

ภาคที่ 1

เหตุการณ์ก่อนและระหว่างการสร้างทางรถไฟใน
รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
ตั้งแต่ พ.ศ. 2365 - 2453 (ค.ศ. 1822 - 1910)

บทที่ 1

พัฒนาการทางการคมนาคมของไทยก่อนการสร้างทางรถไฟ
และ ภาวะผลักดันให้มีการสร้างทางรถไฟ

การคมนาคมหลักในอดีตของไทยนั้น อาศัยทางน้ำเป็นหัวใจสำคัญ นับตั้งแต่สมัยสุโขทัย มาจนถึงสมัยอยุธยา ชนบุรี และรัตนโกสินทร์ตอนต้น คือ ตั้งแต่รัชกาลพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกจนถึงสมัยรัชกาลพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้น การสัญจรไปมาไม่ว่าไกลหรือใกล้ จะเป็นในด้านการค้าขาย การติดต่อสื่อสารระหว่างดินแดนต่าง ๆ ก็ได้อาศัยเรือและแพต่าง ๆ เป็นพาหนะสำคัญ แม่น้ำเจ้าพระยานับเป็นเส้นโลหิตใหญ่ของการคมนาคม และยังมีแม่น้ำสายย่อย ๆ กระจายอยู่ตามภาคต่าง ๆ ของประเทศ แต่ถึงกระนั้นก็ยังไม่พอเพียงต่อการใช้การคมนาคมทางน้ำของราษฎร พระมหากษัตริย์ในโบราณสมัยมักโปรดให้ขุดลอกคูคลองต่าง ๆ เพื่อเป็นการส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำ รายได้ส่วนหนึ่งของรัฐบาลก็ได้มาจากการเก็บภาษีอากรสินค้าตามด่านซึ่งตั้งขึ้นตามเส้นทางเดินเรือ การค้าขายทางเรือนี้ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ทั้งนี้รวมถึงการติดต่อค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง เช่น ลาว เขมร มลายู และประเทศที่ห่างไกลออกไป เช่น จีนและชวา เป็นต้น การค้าขายโดยเรือสำเภาระหว่างไทยกับประเทศเหล่านี้นับว่าเป็นที่เลื่องลือและนำกำไรมาสู่ประเทศมาก โดยเฉพาะในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น

ในด้านการคมนาคมทางบกนั้น มีการพัฒนาการน้อยมาก ส่วนใหญ่มักหักล้างทางพงเส้นทางต่าง ๆ พอให้เป็นทางเดินเท้าหรือทางเกวียนเท่านั้น ซึ่งนับว่าสอดคล้องกับลักษณะการสัญจรและพาหนะในสมัยนั้น การตัดถนนตามแบบสากลเริ่มมีขึ้นในสมัยอยุธยา คือถนนฝรั่งสองคลอง และในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ก็มีการตัดถนนบ้าง

หลังจากสิ้นสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวแล้ว พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จขึ้นครองราชสมบัติเป็นพระมหากษัตริย์รัชกาลที่ 4 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ในสมัยนี้เองที่ประวัติศาสตร์การคมนาคมของไทย เริ่มเปลี่ยนโฉมหน้าหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาระบบการสัญจรและการขนส่ง ซึ่งจะส่งผลให้ประจักษ์ในรัชกาลต่อ ๆ ไป

ลัทธิจักรวรรดินิยมและความคิดริเริ่มสร้างทางรถไฟในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

ก่อนหน้าที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจะเสด็จขึ้นครองราชสมบัติประเทศจักรวรรดินิยมตะวันตก เช่น อังกฤษและฝรั่งเศสได้เข้ามาแผ่อิทธิพลและยึดดินแดนของประเทศใกล้เคียงไทยไปเป็นเมืองขึ้น เช่น พม่าได้ยึดดินแดนส่วนล่างและตอนกลางของประเทศให้แก่อังกฤษ ส่วนทางทิศใต้ของไทยนั้น อังกฤษก็มีอิทธิพลเหนือรัฐต่าง ๆ ในมลายู ญวนได้ยึดดินแดนบางส่วนให้กับฝรั่งเศส และในสมัยต่อมาประเทศเหล่านี้ได้สูญเสียเอกราชของตนให้แก่อังกฤษและฝรั่งเศสจนหมดสิ้น

ท่าที่คุกคามและการเรียกร้องผลประโยชน์ต่าง ๆ ของประเทศจักรวรรดินิยมตะวันตกจากประเทศในทวีปเอเชีย ทำให้วิเทโศบายของไทยในการติดต่อกับประเทศมหาอำนาจตะวันตกต้องเปลี่ยนแปลงจากแนวนโยบายเดิมซึ่งไทยเคยยึดถือมาตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 1 ถึงสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 3 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ทั้งนี้ภายหลังจากที่อังกฤษประสบความสำเร็จไม่ได้รับประโยชน์ตามความมุ่งหมายในการเจรจาขอทำสนธิสัญญาและแก้ไขสนธิสัญญากับไทยถึง 3 ครั้ง คือ ครั้งแรกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ใน พ.ศ. 2365 (ค.ศ. 1822) ตรงกับรัชกาลพระเจ้าออร์ซที่ 4 แห่งอังกฤษ รัฐบาลอังกฤษที่อินเดียซึ่งมี มาร์ควิสแห่งเฮสติงส์ (The Marquis of Hastings) เป็นผู้สำเร็จราชการ (Governor General) ได้ส่ง จอห์น คราวเฟิร์ด (John Crawford) กับคณะทูตมากรุงเทพฯ เพื่อเจรจาขอลดภาษีสินค้าเข้าเมือง และลดหย่อนกฎข้อบังคับเกี่ยวกับเรือสินค้าของอังกฤษ ยกเลิกการค้าผูกขาด

ของรัฐบาลไทย โดยอังกฤษจะยอมให้ไทยขึ้นค่าจอกเรือได้¹ จุดมุ่งหมายอีกประการหนึ่งของอังกฤษคือด้านการเมือง เนื่องจากไทรบุรีเคยเป็นเมืองขึ้นของประเทศไทยมาก่อน และรัฐบาลไทยไม่ยอมปล่อยให้ไทรบุรีเป็นอิสระตามที่เจ้าพระยาไทรบุรี (ปะแงรัน) ต้องการ อังกฤษซึ่งสนับสนุนเจ้าพระยาไทรบุรีอยู่ต้องการให้ไทรบุรีเป็นอิสระจากไทย เพื่ออังกฤษจะได้บีบบังคับเอาผลประโยชน์ต่าง ๆ จากไทรบุรีได้โดยสะดวก ใน พ.ศ. 2364 (ค.ศ. 1821) เมื่อรัฐบาลไทยแน่ใจว่าเจ้าพระยาไทรบุรีไม่ซื่อต่อไทย จึงให้เจ้าพระยานครศรีธรรมราช (น้อย) ยกกองทัพหัวเมืองปักษ์ใต้ลงไปตีเมืองไทรบุรี เจ้าพระยาไทรบุรีจึงหนีไปอยู่เกาะหมาก (ป็นัง) อังกฤษต้องการส่งทูตมาเจรจากับไทยเพื่อขอเมืองคืนให้แก่เจ้าพระยาไทรบุรี² ครอเฟ็คอยู่ในกรุงเทพฯ ๓ 4 เดือน เสร็จไม่เป็นผลสำเร็จทั้งการเมืองและการค้า ในที่สุดปรากฏว่าฝ่ายไทยเพียงแต่ทำหนังสืออนุญาตให้พ่อค้าอังกฤษไปมาค้าขายตามอย่างธรรมเนียมเดิม³

ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 3 ระหว่าง พ.ศ. 2367 (ค.ศ. 1824) ถึง พ.ศ. 2369 (ค.ศ. 1826) ได้เกิดสงครามครั้งแรกระหว่างอังกฤษกับพม่า ในปลาย พ.ศ. 2368 (ค.ศ. 1825) เมื่ออังกฤษทำสงครามจนจะชนะพม่าแล้ว ลอร์ดแอมเฮิสต์ (Lord Amhurst) ผู้สำเร็จราชการอินเดียของอังกฤษได้แต่งตั้งให้ร้อยเอกเฮนรี เบอร์นีย์ (Captain Henry Burney) เป็นทูตเข้ามากรุงเทพฯ เพื่อเจรจาทกลงกับไทยและขอทำหนังสือสัญญาอีกครั้งหนึ่ง เมื่อเข้ามาถึงกรุงเทพฯ พระบาทสมเด็จพระ

¹ John Crawford, Journal of an Embassy to the Courts of Siam and Cochin China, "Appendix B. : Instructions.... dated September 29, 1821; Appendix C. : Marquis of Hastings to His Majesty the King of SIAM," (Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1967), pp. 589-96.

² Ibid., pp. 21 - 22, 163.

³ Ibid., p. 174.

พระเจ้าอยู่หัวโปรดให้เข้าเฝ้า และให้เสนาบดีปรึกษากับรอยเอกเบอร์นี คราวนี้รัฐบาลไทยตกลงทำหนังสือสัญญากับฝ่ายอังกฤษ เมื่อต้น พ.ศ. 2369 (ค.ศ. 1826) เป็นสัญญา 14 ข้อ และสัญญาค้าขายอีกฉบับหนึ่ง¹

ต่อมาใน พ.ศ. 2393 (ค.ศ. 1850) เซอร์เจมส์ บรูค (Sir James Brooks) ผู้แทนของลอร์ดพาล์มเมอร์สตัน (Lord Palmerston) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศอังกฤษได้เป็นทูตเข้ามาประเทศไทย เป็นคนที่สาม เพื่อแก้ไขสนธิสัญญาฉบับ พ.ศ. 2369 ที่รัฐบาลไทยทำกับเบอร์นี โดยอ้างว่าสนธิสัญญาเบอร์นีนั้นพ้นสมัยแล้ว จำต้องมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมาก แต่ร่างสนธิสัญญาการค้าของบรูคเอาเปรียบฝ่ายไทยมาก จนรัฐบาลไทยยอมไม่ได้ จึงปฏิเสธข้อเรียกร้องของบรูค ในที่สุดบรูคก็ต้องถอยออกไปด้วยความไม่พอใจยิ่ง ขณะนั้นเป็นปลายรัชกาลพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งกำลังทรงพระประชวรหนัก คั้งนั้น เมื่อบรูคออกจากประเทศไทย จึงไม่ได้เข้าเฝ้าพระองค์ และไม่มีการลงนามในสนธิสัญญาใด ๆ เลย²

ถึงแม้ว่าฝ่ายอังกฤษได้ส่งทูตมากรุงเทพฯ ๓ ครั้งแล้วก็ตาม แต่รัฐบาลอังกฤษก็ยังไม่ได้สิ่งที่ตนต้องการ จึงคิดจะเปลี่ยนจากนโยบายการเจรจาโดยสันติวิธีมาใช้กำลังรบบังคับ ให้รัฐบาลไทยยอมทำสนธิสัญญาในรูปแบบที่ฝ่ายอังกฤษต้องการ พอถึงขณะนั้นพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 3 เสด็จสวรรคต และพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จขึ้นเถลิงถวัลยราชสมบัติสืบต่อมาใน พ.ศ. 2394 (ค.ศ. 1851) นโยบายใช้กำลังคุกคามประเทศไทยของ

ศูนย์วิทยพัชร์พยากร

¹ม.ร.ว. แสงโสม เกษมศรี และ วิมล พงศ์พิพัฒน์, ประวัติศาสตร์สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 3 (พ.ศ. 2325 - 2394), (พระนคร : สำนักทำเนียบนายกรัฐมนตรี, 2515), หน้า 256.

²รายละเอียดการเจรจาระหว่าง เซอร์ เจมส์ บรูค กับ เสนาบดีไทย ปรากฏในประชุมพงศาวดารภาคที่ 62, (พระนคร : องค์การค้าของคุรุสภา, 2512, ประชุมพงศาวดาร เล่ม 35), หน้า 74 - 210.

อังกฤษจึงพลอยเปลี่ยนแปลงไปด้วย เพราะเป็นที่เลื่องลือว่าพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเป็นพระมหากษัตริย์ของประเทศทางตะวันออกซึ่งนิยมการสมาคมกับชาวตะวันตก ทรงศึกษาภาษาอังกฤษจนแตกฉาน รัฐบาลอังกฤษจึงคิดที่จะส่งทูตเข้ามาเจรจาทำสนธิสัญญาใหม่กับรัฐบาลไทยอีกครั้งหนึ่ง โดยสันติวิธี ซึ่งถ้าหากว่าการเจรจากรังนี้ยังล้มเหลวอีก อังกฤษจะใช้นโยบาย "เรือปืน" (Gun - boat policy) บีบบังคับรัฐบาลไทยทันที¹

พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงสนพระทัยในวิทยาการ ความก้าวหน้าของชาวตะวันตก ตลอดจนความผันแปรทางการเมืองในประเทศเพื่อนบ้านของไทย พระองค์จึงทรงเข้าพระทัยในสาเหตุความวิบัติจนถึงขั้นสูญเสียดอกและอธิปไตยของประเทศเหล่านั้นว่าสืบเนื่องจากการปฏิเสธอำนาจของชาติตะวันตก และทำการแข็งขืนถึงขั้นต่าง ๆ ตัวอย่างความหายนะของประเทศพม่าและประเทศญวนนั้น ทำให้พระองค์ทรงเห็นว่า ถึงเวลาแล้วที่รัฐบาลไทยควรจะละจากประเพณีและความยึดมั่นเก่า ๆ โดยยอมผ่อนปรนให้ประเทศตะวันตก ทั้งนี้ รัฐบาลไทยต้องเปลี่ยนนโยบายของตนทั้งในด้านการเมืองและการพาณิชย์เพื่อให้สอดคล้องกับข้อเรียกร้องของมหาอำนาจตะวันตก ดังนั้น เมื่อรัฐบาลอังกฤษทราบกิตติศัพท์เกี่ยวกับพระราชอำนาจและพระราชนิยมส่วนพระองค์แล้ว จึงได้มอบหมายให้ เซอร์ จอห์น บาวริง (Sir John Bowring) ผู้สำเร็จราชการเมืองฮ่องกง เป็นทูตเดินทางเข้ามาเจรจาขอทำสนธิสัญญาใหม่กับไทย เซอร์ จอห์น บาวริง ได้รับแต่งตั้งจากสมเด็จพระนางเจ้าวิคตอเรีย พระบรมราชินีของอังกฤษ จึงนับว่าเป็นทูตที่มีเกียรติภูมิสูงยิ่งกว่าทูตอังกฤษคนก่อน ๆ ที่เคยเข้ามาเจรจา เขาได้เดินทางมาพร้อมกับคณะทูตอันประกอบด้วย นายแฮร์รี สมิท พาร์กส์ (Harry Smith Parkes) กงสุลเมืองเอ็ดมันด์ เป็นอุปทูต พร้อมด้วยผู้ติดตามคนอื่น ๆ อีก

¹Sir John Bowring, The Kingdom and People of Siam, Vol. II (London: John W. Parker and Son, 1857), pp. 211 - 12.

พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จออกให้ราชทูตเข้าเฝ้า ณ พระที่นั่ง
อมรินทรวินิจฉัย¹ เมื่อวันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2398 (ค.ศ. 1855) และโดยเหตุที่พระองค์
ทรงตระหนักถึงภัยที่อาจจะเกิดจากการหลีกเลี่ยงการทำสนธิสัญญาครั้งนี้ จึงโปรดให้การ
ต้อนรับ เซอร์จอห์น บาวริง อย่างสมเกียรติยศตามโบราณราชประเพณี เหมือนกับเมื่อครั้งที่
สมเด็จพระนารายณ์มหาราชโปรดให้รับคณะทูตฝรั่งเศส และโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งคณะผู้แทนไทย
ในการเจรจาแก้ไขสัญญาเบอร์นกับฝ่ายอังกฤษ² ในที่สุดการเจรจาก็เสร็จสิ้นลง ผู้แทนทั้ง
สองฝ่ายได้ลงนามในสนธิสัญญาบาวริง เมื่อวันที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2398 เป็นสัญญา
ว่าด้วยการแผ่นดิน 12 ข้อ กฎหมาย 6 ข้อ พิกัดสินค้า 3 ข้อ รวมเป็น 21 ข้อ

โดยเนื้อหาของสนธิสัญญานี้ ประเทศไทยตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบอังกฤษมาก ข้อ
เสียเปรียบที่กลายเป็นปัญหาเรื้อรังของประเทศที่สร้างความยากลำบากให้แก่ไทยในด้านการเมือง
และการปกครอง คือ ข้อที่ว่าด้วยรัฐบาลไทยมีสิทธิในการเก็บภาษีสินค้าขาเข้าได้
ไม่เกินร้อยละ 3 และอีกข้อคือเรื่องสิทธิสภาพนอกอาณาเขต ในกรณีคนต่างด้าวที่เข้ามาพำนัก
ในประเทศไทยกระทำความผิดไม่ต้องขึ้นศาลไทย หรือใช้กฎหมายไทยพิจารณาพิพากษาคดี (แต่
จะขึ้นศาลลงสุดของประเทศที่ผู้กระทำความผิดนั้น ๆ เป็นคนใดบังคับ) อันก่อให้เกิดปัญหา "คนใน
บังคับต่างประเทศ" ทำให้รัฐบาลไทยต้องประสบความยุ่งยากในสมัยต่อมา อนึ่ง สนธิสัญญา
นี้ไม่จำกัดเวลาในการใช้ จึงทำให้ลำบากแก่การเจรจาแก้ไขข้อผูกมัด ซึ่งรัฐบาลไทยได้ดำเนินการ
ในเวลาต่อมา

เหตุที่รัฐบาลไทยจำต้องยอมรับสนธิสัญญานี้ เพราะพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้า
เจ้าอยู่หัวทรงประจักษ์ในแสนยานุภาพของอังกฤษที่ครอบคลุมทั่วทวีปแอฟริกาและเอเชียตะวันออกเฉียง
อยู่ในขณะนั้น แม้ว่าประเทศไทยจะเป็นฝ่ายเสียเปรียบมาก แต่ก็ต้องยอมจำนนต่อการเสียสละ

¹ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารรัชกาลที่ 4, เล่ม 1 (พระนคร:
โรงพิมพ์คุรุสภา, 2504), หน้า 131.

² เฟิ่งอั้ง, หน้า 131 - 32.

ผลประโยชน์ครั้งนี้ เพื่อดำรงเอกราชไว้ ความผันแปรทางการเมืองของประเทศเพื่อนบ้าน
ซึ่งแข็งข้อต่อการเรียกร้องของมหาอำนาจตะวันตกในเวลาต่อมา เป็นเครื่องพิสูจน์ถึง
พระปรีชาญาณของพระองค์ในการคาดคะเนเหตุการณ์ในอนาคต

หลังจากเจรจาทำสนธิสัญญาเสร็จแล้ว บาวริงก็ได้เดินทางกลับ แต่สนธิสัญญายังไม่มี
ผลบังคับใช้ จนกระทั่งนายแฮร์รี่ สมิท ปาร์กส์ อุบัติเหตุในคณะของบาวริงได้นำเอาสนธิสัญญากลับ
เข้ามาเพื่อแลกเปลี่ยนสัตยาบันกับฝ่ายไทย ในการนี้ปาร์กส์ได้อัญเชิญพระราชสาส์นและ
เครื่องราชบรรณาการจากสมเด็จพระนางเจ้าวิคตอเรียแห่งอังกฤษ มาถวายพระบาทสมเด็จพระ
จอมเกล้าเจ้าอยู่หัวด้วย เข้ามาถึงกรุงเทพฯ เมื่อวันที่อาทิตย์ที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2398
(ค.ศ. 1856) และได้เข้าเฝ้าออกใหญ่ ทูลเกล้าฯ ถวายพระราชสาส์นและเครื่องราช-
บรรณาการ ณ พระที่นั่งสุริยาศน์อมรินทร์ ในจำนวนเครื่องราชบรรณาการนั้นมีขบวนรถไฟ
จำลองย่อส่วนจากของจริง¹ ประกอบด้วยรถจักรไอน้ำและรถพ่วงครบขบวน เดินบนรางด้วย
แรงไอน้ำทำนองเดียวกับขบวนรถไฟที่ใช้เดินอยู่ในประเทศอังกฤษขณะนั้น

ถึงได้กล่าวแล้วว่า ในสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 1 ถึงต้นสมัย
พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 4 นั้น การคมนาคมของไทยยังมีแนวทางจำกัดอยู่
เฉพาะทางน้ำเป็นส่วนใหญ่ และทางบกในสภาพถนนเป็นส่วนน้อย แม้ว่าในเวลานั้น
ยอธ สตีเฟนสัน (George Stephenson) นักวิทยาศาสตร์และนักประดิษฐ์ชาวอังกฤษจะ
สามารถคิดค้นระบบเดินรถไฟด้วยหัวรถจักรไอน้ำได้สำเร็จใน พ.ศ. 2368 (ค.ศ. 1825)
และต่อมาได้มีการปรับปรุงกิจการรถไฟขึ้น จนสามารถเปิดการเดินรถไฟสายแรกของโลก

¹ เฟิ่งอ้ง, หน้า 134 - 35.

ขบวนรถไฟจำลองนี้ เป็นที่โปรดปรานของเจ้านายเล็ก ๆ ในสมัยนั้นมาก จึงได้
เล่นกันจนชำรุดแล้วละเลยความสนใจไป ต่อมาสมเด็จพระนางเจ้าวิคตอเรียแห่งอังกฤษ
ทรงรำลึกถึง "ของเล่น" สมัยเมื่อทรงพระเยาว์ได้ จึงทรงค้นหาได้จากกองพัสดุเก่า ๆ
ปรากฏว่าขบวนรถไฟพวงหายไป 1 ขบวน จึงได้มอบส่วนที่มีอยู่ให้โรงงานรถไฟที่มีกะส้นจัดการ
ซ่อมแซม ปัจจุบัน ขบวนรถไฟจำลองนี้เก็บไว้ที่พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ.

ระหว่างเมืองคาร์ลิ่งตัน - สตอคตัน (Darlington - Stockton) ในเกาะอังกฤษ ระยะทางยาว 12 ไมล์ เมื่อ พ.ศ. 2366 (ค.ศ. 1823) และต่อมามีทางรถไฟสายที่สอง ก่อเกิดขึ้นระหว่างเมืองลิเวอร์พูล - แมนเชสเตอร์ (Liverpool - Manchester) เปิด การเดินรถมาตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2373 (ค.ศ. 1830)¹ แล้วก็ตาม แต่กิจการรถไฟ ยังเป็นสิ่งมหัศจรรย์ที่ไม่มีชาวไทยผู้ใคร่รู้จัก ดังนั้น ขบวนการไฟจำลองนี้จึงก่อให้เกิดความ ตื่นเต้น และเร้าความสนใจในความก้าวหน้าของการคมนาคมของโลกแถบไทยในสมัยนั้น เป็นการนำวิถีความคิดเรื่องกิจการรถไฟมาสู่ราชสำนัก ซึ่งประเด็นนี้ สมเด็จพระนางเจ้า วิดตอ เรียงทรงมีพระราชประสงค์จะให้รถไฟจำลองนี้เป็นเครื่องกลพระราชนัดตยพระบาท สมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวให้ทรงศึกษานากิจการรถไฟขึ้นในราชอาณาจักรไทยเช่นเดียว กับในอังกฤษบ้าง²

อย่างไรก็ดี ราชสำนักและคนไทยในสมัยนั้นก็ยังไม่ใคร่รู้จักหรือมีโอกาสเห็นรถไฟ ที่แท้จริงจนกระทั่ง พ.ศ. 2400 (ค.ศ. 1857) อันเป็นที่ 7 แห่งการเสด็จขึ้นครอง ราชสมบัติ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ พระยามนตรีสุริยวงศ์ (ชุ่ม บุนนาค) เป็นราชทูต เจ้าหมื่นสรรเพชภักดี (เพ็ง เพ็ญกุล) เป็นอุปทูต หมื่นมนเทียรพิทักษ์ (กว้าง) เป็นตรีทูต และ หม่อมราโชทัย (ม.ร.ว.กระต่าย อิศรางกูร ณ อยุธยา) เป็นล่าม พร้อมด้วยคณะผู้ติดตาม 27 นาย อัญเชิญพระราชสาส์น และเครื่องราชบรรณาการออกไปเจริญทางพระราชไมตรีกับอังกฤษ และยังเป็น การแต่งทูต

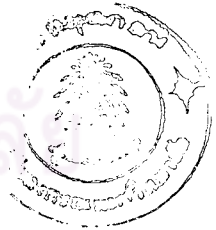
¹ George C. Brodick, completed and revise by J.K. Furtheringham The History of England pp. 434 - 35. อ้างถึงใน [สว่าง อยู่เย็น] , "ประวัติ การรถไฟไทยโดยสังเขป", ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี, (พระนคร: การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2513), หน้า 23.

² [สว่าง อยู่เย็น] , เพิ่งอ้าง, หน้า 23.

ไปถวายค่านับตอมแทนสมเด็จพระนางเจ้าวิคตอเรียด้วย คณะทูตไค้กราบถวายบังคมลาออก
จากกรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2400¹

ระหว่างที่คณะราชทูตพิเศษของไทยอยู่ในอังกฤษนั้น ได้มีโอกาสเดินทางโดยรถไฟ
ไปเยี่ยมชมสถานที่ต่าง ๆ หลายแห่ง โดยเริ่มต้นเดินทางจากกรุงลอนดอนไปเมืองเบอร์มิงแฮม
(Birmingham) เมืองแมนเชสเตอร์ จากเมืองแมนเชสเตอร์ไปเมืองลิเวอร์พูล ซึ่งห่าง
กัน 40 ไมล์ ตามเส้นทางที่ ยอร์ช สตีเฟนสัน ผู้ให้กำเนิดรถไฟของโลกเป็นผู้สร้างขึ้นเมื่อ
พ.ศ. 2373 จากนั้นจึงเดินทางกลับเมืองแมนเชสเตอร์ แยกไปตามเส้นทางรถไฟอีกสาย
หนึ่งไปเมืองเซฟฟิลด์ (Sheffield) เมืองเบอร์มิงแฮม แล้วกลับกรุงลอนดอน รวม
ระยะทางทั้งสิ้น 529 ไมล์ ในการเดินทาง ขบวนรถไฟต้องผ่านภูเขา อุโมงค์ สะพาน
หลายสิบแห่ง คณะราชทูตได้เห็นกิจการเดินรถระบบทางคู่และกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการรถไฟ
เป็นอันมาก และได้ตระหนักถึงคุณประโยชน์ของรถไฟว่าเป็นยานพาหนะที่ช่วยส่งเสริมการ
อุตสาหกรรม การพาณิชย์กรรม ของอังกฤษให้เจริญรุดหน้าไปอย่างรวดเร็วยิ่งกว่าสมัยใด ๆ
ช่วยส่งเสริมการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และทรัพยากรธรรมชาติให้แผ่ขยายติดต่อกันทั่วเกาะอังกฤษ²
ข้อมูลต่าง ๆ ที่คณะราชทูตไทยได้ประสบพบเห็นในอังกฤษครั้งนั้นเองที่กระตุ้นเตือนให้
พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวแห่งราชอาณาจักรไทยและประชาชนชาวไทยเกิดความตื่นตัวใน
เรื่องนี้มากยิ่งขึ้น

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



¹ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, อ้างแล้ว, หน้า 178 - 9.

² จดหมายเหตุ แล่นิราศลอนดอน ของหม่อมราชโชนไทย เรื่องราชทูตไทยไปประเทศ
อังกฤษในรัชกาลที่ 4 เมื่อปีมะเสง จุลศักราช 1239 พ.ศ. 2400 ฉบับชำระใหม่ใน
หอพระสมุดวชิรญาณ, (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ไทย, 2461), หน้า 210 - 16.

ปัญหาการสร้างทางรถไฟข้ามคอคอดกระ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

ความสนใจของประเทศมหาอำนาจตะวันตกในโครงการขุดคอคอดกระ¹ ได้มีมาตั้งแต่ก่อนพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 4 ขึ้นครองราชย์ ดังจะเห็นได้จากหนังสือเรื่อง "การเดินทางจากกัลกัตตาไปมะริค" (A Voyage from Calcutta to Mergui Archipelago) ตีพิมพ์เมื่อ พ.ศ. 2335 (ค.ศ. 1792) ซึ่งกัปตัน โทมัส ฟอเรสต์ (Captain Thomas Forrest) ได้เขียนแสดงความคิดเห็นเรื่องขุดคอคอดกระ² โครงการดังกล่าวนี้ได้รับความสนใจจากชาวต่างประเทศอย่างจริงจัง นอกจากความคิดในการขุดคลองเชื่อมที่คอคอดกระแล้ว ยังมีผู้เห็นว่า การสร้างทางรถไฟข้ามคอคอดกระเป็นสิ่งที่จะทำให้ประโยชน์อย่างมหาศาล และไม่สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมากเท่าการขุดคลองด้วย ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2402 (ค.ศ. 1859) นายไวซุ (Wise) แห่งบริษัทลอยด์ (Lloyd Company)³ ชาวอังกฤษในกรุงลอนดอน ได้มีหนังสือกราบบังคมทูลมายังพระบาทสมเด็จพระ

¹ เป็นตอนที่แคบที่สุดของแหลมมลายู ถ้าขุดคลองลัดในบริเวณนี้จะย่นระยะทางเดินเรือระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับทะเลจีนใต้สั้นเข้า ไม่ต้องเดินเรืออ้อมไปทางแหลมมลายู.

² สายจิต เหมินทร์, การเสียรัฐไทรบุรี กลันตัน ตรังกานู และปลิส ของไทยให้แก่อังกฤษในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2507), (อค์สำเนา); หน้า 217.

³ ชื่อของนายไวซุ แห่งบริษัทลอยด์นี้ อ้างอยู่ใน F.O. 69/34 "Sir Robert Schomburgk to Lord Russell," May 10, 1864 แต่ในหลักฐานของฝ่ายไทยระบุว่าผู้ขอสัมปทานคือ "มิศแทนรไวทวงลอยด์ เมืองลอนดอน" ซึ่งเทียบตามลักษณะโครงการขอสร้างทางรถไฟข้ามคอคอดกระ และลำดับเหตุการณ์ตามศักราชแล้ว ผู้เขียนแน่ใจว่าเป็นบุคคลเดียวกัน แต่หลักฐานฝ่ายไทยออกเสียงเพี้ยน

พระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ขอสัมปทานสร้างทางรถไฟข้ามคอคอดกระ ในกรณี นายทุนอังกฤษ จะรวมกันก่อตั้งบริษัทรถไฟสยาม (Siam Railway Company) เตรียมพร้อมที่จะดำเนินการ ทั้งนี้ บริษัทดังกล่าวจะขอแผ่นดินสองข้างทางรถไฟข้างละ 5 ไมล์ หรือประมาณโยชน์หนึ่ง โดยบริษัทจะมีอำนาจสิทธิขาดเหนือแผ่นดินนั้น ตลอดทั้งสินแร่ทรัพยากรในบริเวณที่ดินนั้น ก็จะตกเป็นของบริษัทด้วย ทั้งนี้ ผู้ขอสัมปทานอ้างว่า เพื่อโน้มน้าวความสนใจในการลงทุนครั้งนี้ และถ้ารัฐบาลไทยปรารถนาจะสร้างทางรถไฟสายไกลเคียงกับกรุงเทพฯ ทางบริษัทก็จะจัดหาวิศวกรและร่างเหล็กให้แก่รัฐบาล ข้อเสนอของนายไวซู นี้ ปรากฏหลักฐานตามร่างตอบ¹ ว่า รัฐบาลไทยจะยอมรับให้บริษัทรถไฟสยามสร้างทางรถไฟข้ามคอคอดกระเพื่อประโยชน์ทางการพาณิชย์ได้ แต่บริษัทรถไฟสยามต้องทำตามเงื่อนไขบางประการของฝ่ายไทย² แต่ไม่ปรากฏหลักฐานประวัติศาสตร์ทางฝ่ายไทยว่า บริษัทรถไฟสยามได้ดำเนินงานต่อมาอย่างไร นอกจากหลักฐานของอังกฤษซึ่งบ่งว่า นายไวซู ได้ขอให้รัฐบาลอังกฤษช่วยสนับสนุนโครงการของเขาแต่ไม่ได้รับความสำเร็จ เพราะเซอร์โรเบิร์ต ชอมเบิร์ก (Sir Robert Schomburgk) กงสุลใหญ่อังกฤษประจำประเทศไทย และพันเอกควาแวนก (Colonel Cavanagh) ข้าหลวงใหญ่สิงคโปร์ ไม่สนับสนุน เพราะเห็นว่าผลประโยชน์ที่ได้

¹ ก.ท.ช., สมุคไทยคำ เส้นดินสองขาว หมูจกหมายเหตุ ร.4 จ.ศ. 1221 ชื่อหนังสือเรื่องฝรั่งขอขุดคลองทะเลแหลมเมืองตระ เลขที่ 113.

ร่างตอบนี้เข้าใจว่าผู้ขอสัมปทานเป็นฝ่ายยื่นเงื่อนไข เพราะทำเป็นร่างสัญญามาเป็นข้อ ๆ แต่ความซาคหายไปไม่เต็มเล่ม คงเหลือแต่ต้นร่างเท่านั้น.

² เพิ่งอ้าง.

ไม่คุ้มค่าใช้จ่าย และอาจเป็นผลให้กิจการค้าของสิงคโปร์ทรุดลง¹ รัฐบาลอังกฤษจึงไม่เห็นชอบ
กับโครงการนี้ แผนการสร้างทางรถไฟสายแรกในราชอาณาจักรไทยจึงระงับไว้แต่เพียง
เท่านั้น

อย่างไรก็ดี ความสนใจของชาวต่างประเทศต่อโครงการขุดคลองคอคอดกระได้ทวีมากขึ้น
เนื่องจากเมื่อฝรั่งเศสขุดคลองสุเอซได้สำเร็จ ก็คิดที่จะขุดคลองทำนองเดียวกันในประเทศอื่น
ต่อไป ใน พ.ศ. 2409 (ค.ศ. 1866) ชาวฝรั่งเศสบางพวกจึงคิดจะขุดคลองจากเมือง
ตระบุรี² ออกเมืองชุมพร เพื่อย่นระยะทางเดินเรือและเวลาจากยุโรปไปถึงประเทศจีน โดย
มีต้องอ้อมแหลมมลายูไปทางเมืองสิงคโปร์ จึงได้คิดแผนที่ และเรียกชื่อว่า "คลองตระ"
ความคิดของฝรั่งเศสในเรื่องคลองตระครั้งนั้นเป็นที่เลื่อมลั่นกันมาก แต่ก็ไม่ปรากฏว่ารัฐบาล
ฝรั่งเศสจะสนับสนุนสักเพียงใด ถึงกระนั้นก็ทำให้รัฐบาลไทยเกิดความวิตกกังวลมาก เพราะ
เกรงว่าถ้าฝรั่งเศสมีอำนาจถึงได้ขุดคอคอดกระ ก็จะเกิดผลเสียคือลดแหลมคอคอดการเสีย
พระราชอาณาเขตทางแหลมมลายู³ ให้แก่อังกฤษหรือฝรั่งเศส และอาจทำให้อังกฤษไม่พอใจ
และระแวงไทย เนื่องจากอังกฤษไม่ต้องการให้มหาอำนาจอื่นเข้ามามีบทบาทหรืออิทธิพลใน
ดินแดนนี้ การขุดคอคอดกระจะเป็นการขัดผลประโยชน์ของอังกฤษทางบั้งและสิงคโปร์ซึ่ง
อังกฤษได้ลงทุนไว้มากแล้ว⁴ อาจเป็นเหตุให้อังกฤษหาเรื่องพาดชิงเอาหัวเมืองของไทยใน
แหลมมลายูไว้ในอำนาจได้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 4 จึงทรงพระราชดำริว่า

¹F.O. 69/34 "Sir Robert Schomburgk to Lord Russell cited by
M.L. Manich Jumsai, History of Anglo - Thai Relations, (Bangkok:
Chalermnit, 1970), pp. 288 - 89.

²คือเมืองตระบุรีนั่นเอง เรียกตามพงศาวดารว่า ตระบุรี.

³สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาดำรงราชานุภาพ, ประชุมพงศาวดารภาคที่ 50 (พระนคร:
ร.พ. หนังสือพิมพ์ไทย, 2473), หน้า 23.

⁴เพ็ญอ้าง.

ทางรอดของไทยคือย้ายมาให้ฝรั่งเศสซุกคอกคอกกระ ดังนั้น โครงการสร้างทางรถไฟข้ามคอกคอกกระ หรือการซุกคอกลงข้ามคอกคอกกระจึงถูกระงับไว้แต่เพียงเท่านั้น ซึ่งเวลานั้นก็จนจะสิ้นรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 4 แล้ว ความหวังที่จะมีการสร้างทางรถไฟขึ้นในสมัยนี้จึงมิได้บรรลุผล เพราะรัฐบาลไทยต้องพะวักพะวนกับปัญหาความพยายามของฝรั่งเศสที่จะยึดเขมรซึ่งเป็นรัฐในอารักขาของไทย รัฐบาลจึงเกิดความหวาดระแวงต่อการลงทุนของชาวต่างประเทศในประเทศไทยว่าจะเป็นสาเหตุให้เกิดโต้แย้งทะเลาะวิวาทกันในเรื่องผลประโยชน์ จนลุกลามถึงขั้นเสียเอกราชของประเทศ ประกอบกับภาวะการปกครองเมืองของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น พม่าและพม่าที่ถูกคุกคามด้วยกำลังจากฝรั่งเศสและอังกฤษ ทำให้พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงหนักพระทัย และเมื่อได้ทรงไตร่ตรองอย่างรอบคอบแล้ว จึงโปรดให้ระงับการกระทำใด ๆ ซึ่งอาจเป็นการชักนำความสนใจของมหาอำนาจตะวันตกต่อผลประโยชน์ที่ได้รับจากไทย เพราะเป็นการลดแหลมต่อความมั่นคงของประเทศ

การขยายอำนาจและอิทธิพลของประเทศจักรวรรดินิยมมาสู่ดินแดนไทยในปลายสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 4 และสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์

ในพุทธศตวรรษที่ 23 และ 24 ซึ่งตรงกับปลายคริสต์ศตวรรษที่ 18 ถึงคริสต์ศตวรรษที่ 19 เป็นระยะเวลาที่ลัทธิจักรวรรดินิยมได้แผ่ขยายอิทธิพลครอบคลุมไปยังดินแดนต่าง ๆ ทั่วโลก ประเทศมหาอำนาจหรือที่เรียกกันว่า "เมืองแม่" ที่เรืองอำนาจที่สุดในขณะนั้นคืออังกฤษและฝรั่งเศส ซึ่งมีอาณานิคมอยู่แทบจะทั่วโลก หลายประเทศในทวีปเอเชียได้สูญเสียอธิปไตยของตน โดยตกอยู่ใต้แสนยานุภาพของประเทศทั้งสอง นอกจากนั้น เยอรมนีและรัสเซียก็เริ่มแข่งขันกันแสวงหาอาณานิคมกับอังกฤษและฝรั่งเศส รวมทั้งญี่ปุ่นซึ่งเริ่มแสดงท่าทีว่าต้องการมีบทบาทและผลประโยชน์ในดินแดนอื่น ๆ นอกประเทศของตน ประเทศที่มหาอำนาจตะวันตกและญี่ปุ่นได้เข้าไปแสวงหาผลประโยชน์และแข่งขันอำนาจกันอย่างจริงจังคือจีน ซึ่งปิดประตูไม่ยอมคบค้าและรับรู้อำนาจชาวตะวันตก จนเป็นเหตุให้เกิดสงครามกับอังกฤษและฝรั่งเศส และต้องสูญเสียเมืองท่าสำคัญ ตลอดจนผลประโยชน์นานาประการให้แก่ต่างชาติ

รวมทั้งเป็นสาเหตุให้เกิดวิถีปฏิบัติซึ่งมหาอำนาจตะวันตกได้นำมาใช้กับชนชาติในทวีปเอเชีย นั่นคือ การปฏิบัติของชนชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ยิ่ง และ อำนาจสิทธิสภาพนอกอาณาเขตของ ศาลกงสุล¹ ซึ่งนับว่าเป็นข้อเสียเปรียบและภาระใหญ่ยิ่งที่ชาวเอเชียต้องจ่ายอม ประเทศไทยก็หนีสภาพนี้ไปไม่พ้น เพราะสนธิสัญญาบาวริงที่รัฐบาลไทยทำไว้กับรัฐบาลอังกฤษได้ กลายเป็นแบบของสนธิสัญญาที่รัฐบาลไทยจำต้องทำกับประเทศทางตะวันตกอีก มีอาทิเช่น สหรัฐอเมริกา ฝรั่งเศส เคนมาร์ค โปรตุเกส เนเธอร์แลนด์ ปรัสเซีย (ในนามของสหภาพ ศูลกากรและพาณิชย์เยอรมัน) สวีเดน นอร์เวย์ เบลเยียม และอิตาลี ทำให้รัฐบาลไทย ต้องตกอยู่ในภาวะเสียเปรียบมาก แต่ถึงกระนั้นก็ยังนับว่าประเทศไทยอยู่ในฐานะที่ดีกว่า พม่าและญวน ที่ต้องสูญเสียดินแดนส่วนใหญ่ของประเทศให้แก่อังกฤษและฝรั่งเศส

ทางแหลมมลายูนั้น อังกฤษได้เริ่มขยายอิทธิพล เข้ามารอบคลุมดินแดนแถบนี้ตั้งแต่ ปลายคริสต์ศตวรรษที่ 18 ซึ่งก่อนหน้านั้น อังกฤษมีความสนใจในดินแดนแถบนี้มากอนแล้ว แต่ ยังมีใค้ดำเนินนโยบายจริงจังจนถึงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 18 ตอนคริสต์ศตวรรษที่ 19 อังกฤษก็เริ่มดำเนินนโยบายแผ่อิทธิพลเข้าไปในมลายู ทั้งนี้โดยมีชาวอังกฤษในดินแดนแถบนี้ เป็นตัวจักรกลสำคัญในการเร่งเร้าให้รัฐบาลอังกฤษที่อินเดียและลอนดอนดำเนินการแทรกแซง และควบคุมดินแดนในภูมิภาคนี้ ทั้งนี้รวมถึงความต้องการให้รัฐบาลของตนใช้วิธีการบีบบังคับ รัฐบาลไทยให้ยอมตกลงขอพิพาทบางประการในรัฐที่เป็นปัญหา เช่น ไทรบุรี ปะหัง และตรัง- กานู แต่ก็ไม่ได้รับการสนองตอบจากรัฐบาลอังกฤษตามที่พอลคาเหล่านั้นเรียกร้อง

ทางคานฝรั่งเศสนั้นได้ปฏิบัติการคุกคามประเทศไทยมากกว่าอังกฤษ โดยหลังจากที่ ฝรั่งเศสได้ดินแดนส่วนล่างของญวนไว้ในอาณาเขตแล้ว ก็หันความสนใจมายังเขมร โดยอ้างว่า เขมรเคยเป็นเมืองขึ้นของญวนมาก่อน ดังนั้นเมื่อญวนตกเป็นของฝรั่งเศส เขมรจึงควรเป็น เมืองขึ้นของฝรั่งเศสด้วย ฝ่ายไทยก็ได้อ้างสิทธิในการเป็นเจ้าของประเทศราชเหนือเขมร เช่นกัน โดยยึดหลักที่ว่า เขมรเป็นเมืองขึ้นที่มีความสนิสนมในใกล้ชิดกับประเทศไทยมากกว่าญวน

¹ G.F. Hudson, The Far East in World Politics (2 d ed; London:

ดังจะเห็นได้จากกรณีที่กษัตริย์เขมรถวายเครื่องราชบรรณาการให้แก่ไทยปีละครั้ง แต่ถวายให้ กษัตริย์ญวนเพียง 3 ปีต่อครั้งเท่านั้น แต่ถึงกระนั้น ฝรั่งเศสก็ยังไม่ละความพยายามที่จะเรียก ร้องสิทธิเหนือดินแดนเขมรส่วนนอกโดยใช้วิธีทั้งทางด้านการทูตและการเมือง ตลอดจนใช้กำลัง ทหารของฝรั่งเศสบีบบังคับนักองนโรคม ทำให้พระองค์ยอมทำสัญญาอยู่ที่อารักขาของฝรั่งเศส และในปลายสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 4 คือ พ.ศ. 2410 (ค.ศ. 1867) รัฐบาลไทยก็จำต้องทำสัญญากเขมรให้แก่ฝรั่งเศส โดยทั้งรัฐบาลฝรั่งเศสและรัฐบาลไทย ได้ทำการแลกเปลี่ยนสัตยาบันสัญญา ฉบับวันที่ 15 กรกฎาคม พ.ศ. 2410 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน ปีเดียวกัน ทั้งนี้ ฝ่ายไทยต้องสละสิทธิเหนือดินแดนเขมรส่วนนอกและเกาะอีก 6 เกาะ รวมเนื้อที่ 124,000 ตารางกิโลเมตร ให้แก่ฝรั่งเศส โดยที่ฝรั่งเศสยอมรับว่า รัฐบาลไทยมีสิทธิเหนือเสียมราฐและพระตะบอง

005166

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ตั้งแต่ต้นรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวแล้วที่ ไทยต้องเผชิญหน้ากับลัทธิจักรวรรดินิยม และเมื่อถึงปลายรัชสมัยของพระองค์ ภาพการณ์ แวกล้อมของประเทศไทยก็ตกอยู่ในสภาพคับขันมากขึ้น อังกฤษมีพรมแดนประชิดไทยทางด้าน ตะวันตก และกำลังแผ่อิทธิพลเข้ามาทางด้านใต้ของประเทศ ส่วนฝรั่งเศสนั้นแม้ว่าจะได้ เขมรส่วนนอกไปแล้ว ก็ยังไม่ทำที่ว่าจะหยุดการคุกคามพรมแดนด้านตะวันออกของประเทศไทย เลย และก้าวต่อไปของฝรั่งเศสคือ ความสนใจในดินแดนลาวซึ่งขณะนั้นเป็นประเทศราชที่มี ความใกล้ชิดไทยมาก เนื่องจากลาวเป็นประเทศที่มีแม่น้ำโขงไหลผ่านประเทศ ซึ่งนักสำรวจ และพ่อค้าฝรั่งเศสได้สังเกตเห็นว่าแม่น้ำสายนี้เป็นเส้นโลหิตใหญ่ที่สำคัญต่อการพาณิชย์ของอินโดจีน ตลอดจนของจีนใต้ แต่ขณะนั้นฝรั่งเศสยังไม่ได้ดำเนินการรุนแรงจนถึงขั้นบีบบังคับให้รัฐบาล ไทยเพิกถอนการเป็นเจ้าอธิราชเหนือลาว คงสงบทำที่อยู่จนถึงสิ้นรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อ พ.ศ. 2411 (ค.ศ. 1868)

หลังจากสิ้นรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 4 แล้ว พระบาทสมเด็จพระ จอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จขึ้นครองราชบัลลังก์ในขณะที่พระองค์มีพระชนษาอย่างเข้า-16 พรรษา โดยมีสมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์เป็นผู้สำเร็จราชการ สถานการณ์รอบ ประเทศขณะนั้นยังอยู่ในภาวะที่ไม่น่าไว้วางใจ การเสียเขมรส่วนนอกไปในปลายสมัยพระบาท สมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้นย่อมเป็นประจักษ์พยานว่า ฝรั่งเศสสนใจและต้องการที่จะมี

อำนาจเหนือดินแดนไทย โดยยกเอาปัญหาขอบเขตพรมแดนที่ไม่แน่นอน อำนาจของญวนซึ่งเคยมีในดินแดนแถบนี้ ตลอดจนแสนยานุภาพทางกำลังรบที่เหนือกว่าไทยขึ้นมาข่มขู่ ซึ่งในฐานะประเทศที่เล็กกว่า ไทยต้องจ่ายอภัยดินแดนให้ตามที่ฝรั่งเศสเรียกร้อง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาลุกลามใหญ่โตจนถึงขั้นเสียเอกราชของประเทศ

ทางก้านอังกฤษนั้นก็ได้รุกกับคานเข้าไกล่ไทยทุกที ดินแดนด้านตะวันตกของไทยมีพรมแดนประชิดกับพม่าตอนล่างและตอนกลางซึ่งได้ตกเป็นของอังกฤษแล้ว และทางทิศใต้นั้นมลายูได้ตกเป็นอาณานิคมของอังกฤษทีละขั้นเช่นกัน รัฐต่าง ๆ ในมลายูก็ได้ตกเป็นรัฐในอารักขาของอังกฤษ และอังกฤษก็ดำเนินนโยบายแผ่อิทธิพลแบบรุกเงี้ยวเข้ามาทางดินแดนที่เป็นประเทศราชของไทย เช่น ไทรบุรี กลันตัน ตรังกานู และปูลิส จนเมื่อถึงต้นรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว อิทธิพลของอังกฤษก็ครอบคลุมมาถึงดินแดนภาคใต้สุดของไทย

สภาพการณ์แวดล้อมขณะนั้นทำให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวซึ่งยังไม่ทรงบรรลุนิติภาวะ ทรงมีพระราชดำริที่จะเสด็จไปทอดพระเนตรระบบการปกครองของชาวตะวันตกในดินแดนภาคตะวันออก จุดประสงค์ของการเสด็จพระราชดำเนินครั้งนี้ เพื่อเป็นการเชื่อมสัมพันธ์ไมตรีและนำกิจการที่ทรงพบเห็นมาปรับปรุงประเทศ พระองค์เสด็จไปสิงคโปร์เป็นครั้งแรกใน พ.ศ. 2414 (ค.ศ. 1871) ในปีี่ 3 แห่งรัชกาล จากสิงคโปร์พระองค์เสด็จต่อไปยังเกาะชวา อันเป็นเมืองขึ้นของฮอลันดา การเสด็จพระราชดำเนินคราวนี้กินเวลารวม 37 วัน ทรงได้รับการต้อนรับอย่างดีทั้งที่เมืองสิงคโปร์ และบาตาเวีย (ปัจจุบัน คือจาร์กาต้า) ตลอดเวลาที่เสด็จประพาส พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงทอดพระเนตรสอดส่องทุกสิ่งทุกอย่างด้วยความสนพระทัยอย่างที่สุด¹ เช่น การวางผังเมือง อูเรือ การสาธารณสุขโลกต่าง ๆ และการทอดพระเนตรที่มีผลต่อการก่อตั้งกิจการรถไฟไทย ในอนาคตคือทรงทอดพระเนตรการสร้างทางรถไฟในชวา ทำให้พระองค์ทรงเริ่มตระหนักถึงคุณประโยชน์และความก้าวหน้าของกิจการคมนาคมด้านรถไฟ

¹ พระเจ้าวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าจุลจักรพงษ์, เจ้าชีวิต (พิมพ์ครั้งที่ 3; พระนคร: คลังวิทยา, 2517), หน้า 456.

หลังจากเสด็จกลับจากสิงคโปร์และชวาแล้ว พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีพระราชประสงค์จะเสด็จไปดูความเจริญของประเทศทางยุโรป แต่ผู้สำเร็จราชการได้ทัดท้วงไว้ ด้วยเห็นว่ายุโรปนั้นไกลเกินไป ควรจะเสด็จเยี่ยมประเทศอินเดียเสียก่อน ดังนั้น พระองค์จึงได้เสด็จออกจากกรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2414 (ค.ศ. 1871) ระหว่างเสด็จประพาสอินเดีย พระองค์ได้ทอดพระเนตรความเจริญทางด้านทางรถไฟของประเทศนั้น และยังได้เสด็จพระราชดำเนินโดยทางรถไฟในการเสด็จประพาสไปยังเมืองและสถานที่ต่าง ๆ ภายในประเทศนั้น จนกล่าวได้ว่าเป็นครั้งแรกที่พระองค์เสด็จพระราชดำเนินโดยทางรถไฟเป็นระยะทางและเวลานาน ในกรณีนี้เองทำให้พระองค์ทรงเล็งเห็นวิวัฒนาการการคมนาคมด้านรถไฟที่ก้าวหน้าในโลกภาคตะวันออก เป็นการเสริมสร้างพระราชดำริในก้านประโยชน์ของรถไฟให้เพิ่มพูนมากยิ่งขึ้น

เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จกลับจากประเทศอินเดียและทรงว่าราชการด้วยพระองค์เองแล้ว ก็มีข่าวลือว่ารัฐบาลไทยกำลังดำริที่จะสร้างทางรถไฟขึ้นภายในประเทศจากกรุงเทพฯ ไปยังนครราชสีมา เมื่อข่าวนี้แพร่หลายออกไป ได้มีชาวตะวันตกมาติดต่อขอรับเหมาสร้างทางรถไฟให้แก่รัฐบาลไทย ทั้งนี้แสดงว่า ขณะนั้นชาวยุโรปต้องการมาลงทุนและแสวงหาผลกำไรจากการริเริ่มกิจการรถไฟในประเทศไทย แต่เนื่องจากฐานะทางเศรษฐกิจของประเทศขณะนั้นยังไม่อำนวยให้ และการค้าขายเดินทางติดต่อกันในพระราชอาณาเขตยังอาศัยการคมนาคมทางน้ำเป็นส่วนใหญ่ ถ้าหากสร้างทางรถไฟขึ้นมา ก็เกรงว่าจะขาดทุนเพราะผู้คนไม่นิยมและเพราะไม่เคยชินกับการเดินทางด้วยรถไฟ อีกทั้งกิจการรถไฟนั้นต้องลงทุนด้วยเงินก้อนมหาศาล อาจจำเป็นต้องเก็บค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมสูงเกินสมควร ทำให้เสียเปรียบในการแข่งขันกับทางน้ำ อีกประการหนึ่งภาวะทางด้านการเมืองภายในประเทศในขณะนั้นยังไม่มีอะไรที่น่าวิตกมาก เพราะอังกฤษและฝรั่งเศสยังสงบทำที่คุมเชิงกันอยู่ ดังนั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงไม่โปรดรับข้อเสนอไว้ในเวลานั้น เพราะทรงเล็งเห็นว่ากิจการรถไฟในระยะนั้นยังไม่จำเป็นสำหรับประเทศไทย ถึงปรากฏกระแสพระราชดำริบางตอนในจดหมายเหตุพระราชกิจรายวันดังนี้

...วันศุกร์ แรม 11 ค่ำ เดือน 4 ปีฉลู นพศก จุลศักราช 1239...
หนังสือกงสุลอเมริกัน ถวายหนังสือว่า มีคนยุโรปคนหนึ่งทีลอนดอน
มีหนังสือมาว่า ไครูวาไทยจะทำรถไฟ จะขอรับเหมา สงสำเนา
คำแปลมาควยฉบับ 1...

...วันเสาร์ แรม 12 ค่ำ เดือน 4 ปีฉลู นพศก จุลศักราช 1239...
พระราชหัตถ์ตอบกงสุลอเมริกันว่าขอพระทัย ที่นำผู้ที่รับทำ
รถไฟในเมืองไทยมาถวาย ขอแจ้งความให้ทราบวา ทางที่จะไป
โคราช คอเวอนเมนต์ของเรายังไม่คิดจะทำเป็นทางรถไฟในที่
เกี้ยว เพราะยังไม่ทราบชัดว่าการจะมีประโยชน์อย่างไรบ้าง ทู
รอนซึ่งจะทำทางรถไฟก็กลัวว่าจะไม่มีพอ จึงได้ให้ขึ้นไปตรวจการ
ดู การจะตกเป็นทางเกวียนหรือกรรมเวประการใด จึงปรึกษากันดู
เมื่อต่อไปมีประโยชน์อย่างไร จึงจะเป็นทางรถไฟตามกำลังที่จะ
ทำได้ แต่เวลานี้ยังไม่ต้องการที่จะคิดในเรื่องรถไฟก่อน¹

✓ เหตุโน้มนำและภาวะผลักดันการสร้างทางรถไฟของไทย

คงได้กล่าวแล้วว่าในตอนต้นสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว กิจการ
รถไฟในที่ต่าง ๆ ทั่วโลกได้เจริญแพร่หลายขึ้นมา รวมทั้งคนไทยหลายคนก็ได้โดยสารและ
รู้จัก "รถไฟ" แต่ระบบการคมนาคมนี้ก็ยังมีได้นำมาใช้ในประเทศไทย เพราะปัญหาด้าน
เศรษฐกิจและภาวะสังคมหลายประการไม่อำนวยต่อการเริ่มต้นกิจการรถไฟในประเทศไทย
แต่ในช่วงระยะเวลาไม่นานจากวันที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงปฏิเสชการ
ขอรับสร้างทางรถไฟของชาวยุโรปตอกกงสุลอเมริกัน ก็เกิดเหตุการณ์ขึ้นหลายอย่างซึ่งสืบ
เนื่องมาจากความต้องการแผขยายอิทธิพลของอังกฤษและฝรั่งเศสทั้งในด้านการเมืองและ
เศรษฐกิจ และเหตุการณ์นี้เองที่เป็นแรงผลักดันให้รัฐบาลต้องตัดสินใจ เริ่มกิจการรถไฟขึ้น
เป็นครั้งแรกในแผ่นดินไทย เหตุโน้มนำนั้นประกอบด้วย

¹พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, จดหมายเหตุพระราชนิพนธ์รายวันภาค 5
และภาค 6 (พระนคร: โรงพิมพ์สำนักทำเนียบนายกรัฐมนตรี, 2514), หน้า 76 - 78.

1. ปัญหาการขุดคลองหรือสร้างทางรถไฟข้ามคอคอดกระในสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
รัชกาลที่ 5.

โครงการขุดคลองหรือสร้างทางรถไฟข้ามคอคอดกระเป็นที่สนใจของประเทศมหาอำนาจตะวันตกเป็นอย่างมาก ในตอนปลายสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 4 นั้น ฝรั่งเศสเคยเข้ามาติดต่อกครั้งหนึ่งแล้วแต่ล้มเหลวไป ทว่าชาวฝรั่งเศสยังไม่ละความพยายามที่จะขุดคลองคอคอดกระ เพราะถ้าฝรั่งเศสได้รับสัมปทานหรืออย่างน้อยก็มีส่วนร่วมในโครงการนี้ ก็จะทำให้ฝรั่งเศสสามารถคุมเส้นทางเดินเรือที่สำคัญที่สุดของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้การแผ่ขยายอำนาจและอิทธิพลของฝรั่งเศสในแหลมมลายูเป็นไปได้โดยสะดวกและง่ายดายยิ่งขึ้น

แหลมมลายูนับเป็นที่หมายปองของชาติมหาอำนาจตะวันตกมาก เพราะมันค้ำไปค้ำยันแคบและยาวพารา รวมทั้งมีเมืองท่าสำคัญหลายเมือง ซึ่งเป็นชุมทางของเส้นทางเดินเรือ การที่อังกฤษได้รัฐต่าง ๆ ในมลายูเป็นอาณานิคมทำให้มหาอำนาจอื่นไม่อาจทำการขยายอิทธิพลในดินแดนแถบนี้ได้ แต่ถึงกระนั้น รัสเซียและฝรั่งเศสซึ่งเป็นคู่แข่งกันของอังกฤษมานาน ก็ยังไม่ละความพยายามในการแสวงหาสิทธิเหนือดินแดนแถบนี้ นอกจากนี้ เยอรมนีและอิตาลีซึ่งเป็นประเทศที่เพิ่งเริ่มแสวงหาอาณานิคม ก็พึงความสนใจมายังดินแดนในทวีปเอเชีย แอฟริกา และหมู่เกาะต่าง ๆ ที่เรียงรายอยู่ในมหาสมุทรแปซิฟิก¹ ดังนั้น ในระยะ 30 ปีหลังของคริสต์ศตวรรษที่ 19 อังกฤษก็เริ่มดำเนินนโยบายกีดกันและกำจัดอิทธิพลของมหาอำนาจคู่แข่ง เพื่อเป็นการผูกไว้ซึ่งผลประโยชน์ในดินแดนแถบนี้ของตน การที่ฝรั่งเศส

¹Eunice Thio, "The British Forward Movement in the Malay Peninsula 1880 - 1889," Papers on Malayan History ed. K.G. Tregonning. First International Conference of South East Asian Historians, Singapore 1961. (Singapore: Journal South - East Asian History, 1962), p. 120.

ต้องการชุกคอคอกกระ จึงเป็นสิ่งสร้างที่สร้างความหนักใจให้แก่ฝ่ายอังกฤษมาก เพราะถ้าโครงการนั้นบรรลุผล นอกจากจะทำให้ฝรั่งเศสมีอำนาจในแถบนี้ ยังเป็นผลให้ความเจริญของเมืองท่าที่สำคัญของอังกฤษ คือ สิงคโปร์และปีนังลดลง คลองลัคนี้จึงเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญที่รัฐบาลอังกฤษจะยอมให้มหาอำนาจอื่นมาดำเนินการชุกไม่ได้

หลังจากที่ฝรั่งเศสยึดอำนาจในญวนใต้ได้อย่างมั่นคงและมีสิทธิเหนือเขมรด้วยสนธิสัญญาฉบับ พ.ศ. 2410 (ค.ศ. 1867) แล้ว ชาวฝรั่งเศสก็รื้อฟื้นความสนใจในเรื่องชุกคอคอกกระขึ้นมาอีก ดังนั้น ในวันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ. 2425 (ค.ศ. 1882) เวลา 16.00 น. ดร. ฮาร์มันด์ (Dr. Harmand) กงสุลฝรั่งเศสจึงขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้นายฟร็องซัวส์ เดอลองค์ (Francois Deloncle) ผู้แทนของนายแฟร์ดินองด์ เดอ เลสเซปส์ (Ferdinand de Lesseps) ผู้ชุกคลองสุเอซในประเทศอียิปต์ เข้าเฝ้าทูลละอองธุลีพระบาท ณ พระที่นั่งอมรินทรวินิจฉัย เดอลองค์ได้กราบบังคมทูลขอพระบรมราชานุญาตชุกคลองที่คอคอกกระตรงแม่น้ำปากจั้น เพื่อใช้เป็นเส้นทางเดินเรือเชื่อมยุโรปกับไชนงอน หรือจากอินเดียนไปไชนงอนและเมืองท่าอื่น ๆ ในประเทศจีน¹ แต่เขาก็ได้รับความผิดหวัง เพราะพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเล็งเห็นภัยที่อาจเกิดขึ้นกับประเทศได้ ถ้าหากว่ารัฐบาลไทยยอมตามคำขอของฝ่ายฝรั่งเศส คิวว่ารัฐบาลอังกฤษคงไม่ยินยอมให้ฝรั่งเศสชุกคลองลัคนี้ เพราะจะเสียผลประโยชน์ค่านศรฐกิจและการเมืองของอังกฤษ และอาจเป็นสาเหตุให้เกิดการแก่งแย่งอำนาจกันระหว่างอังกฤษและฝรั่งเศส รวมทั้งมหาอำนาจอื่น ๆ เพื่อสิทธิในการควบคุมคลองนี้ นอกจากนี้แม่น้ำปากจั้นยังเป็นเขตแดนระหว่างประเทศไทยกับพม่าของอังกฤษ การชุกคลองจึงจำเป็นต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลอังกฤษด้วย และต้องชุกแม่น้ำปากจั้นให้กว้างและลึกพอให้เรือเดินทะเลเข้าออกได้ ซึ่งต้องลงทุนมหาศาลและยังเป็นที่น่าสงสัยว่าผลประโยชน์ที่ได้รับนั้นจะคุ้มทุนหรือไม่เพียงใด คลองลัคนี้อาจไม่ช่วยย่นระยะทางและเวลามากเท่าที่คาดหวังก็ได้ เพราะเรือเดินทะเลที่

¹ ก.ท.ช., "ต้นฉบับสมุดไทยคำ เส้นกินสอขาว หมู จคหมายเหตุ ร. 5 ชื่อ พระบรมราชโองการ เรื่องชุกคลองตลอดเมืองกระ เลขที่ 1043."

แล่นเข้ามาตามแม่น้ำปากจีน เข้าคลองลัดไปออกอ่าวไทยนั้นต้องลัดฝักร้าง อาจไม่มีผล
แตกต่างกันกับการเดินอ้อมแหลมมลายูในระยะทางเพิ่มขึ้นเพียง 200 - 300 ไมล์ แต่เรือ
สามารถเดินได้เต็มฝักร¹ อนึ่ง เข้าใจว่าพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวคง
ทรงมีพระราชดำริเห็นว่า คลองลัดนี้ อาจจะเป็นภัยต่อบูรณภาพและอธิปไตยของประเทศ กว้ย
เหตุว่าเมื่อขุดคลองนั้นแล้วจะกลายเป็นทางน้ำสากล ซึ่งชาติต่าง ๆ สามารถเดินเรือผ่านได้
เช่นคลองสุเอซ แต่ฝ่ายไทยขาดกำลังทางน้ำที่จะควบคุมผลประโยชน์ได้ตลอด อาจทำให้
เป็นช่องทางของฝรั่งเศสที่จะเข้ามาควบคุมทางเส้นนี้ รวมทั้งการเข้ามามีอิทธิพลและสิทธิ
พิเศษเหนือดินแดนไทยตลอดสองฝั่งคลองด้วย ซึ่งอังกฤษคงไม่ยินยอมและอาจตกลงกับ
ฝรั่งเศสแบ่งเขตอิทธิพลกันในดินแดนไทยดังเช่นปฏิบัติกันในประเทศจีน อันเป็นการล่อแหลมต่อ
การสูญเสียเอกราชของประเทศ

การปฏิเสธของฝ่ายไทยครั้งนี้ ทำความผิดหวังให้แก่กงสุลฝรั่งเศสและเคอลองด์
เป็นอย่างมาก นอกจากนี้ การที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 โปรดเกล้า ๆ ให้
ทำหนังสือตอบปฏิเสธเคอลองด์ในเวลาต่อมา ก็เพราะว่าเคอลองด์ไม่ได้เสนอรายละเอียดใน
การขุดคลอง เพียงแต่จะเข้ามาขอสัมปทานเท่านั้น ซึ่งฝ่ายไทยยอมไม่กล้าเสี่ยงที่จะยก
สัมปทานให้แก่ฝรั่งเศส โดยที่ไม่ทราบถึงผลได้ผลเสียอย่างเพียงพอ และยังไม่ได้ทำความเข้าใจ
กับรัฐบาลของประเทศที่มีผลประโยชน์เกี่ยวข้อง อาทิเช่นอังกฤษ²

อย่างไรก็ดี เคอ เลสเชปส์ยังไม่ละทิ้งความพยายาม เขาได้ติดต่อกับกระทรวง
การต่างประเทศอังกฤษในเดือนมกราคมปีต่อมา เพื่อขอความช่วยเหลือในการขุดคลองกกระ
ทางรัฐบาลอังกฤษเห็นชอบด้วย โดยตกลงว่าอังกฤษจะมีผลประโยชน์และสิทธิรวมเท่ากับ

¹ อังจาก ก.ท.ช., ต้นฉบับสมุดไทยคำ เส้นกินสองขาว หมายเหตุ ร.5
ชื่อ จดหมายและตอบเรื่องขุดคลองตลอดเมืองกระ เลขที่ 1045" และจากเอกสารฉบับเดียวกับ
เชิงอรุณที่ 1 หน้า 20 (เลขที่ 1043).

² เพิ่งอ้าง.

ฝรั่งเศสในการเดินเรือ¹ ดังนั้น ในปลาย พ.ศ. 2425 (ต้น ค.ศ. 1883) พระนิเทศตรี (Captain A.J. Loftus) นักสำรวจชาวอังกฤษซึ่งทำงานกับรัฐบาลไทย พร้อมด้วย นายเคอลองก์และคณะสำรวจชาวฝรั่งเศส ได้ร่วมกันสำรวจคอคอดกระ โดยฝ่ายไทยให้ความสะดวกทุกอย่าง แต่ผลของการสำรวจปรากฏว่ายังไม่มีความสะดวกที่จะขุดคลอง ณ คอคอดกระ² เพราะค่าใช้จ่ายเกินผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้ ดังนั้น นายเคอลองก์จึงกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวว่า จะไม่คิดขุดคลองกระอีกต่อไป³

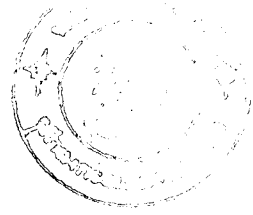
2. โครงการของอังกฤษและฝรั่งเศสในการสร้างทางรถไฟไปสู่มณฑลยูนนานของจีน

ระหว่าง พ.ศ. 2229 ถึง พ.ศ. 2340 (ค.ศ. 1686 - 1797) อังกฤษพลาดโอกาสในการแสวงหาตลาดการค้าของตน โดยสูญเสียให้แก่ฝรั่งเศสในภูมิภาคหลายแห่งของโลก ใน พ.ศ. 2400 (ค.ศ. 1857) ฝรั่งเศสได้เริ่มนโยบายแสวงหาอาณานิคมในดินแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนืออย่างจริงจัง เพื่อสถาปนาจักรวรรดิฝรั่งเศสตะวันออกเฉียงเหนือตามคำเรียกร้องของชาวฝรั่งเศส นโยบายแผ่ขยายอาณานิคมของฝรั่งเศสได้อาศัยคณะสอนศาสนาิกายโรมันคาทอลิกซึ่งมีอยู่ทั่วไปในภาคตะวันออกเฉียงเหนือภายใต้ความคุ้มครองของรัฐบาลฝรั่งเศสเป็น

¹ สายจิต เหมินทร์, อ้างแล้ว, หน้า 216.

² ไคอาร์ของกรมพระสมมตอมรินทร์ ฉบับตัวเขียน (วันอังคารที่ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2425 หรือ ค.ศ. 1883), หน้า 58.

³ จดหมายเหตุพระราชกิจรายวันในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ภาคที่ 16 (พระนคร: โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร, พ.ศ. 2481), หน้า 285 - 86.



เครื่องมือ โดยยกเอาการที่ชาวพื้นเมืองกระทำทารุณกรรมต่อคณะสอนศาสนาเป็นข้ออ้าง¹ ซึ่งปรากฏว่าฝรั่งเศสสามารถดำเนินนโยบายปฏิรูปอำนาจในดินแดนแถบนี้ให้ตกอยู่ในเงื้อมมือของตนได้เป็นผลสำเร็จ ทำให้อังกฤษซึ่งเป็นคู่แข่งที่เข้มแข็งของฝรั่งเศสในด้านการแสวงหาอาณานิคมและการค้าเกิดความอิจฉา ชาวอังกฤษที่ฝักใฝ่กับลัทธิจักรวรรดินิยมรวมทั้งหนังสือพิมพ์อังกฤษได้เร่งเร้ารัฐบาลของตน ให้รีบดำเนินการป้องกันผลประโยชน์ของอังกฤษในดินแดนพม่าส่วนที่ยังเป็นเอกราชอยู่² โดยให้ทำการยึดครองดินแดนส่วนที่เหลืออยู่ เพราะเกรงว่าฝรั่งเศส

¹Institute of Oriental Studies, the USSR Academy of Sciences, Politika Kapitalisticheskikh Depjav i Natsionalno - Osvoboditelnoe Dvijenie v Yugo - Vostochnoi Azii (1871 - 1917): Dokumenty u Materialy, Chast II (The Policy of the Capitalist Powers and the National Liberation Movement in South - East Asia (1871 - 1917): Documents and Background Material, volume II), (Moscow: Nuaka Publications, 1967), "Part IV: Document No. 64: Background report sent by the Consul - General in New York, A.E. Olarovsky, to the acting Foreign Minister, V.N. Lamsdorf, about Great Britain's and France's policies in Indochina, St. Petersburg, 1 (13) July 1878," p. 145 คำแปลภาษาอังกฤษของเอกสารรัสเซียฉบับนี้ เฉพาะภาคที่ 3,4,5 และ 6 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย แปลโดย นายบุญโน บารอง - เรโนลต์ (Bruno Baron - Renault) แห่งองค์การอีคาเฟ (ECAFE) กรุงเทพฯ ๗ ความสนับสุนนทางการเงินจากบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (เอกสารดังกล่าวที่จะอ้างไว้ในตอนต่อไปของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ใช้อักษรย่อว่า PKD...II)

²เวลานั้นอังกฤษยึดได้พม่าส่วนกลางหมดแล้ว แต่พม่าส่วนบนยังเป็นเอกราชภายใต้การปกครองของกษัตริย์พม่าคือ พระเจ้าธีบอ หรือ พระเจ้าสีป่อ.

จะแทรกแซงและชิงตัดหน้าอังกฤษโดยยึดพม่าตอนบนไว้ในอำนาจ อย่างไรก็ตาม วัตถุประสงค์ที่แท้จริงของอังกฤษก็คือ ใช้ความพยายามทุกด้านเพื่อหาเส้นทางไปสู่สมณฑลยูนนาน (Yunnan) ของจีน ซึ่งอังกฤษคาดว่าถ้าตนสามารถทำได้สำเร็จ เส้นทางใหม่นี้จะทำให้ตลาดการค้าของอังกฤษในภาคตะวันออกเฉียงใต้รุ่งโรจน์ และนำผลประโยชน์ทางการค้ามาสู่พ่อค้าอังกฤษ ตลอดจนสร้างความมั่นคงทางฐานะ เศรษฐกิจให้แก่จักรวรรดิอังกฤษด้วย ความคิดเรื่องการแสวงหาเส้นทางการค้าใหม่ เพื่อไปสู่สมณฑลยูนนานของจีนนี้มีมาตั้งแต่เพียงความฝันอันยิ่งใหญ่ของอังกฤษเท่านั้น แต่เป็นความปรารถนาอันสูงสุดของฝรั่งเศสและประเทศจักรวรรดินิยมอื่น ๆ เช่น รัสเซียและเยอรมนี ซึ่งล้วนแต่ต้องการช่วงชิงการเป็นผู้บุกเบิกและเป็นเจ้าของเส้นทางสายนี้ แต่โดยเหตุที่อังกฤษได้เป็นเจ้าของอาณานิคม พม่า มลายู และอินเดียน ซึ่งเป็นแหล่งการค้าและทรัพยากรที่สำคัญของแถบนี้ และฝรั่งเศสได้อินโดจีนซึ่งประกอบด้วยเส้นทางบกและเส้นทางเดินเรือที่สำคัญอันอาจนำไปสู่สมณฑลยูนนานได้สะดวกไว้ในอารักขา จึงทำให้ความหวังของมหาอำนาจอื่นที่จะเข้าร่วมแข่งขันหาเส้นทางการค้าต้องสลายตัวลง คงไว้แต่อังกฤษกับฝรั่งเศสซึ่งกำลังชิงกันเป็นเจ้าของเส้นทางสายนี้ เพื่อความยิ่งใหญ่ของจักรวรรดิของตน¹

อย่างไรก็ดี อังกฤษได้เปรียบฝรั่งเศสในการยึดอิทธิพลในดินแดนที่คาดว่า เป็นทางผ่านของเส้นทางการค้าที่สำคัญนี้ คือ ดินแดนทางภาคเหนือของประเทศไทย ชาวอังกฤษเป็นจำนวนมากเข้ามาประกอบการค้าในดินแดนซึ่งตั้งอยู่ระหว่างภาคเหนือของไทยและภาคตะวันออกเฉียงใต้ของพม่า อังกฤษมีผลประโยชน์มากทั้งในด้านการค้าและในการทำป่าไม้ รัฐบาลอังกฤษได้จัดตั้งสถานกงสุลและศาลกงสุลขึ้น เพื่อดูแลและพิทักษ์ผลประโยชน์ของชาวอังกฤษที่เชียงใหม่ แต่ต่อมา รัฐบาลอังกฤษเห็นควรผ่อนผันมอบสิทธิในการพิพาทภาคนี้บางประการที่

¹ D.J.M. Tate, The Making of Modern South - East Asia,

Vol. I [The European Conquest] , (Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1971), pp. 536 - 37.

เกี่ยวกับชาวอังกฤษให้แก่ศาลไทย จึงได้ลงนามในสัญญากับรัฐบาลไทยเมื่อวันที่ 14 มกราคม พ.ศ. 2417 (ค.ศ. 1874) ให้จัดตั้งศาลระหว่างประเทศขึ้น มีอำนาจตัดสินคดีอาญาคนในบังคับอังกฤษซึ่งกระทำความผิดในเขตท้องที่ 3 จังหวัด คือ เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง ต่อมา อิทธิพลของอังกฤษในภาคเหนือของไทยก็แผ่ขยายมากยิ่งขึ้น เพราะพ่อค้าอังกฤษที่มาทำการค้า อยู่ในอินเดียและพม่าได้เข้ามาในเวลาใกล้เคียงกันกับการที่บริษัทป่าไม้ของอังกฤษกำลังขยายกิจการจากพม่ามาสู่ภาคเหนือของไทย เพราะขณะนั้นป่าไม้ในพม่าร่อยหรอลงมากแล้ว ป่าไม้ทางภาคเหนืออันอุดมสมบูรณ์ของไทยจึงเป็นเป้าหมายที่พ่อค้าไม้อังกฤษต้องการ ระบบเงินตราที่ใช้กันในจังหวัดภาคเหนือของไทยก็นิยมใช้เงินรูปีของอินเดีย นอกจากนี้ การที่ดินแดนภาคเหนือของไทยมีวัฒนธรรมคล้ายคลึงไปค้ำพม่าผสมกับลาวมากกว่าจะละม้ายมาทางไทยภาคกลาง ตลอดจนมีชาวพม่าจำนวนมากมาทำงานในบังคับของบริษัทอังกฤษ และนิยมใช้ภาษาพม่าอย่างแพร่หลาย จึงทำให้รัฐบาลไทยวิตกว่าภาคเหนือของประเทศจะเป็นดินแดนที่ล่อแหลมต่อการยึดครองของอังกฤษ แม้ว่าอังกฤษจะได้ขยายขอบเขตของอำนาจในการตัดสินคดีของศาลระหว่างประเทศไปยังอีก 2 จังหวัด ก็อนานและแพร่ก็ตาม ก็ทำให้รัฐบาลคลายความกังวลไม่ เพราะอำนาจของรัฐบาลไทยในการควบคุมหัวเมืองเหนือ นั้น ต้องได้รับความช่วยเหลือจากผู้ครองเมืองที่เรียกกันว่า "เจ้าหลวง" ถ้าเจ้าหลวงหรือเจ้านายทางเหนือ ผักไผ่กับอังกฤษมาก ก็อาจจะเป็นผลร้ายต่อการปกครองของไทย และการที่อังกฤษขยายอิทธิพลเข้ามาทางภาคเหนือของไทยนี้ มิใช่จะสร้างความวิตกให้เฉพาะเจ้าของประเทศเท่านั้น ฝรั่งเศสซึ่งจับตาความเคลื่อนไหวของอังกฤษในภูมิภาคนี้ก็เกิดความหวาดเกรงและไม่พอใจอย่างมาก เพราะถ้าภาคเหนือของไทยตกเป็นของอังกฤษแล้วย่อมเป็นภัยคุกคามต่อความมั่นคงของอำนาจฝรั่งเศสในอินโดจีน แต่ในขณะเดียวกัน ฝ่ายอังกฤษก็ไม่ไว้ใจฝรั่งเศส เกรงว่าจะรุกล้ำเข้ามายึดดินแดนไทยไว้ในครอบครองอีก หลังจากที่ได้ยึดเขมรไว้ในอำนาจใน พ.ศ. 2410 (ค.ศ. 1867) ทั้งนี้ เพราะฝรั่งเศสมุ่งความสนใจมายังดินแดนแถบนี้มาก ดังจะเห็นได้จากการที่นักสำรวจชาวฝรั่งเศสชื่อ ดูการ์ต เดอ ลาเกร (Doudart de Lagrée) และ ฟรองซัว การ์นีย์เยร์ (Francis Garnier) ได้เข้ามาสำรวจอินโดจีน และได้ทำรายงานเปรียบเทียบไว้ว่า แม่น้ำสายใหญ่ 5 สาย คือ แม่น้ำโขง แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำสาละวิน แม่น้ำอิระวดี และ แม่น้ำแดงในตังเกี๋ย ทำให้แหลมอินโดจีนมีลักษณะคล้ายผ้านวมมีอติง 5 และ

ได้กล่าวสรุปไว้ในรายงานว่า ดินแดนเหล่านี้ควรต้องตกอยู่ในอำนาจของฝรั่งเศส เฉพาะอย่างยิ่งแม่น้ำโขงซึ่งไหลมาจากประเทศจีนนั้น ถ้าสามารถเข้าควบคุมไว้ในอำนาจของฝรั่งเศสทั้งหมดได้แล้ว ก็จะเป็นอติเรกโลก และเป็นลู่ทางที่จะพัฒนาเกาะแก่งให้เป็นที่ทางเดินเรือติดต่อกับประเทศจีนทางมณฑลยูนนานและสิบสองปันนาได้โดยง่าย¹

ทางด้านอังกฤษนั้น สหภาพภุมิศาสตร์ของอังกฤษก็ไม่ยอมย่อหน้าฝรั่งเศส ได้พยายามแสวงหาเส้นทางการค้าและเร่งเร้ารัฐบาลอังกฤษให้รับคำเนิ่นนโยบายขยายเส้นทางคมนาคม ทั้งสหภาพภุมิศาสตร์และรัฐบาลได้เริ่มส่งวิศวกรเข้ามาตรวจภูมิประเทศในแถบนี้ การที่รัฐบาลอังกฤษรีบเร่งดำเนินการ เพราะได้เห็นความจำเป็นเมื่อถูกฝรั่งเศสแย่งตลาดการค้าอัน ๆ มากขึ้น ประกอบกับนักธรรมชาติวิทยาชาวฝรั่งเศส ชื่อ เดอ ลานเนสซอง (de Lanessan) ซึ่งดำรงตำแหน่งข้าหลวงใหญ่ประจำอินโดจีน และยังเป็นผู้เชี่ยวชาญในภูมิประเทศของอินโดจีน ได้ตระหนักถึงแผนการมุ่งสู่ยูนนานของอังกฤษ จึงชี้ให้รัฐบาลฝรั่งเศสทราบถึงผลประโยชน์มหาศาลและความก้าวหน้าที่ฝรั่งเศสจะได้รับจากการยึดครองเส้นทางที่จะมุ่งสู่มณฑลยูนนานและเสฉวนของจีน ในการนี้ เขาได้เสนอให้รัฐบาลทำตามแผนการของเขา คือ เข้าครอบครองดินแดนส่วนบนทั้งหมดของแม่น้ำอิระวดีและแม่น้ำโขง โดยการบุกไมตรีและขอความช่วยเหลือจากกษัตริย์ชิบองพมา² ซึ่งก็ตรงกับพระราชประสงค์ของพระเจ้าชิบองอยู่แล้วที่จะถึงฝรั่งเศส เข้ามาเป็นพวกต่อต้านอังกฤษ รัฐบาลฝรั่งเศสได้เดินเท้าคุมทางการเมืองซึ่งเสี่ยงต่อการทำสงครามกับอังกฤษ นั่นคือ ช่วยตั้งโรงงานผลิตอาวุธที่มันดัลเลย์ มาตั้งแต่สมัยพระเจ้ามินดง (Mindon)³ พอถึงสมัยพระเจ้าชิบองก็ได้ส่งนายเฟรดริก อาส

¹ อีช บุดยานนท์, สังเขปเอกสารประวัติศาสตร์ ร.ศ. 112 (ตอนอินโดจีนและแม่น้ำโขงในสายตาของฝรั่งเศส), (อักษำเนา), หน้า 3.

² PKD...II"Document No. 64:...", p. 145.

³ D.G.E. Hall, A History of South - East Asia (London: Macmillan and co., Ltd., 1955), p. 544.

(Frederick Haas) มาเป็นกงสุล เขาคำเนิการล้ม ๆ หลายอย่างเพื่อช่วยให้พม่าทำสงครามกับอังกฤษ เช่น เตรียมแผนลกลอบจักส่งอาวุธให้แกพม่าโดยผ่านทางญวนเหนือ เมื่ออังกฤษจับเอกสารลับได้ในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2428 (ค.ศ. 1885)¹ ก็ทราบถึงแผนการของฝรั่งเศส จึงเห็นว่าต้องใช้นโยบายเก็ดชาจจัดการกับพม่าก่อนที่จะปล่อยให้ฝรั่งเศสเข้ามามีอำนาจยึดครองพม่าตอนบน เพราะขณะนั้นพระเจ้าธิบอได้ให้ผลประโยชน์ตอบแทนแก่ฝรั่งเศสหลายอย่าง เช่น ให้สัมปทานการทำเหมืองทับทิมที่โมกอก (Mogok) ให้ฝรั่งเศสคุมกิจการไปรษณีย์ เปิดเส้นทางค้าขายกับอินโดจีนของฝรั่งเศส ให้ฝรั่งเศสเดินเรือในแม่น้ำอิระวดีแข่งขันกับอังกฤษซึ่งเดินเรืออยู่ก่อนแล้ว² และฝรั่งเศสยังได้รับผลประโยชน์นานัปการอีก ซึ่งอังกฤษเห็นว่าถ้าปล่อยให้ต้องเป็นอันตรายต่อผลประโยชน์และฐานะของอังกฤษในพม่า รัฐบาลอังกฤษจึงได้วางแผนการทำเรื่องทำสงครามกับพม่า³ ในวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2428 อังกฤษก็เคลื่อนกำลังทัพเรือไปตามลำน้ำอิระวดี ใช้เวลา

1, 2 Ibid., p. 552.

3 พิจารณาจากโครงการสร้างทางรถไฟสายยูนนาน - พม่าแล้ว ผู้เขียนเชื่อว่าสงครามครั้งนี้เกิดขึ้นมิใช่เพราะเหตุผลเพียงอย่างเดียวที่ว่ารัฐบาลพม่าแข่งขันกับอังกฤษ เพราะเข้าใจว่าได้ฝรั่งเศสเป็นพวก จึงไม่ยอมตกลงกรณีพิพาทเรื่องกิจการป่าไม้ของบริษัทบอมเบย์เบอร์มา จำกัด (The Bombay Burmah Trading Corporation) ตามข้อเรียกร้องของอังกฤษ ความจริงอังกฤษมีแผนการแอมแปงอยู่แล้วที่จะหาเรื่องทำสงครามกับพม่าเพื่อตัดไฟแต่ต้นลมในปัญหาอิทธิพลของฝรั่งเศสในพม่าตอนบน โดยแผนการนี้สืบเนื่องมาจากโครงการสร้างทางรถไฟตัดผ่านดินแดนพม่าตอนบนไปสู่ยูนนานในจีนภาคใต้นั้นเอง เพราะถ้าฝรั่งเศสเข้าครอบครองพม่าตอนบนได้ก่อนอังกฤษ ก็ย่อมหมายความว่าอังกฤษถูกฝรั่งเศสปิดเส้นทางค้าขายไปยังจีน ซึ่งอังกฤษจะยอมไม่ได้ ดังนั้น อังกฤษจึงส่งวิศวกรเข้ามาสำรวจเส้นทางรถไฟที่มุ่งสู่ยูนนานก่อนที่จะเกิดสงครามครั้งสุดท้ายกับพม่าไม่นาน เมื่อทราบแนวทางแน่ชัดแล้วว่าจะต้องสร้างผ่านพม่าตอนบน อังกฤษจึงตัดสินใจทำสงครามกับพม่าทันที เมื่อ

ทำสงครามกับพม่าเพียง 14 วันก็สามารถยึดพม่าตอนบนได้โดยตลอด เอกราชของพม่าก็
สิ้นสฤตลง และถูกผนวกเข้ากับอินเดียของอังกฤษในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2428
(ค.ศ. 1886)¹

ผลแห่งสงครามระหว่างอังกฤษและพมานี้ ได้ทำลายแผนการที่เต็มไปด้วยความหวัง
ของฝรั่งเศสจนหมดสิ้น อย่างไรก็ดี ฝรั่งเศสก็ยังมีได้ละทิ้งความพยายามเพื่อให้บรรลุตาม
แผนของเคอ ลาเนซอง แต่เปลี่ยนแนวจากเส้นทางพม่าตอนบนมุ่งสู่เส้นทางตามลำน้ำโขง²
โดยนักธรรมชาติวิทยาและนักภูมิศาสตร์ฝรั่งเศสมีความเชื่ออย่างแนบแน่นเห็นว่า ถ้าได้ทำการ
ระเบิดเกาะแก่งต่าง ๆ ตามลำน้ำโขงแล้ว แม่น้ำโขงก็จะเป็นเส้นทางเดินเรือไปสู่ยูนนาน
และเสฉวน อันเป็นจุดหมายแห่งความฝันของฝรั่งเศส

การที่อังกฤษแผ่อิทธิพลเข้ามาทางภาคเหนือของไทย ทำให้ฝรั่งเศสเกิดความหวั่น
เกรงว่าอังกฤษอาจจะใช้ภาคเหนือของไทยเป็นบันไดก้าวจากพม่าไปยูนนาน ซึ่งความกลัวของ
ฝรั่งเศสข้อนี้ นับว่ามีเหตุผล เพราะฝ่ายอังกฤษได้ดำเนินการสำรวจทางในระยะเวลาก่อนที่จะ

ยึดพม่าได้แล้ววิศวกรอังกฤษก็ได้เดินทางมายังภูมิภาคนี้อีกเพื่อดำเนินการก่อสร้าง เมื่อลาคับ
เหตุการณ์แล้วจะเห็นได้ว่า โครงการรถไฟเชื่อมจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นปัจจัย
สำคัญที่ทำให้อังกฤษและฝรั่งเศสแย่งอำนาจกันจนเป็นเหตุให้พม่าต้องเสียเอกราชในที่สุด
อย่างไรก็ดี ทั้งอังกฤษและฝรั่งเศสก็ไม่สามารถบรรลุผลสมความตั้งใจตามโครงการ เพราะ
โครงการสร้างทางรถไฟสายนี้ประสบอุปสรรคมากมาย จนทั้งสองประเทศต้องระงับแผนการ
นี้ในที่สุด.

¹Hall, op. cit., p. 555

²PKD...II, "Document No. 64:....," p. 145.

เกิดสงครามกับพม่าครั้งสุดท้าย¹ โดยขอส่งวิศวกรเข้ามาทำการสำรวจทางรถไฟจาก เชียงแสนถึงกรุงเทพฯ² และใน พ.ศ. 2427 (ค.ศ. 1884) วิศวกรอังกฤษ 2 นายคือ นายอาร์ชิวอด อาร์. โคลฮูน (Archibald R. Colquhoun) กับนายฮอลต์ เอส. ฮัลเลต (Holt S. Hallett) ได้เข้ามาติดต่อกับรัฐบาลไทย ขอทำทางรถไฟผ่านภาคเหนือทาง จังหวัดตาก (ระแหง) โดยอังกฤษวางแผนสร้างทางรถไฟต่อเชื่อมระหว่างอินทโยเดียและจีน³ โดยผ่านพม่าตอนล่าง ดินแดนไทยทางภาคเหนือ และขึ้นไปทางพม่าตอนบน เข้าไปในอินทโยเดีย และจีน ตามโครงการนี้ อังกฤษคาดว่าทางรถไฟสายนี้จะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่รวดเร็ว สะดวก และทำกำไรมหาศาลให้แก่อังกฤษ เมืองมะละแหม่งและร่างกุ้งของพม่าจะเจริญขึ้น อย่างรวดเร็วและเป็นชุมทางสินค้าที่จะต้องไปชุมนุมกัน โดยเฉพาะร่างกุ้งนั้นจะเป็นศูนย์กลาง

¹ กองบรรณสาร, แผ่นที่ 2 ส่วนที่ 1 ตอน 1 พ.ศ. 2427, "กรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์ [ราชทูตไทยประจำอังกฤษ] กราบทูล กรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ [ราชเลขาบุกรในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว], "สำเนา, ที่ 90, 29 สิงหาคม พ.ศ. 2427 และ สำเนา, ที่ 135, 21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2427.

"พระองค์เจ้าปฤษฎางค์ ชุมสาย [ราชทูตไทยประจำฝรั่งเศส] กราบทูล กรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ, "สำเนา, ที่ 61/1884, 26 กันยายน พ.ศ. 2427.

ลายพระหัตถ์ของราชทูตไทยทั้งสามฉบับนี้ ได้ทรงยืนยันถึงการดำเนินการสำรวจและวางแผนงานของวิศวกรอังกฤษเพื่อเตรียมงานสร้างทางรถไฟ ก่อนที่อังกฤษจะเปิดฉากทำสงครามกับพม่าครั้งสุดท้ายใน พ.ศ. 2428 (ค.ศ. 1885).

² จดหมายเหตุพระราชกิจรายวันในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ภาคที่ 16, (พระนคร: โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร, พ.ศ. 2481), หน้า 191 - 95.

³ กองบรรณสาร, แผ่นที่ 2 ส่วนที่ 1, "กรมหมื่นนเรศวร กกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," สำเนา, ที่ 177, วันที่ 6 7 12 คำปริกาส์ สัปตศก 1247.

เมืองท่าที่มีความเจริญมากที่เดียว แต่รัฐบาลไทยได้พิจารณาแล้วเห็นว่า ถ้ายอมให้คนอังกฤษสร้างทางรถไฟสายนี้ขึ้นแล้วก็เท่ากับว่าแบ่งประเทศไทยออกเป็นสองส่วน อาจจะเป็นเหตุให้ไทยต้องเสียดินแดนทางภาคเหนือ ประกอบกับรัฐบาลเล็งเห็นว่าทางรถไฟที่ผ่านไทยจะเป็นเพียง "ทางผ่าน" เท่านั้น ซึ่งแทบจะไม่มีคุณค่าทั้งทางถาวรเมืองและทางเศรษฐกิจต่อไทย ผลประโยชน์ที่จะได้รับจะตกอยู่กับอังกฤษแต่ฝ่ายเดียว เมืองมะละแหม่งและร่างกุ้งจะเจริญขึ้น แยกกรุงเทพฯ จะต้องร่วงโรยลง นอกจากนี้ นายโคลธูนยังคิดเอาเปรียบรัฐบาลไทยโดยยื่นเงื่อนไขไว้ว่า

1. เส้นทางที่จะสร้างผ่านไทยนั้น รัฐบาลจะต้องค่าประกัน 5 % คิดเป็นเงินทุนถึง 4,000,000.-- ปอนด์เศษ¹

2. รัฐบาลไทยจะต้องสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดเชียงใหม่และเชียงใหม่ด้วยเงินทุนของรัฐบาลเอง และต้องสร้างทางแยกไปต่อเชื่อมกับทางรถไฟที่รัฐบาลอังกฤษจะสร้างจากมะละแหม่งมาที่ชายแดนไทยด้านจังหวัดตาก

พิจารณาคุณาณีน ๆ จะเห็นว่าโครงการของอังกฤษน่าจะเป็นประโยชน์แก่การคมนาคมและเศรษฐกิจของประเทศไทย แต่ถาตรีรองโดยลึกซึ้งแล้ว จะประจักษ์ถึงการเอาเปรียบรัฐบาลไทยและความเห็นแก่ได้ของฝ่ายอังกฤษอย่างแจ่มชัด โดยประเด็นข้อแรกนั้น ไทยต้องค่าประกันทางรถไฟด้วยเงินจำนวนสูงลิ่วเพื่อประโยชน์ของอังกฤษเอง ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว อังกฤษต้องให้ผลประโยชน์ตอบแทนแก่ไทยมากกว่า ในการยอมให้อังกฤษสร้างทางรถไฟผ่านประเทศ ส่วนเงื่อนไขข้อที่สองนั้น หากฝ่ายไทยรับไว้ก็เท่ากับรัฐบาลยอมรับการทำลายเศรษฐกิจของประเทศตนเอง เพราะสินค้าจากกรุงเทพฯ และจากภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทยจะไปรวมกันอยู่ที่เมืองมะละแหม่งและร่างกุ้งหมด โดยที่ไทยต้องลงทุนเป็นจำนวนเงินมหาศาลในการสร้างทางรถไฟถึงพันกว่าไมล์เพื่อขนสินค้าไปป้อนอังกฤษ กรุงเทพฯ จะลดฐานะความสำคัญลง ในขณะที่อังกฤษสามารถกอบโกยผลประโยชน์ได้เต็มที่ โดยเพียงแต่

¹ ส่วนวนเดียวกัน, "กรมหมื่นเทวะวงศ์ฯ กราบทูล พระองค์เจ้าปฤษฎางค์,"

สร้างทางรถไฟจากมะละแหม่งมาพรมแดนไทยยาวเพียงประมาณ 100 กิโลเมตรเพื่อรับสินค้า
เท่านั้น ก็สามารถชักตวงเอาผลผลิตค้ำานเกษตรกรรมและทรัพยากรธรรมชาติของไทยไปสร้าง
ความร่ำรวยให้แก่อังกฤษและความรุ่งเรืองให้แก่มะละแหม่งและร่างกุ้ง

เมื่อถึงเห็นผลเสียที่จะเกิดจากการยอมตามเงื่อนไขของอังกฤษแล้ว รัฐบาลไทยจึง
ได้ตอบปฏิเสธ ไม่นานก็ให้สัมปทานแก่อังกฤษ แต่ นายโคลฮุนและนายฮัลเลตต์ยังมีโคลมเล็ก
ความตั้งใจ เขากลับไปอังกฤษและพยายามชักชวนพ่อค้าอังกฤษให้มาร่วมลงทุนในการสร้าง
ทางรถไฟสายนี้ และได้โน้มน้าวให้รัฐบาลอังกฤษใช้อิทธิพลบีบบังคับไทยให้ยอมรับการสร้าง
ทางรถไฟสายนี้ให้จนได้ รัฐบาลไทยจึงสั่งการให้ราชทูตไทยคอยติดตามความเคลื่อนไหวของ
นายโคลฮุนและนายฮัลเลตต์ ตลอดจนศึกษาหาที่ของรัฐบาลอังกฤษในการนี้ด้วย¹

ต่อมาใน พ.ศ. 2428 ก่อนหน้าที่อังกฤษจะประกาศสงครามกับพม่าไม่นาน
นายเออเนสต์ เมซัน ซาเตอ (Ernest Mason Satow) กงสุลอังกฤษประจำไทยได้เข้า
เฝ้าพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว กราบบังคมทูลพระกรุณาในเรื่องการทำทาง
รถไฟในพม่า ว่าข้าหลวงอังกฤษประจำเมืองมะละแหม่งได้เร่งรัดขอความร่วมมือจากไทยใน
เรื่องการสร้างทางรถไฟเข้ามาทางเมืองเมียวดี (Myawady) ผ่านเมืองระแหง (ตาก)
พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้ทรงพิจารณาคำขอร้องของทูตอังกฤษด้วยพระปรีชาญาณอัน
ยอดเยี่ยม แล้วมีพระบรมราชโองการคำรับตอบโดยไม่ให้เกิดผลผูกมัดแก่ไทยว่า ถ้าทรง
ทราบเรื่องราวเกี่ยวกับกิจการรถไฟที่จะทำแล้วว่าเป็นผลดีแก่ไทย พระองค์ก็รับว่าอยากจะ
สร้างทางรถไฟส่วนของไทยเช่นกัน²

¹ ส่วนวนเดียวกัน, "กรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ ทูล กรรณสูต กรมหมื่นนเรศร่ำ," สำเนา,
12 กรกฎาคม พ.ศ. 2427.

² ส่วนวนเดียวกัน, "กรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ ทูล กรรณสูต กรมหมื่นนเรศร่ำ," สำเนา,
ที่ 38, วัน 6 ๑ 10 คำ.

