

สร้าง ทาง รถไฟ สายนี้ สำเร็จ จบแล้ว ได้ทรง
 พระกรุณาโปรดเกล้า ฯ พระราชทาน เครื่องราช
 อภิสิริยาภรณ์ แด่สัญญาบัตร แก่ข้าราชการใน
 กรมรถไฟ แล้วเสด็จไปประทับที่วังรถไฟ
 ทรง นำเสด็จขึ้น ทรง ครอง หมุด ที่ วังรถไฟ
 ซึ่ง สมมุติว่าเป็น อันแล้ว สำเร็จ บริบูรณ์นั้น ใน
 เวลา นี้ พระ องค์ดำรง สมณะ ศักดิ์ ๕ รูป มี
 พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่น วชิรญาณ วโรบล
 เปน ประธาน สวด สมณโค เจ้าพนักงาน ประโคม
 แตร สังข์. หม้อ ไชย. พิณพาทย์. เมื่อ ทรง
 ครอง หมุด แล้ว เจ้าพนักงาน กรมรถไฟ ได้
 ถือน รถไฟ แด่ รถ พ่วง ที่ สำหรับเดิน ตาม ขรรคมตา
 ซึ่ง จะ โปรดเกล้า ฯ ให้เดิน เปน ฤกษ์นั้น มาหยุด
 ที่หน้า พระที่นั่ง แล้ว เจ้าพนักงานกรมภาษามาเอาได้
 เชิญ พระ ไชย หลัง ช้าง ขึ้น ประคิบ ฐาน ใน รถ พ่วง
 พระ อมรโมฬี เจ้าคณะ มณฑลราชบุรี ได้ ขึ้นรถไฟ
 สำหรับ ไปรับ ทวายไป จน ตลอด ถึง ที่ สุด ทางมีถ้ง
 เพ็ชรบุรี พอ กว.พร้อม เสร็จแล้ว แลร์ เกิดเสด็จ
 กรมรถไฟ ได้ กราบบังคม ทูล พระกรุณา พระบาท
 สมเด็จ พระเจ้า อยู่หัว มี พระบรมราช โองการ
 โปรดเกล้า ฯ ให้เจ้าพนักงาน กรมรถไฟ ใช้จักร
 เดิน รถไฟเป็นฤกษ์ไป ตลอด ถึง เมืองเพ็ชรบุรี แล้ว
 พระบาท สมเด็จ พระเจ้า อยู่หัว มี พระราช คำว่า
 ปฏิสันถาร ด้วย พระ บรมวงษานุพงษ์ แด่ราชทูต
 กงซุด พ่อค้า ชาวต่างประเทศ ตาม สมควร แล้ว
 พระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้า กรมขุนนริศรานุวัติ
 พงษ์ ได้ กราบบังคม ทูล เชิญ เสด็จ ประทับ
 โต๊ะ เสด็จ ณ ที่ เสด็จนั้น พระบาท สมเด็จ
 พระเจ้า อยู่หัว ได้ เสด็จ พร้อม ด้วย พระ บรม
 วงษานุพงษ์ ส่วน ข้าราช การ ราชทูต กงซุด
 พ่อค้า ชาว ต่างประเทศ ก็ รับพระ ราชทาน เสด็จ ด้วย

ใน เวลา ที่ เสด็จ นั้น ได้ มี พระราช คำว่า เสด็จ พระราช
 ฤไทย ยินดี ทรง อำนวย พร พระราช ทาน กรมรถไฟ
 เสร็จ การ เสด็จแล้ว ได้ มี พระราช คำว่า สักกับ ผู้
 เฒ่า หลุดของ ฤทธิพระบาท ใน ที่ นั้น ค่อย ไป ตาม สมควร
 แล้วเสด็จ ทรง รถ พระที่นั่ง รถไฟ ใช้จักร ตก รถ
 พระที่นั่ง กลับ มา ประทับ ทำ เสด็จ ลง เรือ พระที่นั่ง
 กัดไฟ แล้ว เรือ พระที่นั่ง กัดไฟ ใช้จักร ต้อง
 กลับ มา เทียบ ทำ ราชวรดิฐ เสด็จ พระราช
 ดำเนิน ทรง รถ ม้า พระที่นั่ง กลับ เข้า ใต้ พระบรมมหา
 ราชวัง เวลา เข้า ๓ โมงเศษ

