย่าง สิงคโปร์ และชวา ตลอดจนการสั่งซื้อวัสดุก่อสร้างสะพานจากยุโรป¹⁵²

- ประเภทของสะพาน วัสดุและโครงสร้างของสะพาน (Type and Material of Bridges) ในช่วงเวลาดังกล่าว สะพานส่วนใหญ่มีการใช้รูปทรงสะพานเป็นคานทอดเพียงช่วงเดียว (Beam Bridges) สะพานโค้ง (Arch Bridges) และสะพานแบบเคลื่อนที่ได้ (Moveable Bridges) เหมือนที่ปรากฏในช่วงต้น¹⁵³ แต่มีรูปแบบทางวัสดุและโครงสร้างที่แตกต่างกันดังนี้

สะพานแบบคาน (Beam Bridges) ในช่วงนี้ได้เปลี่ยนมาใช้โครงสร้างคานเป็นเหล็ก พื้นไม้

สะพานแบบโค้ง (Arch Bridges) มีทั้งสะพานที่โค้งด้านบน และโค้งด้านล่าง โดยส่วนใหญ่ใช้วัสดุเหล็ก ประกอบด้วยรูปแบบทางโครงสร้าง โครงเหล็กโค้งบน และ สะพานคานเหล็กโค้ง

สะพานแบบเคลื่อนที่ได้ (Moveable Bridges) ใช้โครงสร้างเหล็กเป็นหลัก ประกอบด้วย สะพานหกเหล็กทางเดียว และสะพานหกเหล็กสองทาง

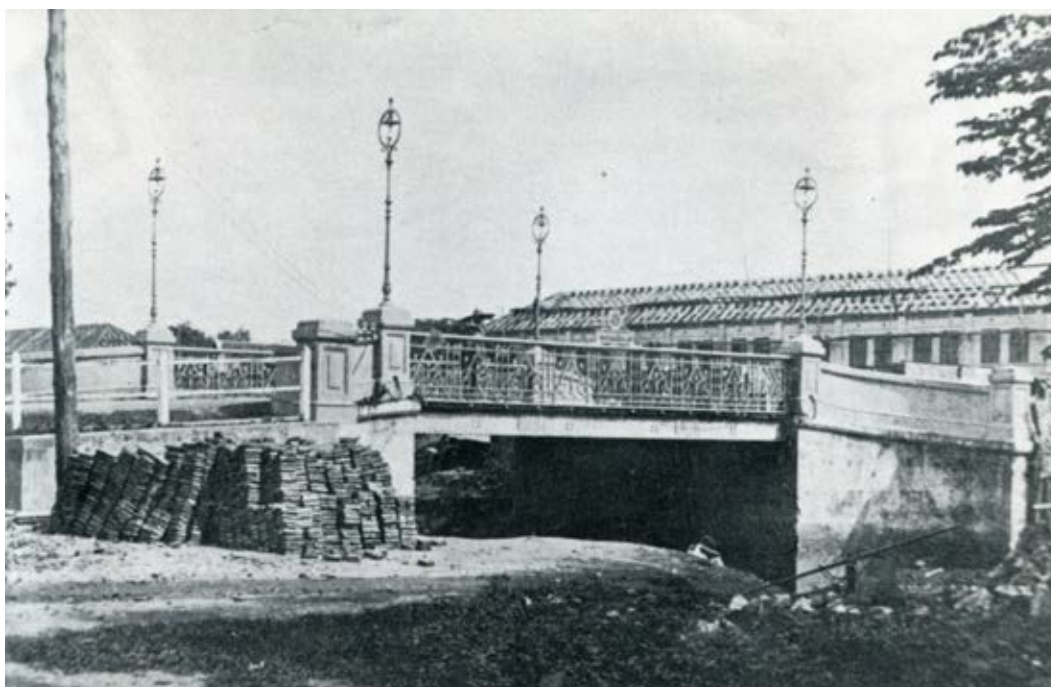
¹⁵¹ พีรศรี โปวาทอง, ช่างฝรั่งในกรุงสยาม : ต้นแผ่นดินพระพุทธรูปเจ้าหลวง (กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548) หน้า 60

¹⁵² ชัยบุรณ ศิริธนะวัฒน์, พีรศรี โปวาทอง และมงคลลักษณ์ ใหญ่มีศักดิ์, สถาปัตยกรรมในสมัยพระพุทธรูปเจ้าหลวง (กรุงเทพฯ : แอดวานซ์อินโฟร์ เซอร์วิส, 2553), หน้า 440

¹⁵³ นอกจากนี้ยังพบสะพานที่เป็นโครงถัก (Truss) ในสะพานเฉลิมศรี 42 ซึ่งเป็นสะพานเฉลิมสะพานแรก (พ.ศ. 2438) ซึ่งอยู่นอกกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา

1) สะพานคานเหล็ก (Steel Beam)

มีลักษณะเป็นคานเหล็กพาดบนเขื่อนริมคลอง ลักษณะคล้ายกับสะพานก่ออิฐถือปูน เพียงแต่เป็นคานเหล็ก ปลูกด้วยพื้นไม้ หรือ คอนกรีต (ภาพที่ 4 – 87) โดยตัวคานเหล็ก นั้นได้นำเข้าจากต่างประเทศ ส่วนองค์ประกอบทางโครงสร้างอื่น ๆ นั้นใช้วัสดุที่มีในประเทศ โดยสะพานคานเหล็กที่มีความสำคัญทั้งทางด้านประวัติศาสตร์ และศิลปกรรมนั้น ได้แก่ สะพานชุดเฉลิมฯ ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นในการเฉลิมพระชนมพรรษาทุก ๆ ปี โดยใช้ทุนทรัพย์ส่วนพระองค์ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อสาธารณชน โดยสะพานชุดเฉลิมฯ



ภาพที่ 4 - 87 สะพานเฉลิมวัง 47 เป็นสะพานแบบคานเหล็ก
ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเขกากร, สะพานเก่าในกรุงเทพฯ, หน้า 49

2) สะพานโครงเหล็กโค้งบน

เป็นสะพานที่มีลักษณะเป็นเหล็กโค้งขนาดใหญ่อยู่ด้านบน พื้นปลูกด้วยไม้
สันนิษฐานว่าสะพานนี้น่าจะสามารถหกเปิดปิดได้ ดังจากเอกสารจดหมายเหตุในการสร้างสะพานกานพันทน์หน้าวังบูรพาภิรมย์ที่กล่าวว่า “สะพานหกถนนเยาวราชที่หน้าวังบูรพาภิรมย์นั้น บัดนี้คงเสร็จแล้ว”¹⁵⁴ ทั้งยังเป็นสะพานเหล็ก¹⁵⁵ แต่ในเอกสารเรื่องการทำสะพานต่างๆ ทำสะพาน

¹⁵⁴ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยธ.9/32 “เรื่องทำสะพานหน้าวังบูรพาภิรมย์ด้านถนนเยาวราช ร.ศ. 117” (วันที่ 16 กรกฎาคม คศ 117)

เหล็กข้ามคลองวัดนารณารถ¹⁵⁶ นั้น ได้ปรากฏข้อความในพระราชหัตถเลขา ถึง พระยาเทเวศร์วงษ์ วิวัฒน์ กล่าวถึงสะพานภานุพันธ์ว่า “สะพานโค้งตรงวังบูรพา ให้ชื่อ สะพานภานุพันธ์” ซึ่งจะเห็นว่า มีการเขียนอ้างอิงถึงสะพานภานุพันธ์นั้นเป็นทั้งสะพานโค้งและสะพานเหล็กแบบเปิดได้ใน ช่วงเวลาเดียวกัน นอกจากนี้ยังปรากฏลักษณะแบบเดียวกันนี้อีก 2 สะพานคือ สะพานสุประดิษฐ์ ซึ่งในหนังสือสะพานกรุงเทพฯของคุณศิริชัย นฤมิตรราชการ นั้นได้กล่าวถึงสะพานสุประดิษฐ์ไว้ว่าเป็นสะพานโครงเหล็กโค้งข้ามคลองผดุงกรุงเกษมตรงหัวลำโพง¹⁵⁷ ซึ่งตรงกับที่กล่าวไว้ในหนังสือสยามประเภท ที่กล่าวถึงลักษณะและที่ตั้งของสะพานสุประดิษฐ์ไว้ว่า “สร้างตมานเหล็กโค้งขึ้นตามแถวถนนเจริญกรุง แยกไปทางถนนหัวลำโพงข้ามคลองผดุงกรุงเกษม”¹⁵⁸ แต่ในเอกสารของกระทรวงโยธาธิการเกี่ยวกับการสร้างสะพานเฉลิม 43 ซึ่งได้กล่าวไว้ว่า “แต่มาเห็นด้วยเกล้าฯ ว่าควรจะทำสะพานแห่งหนึ่งที่ถนนกรุงเกษมตำบลสี่แยกมหานาคนั้น เป็นสะพานเปิดได้เช่นสะพานสุประดิษฐ์”¹⁵⁹ และสะพานนรรัตนสถานทีกล่าวในเอกสารไว้ว่า เป็นสะพานหกข้างบ้านพระยานรรัตนที่พึ่งทำเสร็จ แต่ไม่มีพิธีเปิด¹⁶⁰ แต่ในเอกสารฉบับหนึ่งปี ร.ศ. 117 กลับปรากฏชื่อว่า สะพานโค้งบ้านเจ้าพระยานรรัตน¹⁶¹ ทำให้สันนิษฐานว่าสะพานโค้งเหล่านี้นี้น่าจะชักเปิดได้

ตำแหน่งของสะพานเหล็กโค้งต่างๆ ในแผนที่พบว่า สะพานโค้งส่วนใหญ่ล้วนอยู่ในบริเวณที่เป็นคลองคูเมือง คลองรอบกรุง และคลองผดุงกรุงเกษม ซึ่งตามความเชื่อทางยุทธศาสตร์ของประเทศนั้นใช้คลองเหล่านี้เป็นแนวป้องกันข้าศึก ทำให้สะพานนั้นจำเป็นต้องเปิดปิดได้ ดังที่ได้กล่าวไปแล้วในเรื่องสะพานเหล็ก ด้วยเหตุนี้เองจึงสันนิษฐานได้ว่าสะพานเหล็กโค้งบนนี้ สามารถเปิดปิดได้เช่นกัน

¹⁵⁵ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ๑.5 ยศ.9/32, (วันที่ 18 สิงหาคม ศก 117)

¹⁵⁶ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ๑.5 ยศ.9/38, “เรื่องทำสะพานต่างๆ ทำสะพานเหล็กข้ามคลองวัดนารณารถ”, (วันที่ 3 กันยายน ศก 118)

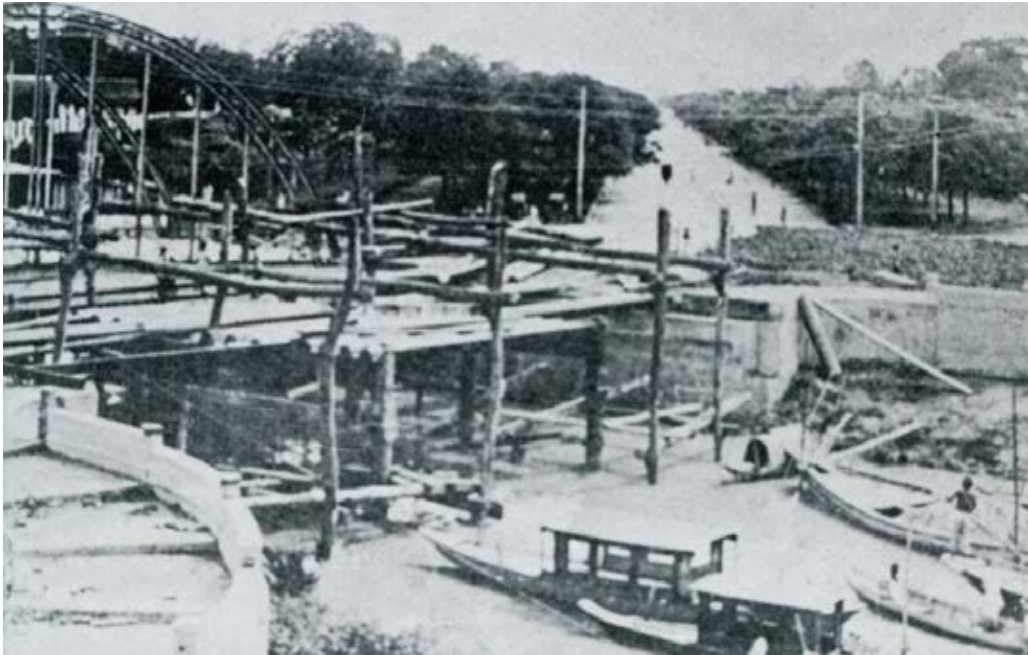
¹⁵⁷ ศิริชัย นฤมิตรราชการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ, หน้า30

¹⁵⁸ ก.ศ.ร.กุหลาบ, สยามประเภทเล่ม 2 ฉบับ 16 มิถุนายน ร.ศ. 118 หน้า 752

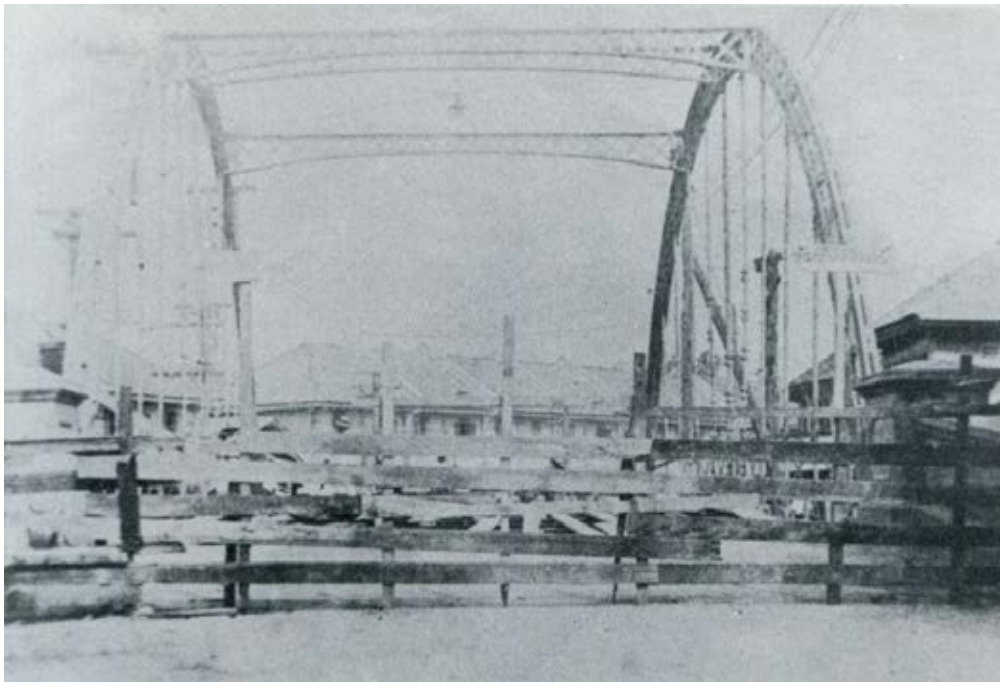
¹⁵⁹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ๑.5 ยศ.9/7 “เรื่องสะพานเฉลิม 42-46”, (ร.ศ. 113 – 117)

¹⁶⁰ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ๑.5 ยศ.9/20, “เรื่องสะพานนพวงษ์ และตัดถนนหลวงต่อจากสะพานนพวงษ์มาถึงหน้าคุก”, (ร.ศ. 115 – 117)

¹⁶¹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ๑.5 ยศ.9/37, “เรื่องสะพานเทเวศร์ และถนนสามเสน และเรื่องปลูกต้นไม้ข้างถนนสามเสน และเรื่องสะพานกิมแข่งหลี่”, ร.ศ. 117



ภาพที่ 4 – 88 สะพานเหล็กโค้งเมื่อครั้งซ่อมสะพานผ่านฟ้าลีลาศ
ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่าในกรุงเทพฯ, หน้า 33



ภาพที่ 4 – 89 สะพานเหล็กโค้งบน ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่าในกรุงเทพฯ, หน้า 33

3) สะพานคานเหล็กโค้ง

เป็นสะพานโครงสร้างเหล็ก ที่มีคานเหล็กโค้งด้านล่างรับน้ำหนัก โดยมีเหล็กยึดโครงโค้งกับเหล็กที่ขนาดพื้นถนน (Rib) ในช่วงนี้มีการสร้างสะพานในลักษณะดังกล่าว เช่น สะพานผ่านฟ้าลีลาศ



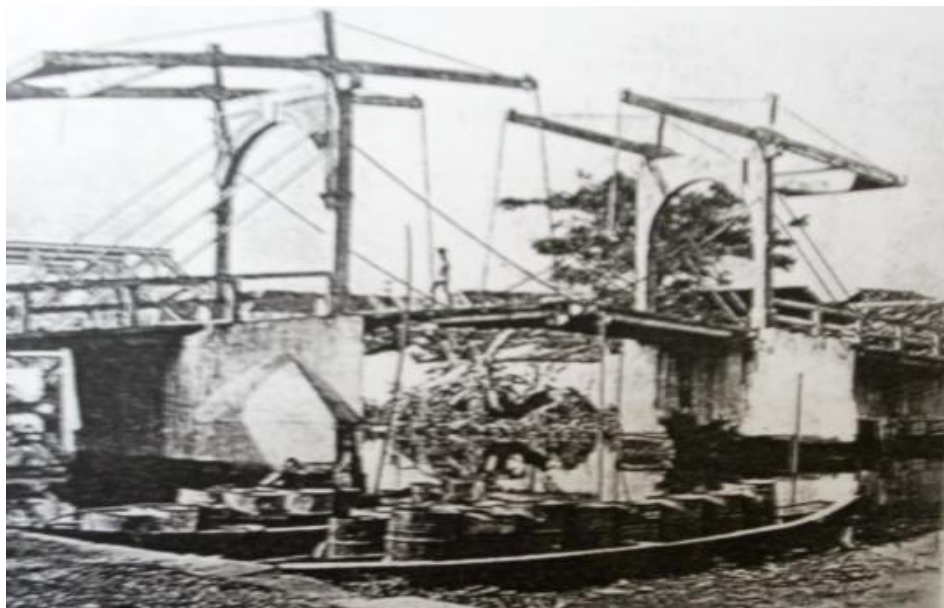
รูปที่ 4 - 90 สะพานผ่านฟ้าลีลาศ ที่มา : ชาวอิตาเลียนในราชสำนักไทย *Italians at the court of Siam* (Bangkok : Amarin Printing and Publishing), 1996. หน้า 44

4) สะพานยกเหล็กแบบวิลันดา (Holand Steel Bascule Bridge)