ในขณะเดียวกัน นายโคลธุนและนายฮัลเลตได้ดำเนินการชักชวนพ่อค้าในอังกฤษให้สนับสนุนโครงการสร้างทางรถไฟสายนี้ ทำให้เกิดการเคลื่อนไหวขึ้น โดยคณะพ่อค้าเมืองกลาสโกว์ (Glasgow) ได้ยื่นหนังสือต่อรัฐบาลอังกฤษให้เร่งดำเนินการสร้างทางรถไฟสายนี้ให้สำเร็จ¹ แต่ทั้งรัฐบาลอังกฤษและสถานทูตไทยในกรุงลอนดอนยังสงวนท่าทีเกี่ยวกับเรื่องนี้ ต่อมา มาเคลสอพลอน² ประธานสมาคมภูมิศาสตร์อังกฤษได้เข้าพระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์ ราชทูตไทยที่ลอนดอน กราบทูลเชิญให้เสด็จไปยังงานประชุมของสมาคมภูมิศาสตร์ที่จะจัดขึ้นตามคำขอของนายฮัลเลต เพื่อชี้แจงการซึ่งจะจัดทำทางรถไฟสายพม่า - ยูนนาน เพราะเส้นทางรถไฟสายนี้จะต้องผ่านเขตแดนไทย และทางรัฐบาลไทยเองก็ไม่ขัดข้อง เมื่อเป็นเช่นนี้ ทางสมาคมภูมิศาสตร์จึงเห็นว่าสมควรที่ผู้แทนฝ่ายไทยจะได้เข้าร่วมประชุมเพื่อรับทราบผลประโยชน์ที่ไทยจะได้รับ มาเคลสอพลอนได้ทูลว่า การประชุมนี้เป็นการพบปะสมาคมกันเท่านั้น ไม่ใช่เป็นเรื่องการเมือง³ กรมหมื่นนเรศวรฯ จึงทรงชี้แจงว่า รัฐบาลไทยต้องการสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยังพรมแดนไทยกั้นระหว่างเขตกั้น แต่เกรงว่าจะไม่คุ้มทุน เพราะบริเวณที่ทางรถไฟจะผ่านนั้นเป็นที่รกร้างว่างเปล่า และมีพลเมืองอาศัยอยู่น้อยมาก ทั้งยังไม่ได้ทำการสำรวจโดยแน่ชัด จึงยังตัดสินใจไม่ได้ว่าสมควรจะทำทางรถไฟดังกล่าวหรือไม่

การที่สมาคมภูมิศาสตร์อังกฤษเตรียมจัดการประชุมเรื่องทำทางรถไฟขึ้น เพราะสืบทราบได้ความจากกระทรวงอาณานิคม (Colonial Office) ว่า รัฐบาลอังกฤษเห็นสมควรที่จะสร้างทางรถไฟสายนี้ขึ้น จึงได้พยายามโน้มน้าวราชทูตไทยเพื่อกรุยทางไว้ ในขณะเดียวกันนั้น เมื่อกรมหมื่นนเรศวรฯ ได้ทรงสดับข่าวคราวถึงความก้าวหน้าของโครงการรถไฟซึ่ง

¹ ส่วนวนเดียวกัน, "กรมหมื่นนเรศวรฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," สำเนา, ที่ 177, วันที่ 6 ถึง 12 ค่ำ ปีกาลศัปตศก 1247

² ไม่พบหลักฐานตัวสะกดในภาษาอังกฤษ เข้าใจว่าอาจมีที่ผิดเพี้ยนกันบ้างกับที่ปรากฏเป็นภาษาไทย แต่ผู้เขียนได้รักษารูปเดิมของตัวสะกดภาษาไทยตามที่พบในเอกสารต้นมือ

³ ดูเชิงอรรถที่ 1 หน้าเดียวกัน.

ขยายตัวมากขึ้นทุกที ก็ทรงวิตกว่าถ้ารัฐบาลอังกฤษสนับสนุนพ่อค้าชาติตนให้ร่วมทุนสร้างทาง
 รถไฟสายนี้ แต่ฝ่ายไทยไม่ยินยอมให้ทำทางรถไฟผ่านดินแดนไทย ก็จะเป็นความให้เกิดเหตุ
 ใหญ่ลุกลามต่อไป จึงทรงปรึกษากับพระยาสยามธุระพาหะ (D.K. Mason) กงสุลไทย
 ประจำลอนดอน ร่วมกันเสนอความคิดเห็นมายังรัฐบาลว่า ถ้าฝ่ายไทยไม่ให้ความร่วมมือใน
 โครงการทำทางรถไฟสายพม่า - ยูนนานแล้ว ฝ่ายอังกฤษจะอ้างว่ารัฐบาลไทยชักขวางผล
 ประโยชน์ทางการค้าของมนุษยชาติ จะเป็นสาเหตุให้โต้แย้งกันขึ้น ซึ่งไทยต้องเป็นฝ่ายเสีย
 เปรียบ แต่รัฐบาลไทยยินยอมให้บริษัทของอังกฤษลงทุนสร้างทางรถไฟในแผ่นดินไทย ก็
 จะเป็นปัญหาใหญ่ที่รัฐบาลต้องประสบในวันข้างหน้า เพราะการทำรถไฟไม่เหมือนการลงทุน
 อย่างอื่นซึ่งชาวต่างประเทศได้มาทำไว้และมีข้อควรวิตกน้อยกว่า รถไฟต้องใช้ทุนมหาศาล
 การบริหารงานและการปกครองต้องรัดกุม รถไฟไปถึงที่ใดอำนาจการปกครองและผลประโยชน์
 ด้านเศรษฐกิจก็ไปถึงที่แห่งนั้น ถ้ารัฐบาลไม่สามารถควบคุมบริษัทต่างประเทศได้ อำนาจ
 และผลประโยชน์อาจตกไปอยู่ในเงื้อมมือของต่างชาติได้โดยง่ายและในเวลาใดก็ได้ ถ้า
 กิจการรถไฟไม่เจริญก็จะเป็นการลงทุนที่ไม่คุ้มค่า แต่ถ้าเจริญรุดหน้ามีกำไรดี บริษัทต่าง
 ประเทศนั้น ๆ ก็ย่อมจะวางแผนผลประโยชน์ที่ได้รับ อาจต้องการครอบครองอำนาจในการ
 บริหารและควบคุมกิจการรถไฟในประเทศไทยตลอดไป แม้รัฐบาลจะได้ทำสัญญาป้องกัน
 สิทธิของรัฐให้รัดกุมทุกทางแล้วก็ตาม เช่น สิทธิในการเรียกคืนหรือซื้อคืนเป็นของรัฐตาม
 เวลาที่กำหนดไว้ แต่ก็เป็นที่น่าวิตกว่าสัญญานั้นจะใช้ได้ผลเต็มบริบูรณ์ก็ต่อเมื่อมีอำนาจหนุนหลัง
 ด้วย การยอมรับนับถือสัญญาต้องอาศัยกำลังทางทหารและอำนาจในการครองทางการเมือง
 เมื่อฝ่ายไทยเสียเปรียบด้านอำนาจแก่ฝ่ายอังกฤษแล้ว การที่จะหวังความราบรื่นในการ
 เจริญเมื่อมีข้อขัดแย้งกันนั้นเป็นไปได้โดยยาก กรมหมื่นนเรศวรฯ จึงได้มีลายพระหัตถ์
 กราบทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยทรงยกตัวอย่างประเทศพม่า ซึ่งมี
 ข้อความต่อไปนี้

...การที่สัญญาอะไรกัน ซึ่งจะถือได้ตามสัญญาก็ต้องอาศัยกำลัง
 อำนาจด้วย จึงจะใช้ใครสักคนตลอด ถ้าไม่มีอำนาจพอแล้ว คงจะ
 มีเหตุชักขวางในอย่างใดอย่างหนึ่งบางเป็นแน่ ถ้ามีเหตุขึ้นแล้ว
 ความเล็กนอยก็มักจะเป็นความใหญ่โต จะระงับได้โดยยากยิ่งนัก
 ควรต้องทรงพระราชดำริถึงการที่ราชทูตพม่า พูตกันกับพระองค์เจ้า

ปฤษฎางค์¹ ในเรื่องคนยุโรปทำสัญญารับทำป่าไม้ของพม่า ตักไม้
เกินกับที่อนุญาต จึงเกิดเป็นเหตุผลขึ้น ชาวพระพุทฺธเจ้าเชื่อแน่ว่า
พม่าคงมีความในสัญญาซึ่งมีอำนาจจะปรับไหมได้เป็นแน่ แต่ครั้น
ทำเข้าจริงก็เกิดเหตุพยานวิวาทกันขึ้นดังนี้ เรื่องนี้ควรต้องเอา
เป็นพระกามถานโคสวนหนึ่งเป็นแน่...²

จะเห็นได้ว่ารัฐบาลไทยตกอยู่ในฐานะลำบากใจในการตัดสินปัญหาเรื่องนี้มาก เพราะ
เป็นเหมือนดาบสองคมที่อาจให้ผลร้ายมากกว่าผลดี ราชทูตไทยในอังกฤษจึงให้พระยาสยามมา
คอบสืบความเห็นของวิศวกรผู้เชี่ยวชาญในการรถไฟอังกฤษว่า นายโคลฮุนได้ดำเนินการต่อไป
เพียงไร เพื่อที่ฝ่ายไทยจะได้คิดการผ่อนผันแก้ไขได้ทันเวลาที่

¹ อคติที่พม่าประจำประเทศอังกฤษได้แสดงเหตุการณ์เสียเอกราชของประเทศพม่าว่า
อังกฤษมีแผนการอยู่แล้วที่จะหาเรื่องทำสงครามกับพม่า จะว่าเป็นเพราะรัฐบาลพม่าขมเหง
บริษัทป่าไม้อังกฤษ ตามที่อังกฤษยกเป็นเหตุอ้าง ก็ฟังไม่ขึ้น ด้วยพม่าเคยทำการถูกลูกและตัด
ผลประโยชน์อังกฤษยิ่งกว่านี้แต่ก่อนมาก็ไม่เกิดเหตุ แต่เป็นเพราะฝรั่งเศสเริ่มเข้าไปมีอิทธิพล
ในพม่าตอนบน ก็จะปิดทางค้าขายของอังกฤษเสีย ทั้งที่พ่อค้าอังกฤษวางโครงการรถไฟสาย
ยูนนาน - พม่าแล้ว ดังนั้น อังกฤษจึงรีบยึดพม่าตอนบนเสียก่อนที่จะเสียที่ฝรั่งเศส กรมหมื่น
นเรศวรฯ จึงทรงทวงพระทัยว่า ถ้ารัฐบาลไทยยินยอมให้อังกฤษเข้ามาทำอำนาจและผลประโยชน์
ในกิจการรถไฟไทย วันหนึ่งข้างหน้าไทยอาจต้องประสบชะตากรรมเช่นเดียวกับพม่าที่อนุญาต
ให้บริษัทป่าไม้อังกฤษได้รับสัมปทานตัดไม้ ด้วยอังกฤษนั้นคำนึงถึงผลประโยชน์ของตนยิ่งกว่า
ความยุติธรรมระหว่างประเทศ ถ้าได้รับสัมปทานสร้างทางรถไฟในไทย ก็ย่อมจะหาเหตุยึด
เอาไทยเป็นเมืองขึ้นเช่นเดียวกับพม่าได้ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของตนให้ยั่งยืนต่อไป

² กองบรรณสาร, แผ่นที่ 2 ส่วนที่ 1, พ.ศ. 2427 "กรมหมื่นนเรศวรฯ
กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," สำเนา, ที่ 177, วันที่
6⁷ 12 ค่ำ ปีระกา¹⁸ สัปตศก 1247

หลังจากที่หอการค้า (Chamber of Commerce) เมืองกลาสโกว์ได้ยื่นหนังสือถึง
 รัฐบาลอังกฤษไม่นาน เซอร์โทมัส เอส. แซนเครด (Sir Thomas S. Sancred) วิศวกร
 ชาวอังกฤษผู้มีชื่อเสียงและเป็นเพื่อนสนิทกับพระยาสยามฯ ได้ชี้ว่า แผนการของนายโคลธู
 มีทางประสบผลสำเร็จมาก ดังนั้นรัฐบาลไทยจึงควรป้องกันไว้เสียก่อน โดยที่เซอร์โทมัส
 ได้ร่างสัญญาสัมปทานและคานวณงบประมาณในการสร้างทางรถไฟให้พระยาสยามฯ พิจารณา
 ถ้ารัฐบาลไทยพอใจ เขาจะเป็นผู้รับสัมปทานสร้างทางรถไฟสายนี้เอง โดยตัดเส้นทางให้สั้น
 ลงไม่ให้ผ่านไปในเขตแดนพม่า แต่ในขณะที่เดียวกันก็ไม่มีทางลงมากกรุงเทพฯ นอกจากนี้
 เขายังได้เสนอเงื่อนไขต่างๆ ซึ่งล้วนเอาเปรียบไทยอย่างมาก เช่น อำนาจในการทำ
 เหมืองแร่ตลอดจนป่าไม้ตลอดสองข้างทางรถไฟ ข้างละ 20 ไมล์ จะตกเป็นของบริษัทผู้รับ
 สัมปทานเป็นเวลา 20 ปี ซึ่งถ้าเป็นเช่นนั้น ก็เท่ากับว่าไทยยอมยกสิทธิหรือเสียอธิปไตย
 แบนดินสองข้างทางรถไฟให้แก่ชาวต่างประเทศ รัฐบาลไทยจึงไม่อาจยินยอมตกลงได้ ทั้งนี้
 ยังมีเงื่อนไขผูกมัดรัฐบาลอีกนานาประการ จนเหลือวิธีที่ไทยจะรับปฏิบัติได้ ราชทูตไทยที่
 อังกฤษได้ทรงแสดงความคิดเห็นในเรื่องนี้ไว้ว่า รัฐบาลจะยอมให้สัมปทานแก่บริษัทหรือชาว
 ต่างประเทศไม่ได้เด็ดขาดเพราะจะเสียประโยชน์นับเป็นแน่ อีกทั้งภาวะการณ์ที่แวดล้อม
 ประเทศไม่เหมาะสมกับการที่รัฐบาลจะเปิดโอกาสให้คนต่างชาติมาทำทางรถไฟ เพราะไทย
 ตกอยู่ในวงล้อมของมหาอำนาจที่จงหาผลประโยชน์จากไทยอยู่แล้ว ถ้าจะทำให้ชนต่างชาติ
 เข้ามาดำเนินการรถไฟที่แผ่นดินไทยแล้ว ก็ไม่ต้องสงสัยเลยว่าไทยจะเสียอำนาจควบคุม
 ชนชาติเหล่านั้น ที่จะปกครองได้น้อยათมาหาก ถ้าทำการรุนแรงไปก็จะเป็นชนวนให้เสียอธิปไตย
 ของประเทศ¹

พิจารณาจากความเป็นมาและเหตุผลต่าง ๆ แล้ว รัฐบาลจึงเล็งเห็นความจำเป็นที่
 จะต้องเริ่มเคลื่อนไหวในเรื่องนี้ เพราะถ้ารัฐบาลไทยไม่ทำก็จะเป็นข้ออ้างของชาติอื่นว่า
 ทำให้คนของชาติที่มาประกอบกิจการค้าขายในภูมิภาคนี้หรือแม้แต่ในประเทศไทยเองก็ไม่ได้

รับความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่ง เขาจำเป็นต้องสร้างทางรถไฟขึ้น ถ้าเป็นเช่นนี้จะยิ่งเป็นการซ้ำร้ายแก่รัฐบาล เพราะแทบจะไม่มีสิทธิหรือเสี่ยงไปควบคุมประเทศมหาอำนาจที่ฉวยโอกาสจากความลังเลใจหรือการเพิกเฉยของรัฐบาลในเรื่องการสร้างทางรถไฟ มาบีบบังคับรัฐบาลไทยให้จำยอม ซึ่งเมื่อถึงเวลานั้น ฝ่ายไทยอาจเตรียมการไม่ทันก็ได้ แต่ปัญหาใหญ่ที่รัฐบาลต้องประสบคือ เรื่องการเงิน เพราะชาคผู้เชี่ยวชาญที่สามารถคำนวณประมาณขาดวิศวกรรมและผู้มีความรู้ในเรื่องกิจการรถไฟ จะยึดแบบของประเทศตะวันตกมาใช้ทั้งหมดก็ไม่ได้ ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงพุ่งความสนใจไปยังประเทศในเอเชียที่มีฐานะเป็นเอกราช และสามารถสร้างทางรถไฟของตนเองโดยไม่ต้องอาศัยการลงทุนของชาวต่างประเทศ นั่นคือ ญี่ปุ่น¹

การที่ญี่ปุ่นซึ่งมีสภาพประเทศเป็นเกาะ ไม่มีพรมแดนติดต่อกับมหาอำนาจใด ๆ ที่เข้ามายึดครองอาณานิคมในเอเชียขณะนั้น ยังไม่ยินยอมให้บริษัทหรือชาวต่างประเทศชาติหนึ่งชาติใดมีสัมปทานสร้างหรือดำเนินกิจการรถไฟในประเทศตน แม้ในขั้นแรกจะขาดเงินทุน ก็สร้างทางรถไฟสายสั้น ๆ ที่จำเป็นก่อน เมื่อได้รับผลประโยชน์ตอบแทน ชาวญี่ปุ่นจึงรวบรวมกันตั้งเป็นบริษัทของญี่ปุ่นขึ้น สร้างและขยายทางรถไฟไปจนทั่วประเทศ ทั้งที่การสร้างทางรถไฟในญี่ปุ่นต้องลงทุนแพงมาก แต่รัฐบาลญี่ปุ่นก็พยายามหาเงินมาลงทุน เพราะไม่ต้องการให้ชาวต่างชาติมีบทบาทหรืออิทธิพลในการสร้างทางรถไฟ อันอาจเป็นเหตุให้เสียสิทธิในการปกครองได้ ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงคิดจะทำรถไฟเองเหมือนญี่ปุ่น โดยยึดหลักการเริ่มต้นแบบเดียวกัน คือทำแต่สายที่จำเป็นที่สุดก่อน

การทำรถไฟต้องอาศัยเงินทุนมาก กรมหมื่นนเรศวร์ ฯ จึงทรงเสนอให้กู้เงินจากต่างประเทศมาลงทุน โดยให้เหตุผลว่า ถ้ารัฐบาลไทยจัดการควบคุมและดำเนินการเองก็จะมีกำไร ทรงย้ำว่าการริเริ่มในเรื่องรถไฟขึ้นในประเทศไทยเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ต่อไป

¹ เฟ็งอ้าง, (กรมหมื่นนเรศวร์ ฯ ทรงอ้างถึงหนังสือ Parliamentary of Japan, No. 1, ค.ศ. 1885).

แล้ว รัฐบาลยังปรารถนาที่จะรักษาแผนดินและผลประโยชน์ให้อยู่ในอำนาจคนไทยต่อไป แม้ว่าภาวะเศรษฐกิจไม่อำนวย รัฐบาลไทยก็จำเป็นต้องเริ่มกิจการรถไฟขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงกรณีพิพาทกับอังกฤษ ซึ่งในกรณีนี้ พระยาสยามฯ ได้ปรึกษากับผู้เชี่ยวชาญการสร้างทางรถไฟ เพื่อหาวิธีและทางออกที่ดีที่สุดสำหรับไทย¹

สรุปแล้วจะเห็นว่า ปัญหาการสร้างทางรถไฟข้ามคอคอดกระ และการสร้างทางรถไฟสาย พม่า - ยูนนาน ได้กลายเป็นสาเหตุสำคัญทำให้รัฐบาลเริ่มตระหนักถึงความสนใจของชาวต่างประเทศที่ต้องการแสวงหาผลประโยชน์จากดินแดนในแหลมอินโดจีน และได้ดำเนินการต่าง ๆ ทำนองบีบบังคับประเทศไทยเพื่อให้บรรลุผลตามเป้าหมายของมหาอำนาจตะวันตก เป็นเหตุให้รัฐบาลไทยต้องหาทางผ่อนคลายสถานการณ์ขณะนั้น โดยการริเริ่มกิจการรถไฟเสียเอง เพื่อเป็นการตัดปัญหาความยุ่งยากต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในวันข้างหน้า

แผนการปรับปรุงการคมนาคมเพื่อประโยชน์ทางด้านการเมืองและเศรษฐกิจของประเทศ

จากการเสนอความคิดเห็นของราชทูตไทยในต่างประเทศ ทำให้รัฐบาลไทยเริ่มตระหนักถึงความจำเป็นในการสร้างทางรถไฟ แต่การดำเนินการในขั้นต้นเป็นไปเพียงการคำริเท่านั้น เพราะทั้งราชทูตซึ่งคอยติดตามความเคลื่อนไหวในด้านกรรถไฟและรัฐบาลเองก็ยังไม่สามารถตัดสินใจว่าจะจัดกิจการรถไฟในระยะแรกเริ่มอย่างไร ปัญหาที่ถกเถียงกันมากคือ รัฐบาลจะเป็นผู้จัดการเรื่องกิจการรถไฟเองหรือให้สัมปทานแก่บริษัทต่างประเทศ วิธีการทั้งสองอย่างมีทั้งข้อดีและข้อเสีย แม้แต่กรมหลวงนเรศวรฯ ซึ่งสนับสนุนให้รัฐบาลเป็นผู้ริเริ่ม เพื่อให้อำนาจอยู่ในมือเจ้าของประเทศ ยังทรงแสดงความหนักพระทัยในเรื่องนี้ว่า

...แต่การที่ท่านผู้จะทำอย่างเช่นเราทำการทั้งปวงอย่างที่แล้วมาแล้ว ไม่เห็นว่า จะสำเร็จได้เลย ด้วยความจิต ความเหลวของไทยเรามีมากมายแลทั้งประกอบด้วยความโง่งมในสันดานด้วย ซึ่งไม่มีคนไทยผู้ใดสามารถที่จะทำสำเร็จได้ การนี้จะสำเร็จ

¹ เพิ่งอ้าง.

ได้ก็เอาศรัยฝรั่งทำ แต่ที่เรื่องจะให้ฝรั่งตั้งกำปั่นทำนั้น ฉันมีความหนักอกหนักใจเป็นที่สุด คุ้มกำปั่นฝรั่งทำการมันมั่นคงแน่นอน ถ้าคิดคิดงที่โหนดแล้วไม่มีกาที่จะหลุดถอนใครเลย มีแต่จะเจริญทวีขึ้นทุกที ๆ อำนาจในการงานที่ทำก็ต้องยิ่งแรงขึ้น ๆ ตามความที่เจริญ...¹

ในระหว่างนี้เอง พระยาศยาม ๑ ได้ปรึกษากับเซอร์โทมาส และนายพอลลักเนอร์ ผู้อำนวยการสร้างทางรถไฟถึงเรื่องการสำรวจแนวทางรถไฟในประเทศ ในที่สุดได้ตกลงกันว่า เซอร์โทมาสและนายพอลลักเนอร์จะส่งวิศวกรเข้ามาตรวจเส้นทางตั้งแตนครราชสีมา (โคราช) ถึงกรุงเทพ ๑ โดยวิศวกรทั้งสองรับจะเป็นผู้ร่วมกันออกทุนค่าใช้จ่ายในการสำรวจทาง แต่มีเงื่อนไขว่า ถ้ารัฐบาลไทยจะสร้างทางรถไฟก็ขอให้ฝ่ายเขาได้เป็นผู้รับเหมา ซึ่งนับว่าเป็นการผูกมัดรัฐบาลในเหตุการณ์ภายหน้ามากเกินไป ฝ่ายไทยจึงขอเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการสำรวจทางเสียเอง ในที่สุด เซอร์โทมาสก็ได้ส่งวิศวกร 2 นาย เขามาสำรวจเส้นทางรถไฟใน พ.ศ. 2428 (ค.ศ. 1885) และเมื่อกลับไปถึงกรุงลอนดอนแล้ว ก็ได้ทำรายงานการสำรวจยื่นให้แก่พระยาศยาม ๑ ฉบับหนึ่ง รายงานนี้ได้ส่งมาถึงกรุงเทพ ๑ ในตอนปลาย พ.ศ. 2428 (ค.ศ. 1886) แต่เนื่องจากขาดรายละเอียดในการกะงบประมาณ จึงทำให้รัฐบาลไม่แน่ใจในการลงทุนว่าจะได้ผลคุ้มค่าทั้งทางด้านการเมืองและเศรษฐกิจเพียงไร ประกอบกับพระยาศยาม ๑ ได้ยืนยันมาว่า ถ้ารัฐบาลไทยให้สัมปทานแก่บริษัทที่จะทำโดยไม่คิดค่าค่าประกันนั้น ไม่มีบริษัทใดกล้ารับทำแน่ แม้แต่นายพอลลักเนอร์เพื่อนสนิทของเขาเอง ด้วยเหตุผลที่ว่าการค้าขายของประเทศไทยยังไม่เจริญ หรือปรากฏให้คนต่างประเทศทราบชัดแน่นอนว่าจะได้รับผลกำไรคุ้มค่ากับการลงทุนเพียงไร จึงไม่มีใครกล้าเสี่ยงรับทำโดยปราศจากการค้ำประกันเงินทุน

¹ กงบรมสาร, แผ่นที่ 2 ส่วนที่ 1 พ.ศ. 2427, "กรมหมื่นนเรศวร ๑ กราบทูล กรมหมื่นเทวะวงศ์ ๑, สำเนา, ที่ 135, 21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2427.

จากปัญหาข้อนี้เอง ทำให้แผนงานของรัฐบาลชะงักไประยะหนึ่ง เพราะเกรงว่า การสร้างทางรถไฟจะเป็นเหตุให้ฐานะเศรษฐกิจของประเทศทรุดลง เพราะต้องใช้เงินลงทุน มหาศาล เงินราชการจะหมดก่อนสร้างทางรถไฟเสร็จตามเป้าหมายก็ได้ ครั้นจะกู้เงินจากต่างประเทศตามคำแนะนำของกรมหมื่นนเรศวร ก็เกิดปัญหาเรื่องแหล่งเงินกู้และอัตราดอกเบี้ย เพราะในเวลานั้นรัฐบาลไทยยังไม่เคยกู้เงินจากประเทศใดเลย จึงยังไม่ชำนาญและเคยชิน กับวิธีการกู้เงินจากต่างประเทศมาพัฒนากิจการต่าง ๆ แต่ในที่สุดรัฐบาลก็ต้องตกลงใจให้มีการสำรวจเส้นทางรถไฟ เพราะการเคลื่อนไหวของสมาคมภูมิศาสตร์อังกฤษ ภายหลัง สงครามระหว่างอังกฤษกับพม่าครั้งสุดท้ายใน พ.ศ. 2428

เมื่ออังกฤษรบชนะพม่าโดยเด็ดขาดและได้ครอบครองดินแดนพม่าตอนบนแล้ว สมาคม ภูมิศาสตร์อังกฤษจึงได้เรียกประชุมใหญ่ โดยเรียกว่า การประชุมของสมาคมภูมิศาสตร์แห่ง สกอตแลนด์ (Scottish Geographical Society) ในวันที่ 8 ธันวาคม พ.ศ. 2428¹ การประชุมนี้ได้จัดขึ้นที่ศาลาฟรีเมซัน (Freemasons' Hall) เมืองเอดินบะระ (Edinburgh) นายฮัลเลตและนายโคลฮูนได้เสนอรายงานต่อที่ประชุมในหัวข้อเรื่อง "การสำรวจเส้นทางรถไฟติดต่อระหว่างอินเดีย สยาม และจีน (Survey for Railway Connection between India, Siam and China)" รายงานนี้สรุปผลการสำรวจ ของวิศวกรทั้งสองในดินแดนพม่า ไทย และแคว้นฉาน (Shan States) อย่างละเอียด และ ย้ำถึงชัยชนะของอังกฤษในการยึดครองพม่าตอนบนว่า ทำให้อังกฤษอยู่ในฐานะที่ปราศจาก อุปสรรคทางการเมืองมากี่กัการมุ่งสู่ประตูของประเทศจีนโดยทางรถไฟ เพื่อแผ้วถางทาง ให้สินค้าอังกฤษหลังไหลไปสู่ดินแดนภาคตะวันออกของจักรวรรดิที่มั่งคั่งและเฟื่องฟู เหตุผล

¹ ภายหลังจากอังกฤษทำสงครามชนะพม่าได้ประมาณ 1 สัปดาห์.

ในรายงานบ่งไว้ว่า "...เป็นที่ประจักษ์แจ้งอย่างทั่วไปแก่ผู้ที่ได้อ่านเกี่ยวกับเรื่องนี้ว่า ทางรถไฟที่จะเชื่อมอินเดียกับจีนนั้นจะต้องผ่านแคว้นฉานของชาวสยาม..."¹ เพราะเส้นทางนี้ประหยัคทั้งค่าใช้จ่ายและสะดวกในการก่อสร้าง ผ่านเมืองต่าง ๆ ถึง 481 เมือง² และหมู่บ้านอีกมากมาย งบประมาณการก่อสร้างทางไมควรมากกว่า 8,000,000 ปอนด์ (Eight millions Pound Sterlings) โดยทางรัฐบาลไทยจะต้องสร้างทางรถไฟที่มีมูลค่าถึง 5,000,000 ปอนด์ ไปยังภาคเหนือของประเทศทันทีที่รัฐบาลอังกฤษแสดงความปรารถนาจะเชื่อมต่อทางรถไฟที่ชายแดนไทยทางบ้านจันทักตัก ส่วนเส้นทางจากมะละแหม่ง มาตักและขึ้นไปทางแคว้นฉานในพม่าตอนเหนือ นั้น รัฐบาลอังกฤษจะเป็นผู้สร้างเอง ทั้งนี้ นายฮัลเลตต์ได้กล่าวอ้างต่อที่ประชุมว่า เขาสามารถชักจูงให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระเจ้าอนงยาเซอ กรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ ให้ทรงเห็นชอบด้วยกับการสร้างทางรถไฟนี้เพื่อผลประโยชน์ทางการพาณิชย์

อย่างไรก็ดี จุดประสงค์ที่แท้จริงของอังกฤษในการสร้างทางรถไฟสายนี้ทำไปเพื่อช่วยเหลือการคมนาคมและส่งเสริมการพาณิชย์เพื่อประโยชน์ของชาวพื้นเมืองดังกล่าวอ้างไม่ เพราะนายฮัลเลตต์ได้สรุปออกมาในตอนท้ายของการประชุมอย่างชัดแจ้งว่า "...และการ

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 2 ส่วนที่ 2 ตอน 2 พ.ศ. 2429, "ข่าวตักจากหนังสือพิมพ์ THE SCOTSMAN" "...It was now universally acknowledged by those who had studied the subject that a railway to connect India with China would have to be carried through the Siamese Shan States;...."

² จำนวนเมืองมากจนน่าสงสัยว่านายฮัลเลตต์และนายโคลฮูนจะกล่าวเกินความจริงเพื่อโน้มน้าวให้พ่อค้าอังกฤษคนอื่น ๆ ตื่นตัว ต้องการให้มีการสร้างเส้นทางรถไฟสายนี้ในเร็ววัน.

ติดต่อของประเทศไทยและประเทศจีนกับประเทศพม่า จะเปิดดินแดนส่วนในของจีนภาค ตะวันตกที่อุดมสมบูรณ์แต่ถูกปิดล้อมด้วยแผ่นดินให้แก่การค้าของอังกฤษ"¹

ปฏิกิริยาจากฝ่ายไทย ต่อผลการประชุมของสมาคมภูมิศาสตร์อังกฤษ

ทันทีที่หนังสือพิมพ์ได้รายงานข่าวการประชุมที่ศาลาฟรีเมซัน ก็ได้มีข่าวลือกันในระหว่างพ่อค้าอังกฤษ ถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการสร้างทางรถไฟสายนี้ ถึงกับมีผู้ตื่นตัววิ่งเต้นจะเข้าหุนกัน และเรียกร้องให้รัฐบาลอังกฤษที่ลอนดอนเร่งดำเนินการโดยผ่านทางรัฐบาลที่อินเดีย ทั้งที่นายแพทย์ พี โกวาน (Dr. P. Gowan) ซึ่งเคยเป็นนายแพทย์ประจำพระองค์ของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เขียนบทความลงในหนังสือพิมพ์ลงวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ. 2428 โต้แย้งการอวดอ้างของนายโคลตันและนายฮัลเลตต์ว่า ถ้ารัฐบาลอังกฤษเข้าแทรกแซงในการสร้างทางรถไฟจากมะละแหมงมาสู่พรมแดนไทยแล้ว รัฐบาลไทยพร้อมที่จะสร้างทางรถไฟไปต่อ เชื่อมโดยอาศัยงบประมาณจากฝ่ายไทยถึง 5,000,000 ปอนด์สเตอร์ลิง นายแพทย์โกวานกล่าวว่า เขามีหลักฐานยืนยันว่าคำอวดอ้างนี้ไม่เป็นความจริง เพราะแม้รัฐบาลไทยรับปากว่าจะอำนวยความสะดวกในการสร้างทางรถไฟสายนี้ ไม่ว่าจะสร้างโดยเอกชนหรือรัฐบาลอังกฤษก็ตาม แต่ไม่มีข้อตกลงกันหรือหลักฐานใดที่จะยืนยันผูกมัดรัฐบาลไทยให้ลงทุนสร้างทางรถไฟเพียงเพื่อไปเชื่อมกับทางรถไฟของอังกฤษ หรือค่าประกันเงินทุนสร้างทางรถไฟโดยที่ผลประโยชน์ตกเป็นของอังกฤษเกือบทั้งหมด²

¹ กองบรรณสาร, แผ่นที่ 2 ส่วนที่ 2 ตอน 2 พ.ศ. 2429, "...and that the connection of Siam and China with Burmah would open to British Commerce the rich but land - locked interior of Western China."

² ส่วนที่เกี่ยวข้องกัน, "ข่าวหนังสือพิมพ์คัท พ.ศ. 2428,"

เมื่อข่าวการประชุมนี้ได้แพร่สะพัดมาถึงกรุงเทพฯ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระเจ้าอนงยาเซอหลายพระองค์ซึ่งดำรงตำแหน่งเสนาบดีในขณะนั้น ได้ทรงเห็นพ้องต้องกันว่า รัฐบาลไทยไม่สามารถจะริ้งรอกการสร้างทางรถไฟได้ต่อไปแล้ว ปัญหาทางการเมืองและเอกราชของประเทศสำคัญกว่าเรื่องผลกำไรทางเศรษฐกิจ ความเห็นนี้ได้รับการสนับสนุนจากพระองค์เจ้าปฤษฎางค์ ชุมสาย หุตไทยในกรุงปารีสว่า

...ความประสงค์ที่จะมีทางรถไฟนั้น เป็นการไปลิดทิกเพื่อป้องกัน การเบียดเบียนของต่างประเทศด้วยจะกล่าวโทษเอาว่าไม่จัดแจง บ้านเมืองให้เจริญเรียบร้อย ถ้าจะห้ามมิให้ต่างประเทศขอทำเป็น ของต่างประเทศให้เป็นที่เดือดร้อน เพราะจะเสียเปรียบในการ ได้เสีย ถ้าทำให้เกิดของเถลอะวิวาทกันขึ้นด้วย เหตุชนนี้จะคิดทูน คิดกำไรในการทำทางรถไฟอย่างเดียวไม่ได้...

ในวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ. 2428 กรมหมื่นนเรศวร์ ำ ได้เข้าพบกับ นายโจเซฟแชมเบอร์เลน (Joseph Chamberlain) ซึ่งดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีมหาดไทย (President of the Local Government Board) ก่อนที่พระองค์จะเสด็จกลับประเทศไทย เพื่อหยั่งท่าทีของบุคคลสำคัญในคณะรัฐบาลอังกฤษว่าจะมีความสนใจต่อการริเริ่มกิจการรถไฟของไทยมากเพียงไร และเพื่อขอคำแนะนำจากนายแชมเบอร์เลนด้วย เนื่องจากเขาเป็นผู้ที่ชำนาญในเรื่องการค้าและเคยดำรงตำแหน่งสำคัญ เช่น รัฐมนตรีว่าการพาณิชย์ (President of the Board of Trade) ในคณะรัฐบาลพรรคลิเบอร์ล (Liberal Government) มาก่อนหน้านั้นแล้ว ปรากฏว่าราชทูตไทยได้รับความร่วมมือจากนายแชมเบอร์เลนเป็นอย่างดี สถานที่ทั้งสองฝ่ายได้เข้าพบปะหารือกันคือที่สภาผู้แทนราษฎร (House of Commons) ราชทูตไทยได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นเรื่องการสร้างทางรถไฟสายยูนนาน - พม่า ซึ่งเป็นข่าวเล้าลือในอังกฤษขณะนั้น นายแชมเบอร์เลนได้

¹ ส่วนวนเดียวกัน, "เมมโมแรนดัม ว่าด้วยจะทำทางรถไฟในกรุงสยาม ของพระองค์เจ้าปฤษฎางค์," 20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2428.

แนะนำว่ารัฐบาลไทยควรจะทำทางรถไฟเสียเอง เพราะจะได้รักษาผลประโยชน์ของประเทศตน และไม่ควรรยอมให้ชาวยุโรปมาถือสิทธิพลหรือเกี่ยวข้องกับการรถไฟของไทย ทั้งนี้ หมายถึงบริษัทที่ขอสัมปทานด้วย เขาเชื่อว่ารัฐบาลไทยไม่ร่ำรวยพอที่จะสร้างทางรถไฟ ดังนั้น รัฐบาลจึงควรกู้เงินมาใช้ก่อน เพราะการสร้างทางรถไฟในเวลานั้นเหมาะที่สุด เนื่องจากราคาเหล็กและอุปกรณ์ต่าง ๆ กำลังลดลงอย่างมาก และรัฐบาลไทยควรจะมีริเริ่มการรถไฟอย่างมีระเบียบและแบบงาน ไม่ให้เอาตัวอย่างอังกฤษซึ่งทำทางรถไฟไม่มีแบบแผน ทั้งไม่ได้คิดจะเอาเส้นทางที่แน่นอน ทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณมาก

ปัญหาสำคัญที่ไทยประสบคือขาดวิศวกรผู้ชำนาญ ราชทูตไทยแสดงเจตจำนงว่าต้องการวิศวกรชาวอังกฤษไปช่วยดำเนินงาน แต่เกรงว่าจะทำให้ฝรั่งเสสอิจฉาและดำเนินการก็ต่างกันต่าง ๆ¹ เพราะฝรั่งเสสกำลังดำเนินวิธีทางการทูต บีบให้รัฐบาลไทยจ้างชาว

¹ ฝรั่งเสสไม่ต้องการให้อังกฤษเข้ามาบีบบทบาทในการสร้างทางรถไฟอย่างแน่นอน เพราะนักการเมืองฝรั่งเสส คือ นายอาร์คูแอง (Hardouin) ได้แสดงความเห็นกับพระครูรักษา อุปทูตไทยประจำฝรั่งเสสว่า ไทยควรจะทำทางรถไฟเอง เพราะถ้าให้ชาวยุโรปทำแล้วก็จะประสบความลำบาก เช่นเดียวกับอียิปต์ ซึ่งต้องกู้เงินอังกฤษมาใช้แล้ว อังกฤษก็เข้าไปจัดเก็บภาษีเสียเอง อันเป็นการบีบบั่นอียิปต์มาก ความเห็นของนายอาร์คูแองนี้ แม้จะเป็นการแสดงความคิดเห็นต่อไทย แต่พิจารณาได้อีกประเด็นหนึ่งว่าน่าจะมีเจตนาแอบแฝงในการปลุกความรู้สึกผู้บริหารราชการแผ่นดินของไทยให้ระแวงและป้องกันการแทรกแซงของอังกฤษในการสร้างทางรถไฟของไทย อันเป็นช่องทางที่ฝรั่งเสสจะสกัดกั้นอิทธิพลของอังกฤษในประเทศไทย โดยที่ฝรั่งเสสไม่ต้องเหน็ดเหนื่อยมากนัก เพราะเพียงแต่ยุบงอุปทูตไทยด้วยคำพูดเท่านั้น ซึ่งก็ดูจะสมเจตนาของนายอาร์คูแอง เพราะพระครูรักษาได้รายงานเรื่องนี้ให้กรมหมื่นเทวะวงศ์ฯ ทรงทราบในเวลาต่อมา (กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 2 ส่วนวันที่ 1 ตอน 1, "พระครูรักษา กราบทูล กรมหมื่นเทวะวงศ์ฯ, สำเนา, ที่ 98/1886, วัน 6 ๆ 6 ค่ำ ปีมะจอก 1248).

ฝรั่งเศสให้มาวางสายโทรเลข และเมื่อรัฐบาลไทยคำริจะเริ่มกิจการรถไฟขึ้น ตัวแทนของชาวฝรั่งเศสก็เริ่มรบเร้าให้ไทยจ้างวิศวกรฝรั่งเศสเข้ามาดำเนินการอีก ซึ่งสร้างความรำคาญใจให้แก่รัฐบาลไทยมาก โดยปกติวิสัย ฝรั่งเศสก็ริษยาบทบาทและอิทธิพลของอังกฤษในประเทศไทยมากอยู่แล้ว รัฐบาลไทยจึงร้อนใจในปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต อย่างไรก็ตาม นายแซมเบอร์เลนได้สนับสนุนรัฐบาลไทยให้ดำเนินการเป็นอิสระโดยเต็มที่ว่าไทยไม่ควรที่จะวิตกกังวลอิทธิพลฝรั่งเศส เพราะไทยมีสิทธิในฐานะประเทศเอกราชที่จะว่าจ้างชนชาติใด ๆ ไม่ว่าจะอังกฤษ ฝรั่งเศส หรือเยอรมัน ซึ่งสิทธินี้คลุมไปถึงการสั่งซื้อสิ่งของและอุปกรณ์ในการสร้างทางรถไฟด้วย ซึ่งในข้อนี้ นายแซมเบอร์เลนได้แนะนำว่า การสั่งซื้ออุปกรณ์เครื่องเหล็กนั้น ควรเปิดโอกาสให้ทุกชาติเข้ารวมในการแข่งขันประมูลราคา โดยรัฐบาลไทยควรเลือกของชาติที่ดีและราคาถูกที่สุด ไม่ต้องรังเกียจว่าเป็นของชาติใด ชาตินิโบริโคก็ตามที่รับส่งของได้ถูกกว่าอังกฤษ ก็ควรสั่งซื้อจากชาตินั้น

ทัศนะของนายแซมเบอร์เลนในข้อนี้ สร้างความประหลาดใจให้แก่ข้าราชการไทย และนายเฟรดเคอริค เเวอร์เนีย (Frederick Verney) เลขาธิการสถานทูตไทยที่กรุงลอนดอนมาก เเวอร์เนียได้ตั้งข้อสังเกตว่า ความเห็นของนายแซมเบอร์เลนนั้นมีลักษณะเป็นเศรษฐกิจมากกว่านักการเมือง¹

สรุปได้ว่า การเจรจาหยั่งท่าทีของบุคคลสำคัญในคณะรัฐบาลอังกฤษขณะนั้น สร้างความพอใจให้แก่ฝ่ายไทยมาก ในตอนหนึ่งของการเจรจา นายแซมเบอร์เลนได้กล่าวคำหิ นายโคลฮูนและนายฮัลเลทท์ในนามรัฐบาลและพ่อค้าอังกฤษให้สนับสนุนตนว่า "...คนอย่างโคลฮูนและฮัลเลทท์ผู้มาเพื่อขอสัมปทาน [สร้างทางรถไฟจากรัฐบาลไทย] ได้ทำเช่นนั้นเพียง

¹ กองบรรณสาร, หน้าที่ 2 ส่วนวันที่ 1 ตอน 1, "Supplementary Note by Mr. Frederick Verney," March 9, 1886.

เพื่อกอบโกยเงินจำนวนมหาศาลเข้ากระเป๋าของเขาเท่านั้น..."¹ จากคำพูดของ นายแซมเบอร์เลนประโยคนี้เอง ที่ทำให้ฝ่ายไทยมีความมั่นใจมากขึ้นว่ารัฐบาลอังกฤษจะไม่ขัดขวางการสร้างทางรถไฟของรัฐบาลไทย เพียงเหตุผลที่ว่าเพื่อป้องกันผลประโยชน์ของพ่อค้าอังกฤษ แต่ยินดีเคารพสิทธิในการเริ่มต้นกิจการรถไฟของรัฐบาลไทย

ความจริงก่อนหน้าที่ไทยจะตกลงทำทางรถไฟเป็นของรัฐ รัฐบาลไทยก็ได้อนุมัติสัมปทานแก่บริษัทเดนมาร์กใน พ.ศ. 2429 (ค.ศ. 1886) เพื่อสร้างทางรถไฟสายแรกขึ้นในประเทศไทย ระหว่างกรุงเทพฯ - สมุทรปราการ ระยะทางยาว 21 กิโลเมตร เหตุที่รัฐบาลไทยยินยอมให้บริษัทเดนมาร์กสร้างทางรถไฟขึ้นในพระราชอาณาจักร เพราะเดนมาร์กมิได้เป็นประเทศจักรวรรดินิยม ที่รัฐบาลไทยต้องหวั่นเกรงอำนาจ เช่น อังกฤษและฝรั่งเศส อีกทั้งเดนมาร์กมิจุกประสงค์ในการมีสัมพันธไมตรีกับประเทศไทยเพียงการค้าเท่านั้น ไม่ต้องการมีอิทธิพลทางการเมือง ดังจะเห็นได้ว่าเดนมาร์กไม่ได้แต่งตั้งทูตประจำไทยเช่นเดียวกับประเทศจักรวรรดินิยมอื่น ๆ เพียงแต่ให้ทูตอังกฤษและทูตรัสเซียเป็นผู้คอยดูแลผลประโยชน์การค้าของตนในประเทศไทยเท่านั้น อีกประการหนึ่ง ทางรถไฟสายนี้ก็เพียงช่วงสั้น ๆ ที่รัฐบาลสามารถควบคุมดูแลอิทธิพลของชาวต่างประเทศได้อย่างเต็มที่ เพราะอยู่ใกล้เมืองหลวง และจะอำนวยความสะดวกทางเศรษฐกิจและทางยุทธศาสตร์ของไทยในสมัยนั้นได้เป็นเอกประการ เนื่องจากการติดต่อระหว่างเมืองหลวงของประเทศกับปากอ่าวแม่น้ำเจ้าพระยาที่เมืองสมุทรปราการนั้นมีเพียงทางน้ำเท่านั้น เมื่อสร้างทางรถไฟสายขึ้นแล้ว การขนส่งผู้โดยสาร สินค้า ระหว่างเมืองหลวงกับปากอ่าวซึ่ง

¹ สำนวนเดียวกัน, "Siamese Railroad: Interview between the Right Honorable Joseph Chamberlain and Mr. Frederick Verney," March 8, 1886 "...Men like Colquhoun & Hallett who came and asked for concession, did so in order to put large sums of money into their pockets...."

เป็นทางติดต่อกับประเทศภายนอกยอมทำให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น¹ นอกจากนี้ ตามสัญญาข้อ 40² ของการให้สัมปทานครั้งนี้ ก็ระบุไว้อย่างชัดแจ้งว่า ในกรณีที่เกิดสงครามหรือความไม่สงบขึ้น รัฐบาลสามารถยึดเส้นทางรถไฟสายนี้และบังคับบัญชาการเดินรถไฟได้โดยสะดวกกรณี จึงนับว่าทางรถไฟสายนี้มีประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์ ในการขนส่งกำลังทหารไปป้องกันอ่าวไทยได้ทันกับความต้องการในยามฉุกเฉินด้วย

ในการสร้างทางรถไฟสายนี้ บริษัทชาตุนทรพิสัยในการดำเนินการ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ยืมพระราชทรัพย์ไปสมทบด้วยส่วนหนึ่ง ซึ่งต่อมาพระองค์ทรงเป็นผู้ถือหุ้นทางรถไฟสายนี้ด้วย และยังได้แบ่งหุ้นพระราชทานพระราชโอรสและพระราชธิดาอีกหลายพระองค์

การสำรวจเส้นทางรถไฟ

ใน พ.ศ. 2430 (ค.ศ. 1887) เมื่อรัฐบาลไทยตกลงแน่นอนแล้วว่าจะทำทางรถไฟ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ เซอร์แอนดรูว์ คลาร์ก (Sir Andrew Clarke) และบริษัทพันซาร์ด แมก ทักการ์ด โลว์เซอร์ (Messrs. Punchard, Mac Taggard, Lowther & Co.) ซึ่งเป็นบริษัทของชาวอังกฤษ ทำการสำรวจเพื่อหาเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดในการสร้างรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ พร้อมทั้งทางแยกตั้งแต่เมืองสระบุรีไปยังเมืองนครราชสีมาสายหนึ่ง จากเมืองอุตรดิตถ์ไปยังตำบลท่าเคื่อ ริมฝั่งแม่น้ำโขงสายหนึ่ง และจากเชียงใหม่ไปยังเชียงราย

¹ [สว่าง อยู่เย็น], อ้างแล้ว, หน้า 30.

² "หนังสือสัญญารถไฟสายปากน้ำ ทำไว้เป็นสองฉบับที่กรุงเทพฯ วันที่ 13 เดือนเสปเตมเบอ คฤศศักราช 1886 ตรงกับวัน 2, 10 ค่ำ ปีมจ อัฐศก ตักราช 1248."

และเชิงแสงอีกสายหนึ่ง โดยแบ่งการสำรวจออกเป็นตอน ๆ ในราคาค่าจ้างเฉลี่ยแล้ว ไม่นเกินมิลล์ละ 100 ปอนด์ ดังนี้

ข้อ 1 การสำรวจทางสายใหญ่

ตอนที่ 1 ตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึง กรุงเทพฯ (อยุธยา) ให้เสร็จภายในเวลา 8 เดือน นับแต่วันใช้สัญญา

ตอนที่ 2 จากกรุงเทพฯ ถึง ลพบุรี ให้เสร็จภายในเวลา 24 เดือน นับแต่วันใช้สัญญา

ตอนที่ 3 จากลพบุรี ถึง นครสวรรค์ ให้เสร็จภายในเวลา 28 เดือน นับแต่วันใช้สัญญา

ตอนที่ 4 จากนครสวรรค์ มาตามทางเมืองอุตรดิตถ์ถึงแพร่ ให้แล้วเสร็จภายในเวลา 28 เดือน นับแต่วันใช้สัญญา

ตอนที่ 5 จากแพร่ ถึง ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่ ให้เสร็จภายในเวลา 36 เดือน นับแต่วันใช้สัญญา

ข้อ 2 การสำรวจกิ่งทางแยก

ตอนที่ 6 จากสระบุรี ถึง นครราชสีมา ให้เสร็จภายใน 24 เดือน นับแต่วันใช้สัญญา

ตอนที่ 7 จากอุตรดิตถ์ ถึง ท่าเคื่อ ให้เสร็จภายใน 36 เดือน นับแต่วันใช้สัญญา

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ กองบรรณสาร, แผ่นที่ 2 ส่วนที่ 2 ตอน 2 พ.ศ. 2429, สำเนา คำประกาศ
แลหนังสือสัญญาเซอร์เวททางรถไฟ, พิมพ์ที่โรงพิมพ์หลวงในพระบรมมหาราชวัง
วัน 6 - 5 ค่ำ ปีมะเมียเป็นนพศก 1249 [ตรงกับวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2430
(ค.ศ. 1888)] .

ตอนที่ 8 จากเชียงใหม่ ถึง เชียงราย เชียงแสน ให้เสร็จภายใน 48 เดือน นับแต่วันใช้สัญญา

การสำรวจเพื่อสร้างทางรถไฟทั้ง 8 ตอนนี้ ได้กำหนดให้มีบัญชีประมาณเงินที่จะใช้ในการทำทางรถไฟทุก ๆ ตอน ของทางรถไฟ 3 ขนาด คือ ทางขนาดกว้าง 1 เมตร, ขนาดกว้าง 4 ฟุต 8 นิ้ว และขนาดกว้าง 60 เซนติเมตร

สัญญานี้ระบุไว้ว่า ไม่มีข้อผูกมัดใด ๆ ที่รัฐบาลจะต้องให้หรือขอให้ผู้รับสัญญาทำการนี้ ทำทางรถไฟทั้งหมด หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของทางรถไฟนั้น เมื่อรัฐบาลมีความประสงค์จะทำทางรถไฟขึ้นมา ทั้งสองฝ่ายได้ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2430¹

วิศวกรบริษัทบั้นซาร์ค ๆ ได้ทำการสำรวจแนวทางรถไฟเป็นระยะทางตามสัญญา และได้ส่งมอบแผนที่และบัญชีประมาณเงินที่ต้องใช้ในการสร้างทางรถไฟในพื้นที่แต่ละส่วนให้แก่รัฐบาลไทยโดยละเอียด ประมาณค่าใช้จ่ายในการสำรวจประมาณกิโลเมตรละ 35 ปอนด์ ในระยะทางยาวประมาณ 1,060 กิโลเมตร รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมด 38,214 ปอนด์ คิดตามราคาแลกเปลี่ยนเป็นเงินไทยประมาณ 630,000 บาท² ผลงานสำรวจครั้งนั้นค่อนข้างเลื่องลือมาก แต่วิศวกรของบริษัทได้ล้มป่วยด้วยโรคภัยไข้เจ็บ³ ทำให้ตระหนักว่าเงินที่ได้รับตอบแทนเป็นค่าสำรวจทางนั้นไม่คุ้มค่า แต่ก็มิได้ดำเนินการเรียกร้องเพิ่มเติมอย่างไรจากรัฐบาลไทยขณะนั้น จวบจนหลังจากนั้นอีกหลายปี เซอร์แอนดรู คลาก และบริษัทบั้นซาร์ค ๆ

¹ เฟิงอ้าง.

² คำกราบบังคมทูลของนายคาร์ล เบทเกะ (Karl Bethge) เจ้ากรมรถไฟ ในพิธีเปิดทางรถไฟหลวงสายแรก เมื่อวันที่ 26 มีนาคม ร.ศ. 115 (พ.ศ. 2439 หรือ ค.ศ. 1897).

³ กองบรรณสาร, แผ่นที่ 3 ส่วนวันที่ 1 ตอน 3 พ.ศ. 2433, "William S. Galwey Clarke's Co. Agent to Prince Devawongse," May 28, 1890.

จึงได้รื้อฟื้นเรื่องนี้ขึ้นมาอีก และได้กลายเป็นกรณีพิพาทกับรัฐบาลไทยในเวลาต่อมา

เมื่อรัฐบาลไทยได้รับมอบแผนผังและรายงานประมาณการสำรวจทางเรียบร้อยแล้ว จึงได้เตรียมการเลือกสร้างเส้นทางที่จำเป็นและเหมาะสมที่สุดกับสถานการณ์ทางการเมือง และฐานะเศรษฐกิจของประเทศขณะนั้น เนื่องจากภาวะทางการเงินของไทยไม่อำนวยต่อการเริ่มต้นกิจการรถไฟที่ใหญ่โตได้ ระหว่างที่รัฐบาลรับพิจารณาการต่าง ๆ อยู่เนิ่น ก็เกิดเหตุการณ์ที่บีบบังคับให้รัฐบาลต้องตัดสินใจเลือกสร้างเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ -

นครราชสีมา เป็นเส้นทางสายแรกของประเทศ ทั้งนี้ เนื่องจากการแทรกแซงทางการเมือง และการแผ่อิทธิพลของฝรั่งเศสในมณฑลอีสานหรือภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย นั้นเอง

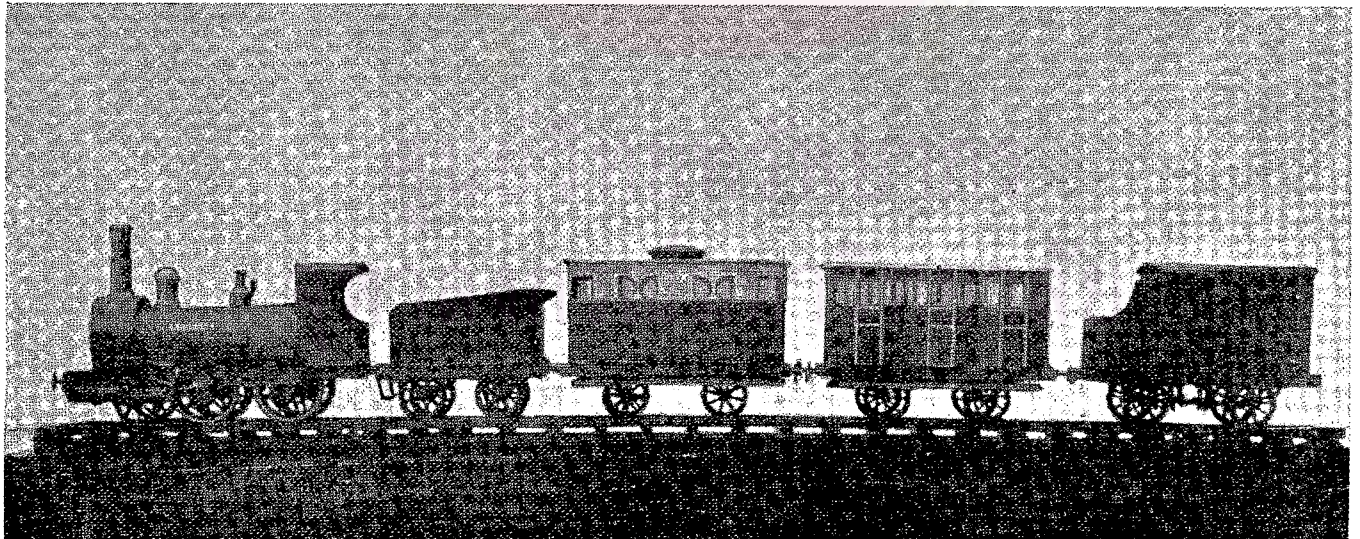
ศูนย์วิทยพัชยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รถขุดดินและเสียมที่ใช้ในพระราชพิธี
เริ่มการก่อสร้างทางรถไฟหลวงสายนครราชสีมา



อักษรที่จารึกบนเสียมเงินเล็ก

“ในการขุดดินครั้งแรกทำทางรถไฟนครราชสีมา สมเด็จพระปรมินทรมหาจุฬาลงกรณ์ พระจุลจอมเกล้า
เจ้าอยู่หัว ได้ทรงขุดด้วยเสียมนี้ และ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชสยามมกุฎราชกุมาร ได้ทรงช่วยด้วย ณ ศก
วันที่ ๙ มีนาคม รัตนโกสินทรศก ๑๑๐”



รถไฟเล็ก

ราชบรรณาการที่ สมเด็จพระนางเจ้าวิกตอเรียมหาราช ถวายแด่ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
เมื่อ พ.ศ. ๒๓๙๘ (ค.ศ. ๑๘๕๕) ขณะนี้เก็บรักษาไว้ในพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ

การดำเนินงานก่อนการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา

การแผ่อิทธิพลของฝรั่งเศสที่มีผลต่อการตัดสินใจของรัฐบาลในการสร้างทางรถไฟสายแรก
ของรัฐบาล

หลังจากที่การสำรวจเส้นทางรถไฟได้เสร็จเรียบร้อยแล้ว และขณะที่รัฐบาลไทยกำลังตัดสินใจว่าจะเลือกสร้างเส้นทางสายใดก่อนนั้น ทางมณฑลภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยก็เกิดความเคลื่อนไหวทางด้านการเมืองที่ทำให้ทางเลือกของรัฐบาลเหลืออยู่เพียงทางเดียว คือพฤติกรรมของฝรั่งเศสที่ถือโอกาสส่งทหารจากตั้ง เกีย เข้ามายังเมืองชอนเพื่อทำการปราบฮ่อที่ก่อการจลาจล และในที่สุดก็ยึดแคว้นสิบสองจุไทยซึ่งเป็นดินแดนภายใต้อารักขาของไทยไว้ในอำนาจตั้งแต่ พ.ศ. 2431 (ค.ศ. 1888)¹ ต่อมา ฝรั่งเศสได้ดำเนินการคุกคามดินแดนไทยทางฝั่งซ้ายตลอดแนวแม่น้ำโขง เพื่อผนวกเข้ากับดินแดนฝรั่งเศส² รวมทั้งการที่กงสุลฝรั่งเศสที่นครราชสีมาได้ดำเนินนโยบายแผ่อิทธิพลฝรั่งเศสอย่างจริงจัง เช่น ได้ก่อสร้างสถานกงสุลหลังใหม่เป็นอาคารที่ใหญ่โตสง่างามยิ่งกว่าสถานที่ราชการของรัฐบาลไทย สิ้นเงินถึง 30,000 แฟรงค์ และได้ประทับประจำราชธานีฝรั่งเศสที่บริเวณสถานกงสุล พร้อมกับโฆษณาว่าอีกไม่ช้าของฝรั่งเศสก็จะโอบล้อมเห็นดินแดนใน

¹ ถวิล อยู่เย็น, "อธิบายความประกอบ รายงานการปราบเงี้ยว พ.ศ. 2445 โดย ร.อ. เพิ่ม (หลวงทวยหาญรักษา)," การเสียดินแดนของชนเชื้อชาติไทยและรายงานการปราบเงี้ยว, (นครหลวง : รัชการพิมพ์, 2515), หน้า 50 - 51.

² PKD...II, "Documant No. 45: Dispatch of A.M. Vyvoldtsev to D.A. Kapnist about the situation in Siam, dated Singapore 2 (14) February, 1893," p. 106.

ภาคนี้ทั้งหมด ในขณะที่เดียวกัน กงสุลฝรั่งเศสก็ได้ทำการก่อกวนยุยงประชาชนทั้งชาวไทย และชาวต่างชาติให้กระด้างกระเดื่องต่อรัฐบาลไทยหนักมือยิ่งขึ้น เช่น ชักชวนชาวจีนให้ โยนสัญชาติไปอยู่ในบังคับฝรั่งเศส ปลุกปั่นชาวจีนให้ส้องสมุกันภายใต้คำแนะนำของกงสุล และกล่าวโทษรัฐบาลไทยว่าทอดทิ้ง ไม่เอาใจใส่ต่อความเจริญของมณฑลนครราชสีมา โดย โฆษณาว่ามณฑลนี้เคยเป็นนครเก่าแก่ของเขมรที่เจริญรุ่งเรือง เพิ่งจะตกโทรมลงเมื่ออยู่ใต้ การปกครองของไทย พลเมืองก็เป็นชาวเขมรแทบทั้งหมด ก็จึงเห็นได้ว่าชาวเมืองพูด ภาษาเขมรเป็นหลัก ภาษาไทยไม่มีใครฟังออก ยกเว้นแต่เจ้าเมืองนครราชสีมาและบริวาร เพียงไม่กี่คนเท่านั้น¹

ในการที่ฝรั่งเศสได้ดำเนินการต่าง ๆ เพื่อขยายอาณาบริเวณเข้ามาในราชอาณาจักรด้านตะวันออกนี้ เท่ากับเป็นการเร่งรัดให้รัฐบาลไทยต้องรีบทำนุบำรุงเส้นทางคมนาคมให้ไปมาถึงกันได้สะดวก โดยเฉพาะอย่างยิ่งภูมิภาคทางภาคเหนือและภาค ตะวันออกเฉียงเหนือเป็นทางทุรกันดาร ต้องผ่านป่าเขาที่มีความชื้นและสัตว์ร้ายชุกชุม ราษฎร ที่อยู่ห่างไกลออกไปจากเมืองหลวงมีจิตใจโน้มเอียงไปทางชาติใกล้เคียง สมควรจะสร้าง ทางรถไฟขึ้นแทนเส้นทางคมนาคมที่เคยใช้กันมาแต่โบราณสมัย เพื่อประโยชน์ทางยุทธศาสตร์ และการรักษาเอกราชของชาติ และเพื่อสะดวกแก่การปกครองตรวจตราป้องกันการรุกราน เป็นการเปิดภูมิภาคให้พลเมืองเข้าบุกเบิกพื้นที่ที่รกร้างว่างเปล่าให้เป็นประโยชน์ทาง เศรษฐกิจของประเทศ และเป็นเส้นทางขนส่งผู้โดยสารตลอดจนสินค้าให้ไปมาถึงกันได้โดย ง่ายยิ่งขึ้น

ด้วยเหตุผลดังที่กล่าวมาแล้ว รัฐบาลไทยจึงเห็นว่าเส้นทางรถไฟสายแรกที่สมควร จะสร้างขึ้นเพื่อรักษาดินแดนและอธิปไตยของประเทศ คือ สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ตามแนวทางรถไฟซึ่งได้สำรวจไว้แล้ว

¹ H. Warrington Smyth, Five Years in Siam : From 1891 - 1896

บทบาทของเจ้ากรมรถไฟคนแรกกับการดำเนินงานก่อนการสร้างทางรถไฟ

ในขณะนั้นยังไม่มีหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบกิจการรถไฟ ดังนั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งกรมรถไฟขึ้นอยู่ในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ¹ เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 (ค.ศ. 1890) โดยมีพระเจ้าอองยาเชอ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ทรงดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ และนายคาร์ล เบทเก (Karl Bethge)² วิศวกรชาวเยอรมันเป็นเจ้ากรมรถไฟคนแรก³

ก่อนที่จะกล่าวถึงการดำเนินการดำเนินงานรถไฟไทยในสมัยแรกเริ่มสร้างทาง จำเป็นต้องกล่าวถึงบทบาทของบุคคลที่มีความสำคัญยิ่งต่อวิถีความเป็นไปในการดำเนินงานรถไฟของไทย ซึ่งบุคคลิกภาพ ความคิด และแนวปฏิบัติของบุคคลผู้นี้ก่อให้เกิดปัญหาที่นำศึกษา และยากยิ่งที่จะหาคำตอบได้ว่า การบริหารงานของเขานั้นถูกต้องและเหมาะสมเพียงไร ด้วยทั้งคำสรรเสริญและข้อติเตียนกล่าวหา เขาได้ปรากฏในหลักฐานทางประวัติศาสตร์อย่างชัดเจนประการหนึ่ง เบื้องหลังการเข้ามารับราชการกับรัฐบาลไทย ตลอดจนหลักปฏิบัติของบุคคลผู้นี้ในระหว่างที่ดำรงตำแหน่งอยู่ เป็นทั้งสาเหตุชักนำและเป็นภาวการณ์ที่สะท้อนให้เห็นถึงอิทธิพลของเยอรมันในประเทศไทย ตลอดจนการเริ่มต้นกุมอำนาจบริหารในกิจการรถไฟของไทยโดยชาวเยอรมัน ซึ่งอำนาจนี้ได้ลงรากอย่างมั่นคงและสืบเนื่องต่อมาอีกหลายสิบปี ก่อให้

¹ "คำมีสเตอร์เบทเก เจ้ากรมรถไฟ อานกราบถวายบังคมทูลพระกรุณา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวแลสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ เมื่อเวลาเสด็จพระราชดำเนินมาเปิดทางรถไฟ วันที่ 26 มีนาคม รัตนโกสินทรศก 115" ความเต็มของคำกราบบังคมทูลนี้ให้ดูจากภาคผนวก .

² โดยทั่วไปจะมีผู้รู้จักนามจริงของท่านผู้น้อยมาก เท่าที่พบปรากฏในหนังสือต่าง ๆ มักใช้คำย่อคือ นาย เค. เบทเก (K. Bethge).

³ คำกราบบังคมทูลของนายคาร์ล เบทเก เจ้ากรมรถไฟ ในพิธีเปิดทางรถไฟหลวงสายแรก เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439.

เกิดภาวะยุ่งยากทางการเมือง การแข่งขันกันระหว่างมหาอำนาจทั้งสาม คือ อังกฤษ ฝรั่งเศส และเยอรมนี ซึ่งได้ทวีความรุนแรงขึ้น เป็นเหตุให้รัฐบาลไทยต้องประสบกับปัญหาการเมืองและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจของประเทศ การเริ่มต้นกิจการรถไฟของไทยในแง่การเมืองจึงหมายถึง การเปิดฉากให้มหาอำนาจต่าง ๆ แสดงบทบาทแสวงหาผลประโยชน์ของตนและกีดกันชาติอื่น โดยการหักหนักันทางวิธีการทูต การเมือง และการค้ำนั้งเอง

บุคคลผู้มีบทบาทที่เป็นปัญหานี้ คือ เจ้ากรมรถไฟคนแรก นายคาร์ล เบทเกะ วิศวกรชาวเยอรมันนั่นเอง

ก่อนหน้าที่เบทเกะจะเดินทางเข้ามายังประเทศไทยนั้น เป็นระยะเวลาที่เซอร์แอนดรูว์ คลาก และบริษัทพันธมิตร ๆ กำลังสำรวจเส้นทางรถไฟตามสัญญาที่ได้ทำไว้กับรัฐบาลไทย (สัญญาสำรวจนี้ได้แพร่หลายเป็นข่าวกระจายไปทั่วโลก โดยเฉพาะประเทศมหาอำนาจที่กำลังหาช่องทางเข้ามาแสวงหาอิทธิพลในไทยได้ให้ความสนใจมาก เพราะถือว่าไทยได้เปิดศักราชแห่งการท่าขนูบ้านเมืองด้านการคมนาคม เปิดทางค้าขายติดต่อให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น จึงเกิดการเคลื่อนไหวในบริษัทการค้าต่างประเทศซึ่งเล็งเห็นผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการสร้างทางรถไฟ จึงมีผู้ต้องการเข้ามาแสวงหาโชคและหางานทำ เช่น วิศวกรของบริษัทหรือรัฐบาลต่างประเทศ นอกจากนี้การสร้างทางรถไฟนั้นต้องอาศัยเงินทุนมหาศาลในการใช้จ่ายหมุนเวียนทั้งในและนอกประเทศ เพื่อเป็นค่าแรงงาน ค่าอุปกรณ์และวัสดุต่าง ๆ ธนาคารฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้ (Hongkong & Shanghai Banking Corporation) จึงได้เปิดสาขาขึ้นในประเทศไทย¹

ในเวลาไล่เรี่ยกันนั้นเอง หังครพพ์ (Krupp) ซึ่งเป็นผู้ผลิตและจำหน่ายเครื่องเหล็กรถไฟที่มีชื่อเสียงมากในเยอรมนี ก็ได้ส่งวิศวกรผู้หนึ่ง คือ เบทเกะ ให้เข้ามาสืบสวน

¹ กองบรรณสาร, แผ่นที่ 2 ส่วนวันที่ 1 ตอน 1 พ.ศ. 2427 "กรมหลวงเทเวศวงศ์ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," สำเนาที่ 125/3297, วันที่ 3¹² 3 คำ ปีชวด สัมฤทธิศก²⁰ 1250.

การเริ่มต้นกิจการรถไฟในประเทศไทย ก่อนหน้าที่นายเบทเกะจะเดินทางมาไม่กัวัน ทูตเยอรมันประจำประเทศไทย คือ นายเคมเพอร์มัน (Kempermann) ได้เข้าเฝ้า พระเจ้าน้องยาหนุช กรมหลวงเทวะวงศัวโรปการ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทย เพื่อกราบทูลขอร้องให้พระองค์ทรงเก็บข่าวการเดินทางของวิศวกรผู้นี้เป็นความลับ โดยทูตเยอรมันให้เหตุผลว่าเยอรมันไม่ไว้วางใจอังกฤษ เกรงว่าจะสกัดกั้นเอาผลประโยชน์จากกิจการรถไฟของไทยฝ่ายเดียว ค้ำยว่าอังกฤษได้เป็นผู้สำรวจทางรถไฟของไทยแล้ว อาจทำรายการสิ่งของและบัญชีงบประมาณให้ใช้แต่เครื่องจักรกลของอังกฤษเท่านั้น ทูตเยอรมันจึงกราบทูลขอให้ชาวเยอรมันมีโอกาสได้ประมูลรับส่งของแข่งขันกับอังกฤษบ้าง ในการนี้ กรมหลวงเทวะวงศัว ๑ ได้มีพระราชดำรัสตอบนายเคมเพอร์มันว่า การประมูลราคาสิ่งของนั้นเป็นผลประโยชน์ของไทยที่จะต้องทำคั้งนั้นแล้วเป็นแน่ อนึ่ง การที่ทูตเยอรมันมากราบทูลเป็นการส่วนพระองค์ในเรื่องนายเบทเกะจะเดินทางมาประเทศไทยนั้น เข้าใจว่าเพราะฝ่ายเยอรมันเกรงอังกฤษจะไหวตัว และรีบส่งวิศวกรมาซึ่งสกัดหน้าฝ่ายตน

ถ้าจะเปรียบเทียบในแง่การชิงอำนาจกันในกิจการรถไฟของไทยระหว่างเยอรมันและอังกฤษในเวลานั้นแล้ว ฝ่ายเยอรมันเข้ามาที่หลังแต่ดำเนินการแบบช้า ๆ และรัดกุม โดยใช้การเจรจาทางการทูตกับ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศไว้ล่วงหน้า อนึ่ง คาดว่าเยอรมันคงมีแผนการที่จะให้วิศวกรผู้นี้ได้เข้าดำรงตำแหน่งสำคัญในกิจการรถไฟของไทย เพราะหลวงปฏิบัติราชประสงค์ (Erwin Müller) ซึ่งทำงานอยู่ในห้างสาขาของห้างครุพพ์ในประเทศไทย และเป็นผู้ที่กรมหลวงเทวะวงศัว ๑ ไว้วางพระทัยและเชื่อถือ ได้สนับสนุนเบทเกะคั้งแต่ก่อนเดินทางมาถึงประเทศไทย ทั้งได้นำเบทเกะเข้าเฝ้า เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศเมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน พ.ศ. 2431 (ค.ศ. 1888)²

¹ เฟิ่งอ่าง.

² เฟิ่งอ่าง.

คาร์ล เบทเกะ เป็นวิศวกรสังกัดทางครุภัณฑ์ที่มีความรู้และความสามารถมาก จนได้รับหนังสือรับรองจากรัฐบาลเยอรมัน ก่อนหน้าจะเดินทางมาสู่ประเทศไทยนั้น เขาได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ควบคุมการส่งปืนใหญ่และรางเหล็กรถไฟให้กับจีน เมื่อเสร็จสิ้นภาระที่ประเทศจีนและกำลังจะเดินทางกลับยุโรป ก็ได้รับคำสั่งจากทางครุภัณฑ์ให้เข้ามาสืบสวนกิจการรถไฟในประเทศไทย งานชิ้นแรกของเขาเยอรมันนั้น คือ การรับตรวจแนวทางรถไฟสายนครราชสีมา ซึ่งนับว่าเป็นจังหวะเหมาะที่รัฐบาลไทยต้องการวิศวกรผู้ตรวจการที่มีความรู้เป็นที่ไว้วางใจคอยปรึกษาและรักษาผลประโยชน์แผ่นดิน ตามคำขอร้องของพระวิภาคภูบาล (James McCarthy)¹ เพื่อตรวจสอบเส้นทางตามแผนที่ที่บริษัทบันซาร์ค ฯ ได้ทำไว้ เบทเกะได้ทำการเห็นการสำรวจเส้นทางรถไฟถวายต่อเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทย เป็นบันทึกที่มีความละเอียด แน่โครงการ และความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์แก่รัฐบาลไทยมาก แม้แต่พระองค์เจ้าปฤษฎางค์ ชุมสาย ก็ทรงเห็นพ้องกับกรมหลวงเทวะวงศ์วโรปการว่า บันทึกการตรวจเส้นทางนี้มีคุณค่าและละเอียดรอบคอบยิ่งกว่ารายงานของวิศวกรอังกฤษซึ่งเคยมาสำรวจเส้นทางสายเดียวกันโดยการว่าจ้างของพระยาสยามรุดระพาหะ ผู้ที่จะเสนอรายงานเช่นนี้ได้ต้องมีความรู้จริงและทำการโดยตั้งใจ²

โดยเหตุที่ผลงานชิ้นแรกของเขาสร้างความสำเร็จให้กับบุคคลสำคัญในวงการบริหารขณะนั้น กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ จึงกราบทูลขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตในการขอตัวเบทเกะจากรัฐบาลเยอรมัน เนื่องจากเบทเกะเคยทำงานในต่างประเทศที่ขอตัวเขาจากรัฐบาลเยอรมันมาก่อนแล้ว รัฐบาลไทยจึงเชื่อว่าในกรณีนี้จะต้องได้รับการสนับสนุนจากเยอรมนีอย่างแน่นอน³

¹ ชาวอังกฤษ ดำรงตำแหน่งเจ้ากรมแผนที่.

² กองบรรณสาร, แผ่นที่ 2 ส่วนวันที่ 1 ตอน 1 พ.ศ. 2427 "กรมหลวงเทวะวงศ์วโรปการกราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว" สำเนา, ที่ 125/3297, วันที่ 3¹² 3¹ 3¹ ค่ำ ปีมะแม สัมฤทธิศก 1250.

³ เพิ่งอ้าง.

หลังจากที่ทำงานให้รัฐบาลไทยสำเร็จแล้ว ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2430 (ค.ศ. 1888) เบทเกก็เดินทางกลับประเทศเยอรมนี ก่อนออกจากประเทศไทย เขาได้เขียนจดหมายฉบับหนึ่งกราบทูลกรมหลวงเทเวศร์วงศ์ฯ ซึ่งแจ้งถึงคุณประโยชน์ในการรับวิศิษฏ์เยอรมันเข้าทำงานกับรัฐบาลไทย โดยมีเงื่อนไขว่าจะต้องได้รับมอบอำนาจและเกียรติจากรัฐบาลอย่างเต็มที่ พร้อมด้วยอัตราเงินเดือนที่ไม่ต่ำกว่าที่ปรึกษากฎหมายชาวต่างประเทศที่มาทำงานอยู่ก่อนแล้ว เหตุผลสำคัญของเบทเกที่ใ้มน้าวรัฐบาลให้เห็นชอบด้วย คือ การว่าจ้างชาวเยอรมันจะเป็นเครื่องรับประกันความมั่นคงในกิจการรถไฟของไทย โดยไม่ต้องหวั่นเกรงว่าจะล่าเอียงรักษาสลประโยชน์ของอังกฤษซึ่งเข้ามามีบทบาทอยู่ก่อนแล้ว¹

เพื่อรักษาพระราชอิทธิพลและดวงคุณอำนาจของอังกฤษไม่ให้ครอบคลุมเหนือกิจการรถไฟของไทย รัฐบาลไทยจึงตกลงทำสัญญาว่าจ้างนายเบทเก โดยขอตัวมาจากรัฐบาลเยอรมันและห้างครุพ์พ์ สำคัญของสัญญาระหว่างนายเบทเกกับรัฐบาลไทย มีดังนี้

1. สัญญานี้มีอายุ 5 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2431 (ค.ศ. 1888) ถึงวันสิ้นเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2436 (ค.ศ. 1893) โดยกำหนดหน้าที่ของเบทเกในฐานะหัวหน้ากรมรถไฟ (Chief of the Railway Department) และผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิค (Technical Adviser) มีตำแหน่งเป็นเจ้ากรมรถไฟหลวง (Director General of the Royal Siamese State Railways) รับรองอำนาจของนายเบทเกว่าเป็นรองแต่เฉพาะเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศเท่านั้น²

2. ในระหว่าง 5 ปีนั้น รัฐบาลไทยจะต้องให้ความเชื่อถือและมอบอำนาจการบังคับบัญชางานด้านเทคนิคทั้งหมดให้แก่ นายเบทเก

¹ กองบรรณสาร, แผ่นที่ 2 ส่วนวันที่ 2 ตอน 2 พ.ศ. 2429, "Bethge to Prince Devawongse," Dec. 9, 1888.

² เวลานั้นกระทรวงโยธาธิการยังไม่ได้ตั้งขึ้น หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบกิจการรถไฟในระยะเริ่มแรกคือ กระทรวงการต่างประเทศ.

3. นายเบทเกจะต้องบริหารกิจการให้เป็นไปตามคำสั่งของเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศและตามครรถองกฎหมายไทย จะต้องรักษาผลประโยชน์ของรัฐบาลไทยอย่างเต็มความสามารถ แต่อำนาจในการบังคับบัญชาข้าราชการในกรมรถไฟนั้นขึ้นอยู่กับนายเบทเกทั้งหมด

สัญญาข้ออื่น ๆ ที่เหลือนั้นระบุถึงอัตราเงินเดือน การตรวจงาน และการดูงานในต่างประเทศ รวมสัญญานี้ประกอบด้วยความ 6 ข้อ¹

จะเห็นว่าสัญญานี้ฉบับนี้ได้รับรองอำนาจของนายเบทเกอย่างเต็มที่ ทั้งนี้เพราะในเวลานั้นไม่มีคนไทยผู้ใดเลยที่จะสามารถและรอบรู้ในวิชาช่าง ที่จำเป็นต้องใช้ในกิจการรถไฟ การยอมตามข้อเรียกร้องของชาวต่างชาติ ก็เพื่อให้ได้ผู้ที่มีความชำนาญและสามารถวางรากฐานและแบกภาระต่าง ๆ ในระยะเริ่มต้นงาน การรับชาวเยอรมันเข้าทำงานรถไฟนั้นนอกจากจะได้ประโยชน์ทางวิชาช่างแล้ว ยังเป็นการควบคุมอิทธิพลอังกฤษในกิจการรถไฟไทยไม่ให้ขยายตัวจนเป็นอันตรายต่อความมั่นคงของประเทศอีกด้วย

ความหวาดระแวงและปฏิกิริยาของอังกฤษต่อฐานะของชาวเยอรมันในกิจการรถไฟไทย

เมื่ออังกฤษทราบว่าวิศวกรเยอรมันได้ดำรงตำแหน่งสำคัญในกรมรถไฟ หนังสือพิมพ์ในอังกฤษและฝรั่งเศสได้ประโคมข่าวเรื่องนี้ โดยเสนอข่าวว่ากงสุลเยอรมันที่กรุงเทพฯ ได้วิ่งเต้นให้คนเยอรมันเข้ามาคุมอำนาจในกิจการรถไฟไทย เบทเกจะเป็นผู้ดำเนินการสร้าง

¹ กงบรมสาร, แผ่นที่ 2 ส่วนที่ 2 ตอน 2 พ.ศ. 2429, "Contract: Between His Royal Siamese Majesty's Government and Herrn [?] Karl Bethge from Berlin, Regiermegsbaumeister of the Royal Prussian Government," Draft, [ไม่ระบุวัน เดือน ปี] ร่างนี้ ต่อมากกรมหลวงเทเวศวงศ์ฯ ขอแก้ไขความในบางตอน แต่สาระส่วนใหญ่คงเดิม ผู้เขียนพบหลักฐานเฉพาะร่างและจดหมายเจรจาความระหว่างเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทยและนายเบทเก แต่ไม่พบตัวสัญญาที่แท้จริงหรือสมบูรณ์แบบ.

ทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา และจะใช้รางเหล็กและเครื่องจักรของเยอรมัน รวมทั้งสิ้นเป็นมูลค่าถึงหนึ่งล้านสามแสนปอนด์ และวิศวกรชั้นรอง ๆ ลงไปก็จะใช้ชาวเยอรมันทั้งหมด¹ ชาวนี้สร้างความประหลาดใจและไม่พอใจให้แก่ชาวอังกฤษมาก เพราะคนทั่วไปเข้าใจว่าเมื่ออังกฤษเป็นผู้สำรวจเส้นทางรถไฟ ก็ควรจะให้ชาวอังกฤษเป็นผู้สร้างทางรถไฟ การที่รัฐบาลไทยเปลี่ยนใจเอาชาวเยอรมันมาทำงานนั้น เท่ากับเปิดทางให้เยอรมนีเข้ามา ตักตวงผลประโยชน์อย่างเต็มที่ โดยชาวอังกฤษซึ่งต้องล่ามามากเห็น้อยากมาก่อนไม่ได้รับผลตอบแทนที่ควรได้ สถานทูตไทยในกรุงลอนดอนจึงได้รับการสอบถามแสดงข้อข้องใจและความไม่พึงพอใจจากชาวอังกฤษหลายคน²

ต่อมากระทรวงการต่างประเทศของไทย ได้แก้อาวลือโดยผ่านทางสถานทูตไทยในกรุงลอนดอนว่า ในการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา นั้น รัฐบาลจะใช้วิธีการเรียกประมูลจากชาติต่าง ๆ และการที่บริษัทอังกฤษได้เป็นผู้สำรวจเส้นทางรถไฟนั้น ตามสัญญาหาได้ผูกมัดถึงกว่าจ้างชาวอังกฤษให้เป็นผู้สร้างทางรถไฟด้วยไม่³ แต่ถึงกระนั้น ชาวลือดังกล่าวก็มีได้สงบลงที่เดียว ทั้งนี้ เพราะวิศวกรอังกฤษ ชื่อ โรเบิร์ต กอร์ดอน (Robert Gordon) ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในกิจการรถไฟที่รัฐบาลอังกฤษในอินเดียส่งมาช่วยงานในพม่า และต่อมาได้เข้ารับราชการในกรมรถไฟไทย แต่เกิดข้อขัดแย้งกับวิศวกรเยอรมันจนถึงกับต้องลาออก

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 3 ส่วนที่ 1 ตอน 3 พ.ศ. 2433, "German Activity in Siam," The Times Sept. 30, 1890.

² ส่วนเดียวกัน, "พระศิรินารถที่ [อุพบุทธสยาม ณ กรุงลอนดอน] กรวยทูต กรมหลวงเทวะวงศ์ฯ," ที่ 47, 10 ตุลาคม ร.ศ. 109.

³ ส่วนเดียวกัน, "กรมหลวงเทวะวงศ์ฯ ถึง พระศิรินารถที่," สำเนา, ที่ 56/11812, 20 พฤศจิกายน ร.ศ. 109

จากราชการ¹ ได้กลับไปกรุงลอนดอน และพุกจายยุ้งปลุกปั้นให้ชาวอังกฤษเกลียดชังและ
ระแวงอิทธิพลของเยอรมนีในประเทศไทย²

ความจริง ก่อนหน้าที่เบทเกะจะเข้าดำรงตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟนั้น พ่อค้าเยอรมัน
ได้เข้ามาในประเทศไทยแล้ว ความรุ่งเรืองและความสนใจค้าขายของเยอรมนีในไทย

¹สาเหตุที่ โรเบิร์ต กอร์ดอน ออกจากราชการไทยนั้น หลักฐานฝ่ายอังกฤษอ้าง
ว่าเพราะเหตุผลส่วนตัว แต่ตัวกอร์ดอนเองอ้างว่า เป็นเพราะรัฐบาลไทยไม่นำพาต่อคำ
แนะนำของเขา แม้จะรับราชการต่อไปก็มีแต่ความรำคาญและลำบากใจ ไม่มีช่องทางหา
ชื่อเสียงได้ จึงลาออกเสีย [กองบรรณสาร, แผ่นที่ 4 ส่วนวนที่ 1 ตอน 5 พ.ศ. 2434,
"พระคิฐการภักดี กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑," ที่ 77, 23 มกราคม ร.ศ. 109] แต่
ทางฝ่ายไทยถือว่า สาเหตุที่กอร์ดอนออกจากราชการเพราะรัฐบาลจ้างกอร์ดอนมาในอัตรา
เงินเดือนและให้ตำแหน่ง อำนาจ เทียบเท่ากับเบทเกะ แต่เมื่อบุคคลทั้งสองมาทำงานรวม
กันแล้ว กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑ กับเจ้าฟ้า กรมขุนนริศรฯ ๑ ทรงมีความเห็นพ้องกันว่า
กอร์ดอนทำงานสู้เบทเกะไม่ได้ ทั้งในด้านความรู้และความสามารถ จึงทรงแนะนำให้กอร์ดอน
ลาออกจากราชการซึ่งดีกว่าจะถูกปลดออก ดังนั้น การที่กอร์ดอนอ้างต่อชาวอังกฤษว่าลาออก
เองเพราะไม่พอใจรัฐบาลไทยจึงเป็นการไม่จริง [กองบรรณสาร, ส่วนวนเดียวกัน,
"กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑ ถึง พระคิฐการภักดี," สำเนา, ที่ 85/17657, 16 มีนาคม
ร.ศ. 109] อย่างไรก็ตาม ปัญหาเกี่ยวกับกอร์ดอนก็มีได้หมดไป เพราะต่อมา หนังสือพิมพ์
อังกฤษมักจะยกเอาการที่กอร์ดอนออกจากราชการไทยขึ้นมาโจมตีรัฐบาลไทยว่า ถูกเบทเกะ
หลอกลวง และทำการอย่างโง่เขลาที่ปล่อยให้กอร์ดอนออกจากราชการไทย เพราะเป็นการ
สูญเสียวิศวกรที่มีความชำนาญและความสามารถ [หนังสือพิมพ์ The Mandalay Herald
ฉบับวันที่ 16 มิถุนายน ค.ศ. 1891 บทความเรื่อง Railways in Siam]

²กองบรรณสาร, แผ่นที่ 3 ส่วนวนที่ 1 ตอน 3 พ.ศ. 2433 "พระคิฐการภักดี
กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑, ที่ 16, 7 พฤษภาคม ร.ศ. 110.

เป็นรองเฉพาะอังกฤษเท่านั้น พอค้าอังกฤษจึงรู้สึกไม่พอใจที่เห็นชาวเยอรมันขยายกิจการ
 ค่าเพิ่มมากขึ้น กระทรวงการต่างประเทศอังกฤษได้รับการร้องเรียนในเรื่องนี้บ่อยครั้ง แต่
 ก็ไม่ได้ถือเป็นเรื่องจริงจัง เพราะผู้แทนอังกฤษในกรุงเทพฯ ปฏิเสธข่าวนี้เสมอ¹ แต่
 อังกฤษเริ่มไหวตัวต่ออิทธิพลของเยอรมนีในประเทศไทย เมื่อหนังสือพิมพ์ของอังกฤษและ
 ฝรั่งเศสหลายฉบับได้กล่าวย่ำถึงอิทธิพลของเยอรมนีในประเทศไทยอยู่เสมอ² โดยการ
 เปรียบเปรยเยาะเย้ยรัฐบาลทั้งสองประเทศว่าพะวงแต่การอิฉฉาและคุมเชิงกันว่า

เป็นเวลานานแล้วที่ฝรั่งเศสและอังกฤษในภาคตะวันออกเฉียงใต้มีความ
 อิจฉาริษยาและมุ่งร้ายกันอยู่อย่างลับ ๆ โดยต่างแย่งกันมีอิทธิพลใน
 ประเทศสยาม บัดนี้ มือที่สามได้เข้ามามีผลประโยชน์ด้วย โดย
 พระเจ้าแผ่นดิน [ของสยาม] ได้ทรงแต่งตั้ง เบทเกะ วิศวกร
 ชาวเยอรมันให้เป็นผู้ดำเนินการสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ
 ไปโคราช... เจ้าหน้าที่ชั้นผู้ใหญ่ก็เป็นชาวเยอรมันทั้งสิ้น³

อย่างไรก็ดี รัฐบาลอังกฤษคงสงบเทาที่รอคอยเหตุการณ์ จนกระทั่งปลาย พ.ศ. 2433
 (ค.ศ. 1890) ก็เกิดข่าวลืออีกว่า เยอรมนีกำลังเจรจากับรัฐบาลไทยขอเช่าเกาะหรือ
 ดินแดนส่วนหนึ่งทางภาคเหนือของบึง เพื่อทำเป็นสถานีเคเบิลและเชื้อเพลิงของเรือ
 เยอรมันในภูมิภาคนี้ ข่าวลือนี้สร้างความตระหนกให้กับรัฐบาลอังกฤษมาก เพราะถ้าเป็น
 จริงก็จะเป็นการคุกคามต่อฐานะความมั่นคงของอังกฤษในแหลมมลายู รัฐบาลอังกฤษจึงกำชับ

¹ Somsakdi Xuto, "British Foreign Policy Towards Siam 1890 - 1900" (Unpublished Ph. D. Dissertation, the University of London, 1958), p. 68.

² กองบรรณสาร, แผ่นที่ 3 ส่วนที่ 2 ตอน 4 พ.ศ. 2434, "SIAM," Courrier de France, Oct 4, 1890 และ "Siam," Anjou, Oct. 2, 1890.

³ กองบรรณสาร, แผ่นที่ 3 ส่วนที่ 1 ตอน 3 พ.ศ. 2433, "Germany on the White Elephant," The Newcastle Daily Chronicle, Oct. 1, 1890.

ให้ทูตของตนที่กรุงเทพฯ ขอคำมั่นจากรัฐบาลไทยว่า จะไม่ยอมยกดินแดนให้แกมหาอำนาจ
ชาติอื่นโดยไม่ได้รับการเห็นชอบจากรัฐบาลอังกฤษ¹ ในเวลาเดียวกันนั้นหนังสือพิมพ์อังกฤษ
ได้พยายามชี้ให้รัฐบาลของตนเห็นว่า เยอรมนีกำลังหาทางเพิ่มพูนอิทธิพลในประเทศไทย
เช่น ยกกระต๊อบผู้แทนของประเทศจากกงสุลเป็นทูต (Minister) กุมอำนาจในกิจการรถไฟ
และแสวงหาที่จอดเรือ เพื่อเพิ่มพูนกิจการค้าในประเทศไทยและในภาคตะวันออก²

บุคคลที่มีความวิตกในकुอำนาจที่เปลี่ยนแปลงของเยอรมนีในประเทศไทย คือนาย
เฟรดเดอริก เวอร์นีย์ ชาวอังกฤษซึ่งเป็นเลขานุการประจำสถานทูตไทยที่กรุงลอนดอน
เขาได้เขียนจดหมายถึงลอร์ด แลนซดาวน์ (Lord Lansdowne) อุปราชอังกฤษประจำ
อินเดียว่า กัปตันโลว์เซอร์ (Captain Lowther) ผู้ถือหุ้นหนึ่งในบริษัทบันซาร์ค ๓
ได้เขียนจดหมายปรับทุกข์กับนายเวอร์นีย์อย่างขมขื่นว่า บริษัทบันซาร์ค ๓ ได้พยายามสำรวจ
เส้นทางรถไฟหลายร้อยไมล์ ซึ่งต้องใช้ความพยายามและลงทุนอย่างมากเพื่อให้ได้ผลงาน
ที่ถูกต้อง ด้วยค่าแรงงานที่ต่ำเป็นพิเศษ เพราะมีความหวังว่าจะได้เป็นผู้รับเหมาสร้าง
ทางรถไฟสายนี้ จึงเพียรสร้างศรัทธาให้รัฐบาลไทยเลื่อมใสในผลงาน แต่ "...เมื่อไม่
นานมานี้ตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟของสยามได้ตกไปอยู่ในมือของชาวเยอรมันผู้หนึ่ง ซึ่งได้
แสดงความรังเกียจการว่าจ้างคนอังกฤษอย่างจริงจัง..."³ เวอร์นีย์ได้ขอร้องไปยังรัฐบาล
อังกฤษที่อินเดียให้ระงับการกระทำที่อาจทำให้รัฐบาลไทยไม่พอใจ เช่น ปัญหาเขตแดนทาง
ภาคเหนือของประเทศไทยหรือกรณีพิพาทที่ทหารรักษาสายแดนของไทยถูกทหารอังกฤษภายใต้

¹ Xuto, op. cit., p. 91.

² Standard, Dec. 10, 1890.

³ กองบรรณสาร, หมวดสนธิสัญญา, หมู่ เขตแดนพะม่าฝ่ายเหนือ, คักราช
2434 - 2437 ตอน 11, "Verney to Lord Lansdowne," Copy, Conf.,
Dec. 1, 1890.

บังคับบัญชาของ เนย์ อีเลียส (Ney Elias) ทำร้าย¹ เพราะถ้าอังกฤษปฏิบัติต่อไทยโดย
ไม่ยุติธรรม ก็อาจทำให้รัฐบาลไทยหันเข้าหาเยอรมนีมากยิ่งขึ้น

แม้เวอรัญนี่จะเร่งเร้ารัฐบาลอังกฤษที่อื่นเคียดให้สนใจต่อ "การปฏิบัติที่เป็นธรรม"
แก่ฝ่ายไทย เพื่อป้องกันกรหันเข้าหาเยอรมนีก็ตาม แต่ได้รับการตอบสนองคือการเพิกเฉย
ต่อคำเตือนของเขา พร้อมทั้งคำโต้แย้งว่า การแต่งตั้งเบทเกะใหม่มีตำแหน่งในกรมรถไฟ
ไม่ใ้หมายความว่ารัฐบาลไทยจะคงซื้อสินค้าเครื่องเหล็กในการทำรถไฟจากประเทศยุโรป
อื่น ๆ ยกเว้นเยอรมนี อีกทั้งรัฐบาลที่อื่นเคียดทราบข่าวที่เชื่อถือได้ว่า ชาวอังกฤษ ชื่อ
นายวิลกินสัน (Wilkinson) ได้รับแต่งตั้งให้เป็นวิศวกรชั้นหัวหน้าในกระทรวงโยธาธิการ
ซึ่งเป็นหน่วยงานใหญ่ที่กรมรถไฟต้องขึ้นด้วย ดังนั้น วิศวกรอังกฤษผู้นี้จึงมีตำแหน่งหน้าที่และ
อำนาจสูงกว่าเบทเกะ² อย่างไรก็ตาม เวอรัญนี่ได้มีจดหมายอีกฉบับหนึ่งถึงลอร์ด แลนซดาวน์
ว่า เขาได้รับการยืนยันจาก โรเบิร์ต กอร์ดอน ซึ่งรับราชการไทยเป็นเวลารวมปีว่า
การปฏิบัติที่ยุติธรรมต่อไทยในเหตุการณ์กระทบกระทั่งกันที่เขตแดนระหว่างพม่า - ไทย
เป็นสาเหตุให้รัฐบาลไทยละทิ้งความตั้งใจเดิมที่จะให้ชาวอังกฤษคุมกิจการรถไฟไทย แต่ได้
หันมาสนใจชาวเยอรมันแทน³

¹ในเวลานั้นอังกฤษกับไทยกำลังพิพาทกันในเรื่องเขตแดนด้านพม่า - ไทย เนื่องจาก
จากไม่มีแนวปักปันที่แน่นอน ทั้งสองฝ่ายได้ส่งกำลังทหารคอยลาดตระเวน และทหารไทยบาง
คนถูกทหารอังกฤษภายใต้บังคับบัญชาของ เนย์ อีเลียส ทำร้าย ซึ่งทำให้รัฐบาลไทยไม่พอใจ
มาก และได้ยื่นประท้วงไปทางรัฐบาลอังกฤษ แต่ก็ไม่ได้รับการสนองตอบที่น่าพอใจ โดยอังกฤษ
ปฏิเสธว่าไม่ได้ทำการรุนแรงกับทหารไทยประการใด ซึ่งทำให้ปฏิกิริยาของรัฐบาลไทยต่อ
สัมพันธภาพระหว่างไทย - อังกฤษเป็นไปในทางไม่เป็นมิตร.

²กองบรรณสาร, หมวดสนธิสัญญา, แฟ้มที่ 8.4.2 ตอน 11, "J.C. Ardagh
to Verney," Copy, Conf., Jan. 27, 1891.

³ตอนเดียวกัน, "Verney to Lord Lansdowne," Copy, Private
Feb. 4, 1891.

ในวันเดียวกันกับที่เขียนจดหมายถึงลอร์ด แลนซทาวน์ เเวอร์นีย์ได้เข้าพบปะสนทนากับเซอร์โทมัส เฮนรี แซนเดอร์สัน (Sir Thomas Henry Sanderson) ปลัดกระทรวงการต่างประเทศอังกฤษ แซนเดอร์สันได้บันทึกคำสนทนาครั้งนี้ไว้ หัวข้อแรกในการสนทนาที่เวอร์นีย์หยิบยกขึ้นมา คือ เรื่องสัญญาการสร้างทางรถไฟซึ่งเขาเชื่อว่าบริษัทอังกฤษจะเป็นผู้ได้รับสัมปทานในการนี้ แต่ทั้งนี้ เเวอร์นีย์ได้เตือนว่า การผนวกเอาดินแดนแต่เพียงเล็กน้อยในเขตแดนระหว่างไทยกับพม่าไว้ในครอบครองของอังกฤษ จะเป็นสาเหตุให้ทางกรุงเทพฯ ไม่พอใจ และหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องหาทางถ่วงดุลอิทธิพลอังกฤษในเรื่องอื่น ๆ² แต่แซนเดอร์สันกลับแย้งว่า รัฐบาลไทยน่าจะถูกตำหนิมากกว่าในปัญหาเรื่องพรมแดนพม่า - ไทย เพราะอังกฤษพยายามหาข้อตกลงที่เหมาะสมและเป็นธรรมในเรื่องนี้ แต่ได้รับการตอบโต้อย่างเลวร้ายจากฝ่ายไทย³

ความวิตกของเวอร์นีย์ในเรื่องอิทธิพลเยอรมนีในประเทศไทย ไม่ได้รับการเอาใจใส่จากรัฐบาลอินเดียเท่าไรนัก เพราะอังกฤษถือว่า ได้พยายามตกลงปัญหาเรื่องพรมแดนคานทรานส์ - สาละวิน (Trans - Salween) กับฝ่ายไทยโดยสันติวิธีแล้ว

... อย่างไรก็ตาม ไม่มีประโยชน์ที่จะหวังว่าจะมีการปรับปรุงทางด้านความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลทั้งสอง นอกจากว่า รัฐบาลสยามแสดงความพร้อมที่จะยกเลิกหาที่ที่ไม่พอใจและจุดด้านซึ่งใดแสดงต่อเรา [อังกฤษ] เมื่อเร็ว ๆ นี้ ไม่เพียงแต่เรื่องพรมแดน แต่เกี่ยวเนื่องถึงการพัฒนาทางรถไฟและการค้าขาย [ขีดเส้นใต้โดยผู้เขียน]⁴

¹F.O. 69/145, F.O. Memorandum: "Sanderson - Verney Conversation," Feb. 4, 1891.

² + ³Xuto, op. cit., p. 79 - 80.

⁴กองบรรณสาร, ทหาคสนธิสัญญา, แฟ้มที่ 8.4.2 ตอน 11, "J.C. Ardagh to Verney," Copy, Conf., Feb. 28, 1891.

นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ชั้นสูงของรัฐบาลอังกฤษที่อื่นก็ยังปรักปรำว่าปัญหาต่าง ๆ ที่
 คุกกรุ่นอยู่นั้น "อุปราชมีความปรารถนาอย่างแท้จริงเพื่อบรรลุดังข้อตกลงอย่างฉันทมิตร แต่
 ความพยายามของเขาก็ถูกทำร้ายซ้ำแล้วซ้ำเล่าโดยความหัวรั้นอย่างโง่เขลาของผู้มีอำนาจ
 ชาวสยาม"¹

อย่างไรก็ดี ในที่สุดเวอรัเนียนก็สามารถหาหลักฐานมาสนับสนุนว่าความหัวรั้นวิคกของ
 เขาไม่ไร้มูลความจริง และได้หักล้างความเข้าใจของบุคคลสำคัญในวงการบริหารบาลอังกฤษ
 ที่อื่นเสียว่า นายวิลกินสัน วิศวกรชาวอังกฤษมีตำแหน่งหน้าที่และอำนาจเหนือนายเบทเกะ
 เพราะโดยความเป็นจริงแล้ว วิลกินสันมีตำแหน่งเล็ก ๆ ในกรมโยธาธิการของไทย ภายใต้
 บังคับบัญชาของกอร์ดอน วิศวกรชาวอังกฤษซึ่งเคยทำงานร่วมกับเบทเกะในฐานะและตำแหน่ง
 หน้าที่ที่ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าเบทเกะ เมื่อกอร์ดอนลาออกจากราชการไทยนั้น วิลกินสันได้รับ
 เงินเดือนเพิ่มเป็น 600 ปอนด์ต่อปี ในขณะที่เบทเกะมีอัตราเงินเดือนถึง 2,000 ปอนด์ต่อปี
 และเวลานั้นเบทเกะเป็นชาวยุโรปเพียงคนเดียวในกรมรถไฟที่กุมตำแหน่งสูงสุด แม้แต่การ
 ประกาศเรียกประมูลสร้างทางรถไฟในราชอาณาจักรไทยก็ต้องได้รับความเห็นชอบและลงนาม
 โดยเบทเกะ รวมทั้งการติดต่อสอบถามต่าง ๆ ต้องผ่านมือเจ้ากรมรถไฟก่อน โดยที่วิลกินสัน
 ไม่มีสิทธิหรือเสียงเลย เวอรัเนียนชี้แจงว่า หนังสือพิมพ์อิตาเลียน 2 ฉบับ ฝรั่งเศส 2 ฉบับ
 และหนังสือพิมพ์ในเยอรมนีและออสเตรียอีก 7 ฉบับได้ลงแจ้งความเรียกประมูลการสร้างทาง
 รถไฟ ในขณะที่หนังสือพิมพ์อังกฤษเพียงฉบับเดียวได้รับการติดต่อให้เสนอข่าวนั้น ซึ่งแสดงถึง
 ความแตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัด เวอรัเนียนย้ำว่า

¹Ibid., "...the Viceroy was sincerely desirous of arriving
 at an amicable settlement, but his endeavours were again and
 again frustrated by the foolish perversity of the Siamese authori-
 ties...."

...ข้าพเจ้าได้ [ทำงาน] เกี่ยวข้องกับสถานทูตแห่งนี้ [สถานทูตไทยในกรุงลอนดอน] มาเป็นเวลา 8 ปี และไม่เคยทราบหรือได้ยินเรื่องราวที่เป็นกรณีเปรียบเทียบเช่นนี้ว่า งานในประเทศสยามที่ได้ทำการสำรวจโดยคนอังกฤษ จะถูกโอนให้ชนชาติอื่นดำเนินการต่อไป...¹

ในที่สุด รัฐบาลอังกฤษที่อื่นก็ไม่สามารถเพิกเฉยต่อการคัดค้านและข้อร้องเรียนของเวอเนย์ต่อไป โดยได้ยอมรับว่าการกระทำของ เนย์ อีเลียส และกองทหารภายใต้บังคับบัญชาของเขานั้น ก่อให้เกิดผลร้ายต่อความศรัทธาของรัฐบาลไทยที่เคยเชื่อถืออังกฤษมาก่อน และเป็นการกระทบกระเทือนต่อผลประโยชน์ของอังกฤษในแง่ที่ว่า

...คนอังกฤษจะเป็นฝ่ายได้รับผลประโยชน์มากกว่าคนสยาม ถ้าจะใช้แรงงานและเงินทุนของคนอังกฤษเท่านั้นเพื่อความสำเร็จในการเปิดประเทศสยามในปีต่อ ๆ ไป... แต่ถา [การกระทำใด ๆ ของ] บุคคลเหล่านั้นในฐานะตัวแทนของอังกฤษได้รับการอนุญาตให้เกิดผลในทุก ๆ เหตุการณ์ จะทำให้ชาวสยามเห็นว่าเป็นการมุ่งหมายครอบครองดินแดนของชาวสยาม อิทธิพลของอังกฤษในกรุงเทพฯ และการใช้เงินทุนของอังกฤษ และการวางคนอังกฤษจะถูกคัดถอนลงอย่างแน่นอนที่สุด เนื่องจากมีการแข่งขันชิงดีกันระหว่างชาติต่าง ๆ ที่แสดงออกที่กรุงเทพฯ ซึ่งคนที่ไม่ได้อยู่ที่นั่นเองนอนกจะมีความรู้ [เรื่องนี้] อย่างเพียงพอ...²



¹ กองบรรณสาร, หมวกสนธิสัญญา, แผ่นที่ 8.4.2 ตอน 11 "Verney to Lord Lansdowne," Copy, Private, March 6, 1891.

² ตอนเดียวกัน, "Memorandum of correspondence between Mr. F.W. Verney and Lord Lansdowne," Copy, Conf., [N.D.] (กระทรวงการต่างประเทศของไทยได้รับเมื่อวันที่ 13 มกราคม ร.ศ. 111).

จะเห็นได้ว่า กิจการรถไฟในระยะเริ่มต้นของไทยก็ปรากฏเค้าลางแห่งความยุ่งยากจากการแทรกแซงของต่างประเทศ การแต่งตั้งเบทเกะเป็นเจ้ากรมรถไฟนั้นเป็นเพียงจุดเริ่มต้นของข้อขัดแย้งและการต่อสู้อันเข้มข้นและยาวนานระหว่างอังกฤษกับเยอรมนีในทางซึ่งอำนาจในกิจการรถไฟไทย อังกฤษได้ทุ่มเทความสนใจที่จะพยายามเข้ามาจัดการกับกิจการรถไฟของไทยตั้งแต่เวลาที่เจ้าของประเทศเองยังไม่มีความคิดที่จะสร้างทางรถไฟ เมืองต่าง ๆ ทำท้าวจะดำเนินไปด้วยดี ชาวอังกฤษซึ่งได้เป็นผู้รับมอบงานสำรวจอันยิ่งใหญ่ก็ย่อมมีความหวังเต็มเปี่ยมว่า รัฐบาลไทยจะเห็นอังกฤษดีกว่าชาติอื่น แต่รัฐบาลไทยในขณะนั้นต้องการเล่นเกมการเมืองระหว่างประเทศ เพราะเกิดข้อขัดแย้งด้านการเมืองกับอังกฤษและไทยตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบ ถ้ายอมให้อังกฤษเข้ามามีอิทธิพลจัดการเส้นทางคมนาคมที่มีความสำคัญทั้งทางด้านยุทธศาสตร์ การเมือง และเศรษฐกิจแล้ว รัฐบาลไทยเกรงว่าจะเป็นการชักนำประเทศให้ตกอยู่ภายใต้บรมชงอังกฤษ พอถึงขณะนั้นเยอรมนีซึ่งเฝ้าสังเกตการณ์อย่างเงียบ ๆ ก็ดำเนินวิธีการทางการทูตเหมาะสมกับจังหวะที่รัฐบาลไทยต้องการคอนอำนาจอังกฤษ โดยการส่งเบทเกะเข้ามารับตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟ ซึ่งเป็นสิ่งที่อังกฤษมิได้คาดคิดมาก่อน ความรู้สึกของคนอังกฤษซึ่งสนใจในประเทศไทยจึงพุ่งเล็งไปที่เบทเกะว่าเป็นทั้งสื่อชักนำและผลลัพธ์ของการดำเนินการแผ่อิทธิพลแบบ "รุกเงียบ" ของเยอรมนี อังกฤษถือว่าเรื่องรถไฟเป็นเรื่องใหญ่ ชาติใดได้คุมกิจการรถไฟในไทยก็เท่ากับได้เปรียบทั้งในแง่คอนอำนาจและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ อังกฤษจึงรู้ดีว่าเป็นการ "เสียหน้า" และถูกเยอรมนีเล่นเชิงทางการทูตซึ่งตนเองเป็นผู้แพ้ นับตั้งแต่วันที่รัฐบาลไทยแต่งตั้งเบทเกะให้ดำรงตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟเป็นต้นมา จึงเป็นวันเริ่มต้นของสงครามแย่งชิงระหว่างอังกฤษกับเยอรมนีในกิจการรถไฟไทย

การประมูลสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - นครราชสีมา

ใน พ.ศ. 2433 (ค.ศ. 1890) พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้มีพระบรมราชโองการดำรัสเหนือเกล้า ฯ สั่งพระเจ้านองยาเซอ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัด

ติงษ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ¹ ให้จัดการสร้างทางรถไฟขึ้นในประเทศไทย กังนั้น กระทรวงโยธาธิการจึงได้ออกประกาศเรียกประมูลการรับเหมาสรางทางรถไฟสายกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา โดยให้ทูตไทยที่ประจำอยู่ตามประเทศต่าง ๆ ในยุโรปแจกจ่ายคำประกาศ ไปยังกงสุลไทยที่ประจำอยู่ตามเมืองสำคัญ ๆ ในยุโรป และอเมริกา เช่น ลอนดอน นิวยอร์ก ปารีส บรัสเซลส์ เบอร์ลิน เวียนนา และอัมเบอร์ก²

เมื่อรัฐบาลไทยได้ออกประกาศเรียกการประมูลไปแล้ว เซอร์แอนดรูว์ คลาก และ ห้างบันชาร์ด ๆ ไคยหนังสือประท้วงรัฐบาลไทย ขอสิทธิไ้ทางเป็นผู้รับเหมาสรางทางรถไฟสายนี้แต่ญเดียว โดยไ้ส่งแผนที่ทางรถไฟและร่างข้อสัญญาับการสรางทางรถไฟมา ไ้รัฐบาลไทยพิจารณาควย แต่กระทรวงโยธาธิการของไทยบอกปัดขอเรียกเรื่องดังกล่าว ควยเหตุผลที่ว่าห้างบันชาร์ด ๆ ต้องการเปลี่ยนแนวเส้นทางรถไฟบางตอนซึ่งจะต้องทำการ สำรวจใหม่ ทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณและเสียเวลาเพิ่มขึ้น อีกทั้งงบประมาณการสราง ทางรถไฟของห้างไคตั้งไวสูงลิ่ว ทางกรมรถไฟไ้ประมาณราคาคากอสร้างที่แท้จริงซึ่ง แตกต่างกันมาก ทำให้ไม่สามารถรับไว้ไ้ และสัญญาที่ห้างบันชาร์ด ๆ ร่างเสนอนั้นระบุ ถึงการตรวจบัญชีเงินไขจ่ายคลุมเครือมาก อาจเป็นเหตุไ้เกิดการฉ้อโกง ไม่เรียบร้อยขึ้น ไ้ได้ และที่สำคัญที่สุดไ้ในแง่ชื่อเสียงของประเทศ คือ รัฐบาลไ้ประกาศเรียกประมูลการ สรางทางรถไฟไปแล้ว ห้างบันชาร์ด ๆ จะมาเรียกรอ้งไ้รัฐบาลคืนคำเรียกประมูล ยกไ้

¹พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมีประกาศพระบรมราชโองการตั้งกรมโยธาธิการเมื่อ พ.ศ. 2432 (ค.ศ. 1889) ครั้นต่อมาใน พ.ศ. 2433 (ค.ศ. 1890) ไ้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ๆ ไ้รวมการโยธาที่อยู่ไ้ในกระทรวงต่าง ๆ มาตั้งเป็นกระทรวงโยธาธิการขึ้น และรวมกรมโทรเลขไปรษณีย์เข้าไ้ในกระทรวงโยธาธิการ แล้วโปรดเกล้า ๆ ไ้พระเจ้านองยาเชอ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ซึ่งทรงเป็นอธิบดีกรมโยธาธิการแต่ก่อน แล้วนั้นไ้ทรงดำรงตำแหน่งเสนาบดี.

²กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 3 ส่วนวนที่ 2 ตอน 4 พ.ศ. 2434, "เบตเกะ กราบทูลกรมหลวงเทเวระวงศ์ ๆ," คำแปลที่ 2411, 20 พฤษภาคม ร.ศ. 110.

ทางบันชารด์ ๆ เป็นผู้สร้างทางนั้น เป็นการไม่เหมาะสม วิธีการเรียกประมูลจะเป็นการใช้
งบประมาณที่ถูกต้อง โดยรัฐบาลไม่เสียเปรียบผู้รับเหมาเพราะได้สอบสวนราคาจากหลาย
แห่ง ย่อมดีกว่าการรับฟังราคาจากทางบันชารด์ ๆ เพียงแห่งเดียว กระทรวงโยธาธิการ
มีความเห็นว่า การที่ทางบันชารด์ ๆ ยื่นหนังสือประท้วงครั้งนี้ คงเกรงว่าจะประมูลสู่ทาง
อื่นไม่ได้จึงร้องเรียน ไม่สมควรที่รัฐบาลไทยจะรับฟัง¹

ความผิดหวังครั้งนี้สร้างความไม่พอใจให้แก่บุคคลชั้นระดับบริหารของทางบันชารด์ ๆ
มาก จึงได้ลงความเห็นว่าเป็นเพราะเจ้ากรรมรตไฟก็คักกับบริษัทอังกฤษ ความชิงชังของ
ชาวอังกฤษกลุ่มนี้ ต่อเบทเกะจึงทวีมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากภายหลังการประกาศเรียก
ประมูลสร้างทางรถไฟฉบับแรก ทางบันชารด์ ๆ ได้มีหนังสือถึง นายวิลเลียม เอส. กอลเว
(William S. Galwey) ผู้แทนของทางในประเทศไทย โต้แย้งประกาศฉบับนี้อย่าง
รุนแรง กล่าวเยาะเย้ยกระทรวงโยธาธิการของไทย และประณามเบทเกะด้วยการดูถูก
ความรู้แจ้งวิศวกรรมของเจ้ากรรมรตไฟ พร้อมกันนี้ ทางบันชารด์ ๆ ได้แจ้งกับนายกอลเวว่า
ให้ถวายนหนังสือฉบับดังกล่าวนี้กราบทูลเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทย เพื่อให้
ฝ่ายไทยทราบถึงปฏิกริยาดังกล่าวนี้²

ต่อมานายกอลเวได้ยื่นหนังสือแสดงขอตัดข้อของของทางบันชารด์ ๆ ถึงเหตุผลที่ไม่
สามารถรับประมูลสร้างทางรถไฟสายนี้ได้ โดยอ้างวาระระเบียบวิธีประมูลยุ่งยากและผิดหลัก
ปฏิบัติการสร้างทางรถไฟจนรับไม่ได้ แต่ที่รัฐบาลไทยต้องการให้ทางรับเหมาสร้างทาง
ทางบันชารด์ ๆ ก็ยินดีรับโดยมีเงื่อนไขว่าจะไม่รับผิดชอบการสร้างทางตามแบบอย่างนี้

¹สำนวนเดียวกัน, "เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรา ๆ กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ๆ,"
ที่ 136/10, 1 สิงหาคม ร.ศ. 110.

²สำนวนเดียวกัน, "Panchard Mc Taggart Lowther and Co. and
Sir Andrew Clarke to W.S. Galwey," May 28, 1891.

เจ้ากรมรถไฟกำหนดมา นายกอลเวไคย่นหนังสือฉบับนี้¹ พร้อมทั้งจดหมายจากห้างบันชาร์ด² ที่มีถึงตนถวายแก่เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทย ในวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2434 (ค.ศ. 1891)

เนื่องจากเหตุยุ่งยากดังกล่าว กรมหลวงเทเวระวงศ์³ จึงได้แนะนำให้เจ้ากรมรถไฟหาคำอธิบายเหตุผลต่าง ๆ ต่อโตชอกกล่าวหาของห้างบันชาร์ด⁴ แต่เจ้ากรมรถไฟปฏิเสธที่จะให้คำตอบใด ๆ ทั้งสิ้นแก่ห้างบันชาร์ด⁵ โดยให้เหตุผลว่า ถ้อยคำในจดหมายของห้างบันชาร์ด⁶ ฉบับวันที่ 28 กรกฎาคม พ.ศ. 2434 (ค.ศ. 1891) นั้น ไม่เหมาะสมที่จะใช้กับเสนาบดีของประเทศเอกราชเช่นไทย เบทเกมีความเห็นว่าการหาสาเหตุเล็ก ๆ น้อย ๆ เพื่อมุ่งโจมตีเขานั้น เกิดขึ้นเพราะห้างบันชาร์ด⁷ ต้องการปกปิดข้อบกพร่องของตนเอง พร้อมกันนี้ เขาก็ยืนยันว่าแบบคำประกาศของกรมรถไฟนั้นถูกต้องตามหลักสากลนิยม เจ้ากรมรถไฟได้แสดงความแค้นเคืองใจที่ถูกกล่าวหาจากชาวอังกฤษกลุ่มนี้มาก⁸

โดยความเป็นจริงแล้ว ข้อโต้แย้งต่าง ๆ ระหว่างเจ้ากรมรถไฟและห้างบันชาร์ด⁹ อาจประนีประนอมกันได้ ถ้าทั้งสองฝ่ายละทิ้งความระแวงกันในเรื่องความเป็นคนเยอรมันหรืออังกฤษ เพราะบุคคลระดับบริหารของห้างบันชาร์ด¹⁰ คือ นายคลาก (Clarke)¹¹ นั้น เป็นผู้นำในการประณามท่าทีระรานของเยอรมัน (The Chief denouncer of German aggressiveness) การร้องเรียนของห้างบันชาร์ด¹² ครั้งนี้ จึงอาจตีความได้

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 3 ส่วนวันที่ 1 ตอน 3 พ.ศ. 2433, "Galwey to Prince Devawongse," July 3, 1891.

² กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 3 ส่วนวันที่ 2 ตอน 4 พ.ศ. 2434, "Phya Pipat Kosa (ปลัดทูลฉลองกระทรวงการต่างประเทศของไทย) to Bethge," Copy, No. 1/5330, July 10, 1891.

³ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 3 ส่วนวันที่ 1 ตอน 3 พ.ศ. 2433 "Bethge to Prince Devawongse," No. 1499 III Ad., Aug. 6, 1891.

⁴ คนละคนกับ Sir Andrew Clarke.

ว่า เกิดจากความริษยาที่มีต่อเยอรมนีคู่แข่งของตน¹

อย่างไรก็ดี แม้จะผิดหวังจากการเรียกร้องสิทธิขอสร้างทางรถไฟครั้งนี้ เซอร์แอนดรู คลาก ก็ได้เสนอบันทึกว่าควยการแผ่ขยายอิทธิพลของเยอรมนีในประเทศไทยต่อรัฐบาลอังกฤษ ความพยายามของคลากที่จะดึงความสนใจของรัฐบาลอังกฤษในเรื่องนี้เห็นได้ชัดว่าเกิดจากความต้องการต่อต้านกรรมรถไฟนั่นเอง และอันตรายจากเยอรมนีในทัศนะของคลาก คือ การเข้ามาบีบบังคับของเบทเกะในกิจการรถไฟไทย ซึ่งคลากสรุปว่านั่นคือการคุกคามของเยอรมนีต่อผลประโยชน์ของอังกฤษในประเทศไทย รายงานนี้แม้จะขาดน้ำหนักความน่าเชื่อถือ แต่ก็มีผลให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการต่างประเทศ คือ กระทรวงอาณานิคม (Colonial Office) กระทรวงอินเดีย (India Office) และกระทรวงการต่างประเทศ (Foreign Office) วิตกกังวลการขยายอำนาจของเยอรมนีในประเทศไทย และพยายามหาทางแก้ปัญหาต่าง ๆ ที่ทำให้รัฐบาลไทยไม่พอใจอังกฤษ²

ภายหลังการออกประกาศเรียกประมูลสร้างทางรถไฟแล้ว ได้มีบริษัทผู้รับเหมาทั้งในเยอรมนีและอังกฤษเป็นจำนวนมากที่สนใจ แต่เงื่อนไขที่ระบุว่าผู้ที่จะรับเหมาทำกรนั้นจะต้องรับทั้งในด้านการจัดส่งอุปกรณ์สิ่งของ เครื่องจักร รางเหล็กต่าง ๆ และในด้านการก่อสร้างทางควย ทำให้บริษัทผู้รับเหมาพอใจเพราะเป็นงานใหญ่เกินกำลังของบริษัทเหล่านี้จะรับได้แต่บริษัทเดียว อีกทั้งต้องใช้เงินทุนมากควย โดยเฉพาะบริษัทของเยอรมนีนั้นไม่ชำนาญงานสร้างทางรถไฟในประเทศทางตะวันออก ทั้งไม่ทราบความเป็นอยู่ อัตราค่าแรงงาน ตลอดจนลักษณะภูมิประเทศของภูมิภาคนี้ จึงเสียเปรียบชาวอังกฤษซึ่งเคยสร้างทางรถไฟในอินเดียมาแล้ว การประมูลครั้งนี้จึงเท่ากับตัดโอกาสบริษัทเยอรมันที่จะเข้าสู่ประมูลได้ ทั้งที่ราคาทางรถไฟ เครื่องจักร เครื่องเหล็กต่าง ๆ นั้น ทางเยอรมันทำได้คุณภาพดี

¹ Xuto, op. cit., pp. 85 - 86.

² Ibid., pp. 87 - 88.

และราคาถูกกว่าท่อน และมีหลาย ๆ ทางเข้าประมูลแข่งขันกันราคาก็จะยิ่งถูกลง การประมูลรวมอาจทำให้รัฐบาลต้องเสียเงินเพิ่มขึ้นเพราะข้อดีของจากทางเดียว สถานทูตไทยในเยอรมนีจึงแนะนำว่าควรแยกประเภทการรับเหมา คือ การสร้างทางรถไฟบริษัทหนึ่ง และการรับเหมาส่งสิ่งของอีกบริษัทหนึ่ง¹ แต่กระทรวงโยธาธิการของไทยเห็นว่า ถ้าทำเช่นนั้นจะมีผู้แย่งประมูลเฉพาะการส่งของเพราะมีช่องทางใดก็ตามมาก (ส่วนการสร้างทางนั้นอาจไม่มีผู้ใดยื่นประมูลเลยเพราะเป็นการยากลำบากและอาจขาดทุน จึงจำเป็นต้องเรียกประมูลรวม เพราะผู้รับเหมาสร้างทางจะต้องมีสิ่งล่อใจว่าจะได้รับผลประโยชน์ทดแทนจากการส่งของ เป็นการเปิดทางให้ทางใหญ่ ๆ ที่มีชื่อเสียงเข้ามาแข่งขันกัน ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่รัฐบาล²

ปัญหาการเลือกขนาดรางรถไฟ

ปัญหาการเลือกใช้รางรถไฟว่าจะใช้ขนาดความกว้างแบบมาตรฐาน คือแบบธรรมดา 1.435 เมตร (Standard gauge or Normal gauge) หรือรางขนาดแคบ 1 เมตร (Narrow gauge) นั้น โดยแท้จริงแล้วเป็นปัญหาค้นเทคนิคการสร้างทางและผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจเป็นสำคัญ แต่สาเหตุการเลือกขนาดรางรถไฟของไทยกลับมีปัญหาค้นการเมืองเข้ามาพัวพันด้วย และการตัดสินใจของรัฐบาลในการเลือกใช้รางขนาดธรรมดา นั้น มีผลให้ความรู้สึกของชาวอังกฤษที่ต้องการรักษาผลประโยชน์ของตนในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ขมวดเกลียวแห่งความเกลียดชังเจ้ากรรมรถไฟชาวเยอรมันมากยิ่งขึ้น

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 3 ส่วนวันที่ 2 ตอน 4 พ.ศ. 2430 - 34 "หลวงสุริยา-นุวัตร (ผู้ว่าการแพนราชทูตสยาม กรุงเบอร์ลิน) กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ,"

1 กรกฎาคม ร.ศ. 110.

² กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 4 ส่วนวันที่ 2 ตอน 6 พ.ศ. 2434 "เจ้าฟ้า กรมขุนนริศรฯ ฯ กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ," ที่ 159/14,11 สิงหาคม ร.ศ. 110.

ดังที่กล่าวมาแล้วว่า อังกฤษมีแผนการสร้างทางรถไฟมุ่งสู่ยูนนานทางจีนภาคใต้ เพื่อเชื่อมดินแดนต่าง ๆ ที่เป็นอาณานิคมของอังกฤษในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยวางโครงการว่าจะสร้างทางรถไฟข้ามแหลมมลายูเพื่อเชื่อมอ่าวเบงกอลและอ่าวไทยเข้าด้วยกัน ในกรณีที่ว่าฐานะความเป็น "รัฐกันกระหน" (Buffer State) ของไทยถูกทำลายหรือล้มเหลวลง อังกฤษก็อาจจะยึดครองอ่าวไทยเป็นฐานปฏิบัติการที่สำคัญของกองทัพเรือในมหาสมุทรแปซิฟิก (Pacific Ocean)¹ การสร้างทางรถไฟในประเทศไทย จึงเป็นส่วนหนึ่งของโครงการนี้ โดยขณะนั้นอังกฤษได้สร้างทางรถไฟในพม่าและมลายูแล้ว โดยใช้รางขนาดแคบหรือขนาด 1 เมตร อังกฤษจึงต้องการให้ไทยใช้ขนาดของรางรถไฟอย่างเดียวกันด้วย เพื่อสะดวกในการต่อเชื่อมทางรถไฟระหว่างมลายู ไทย พม่า เพราะถาขนาดของรางแตกต่างกันแล้ว การเชื่อมทางรถไฟก็เป็นไปไม่ได้ หรือถ้าทำได้ก็ต้องสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายและแรงงาน ตลอดจนเสียเวลาในการขนถ่ายสินค้าจากรถไฟขบวนหนึ่งไปยังอีกขบวนหนึ่งมาก

แต่โครงการของอังกฤษก็ประสบอุปสรรค เมื่อเจ้ากรมรถไฟได้เสนอให้รัฐบาลไทยใช้รางแบบธรรมดา คือ ขนาด 1.435 เมตร² โดยให้เหตุผลดังนี้

1. เส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปโคราชนั้นเป็นทางตรง สร้างผ่านที่ราบในระยะทาง 248 กิโลเมตร จะผ่านทางโค้งเพียง 20 กิโลเมตร และไม่มีโค้งที่วงแคบมาก จึงเหมาะสำหรับสร้างทางรถไฟขนาดธรรมดามากกว่า

¹PKD...II, "Document No. 57: Dispatch sent by A.M. Vyvoldtsev to D.A. Kapnist about the setting up of a neutral zone in Siam between English and French possession and the strengthening of Singapore's defences by Great Britain dated Singapore, 25 February (9 March) 1894, p. 127.

²กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 3 ส่วนวันที่ 1 ตอน 3 พ.ศ. 2433, "Bethge to Prince Devawongse," Feb. 3, 1891.

2. รถไฟที่วิ่งบนรางขนาดธรรมดาจะทำความเร็วและย่นระยะเวลาเดินทางได้เร็วกว่าแบบทางแคบเกือบเท่าตัว

3. ทางรถไฟแบบธรรมดาประหยัดค่าใช้จ่าย เพราะสามารถขนส่งสินค้าต่าง ๆ ได้คราวละมาก ๆ ผู้โดยสารจะได้รับความสะดวกสบายมากกว่าการใช้รถไฟที่วิ่งบนทางแคบ และสินค้าประเภทตู้สัตว์จะลดการสูญเสียเนื่องจากการขนส่งน้อยลง

4. แม้วางรถไฟขนาดธรรมดา จะเสียค่าใช้จ่ายในการวางรางเพิ่มขึ้นกว่าขนาดแคบก็ตาม แต่เป็นการเสียเงินมากกว่าเฉพาะระยะเริ่มต้นเท่านั้น ผลได้จากการขนส่งในระยะยาวจะชดเชยได้มากกว่า

ในการให้เหตุผลกับรัฐบาลไทยครั้งนี้ เบทเกะเห็นว่าเขาเล็งผลเลิศที่จะได้รับจากพัฒนาการของทางรถไฟสายนี้ในอนาคตอันไกลควย

ความจริง กระทรวงโยธาธิการก็เคยมีหนังสืออนุมัติให้สร้างทางรถไฟเป็นขนาดธรรมดา¹ แต่ในระยะต่อมา เมื่ออังกฤษทราบข่าวเกี่ยวกับเรื่องนี้ก็ไม่พอใจมาก ถึงกับมีบทความในหน้าหนังสือพิมพ์โจมตีแสดงโทษของการสร้างทางรถไฟขนาดธรรมดา และเกิดข่าวลือว่ารัฐบาลไทยตัดสินใจผิดในการยอมให้วางรางขนาด 1.435 เมตร อังกฤษเห็นว่าทางรถไฟขนาดแคบ (ขนาด 1 เมตร) นั้นเหมาะสมกับสภาพการณ์ของประเทศไทยยิ่งกว่าขนาดอื่น ๆ

...เมื่อนำเอาแบบร่างรถไฟขนาดกว้างมาใช้แล้ว จำเป็นจะของเอามาใช้กับการขยายเส้นทางรถไฟทางเหนือถึงเชียงใหม่ควย และทางรถไฟสายนี้ต่อไปจะขยายเป็นเส้นทางสากลที่มีความสำคัญในการมุ่งสู่ตลาดการค้าของยูเนียน แต่ถึงกระนั้น นายเบทเกะได้มองข้ามข้อเท็จจริงที่ว่า การที่เขาสนับสนุนให้

¹ กองบรรณสาร, แผ่นที่ 3 ส่วนวันที่ 1 ตอน 3 พ.ศ. 2433 จดหมายฉบับเดียวกัน อ้างถึงคำสั่งอย่างเป็นทางการจากเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ ฉบับลงวันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2432 ถึง เบทเกะ.

ใช้รางขนาดกว้างนั้น ไม่เพียงแต่จะใหญ่โตเกินความจำเป็นสำหรับ
ความต้องการของปริมาณสินค้าสยามเท่านั้น แต่ยังเป็นขนาดรางที่
ไม่ใ้ใช้ในระบบทางรถไฟของจีนด้วย...¹

ต่อมา หนังสือพิมพ์อังกฤษที่ออกในพม่าและในมลายู รวมทั้งหนังสือพิมพ์บางกอกใหม่
(The Bangkok Time) ที่ออกในกรุงเทพฯ ได้เสนอบทความโจมตีกรรมรถไฟ โดยมีเป้า
หมายอยู่ที่เบทเกะในเรื่องการเลือกใช้ขนาดรางรถไฟมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ข้าราชการ
ชาวเคนยาคนหนึ่ง คือ ชาร์ลส์ โรฟซิง (Charles Roving) ซึ่งดำรงตำแหน่งเลขาธิการ
กรรมรถไฟขณะนั้น ก็ได้ทำการคัดค้านการวางรูปแบบขบวนคาวอย่างรุนแรง ซึ่งเป็นสาเหตุ
หนึ่งของการขัดแย้งและทะเลาะวิวาทระหว่างเจ้ากรรมรถไฟและบุคคลอื่น ซึ่งได้ถูกถามเป็น
เรื่องราวใหญ่โตในเวลาต่อมา อย่างไรก็ตาม จากปฏิบัติการตอบโต้นี้ก็มิได้ผลทำให้รัฐบาลเริ่ม
พะวักพะวนกับการตัดสินใจ ระหว่างนั้นเอง เบทเกะก็ได้มีจดหมายลับกราบทูลกรมหลวง
เทเวศร์ ๑ ว่า บทความในหนังสือพิมพ์ต่าง ๆ นั้น ผู้เขียนมีความมุ่งหมายจะรักษาผลประโยชน์
ของอังกฤษเพียงฝ่ายเดียว ซึ่งเป็นการตรงข้ามกับการสงวนประโยชน์ของฝ่ายไทย
การสนับสนุนให้ใช้รางรถไฟแบบแคบซึ่งไม่เหมาะสมกับประเทศไทยนั้น ก็เพียงเพื่อต้องการความ
สะดวกในการเชื่อมทางรถไฟไทยเข้ากับพม่าเท่านั้น และเจ้ากรรมรถไฟเห็นว่า ถึงจะใช้ราง
ขนาดแคบหรือขนาดเดียวกับทางรถไฟในพม่า การเชื่อมทางรถไฟระหว่างประเทศทั้งสอง
ก็ทำได้โดยยากและสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมาก ข้อสำคัญที่สุดคือสินค้าจากจีนและลาวตอนบนจะ
ไปรวมกันที่มะละแหม่ง แทนที่จะเดินทางมาสู่กรุงเทพฯ เบทเกะย้ำว่า

... การเชื่อมทางรถไฟที่จะมีคุณค่าต่อประเทศสยามในวันข้างหน้า
คือ เชื่อมกับเส้นทางของประเทศจีนเท่านั้น และ ณ ที่นั่น ราง
รถไฟจากปักกิ่งถึงฮั่นเคา (Peking to Hankow) ใช้รางขนาด
ขบวนคาว และทางรถไฟนี้อาจจะขยายต่อไปจนถึงมณฑลกว๋างตุ้ง
และยูนนานด้วย

¹F.O. 405/195, "Peel to Grey: Annual Report 1909, March 8,

การนำเอารางรถไฟขนาดธรรมดามาใช้ในประเทศไทย
อาจจะทำให้ชุมชนสงขลาจากพรหมแดนจีน - สยาม ถึง กรุงเทพฯ
ถูกดึง โดยไม่ของวิทกวาทางรถไฟขนาด 1 เมตร จะมาเป็น
คู่แข่งเปลี่ยนเส้นทางการค้าไปเมืองมะละแหม่งแทน...¹

นอกจากนี้ เจ้ากรมรถไฟยังกล่าวถึงโครงการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียง
เหนือว่า "...ภายหลังเมื่อมีการขยายเส้นทางรถไฟเลยโคราชไปยังภาคเหนือและภาค
ตะวันออกของลาว จะไม่ประสบอุปสรรคใด ๆ ถ้าใช้รางรถไฟขนาดธรรมดา..."²

โดยหน้าที่ของเจ้ากรมรถไฟแล้ว เบทเกะได้แถลงว่าเขาพร้อมที่จะสร้างทางรถไฟ
ขนาดแคบให้ดีที่สุด ถ้าได้รับคำสั่งมอบหมาย แต่เขาทำเช่นนั้นก็หมายถึงความล้มเหลวของ
กิจการรถไฟในอนาคต เมื่อการค้าขายได้ขยายตัวมากขึ้น แตรรถไฟจะถูกจำกัดด้วยเส้นทาง
แคบ ๆ ที่เต็มไปด้วยอันตรายและความยากลำบาก เมื่อต้องรับภาระการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น
ดังนั้น เจ้ากรมรถไฟจึงมีความเห็นที่แน่นอนว่า ทางรถไฟขนาดธรรมดาจะต้องดีกว่าขนาด
แคบแน่นอน และปฏิเสธที่จะรับผิดชอบการกระทำใด ๆ ที่เกี่ยวกับการเลือกใช้รางรถไฟขนาด
เล็ก

สาระแห่งเหตุผลในการเล็งการณ์ไกลของเบทเกะได้โน้มน้าวให้รัฐบาลไทยเห็นชอบ
ด้วยกับการเลือกรางรถไฟขนาดธรรมดาในที่สุด เพราะแม้จะสร้างทางรถไฟโดยมีเหตุผล
สำคัญค่านการ เมือง แต่รัฐบาลก็มุ่งหวังผลที่จะได้จากทางเศรษฐกิจเป็นสำคัญด้วย จึงพิจารณา
หาเส้นทางและวิธีการที่จะนำสินค้าจากจีนมาสู่ประเทศไทยในง่ายและสะดวกที่สุด

ผลสรุปของการเลือกใช้ขนาดรางของรางรถไฟนั้น ความเห็นของเบทเกะได้รับ
ชัยชนะโดยการยอมรับของรัฐบาลไทยก็จริงอยู่ แต่ในความรู้สึกของชาวอังกฤษที่ต้องการรักษา
ผลประโยชน์ของชาติตนนั้นกลับเห็นว่า เบทเกะ ในฐานะตัวแทนของเยอรมนีเป็นเสมือนผู้

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 3 ส่วนวันที่ 1 ตอน 3 พ.ศ. 2433, "Bethge to
Prince Devawongse," Feb. 7, 1891.

² Ibid.

ขีดขวางผลประโยชน์และโครงการรถไฟระยะยาวของอังกฤษ และเหตุนี้เองทำให้การต่อสู้ เพื่อให้ได้มาซึ่งอำนาจในการบริหารกิจการรถไฟไทยระหว่างชาวเยอรมันและชาวอังกฤษที่ ความรุนแรงมากขึ้น เหตุการณ์ในเวลาต่อมาได้พิสูจน์ให้เห็นที่ประจักษ์แจ้งว่า ความยุ่งยาก นานัปการในการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา นั้น เกิดขึ้นเนื่องจากการแข่งอำนาจและ ความริษยาถิ่นระหว่างชาวอังกฤษและชาวเยอรมันนั่นเอง

การประมูลราคาสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - นครราชสีมา

การประมูลราคาเพื่อสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา นั้น เป็นเหตุการณ์หนึ่งซึ่งย่ำ ให้เห็นถึงบทบาทของประเทมหาอำนาจที่เข้ามาพัวพันในกิจการรถไฟของไทย และรัฐบาล ไทยได้ดำเนินการก่อสร้างโดยวิธีเรียกประมูลเพียงครั้งเดียว เพราะหลังจากนั้นแล้ว กรมรถไฟก็จัดการสร้างทางรถไฟโดยตรง ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงความยุ่งยากต่าง ๆ อันเกิด จากการเรียกประมูลและการทำทางรถไฟโดยผู้รับเหมา

ดังที่กล่าวแล้วว่า แม้จะมีบริษัทซึ่งสนใจประมูลการก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ ถึงนครราชสีมา มาก แต่การที่กรมรถไฟออกประกาศการเรียกประมูลที่ขาดรายละเอียด และ ไม่มีแผนที่ประกอบซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับบริษัทเหล่านั้นในการตัดสินใจเข้าแข่งขันประมูลราคา ทำให้บริษัทต่าง ๆ พากันท้อใจ นอกจากบริษัทที่สนใจจริง ๆ ซึ่งจะต้องส่งตัวแทนเดินทาง เข้ามาในประเทศไทยเพื่อดูแผนที่สำรวจซึ่งทางบันชารด์ ฯ ได้ทำไว้ และเดินทางไปดูสถานที่ ที่กำหนดให้สร้างทางรถไฟตาม¹ ดังนั้น บริษัทที่ไม่มั่นใจในหลักทรัพย์ของตนเอง จึงไม่กล้า ส่งตัวแทนเข้ามาสืบสวนกิจการต่าง ๆ เพราะเกรงจะลงทุนสูญเปล่า ซึ่งในการนี้ หลวง สุริยานุวัตร ผู้ว่าการแทนราชทูตไทยที่เบอร์ลินได้กราบทูลกรมหลวงเทเวศวงศ์ ฯ ให้ทรงระวัง ความสุจริตใจของเจ้ากรมรถไฟ เพราะสงสัยว่าการที่กรมรถไฟออกประกาศที่ขาดรายละเอียด นั้น เพื่อจะตัดโอกาสหรือกีดกันบริษัทของประเทศอื่น ๆ ที่ไม่ใช่เยอรมันในการเข้ามาประมูล

¹ กองบรรณสาร, แผ่นที่ 3 ส่วนวันที่ 1 ตอน 3 พ.ศ. 2433 "กรมหลวงเทเวศวงศ์ฯ ถึง หลวงสุริยานุวัตร," สำเนา, ที่ 65/15525, 5 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 109.

โดยที่เจ้ากรรมรถไฟอาจมีข้อตกลงลับ ๆ กับห้างเยอรมันทางใดทางหนึ่ง โดยเฉพาะห้างครุฑพ่ ซึ่งเบตเกะเคยเป็นวิศวกรสังกัดอยู่นั้น อาจยินยอมให้ผลประโยชน์ตอบแทนเจ้ากรรมรถไฟ โดยแลกกับข้อตกลงกันบางอย่างในการประมูล หลวงสุริยานุวัตรได้แสดงความเคลือบแคลงขึ้นมา ในตอนหนึ่งของจดหมายส่วนตัว กราบพูลกรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ ว่า

...มิสเตอร์เบตเกะโคญูเวทเตอร์เยเนอรัลในกรรมรถไฟนั้น ใฝ่หา ปรากฏว่าทรงทราบอยู่แล้วว่าแต่เดิมเป็นคุณของห้างกรุปที่เมือง เยอรมัน แต่โคเชาภิรมราชการไทยแล้วก็นำใจกันว่าชาวกุ๊กกันจาก ห้างกรุป ที่จริงนั้นชาพระพุทธานุเจ้ายังสงสัยอยู่เสมอ เมื่อหลวง ปรมิบัติราชประสงค (Miller)¹ ออกไปเบอร์ลินเมื่อราว ๆ นี้ ชาพระพุทธานุเจ้าก็ถามคู่อีก หลวงปรมิบัติพุดจาช่วยแก้ไขให้ มิสเตอร์เบตเกะต่าง ๆ ว่าไม่เคยเกี่ยวข้องกับกรุปต่อไป แต่ชา พระพุทธานุเจ้ายังเห็นกริยาของหลวงปรมิบัติที่รักก็ยิ่งสงสัยมากขึ้น อีก เพราะหลวงปรมิบัติก็เป็นเอเยนชองกรุปเหมือนกัน แต่ถึง จะอย่างไร ๆ ก็มิได้มีมิสเตอร์เบตเกะไม่ดูเป็นแต่คนหากินโดย ทางรับเงินเดือนอย่างเดียว โคทรานเกลลาว่า เขาเป็นคุณ ญาติกันในทางอาชญากรรมค่อมมิเชนกันด้วย เพราะฉะนั้นจึงทำให้ ชาพระพุทธานุเจ้าเห็นสมควรที่จะกราบพูลขอให้ทรงรังแกเขาคิด หน่อย...²

อันที่จริงแล้ว รัฐบาลไทยก็พยายามที่จะรักษาความยุติธรรมในการเรียกประมูล ครั้งนี้ ไม่ให้เจ้ากรรมรถไฟใช้อำนาจหน้าที่ช่วยเหลือชนชาติเดียวกัน การที่หลวงสุริยานุวัตร

... ขอให้วังมิสเตอร์เบตเกะคิดหน้อยนั้น ก็ใครวังอยู่แล้ว แต่ก็ ยังจับสิ่งสำคัญของเขาไม่ได้อะไร ขออย่าให้หลวงสุริยาเชื่อฟังเสียง คนองคภูมที่วาคอเวอนเมนต์ไทยรักใคร่เยอรมันมากกว่าชาติอื่น

¹คือหลวงปรมิบัติราชประสงค (Erwin Müller).

²กองบรรณสาร, แผ่นที่ 4 ส่วนวันที่ 1 ตอน 5 พ.ศ. 2434. "หลวงสุริยานุวัตร กราบพูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ," ไปรเวต, 11 ธันวาคม ร.ศ. 109.

อย่างเช่นคนที่แกล้งลงพิมพ์ต่าง ๆ เป็นการไม่มีจริงนั้นเลย...¹

เมื่อใกล้หมดกำหนดการรับประมูล ได้มีบริษัทเยอรมันซึ่งตั้งขึ้นโดยความประสงค์ จะทำทางรถไฟสายนี้ โดยประกอบควยบริษัทต่าง ๆ เข้าหุ้นกัน และได้แต่งตั้งให้นาย เอฟ. เลนซ์ (F. Lenz) ซึ่งเคยเป็นผู้รับเหมาทำทางรถไฟในเยอรมนีและในอียิปต์ เป็นผู้แทนที่มีอำนาจเต็มเดินทางมาไทย เพื่อร่วมในการยื่นและเปิดหนังสือประมูลราคา²

ทางฝ่ายอังกฤษนั้น ทางต่าง ๆ ในเมืองอังกฤษมีจดหมายถึงเสนาบดีต่างประเทศของไต้หวันว่า เจ้ากรมรถไฟแกล้งกำหนดขอความก็คักกันไม่ไหวทางอังกฤษรับประมูลเพื่อจะไว้ให้พวกเยอรมันได้รับทำ³ อังกฤษจึงร้องรอกอยู่ จนกระทั่ง คืนวันที่ 14 ตุลาคม พ.ศ. 2434 (ค.ศ. 1891) นายเฮสติงส์ จี. ฮิกกี (Hastings G. Hickey) ผู้แทนบริษัทแคมป์เบลล์ (Messr. Campbell Co.) ซึ่งเป็นบริษัทนายยอร์ช เมอเรีย แคมป์เบลล์ (George Murray Campbell) เป็นหุ้นส่วนใหญ่ ได้เข้าเฝ้ากรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ เพื่อขอยื่นประมูลสร้างทางรถไฟสู่บริษัทเยอรมัน นับว่าอังกฤษเข้ามาในช่วงสุดท้าย เพราะกำหนดเปิดซองประมูลในเวลา 12.00 น. ของวันที่ 15 ตุลาคม ตกเดียวกัน การที่อังกฤษยื่นมือเข้ามาสู่ประมูลเยอรมันคราวนี้ สร้างความยินดีให้แก่กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ มาก เพราะจะได้โคโย่งและตัดทานเยอรมันซึ่งมีที่ท้าวจะผูกขาดกิจการรถไฟไทย⁴

¹ ส่วนวนเดียวกัน, "กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ ถึง หลวงสุริยานุวัตร," สำเนา, ไปรเวต, 5 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 109.

² กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 5 ส่วนวนที่ 1 ตอน 7 พ.ศ. 2434 "เบตเกะ กรามทูต เจ้าฟ้ากรมขุนนริศราราช," ที่ 1934, III Ad., คำแปล, 19 ตุลาคม ร.ศ. 110.

³ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 4 ส่วนวนที่ 1 ตอน 5 พ.ศ. 2434 "กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว" สำเนา, ที่ 206/11390, 18 ตุลาคม ร.ศ. 110.

⁴ เพิ่งอ้าง.

ครั้นวันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2434 เวลา 12.00 น. กรมรถไฟได้ทำการเปิด
ของประมูล ฝ่ายเยอรมันโดยมีนายเลนซ์เป็นผู้เสนอราคาเป็นเงิน 11,976,925 บาท
32 อัฐ และฝ่ายอังกฤษโดยมีนายฮิกกี ผู้แทนของนายแคมป์เบลล์ เสนอราคาเป็นเงิน
9,744,425 บาท¹

แม้ว่าฝ่ายแคมป์เบลล์จะเสนอราคาถูกกว่าเลนซ์ ถึง 2,232,500 บาท แต่เบทเกะ
กลับมีความเห็นว่ารัฐบาลควรจะรับพิจารณาฝ่ายเลนซ์ มากกว่า เพราะบริษัทเยอรมันเท่านั้น
ที่ได้ปฏิบัติตามสัญญาทุกข้อ ในขณะที่ผู้แทนแคมป์เบลล์หลีกเลี่ยงการเซ็นชื่อลงในสัญญา ซึ่งเป็น
ข้อผูกมัดที่เขาต้องปฏิบัติตามบังคับของรัฐบาลไทย เบทเกะให้เหตุผลว่า ถ้ารัฐบาลจีนรับ
หนังสือประมูลราคาที่ไม่เรียบร้อย ก็เท่ากับรัฐบาลไม่ยึดถือประกาศของกรมรถไฟที่ได้ออก
ข้อบังคับไว้เป็นหลักฐาน จะเป็นการอวดูชักรวมต่อฝ่ายที่ได้ปฏิบัติตามกฎอย่างถูกต้อง อันจะทำให้
ชื่อเสียงของรัฐบาลต้องมัวหมองไป และทำให้บริษัทต่างประเทศขาดความเชื่อถือต่อไป²
คงจะเห็นได้จากเมื่อนายเลนซ์ทราบว่รัฐบาลไทยรับพิจารณาหนังสือประมูลราคาของ
นายแคมป์เบลล์ซึ่งมีข้อบกพร่องหลายประการ โดยให้โอกาสเท่ากับหนังสือประมูลฝ่ายเยอรมัน
เลนซ์ก็ไม่พอใจมากและได้ระบายความรู้สึกกับเบทเกะว่า "...ถ้าหากได้ทราบล่วงหน้าว่า
รัฐบาลยอมรับหนังสือประมูลราคาที่ไม่เรียบร้อยแล้ว คงไม่ลงทุนเดินทางมาจากแคนไกด
เพื่อยื่นประมูลราคาด้วยตนเองเลย..."³ ในขณะที่แคมป์เบลล์เพียงแค่เขียนจดหมายที่มี
ใจความคลุมเครือและสอหดหนังสือรับประกันอุดหนุนค่านำการเงินแก่แคมป์เบลล์ของห้างจาร์ดีน
แมทีสัน จำกัด (Jardine Matheson and Co.) แนบมาด้วยแล้ว ก็ไม่ได้แสดงหลักฐาน

¹ ดูเชิงอรรถที่ 2 หน้า 79.

² เพิ่งอ้าง.

³ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 5 ส่วนวันที่ 1 ตอน 7 พ.ศ. 2434, "Lenz to
Bethge," Copy, Oct. 18, 1891.

อื่นที่ควรแก่การเชื่อถือ¹ โดยเหตุนี้ เบทเกจึงได้โทรเลขถึงเจ้าเมืองสิงคโปร์ (Governor of Singapore) สอบถามถึงฐานะและความมั่นคงของแคมป์เบลล์ และโทรเลขถึงทูตไทยที่เบอร์ลินให้สืบสวนเรื่องการเงินของเลขที่กระทรวงการต่างประเทศเยอรมัน แต่เจ้าเมืองสิงคโปร์ได้โทรเลขตอบปฏิเสธว่า "...ไม่สามารถบอกได้ แต่แคมป์เบลล์ได้รับการสนับสนุนจากบรรดานายทุนอังกฤษอย่างแข็งขัน..."² แต่ทางฝ่ายเยอรมันนั้น บารอน ฟอน โรตเซนฮาน (Baron von Rotenhan) ปลัดกระทรวงการต่างประเทศเยอรมัน ได้ให้คำมั่นรับรองฐานะความมั่นคง ตลอดจนเรื่องชื่อเสียงในค่านผลงานของบริษัทแก่พระสุริยานุวัตร ผู้ว่าการแทนราชทูตไทย ณ กรุงเบอร์ลิน ทั้งนี้ พระสุริยานุวัตรได้ขอให้เขียนไว้เป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อเป็นเครื่องยืนยันด้วย³

นอกจากนี้ เบทเกยังได้กราบทูลต่อกรมหลวงเทวะวงศ์ ๑ ว่า แม่ฝ่ายเยอรมันจะยื่นประมูลราคาสูงกว่า แต่ได้ยื่นข้อเสนอที่ให้ประโยชน์แก่รัฐบาลไทยมากกว่า เช่น รับทำสะพานด้วยเหล็กแทนสะพานไม้ในระยะทางจากกรุงเทพ ๑ ถึง ออยุธยา โดยให้เหตุผลว่า ระยะทางช่วงนี้ไม่ควรทำสะพานด้วยไม้ ระยะเวลารับพระราชทานเงินค่าจ้างซึ่งกำหนดไว้เดือนละครั้งก็จะยืดยาวให้ชำระสามเดือนต่อครั้ง รวมทั้งการมอบคนของบริษัทให้อยู่ใต้บังคับของกรมรถไฟ และฝึกหัดคนไทยให้รู้จักการเดินรถ แต่เหตุผลสำคัญที่เบทเกวิตก คือ

¹ ก.จ.ช., ร.5 ยช.5.6/7, "Bethge to Prince Narisara," (Report No. 5 concerning the tenders of the Nagara Rajasema Railway), Copy, No. 2109, Nov. 23, 1891.

² กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 5 ส่วนวนที่ 1 ตอน 7 พ.ศ. 2434, "Bethge to Prince Narisara," Copy, No. 1934, III Ad., Oct. 19, 1891 "...Cannot say, but Campbell strongly supported by English Capitalists."

³ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 4 ส่วนวนที่ 1 ตอน 5 พ.ศ. 2434, "พระสุริยานุวัตร กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑, "ที่ 81/110, 23 ตุลาคม ร.ศ. 110.

แคมป์เบลล์ไม่ยอมรับข้อบังคับที่ 4 ในหนังสือสัญญาของกรมรถไฟซึ่งตั้งไว้ว่าด้วยการจัดหา
 คนกลางมาพิจารณาตัดสินในกรณีที่เกิดข้อพิพาทกันระหว่างกรมรถไฟกับผู้รับเหมา โดยแคมป์เบลล์
 ระบุว่าถ้าเกิดกรณีเช่นว่าขึ้น จะต้องให้ชาวอังกฤษซึ่งดำรงตำแหน่งประธานสมาคมวิศวกร
 แห่งลอนดอน (President of Engineering Society of London) เป็นผู้ตัดสินกรณี
 พิพาท ซึ่งทำให้เบทเกะสงสัยว่าแคมป์เบลล์อาจมีแผนการที่ไม่สุจริตแฝงอยู่ จึงมาทนาย
 จะเอาคนอังกฤษมาตัดสินคดีพิพาท โดยไม่ยอมให้วิศวกรที่ทรงคุณวุฒิของชาติที่เป็นกลางเป็น
 ผู้ตัดสิน¹ อนึ่ง การที่ฝ่ายอังกฤษเสนอราคาสร้างทางถูกกว่าฝ่ายเยอรมันนั้น เบทเกะได้
 ทำตารางเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสีย ในเงื่อนไขและข้อเสนอของบริษัททั้งสองเทียบกับราคา
 ค่าก่อสร้างว่าสมมูลกันเพียงไร ซึ่งเจ้ากรมรถไฟได้สรุปความเห็นไว้ว่า ราคาค่าก่อสร้างของ
 ฝ่ายอังกฤษนั้นไม่สมเหตุผลเพราะบางตอนคิดราคาถูกเกินไป ซึ่งการที่จะทำเช่นนั้นได้ก็ต้อง
 ใช้วัสดุการก่อสร้างที่คุณภาพต่ำและผลงานไม่ได้มาตรฐาน เบทเกะให้ข้อสังเกตว่า
 แคมป์เบลล์ไม่ได้เดินทางมาดูสถานที่ และไม่ได้ศึกษาแผนที่ตลอดจนแบบของกรมรถไฟ การ
 กะงบประมาณการสร้างทางรถไฟแต่ละรายการจึงอาจผิดพลาด ซึ่งอาจทำให้เกิดข้อยุ่งยาก
 ขึ้นภายหลังก็ได้

ประเด็นปัญหาที่น่าคิดคือ เบทเกะมีความสุจริตใจในค่านหลักวิชาเพียงไรในการ
 ทำหน้าที่การประมูลของห้างอังกฤษ ในขณะที่พยายามส่งเสริมบริษัทเยอรมัน อาจประเมินได้ว่า
 ความรู้สึกชาตินิยมคงมีส่วนอยู่บ้างที่ทำให้เจ้ากรมรถไฟเอนเอียงเข้าข้างชาวเยอรมันด้วยกัน
 แต่ข้อสังเกตเกี่ยวกับความบกพร่องในการยื่นประมูลของแคมป์เบลล์นั้น ไม่ไร้เหตุผลเสียที่
 เดียว เพราะเหตุการณ์ในเวลาต่อมาได้พิสูจน์ว่าข้อสังเกตนี้เป็นความจริงหลายประการ
 การแข่งขันประมูลราคาของห้างเยอรมันและอังกฤษได้แปรเปลี่ยนไปเป็นการต่อสู้
 ทางวิธีการทูต เมื่อเคมเพอร์มัน อัครราชทูตเยอรมันประจำประเทศไทย ได้เข้าเฝ้า

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 5 ส่วนวันที่ 1 ตอน 7 พ.ศ. 2434. "Bethge to
 Prince Narisara, Copy, No. 1934, III ad., Oct. 19, 1891.

กรมหลวงเทเวระวงศ์^๑ เพื่อชี้แจงความเห็นคัดค้านการประมูลของห้างอังกฤษว่าไม่ทำตามแบบอย่างที่กำหนดไว้ โดยประท้วงเป็นความสามข้อคือ ข้อ ๑ ห้างอังกฤษไม่ได้ลงชื่อในเรื่องรายนำประมูลตามแบบ ข้อ ๒ ไม่มีนายประกัน และข้อ ๓ ราคาที่รับทำต่ำกว่าของที่จะทำได้ก็จริง อัครราชทูตเยอรมันจึงกราบทูลขอให้ห้างเยอรมันซึ่งเป็นห้างที่ได้ทำตามข้อบังคับมาตั้งแต่ต้นได้เป็นผู้รับเหมาสร้างทางรถไฟสายนี้ กรมหลวงเทเวระวงศ์^๑ ทรงให้คำตอบแก่ทูตเยอรมันว่า "...การที่จะตกลงให้ใครทำนั้น ต้องรอพระบรมราชวินิจฉัยก่อน^๑..."

สมเด็จพระมนต์จึงมีจดหมายกราบทูลเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทย ขอนำนายเลนซุและนายเมเยอร์ ผู้แทนบริษัทเยอรมันเข้าเฝ้าทูลละอองธุลีพระบาทพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเป็นการส่วนตัว^๒ แต่ยังไม่ทันที่กรมหลวงเทเวระวงศ์^๑ จะทรงให้คำตอบแก่อัครราชทูตเยอรมัน ในวันรุ่งขึ้น ทูตอังกฤษซึ่งคุมเชิงคุกคามที่ทูตเยอรมันพร้อมด้วยนายฮิกกี ก็ได้เข้าเฝ้าเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ โดยชี้แจงขอความว่า เจ้ากรมรถไฟได้หวานล้อมให้ห้างอังกฤษเพิ่มราคาค่าสร้างทางอีก เพื่อที่จะให้การยื่นประมูลของห้างอังกฤษเป็นการผิดกฎหมาย และรัฐบาลไทยจะได้ยกเลิกการพิจารณาการยื่นประมูลของห้างอังกฤษ^๓ ทูตอังกฤษจึงเสนอว่า การที่ผู้แทนเยอรมันมีหนังสือกราบทูลเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ว่าจะรอฟังผลการตัดสินการประมูลราคาได้เพียงวันที่ 20 ตุลาคมเท่านั้นก็จะเดินทางไปอียิปต์ ซึ่งพวกอังกฤษเห็นว่าควรจะรีบเงินมัดจำของห้างเยอรมันเสีย โดยตีความว่าพวกเยอรมันหนีไปพร้อมกันนี้ก็ได้อ้างข้อกล่าวหาของอัครราชทูตเยอรมันว่าในข้อ ๑ ที่ไม่ได้ลงชื่อในเรื่องราว

^๑ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 4 ส่วนวันที่ 1 ตอน 5 พ.ศ. 2434 "กรมหลวงเทเวระวงศ์^๑ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," สำเนา, ที่ 206/11390, 18 ตุลาคม ร.ศ. 110.

^๒ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 4 ส่วนวันที่ 2 ตอน 6 พ.ศ. 2434, "Kempermann to Prince Devawongse," Oct. 17, 1891.

^๓ ส่วนวันที่เดียวกัน, "Hickey to Prince Devawongse," Oct. 18, 1891.

ประมุขนั้น เพราะไม่ได้รับแบบและในประกาศก็ไม่มีควมบ่งไว้ ข้อ 2 ทางจารึกนี้ แมที่ชั้นในประเทศจีนจะเป็นผู้รับประกันทางแคมป์เบลล์ ข้อ 3 การที่แคมป์เบลล์กำหนดราคานั้น แม้ว่าจะต่ำกว่าราคาของที่จะทำได้ก็จริง แต่ถ้ามักพริ้วไม่ทำตามแบบอย่างที่กรมรถไฟกำหนด มาหรือว่าขาดทุน ก็เป็นความผิดของห้างเอง¹ ทูตอังกฤษได้ตั้งข้อประท้วงการที่เคมเพอร์มัน ขอนำผู้แทนของบริษัทเยอรมัน เข้าเฝ้าพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว โดยได้พูดจาเปรียบเปรย เยาะเย้ยอัครราชทูตเยอรมัน แต่ในขณะเดียวกัน ฝ่ายอังกฤษก็ขอให้นายฮิกกได้เข้าเฝ้า เจ้าฟ้ากรมขุนนริศราฯ ให้ทรงรู้จักไว้ เพราะเกรงว่านายเบทเกะจะเข้าข้างพวกเยอรมัน ในที่สุด ทูตอังกฤษได้ทูลขอกรมหลวงเทเวธวงศ์ฯ ว่า ถ้าฝ่ายอังกฤษได้เป็นผู้รับเหมารสร้าง ทางรถไฟสายนี้ วิศวกรที่จะเป็นผู้ตรวจการทำทางรถไฟนั้นขอให้เป็นคนอังกฤษ เพื่อจะหลีกเลี่ยงการกลั่นแกล้งจากเจ้ากรมรถไฟ²

จะเห็นได้ว่า ทั้งอังกฤษและเยอรมนีต่างก็ต้องการเป็นผู้นำในกิจการรถไฟไทย เมื่อผลประโยชน์ชกกันก็ย่อมเกิดการแก่งแย่งแข่งดี ซึ่งสร้างความหนักใจให้แก่ฝ่ายไทยมาก ดังจะเห็นได้จากลายพระหัตถ์กรมหลวงเทเวธวงศ์ฯ ที่กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวว่า

...ค้ำยการทำทางรถไฟนครราชสีมา นั้น มีความสงไสยแล อิจฉานักอยู่ในระหว่างอังกฤษกับเยอรมันมากน้อยประการใดความทราบใต้ฝ่าละอองธุลีพระบาททุกประการนั้นแล้ว...

การเรื่องนี้ คงจะทรงพระบรมราชวินิจฉัยให้การเป็นไปตามที่ขอบที่ควรโดยยุติธรรมทั้งสิ้น...

ข้าพระพุทธเจ้าเห็นค้ำยเกล้าฯ ว่า การเรื่องนี้ถ้าจัดการพลาดพลั้งไปจะเป็นเหตุการใหญ่โตได้ จึงได้นำความขึ้นกราบ

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 4 ส่วนงานที่ 1 ตอน 5 พ.ศ. 2434, "กรมหลวงเทเวธวงศ์ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," สำนวน, ที่ 206/11390, 18 ตุลาคม ร.ศ. 110.

² เพิ่งอ้าง.

บึงคมทูลพระกรุณาขอพระราชทานพระบรมวินิจ [SIC] โดยเลื่อยค
 ก่อนที่จะตกลงอย่างไรต่อไป...¹

ความจริงแล้ว รัฐบาลไทยก็พยายามที่จะรักษาคู่แห่งความยุติธรรมในเรื่องนี้ให้
 มากที่สุด แม้แต่เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุบำบัตก็กระทรวงโยธาธิการ ก็มีได้เชื่อคำที่คทูล
 ในรายงานของเบทเกะที่กล่าวหาพวกอังกฤษเสียที่เดียว ถึงจะเห็นพระดำริของพระองค์ที่
 แสดงให้ประจักษ์ว่า

...ความในรายงานของมิสเตอร์เบคเก... ว่ากล่าวเอียงไป
 ข้างพวกเยอรมันมากนัก แลความเห็นเทียบราคาก็คิดเอียงไป
 จนสิ่งที่ไม่ควรหักก็หัก สิ่งที่ไม่ควรเพิ่มก็เพิ่ม เพราะฉะนั้นความ
 เห็นในรายงานนั้นจะฟังเอาจำนวนราคาเป็นแน่ไม่ได้...²

ระหว่างที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระราชวินิจฉัยขอเสนอ
 และเงื่อนไขในการยื่นประมูลของบริษัทเยอรมันและห้างอังกฤษ ก็มีบทความในหนังสือพิมพ์
 โจมตีการประพดติมิชอบของเจ้ากรมรถไฟในเรื่องลำเอียงเข้าข้างคนชาติเดียวกันในการ
 ประมูลสร้างทางรถไฟครั้งนี้ บทความต่าง ๆ เหล่านี้ปรากฏในหนังสือพิมพ์ที่ออกในกรุงเทพฯ
 และต่างประเทศหลายฉบับ³ กล่าวหาเบทเกะและทูตเยอรมันในประเทศไทยเป็นข้อความที่
 รุนแรงและหยาบคาย ใช้ถ้อยคำเปรียบเปรย เยาะเย้ย โดยได้เปิดเผยพฤติกรรมของ
 เบทเกะระหว่างที่อยู่ในประเทศจีนว่า เบียดบังผลประโยชน์ มีวิธีการทุจริตในการหาเงินกับ

¹ เพิ่งอ้าง.

² กองบรรณสาร, แผ่นที่ 4 ส่วนวันที่ 1 ตอน 5 พ.ศ. 2434 "เจ้าฟ้า
 กรมขุนนริศรานุบำบัต กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," สำเนา,
 21 ตุลาคม ร.ศ. 110.

³ กองบรรณสาร, แผ่นที่ 4, 23, 24, 25, 26, "หนังสือพิมพ์คัดแทรกตาม
 รายงานต่าง ๆ."

โรงงานอุตสาหกรรมในเยอรมนี เป็นนักเดินทางที่มีอาชีพค้าขายสปรกแต่เวอญูโชคต์ได้รับตำแหน่งสูง พรังพร้อมด้วยยศศักดิ์และอำนาจในไทย แต่ก็ยังไม่ทิ้งนิสัยคคโกงและอิจฉาริชยาชนชาติอื่น ฯลฯ พร้อมกันนี้ หนังสือพิมพ์เหล่านี้ก็ได้ยกย่องวิศวกรอังกฤษว่ามีความสามารถเป็นเลิศในกิจการรถไฟในภาคตะวันออก ข้อที่น่าสังเกตุคือ บทความเหล่านี้มักจะใช้นามแฝงจึงไม่อาจสืบสวนได้ว่าผู้เขียนเป็นใคร และมีหลักฐานเพียงไรในการกล่าวหาเจ้ากรมรถไฟด้วยข้อหาที่ฉกรรจ์ การอาศัยปากกาเขียนโจมตีชาวเยอรมันในไทยโดยมีเป้าหมายเพ่งเล็งที่เบตเกะนั้น มีผลทำให้ประชาชนคนไทยที่สนใจและตื่นตัวในการเริ่มต้นกิจการรถไฟในไทยเริ่มระแวงความสุจริตของเจ้ากรมรถไฟ ต่อมาผู้เขียนจดหมายโดยใช้นามแฝงไปยังบรรณาธิการหนังสือพิมพ์บางกอกไทม์ว่า เสนาบดีในคณะรัฐบาลหลายท่านได้สนใจพฤติกรรมของเบตเกะ และอาจมีการอภิปรายกันในระหว่างการประชุมเสนาบดี พร้อมกันนี้ จดหมายลึกลับฉบับนี้ก็ได้กล่าวขยงว่า บทความที่ปรากฏในหนังสือพิมพ์นั้นสร้างความโกรธแค้นให้แก่เจ้ากรมรถไฟมาก จนถึงกับเตรียมการฟ้องร้องฐานหมิ่นประมาทแก่บรรณาธิการหนังสือพิมพ์ภาษาอังกฤษที่ออกในกรุงเทพฯ ๓ ฉบับ คือ บรรณาธิการหนังสือพิมพ์ "สยามเมอร์แคนไทล์กาเซท (The Siam Mercantile Gazette)" "สยามฟรีเพรส (The Siam Free Press)" และ "บางกอกไทม์ (The Bangkok Time)"¹ อย่างไรก็ตามก็ เจ้ากรมรถไฟไม่ได้ทำการฟ้องร้องหนังสือพิมพ์ทั้ง 3 ฉบับ ดังที่จดหมายขยงกล่าวอ้างถึง จึงสรุปได้ว่าการโจมตีเบตเกะทางหนังสือพิมพ์นั้นเกิดขึ้นเพราะฝีมือของชาวอังกฤษ หรือผู้สนับสนุนอังกฤษที่เกลียดชังเจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมันนั่นเอง

¹ กองบรรณสาร, แผ่นที่ 4 ส่วนวนที่ 1 ตอน 5 พ.ศ. 2434, "The Tender Question: A Storm in a Teacup," The Bangkok Time, Nov. 23, 1891, "The Tender Question: To the Editor....," The Bangkok Time, Nov. 26, 1891.

เนื่องจากขาดหลักฐานทางประวัติศาสตร์ที่เชื่อถือได้แน่นอน เกี่ยวกับพฤติกรรมของ เจ้ากรมรถไฟก่อนที่จะเข้ารับราชการในกระทรวงโยธาธิการ จึงยากที่จะตัดสินข้อขัดแย้งต่าง ๆ เกี่ยวกับบุคคลผู้นี้ เพราะแม้แต่ชาวอังกฤษที่ไม่ชอบพวกเยอรมัน เช่น เวอร์นีย์ กลับยอมรับในการสนทนากับแซนเดอร์สันว่า "เบทเกะเป็นผู้ที่มีความตั้งใจดีและซื่อสัตย์"¹ ในขณะที่ชาวอังกฤษอีกกลุ่มหนึ่งพยายามทำลายล้างชื่อเสียงของเบทเกะ จึงนับว่าเจ้ากรมรถไฟคนแรกของไทยเป็นบุคคลที่น่าศึกษา และมีปัญหาขัดแย้งชวนให้ค้นหาลงหลังติดตามและวิเคราะห์บุคลิกภาพของบุคคลผู้นี้

อย่างไรก็ดี จากเหตุการณ์สับสนต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ก็ยังอาจประมวลได้ว่า รัฐบาลไทยในขณะนั้นต้องลำบากใจในการที่จะตัดสินความยุ่งยากที่เกิดจากความริษยากันระหว่างชาวต่างประเทศที่ต้องการเข้ามามีบทบาทในไทย ถ้าจะวินิจฉัยหาที่ของเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศในเวลานั้น จะเห็นได้ว่าพระองค์ทรงห่วงใยผลประโยชน์ของแผ่นดิน และทรงกังวลพระทัยในเรื่องความยุติธรรมไม่น้อย ทรงมีหนังสือโต้ตอบกับพระสุริยานุวัตร ผู้ว่าการแทนราชทูตไทยที่เบอร์ลินว่า "...แลการประมุขรถไฟครั้งนี้มีส.เตอเบตตีทำการแทนเป็นลำเอียงมาก ถ้าไม่ไปรคเกล้าให้ฉันทราบการเรื่องนี้ตลอดแล้ว คงกลาย [?] ไปในพวกเยอรมันท่าทางรถไฟนั้นให้เสียประโยชน์แผ่นดินหลายอย่างได้..."²

โดยที่ความเห็นของเสนาบดีทั้งสองพระองค์ ที่ทรงมีหน้าที่รับผิดชอบกิจการรถไฟในประเทศไทยขณะนั้น คือ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุบายเลิศ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ และกรมหลวงเทเวศวงศ์ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ ทรงเห็นชอบกับการรับการ

¹"Sanderson - Verney Conversation," F.O. Memorandum, Feb. 4, 1891, F.O. 69/145, quoted in Somsakdi Xuto, *op. cit.*, p. 87.

²กองบรรณสาร, แผ่นที่ 4 ส่วนวันที่ 1 ตอน 5 พ.ศ. 2434, "กรมหลวงเทเวศวงศ์ ๗ ถึง พระสุริยานุวัตร," สำเนา, ส่วนพระองค์, 8 ธันวาคม ร.ศ. 110.

ประมูลราคาของทางอังกฤษมากกว่าทางเยอรมัน เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้า
 อยู่หัวทรงมีพระบรมราชวินิจฉัยการเสนอราคา เงื่อนไขต่าง ๆ ประกอบกับความคำวิส่วน
 พระองค์และของเสนาบดีแล้ว จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ ให้รับการประมูลของทาง
 อังกฤษ โดย ยอร์ช เมอเรีย แคมพ์เบลล์ เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างในฐานะผู้รับเหมา
 (Contractor) ทั้งนี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงพิจารณาว่า ฐานะเศรษฐกิจของ
 ประเทศยังไม่มั่นคงคืบคั้น เงินทุนทำทางรถไฟก็มีแต่น้อย จึงสมควรรับการประมูลที่มีราคาต่ำ
 กว่า อย่างไรก็ดี อาจสันนิษฐานได้ว่า การที่พระองค์ทรงตกลงพระทัยให้ทางอังกฤษเป็นผู้
 รับเหมาสร้างทางรถไฟนี้คงเป็นด้วยมีพระราชดำริว่า ถ้าปล่อยให้เยอรมนีเข้ามาทำทาง
 รถไฟในไทยอีก กิจการรถไฟไทยก็จะตกอยู่ภายใต้อิทธิพลและการครอบงำของชาวเยอรมัน
 โดยสิ้นเชิง เพราะอำนาจการบริหารกรรมรถไฟก็อยู่ในมือคนเยอรมันแล้ว สมควรให้คน
 อังกฤษเข้ามาคอนอำนาจดำเนินการปฏิบัติและผลงาน และยังเป็นการหลีกเลี่ยงความสูญเสีย
 ผลประโยชน์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นทั้งในด้านการเงินและภาระงานจากการสมรู้ร่วมคิดของ
 เจ้ากรรมรถไฟและบริษัทเยอรมัน ซึ่งอาจล่อหลอกรัฐบาลไทยได้ เพราะขณะนั้นไม่มีคนไทย
 ผู้ใดเลยที่จะสามารถหรือรอบรู้ในกิจการรถไฟ รัฐบาลอาจพลาดท่าถ้าชาวเยอรมันสามารถ
 ผูกขาดกิจการรถไฟไทย ดังนั้น การที่โปรดเกล้า ฯ ให้อังกฤษเข้ามามีบทบาทในกิจการรถไฟ
 ไทยครั้งนี้ คงเป็นเพราะต้องการให้ทั้งสองฝ่ายคุมเชิงกันนั่นเอง เพราะถ้าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง
 จะเอาเปรียบหรือทำการคบคยรัฐบาลไม่ว่ากรณีใด ๆ อีกฝ่ายหนึ่งจะต้องคัดค้านขึ้นมาทันที
 แม้ว่ารัฐประศาสนโยบายของรัฐบาลไทยในวิธีดำเนินงานกิจการรถไฟ จะนำไป
 ในรูปความพยายามถ่วงดุลอิทธิพลและรักษาพระราชอำนาจระหว่างประเทศมหาอำนาจ
 ตะวันตกสักเพียงไรก็ตาม นโยบายของผู้บริหารไทยในขณะนั้นก็ไม่ได้ประสบผลสำเร็จ กลับ
 สร้างความยุ่งยากและความเสียหายอย่างใหญ่หลวงแก่ชาติในสมัยต่อมา ด้วยชาวเยอรมัน
 และชาวอังกฤษที่เข้ามามีบทบาทในการสร้างทางรถไฟของไทยนั้น ได้สะสมความพยายาม
 และเกลี้ยกล่อมกันเกินกว่าที่จะร่วมงานกันไปด้วยดีได้ จึงเป็นที่น่าเสียใจที่การชักนำเอาอังกฤษ
 เข้ามาคอนอำนาจเยอรมนี กลับเป็นสาเหตุให้ทั้งสองชาติไม่ยอมประสานงานกัน และพยายาม
 หาทางกลั่นแกล้งกันต่าง ๆ นานา โดยที่ความเสียหายตกอยู่แก่เจ้าของประเทศ ความไม่
 ร่วมมือกันระหว่างกรรมรถไฟและผู้รับเหมา จะเป็นสาเหตุใหญ่ที่ก่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจ

และเกียรติภูมิของประเทศไทยในเวลาต่อมา

ในวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2434 (ค.ศ. 1891) รัฐบาลไทยในนามของกรมรถไฟก็ได้ทำสัญญากับ ยอร์ช เมอเรีย แคมพ์เบลล์ โดยระบุให้ฝ่ายหลังเป็นผู้รับเหมาสร้างทางรถไฟสายแรกของรัฐบาลไทย เป็นทางขนาดกว้าง 1.435 เมตร และในวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์ เริ่มการสร้างทางรถไฟ ณ บริเวณย่านสถานีกรุงเทพ ฯ ปัจจุบันนี้¹



ศูนย์วิทยพัชกร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 8 หน้า 447.

การสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ๑ - นครราชสีมา และกรณีพิพาท
ระหว่างกรมรถไฟหลวงและผู้รับเหมารชาวอังกฤษ

ภายหลังการลงนามในหนังสือสัญญาเกี่ยวกับกรมรถไฟแล้ว แคมพ์เบลล์ได้เริ่มงานสร้างทางรถไฟในปลาย พ.ศ. 2434 เขาได้สั่งซื้อรางเหล็กและอุปกรณ์ต่าง ๆ ไปยังประเทศอังกฤษ ซึ่งทางฝ่ายไทยจะต้องมีผู้ตรวจเครื่องเหล็กรถไฟ ทำการตรวจสอบน้ำหนักและคุณภาพของสินค้าเหล่านั้นก่อนส่งลงเรือมาประเทศไทย ในการนี้รัฐบาลได้ว่าจ้างนายอาร์เธอร์ สเปนซ์ มอส บลันเดล (Arthur Spense Moss Blundell) ซึ่งเคยเป็นผู้ควบคุมวิศวกรทำทางรถไฟที่เมืองสลังงอ (Selangor) ในสเตรทเซตเทอลเมนต์ (Straits Settlement) มาก่อน ต่อมาได้ลาออกและกลับไปอยู่กรุงลอนดอน ในการว่าจ้างนายมอส บลันเดล ให้ทำการตรวจเครื่องเหล็กรถไฟนี้ รัฐบาลไทยต้องแต่งตั้งให้เขาคำรงตำแหน่งวิศวกรที่ปรึกษาด้วย และต้องชำระค่าตรวจตามราคาสั่งของร้อยละ 1.25¹

เมื่อแคมพ์เบลล์ ดำเนินการสร้างทางรถไฟไปได้ระยะหนึ่งก็เกิดเรื่องขัดแย้งกับกรมรถไฟ โดยนายเอฟ. ดี. มิตเชล (F.D. Mitchell) ผู้แทนของแคมพ์เบลล์ในประเทศไทยกล่าวหาว่ากรมรถไฟไม่ยอมบักกรุยทางรถไฟในเขตภูเขาเพื่อเป็นแนวในการวางป่าและเปิดทาง ซึ่งเป็นหนทางที่จะป้องกันโรคภัยต่าง ๆ ที่มีชุกชุมในป่าดงดิบของไทย ทำให้ทางฝ่ายผู้รับเหมาต้องเสียเวลาถึง 2 ปี เพราะการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา นั้น จะทำการไค้กต่อเมื่อเป็นฤดูร้อน ในฤดูฝน ๆ ตกชุกจนเป็นอุปสรรคต่อการสร้างทาง และในฤดูหนาวอากาศก็หนาวจนคนงานเจ็บป่วยไม่สามารถทำงานได้ การล่าช้าในการบักกรุยทางของกรมรถไฟในปีแรกจึงเป็นการสูญเปล่า และในปีที่ 2 เมื่อผู้รับเหมาจะเริ่มทำการ ก็ต้องรอการบักกรุยทางอีกทำให้เสียเวลาไปอีกปีหนึ่ง ดังนั้น นายมิตเชลจึงร้องเรียน

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 5 ส่วนวันที่ 1 ตอน 7 พ.ศ. 2435, "Phya Maha Yotha to Prince Devawongse," Tel., London, May 4, 1892.

ขอให้หมื่นคนกลางหรืออนุญาตตุลาการที่จะตัดสินคดีไซ้ค่าเสียหายให้แก่ผู้รับเหมา ในการที่
 ต้องเสียเวลาทำทางรถไฟจาก 5 ปีเป็น 7 ปี¹ แต่ทางฝ่ายไทยได้โต้แย้งว่า ยังไม่ควรจะ
 ต้องถึงขั้นมีคนกลางเข้ามายุ่งเกี่ยวในเรื่องนี้ กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ ได้ตรัสกับนายเฟรนช์
 (French) กงสุลอังกฤษว่า "ไม่ชอบเลยที่มิสเตอร์มิเชลมาตั้งท่าจะเป็นความ... อันเป็น
 การยั่วยวที่จะทำให้เปลืองแรงเปล่า ๆ"² ซึ่งนายเฟรนช์ก็เห็นด้วยกับพระองค์ ดังนั้นการ
 ร้องเรียนของนายมิเชลครั้งนี้จึงไม่ได้รับการเอาใจใส่จากรัฐบาลไทยเท่าไรนัก

ต่อมานายมอส บลันเคล ได้ส่งจดหมายผ่านทางนายเอ็ดเวิร์ด ลอฟทัส (Edward
 Loftus) ข้าราชการชาวอังกฤษในสถานทูตไทยที่กรุงลอนดอน เพื่อนำให้พระยามหาโยธา
 (นงเยาว์ คชเสนี) ราชทูตไทยที่ลอนดอนทราบว่าผู้รับเหมากำหนดราคาเครื่องเหล็กรถไฟใน
 สัญญาที่ทำกับรัฐบาลไทยไว้มากเกินไป ทำให้รัฐบาลต้องเสียเปรียบและเสียผลประโยชน์มาก
 คิดแต่เพียงราคารางเหล็กอย่างเดียวไม่รวมอุปกรณ์เครื่องใช้อื่น ๆ และพวกหลอเลือน รัฐบาล
 ก็ต้องเสียเปรียบเป็นเงินหลายแสนบาท อีกประการหนึ่งการที่ผู้รับเหมาเร่งส่งเครื่องเหล็ก
 เขามาจนเกินความต้องการที่จะใช้ในเวลานั้น เป็นผลประโยชน์ของผู้รับเหมาที่จะได้กำไร
 จากการส่งของ ในขณะที่รัฐบาลต้องเสียเงินก้อนใหญ่ซื้อเครื่องเหล็กมาตั้งไว้โดยเปล่า
 ประโยชน์ นายมอส บลันเคลได้เตือนให้รัฐบาลไทยระวังเล่ห์เหลี่ยมของผู้รับเหมาว่าจะ
 ใช้วิธีเอากำไรจากการส่งของมาใช้ต่างหูสำหรับงานขั้นต้น โดยไม่ต้องเอาเงินทุนของผู้
 รับเหมาออกมาใช้เลย โดยวิธีเอาเปรียบยึดเยียดส่งของให้รัฐบาล และอีกวิธีหนึ่งที่ผู้รับ
 เหมการทำทางรถไฟเคยใช้กันมามาก คือ มุ่งทำการส่งสินค้าเครื่องเหล็กจนได้กำไรเต็มที่แล้ว
 ก็เลิกถอนสัญญาการสร้างทางโดยยอมเสียเงินค่าประกันซึ่งต่ำกว่ากำไรที่จะได้รับจากการ
 ส่งของ ทั้งความลำบากให้แก่รัฐบาล ซึ่งยากที่จะหาผู้รับเหมารายอื่นมารับช่วงงานต่อไปได้

¹ กงบรมนสาร, แผ่นที่ 5 ส่วนวันที่ 2 ตอน 8 พ.ศ. 2435, "เมมโมเร็นค่า
 ความที่มิสเตอร์ แอฟ ดี มิเชล โคทูลแด่ พระเจ้านองยาเชอ กรมหลวงเทวะวงษ์วโร
 ประการ เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม ร.ศ. 111."

² ส่วนวันเดียวกัน, "กรมหลวงเทวะวงษ์ ฯ กราบทูล เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรฯ ฯ,"
 สำเนา, ที่ 29/7769, 28 กรกฎาคม ร.ศ. 111.

นอกจากจะต้องเพิ่มเงินค่าก่อสร้างให้เท่านั้น¹

ความจริง กระทรวงโยธาธิการก็ทราบดีว่าราคาเครื่องเหล็กที่ผู้รับเหมากำหนดมานั้นสูงกว่าราคาของตลาด แต่จำเป็นต้องทนเสียเปรียบเพราะถ้าไม่ยอมให้ผู้รับเหมาทำการเหมาส่งของควย ใหลสร้างทางแค้อย่างเดียวกันจะไม่มีผู้รับทำการเลย² อนึ่งก็ได้ทำสัญญากับผู้รับเหมาเสียแล้ว จะตัดลงก็ไม่ได้ นอกจากจะแก้ไขเป็นหลักฐานเพื่อโต้แย้งผู้รับเหมาในภายหลัง ถ้าหากฝ่ายนั้นร้องว่าขาดทุนจะขอเงินเพิ่ม³

ต่อมาได้เกิดข้อขัดแย้งระหว่างกรมรถไฟกับผู้รับเหมาอีก เมื่อรัฐบาลไทยตกลงตามความต้องการของผู้รับเหมาที่จะเปลี่ยนสะพานรถไฟจากไม้มาเป็นเหล็ก และเจ้ากรมรถไฟได้คิดแบบสะพานขึ้นโดยใช้รอยคสะพานทำควยเหล็กกล้าเช่นเดียวกับสะพานรถไฟที่อังกฤษ แต่นำหนักเหล็กเบากว่าที่ใช้ในอังกฤษและฝรั่งเศส ฝ่ายผู้รับเหมาจึงคัดค้าน ไม่ยอมรับประกันรักษาสะพานเป็นเวลาปีหนึ่ง⁴ นอกจากนี้ทางแม่ที่ขึ้นเป็นผู้ค้าประกันผู้รับเหมา และเป็นผู้จัดส่งเครื่องเหล็กรถไฟก็ใคร่รวมคัดค้าน พร้อมกับส่งเรื่องราวให้นายมอด บลินเคิล ในฐานะวิศวกรที่ปรึกษาของรัฐบาลไทยร่วมพิจารณาควย โดยให้นายมอด บลินเคิลเข้าแทรก

¹ กองบรรณสาร, แผ่นที่ 6 ส่วนวนที่ 1 ตอน 9 พ.ศ. 2434, "คำแปลหนังสือไปรเวทมิสเตอร์สเปนสมอสถึงมิสเตอร์ลอฟต์ส," 29 สิงหาคม ร.ศ. 111.

² ส่วนวนเดียวกัน, "เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรฯ ๖ กราบพูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ๖," ที่ 850/56, 7 พฤศจิกายน ร.ศ. 111.

³ ส่วนวนเดียวกัน, "คำสั่งของเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศประทับตราบัวแควนอย ถึง พระยามหาโยธา ราชทูตพิเศษ ณ กรุงลอนดอน," สำเนา, ที่ 96/13620 ลงวันที่ 25 ตุลาคม ร.ศ. 111.

⁴ กองบรรณสาร, แผ่นที่ 7 ส่วนวนที่ 1 ตอน 10 พ.ศ. 2435, "มอด บลินเคิลถึง พระยามหาโยธา, "แปล, 23 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 111.

แข่งเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นแก่ชีวิตมนุษย์และทรัพย์สิน เนื่องจากสะพานทรุดหรือพัง¹ แต่เจ้ากรมรถไฟไคยยืนยันว่าแบบสะพานดังกล่าวสามารถใช้ได้ในประเทศไทย เพราะเขาได้ศึกษาคำนวณอย่างถี่ถ้วนแล้ว และรับรองว่าจะไม่เกิดอันตรายแก่ขบวนรถแต่อย่างใด ปัญหาดังกล่าวทำให้เกิดข้อขัดแย้งด้านวิชาการและเทคนิคขึ้นระหว่างวิศวกรฝ่ายอังกฤษและฝ่ายเยอรมัน ซึ่งทั้งสองฝ่ายไม่ยอมอ่อนข้อให้กัน โดยผู้รับเหมายืนยันกรานที่จะให้เปลี่ยนแบบและนำหน้าสะพานรถไฟ แต่เจ้ากรมรถไฟก็มีไคยโนโลมตาม การก่อสร้างจึงชะงักงันชั่วคราว และเวลาต่อมาเมื่อผู้รับเหมาไคยทำการสร้างสะพานก็พบกับความล้มเหลวซึ่งทำให้เสียเวลาและเพิ่มค่าใช้จ่ายขึ้นอีกหลายเท่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นยังเป็นปัญหาที่ทั้งสองฝ่ายต่างกล่าวหากัน โดยผู้รับเหมาอ้างว่า กรมรถไฟออกแบบสะพานรถไฟผิดพลาด ในขณะที่กรมรถไฟแก้ว่า แบบสะพานของกรมรถไฟถูกต้องแล้ว แต่ผู้รับเหมาไม่มีความสามารถในการสร้างสะพานรถไฟ ขาดความชำนาญและผลก็คือมีสะพานรถไฟซึ่งสร้างอย่างเลว ๆ²

ปัญหาใหญ่สำหรับกรมรถไฟคือ การที่ผู้รับเหมาไม่สนใจกับคำสั่งงดการส่งของ แม้ว่าผู้แทนกรมรถไฟจะมีหนังสือไปตักเตือนหลายครั้งแล้วก็ตาม แต่ผู้รับเหมากลับสั่งให้บรรทุกรางเหล็กมาจากอังกฤษอีก และกำลังเตรียมการที่จะซื้อล้อเลื่อนจำนวนมาก ทั้งที่การสร้างทางรถไฟยังอยู่เพียงขั้นเริ่มต้น คือ การถมพื้นที่และปูนดินเท่านั้น พฤติการณ์ของผู้รับเหมาจึงสร้างความไม่พอใจให้แก่กรมรถไฟ เพราะการสร้างทางรถไฟทั่วโลกมีธรรมเนียม

¹ ส่วนวนเดียวกัน, "กรมหลวงเทวะวงศ์ ๖ กราบทูล กรมหมื่นสรรพสิทธิประสงค์" สำเนา, ที่ 84/21707, 16 มีนาคม ร.ศ. 111.

กรมหมื่นสรรพสิทธิประสงค์ทรงดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการต่อจากเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์.

² Smyth, op. cit., p. 243-44

แต่ถ้าเมื่อทางรถไฟเกือบจะแล้วเสร็จ จึงจะจัดหาอุปกรณ์เหล่านี้มา¹ อีกทั้งรางเหล็ก เหล็กยี่กราง เหล็กทรงราง เมื่อส่งเข้ามาแล้วไม่ได้ใช้ก็ทิ้งตากแดดตากฝนไว้ ในไม่ช้าก็เกิดสนิมทำความเสียหายคานทรัพย์สินให้แก่กรมรถไฟ ดังนั้นกรมรถไฟจึงเสนอให้รัฐบาลไม่ยอมรับเอารางเหล็กรุ่นใหม่ที่มีผู้รับเหมาส่งเข้ามาอีก และงดจ่ายเงินค่าเครื่องเหล็กด้วย เพราะที่แล้วมารัฐบาลต้องเสียเงินดอกเบี้ยในการซื้อของมาเก็บไว้เป็นเงินจำนวนมาก ในขณะที่เดียวกันรัฐบาลก็เตรียมการหักเงินผู้รับเหมาเป็นค่ารายการที่ส่งของมามากเกินไปเกินกว่าจะใช้ได้เป็นเวลาปีครึ่งเป็นจำนวน 5% โดยได้ปรึกษากับเจ้าพระยาอภัยราชา (Gustave Rolin - Jacquemyns) ที่ปรึกษาทั่วไป (General Adviser) ของรัฐบาลไทย ถึงข้อได้เปรียบและเสียเปรียบทางกฎหมาย ในกรณีที่เกิดฟ้องร้องเป็นความกันขึ้น²

ระหว่างที่กรมรถไฟเกิดปัญหาขัดแย้งกับผู้รับเหมา นั้น ทางห้างปันชาร์ด ฯ ซึ่งเคยรับสำรวจทางรถไฟก็ได้แต่งตั้งนายคลากดูแพนของทางเดินทางมาประเทศไทยเพื่อขอเงินค่าสำรวจทางรถไฟเพิ่มขึ้นอีก 24,105 ปอนด์ 17 ชิลลิง 4 เพนซ์ เท่ากับจำนวนเงินที่ทางห้างขาดทุน³ แต่กระทรวงโยธาธิการปฏิเสธ เพราะถือว่าทางรัฐบาลได้จ่ายเงินเรียบร้อยแล้ว การร้องขอเงินเพิ่มภายหลังเป็นการผิดธรรมเนียม⁴ ถึงกระนั้นก็ดี เมื่อห้างปันชาร์ด ฯ ได้รับความผิดหวังครั้งนี้นี้มิได้ละความพยายาม แต่กลับหันไปใช้วิธีการทูตระหว่างประเทศกับบังคับรัฐบาลไทยในเวลาหลังจากนั้น

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 7 ส่วนที่ 1 ตอน 10 พ.ศ. 2435, "นายเพ. โกรนดู [ดูแทนเจ้ากรมรถไฟ] กรายทูล เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรฯ ฯ, "แปล, No. 5554 III d^p/_{VII} (ไม่ปรากฏวัน เดือน ปี).

² ส่วนเดียวกัน, "เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรฯ ฯ ถึง เจ้าพระยาอภัยราชา," ที่ 1021/1, แปล, 19 ธันวาคม ร.ศ. 111.

³ ส่วนเดียวกัน, "กรมหลวงเทเวระศร์ ฯ กรายทูล เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรฯ ฯ," สำเนา, ที่ 60/17081, 22 ธันวาคม ร.ศ. 111.

⁴ ส่วนเดียวกัน, "เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรฯ ฯ กรายทูล กรมหลวงเทเวระศร์ ฯ," ที่ 1360/97, 3 มีนาคม ร.ศ. 111.

เมื่อพิจารณากรณีขัดแย้งต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างกรมรถไฟและผู้รับเหมาแล้ว จะเห็นว่าพฤติการณ์ของผู้รับเหมาสอดคล้องกับการตั้งข้อสังเกตของนายเบทเกะแตตตัน เพราะในรายงานที่ 3 ในการประมูลราคาทางรถไฟเมืองนครราชสีมาที่เจ้ากรมรถไฟ หลุยส์ เกลา ๆ ถวายต่อเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรฯ เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม ร.ศ. 110 มีความว่า นายเฮช. เกรฟส์ (H. Graves) วิศวกรผู้ควบคุมการก่อสร้างที่เมืองสลิงงอโคแจงแก่นายเบทเกะแตตตัน นายแคมพเบลล์ซึ่งรับเหมาทำทางรถไฟที่สลิงงอโคทำการศึกษาไม่ และเจ้าเมืองสลิงโคปรตองยอมยักเวลาสร้างทางรถไฟให้แก่ผู้รับเหมา เพราะมีฉะนั้นแคมพเบลล์จะเลิกสัญญารับเหมา เจ้ากรมรถไฟโคเสนอให้รัฐบาลดำเนินการสร้างทางรถไฟเองโดยไม่ต้องผ่านทางผู้รับเหมา เพราะจะสิ้นงบประมาณใกล้เคียงกันหรืออาจถูกกว่า และไม่ต้องเสียต่อการละทิ้งงานของผู้รับเหมา¹ ความจริงแล้วข้อสังเกตของนายเบทเกะแตตตันหลายประการมีเหตุผลแต่ในฐานะที่เป็นคนเยอรมัน การวิจารณ์จุดที่นำสงสัยของนายแคมพเบลล์จึงมักจะถูกตีความว่าเป็นการกีดกันและใส่ความคนอังกฤษ ทั้งที่ข้อสังเกตนั้นเกิดจากประสบการณ์ในการทำงาน เช่นการที่นายเบทเกะตั้งข้อสงสัยว่านายแคมพเบลล์จะมีเจตนาที่ไม่สุจริตแฝงอยู่ในการยื่นประมูลแข่งขัน เพราะแม้ราคาประมูลของเขาจะถูกกว่าของนายเลนซ์ก็จริง แต่เมื่อแยกแยะแต่ละรายการแล้ว จะเห็นได้ว่านายแคมพเบลล์ตั้งราคางานที่ต้องทำในขั้นต้นซึ่งเป็นงานเบา เช่น การระเบิดหิน ถมดิน ไขว้สูงมาก แพงกว่าของนายเลนซ์ในรายการเดียวกัน อีกประการหนึ่ง คือการที่นายแคมพเบลล์ตั้งรายการราคาอื่นต่าง ๆ ไขว้สูงมากกว่านายเลนซ์ถึง 272,354 บาท และเมื่อเริ่มสร้างทางเขาก็เร่งระดมส่งรถเข้ามา เก็บเงินค่าธรรมเนียมค่าไรต่าง ๆ ไปจนหมดสิ้น เพราะเมื่อเขาได้เงินเพียงพอและละทิ้งงานรัฐบาลก็จำเป็นต้องรับสิ่งของเหล่านี้ไว้ แมวราคาจะแพงลิบลิ่ว เพราะผู้รับเหมาจะต้องอ้างว่า สิ่งของเหล่านั้นได้ทำไว้ล่วงหน้าสำหรับทางรถไฟสายนครราชสีมา ดังนั้นรัฐบาลจะต้องรับผิดชอบรับเอาไว้²

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.6/7, "เรื่องราวประมูลและสัญญารับเหมาการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา [6 มีนาคม - 9 ธันวาคม ร.ศ. 110] ."

² เพิ่งอ้าง.

ความคาดหมายของเจ้ากรรมรถไฟในการกระทำของผู้รับเหมาจะเป็นเรื่องสมจริงมากขึ้น เมื่อนายมอส บลินเดลได้มีจดหมาย "เฉพาะและลับมาก" ถึงนายลอฟตัส เป็คเคย์ การกระทำของแคมป์เบลล์ในการสร้างทางรถไฟสายหุบเขากินตา (The Kinta Valley Railway) กล่าวความว่านายมอส บลินเดลได้รับจดหมายจากนายแฟรงค์ สเวทเพนแฮม (Frank Swettenham) เพื่อนเก่าของเขาซึ่งเป็น บริติชเรซิเดนต์ (British Resident) ในเประ (Perak) ในขณะนั้นแจ้งว่า

...แคมป์เบลล์ได้พิสูจน์ [ผลงาน] ที่ไม่น่าพอใจอย่างยิ่ง และสร้างความยุ่งยากให้แก่เรามาก เขาจะไม่ทำสะพาน - เรียบกรอง [เงิน] อัตรพิเศษ และแคมป์เบลล์ดูเหมือนตั้งใจที่จะเลิกถอนสัญญาของเขา เขาไม่ทำอะไรเลยในเรื่อง สะพานและมุ่งแสวงารุณทางซึ่งทำเงิน กระจ่าง ให้แก่เขา รัฐบาลสั่งงอได้รับชวงงานต่อแล้ว¹

เมื่อเปรียบเทียบกับพฤติกรรมของผู้รับเหมาคนที่เดียวกันที่แสดงในประเทศไทยแล้ว นายมอส บลินเดลเห็นว่า นายแคมป์เบลล์กำลังดำเนินการทุกวิถีทางให้การสร้างทางรถไฟ ยุ่งเหยิง จนรัฐบาลไทยทนไม่ไหวต้องนำเรื่องให้อนุญาตตุลาการตัดสิน ซึ่งนายแคมป์เบลล์ จะถือโอกาสทิ้งสัญญาหรือมิฉะนั้นรัฐบาลไทยก็ต้องยืดเวลาสร้างทางให้แก่เขาอีก เหมือนกับที่รัฐบาลสั่งงอและรัฐบาลเประจำต้องกระทำมาแล้ว อนึ่งเรื่องนี้ นายมอส บลินเดลชี้แจง วาม่าจากผู้ที่มิอำนาจและใกล้ชิดกับเหตุการณ์ ซึ่งตรงกับความหวังใจของเขาว่ารัฐบาลไทย อาจถูกนายแคมป์เบลล์หักหลัง เพราะฝ่ายผู้รับเหมาที่กำลังมุ่งทำเฉพาะงานคืนซึ่งทำเงินให้ เขามาก โดยละทิ้งงานด้านอื่น ๆ หมด และขณะเดียวกันก็เร่งส่งเครื่องเหล็กรถไฟเข้ามาอยู่เรื่อย ๆ นายมอส บลินเดลกล่าวว่า

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 8 ส่วนที่ 1 ตอน 11 พ.ศ. 2436, "Moss Blundell to Loftus, Copy, Private and Confidential, May 15, 1893."

