

## ภาคที่ 2

นโยบายและการสร้างทางรถไฟในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว

พ.ศ. 2453 - 2468 (ค.ศ. 1910 - 1925)

### บทที่ 7

การดำเนินการสร้างทางรถไฟก่อนการประกาศสงครามของรัฐบาลไทย  
ตอกลุมประเทศมหาอำนาจกลาง (Central Powers) ในสงครามโลกครั้งที่ 1

พ.ศ. 2453 - 2460 (ค.ศ. 1910 - 1917)

เมื่อพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จขึ้นครองราชย์เป็นรัชกาลที่ 6 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ นโยบายสร้างทางรถไฟในครั้งรัชกาลมีได้มีสิ่งใดเปลี่ยนแปลงจากรัชสมัยที่ล่วงมา คงมีการสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ ทั่วไปตามโครงการ เช่น ทางสายเหนือซึ่งอยู่ในระหว่างการก่อสร้างจากสถานีปางตน<sup>1</sup> ถึงสถานีแม่พริก<sup>2</sup> ทางรถไฟช่วงนี้สร้างเสร็จเมื่อสิ้นรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และเปิดการเดินรถได้ในวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2454 (ค.ศ. 1911) หลังจากที่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จขึ้นครองราชย์ได้ไม่ถึงชวปี

ตามความมุ่งหมายเดิม พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้โปรดเกล้าฯ ให้นำวัสดุสร้างทางรถไฟสายเหนือไว้แก่ตำบลแม่พริกเป็นการชั่วคราว เพราะผลกำไรที่ได้จากการเดินรถไฟหาพอเป็นค่าดอกเบี้ยในเงินทุนไม่ ทั้งทางที่จะทำต่อไปก็เป็นทำเลภูเขาซึ่งจะต้องใช้เงินทุนสูง จึงจำเป็นต้องพักการสร้างทางอยู่ที่ตำบลแม่พริก ครั้นถึงรัชกาลต่อมา

<sup>1</sup> อยู่ในท้องที่อำเภอลับแล จังหวัดอุตรดิตถ์.

<sup>2</sup> ขึ้นอยู่กับอำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่.

กรมพระนเรศวรฤทธิไคมีหนังสือกราบบังคมทูลพระกรุณาพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว<sup>1</sup> ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตขยายทางต่อจากตำบลแม่พวกไปถึงตำบลแคนไชย แขวงเมืองแพร่<sup>2</sup> เพราะตำบลนี้เป็นที่มีพื่นดินคาค สมควรจะเป็นตำบลที่ตั้งสถานีใหญ่เพื่อเป็นทางร่วมที่จะแยกทางไปยังนครลำปางกับนครเชียงใหม่และแยกไปทางเมืองแพร่กับเมืองเชียงราย อันเป็นชัยภูมิที่เหมาะสมกว่าตำบลแม่พวก และยังมีเงินที่เหลือจ่ายอยู่ในงบประมาณของกรมรถไฟซึ่งเหลือจากการสร้างทางตอนแม่พวก คั้งนั้น พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ลงมือทำการสร้างทางต่อไปได้ ครั้นต่อมากรมพระนเรศวรฯ ได้ตรวจสอบผลประโยชน์ที่ได้จากการเดินรถไฟในเส้นทางที่เปิดเดินแล้ว ทรงเห็นว่ามิใช่กำไรพอเป็นค่าดอกเบี้ยในเงินทุนซึ่งได้สร้างมาแล้ว สมควรจะจัดสร้างทางต่อไปเพราะความอุดมสมบูรณ์ของสินค้าและความหนาแน่นของพลเมืองในมณฑลพายัพที่รวมอยู่ที่นครลำปาง ลำพูนและเชียงใหม่ การที่จะหยุดการเดินรถไฟอยู่เพียงตำบลแคนไชยซึ่งอยู่กลางป่านั้น จะไม่ชักนำให้เกิดประโยชน์แก่การเดินรถไฟได้โดยเร็ว อนึ่ง เมื่อขยายทางต่อจากแม่พวกไปแคนไชยซึ่งเป็นทางยาวประมาณ 5 กิโลเมตรแล้วเสร็จ พนักงานที่มีอยู่ก็จะต้องให้ออกจากงาน การจะจัดหาคนใหม่เพื่อการสร้างทางในภายหลังจะทำให้เปลืองเงินมากยิ่งขึ้นและเป็นการไม่สะดวก ในด้านผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจนั้น เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการทรงคาดว่าเมื่อสร้างทางรถไฟถึงเชียงใหม่แล้ว นอกจากจะได้ค้ำระวางสินค้าพื้นเมือง ยังมีสินค้าที่ส่งไปมาระหว่างเมืองมะละแหม่งกับนครเชียงใหม่ในปีหนึ่ง ๆ ซึ่งมีมูลค่า 3 แสนบาท ก็จะมาตกมาเป็นผลประโยชน์ของทางรถไฟเพราะจะได้ความสะดวกและเสียค่าระวางถูกลง คงจะไม่กลายเป็นกำไรของเมืองมะละแหม่งดังที่เป็นอยู่ ประโยชน์ประการอื่นที่สำคัญยิ่ง คือ เป็นการกระชับอำนาจการปกครองเหนือมณฑลพายัพด้วยเส้นทางคมนาคมที่

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 5.3/2, "กรมพระนเรศวรฯ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 14/677, 13 พฤษภาคม ร.ศ. 130.

<sup>2</sup> ปัจจุบันคือ อำเภอเด่นไชย จังหวัดแพร่.

สะดวก ดังนั้น จึงสมควรที่จะสร้างทางท่อขึ้นไปให้ถึงนครเชียงใหม่<sup>1</sup>

กรมพระนเรศร์ ๑ โถกราบบังคมทูลชี้แจงพระคำริถวายพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวพร้อมทั้งกราบบังคมทูลถวายรายงานของนายไวเลอร์ ซึ่งเพิ่งกลับจากการเดินทางขึ้นไปสำรวจจำนวนพลเมืองและการขนส่งสินค้าตามหัวเมืองในมณฑลพายัพ เพื่อเป็นหลักฐานประกอบความคิดที่จะจัดสร้างทางรถไฟต่อไป โดยพิจารณาจากผลได้ - ผลเสียว่าจะพอเป็นค่าคอกเบี้ยในเงินทุนเพียงไร เมื่อความเห็นของฝ่ายดำเนินการสร้างทางรถไฟสนับสนุนประโยชน์ที่จะได้อย่างแข็งขัน พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้สร้างทางรถไฟสายเหนือต่อไปได้

ส่วนทางรถไฟสายใต้มีระยะระหว่างเพชรบุรีถึงบ้านชะอำได้สำเร็จเป็นช่วงแรก เปิดการเดินรถเมื่อวันที่ 9 มิถุนายน พ.ศ. 2454 การดำเนินการสร้างทางรถไฟคงเป็นไปตามแผนงานเดิมที่วางไว้แต่รัชกาลก่อนทุกประการ ต่อมาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้แยกทางรถไฟหลวงสายใต้ออกจากบังคับบัญชาของกรมรถไฟ เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2456 (ค.ศ. 1913) และให้ตำแหน่งของนายกิตติณส์ ซึ่งได้รับแต่งตั้งจากพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นนายช่างผู้บังคับการทางรถไฟสายใต้ มีฐานะเทียบเท่าตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟสายเหนือ

ในคำบทรบาทของประเทศมหาอำนาจนั้น ในตอนต้นและตอนกลางรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เยอรมนีและอังกฤษคงเป็นผู้นำในกิจการรถไฟไทย การชิงดีชิงเด่นระหว่างมหาอำนาจทั้งสองแม้จะไม่รุนแรงเท่าในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว แต่ยังคงมีการแก่งแย่งกันเพื่อรักษาผลประโยชน์ของชาติตน

โดยที่บทบาทของประเทศมหาอำนาจในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทยในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว มีลักษณะที่แตกต่างกันอย่างมากในช่วงเวลา 2 สมัย คือ ระยะเวลาที่ไทยจะประกาศสงครามโลกครั้งที่ 1 กับประเทศกลุ่มมหาอำนาจกลาง (Central Powers) และระยะหลังจากที่ไทยประกาศสงครามแล้ว ดังนั้น การศึกษา

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 3/2 "กรมพระนเรศร์ ๑ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 48/4397, 20 มกราคม ร.ศ. 130.

และวิเคราะห์บทบาทใด ๆ ของประเทศมหาอำนาจเหล่านี้ จึงต้องแบ่งออกเป็นสองสมัย โดยถือเอาเหตุการณ์ที่ไทยเข้าสู่สงครามโลกครั้งที่ 1 เป็นจุดเปลี่ยนแปลง เพราะหลังการประกาศสงครามกับเยอรมนีและออสเตรีย - ฮังการี กิจการรถไฟไทยได้ปฏิรูปจากวิธีเดิมที่เคยดำเนินมาตลอดสมัยอันยาวนาน เป็นการปฏิรูปเพื่อวิคราะห์อิทธิพลของประเทศมหาอำนาจที่ครอบคลุมกิจการรถไฟไทยและนำไปสู่การสิ้นสุดบทบาทของประเทศมหาอำนาจเหล่านี้ โดยคนไทยในฐานะเจ้าของประเทศได้เข้ามาควบคุมและบริหารกิจการด้วยตนเองในที่สุด

บทบาทของประเทศมหาอำนาจตะวันตกที่มีผลต่อนโยบายและการดำเนินงานสร้างทางรถไฟในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ก่อนและระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1

ระยะเวลาหลังจากที่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จขึ้นเถลิงถวัลยราชสมบัติ เป็นรัชกาลที่ 6 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ จวบจนกระทั่งไทยประกาศสงครามกับประเทศกลุ่มมหาอำนาจกลาง กิจการรถไฟของไทยตกอยู่ใต้อิทธิพลของอังกฤษและเยอรมนี โดยอังกฤษคุมอำนาจในการสร้างทางรถไฟสายใต้ในขณะที่เยอรมนีเป็นเจ้าของทางรถไฟสายเหนือ ส่วนฝรั่งเศสนั้นแม้จะไม่มีบทบาทเด่นเท่าสองมหาอำนาจ แต่ก็แสดงความสนใจอย่างมากต่อกิจการรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ และอยู่ในระหว่างศึกษาเส้นทางที่จะสร้างทางรถไฟในเขตอิทธิพลของตน<sup>1</sup> โดยมีปัญหา 2 ประการ คือ จะสร้างทางแข่งกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือของไทย หรือจะขอสร้างต่อเชื่อมทางรถไฟสายเดียวกันนี้ในกรณีที่ว่าไทยสร้างทางรถไฟต่อไปถึงเขตลุ่มแม่น้ำโขง

<sup>1</sup> พระยาจำแลมบดี ข้าหลวงเทศาภิบาล สำเร็จราชการมณฑลนครราชสีมาได้ส่งรายงานลับมาถึงกรมหลวงดำรงราชานุภาพ ลงวันที่ 30 มีนาคม ร.ศ. 129 (พ.ศ. 2453) ว่า ได้ข่าวว่าฝรั่งเศสจะทำทางรถไฟขนาดย่อมจากพระตะบองมาสวายจิก ซึ่งเป็นปากทางของแม่น้ำโขงในเขตฝรั่งเศส เพื่อจะขนส่งสินค้าทางศรีโสภณและมณฑลอิสาน นครราชสีมาตอนใต้ไปลงเรือที่พระตะบอง ถ้าฝรั่งเศสสร้างทางรถไฟสายนี้จริง สินค้าทางนางรอง ประโคนชัย บุรีรัมย์ สุรินทร์ สังขะ ศรีสะเกษ ขุขันธ์ จะไปลงช่องเสม็ด เป็นประโยชน์ของฝรั่งเศส

## การแย่งแย่งผลประโยชน์ระหว่างอังกฤษ - เยอรมนี

หลังจากการเปลี่ยนรัชกาลไม่นาน ความยุ่งยากในรูปแบบเดิมก็ได้เกิดขึ้นอีก นั่นคือ การแย่งผลประโยชน์ในการประมูลซื้ออุปกรณ์รถไฟ แต่เหตุการณ์ครั้งนี้ตรงกันข้ามกับวิธีที่เคยเป็นมา เพราะแทนที่ประเทศอื่นจะประท้วงกรมรถไฟว่าลำเอียงเข้าข้างเยอรมนี กลับเป็นการประท้วงของเยอรมนีว่า ไม่ได้รับความยุติธรรมจากการตัดสินการแข่งขันประมูลราคาซื้อสิ่งของสร้างทางรถไฟสายใต้

แต่นครราชสีห์มาซึ่ง เป็นศูนย์กลางการค้ามณฑลอิสานจะร่วงโรยลง ทำให้ฝ่ายไทยขาดผลประโยชน์ ทางที่รัฐบาลไทยจะป้องกันคือสร้างทางสายแยกจากนครราชสีมาไปบุรีรัมย์ เพราะถ้าปล่อยให้ฝรั่งเศสทำก่อนแล้ว ฝรั่งเศสจะคัดค้านว่ารัฐบาลไทยทำให้ฝรั่งเศสเสียผลประโยชน์ และบางทีจะคัดค้านไม่ให้รัฐบาลไทยสร้างทางรถไฟไปมณฑลอิสานทั้งหมด ซึ่งฝ่ายไทยต้องหาทางป้องกัน เพราะเมื่อสินค้าทุ่มเทไปทางฝรั่งเศส เงินตราฝรั่งเศสก็จะไหลพร่าหลาย ทำให้ดินแดนนี้เป็นเขตอิทธิพลฝรั่งเศส กระหมวกกระเทือนต่อเสถียรภาพของไทย แต่ความเห็นเรื่องสร้างทางรถไฟรอบมณฑลอิสานนี้ พระยาภิบาลยาณไมตรี (Jens I. Westengard) เห็นว่าไม่สมควร เพราะจะทำให้ฝรั่งเศสเข้าใจผิดว่าฝ่ายไทยจะแย่งสินค้าจากลาว ทำให้เกิดความตึงเครียดขึ้น และเร่งให้ฝรั่งเศสทำทางรถไฟแข่งขันบ้าง อีกประการหนึ่งฝรั่งเศสกำลังปรับปรุงการคมนาคมภายในอินโดจีน คือ สร้างทางรถไฟจากพระตะบองไปพนมเปญ ยังไม่มีข่าวยืนยันเป็นทางการเลยว่า จะมีการทำทางจากพระตะบองมาสวายจิกและช่องเสม็ด พระยาภิบาลยาณไมตรีเห็นว่า ถ้ารัฐบาลไทยสร้างทางรถไฟไปมณฑลอิสาน จะเกิดผลในแง่การเมือง คือจะกระตุ้นความสนใจของฝรั่งเศสในมณฑลอิสาน ทำให้ฝ่ายนั้นระแวงว่ารัฐบาลไทยจะสร้างรถไฟเพื่อการทหาร (military railways) ไปยังพรมแดนของอาณานิคม-ฝรั่งเศส ดังนั้นทางที่ที่ที่สุดของฝ่ายไทยคือสงมหาที่ปล่อยให้เหตุการณ์ดำเนินไปเรื่อย ๆ จากคำแนะนำของพระยาภิบาลยาณไมตรี รัฐบาลไทยจึงระงับแผนการสร้างทางรถไฟไปมณฑลอิสาน และในขณะเดียวกันก็ไม่ปรากฏว่าฝรั่งเศสจะสร้างทางรถไฟจากพระตะบองมาสวายจิกและช่องเสม็ด คงเป็นเพียงข่าวที่ไม่มี การยืนยันเป็นทางการเท่านั้น [ก.จ.ช., ร.6 ม 1/7 ความเห็นบำรุงการสินค้าในมณฑลนครราชสีมา แลเรื่องจะทำรถไฟไปมณฑลอิสาน].

ความไม่พอใจของเยอรมนีในเรื่องนี้เริ่มขึ้นตอนปลาย พ.ศ. 2453 (ค.ศ. 1910)

เมื่อนายพอน พรอลลิอุส อัครราชทูตเยอรมันได้เข้าเฝ้ากรมหลวงเทเวศวงศ์ ฯ เพื่อถวายหนังสือพร้อมทั้งบันทึกข้อความกราบทูล เรื่องการประมูลซื้อรถจักรที่จะใช้ในทางรถไฟสายใต้ ซึ่งทางจากเยอรมนีได้เข้าแข่งขันกับทางจากประเทศเบลเยียม ฝรั่งเศส และอังกฤษ แต่กระทรวงโยธาธิการได้คัดสนให้ทางอังกฤษเป็นผู้ได้ส่งรถจักร ทั้งที่ทางเยอรมันได้ยื่นประมูลในราคาต่ำกว่า ด้วยเหตุนี้ อัครราชทูตเยอรมันจึงต้องการความกระจ่างในเรื่องนี้ ต่อมากระทรวงโยธาธิการได้แถลงว่า การที่ไม่พิจารณาราคาของทางเยอรมันเพราะนายกิตตินส์ นายช่างผู้บังคับการสร้างทางรถไฟหลวงสายใต้ ได้ตรวจสอบแบบอย่างและวิธีการสร้างรถจักรของทางจากเยอรมนี เห็นว่าบกพร่องไม่ตรงกับความต้องการของกรมรถไฟหลายอย่าง เช่น วางระยะลูกล้อไม่ได้ส่วนกับตัวรถไฟ ทั้งล้อคู่หน้าและคู่หลังค่อนข้างไปตรงกลางหัวรถ ไข่ระยะหัวท้ายยื่นออกไปจากลอมมาก รถเช่นนี้จะใช้เส้นทางที่สร้างยังไม่เรียบร้อย เป็นที่ลุ่ม ๆ คอน ๆ เช่นทางรถไฟสายใต้ รถก็อาจจะโคลงตกรางเป็นอันตรายได้โดยง่าย ด้วยเหตุนี้เองจึงทำให้ไม่สามารถพิจารณาผลิตภัณฑ์ของทาง เยอรมันได้แม้จะมีราคาต่ำ<sup>1</sup>

ต่อมา กรมหลวง เทเวศวงศ์ ฯ ทรงแจ้งเหตุผลดังกล่าวแก่นายพรอลลิอุส<sup>2</sup> และ อัครราชทูตเยอรมันได้ส่งคำอธิบายให้ทางบ้านจากเยอรมนีเข้าแข่งขัน การจึงสงบมาระยะหนึ่ง แต่เมื่อนายพรอลลิอุสได้พ้นจากตำแหน่งอัครราชทูตเยอรมันประจำไทย และไพรส์<sup>3</sup> ฟอน แคร์ กอลทซ์ (Freiherr von der Goltz) ได้เข้ารับตำแหน่งแทน ไพรส์แควร์ กอลทซ์ได้รื้อฟื้นเรื่องความไม่พอใจของฝ่ายตนขึ้นมาอีก โดยอ้างว่าคำอธิบายของฝ่ายไทย

<sup>1</sup> กองบรรณสาร, หมวกจดหมายเหตุ หมู่เยอรมัน เรื่อง "เยอรมันร้องว่าการประมูลไม่ยุติธรรม," 56/เล่ม 8 ตู 22 เล่ม 28 ตอน 335.

<sup>2</sup> ปีกเดียวกัน, "Prince Devawongse to Prollius," Copy, No. 54/11842, March. 11, 1910.

<sup>3</sup> ตำแหน่งทางทหารของเยอรมัน.

ที่ส่งไปยังห้างในเยอรมนีนั้นชื่อนักความน่าเชื่อถือที่จะยืนยันได้ว่า การตัดสินในการรับหรือไม่รับข้อเสนอขอส่งสิ่งของในทางรถไฟสายไต้หวัน ยืนอยู่บนพื้นฐานของความเสมอภาคและความยุติธรรม<sup>1</sup> นอกจากนี้ อัครราชทูตเยอรมันคนใหม่ยังแสดงท่าทีให้ประจักษ์ว่าการตัดสินเช่นนี้เป็นผลกระทบบกระเทือนต่อสัมพันธภาพระหว่างเยอรมนีและไทยอย่างแน่นอน เขาได้กล่าวในหนังสือที่มีถึงพระยาพิพัฒน์โกษา ปลัดทูลฉลองกระทรวงการต่างประเทศว่า

... ใ้ใ้ใ้คงจะเห็นด้วยกับกระดมอย่างแน่นอนในการที่จะยอมรับว่า ที่วาสยามจะไม่ได้รับผลประโยชน์ใดๆ ถ้าในประเทศเยอรมนีจะมีความรู้สึกว่ามีสนามสำหรับการแข่งขันที่ยุติธรรมในประเทศไทย และจะมีผลสนองที่ไม่ได้ให้ประโยชน์ต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศทั้งสองอย่างไม่ต้องสงสัยเลย<sup>2</sup>

ไม่เพียงแต่เท่านั้น อัครราชทูตเยอรมันยังได้เปิดการเจรจากับพระยาพิพัฒน์โกษา เพื่อย้ำถึงความน้อยใจของชาวเยอรมันที่ยื่นประมูลแข่งขันในราคาต่ำกว่าห่างจากประเทศอื่น แต่ทางอังกฤษกลับเป็นผู้ได้รับประมูล จึงเชื่อกันว่าเพราะเจ้ากรมรถไฟสายไต้<sup>3</sup> เป็นคนอังกฤษ จึงมีความลำเอียงเข้าข้างพวกตน แต่พระยาพิพัฒน์โกษาได้ให้คำมั่นว่า รัฐบาลไทย

<sup>1</sup> ปีกเดียวกัน, "von der Goltz to Phya Phipat Kosa," J. No. 1692  
June 6, 1911.

<sup>2</sup> เฟ็งอ่าง,

<sup>3</sup> ความจริงแล้ว ไม่มีการแต่งตั้งตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟสายไต้อย่างเป็นทางการ แต่มักจะมีการกล่าวถึงตำแหน่งนายช่างผู้บังคับการทางรถไฟสายไต้ของนายกิตตินส์ ว่าเป็นเจ้ากรมรถไฟสายไต้ ทั้งนี้เข้าใจว่าเป็นการเรียกโดยอนุโลม เพราะมีฐานะเทียบเท่าเจ้ากรมรถไฟสายเหนือ ทำให้เกิดความเข้าใจผิดขึ้นในภายหลังว่า ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวมีตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟสายไต้เกิดขึ้น ซึ่งความจริงหาเป็นเช่นนั้นไม่.

ตั้งอยู่ในหลักยุติธรรม- ไม่มีความลำเอียงต่อชาติใดเลย ถ้าหากอัครราชทูตเยอรมันจะมีพยานหลักฐานยืนยันว่า เจ้ากรมรถไฟสายใต้สมควรเป็นใจชื้อขุมายเพื่อจะให้ทางอังกฤษได้รับประมูลแล้ว รัฐบาลไทยไม่มีความซัดซังของอย่างใดที่จะทำโทษจนถึงขั้นขับไล่ออกจากหน้าที่ แค็ไฟร์แอสร์ แคร็ กอลทซ์ โค้กกล่าวแต่เพียงความสงสัยโดยไม่มีพยานหลักฐานอย่างใด ฝ่ายไทยยอมดำเนินการใด ๆ อย่างเต็มที่ตามคำกล่าวหาของอัครราชทูตเยอรมันไม่ได้<sup>1</sup>

ต่อมาไฟร์แอสร์ แคร็ กอลทซ์ ได้เข้าพบเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับพระยาภิบาลยานไมตรี<sup>2</sup> อัครราชทูตเยอรมันได้แสดงความเห็นเรื่องการประมูลรถจักรในการสร้างทางรถไฟสายใต้ไม่เป็นที่ยุติธรรม พระยาภิบาลยานไมตรีจึงได้ท้าวความเคิมไปถึงการประมูลเครื่องรถไฟในการสร้างทางรถไฟสายเหนือว่า นายไวเลอร์เจ้ากรมรถไฟสายเหนือก็เคยถูกกล่าวหาว่าลำเอียงเข้าข้างชาวเยอรมันเช่นกัน ดังปรากฏว่า อัครราชทูตเบลเยียมและอัครราชทูตฝรั่งเศสได้ทำการประท้วงการกระทำของนายไวเลอร์ว่าช่วยเหลือทางเยอรมันมากเกินไป โดยมีกรณีเปรียบเทียบเหมือนกับภาวะที่ทางเยอรมันกำลังประสบอยู่ คือ ทางเบลเยียมเสนอราคาค่ากว่าทางเยอรมัน แต่ทางเยอรมันกลับเป็นผู้ได้รับส่งสิ่งของ หรือทางฝรั่งเศสที่มีชื่อเสียงมากถูกกีดกันในการประมูลราคาทั้งที่เสนอราคาค่าสุด ซึ่งอัครราชทูตฝรั่งเศสคือนายปีแอร์ เดอ มาร์เจอรี (Pierre de Margerie) สามารถประท้วงได้สำเร็จ เพราะเหตุการณ์ครั้งนั้นนายไวเลอร์ไม่สามารถหาเหตุผลมาสนับสนุนการกระทำของตนในการบอกปิดการประมูลราคาของทางฝรั่งเศส ซึ่งการแทรกแซงของอัครราชทูตฝรั่งเศสในกรณีนี้ ทำให้รัฐบาลไทยต้องออกคำสั่งให้กรมรถไฟยินยอมให้ทางฝรั่งเศสเป็นผู้รับส่งสิ่งของ การกระทำของนายไวเลอร์เองก็ไม่เป็นที่พอใจของอัครราชทูตชาติอื่น ๆ เช่น

<sup>1</sup> ก.จ.ช. ร.6 ต. 31/5, "พระยาพิพัฒน์โกษา กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 6/2752, 13 มิถุนายน ร.ศ. 130.

<sup>2</sup> คือ นาย Jens I. Westengard ซึ่งได้รับพระราชทานยศเป็น พระยาภิบาลยานไมตรีในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ขณะนั้นดำรงตำแหน่งที่ปรึกษาทั่วไปของรัฐบาลไทย.



เดียวกัน เพราะเห็นว่ามุงจะขายเหลือห่างจากเยอรมนีมากเกินไป อย่างไรก็ตาม พระยาภิรมย์ภักดีได้ตั้งข้อสังเกตจากประสบการณ์อันยาวนานในเรื่องเช่นนี้ว่า เป็นการนำประเภทที่เยอรมนีจะเป็นฝ่ายร้องทุกขบาง ทั้งที่ก่อนหน้านี้คำร้องทุกขมักจะมีมาจากสถานทูตต่าง ๆ ถึง 5 ประเทศ<sup>1</sup> ด้วยกัน โดยมีความคล้าย ๆ กันว่าห่างจากเยอรมนีได้รับส่งสิ่งของมากเกินไปการให้สิทธิโดยมีหลักความยุติธรรม ข้อร้องเรียนของสถานทูตเหล่านั้นในบางครั้งมีมูลฐานเพียงพอที่เคี้ยว สำหรับรัฐบาลไทยนั้นยอมปรารภแต่ของที่คีและเหมาะสมที่สุดในราคาที่พอสมควร โดยไม่เลือกว่าสิ่งของนั้นจะมาจากประเทศใด ในกรณีรถไฟสายไต้หวันพระยาภิรมย์ภักดีได้เตือนให้อัครราชทูตเยอรมันระลึกว่าทุนดำเนินการทั้งหมดเป็นของอังกฤษ แต่ถึงกระนั้นก็ยังมีการเรียกประมูลราคาสินค้าโดยเปิดเผยและมีประเทศอื่น ๆ ที่ได้รับส่งสิ่งของ

ไฟร์แอสูร์แตร กอลทซ์ ได้ยอมรับว่าจะไม่เป็นการผิดวิสัยเลยที่รัฐบาลอังกฤษจะยอมให้รัฐบาลไทยกู้เงิน โดยระบุว่าฝ่ายไทยต้องสั่งซื้อสินค้าจากอังกฤษเท่านั้น พระยาภิรมย์ภักดีโดยย้ำว่า ในขณะที่อังกฤษจะตกลงให้รัฐบาลไทยกู้เงินนั้น นายแพเจ็ต อัครราชทูตอังกฤษได้แสดงความเห็นยืนยันจะให้มีการเรียกประมูลราคาสินค้า เป็นการเปิดเผย เพราะถือว่าเป็นหลักการที่คีและถูกต้อง ห่างจากอังกฤษต้องยืนยันกับคุณค่าและราคาสินค้าของตนเองเท่านั้น ซึ่งที่ปรึกษาทั่วไปของรัฐบาลไทยถือว่ากรณีนี้ เป็นประวัติศาสตร์ของการจัดหาสิ่งของเพื่อใช้ในการสร้างทางรถไฟสายไต้หวัน ซึ่งรัฐบาลอังกฤษสมควรที่จะได้รับเกียรติในการแสดงท่าทีที่เปิดเผยและยุติธรรมเช่นนี้

การที่ไฟร์แอสูร์แตร กอลทซ์ ยกข้อสังเกตเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างเยอรมนีและประเทศไทยขึ้นมากล่าวอ้างในจดหมายที่มีมาถึงกระทรวงการต่างประเทศ ลงวันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2454 นั้น พระยาภิรมย์ภักดีได้ชี้แจงประเด็นต่าง ๆ ซึ่งเน้นให้เห็นถึงขีดชั้นความสนใจของเยอรมนีในกิจการรถไฟไทย โดยกล่าวถึงสัญญาเงินสร้างทางรถไฟสายไต้หวัน

<sup>1</sup> เข้าใจว่าหมายถึงประเทศอังกฤษ ฝรั่งเศส สหรัฐอเมริกา เบลเยียม และ ญี่ปุ่น.

รัฐบาลไทยทำกับฝ่ายอังกฤษ ซึ่งมีผลให้กลุ่มชาวเยอรมันเกิดความรู้สึกว่าการผลประโยชน์ของเยอรมันถูกมองข้ามไป โดยเฉพาะกรณีที่นายไวเลอร์มีได้เป็นผู้ดำเนินการสร้างทางรถไฟสายนี้ ที่ปรึกษา ฯ ของรัฐบาลไทยได้เล่าถึงปฏิกิริยาของฝ่ายเยอรมันที่มีต่อเรื่องนี้ในสมัยที่นายพอน พรอลลิอุส เป็นอัครราชทูตเยอรมันประจำไทยให้ไฟร์แฮร์ แคร์ กอลทซ์ ฟังว่า ในขณะที่ปัญหาการสร้างทางรถไฟสายใต้กำลัง เป็นเรื่องที่อยู่ในความสนใจของคนโดยทั่วไป นายพอน พรอลลิอุสได้สอบถามพระยาภิรมย์ภักดีถึงข่าวลือที่ว่าสถานทูตอังกฤษในประเทศไทยได้ขอร้องรัฐบาลไทยว่าการสร้างทางรถไฟสายใต้ควรวินิจฉัยให้วิศวกรอังกฤษเท่านั้นเป็นผู้ดำเนินการ เป็นความจริงเพียงไร ซึ่งที่ปรึกษา ฯ ของรัฐบาลไทยได้ยอมรับว่ามีการขอร้องเช่นนั้นจริง

ต่อมาในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2449 (พ.ศ. 1907) นายพอน พรอลลิอุสได้ยื่นข้อหาที่ปรึกษา ฯ ของรัฐบาลไทยว่าจะยินยอมตามคำเรียกร้องของรัฐบาลอังกฤษเพียงไร ซึ่งพระยาภิรมย์ภักดีได้เตือนให้อัครราชทูตเยอรมันว่าลึกลับว่า รัฐบาลไทยมีปัญหาต่าง ๆ ที่ยังไม่ได้ตกลงแน่นอนกับอังกฤษ และอังกฤษอยู่ในฐานะที่จะสร้างความยุ่งยากนานัปการให้แก่ฝ่ายไทย ดังนั้น จึงอาจเป็นไปได้ที่รัฐบาลไทยซึ่งอยู่อย่างโดดเดี่ยวต้องยอมอ่อนข้อให้แก่อังกฤษ ซึ่งหลังจากนั้นสถานทูตเยอรมันในกรุงเทพฯ ก็ส่งบอห์ที่อยู่ระยะหนึ่ง เมื่อมีการลงนามในสนธิสัญญาฉบับวันที่ 10 มีนาคม 2451 นายพอน พรอลลิอุสได้ยกปัญหาเรื่องวิศวกรขึ้นมาเจรจากับพระยาภิรมย์ภักดีอีก ซึ่งไม่มีผลสัมฤทธิ์แต่อย่างใด เขาจึงรายงานเรื่องทั้งหมดไปยังเบอร์ลิน แต่อัครราชทูตเยอรมันผู้นี้ก็คาดหมายว่า ทางเบอร์ลินคงไม่แสดงปฏิกิริยาใด ๆ ที่จะเป็นการต่อต้านอังกฤษเพื่อพิทักษ์ผลประโยชน์ของเยอรมันในเรื่องนี้ เพราะความสัมพันธ์ระหว่างอังกฤษและเยอรมันในเวลานั้นอยู่ในภาวะตึงเครียดและกระทรวงการต่างประเทศเยอรมันคงไม่ต้องการก่อเหตุให้ฝ่ายอังกฤษเกิดความขัดเคืองใจขึ้นอีก

จากประเด็นนี้เองที่พระยาภิรมย์ภักดีได้เผยความจริงให้ไฟร์แฮร์ แคร์ กอลทซ์ ทราบว่าในการตกลงกันนั้น รัฐบาลไทยได้รับคำขอร้อง เกิดขาดเป็นลายลักษณ์อักษรจากรัฐบาลอังกฤษว่า ให้ใช้แต่วิศวกรอังกฤษเท่านั้นในการสร้างทางรถไฟสายใต้ ซึ่งพระยาภิรมย์ภักดีได้ปฏิเสธโดยสิ้นเชิง คำขอร้องนี้จึงถูกเพิกถอนไป แต่ประเด็นหนึ่งที่อยู่เหนือการขัดขวางของรัฐบาลไทยต่อความประสงค์ของอังกฤษ คือรัฐบาลไม่อาจอนุญาตให้นายไวเลอร์สร้างทางรถไฟสายใต้ เพราะฝ่ายไทยต้องยอมรับว่าไม่เข้มแข็งพอที่จะต่อต้านความ

ต้องการของอังกฤษที่ว่าหัวหน้าวิศวกรต้องเป็นชาวอังกฤษเท่านั้น แต่ในเวลาเดียวกันรัฐบาลไทยได้พยายามเลือกคนที่มีจิตใจดีและให้อิสระแก่คน ๆ นั้น ในการเลือกผู้ร่วมงานชาติต่าง ๆ ซึ่งตามความเป็นจริงนักกิตติศาสตร์ได้เลือกวิศวกร เยอรมันให้ร่วมงานด้วยหลายนาย พระยาภิรมย์ภักดีได้ขออนุญาตไฟร์แอสแตร์ กอลทซ์ ว่าในสถานการณ์เช่นนี้ อัครราชทูตเยอรมันจะมีความคิดเช่นไร รัฐบาลไทยได้ให้คำเตือนแก่รัฐบาลเยอรมันแล้วว่า อังกฤษต้องการที่จะกำจัดชาวเยอรมันให้พ้นจากการสร้างทางรถไฟสายใต้ และรัฐบาลไทยเกรงว่าจะต้องยอมตามอังกฤษ แต่ "...หากรัฐบาลเยอรมันเมื่อทราบข่าวนี้แล้ว นำไปใช้เป็นประโยชน์โดยประทุงไปทางประเทศอังกฤษหรือเปล่า ? เปล่าเลย, เขาปล่อยให้ประเทศสยามต่อสู้แต่ลำพัง"<sup>1</sup> ถึงกระนั้นก็ตาม รัฐบาลไทยได้พยายามชักชวนขอเรียกร้องของอังกฤษ และประสพผลคือ นอกจากตำแหน่งหัวหน้าวิศวกรแล้ว ก็ไม่มีเหตุใดที่ชาวเยอรมันจะเข้าร่วมในการสร้างทางรถไฟสายใต้ไม่ได้ พระยาภิรมย์ภักดีได้แสดงความรู้สึกในเรื่องนี้ว่า "...ความประทับใจของข้าพเจ้าคือ สยามได้ทำดีแล้ว และได้ต่อสู้ในสิ่งซึ่งเยอรมนีเองหลีกเลี่ยง"<sup>2</sup> แต่ชาวเยอรมันในกรุงเทพฯ หาได้ทราบความจริงข้อนี้ไม่ กลับมีความรู้สึกตลอดเวลาว่ารัฐบาลไทยเข้าข้างอังกฤษอยู่เสมอ ไม่ว่าอังกฤษจะขออะไรรัฐบาลไทยจะสนองความต้องการทันที ซึ่งที่ปรึกษาฯ ของรัฐบาลไทยปฏิเสธว่าข้อนี้ไม่เป็นความจริง เพราะรัฐบาลไทยหวังที่จะให้ความยุติธรรมแก่ทุก ๆ ฝ่าย ในตอนท้ายสุดพระยา

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ท. 31/5, Confidential Note of Phya Kalyan, [บันทึกการสนทนาระหว่างพระยาภิรมย์ภักดี และไฟร์แอสแตร์ กอลทซ์,] 10 มิถุนายน พ.ศ. 2454 , Copy, ... "Had the German Government availed itself of this information and protested to England? Never, they had left Siam to fight the battle alone."

<sup>2</sup> Ibid. "... My own impression was that Siam had done pretty well, and had fought a battle which Germany had herself avoided."

กัลยานไมตรีได้สรุปเหตุการณ์ในเรื่องผลประโยชน์ของเยอรมนีว่า "...แต่สำหรับเรื่องวิศวกรผู้สร้างทางรถไฟสายใต้นั้น ดูเหมือนว่าเป็นเรื่องซึ่งสยามให้ความสนใจน้อยกว่าเยอรมนี แต่ถึงกระนั้นก็ตาม สยามได้ปกป้องผลประโยชน์ของเยอรมนีมากกว่าที่เยอรมนีเองได้กระทำลงไป"<sup>1</sup>

การเจรจาระหว่างอัครราชทูตเยอรมันและที่ปรึกษาทั่วไปของรัฐบาลไทยครั้งนี้ ชี้ให้เห็นชัดว่า ในขณะที่ชาวเยอรมันคิดว่ารัฐบาลไทยปฏิบัติการค้าเอียงต่อพวกตน อันเป็นเหตุให้สูญเสียผลประโยชน์และส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของประเทศทั้งสองนั้น รัฐบาลไทยได้พยายามยึดหลักความยุติธรรม โดยมีเป้าหมายเพื่อรักษาผลประโยชน์ของชาติ แต่ในบางครั้ง บุคคลระดับบริหารของกรมรถไฟซึ่ง เป็นชาวต่างชาติและฝักใฝ่ในนโยบายชาตินิยมก็ทำให้เกิดเหตุยุ่งยากขึ้น เพราะพะวังกกับการรักษาผลประโยชน์ของมาตุภูมิ ดังเช่นในกรณีนี้ เมื่อไฟร์แสรร์ แคร่ กอลทซ์ได้ประท้วงว่ารัฐบาลไทยไม่มีความยุติธรรม พระยา กัลยานไมตรีจึงต้องชี้แจงและกล่าวท้าวความหลัง เพื่อชี้ให้อัครราชทูตเยอรมันเห็นว่า รัฐบาลไทยได้ทำดีที่สุดแล้วในการกระจายผลประโยชน์ให้ทั่วถึงทุกชาติ แต่ชาวเยอรมันเองไม่พิทักษ์ผลประโยชน์ของชาติตนเอง หรือแสดงที่ท้าวว่าจะยับยั้งการกระทำใด ๆ ของรัฐบาลอังกฤษ ในการชักจูงชาวเยอรมันไม่ให้เกี่ยวข้องในการสร้างทางรถไฟสายใต้ ทั้งที่รัฐบาลไทยเปิดโอกาสให้รัฐบาลเยอรมันดำเนินการแทรกแซงเพื่อคัดค้านรัฐบาลอังกฤษ

พระยา กัลยานไมตรีได้สรุปความเจรจาค้วยชั้นเชิงทางการทูต โดยเรียกร้องให้กระทรวงการต่างประเทศเยอรมันให้ความเชื่อถือและความเห็นใจแก่รัฐบาลไทย ซึ่งไฟร์-แสรร์ แคร่ กอลทซ์ได้ยอมรับความคิดเห็นหลายประการจากฝ่ายไทยว่าเป็นความจริง และ

---

<sup>1</sup> Ibid. "... But as to the engineers on the Southern Railway, it seemed to me that it was a matter which interested Siam less than Germany; and yet Siam had done more to protect Germany interests than Germany herself had done."

เขาจะเสนอรายละเอียดในการเจรจาให้กระทรวงการต่างประเทศเยอรมันพิจารณา<sup>1</sup>  
 ความยุ่งยากต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเป็นประสบการณ์ที่ทำให้รัฐบาลไทยประจักษ์ว่า แม้  
 จะยึดหลักการที่ยุติธรรม แต่การปฏิบัติที่จะยังความพอใจให้แก่ทุกฝ่ายนั้นเป็นไปได้ยาก  
 เพราะอาจจะมีเพียงหนึ่งในหมื่นผู้ชนะประมูลราคาที่ได้รับความสะดวก ในขณะที่ยุ่แข่งขันราย  
 อื่น ๆ ประสบความล้มเหลว ซึ่งผู้ที่ผิดหวังมักจะรู้สึกว่าคุณไม่ได้รับการปฏิบัติที่ถูกต้อง  
 กระทรวงการต่างประเทศของไทยโดยยืนยันว่า กรณีแบบเดียวกันนี้ห่างจากประเทศอื่น ๆ ก็  
 เคยประสบความสำเร็จเหมือนกันในการสร้างทางรถไฟสายเหนือที่ห่าง เยอรมันได้รับสิ่งของ  
 ในขณะที่ยุ่แข่งขันจากหลาย ๆ ประเทศได้เสนอราคาต่ำกว่าแต่ไม่ได้รับความสำเร็จในการ  
 ประมูลราคา และเคยประท้วงรัฐบาลไทยมาแล้วเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม พระยาพิพัฒน์โกษาได้ให้คำมั่นแก่อัครราชทูตเยอรมันว่า รัฐบาลของ  
 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมีความตั้งใจจริงที่จะให้การแข่งขันประมูลราคาทุกครั้งยุติธรรม  
 และเปิดเผย<sup>2</sup> เมื่อได้รับคำประกันเช่นนี้ ไฟร์แตรเค็ย กอลทซ์ จึงระงับความไม่พอใจเพื่อ  
 คอยสังเกตการปฏิบัติของฝ่ายไทยว่าจะดำเนินไปในรูปใด เขาได้แสดงความหวังว่ารัฐบาล  
 ไทยคงจะกำหนดหลักการที่สมควรในกรณีแข่งขันกันโดยเสรี โดยให้ความยุติธรรมแต่ไม่ใช่  
 ความอนุเคราะห์ในการขึ้นประมูลราคาครั้งต่อไปของการสร้างทางรถไฟสายใต้<sup>3</sup>

ในเบื้องต้นยายน พ.ศ. 2454 (ค.ศ. 1911) ได้มีการเรียกประมูลราคาเหล็ก  
 ทำสะพาน ซึ่งห่างจากอังกฤษเป็นผู้ได้รับชัยชนะในการแข่งขันประมูลราคาอีก ทั้งที่ห่างจาก

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ท.31/5 "เรื่องทูตเยอรมันร้องคัดค้านเรื่องประมูลเครื่อง  
 เหล็กรถไฟสายใต้ (13 - 24 มิถุนายน 2454)."

<sup>2</sup> ปีเดียวกัน, "Phay Phipat Kosa to von der Goltz," Copy, No.  
 20/2838, June 15, 1911.

<sup>3</sup> ปีเดียวกัน, "von der Goltz to Phya Phipat Kosa," Copy,  
 J. No. 1692, June 6, 1911.

เยอรมนีเสนอราคาต่ำกว่าถึงสามพันกว่าปอนด์ และในเดือนมกราคม พ.ศ. 2454 (ค.ศ. 1912) มีการเรียกประมูลราคาการจักร 8 คัน ซึ่งบริษัทเฮนเซล แห่งเมืองคาสเซิล (Henschel & Co. in Cassel) ได้เข้าแข่งขันด้วย ทูตเยอรมันจึงมีความหวังอย่างเต็มเปี่ยมว่าบริษัทเยอรมันคงจะชนะการแข่งขันประมูลราคา เพราะเสนอราคาต่ำกว่าบริษัทจากอังกฤษและอเมริกา ทั้งยังเป็นบริษัทที่ใหญ่ที่สุด และมีชื่อเสียงในการสร้างรถจักรไปทั่วโลก อนึ่ง บริษัทเฮนเซลยังได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่บ่งไว้ในแบบทุกประการ แม้อัครราชทูตเยอรมันจะแสดงความไม่พอใจในการตัดสินการประมูลราคาเหล็กทำสะพานรถไฟ แต่ยังคงมีความหวังว่า บริษัทเฮนเซลแห่งเยอรมนีคงจะชนะการแข่งขันครั้งใหม่ ในการต่อสู้กับบริษัทจากอังกฤษและสหรัฐอเมริกาอย่างแน่นอน<sup>1</sup>

อย่างไรก็ตาม กระทรวงการต่างประเทศมิได้นิ่งนอนใจกับขอล่าวหาของทูตเยอรมันที่ว่า การประมูลราคาไม่เป็นที่ยุติธรรม เพื่อป้องกันความยุ่งยากที่จะเกิดขึ้นซ้ำซ้อนกันอีก พระยาภิบาลไมตรีจึงไปสืบความที่กรมรถไฟสายใต้จาก นายแอล. เอส. สมาร์ท (L.S. Smart) นายช่างกลเอกชาวอังกฤษ ผู้รักษาการแทนนายกิตตินิส นายสมาร์ทได้กล่าวถึงแบบของตัวรถจักรว่า ผู้จำลองแบบเป็นชาวอังกฤษ จึงออกแบบตามประสบการณ์และความรู้ของตน เมื่อเป็นเช่นนี้จึงยากที่บริษัทจากประเทศอื่น ๆ จะมีโอกาสเท่าบริษัทของอังกฤษ เพราะแบบรถจักรนั้นเป็นแบบอังกฤษ พระยาภิบาลไมตรีจึงมีความเห็นว่า คงจะเป็นด้วยเหตุนี้เองที่ทำให้ อัครราชทูตเยอรมันรู้สึกระแวง เพราะไม่ว่าจะเป็นแบบรถจักรหรือการกระทำอื่น ๆ ล้วนแต่ทำให้บริษัทจากอังกฤษได้เปรียบ ซึ่งเป็นการไม่ยุติธรรมต่อชาติอื่น ๆ ที่ปรึกษา ๗ ของรัฐบาลไทยสรุปว่าความยุ่งยากที่เกิดขึ้น เสมอในการ เรียกประมูลสิ่งของรายใหญ่ ๆ คือชาติที่ได้รับสิ่งของ มักเป็นเพราะว่าวิศวกรชาตินั้นเป็นผู้ออกแบบเสียเอง อย่างไรก็ตาม ดูเหมือนว่าความยุ่งยากเช่นนี้จะยังคงมีต่อไปเป็นเวลานาน คราวใดที่รัฐบาลไทยยังไม่มีแบบที่เป็นมาตรฐานของตนเอง และยังไม่มียุติกรไทยคนใดที่ทำงานเช่นนี้ได้ ในกรณีนี้ขอรถ

<sup>1</sup> กองบรรณสาร, หมวกจดหมายเหตุ หมูเยอรมัน เล่ม 8 ตอน 335 von der Goltz to Prince Devawongse, J, No.280, Jan. 27, 1912.

จักรครั้งนั้นก็เช่นเดียวกัน นายสมาร์ตโคกรามทูตเสนากรมหลวงนเรศวร ๗ ให้ทรงรับการ  
เสนาธรรมาของห่างจากอังกฤษซึ่งพระยาภักดียามไมตรีได้แสดงความเห็นว่า กระทรวงการ  
ต่างประเทศไทยควรสนับสนุนการกระทำของนายสมาร์ตครั้งนี้ แม้จะไม่เป็นที่พอใจของทูต  
เยอรมันก็ตาม<sup>1</sup>

ในขณะที่ผลของมรตักสินการประมูลราคาสิ่งของยังไม่เป็นที่เปิดเผยนั้น อัครราช  
ทูตเยอรมันได้มีหนังสือกราบทูลกรมพระเทวะวงศ์ ๗ ว่ารัฐบาลเยอรมันได้มีโทรเลขควน  
ลงวันที่ 31 มกราคม พ.ศ. 2454 (ค.ศ. 1912) เพื่อสั่งการให้อัครราชทูตเยอรมันย้ำ  
ความหวังของ เยอรมันที่ว่ารัฐบาลไทยจะยึดหลักที่เที่ยงธรรมในการตักสินการประมูลราคา  
จักรครั้งนี้<sup>2</sup> ดังนั้น จึงมีความได้ว่า การแข่งขันด้านการค้าครั้งนี้เป็นที่สนใจของรัฐบาล  
เยอรมันอย่างมาก เพราะมีบริษัทใหญ่จากเยอรมนีเข้าร่วมด้วย อัครราชทูตเยอรมันเองก็  
ได้ติดตามเรื่องอย่างใกล้ชิดตลอดเวลา เพราะระแวงว่าจะเกิดการปฏิบัติที่ไม่เสมอภาคขึ้น  
เป็นเหตุให้บริษัทจากอังกฤษได้เปรียบ

ผู้ที่ประสมความลำบากพระทัยในกรณีนี้มากที่สุดคือ กรมพระเทวะวงศ์ ๗ เพราะ  
ทรงทราบดีว่าฝ่าย เยอรมันได้ตั้งความหวังไว้มากในการแข่งขันประมูลราคาครั้งนี้ ในขณะที่  
บุคคลในราชการไทยโคหาคความตกลง เป็นการภายในว่าจะรับการเสนาธรรมาของห่างจาก  
อังกฤษ ทรงคำนึงว่าการกระทำของฝ่ายไทยครั้งนี้จะก่อผลกระทบกระเทือนต่อสัมพันธภาพ  
ระหว่างประเทศไทยกับเยอรมนี จึงทรงแสดงความไม่พอพระทัยในการปฏิบัติงานของ  
กระทรวงโยธาธิการ คังความตอนหนึ่งในลายพระหัตถ์ที่ทรงมีไปถึงพระยาเสถียรธรรมาปณิกาย  
ปลัดทูลฉลองกระทรวงโยธาธิการ ว่า

การเรื่องนี้ [เรื่องการประมูลส่งของเครื่องรถไฟ] ใ้ให้  
พระยาภักดียามไมตรีไปสอบสวนดูที่ออฟฟิศกรมรถไฟสายใต้แล้ว  
โคทราบความมาเป็นที่เสียใจที่จะกล่าวว่าเป็นที่พอใจเลย  
กล่าวแต่สังเขปคือว่า การที่มีศเตอรรสมาคอินชียเนาะเน้นำให้

<sup>1</sup> แฟ้มเดียวกัน, "Phya Kalyan to Prince Devawongse," Jan. 29, 1912.

<sup>2</sup> แฟ้มเดียวกัน, "von der Goltz to Prince Devawongse," J. no. 319,  
Feb. 2, 1912.

รัฐบาลรับค่าประมูลส่งรถจักรของทางอังกฤษนั้น เป็นการที่ปรากฏใควาคัดสินลำเอียงเข้ากับอังกฤษอยู่บางเล็กน้อย แต่การที่แนะนำให้รับค่าประมูลส่งรถบรรทุกของทางอังกฤษโดยไม่คิดถึงห่วงอื่น ๆ ที่ประมูลถูกกว่าถึง 17 ทางนั้น เป็นการลำเอียงแต่ไม่มีคำอันใดจะแก้ไคเลย

เพราะเหตุนี้ ในเวลาที่พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระนเรศรวรฤทธิ์ ยังไม่เสด็จอยู่ในกรุงเทพฯ นี้ จึงขอแจ้งความมาใพระยาสถียรฐานนกิจทราบความไว้ ว่าถ้ากระทรวงโยธาธิการจะกระทำตามคำแนะนำของมิสเตอร์สมาตในเรื่องนี้โดยการลำเอียงไม่เที่ยงธรรมเช่นนี้แล้ว จะเกิดมีเหตุการเสียหายอย่างไคมาทางราชการทุกไคแล้ว กระทรวงการต่างประเทศจะรับผิดชอบ แลชอบควยไม่ไคเลย<sup>1</sup>

ในขณะที่ทูตเยอรมันดำเนินการทางการทูตเพื่อเกื้อกูลบริษัทจากเยอรมนีนั้น นายอาร์เธอร์ पीล (Arthur Peel) อัครราชทูตอังกฤษซึ่งติดตามความเคลื่อนไหวของฝ่ายเยอรมันอยู่เสมอ ไคเข้าเฝ้ากรมพระเทวะวงศ์ ฯ เพราะสืบทราบว่าอัครราชทูตเยอรมันไคทำการติดต่อย่างใกล้ชิดกับเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทยในกรณียื่นประมูลราคาสิ่งของสร้างทางรถไฟ ดังนั้น นายพีลจึงถือวาคงทำตามรอยของทูตเยอรมันเพื่อช่วยเหลือห่างจากอังกฤษเช่นกัน ในการเข้าเฝ้าครั้งนี้ กรมพระเทวะวงศ์ ฯ ไคทรงแจ้งแก่ทูตอังกฤษวาคพระองค์และพระยาก็ลยามไมตรีมีความเห็นวาคำแนะนำของหัวหน้าวิศวกรผู้สร้างทางรถไฟสายไคในการตัดสินการเสนอราคาเป็นสิ่งที่ไมถูกตองนัก อัครราชทูตอังกฤษจึงกราบทูลถวายความเห็นวาคควรมีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อตัดสินเรื่องเช่นนี้ แต่กรมพระเทวะวงศ์ ฯ ไคตรัสแก่นายพีลวาค เมื่อเกิดปัญหาขึ้น พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวจะตรวจสอบเรื่องราวต่าง ๆ ด้วยพระองค์เอง<sup>2</sup>

<sup>1</sup> แพมเดียวกัน, "กรมพระเทวะวงศ์ ฯ ถึง พระยาสถียรฐานนกิจ, สำเนา, ที่ 72/10187, 3 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 130.

<sup>2</sup> แพมเดียวกัน, "Prince Devawongse to Phya Kalyan," Copy, No. 10089, March 2, 1912.



ต่อมา นายฟิลได้เข้าพบกับพระยาภิรมย์ภักดี เพื่อหยั่งความเห็น ซึ่งที่ปรึกษาทั่วไปของรัฐบาลไทยได้ยืนยันว่า ห้างเยอรมันที่มีชื่อเสียงมากได้รับความยุติธรรมในการประมูลราคาครั้งนี้ เพราะได้ทำตามแบบทุกประการแล้ว แต่ยังคงขัดขวางเนื่องจากการลำเอียงเข้าข้างห้างอังกฤษซึ่งเสนอราคาส่งของสูงกว่าห้างเยอรมันถึง  $6 \frac{1}{2} \%$  ในกรณีที่ราคาส่งของอยู่ในวงเงิน 20,000 ปอนด์ กระทรวงโยธาธิการก็ต้องจ่ายเงินเพิ่มมากขึ้นถึง 1,300 ปอนด์ แม้ว่าเหตุผลที่วิศวกรอังกฤษผู้สร้างทางรถไฟสายใต้จะอ้างว่า ห้างอังกฤษชนะการประมูลราคาเพราะสามารถผลิตสิ่งของได้ในเวลาอันรวดเร็วเป็นพิเศษ แต่พระยาภิรมย์ภักดีเห็นว่า การเรียกประมูลราคานั้นไม่ได้บังคับหรือมีค่าเตือนเลยว่า ระยะเวลาที่กำหนดให้ส่งสิ่งของเป็นปัจจัยสำคัญในการแข่งขันครั้งนี้ ที่ปรึกษาฯ ของรัฐบาลไทยได้กล่าวแก่ทูตอังกฤษว่า เขาไม่กังวลเลยว่าประเทศใดจะเป็นผู้ชนะการประมูลราคา ถ้ายึดหลักการแห่งความเสมอภาคและความยุติธรรม ถ้ารัฐบาลทำตามหลักการนี้ไม่ได้ ก็ไม่สมควรเรียกประมูลราคาโดยเปิดเผยต่อไป อนึ่ง ที่ปรึกษาทั่วไปของไทยย้ำว่า ความคิดเช่นนี้มีได้เกิดขึ้นเพราะถูกบีบคั้นหรือได้รับความกดดันจากอัครราชทูตเยอรมัน แต่เป็นเพราะพระยาภิรมย์ภักดีเองเห็นว่าสิ่งนี้เป็นารถูกต้อง

อย่างไรก็ตาม ทั้งฝ่ายไทยและอังกฤษได้แสดงความเบื่อหน่ายต่อการแข่งขันด้านการค้าระหว่างมหาประเทศ เพราะนอกจากจะก่อให้เกิดความยุ่งยากแล้วยังเป็นปัญหาละเอียดอ่อนที่สร้างความลำบากใจให้แก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง<sup>1</sup>

ผลของการตัดสินใจการประมูลราคาปรากฏว่า ห้างจากอังกฤษได้รับชัยชนะโดยเป็นผู้ส่งสิ่งของทุกรายการ เมื่อการเป็นเช่นนี้จึงทำให้ฝ่ายเยอรมันได้รับความผิดหวังมาก อูพทูตเยอรมัน คือ บารอน ฟอน รูด (Baron von Rüd) ได้แสดงความเสียใจที่ห้างจากเยอรมนีประสบความสำเร็จในการแข่งขันทั้งที่เสนอราคาต่ำกว่าห้างที่ได้รับส่งสิ่งของ บารอนรูดจึงมีหนังสือกราบทูลกรมพระเทวะวงศ์ฯ ว่าการตัดสินใจของรัฐบาลไทยครั้งนี้ไม่เพียง

<sup>1</sup> แฟ้มเดียวกัน, "Phya Kalyan to Prince Devawongse," March 3, 1912.