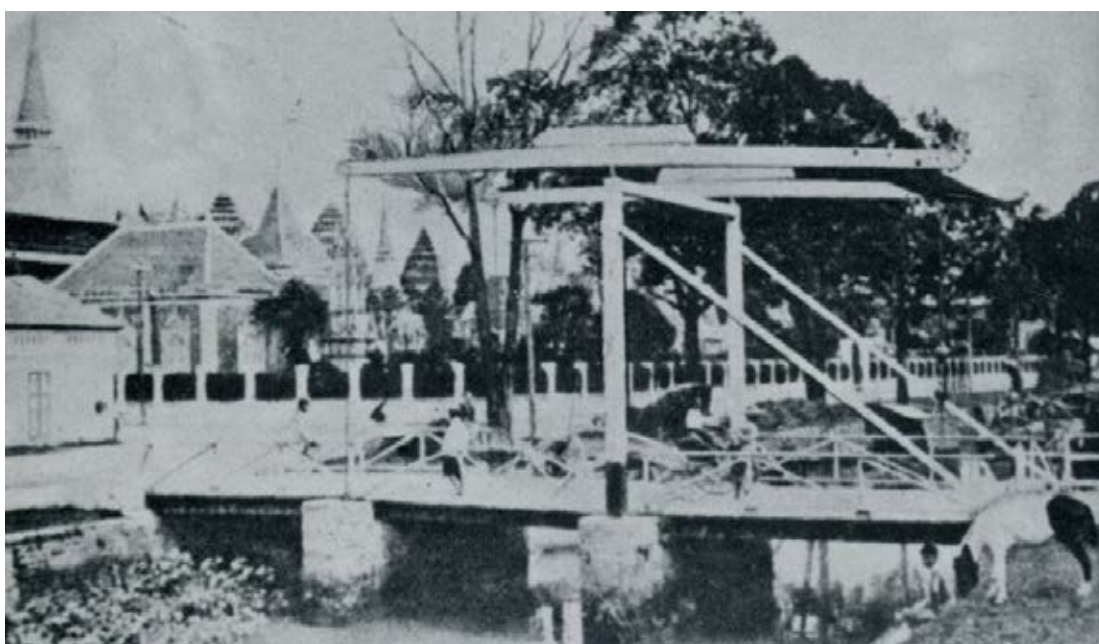
สะพานยกเหล็กแบบวิลันดา เป็นสะพานที่มีโครงหลักเป็นเหล็ก และใช้เครื่องใช้ในการยกเปิด - ปิดได้ โดยรูปแบบสะพานยกนั้นคาดว่านำมาจากปัตตาเวีย เมื่อคราวพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จเยือนสิงคโปร์¹⁶² (ภาพที่ 4 -91) เนื่องจากลักษณะทางโครงสร้างของสะพานที่เหมือนกันคือ พื้นเป็นไม้หนาเป็นแผ่นๆ ภูเก็ต ขวางลำคลองระดับเดียวกับถนน ริมสะพานสองข้างมีราวหรือลูกกรงไม้ ทั้งสองฝั่งมีเสาเหล็กตั้งขึ้นไปสี่มุมและตรงกลางสะพานทั้งสองข้างก็มีเสาและโช้เหล็กตั้งขึ้นไป มีเหล็กยึดที่ปลายตลอดทุกเสา ที่ปลายเหล็กทั้งฝั่งสี่มุม มีโช้เหล็กห้อยตุ้มเหล็กโตขนาดลูกมะพร้าวใหญ่ๆ เป็นตุ้มถ่วงซึ่งทำให้ยกหรือหกลงได้¹⁶³ (ภาพที่ 4 -92)

¹⁶² สันต์ สุวรรณประทีป, ล้ำลึกอดีต, หน้า 81

¹⁶³ กาญจนาคพันธุ์, กรุงเทพฯเมื่อวานนี้ (กรุงเทพฯ: สารคดี, 2542), หน้า149



ภาพที่ 4 – 91 สะพานหกที่เมืองกาต้า ที่มา : ส.พลายน้อย



ภาพที่ 4 – 92 สะพานหกเหล็กข้ามคลองหลอด ใกล้วัดราชบพิธ
ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรราชการ, สะพานเก่าในกรุงเทพฯ, หน้า 28

5) สะพานหกเหล็ก (Steel Bascule Bridge)

สะพานมีลักษณะเป็นโครงเหล็ก ตามเอกสารจดหมายเหตุ สะพานเหล็กมีลักษณะ
ดังนี้คือ สะพานนั้นก็ต้องสร้างขึ้นด้วยเหล็กใช้ไม้ซุงทำพื้นต้องทำเชิงสะพานด้วยอิฐขึ้น 2 แห่ง
ตัวสะพานสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ช่วง แต่ช่วงมีความกว้างไม่เท่ากัน โดยบริเวณตรงกลาง

นั้นมีความกว้างมากที่สุดคือ 10 เมตร และช่วงริมทั้ง 2 ข้างกว้าง 5 เมตร บริเวณโครงสร้างทำด้วยเหล็กหล่อ 3 อันต้องมีเสาค้ำสกรู ที่ข้างริมเสาค้ำที่โค้งสะพานจะเปิดออกไปได้ โดยผูกมัดออกจากศูนย์กลางที่เชิงสะพานนั้น คือ ไม้ท่อนเครื่องเหล็กต่างๆในสองส่วนของสะพานนั้น ตามรอบบนผนัง สะพานจึงจะสามารถทนความหนักได้โดยมาก¹⁶⁴

โดยพบว่าส่วนใหญ่สะพานหกแบบเปิดได้นั้นตามพื้นที่ที่เป็น คลองคูเมืองเดิม คลองรอบกรุง และคลองผดุงกรุงเกษม ทั้งนี้เพื่อจุดประสงค์ในการป้องกันบ้านเมือง ดังจะเห็นได้จากเหตุในการรื้อรางเหล็กที่สะพานสารทที่ยื่นมาเกาะกะขวางทาง ว่า “แต่ข้าพระพุทธเจ้าจะสั่งให้ลงมือรื้อไปก่อนรับพระราชทานพระราชานุญาตก็เกรงจะผิดทางที่เกี่ยวข้องกับตพานข้ามคลองนี้ต้องชักเปิดได้เกี่ยวกับการรักษาป้องกันพระนครอย่างเก่าๆอยู่...”¹⁶⁵



ภาพที่ 4 – 93 สะพานพิทยเสถียร ที่มา : ชาวอิตาเลียนในราชสำนักไทย *Italians at the court of Siam* (Bangkok : Amarin Printing and Publishing), 1996. หน้า 45

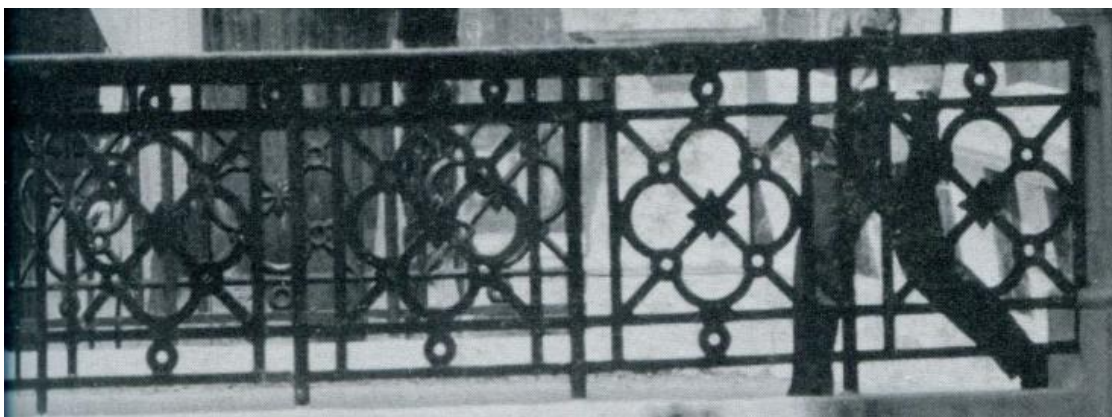
¹⁶⁴ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ๑.5 ยธ.9/17, “เรื่องที่จะทำสะพานดำรงสถิต และสะพานพิทยเสถียรกับแก้ถนนหน้าวังกรมหลวงดำรง และจะตัดถนนริมคลองผดุงตั้งแต่สะพานสุประดิษฐ์ถึงสะพานพิทยเสถียร”

¹⁶⁵ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ๑.5 ยธ.9/27, “เรื่องสะพานยศเส”

- การประดับตกแต่ง รูปแบบและการสื่อความหมาย (Ornament Style and Meaning of Bridges)

ในตอนต้นของช่วงกลาง สะพานเริ่มมีการประดับตกแต่งโดยเฉพาะสะพานคานเหล็ก ที่มีการประดับตกแต่งลวดลายเหล็กดัดราวสะพาน เสาไฟและพนักเชิงสะพาน โดยลูกกรงเหล็กหล่อในช่วงแรกเริ่มมีลักษณะที่เรียบง่าย และพัฒนารูปแบบลายให้ซับซ้อนเพิ่มมากขึ้น โดยลูกกรงเหล็กหล่อสันนิษฐานว่าได้สั่งซื้อมาจากประเทศอังกฤษ¹⁶⁶ นอกจากนี้ยังพบว่าบริเวณกลางสะพานมีการประดับสะพานด้วยแผ่นเหล็กหล่อชื่อสะพานมีพระปรมาภิไธย จปร อยู่บนขอบสะพาน

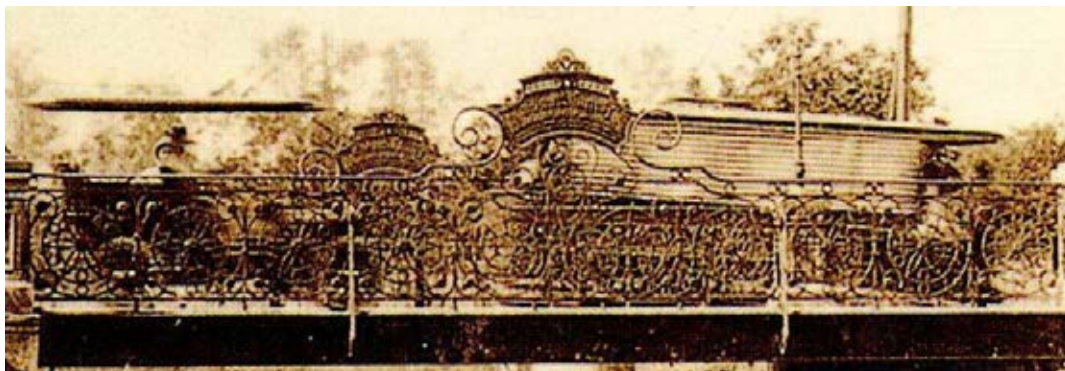
ด้านคติความเชื่อเรื่องการป้องกันประเทศ และการเสด็จพระราชดำเนินทางชลมารค ในช่วงนี้พบว่ายังคงมีอยู่ ดังจะพบได้จากรูปแบบสะพานที่เคลื่อนที่ได้ (Moveable bridges) ที่ยังคงมีอยู่ในช่วงนี้ เพียงแต่เปลี่ยนรูปแบบเป็นสะพานหกเหล็ก ที่ได้สั่งซื้อจากต่างประเทศ โดยคาดว่าเป็นการแก้ปัญหาเรื่องการเลื่อนกีดขวางทางจราจรของสะพานรางเหล็ก และได้หมดไปในตอนปลายเนื่องจากไม่มีความจำเป็นในการเปิดปิดได้อีกต่อไป



ภาพที่ 4 – 94 ราวสะพานโสภาค สร้างเมื่อ พ.ศ. 2444

ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรราชการ, สะพานเก่าในกรุงเทพฯ, หน้า 97

¹⁶⁶ ชัยบุรณั ศิริชนะวัฒน์, พีรศรี โปวาทอง และมงคลลักษณ์ใหญ่มีศักดิ์, สถาปัตยกรรมในสมัยพระพุทธเจ้าหลวง (กรุงเทพฯ : แอดวานซ์อินโฟร์ เซอร์วิส, 2553), หน้า 483.

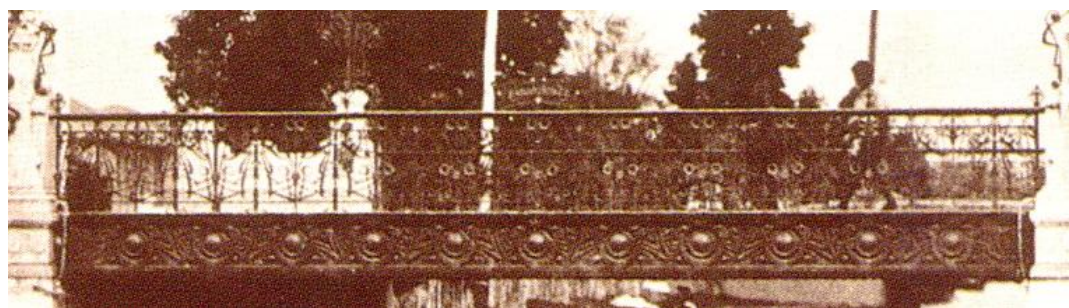


ภาพที่ 4 – 95 ราวสะพานชัมมรมุเชษฐ์ สร้างเมื่อ พ.ศ. 2445 ที่มา : ชาวอิตาเลียนในราชสำนักไทย *Italians at the court of Siam* (Bangkok : Amarin Printing and Publishing), 1996. หน้า 224

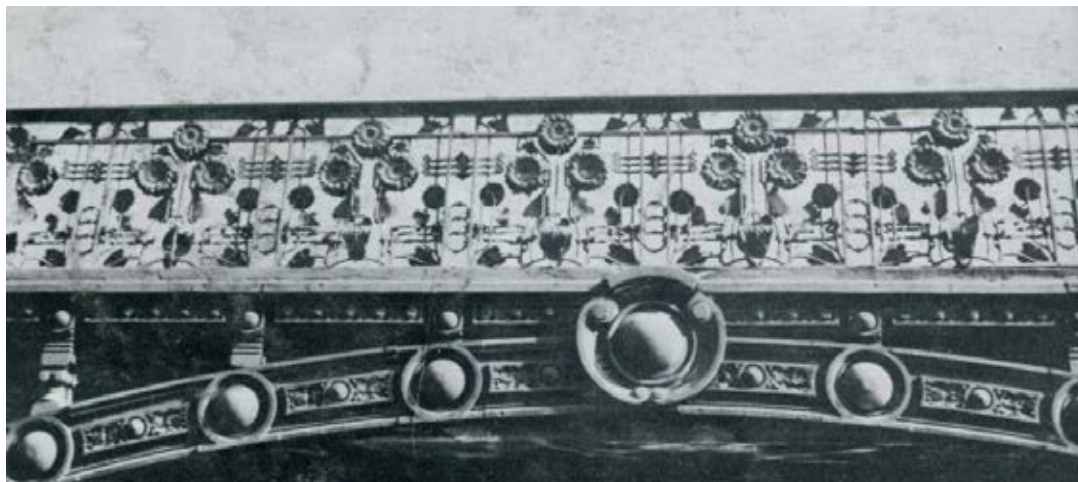
ในตอนปลายของช่วงกลาง สะพานมีการประดับตกแต่งมากขึ้น ทั้งในส่วนของราวเหล็กหล่อ พนักเชิงสะพาน ในบางที่เริ่มประดับตกแต่งโดยใช้การเจาะช่องเล็กๆ เป็นซุ้มปลายแหลม บริเวณทางลาด เช่นสะพานเฉลิมพงษ์ 51 โดยสะพานที่มีการประดับประดาเป็นอย่างมากคือสะพานตามแนวถนนราชดำเนิน คือ สะพานผ่านพิภพลีลา สะพานผ่านฟ้าลีลาศ และสะพานมัฆวานรังสรรค์



ภาพที่ 4 – 96 ราวสะพานมัฆวาพิงสรรค์ สร้างเมื่อ พ.ศ. 2446
ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเชกการ, *สะพานเก่าในกรุงเทพฯ*, หน้า 73



ภาพที่ 4 – 97 ราวสะพานผ่านพิภพลีลา สร้างเมื่อ พ.ศ. 2447
ที่มา : ชาวอิตาเลียนในราชสำนักไทย *Italians at the court of Siam* 1996. หน้า 224



ภาพที่ 4 – 98 ราวสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่าในกรุงเทพฯ, หน้า 80

เริ่มมีการสื่อความหมายในส่วนประดับตกแต่งสะพาน เช่น สะพานผ่านฟ้าลีลาศ ที่ราว ลูกกรงเป็นลายดอกไม้ใบไม้แบบอาร์ต นูโว (Art Nouveau) ที่เชิงสะพานเป็นเสาหินอ่อน บริเวณ หัวเสาประดับเป็นรูปหัวแกะ (Ram's head) ซึ่งดัดแปลงมาจากหัวเสาแบบไอออนิก (Ionic Capital Column) ตัวเสามีรูปเรือรบโรมันโบราณ (Roman galleon) ซึ่งมีลักษณะคล้ายกับ เสา รอสทรัล (Rostral Column)¹⁶⁷ เป็นสัญลักษณ์แสดงถึงชัยชนะ การเฉลิมฉลอง และที่สะพาน มัชฌิมวงศ์ ราวลูกกรงนั้นเป็นลายพรรณพฤกษา ที่กลางราวสะพานประดับภาพนูนต่ำช้าง เอราวัณ ซึ่งถือว่าเป็นพาหนะของพระอินทร์ ซึ่งตรงตามชื่อสะพานที่ตั้งไว้คือ มัชฌิมวงศ์¹⁶⁸ ที่ แปลว่า พระอินทร์สร้าง ซึ่งอาจเป็นการเปรียบพระมหากษัตริย์เป็นดังสมมุติเทพ

¹⁶⁷ เป็นเสาที่ ตกแต่งด้วย ส่วนหัวของเรือ (prows) หรือปูนปั้นที่สื่อถึงเรือ ซึ่งประเพณีการสร้างเสามีมา ตั้งแต่สมัยโรมโบราณ และถูกเรียกขึ้นอีกครั้งในช่วงปลายยุคคลาสสิก (Late Classicism) รูปแบบเอ็มไพร์ (Empire style) โดยมักจะถูกสร้างขึ้นเพื่อให้เกิดเกียรติแก่ชัยชนะของการทำสงครามทางทะเล หรือ เป็นสัญลักษณ์ อำนาจทหารเรือของประเทศ ที่มาจาก The Great Soviet Encyclopedia (1979)