ข้าพเจ้ารู้สึกว้าอาวเจ้ากำลังจะทรยศต่อความเชื่อถือของ
รัฐบาลของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวที่ไว้วางใจในตัว
ข้าพเจ้า ถ้าข้าพเจ้าจะอยู่เงียบ ๆ และเผาคูเลทเหล็กมที่
คุณเคยได้นำมาใช้อีกในประเทศสยาม โดยปราศจากคำ
กล่าวเตือนเลยทั้งที่จำได้โดยตลอด¹

อนึ่ง ผู้ตรวจเครื่องเหล็กรถไฟได้แจ้งกับนายลอฟท์สว่า ขอให้ราชทูตไทยไปเปิด
ที่มาและแหล่งข่าวของเรื่องนี้ไว้เป็นความลับ เขาได้แนะนำว่าถ้าผู้รับเหมาคำเนินการก่อ-
สร้างไม่เป็นที่พอใจ ก็สมควรที่รัฐบาลไทยจะเลิกถอนสัญญาเสีย ในกระทรวงโยธาธิการ
รับทำต่อไป เพราะจะเสียเงินน้อยกว่าจ้างผู้รับเหมาคำ

ก่อนหน้าที่นายมอด บลินเคิลจะแจ้งเรื่องนายแคมพเบลล์ให้รัฐบาลทราบประมาณ
1 เดือน ทางฝ่ายผู้รับเหมาได้ส่งจดหมายกราบทูลต่อกรมหมื่นสรรพรพิธิประสงค์ เสนาบดี
กระทรวงโยธาธิการ ขอให้ฝ่ายไทยตั้งคนกลางขึ้นมาตัดสินกรณีพิพาทระหว่างผู้รับเหมากับ
เจ้ากรมรถไฟ ทั้งนี้ นายแคมพเบลล์อ้างว่าเป็นความจำเป็นอย่างรีบด่วนที่จะต้องมีอนุญาโต
ตุลาการตามความในมาตรา 42 ของภาคผนวกที่ 4 ในสัญญารับเหมา คนกลางที่ฝ่ายผู้รับ
เหมาแต่งตั้งคือ เซอร์กิลฟอร์ด ลินคเชย์ โมลสเวิร์ธ (Sir Guilford Lindsey
Molesworth K.C.I.E.) อดีตวิศวกรที่ปรึกษาสำหรับกิจการรถไฟของรัฐบาลอินเดีย
(Late Consulting Engineer to the Government of India for State
Railways)² ในขณะเดียวกันนายแคมพเบลล์ก็เร่งเร้าให้รัฐบาลไทยตั้งคนกลางฝ่ายไทย
ขึ้นมาตัดสิน

ต่อมา นายแคมพเบลล์ได้เข้าเผากรมหลวงเหาะวงศ์ ๆ กราบทูลความคิดขัดหลาย
อย่างที่ไม่ได้รับความร่วมมือจากกรมรถไฟ เช่น ไม่ยอมให้แผนที่ ไม่ยอมปักทาง ทำให้การ

¹ Ibid.

² ส่วนวนเดียวกัน, "Campbell to Prince Sappasidprasong," Copy,
April 14, 1893.

งานทองหยุดชะงัก ซากตุนเป็นอันมาก ผู้รับเหมายังกล่าวโทษกรรมรถไฟเป็นความฉกรรจ์อีกหลายประการ¹ แต่เจ้ากรรมรถไฟได้โต้ว่า การที่ฝ่ายผู้รับเหมาสั่งอนุญาตศาลากลางนั้น ไม่มีเหตุผล เพราะเป็นเรื่องประหลาดที่จะตั้งคนกลางโดยไม่ได้กำหนดขอเรียกเรื่องและหัวข้อที่พิพาทกัน ดังนั้น ฝ่ายผู้รับเหมาต้องอธิบายความในกระจ่างก่อนว่าต้องการให้ตั้งศาลอนุญาตศาลากลางมาตัดสินความในเรื่องอะไรบ้าง และผู้รับเหมามีจุดประสงค์อย่างไร เพื่อจะเจรจาทกลงกับกรรมรถไฟได้ เมื่อไม่ยอมความกันจริง ๆ แล้ว จึงจะตั้งอนุญาตศาลากลางขึ้น²

อย่างไรก็ดี นายแคมป์เบลล์ได้ขอให้การประชุมโดยรีบด่วน เพื่อตกลงกันในการชดเชยค่าเสียหายที่ผู้รับเหมาร้องเรียน และเป็นกรหลีกเลี้ยงการตั้งศาลคนกลาง ทั้งนี้ เขาเชื่อว่าถ้ารัฐบาลไทยดำเนินการลาซาหรือหลีกเลี้ยงในเรื่องนี้ เขาจะจัดให้มีการตัดสินความโดยศาลอนุญาตศาลากลางทันที³

ในวันที่ 15 มีนาคม พ.ศ. 2436 (ค.ศ. 1893) ผู้รับเหมาได้ทำบันทึกยื่นต่อเจ้าฟ้ากรมขุนนครสวรรค์ ๗ กล่าวโทษกรรมรถไฟอย่างรุนแรงและยืดเยื้อเป็นความหลายประการ กล่าว โดยสรุป คือ กรรมรถไฟละทิ้งงานในความรับผิดชอบ ไม่ยอมประสานงานกับผู้รับเหมา แกล้งดวงงานให้ชักช้า ไม่ปักกรุยทางใหม่เพราะหลักที่ทางบันชาวด์ ๗ ทำไว้ นั้นสูญหายไป แพ้ทั้งหมด แมว่าผู้รับเหมาจะขอให้กรรมรถไฟเร่งระดมวิศวกร เริ่มทำงานอย่างเต็มที่ แต่ก็ไม่ได้รับการปฏิบัติจากเจ้ากรรมรถไฟ ทำให้ผู้รับเหมาต้องเสียเวลาทำการถึง 2 ปี เขาจึง

¹ ส่วนวนเดียวกัน, "กรมหลวงเทเวระวงศ์ ๗ กราบทูลกรมหมื่นสรวรพลี ๗," สำเนา, ที่ 2/1189, 19 เมษายน ร.ศ. 112.

² ส่วนวนเดียวกัน, "Bethge to Prince Devawongse, " Copy, No. 1392 III c ^b, April 18, 1893.

³ ส่วนวนเดียวกัน, "แคมป์เบลล์ กราบทูล กรมหลวงเทเวระวงศ์ ๗, " คำแปล ที่ 2546, 6 พฤษภาคม ร.ศ. 112.

เรียกร้องให้รัฐบาลไทยชดเชยค่าเสียหายเป็นจำนวน 500,000 บาทให้แก่เขา มิฉะนั้นจะนำเรื่องให้อนุญาโตตุลาการตัดสิน¹

อย่างไรก็ดี รัฐบาลไทยก็ประวิงเวลาที่จะตั้งคนกลางฝ่ายไทยขึ้นร่วมกันพิจารณา คดีพิพาทระหว่างกรมรถไฟกับผู้รับเหมา เพื่อจะสอบสวนเรื่องราวต่าง ๆ เสียก่อน ประจวบกับเกิดการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารในกระทรวงโยธาธิการอีก คือ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้โปรดเกล้าฯ ให้พระเจ้าอนงยาเซอ กรมหมื่นสรรพสิทธิประสงค์ซึ่งทรงเป็นเสนาบดีขณะนั้นเสด็จไปจัดการปกครองหัวเมืองภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่เป็นจุดล่อแหลมต่อการรุกรานของฝรั่งเศส และโปรดเกล้าฯ ให้พระเจ้าอนงยาเซอ กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศาดา ทรงรักษาการแทนเสนาบดี² ซึ่งเป็นการจำเป็นที่ผู้รักษาการแทนเสนาบดีพระองค์ใหม่จะต้องทรงศึกษากิจการและความเป็นมาของเรื่องราวต่าง ๆ เสียก่อน จึงทรงขอเวลากับผู้รับเหมาในการพิจารณาว่าเป็นการสมควรเพียงไรที่จะให้มีอนุญาโตตุลาการตัดสินคดีพิพาทต่าง ๆ แต่ทางฝ่ายผู้แทนผู้รับเหมา คือ นายमितเชลกลับตีความว่า รัฐบาลไทยบิดพลิ้วไม่ยอมแต่งตั้งคนกลางขึ้นมาตัดสินความ³

ความจริงแล้ว ผู้แทนไทยคือฝ่ายผู้รักษาการแทนเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการไม่ได้คิดหลักเลียงการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการแต่อย่างใด เพียงแต่พิจารณาว่ายังไม่มีเหตุสมควรและเรื่องราวต่าง ๆ ยังคลุมเครืออยู่มาก การแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการจึงไม่มีประโยชน์จนกว่าจะสืบสวนเรื่องให้กระจ่างเสียก่อนดังจะเห็นได้จากบันทึกที่กรมหมื่นพิทยลาภฯ ทรง

¹ ส่วนวนเดียวกัน, "Campbell to Prince Narisara, Copy, March 19, 1893.

² กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 9 ส่วนวนที่ 1 ตอน 12 พ.ศ. 2436, "F.D. Mitchell to Campbell, Copy, Tel., Aug. 15, 1893.

³ กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศาดา ทรงรักษาการในตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการตั้งแต่วันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ. 2436 จนถึงวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ.

มีโต้ตอบกับนายแคมป์เบลล์ภายหลังจากทรงศึกษาความเป็นมาของปัญหาระหว่างผู้รับเหมา กับ
 กรมรถไฟอย่างละเอียด ในวันที่ที่ทรงโต้แย้งการตีความในสัญญาระหว่างผู้รับเหมา กับกรม
 รถไฟว่าฝ่ายผู้รับเหมาตีความแบบเอาเปรียบกรมรถไฟ และบางเรื่องก็สรุปโดยเขาข้างตน
 เอง แม้กระทั่งการเรียกร้องค่าเสียหายจากกรมรถไฟจำนวน 500,000 บาทนั้น ก็ไม่ได้
 ให้รายละเอียดแก่รัฐบาลไทยว่าเป็นค่าเสียหายเกี่ยวกับอะไรบ้าง รัฐบาลพร้อมที่จะชดเชย
 เงินค่าเสียหายที่แท้จริงซึ่งเกิดจากความผิดพลาดของกรมรถไฟ แต่ไม่ได้หมายความว่ากรม
 รถไฟจะยินยอมตามผู้รับเหมาเรียกร้องทุกประการโดยไม่ต่อสู้หรือโต้แย้งตามข้อเท็จจริงที่
 ว่า ความเสียหายที่นายแคมป์เบลล์ร้องเรียนคือ กรมรถไฟไม่มีกฤษฎาทางให้ในระหว่าง
 กิโลเมตรที่ 133 ถึง กิโลเมตรที่ 160 ทั้งที่ผู้รับเหมาเองไม่สามารถจะทำทางรถไฟแม้แต่
 ในช่วงระยะที่หนึ่ง (Section I) ของเส้นทางให้ตรงตามกำหนด แม้จะมีวิศวกรและ
 คนงานเหลือเพื่อแต่ผลงานก็ไม่มีประสิทธิภาพ ดังนั้นการที่จะเร่งให้กรมรถไฟส่งวิศวกรขึ้น
 ไปปักกฤษฎาทางในเส้นทางที่เป็นป่าเขา ทั้งที่เป็นฤดูฝนจึงไม่สามารถทำการได้ โดยผู้รับ
 เหมายังไม่มีที่หาว่าจะสร้างทางรถไฟไปถึงระยะทางดังกล่าวได้ จึงเป็นการหาความกับ
 กรมรถไฟเพื่อจะเรียกร้องผลประโยชน์ของผู้รับเหมาแต่ฝ่ายเดียว ถ้าหากรัฐบาลไทยจะ
 จัดให้มีอนุญาติตตุลาการขึ้นและตัดสินกันตามข้อเท็จจริงแล้ว บางที่ผู้รับเหมาจะได้รับเงิน
 ชดเชยค่าเสียหายน้อยกว่าที่จะตกลงกับกรมรถไฟโดยยุติธรรม นอกจากนี้กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ
 ยังทรงตอบโต้ชอกล่าวหาของผู้รับเหมาอีกหลายประการ เป็นมันท์ที่ยืดยาวที่มีสาระหักล้าง
 นำหนักทางฝ่ายนายแคมป์เบลล์ได้อย่างมีเหตุผลและน่าเชื่อถือ¹

อย่างไรก็ดี นายแคมป์เบลล์หาใดลดละความพยายามที่จะเป็นความกับกรมรถไฟไม่
 เขาได้เขียนจดหมายทูลโต้แย้งผู้รักษาการแทนเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการว่าเจ้ากรมรถไฟ
 หลีกเลียงไม่ยอมแต่งตั้งอนุญาติตตุลาการ ทั้งที่นายเบทเกะเคยมีจดหมายทาทายให้เขา

¹สำนวนเดียวกัน, "Prince Bidyalabh to Cmapbell, Copy, No.

เสนอเรื่องให้คนกลางตัดสิน เพราะกรมรถไฟจะไม่ยินยอมรับเอาเครื่องล้อเลื่อนตามข้อตกลงที่ทำไว้ นอกจากผู้รับเหมาจะยินยอมลดราคาให้ ซึ่งถ้าผู้รับเหมาขัดข้อง ก็เสนอเรื่องให้อนุญาโตตุลาการตัดสิน¹ แต่เมื่อนายแคมป์เบลล์ตอบปฏิเสธที่จะลดราคาให้ และพร้อมที่จะให้มีการตัดสินคดีพิพาทนี้² ทางกรมรถไฟกลับทำเพิกเฉยเสีย ผู้รับเหมาโศกเป็นกรออยู่ชั่วกรรมที่ตลอดระยะเวลา 5 ปี แห่งการรับเหมาก่อสร้างนั้น กรณีพิพาทต่าง ๆ จะขึ้นอยู่กับความเมตตาของเจ้ากรมรถไฟ หรือเจ้าหน้าที่คนหนึ่งคนใดที่รัฐบาลไทยแต่งตั้งขึ้นมา การมีอนุญาโตตุลาการเป็นทางเดียวที่จะยุติปัญหาทั้งปวงได้³

กรณีพิพาทระหว่างผู้รับเหมา กับกรมรถไฟ ได้กลายมาเป็นเรื่องใหญ่โตขึ้น เมื่อนายแคมป์เบลล์เห็นว่าขอเรียกร้องของตนต่อกรมรถไฟไม่ได้รับการสนองตอบตามความต้องการ เขาจึงใช้วิธีการข่มขู่รัฐบาลอังกฤษ เขามามีบังคมรัฐบาลไทยทันที ในวันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ. 2436 (ค.ศ. 1893) นายแคมป์เบลล์ได้เสนอบันทึกต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของอังกฤษ กล่าวโทษรัฐบาลไทยเป็นความหลายประการ พร้อมทั้งแนบเอกสารโต้ตอบระหว่างเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ, เจ้ากรมรถไฟ ที่มีไปมากับผู้รับเหมาให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของอังกฤษพิจารณา เพื่อดำเนินการแทรกแซงทางด้านการเมืองและการทูต ทั้งนี้ นายแคมป์เบลล์ร้องเรียนว่าเขาถูกรัฐบาลไทยหักเงินค่าก่อสร้างโดยไม่เป็นธรรมเป็นจำนวนถึง 10,000 ปอนด์ และกรณีพิพาทในเรื่องอื่น ๆ ก็ล้วนแต่ร้ายแรงและรีบด่วน ซึ่งถ้าไม่ได้รับการแก้ไข ผู้รับเหมาจำเป็นจะต้องหยุดงานทั้งหมด ซึ่งเป็นความเสียหายของเขา และเป็นการล่าเอียงที่แสดงถึงความรังเกียจผลประโยชน์ของชนชาติอังกฤษในไทย นายแคมป์เบลล์จึงขอร้องให้รัฐบาลอังกฤษช่วยเหลือและพิทักษ์ผลประโยชน์ของเขา

¹ ส่วนวนเดียวกัน, "Campbell to Prince Bidyalabh, " Copy, July 17, 1893.

² Ibid. [แคมป์เบลล์อ้างถึงจดหมายของเขาที่มีถึงเจ้ากรมรถไฟ ฉบับวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2436].

³ Ibid.

โดยรับความที่สุด¹

ดูเหมือนว่านายแคมป์เบลล์จะตระหนักถึงจุดอ่อนของรัฐบาลอังกฤษที่หัวเกรงการ
 แฉอิทธิพลของเยอรมันในประเทศไทย ดังนั้นในบันทึกฉบับที่ว่าควย "กรณีพิพาทระหว่าง
 รัฐบาลสยามและผู้รับเหมาสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา (Matters in
 dispute between the Government of Siam and the Contractor for the
 construction and equipment of the Bangkok - Korat Railway) จึงเป็น
 บันทึกที่กล่าวหานายเบทเกะเจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมันอย่างรุนแรง โดยผู้รับเหมาพยายาม
 โนมนาวให้รัฐบาลอังกฤษเห็นว่าพฤติกรรมของเจ้ากรมรถไฟเป็นการวางรากฐานอิทธิพล
 เยอรมันในประเทศไทย นายเบทเกะโดยการสนับสนุนของทีมงานซึ่งเป็นชาวเยอรมันได้
 ควบคุมการบริหารงานในการสร้างทางรถไฟทั้งหมด นายแคมป์เบลล์ได้ฟื้นความเก่าครั้ง
 ยืนแข่งขันประมูลราคาสร้างทางกับบริษัทเยอรมันว่า

...นายเค. เบทเกะ วิศวกรชาวเยอรมัน ผู้ดำรงตำแหน่ง
 เจ้ากรมรถไฟและได้รับความช่วยเหลือจากทีมงานชาวเยอรมัน
 มีอำนาจควบคุมการก่อสร้างทางรถไฟทั้งหมด เมื่อมีการยื่น
 ประมูลราคากัน นายเบทเกะก็ได้แสดงความเป็นปฏิปักษ์ต่อผู้
 รับเหมาชาวอังกฤษอย่างเปิดเผย

...ข้าพเจ้า [แคมป์เบลล์] ไม่ได้พูดเกินกว่าเหตุที่ว่า เขา
 [เบทเกะ] ได้ใช้วิธีการทุกอย่างเท่าที่อำนาจจะอำนวยให้ทั้ง
 อุตสาหกรรมและอุตสาหกรรมในการช่วยโอบรับบริษัทเยอรมัน ซึ่งมี
 ฝูงงานของเขาเมื่อครั้งยังอยู่ในประเทศจีนในฐานะตัวแทน
 ทางครุฑและบริษัทอื่นๆ ของเยอรมัน เป็นผู้ใกล้ชิดผู้รับเหมา
 พฤติกรรมของเขาเป็นเรื่องอื้อฉาวมาก และเลขาธิการของเขา
 เขา² ได้ทำหน้าที่เปิดโปงความประพฤติของเขา [เบทเกะ]

¹สำนวนเดียวกัน, "Campbell to Her Majesty's Principal Secretary
 of State for Foreign Affairs," Aug. 24, 1893.

²เลขาธิการกรมรถไฟที่แคมป์เบลล์อ้างถึงคือนายชาร์ลส์ โรฟซิง (Charles
 Roving)

เสนอต่อกรมหลวงเทเวศวงศ์ ฯ ซึ่งข้าพเจ้าได้ส่งสำเนาไปด้วย¹
 ในบันทึกฉบับเดียวกันนี้ แคมพ์เบลล์ได้ฟ้องว่า

...นับตั้งแต่ข้าพเจ้าได้สัญญารับเหมาและเริ่มงานสร้างทาง
 รถไฟ เขา [เบทเกะ] ได้โฆษณาโดยอาศัยอำนาจ
 ในตำแหน่งหน้าที่กฤถวนและถวงความกวหนวของงาน โดยมี
 จุดมุ่งหมายเพียงอย่างเดียว คือ ก้าจัดข้าพเจ้าออกไปจากงาน
 นี้ เขาได้พยายามใส่ชอก้าชนคั้งคั้งในสัญญารับเหมาปายราย
 ข้าพเจ้าในมากที่สุด เขาได้ตีความในสัญญาในตรงข้ามกับความ
 หมายที่แท้จริง และโคเสนอเรื่องราวที่ไม่ถูกตองตอคณะเสนาคือ...²

นอกจากนี้ นายแคมพ์เบลล์ยังกล่าวหาว่า นายเบทเกะได้กราบทูลแนะนำผู้รักษาการแทน
 เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ ซึ่งเป็น "... (เจ้านายพระองค์หนึ่งที่ไม่เคยเดินทางออกนอก
 ประเทศสยามและไม่รู้อะไรที่เกี่ยวกับการรถไฟเลย)"³ ให้เข้าใจเรื่องต่าง ๆ อย่างผิด ๆ
 ถูก ๆ ทั้งนี้เพราะทางเดียวที่คณะเสนาคีจะทราบเรื่องต่าง ๆ ได้ คือ ผ่านทางเจ้ากรมรถไฟ
 แต่เมื่อเขายื่นเรื่องอุทธรณ์โดยตรงต่อผู้รักษาการแทน เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการก็ไม่ได้รับ
 ผลตอบสนองที่พอใจ ดังนั้นเขาจึงเห็นว่าควรนำเรื่องเสนอต่อศาลอนุญาโตตุลาการโดย
 เร็วที่สุด แต่ก็ได้รับการปฏิเสธจากรัฐบาลไทยว่า ไม่มีเหตุผลสมควรแก่การพิจารณาในเวลา
 นั้น เพราะจะมีอนุญาโตตุลาการโคกตอเมื่อหมคอายุของสัญญาคือ ห้าปีหลังจากเริ่มสร้าง
 ทาง ซึ่งผู้รับเหมาตีความว่า การกระทำเช่นนี้เท่ากับรัฐบาลไทยตั้งตัวเป็นอนุญาโตตุลาการ
 เสียเองโดยไม่มีสิทธิ เพราะผู้รักษาการแทน เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการทรงโต้แย้งว่า

¹ กงบรรณสาร, แฟ้มที่ 9 ส่วนวันที่ 1 ตอน 12 พ.ศ. 2436, "Matters in
 dispute...Statement by the Contractor."

² Ibid.

³ Ibid., ... (one of the Royal Princes who has never been out
 of Siam and knows nothing about Railways)."

ผู้รับเหมาเป็นฝ่ายผิด ซึ่งนายแคมพเบลล์คิดว่าพระองค์ทรงทำตามคำแนะนำของเจ้ากรมรถไฟ ทางเดียวที่ผู้รับเหมาคิดว่าจะตัดสินเรื่องราวต่าง ๆ ได้ คือ ส่งเรื่องให้ศาลแห่งการอุทธรณ์ครั้งสุดท้าย (Court of Ultimate Appeal) เป็นผู้พิจารณา แต่ทั้งนี้กระทรวงการต่างประเทศอังกฤษต้องเร่งดำเนินการแทรกแซง เพื่อป้องกันการกลั่นแกล้งของชาวเยอรมันต่อผู้รับเหมาชาวอังกฤษในประเทศไทย¹

หลังจากนั้นไม่นาน พระยามหาโยธา ราชทูตไทยที่ลอนดอนได้มีโทรเลขกราบทูลกรมหมื่นพิทยลาภ ๆ ว่า นางจาร์จัน แมทีซัน ซึ่งได้ค่าประกันแคมพเบลล์ในวงเงิน 50,000 ปอนด์ (คิดเทียบค่าแลกเปลี่ยนในเวลานั้นเท่ากับ 500,000 บาท) ได้ตกลงที่จะถอนตัวออกจากการค้าประกัน โดยอ้างว่ารัฐบาลไทยทำผิดสัญญา² แต่กระทรวงการต่างประเทศไทยปฏิเสธขอลงกล่าวหาดังกล่าวและไม่สามารถยอมรับการเพิกถอนหรือลดจำนวนเงินค่าประกันของนางแมทีซันได้³

ในวันที่ 19 ตุลาคม พ.ศ. 2436 (ค.ศ. 1893) เจ้ากรมรถไฟได้ทำรายงานว่า คอยขอเรียกครองและการรอกทุกขของนาย จี. เมอเรีย แคมพเบลล์ ผู้รับเหมาสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา (Report regarding the claims and complaints of Mr. G. Murray Campbell Contractor for the construction of the Nagara Rajsima Railway) เป็นรายงานยาวเหยียด ขบวนการพดติกรรมของผู้รับเหมาตั้งแต่ครั้งทำการอยู่ในสเตรทเซทเทอลเมนต์ เมื่อมารับเหมาสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา รัฐบาลไทยก็มอบความเชื่อถือให้เพราะผู้รับเหมาได้รับการรับรองจากเจ้าเมืองสิงคโปร์ ทูตอังกฤษ และกงสุลใหญ่ (Consul General) ในกรุงเทพฯ แต่แคมพเบลล์ได้ทำการหลอกลวงรัฐบาลไทยเช่นเดียวกับที่เขาเคยสร้างความเสียหายให้แก่ทางรถไฟในมลายูจนรัฐบาลกัวดาลัมเปอร์ต้องเลิกสัญญา เมื่อรับงานในไทยผู้รับเหมาไม่ตั้งใจทำการ เขา

¹สำนวนเดียวกัน, "Matters in dispute...."

²สำนวนเดียวกัน, "Bethge to Prince Devawongse," No. 3086 III Cb, Sept. 28, 1893.

³สำนวนเดียวกัน, "From His Majesty's Foreign Office to Phya Maha Yota," Copy, Tel., Sept. 28, 29, 1893.

บริหารงานไม่ได้ผล และเพิกเฉยกับข้อเสนอแนะของกรมรถไฟ การสร้างทางไม่รุดหน้า และเป็นที่แน่นอนว่าจะเสร็จไม่ทันตามกำหนด แต่ถึงกระนั้นรัฐบาลไทยก็ยังอดทนและพยายามตกลงกับผู้รับเหมาในปัญหาต่าง ๆ โดยวิธีการอะลุ่มอล่วย ทั้งที่ถูกเอาเปรียบอย่างรุนแรง ซึ่งแทนที่ผู้รับเหมาจะร่วมมือกับรัฐบาลควยคือ กลับยิ่งเรียกร้องผลประโยชน์มากขึ้นและทำการค้ำกำไรจนเกินเหตุ เช่น ระดมสร้างเหล็กมาจนเกินกว่าที่จะใช้ได้หมดในเวลา 3 ปี ทั้งที่ยังไม่มีท่าทีว่าจะวางรางรถไฟได้เลย เมื่อรัฐบาลสั่งห้ามการสั่งสิ่งของอีก นายแคมพเบลล์กลับถือเป็นโอกาสที่จะหาความกับรัฐบาล โดยเรียกร้องค่าเสียหายมากกว่า 100,000 บาท ทั้งที่ได้กำไรจากการส่งของเกินส่วนให้แก่รัฐบาลถึง 300,000 บาทแล้ว นอกจากนี้ในบันทึกฉบับนี้ยังรายงานถึงการเอาเปรียบด้านการเงินของนายแคมพเบลล์อีกหลายประการ

ข้อพิพาทนายแคมพเบลล์ล้มเหลวในการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา คือการทำงานโดยไม่มีแผนงานและแบบอย่างเลย ในเวลา 18 เดือน เขามีผลงานเพียงการพบดิน ซึ่งมอบให้ผู้รับเหมารายย่อยซึ่งเป็นชาวจีนที่ทำงานเลวที่สุดเป็นผู้รับช่วง และมีสะพานไม้ซึ่งสร้างได้ครึ่ง ๆ กลาง ๆ 3 สะพาน ทั้งที่ตามเวลานี้แล้ว ผู้รับเหมาควรที่จะสร้างทางตั้งแต่อยุธยาถึงเขตภูเขาได้เสร็จเรียบร้อยแล้ว และในขณะที่สร้างสะพานไม้ยังไม่เสร็จ แคมพเบลล์ก็ร้องว่าจะสร้างสะพานเหล็กแทน ไม่ทันที่กรมรถไฟจะตัดสินใจอย่างไร เพราะต้องใช้เวลาพิจารณาการอย่างละเอียด ผู้รับเหมาก็เรียกร้องค่าทำขวัญในการเสียเวลาอีก ทั้งที่ต่อมากรมรถไฟก็โอนอ่อนตามความประสงค์ของผู้รับเหมาที่จะให้สร้างสะพานเหล็ก

อนึ่ง ในเรื่องรถจักรและรถโดยสารนั้น ผู้รับเหมาได้ทำการเปลี่ยนแปลงคุณภาพให้เลวลง ไม่เป็นไปตามแบบที่ตกลงกับกรมรถไฟ ดังนั้นกรมรถไฟจึงสงวนสิทธิในการตัดราคาลง ซึ่งทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะให้มีอนุญาโตตุลาการตัดสินในเวลาต่อไป

ในที่สุด เจ้ากรมรถไฟโดยอ้างว่าปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นนั้น กรมรถไฟมิได้คิดหลีกเลี่ยงการมีอนุญาโตตุลาการเลย แต่เห็นว่าควรให้โอกาสผู้รับเหมาพิสูจน์ผลงานของเขา และในขณะเดียวกัน เพื่อให้ นายแคมพเบลล์สะสมขอเรียกร้องของตนไว้มากจนสมควรที่จะจัดให้มีศาลอนุญาโตตุลาการ เพราะการจัดให้มีการตัดสินโดยอนุญาโตตุลาการนั้นต้องสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมาก กรมรถไฟจึงต้องการให้มีเพียงครั้งเดียวและให้เกิดผลอย่างจริงจัง แต่ถ้าวางเป็นจะต้องมีอนุญาโตตุลาการจริง ๆ แล้วก็ต้องจัดขึ้นที่กรุงเทพฯ ไม่ใช่ที่ยุโรป

ตามข้อเสนอของฝ่ายผู้รับเหมา เพราะจะเป็นการเสียเปรียบในรูปคดีที่กรมรถไฟยอมไม่ได้ และจะตองให้ผู้ตัดสินเดินทางมาดูผลงานที่แท้จริงของนายแคมเบลล์ เพื่อให้ประจักษ์ถึงความเหลวแหลก จึงเป็นไปได้ที่จะยอมให้ผู้รับเหมาได้เปรียบอีกจากการตั้งอนุญาโตตุลาการครั้งนี้

ความจริงแล้ว นำพระทัยของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวนั้น ทรงปรารถนาการประนีประนอมกับผู้รับเหมาเป็นที่สุด เพราะจุดมุ่งหมายของพระองค์นั้น คือ การสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ให้สำเร็จลุล่วงไปโดยเร็ว ดังจะเห็นได้จากพระราชดำริที่ว่า

...ม. มุเรแคมเบลล์ผู้รับเหมาทำรถไฟ... ก็กรมรถไฟเกิดอุกฤษณ์ขึ้น เสนอได้นำความทูลนี้เสนอ ณ ที่ประชุมแล้วนั้น การที่ให้ที่ประชุมปลุกษานันต์แล้ว แต่ฉันใดการเราจะแล้วใด อuyaไปติดเป็นความกันเสีย ขอให้หลีกเลี่ยงการเราแล้วสำเร็จลงได้ เพราะมันวิวาทกันสำหรับเราจะเสียเงินและป่วยการฝ่ายเดียวเท่านั้น...²

ในเรื่องความวิวาทกันระหว่างกรมรถไฟกับผู้รับเหมา นายเบทเกเองก็เคยยอมรับผิดกับเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการที่ไม่ได้ระงับภัยจากผู้รับเหมาเลย ดังจะเห็นจากความที่กรมหมื่นสรรพสิทธิประสงค์กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวว่านายเบทเกได้กราบทูลพระองค์ว่า "...ในเรื่องที่เกิดขึ้นนี้ตัวแกผิดด้วย ไม่นึกแต่เดิมว่า มุเรแคมเบลจะเป็นคนโกงเช่นนี้..."³

¹สำนวนเดียวกัน, "Report No. 3378 III Cb.," Oct. 19, 1893.

²ก.จ.ช., ร.5 ขบ. 5.3 ปีก 1 เรื่องความกรมรถไฟสายนครราชสีมา ปี 112 - 113 - 114 "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง กรมหมื่นสรรพสิทธิประสงค์," สำเนา, ที่ 19/2878, 18 พฤษภาคม ร.ศ. 112.

³ปีกเดียวกัน, "กรมหมื่นสรรพสิทธิประสงค์ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, " ปรากฏในบันทึกทูลพระราชหัตถเลขาที่ 19/2878, สำเนา, ม.ป.ท.

รัฐบาลอังกฤษ เริ่มแสดงบทบาทแทรกแซงปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างกรมรถไฟกับผู้รับ
 เหมายครั้งนี้ เมื่อกงสุลอังกฤษในกรุงเทพฯ คือ นายเฟรนช์ (French) ได้ขอสำเนาการ
 คัดต่อระหว่างกรมรถไฟและผู้รับเหมายที่สมบูรณ์และละเอียดทุกแง่ทุกมุม เพื่อจะได้นำงาน
 ไปยังรัฐบาลที่ลอนดอนให้ประจักษ์ถึงความคิดเห็นและเหตุผลของทั้งสองฝ่าย ซึ่งเจ้ากรม
 รถไฟได้มอบแฟ้มรวบรวมเอกสารสัญญาการสร้างทางรถไฟและเอกสารการติดต่อทั้งหมด
 เพื่อให้กงสุลอังกฤษสามารถเข้าใจความจริงของข้อขัดแย้งที่สืบสนและยืดเยื้อ และในกรณี
 ที่จำเป็นกรมรถไฟพร้อมที่จะส่งสำเนาเอกสารทั้งหมดให้กระทรวงการต่างประเทศอังกฤษ
 พิจารณา¹

แม้ว่ารัฐบาลอังกฤษจะดำเนินการแทรกแซงในเรื่องนี้ แต่ฝ่ายไทยก็พร้อมที่จะพิสูจน์
 ว่าข้อร้องเรียนของนายแคมป์เบลล์ไม่เป็นความจริง รัฐบาลมีเหตุที่จะโต้แย้งในการที่ผู้รับ
 เหมายทำไม่ได้หลายอย่าง และพร้อมที่จะตกลงกับนายแคมป์เบลล์โดยเรียบร้อย แต่ทำไม
 ได้เพราะผู้รับเหมายจะเอาเปรียบเท่าเดียวและเรียกร้อยอย่างเหลือเกิน² ทางทางแม่ที่ขึ้นผู้
 ประกันนายแคมป์เบลล์ก็ได้เร่งเร้าให้ทูตไทยที่ลอนดอนเสนอรัฐบาลไทยให้มีคนกลางตัดสินขอ
 ลำบากต่าง ๆ ซึ่งทางทางอาจวาลวนแต่เป็นเรื่องรอนที่สำคัญยิ่ง เช่น การที่รัฐบาลยึดเงิน
 บางส่วนของผู้รับเหมาย การไม่ยอมทำขัญผู้รับเหมาย³

ท่าทีของรัฐบาลอังกฤษก้าวไปอีกขั้นหนึ่ง เมื่อกระทรวงการต่างประเทศอังกฤษ
 ได้สืบสวนความประพฤติของนายแคมป์เบลล์จาก เซอร์เซซิล เคลมันตี สมิท (Sir Cecil
 Clementi Smith) ขาหลวงใหญ่ของสเตรทเซพเทอลเมนต์ และเซอร์สมิทเห็นว่าสมควร

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 9 ส่วนวันที่ 1 ตอน 12 พ.ศ. 2436 "Report
 No. 3373 III Cb, Oct. 19, 1893.

² ส่วนวันเดียวกัน, "Prince Devawongse to Phya Maha Yota," Copy,
 Oct. 22, 1893.

³ ส่วนวันเดียวกัน, "พระยามหาโยธา กราบทูล กรมหลวงเทเวศวงศ์ ฯ,"
 ที่ 94, 3 พฤศจิกายน ร.ศ. 112.

ที่รัฐบาลอังกฤษจะอุดหนุนช่วยเหลือนายแคมเบลล์ในกรณีพิพาทกับกรมรถไฟ

ทางด้านผู้รับเหมานั้น ภาวการณ์แวดล้อมได้บีบให้เขาตาจนเช่นเดียวกัน เนื่องจากฐานะส่วนตัวของนายแคมเบลล์มิได้ร่ำรวยแต่ประการใด ประกอบกับห้างแม่ที่ซันได ปฏิเสธไม่ให้ผู้รับเหมาพึ่งพาทางการเงินต่อไป โดยอ้างเหตุว่ารัฐบาลไทยได้หักเงินของ นายแคมเบลล์อย่างไม่ยุติธรรม เมื่อไม่ได้รับการอุดหนุนจากนายทุนและไม่สามารถหาเงิน จากแหล่งการเงินอื่นและจากผู้รับเหมาไม่จัดการแก้ปัญหาที่กำลังโต้แย้งกับรัฐบาลไทยใหญ่ติ ดลงได้โดยเร็ว การสร้างทางรถไฟก็ต้องหยุดชะงัก เพราะนายแคมเบลล์ไม่มีเงินพอที่จะ คำเนินการ ทำให้รัฐบาลไทยต้องประสบความเสียหายด้วย ในขณะที่ผู้รับเหมา ก็ เตรียมการเรียกร้องค่าทำขวัญเพิ่มขึ้นอีกเป็นจำนวนเงินสูงลิ่ว เพราะแน่ใจว่าจะได้รับ การสนับสนุนอย่างแข็งขันจากรัฐบาลอังกฤษ

โดยเหตุยุ่งยากดังกล่าวนี้ ลอร์ดโรสเบอรี (Lord Rosebery) รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงการต่างประเทศอังกฤษ จึงไว้ใจว่าพระยามหาโยชาจะอธิบายให้รัฐบาลไทย ทราบว่า

...เป็นการรอนสำคัญอันยิ่งใหญ่ ที่จะต้องใช้เงินซึ่งได้หัก
ไว้เกินสัญญาอันคั้นไห้แก่แคมเบลล์เสียโดยเร็ว แลต้องตกลง
ในข้ออื่น ๆ ที่ผู้ยงกันนั้นโดยที่มีคนกลางตัดสินหรือโดยที่จะจัด
พร้อมกันอย่างน้อยอย่างใด...²

จากท่าทีของรัฐบาลอังกฤษย่อมเป็นที่ประจักษ์ชัดว่า ถ้าหากรัฐบาลไทยยังรังรอ การจัดให้มือนญาโตตุลาการต่อไปแล้ว รัฐบาลอังกฤษจะดำเนินการบีบบังคับทางด้านกฎหมาย ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและฐานะการเมืองของไทย เป็น การเสี่ยงต่อเหตุการณ์ร้ายแรงซึ่งอาจจุกลามเป็นเรื่องใหญ่โต โดยเฉพาะลอร์ดโรสเบอรี

¹ ส่วนวนเดียวกัน, "Sanderson to Verney," Copy, Oct. 27, 1893.

² ส่วนวนเดียวกัน, "พระยามหาโยชา กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ,"

นั้นเป็นนักจักรวรรดินิยมผู้สนับสนุนโครงการแผ่ขยายอาณานิคมโดยวิธีการที่รุนแรงด้วย¹

ดังนั้นรัฐบาลไทยจึงได้ส่งนายเพ. โรนส์ (P. Rohns) หัวหน้าวิศวกรกรมรถไฟชาวเยอรมันออกไปยังยุโรปเพื่อเลือกหาผู้ทรงคุณวุฒิที่จะเป็นที่ไว้วางใจได้ให้เป็นอนุญาโตตุลาการซึ่งฝ่ายไทยจัดขึ้นเพื่อพิจารณาความในระหว่างกรมรถไฟหลวงกับนายแคมเปเบลร่วมกับเซอร์กิลฟอร์ด โมลส์เวิร์ธ ที่ฝ่ายผู้รับเหมาจัดมา ในการนี้ กรมหลวงเทเวศร์ ๗ ได้มีคำสั่งให้ทูตไทยทุกประเทศในยุโรปร่วมมือกันเพื่อเสาะหาผู้ทรงคุณวุฒิในกิจการรถไฟมารับหน้าที่ดังกล่าว โดยวิธี "...แนะนำมิสเตอร์เทอโรนส์ไปยังราชาธิปไตย ถ้าเสนาบดีต่าง ๆ เพื่อที่จะช่วยให้ทำการได้ทุกอย่าง..."²

กรณีคดีระหว่างผู้รับเหมา กับ กรมรถไฟนั้น ความเห็นของผู้บริหารในสมัยนั้นมั่นใจว่าฝ่ายไทยมีเหตุผลดีพอที่จะสู้คดีได้ แมแต่พระเจ้าอนงยาเชอพระองค์เจ้าสวัสดิโสภณ อัครราชทูตไทยที่ปารีสซึ่งได้ทรงตรวจดูหนังสือโต้ตอบที่มีไปมาระหว่างคู่ความทั้งสองฝ่าย เทียบกับหนังสือสัญญาและข้อบังคับในเรื่องนี้ตลอดแล้ว ก็ทรงเห็นว่าพอที่จะต่อสู้กับผู้รับเหมาได้ แต่เลขาธิการสถานทูตไทยที่ลอนดอน คือ เวอร์นีย์ กลับมีความเห็นว่า

ขอความตามรีปอร์ตรายงานของมิสเตอร์แคมเปเบล -
ในข้อหาเจ้าพนักงานไทยได้ตรวจราชการเขาแล้ว เช่น
ขอให้เขารับเงินตามบัญชี ครั้นเขาขอรับเงินตามบัญชี
ก็จับขังก็เอาเงินเขาไว้มากเกินกว่ากำหนดหนังสือสัญญา
ข้อนี้เจ้าพนักงานไทยมีความผิดแต่ทำให้ราชาธิปไตยสยามได้
ความยากลำบากเสียผลประโยชน์เป็นอันมาก จึงเห็นว่าเงิน
เงินที่ยึดไว้ให้แก่มิสเตอร์แคมเปเบลเสียแล้ว คิดเงินในแก่

¹ PKD...II, foot note No. 170, p. 429.

² กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 9 ส่วนวันที่ 1 ตอน 12 พ.ศ. 2436, "คำสั่งของกรมหลวงเทเวศร์ ๗ ปรกระการ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ ที่ 50/14801 ประทับตราบัวแก้วลง ลงวันที่ 15 พฤศจิกายน ร.ศ. 112."

มิตเตอมอเรแคมเบลอีกสัก ๕ 10,000 แล้วไฉนออกเสียจาก
 ฎารับเหมว กับไฉนมิเตอบเขเกออกจวที่เจากรมรดไฟเสีย
 ควบ จะไฉนทำไหรราชาธิปไตยสยามไฉนความยากลำบากอีก
 ต่อไป...¹

คำแนะนำของนายเวอรัญนี่ พระยามหาโยธาเห็นเป็นเรื่องแปลกประหลาด จึง
 ได้ตอบว่า "...ราชาธิปไตยสยามจะไม่ให้เงินแก่มิตเตอมอเรแคมเบลและจะไม่ไฉนมิเตอบ
 เขเกเจากรมรดไฟควบเลยเป็นอันขาด..."² และชี้ข้อความว่าตามรายงานของนายเบท-
 เกสามารถแกชอกลาวหาของนายแคมพเบล แต่นายเวอรัญนี่คงจะยื่นคะยอให้รัฐบาลไทย
 ยอมรับชอกลาวหาของผู้รับเหมาวาจริงทุกขอ และให้ยอมแพ้โดยไม่ต่อสู้ความเลย โดย
 อางว่าให้ยอมให้เงินแกผู้รับเหมาศี้ เพื่อจะไม่เป็นที่มาคหมางทางไมตรีกับอังกฤษ ทั้งนี้
 ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขว้รัฐบาลไทยของไฉนนายเบทเกออกจวตำแหน่งเจากรมรดไฟควบ³

ต่อมานายเวอรัญนี่และนายมอส บลินเคิล ได้พบปะปรึกษากันและร่วมแสดงความ
 เห็นคักคานการจะให้มื่อญวาทศุดการชำระคักนี้ นายเวอรัญนี่ได้กราบทูลพระองค์เจ้า
 สวัสดิโสภณา ถึงรัฐบาลไทยจะชนะคักนี้และพิสูจน์ไฉนวนายแคมพเบลกระทำกรหลอ
 ลวง และเขาจะคักใจที่ประจักษ์ความทุจริตของผูรับเหมานั้นคัก แต่เขาไม่ยากเห็นกรม
 รดไฟหรือแม่แต่กรหนึ่งกรมิคักที่มื่อเชื่อพระวงศ์อันไกลชิดของพระบาทสมเด็จพะเจ้าอยู่หัว
 เป็นเสนาบดี คักถูกชักนำลงไปเกลือกกคักกับเรื่องวิวาทส่วนตัวระหว่างคนเยอรมันและ
 คนอังกฤษ นายเวอรัญนี่ยืนยันว่าจดหมายฉบับล่าสุดของเจ้าพระยาอภัยราชาที่มีถึงเขาก็ได้
 แสดงความกริ่งเกรงว่า กรณพิพาทระหว่างผูรับเหมากับกรมรดไฟอาจมีผลกระทบกระเทือน
 ถึงการเสด็จพระราชดำเนินไปประเทศอังกฤษ เพราะจะไม่เป็นที่ยินดีในทางไมตรีเท่าที่หวัง
 เวอรัญนี่จึงคักไฉนวนายแคมพเบลเป็นเพียงคนธรรมดาคนหนึ่งซึ่งรับทำการของรัฐบาลไทย.

¹สำนวนเดียวกัน, "พระยามหาโยธา กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ๖,"

ที่ 111, 8 ธันวาคม ร.ศ. 112.

2, 3 เพิ่งอาง.

ไม่ควรให้ความสำคัญมากจนมีผลสะท้อนต่องิการแผ่นดิน ควรจะประนีประนอมกับผู้รับเหมาเสีย เพราะถ้าไม่ยินยอมกันก็จะทำความเสียหายให้แก่รัฐบาลไทยเป็นอันมาก¹

ทางคานนายมอส บลันเคล นั้น ได้แสดงความเห็นใจในกรณีที่ผู้รับเหมาต้องประสบความเสียหายเพราะค่าแลกเปลี่ยน เนื่องจากเกิดความผันผวนค่าระบบเงินตราของไทยทำให้ค่าของเงินบาทลดลง เมื่อแคมป์เบลลงนามในสัญญารับเหมานั้น เงินบาทมีค่า 10 บาทต่อ 1 ปอนด์ แต่เมื่อถึง พ.ศ. 2436 (ค.ศ. 1893) ค่าแลกเปลี่ยนบาทก็ตกลงเป็น 15 บาทต่อ 1 ปอนด์ และมีแนวโน้มว่าจะตกต่ำลงอีก ทำให้ผู้รับเหมาต้องประสบความลำบากเพราะในสัญญานั้นระบุให้ชำระเงินแก่ผู้รับเหมาเป็นเงินบาท แคมป์เบลกล่าวว่าเมื่อทำหนังสือรับเหมาเขาไม่ใ้ลวงรู้ว่าจะเกิดเหตุเช่นนี้ แมแต่กรมหลวงเทวะวงศ์ ๗ ก็ทรงรับว่านายแคมป์เบลเป็นคนเคราะห์ร้ายที่หนังสือสัญญารับเหมาของเขาไม่ได้ป้องกันความเสียหายเรื่องค่าแลกเปลี่ยน พระองค์จึงทรงพระดำริจะจัดการให้ความเสียหายนั้นเบาลง ซึ่งผู้รับเหมาได้กราบทูลความในเวลาเช้าเฝ้าว่า เงินกำไรที่เขาควรได้ตามกฎหมายในการสั่งซื้อเครื่องล้อเลื่อน พาหนะต่าง ๆ ที่ใช้ในกิจการรถไฟก็พลอยสูญไปเพราะค่าแลกเปลี่ยน เมื่อนายมอส บลันเคลแนะนำให้ผู้รับเหมาปรองคองกับรัฐบาลไทย นายแคมป์เบลยินยอมตกลงที่จะยกฟ้องกรมรถไฟในข้อหาต่าง ๆ ถ้ารัฐบาลไทยตกลงที่จะชดใช้เงินค่าสิ่งของทั้งปวงที่มาจากยุโรป ในอัตรา 10 บาทต่อ 1 ปอนด์ ตามหนังสือสัญญา แต่จะไม่ใช้อัตราในส่วนรับเหมาสร้างสะพานเหล็ก 18 สะพาน² (หมายความว่าให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนใหม่) และมอบอำนาจให้นายมอส บลันเคลทูลความแก่พระองค์เจ้าสวัสดิโสภณ แต่พระองค์เจ้าสวัสดิโสภณ

¹สำนวนเดียวกัน, "Verngy to Prince Svastisophon," Copy, Jan. 25, 1893.

²สำนวนเดียวกัน, "สัญญาระหว่างยี่มาเรแคมเบอล และ เอแอสมอสบลันเคล," สำเนาเก่าแปลที่ 20973, 8 ธันวาคม ร.ศ. 112.

ไม่ทรงยอมที่จะพิจารณาเงื่อนไขดังกล่าว เพราะทรงมั่นพระทัยว่าจะสู้คดีกับผู้รับเหมาได้
แต่นายมอส บลันเคลเห็นว่าหลักฐานของฝ่ายไทยอ่อนมาก และนายแคมพเบลล์ก็มีท่าทีกล้า
แข็งขึ้นทุกวัน จนถึงขั้นมีหนังสือขูรัฐบาลไทย ไม่ยอมรับการประนีประนอมแต่พอดี นอกจาก
ว่าเขาจะได้เปรียบจนพอใจเท่านั้น เพราะนายแคมพเบลล์เชื่อว่า จะได้รับประโยชน์จาก
การชำระความโดยศาลอนุญาโตตุลาการ ผู้รับเหมาได้อาคะแนนเสียงสนับสนุนจากหนังสือ
พิมพ์ไทมส์ (The Times) และจากเจ้าหน้าที่ในสถานทูตและสถานกงสุลอังกฤษในประเทศไทย
ไทย นอกจากนี้บุคคลที่มีอิทธิพลในวงการค้าและการเงินของอังกฤษที่อยู่เบื้องหลังแคมพเบลล์
คือ นายห้างแมทสัน ซึ่งสามารถใช้อิทธิพลทำลายความเชื่อถือของบรรดานายทุนอังกฤษใน
กรุงลอนดอนที่มีต่อรัฐบาลไทย เพราะห้างแมทสันมีชื่อเสียงทำการติดต่อเกี่ยวข้องกับบริษัท
หรือห้างร้านใหญ่ที่มีทุนอุดหนุนมากทั่วโลก ข้อสำคัญที่นายมอส บลันเคลย้ำก็คือ ฝ่ายที่สนับสนุน
ลัทธิอาณานิคมกำลังมีอำนาจทางการเมืองอยู่ในอังกฤษ ดังนั้น การที่ลอร์ด โรสเบอรี เข้า
ข้างและช่วยเหลือผู้รับเหมาอย่างแข็งแรงก็เป็นที่เชื่อแน่ว่า ทัศนนิยมของชาวอังกฤษก็คง
เห็นด้วยกับนโยบายนี้ ถ้ารัฐบาลไทยกระทำการกดขี่ผู้รับเหมาอังกฤษ รัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงการต่างประเทศของอังกฤษซึ่งได้รับคะแนนนิยมจากประชาชนอยู่มาก อาจกระทำ
การรุนแรงต่อประเทศไทยได้ เพราะมีปัจจัยสนับสนุนอยู่หลายประการ¹

ดังนั้นทั้งนายมอส บลันเคลและนายเวอเรนีย์จึงเห็นว่า ถ้าพระบาทสมเด็จพระ
จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจะเสด็จพระราชดำเนินไปอังกฤษในปีรุ่งขึ้น (พ.ศ. 2437) หรือ
(ค.ศ. 1894) ตามคำเล่าลือแล้ว² การที่จะระงับการชำระคดีความกรณีพิพาทนี้ไม่ให้เกิด

¹ จำนวนเดียวกัน, "มอส บลันเคล ถึง เวอเรนีย์," สำเนาคำแปลที่ 20974,
24 มกราคม ร.ศ. 112.

² พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเตรียมแผนการเสด็จประพาส
ทวีปยุโรปใน พ.ศ. 2437 (ค.ศ. 1894) แต่ต้องเลื่อนออกไปในที่สุด เพราะเกิดข้อ
ขัดข้องบางประการ รวมทั้งพระอาการประชวรของพระองค์ก็เป็นอุปสรรคสำคัญ ต่อมาใน
วันที่ 7 เมษายน พ.ศ. 2440 (ค.ศ. 1897) พระองค์จึงได้เสด็จประพาสยุโรปอย่างเป็นทางการ
เป็นครั้งแรก.

ขึ้นก่อนการเสด็จพระราชดำเนิน ย่อมจะเป็นที่ยินดีแก่ชาวอังกฤษที่จะรับเสด็จ อนึ่ง
 ราชอาณาจักรชาวอังกฤษของไทยทั้งสองเห็นว่า การที่เกิดเป็นความกันนั้นเป็นเพราะเจ้ากรม
 รถไฟมีเรื่องไม่ถูกกับผู้รับเหมาเป็นการส่วนตัว ซึ่งอาจเป็นการคิดร้ายของนายเบทเคะ
 ตอนนายแคมพเบลล์โดยไม่ได้ตั้งใจชักนำรัฐบาลไทยให้เข้าไปพัวพันด้วย ดังนั้นทางออกทาง
 เดียวก็คือ ทำการประนีประนอมกับผู้รับเหมาเสีย และในเรื่องอัตราแลกเปลี่ยนนั้นควรยินยอม
 ตามเงื่อนไขของผู้รับเหมา หรือมิฉะนั้นก็ปรับค่าให้ผู้รับเหมาเป็น 12 บาท ต่อ 1 ปอนด์ ทั้งนี้
 ฝ่ายไทยตกลงหย่อนให้เพื่อรักษาพระเกียรติยศของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว¹

อย่างไรก็ตาม ทางฝ่ายไทยได้พิจารณาการแล้วเห็นว่าถ้ายอมตามคำเรียกร้อง
 ของผู้รับเหมาและตามคำแนะนำของนายเวอเรนีย์และนายมอส บลินเคลแล้วจะเสียผล
 ประโยชน์ของประเทศมาก ประกอบกับในระยะนั้นเจ้ากรมรถไฟและผู้รับเหมาได้เกิดปัญหา
 ขัดแย้งกันมากยิ่งขึ้น และทั้งสองฝ่ายไคลศความเกรงใจและเชื่อถือกันลงตามลำดับ จนถึง
 ขั้นมีจดหมายโต้ตอบ ประณาม เยาะเย้ยและเสียสติกันอย่างรุนแรง ความหวังที่จะปรอง-
 ดองกันโดยดียิ่งห่างไกลออกไป เมื่อเกิดเรื่องต่าง ๆ ขึ้นผู้รับเหมา ก็จะฟ้องร้องไปทางทูต
 และกงสุลอังกฤษที่กรุงเทพฯ พร้อมกับประท้วงมาทางกระทรวงการต่างประเทศของไทย
 ทางคานเจ้ากรมรถไฟก็ไม่ยอมลดหย่อนผ่อนปรนเช่นกัน เมื่อถูกฝ่ายผู้รับเหมาตอบโต้หรือ
 โจมตีรุนแรง ก็มักจะร้องเรียนรัฐบาลไทยเสมอ ทำให้พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและ
 เสนาบดีที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องของควย เช่น กรมหลวงเทวะวงศ์ฯ และกรมหมื่นพิทยลาภฯ ทรง
 เปื่อหน่ายและหนักพระทัยยิ่งนักที่การสร้างทางรถไฟของไทยซึ่งต้องทุ่มทุนของประเทศจำนวน
 มาก ต้องชะงักหรือดำเนินไปอย่างเชื่องช้าเพราะข้อขัดแย้งของชาวต่างชาติที่มีหน้าที่รับผิดชอบ
 การสร้างทาง ที่ตกลงกันไม่ได้แม้แต่เรื่องเล็ก ๆ น้อย ๆ เนื่องจากมีการแทรกแซง
 คานการเมืองระหว่างประเทศทำให้ทางฝ่ายไม่ยอมแพ้กัน ผู้รับเหมาถือว่รัฐบาลอังกฤษ

¹ ส่วนวนเดียวกัน, "บันทึกเรื่องชำระความมาเรแคมเบอลโดยผู้กลาง โดย
 มอส บลินเคล, " สำเนา, คำแปล, 24 มกราคม ร.ศ. 112.

พร้อมที่จะสนับสนุนคนในปัญหาต่าง ๆ ข้างเจ้ากรรมรถไฟชาวเยอรมันก็ไม่ยอมอ่อนข้อให้แก่ผู้รับเหมาชาวอังกฤษซึ่งพยายามเอาอิทธิพลของรัฐบาลอังกฤษมาบีบบังคับกรรมรถไฟ และลงความเห็นา

...ผู้รับเหมาใดก็ก่อให้เกิดความยุ่งยากเพิ่มมากขึ้นและ
ดูารสร้างทางรถไฟอยู่ในสภาพที่เลวลงทุกวัน ดังนั้น
ข้าพเจ้าจึงขอแนะนำรัฐบาลสยามอย่างจริงจังให้กำจัดคน
ประเภทนี้ โดยลดเลิกสัญญาผู้รับเหมาตามมาตราที่ 20
ขอ 2 ของส่วนหลัง...¹

ศาลอนุญาโตตุลาการครั้งที่ 1

ในวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2437 (ค.ศ. 1894) นายเคมเพอร์มัน อัครราชทูตเยอรมันประจำประเทศไทยได้กราบทูลกรมหลวงเทเวศร์วงศ์ว่า อัครมหาเสนาบดีของจักรวรรดิ (The Chancellor of the Empire) ได้โทรเลขแจ้งให้เขาทราบว่า รัฐบาลแห่งสมเด็จพระจักรพรรดิ (The Imperial Government) ได้ตกลงที่จะแต่งตั้งข้าราชการชั้นสูงชาวเยอรมันผู้หนึ่งเป็นผู้ชี้ขาดฝ่ายไทยในกรณีพิพาทกับผู้รับเหมา โดยมอบให้นายลังเง (Lange) ซึ่งดำรงตำแหน่งหัวหน้าที่ปรึกษาของกระทรวงโยธาธิการเยอรมัน (Chief Councillor to the German Ministry of Public Works) เป็นผู้รับหน้าที่นี้เพราะมีคุณสมบัติที่เหมาะสม และรัฐบาลเยอรมันพร้อมที่จะอนุมัติให้นายลังเงเลขาธิการชั่วคราวเพื่องานนี้โดยเฉพาะ²

ก่อนหน้านั้น กรรมรถไฟเคยติดคอขาราชการกระทรวงโยธาธิการเยอรมัน ชื่อเคมมัน (Councillor Kemmann of Berlin) ให้เป็นคนกลางฝ่ายไทย แต่รัฐบาล

¹สำนวนเดียวกัน, "Bethge to Prince Devawongse," No.473 III Cb.VII Jan. 27, 1894.

²สำนวนเดียวกัน, "Kempermann to Prince Devawongse," Feb. 2, 1894.

เยอรมันไม่ยอมอนุญาต เพราะเตรียมจัดผู้ที่มีความรู้และตำแหน่งสูงกว่านายเคมันให้เป็นผู้ชี้ขาดฝ่ายไทย เพื่อรัฐบาลไทยจะได้มีฐานะมั่นคงขึ้น ในการสู้คดีกับผู้รับเหมา¹ แต่กว่าที่รัฐบาลเยอรมันจะยินยอมให้ข้าราชการชั้นสูงชาวเยอรมันมาทำหน้าที่เป็นตุลาการ ทั้งนายโรนส์และพระยานนพบุรีศรีเกษราราม (ทัต สิงห์เสนี)² อัครราชทูตไทยที่เบอร์ลิน ก็ต้องเข้าชี้แจงการต่อเจ้าหน้าที่ชั้นสูงของกระทรวงการต่างประเทศเยอรมัน เพราะแบบบุคคลสำคัญของเยอรมันส่วนใหญ่เห็นว่าควรจะช่วยเหลือรัฐบาลไทยในการครั้งนี้ แต่ยังมีเสียงคัดค้านอยู่บ้าง เพราะเจ้าหน้าที่ในราชการเยอรมันบางคนมีความรังเกียจ ไม่เต็มใจที่จะให้จัดตั้งอนุญาโตตุลาการ เนื่องจากระลึกถึงความเก่าครั้งอังกฤษแย่งสัมปทานรถไฟ และรัฐบาลไทยมอบให้ฝ่ายอังกฤษเป็นผู้รับเหมาสร้างทาง³

อย่างไรก็ดี กระทรวงการต่างประเทศเยอรมันได้มีโทรเลขถึงเอกอัครราชทูตเยอรมันที่กรุงลอนดอน ให้หยั่งท่าทีของรัฐบาลอังกฤษว่าจะมีความรังเกียจในการที่รัฐบาลเยอรมันจะให้อนุญาโตตุลาการชำระความในเรื่องนี้แก่รัฐบาลไทยหรือไม่ เนื่องจากปัญหาเรื่องนี้มีแนวโน้มไปทางคานการ เมืองคยว⁴ อีกประการหนึ่งรัฐบาลเยอรมันสืบทราบว่าเซอร์ กิลฟอร์ด โมลสเวิร์ธ เป็นผู้ที่มีความชำนาญ มียศศักดิ์และตำแหน่งเป็นที่นับถือ จึงคิด

¹ ส่วนวนเดียวกัน, "กรมหลวงเทเวระวงศ์ ๑ กราบทูล กรมหมื่นพิทยาลภ ๑," สำเนา, 2 พฤษภาคม ร.ศ. 112 [เข้าใจว่าสำเนาจะคัดลอกศักราชผิด เพราะเทียบตามเหตุการณ์แล้วน่าจะเป็น ร.ศ. 113 มากกว่า] .

² ต่อมาได้เลื่อนเป็นพระยาไกรโกษา.

³ แผ่นที่ 12 ส่วนวนที่ 1 คดีผู้รับเหมาฟองกรมรถไฟ ตอนที่ 1 พ.ศ. 2436, "พระยานนพบุรี ๑ กราบทูล กรมหลวงเทเวระวงศ์ ๑," ที่ 16/306, 24 มกราคม ร.ศ. 112.

⁴ ส่วนวนเดียวกัน, "Phya Nond Buri to Prince Svasti," Copy, Berlin, Jan. 24, 1894.

จะจัดข้าราชการที่มีบรรดาศักดิ์สูงกว่านายเคมมัน เพื่อจะไต่สู้กับฝ่ายผู้รับเหมาได้

ต่อมาเอกอัครราชทูตเยอรมันที่กรุงลอนดอนได้มีโทรเลขแจ้งให้รัฐบาลเยอรมันทราบว่า รัฐบาลอังกฤษไม่มีความรังเกียจที่คนกลางฝ่ายไทยจะเป็นข้าราชการเยอรมัน² ดังนั้นกระทรวงการต่างประเทศเยอรมันจึงได้เลือกเจ้าหน้าที่ชั้นสูงไว้ 5 คน โดยให้ฝ่ายไทยพิจารณาเลือกผู้ที่ดีที่สุดอีกคนหนึ่ง ซึ่งนายโรนส์ได้เลือกเอาเกฮามเมอะ โอเบอร์ - เบาราท คาร์ล วิลเฮลม ฟรานซ ลังเง (Geheimer Ober - Baurath Carl Wilhelm Franz Lange) เป็นอัญญาโตตุลาการฝ่ายไทยในที่สุด³

ในการสู้คดีครั้งนี้ กรมรถไฟได้เตรียมการที่จะเรียกรองเงินจากผู้รับเหมา 100,000 บาท ในการที่ส่งเครื่องเหล็กมามากเกินควร เพื่อตอบโต้ที่ผู้รับเหมาตั้งข้อหาเรียกรองค่าเสียหายเกินกว่าความเป็นจริงจากไทย แต่ นายโรนส์ผู้แทนกรมรถไฟได้แจ้งมาจากลอนดอนว่า คำร้องของกรมรถไฟหาสำเร็จไม่ เพราะถูกนายเวอรัเนียชด์ชวาง โดยอ้างว่าผิดธรรมเนียมการศาล อนึ่งเงินค่าเสียหายในการตั้งศาลอัญญาโตตุลาการนั้น นายลังเงก็เห็นว่าทั้งสองฝ่ายควรจะเสียเงินเท่า ๆ กัน แต่กลับปรากฏว่าฝ่ายไทยต้องเป็นผู้เสียเงินทั้งสิ้น ประมาณ 40,000 บาท ทั้งนี้ เพราะนายเวอรัเนียชด์ชวาง นายลังเงว่า รัฐบาลไทยพร้อมที่จะออกเงินค่าตั้งศาลอัญญาโตตุลาการแต่ผู้เดียว⁴ ซึ่งนายเวอรัเนียชด์ชวางกระทำครั้งนี้โดยพลการเพื่อช่วยเหลือผู้รับเหมาชาติเดียวกันกับตน ทั้งที่เขาเอง

¹ ส่วนวนเดียวกัน, "พระยานนพบุรี ฯ กราบทูล พระองค์เจ้าสวัสดิโสภณ," สำเนา, ที่ 17/307, 25 มกราคม ร.ศ. 112.

² ส่วนวนเดียวกัน, "พระยานนพบุรี ฯ กราบทูล พระองค์เจ้าสวัสดิโสภณ," สำเนา, ที่ 19/310, 27 มกราคม ร.ศ. 112.

³ ส่วนวนเดียวกัน, "พระยานนพบุรี ฯ กราบทูล พระองค์เจ้าสวัสดิโสภณ," สำเนา, ที่ 21/313, 30 มกราคม ร.ศ. 112.

⁴ แผ่นที่ 10 ส่วนวนที่ 1 ตอน 13 พ.ศ. 2437, "Bethge to Prince Bidyalabh," Copy, No. 2489 D.G., June 22, 1894.

รับราชการไทย เมื่อนายเบทเกะทราบความ ก็ไม่พอใจมากจึงคัดค้านการเข้าแทรกแซงของข้าราชการสถานทูตไทยที่อังกฤษ เพราะทำให้เกิดความเสียหายและเสียเปรียบผู้รับเหมาแจกกรมรถไฟได้แสดงความเสียใจว่า

... เป็นที่น่าเสียใจอย่างสุดซึ้งที่ความพยายามของข้าพเจ้าในการที่จะรักษานโยบายของรัฐบาลสยามไว้ โดยต่อต้านผู้รับเหมาที่หนักล้นที่สุด ถูกล้มเลิกทำลายและลดมูลงักโดยบุคคลผู้ซึ่งควรจะช่วยเหลือข้าพเจ้าในการปฏิบัติหน้าที่อันน่าเหน็ดเหนื่อยเช่นนี้...¹

ความจริงแล้ว รัฐบาลไทยต้องการให้ตุลาการผู้ซึ่งขาดคดีนี้มาพิจารณาในส่วน ณ สถานที่เกิดความ ในกรณีที่เซอร์โมลส์เวิร์ธ ไม่ยอมเข้ามาในประเทศไทย รัฐบาลไทยก็ยินยอมรับวิศวกรที่มาจากรัฐบาลที่สิงคโปร์ให้เป็นตัวแทนของเซอร์โมลส์เวิร์ธ² แต่ผู้รับเหมาไม่ยินยอม คงยืนยันที่จะให้ตั้งศาลอนุญาโตตุลาการที่กรุงลอนดอน แม้ว่าเขาจะพยายามรักษา ที่ปรึกษาทั่วไปของไทย จะเสนอให้กรุงบรัสเซลส์ (Brussels) เมืองหลวงของประเทศ เบลเยียมเป็นสถานที่ที่ตุลาการควรจะประชุมพิจารณาคดีเพราะเป็นเมืองกลาง³ ผู้รับเหมาก็ยังคงคัดค้านที่จะให้ตั้งศาลที่กรุงลอนดอน ในที่สุดเพื่อตัดปัญหาความยุ่งยากต่าง ๆ รัฐบาลไทยจึงยินยอมให้ตั้งศาลอนุญาโตตุลาการ ณ กรุงลอนดอน

ในเรื่องรูปคดีนั้น นายลังเงเห็นว่รัฐบาลไทยดูเหมือนจะได้เปรียบมาก การสู้คดีคงทำได้ไม่ยาก พระยานนทบุรี ๑ ก็มีความเห็นว่า ขอกล่าวหาของผู้รับเหมาที่ว่รัฐบาลไทยหวังเห็นยวการ ทำให้ซัดของเสียเวลางานนั้น ความจริงกลับตรงกันข้าม เพราะผู้

¹ Ibid.

² ส่วนนเดียวกัน, Sanderson to Campbell, " Copy, No. 4272 III Cb., Nov. 23, 1893.

³ ส่วนนเดียวกัน, " เพ. โธมส ถึง พระยานนทบุรี ๑," แพล, สำเนา, 8 มกราคม ร.ศ. 112.

รับเหมาเองไม่ทำการตามสัญญา งานช้าไปมาก เมื่อมีความผิดก็แก้กลางความรัฐบาลไทย
ไปต่าง ๆ นา ๆ¹

เมื่อทุกอย่างเตรียมการพร้อมแล้ว พระองค์เจ้าสวัสดิโสภณทรงมีคำสั่งให้พระยา
มหาโยชานันต์วันประชุมพิจารณาการก็ฝ่ายผู้รับเหมา หนึ่ง ทรงมีความระแวงในตัวนาย
เวอรัญย์มาก เพราะ "...เวลานี้มีความเห็นแต่จะยอมรื้อไป มันน่าเสียแล้วฉันโกรธมาก
ขอให้เจ้าคุณรวังอย่าให้มันเข้ารู้นายในเรื่องนี้ก็มีสเทอโรนส์ก็กับตระกูลการของเราก็ดี
ให้ไหลอพัสแทนก็ได้ หากไม่จะเสียการก็เป็นได้ เพราะลำเอียงเขาข้างพวกอังกฤษเหลือ
เกินนัก"²

ในวันที่ 20 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2436 (ค.ศ. 1894) นายลิ่งเง่และเซอร์โมลส
เวิร์ชได้ประชุมกันเพื่อพิจารณาความที่โรงแรมแคนนอนสตรีท (Cannon Street Hotel)
โดยนายแคมพเบลล์ได้กำกับคดีด้วยตนเอง ส่วนกรมรถไฟนั้นมีนายโรนส์ หัวหน้าวิศวกร
กรมรถไฟเป็นตัวแทน และนายเวอรัญย์ในฐานะผู้สังเกตการณ์ของสถานทูตไทย³ ฤดูกาล
ทั้งสองท่านได้ทำความเข้าใจกันว่า จะปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามครรลองกฎหมายโดยไม่

¹ ส่วนวนเดียวกัน, "พระยานนทบุรี ๗ กราบทูล พระองค์เจ้าสวัสดิโสภณ, ที่
24/326, สำเนา, 10 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 112.

² ส่วนวนเดียวกัน, "พระองค์เจ้าสวัสดิโสภณ ถึงพระยามหาโยชานันท์," สำเนา,
30 มกราคม ร.ศ. 112.

³ แฟ้มที่ 19, คดีผู้รับเหมาฟองกรมรถไฟ, "Declaration of Sir Guilford
Lindsey Molesworth, K.C.I.E.: In the Matter of the Royal Siamese
State Railways and In the Matter of an Arbitration between George
Murray Campbell...and The Siamese Royal Railway Department.
Dated 9th May 1898," No. 5.

เข้าข้างฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดหรือต่อต้านฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด¹

ศาลอุทธรณ์ได้ใช้เวลาพิจารณาคดีระหว่างผู้รับเหมาและกรมรถไฟ ณ โรงแรมแคนนอนสตรีทเป็นเวลา 15 วัน ในวันที่ 3 มีนาคม พ.ศ. 2436 (ค.ศ. 1894) ก็ได้ตัดสินและพิมพ์คำพิพากษาครั้งแรก และในวันที่ 19 มีนาคม พ.ศ. 2436 ได้ตัดสินและพิมพ์คำพิพากษาครั้งที่สอง²

สรุปผลแห่งการชำระความครั้งนี้ ผู้รับเหมาไม่ได้รับผลประโยชน์มากดังที่คาดหวัง เพราะเขาเรียกร้องเงินเป็นจำนวนถึง 967,519 บาท 20 อัฐ ในรายการค่าเสียหาย 11 ข้อ แต่ศาลอุทธรณ์ได้ตัดสินยกเสียบางข้อ รวมเป็นเงินที่รัฐบาลต้องชดเชยผู้รับเหมาในค่าตัดสินทั้งสองครั้งเพียง 198,791 บาท³

ภายหลังการตัดสินความแล้ว พระองค์เจ้าสวัสดิโสภณและคณะทูตไทยในยุโรป รู้สึกพอใจในผลการตัดสินมาก เพราะฝ่ายไทยไม่เสียเปรียบผู้รับเหมา เมื่อพณหน้าที่ศาลอุทธรณ์แล้วนายลังเิงไคกล่าวกับพระยานนพบุรี ฯ อัครราชทูตไทยที่เบอร์ลินว่า การตัดสินความครั้งนี้เป็นการยากลำบากมาก เพราะฝ่ายอังกฤษอยู่ข้างจะช่วยเหลือกันแข็งแรง⁴ อย่างไรก็ตามนายลังเิงไคกล่าวว่าเขาได้พยายามรักษาความยุติธรรม ไม่ให้ผู้รับเหมาและศาลอุทธรณ์ฝ่ายผู้รับเหมาเอาเปรียบฝ่ายไทยจนเกินไป

¹ เพิ่งอ้าง., No. 3.

² กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 12 ส่วนวันที่ 1 ตอน 1 พ.ศ. 2436, "คำตัดสินเรื่องรถไฟ แตกกรุงเทพ ฯ ถึง เมืองนครราชสีมา โดยผู้กลาง วันที่ 19 มีนาคม ร.ศ. 112.

³ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 13 ส่วนวันที่ 1 ตอน 2 พ.ศ. 2437, "กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ กราบทูล กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ," สำเนา, ที่ 6/2317, 16 พฤษภาคม ร.ศ. 113.

⁴ ส่วนวันเดียวกัน, "พระยานนพบุรี ฯ กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ," ที่ 2/113, 2 เมษายน ร.ศ. 113.

ภายหลังการชำระความครั้งแรกแล้ว ผู้รับเหมาได้เร่งมือสร้างทางรถไฟระหว่าง
กรุงเทพฯ - อโยธยา เพราะระหว่างที่เกิดกรณีพิพาทการทำทางรถไฟได้หยุดชะงักลง
ทำให้เสียเวลามากขึ้น

อย่างไรก็ดี การประสานงานระหว่างกรมรถไฟกับผู้รับเหมาเป็นไปด้วยดีในช่วง
เวลาระยะสั้นเท่านั้น เพราะต่อมาวิศวกรชาวอังกฤษของกรมรถไฟสามคน คือ นายเฮนรี
กิตตินส์ (Henry Gittins) นายเจมส์ เอส. สมิท (James S. Smyth) และนายเคลลี
เพสเมอร์ (Kelly Pasemore) ได้ทำรายงานเสนอเจ้ากรมรถไฟ ระบุถึงการสร้างทางที่
ใช้การไม่ได้ของนายแคมพเบลล์ในเส้นทางตอนเชียงราก เพราะเกิดความผิดพลาดทาง
คำนวณเทคนิคและการคำนวณอย่างมากทำให้เกิดผลเสียหาย รายงานเหล่านี้มีใจความบ่งชี้
ถึงการทำงานแบบลวก ๆ ซาดการเอาใจใส่ ทางรถไฟขาดความมั่นคงแข็งแรง จึงคาด
ว่าผลงานอาจมีอายุได้เพียงปีเดียว แต่ผู้รับเหมาเรียกร้องเอาเงินค่าตอบแทนอย่างเต็มที่
ซึ่งเป็นการเอาเปรียบรัฐบาลไทยมาก¹

ต่อมา ความยุ่งยากต่าง ๆ ก็เกิดขึ้นอีก เพราะนายแคมพเบลล์ไม่สามารถทำงาน
ได้ตามกำหนด กรมรถไฟจึงหักเงินซึ่งต้องจ่ายเป็นรายเดือนออกเสียบ้าง แต่ผู้รับเหมา
ไม่ยินยอม จึงเกิดข้อขัดแย้งกันอีก กรมหมื่นพิทยลาภฯ ทรงประสงค์จะปรองคองกับผู้รับ
เหมาโดยให้นายแคมพเบลล์ชี้แจงความไม่กระจ่าง การรายการใดที่พอโอนอ่อนได้ ก็จะทรง
จ่ายให้เพื่อตัดปัญหายุ่งยาก แต่ผู้รับเหมาไม่ยอมมาเฝ้า ทำให้ผู้รักษาการแทนเสนาบดี
กระทรวงโยธาธิการทรงเห็นว่า "การวิวาทระหว่างผู้รับเหมากับกรมรถไฟนี้ยากที่จะระงับ
ได้ เพราะผู้รับเหมาประพฤติการไม่มีความปรองคองกระด้างกระเดื่องอยู่"²

¹สำนวนเดียวกัน, "Reports on the State of Railway Works on
Section Chiengrak at the end of July, 1895.

²กองบรรณสาร, แผ่นที่ 11 สำนวนที่ 2 ตอน 15 พ.ศ. 2438, "กรมหมื่น
พิทยลาภฯ กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ฯ," ที่ 2666/70, 20 พฤศจิกายน ร.ศ.

ใน พ.ศ. 2438 (ค.ศ. 1895) กรณีพิพาทระหว่างกรมรถไฟกับผู้รับเหมาได้เพิ่มความตึงเครียดมากขึ้น รัฐบาลพยายามหาทางตกลงกับผู้รับเหมา เพื่อให้การสร้างทางที่หยุดชะงักดำเนินต่อไปได้ แต่นายแคมป์เบลล์กลับฉวยโอกาสตั้งข้อเรียกร้องพิเศษกับรัฐบาลคือ

1. รัฐบาลจะต้องชดเชยเงินค่าเสียหายในการที่งานหยุดชะงัก ค่าอุปกรณ์สิ่งของที่ผู้รับเหมาส่งเข้ามา ค่าจ้าง ค่าสิ่งปลูกสร้าง และความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นปรับให้รัฐบาลไทยเป็นผู้รับผิดชอบหมด
 2. ถ้าผู้รับเหมาจะเรียกร้องเงินพิเศษเพิ่มขึ้นในการสร้างทางต่อไป ห้ามรัฐบาลตัดทอน ให้ยินยอมตามข้อเสนอของผู้รับเหมาทุกประการ
 3. ในกรณีที่รัฐบาลยินยอมให้สัมปทานการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ แก่ผู้รับเหมา ผู้รับเหมาทียินดีที่จะตัดทอนข้อเรียกร้องเงินค่าเสียหายบางข้อ แต่ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่า รัฐบาลจะต้องยินยอมให้ผู้รับเหมาสร้างทางเป็นขนาด 1 เมตร และรัฐบาลจะต้องมีเงินค้ำประกันผลประโยชน์ของผู้รับเหมาในระหว่างการสร้างทาง
- ข้อเรียกร้องดังกล่าวนี้ ผู้รับเหมาได้ยื่นต่อนายโรฟซิง¹ อดีตเลขาธิการกรมรถไฟ ซึ่งมีเรื่องขัดแย้งกับเจ้ากรมรถไฟ จนต้องย้ายมาเป็นวิศวกรที่ปรึกษาของกระทรวงโยธาธิการ และเป็นผู้ทำหน้าที่เจรจาไกล่เกลี่ยทำความตกลงกับผู้รับเหมา อนึ่งผู้รับเหมาเชื่อว่าหากกรมรถไฟไม่ชดเชยค่าเสียหายให้ เขาก็จะตั้งศาลอนุญาโตตุลาการอีก หากกรมรถไฟไม่ยอมตั้งคนกลาง เขาก็จะตั้งเองโดยอาศัยอำนาจลอร์ดโรสเบอร์รี่ให้เป็นธุระเรื่องนี้ กรมหมื่นพิทยลาภฯ ทรงเห็นว่า "...ที่ผู้รับเหมาตั้งค้นแข่งแรงอยู่เช่นนี้ จะเป็นความจะต้องการเก็บเงินให้ไต่มาที่สุด เพราะหมายจะได้เลิกสัญญากับราชาธิปไตย..."²

¹สำนวนเดียวกัน, "Campbell to Roving," Copy, Oct. 17, 1895.

²ก.จ.ช., ร.5 ขบ.5.3/2, กรมรถไฟ (คดีความ) 1 - 4 ร.ศ. 112 - 115 เล่ม 1 "กรมหมื่นพิทยลาภฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 2713/49, 22 พฤศจิกายน ร.ศ. 114.

อย่างไรก็ตามเบื้องหลังการขอสัมปทานสร้างทางรถไฟสายเชียงใหม่ของนาย
แคมป์เบลล์นี้ รัฐบาลอังกฤษได้เข้ามาบีบบังคับสนับสนุนผู้รับเหมาโดยเปิดเผย โดยนาย
มอร์ริส เดอ บุนเซน (Morris de Bunsen) อุปทูตอังกฤษได้กราบทูลกรมหมื่นพิทยลาภ
วา

...ตามทางราชการเวลานี้ฝ่ายฝรั่งเศส คิดจะตัดทอนกำลัง
ทรงสยามทางฝ่ายตัวออกลงเสมอ ฝ่ายอังกฤษมิได้คิดเช่นนั้น
ตั้งใจแต่จะเป็นเพื่อนบ้านอันดีเป็นนิตย เพราะฉะนั้นเวลานี้ทาง
ทิศที่สุดที่ไทยควรจะทำ ควรจะระงับการบำรุงทางตัวออกเสีย
...แล้วบำรุงทางตัวตกใหม่มา ๆ เท่านั้นจึงเห็นควยในการที่
จะหยุดรถไฟที่จะทำไปนครราชสีมาเสียเพียงแกลงๆ เพราะ
การที่จะทำไปถึงโคราชนั้นจะโคปรโยชนมากทอเมื่อใดก็คิดทอ
ออกไปถึงหนองคายแต่ลำพังนครราชสีมาจะไม่สู้มีประโยชน์นัก
ก็การที่จะทำไปถึงหนองคายนั้นยอมจะเป็นเหตุชดชวาง เพราะ
เกิดจากราชการบ้านเมืองที่เกี่ยวกับฝรั่งเศสนั้น จึงเห็นว่า
กลับมาทำทางเชียงใหม่ดีกว่า...¹

จะเห็นได้ว่าทั้งข้อเรียกร้องของผู้รับเหมาและความต้องการของรัฐบาลอังกฤษ
เป็นการเอาเปรียบรัฐบาลไทยจนเหลือวิสัยที่จะรับได้ การที่อุปทูตอังกฤษหว่านล้อมผู้รักษา
การแทนเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการให้ละทิ้งการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาทั้งที่
รัฐบาลไทยลงทุนไปมากแล้ว และยังไม่เคยผลตอบแทนก็จะให้ไทยสร้างเส้นทางสายใหม่อีก
กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ จึงทรงตอบปฏิเสธการชักจูงของอุปทูตอังกฤษ เดอ บุนเซนจึงสำคัญ
ว่า ถ้านายแคมป์เบลล์ทราบว่รัฐบาลไทยจะเลิกสัญญาไม่ใช่เพราะต้องการสร้างทางรถไฟ
สายเหนือ แต่เพื่อจะให้พ้นจากการเกี่ยวของกับผู้รับเหมาแล้ว แคมป์เบลล์คงจะตั้งข้อ
เรียกร้องขึ้นอีกมากมายเป็นแน่ ผู้รักษาการแทนเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการจึงทรงรับ

¹ กองบรรณสาร, แผนที่ 11 ส่วนวนที่ 2 ตอน 15 พ.ศ. 2438 - 2439,
"กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," สำเนา,
ที่ 50/2744, 25 พฤศจิกายน ร.ศ. 114.

กับอุปทูตอังกฤษว่า ในส่วนพระองค์ถือว่าถาเล็กสัญญากับผู้รับเหมาได้ก็ดี เพราะผู้รับเหมา
ตั้งหน้าจะวิวาทกับกรมรถไฟ รัฐบาลจะทนเสียค่าตั้งอนุญาตโดยตุลาการบอย ๆ ก็ไม่ไหว และ
การที่รัฐบาลจะทำทางรถไฟต่อไปหรือไม่ภายหลังเลิกสัญญากับผู้รับเหมาแล้ว ก็เป็นเรื่องของ
รัฐบาลไม่เกี่ยวกับผู้รับเหมาอีก¹

ความจริงรัฐบาลไทยเคยไคร้และระคายเรื่องรัฐบาลอังกฤษกำลังหาทางแทรก-
แซงเพื่อมิให้รัฐบาลไทยสร้างทางรถไฟไปเชียงใหม่โดยรับควน เพราะเซอร์แอนดรู
คลาก ไคสงจดหมายจากลอนดอนกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2438 (ค.ศ. 1895) ว่า

... เนื่องจากข้าพระพุทธเจ้ามีความสนใจอย่างแท้จริง
ในสวัสดิภาพของประเทศสยามตลอดมา ข้าพระพุทธเจ้า
จึงขอกราบบังคมทูลอีกครั้งถึงความอันสำคัญยิ่งว่า พระองค์
ไมควรจะเสียเวลาอีกต่อไปในการโฆษณาการที่จำเป็น
ทุกอย่างเพื่อเชื่อมหาเรือของกรุงเทพ ฯ กับ จีนภาคตะวันตก
เฉียงใต้ด้วยทางรถไฟ

รัฐบาลอังกฤษที่พม่าและรัฐบาลฝรั่งเศสที่อินโดจีนต่างหวัง
ที่จะเปิดประตูการค้าของดินแดนที่มั่งคั่งและมีประชากรหนา
แน่นนี้

ข้าพระพุทธเจ้าขอกราบบังคมทูลในพระองค์ทรงคาดหมาย
ถึงความตั้งใจของมหาอำนาจทั้งสองนี้²

การที่รัฐบาลอังกฤษรื้อฟื้นความสนใจเรื่องสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่
เนื่องจากคณะพอลคาและสมาคมพาณิชย์ของอังกฤษได้เร่งเร้าให้รัฐบาลของตนสนับสนุนการ
เปิดเส้นทางการค้าเชื่อมระหว่างประเทศพม่าและจีน เพราะเวลานั้นชาวฝรั่งเศสซึ่งหา

¹ เฟิ่งอานง.

² สำนวนเดียวกัน, "Sir Andrew Clarke to His Majesty the King,"

July 10, 1895.

ทางที่จะเข้าถึงตลาดการค้าที่ยูเนียน มีที่ท้าวว่าจะประสบความสำเร็จมากกว่าฝ่ายอังกฤษ จึงทำให้สมาคมพาณิชย์ของอังกฤษ เกิดความรอนใจและหาทางบีบให้รัฐบาลอังกฤษ เร่งดำเนินการให้โครงการสร้างทางรถไฟสายพม่าถึงยูเนียนบังเกิดผล แต่รัฐบาลอังกฤษไม่ต้องการออกทุนสร้างทางรถไฟในภูมิภาคนี้ ทั้งที่เป็นผลประโยชน์ของอังกฤษโดยตรง แต่พยายามบีบบังคับให้รัฐบาลไทยสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่ อันเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางสมทบสายมะละแหม่ง - ยูเนียน ดังได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 1 เพื่อผลประโยชน์ของพ่อค้าอังกฤษที่จะได้จากโครงการนี้ โดยอาศัยทุนจากรัฐบาลไทยนั่นเอง ปัญหาการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่นี้ ยังเฝ้าเกิดขึ้นในระยะเวลาคาบเกี่ยวกับกรณีพิพาทระหว่างกรมรถไฟกับผู้รับเหมารสร้างทางสายนครราชสีมา รัฐบาลอังกฤษจึงถือโอกาสสนับสนุนให้นายแคมพเบลลเรียกร้องขอสัมปทานทางรถไฟสายเหนือ เพื่อเป็นการชดเชยค่าเสียหายที่เขาอ้างว่าเกิดขึ้นจากความผิดของกรมรถไฟ และในขณะเดียวกันก็ให้ทูตอังกฤษดำเนินการทางการทูตชักจูงให้รัฐบาลไทยเห็นดีเห็นงามกับการสร้างทางรถไฟสายเหนือ โดยละทิ้งโครงการเดิมคือ สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา เสีย

ในขณะที่รัฐบาลกำลังประสบปัญหากรณีพิพาทกับผู้รับเหมา และการแทรกแซงของรัฐบาลอังกฤษนั้น พอดีกับสัญญาการวางระหว่างรัฐบาลไทยกับนายเบทเกะไกลจะหมดอายุลง นายเบทเกะแสดงความจำนงว่าจะรับราชการต่อไป ถ้ารัฐบาลไทยจะขึ้นเงินเดือนให้จาก 17,500 บาทต่อปีเป็น 25,000 บาทต่อปี โดยเหตุที่ค่าของเงินบาทตกต่ำไปกว่าแต่ก่อน นายเบทเกะจึงขอให้รัฐบาลปรับเงินเดือนของเขาให้สูงขึ้น¹ เนื่องจากตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟเป็นตำแหน่งสำคัญ จึงต้องรอรพระบรมราชวินิจฉัย² แต่ระหว่างที่รอพระบรมราชกระแสนั้นก็เกิดข่าวลือว่า นายเบทเกะซึ่งขณะนั้นเตรียมตัวจะเดินทางไปยุโรปจะไม่ได้

¹สำนวนเดียวกัน, "เบทเกะ กรวยทูล กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ," ที่ 2590, แปล, 18 มิถุนายน ร.ศ. 114.

²สำนวนเดียวกัน, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กรวยทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ," 11 กันยายน ร.ศ. 114.

กลับมาประเทศไทย เนื่องจากรัฐบาลไทยจะไม่เอาตัวไว้ต่อไป บางข่าวก็อ้างว่านายเบทเกะเกิดแตกแยกกับรัฐบาลและถูกปลดออกจากตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟ ข่าวลือนี้ทำให้นายเคมเพอร์มัน อัครราชทูตเยอรมันมีจดหมายกราบทูลประทวงกรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ ให้ทรงระลึกถึงคำมั่นที่พระองค์ทรงให้ไว้เมื่อครั้งเสด็จไปกระทรวงการต่างประเทศเยอรมันที่เบอร์ลินใน พ.ศ. 2430 (ค.ศ. 1887) ซึ่งเกี่ยวพันถึงการว่าจ้างนายเบทเกะให้เข้ามาทำงานในประเทศไทย นายเคมเพอร์มันได้ตัดพ้อเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทยว่า การที่รัฐบาลไทยไม่ยอมรับการขึ้นประมวลของชาวเยอรมันเมื่อครั้ง พ.ศ. 2434 (ค.ศ. 1891) ทำให้ผลประโยชน์ของเยอรมันต้องสลายไปสิ้น และจากเหตุการณ์ครั้งนั้นทำให้เขาตระหนักว่าเป็นการไร้ประโยชน์ที่จะรื้อฟื้นความเก่าขึ้นมา แม้แต่ในเรื่องนายเบทเกะ อัครราชทูตเยอรมันก็เห็นว่าเป็นความพยายามที่ไร้ค่าที่เขาจะผลักดันการตัดสินใจของเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทยให้สนับสนุนนายเบทเกะ¹

อย่างไรก็ตาม นายเคมเพอร์มันได้กราบทูลย้ำกับกรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ ว่า "นายเบทเกะเป็นเจ้าหน้าที่คนหนึ่งของรัฐบาลของเรา [รัฐบาลเยอรมัน] พระองค์คงทรงยอมรับอย่างแน่นอนว่า นายเบทเกะเป็นข้าราชการคนหนึ่งของเรา [รัฐบาลเยอรมัน] ดังนั้นเราจึงมีความปรารถนาที่ต้องควมหมายที่จะสอบถามว่าท่าน [รัฐบาลไทย] มีเหตุผลอันใดที่ไม่พอใจเขา [นายเบทเกะ]"²

¹ ส่วนนเดียวกัน, "Kempermann to Prince Devawongse," Sept. 10, 1895.

ผู้เขียนเข้าใจว่า กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ อาจทรงมีข้อตกลงควมว่าจากกับนายเคมเพอร์มันถึงเงื่อนไขในการขอตัวนายเบทเกะมาทำงานกับรัฐบาลไทย ทูตเยอรมันจึงได้ยกขึ้นมาอ้างอิงในจดหมาย เพราะน่าเสียดายในจดหมายฉบับนี้เป็นการตัดพ้อต่อว่าและลำเลิกความเก่ากับกรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ.

² Ibid.

การที่อัครราชทูตเยอรมันยื่นมือเข้ามายุ่งเกี่ยว ทำให้เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศและเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการของไทยไม่พอพระทัย เพราะเกรงว่ารัฐบาลอังกฤษจะถือโอกาสเข้าแทรกแซงในเรื่องนี้บ้าง อันอาจเป็นเหตุให้เกิดความไม่พอใจขึ้น ทั้งที่รัฐบาลไทยไม่เคยคิดที่จะปลดนายเบทเกออกจากตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟเลย เพราะถือว่าได้รับราชการมาโดยซื่อสัตย์สุจริต ไม่มีเหตุที่จะให้ออก ยกเสียแต่เจ้ากรมรถไฟจะยื่นยันลาออกเอง

ในการวินิจฉัยการขอขึ้นเงินเดือนของนายเบทเกนี้ ที่ประชุมเสนาบดีไม่กล้าตัดสิน เพราะตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟเป็นตำแหน่งใหญ่ กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ จึงกราบบังคมทูลความเห็นแก่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวว่า ควรจะขึ้นเงินเดือนให้นายเบทเก เพราะได้ตั้งใจรักษาผลประโยชน์ของแผ่นดินโดยเต็มกำลัง แม้จะมีการวิวาทกับผู้รับเหมานั้นก็เพราะคอยขัดขวางการที่ผู้รับเหมาจะปกอลอกรัฐบาลไทย ทำให้ทุนพระราชทรัพย์ไม่ต้องเสียกับผู้รับเหมาหลายแสนบาท¹ อีกประการหนึ่งนายเบทเกยื่นยันอย่างแข็งขันว่าจะลาออกจากตำแหน่ง ถ้าเงินเดือนยังคงเดิม² ในสถานการณ์ที่รัฐบาลกำลังเป็นความกับผู้รับเหมา และภาวะแวดล้อมหลายประการทำให้รัฐบาลตัดสินใจขึ้นเงินเดือนให้นายเบทเก โดยเล็งเห็นว่าภาระหน้าที่ของเจ้ากรมรถไฟนั้นต้องทำงานหนักมาก³

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.3/3, เรื่องความกรมรถไฟสายนครราชสีมา ปี 115, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," 23 พฤษภาคม ร.ศ. 115.

² ปีเดียวกัน, "Bethge to Prince Bidyalabh," Copy, March 17, 1896.

³ ปีเดียวกัน, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," 28 พฤษภาคม ร.ศ. 115.

จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนี้แสดงให้เห็นว่า รัฐบาลเยอรมันมีความสนใจและต้องการรักษาตลาดอำนาจของชนชาติเยอรมันในกิจการรถไฟไทย ประเด็นปัญหาที่นำาคิดคือ เงื่อนไขบางประการในจดหมายของอัครราชทูตเยอรมันที่กล่าวพบทวนความเก่าแก่กับเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทย ทำให้เป็นที่น่าสงสัยว่า กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑ อาจทรงเคยมีข้อตกลงพิเศษบางประการเกี่ยวกับฐานะทางราชการของนายเบทเกะ ซึ่งอัครราชทูตเยอรมันพยายามใช้เป็นข้อผูกมัดพระองค์เมื่อเกิดข้อขัดแย้งในเรื่องเจ้ากรรมรถไฟขึ้น

ทางด้านผู้รับเหมา นั้น กรมหมื่นพิทยลาภ ๑ ทรงพบปัญหาหนักยิ่งขึ้น เพราะนายโรฟซิง ซึ่งได้รับมอบหมายให้เจรจาขอเลิกสัญญา กับนายแคมพ์เบลล์ ได้ใช้อำนาจเกินขอบเขตทำการตกลงปัญหาที่สำคัญยิ่ง คือ ยินยอมให้ผู้รับเหมาได้รับสัมปทานสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ โดยที่นายโรฟซิงบิดขำแว้งไม่ยอมกราบทูลความให้เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการทราบก่อน เมื่อทำการเสร็จแล้วจึงถวายสำเนาจดหมายที่ตกลงกับผู้รับเหมาต่อกรมหมื่นพิทยลาภ ๑ ทั้งนี้ เพราะหวังว่าจะสามารถผูกมัดพระองค์ให้ยินยอมรับเพื่อรักษาชื่อเสียงของรัฐบาลของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว

พฤติการณ์ของนายโรฟซิงครั้งนี้ถือเป็นความผิดร้ายแรง การที่รัฐบาลมอบหมายให้ทำหน้าที่นี้เพราะเห็นว่า เขามีความสัมพันธ์อันดีกับผู้รับเหมาคงจะเจรจากกลงกันในปัญหาต่าง ๆ ได้โดยง่าย แต่แทนที่จะทำหน้าที่พิทักษ์ผลประโยชน์ให้ประเทศไทย เขากลับถือโอกาสหักหลังรัฐบาลไทย ซึ่งทั้งนี้กรมหมื่นพิทยลาภ ๑ ก็เคยทรงเฉลียวพระทัยว่านายโรฟซิงจะมีความไม่บริสุทธิ์ใจแฝงอยู่ เพราะเฝ้าแต่กราบทูลให้พระองค์ทรงยอมอ่อนข้อตามขอเรียกร้องของผู้รับเหมาทุกประการ รวมทั้งการยกสัมปทานทางรถไฟสายเหนือให้ผู้รับเหมาด้วย เพราะนายโรฟซิงคิดจะหาประโยชน์จากทางอื่นนอกจากทำราชการโดยตรง¹ แต่ทรงคาดไม่ถึงว่านายโรฟซิงจะกล้าทำการอาชญาโดยไม่ทูลปรึกษาพระองค์ ทั้งนี้ เพราะถึงอย่างไรบุคคลผู้นี้ก็เป็นข้าราชการสังกัดในกระทรวงโยธาธิการ กรมหมื่นพิทยลาภ ๑ จึง

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 11 ส่วนวันที่ 2 ตอน 15 พ.ศ. 2438, "กรมหมื่นพิทยลาภ ๑ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, 2 ธันวาคม ร.ศ. 114.

มีหนังสือถึงผู้รับเหมา สิ่งระงับข้อตกลงใด ๆ ที่นายโรฟซิงค์ทำได้โดยปราศจากการรู้เห็น
ของพระองค์¹

แต่แคมพเบลล์ดำเนินการรวดเร็วกว่าที่รัฐบาลไทยคาดคิด เพราะเขาเสนอขอ
ตกลงที่นายโรฟซิงค์ทำได้ต่ออุปทูตอังกฤษ และในวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2438 (ค.ศ.
1895) ลอร์ดซอลสเบอรี (Lord Salisbury) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ
ของอังกฤษก็ส่งโทรเลขสนับสนุนนายแคมพเบลล์ พร้อมกับสั่งการให้ทูตอังกฤษคอยติดตามและ
แจ้งข่าวความเคลื่อนไหวในเรื่องนี้ให้รัฐบาลอังกฤษทราบทุกระยะ²

ทางคานผู้รับเหมา นั้นยังคงสงบเท่าที่ รอให้อุปทูตอังกฤษดำเนินการบีบบังคับรัฐบาลไทย
ให้ยอมรับข้อตกลงดังกล่าว เคอ บุนเซน ได้มีจดหมายทูลเตือนกรมหมื่นพิทยลาภ ๆ ว่า

...ข้าพเจ้าสนใจในเรื่องนี้ เพราะลอร์ด ซอลสเบอรี
มีคำสั่งพิเศษให้ข้าพเจ้าจับตาดูอย่างระมัดระวัง... แต่ข้าพเจ้า
คิดว่า การถอนจุดหมายของเขา [จุดหมายนายโรฟซิงค์] อย่าง
เด็ดขาดของฝ่ายท่านจะสร้างความรู้สึกที่ไม่ดีที่สุดในอังกฤษ...³

¹สำนวนเดียวกัน, "Prince Bidyalabh to Campbell," Copy, Dec. 1,
1895.

²สำนวนเดียวกัน, "Rovsing to Prince Bidyalabh," Copy, Dec. 2,
1895.

³สำนวนเดียวกัน, "de Bunsen to Prince Bidyalabh," Copy, Dec. 4,
1895." ...I cannot help taking an interest in the matter for Lord
Salisbury has specially instructed me to watch it carefully...

But I think your peremptory withdrawal of his letters,
will crate a most unfortunate impression in England.

ในวันเดียวกับที่ได้รับโทรเลขจากลอร์ดซอลสเบอรี อุปทูตอังกฤษได้เข้าเฝ้ากรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ กราบทูลความสงสัยว่า การที่รัฐบาลไทยไม่ยอมให้สัมปทานทางรถไฟสายเชียงใหม่ คงเป็นเพราะเหตุเยอรมันขัดขวางไม่ให้ตกลงกับอังกฤษ การจึงกลับไปกลับมาเช่นนี้ แต่เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศไทยทรงปฏิเสธว่า "ขอให้เชื่อเถิดว่าไม่มีประเทศใดยามรังเหี้ยมฝ่ายไทยให้แปรปรวนไปได้ในการที่ฝ่ายไทยจะต้องคิดถึงแต่ประโยชน์ของไทยเอง"¹

เป็นที่แน่นอนว่ารัฐบาลไทยไม่อาจยินยอมรับการตกลงใด ๆ ทั้งนี้ เพราะกรมหมื่นพิทยลาภ ฯ ทรงสอบพบอีกว่า ไม่เพียงแต่นายโรฟซิงจะตกลงกับผู้รับเหมาโดยผลการเท่านั้น แต่ยังมีอาจปลอมแปลงคำสั่งของพระองค์อนุมัติขอตกลงให้สัมปทานสร้างทางรถไฟสายเหนือแก่ผู้รับเหมา² จึงทรงทำการไต่สวนพิจารณาโทษนายโรฟซิง แต่อุปทูตอังกฤษได้ทูลขอร้องให้ถอนคดีโทษจากหนักเป็นเบา³ ทำให้กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ ทรงกังวลพระทัยมาก "... เพราะการนี้ ต้องระวังทั้งคมทั้งสันเป็นกาชยากเปนเลนเกล้า ฯ ถ้าไม่เอาโทษเลยก็จะเปนลมกันไป ถ้าเอาโทษเขาแรง ๆ ก็ทำให้มีที่กล่าวต่าง ๆ ขึ้น ..."⁴ ในที่สุดกรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ และพระเจ้าอนงยาเชอกรมหมื่นดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยทรงมีความเห็นร่วมกันว่า ให้ตีเตียนนายโรฟซิงอย่างแรงที่ใช้อำนาจในตำแหน่งวิศวกรที่ปรึกษาในทางที่ผิด และให้ย้ายไปเป็นวิศวกรสำหรับตรวจลำน้ำในการที่จะทำทำนบ

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 13 ส่วนวันที่ 1 ตอน 2 พ.ศ. 2437, "กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," สำเนา, 2 ธันวาคม ร.ศ. 114.