แต่สร้างคามวิตหวังอย่างใหญ่หลวงให้แก่บริษัทจากเยอรมนีเท่านั้น แต่จะทำให้รัฐบาลเยอรมันซึ่งมีความสนใจเป็นกรณีพิเศษในเรื่องนี้เกิดความรู้สึกไม่พอใจ อุปทูตเยอรมันแสดงความวิตกว่า วิธีการลึกลับที่ใช้กันบ่อยครั้งในการระงับข้อเสนองานจากฝ่ายเยอรมันเช่นนี้ คงจะทำให้เกิดความรู้สึกขึ้นในประเทศของเขาว่า เมื่อหมดหวังในการแข่งขันแต่ต้น ก็สมควรที่ฝ่ายเยอรมันจะไม่เข้าแข่งขันในครั้งต่อไป เพื่อหลีกเลี่ยงค่าใช้จ่ายจำนวนสูงในการยื่นประมูลราคา บารอนรุทไคกราบทูตแนะนำกรมพระเทวะวงศ์ ฯ ว่า ทางเดียวที่จะระงับความรู้สึกไม่ดีที่เกิดขึ้น คือ รัฐบาลไทยต้องพยายามโน้มน้าวให้บริษัทเยอรมันที่ได้รับความวิตหวังเชื่อว่าการระงับข้อเสนองานจากเยอรมันนั้นเป็นการกระทำที่อยู่บนพื้นฐานที่มีเหตุผลอย่างแท้จริง สิ่งที่อุปทูตเยอรมันต้องการมากที่สุด คือ คำอธิบายที่น่าพอใจว่า เหตุใดข้อเสนองานจากทางเยอรมันที่มีชื่อเสียงมากที่สุดซึ่งเป็นที่รู้จักและเชื่อถือกันทั่วโลกจึงไม่ได้รับการเอาใจใส่จากรัฐบาลไทยเลย<sup>1</sup>

จากปัญหายุ่งยากทางการทูตที่เกิดขึ้นเป็นเนื่องนี้ ทำให้กรมพระเทวะวงศ์ ฯ ทรงขุนเคืองพระทัยไม่น้อย<sup>2</sup> พระยากัลยาณไมตรีจึงกราบทูลว่า ความยุ่งยากใด ๆ ที่เกิดจากการเรียกประมูลราคาสินค้าเป็นปัญหาที่ยากยิ่ง ในเวลาต่อไปกระทรวงการต่างประเทศควรหลีกเลี่ยงการพัวพันกับเรื่อง เช่นนี้ และเกี่ยวข้องกับน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ ความรับผิดชอบในการตัดสินใจควรจะถูกอยู่แก่หน่วยงานซึ่งกระทำการดังกล่าว<sup>3</sup>

ในที่สุด กรมพระเทวะวงศ์ ฯ ได้ทรงชี้แจงเหตุผลแก่ทูตเยอรมันว่า การที่รัฐบาลไทยตกลงรับการเสนอราคาของห้างจากอังกฤษ เพราะห้างเยอรมันไม่สามารถรับส่งสิ่งของ

<sup>1</sup> แฟ้มเดียวกัน, "Baron von Rüdts to Phya Kalyan," Copy, March 28, 1912.

<sup>2</sup> แฟ้มเดียวกัน, "Prince Devawongse to Phya Kalayan." Copy, May 2, 1912.

<sup>3</sup> แฟ้มเดียวกัน, "Phya Kalyan to Prince Devawongse," May 3, 1912.

ได้ตามกำหนดเวลา ทั้งที่เรื่องเวลาเป็นสิ่งสำคัญมาก และยังมีข้อบกพร่องอื่น ๆ อีก เป็นเหตุให้ไม่สามารถรับการประมูลราคาของทางจากเยอรมนีได้<sup>1</sup> ปรากฏว่าสถานทูตเยอรมันมิได้โต้ตอบให้เป็นความยาวอีก เรื่องต่าง ๆ จึงยุติลงด้วยความขุ่นมัวของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

จากเหตุการณ์ดังกล่าวนี้ ย่อมชี้ให้เห็นชัดว่าการแย่งผลประโยชน์ระหว่างเยอรมนีกับอังกฤษในการสร้างทางรถไฟของไทยซึ่งดำเนินมาตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจนถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทั้งสองฝ่ายมิได้ถอนคลายท่าทีลงแต่ประการใด แต่ดูเหมือนว่าอังกฤษจะประสบบโอกาสเหมาะสมมากกว่าเยอรมนีในระยะหลัง ๆ เพราะอำนาจของเยอรมนีที่ครอบคลุมกิจการรถไฟไทยมาเป็นเวลานาน เริ่มเสื่อมลงตั้งแต่มีการสร้างทางรถไฟสายใต้ซึ่งอยู่ในมือของวิศวกรอังกฤษ นับว่าอังกฤษประสบความสำเร็จที่ละชั้นในความพยายามสร้างอำนาจแข่งขันกับเยอรมนีและอิมพีเรียลของชาวเยอรมันในกรมรถไฟอันเป็นหนามยอกอกอังกฤษมาเป็นเวลานาน จากจุดนี้เองประวัติศาสตร์กิจการรถไฟไทยจะค่อย ๆ เปลี่ยนโฉมหน้า โดยบทบาทของเยอรมนีในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทยจะค่อย ๆ ลดลง ในขณะที่อังกฤษจะมีบทบาทเพิ่มมากขึ้น การแย่งผลประโยชน์กันในการประมูลราคาเครื่องรถไฟในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวในช่วงเวลา ก่อนเกิดสงครามโลกครั้งที่ 1 เยอรมนีประสบความสำเร็จเป็นส่วนใหญ่ จึงสรุปได้ว่า อิมพีเรียลของชาวเยอรมันในกรมรถไฟที่เคยเกื้อหนุนบริษัทเยอรมันให้ได้รับชัยชนะในการประมูลราคาเครื่องรถไฟได้เสื่อมลง เจ้ากรมรถไฟสายเหนือและคณะผู้ร่วมงานชาวเยอรมันของเขาไม่สามารถช่วยเหลือบริษัทจากเยอรมนีในการแย่งผลประโยชน์กับอังกฤษในการสร้างทางรถไฟสายใต้ ในขณะที่เดียวกันก็เป็นทีของอังกฤษที่จะใช้อิมพีเรียลช่วยเหลือบริษัทจากอังกฤษให้ได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่จากการประมูลราคาล้างของเพื่อสร้างทางรถไฟสายแหลมมลายู กิจการรถไฟในตอนต้นและตอนกลางสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงถูกแบ่งแยกออกเป็นสองส่วนใหญ่ ๆ คือทางรถไฟสายเหนือ ซึ่ง

<sup>1</sup> แฟ้มเดียวกัน, "Prince Devawongse to Freiherr Rüdts von Collenberg," Copy, No. 6/1191, May 9, 1912.

ชาวเยอรมันยังคงรักษาอิทธิพลของตนได้อย่างมั่นคง และทางสายใต้ซึ่งอังกฤษควบคุมกิจการได้โดยเด็ดขาด และจากช่วงเวลาดังกล่าวนี้อเอง วิวัฒนาการกิจการรถไฟจะดำเนินไปเป็นลำดับขั้นตามภาวะผลักดันของเหตุการณ์ จนกระทั่งอำนาจบริหารในกรมรถไฟทั้งสายเหนือและสายใต้ได้ตกมาอยู่ในมือของคนไทยในที่สุด ในตอนกลางสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6

อนึ่ง ทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - เพชรบูรณ์นั้น แม้จะต่อเชื่อมกับทางรถไฟสายใต้แต่ขึ้นกับกรมรถไฟสายเหนือมาตั้งแต่ครั้งรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อมีการสร้างทางรถไฟสายใต้ต่อจากเพชรบุรีถึงตำบลหัวหินในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทางรถไฟสายเพชรบุรีตลอดถึงหัวหินก็อยู่ในความปกครองของกรมรถไฟสายเหนือ บัญชีรายรับ - จ่าย และการบังคับบัญชาต้องแยกจากกรมรถไฟสายใต้ ทั้งที่ตามลักษณะของภูมิประเทศและเส้นทางแล้ว ทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - หัวหิน ควรจะขึ้นกับกรมรถไฟสายใต้มากกว่า อนึ่ง การจัดการบริหารงานของกรมรถไฟวิธีนี้ยังมีข้อบกพร่องอยู่มาก อันเป็นสาเหตุให้เกิดการทุ่มเถียงแก่งแย่งกันในระหว่างกรมรถไฟสายเหนือกับสายใต้อยู่เสมอในเรื่องสิ่งของที่ส่งเข้ามาใช้ในกิจการรถไฟ เพราะทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ ถึงหัวหินนั้นมีขนาดกว้างต่างกับทางรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ และเป็นส่วนหนึ่งของทางรถไฟสายใต้ที่มีโครงการจะต่อเชื่อมกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายาและพม่า<sup>1</sup> ดังนั้น เครื่องโยงรถติดกันสำหรับรถไฟสายใต้นั้นจำเป็นต้องใช้แบบเดียวกันกับรถไฟที่ใช้อยู่แล้วในประเทศทั้งสองเพื่อความสะดวกต่อไปข้างหน้า ส่วนกรมรถไฟสายเหนือนี้ต้องการที่จะใช้ตามแบบเยอรมันซึ่งใช้อยู่แล้วในทางรถไฟสายเหนือ ดังนั้น เพื่อระงับความขัดแย้งต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง เจ้าพระยาวางษานุประพัทธ์ (ม.ร.ว. สท้าน สนิทวงศ์)

<sup>1</sup>อังกฤษมีที่ท้าวว่าจะขอต่อทางรถไฟพม่า - ไทย จากเมืองมริค (Mergui) ตะนาวศรีเข้ามาทางค่านสิงขร ถึงประจวบคีรีขันธ์ โครงการนี้ตอนปลายรัชกาลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว อังกฤษได้ยกขึ้นมาเจรจาต่อรองกับรัฐบาลไทยอย่างเป็นทางการ.

เสนาบดีกระทรวงคมนาคม<sup>1</sup> จึงกราบบังคมทูลถวายความเห็นแก่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 ว่า สมควรจะแยกรถไฟสายเพชรบุรีออกจากกรมรถไฟสายเหนือมารวมอยู่ในความปกครองแลบังคับบัญชาของกรมรถไฟสายใต้เพื่อความสะดวกในการทั้งปวง โดยกำหนดว่าจะรวมการปกครองตั้งแต่เดือนเมษายน พ.ศ. 2456 (ค.ศ. 1913) เป็นต้นไป<sup>2</sup> หนึ่ง รัฐบาลยังได้ดำริว่าเมื่อสร้างทางรถไฟสายใต้แล้วเสร็จเมื่อใด จึงจะรวมการรถไฟหลวงให้เป็นกรมเดียวกันทั้งสายเหนือและสายใต้โดยมีผู้บัญชาการแต่เพียงคนเดียว<sup>3</sup> ดังนั้นเท่ากับเป็นการบังคับว่าในระยะนี้เองความคิดเรื่องการรวมอำนาจในกิจการรถไฟให้มีศูนย์กลางอยู่เพียงแห่งเดียว เริ่มมีที่ท่าว่าจะเป็นไปได้มากขึ้น เพราะรัฐบาลได้กำหนดเวลาที่ จะดำเนินการแล้ว และน่าจะสรุปได้ว่าแผนการรวมทางรถไฟทั้งสองสายในเวลาต่อไป เป็นวิธีการอีกขั้นหนึ่งของรัฐบาลที่จะตั้งอำนาจบริหารกิจการรถไฟให้เป็นของคนไทย เพราะถ้ามีศูนย์กลางอยู่ที่ผู้บัญชาการย่อมเป็นการง่ายที่รัฐบาลจะแต่งตั้งคนไทยให้ดำรงตำแหน่งที่มีอำนาจสูงสุดในกิจการรถไฟ และยังเป็นภาระบังคับความยุ่งยากต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเป็นประจำระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลของมหาประเทศที่เข้ามามีผลประโยชน์ในกิจการรถไฟไทย ปัญหาแย้งผลประโยชน์กันนี้ แม้จะไม่ถึงขั้นวิกฤติหรือเป็นปัญหาใหญ่ยิ่ง แต่ความจริงที่พึงตระหนักคือ ปัญหาเหล่านี้เป็นเสมือนเนื้อร้ายที่เกาะกินรัฐบาลไทยมาตั้งแต่สมัยแรกเริ่มสร้างทางรถไฟจวบจนเวลาล่วงมาหลายสิบปี ปัญหาเดิมก็ยังคงเกิดซ้ำซ้อนกัน และเป็นสาเหตุ

<sup>1</sup> ที่ชุมนุมเสนาบดีสภา ซึ่งมีพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวประทับเป็นประธาน ไคลงมตีให้เปลี่ยนชื่อกระทรวงโยธาธิการเป็นกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 25 มีนาคม ร.ศ. 130 (พ.ศ. 2454) ในการครั้งนี้ ได้ตกลงจัดระเบียบงานใหม่ในกระทรวงคมนาคมด้วย.

<sup>2</sup> ก.จ.ช. ร.6 ค.ค. 5.2/8 "เจ้าพระยาวงษา ๗ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้า ๗," ที่ 14/4252, 30 กันยายน ร.ศ. 131.

<sup>3</sup> ปีกเดียวกัน, "เรื่องยกการปกครองรถไฟสายเพชรบุรีมารวมอยู่ในความปกครองรถไฟสายใต้," (30 กันยายน - 21 ตุลาคม 2455).

สำคัญที่ทำลายเศรษฐกิจของชาติและทำให้รัฐบาลไทยประสบความลำบากใจมากที่สุด เพราะอยู่ในฐานะคนกลางที่จำต้องประคับประคองทั้งผลประโยชน์ของตนเองและของมหาอำนาจต่าง ๆ เพื่อให้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศดำเนินไปด้วยดี หน่วยราชการที่รับภาระหนักที่สุดในการพยายามประสานประโยชน์ของไทยและของประเทศเหล่านี้ คือ กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงพระคลัง ดังนั้น เพื่อตัดปัญหายุ่งยากในอนาคต จึงมีวิธีเดียวเท่านั้น คือ ให้คนไทยเข้าควบคุมกิจการต่าง ๆ เสียเอง เพื่อไม่ให้มีค่ากล่าวหาว่าเจ้ากรรมรถไฟสายเหนือเข้าข้างเยอรมนี หรือนายช่างผู้บังคับการสร้างทางรถไฟสายใต้ล่าเอียงเข้าข้างอังกฤษ ประวัติศาสตร์กิจการรถไฟไทยจะเปลี่ยนแปลงไปในรูปนี้ ซึ่งจะพิเคราะห์ได้จากเหตุการณ์ในลำดับต่อไป

การดำเนินงานสร้างทางรถไฟในตอนต้นและตอนกลางรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้น สังเกตได้ว่ารัฐบาลได้ให้ความสนใจแก่การสร้างทางรถไฟสายใต้มากกว่าสายอื่น ทั้งนี้ เนื่องจากเหตุผลดังนี้

1. การสร้างทางรถไฟสายใต้ รัฐบาลไทยมีภาระผูกพันกับรัฐบาลสหพันธรัฐมลายูตามข้อตกลงกู้เงิน จึงจะต้องรีบเร่งสร้างให้เสร็จตามกำหนด เพื่อต่อเชื่อมกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายูตามโครงการที่ได้ตกลงกันไว้
2. รัฐบาลมีทุนแน่นอนเพื่อใช้สร้างทางรถไฟสายใต้ เพราะได้รับเงินกู้จากสหพันธรัฐมลายูเป็นรายปี ทำให้การสร้างทางรถไฟสายนี้รุดหน้าอย่างรวดเร็ว ไม่เหมือนกับสายอื่น ๆ ซึ่งรัฐบาลขาดแคลนงบประมาณการก่อสร้าง ทำให้การสร้างทางต้องหยุดชะงักเป็นครั้งคราว เช่น ทางรถไฟสายเหนือ
3. เนื่องจากกรรมรถไฟสายใต้เป็นกรณีใหม่ เพิ่งตั้งขึ้นภายหลัง การงานต่าง ๆ จึงยังไม่เข้ารูปคืบคั้น กระทรวงคมนาคมต้องทำหน้าที่เป็นที่เลี้ยงและคอยควบคุมการทำงานของกรรมรถไฟสายใต้ เพราะนายกิตตินส์ นายช่างใหญ่ผู้บังคับการรถไฟสายใต้มีสุขภาพทรุดโทรมลงอย่างมากในระยะหลัง ๆ เนื่องจากตรากตรำการงานมากเกินไป ทั้งประสาทก็ไม่ปกติต้องลาหยุดพักไปรักษาตัวที่ยุโรป เจ้าพระยาวางษานุประพัทธ์สังเกตว่ากิจการในกรรมรถไฟหลวงสายใต้ไม่สู้จะเรียบร้อยเหมือนกิจการในกรรมรถไฟหลวงสายเหนือ และข้าราชการชาวต่างประเทศซึ่งมีหน้าที่อยู่ในแผนกอำนาจการนั้นบางนายก็ไม่เหมาะสมแก่

หน้าที่ แต่ข้อบกพร่องที่สำคัญที่สุด คือ นายกิตตินส์เองไม่มีความสามารถพอแก่หน้าที่ เพราะการที่รัฐบาลเลือกให้เป็นนายช่างใหญ่ผู้บังคับการ ฯ เนื่องด้วยนายกิตตินส์เป็นผู้มีอัชฌาศัยเรียบร้อย ซื่อตรงต่อหน้าที่ราชการ ทั้งได้ทำงานในกรมรถไฟมาเป็นเวลาถึง 20 กว่าปี ทำงานในหน้าที่นายช่างใหญ่ผู้บังคับการนี้เป็นตำแหน่งใหญ่ที่ต้องรับผิดชอบมากกว่างานที่นายกิตตินส์ได้เคยทำมาแล้ว ประกอบกับการที่ได้ทราบคร่าวอยู่ในประเทศรอนเป็นเวลานาน ทั้งอายุก็ล่วง 50 ปีแล้ว ความสามารถจึงเสื่อมถอยลง<sup>1</sup> เมื่อเป็นเช่นนี้รัฐบาลจึงมุ่งสนใจผลงานของกรมรถไฟหลวงสายใต้มากกว่ากรมรถไฟหลวงสายเหนือ

ส่วนการเชื่อมทางรถไฟสายใต้ของไทยกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายูนั้น สัญญาเคิมระบุให้ต่อทางเมืองกลันตันไปตามฝั่งตะวันออกของแหลมมลายู ภายหลังจากทั้งสองฝ่ายได้เห็นพ้องกันว่าควรต่อทางไทรบุรีไปตามฝั่งตะวันตกจะดีกว่า เพราะจะทำได้แล้วเสร็จในเร็ววัน เนื่องจากระยะทางสั้นกว่ากัน และจะใช้ทุนทำการไค่น้อยลงกว่าด้านมาท<sup>2</sup> ทั้งจะย่นเวลาสื่อสารไปรษณีย์จากยุโรปมากรุงเทพฯ ฯ ให้เร็ว เท่ากับจากยุโรปถึงสิงคโปร์ ชาวอังกฤษในบีนังก็สนับสนุนให้เชื่อมทางใหม่นี้ ดังความเห็นที่ปรากฏแพร่หลายในหนังสือพิมพ์<sup>3</sup>

<sup>1</sup> กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 36 พ.ศ. 2456 - 61, "เจ้าพระยาวางษา ฯ กราบ บังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว," สำเนา 28 เมษายน พ.ศ. 2456.

<sup>2</sup> แฟ้มเดียวกัน, "เปลี่ยนทางรถไฟสายใต้และสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโกลก."

<sup>3</sup> แฟ้มเดียวกัน, ส่วนวันที่ 3, "กรมพระเทวะวงศ์ ฯ กราบทูล กรมหลวงจันทบุรี-นฤนารถ ฯ," สำเนา ที่ 89/4888, 9 สิงหาคม พ.ศ. 2456.

ความประสงค์ที่แท้จริงของอังกฤษนั้นต้องการให้มีการ เชื่อมทางรถไฟของทั้งสอง ประเทศทั้งทาง เมืองกลันตันและไทรบุรี แต่ฝ่ายไทยเห็นว่า ถ้าต้องทำต่อทั้งสองทาง เงิน ที่จะใช้เป็นทุนทำทางรถไฟย่อมไม่พอ จำเป็นต้องกู้เงินเพิ่มเติม กรมพระเทวะวงศ์ ๑ จึงทรงมีพระคำริจะเอาสัญญาว่าเมื่อฝ่ายอังกฤษต้องการเช่นนั้น ถ้ารัฐบาลไทยจะตกลงต่อทาง รถไฟทางเมืองกลันตัน อังกฤษจะยอมให้ไทยกู้เงินเพิ่มเหมือนอย่างที่เคยกู้มาแล้ว โดย กระทรวงคมนาคมคำนวณวงเงินที่จะใช้ในการต่อทางรถไฟสายนี้ประมาณ เจ็ดแสนปอนด์ ต่อมาได้มีการตกลงกันระหว่างกระทรวงที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง คือ ต่างประเทศ, คมนาคม, มหาดไทยและกระทรวงพระคลัง ๑ ว่าทางรถไฟสายใต้จะต้องทำให้เดินรถได้ถึงกรุงเทพฯ ๑ และต่อเชื่อมกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายูสายไทรบุรีแล้วเสร็จ จึงจะทำทางต่อทาง เมืองกลันตัน และฝ่ายสหพันธรัฐมลายูจะต้องให้กู้เงินตามแบบสัญญาที่เคยทำครั้งก่อนอีก เป็นเงิน 750,000 ปอนด์ ต่อมาฝ่ายอังกฤษได้ยินยอมตกลงด้วยทุกประการ<sup>2</sup>

ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2459 (ค.ศ. 1916) ทางรถไฟสายใต้ของไทยก็ สำเร็จจนจะต่อกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายู ในขณะที่เดียวกันอัครราชทูตอังกฤษได้มี หนังสือแจ้งว่า ปลายทางรถไฟทางปลิสซึ่งไคลงมือทำมาแต่เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2458 (ค.ศ. 1915) ไคทำมาถึงชายพระราชอาณาเขตไทย ตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2459 (ค.ศ. 1916)<sup>3</sup> ต่อมากระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากนายกิตตินิสว่า การสร้าง ทางรถไฟสายแยกแต่ภูตะเกาถึงเขตแดนเมืองไทรบุรีนั้น ปลายทางของรถไฟสายนี้ได้ทำไป ถึงอาณาเขตไทรบุรีตั้งแต่วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2459 กรมรถไฟหลวงสายใต้จึงขอ

<sup>1</sup> เพิ่งอ้าง.

<sup>2</sup> ส่วนวนเดียวกัน, "กรมพระเทวะวงศ์ ๑ กราบทูล กรมหลวงปราจิณกิติบดี [ราชเลขานุการ] ," สำเนา ที่ 404/13199 , 22 มีนาคม พ.ศ. 2457.

<sup>3</sup> กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 37 ส่วนวนที่ 2 ตอน 2 พ.ศ. 2459, "เจ้าพระยา วงษา ๑ กราบทูล กรมพระเทวะวงศ์ ๑," ที่ 13/3830, 1 สิงหาคม พ.ศ. 2459.



อนุญาตต่อเชื่อมปลายทางรถไฟสายนี้กับรถไฟของอังกฤษที่ได้ทำขึ้นมาถึง เขตเมืองปารีสแล้วนั้น<sup>1</sup> ต่อมาเจ้าพระยาวงษา ฯ เสนาบดีกระทรวงคมนาคมจึงอนุญาตให้ต่อเชื่อมทางรถไฟของทั้งสองประเทศเข้าด้วยกัน และกรมรถไฟหลวงสายใต้ได้รายงานว่า ทางรถไฟสายแยกแต่ตำบลอุทะเกาไปพรมแดนไทรบุรี ได้ต่อเชื่อมกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายาที่ได้ทำขึ้นแต่เมืองไทรบุรีเมื่อวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2459 (ค.ศ. 1917) ในเวลาที่ทำกรเชื่อมทางนั้น เจ้าพนักงานของกรมรถไฟทั้งสองฝ่ายได้อยู่พร้อมกัน ณ ที่นั้นด้วย<sup>2</sup>

อนึ่ง ทางรถไฟสายแยกนี้ แม้จะติดต่อดังกันแล้วก็ดี แต่ในชั้นต้นนี้คงจะเดินได้แต่รถงานเท่านั้น เพราะสะพานเหล็กต่าง ๆ สิ่งซื้อไม่ได้ เนื่องจากเกิดสงครามโลกครั้งที่ 1 ขึ้นในยุโรป จึงต้องใช้สะพานไม้แทนเป็นการชั่วคราว และการที่จะเดินรถรับส่งไปรษณีย์กับระหว่างกรุงเทพฯ - ยุโรปโดยใช้ทางรถไฟสายนี้ การดำเนินงานชั้นแรกยังไม่สะดวกนัก<sup>3</sup> ส่วนการเชื่อมทางรถไฟสายใต้ของไทยกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายาที่มาจากฝั่งตะวันออกคือทางกลับกันนั้น เมื่อฝ่ายสหพันธรัฐมลายาได้สร้างทางรถไฟจากปาสิร์มาซ ถึงแม่น้ำโลกแล้ว ใคงการก่อสร้างเพราะเกิดเหตุขัดข้องด้วยหาเครื่องใช้ลำบาก เนื่องจากอยู่ในระหว่างสงคราม จะต้องรอนจนกว่าสิ้นสงครามและราคาสิ่งของต่าง ๆ ถูกลง<sup>4</sup> จากการประสบอุปสรรคดังกล่าวทำให้การสร้างรถไฟต้องล่าช้าออกไปอีก

<sup>1</sup>สำนวนเดียวกัน, "เจ้าพระยาวงษา ฯ กราบทูล สมเด็จ ฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ ฯ," ที่ 34/11051, 1 มีนาคม พ.ศ. 2459.

<sup>2</sup>แฟ้มเดียวกัน, "สมเด็จ ฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ ฯ ถึง เจ้าพระยาวงษา ฯ," สำเนา, ที่ 1/189, 4 เมษายน พ.ศ. 2460.

<sup>3</sup>แฟ้มเดียวกัน, "เจ้าพระยาวงษา ฯ กราบทูล สมเด็จ ฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ ฯ," ที่ 34/11051, 1 มีนาคม พ.ศ. 2459.

<sup>4</sup>กองบรรณสาร แฟ้มที่ 36 สำนวนที่ 1, "สมเด็จ ฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ ฯ ถึงเจ้าพระยาวงษา ฯ, สำเนา, ที่ 38/13777, 18 มีนาคม พ.ศ. 2459.

## สงครามโลกครั้งที่ 1 และผลที่มีต่อกิจการรถไฟไทย

สงครามโลกครั้งที่ 1 เกิดขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2457 (ค.ศ. 1914) โดยคู่สงครามประกอบด้วยเยอรมนีกับออสเตรีย - ฮังการี ซึ่งเรียกว่า กลุ่มมหาอำนาจกลาง (Central Powers) ฝ่ายหนึ่ง และอังกฤษกับฝรั่งเศส ซึ่งรวมกันเป็นกลุ่มสัมพันธมิตร (Allied Powers) อีกฝ่ายหนึ่ง นอกจากนี้ยังมีประเทศพันธมิตรของทั้งสองฝ่ายเข้าร่วมสงครามอีกหลายประเทศ ขอบเขตของสงครามจึงกว้างขวางและส่งผลกระทบต่อเกือบทั่วโลก โดยเหตุที่มหาอำนาจทั้งสองฝ่ายต่างมีอาณานิคมและผลประโยชน์อยู่ในดินแดนต่าง ๆ เช่น เยอรมนีมีอาณานิคมส่วนใหญ่อยู่ในแอฟริกา อังกฤษและฝรั่งเศสมีอาณานิคมหลายแห่งในเอเชียและในแอฟริกา ดังนั้น มหาอำนาจทั้งสองฝ่ายต่างต้องระวังไม่ให้ประเทศคู่สงครามทำการแทรกซึมหรือโจมตีอาณานิคมเพื่อทำลายผลประโยชน์ของตนในดินแดนโพ้นทะเล เพราะอาณานิคมเหล่านี้เป็นแหล่งสำคัญในการส่งอาหารและวัตถุดิบอื่น ๆ ซึ่งจะเป็นพลังสนับสนุนการทำสงคราม ทั้งประเทศอริราชยังได้อาศัยกำลังทหารจากอาณานิคมของตนเข้าช่วยเหลือในการรบอีกด้วย ดังนั้น หลังจากที่สงครามโลกครั้งที่ 1 ระเบิดขึ้นแล้ว อังกฤษซึ่งความปกติมักกระแวงภัยจากเยอรมนีว่าจะทำการคุกคามผลประโยชน์และความมั่นคงของตนในแหลมมลายู ได้ทวีปฏิบัติการที่เข้มงวดในภาวะสงคราม โดยการสอดส่องพฤติกรรมของชาวเยอรมันในภูมิภาคนี้มากยิ่งขึ้น กลุ่มชาวเยอรมันที่รับราชการในกรมรถไฟของไทยจึงตกเป็นเป้าหมายแห่งการเพ่งเล็งของอังกฤษ เหตุนี้อังกฤษจึงใช้วิธีการทูตเป็นเครื่องมือของตนในการควบคุมและกีดกันชาวเยอรมันในทุกวิถีที่อังกฤษต้องการ ทั้งนี้ อังกฤษได้รับความร่วมมือจากกระทรวงการต่างประเทศของไทยเป็นอย่างดี เพราะกรมพระเทวะวงศ์ ๗ ทรงนิยมนอังกฤษมาเป็นเวลาช้านานแล้ว ซึ่งบางครั้งปฏิบัติการทางการทูตของอังกฤษจะพิจารณาได้ว่าอยู่ในข่ายก้าวกายและวิครอนสิทธิของรัฐบาลไทย ดังเช่นกรณีการเรียกประมูลเช่าห้องขายอาหารและที่พักคนโดยสาร ณ สถานีรถไฟทุ่งสงและชุมพร นายเฮอเบิร์ต จี. เคอริง (Herbert G. Dering)<sup>1</sup> อัครราชทูตอังกฤษประจำประเทศไทยได้กราบทูลกรมพระ

<sup>1</sup> ภายหลังได้รับพระราชทานยศขุนนางเป็น sir

ท้าวเววงศ์ ๆ ว่า ชาวเยอรมันชื่อ นายเก. ชาร์ชมิทท์ (G. Schaarschmidt) ซึ่งดำรงตำแหน่งประธานสาขาสมาคมการเดินเรือเยอรมันแห่งกรุงเทพฯ (President of the branch of the Deutscher Flottenverein in Bangkok) ได้เขียนจดหมายไปยังเยอรมนีว่า ชาวเยอรมันได้ก่อตั้งบริษัทใหม่ 3 แห่งในประเทศไทย และหนึ่งในจำนวนนั้นคือ บริษัทเพื่อการจัดการห้องอาหารในสถานีรถไฟแห่งประเทศไทย (Company for the management of restaurants in the railway station of Siam) ซึ่งนายเคอริงเห็นว่า บริษัทเยอรมันแห่งนี้พยายามที่จะเข้ามามีส่วนในกิจการรถไฟสายใต้ของไทย อันเป็นอันตรายร้ายแรงต่อผลประโยชน์ของอังกฤษ นายเคอริงได้อ้างถึงความรังเกียจของรัฐบาลอังกฤษและรัฐบาลสหพันธรัฐมลายาที่มีต่อการว่าจ้างชาวเยอรมันไม่ว่าในกรณีใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟสายใต้ ซึ่งความรู้สึกนี้เองเป็นสาเหตุผลักดันให้อังกฤษยินยอมให้รัฐบาลไทยในสมัยรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวกู้เงินสร้างทางรถไฟสายใต้ ดังนั้น นายเคอริงจึงถือว่าเป็นหน้าที่ของเขาในฐานะตัวแทนของรัฐบาลอังกฤษและรัฐบาลสหพันธรัฐมลายาที่จะให้คำเตือนที่จริงจังแก่รัฐบาลไทยว่า ถ้ามีการมอบกิจการดังกล่าวให้แก่บริษัทเยอรมัน ไม่มีปัญหาเลยที่รัฐบาลทั้งสองจะต้องคัดค้านอย่าง เป็นทางการในทันทีทันใด ตัวนายเคอริงเองนั้นต้องการขจัดการกระทำใด ๆ ก็ตามที่จะกีดกันความก้าวหน้าของการเจรจาเพื่อเชื่อมทางรถไฟระหว่างประเทศไทยกับสหพันธรัฐมลายา เขาให้เหตุผลว่า เยอรมนีใช้วิธีซื้อเชิงุแบบใหม่ในการแทรกแซงทางการค้าโดยมีแผนการเพื่อจุดมุ่งหมายทางการเมือง ดังนั้น เขาจึงกราบทูลขอให้กรมพระท้าวเววงศ์ ๆ ทรงเป็นพระธุระในเรื่องนี้โดยเร็วที่สุด และให้รับประกันว่า เพราะเหตุผลทางการเมืองของเรื่องสำคัญเช่นนี้ แผนการของเยอรมนีจะไม่ได้รับประโยชน์ตอบแทนเลย<sup>1</sup>

จากท่าทีของอัครราชทูตอังกฤษครั้งนี้พอจะประมวลได้ว่า อังกฤษกลัวการแทรกแซงของเยอรมนีในแหลมมลายูมากจนใช้ภาวะความเป็นเจ้าหนี้นี้บีบให้รัฐบาลไทยทำตามความ

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ท.21/41, "Dering to Prince Devawongse," Urgent, Private and Confidential, Copy, Sept. 12, 1916.

ประสงค์ของตน ซึ่งก็ได้รับผลสำเร็จ เพราะกรมพระเทวะวงศ์ ฯ ได้มีลายพระหัตถ์ชี้แจงไปยังกระทรวงคมนาคมว่า การประมูลครั้งนี้แท้จริงรัฐบาลไม่ได้กำไรมากมายนัก ควรจะบอกเลิกการที่ประกาศไว้ในหนังสือพิมพ์ว่าจะเรียกประมูลเสีย และหากคนไทยเข้ารับทำการโดยไม่ต้องประมูล เพื่อจัดการไม่ให้ฝ่ายอังกฤษร้องเรียนมาอีก เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศไทยจึงทรงมีลายพระหัตถ์รับคำกับอัครราชทูตอังกฤษว่า จะคิดจัดการโดยเพิ่มความสามารรถไม่ให้เป็นดังเช่นที่ทูตอังกฤษกล่าวหา<sup>1</sup> ต่อมาเจ้าพระยาวงษา ฯ ได้สั่งการให้นายกิตตินส์จัดการป้องกันมิให้เกิดเหตุร้อนใจ แต่เสนาบดีกระทรวงคมนาคมเห็นว่าไม่ควรจะถอนประกาศในหนังสือพิมพ์ เพราะนายกิตตินส์ได้รับรองโดยแข่งขันว่าจะไม่ปล่อยให้บริษัทเยอรมันรับประมูลไปได้<sup>2</sup>

อย่างไรก็ตาม กรมพระเทวะวงศ์ ฯ ทรงเห็นว่า "...เจ้าพระยาวงษาบุประพัทธ์ เคยมีความเห็นไปรเยอรมันมาเสมอ จึงไม่แน่ใจนักว่าจะเป็นการตกลงสำเร็จตลอดไปได้หรือไม่..."<sup>3</sup> เมื่อเป็นการไม่แน่นอนเช่นนี้ จึงได้เพิ่มความลงในประกาศว่า รัฐบาลไม่จำเป็นต้องให้ประมูลราคาสูงที่สุดได้รับทำ การจึงได้ตกลงตามความเห็นของกรมพระเทวะวงศ์ ฯ และตามความประสงค์ของอัครราชทูตอังกฤษ<sup>4</sup>

จะเห็นได้ว่า นโยบายจัดการกิจการ เรืองรถไฟสายใต้ของไทยตกอยู่ที่การควบคุมของอังกฤษโดยปริยาย เมื่อรัฐบาลไทยทำการสิ่งใดที่อาจกระทบกระเทือนต่อประโยชน์ของอังกฤษ อังกฤษจะคัดค้านในทันที และรัฐบาลไทยมักจะโอนอ่อนตามอังกฤษ ซึ่งบางครั้งก็ทำให้ฝ่ายไทยเสียประโยชน์เช่นกัน

<sup>1</sup> ปีกเดียวกัน, "กรมพระเทวะวงศ์ ฯ กราบทูล กรมหลวงปราจิณกิติบดี," ที่ 127/6497, 12 กันยายน พ.ศ. 2459.

<sup>2</sup> ปีกเดียวกัน, "ขอลายพระหัตถ์ ฯ ถวายพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว," (ม.ป.ท.)

<sup>3</sup> คูเชิงอรรถ ที่ 1, หน้าเดียวกัน.

<sup>4</sup> คูเชิงอรรถ ที่ 2, หน้าเดียวกัน.

หลังจากประสบความสำเร็จในการกีดกันไม่ให้ชาวเยอรมันเข้ามามีผลประโยชน์ในกิจการรถไฟสายใต้ได้ไม่กี่วัน นายเคอริงก็มีจดหมายมากราบทูลกรมพระเทวะวงศ์ ๑ ว่า ตามที่เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศไทยทรงมีหนังสือฉบับไปถึงตัวเขา ความว่า รัฐบาลไทยได้ส่ง เรือรบลาดตระเวนตามชายฝั่งของประเทศในกรณีที่มีการลักลอบนำอาวุธ และยุทธภัณฑ์อื่น ๆ เข้าในประเทศไทยโดยใช้เรือสำเภา บัดนี้อัครราชทูตอังกฤษได้รับ รายงานข่าวสืบหน้าจากพลเรือเอกแกรนท์ (Admiral Grant) จากสิงคโปร์ อันเป็นเหตุให้นายเคอริงต้องวิตกต่อกับเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศไทย เป็นการลับอย่างรีบด่วน เพราะมีรายงานทางราชการจากเมืองเซี่ยงไฮ้ (Shanghai) แม้จะยังไม่เป็นที่ยืนยันแน่นอน แต่ย้ำความว่า เยอรมนีกำลังพยายามส่งอาวุธไปอินเดียโดยผ่านทางพม่า<sup>1</sup> รายงานดังกล่าวแจ้งว่า "... เมื่อเร็ว ๆ นี้ บริษัทญี่ปุ่นชื่อโอคุระได้ขายอาวุธขนาดใหญ่ ๆ หนึ่งหรือ

---

<sup>1</sup> ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 ในระยะก่อนที่ไทยจะประกาศสงครามกับฝ่ายมหาอำนาจกลาง ก็มีข่าวลือทำนองว่า ไทยเป็นแหล่งส่งสมของกำลังฝ่ายเยอรมนี เช่น หนังสือพิมพ์นิวยอร์กไทมส์ (New York Times) ฉบับวันที่ 30 พฤศจิกายน ค.ศ. 1915 ลงข่าวว่านายทหาร เยอรมันซึ่งกระจัดกระจายอยู่ทางแหลมมลายูในเขตแดนไทยได้คบคิดกับชาวอินเดียและชาวพม่า ซึ่งเอาใจออกห่างเตรียมการกบฏต่ออังกฤษ รวบรวมกำลังได้ถึงหมื่นหกพันคนเพื่อจะก่อการให้ลุกขึ้นมาขึ้นไปถึงพม่า แม้ว่าภายหลังรัฐบาลไทยจะแก้ข่าวว่าไม่เป็นความจริง แม้จะมีมูลอยู่บ้าง แต่ก็ไม่น่าเป็นจริงทั้งหมด และข่าวเช่นนี้ทำให้เกิดความรู้สึกว่าเป็นการก้าวร้าวและตีเตียนไทยว่าปกครองมณฑลอันแอ่ กุแลไม่ทั่วถึง เข้าใจว่าข่าวลือทำนองนี้เองที่ทำให้อังกฤษเกิดความพะวักพะวนและระแวงการก่อการร้ายจากฝ่ายเยอรมัน [อ้างจาก ก.จ.ช., ร.6 ต.16/29 "หนังสือพิมพ์นิวยอร์กไทมส์ ลงข่าวเรื่องคนเยอรมันในมลายูและไทย ให้อาวุธแก่พวกชนบดินเดีย," (4 ธ.ค. - 25 ม.ค. 2458)].

สองงวต ซึ่งกล่าวกันว่ากำลังขนส่งไปประเทศพม่า ยังมีชาวญี่ปุ่นร่วมเดินทางไปกับขบวน  
ขบวนเป็นเล็กลงไปยังจุดหมายปลายทางเดียวกัน [พม่า] นี้ด้วย<sup>1</sup>

อัครราชทูตอังกฤษอ้างถึงคำบอกเล่าที่ว่า จุดหมายปลายทางของการขนอาวุธเหล่านี้  
ขึ้นบก คือบริเวณคอคอคกระของไทย เพราะเป็นส่วนที่แคบที่สุดของประเทศ ซึ่งนายเคอริง  
เห็นว่าเป็นบริเวณที่เหมาะสมที่สุดที่จะเลือกเพื่อใช้ทำการ เช่นนี้ ดังนั้นเขาจึงกราบทูลกรม  
พระเทวะวงศ์ ฯ ขอให้เจ้าหน้าที่ทั้งทางบกและทางเรือของไทยใช้ความระมัดระวังเป็น  
พิเศษในการตรวจตราดินแดนดังกล่าว<sup>2</sup> ซึ่งตามเส้นทางที่นายเคอริงกล่าวถึงว่ามี การขนอาวุธ  
เป็น คือจากญี่ปุ่นขึ้นบกที่คอคอคกระผ่านพม่าเข้าไปในอินเดีย ทั้งนี้เขายกเหตุความสงสัยมุ่ง  
ไปที่นายเซ. อัมโมน (C. Ammon) วิศวกรเยอรมันซึ่งเคยสร้างทางรถไฟสายใต้ ต่อมา  
สัญญาจ้างสิ้นสุดลงจึงได้เข้าทำงานในกรมทาง และถูกส่งตัวไปควบคุมการสร้างถนนจาก  
ชุมพรถึงปากลาย [ตำบลหนึ่งในจังหวัดระนอง] อัครราชทูตอังกฤษได้แสดงความเสียใจที่  
มีการใช้คนเยอรมันทำงานในบริเวณซึ่งบ่งว่าใช้ขนอาวุธขึ้นบกไปยังพม่า และรู้สึกกระวน  
กระวายแก่วิศวกรที่คนเยอรมัน เช่นนายอัมโมนจะปรากฏตัวในจุดดังกล่าว แต่เขาก็ยัง  
หวังว่า นายอัมโมนคงจะถูกย้ายไปยังที่อื่น นายเคอริงอ้างเหตุความไม่ไว้วางใจว่า เพราะ

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ท. 21/41 "Dering to Prince Devawongse," Copy, Private and Confidential, Sept. 21, 1916. "...a Japanese firm Okura and Company have recently sold one or two large consignments which are stated to be on their way to Burma. Japanese are also said to be accompanying a shipment of rifles for the same destination."

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.6 ท. 21/41, "Dering to Prince Devawongse," Copy, Private and Confidential, Sept. 21, 1916.

นายอัมโมน เคยทำการโฆษณาต่อต้านอังกฤษ และยังสามารถให้การช่วยเหลือความเคลื่อนไหวใด ๆ ก็ตาม เพื่อส่งอาวุธขึ้นบก ณ คอคอดกระ ดังนั้น เขาจึงขอร้องอย่างรีบด่วนให้รัฐบาลไทยเร่งระงับเหตุดังกล่าว<sup>1</sup>

กรมพระเทวะวงศ์ ๑ ได้มีลายพระหัตถ์ลับตอบอัครราชทูตอังกฤษว่า เป็นการยากที่เยอรมนีจะส่งอาวุธมาตามเส้นทางดังกล่าว ถ้าส่งมาจริงรัฐบาลไทยก็คงจะสังเกตเห็น และทำการจับกุมได้โดยง่าย<sup>2</sup> อย่างไรก็ตาม พระองค์ทรงมีหนังสือไปสอบถามเจ้าพระยาวงษา ๑ เรื่องนายอัมโมน<sup>3</sup> ซึ่งเสนาบดีกระทรวงคมนาคมได้กราบทูลตอบว่า นายอัมโมนนั้นแต่เดิมรับราชการอยู่ในกรมรถไฟสายใต้ ตำแหน่งวิศวกรประจำภาค ทำการสร้างทางในตอนชุมพร ครั้นเมื่อการสร้างทางในส่วนนั้นแล้วเสร็จ จะต้องผ่อนให้วิศวกรออกจากงานซึ่งนายอัมโมนก็เป็นผู้หนึ่งที่จะต้องออกจากราชการด้วย แต่ประจวบเวลาตำแหน่งวิศวกรในกรมทางว่างลง กระทรวงคมนาคมจึงให้กรมรถไฟสายใต้โอนนายอัมโมนมารับราชการในกรมทาง เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2458 (ค.ศ. 1915) กรมทางจึงให้นายอัมโมนเป็นหัวหน้าทำทางตั้งแต่ชุมพรถึงกระบี่แต่บัดนั้นมา การที่โอนนายอัมโมนมาไว้ในกรมทางนั้นเนื่องจากเห็นว่า ได้เปรียบกว่าที่จะจ้างวิศวกรเข้ามาจากต่างประเทศ เพราะไม่ต้องเสียค่าโดยสาร การที่ไปประจำอยู่ ณ ชุมพรและระนอง ก็เพราะเหตุผลเดียวกัน คือ นายอัมโมนคุ้นกับสภาพท้องถิ่นอยู่แล้ว<sup>4</sup>

<sup>1</sup>Ibid.

<sup>2</sup>ปกเดียวกัน, "Prince Devawongse to Dering," Copy, No. 175/6916, Private and Confidential, Sept. 21, 1916.

<sup>3</sup>ปกเดียวกัน, "กรมพระเทวะวงศ์ ๑ ถึง เจ้าพระยาวงษา ๑, สำเนา, ที่ 22/6911, 21 กันยายน พ.ศ. 2459.

<sup>4</sup>ปกเดียวกัน, "เจ้าพระยาวงษา ๑ กราบทูล กรมพระเทวะวงศ์ ๑, สำเนา, ที่ 22/5807, 23 กันยายน พ.ศ. 2459.

สำหรับนายอัมโมนั้น กรมพระเทวะวงศ์ ๑ ทรงตั้งข้อสงสัยคิดว่า เมื่อครั้งทำการสร้างทางรถไฟสายใต้ผู้นั้น นายไลล์ (Lyle) อุปทูตอังกฤษในเวลานั้นเคยร้องเรียนต่อพระยาก็ลายมไทรที่ว่า นายอัมโมนเป็นผู้แจกหนังสือปกขาวของเยอรมนีให้แก่เจ้าพนักงานไทย โดยไชของที่ประทับตราของกรมรถไฟด้วย ซึ่งต่อมากระทรวงการต่างประเทศได้ตกลงกับนายกิตตินส์ ออกคำสั่งห้ามข้าราชการกรมรถไฟพูดเรื่องการทำสงครามโลก โดยสาเหตุที่จะทำลายความเป็นกลางของประเทศไทยโดยมีบทลงโทษว่า ถ้าใครขึ้นทำเช่นนั้นจะไล่ออกจากตำแหน่ง โดยไม่มีกำหนดเวลาบอกล่วงหน้าเลย การจึงสงบมา

ครั้นนายเคอริง เข้ามารับตำแหน่งในประเทศไทย ก็แสดงความไม่พอใจขอให้ถอนคนเยอรมันที่ทำการสร้างทางรถไฟสายใต้เสีย ซึ่งมีนายอัมโมนรวมอยู่ด้วย แต่กรมพระเทวะวงศ์ ๑ ทรงตอบชี้แจงว่า ตั้งแต่ที่มีคำสั่งออกแต่ครั้งก่อนแล้วยังไม่ปรากฏว่าคนเยอรมันที่รับราชการอยู่ในกรมรถไฟสายใต้จะกระทำผิดอย่างหนึ่งอย่างใด ถ้าจะทำการถอดถอนเสียพระองค์ก็มีพระดำริว่าไม่เป็นการยุติธรรมที่จะปฏิบัติเช่นนั้น นายเคอริงจึงสงบท่าทีอยู่ ครั้นเจ้าพระยาวงษา ๑ ไปตรวจการสร้างทางรถไฟสายใต้จึงได้ถอนนายอัมโมนจากกรมรถไฟสายใต้เข้ามาทำการอยู่ในกระทรวงคมนาคม แต่ต่อมาก็กลับใช้ให้นายอัมโมนออกไปทำทางที่แหลมมลายูอีก อัครราชทูตอังกฤษจึงสบโอกาสเหมาะที่จะคัดค้าน กรมพระเทวะวงศ์ ๑ ทรงเห็นว่า ถ้าไม่ได้ถอนนายอัมโมนเข้ามาแล้วจะไม่มีทางที่นายเคอริงจะทำเช่นนั้นได้ แต่เมื่อถอนเข้ามาแล้วกลับไชออกไปอีก ก็มีเหตุสมควรที่ทูตอังกฤษจะร้องเรียนได้ กรมพระเทวะวงศ์ ๑ ทรงกริ่งพระทัยว่าพระองค์จะขอให้เจ้าพระยาวงษา ๑ เปลี่ยนตัวนายอัมโมนก็คงไม่สำเร็จ จึงนำความขึ้นกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ขอพระราชทานพระบรมราชวินิจฉัยในเรื่องนี้ โดยทรงกราบบังคมทูลแนะนำว่า ถ้าถอนนายอัมโมนแล้ว จะเป็นการกระทำที่สมเหตุผล และจะไม่มีคำร้องเรียนจากทูตอังกฤษอีก<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ใบบอกเดียวกัน, "กรมพระเทวะวงศ์ ๑ กราบบังคมทูล กรมหลวงปราจิณกิติบดี,"



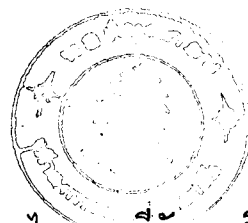
เพื่อระงับเหตุรอนใจของอัครราชทูตอังกฤษและเพื่อรักษาทางไมตรีระหว่างประเทศไทยกับอังกฤษ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวจึงโปรดเกล้าฯ ให้ กรมราชเลขาฯ ออกหนังสือหมาย "ลับ" ถึงเจ้าพระยาวงษาฯ ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2459 ให้เสนาบดีกระทรวงคมนาคมตอนนายอัมโมน เข้ามารับราชการในกระทรวงที่กรุงเทพฯฯ เสียเมื่อนายเคอริงทราบความกึ่งนั้น จึงมีจดหมายกราบทูลกรมพระเทวะวงศ์ฯ แสดงความพอใจและตั้งความหวังไว้ว่าจะไม่มีการจัดวิศวกรเยอรมันคนอื่นเข้ารับตำแหน่งแทนนายอัมโมน โดยเขาให้เหตุผลสั้น ๆ ในการกีดกันชาวเยอรมันว่า "...ไม่มีจุดจบสำหรับการคิดอุปบายของศัตรูของเรา..."<sup>1</sup>

อย่างไรก็ตาม เจ้าพระยาวงษาฯ ได้มีหนังสือกราบทูลกรมหลวงปราจิณกิติบดี ราชเลขาฯ เพื่อแถลงความจริงว่า การที่กรมทางไค้ให้นายอัมโมนเป็นหัวหน้าทำถนนจากชุมพรถึงกระบี่นั้น ไม่ได้เรียกตัวกลับมารับราชการในกรุงเทพฯฯ ยังคงให้ทำการอยู่ ณ ที่เดิม เป็นแต่โอนหน้าที่จากกรมรถไฟไปกรมทางเท่านั้น และการที่โอนนายอัมโมนครั้งนั้นเพราะเห็นว่าเป็นผู้คุ้นเคยกับกิจการในประเทศไทยอยู่แล้ว ทั้งไม่ต้องเสียค่าโดยสารในการว่าจ้างคนเข้ามาใหม่ด้วย อนึ่ง ความจริงแล้วยังมีวิศวกรในกรมรถไฟสายไค้ที่เป็นชาวเยอรมันทำการอยู่ในมณฑลสุราษฎร์ธานีอยู่เช่นกัน<sup>2</sup>

เมื่อประมวลเหตุการณ์แล้ว จะเห็นได้ว่าเจ้าพระยาวงษาฯ ได้พยายามที่จะรักษาประโยชน์ของประเทศ แต่เนื่องจากไม่เป็นที่พอใจของฝ่ายอังกฤษ เสนาบดีกระทรวงคมนาคมจึงถูกอัครราชทูตอังกฤษใช้วิธีการทางการทูตบีบให้ย้ายข้าราชการในบังคับ ถ้าจะวิเคราะห์พฤติการณ์ของนายเคอริงแล้ว จะเห็นได้ว่าเป็นการก้าวล่วงกิจการภายในของรัฐบาลไทยอย่างมาก แมว่าอังกฤษจะมีเหตุผลว่าทำเพื่อความปลอดภัยของอังกฤษก็ตาม แต่

<sup>1</sup> ปีกเดียวกัน, "Dering to Prince Devawongse," No. 187/7284, Private and Confidential, Copy, Sept. 30, 1916. "...There is no end to the intriguing of our enemies."

<sup>2</sup> ปีกเดียวกัน, "กรมราชเลขาฯ, ย่อหนังสือแผนกต่างประเทศ รายงานเรื่องถนนนายอัมโมน," (ม.ป.ท.)