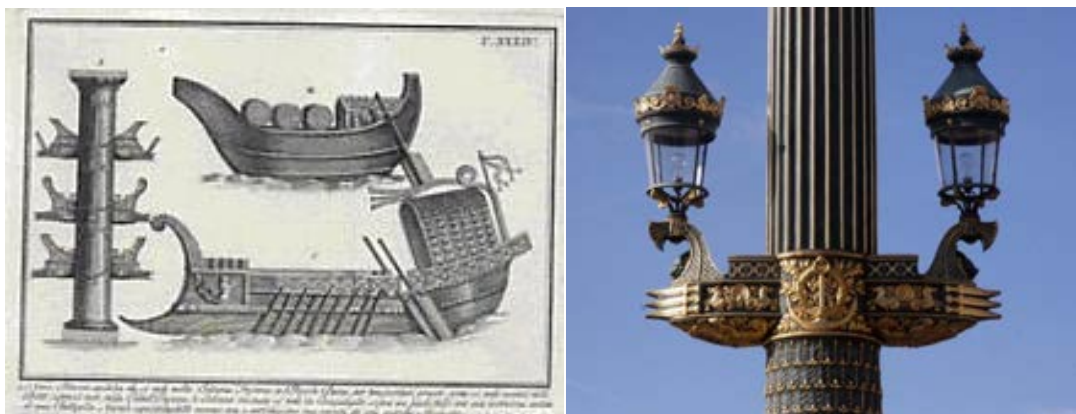
¹⁶⁸ เป็นสะพานในชุด สะพานที่เทวดาสร้าง ได้แก่ เทเวศนภูมิตร (เทวดาผู้ยิ่งใหญ่ บันดานขึ้น) วิศุกรรมนิร มาน (พระวิษณุสร้างขึ้น) มัชฌิมวงศ์ (พระอินทร์สร้างขึ้น) เทวกรรมรังรักษ์ (พระเทวกรรมหรือพระพิฆเนศ สร้างขึ้น) จตุรพักตรวิษณุศักดิ์ (พระพรหมสร้างขึ้น)



ภาพที่ 4 – 99 หัวเสารูปแกะที่สะพานผ่านฟ้าลีลาศ ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ

ภาพที่ 4 – 100 หัวเสารูปหัวแกะ พบในโรมันช่วง คริสตศตวรรษที่ 1 – 2

ที่มา : *The British Museum in London, United Kingdom.*

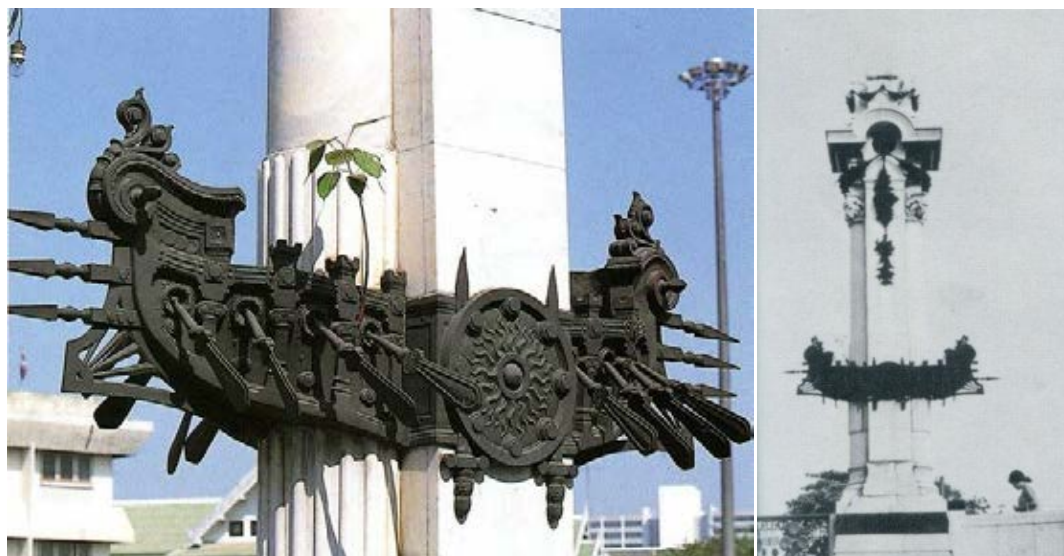


ภาพที่ 4 – 101 The position of a Rostrum on an ancient ship, and on a Rostral Column

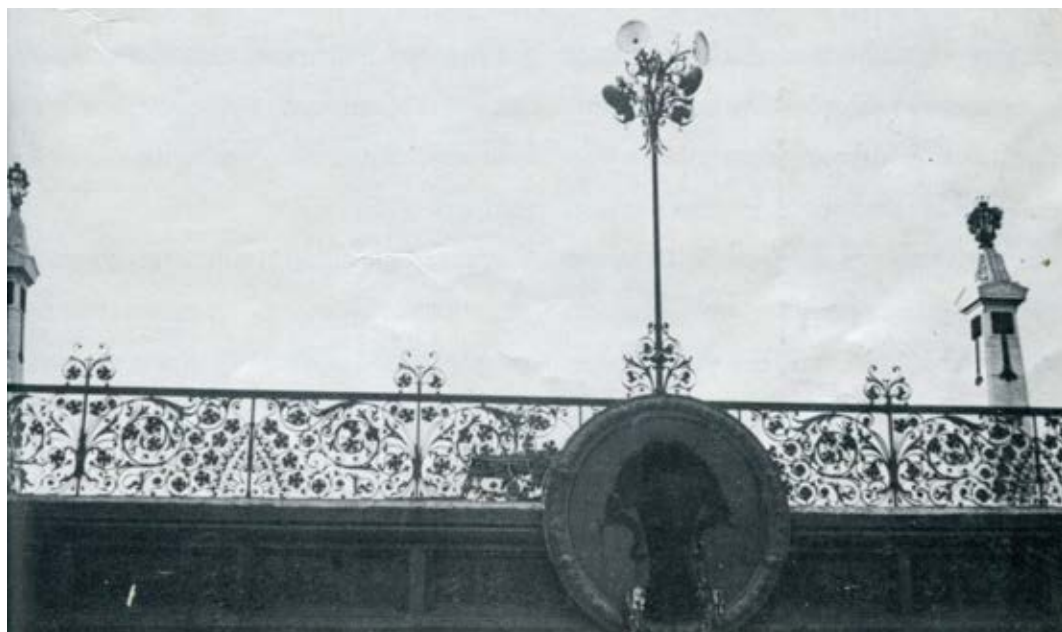
ที่มา : <http://world-bin.blogspot.com/2009/10/architectural-conversations-allusions.html>

ภาพที่ 4 – 102 Parisian street lamps

ที่มา : <http://world-bin.blogspot.com/2009/10/architectural-conversations-allusions.html>



ภาพที่ 4 - 103 ภาพเรือรบโรมันประดับเสา ที่สะพานผ่านฟ้าลีลาศ
 ที่มา : ชาวอิตาเลียนในราชสำนักไทย *Italians at the court of Siam*. หน้า 46
 ภาพที่ 4 - 104 ภาพเรือรบโรมันประดับเสา ที่สะพานผ่านฟ้าลีลาศ
 ที่มา ศิริชัย นฤมิตราชการ, สะพานเก่าในกรุงเทพฯ, หน้า 80



ภาพที่ 4 - 105 สะพานมัฆวานรังสรรค์ ประดับรูปปูนปั้นช้างเอราวัณ 4 เศียร
 ที่มา ศิริชัย นฤมิตราชการ, สะพานเก่าในกรุงเทพฯ, หน้า 73

ทั้งนี้และทั้งนั้น จะเห็นว่า ปัจจัยทางด้านที่ตั้งสะพานนั้นมีผลเป็นอย่างมากในการประดับตกแต่งสะพาน ดังเช่นสะพานตามแนวถนนราชดำเนินนั้น เป็นสะพานที่มีการตกแต่งวิจิตรงดงามกว่าสะพานบริเวณอื่นๆ

รูปแบบทางสถาปัตยกรรมโดยภาพรวมนั้นเป็นแบบ นีโอคลาสสิก (Neo – Classic) ซึ่งเห็นได้ชัดเจนในสะพานมัฆวาฬรังสรรค์ ที่ยอดเสาหินอ่อนทั้งสิ้นด้าน บริเวณยอดทำเป็นจั่วแบน (Pediment) จตุรมุขขนาดเล็กรองรับโคมไฟที่ยอดเสา ในระยะปลายของช่วงกลางนี้ มีการตกแต่งลวดลายพันธุ์พฤกษารวมชาติ และอยู่ในกรอบเรขาคณิต ซึ่งได้รับอิทธิพลจากสถาปัตยกรรมแบบ อาร์ต นูโว (Art Nouveau) หรือ สตีลลิเบอริตี (Stile Liberty) ที่ได้รับความนิยมในอิตาลี และแผ่เข้ามาในสยาม



ภาพที่ 4 – 106 สะพานผ่านพิภพลีลา สร้างเมื่อ พ.ศ. 2447 ราวสะพานศิลปะแบบอาร์ต นูโว (Art Nouveau) รูปแบบเสาและเชิงสะพานแบบ นีโอคลาสสิก (Neo – Classic)

ที่มา : ชาวอิตาเลียนในราชสำนักไทย *Italians at the court of Siam* หน้า 224

ข้อสังเกต จะเห็นได้ว่าในช่วงนี้การสื่อความหมายในสิ่งประดับตกแต่งสะพานต่าง ๆ นั้น มักเป็นการนำเอาองค์ประกอบที่ใช้ในสะพาน หรือสิ่งก่อสร้างในยุโรปมาใช้ตรงๆ มักไม่ได้สื่อความหมายโดยถึง วัตถุประสงค์ ความต้องการในการสร้างสะพานในประเทศไทย ที่จะพบได้ในช่วงเวลาต่อไป

นอกจากนี้ยังพบว่าเป็นช่วงที่ได้รับอิทธิพลการก่อสร้างสะพานจากชาติตะวันตกเป็นอย่างมาก ดังเห็นได้จากรูปแบบสะพานและการประดับตกแต่งสะพาน ซึ่งสาเหตุอาจเนื่องมาจากการประพาสทั้งในยุโรป และประเทศเพื่อนบ้านอย่าง สิงคโปร์ และชวา การสั่งซื้อวัสดุก่อสร้างสะพาน

จากยุโรป รวมถึงการจ้างช่างต่างชาติโดยเฉพาะยุโรป เข้ามาช่วยราชการในการออกแบบ ก่อสร้าง
ในประเทศไทย



ภาพที่ 4 - 107 สะพานหัน สันนิษฐานว่าสร้างเมื่อ พ.ศ. 2442 หลังรัชกาลที่ 5 เสด็จกลับจากประพาสยุโรป



ภาพที่ 4- 108 สะพานรีอัลโต (Rialto Bridge) ประเทศอิตาลี มีความเหมือนและคล้ายกับสะพานหัน

ที่มา : <http://en.structurae.de/photos/index.cfm?JS=180989>

ภาพที่ 4- 109 สะพานเวคชีโอ (Vecchio Bridge) ประเทศอิตาลี เป็นสะพานที่มีร้านค้า และบ้านอยู่บนสะพาน

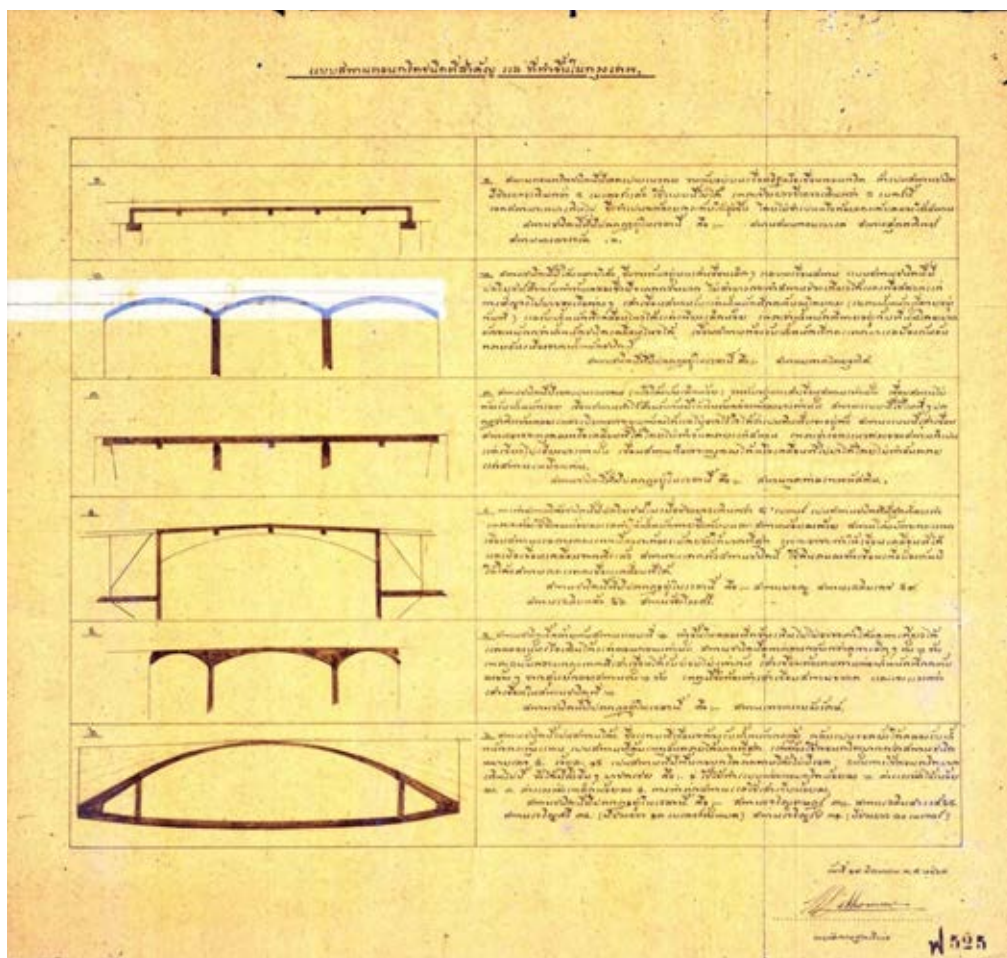
ที่มา : <http://www.seyeneco.com>

ช่วงปลาย (พ.ศ. 2450 – 2453)

เป็นช่วงที่เริ่มมีการใช้คอนกรีตทำโครงสร้างสะพานในกรุงเทพฯ

- ประเภทของสะพาน วัสดุและโครงสร้างของสะพาน (Type and Material of Bridges) ในช่วงเวลาดังกล่าว สะพานส่วนใหญ่มีการใช้รูปทรงสะพานเป็นโค้ง (Arch Bridges) ตามวัสดุที่เปลี่ยนไปเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก หรือเฟรคคอนกรีต (Ferro – Concrete) ซึ่งรูปแบบใน

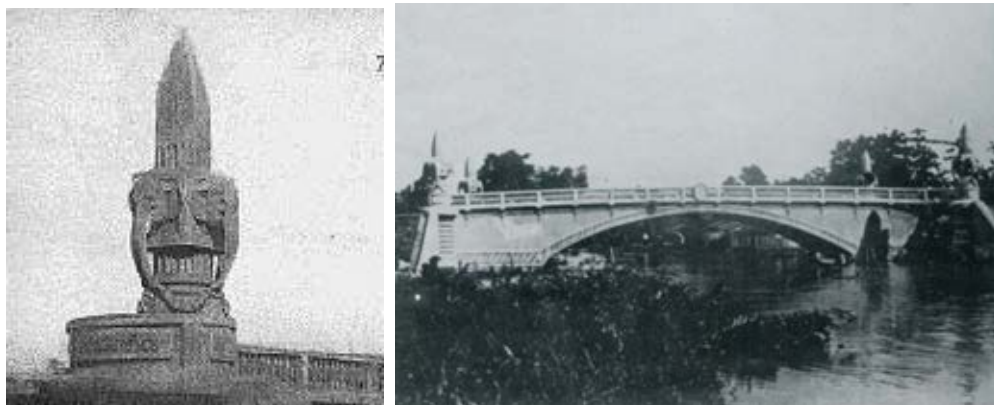
การสร้างสะพานคอนกรีตนั้น จากเอกสารจดหมายเหตุพิมพ์เขียว (ภาพที่ 4 - 37)แบบสะพานคอนกรีตชนิดที่สำคัญ และที่สร้างขึ้นในกรุงเทพ เขียนโดย นายเบลโฮม (Belhomme) นายช่างกรมศุขาภิบาล เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2463 สามารถแบ่งสะพานคอนกรีตชนิดที่สำคัญที่สร้างขึ้นในกรุงเทพออกได้เป็น 6 ประเภท แต่พบว่าเป็น สะพานที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 นั้นพบเพียง 2 รูปแบบคือ 1) สะพานชนิดโค้ง ใช้เมื่อช่วงยาวเกินกว่า 8 เมตร เป็นสะพานชนิดดีที่สุด ทำให้อุดรับน้ำหนักได้น้อยลง ซึ่งมีข้อเสียคือมักกระแทกเขื่อนสะพาน ต้องใช้ดินถมลงข้างเขื่อนเพื่อกันการกระแทก ได้แก่ สะพานเฉลิมเดช 57 สะพานข้างโรงสี และ สะพานเฉลิมหล้า 56 และ 2) สะพานเป็นสะพานโค้ง แทนที่เขื่อนจะรับน้ำหนักกระทุ้ง กลับเป็นรอดฝั่งได้คลองรับน้ำหนักกระทุ้งแทน เป็นสะพานที่มีพื้นคอนกรีตลาดตามโค้งโดยไม่มีรอด ทำให้ใช้คอนกรีตมากกว่าปกติ ได้แก่ สะพานเฉลิมสวรรค์ โดยจากกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษาคือสะพานที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่เหลืออยู่ในปัจจุบัน มีลักษณะสะพานคอนกรีตเพียงประเภทเดียวคือ แบบที่ 1



ภาพที่ 4 - 110 แสดงแบบสะพานคอนกรีตที่สร้างในกรุงเทพฯ ที่มา : หอจดหมายเหตุแห่งชาติ

- - การประดับตกแต่ง รูปแบบและการสื่อความหมาย (Ornament Style and Meaning of Bridges)

สะพานมีการประดับตกแต่ง โดยใช้องค์ประกอบเพื่อสื่อความหมายถึงวัตถุประสงค์ในการสร้างที่ชัดเจนกว่าในช่วงกลาง เช่น สะพานเฉลิมหล้า 56



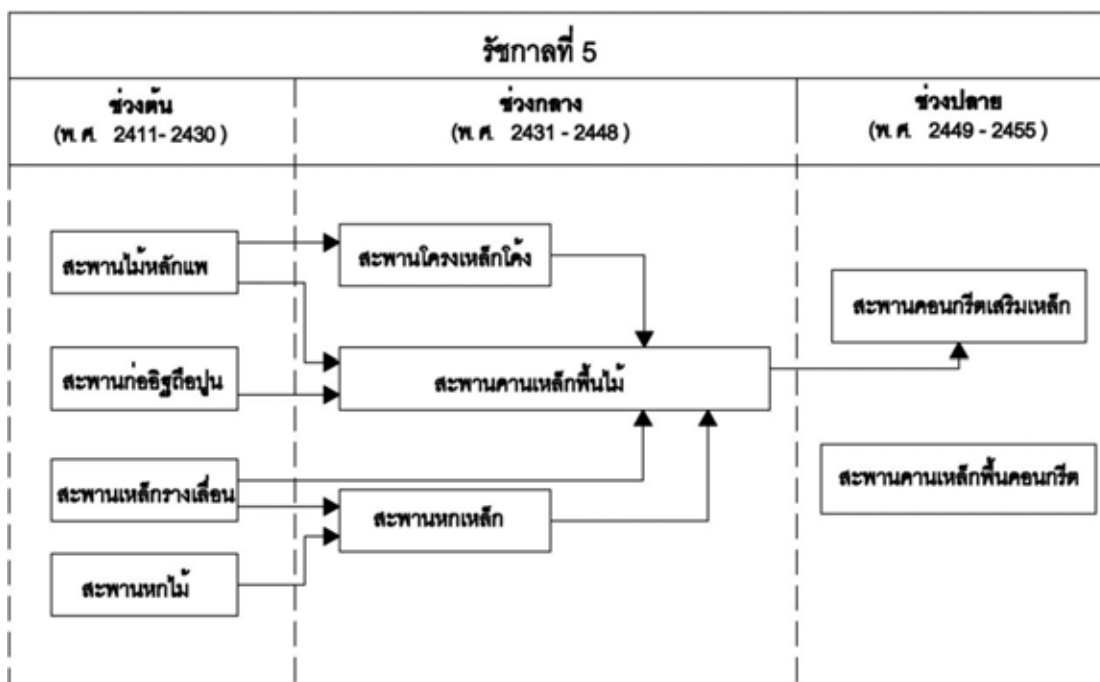
ภาพที่ 4 – 111 สะพานเฉลิมหล้า 56 ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเชกการ, สะพานเก่าในกรุงเทพฯ, หน้า 63