² ส่วนวันเดียวกัน, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," สำเนา, 4 ธันวาคม ร.ศ. 114.

³ ส่วนวันเดียวกัน, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," สำเนา, ที่ 2932/55, 6 ธันวาคม ร.ศ. 114.

⁴ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 11 ส่วนวันที่ 2 ตอน 15 พ.ศ. 2438, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," 9 ธันวาคม ร.ศ. 114.

เมื่อแคมป์เบลล์ไม่แน่ใจว่าตนจะได้รับสัมปทานรถไฟสายเหนือตามต้องการ จึงทำ
บันทึกเรียกร้องค่าเสียหายจากรัฐบาลไทยเป็นเงิน 8,651,504 บาท 48 สตางค์ ทั้งที่
สร้างทางรถไฟยังไม่ถึงแก่งคอย และเงินค่ารับเหมาทั้งหมดตามสัญญาเป็น 10,556,164 บาท
81 สตางค์ ทำให้รัฐบาลไทยทนการเอาเปรียบของผู้รับเหมาไม่ได้จึงรับเลิกสัญญากับผู้รับ
เหมา ส่วนในเรื่องที่ผู้รับเหมาจะเอาเงินนั้นก็ให้ตั้งคนกลางขึ้นมาตัดสิน

...มีบันทึกเรื่องตัวผู้กลางที่จะเลือกนั้น ตามความเห็น
เจ้ากรมรถไฟ เหนศวัยเกล้าฯ ว่า ควรถือตามสัญญาเหมา
ราคาเลือกไม่เป็นยุติกลางกัน ก็ให้พูดหรือกงกุลชาติโคชวดีหนึ่ง
ที่ไม่เกี่ยวข้องกับเป็นผู้เลือก มีส.เตอ.เกิดแปตรีก² เหนศวัย
เกล้าฯ ว่า พูดแถลงสุดเวลานี้ มีอังกฤษแลเยอรมันไซไมโค
ทั้งคู่แล้ว ยังต่อไปก็ฝรั่งเศส บางทีจะเป็นที่ปลื้มใจฝรั่งเศส
มากที่สุดผู้กลางเป็นคนฝรั่งเศส แต่เขาพระพุทธรเจ้าของชว
เสียขอให้คิดทางอื่นต่อไป เพราะไม่สู้สบายใจเลยที่จะใหญ่ที่ปรากฏ
เป็นศัตรูเรามาเกี่ยวข้องกับ ส่วนที่ผู้แทนเจ้ากรมรถไฟเห็นควร
เรียกจากชวานันท์เป็นที่รู้จักก็อยู่ที่เซอวาเลีย คีน เคอ ฮุกาเว็ค
อีก พูดอเมริกันเล่าก็ไม่ได้เรื่องอันใดดีแต่พูดเท่านั้น กงสุล
โปรตุเกสก็เป็นคนซึ่งฝ่ายไทยอยู่เป็นปกติ กงสุลอื่น ๆ กออยู่
ในเป็นคนอังกฤษตาเยอรมันแทบทั่วไป...³

จะเห็นได้ว่ารัฐบาลต้องประสบปัญหาต่าง ๆ มากในการที่จะหาผู้ตัดสินยุติปัญหา
ระหว่างผู้รับเหมากับกรมรถไฟ ประกอบกับอังกฤษได้แสดงท่าทีคุกคามไทยในเรื่องนี้มาก

ศูนย์วิทยพัชร์พยากร

1 เพิ่มขึ้นจากการยื่นประมูลแข่งขันกับเลนซุในครั้งแรก เพราะต่อมาผู้รับเหมาเสนอ
ขอเพิ่มค่าสร้างสถานีรถไฟสายนครราชสีมาอีก.

2 ที่ปรึกษาากฎหมายของไทย.

3 กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 11 ส่วนวันที่ 2 ตอน 15 พ.ศ. 2438, "กรมหมื่นพิทย-
ลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," สำเนา, 9 ธันวาคม
ร.ศ. 114.

ขึ้น ลอร์ดซอลสเบอรีแสดงความไม่พอใจที่รัฐบาลไทยไม่ยินยอมให้สัมปทานรถไฟสายเหนือ และชดเชยค่าเสียหายตามคำเรียกร้องของผู้รับเหมา เขาได้โทรเลขกำชับให้ทูตอังกฤษช่วยเหลือนายแคมพ์เบลล์ให้ได้รับความยุติธรรม¹

ในขณะที่ความสัมพันธ์ระหว่างผู้รับเหมากับกรมรถไฟดำเนินไปอย่างรวดเร็วเช่นนั้น ก็เกิดเหตุการณ์ร้ายแรงขึ้นอีก ซึ่งมีผลตึงต๋องถึงความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลไทยกับอังกฤษ เนื่องจากนายแคมพ์เบลล์ได้ร้องขอเงินเพิ่มในการทำสะพานบ้านทิตย กรมรถไฟจึงมีคำสั่งให้วิศวกรภาค (Section Engineer) ไปตรวจงาน ก็พบความบกพร่องอันเกิดจากความทุจริตของผู้รับเหมาหลายอย่าง ทำให้สะพานบ้านทิตยหลุดเลื่อนไป ดังนั้นจึงเป็นความผิดของผู้รับเหมา กรมรถไฟจึงไม่รับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น² แต่ผู้รับเหมา ก็ไม่ยินยอม ต่อมานายแกรทส์ (Gehrts) หัวหน้าวิศวกรและเลขานุการกรมรถไฟ ได้ไปตรวจการที่สะพานบ้านทิตย ใ้พบการฉ้อโกงของวิศวกรฝ่ายผู้รับเหมาซึ่งทำงานโดยไม่รับผิดชอบ อันอาจทำให้เกิดเหตุร้ายแรงแก่การเดินรถไฟในวันข้างหน้า จึงขอให้ผู้รับเหมา ไล่วิศวกรที่ทำการฉ้อโกงตกจากกรมรถไฟออกเสีย³ แต่ผู้รับเหมามีได้ทำตามและยังประณาม นายแกรทส์อย่างรุนแรงและหยามคาย⁴

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 13 ส่วนวันที่ 1 ตอน 2 พ.ศ. 2437, "Salisbury to de Bunsen," Tel., Copy, London, Dec. 22, 1895.

² กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 11 ส่วนวันที่ 1 ตอน 14 พ.ศ. 2438, "พระยาสิทธิสาร สรรพการ [ปลัดทูลฉลองกระทรวงโยธาธิการ] ถึง พระยาพิชัยโกษา [ราชปลัดทูลฉลองกระทรวงการต่างประเทศ]," ที่ 2193/48, 17 ตุลาคม ร.ศ. 114.

³ ส่วนวันเดียวกัน, "Gehrts to Campbell," Copy, No. 4103 III Cb.v., Sept. 28, 1895.

⁴ ส่วนวันเดียวกัน, "Campbell to Gehrts," Copy, No. 4124 III-Cb/V, Sept. 30, 1895.

คิง

ต่อมา นายเคอ บุนเซน ได้กล่าวหาว่ารัฐบาลไทยไม่ให้ความยุติธรรมแก่ผู้รับเหมา

...ข้าพเจ้าหวังว่า ข้าพเจ้าจะสามารถรายงานได้ว่า
เขา [แคมป์เบลล์] กำลังได้รับความยุติธรรม แต่เมื่อใด
มีความพยายามเมื่อเร็ว ๆ นี้ที่จะให้กรมรถไฟของชาวเยอรมัน
เข้ามาแทนที่ผู้รับเหมาชาวอังกฤษในชวงงานสร้างทางระหว่าง
กรุงเทพฯ และแกงคอบนนั้น ทั่วไปเห็นว่า มันไม่ใคร่เป็นเช่นนั้น
อย่างไรก็ตาม ความพยายามโคลมเหวลงและข้าพเจ้าเชื่อว่า
การเสด็จกลับของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวจะป้องกัน
ใหญ่เหลือแหล่เช่นนี้เกิดขึ้นได้อีก การส่งข่าวของข้าพเจ้าใน
เรื่องนี้ไปยังกระทรวงการต่างประเทศจะถึงเร็ว ๆ นี้ แต่...
ก็เชื่อแน่ว่าจะก่อให้เกิดความรู้สึกที่เลวร้ายขึ้นอย่างแ่-
นอน...¹

อย่างไรก็ดี กรมหลวงเทเวศร์ ๆ ได้ปฏิเสธข้อกล่าวหาของอุปทูตอังกฤษว่า

...ข้าพเจ้าสามารถพูดได้เต็มปากว่า ไม่มีจุดมุ่งใด ๆ
ในสวนของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวหรือรัฐบาลของ
พระองค์ ที่จะปฏิบัติคือนายเมอเรย์ แคมป์เบลล์ นอกจาก
ความยุติธรรม... และดังนั้นเราจึงหวังการสนองตอบควาย
การปฏิบัติที่ยุติธรรมเช่นกันต่อรัฐบาลของพระบาทสมเด็จพระ
เจ้าอยู่หัว...²

เหตุการณ์ได้ทวีความยุ่งยากขึ้น เมื่อสะพานบ้านซิดย์โคทรุดลงอีก กรมรถไฟจึง
มีคำสั่งให้ผู้รับเหมาจัดการแก้ไขตามวิธีการของกรมรถไฟ แต่ทั้งสองฝ่ายก็เกิดขัดแย้งใน

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 13 ส่วนที่ 1 ตอน 2 พ.ศ. 2437, "de Bunsen
to Prince Devawongse," Dec. 24, 1895.

² ส่วนเดียวกัน, "Prince Devawongse to de Bunsen," Dec. 25,
1895.

ปัญหาเทคนิค ผู้รับเหมาไม่ยินยอมรับวิธีการของกรมรถไฟ โดยถือว่าไม่มีประโยชน์และไม่สมกับเหตุ แต่กรมรถไฟยืนยันคำสั่งให้ผู้รับเหมารีบดำเนินการซ่อมสร้างก่อนที่สะพานจะทรุดหนักจนเกิดอันตรายและผลเสียหายร้ายแรง แต่ผู้รับเหมายังคงเพิกเฉย กรมรถไฟจึงสั่งการให้วิศวกรของกรมเข้าทำการแก้ไขโดยรีบด่วน ซึ่งผู้รับเหมาได้ทำการขัดขวางและแสดงกิริยาหยาบคายระรานวิศวกรที่ทำการอยู่ กรมรถไฟจึงได้เรียกพลตระเวน¹ เข้ามารักษาการณ์ ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดการปะทะกับคนของฝ่ายผู้เหมา แคมป์เบลล์จึงร้องเรียนไปยังนายเคอ บุนเซน อุปทูตอังกฤษประจำไทยว่า กรมรถไฟทำการรุนแรงและดูถูกผู้รับเหมา² อุปทูตอังกฤษจึงดำเนินการประท้วงผู้รักษาการแทนเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการว่า กรมรถไฟเพิกัดกิจการของผู้รับเหมาโดยพลการ เป็นการใช้อำนาจเกินกว่าเหตุ³

นายเคอ บุนเซนและกรมหมื่นพิทยลาภ ฯ ได้มีจดหมายโต้แย้งกันในเรื่องนี้อีกหลายฉบับ ซึ่งแทนที่จะทำให้ทั้งสองฝ่ายเข้าใจกันยิ่งขึ้น กลับยิ่งเพิ่มความยุ่งยากและซับซ้อนมากขึ้น แม้ว่าเจ้าพระยาอภัยราชา ที่ปรึกษาทั่วไปของไทยซึ่งนิยมอังกฤษจะพยายามไกลเกลี่ยและชี้แจงให้ทูตอังกฤษเห็นว่า รัฐบาลไทยไม่มีทางเลือกที่จะต้องเลือกวิธีการที่ได้กระทำไปแล้ว และตามขอเท็จจริง พลตระเวนไทยหาได้ก่อการวิวาทขึ้นก่อนไม่ และไม่ได้ทำการรุนแรงนอกจากการป้องกันตัว เจ้าพระยาอภัยราชาว่า แม้ในแง่ส่วนตัวเขาจะชอบพอกับนายแคมป์เบลล์มาก แต่เมื่อคำนึงถึงความรู้สึกเป็นที่ตั้ง เขาก็ไม่อาจเห็นเป็นอย่างอื่นได้ในการครั้งนี้⁴

¹ มีฐานะและหน้าที่เหมือนตำรวจ.

² กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 11 ลำดับที่ 2 ตอน 15 พ.ศ. 2438, "de Bunsen to Prince Bidyalabh," Copy, April 22, 1896.

³ ลำดับเดียวกัน, "de Bunsen to Prince Bidyalabh, Copy, April 28, 1896.

⁴ ลำดับเดียวกัน, "G. Rolin - Jacquemyns to de Bunsen," Copy, April 25, 1896.

จากข้อขัดแย้งที่ทวีมากขึ้นทุกที นายแคมป์เบลล์จึงเร่งให้ตั้งคนกลางตัดสินข้อ
 ขัดแย้งต่าง ๆ ซึ่งกรมรถไฟได้ตอบรับการตั้งคนกลาง เพราะเมื่อหน้าที่ผู้รับเหมาทำการ
 โลดแลและตั้งหน้าหาความกับกรมรถไฟ จึงปรารถนาให้การตัดสินความเค็ดขาดสิ้นสุดกัน
 แต่มีเงื่อนไขว่าศาลอนุญาโตตุลาการครั้งที่ 2 นี้จะต้องมาตัดสินในกรุงเทพฯ แต่นายแคมป์
 เบลล์ไม่ยอมรับและโต้เถียงถึงกันจะให้ตั้งศาลคนกลางที่ลอนดอนภายในกำหนดวันที่ 1
 มิถุนายน พ.ศ. 2439 (ค.ศ. 1896) รัฐบาลไทยไม่แต่งตั้งคนกลางฝ่ายไทยขึ้น ผู้รับ
 เหมาก็จะขอให้ประธานของสถาบันวิศวกรโยธา (President of Institute of Civil
 Engineer) ตั้งวิศวกรที่สมควรคนหนึ่งปรึกษากับเซอร์กิลฟอร์ด โมลสเวิร์ธ ฟังคำให้การของ
 ผู้รับเหมา และพยานฝ่ายเขาแล้วตัดสิน เอาคำตัดสินเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการ
 ท่างประเทศอังกฤษ โดยผู้รับเหมาอาจเหตุยืนยันการตั้งศาลอนุญาโตตุลาการที่ลอนดอนว่า

- ...1. สัญญารับเหมานี้เป็นสัญญาอังกฤษ อยู่ในกฎหมาย
 อังกฤษ ต้องพิจารณาโดยวิธีพิจารณาของอังกฤษ 2. ในสัญญา
 ไม่มีกำหนดว่าจะต้องตั้งศาลในกรุงเทพฯ 3. ขอสัญญาเดิม
 ในการเรื่องตั้งผู้กลางนี้ยังไม่ใครพรอมกันแก้ไขประการใด
 4. การที่จะตั้งที่ลอนดอนนั้นตามกฎที่เคยทำมาโดยปกติ แล
 การที่เคยทำพิเศษเมื่อครั้งตั้งศาลผู้กลางคราวก่อนนั้น...¹

ทางฝ่ายไทยจึงโต้แย้งไม่ยอมตั้งที่ลอนดอนโดยจะขอให้ตั้งในกรุงเทพฯ

...โดยเหตุที่ฝ่ายเราถือว่าถ้าไม่มีฉันทยินยอมกันทั้ง 2 ฝ่าย
 ในการที่จะตั้งศาลผู้กลางในที่แห่งอื่นแล้ว ต้องตั้งในกรุงเทพฯ
 ซึ่งเป็นเมืองที่ใครทำสัญญากัน แลเป็นประเทศที่สัญญาจะทำการ
 ในเมืองนี้ การที่จะอ้างเหตุขอ 1. ว่าสัญญารับเหมานี้เป็น
 สัญญาอังกฤษ อยู่ในกฎหมายอังกฤษนั้นเราไม่เข้าใจว่าจะเป็น

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขบ. 5.3/3, เรื่องความกรมรถไฟสายนครราชสีมา ปี 115
 "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว,"
 ที่ 4/282, 27 เมษายน ร.ศ. 115.

เช่นนั้นไต่ควยเหตุใด เพราะเป็นสัญญาารหว่างรัฐบาลสยาม
กับคนในบังคับอังกฤษผู้หนึ่งทำต่อดัน เพอจะทำการสิ่งหนึ่งใน
ประเทศสยามเช่นนี้ ถึงว่าจะใ้กฎหมายอังกฤษในการที่จะ
พิพากษาในศาลากลางนี้ แต่ก็ไม่กระทำให้เป็นการบังคับ
เนื่องมวถึงที่ต้งศาลนั้นใด ขอ 2. ซึ่งเขาวาในสัญญาไมไค
ดูลาวไววาศาลากลางนี้จะตองตั้งในกรุงเทพฯ เขาจึงดูว
ตองตั้งในกรุงลอนคอนนั้น ฝ่ายเราใ้ทววในสัญญาก็ไม่มีวาให้
ตั้งในลอนคอนเหมือนกัน เพราะฉะนั้นจึงตองตั้งในกรุงเทพฯ
อันเป็นถิ่นที่ไคทำสัญญากันเดิม แลที่จะไคกระทำการตามสัญญา
นั้น ขอ 3. นั้นฝ่ายเรวกไ้ทววซึ่งเขาวาสัญญาเดิมยังไมไค
แก่ใ้ใ้ในเรอื่งต้งศาลากลางนี้ประการไคนั้น เราจึงดูวว่าเมอยัง
ไมไคพรอมใจตกลงกันอยวองอันแลว ก็ตองตั้งศาลนั้นในกรุง-
เทพฯ ขอ 4. ซึ่งเขาอวการที่ไคยทำมานั้นเราไ้ทวว
ดูรั้งก่อนไม่มีฝ่ายไคขอตั้งที่กรุงเทพฯ เป็นอันยอมตั้งที่ลอนคอน
ควยดันแลว แต่ครั้งนี้ฝ่ายเราประสงค์จะตั้งในกรุงเทพฯ
ไคแยงอยู่ จะเอาครั้งก่อนมาเป็นอยางที่อาจไมไค...¹

ต่อมา ลอร์ดซอลสเบอรีไคไ้ทววเลขหามอุปทูตอังกฤษบีบบังคับใ้ไทยตั้งศาลอนุญา
โตตุลาการที่ลอนคอน เพราะเป็นการไม่สมควร เนื่องจากไมไคกล่าวไว้ในสัญญา² และดู
ความฝ่ายไคฝ่ายหนึ่งไม่มีสิทธิที่จะบังคับสถานที่ที่ศาลคนกลางจะนั่งพิจารณาความ ปัญหาขอ
นี้จะต้องอวถึงการแต่งตั้งคนกลางที่ตัดสินความครั้งก่อนขึ้นอีกครั้งหนึ่ง เพื่อเป็นผู้กำหนด
สถานที่ที่จะพิจารณาความกัน³

ฝ่ายไทยไม่ขัดข้องที่จะให้มีศาลตัดสินสถานที่ที่คนกลางจะนั่งพิจารณาความ เพราะ
ผู้ที่ล่วงเกินบังคับรัฐบาลไทยว่าคนกลางจะต้องตัดสินความที่ลอนคอนคือผู้รับเหมานั้นเอง
รัฐบาลไทยถือว่ากรที่ตัดสินตกลงกันนั้นหาใช่มาจากความเห็นของฝ่ายไคฝ่ายหนึ่ง แต่

1 , 2 เพิ่งอว.

3 กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 11 ส่วนวนที่ 2 ตอน 15 พ.ศ. 2438, "de Bunsen
to Prince Bidyalabh," Copy, April 30, 1896.

ต้องตกลงตามความเห็นแห่งกฎหมาย การเรื่องนี้จะต้องอธิบายเฉพาะกฎหมายแห่งศาล
อนุญาโตตุลาการ และโดยที่เป็นปัญหากฎหมาย วิศวกรที่มีชื่อเสียงสักปานใดก็ตามก็
สามารถตัดสินความนี้ได้ รัฐบาลไทยจึงเสนอให้ยกปัญหาเรื่องนี้ให้ผู้เชี่ยวชาญแห่งศาล
ระหว่างประเทศพิจารณาโดยยึดถือกฎหมายระหว่างประเทศ (International Law)¹
ความเห็นนี้เจ้าพระยาอภัยราชาได้รับรองด้วย เนื่องจากคดีนี้เป็นการไม่ตกลงกันทาง
กฎหมาย ชอบแต่จะหารื้อยื้อนานกฎหมายจึงจะถูก จะให้วิศวกรมาตัดสินนั้นไม่ควร²

จากกรณีพิพาทเรื่องสะพานบานทิยนั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
ทรงมีความเห็นว่าการรถไฟเสียที่ผู้รับเหมา เพราะถึงสะพานจะพังลงมา ทางไทยก็
สามารถโต้แย้งได้ในเวลาตุลาการพิจารณาคดี แต่การที่ฝ่ายกรมรถไฟโซกำลังพลตระเวน
เข้ารักษาการณ์เป็นการก่อกวนพรางผู้รับเหมาที่ต้องการให้ฝ่ายไทยทำการรุนแรงถึงขั้นใช้
กำลัง เพราะผู้รับเหมาจะนำความขึ้นร้องเรียนต่อศาลอนุญาโตตุลาการ

...ฝ่ายเขาก็คงการจะให้เราทำการให้แรง เพราะถ้า
ออกข้อหาให้ไปลิสไปแย่งงานที่หน้า คนเคียวถารถยหนึ่งก็
เทากัน ก็จะเป็นที่อ้างหยุดทำงานโคถนัค ไม่แลเห็นผลดีอันใดที่
จะมีโคจาก มิสเตอร์เคอโมเรแคมเบลซึ่งไม่มีพุกดีเลยเสียแล้ว ถึง
โดยว่าจะโซกำลังไปลิสให้โค ตามที่เขอรู้อาใส่รูปมิสเตอร์เคอ
มุนเซน ไม่โคจึ่งของโซไปลิส ฉันทยังเห็นว่า การที่พุกกับมิสเตอร์
เคอ มุนเซนยังไม่สิ้นส่วนวน หนังสือเขามีมาไม่โคตอบ ไปลึงมือ
จับกุมห้ามปรามตอน ก็เป็การที่เสียอัทธยาไศรยไมตรีเขาจึ่ง
โกรธ เหตุอันนี้คงจะทำให้มิสเตอร์เคอโมเรแคมเบลโคกำลังโคถนัค
มากขึ้นอีก เหมือนหาพยานตัวสำคัญให้เขาคือคนหนึ่ง...ฉันเห็น
ว่า คนเซนโมเรแคมเบล มันกลอกแลมีโวหารกลา เกิดเถียงกัน

¹ ส่วนวนเดียวกัน, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ ถึง เคอ มุนเซน," แปล,

1 พฤษภาคม ร.ศ. 115.

² ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.3/3, เรื่องความกรมรถไฟสยามนครราชสีมา ปี 115
"กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว,"
ที่ 4/282, 27 เมษายน ร.ศ. 115.

ขึ้นครึ่งไร่กัการกินทั้งขาขึ้นขาดองทุกอย่าง ถ้าทำอันหลวม ๆ
เห็นจะไม่ได้ ขอให้คิดมวก ๆ มีใชว่าจจะรอกตัวไมตองเสีย
อยู่ในมันคงเอาจนได เวนแตกอยนอยหนอย...

อนึ่ง เจ้าพระยาอภัยราชาวิทกว่า อัครราชทูตไทยที่กรุงลอนดอนไม่สู้ชอบ เจ้ากรม
รถไฟ เกรงว่าถ้าพวกผู้รับเหมามาหรือรัฐบาลอังกฤษซึ่งคอยช่วยผู้รับเหมายิ่งให้ตั้งศาล
อนุญาตให้ตุลาการที่ลอนดอน และพระองค์เจ้าสวัสดิโสภณทรงยอมรับตกลงตามก็จะเป็นการ
เสียเปรียบมาก เพราะศาลคนกลางเข้ามาตั้งในกรุงเทพ ฯ ก็จะได้เห็นการที่ผู้รับเหมา
ได้ทำไว้ ถ้าตั้งที่ลอนดอนสู้กันแต่ด้วยโวหารไม่ประจักษ์ความจริงด้วยตา ฝ่ายไทยอาจต้อง
ประสบความลำบาก² กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ จึงกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
ให้ทรงมีโทรเลขถึงพระองค์เจ้าสวัสดิโสภณยืนยันพระบรมราชประสงค์จะให้ศาลคนกลางเข้า
มาตั้งในกรุงเทพ ฯ ดังเหตุผลที่ว่า

... การที่ข้าพระพุทธเจ้ากราบบังคมทูลพระกรุณาดังนี้ ใชว่าจะ
ไม่ไวใจว่าที่ตุลาการสยามจะไม่คิกรัษาประโยชน์ของกรุงในการ
เรื่องนี้ โดยลู่แกอคคิ ลือรักแลขังเขนนั้นหามิได โดยวิตกว่าที่ตึก
ราชทูตโคฟิงเราขิง [Rovsing]³ กลาวโทษกรรมรถไฟอยู่เนื่องนิจ

¹ ปีเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ,"
ที่ 5/118, 1 พฤษภาคม ร.ศ. 115.

² ปีเดียวกัน, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอม
เกล้าเจ้าอยู่หัว," 18 พฤษภาคม ร.ศ. 115.

³ เวลานั้นนายโรฟซิงไปประจำอยู่ ณ สถานทูตไทยที่กรุงลอนดอน แต่ไม่ปรากฏชัด
ว่าทำหน้าที่อะไร เพราะเสนาบดีในคณะรัฐบาลเวลานั้นเอือมระอาความประพฤติของบุคคล
ผู้นี้ เมื่อไปอยู่ที่ลอนดอนจึงถือว่าผิดกฎระเบียบเฉพาะหน้าในการที่ต้องควบคุมนายโรฟซิงไปได้
อย่างไรก็ตาม บุคคลผู้นี้ได้ทำให้ข้าราชการในสถานทูตไทยที่กรุงลอนดอนเกิดความรู้สึกไม่ดี
ต่อนายเบทเกะ โดยทั่ว ๆ ไปแลวนายโรฟซิงทำหน้าที่คล้าย ๆ ที่ปรึกษาของสถานทูต.

ทั้งพวกอังกฤษก็เกลียดชังกรมรถไฟทั่วไป จนคนซัดตึงอิน
 ยินเนีย (คือมูอัสบดินเตล) ที่ลอนดอนก็ชกั้แข่งกรมรถไฟมีเหตุ
 เนื่อง ๆ ถึงต้องไต่กันคราวหนึ่งแฉวหากที่ตีกราชทูตขอให้อง
 ด้งตอไปก็ตอด้งไว้ แต่กั้ยังกระตางกระเคืองไม่ลงกันใด
 ที่ตีกราชทูตไคยินแต่เสี้งฝ่ายอังกฤษแลด้วยสัตว์กรมรถไฟฝ่าย
 ด้ยรวฎอยู่เนืองนิจ ขอมุจะเห่นตามไปค้วยไคบบางไม่มาถูก
 นอย ถาวุขไปตกลต้งที่ลอนดอนไม่ฟังเสี้งกรมรถไฟแล
 การจะยากขางนา...¹

ศาลอนุญาโตตุลาการครั้งที่ 2

กรมรถไฟและผู้รับเหมาไค้ตกลงนำขอความที่ชกั้แย้งกันเสนอต่อศาลอนุญาโตตุลาการ
 โดยมีตุลาการคนด้ยวักันในศาลครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2437 (ค.ศ. 1894) คือฝ่ายไทยไค้
 ด้งนายด้งเง่ ฝ่ายผู้รับเหมาไค้ด้งเซอร์กิลฟอร์ด โมลสเวิร์ธ โดยมีผู้ขานาญกฎหมายนานา
 ประเทศเป็นด้ยช่วยวินิจฉัยอีกฝ่ายละคน² ผู้ชี้ขวชาญคานกฎหมายของฝ่ายไทยนั้น คือ
 ศาสตราจารย์ ฟอน บาร์ (Professor von Bar) นายความชาวเยอรมัน ฝ่ายผู้รับ
 เหมา คือ นาย เอ. คัมบลิว. คริปซ์ (A.W. Cripps, Q.C., M.P.,)³ สำหรับศาสตรา-
 จารย์ ฟอน บาร์ นั้น เจ้าพระยาอภัยราชาไค้แนะนำไปยังประธานสถานสถานกฎหมายระหว่าง

¹ ปีกเดียวกัน, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอม
 เกลาเจ้าอยู่หัว," 18 พฤษภาคม ร.ศ. 115.

² ปีกเดียวกัน, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอม
 เกลาเจ้าอยู่หัว," 7 กรกฎาคม ร.ศ. 115.

³ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 19, "Memorandum of Sir Guilford Lindsey
 Molesworth... In the matter of an Arbitration between George
 Murray Campbell and the Siamese Royal Railway Department," p. 16.

ประเทศ (President of Institute of International Law) ว่าเป็นผู้ที่มีความ
ชำนาญด้านกฎหมายนานาประเทศที่มีชื่อเสียงมาก เมื่อฝ่ายไทยมีหนังสือส่งข้อความที่โต้เถียง
กันในขั้นต้นกับทั้งข้อสัญญาและข้อบังคับไปใหญ่ ก็ได้มีโทรเลขแสดงความเห็นว่า ทั้งสอง
ศาลศาลกลางตามกฎหมายนั้นต้องเป็นในกรุงเทพ ฯ¹

รัฐบาลไทยได้มอบให้พระยานนทบุรี ฯ อัครราชทูตไทยประจำเบอร์ลิน ทักท้อขอตัว
นายลึงเงาจากบารอนมาแชล ฟอน บีเบอร์ชไตน์ (Baron Marschall von Bieberstein)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศเยอรมัน² ซึ่งรัฐบาลเยอรมันยินดีให้รัฐบาลไทย
ยืมตัวนายลึงเงา ตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2439 (ค.ศ. 1896) ถึงกลางเดือน
กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2439 (ค.ศ. 1897)³ ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่า คดีพิพาทนั้นต้องเป็นคดีระหว่าง
รัฐบาลไทยกับนายแคมพ์เบลล์เท่านั้น โดยที่รัฐบาลอังกฤษไม่ได้เป็นคู่ความเกี่ยวข้องด้วย⁴

ข้อขัดแย้งระหว่างรัฐบาลไทยกับผู้รับเหมาว่าศาลอนุญาโตตุลาการครั้งที่ 2 ควรจะ
ประชุมกัน ณ ที่ใด ทำให้ต้องมีการตกลงกันในเรื่องนี้ จึงได้มีศาลอนุญาโตตุลาการเป็น
ครั้งแรกประชุมกันที่แกรนด์โฮเทลฟอนเตน เมืองออสเตนด์ (Ostende) ประเทศเบลเยียม
ในวันที่ 9 กันยายน พ.ศ. 2439 (ค.ศ. 1896) มีศาสตราจารย์ ฟอน บาร์ และนาย เอ.
คัมบลิว. คริปซ์ เป็นผู้ชี้แจงอธิบายความเห็นทางกฎหมายให้แก่ตุลาการทั้งสองคือ ลึงเงา และ

¹ ก.จ.ช., ร.5 ยช. 5.3/3, เรื่องความกรมรถไฟสายนครราชสีมา ปี 115,
"กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว,"
7 กรกฎาคม ร.ศ. 115.

² กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 15 ส่วนวันที่ 1 ตอน 5 พ.ศ. 2439, "พระยานนทบุรี ฯ
ถึง บารอนมาแชล บีเบอร์ชไตน์," แพล, 8 สิงหาคม ร.ศ. 115.

³ ส่วนวนเดียวกัน, "พระยานนทบุรี ฯ กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ," 16 ตุลาคม
ร.ศ. 115.

⁴ ส่วนวนเดียวกัน, "พระยานนทบุรี ฯ ถึง บารอนมาแชล บีเบอร์ชไตน์, "แพล,
2 ตุลาคม ร.ศ. 115.

เซอร์โมลส์เวิร์ธ¹

ภายหลังการใคร่ครวญเคาฆมูลแห่งข้อคดีต่าง ๆ ทั้งตุลาการและผู้อำนวยการกฎหมาย มีความเห็นพร้อมกันว่า ศาลอนุญาโตตุลาการควรต้องประชุมในประเทศไทย²

อนุญาโตตุลาการทั้งสองฝ่ายได้พบกันในวันพุธที่ 21 กันยายน พ.ศ. 2439 และได้เขียนหนังสือแสดงความตกลงถึงเรื่องสถานที่ที่จะประชุมศาลตั้งแจ้งอยู่ต่อไปนี้

...ข้าพเจ้าผู้มีชื่อในท้ายหนังสือนี้ ซึ่งเป็นอนุญาโตตุลาการ ในเรื่องความระหวางกรรมรถไฟของรัฐบาลสยามแลมิสเตอร์ เอ. บี. เมอเร แคมเบล ได้พบกันวันนี้เพื่อจะพิจารณาขอความโดยขอ ๆ ทั้งปวงซึ่งผู้รับเหมาโอเดอนามา เพื่อจะตกลงถึงเรื่องตำบลที่จะประชุมศาลนั้น ได้พร้อมกันออกคำตัดสินว่า ในตอนแรกศาล อนุญาโตตุลาการต้องประชุมในกรุงเทพฯ และอนุญาโตตุลาการจะ ออกเดินทางจากประเทศยุโรปมากรุงเทพฯ ประมาณในกลางเดือน ตุลาคม...

กรุงเทพฯ วันที่ 21 กันยายน 115
(เซ็น) แอฟ, ลิงเก
คิลโฟค, แอล โมลส์เวิร์ธ³

ตามความตกลงกันนี้อนุญาโตตุลาการได้เข้ามาถึงกรุงเทพฯ ในเดือนพฤศจิกายน และได้เปิดประชุมพิจารณาความตั้งแต่วันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2439 เนื่องจากจำนวน

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.6/17, เรื่องรายงานการก่อสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา, "รายงานที่ 5 แห่งเจ้ากรรมรถไฟลาวควยการก่อสร้างทางรถไฟนครราชสีมา ในระหว่างกิ่งปีสี่คราวตั้งแต่วันที่ 1 เมษายนรัตนโกสินทรศก 115 ถึงวันที่ 31 มีนาคมรัตนโกสินทรศก 116 (การก่อสร้างปีที่ 5 แลที่ 6)."

² ดูภาคผนวก.

³ ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.6/17, เรื่องรายงานการก่อสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา, "รายงานที่ 5 แห่งเจ้ากรรมรถไฟ..."

เงินที่ผู้รับเหมาฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายจากกรรมรถไฟสูงมากถึงหกล้านบาทเศษ ดังนั้นเจ้าพระยาอภัยราชา ที่ปรึกษาทั่วไปของไทยจึงเกรงว่าในการที่จะพิจารณาความนั้น อาจมีเหตุซึ่งคนกลางจะไม่สามารถตกลงกันได้หมดทุกข้อ ถ้าตุลาการทั้งสองนายเกิดขัดแย้งกันเอง ก็จะต้องมีผู้ชี้ขาดอีกนายหนึ่ง ซึ่งตามสัญญาที่กรรมรถไฟทำกับผู้รับเหมานั้น ผู้ชี้ขาดนี้จะต้องเป็นคนของประเทศที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับคู่ความและจะเป็นคนชาติเดียวกันก็ได้ เจ้าพระยาอภัยราชามีใจว่า ถ้าเกิดกรณีเช่นว่านี้ อังกฤษจะต้องหาทางเป็นมิตรกับฝรั่งเศส และเลือกชาวฝรั่งเศสเป็นผู้ชี้ขาดข้อขัดแย้งหรือกรณีพิพาทของคนกลางอีกชั้นหนึ่ง ฝ่ายไทยก็คงจะขัดขวางไม่ได้เพราะไม่มีเหตุผลเพียงพอ ดังนั้นเจ้าพระยาอภัยราชาจึงคิดการร่วมกับกรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ เพื่อทาบทามฝ่ายฝรั่งเศสไว้ก่อนที่ฝ่ายอังกฤษจะไหวตัว โดยทำที่เหมือนหนึ่งจะให้ชาวฝรั่งเศสเป็นผู้ชี้ขาดกรณีพิพาทในชั้นสุดท้าย ถ้ามีเหตุขัดแย้งจริง ๆ และฝ่ายไทยขอเลือกคนฝรั่งเศสเป็นผู้ชี้ขาด อังกฤษอาจจะระแวงและไม่ยินยอม แต่ก็เป็นเรื่องที่รัฐบาลอังกฤษจะต้องตัดทานทางฝ่ายฝรั่งเศสเอง โดยไม่เป็นที่เสียหายหรือกระทบกระเทือนฝ่ายไทย¹

อนึ่ง แมว่ารัฐบาลอังกฤษจะไม่คัดค้านผู้ชี้ขาดชาวฝรั่งเศส กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ ก็ทรงมีพระทัยว่าฝรั่งเศสซึ่งสนใจกรณีพิพาทระหว่างผู้รับเหมาชาวอังกฤษกับกรรมรถไฟไทย มีจิตใจเอนเอียงเข้าข้างรัฐบาลไทย เพราะนายเดอฟรองซ์ (Defrance) อัครราชทูตฝรั่งเศสประจำไทยได้กราบบูทูลเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศไทยในงานเลี้ยงอาหารค่ำวันเฉลิมพระชนมพรรษาว่าเขาแน่ใจว่าฝ่ายไทยคงจะชนะความเรื่องรถไฟนครราชสีมา เป็นแน่² ดังนั้นถึงผู้ชี้ขาดจะเป็นชาวฝรั่งเศสจริง ๆ ก็คงจะเป็นผลดีแก่ไทยมากกว่าผลเสีย

¹ จากท่าที่ต่าง ๆ เขาใจว่ารัฐบาลไทยไม่ปรารถนาผู้ชี้ขาดเป็นชาวฝรั่งเศส แต่เกรงการสมรภูมิตระหว่งประเทศทั้งสอง จึงไขนโยบายโนมนาวความนิยมไปทางฝรั่งเศส ให้ฝ่ายอังกฤษระแวงและตัดทานในที่สุด ด้วยประเทศทั้งสองมีอำนาจการต่อรองใกล้เคียงกัน จึงเท่ากับรัฐบาลไทยยืมมืออังกฤษกำจัดความไม่พึงปรารถนาของรัฐบาล.

² ก.จ.ช., ร.5 ยช. 5.3/5, "กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, "ที่ 36, 8432, 28 ตุลาคม ร.ศ. 115.

กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑ ทรงมีหนังสือส่วนพระองค์ถึงนายเคอปรองซ์ให้ช่วยติดต่อกับวิศวกรฝรั่งเศสที่มีความรู้จากไซงอนเพื่อเตรียมตัวเป็นผู้ชำนาญคนที่ 3¹

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเห็นด้วยกับพระดำริของเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ จะเห็นได้จากพระราชดำรัสของพระองค์ว่า

...ความคิดนี้ก็ดี เพราะจะหาผู้นั้นให้เป็นนักเลงโตเสมอ
กันไม่ได้ จะมีชอกกินใจอยู่ที่เขตฝรั่งเศส มีความพอใจฤาไม่
พอใจในการที่เราจะมีรถไฟขึ้นไปโคชราช ซึ่งนับว่าเป็นเงา
อยู่ในเงื้อมมือ จะชักให้มันแปรไปโคตามกิโลที่มันอยู่ในใจ
แต่ถูกไม้ฉากแล้วอันตรายอะไรนัก เพราะจะหาผู้นั้นให้โตกัน
หยุดๆให้รับกลัวจะหายาก ตกกลงเป็นมีไป...²

การที่รัฐบาลไทยคิดเอาฝรั่งเศสเข้ามามีบทบาทด้วยนี้ เป็นที่ยินดีของฝ่ายฝรั่งเศส
มาก แมแต่นายฮาร์ดอูแอง (Hardouin) อุปทูตฝรั่งเศสซึ่งเกลียดชังประเทศไทยมาก และ
เป็นผู้คอยยุแหย่ไม่ให้รัฐบาลฝรั่งเศสตกลงกับรัฐบาลไทยในกรณีพิพาท ร.ศ. 112 ก็เปลี่ยน
ท่าทีที่มีต่อรัฐบาลไทยชั่วคราว

...ดูมองซิเออร์ฮาร์ดอูแองนั้นคิดมากไม่พูดจาบกานเรื่อง
คุณเลย... ก็เห็นด้วยเถิดว่า วาดังเป็นยี่นดีของฝรั่งเศส
ทั่วกันมากในการที่จะใคร่เป็นผู้ตัดสินความระหว่างอังกฤษกับ
ไทย ซึ่งเปนของที่ทองกววยอย่างยิ่งของฝรั่งเศส ถึงจะ
ไม่ใคร่ดูแลประโยชน์นี้ใคร่ใคร่เกียรติกยศแล้ว ก็เป็นการพอใจ
ของฝรั่งเศสยิ่งกว่าสิ่งอื่นนัก...³

¹ เพิ่งอ้าง.

² ปีกเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง กรมหลวงเทวะ-
วงศ์ ๑," ร่าง, ที่ 53/876, 29 ตุลาคม ร.ศ. 115.

³ ปีกเดียวกัน, "กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอม
เกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 42, 8739, 5 พฤศจิกายน ร.ศ. 115.

ในเวลาไล่เลี่ยกันนั้น กงสุลโปรตุเกสประจำประเทศไทย คือ นายเฟรเดอริคส์ เปเรรา (Frederics Pereira) ก็ได้เสนอความช่วยเหลือรัฐบาลไทยในการจัดหาวิศวกร ผู้อำนวยการ คือ ผู้อำนวยการโยธาธิการของมาเก๊า (Director of the Public Works of Macao) เป็นผู้ชี้ขาด ซึ่งเขามั่นใจว่ารัฐบาลโปรตุเกสต้องสนับสนุนอย่างแน่นอน¹ อย่างไรก็ดี เขาใจว่าทางรัฐบาลไทยคงปฏิเสธการช่วยเหลือครั้งนี้ เพราะจะทำให้ประเทศอื่นมีบทบาทแทรกแซงมากขึ้น ทำให้เรื่องยิ่งยุ่งขึ้นไปอีก จึงไม่ปรากฏหลักฐานว่ามีวิศวกรหรือผู้อำนวยการชาวโปรตุเกสเข้ามาเกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ในเวลาต่อมา

ในการพิจารณาคดีของศาลนั้น ปรากฏว่าผู้รับเหมาได้ตั้งขอเรียกวงค่าเสียหายจากรัฐบาลไทยเพิ่มขึ้นมากมาย แม้แต่บางเรื่องที่ไม่เคยเป็นความหรือวิวาทกันเลย ผู้รับเหมากรบกรจุเข้าในคำเรียกร้องเพื่อจะทวีเงินให้มากขึ้น และเพื่อไว้สำหรับการที่จะถูกตัดทอนลง ผู้รับเหมาหวังว่าตุลาการอาจตัดสินให้ฝ่ายตนได้เงินในขอเรียกร้องที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นกำไรอีกต่อหนึ่ง²

ศาลอนุญาโตตุลาการได้เริ่มพิจารณาคดีในวันที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2439 (ค.ศ. 1896) แคมพเบลล์เป็นผู้นำคดีขึ้นฟ้องควยตัวของเขาเอง ด้วยความช่วยเหลือของหัวหน้าวิศวกรฝ่ายผู้รับเหมา คือ นายนอร์แมน บี. ดิคสัน (Norman B. Dickson) ฝ่ายกรมรถไฟมีเจ้ากรมรถไฟและเจ้าพระยาอภัยราชาเป็นตัวแทน มีผู้ช่วยคือ นายแกรทส์ หัวหน้าวิศวกรฝ่ายกรมรถไฟ³

¹ ปีกเดียวกัน, "Frederics Pereira to Prince Devawongse," Copy, No. 79/9008, Nov. 11, 1896.

² ปีกเดียวกัน, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," 2 ตุลาคม ร.ศ. 115.

³ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 19, "Memorandum of Sir Guilford Molesworth: In the Matter of The Royal Siamese State Railways....," p. 2.

การชำระความนั้น ในชั้นแรกดูเหมือนจะดำเนินไปได้ในเวลาเร็ววัน แต่เมื่อมีการสู้ความกันในศาล เรื่องก็ยิ่งถูกล่ามใหญ่โต จนเป็นที่คาดหมายว่าต้องใช้เวลานานวัน ในการพิจารณาความ ฝ่ายผู้รับเหมาได้อุทธรณ์หลายครั้ง จนแม่แต่อุทธรณ์อังกฤษ คือนายเคอ บุนเซน ซึ่งสนับสนุนผู้รับเหมามาตลอด ก็ยอมรับกับพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวว่านายแคมพเบลแสดงกริยาน่าเกลียดและใช้ถ้อยคำหยามคายต่อกรมรถไฟมาก¹

นับตั้งแต่วันที่ 19 พฤศจิกายน เป็นต้นมา ศาลอุทธรณ์ได้ประชุมพิจารณาความกันทุกวัน ฝ่ายผู้รับเหมากล่าวโทษกรมรถไฟอย่างไรเหตุผล และหาพยานที่ใช้การไม่ได้จนตุลาการเองก็รู้สึกว่าการไม่ตกลงทางวิชาวางเลย² ระหว่างการพิจารณาคดีมักจะมีการเลี้ยงอาหารค่ำในระหว่างหมุ่ทศและตุลาการ ซึ่งมีทูตฝรั่งเศส อังกฤษ และเยอรมัน รวมทั้งข้าราชการกรมรถไฟ แต่ไม่ปรากฏว่าในงานเลี้ยงนี้ ผู้รับเหมาจะได้รับเชิญแต่ประการใด เนื่องจากตัวผู้ทศเองก็ประจักษ์ในความหยามคายของนายแคมพเบล ผู้รับเหมาทราบเท่าที่ประชุมชนมีต่อตัวเขาดี จึงคิดหาช่องที่จะงดการตัดสินในกรุงเทพ ฯ และให้ย้ายการพิจารณาคดีไปที่ลอนดอน³

หลังจากที่ผู้รับเหมาตั้งขอหาแล้ว เจ้ากรมรถไฟก็ได้แก้ความข้างฝ่ายไทยบ้าง ปรากฏว่ากรมรถไฟเป็นต่อมาก เนื่องจากมีหลักฐานและเหตุผลมากกว่าจึงได้เปรียบในรูปคดี ผู้รับเหมาจึงเข้าหาอุทธรณ์อังกฤษ ขอให้ช่วยจัดการไกลเกลี่ยยอมความกันแต่โดยดี ไม่ตองให้ตุลาการตัดสิน โดยผู้รับเหมาคำนวณแล้วว่าถ้ามีการตัดสินความขึ้น ตนอาจได้รับเงินชดเชยเสียหายน้อยมาก จึงคิดหวนกลับมาขอยอมความเพื่อรับเงินชดเชยเสียหาย

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขบ. 5.3/5, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึงกรมหมื่นพิทยลาภ ฯ," สำเนา, 1 ธันวาคม ร.ศ. 115.

² ปีกเดียวกัน, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," 26 พฤศจิกายน ร.ศ. 115.

³ เพิ่งอ้าง.

จากกรมรถไฟแต่พอดี ซึ่งคงมากกว่าที่จะได้จากคำตัดสินของตุลาการ นายเคอ บุนเซน เห็นจะเป็นการเสียหายแก่คนอังกฤษ จึงเข้าเฝ้าพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระราชวังบางปะอิน กราบทูลเสนอการประนีประนอมระหว่างกรมรถไฟกับผู้รับเหมา แต่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงเห็นว่าเข้าไปเสียแล้ว และทรงแนะนำให้อุปทูตอังกฤษ เจริญจากเรื่องนี้กับเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ¹

นายเคอ บุนเซน จึงใช้วิธีขอให้ตุลาการฝ่ายตน คือ เซอร์ โมลสเวิร์ธเจริญ กับกรมหลวงเทเวศวงศ์ ๑ กราบทูล แนะนำความที่จะประนีประนอมกับผู้รับเหมาโดยกว้าง ใจความขอสัญญาที่จะตกลงปรองคองกันเสนอฝ่ายไทยพิจารณา แต่ร่างสัญญาดังกล่าวให้ ประโยชน์แก่ผู้รับเหมาได้เปรียบไทยมาก กรมหลวงเทเวศวงศ์ ๑ จึงทรงยืนยันว่า

...ยังไม่แลเห็นทางที่จะตกลงปรองคองกันได้นอกจาก
คนกลางผู้ตัดสินนั้นเลย ถ้าตกลงกันได้ก็คงจะไม่ต้องรอนึ่ง
คนกลางควยใดก็คือนำปรองคองกันมาแตกอนหลายครั้งแล้ว
คนกลางของผู้รับเหมากรับออกมาว่า เขาก็กอบสินหวังใจ
ว่าจะตกลงกันเองได้เหมือนกัน...²

ในคำณรูปคดีนั้น กรมหมื่นพิทยลาภ ๑ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการทรงย้ำว่า

...เวลานี้ความฝ่ายเราดูดังเป็นต่อมาก ยิ่งขึ้นไป
ตรวจทางเขา 2 วันมานี้ ผู้กลางก็ยิ่งได้เห็นความเท็จของ
มิสเดอ แคมป์เบลเขาทุกวัน พยานฝ่ายเราดูมั่นคงมาก
ไม่ควรจะรับผูกทางปรองคองกัน ยกแต่แคมป์เบลจะลด
หย่อนลงมาจนพอใจเรา...

¹ปีเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง กรมหมื่นพิทยลาภ ๑,"
สำเนา, ที่ 59/1056, 1 ธันวาคม ร.ศ. 115.

²ปีเดียวกัน, "กรมหลวงเทเวศวงศ์ ๑ กราบทูล กรมหมื่นพิทยลาภ ๑," สำเนา,
ที่ 42/10210, 10 ธันวาคม ร.ศ. 115.

เวลานี้ในศาลผู้ดูต่างก็แลเห็นชัดมากเข้าแล้วว่า แคมป์เบล
เป็นคนชนิดใด แพ้แก่พิสูท แลพยานลงทนายครั้งแล้ว ฝ่าย
เรวยังไม่จับอะไรที่ดูจากความจริงไปใดๆเลย เจ้ากรรมรถไฟ
หมู่นี้ก็ดูมีของออกซึ้นมาก หวังอยู่ว่าถึงอย่างไร ๆ เราคงจะ
ต้องไขเงินไม่ถึงที่จะผูกปรองคองกันเองกับมิส เตอแคมป์เบลนี้
เป็นแน่...¹

การที่ฝ่ายไทยไม่ยอมรับการปรองคองนั้น มิใช่เป็นเพราะได้เปรียบในรูปคดีแล้ว
จึงถือโอกาสรุกเข้าเหมาะตามชอบใจ แต่เนื่องจากแคมป์เบลซึ่งเป็นคนฉลาดมากคิดการ
เอาโรคเอาเปรียบฝ่ายไทยในกรณีที่มีการไกล่เกลี่ยจนรัฐบาลไทยยอมไม่ได้²

ในวันที่ 17 ธันวาคม พ.ศ. 2439 อันเป็นวันสุดท้ายของการพิจารณาคดีระหว่าง
กรรมรถไฟกับผู้รับเหมา ซึ่งจัดขึ้น ณ กรุงเพท ฯ ในการชำระความวันสุดท้ายนี้ แคมป์เบล
ได้แสดงความโกรธเกรี้ยวต่อหน้าที่ประชุมศาล เนื่องจากรู้ว่าจะไม่ไคเงินเท่าที่ตนต้อง
การ ไม่ว่าจะเป็นโดยการไกล่เกลี่ยยอมความกันหรือในการที่ศาลจะตัดสินความต่อไปด้วย³

ศาลคนกลางได้ตกลงกันที่จะนั่งพิจารณาความที่ลอนดอนต่อ โดยคนกลางฝ่ายผู้รับ
เหมาไคกลับไปอังกฤษก่อน แต่คนกลางฝ่ายกรรมรถไฟไคอยู่ตรวจดูการต่าง ๆ ต่อ จนถึง
วันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2439 (ค.ศ. 1897) จึงไคเดินทางกลับยุโรป⁴ และมีกำหนดการ
ร่วมพิจารณาคดีนี้อีกในวันที่ 15 มีนาคม พ.ศ. 2439 สถานที่สำหรับประชุมพิจารณาความคือ

¹ ปีกเดียวกัน, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอม
เกล้าเจ้าอยู่หัว," 12 ธันวาคม ร.ศ. 115.

² เพิ่งอ้าง.

³ ปีกเดียวกัน, "กรมหลวงเทเวระวงศ์ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุ
จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 74, 10552, 17 ธันวาคม ร.ศ. 115.

⁴ เพิ่งอ้าง.

ที่โรงแรมแคนนอนสตรีท กรุงลอนดอน¹

การที่ศาลอนุญาโตตุลาการไม่ตัดสินความในกรุงเทพ ฯ เพราะถือว่าได้รับฟังพยานและตรวจสอบสถานที่ที่เกิดความเรียบร้อยแล้ว จึงเลื่อนการพิจารณาออกไปอีก หนึ่ง ระหว่างการพิจารณาความที่กรุงเทพ ฯ มีที่ท้าวว่าจะเกิดปัญหาคนกลางมีความคิดเห็นขัดแย้งกัน จึงตกลงว่าจะมีผู้ชี้ขาดอีกนายหนึ่ง ในกรณีที่ตุลาการทั้งสองนายเกิดความไม่ลงรอยกันในกรุงลอนดอน²

กรมรถไฟได้ให้นายแกรทส์ หัวหน้าวิศวกรของกรมออกไปยุโรปในต้นเดือนมกราคม พ.ศ. 2439 (ค.ศ. 1897) โดยได้รับอำนาจเต็มในการที่จะกล่าวความสู่คดีแทนกรมรถไฟ หนึ่ง พระเจ้านองยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ เสนาบดีกระทรวงกลาโหมในขณะนั้นได้เสด็จมาที่ศาลว่าการนครบาล ทรงบัญชาพระองค์คอยขอคำถามและคำตอบในระหว่างกรมรถไฟกับนายยอร์ช เมอเรีย แคมพเบล เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน พ.ศ. 2434 (ค.ศ. 1891)³ เมื่อครั้งทรงดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ เพื่อที่จะได้ส่งคำปฏิญาณนี้เป็นประจักษ์พยานในการสู่ความกับผู้รับเหมาที่ลอนดอน

ในการพิจารณาคดีที่ลอนดอนนั้น แคมพเบลเป็นผู้ต่อสู้ความในศาลด้วยตนเอง โดยมีผู้ช่วย คือ นายความเลห์ตัน (Leighton) และนายความชาร์ลส์ อัลเฟรด คริปส์ (Charles Alfred Cripps, Q.C.,⁴ M.P.⁵) ส่วนผู้แทนกรมรถไฟ คือ นายแกรทส์ นายความ คือ นายพิปสัน บีด (Phipson Beale, Q.C.) ศาลอนุญาโตตุลาการได้ใช้เวลาพิจารณาความถึง 22 วัน⁶

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 19, "Memorandum of Sir Guilford Molesworth, In the Matter of The Royal Siamese State Railways....," p. 3.

² เพิ่งอ้าง.

³ ดูภาคผนวก

⁴ Q.C. ย่อมาจาก Queen's, Counsel คือ นายความชั้นหนึ่งของอังกฤษ ไม่จำเป็นต้องว่าความเป็นอัยการ แต่มีเกียรติยศสูงกว่านายความธรรมดา.

⁵ M.P. ย่อมาจาก Member of Parliament คือ สมาชิกสภาสามัญ หรือสภาผู้แทนราษฎร.

⁶ ดูเชิงอรรถที่ 1, หน้าเดียวกัน.

ระหว่างกรณีพิจารณาความ ได้เกิดข้อขัดแย้งระหว่างตุลาการทั้งสองนายคือ นายลียงเง็กกับเซอร์โหมลสเวิร์ชตามความคาดหมายตั้งแต่เมื่อครั้งยังพิจารณาความในกรุงเทพฯ¹ แต่เนื่องจากการขัดแย้งกันครั้งนี้อยู่ไกลถึงลอนดอน การเตรียมการของรัฐบาลไทยที่จะให้ฝรั่งเศสเข้าแทรกแซง โดยการส่งวิศวกรผู้ชำนาญการจากไซงอนมาตัดสินความที่ชาติจึงพลอยระงับไปด้วย เนื่องจากค่าใช้จ่ายสูงมาก

เมื่อตุลาการสองนายไม่สามารถยินยอมตกลงกันได้ เซอร์โหมลสเวิร์ชจึงเสนอให้นายลียงเง็กเลือกผู้ชี้ขาดจาก ประธาน, รองประธาน หรือ อดีตประธานของสถาบันวิศวกรของอังกฤษ แต่นายลียงเง็กคัดค้านว่าผู้ที่ทำหน้าที่เป็นผู้ชี้ขาดไม่ควรจะเป็นคนอังกฤษหรือเยอรมัน ในที่สุดจึงได้เชิญนายมารีนุส จากอบ วัน บอสเซ (Marinus Jacob Van Bosse) วิศวกรผู้เชี่ยวชาญชาวฮอลันดา ซึ่งเคยดำรงตำแหน่งเจ้ากรมฝ่ายการโยธาแห่งรัฐบาลอินดิสตะวันออกของฮอลันดาในเกาะชวา² ซึ่งตุลาการทั้งสองนายได้ตกลงยอมรับนายวัน บอสเซ เป็นอนุญาโตตุลาการคนที่ 3 หรือผู้ชี้ขาด ตามมาตรา 42 แห่งหนังสือสัญญากล่าวถึงการค้าทั่วไป ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาบริบท³

ในวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2440 (ค.ศ. 1897) นายลียงเง็กและเซอร์โหมลสเวิร์ชได้วางความกันต่อนายวัน บอสเซ ณ กรุงเฮก (Hague) ประเทศเนเธอร์แลนด์ ทั้งสองฝ่ายได้วางความกันจนถึงวันที่ 4 มิถุนายน ครั้นในวันที่ 5 และวันต่อ ๆ ไปเซอร์โหมลสเวิร์ชก็ไม่ยอมมาวางความต่ออีก โดยอ้างว่าป่วย และต่อมาในวันที่ 8 มิถุนายน เขาก็ได้มีหนังสือมาถึงผู้ชี้ขาดว่า ขอถอนตัวออกจากการพิจารณาคดีระหว่างผู้บริบทกับกรมรถไฟ และใน

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.6/17, เรื่องรายงานการก่อสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา, "รายงานที่ 5 แห่งเจ้ากรมรถไฟกล่าวช่วยการก่อสร้างทางรถไฟนครราชสีมา...!"

² กองบรรณสาร, แผ่นที่ 19, "Memorandum of Sir Guilford...", p. 4.

³ คู่มือจราจรที่ 1, หน้าเดียวกัน.

กรณีขัดแย้งกันระหว่างตัวเขากับนายลึงเง่ โดยจะไม่รับทำการเกี่ยวของอย่างใดอีกต่อไป
 ค่าย¹

ผู้ซึ่งขาดจึงได้ขอให้เซอร์โมลสเวิร์ธส่งคำตัดสินของเขามาเพื่อพิจารณาความ แต่
 โมลสเวิร์ธได้ปฏิเสธเค็ดขาด ดังนั้นผู้ซึ่งขาดจึงอาศัยอำนาจตามหน้าที่ในส่วนที่เป็นผู้ซึ่งขาด
 ซึ่งถือว่าเป็นอำนาจชอบธรรมตามประมวลกฎหมายวิธีดำเนินการ (Common Law Procedure
 Act)² ค.ศ. 1854 มาตรา 15 ซึ่งเป็นกฎหมายอังกฤษ มีเนื้อความกล่าวว่า

...ในความเรื่องหนึ่งเรื่องใด ซึ่งจะได้ตั้งผู้ซึ่งขาดขึ้นนั้น
 ผู้ซึ่งขาดมีอำนาจโดยถูกต้องตามกฎหมายที่จะตัดสินขอความ
 ต่าง ๆ ที่มีความเสนอมาทันทีอนุญาตตุลาการใด หาก
 อนุญาตตุลาการนั้นเพิกเฉยทำให้เวลาของตนหรือเวลาที่
 อนุญาตเพิ่มให้สั้นลงลงลับไปโดยมิได้ทำการตัดสินอย่างใด,
 หรือจะมีหนังสือแจ้งความมายังฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดหรือมายังผู้
 ซึ่งขาดว่าตนไม่ตกลงยอมพร้อมกันใด...³

¹ ก.จ.ช., ร.5 ยช. 5.6/17, "รายงานที่ 5 แห่งเจ้ากรมรถไฟกล่าวด้วย
 การก่อสร้างทางรถไฟนครราชสีมา... ตอนคำตัดสินของผู้ซึ่งขาด,"

² คือกฎหมายที่รวบรวมจากข้อวินิจฉัยที่ศาลได้วางไว้เป็นลำดับมา ไม่ได้เขียนขึ้นไว้
 เป็นประมวล สหรัฐอเมริกาและอังกฤษใช้กฎหมายชนิดนี้.

³ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 19, "Declaration of George Murray Campbell:
 In the Matter of the Royal Siamese State Railways and In the Matter
 of an Arbitration between George Murray Campbell...and the Siamese
 Royal Railway Department, dated 9 May 1898," p. 12.

"In any case where an umpire shall have been appointed, it
 shall be lawful for him to enter on the reference in lieu of the
 arbitrators, if the latter shall have allowed their time, or their
 extended time to expire without making an award or shall have deli-
 vered to any party or to the umpire a notice in writing stating
 that they cannot agree."

โดยเหตุนี้ นายวัน บอสเซจึงถือว่า เซอร์โบลสเวิร์ดละทิ้งหน้าที่ไป หลังจากทำการพิจารณาคดีและไต่สวนแล้ว นายวัน บอสเซ จึงได้ตัดสินความพิพาทระหว่างกรมรถไฟกับผู้รับเหมา

สาระสำคัญของคำตัดสินโดยอมรับอำนาจชกษกรรมของรัฐบาลไทยในการเลิกสัญญาผู้รับเหมา เพราะผู้ชกษได้พิจารณาแล้ววา

ก. ควญปรากฏวาผู้รับเหมาไดบกพรองตอการงาน และ ไม่นำพวตอคำวากลวตักเตือนของกรมรถไฟเกี่ยวกับเรื่องนี้

ข. ควญปรากฏวาการงานตาง ๆ จะไมแลวเสร็จตามวันที่กำหนด ไมวาจะเป็นวันที่ระบุไว้ในสัญญาผู้รับเหมา หรือลาขากวานนั้นอีก 1 ปี ดังที่ยอมให้ตามคำตัดสินลงวันที่ 19 มีนาคม ค.ศ. 1894

ค. ควญปรากฏวาผู้รับเหมาได้เพิกเฉยตอหน้าที่และขอมุยกพันที่กำหนดไวแลวในมาตราที่ 23 ของเงื่อนไขวาควญเรื่องทวไป¹

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 19, "Declaration of George Murray Campbell,... Award of the Umpire," p. 13.

"(a) It is evident that the contractor has executed bad work and has grossly neglected the admonitions of the R.R.D. in this respect.

(b) It is evident that the works would not have been finished, neither by the date specified in the contract, nor one year later, as might be inferred from the award dated March 19th, 1894.

(c) It is evident that the contractor has grossly neglected his duties and obligations as contained in section 23 of the general conditions."

ด้วยเหตุนี้ผู้ชื้อชาติจึงตัดสินใจให้รัฐบาลไทยได้รับอำนาจเต็มที่จะเลิกสัญญารับเหมาในวันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2439 (ค.ศ. 1896)¹ โดยให้มีผลย้อนหลังจากวันประกาศตัดสินความ ในวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2440 (ค.ศ. 1897)

ส่วนเงินค่าเสียหายต่าง ๆ ที่ผู้รับเหมาเรียกร้องจากรัฐบาลไทยนั้น ผู้ชื้อชาติพิจารณาว่าผู้รับเหมาเรียกร้องเกินกว่าเหตุหรือความเสียหายที่ได้รับ เนื่องจากความเป็นจริงมาก จึงได้ตัดทอนจำนวนเงินในแต่ละรายการลง โดยรวมยอดแล้วกรมรถไฟจะต้องเสียให้ผู้รับเหมาเพียง 279,801.73 บาท²

ปฏิบัติการของผู้รับเหมาและรัฐบาลอังกฤษต่อคำตัดสินของผู้ชื้อชาติ

ทันทีที่ผู้ชื้อชาติ วัน บอสเซ ได้ตัดสินในชั้นสุดท้าย แคมพ์เบลล์ได้รับความผิดหวังมากที่สุดที่ไม่ได้เงินจากรัฐบาลไทยเท่าที่เขาหวัง จึงประกาศไม่ยอมรับคำตัดสินของผู้ชื้อชาติ เมื่อกรมรถไฟส่งเงินที่ตกลงชดเชยตามคำตัดสินให้แก่ผู้รับเหมา แคมพ์เบลล์ก็ได้นำเงินคืนมายังกรมรถไฟ และกล่าวว่าเขาจะไม่ทำตามคำตัดสินเด็ดขาด นอกจากนี้ ตามความตกลงที่คู่ความทั้งสองฝ่ายทำไว้ว่าจะต้องร่วมกันออกเงินค่าธรรมเนียมตั้งผู้ชื้อชาตินั้น แคมพ์เบลล์ก็ปฏิเสธไม่ยอมเสียเงินในส่วนของเขา คงทิ้งให้เป็นภาระของกรมรถไฟ ซึ่งจำเป็นต้องรองจ่ายเงินจำนวน 350 ปอนด์ ให้แก่ผู้ชื้อชาติเป็นส่วนของผู้รับเหมาด้วย³

¹Ibid.

²ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.6/17, "รายงานที่ 5 แห่งเจ้ากรมรถไฟว่าด้วยการก่อสร้างทางรถไฟนครราชสีมา...."

³เพ็ญอ้าง.

อย่างไรก็ดี กรมรถไฟได้พยายามยุติเรื่องทั้งปวง โดยนำเงินที่ทองชดไชผู้รับ
 เหม่าที่ถูกส่งคืนมา ไปฝากไว้ที่ธนาคารฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้ในนามของแคมพเบลล และแจ้ง
 ให้ผู้รับเหม่าทราบว่า เขาสามารถถอนเงินได้ทุกเมื่อที่ต้องการ¹

แต่แคมพเบลลไม่ยอมให้เรื่องทุกอย่างยุติลงไปได้ โดยที่เขาไม่ได้รับผลประโยชน์
 จากรัฐบาลไทยอย่างเต็มที่ จึงนำเรื่องขึ้นร้องเรียนต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่าง
 ประเทศอังกฤษ ลอร์ด ซอลสเบอรี ผู้สนับสนุนเขาตลอดมา เพื่อให้รัฐบาลอังกฤษใช้อำนาจ
 ทางการเมืองที่มีต่อการต่อรองเหนือไทย บีบให้รัฐบาลไทยไม่ยอมรับคำตัดสินของนายวัน
 บอสเซ โดยให้ถือว่าเป็นโมฆะ ทั้งนี้ แคมพเบลลกล่าวหาว่า ผู้ซึ่งขาดเป็นเพื่อนสนิทของ
 เจ้ากรมรถไฟ มีพฤติการณ์ชวนสงสัย หุนหันและลำเอียงในการตัดสินคดีครั้งนี้ (corruption
 and impartial) และฟ้องร้องวานายเบเทเกะ นายลั้งเง และนายวัน บอสเซ สมค
 กันนิกเป็นอนุรูปคดี โดยไม่ให้โอกาสผู้รับเหม่ากล่าวแก้ความ²

โดยคำสั่งความของลอร์ดซอลสเบอรีถึงนายยอร์ช เกรวิลล์ (George Greville)
 อัครราชทูตอังกฤษในไทย ให้เร่งดำเนินการทางวิธีการทูตโดยรีบด่วนเพื่อให้รัฐบาลไทย
 รื้อฟื้นคดีขึ้นใหม่พิจารณาใหม่ นายเกรวิลล์ได้ทูลกรมหลวงเทวะวงศ์ ๓ ว่า "...ข้าพเจ้า
 สามารถประกันต่อท่านว่า เรื่องนี้เป็นการควนและสำคัญที่สุดสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องทุกคน..."³

ต่อมาอัครราชทูตอังกฤษและกรมหลวงเทวะวงศ์ ๓ ได้มีการพบปะเจรจากันอีก
 หลายครั้ง ตลอดจนมีหนังสือโต้ตอบกันอย่างรุนแรงและยืดเยื้อหลายฉบับ ซึ่งเห็นได้ชัดว่า

¹ เพิ่งอ้าง.

² กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 16 ส่วนวันที่ 1 ตอน 7 พ.ศ. 2441, "Greville
 to Prince Devawongse," July 30, 1898.

³ ส่วนวันที่เดียวกัน, "Greville to Prince Devawongse," Sept. 8,
 1898... The matter I can assure you is the most pressing impor-
tance to all concerned.W

รัฐบาลอังกฤษจะไม่ยอมวางมือในเรื่องนี้เลย จนกว่าจะบีบให้ไทยยอมตกลงเท่าที่อังกฤษพอใจ กรณีพิพาทระหว่างกรมรถไฟหลวงกับผู้รับเหมารัฐบาลอังกฤษ ก็ได้เปลี่ยนโฉมหน้ามาเป็น กรณีพิพาทระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลอังกฤษ โดยสมบูรณ์ในวาระนี้เอง และเรื่องราวต่าง ๆ ก็ได้ทวีความยุ่งยากและซับซ้อนมากขึ้นทุกที และกินเวลาเจ็ดจากเก้าปีนับแต่วันแมวากรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ จะเพียรพยายามชี้แจงความแก่นายเกรวิลล์ว่า

... ความเรื่องนี้ไม่ใช่คดีระหว่างรัฐบาลสยามกับอังกฤษ หากเป็นคดีในระหว่างรัฐบาลนี้กับผู้รับเหมา อันเป็นคดีที่จะต้องวินิจฉัยไปตามความที่คู่สัญญาต่อกันไว้ วาบรรดาข้อวิวาทกันทั้งปวงนั้นจะต้องตัดสินให้แล้วเป็นเด็ดขาดไปโดยคนกลางตามวิธีลักษณะกระบวนการพิจารณาความแพ่งแห่งกฎหมายอังกฤษที่แก้ไขในคฤสศักราช 1854 เท่านั้น ถ้ารัฐบาลอังกฤษจะเข้าช่วยถือหางใหญ่รับเหมาแล้วฝ่ายไทยก็จะต่อสู้โดยทางความยุติธรรมไม่ว่า คอยไม่มีกำลังเสมอต้น จำเป็นต้องขอให้รัฐบาลอังกฤษช่วยถือหางฝ่ายไทยให้การเป็นไปตามขอความที่สัญญาไว้สำหรับรับข้อวิวาททั้งปวง และพิจารณาอุบ่าวว่า อุบ่าวเป็นฝ่ายไทย ไม่ใช่ฝ่ายผู้รับเหมา จะตัดสินคนกลางและผู้ชี้ขาด เมื่อใดที่ท่านบดสัญญามอบความเป็นขอ ๆ ให้วินิจฉัยแล้วทั้งสองชั้น คือ ชั้นผู้รับเหมากับกรมรถไฟทำทานบดให้คนดูวางตัดสินชั้นหนึ่ง แล้วคนกลางทั้งสองฝ่ายทำทานบดใหญ่ชี้ขาดตัดสินอีกชั้นหนึ่งแล้วคนฝ่ายไทยจะถอนตัวออกเสียก่อนเวลาพิพากษาอยู่กำลังจะตัดสินนั้น จะเป็นอันฝ่ายไทยผิดแพะไม่...¹

แต่นายเกรวิลล์ได้โต้แย้งอย่างรุนแรงว่า "... ความครั้งนี้มีเหตุที่เขาสามารถได้ว่า คนกลางกระทำการไปโดยข้างหนึ่งข้างเดียว ไม่ได้เป็นการพร้อมกัน จึงมีเหตุที่

¹ ก.จ.ช., ร.5 ยช. 5.3/11, "กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ กราบพูล กรมหมื่นสมมตอมรินทร์ [ราชเลขานุการในพระองค์], ที่ 231, 6310, 8 กันยายน ร.ศ. 117.

ควรคัดค้านขึ้น..."¹ อัครราชทูตอังกฤษได้กล่าวความต่อไปอีกโดยยืดยาว โดยสรุปว่ามี คำสั่งจากลอนดอนเร่งรัดการสำคัญขงเรื่องนี้มาก และยื่นข้อเสนอให้รัฐบาลไทยเลือก ปฏิบัติสองประการ คือ

1. ให้รัฐบาลไทยเจรจาตกลงกับผู้รับเหมาเอง
2. ให้มีอนุญาโตตุลาการตัดสินความใหม่

เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทยจึงโต้ว่า ในข้อ 1 นั้น ถ้าตกลงกันได้เองก็คงจะทำให้เสียเวลานานแล้ว เพราะได้พยายามจนหมดหนทางที่จะกระทำได้อันหนึ่ง จึงได้หันเข้าหาคนกลางตัดสินให้สิ้นความกันไป และในข้อ 2 นั้น อังกฤษจะให้รัฐบาลไทยตั้งคนกลางใหม่ ย่อมสุจริตที่จะกระทำไต่ก่อนที่จะให้คนกลางที่เคยตัดสินคดีทราบและชี้แจงความกล่าวหาของฝ่ายผู้รับเหมาที่ลงทุนสาบานยืนยันมาว่าคนกลางกระทำการล่าเอียงและผิดธรรมเนียมวิธีพิจารณาความ² เพราะถ้าให้ตั้งศาลอนุญาโตตุลาการใหม่ โดยไม่ให้โอกาสคนกลางชี้แจงเหตุผลในการตัดสินความที่แล้วมา ก็เป็นการที่รัฐบาลอังกฤษฟังความผู้รับเหมาฝ่ายเดียวเช่นกัน

อย่างไรก็ดี เพื่อระงับความยุ่งยากทั้งปวง กรมหลวงเทเวศร์ ๗ ได้เสนอพระ คำรับของพระองค์ดังนี้

... เมื่อคิดเห็นว่าบรรดาข้อวิวาทเถียงกันในระหว่างกรม รตุไพบผู้รับเหมาจะตองวินิจฉัยให้แล้วกันไปโดยคนกลางจนนั้น แล้ว ยกเอาข้อซึ่งผู้รับเหมาติดใจคนกลางและผู้ชี้ขาดว่าล่าเอียง ถ้าไม่ขึ้นใหม่คนกลางที่จะเลือกกันใหม่ตัดสิน ถ้าตัดสินว่าเป็น การล่าเอียงแล้วก็จะโดยยกเอาคนกลางเดิม เลือกคนกลางอัน ใหม่ให้ตัดสินคดีเดิมต่อไป ถ้าตัดสินว่าไม่ล่าเอียงแล้วก็ให้คง เอาการแก้คดีของคนกลางเดิมที่ทำมาแล้ว แต่ความคิดนี้ มีข้อสงสัยเกี่ยวกับสำคัญอยู่คือที่จะ เป็นของใหม่มีความคนกลางตัดสิน คนไม่รู้สึกสงสัยเพียงใดใด ไม่เป็นการเจรจาที่สุดค้อย่างที่ จะไว้ในสัญญา...³

1, 2, 3 เพิ่งอ้าง.

อัครราชทูตอังกฤษรีบฉวยโอกาสที่เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทยเปิด
ของให้ ญูมัตพระองค์ให้ทำความตกลงที่จะตั้งคนกลางใหม่ในที่สุด และให้ทำคำพยานบน
ให้เด็ดขาดเป็นที่สุกว่าอย่าให้มีความคนกลางได้อีกต่อไป ครั้งนี้เป็นครั้งสุดท้าย นายเกรวิลด์
จึงถูกกรมหลวงเทเวระวงศ์ ฯ ทรงขอร้องว่า ในสัญญาเดิมก็ได้ออกไปเป็นอันเด็ดขาดเช่นกันว่า
คดีจะสิ้นสุดในชั้นคนกลางที่ตัดสินผ่านไปแล้ว หมายถึงการตัดสินความของนายวัน บอสเซ
แต่ทำไมไม่มีเหตุขึ้นมาอีกจนได้ ซึ่งเป็นที่เสียใจของฝ่ายไทยยิ่งนัก

แต่นายเกรวิลด์ไม่ฟังความ เขารวมรัคว่าจะโทรเลขแจ้งแก่ลอร์ดซอลสเบอรีว่า
ฝ่ายไทยยอมรับการตั้งศาลอนุญาโตตุลาการใหม่ แต่กรมหลวงเทเวระวงศ์ ฯ ทรงคัดค้าน
เพราะยังไม่ได้รับพระบรมราชานุญาตจากพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ซึ่งพระองค์ยอม
ไม่ได้ เพราะจะเป็นการกระทำการเกินอำนาจในหน้าที่ ทูตอังกฤษจึงเร่งรัดหาวิธีตกลง
โดยเร็ว เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทยทรงเสนอว่าจะให้เจ้าพระยาอภัยราชา
ซึ่งขณะนั้นอยู่ในยุโรป เดินทางไปเจรจากดลความเรื่องนี้กับลอร์ดซอลสเบอรีที่กระทรวง
การต่างประเทศอังกฤษ เพราะเจ้าพระยาอภัยราชาทราบความเป็นมาของเรื่องราวต่าง ๆ
คืออยู่แล้ว

เมื่อทราบว่าไทยจะให้เจ้าพระยาอภัยราชาไปเจรจากดลความที่กระทรวงการต่าง
ประเทศอังกฤษ นายเกรวิลด์ได้แสดงอาการรังเกียจและกีดกันโดยเปิดเผยทันที โดยอ้าง
ว่า กระทรวงการต่างประเทศอังกฤษจะไม่รับปรึกษา เพราะมอบหมายการเรื่องนี้อยู่ใน
มือของเขาที่กรุงเทพฯ แล้ว ทำให้กรมหลวงเทเวระวงศ์ ฯ พิศวงพระทัยเป็นที่สุด ดังความ
ในลายพระหัตถ์ที่ว่า

หม่อมฉันมีความพิศวงเป็นที่สุด ที่มาได้ยินคำรังเกียจ
อันนี้จากอังกฤษ แต่ก่อนเมื่อมีข้อที่เถียงกันอยู่ก็ส่งเรื่องใน
ข้อที่รังเกียจเจ้าพระยาอภัยราชานี้ หม่อมฉันจำได้ถนัดว่า
ฝ่ายอังกฤษมีลอร์ดโรสเบอรีเป็นต้นโลกลาวซักเจนวา การที่
ญูมัตเถียงกันกับไทยนั้น เมื่อมีคนต่างประเทศคนกลางอย่างเช่น
เจ้าพระยาอภัยราชา ช่วยพูดจากันแจ่มแจ้ง จะเป็นที่เขาใจ
กันได้ง่ายดีกว่าที่พูดจากันไทยที่ไม่สู้ผู้ใดในทางภาษา เหตุไฉน
จึงมาเป็นเช่นนี้เล่า หม่อมฉันเชื่อเป็นแน่ว่า เจ้าพระยา

อภัยราชวงศ์จะพูดจาชี้แจงให้ลอร์ดซอลสเบอรีเข้าใจในการ
เรื่องนี้เช่นนี้ดีกว่าคนไทยทั้งปวงจะพูดใดในนัยคำที่สุดแต่
ไม่เสียเวลาเลย อีกประการหนึ่งไม่เป็นที่สงสัยเลยว่าการ
การอันใดที่เจ้าพระยาอภัยราชวงศ์จะตกลงนั้น จะมาไม่เป็นที่
ตกลงในกรุงสยามใด, คุยเจ้าพระยาอภัยราชวงศ์เป็นผู้ที่
ไว้วางพระราชหฤทัยอย่างยิ่ง...¹

ต่อมา กรมหลวงเทเวธวงศ์ ๑ ได้ทราบความจากนายเจ. เควิกแมตริก (J. Kirkpatrick) ที่ปรึกษากฎหมายกระทรวงยุติธรรมว่า การที่อังกฤษมุ่งกีดกันเจ้าพระยาอภัยราชวงศ์ไม่ให้นายุ่งเกี่ยวกับเรื่องนี้ เพราะ

... ความเรื่องนี้เจ้าพระยาอภัยราชวงศ์ได้พูดไว้กับสจวนทูต
อังกฤษที่นี้แรงยิ่งนัก ถึงขั้นว่าความที่รัฐบาลอังกฤษเข้ามาเกี่ยว
ของเบเนซุระในเรื่องนี้ ถ้าเป็นบุคคลแล้วเจ้าพระยาอภัยราชวงศ์จะ
บอกความประพจน์ของท่านในการอันนี้ไม่เป็นเย็นเตอลแมน
เหนจะเป็นเพราะคำอันนี้จึงเป็นที่หวาดเสียวของมิส เตอ เครฟ
วิลันก...²

แม้ว่าอัครราชทูตอังกฤษพยายามแก้ตัวว่า ไม่รังเกียจเจ้าพระยาอภัยราชวงศ์ แต่
เกรงว่าจะตกลงปรองดองกันไม่ได้ เพราะที่ปรึกษาทั่วไปของไทยมีที่ท่าจะไม่ยอมอ่อนข้อ
ให้ โดยสังเกตจากถ้อยคำที่เขาเคยพูดจากับเจ้าพระยาอภัยราชวงศ์ในเรื่องนี้แต่ก่อนแล้ว
ตั้งนั้นถึงจะให้ไปเจรจากับลอร์ดซอลสเบอรีก็คงตกลงกันไม่ได้ ไม่ควรจะมีโทรเลขถึงเจ้า
พระยาอภัยราชวงศ์เพื่อการนี้ ให้ฝ่ายไทยระงับเสีย แต่ในขณะที่เดียวกันนายเกรวิลลิกเร้ง
เราให้รัฐบาลไทยตกลงให้มีศาลอนุญาโตตุลาการอีกเพื่อเขาจะได้โทรเลขไปบอกลอร์ด
ซอลสเบอรี

¹ ² กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 16 ส่วนวันที่ 2 ตอน 8 พ.ศ. 2441, "กรมหลวง
เทเวธวงศ์ ๑ กราบทูล กรมหมื่นสมมตอมรินทร์" ที่ 231, 6310, สำเนา, 8 กันยายน
ร.ศ. 117.

จากทำที่และการเจรจาความในเรื่องนี้ จะเห็นถึงนโยบายทางการเมืองของ อังกฤษอย่างแจ่มแจ้ง เพราะเจ้าพระยาอภัยราชาหรือนายกุสตาฟ โรดิงค์ ยัคคินัส อดีต เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยของเบลเยียม ซึ่งได้เข้ารับราชการเป็นที่ปรึกษาทั่วไปของ รัฐบาลไทยภายหลังพ้นจากตำแหน่งเสนาดินนั้น เป็นผู้ที่รอบรู้และปราดเปรื่องในเรื่องกฎ- หมายสากลและกฎหมายนานาชาติยิ่งนัก รวมทั้งทันต่อเล่ห์เหลี่ยมทางการเมืองและการทูต ของประเทศมหาอำนาจเช่น อังกฤษและฝรั่งเศส ที่พยายามเอาเปรียบประเทศที่อ่อนแอ กว่าเสมอ การยอมให้เจ้าพระยาอภัยราชาเข้ามามีบทบาทในเรื่องนี้จนถึงขั้นเป็นผู้เจรจา ความกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของอังกฤษ ยอมทำให้อัครราชทูตอังกฤษ ตกใจอยู่ไม่น้อย จึงพยายามกีดกันท่านผู้นี้อย่างเต็มที่ ควบอังกฤษยอมหวังว่าจะเอาเปรียบ ไทยให้ได้ในแง่ของกฎหมาย และการสู่ความในศาลอนุญาโตตุลาการครั้งใหม่ การให้ผู้ที่มิ ความฉลาดทักเทียมหรือไกลเคียงกับนักการเมืองหรือนักกฎหมายอังกฤษ เป็นคู่เจรจาความ ในเรื่องนี้ อาจทำให้อังกฤษพลาดท่าก็ได้ หรืออย่างน้อยก็อาจทำให้รัฐบาลไทยประจักษ์ถึง แผนการที่ล้าลึกของอังกฤษชัดยิ่งขึ้น อันทำให้ผลประโยชน์ที่อังกฤษคิดว่ากำลังจะได้รับต้องลด น้อยหรือหลุดลอยไป

อนึ่ง นายเกรวิลด์โคเลนส์นวนเจรจาความกับกรมหลวงเทวะวงศ์ ๗ เป็นท่านอง ว่าจะว่าแต่คนทั่วไปจะเห็นว่าผู้รับเหมาไม่ได้รับความเป็นธรรมเลย แม้แต่กรมรถไฟ คูกรณก็ยังไม่เห็นว่าตัวเองได้เปรียบในเรื่องนี้ เพราะเขาสืบทราบมาว่านายเบทเกะ เจ้า กรมรถไฟได้มีหนังสือไปถึงเพื่อนคนหนึ่งที่ยุโรป ว่าคำตัดสินของนายวัน บอสเซ เป็นการที่ เกินกว่าที่คาดหมาย จึงทำให้อังกฤษเห็นเป็นแนวว่าแม้แต่เจ้ากรมรถไฟยังไม่เป็นธรรม แล้ว ที่ไหนจะยุติธรรมได้ กรมหลวงเทวะวงศ์ ๗ ทรงขอร้องอังกฤษว่า สัญญาทำรถไฟให้ แล้วเสร็จนั้นกำหนดวงเงินไว้ 11 ล้านบาท ผู้รับเหมาทำการไม่ถึงครึ่งหนึ่ง จนหมดเวลา ที่กำหนดว่าจะต้องสร้างให้แล้วเสร็จ ผู้รับเหมาจะเรียกเอาเงินถึง 10 ล้านบาท เกือบ เท่าทั้งหมดที่รับเหมาครั้งนี้ จะให้ผู้ใดที่เป็นคนกลางจริง ๆ นอกจากพวกผู้รับเหมาเองตัดสิน แล้ว ก็เห็นจะไม่มีการตัดสินให้ตามผู้รับเหมาคิดจะเอาเป็นแน่ ดังนั้นพระองค์จึงเห็นว่า คำตัดสินของคนกลางที่แล่วมาเป็นธรรม ถ้าไม่เป็นธรรมในข้อความจริงอันใดก็ยกขึ้นมา

ให้เห็นจริง ค่ายสามารถจะหาตัวอย่างมาเปรียบเทียบให้เห็นได้โดยง่าย¹

ความจริง กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการเคยมีพระคำรัสให้นายเกรวิลมันน์ใจว่ารัฐบาลไทยไม่ไ้โกงผู้รับเหมา "...ข้าพระพุทธเจ้าเชื่อว่าแกะตามใคร ๆ ในกรุงเทพฯ ฯ ตามใจแก่ว่าเขาเห็นแคมป์เบลโกงรัฐบาลสยาม ญารัฐบาลสยามโกงแคมป์เบล แกงจะไม่ได้ยินเสียงเด็ยที่ว่ารัฐบาลโกง แมแต่ฟรีเปรส [หนังสือพิมพ์สยามฟรีเปรส] ก็ไม่ปรากฏว่ารัฐบาลโกงไ้เลย..."² แต่ นายเกรวิลมันน์ยังคงยืนยันความเห็นของเขาที่จะให้มีการตัดสินความครั้งใหม่อยู่นั่นเอง

บุคคลสำคัญในวงการรัฐบาลไทยในขณะนั้นพยายามต่อสู้เพื่อความยุติธรรมอย่างเต็มที่ กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ ทรงชี้ให้ทูตอังกฤษตระหนักว่า

... เมื่อคู่ความฝ่ายหนึ่งไม่พอใจคำตัดสินของศาลอนุญาโตตุลาการ ก็ไม่สามารถทำให้คำตัดสินอ่อนลงได้โดยตั้งข้อกล่าวหาที่เลื่อนลอยว่า อนุญาโตตุลาการหรือผู้ช้ขาด หรือบุคคลใดบุคคลหนึ่งทุจริตฉ้อฉนหรือคโกง เมื่อไรที่ไม่มีข้อเท็จจริงขงไวแน่ชัดว่าไ้มีความยุติธรรมอย่างร้ายแรงเกิดขึ้น จะตองถือว่าคำตัดสินช้ขาดนั้นไม่มีใครจะตำหนิได้ มิฉะนั้นแล้ว สิ่งที่น่าไปสู่การตัดสิน ชึ่งในหลาย ๆ กรณี เป็นวิธีสันติในการระงับข้อพิพาทระหว่างประเทศที่เป็นเอกราชจะกลายเป็นวิธีการที่ไกลจะเป็นอันตราย และใน

¹ เพิ่งอ้าง.

² ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.3/11 ปีก 6 เรื่องความกรมรถไฟสยามนครราชสีมา ปี 117, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 29/9811. 7 พฤษภาคม ร.ศ. 117.

บางกรณีก็เป็นวิธีการที่เป็นอันตรายได้...¹

...ข้อที่ 2 ขอกล่าวหาในเรื่อง "ความประพฤติมิชอบ" ของผู้
ชัชชาติโดยนายเมอเรย์แคมป์เบลลัน เป็นขอกล่าวหาที่เลื่อน
ลอยขาดการสนับสนุน เมื่อคำนึงถึงลักษณะนิสัยของผู้ชัชชาติซึ่ง
มีตำแหน่งสูงในประเทศของเขาเอง และมีชื่อเสียง ในด้าน
ความสุจริตที่มีศีลธรรมซึ่งอนุญาโตตุลาการทั้งสองได้รับรองแล้ว
และซาฟเจาไม่เห็นว่าจะมีเหตุผลสมควรอันใดที่จะยอมรับคำ
กล่าวหาที่มุ่งแต่ประโยชน์ของตนฝ่ายเดียวมาเป็นเรื่องสำคัญ
ที่จะเสนอขอคำตัดสินของผู้พิพากษา;

ข้อที่ 3 คำว่า "ความประพฤติมิชอบ" นั้นแคมป์เบลลัน
หมายถึง "การกินสินบน" และเนื่องจากว่าจะมีการทุจริต
เกิดขึ้นไม่ว่าใครก็ตามไม่มีผู้กินสินบน จึงหมายความว่า นาย
เมอเรย์แคมป์เบลลันแสดงถึงความสงสัยรัฐบาลของพระบาท
สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอย่างน่าละอาย ซึ่งซาฟเจามีหน้าที่ต้อง
ต่อต้านอย่างสุดกำลังและไม่ยอมรับการพิจารณาถกเถียงใด ๆ
ทั้งสิ้น;

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 15 จำนวนที่ 2 ตอน 6 พ.ศ. 2440, "Prince
Devawongse to Greville," Draft, Feb. 4, 1897. "...But it cannot
therefore defend from one of the parties, when dissatisfied with
the decision of an arbitration Court, to weaken the strength of such
award by alleging in vague and general terms, that the arbitrators
or the umpire, or one of them have been guilty of corruption or
fraud. Whenever no distinct facts are pointed out wherefrom it
should result that some grave injustice has been committed, an
arbitral decision must, for all practical purposes, be regarded as
unimpeachable. Otherwise, the recourse to arbitration, which in
many cases, is the only friendly way of settling disputes wherein
independent States are concerned, would become a precarious and,
in certain eventualities, a dangerous process.

ข้อที่ 4 ถ้านายเมอริยแคมป์เบลล์เชื่อว่าผู้ชี้ขาดหรือผู้ชี้ขาดและตุลาการท่านหนึ่งมีความผิดในด้านการประพฤติมิชอบหรือกีดกันชน และการทำเช่นนั้นทำให้เขา, [แคมป์เบลล์] เสียหายแล้ว เขาก็มีสิทธิที่จะฟ้องร้องท่านเหล่านั้นต่อศาลอาญาในประเทศของท่าน [หมายถึงประเทศเนเธอร์แลนด์และเยอรมนี] เอง"¹

¹Ibid., "2d. That the grave charge of "misconduct" of the Umpire, as alleged by Mr. Murray Campbell, rests hitherto on nothing more than on a vague and unsupported reflection on the character of a man whom his high position in his own country and his reputation of honorability recommended to the unanimous choice of both arbitrators, and that I feel not justified in accepting such ex parte censure as a serious cause of action to be submitted for judicial decision;

3rd....."misconduct," in Mr. Murray Campbell's mind, means "corruption;" and as a corrupted party can hardly be conceived without a corrupter, it means that Mr. Murray Campbell throws on His Majesty's Govt an ignominious suspicion, which I am bound to repel with the utmost energy and on which no discussion can be accepted;

4th., That if Mr. Murray Campbell really believes that either the Umpire, or the Umpire and one of the arbitrators have been guilty of misconduct or corruption, and have by so doing, inflicted on him some injury, it lays open to him to sue these gentlemen before the competent civil or criminal courts of their respective Countries.

อย่างไรก็ดี ข้อผิดพลาดอันใหญ่หลวงของรัฐบาลไทยคือ ไม่รับค่าเนิ่นการคัดค้าน คำกล่าวหาของผู้รับเหมาที่นำเสนอต่อกระทรวงการต่างประเทศอังกฤษโดยฉบับปล้น คงปล่อยให้ฝ่ายผู้รับเหมาดำเนินการอย่างฉลาดและยกยอน โดยการยกเอาเหตุการณ์ตั้งแต่ครั้งที่เขาเริ่มเข้ามาก่อสร้างทางรถไฟใหม่ ๆ โดยท้าวความถึงความประพฤติกและการชักชวนของเจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมัน มาประมวลกันเข้ากับข้ออ้างถึงความมอญติธรรมต่าง ๆ ที่เขาได้รับจากรัฐบาลไทยและจากการคัดค้านของนายวัน บอสเซ เป็นรายงานที่เขาเสนอเป็นทางการต่อรัฐบาลอังกฤษ ซึ่งแทนที่กรมรถไฟหรือรัฐบาลไทยจะรับทำรายงานเป็นทางการโต้ตอบขอกล่าวหากรณีเหล่านั้น กลับทิ้งเวลาให้ล่วงผ่านไปหลายเดือน จนจนอัครราชทูตอังกฤษยื่นประท้วงต่อรัฐบาลไทยขอให้ศาลอนุญาโตตุลาการตัดสินคดีใหม่ ฝ่ายไทยจึงเริ่มมีปฏิกิริยาโต้ตอบ ซึ่งเป็นการช้าไปเสียแล้ว เพราะรัฐบาลอังกฤษมักใจเชื่อว่าผู้รับเหมาซึ่งเป็นชาวอังกฤษได้รับการชมเชยและกลั่นแกล้งจากเจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมันและความมอญติธรรมจากรัฐบาลไทย แมแต่ขอหาที่ผู้รับเหมากล่าววานายลิ่งเงและนายวัน บอสเซ รับสินบนจากกรมรถไฟนั้น รัฐบาลไทยมีสิทธิที่จะขอตั้งศาลอนุญาโตตุลาการพิจารณาตัดสินคำกล่าวหานี้ว่าไม่เป็นความจริง แต่ฝ่ายไทยก็ละเลยต่อการพิสูจน์ความจริงนอกจากการโต้แย้งในเวลาต่อมา ซึ่งทำให้ขาดน้ำหนักความน่าเชื่อถือ

อนึ่ง เบื้องหลังของการที่กระทรวงการต่างประเทศอังกฤษสนับสนุนและปกป้องผลประโยชน์ของนายแคมพเบลลอย่างเต็มที่ เพราะ

1. ตุลาการฝ่ายผู้รับเหมา คือ เซอร์กิลฟอร์ด โมลสเวิร์ชนั้นเป็นบุคคลชั้นนำที่มีชื่อเสียงมากในวงการวิศวกรอังกฤษ และได้รับความนับถือยกย่องจากชนทั่วไป ซึ่งโมลสเวิร์ชไ้ร่วมกับแคมพเบลลกล่าวหานายลิ่งเงและนายวัน บอสเซว่าทุจริตในการพิจารณาความขอกกล่าวหาของโมลสเวิร์ชจึงได้รับความเชื่อถือจากรัฐบาลอังกฤษมาก เพราะถือว่ามีเกียรติ สูงทั้งวัยวุฒิและคุณวุฒิเช่นโมลสเวิร์ช ยอมกล่าวหาในสิ่งที่เป็นจริง

2. สืบเนื่องจากอิทธิพลของทางจารีต แมทีซัน ซึ่งเป็นผู้ค้าประกันผู้รับเหมา เป็นที่ยอมรับกันว่าทางแมทีซันมีฐานะร่ำรวยที่สุดทางหนึ่งที่ทำการค้าขายติดต่อกับประเทศทางตะวันออก จากฐานะอันมั่นคงนี้ทำให้การค้าของอังกฤษล้ำหน้ากว่าประเทศยุโรปอื่น ๆ ที่กำลังซวง

จึงตลาดการค้าในเอเชีย และอิทธิพลของห้างได้แผ่เข้าไปในกระทรวงการต่างประเทศ อังกฤษ ผลักดันให้รัฐบาลอังกฤษใช้อำนาจทางการเมืองที่เหนือกว่าบีบบังคับให้รัฐบาลไทยยอมรับ การตั้งศาลอนุญาโตตุลาการขึ้นมาอีกครั้งหนึ่ง เวอร์นีย์ยังสังเกตว่าบรรดาข้าราชการอังกฤษ ในกระทรวงการต่างประเทศ ที่ทราบประวัติของเบทเกะและความเป็นมาที่เขาได้รับตำแหน่ง เจ้ากรรมรถไฟต่างพากันสนับสนุนรัฐบาลอังกฤษให้เสนอโอบาย "แข่งกราว" กับไทย แต่ถึง อย่างไร เวอร์นีย์ก็ยอมรับว่า การกล่าวหาของแคมพเบลล์ที่ว่านายวัน บอสเซ เป็นเพื่อน สนิทของเบทเกะและมีการติดต่อดับ ๆ กับเจ้ากรรมรถไฟนั้นไม่เป็นความจริง แต่เป็นการ สมมติที่สร้างประโยชน์ให้ผู้รับเหมามาก เพราะกระทรวงการต่างประเทศอังกฤษลงความ เห็นว่าความเป็นเพื่อนระหว่างเจ้ากรรมรถไฟไทยและผู้ต่างชาติ เป็นสาเหตุให้ผู้รับเหมาได้รับความยุติธรรมอย่างร้ายแรงที่สุด¹

อย่างไรก็ตาม เหตุผลสำคัญที่ทำให้รัฐบาลอังกฤษตัดสินใจเข้ามาสมทบพาท "คู่ความ" แทนผู้รับเหมา เนื่องจากใกล้ชิดกับความเห็นนุรุษประชาชนฉลาดที่สุดคนหนึ่งของอังกฤษ สมัยสมเด็จพระนางเจ้าวิกตอเรีย คือ นายคริปส์ (Cripps Q.C., M.P.) ผู้ดำรงตำแหน่ง ที่ปรึกษาใกล้ชิดของสมเด็จพระนางเจ้าวิกตอเรีย และอัยการประจำพระองค์มกุฎราชกุมาร อังกฤษ (Attorney General to the Prince of Wales) ซึ่งได้ลงความเห็นจาก คึกษาเอกสาร ขอรายงานต่าง ๆ ที่ได้จากฝ่ายผู้รับเหมาเท่านั้นว่า ตุลาการฝ่ายผู้รับเหมา คือ เซอร์โมลส์เวิร์ธ ไม่มีทางเลือกนอกจากการถอนตัวจากการพิจารณาความ ซึ่งเท่ากับ ตัดสินว่าคำพิพากษาของผู้ต่างชาติ วัน บอสเซ ไม่ยุติธรรม ดังนั้นรัฐบาลอังกฤษจึงดำเนิน นโยบายพิทักษ์ผลประโยชน์ของผู้รับเหมาอย่างเต็มที่

ต่อมา เซอร์มาร์แตง เลอ มาร์ชอง กอสเซอแลง (Sir Martin le Marchant Gosselin) ซึ่งเพิ่งได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งที่มีอิทธิพลสูงในกระทรวงการต่างประเทศ

¹ กองบรรณสาร แฟ้มที่ 16 ส่วนวันที่ 2 ตอน 8 พ.ศ. 2441, "Memorandum of Verney, 'Railway Arbitration Case'," Jan. 7, 1899.