ในขณะนั้นประเทศไทยยังดำรงสถานะ เป็นกลาง แม้ว่ารัฐบาลไทยอาจมีพันธกรณีบางอย่าง ที่จำกัดปฏิบัติต่ออังกฤษในฐานะที่อังกฤษเป็นแหล่ง เงินกู้ที่นำมาใช้สร้างทางรถไฟสายใต้ แต่ลักษณะปฏิบัติของจักรวรรพทุอังกฤษในเรื่องนี้แสดง ออกชัดแจ้งจน เป็นการฝ่าฝืนวิสัยสภาพ " เป็นกลาง " ของฝ่ายไทย. ทั้งที่ขณะนั้นนายอัมโมนได้ย้ายมารับราชการในกรมทางแล้ว จึง ไม่มีความเกี่ยวข้องใด ๆ กับกรมรถไฟสายใต้ต่อไป การที่อังกฤษพยายามกีดกันชาวเยอรมัน โดยไม่คำนึงว่าหน่วยงานนั้นไม่มีข้อผูกมัดใด ๆ ที่อังกฤษจะลำเลิกบุญคุณได้ เช่นการให้กู้เงิน สร้างทางรถไฟสายใต้ จึงน่าจะตัดสินพฤติกรรมของนายเคอริงว่า ทำการพิกัดผลประโยชน์ ของประเทศตนจนเกินขอบ เขตถึงขั้นบีบให้รัฐบาลไทยทำตามความประสงค์ของฝ่ายอังกฤษจน ล่วงขีดชั้นของสภาวะ " เป็นกลาง " อนึ่ง การที่ผู้บริหารของไทยโอนอ่อนตามข้อเรียกร้องนี้ แม้จะ เป็นการกระทำเพื่อรักษาสัมพันธภาพระหว่างประเทศทั้งสองก็ตาม แต่ ก็เป็นการเข้าข้าง อังกฤษอย่างมาก อันมิใช่ลักษณะของประเทศที่เป็นกลางอย่างแท้จริง

สรุปผลการปฏิบัติการทางการทูตของนายเคอริงครั้งนี้ ทำให้เจ้าพระยาวงษา ฯ ต้องสั่งการให้กรมทางย้ายนายอัมโมนเข้ามารับราชการที่กรุงเทพฯ ฯ และมอบหมายการงาน ให้แก่นายงานรอง ซึ่งเป็นชาวอิตาลีทำการแทน<sup>1</sup>

วิโศบายของรัฐบาลไทยก่อนการประกาศสงครามโลกครั้งที่ 1 กับประเทศมหาอำนาจ กลางในส่วนที่มีผลต่อการ เปลี่ยนแปลงคูลอำนาจของชาว เยอรมันในกิจการรถไฟไทย

นโยบายต่างประเทศของไทยในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 นั้น แม้รัฐบาลจะ คงความเป็นกลาง ไม่เข้ากับฝ่ายใดในระยะแรก ๆ ของสงคราม แต่โดยเนื้อแท้แล้วในหมู่ คนไทยจำนวนไม่น้อยมีใจเอนเอียงเข้าข้างเยอรมนี เพราะถือว่าประเทศนั้นไม่เคยทำการ รุกรานเบียดเบียนเอาดินแดนในพระราชอาณา เขตหรือทำการใด ๆ ให้คนไทยเจ็บช้ำน้ำใจ ถึงเช่นอังกฤษและฝรั่งเศส อีกทั้งคนไทยก็นิยมชมชื่นในความก้าวหน้าทาง เทคนิคและวิทยา-

<sup>1</sup> ปีกเดียวกัน, "เจ้าพระยาวงษา ฯ กราบทูล กรมหลวงปราจิณกิติบดี,"

การใหม่ ๆ รวมทั้งสินค้าของเยอรมนี ในค่านักกิจการทหารนั้น นายทหารชั้นผู้ใหญ่ของไทยหลายคนสำเร็จการศึกษามาจากเยอรมนี เช่น สมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมหลวงนครสวรรค์วรพินิต ผู้ทรงดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงทหารเรือในขณะนั้น อนึ่ง สมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ามหิตลลิตยเกษตร (สมเด็จพระมหิตลาธิเบศรยลลิตยเกษตรวิกรม พระบรมราชชนก) ก็กำลังทรงศึกษาวิชาการทหารเรืออยู่ ณ ประเทศเยอรมนีเช่นเดียวกัน **ชัยชนะของเยอรมนีในสมรภูมิต่างแห่งในระยะต้นของสงครามเป็นสิ่งที่น่าสนใจ และ** ความชื่นชมในความสามารถของชาวเยอรมนีให้เพิ่มขึ้นในหมู่คนไทยส่วนใหญ่ แต่ในส่วนองค์พระประมุขของชาติ ซึ่งประทับอยู่ในอังกฤษมาเป็นเวลานาน เมื่อครั้งเสด็จไปศึกษาวิชาการ ณ ประเทศนั้น จึงทรงใฝ่พระทัยที่จะให้ประเทศกลุ่มสัมพันธมิตร เป็นฝ่ายชนะสงคราม ผู้ที่มีความคิดเห็นสอดคล้องกับพระราชดำริของพระองค์ คือ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ ซึ่งทรงนิยมนโยบายของอังกฤษมาเป็นเวลานาน และสมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลกประชานารถ เสนาธิการทหารบก ผู้ทรงเป็นแรงสนับสนุนที่สำคัญยิ่งในการโน้มน้าวให้พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงประกาศสงครามกับมหาอำนาจกลางในเวลาต่อมา

แม้ว่าประเทศไทยจะวางตนเป็นกลางในมหาสงครามครั้งนี้ แต่เมื่อการรบผ่านไปนานวันเข้า ฝ่ายสัมพันธมิตรเริ่มประสบชัยชนะในการรบในสมรภูมิต่างแห่ง ทำให้พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 ทรงมีพระราชดำริว่า ประเทศไทยสมควรที่จะประกาศสงครามกับมหาอำนาจกลางโดยเข้าร่วมเป็นพวกฝ่ายสัมพันธมิตร เพื่อว่าเมื่อสิ้นสงครามแล้ว ไทยจะได้โอกาสเจรจาขอปรับปรุงแก้ไขข้อเสียเปรียบต่าง ๆ ในการติดต่อกับประเทศมหาอำนาจทั้งหมด ดังนั้น พระองค์จึงทรงศึกษาเปรียบเทียบผลดี - ผลเสียของการเข้าร่วมสงครามครั้งนี้ และหาหนทางที่จะให้การประกาศสงครามของไทยต่อมหาอำนาจกลางเป็นไปโดยไม่เกิดเหตุการณ์ร้ายแรงขึ้นในประเทศ

สาเหตุที่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงหวั่นพระทัยว่า ถ้าประกาศสงครามกับมหาอำนาจกลางแล้วจะมีเหตุไม่สงบเกิดขึ้นนั้นน่าจะสันนิษฐานได้ว่า เพราะใน ส่วนคนไทยนั้นมีผู้นิยมนับถือเยอรมนีมาก ประกอบกับข่าวลือตั้งแต่พระองค์เสด็จขึ้นครองราชย์สืบจากสมเด็จพระบรมชนกนาถว่า พระราชอนุชาต่างพระมารดา คือ เจ้าฟ้ากรมหลวง

นครสวรรค์ควรพินิจจะทรงก่อการกบฏเพื่อแย่งชิงราชบัลลังก์ ทำให้เกิดความวิตกเป็นการภายในว่า ถ้าการประกาศสงครามครั้งนี้ทำความไม่พอใจให้แก่คนไทยส่วนใหญ่ซึ่งรวมทั้งเจ้าฟ้ากรมหลวงนครสวรรค์ ฯ ซึ่งทรงสำเร็จการศึกษาวิชาทหารมาจากเยอรมนีแล้ว อาจเกิดเหตุการณ์แทรกซ้อนโดยมีการนำคนไทยผู้ฝักใฝ่ในความนิยมเยอรมนีก่อการกบฏขึ้น

ส่วนสาเหตุที่ปรากฏตามหลักฐานประวัติศาสตร์นั้น พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 ทรงหวั่นพระทัยว่า ถ้าชาวเยอรมันจำนวนประมาณ 300 คนที่พำนักอยู่ในประเทศไทยเวลานั้นทราบเรื่องเข้า อาจมีการยุยงให้ก่อการจลาจลจวนวาย ทั้งชาวเยอรมันเองอาจทำการต่อสู้ขัดขืนต่อเจ้าหน้าที่ของฝ่ายไทยในกรณีที่มีการจับกุม หรือเนรเทศในฐานะศัตรูของประเทศไทย ปัญหาใหญ่ที่ผู้บริหารฝ่ายไทยประสบในการที่จะประกาศสงครามกับเยอรมนี คือ ชาวเยอรมันที่รับราชการอยู่ในเวลานั้นมีจำนวนไม่น้อย ส่วนใหญ่สังกัดอยู่ในกรมรถไฟสายเหนือ กรมไปรษณีย์โทรเลข และยังมีนายแพทย์ชาวเยอรมันที่เข้ามาทำงานในประเทศไทย ผู้อำนวยการพิพิธภัณฑสถานและหอพระสมุกแห่งชาติในเวลานั้น ก็เป็นชาวเยอรมัน ส่วนผู้ที่ไม่รับราชการนั้น ก็ประกอบอาชีพธุรกิจค้าขาย บริษัทใหญ่หลายแห่งในประเทศไทย เป็นของคนเยอรมันหรือชาวเยอรมันมีหุ้นส่วนอยู่ด้วย ดังนั้น ถ้าไทยจะประกาศสงครามกับมหาอำนาจกลางจะต้องเตรียมการแก้ไขปัญหานั้นอาจเกิดจากบุคคลเหล่านี้

พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงตั้ง เกตลักษณะยุทธสงสงครามระหว่างมหาอำนาจทั้งสองฝ่าย จนถึง พ.ศ. 2460 (ค.ศ. 1917) อันเป็นเวลาที่ยุทธสงสงครามกำลังรุนแรงและได้รับชัยชนะหลายแห่ง พระองค์จึงทรงไตร่ตรองที่จะประกาศสงครามกับมหาอำนาจกลาง ได้มีการปรึกษากันในคณะเสนาบดีถึงวิธีการระบายคนเยอรมันออกจากราชอาณาจักรไทย เจ้าพระยาวงษา ฯ เสนาบดีกระทรวงคมนาคมได้แสดงความวิตกว่า ถ้าให้เจ้ากรมรถไฟสายเหนือ คือ นายไวเลอร์ และวิศวกรเยอรมันคนอื่น ๆ พ้นจากตำแหน่งแล้ว จะทำให้การสร้างทางรถไฟสายเหนือหยุดชะงักลง อนึ่ง วิศวกรเยอรมันหลายคนได้ถูกเรียกตัวกลับประเทศเพราะต้องรับการระดมพล ที่เหลืออยู่ได้ทำงานโดยเต็มกำลังความสามารถ นายไวเลอร์เอง ก็ระวังตัวกวัดขังการงานอย่างเต็มที่ ปัญหาสำคัญอยู่ที่โรงงานซ่อมรถจักรและล้อเลื่อน เพราะหัวหน้าวิศวกรผู้ทำการเป็นชาวเยอรมันและยังหาคนไทยที่จะเข้ารับตำแหน่งนี้ไม่ได้ การที่เกิดสงครามขึ้นทำให้เครื่องล้อเลื่อนและเครื่องอะไหล่หายาก อาศัย

แต่โรงงานช่วยซ่อมแซมพอประทังการไปได้ อย่างไรก็ตาม เจ้าพระยาวงษา ๑ ได้เสนอโครงการระบายคนเยอรมันออกจากราชอาณาจักรภายใต้สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาเทวะวงศ์ ๑ ทรงพิจารณา แต่ความเห็นของเสนาบดีทั้งสองไม่ตองกัน เนื่องจากสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาเทวะวงศ์ ๑ ทรงเห็นว่า ตามโครงการนี้จะเอาคนไทยเข้าไปดำรงตำแหน่งแทนชาวเยอรมันก็เพียงแต่ชื่อเท่านั้น เพราะที่ปรึกษายังเป็นคนเยอรมัน ควรจะหาคนมาแทนและเอาชาวเยอรมันออกจากราชอาณาจักรให้เป็นการเด็ดขาด และส่งนักเรียนไทยไปศึกษาวิชาการรถไฟ สหพันธรัฐมลายา เพราะรัฐบาลสหพันธรัฐมลายารับรองว่า จะยอมสอนให้โดยไม่เรียกค่าตอบแทน ส่วนเจ้าพระยาวงษา ๑ มีความเห็นที่แตกต่างออกไปว่า ควรจะผ่อนเอาคนเยอรมันออก และตั้งที่ปรึกษาและเจ้ากรมรถไฟเป็นคนต่างชาติที่ไม่ใช่ชาวเยอรมัน เพราะกิจการรถไฟไทยยังต้องอาศัยคนต่างประเทศมาก ส่วนการส่งคนไปศึกษาที่สหพันธรัฐมลายานั้น โรงเรียนข้าราชการพลเรือนในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว<sup>1</sup> ของไทยก็สามารถผลิตนักเรียนออกมารับราชการได้แล้ว ผู้จะไปเรียนที่สหพันธรัฐมลายาจะต้องมีความรู้ภาษาอังกฤษซึ่งหาตัวได้ยาก ดังนั้น จึงควรให้เรียนในประเทศดีกว่า ในกรณีขัดแย้งเช่นนี้ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงพระราชทานพระบรมราชวินิจฉัยว่า ให้เสนาบดีกระทรวงคมนาคมหาทางระบายคนเยอรมันในกรมรถไฟออก และให้เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศหาคนชาติอื่น เข้ามารับหน้าที่แทนคนเยอรมัน<sup>2</sup>

การที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 ทรงสนับสนุนการระบายคนเยอรมันออกจากราชอาณาจักรตามนโยบายของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาเทวะวงศ์ ๑ มากกว่าที่จะทรงเห็นด้วยกับวิธีการของเจ้าพระยาวงษา ๑ ผู้มีคนไทยอยู่ใต้อำนาจจำนวนมาก นอกจากจะเป็นเพราะพระองค์ทรงมีความหวังว่า สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาเทวะวงศ์ ๑ จะทรง

<sup>1</sup> ปัจจุบัน คือ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.6 ต. 15: 1/1 "รายงานเสนาบดีสภา," ที่ 1/60 ณ วันที่

สามารถจัดหาคณาชอื่นที่ไม่ใช่ฝ่ายมหาอำนาจกลางมาทดแทนแล้ว ยังเป็นการแน่นอนว่า พระองค์ทรงเกรงใจฝ่ายสัมพันธมิตร ดังปรากฏความตามที่ทรงแถลงในที่ประชุมเสนาบดีสภาว่า พระองค์ได้ทราบข่าวจากอัครราชทูตไทยประจำกรุงปารีส [พระองค์เจ้าจรัญศักดิ์ กฤดากร] ว่ารัฐบาลฝรั่งเศสปรารถนาที่จะชักชวนให้ไทยเข้าข้างฝ่ายสัมพันธมิตร และได้ปรึกษากันกับรัฐบาลอังกฤษ แต่อังกฤษไม่เห็นด้วย จึงไม่มีผู้ใดมากราบบังคมทูลกับพระองค์อย่างเป็นทางการ ต่อมาพระองค์ได้ทราบข่าวจากข้าราชการฝรั่งเศสผู้หนึ่งว่า รัฐบาลฝรั่งเศสได้บันทึกเป็นข้อความไว้แน่นอนว่า ถึงอย่างไรจะต้องขอให้รัฐบาลไทยสัญญาว่าจะไม่ใช้คนชาติเยอรมันในราชการอีกต่อไป<sup>1</sup> เพราะฝรั่งเศสไม่ต้องการให้ประเทศไทยเป็นแหล่งที่ศัตรูของฝรั่งเศสจะมาอาศัยเพื่อคิดการร้ายต่อฝรั่งเศสในภายหน้า<sup>2</sup> การที่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงยกความข้อนี้นี้มากว่าในที่ประชุมเสนาบดีสภา เป็นการแสดงอย่างชัดเจนว่า พระองค์มีพระราชประสงค์ที่จะให้คณะเสนาบดีอนุโลมตามความต้องการของฝรั่งเศส ทั้งที่พิจารณาตามหลักฐานแล้วฝรั่งเศสยังไม่เคยที่จะขอร้องรัฐบาลไทยอย่างเป็นทางการ เพียงแต่มีข่าวจากข้าราชการฝรั่งเศสผู้หนึ่งเท่านั้น ฝ่ายไทยก็เตรียมตอบสนองท่าทีของฝรั่งเศสอย่างเต็มที่ จึงสรุปได้ว่าพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีนโยบาย "เอาใจ" ฝ่ายสัมพันธมิตรมากกว่าฝ่ายมหาอำนาจกลาง เมื่อเป็นเช่นนี้จึงทำให้บุคคลสำคัญของไทยฝ่ายที่นิยมสัมพันธมิตรมีกำลังหนุนมากขึ้น ในขณะที่ฝ่ายนิยมมหาอำนาจกลางต้องลดเสียงในที่ประชุมลงด้วยการคล้อยตามความเห็นของฝ่ายที่มีความคิดเห็นตรงกันข้าม

อย่างไรก็ตาม เหตุผลสำคัญอีกประการหนึ่งที่ทำให้พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมีพระราชหฤทัยโน้มนำไปข้างฝ่ายสัมพันธมิตร ก็เนื่องมาจากปฏิบัติการด้านการรบของเยอรมนี

<sup>1</sup>ข้อความนี้ มีความหมายได้สองประเด็น

- ก. รัฐบาลไทยจะไม่รับคนเยอรมันเข้ารับราชการเพิ่มมากกว่าที่มีอยู่แล้ว หรือ
- ข. รัฐบาลไทยจะไม่ใช้คนเยอรมันในราชการไทยเลย คือที่มีอยู่ก็จะปลดออกจนหมดสิ้น.

<sup>2</sup>ก.จ.ช. ร.6 ต. 15.2/1 "พระราชสาธบาย เรื่องการรักษาความเปนกลางแห่งกรุงสยาม ในงานมหาสงคราม ณ ยูโรป," สำเนา, ม.ป.ท.

ซึ่งใช้มาตรการรุนแรงจนถึงขั้นทำลายชีวิตผู้คนและทรัพย์สินของชาติที่เป็นกลางอย่างโหดร้าย โดยเฉพาะการใช้เรือคาน้ำออกโจมตีโดยไม่มีขอบเขตในท้องทะเลหลวง ทำให้เรือของชาติที่เป็นกลางถูกยิงจมหรือได้รับความเสียหายหลายลำ ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้สหรัฐอเมริกาต้องประกาศสงครามกับฝ่ายมหาอำนาจกลาง ส่วนประเทศไทยนั้นแม้จะไม่ได้รับผลกระทบกระเทือนโดยตรง แต่เมื่อคำนึงถึงมนุษยธรรม รัฐบาลไทยก็ไม่อาจจะเว้นที่จะดำเนินการปฏิบัติการรบของฝ่ายมหาอำนาจกลางได้ ดังจะเห็นว่าภายหลังการประชุมเสนาบดีสภา เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2460 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงย้ำถึงความเห็นของรัฐบาลไทยในทำนองติเตียนฝ่ายมหาอำนาจกลางว่า

... เพราะเรากำหนดถึงธรรมาธิปไตย คือ เหน้แก่ธรรมะ เป็นใหญ่ เหน้ว่าฝ่ายสัมพันธมิตรกลางประพฤติกิตทำนองคลองธรรม ปราศจากเมตตาต่อมนุษยชาติ ถ้าเราจะเพิกเฉยเสียก็เท่ากับนั่งดูตาย รุ้ เหน้เป็นใจแก่ผู้ผิด...<sup>1</sup>

ดังนั้น สาเหตุอีกประการหนึ่งที่ทำให้รัฐบาลไทยคิดที่จะประกาศสงครามกับมหาอำนาจกลาง เพราะสำนึกในมนุษยธรรมระหว่างชาตินั้นเอง

ข้อวิตกของผู้บริหารราชการแผ่นดินในเวลานั้น คือ ชาวเยอรมันในประเทศไทยมีกำลังทรัพย์และกำลังคนมากพอที่จะต่อสู้หรือก่อเหตุร้ายในบ้านเมือง โดยเฉพาะการที่ทางรถไฟสายเหนืออยู่ใต้บังคับของคนเยอรมัน ถ้าประกาศสงครามกับมหาอำนาจกลาง เมื่ออิสราราชการชาวเยอรมันในกรมรถไฟอาจก่อวินาศกรรมทางรถไฟ ถ้าถูกจับกุมก็จะขึ้นสู่จนถึงชีวิต ทำให้ชาวเยอรมันที่เหลือชักนำให้ขายทหารและชาวเงินจำนวนมากในประเทศไทยที่

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ต.15.2/1, "พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึงกรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์," สำเนา, ไปรเวท ที่ 3, 1 มิถุนายน พ.ศ. 2460.

นับถือเยอรมันก่อนการจลาจลใหญ่ในแผ่นดิน<sup>1</sup>

เพื่อระงับเหตุร้ายอันอาจเกิดขึ้น เจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลก ๑ ซึ่งทรงมีพระทัยรักใฝ่ฝ่ายสัมพันธมิตรมาตั้งแต่เริ่มสงคราม ได้เป็นผู้วางแผนที่จะดำเนินการตามลำดับขั้นเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกระเทือนต่อกิจการภายในและความมั่นคงของประเทศ พระองค์ได้กราบบังคมทูลพระบรมเชษฐาธิราชว่า สมควรให้เสนาบดีกระทรวงคมนาคมเร่งระบายนคนเยอรมัน ออกจากราชอาณาจักรให้หมด และคิดการให้แน่ชัดว่าต้องการชาวตะวันตกมารับราชการแทนกี่คน ในตำแหน่งใดบ้างจึงจะไม่เสียราชการ และจะใช้คนไทยเข้ารับหน้าที่แทนได้มากน้อยประการใด เพราะคนไทยที่มีความรู้ในทางช่างกลักพ้อหาตัวได้บ้าง เจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลก ๑ ทรงกล่าวคำทวนวิธีราชการของเจ้าพระยาวงษา ๑ ในการระบายนคนเยอรมัน ออกจากราชอาณาจักรว่า "...การที่ว่าทำไม่ได้ ไล่เยอรมันโดยจับพลันจะเสียราชการ, ต้องรอไปก่อนนั้น เป็นการลั้งเล, ประวิงความ, และขาดความตกลงเกิดขาดอันเป็นลักษณะของเสนาบดีกระทรวง-คมนาคมผู้นี้เท่านั้น..."<sup>2</sup>

นอกจากจะปลดข้าราชการชาวเยอรมันในกรมรถไฟแล้ว เจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลก ๑ ทรงเห็นว่าคนเยอรมันในกรมไปรษณีย์โทรเลขและในแบงก์สยามกัมมาจล<sup>3</sup> ก็ควรจะถูกระบาย ออกจากงานจนหมดสิ้น เมื่อเตรียมการกันแล้วจึงให้เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศเขียนบันทึกวาจา (Note verbale) ให้แก่ราชทูตของประเทศฝ่ายสัมพันธมิตรโดยลำดับตามแผนการ

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ต. 15.1/1, "สมเด็จพระยาเทวะวงศ์ ๑, กรมพระยาเทวะวงศ์ ๑, ถึงพระยาบุรุษรัราชฐ, " ลับ, [บันทึกลับ เรื่องความคิดที่จะให้กรุงสยามเข้าร่วมในสงคราม ( 8 ก.พ. 2459 - 28 พ.ค. 2460) ] .

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.6 ต. 15.2/2, "เจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลก กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว," 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2460.

<sup>3</sup> ปัจจุบันคือ ธนาคารไทยพาณิชย์.



...ว่ารัฐบาลสยามได้สังเกตวิธีกระทำการสงครามของฝ่าย  
สัมพันธมิตรหมักกลาง (Central alliance) มานานแล้ว,  
มันเห็นชัดว่าประเทศนั้น ๆ กระทำสงครามด้วยวิธีปราศจาก  
ความเมตตาต่อมนุษยชาติ (inhuman manner) ทั้งลุ่มเมิด  
ธรรมระหว่างประเทศและความตกลงระหว่างประเทศที่ใดทำ  
กันไว้หลายอย่างหลายประการนั้น, รัฐบาลสยามไม่สามารถที่  
จะออกก่อกวนความชั่วไว้ได้, และมีความประสงค์จะหนุนความ  
มั่นคงแห่งธรรมระหว่างประเทศ (to uphold the sanc-  
tity of international right), แต่จะไซ้กำลังของ  
คนทำสงครามกับประเทศสัมพันธมิตรหมักกลางก็ไม่มีหนทาง, จึง  
ตกลงที่จะให้ความเกื้อหนุนทางใจ (moral support), และ  
เพื่อจะแสดงพยานให้เห็นชัดในข้อนี้, จึงจะระบายนายเยรมัน  
เอาส์เทรียออกจากราชอาณาจักรไทยหมด, คราวนี้เมื่อต้องการ  
ฝรั่งก็คนมาทำการอย่างใด, ตามที่ใดทำความตกลงกับเสนา  
บดีกระทรวงคมนาคมและกระทรวงพระคลังแล้วนั้น, ก็บอกให้  
เขาทราบขอให้เขาช่วยหาคคนเขามาให้, เพื่อให้เราสามารถ  
ไล่คนเยรมันเอาส์เทรียได้โดยสะดวกจริง

การที่พวกกันนี้จะต้องเป็นความล้มก่อน, ครั้นเมื่อใดคนมาแทน  
คนเยรมันเอาส์เทรียแล้ว, ถึงเวลาใดคนจำพวกหลังออก,  
รัฐบาลอาจประกาศความประสงค์ออกไปปรากฏว่าทำไมจึงได้,  
และเป็นการสแดงตนเข้ากับฝ่ายสัมพันธมิตรใหญ่โดยเปิดเผย  
ถ้าฝ่ายเยรมันเอาส์เทรียกล่าวคูกคามอย่างใด ก็เป็นที่ของเรา  
ที่จะเลยบอกเลิกทางพระราชไมตรีที่เดียว...

ถ้าเราได้ทำดังนี้แล้ว ฝ่ายฝรั่งเศษนั้นคงจะโลดเต้นยั้งมาก,  
จะตัดความระแวงต่าง ๆ ไต่หมัก, ขอนี้ข้าพระพุทธเจ้ารับ-  
พระราชทานรับประกันที่เดียว, ส่วนอังกฤษนั้นคงจะวาทะไร  
ไม่ได้ และคงยืนค้ำในเรือโลเยรมันนั้นเหมือนกัน."<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ต. 15.2/2 "กรมหลวงพิษณุโลก กราบบังคมทูล พระบาท  
สมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว," 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2460.



จะให้ไทยประกาศสงครามกับฝ่ายมหาอำนาจกลาง แม้พระองค์จะมีพระทัยเอนเอียงเข้าข้างฝ่ายสัมพันธมิตร แต่เจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลก ๑ นั้นทรงนิยมการปฏิวัติการที่รวดเร็วและฉับไว เมื่อพระองค์มีพระดำริว่ารัฐบาลไทยสมควรประกาศสงครามกับฝ่ายมหาอำนาจกลาง ก็ทรงเร่งเร้าให้รัฐบาลรีบดำเนินการ เพื่อให้วิเทโศบายดังกล่าวสัมฤทธิ์ผลโดยเร็ว ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะพระชันษาของทั้งสองพระองค์แตกต่างกัน จึงเกิดข้อแตกต่างในวิถีปฏิบัติจนเจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลก ๑ ทรงวิจารณ์การทำงานของสมเด็จพระยาเทวะวงศ์ ๑ ในทำนองว่า ลังเลและปล่อยเรื่องไปตามบุญตามกรรม<sup>1</sup>

ภายหลังการตกลงลับในที่ประชุมเสนาบดีสภา เริ่มมีการเคลื่อนไหวอย่างมากในหมู่เสนาบดีที่นิยมกลุ่มประเทศสัมพันธมิตร เพื่อเตรียมการกำจัดชาวเยอรมันโดยวิธีการที่ละมุนละม่อม แต่ให้ได้ผลแน่นอนเพื่อป้องกันเหตุร้ายในประเทศ สมเด็จพระยาเทวะวงศ์ ๑ ทรงทศกตอกล้อซัดกับทูตอังกฤษมาตลอดเวลาที่เกิดสงครามโลก ๑ ได้แสดงพระปริวิตกเกรงว่า ถ้าชาวเยอรมันรู้ตัวว่าจะถูกไล่ออกจากกรมรถไฟ ก็จะแกล้งระเบิดทางรถไฟ ซึ่งจะสร้างความลำบากและปั่นป่วนให้เกิดขึ้นภายในประเทศ ทั้งนี้ พระองค์ทรงอ้างถึงจดหมายส่วนตัวที่นายเคอริง เคยมีมากราบทูลว่า<sup>2</sup> เกิดการโจรกรรมคืนระเบิดในมณฑลพายัพของไทย ตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2458 (ค.ศ. 1915) ซึ่งฝ่ายอังกฤษเข้าใจว่าจะต้องเกิดอันตรายขึ้น ถ้าระเบิดเหล่านี้ตกอยู่ในมือของชาวอินเดียนที่ได้รับการปลุกปั่นให้เกลียดชังรัฐบาลอังกฤษ<sup>3</sup> เพราะมีการค้นพบกระสุนคืนระเบิดที่ถูกขโมยอยู่ในความครอบครองของผู้รับเหมา

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ต.15.2/1, "กรมหลวงพิษณุโลก ๑ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว," 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2460.

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.6 ต.15.2/2, "Dering to Prince Devawongse," Copy, No. 5574, Private, Aug. 18, 1916.

<sup>3</sup> ในขณะที่อังกฤษกำลังพะว่งกับการทำสงครามโลกครั้งที่ 1 ได้เกิดขบวนการกู้ชาติอินเดียน ซึ่งต้องการปลดแอกอาณานิคมของอังกฤษและถือโอกาสก่อความไม่สงบขึ้นเพื่อเรียกร้องเอกราช เข้าใจว่าบางส่วนได้หนีภัยจากการปราบปรามจับกุมของเจ้าหน้าที่อังกฤษและเดินทางต่อมาถึงภาคเหนือของประเทศไทย และดำรงชีพด้วยการเป็นกรรมกรรับจ้างสร้างทางรถไฟสายเหนือ.

ชาวฮินดู<sup>1</sup> ที่ทำงานสร้างทางรถไฟสายเหนือตอนใกล้ ๆ จะถึงบริเวณถ้ำขุนตาน ซึ่งวัตถุประสงค์  
 ระเบิดเหล่านี้ผู้รับเหมาชาวฮินดูได้มาจากชาวอินเดียคนหนึ่งซึ่ง เพิ่งจะได้รับการจ้างเหมา  
 ทำทางรถไฟเช่นกัน และในเดือนกันยายนของปีเดียวกัน ก็มีการโจรกรรมกระสุนดินระเบิด  
 ที่เป็นสมบัติของกรมป่าไม้จำนวน 3 ติบจากบริเวณป่าแม่จัน (Me Chen Forest) แม้  
 นายเคอริงจะเชื่อว่าบางส่วนของวัตถุประสงค์ได้รับกักตุนมาในเดือนตุลาคมในปีนั้นเอง แต่  
 จากรายงานข่าวที่เขาได้รับจากนายเจ. ครอสบี้ (J. Crosby) เจ้าหน้าที่ของอังกฤษที่  
 เชียงใหม่ว่าได้มีการโจรกรรมดินระเบิดที่เป็นของกรมรถไฟสายเหนืออีกในบริเวณสถานีแก่ง  
 ทลวงใกล้ ๆ เค้นชัย ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2459 ทำให้นายเคอริงเกิดความไม่สบายใจ  
 เพราะเป็นการโจรกรรมครั้งใหญ่ซึ่งมีจำนวนกระสุน ลูกระเบิดและสายชนวนจำนวนมาก แม้  
 จะจับตัวผู้กระทำผิดได้ แต่วัตถุประสงค์ที่ได้คืนมาก็ขาดหายไปเป็นปริมาณมากกว่าครึ่ง  
 นายเคอริงย้ำให้สมเด็จพระยาเทวะวงศ์ ฯ ทรงตระหนักถึงความสำคัญของเรื่องนี้  
 ที่จะมีความเกี่ยวข้องกับสถานะสงครามในเวลานั้น โดยเหตุที่ปรากฏบุคคลที่เป็นตัวแทนของ  
 ผู้ปลุกปั่นให้กระด้างกระเดื่องต่อรัฐบาลอังกฤษอาศัยอยู่ในประเทศไทย และทำงานเพื่อต่อต้าน  
 ความสงบในประเทศพม่า เมื่อประกอบเข้ากับการที่วัตถุประสงค์จำนวนมากได้หายไป  
 จากดินแดนภาคเหนือของประเทศไทย จึงเป็นที่น่าสงสัยว่าอาจตกไปอยู่ในมือผู้ก่อการร้าย  
 ชาวอินเดีย<sup>2</sup> อัครราชทูตอังกฤษจึงเร่งเร้าให้รัฐบาลไทยใช้มาตรการรีบด่วนในการกำจัด  
 กรมรถไฟให้มีความระมัดระวังเป็นพิเศษในการดูแลรักษาวัตถุประสงค์ในความครอบครอง  
 ทั้งนี้ นายเคอริงได้ยกเอาผลประโยชน์ของรัฐบาลพม่าขึ้นมาอ้างเพื่อเป็นสาเหตุให้สมเด็จพระ  
 ยาเทวะวงศ์ ฯ อนุญาตยุติความสะเพร่าของข้าราชการกรมรถไฟสายเหนือ ซึ่งเป็น  
 ทุนเหตุให้การโจรกรรมเช่นนี้เกิดขึ้นได้

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ๖.6 ๓. 15.2/2, "Dering to Prince Devawongse,"

Copy, No. 5574, Private, Aug. 18, 1916.

<sup>2</sup> นายเคอริงใช้คำว่า Indian seditious ซึ่งประมวลจากพฤติการณ์แล้ว  
 น่าจะแปลว่า ผู้ก่อการร้ายชาวอินเดีย.

จากจดหมายของอัครราชทูตอังกฤษฉบับนี้<sup>1</sup> อาจตีความได้ว่า นายเคอริง เกรงการ  
 ก่อการร้ายของพวกกบฏอินเดียนจริง แต่ในขณะที่เดียวกันก็อาจเป็นไปได้ที่เขาจะมีแผนการลึก  
 ซึ้งยิ่งกว่านี้ คือ ชี้ให้รัฐบาลไทยประจักษ์ในการบริหารงานที่สะเพร่า บกพร่องต่อหน้าที่ของ  
 ข้าราชการชาวเยอรมันในกรมรถไฟสายเหนือ เพราะแม้ว่าเขาจะแสดงท่าทีไม่เห็นด้วยกับ  
 การสนับสนุนให้รัฐบาลไทยประกาศสงครามกับมหาอำนาจกลาง เพราะเกรงว่าถ้าฝ่าย  
 สัมพันธมิตรชนะสงคราม รัฐบาลไทยจะเรียกร้องผลประโยชน์ตอบแทนในการเข้าร่วม  
 สงครามครั้งนี้ ทั้งนี้ เพราะนายเคอริงทราบที่ว่ารัฐบาลไทยปรารถนาจะยกเลิกสิทธิสภาพ  
 นอกอาณาเขต และขอบังคับให้เก็บภาษีศุลกากรสินค้าขาเข้าร้อยละ 3 ตามที่ระบุไว้ในสนธิ  
 สัญญาบาวริง ซึ่งถ้าเป็นเช่นนั้นก็จะทำให้เกิดผลกระทบกระเทือนต่อคนในบังคับอังกฤษจำนวน  
 มากในประเทศไทย และยังเป็นผลเสียหายต่อกิจการค้าของอังกฤษซึ่งยึดครองตลาดการค้า  
 ในประเทศไทยมาเป็นเวลานานแล้ว แต่ในประเด็นนี้ นายเคอริงคงคาดการณ์แต่เพียงว่า  
 การชี้ให้เห็นถึงความหละหลวมในการปฏิบัติงานของชาวเยอรมันที่สร้างทางรถไฟสายเหนือ  
 คงจะทำให้รัฐบาลไทยเลิกไว้วางใจคนเยอรมัน และเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น อันเป็น  
 ประโยชน์ต่อความมั่นคงของอาณานิคมของอังกฤษ อีกทั้งเป็นหนทางนำไปสู่การถอนอำนาจ  
 ชาวเยอรมันในกรมรถไฟสายเหนือด้วย เพราะนายเคอริงย่อมจะพอใจถ้าชาวอังกฤษได้  
 ควบคุมการสร้างทางรถไฟสายเหนือของไทย เพราะเท่ากับเป็นการรวบอำนาจในกิจการ  
 รถไฟไทยไว้ในมือคนอังกฤษโดยสิ้นเชิง หลังจากที่เคยเสียที่ชาวเยอรมันมาแล้ว ทั้งนี้  
 นายเคอริงอาจไม่เฉลียวใจว่าแผนการนี้จะสอดคล้องกับนโยบายของฝ่ายไทยที่จะล้างอำนาจ  
 เยอรมันในกรมรถไฟเพื่อเป็นการกรุยทางไปสู่การประกาศสงครามกับฝ่ายมหาอำนาจกลาง  
 อันเป็นเหตุการณ์ที่นายเคอริงไม่ต้องการให้เกิดขึ้นนัก เมื่อพิจารณาความน่าจะเป็นไปได้ใน  
 แผนการของอัครราชทูตอังกฤษผู้นี้แล้ว ก็นับว่ารัฐบาลไทยก้าวไปไกลเกินกว่าที่นายเคอริงคาด  
 คิด เพราะเขาอาจต้องการเพียงให้ตำแหน่งหน้าที่ของชาวเยอรมันในประเทศไทยตกเป็น  
 ของชาวอังกฤษเท่านั้น แต่ไม่เลยเถิดไปถึงขั้นให้ไทยประกาศสงครามกับมหาอำนาจกลาง

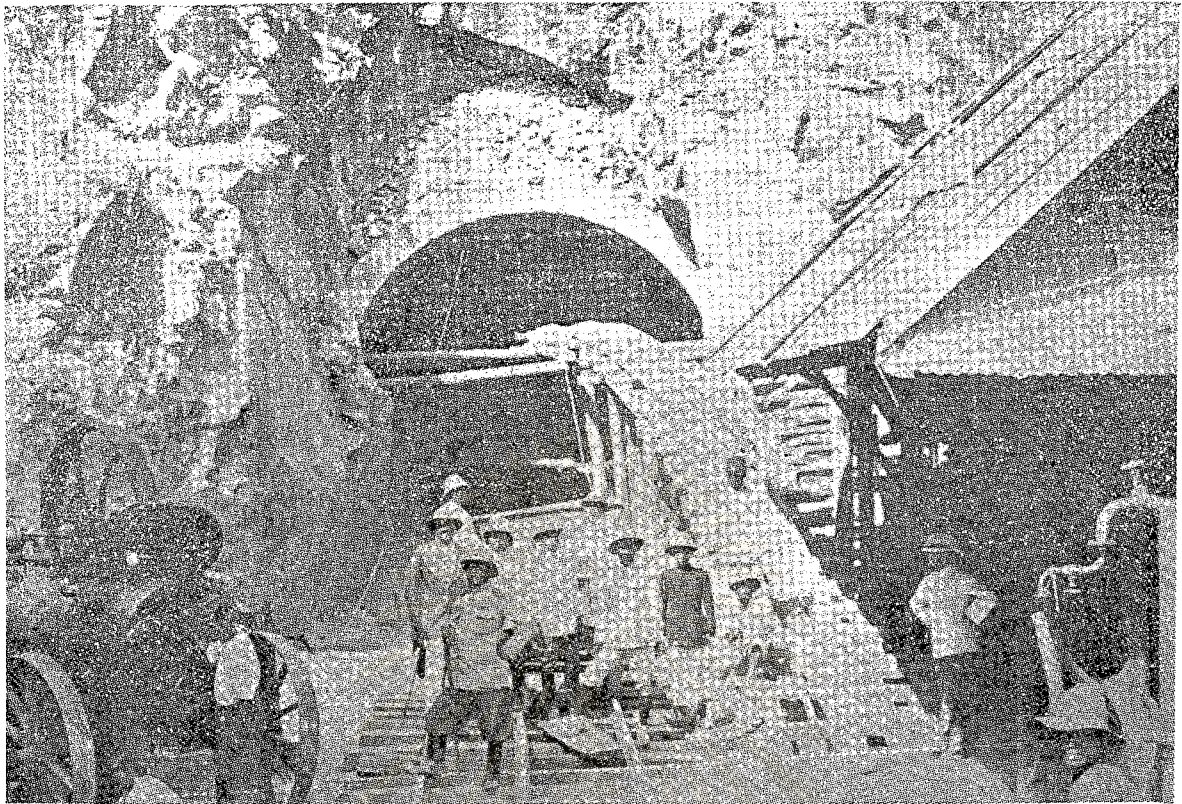
<sup>1</sup> อังแล้ว, "Dering to Prince Devawongse," Copy, No. 5574,

อย่างไรก็ตาม ฝ่ายไทยได้เตรียมรับเหตุร้ายที่อาจเกิดขึ้น เจ้าพระยาวงษา ฯ ได้คิดการป้องกันโดยขอกำลังตำรวจภูธรเพิ่มเติมเพื่อคอยดูแลคิระเบิดที่เก็บรักษาไว้ ณ ตำบลต่าง ๆ ตามเส้นทางรถไฟ เพราะขณะนั้นการก่อสร้างทองอาศัยคิระเบิดเพื่อทำการระเบิดของอุโมงค์ ย่อยศิลาเพื่อเป็นอับเฉาถนนทางรถไฟ และย่อยศิลาชายเพื่อการทำถนนในกรุงเทพฯ ๗ ดังนั้น เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นจึงต้องมีการเสริมกำลังรักษาการณ์อย่างเข้มแข็ง โดยเฉพาะสิ่งก่อสร้างที่เป็นจุดอ่อนของเส้นทางรถไฟซึ่งง่ายแก่การทำลาย เช่น สะพานและอุโมงค์นั้น ได้มีการเตรียมจัดกำลังตำรวจภูธรคอยลาดตระเวนเพื่อความเรียบร้อย

การเตรียมพร้อมของฝ่ายไทยเพื่อรักษาสถานการณ์ในประเทศนั้นมีเหตุผลควรที่จะกระทำ เพราะชาวเยอรมันไม่เพียงแต่คุมการสร้างทางรถไฟสายเหนือทั้งหมดเท่านั้น ยังดำรงตำแหน่งสำคัญในงานบริหาร ในโรงงานใหญ่ นอกจากนี้หนังสือปกขาวเรื่องสยามและชาวเยอรมัน (Siam and the Germans)<sup>1</sup> ซึ่งรัฐบาลอังกฤษพิมพ์เผยแพร่ในโอกาสที่รัฐบาลไทยประกาศสงครามกับมหาอำนาจกลางยังได้อ้างว่า ตั้งแต่ พ.ศ. 2457 (ค.ศ. 1914) เป็นต้นมาจนถึงวันที่ถูกจับกุมคุมขัง ชาวเยอรมันในประเทศไทยมีโอกาสเหมาะที่จะใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการคิดสินบนเพื่อเปลี่ยนแปลงความภักดีจากชาวอินเดียนที่อยู่ใต้บังคับอังกฤษ (British Indian subjects) ซึ่งทำงานในหน้าที่ที่ไม่ต้องอาศัยความสามารถมากนักในการสร้างทางรถไฟ และยังรวมถึงชาวอินเดียนที่ทำการค้าวัว ควาย และสินค้าผ้าในหัวเมืองใหญ่ ๆ ของประเทศไทย หนังสือเล่มเดียวกันนี้ยังได้กล่าวไว้ว่า นับเป็นโชคที่รัฐบาลไทยได้ตระหนักว่า คำสอนที่ปลูกฝังให้เกลียดชังรัฐบาลมักจะถูกย้ำกันในหมู่ชาวอินเดียนในประเทศไทยโดยชาวเยอรมันและตัวแทนของกลุ่มนักปฏิวัติชาวอินเดียน แต่ด้วยความระมัดระวังของฝ่ายเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งมีนายทหารชาวอินเดียน (British Indian officers) 2 นายเป็นผู้นำได้จัดการปราบปรามความเคลื่อนไหวครั้งนี้ ความยุ่งยากที่น่ากลัวซึ่งตั้งเค้าขึ้นจึงได้ยุติลงพร้อมกับการจับกุมคุมขังชาวเยอรมัน<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Siam and the Germans, Nov. 12, 1917, Alabaster, Passmore & Sons, Ltd., London, n.d.

<sup>2</sup>Ibid., p. 12 - 13.



พลเอก เจ้าพระยาวงษาประพัทธ์ (ม.ร.ว. สท้าน สนิทวงศ์) เสนาบดีกระทรวงคมนาคม  
ตรวจการก่อสร้างอุโมงค์ขุนตาน เมื่อ พ.ศ. 2459



ปากอุโมงค์ขุนตานด้านเหนือ ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่

ย้อนกล่าวถึงการดำเนินการก่อนในนโยบายศึกษาในการระดมคนเยอรมันออกจากราชการ เจ้าพระยาวางษา ฯ ได้กราบบังคมทูลเสนอการปฏิรูประบบงานในกรมรถไฟใหม่ โดยเฉพาะในกรมรถไฟสายเหนือ นั้น ผู้ที่จะขึ้นมาแทนที่นายไวเลอร์ควรเป็นข้าราชการไทยชั้นผู้ใหญ่ที่ชำนาญในการปกครองบังคับบัญชา และน่าจะมีความรู้ทางวิศวกรรมศาสตร์บ้าง แต่ทั้งนี้ต้องมีวิศวกรชาวต่างประเทศที่มีความรู้และความชำนาญในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทยเป็นที่ปรึกษา คือ นายคาโนวา ชาวอิตาลี ซึ่งเคยรับราชการในกรมรถไฟตลอดมากกว่า 17 ปี และขณะนั้นได้ย้ายไปรับราชการในตำแหน่งวิศวกรตรวจการในกรมทาง<sup>1</sup>

ส่วนกรมรถไฟหลวงสายใต้ นั้นมีชาวเยอรมันอยู่เพียง 2 นายเท่านั้น คือนายแองเงิลฮาร์ด (Engelhardt) ผู้แทนผู้อำนวยการ เคนรถไฟ และนายชไนเคอร์ (Schneider) วิศวกรภาค แต่ตำแหน่งผู้แทนผู้อำนวยการ เคนรถไฟ นั้นมีหน้าที่สำคัญมาก หาตัวแทนได้ยาก จึงเตรียมที่จะขอยืมคนจากสหพันธรัฐมลายูหรือจากอินเดีย ทั้งนี้ รวมถึงในกรณีที่โอนวิศวกรจากกรมรถไฟสายใต้ไปทำการแทนวิศวกรเยอรมันในกรมรถไฟสายเหนือ กระทรวงคมนาคมก็เตรียมการที่จะขอยืมคนจากประเทศทั้งสอง เพื่อมาทดแทนจำนวนวิศวกรในกรมรถไฟสายใต้เช่นกัน

แม้เจ้าพระยาวางษา ฯ จะเตรียมรับการเปลี่ยนแปลงตัวบุคคลครั้งใหญ่ในกิจการรถไฟไทย แต่สมเด็จ ฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ ฯ ก็หาได้ไว้วางพระทัยไม่ ทรงวิตกว่าเสนาบดีกระทรวงคมนาคมผู้นี้จะจัดการงานไม่เรียบร้อยและความลับจะแพร่งพราย ด้วยเหตุผลที่พระองค์ยกขึ้นกล่าวหาเจ้าพระยาวางษา ฯ ว่า "...ไม่มีความรู้ในอินชี่เนียแลไว้วางใจผู้น้อยงายนัก..."<sup>2</sup> สมเด็จ ฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ ฯ จึงกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จ พระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 ว่า

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ต. 15.2/2 "ระเบียบการเปลี่ยนแปลงเจ้าพนักงานในกรมรถไฟสายเหนือที่เป้น เยอรมันให้เป้นคนไทยแลคนชาติที่เป้นมิตรโดยจับปล้นในเวลาที่มีเหตุจำเป็น" ม.ป.ท.

<sup>2</sup> ปีกเดียวกัน, "สมเด็จ ฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จ พระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว," 3 มิถุนายน พ.ศ. 2460.



...การรถไฟนั้น ข้าพระพุทธเจ้าคิดเห็นด้วยเกล้า ๆ ว่ามีทางที่จะจัดการใดเรียบร้อยก็อยู่อีกอย่างหนึ่ง จะควรทำฤาไมหนุ่ สุดแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรด คือ กรมขุนกำแพงเพชรเป็นคู่เคียงการศึกษาอื่นขึ้นมา ถ้าจะมีพระราชดำรัสตามความเห็นว่าจะรับจัดการให้สำเร็จทั้งพระราชประสงค์ใดฤาไม บางที่จะรับผิดชอบพระเดชพระคุณใดดีกว่าที่คิดทำอยู่เวลานี้...<sup>1</sup>

ข้อเสนอของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาเทวะวงศ์ ๑ ในเรื่องนี้ เป็นที่แน่นอนว่าต้องได้รับความเห็นชอบจากพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เพราะในการประชุมเสนาบดีสภาเพื่อปรึกษาราชการในระเบียบวาระ เรื่องความเป็นกลาง พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้มีพระราชดำรัสให้พิจารณาปัญหาเรื่อง คนในกรมรถไฟ ซึ่งกรมพระนเรศวรวรฤทธิ เสนาบดีกระทรวงมูรธาธร ได้ทรงเสนอความเห็นต่อที่ประชุมว่า กรมรถไฟสายเหนือกับสายใต้ควรจะรวมเข้าเป็นกรมเดียวกัน เพื่อสะดวกแก่การปกครองและสามารถลดจำนวนเจ้าพนักงานลงได้ด้วย เมื่อมีช่องที่จะรวมกันได้แล้วควรรวมกันเสีย และตั้งนายกิตติสันต์เป็นที่ปรึกษาของกรม ความเห็นนี้ได้รับการรับรองจากสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาเทวะวงศ์ ๑ ว่า ถ้าปฏิรูประบบงานในกรมรถไฟเสียใหม่เช่นนี้แล้ว การที่จะเจรจาขอให้ฝ่ายสัมพันธมิตรหาคนมาแทนที่ชาวเยอรมันนั้น จะทำให้มีเหตุผลพอที่จะพูดกันได้ง่ายยิ่งขึ้น ภายหลังจากการพิจารณาและอภิปรายความ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรงมีพระราชดำรัสต่อที่ประชุมเสนาบดีสภาว่า

ผู้บัญชาการรถไฟนั้น เห็นว่ากรมขุนกำแพงเพชรจะทรงทำการใดก็ หนูไม่ไช่จะขอโอนมาจากกระทรวงกระลาโหมที่เดียว เป็นแต่ให้เพิ่มหน้าที่เขาก็คำแหน่งชั่วคราวหนึ่ง เพราะในชั้นต้นนี้เป็นเวลาสำคัญ เงินเดือนนั้นก็ให้คงรับอยู่ในกระลาโหม<sup>2</sup>

<sup>1</sup> เพิ่งอ้าง.

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.6 ต. 15.2/2, "รายงานเสนาบดีสภา : เรื่องความเป็นกลาง," ที่ 3/60, 4 มิถุนายน พ.ศ. 2460.

ในที่สุดที่ประชุมได้ลงมติว่า ควรรวมการรถไฟเข้าเป็นกรมเดียวกัน และให้กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธินเป็นผู้บัญชาการรถไฟ<sup>1</sup>

อย่างไรก็ตาม พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีพระราชดำรัสให้ที่ประชุมตระหนักว่า ข้อที่จะให้ฝ่ายสัมพันธมิตรหาคนมาแทนที่ชาวเยอรมันนั้น ไม่ควรระบุลงในหนังสือที่จะมีไปยังทุกฝ่ายประเทศสัมพันธมิตร เพราะจะทำให้เกิดการแก่งแย่งตำแหน่งกันขึ้น ถ้าไทยต้องการคนชาติใดจำนวนเท่าใด ก็ควรขอไปยังทุกประเทศนั้น ๆ เป็นการเฉพาะ อนึ่ง พระองค์ยังได้สรุปวิธีจัดการในขั้นสุดท้าย คือ หลังจากที่ไลคนเยอรมันออกจากราชการแล้ว จะต้องควบคุมคนเหล่านี้และหาทางเนรเทศในขั้นสุดท้าย<sup>2</sup>

ในวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2460 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีพระราชหัตถเลขาถึงเจ้าพระยามหินทรเวชานุชิต เสนาบดีกระทรวงกลาโหมเพื่อขอตัวกรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน<sup>3</sup> และในวันเดียวกันนั้นเอง ได้มีประกาศกระแสพระบรมราชโองการทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระเจ้าอนงยาเธอ กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟชั่วคราวเป็นการพิเศษ และให้นายกิตตินส์ นายช่างผู้บังคับการรถไฟสายใต้เป็นที่ปรึกษา<sup>4</sup>

#### พระประวัติพลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงพระนามเดิมว่า พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร ทรงเป็นพระโอรสพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

<sup>1</sup> เฟิ่งอ้าง.

<sup>2</sup> เฟิ่งอ้าง.

<sup>3</sup> ก.จ.ช., ร.6 คค. 5/10 "พระราชหัตถเลขาฯ ถึงเจ้าพระยามหินทรเวชานุชิต" สำเนา, ที่ 3/78, 5 มิถุนายน พ.ศ. 2460.

<sup>4</sup> ก.จ.ช., ร.6 คค. 5/17 "รายงานประจำปีฉบับที่ 21 ว่าด้วยกิจการงานของกรมรถไฟหลวง ประจำปีพระพุทธศักราช 2460." (โรงพิมพ์กรมรถไฟหลวง, พ.ศ. 2461), ตอน 1 ว่าด้วยกรทั่วไป.

และเจ้าจอมมารดาวาด ประสูติเมื่อวันที่ 23 มกราคม พ.ศ. 2424 (ค.ศ. 1881) เมื่อพระชนมายุได้ 18 ชันษา ได้เสด็จไปทรงศึกษาในประเทศฝรั่งเศสและประเทศอังกฤษ โดยเริ่มศึกษาชั้นต้นที่โรงเรียนแฮร์โรว์ (Harrow) เมื่อสำเร็จแล้วจึงทรงศึกษาต่อ ณ ตรินิตี้คอลเลจ (Trinity College) แห่งมหาวิทยาลัยเคมบริดจ์ (Cambridge) แล้วทรงศึกษาวิชาทหารช่างที่ชัทแทม (Chatham) เมื่อสำเร็จการศึกษาก็ได้รับยศเป็นนายร้อยตรีในเหล่าทหารช่าง เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน พ.ศ. 2444 (ค.ศ. 1901) แล้วเสด็จไปศึกษาวิชาเพิ่มเติมในประเทศฝรั่งเศส และได้ประทับทอดพระเนตรการงานและทรงศึกษาหาความชำนาญด้วยพระองค์เองอยู่ในประเทศอังกฤษ จนถึงต้น พ.ศ. 2447 (ค.ศ. 1904) จึงได้เสด็จกลับกรุงเทพฯ รวมเวลาที่ประทับศึกษาในต่างประเทศราว 10 ปี เมื่อทรงเข้ารับราชการก็ได้รับพระราชทานยศเป็นนายพันตรี เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2447 ต่อมาในวันที่ 16 พฤศจิกายน พ.ศ. 2448 (ค.ศ. 1905) ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เสกสมรสกับพระเจ้าวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าหญิงประภาวดีทิตินธมดล ในสมเด็จพะเจ้านองยาเธอ เจ้าฟ้ากรมพระจักรพรรดิพงษ์

ครั้นวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2449 (ค.ศ. 1906) ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สถาปนาพระเจ้าลูกเธอพระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากรเป็นกรมหมื่นกำแพงเพชรอัครโยธิน และในระหว่าง พ.ศ. 2449 ทรงดำรงพระยศเป็นนายพันเอก ตำแหน่งจเรทหารช่าง ต่อมาพระองค์ได้รับพระยศทหารเป็นนายพลตรี ตามสัญญาบัตรลงวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2451 (ค.ศ. 1908) ทรงดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกองพลที่ 1 รักษาพระองค์ เป็นราชองครักษ์พิเศษและดำรงตำแหน่งจเรทหารช่าง

ครั้นถึงรัชกาลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว พระองค์ได้รับพระราชทานเลื่อนยศเป็น นายพลโท เมื่อวันที่ 11 เมษายน พ.ศ. 2455 (ค.ศ. 1912) ต่อมาในวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2459 (ค.ศ. 1916) ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สถาปนาพระเจ้าอริยยศพระเจ้านองยาเธอ กรมหมื่นกำแพงเพชรอัครโยธินเป็นกรมขุนในพระนามเดิม และได้รับพระราชทานเลื่อนตำแหน่งขึ้นเป็นแม่ทัพกองทัพน้อยที่ 1 และยังทรงดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกองพลที่ 1 รักษาพระองค์และจเรทหารช่างต่อไป

เมื่อรัฐบาลไทยคำริจะประกาศสงครามเข้าข้างฝ่ายสัมพันธมิตร และเตรียมหา  
ผู้ที่จะรับหน้าที่และภาระอันหนักยิ่งในการควบคุมกิจการรถไฟซึ่งตกอยู่ในมือชาวต่างประเทศ  
มานาน พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กรม  
ขุนกำแพงเพชรอัครโยธินรักษาการในตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟ เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน  
พ.ศ. 2460 (ค.ศ. 1917) ทั้งนี้ เพราะพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงเล็งเห็นพระ  
วิริยะสามารถในส่วนพระองค์ของกรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธินว่า จะทรงนำกิจการรถไฟ  
พ้นฝ่าอุปสรรคไปสู่ความเจริญก้าวหน้าได้ จึงโปรดให้พระเจ้าอนงยาเชอพระองค์นี้ดำรง  
ตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟเพิ่มขึ้นจากตำแหน่งประจำในทางการทหารดังกล่าวมาแล้ว

สำหรับพระประวัติภายหลังการรับตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟนั้น มีโดยย่อดังนี้

ในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2462 (ค.ศ. 1919) ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ  
ให้นายพลโท พระเจ้าอนงยาเชอกรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงเลื่อนยศทหารขึ้นเป็น  
นายพลเอก และต่อมาเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2465 (ค.ศ. 1922) กรมขุน  
กำแพงเพชรอัครโยธิน ได้รับพระราชทานเลื่อนพระอิสริยยศเป็นกรมหลวงในพระราชทิน-  
นามเดิม

ครั้นต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงพระกรุณา  
โปรดเกล้าฯ ให้รวมกระทรวงพาณิชย์และกระทรวงคมนาคมเข้าเป็นกระทรวงเดียวกัน  
และให้พระเจ้าพี่ยาเชอกรมหลวงกำแพงเพชรอัครโยธินทรงดำรงตำแหน่ง เสนาบดีกระทรวง  
และตำแหน่งนายกสภาเผยแผ่พาณิชย์อัน เป็นหน้าที่สำคัญในทาง เศรษฐกิจและพาณิชย์โยบาย  
ของประเทศ กับทั้งคงทำการในตำแหน่งผู้บัญชาการรถไฟหลวง เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม  
พ.ศ. 2469 (ค.ศ. 1926)

กรมหลวงกำแพงเพชรอัครโยธินทรงพ้นจากหน้าที่ผู้บัญชาการรถไฟหลวง เมื่อปลาย  
พ.ศ. 2471 (ค.ศ. 1929) โดยทรงดำรงตำแหน่ง เสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม  
แต่เพียงตำแหน่งเดียว ต่อมาในวันที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ. 2472 (ค.ศ. 1929) พระองค์  
ได้รับพระราชทานเลื่อนพระอิสริยยศเป็นกรมพระในราชทินนามเดิม และใน พ.ศ. 2474  
(ค.ศ. 1931) พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 7 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้  
พระองค์ดำรงตำแหน่งอภิรัฐมนตรีอีกตำแหน่งหนึ่ง

นายพลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงรับราชการ ตั้งแต่ปลายรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จนกระทั่งถึงรัชกาลพระบาท สมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ใน พ.ศ. 2475 (ค.ศ. 1932) จึงพ้นจากราชการ และ ได้ไปทำการค้าอยู่ในสิงคโปร์ ทรงพระประชวรถึงแก่สิ้นพระชนม์ที่สิงคโปร์ เมื่อวันที่ 14 กันยายน พ.ศ. 2479 (ค.ศ. 1936) รวมพระชันษาได้ 54 พรรษา 7 เดือน กับ 22 วัน<sup>1</sup>

เมื่อทรงรับตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟแล้ว ก็สำคัญเบื้องต้นที่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้กรมขุนกำแพงเพชรฯ จัดทำ คือ ให้วาง รูปและระเบียบโครงการที่จะรวมการบัญชาการทางรถไฟหลวงขนาดกว้างและขนาดแคบเป็น กรมเดียวกัน [หมายถึงทางรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งใช้รางขนาด กว้างและขึ้นอยู่กับกรมรถไฟสายเหนือ และรางขนาดแคบที่ใช้สร้างทางรถไฟสายใต้] เพื่อ ประหยัดค่าใช้จ่ายในกองบัญชาการ และเพื่อวางระเบียบการงานของรถไฟทั้งสองสายให้ เป็นแบบเดียวกัน<sup>2</sup>

กระทรวงคมนาคมมีคำสั่งบรรจุกรมขุนกำแพงเพชรฯ เข้าในตำแหน่งผู้บัญชาการ กรมรถไฟหลวง เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน พ.ศ. 2460<sup>3</sup> และพระองค์ได้เข้าทำการตั้งแต่วันนั้นมา

<sup>1</sup>พระประวัติของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินนี้ รวบรวมและเรียบเรียงมาจาก หนังสือ งานฉลองรถไฟครบ 50 ปี (กรุงเทพฯ ฯ โรงพิมพ์กรมรถไฟ, 2490), หน้า 3 - 4, หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย 2439 - 2500 , (กรุงเทพฯ ฯ โรงพิมพ์การรถไฟฯ 2500), หน้า ข - ฉ และหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2439 - 2512 (กรุงเทพฯ ฯ, โรงพิมพ์การรถไฟ, 2513), หน้า 1 - 4 [รวบรวมโดยกองกลาง].

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 5/10, "รายงานประจำปี ฉบับที่ 21..., ตอน 1 ว่าด้วยการทั่วไป.

<sup>3</sup>ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 5/10, "กรมขุนกำแพงเพชร ฯ กราบบังคมทูล พระบาท สมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว," 16 มิถุนายน พ.ศ. 2460.