สะพานเฉลิมหล้า 56 มีส่วนประดับสะพานที่สำคัญคือ ปูนปั้นที่เชิงสะพานนั้นมีหัวช้างประดับอยู่ทั้งสี่ด้าน แสดงถึงปีที่สะพานนี้สร้างเสร็จ กล่าวคือ สะพานนี้เปิดเมื่อปี พ.ศ. 2452 ซึ่งเป็นปีที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเจริญพระชนมพรรษาเท่าพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย พระบรมอัยกาธิราช จึงโปรดเกล้าฯ ให้จัดงานพระราชพิธีพระชนมายุสมอายุมงคลเสมอรัชกาลที่ 2 และเนื่องจากพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ทรงเป็นพระมหากษัตริย์ที่มีช้างเผือกในแผ่นดินมากถึง 4 เชือก จึงได้พระราชทานนามว่า สะพานเฉลิมหล้า และหัวเสาของสะพานแบบเป็นหัวช้างเผือก 4 หัว

รูปแบบของสะพานในช่วงนี้ เป็นแบบ นีโอคลาสสิก (Neo – Classic) เห็นได้ชัดเจนโดยเฉพาะบริเวณฐานค้ำยัน (Abutment) ที่เขาจะร่างให้ดูเหมือนก่อด้วยหิน (Rustication) และราวลูกกรงมะหวดแบบฝรั่ง

สรุปพัฒนาการทางสถาปัตยกรรมประเภทสะพานที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยรูปแบบของสะพานนั้นขึ้นอยู่กับวัสดุ และโครงสร้างที่มีการพัฒนา มีความมั่นคงแข็งแรงมากขึ้นเรื่อยๆ จากโครงสร้างไม้ เปลี่ยนเป็นเหล็ก และคอนกรีตเสริมเหล็ก ตามลำดับ นอกจากนี้รูปแบบทางโครงสร้างยังสะท้อนให้เห็นถึงคติความเชื่อ รูปแบบประเพณีของคนในสมัยนั้น ดังจะเห็นได้จากสะพานต่างๆที่สามารถเปิดปิดได้ สำหรับการประดับตกแต่ง รูปแบบและการสื่อความหมายนั้น สะพานในช่วงต้นยังไม่เน้นการประดับตกแต่งสะพาน ปรากฏการประดับตกแต่งสะพานในช่วง

กลาง ซึ่งมีการประดับตกแต่งมากขึ้น จนในระยะเวลาหลังของช่วงกลาง เกิดการใช้องค์ประกอบประดับตกแต่งเพื่อสื่อความหมาย และพัฒนาต่อเนื่องถึงในช่วงปลาย ที่องค์ประกอบตกแต่งนั้นสื่อความหมายในวัตถุประสงค์ของผู้สร้างได้ชัดเจนยิ่งขึ้น



ภาพที่ 4 – 112 แผนภูมิสรุปการเปลี่ยนแปลงของวัสดุโครงสร้างสะพาน ในสมัยรัชกาลที่ 5

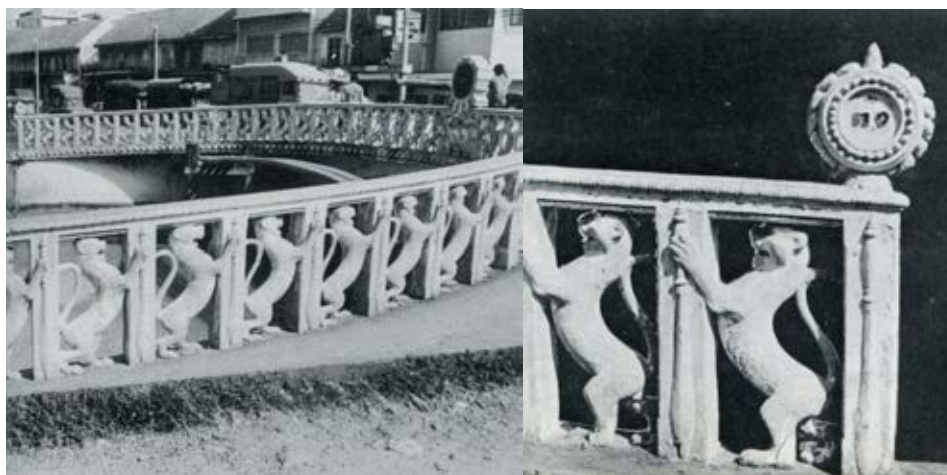
4.5.2 การศึกษาสะพานในช่วงหลังสมัยรัชกาลที่ 5

การศึกษาสะพานในช่วงหลังสมัยรัชกาลที่ 5 สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วนคือ 1) การเปลี่ยนแปลงทางด้านสถาปัตยกรรมประเภทสะพาน ในช่วงรัชกาลที่ 6 – รัชกาลปัจจุบัน และ 2) การศึกษาเปรียบเทียบลักษณะของสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 และสะพานที่เหลืออยู่ในปัจจุบัน

การเปลี่ยนแปลงทางด้านสถาปัตยกรรมประเภทสะพาน ในช่วงรัชกาลที่ 6 – รัชกาลปัจจุบัน

สะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่ถูกบูรณะสร้างใหม่ในสมัยรัชกาลที่ 6 ได้แก่ สะพานข้ามโรงครก (สะพานเจริญศรี) สะพานทกวังสราญรมย์ (สะพานปี่กูด) สะพานปากคลองตลาด (สะพานเจริญรัช) สะพานสมมตอมารค สะพานร้อยปี (สะพานเจริญราษฎร์) สะพานสุประดิษฐ์ (สะพานเจริญสวัสดิ์) และสะพานเสาวนีย์ โดยพบว่าสะพานที่สร้างในสมัยนี้ส่วนใหญ่เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก มีทั้งสะพานแบบโค้ง (Arch Bridges) และสะพานแบบคาน (Beam and Girder

Bridges) การประดับตกแต่งในสมัยนี้มีการประดับตกแต่งที่มากกว่าในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยเริ่มมีการนำรูปแบบศิลปกรรมแบบตะวันตกมาผสมผสานกับศิลปกรรมแบบไทย ส่วนการสื่อความหมายนั้น ในสมัยนี้ได้พัฒนาจากในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่ยังคงใช้องค์ประกอบ เครื่องประดับตกแต่งสะพานมาเป็นสัญลักษณ์ ในการเล่าเรื่อง เช่นสะพานเจริญรัช 31 ที่ราวูกกรงสะพานเป็นปูนปั้นรูปเสือป่ายืนถือพระขรรค์ ซึ่งพระองค์ทรงเป็นพระบิดาแห่งกิจการเสือป่าซึ่งมีกิจมุ่งรักษาดินแดนของประเทศ ส่วนพระขรรค์นั้นอาจหมายถึงพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าฯ ดังพระนามแฝงที่ทรงใช้ในพระราชนิพนธ์หลายเล่ม



ภาพที่ 4 - 113 สะพานเจริญรัช ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเชกการ, สะพานเก่าในกรุงเทพฯ, หน้า 119

สะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่ถูกบูรณะสร้างใหม่ในสมัยรัชกาลที่ 7 ได้แก่ สะพานกษัตริย์ศึก โดยรูปแบบสะพานในสมัยนี้ส่วนใหญ่เป็นสะพานแบบคานยื่น (Cantilever Bridges) การประดับตกแต่งสะพานนั้น ใช้การประดับตกแต่งที่เรียบง่าย แตกต่างจากในสมัยก่อน แสดงให้เห็นถึงแนวคิดต่อการสร้างสะพานที่เปลี่ยนไป ไม่เน้นการตกแต่งหรือสื่อความหมาย สะพานเป็นเพียงทางสัญจรเพื่อข้ามคลองเท่านั้น



ภาพที่ 4 - 114 สะพานกษัตริย์ศึก ที่มา : ผู้วิจัย, มีนาคม 2555

สะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่ถูกบูรณะสร้างใหม่ในสมัยรัชกาลปัจจุบัน ในสมัยนี้มีการบูรณะปรับปรุงสะพานขึ้นหลายสะพานเพื่อรองรับการคมนาคมทางบกที่เพิ่มมากขึ้น โดยการขยายถนนให้กว้างกว่าเดิม ทำให้ต้องเปลี่ยนแปลงโครงสร้างสะพานเพื่อรองรับน้ำหนักของรถที่มากขึ้น โดยพบว่า สะพานช่วงนี้ได้เปลี่ยนเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กแทบทั้งสิ้น โดยมีรูปแบบทางโครงสร้างอยู่ 3 ประเภทคือสะพานแบบคาน (Beam and Girder Bridges) สะพานแบบโค้ง (Arch Bridges) และสะพานแบบคานยื่น (Cantilever Bridges) การประดับสะพานในสมัยนี้แทบไม่มีการตกแต่งใดๆ เป็นเพียงสะพานเรียบๆมีเพียงป้ายชื่อสะพานที่กลางราวสะพาน



ภาพที่ 4 - 115 สะพานผ่านพิภพลีลาในปัจจุบัน รูปแบบเป็นสะพานแบบคาน
ที่มา : <http://www.thainewsland.com>



ภาพที่ 4 – 116 สะพานหกเคียงรตราง ที่สร้างใหม่ในสมัยรัชกาลปัจจุบัน ที่มา : ผู้วิจัย, ธันวาคม 2554

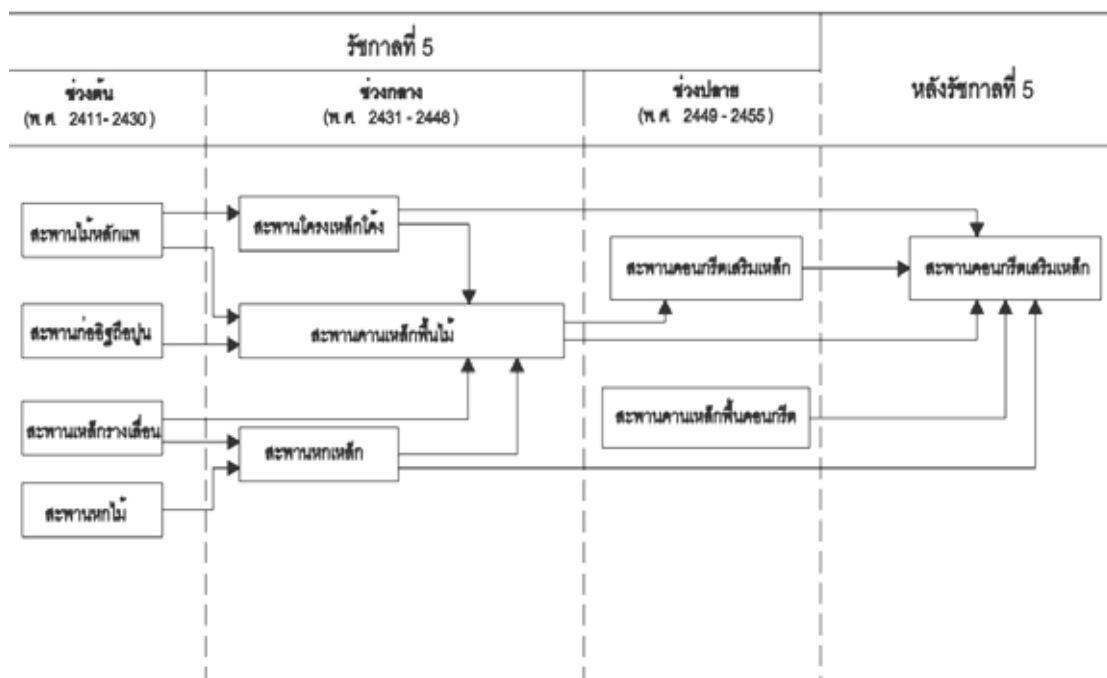


ภาพที่ 4 – 117 สะพานวิศุกรรมนิรมานถ ที่สร้างใหม่ในสมัยรัชกาลปัจจุบัน เป็นสะพานแบบคานยื่น
ที่มา : ผู้วิจัย, มกราคม 2555

สรุป เห็นได้ว่า การสร้างสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นรากฐานของการพัฒนารูปแบบของสะพานในยุคต่อมา ทั้งรูปแบบโครงสร้าง วัสดุ ตลอดจนสิ่งประดับตกแต่งสะพานที่ยังคงพบเห็นในสมัยรัชกาลที่ 6 ส่วนในรัชกาลที่ 7 สถาปัตยกรรมสะพานมีแนวโน้มที่จะสร้างแบบเรียบง่ายมากขึ้น ไม่มีเครื่องประดับตกแต่ง อาจเนื่องจากอิทธิพลของสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ (Modern

architecture) ที่เข้ามาในช่วงเวลานั้น หรืออาจเป็นเพราะความสำคัญของสะพานได้เปลี่ยนแปลงไปจากสถาปัตยกรรมอันทรงคุณค่า อันเป็นสะพานที่พระมหากษัตริย์ทรงสละพระราชทรัพย์ในการสร้างเพื่อเป็นสาธารณะประโยชน์แต่ราษฎรทั้งปวง ได้เปลี่ยนเป็นเพียงสิ่งก่อสร้างสำหรับให้รถยนต์ใช้ข้ามคลองเท่านั้น โดยลักษณะสะพานที่เรียบง่ายดังที่กล่าวไปนั้นได้ส่งผลมาถึงสะพานในยุคปัจจุบัน

สะพานในกรุงเทพฯ ที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 ในปัจจุบันจำนวนไม่น้อย ที่ยังได้รับการอนุรักษ์เอาไว้ เพื่อเล่าเรื่องราวอันแสดงถึงคุณค่าทางประวัติศาสตร์ในสมัยรัชกาลที่ 5 แต่มีอีกจำนวนมากที่ได้เปลี่ยนแปลงรูปแบบไปเพื่อสนองต่อการสัญจรทางบกที่เพิ่มขึ้นในแต่ละสมัย



ภาพที่ 4 - 118 แผนภาพการเปลี่ยนแปลงของสะพานทั้งในช่วงรัชกาลที่ 5 และหลังรัชกาลที่ 5

การศึกษาเปรียบเทียบลักษณะของสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 และสะพานที่เหลืออยู่ในปัจจุบัน

หมายเลข	ชื่อสะพาน	โครงสร้าง				องค์ประกอบสะพาน								
		วัสดุ		รูปแบบ		ราวสะพาน			เสาไฟสะพาน			พนักเชิงสะพาน		
		เปลี่ยน	ไม่เปลี่ยน	เปลี่ยน	ไม่เปลี่ยน	ไม่เปลี่ยน	เปลี่ยนเล็กน้อย	เปลี่ยนมาก	ไม่เปลี่ยน	เปลี่ยนเล็กน้อย	เปลี่ยนมาก	ไม่เปลี่ยน	เปลี่ยนเล็กน้อย	เปลี่ยนมาก
3	สะพานข้ามพิภพศิลา	/		/				/			/			/
4	สะพานช้างโรงครก	/		/				/			/			/
5	สะพานหกตั้งรอราง	/		/				/						/
6	สะพานช้างโรงสี		/		/	/								
7	สะพานหกวังสราญรมย์	/		/				/						/
8	สะพานมอญ	/			/			/			/			/
10	สะพานปากคลองตลาด	/		/				/						
11	สะพานนรรัตนสถาน	/		/				/			/			/
20	สะพานบ้านตะนาว	/		/				/			/			/
21	สะพานตึกดิน	/		/				/			/			/
24	สะพานผ่านฟ้าลีลาศ	/		/		/			/			/		
25	สะพานสมเด็จพระนเรศวรมหาราช	/		/				/			/			/
28	สะพานเหล็กบริเวณราชบพิธ	/		/				/			/			/
29	สะพานเฉลิมพงษ์ 51	/		/				/			/			/
30	สะพานถ่าน	/		/				/			/			/
31	สะพานเฉลิมรัง 47	/		/				/			/			/
32	สะพานโรงหอย	/		/				/			/			/
33	สะพานดำรงสถิตย์	/		/				/			/			/
34	สะพานกาญจนาภิเษม	/		/				/						/
35	สะพานหัน	/		/				/						/
39	สะพานเทพนพรัตน์	/		/				/			/			/
41	สะพานวิสุทธิธรรมนิรมาย	/		/				/			/			/
44	สะพานมัจฉาพริ้งสรรค์	/		/		/			/			/		
47	สะพานท้าวธรรมรังษี	/		/				/			/			/
53	สะพานจตุรพักตรพิมาน	/		/				/			/			/
54	สะพานรัชดาภิเษก	/		/				/			/			/
62	สะพานร้อยปี	/		/				/			/			/
66	สะพานยศเส	/		/				/			/			/
71	สะพานนพวงศ์	/		/				/			/			/
87	สะพานสุประดิษฐ์	/		/				/			/			/
90	สะพานพิทยเสถียร	/		/				/			/			/
91	สะพานกิมเซ่งหลี	/		/				/			/			/
105	สะพานอภัยเจษฎุภิส		/	/										
110	สะพานสาวณี	/		/										
112	สะพานวรรณเสฐ	/		/		/						/		
113	สะพานโสภาค	/		/		/						/		
115	สะพานชัยมรุเชษฐ์	/		/			/				/			/
118	สะพานอรไท	/		/		/			/				/	
128	สะพานเฉลิมหล้า 56		/	/		/							/	
129	สะพานเฉลิมโลก 55		/	/				/			/			/

ตารางที่ 4 -2 การเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างและองค์ประกอบสะพานที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5

จากการสำรวจลักษณะของสะพาน พบว่ามีสะพานสมัยรัชกาลที่ 5 ที่ยังคงสภาพเดิมทั้งโครงสร้าง และองค์ประกอบประดับสะพานเพียง 1 สะพาน คือ สะพานช้างโรงสี