เป็น เสร็จ การ เท่านั้น

รายงาน การจัดทำสร้างทางรถไฟเพ็ชรบุรี

ขอ เคารพ ถวายบังคม ทูล กราบบังคม ทูล พระกรุณา
 โดย กระแสร์ พระ บรมราชโองการ คำว่า เสด็จ
 เสด็จ ฯ สั่ง ให้กระทรวง โยธาธิการ จัด การ ถ้าง
 ถอน พระ บรม ราชานุญาต อัน ได้ พระราช ทาน
 ไปแล้วแก่ผู้ คิดจะ สร้าง ทาง รถไฟ เพ็ชรบุรี นี้ กลับ
 คืน แด ให้ คิดจัด การ สร้าง เสี่ยง ใหม่ ให้ เบนการ
 ของ แผ่นดิน ด้วย เหตุว่า ผู้ซึ่ง ได้ รับ พระราช
 ทาน พระ บรม ราชานุญาต ไป แล้ว ไม่ได้ จัด
 การ ให้ สมควร ที่ จะ หวัง พระราช ฤไทย ได้ว่า จะ
 ทำการ ให้ เบน ประโยชน์ สม พระราช ประสงค์ นั้น
 พระเจ้าน้องยาเธอ กรมขุนพิทยฉัตรพล
 ชาติ ซึ่ง เวลานั้น ได้ ทรง ดำรง อยู่ใน ตำแหน่ง
 เสนาบดี กระทรวง โยธาธิการ ได้ รับ พระ บรม
 ราชโองการ ได้ เสด็จ ฯ ว่า กล่าว ถ้าง ถอน พระ
 บรม ราชานุญาต คืน ได้แล้ว จึง ได้ เสด็จ ตรวจ
 ท้อง ทำแต่ที่ควร จะ ทำ ทาง รถไฟแต่ กรุงเทพฯ ไป
 ถึง เพ็ชรบุรี ละเส้น ทาง ตั้ง ตั้ง ตั้งแต่ ปาก คลอง

บาง กอนน้อย ตรง ไป ใน ทิศตะวันตก โดดแนวคดของ
มหา สวัสดิ์ ข้ามแม่น้ำท่าจีน ตรง ตำบล
บ้านเขมร ไปจนถึงฝั่งแม่น้ำแม่กลอง ตรง ตำบล
บ้านโป่ง จึง โอนเส้นทางเดี่ยวไปข้างทิศใต้
เทียบไปใกล้ฝั่งน้ำ ข้ามแม่น้ำแม่กลองที่เมืองราช
บุรี แล้วตรงไป ตามทาง บน ตอนจนถึงเมือง
เพชรบุรี เป็นที่สุด เมื่อได้ทรงพระราชดำริห์
เห็นชอบตามนี้แล้ว จึงได้ตั้งมือจับการ
ตรวจทำแผนที่ซึ่งจะได้ทำการสร้างนั้นต่อไป

เมื่อการตรวจทำแผนที่ทางเสร็จแล้ว จึง
ได้ตั้งมือจับการสร้างตั้งแต่เดือน เมษายน รัตน
โกสินทรศก ๑๑๘ เป็นต้นมาจนถึงวันที่ ๓๓
เดือน มีนาคม รัตนโกสินทรศก ๑๒๓ การสร้าง
แล้วพอใช้การได้ไม่สำเร็จพร้อม เพราะรถ
ที่ส่งไปทำที่ประเทศยุโรปมาถึงช้า เหตุว่า
มีความยากลำบากในเรื่องเรือบรรทุก การจึง
ได้ล่าช้ามาจนถึงบัดนี้ แต่ถึงกระนั้นก็ตั้ง
ใจคิดเครื่องล้อเลื่อนซึ่งมีอยู่แก่ไรโซโซตินไป
พดางตั้งแต่วันที่ ๓ เดือน เมษายน มาแล้ว