โดยคำเนิรตามร่างโครงการที่เคยกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว คือ เริ่มตรวจระเบียบการปกครองรถไฟทั้งสายเหนือและสายใต้ ซึ่งพระองค์เห็นว่าระเบียบการของกรมรถไฟหลวงสายเหนือเรียบร้อยลงรูปลงรอยกว่าสายใต่มาก เพราะสายเหนือตั้งเป็นกรมอยู่นานแล้ว ระบบงานและการจัดการเรื่องการเงินจึงเป็นสัดส่วน ไม่ปะปนหรือก้าวกายกัน เช่นสายใต้ ซึ่งให้กลตั้งอยู่ในบังคับบัญชาของหน่วยงานคานช่างกล (technical office) ไม่อยู่ในสมุหบัญชียิ่ง เช่นสายเหนือ แต่ในส่วนทางและสถานีตลอดจนล้อเลื่อนทั้งปวงนั้น ผู้บัญชาการ ฯ ทรงสังเกตเห็นว่าสายเหนือค่อนข้างเข้มคเข้มมากเกินไป ถ้าจะต้องซ่อมแซมต่อไปในภายหน้าก็จะต้องทำการใหญ่โตจนถึงจะชักให้กำไรสุทธิขึ้นน้อยลง

หลังจากที่ทรงตรวจการปกครองพอเป็นแนวทางที่จะดำเนินการต่อไป กรมขุนกำแพงเพชร ฯ จึงเสด็จไปเฝ้าเจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลก ฯ ที่หัวหิน กราบทูลขอยืมตัวหลวงยุทธการบัญชา และนายร้อยเอกอาจอินทรโยธินจากเสนาธิการทหารบก ก็เป็นอันตกลงสำเร็จ โดยกระทรวงกลาโหมจะมีคำสั่งให้หลวงยุทธการ ฯ มาศึกษาวิธีอำนวยการเดินรถไฟให้ละเอียดขึ้นกว่าความรู้เดิม นายร้อยเอกอาจอินทรโยธินนั้นจะย้ายมาประจำกรมเร-การช่างทหารบกและกรมขุนกำแพงเพชร ฯ จะทรงเอาตัวไปทำงานในกรมรถไฟ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการที่จะเตรียมคนไทยเข้าสวมแทนที่ชาวเยอรมัน เมื่อถึงคราวจำเป็น เพราะการปกครองของกรมรถไฟสายเหนือในเวลานั้นแบ่งเป็น 2 ภาค คือ ภาคเทคนิค อันประกอบด้วยตำแหน่งหัวหน้าวิศวกร (Chief Engineer) และตำแหน่งหัวหน้าวิศวกรฝ่ายช่างกล (Chief Mechanical Engineer) ซึ่งรวมอยู่ในมือของนายไวเลอร์ แต่เป็นหน้าที่ซึ่งหาคนมาทำแทนได้ไม่ยากนัก อีกภาคหนึ่ง คือ การเดินรถและการบัญชี (Traffic and Accounts) อยู่ในมือของพระอำนวยการกิจ (นายเอฟ ชะแนร์) ซึ่งเป็นชาวเยอรมันที่โอนสัญชาติเป็นไทย ส่วนสายใต้นั้นการเดินรถอยู่ในมือของนายแองเกิลฮาร์ท ชาวเยอรมัน งานในหน้าที่นี้หาคนแทนได้ยาก นายกิตติณส์เองถึงกับยอมรับว่าจะหาคนอังกฤษที่ตีพอใช้การได้มาแทนที่ก็ไม่มี โดยเฉพาะในทางสายเหนือที่กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงรู้สึกว่พระอำนวยการ ฯ ก็นงานไวไม่ให้คนไทยทำเป็น และยังหวงตำแหน่งอีกด้วย เพราะแม่แค้นนายไวเลอร์ส่งผู้ช่วยชาวเยอรมันชื่อนายคือเลอ (Koehler) ไปให้ พระอำนวยการ ฯ ก็ยังไม่ยอมใช้การอะไร จนผู้ช่วยทนมไม่ได้ต้องขอไปทำงานหน้าที่อื่น ด้วยเหตุนี้งานเดินรถ

และการบัญชีจึงเป็นที่หนักพระทัยของผู้นับราชการ ฯ พระองค์ได้หาอุบายที่จะให้หลวง  
 ยุทธการ ฯ ซึ่งเป็นคนเฉียบแหลมเข้าประกบพระอานวย ฯ ไว้ โดยทำที่เห็นว่ากระทรวง  
 กลาโหมส่งไปศึกษางาน ส่วนทางสมุหบัญชีนั้น ผู้นับราชการ ฯ ได้กราบทูลขอประทานคนจาก  
 กรมพระจันทบุรีนฤนาถ เสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติเพื่อบรรจุคนที่เข้าไว้อีกต่อไป  
 แต่ในชั้นนี้การรวมบัญชีของกรมรถไฟสายเหนือและกรมรถไฟสายใต้ยังเป็นไปไม่ได้ เพราะ  
 เป็นเงินกู้คนละราย<sup>1</sup> โดยเฉพาะบัญชีสายใต้นั้นไทยมีข้อสัญญาผูกพันกับอังกฤษว่า จะต้อง  
 แยกเป็นเอกเทศจนกว่าทางรถไฟสายใต้จะสร้างแล้วเสร็จ<sup>2</sup>

ในค่านชาวต่างชาติที่เตรียมจักมาเสริมแทนคนเยอรมันนั้น กรมขุนกำแพงเพชร ฯ  
 ทรงหาทางที่จะไม่ต้องสั่งเพิ่มมาจากต่างประเทศอีกโดยวิธีสืบเปลี่ยนตัวบุคคลในราชการไทย  
 เพราะการจะขอคนจากฝ่ายสัมพันธมิตรมาเพิ่มเติมในเวลาสงคราม นอกจากจะเป็นการ  
 ล้าช้ากว่าที่จะได้ตัว และถึงไคมาในขณะนั้นฝ่ายสัมพันธมิตรก็คงไม่ให้คนดี ถ้าได้คนที่ไม่  
 ชำนาญงานมาแล้ว ผู้นับราชการ ฯ ทรงเห็นว่าทำงานแบบหาคนไม่พอใช้ยังดีกว่า แต่ถา  
 จำเป็นจะต้องสั่งคนเข้ามาจริง ๆ แล้ว ก็ควรสั่งเพียงคนชั้นหัวหน้าคนงานเท่านั้น เมื่อ  
 เสร็จการสงครามแล้วจึงจะหาคนดีที่มีความสามารถไคมาก<sup>3</sup>

เมื่อดำเนินการขั้นแรกเสร็จแล้ว กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ได้ปฏิบัติการณ์ขั้นที่สอง  
 คือ การออกตรวจบริเวณที่เป็นจุดอ่อน ล่อแหลมต่อการก่อวินาศกรรม เพื่อขอกล่าวถึงทหารรักษา  
 บริเวณดังกล่าว โดยจะต้องยื่นบัญชีถวายรายชื่อตำบลต่อเจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลก ฯ การ  
 ตรวจการนอกสถานที่เช่นนี้ ผู้นับราชการ ฯ ทรงมีพระประสงค์ที่จะดูแลกิจการเพื่อหาคนบรรจุ

<sup>1</sup> เพิ่งอ้าง.

<sup>2</sup> ข้อผูกพันนี้คู่ไคจาก "Extract from Railway Agreement and Letter  
 exchanged on the management of the Southern Railway," [ก.จ.ช.,  
 ร.6 ค.ค. 5/10] .

<sup>3</sup> ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 5/10 "กรมขุนกำแพงเพชร ฯ กราบบังคมทูล พระบาท  
 สมเด็จพระมงกุฎเกล้า ฯ , " 16 มิถุนายน พ.ศ. 2460.

ให้เหมาะแก่หน้าที่โดยออกเดินทางจากกรุงเทพ ฯ ไปตามเส้นทางรถไฟสายเหนือจนถึง ตำบลท่าซฆฏ<sup>1</sup> ซึ่งกำลังสร้างสะพานข้ามแม่น้ำท่า อันเป็นสุดทางการก่อสร้างทางรถไฟในเวลานั้น พระองค์ทรงพระดำริว่า เมื่อกลับจากการตรวจการแล้ว ก็ถึงเวลาที่จะวางโครงการรวมกรมรถไฟทั้งสองสายให้เป็นกรมรถไฟหลวง โดยทำเป็นระยะชั่วคราวก่อน เพราะถ้าจะรอนกระทั่งถึงเวลาปลดคนเยอรมันออกและบรรจุนคนเข้าทำงานใหม่พร้อม ๆ กับการรวมกรมจะทำให้เกิดความยุ่งยากขึ้น<sup>2</sup>

ต่อมากรมขุนกำแพงเพชร ฯ ได้จัดวางรูปโครงการเสร็จพอเป็นเค้าแล้ว จึงทรงทำรายงานขึ้นทูลเกล้า ฯ ถวายเพื่อเรียนพระราชปฏิบัติ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้บัญญัติราชการ ฯ ดำเนินวิธีการตามโครงการที่ได้วางไว้แล้วนั้น ในวันที่ 27 มิถุนายน พ.ศ. 2460 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ได้มีประกาศกระแสพระบรมราชโองการโปรดเกล้า ฯ ให้รวมกองบัญชาการรถไฟทั้งสองสายเป็นกรมเดียวกัน และทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ ตั้งให้กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธินเป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง [เป็นตำแหน่งที่ตั้งขึ้นใหม่] และให้ยุบตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟหลวงสายเหนือและนายช่างผู้บังคับการกรมรถไฟหลวงสายใต้ คงให้นายไวเลอร์เป็นหัวหน้ากองแบบแผนในกรมรถไฟหลวง และนายกิตติสันต์เป็นที่ปรึกษา ฯ รับราชการสนองพระเดชพระคุณต่อไป

อย่างไรก็ตาม การรวมกรมรถไฟเข้าด้วยกันและยังคงให้ชาวเยอรมันรับราชการอยู่เป็นเพียงทดลองที่ดำเนินตามแผนเตรียมการประกาศสงครามกับฝ่ายมหาอำนาจกลางเท่านั้น เพราะในวันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 รัฐบาลไทยได้ตัดความสัมพันธ์ทางการทูตและประกาศสงครามกับฝ่ายมหาอำนาจกลาง มีการยึดเรือสินค้าเยอรมันที่จอดลอยลำอยู่ในแม่น้ำเจ้าพระยา และตรวจค้นบริษัทห้างร้านของชาวเยอรมันพร้อมทั้งจับกุมตัวชาว

<sup>1</sup>ปัจจุบัน คือ ตำบลท่าซฆฏ ขึ้นอยู่กับจังหวัดกำแพงเพชร.

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 5/10, "กรมขุนกำแพงเพชร ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้า ฯ , " 16 มิถุนายน พ.ศ. 2460.



เยอรมันทั้งหมดที่พำนักอยู่ในประเทศไทย ในการนี้ข้าราชการชาวเยอรมันในกรมรถไฟหลวงต้องถูกปลดออกจากตำแหน่งหน้าที่ และถูกคุมขังเป็นเชลยเช่นกัน ปรากฏตามบัญชีรายชื่อถึง 24 นาย<sup>1</sup>

### การสิ้นสุดบทบาทของเยอรมันในกิจการรถไฟของไทย

การประกาศสงครามต่อประเทศมหาอำนาจกลาง เป็นเหตุการณ์ที่มีผลสะท้อนต่อกิจการรถไฟของไทยอย่างใหญ่หลวง ทำให้นโยบายวิครอนอิทธิพลของประเทศมหาอำนาจตะวันตกที่เข้ามาควบคุมการบริหารงานในกรมรถไฟสัมฤทธิ์ผลไปชั้นหนึ่ง การสลายตัวซึ่งอิทธิพลของเยอรมันที่ครอบคลุมนกิจการรถไฟไทยมารวม 30 ปี เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วเกินกว่าความคาดหมายของบุคคลทั่วไปที่ไม่ทราบระยะและระยะยาวถึงแผนการประกาศสงครามกับฝ่ายมหาอำนาจกลางมาก่อน นับแต่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดให้สำรวจเส้นทางรถไฟในพระราชอาณาจักร ชาวเยอรมันคนแรกคือ นายคาร์ล เบทเกะ ก็เริ่มมีบทบาทในกิจการรถไฟไทยตั้งแต่ พ.ศ. 2431 (ค.ศ. 1888) และเมื่อมีการสถาปนากกรมรถไฟขึ้นในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ เมื่อเดือน ตุลาคม พ.ศ. 2433 (ค.ศ. 1890) เขาก็ได้รับตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟคนแรก และดำเนินนโยบายผูกขาดและขยายอำนาจของเยอรมันจนครอบคลุมกิจการรถไฟไทยทั้งหมด แม้ว่าในระยะต่อมาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจะทรงวางพระราชโบายบรรจุนคนไทยเข้าแทนที่ชาวต่างประเทศในกรมรถไฟเพื่อให้คนไทยมีบทบาทสำคัญในการบริหารงานรถไฟของประเทศ แต่ก็มิได้มีการปฏิบัติใด ๆ ที่แสดงว่ารัฐบาลเอาใจใส่หรือพยายามให้พระราชโบายนี้บรรลุผลอย่างจริงจัง กิจการรถไฟไทยในตอนต้นและตอนกลางรัชสมัยของพระองค์จึงตกอยู่ในมือของชาวเยอรมัน โดยมีมหาอำนาจประเทศอื่นเข้ามามีบทบาทสลับฉากเพื่อหาผลประโยชน์เป็นครั้งคราว ประเทศที่เป็นคู่แข่งสำคัญของเยอรมันในกรณีนี้คือ อังกฤษ กรมรถไฟไทยจึงเป็นเสมือน

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 5/17 , "รายงานประจำปี ฉบับที่ 21..." (ตอน 1 ว่าด้วยการทั่วไป).

ตัวกลางที่มหาประเทศทั้งสองแย่งชิงและแข่งขัน เพื่อชิงอำนาจบริหารมาเป็นของชนชาติตน โดยเค็ดซาค ซึ่งอังกฤษประสบผลสำเร็จในปลายรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยรัฐบาลไทยยินยอมให้มีการแยกหน่วยงานที่เป็นอิสระจากการควบคุมของเจ้ากรรมรถไฟชาวเยอรมัน เพื่อกำเนินการสร้างทางรถไฟสายใต้ และมอบอำนาจบังคับบัญชาในหน่วยงานใหม่นี้ให้แก่วิศวกรอังกฤษ โดยแลกเปลี่ยนกับข้อตกลงกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยต่ำ

ดังนั้น เมื่อสิ้นรัชกาลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ทั้งเยอรมนีและอังกฤษต่างก็สถาปนาอำนาจของตนในกิจการรถไฟไทยขึ้นมาอยู่ในระดับที่ทัดเทียมกัน อันเป็นผลให้การแข่งขันเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ของมหาอำนาจทั้งสองอยู่ในภาวะ "คอนอำนาจให้โคคุลย์"

พีเคราะห์จากวิถีการ เมืองสากลในเวลานั้นแล้ว จะเห็นได้ว่าการแข่งขันระหว่างอังกฤษกับเยอรมนีในกิจการรถไฟไทยเป็นส่วนหนึ่งของการแข่งอำนาจทางการเมืองระหว่างมหาอำนาจทั้งสองซึ่งดำเนินอยู่แทบจะทั่วโลก ดังนั้น ทั้งสองฝ่ายต่างพยายามรักษาและสืบทอดอำนาจในกิจการรถไฟไทยให้แก่ชนเชื้อชาติเกี่ยวกับตน เยอรมนีซึ่งผูกขาดอิทธิพลมาตั้งแต่สมัยเริ่มแรกได้ยึดลัทธิชาตินิยมเพื่อควบคุมกิจการทุกอย่างให้อยู่ในมือของชาวเยอรมันตลอดไป นโยบายที่เจ้ากรรมรถไฟคนแรกและคนต่อ ๆ มาถือปฏิบัติ คือ กีดกันคนไทยไม่ให้มีความรู้และความชำนาญในงานด้านบริหาร โดยใช้วิถีคติให้อยู่ในตำแหน่งหน้าที่ชั้นผู้น้อยและปฏิบัติงานโดยไม่มีสิทธิและเสียงในการจัดการงานใด ๆ ทั้งสิ้น เพราะเกรงว่าถ้าคนไทยมีความรู้จนสามารถดำเนินงานทุกอย่างได้ด้วยตนเองแล้ว ก็จะไม่เรียกอำนาจบริหารคืนจากคนเยอรมัน นอกจากนี้ชาวเยอรมันในกรมรถไฟยังยึดมาตรการควบคุมคนชาติอื่น ๆ ไม่ให้มีบทบาทเด่นชัดทัดเทียมกับคนเยอรมัน ซึ่งกลายเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้รัฐบาลอังกฤษหาทางแยกวิศวกรอังกฤษในกรมรถไฟไทยออกจากการบังคับบัญชาของคนเยอรมัน เมื่ออังกฤษปลื้มกับความสำเร็จ ยิ่งทำให้ชาวเยอรมันเร่งเสริมอิทธิพลของตนในกรมรถไฟสายเหนือยิ่งขึ้น จนการสร้างทางรถไฟสายเหนือตกอยู่ในความควบคุมของวิศวกรเยอรมันโดยเค็ดซาค

เมื่อถึงรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว กิจการรถไฟไทยยังคงตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของเยอรมนีและอังกฤษ จวบจนสงครามโลกครั้งที่ 1 ได้เกิดขึ้นและประเทศไทยตกอยู่ในภาวะแวดล้อมของเหตุการณ์ที่ชักนำไปสู่ผู้บริหารชั้นสูง เข้าข้างฝ่ายสัมพันธมิตร และเตรียมการประกาศสงครามกับมหาอำนาจกลาง นโยบายก้าวจัดอำนาจ

เยอรมนีในกรมรถไฟจึงถูกหยิบยกขึ้นมาพิจารณาอย่างจริงจัง เพื่อเป็นการวิครอนเหตุร้ายอันอาจเกิดขึ้นจากกลุ่มชาว เยอรมัน เหล่านี้ในกรณีที่รัฐบาลประกาศสงครามกับฝ่ายมหาอำนาจกลาง ในช่วงเวลานี้เองที่ความคิดเรื่องคนไทยควรจะได้เป็นผู้กุมอำนาจบริหารกิจการรถไฟได้กลายเป็นความจริงขึ้นมา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 ทรงประกาศแต่งตั้งพระเจ้าอนงยาเชอ กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน เป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง อันเป็นตำแหน่งที่ครอบคลุมงานบริหารกิจการรถไฟทุกแขนง คุณอำนาจที่เปลี่ยนแปลงครั้งนี้อาจทำลายความสามารถของกรมขุนกำแพงเพชร ฯ ในฐานะคนไทยคนแรกผู้เข้ามาจัดการงานที่ยากยิ่ง ทั้งที่ก่อนหน้านี้คนไทยถูกรังเกียจและถูกกีดกันจนดูเหมือนว่าหนทางข้างหน้าสำหรับข้าราชการไทยในกรมรถไฟจะสิ้นสุดเพียงสภาพ "คนในบังคับบัญชา" ของชาวต่างชาติเท่านั้น

ภายหลังการแต่งตั้งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงคนแรกแล้ว ชาวเยอรมันยังคงมีบทบาทสำคัญในการสร้างทางรถไฟของไทยต่อไปอีกในช่วงเวลาอันสั้นเพียง 25 วันเท่านั้น เพราะเมื่อรัฐบาลไทยประกาศสงครามกับฝ่ายมหาอำนาจกลาง อิทธิพลของเยอรมนีซึ่งสืบทอดและครอบคลุมกิจการรถไฟไทยมาเป็นเวลานานก็ได้สิ้นสุดในวันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 นั้นเอง

การเปลี่ยนแปลงในขั้นแรกเพื่อโอนอำนาจมาสู่มือคนไทย เป็นการกระทำที่มีผลเพียงวิครอนอำนาจบริหารของชาว เยอรมันในกรมรถไฟ แต่การประกาศสงครามกับมหาอำนาจกลาง เป็นการกระทำที่นำมาซึ่งการสิ้นสุดบทบาทของชาว เยอรมันในกิจการรถไฟไทยโดยสิ้นเชิง ทำให้นโยบายดึงอำนาจบริหารในกรมรถไฟให้เป็นของคนไทยบรรลุผลสำเร็จเร็วกว่าที่เคยคาดคะเนกันไว้ อนึ่ง การปฏิรูประบบงานด้วยการรวมกรมรถไฟสายเหนือและสายใต้เข้าด้วยกันครั้งนี้พิจารณาได้อีกนัยหนึ่งว่า มีผลกระทบกระเทือนต่ออิทธิพลของอังกฤษด้วย เพราะรัฐบาลไทยได้เรียกอำนาจบริหารกิจการภายในกรมรถไฟคืนมาจากชาวต่างชาติแทบจะทั้งหมด แม้แต่นายกิตติศักดิ์ไศลฐานะลงเป็นที่ปรึกษาของผู้บัญชาการ ฯ แต่รัฐบาลอังกฤษไม่ได้มีปฏิกิริยาโต้ตอบในเรื่องนี้แต่ประการใด ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะอังกฤษมัวพะวงกับสงครามโลก และพึงใจในการกระทำของฝ่ายไทยที่ทำลายล้างอำนาจเยอรมนีในกรมรถไฟหลวงจนหมดสิ้น การที่กิจการรถไฟไทยตกอยู่ในมือของ เจ้าของประเทศก็เท่ากับเป็นการป้องกันไม่ให้มหาอำนาจอื่นมาตักตวงหรือแย่งชิงผลประโยชน์แข่งขันกับอังกฤษอยู่แล้ว

อังกฤษจึงไม่สู้จะอันตรายกับการปฏิรูประบบงานในกรมรถไฟครั้งนี้

โดยการดำเนินรัฐประศาสน์นโยบายของรัฐบาลไทยในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว อำนาจหรืออิทธิพลใด ๆ ของเยอรมนีที่เคยสร้างสมไว้ตั้งแต่สมัยแรกเริ่มกิจการรถไฟได้สลายตัวลงในที่สุด พร้อม ๆ กับการประกาศสงครามของไทยต่อฝ่ายมหาอำนาจกลาง อันเป็นการยุติบทบาทของ เยอรมนีในการสร้างทางรถไฟแห่งประเทศไทยแต่เพียงเท่านั้น แม้ในเวลาต่อมาจะได้มีการรื้อฟื้นความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างไทยและเยอรมนีขึ้นมาอีก ชาวเยอรมันก็ไม่ได้มีโอกาสหวนคืนสู่อดีตอันรุ่งเรืองของตนในกิจการรถไฟไทยอีกเลย



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## นโยบายและการดำเนินงานกิจการรถไฟในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ระหว่างและหลังสงครามโลกครั้งที่ 1

### การจัดระบบงานและการดำเนินการสร้างทางรถไฟในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1

ภายหลังการประกาศสงครามกับมหาอำนาจกลางแล้ว กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ไค้ทรง เปลี่ยนแปลงตำแหน่งในส่วนบุคคล คือ

1. นายกิตติณส์ ที่ปรึกษาและนายช่างเอกสายใต้ เป็น นายช่างเอกกรมรถไฟหลวง รับผิดชอบที่การก่อสร้างและบำรุงทางของกรมรถไฟหลวงทั้งสิ้น
2. นายยี. คาโนวา (G. Canova) จากกรมทาง เป็น นายช่างเอกสายเหนือ<sup>1</sup>

นอกจากนี้ ยังมีข้าราชการไทยคนอื่น ๆ ที่กรมรถไฟหลวงได้ติดต่อยืมตัวมาจากกรมและกระทรวงต่าง ๆ เพื่อให้ทำหน้าที่แทนวิศวกรเยอรมัน เช่น จากกรมทาง กระทรวงกลาโหม กระทรวงนครบาล<sup>2</sup>

ปัญหาใหญ่ในการเปลี่ยนแปลงตัวบุคคลครั้งใหญ่ในระบบงานกรมรถไฟครั้งนี้ คือ กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ต้องการบรรจุคนไทยเข้าทำงานในหน้าที่สำคัญในช่วงนี้ทีเดียว เพราะเห็นเป็นโอกาสเหมาะที่จะพระองค์กรมบังคับมหาดหลวงพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวว่า "...กรมรถไฟหลวงอยู่ในเวลาสำคัญ ที่จะเอามายู่ในมือไทยได้หรือไม่ได้ในคราวนี้..."<sup>3</sup> แต่รัฐบาลไทยขาดคนที่มีความรู้ความสามารถพอที่จะเข้ารับหน้าที่ได้ พระองค์

---

<sup>1,2</sup> การรถไฟแห่งประเทศไทย, คำสั่งประกาศที่ 150 เรื่องบรรจุข้าราชการของนายพลโทบุรีฉัตรไชยากร ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง วันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 (จากแฟ้มประวัติของ พ.อ. พระกำจรจตุรงค์ (อจ อินทรโยธิน) พิษยนทรโยธิน, แผนเก็บสาระบบ กรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม,

<sup>3</sup> ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 3/1, "กรมขุนกำแพงเพชร ฯ กราบบังคับมหาดหลวงพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว," 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2460.

จึงกราบบังคมทูลว่า ควรจะรวมกรมทางขึ้นในบังคับบัญชากรมรถไฟหลวง เพื่อออกจำนวนคน ซึ่งพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงเห็นชอบด้วย ดังนั้น ในวันที่ 30 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 (ค.ศ. 1917) จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้โอนกรมทางขึ้นอยู่ในกรมรถไฟหลวง เพื่อเป็นการประหยัดพระราชทรัพย์แผ่นดิน และเพื่อกำเนนการคมนาคมของประเทศให้เป็นระเบียบ<sup>1</sup> ซึ่งการรวมกรมทางนี้ทำให้กรมขุนกำแพงเพชรฯ ต้องทรงรับภาระอันหนักในการสร้างทางหลวงของประเทศอีกด้วย<sup>2</sup> แต่พระองค์ก็ทรงบริหารราชการอย่างเข้มแข็ง เพื่อให้บรรลุถึงความมุ่งมั่นที่จะขจัดบทบาทและอิทธิพลของชาวต่างชาติในกรมรถไฟหลวง โดยยึดนโยบายส่งเสริมวิศกรไทย เพื่อให้จะทำให้ทำหน้าที่สืบแทนพระองค์ในเวลาต่อไป ดังเป้าหมายที่พระองค์วางไว้ว่า "...แต่ถ้ายังใ้คนไทยมาจากเท่าใด ก็แปลว่าการ nationalisation ของกรมรถไฟหลวงจะเร็วขึ้น เพราะฉะนั้นเป็นการจำเป็นที่จะรวมช่างไทย แต่ถ้าไม่ได้มากก็จำเป็นต้อง internationalise ไปก่อน จนกว่าไทยจะเรียนขึ้นทัน"<sup>3</sup>

### ความเคลื่อนไหวของญี่ปุ่นในการพยายามเข้ามามีบทบาทในกิจการรถไฟไทย

การปลดชาวเยอรมันออกจากราชการไทย ทำให้มีตำแหน่งว่างในหน่วยงานหลายแห่ง โดยเฉพาะในกรมรถไฟ ญี่ปุ่นซึ่งเป็นมหาอำนาจหนึ่งในฝ่ายสัมพันธมิตรและได้รับประโยชน์ด้านการค้าและการขยายอิทธิพลของตนในแถบเอเชียอาคเนย์อันเป็นผลเนื่องจาก

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 5/12, "พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึงเจ้าพระยาวงษาฯ," สำเนา, 30 กรกฎาคม พ.ศ. 2460.

<sup>2</sup> การรถไฟแห่งประเทศไทย, แฟ้มสำหรับเก็บประวัติ พลเอกพระเจ้าวรวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอรรคโยธิน "กิจการที่กรมขุนกำแพงเพชรอรรคโยธินได้ทำไปต่อเนื่องจากเวลาเลื่อนกรม เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน [?] พ.ศ. 2459."

<sup>3</sup> ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 3/1 "กรมขุนกำแพงเพชรฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว," 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2460.

สงครามโลก ได้แสดงความสนใจอย่างมากต่อตำแหน่งของชาวเยอรมันที่ว่างลง เพราะใน  
 ขณะที่มาหาอำนาจฝ่ายสัมพันธมิตรประเทศอื่น เช่น อังกฤษและฝรั่งเศสได้รับความกระทบ  
 กระเทือนอย่างหนักจากการทุ่มกำลังทำสงคราม ทำให้ขาดความสนใจที่จะขอบรรจุชนชาติ  
 คนเข้าทำงานในตำแหน่งว่าง อีกทั้งประเทศเหล่านี้ก็ขาดตัวบุคคลที่จะทำงานเช่นกัน  
 ญี่ปุ่นจึงฉวยโอกาสขยายอิทธิพลของตนในขณะที่ชาติพันธมิตรมัวพะวงกับการทำสงคราม กรณี  
 ตำแหน่งว่างในราชการไทยก็เช่นกัน นายเจนชิโร นิชิ (Genshiro Nishi) อัครราช-  
 ทูตญี่ปุ่น เป็นทูตฝ่ายสัมพันธมิตรคนแรกที่ได้รับหนังสือถึง เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของ  
 ไทย ขอบรรจุคนญี่ปุ่นเข้าแทนที่ตำแหน่งเดิมของชาวเยอรมัน โดยนายนิชิอ้างว่าเป็นความ  
 ปรารถนาส่วนตัวที่จะให้เพื่อนร่วมประเทศของเขาเข้าสวมบทบาทแทนชาวเยอรมัน<sup>1</sup> แต่  
 สมเด็จฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ฯ ทรงบอกปิดคำขอดังกล่าวด้วยเหตุผลที่ว่าคนไทยได้เข้า  
 ทำหน้าที่ในตำแหน่งว่างเหล่านั้นหมดแล้ว อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการรักษาน้ำใจอัครราช-  
 ทูตญี่ปุ่น พระองค์ได้ทรงแจ้งว่า ยังไม่มีการจ้างชาวต่างประเทศชาติอื่น ๆ เข้าทำงานใน  
 กรมรถไฟเช่นกัน และถ้าผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงต้องการชาวต่างชาติเพิ่มขึ้น ก็  
 พิจารณาคณะชาติญี่ปุ่น<sup>2</sup>

พิเคราะห์จากความเป็นจริงในขณะนั้น เข้าใจว่าผู้บริหารของไทยคงไม่ต้องการ  
 ให้ญี่ปุ่นเข้ามามีบทบาทในกิจการรถไฟไทยมากกว่า เพราะหลังจากที่นายนิชิมีหนังสือถึง  
 สมเด็จฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ฯ ได้ไม่ถึง 3 เดือน เซอร์ เคอริง<sup>3</sup> ได้มีจดหมายมา  
 ขอให้ฝ่ายไทยช่วยจัดหาคนไปช่วยในการเดินรถไฟที่เมโสโปเตเมีย (Mesopotemia)<sup>4</sup>

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ค. 15.2/10, "Nishi to Prince Devawongse,"  
 Copy, No. 17/5204, Aug. 2, 1917.

<sup>2</sup> ปีกเดียวกัน, "Prince Devawongse to Nishi," Aug. 2, 1917.

<sup>3</sup> คือ นายเซอร์เบิร์ต เคอริง ซึ่งได้รับพระราชทานยศขุนนางเป็น เซอร์.

<sup>4</sup> ก.จ.ช., ร.6 ค. 15/18, "สมเด็จฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ฯ กราบทูล  
 กรมขุนกำแพงเพชรฯ," สำเนา, ที่ 9993, 29 ตุลาคม พ.ศ. 2460.

แต่กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ได้ทรงตอบชี้แจง เพราะกรมรถไฟหลวง "...แต่จะหาคนให้  
พอแก่การก็แสนจะยากอยู่แล้ว..."<sup>1</sup> ดังนั้น จึงเท่ากับแสดงชัดว่าฝ่ายไทยขาดคนทำงาน  
เช่นกัน แต่กฤษฎีการขอบรรจุกองคนญี่ปุ่น เข้ารับหน้าที่แทนชาว เยอรมัน ทั้งนี้ น่าจะเป็น  
เพราะว่ารัฐบาลไทยไม่ต้องการคนญี่ปุ่น เข้ามาสวมบทบาทในการบังคับบัญชาคนไทยแทนชาว  
เยอรมัน เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายที่จะเปลี่ยนกรมรถไฟให้เป็นของคนไทยโดยเด็ดขาด  
จึงบอกปิดคำขอของอัครราชทูตญี่ปุ่นเสีย

อันที่จริงแล้ว ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ก็เคยมีวิศวกร  
ญี่ปุ่นเข้ามาทำงานในกรมรถไฟหลายคน แต่มักลาออกก่อนครบกำหนดสัญญาว่าจ้าง ทำให้  
ชาวญี่ปุ่นไม่มีบทบาทเด่นเท่าเทียมกับชาวเยอรมัน หรือชาวอังกฤษ ความสนใจของชาว  
ญี่ปุ่นในกิจการรถไฟไทยมักปรากฏเป็นครั้งคราว ไม่ต่อเนื่องกันเป็นเวลานาน เช่น ใน  
พ.ศ. 2447 (ค.ศ. 1904) ชาวญี่ปุ่นคนหนึ่งชื่อมีเน ได้ถือหนังสือจากสถานทูตมาถึง  
นายแกรทส์ เจ้ากรมรถไฟคนที่ 2 แสดงความจำนงที่จะส่งคนงานญี่ปุ่นเข้ามาสร้างทางรถไฟ<sup>2</sup>  
แต่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ไม่โปรดให้รับไว้ เพราะทรงเกรงว่า  
ถ้าชาวญี่ปุ่นเข้ามาในประเทศไทยมากจะเกิดปัญหาเรื่องสิทธิสภาพนอกอาณาเขต และถ้า  
คนงานญี่ปุ่นทนอากาศเมืองร้อนไม่ได้ก็จะเสียการงาน<sup>3</sup> หลังจากนั้นก็ไม่ปรากฏว่าญี่ปุ่น  
แสดงความสนใจจะเข้ามามีบทบาทในกิจการรถไฟไทย จวบจนนายนิชิไคแสดงความประสงค์  
อีกครั้งในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อถูกฝ่ายไทยบอกปิด เขาก็ยุติ

<sup>1</sup> ปีกเดียวกัน, "กรมขุนกำแพงเพชร ฯ กราบทูล สมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ฯ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว," สำนวน, ที่ 10025, 30 ตุลาคม พ.ศ. 2460.

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5 ขบ 5.9/19, เรื่องญี่ปุ่นจะส่งกุลีเข้ามาทำทางรถไฟสายเหนือ,  
"เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรฯ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว,"  
ที่ 28/2467, 3 มิถุนายน ร.ศ. 123.

<sup>3</sup> ปีกเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง เจ้าฟ้ากรมขุน  
นริศรฯ ฯ," สำนวน, ที่ 14/396, 6 มิถุนายน ร.ศ. 123.



ความเคลื่อนไหว ดังนั้น บทบาทของญี่ปุ่นในกิจการรถไฟไทยจึงเป็นเรื่องของการพยายามแสวงหาผลประโยชน์เป็นครั้งคราว โดยไม่เพ่งเล็งที่จะดำเนินการให้ได้ผลอย่างจริงจังนัก

### ปัญหาและภาวะบีบบังคับบางประการในการบริหารกิจการภายในกรมรถไฟของกรมขุน- กำแพงเพชรอัครโยธิน

จากการที่กรมรถไฟไทยถูกอิทธิพลของชนต่างชาติครอบงำมาเป็นเวลานาน นับตั้งแต่เริ่มต้นกิจการรถไฟจนกระทั่งเกิดการเปลี่ยนแปลงอันเป็นเหตุให้อำนาจบริหารและควบคุมระบบงานในกรมรถไฟทั้งหมดตกมาสู่มือคนไทยอย่างกระชั้นชิด ซึ่งการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ ทำให้เกิดความสงสัยและลังเลใจในหมู่มนุษย์บางกลุ่มว่า กรมขุนกำแพงเพชร ฯ จะไม่สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพเท่าเทียมกับชาวต่างประเทศที่เคยทำงานมาก่อน ควญเหตุนี้จึงทำให้เกิดช่องว่างและความขัดแย้งกันระหว่างผู้ยึดความเชื่อเก่า ๆ ว่างานรถไฟจะต้องให้ชาวตะวันตกเป็นผู้ดำเนินการเท่านั้น และผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงผู้ทรงพยายามทำทุกอย่างเพื่อให้คนไทยได้เป็นเจ้าของกิจการรถไฟไทยโดยสมบูรณ์

อันที่จริงแล้ว หลังจากที่ข้าราชการชาวเยอรมันในกรมรถไฟต้องออกจากการงานแล้ว กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ได้ทรงจัดการบรรจวิศกรไทยเข้าทำการสร้างทางรถไฟสายเหนือต่อจากชาวเยอรมันในทันที เช่น การเจาะอุโมงค์ขุนตาน ซึ่งเป็นงานที่หนักและคร่าชีวิตผู้ทำการไปเป็นจำนวนมากด้วยโรคภัยไข้เจ็บและอุบัติเหตุ ซึ่งก็ปรากฏว่าคนไทยสามารถทำหน้าที่แทนวิศกรเยอรมันได้เป็นอย่างดี จึงนับว่าเป็นความสามารถของผู้บัญชาการ ฯ ที่เตรียมรับสถานการณ์ทุกอย่างที่เกิดขึ้นได้อย่างฉับพลัน

ภาระอันหนักของกรมขุนกำแพงเพชร ฯ หากได้ทำให้พระองค์ย่อท้อพระทัยไม่กลับทรงเห็นว่าเป็นโอกาสที่พระองค์จะอุทิศพลังและความสามารถเพื่อช่วยเหลือชาติในยามคับขัน แต่ปัญหาบางประการที่เกิดขึ้นจากความขัดแย้งของพระองค์กับเจ้าพระยาวงษา-นุประพัทธ์ ได้กลายเป็นอุปสรรคที่บั่นทอนความมุ่งมั่นของพระองค์อย่างน่าเสียดาย ซึ่งช่องว่างระหว่างเจ้าพระยาวงษา ฯ และกรมขุนกำแพงเพชร ฯ เกิดขึ้นเพราะระเบียบบริหารราชการแผ่นดินประการหนึ่ง และเพราะแนวความคิดและบุคลิกภาพที่ต่างกันอย่างมากอีกประการหนึ่ง

คงได้กล่าวแล้วว่า งานในกรมรถไฟหลวงในขณะที่กรมขุนกำแพงเพชร ฯ เข้ารับตำแหน่งนั้น เป็นงานหนักและต้องอาศัยความรวดเร็วในการดำเนินงาน โดยเฉพาะการรวมกรมรถไฟทั้งสองเข้าด้วยกันนั้น ทำให้อังกฤษเกิดความสนใจว่าคนไทยจะบริหารงานได้ดีเพียงไร เพราะถ้าเกิดข้อผิดพลาดขึ้น อังกฤษอาจถือเป็นสาเหตุบังคับให้แยกกรมอีก ด้วยถือว่าทุนที่ใช้สร้างทางรถไฟสายใต้มาจากฝ่ายตน ดังนั้น การบริหารงานในกรมรถไฟจึงเป็นงานที่ละเอียดอ่อนและต้องอาศัยการดำเนินการทุกอย่างให้ทันกับความเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ทำให้กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงกระตือรือร้นที่จะเอาชนะปัญหาที่หาทำยพระองค์ขณะนั้นด้วยการบริหารงานภายในกรมรถไฟโดยอาศัยพระวิจาร์ณญาณส่วนพระองค์ในการตัดสินใจพระทัยในเหตุการณ์ต่าง ๆ โดยไม่ปรึกษาเสนาบดีกระทรวงคมนาคม เหตุนี้เองจึงทำให้เจ้าพระยาวงษา ฯ ไม่พอใจถึงกับกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวว่า ผู้บัญชาการ ฯ ทรงปฏิบัติราชการกรมรถไฟหลวงก้าวก้าว ไม่ปรึกษาหารือหรือรายงานให้ทราบในเรื่องสำคัญ ๆ หากว่ามีเหตุเสียหายเกิดขึ้น ก็จะเป็นความผิดถึงตัวเสนาบดีกระทรวงคมนาคม อันเป็นเจ้าสังกัดกรมรถไฟหลวงด้วย<sup>1</sup> ดังนั้น เจ้าพระยาวงษา ฯ จึงมีหนังสือถึงกรมขุนกำแพงเพชร ฯ บังคับว่า ระเบียบการใด ๆ ซึ่งผู้บัญชาการ ฯ ได้ทำมาเป็นการไม่ถูกระเบียบ ต้องได้รับอนุมัติจากเสนาบดีก่อน โดยถือว่าระเบียบที่ใดเคยปฏิบัติมาในระหว่างกระทรวงกับกรมรถไฟตั้งแต่แรกตั้งกรมมานั้น ถ้ากรมรถไฟจะดำเนินการงานอย่างใดอย่างหนึ่งภายในกรมแล้ว ต้องได้รับอนุมัติความเห็นจากกระทรวงก่อน เว้นแต่การสามัญธรรมดา กรมรถไฟก็จัดทำไปเองตามหน้าที่<sup>2</sup>

หนังสือของเสนาบดีกระทรวงคมนาคมฉบับนี้ ทำให้กรมขุนกำแพงเพชร ฯ เสียพระทัยมาก ทรงมีลายพระหัตถ์ถึงพระยาบุรีนวราษฏ์ ราชเลขาณุกาโรในพระบาทสมเด็จพระ

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 5/13, "ความปรองดองระหว่างเจ้าพระยาวงษา ฯ กับกรมหลวงกำแพงเพชร ฯ" (7 ส.ค. 2460 - 29 ก.ย. 2461).

<sup>2</sup> ปึกเดียวกัน, "เจ้าพระยาวงษา ฯ กราบทูล กรมขุนกำแพงเพชร ฯ, สำเนา, ที่ 109/4161, 7 สิงหาคม พ.ศ. 2460.

มงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวว่า การที่พระองค์เข้ารับตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟ ได้เข้ามา โดยพระบรมราชโองการเป็นพิเศษในสมัยเวลาอันคับขัน ในขณะที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงมอบหน้าที่ให้พระองค์ ก็ให้มีกระแสพระราชดำรัสพระราชทานความเชื่อถือและสนับสนุนกรมขุนก่าแพงเพชร ฯ เพื่อให้ดำเนินงานรถไฟตามพระบรมราโชบายให้เป็นผลสำเร็จ โดยทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ พระราชทานพระบรมราชวโรกาสให้กรมขุนก่าแพงเพชร ฯ กราบบังคมทูลกิจการโดยตรงได้ ฐานะของพระองค์จึงผูกพันกับอธิปไตยอื่น ๆ และเมื่อได้รับภาระเพื่อทำการให้สำเร็จแล้ว กรมขุนก่าแพงเพชร ฯ ทรงเห็นว่า เป็นการจำเป็นที่พระองค์จะต้องรับผิดชอบในความล้มเหลวและความสำเร็จ ราชการกรมรถไฟมีมากซึ่งต้องจัดทำโดยทันทีทันใด และเป็นงานที่เกี่ยวข้องกับต่างประเทศมาก ทูตคอยจ้องอยู่เสมอ ต้องประกอบด้วยความระมัดระวังและอาศัยการตัดสินใจโดยปัจจุบันทันด่วนในการดำเนินอุบายต่าง ๆ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของงาน ดังนั้น การที่เสนาบดีออกคำสั่งเช่นนี้ จึงทำให้พระองค์ไม่พอพระทัยมาก เพราะจะทำให้เกิดการล่าช้าในการปฏิบัติงาน ดังเหตุผลของพระองค์ที่ว่า

"แต่ถ้าฉันถูกมีมือให้ต้อง เสนอระเบียบตู่เสนาบดีเพื่อรับอนุมัติทุกเรื่องแล้ว ฉันทำการโดยเฉียบขาดไม่ไค่ หังจะตองเสียเวลาอีกมาก ๆ ทุกเรื่อง ความไม่ตกลงใจ ไม่เฉียบขาดในกระทรวงคมนาคมมีอยู่อย่างไร และเกิดผลร้ายอย่างไร ก็ทรงทราบอยู่แล้วเหมือนกัน จะหวังให้ชาวต่างประเทศศุกความเลื่อมใสของไทย จะโผลผลที่ขึ้นมาแล้วหักลงกลางคัน กอนที่จะเอาไวโทยอยู่ในมือจริง ๆ ไค่

โดยเหตุนี้ฉันได้มีตอบไปว่า ในขณะที่ abnormal times เช่นนี้ ฉันตองถือการที่พระราชทาน commission ลงมาทำการ free hand ให้สำเร็จเสียก่อน และยอมรับผิดชอบเต็มที่ ฉันไม่กลัวรับผิดชอบในขณะที่ฉันทำผิด ถ้าจะบังคับให้ได้รับอนุมัติทุกอย่างแล้ว เกรงว่าฉันจะสนองพระเดชพระคุณไม่สำเร็จ"<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ปีกเดียวกัน, "กรมขุนก่าแพงเพชร ฯ ถึง พระยามูรินวราชฐ์," 9 สิงหาคม

ส่วนเจ้าพระยาวงษา ๑ นั้นมีเหตุผลว่า การที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ๑ ให้เจ้าพระยาวงษา ๑ เป็นเสนาบดีที่มีหน้าที่รับผิดชอบและบังคับบัญชาการกรมรถไฟหลวง และให้เสนาบดีกระทรวงคมนาคมร่วมกับเสนาบดีกระทรวงพระคลัง ๑ พร้อมด้วยผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงช่วยกันคิดวางระเบียบอำนาจการรถไฟให้ใช้ได้ทั้งทางราชการทหารและทางพาณิชย์กรรม แต่กรมรถไฟหลวงหาได้ปฏิบัติราชการเช่นนั้นที่เกี่ยวไม่ โดยทำการก้าวข้ามหน้าที่อยู่เนื่อง ๆ เช่น การคิดรวมโรงงานของกรมรถไฟสายเหนือและสายใต้เข้าด้วยกัน การชำรุดเสียหายของทางรถไฟเมื่อถูกอุทกภัย การตกลงสั่งซื้อวัสดุสำหรับใช้ในการรถไฟ เป็นเงินประมาณ 2,000,000 บาท การขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตเปิดทางรถไฟหลวงสายใต้ให้เดินติดต่อกับทางรถไฟของต่างประเทศ และการขึ้นอัตราค่าโดยสารรถไฟ 20% ซึ่งการจัดการเหล่านี้กรมรถไฟหลวงหาได้ปรึกษาหรือรายงานให้เสนาบดีกระทรวงคมนาคมทราบก่อนไม่ เว้นแต่การบางอย่างเมื่อได้จัดทำสำเร็จเค็ดขาดไปแล้ว จึงได้ส่งสำเนาเรื่องที่ได้ทำแล้วรายงานให้กระทรวงทราบในภายหลัง ด้วยเหตุนี้กระทรวงคมนาคมจึงได้มีหนังสือตักเตือนให้กรมรถไฟหลวงดำเนินการให้เป็นไปตามระบบราชการ แต่ก็ไม่เป็นผลสำเร็จ เจ้าพระยาวงษา ๑ จึงเห็นว่าเมื่อยังทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ๑ ให้ท่านเป็นผู้รับผิดชอบและมีหน้าที่บังคับบัญชากรมรถไฟหลวงอยู่ เมื่อไม่ทราบการทำงานของกรมรถไฟหลวงได้ตลอดคั้ง เช่นสมัยเคิมแล้ว ถ้าหากมีข้อบกพร่องเสียหายในกรมรถไฟหลวงแต่อย่างหนึ่งอย่างใดแล้ว ผลเสียก็จะตกถึงตัวเสนาบดีกระทรวงคมนาคมด้วย<sup>1</sup>

จากข้อขัดแย้งระหว่างเสนาบดีกระทรวงคมนาคมและผู้บัญชาการ ๑ ครั้งนี้ นอกจากจะแสดงถึงช่องว่างระหว่างบุคคลทั้งสองแล้ว ยังพิจารณาได้ว่าระเบียบราชการเป็นอุปสรรคสำคัญในการประสานงานและการดำเนินการใด ๆ ที่ต้องอาศัยความคล่องตัวและเนียบพลัน การที่เจ้าพระยาวงษา ๑ ยึดถือระบบอย่างแน่นแฟ้น เพราะเหตุผลที่ว่าเสนาบดีกระทรวงคมนาคมเป็นตัวแทนของกรมรถไฟหลวงในเสนาบดีสภา ถ้าหากเกิดปัญหาในกรม

<sup>1</sup> ปีกเดียวกัน, "เจ้าพระยาวงษา ๑ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2461.

รถไฟหลวงขึ้น แต่เสนาบดีเจ้าสังกัดไม่ทราบเรื่องก็จะ เป็นชอบพร้อมที่เสนาบดีอาจถูก  
 คำนี้ ส่วนผู้นับราชการกรมรถไฟหลวงก็มีเหตุผลในการดำเนินงานเช่นกัน ซึ่งพระองค์  
 ไครามมังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เป็นการลับเฉพาะถึงเบื้องหลังการทำงานและ  
 การขัดแย้ง โดยมีพระประสงค์จะให้ "...เอกสารเหล่านี้ คงอยู่ในหอจดหมายเหตุเพื่อเป็น  
 พยานแก่หม่อมฉัน..."<sup>1</sup> ควดยเหตุที่ข้อความเหล่านี้เปิดเผยถึงข้อเท็จจริงก่อนและหลังการ  
 เปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ในระบบงานของกรมรถไฟ จึงมีประเด็นที่น่าสนใจดังนี้

กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงท้าวความถึงเหตุการณ์ตั้งแต่เดือนมีนาคม พ.ศ. 2459  
 ในระหว่างการขอมอบของกองทัพบก พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีพระ  
 ราชดำรัสต่อเจ้าพระยาวงษา ฯ ว่าพระองค์มีพระราชประสงค์จะรวมเส้นทางรถไฟทั้งสอง  
 สายเข้าด้วยกัน และให้คนไทยเข้าบริหารงานแทนที่ชาวเยอรมัน เพื่อกิจการรถไฟจะไม่  
 ล้มละลายเมื่อมีการประกาศสงคราม เมื่อเจ้าพระยาวงษา ฯ กลับถึงกรุงเทพฯ ก็ได้มี  
 คำสั่งให้นายไวเลอร์ ร่างแผนการว่าคนไทยจะสามารถเข้ารับงานแทนชาวเยอรมันได้ใน  
 เวลาอันสั้นที่สุดเมื่อใด นายไวเลอร์ได้จัดทำแผนงานขึ้นโดยอาศัยพิจารณาที่รอบคอบ  
 และการทำงานที่เข้มแข็ง เขาก็ได้เสนอรายงานสรุปว่า คนไทยจะรับช่วงงานจากชาว  
 เยอรมันได้ในเวลา 3 ปี ซึ่งรายงานฉบับนี้เสนาบดีกระทรวงคมนาคมได้ลงชื่อกำกับ และ  
 กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงเข้าใจว่า ได้มีการกราบบังคมทูลเสนอพระบาทสมเด็จพระเจ้า  
 อยู่หัวแล้ว และหลังจากนั้นอีกไม่นาน ก่อนที่จะมีการประกาศสงคราม เจ้าพระยาวงษา ฯ  
 ก็ได้เสนอแผนการใหม่ที่ว่าควยการระบายนเยอรมันออกจากกรมรถไฟในเวลาอันสั้น

กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงระบุว่าในแผนการทั้งสองแผนนี้ เสนาบดีกระทรวง  
 คมนาคมไม่ได้คิดว่าการรวมเส้นทางรถไฟทั้งสองสายเป็นสิ่งที่เป็นไปได้ หรืออาจกระทำได  
 นอกจากนี้ ยังอวดอ้างว่า การแยกกรมรถไฟออกเป็นสองสายนั้นเป็นฝีมือของเสนาบดีเองที่

<sup>1</sup> ปีกเดียวกัน, "Prince Purachatra to King Rama VI," Conf.,  
 Sept. 25, 1918 "...These documents should exist in the Royal  
 Archives to bear me witness."

หาไว้ตั้งแต่รัชกาลก่อน ดังนั้น ผู้บัญชาการ ฯ จึงเห็นว่าเป็นการยากที่เจ้าพระยาวงษา ฯ จะเห็นด้วยกับการรวมกรมรถไฟเข้าด้วยกันภายใต้เหตุการณ์เช่นนี้ เพราะเสนาบดีเคยสนับสนุนการแยกกรมมาก่อน แม้แต่ในบันทึกที่ทำไว้ เจ้าพระยาวงษา ฯ ยังกล่าวว่า

"...สำหรับเส้นทางรถไฟสายใต้เขา [เจ้าพระยาวงษา ฯ] ได้รู้สึกกลัวชาวอังกฤษ และเสนอให้จับคนสยามคนใดคนหนึ่ง เป็น "หุ่น" โดยกระทำการประหนึ่งหัวโขนที่ประดิษฐ์ขึ้นเพื่อให้คนอังกฤษจับเชิด,..."<sup>1</sup> ส่วนทางสายเหนือ นั้น เจ้าพระยาวงษา ฯ เตรียมการแต่งตั้งพระยาเคชานูชิตให้เป็นเจ้ากรม ฯ แต่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวไม่ทรงเห็นชอบด้วยกับแผนการนี้ และพระองค์ได้มีรับสั่งให้กรมขุนกำแพงเพชร ฯ เข้าเฝ้าในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2460 เพื่อให้กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงบัญญัติแผนการรวมกรมรถไฟขึ้น ทั้งนี้ ผู้บัญชาการ ฯ ทรงย้ำว่า เป็นการแสดงถึงพระปรีชาญาณของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวในการที่ไม่ปล่อยให้โอกาสหลุดลอยไป เพราะไม่ต้องพระราชประสงค์ที่จะให้คนไทยเป็นเพียง "หัวโขน" แต่ทรงปรารถนาผู้ที่เข้ามาทำงานจริง

หลังจากที่กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงประจักษ์ถึงแผนการที่ปรากฏในบันทึก 2 ฉบับ (คือบันทึกของนายไวเลอร์และเจ้าพระยาวงษา ฯ) แล้ว พระองค์ก็ทรงตระหนักว่า ถ้าดำเนินการตามความในบันทึกที่เจ้าพระยาวงษา ฯ กราบทูลเสนอพระองค์แล้ว การรวมกรมรถไฟทั้งสองสายจะเกิดขึ้นไม่ได้เลย ดังนั้น พระองค์จึงทรงบัญญัติแผนงานขึ้นเอง และกราบบังคมทูลเสนอให้พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวพระราชทานพระบรมราชานุมัติให้ผู้บัญชาการ ฯ ดำเนินการตามแผนงานได้ และจากแผนงานของกรมขุนกำแพงเพชร ฯ นี้ทำให้พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวไม่ทรงรอนานถึง 4 เดือน เพื่อคอยวิศวกรต่างชาติจากยุโรป แต่พระองค์ทรงอยู่ในฐานะที่สามารถประกาศสงครามกับมหาอำนาจกลางได้ใน

<sup>1</sup> เฟิ่งอว, "...for the Southern Line he was afraid of the English, and proposed to put up a Siamese "Puppet" to act the fictitious head and to let the Britisher carry on,..."

วันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 โดยที่กิจการรถไฟสามารถดำเนินงานไปได้อย่างเป็นระเบียบ และแม้ว่าระหว่างการดำเนินการนั้นเจ้าพระยาวางษา<sup>๑</sup> จะแนะนำให้กรมขุนกำแพงเพชร<sup>๑</sup> เลาความลับที่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระราชดำรัสแก่กรมขุนกำแพงเพชร<sup>๑</sup> ในเรื่องการรวมกรมเพื่อขอใ้หนายไ้เลอริ้จัดการเรื่องภาระต่าง ๆ ก็ตาม กรมขุนกำแพงเพชร<sup>๑</sup> ก็หาได้นำพากับคำแนะนำของเจ้าพระยาวางษา<sup>๑</sup> แม้ว่าฝ่ายหลังจะย้ำเรื่องนี้ถึง 2 - 3 ครั้งก็ตาม ดังนั้นไม่ต้องสงสัยเลยว่า โดยสภาพการณ์เช่นนี้ยอมเป็นที่คาดหมายได้ว่า นอกจากเจ้าพระยาวางษา<sup>๑</sup> จะไม่เห็นด้วยกับแผนการรวมกรมรถไฟแล้ว ยังไม่เชื่อว่าเป็นสิ่งที่อาจกระทำให้สำเร็จได้ และด้วยเหตุนี้เองจึงเป็นจุดเริ่มต้นของความขัดแย้งระหว่างเสนาบดีกระทรวงคมนาคมกับผู้นับถือการกรมรถไฟหลวง แม้ว่าในระยะแรก ๆ กรมขุนกำแพงเพชร<sup>๑</sup> จะทรงอธิบายให้เจ้าพระยาวางษา<sup>๑</sup> ทราบถึงแผนงานรวมโรงงานของกรมรถไฟทั้งสองสายเข้าด้วยกันก็ตาม ซึ่งผู้นับถือการ<sup>๑</sup> ทรงคิดว่าผู้ที่มีจิตใจเที่ยงธรรมยอมเห็นว่าไทยจะเป็นฝ่ายได้รับประโยชน์ทุกด้าน ในแง่การเมือง รัฐบาลจะสามารถยึดเส้นทางรถไฟทั้งสองสายได้อย่างมั่นคง ทำให้อันตรายที่อาจเกิดจากการที่รัฐบาลอังกฤษและฝรั่งเศสจะแบ่งแยกกิจการรถไฟไทยเป็นไปได้อย่างยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม แม้ว่ากรมขุนกำแพงเพชร<sup>๑</sup> จะยกเหตุผลทางยุทธศาสตร์ การพาณิชย์และด้านเศรษฐกิจขึ้นมาอธิบาย แต่เจ้าพระยาวางษา<sup>๑</sup> ก็ยังไม่เห็นด้วย และกล่าวโจมตีแผนการของผู้นับถือการ<sup>๑</sup> เมื่ออยู่ลับหลังเสมอ<sup>๑</sup>

เมื่อเกิดข้อขัดแย้งขึ้นเช่นนี้ แต่ภาระที่ต้องทำยังมีอยู่ กรมขุนกำแพงเพชร<sup>๑</sup> จึงขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตจากพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวโดยตรง เพราะทรงเห็นว่า เป็นงานที่มีผลครอบคลุมถึงการเมืองระหว่างประเทศและการบริหารภายในด้วย ซึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวก็ทรงยอมรับข้อเสนอของผู้นับถือการ<sup>๑</sup> ทุกประการ นอกจากนี้ ยังมีเหตุการณ์ที่ทำให้กรมขุนกำแพงเพชร<sup>๑</sup> ไม่พอพระทัยในการแสดงออกของเจ้าพระยาวางษา<sup>๑</sup> หลายประการ เช่น เมื่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 แต่งตั้งให้กรมขุนกำแพงเพชร<sup>๑</sup> เป็นผู้นับถือการกรมรถไฟหลวง เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน

<sup>๑</sup> เฟื่องอ่าง.