สะพานที่เปลี่ยนโครงสร้าง แต่องค์ประกอบสะพานไม่เปลี่ยนแปลงหรือเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อย มีทั้งหมด 8 สะพานคือ สะพานผ่านฟ้าลีลาศ สะพานอภัยเจษฎุทิศ สะพานวรเสฐสู สะพานโสภาค สะพานชัชวาลุเชษฐาสู่ สะพานอรไท สะพานมัฆวานรังสรรค์และสะพานเฉลิมหล้า 56

สะพานที่เปลี่ยนแปลงไปจากอดีตโดยสิ้นเชิง ไม่เหลือแม้แต่รูปแบบของโครงสร้างและองค์ประกอบสะพานเดิมเลย มีทั้งหมด 29 สะพาน ประกอบด้วย สะพานผ่านพิภพลีลา สะพานช้างโรงครก สะพานหกเคียงรอราง สะพานหกวังสราญรมย์ สะพานปากคลองตลาด สะพานมอญ สะพานนรรัตนสถาน สะพานตึกดิน สะพานบ้านตะนาว สะพานสมมตอมรรมาศ สะพานเหล็กกรมวัดราชบพิศ สะพานเฉลิมพงษ์ 51 สะพานถ่าน สะพานเฉลิมวงษ์ 47 สะพานโรงหอย สะพานดำรงสถิตย์ สะพานภานุพันธ์ สะพานหัน สะพานเทเวศนภูมิตรี สะพานวิศุกรรมนิรมาน สะพานจตุพักตรวิงส์ฤษดี สะพานเทวกรรมรังรักษ์ สะพานนริศดำรัส สะพานสุประดิษฐ์ สะพานยศเส สะพานนพวงศ์ สะพานร้อยปี สะพานพิทยสเถียร สะพานโสภณ (กิมเซ่งหลี) สะพานเสาวนีย์ และสะพานเฉลิมโลก 55

สะพานที่คงรูปแบบและวัสดุของสะพานไม่เปลี่ยนแปลงไปจากอดีตนั้น ส่วนใหญ่เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กที่สร้างปลายรัชกาลที่ 5 ซึ่งมีความคงทนถาวร สามารถรองรับการสัญจรทางบกที่เพิ่มขึ้นได้ ส่วนสะพานที่เปลี่ยนแปลงเล็กน้อยนั้นส่วนใหญ่พบว่าเป็นสะพานที่เป็นสะพานเหล็ก ซึ่งพู่พังไถ่ง่ายจึงได้ทำการเปลี่ยนโครงสร้างสะพานใหม่ให้เป็นคอนกรีตเสริมเหล็กให้คงทนแข็งแรงมากขึ้น แต่ยังคงใช้องค์ประกอบตกแต่งเช่นราวสะพานเหล็กหล่อที่มีความวิจิตรงดงามของสะพานนำมาติดตั้งด้วย ในสะพานที่เปลี่ยนแปลงมากสังเกตว่าส่วนใหญ่เปลี่ยนจากสะพานที่เป็นคานเหล็กแต่ดั้งเดิมเปลี่ยนเป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก จึงทำให้องค์ประกอบต่างๆของสะพานนั้นเปลี่ยนไป ซึ่งพบว่าส่วนใหญ่ใช้ราวสะพานที่เป็นลูกกรงปูนปั้น คอนกรีต หรือเหล็กหล่อ ที่เรียบง่ายไม่วิจิตรเหมือนดังในอดีตที่เคยทำมา อาจเนื่องด้วยความสำคัญของสะพานได้น้อยลงจากแต่ก่อน

สรุป

สะพานในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ช่วงคือ ช่วงต้น (พ.ศ. 2411 – 2430) ช่วงกลาง (พ.ศ. 2430 – 2450) และช่วงปลาย (พ.ศ. 2450 – 2453) โดยพบว่า ในแต่ละช่วงมีการใช้วัสดุที่เปลี่ยนไปในแต่ละช่วง จากโครงสร้างไม้ เปลี่ยนเป็นเหล็ก และคอนกรีตเสริมเหล็กตามลำดับ แสดงให้เห็นถึงความต้องการการให้ถนนที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ การประดับ

ตกแต่งสะพาน ได้มีการประดับตกแต่งสะพานให้มีความละเอียดและวิจิตรมากขึ้นในแต่ละปี โดยเฉพาะช่วงปลายที่การประดับตกแต่งนั้นมีการสื่อความหมายถึงวัตถุประสงค์ในการสร้างด้วย

สะพานภายหลังรัชกาลที่ 5 สะพานส่วนใหญ่ที่มีการเปลี่ยนแปลงทั้งโครงสร้างและองค์ประกอบต่างๆของสะพานจากเหล็กเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กที่มีความแข็งแรงคงทน เพื่อสามารถรองรับการสัญจรทางถนนที่เพิ่มมากขึ้น โดยเหลือสะพานที่สามารถคงรูปแบบโครงสร้างและองค์ประกอบของสะพานไว้ได้อย่างครบถ้วนเพียง 4 สะพานจาก 169 สะพาน ซึ่งเป็นปริมาณที่น้อยมาก

การเปลี่ยนแปลงสะพานในกรุงเทพฯ สมัยรัชกาลที่ 5 ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2450 – 2550 สะพานมีการลดจำนวนลงในแต่ละช่วงปี โดยพบว่าสะพานหายไปในช่วงปี พ.ศ. 2456 – 2463 โดยพื้นที่ที่หายไปมากที่สุดคือพื้นที่ระหว่างคลองรอบกรุงถึงคลองผดุงกรุงเกษม ซึ่งจะเห็นว่าบริเวณนี้เนื้อเมืองได้มีการเปลี่ยนแปลงไปเป็นอย่างมาก จากเมืองน้ำเปลี่ยนเป็นเมืองทางบกที่เน้นเส้นทางสัญจรทางบกแทนการคมนาคมทางน้ำอย่างในอดีต ทำให้คลองลดบทบาทความสำคัญลงเหลือเพียงท่อระบายน้ำเสียโครกจนเกิดปัญหาต่างๆตามมา เป็นผลให้มีการถมคลองต่างๆ ทำให้สะพานต่างุั้นนั้นค่อยๆหายไปจาก 169 สะพานในปี พ.ศ. 2450 เหลือเพียง 70 สะพานในปีพ.ศ. 2550 และมีเพียง 1 สะพานเท่านั้นที่ยังคงรูปแบบ โครงสร้าง และองค์ประกอบสะพานครบสมบูรณ์

บทที่ 5

สรุป

จากการศึกษาการก่อสร้างและสถาปัตยกรรมสะพานในกรุงเทพฯ ที่สร้างขึ้นในรัชกาล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2411 – 2453) พบว่าช่วงเวลาดังกล่าวมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการศึกษารูปแบบ ลักษณะของสะพาน ตลอดจนการพัฒนาระบบคมนาคมในสมัยรัชกาลที่ 5 เนื่องจากในช่วงเวลาดังกล่าวมีการสร้างสะพานในกรุงเทพฯ มากกว่ารัชกาลใดๆ ในสมัยรัตนโกสินทร์ การศึกษาแผนที่ประวัติศาสตร์ประกอบกับเอกสารจดหมายเหตุ ทำให้สามารถระบุได้ว่า ตลอดช่วงเวลา 42 ปีแห่งรัชสมัย มีการสร้างสะพานขึ้นทั้งสิ้น 169 สะพาน ในบริเวณกรุงเทพฯ ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับตำแหน่งที่ตั้ง ช่วงปีที่สร้าง ตลอดจนคุณลักษณะวัสดุโครงสร้างของสะพานเหล่านี้ อาจสรุปได้เป็น 3 ประเด็นที่สำคัญ ได้แก่ (1) ความสัมพันธ์ระหว่างสะพานกับความเปลี่ยนแปลงทางกายภาพเมืองกรุงเทพฯ ทั้งในชัวงรัชกาลที่ 5 และสมัยต่อมา และ (2) ความเปลี่ยนแปลงลักษณะทางสถาปัตยกรรมของสะพานที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5

5.1 ความสัมพันธ์ระหว่างสะพานกับความเปลี่ยนแปลงทางกายภาพเมืองกรุงเทพฯ

ผลการศึกษาสะพานที่สร้างขึ้นในกรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 5 พบว่าตำแหน่งที่ตั้ง ช่วงปีที่สร้าง ตลอดจนวัสดุโครงสร้างของสะพานทั้ง 169 สะพานในบริเวณกรุงเทพฯ เป็นภาพสะท้อนความเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของเมืองที่ชัดเจน ทั้งในชัวงรัชกาลที่ 5 อันเป็นช่วงที่มีการก่อสร้างสะพานเหล่านี้ และในช่วงรัชกาลต่อมา อันเป็นช่วงเวลาที่มีการรื้อถอนสะพานไปโดยลำดับ ซึ่งก็สะท้อนความเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของเมืองได้อย่างชัดเจนเช่นกัน

5.1.1 ชัวงรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2411 – 2453)

ดังที่ทราบกันอยู่ทั่วไปแล้วว่า ในรัชกาลที่ 5 เมืองกรุงเทพฯ พัฒนาไปอย่างมาก เกิดความเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ เปลี่ยนจากเมืองน้ำเป็นเมืองบก ขณะที่ตัวเมืองขยายออกไปทุกทิศทุกทาง มีถนนเป็นเครื่องรองรับการขยายตัวของการคมนาคม สอดคล้องกับความนิยมในแบบแผน

บ้านเรือน วิถีชีวิตความเป็นอยู่ ที่ได้รับอิทธิพลตะวันตกทวีมากขึ้นโดยลำดับ¹ อย่างไรก็ตาม การศึกษาตำแหน่งที่ตั้งและปีที่สร้างสะพานต่างๆ ในกรุงเทพฯ ในสมัยนี้อย่างละเอียด ชี้ให้เห็นช่วงปีและทิศทางการขยายตัวของเมือง ได้อย่างละเอียดถี่ถ้วนและชัดเจนมากยิ่งขึ้น สามารถระบุได้ดังนี้

ช่วงพ.ศ. 2411 – 2430 ระบบโครงข่ายถนนมีความหนาแน่นเมืองชั้นกลาง หรือบริเวณพื้นที่ระหว่างคลองคูเมืองและคลองรอบกรุง

ช่วงพ.ศ. 2430 – 2446 ทางด้านทิศใต้ เมืองกรุงเทพฯ เริ่มทวีความหนาแน่นขึ้นในบริเวณลำเพ็ญ และถนนเยาวราช อันเป็นย่านการค้าที่มีประชากรหนาแน่น ต่อเนื่องไปยังย่านบางรัก บ้านทวาย ที่เป็นชุมชนของคนต่างชาติต่างๆ ส่วนทางด้านทิศเหนือเกิดการก่อสร้าง สวนดุสิต ขึ้น มีวังสวนดุสิตเป็นแกนนำความเจริญทางกายภาพ ทำให้เกิดโครงข่ายถนน ขึ้นใหม่ทางตอนเหนือของพระนคร โดยเฉพาะการสร้างถนนราชดำเนิน ความเปลี่ยนแปลงทั้งหลายนี้สะท้อนออกมาในตำแหน่งที่ตั้งและการกระจายตัวของสะพานที่สร้างขึ้นในช่วงนี้

ช่วงพ.ศ. 2446 – 2453 เป็นผลต่อเนื่องจากการสถาปนาวังสวนดุสิตขึ้นเป็นพระราชวังดุสิต เมืองขยายต่อเนื่องขึ้นไปทางทิศเหนือจนถึงคลองสามเสน ส่วนทางทิศใต้ ตัวเมืองขยายลงไปตามแนวถนนเจริญกรุงตอนนอกพระนคร

5.1.2 ช่วงหลังรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2453 – 2555)

เป็นช่วงที่เมืองกรุงเทพฯ มีการเปลี่ยนแปลง จากเมืองที่ผู้คนดำรงชีวิตร่วมกับน้ำ ได้เปลี่ยนเป็นเมืองทางบกที่เน้นการสัญจรทางถนน บทบาทของคลองค่อยๆ ลดน้อยลงจนในที่สุดต้องถมคลอง ทำให้สะพานนั้นค่อยๆ ถูกรื้อหายไปด้วย จนในปัจจุบันเหลือสะพานเพียง 70 สะพาน โดยสามารถแบ่งช่วงเวลาและรูปแบบการรื้อถอนสะพานได้ ดังนี้

ช่วง พ.ศ. 2450 – 2455 สะพานถูกรื้อไปเฉลี่ยปีละ 1.66 สะพาน การรื้อถอนโดยมากเกิดขึ้นในย่านบางรัก บ้านทวาย

¹ ม.ร.ว. แฉ่งน้อย ศักดิ์ศรี และคณะ, องค์ประกอบทางกายภาพกรุงรัตนโกสินทร์ (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534), หน้า 143

ช่วง พ.ศ.2456 – 2463 สะพานถูกรื้อไปเฉลี่ยปีละ 3.14 สะพาน ซึ่งเป็นช่วงที่สะพานถูก รื้อถอนไปมากที่สุด สะพานที่รื้อถอนไปส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ระหว่างคลองรอบกรุงและ คลองผดุงกรุงเกษม โดยเฉพาะพื้นที่ย่านสำเพ็ง และถนนเยาวราช ทางตอนใต้ของพระนคร

ช่วง พ.ศ.2464 – 2474 สะพานที่สร้างสมัยรัชกาลที่ 5 ถูกรื้อไปเฉลี่ยปีละ 2 สะพาน สะพานที่รื้อถอนไปส่วนใหญ่ตั้งอยู่เขตเมืองชั้นนอก บริเวณพื้นที่ระหว่างคลองรอบกรุงและคลอง ผดุงกรุงเกษม เช่นเดียวกับช่วงปีก่อนหน้านี้

ช่วง พ.ศ. 2475 – 2550 สะพานที่สร้างสมัยรัชกาลที่ 5 ถูกรื้อไปเฉลี่ยปีละ 0.6 สะพาน สะพานส่วนใหญ่หายไปบริเวณพื้นที่ระหว่างคลองรอบกรุงและคลองผดุงกรุงเกษมมากที่สุด เช่นเดียวกับปีก่อนๆ โดยเฉพาะพื้นที่ย่านสะพานผ่านฟ้าลีลาศ วัดโสมนัส

หากพิจารณาภาพรวมของความเปลี่ยนแปลงในรอบศตวรรษ ตั้งแต่พ.ศ. 2450 – พ.ศ. 2550 จะพบว่าพื้นที่เมืองชั้นนอกในสมัยรัชกาลที่ 5 คือระหว่างคลองรอบกรุงถึงคลองผดุงกรุง เกษม มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพมากที่สุด โดยเฉพาะการเปลี่ยนคลองเป็นถนนและ ที่ดินริมถนน ส่วนพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงน้อยที่สุดคือ พื้นที่เมืองชั้นในและเมืองชั้นกลางในสมัย รัชกาลที่ 5 คือบริเวณคลองคูเมืองเดิมถึงคลองรอบกรุง ยังคงปรากฏสะพานในตำแหน่งที่มีมา ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 เกือบทั้งสิ้น ตามแนวคลองคูเมืองเดิม และคลองรอบกรุง จึงเป็นข้อพิสูจน์ที่ ชัดเจนว่า สะพานเป็นเครื่องบ่งชี้ให้เห็นลักษณะทางกายภาพของเมืองในทุกช่วงสมัย ตั้งแต่การ สร้างสะพาน อันแสดงให้เห็นการขยายตัวของเมือง ไปจนถึงการรื้อสะพาน ที่แสดงให้เห็นการ เปลี่ยนแปลงพื้นที่ใช้สอยของเมืองจากคลองเป็นถนนและที่ดิน

5.2 ความเปลี่ยนแปลงลักษณะสถาปัตยกรรมประเภทสะพาน ที่สร้างในสมัย รัชกาลที่ 5

การศึกษาการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางสถาปัตยกรรมประเภทสะพาน สามารถแบ่งได้ ออกเป็น 2 ประเด็น คือ (1) พัฒนาการรูปแบบสถาปัตยกรรมสะพาน และ (2) ปัจจัยในการ เปลี่ยนแปลงรูปแบบสะพาน

5.2.1 พัฒนาการรูปแบบสถาปัตยกรรมสะพาน

สามารถแบ่งการเปลี่ยนแปลงของสถาปัตยกรรมประเภทสะพานออกได้เป็น 2 ช่วงคือ ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 และในช่วงหลังสมัยรัชกาลที่ 5

ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 สามารถแบ่งพัฒนาการรูปแบบสถาปัตยกรรมสะพานออกเป็น 3 ช่วงคือ ช่วงต้น (พ.ศ. 2411 – 2430) ช่วงกลาง (พ.ศ. 2430 – 2450) และช่วงปลาย (พ.ศ. 2450 – 2453)

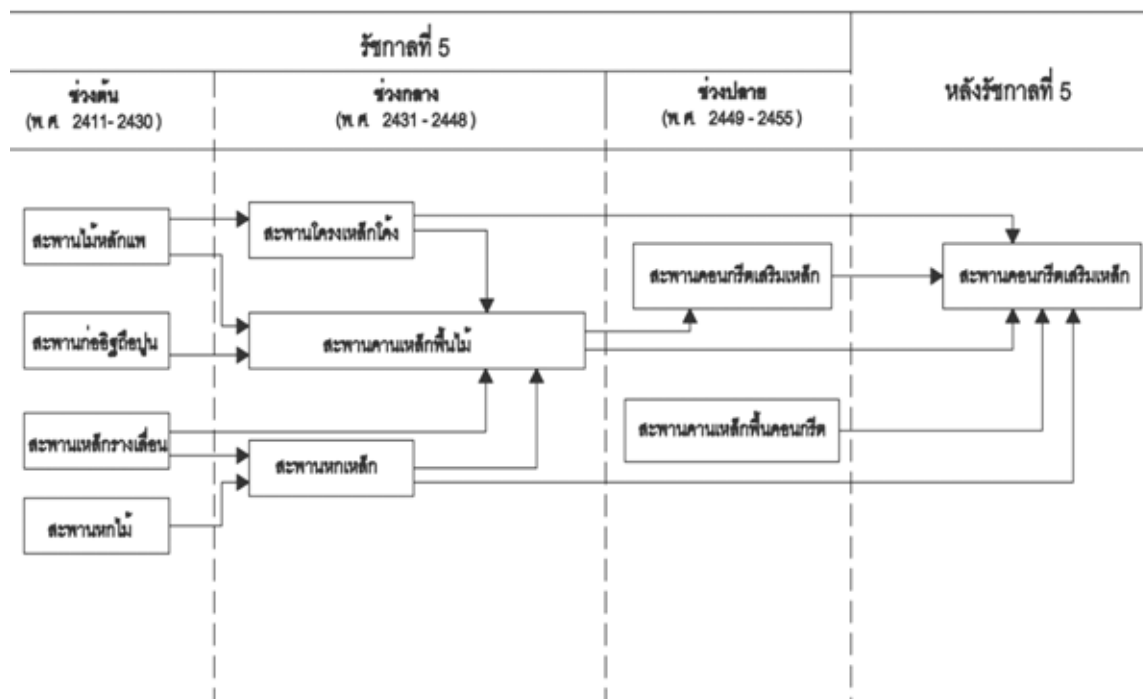
ช่วงต้น (พ.ศ. 2411- 2430) เป็นช่วงที่สะพานมีรูปแบบ วัสดุ และโครงสร้างที่สืบเนื่องมาจากสมัยรัชกาลที่ 4 ซึ่งใช้ไม้และเหล็กเป็นวัสดุหลัก โครงสร้างสะพานในช่วงนี้มี 4 ชนิดคือ สะพานคานไม้ วางพาดฐานรับก่อกอิฐถือปูน (สะพานช้าง) สะพานคานไม้วางบนเสาไม้หลักแพ สะพานท่อนไม้ และสะพานเหล็กมีล้อยางอยู่ด้านล่าง