อังกฤษ และเป็นนักการทูตชั้นนำที่มีชื่อเสียงมาก ได้รับมอบหมายจากลอร์ดซอลสเบอรี ให้ติดตามเรื่องกรณีพิพาทระหว่างรัฐบาลไทยกับผู้รับเหมา โดยเหตุที่ท่านผู้นี้เป็นสหายสนิทของเวอร์นีย์ เลขาธิการสถานทูตไทยในลอนดอน จึงมีการเจรจาลับเป็นการส่วนตัว โดยที่กอสเซอแลงโคเคื่อนเวอร์นีย์ว่า ลอร์ดซอลสเบอรีมีความตั้งใจอันเด็ดเดี่ยวที่จะบีบให้รัฐบาลไทยหรือพันคินขึ้นมาพิจารณาอีก และมีคำสั่งให้เตรียมการนโยบายแข่งกร้าวกับรัฐบาลไทยทันที ถ้ารัฐบาลไทยยังขึ้นปฏิเสธขอเสนอของทูตอังกฤษที่ยื่นต่อกรมหลวงเทวะวงศ์ ๑ 2 ข้อ¹

ต่อมา กอสเซอแลงโคเค่ส่งบันทึกว่าควยจุดมุ่งหมายของรัฐบาลอังกฤษในการเข้าแทรกแซงเรื่องนี้ให้แก่เวอร์นีย์ ซึ่งสรุปความก็คือรัฐบาลอังกฤษจะไม่ยอมแพ้เป็นอันขาด ทรายโคที่เห็นว่าผู้รับเหมาชาวอังกฤษไม่ได้รับความยุติธรรมอย่างเพียงพอ ดังนั้นเวอร์นีย์จึงส่งจดหมายกราบทูลกรมหลวงเทวะวงศ์ ๑ ให้ทรงตระหนักถึงภัยทางการเมืองมากกว่าการคำนึงถึงเรื่องเงินที่รัฐบาลไทยต้องจ่ายให้แก่ผู้รับเหมา²

อันที่จริงแล้ว รัฐบาลไทยก็ตระหนักถึงภัยที่อาจได้รับจากอังกฤษเช่นกัน แต่การยอมตามขอเสนอของอังกฤษทุกข้อ เท่ากับการยอมรับว่า เรื่องต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเป็นความผิดของฝ่ายไทยเท่านั้น ผู้รับเหมาบริสุทธ์ทุกอย่าง ทั้งนี้ รวมถึงขอกล่าวหาของนายแคมป์เบลล์ที่ว่ารัฐบาลไทยให้สินบนแก่นายลึงเงและนายวัน บอสเซ ซึ่งเป็นการสบประมาทรัฐบาลไทยและตุลาการทั้งสองท่านอย่างรุนแรงควย ปัญหากรณีพิพาทนี้ไม่ได้อยู่ที่เรื่องการเงินต่อไป แต่เป็นปัญหาที่รัฐบาลไทยต้องต่อสู้เพื่อเกียรติภูมิของชาติ ดังจะเห็นได้จากลายพระหัตถ์ของกรมหลวงเทวะวงศ์ ๑ ที่มีถึงเวอร์นีย์ว่า

...ข้าพเจ้าขอเสริมว่า สิ่งที่เราวิตกกังวลกันมากนั้นไม่ใช่ปัญหาเรื่องเงิน แต่สิ่งที่เราหวังจะได้คือ ความยุติธรรม ซึ่งข้าพเจ้าแน่ใจว่าทั้งสองฝ่ายเห็นพ้องควย แต่จะใดควยความยุติธรรมมาอย่างไรนั้นเป็นเรื่องของความคิดเห็นที่แตกต่างกัน

¹สำนวนเดียวกัน, "Verney to Prince Devawongse," Sept. 23, 1898.

²Ibid.

และจะมองเห็นได้ชัดเจนยิ่งขึ้นถ้าจะมีการเปลี่ยนฐานะของแต่ละฝ่าย โดยให้ผู้รับเหมาและตุลาการของเขาเป็นรัฐบาลไทย และรัฐบาลไทยกลับเป็นฝ่ายผู้รับเหมา...¹

ภายหลังการเจรจาอันยืดเยื้อ รัฐบาลไทยก็ไม่อาจทนการข่มขู่และมีบีบบังคับของมหาอำนาจที่มีอำนาจทางการเมืองและแสนยานุภาพทางทหารสูงเช่นอังกฤษได้ จึงจำเป็นต้องยอมรับการมีศาลอนุญาโตตุลาการครั้งที่ 3 เพื่อชำระความเรื่องนี้ให้เสร็จสิ้นไป

ศาลอนุญาโตตุลาการครั้งที่ 3

แม้ว่ารัฐบาลไทยจะยอมรับการมีศาลอนุญาโตตุลาการครั้งที่ 3 โดยความตกลงกันระหว่างเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทยและอัครราชทูตอังกฤษว่า จะให้การพิจารณาคดีครั้งนี้เป็นครั้งสุดท้ายโดยไม่มีการฟ้องร้องกันอีกก็ตาม แต่ทั้งสองฝ่ายก็ไม่อาจทำความตกลงกันได้โดยทันทีในปัญหาข้อต่อไป โดยเฉพาะในเรื่องผู้ชี้ขาดคดีนี้ ทางรัฐบาลอังกฤษเสนอเซอร์เอ็ดเวิร์ด ยอร์ช คลาร์ก (Sir Edward George Clarke Q.C.) นักกฎหมายอาวุโสของอังกฤษเป็นผู้ตัดสินความนี้โดยอาศัยกระบวนการวิธีพิจารณาความแบบกฎหมายอังกฤษ แต่รัฐบาลไทยโดยความแนะนำของเจ้าพระยาอภัยราชา เสนอให้มีผู้ตัดสินจากชาติที่เป็นกลางและพิจารณาความตามแบบกฎหมายระหว่างประเทศ หรือจะให้ผู้เชี่ยวชาญ

¹สำนวนเดียวกัน, "Prince Devawongse to Verney," Copy, No. 7963, Oct. 26, 1898." ...I may as well add that it is not a question of ticals,...that we care so much; but, what we aimed is, I am sure all parties agreed to, Justice. How to get at Justice or the manner of getting to Justice is the differences of opinion. One can see more clearer by changing the Contractor and his arbitrator into the position taken up by the Siamese Government and vice versa....

กฎหมายระหว่างประเทศ (an International Jurist) พิจารณาการตัดสินของนาย วัน บอสเซ ว่า เป็นโมฆะหรือไม่ ซึ่งเป็นทางหนึ่งที่ฝ่ายไทยเห็นว่าเป็นการยุติธรรม¹

นอกจากข้อขัดแย้งนี้แล้ว ยังมีรายละเอียดปลีกย่อยอื่น ๆ อีก ซึ่งทำให้ทั้งสองฝ่าย ไม่อาจตกลงกันได้ นายคัมบิว. เคสวิก (W. Keswick) ผู้อำนวยการของทางจาร์คีน แมทซ์สัน จึงยื่นหนังสือประท้วงให้รัฐบาลอังกฤษจัดการให้มีการพิจารณาคดีโดยเร็วที่สุด โดยมีผู้ชี้ขาดเป็นชาวอังกฤษเท่านั้น²

ในระหว่างที่ปัญหาต่าง ๆ ยังไม่อาจตกลงกันได้ ทางฝ่ายไทยก็ต้องประสบกับการ สูญเสียบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดผู้หนึ่งต่อกิจการรถไฟไทย คือ นายเบทเกะ เจ้ากรรมรถไฟ ชาวเยอรมัน ซึ่งได้ถึงแก่กรรมด้วยอุบัติเหตุที่รถอย่างกะทันหัน หลังจากการเสียชีวิตของ นางเบทเกะ ภรรยาของเขาด้วยโรคเดียวกันภายในเวลาไม่กี่วัน³

การสูญเสียเจ้ากรรมรถไฟ ในขณะที่กรรมรถไฟกำลังมีปัญหาพิพาทอย่างรุนแรงกับผู้ รับเหมา ย่อมทำให้สถานการณ์ทรุดหนักลงอีก เพราะการก่อสร้างที่กรรมรถไฟรับช่วงต่อ จากผู้รับเหมา นั้น ต้องแก้ไขปรับปรุงอีกมากมาย รวมทั้งเส้นทางรถไฟกำลังอยู่ในช่วงก่อสร้าง ระยะที่ครอบคลุมควยป่าดงดิบ อันเป็นตอนที่ทุรกันดารและยากลำบากที่สุด คนงาน ไคลมตายลงอย่างมากมาย จนหาผู้ที่จะสมัครทำการน้อยเต็มที นอกจากชาวจีนอพยพซึ่ง อดทนต่อความยากลำบากเท่านั้นที่ยังทำการอยู่ แตกมักก่อปัญหาอันวุ่นวายต่าง ๆ เนื่องจาก ภาวการณ์แวดล้อมที่เลวร้ายนั่นเอง

¹สำนวนเดียวกัน, "Memorandum of Verney, 'Railway Arbitration Case'," Jan. 7, 1899.

²Ibid.

³กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 18 สำนวนที่ 1 ตอน 11 พ.ศ. 2443, "Prince Devawongse to Chow Phya Abhai Raja," Copy, May 2, 1900.

สำหรับตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟนั้น นายแฮร์มัน แกรทส์ (Hermann Gehrts) หัวหน้าวิศวกรและเลขาธิการกรมรถไฟชาวเยอรมัน ได้รับตำแหน่งต่อมา¹ โดยที่ท่านผู้นี้มีความใกล้ชิดสนิทสนมและร่วมงานกับเจ้ากรมรถไฟคนเดิมมานาน นโยบายต่าง ๆ ในกรมรถไฟจึงยังคงรูปเดิม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพยายามรักษาอิทธิพลของเยอรมันในกรมรถไฟ

ภายหลังการถึงแก่กรรมของเจ้ากรมรถไฟ ปัญหารถไฟพิพาทระหว่างกรมรถไฟกับผู้รับเหมาโตคำเนินถึงจุดที่ใกล้จะสิ้นสุดลง เวอร์นีย์ซึ่งเกลียดชังเบทเกะ ด้วยสาเหตุเพียงอย่างเดียว คือ เจ้ากรมรถไฟคนเดิมเป็นชาวเยอรมัน ก็ได้เปลี่ยนท่าทีที่มีต่อกรมรถไฟและเพิ่มความรับผิดชอบในการรักษาประโยชน์ของรัฐบาลไทยในกรณีพิพาทนั้นมากขึ้น ซึ่งเจ้าพระยาอภัยราชาได้ลงความเห็นว่า เวอร์นีย์ได้ทำดีที่สุดด้วยเชื่อว่าการกระทำของเขาจะรักษาผลประโยชน์ของรัฐบาลของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว แต่ถึงกระนั้นท่านก็ยังเห็นว่าการที่เวอร์นีย์เกลียดชังเบทเกะเพราะเบทเกะเป็นคนเยอรมันนั้น เป็นการอนุศิธรรมต่ออดีตเจ้ากรมรถไฟอย่างที่สุด²

โดยการตกลงของเจ้าพระยาอภัยราชาและลอร์ดซอลสเบอรี รัฐบาลไทยและรัฐบาลอังกฤษได้แต่งตั้งให้ เซอร์เฮดเวิร์ด คลาก เป็นผู้วินิจฉัยการพิจารณาความและการตัดสินคดีของนายวัน บอสเซ ว่าถูกฟ้องหรือไม่ โดยมีปัญหา 4 ข้อ ซึ่งคลากได้วินิจฉัยตอบดังนี้

1. เป็นปัญหาว่า การถอนตัวของเซอร์กิลฟอร์ด โมลด์เวิร์ช และนายแคมพ์เบลล์ ออกจากการพิจารณาความของผู้ชี้ขาดนั้นชอบหรือไม่ คลากวินิจฉัยว่าเนื่องจากปัญหาข้อนี้ละเอียดอ่อนมาก ทนายทั้งสองฝ่ายแนะนำไม่ให้วินิจฉัยในข้อนี้ จึงงดเสีย

¹ การรถไฟไทย : รวมเรื่องเกี่ยวกับการรถไฟไทย ตั้งแต่ ร.ศ. 106 (พ.ศ. 2430) ถึง พ.ศ. 2483, ม.ป.ท., ม.ป.ป. (ที่ระลึกในงานพระราชทานเพลิงพระศพ หม่อมเจ้าเสริมสวาสดี กฤดากร ณ สุสานหลวงวัดเทพศิรินทราวาส วันที่ 22 มีนาคม พ.ศ. 2484), หน้า 100 (ประกาศกระทรวงโยธาธิการ).

² ส่วนวนเดียวกัน, "Chow Phya Abhai Raja to Prince Devawongse," June 20, 1900.

2. เป็นปัญหาว่า เมื่อคู่ความฝ่ายหนึ่งถอนตัวออกจากการพิจารณาความเช่นนั้นแล้ว การที่นายวัน บอสเซ จะพิจารณาแล้คดีคดีต่อไปนั้นจะชอบหรือไม่

ปัญหาข้อนี้ศาลากวินิจฉัยว่า เป็นการชอบแต่เฉพาะคดีข้อที่ขอให้เขาคัดสิน

3. ปัญหาข้อที่ว่า ตามกฎหมายอังกฤษ ค.ศ. 1854 ว่าด้วยวิธีพิจารณาความแพ่ง นั้น คำตัดสินของนายวัน บอสเซ เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2440 (ค.ศ. 1897) นั้น จะใช้เป็นเด็ดขาดได้ทั้งหมดหรือแต่ส่วนใดดังนี้

ศาลากวินิจฉัยว่า ใช้ไม่ได้ทั้งหมด

4. ปัญหาว่าถ้าจะวินิจฉัยในข้อ 3 ว่าใช้ไม่ได้เลยแล้ว จะทำอย่างไรจึงจะได้คำตัดสินที่ถูกตองและเป็นที่สุดได้ โดยที่ไม่ให้เสียการที่ได้พิจารณากันมาแต่ก่อน

ศาลากวินิจฉัยว่า ให้ยกเอาคดีเดิมให้หมายความอังกฤษผู้หนึ่งตัดสิน และให้เซอร์ โมลสเวิร์ธและนายดิงเง้เข้าร่วมประชุมด้วย¹

สรุปคำตัดสินของเซอร์ คลาก คือ คำตัดสินเดิมของนายวัน บอสเซ ยังไม่ถูกต้องทั้งหมด จะต้องให้อนุญาตให้ตุลาการเดิมชี้แจงเหตุทั้ง 2 ฝ่าย และให้ผู้อำนวยการกฎหมายเป็นผู้ตัดสินชั้นเด็ดขาดอีกชั้นหนึ่ง เพื่อให้เรื่องสิ้นสุดลง²

หมายความของฝ่ายไทยคือ นายคัมบลิว. พิปสัน บีล (W. Phipson Beale) ฝ่ายผู้รับเหมา คือ นายคลาเรนซ์ แฟรงก์ เลทตัน (Clarence Frank Leighton) และ นายรัสเซล (Russell)

การวินิจฉัยความนี้ ตัดสินกันในวันที่ 3 มีนาคม พ.ศ. 2442 (ค.ศ. 1900)

ในขณะที่มีการวินิจฉัยความเรื่องนี้ สถานทูตไทยในกรุงลอนดอนได้กระทำการผิดพลาด เพราะการวินิจฉัยความข้อ 1 นั้น เป็นกุญแจสำคัญของฝ่ายไทยที่จะต้องให้ตุลาการ

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 17 ส่วนที่ 2 ตอน 10 พ.ศ. 2442, "กรมหลวงเทเวศร์ ๗ กราบทูต กรมหมื่นสมมติ ๗, สำเนา, ที่ 14, 339, 9 เมษายน ร.ศ. 119.

² ส่วนเดียวกัน, "Award of Sir Edward Clarke Q. C. dated 3rd March 1900.

ที่ความให้กระจ่างว่า เซอร์กิลฟอร์ดและนายแคมป์เบลล์กระทำถูกต้องหรือไม่ในการถอนตัวออก เพราะถ้าเซอร์คลากวินิจฉัยว่าไม่ถูกต้อง จะทำให้รูปคดีไทยได้เปรียบมาก เพราะเท่ากับยอมรับว่านายวัน บอสเซ ประพฤติถูกต้องแล้วในการตัดสินคดีที่กรุงเฮก แต่เมื่อตุลาการรงคเวเนการพิจารณาหัวข้อนี้ ทำให้ฝ่ายผู้รับเหมาได้เปรียบอย่างมาก นายฝ่ายผู้รับเหมาได้พยายามป้องกันไม่ให้ตุลาการพิจารณาปัญหาข้อนี้ เพราะอาจทำให้ฝ่ายผู้รับเหมาเสียเปรียบในรูปคดีมาก แต่การที่นายความฝ่ายไทยคือมีด ตกลงยอมให้ตุลาการรงคเวเนการพิจารณาเรื่องนั้น เพราะปรากฏว่านายเวอรัญย์ได้กระทำการโดยพลการ แอมอ้างคำสั่งจากสถานทูตในนามของกรมหลวงเทวะวงศ์ ๑ ว่ายินยอมให้ตุลาการรงคเวเนการวินิจฉัยปัญหาข้อที่ 1 ทั้งนี้ อัครราชทูตไทยที่กรุงลอนดอนไม่ได้กระทำการยับยั้งไว้เนื่องจากไม่เข้าใจภาษาอังกฤษดีพอ จึงมอบภาระให้เวอรัญย์จัดการ ซึ่งทั้งเวอรัญย์และมีดได้ลงนามยอมรับการวินิจฉัยความของศาลากครั้งนี้ ทำให้มีผลบังคับรัฐบาลไทยในที่สุด

การลงนามยอมรับคำวินิจฉัยนี้ทำกันอย่างรีบด่วนมาก โดยที่รัฐบาลไทยยังไม่ทราบเรื่องเลย และเจ้าพระยาอภัยราชากำลังอยู่ในระหว่างเดินทางไปลอนดอน สร้างความตระหนักให้แก่เจ้าพระยาอภัยราชามาก เพราะคาดไม่ถึงว่าเซอร์เฮดเวิร์ค คลาก จะวินิจฉัยความเช่นนั้น และนายความฝ่ายไทยจะยอมรับคำวินิจฉัยโดยง่ายคาย แต่เมื่อพิจารณาการแล้วก็เห็นว่า นายความมีดนั้นไม่อาจจะทำอะไรได้มากนักนอกเหนือคำสั่งจากสถานทูต เมื่อได้รับคำสั่งจากสถานทูตไทยที่ลอนดอนให้ลงนามเขาก็จำเป็นต้องลงนาม ซึ่งการครั้งนี้เจ้าพระยาอภัยราชาขอให้รัฐบาลไทยคำหนักการกระทำของสถานทูตไทยที่ลอนดอนอย่างรุนแรง¹

ความผิดพลาดของสถานทูตไทยที่ลอนดอนนี้ เป็นเหตุให้กระทำผิดครั้งที่สองอีก เพราะอัครราชทูตเกรงความผิดจึงไม่เต็มใจที่จะส่งรายงานคำวินิจฉัยมาให้รัฐบาลไทยทราบ

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.3/14, เรื่องความกรมรถไฟสายนครราชสีมา ปี 119

จวบจนหลักเสียงไม่ได้จึงส่งสารคำวินิจฉัยมา ซึ่งทำให้เสียเวลาและช้าเกินกว่าที่จะดำเนินการแก้ไขใด ๆ ได้¹

กรมหลวงเทวะวงศ์ ๗ ทรงพิจารณาว่า ความผิดพลาดครั้งนี้เป็นของนายเวอรันย์ แต่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีพระราชวินิจฉัยที่แตกต่างออกไปว่า

๗. แต่อยู่ที่จะคานข้อ 1 ในหนังสือตอบเจ้าพระยาอภัยราชา ที่แก้ว่าทศไมรุจัญญา เป็นโทษของมิสเตอร์เวอรันย์ฝ่ายเดียวนั้นเป็นความจริง แต่ถ้ามองว่าทศพจนจากความผิดใด เพราะเช่นนี้ ก็แปลว่าไม่มีผู้ใครรับผิดรับชอบอันใดเลย เพราะหน้าที่ของทศเป็นผู้รับผิดชอบ ก็ยังโทษเสียเพราะไมรุจัญญา ส่วนมิสเตอร์เวอรันย์ ซึ่งเป็นผู้ทำผิดก็ของยกโทษ เพราะเป็นแต่ที่ปรึกษาไม่ได้เป็นผู้รับผิดชอบ เพราะฉะนั้นการที่โทษทศเช่นนี้ เห็นจะเป็นอันไร้ประโยชน์ จะตองหาผู้ที่เป็นคนพูดภาษาคนใด จึงจะใคร่เป็นผู้รับผิดชอบใดจริงตามหน้าที่...²

ภายหลังที่เซอร์เอกเวิร์ด คลาก วินิจฉัยความ 4 ข้อแล้ว ปัญหาขั้นต่อไปคือ ผู้ตัดสินที่คลากให้ความเห็นว่าต้องเป็นนายความอังกฤษนั้น เจ้าพระยาอภัยราชาเห็นว่ารัฐบาลไทยควรเจรจากับรัฐบาลอังกฤษ ขอให้ตั้งผู้ชี้ขาดจากชาติที่เป็นกลาง³ แต่การที่นายความฝ่ายไทย คือ บิล ไคลงนามยอมรับคำวินิจฉัยของคลากแล้ว ฝ่ายไทยตองจำยอมให้มีตุลาการเป็นคนอังกฤษ เจ้าพระยาอภัยราชาจึงจำตองถอนความเห็นเรื่องนี้⁴ และ

¹ Ibid.

² กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 18 ส่วนที่ 1 ตอน 11 พ.ศ. 2443, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง กรมหลวงเทวะวงศ์ ๗," ที่ 10/160, 1 พฤษภาคม ร.ศ. 119.

³ ส่วนเดียวกัน, "Chao Phya Abhai Raja to Prince Devawongse," Tel., No. 2041, May 25, 1900.

⁴ ส่วนเดียวกัน, "Chao Phya Abhai Raja to Prince Devawongse," Tel., No. 1448, June 1, 1900.

ได้ทำรายงานเสนอต่อรัฐบาลไทย ซึ่งให้เห็นถึงปัญหากรณีพิพาทนี้ ซึ่งท่านยอมรับว่า ยอกย้อน และยุ่งยากมาก นอกจากฝ่ายไทยจะเสียรูลงนามรับรองคำตัดสินแล้ว ยังเปลืองพลังในการทำสัญญากับผู้รับเหมาใน พ.ศ. 2434 (ค.ศ. 1891) เพราะสัญญานั้นผู้รับเหมาได้เปรียบมาก เนื่องจากระบุว่าเมื่อเกิดกรณีพิพาทจะต้องใช้กฎหมายอังกฤษ

จากความยุ่งยากต่าง ๆ เหล่านี้ ทำให้พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงเบื่อหน่ายอย่างยิ่ง ทรงปรารถนาจะให้การคล่องไปโดยเร็ว คังพระราชหัตถเลขาของพระองค์ที่พระราชทานแก่เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ซึ่งทรงกลับมาดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการอีกครั้ง ว่า

... ได้เห็นรายงานเจ้าพระยาอภัยราชาว่า ขอสัญญาเดิม มีชีวิตว่า จะตัดสินตามกฎหมายกระบวนพิจารณาของอังกฤษ เพราะฉะนั้นจึงเป็นการยุ่งยากที่จะไม่ให้หมอบความอังกฤษตัดสิน สวมหมอบความอังกฤษผู้นั้นแล้ว เจ้าพระยาอภัยราชาได้คิดแล้ว จนถึงมีโทรเลขเขามา และมีโทรเลขตอบ เพราะเหตุวรมิสเตอร์เวอนี่และหมอบความของเราไปยอุมลงใจเสียก่อนแล้ว แลการที่จะไม่ยอมนั้นก็ออกเป็นไมเมื่อไมเมว แล้วดูจะหาผลคือไรไม่ไค เพราะมันเกรงใจกัน แลเขาก็กันป็นไป ไคฉันตองการจะไคแล้วเสียอย่าง ๆ ไรก็ตามที่...¹

ภายหลังการวินิจฉัยของศาลากแล้ว รัฐบาลไทยจำเป็นต้องยอมให้มีตุลาการเป็นคองอังกฤษตัดสินคดีพิพาทระหว่างกรมรถไฟกับผู้รับเหมาเป็นครั้งสุดท้าย รัฐบาลอังกฤษและผู้รับเหมาเห็นว่าควรจะให้ตุลาการคนเดิม คือ เซอร์ เอคเวิร์ค คลากทำหน้าที่ผู้ชี้ขาดครั้งนี้อีก ทนายความกรมรถไฟคือนายบิลแชนนนำให้รัฐบาลไทยตกลงให้ความเห็นชอบตั้งเซอร์ เอคเวิร์ค คลาก อีก โดยให้เหตุผลที่ว่าถ้ารัฐบาลไทยไม่เห็นด้วยก็จะต้องเสียเวลาโต้เถียง

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขบ. 5.3/14, เรื่องความกรมรถไฟสายนครราชสีมา มี 119 "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์," สำเนา, 14 สิงหาคม ร.ศ. 119.

กับฝ่ายอังกฤษในการเลือกตัวตุลาการใหม่ ซึ่งทำให้เสียเวลาและเสียทรัพย์สินเพิ่มมากขึ้น¹
 เพื่อให้ปัญหาต่าง ๆ ยุติลงโดยเร็ว เพราะคดีพิพาทที่กินเวลารวม 10 ปี นั้นทำให้
 รัฐบาลไทยเสียเวลาและค่าใช้จ่ายจนสุดที่จะทนต่อไปได้ กอปรกับฐานะทางการเมืองและ
 การทหารของประเทศ ไม่อยู่ในภาวะที่จะต้านทานความต้องการของรัฐบาลอังกฤษได้ จึงต้อง
 ตกลงยอมรับ เซอร์เอคเวิร์ด คลากเป็นผู้ชี้ขาดในชั้นสุดท้าย

การสุกคืบในศาลอนุญาโตตุลาการครั้งสุดท้ายนี้ เป็นการจำเป็นที่ฝ่ายไทยจะต้องขอ
 ให้นายลียงเง เซารวมควย เพื่อประโยชน์แก่รูปคดี แต่ในการพิจารณาความครั้งนี้ นายลียงเง
 จะถูกลดฐานะจากการเคยเป็นตุลาการลงเป็นพยาน ซึ่งครั้งแรกกวีศวรรอาวุโสชาวเยอรมัน
 ผู้นี้ไม่เต็มใจที่จะเข้าร่วมในการพิจารณาคดี² สถานทูตไทยในลอนดอนและในเบอร์ลินต้อง
 ใช้ความพยายามอย่างมากในการโน้มน้าวให้นายลียงเงผอนผันตาม ทั้งนี้ เพราะนายลียงเง
 ยังระลึกถึงการที่นายแคมป์เบลล์และเซอร์โมลสเวิร์ธทำรายงานกล่าวหาเขาอย่างรุนแรงว่า
 หูรือส ในการพิจารณาคดีครั้งที่แล้ว แต่ด้วยความร่วมมือของรัฐบาลเยอรมัน รัฐมนตรีว่าการ
 กระทรวงการต่างประเทศเยอรมันไคสไนม์สนับสนุนให้นายลียงเงให้ความช่วยเหลือแก่รัฐบาลไทย
 เขาจึงยอมรับช่วยเหลือรัฐบาลไทยในที่สุด³

ส่วนเซอร์กิลฟอร์ด โมลสเวิร์ธ นั้น ซึ่งตามคำวินิจฉัยของคลากต้องมาร่วมในการ
 ประชุมพิจารณาคดีด้วย โดยมีฐานะเดียวกับนายลียงเง ได้เดินทางไปแอฟริกากลาง

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 18 ส่วนวันที่ 1 ตอน 11 พ.ศ. 2443, "Phya Prasiddhi to Prince Devawongse," Tel., London, April 2, 1900.

² ส่วนวันเดียวกัน, "Keuchenius [Secretary of Thai Legation at Berlin] to Verney," Copy, Tel., Berlin, April 3, 1900.

³ ส่วนวันเดียวกัน, "Keuchenius to Siamese Legation in London," Copy, Tel., Halenser, April 30, 1900.

(Central Africa) โดยเหตุผลที่ว่า เพื่อกำเนินธุรกิจเกี่ยวกับอาชีวะ ณ ดินแดนแห่งนั้น โดยไม่มีกำหนดกลับอังกฤษที่แน่นอน^{1 + 2}

การพิจารณาคดีครั้งนี้เป็นความจำเป็นที่สุดที่นายแกรทส์ เจ้ากรมรถไฟจะต้องออกไปสู่คดีด้วยตนเอง เพราะเป็นผู้ที่มีความรู้ด้านวิศวกรรมศาสตร์ และเบื้องหลังกรณีพิพาทที่ยาวนานนี้ที่สุด แต่การที่นายแกรทส์ต้องออกไปยุโรปครั้งนี้ ทำให้กิจการรถไฟซึ่งกรมรถไฟรับช่วงทำการก่อสร้างต่อจากผู้รับเหมาต้องประสบความยุ่งยาก เพราะวิศวกรชั้นหัวหน้าหลายคนป่วยหนักเนื่องจากทำงานในป่าลึก และบางก็ลาออกเพราะทนความยากลำบากไม่ได้ แม้แต่การที่จะออกไปสู่คดี เจ้ากรมรถไฟก็แทบจะไม่มีเวลาศึกษาเอกสารต่าง ๆ และเตรียมตัวสำหรับกิจการนี้เลย แม้กระทั่งกำหนดเดินทางไปลอนดอนก็ต้องเลื่อนแล้วเลื่อนอีก เพราะงานในด้านการก่อสร้างที่เร่งรัดบังคับอยู่

อย่างไรก็ดี ภายหลังจากความยากลำบากนานัปการ เจ้ากรมรถไฟคนที่ 2 ของไทย ก็เดินทางออกจากประเทศไทยไปลอนดอนในวันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ. 2443 (ค.ศ. 1900)³ แต่ก่อนที่จะออกเดินทางเขาได้กราบทูลถวายความนึกเห็นแด่เจ้าฟ้ากรมขุนวิเศษฯ ว่าทางรัฐบาลไทยควรจะขอให้มีการแต่งตั้งวิศวกรผู้เชี่ยวชาญจากชาติที่เป็นกลางสมทบกับเซอร์คลาก เพื่อร่วมพิจารณาคดีในปัญหาคานาวิชาการและเทคนิคต่าง ๆ ทั้งนี้ เจ้ากรมรถไฟเตือนว่าถ้า

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 16 ส่วนที่ 2 ตอน 8 พ.ศ. 2441, "Verney to Prince Devawongse," Sept. 23, 1898.

² จากรายงานการพิจารณาคดีในศาลอนุญาโตตุลาการที่นายแกรทส์ได้ส่งมาในภายหลัง [ดูในภาคผนวก] ปรากฏว่าเซอร์โมลส์เวิร์ธได้กลับมากรุงลอนดอนเพื่อให้การในศาลอนุญาโตตุลาการ ในฐานะพยานฝ่ายนายแคมพเบลล.

³ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 18 ส่วนที่ 1 ตอน 11 พ.ศ. 2443, "Gehrts to the Minister of Public Works," Copy, No. 6628 A, Aug. 16, 1900.

วิศวกรผู้นี้เป็นชาวอังกฤษรัฐบาลไทยจะเสียโอกาสอันดีในการรู้ความครั้งนี้ และความครั้งนี้จะมีมูลค่าหลายลานบาท¹

แม้ว่าความคิดของเจ้ากรมรถไฟที่เสนอต่อรัฐบาลจะเป็นความคิดที่ดี แต่ทั้งรัฐบาลไทยและสถานทูตไทยที่กรุงลอนดอนไม่ได้รับไปปฏิบัติในการต่อสู้เพื่อสิทธิที่ไทยพึงได้รับ ซึ่งความบกพร่องละเลยครั้งนี้จะส่งผลร้ายแรงต่อคำตัดสินในชั้นสุดท้าย

ควยสัญญาลงวันที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2443 ซึ่งรัฐบาลไทยลงนามร่วมกับผู้รับเหมาโดยมีขอรระบุความเกี่ยวของของรัฐบาลอังกฤษ² เซอร์เอคเวิร์ต คลาก ได้เริ่มการพิจารณาคดีตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2443³

ในการสู้คดีครั้งนี้ เวอร์นีย์เห็นว่านายความชาวผู้รับเหมาทั้งสองคนฉลาดและแข็งแรงกว่านายความของฝ่ายไทยมาก เพราะนายบิลนั้นอายุมากแล้ว เกรงว่าจะตรวจตราการไม่ตลอด เพราะเอกสารติดต่อระหว่างกรมรถไฟกับผู้รับเหมา และระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลอังกฤษยุ่งยากซับซ้อนมาก จึงแนะนำให้พระยาประสิทธิ์ศาลกรหาทนายความอีกคน คือ นาย เจ.เอ. ซีมอน (J.A. Simon) ให้เป็นผู้ช่วยของนายบิล เพราะเป็นคนหนุ่มที่แข็งแรงและฉลาดมาก⁴

¹สำนวนเดียวกัน, "Gehrts to the Minister of Public Works," Copy, No. 3630 A, May 9, 1900.

²สำนวนเดียวกัน, "พระยาประสิทธิ์ ๑ กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑," ที่ 37, 17 กรกฎาคม ร.ศ. 119.

³สำนวนเดียวกัน, "พระยาประสิทธิ์ ๑ กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑," ที่ 39, 19 กรกฎาคม ร.ศ. 119.

⁴กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 17 สำนวนที่ 2 ตอน 10 พ.ศ. 2442, "พระยาประสิทธิ์ ๑ กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑," 2 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 118.

ส่วนนายลึงเงได้เดินทางมาถึงลอนดอนทันเวลาพิจารณาคดี ท่านผู้นี้ได้กล่าวกับ อัครราชทูตไทยว่า "...มีอายุมากแล้วได้ทำการมามากรู้สึกเหนื่อยอยู่แล้ว ถ้าเสร็จการ คราวนี้ก็จะขอพัก แต่ความเห็นนั้นจะขึ้นอยู่กับเดิม คิดจะชี้แจงให้มากกว่าแต่ก่อน ความ เรื่อนี้คิดว่าจะไม่ยืดยาวมาถึงเพียงนี้..."¹

การพิจารณาคดีนั้นกินเวลาหลายเดือน ฝ่ายผู้รับเหมาและนายความซึ่งเป็นโจทก์ ให้การว่ารัฐบาลไทยไม่ควรไล่โจทก์ แม้ว่าไล่แล้วควรจะคิดทำขวัญให้ตามที่เสียประโยชน์² และตลอดเวลาที่ผู้ความกันนายโจทก์คือนายรัสเซล ได้ซักถามเจ้ากรรมรถไฟอย่างละเอียด เพื่อหาข้อจับผิด แต่นายแกรทส์ให้การเป็นผลดีแก่ฝ่ายไทยมาก จนเวลานี้และนายความ เห็นว่าค่าให้การของเจ้ากรรมรถไฟทำให้หลักฐานของฝ่ายไทยมั่นคงมาก³

การพิจารณาคดีได้หยุดชะงักลงระยะหนึ่ง เนื่องจากการสวรรคตของสมเด็จพระ นางเจ้าวิคตอเรีย ภายหลังพระราชพิธีบรมศพ ศาสตราจารย์ได้นัดประชุมพิจารณาคดีอีก⁴

เนื่องจากการสู้ความครั้งนี้มีปัญหาหลายประการ ที่แสดงถึงความเสียเปรียบของ ฝ่ายไทย ซึ่งเป็นแง่มุมทางกฎหมาย วิถีทางของการพิจารณาคดี วิธีความและบรรยากาศ ในศาลนั้น จะเห็นได้ชัดจากรายงานของเจ้ากรรมรถไฟที่ส่งมาถึงเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ ว่าฝ่ายผู้รับเหมาได้เปรียบมากกว่าฝ่ายไทย และดูเหมือนตุลาการจะเปิดโอกาสให้ฝ่ายผู้รับ เหมมาหาประโยชน์จากการพิจารณาคดีครั้งนี้ได้มากกว่าฝ่ายไทย แม้ว่าในรายงานของนาย

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 18 ส่วนวันที่ 2 ตอน 12 พ.ศ. 2443, "พระยาประสิทธิ์ฯ กราบทูล กรมหลวงเทเวระวงศ์ ฯ," ที่ 95, 19 ตุลาคม ร.ศ. 119.

² เพิ่งอ้าง.

³ ส่วนวันเดียวกัน, "พระยาประสิทธิ์ ฯ กราบทูล กรมหลวงเทเวระวงศ์ ฯ," ที่ 98, 24 ตุลาคม ร.ศ. 119.

⁴ ส่วนวันเดียวกัน, "พระยาประสิทธิ์ ฯ กราบทูล กรมหลวงเทเวระวงศ์ ฯ," ที่ 147, 31 มกราคม ร.ศ. 119.

แกรทส์จะไม่ระบุอย่างชัดเจนว่าผู้ซึ่งกล่าวเอียงในการพิจารณาคดี แต่ดูเหมือนตุลาการไม่ได้ตั้งตัวเป็นกลางเท่าไรนัก เพราะเจ้ากรมรถไฟรู้สึกว่าคุณลาการจะอนุโลมตามคำตัดสินของนายวัน บอสเซ เฉพาะส่วนที่ใหม่ประโยชน์แก่ผู้รับเหมา แต่เป็นส่วนที่ใหม่คดีแก่รัฐบาลไทย เซอร์เอกเวิร์ท คลาก กลับจะใช้คำตัดสินของเขาเอง นอกจากนี้ ตุลาการยังได้เอาใจใส่พิจารณาพยานหลักฐานของฝ่ายผู้รับเหมามากกว่าของฝ่ายไทย ซึ่งตามลักษณะการพิจารณาคดีนั้น เจ้ากรมรถไฟกล่าวว่าย่อมเป็นไปได้ที่คำตัดสินของเซอร์เอกเวิร์ท คลาก จะเป็นผลดีแก่ฝ่ายไทย¹⁺²

ภายหลังการต่อสู้ความอันยาวนาน ในวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2443 (ค.ศ. 1901) เซอร์เอกเวิร์ท คลาก ได้ตัดสินความเรื่องรถไฟนครราชสีมาว่า

...การที่รัฐบาลไทยได้ผู้รับเหมาออกจากภูวนั้น ไม่มีเหตุผลเพียงพอ ดังนั้นจึงต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้รับเหมา จำนวน 161,016 ปอนด์ 3 ชิลลิง 6 เพนนี แก่ผู้รับเหมาก่อนวันที่ 6 พฤษภาคม พ.ศ. 2443 ถ้าไม่ใช่ในกำหนดจะต้องเสียดอกเบี้ย 10 เปอเซ็นต์ คำนวณเนี่ยมสำหรับเซอร์เอกเวิร์ท คลาก ให้แยงกันออก...³

คำตัดสินของเซอร์คลากนั้นสั้นและไม่มีภาระชี้แจงเหตุผลให้แจ่มแจ้งว่าด้วยเหตุผลประการใด จึงได้ตัดสินว่าการที่รัฐบาลไทยได้ผู้รับเหมาออกจากการนั้นผิด แม้กระทั่งกำหนดให้จ่ายเงินในวันที่ 6 พฤษภาคมนั้นเร็วเกินไป ทางสถานทูตไทยที่ลอนดอนจึงขอให้เลื่อนกำหนดการชำระเงินเป็นภายใน 3 เดือน กับขอให้เซอร์คลากชี้แจงเหตุให้แจ่มแจ้งด้วย

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.3/15, "นายแกรทส์ กราบทูล เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ," แพลด, ที่ 668, 15 มีนาคม ร.ศ. 119.

² ความเต็มของรายงานฉบับนี้ให้ดูจากภาคผนวก.

³ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 18 ส่วนวันที่ 2 ตอน 12 พ.ศ. 2443, "Phya Prasiddhi to Prince Devawongse," Tel., No. 20, London, March 30, 1901.

แต่ทนายความฝ่ายไทยเห็นว่าเซอร์คลากคงไม่ยอมแก้คำตัดสิน การเลื่อนกำหนดส่งเงินจะ
ทำใ้โลกเมื่อพูดกับผู้รับเหมาเอง แต่พระยาประสิทธิ์ ๑ และทนายความฝ่ายไทยเห็นพ้องกัน
ว่า ไม่ควรกลับไปของอผู้รับเหมาอีก¹

อนึ่ง นายบิล ทนายความฝ่ายไทยเห็นว่า การที่คลากตัดสินคดีนั้นผิดกับความคิดเห็น
ของเขามาก แต่บิลก็ส่งวนคำอธิบายโดยอ้างว่าไม่สามารถจะชี้แจงได้ และการที่จะขอให้
เซอร์คลาก อธิบายว่า เหตุใดจึงตัดสินเช่นนั้น ก็ไม่ควรถาม คอยดูผลการนั้น ถ้าตัดสินแล้ว
เป็นขาดจากหน้าที่ แม้วาถามไปก็ไม่จำเป็นที่อนุญาตตุลาการจะต้องตอบ²

สรุปแล้ว แม้วาฝ่ายไทยจะรู้สึกถึงความยุติธรรมที่ได้รับจากการตัดสินคดีโดยผู้
พิพากษาชาวอังกฤษผู้ทำการชี้ขาดคดี แต่รัฐบาลไทยก็ไม่มีสิทธิเลยที่จะขอความเข้าใจว่า
ทำไมผลการพิจารณาตัดสินจึงออกมาเช่นนั้น ทุกสิ่งทุกอย่างจบสิ้นลงด้วยความงุนงงของฝ่ายไทย
แม่แต่ความสงสัยของอัครราชทูตไทยที่ว่าเงินที่จะต้องเสียนั้นจะหักเงินที่ได้ไ้ครึ่งก่อนแล้ว
50,472 ปอนด์ 8 เพนนี ออกจากจำนวนเงินที่ตุลาการตัดสินให้จ่ายให้ผู้รับเหมาครั้งนี้ได้
หรือไม่ ทนายความของฝ่ายไทยก็ไม่กล้าถามไป เพราะเกรงว่าจะเป็นการคัดค้านคำ
ตัดสิน³

แม้วาพระยาประสิทธิ์ ๑ จะแสดงความเสียใจที่ไม่สามารถชี้แจงให้เห็นเหตุผลและ
ชอบจากการพิจารณาตัดสินและผลการตัดสินครั้งนี้⁴ แต่รัฐบาลไทยก็ไม่เคยได้รับความกระจ่าง

¹ ส่วนนเดียวกัน, "พระยาประสิทธิ์ ๑ กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑," ที่ 2,
4 เมษายน ร.ศ. 120.

² เพิ่งอ้าง

³ ส่วนนเดียวกัน, "W. Phipson Beale, 'Opinion on queries
submitted to me on March 30th 1901 after Sir E. Clarke's award'
April 2, 1901.

⁴ ส่วนนเดียวกัน, "พระยาประสิทธิ์ ๑ กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑,"
ที่ 2, 4 เมษายน ร.ศ. 120.

ในเรื่องนี้ รัฐบาลต้องสูญเสียเงินชดเชยผู้รับเหมาเต็มตามจำนวนที่ผู้รับเหมาตัดคืน ในอัตราแลกเปลี่ยนปอนด์ละ $15 \frac{1}{2}$ บาท คิดเป็นเงินไทยประมาณถึง 2,500,000 บาท

ภายหลังเซอร์คลากได้ทบทวนหนังสือของสถานทูตไทยในลอนดอนที่ถามความสงสัย เรื่องการชดเชยเงินแก่ผู้รับเหมาว่าจะหักเงินที่คงจ่ายตามค่าตัดคืนของนายวัน บอสเซ เมื่อครั้งก่อนออกไคหรือไม่ เนื่องจากจำนวนเงินที่คลากตัดคืนนั้นสูงมากอยู่แล้ว แต่คลากก็ทำให้รัฐบาลไทยจ่ายเต็มตามค่าตัดคืนของเขา

เป็นอันว่า นับตั้งแต่ผู้รับเหมา คือ แคมพเบลลได้เริ่มก่อสร้างทางรถไฟและเกิดกรณีพิพาทกับกรมรถไฟ จนถึงขั้นต่อสู้คดีกันยืดเยื้อเป็นเวลา รวม 10 ปีเต็ม ทั้งสองฝ่ายได้ประสบความยากลำบากและความเสียหาย แม้ว่าผู้รับเหมาจะชนะคดีในชั้นสุดท้าย แต่เมื่อคำนึงถึงความล้มเหลวและการต่อสู้ จนกระทั่งบุคคลที่เขาถือว่าเป็นคู่กรณีโดยเฉพาะคือ คาร์ล เบทเก เจ้ากรมรถไฟคนแรก ได้ถึงแก่กรรม ก็นับว่าทั้งสองฝ่ายได้ใช้ความพยายามของตนอย่างเต็มที่แล้ว คดีประวัติศาสตร์นี้จึงได้จบลงไคในที่สุดในปี พ.ศ. 2443 (ค.ศ. 1901) นั้นเอง โดยที่ไทยเป็นฝ่ายเสียเปรียบและต้องชมชื่นใจอย่างยิ่ง

สาเหตุความล้มเหลวในการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา โดยผู้รับเหมาชาวอังกฤษ

ความล้มเหลวของการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา โดยผู้รับเหมาชาวอังกฤษ เพราะเกิดกรณีพิพาทกับกรมรถไฟนับตั้งแต่การเริ่มสร้างทางใน พ.ศ. 2434 (ค.ศ. 1892) จนคดีสิ้นสุดลงใน พ.ศ. 2443 (ค.ศ. 1901) รวมเวลา 10 ปีพอดีนั้น จะแยกวิเคราะห์ไคดังนี้

¹ ส่วนวนเดียวกัน, "Sir E. Clarke to Verney," April 25,

1. การขัดแย้งกันระหว่างผู้รับเหมาชาวอังกฤษและเจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมัน
 นั้นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ขาดการร่วมมือกันและคอยถ่วงงัดกัน ในการพิจารณาความในศาล
 อัญญาโตตุลาการครั้งสุดท้าย หมายความว่าความกรมรถไฟให้ข้อสังเกตพฤติกรรมเบทเกะ อดีตเจ้า
 กรมรถไฟกับพระยาประสิทธิ์ ๑ ว่า เบทเกะทำการกลั่นแกล้งผู้รับเหมาชาวอังกฤษอยู่บ้าง
 ซึ่งนายมีลพยายามความฝ่ายไทยได้คอบป้องกัน ไม่ให้พยายามฝ่ายผู้รับเหมาหรือผู้ขาดพูด
 ในข้อนี้ แต่เนื่องจากขณะนั้นเจ้ากรมรถไฟได้ถึงแก่กรรมแล้ว จึงไม่มีโอกาสโต้แย้งขอ
 สังเกตที่นายมีลกล่าวหาตน พระยาประสิทธิ์ ๑ เห็นว่าถ้าเป็นจริง ก็เกิดจากความอิจฉา
 กันที่ไม่ยอมให้ชาติอื่นดีกว่าชาติตน¹ และขอขัดแย้งเหล่านี้ได้ถูกلاميใหญ่ไต่ขึ้น เพราะผู้
 รับเหมาได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลอังกฤษอย่างแข็งขัน จึงทำให้รัฐบาลไทยถูกบีบทั้งทาง
 การเมืองและการทูต จนต้องเสียเปรียบผู้รับเหมาอย่างมาก ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอม
 เกลาเจ้าอยู่หัว ได้ทรงแสดงความชมชื่นพระทัยในการที่อังกฤษใช้อำนาจทางการเมืองที่
 เห็นอกว่่าบีบบังคับรัฐบาลไทยในเรื่องนี้ไว้ว่า

...การที่เป็นไปแล้ว เป็นเพราะผู้ปกครองของเราไม่มี
 ความชำนาญในการรถไฟ, แลมากกว่านั้นอีก เพราะมีอำนาจ
 น้อยแลเขาใจผิด หมายถึงเป็นการที่ - สัญญากันแต่เฉพาะตัว
 ผู้รับเหมา ส่วนความจริงเราต้องโตทานกับคอเวอนเมนตุ
 อังกฤษซึ่งมีอำนาจมาก จึงเป็นความลำบากแลดิบหนายใหญ่ของ
 เมืองเรา...²

2. ไทยขาดความรู้และความชำนาญในการสร้างทางรถไฟในแทบทุกด้าน จึงต้อง
 อาศัยชาวต่างประเทศ การสร้างทางรถไฟสายนี้จึงเปิดโอกาสให้เยอรมนีและอังกฤษซึ่ง

¹ ส่วนวนเดียวกัน, "พระยาประสิทธิ์ ๑ กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑,"
 9 มีนาคม ร.ศ. 118.

² ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.1/25, "พระราชกระแสของพระบาทสมเด็จพระ
 จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," 1 กันยายน ร.ศ. 118.

กำลังแข่งขันอำนาจกันทั่วโลกพยายามช่วงชิงความเป็นหนึ่งในการครอบครองกิจการรถไฟไทย การที่ชาวเยอรมันได้คุมกิจการและรักษาอำนาจในกรมรถไฟไทยได้อย่างมั่นคง ย่อมทำให้รัฐบาลอังกฤษเคืองครอนใจมาก ประจวบกับเกิดกรณีพิพาทระหว่างกรมรถไฟกับผู้รับเหมา อังกฤษจึงถือโอกาสแทรกแซงโดยอ้างว่าเพื่อพิทักษ์ผลประโยชน์ของคนอังกฤษ แต่ถ้ามองให้ลึก อังกฤษกำลังพยายามดำเนินนโยบายวิครอนอิทธิพลเยอรมันในกรมรถไฟไทย เพราะเกรงว่าบทบาทของชาวเยอรมันในไทยจะเพิ่มมากขึ้นจนเป็นอันตรายต่อการค้าของอังกฤษในประเทศไทย และกระทบกระเทือนต่อความมั่นคงในการยึดครองอาณานิคมของตน ในภูมิภาคนี้ ข้างฝ่ายเยอรมันนั้น แม้จะไม่ดำเนินการสนับสนุนชาวเยอรมันในกรมรถไฟอย่างเปิดเผย แต่ก็แสดงท่าทีหลายอย่างซึ่งชี้ชัดว่าพยายามตัดทอนการใช้อำนาจมีบังคับของอังกฤษที่จะมีต่อกรมรถไฟไทยที่ชาวเยอรมันมีอิทธิพลมั่นคงอยู่ แต่อย่างไรก็ตาม รัฐบาลไทยก็พลากทำแกดฝ่ายอังกฤษจนได้ ในกรณีพิพาทการสร้างทางรถไฟสาย กรุงเทพฯ - นครราชสีมา เพราะขาดความเจตจำนงในเรื่องกฎหมายและในแง่การเจรจาทางการเมือง ตลอดจนไม่ทันต่อเล่ห์เหลี่ยมของอังกฤษ แม้ว่าในที่สุดฝ่ายไทยจะเรียนรู้อากประสบการณต่าง ๆ ในการที่ไม่ได้รับความเป็นธรรมจากประเทศมหาอำนาจ แต่รัฐบาลไทยก็ไม่อาจต่อต้านได้ แม้แต่การสู้ความในศาลอนุญาโตตุลาการนั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ก็ได้ทรงคาดการณ์ไวล่วงหน้าว่า

...การก็อยู่ในแฉเห็นยากเข้าใจยาก แต่อย่างไรก็ตาม จะต้องเสียเงินมากขึ้นไปอีกนั้นเป็นแน่ แลเป็นรูชัดไควาในการที่จะหาศูนย์กลางตัดสินความในระหว่างชาวตัวออกกัน วันตกที่จะให้เสมอต้นเป็นไมไคเป็นอันขาด, คงต้องหักค้ำผู้ลงเสียวาง แลซ้ำความริศยากกันในระหว่างชาติของฝรั่ง ที่ทำการของเราควย...¹

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 18 ส่วนวันที่ 2 ตอน 12 พ.ศ. 2443, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง กรมหลวงเทเวศร์ ๑," ที่ 7/112, 23 เมษายน ร.ศ. 119.

ผลของการชำระคดีครั้งหลังสุดนี้ ก็เป็นไปดังพระราชดำริคาดคะเนของพระองค์
 นี้ว่าพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นพระมหากษัตริย์ที่ทรงเข้าใจวิถีการ เมือง
 ระหว่างประเทศและฐานะของชาติได้ดีที่สุด ทรงย้ายที่เรียนในเรื่องนี้แก่เสนาบดีกระทรวง
 การต่างประเทศว่า "...เรื่องไทยไปขึ้นเตงกับฝรั่งนี้ น่าฟังเช็ดฟังหลาย..."¹

3. ความยากลำบากในการสร้างทางรถไฟ เป็นที่ประจักษ์ชัดว่าทางตอนบนของ
 เส้นทางสายกรุงเทพ ฯ-นครราชสีมา เต็มไปด้วยความไขว่คว้า พื้นที่ปกคลุมไปด้วยป่าทึบ
 และอันตรายจากสัตว์ป่า ผู้รับเหมาไม่สามารถทำการลุดลงไปได้ วิศวกรชาวอังกฤษที่ส่งมา
 ควบคุมการสร้างทางนั้น ไคลมตายเป็นจำนวนมากเพราะไข้ป่าและสภาพแวดล้อมที่เลวร้าย
 รวมถึงการขาดแคลนแรงงานเพราะแคมป์เบลดไม่สามารถควบคุมรักษาคงงานซึ่งเป็นชาวจีน
 อพยพ พวกคนเหล่านั้นไปตายเสียเป็นอันมากที่เหลือตายก็หลบหนี² ประกอบกับแคมป์เบลด
 ขาดเงินทุนที่จะดำเนินการต่อไปได้สะดวก แม้แต่กำไรที่คิดว่าจะได้จากการส่งเครื่องเหล็ก
 และเครื่องล้อเลื่อนต่าง ๆ ก็ลดน้อยลงไม่ได้เท่าที่หวัง เพราะค่าเงินปอนด์สูงขึ้น เมื่อคิด
 เทียบกับเงินบาท แต่ต้องคิดราคาเป็นเงินบาทตามอัตราในสัญญา เมื่อเกิดความขัดข้อง
 เช่นนี้ ก็จำเป็นที่ผู้รับเหมาจะต้องหาทางออก เพราะจะทำต่อไปก็เห็นได้ชัดว่าไม่สำเร็จ
 นอกจากที่จะยอมขาดทุนยับเยิน ดังนั้นจึงมีทางเดียวที่แคมป์เบลดจะทำคือ รั้งเงินจากรัฐบาล
 ไทยให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้³ ประกอบกับการพูดจาหลอกลวงและความเอาเปรียบต่าง ๆ

¹สำนวนเดียวกัน, "กรมหมื่นสมมต ฯ กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ,"
 ที่ 9/46, 10 เมษายน ร.ศ. 119.

²ก.จ.ช., ร.5 ขบ. 5.3/2, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาท
 สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, "สำเนาที่ 2688/48, 21 พฤศจิกายน ร.ศ. 114.

³ก.จ.ช., ร.5 ขบ. 5.3/4, เรื่องความกรมรถไฟสายนครราชสีมา ปี 115.
 "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว,"
 18 กรกฎาคม ร.ศ. 115.

ของผู้รับเหมารัฐบาลมาก¹ สามารถชักจูงให้รัฐบาลอังกฤษใช้อำนาจบีบบังคับรัฐบาลไทยจนสำเร็จ ดังนั้นแม้การสร้างทางรถไฟจะล้มเหลว แต่แคมเปญเบลล์ก็ได้กำไรจากเงินชดเชยในทันที

จากเหตุผลดังกล่าวนี้ ทำให้การสร้างทางรถไฟโดยผู้รับเหมาล้มเหลวในที่สุด รัฐบาลไทยเป็นฝ่ายที่ต้องแบกรับความเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นแทบทั้งหมด เฉพาะการสุ่คดีกับผู้รับเหมานั้นต้องใช้เงินประมาณไม่ต่ำกว่า 5 ล้านบาท เป็นค่าธรรมเนียมในการตั้งศาลอนุญาโตตุลาการ ค่าทนายความ ค่าเดินทาง ค่าที่พักอาศัย ค่าโทรเลขโต้ตอบและจดหมายติดต่อสื่อสารข้ามทวีป ซึ่งปรากฏจากหลักฐานว่าเป็นเงินจำนวนมาก² ตลอดจนการ

¹ ก.จ.ช., ร. 5 ขช. 5.3/4, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 16/2693, 12 สิงหาคม ร.ศ. 115.

² การใช้จ่ายเงินเพื่อสุ่คดีกับผู้รับเหมานี้ ไม่อาจกำหนดจำนวนเงินที่แน่นอนได้ เพราะหลักฐานเรื่องบัญชีค่าใช้จ่ายกระจัดกระจายมาก และบางรายการก็คลุมเครือ อีกทั้งไม่สามารถตรวจสอบได้แน่ชัดว่ามีบัญชีซ้ำซ้อนกันหรือค่าใช้จ่ายย้อนหลังที่รวบรวมเป็นเงินก่อนในเวลาต่อมา ผู้เขียนจึงใช้วิธีประมาณจำนวนเงินซึ่งย่อมแตกต่างจากความเป็นจริงบ้าง อนึ่ง ในรายงานการเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา ซึ่งระบุว่าการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา สิ้นค่าใช้จ่ายจำนวน 17,585,000 บาทนั้น ผู้เขียนแน่ใจว่าเงินค่าใช้จ่ายในการสุ่คดีกับผู้รับเหมาไม่รวมอยู่ในรายงานการสร้างทางรถไฟสายนี้ เพราะการเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมาขึ้นท่าก่อนที่การพิจารณาคดีในศาลอนุญาโตตุลาการครั้งที่ 3 จะเสร็จสิ้นลง จึงเป็นที่แน่นอนว่าไม่มีการรวมเงินค่าปรับหรือค่าชดเชยค่าธรรมเนียมในการสุ่คดีครั้งนี้เข้าไปในยอดเงินค่าสร้างทางด้วย และจากรายงานลงวันที่ 27 ธันวาคม ร.ศ. 120 ของนายริเวต คาร์แนค (Rivett Carnac) ที่ปรึกษากระทรวงพระคลัง ฯ ซึ่งได้ถวายต่อพระเจ้าอนงยาเซอ กรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย เสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ใ้ระบุว่าค่าใช้จ่ายในการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา ซึ่งรวมทั้งค่าปรับและค่าธรรมเนียมอนุญาโตตุลาการเป็นเงินถึง 22,000,000 บาท โดยเฉพาะในศาลอนุญาโตตุลาการ

ชดใช้ค่าเสียหายในกรณีรับเหมามาตามคำตัดสินจากศาลอุทธรณ์ 3 ครั้งด้วย
 การสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา ซึ่งตามสัญญารับเหมาแล้วรัฐบาลจะต้องเสีย
 เงินค่าก่อสร้างไม่เกิน 10 ล้านบาท แต่ในความเป็นจริงเส้นทางรถไฟสายนี้ได้ก่อกอง-
 ประมาชของรัฐบาลมากกว่าที่คาดคิดมากนัก รวมทั้งคร่าชีวิตมนุษย์จำนวนมาก เพราะปรากฏ
 จากรายงานการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา ในระยะเวลาเพียง 2 ปี คือ จาก
 พ.ศ. 2439 - 2440 เปอรเซ็นต์ของคนที่ตั้งแก่กรรมเนื่องจากโรคภัยไข้เจ็บมากกว่า
 เปอรเซ็นต์ที่ป่วยไข้ ทั้งที่อัตราเฉลี่ยของผู้ที่เสียชีวิตอยู่ในวันฉกรรจ์ คือ ระหว่าง 20-40
 ปี และมีแพทย์คอยรักษาพยาบาล แต่ก็ไม่อาจสู้กับความยากลำบากในป่าหิมได้ ในจำนวน

ครั้งที่ 3 นั้น รัฐบาลไทยต้องจ่ายเงินในการนี้ประมาณ 3,000,000 บาท ดังนั้นน่าจะ
 สรุปได้ว่าค่าปรับและค่าเสียหายในการสู้คดีกับผู้รับเหมาทั้ง 3 ครั้ง เป็นเงินประมาณ 5 ล้าน
 บาท แต่ความเสียหายจากการขัดแย้งระหว่างกรมรถไฟกับผู้รับเหมา ผลงานสร้างทาง
 รถไฟที่เลวร้ายของผู้รับเหมา ความลาช้า ตลอดจนความชะงักงันของการสร้างทาง ทำ
 ให้ค่าเสียหายการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาสูงกว่าที่คาดคิดถึงเท่าตัวกว่า (เดิมชื่
 งบประมาณตามราคารับเหมาก่อสร้างทางรถไฟสายนี้มีมูลค่าประมาณ 10 ล้านบาท) เมื่อ
 สร้างเสร็จนั้นสิ้นเงินรวมยอดถึง 22 ล้านบาท จึงนับว่านอกจากความเสียหายโดยตรงที่
 รัฐบาลไทยต้องใช้จ่ายเงินในการสู้คดีและเป็นค่าปรับแล้ว ยังมีความเสียหายอันเป็นผล
 เนื่องจากกรณีพิพาทครั้งนี้ ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายในการสร้างทางรถไฟที่เพิ่มขึ้นอีกหลายล้าน
 บาท และเกียรติภูมิของประเทศที่ไม่อาจตีค่าเป็นเงินตราได้อีกด้วย [รายงานของนาย
 วิเวศ คาร์เนค ปรากฏอยู่ใน ก.จ.ช., ยช. 5.1/32 เรื่องงบประมาณการใช้จ่ายใน
 การสร้างทางรถไฟ (2 ส.ค.120 - 20 มี.ค.120.)]

มากกว่าครึ่งหนึ่งของคนงานที่เสียชีวิตได้ตายเพราะไขมาเลเรีย เนื่องจากอาหารขาดแคลนและขาดเครื่องนุ่งห่ม¹

นอกจากจะประสบความเสียหายด้านการเงินแล้ว กรณีพิพาทระหว่างกรมรถไฟกับผู้รับเหมาชาวอังกฤษยังทำให้เกิดวิกฤติภูมิของประเทศต้องเสื่อมลง เนื่องจากชาวต่างประเทศและรัฐบาลประเทศอื่น มักจะเข้าใจว่ารัฐบาลไทยทำการฉ้อโกงผู้รับเหมา ปฏิบัติต่อแคมป์เบลลอย่างไรความเป็นธรรมและโหดร้าย เพราะผู้รับเหมาให้ชาวหนังสือพิมพ์ต่างประเทศโดยบิดเบือนความจริง (misrepresent the case) ทำให้เกิดความเข้าใจผิด และเป็นเหตุให้สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรของอังกฤษ (House of Commons) หยิบยกเรื่องนี้เป็นกระทู้ถามรัฐบาล เพื่อเรียกร้องให้รัฐบาลอังกฤษหาทางช่วยเหลือผู้รับเหมา² ทั้งนี้ แม้วาสถานทูตไทยในลอนดอนจะพยายามแกข่าวหนังสือพิมพ์ในอังกฤษและฝรั่งเศส และเจ้ากรมรถไฟจะติดต่อนักหนังสือพิมพ์เยอรมันเสนอความจริงให้ปรากฏแก่มหาชนทั้งสามประเทศ³ แต่วิธีการของผู้รับเหมาแยบยลและฉ้อฉล ทำการไถผลกว่าฝ่ายไทยเสมอ ซึ่งวิธีการโงมตีของแคมป์เบลลนั้นทำให้รัฐบาลไทยเสียชื่อเสียงมาก

บทเรียนที่รัฐบาลไทยได้รับจากการสร้างทางรถไฟครั้งนี้ ทำให้รัฐบาลดำเนินการสร้างทางรถไฟด้วยตนเองโดยอาศัยกรมรถไฟเป็นผู้ดำเนินการ และจ้างวิศวกรชาว

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขธ. 5.6/17, เรื่อง รายงานการก่อสร้างทางรถไฟสาย นครราชสีมา, "รายงานที่ 5 แห่งเจ้ากรมรถไฟกล่าวควมการก่อสร้างทางรถไฟนครราชสีมา..., (การก่อสร้างปีที่ 5 และที่ 6)."

² กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 18 ส่วนวันที่ 1 ตอน 11 พ.ศ. 2443, "The Bangkok - Khorat Railway Contractor," Times, March 14, 1900.

³ ก.จ.ช., ร.5 ขธ. 5.3/12, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่, " 25 ตุลาคม ร.ศ. 117.

ต่างประเทศมาทำงานเพิ่มขึ้น รวมทั้งการสั่งซื้อสินค้าเครื่องเหล็กและเครื่องล้อเลื่อนต่าง ๆ โดยวิธีการเรียกประมูลจากประเทศทางยุโรป ซึ่งการสร้างทางรถไฟของไทยในสมัยต่อ ๆ มาก็คงได้ยึดหลักนี้ปฏิบัติสืบเนื่องกันมา .

การดำเนินงานสร้างทางรถไฟต่อจากผู้รับเหมา

นับจากพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์เริ่มการสร้างทางรถไฟ ณ บริเวณยานสถานีกรุงเทพฯ ปัจจุบัน เมื่อวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434 (ค.ศ. 1892) แล้ว¹ การก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา โดยผู้รับเหมาได้สำเร็จลงบางส่วน คือ ระยะทางระหว่างสถานี กรุงเทพฯ - อโยธยา รวม 71 กิโลเมตร ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จพระราชดำเนินมาประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินทางในทางช่วงนี้เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 (ค.ศ. 1897)² ต่อจากนั้นคือวันที่ 28 มีนาคม ศกเดียวกัน จึงได้เปิดให้ประชาชนพลเมืองใช้โดยสารและลำเลียงสินค้าขึ้นลงได้ตามต้องการ³

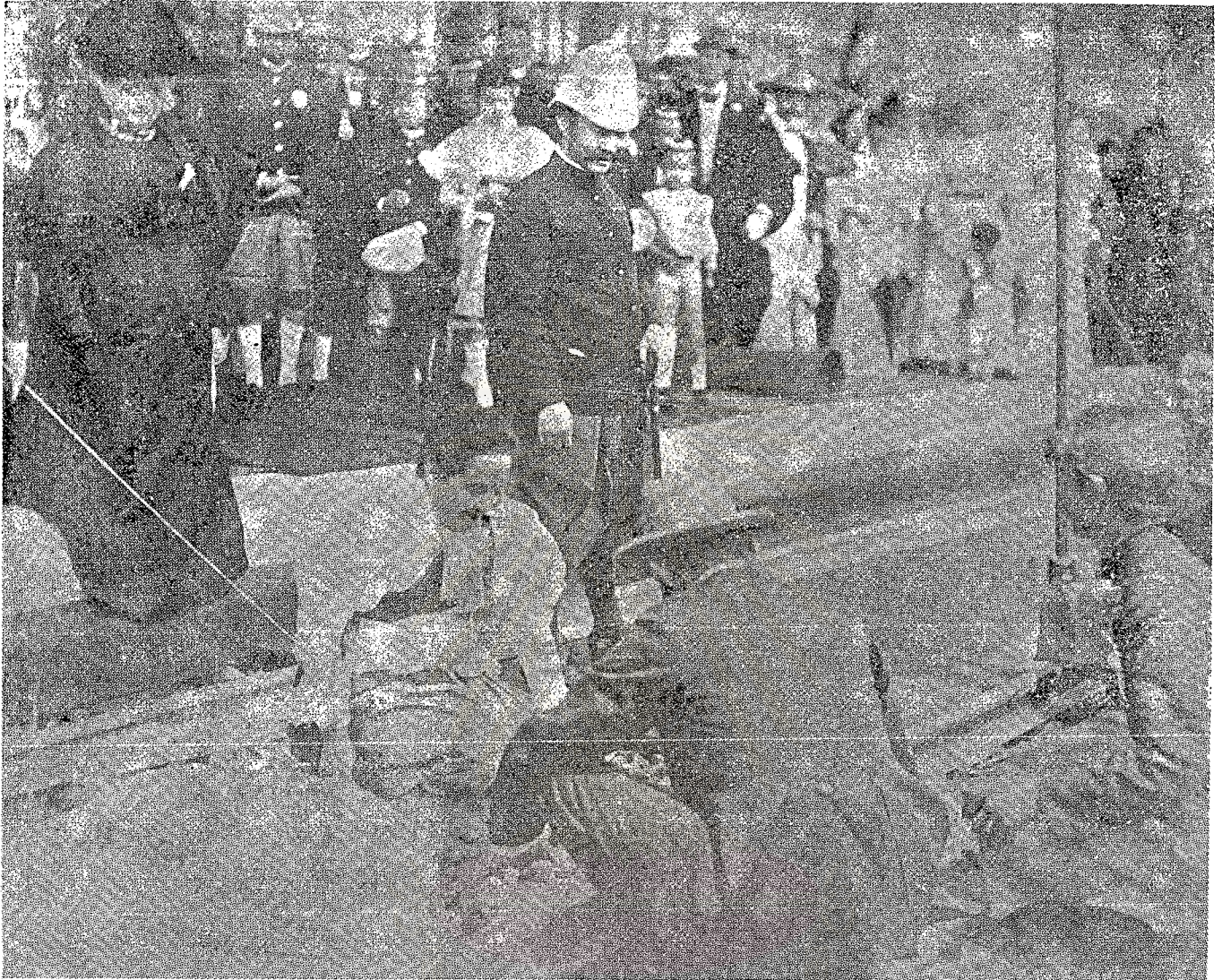
โดยเหตุนี้จึงถือว่าวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 เป็น "วันอันเป็นมหาดูมมงคลฤกษ์ คือ วันพระราชทานกำเนิดการรถไฟหลวงสายแรกในราชอาณาจักรไทย..."⁴ และเพื่อเป็นอนุสรณ์ให้ระลึกถึงพระมหากษัตริย์คุณในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ผู้ทรงพระราชทานวิถีนโยบายแห่งการคมนาคมอันเป็นมรดกถาวรสืบเนื่องมาจนทุกวันนี้ กรมรถไฟจึงได้ถือเอาวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 เป็นวันกำเนิดของกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย

¹ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 8 หน้า 447.

²ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 14 หน้า 11.

³การรถไฟไทย: รวมเรื่องเกี่ยวกับการรถไฟไทย... หน้า 38 - 9.

⁴การรถไฟแห่งประเทศไทย งานฉลองรถไฟหลวง ครบ 50 ปี พระนคร: โรงพิมพ์กรมรถไฟ พ.ศ. 2490 หน้า 3.



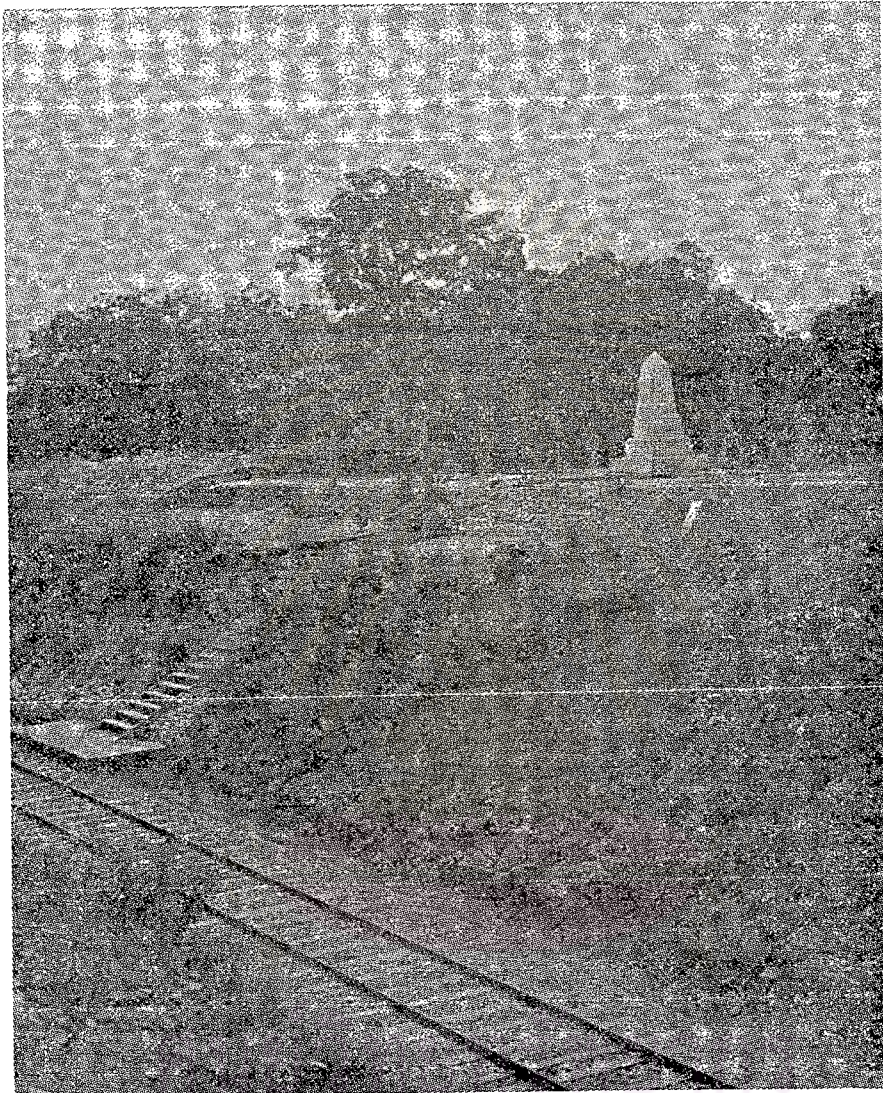
พระราชพิธีเปิดการเดินทางไฟหลวงสายแรกของประเทศไทย



หมอนไม้มรดกาคาดเงินที่ใช้ในพระราชพิธีเปิดการเดินทางไฟหลวงสายแรก
อักษรที่จารึกบนหมอนไม้มรดกาคาดเงิน

“ไม้หมอนนี้ { สมเด็จพระปรมินทรมหาจุฬาลงกรณ์พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว } ได้ทรงวาง
{ สมเด็จพระนางเจ้าเสาวภาผ่องศรี พระบรมราชินีนาถ }

ในทางรถไฟนครราชสีมาเพื่อทรงกระทำให้แล้วเสร็จ ได้เปิดใช้ทั่วไปในระหว่าง กรุงเทพฯ - กรุงเทพฯ
แต่ ณ วันที่ ๒๖ มีนาคม รัตนโกสินทรศก ๑๑๕”



ศิลาพระลึกในคราวเสด็จพระราชดำเนินถึงปลายราง ณ ตำบลสี่คว
จังหวัดนครราชสีมา (ในการสร้างทางรถไฟ สายกรุงเทพ ฯ -
นครราชสีมา) เมื่อ พ.ศ. 2441

ภายหลังการเลิกสัญญากับผู้รับเหมาในวันที่ 6 สิงหาคม 2439 (ค.ศ. 1896) แล้ว กรมรถไฟได้ดำเนินการสร้างทางรถไฟในช่วงอยุธยา - แกลง โดยผู้รับเหมาสร้างค้างไวจนเสร็จ และในวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2440 (ค.ศ. 1897) ก็ได้เปิดการเดินรถต่อจากสถานีกรุงเทพ ฯ ถึงแก่งคอย ระยะทาง 125 กิโลเมตร อีกวันละ 2 ชมวน¹ กรมรถไฟได้ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟต่อจากแก่งคอยไปโดยไม่หยุดยั้ง จนสามารถเปิดเดินขบวนรถก่อสร้างรับส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างกรุงเทพ ฯ ถึงปากช่อง ได้เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2442 (ค.ศ. 1899)²

การสร้างทางรถไฟเพื่อให้บรรลุถึงจุดหมายคือ นครราชสีมา ภายใต้การควบคุมและดำเนินการของกรมรถไฟใคร่ครุณาไปอย่างน่าพอใจ ซึ่งถ้าเทียบกับการจ้างผู้รับเหมามาดำเนินการแล้ว การที่รัฐจัดการกิจการคมนาคมด้านนี้เองกลับประหยัดทั้งเวลาและทั้งเงิน ไม่ต้องประสบความลำบากจากข้อขัดแย้งและกรณีพิพาทต่าง ๆ อีกทั้งไม่ต้องประสบความเสียหายต่อเศรษฐกิจและเกียรติภูมิของประเทศจากการบีบบังคับของมหาอำนาจต่างประเทศด้วย ดังนั้นข้อเสนอของนายเบทเกะ เจ้ากรมรถไฟคนแรกที่เคยแนะนำให้รัฐบาลดำเนินการสร้างทางรถไฟด้วยตนเองเมื่อครั้งเริ่มต้นกิจการรถไฟ ได้พิสูจน์ตนเองในชั้นปลายของการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - นครราชสีมา ว่าเป็นข้อเสนอที่ถูกต้องและมองการณ์ไกลโดยอาศัยประสบการณ์อย่างเฉียบแหลมที่อำนวยประโยชน์ให้แก่ประเทศไทยในที่สุด

ในวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2443 (ค.ศ. 1900)³ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จพระราชดำเนินมาประกอบพระราชพิธีเปิดทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - นครราชสีมา และพระราชทานพระราชดำรัสเนื่องในการนี้ด้วย⁴

¹การรถไฟไทย: รวมเรื่องเกี่ยวกับการรถไฟไทย..., หน้า 112 (รายงานการเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา...)

²เพ็ญอาจ.

³การรถไฟไทย: รวมเรื่องเกี่ยวกับการรถไฟไทย..., หน้า 241.

⁴ดูภาคผนวก.

คำตัดสินในกรณีพิพาทระหว่างกรมรถไฟกับผู้รับเหมาชาวอังกฤษ - วิเคราะห์ความยุติธรรม
และผลการตัดสิน

เนื่องด้วยคำตัดสินของเซอร์เอคเวิร์ต คลาก พลิกความคาดหมายของนักกฎหมายที่เกี่ยวข้องในคดีนี้หลายท่าน ดังนั้น ประเด็นที่เป็นกรณีพิพาท คือ คลากดำรงความยุติธรรมเพียงใดในการตัดสินคดี การวิเคราะห์ที่ยืนบนรากฐานพฤติกรรมและความคิดเห็นของบุคคลผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับคดีพิพาทอันยาวนาน คือ เฟรเดอริก เวอร์นีย์ ซึ่งมีบทบาทสำคัญในฐานะผู้ร่วมสร้างประวัติศาสตร์ครั้งนี้

โดยปกติวิสัย พฤติกรรมของเวอร์นีย์มีแนวโน้มเอียงไปทางเข้าข้างผู้รับเหมาซึ่งเป็นคนอังกฤษเหมือนกัน ความเกลียดชังเบตเกะ เจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมันคนแรก ตลอดจนการเกรงอิทธิพลของเยอรมนีจะแผ่ขยายจากกรมรถไฟไปครอบคลุมวงการบริหารอื่นในประเทศไทย เป็นความรู้สึกของเวอร์นีย์ที่ประจักษ์ชัดแก่คนทั่วไป แต่เมื่อทราบผลการตัดสินคดี เวอร์นีย์ได้แสดงความผิดหวังอย่างมากที่ผู้รับเหมาเป็นฝ่ายชนะคดี เขายอมรับในจดหมายที่ทราบผลการทดลองทเวระวงส์ ๆ ว่าการตัดสินคดีนี้สร้างความเสียใจอย่างแท้จริงให้แก่เขา เขาไม่สนใจในประเด็นที่คลากตัดสินให้ชดใช้เงินแก่ผู้รับเหมา แต่ประเด็นสำคัญที่เป็นหัวใจของคำตัดสินคือ การลงความเห็นว่รัฐบาลไทยทำผิดในการยกเลิกสัญญาผู้รับเหมา นั้น ทำให้เกิดผลเสียหายสืบเนื่องอีกหลายประการ เพราะเท่ากับประณามว่าฝ่ายไทยเป็นผู้ทำลายสัญญา หรือเป็นผู้ผิดแต่ฝ่ายเดียว ความผิดหวังของเวอร์นีย์ครั้งนี้ทำให้เขากล่าวว่า "...เขา [เซอร์เอคเวิร์ต คลาก] ก็อาจผิดพลาดได้เหมือนกับคนอื่น ๆ..."¹ ความชื่นชมในความซื่อสัตย์และชื่อเสียงที่สูงส่ง ความปราศจากอคติหรือลำเอียงของคลาก เป็นเหตุผลสำคัญในการที่เวอร์นีย์สนับสนุนให้คลากเป็นตุลาการตัดสินคดีครั้งนี้ ความเชื่อเรื่องคุณธรรมอันสูงส่งในวิชาชีพของคลาก เวอร์นีย์ย่ำว่าปรากฏในหมู่นักอังกฤษโดยทั่วไป

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 18 ส่วนวันที่ 2 ตอน 12 พ.ศ. 2443, "Verney to Prince Devawongse," April 3, 1901 "...He is fallible like other men,"

เมื่อคำนึงถึงคุณลักษณะของผู้ช้ชาติ ประมวลเข้ากับการที่ฝ่ายไทยมีนายความหนุ่ม
ที่มีความสามารถตามกฎหมายยอดเยี่ยม เช่น นายไซมอน ผู้ได้เสนอผลงานที่ดีเลิศ มีนาย
ความที่มีความรู้ลึกซึ้งและมีประสบการณ์มาก เช่น นายบิล ผู้ดำรงหน้าที่นายความฝ่าย
ไทยและศึกษาค้นคว้าตลอดเวลาอันยาวนาน และได้พิสูจน์ตนเองว่า รัฐบาลไทยจะหาคนทด
เทียมเขายากในด้านการเชี่ยวชาญ ประกอบกับเจ้ากรรมรตไฟคนที่ 2 คือ นายแกรทส์ ก็
ได้แสดงความสามารถและความรู้ในวิธีการให้การและหาหลักฐานเป็นที่ประจักษ์ของผู้ร่วมคดี
ทุกคน จากเหตุผลดังกล่าวทำให้ความเห็นโดยทั่วไปของบุคคลที่ติดตามเรื่องราวการพิจารณา
พิพากษาคดีมาตลอด ต่างคาดว่ารัฐบาลไทยน่าจะเป็นฝ่ายชนะคดีนี้ โดยเฉพาะเหตุผลและ
พยานหลักฐานต่าง ๆ ก็น่าเชื่อว่า รัฐบาลไทยไม่มีทางเลือกนอกจากการเลิกสัญญากับผู้รับ-
เหมาเท่านั้น ที่จะป้องกันความเสียหายด้านเศรษฐกิจและการเมืองให้แก่ประเทศ และทำ
ให้การสร้างทางรถไฟที่อยู่ในภาวะชะงักงันดำเนินต่อไปได้

ภายหลังการตัดสินคดี นายไซมอน นายความฝ่ายไทยได้เขียนรายงานชื่อว่า

...วิธีวิเคราะห์ตัวเลขซึ่งตุลาการได้ตัดสินนั้น จำเป็นจะต้อง
ใช้วิธีคาดคะเนล้วน ๆ แต่ขนาดของตัวเลขนั้นมีค่าอธิบายได้
เมื่อศาลตัดสินว่าการยกเลิกสัญญานั้นไม่ถูกต้อง, ขอเรียกร้อง
ของผู้รับเหมา (ซึ่งในกรณีอื่นจะต้องถูกขยับยั้งอย่างแน่นอน) ของ
ใคร่รับการยินยอมควม และขอเรียกของสำหรับการสูญเสียผลกำไร
เป็นจำนวนเงินเกือบล้านบาท อันเป็นผลจากการตัดสินให้เลิกสัญญา
แต่ถ้าตุลาการถือว่าการเลิกสัญญากับแคมเพเบลล์สมควรแก่เหตุผล
แล้ว ขอเรียกร้องในการสูญเสียผลประโยชน์จะไม่ได้รับการ
อนุมัติ... เป็นเรื่องยากมากสำหรับนายความที่รู้เรื่องคดีของ
ชาวสยามเป็นอย่างดีที่จะคิดว่าอะไรคือเหตุผลชักนำตุลาการ ผู้
ซึ่งได้ศึกษาข้อเท็จจริงอย่างระมัดระวังแล้ว สรุปคดีเกี่ยวกับการ
ยกเลิกสัญญา แต่เมื่อผลสรุปบรรลุถึงขั้นนี้ ก็เป็นที่ลึก
เลียงไม่ใคร่ว่าจะมีเรื่องอื่น ๆ ตามมาอีกมากมาย...
อีกนัยหนึ่งการเลิกสัญญาเป็นกฎแห่งของรัฐ [ของคดีนี้] เมื่อ
มันถูกยกขึ้นมาต่อตาฝ่ายเรา จะมีปัญหาอื่น ๆ ซึ่งเราไม่
สามารถจะจัดการได้ ที่สำคัญมากที่สุดก็คืออาจจะมีผลต่อการ
กำหนดราคา [ค่าเสียหาย] เพราะว่าการยกเลิกสัญญานั้น

ผิด ก็ไม่เหมาะสมที่จะยกเลิกค่าเสียหายที่ผู้รับเหมาเรียกร้อง
 ...จากรัฐบาล และนี่เองอาจเป็นเหตุให้จำนวนเงินสูงถึง
 161,000 ปอนด์...¹

¹สำนวนเดียวกัน, "J.A. Simon, NOTE," n.d. "Any analysis of the figure to which the arbitrator has come is necessarily pure conjecture, but the explanation of the size of that figure is probably this: that, once the cancellation is declared not to be justified, a number of other claims made by the Contractor (which would otherwise have been certainly rejected) must logically be allowed. Thus the claim for loss of profit, amounting to nearly a million ticals, inevitably follows the decision regarding cancellation, whereas if the arbitrator had held the turning out of Mr. Campbell to be justified, his claim for loss of profit would have been disallowed... . It is very difficult for an advocate who has had the Siamese case so much at heart to imagine what were the reasons which induced the Arbitrator, after so careful a study of the facts, to come to his conclusion concerning cancellation: but, once that conclusion was arrived at, it was inevitable that it should carry with it a number of other matters,.... In other words, cancellation was the key of the position; once it was held against us, it commanded a number of other points where we were otherwise impregnable. Most important of all, it probably affected materially the allocation of costs, for IF the cancellation was wrongful it was not improper to throw a considerable part of the Contractor's...upon the Government, and this probably accounts for a large fraction of the £161,000.

จากรายงานของไซมอน ทำให้ตระหนักถึงความจริงที่ว่า เหตุผลในการตัดสินความ
แบบต่อต้านรัฐบาลไทยของคลากนั้นไม่ได้เป็นที่ประจักษ์แก่ผู้ใด นายความฝ่ายไทย ซึ่งเป็น
ชาวอังกฤษผู้เชี่ยวชาญกฎหมายอังกฤษ ก็มีได้รับความกระจางหรือเข้าใจในคำพิพากษาของ
คลากเลย ทุกอย่างอาศัยการคาดคะเน ปัญหาจึงเข้าถึงจุดจบ คลากใช้หลักอะไรในการ
ตัดสินความเรื่องนี้ และหลักนั้นดำรงความยุติธรรมเพียงไร

การคำนึงถึงความเป็นธรรมของคลากนั้น นายความฝ่ายไทยอีกผู้หนึ่ง คือ นายบีล
ซึ่งแสดงความผิดหวังในคำตัดสิน และจากการสังเกตของเวอร์เนย์ เห็นว่าคำพิพากษาของคลาก
มีผลกระทบกระเทือนใจบีลมาก แต่บีลยังยืนยันปฏิเสธที่จะเชื่อว่า คลากทำไปเพราะความโง่
เขลาหรือเพราะความอยุติธรรม¹ และเช่นเดียวกันกับไซมอน บีลไม่เข้าใจว่าเหตุใดคลาก
จึงตัดสินคดีในแบบที่พลิกความคาดหมายของเขา สิ่งเดียวที่บีลสันนิษฐานคือ

...การคาดคะเนอย่างเดียวกับข้าพเจ้าสามารถหาเป็นเหตุผลใน
การชี้ให้เห็นว่า ทำไมบุคคลที่มีความสามารถและมีความยุติธรรม
เช่น เขาจึงสรุปผลเช่นนั้นได้ ก็คือว่า เขาได้อธิบายคำตัดสินในปี
1894 ว่าโดยยืนยันการดำเนินงานที่โคปฏิบัติมาแล้วของกรมรถไฟ
ซึ่งทำให้ผู้รับเหมาของปฏิบัติตนเช่นนั้นในภายหลัง แต่ถึงกระนั้น
สันนิษฐานไว้เช่นนี้ ข้าพเจ้าก็ไม่สามารถคาดคะเนอย่างมีเหตุผล
เพื่ออธิบายเกี่ยวกับส่วนที่ประกอบขึ้นเป็นจำนวนเงินในคำพิพากษา
ได้...²

¹ สำนวนเดียวกัน, "Verney to Prince Devawongse," April 3, 1901.

² สำนวนเดียวกัน, "W.P. Beale Opinion on queries submitted to me
on March 30th 1901 after Sir E. Clarke's award," April 2, 1901
"...The only conjecture I am able to make as to a reason which could
possibly recommend itself to a man of his ability and fairness for
coming to such conclusions is that he looked on the 1894 award as
establishing past conduct on the part of the R.R.D. which condoned
the subsequent conduct of the Contractor. But, even assuming this,
I am unable to form any plausible conjecture as to the component
part of the sum awarded."

อย่างไรก็ดีข้อสันนิษฐานของบีล ก็ใกล้เคียงกับความเห็นของเวอร์นีย์ที่ว่า

...การที่มี "การสับเ็นดูอย่างเลวร้าย" เมื่อเบทเกะ และเมอเรีย แคมพเบลล ซึ่งเปรียบเสมือนหินเหล็กไฟและเหล็กกล้า กระทบกันและสงประกายไฟออกไปอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งทำอันตรายน้อยมากต่อเขาทั้งสอง แต่ทำความเสียหายอย่างใหญ่หลวงต่องานของเขา...¹

สรุปจากความเห็นของบีลและเวอร์นีย์ ทำให้ผลวิเคราะห์เจตนารมณ์ของคลาก ในการตัดสินคดีนี้ในสายตาของผู้เขียนเห็นว่า คลากมิได้ตัดสินคดีครั้งนี้โดยอาศัยการที่ความ การกระทำของกรมรถไฟและผู้รับเหมาในแง่กฎหมายและการพิจารณาข้อเท็จจริงจากพยาน หลักฐานเท่านั้น แต่อาศัยหลักค่านจริยธรรมเป็นส่วนใหญ่ โดยจริยธรรมของคลาก แปล ความได้ว่า คือ ความเห็นใจผู้รับเหมาชาวอังกฤษในข้อที่ว่า ไม่ได้ได้รับความสะดวกจากการ สร้างทางรถไฟ อันเกิดจากการขัดแย้งกับกรมรถไฟ เมื่อผู้รับเหมาไม่ยอมสร้างทางรถไฟ ต่อ เพราะรัฐบาลไม่ชดเชยค่าเสียหายให้ตามที่ผู้รับเหมาเรียกร้อง รัฐบาลไทยก็ยกเลิก สัญญา ซึ่งสร้างความเสียหายให้แก่แคมพเบลล ดังนั้นฝ่ายไทยจึงต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายครั้งนี้

การคาดคะเนวิธีพิจารณาเหตุผลของคลากเทียบกับผลการตัดสินแล้ว ดูจะใกล้เคียง กับรายงานของนายแกรทส์ที่เคยกราบทูลเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรฯ ๖ ตั้งแต่ก่อนการตัดสินคดีว่า คลากอาศัยเอกสารที่ได้จากผู้รับเหมาเป็นหลักในขณะพิจารณาความ และในเวลาสืบคำให้การนั้น เขาก็จับประเด็นสำคัญจากคำให้การของฝ่ายไทยไม่ได้หลายครั้ง ทั้งนี้ อาจเป็น

¹สำนวนเดียวกัน, "Verney to Prince Devawongse," April 3, 1901
 "... There has been a "damnisa hereditas" when Bethge & Murray Campbell were like flint + steel striking each other & constantly emitting sparks which did very little harm to themselves but did immense harm to their work...."

เพราะความสับสนจากการพิจารณาคนที่สับสนซับซ้อน และเรื่องราวที่เกิดขึ้นเนื่องมาตลอดเวลา 10 ปี นั้นยกย่องยิ่งนัก การพิจารณาความแตกต่างเกี่ยวกับความสูงอายุของคลาก อาจทำให้เขาบกพร่องในการตีความการกระทำของกรมรถไฟและละเลยต่อการพิจารณาภาวะเท็จจริงบางประการ โดยเพ่งเล็งในด้านผลการปฏิบัติของกรมรถไฟที่กระทำต่อผู้รับเหมามากกว่าที่จะพิจารณาสาเหตุที่ทำให้กรมรถไฟจำเป็นต้องปฏิบัติเช่นนั้น

เมื่อประมวลเหตุการณ์ตั้งแต่การเริ่มต้นสร้างทางรถไฟของผู้รับเหมา เปรียบเทียบพฤติการณ์ของแคมป์เบลล์กับเบทเกะ เทียบเคียงวิถีปฏิบัติต่อกันระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลอังกฤษแล้ว แม้ไม่อาจลงความเห็นเด็ดขาดได้ว่า คลากอยู่ติชธรรมในการตัดสินใจประวัติศาสตร์นี้ แต่ผลสรุปคือ คลากใช้หลักจริยธรรมโน้มน้าวการพิจารณาความของเขา มากกว่าใช้หลักกฎหมายและหลักการรับเหมาก่อสร้างโดยทั่ว ๆ ไป และหลักจริยธรรมนั้นให้ความเห็นในผู้รับเหมาในข้อที่ว่า ฐานะการเงินของรัฐบาลไทยดีกว่าผู้รับเหมา ดังนั้นจึงถือว่าคลากไม่ได้ให้ความเป็นกลางแก่ฐานะของคู่ความทั้งสองฝ่ายอย่างแท้จริง หลักความเที่ยงตรงของเขาถูกชักจูงให้โอนเอียงด้วยความคิดที่แฝงในจิตใจส่วนตัวของเขา อันเกิดจากความเขลาและความบกพร่องมากกว่าความตั้งใจที่จะสร้างความยุติธรรม

ความสำคัญของเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - นครราชสีมา

เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - นครราชสีมา เป็นเส้นทางรถไฟสายแรกที่รัฐบาลได้จัดสร้างขึ้น การที่รัฐบาลกำหนดทางเลือกเช่นนี้ซึ่งได้จ้างให้บริษัทบัสซาร์ด ฯ ทำการสำรวจเส้นทางขึ้นไปถึงเชียงใหม่และเชียงใหม่พร้อม ๆ กับการสำรวจกิ่งทางแยกจากสระบุรีถึงนครราชสีมา ย่อมทำให้เกิดการเปรียบเทียบกรณีความแตกต่างในด้านความหวังโยคินแดนในภูมิภาคต่าง ๆ ของผู้บริหารประเทศในเวลานั้น และจะเห็นได้ว่ารัฐบาลไทยเกรงการขยายอิทธิพลของฝรั่งเศสในดินแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือว่าจะเป็นอันตรายต่อบูรณภาพของประเทศมากกว่าการแผ่อิทธิพลของอังกฤษในภาคเหนือของประเทศ นโยบายการเมืองนี้เทียบจากเหตุการณ์ร่วมสมัยในขณะฝรั่งเศสถือ ควบคุมแม่น้ำโขงเป็นเขตอิทธิพลของตน ในขณะที่ดินแดนตอนเหนือของประเทศไทยก็เป็นเขตอิทธิพลอังกฤษ แต่

รัฐบาลไทยได้เลือกเอาการสร้างทางรถไฟไปนครราชสีมา ก่อน ซึ่งย่อมแสดงว่ารัฐบาล
เห็นว่าการขยายตัวของอาณานิคมฝรั่งเศสมากกว่าอังกฤษ จึงเลือกสร้างทางรถไฟใน
สายที่จะช่วยทอนอิทธิพลฝรั่งเศสและกระชับการปกครองของรัฐบาลไทยในมณฑลลีสานให้
แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น

เป็นที่แน่นอนว่า การสร้างทางรถไฟสายแรกนั้นรัฐบาลขาดความพร้อม เพราะ
นอกจากจะขาดความรู้ความชำนาญในการสร้างทางรถไฟแล้ว ยังมีสาเหตุอีกหลายประการ
ที่ทำให้รัฐบาลไม่พร้อม เช่น ฐานะเศรษฐกิจของประเทศในเวลานั้นยังไม่มั่นคงจนถึงขั้นทำให้
รัฐบาลมั่นใจในการลงทุนครั้งใหญ่ เพราะก่อนหน้านี้ดูเหมือนว่ารัฐบาลไทยยังไม่เคย
ลงทุนเพื่อกิจการสาธารณูปโภคด้วยทุนจำนวนมากเท่ากับการลงทุนเพื่อสร้างทางรถไฟของรัฐ
ขึ้น สภาพการดำรงชีวิตในสังคมไทยซึ่งเคยชินแก่ระบบการคมนาคมทางน้ำ ยังทำให้เกิด
ความลังเลใจในส่วนของรัฐบาลขึ้น รัฐจึงใช้วิธีจำหน่ายหุ้นให้แก่มหาชนเพื่อใช้ในการสร้าง
ทางรถไฟ การดำเนินงานในขั้นต้นนั้น รัฐบาลต้องประสบความยุ่งยากหลายประการ แต่
เพื่อรักษาอำนาจการปกครองเหนือหัวเมืองในมณฑลลีสานและเพื่อความมั่นคงของประเทศ
รัฐบาลจึงยอมลงทุนในกิจการที่ต้องอาศัยเงินจำนวนมากโดยไม่หวังผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ
มากเท่ากับผลทางการเมือง องค์พระประมุขของชาติในเวลานั้นก็ได้ทรงเล็งเห็นการณ
ไกลว่า รถไฟจะเป็นกิจการสาธารณูปโภคที่อำนวยความสะดวกในด้านการคมนาคมติดต่อ
ระหว่างราชธานีและหัวเมืองต่าง ๆ ใดก็ที่สุด เป็นประโยชน์ทั้งในแง่การเมือง การปก
ครอง และการเศรษฐกิจ การสร้างทางรถไฟสายนี้ทำให้ตระหนักถึงนำพระทัยของพระบาท
สมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ซึ่งได้ทรงเสียสละอย่างมากเพื่อประโยชน์อันสูงสุด คือ
เอกราชและความมั่นคงของประเทศ ในการชี้ให้เห็นถึงพระราชจริยวัตรอันควรแก่การ
ถวายคำสรรเสริญพระราชเกียรติคุณนี้ ผู้เขียนเห็นว่าไม่มีอะไรดีไปกว่าการนำเอาสำเนา

¹ การรถไฟไทย: รวมเรื่องเกี่ยวกับการรถไฟไทย... หน้า 16 - 26

(ประกาศสร้างรถไฟสยามแต่กรุงเทพฯ ถึง เมืองนครราชสีมา และประกาศเช่าสวนรถไฟ).