พ.ศ. 2460 และเสนาบดีกระทรวงกลาโหมได้ส่งตัวกรมขุนกำแพงเพชร ๑ ให้กับเสนาบดีกระทรวงคมนาคมในวันรุ่งขึ้น แต่เจ้าพระยาวงษา ๑ กลับปฏิเสธ ไม่ยินยอมให้ผู้บัญชาการฯ เข้าไปทำงานในตำแหน่งใหม่ โดยอ้างว่าจะต้องแจ้งให้อัครราชทูตอังกฤษทราบก่อน ทั้งที่กรมขุนกำแพงเพชร ๑ เห็นว่าการเข้าประจำตำแหน่ง เป็นสิ่งจำเป็นในการที่พระองค์จะทรงปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายจากพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวให้สำเร็จโดยเร็วที่สุด และพระองค์ยังทรงต้องการเวลาเพื่อศึกษาระบบงานในกรมรถไฟอย่างละเอียด แต่แนวกรมขุนกำแพงเพชร ๑ จะทรงชี้แจงให้เจ้าพระยาวงษา ๑ ทราบว่า ในสัญญาซึ่งลงนามโดยสมเด็จพระยาเทวะวงศ์ ๑ ระบุแต่เพียงว่าหัวหน้าวิศวกรผู้สร้างทางรถไฟสายใต้จะต้อง เป็นชาวอังกฤษจนกระทั่งการสร้างทางจะแล้วเสร็จ แต่พระองค์จะเข้าดำรงตำแหน่งหัวหน้าฝ่ายบริหาร (Administrative Head) ไม่ใช่หัวหน้าวิศวกร และ ยังจะแต่งตั้งชาวอังกฤษ คือ นายกิตตินส์ ให้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าวิศวกรของเส้นทางรถไฟทั้งสองสาย กรมขุนกำแพงเพชร ๑ ทรงเห็นว่า พระองค์มีพระประสงค์ที่จะเข้ารับตำแหน่งโดยพระบรมราชโองการของพระมหากษัตริย์ไทย ไม่ใช่โดยเกียรติศักดิ์ของอัครราชทูตอังกฤษ เซอร์เซอร์เบิร์ต เคอริง แต่เจ้าพระยาวงษา ๑ ก็มีความเห็นที่แตกต่างออกไป และทำให้สมเด็จพระยาเทวะวงศ์ ๑ ต้องนำปัญหานี้เข้าหารือกับอัครราชทูตอังกฤษ ผู้ซึ่งได้อนุมัติให้พระบรมราชโองการมีผลปฏิบัติในที่สุด<sup>1</sup>

กรมขุนกำแพงเพชร ๑ ทรงพิจารณาว่า การกระทำเช่นนี้ไม่จำเป็นและยังเป็นการทำให้อำนาจของราชบัลลังก์เสื่อมทรามลง และสร้างตัวอย่างที่น่ารังเกียจขึ้นสำหรับอนาคตกาล พระองค์ทรงเห็นว่าสนธิสัญญานั้นระบุไว้อย่างชัดเจน จนไม่มีความจำเป็นต้องดำเนินการใด ๆ แล้ว ผู้บัญชาการ ๑ ทรงกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวว่า เจ้าพระยาวงษา ๑ ได้ชี้ขออ้างนี้ในการกีดกันพระองค์ไม่ให้เข้ารับตำแหน่งจนกระทั่งวันที่ 9 มิถุนายน พ.ศ. 2460 และแน่วว่าพระองค์จะเข้ารับตำแหน่งผู้บัญชาการ ๑ แล้วก็ตาม เจ้าพระยาวงษา ๑ ยังคงมีความเห็นคัดค้านโครงการต่าง ๆ ของพระองค์ตลอดเวลา

<sup>1</sup> เฟิ่งอว.



คังนั้น พระองค์จึงต้องดำเนินงานทุกอย่างด้วยกรกราบมังคมทูล เสนอต่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวโดยตรง แต่ก็ได้เสนาอำมาตย์หลายพระหัตถ์ทุกฉบับที่พระองค์กราบมังคมทูลถวาย และที่ทรงมีพระราชหัตถเลขาตอบ เพื่อรายงานให้เสนาบดีทราบทุกครั้ง ผู้บัญชาการฯ ทรงยกเหตุผลว่า งานของพระองค์ต้องอาศัยความละเอียดอ่อน การดำเนินการที่ผิดพลาดจะเป็นสาเหตุให้เกิดความไม่พอใจขึ้นในหมู่ผู้ใต้บังคับบัญชาที่เป็นชาวต่างชาติ โดยเฉพาะชาวอังกฤษและจะทำให้กรมรถไฟประสบความหายนะในที่สุด หรืออย่างน้อยเซอร์เคอริงอาจจะเรียกร้องขอให้ชาวอังกฤษมีอำนาจบังคับบัญชาทางรถไฟสายใต้อีก และชาวฝรั่งเศสก็จะขอสิทธิควบคุมทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - นครราชสีมาบ้าง ซึ่งถ้าเป็นเช่นนั้น

"...มันจะเป็นความพินาศที่น่าสังเวชที่สุดและยากที่จะกู้ฐานะให้กลับคืนก็เช่นเดิม..."<sup>1</sup>

พระองค์ทรงเห็นว่า คนไทยได้บรรลุผลสำเร็จขั้นหนึ่งแล้ว จึงไม่สมควรที่สูญเสียไปอีก

"...เมื่อคนสยามเข้าไปประจำอยู่ในตำแหน่งต่าง ๆ แล้ว ประเทศสยามก็จะรู้สึกเป็นอิสระมากขึ้น ในเรื่องที่ว่าองค์การค่าอันยิ่งใหญ่ของรัฐได้เป็นของคนสยามอย่างแท้จริง"<sup>2</sup>

อนึ่ง กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ยังทรงเชื่อมั่นว่าการบริหารงานในกรมที่เต็มไปด้วยชาวต่างประเทศนั้น ต้องอาศัยความยุติธรรมและการกล้าตัดสินใจ ซึ่งเจ้าพระยาวงษา ฯ ซาคคุณสมบัติทั้งสองประการนี้ แม้นายกิตตินิส์เองได้เคยกราบทูลผู้บัญชาการ ฯ ว่าเมื่อครั้งเขาคำรงตำแหน่งวิศวกรผู้บังคับการนั้น เขาต้องมีหนังสือรายงานเจ้าพระยาวงษา ฯ เพื่อขอการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งต้องใช้เวลาดังแต่ 1 สัปดาห์ถึง 3 เดือน เพื่อรอคำตอบจากกระทรวงในเรื่องธรรมดา จนกระทั่งในระยะหลัง ๆ คือประมาณ 2 ปี ก่อนที่จะมีการรวมกรม นายกิตตินิส์ของยกเลิกการขอคำตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ จากเจ้าพระยาวงษา ฯ เพราะว่าการบีบบังคับจากฝ่ายอังกฤษผ่านทางกรมรถไฟของสหพันธรัฐมลายูนั้น เป็นไปอย่างรุนแรงเกินกว่าที่จะยอมรับการรีรอหรือความเฉื่อยช้าใด ๆ.

แต่ประเด็นสำคัญที่เป็นเงื่อนตายที่กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงเปิดเผยความลับในการบริหารราชการของเจ้าพระยาวงษา ฯ ก่อนที่พระองค์จะเข้ารับตำแหน่งผู้บัญชาการ ฯ

1, 2 เฟิ่งอาน.

และจะมีการรวมกรมเกิดขึ้น คือ หลังจากที่มีการรวมกรมรถไฟทั้งสองสาย และรัฐบาลไทยประกาศสงครามกับมหาอำนาจกลางแล้ว นายกิตตินส์มีโอกาสเข้าถึงเอกสารของกรมรถไฟสายเหนือ และ "...เขา [นายกิตตินส์] พบว่าเจ้าพระยาวงษา ๖ เสนอจดหมายทุกฉบับที่มีความสำคัญมากต่อศัตรูคนหนึ่งของอังกฤษ และทุก ๆ คำตอบที่เสนาบดีส่งต่อไปให้เขา [นายกิตตินส์] เป็นสิ่งที่ออกจากปากของนายไวเลอร์..."<sup>1</sup> และจากความจริงที่ปรากฏนี้เอง ยิ่งทำให้ผู้อยู่ใต้มงคัมบังคัมบัญชาของกรมขุนกำแพงเพชร ๖ เสื่อมความนิยมในตัวของเจ้าพระยาวงษา ๖ มากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ กรมขุนกำแพงเพชร ๖ ยังทรงชี้ให้เห็นถึงระบบงานของกรมรถไฟว่า ในขณะที่เสนาบดีคิดไปเองว่ากรมรถไฟหลวง เป็นของคนไทยแล้ว คังนั้น จึงควรยึดถือระบบราชการไทยทั้งหมด แต่ความจริงแล้วแม้จะมีการบรรจุคนไทยเข้ารับตำแหน่ง แต่ระบบงานทุกอย่างต้องดำเนินตามแบบของยุโรป โดยเฉพาะเส้นทางรถไฟสายใต้ มิฉะนั้นแล้วงานทุกอย่างจะประสบความล้มเหลว อนึ่ง กรมรถไฟหลวง เป็นกรมใหญ่ที่มีรายรับถึง 7 ล้านบาท และรายจ่าย 13 ล้านบาทต่อปี ทั้งต้องควบคุมคนถึง 11,000 คน อันเป็นงานที่ใหญ่โตกว้างขวางของบางกระทรวงในเวลานั้น ถ้าหากว่าผู้บัญชาการ ๖ ไม่มีอำนาจตัดสินใจเด็ดขาด ก็จะไม่สามารถควบคุมการงานทั้งหมดได้<sup>2</sup>

จากการที่ผู้บัญชาการ ๖ ทรงกล่าวหาเสนาบดีกระทรวงคมนาคมเช่นนี้ พิจารณาตามเหตุผลแล้ว น่าจะมีมูลความจริงอยู่มาก เพราะกรมขุนกำแพงเพชร ๖ เคยกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 ว่า พระองค์ขอเวลา 5 ปี ในการจัดการงานรถไฟให้เรียบร้อยแล้ว ก็อยากจะกลับไปรับราชการทหารตามเดิม ความข้อนั้นพระองค์เคย

<sup>1</sup> เฟ็งอาน, "...he found out that Chao Phya Wongsas submitted every letter on crucial point to an enemy of Great Britain and that every reply that the Minister forwarded to him was out of Herr Weiler's mouth... ."

<sup>2</sup> เฟ็งอาน.

ตรัสแก่เจ้าพระยาวงษา ฯ หลายครั้ง แต่ฝ่ายหลังไม่ยอมเชื่อและแสดงความประสงค์ที่จะ  
 อำนวยความสะดวกบังคับกิจการกรมรถไฟหลวงด้วยตนเอง และต้องการตรวจคำสั่งทุกฉบับ  
 ของผู้บัญชาการ ฯ ก่อนออก ซึ่งเป็นการเหลือวิสัยที่จะทำได้<sup>1</sup> กรมขุนกำแพงเพชร ฯ  
 ได้มีพระปรารภในเรื่องนี้ไว้ว่า "...เมื่อครั้งจัดการนั้น เจ้าพระยาวงษาเชื่อได้ ที่เมื่อ  
 ไปรคเกล้า ฯ ให้พระองค์ท่านเข้ามาทำบาง จะเข้ามาขัดขวางทำให้การชักช้าโดยไม่มี  
 ประโยชน์ ท่านต้องขอ free hand จึงจะแสดงได้ว่าไทยก็ทำการรถไฟได้ ตามที่เป็น  
 พระราชประสงค์จะให้แสดงต่อคนทั้งหลาย"<sup>2</sup> ส่วนข้อที่เจ้าพระยาวงษา ฯ กล่าวหาว่า  
 ผู้บัญชาการ ฯ ทำการก้าวร้าวข่มหน้าอยู่เนื่อง ๆ นั้น กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงถือว่า  
 แม้พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวจะโปรดเกล้า ฯ ให้พระองค์เข้ามาจัดการงานรถไฟเป็น  
 พิเศษในสมัยพิเศษเช่นนั้น พระองค์มิได้ถือว่าเจ้าพระยาวงษา ฯ เป็นเสนาบดีกระทรวง  
 คมนาคม คำสั่งทุกฉบับที่ออกไปได้ส่งไปให้ทราบแลทุกท่วงใด ส่วนปัญหาใหญ่ ๆ เช่น  
 การรวมโรงงานกรมรถไฟสายเหนือและสายใต้ พระองค์ก็เคยปรึกษาดับเจ้าพระยาวงษา ฯ  
 แต่ไม่ว่าจะเป็นเรื่องอะไรที่กรมขุนกำแพงเพชร ฯ คิดขึ้นเพื่อกำเนินการตามพระบรมราโช-  
 บาย เสนาบดีกระทรวงคมนาคมมีความคิดเพียงอย่างเดียวว่าจะทำไม่สำเร็จ ดังนั้น จึงมี  
 ทางเดียวที่พระองค์จะทรงทำตามที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวพระราชทานพระบรมราชา-  
 อนุญาตไว้ คือ กราบบังคมทูลโดยตรง แต่ก็ได้ส่งสำเนาหนังสือไปให้เสนาบดีทราบด้วยเสมอ  
 ถึงกระนั้นเจ้าพระยาวงษา ฯ ก็ยังไม่พอใจ ต้องการจะเข้ามาทำเสียเอง ดังนั้น เมื่อตัด  
 ปัญหายุ่งยากทั้งปวง กรมขุนกำแพงเพชร ฯ จะไม่กราบบังคมทูลขอพระราชทานสิ่งใดให้มาก  
 ไปกว่าระเบียบปฏิบัติเช่นที่เป็นอยู่ขณะนั้น (Status Quo) แต่เมื่อเจ้าพระยาวงษา ฯ ยัง  
 ไม่พอใจ พระองค์ก็ต้องกราบบังคมทูลขอให้พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงมีพระบรมราช  
 โองการว่า ในระหว่างการจัดการงานรถไฟให้เข้ารูปซึ่งจะกินเวลารวม 5 ปี ให้ผู้บัญชาการ ฯ

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 5/13 "บรรทึกกลับ [ของพระยาบุรุษรัตนราชภักดิ์]," 23

มิถุนายน พ.ศ. 2461.

<sup>2</sup> เพิ่งอ้าง.

มีอิสระที่จะไม่ต้องปฏิบัติตามระเบียบการคลัง เช่นอธิบดีกรมอื่น ๆ แต่เมื่อพ้นกำหนด 5 ปีแล้ว จึงให้ลงระเบียบกรมตามปกติ<sup>1</sup>

เพื่อให้การบริหารกิจการรถไฟคล่องตัวทันต่อเหตุการณ์และเวลายิ่งขึ้น พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงพระราชทานพระบรมราชานุญาตตามคำกราบบังคมทูลของกรมขุนกำแพงเพชรฯ เพียงแต่ขออย่าให้เจ้าพระยาวางษาฯ บนได้อีกว่า ไม่ทราบเรื่องการทำงานของกรมรถไฟ อนึ่ง พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวยังโปรดฯ ให้พระยามูรินวราชรัฐ แก่ความเข้าใจผิดของกรมขุนกำแพงเพชรฯ ว่าการที่เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ ทรงหารือกับอัครราชทูตอังกฤษในขณะที่กรมขุนกำแพงเพชรฯ จะทรงเข้ารับหน้าที่นั้น เป็นพระราชประสงค์ที่จะให้การเป็นไปโดยเงียบและเรียบร้อย ไม่ให้เกิดข้อขัดข้องขึ้นกลางคัน เพราะการที่จะเจรจากับฝ่ายอังกฤษให้เข้าใจกันเสียก่อนเช่นนี้ เป็นวิธีที่รัฐบาลไทยจะไ้รู้แนวความคิดของรัฐบาลอังกฤษ จะได้คิดหาทางป้องกันหรือโต้ตอบ ไม่ใช่ว่าถ้าฝ่ายอังกฤษไม่เห็นด้วยแล้ว รัฐบาลไทยก็จะไม่ทำตามความที่ตกลงกันไว้<sup>2</sup>

ความขัดแย้งระหว่างกรมขุนกำแพงเพชรฯ และเจ้าพระยาวางษาฯ นี้ แม้ว่าจะเป็นการขัดแย้งภายใน แต่เป็นการสะท้อนถึงภาวะตึงเครียดที่เกิดจากอิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตกที่ยังคงอยู่ในกิจการรถไฟไทย ความรู้สึกของผู้บริหารในเวลานั้นยังเชื่อว่าอำนาจในการควบคุมกิจการรถไฟยังไม่เป็นของคนไทยอย่างแท้จริง เป้าหมายสำคัญของผู้บัญชาการฯ นั้นเห็นได้ชัดว่า พระองค์มีพระประสงค์ที่จะบริหารงานรถไฟให้มีประสิทธิภาพที่สุด เพื่อป้องกันการแข่งขันจากต่างชาติ โดยเฉพาะอังกฤษหรือฝรั่งเศสซึ่งอาจยื่นมือเข้ามาเกี่ยวข้อง เพื่อฉกฉวยผลประโยชน์จากฝ่ายไทยอีก ทรงตระหนักถึงฐานอำนาจอันอ่อนแอของรัฐบาลไทยในการควบคุมกิจการรถไฟที่ตกอยู่ในอิทธิพลของชาวต่างชาติมาเป็นเวลานาน โดยพิจารณาว่าระบบราชการในขณะนั้นเป็นอุปสรรคในการดำเนินงานตามโครงการของพระองค์ จึง

<sup>1</sup> เพิ่งอ้าง.

<sup>2</sup> ปีกเดียวกัน, "พระยามูรินวราชรัฐ กราบทูล กรมขุนกำแพงเพชรฯ," ลับเฉพาะพระองค์, 29 กันยายน พ.ศ. 2461.

พยายามที่จะสลัดความเชื่อเก่า ๆ ที่ปรากฏในคนไทยบางคนทิ้งและดำเนินระเบียบวิธีปฏิบัติราชการแนวใหม่ ซึ่งพระองค์ทรงเห็นว่าจะทำให้การปฏิบัติงานไคล่ลรวกเร็วทันต่อเหตุการณ์ยิ่งขึ้น อันเป็นผลให้เกิดความขัดแย้งกับเสนาบดีกระทรวงคมนาคม

อนึ่ง จากความขัดแย้งดังกล่าว กรมขุนกำแพงเพชร ฯ จึงทรงหวั่นพระทัยว่าจะเป็นจุดอ่อนในความพยายามค้ำอำนาจในกิจการรถไฟให้เป็นของคนไทยโดยเด็ดขาด เพราะนายกิตติสันต์ได้พยากรณ์ไว้ว่า กิจการรถไฟไทยจะต้องตกอยู่ในมือของชาวยุโรปอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งกรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงเห็นว่าการที่จะเป็นเช่นนั้นอีก "...เพราะว่าไม่มีสิ่งใดที่คนไทยสองคนที่อยู่ในตำแหน่งใหญ่ [หมายถึงพระองค์กับเจ้าพระยาวงษา ฯ] จะตกลงกันได้..."<sup>1</sup>

อย่างไรก็ตาม ในที่สุดพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวก็ทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ พระราชทานพระราชกระแสไปยังเจ้าพระยาวงษา ฯ เพื่อให้เกิดความเข้าใจกันระหว่างผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงและเสนาบดีกระทรวงคมนาคม<sup>2</sup> ในขณะที่เดียวกันก็พระราชทานพระราชกระแสไปยังกรมขุนกำแพงเพชร ฯ ว่า "วิธีการซึ่งเธอดำเนินติดต่อกับเสนาบดีคมนาคมอย่างไร เป็นที่พอใจของฉันทแล้ว และเชื่อว่าจะไม่มีความเหตุให้แตกร้างให้เป็นที่น่าอัปยศแก่ชาวต่างประเทศ"<sup>3</sup> ซึ่งหลังจากนั้นไม่ปรากฏหลักฐานว่าเกิดเหตุขัดแย้งรุนแรงระหว่างบุคคลทั้งสองอีกเลย

<sup>1</sup> ปีกเดียวกัน, "Prince Purachattra to King Rama VI," Conf., Sept. 25, 1918 "...because no two Siamese in big positions can agree."

<sup>2</sup> ปีกเดียวกัน, "บันทึกพระบรมราชกระแส ปรากฏในคอนท้ายลายพระหัตถ์กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ถึง พระยาบุรณรรักษ์" 25 กันยายน พ.ศ. 2461.

<sup>3</sup> ปีกเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ," สำเนา, ไม่ปรากฏวันที่ แต่ลงเดือนกันยายน พ.ศ. 2461.

## โครงการสร้างทางรถไฟเชื่อมอินโดจีนและประเทศไทย

หลังจากที่รัฐบาลประกาศสงครามกับมหาอำนาจกลางได้ประมาณเกือบปี และสงครามโลกครั้งที่ 1 จะสิ้นสุดลงนั้น กลุ่มนายทุนเหมืองแร่ชาวฝรั่งเศสซึ่งรวมกันเป็นบริษัทพาณิชย์ ได้ส่งผู้แทนคือ นายเลอ เซอน (Le Jeune) เข้ามาเจรจากับฝ่ายไทย เพื่อขอให้รัฐบาลไทยสร้างทางรถไฟไปติดต่อกับอินโดจีนของฝรั่งเศสเพื่อประโยชน์ในทางเศรษฐกิจ โดยกำหนดเส้นทางติดต่อกัน 3 สาย คือ

1. จากปราจีนบุรีไปทางตะวันออกถึงพรมแดนติดต่อกับสายไซ่งอน พนมเปญ พระตะบอง และมณฑลบุรี โดยฝ่ายไทยต้องสร้างทางรถไฟจากแปะริ้วไปปราจีนบุรี
2. สายปากลาย - อุดรดิตถ์ เพื่อประโยชน์ในการส่งสินค้าของหลวงพระบาง โดยทางน้ำมาขึ้นที่ปากลาย และบรรทุกรถไฟต่อมายังท่าเรือที่กรุงเทพฯ
3. สายพนมเปญ - กำปงทม ขึ้นไปทางเหนือต่อกับทางรถไฟของไทยที่อุบลราชธานี<sup>1</sup>

ในการเจรจาดังนี้ นายเจ. โมกราส (G. Maugras) อุปทูตฝรั่งเศสเป็นผู้นำนายเลอ เซอน เข้าเฝ้าผู้บัญชาการฯ ซึ่งกรมขุนกำแพงเพชรฯ ทรงสันนิษฐานว่า รัฐบาลอินโดจีนของฝรั่งเศสมีความปรารถนาที่จะเปิดประเทศให้เจริญมากขึ้น แต่ขาดทุนดำเนินการ หรือไม่อยากจะลงทุนด้วยเงินของรัฐบาลในการเปิดทางคมนาคมของอินโดจีน จึงตกลงอนุญาตให้นายทุนคณะหนึ่งซึ่งต้องการขยายกิจการค้าของตนสร้างทางรถไฟขึ้น

กลุ่มนายทุนฝรั่งเศสได้ส่งนายเลอ เซอน มาตรวจการและยื่นรายงานเสนอรัฐบาลไทย ผู้ตรวจการเป็นคนค่อนข้างหนุ่ม และมีความเห็นว่าการสร้างทางรถไฟสายดังกล่าวจะได้ประโยชน์อย่างสูง และมีความมุ่งมั่นที่จะทำได้ถึงความต้องการ เมื่อเขาเข้ามาในประเทศไทยนั้น เป็นเวลาที่ได้ตรวจการในอินโดจีนเสร็จเรียบร้อยแล้ว และดูเหมือนจะคิด

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 5.1/1 "Memorandum of Conversation in regard to Railway Projects in Indo-China on July 22, 1918,"

มาล่วงหน้าว่า รัฐบาลไทยจะต้องยอมตามความต้องการของเขาทุกอย่าง เพราะในการเข้า  
 ใจเพื่อเจรจากับกรมขุนกำแพงเพชร ๗ นั้น นายเลอ เซอน แทบจะไม่ได้ปรึกษาหารือ  
 หรือฟังความคิดเห็นจากฝ่ายไทยเลย ผู้บัญชาการ ๗ ทรงกล่าวถึงวิธีการเจรจาของ  
 นายเลอ เซอน ว่าไม่สู้สุภาพนัก<sup>1</sup>

อย่างไรก็ตาม ผู้บัญชาการ ๗ ได้ให้คำตอบแก่นายเลอ เซอน ว่าพระองค์มีหน้าที่  
 เพียงจะแนะนำรัฐบาลว่าควรที่จะสร้างทางรถไฟทางใดบ้างโดยอาศัยหลักวิชาและหลักการ  
 พาณิชยกรรมเท่านั้น แต่ความตกลงอยู่ที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและสภาเสนาบดี เมื่อมี  
 คำสั่งมาอย่างใด กรมรถไฟหลวงจึงจะปฏิบัติตาม

ภายหลังการเจรจา กรมขุนกำแพงเพชร ๗ ได้ทำบันทึกการสนทนารายบุคคลสมเด็จพระ  
 กรมพระยาเทวะวงศ์ ๗ พร้อมกับทรงแสดงความเห็นว่า ถ้าฝรั่งเศสขอต่อทางเข้ามาสามทาง  
 พร้อมกันเช่นนี้แล้ว อังกฤษก็คงขอหรือบังคับให้รัฐบาลไทยต่อทางแม่สอดไปแคนพม่าเช่นกัน  
 และจากการพิจารณาขั้นต้น พระองค์ทรงมีพระดำริว่า สายที่จะต่อจากนครปฐมขึ้นไปแม่สอด  
 จะเป็นการเปิดตลาดสินค้าข้าวจากสุพรรณบุรีและอุทัยธานี และมีทางให้ผลประโยชน์มากกว่า  
 ทางที่จะต่อกับฝรั่งเศสทุก ๆ สาย เพราะจะทำให้การขนส่งข้าวขึ้น-ล่องได้ตลอดเส้นทาง  
 คมนาคมในประเทศ<sup>2</sup> และการที่รัฐบาลไทยจะต้องสร้างทางรถไฟหลาย ๆ สายพร้อมกัน  
 เช่นนี้ แม้จะสำเร็จประโยชน์ทางการเมือง แต่จะต้องใช้เงินเป็นจำนวนมาก ซึ่งรัฐบาล  
 ไทยไม่มีทุนอยู่เลย และอาจถูกบังคับให้กู้เงินมาสร้างทางรถไฟด้วย พระองค์ทรงปริวิตกว่า  
 รัฐบาลไทยจะหาทางป้องกันได้ยาก ข้อสำคัญคือ บริษัทที่นายเลอ เซอน มาตรวจการครั้งนี้  
 มีกำลังหนุนหลังทางการเมืองมากน้อยเพียงไร เป็นสิ่งที่พระองค์ไม่อาจทราบได้<sup>3</sup>

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 5.1/1 "กรมขุนกำแพงเพชร ๗ กราบทูล สมเด็จพระ  
 กรมพระยาเทวะวงศ์ ๗," สำเนา, ที่ 4992, ลับ, 23 กรกฎาคม 2461.

<sup>2</sup> ปีเดียวกัน, "กรมขุนกำแพงเพชร ๗ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎ-  
 เกล้าเจ้าอยู่หัว, ที่ ก. 3936, 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2461.

<sup>3</sup> ปีเดียวกัน, "กรมขุนกำแพงเพชร ๗ กราบทูล สมเด็จพระ  
 กรมพระยาเทวะวงศ์ ๗, 23 กรกฎาคม พ.ศ. 2461.

ความจริงแล้ว ฝรั่งเศสประสงค์ที่จะขอต่อทางรถไฟกับฝ่ายไทยหลายครั้งแล้ว โดยชาวฝรั่งเศสที่เคยอยู่ในประเทศไทยและในอินโดจีนเป็นต้นคิด เมื่อครั้งที่รัฐบาลไทยจะประกาศสงครามกับมหาอำนาจกลาง รัฐบาลฝรั่งเศสก็เคยส่งตัวแทนเข้าเจรจากับพระองค์เจ้าจรัญศักดิ์ อัครราชทูตไทยประจำฝรั่งเศสว่า ถ้าสงครามสิ้นสุดลงเมื่อใด จะต้องรีบจัดการให้การคมนาคมระหว่างประเทศไทยกับอินโดจีนของฝรั่งเศสติดต่อกันได้ เพื่อประโยชน์ทางการค้าขายของทั้งสองฝ่าย สมเด็จฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ ทรงคาดว่าการที่รัฐบาลฝรั่งเศสเกิดความรอนใจ ก็เพราะเห็นทางรถไฟของประเทศไทยติดต่อกับทางรถไฟของอังกฤษทางแหลมมลายูแล้ว<sup>1</sup> ถ้าฝรั่งเศสยังไม่ได้ต่อเชื่อมทางรถไฟของอินโดจีนกับทางรถไฟของประเทศไทยแล้ว ก็จะเป็นการเสียเปรียบและน้อยหน้าอังกฤษ<sup>2</sup> อนึ่ง เพราะเหตุว่าข้อความที่กล่าวไว้ในหนังสือสัญญาระหว่างไทย - ฝรั่งเศส ฉบับวันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2446 (ค.ศ. 1904) ซึ่งนายเคลคาสเซเคยทำไว้กับพระยาสุรียานุวัตร ณ กรุงปารีส มีความในข้อ 7 จนถึงข้อ 9 ที่กล่าวถึงรถไฟ คือ การที่ฝรั่งเศสคิดรวมกิจการรถไฟในกลุ่มแม่น้ำโขงให้อยู่ในมือคนฝรั่งเศส แม้ว่าสัญญาฉบับนี้จะไม่ได้รับสัตยาบันก็ดี แต่ข้อความดังกล่าว ก็ยังเป็นพยานยืนยันถึงความคิดของฝรั่งเศสที่จะเชื่อมทางรถไฟของประเทศทั้งสองเข้าด้วยกัน และฝรั่งเศสเห็นว่าฝ่ายไทยเคยทำสัญญาไว้แล้ว แม้จะไม่มีผลบังคับใช้ แต่ก็ยังยึดถือได้ว่าครั้งหนึ่งรัฐบาลไทยเคยยินยอมตกลงในเรื่องนี้ แต่ในเวลาที่ทำสัญญานั้นเป็นรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งพระองค์ได้มีกระแสพระราชดำริว่า เมื่อทำสัญญาเช่นนี้แล้ว ถ้ารัฐบาลไทยไม่มีทุนพอและชาคนไทยที่จะทำทางรถไฟในบริเวณกลุ่มแม่น้ำโขงแล้ว ก็จะไม่ทำ เพราะถ้าฝ่ายไทยจะทำ ก็เสมอเหมือนอนุญาตให้ฝรั่งเศสเข้ามาทำทางรถไฟในประเทศไทย เพราะทุนดำเนินการและผู้สร้างทางรถไฟต้องมาจากฝรั่งเศส

<sup>1</sup>ไทยเปิดการเดินรถไฟติดต่อกับสหพันธรัฐมลายูระหว่างหาคีใหญ่และปากังเบฮาร์ เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2461 (ค.ศ. 1918).

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 5.1/1 "สมเด็จฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ฯ กรมหลวงกรมขุนกำแพงเพชรฯ," สำเนา, ที่ 5014, ลับ, 24 กรกฎาคม 2461.



เท่านั้น<sup>1</sup>

แน่นอน นายเลอ เซอน จะเกริ่นว่าการดำเนินการสร้างทางรถไฟจะเริ่มเมื่อสงครามสิ้นสุดลง และสมเด็จพระยาเทวะวงศ์ ๑ กรมพระยาเทวะวงศ์ ๑ จะมีพระดำริว่าการสงครามจะแล้วเสร็จเมื่อไร ยังทายไม่ได้นั้น แต่กรมขุนกำแพงเพชร ๑ ทรงเห็นว่ากรมรถไฟหลวงจำเป็นต้องคว่ำข้อมูลทางวิชาการและการพาณิชย์ไว้ล่วงหน้าเป็นการลับ เพื่อเป็นหลักฐานที่จะโต้ตอบกับฝรั่งเศษในโอกาสต่อไป พระองค์ทรงเห็นพ้องกับเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศว่าการที่ฝรั่งเศษขอต่อทางนี้เป็นเรื่องของความรู้สึกที่ต้องการอยู่ในฐานะที่ทัดเทียมกับอังกฤษ พระองค์ทรงเปรียบเทียบว่า ในขณะที่ฝ่ายไทยต้องพิจารณาโดยรวมคอบว่าการทำทางรถไฟเชื่อมต่อกันนี้จะได้รับผลตอบแทนการลงทุนเพียงไร ทางปารีสมักคิดว่าการต่อทางรถไฟนั้นเป็นการขยายพื้นที่ทำมาหากินและสินค้าจะเพิ่มขึ้นมากมายในทันที แท้ที่จริงแล้วดินแดนซึ่งจะสร้างทางรถไฟผ่านไปนี้ แม้ว่าบางแห่งจะใช่เพาะปลูกได้ แต่ก็ขาดผู้ประกอบการเกษตรกรรม เพราะจำนวนพลเมืองที่อาศัยอยู่ในบริเวณนี้ไม่หนาแน่นพอ ทั้งนี้ ยังมีพื้นที่บางแห่งที่ใช้ทำการเพาะปลูกไม่ได้เลย เพราะแห้งแล้งมาก แต่ในฤดูน้ำน้ำกลับท่วมสูงมาก กรมขุนกำแพงเพชร ๑ จึงทรงวิตกว่าถ้ารัฐบาลลงทุนไปแล้วอาจไม่ได้รับผลตอบแทนเพียงพอกับการลงทุน อย่างไรก็ตาม ผู้มีอำนาจ ๑ ทรงถือว่าหน้าที่ของพระองค์นั้น ถ้ารัฐบาลสั่งให้เปิดการคมนาคมทางใด ก็คงยากมันหาได้ทุกทาง แต่ต้องทรงระวังในส่วนพระองค์ไม่ให้มีคำครหาต่อไปภายหน้าว่า นำรัฐบาลไปสู่การตัดสินใจที่ผิดในเรื่องการคมนาคม<sup>2</sup>

แม้ว่านายเลอ เซอน จะไม่ได้รับคำตอบที่แน่นอนจากฝ่ายไทย และรัฐบาลไทยจะยังไม่แน่ใจในผลได้ - ผลเสียในโครงการของชาวฝรั่งเศษก็ตาม แต่ก็เป็นที่ระหวั่นกว่า

<sup>1</sup> ปีกเดียวกัน, "สมเด็จพระยาเทวะวงศ์ ๑ กรมพระยาเทวะวงศ์ ๑ กรมขุนกำแพงเพชร ๑," สำนวนา, ฉบับ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2461.

<sup>2</sup> ปีกเดียวกัน, "กรมขุนกำแพงเพชร ๑ กรมพระยาเทวะวงศ์ ๑ กรมขุนกำแพงเพชร ๑," สำนวนา, ที่ 5058, 28 กรกฎาคม พ.ศ. 2461.

จากการสังเกตของผู้เขียน กรมขุนกำแพงเพชร ๑ เป็นผู้ที่ทรงคำนึงถึงพระเกียรติประวัติของพระองค์ที่จะปรากฏในประวัติศาสตร์มาก จึงทรงระมัดระวังในการตัดสินใจพระทัยในเรื่องต่าง ๆ เสมอ.

ฝรั่งเศสได้ทวีความสนใจที่จะปรับปรุงการคมนาคมของตนในอินโดจีนให้ดีขึ้น ทั้งนี้จะเป็นเพราะผลของสงครามโลกครั้งที่ 1 สร้างความเสียหายด้านเศรษฐกิจให้แก่ประเทศฝรั่งเศสมาก และฝรั่งเศสขาดวัตถุดิบที่จะนำมาทดแทนความเสียหายภายในประเทศตน จึงเร่งส่งเสริมผลิตผลของอาณานิคม เพื่อนำรายได้และวัตถุดิบไปป้อนประเทศฝรั่งเศส ทั้งนี้จะต้องปรับปรุงเส้นทางคมนาคมเพื่อความสะดวกในการขนส่งสิ่งของเสียก่อน รัฐบาลฝรั่งเศสจึงสนับสนุนกลุ่มนายทุนฝรั่งเศสให้เข้ามาสร้างทางรถไฟในแหลมอินโดจีน เพื่อเป็นตาข่ายเชื่อมโยงวิถีการคมนาคมในแถบนี้ให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศฝรั่งเศสมากที่สุด ถึงรัฐบาลฝรั่งเศสจะมีข้อตกลงเรื่องการต่อต้านกับไทย เข้ามืองพนมเปญและอุบลราชธานีเข้าด้วยกัน และเส้นทางปากเซ - พิมูล (Pakse - Pimool) ที่เชื่อมอุบลราชธานีเข้ากับดินแดนของฝรั่งเศสกำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้างก็ตาม ฝรั่งเศสยังคงคิดจะสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างพนมเปญ - กำปงทม และอุบลราชธานีอีก เพราะเห็นว่าตอนเหนือของกำปงทมตามแนวของเส้นทางรถไฟนั้น เป็นเขตที่อุดมสมบูรณ์มาก ทั้งการขนส่งโดยทางรถไฟก็ประหยัดกว่าทางถนน ข้อสำคัญคือทรัพยากรของอุบลราชธานีนั้นจะระบายไปสู่ไซ่ง่อนโดยการขนส่งทางรถไฟได้มากกว่าการขนส่งทางรถยนต์มาปากเซและกรุงเทพฯ เมื่อเป็นเช่นนี้ผลประโยชน์จากมณฑลบูรพาของไทยย่อมตกเป็นของฝรั่งเศส ดังนั้น ฝ่ายไทยจึงต้องเตรียมการแก้ไขไว้ก่อนที่สงครามจะสิ้นสุดลง

### การดำเนินรัฐประศาสนโยบายเมื่อสิ้นสงครามโลกครั้งที่ 1 ที่มีผลต่อกิจการรถไฟไทย

เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 1 ใกล้จะสงบลง และฝ่ายสัมพันธมิตรเป็นผู้มีชัยในการรบเกือบทั้งหมด รัฐบาลไทยเริ่มตระหนักถึงการดำเนินรัฐประศาสนโยบายที่จะพึงปฏิบัติต่อกลุ่มประเทศพันธมิตรและกลุ่มประเทศมหาอำนาจกลางที่เคยมีความสัมพันธ์ทางการทูตกับประเทศไทย ผู้ที่เสนอแผนการในเรื่องนี้ คือ เจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลก ๗ พระองค์ทรงมีบันทึกความเห็นกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวว่า เมื่อสงครามสิ้นสุดลง รัฐบาลไทยควรเปิดการเจรจากับรัฐบาลของแต่ละประเทศที่มีสนธิสัญญาทางพระราชไมตรีกับประเทศไทย เพื่อขอผ่อนผันให้รัฐบาลไทยมีอิสรภาพอย่างเต็มที่ในเรื่อง 2 ประการ คือ

1. อีสรภาพในทางการศาล คือ ยกเลิกสิทธิสภาพนอกอาณาเขต.
2. อีสรภาพในทางการกำหนดพิทักษ์กรรมในส่วนสินค้าต่างประเทศ

เจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลก ๑ ทรงเห็นว่าการที่รัฐบาลไทยขาดอีสรภาพ 2 ประการ เพราะสนธิสัญญาพระราชไมตรีที่รัฐบาลไทยทำไว้กับต่างประเทศเป็นอุปสรรคใหญ่ จำเป็นอย่างยิ่งที่รัฐบาลจะต้องจัดการแก้ไขให้ชาติไทยกลับคืนมียีสรภาพเต็มภาคภูมิ และเพื่อให้สำเร็จผล พระองค์จึงวางแนวทางปฏิบัติดังนี้

ประการที่ 1 เมื่อใดตกลงสงบศึกแล้ว ชาติที่เป็นปรปักษ์ของทำสัญญาทางไมตรีใหม่ โดยรัฐบาลไทยจะยกเลิกข้อผูกมัด 2 ประการโดยเด็ดขาด ชาติมหาอำนาจกลางที่มีสัญญาผูกมัดกับประเทศไทย คือ เยอรมนีและออสเตรีย - ฮังการี ถ้าประเทศทั้งสองไม่ยินยอม รัฐบาลไทยก็จะไม่ยอมทำสัญญาด้วยเลย

ประการที่ 2 รัฐบาลไทยจะต้องแจ้งให้รัฐบาลของชาติพันธมิตรทราบว่า รัฐบาลไทยถือหลักที่จะให้ประเทศมียีสรภาพ ปลอดภัยจากข้อผูกมัดทั้งสองประการ จึงขอให้ฝ่ายพันธมิตรช่วยสนับสนุนให้บรรลุผลสำเร็จ

จากประการที่ 2 นี้ เจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลก ๑ ทรงเปิดเผยความว่า ในส่วนประเทศฝรั่งเศสนั้น รัฐบาลฝรั่งเศสได้ตั้งใจว่า จะยอมยกเลิกสิทธิสภาพนอกอาณาเขตในส่วนของชาวฝรั่งเศส แต่ทั้งนี้รัฐบาลฝรั่งเศสได้แสดงท่าทีว่า รัฐบาลไทยควรจะให้ผลประโยชน์ตอบแทนแก่ฝรั่งเศสเป็นการแลกเปลี่ยนบ้าง และข้อสำคัญที่รัฐบาลฝรั่งเศสต้องการ คือ จะให้รัฐบาลไทยทำทางรถไฟเชื่อมกับทางรถไฟของฝรั่งเศสในอินโดจีนเพื่อความสะดวกในการคมนาคมและการค้าขาย ซึ่งเจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลก ๑ ได้ทรงสนับสนุนให้รัฐบาลไทยทำความเข้าใจความต้องการของฝรั่งเศสด้วยเหตุผลที่ว่า การทำทางรถไฟสายนี้ยอมจะเป็นประโยชน์แก่ฝ่ายไทยด้วยอย่างแน่นอน เพราะจะทำให้ภาคตะวันออกเฉียงของพระราชอาณาเขตซึ่งมีพลเมืองอยู่อย่างหนาแน่นเจริญขึ้นเนื่องจากพัฒนาการการคมนาคมด้านรถไฟ ส่วนปัญหาที่ว่า รัฐบาลไทยขาดเงินทุนนั้น ฝรั่งเศสแสดงให้ฝ่ายไทยทราบว่า ต้องการให้รัฐบาลไทยกู้เงินจากรัฐบาลอินโดจีนฝรั่งเศส เช่นเดียวกับที่รัฐบาลไทยเคยกู้เงินจากรัฐบาลสหพันธรัฐมลายาในการสร้างทางรถไฟสายใต้ แต่เจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลก ๑ ทรงเห็นว่าการกู้เงินจากเมืองขึ้นหรืออาณานิคมนั้น เป็นการเสียเกียรติภูมิของชาติที่เป็นเอกราชเช่นไทย ถ้า

รัฐบาลจะกู้เงินมาสร้างทางรถไฟก็ควรกู้จากประเทศทางยุโรปในเงื่อนไขปกติดังเช่นที่เคยกู่  
มาแล้วในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เพื่อทำทางรถไฟสายเหนือ  
พระองค์ทรงมีพระทัยว่า รัฐบาลฝรั่งเศสคงจะยินยอม อีกทั้งจะช่วยอุดหนุนรัฐบาลไทยใน  
การกู้เงินด้วย เพราะรัฐบาลฝรั่งเศสต้องการให้ฝ่ายไทยต่อทางรถไฟสายตะวันออกเฉียง  
เหนือไปเชื่อมกับอินโดจีนฝรั่งเศสโดยเร็วที่สุดอยู่แล้ว ถ้ารัฐบาลไทยจะนิ่งเฉยอยู่ก็จะ  
เหตุให้หมางไมตรีกับรัฐบาลฝรั่งเศส และอาจทำให้ฝรั่งเศสเข้ามามีอำนาจ คือ ขอสัมป  
ทานจากรัฐบาลไทยทำการก่อสร้างเสียเอง ซึ่งถ้าเป็นเช่นนั้นจะเป็นผลร้ายแก่รัฐบาลไทย  
ถึงนั้น เมื่อเหตุการณ์บังคับให้ฝ่ายไทยต้องสร้างทางรถไฟแล้ว รัฐบาลไทยควรจัดการเสียเอง  
ในทางที่เป็นประโยชน์แก่ประเทศมากที่สุด จะมีชักช้าหรือประวิงเวลาไม่ได้เป็นอันขาด

อย่างไรก็ตาม เจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลก มีพระดำริว่า เรื่องสร้างทางรถไฟนี้  
รัฐบาลไทยควรจะต้องแยกออกเสียจากเรื่องสิทธิสภาพนอกอาณาเขต อย่าให้เป็นที่เข้าใจว่า  
รัฐบาลไทยสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อกับทางรถไฟของอินโดจีนเพื่อแลกเปลี่ยนกับอิสรภาพทาง  
การค้า ควรให้รัฐบาลฝรั่งเศสทำสัญญาเลิกสิทธิสภาพนอกอาณาเขตเสียก่อน แล้วจึงจะ  
เจรจากันถึงเรื่องรถไฟ ทั้งนี้ จะทำได้โดยให้ผู้แทนรัฐบาลไทยเจรจากับเสนาบดีกระทรวง  
การต่างประเทศของฝรั่งเศสว่า ก่อนที่จะตกลงในเรื่องทางรถไฟหรือในเรื่องใด ๆ ที่รัฐบาล  
ฝรั่งเศสต้องการให้ฝ่ายไทยกระทำเพื่อผลประโยชน์ของฝรั่งเศสนั้น รัฐบาลฝรั่งเศสจะต้อง  
ตกลงยกเลิกสิทธิสภาพนอกอาณาเขตเสียก่อน เพื่อให้คนไทยเกิดทัศนคติที่ดีต่อฝรั่งเศส เมื่อ  
เป็นเช่นนั้นรัฐบาลไทยจึงจะสามารถโน้มน้าวความเห็นของปวงชนชาวไทยให้โอนอ่อนไปใน  
ทางสมัครใจที่จะกระชับสัมพันธภาพระหว่างประเทศไทยกับฝรั่งเศสให้ดียิ่งขึ้น มิฉะนั้นแล้ว  
รัฐบาลไทยจะตกอยู่ในฐานะที่ลำบาก ถ้าประชาชนยังไม่เปลี่ยนทัศนคติที่มีต่อฝรั่งเศสซึ่งเคย  
ข่มเหงเบียดเบียนคนไทย รัฐบาลจะทำอะไรลงไปทางที่เป็นผลประโยชน์แก่ฝรั่งเศส ก็  
เป็นการดำเนินการที่ขัดแย้งกับความเห็นมหาชน อันเป็นทางเสื่อมของรัฐบาล<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ท. 15/27 "บันทึกความเห็นที่ว่าด้วยรัฐประศาสนนโยบายเนื่องใน  
ขณะสงบศึก," (ม.ป.ท.)

หลังจากที่เจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลก ๑ ได้ทรงเสนอบันทึกความเห็นดังกล่าว พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้โปรดให้มีการประชุมเสนาบดีสภา เพื่อหารือเรื่องระเบียบรัฐประศาสน์นโยบายที่รัฐบาลไทยพึงปฏิบัติในขณะสงบศึก ในที่สุดที่ประชุมมีมติว่า เมื่อสิ้นสงคราม รัฐบาลไทยจะต้องเจรจาทันทีกับฝ่ายปรัสเซียและฝ่ายสัมพันธมิตร ฝ่ายสัมพันธมิตรนั้น การเจรจาย่อมจะกระทำเพื่อหาทางให้เป็นประโยชน์แก่กันทั้งสองฝ่าย ดังนั้น เมื่อรัฐบาลฝรั่งเศสต้องการให้รัฐบาลไทยต่อทางรถไฟไปถึงพระราชอาณาเขตทางบูรพาทิศ ที่ประชุมเสนาบดีจึงเห็นว่าควรจะยินยอมเพื่อบำรุงทางพระราชไมตรี และเพื่อบำรุงผลประโยชน์ของประเทศไทยทั้งในค่านพาณิชยและการป้องกันประเทศ ทั้งนี้ รัฐบาลไทยจะกู้เงินจากประเทศในยุโรป<sup>1</sup> ข้อที่น่าสังเกต คือ วิธีการและความตกลงใจ ๆ ของที่ประชุมได้ดำเนินไปตามแนวความคิดที่ปรากฏใน "บันทึกความเห็นที่ว่าด้วยรัฐประศาสน์นโยบายเนื่องในขณะสงบศึก" ของเจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลก ๑ ทุกประการ จึงนับว่าพระดำริของพระองค์มีอิทธิพลอย่างสูงต่อความคิดเห็นและมติของเสนาบดีสภา

อนึ่ง การที่รัฐบาลไทยจะยอมต่อทางรถไฟกับฝรั่งเศสนี้ แม้อังกฤษจะถือโอกาสเรียกร้องขอต่อทางสายพม่าบ้าง พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมีพระราชดำริว่า ไม่เป็นการนำวิตกแต่ประการใด เพราะวันใดวันหนึ่งก็คงต้องต่อ และเมื่อมีทางคมนาคมขึ้นแล้วยอมจะให้ประโยชน์แก่ทั้งสองฝ่ายเช่นกัน<sup>2</sup> การที่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีพระราชปรารภในเรื่องการติดต่อกับอินโดจีนของฝรั่งเศสนี้ ทำให้กรมขุนกำแพงเพชร ๑ ทรงเตรียมการที่จะกราบบังคมลาไปอินโดจีนตามที่รัฐบาลของประเทศนั้นได้เชิญไว้ เพื่อจะทรงสืบสวนกิจการรถไฟของอินโดจีนเป็นการประกอบแนวทางดำเนินงานของ

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 5.1/2, "พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวถึง กรมขุนกำแพงเพชร ๑," สำเนา, ฉบับ, 4 พฤศจิกายน พ.ศ. 2461.

<sup>2</sup> เพิ่งอ้าง.

กรมรถไฟหลวงต่อไป<sup>1</sup>

อย่างไรก็ตาม กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงเห็นว่าการที่ประเทศไทยเข้าร่วมข้างฝ่ายผู้ชนะสงคราม ย่อมเป็นโอกาสอันดีที่จะเจรจาต่อรองกับต่างประเทศ เพื่อให้ได้มาซึ่งความเสมอภาค เพราะการคมนาคมติดต่อระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศที่หลวงแล้วมาเป็นการที่ประเทศอื่นเอาเปรียบไทยด้วยการบังคับให้รัฐบาลไทยยินยอมตามความประสงค์เพื่อประโยชน์ของประเทศนั้น ๆ เอง<sup>2</sup> ดังนั้นเมื่อรัฐบาลไทยมีโอกาสในครั้งนี้ ก็ควรจะหาผลประโยชน์เข้าสู่ประเทศบ้าง พระองค์ทรงยึดหลักว่าการคมนาคมเป็นเครื่องมือทางเศรษฐกิจที่จะเปิดประเทศสำหรับการเกษตรกรรม และขนระยะทางให้สะดวกแก่การค้าขายและการปกครอง แต่การคมนาคมย่อมมีหลักเกณฑ์เลือกเส้นทางที่จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศ ไม่ใช่เลือกทางผิดซึ่งจะไม่คุ้มค่าใช้จ่าย โดยเฉพาะการคมนาคมระหว่างประเทศเป็นการต่อสู้ทางเศรษฐกิจประเภทหนึ่ง ซึ่งมีเหตุผลทางยุทธศาสตร์แฝงอยู่ด้วย จึงจำเป็นต้องไตร่ตรองให้รอบคอบ เพราะแม้แต่เส้นทางที่ฝรั่งเศสเคยเสนอให้พระองค์พิจารณานั้น บางทางก็มีประโยชน์แก่ประเทศไทย แต่บางทางอาจชักนำให้ผลประโยชน์ของฝ่ายไทยเสื่อมถอยลง ดังนั้น รัฐบาลไทยต้องหาบายรั้งรอที่จะไม่ต่อสายที่ไม่มีประโยชน์ แต่ถ้าไม่มีทางยับยั้งก็จะต้องสร้างเส้นทางอื่นที่ให้ผลประโยชน์มาก เพื่อเป็นการถ่วงดุลการเสียประโยชน์ ส่วนเส้นทางที่ให้ผลคืนนั้น เมื่อรัฐบาลไทยสามารถตกลงกับฝรั่งเศสแล้ว ก็ควรรีบเร่งสร้างในเร็ววัน เพื่อแสดงให้รัฐบาลฝรั่งเศสเห็นว่ารัฐบาลไทยต้องการเชื่อมทางคมนาคมกับอินโดจีนเช่นเดียวกัน ในวาระนี้เองที่กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงมีพระคำริว่าทางรถไฟของประเทศไทยทุก ๆ

<sup>1</sup> ปีกเดียวกัน, กรมขุนกำแพงเพชร ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว, สำเนา, 5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2461.

กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ได้เสด็จไปอินโดจีน โดยออกเดินทางตั้งแต่วันที่ 29 มกราคม พ.ศ. 2461 และกลับถึงกรุงเทพฯ วันที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2462 รวมระยะเวลาที่ประทับในอินโดจีนประมาณ 2 เดือน.

<sup>2</sup> เพิ่งอ้าง.

สายที่สร้างแล้ว หรือที่จะสร้างใหม่จะต้องติดต่อกันโดยตลอด เพื่อกระชับการปกครองทาง  
รถไฟให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น และเพื่อหาผลประโยชน์เพิ่มพูนรายได้แผ่นดิน<sup>1</sup>

### นโยบายของรัฐบาลไทยในการสร้างทางรถไฟของประเทศภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 1

หลังจากที่สงครามโลกครั้งที่ 1 ล้มลุกลง ทุกประเทศได้หันมาบูรณะและพัฒนาจิ  
การรถไฟของตน เพราะในระหว่างสงครามรถไฟได้พิสูจน์คุณค่าในการขนส่งกำลังทหาร  
อาวุธยุทโธปกรณ์ ตลอดจนเสบียงอาหารและวัตถุระเบิดต่าง ๆ ประเทศที่เคยให้สัมปทานแก่บริษัท  
เอกชนในการสร้างทางรถไฟได้ซื้อกิจการคืนในราคาที่สูงมาก อาทิเช่น ญี่ปุ่น อังกฤษ และ  
สหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะสองประเทศหลังนี้รัฐบาลต้องจ่ายเงินเป็นจำนวนมหาศาลในการ  
ซื้อกิจการรถไฟเป็นของรัฐ

ความตื่นตัวในเรื่องขยายเส้นทางรถไฟได้แผ่จากยุโรปไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของ  
โลก และลักษณะที่เด่นมากคือ การสนับสนุนให้มีการต่อเชื่อมทางรถไฟของประเทศต่าง ๆ  
เพื่อประโยชน์ในการนำโภคทรัพย์ของดินแดนที่ถูกยึดมาสู่โลกภายนอก มหาอำนาจที่เป็นฝ่าย  
มีชัยในสงคราม คือ อังกฤษและฝรั่งเศสได้เตรียมสร้างทางรถไฟในอาณานิคมของตนให้เชื่อม  
ติดต่อกันโดยตลอดเช่นกัน และเหตุที่ประเทศไทยอยู่ในวงล้อมแห่งอาณานิคมของประเทศ  
มหาอำนาจทั้งสอง ไทยจึงเป็นศูนย์กลางที่อังกฤษและฝรั่งเศสเพ่งเล็งที่จะขอต่อทางรถไฟ  
ด้วย เพราะเส้นทางรถไฟของอาณานิคมของมหาอำนาจทั้งสองจะติดต่อกันตลอดได้ ก็ต้อง  
ตัดผ่านประเทศไทย เช่น โครงการเชื่อมทางรถไฟของพม่าและสหพันธรัฐมลายา หรือ  
โครงการสร้างทางรถไฟเชื่อมอินโดจีนของฝรั่งเศสที่ต้องหลีกเลี่ยงความยากลำบากของภูมิ-  
ประเทศด้วยการตัดทางผ่านภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย เป็นต้น อีกทั้งโภค-  
ทรัพย์ของไทยยังเป็นเป้าหมายสำคัญที่มหาอำนาจทั้งสองปรารถนาจะได้เป็นเจ้าของเพื่อ  
ประโยชน์ในค่านตลาดการค้าของตน ทั้งในภูมิภาคนี้และในยุโรป ซึ่งรัฐบาลไทยก็ตระหนัก  
ถึงแผนการของอังกฤษและฝรั่งเศสเป็นอย่างดี จึงวางโครงการที่จะให้การเชื่อมทางรถไฟ

<sup>1</sup> เพิ่งอ้าง.

นี้เป็นประโยชน์แก่ฝ่ายไทยมากที่สุด เพื่อป้องกันการรั่วไหลของโลหกิจแห่งชาติไปยังอาณา  
นิคมของมหาอำนาจทั้งสอง

ดูเหมือนว่าการแย่งผลประโยชน์จากอีกฝ่ายหนึ่งด้วยการเชื่อมทางรถไฟจะเป็นเป้าหมายของทุกฝ่าย รัฐบาลไทยซึ่งอยู่ในฐานะเบียดเบียนจึงพยายามดิ้นรนเพื่อรักษาประโยชน์แห่งชาติ นับว่าเป็นโชคดีของประเทศเพราะการที่ไทยเข้าข้างฝ่ายสัมพันธมิตรในสงครามโลกครั้งที่ 1 ทำให้ฝรั่งเศสไม่กล้าคุกคามไทยมากดังเช่นแต่ก่อน เพราะรัฐบาลไทยได้แสดงไมตรีเป็นฝ่ายเดียวกัน ดังนั้น การที่ฝรั่งเศสจะขอต่อทางรถไฟจึงทำด้วยการเจรจาทางการทูต ไม่ใช่อำนาจทางการเมืองและการทหารที่เหนือกว่าเข้าบีบบังคับฝ่ายไทยให้ยอมปฏิบัติตามความต้องการของตน ดังเช่นที่เคยปรากฏในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว อีกประการหนึ่ง การที่ไทยเป็นฝ่ายได้รับชัยชนะสงคราม ย่อมทำให้รัฐบาลกล้าคัดค้านโครงการใด ๆ ที่เป็นผลร้ายต่อประเทศ อำนาจการต่อรองของรัฐบาลไทยสูงขึ้นกว่าที่เคยมีมาในสมัยก่อน ๆ จนถึงขั้นขัดขืนไม่ยอมตามคำเรียกร้องของอังกฤษและฝรั่งเศสในทุกข้อ และมหาอำนาจทั้งสองได้ท้อท้อที่ผ่อนปรนมากขึ้น

แต่ถึงกระนั้นก็ดี ฝ่ายไทยก็มีใฝ่ฝันในใจ เจ้าพระยาวางษา ฯ ได้เสนอ "บันทึกว่าด้วยการสร้างทางรถไฟของประเทศสยามในอนาคต" (Memorandum of Policy for Future Railway - Construction in Siam) ซึ่งสรุปได้ว่า กระทรวงคมนาคมเมื่อครั้งยังเป็นกระทรวงโยธาธิการได้นำกำหนดการสร้างทางรถไฟของประเทศขึ้นทูลเกล้าถวายพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวใน พ.ศ. 2452 (ค.ศ. 1909) และได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้สร้างทางรถไฟหลวงสายต่าง ๆ ตามกำหนดการนั้นจนถึงเวลานี้ คือเมื่อสงครามโลกครั้งที่ 1 สิ้นสุดลง ทางรถไฟสายต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้นั้นได้ทำการก่อสร้างจนแล้วเสร็จแทบจะทุกสาย<sup>1</sup> เมื่อเจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลก ฯ ได้ทำความเห็นกราบบังคมทูลในที่ประชุมสภาเสนาบดีเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ. 2461 ว่า

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 5/19, "Memorandum of Policy for Future Railway-Construction in Siam," Nov. 18, 1918.