ช่วงกลาง (พ.ศ. 2430 – 2450) สะพานในช่วงนี้เริ่มได้รับอิทธิพลจากต่างชาติ เช่น ชาวกรีกไปถึงการสั่งซื้อเครื่องสะพานจากยุโรป เริ่มมีการประดับตกแต่งสะพานด้วยราวลูกกรงที่มีความวิจิตรงดงาม แต่ยังไม่ได้อธิบายความหมายในสิ่งประดับตกแต่ง จนในตอนปลายช่วงกลาง ที่เริ่มมีการประดับตกแต่งแบบสื่อความหมาย แต่เป็นเพียงการใช้สิ่งประดับตกแต่งจากต่างประเทศมาใช้โดยตรง สำหรับการคำนึงถึงเรื่องคตินิยมทางยุทธศาสตร์ ตลอดจนการเสด็จทางชลมารคนั้นยังพบในตอนต้นของช่วงกลาง แต่หลังจาก พ.ศ. 2442 คติความเชื่อเหล่านี้ได้ลดความสำคัญลงเนื่องจากผู้คนได้เปลี่ยนไปใช้เส้นทางทางบกมากขึ้น วัสดุที่ใช้ทำสะพานในช่วงนี้ส่วนใหญ่ใช้วัสดุหลักที่เป็นเหล็ก แต่ยังมีไม้มาผสมเป็นโครงสร้างพื้น แต่ในตอนปลายของช่วงกลางเริ่มมีการใช้คอนกรีตในการทำพื้น ในช่วงเวลาดังกล่าว มีโครงสร้างทั้งหมด 5 ชนิดคือ สะพานโครงเหล็กโค้งบน สะพานคานเหล็ก สะพานคานเหล็กโค้ง สะพานท่อนเหล็ก และสะพานท่อนเหล็กแบบวิลิ้นดา

ช่วงปลาย (พ.ศ. 2450 – 2453) เป็นช่วงที่ใช้เริ่มมีการใช้คอนกรีตเสริมเหล็ก เป็นโครงสร้างสะพาน และสิ่งประดับตกแต่งต่างๆ โดยมากได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นคอนกรีตและปูนปั้นที่มีการสื่อความหมายในสิ่งประดับตกแต่ง ในวัตถุประสงค์ของการสร้างสะพานที่มีความชัดเจนมากกว่าในช่วงกลาง

ในช่วงหลังสมัยรัชกาลที่ 5 สะพานที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ส่วนใหญ่ได้เปลี่ยนแปลงโครงสร้างไปเป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก เป็นสะพานแบบคาน (Beam Bridges) สะพานแบบโค้ง (Arch Bridges) และสะพานแบบยื่น (Cantilever Bridges) โดยในช่วงสมัยรัชกาลที่ 6 รูปแบบสะพานและสิ่งประดับตกแต่งได้พัฒนาต่อจากช่วงปลายของรัชกาลที่ 5 โดยมีการประดับตกแต่งให้ละเอียดและวิจิตรมากขึ้น รวมถึงผสมผสานความเป็นไทยในลวดลายและสิ่งตกแต่ง ในช่วงรัชกาลที่ 7 – ปัจจุบัน รูปแบบการตกแต่งสะพานเปลี่ยนไปเป็นสะพานแบบเรียบๆ ไม่มีการ

ประดับตกแต่ง อาจเนื่องจากศิลปะแบบสมัยใหม่ หรือโมเดิร์น (Modern) ได้เข้ามา หรืออาจเนื่องจากความสำคัญในการสร้างสะพานได้ลดน้อยลง



ภาพที่ 5.1 การเปลี่ยนแปลงของรูปแบบ วัสดุ และโครงสร้างของสะพานในกรุงเทพฯ สมัยต่างๆ.

เห็นได้ว่าตั้งแต่รัชกาลที่ 6 เป็นต้นมา สะพานที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 ถูกเปลี่ยนแปลงไปเป็นอันมาก บางสะพานถูกรื้อ จนในปัจจุบันพบว่ามียี่ที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 เหลืออยู่เพียง 70 สะพาน โดยบางสะพานเปลี่ยนรูปแบบ โครงสร้าง และวัสดุเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของการสัญจรทางบกที่ทวีเพิ่มมากขึ้น ซึ่งพบว่าการเปลี่ยนแปลงสามารถแบ่งได้เป็น 4 ประเภทคือ (1) โครงสร้างและวัสดุเหมือนดังในสมัยรัชกาลที่ 5 (2) โครงสร้างเปลี่ยน แต่ใช้องค์ประกอบสะพานเหมือนเดิม (3) โครงสร้างและองค์ประกอบสะพานเปลี่ยน และ (4) สะพานที่ขยายขนาดตามความกว้างถนน จนดูไม่เหลือสภาพสะพาน

5.2.2 ปัจจัยการเปลี่ยนแปลงรูปแบบสะพานในช่วงเวลาต่างๆ

การเปลี่ยนแปลงรูปแบบของสะพานเกิดขึ้นสามารถสรุปเป็นปัจจัยต่างๆ ได้ 3 ประการ คือ (1) พฤติกรรมและการใช้งานคลองที่เปลี่ยนไป (2) การเปลี่ยนแปลงของที่ตั้งสะพาน และ (3) ความก้าวหน้าทางด้านวัสดุ และเทคโนโลยีการก่อสร้าง

พฤติกรรมและการใช้งานคลองที่เปลี่ยนไป แนวคิด และพฤติกรรมการใช้คลองที่มีมาแต่โบราณยังคงมีอิทธิพลส่งผลต่อเนื่องมาจนถึงสมัยรัชกาลที่ 5 ดังจะเห็นได้จากแนวคิดการใส่สะพานที่สามารถชักเปิดปิดได้ โดยอาจแยกเป็นเหตุผล 2 ประการคือ (1) แนวคิดทางด้านยุทธศาสตร์ในการป้องกันประเทศ และ (2) ขนบราชประเพณีที่ใช้เส้นทางน้ำ

สำหรับแนวคิดทางด้านยุทธศาสตร์ในการป้องกันประเทศนั้น จะเห็นได้จากบริเวณคลองที่ขุดขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เป็นคลองทางด้านยุทธศาสตร์ อันได้แก่ คลองคูเมืองเดิม คลองรอบกรุง และคลองผดุงกรุงเกษม จำเป็นที่ต้องใช้สะพานที่เปิดปิดได้ยามเกิดศึกสงคราม ดังจะเห็นได้จากแนวคิดการสร้างสะพานข้างที่มักสร้างบริเวณภายในคลองคูเมืองเดิม ไม่สร้างบริเวณคลองรอบกรุง เนื่องด้วยไม่มีธรรมเนียมในลักษณะดังกล่าวมาก่อน และหากเกิดศึกสงครามขึ้นแล้ว ข้าศึกจะเข้าถึงพระนครได้ง่าย² และภายหลังเมื่อมีพัฒนาการก่อสร้างทำให้สะพานสามารถเปิดปิดได้ จึงนำมาใช้ตามแนวทางความเชื่อที่ยึดถือปฏิบัติกันมา ดังเช่น เหตุในการรื้อรางเหล็กที่สะพานสารสินขึ้นมาเกาะกะขวางทาง ว่า “แต่ข้าพระพุทธเจ้าจะสั่งให้ลงมือรื้อไปก่อนรับพระราชทานพระบรมราชานุญาตก็เกรงจะผิดทางที่เกี่ยวข้องกับตพานข้ามคลองนี้ต้องชักเปิดได้เกี่ยวกับการรักษาป้องกันพระนครอย่างเก่าๆ อยู่...”³

ส่วนประเด็นเรื่องขนบราชประเพณีที่ใช้เส้นทางน้ำ มีมูลเหตุเนื่องด้วยแม่น้ำลำคลองเป็นเส้นทางเสด็จทางชลมารค ของพระมหากษัตริย์ และเจ้านายชั้นสูง ด้วยคติความเชื่อที่ว่าคนไทยนับถือหัวเป็นของสูง จึงมักไม่ยอมรอดสะพาน ด้วยถือว่าไม่เป็นสิริมงคล ประกอบกับอาจมีเศษฝุ่นที่มาจากเท้าคนที่เหยียบย่ำบนสะพาน ปลิวมาตกอยู่บนศีรษะ⁴ เนื่องด้วยพระโกศที่บรรจุพระศพนั้นมีขนาดสูง จึงไม่สามารถลอดสะพานได้ สะพานจึงมีความจำเป็นต้องชักเปิดปิดได้ เพื่อให้พระโกศนั้นสามารถผ่านได้ ดังจะเห็นได้จากแนวคิดการทำสะพานเหล็กที่เปิดปิดได้บริเวณสะพานร้อยปีข้ามคลองมหานาคว่า “...แต่เมื่อมีตพานเปิดเหล็กอยู่ตพานหนึ่ง จะคิดดูว่าจะใส่คลองไหนดี ก็ดูเหมือนคลองมหานาคจะดีกว่า เพราะว่าถ้าจะมีกลิ่นเรือวัดสะเกษไปวัดเทพศิรินทร์ วัดตเคียน ก็ยังได้ ถ้าถ้าจะมีซักศพก็ไม่มีใครถูกลักอ้อมไปเข้าคลองผดุง จนไปทำวัดเทพศิรินทร์ฤๅวัดมงกุฎ กระษัตรี วัดบรมพิवास ก็คงไปคลองมหานาคทั้งนั้น จึงคงเห็นว่า ที่คลองมหานาคก็ดีกว่าคลอง

² สันต์ สุวรรณประทีป, ล้ำลึกอดีต, หน้า 81

³ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยธ.9/27, “เรื่องสะพานยศเส”

⁴ สมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพ, ความทรงจำ(กรุงเทพฯ : มติชน, 2546), หน้า 109

ผดุง”⁵ ซึ่งช่วงเวลาภายหลังช่วงกลางสมัยรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2431 – 2448) ความต้องการพฤติกรรมการใช้คลองเริ่มเปลี่ยนไป บ้านเมืองมีความสงบมากขึ้น ทำให้ไม่มีความจำเป็นที่ต้องใช้สะพานเปิดปิดได้เพื่อป้องกันข้าศึก ประกอบกับการเสด็จทางชลมารคทอดกฐินในกรุงเทพฯ ี่ตั้งตระวันออก และการแห่พระศพได้เปลี่ยนมาใช้ทางบกแทน ทำให้ไม่มีความจำเป็นในการใช้สะพานเปิดปิดได้ จึงหันมาใช้สะพานคานเหล็กพื้นไม้แทน

การเปลี่ยนแปลงของที่ตั้งสะพาน บริเวณที่มีความเจริญมากขึ้น จึงทำให้ถนนมีผู้สัญจรไปมามากขึ้น ส่งผลให้สะพานมีจำเป็นที่ต้องเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตาม ดังเช่นสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ที่ช่วงแรกเป็นเพียงสะพานไม้หลักแพคนเดินข้ามไปมาเท่านั้น ช่วงต่อมาเมื่อการจราจรทางบกมีมากขึ้น ประกอบกับมีการใช้รถม้า รถยนต์ในการสัญจร สะพานผ่านฟ้าจึงเปลี่ยนรูปแบบเป็นสะพานโครงเหล็กโค้งด้านบน ภายหลังสะพานชำรุดควรทำใหม่ให้สวยงามกว่าสะพานโค้งที่มีอยู่แล้ว เนื่องด้วยเป็นสะพานในถนนราชดำเนินเป็นศูนย์กลางของถนน มารวมกันบริเวณนี้⁶ โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีพระราชประสงค์ที่สร้างนั้นต้องการให้พิเศษ วิจิตรด้วยลวดลายเหมือนสะพานมัฆวานรังสรรค์ แต่คงดีกว่าสะพานอื่นๆ เช่นสะพานดำรงสถิต โดยต่างกันที่รูปแบบ⁷ ซึ่งภายหลังหลังจากที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จกลับจากประพาสยุโรป ครั้งที่ 2 นั้น สะพานผ่านฟ้าลีลาศได้ถูกสร้างใหม่ให้หรูหราเปลี่ยนแปลงจากเดิมเป็นอย่างมาก⁸ อาจเนื่องด้วยเป็นเส้นทางต้อนรับการเสด็จพระราชดำเนินนิวัติพระนคร และบริเวณดังกล่าวเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างพระบรมมหาราชวัง และพระราชวังดุสิต จึงควรทำสะพานผ่านฟ้าลีลาศให้สอดคล้องรับกับสะพานผ่านพิภพลีลา และสะพานมัฆวานรังสรรค์ที่อยู่ในแนวถนนเดียวกัน โดยภายหลังจากรัชกาลที่ 5 บริเวณแห่งนี้ได้มีการสัญจรที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้โครงสร้างได้เปลี่ยนแปลงไปจากโครงสร้างเหล็กเป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก เพื่อรองรับการสัญจรทางถนนที่เพิ่มขึ้น

⁵ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ๑.5 ๒๕.9/31, “กรมหมื่นพิทยทัตตอบพระราชหัตถเลขา เรื่องจะทำสะพานร้อยปีข้ามคลองมหานาค”

⁶ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ๒๕.9/63, “สะพานต่างๆ ในกรุงเทพฯ”, (วันที่ 8 กันยายน ร.ศ. 120)

⁷ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ๒๕.9/63, “สะพานต่างๆ ในกรุงเทพฯ”, (วันที่ 10 กันยายน ร.ศ. 120)

⁸ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ๒๕.9/63, “สะพานต่างๆ ในกรุงเทพฯ”, (วันที่ 14 มิถุนายน ร.ศ. 124)



ภาพที่ 5-2 สะพานข้ามคลองรอบกรุงที่แยกคลองมหานาคในสมัยรัชกาลที่ 4. ที่มา : มหาวิทยาลัยคอร์เนล.



ภาพที่ 5-3 สะพานข้ามคลองรอบกรุงที่แยกคลองมหานาคในสมัยรัชกาลที่ 5. ที่มา : Birdwood.



ภาพที่ 5 - 4 สะพานผ่านฟ้าลีลาศ โครงสร้างเหล็กโค้งบน ในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่มา : อเนก นาวิกมูล



ภาพที่ 5 - 5 สะพานผ่านฟ้าลีลาศ โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กที่ปรากฏในปัจจุบัน ที่มา : ศิริชัย นฤมิตรเรขการ

ความก้าวหน้าทางด้านวัสดุ และเทคโนโลยีการก่อสร้าง การสร้างสะพานในแต่ละช่วงเวลามีการพัฒนาาระบบทางด้านโครงสร้างและเทคโนโลยีการก่อสร้างสะพานตามยุคสมัยที่ได้รับอิทธิพลจากต่างประเทศ ทั้งจากการเสด็จประพาสต่างประเทศ เช่น สะพานหกโค้งเหล็กในคลองคูเมืองเดิม⁹ และราวสะพาน ของสะพานไปสถานีรถไฟ¹⁰ ได้รับอิทธิพลจากประเทศชวา รวมไปถึงการจ้างช่างชาวต่างชาติในการออกแบบสะพาน ทำให้สะพานมีการพัฒนาจากโครงสร้างและวัสดุของสะพาน จากสะพานไม้ เปลี่ยนเป็นสะพานเหล็ก และสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กในแต่ละช่วงเวลา ที่รับเอาวิทยาการการก่อสร้างต่างๆ เข้ามาในประเทศ

กล่าวโดยสรุป สะพานมีความสำคัญทั้งในแง่การศึกษาประวัติศาสตร์ของเมือง ที่บ่งชี้ให้เห็นการเปลี่ยนแปลงของเมืองตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน สถาปัตยกรรม และกิจกรรมของผู้คนในกรุงเทพฯ ที่สัญจรทั้งทางน้ำและทางบกในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่สะท้อนผ่านเทคโนโลยีการก่อสร้างสะพานจากต่างชาติ ที่ผสมผสานกันชาญฉลาด แสดงให้เห็นถึงคุณค่าของสะพานในหลายๆ ด้าน ที่นับวันสะพานเหล่านี้ค่อยๆ เลือนหายไปจากผลกระทบความต้องการพื้นที่จราจรทางบกที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้เหลือสะพานในกรุงเทพฯ เพียง 1 สะพานจาก 169 สะพานที่สามารถคงรูปแบบโครงสร้างและองค์ประกอบต่างๆ ของสะพานในอดีตเอาไว้ได้

⁹ สันต์ สุวรรณประทีป, ล้ำลึกอดีต, หน้า 81

¹⁰ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ๖.5 ยธ.9/63, “สะพานต่างๆในกรุงเทพฯ”, (22 เมษายน ร.ศ. 120)

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

ก.ศ.ร.กุลหลาบ. สยามประเภท สุนทรโวหารพิเศษ. เล่มที่ 2. พระนคร : มปพ, 2443.

กาญจนาคพันธุ์. กรุงเทพเมื่อวานนี้. กรุงเทพฯ : สารคดี, 2542

กาญจนาคพันธุ์. เด็กคลองบางหลวง. กรุงเทพฯ : เรื่องศิลป์, 2520.