พระราชหัตถเลขาของพระองค์ที่ทรงมีถึงกรมหมื่นพิทยลาภ ฯ เมื่อครั้งยังดำรงตำแหน่งเป็นเสนาบดีกระทรวงมรุชาคร (พ.ศ. 2435) มาแสดงให้ปรากฏถึงนำพระทัยอันเลี้ยบยิ่งของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ดังนี้

"...(สำเนา)

ร. ที่ 982
111 ม.ช. 11

พระที่นั่งจักรกรีมหาปราสาท

วันที่ 15 มีนาคมรัตนโกสินทรศก 111

ถึง กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศาคร, เสนาบดีกระทรวงมรุชาคร
 ๑. คอยตัวฉันเองแต่เดิมมากไม่ใคร่คิดคาดเห็นเลยเป็นความจริง
 วาจะมีอายุยืนยาวมาใดจนถึงเพียงนี้ คอยมีโรคชราวัยเบียดเบียน
 มาตั้งแต่เล็กแต่น้อย, จนบัดนี้ถึงอาการคล้ายชรา ก็ยังไม่หมาย
 ขยายหมายรูดเป็นแน่นอนใจเลย แต่ไม่มีความเสียใจที่จะ
 ตองเป็นเช่นนั้นนักคอกุ คอยรู้ตัวมาแต่แรกแล้ว แต่มีความวิตก
 บ่วงอ่วงซึ่งอยากจะทำจะไม่มีสติ ถ้าไม่มีกำลังที่จะพูดจะสั่ง
 ใด ใดแพงสั่งเรื่องเงินปฏิสังขรณ์พระอารามแลเงินโรงเรียน
 โรงพยาบาลเงินทำศพ ไปที่กรมพระคลังมหาสมบัติแลพระคลัง
 ขางที่, ตามตำแหน่งก็เป็นภาระเขาไปอย่างหนึ่งแล้ว

แต่ยังมีความวิตกอีกคือเรื่องบุตรภรรยา คือบุตรประโยชน์
 ของบุตรภรรยาฉัน ไม่ใคร่ปล่อยให้หากินอย่างแตกอนใดหยาบ
 ใหญ่ด้วยกัน, แต่อยู่ข้างมากกว่าแตกอนตามกาลตามเวลา เมื่อแรก
 ภาวคุณทางธุรกิจรักแล้ว แต่บัดนี้เพราะเห็นแก่ราชการแผ่นดิน
 คือ หวงแม่น้ำโขงเป็นต้นเหตุแรงกล้า จึงพยายามจะใคร่มีรูปไฟ
 ขึ้นไปให้ถึงจนใด คอยความมุ่งหมายจะให้เป็นประโยชน์แก่แผ่นดิน
 ไซ้จะคิดหาผลประโยชน์ให้บุตรภรรยาอย่างหนึ่งชยาจใดโหมมากยิ่ง
 ขึ้นไปอีกนั้นเลย แต่คิดว่าถ้าจะไซ้เงินแผ่นดินคงไม่พอ ถ้าพอ
 ก็จะช่วยการราชการอื่น ๆ เงินให้บุตรภรรยาฉันได้ โดยเอาไสรย
 อ้วนอาจแผ่นดินโดยแท้, ควรจะให้เป็นประโยชน์แก่แผ่นดินด้วย
 ให้เป็นประโยชน์แก่ผู้ที่จะได้รับเงินนั้นโดยชอบธรรมด้วย จึงได้
 เป็นตนคิดตัวตั้งตัวตีในการทำรูปไฟเมื่อจนครราชสีห์มา คอย
 หมายใจว่าเงินรายนี้ พอนันจะเรียบร้อยหาว่าดูเอาตามบุตร
 ภรรยาซึ่งนับว่าเป็นเงินนอมนิ่งอยู่ใด มาไซ้ให้เป็นประโยชน์
 แผ่นดิน ก็มีผู้ตกเตือนอยู่บาง วาเงินรายนี้ฉันไปจะกลายเป็น

เงินแผ่นดิน บุตรภรรยาฉันจะกลับไม่ได้อะไรยิ่งไปกว่าแต่ก่อน
 แดนฉันไม่มีความทุกข์เลย คุ้มเห็นแก่ความใดเปรียบในราชการ
 บานเมือง แลเช็ดตอพระกรุณาแลยศฐาบรรดาศักดิ์ของเจ้าแผ่นดินต่อไป
 ภายนา ก็ทั้งเช็ดความยุติธรรมของอุปการคุณที่เรียกว่า
 ราชธานีไทยฉันจะมีต่อไปภายนา แต่บัดนี้เงินนั้นก็ยังไม่ได้
 สอดคล้องใด ถ้าต่อไปภายนาหากจะมีความคิดเห็นเช่นมีผู้ตักเตือน
 ฉันขึ้นขางนั้นจริง ๆ ก็จะเป็นความพิงาศินหายแก่บุตรภรรยา
 ฉัน เพราะความคิดฉันดูก็อยู่ จึงมีความวิตกขุยกจะส่งความ
 เรื่องนี้ไปขอเช็ดตอคุณใดคุณหนึ่งซึ่งจะได้รับตำแหน่งแทนเช็ดตอไป
 อีกเรื่องหนึ่ง เพราะเป็นนาที่อยู่ไกลซิดกับตัวฉันเช่นตาพัก ว่าถ้า
 หาอุปการ เรื่องนี้จะมีมีความคิดเห็นแปรไปประการใด ขอให้เช็ด
 แลผู้ที่จะรับการต่อตัวขอไคน่าหนึ่งสัจฉันนั้นขึ้นถวายตอพระเจ้า
 แผ่นดิน แลเสนอตออุปการคุณแผ่นดิน ขอให้มีความเมตตา
 กรุณาตัวฉันแลบุตร ภรรยาอันมุ่งหมายขออุปการ เจริญอำนาจแล
 ประโยชน์ของบานเมือง แลจริงมีใครเช็ดตอด้วยคำตักเตือน
 หวันหาวคอบางใจ ไต่เอาทรัพย์ของบุตรภรรยาทั้งปวงมาจูง
 ในการรถไฟทางนี้ สิ้นเนื้อประดาตัวตัวฉันทุกคน ขอให้
 รับประโยชน์ตามกำหนดนัดหมาย ออย่าให้เป็นการเคลอนคลาย
 ใด จะเป็นการเสียชื่อเสียงแลเสียประโยชน์บานเมืองอันจะมี
 สืบไปภายนา ขอให้ใค้คงรับผลประโยชน์ตามสมควรที่จะใดตลอด
 ไป ฉันมีความหวังใจว่า ทานทั้งหลายผู้เป็นเสนาบดีในเว
 นี้คงจะมีความเช็ดตอด้วยคำอันฉันกล่าวอยู่นี้ทั่วไปโดยมากด้วย
 กัน ต่อไปคงจะชวยออกหนุนมิให้การอันนี้กลับกลายเป็นการเสื่อม
 เสียไปไค้ ขอความที่สั่งไว้ฉันจะเห็นสมควร เสนอต่อที่ประชุม
 เสียตั้งแต่บัดนี้ไปถ้าจะรอไว้เมื่อถึงกาลซึ่งจะเป็นจึงจะเสนอ
 ก็ตาม คุ้มความจริงเป็นอย่างไรยอมเป็นอยู่เช่นนั้น มิไค้ยก
 เบื้องแผ่นดินแปลงไปอย่างอื่นใด ขอแต่ขอไค้มีความเมตตา
 ออย่าไค้ฉันเสียเลย เมื่อการจะไปตกลงไค้ประการใดก็แล้วแต่จะ
 เป็น นั้นเป็นก่อนหนึ่งซึ่งเป็นขอวิคกอนฉันไค้แวงสั่งขอไว้ในครั้งนี้¹

(พระบรมนามาภิไธย) สยามินทร์ นายชวงศิศ
 นายโกทาน

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขธ. 5.6/12, "เรื่อง หุ่นฝ่ายในเข้าในการสร้างรถไฟสาย
 นครราชสีมา [5 - 20 มี.ค. 111]."

ความในพระราชกฤษฎีกานี้ยังเป็นการบังคับถึงพระบรมราชวินิจฉัยของพระบาท
 สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวที่ทรงเห็นความสำคัญของเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - นครราชสีมา
 ซึ่งน่าจะประเมินโครงการสร้างทางรถไฟครั้งนี้มีค่ายิ่งในพระราชดำริของพระองค์ จึงเป็น
 ที่น่าสลดใจที่รัฐบาลต้องประสบอุปสรรคต่าง ๆ อันเกิดจากข้อขัดแย้งระหว่างกรมรถไฟกับผู
 รับเหมาและจากการบีบบังคับทั้งทางการเมืองและการทูตของรัฐบาลอังกฤษ ซึ่งผลของเหตุ
 การณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นยอมทำให้พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงคับแค้นพระทัยอย่างยิ่ง
 และไม่ทรงสงสัยเลยว่าความกดดันจากประเทศจักรวรรดินิยมเช่นอังกฤษในครั้ง นี้ จะมีผล
 สะท้อนที่แน่นอนต่อการที่รัฐบาลไทยจะปฏิเสธการขอลงทุนในกิจการรถไฟหรือกิจการสาธารณ
 ูปโภครายใหญ่ ๆ ของชาวต่างประเทศในเวลาต่อไป ทั้งนี้ เพราะรัฐบาลไทยได้รับบทเรียน
 แล้วว่าในระบอบที่ชาวอังกฤษเป็นเพียงแคผู้รับเหมา รัฐบาลอังกฤษยังยื่นมือเข้ามายุ่งเกี่ยว
 และใช้อำนาจทางการเมืองบีบบังคับรัฐบาลไทยทางการทูตถึงขั้นนี้ ถ้าหากชาวอังกฤษได้รับ
 สัมปทานสร้างทางรถไฟและมีอำนาจผูกขาดในเส้นทางรถไฟสายใดสายหนึ่งแล้ว รัฐบาล
 อังกฤษอาจทวีการแทรกแซงมากขึ้น ซึ่งเป็นการล่อแหลมต่อความมั่นคงของประเทศและทำ
 ให้ฝ่ายไทยต้องสูญเสียผลประโยชน์แก่เอกชนหรือรัฐบาลของประเทศจักรวรรดินิยมอีก ดังนั้น
 การสร้างทางรถไฟสายต่อ ๆ ไปของไทยไม่ว่าจะเป็นสายสำคัญหรือสายย่อย รัฐบาลไทย
 จึงปฏิเสธการขอสัมปทานหรือการร่วมลงทุนจากนายทุนต่างชาติ ทั้งนี้ เพราะนายทุนและ
 รัฐบาลอังกฤษในเวลานั้นได้กระทำในสิ่งที่รัฐบาลไทยเห็นว่าไม่เป็นธรรมและใช้อำนาจกดขี่
 ประเทศเล็ก อันเป็นเหตุใหญ่ผู้บริหารแผ่นดินเกิดความระแวงและพยายามหลีกเลี่ยงการลงทุน
 จากต่างประเทศ ซึ่งในกรณีนี้จะพิจารณาได้ว่าลัทธิจักรวรรดินิยมในปลายคริสต์ศตวรรษ
 ที่ 19 ถึงต้นคริสต์ศตวรรษที่ 20 นั้นมีผลอย่างใหญ่หลวงต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศ
 ไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวด้วย และถ้าจะมองเฉพาะแง่เศรษฐกิจ
 ก็อาจวิเคราะห์ได้ว่าทำให้ความ
 เจริญทางเศรษฐกิจล่าช้าลงหรือไม่เพียงพอเท่าที่ควร แต่เมื่อพิจารณาภาวะแวดล้อมทุก ๆ
 ด้านตลอดจนเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นทั้งภายในและนอกประเทศในเวลานั้นแล้วก็จะเห็นได้ชัดเช่นกัน
 ว่ารัฐบาลไทยมีเหตุผลสมควรในการสกัดกั้นการลงทุนของชาวต่างชาติในรัชสมัยพระบาท

สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เพราะสถานการณ์การเมืองโลกในขณะนั้นเอื้ออำนวย
ต่อการลงทุนของประเทศอาณานิคมที่ถือโอกาสเข้าครอบครองประเทศที่ตนเข้าไปลงทุน
ด้วยการผนวกเข้าเป็นส่วนหนึ่งในจักรวรรดิหรืออาณานิคมของตนในที่สุด



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การสร้างทางรถไฟสายเหนือในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

เหตุจูงใจให้รัฐบาลไทยสร้างทางรถไฟสายเหนือ

โดยลำดับเวลาในการสร้างทางรถไฟแล้ว การสร้างทางสายใต้ช่วงระหว่าง กรุงเทพฯ - เพชรบุรี ได้เริ่มดำเนินการก่อนการสร้างทางสายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ แต่พิจารณาจากลำดับเหตุการณ์แล้วทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือและสายเหนือมีความเกี่ยวพันกันมาก ประกอบกับทางรถไฟสายเหนือได้แยกออกจากเส้นทางสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ณ บริเวณสถานีชุมทางบ้านภาชี จึงนับได้ว่า ระยะทางระหว่างกรุงเทพฯ ถึงชุมทางบ้านภาชี เป็นส่วนหนึ่งของทางรถไฟสายเหนือ ซึ่งได้ดำเนินการสร้างก่อนทางรถไฟสายใต้ช่วงกรุงเทพฯ - เพชรบุรี

คงได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 1 ถึงการเข้าไปตั้งหลักแหล่งของชาวอังกฤษและคนในบังคับอังกฤษ ณ ภาคเหนือของประเทศไทยเพื่อทำการพาณิชย์และการป่าไม้ อิทธิพลของอังกฤษได้ปรากฏชัดมากขึ้น จนถึงขั้นครอบคลุมไปถึงการปกครองหัวเมืองเหนือ เช่น ใน พ.ศ. 2436 (ค.ศ. 1893) เจ้านครเชียงใหม่และเจ้านายเชียงใหม่หลายองค์ได้มอบความไว้วางใจให้แก่ชาวอังกฤษคือ นายหลุยส์ ที. เลียวโนเวนส์ (Louis T. Leonowens) เป็นผู้ว่าความแทนเจ้านครเชียงใหม่ในเรื่องทรัพย์สินสมบัติ¹

การที่เจ้านายทางเหนือให้ความเชื่อถือแก่คนอังกฤษ โดยมีได้ปรึกษากับข้าหลวงแทนพระองค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ปล่อยให้ให้อำนาจการปกครองส่วนหนึ่งตกอยู่ในมือชาวต่างประเทศ จึงเป็นการไม่สมควรอย่างยิ่ง พระยาทรงสุรเดช ข้าหลวงรักษาราชการเมือง

¹ ก.จ.ช., ร.5 ม. 58/112, เรื่องพระเจ้านครเชียงใหม่ ไว้วางใจคนต่างประเทศว่าความแทน, "กรมหลวงดำรงฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 184/7702, 27 กรกฎาคม ร.ศ. 112.

ลาวเฉียงที่ 1 มีความเห็นว่า ถ้าปล่อยให้ไปโดยไม่คิดค่าธรรมเนียม อำนาจและทรัพย์สิน
สมบัติในนครเขียงใหม่ก็จะตกอยู่ในเงื้อมมือชาวต่างประเทศ อันจะนำความลำบากมาให้แก่
ไทย¹

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระองค์ได้ทรงปรับปรุงการ
ปกครองหัวเมืองให้เข้มแข็งยิ่งขึ้น โดยการส่งข้าหลวงเทศาภิบาลต่างพระเนตรพระกรรณ
ไปปกครองดูแลภูมิภาคต่าง ๆ เพื่อกระชับอำนาจการปกครองให้เข้าสู่ศูนย์กลางและเพื่อ
ควบคุมเจ้าเมืองในหัวเมืองต่าง ๆ ที่ไกลออกไป ด้วยเหตุนี้จึงทำให้เจ้านายทางเหนือ
ส่วนหนึ่งไม่พอใจ ด้วยเหตุว่าอำนาจที่เคยมีอยู่ของถูกริกรอนไป จึงพยายามเรียกร้องอำนาจ
ที่สูญเสียไปกลับคืนมาโดยการฝักใฝ่กับอังกฤษหรือฝรั่งเศส ด้วยหวังว่ามหาอำนาจทั้งสองจะ
ช่วยเหลือให้มีอำนาจในการปกครองเหมือนเดิม ดังปรากฏว่าหลังจากที่พระบาทสมเด็จพระ
จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเปลี่ยนแปลงวิธีการปกครองหัวเมืองแล้ว เจ้านายทางเหนือหลาย
พระองค์ได้หนีไปสวามิภักดิ์กับฝรั่งเศสหรือเข้ากับอังกฤษ ดังรายงานต่าง ๆ ที่มีมาถึง
กระทรวงมหาดไทยว่า การที่เจ้านายทางเหนือหลายพระองค์เอาใจออกห่างรัฐบาลกลาง
โดยพยายามดึงเอาอังกฤษและฝรั่งเศสให้เข้ามามีบทบาทร่วมด้วยก็เพราะความโลภและจะ
ใช้อำนาจค้ำไซ้ไพร่ไม่ได้ดังแต่ก่อน² ซึ่งรัฐบาลกลางได้หาทางป้องกันโดยพยายามเอาใจ
เจ้านายเหล่านี้ไว้ เมื่อไม่สำเร็จจริง ๆ จึงกักตัวไว้เสียหรือทำการควบคุมอย่างใกล้ชิด³

จะเห็นได้ว่าบริเวณภาคเหนือของไทยเป็นจุดที่อ่อนแอของการแทรกแซงของมหา
อำนาจ ซึ่งเป็นอันตรายต่อความมั่นคงของประเทศ ทั้งนี้เพราะขาดการคมนาคมติดต่อกับ
ดินแดนส่วนกลาง ความเคลื่อนไหวในด้านการปกครองนี้จะเป็นปัจจัยหนึ่งที่ช่วยให้มีการสร้าง

¹ เพิ่งอ้าง.

² ก.จ.ช., ร.5 ม. 58/11, "พระบาททรงสุระเดช กราบพูล กรมหลวงดำรงฯ" ที่ 251/2831, 1 สิงหาคม ร.ศ. 114.

³ ปีกเดียวกัน, "กรมหลวงดำรงฯ กราบพูล กรมขุนสมมติฯ," ที่ 867/20928, 10 กันยายน ร.ศ. 114.

ทางรถไฟสายเหนือขึ้น และกล่าวไว้ว่าเป็นที่มาของความพยายามของอังกฤษที่จะเข้ามามีบทบาทในการสร้างทางรถไฟสายนี้

ความสนใจของอังกฤษในการสร้างทางรถไฟสายเหนือ

ในขณะที่รัฐบาลไทยดำเนินการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ - นครราชสีมา กลุ่มนายทุนอังกฤษก็ได้แสดงความพยายามที่จะชักจูงให้ไทยหันไปสร้างทางสายกรุงเทพ - เชียงใหม่ หลังจากที่สงบงาท้ายอยู่ระยะหนึ่ง สมาคมพาณิชย์ของอังกฤษก็เริ่มบทบาทขึ้นอีก โดยพยายามชักจูงให้รัฐบาลอังกฤษที่ ตอนคอนและที่อื่นเคียเห็นความจำเป็นและประโยชน์ที่จะได้จากทางรถไฟสายนี้¹

อิทธิพลของสมาคมพาณิชย์อังกฤษ

โดยที่สมาคมนี้มีบุคคลสำคัญของอังกฤษ เป็นประธานและมีนักการเมืองชาวอังกฤษหลายคนเป็นกรรมการ รัฐบาลและประชาชนอังกฤษจึงให้ความสำคัญต่อการแสดงออกของสมาคม ๑ มาก รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอาณานิคมจะทำการปรึกษากับสมาคม ๑ ในการออกคำสั่งไปยังข้าหลวงอังกฤษในอาณานิคมทั่วโลก และยังอาศัยความร่วมมือจากสมาคมพาณิชย์ ๑ ที่จะช่วยให้นโยบายพัฒนาอาณานิคมและการค้าของจักรวรรดิอังกฤษบรรลุเป้าหมาย กระทรวงการต่างประเทศอังกฤษก็ได้ยี่คิดวิธีปฏิบัติแนวเดียวกันในกา วางกฎเกณฑ์สำหรับนักการทูตและกงสุลอังกฤษ เพื่อจะได้ใช้เป็นหลักในการปรับปรุงการค้าของอังกฤษในดินแดนโพ้นทะเล นอกจากนี้สมาคม ๑ ยังมีบทบาทสำคัญในการตรวจสอบตัวอย่างสินค้าและคำนวณปริมาณสินค้าเข้าและสินค้าออกของประเทศอังกฤษด้วย²

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 30 ส่วนที่ 4 พ.ศ. 2439 "Press Cutting from The Times," March 25, 1896.

² ส่วนที่เดียวกัน, "The Bradford Observer," Durrant's Press Cutting, March 25, 1896.

ภัยเหตุที่สมาคมนี้มีความสำคัญและอิทธิพลต่อรัฐบาลอังกฤษมาก ชื่อเรียกร้องของสมาคมจึงก่อให้เกิดความเคลื่อนไหวที่จะตอบสนองความต้องการของบรรดาพ่อค้า แต่นโยบายของรัฐบาลอังกฤษนั้นมีแนวโน้มในการยึดหลักที่จะไม่เอาทุนจากประเทศอื่นมาพัฒนาประเทศอาณานิคมหรือดินแดนอื่น ๆ ดังนั้นรัฐบาลอังกฤษจึงตั้งใจเคียดชังที่จะไม่ให้ทุนของตนทำทางรถไฟ แต่ได้คิดหาทางชักจูงให้รัฐบาลไทยหันไปสร้างทางรถไฟสายเหนือแทนสายตะวันออกเฉียงเหนือ แต่ฝ่ายไทยก็ได้โอนอ่อนผ่อนตามความประสงค์ของรัฐบาลอังกฤษ ด้วยกำลังดำเนินการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาและเป็นความคิดพ้องกับผู้รับเหมายูยุโรป ประกอบกับขาดทุนทรัพย์ที่จะดำเนินการสร้างทางรถไฟควบคู่ไปทั้งสองสายพร้อมกันได้

รัฐบาลอังกฤษจึงหันมาใช้วิธีการสนับสนุนให้พ่อค้าอังกฤษขอสัมปทานสร้างทางรถไฟสายนี้จากรัฐบาลไทย โดยลอร์ดชอเลสเบอรีได้สั่งให้นายเคอ บุนเซน มาแจ้งให้รัฐบาลไทยทราบว่า ห้างไลฟ์ซี่แอนด์เฮนเดอร์สัน (Messrs. Livesey & Henderson) ได้ร่างสัญญาสำหรับการขอสัมปทาน ทางรถไฟสายกรุงเทพ - เชียงใหม่เสร็จแล้ว และเตรียมที่จะส่งตัวแทนมาเจรจาตกลงข้อสัญญาที่กรุงเทพ¹

จะเห็นได้ว่า ทางอังกฤษพยายามดำเนินการอย่างรวบรัด โดยไม่สอบถามรัฐบาลไทยเลยว่ามีนโยบายในการให้สัมปทานทางรถไฟสายสำคัญแก่ชาวต่างประเทศหรือไม่อย่างไรก็ดี นายเคอ บุนเซนได้แจ้งแก่ลอร์ดชอเลสเบอรีว่า รัฐบาลไทยไม่พร้อมที่จะพิจารณาเรื่องนี้²

แต่บรรดานายทุนอังกฤษมิได้ย่อท้อ ดังปรากฏว่าเมื่อรายหนึ่งได้รับการปฏิเสธจากรัฐบาลไทย ก็มักจะมีรายใหม่เข้ามาขอสัมปทานแทน ทั้งนี้รัฐบาลอังกฤษเป็นผู้ชักใยอยู่เบื้อง

¹สำนวนเดียวกัน, "Bethge to Prince Devawongse," No. 1844 III Aa, May 13, 1896.

²สำนวนเดียวกัน, "de Bunsen to Prince Devawongse," April 20, 1896.

หลัง การที่รัฐบาลอังกฤษสนับสนุนการดำเนินงานของนายทุนอังกฤษเหล่านี้ ก็สืบเนื่องมาจากนโยบายของรัฐบาลในการโอนคล้ายภาวะบีบบังคับจากสมาคมพาณิชย์อังกฤษ เพื่อหลีกเลี่ยงการลงทุนในส่วนของรัฐบาลอังกฤษที่จะสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างประเทศจีนและพม่าโดยตัดผ่านประเทศไทย แต่รัฐบาลก็ยังไม่กล้าปฏิเสธคำเรียกร้องของสมาคมพาณิชย์โดยเด็ดขาด นโยบายของรัฐบาลอังกฤษในเรื่องนี้เห็นได้ชัดจากถ้อยแถลงของ ลอร์ดซอลส เบอริที่มีต่อคณะผู้แทนของสมาคมพาณิชย์ (A deputation of the Associated Chambers of Commerce) ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2439 (ค.ศ. 1896) ว่าการที่สมาคมพาณิชย์ขอให้รัฐบาลสร้างทางรถไฟจากมะละแหม่งผ่านประเทศไทย และขออนุญาตรัฐบาลจีนในการต่อทางรถไฟเข้าไปในดินแดนของประเทศนั้น ลอร์ดซอลส เบอริชี้ว่า เป็นไปไม่ได้ที่จะหวังให้รัฐบาลอังกฤษออกเงินสร้างทางรถไฟในดินแดนของชนชาติอื่น โดยเฉพาะเส้นทางในส่วนที่ผ่านประเทศเอกราช เช่น ไทย จะต้องตกอยู่ภายใต้บังคับของชนต่างชาติที่มีประชากรอังกฤษ แต่เนื่องจากเป็นการเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของอังกฤษและดินแดนในบังคับอังกฤษ รัฐบาลก็พร้อมที่จะช่วยเหลือพ่อค้าอังกฤษที่สามารถหาทุนสร้างทางรถไฟสายนี้¹

คำตอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศอังกฤษไม่เป็นที่พอใจแก่บรรดาพ่อค้าอังกฤษ ซึ่งตระหนักถึงความก้าวหน้าของคู่แข่งชั้นของตนคือ พ่อค้าฝรั่งเศส เพราะได้รับการช่วยเหลือจากรัฐบาลฝรั่งเศสอย่างแข็งขัน² นิคกับฝ่ายตน ดังนั้นสมาคมพาณิชย์ของอังกฤษจึงพยายามเร่งเร้าให้รัฐบาลของตนใช้มาตรการอย่างใดอย่างหนึ่งที่จะช่วยให้แผนการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่บรรลุผลสำเร็จ ซึ่งรัฐบาลอังกฤษได้ใช้วิธีการที่ไม่ผูกมัดตนเองมากเกินไป โดยการสนับสนุนให้นายทุนชาวอังกฤษเข้ามาขอสัมปทาน และรัฐบาลดำเนินการช่วยเหลืออยู่เบื้องหลัง และบางครั้งชาวอังกฤษที่ขอสิทธิในการสร้างทางรถไฟสายเหนือจากรัฐบาลไทยก็เป็นผู้ที่เคยอยู่ในประเทศไทย เช่น กรณีของนายเคท แอนสตรูเทอ (Keith Anstruther) ข้าราชการในสถานกงสุลอังกฤษที่เชียงใหม่ เมื่อกลับไป

¹Smyth, op. cit., p. 143.

²Ibid., p. 144.

อังกฤษแล้วก็ได้ขอสัมปทาน ทางรถไฟสาย เชียงใหม่ ในนามของบริษัทนายทุนผู้ร่ำรวยและมี
อิทธิพลสูงมาก¹ ทูตและกงสุลอังกฤษในประเทศไทยก็ได้พยายามโน้มน้าวให้รัฐบาลไทยตกลง
ใจยอมรับการลงทุนของชาวอังกฤษเสมอ

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงตระหนักถึงภัยที่แฝงมากับความสนใจ
ของนายทุนอังกฤษ จึงทรงคิดขยับขยายหาทางแก้ไขกับพระราชหัตถเลขาที่ทรงมีไปถึง
พระองค์เจ้าสวัสดิโสภณว่า

... คุ้มการรถไฟที่อังกฤษคิดชักโยงจะให้ทำไปทางเมือง
เชียงใหม่ นั้น บัดนี้มีผู้ยื่นหนังสือขอรับตาง ๆ กันหลายฉบับ...

การที่จะทำรถไฟทางนี้ แลที่จะติดต่อกับอังกฤษแห่งใด
ความนึกคิดอังกฤษใดตกลงแล้วว่าจะทำอย่างไร ขอให้เขาสืบ
สวนชี้แจงมาให้เปนความรู้... เพราะจำจะต้องทำวันหนึ่งใน
เร็ว ๆ นี้ เปนแต่บังคับอาวูชให้พินนาไปคุรรูวหนึ่ง ๆ ถ้า
ตั้งตั้งทำเห่นจะเสียเปรียบเพราะความรู้ไม่พอ แลความนึก
ไม่ทันเพราะไม่มีความชำนาญเปนแท้...²

การที่ฝ่ายไทยประสบความสำเร็จครั้งนี้ นายทุนอังกฤษก็ตระหนักถึงอุปสรรคที่กีดกัน
รัฐบาลไทย จึงมีความหวังว่ารัฐบาลไทยอาจยินยอมให้ชาวอังกฤษมาลงทุนสร้างทางรถไฟ
ในที่สุด ดังนั้นโดยการสนับสนุนของนายทุนอังกฤษที่มีอิทธิพลสูง ทั้งบันชารด์ ๆ ได้มอบให้
นายวิลเลียม เฮนรี นิวแมน (William Henry Newman) และนายมอส บลันเคล

¹ ลำนวนเดียวกัน, "Beckett to ? [ไม่ปรากฏนามผู้รับ] ," Copy,
July 22, 1896.

² ก.จ.ช., ร.5 ยธ. 5.9/3, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
ถึง พระองค์เจ้าสวัสดิโสภณ," ร่าง, 22 สิงหาคม ร.ศ. 115.

³ เคยเป็นพนักงานกงสุลอยู่ในกรุงเทพฯ ๗ ตั้งแต่ พ.ศ. 2401 - 2428 (ค.ศ.
1858 - 1885).

ผู้ตรวจเครื่องเหล็กรถไฟที่ไทยจ่างไว้ เดินทางมาประเทศไทย โดยนายนิวมณีนี้อ่านาจ
เต็มที่จะเจรจาตกลงกับรัฐบาลไทย เพื่อจุดประสงค์ 2 ประการคือ

1. ขอสัมปทาน สร้างทางรถไฟจากอยุธยาหรือสระบุรีถึงเชียงใหม่
2. ขอรับโอนสัมปทานทางรถไฟสายนครราชสีมาที่กรมรถไฟกำลังดำเนินการสร้าง

อยู่

ทั้งนี้เมื่อเฝ้าเห็นว่า รัฐบาลไทยต้องคำประกันร้อยละ 5 ทั้ง 2 ราย¹

การที่นายมอส บลันเคลซึ่งรับจ้างกรมรถไฟไทยตรวจเครื่องเหล็กรถไฟและเป็น
วิศวกรที่ปรึกษาได้รวมเดินทางมาพร้อมกับนายนิวมณีนี้นั้น ทางฝ่ายนายทุนอังกฤษหวังว่านาย
มอส บลันเคลคงจะสามารถจูงใจผู้บริหารไทยให้เห็นชอบกับข้อเสนอดังกล่าวได้ แต่ในความเป็น
จริงแล้ว กลับทำให้กรมรถไฟเกิดปฏิกิริยาต่อต้านการขอสัมปทานครั้งนี้ ทั้งนี้เนื่องจาก
นายมอส บลันเคล ได้แทรกแซงและเข้าข้างผู้รับเหมาซึ่งเป็นคนอังกฤษเหมือนกันในกรณีพิพาท
กับกรมรถไฟ² และในบางครั้งก็ร่วมมือกับนายแคมป์เบลล์จัดส่งสินค้าคุณภาพเลวให้แก่กรม
รถไฟ อีกทั้งบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจรับสิ่งของ และมีพฤติกรรมไปทางทุจริตหลาย
ประการ เช่น ฉ้อโกงนำหนักสินค้า ทำรายการเบิกเงินค่าตรวจเกินความจริง ทำให้กรม
รถไฟต้องสูญเสียผลประโยชน์มากมาย เมื่อกรมรถไฟทำการสอบสวนก็เกิดเป็นความขึ้น
โดยนายมอส บลันเคลกล่าวหาว่า เจ้ากรมรถไฟคือ เบทเกะ ทำการกลั่นแกล้งตน เพราะ
โกรธแค้นที่ตนเห็นด้วยกับนายแคมป์เบลล์ในกรณีพิพาท เรื่องแบบสะพานเหล็กในทางรถไฟสาย
นครราชสีมา ทางฝ่ายนายเบทเกะก็ได้โต้แย้งข้อกล่าวหาว่าตนทำตามหน้าที่เพื่อปกป้องผลประโยชน์
ของกรมรถไฟ ทำให้เกิดเรื่องขัดแย้งกันอย่างรุนแรงระหว่างบุคคลทั้งสอง เสนา-
บดีกระทรวงโยธาธิการคือ กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ ได้ทรงเสนอให้รัฐบาลไทยยกเลิกสัญญาจ้าง
นายมอส บลันเคลเสีย ใน พ.ศ. 2438 (ค.ศ. 1895) แต่เมื่ออัครราชทูตไทยที่ลอนดอน

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.2/6, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาท
สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," 27 กันยายน ร.ศ. 115.

² เพิ่งอ้าง.

บอกเลิกสัญญา นายมอส บลันเดลล์ได้นำความเข้าร้องเรียนต่อกระทรวงการต่างประเทศ อังกฤษว่าถูกเจ้ากรรมรตไฟชาวเยอรมันกลั่นแกล้ง ทางกระทรวงการต่างประเทศอังกฤษจึง สั่งการให้นายเคอ บุนเซนดำเนินการแทรกแซงทางวิธีการทูต เพื่อระงับการปลดนายมอส บลันเดลล์ออกจากตำแหน่ง ซึ่งเป็นผลให้เกิดการเจรจาและโต้แย้งกันระหว่างกระทรวงการ ต่างประเทศไทยและอุปทูตอังกฤษ ความคู่กันการโต้แย้งในเรื่องข้อพิพาทระหว่างกรรมรตไฟ กับผู้รับเหมา ทำให้เกิดข้อยุ่งยากต่าง ๆ เข้าซ้อนกันขึ้นมา เพื่อระงับปัญหายุ่งยาก ทางกรรม รตไฟจึงจำต้องยอมให้นายมอส บลันเดลล์อยู่ในตำแหน่งต่อไป¹

ผลจากการแทรกแซงของกระทรวงการต่างประเทศอังกฤษครั้งนี้ทำให้เห็นชัดว่า กิจการรตไฟของไทยในเวลานั้นไม่มีอิสระที่จะดำเนินการได้อย่างเต็มที่ แม้กระทั่งการว่าจ้าง และเลิกสัญญาว่าจ้างบุคคล มหาอำนาจมักจะเข้ามายุ่งเกี่ยวและกำหนดวิธีที่จะผูกมัดรัฐบาล ไทย ซึ่งฝ่ายไทยมักสมัครที่จะยอมรับข้อกำหนด เพราะไม่อาจต่อต้านคุณอำนาจการต่อรองที่เหนือกว่าได้

โดยเหตุนี้ เมื่อนายนิวแมนและนายมอส บลันเดลล์ยื่นความจำนงขอสัมปทานเส้นทาง รตไฟทั้งสองสาย บุคคลทั้งสองจึงมั่นใจว่ารัฐบาลอังกฤษจะสนับสนุนคนให้ได้ความสำเร็จ อย่างไม่ก็ติ เมื่อคำนวณถึงผลได้ผลเสียทางเศรษฐกิจแล้ว ทั้งนายนิวแมนและนาย มอส บลันเดลล์ได้มีหนังสือมาขอแก้ออเสนอ คือ เส้นทางเหนือจะขอเพียงแก่งหวัดนครสวรรค์ และสายนครราชสีมาจะรับเอาจากชวงกรุงเทพฯ ๗ ถึงระยะที่จะแยกไปสายเหนือเท่านั้น และ จะขอลดระยะเวลาสัมปทาน ลงจาก 99 ปี เหลือ 25 ปี²

¹ รายละเอียดเรื่องกรณีพิพาทระหว่างนายมอส บลันเดลล์ กับกรรมรตไฟ ปรากฏอยู่ใน แฟ้มเอกสาร ๗ กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ แฟ้มที่ 21 ส่วนหน้า 1 และ 2 ตอน 1 และ 2, แฟ้มที่ 22 ส่วนหน้า 1, ตอน 3 "เรื่อง ผู้ตรวจเครื่องเหล็กรตไฟที่ยุโรป," พ.ศ. 2437 - 2441, และยังมีแทรกประปรายอยู่ตามแฟ้มต่าง ๆ ของเอกสารหมวดรตไฟ ส่วนที่กองจดหมายเหตุแห่งชาติ ดูได้จากแฟ้ม ร.5 ขธ. 5.1/15, ขธ. 5.1/17.

² ก.จ.ช., ร.5 ขธ. 5.2/6, "Newman + Moss Blundell to Prince Bidyalabh," Oct. 30, 1896.

เมื่อพิจารณาจากข้อเสนอดังกล่าว กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ ทรงเห็นว่าเป็นการเอาเปรียบฝ่ายไทย¹ เพราะช่วงระหว่างกรุงเทพ ฯ - อยุธยา ไปถึง นครสวรรค์ เป็นช่วงที่ทำรายได้ดี มีชุมชนอยู่หนาแน่นและมีสินค้าขึ้นลงเป็นจำนวนมาก ส่วนช่วงทางสายนครราชสีมาที่เหลือนั้นเป็นระยะทางที่ต้องใช้เงินทุนสำหรับสร้างทางสูงมาก เนื่องจากความยากลำบากในการตัดทางผ่านเขตป่าทึบและแขวงภูเขาที่เต็มไปด้วยความชื้น รัฐบาลสร้างเพราะความจำเป็นด้านกาการเมืองมากกว่าด้านเศรษฐกิจ

ดังนั้นเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการจึงไม่ทรงเห็นด้วยกับข้อเสนอที่เอาแต่ใจของนายทุนอังกฤษ ส่วนเจ้ากรมรถไฟก็ได้คัดค้านการให้สัมปทานแก่บริษัทต่างประเทศที่มีอิทธิพลสูง เพราะจะเป็นสาเหตุของข้อขัดแย้งที่จะนำมาซึ่งข้อเรียกร้องนานัปการ และผลเสียหลายจะตกตกลงเป็นของรัฐบาลไทย ดังบทเรียนที่ได้จากกรณีพิพาทกับผู้รับเหมามาแล้ว²

อย่างไรก็ดี การที่บริษัทต่างประเทศขอสัมปทาน สร้างทางรถไฟและให้รัฐบาลค่าประกันนี้ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงมอบให้เสนาบดีกระทรวงพระคลังพิจารณาผลได้ผลเสียร่วมกับที่ปรึกษากระทรวงพระคลังชาวอังกฤษ คือ นายอัลเฟรด มิทเชล อินเนส (Alfred Mitchell Innes) ต่อมานายอินเนสได้ทำบันทึกชี้แจงผลได้ผลเสียของการให้สัมปทาน สร้างทางรถไฟแก่บริษัทต่างประเทศ แต่บันทึกนี้มีข้อบกพร่องเพราะให้ความเห็นด้านเดียวคือ ผลได้ทางเศรษฐกิจ ซึ่งนายอินเนสชี้ว่า ผลได้จะมีมากกว่าผลเสียเมื่อเปรียบเทียบการบริหารงาน การดำเนินการก่อสร้าง ฯลฯ แต่เขาคงเว้นที่จะออกความเห็นด้านผลเสียทางการเมือง สาระของบันทึกมีแนวโน้มสนับสนุนให้รัฐบาลยอมรับการลงทุนของบริษัทอังกฤษ

¹ ปีกเดียวกัน, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," 30 ตุลาคม ร.ศ. 115.

² ก.จ.ช., ร.5 ขธ. 5.2/9, "Bethge to Prince Bidyalabh," No. 4736 D.G., Copy, Oct. 7, 1896.

หลังจากที่ไกรภวบังคมทูลถวายบันทึกแก่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวแล้ว เป็นที่สังเกตได้ว่านายอินเนสได้แสดงท่าทีสนับสนุนบริษัทอังกฤษชัดเจนยิ่งขึ้น จนกรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย เสนาบดีกระทรวงพระคลังก็ทรงอุทธรณ์ว่า

...ร่างความเหิน ม. มิทเชล อินนิส ในเรื่องทางรถไฟ มีอุปทานอุปมัยต่าง ๆ ซึ่งแม่แต่ที่ยกขึ้นกล่าวในที่นี้ ก็ยอมจะพูดไขว่คว้าเป็นความจริงบ้าง แต่พิเคราะห์ดูส่วนทางประโยชน์ฝ่ายราษฎรก็เห็นว่าเสียเปรียบนั้นไม่โดยกษัตริย์ จึงทำให้ข้าพเจ้าเข้าใจไปว่า ม. มิทเชล อินนิส กล่าวในที่นี้ประสงค์จะส่ำแดงความอุทธรณ์ต่อกรมนี้เอง [sic] แท้ ซึ่งข้าพระพุทธเจ้าเองแกลงคิดตามไปหลายทางแล้ว ความเหินก็ไม่ปรากฏแก่ใจเลย...¹

เมื่อเห็นว่ากรมรถไฟและกระทรวงโยธาธิการไม่สนับสนุนข้อเสนอของตน นายมอดบลิ้นเคสจึงหันไปขอความช่วยเหลือสนับสนุนจากเจ้าพระยาอภัยราชา² เพราะทราบว่าเจ้าพระยาอภัยราชานิยมอังกฤษมาก และพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวก็ทรงเชื่อถือความเห็นของเจ้าพระยาอภัยราชาในกิจการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับประเทศมหาอำนาจตะวันตกเสมอ

ต่อมา เจ้าพระยาอภัยราชาได้มีจดหมายกราบทูลกรมหมื่นพิทยลาภ ฯ สนับสนุนการขอสัมปทานของบริษัทอังกฤษ โดยให้ความเห็นว่า การสร้างทางรถไฟเป็นความจำเป็นอันรีบด่วนที่จะต้องรีบขึ้นเพื่อประโยชน์ทางการเมือง การทหาร เศรษฐกิจ และสังคม แต่รัฐบาลไทยขาดทุนสำหรับดำเนินการ และกรมรถไฟก็มิมีงานล้นเมื่อจากการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา จึงควรรีบให้บริษัทต่างประเทศเข้ามาลงทุน เพราะการดำเนินงานที่แล้ว ๆ มา

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.2/6, "กรมหมื่นมหิศร ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว" 9 มกราคม ร.ศ. 115.

² ปีกเดียวกัน, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," 27 กันยายน ร.ศ. 115.

กรมรถไฟเป็นหน่วยงานที่ทำให้รัฐบาลต้องสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนสูงไม่ได้สัดส่วนกับผลงาน¹

การที่เจ้าพระยาอภัยราชาให้การสนับสนุนแก่บริษัทอังกฤษครั้งนี้ ทำให้กรมหมื่นพิทยลาภฯ ทรงเป็นทุกข์อย่างยิ่ง เพราะทรงคาดการณ์ไกลถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นในวันข้างหน้าจากการยินยอมให้บริษัทต่างประเทศเข้ามามีบทบาทควบคุมกิจการรถไฟของไทย ทั้งความในสายพระหัตถ์ค่อนหนึ่งที่ทรงกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวว่า

... พระราชอาณาเป็นดินเกล้าฯ การเรื่องนี้ ข้าพระพุทธเจ้ามีความวิตกเป็นลนเกล้าฯ เพราะความคิดเจ้าพระยาอภัยราชาเป็นไปข้างฝ่ายจะโหดเสียแล้ว เป็นอันนึกกับความคึกษาพระพุทธเจ้าตรงกันข้าม...

ข้อความตามหนังสือเจ้าพระยาอภัยราชา เมื่อเทียบดูกับร่างหนังสือที่แกลงมา ก็เห็นโคธิตาเจ้าพระยาอภัยราชามีใจคณาที่จะให้รถไฟสายนี้แกกอมปนีอังกฤษโดยเรารับการันตีคอกเบย รวยละเท่าใคตามที ความคึกในเบองตนอนันนี ข้าพระพุทธเจ้าผู้มีความคิดนอยนี้ไม่เห็นควยเสียแล้ว... แมวอังกฤษจะขอทำรถไฟไปเชียงใหม่ไม่ตองการันตี แลจะใคทำไรเรากวยครั้งหนึ่งก็ไม่อยากรับเลย คึกเทียบดูงาย ๆ ว่าเราเป็นผูมีวาศนา นอย ฝ่ายเขามีวาศนาบารมีมาก พุคอันใดก็เสียเปรียบคังนำทวมปากอทุกเมื่อ เมืองเชียงใหม่กับอังกฤษเป็นของแผลลง อูยงไรก็ยอมทรมานฝาลองมุตีพระบาทออยู่แล้ว... ไหวคกไป วายังมีการเกียวของทางนั้นมากขึ้น, ลินกับพันรุจกกระพุกกัน ฉากกระทบกันเขาฝ่ายเราเป็นลน ฝ่ายเขาเป็นพัน มีแต่เรา จะเจ็บดาเดียว... อีกประการหนึ่งรถไฟสายนี้แมมีกำไรงาม ก็ยอมเบืงทีเขาพึงปรวณมากขึ้น ถึง 25 ปีแล้วใครจะเป็นประกันว่าเขาจะคินให้เรางาย ๆ ถ้าไม่มีกำไรพอ... อันนี้

¹ ปีกเดียวกัน, "Rolin - Jacquemyns to Prince Bidyalabh," Copy,

ถึงเป็นแต่การทำนายล่วงหน้าก็จริง แต่ข้าพระพุทธเจ้าเชื่อแน่ว่าถ้าให้คอนเซชันรถไฟสายนี้แก่อังกฤษแล้ว อย่างมากที่สุดที่เราจะได้รับความลำบากในภายหน้าเพียงต้องมีอาบิเตรชันแล้วของเสียคอมเป็นเซชันไม่มากนักอยู่ แทนจะถวายเป็นเวลาไว้ไคร่จากการเรียบรอยจนตลอดชีวิตราชาพระพุทธเจ้า ถ้าครบ 25 ปีเราไคคืนโดยสวัสดิภาพแล้ว อย่างทรงขุมเลี้ยงชาพระพุทธเจ้าถายังมีชีวิตอยู่ต่อไป ถาลิ้นชีวิตเสียแล้วลูกเมียอยู่ภายหลังอย่างทรงขุมเลี้ยงต่อไปเลย...¹

อันที่จริงแล้ว พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวก็ทรงตระหนักถึงภัยที่แฝงมาพร้อมกับการขอสัมปทานสร้างทางรถไฟครั้งนี้ แต่โดยที่พระองค์ทรงอยู่ในฐานะที่สูงสุดของประเทศ จึงทรงวางพระองค์เป็นกลางในข้อขัดแย้งด้านความคิดเห็นของข้าราชการในรมโพธิสมภาร คึงความในพระราชหัตถเลขาที่ทรงพระราชทานตอบกรมหมื่นพิทยลาภ ฯ ว่า

...ตามความคิดเห็นในหนังสือฉบับลงวันที่ 7 ของเขอนั้น เป็นอย่างไม่เหนียวแน่นที่สุด ก็เป็นความจริงมีอยู่ในนั้นโดยมาก ใจฉันก็ไม่รักเสียจริง ๆ แต่จะออกความเห็นทุกทฤษฎีไปเช่น เขาว่า ก็พูดยังไม่ออก เพราะฉันกับเขออยู่ในที่นี้ด้วยกัน ไม่รู้ว่าความจำเป็นจะมารูปรับประการใด ในทองกสิย์คำถา หากความรูความเห็นไม่ทั่วถึง จะได้รับคำแนะนำสว่างไสว จนจดุ่ใจใจจริง ๆ บางก็ไม่ทราบ จึงขอริเซฟความคิดไว้ ยังไม่ออกในชั้นนี้ก่อน...²

ต่อมานายนิวมานกับนายมอส บลันเคลได้เร่งรัดเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการให้ตกลงรับข้อเสนอฝ่ายตน โดยอวดอ้างแกมขู่ว่า กระทรวงการต่างประเทศอังกฤษเป็นผู้

¹ ปีกเดียวกัน, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," 7 มกราคม ร.ศ. 115.

² ปีกเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ," ที่ 67/1244, สำเนา, 15 มกราคม ร.ศ. 115.

อุทหนุการครั้งนี้ขอให้ไทยรีบตกลงเสียโดยเร็ว แต่กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ ทรงรีรอเพราะ
 รั้งเกี่ยวเรื่องการค้าประกัน นอกจากนี้ยังมีอีกด้านหนึ่งที่ทำให้ไทยไม่กล้าให้สัมปทานแก่ชาว
 อังกฤษเพราะ "... เป็นการเปิดช่องทำตัวอย่างอันใหญ่ให้ฝรั่งเสสตามรอยขอม่างทางพระ-
 ตบอง เป็นต้น ถ้าเราให้แก่อังกฤษแล้ว เขาก็คงจะมาเรียกเอาจงได้ เมื่อไม่ให้ก็ต้อง
 ลำบากกับฝรั่งเสสเข้าแล้ว จะหันไปหาอังกฤษ ฯ ก็จะมีคำส่งมาว่าทำไมถึงไม่ให้เขาเล่า
 ..."¹ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการทรงตระหนักว่า อังกฤษจะไม่ยอมรบกับฝรั่งเสสเพื่อ
 ปกป้องผลประโยชน์ให้ไทย ดังพระคำที่ว่า "... แลแม้ว่าเราให้เพราะหวังจะกันฝรั่งเสส
 ขอ ถ้าฝรั่งเสสมันจะบีบบคอเรา อังกฤษท่านก็หาช่วยไม่ เห็นด้วยเกล้า ฯ ว่าบ่วยการ
 ความคิดที่จะผูกกัน..."²

อย่างไรก็ตาม กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ มิได้ทรงคัดรอนฝ่ายผู้ขอสัมปทานเสียเลยทีเดียว
 เนื่องจากทรงตระหนักถึงอิทธิพลของรัฐบาลอังกฤษที่หนุนหลังกลุ่มนายทุนผู้ต้องการครอบครอง
 กิจการรถไฟไทย จึงทรงพิจารณาตั้งคณะกรรมการขึ้นเพื่อปรึกษากันเรื่องการขอสัมปทาน
 ของนายนิวมาน

ความจริงแล้ว การที่บริษัทอังกฤษเข้ามาขอสัมปทานรถไฟครั้งนี้ ทางฝ่ายไทยเอง
 ก็เกิดการขัดแย้งกันในด้านความคิดเห็น เจ้าพระยาอภัยราชาและกรมหมื่นพิทยลาภ ฯ ต่าง
 ก็มีความเห็นไปคนละทาง ถึงกับต้องตั้งกรรมการขึ้นมาปรึกษากันนี้ โดยกำหนดตัวกรรมการ
 เป็นการลับ แต่เมื่อนายมอด บลันเคลเข้าเฝ้าเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการเขาก็กล่าวเป็น
 นัยว่า ฝ่ายอังกฤษต้องการตลอดหมตจนกระทั่งคนที่จะเป็นกรรมการพิจารณาเรื่องนี้ว่ามีใครบ้าง
 ทำให้เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการสะอึกพระทัยยิ่งนักที่ความลับในราชการเป็นที่เปิดเผย³

¹ ปีกเดียวกัน, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอม
 เกล้าเจ้าอยู่หัว," 18 มกราคม ร.ศ. 115.

² เพิ่งอ้าง.

³ เพิ่งอ้าง.

กรณีที่เกิดการแตกแยกทางความคิดเป็น 2 ฝ่ายนี้ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระราชวินิจฉัยส่วนพระองค์ว่า

...ในเรื่องรถไฟทางนี้ ดูเจ้าพระยาอภัยราชาประคักประเคิดใจอยู่มาก แต่เอาหนังสือไปเก็บไว้สำหรับคิดเพื่อจะตอบถึง 3 เดือน จนเสนาบดีฝ่ายเราหลายคน ไคลงความเหวอสิ่งใดซึ่งเป็ประโยชน์ฝ่ายอังกฤษแล้ว เจ้าพระยาอภัยราชา คงจะไม่หักล้างแล้วจะอุคหนุน ไม่เห็นแก่ประโยชน์ของเราเลย แต่ขอนี้ฉันก็ไม่มีความสงสัยถึงอย่างนั้น แต่ไม่ได้ออกความเห็นแก่คนหนึ่ง ที่สุดจนเจ้าพระยาอภัยราชา คอยฉันเห็นว่าการเรื่องนคอเวอนแมนตองอังกฤษทุก ๆ ให้พวกกำปนีเข้ามาว่าอยู่ถ้าจะตัดโครมเดียวเสียแต่ตนว่าไม่เอา ก็จะถูกเป็นทักโหมรุนแรงนัก จึงไคปลอยใหญ่คจากันไปดู...¹

ในที่สุด ข้อขัดแย้งทางฝ่ายไทยก็ยุติลงได้ เมื่อนายนิวมานและนายมอด บสันเคดได้ขอแก้ไขข้อเสนอโดยบรรจุข้อความที่เอาเปรียบรัฐบาลไทยเพิ่มมากขึ้น เช่น ยืดเวลาสัมปทานจาก 25 ปี ไปเป็น 50 ปี ให้รัฐบาลไทยค้ำประกันเป็นเวลา 10 ปี และยังคงกำหนดข้อสัญญาปลีกย่อยที่ฝ่ายไทยรับไม่ได้หลายข้อ จึงทำให้เจ้าพระยาอภัยราชาซึ่งเคยสนับสนุนการขอสัมปทานของบุคคลทั้งสอง เปลี่ยนใจมาเห็นด้วยกับการบอกเลิกการเจรจาครั้งนี้ เพราะเล็งเห็นข้อเสียเปรียบที่ไทยต้องแบกภาระ ดังนั้นเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ และที่ปรึกษาทั่วไป จึงมีความเห็นพร้อมกันว่าให้ยอมตัดการขอสัมปทานครั้งนี้เสีย²

¹ ปีกเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง พระองค์เจ้าสวัสดิโสภณ," สำเนา, ที่ 1/1321, 26 มกราคม ร.ศ. 115.

² ปีกเดียวกัน, "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," 26 มกราคม ร.ศ. 115.

จากเหตุการณ์ที่ผ่านมา ทำให้รัฐบาลไทยประจักษ์ว่ากิจการรถไฟในราชอาณาจักรไทยนั้นเป็นที่หมายปองของประเทศมหาอำนาจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอังกฤษ ซึ่งไม่เคยละทิ้งความพยายามที่จะเข้ามาบีบบังคับควบคุมและเป็นเจ้าของเส้นทางรถไฟสายสำคัญของไทย ดังนั้นรัฐบาลจึงตัดสินใจที่จะทำทางรถไฟสายนี้เอง เพราะพิจารณาแล้วว่าเป็นสายสำคัญที่มีผลทางด้านการปกครอง เคารเมือง และยุทธศาสตร์ คราวนี้ที่รัฐบาลไม่ลงมือสร้างทางรถไฟสายนี้ คราวนั้นอังกฤษก็เฝ้าแต่บงกจะขอจัดการรื้อไป ดังนั้นเพื่อตัดปัญหาการแทรกแซงของมหาอำนาจอันจะมีส่วนกระทบกระเทือนความมั่นคงและอธิปไตยเหนือดินแดนมณฑลพายัพของไทย รัฐบาลจึงวางนโยบายเด็ดขาด ดังปรากฏในจดหมายเหตुरายงานเสนาบดีสภา ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 116 ว่า

...บัดนี้รัฐบาลได้ตัดสินใจตกลงแล้วว่า รถไฟสายสำคัญนี้ รัฐบาลจะไม่อนุญาตให้แก่อังกฤษ เป็นอันจะทำเอง และจะไถ่ลงมือทำทางรถไฟลพบุรีเป็นต้นของการนี้ โดยกรมรถไฟเอง เป็นรถไฟหลวงใช้เงินพระคลัง...¹

ภายหลังการตกลงใจของรัฐบาล ทางคลากก่าปะนีได้ยื่นประท้วงรัฐบาลไทยต่อนายเกรวิลล์ อัครราชทูตอังกฤษในไทย กล่าวหาว่า รัฐบาลไทยทำที่เหมือนหนึ่งจะยอมรับการขอสัมปทาน ของนายนิวแมนแล้ว เมื่อมากลับกลายเป็นว่ารัฐบาลจะทำเองเช่นนี้ ทางทางคลาก ๆ จึงเรียกร้องขอให้ชดเชยค่าเสียเวลาและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของนายนิวแมน หรือจะเลือกเอาระหว่างการให้อนุญาตแก่นายนิวแมนทำการขุดน้ำจำหน่ายในกรุงเทพฯ หรือให้นายนิวแมนหรืออีกนัยหนึ่งให้ทางคลาก ๆ เป็นผู้รับเหมาสร้างทางรถไฟสายเหนือ โดยอัครราชทูตอังกฤษได้ส่งขอเรียกร้องดังกล่าวผ่านกระทรวงการต่างประเทศของไทย²

¹ ปีกเดียวกัน, "จดหมายเหตुरายงานเสนาบดีสภา เรื่อง รถไฟเมืองเชียงใหม่ ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 116"

² กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 30 ส่วนที่ 4 พ.ศ. 2439 "กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ กราบพูด กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ," ที่ 4/701, 29 เมษายน ร.ศ. 117.

อย่างไรก็ดี กรมหมื่นพิทยลาภ ฯ ในฐานะเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการหาได้ทรง
ยินยอมตามข้อเรียกร้องดังกล่าวไม่ และได้โต้แย้งว่า

...แท้จริงรัฐบาลสยามไม่ได้เชื่อเชิญ ภาปุระภาคเรียกเตนเคอ
[tender] เพื่อจะชักชวนมิสเทอนิวแมนให้เขามาขอแต่อย่าง
หนึ่งอย่างใดเลย เมื่อมิสเทอนิวแมน มีอุบายเขามาควยความ
ปรารถนาของเขาเองเช่นนั้น จะให้เรารับผิดชอบในทุนรอนที่
ลงไปในการที่มาขอไม่ได้นั้นอย่างไรดูนาอายุอยู่...¹

อีกประการหนึ่ง ฝ่ายไทยได้พิจารณาแล้วเห็นว่านายนิวมายังไม่ได้ลงมือทำการ
แม้แต่การสำรวจทาง นอกจากที่จะลงทุนเข้ามาขออนุญาตเท่านั้น การที่จะเรียกร้องขอล้าง
คอบแทนย่อมเป็นไปได้ โดยเฉพาะข้อที่ให้เป็นผู้รับเหมาสรางทางรถไฟนั้น "...รัฐบาล
ไทยเคยได้รับผลมาอย่างไรรักยอมปรากฏอยู่แก่ใจแล้ว... เพราะฉะนั้น การที่คิดจะให้มีผู้
รับเหมานี้เป็นการสิ้นวิสัยจะคำริห์เสียแล้ว"²

ในครั้งแรกรัฐบาลมิได้กำหนดนโยบายเรื่องการทำรถไฟในพระราชอาณาจักรเป็น
การแน่นอนว่า จะทำเป็นรถไฟหลวงหรือรถไฟบริษัทที่ให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน แต่การที่ชาว
ต่างประเทศซึ่งส่วนใหญ่ได้รับการหนุนหลังจากรัฐบาลของตนเข้ามาขอสัมปทานบ่อยครั้ง ทำ
ให้รัฐบาลไทยเริ่มตระหนักถึงความจำเป็นในการวางนโยบายเรื่องรถไฟให้กระจ่างชัด โดย
พระเจ้าอนงยาเธอ กรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ได้ทรงทำความ
เห็นกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวว่า ประเทศมหาอำนาจที่มีทุนรอนมากได้ดำเนินการ
การแทรกซึมประเทศที่ด้อยกว่า โดยยกเอาความจำเป็นในด้านการค้าขายเพื่อขอสัมปทาน
สร้างทางรถไฟแล้วหาเหตุแทรกแซงกิจการบ้านเมืองโดยอ้างว่าเพื่อป้องกันเส้นทางรถไฟของ
ตน ประเทศที่เป็นตัวอย่างในเรื่องนี้คือ จีน ซึ่งให้สัมปทานแก่คนชาติใดทำรถไฟเมื่อใด
มหาอำนาจอื่น ๆ ที่เข้าไปมีผลประโยชน์ในจีนก็จะขอสัมปทานบ้างเพื่อไม่ให้เสียเปรียบกับ
กรมหลวงดำรง ฯ จึงทรงเกรงว่า ถ้าพระราชทานสัมปทานทางรถไฟให้แก่คนต่างประเทศ

1, 2 เพิ่งอ้าง.

จะเกิดเหตุเช่นจีน ดังนั้นจึงไม่ควรพระราชทานให้แก่คนชาติใดเลย และในสวนคนไทย หรือบริษัทไทยนั้นก็สมควรอนุญาตสัมปทานให้ เพราะถ้าหากว่านายทุนต่างประเทศจะทุ่มทุนซื้อหุ้นส่วนรถไฟให้หมดแล้ว ก็ไม่แน่ว่าไทยจะสามารถป้องกันประเทศเจ้าของสัญชาติของนายทุนนั้น ๆ ไม่ให้ใช้อำนาจเข้าเกี่ยวข้องกับหรือแทรกแซงได้¹

ภายหลังการใคร่ครวญถึงผลได้ ผลเสีย ของการลงทุนจากต่างประเทศแล้ว รัฐบาลไทยจึงวางนโยบายเด็ดขาดว่า ทางรถไฟสายสำคัญนั้นรัฐบาลจะดำเนินการก่อสร้างเอง จะอนุญาตให้เอกชนทำเฉพาะ "รถแตรมเว" ซึ่งเป็นทางรถไฟที่ต่อแยกจากทางรถไฟหลวง โดยให้ปลายทางข้างหนึ่งไปต่อกับทางรถไฟหลวง และอีกทางหนึ่งให้ไปหมด ณ ทางแห่งหนึ่ง หรือจะไปต่อทางรถไฟหลวงอีกทางหนึ่งก็ได้ เฉพาะแต่ในทางซึ่งรัฐบาลไม่มีความประสงค์จะทำ²

ภาวะผลักดันการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - เชียงใหม่

เหตุผลของการสร้างทางรถไฟสายสำคัญในไทยนั้น รัฐบาลมักคำนึงถึงความมั่นคงปลอดภัยของประเทศมากกว่าถือเอาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเป็นหลัก กรณีการสร้างทางรถไฟสายเหนือก็เช่นเดียวกัน มีสาเหตุผลักดัน ดังต่อไปนี้

1. ความไม่สงบในหัวเมืองภาคเหนือ
 2. การขยายอิทธิพลของอังกฤษและฝรั่งเศสในหัวเมืองภาคเหนือ
1. ความไม่สงบในหัวเมืองภาคเหนือ เกิดจากการที่พวกเงี้ยว³ ก่อการจลาจล

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.2/22, เรื่องรถไฟบางพระ, "กรมหมื่นดำรง ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," 14 กันยายน ร.ศ. 120.

² ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.1/24, "ความเห็นเรื่องสร้างรถไฟในพระราชอาณาเขตฯ ปี ร.ศ. 120,"

³ ชนเชื้อชาติไทยใหญ่ ขณะนั้นอยู่ในบังคับอังกฤษ.

ขุนนายน้อยครั้ง โดยยกพวกเข้าปล้นสะดมและทำร้ายราษฎร ในบางครั้งก็มีข่าวเล่าลือว่า พวกพม่า เจี้ยว จะก่อการกบฏ¹ ทำให้รัฐบาลต้องพะวักพะวงกับการรักษาความสงบเรียบร้อย แต่การขาดการคมนาคมที่สามารถขนส่งกำลังทหารจากส่วนกลางขึ้นไปปราบปรามการจลาจลในเขตทวาย ทำให้รัฐบาลไม่สามารถระงับเหตุร้ายได้ทันเวลาที่ ดังปรากฏว่าในการจลาจลของพวกเจี้ยวใน พ.ศ. 2445 (ค.ศ. 1902) กวาทีกองทัพไทยจะยกไปปราบปรามจลาจลได้ เจี้ยวก็ปล้นเอาเมืองแพะและจับพระยาไชยบูรณ์² ข้าหลวงเมืองแพะ มาโดยวิธีตักหัว³ ทั้งนี้ทำให้ชาวเมืองเหนือหวาดกลัวมาก รัฐบาลกลางต้องส่งกองทัพขึ้นไปปราบ การจึงราบคาบได้ การจลาจลในเขตทวายครั้งนี้ เป็นปัจจัยสำคัญที่สุดที่กระตุ้นให้รัฐบาลรีบเร่งสร้างทางรถไฟสายเหนือ เพื่อกระชับการปกครองให้มั่นคงขึ้น ไม่นานก็เกิดเหตุต่อไป⁴

2. การขยายอิทธิพลของอังกฤษและฝรั่งเศสในหัวเมืองภาคเหนือ ในกรณีนี้พวกเจี้ยวก่อการกบฏจลาจลนั้น ฝ่ายไทยสืบทราบไต่ถามกงสุลอังกฤษที่เชียงใหม่ คือ นายวอลเตอร์ ราล์ฟ ดูรี เบกเกต (Walter Ralph Durie Beckett)⁵ เป็นผู้หนึ่งที่สมรู้

¹ก.จ.ช., ร.5 ม. 58/129, "ไปรเวตเรื่องพม่า เจี้ยว ลาว จีน จะคิดการประทุษร้ายต่อเมืองนครเชียงใหม่, [31 สิงหาคม 119 - 6 พฤศจิกายน 119] ."

²ต่อมาได้เลื่อนบรรดาศักดิ์เป็น พระยาราชฤทธานนท์พลภักดี.

³ถวิล อยู่เย็น, เรื่องเดิม, หน้า 72.

⁴ก.จ.ช., ร.5 ข. 5.2/24, "เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (เจิม แสงชูโต) กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," 29 มีนาคม ร.ศ. 122.

⁵นายเบกเกตเป็นผู้ที่มีบทบาททางการทูตอย่างสำคัญและเป็นเวลายาวนานในประเทศไทย ผลงานเด่นของเขาคือ การเจรจาให้รัฐบาลไทยระงับการส่งวิศวกรเยอรมันออกไปสำรวจทางรถไฟสายใต้และกีดกันไม่ให้คนเยอรมันเข้ามามีบทบาทในแหลมมลายู เขาเริ่มรับราชการในประเทศไทยเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2428 (ค.ศ. 1886) ในฐานะล่าม (Student Interpreter) ต่อมาได้เลื่อนตำแหน่งเป็นผู้ช่วยอัครราชทูต

เป็นใจกับพวกเงี้ยว แม่แต่หัวหน้าเงี้ยวที่ก่อการจลาจลขึ้นนั้นก็เป็นคนในบังคับอังกฤษทั้งสิ้น ทั้งนี้เพราะนายเบกเกตเกลดีย์คซิงและตูกุกคนไทยมาก พยายามหาเหตุให้เกิดความลำบาก และสร้างสถานการณ์ขัดแย้งระหว่างไทยกับอังกฤษในเขตพลพายัพ ทั้งนี้เพราะได้รับการ หนุนหลังจากนายราล์ฟ สเปนเซอร์ แพเจ็ต (Ralph Spencer Paget)¹ ที่คนไทยเรียกว่า นายแปชยิต อุปทูตอังกฤษในไทย ทั้งสองคนได้ทำการก้าวร้าวฝ่ายไทยหลายอย่าง² ซึ่ง พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงกล่าวถึง การปฏิบัติของบุคคลทั้งสองที่กระทำ ต่อไทยว่า

(Second Assistant) ใน พ.ศ. 2431 (ค.ศ. 1888) และผู้ช่วยอันดับหนึ่ง (First Assistant) เมื่อ พ.ศ. 2434 (ค.ศ. 1891) อีกสองปีหลังจากนั้นก็ได้รับแต่งตั้งให้เป็น รองกงสุล (Vice Consul) ซึ่งในบางครั้งเขาได้ทำหน้าที่กงสุลประจำเชียงใหม่และมณฑล พายัพ (Consul for the Consular District of Chiang-mai and the Northern Provinces) และยังได้ปฏิบัติหน้าที่อุปทูตอังกฤษในบางโอกาส รวมทั้งทำ หน้าที่แทนอัครราชทูตในช่วงเวลาอันสั้นด้วย.

¹ นายแพเจ็ต ย้ายมารับราชการในประเทศไทยเมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2445 (ค.ศ. 1902) ในตำแหน่งอุปทูต (Chargé d' affaires) และในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2447 (ค.ศ. 1904) ได้เลื่อนฐานะเป็นเลขานุการเอก (First Secretary) และในเดือนพฤศจิกายน ปีเดียวกันเป็นอัครราชทูตพิเศษผู้มีอำนาจเต็มและกงสุลใหญ่ประจำ ประเทศไทย (Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary at Bangkok and Consul General in Siam) เขาเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการเจรจาระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลอังกฤษในปัญหาเรื่องการยกรัฐไทบุรี กลันตัน ตรังกานู และปดิสของไทยให้แก่อังกฤษในเวลาต่อมา.

² ก.จ.ช., ร.5 ผ. 35/3, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง พระยาศุริยานุวัตร," สำเนา, 17 มีนาคม ร.ศ. 121.

...ถ้าจะพรรณาดังกรที่เราได้ความเจ็บแค้นเพียงใดก็จะเป็น
ที่สลดใจ จะประมาณในปีหนึ่งนี้ หนังสือมีไปมาที่เขนอยงไม่ตรี
ก็มันจะไม่มีก็มันบับ แลไม่เปิดของใหม่ทางที่เราจะทำไม่ตรีควย ขึ้น
ชื่อว่าชาติไทย เป็นเกลียดชังเสียหมด...ไม่ว่าเรื่องซีไรซีหรืออะไร
เก็บขึ้นเป็นความใหญ่ทุกเรื่อง...ขอให้พระยาสุริยา¹คิดดูว่าความ
ยากลำบากของเราแลความเจ็บใจคับแค้นของเรา จะมีอยู่สักเพียง
ใด โหนจะตองจัดกฎปรูปร้อมพวกกูรายนี้โดยเขมชั้น มีความ
ยีนคือยอยาง เคียวแต่ที่มันไม่สามารถจะทำกรรายโคสมคังความ
ปราณา คือถึงไหลา² เป็นขบดสำเร็จสมคังความประสงค์...
กฎที่ทางไมตรีอังกฤชกับไทยหมองหมางไปเพราะบุคคลเขนนั้น เป็น
หุณาเสียคายอยางยั้ง จะคิดสมานอยางไรก็ยาก เพราะเขาไม่ถ้อ
ว่าไทยเป็นมณษยที่เคียว...³

นอกจากนี้ นายเบกเกตได้ใช้อิทธิพลของอังกฤษและอำนาจงสุดที่มีหน้าที่ควบคุมพวก
เงี้ยวทำการปกป้องคุ้มครองพวกที่ชอกกการวุ่นวาย อันเป็นมูลฐานให้พวกเงี้ยวกล้าทำการรุนแรง
ถึงขั้นปล้นเมืองและยึดการปกครองในแพร์ และนายเบกเกตยังทำการก้าวกายกิจการภายใน
ของไทยจนถึงขั้นขอให้รัฐบาลไทยยกเมืองฝาง⁴ ให้แก่พวกเงี้ยวที่กการกบฏ โดยเป็นเขตอิสระ
ไม่ให้ขึ้นแก่เมืองใด ไม่ให้ใครไปเบียดเบียนและให้พวกเงี้ยวปกครองกันเอง ซึ่งพระบาทสมเด็จพระ
พระเจ้าอยู่หัวทรงย้าว่า พระองค์ทรง "...พรรณาไมถวน..."⁵ ตอการแทรกแซงของอังกฤษ
ในมณฑลพายัพ และความตองการของนายเบกเกตที่จะหาเรื่องเป็นข้อบาดหมางให้เกิดความ

¹พระยาสุริยานุวัตร (เกิด มุนนาค) เวลานั้นเป็นอัครราชทูตไทยประจำประเทศ
ฝรั่งเศส.

²ในสมัยนั้น ชาวไทยกลางเรียกคนไทยทางภาคเหนือว่า ลาว.

³ก.จ.ช., ร.5 ผ. 35/3, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง
พระยาสุริยานุวัตร," หน้า, 17 มีนาคม ร.ศ. 121.

⁴ปัจจุบันคือ อำเภอฝาง ขึ้นกับจังหวัดเชียงใหม่.

⁵ดูเชิงอรรถที่ 3 หน้าเดียวกัน.

โต้เถียงกับรัฐบาลไทย¹

พฤติกรรมของนายเบกเกตนีสามารถวิเคราะห์ได้ว่า มีจุดประสงค์เพื่อจะให้ทั้งรัฐเอกราชของพวกเงี้ยวแทรกซ้อนขึ้นมาในแผ่นดินไทย ซึ่งนับว่าเป็นความพยายามที่จะแบ่งแยกดินแดนไทย จึงวินิจฉัยได้แน่ชัดว่าเป็นการก้าวท้าวขั้นรุนแรงต่อกิจการภายในของไทย ที่เป็นอันตรายต่อความมั่นคงของประเทศ

ส่วนฝรั่งเศสนั้น ปรากฏตามหลักฐานทางประวัติศาสตร์ว่าได้ติดต่อกับเจ้านายทางหัวเมืองเหนืออย่างลับ ๆ มาเป็นเวลานานและมีความสนิทกับเจ้านครแพร่² เป็นพิเศษ กงสุลฝรั่งเศสที่เมืองแพร่พยายามยุยงให้บรรดาเจ้านายทางเหนือกระด้างกระเดื่องกับรัฐบาลกลาง ซึ่งทำให้เจ้าทางเหนือหลายคนหนีไปสวามิภักดิ์กับฝรั่งเศส เป็นเหตุให้อิทธิพลของฝรั่งเศสในมณฑลพายัพเพิ่มพูนมากขึ้น แต่เบื้องหลังการก่อจลาจลของเงี้ยว ไม่ปรากฏว่าฝรั่งเศสจะเข้ากับพวกนี้ เพราะเกรงว่าจะควบคุมไว้ไม่ได้เนื่องจากกำลังของฝรั่งเศสในมณฑลพายัพมีน้อย³

เมื่อพิจารณาถึงเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เพื่อรักษาอำนาจการปกครองของไทยในมณฑลพายัพและสะกดอิทธิพลของอังกฤษและฝรั่งเศส รัฐบาลจึงตกลงสร้างทางรถไฟสายเหนือ เพื่อให้การติดต่อสื่อสาร การขนส่งกำลังทหารสะดวกรวดเร็วขึ้น อีกทั้งสร้างความรู้สึกให้ประชาชนในมณฑลพายัพใกล้ชิดเป็นอันหนึ่งอันเดียวกับส่วนกลาง ไม่แยกเป็นดินแดนที่อยู่ห่างไกลออกไป

¹ก.จ.ช., ร.5 ผ. 35/3, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง พระยาสุรียานุวัตร," สำเนา, 17 มีนาคม ร.ศ. 121.

²เจ้านครแพร่ (น้อย เทพพิริยวงศ์) ภายหลังจากการปราบจลาจลของพวกเงี้ยวแล้ว ได้หนีไปอยู่ที่หลวงพระบาง อาศัยร่มธงฝรั่งเศสเนื่องจากเกรงพระราชอาญาที่จะได้รับจากศาลพิเศษชำระความเรื่องเงี้ยวก่อความไม่สงบ เพราะมีผู้ให้การชดเชยค่าพิงถึงเจ้านครแพร่.

³ก.จ.ช., ร.5 ผ. 35/3, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง พระยาสุรียานุวัตร," สำเนา, 17 มีนาคม ร.ศ. 121.

การดำเนินงานสร้างทางรถไฟสายเหนือ

ตามแนวทางรถไฟสายเหนือที่ทางบັນซาร์ค ๆ ได้สำรวจไว้ตั้งแต่สมัยแรกเริ่มกิจการรถไฟนั้น กรมรถไฟพิจารณาว่าเป็นระยะทางไกลที่สิ้นเปลืองเงินค่าก่อสร้างมาก เจ้ากรมรถไฟคนที่สองคือนายแกรทส์ จึงได้ขึ้นไปตรวจภูมิประเทศข้างฝ่ายเหนือและได้ทำแผนที่กำหนดเส้นทางใหม่ถึง 4 แนวทาง ซึ่งหลังจากเปรียบเทียบแนวทางทั้งหมดแล้ว เจ้ากรมรถไฟได้แนะนำให้เลือกแนวที่ 4 คือ จากลพบุรีไปนครสวรรค์ และจากนครสวรรค์ผ่านพิษณุโลก อุตรดิตถ์ แล้วตัดไปนครลำปาง นครลำพูน ถึงนครเชียงใหม่ โดยกะงบประมาณทั้งหมดที่จะใช้ประมาณ 35,800,000 บาท¹

ถึงแม้ว่านายแกรทส์จะเป็นผู้วางโครงการสร้างทางรถไฟสายเหนือ แต่เขาก็มิได้เป็นผู้อำนวยการสร้างทาง เนื่องจากได้กราบถวายบังคมลาออกจากราชการใน พ.ศ. 2447 (ค.ศ. 1904) แมว่าเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ คือ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรฯ จะทรงพยายามหน่วงเหนี่ยวไว้ให้รับราชการต่อในระยะหัวเดียวหัวค้อนนี้ เนื่องจากการสร้างทางรถไฟสายเหนือเป็นภาระที่ยิ่งใหญ่และยากลำบากมาก ต้องอาศัยผู้รู้งานและมีความสามารถสูง แต่นายแกรทส์ก็หายอมอยู่ไม่² ทั้งนี้สันนิษฐานว่า คงเป็นเพราะไม่สามารถทนต่อสภาพอากาศเมืองร้อนที่เป็นผลให้สุขภาพทรุดโทรม

อย่างไรก็ดี แม่นายแกรทส์จะลาออกจากราชการก็หาทำให้อิทธิพลเยอรมันในกรมรถไฟลดน้อยลงไม่ เพราะเจ้ากรมรถไฟคนต่อมา คือ นายลูย์ ไวเลอร์ (Louis Weiler) ข้าราชการชั้นสูงชาวเยอรมันในกรมรถไฟ จึงเป็นอันว่าชาวเยอรมันได้สืบอำนาจในฐานะเจ้ากรมรถไฟมาถึง 3 สมัย ทำให้อิทธิพลของเยอรมันในการควบคุมกิจการรถไฟไทยแผ่ขยายและลงรากลึกยิ่งขึ้น ดังนั้นจึงไม่เป็นปัญหาอันใดเลยที่กรมรถไฟจะเลือกใช้รางขนาด

¹ก.จ.ช., ร.5 ยธ. 5.9/13, "เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรฯ ๆ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 91/6053, 21 สิงหาคม ร.ศ. 121.

²เพ็งอ่าง.

1.435 เมตรในการสร้างทางสายเหนือ เพราะเป็นการดำเนินนโยบายใช้รางขนาดกว้าง ตามหลักการที่นายเมทเกะเจ้ากรรมรถไฟชาวเยอรมันคนแรกได้วางไว้ว่า รางขนาดกว้าง เท่านั้นจึงจะเหมาะสำหรับการสร้างทางรถไฟของประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางสายเหนือซึ่งจะมีความสำคัญยิ่งในอนาคต ในกรณีนี้อาจเชื่อมติดต่อกับทางรถไฟของประเทศจีน

การสร้างทางรถไฟสายเหนือนั้นดำเนินการโดยกรรมรถไฟ ซึ่งเจ้ากรรม ฯ และวิศวกรส่วนใหญ่เป็นชาวเยอรมัน การบริหารงานและการควบคุมกิจการต่าง ๆ จึงอยู่ในมือคนเยอรมัน และจะเป็นสาเหตุของความอิจฉาและหัวนเกรงในอิทธิพลของเยอรมนีในเวลาต่อมา อันเป็นปัญหาที่เกิดจากประเทศมหาอำนาจตะวันตกที่เข้ามามีผลประโยชน์ในประเทศไทย และประเทศทางตะวันออกอีกประเทศหนึ่ง คือ ญี่ปุ่น เป็นเหตุให้เกิดการแก่งแย่งแข่งขันในเรื่องผลประโยชน์ ดังนี้

การประมุขสิ่งของในการสร้างทางรถไฟสายเหนือ

การประมุขสิ่งของเพื่อสร้างทางรถไฟสายเหนือ นั้น มีประเทศที่เข้าร่วมแข่งขันกันคือ อังกฤษ ฝรั่งเศส สหรัฐอเมริกา เยอรมนี เบลเยียม และญี่ปุ่น การประมุขสิ่งของนี้ได้ทำกันหลายครั้งด้วยกัน แต่ครั้งใดก็เกิดปัญหาขัดแย้งอันนำมาซึ่งการประทุงทางวิธีการทูตในที่สุด

โดยปกติแล้ว การที่ประเทศในยุโรปและสหรัฐอเมริกาเข้ามามีแข่งขันการประมุขสิ่งของก็เพื่อหวังประโยชน์ทางด้านการค้า และเสริมฐานะเศรษฐกิจของตนในประเทศไทยให้เข้มแข็ง แต่ประเทศที่มีแนวโน้มมุ่งประโยชน์ทางการเมืองมากกว่าการค้าคือ ญี่ปุ่น ดังนั้นจึงจะขอล่าวถึงบทบาทญี่ปุ่นแยกประเด็นออกดังนี้

ความพยายามของญี่ปุ่นในการเข้ามามีบทบาทในกิจการรถไฟไทย

แม้ว่าในระยะแรก ๆ ของการสร้างทางรถไฟไทย ญี่ปุ่นจะไม่ได้เข้ามาเกี่ยวข้องมาก แต่ก็ได้แสดงความสนใจในรูปบทความที่แสดงความคิดเห็นในเรื่องกิจการรถไฟไทย โดยชี้ให้เห็นว่า ไทยสร้างทางรถไฟเพื่อผลทางการเมืองมากกว่าผลทางเศรษฐกิจ และกล่าววิจารณ์คำหาญรัฐบาลไทยว่าไม่สมควรสร้างทางรถไฟขนาดกว้าง โดย

ควรสร้างเป็นทางขนาด 1 เมตร ซึ่งเหมาะแก่ฐานะเศรษฐกิจและภาวะการณ์ภายในประเทศ¹
 ต่อมาญี่ปุ่นเริ่มแสดงความต้องการเข้ามามีบทบาทรวมในกิจการสร้างทางรถไฟ
 เมื่อรัฐบาลไทยตกลงที่จะสร้างทางรถไฟสายเหนือใน พ.ศ. 2445 (ค.ศ. 1902) นาย
 มันจิโร อินากากิ (Manjiro Inagaki) อัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทย ได้เข้าเฝ้า
 กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑ ขอโอกาสให้ญี่ปุ่นได้เข้าประมูลสิ่งของที่จะใช้สร้างทางรถไฟแข่งขัน
 กับประเทศทางตะวันตก แม้ว่าจะไม่ได้เป็นผู้รับส่งก็ยังเป็นการวางให้ทางเยอรมันจำเป็น
 ต้องยื่นราคาประมูลต่ำลง ซึ่งดีกว่าที่จะไม่มีใครแย่งประมูลเลย กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑ ทรง
 พิจารณาการวางเหล็กของญี่ปุ่นเทียบเคียงกับราคาของเยอรมันซึ่งขึ้นชื่อว่ามีคุณภาพดีและ
 ราคาต่ำในกระบวนประเทศทางยุโรปแล้ว ก็ทรงเห็นว่าควรรับพิจารณาสินค้าฝ่ายญี่ปุ่น แต่
 อุปสรรคสำคัญคือ การจะหาเรือบรรทุกของที่ข้ามสันคอนไดจะสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมากกว่าที่
 จะบรรทุกเรือใหญ่ ๆ มาลำเลียงถ่ายลำที่เกาะสีชัง แต่เรือลำเลียงในกรุงเทพฯ นั้น
 เป็นของชาวเยอรมันแทบทั้งหมด ฝ่ายไทยจึงวิตกว่าถ้าญี่ปุ่นบรรทุกของมาถึง ฝ่ายเรือ
 ลำเลียงเยอรมันจะแกล้งรวมหัวกันโก่งราคา ญี่ปุ่นจะไปหาเรือลำเลียงที่อื่นไม่ได้ก็จะประสบ
 ความล้มเหลว ฝ่ายอัครราชทูตญี่ปุ่นจึงขอให้ไทยคิดหาทางช่วยเหลือให้ญี่ปุ่นได้ส่งของโดย
 สะดวก²

การที่รัฐบาลไทยเกรงการกีดกันญี่ปุ่นนี้มีมูลความตามพระราชดำริของพระบาท
 สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวที่ว่า

... การอันนี้ถ้าหากว่าจะมีชาติใดว่าราคาต่ำใดกว่าเยอรมันก็
 คงเป็นชาติญี่ปุ่นเองชาติเดียวเท่านั้น แต่नाจะเปนของใญ่

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขบ. 5.1/34, หนังสือพิมพ์ญี่ปุ่นลงข่าวเรื่องรถไฟในกรุงสยาม,

"Translation from the Japanese Official Gazette of August 7, 1901."

² ก.จ.ช., ร.5 ขบ. 5.1/38, เรื่องญี่ปุ่นขอยื่นประมูลส่งเครื่องเหล็กรถไฟ,

"กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว,"

ที่ 451/10866, 19 ธันวาคม ร.ศ. 121.

ที่จะเกิดความกังวลใจ ไม่แต่เพราะพนักงานรถไฟเป็นชาวเยอรมัน ฝรั่งเศสก็อยู่ข้างจะรวมกันเป็นค่ายกันใหญ่มากในทางแยงก็ช่วย แต่ขอที่จะปฏิเสธไม่รับใหญ่กว่าประมุขนั้นก็ทำไม่ได้โดยตัวเอง คงต้องรับไหวประมุข...¹

แม้ว่าญี่ปุ่นจะพยายามเข้ามามีบทบาทในด้านการประมุขสินค้า แต่ก็ไม่อาจแข่งขันกับเยอรมนีซึ่งมีปัจจัยสนับสนุนหลายอย่าง ดังนั้นการได้รับส่งสิ่งของจึงมักตกอยู่ในมือของเยอรมนี ทำให้ประเทศมหาอำนาจที่เป็นคู่แข่งชั้นของเยอรมนีคืออังกฤษและฝรั่งเศสเกิดความไม่พอใจและกล่าวโจมตีว่า รัฐบาลเยอรมันสนับสนุนให้เจ้าพนักงานชาวเยอรมันในกรมรถไฟไทยคบคิดกันจัดการให้บริษัทเยอรมันได้เป็นผู้รับส่งสิ่งของทุกครั้ง ทั้งนี้เพราะชาวเยอรมันมีอำนาจเต็มที่ในกรมรถไฟ จึงใช้วิธีลบล้างในการเปิดของประมุขแบบลับ ๆ ปรากฏการรู้เห็นของบุคคลภายนอก หนังสือพิมพ์ในอังกฤษและฝรั่งเศสได้โจมตีในเรื่องนี้มาก โดยมีบุคคลที่เคยมีส่วนเกี่ยวข้องกับการสร้างทางรถไฟในไทย เช่น นายแคมป์เบลล์ และนายโรซิง ได้รวมเขียนบทความโจมตีด้วย²

นอกจากนี้ บรรดาทูตต่างประเทศ เช่น อังกฤษ สหรัฐอเมริกา ฝรั่งเศส และเบลเยียม ยังได้ยื่นประท้วงเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการหลายครั้ง โดยกล่าวหาว่ารัฐบาลไทยทำผิดธรรมเนียมการประมุขสิ่งของ เพราะทำการจับเป็นความลับและรัฐบาลถูกคบคิดในการซื้อสิ่งของด้วยอุบายต่าง ๆ³ และโดยการนำของทูตอเมริกันซึ่งร่วมกับทูตอังกฤษและทูตเบลเยียมได้ดำเนินการแทรกแซงกิจการภายในของกรมรถไฟ โดยขอให้ฝ่ายไทยตั้ง

¹ ปีกเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง เจ้าฟ้ากรมขุนนคริศา ฯ," สำเนา, 20 ธันวาคม ร.ศ. 121.

² ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.1/41, หนังสือพิมพ์ลงข่าวเรื่องประมุขเครื่องรถไฟ, "พระยาศรีสุทโธภา กราบพูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ," สำเนา, 5 มิถุนายน ร.ศ. 122.

³ ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.9/18, "กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ กราบพูล เจ้าฟ้ากรมขุนนคริศา ฯ," สำเนา, ที่ 52/11439, 20 มกราคม ร.ศ. 122.

วิศวกรที่ไม่ใช่ชาวเยอรมันเป็นกรรมการร่วมกับเจ้ากรรมรถไฟในการตัดสินผลการประมูลราคาสิ่งของ ถ้ารัฐบาลไทยปฏิเสธคำขอนี้และยังยืนยันกรานที่จะตั้งคณะกรรมการตัดสินการประมูลที่เป็นชาวเยอรมันล้วน เขาจะเสนอเรื่องให้รัฐบาลสหรัฐอเมริกาพิจารณาทันที¹ แต่เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการในขณะนั้นคือพระยาสุโขมนัยวินิตเห็นว่า ถ้ายอมรับข้อเสนอของทูตทั้ง 3 แล้ว ต่อไปจะมีชาติอื่น ๆ ถือเป็นแบบอย่าง ในที่สุดการสร้างทางรถไฟซึ่งเป็นการภายในบ้านเมืองก็จะกลายเป็นอยู่ในความปกครองของชาติต่าง ๆ² ดังนั้นฝ่ายไทยจึงปฏิเสธคำร้องดังกล่าว แต่ก็กำหนดให้ชาติต่าง ๆ ในยุโรป, สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่นมีโอกาสมเสมอหน้ากันในการประมูลสิ่งของ³

อย่างไรก็ดี ความยุ่งยากอันเกิดจากความไม่พอใจของประเทศอื่น ๆ ต่อวิถีปฏิบัติของกรรมรถไฟในเรื่องการประมูลสิ่งของก็ได้คลายลง ประเทศที่มีบทบาทการประหว่งเด่นที่สุดคือ ญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกา

ในการประมูลส่งเครื่องรถไฟนั้น กระทรวงโยธาธิการไม่ยอมรับการแข่งขันของญี่ปุ่น เนื่องจากญี่ปุ่นก็ต้องซื้อเครื่องรถไฟจากยุโรปและอเมริกามาใช้เช่นกัน การที่จะให้ญี่ปุ่นได้รับส่งของก็เท่ากับให้ญี่ปุ่นค้ำกำไรอีกต่อหนึ่ง แทนที่จะเสียเงินให้แก่ประเทศผู้ผลิตเพียงคนเดียว⁴ แต่รัฐบาลญี่ปุ่นก็ได้ประหว่งผ่านกระทรวงการต่างประเทศไทย โดยนาย กุมาซามูโร ตานาเบ (Kumasaburo Tanabe) อุปทูตญี่ปุ่น ได้ยื่นประหว่งขอให้รัฐบาลไทย

¹ วิกิตำกัน, "Hamilton King to Westengard," Copy, July 24, 1906.

² วิกิตำกัน, "พระยาสุโขมนัยวินิต กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 41/2059, 30 กรกฎาคม ร.ศ. 125.

³ เพิ่งอ้าง.

⁴ ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.9/12, "พระยาสุริยานุวัตร กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 3/214, 12 เมษายน ร.ศ. 125.

ปฏิบัติต่อประเทศญี่ปุ่นเสมอเหมือนกับประเทศในยุโรปและอเมริกา โดยขอให้รับการประมูลของชาวญี่ปุ่น¹

การที่รัฐบาลญี่ปุ่นมุ่งความสนใจที่จะแข่งขันกับประเทศตะวันตกนั้น กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑ ทรงเห็นว่า เกิดจากที่รัฐบาลนั้นจะให้ถือเสมอเหมือนประเทศเหล่านั้นว่า ญี่ปุ่นสามารถผลิตเครื่องรถไฟขึ้นได้แล้วและมีคุณภาพดีเทียบเท่ากับสิ่งของจากยุโรปและอเมริกา² แต่ถึงกระนั้น กระทรวงโยธาธิการก็พิจารณาว่าถ้าไทยยอมรับซื้อสิ่งของจากญี่ปุ่น ก็เท่ากับซื้อความชำนาญในการผลิตสิ่งของจากญี่ปุ่น ซึ่งย่อมจะดีกว่าของที่จะได้รับโดยตรงจากยุโรปเป็นแน่³ แต่เพื่อตัดปัญหาที่ยังยากอันเกิดจากการประท้วงอย่างไม่หยุดหย่อนของญี่ปุ่น และเพื่อรักษาไมตรีระหว่างประเทศ ในที่สุดฝ่ายไทยจึงต้องยินยอมให้ญี่ปุ่นมีโอกาสแข่งขันเสมอหน้ากับประเทศทางตะวันตก⁴ แต่ไม่ปรากฏหลักฐานในประวัติศาสตร์การสร้างทางรถไฟในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวว่า ญี่ปุ่นได้เป็นผู้รับส่งสิ่งของเครื่องใช้ในการสร้างทางรถไฟแต่อย่างใด

สหรัฐอเมริกา

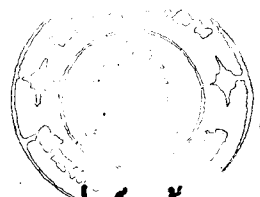
ในบรรดาประเทศทางตะวันตกที่สนใจต่อผลประโยชน์และความยุติธรรมในการเรียกประมูลสิ่งของ สหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่มีบทบาทมากที่สุดประเทศหนึ่ง โดยเฉพาะการสร้างทางรถไฟสายเหนือ นั้น นายแฮมิลตัน คิง (Hamilton King) อัครราชทูตอเมริกัน

¹ ปีกเดียวกัน, "กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑ กราบพูล กรมหมื่นปราจิณกิติบดี [ราชเลขาบุการ] , ที่ 208/4704, 18 สิงหาคม ร.ศ. 125.

² ปีกเดียวกัน, "กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑ ถึง พระยาสุพรรณนิวัติน," สำเนา, ที่ 18/3854, 24 กรกฎาคม ร.ศ. 125.

³ ดูเชิงอรรถที่ 4 หน้า 224.

⁴ ปีกเดียวกัน, "กรมหมื่นสมมติ ๑ กราบพูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑," สำเนา, ที่ 13/102, 19 สิงหาคม ร.ศ. 125.



ได้พิสูจน์ว่าการสร้างสะพานเหล็กข้ามแม่น้ำน่านที่บ้านคารานั้น นายไวเลอว์ เจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมัน ได้ดำเนินการโดยมิชอบ ช่วยเหลือบริษัทเยอรมันให้ได้รับผลประโยชน์แก่ประเทศเดียว และกีดกันบริษัทจากประเทศอื่น ๆ โดยปิดไว้เป็นความลับ แต่บรรดาทูตจากประเทศต่าง ๆ ได้โทรเลขติดต่อไปยังประเทศของตน สอบสวนจนทราบความจริงแจ่มแจ้งจึงได้ร่วมมือกันประท้วงรัฐบาลไทย เมื่อรัฐบาลทราบความจริงทำให้ขาดความเชื่อใจในความเที่ยงธรรมของนายไวเลอว์เป็นครั้งแรก¹ นายเจนส์ ไอเวอ์สตัน เวสเตนการ์ด (Jens Iverson Westengard)² ผู้ชายที่ปรึกษาทั่วไปของรัฐบาลไทย จึงได้สอบสวนความจริงจากนายไวเลอว์ ซึ่งเจ้ากรมรถไฟก็ยอมรับตามตรงว่า "...ตัวเขาเป็นข้าราชการไทยเป็นเมืองต้น รองแต่นั้นเขาเป็นเยอรมัน..."³ จึงทำให้บุคคลสำคัญฝ่ายไทยหลายคนเห็นใจประเทศอื่น ๆ และวิตกว่าเป็นการยากที่จะป้องกันความไม่พอใจไม่ไห้แผ่ขยายไปในหมู่พวกทูตกรมหลวงดำรง ฯ ได้ทรงย้ำว่า วิธีการมุ่งกีดกันบริษัทของประเทศอื่นที่กรมรถไฟปฏิบัตินั้นเป็นสิ่งมิชอบ เช่น การกำหนดแบบรถจักรให้เป็นแบบรถเยอรมัน โดยเฉพาะบริษัทฝรั่งเศส นั้นถูกขัดขวางมาก จนทูตฝรั่งเศสได้พูดคุยกับเจ้ากรมรถไฟและยังเคยกราบทูลกรมหลวงนครสวรรค์ที่ว่า ถ้าทางฝรั่งเศสไม่มีโอกาสได้รับประมูลเลย ทูตฝรั่งเศส "...จะบอกออกไปยังเมืองฝรั่งเศสว่า ท่อไปอย่าให้ทางฝรั่งเศสส่งใบประมูลเข้ามาเลย เพราะไม่มีท่าทางที่จะได้รับประมูล..."⁴ ซึ่งฝ่ายไทยได้สังเกตว่าทูตฝรั่งเศสไม่พอใจมากในกรณีประมูลราคา

¹ ปีกเดียวกัน, "กรมหลวงเทเวศวงศ์ ฯ ถึง พระยาสุมนนวิวินิต," ที่ 18/3854, 24 กรกฎาคม ร.ศ. 125.

² ต่อมาได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็นพระยาภิรมย์ภักดี ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว.

³ ก.จ.ช., ขช. 5.9/14, "บันทึกเรื่องประมูลของสร้างรถไฟ ของกรมหลวงดำรงราชานุภาพ," 14 มกราคม ร.ศ. 127.

⁴ เพิ่งอ้าง.

สิ่งของ และในเวลานั้นห่างจากฝรั่งเศสไม่เคยได้รับส่งของเลย

ความจริงแล้ว เรื่องประมูลของสร้างทางรถไฟนี้รัฐบาลไทยให้ความสำคัญตกเป็นบรรทัดฐานมาแต่แรกว่า จะดำเนินโดยทางซื้อขาย กล่าวคือ จะเลือกซื้อเอาตามความพอใจให้ใครก็ได้และราคาถูกเป็นหลัก ไม่เอาความสัมพันธ์ทางการเมืองกับนานาประเทศเข้ามาเกี่ยวข้อง ดังนั้นการที่พูดจากบางประเทศพยายามเข้ามามีบทบาทแทรกแซงในเรื่องนี้จึงทำให้ผู้บริหารของไทยไม่พอใจ กรมหลวงดำรงฯ ทรงแสดงความประหลาดพระทัยที่มีการปล่อยให้พูดเข้ามาเกี่ยวข้องร้องขอให้ประเทศของตนได้รับส่งสิ่งของ แต่นายเวสเทินการ์ดได้กราบทูลว่า การที่รัฐบาลไทยประสงค์จะจัดการเรื่องประมูลให้เป็นไปในทางซื้อขายเป็นหลัก และไม่ยากให้พูดเข้ามาเกี่ยวข้องนั้น พวกทูตทราบและพอใจอยู่ด้วยกัน การประมูลแต่ก่อน ๆ มาแม้เยอรมนีจะได้รับส่งสิ่งของมากกว่าชาติอื่น ๆ และพวกทูตจะบนอยู่บ้าง แต่ก็ยังไม่มีการยื่นมือเข้ามาว่ากล่าวหรือประท้วงแต่ประการใด มาเมื่อเหตุขึ้นครั้งแรกเมื่อนายคิง อัครราชทูตอเมริกัน จับโกทนายไวเลอร์ได้ในกรณีสร้างสะพานเหล็กข้ามแม่น้ำน่านที่บ้านคารา ซึ่งเวลานั้นพระยาสุริยานุวัตร (เกิด บุญนาค) เป็นเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ นายคิงได้ถามความจากนายเวสเทินการ์ดถึงชาวที่ว่า การสร้างสะพานบ้านคารารัฐบาลไทยจะไม่เรียกประมูลนั้นจริงเท็จประการใด ซึ่งเมื่อนายเวสเทินการ์ดไปสอบถามเจ้ากระทรวงโยธาธิการก็ทราบความจากพระยาสุริยานุวัตรว่า นายไวเลอร์ได้บอกผู้บังคับบัญชาว่า การที่จะสร้างสะพานนั้น วิศวกรในกรุงเทพฯ ไม่มีผู้ใดมีความรู้พอจะคิดแบบสะพานสำคัญถึงขั้นนี้ได้ ต้องให้วิศวกรในยุโรปคิดแบบ แต่ทางที่รับทำสะพานในยุโรปจะรวมกลุ่มกันเข้าเป็นบริษัทเดียวกันเสียโดยมาก จึงไม่มีการแข่งขันกันเองและไม่มีการคิดแบบสะพานมาให้ใครได้รับเหมาทำ นายไวเลอร์อ้างว่าได้สืบสวนดูมีแต่ทางเยอรมัน 3 แห่งรับจะทำแบบสะพาน แต่ถึงกระนั้นก็ต้องสัญญาแก่ทางทั้ง 3 ว่า ถ้าทางใดไม่ได้รับทำรัฐบาลไทยจะยอมคิดค่าทำแบบให้เป็นค่าช่วยการ เพราะถ้าทำเช่นนี้จึงจะหาแบบสะพานได้ ด้วยเหตุความซัดซังของเช่นนี้ กรมรถไฟจึงไม่คิดจะเรียกประมูล ซึ่งเมื่อนายเวสเทินการ์ดนำความไปแจ้งแก่นายคิงและทูตคนอื่น ๆ ที่มาถามเรื่องนี้ในเวลาต่อมา พวกทูตจึงพากันโทรเลขออกไปยังประเทศของตนกลับได้ความว่า มีทางเป็นอันมากที่รับจะเข้ามาว่าประมูลทำสะพาน และจะไม่คิดเงินค่าแบบด้วยถึงจะไม่ได้รับเหมาก็ตาม ดังนั้นการที่เจ้ากรมรถไฟเป็นเรื่องขึ้นว่าหาบริษัทชาติอื่น ๆ

มาว่าประมูลไม่ได้จึงต้องว่าจ้างเฉพาะห้างที่จะรับทำ จึงเป็นการช่วยเหลือบริษัทของชาว
เยอรมันด้วยกันจนน่าเกลียด เมื่อความแตกขึ้นกรมรถไฟจึงต้องเรียกประมูลในที่สุด ซึ่งได้
ทำกันในเวลาที่พระยาสุมนนย์วินิต (ปั้น สุขุม) ได้เป็นเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ และ
ห่างจากอังกฤษเป็นผู้ชนะการประมูล จากเหตุการณ์ครั้งนี้เองทำให้พวกทูตจากประเทศอื่น ๆ
นอกจากทูตเยอรมันเกิดความระแวงและไม่พอใจวิธีเรียกประมูลสิ่งของของกรมรถไฟ
ในเวลาต่อมา ซึ่งกรมหลวงดำรงฯ ทรงตั้งข้อสงสัยแก่ที่ว่า การว่าประมูลสิ่งของเพื่อใช้ใน
กิจการรถไฟแต่ก่อนมีห้างจากหลาย ๆ ประเทศเข้าแข่งขันประมูลราคา แต่ต่อมาชาติ
อื่น ๆ ได้ลดน้อยถอยตัวลงเรื่อย ๆ คงเหลือแต่ห้างจากเยอรมนี รัฐบาลจึงน่าจะปรับปรุงวิธีการ
ตัดสินการประมูลราคา ซึ่งถ้าจะทำให้เรียบร้อยก็เป็นการไม่ยาก โดยอาศัยหลักที่ความ
วินิจัยและความตกลงอยู่กับเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ ให้คนทั้งหลายเห็นว่า เสนาบดี
เป็นผู้ตัดสินและพิจารณาเองดังเช่นที่พระยาสุมนนย์วินิตได้กระทำเมื่อครั้งเป็นเสนาบดี
กระทรวงนั้น พวกทูตก็จะมีใครกล่าวนินทาหรือยื่นประท้วง ซึ่งก่อนหรือหลังสมัยพระยา
สุมนนย์วินิต เจ้ากระทรวงโยธาธิการกลับมอบอำนาจให้เจ้ากรมรถไฟเป็นผู้พิจารณา อัน
เป็นเหตุให้พวกทูตซึ่งรังเกียจความไม่เที่ยงธรรมของนายไวเลอร์มีเหตุที่จะอ้างเพื่อแทรกแซง
การแข่งขันประมูลราคาได้ จนบางครั้งเกิดการประท้วงหรือโต้แย้งกันกับรัฐบาลไทย¹

จากเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่กล่าวมานี้ นอกจากจะชี้ให้เห็นชัดถึงอิทธิพลของชาว
เยอรมันในกรมรถไฟซึ่งยังให้เกิดคุณและโทษแก่กิจการรถไฟของไทยแล้ว ยังแสดงถึงระเบียบ
ปฏิบัติราชการของไทยซึ่งย่อหย่อนไปตามวาระของผู้บริหาร โดยหาหลักเกณฑ์แน่นอนไม่พบ
ทุกสิ่งขึ้นอยู่กับตัวบุคคลหาใช่ขึ้นกับหลักการ เมื่อเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการเข้มแข็งก็
สามารถบริหารงานให้เรียบร้อยดูว่างไปได้ แต่เมื่อปล่อยให้อำนาจพิจารณาหรือตัดสินใจ
ตกอยู่กับชาวต่างชาติจะด้วยเหตุผลประการใดก็ดี ย่อมเป็นสาเหตุความยุ่งยาก ซึ่งนอกจากจะ

¹รายละเอียดเรื่องการว่าประมูลสิ่งของสร้างทางรถไฟในกรณีนี้ปรากฏในบันทึก
เรื่องประมูลของสร้างรถไฟ ของกรมหลวงดำรงราชานุภาพ [ก.จ.ช., ขช. 5.9/14,
14 มกราคม ร.ศ. 127] .