กระทรวงคมนาคมควรจะคำนึงถึงการเตรียมแผนงานการคมนาคมด้านรถไฟภายหลังสงคราม<sup>1</sup> เสนาบดีกระทรวงคมนาคมจึงได้เสนอมันทีกเพื่อวางหลักใหญ่ ๆ สำหรับการสร้างทางรถไฟในอนาคตว่า รัฐบาลควรผูกขาดกิจการรถไฟให้เป็นของรัฐ อันเป็นนโยบายที่สืบเนื่องมาแต่รัชกาลก่อน เพราะกิจการรถไฟได้ให้ผลประโยชน์แก่รัฐคุ้มค่ากว่าที่คาดหมายไว้ ระยะเวลา 25 ปีตั้งแต่ที่เส้นทางรถไฟสายแรกได้สร้างขึ้น รัฐได้กำไรสูงมากจากกิจการค้านี้ ดังนั้น รัฐบาลจึงควรกำหนดโครงการสร้างทางรถไฟใหม่ เพื่อใช้แทนโครงการเก่าซึ่งเกือบบรรลุถึงจุดหมายแล้ว<sup>2</sup>

เจ้าพระยาวงษา ฯ ได้เสนอว่าการสร้างทางรถไฟภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 เนื่องจากโลกไคกว่าหน้าอย่างรวดเร็วในค่านอุตสาหกรรมและการค้า และประเทศไทยได้เข้าร่วมในกิจการระหว่างประเทศ เช่น การเข้าเกี่ยวข้องกับสงครามโลก และการเข้าร่วมเป็นสมาชิกในองค์การสันนิบาตชาติ (League of Nations) น่าจะเป็นผลให้สินค้าต่างประเทศโดยเฉพาะจากประเทศพันธมิตรหลังไหลเข้าประเทศไทย เพื่อทดแทนสินค้าจากประเทศมหาอำนาจกลาง เช่น สินค้าเยอรมัน นอกจากนี้สินค้าออกจำพวกวัตถุดิบในประเทศก็เป็นที่ต้องการของต่างชาติในปริมาณที่มากขึ้นกว่าเดิม ดังนั้น คินแดนในภูมิภาคนี้จะกลายเป็นตลาดการค้าสำคัญ เช่นเดียวกับภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน เพราะการที่มีสันนิบาตชาติเกิดขึ้น ย่อมทำให้รัฐบาลไทยตระหนักว่า จำเป็นต้องกระชับสัมพันธภาพกับประเทศเพื่อนบ้านให้มากยิ่งขึ้น และความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นย่อมต้องอาศัยการคมนาคมติดต่อที่รวดเร็ว ดังนั้น รัฐบาลไทยต้องรีบขยายการสร้างทางรถไฟเพื่อให้ทันการเปลี่ยนแปลงของโลก โดยเส้นทางรถไฟที่จะสร้างมีโครงการเพื่อสนองเป้าหมาย 3 ประการ คือ

1. เพื่อขยายการค้า คือ ขยายเส้นทางรถไฟสายใต้และสายตะวันออกของประเทศให้เชื่อมกับทางรถไฟของพม่าและของอินโดจีน เพื่อการค้าติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ - ว่างกุ้ง และกรุงเทพฯ - ไซ่งอน

<sup>1</sup> ปีกเดียวกัน, "เจ้าพระยาวงษา ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว", ที่ 5/5026, 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2461.

<sup>2</sup> เพิ่งอ้าง.

2. เพื่อการพัฒนาประเทศ เจ้าพระยาวงษา ๑ เสนอให้ขยายเส้นทางรถไฟทางมณฑลอิสานของประเทศ เช่น มณฑลโคราช ร้อยเอ็ด อุบล และอุคร เนื่องจากมณฑลเหล่านี้มีประชากรอาศัยอยูหนาแน่นพอสมควร การสร้างทางรถไฟเชื่อมดินแดนเหล่านี้ให้ติดต่อกับกรุงเทพฯ ๑ จะทำได้สะดวก เพราะตอนที่ยากที่สุดคือกรุงเทพฯ ๑ - โคราช ได้สร้างแล้วเสร็จรวม 20 ปี เป็นการจำเป็นที่จะสร้างทางต่อจากโคราชไปยังมณฑลอุบลและอุคร และถ้าเป็นไปได้ควรสร้างทางติดต่อกะหว่างอุบลราชธานีและอุครธานี เส้นทางรถไฟตามโครงการนี้จะ เป็นรูปสามเหลี่ยม ซึ่งจะช่วยให้สภาพของมณฑลเหล่านี้ได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น จะเป็นประโยชน์ทั้งทางยุทธศาสตร์และการค้า ทั้งจะแย่งสินค้าฝรั่งเศษจากดินแดนลาวทั้งตอนบนและตอนล่างมาสู่ท่าเรือที่กรุงเทพฯ ๑ การที่ฝรั่งเศษประสบความสำเร็จในการสร้างไซ่ง่อนและเมืองอื่น ๆ ให้เป็นเมืองท่าสำคัญของอินโดจีน ทำให้ความหวังของฝ่ายไทยที่จะแย่งผลประโยชน์ของฝรั่งเศษมีมากขึ้น

ส่วนทางสายเหนือ นั้น เจ้าพระยาวงษา ๑ เสนอให้สร้างทางจากเด่นชัยไปเชียงราย ผ่านแพร่ อำเภอสอง อำเภองาว และอำเภอพะเยา<sup>1</sup> เพื่อแย่งสินค้ามาจากเมืองเชียงตุงและสินค้าจีนภาคตะวันตกเฉียงใต้ ทางรถไฟสายนี้อาจสร้างไปถึงพรมแดน ณ เมืองเชียงแสนใหม่ (New Chiengsaen) และอาจต่อเชื่อมกับทางรถไฟของพม่า ตังเกี๋ย หรือทางรถไฟของจีนก็ได้ แต่โครงการนี้รัฐบาลไทยต้องระวังไม่ให้อังกฤษบีบบังคับฝ่ายไทยให้สร้างทางรถไฟจากลำปางผ่านเดินไปพม่า และจากลำปางผ่านอำเภองาวถึงเชียงราย เพราะเส้นทางสายนี้จะทำให้เมืองมะละแหม่งทวีความสำคัญขึ้นมาเป็นคู่แข่งของกรุงเทพฯ ๑ เนื่องจากเส้นทางระหว่างมะละแหม่ง เชียงตุง และจีนภาคใต้ สันกว่าที่จะมากกรุงเทพฯ ๑ อันจะเป็นผลเสียหายร้ายแรงแก่เมืองท่าสำคัญของไทย เพราะสินค้าจากเชียงตุง และจีนภาคใต้จะไปชุมนุมกันที่มะละแหม่งหมด อนึ่ง เส้นทางที่อังกฤษต้องการก็เป็นทางวิบากเต็มไปด้วยภูเขาที่สูงชัน ถ้าสร้างจริง ๆ ก็จะทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณจำนวนมาก รัฐบาลไทยจึงพึง

<sup>1</sup>ปัจจุบันนี้ อำเภอสอง ขึ้นกับจังหวัดแพร่, อำเภองาวขึ้นกับจังหวัดลำปาง และอำเภอพะเยาขึ้นกับจังหวัดเชียงราย.

คัดค้านเต็มที่<sup>1</sup>

3. เพื่อการติดต่อค้าขายในประเทศ เป็นโครงการระยะยาวไม่ต่ำกว่า 10 ปี มีทางแยกจากประเทศไทยไปยุโรปได้ 3 ทาง คือ ผ่านจีนตอนใต้และจีนเกีย โดยใช้ทางสายพม่า หรือผ่านอินโดจีนที่เมืองไซ่งอน<sup>2</sup>

ในการสร้างทางรถไฟต่อไปนั้น เจ้าพระยาวางษา ฯ แนะนำให้รัฐบาลยึดทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร หรือขนาดมาตรฐานเป็นหลัก เพราะให้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากกว่า เช่น สามารถบรรทุกสินค้าได้มากและวิ่งบนรางได้ด้วยความเร็วสูง ไม่มีอันตรายเท่าขนาด 1 เมตร เจ้าพระยาวางษา ฯ เปรียบเทียบการสร้างทางรถไฟของประเทศไทยเท่าที่ผ่านมาในระยะทางต่อ 1 กิโลเมตร ทางรถไฟขนาดกว้างยังสร้างได้ถูกและประหยัดเงินได้มากกว่าขนาดแคบ การที่ฝรั่งเศสและอังกฤษชักชวนให้รัฐบาลไทยเปลี่ยนมาใช้ทางขนาดแคบเพราะประเทศทั้งสองใช้รางรถไฟขนาดนี้อยู่แล้ว จึงต้องการให้ฝ่ายไทยเปลี่ยนขนาดรางเพื่อสะดวกในการต่อเชื่อมทาง และยังเป็นประโยชน์ด้านยุทธศาสตร์แกมหาอำนาจทั้งสอง แต่จะเป็นผลร้ายต่อประเทศไทย ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงควรยึดมั่นในการสร้างทางรถไฟขนาดมาตรฐาน เพราะแม้แต่จีนยังได้ปฏิเสธคำชักชวนของรัฐบาลฝรั่งเศสที่ให้สร้างทางรถไฟขนาด 1 เมตร เท่ากับทางรถไฟของอินโดจีนมาแล้ว รัฐบาลไทยไม่ควรสร้างทางรถไฟขนาด 1 เมตร เพิ่มขึ้นกว่าที่มีอยู่<sup>3</sup>

แผนการทั้งหมดนี้ เจ้าพระยาวางษา ฯ ระบุว่า การสร้างทางรถไฟในอนาคตต้องให้อยู่ในมือของรัฐบาลทั้งหมด เพื่อความมั่นคงของประเทศ ซึ่งตัวเสนาบดีได้เตรียมการตรวจภูมิประเทศ วางแบบก่อสร้างและกะงบประมาณขึ้นทูลเกล้า ฯ ท่อไป<sup>4</sup>

1,2,3 ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 5/19, "Memorandum of Policy for Future Railway-Construction in Siam," Nov. 18, 1918.

<sup>4</sup> ปีกเดียวกัน, "ยอบันทึกเจ้าพระยาวางษาฯ ประพัตถ์ว่าด้วยการสร้างรถไฟในอนาคต," 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2461.

## ปัญหาเรื่องการใช้ขนาดทางรถไฟ

แม้ว่าเจ้าพระยาวงษา ฯ จะเสนอให้ใช้รางรถไฟขนาดมาตรฐานในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทยในอนาคต แต่ความเห็นนี้ไม่ต้องกับพระคำริของกรมขุนกำแพงเพชร ฯ เพราะผู้บัญชาการ ฯ ได้ทำบันทึกเรื่องการคมนาคมในมณฑลภาคตะวันออกของประเทศไทย ว่าด้วยรัฐประศาสน์นโยบายของรัฐบาลในเรื่องการคมนาคม ซึ่งมีข้อความตอนหนึ่งที่ระบุอย่างชัดแจ้งว่า รัฐบาลไทยจะต้องเปลี่ยนแปลงการตัดสินใจแต่เดิมในการใช้รางขนาดมาตรฐาน โดยจะใช้รางขนาดแคบหรือขนาด 1 เมตรในการสร้างทางรถไฟสายใหม่ ซึ่งต้องกับความประสงค์ของประเทศเพื่อนบ้าน เพราะจะทำให้รถไฟสามารถเดินติดต่อกันได้ตลอด ผู้บัญชาการ ฯ กล่าวว่า แนวโน้มในเรื่องนี้เกิดขึ้นภายหลังการเจรจาระหว่างพระองค์และนายเลอ เซอน และการเปลี่ยนแปลงจะไม่ทำเฉพาะทางรถไฟที่จะสร้างขึ้นใหม่เท่านั้น แต่จะครอบคลุมถึงระบบทางรถไฟของประเทศไทยทั้งหมดด้วย

จะเห็นว่า นโยบายสร้างทางรถไฟของรัฐภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ได้มุ่งเน้นไปที่การขยายทางรถไฟให้ติดต่อกับนานาประเทศ รัฐบาลได้เบนความสนใจจากการสร้างทางรถไฟสายใต้ไปสู่โครงการขยายเส้นทางรถไฟสายตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือ ทั้งนี้ เพราะมีปัจจัยที่เร่งเร้าความสนใจของรัฐบาลหลายประการ นับตั้งแต่ท่าทีของฝรั่งเศสที่เร่งรัดขอต่อทางรถไฟและจากการดำเนินนโยบายทางการเมืองของรัฐบาลไทย เพราะผู้บริหารไทยตระหนักดีว่า ถ้าไม่มีการสนองตอบความต้องการของฝรั่งเศสเสียเลย จะเป็นการเปิดช่องให้ฝ่ายนั้นใช้วิธีการข่มขู่ บังคับในภายหลัง ซึ่งรัฐบาลไทยเคยได้รับบทเรียนมาแล้ว ดังนั้น รัฐบาลจึงทำที่ประหนึ่งว่าจะตอบสนองที่ท่าของฝรั่งเศส เพื่อให้ฝ่ายฝรั่งเศสเกิดความเกรงใจ ไม่กล้าทำการรุนแรง เพราะเห็นว่ารัฐบาลไทยก็สนใจและหันมาพัฒนาการคมนาคมในดินแดนทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออกของประเทศเช่นกัน

หลังจากที่กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ได้กราบบังคมทูลเสนอบันทึกความเห็นเรื่องการสร้างทางรถไฟภาคตะวันออกของประเทศไทย พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้มีพระบรมราชโองการให้สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ ฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ ฯ กรมพระจันทบุรี ฯ และเจ้าพระยาวงษา ฯ เป็นกรรมการพิเศษรับปัญหานี้ไปวินิจฉัย ทั้งนี้ เพราะพระองค์ทรงมี

พระราชดำริว่า การสร้างทางรถไฟดังกล่าวเกี่ยวเนื่องด้วยรัฐประศาสน์นโยบายและการเงิน จึงควรมีการพิจารณาให้ละเอียด โดยกรมขุนกำแพงเพชร ฯ เป็นผู้แถลงปัญหาโดยพิสดาร ต่อกรรมการพิเศษ<sup>1</sup>

ต่อมาคณะกรรมการพิเศษได้กราบบังคมทูลเสนอรายงานการพิจารณาปัญหาในความเห็นของกรมขุนกำแพงเพชร ฯ เรื่องการสร้างทางรถไฟภาคตะวันออก ความว่าคณะกรรมการ ฯ พร้อมด้วยผู้บัญชาการ ฯ ได้ชุมนุมพร้อมกัน ณ กระทรวงการต่างประเทศเมื่อวันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ. 2462 (ค.ศ. 1919) แล้ว ได้พร้อมกันวินิจฉัยปัญหา 4 ประการในการสร้างทางรถไฟภาคตะวันออก คือ

1. ขนาดกว้างของทางรถไฟ ตกกลงให้เปลี่ยนระบบรางรถไฟของประเทศทั้งหมดมาใช้เป็นขนาด 1 เมตร ด้วยเหตุผลที่ว่าการใช้รางขนาดใหญ่แต่เดิมมานั้น เพราะเหตุการณ์ในสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ไม่เหมือนกับเหตุการณ์ในสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 เพราะเวลานั้นรัฐบาลไทยยังไม่คิดจะติดต่อทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน แต่เมื่อเลิกสงคราม ทำสัญญาสมาคมแห่งนานาประเทศแล้ว เป็นการยากที่จะไม่ยอมติดต่อทางรถไฟกับประเทศใกล้เคียง คณะกรรมการ ฯ จึงเห็นว่าถึงเวลาสมควรที่จะเปลี่ยนขนาดทางรถไฟเป็นขนาด 1 เมตร ให้เหมือนกับระบบที่ใช้ในประเทศเพื่อนบ้าน อีกทั้งจวนเวลาที่จะเปลี่ยนรางรถไฟเก่าซึ่งสึกหรือด้วย เมื่อประกอบกับพระดำริของผู้บัญชาการ ฯ ที่จะให้ประหยัคพระราชทรัพย์อย่างที่สุดแล้ว จึงตกลงที่จะวางรางที่สามเข้ากับรางขนาดใหญ่ ให้เดินรถไฟทั้งขนาดใหญ่และขนาดย่อมไปพลาง ๆ ก่อน เมื่ออนันท์ไช้เครื่องรถไฟขนาดใหญ่ลงเป็นขนาดย่อมได้ก็แล้ว จึงจะเลิกทางขนาดใหญ่เสียทีเดียว คณะกรรมการ ฯ จึงลงมติให้กรมรถไฟหลวงจัดการเรื่องขนาดทางรถไฟตามความเห็นที่ปรากฏในบันทึกของผู้บัญชาการ ฯ ทุกประการ

<sup>1</sup> กงบรมบรรณสาร, แผ่นที่ 41 ส่วนวนที่ 1 พ.ศ. 2462, "พระบรมราชโองการ," สำเนา, ที่ 4/294, 13 สิงหาคม พ.ศ. 2462.

2. ตกลงให้สร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา<sup>1</sup>

3. เงินที่จะใช้จ่ายในการสร้างทางรถไฟตามกำหนดปีที่กรมรถไฟหลวง

ประมาณมานั้น กรมพระจันทบุรีฯ ทรงเห็นว่าในชั้นต้นพอจะเอาเงินคงพระคลังจ่ายไปก่อนได้ เพราะเงินรายได้ - รายจ่ายเป็นไปตามกำหนดไว้ในงบประมาณทุกปี มีเงินเหลือจ่ายพอที่จะช่วยเหลือเงินคงพระคลังให้พอหยิบฉวยมาใช้จ่ายในการสร้างทางรถไฟได้ ส่วนในปีต่อไปนั้น เสนาบดีกระทรวงพระคลังฯ ทรงมีพระดำริว่าจะจัดการกู้เงินภายในประเทศ (Internal loan) มาช่วยเหลือเงินคงพระคลัง เพื่อใช้จ่ายในทางที่ฝรั่งเศสจกักทำให้คนไทยในการก่อสร้าง<sup>2</sup> ส่วนสายโคที่ไม่จกัก ถ้ามีโอกาสก็จะกู้เงินจากต่างประเทศมาใช้จ่าย ซึ่งพระดำริของกรมพระจันทบุรีฯ นี้ กรมการพิเศษอีก 2 ท่านได้เห็นชอบด้วย

4. ตกลงให้เชื่อมทางรถไฟของประเทศไทยเข้ากับของประเทศเพื่อนบ้าน

---

<sup>1</sup> การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยานั้น รัฐบาลได้ออกประกาศเรียกประมูล และบริษัทเลเซตาบลิสมอง เดย์เด (Les Etablissements Daydé) ประเทศฝรั่งเศส ใ้รับการว่าจ้างให้เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง มีวิศวกรไทยเป็นผู้ควบคุมดูแลให้กิจการดำเนินไปโดยถูกต้องตามวิธีการสร้างและเงื่อนไขต่าง ๆ ซึ่งระบุไว้ในสัญญา บริษัทผู้รับเหมาได้เริ่มทำการก่อสร้างสะพานแห่งนี้ ตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2465 (ค.ศ. 1922) ตั้งแต่เริ่มการก่อสร้าง พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมนามาภิไธยเป็นนามสะพานไว้ว่า "สะพานพระราม 6" ใช้เวลาสร้าง 4 ปี จึงสำเร็จเรียบร้อย และพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ประกอบพระราชพิธีเปิดสะพานพระราม 6 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2469 (ค.ศ. 1927) ซึ่งเป็นดิถีคล้ายวันพระราชสมภพของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 [เรียบเรียงจาก "คำกราบบังคมทูลรายงานในการเปิดสะพานพระราม 6, "การรถไฟไทย (ที่ระลึกในงานพระราชทานเพลิงศพหม่อมเจ้าเสริมสวาสดี กฤดากร...) และ "การสร้างสะพานพระราม 6," หนังสืองานฉลองรถไฟครบรอบ 50 ปี.]

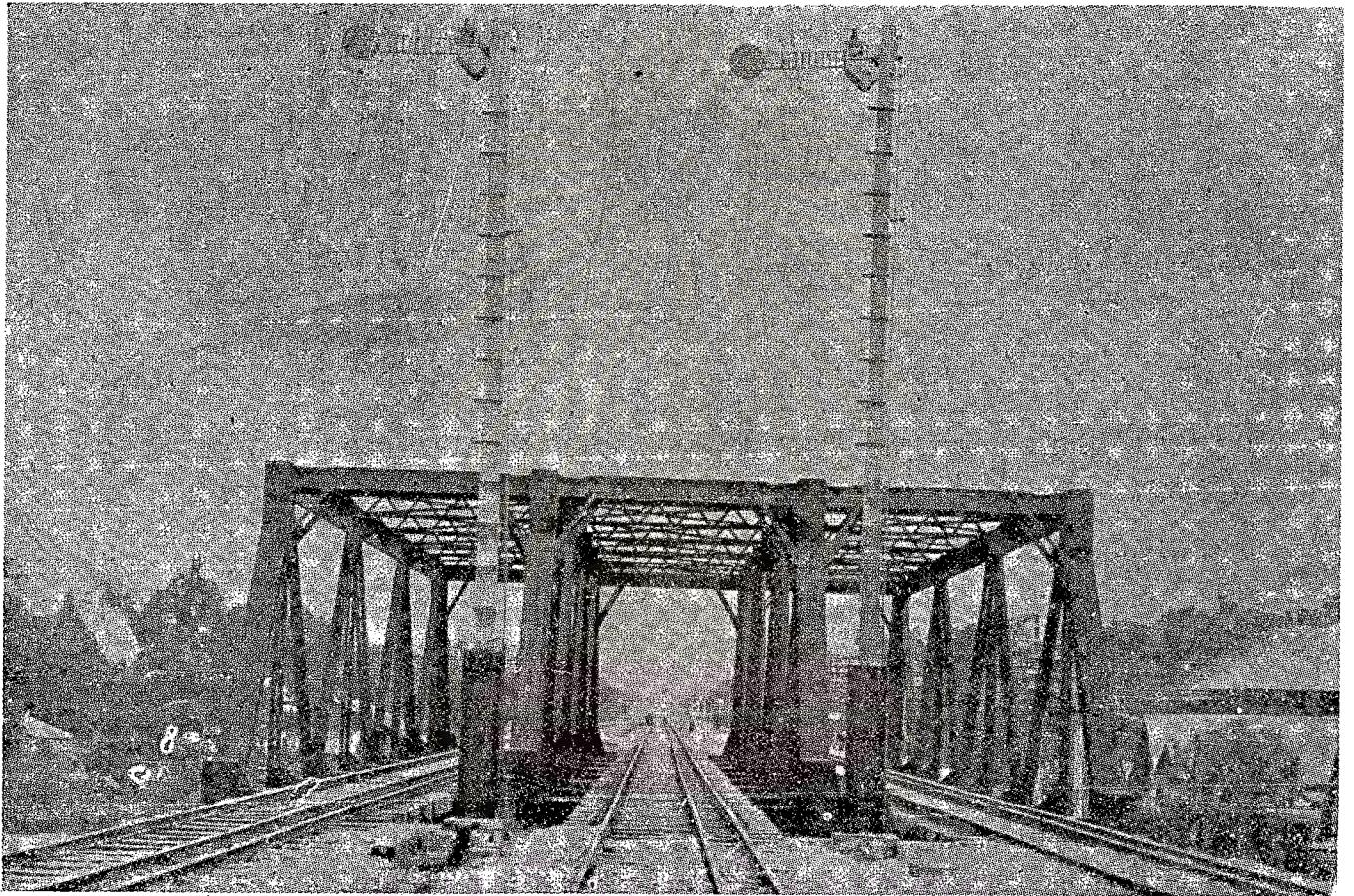
<sup>2</sup> เป็นไปตามหนังสือสัญญาระหว่างไทย - ฝรั่งเศส ฉบับวันที่ 13 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 122 (พ.ศ. 2446) ข้อ 7.

คณะกรรมการพิเศษวินิจฉัยปัญหา ใ้คงความเห็นพร้อมกันว่าถ้าดำเนินการสร้างทางรถไฟตามบันทึกความเห็นของผู้บัญชาการ ฯ แล้ว จะทำให้ผลประโยชน์ของประเทศเจริญยิ่งขึ้น<sup>1</sup>

การยอมรับความเห็นในบันทึกของผู้บัญชาการ ฯ จึงนับว่าเป็นชัยชนะของฝ่ายที่ต่อสู้เพื่อให้รัฐบาลยอมรับการใช้รางรถไฟขนาด 1 เมตรเป็นระบบของประเทศ ซึ่งพิเคราะห์ได้ว่า ปัญหาขัดแย้งเรื่องการใช้ทางรถไฟขนาดมาตรฐานและขนาดแคบที่ปรากฏมาตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้น ฝ่ายเยอรมนีสนับสนุนให้รัฐบาลใช้รางขนาดมาตรฐาน ในขณะที่อังกฤษพยายามโน้มน้าวให้รัฐบาลไทยนำรางขนาดแคบมาใช้ เพื่อประโยชน์ในการต่อทางรถไฟเข้ากับอาณานิคมของตน ซึ่งในครั้งนั้นฝ่ายเยอรมนีได้รับชัยชนะต่อมาเมื่อเยอรมนีสูญเสียอำนาจของตนในกรมรถไฟ ฯ ฝ่ายที่สนับสนุนให้ใช้รางขนาดแคบจึงมีกำลังกล้าแข็งขึ้น อาทิเช่น นายกิตติณัฐ นายช่างใหญ่ของกรมรถไฟหลวงซึ่งเป็นชาวอังกฤษ ย่อมต้องการให้รัฐบาลไทยต่อทางรถไฟเข้ากับอาณานิคมของมาตุภูมิ ดังนั้นฝ่ายที่ต่อสู้เพื่อให้รัฐบาลใช้รางขนาด 1.435 เมตร จึงต้องพ่ายแพ้ในที่สุด<sup>2</sup>

<sup>1</sup> กองบรรณสาร, แผ่นที่ 41 ส่วนวันที่ 1 พ.ศ. 2462 "รายงานกรามบังคับมณฑลพระกรุณา," 2 กันยายน พ.ศ. 2462.

<sup>2</sup> การตัดสินใจของรัฐบาลไทยในเรื่องการเปลี่ยนทางขนาดมาตรฐานเป็นขนาดแคบนี้เป็นปัญหาที่ต้องอาศัยความรู้ทางวิศวกรรมรถไฟและเศรษฐศาสตร์มาวินิจฉัย แต่เท่าที่ผู้เขียนเคยติดตามเปรียบเทียบผลบางอย่างจากผู้ จึงเข้าใจว่ารัฐบาลดำเนินนโยบายที่ผิดพลาด และมีผลเสียหายต่องกิจการรถไฟในปัจจุบันด้วย เพราะรางขนาดแคบรับน้ำหนักไม่ได้เต็มที่ ทำให้รถไฟบรรทุกของไม่ได้มาก และยังใช้ความเร็วสูงไม่ได้ เพราะเสียงต่อการตกราง ทำให้การคมนาคมทางรถไฟล่าช้า เสียเวลาในการเดินทางและยากที่จะปรับปรุงให้ดีขึ้น และเมื่อคำนวณถึงผลได้ - ผลเสียในระยะยาวแล้ว ทางรถไฟขนาดแคบไม่ได้ถูกกว่าขนาดมาตรฐานเลย และยิ่งนานวันเข้าค่าใช้จ่ายของทางขนาดแคบยิ่งสูงกว่าทางขนาดมาตรฐานเสียอีก.



สะพานข้ามคลองมหานาคที่กรุงเทพฯ  
เมื่อคราวทำการแก้ไขทางขนาด 1.435 เมตร ลดลงเป็นขนาด 1.00 เมตร



การแข่งขันอำนาจกันในระหว่างมหาประเทศและโครงการสร้างทางรถไฟข้ามทวีปเอเชีย

ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 สงบลง และฝ่ายสัมพันธมิตรได้ทำการวิครอนอำนาจของเยอรมนีด้วยการเข้าครอบครองอาณานิคมของประเทศนั้นแทบจะทุกแห่ง ทั้งยังบังคับให้ชาติผู้แพ้สงคราม จนทำให้เยอรมนีอยู่ในฐานะสิ้นเนื้อประดาตัว และลดฐานะจากมหาอำนาจคู่แข่งของอังกฤษและฝรั่งเศสลงอย่างทันที อังกฤษและฝรั่งเศสจึงแทบจะสิ้นความกังวลใจในเรื่องที่เยอรมนีจะแย่งอำนาจและผลประโยชน์ในอาณานิคมของตนในภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก แต่หลังจากความคลี่คลายของสถานการณ์ภายหลังสงครามไม่นาน ได้เกิดอำนาจที่สามแทรกซ้อนขึ้น ซึ่งคุกคามความมั่นคงของอาณานิคมอังกฤษและฝรั่งเศสในทวีปเอเชีย อำนาจที่ 3 คือ ญี่ปุ่นนั่นเอง

ถึงได้กล่าวแล้วว่า ญี่ปุ่นเป็นประเทศฝ่ายสัมพันธมิตรที่ได้รับความกระทบกระเทือนจากความเสียหายเนื่องจากสงครามโลกครั้งที่ 1 น้อยมาก เพราะการที่ญี่ปุ่นเข้าสู่สงครามเพราะหวังว่าเมื่อได้รับชัยชนะ จะสามารถขยายอิทธิพลของตนในภาคตะวันออกไกล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศจีน ซึ่งญี่ปุ่นถือว่าเป็นแหล่งทรัพยากรที่ตนน่าจะตักตวงเอาผลประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ แม้ว่าญี่ปุ่นจะเป็นผู้รับช่วงผลประโยชน์ทั้งหมดของ เยอรมนีในมณฑลชานตุง (Shantung) ของจีน แต่ขอเรียกเรื่องอื่น ๆ ของญี่ปุ่นก็ไม่ได้รับการสนองตอบเท่าที่หวัง เพราะมหาอำนาจฝ่ายสัมพันธมิตรประเทศอื่น ๆ เกรงว่าถ้ายอมตามคำเรียกร้องของญี่ปุ่นทั้งหมด ก็จะเปิดโอกาสให้ญี่ปุ่นขยายอำนาจในจีนมากขึ้นจนถึงขั้นอันตรายต่อสถานภาพเอกราชของจีน อีกทั้งกระทบกระเทือนต่อผลประโยชน์ที่ประเทศมหาอำนาจเหล่านี้มีอยู่ในประเทศจีน อีกประการหนึ่งในระหว่างสงครามนั้น ญี่ปุ่นได้ขยายตลาดการค้าของตนอย่างกว้างขวาง ทำให้เยอรมนี อังกฤษ และฝรั่งเศสต้องสูญเสียตลาดการค้าของตนในภูมิภาคเอเชียให้แก่ญี่ปุ่นชั่วขณะหนึ่ง แต่เมื่อสิ้นสงครามทั้งอังกฤษและฝรั่งเศสก็หันมาฟื้นฟูเศรษฐกิจของตน และพยายามแย่งตลาดการค้าของตนกลับคืน<sup>1</sup> จึงทำให้ญี่ปุ่นเกิดความ

<sup>1</sup>G. Nye Steiger, A History of the Far East, (Boston:Ginn and Company, 1944), pp. 763 - 72, pp. 785 - 804.

ไม่พอใจและรู้สึกว่พันธมิตรชาติอื่น ๆ เอาเปรียบตน ทางออกเพื่อหาสิ่งทดแทนความไม่พอใจของญี่ปุ่นประการหนึ่ง คือ การแข่งขันอำนาจ เพื่อแย่งผลประโยชน์จากอาณานิคมของอังกฤษและฝรั่งเศสในทวีปเอเชีย ซึ่งญี่ปุ่นได้ดำเนินนโยบายแทรกซึมและรุกรานหลาย ๆ ด้านพร้อมกัน คือ ทั้งทางเศรษฐกิจและการเมือง เพื่อนำไปสู่การรุกรานควยกำลังทหารในวาระต่อไป อังกฤษและฝรั่งเศสได้รู้สึกถึงภัยจากการคุกคามของญี่ปุ่นต่ออาณานิคมของตนในบูรพทวีป และเริ่มตระหนักว่าคู่แข่งที่น่ากลัวของตนในซีกโลกภาคตะวันออก คือ ญี่ปุ่น ดังนั้น มหาประเทศทั้งสองจึงได้ร่วมกันคิดหาวิธีระงับกั้นการขยายอิทธิพลของญี่ปุ่นซึ่งกำลังแผ่ไปอย่างรวดเร็ว นั่นคือ หาทางสร้างทางรถไฟข้ามทวีปเอเชียทางใต้

หลังจากที่อังกฤษได้เข้าครอบครองทางรถไฟสายแบกแดด (Bagdad Railway) ได้มีนายทุนชาวฝรั่งเศสและอังกฤษหลายนายซึ่งประกอบด้วยกลุ่มผู้ค้าเหล็ก และกลุ่มผู้รับเหมาก่อสร้างรายใหญ่ ๆ รมไว้ให้รัฐบาลของตนสร้างทางรถไฟข้ามทวีปเอเชียภาคใต้เชื่อมยุโรปให้ติดต่อกับประเทศจีน (A trans-continental line stretching across Europe and Asia to China)<sup>1</sup> เพราะทางรถไฟสายทรานส์ - ซิบีเรียจะยังเปิดใช้การไม่ได้อีกเป็นเวลาหลายปี และกลุ่มนายทุนเหล่านี้ยังเห็นว่า ลำพังแต่ทางรถไฟสายทรานส์ - ซิบีเรียนั้น ไม่เพียงพอต่อการคมนาคมเพราะต้องผ่านประเทศต่าง ๆ หลายประเทศ จนอาจทำให้เกิดการแบ่งแยกขึ้นในภายหลัง

อย่างไรก็ตาม ความคิดในเรื่องสร้างทางรถไฟข้ามทวีปเอเชียตอนใต้ นี้ ฝรั่งเศสได้ถือเป็นเรื่องจริงจังกว่อังกฤษ<sup>2</sup> เพราะในขณะที่ชาวอังกฤษคำนวณถึงผลที่จะได้รับตอบแทนจากการลงทุนสร้างทางรถไฟสายนี้ ชาวฝรั่งเศสคิดแต่เพียงว่าต้องการให้การเดินทางรวดเร็วขึ้น ตามความเห็นของกรมขุนกำแพงเพชร ๆ ทรงเห็นว่าโครงการสร้างทางรถไฟสายนี้เป็นเรื่องของยุทธศาสตร์และการทหารอย่างแท้จริง เพื่อใช้คอนคูลอิทธิพลของญี่ปุ่น

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 5.1/23 "ย่อหนังสือแผนกต่างประเทศ," ฑูลเกล้า ฯ ถวายที่ 13/11/63 [ย่อโดย พระองค์เจ้าธานีนิติ].

<sup>2</sup> เพิ่งอ้าง.

ในภาคตะวันออก และเพื่อปราบปรามการกบฏในอาณานิคมของมหาอำนาจทั้งสอง ในกรณีที่เกิดสงครามในยุโรปขึ้น ทางรถไฟสายข้ามทวีปเอเชียตอนใต้ (South transasiatic) ก็จะใช้ประโยชน์ได้ในการขนทหารไป - มาระหว่างเอเชียและยุโรป ซึ่งจะทำให้โดยรวดเร็ว และไม่ต้องอาศัยการขนส่งทางเรือแต่เพียงอย่างเดียว

ทางฝ่ายไทยนั้น ผู้บริหารประเทศมีความสนใจในโครงการสร้างทางรถไฟสายนี้เช่นกัน แต่ไม่อาจทราบเบื้องหลังของการเตรียมแผนการของมหาประเทศทั้งสองได้มากนัก โดยเฉพาะทางอังกฤษนั้น กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงรับว่า ไม่ทราบว่าใครเป็นผู้ดำเนินการในข้อตกลงกับฝรั่งเศส แต่ทางฝรั่งเศสนั้นผู้ที่ร่างแผนการ คือ นายปาสกีเยร์ (Pasquier) ซึ่งเป็นคนสนิทและผู้ช่วยคนสำคัญของนายอัลแบร์ต์ ซาร์โรต์ (Albert Sarraut) ข้าหลวงใหญ่ประจำอินโดจีน และเคยเป็นเลขาธิการของนายอัลแบร์ต์ ซาร์โรต์ ที่กระทรวงอาณานิคม (Chef du Cabinet of Mr. Sarraut at the Ministry of Colonies) แต่ในการวางโครงการสร้างทางรถไฟครั้งนี้ นายปาสกีเยร์ได้แยกมาทำงานร่วมกับกระทรวงการต่างประเทศ ผู้ที่เป็นตัวตั้งตัวตีฝ่ายฝรั่งเศสนั้น ยังมีข้าราชการชั้นสูงอีกหลายคน แต่บุคคลเหล่านี้ไม่มีใครยอมแย้มข้อความใด ๆ ออกมา แม้ว่าจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการระหว่างสัมพันธมิตร (Inter-Allied Commission) ขึ้นมาก็ตาม

เมื่อกรมขุนกำแพงเพชร ฯ เสด็จไปยุโรปใน พ.ศ. 2463 (ค.ศ. 1920) พระองค์ได้เข้าพบและสนทนากับกลุ่มผู้นำทางการเมืองของฝรั่งเศสในเรื่องโครงการสร้างทางรถไฟข้ามทวีปเอเชีย ปรากฏว่าฝ่ายฝรั่งเศสได้พยายามปิดบังความ แต่พระองค์ยังทรงทราบเรื่องจากนายเออแซน คาเซอเนาฟ (Eugène Cazenave) อธิบดีผู้อำนวยการการโยธาธิการในอินโดจีนและกัมพูชา เพราะบุคคลผู้นี้ได้เดินทางผ่านประเทศไทยอย่างลับ ๆ เพื่อทำการสำรวจดินแดนทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ก่อนที่จะมีการส่งคณะผู้แทนมาอย่างเปิดเผย

นายคาเซอณาไฟได้เผยว่า ตามความคิดเดิมแล้ว จะต่อทางรถไฟจากแบกแดดไป  
ยังอินเดีย แต่ฝ่ายอังกฤษยังไม่ได้ตกลงใจว่าจะใช้เส้นทางไหนในการตัดผ่านอินเดีย ตาม  
แผนการที่เคยเตรียมไว้จากนครเดลี (Delhi) ทางรถไฟจะผ่านกัลกัตตา (Calcutta)  
เลียบไปตามชายฝั่งถึงอักษัย (Akyab) ว่างุ้งและมะละแหม่ง ฝ่ายอังกฤษคัดค้านการ  
สร้างทางผ่านตอนเหนือของพม่าและทางชาโม (บ้านหม้อ) และ ตังกูเยต (the Bhamo  
Tanguyeh) หรือแม่แต่ว่าทางแคว้นฉาน เพราะความยากลำบากในการก่อสร้าง ดังนั้น  
ฝรั่งเศสจึงแนะนำให้ตัดทางรถไฟผ่านประเทศไทยโดยใช้เส้นทางมะละแหม่งผ่านเมียวดี  
(Myawadi) เข้ามาทางแม่สอดถึงระแหง จากนั้นยังไม่แน่ว่าจะต่อไปทางอุตรดิตถ์และ  
ปากลาย หรือจะตรงไปทางทิศตะวันออกของระแหงสู่เมืองเลย อุตรธานี สุวรรณเขต  
ถึงเมืองกงซาหรือกวางตรี (Dongha or Quangtri) ในประเทศญวน

มหาอำนาจทั้งสองตั้งใจว่าจะตั้งบริษัทระหว่างชาติขึ้น (International Com-  
pany) โดยอังกฤษและฝรั่งเศสจะเป็นผู้ออกทุนร่วมกัน และใช้รางขนาดมาตรฐาน  
(1.435 เมตร) สร้างทางจากยุโรปสู่จีนโดยตลอด และใช้รางหนักตามมาตรฐานปกติของ  
ยุโรปรวมทั้งสะพานที่แข็งแรงตามเทคนิคการก่อสร้าง เพื่อให้รถไฟจะสามารถวิ่งได้ด้วยความ  
เร็วสูง

การที่มหาประเทศทั้งสองตกลงที่จะใช้รางขนาดมาตรฐานสร้างทางรถไฟ ทำให้  
กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงรู้สึกนึกหวังมาก เพราะฝ่ายไทยกำลังจะเปลี่ยนทางรถไฟให้  
เป็นระบบรางขนาดแคบตามแบบอย่างที่ใช้ในอาณานิคมของอังกฤษและฝรั่งเศสในภูมิภาคนี้  
และเมื่อครั้งที่พระองค์เสด็จไปอินโดจีนใน พ.ศ. 2461 (ค.ศ. 1919) ก็ไม่ปรากฏวิแว  
วว่าฝ่ายฝรั่งเศสจะมีความคิดเรื่อง เปลี่ยนขนาดรางรถไฟ แต่ก็เป็นที่ประจักษ์แล้วว่าได้มีการ  
ทำความเข้าใจในกรณีนี้ที่ทางรถไฟสายข้ามทวีปเอเชียตอนใต้สร้างมาถึงอินโดจีนเมื่อใด  
ฝรั่งเศสจะเปลี่ยนขนาดรางรถไฟสายอินันัม (Annam) และลางซัน (Langson) เพื่อมุ่ง  
ตรงไปยังเมืองกวางตุ้ง (Canton) ในประเทศจีน แต่ทางรถไฟสายยูนนานและโคชิน-  
ไชน่าใต้ (South Cochin-China) ยังจะคงใช้รางขนาด 1 เมตรเหมือนเดิม

นายคาเซอณาพยอมรับอย่างเปิดเผยกับกรมขุนกำแพงเพชร ฯ ว่า ทางรถไฟสาย  
นี้ไม่ได้มีจุดมุ่งหมายไม่ว่าทางใดก็ตามที่จะให้ติดต่อกับทางรถไฟของไทยหรือให้ผลประโยชน์

แก่ประเทศไทย เพียงแต่ต้องการให้แผ่นดินไทยเป็นทางผ่านของทางรถไฟเท่านั้น อย่างไรก็ตาม เขาย้ำว่า แม้แต่อินโดจีนก็ไม่ได้ทำอะไรจากการที่ทางรถไฟสายนี้ผ่านประเทศเช่นกัน แต่จะมีผลในแง่ที่นำอาณานิคมให้ใกล้ชิดประเทศอริราชยิ่งขึ้น

ปัญหาใหญ่ของรัฐบาลไทยในเรื่องนี้ คือ การที่บริษัทระหว่างชาติเรียกร้องสิทธิในสัมปทานและอำนาจทางการตำรวจ (rights of concession and police) ดังเช่นที่ปฏิบัติกับทางรถไฟในประเทศจีน โดยยึดพื้นฐานนโยบายเดียวกัน เพราะมหาอำนาจทั้งสองไม่ไ้มุ่งที่จะให้ประเทศไทยรับผลประโยชน์จากเส้นทางรถไฟสายนี้ ทั้งที่ความจริงแล้วทางรถไฟที่มีลักษณะ เช่นนี้มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์หลายประการ แต่การที่ฝ่ายมหาอำนาจจะใช้รางขนาดมาตรฐานนั้น เป็นการตรงกันข้ามกับความตกลงใจของรัฐบาลไทยที่จะใช้รางขนาดเล็ก โครงการใช้รางรถไฟขนาดมาตรฐานที่นายคาเซอานาฟูลกรมขุนกำแพงเพชร ๑ ทำให้พระองค์ต้องทบทวนนโยบายการเปลี่ยนแปลงขนาดรางรถไฟของประเทศอีกครั้งหนึ่ง<sup>1</sup> แม้ว่าพระองค์จะมีพระดำริว่าทางขนาดแคบเหมาะสมสำหรับประเทศไทยก็ตาม แต่การตกลงใจครั้งใหม่ของฝรั่งเศสเป็นผลให้ผู้นับถือราชการ ๑ เกิดความลังเลพระทัย และพระองค์ได้ตั้งพระทัยว่า เมื่อเดินทางไปพม่าจะทรงหยั่งความคิดของฝ่ายอังกฤษ เพราะทรงเชื่อว่าอังกฤษต้องทราบถึงโครงการทางรถไฟระหว่างชาติแล้ว แต่ความเห็นในเรื่องนี้ของอังกฤษยังไม่เป็นที่เปิดเผย

<sup>1</sup> การลังเลใจใด ๆ ของฝ่ายไทยที่เกิดขึ้นเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของมหาอำนาจตะวันตก นอกจากจะแสดงว่าฝ่ายไทยไม่แน่ใจผลการตัดสินใจในการใช้รางรถไฟขนาด ๑ เมตรว่าจะดีกว่าขนาด ๑.๔๓๕ เมตรแล้ว ยังเป็นการแสดงให้เห็นชัดถึงอิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตกซึ่งยังครอบคลุมกิจการรถไฟไทย เพราะรัฐบาลไทยไม่อาจตัดสินใจในกรณีใด ๆ ได้ตามลำพัง อาทิเช่น เมื่ออังกฤษและฝรั่งเศสใช้รางขนาด ๑ เมตรในอาณานิคมของตนในภูมิภาคนี้ ประเทศไทยก็เอาแบบอย่างประเทศทั้งสอง แต่เมื่อฝรั่งเศสมีที่ท่าจะเปลี่ยนขนาดของราง ฝ่ายไทยก็เกิดความลังเลใจขึ้นมาบ้าง กรณีเช่นนี้น่าจะเกิดจากเหตุผลที่ว่าคนไทยขาดความชำนาญในงานด้านรถไฟและได้รับอิทธิพลชักจูงจากอังกฤษและฝรั่งเศสมากกว่าที่จะอาศัยพื้นฐานทางความคิดริเริ่มและเปลี่ยนแปลงของตนเอง จึงไม่แน่ใจในการตัดสินใจใด ๆ .

แม่น้ำคาเชอานาไฟได้ยอมรับว่า ประเทศไทยจะไม่ได้ผลประโยชน์อันใดจากทาง  
 รถไฟสายนี้ แต่เขาได้ขอร้องให้รัฐบาลไทยเห็นแก่ผลประโยชน์ของนานาชาติ คือ โลกโดย  
 ส่วนรวม ภัยการยอมให้สร้างทางรถไฟผ่านประเทศไทย ทั้งที่กรมขุนกำแพงเพชร ฯ  
 ได้ลองหยั่งท่าทีนายคาเชอานาว่า การผ่านดินแดนของประเทศไทยในส่วนของปราศจากผู้คน  
 อาศัยอยู่เช่นนั้น บริษัทระหว่างชาติจะยินยอมเดินรถไฟโดยไม่หวังผลกำไรในส่วนนี้ได้อย่างไร  
 ไร แต่นายคาเชอานากลับมีความเห็นว่า เพื่อผลประโยชน์ของโลกซึ่งยิ่งใหญ่กว่าสิ่งนี้  
 บริษัทต้องยอมรับความสูญเสียในทางรถไฟส่วนที่ผ่านประเทศไทย เพื่อความก้าวหน้าในส่วน  
 อื่น ๆ ผู้บัญชาการ ฯ ได้พยายามชี้แจงว่ารัฐบาลไทยสามารถทำทางรถไฟเชื่อมกับทาง  
 รถไฟส่วนที่ตัดผ่านประเทศ โดยสร้างเพิ่มเติมขึ้นจากโครงการเดิมที่กะไว้ แต่นายคาเชอ  
 นานาฟคงยืนยันความเห็นของตนว่า ถ้าทำตามของผู้บัญชาการ ฯ มีพระดำริ รถไฟสายระหว่าง  
 ประเทศก็จะเสียเวลาเดินทางอ้อมมาก เขาจึงไม่เห็นว่าจะ เป็นประโยชน์อันใด

การที่นายคาเชอานาปฏิเสธการขอมีผลประโยชน์ร่วมของฝ่ายไทยโดยสิ้นเชิงนี้ ทำ  
 ให้พระองค์เจ้าจรัญศักดิ์ กฤดากร อัครราชทูตไทยประจำประเทศฝรั่งเศสทรงเห็นว่า เมื่อ  
 ประเทศไทยไม่ได้ผลประโยชน์อันใดแล้ว ก็อย่าให้ตัดทางรถไฟผ่านเข้ามาในประเทศไทย  
 จะดีกว่า แต่กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงแย้งว่า การที่คิดเช่นนี้เป็นความคิดสั้น ๆ เพราะ  
 ถ้าบริษัทระหว่างประเทศยินยอมให้รัฐบาลไทยปกครองทางรถไฟส่วนที่ตัดผ่านประเทศไทย  
 แล้ว ก็ควรยอมให้ผ่าน เพราะทางรถไฟสายนี้อาจเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยในวันข้างหน้า<sup>1</sup>

<sup>1</sup> รายละเอียดของโครงการและการเจรจาเพื่อสร้างทางรถไฟสายเอเชียใต้  
 ทั้งหมด ปรากฏอยู่ใน "Memorandum on South Transasiatic Line," Conf.,  
 [presented by Prince Purachatra], [ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 5.1/23  
 เรื่องชาวต่างประเทศคิดจะสร้างรถไฟข้ามทวีปเอเชีย (31 ม.ค. - 7 มี.ค. 2463)].

กรณีที่อังกฤษและฝรั่งเศสจะสร้างทางรถไฟข้ามทวีปเอเชียตอนใต้โดยผ่านประเทศไทยนี้ กระทรวงการต่างประเทศของไทยมีความเห็นว่า จะทำให้สถานการณ์เมืองในภูมิภาคนี้เปลี่ยนแปลงอย่างมาก เพราะเกิมนั้นสมเด็จ ฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ ฯ ทรงเขาพระทัยว่า การที่อังกฤษและฝรั่งเศสคิดจะต่อทางรถไฟกับเส้นทางของไทยนั้นเป็นสิ่งที่ต่างฝ่ายต่างทำ โดยแข่งขันกันเอง ไม่ได้คิดที่จะทำร่วมกันเป็นสายระหว่างนานาประเทศเลย จนกระทั่งกรมขุนกัณฑ์แพชร ฯ เสด็จไปฝรั่งเศส จึงได้ทราบว่าทั้งสองประเทศจะร่วมมือกันในการสร้างทางรถไฟสายใหม่ขึ้น

ความจริงแล้ว เหตุการณ์ที่ผ่านมามีลักษณะโน้มน้าวให้ไทยคิดเช่นนั้น เพราะก่อนหน้านี้อังกฤษและฝรั่งเศสไม่เคยร่วมมือกันเลย เมื่ออังกฤษได้สร้างทางรถไฟเชื่อมกับทางรถไฟสายใต้ของไทย ฝรั่งเศสก็อิจฉาเกรงจะเสียเปรียบและน้อยหน้า จึงพยายามเร่งเร้าที่จะสร้างทางรถไฟติดต่อกับประเทศไทย อีกประการหนึ่งทั้งสองฝ่ายยังมีนโยบายทางการเมืองไม่เหมือนกัน สมเด็จ ฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ ฯ ทรงเห็นว่ารัฐบาลอังกฤษที่อินเดียมีรัฐประศาสนนโยบายที่จะให้มีรัฐกันกระทบ (Buffer State) ระหว่างประเทศที่มีอำนาจเท่าเทียมกันหรือมีฐานะเสมอกัน แต่ฝรั่งเศสยึดนโยบายว่าไม่ควรจะมี จะติดต่อกับประเทศใดก็ได้ ถ้าทั้งสองฝ่ายตกลงกันได้จริง และให้มีทางรถไฟที่จะเดินถึงกันได้ตลอดหมดแล้วก็เหมือนกับไม่มีรัฐกันกระทบอีกต่อไป อังกฤษคงจะเลิกความคิดที่จะให้มีรัฐกันกระทบระหว่างเขตแดนของตนกับฝรั่งเศส เพราะเห็นว่าไหน ๆ ฝรั่งเศสก็จะทำทางรถไฟเชื่อมกับไทยแน่แล้ว เป็นเหตุให้อังกฤษต้องยกเลิกความคิดเดิมเสีย และเตรียมการที่จะขอต่อทางรถไฟระหว่างพม่า - ไทยอีก เพื่อจะได้มีเส้นทางที่จะเดินทางเข้าประเทศหลายทาง

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าทางรถไฟทำให้สภาพการเมืองระหว่างประเทศเปลี่ยนแปลงไป สถานะของไทยในแง่รัฐกันกระทบจะแปรรูปทันที ถ้ามีทางรถไฟเชื่อมถึงกันโดยตลอด

การที่ฐานะของประเทศจะเปลี่ยนไปเนื่องจากมีทางรถไฟเดินไป - มาได้สะดวก ดังนั้น เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทยทรงเห็นว่า ถ้าประเทศไทยไม่อาจคงฐานะรัฐกันกระทบได้แล้ว ต่อไปภายหน้าแม้เกิดสงครามขึ้นระหว่างอังกฤษและฝรั่งเศส รัฐบาลไทยจะไม่สามารถรักษาความเป็นกลางไว้ได้ คงจะต้องตกลงเข้าพวกกับฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งในที่สุด ตามสภาพเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ส่วนการที่ฝรั่งเศสจะกำหนดให้ทางรถไฟสายระหว่างประเทศเป็นของบริษัท โดยไม่ให้รัฐบาลไทยมีส่วนเกี่ยวข้องเลยนั้น สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอฯ ทรงมีพระดำริ เช่นเดียวกับกรมขุนกำแพงเพชร ๑ ว่าเป็นการเสียเปรียบยิ่งนัก แต่รัฐบาลไทยควรจะฟังความคิดเห็นจากอังกฤษก่อนเพื่อจะได้คิดเตรียมการต่อไป<sup>1</sup>

อย่างไรก็ตาม เมื่อพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ๑ ให้ประชุมเสนาบดีสภา เพื่อแถลงเรื่องโครงการสร้างทางรถไฟผ่านนาประเทศทางทวีปเอเชียตอนใต้ของกลุ่มนายทุนอังกฤษและฝรั่งเศส พระองค์ได้มีพระราชดำรัสว่า ถ้ารัฐบาลไทยจะไม่มีส่วนใดหรือมีอำนาจอย่างใดในการควบคุมทางรถไฟสายนี้ในส่วนที่ผ่านประเทศไทยแล้ว พระองค์มีพระราชดำริว่า รัฐบาลจะยอมไม่ได้<sup>2</sup> ส่วน สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอฯ ทรงเห็นว่า เรื่องรถไฟระหว่างประเทศนี้อังกฤษยังไม่ได้แสดงท่าทีประการใด เพราะรัฐบาลอังกฤษอาจเกรงว่าสินค้าจีนภาคใต้จะส่งลงมาทางรถไฟสายเหนือของไทยหมด อังกฤษจึงต้องการต่อทางรถไฟสายเหนือของไทยไปทางแม่น้ำสอคจนถึงมะละแหม่ง เพื่อรับช่วงสินค้าจากจีนโดยใช้ทางรถไฟสายเหนือของไทยเป็นทางผ่านเท่านั้น แต่เรื่องนี้กรมขุนกำแพงเพชร ๑ เคยแนะนำอังกฤษว่าถ้าอยากต่อทางรถไฟกับประเทศไทย ให้ต่อทางสายใต้ผ่านทางด่านพระเจดีย์สามองค์ หรือต่อจากประจวบคีรีขันธ์ไปมะริด เพราะเป็นระยะทางที่สั้นกว่ากันมาก<sup>3</sup>

แม้ว่าโครงการสร้างทางรถไฟสายข้ามทวีปเอเชียตอนใต้จะไม่มี การดำเนินการให้เกิดผลอย่างจริงจังในภายหลังหรือไม่ประสบผลสำเร็จก็ตาม แต่เป็นการสะท้อนสภาพการเมืองระหว่างประเทศในขณะนั้น ที่มีการแก่งแย่งชิงอำนาจทางการเมือง การทหาร

<sup>1</sup> กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 49 ส่วนวันที่ 9 พ.ศ. 2463, "สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอฯ กราบทูล กรมขุนกำแพงเพชร ๑," สำเนา, ที่ 5/18453, 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2463.

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 5.1/23, "รายงานการประชุมเสนาบดีสภา," ที่ 2/2463, 7 มีนาคม พ.ศ. 2463.

<sup>3</sup> เพิ่งอ้าง.



และผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ซึ่งประเทศเล็ก ๆ เช่นไทยแทบจะไม่มีอำนาจในการตัดสินใจโครงการใด ๆ แม้จะมีผลโดยตรงต่อประเทศของตน เพราะฝ่ายมหาอำนาจย่อมถือเอาประโยชน์แห่งตนเป็นที่ตั้ง และบีบบังคับประเทศที่อ่อนแอกว่าทำตามความต้องการ เป็นที่น่าคิดว่าถ้าโครงการนี้เกิดเป็นความจริงขึ้นมา รัฐบาลไทยจะสามารถชักชวนได้ตลอดหรือไม่ เพียงไรที่จะไม่ยอมให้ทางรถไฟสายนี้ตัดผ่านประเทศโดยที่ไทยไม่มีสิทธิมีเสียง หรือได้รับผลประโยชน์ร่วม ข้อที่น่าสังเกตประการหนึ่ง คือ ความคิดเรื่องสร้างทางรถไฟเชื่อมจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีมาตั้งแต่ก่อนที่รัฐบาลไทยจะเริ่มกิจการรถไฟภายในประเทศ จวบจนเวลาผ่านไปหลายสิบปี ชาวยุโรปก็มีได้ละทิ้งความคิดนี้ คงมีความพยายามที่จะผลักดันให้โครงการนี้กลายเป็นความจริงขึ้นมา แต่ก็มีเคยประสบความสำเร็จ ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะความยากลำบากในการก่อสร้าง เนื่องจากภูมิประเทศในแถบนี้เป็นภูเขา ป่าทึบแลที่ลุ่มซึ่งเต็มไปด้วยความชื้น ข้อสำคัญคือทางรถไฟสายนี้ต้องสร้างผ่านอาณาเขตของอังกฤษและฝรั่งเศส และไทย ซึ่งเป็นประเทศเอกราช มหาอำนาจทั้งสองจึงไม่แน่ใจในผลประโยชน์ของตน ต่างเกรงว่าอีกฝ่ายหนึ่งจะได้เปรียบ อีกทั้งการสร้างทางรถไฟสายนี้ต้องทุ่มทุนจำนวนมหาศาล กลุ่มนายทุนอาจไม่เชื่อมั่นในผลทดแทน ความลังเลใจเช่นนี้จึงทำให้การสร้างทางรถไฟสายจีน - ยุโรป หรือสายเชื่อมทวีปเอเชีย - ยุโรป ซึ่งมีที่ท้าวว่าจะเป็นจริงขึ้นมาต้องล้มเหลวในที่สุด

แผนการกำจัดอิทธิพลของชาวต่างประเทศในกรรมรถไฟและวิเทโศบายของรัฐบาลไทยในการควบคุมกิจการรถไฟให้อยู่ใ้อำนาจของคนไทยโดยสมบูรณ์

แม้ว่าอำนาจของเยอรมนีในกรรมรถไฟจะสูญสิ้นไป และกรมขุนกำแพงเพชร ฯ จะทรงดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง อันเป็นตำแหน่งสูงสุดในการบริหารงานรถไฟแล้วก็ตาม แต่กิจการรถไฟไทยก็มีได้เป็นอิสระอย่างแท้จริง เพราะยังมีข้อผูกมัดอันเนื่องมาจากสัญญากู้เงินสร้างทางรถไฟสายใต้ที่รัฐบาลไทยทำไว้กับอังกฤษ โดยมีข้อบังคับให้รัฐบาลไทยแต่งตั้งวิศวกรอังกฤษเป็นหัวหน้าในการสร้างทางรถไฟสายใต้ และนายกิตตินส์ เป็นผู้ได้รับตำแหน่งนี้ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอันเนื่องจากการประกาศสงครามของไทย นายกิตตินส์ก็ได้รับตำแหน่งสูงขึ้นเป็นที่ปรึกษาและนายช่างผู้บังคับการกรมรถไฟหลวง ทำให้

อำนาจอังกฤษในกิจการรถไฟไทยทวีความสำคัญขึ้น เพราะปราศจากคู่แข่งขึ้น

การที่อังกฤษเป็นชาติเดียวที่มีบทบาทเด่นในกิจการรถไฟไทยขณะนั้น ย่อมทำให้รัฐบาลอังกฤษพอใจและต้องการให้คนของตนดำรงอิทธิพลในกรมรถไฟหลวงตลอดไป แต่ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2463 (ค.ศ. 1921) นายกิตตินส์ได้กราบทูลขอย้ายไปลาออกจากราชการต่อกรมขุนกัณฑ์แพงเพชร ฯ ด้วยเหตุที่ว่ามีอาการป่วยและชราภาพเกินไป ซึ่งผู้บัญชาการ ฯ ทรงมีความเห็นว่า ถ้าจะบังคับให้นายกิตตินส์รับราชการต่อไป เกรงว่าโรคจะกำเริบอาจถึงสิ้นอายุขัย จึงจำต้องอนุญาตให้ลาออก

การลาออกของนายกิตตินส์ครั้งนี้สร้างความลำบากใจให้แก่ฝ่ายไทยมาก เพราะการที่รัฐบาลแต่งตั้งนายกิตตินส์ให้ดำรงตำแหน่งสำคัญนี้ เนื่องจากเห็นว่าเป็นคนดีและซื่อสัตย์พอที่จะไม่นำกิจการรถไฟไทยไปอยู่ที่อำนาจของอังกฤษโดยสิ้นเชิง ทั้งเป็นคนที่ไม่สงเสียดใจ ไม่ทะเยอทะยานต้องการอำนาจในส่วนตัว เมื่อนายกิตตินส์ลาออกและรัฐบาลต้องหาวิศวกรอังกฤษคนอื่นมาแทนที่ตามข้อผูกพันในสัญญากู้เงิน จึงทำให้รัฐบาลไม่สบายใจ

เหตุผลอีกประการหนึ่ง คือ ก่อนหน้านั้นนายกิตตินส์จะลาออก นายซินแคลร์ (Sinclair) วิศวกรชั้นผู้ใหญ่ชาวอังกฤษได้ลาออกจากตำแหน่ง และรัฐบาลไทยได้รับอนุมัติให้นายซินแคลร์ออกจากราชการ เพราะประพจน์ตัวไม่เหมาะสมกับหน้าที่หลายประการ ซึ่งเมื่อกรมขุนกัณฑ์แพงเพชร ฯ เสด็จไปประเทศอังกฤษใน พ.ศ. 2463 (ค.ศ. 1920) รัฐบาลอังกฤษได้พุดจาทบาททามพระองค์ในเรื่องนายซินแคลร์ ทั้งนี้ น่าจะเป็นเพราะอังกฤษคาดว่าถ้านายกิตตินส์มีเหตุต้องลาออกจากราชการไทย นายซินแคลร์จะได้เข้ารับตำแหน่งแทน แต่กรมขุนกัณฑ์แพงเพชร ฯ ได้แจ้งแก่รัฐบาลอังกฤษว่า นายกิตตินส์จะยังทำงานได้อีกหลายปี ครั้นพระองค์เสด็จกลับมา ก็ทรงสังเกตเห็นนายกิตตินส์มีอาการทรุดโทรมลงอย่างมาก จึงรู้สึกตกพระทัย เพราะไม่ได้มีพระคำริมาก่อนว่าจะต้องมีการเปลี่ยนแปลงหน้าที่วิศวกรชั้นผู้ใหญ่ในกรมรถไฟอย่างกะทันหัน ทั้งยังจะทำให้รัฐบาลอังกฤษระแวงว่า การที่รัฐบาลไทยยอมให้นายซินแคลร์ออกจากตำแหน่ง เพราะรู้แน่ว่านายกิตตินส์จะต้องลาออกจากราชการ จึงรีบกำจัดวิศวกรอังกฤษในตำแหน่งสูง ๆ เพื่อเปิดโอกาสให้คนชาติอื่นเข้าทำหน้าที่แทน

อย่างไรก็ตาม จกหมายท่ายข้อความในสัญญาที่เซอร์ราล์ฟ แพเจ็ต แลกเปลี่ยนกับสมเด็จพระยาเทเวระวงศ์ ฯ ระบุชัดว่า ในระหว่างการก่อสร้างทางรถไฟ (สายใต้)

ต้องให้ นายช่างเอกเป็นคนอังกฤษจนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ ซึ่งเวลาที่นายกิตตินส์จะลาออกจากราชการนั้น คือ สิ้นเดือนมีนาคม พ.ศ. 2463 เป็นเวลาที่การก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ใกล้จะบรรลุผลสำเร็จ ตามความตกลงที่กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทำไว้กับนายบี. แอนโทนี (B. Anthony) ผู้อำนวยการกรมรถไฟแห่งสหพันธรัฐมลายาได้กำหนดว่าตั้งแต่ วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2464 (ค.ศ. 1921) เป็นต้นมาว่าการก่อสร้างแล้วเสร็จ แต่การที่นายกิตตินส์จะลาออกเมื่อสิ้นเดือนมีนาคม ฝ่ายไทยจึงเกรงว่าอังกฤษอาจไม่ยินยอมถ้าผู้บัญชาการ ฯ จะทรงตั้งคนชาติอื่นเป็นนายช่างเอก ส่วนหน้าที่ที่ปรึกษา ฯ นั้นอังกฤษคงไม่ยินยอมแน่ ๆ ถ้าจะแต่งตั้งคนชาติอื่น และอาจเกิดการแก่งแย่งกันขึ้น นายกิตตินส์จึงแนะนำให้เลิกตำแหน่งที่ปรึกษา ฯ เสีย คงไว้แต่ตำแหน่งนายช่างเอก

ส่วนนายกิตตินส์นั้นไม่ต้องการผูกขาดอำนาจของชาวอังกฤษในกรมรถไฟหลวงอย่างแน่นอน เพราะเมื่อรู้ตัวว่าจะต้องลาออกจากราชการ ได้ผูกใจเป็นทีสัญญากับนายคาโนวา วิศวกรชาวอิตาลี ซึ่งรับราชการในกรมรถไฟหลวงในตำแหน่งสำคัญมาเป็นเวลานานว่า จะขอให้รัฐบาลไทยตั้งนายคาโนวาเป็นนายช่างเอก เพื่อกำเนินงานสร้างทางรถไฟให้สำเร็จ และนายกิตตินส์ได้หารือกับทูตอังกฤษด้วยตนเอง แล้วมากราบทูลกรมขุนกำแพงเพชร ฯ ในภายหลังว่า นายริชาร์ด ซีมอร์ (Richard Seymour) อัครราชทูตอังกฤษ และนายไลล์ (Lyle) อุปทูตอังกฤษไม่ขัดข้อง แต่จะขอให้ทางรถไฟสายแหลมมลายูและสายพม่าต่อเชื่อมกับทางรถไฟของไทยแล้วเสร็จเสียก่อน การที่นายกิตตินส์ควนหาการโดยพลการเช่นนี้ ทำให้กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ไม่สู้พอพระทัย พระองค์จึงทรงชี้แจงให้นายซีมอร์เข้าใจว่ารัฐบาลไทยยังมีคึดคอดเป็นทางราชการ จนกว่าจะมีหนังสือไปจากกระทรวงการต่างประเทศของไทย อย่างไรก็ตามก็ กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงเห็นว่าการที่จะแต่งตั้งผู้ใด พระองค์จะต้องปรึกษากับสมเด็จพระยาเทวะวงศ์ ฯ ก่อน นายคาโนวานั้นเหมาะสมกับหน้าที่นายช่างเอกทุกประการทั้งในเรื่องวิชาการและอาวุโส แต่ถ้าอังกฤษไม่ยินยอม พระองค์ก็จะแต่งตั้งวิศวกรอังกฤษคนใดคนหนึ่งทำการอยู่ในกรมรถไฟหลวง เป็นวิศวกรผู้บังคับการ (Superintending Engineer) ดูแลทางรถไฟสายใต้จนกว่าจะถึงวันที่ 1

ตุลาคม ถ้าอังกฤษยังขัดข้องอยู่พระองค์ก็จะทรงรับหน้าที่เป็นนายช่างเอก<sup>1</sup> ต่อมากรมขุน  
 กำแพงเพชร ฯ จึงได้ตกลงพระทัยว่า ถ้านายกิตตินส์ลาออกจากราชการแล้ว พระองค์จะ  
 แต่งตั้งวิศวกรอังกฤษเป็นวิศวกรประจำภาค ส่วนตำแหน่งนายช่างเอกนั้นจะรอไว้จนกว่า  
 การจะเรียบร้อย<sup>2</sup>

การคาดคะเนที่ว่าอังกฤษจะยื่นมือเข้ามาแทรกแซงเรื่องการแต่งตั้งผู้รับตำแหน่ง  
 ต่อจากนายกิตตินส์เป็นความจริง เพราะเมื่อนายกิตตินส์ลาออกจากราชการเมื่อสิ้น พ.ศ.  
 2463 และเตรียมเดินทางกลับอังกฤษ นายซีมอร์ อัครราชทูตอังกฤษได้มีจดหมายจาก  
 หัวหิน กราบทูลสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอฯ ฯ เพื่อสอบถามว่า รัฐบาลไทยจะแต่งตั้ง  
 ผู้ใดให้ดำรงตำแหน่งที่ปรึกษากรมรถไฟหลวงต่อจากนายกิตตินส์ และในกรณีที่ยังไม่มีการ  
 แต่งตั้งนั้น เขาก็กังการทราบบว่าผู้ใดจะได้รับเลือกให้สวมตำแหน่งหัวหน้าข้าราชการชาว  
 ยุโรป (Chief European official) ในกรมรถไฟ เพราะเรื่องนี้อยู่ในความสนใจ  
 ของรัฐบาลอังกฤษอย่างมาก<sup>3</sup>

ในช่วงเวลาแห่งการเปลี่ยนแปลงตัววิศวกรชั้นผู้ใหญ่ครั้งนี้ กรมขุนกำแพงเพชรฯ  
 ทรงเห็นเป็นโอกาสเหมาะที่จะดำเนินการขึ้นเค็ชชาคในการปฏิรูปกิจการรถไฟให้เป็นของ  
 คนไทยโดยแท้จริง โดยกำหนดแผนการตามลำดับชั้น คือ

1. ยกเลิกตำแหน่งที่ปรึกษากรมรถไฟหลวง อันเป็นตำแหน่งที่ชาวยุโรปต้อง  
 การ และนายกิตตินส์เคยดำรงตำแหน่งนี้มาก่อน
2. ยกเลิกตำแหน่งหัวหน้าวิศวกรหรือวิศวกรผู้บังคับการ [หมายถึงวิศวกรที่  
 มีอำนาจควบคุมการก่อสร้างและการบำรุงรักษาเส้นทางรถไฟ] ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง

<sup>1</sup>กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 35 ส่วนที่ 1 พ.ศ. 2460 "กรมขุนกำแพงเพชร ฯ  
 กราบทูล สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอฯ ฯ" สำเนา, Conf., 9 มีนาคม พ.ศ. 2463.

<sup>2</sup>ปีกเดียวกัน, "กรมขุนกำแพงเพชร ฯ กราบทูล สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอฯ ฯ"  
 ที่ ก. 8358, 12 มีนาคม พ.ศ. 2463.

<sup>3</sup>ปีกเดียวกัน, "Seymour to Prince Devawongse," April 2, 1921.

จะเป็นผู้ทำหน้าที่นี้แต่ผู้เดียว

3. จะงดการจ้างวิศวกรชาวยุโรปมาทำงานในตำแหน่งหน้าที่สูง ๆ อีก เพราะการว่าจ้างคนใหม่เข้ามา นอกจากคน ๆ นั้นจะไม่เคยชินกับระบบงานรถไฟในประเทศไทยแล้ว ยังเป็นการคัดหนทางความก้าวหน้าของข้าราชการกรมรถไฟที่หวังจะได้เลื่อนตำแหน่งสูงขึ้น เพราะการจ้างข้าราชการใหม่ให้มาเป็นหัวหน้าข้าราชการเก่า จะทำให้เกิดความท้อใจและไม่พอใจขึ้น

4. พระราโชบายของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวในการพยายาม ทำให้กิจการรถไฟเป็นของชนชาติไทย (the nationalisation of the State Railways) เป็นที่ทราบกันอย่างแพร่หลาย ซึ่งกรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงถือว่าพระองค์กำลังปฏิบัติงานเพื่อให้บรรลุตามพระบรมราโชบายนี้ และมีแนวโน้มว่าจะสำเร็จก็ต่อเมื่อ ข้าราชการเก่า ๆ ซึ่งเป็นชาวยุโรปพ้นจากราชการไป และบรรจุกคนไทยเข้ารับตำแหน่งแทน โดยจะไม่มีกรให้ชาวต่างชาติเข้าทำหน้าที่นั้นอีก

5. ส่วนนายคาโนวา แม้จะมีอาวุโสสูง และความรู้ดีเยี่ยม อีกทั้งได้ทำงานให้รัฐบาลไทยมาเป็นเวลานาน จะไม่ได้รับตำแหน่งแทนนายกิตตินส์ คงให้อยู่ในฐานะเดิม คือ หัวหน้าวิศวกรฝ่ายก่อสร้าง (Chief Construction Engineer)

6. แม้วานายกิตตินส์ และนายซีมอร์จะเห็นว่านายคาโนวาควรจะได้รับตำแหน่งหัวหน้าวิศวกร (Chief Engineer) คือ วิศวกรใหญ่ของกรมรถไฟหลวง แต่กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงเห็นว่าตามพระบรมราชโองการของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรด ฯ ให้แต่งตั้งนายกิตตินส์เป็นที่ปรึกษากกรมรถไฟหลวง เท่านั้น ส่วนการที่นายกิตตินส์ได้เป็นวิศวกรใหญ่อีกตำแหน่งหนึ่งนั้น กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงเป็นผู้แต่งตั้งเอง โดยมอบอำนาจในส่วนของพระองค์ให้แก่นายกิตตินส์ เมื่อตำแหน่งนี้ว่างลงหน้าที่ต่าง ๆ ก็จะตกเป็นของผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงตามเดิม

อย่างไรก็ดี จากการสังเกตของนายกิตตินส์ เขาเห็นว่าอัครราชทูตอังกฤษพอใจที่จะให้มีการแต่งตั้งนายคาโนวาให้เป็นวิศวกรใหญ่ เพราะอังกฤษกลัวว่าจะมีการแต่งตั้งข้าราชการชั้นสูงจากฝรั่งเศสให้ดำรงตำแหน่งนี้ แต่กรมขุนกำแพงเพชร ฯ มีพระดำริว่า ในประเด็นนี้ไม่น่าจะมีเรื่องที่ต้องวิตก เมื่อครั้งพระองค์เสด็จเยือนอินโดจีน นายอัลแบร์ต

ซาร์โรต ข้าหลวงใหญ่ของอินโดจีนได้เปิดการเจรจากับพระองค์ และต่อมาเมื่อบุคคลผู้นี้ได้ดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอาณานิคม ก็ได้ยืนยันเรื่องที่เคยเจรจากันว่า "เขาเข้าใจดีและพอใจกับข้อเสนอที่จะทำกรรมรถไฟสยามให้เป็นของชาวสยาม..."<sup>1</sup> และนายซาร์โรต ตั้งใจว่าจะไม่มีคั้นให้รัฐบาลไทยว่าจ้างชาวฝรั่งเศส ครอบงำโดยที่รัฐบาลไทยได้ถือปฏิบัติตามนโยบายนี้ด้วยความซื่อตรงและเคร่งครัด

แน่นอนซาร์โรตจะให้คำยืนยันไว้ แต่ในการเจรจาอย่างไม่เป็นทางการระหว่างกรมขุนกำแพงเพชร ๗ กับนายปิลลา (Pilla) อัครราชทูตฝรั่งเศสคนใหม่ นายปิลลาได้พยายามยกเอาปัญหาเรื่องการจ้างชาวฝรั่งเศสให้เป็นที่ปรึกษาแทนที่นายกิตตินส์ แต่กรมขุนกำแพงเพชร ๗ ได้บอกปิดโดยทรงพยายามชี้ให้เห็นว่า ถ้าทำเช่นนั้นจะเป็นการอวดิทธิกรมต่อข้าราชการที่ทำงานในกรรมรถไฟมาเป็นเวลานาน พระองค์ยังทรงย้ำให้นายปิลลาระลึกถึงคำสั่งฎาที่นายซาร์โรตได้ให้ไว้ ตั้งแต่เริ่มมาอัครราชทูตฝรั่งเศสก็ไม่ได้กระชั้นเคยขอในเรื่องนี้อีก ดังนั้น กรมขุนกำแพงเพชร ๗ จึงทรงเห็นว่าการว่าจ้างข้าราชการชั้นสูงชาวฝรั่งเศสจะไม่เป็นอันตรายต่อผลประโยชน์ของอังกฤษ เพราะถ้ามีการทำเช่นนั้นจริง ๆ ชาวฝรั่งเศสผู้นั้นต้องทำงานในตำแหน่งผู้น้อยก่อน แล้วจึงไต่เต้าเลื่อนฐานะด้วยตนเอง

นายกิตตินส์ได้ตั้งข้อสงสัยเกี่ยวกับความกังวลใจเรื่องนโยบายกรรมรถไฟของรัฐบาลไทยในอนาคต ในกรณีนี้ที่กรมขุนกำแพงเพชร ๗ จะพ้นจากหน้าที่ในกรรมรถไฟ เพราะไม่แน่ใจว่านโยบายของรัฐบาลไทยในเรื่องการทำกรรมรถไฟให้เป็นของชนชาติไทย และการพิจารณาชาวต่างประเทศโดยปราศจากความลำเอียง ไม่ว่าจะเป็นชาติใดจะยังคงดำเนินต่อไป แม้ว่ากรมขุนกำแพงเพชร ๗ จะไม่อาจให้คำรับรองใด ๆ เพราะเป็นเรื่องตัวบุคคล และพระองค์ไม่สามารถจะเรียกร้องสิทธิข้อมีตำแหน่งที่ถาวรตลอดไปในกรรมรถไฟหลวง แต่

<sup>1</sup> ปีกเดียวกัน, "Prince Purachattra to Prince Devawongse," Conf., April 5, 1921. "...that he well understood and was satisfied with the proposal to Siamesify the Siamese State Railways,...."

พระองค์ได้แสดงความเชื่อมั่นว่า รัฐบาลไทยคงจะดำเนินนโยบายในการรวมกรรมรถไฟ และเปลี่ยนให้เป็นของคนไทย (policy of amalgamation and Siamesification) เพราะนโยบายนี้เท่านั้นที่จะทำให้กิจการรถไฟแผ่นดินสามารถคงอยู่ในมือของคนไทย ไม่ว่าผู้ใดจะรับตำแหน่งออกจากพระองค์ก็ตาม กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงหวังว่ารัฐบาลไทย คงจะเลือกผู้ที่มีความสามารถ<sup>1</sup>

แต่การวางแผนงานของกรมขุนกำแพงเพชร ฯ ต้องประสบอุปสรรค เมื่อ นายคาโนวาคัดค้านการที่จะแต่งตั้งให้เขาเป็นหัวหน้างานคานการช่าง (Chief of Technical Services) แม้จะได้รับเงินเดือนเพิ่มขึ้นถึง 2,000 บาท เพราะมีข่าวว่า นายจี (Gee) ปลัดกรมชลประทานจะได้เลื่อนฐานะเป็นที่ปรึกษา (Advisership) ในขณะที่นายคาโนวาซึ่งรับใช้รัฐบาลไทยมาเป็นเวลา 22 ปี ถูกปฏิเสธตำแหน่งที่ปรึกษา วิศวกรชาวอิตาเลียนผู้นี้ได้ตั้งคำถามว่า "ตำแหน่งที่ปรึกษาในอนาคตจำกัดอยู่เฉพาะชาว อังกฤษเท่านั้นหรือ"<sup>2</sup> นายคาโนวาต้องการที่จะมีตำแหน่ง "ที่ปรึกษากิจการคานการช่าง" (Adviser in Technical Affairs or Technical Adviser) มากกว่าตำแหน่ง หัวหน้างานคานการช่าง นายคาโนวาแสดงท่าทีว่าถ้ารัฐบาลไทยไม่อนุโลมตามคำเรียกร้องของเขา เขาจะลาออกจากราชการเมื่อสิ้น พ.ศ. 2464 (ค.ศ. 1921) เพราะสัญญาว่าจ้างที่ทำไว้กับรัฐบาลไทยสิ้นสุดลงพอดี และจะไม่มี การต่อสัญญาใหม่ ซึ่งในกรณีนี้ กรมขุนกำแพงเพชร ฯ เห็นว่าจะทำให้เกิดความชุกชัดกันอย่างใหญ่หลวงในกิจการรถไฟ ไทย เพราะข้าราชการไทยยังไม่พร้อมที่จะรับผิดชอบงานเปลี่ยนขนาดรางรถไฟสายเหนือ และงานสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เพราะงานที่ยิ่งใหญ่เช่นนั้นต้องอาศัยวิศวกรที่มีความสามารถอย่างสูง มีความรู้ที่เยี่ยม และมีประสบการณ์ในการทำงานสร้างทางรถไฟใน

<sup>1</sup> Ibid.

<sup>2</sup> ปีกเดียวกัน, "Prince Purachattra to Prince Devawongse," Conf., April 13, 1921. "...whether Advisers in the future are to be confined to Britisher only."

ประเทศไทยมาเป็นเวลานาน ซึ่งเป็นคุณสมบัติที่นายคาโนวามีครบบริบูรณ์ ดังนั้นพระองค์ จึงพยายามหาทางผ่อนผันเพื่อให้บุคคลผู้นี้คงรับราชการต่อไป

ความจริงแล้ว ผู้บัญชาการ ฯ พร้อมทั้งจะแต่งตั้งให้นายคาโนวาเป็นที่ปรึกษา ฯ แต่อังกฤษมีท่าทีขัดข้องในเรื่องนี้ เพราะนายซีมอร์เคยบอกว่ารัฐบาลไทยจะแต่งตั้งนายคาโนวาเป็นที่ปรึกษา ฯ ใ้ค้ต่อเมื่อทางรถไฟไทยได้เชื่อมกับทางรถไฟของพม่าและสหพันธรัฐ- มาลายาแล้ว แต่อังกฤษจะไม่ขัดขวางในกรณีที่นายคาโนวาจะดำรงตำแหน่งหัวหน้าวิศวกร ซึ่งตามความเห็นของฝ่ายไทยแล้ว ตำแหน่งที่ปรึกษาในงานด้านกรช่างไม่ใช่เรื่องที่น่าวิตก ว่าจะ เป็นอันตรายต่อผลประโยชน์ของอังกฤษ ถ้ารัฐบาลอังกฤษและอัครราชทูตอังกฤษใน ประเทศไทยจะตระหนักถึงความจริงว่า ตำแหน่งนี้ไม่ได้มีอำนาจในการบริหารที่แท้จริงเลย เพราะอำนาจบริหารกิจการรถไฟอยู่ในมือคนไทย และความจริงแล้วการทำงานของ นายคาโนวานั้นมีลักษณะ เป็นที่ปรึกษา ฯ มากยิ่งกว่าหัวหน้างานด้านกรช่างหรือหัวหน้าวิศวกร ฝ่ายก่อสร้างซึ่ง เขากำลังดำรงตำแหน่งอยู่เสียอีก แต่จำกัดเฉพาะการปรึกษางานด้าน ก่อสร้างเท่านั้น เพราะมีการกำหนดว่าจะให้นายคาโนวาเป็นผู้วางแผนงานครั้งใหญ่ใน ด้านวิศวกรรมศาสตร์ โดยทีมงานบริหารอันเป็นกิจวัตรประจำใหญ่อื่นทำแทน ทั้งนี้เนื่อง จากอำนาจบริหารใด ๆ ของนายกิตติสินส์เกิดขึ้นเพราะการดำรงตำแหน่งหัวหน้าวิศวกร ไม่ใช่ตำแหน่งที่ปรึกษา ฯ

ความยากลำบากของประเด็นปัญหานี้อยู่ที่ว่ารัฐบาลอังกฤษอาศัยประสบการณ์และ การปฏิบัติในอาณานิคมของตน เช่น ที่อียิปต์และที่อื่น ๆ มาตัดสินว่า "...ที่ปรึกษา คือ หัวหน้าที่แท้จริงและ เสนาบดีชาวพื้น เมือง เป็นเพียงหุ่น..."<sup>1</sup> เป็นการยากที่จะทำให้อังกฤษ เชื่อว่า ในประเทศไทย ที่ปรึกษา ฯ ก็คือผู้ให้คำปรึกษาเท่านั้น ไม่มีอำนาจบริหารใด ๆ และยิ่ง เป็นการลำบากมากยิ่งขึ้นที่จะทำให้อังกฤษปลงใจยินยอมให้คนชาติอื่นเป็นที่ปรึกษาใน หน่วยราชการที่มีความสำคัญอย่างยิ่งใน ด้านเศรษฐกิจและด้านยุทธศาสตร์ดัง เช่นกรมรถไฟ หลวง และคง เป็นเพราะความยุ่งยากนี้เองที่ทำให้นายกิตติสินส์เสนอยกเลิกตำแหน่งที่ปรึกษา กรมรถไฟหลวง เสีย

<sup>1</sup>Ibid. "...the Adviser is the real head and the native Minister a puppet... ."



เหตุผลอีกประการหนึ่งที่ทำให้ผู้บัญชาการ ฯ ไม่สามารถแต่งตั้งนายคาโนวาให้ดำรงตำแหน่งที่ปรึกษา ฯ ได้ เพราะว่าเมื่อครั้งพระองค์เสด็จไปกรุงลอนดอนในการเยือนทวีปยุโรปเมื่อ พ.ศ. 2463 ชาวอังกฤษได้ตั้งคำถามว่า เมื่อนายชินแคลร์ลาออกจากราชการไปแล้ว ใครจะเป็นผู้รับตำแหน่งที่ปรึกษา ฯ แทนนายกิตตินส์ ซึ่งกรมขุนกำแพงเพชร ฯ ได้แถลงว่าพระองค์หวังว่านายกิตตินส์จะสามารถทำงานต่อไปได้อีก 2 ปี จนครบสมัยการทำงาน และเมื่อถึงเวลานั้นพระองค์คาดว่าจะไม่มีการแต่งตั้งที่ปรึกษา ฯ คนอื่นขึ้นอีก ดังนั้น ถ้าจะมีการแต่งตั้งที่ปรึกษา ฯ คนใหม่ขึ้น ก็จะเป็นการกลับพระคำรัสของพระองค์ที่กรุงลอนดอน นอกเสียจากจะมีข้ออธิบายที่น่าเชื่อถือกว่าที่ปรึกษา ฯ คนใหม่จะไม่มีอำนาจเท่าเทียมกับที่นายกิตตินส์เคยมี กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงยอมรับว่าในขณะที่พระองค์อยู่ที่ลอนดอนนั้น ไม่ได้เฉลียวพระทัยเลยว่าสุภาพนายกิตตินส์จะทรูทโทรมลงถึงขั้นนี้

ความยุ่งยากต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเพราะการลาออกจากราชการของนายกิตตินส์ ทำให้กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงกราบทูลขอความเห็นจากสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอฯ ว่า ถ้าพระองค์จะแต่งตั้งนายคาโนวาให้เป็นที่ปรึกษางานฝ่ายช่างแล้ว รัฐบาลไทยจะสามารถแก้ความข้องใจของรัฐบาลอังกฤษได้เพียงไร<sup>1</sup> แต่สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์ ฯ ทรงเห็นว่า ไม่มีทางที่จะชี้แจงให้ฝ่ายอังกฤษเข้าใจได้ เพราะอังกฤษเชื่อว่าถึงนายคาโนวาจะเป็นที่ปรึกษาในกิจการเฉพาะวิชาช่างนั้น ก็คือเป็นที่ปรึกษา ฯ อันเป็นตำแหน่งเดิมของนายกิตตินส์นั่นเอง เพียงแต่ฝ่ายไทยเกลี้ยยกย้าย เปลี่ยนชื่อ ซึ่งอังกฤษจะยอมไม่ได้ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศทรงเห็นว่า เมื่อคำนึงถึงเงินเดือนที่นายคาโนวาจะได้รับเพิ่มเติมในการเป็นหัวหน้าวิศวกรฝ่ายช่างแล้ว ก็เป็นการยากที่เขาจะลาออกจากราชการ และถ้าหากว่านายคาโนวาจะขึ้นออกให้ได้ รัฐบาลไทยก็จำเป็นต้องเรียกคนใหม่เข้ามาแทนที่ โดยจะขอคนจากสหพันธรัฐมลายา<sup>2</sup> แต่กรมขุนกำแพงเพชร ฯ

<sup>1</sup> Ibid.

<sup>2</sup> ปีกเดียวกัน, "สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์ ฯ ทรงกราบทูล กรมขุนกำแพงเพชร ฯ," 13 เมษายน พ.ศ. 2464.

เห็นว่าถ้าจะทำเช่นนั้น ก็เป็นการขัดต่อนโยบายของกรมรถไฟที่จะไม่รับวิศวกรชั้นผู้ใหญ่มาทำงานต่อไป จะหาแต่ชั้นผู้น้อยมาฝึกหัดให้ชำของกิจการรถไฟในประเทศไทย ทั้งพระองค์ก็ไม่ทรงศรัทธาความรู้ของวิศวกรอังกฤษเท่ากับวิศวกรยุโรปชาติอื่น ๆ เพราะทรงถือว่า นายช่างอังกฤษที่อยู่ทางตะวันออกเป็น "อินดิเนียร์คล่า" ทำได้แต่वलกลมคุณภาพ การคำนวณชั้นลึกซึ่งผู้นำช่างจากชาติยุโรปอื่น ๆ ไม่ได้ ในการฝึกหัดวิศวกรไทย พระองค์ก็ได้ยึดแบบภาคพื้นยุโรป (Continent) ซึ่งถือว่าใช้ประโยชน์ได้จริงจึงตามความมุ่งหมายมากกว่า การฝึกแบบอังกฤษ อีกประการหนึ่ง ถ้านายคาโนวาไม่ยอมรับตำแหน่งใหม่จริง ๆ แล้ว พระองค์ก็จะเลื่อนผู้นั้นขึ้นมาทำหน้าที่แทน แม้ว่าจะเป็นการระหนกในส่วนพระองค์ที่ต้องฝึกหัดคนใหม่ก็ตาม<sup>1</sup>

ต่อมาสมเด็จพระยาเทวะวงศ์ ฯ ได้มีหนังสือถึงนายซีมอร์ เพื่อแจ้งว่า หลังจากที่นายกิตตินส์ลาออกจากราชการ กรมขุนกำแพงเพชร ฯ จะทรงดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงและวิศวกรใหญ่ (Chief Engineer) ส่วนตำแหน่งที่ปรึกษาซึ่งเคยเป็นของนายกิตตินส์นั้นจะยุบเลิกไป ทั้งนี้ นายคาโนวาจะรับตำแหน่งหัวหน้าฝ่ายกิจการช่าง (Chief of Technical Services) เพื่อช่วยแบ่งเบางานของผู้บัญชาการ ฯ ทั้งนี้สมเด็จพระยาเทวะวงศ์ ฯ ได้ทรงชี้แจงให้นายซีมอร์เห็นว่ากรมขุนกำแพงเพชรฯ เป็นผู้ที่มีพระวิริยะสามารถอย่างสูง แม้แต่ในการตกลงเรื่องต่อทางรถไฟไทยกับสหพันธรัฐมลายาและการเจรจาเชื่อมทางรถไฟระหว่างไทยกับพม่าก็เป็นผลงานของพระองค์ โดยไม่ต้องอาศัยความช่วยเหลือจากข้าราชการชาวต่างประเทศในกรมรถไฟหลวงเลย<sup>2</sup>

หลังจากที่นายซีมอร์ได้ปรึกษากับรัฐบาลอังกฤษที่ลอนดอนและรัฐบาลสหพันธรัฐมลายาแล้ว เขาได้แจ้งให้ฝ่ายไทยทราบว่า แม้จะเป็นการผิดจากความในจดหมายท้ายสัญญาฉบับ

<sup>1</sup> ปีกเดียวกัน, "กรมขุนกำแพงเพชร ฯ กราบขูล สมเด็จพระยาเทวะวงศ์ ฯ," ลับ, 14 เมษายน พ.ศ. 2464.

<sup>2</sup> ปีกเดียวกัน, "Prince Devawongse to Seymour, Copy, No. 12/881, April 20, 1921.

วันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2451 (ค.ศ. 1909) ที่นายแพเจต<sup>1</sup> ทำไว้กับกรมหลวงเทเว-  
วงศ์<sup>2</sup> ที่ระบวาระหว่างการสร้างทางรถไฟ (สายใต้) วิศวกรใหญ่จะต้องเป็นชาว  
อังกฤษ แต่ฝ่ายอังกฤษก็ยินยอมให้กรมขุนกำแพงเพชร ๑ ดำรงตำแหน่งหัวหน้าวิศวกรหรือ  
วิศวกรใหญ่ เพราะเห็นว่าพระองค์มีความเข้าใจอันดี และผู้บริหารของสหพันธรัฐมลยา  
ก็มีความเชื่อมั่นว่ากรมขุนกำแพงเพชร ๑ คงจะรักษาผลประโยชน์ของอังกฤษในการสร้าง  
ทางรถไฟสายใต้ได้อย่างสม่ำเสมอ และในอนาคตถ้ามีการแต่งตั้งตำแหน่งข้าราชการชาวยุโรป  
ในกรมรถไฟหลวง รัฐบาลอังกฤษหวังว่ารัฐบาลไทยคงจะใช้วิธีการอย่างสูง เพื่อเป็น  
การรักษาผลประโยชน์ทั้งของฝ่ายไทยและฝ่ายอังกฤษ<sup>3</sup>

การที่รัฐบาลอังกฤษไม่คัดค้านต่อการดำรงตำแหน่งวิศวกรใหญ่ของกรมขุนกำแพง-  
เพชร ๑ มีให้อังกฤษจะวางใจเสียทีเดียว เพราะการที่ชาวอังกฤษเคยดำรงตำแหน่งนี้  
มาก่อน ย่อมเป็นเครื่องค้ำประกันว่า การตรวจบัญชีค่าใช้จ่ายเงินกู้ที่รัฐบาลไทยยืมมาจะไม่  
ต้องกระทำบ่อยครั้งนัก เมื่อชาวอังกฤษในตำแหน่งสำคัญเช่นนี้ รัฐบาลไทยจึงคาดว่า  
ฝ่ายสหพันธรัฐมลยาคงต้องการตรวจสอบบัญชีโดยด่วนถี่มากขึ้น ดังนั้น สมเด็จ ๑  
กรมพระยาเทเววงศ์ ๑ จึงทรงแสดงเจตจำนงของฝ่ายไทยที่พร้อมจะให้อังกฤษตรวจบัญชี  
ค่าใช้จ่ายเงินกู้ในทุกเมื่อที่อังกฤษต้องการ ก่อนการสร้างทางรถไฟสายใต้จะแล้วเสร็จ<sup>4</sup>

การที่ฝ่ายสหพันธรัฐมลยาไม่ทำที่ว่าจะขอตรวจสอบบัญชีให้ละเอียดถี่ขึ้น ทำให้กรมขุน-  
กำแพงเพชร ๑ ทรงปริวิตก เนื่องจากพระคลังข้างที่เป็นหนี้กรมรถไฟหลวง เฉพาะราย  
เสด็จพระราชดำเนินประพาสที่ต่าง ๆ รวม 5 แสนบาท เงินรายนี้ได้ค้างมา 6 ปีแล้ว  
ตั้งแต่สมัยที่กิจการรถไฟทั้งสองสายยังอยู่ในมือของนายไวเลอร์และนายกิตตินส์ แม้ในเวลา

<sup>1</sup> ขณะนั้นยังไม่ได้รับยศขุนนางเป็นเซอร์ (Sir).

<sup>2</sup> พระยศในเวลานั้น.

<sup>3</sup> ปีกเดียวกัน, "Seymour to Prince Devawongse," April 26, 1921.

<sup>4</sup> ปีกเดียวกัน, "Prince Devawongse to Seymour," Draft, n.d.

ต่อมาผู้บัญชาการ ฯ จะได้เตือนหลายครั้ง และก่อนที่นายกิตตินส์จะลาออกจากราชการ ก็  
ได้พูดอยู่เนือง ๆ ว่าต้องการให้ชำระให้หมดมณีนในบัญชี แต่ก็ไม่เป็นผลสำเร็จ<sup>1</sup> กรมขุน  
กำแพงเพชร ฯ ได้มีพระปรารภกับสมเด็จพระยาเทวะวงศ์ ฯ ว่า

"ในขณะนี้ฝ่าพระบาทมีลาญพระหัตถ์ไปหรือทำความตกลงในเรื่อง  
บัญชีนี้แล้ว สิ่งอื่น ๆ หม่อมฉันไม่วิตก แลยินดีที่จะให้ตรวจดู  
แต่ถ้าเขาตรวจเห็นว่าพระราชสำนักหรือพระบาทสมเด็จพระเจ้า  
อยู่หัวเป็นลูกหนี้กรมรถไฟหลวงถึง 5 แสนบาท ก็เป็นที่น่าหวาด  
เสียวที่เขาจะเก็บไปคิดเงินนั้นทำให้เสียหาย เมื่อเซอร์เฮอเม็ค  
เคอริงเป็นอรรคราชทูตอยู่ใดเคยพูดกับหม่อมฉันตรง ๆ ในเรื่อง  
นี้ว่า หากไม่จึงไม่เก็บเงินลูกหนี้ให้หมด แลเป็นถอยคำแห่งของ  
เขาวา เขารวบรวมเงินรายหนี้มากที่สุดคือกรมพระคลังข้างที่ แต่  
ในเรื่องนี้เขายอมรู้ใดก็เพราะคนอังกฤษเป็นผู้ทำบัญชีแลเป็นที่  
ปูดงษาของกรมนี้ โชคแต่เท่านั้นหนึ่งสี่พิมพ์บางกอกโตมกัใดหัก  
ทวงหลายครั้ง จนเป็นเหตุให้หม่อมฉันต้องกราบทูลหาหรือไปใน  
สมัยโน้นมาแล้ว

เวลานี้หม่อมฉันตั้งแต่ที่ปูดงษาอังกฤษลาออกไป จึงไม่มีผู้ที่จะ  
อธิบายแก่เขาอย่างใดได้ หม่อมฉันเห็นว่าเขาที่คืบขันแล้ว ถ้า  
เขามาทตรวจแลหยิบยกข้อความนี้ใดที่นั่นก็จะ เป็นการไม่เหมาะ  
แต่หม่อมฉันอยากจะหาอธิบายอย่างใดที่จะให้พระบาทสมเด็จพระ  
เจ้าอยู่หัวทรงทราบคนสักหนาบ้างในเรื่องนี้ และอันตราয়อันฟัง  
จะมีมา จึงขอประทานกราบทูลหาหรือในที่นี้สักครั้งหนึ่งว่าจะควร  
นำความขึ้นกราบบังคมทูลแลขอพระราชทานพระกรุณาเงินจำนวน  
นี้จะเป็นการสมควรหรือประการใด เพราะถ้าเขามาทตรวจความ  
เสียหายจะไม่ตกแก่หม่อมฉันหรือกรมรถไฟหลวง จะตกอยู่แก่พระ  
บาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว"<sup>2</sup>

<sup>1</sup> ปีกเดียวกัน, "กรมขุนกำแพงเพชร ฯ กราบทูล สมเด็จพระยาเทวะ-  
วงศ์ ฯ, ลับ, 29 เมษายน พ.ศ. 2464.

<sup>2</sup> เพิ่งอ้าง.

ปัญหาหนักพระทัยของผู้นับราชการ ๑ อีกประการหนึ่ง คือ การที่อัครราชทูตอังกฤษ ในฐานะตัวแทนของรัฐบาลอังกฤษและรัฐบาลสหพันธรัฐมลายา และสมเด็จ ๑ กรมพระยา เทวะวงศ์ ๑ ในฐานะตัวแทนฝ่ายไทย ต่างยึดเอาตัวบุคคล คือ กรมขุนกำแพงเพชร ๑ เป็นหลักในการตกลงแต่งตั้งคนไทยเป็นวิศวกรใหญ่ ทำให้ผู้นับราชการ ๑ เกิดความกังวลพระทัยว่า ในกรณีที่พระองค์มีเหตุที่ทำให้ต้องพ้นจากหน้าที่ในกรมรถไฟ อาจทำให้ฝ่ายอังกฤษขาดความศรัทธาในกิจการรถไฟไทย เพราะพระองค์ยอมไม่สามารถอยู่ในตำแหน่งผู้นับราชการ กรมรถไฟหลวงได้ตลอดไป การยึดตัวบุคคลเพียงคนเดียวเพื่อเป็นหลักประกันว่ากิจการรถไฟไทยจะดำเนินไปด้วยดี เป็นจุดอ่อนอย่างยิ่งในความพยายามที่จะทำให้การบริหารงานของกรมรถไฟหลวงตกอยู่ในมือคนไทยโดยตลอดไป<sup>1</sup> แต่สมเด็จ ๑ กรมพระยาเทวะวงศ์ ๑ ทรงเห็นว่า ถ้าจะมีการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รัฐบาลจะต้องวินิจฉัยความเรื่องนี้เป็นการสำคัญ ทั้งนี้เพราะกรมขุนกำแพงเพชร ๑

"ในคุณประโยชน์ที่ได้ทรงมีในราชการใหญ่ยิ่งนัก หม่อมฉันทูลโดยความสัตย์จริง การที่ทรงมีคุณแก่แผ่นดินนี้ ไม่ใช่แต่จะมีในกรมรถไฟอย่างเดียวเลย ถูกกล่าวถึงการสงครามที่เลิกกันมาแล้วนี้ แหมว่าไม่ได้มีพระองค์ท่านมาทรงจัดการโดยความสามารถอย่าง ยิ่ง จนพบวิสัยความคิดเจ้าพระยาวงศาานุประพัทธ์นั้นแล้ว กรุงสยามก็จะไม่สามารถประกาศสงครามใดเป็นสัตย์จริงดังนี้..."<sup>2</sup>

ส่วนเรื่องหนี้สินของพระคลังข้างที่นั้น สมเด็จ ๑ กรมพระยาเทวะวงศ์ ๑ ทรงเห็นว่าเงินที่ฝ่ายไทยกู้มาทำทางรถไฟนี้กำหนดเรียกทุก ๆ ปี ปีละ 2 ครั้ง คือ ในเดือนมกราคม และกรกฎาคม เมื่อเกิดสงครามโลกขึ้น อังกฤษชักสนเงิน ทำให้รัฐบาลไทยกู้ไม่ทัน ฝ่ายไทยได้ยินยอมไม่เรียกเงินกู้ถึงสามปีเต็ม [เรียกเงินงวดที่ 12 วันที่ 1 มกราคม 2459 (ค.ศ.

<sup>1</sup> ปีกเดียวกัน, "Notes and Observation" [from Prince Purachatra to Prince Devawongse], April 29, 1921.

<sup>2</sup> ปีกเดียวกัน, "สมเด็จ ๑ กรมพระยาเทวะวงศ์ ๑ กราบทูล กรมขุนกำแพงเพชร ๑," ลับ, 29 เมษายน พ.ศ. 2464.

1917) แล้วเว้นไปจนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2463 (ค.ศ. 1920) จึงเรียกเงินกู้  
 งวดใหม่] รวมทั้งรัฐบาลไทยเว้นระยะเรียกเงินกู้ถึง 6 งวด ซึ่งระหว่างนั้นรัฐบาลไทย  
 ต้องยอมเสียดอกเบี้ยเงินกู้ที่แล้ว ๆ มาให้แก่อังกฤษครบตามจำนวน และใช้เงินคงพระคลัง  
 ในการสร้างทางรถไฟจนจวนจะแล้วเสร็จ และกะการว่าจะเรียกเงินกู้จากอังกฤษงวดสุดท้าย  
 ภายในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2464 (ค.ศ. 1922) ซึ่งรวมเงินที่กู้มาแล้วทั้งหมดเพียง  
 4,680,000 ปอนด์ รัฐบาลไทยยังมีสิทธิที่จะเรียกกู้ได้อีก 70,000 ปอนด์ แต่ไม่ได้  
 เรียกเงินจำนวนนี้อีก สมเด็จพระยาเทวะวงศ์ฯ ๑ กรมพระยาเทวะวงศ์ฯ ๑ มีพระคำริว่าเงินคงคลังยังอยู่  
 ในทุนที่ใช้ทำทางรถไฟสายใต้เป็นจำนวนมาก ถ้าเทียบกับหนี้ของกรมพระคลังข้างที่  
 500,000 บาทแล้ว เงิน 70,000 ปอนด์ ที่รัฐบาลไทยค้างไว้ไม่ได้เรียกจากอังกฤษที่ราคา  
 เป็นเงินไทยถึง 700,000 บาท มากกว่าหนี้ของพระคลังข้างที่เสียอีก ซึ่งสมเด็จพระ  
 พระยาเทวะวงศ์ฯ ๑ ทรงเห็นว่าจะนับเป็นเงินคงคลังและไม่ต้องคืนให้กรมรถไฟก็ได้<sup>1</sup> และ  
 อาจใช้เหตุผลนี้ในการชี้แจงให้ฝ่ายอังกฤษเข้าใจได้<sup>2</sup>

กรมขุนกำแพงเพชร ๑ ทรงเห็นว่าแม้ฝ่ายอังกฤษจะยังไม่มาตรวจบัญชี แต่ไทยก็  
 ควรเตรียมพร้อมไว้ เพราะอังกฤษมีอำนาจตรวจบัญชีได้ตามข้อผูกพันในสัญญาเงิน และ  
 อาจเก็บความไปตีดินนินทาในต่างประเทศ ส่วนจำนวนเงินที่สมเด็จพระ  
 พระยาเทวะวงศ์ฯ ๑ รับสั่งว่า รัฐบาลไทยจะค้างเงินกู้อีก 70,000 ปอนด์นั้นคลาดเคลื่อน เพราะความ  
 จริงรวมเงินที่กระทรวงพระคลังได้เรียกมาแล้ว และจะเรียกอีกต่อไป 2 งวด จนถึงปลาย

---

<sup>1</sup>แม้ว่าสมเด็จพระ  
 พระยาเทวะวงศ์ฯ ๑ จะทรงมีความเห็นว่าการที่กรมรถไฟ  
 เอาเงินคงพระคลังมาใช้สร้างทางรถไฟสายใต้จำนวน 7 แสนบาท จะสามารถหักลบกลบ  
 หนี้ที่พระคลังข้างที่เป็นหนี้กรมรถไฟ 5 แสนบาท (และยังเหลือเงินอีก 2 แสนบาท) แต่  
 ผู้เขียนกลับเห็นว่า เป็นหนี้คนละส่วน ไม่น่าจะใช้ทดแทนกันได้ เพราะเงินคงพระคลัง เป็น  
 เงินแผ่นดิน ส่วนพระคลังข้างที่นั้นเป็นทรัพย์สินส่วนพระองค์ (ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ  
 พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวยังไม่มีกรแยกพระราชทรัพย์เป็นทรัพย์สินส่วนพระองค์ และส่วน  
 พระมหากษัตริย์)

<sup>2</sup>ปีเดียวกัน, "สมเด็จพระ  
 พระยาเทวะวงศ์ฯ ๑ กราบพูล กรมขุนกำแพงเพชรฯ,"  
 สำเนา, ลับ, 29 เมษายน พ.ศ. 2464.

พ.ศ. 2464 (ค.ศ. 1922) จะรวมเป็นเงิน 4,480,000 ปอนด์ จึงคงเหลือ 270,000 ปอนด์ ส่วนการโอนหนี้ของพระราชสำนักให้เป็นของกระทรวงพระคลัง ฯ เพื่อจะได้หักลบหนี้กับการที่กรมรถไฟเอาเงินคงคลังมาสำรวจสร้างทางรถไฟไปก่อนนั้น กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ได้พยายามติดต่อกับกระทรวงพระคลังหลายครั้งแล้ว แต่กระทรวงพระคลัง ฯ ไม่ยอมจัดการโอนหรือเบิกหักยักไข้อย่างหนึ่งอย่างใดเลย จึงไม่มีทางใดที่จะให้กระทรวงพระคลัง ฯ ตกลงได้ตามวิธีการที่สมเด็จ ฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ ฯ ทรงแนะนำมาในเรื่องหักลบกลบหนี้พระคลังข้างที่จากหนี้ที่กรมรถไฟหลวงผูกพันกับกระทรวงพระคลัง ฯ และแม้ว่ากระทรวงพระคลัง ฯ ได้ออกเงินทุนจากเงินคงพระคลัง แต่ก็ถือว่าเป็นเงินทุน ไม่ยอมที่จะลบกับเงินผลประโยชน์<sup>1</sup> ถึงกระนั้นก็ตาม สมเด็จ ฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ ฯ ยังมีพระคำริว่า ยังมีจำนวนเงินที่รัฐบาลไทยค้างเรียกจากอังกฤษมากขึ้นกว่า 2,000,000 บาทแล้ว ฝ่ายอังกฤษยอมไม่กล่าวออกปากเรื่องพระคลังข้างที่เป็นหนี้กรมรถไฟหลวง และเห็นว่าหนี้จำนวนนี้ยอมไม่สูญอย่างแน่นอน<sup>2</sup>

แม้ว่าอังกฤษจะไม่ขัดขวางในเรื่องกรมขุนกำแพงเพชร ฯ จะดำรงตำแหน่งวิศวกรใหญ่ก็ตาม แต่ก็เริ่มสงสัยว่าฝ่ายไทยมีแผนการที่จะกำจัดคนอังกฤษให้พ้นจากกรมรถไฟหลวง เพื่อเป็นการทำลายอิทธิพลของอังกฤษ ดังจะเห็นได้จากกรณีที่นายซิมมอร์มีจดหมายกราบทูล สมเด็จ ฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ ฯ แสดงความข้องใจที่การลาออกจากราชการในกรมรถไฟหลวงของผู้เชี่ยวชาญชาวอังกฤษ 3 คน คือ นายกิตตินส์ วิศวกรใหญ่ นายชินแคลร์ อคิต วิศวกรใหญ่ฝ่ายสร้างทางรถไฟสายใต้ และนายกิบบ์ (Gibb) อคิตวิศวกรใหญ่ฝ่ายช่างกลเกิดขึ้นในเวลาไล่เรี่ยกัน อีกทั้งยังไม่มีการบรรจุชาวอังกฤษเข้ารับตำแหน่งแทนบุคคลทั้งสาม ผลที่ปรากฏในเวลานั้น คือ ในบรรดาชาวต่างประเทศที่ทำงานในสำนักงานกลาง (Central offices) ไม่มีข้าราชการที่อยู่ในตำแหน่งสูง ๆ แม้แต่คนเดียวที่เป็นชาว

<sup>1</sup> ปีกเดียวกัน, "กรมขุนกำแพงเพชร ฯ กราบทูล สมเด็จ ฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ ฯ," ลับ, 30 เมษายน พ.ศ. 2464.

<sup>2</sup> ปีกเดียวกัน, "สมเด็จ ฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ ฯ กราบทูล กรมขุนกำแพงเพชร ฯ," สำเนา, ที่ 4/1744, ลับ, 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2464.

อังกฤษ นายซิมอร์เชื่อว่าในการควบคุมการสร้างทางนั้นอยู่ในความรับผิดชอบของวิศวกรไทยผู้หนึ่งและนายคาโนวา แต่ตำแหน่งหัวหน้าวิศวกรฝ่ายช่างกลนั้นยังว่างอยู่ ซึ่งน่าจะมีการบรรจุชาวอังกฤษเข้ารับตำแหน่งนั้น อัครราชทูตอังกฤษได้ท้วงติงว่า แม้เขาจะเห็นใจในความต้องการของคนไทยที่จะยึดนโยบาย เปลี่ยนกรรมรถไฟให้เป็นของคนไทย แต่เขาก็หวังที่จะเห็นนโยบายนี้ได้รับการปฏิบัติโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของทุก ๆ ฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เพราะอังกฤษจะเสียใจถ้าเห็นว่ากรรมรถไฟหลวงก็กั้นความช่วยเหลือจากอังกฤษในค่านช่างกล และเห็นตำแหน่งซึ่งเคยเป็นของผู้เชี่ยวชาญชาวอังกฤษไปตกอยู่ในมือของวิศวกรชาติอื่นที่ไม่ใช่คนไทย อังกฤษรู้สึกว่าจะเป็นการสมเหตุสมผลที่จะหวังให้นโยบายของรัฐบาลไทยในการรับความช่วยเหลือจากต่างประเทศ ไม่มีสิ่งใดที่จะต่อต้านผลประโยชน์ของอังกฤษ นายซิมอร์ย้ำว่าความคิดของเขามีใจกว้างขวาง โดยเฉพาะข้อผูกพันที่ระบุไว้ในสัญญา เงินหรือการที่ทางรถไฟของประเทศไทยอยู่ใกล้กับอาณาเขตของอังกฤษเท่านั้น แต่ยังคงคำนึงถึงความผูกพันที่วิศวกรอังกฤษมีอยู่กับกรรมรถไฟหลวงมาเป็นเวลาช้านาน รวมถึงความสัมพันธ์อันใกล้ชิดระหว่างอังกฤษและไทย<sup>1</sup>

สาเหตุที่นายซิมอร์เกิดความระแวงอย่างมากกว่ารัฐบาลไทยมีแผนการระยะยาวที่จะทำลายอิทธิพลของอังกฤษในกรรมรถไฟหลวง เพราะมีข่าวลือว่า กรรมรถไฟหลวงได้ตัดสินใจด้วยเหตุผลทางเทคนิค ที่จะไม่ส่งนักเรียนไทยไปฝึกงานในอังกฤษต่อไป แต่จะให้ไปศึกษาวิชาช่างกลต่อที่ประเทศฝรั่งเศสและสหรัฐอเมริกา ซึ่งข่าวลือนี้ทำให้นายซิมอร์เป็นทุกข์มาก เพราะเขาเล็งเห็นว่าการตัดสินใจของกรรมรถไฟหลวง เช่นนี้จะ เป็นอันตรายต่อผลประโยชน์ของอังกฤษ เมื่อประกอบเข้ากับการที่วิศวกรชั้นผู้ใหญ่ชาวอังกฤษลาออกจากกรรมรถไฟหลวงในเวลากระชั้นชิดถึง 3 คน จึงทำให้นายซิมอร์รู้สึกว่ารัฐบาลไทยกำลังพยายามทำลายผลประโยชน์ของอังกฤษ เพราะก่อนหน้านี้เขาจะเฉลียวใจและตระหนักถึงความมุ่งหมายของรัฐบาลไทยนั้น ได้มีการยุติการฝึกงานของนักเรียนไทยในอังกฤษมาซุกหนึ่งแล้ว และนักเรียนเหล่านี้ได้ไปศึกษาต่อในประเทศอื่น ๆ ซึ่งนายซิมอร์แน่ใจว่า การกระทำเช่นนี้ในที่สุดจะมีผล

<sup>1</sup> ปีกเดียวกัน, "Seymour to Prince Devawongse," May 18, 1921.