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยธ. 9/7 เรื่องสะพาน
เฉลิม 42 – 43 – 44 – 45 – 46 (ร.ศ. 113 - 117)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยธ. 9/13 เรื่อง
สะพานเฉลิม 43 ทรวด (ร.ศ.114 - 115)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยธ. 9/17 เรื่องที่จะ
ทำสะพานดำรงสถิต และสะพานพิทยเสถียร กับแก้ถนนหน้าวังกรมหลวงดำรง
และจะตัดถนนริมคลองผดุงตั้งแต่สะพานสุประดิษฐ์ ถึงสะพานพิทยเสถียร (ร.ศ.
114 - 117)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยธ. 9/19 เรื่องถนน
และสะพานในตำบลต่างๆ (28 ส.ค.115 – 24 พ.ย. 118)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยธ. 9/20 เรื่อง
สะพานนพวงศ์ และตัดถนนหลวงต่อจากสะพานนพวงศ์ มาถึงหน้าคู (12 ก.ย.
115 – 2 ธ.ค.117)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยธ. 9/21 เรื่องขอ
ถวายพระราชกุศลในการทำสะพานข้ามคลองบ้านญวน (14 – 14 พ.ย.118)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยธ. 9/23 เรื่องกรม
หมื่นนราทำสะพานข้างแบเว็ก (20 ม.ค. – 1 ก.พ.115)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยธ. 9/27 เรื่อง
สะพานยศเส (26 – 31พ.ค.116)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยห. 9/28 เรื่องข้อ
ถนนและสะพานต่างๆ (9 มิ.ย. 116 – 17 ต.ค. 117)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยห. 9/31 เรื่องจะทำ
สะพานร้อยปีข้ามคลองมหานาค และสะพานเทเวศร์ (14 – 17 มิ.ย. 118)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยห. 9/32 เรื่องทำ
สะพานหน้าวังบูรพาด้านยาวราช (16 ก.ค. – 18 ส.ค. 118)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยห. 9/36 เรื่องสร้าง
สะพานสมโภชที่ข้ามคลองวัดราชบูรณะ (ร.ศ. 117)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยห. 9/37 เรื่อง
สะพานเทเวศร์ และถนนสามเสน และเรื่องปลูกต้นไม้ข้างถนนสามเสน และเรื่อง
สะพานกิมแข่งหลี (ร.ศ. 117)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยห. 9/40 เรื่อง
สะพานเฉลิม (ร.ศ. 118)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยห. 9/55 เรื่องชาว
ต่างประเทศขอให้ซ่อมสร้างสะพานข้ามคลองสารราชายุทธ์ (ร.ศ. 119)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยห. 9/60 เรื่องทำ
สะพาน และเปิดสะพานต่าง (ร.ศ. 119)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยห. 9/66 เรื่อง
สะพานเฉลิม (14 ส.ค. 120 – 21 ก.พ. 128)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยห. 9/118 เรื่อง
มหาดเล็กออกเงินทำสะพานบริวารอุทิศ (28 ธ.ค. 121 – 16 ม.ค. 121)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยห. 9/14 เบ็ดเล็ก
ถนนและสะพานต่างๆ (14 ต.ค. 114 – 3 เม.ย. 120)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยห. 9/27 เรื่อง
สะพานยศเส (21 – 31 พ.ค. 116)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยห. 9/36 เรื่องสร้าง
สะพานสมโภชที่ข้ามคลองวัดราชบุรณ (3 – 6 ม.ค. 117)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกรมโยธาธิการ รัชกาลที่ 5, ร. 5 ยห. 9/28 เรื่องทำ
สะพานเหล็กข้ามคลองวัดนรนาถ (7 เม.ย. 118 – 28 ต.ค. 118)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกระทรวงนครบาล รัชกาลที่ 5 ร. 5 น. 5.1 เรื่อง
ความเห็นกรมหมื่นนเรศร ว่าด้วยเรื่องคลองและสะพานข้ามคลอง (ร.ศ. 106 – ร.
ศ. 110)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกระทรวงนครบาล รัชกาลที่ 5 ร. 5 น. /91 เรื่องสุขาภิ
บาลฝ่ายเหนือ ถนนแลสะพานต่างๆ (3 เม.ย. 121 – 22 ส.ค. 122)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกระทรวงนครบาล รัชกาลที่ 6, ร. 6 น. 21/21 เรื่อง
โปรดเกล้าฯ ให้สร้างสะพานเฉลิมพระชนมพรรษา พ.ศ. 2459 โดยให้ทำสะพานสุ
ประดิษฐ์ เป็นสะพานใหม่ พระราชทานนามว่า สะพานเจริญสวัสดิ์ (24 มิ.ย. 2457
– 30 ธ.ค. 2459)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง. เอกสารกระทรวงนครบาล รัชกาลที่ 6, ร. 6 น. 21/25 เรื่อง
โปรดเกล้าฯ ให้สร้างสะพานข้างวัดบุญศิริมาตยาราม เป็นพระราชอุทิศในงาน
เฉลิมพระชนมพรรษา พ.ศ. 2457 พระราชทานนามว่า สะพานเจริญศรี (3 – 15
ก.พ. 2456)

จรรยา มาณะวิท. ถนนและสะพานสมัยโบราณกรุงศรีอยุธยา. กรุงเทพฯ : กรมศิลปากร,
2545.

เจ้าพระยาทิพากรวงศ์มหาโกษาธิบดี. พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4,
กรุงเทพฯ : คณะกรรมการอำนวยการจัดงานเฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระ
จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, 2548.

เจ้าพระยาทิพากรวงศ์มหาโกษาธิบดี. พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4,
 กรุงเทพฯ : คณะกรรมการอำนวยการจัดงานเฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระ
 จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, 2548.

ชัยบูรณ์ ศิริธนะวัฒน์, พีรศรี โปวาทอง และมงคลลักษณะ ไชยมีศักดิ์. สถาปัตยกรรมใน
 สมัยพระพุทธเจ้าหลวง. กรุงเทพฯ : แอดวานซ์อินโฟร์ เซอร์วิส, 2553.

แดนพีช แบรดเลย์. อักขรวิธานศัพท์ = Dictionary of the Siamese Language. พระ
 นคร : องค์การค้าของคุรุสภา, 2514.

เทพชู ทับทอง. อนุทินกรุงเทพฯ ภาพแห่งความจำ. กรุงเทพฯ : ปิรามิด, 2545.

บัณฑิต จุลาลัย และ พีรศรี โปวาทอง. รายงานวิจัย : แผนที่บริเวณกรุงเทพฯ พ.ศ. 2450.
 กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548

ปิยนาด บุนนาค. การพัฒนาการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า
 เจ้าอยู่หัว. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2518

ปิยนาด บุนนาค. คลองในกรุงเทพฯ : ความเป็นมา การเปลี่ยนแปลงและผลกระทบต่อ
 กรุงเทพฯในรอบ 200 ปี (พ.ศ. 2325 – 2525). กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 , 2520.

ปิยนาด บุนนาค. รายงานผลการวิจัยเรื่อง การพัฒนาการคมนาคมในรัชสมัย
 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
 2518.

ปิยนาด บุนนาค. รายงานผลการวิจัยเรื่อง การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัย
 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. กรุงเทพฯ:จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
 2518.

พีรศรี โปวาทอง. ช่างฝรั่งในกรุงสยาม : ต้นแผ่นดินพระพุทเจ้าหลวง. กรุงเทพฯ :
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.

ม.ร.ว. แนน้อย ศักดิ์ศรี และคณะ. องค์ประกอบทางกายภาพกรุงรัตนโกสินทร์.
 กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.

มานพ พงศทัต. ทิศทางการขยาย และแนวโน้มการพัฒนาของเมือง. กรุงเทพฯ : ม.ป.พ.,
2518

สมเด็จพระพุทธโฆษาจารย์. ความทรงจำ. กรุงเทพฯ : มติชน, 2546.

สันต์ สุวรรณประทีป. ล่ำลืออดีต. ศิลปวัฒนธรรม เล่มที่ 3 ฉบับที่ 4 (ก.พ. 2525) :
75 – 81.

สันต์ สุวรรณประทีป. ล่ำลืออดีต. ศิลปวัฒนธรรม เล่มที่ 3 ฉบับที่ 5 (ก.พ. 2525) :
45 – 59.

สันต์ สุวรรณประทีป. ล่ำลืออดีต. ศิลปวัฒนธรรม เล่มที่ 3 ฉบับที่ 6 (เม.ย. 2525) :
65 – 69.

สันต์ สุวรรณประทีป. ล่ำลืออดีต. ศิลปวัฒนธรรม เล่มที่ 3 ฉบับที่ 10 (ส.ค. 2525) :
77 – 79.

ศิริชัย นฤมิตรเวชการ. สะพานเก่ากรุงเทพฯ. กรุงเทพฯ : สยามสมาคม, 2520.

หอสมุดแห่งชาติ, พระราชานิพนธ์ รัชกาลที่ 2. อิเหนา. พระนคร: โรงพิมพ์ประจำมหาวิทยาลัย,
2510.

อุดม เขยกวีวงศ์, อนุสาวรีย์ วัด คลอง สะพาน ถนน ประเพณี ความเชื่อ, กรุงเทพฯ: ภูมิ
ปัญญา, 2549.

“การเปิดสะพานเฉลิม 42 – การเปิดสะพานเฉลิม 48.” ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 12 – 28
ร.ศ. 114 – 130

“การเปิดถนนและสะพาน.” ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 17 (25 พฤศจิกายน 119) : 495 – 597

“การเปิดสะพานซมัยมรุเชษฐ และสะพานบริวารอุทิศ.” ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 19 (25
มกราคม 121) : 877 – 879

ภาษาอังกฤษ

Robert Silverberg. Bridge. Philadelphia : Macrae Smith Company, 1966.

David Outerbridge. Bridges. New York : Harry N. Abrams, 1989.

Martin hayden. The book of bridges. London : Marshall, 1976.

Wai-Fah Chen and Lian Daun. Bridges engineering handbook. New York : CRC
press, 2000.

M.S.Troitsky. Planning and design of bridges. New York : John Wiley & Sons,
1994.

Frederick Gottemoeller. Bridgescape : The art of designing bridges. New York :
John Wiley & Sons, 1997.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
ปีที่สร้างสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 แต่ละสะพาน

ภาคผนวก ก
ปีที่สร้างสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5 แต่ละสะพาน

ลำดับ	ชื่อสะพาน	ปีที่สร้าง			
		ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	ครั้งที่ 4
1	สะพานเฉลิมสวรรค์	รัชกาลที่ 1	2433	23 ตุลาคม 2455	
2	สะพานเสี้ยว	รัชกาลที่ 1	2440		
3	สะพานผ่านพิภพลีลา	2434-2442	15 พฤศจิกายน 2447		
4	สะพานข้างโรงครก (สะพานเจริญศรี)	ก่อน 2430			
5	สะพานหกเคียงรถราง	20 มกราคม 2439			
6	สะพานข้างโรงสี	รัชกาลที่ 1	2453		
7	สะพานหกถนนสราญรมย์ (สะพานปึกุน)	ก่อน 2425			
8	สะพานมอญ	รัชกาลที่ 3			
9	สะพานหัวจระเข้ (สะพานอุบลรัตน์)	รัชกาลที่ 1			
10	สะพานปากคลองตลาด (สะพานเจริญรัช)	ก่อน 2430	30 ธันวาคม 2454		
11	สะพานนรรัตนสถาน	ก่อน 2425	2439		
12	สะพานรามบุตรี	ก่อน 2430	13 สิงหาคม 2453		
13	สะพานข้ามคลองวัดชนะสงคราม ถนนเจ้าฟ้า	2435			
14	สะพานริมวัดบวรนิเวศ ถนนพระสุเมรุ	ก่อน 2430			
15	สะพานริมวัดบวรนิเวศ ถนนบ้านแขก	ก่อน 2430			
16	สะพานวรवारณ	2435			
17	สะพานริมวัดบวรนิเวศ	ก่อน 2430			
18	สะพานหน้าวัดรังษี	ก่อน 2430			
19	สะพานริมวัดรังษี	2443			
20	สะพานบ้านตะนาว	ก่อน 2426			
21	สะพานตึกดิน	ก่อน 2430	15 พฤศจิกายน 2442		
22	สะพานไปกรอกตึกดิน	ก่อน 2430			
23	สะพานข้ามคลองวัดเทพธิดาราม	ก่อน 2430			
24	สะพานผ่านฟ้าลีลาศ	ก่อน 2425	2439	2444	2450
25	สะพานสมมตอมรรค	ก่อน 2425	2445		
26	สะพานสุทัศน์ (สะพานเจริญทัศน์)	ก่อน 2430	2444		
27	สะพานรพีพัฒนาภาค	2438			
28	สะพานเหล็กวัดราชบพิธ	ก่อน 2430			
29	สะพานเฉลิมพงษ์ 51	ก่อน 2430	15 พฤศจิกายน 2447		
30	สะพานถ่าน	ก่อน 2426	2444		
31	สะพานเฉลิมวง 47	15 พฤศจิกายน 2443			
32	สะพานโรงหอย	ก่อน 2430	2450		
33	สะพานดำรงสถิตย์	รัชกาลที่ 4	2443		
34	สะพานกานูพันธ์	สิงหาคม 2441			
35	สะพานหัน	รัชกาลที่ 1	รัชกาลที่ 4	หลัง 2442	

ลำดับ	ชื่อสะพาน	ปีที่สร้าง			
		ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	ครั้งที่ 4
36	สะพานข้ามคลองวัดราชบูรณะ ถนนตีเพชร	2441			
37	สะพานสมโภช	ก่อน 2426	2441		
38	สะพานข้ามคลองวัดนารารถ ถนนกรุงเกษม	2439	พ.ศ. 2445		
39	สะพานเทเวศน์ถุมิตร	ก่อน 2430	2442		
40	สะพานเฉลิม42	22 กันยายน 2438			
41	สะพานวิศวกรรมนิรมาน	ก่อน 2430	15 พฤศจิกายน 2444		
42	สะพานริมวัดกษัตริย์าราม	2441			
43	สะพานริมวัดกษัตริย์าราม	2441			
44	สะพานมัชวานรังสรรค์	1 พฤศจิกายน 2446			
45	สะพานวัดโสมนัส	2441			
46	สะพานแรกนา	2441			
47	สะพานเทวกรรมรังรักษ์	ก่อน 2430	15 พฤศจิกายน 2443		
48	สะพานเจ้าฟ้าโสมนัส	2443			
49	สะพานโสมนัสศนาครา	15 พฤศจิกายน 2443			
50	สะพานนารัจจรัญ	15 พฤศจิกายน 2444			
51	สะพานข้ามคลองจุลนาถ ถนนหลานหลวง	2443			
52	สะพานขาว	2443			
53	สะพานจตุรพักตรพิมาน	ก่อน 2430	2447		
54	สะพานนริศดาร์ส	15 พฤศจิกายน 2443			
55	สะพานข้ามคลองที่ถนนดำรงรักษ์ ข้างวังกรมหมื่นสิงหวิกรม	2445			
56	สะพานบริวารอุทิศ	15 มกราคม 2445			
57	สะพานข้ามคลองวัดจักรวรรดิ ที่ถนนดำรงรักษ์	2445			
58	สะพานเหล็กข้ามคลองวัดสระเกศ	2448			
59	สะพานริมป่าช้าวัดสระเกศ	ก่อน 2430			
60	สะพานอวาศวิจิตร	15 พฤศจิกายน 2443			
61	สะพานดำ (สะพานแม่น้ำศรี)	ก่อน 2426	2451		
62	สะพานร้อยปี (สะพานเจริญราษฎร์ 32)	ก่อน 2430	2441		
63	สะพานริมบ้านพระยามหาอำมาตย์	2441			
64	สะพานริมบ้านพระยามหาอำมาตย์	2441			
65	สะพานถนนพลับพลาไชย หลังวัดเทพศิรินทร์	2443			
66	สะพานยศเส (สะพานกษัตริย์ศึก)	ก่อน 2425			
67	สะพานบ้านดอกไม้	9 พฤศจิกายน 2445			
68	สะพานสุธาทิพย์	3 มิถุนายน 2448			
69	สะพานกำพูน	2445			
70	สะพานบ้านเขมร	15 พฤศจิกายน 2442			
71	สะพานนพวงศ์	2440			
72	สะพานเฉลิมยศ 45	2441			
73	สะพานริมวัดพลับพลาไชย	2443			
74	สะพานข้ามไปสถานีรถไฟ	2439			
75	สะพานริมวังพระองค์เจ้าสาย	2441			

ลำดับ	ชื่อสะพาน	ปีที่สร้าง			
		ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	ครั้งที่ 4
76	สะพานเฉลิมกรุง 48	15 พฤศจิกายน 2444			
77	สะพานข้ามศาลเจ้าใหม่	ก่อน 2430			
78	สะพานข้ามคลองพระแก้ว ที่ถนนกรุงเกษม	2441			
79	สะพานสามปลื้ม	2442			
80	สะพานเฉลิมเวียง 46	15 พฤศจิกายน 2442			
81	สะพานวัดบพิตรพิมุข	ก่อน 2426			
82	สะพานวัดจักรวรรดิ(สะพานหิน)	ก่อน 2430			
83	สะพานข้ามคลองศาลเจ้าใหม่ที่ถนนสำเพ็ง	2435			
84	สะพานศาลเจ้าเก่า	2450			
85	สะพานวัดปทุมคงคาริมตลาดน้อย	2450			
86	สะพานเฉลิมพันธ์ 53	15 พฤศจิกายน 2449			
87	สะพานสุประดิษฐ์ (สะพานเจริญสวัสดิ์)	2434	2442		
88	สะพานข้ามคลองสัมพันธวงษ์ริมวัดปทุมคงคา	2450			
89	สะพานริมวัดสามจีน	2450			
90	สะพานพิทยเสถียร	2443			
91	สะพานกิมแข่งหลี	2442			
92	สะพานข้ามคลองอั้งไฉ่	2449			
93	สะพานริมวัดสัมเกลี้ยง	2448			
94	สะพานข้ามคลองบ้านญวน ที่ถนนสามเสน	2439			
95	สะพานข้ามคลองสามเสน ที่ถนนพระราม5(ลก)	2442			
96	สะพานข้ามคลองรางเงิน ที่ถนนสุคันธาราม (ราชวัตร)	2443			
97	สะพานข้ามคลองเปรมประชากร ที่ถนนสุคันธาราม(ราชวัตร)	2443			
98	สะพานข้ามคลองสัมปอຍ ที่ถนนสุคันธาราม(ราชวัตร)	2448			
99	สะพานบรมวงศ์	12 มีนาคม 2451			
100	สะพานข้ามคลองเปรมประชากร ที่ถนนสุโขทัย(ดวงเดือน)	12 มีนาคม 2448			
101	สะพานข้ามคลองสัมปอຍ ที่ถนนสุโขทัย(ดวงเดือน)	12 มีนาคม 2448			
102	สะพานข้ามคลองรางเงิน ที่ถนนราชวิถี(ข้างอี)	2449			
103	สะพานข้ามคลองเปรมประชากรที่ถนนราชวิถี(ข้างอี)	2448			
104	สะพานข้ามคลองสัมปอຍ ที่ถนนราชวิถี(ข้างอี)	2448			
105	สะพานอภัยเจษฎุทิศ	2444	9 มกราคม 2452		
106	สะพานพระอรุณชยา	2449			
107	สะพานข้ามคลองเปรมประชากร ที่ถนนพระราม 5(ลก)	2442			
108	สะพานข้ามคลองเม่งเส็ง	2449			
109	สะพานศรีอยุธยา	2448			
110	สะพานเสาวนีย์	2444	2454		
111	สะพานข้ามคลองเม่งเส็ง ที่ถนนพิษณุโลก(คอเสื้อ)	2449			
112	สะพานวรวรสุ	6 กันยายน 2443			
113	สะพานโสภาค	11 เมษายน 2444			
114	สะพานภูเขาศรรหาร	15 พฤศจิกายน 2444			
115	สะพานชมัยมรุเชษฐ	15 มกราคม 2445			