รถไฟสายนี้ได้ทำรางขนาดกว้างเมตร ๑
มีระยะยาว ๑๕๖ กิโลเมตร การพูนดินต้อง
ทำมากกว่า ๒ ล้านคิวเมตรเกินกว่าที่ได้
ประมาณไว้เดิม ด้วยเหตุเกิดแต่ที่ดินอ่อน
เป็นต้นว่าที่เชิงสะพานใหญ่ ๆ ถมดินไม่ยืนอยู่ได้
ชุกต้องถมเพิ่มเติมได้ความลำบากในการอัน
นี้มาก

สะพานในทางรถไฟสายนี้มีสะพานใหญ่ ๓
ทำด้วยเหล็ก คือ ที่ ๑ สะพานข้ามคลองคลังชั้น
มีช่องเดี่ยวกว้าง ๕๐ เมตร ที่ ๒ สะพาน
ข้ามแม่น้ำท่าจีน มี ๓ ช่อง ๆ กว้าง ๘๐
เมตร ช่องริมกว้างช่องละ ๒๓ เมตร

เบน สะพานอื่นมีช่องกว้างกว่าสะพานอื่นหมดที่
ได้ทำแล้วในประเทศนี้ ได้พระราชทานนาม
ว่า "สะพานเสาวภา" ที่ ๓ สะพานข้ามแม่น้ำแม่
กลองมี ๓ ช่อง กว้างช่องละ ๕๐ เมตร
รวมเป็นยาว ๑๕๐ เมตร เป็นสะพานยาว
กว่าสะพานอื่นหมดที่ได้ทำแล้วในประเทศนี้ ได้
พระราชทานนามว่า "สะพานจุฬาลงกรณ์" ความ
ยากลำบากในการทำสะพานทั้ง ๓ นี้มีเป็นอันมาก
รากสะพานเหล่านี้ ต้องทำต่ำกว่าระดับราง
รถแห่งหนึ่งถึง ๒๐ เมตรแห่งหนึ่ง ๓๘ เมตร
อีกแห่งหนึ่ง ๑๖ เมตร ยิ่งสะพานเล็กมีอีก
๑๒๑ สะพานทำด้วยไม้ล้วนบ้าง ทำด้วยไม้ปน
ก่ออิฐบ้าง

เงินใช้จ่ายในการสร้างทางรถไฟสายนี้
จะเป็นราคาแพงอยู่สักหน่อย ด้วยอุกเวลา
โชคร้าย เครื่องเหล็กทั้งหลายที่ได้สั่งจาก
ประเทศยุโรปก็เป็นเวลาทำถึงราคาเหล็กแพง
ทั้งเป็นเวลาที่เงินลงราคามากด้วย ข้าพระเจ้า
พุทธเจ้ามีประกาศาที่จะกราบบังคมทูลถึงราคา
รถไฟสายนี้ แต่ยังไม่สามารถที่จะกราบบังคม
ทูลในขณะนี้ได้ ด้วยงานซึ่งยังจะต้องทำ
เพิ่มเติมยังมีอยู่บ้างเล็กน้อย แต่อย่างไรก็ดี
ราคาทั้งหมดคงจะไม่เกินไปกว่า ๘๘๘๐๐๐๐ บาท ถ้า
คิดเฉลี่ยราคาลงในระยะทางแห่งทางตกเป็นกิโล
เมตรละ ๕๕๐๐๐ บาท ถ้าเทียบกับราคาทาง
รถไฟชนิดเดียวกันในประเทศอื่น ก็ยังไม่
มีประเทศใดที่ทำไว้ราคาถูกลงกว่านี้

บัดนี้การคุมรถได้ทำสำเร็จจะเปิดทางรถไฟ
ไฟโซในอนัน ข้าพระเจ้าไม่มีความ
สงสัยหรืออย่างใดเลย ผลประโยชน์แห่งทาง
รถไฟสายนี้ จะมีเป็นอันมาก ด้วยทางได้ทำ
ผ่านไปแผนที่อันได้มีราษฎรประกอบการทำ