คือการจัดความคิดและวิธีการแบบอังกฤษออกจากกรมรถไฟหลวงโดยสิ้นเชิง ความคิด  
และวิธีการจากประเทศอื่น ๆ ที่นักเรียนไทยไปฝึกงานจะเข้ามาแทนที่ความคิดแบบอังกฤษ<sup>1</sup>  
อัครราชทูตอังกฤษได้กล่าวในตอนหนึ่งของจดหมายที่มีมากราบทูลสมเด็จพระ  
เทพะวงศ์ ว่า "...ข้าพเจ้าพบว่าเป็นการสุกวิสัยที่จะคาดหวังด้วยใจสงบว่า สักวันหนึ่ง  
กรมรถไฟจะมีแต่ผู้เชี่ยวชาญชาวสยามที่ได้ไปฝึกงานในประเทศอื่น ๆ ที่ไม่ใช่ประเทศของ  
ข้าพเจ้าเอง"<sup>2</sup>

นายซิมอร์กล่าวว่า แม้จะยังไม่ประจักษ์ถึงเหตุผลที่กระตุ้นให้กรมรถไฟหลวงต้อง  
การส่งนักเรียนไปฝึกงานยังประเทศอื่น ๆ ที่ไม่ใช่อังกฤษ แต่เขาเชื่อว่าฝ่ายไทยคงจะเห็น  
ผลงานของวิศวกรอังกฤษในประเทศไทยที่เป็นเครื่องพิสูจน์ถึงคุณภาพของการศึกษาด้านวิศว-  
กรมรถไฟในประเทศอังกฤษ เขาได้แสดงความหวังว่า ถ้าชาวลิออดังกล่าว เป็นความจริง  
รัฐบาลไทยคงจะพบทวนการตัดสินใจเรื่องการส่งนักเรียนไปฝึกงานยังต่างประเทศอีกครั้ง  
หนึ่ง เพราะอังกฤษจะถือว่าเป็นการล่าเหยียดต่อผลประโยชน์ของอังกฤษอย่างรุนแรง หาก  
ว่าไม่มีการฝึกนักเรียนรถไฟของไทยในประเทศอังกฤษอีกต่อไป

จะเห็นว่าข้อเรียกร้องของนายซิมอร์ที่ให้รัฐบาลไทยคำนึงถึงผลประโยชน์ของ  
อังกฤษด้วยในขณะที่รัฐบาลไทยกำลังดำเนินนโยบายเปลี่ยนกรมรถไฟให้เป็นกรมของคนไทย  
โดยสมบูรณ์ ย่อมเป็นการขัดกับข้ออ้างของเขาที่ว่า เขาสนใจในความปรารถนาของคน  
ไทยที่จะให้นโยบายนี้บรรลุผลสำเร็จในเร็ววัน การมุ่งก็คั่นไม่ให้รัฐบาลไทยส่งนักเรียน  
รถไฟไปฝึกงาน ณ ประเทศอื่น เป็นการแสดงออกถึงความใจแคบของฝ่ายอังกฤษที่ต้องการ  
ผูกขาดอิทธิพลในกิจการรถไฟไทย เพราะเมื่อสิ้นอำนาจเยอรมนีแล้ว อังกฤษก็เริ่มหันมา  
ระวางฝรั่งเศสซึ่งมีบทบาททวีมากขึ้นในกิจการรถไฟไทย การที่ผู้บริหารฝ่ายไทยมุ่งความ  
สนใจที่จะเชื่อมทางรถไฟสายตะวันออกของไทยเข้ากับทางรถไฟอินโดจีนของฝรั่งเศสย่อม

<sup>1</sup> Ibid.

<sup>2</sup> Ibid., "...I find it impossible to view with equanimity the prospect that one day the Department may be staffed with Siamese Experts who have been exclusively trained in countries other than my own.

ทำให้อังกฤษเกิดความไม่สบายใจ ยังมีข่าวลือว่าจะมีการส่งนักเรียนไทยไปศึกษาวิชาเพิ่มเติม ณ ประเทศฝรั่งเศส ก็ยิ่งทำให้อังกฤษกระวนกระวายใจมากขึ้น และหาทางยับยั้งการขยายอิทธิพลของคู่แข่งชั้นของตน โดยวิธีบีบบังคับรัฐบาลไทยให้ส่งนักเรียนไปศึกษาในอังกฤษ เพื่อปลูกฝังความนิยมและฝึกนักเรียนไทยให้เคยชินอยู่เฉพาะแบบและวิธีการของอังกฤษ เพราะถ้านักเรียนเหล่านี้สำเร็จการศึกษาจากประเทศใด ประเทศนั้นจะได้รับผลประโยชน์เอนกประการ เนื่องจากนักเรียนได้รับการฝึกสอนตามแบบอย่างเครื่องจักรกลที่ผลิตในประเทศผู้ฝึก จึงมีความชำนาญเฉพาะแบบหรือประเภทของเครื่องจักรที่ตนได้รับการฝึกหัด ซึ่งเท่ากับเป็นการผูกมัดโดยปริยายให้นักเรียนเหล่านี้ เมื่อสำเร็จการศึกษาแล้วต้องใช้เครื่องจักรกลตามแบบของประเทศที่ตนได้รับการฝึกฝนมา เป็นการทำประโยชน์ด้านการค้าให้แก่ประเทศผู้ฝึกในขั้นสุดท้าย ดังนั้น เมื่ออังกฤษได้ข่าวว่ารัฐบาลไทยคิดจะส่งนักเรียนไปฝึกวิชาการรถไฟยังประเทศอื่น อังกฤษจึงไม่พอใจและเริ่มประท้วงรัฐบาลไทยประหนึ่งว่าจะล่าเลิกบุญคุณที่ให้รัฐบาลไทยกู้เงินสร้างทางรถไฟสายใต้ วิธีการบีบบังคับรัฐบาลไทยโดยวิธีการทูตของอังกฤษนี้ วิเคราะห์ได้ว่า อังกฤษทำที่ท่าเหมือนจะปล่อยให้รัฐบาลไทยมีอิสระในการบริหารงานรถไฟ แต่ในขณะที่เดียวกันก็หาทางที่จะเอาคนไทยเป็นเครื่องมือในการหาผลประโยชน์ให้อังกฤษ แต่ตามลักษณะของประเทศที่มีความชำนาญในทางการทูตและฉลาดในการดำเนินนโยบายทางการเมือง อังกฤษจึงไม่แสดงท่าทีก้าวร้าวและข่มขู่รัฐบาลไทยโดยเปิดเผย ทว่าใช้วิธีการละมุนละม่อมที่มีอำนาจบังคับแฝงอยู่ ซึ่งพิจารณาเพียงเฉิน ๆ เหมือนกับอังกฤษหวังดีต่อฝ่ายไทย แต่แท้ที่จริงนั้นอังกฤษไม่เคยต้องการให้คนไทยมีอิสระและความสามารถที่จะดำเนินกิจการรถไฟด้วยตนเองเลย แต่ปรารถนาให้รัฐบาลไทยต้องพึ่งพาตน เพื่ออังกฤษจะได้หาประโยชน์จากความอ่อนแอในการบริหารกิจการรถไฟของไทยได้อยู่เสมอ แม้แต่วิธีการที่นายซิมอร์เรียกร้องให้รัฐบาลไทยรักษาผลประโยชน์ของอังกฤษในขณะที่ฝ่ายไทยกำลังดำเนินนโยบายเปลี่ยนกรรมรถไฟให้เป็นของคนไทย ก็เป็นสิ่งที่ขัดแย้งกันอยู่ในตัวแล้ว

ข้อพิสูจนดังกล่าวยังเห็นได้จากพฤติการณ์ของตัวแทนทางการทูตของอังกฤษหลายคน ที่ประจำอยู่ในประเทศไทย มีการกระทำที่แสดงชัดว่าต้องการขัดขวางการคืนร่นของคนไทย เพื่อหาอิสรภาพในการบริหารกิจการรถไฟ เช่น การที่นายเจ. ครอสบี้ ( J. Crosby )

เจ้าหน้าที่ทางการทูตของอังกฤษผู้หนึ่งซึ่งชอบฟังข่าวลือและนำมาเสริมแต่งจนเกิดเป็นเรื่องราวใหญ่โตขึ้น ทั้งบุคคลผู้นี้ได้เชิญนายคาโนวาไปรับประทานอาหารแล้วพยายามชักชวนให้ขอความต่าง ๆ จากนายคาโนวา แต่นายคาโนวาไม่ได้เป็นที่ปรึกษาของผู้บัญชาการ ฯ เหมือนนายกิตตินส์ จึงไม่ทราบนโยบายและวิธีดำเนินการของกรมขุนกำแพงเพชร ฯ อย่างละเอียดกรมขุนกำแพงเพชร ฯ ก็ทรงตระหนักถึงพฤติกรรมของนายครอสบี้ ดังความในลายพระหัตถ์ลับที่มีถึงสมเด็จพระเจ้า ฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ ฯ ว่า

"... และมิสเตอร์ครอสบี้ผู้นี้เคยแฉ่งฤทธิ์เอาหม่อมฉันครั้งหนึ่งแล้วในครั้งที่กลับจากอินโดจีน เวลานั้นมิสเตอร์ครอสบี้เป็นกงสุลที่ไซงอน กลับเขามากรุงเทพฯ ฯ มากจ้าวเลาใจว่าหม่อมฉันไปเมามายเสียราชการในอินโดจีน ชาวจีนจึงทำให้มิสเตอร์กิตตินส์วิฤกเป็นอันมาก จนกระทั่งหม่อมฉันกลับมาก็ และมิสเตอร์กิตตินส์โคตรหาข่าวตามกิจการที่เป็นจริงจึงไม่เชื่อข่าวเหลวไหล ในขณะนี้หม่อมฉันรู้สึกว่าเขาพยายามอย่างยิ่งที่จะยุแหยงทูตอังกฤษในทางที่จะให้เกยงงจนสำหรับฝ่ายอังกฤษประการหนึ่ง กับจะยุให้มิสเตอร์คาโนวาไม่เป็นที่พอใจนอกจากเป็นตำแหน่งชั้นสูงซึ่งถาดัง เขาจริงแล้วฝ่ายอังกฤษก็คงจะทอวาตอจนขึ้น

ขอความข้างบนนี้เป็นแต่กราบทูลเพื่อทราบฝ่าพระบาทในวิธีทางเดินของอังกฤษบางคน ซึ่งไม่เป็นที่พอใจของหม่อมฉันเลย และทั้งไม่มีทางที่จะป้องกันหรือโต้ตอบ ได้อย่างไร"<sup>1</sup>

ข้อที่ควรแก่การวินิจฉัย คือ นายครอสบี้ไม่น่าจะดำเนินการได้โดยพลการ แต่อาจมีคำสั่งลับจากลอนดอนหรือจากรัฐบาลอินเดียหรือแม่แต่จากรัฐบาลสหพันธรัฐมลายา ให้ดำเนินนโยบายชักชวนหรือถ่วงไม่ไห้คนไทยมีอำนาจในการควบคุมกิจการรถไฟโดยสมบูรณ์ โดยไม่ต้องฟังอังกฤษ วิธีการกล่าวหากรมขุนกำแพงเพชร ฯ ของนายครอสบี้ในที่ความได้ว่า บุคคลผู้นี้ต้องการให้เห็นถึงความเสื่อมเสียในส่วนพระองค์ เพื่อจะให้เป็นจุดอ่อนที่จะยบ

<sup>1</sup> ปีกเดียวกัน, "กรมขุนกำแพงเพชร ฯ กราบทูล สมเด็จพระเจ้า ฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ ฯ," ลับ, 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2464.

ขึ้นโจมตีกรมขุนกำแพงเพชร ฯ ว่าไม่สมควรที่จะอยู่ในตำแหน่งสูงสุดในการบริหารกิจการ  
รถไฟ เพราะฝ่ายอังกฤษทราบว่า พระองค์ทรง เป็นกำลังสำคัญที่จะผลักดันนโยบายเปลี่ยน  
กรรมรถไฟให้เป็นของคนไทยบรรลุผลสำเร็จ จึงพยายามที่จะทำให้เกิดการเสื่อมศรัทธาใน  
ตัวพระองค์ขึ้น อันเป็นแผนขั้นหนึ่งที่จะชะลอการควบคุมอำนาจโดยเด็ดขาดของคนไทยในกิจ  
การรถไฟไทย แต่กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ก็ทรงรู้เท่าทันแผนการของฝ่ายอังกฤษในข้อนี้  
ซึ่งจะเห็นได้จากนโยบายของพระองค์ที่จะสลัดเอกของมหาอำนาจตะวันตกให้พ้นจากกิจการ  
รถไฟไทย โดยการวางแผนล้างอำนาจของประเทศเหล่านี้โดยเฉพาะอังกฤษในระยะยาว

ต่อมากรมขุนกำแพงเพชร ฯ ได้ทำบันทึกลับเพื่อให้สมเด็จพระยาเทวะวงศา  
ใช้เป็นหลักในการตอบโต้ความระแวงสงสัยของจักรวรรดิอังกฤษ โดยมีความในบันทึกถึง  
19 ข้อ ซึ่งมีใจความสรุปชี้แจง เหตุผลดังต่อไปนี้

1. กรรมรถไฟหลวงถือว่า การพัฒนาทาง เศรษฐกิจและการแสวงหาประโยชน์  
จากเส้นทางรถไฟเป็นหลักใหญ่ในการดำเนินนโยบายในเวลานั้นและในอนาคต และด้วยจุด  
มุ่งหมายนี้ จำเป็นต้องมีความเข้าใจกันระหว่างประเทศเพื่อนบ้านที่มีทางรถไฟเชื่อมติดต่อกัน  
และเป็นความผิดพลาดอย่างฉกรรจ์ ถ้าการ เมืองมีอิทธิพลมากกว่าการพิจารณาด้าน เศรษฐกิจ
2. ในกรณีที่มีการอ้างถึงข้าราชการชาวอังกฤษสามคนที่ลาออกจากกรรมรถไฟ  
หลวงในเวลาไล่เรี่ยกันนั้น สาเหตุเพราะสัญญาว่าจ้างนายกิบบิ้น สุกดง และนายกิตตินส์  
แนะนำว่าไม่ควรจะมีการต่อสัญญาอีก ซึ่งในเวลานั้นนายกิตตินส์เองก็ยังไม่ได้ตระหนักว่าตัว  
เขาจะต้องลาออกจากราชการในเวลาอันเร็ววันเช่นนั้น ส่วนนายชินแคลร์ได้รับการเสนอ  
ให้ดำรงตำแหน่งที่ดีในบริษัทการค้าแห่งหนึ่ง ซึ่งรัฐบาลไม่สามารถจะให้เงินเดือนสูงกว่าเงิน  
เดือนที่บริษัทแห่งนั้นเสนอ เพราะจะเป็นการไม่ยุติธรรมต่อข้าราชการคนอื่น ๆ ของรัฐบาล  
อนึ่ง ยังไม่มีชาวต่างประเทศคนใดที่จะได้ครอบครองตำแหน่งที่ว่างลง เพราะได้ตกเป็นของ  
คนไทยทั้งหมด เช่น ผู้ช่วยผู้บัญชาการ ฯ หม่อมเจ้าฉัตรเฉลิมเสวีร์ กมลาคัน ได้รับ  
ตำแหน่งหัวหน้าวิศวกรฝ่ายช่างกล เป็นต้น ส่วนข้อกล่าวหาของนายซิมเมอร์ที่ว่า การสร้างทาง  
รถไฟตกอยู่ภายใต้การควบคุมของนายคาโนวาและวิศวกรชาวไทยผู้หนึ่งนั้นก็เป็นการผิดพลาด  
เพราะการสร้างทางรถไฟภายหลังการลาออกของนายกิตตินส์ได้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ  
การสร้างทางสายใต้ที่อยู่ในความควบคุมของนายจี.ซี. สมิท (G.C. Smyth) วิศวกรชาว

อังกฤษ ทางสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงใต้การควบคุมของนายคาโนวา ส่วนทางสายตะวันออกเฉียงเหนือมีพระยารำไพพงษ์บริพัตร วิศวกรชาวไทยเป็นผู้ควบคุม แต่ทั้งหมดก็ขึ้นตรงต่อผู้บัญชาการ ๗ ส่วนข้ออ้างของอัครราชทูตอังกฤษที่ว่าไม่มีชาวอังกฤษที่มีตำแหน่งสูง ๆ ในสำนักงานกลางนั้น นายอาร์.เอฟ.สมิธ (R.F. Smyth) วิศวกรชาวอังกฤษได้รับการแต่งตั้งให้เป็นวิศวกรผู้ควบคุมเส้นทางและกิจการทางรถไฟของรัฐ (Superintending Engineer of Ways and Works of all State Railway Lines) นอกจากนี้ยังมี การเตรียมแต่งตั้งวิศวกรชาวอังกฤษให้ดำรงตำแหน่งสำคัญ ๆ อีก

3. สินค้าส่วนใหญ่ที่ใช้ในกิจการรถไฟของไทยได้สั่งซื้อจากประเทศอังกฤษอยู่แล้ว
4. ในประเทศที่ฐานะทางเศรษฐกิจไม่มั่นคง เช่นไทย จะต้องหาวิธีที่ประหยัดที่สุดในการสร้างทางรถไฟ และด้วยเหตุผลข้อนี้จึงจำเป็นต้องส่งนักเรียนไปยังประเทศต่าง ๆ เพื่อให้คุ้นเคยกับระบบการทำงานทุก ๆ แบบเพื่อจะได้เลือกวิธีการที่ดีที่สุดเพื่อให้เหมาะสมกับความมุ่งหมายของประเทศ กรมรถไฟไทยไม่สามารถจำกัดทางเลือกของตนเองให้ตามอย่างเฉพาะวิธีของอังกฤษทุก ๆ กรณี โดยไม่คำนึงว่าจะเหมาะสมต่อสภาพการณ์และความต้องการของประเทศไทยหรือไม่ เพราะในความเป็นจริงอังกฤษและไทยมีสภาพการณ์ที่แตกต่างกันมาก ในขณะที่ทางรถไฟในอังกฤษได้รับการพัฒนาการอย่างสูงและตัดผ่านดินแดนที่มีคนอยู่หนาแน่น และท้องถิ่นที่เต็มไปด้วยการอุตสาหกรรม ทางรถไฟของไทยยังเพิ่งอยู่ในระยะเริ่มต้น และตัดผ่านดินแดนที่มีหมู่บ้านและผู้คนอยู่กระจัดกระจาย การวางนโยบายที่เหมาะสมของกรมรถไฟหลวงต้องอาศัยการศึกษาจากหลายประเทศที่มีสภาพการณ์คล้ายคลึงกับประเทศไทย
5. รัฐบาลไทยเห็นว่าในขณะที่กำลังสร้างทางรถไฟให้ประชิดพรมแดนกับพหุชาตินั้น จำเป็นต้องเรียนรู้วิธีการทำงานของฝ่ายฝรั่งเศส ดังนั้นจึงเกิดความคิดที่จะส่งนักเรียนรถไฟไปศึกษายังประเทศนั้นบ้าง หนึ่ง วิธีการฝึกสอนวิชาช่างกลในประเทศภาคพื้นยุโรป (Continental) นั้น สามารถผลิตนักเรียนรถไฟที่สำเร็จการศึกษาได้เร็วกว่าวิธีการฝึกแบบอังกฤษ ซึ่งสอดคล้องกับความต้องการของกรมรถไฟหลวงที่จะเร่งบรรจุคนไทยเข้ารับหน้าที่ตามโครงการที่วางไว้ เพื่อความก้าวหน้าของกิจการรถไฟไทยโดยเร็วที่สุด เพราะการฝึกตามแบบอังกฤษนั้น ผู้ที่สำเร็จการศึกษาจากมหาวิทยาลัยยังไม่สามารถใช้งานได้ จนกว่าจะผ่านการฝึกงานมาแล้ว นอกจากนี้ วิศวกรไทยที่ผ่านการฝึกแบบอังกฤษก็มีจำนวนมากพอเพียงกับความต้องการแล้ว คือมีถึง 14 คนจากจำนวน 20 คน หรือเทียบเท่ากับ 70%

ของวิศวกรในกรมรถไฟหลวง และ 2 ใน 14 คนที่ผ่านการฝึกจากอังกฤษก็อยู่ในตำแหน่งสูงสุดของกรมรถไฟ คือตัวผู้บัญชาการ ๑ และผู้ช่วยผู้บัญชาการ ๑ และถ้านับตามอายุของวิศวกรที่สำเร็จจากอังกฤษและทำการอยู่ในกรมรถไฟหลวงแล้ว จะเห็นว่ามีความสูงเกินกว่านักเรียนที่เพิ่งจบจากประเทศอื่น ๆ และเข้าทำงานในภายหลัง โดยเฉพาะวิศวกรที่เรียนสำเร็จจากอังกฤษและมีแนวโน้มความคิดแบบอังกฤษจะเป็นผู้นำในกรมรถไฟหลวงอีก ไม่น้อยกว่า 25 ปี ส่วนจำนวนนักเรียนที่กำลังศึกษาอยู่ในยุโรปและอเมริกานั้น อยู่ในอังกฤษถึง 43% (ทั้งนี้ไม่รวมถึงนักเรียนใหม่ที่จะส่งไปยังยุโรปอีก 8 คน) และในจำนวนผู้ที่สำเร็จการศึกษาจากมหาวิทยาลัยในอังกฤษและกำลังฝึกงานในประเทศนั้น ก็จะถูกส่งตัวกลับประเทศไทยในไม่ช้า ในขณะที่มีนักเรียนไทยเพียงคนเดียวเท่านั้นที่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนช่างกลของฝรั่งเศส แต่ "...ทูตอังกฤษจะพิจารณาเพียงหนึ่งหรือสองคนในจำนวนเหล่านี้ที่จะถูกส่งไปยังฝรั่งเศสเพื่อศึกษาระบบฝรั่งเศส เชี่ยวหรือ"<sup>1</sup>

การที่อังกฤษมีความระแวงต่อกิจการรถไฟไทยนั้น ผู้บัญชาการ ๑ ได้ชี้ให้เห็นถึงประเด็นต่าง ๆ เพื่อตัดความสงสัยของฝ่ายอังกฤษดังนี้

1. อังกฤษหวังที่จะให้การเชื่อมทางรถไฟติดต่อกับไทยดำเนินไปด้วยดี ซึ่งข้อนี้ไม่น่าจะมีปัญหา เพราะกรมรถไฟหลวงมีนโยบายเช่นนั้นอยู่แล้ว
2. อังกฤษหวังผลประโยชน์จากการซื้อวัสดุ อุปกรณ์รถไฟของไทยจากอังกฤษ ซึ่งความจริงอังกฤษได้ประโยชน์จากการนี้อยู่แล้ว เพราะผู้ที่ยึดตำแหน่งสูง ๆ ในแผนกพัสดุ และจัดซื้อก็เป็นชาวอังกฤษ
3. เรื่องการเงิน มีรายงานถึงฐานะการเงินทุก ๆ ปี และการตรวจสอบบัญชีสามารถทำได้โดยเปิดเผยทุกเมื่อ ซึ่งไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อผลประโยชน์ของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

<sup>1</sup>ปีเดียวกัน, "Some points for consideration in the reply to the British Minister," Conf., May 27, 1921 [Prince Purachatra to Prince Devawongse] "...Would the British Minister grudge one or two out of these number [sic] to be sent over to France to study the French system ?"

4. การส่งนักเรียนไปฝึกที่ต่างประเทศนั้น มีเพียงส่วนน้อยที่ส่งไปฝรั่งเศส และรัฐบาลไทยยังมีโครงการที่จะย้ายนักเรียนจากอเมริกามาฝึกที่อังกฤษ เพื่อให้ความชำนาญทั้งในระบบอเมริกาและระบบอังกฤษ

5. ไม่มีการแต่งตั้งข้าราชการต่างชาติดัง เช่นที่อัครราชทูตอังกฤษระวาง

กวยเหตุผลดังกล่าว ผู้บัญชาการ ฯ จึงเชื่อว่าผลประโยชน์ของอังกฤษจะได้รับการปกป้องทุก ๆ ทาง และอัครราชทูตอังกฤษควรจะมีสิทธิ์ขาดรัฐบาลไทยมากกว่าการเชื่อข่าวลือเหลวไหลซึ่งมักเกิดขึ้นบ่อยครั้งในกรุงเทพฯ<sup>1</sup>

ต่อมานายซิมอร์ได้เข้าเฝ้ากรมขุนกำแพงเพชร ฯ เพื่อเจรจาว่านล้อมให้พระองค์ส่งนักเรียนใหม่ของกรมรถไฟหลวงทั้ง 8 คน ไปศึกษาที่อังกฤษ และให้ตั้งนายช่างกลเอกเป็นชาวอังกฤษ แต่ผู้บัญชาการ ฯ ทรงเห็นว่าเปอร์เซ็นต์นักเรียนที่เรียนอยู่ในอังกฤษมีจำนวนสูงอยู่แล้ว และยังคงจะโอนนักเรียนจากอเมริกามาอังกฤษอีก พระองค์จึงไม่อนุโลมตามคำขอรองของอัครราชทูตอังกฤษ ส่วนเรื่องการตั้งชาวอังกฤษเป็นนายช่างกลเอกก็มีข้อขัดข้อง เพราะรายได้ของกรมรถไฟตกต่ำลง เช่นเดียวกับภาวะที่ทางรถไฟสายอื่น ๆ ทั่วโลกกำลังประสบ และกรมรถไฟไทยไม่ร่ำรวยเหมือนกับกรมรถไฟในประเทศอื่น ๆ เช่นในยุโรป จึงต้องประหยัดรายจ่ายไม่ว่าจ้างวิศวกรชั้นผู้ใหญ่เพิ่มขึ้น อนึ่ง ผู้ที่เป็นนายช่างกลเอกอยู่ คือ หม่อมเจ้าฉัตรเฉลิมเสวี ซึ่งนายซิมอร์เองเคยพูดว่า ถ้าเป็นคนไทยแล้วจะไม่รังเกียจ นอกจากนี้ อัครราชทูตอังกฤษยังแสดงความสงสัยต่าง ๆ ซึ่งกรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงจับเค้าได้ว่า ความยุ่งยากที่เกิดขึ้นจากความระวางครั้งนี้เป็นเพราะนายซิมอร์ได้พึ่งคำยุยงจากพันตรีโรท วิศวกรชาวอังกฤษซึ่งบริษัทแซนด์เบอร์กได้ส่งเข้ามาเป็นผู้ช่วยนายช่างกลเอก ซึ่งมีเรื่องขัดแย้งและอิจฉาวิศวกรไทยและวิศวกรเคนมาร์คในกรมรถไฟหลวง และเคยนำความฟ้องผู้บัญชาการ ฯ และนายภิกขิตินส์ว่า วิศวกรไทยและเคนมาร์คทำการล่าเอียงต่อต้านผลประโยชน์ของอังกฤษ ซึ่งเมื่อกรมขุนกำแพงเพชร ฯ กับนายภิกขิตินส์ทำการสอบสวนโดยละเอียดก็ไม่ปรากฏความจริง จึงยกฟ้องทุกข้อ ทำให้พันตรีโรทหันไปพุดจายุยงอัคร-

<sup>1</sup>Ibid.

ราชทูตอังกฤษ ซึ่งกรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงเห็นว่าบุคคลผู้นี้เป็นต้นเหตุความยุ่งยาก แต่ไม่สามารถปลดออกจากราชการได้จนกว่าจะสิ้นกำหนดสัญญา เพราะการกระทำของพันตรีโรหมันต้องการให้อังกฤษเป็นฝ่ายได้เปรียบทั้งสิ้น โดยไม่คำนึงว่าตัวเองเป็นข้าราชการไทย<sup>1</sup>

สมเด็จพระยาเทวะวงศ์ ฯ ได้มีลายพระหัตถ์ถึงอัครราชทูตอังกฤษเพื่อชี้แจงเหตุผลของฝ่ายไทยตามความที่ปรากฏในบันทึกของผู้บัญชาการ ฯ ที่มีถึงพระองค์<sup>2</sup> แม้อัครราชทูตอังกฤษจะแสดงความพอใจในคำชี้แจง แต่ก็โต้แย้งว่า สถานทูตอังกฤษไม่ได้เชื่อข่าวลือมากกว่าความไว้วางใจและความศรัทธาในรัฐบาลไทย เพราะรายงานที่มีถึงอัครราชทูตอังกฤษนั้นไม่ได้เป็นเพียงข่าวลือ แต่เขาทราบจากผู้บัญชาการ ฯ ได้ประกาศด้วยพระองค์เองว่า วิธีการฝึกงานช่างกลของอังกฤษไม่เหมาะสมกับนักเรียนรถไฟไทยด้วยเหตุผลหลายประการ และผู้บัญชาการ ฯ ตัดสินพระทัยว่านักเรียนที่ส่งไปยุโรปใน พ.ศ. 2464 (ค.ศ. 1921) นั้นจะให้อยู่ในอังกฤษเพียงปีเดียว และหลังจากสำเร็จการศึกษาในชั้นมัธยม (Secondary education) แล้ว ก็จะส่งไปศึกษาในชั้นสูงยังฝรั่งเศสและอเมริกา ซึ่งอัครราชทูตอังกฤษถือว่าการตัดสินพระทัยเช่นนี้มีผลกระทบกระเทือนต่อผลประโยชน์ของอังกฤษอย่างมาก เขาตั้งข้อสังเกตว่า แม้จำนวนวิศวกรไทยที่ได้รับการฝึกงานจากอังกฤษจะเป็นเครื่องค้ำประกันสถิติข้าราชการกรมรถไฟในขณะนั้นว่าเป็นผู้สำเร็จจากอังกฤษ แต่การรับประกันเช่นนี้จะต้องอ่อนท่ำที่ลงทีละน้อยในอนาคตกาล เพราะสัดส่วนของนักเรียนรถไฟที่ได้รับการฝึกฝนจากประเทศอื่นเพิ่มขึ้น<sup>3</sup>

<sup>1</sup> ปีกเดียวกัน, "กรมขุนกำแพงเพชร ฯ กราบทูล สมเด็จพระยาเทวะวงศ์ ฯ," ลับ, 31 พฤษภาคม 2464.

<sup>2</sup> ปีกเดียวกัน, "Prince Devawongse to Seymour," Copy, No. 49/4076, June 10, 1921.

<sup>3</sup> ปีกเดียวกัน, "Seymour to Prince Devawongse," June 20, 1921.



พิเคราะห์คำท้วงติงของนายซิมอร์แล้ว จะเห็นได้ว่าเขาคำเนินนโยบายทำนองเดียวกับที่ตัวแทนทางการทูตของอังกฤษคนอื่น ๆ ได้กระทำมาแล้ว คือ มุ่งรักษาดลประโยชน์ของอังกฤษโดยไม่คำนึงว่าจะทำให้เกิดผลเสียหายแก่ประเทศไทย กรณีการส่งนักเรียนไปฝึกที่ยุโรปนั้น แม้แต่กรมขุนก่าแพงเพชร ฯ ผู้ทรงสำเร็จการศึกษาวิชาช่างจากอังกฤษ ก็ยังทรงยอมรับว่า วิธีการฝึกหัดวิชาช่างนั้นแบบของอังกฤษสู้แบบของภาคพื้นยุโรปไม่ได้ แต่เมื่อผู้บัญชาการ ฯ ทรงมีพระดำริจะส่งนักเรียนไทยไปยังประเทศอื่นเพื่อหาทางปรับปรุงระบบการทำงานของกิจการรถไฟไทย อังกฤษกลับพยายามดำเนินการขัดขวางเพราะต้องการผูกมัครมตรไฟไทยให้ต้องพึ่งพาอังกฤษอยู่เสมอ เพื่ออังกฤษจะได้กอบโกยประโยชน์จากความอ่อนแอของฝ่ายไทยนั่นเอง ทั้งที่ตามความเป็นจริงแล้ว จำนวนนักเรียนที่สอบชิงทุนของกรมรถไฟหลวงได้ถูกส่งไปยังประเทศอังกฤษมากที่สุด<sup>1</sup>

### โครงการเชื่อมทางรถไฟของพม่าและไทย

การเชื่อมทางรถไฟพม่ากับไทยนั้น เป็นโครงการที่รัฐบาลพม่าคิดมาเป็นเวลานานแล้ว แต่ยังไม่ประสบผลสำเร็จ เมื่อสิ้นสงครามโลกครั้งที่ 1 ได้มีการฟื้นความคิดเรื่องนี้ขึ้นมาอีก และเมื่อกรมขุนก่าแพงเพชร ฯ ทรงแหว่ที่ประเทศพม่าใน พ.ศ. 2463 (ค.ศ. 1920) ระหว่างทางที่เสด็จกลับจากยุโรปสู่ประเทศไทย รัฐบาลพม่าได้เปิดการเจรจาเรื่องนี้กับพระองค์ โดยมีข้าราชการชั้นสูงชาวอังกฤษหลายคนเป็นตัวแทนเจรจา ทั้งสองฝ่ายได้เลือกเส้นทางที่จะทำการต่อเชื่อมไว้ 3 ทาง จากเส้นทางที่กำหนดไว้ 6 ทาง (A - F) คือ

<sup>1</sup>จำนวนนักเรียนของกรมรถไฟหลวงที่ไปศึกษาต่างประเทศ ตั้งแต่ พ.ศ. 2461 - 2474 (ค.ศ. 1918 - 1931) รวมทั้งสิ้น 73 คน ไปศึกษาที่ประเทศอังกฤษ 43 คน, สหรัฐอเมริกา 24 คน ฝรั่งเศส 5 คน และสวิสเซอร์แลนด์ 1 คน นักเรียนเหล่านั้นนอกจากจะไปศึกษาวิชาวิศวกรรมรถไฟแล้ว ยังแบ่งไปศึกษาวิชาการพาณิชย์และบัญชี เพื่อกลับมาทำงานด้านการเดินรถและบัญชี ซึ่งเป็นขั้นหนึ่งของการเตรียมคนไทยเข้ารับช่วงหน้าที่ต่อจากชาวตะวันตก.

สาย A ทางมะละแหม่ง - เกาะกริก - เมียวคี

(Moulmein - Kawkariek - Myawaddy)

สาย B ทางมะละแหม่ง - มุดอน - ค่านพระเจดีย์สามองค์

(Moulmein - Mudon - Three Pagodas)

สาย E ทางมะริค - ประจวบคีรีขันธ์ (Mergui-Prachuab Kirikan)

สายอื่น ๆ นอกนั้นให้ตัดทิ้ง เพราะสร้างลำบาก

ในรายงานฉบับซึ่งกรมขุนกำแพงเพชร ฯ ได้กราบบังคมทูลเสนอต่อพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว และรัฐบาลไทย เพื่อแถลงผลการเจรจาครั้งนี้ พระองค์ทรงชี้ให้เห็นว่า ทางสาย A นั้นจะนำไปสู่การแข่งชันค่านเศรษฐกิจกับอังกฤษ เจตนาของอังกฤษที่ต้องการเชื่อมทางรถไฟสายนี้เพราะเห็นว่าเมื่อทางรถไฟสายเหนือของไทยสร้างถึงเชียงใหม่แล้ว สินค้าจากพม่าซึ่งเคยส่งมาขายยังภาคเหนือของไทยจะต้องถูกสินค้าจากกรุงเทพฯ ฯ คีตลาค นายเจ.พี. ฮาร์ดิแมน (J.P. Hardiman) เจ้าหน้าที่ของภาคตะนาวศรี (Commissioner of Tenasserim Division) ได้กล่าวไว้ในรายงานของเขาอย่างชัดแจ้งว่า อังกฤษสนใจที่จะสร้างทางรถไฟสายนี้เพื่อจะชักชวนเป้าหมายและอิทธิพลของทางรถไฟสายเหนือของไทย ทั้งที่ทางสายนี้พันตรีปอร์เตอร์ (Major Porter) วิศวกรอังกฤษซึ่งเคยสำรวจทางเมื่อต้น พ.ศ. 2450 (ค.ศ. 1907) ได้ทำรายงานเสนอว่า ไม่ควรเลือกเส้นทางสายนี้โดยเด็ดขาด เพราะความยากลำบากในการสร้างทางและค่าก่อสร้างต่อไมล์นั้นสูงมาก ถ้าเปิดการเดินรถไฟสายนี้ขึ้นจะต้องประสบการขาดทุน แต่ถึงกระนั้นนายฮาร์ดิแมนก็ยังเสนอเหตุผลว่า รัฐบาลอังกฤษควรเลือกเส้นทางสายนี้เพื่อรักษาผลประโยชน์ของพม่า

เมื่อประจักษ์ถึงจุดประสงค์ของอังกฤษ กรมขุนกำแพงเพชร ฯ จึงทรงเสนอว่า รัฐบาลไทยควรหลีกเลี่ยง ไม่ยอมเชื่อมเส้นทางรถไฟส่วนนี้ เพราะจะเป็นการเสียหายต่อเศรษฐกิจของไทยเอง และนำไปสู่การแข่งชันอิทธิพลครั้งใหญ่ในค่านการค้าและเศรษฐกิจ ซึ่งไทยจะเป็นฝ่ายเสียเปรียบ เพราะเป้าหมายของการสร้างทางรถไฟสายเหนือของไทยก็เพื่อแย่งการค้าทางภาคเหนือของประเทศจากมะละแหม่งมาเป็นของกรุงเทพฯ ฯ

ส่วนทางสายที่ 2 นั้น ถ้าต่อเข้ามาในเขตประเทศไทยจะทำได้ 2 ทาง คือ

ก. จากด่านพระเจดีย์สามองค์ลงมาทางแควน้อยและกาญจนบุรี ซึ่งลำบากในการก่อสร้าง เกินกว่าที่จะยกขึ้นมาพิจารณาได้

ข. จากด่านพระเจดีย์สามองค์ตัดตรงไปอุทัยธานี เลี้ยวลงสู่พรมบุรีมาจนถึงนครปฐมนั้น จะไม่ให้ผลคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ เพราะคำนวณแล้วรายจ่ายจะมากกว่ารายรับ และมีการแข่งขันจากการคมนาคมทางน้ำมาก

ส่วนทางสาย E นั้น ผู้บัญชาการ ฯ ทรงเห็นว่าสมควรที่จะเลือกเส้นทางรถไฟสายนี้ด้วยเหตุผลที่ว่า

ก. เป็นเส้นทางสายที่สั้นที่สุด และทุนที่จะใช้ในการสร้างทางอยู่ภายในวงเงินที่รัฐบาลจะสามารถจัดหาได้

ข. การเลือกเส้นทางสายนี้จะมีผลกระทบกระเทือนต่อสถานะการเมือง ยุทธศาสตร์ และเศรษฐกิจของไทยน้อยกว่าเส้นทางสายเหนือ

ค. การเลือกเส้นทางสายนี้จะทำให้มีการติดต่อโดยตลอดระหว่างรถไฟของพม่า ประเทศไทย และสหพันธรัฐมลายา

ง. ในทางประวัติศาสตร์ มะริดเป็นเมืองท่าที่มีความสำคัญสำหรับประเทศไทย เพราะเป็นทางออกสู่อ่าวเบงกอลและความจริงทางประวัติศาสตร์ชื่อนี้ย่อมบ่งถึงความเหมาะสมกับงานเศรษฐกิจ

กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงแสดงความมั่นใจพระทัยว่า นอกจากประหยัดเงินแล้ว การเชื่อมทางสายนี้ยังจะทำให้ไทยได้เปรียบด้านเศรษฐกิจ เพราะเป็นการย่นระยะทางไปสู่อ่าวเบงกอล ในกรณีที่รัฐบาลพม่ายังต้องการสร้างรถไฟระหว่างเมียวกีและแม่สอด รัฐบาลไทยจะหาทางหลีกเลี่ยงได้โดยยกเรื่องการสร้างถนนจากสุวรรณคโลกไปสู่สุโขทัย และจากระแหงตรงไปยังแม่สอด อันเป็นโครงการระยะ 10 ปีของรัฐบาลไทย ซึ่งเริ่มใน พ.ศ. 2461 (ค.ศ. 1918) และเพียงพอสำหรับความต้องการของฝ่ายไทยแล้ว อีกทั้งประหยัดเงินกว่าการขนส่งทางรถไฟ<sup>1</sup>

<sup>1</sup> กองบรรณสาร, แผนสร้างทางรถไฟต่อกับพม่า, "Memorandum C.,"

การที่อังกฤษตีความสนใจและเร่งรื้อขอสื่อทางรถไฟระหว่างพม่า - ไทย ทั้งที่มี การเชื่อมทางรถไฟสายใต้ของไทยกับทางรถไฟสหพันธรัฐมลายาแล้ว เพราะระแวงว่า รัฐบาลไทยจะให้ความสะดวกแก่ฝรั่ง เศสในการสร้างทางรถไฟของอินโดจีนเพื่อเชื่อมกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ดังจะเห็นได้จากจดหมายของนายครอสบี้ที่มีมาสอบถามความจากผู้บัญชาการ ฯ เรื่องความคืบหน้าของการสร้างทางรถไฟไปยังรัฐประเทศและอุบลราชธานี และความคืบหน้าของโครงการสร้างทางรถไฟคิดต่อระหว่างไทยกับพม่า<sup>1</sup> ซึ่งกรมขุนกัณฑ์แพงเพชร ฯ ทรงมีพระคำริว่า รัฐบาลอังกฤษเริ่มระแวงในเรื่องนี้ตั้งแต่พระองค์เข้ารับตำแหน่งผู้บัญชาการ ฯ และเริ่มวางนโยบายเปิดเส้นทางรถไฟมณฑลตะวันออกเฉียงเหนือขึ้น และยิ่งมีความระแวงหนักขึ้นเมื่อพระองค์ตกลงไปบริษัทฝรั่ง เศสเป็นผู้ทำสะพานพระราม 6 ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา การที่รัฐบาลไทยเปิดให้ความสะดวกแก่ฝรั่ง เศสจึงทำให้อังกฤษเกิดความอิจฉา และเห็นว่า การที่รัฐบาลไทยให้ฝรั่ง เศสได้เปรียบนี้ เป็นการคิดผิดแก่กรมขุนกัณฑ์แพงเพชร ฯ ทรงชี้แจงกับสมเด็จพระยา ฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ ฯ ว่า พระคำริที่ปรากฏในบันทึกของพระองค์ เรื่องการสร้างทางรถไฟในมณฑลตะวันออกเฉียงเหนือ นั้น เพราะทรงทราบว่าฝรั่ง เศสพยายามเปิดทางจากแม่น้ำโขงให้ออกทะเลทางค่านประเทศญวน ทั้งที่ในแง่ประวัติศาสตร์แล้ว ทางเดินของสินค้าตลอดหลวงพระบาง เวียงจันทน์ นั้นมาลงที่แม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสิ้น ซึ่งกรมขุนกัณฑ์แพงเพชร ฯ ทรงเห็นว่าถ้ารัฐบาลไทยจะไม่ยอมสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ เพราะกลัวว่าฝรั่ง เศสจะถือโอกาสแผ่อิทธิพลตามความในข้อ 7 ของสัญญาระหว่างฝรั่ง เศส - ไทย พ.ศ. 2446 (ค.ศ. 1904) แล้ว แทนที่จะเป็นผลก่อกวนจะทำให้เกิดผลร้าย เพราะจะเสียเปรียบฝรั่ง เศสทางเศรษฐกิจและอิทธิพลทางการเมืองในที่สุด ทางเดินของสินค้าจะต้องแปรปรวนไป ทั้งจะเป็นผลให้คนไทยในมณฑลตะวันออกเฉียงเหนือ เกือบห้าล้านคนขาดทางคมนาคมที่สามารถติดต่อกับกรุงเทพฯ ฯ ได้อย่างรวดเร็ว การที่รัฐบาลไทยจะเร่งสร้างทางรถไฟเพื่อคอนอิทธิพลฝรั่ง เศสนี้ อังกฤษ

<sup>1</sup> กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 45 ส่วนที่ 1 พ.ศ. 2465, "J. Crosby to Prince Purachatra," Copy, June 2, 1922.

กลับไม่เห็นถึงความมุ่งหมายที่แท้จริงของฝ่ายไทย คิดว่ารัฐบาลไทยเข้ากับฝรั่งเศสมากเกินไป จึงเตรียมการที่จะขอต่อทางสายพม่าเพื่อเป็นการแก้การเสียเปรียบฝรั่งเศส แต่ถา รัฐบาลไทยจะยอมให้อังกฤษต่อทางรถไฟตามคำเรียกร้องทุกประการ โดยไม่มีหลักการอย่าง ใดเลย ถ้าพลาดพลั้งไป ก็จะถูกบีบบังคับทางเศรษฐกิจหรืออย่างน้อยฝ่ายไทยอาจจะไม่ได้ผล ประโยชน์อย่างเพียงพอ<sup>1</sup>

หลังจากที่กรมขุนกำแพงเพชร ฯ เสด็จกลับจากพม่าแล้ว พระองค์ได้เสนอบันทึก ลับ หมาย A, B และ C ให้แก่รัฐบาลไทย บันทึก A นั้นมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้โอกาสแก่ วิศวกรชาวไทยได้หาความรู้เพิ่มเติมทุก ๆ 5 ปี มีเงื่อนไขว่าวิศวกรที่เรียนสำเร็จจากต่าง ประเทศต้องมีโอกาสไปดูงานในยุโรปหรืออเมริกาทุกคน โดยสับเปลี่ยนหมุนเวียนกัน บันทึก B ว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงวิธีจ่ายเงินเดือนในกรมรถไฟหลวง และบันทึก C ว่าด้วยการต่อทาง รถไฟกับพม่า ซึ่งเป็นบันทึกลับที่ชี้ถึงผลดี - ผลเสียในการต่อทางรถไฟในแนวทางที่รัฐบาลพม่า เสนอมา<sup>2</sup>

แม้ว่าที่ประชุมเสนาบดีสภาจะตกลงให้ต่อเชื่อมทางรถไฟกับพม่าสายมะริด - ประจวบ- ศิริขันธ์ โดยผ่านด่านสิงขรก็ตาม แต่อังกฤษยังไม่ละความพยายามที่จะให้รัฐบาลไทยต่อทาง รถไฟเชื่อมทางมะละแหล่ง ซึ่งกรมหลวงกำแพงเพชร ฯ ทรงเห็นว่ารัฐบาลไทยต้องพยายาม คัดค้านโดยแข็งแรงที่สุด เพราะจะเป็นการทำลายเศรษฐกิจของประเทศ โดยป้อนสินค้าให้ แก่พม่าทั้งสิ้น นอกจากนี้ความเห็นของบุคคลระดับบริหารฝ่ายไทยยังแตกแยกกันเอง เพราะ กรมพระดำรงราชานุภาพกับเจ้าพระยาบวรราชองค์การให้ฝ่ายไทยต่อทางสุพรรณบุรีไปเข้าด่าน พระเจดีย์สามองค์ และคัดค้านเรื่องการต่อทางมะริดอย่างแข็งขัน แต่แพความเห็นของ กรมหลวงกำแพงเพชร ฯ เพราะจะสมเด็จ ฯ กรมพระยาเทวะวงศ์ ฯ ได้คัดสินว่ารัฐบาลไทย ไม่สามารถหาเงินมาสร้างเส้นทางดังกล่าวได้ นอกจากนั้นรัฐบาลยังลงทุนทอน้ำในเมือง

<sup>1</sup> ปีกเดียวกัน, "กรมขุนกำแพงเพชร ฯ กราบทูล สมเด็จ ฯ กรมพระยาเทวะ- วงศ์," ลับ, 3 มิถุนายน พ.ศ. 2465.

<sup>2</sup> กองบรรณสาร, แฟ้มสร้างทางรถไฟกับพม่า, "Memorandum A, B, C".

สุพรรณบุรีให้เดินได้สะดวกอยู่แล้ว ไม่ควรสร้างทางรถไฟแข่งขันกับทางน้ำอีก<sup>1</sup>

แต่ในที่สุด ทั้งรัฐบาลพม่าและรัฐบาลอินเดียได้เห็นชอบที่จะให้มีการเชื่อมทางรถไฟของประเทศไทยและพม่าตามเส้นทางสายมะริค - ตะนาวศรี - ประจวบคีรีขันธ์ และตกลงส่งพันตรีปอร์เตอร์เข้าประชุมเพื่อวางโครงการร่วมกับฝ่ายไทยที่กรุงเทพฯ เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2468 (ค.ศ. 1925) ภายหลังจากการประชุม คณะพนักงานสำรวจฝ่ายไทยพร้อมด้วยพันตรีปอร์เตอร์ได้ออกเดินทางเพื่อสำรวจแนวทางไปจนถึง เขตแดนพม่าทางมะริค ส่วนพนักงานทางพม่าก็สำรวจทางจากมะริคเข้ามาถึงพรมแดนตรงข้ามจังหวัดประจวบ ฯ เรียกว่าการสำรวจทางรถไฟพม่า - สยาม ภายหลังจากสำรวจแล้วรัฐบาลไทยได้ส่งระบับรถไฟของทางส่วนที่ขึ้นไปให้รัฐบาลพม่า แต่เข้าใจว่าทางพม่าคงประสงค์อุปสรรคบางประการทำให้โครงการเชื่อมทางรถไฟของประเทศไทยทั้งสองต้องหยุดชะงักลง อีกทั้งไม่ปรากฏหลักฐานทางประวัติศาสตร์ที่กล่าวถึงการดำเนินงานในขั้นต่อไป เรื่องต่าง ๆ จึงสิ้นสุดอยู่เพียงการสำรวจเส้นทางและการเจรจาขอรายละเอียดในการสำรวจของแต่ละฝ่าย ทั้งนี้อาจสันนิษฐานว่ารัฐบาลพม่าไม่พร้อมที่จะต่อทางรถไฟกับไทย เพราะเล็งเห็นว่าจะไม่ได้รับผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและการเมืองที่คุ้มค่ากับการลงทุน

แม้ว่าโครงการเชื่อมทางรถไฟระหว่างพม่า - ไทย จะไม่ประสบผลสำเร็จ แต่เมื่อย้อนระลึกถึงความพยายามของอังกฤษตั้งแต่สมัยก่อนที่รัฐบาลไทยจะสร้างทางรถไฟของรัฐขึ้นแล้ว จะเห็นได้ว่าอังกฤษไม่เคยดำเนินการใด ๆ เป็นผลสำเร็จเกินกว่าการสำรวจเส้นทาง โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการสร้างทางรถไฟสายยูนนาน - พม่า ที่อังกฤษเริ่มดำเนินการเจรจาหาพม่ารัฐบาลไทยตั้งแต่ต้นรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จนเป็นเหตุให้รัฐบาลไทยต้องสร้างทางรถไฟสายแรกของรัฐขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงการบีบบังคับของอังกฤษ ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา เป็นผลโดยตรงของการหาทางออกเพื่อหลีกเลี่ยงความต้องการของอังกฤษที่จะแย่งผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจจากประเทศไทย

<sup>1</sup>เพิ่มเติมด้วยกัน, "กรมหลวงกำแพงเพชร ฯ กราบทูล พระองค์เจ้าไตรทศประพันธ์,"

หลังจากที่สร้างทางรถไฟสายแรกแล้ว รัฐบาลไทยได้สร้างทางรถไฟสายต่อ ๆ มา ระหว่างนั้นพ่อค้าและสมาคมพาณิชย์อังกฤษได้เรียกร้องให้รัฐบาลของตนจัดการสร้างทางรถไฟสายพม่า - ยูนนาน ขึ้นมาเป็นครั้งคราว แต่ก็ไม่ปรากฏการดำเนินงานใด ๆ เพื่อให้ประสบผลสำเร็จตามโครงการ จวบจนถึงสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ในระยะหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ได้มีการเตรียมการเพื่อเชื่อมทางรถไฟระหว่างประเทศไทยกับอินโดจีน ทำให้อังกฤษเกรงว่าฝรั่งเศสจะได้เปรียบตน อันเป็นผลกระทบกระเทือนต่อเศรษฐกิจและเกียรติภูมิของอังกฤษ อังกฤษจึงพยายามที่จะขอต่อทางรถไฟพม่า - ไทยบ้าง แต่ไม่ประสบผลสำเร็จ แม้ว่าปลายสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 จะมีการดำเนินการเพื่อการเชื่อมทางรถไฟของประเทศไทยและพม่าอย่างจริงจัง เพียงไรก็ตาม ผลที่เกิดขึ้นก็ปรากฏกับข้อคิด คือ ความล้มเหลว ซึ่งจนถึงปัจจุบันนี้ทางรถไฟเชื่อมระหว่างพม่า - ไทย ก็ยังไม่สามารถเปิดการเดินรถติดต่อกันได้ เช่นเดียวกับทางรถไฟของไทยและมาเลเซีย

#### การสิ้นสุดบทบาทของประเศมหาอำนาจตะวันตกในกิจการรถไฟไทย

นับจากเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2460 ที่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้า ฯ แต่งตั้งให้พระเจ้าอนงยาเซอ กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ได้ดำเนินนโยบายเปลี่ยนกรมรถไฟให้เป็นกรมของคนไทยที่ละชั้น โดยการรวมกิจการรถไฟของกรมรถไฟสายเหนือและสายใต้ วางระเบียบการปกครองให้ลงรูปรอยอันเดียวกัน และในเดือนกรกฎาคมปีเดียวกัน ก็เกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ในกรมรถไฟหลวง อันเป็นผลเนื่องจากการประกาศสงครามโลกครั้งที่ 1 ของรัฐบาลไทยต่อประเทศฝ่ายมหาอำนาจกลาง เป็นเหตุให้อำนาจของเยอรมนีในกิจการรถไฟไทยซึ่งสถาปนาและยึดมั่นมาเป็นเวลาช้านานต้องสิ้นสุดลง ยังคงเหลือแต่อิทธิพลของอังกฤษซึ่งปราศจากคู่แข่งชั้น และคงครอบคลุุมกิจการรถไฟไทย นอกจากที่กรมรถไฟหลวงจะต้องอาศัยความรู้และความสามารถของชาวอังกฤษในการจัดการกิจการรถไฟของประเทศแล้ว การดำเนินการใด ๆ ในงานรถไฟไทยยังต้องตกอยู่ใต้การควบคุมและตรวจตราของอังกฤษตามข้อผูกพันที่เกิดจากสัญญาเงิน ฉบับวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2451 (ค.ศ. 1909) ซึ่งเป็นการเปิดช่องให้อังกฤษขยายอิทธิพลของตนยิ่งขึ้น

การที่รัฐบาลไทยไม่มีอิสระในการดำเนินงานกิจการรถไฟของตนเอง เช่นนี้ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงได้มอบหมายให้กรมขุนกำแพงเพชร ฯ คิดหาวิธีจัดการให้พระบรมราโชบายเรื่อง เปลี่ยนกรรมรถไฟให้เป็นกรรมของคนไทยบรรลุผลสำเร็จ แต่การดำเนินงานดังกล่าวต้องใช้เวลานานกว่าที่จะฝึกคนไทยให้มีความรู้ความสามารถพอที่จะจัดการรถไฟได้ด้วยตนเอง ซึ่งกรมขุนกำแพงเพชร ฯ ได้ยึดหลักปฏิบัติการที่ละชั้น โดยจัดส่งนักเรียนไทยไปศึกษาวิชาการรถไฟยังต่างประเทศ เมื่อนักเรียนเหล่านี้เรียนสำเร็จแล้วได้มีการบรรจุคนไทยเข้าแทนที่ชาวต่างประเทศ จนในที่สุดคนไทยก็สามารถเข้ารับหน้าที่แทนชาวต่างชาติได้หมด นับเป็นวิธีการกำจัดอิทธิพลของชาวต่างชาติในกิจการรถไฟไทยได้อย่างนุ่มนวลและได้ผลดีที่สุด นอกจากนี้ กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ยังทรงดำเนินงานด้านอื่น ๆ อีกเพื่อรวบรวมการปกครองกิจการรถไฟให้เป็นปึกแผ่น เช่น การออกพระราชบัญญัติจัดราชการรถไฟและทางหลวง จึงนับว่าพระองค์บรรลุผลสำเร็จในการดำเนินตามพระบรมราโชบายของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 ให้เสร็จสิ้นตามกำหนดการในเวลา 5 ปี

ในต้น พ.ศ. 2465 (ค.ศ. 1922) กิจการรถไฟไทยก็หลุดพ้นจากอิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตกที่ครอบคลุมาเป็นเวลาช้านาน ข้อพิสูจน์ถึงความเป็นอิสระของรัฐบาลไทยในการดำเนินกิจการรถไฟของรัฐ เห็นได้จากการที่กรมหลวงกำแพงเพชร ฯ ไม่ยินยอมต่อทางรถไฟพม่า - ไทย ตามเส้นทางที่อังกฤษเรียกร้อง คือ จากมะละแหม่ง เข้ามาทางด่านแม่สอด และสามารถยืนหยัดให้อังกฤษอนุโลมตามความต้องการของฝ่ายไทย

การดำเนินกิจการรถไฟของประเทศไทยหลังจาก พ.ศ. 2465 เป็นการสร้างทางรถไฟตามโครงการที่กรมหลวงกำแพงเพชร ฯ ได้กราบบังคมทูลถวายพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวไว้ ตั้งแต่ พ.ศ. 2461 และพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้จัดการตามโครงการจนถึง พ.ศ. 2472 (ค.ศ. 1929)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.6 ค.ค. 5.2/17 "กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ถึง เจ้าพระยามหิธร [ราชเลขาธิการ] ," เลขที่ ก. 7640, 5 มกราคม พ.ศ. 2465.



หลังจากที่ได้เข้าดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการ ฯ มาได้ครบ 5 ปีแล้ว กรมหลวงกำแพงเพชร ฯ ได้ทรงปรับปรุงกิจการรถไฟไทยให้ก้าวหน้ายิ่งขึ้นหลายประการ และยังทรงเตรียมโครงการสำหรับการปฏิบัติงานในกรมรถไฟหลวงหลังจากที่คนไทยได้เข้าครอบครองและควบคุมกิจการรถไฟของตนเองแล้ว โดยใช้ความรู้ซึ่งเกิดจากประสบการณ์ในการทำงานของพระองค์ประกอบกับความรู้ที่ได้รับจากการดูงานรถไฟของประเทศอื่น ๆ ทั้งในยุโรปและเอเชีย เพื่อจะนำมาปรับปรุงกิจการรถไฟไทยให้เหมาะสมกับกาลสมัย ทั้งในด้านตัวบุคคลและวิธีการใช้เครื่องจักร เครื่องกลต่าง ๆ เพื่อให้ได้ผลดีและประหยัดเงินตราที่สุด<sup>1</sup>

ในที่สุดกิจการรถไฟไทยก็ได้ตกมาอยู่ในมือของคนไทยโดยสมบูรณ์ ซึ่งทั้งนี้นับว่าเป็นเพราะพระปรีชาสามารถของกรมหลวงกำแพงเพชร ฯ ในการพยายามต่อสู้เพื่อให้พระบรมราโชบาย "เปลี่ยนกรมรถไฟให้เป็นกรมของคนไทย" บรรลุผลสำเร็จก่อนจะสิ้นรัชกาลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งหลังจากการดำเนินการทุกวิถีทางมาจนถึงเป้าหมายที่วางไว้ได้ไม่นาน พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวก็เสด็จสวรรคตในวันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2468 (ค.ศ. 1925) ในขณะที่คนไทยได้เป็นเจ้าของกิจการรถไฟไทยโดยสมบูรณ์ และเส้นทางรถไฟของประเทศกำลังแผ่ขยายออกไปพร้อม ๆ กับความก้าวหน้าของกิจการรถไฟไทย

<sup>1</sup> เพิ่งอ้าง.