ลำดับ	ชื่อสะพาน	ปีที่สร้าง			
		ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	ครั้งที่ 4
116	สะพานอัครพรพรรณ	พฤศจิกายน 2452			
117	สะพานสุจิตรา	พ.ศ. 2445			
118	สะพานอรไท	17 เมษายน 2445			
119	สะพานที่ถนนลูกหลวง	2445			
120	สะพานริมวัดสมณานัมบริหาร	2445			
121	สะพานสุธรรมา	2444			
122	สะพานยมราชใน	2452			
123	สะพานยมราชนอก	2452			
124	สะพานอุรุพงษ์	2452			
125	สะพานริมวัดสามง่าม	ก่อน 2430			
126	สะพานริมวัดช่างแสง	ก่อน 2430			
127	สะพานข้ามคลองข้างวังกรมหมื่นสวัสด์	ก่อน 2430			
128	สะพานเฉลิมหล้า ๕๖	15 พฤศจิกายน 2452			
129	สะพานเฉลิมโลก ๕๕	12 พฤศจิกายน 2451			
130	สะพานเฉลิมเผ่า ๕๒	ก่อน 2430	15 พฤศจิกายน 2448		
131	สะพานราชประสงค์	ก่อน 2430	2445		
132	สะพานข้ามคลองอรชร ถนนรองเมือง 6	2447			
133	สะพานข้ามคลองอรชร ถนนรองเมือง 6	2447			
134	สะพานถนนสว่างข้ามคลองวัวลำพอง	ก่อน 2450			
135	สะพานถนนสว่างข้ามคลองวัวลำพอง	ก่อน 2450			
136	สะพานเหลือง	ก่อน 2450			
137	สะพานเฉลิมเดช 57	15 พฤศจิกายน 2453			
138	สะพานข้ามคลองหัวลำโพง ถนนพระราม4 (หัวลำโพง)	รัชกาลที่ 4			
139	สะพานเฉลิมศักดิ์ 43	22 กันยายน 2439			
140	สะพานเฉลิมภพ 50	15 พฤศจิกายน 2446			
141	สะพานข้ามคลองราชดำริ ถนนพระราม 4 (หัวลำโพง)	รัชกาลที่ 4			
142	สะพานสีลม 101	รัชกาลที่ 4			
143	สะพานไผ่สิงโต	2445	2 กรกฎาคม 2451		
144	สะพานข้ามคลองไผ่สิงโต	2445			
145	สะพานเฉลิมเกียรติ 44	22 กันยายน 2440			
146	สะพานริมบางรัก	รัชกาลที่ 4	2440		
147	สะพานริมวัดแก้วแจ่มฟ้า	2447			
148	สะพานข้ามคลองช่องนนทรี ถนนสีพระยา	2447			
149	สะพานข้ามคลองช่องนนทรี ที่ถนนสุริวงค์	2440	2450		
150	สะพานเฉลิมภาค 54	15 พฤศจิกายน 2450			
151	สะพานริมโรงพยาบาลบางรัก	รัชกาลที่ 4			
152	สะพานที่ถนนเดโช	2440			
153	สะพานหลังสถานีทูตญี่ปุ่น(เก่า)				
154	สะพานข้างป่าช้าฝรั่ง	รัชกาลที่ 4	2449		
155	สะพานข้ามคลองสีลม ถนนข้างสถานีทูตญี่ปุ่น(เก่า)	2450			

ลำดับ	ชื่อสะพาน	ปีที่สร้าง			
		ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	ครั้งที่ 4
156	สะพานริมศาลเจ้าพรหมเมศ	2450			
157	สะพานข้ามคลองสาธิต ที่ถนนสาธิต	2448			
158	สะพานเฉลิมเมือง 49	15 พฤศจิกายน 2445			
159	สะพานข้ามคลองสาธิต ที่ถนนไปสาธิต1	2431			
160	สะพานข้ามคลองสาธิต ที่ถนนไปสาธิต2	2431			
161	สะพานข้ามคลองสาธิต ที่ถนนไปสาธิต3	2431			
162	สะพานข้ามคลองขวาง	2448			
163	สะพานเหล็กข้างบ้านหลวงสาธิต	2448			
164	สะพานริมวัดยานนาวา	รัชกาลที่ 4	2450		
165	สะพานคลองบางกรวย	ก่อน 2430	2450		
166	สะพานคลองวัดลาว	รัชกาลที่ 4			
167	สะพานบางขวาง	รัชกาลที่ 4	2449		
168	สะพานคลองบางใหม่	รัชกาลที่ 4	2450		
169	สะพานคลองสวนหลวง	ก่อน 2430			

ตารางที่ ก - 1 แสดงปีที่สร้างของสะพาน

จากข้อมูลตารางข้างต้น เป็นการรวบรวมข้อมูลปีที่สร้างและบูรณะสะพานเสร็จสมบูรณ์ ในช่วงเวลาต่างๆ จากการศึกษาเอกสารชั้นต้น ประกอบกับการสันนิษฐานจากปีที่สร้างถนนจาก เอกสารชั้นต้นและเอกสารต่างๆ โดยพบว่าในแต่ละสะพานมีการปรับปรุงสะพานในช่วงรัชกาลที่ 5 นั้นหลายครั้ง โดยทั้งนี้เลือกเฉพาะปีที่มีการสร้างสะพานนั้นๆ ขึ้นใหม่ หรือมีการปรับปรุงโครงสร้าง และรูปแบบสะพานไปจากเดิม โดยจากตารางจะพบว่าสะพานผ่านฟ้าลีลาศนั้นมีการปรับเปลี่ยน รูปแบบไปมากที่สุด ถึง 4 ครั้ง

ภาคผนวก ข
ความสัมพันธ์เชิงจำนวนระหว่างตำแหน่งที่ตั้ง และปีที่สร้างสะพานในสมัย
รัชกาลที่ 5

ภาคผนวก ข

ความสัมพันธ์เชิงจำนวนระหว่างตำแหน่งที่ตั้ง และปีที่สร้างสะพานในสมัยรัชกาลที่ 5

การศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งที่ตั้งและปีที่สร้าง เพื่อพัฒนาการการขยายตัวของเมืองกรุงเทพฯ ในช่วงเวลาทั้ง 3 ช่วงเวลา ได้แก่ ช่วงต้น (พ.ศ. 2411 – 2430) ช่วงกลาง (พ.ศ. 2431 – 2446) และช่วงปลาย (พ.ศ. 2447 – 2453) ภายในพื้นที่ที่ได้แบ่งไว้ 5 ส่วนที่ได้ทำการศึกษาไว้ อันได้แก่ 1) เมืองชั้นใน (พื้นที่ระหว่างริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงแนวคลองคูเมืองเดิม) 2) เมืองชั้นกลาง (พื้นที่ระหว่างคลองคูเมืองเดิมถึงคลองรอบกรุง) 3) เมืองชั้นนอก (พื้นที่ระหว่างคลองรอบกรุงถึงคลองผดุงกรุงเกษม) 4) สวนดุสิต และ 5) ย่านบางรัก บ้านทวาย ซึ่งสามารถสรุปเป็นตาราง ได้ดังนี้

ช่วงปี พ.ศ. 2411 – 2430

ปีที่สร้าง	ลำดับที่	ชื่อสะพาน	พื้นที่				
			ภายในคลองคูเมืองเดิม	คลองคูเมืองถึงคลองรอบกรุง	คลองรอบกรุงถึงคลองผดุงฯ	เขตคูสิต	เขตบางรัก บ้านหวาย
2411- 2430	4	สะพานช้างโรงครก	/				
	7	สะพานหกถนนสราญรมย์	/				
	10	สะพานปากคลองตลาด	/				
	11	นรรัตนสถาน		/			
	12	รามบุตรี		/			
	14	สะพานริมน้ำวัดบวรนิเวศ ถนนพระสุเมรุ		/			
	15	สะพานริมน้ำวัดบวรนิเวศ ถนนบ้านแขก		/			
	17	สะพานริมน้ำวัดบวรนิเวศ		/			
	18	สะพานหน้าวัดรังษี		/			
	20	สะพานบ้านตะนาว		/			
	21	สะพานตึกดิน		/			
	22	สะพานไปกรอกตึกดิน		/			
	23	สะพานข้ามคลองวัดเทพธิดาราม		/			
	24	สะพานผ่านฟ้าลีลาศ		/			
	25	สะพานสมมตอมรรมาจรค		/			
	26	สะพานเจริญทัศน์ (สะพานสุทัศน์)		/			
	28	สะพานริมน้ำวัดราชบพิธ		/			
	29	เฉลิม 51		/			
	30	สะพานถ่าน		/			
	32	สะพานโรงหวาย		/			
	37	สะพานสมโภช		/			
	39	เทเวศนภูมิตรี			/		
	41	วิศุกรรมนิรมมาณ			/		
	47	เทวกรรมรังรักษ์			/		
	53	จตุรภักตร์รังษุณี			/		
	59	สะพานริมน้ำลำวัดสระเกศ			/		
	61	สะพานแม่น้ำศรี(สะพานดำ)			/		
	62	สะพานร้อยปี (สะพานเจริญสวัสดิ์)			/		
	66	สะพานยศเส (สะพานกษัตริย์ศึก)			/		
	77	สะพานข้ามศาลเจ้าใหม่			/		
	81	สะพานวัดพิพิธพิมุข			/		
	82	สะพานวัดจักรวรรดิ(สะพานหิน)			/		
	125	สะพานริมน้ำวัดสามถ้ำ					/
126	สะพานริมน้ำวัดช่างแสง					/	
127	สะพานข้ามคลองข้างวังกรมหมื่นสวัสดิ์					/	
130	สะพานเฉลิมเฝ้า 52					/	
131	สะพานราชประสงค์					/	
165	สะพานคลองบางกรวย					/	
169	สะพานข้ามคลองสวนหลวง					/	
		จำนวน	3	18	11	0	7

ตาราง ข - 1 แสดงสะพานที่สร้างในช่วงปี พ.ศ.2431 – 2446 ในพื้นที่ต่างๆ

พ.ศ. 2431 – 2446

ปีที่สร้าง	ลำดับที่	ชื่อสะพาน	พื้นที่				
			ภายในคูเมืองเดิม	คูเมืองถึงรอบกรุง	รอบกรุงถึงผดุงกรุงเกษม	เขตคูสิต	เขตบางรัก บ้านหวาย
2431	159	สะพานข้ามคลองสาธร ที่ถนนไปสาธร1					/
	160	สะพานข้ามคลองสาธร ที่ถนนไปสาธร2					/
	161	สะพานข้ามคลองสาธร ที่ถนนไปสาธร3					/
2433	1	สะพานเฉลิมสวรรค์	/				
2434	3	สะพานผ่านพิภพลีลา	/				
	87	สะพานสุประดิษฐ์ (สะพานเจริญสวัสดิ์)			/		
2435	13	สะพานข้ามคลองวัดชนะสงคราม ถนนเจ้าฟ้า		/			
	16	สะพานวรารักษ์		/			
	83	สะพานข้ามคลองศาลเจ้าใหม่ที่ดินนสำเพ็ง			/		
2438	27	สะพานที่พัฒนาภาค		/			
	40	สะพานเฉลิม 42			/		
2439	5	สะพานหกเคียงรกราง	/				
	38	สะพานข้ามคลองวัดนารายณ์ ถนนกรุงเกษม			/		
	94	สะพานข้ามคลองบ้านญวน ที่ถนนสามเสน				/	
	139	สะพานเฉลิมศักดิ์ 43					/
2440	2	สะพานเสี้ยว	/				
	71	สะพานพวงศิ			/		
	145	สะพานเฉลิมเกียรติ 44					/
	146	สะพานริมบางรัก					/
	149	สะพานข้ามคลองขวาง ที่ถนนสุริวงศิ					/
	152	สะพานที่ดินนเดโช					/
2441	34	สะพานกานูพันธ์		/			
	36	สะพานข้ามคลองวัดราชบูรณะ ถนนตีเพชร		/			
	42	สะพานริมวัดกษัตริย์าราม			/		
	43	สะพานริมวัดกษัตริย์าราม			/		
	45	สะพานวัดโสมนัส			/		
	46	สะพานแรกนา			/		
	63	สะพานริมบ้านพระยามหาอำมาตย์			/		
	64	สะพานริมบ้านพระยามหาอำมาตย์			/		
	72	สะพานเฉลิมยศ 45			/		
	75	สะพานริมวังพระองค์เจ้าสาย			/		
78	สะพานข้ามคลองพระแก้ว ที่ถนนกรุงเกษม			/			
2442	35	สะพานหัน		/			
	70	สะพานบ้านเขมร			/		
	79	สะพานสามปลื้ม			/		
	80	สะพานเฉลิมเวียง 46			/		
	91	สะพานกิมเซ่งหลี				/	
	95	สะพานคูสิต				/	
	107	สะพานข้ามคลองเปรมประชากร ที่ถนนพระราม 5(ลก)				/	

ปีที่สร้าง	ลำดับที่	ชื่อสะพาน	พื้นที่				
			ภายในคูเมืองเดิม	คูเมืองถึงรอบกรุง	รอบกรุงถึงผดุงกรุงเกษม	เขตคูสิต	เขตบางรัก บ้านทวาย
2443	19	สะพานริมวัดรังษี		/			
	31	สะพานเฉลิมวง 47		/			
	48	สะพานเจ้าฟ้าโสมนัส			/		
	49	สะพานโสมนัสนาคธา			/		
	51	สะพานข้ามคลองจตุนาถ ถนนหลานหลวง			/		
	52	สะพานขาว			/		
	54	สะพานนริศคำรัส			/		
	60	สะพานอ่าวาศิวจิตร			/		
	65	สะพานถนนพลับพลาไชย หลังวัดเทพศิรินทร์			/		
	73	สะพานริมวัดพลับพลาไชย			/		
	90	สะพานพิทยเสถียร			/		
	96	สะพานข้ามคลองรางเงิน ที่ถนนสุคันธาราม				/	
	97	สะพานข้ามคลองเปรมประชากร ที่ถนนสุคันธาราม				/	
112	สะพานวรเสฐ				/		
2444	50	สะพานนารถจรจรูญ			/		
	76	สะพานเฉลิมกรุง 48			/		
	105	สะพานอภัยเกษมภูทิต				/	
	110	สะพานเสาวณี				/	
	113	สะพานโสภาค				/	
	114	สะพานภูเขาศบรหาร				/	
	121	สะพานสุทธรรมา				/	
2445	55	สะพานข้ามคลองที่ถนนดำรงรักษ์ ข้างวังกรมหมื่นสิงหวิกรม			/		
	56	สะพานบริวารอุทิศ			/		
	57	สะพานข้ามคลองวัดจักรวรรดิ ที่ถนนดำรงรักษ์			/		
	67	สะพานบ้านดอกไม้			/		
	69	สะพานกำพูน			/		
	115	สะพานขมัยรุเชษฐ์				/	
	117	สะพานสุจิตรา				/	
	118	สะพานอรไท				/	
	119	สะพานที่ถนนลูกหลวง				/	
	120	สะพานริมวัดสมณานัมบริหาร				/	
	143	สะพานไผ่สิงโต					/
144	สะพานข้ามคลองไผ่สิงโต					/	
158	สะพานเฉลิมเมือง 49					/	
2446	44	สะพานมัฆวานรังสรรค์			/		
	140	สะพานเฉลิมภพ 50					/
จำนวน			4	8	34	17	12

ตาราง ข - 2 แสดงสะพานที่สร้างในช่วงปี พ.ศ.2431 - 2446 ในพื้นที่ต่างๆ

ช่วงปี พ.ศ. 2447 – 2453

ปีที่สร้าง	ลำดับที่	ชื่อสะพาน	พื้นที่				
			ภายในคูเมืองเดิม	คูเมืองถึงรอบกรุง	รอบกรุงถึงผดุงกรุงเกษม	เขตดุสิต	เขตบางรัก บ้านทวย
2447	132	สะพานข้ามคลองอรชร ถนนรองเมือง 6					/
	133	สะพานข้ามคลองอรชร ถนนรองเมือง 6					/
	147	สะพานริมวัดแก้วแจ่มฟ้า					/
	148	สะพานข้ามคลองขวาง ถนนสี่พระยา					/
2448	58	สะพานเหล็กข้ามคลองวัดสระเกศ			/		
	93	สะพานริมวัดสัมเกลียง				/	
	98	สะพานข้ามคลองสัมปอຍ ที่ถนนสุคันธาราม(ราชวัด)				/	
	100	สะพานสุโขทัย				/	
	101	สะพานข้ามคลองสัมปอຍ ที่ถนนสุโขทัย(ดวงเดือน)				/	
	103	สะพานข้ามคลองปรมประชากรที่ถนนราชวิถี(ข้างสี่)				/	
	104	สะพานข้ามคลองสัมปอຍ ที่ถนนราชวิถี(ข้างสี่)				/	
	109	สะพานศรีอยุธยา				/	
	162	สะพานข้ามคลองขวาง					/
	163	สะพานเหล็กข้างบ้านหลวงสาร					/
2449	86	สะพานเฉลิมพันธ์ 53			/		
	92	สะพานข้ามคลองอ้งไฉ่				/	
	102	สะพานข้ามคลองวางเงิน ที่ถนนราชวิถี(ข้างสี่)				/	
	106	สะพานพระอรชทายา				/	
	108	สะพานข้ามคลองเม่งเส็ง				/	
	111	สะพานข้ามคลองเม่งเส็ง ที่ถนนพิษณุโลก(คอเสื้อ)				/	
	154	สะพานข้างป่าข้ามรั้ง					/
167	สะพานบางขวาง					/	
2450	84	สะพานศาลเจ้าเก่า			/		
	85	สะพานวัดพุทธมณฑลคาน้อย			/		
	88	สะพานข้ามคลองสัมพันธวงษ์ริมวัดพุทธมณฑล			/		
	89	สะพานริมวัดสามจีน			/		
	150	สะพานเฉลิมภาค 54					/
	155	สะพานข้ามคลองสีลม ถนนข้างสถานีทูตญี่ปุ่น(เก่า)					/
	156	สะพานริมศาลเจ้าพรหมเมศ					/
	164	สะพานริมวัดยานนาวา					/
	168	สะพานคลองบางใหม่					/
2451	99	สะพานบรมวงศ์				/	
	129	สะพานเฉลิมโลก 55					/
2552	116	สะพานจักรพรรณ				/	
	122	สะพานยมราชโน				/	
	123	สะพานยมราชนอก				/	
	124	สะพานอุรุพงษ์				/	
	128	สะพานเฉลิมหล้า 56					/
2553	6	สะพานข้างโรงสี	/				
	137	สะพานเฉลิมเดช 57					/
		จำนวน	1	0	6	17	16

ตาราง ข - 3 แสดงสะพานที่สร้างในช่วงปี พ.ศ.2447 – 2453 ในพื้นที่ต่างๆ

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ชื่อ นาย กิตติพงษ์ พงษ์ชาติ

เกิด 18 กันยายน 2530

การศึกษา

- ระดับประถม โรงเรียนอนุบาลระยอง
- ระดับมัธยมศึกษา โรงเรียนระยองวิทยาคม
- ระดับอุดมศึกษา สถาบันพัฒนบริหารศาสตร์บัณฑิต ภาควิชาสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จบปีการศึกษา 2553
- เข้าศึกษาหลักสูตรปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ และทฤษฎีสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2554