ทำให้รัฐบาลสูญเสียผลประโยชน์ที่น่าจะสงวนไว้ได้แล้ว ยังเป็นการเพิ่มความตึงเครียดทางการทูตในขณะนั้นอีกด้วย

อย่างไรก็ตาม ในบางครั้งการกระทำของทูตต่างประเทศก็เป็นการก้าวก้าวอำนาจบริหารของกรมรถไฟและมีเจตนาที่จะควบคุมกิจการรถไฟของไทย ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดคือกรณีที่นายสตริงเจอร์ ไวซ์ (Stringer Wise) รองกงสุลอังกฤษแสดงความไม่ไว้วางใจการเปิดของประมูลเครื่องเหล็กรถไฟโดยขอเข้ากำกับควบคุมด้วยตนเอง¹ ซึ่งกรมหลวงเทวะวงศ์ฯ ทรงยินยอมโดยให้ถือว่าเป็นราษฎรคนหนึ่งซึ่งมาดูการเปิดของประมูลเท่านั้น ไม่มีสิทธิพิเศษ แต่ถึงกระนั้นก็ทำให้ฝ่ายไทยไม่สู้จะพอใจ เพราะเกรงผู้แทนทางการทูตของประเทศอื่น ๆ จะตามอย่างและพยายามบีบบังคับไทย พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีพระราชปรารภถึงการที่กงสุลอังกฤษพยายามเข้าแทรกแซง เพราะ "...ความริษยากันในระหว่างเยอรมันกับอังกฤษในเรื่องรถไฟแรงเกินแก่เสียแล้ว ถ้าจะชักชวนห้ามปราม ก็น่าที่จะมีความรำคาญมากไป..."²

แต่กรณีที่สร้างความรำคาญใจให้แก่รัฐบาลไทยอย่างมาก คือ ในการเรียกประมูลเครื่องเหล็กเพื่อทำหลังคาสถานีรถไฟนครราชสีมา ทางกระทรวงโยธาธิการไม่ได้เรียกประมูลเพราะสิ่งของที่ต้องการมีปริมาณน้อย ไม่คุ้มค่าต่อการเรียกประมูลซึ่งจะต้องเสียเวลานาน จึงสั่งซื้อจากประเทศเยอรมนีโดยตรง เมื่อนาย จี. คอร์เนล ตาร์เลอร์ (G. Cornell Tarler) อัครราชทูตอเมริกันประจำไทย ทราบเข้าก็ไม่พอใจมาก ได้ประท้วงเป็นการใหญ่โตโดยกล่าวหาว่ารัฐบาลไทยปฏิบัติการณ์ไม่เที่ยงธรรม นึกต่อพันกรณี

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.9/14, "เจ้าฟ้ากรมขุนนริศราฯ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 23/2821, 9 มิถุนายน ร.ศ. 122.

² ปีกเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง เจ้าฟ้ากรมขุนนริศราฯ," สำเนา, ที่ 14/540, 10 มิถุนายน ร.ศ. 122.

ในหนังสือสัญญาพัชไมตรี¹ การประท้วงครั้งนี้ อัครรัฐทูตอเมริกันได้ชักชวนให้ทูตจากประเทศอื่น ๆ รวมประท้วงอย่างเป็นทางการด้วย แต่ไม่ได้รับความเห็นชอบจากทูตนานาประเทศ เนื่องจากถูกพิจารณาว่าเป็นการกระทำที่เกินกว่าเหตุ²

ขอล่าวหาของนายคาร์เลอร์ที่ว่า รัฐบาลไทยมีพฤติการณ์ลำเอียง ทำให้ฝ่ายไทยไม่พอใจมาก รัฐบาลจึงตกลงทำบันทึกเป็นจดหมายเหตุตอบอัครรัฐทูตอเมริกัน ให้ปรากฏ³ ถึงสิทธิอันชอบธรรมของรัฐบาลที่ย่อมมีอำนาจเสมอเหมือนอย่างบุคคลในการที่จะเลือกซื้อของจากประเทศใด ๆ ก็ตาม⁴ เพราะในความเป็นจริงแล้ว สินค้ารถไฟจากอเมริกามีราคาแพงมากกว่าของประเทศยุโรปมาก เพราะต้องรวมค่าขนส่งจากระยะทางไกล ทั้งขนาดและคุณภาพก็ไม่ตรงกับที่กรมรถไฟต้องการ โดยกำหนดให้กรมรถไฟรับสิ่งของตามแต่บริษัทผู้ผลิตจะจัดส่งให้⁵ ซึ่งผิดกับบริษัทในยุโรปที่พร้อมจะคิดแปลงแก้ไขแบบอย่างสิ่งของตามความต้องการของกรมรถไฟ และในความเป็นจริงบริษัทจากสหรัฐอเมริกาไม่สนใจที่จะส่งประมูล

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขบ. 5.1/61, "Tarler to Prince Devawongse," Copy, No. 161/1877, June 2, 1910.

² ปีกเดียวกัน, "พระยาเสถียรฐาปนกิจย์ ถึง พระยาพิพัฒน์โกษา," สำเนา, ที่ 1/445, 12 พฤษภาคม ร.ศ. 129.

³ ปีกเดียวกัน, "กรมหลวงเทเวระวงศ์ ฯ กราบทูล กรมขุนสมมติ ฯ," ที่ 160/4206, 19 สิงหาคม ร.ศ. 129.

⁴ ปีกเดียวกัน, "กรมหลวงเทเวระวงศ์ ฯ กราบทูล กรมหลวงดำรง ฯ," สำเนา, ที่ 98/3627, 1 สิงหาคม ร.ศ. 129.

⁵ ปีกเดียวกัน, "กรมหลวงนเรศวร ฯ กราบทูล กรมหลวงเทเวระวงศ์ ฯ," สำเนา, ที่ 4/1508, 10 สิงหาคม ร.ศ. 129.

กับประเทศอื่น ๆ เนื่องจากค่าใช้จ่ายและความลำบากไม่คุ้มกำไร¹

ความวุ่นวายที่เกิดขึ้นนี้ ทำให้พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวไม่ทรงพอพระทัยอย่างยิ่ง เพราะทรงพิจารณาว่า อัครรัฐทูตอเมริกันทำเกินกว่าเหตุ ดังพระราชหัตถเลขาที่มีถึงกรมหลวงเทวะวงศ์ ๑ กล่าวถึงการกระทำของนายคาร์ลเลอร์ว่า "...มีช่องที่จะกระทบพื้นให้ตั้งตั้งได้สักที ก็กระทบอยู่อย่างนั้น อย่างเดียวกับที่ยวบเมื่อจับเมื่อมีช่องพอจะจับ..."²

อิทธิพลของเยอรมนีในการสร้างทางรถไฟสายเหนือ และนโยบายของกระทรวงโยธาธิการในการคอนำนาจชาวเยอรมันในกิจการรถไฟไทย

ชาวเยอรมันได้เข้ามามีบทบาทและสืบอิทธิพลในกรมรถไฟตั้งแต่สมัยเริ่มกิจการคมนาคมแขนงนี้ เมื่อรัฐบาลให้กรมรถไฟดำเนินการสร้างทางรถไฟสายเหนือ ชาวเยอรมันจึงผูกขาดกิจการรถไฟสายนี้แทบทั้งหมด แม้ตั้งแต่การสำรวจภูมิประเทศ การเตรียมงานขั้นต้น และการก่อสร้างเป็นระยะ ๆ วัสดุส่วนใหญ่ได้รับการสั่งซื้อจากประเทศเยอรมนี วิศวกรเยอรมันดำรงตำแหน่งสำคัญ ๆ และกอนำนาจในกรมรถไฟแทบทั้งหมด ทำให้เกิดความไม่พอใจและการระแวกกันในระหว่างประเทศมหาอำนาจตะวันตกด้วยกัน ทั้งทำให้รัฐบาลไทยมีความหนักใจอย่างยิ่งต่ออิทธิพลของชาวเยอรมันในกรมรถไฟซึ่งนับวันจะเพิ่มมากขึ้น เพราะราชการในกรมรถไฟนั้น เจ้ากรม ๑ รักษาหน้าตัวอย่างกวัดขี้เมี้ยนคง เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการไม่สามารถหาข้อบกพร่องเพื่อแทรกแซงได้³ การที่เจ้ากรมรถไฟคุม

¹ ปีกเดียวกัน, "บันทึกถึงพระยาเสถียรธรรมาธิบดี เรื่อง หนังสือลงวันที่ 3 มิถุนายน ที่ได้รับจากสถานทูตอเมริกัน," สำเนา, 14 มิถุนายน ร.ศ. 129.

² ปีกเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑," สำเนา, ที่ 38/844, 22 สิงหาคม ร.ศ. 129.

³ ก.จ.ช., ร.5 ขช. 1/32, "เรื่องความคิดพระยาสุริยาจัตราธิการกระทรวงโยธาธิการ (7 พฤศจิกายน ร.ศ. 124 - 8 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 124),"

อำนาจเด็ดขาดนี้ พระยาสุริยานุวัตร เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการซึ่งเพิ่งเข้ารับตำแหน่ง
 ในเวลานั้น ได้สังเกตเห็นว่า "... โปสเตอร์ของชาวเยอรมันในกรมนี้ได้เคยเพียรเกี่ยวกันคนไทย
 มาจนไม่เห็นว่าเมื่อใดเลยจึงจะมีข้าราชการไทยเป็นเจ้าของกรมนี้ไฉน..."¹ ข้อสังเกต
 นี้ทำให้พระยาสุริยานุวัตรสอบสวนความจริงกับนายไวเลอร์ ซึ่งเจ้ากรมรถไฟคนที่สามก็ยอมรับ
 ว่า ชาวเยอรมันในกรมรถไฟประพฤติการไม่ชอบธรรมต่อคนไทย หวังผูกขาดอำนาจบริหาร
 โดยไม่ยอมฝึกสอนคนไทยให้มีความรู้ในค่านิจการรถไฟเพื่อรับช่วงงานต่อ ในเวลานั้นมี
 คนไทยเพียงสองคนเท่านั้นที่รับราชการในกรมรถไฟ คือ พระรำไพพงษ์บริพัตร ซึ่งสำเร็จ
 การศึกษาด้านวิศวกรรมรถไฟจากเยอรมนี และพระภาจรมประจักษ์ ข้าราชการไทยทั้งสอง
 ก็ถูกเจ้ากรมรถไฟคนก่อน ๆ (คือนายเบตทะ และนายแกรทส์) กีดกันให้มีตำแหน่งเป็นเพียง
 ผู้ช่วยวิศวกรภาค ชื่อเสียงล้มลงในราชการ เงินเดือนก็ไม่ได้ขึ้นเลยตั้ง 10 ปี นายไวเลอร์
 รู้สึกถึงความไม่ยุติธรรมของเจ้ากรมรถไฟคนก่อน ๆ และในสมัยนายแกรทส์เป็นเจ้ากรม
 รถไฟ เขาจึงได้เป็นผู้ขอขึ้นเงินเดือนให้พระรำไพพงษ์บริพัตร 25 บาท²

ไม่เพียงแต่ที่ชาวเยอรมันจะมุ่งกีดกันข้าราชการไทยเท่านั้น เพราะปรากฏว่าคน
 ชาตินี้ในกรมรถไฟก็ถูกกีดกัน แต่พระยาสุริยานุวัตรได้ทำความตกลงกับนายไวเลอร์ว่า
 ความไม่พอใจอยู่ที่การปฏิบัติต่อข้าราชการไทยอย่างไม่เป็นธรรม แต่ข้าราชการชาตินี้ใน
 กรมรถไฟนั้นพวกเยอรมันจะมุ่งกีดกันอย่างไร ท่านจะสงบทำที่ดูอยู่ แต่ทั้งนี้ นายไวเลอร์
 ต้องคิดหาทางส่งเสริมคนไทยในกรมรถไฟ เจ้ากรมรถไฟคนที่สามจึงตกลงร่างคำแนะนำ
 สำหรับการจัดการฝึกนักเรียนไทยเพื่องานค่านิจการรถไฟ โดยมีเป้าหมายว่าพัน 10 ปีขึ้นไป
 แล้วรัฐบาลไทยจะไม่ต้องจ้างวิศวกรต่างประเทศอีก โดยนักเรียนไทยที่สำเร็จการศึกษา
 ค่านิจการรถไฟจะเข้ามาทำการแทนมากขึ้น จนกว่าจะกันคนต่างชาติออกไปจนหมดสิ้น³

1, 2 เดิงอั้ง.

3 ก.จ.ช., ร.5 ยช. 1/32, "พระยาสุริยานุวัตร กราบบังคมทูล พระบาท
 สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," 7 พฤศจิกายน ร.ศ. 124.

ความจริงความคิดเรื่องจะเอาคนไทยเข้ามาแทนที่ชาวตะวันตกในกรมรถไฟนี้ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวก็ทรงมีพระราชดำริมาก่อนแล้ว แต่อุปสรรคสำคัญอยู่ที่คนไทยไม่มีความรู้ และขาดการเตรียมคน ถ้าให้คนไทยดำเนินการแทนข้าราชการชาวต่างประเทศขณะนั้น พระองค์ก็ทรงเกรงว่า งานรถไฟซึ่งทุ่มเทงบประมาณลงไปเป็นจำนวนมากจะต้องล้มเหลวหรือชะงักงันในที่สุด¹

ในขณะที่คนไทยยังไม่สามารถเข้าแทนที่คนเยอรมันได้ พระยาสุริยานุวัตรจึงดำริที่จะให้ชาวอังกฤษคอนอานาจชาวเยอรมันในกรมรถไฟไปพลาถาง ๆ ก่อน โดยตั้งให้นายเฮนรี กิตตินส์ (Henry Gittins) วิศวกรชาวอังกฤษซึ่งรับราชการในกรมรถไฟมาเป็นเวลาหลายปี ให้ดำรงตำแหน่งเลขานุการของกระทรวงโยธาธิการ มีหน้าที่เป็นที่ปรึกษาและผู้ตรวจการของกระทรวงโยธาธิการ โดยมีอำนาจคลุมไปถึงกรมรถไฟและกรมไปรษณีย์โทรเลขด้วย อย่างไรก็ตาม การที่นายกิตตินส์ได้รับตำแหน่งสูงเช่นนี้ ฝ่ายไทยมีนโยบายแน่ชัดว่าจะให้เป็นเพียงการคอนอานาจชาวเยอรมันเป็นการภายในเท่านั้น เพื่อป้องกันการฉวยโอกาสของอังกฤษที่จะเข้ายุ่งเกี่ยว ในขณะที่คนอังกฤษได้รับตำแหน่งสูงเสมอคนเยอรมัน พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงกล่าวถึงวิธีการควบคุมนายกิตตินส์ว่า

...แต่จะต้องระวังต้องไม่ให้มีอำนาจบังคับได้โดย ใต้แต่ออก ความเห็นอย่างหนึ่ง ต้องอย่าให้รับแขกแลติดต่อพบปะอย่าง กุ่มทาท่า ซึ่งจะแทนเป็นตำแหน่งสำคัญเกินไป จนแยงกันอย่าง หนึ่ง ต้องรู้ว่าคนอังกฤษอยากแยงการรถไฟสำหรับชาติเขา

...²

¹ ปีกเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง พระยาสุริยานุวัตร," สำเนา, ที่ 44/1138, 14 พฤศจิกายน ร.ศ. 124.

² ก.จ.ช., ร.5 ขธ. 5.1/50, เรื่องคึกจักราชการกรมรถไฟ, "พระบาท สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง พระยาสุริยานุวัตร," สำเนา, ที่ 74/1755, 24 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 124.

แม้ว่านโยบายของไทยจะพยายามยับยั้งการแผ่ขยายอำนาจของเยอรมนีในกรม
รถไฟ แต่เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีกรรณการที่อังกฤษแล้ว ไทยยินดีให้เยอรมนีเป็นผู้ควบคุม
การรถไฟของไทยมากกว่า นโยบายเช่นนี้เห็นได้ชัดจากรายงานการประชุมของเสนาบดีสภา
เรื่องการจัดระบบข้าราชการในกรมรถไฟ ซึ่งบ่งไว้วา

... แลกรมรถไฟนี้ จะคงให้เป็นกรมเยอรมันไปกว่าคนไทยจะ
ทำการใดก็...

... ถ้ารัฐบาลตั้งใจว่าจะให้เป็นกรมเยอรมันเสมอไปแล้ว ก็
ไม่ควรให้มีคนชาติอื่นเข้ามาแซกแซง เพราะถึงคนชาติเยอรมัน
จะมีอำนาจในกรมรถไฟเพียงใด ก็ยังดีกว่าคนอังกฤษ แลถ้า
ให้อังกฤษเขาแซกใดแล้ว ต่อไปจะคักไม่ไหว... [ขีดเส้น
ใต้โดยผู้เขียน] ¹

นอกจากนี้ พระยาสุมนัวินิต ผู้รักษาการแทนในตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงโยธา-
ธิการ ยังได้เสนอวิธีการคัดรอนอำนาจของข้าราชการชาติอื่น ๆ ในกรมรถไฟไม่ให้เลื่อน
ตำแหน่งสูงขึ้นจนถึงขั้นเจ้ากรมรถไฟ โดยมีวิธีการ คือ ถ้ารัฐบาลต้องการให้คนเยอรมัน
ควบคุมกิจการในกรมรถไฟจนกว่าคนไทยจะทำการใดก็ เพื่อหลีกเลี่ยงข้อยุ่งยากต่าง ๆ
ก็ไม่สมควรปลูกฝังคนชาติอื่น โดยคัดรอนเสียแต่ต้นมือไม่ให้มีตำแหน่งสูงเกินไป²

ความเห็นนี้ ได้รับการอภิปรายจากที่ประชุมเสนาบดีถึงวิธีการที่จะนำมาใช้ เช่น
จัดการโยกย้ายวิศวกรอังกฤษและอิตาเลียนก่อนที่จะให้มีตำแหน่งสูงจนถึงขั้นเจ้ากรมรถไฟ
แต่วิธีนี้อาจแก้ปัญหาไม่ไ้ตลอด ที่ประชุมจึงคิดหาวิธีสงวนอำนาจในการแต่งตั้งเจ้ากรมรถไฟ
ให้เป็นสิทธิของรัฐบาลที่จะตั้งผู้ใดก็ได้ ดังที่พระยาสุมนัวินิตได้กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระ
พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวว่า อาจเอาคนเยอรมันมาจากนอก ให้เป็นเจ้ากรมรถไฟ โดย

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขธ. 5.1/45, เรื่องตรวจรถไฟ, "รายงานเสนาบดีสภา
ลงวันที่ 22 สิงหาคม ร.ศ. 125,"

² ปีกเดียวกัน, "พระยาสุมนัวินิต กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอม-
เกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 46/2472, 22 สิงหาคม ร.ศ. 125.

ไม่จำเป็นต้องรับราชการในกรมรถไฟมาก่อน¹ อย่างไรก็ตาม วิธีที่ฝ่ายไทยตกลงยึดถือปฏิบัติ คือ การโยกย้ายข้าราชการชาติอื่นโดยเฉพาะอย่างยิ่งชาวอังกฤษ ก่อนที่จะได้เลื่อนตำแหน่งบริหารในกรมรถไฟสูงขึ้นจนเป็นที่น่าวิตก

การที่รัฐบาลมีนโยบายชัดเจนว่าจะให้ชาวเยอรมันควบคุมกิจการรถไฟไทยจนกว่าจะหาคนไทยเข้าแทนที่ได้ ประกอบกับการให้กรมรถไฟซึ่งมีเจ้ากรรม ๑ และวิศวกรชาวเยอรมันเป็นผู้กำหนดการสร้างทางรถไฟสายเหนือ เป็นการเปิดโอกาสให้ชาวเยอรมันมีความชำนาญในภูมิประเทศทางเหนือของไทย ตลอดจนทราบถึงข้อดีและข้อเสียในการปกครองทางคมนาคมของประเทศ จึงอาจกล่าวได้ว่า ตลอดแนวเส้นทางรถไฟสายเหนืออยู่ในเขตอิทธิพลของชาวเยอรมันแทบทั้งหมด

แม้ว่ารัฐบาลไทยจะสนับสนุนชาวเยอรมันมากกว่าชาติอื่น ๆ แต่แผนการสร้างและฝึกหัดคนไทยเพื่อเข้ามาทำหน้าที่รักษาสถาปัตยกรรมของกรมรถไฟได้ริเริ่มขึ้นในปลายสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 เพราะการปล่อยให้ชาวเยอรมันมีอำนาจเด็ดขาดในกรมรถไฟจนแม้กระทั่งการรับเงินและจ่ายเงินก็อยู่ในอำนาจเจ้ากรรมรถไฟ² ทำให้เกิดข้อโต้แย้งกันเสมอตั้งแต่สมัยนายเบทเกะเป็นเจ้ากรรมรถไฟ โดยทางกระทรวงพระคลังมหาสมบัติซึ่งมีที่ปรึกษาเป็นชาวอังกฤษ ชื่อ นายซี. ริเวต คาร์แนค (C. Rivett Carnac) ได้ทำรายงานการใช้จ่ายเงินอย่างฟุ่มเฟือยของกรมรถไฟ ถึงกับเสนอให้มีการตั้งกรรมการรถไฟเพื่อควบคุมการเงิน แต่แผนงานนี้ก็ประสบอุปสรรค ไม่อาจสำเร็จได้ การใช้จ่ายเงินของกรมรถไฟจึงเป็นการตีปรากจากการรู้เห็นของเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการไม่ว่าสมัยใด และเป็นสาเหตุขัดแย้งกันระหว่างกระทรวงพระคลังมหาสมบัติและกรมรถไฟเสมอ³

¹ เพิ่งอ้าง.

² ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.1/50, "พระยาสุรียานุวัตร กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 96/4764, 23 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 124.

³ ข้อโต้แย้งดังกล่าวนี้ปรากฏในแฟ้ม ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.1/22, เรื่องตั้งกรรมการตรวจรถไฟ [3 พฤษภาคม ร.ศ. 118 - 18 สิงหาคม ร.ศ. 118] ."

ซึ่งทำให้เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการในปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 เช่น พระยาสุรียานุวัตร และพระยาสุมนัยวินิต คิดหาฐูทางและเตรียมการโอนอำนาจในกรมรถไฟให้อยู่ในมือคนไทย¹

ความยากลำบากในการสร้างทางรถไฟสายเหนือ

การสร้างทางรถไฟสายเหนือมีความยากลำบากยิ่งกว่าทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ แนวทางรถไฟได้เปลี่ยนแปลงหลายครั้งเพื่อผลทางเศรษฐกิจ แต่ประเด็นสำคัญที่ทำให้เส้นทางรถไฟสายเหนือเปลี่ยนแนวทาง เพราะรัฐบาลไทยเห็นเกรงการฉวยประโยชน์และการแทรกแซงของฝ่ายอังกฤษ ดังจะเห็นได้จากพระราชกระแสของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ว่า

ส่วนที่เขาคิดถามเรานั้น เราจะต่อทางเมืองมอดแมนเข้ามาเมืองตาก ซึ่งแต่เดิมรถไฟสายเหนือของเราคิดจะไปทางเมืองตาก แต่เพราะเหตุนี้ไคยายขึ้นมาข้างตัวนี้ออกอุคคจากเมืองพิไชยไปสุวรรณโลกแดนครลำปาง ทางสายนี้ถ้าอังกฤษไคคขอ แบลวอังกฤษสูบลือคเมืองเหนือเราหมุกสินคาขางเมืองเหนือเห็นจะไม่ลงมาบางกอก ส่วนสินคาทางที่จะเขามากคงมาทางเมืองมอดแมน เปนคัตทางสินคาซึ่งจะลงมาบางกอกไคเปนแน เพราะระยะทางไกลกว่า ถ้าอังกฤษไคทำแล้ว เปนอันไคประโยชน์แท้จริงขางฝ่ายเขา...²

นอกจากจะประสบความยากลำบากในค่านภูมิประเทศแล้ว รัฐบาลยังประสบภาวะขาดแคลนเงินทุน ทำให้การสร้างทางชะงักไประยะหนึ่งในปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ

¹ก.จ.ช., ร.5 ยธ. 1/36, "ความคิดพระยาสุมนัยวินิตกระทรวงโยธา [2 กันยายน ร.ศ. 125] ."

²ก.จ.ช., ร.5 ฝ. 35/2, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึงพระยาสุรียานุวัตร," สำเนา, ที่ 1, 29, 7 เมษายน ร.ศ. 122.

จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว แต่นโยบายหลักของรัฐบาลยังคงจุดหมายเดิมคือให้ปลายทางสิ้นสุดที่ นครเชียงใหม่ อย่างไรก็ตาม ก่อนที่การสร้างทางรถไฟสายนี้จะสำเร็จ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จสวรรคตเสียก่อนในวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2453 (ค.ศ. 1910) แยกกรมรถไฟได้ดำเนินการสร้างทางรถไฟสายนี้ต่อไปในรัชสมัยพระบาท สมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งการสร้างทางในระยะดังกล่าวนี้ จะขอเข้าไปกล่าวใน บทที่ว่าด้วยการสร้างทางรถไฟในสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 แห่งกรุง รัตนโกสินทร์



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กรณีพิพาทไทย - ฝรั่งเศส ร.ศ. 112 และโครงการสร้างทางรถไฟสาย
อินโดจีนของฝรั่งเศส

ก่อนหน้าที่จะเกิดวิกฤติการณ์ใน ร.ศ. 112 นั้น ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับ
ฝรั่งเศสอยู่ในภาวะตึงเครียด เพราะฝรั่งเศสได้ดำเนินการคุกคามอธิปไตยเหนือดินแดน
ไทยหลายครั้ง อีกทั้งได้ยึดเอาแคว้นสิบสองจุไทยไปเป็นของฝรั่งเศสใน พ.ศ. 2431
(ค.ศ. 1888)¹ ซึ่งไทยไม่มีกำลังพอที่จะต่อต้านข้าศึก

ตั้งแต่ พ.ศ. 2431 เป็นต้นมา ความสัมพันธ์ระหว่างไทยและฝรั่งเศสเสื่อมโทรม
ลง เพราะการขัดแย้งในปัญหาดินแดนฝั่งซ้ายแม่น้ำโขงทวีความรุนแรงขึ้น จนเกิดการกระทบ
กระทั่งระหว่างกองกำลังและผู้คนของทั้งสองฝ่าย และนำไปสู่วิกฤติการณ์ ร.ศ. 112 (พ.ศ.
2436 หรือ ค.ศ. 1893) และทำให้ไทยต้องลงนามในสัญญาสงบศึกร่วมกับฝรั่งเศสเมื่อวันที่ 3
ตุลาคม พ.ศ. 2436 เป็นสัญญา 10 ข้อ มีสาระสำคัญดังนี้

1. รัฐบาลไทยยอมสละกรรมสิทธิ์ทั้งสิ้นเหนือดินแดนฝั่งซ้ายแม่น้ำโขง และบรรดา
เกาะทั้งหลายในแม่น้ำนั้น
2. รัฐบาลไทยจะไม่สร้างค่ายหรือสถานที่สำหรับการทหารในเขตเมืองพระตะบอง
และเสียมราฐ และบนฝั่งขวาแม่น้ำโขงในระยะรัศมี 25 กิโลเมตร
3. ภายในเขตที่ระบุไว้ในข้อ 3 นั้น กำลังตำรวจจะมีได้เท่าที่จำเป็นโดยใช้
เจ้าพนักงานในท้องถิ่น ๆ
4. รัฐบาลไทยต้องเปิดการเจรจากับรัฐบาลฝรั่งเศสด้วยเรื่องระเบียบการศุลกากร
และการค้าขายภายในเขตที่ได้ระบุไว้ในข้อ 3 ภายในกำหนด 6 เดือน

¹ วิต อู๋เย็น, "การเสียดินแดนของชนเชื้อชาติไทย," การเสียดินแดนของ
ชนเชื้อชาติไทยและรายงานการปราบเงี้ยว, (นครหลวง: รัชการพิมพ์, 2515),
หน้า 50.

5. รัฐบาลฝรั่งเศสสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะตั้งกงสุล ณ ที่ใด ๆ ก็ได้เท่าที่เห็นว่าเป็น
การจำเป็น¹

จากการรุกรานของฝรั่งเศสต่อประเทศไทยครั้งนี้ ทำให้อังกฤษซึ่งเป็นคู่แข่งสำคัญ
ของฝรั่งเศสในภูมิภาคนี้วันเกรงว่าฝรั่งเศสจะทำการขยายอำนาจจนถึงยึดเอาดินแดนไทย
ด้านฝั่งขวาแม่น้ำโขงทั้งหมด สัญญาระหว่างไทยกับฝรั่งเศสฉบับนี้อาจทำให้ฝรั่งเศสไม่ต้อง
การหยุดยั้งแต่เพียงเท่านั้น แต่จะถูกคามอธิปไตยของไทยต่อไป ซึ่งถ้าฝรั่งเศสบุกตีปลาน
มาเช่นนั้นเรื่อย ๆ ก็จะเป็นภัยต่อการค้าและความมั่นคงของอาณานิคมอังกฤษในภาคตะวันออก
ดังนั้นอังกฤษจึงได้เปิดการเจรจาแบ่งเขตอิทธิพลกับฝรั่งเศสในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
เพื่อหลีกเลี่ยงการปะทะกันเอง ในวันที่ 15 มกราคม พ.ศ. 2438 (ค.ศ. 1896) ทั้ง
สองฝ่ายได้ทำความตกลงกันเรื่องการค้าขายอิทธิพลทางอาณานิคมในทวีปแอฟริกา และใน
เอเชียบูรพา คือ ดินแดนเหนือประเทศไทยขึ้นไปจดประเทศจีน ซึ่งใน พ.ศ. 2436 (ค.ศ.
1893) ได้ตกลงให้เป็นเขตเป็นกลางไว้ก่อนนั้น บัดนี้ได้แบ่งกันโดยถือเอาเส้นร่องน้ำเดิน
เรือในลำแม่น้ำโขงเป็นเส้นเขตแดน และได้ทำสัญญาเกี่ยวกับประเทศไทย² มีความสำคัญ
ดังนี้

1. รัฐบาลฝรั่งเศสและรัฐบาลอังกฤษมีสัญญาว่า จะไม่ส่งกองทัพเข้ามาภายใน
ภูมิภาคระหว่างแม่น้ำโขงและภูเขาตะนาวศรี โดยไม่ได้รับความยินยอมของอีกฝ่ายหนึ่ง
2. ข้อตกลงดังกล่าวยอมไม่ขัดขวางต่อการกระทำใด ๆ ซึ่งทั้งสองฝ่ายจะโต้ตกลง
กัน และซึ่งเห็นว่าเป็นเพื่อรักษาเอกราชของประเทศไทยไว้³

¹อำมาตย์เอก พระยาราชเสนา (ศิริ เทพหัสดิน ณ อยุธยา) ผู้รวบรวม ประมวล
หนังสือสัญญาใหญ่และอนุสัญญาระหว่างกรุงสยามกับประเทศฝรั่งเศสกับคำอธิบายประกอบและ
หนังสือสัญญาโบราณครั้งรัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช, (กรุงเทพฯ : อมรรการพิมพ์,
2516), หน้า 37 - 40.

^{2, 3}กรมหมื่นนราธิปพงศ์ประพันธ์, ประวัติการทูตของไทย (ข้าราชการกระทรวง
การต่างประเทศพิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพหม่อมเจ้าคิลาภฤทธิ กฤดากร... วันที่ 13
กุมภาพันธ์ 2501) ม.ป.ท., ม.ป.ป., หน้า 47.

สัญญาฉบับนี้มหาอำนาจทั้งสองได้กระทำไปตามลำพัง โดยไทยมิได้มีส่วนเข้าร่วม ทั้งที่เป็นเจ้าของดินแดน เป็นการตกลงโดยพลการอาศัยอำนาจทางการเมืองที่เหนือกว่า ของอังกฤษและฝรั่งเศส แต่ประเทศไทยได้รับจากสัญญานี้ คือ ค่าประกันที่ทั้งสองฝ่ายจะ ยอมให้ไทยเป็นเอกราชต่อไปคราวเท่าที่ไม่ขัดต่อผลประโยชน์ของประเทศสัญญา

จากอนุสัญญาฉบับวันที่ 3 ตุลาคม พ.ศ. 2436 (ค.ศ. 1893) ที่ทำควบกับสัญญา สงบศึกโดยมีความข้อหนึ่งในอนุสัญญาระบุให้ฝรั่งเศสยึดเมืองจันทบุรีไว้เป็นประกันจนกว่าไทย จะปฏิบัติตามสัญญาเสร็จเรียบร้อย¹ แต่ปรากฏว่าแม่ไทยจะปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อเรียก ร้องของฝรั่งเศสทุกประการ ฝรั่งเศสก็ไม่ยอมถอนทหารออกจากจันทบุรี เหตุการณ์นี้สร้าง ความเจ็บช้ำให้แก่ไทยมาก แต่ก็ไม่มีการตั้งข้อต่อสู้กับฝรั่งเศส ระหว่างที่ยึดครองเมือง อยู่ นั้น ฝรั่งเศสก็พยายามแผ่อิทธิพลด้วยการขยายการจระเข้ เป็นคนในบังคับและผูกใจชาว เมืองให้นิยมรักใคร่

เจตนาของฝรั่งเศสที่ไม่ยอมถอนกำลังออกจากเมืองจันทบุรี เพราะต้องการครอบ ครอบอาณาเขตจากไทย การเจรจาเพื่อขอให้ฝรั่งเศสถอนตัวออกจากเมืองจันทบุรีนี้ เป็น เหตุการณ์ที่แสดงว่าฝรั่งเศสพยายามเข้ามาพัวพันกับกิจการรถไฟในสมัยพระบาทสมเด็จพระ เจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ซึ่งทั้งนี้จะกล่าวความย้อนไปถึงโครงการสร้างทางรถไฟอินโดจีน ของฝรั่งเศสก่อน

โครงการสร้างทางรถไฟสายอินโดจีนของฝรั่งเศส

ฝรั่งเศสปรารถนาที่จะสร้างทางรถไฟเชื่อมติดต่อกันระหว่างดินแดนต่าง ๆ ในอินโดจีน เพื่อประโยชน์ทางด้านการค้าที่จะนำไปสู่ประเทศของตน ข้าหลวงใหญ่ฝรั่งเศสที่ อินโดจีนได้เสนอโครงการต่อรัฐบาลที่ปารีสหลายครั้ง เส้นทางดังกล่าวจะเริ่มต้นที่ตอน เหนือของญวนผ่านเมืองสำคัญต่าง ๆ มาจนถึงไซงอน (Saigon) และมีสายกิ่งแยกออกมา

¹พระยาราชเสนา, อ้างแล้ว, หน้า 41 - 42.

ตั้งแต่เมืองเว้ (Hué) ตัดตรงไปลงแม่น้ำโขงที่เมืองสุวรรณเขต (Suvannakhet) หนังสือพิมพ์ฝรั่งเศสบางฉบับได้กล่าวว่า จากสุวรรณเขตฝรั่งเศสจะทำทางตัดคอคแม่น้ำโขงผ่านเข้ามาในประเทศไทยถึงเมืองหนองคายแล้วข้ามไปถึงเมืองหลวงพระบางอีก¹

โครงการสร้างทางรถไฟเชื่อมดินแดนในอินโดจีนนี้ ได้เข้ามาเกี่ยวพันกับการเจรจาทางการเมืองระหว่างไทยกับฝรั่งเศสในกรณีไทยขอให้ฝรั่งเศสถอนกำลังออกจากจังหวัดน่าน การเจรจาดังกล่าวกระทำกันระหว่าง พระยาสุรียานุวัตร (เกิด บุญนาค) อัครราชทูตพิเศษผู้มีอำนาจเต็มประจำกรุงปารีส และนายเตโอฟิล เดลคาสเซ (Théophile Delcassé) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของฝรั่งเศส ทั้งสองฝ่ายได้ทำความตกลงกันในสัญญาฉบับวันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ. 2445 (ค.ศ. 1902) โดยรัฐบาลไทยยอมสละแคว้นหลวงพระบาง จำปาศักดิ์ และเมืองมโนไพรให้แก่ฝรั่งเศส อีกทั้งยินยอมตามข้อเรียกร้องทางการทหาร การศาล และการคมนาคมในเขตลุ่มแม่น้ำโขง ที่ระบุถึงอภิลิทธิต่าง ๆ ที่ฝรั่งเศสจะได้รับ รวมทั้งข้อตกลงบางประการที่ไทยต้องปรึกษากับฝรั่งเศส ถ้ามีการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงกิจการเหล่านี้² ทั้งนี้ฝรั่งเศสจะตั้งเมืองจันทบุรีให้แก่ไทย

แม้ว่าตัวแทนของทั้งสองประเทศ คือ พระยาสุรียานุวัตร และนายเดลคาสเซจะได้ลงนามในสัญญาฉบับนี้แล้วก็ตาม แต่สัญญาฉบับวันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ. 2445 ก็ไม่อาจนำมาใช้ได้ เพราะยังมิได้รับสัตยาบันจากรัฐสภาของฝรั่งเศส ในขณะที่ทางรัฐบาลไทยเร่งรัดให้มีการให้สัตยาบันสัญญาโดยเร็วที่สุด ฝรั่งเศสกลับถ่วงหน่วงเหนี่ยวไว้ เนื่องจากกระทรวงอาณานิคมฝรั่งเศสได้ขัดขวางการดำเนินการใด ๆ ก็ตามของนายเดลคาสเซ ที่จะนำสัญญาเข้าสู่รัฐสภาก่อนที่จะทรงอำนาจจะมีให้รัฐบาลไทยยอมรับข้อเรียกร้องที่สำคัญซึ่งอันเกิดจากแผนการของนักการเมืองฝรั่งเศสที่นิยมลัทธิล่าอาณานิคม

¹ก.จ.ช., ร.5 ผ. 35/1, "พระยาสุรียานุวัตร กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ำ," สำเนา, ที่ 183, 25 พฤศจิกายน ร.ศ. 117.

²กองบรรณสาร, แซ่มสัญญาฝรั่งเศส เล่ม 9 ฐ 30 ตอน 16 ม้วน 10 "หนังสือโต้ตอบในเรื่อง ปรึกษาแก่สัญญาปี 112."

ก่อนที่จะกล่าวถึงข้อเรียกร้องที่ฝ่ายอาณานิคมนิยมเตรียมไว้สำหรับบีบบังคับรัฐบาลไทย จำเป็นต้องศึกษาถึงความเห็นของนักการเมือง หนังสือพิมพ์ และประชาชนชาวฝรั่งเศสในเรื่องการดำเนินนโยบายทางการเมืองและการทหารของฝรั่งเศสที่พึงปฏิบัติต่อประเทศไทย ซึ่งได้แตกแยกออกเป็น 2 ฝ่าย คือ

1. ความเห็นว่าควรประนีประนอมกับประเทศไทย โดยอนุโลมตามรัฐบาลไทย ในบางกรณีฝ่ายฝรั่งเศสไม่เสียผลประโยชน์มากเกินไป เพื่อรักษาสันติภาพ และความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ และหลีกเลี่ยงการกระทบกระทั่งกับอังกฤษ กลุ่มนี้มีนายเคลคาสเซ และหนังสือพิมพ์ตองส์ (Temps) เป็นผู้นำ

2. ความเห็นของพวกจักรวรรดินิยม ซึ่งมีจำนวนมากกว่าพวกแรกหลายเท่า เป็นพวกที่ไม่เห็นต้องการเห็นประเทศฝรั่งเศสเป็นมหาอำนาจอันดับ 1 ของโลก ที่มีอาณานิคมที่มั่นคงและกว้างใหญ่ไพศาลเป็นจักรวรรดิฝรั่งเศสในอีกโลกตะวันออก พวกนี้เรียกร้องให้หาผลประโยชน์และบีบบังคับเอาเปรียบรัฐบาลไทยให้มากที่สุด เพราะเห็นว่าไทยเป็นประเทศเล็ก ๆ ที่ฝรั่งเศสอาจเรียกร้องอะไรก็ได้ โดยไม่ต้องคำนึงถึงความรู้สึกของฝ่ายไทย กลุ่มนี้มีนายเอเตียน (Etienne) และนายเจ. อาโนโต (G. Hanotaux) เป็นหัวหน้า ได้รับการสนับสนุนจากหนังสือพิมพ์และประชาชนชาวฝรั่งเศสมาก

เมื่อพระยาสุริยานุวัตรและนายเคลคาสเซได้บรรลุถึงความตกลงและลงนามในสัญญา ฝ่ายอาณานิคมนิยมเห็นว่าสัญญาดังกล่าวยังให้ผลประโยชน์แก่ฝรั่งเศสน้อยเกินไป สมควรเรียกเงินทดแทนเงินทุนของฝรั่งเศสที่ได้ใช้จ่ายในระหว่างการยึดครองเมืองจันทบุรี รวมทั้งบีบบังคับเอาดินแดนหรืออภิสถิตีต่าง ๆ เพิ่มเติมจากไทยอีก¹ ฝ่ายอาณานิคมนิยมทั้งในอินโดจีนและในฝรั่งเศสจึงวางแผนชักชวนการให้สัตยาบันสัญญา โดยการขอสร้างทางรถไฟสายอินโดจีนผ่านเข้ามาในพระราชอาณาจักรไทย ทั้งนี้ข้าหลวงใหญ่อินโดจีนอ้างว่าแปลนเดิม

¹ กองบรรณสาร, หมวดสนธิสัญญา อนุสัญญา สยาม - ฝรั่งเศส ศักราช 2446 (1904) มวน 1, "M. de Montpezat's reply to the "Temps", La Liberté, Nov., 1902.

ที่ฝรั่งเศสจะไว้ว่าจะวางรางรถไฟตั้งแต่เมืองตังเกี๋ย (Tonkin) ลงไปตามแนวเมืองญวน ตลอดจนถึงเมืองเขมรนั้น เกิดอุปสรรคหลายจะต้องผ่านแนวภูเขาที่สลับซับซ้อน และแนวทาง ค้านชายทะเลที่ไม่มีผู้คนหนาแน่นเป็นการยากที่จะหากำไร รัฐบาลอินโดจีนจึงจะขอวางรางรถไฟเลียบเข้ามาในพระราชอาณาเขตข้างฝั่งขวาแม่น้ำโขง¹ โดยให้นายเดลคาสเซเป็น ผู้เจรจาตามพระยาสุริยานุวัตร โดยเสนอแนวทางดังต่อไปนี้

1. ตั้งต้นแต่เมืองตูราน (Tourane) ขึ้นไปถึงเมืองเว้ เมืองอายลาว (Ailao) ไปจนถึงริมแม่น้ำโขงฝ่ายซ้ายที่เมืองสุวรรณเขตและถ้ารัฐบาลไทยยอมอนุญาตก็จะข้ามแม่น้ำโขงมาข้างฝั่งขวา แยกตรงขึ้นไปทางเหนือถึงหนองคาย จากหนองคายข้ามกลับไปฝั่งซ้าย แม่น้ำโขงตรงเมืองเวียงจันทน์ (Vientiane) แล้วต่อไปจนถึงตังเกี๋ย

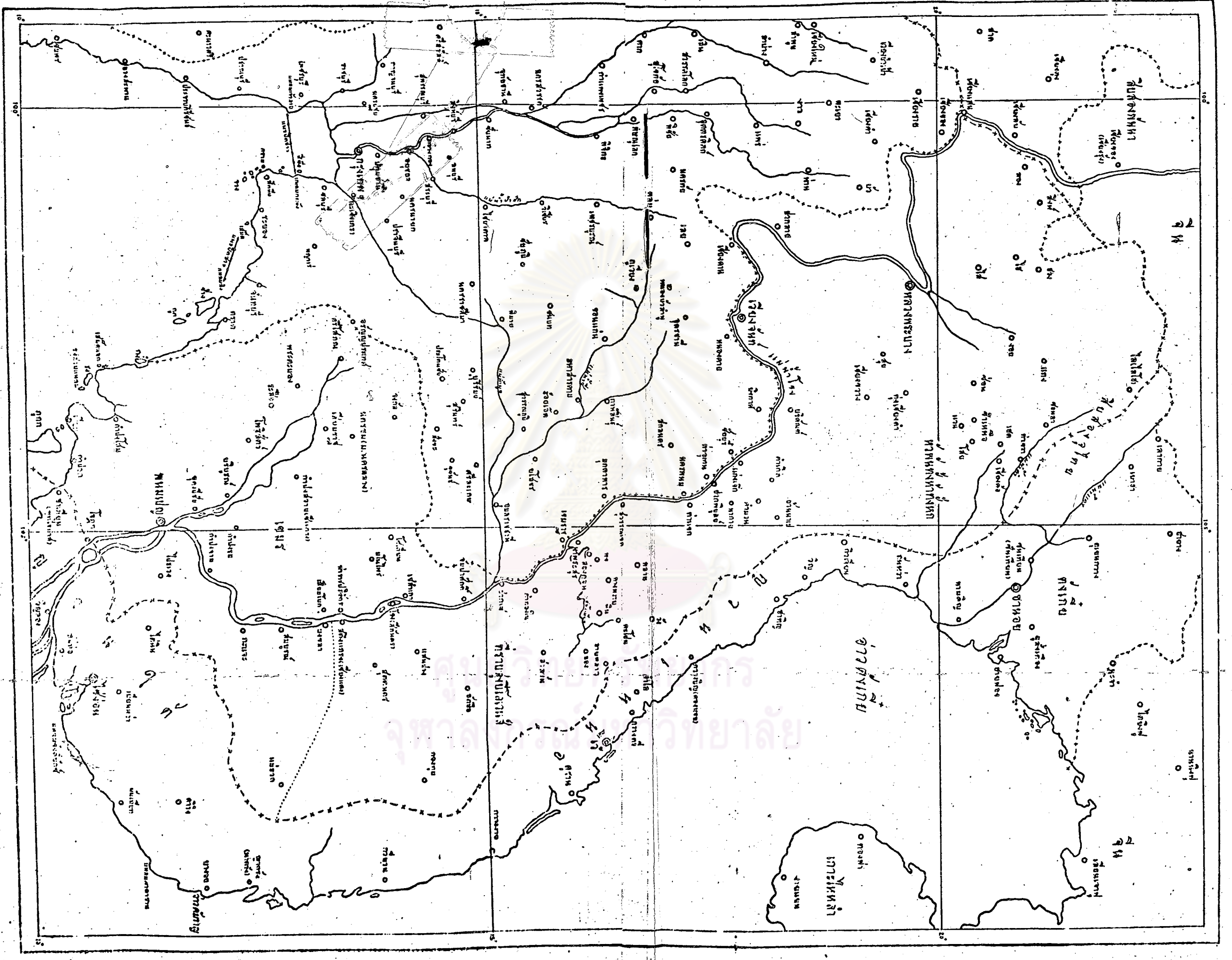
2. อีกแยกหนึ่งนั้น จะทำตรงทิศใต้ลงไปถึงเมืองอุบลราชธานี แล้วต่อจากอุบล- ราชธานีไปจนเข้าเขตแดนเขมร ถึงพนมเปญ ต่อไปจนถึงเมืองไซง่อน^{2,3}

การขอสร้างทางรถไฟของฝรั่งเศสครั้งนี้เป็นที่เข้าใจว่า นายอาร์ดูแอง (Hardouin) กงสุลฝรั่งเศสประจำประเทศไทยเป็นต้นคิดขอร้องให้นายปอล โบ (Paul Beau) ข้าหลวงใหญ่อินโดจีนโทรเลขถึงรัฐบาลฝรั่งเศสให้ขอสร้างทางรถไฟดังกล่าวก่อนที่จะมีการ ให้สัตยาบันสัญญา เพราะบุคคลทั้งสองเป็นกำลังสำคัญของพวกอาณานิคมนิยมที่มีเจตนาจะ ก่อตั้งแก๊งไทย โดยที่ฝรั่งเศสมีแนวทางได้ คือ ถ้ารัฐบาลไทยไม่ยอมให้ทำทางรถไฟ พวกนี้ จะกล่าวหาว่ารัฐบาลไทยไม่เห็นแก่ประโยชน์ ก็กักความเจริญของอินโดจีน อันจะเป็นข้ออ้าง ให้รัฐสภาเห็นจริงเห็นจังก้ายและรวมกำลังกันขัดขวางการให้สัตยาบันสัญญา แต่รัฐบาล

¹แฟ้มเดียวกัน, ม้วน 15 "Interview between H.E. Phya Suriya (Accompanied by Mr. Corragioni d' Orelli) and Mr. Delcassé at the Foreign Office on the 18 of Feb., 1903."

²ม้วนเดียวกัน, "พระยาสุริยานุวัตร กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์," ที่ 169, 21 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 121.

³ดูแผนที่หน้า 244 ประกอบด้วย.



ไทยยินยอมให้ฝรั่งเศสทำทางรถไฟเข้ามาในราชอาณาจักร ฝรั่งเศสก็จะถือโอกาสยึดเอาดินแดนไทยในส่วนนั้น เช่นเดียวกับรัสเซียซึ่งได้สร้างทางรถไฟผ่านเข้าไปในแมนจูเรียของจีน ก็ได้ยึดเอาดินแดนส่วนนั้นไปเป็นของตนเช่นกัน¹

¹ ภายหลังสงครามระหว่างประเทศจีนและประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเกิดขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2437 - 2438 (ค.ศ. 1894 - 1895) โดยที่ญี่ปุ่นเป็นฝ่ายได้รับชัยชนะ และเรียกร้องผลประโยชน์ตอบแทนเป็นค่าปฏิกรรมสงครามจากจีนในรูปของดินแดนและค่าปรับ ทำให้รัฐบาลรัสเซียเห็นเกรงว่าการขยายอำนาจของญี่ปุ่นจะกระทบกระเทือนต่อผลประโยชน์ของตนในประเทศจีน จึงตกลงทำสัญญาฉบับเป็นพันธมิตรกับรัฐบาลจีน โดยมีเป้าหมายเพื่อต่อต้านการรุกรานของญี่ปุ่นต่อประเทศจีน ด้วยข้อตกลงระหว่าง ลีฮุง - จาง (Li Hung - Chang) นักการทูตชั้นนำของจีนและเจ้าชายโอบานอฟ (Prince Lobanov) รัฐมนตรีว่าการต่างประเทศของรัสเซีย จีนยอมให้รัสเซียสร้างทางรถไฟสายทรานส์ - ซิบีเรีย (Trans - Siberian Railway) ผ่านดินแดนจีนจากเมืองชิตา (Chita) ไปสู่มองโกเลีย (Mongolia) แมนจูเรีย (Manchuria) จนถึงปลายทาง ณ เมืองทาวลาควอสตอค (Vladivostok) บนฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก สัญญาฉบับนี้เรียกว่า สนธิสัญญาลี - โอบานอฟ (Li - Lobanov Treaty) ซึ่งลงนามกันเมื่อวันที่ 3 มิถุนายน พ.ศ. 2439 (ค.ศ. 1896) ตามข้อตกลงดังกล่าว ทางรถไฟสายนี้จะดำเนินการโดยบริษัทรถไฟตะวันออกของจีน (The Chinese Eastern Railroad Corporation) ซึ่งทำที่ว่าเป็นบริษัทเอกชน แต่เบื้องหลังคือเป็นตัวแทนของรัฐบาลรัสเซีย บริษัทได้รับอภิสิทธิ์อย่างเต็มที่ในการครอบครองที่ดินและสินแร่สองข้างทางรถไฟ มีกองกำลังสำหรับคุ้มครองทางรถไฟ มีอำนาจบริหารเด็ดขาด รวมทั้งสิทธิอันไม่จำกัดในการเคลื่อนกองทัพของรัสเซียไปตามเส้นทางรถไฟ ด้วยข้อตกลงเช่นนี้รัสเซียก็สามารถสร้างเขตอิทธิพลของตนขึ้นทางเหนือของแมนจูเรียและมองโกเลียส่วนนอก ทางรถไฟสายนี้สร้างเสร็จใน พ.ศ. 2447 (ค.ศ. 1904) เรียกอีกชื่อหนึ่งว่าทางรถไฟภาคตะวันออกของจีน (Chinese Eastern Railway) รัสเซียได้อาศัยทางรถไฟสายนี้หาผลประโยชน์และแผ่อิทธิพลในแมนจูเรีย ซึ่งต่อมาทางรถไฟสายทรานส์ - ซิบีเรีย ได้กลายเป็นสาเหตุหนึ่งของสงคราม

ข้อเรียกร้องของฝรั่งเศสครั้งนี้ รัฐบาลไทยเห็นว่าเป็นการบีบบังคับไทยอย่างอหิวติ-
 ธรรม เพราะกว่าที่จะเจรจาตกลงทำสัญญานั้น รัฐบาลไทยต้องใช้ความพยายามและความ
 ออกด้นอย่างมากเนื่องจากฝรั่งเศสไม่ต้องการปลดปล่อยเมืองจันทบุรี และเตรียมยึดจันทบุรี
 ไปเป็นของตนโดยเด็ดขาด ต่อเมื่อรัฐบาลไทยยอมสละผลประโยชน์นานัปการจรรยาจรูความ
 ทกลงกับฝรั่งเศสถึงขั้นลงนามในสัญญาแล้ว ฝ่ายฝรั่งเศสจะให้รัฐบาลไทยยอมรับข้อเรียกร้อง
 ในเรื่องรถไฟเพิ่มเติมอีก อันเป็นสิ่งที่ฝ่ายไทยเหลือที่จะทนทานต่อการเอาเปรียบอย่างยิ่งใน
 ครั้งนี้ พระยาสุริยานุวัตรในฐานะตัวแทนของประเทศไทย ณ กรุงปารีส ไคกลาวคักคาน
 และปฏิเสธคำขอของฝรั่งเศสอย่างแข็งขัน ในระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ. 2445 (ค.ศ.
 1903) ถึงเดือนเมษายน พ.ศ. 2446 (ค.ศ. 1903) พระยาสุริยานุวัตรได้เปิดการเจรจ
 กับนายเคลาสเซหลายครั้ง ทั้งสองฝ่ายได้โต้แย้งกันอย่างรุนแรง โดยผู้แทนไทยพยายาม
 วิววนไม่ให้ฝรั่งเศสคำนึงถึงความยุติธรรม ในขณะที่ฝรั่งเศสยืนกรานที่จะให้ไทยยอมรับการ
 สร้างทางรถไฟข้ามแม่น้ำโขงเข้ามาในพระราชอาณาเขต แม้ว่าจะได้รับความลำบากและ
 ประสบการเขายะเยยจากนักการเมืองฝรั่งเศสที่นิยมลัทธิล่าอาณานิคมเพียงไรก็ตาม พระยา
 สุริยานุวัตรก็มีโดยอ้อมที่จะรักษาผลประโยชน์ของชาติ โดยได้ยืนยันความตั้งใจในเรื่องนี้ให้
 ปรากฏว่า

ระหว่างรัสเซียและญี่ปุ่นในปลาย พ.ศ. 2446 (ต้น ค.ศ. 1904) เพราะรัสเซียเข้าไปมี
 อำนาจในแมนจูเรียและประเทศเกาหลี ทำให้เกิดการขัดแย้งกับญี่ปุ่นซึ่งมีผลประโยชน์ใน
 ดินแดนทั้งสองเช่นกัน จนลุกลามถึงขั้นทำสงครามกัน และรัสเซียประสบความพ่ายแพ้ (ใน
 ขณะที่เกิดสงครามระหว่างประเทศทั้งสองนั้น เส้นทางรถไฟระหว่างเมืองวลาดีวอสตอคและ
 ทะเลสาบไบคาล (Lake Baikal) ยังคงเหลือแต่ส่วนที่อยู่ทางตอนใต้ของทะเลสาบเท่านั้น
 ที่ยังสร้างไม่เสร็จ) เป็นเหตุให้เส้นทางรถไฟสายนี้ถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ตามสัญญาปอร์สมัธ
 (Portsmouth Treaty) โดยญี่ปุ่นได้ส่วนทางตอนใต้จากเมืองชางชุน (Changchun) ไป
 ยังชายฝั่งทะเล และเปลี่ยนชื่อเส้นทางในส่วนนี้เป็นทางรถไฟแมนจูเรียใต้ (South Man-
 churia Railway) ซึ่งต่อมาได้กลายเป็นเครื่องมือในการขยายอิทธิพลของญี่ปุ่นจนครอบคลุม
 หัวแมนจูเรียใน พ.ศ. 2474 - 2475 (ค.ศ. 1931 - 1932).

... แต่ที่จะให้เคาเวอนแมนต์ไทยยอมยกให้เคาเวอนแมนต์
ฝรั่งเศสทำทางนั้นเองในพระราชอาณาเขตอยู่แล้ว ชาวพระพุทธ
เจ้าบอกใ้ในเวลานั้นนี้หารัฐบาลสยามจะไม่ยอมเป็นอันขาด
เพราะขึ้นชื่อว่าทางรถไฟของเคาเวอนแมนต์ทางประเทศแล้ว
ไทยจำจะต้องเข้าใจอยู่เสมอว่าถ้ายอมให้ขึ้นในพระราชอาณา
เขตแห่งใด ก็เสมือนกับยอมเสียแผ่นดินในเขตทางประเทศนั้น
ทุกอันอย่างสิ้น ๆ ว่าเราจะยอมให้รถไฟแมนจูเรีย (Man-
churia) ขึ้นในแผ่นดินไทยเป็นอันขาด ถ้าฝรั่งเศสคิดมุ่ง
หมายที่จะเบียดเบียนเอาพระราชอาณาเขตราชการทำทาง
รถไฟนี้แล้ว ต้องขอให้เข้าใจในทันทีว่าไทยจะไม่ยอมเป็น
แน่...¹

การที่รัฐบาลฝรั่งเศสเปลี่ยนท่าทีโดยไม่ยอมรับข้อตกลงในสัญญาที่ทั้งสองฝ่ายได้ลง
นามกันแล้ว เพราะประชาคติและหนังสือพิมพ์ฝรั่งเศสส่วนใหญ่สนับสนุนให้ยึดเอาประเทศไทย
เป็นอาณานิคมเสียทีเดียว รัฐบาลฝรั่งเศสถูกโจมตีอย่างมากในเรื่องสัญญาที่ไม่สนองตอบมติ
มหาชน ซึ่งรัฐบาลไทยก็ตระหนักถึงความกระหึ้นกระหือรือของพวกนิยมลัทธิอาณานิคม
จึงได้พยายามเร่งให้มีการให้สัตยาบันสัญญาเสียโดยเร็ว² เพราะยิ่งเนินนานออกไปฝ่ายไทย
ก็จะยิ่งเสียเปรียบมากขึ้น

เมื่อเห็นว่ารัฐบาลไทยไม่ยินยอมให้สร้างทางรถไฟเข้ามาในพระราชอาณาเขต
นายเคลาสเซได้เผยท่าทีว่าอาจจะมีการณ์ล้มเลิกสัญญาที่ทำนั้นเสีย พระยาสุริยานุวัตรได้
พยายามแก้ปัญหาเฉพาะหน้าโดยแจ้งให้รัฐบาลฝรั่งเศสทราบว่าฝ่ายไทยจำต้องทราบความ
ละเอียดเรื่องการทำทางรถไฟสายนี้ก่อนเพื่อพิจารณา เพราะการกัณฑ์ข้อเสนองของ
ฝรั่งเศสอาจกระทบถึงอธิปไตยของแผ่นดิน ไม่ควรจะเอามาควมเข้ากับ เรื่องหนังสือสัญญา

¹ แผ่นเดียวกัน, ม้วน 16, "พระยาสุริยานุวัตร กราบพูล กรมหลวงเทวะวงศ์,"
ที่ 179, 5 มีนาคม ร.ศ. 121.

² ม้วนเดียวกัน, "พระยาสุริยานุวัตร กราบพูล กรมหลวงเทวะวงศ์," ที่ 169,
21 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 121.

ในเวลานั้นรัฐบาลไทยมีความเสียใจมากที่เกิดเรื่องเช่นนี้ จึงขอผลัดเรื่องรถไฟเอาไว้ต่างหากเพื่อเจรจากันในวันข้างหน้า¹

อันที่จริง รัฐบาลฝรั่งเศสต้องการที่จะให้สัญญาที่ทำไว้กับรัฐบาลไทยได้รับการรับรองจากรัฐสภาโดยเร็วที่สุดเช่นกัน แต่เสียงส่วนใหญ่ในสภาเป็นพวกนิยมลัทธิอาอาณานิคม รัฐบาลไม่มีเสียงสนับสนุนมากพอ ทั้งเป็นที่รู้เห็นกันว่า เรื่องรถไฟนี้เป็นอุบายของนายโบริร่วมกับนายอาร์กูแอ็งที่คิดขึ้นเพื่อจะทำลายหนังสือสัญญา บุคคลที่ถูกบีบบังคับจากฝ่ายอาอาณานิคมนิยมมากที่สุด คือ นายเคลคาสเซซึ่งตกเป็นเป้าการโจมตีอย่างรุนแรง ประจวบก็เกิดการเปลี่ยนแปลงระเบียบวิธีการค้าการเมืองของฝรั่งเศสบางประการ โดยมีการจัดตั้งกรรมการสภาขึ้น เพื่อตรวจสอบการปฏิบัติงานของกระทรวงแต่ละแห่งของฝรั่งเศส คณะกรรมการสภาที่ตรวจการกระทรวงการต่างประเทศซึ่งมีหน้าที่ตรวจสอบกิจการที่นายเคลคาสเซได้กระทำลงไป ประกอบด้วยนายเอเตียนและพวกที่คัดค้านการดำเนินนโยบายของนายเคลคาสเซเกี่ยวกับประเทศไทยอย่างแข็งขัน โดยเฉพาะนายเอเตียนนั้นมีเจตนาแอบแฝงในการชักชวนการให้สัตยาบันสัญญาครั้งนี้ เพราะหวังที่จะได้เสียงสนับสนุนให้ดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีในวันข้างหน้า โดยอาศัยสัญญาฝรั่งเศส - ไทยเป็นเครื่องมือที่จะล้มรัฐบาลฝรั่งเศสในขณะนั้นซ้ำยังเตรียมการที่จะชักพอกนายเคลคาสเซอย่างหนัก ทำให้นายเคลคาสเซจำต้องโอนอ่อนตามความประสงค์ของพวกอาอาณานิคมนิยม เพื่อหลีกเลี่ยงความอับอายที่จะต้องเป็นรัฐมนตรีคนแรกที่ถูกไล่ออกตามระเบียบใหม่ทางการเมือง แต่การเอาใจกรรมการฝ่ายตรวจการต่างประเทศครั้งนี้กลับทำให้กำลังฝ่ายนายเคลคาสเซอ่อนลง และฝ่ายจักรวรรดินิยมกล้าแข็งขึ้นจนสามารถบีบให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของฝรั่งเศสดำเนินนโยบายผิดไปจากความตั้งใจเดิมของเขา²

¹ ม้วนเดียวกัน, "พระยาสุรียานุวัตร กราบพูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ำ,"

ที่ 179, 5 มีนาคม ร.ศ. 121.

² เพิ่งอ้าง.

อย่างไรก็ตาม พระยาสุริยานุวัตรก็ได้พากเพียรต่อสู้เพื่อให้รัฐบาลฝรั่งเศสนำเรื่อง
 สัญญาเข้าสู่การพิจารณาของสภา เพื่อให้เมืองจันทบุรีหลุดพ้นจากภาวะการถูกยึดครอง แต่
 วิธีการเมืองในฝรั่งเศสเป็นอุปสรรคขัดขวางความพยายามดังกล่าว เนื่องจากเวลานั้น
 รัฐบาลฝรั่งเศสเตรียมเสนอกฎหมายเรื่องการชุมนุมทางศาสนา (Religious Congregation)
 อันเป็นกฎหมายระเบียบบังคับพวกคาทอลิก (Catholic Church) กลุ่มต่าง ๆ ที่อยู่ใน
 ฝรั่งเศส ซึ่งเป็นเรื่องยิ่งใหญ่ที่รัฐบาลตั้งใจว่าจะทำให้สำเร็จจนได้ แต่ก็มีผู้ขัดขวางอย่าง
 เต็มที่ จนเป็นที่คาดหมายกันว่ารัฐบาลฝรั่งเศสอาจจะต้องล้มเพราะเรื่องนี้ และโดยเหตุที่
 กฎหมายฉบับนี้เป็นเรื่องสำคัญมาก รัฐมนตรีในคณะรัฐบาลจึงเห็นว่าถ้าจะนำเรื่องหนังสือสัญญา
 ที่ทำกับไทยให้รัฐสภาพิจารณาก่อนแล้ว เสียงสนับสนุนรัฐบาลฝรั่งเศสในเรื่องกฎหมายศาสนา
 จะลดน้อยลงไปเป็นอันมาก เพราะแม่แต่มหาชิกพรรครัฐบาล คือ พรรครีพับลิค (Republic)
 ก็คัดค้านการให้สัตยาบันหนังสือสัญญาอยู่มาก ถ้าเอาเรื่องสัญญาที่ทำกับรัฐบาลไทยขึ้นพูดใน
 รัฐสภาก่อน พวกนี้ก็จะทอทั้งรัฐบาลในที่สุด เป็นการทอนกำลังของรัฐบาลให้อ่อนลง¹
 แมว่านายเคลคาสเซจะเสนอให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรียินยอมพร้อมใจกันให้เขานำหนังสือสัญญา
 ขึ้นขอสัตยาบัน โดยเสนอว่าเมื่อเสียงส่วนใหญ่ขัดขวางการให้สัตยาบันสัญญาแล้ว รัฐบาลจะ
 ต้องยกเอาปัญหาความไว้วางใจในรัฐบาลขึ้นเป็นกระทู้ถามในสภา โดยเชื่อว่าถ้ารัฐบาลยอม
 ให้ทำเช่นนั้นแล้ว สภาคงจะเห็นแก่รัฐบาลและยอมให้สัตยาบันในที่สุด แต่ประเด็นนี้ทำให้เกิด
 การโต้เถียงกันอย่างรุนแรงในหมู่รัฐมนตรีฝรั่งเศส เพราะนายเคลคาสเซเห็นว่าหนังสือสัญญา
 นั้นได้ลงนามกันแล้ว จึงเป็นหน้าที่ของเขาที่จะต้องรักษามิให้เสียถ้อยคำที่ได้สัญญาไว้กับฝ่าย
 ไทย เพื่อรักษาเกียรติของรัฐบาล แต่ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้แสดงความเห็นคัดค้านว่า
 รัฐบาลจะพลอยเสียเพราะนายเคลคาสเซหาควรไม่ ถ้านายเคลคาสเซยังขึ้นที่จะเอาหนังสือ
 สัญญากับฝ่ายไทยเข้าพูดในสภาก่อนการพิจารณากฎหมายศาสนา ทั้งที่มีเสียงคัดค้านและถูก
 ขัดขวางอย่างมาก รัฐบาลก็มีทางเดียวที่จะตั้งกระทู้ถามสภาว่ามีความไว้วางใจจะให้นาย

¹แฟ้มเดียวกัน, ม้วน 17, เรื่องรถไฟหนังสือสัญญา "พระยาสุริยานุวัตร กราบพูด
 กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑," ที่ 181, 7 มีนาคม ร.ศ. 121.

เคลคาสเซ เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศต่อไปหรือไม่ ถ้าสภาพไม่ไว้วางใจ นายเคลคาสเซ ก็คงลาออกแต่ผู้เดียว โดยที่รัฐบาลจะไม่ยอมลาออกพร้อมกับเขา¹

โดยลักษณะการเช่นนี้ นายเคลคาสเซ จึงถูกบีบอย่างมากทั้งจากฝ่ายเพื่อนรัฐมนตรีด้วยกันและจากฝ่ายค้าน เพราะถ้าจะยกปัญหาความไว้วางใจในส่วนตัวเขาให้สภาพิจารณาแล้ว นายเคลคาสเซ มีทางที่จะแพ้มากที่สุด เนื่องจากมีศัตรูทางการเมืองมาก โดยเฉพาะพวกอาณานิคมนิยมที่กำลังหาทางเข้ามาเป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศแทนเขา โดยเหตุนี้ นายเคลคาสเซ จึงมีทางเดียว คือ ท้าทานบีบบังคับของรัฐบาลไทยให้ยอมรับข้อเรียกร้องของกระทรวงอาณานิคมฝรั่งเศส โดยยอมให้ฝรั่งเศสสร้างทางรถไฟเข้ามาในพระราชอาณาเขตเมื่อไทยขัดขืน นายเคลคาสเซ จึงหาทางออกเพื่อหลีกเลี่ยงการเมืองโดยยกความผิดให้แก่ไทยว่าไม่มีความตั้งใจที่จะเป็นไมตรีกับฝรั่งเศสโดยแท้จริง²

แม้จะประสบอุปสรรคต่าง ๆ นานาประการ พระยาสุริยานุวัตรก็ได้คิดหาทางแก้ไขตลอดเวลา โดยได้เข้าเจรจากับนายเอเตียน ผู้นำกลุ่มอาณานิคมนิยม เพื่อขอให้ถอนความหมายที่ไม่เป็นมิตรต่อไทย แต่ก็ประสบความล้มเหลว เนื่องจากนายเอเตียนเชื่อถือรายงานของกงสุลและทูตฝรั่งเศสในไทยตลอดจนหนังสือพิมพ์และกาารวิจารณ์ของชาวฝรั่งเศสที่เกลียดชังประเทศไทย แม้ว่าอัครราชทูตไทยจะชี้แจงความจริงให้ปรากฏ แต่นายเอเตียนก็หาข้อพิงไม่คงมุงยึดมั่นแต่ความเชื่อของตน เช่น การเชื่อว่าไทยเป็นประเทศราชของอังกฤษ ชาวอังกฤษได้เป็นเสนาบดีกระทรวงยุติธรรม และราชการในกระทรวงต่าง ๆ ของไทยอยู่ในบังคับบัญชาของเจ้าพนักงานอังกฤษที่ตั้งตัวเป็นผู้สำเร็จราชการประจำกระทรวง³ นอกจากนี้

¹ เพิ่งอ้าง.

² แพ้มเดียวกัน, ม้วน 16, "พระยาสุริยานุวัตร กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑," ที่ 179, 5 มีนาคม ร.ศ. 121.

³ แพ้มเดียวกัน, ม้วน 17, "พระยาสุริยานุวัตร กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑," ที่ 181, 7 มีนาคม ร.ศ. 121.

นั้นยังเกิดข่าวลือในฝรั่งเศสว่า พระยาสุริยาศรีเทพ อัครราชทูตไทยประจำประเทศอังกฤษติดสินบนรัฐบาลฝรั่งเศสบ้าง ข้าราชการเมืองฝรั่งเศสบ้าง ซึ่งข่าวลือนี้ได้แพร่เข้าไปถึงวงจากรัฐบาลอังกฤษด้วย¹

เมื่อประจักษ์ว่ารัฐบาลฝรั่งเศสตั้งใจที่จะทำทางรถไฟให้ได้ พระยาสุริยานุวัตรจึงได้เข้าพบกับลอร์ดแลงดาวน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศอังกฤษ ที่กรุงลอนดอน เพื่อขอร้องให้รัฐบาลอังกฤษในกรณีนี้ เนื่องจากอังกฤษเป็นคู่สัญญาของฝรั่งเศสในการตกลงรักษาเอกราชของไทย ตามข้อตกลงเมื่อวันที่ 15 มกราคม พ.ศ. 2438 (ค.ศ. 1896) พระยาสุริยานุวัตรได้ขอร้องให้อังกฤษใช้อิทธิพลเข้าแทรกแซงเพื่อช่วยเหลือไทยแก่ลอร์ดแลงดาวน์ให้ความเห็นว่า เป็นการเหลือเชื่อที่ฝรั่งเศสจะทำทางรถไฟตามที่ระบุขอมา เพราะไม่มีช่องทางจะใดทำไร ในขณะที่เกี่ยวกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของอังกฤษก็แสดงท่าทีซัดซึ้งที่จะเข้าแทรกแซงเพื่อช่วยเหลือไทย²

การที่อังกฤษสงวนท่าทีในเรื่องนี้อย่างมากเพราะต้องการผลประโยชน์เช่นกัน โดยหวังว่าถ้ารัฐบาลไทยอนุญาตให้ฝรั่งเศสสร้างทางรถไฟได้ อังกฤษก็จะขอม้างโดยอ้างสิทธิความเท่าเทียมกับฝรั่งเศส แต่ทว่าในการแสวงหาผลประโยชน์ของอังกฤษเห็นได้จากสารส่ง นายเคอ มุนเซน อัครราชทูตอังกฤษประจำประเทศไทย ซึ่งขณะนั้นดำรงตำแหน่งทางการทูตในกรุงปารีส มาเป็นผู้แนะนำเกลี้ยกล่อมให้ไทยยอมรับคำขอของฝรั่งเศส โดยอ้างว่าตัวนายเคอ มุนเซน มีความรักและห่วงใยประเทศไทยมาก เกรงว่าถ้ารัฐบาลไทยไม่ยอมตามฝรั่งเศสแล้ว หนังสือสัญญาก็คงไม่ได้รับสัตยาบันและฝรั่งเศสคงก่อการวิวาทรบพุ่งขึ้นอีก เพื่อหาเหตุยึดเมืองไทยให้สิ้น แต่พระยาสุริยานุวัตรมิได้เชื่อถ้อยคำของนายเคอ

¹เพิ่มเติมเกี่ยวกับ, ม้วน 17, "Postscript to memorandum on interview between Phya Suriya and Lord Lansdowne dated February 26, 1903 by Frederick Verney."

²Ibid.

ขุนเซน เลย เพราะมันใจว่านายเคอ ขุนเซน ไปเจรจาเกลี้ยกล่อมครั้งนี้โดยคำสั่งของ
ลอร์ดแลนคาเวนเป็นแน่¹

พฤติกรรมของอังกฤษครั้งนี้ผู้บริหารของไทยหลายฝ่ายได้ตีความหมายจากการสังเกต
ว่า นับเนื่องจาก พ.ศ. 2439 (ค.ศ. 1896) อังกฤษอยากให้ฝรั่งเศสเอาเปรียบไทยอยู่
เสมอ เพราะเห็นแก่ประโยชน์ของตนว่า ถ้าไทยยอมให้ฝรั่งเศสเพียงใดก็คงจะต้องยอมให้
อังกฤษเพียงนั้น อังกฤษเป็นผู้พลอยได้ประโยชน์ด้วยเสมอไป เมื่อมีความขัดข้องขึ้นใน
ระหว่างไทยกับฝรั่งเศส และพระยาสุริยานุวัตรไปปรึกษาที่สถานเอกอัครราชทูตอังกฤษที่กรุง
ปารีสก็ ที่กระทรวงการต่างประเทศอังกฤษ ณ กรุงลอนดอนก็ อังกฤษก็มีแต่ดูแลและบงการ
ให้ไทยยอมฝรั่งเศสเสียทุกครั้ง ทั้งคอยออกตัวว่าจะไม่แทรกแซงช่วยเหลือไทยเป็นอันขาด
ถึงนานวันเข้าการกระทำของอังกฤษยิ่งขัดแย้งมากขึ้น จึงทำให้พระยาสุริยานุวัตรเกิดความ
สงสัยว่าอังกฤษกับฝรั่งเศสจะมีความเข้าใจกันอย่างไรอย่างใดเป็นความลับนอกไปจาก
หนังสือสัญญาฉบับ ค.ศ. 1896 (พ.ศ. 2439) โดยอาจมีข้อตกลงว่า ในแหลมมลายูนั้น
รัฐบาลอังกฤษจะทำประการใด รัฐบาลฝรั่งเศสจะไม่ขัดขวาง และรัฐบาลฝรั่งเศสจะทำ
ประการใดในดินแดนแม่น้ำโขงฝั่งขวา รัฐบาลอังกฤษจะไม่ขัดขวาง ประกอบกับหนังสือพิมพ์
ของทั้งสองประเทศก็ได้สนับสนุนความคิดเช่นนี้อยู่เนือง ๆ แม้แต่การส่งนายโบซึ่งเป็นนักอาณานิคม
นิยมที่เกลียดชังไทยมาประจำ ณ ดินแดนแถบนี้ ก็ได้รับการส่งเสริมจากข้าหลวงใหญ่
สิงคโปร์ ซึ่งเท่ากับว่าอังกฤษส่งเสริมนโยบายเบียดเบียนดินแดนไทยให้มากขึ้น เพื่อตนเอง
จะได้มีสิทธิเต็มที่ในแหลมมลายู พระยาสุริยานุวัตรได้กล่าวถึงความร่วมมือกันของมหาอำนาจ
ทั้งสองว่า

... การเป็นเช่นนี้ก็จริงอยู่ แต่ข้าพระพุทธเจ้ามีความหวั่นหวาด
ไม่อยากจะให้อังกฤษกับฝรั่งเศสมาผูกคอกันไว้ที่กรุงเทพฯ ของกรุงสยาม
นั้นเป็นอันขาด มีความสทกสทธานอยู่ว่า ถ้าอังกฤษกับฝรั่งเศส

¹ก.จ.ช., ร.5 ผ. 35/2, "พระยาสุริยานุวัตร กราบทูล กรมหลวงเทวะ-
วงศ์ฯ," สำเนา, ที่ 180, 6 มีนาคม ร.ศ. 121.

มาปลงใจปรองคองกันลงในเรื่องเมืองไทยเมื่อใด ก็มีแต่เรื่อง
ที่จะเขาชอกกันกินเนื้อไทยเท่านั้น ไม่มากก็น้อย เราคงจะตก
อยู่ข้างจะเสียเปรียบฝ่ายเดียว...¹

การที่ฝรั่งเศสขอทำทางรถไฟครั้งนี้ รัฐบาลไทยคาดเจตนาของพวกอาณานิคมนิยม
ว่า นอกจากเพื่อขัดขวางการให้สัตยาบันสัญญาแล้ว ยังมีความมุ่งหมายที่ล้าลึกยิ่งกว่านั้น
พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงวินิจฉัยว่า เส้นทางที่ฝรั่งเศสขอมานั้นเป็นทาง
ทุรกันดารต้องผ่านป่าทึบและภูเขาชันชัน ส่วนทางสายพนมเปญขึ้นมาอุบลราชธานีนั้นเป็น
ทะเลสาบเค็ม น้ำท่วมมากและเต็มไปด้วยโรคภัยไข้เจ็บ ถ้าฝรั่งเศสจะทำจริงก็ต้องลงทุน
มากและไม่มีสินค้าขายทางที่จะทำกำไรให้คุ้มค่า แต่การที่ฝรั่งเศสแกล้งขอเส้นทางรถไฟตาม
ที่ระบุมา เพื่อไม่ให้อังกฤษซึ่งกำลังจับตาความเคลื่อนไหวของฝรั่งเศสในฐานะคู่แข่งเกิดไหว
ตัวขึ้นมาและขัดขวางตน แท้จริงฝ่ายฝรั่งเศสต้องการให้รัฐบาลไทยยินยอมให้มีการสร้าง
ทางรถไฟเข้ามาในพระราชอาณาเขต นี้เองเป็นสาเหตุสำคัญที่ฝรั่งเศสไม่ยอมอธิบายราย
ละเอียดต่าง ๆ และพยายามบีบบังคับให้รัฐบาลไทยยอมรับเป็นการรวม ๆ เพื่อฝรั่งเศสจะได้
ฉวยโอกาสสร้างทางรถไฟเข้ามาถึงอุบลราชธานีแล้วต่อเข้ามาถึงนครราชสีมา พระบาท
สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงมีพระราชดำริในเรื่องนี้ว่า "...ถ้าหากว่าเราอนุญาตให้ทำเช่นนั้น
ก็เหมือนนางกอกตกอยู่ในกำมือ ฝรั่งเศสจะส่งทหารเข้ามาเท่าใดเมื่อใดก็ส่งได้โดยง่าย
ระยะทางสองวันเท่านั้น..."²

นอกจากนี้พระองค์ยังทรงแสดงพระราชวิจารณ์ในการคาดเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น
ตามลำดับกโสมายของฝรั่งเศสว่า

การซึ่งไม่ยอมบอกความคิตละเอียดจะขอให้ผู้ลงไว้ ว่าจะรับ
พิจารณาคำขอตามที่ไซในโทรเลข เขาใจกันว่า เมื่อเราใคร่

¹ เพิ่งอ้าง.

² ปีกเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง พระยาสุริยา-
บุฉัตร," สำเนา, ที่ 1, 29, 7 เมษายน ร.ศ. 122.

เช่นนี้แล้ว ก็เป็นรับว่าจะยอมให้ทำ "ขอที่จะพิจารณา" นั้น
 พิจารณาเพิ่มเติมจะอนุญาตเท่านั้น เมื่อเราได้รับว่าจะให้แล้ว
 ผลเบื้องต้นนั้นก็จะลงมือเซอร์เวททันที การเซอร์เวทนั้นจะเข้าไป
 มากน้อยเท่าใดก็ได้ เมื่อใดเซอร์เวทแล้ว ลงมือปักกรวยทาง
 ก็คงเอาไปติดที่เขาขาวว้างไปสเตรชั่นไปตลอดทาง เมื่อใดวาง
 ไปติดลงไว้แล้วเช่นนั้นเมื่อใด เราก็นั่งแต่รับความซึ่งจะปอง-
 กันที่อยู่ข้างไร ก็คงจะไม่พบ เกิดยุ่งยากอันเขาจะกล่าวได้โดย
 เร็วที่สุดที่เราไม่มีอำนาจที่จะปกครองรักษาเมืองเหล่านั้นโดย
 ขอให้ติดอยู่แต่เมืองพระตะบอง มองซีเออคุลของกับเขมรไมก
 คนเขามาอยู่เกิดความเคืองละก็มากบ่อยครั้ง วันใดซึ่งเป็นวัน
อนุญาต วันนั้นเรียกว่าเป็นวันที่เราทำพิไนกรรม วันใดซึ่ง
ฝรั่งเศสได้ลงมือปักกรวยทาง วันนั้นเป็นวันเราถึงที่ตาย ความ
เห็นรัฐบาลเหน้อยดังนี้... [ชี้คเสนโตโดยผู้เขียน] ¹

นอกจากยกยันฝรั่งเศสแล้ว พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ยังทรงตระหนัก
 ถึงภัยจากอังกฤษซึ่งจ้องจะแทรกแซงทางผลประโยชน์ เพราะเมื่อใดที่รัฐบาลไทยยอมอนุญาตให้
 ฝรั่งเศสทำทางรถไฟ อังกฤษก็จะก้าวเข้ามาขอสิทธิเมื่อนั้น ฝรั่งเศสต่อทางสายนครราชสีมา
 อังกฤษก็จะเอาทางแหลมมลายู หรือไมก็ทางเมืองมะละแหม่งเพื่อให้คานอำนาจฝรั่งเศสไว้
 เพราะถ้าฝรั่งเศสทำเข้ามาต่อสายโคราชก็เท่ากับปล่อยให้กรุงเทพฯ อยู่นั่งเฝ้ามือฝรั่งเศส
 ถ้าฝรั่งเศสจะยึดเมืองไทยเมื่อใด อังกฤษจะส่งทหารหรือเรือรบเข้ามาไม่ทันเป็นอันขาด ดังนั้น
 อังกฤษจึงต้องหาทางต่อทางรถไฟมาเชื่อมสายรถไฟหลวงของไทยบ้าง "...การที่เดินเข้ามา
 ที่ตะกั่วเช่นนี้ เมื่อจะประทะกัน ผู้ใดมีกำลังและมีมือไว ก็จะชิงเข้ามานั่งบางกอกได้ก่อน การที่
 จะไปจบเรื่องกันอยู่เสียเพียงนั้น"²

ก่อนหน้านั้นเคยมีผู้คิดกันว่าจะต้องมีทางรถไฟจากยุโรปมาเชื่อมทวีปเอเชียให้ตลอด
 โดยทำเป็นทางรถไฟระหว่างประเทศ (International line) เช่นเดียวกับในทวีปยุโรป
 ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเห็นว่าในกรณีเช่นนี้ ไทยจำเป็นต้องยอมรับ
 ถ้าจะทำทางรถไฟต่อกับต่างประเทศก็ต้องให้ทอดทั้งสองข้าง ดังที่ทรงอุปมาว่า "...เปรียบ
 เหมือนสายไฟฟ้า ถ้าจะชิงสายก็ให้ซึ่งตลอดไป อย่าให้ปลายข้างใดข้างหนึ่งมาชนอยู่ที่ตัวเรา
 ถ้าปลายมาชนอยู่ที่ตัวเราแล้วคงจะไม่รอด..."³

1, 2, 3 เพิ่งอ้าง.

อย่างไรก็ดี แม้ว่ารัฐบาลไทยจะไต่พยายามต่อสู้เพื่อรักษาดลประโยชน์ของประเทศไว้ แต่การที่ชาวฝรั่งเศสส่วนใหญ่ไม่พอใจในสัญญาฉบับวันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ. 2445 (ค.ศ. 1902) นายเคลคาสเซจึงตัดสินใจแก้ไขสัญญาฉบับนี้ ในวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ. 2445 (ค.ศ. 1903) นายโกกอร์ดอง (Cogordon) อธิบดีกรมการเมือง (Director of Politic Affair) ได้ทำบันทึกชี้แจงความขัดข้องและเสนอเงื่อนไขเรียกร้องผลประโยชน์เพิ่มขึ้น โดยยื่นต่อพระยาศรีสุริยราชวรฤทธิราชเพื่อขอเปลี่ยนแปลงข้อตกลงในสัญญา แม้ว่าพระยาศรีสุริยราชวรฤทธิราชจะยืนยันที่กติกาคำขอเรียกร้องของฝรั่งเศส แต่นายเคลคาสเซก็ปฏิเสธที่จะให้มีการโต้แย้งกันอีกและโทรเลขให้นายบัวซอนนาส (Boissonnas) อัครราชทูตฝรั่งเศสที่กรุงเทพฯ ฯ ปฏิบัติเช่นเดียวกัน¹

โดยวิธีนี้การเจรจาทุกด้าน และบีบให้รัฐบาลไทยเดินในเส้นทางที่ฝรั่งเศสเลือกให้ ในวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2446 (ค.ศ. 1903) รัฐบาลไทยก็จำต้องยอมรับข้อเสนอเพิ่มเติมของฝรั่งเศสแทบจะทั้งหมด² และในวันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2446 (ค.ศ. 1904) พระยาศรีสุริยราชวรฤทธิราชและนายเคลคาสเซก็ได้ลงนามในสัญญาฉบับใหม่ ซึ่งนอกจากจะระบุให้ฝ่ายไทยยกดินแดนฝั่งขวาแม่น้ำโขง คือ แคว้นหลวงพระบาง จำปาศักดิ์ และเมืองมะโนไพรให้แก่ฝรั่งเศสแล้ว ยังมีเงื่อนไขที่รัฐบาลไทยต้องปฏิบัติตามนี้

ข้อ 1, 2 และ 3 เป็นากำหนดเขตแดนระหว่างประเทศไทย - อินโดจีนของฝรั่งเศสเสียใหม่ โดยใช้แนวภูเขาและแม่น้ำใหญ่ - น้อย เป็นหลักในการแบ่งเขตแดน

ข้อ 4 รัฐบาลไทยยอมยกเมืองหลวงพระบางให้เป็นของฝรั่งเศสโดยสมบูรณ์

¹Pensri (Suvanij) Duke, Les Relations entre la France et la Thaïlande(Siam) : au XIX^e Siècle d' après les Archives des Affaires Etrangères, (Bangkok: Librairie Chalermnit, 1962), p. 253 - 54.

²Ibid.

ข้อ 5 เป็นความตกลงกันระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลฝรั่งเศส เมื่อฝ่ายไทยยอมรับการกำหนดเขตแดน และเมื่อฝ่ายฝรั่งเศสได้รับโอนดินแดนจากรัฐบาลไทยแล้ว กองทหารฝรั่งเศสซึ่งยึดครองเมืองจันทบุรีอยู่นั้นจะถอนตัวออกในทันที

ข้อ 6 กองทหารไทยซึ่งประจำอยู่ ณ ดินแดนในเขตลุ่มแม่น้ำโขง ต้องเป็นคนไทย และอยู่ใต้อำนาจบัญชาของนายทหารชาติไทยเท่านั้น

ในแขวงเมืองพระตะบอง เสียมราฐ และศรีโสภณ นั้น รัฐบาลไทยสัญญาว่าจะให้มีแก่งกวดตระเวนสำหรับรักษาความสงบเรียบร้อยเท่านั้น

ข้อ 7 ในอนาคต ถ้ารัฐบาลไทยประสงค์จะทำท่าเรือ คลอง ทางรถไฟ จากกรุงเทพฯ ไปยังบริเวณลุ่มแม่น้ำโขงในส่วนที่เป็นดินแดนไทย (มีทางรถไฟติดต่อกับกรุงเทพฯ ถึงที่แห่งใดในแคว้นลุ่มน้ำนั้นโดยเฉพาะ) ถ้าไม่ต่ำกว่าการแต่ลำพังเจ้าพนักงานไทยและโดยทุนของฝ่ายไทยแล้ว ต้องปรึกษากลกลงกับรัฐบาลฝรั่งเศสก่อน

ในการที่จะใช้ท่าเรือ คลอง ทางรถไฟ ทั่วราชอาณาจักรไทย ไทยจะต้องไม่ตั้งพิกัดเก็บเงินให้ต่างกัน อันเป็นการผิดจากหลักการเสมอภาคในหนังสือสัญญาทั้งหลายที่ไทยได้ลงนามไว้

ข้อ 8 รัฐบาลไทยจะอนุญาตให้ฝรั่งเศสใช้ที่ดินฝั่งขวาแม่น้ำโขงตามขนาดซึ่งจะได้อำหนด

รัฐบาลทั้งสองต้องร่วมมือกันทำลายสิ่งกีดขวางที่กันไม่ให้เรือเดินได้สะดวกในลำน้ำมูลตอนที่อยู่ระหว่างเมืองพิบูลมังสาหารและแม่น้ำโขง ถ้าไม่สามารถทำได้ในกรณีใดก็ดี รัฐบาลทั้งสองจะช่วยกันทำทางบกให้ไปมาถึงกันได้ระหว่างเมืองพิบูลมังสาหารและแม่น้ำโขง

รัฐบาลทั้งสองตกลงกันว่า จะทำทางรถไฟเชื่อมเมืองจำปาศักดิ์กับเขตแดนเมืองหลวงพระบาง เพื่อใช้แทนการเดินเรือที่ไม่สะดวกในแม่น้ำโขงและถ้ายอมรับกันว่าเป็นที่ต้องการ

ข้อ 9 รัฐบาลทั้งสองฝ่ายจะร่วมสร้างทางรถไฟตั้งแต่เมืองพนมเปญถึงเมืองพระตะบอง โดยดำเนินการก่อสร้างในดินแดนของแต่ละฝ่ายตามลำพัง หรือจะมอบให้บริษัทไทยปนฝรั่งเศสจัดทำตลอดทางก็ได้

รัฐบาลทั้งสองเห็นพ้องกันว่าจำเป็นต้องจะบูรณะทางน้ำในคลองเมืองพระตะบองในระหว่างทะเลสาบกับตัวเมืองให้ดียิ่งขึ้น

ข้อ 10 รัฐบาลไทยยอมรับรายชื่อของคนในบังคับฝรั่งเศสเท่าที่มีอยู่ในเวลานั้น

ข้อ 11 คนที่เกิดในดินแดนที่อยู่ใต้อำนาจหรือใต้อาณัติของฝรั่งเศสในทวีปเอเชีย จะได้รับการปกป้องจากฝรั่งเศส ยกเว้นเสียแต่ผู้ซึ่งได้เข้ามาอยู่ในประเทศไทยก่อนเวลาที่ดินแดนดังกล่าวเกิดของคนเหล่านั้นได้อยู่ในอำนาจปกครองของฝรั่งเศส แต่การปกป้องจากฝรั่งเศสจะมีไปถึงเพียงชั่วคราวของคนเหล่านั้นเท่านั้น

ข้อ 12 ในเรื่องอำนาจศาล หลังจากวันทำสัญญานี้คนฝรั่งเศสและคนในบังคับฝรั่งเศสในประเทศไทยที่มีความแพ่งหรือความอาญาต้องอยู่ในบังคับฝรั่งเศสหรือศาลสูงสุดฝรั่งเศส ยกเว้นคดีที่คนไทยเป็นจำเลยให้ฟ้องต่อศาลไทยสำหรับพิจารณาคดีความต่างประเทศ เฉพาะในเขตชลพายัพ คือ นครเข็ยงใหม่ นครลำปาง ลำพูน น่าน ความอาญาและความแพ่ง ทั้งปวงซึ่งคนในบังคับฝรั่งเศสมีคดี ศาลต่างประเทศไทยจะพิจารณาคดีสิน แดงสูงสุดฝรั่งเศสมีอำนาจที่จะเข้าฟังความเมื่อชำระคดี หรือทักท้วงหรือถอนคดีเมื่อใดก็ได้

ส่วนข้ออื่น ๆ ที่เหลือนี้มิได้ความปลัดขี่ย่อยออกไป รวมทั้งสิ้นเป็นสัญญาความ

16 ข้อ¹

จากเงื่อนไขในสัญญานี้ จะเห็นได้ว่าฝรั่งเศสมุ่งเน้นถึงผลประโยชน์ของตนด้านฝั่งแม่น้ำโขง และจัดว่าเป็นชัยชนะของฝรั่งเศสที่สามารถบีบบังคับให้ฝ่ายไทยยินยอมร่วมมือในโครงการคมนาคมที่รวมลุ่มแม่น้ำโขงได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างทางรถไฟเชื่อมติดต่อกันระหว่างดินแดนของทั้งสองประเทศ คือ พระตะบอง ซึ่งขณะนั้นยังเป็นของไทยและพมเปญของฝรั่งเศส แต่ถึงกระนั้น ข้อตกลงนี้เป็นโครงการเชื่อมทางรถไฟของประเทศทั้งสองทางกันตะวันออก ไม่ใช่ทางภาคอิสานตามคำขอแต่เดิมของฝรั่งเศส ทั้งนี้เป็นการพิสูจน์ว่าเส้นทางที่ฝรั่งเศสเคยขอไว้เป็นเพียงกรทบทวนรัฐบาลอังกฤษและรัฐบาลไทยเท่านั้น ความจริงฝรั่งเศสมีจุดมุ่งประสงค์ที่จะสร้างทางรถไฟในเส้นทางที่เห็นว่าให้ผลประโยชน์

¹พระยาราชนเรนทร์, อ้างแล้ว, หน้า 46 - 55.

แก่คนมากที่สุดทั้งในด้านการเมืองและด้านเศรษฐกิจ การเปลี่ยนแนวเส้นทางรถไฟมาทางตะวันออกนี้ เข้าใจว่าฝรั่งเศสคงพิจารณาว่าเป็นช่องทางที่จะควบคุมกรุงเทพฯ ได้ดีกว่าแนวตะวันออกเฉียงเหนือ เพราะถ้าเกิดการแย่งชิงประเทศไทยขึ้นระหว่างอังกฤษกับฝรั่งเศส ฝรั่งเศสก็อาจส่งกำลังทหารจากพนมเปญมาพระตะบองโดยทางรถไฟอย่างทันทีทันใด ทำให้การเคลื่อนกำลังเข้าสู่ศูนย์กลางการปกครองราชอาณาจักรเป็นไปได้โดยรวดเร็วยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม โครงการรถไฟสายพระตะบอง - พนมเปญ ที่รัฐบาลฝรั่งเศสกำหนดให้รัฐบาลไทยเป็นผู้ลงทุนในสวนดินแดนของประเทศไทยก็ทำให้บรรดาคนไม่ เนื่องจากฝรั่งเศสได้ถอนกำลังออกจากจันทบุรีไปยึดเมืองตราดแทน รัฐบาลไทยต้องเปิดการเจรจาขอเมืองตราดคืนอีก ทั้งนี้รัฐบาลไทยจำต้องยกเมืองพระตะบอง เสียมราฐ และศรีโสภณให้ฝรั่งเศสเป็นการแลกเปลี่ยน และฝรั่งเศสยอมยกเมืองคำม้าย และคืนเมืองตราดรวมทั้งเกาะทั้งหลายซึ่งอยู่ที่แหลมสิงห์ลงไปจนถึงเกาะกูดให้แก่ไทยตามสัญญาฉบับวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2449 (ค.ศ. 1907) และยังยอมแก้ไขอำนาจทางราชการสภาประการ ค้ายการยอมให้ชาวเอเชียในบังคับหรือในอารักขาของฝรั่งเศสที่ไม่ใช่คนฝรั่งเศสที่เข้ามาหรือกำเนิดในประเทศไทยหลังสัญญาฉบับนี้ ต้องขึ้นศาลไทย แต่ยังคงวงเงื่อนไขไว้ให้กงสุลฝรั่งเศสมีอำนาจเรียกคดีจากศาลไทยไปพิจารณาใหม่ใดจนกว่าไทยจะประกาศใช้ประมวลกฎหมายครอบครัวตามหลักสากลแล้วจึงจะยกเลิกการใช้อำนาจศาลคดีต่างประเทศฝ่ายไทย¹

การที่พระตะบองตกเป็นของฝรั่งเศส ทำให้สัญญาข้อที่ว่าค้ายการปรับปรุงการคมนาคมระหว่างพระตะบองและพนมเปญเป็นโมฆะไปโดยปริยาย แต่ฝรั่งเศสก็ได้ขอตั้งโครงการรถไฟลุ่มแม่น้ำโขง โดยได้ส่งนักสำรวจชาวฝรั่งเศสเข้ามาตรวจตราภูมิประเทศในเขตลพพาทย์และมณฑลอิสานของไทยเป็นเนืองนิจ ซึ่งฝ่ายไทยก็ได้ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีตามข้อผูกพันในสัญญาที่ได้กระทำไว้ อย่างไรก็ตาม คลออกรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โครงการรถไฟเชื่อมอินโดจีนของฝรั่งเศสที่จะตัดผ่านเข้ามาในพระราชอาณาจักรไทยก็ยังคงเป็นเพียงโครงการเท่านั้น เข้าใจว่าฝรั่งเศสคงประสงค์อุปสรรคบางประการทำให้เกิดการ

¹พระยาภาณุวงศ์, อ้างแล้ว, หน้า 56 - 59.

ที่จะกันขึ้น จวบจนถึงสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ฝรั่งเศสจึงได้รื้อฟื้นโครงการดังกล่าวขึ้นมาเจรจากับรัฐบาลไทยอีก ซึ่งจะขอยกไปกล่าวถึงกิจการรถไฟในสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ในบทต่อไป

วิเคราะห์จากการดำเนินการทางวิชาการบุกเบิกในการเจรจาปลดปล่อยจันทบุรี ทั้งฝ่ายไทยและฝรั่งเศสได้มองเห็นความสำคัญของการสร้างทางรถไฟ รัฐบาลไทยพยายามชักชวนการวางรางรถไฟของฝรั่งเศสในดินแดนไทยเพื่อความมั่นคงแห่งอธิปไตยของประเทศ ในขณะที่ฝรั่งเศสใช้ความได้เปรียบจากดุลการต่อรองที่เหนือกว่าเข้าบีบบังคับรัฐบาลไทยอย่างเต็มที่ โดยคำนึงถึงอิสรภาพของจันทบุรีซึ่งอาจสูญสิ้นตลอดไปเนื่องจากการไม่ยอมรับข้อเรียกร้องของฝรั่งเศส กับการให้ความสะดวกแก่การแผ่อิทธิพลของฝรั่งเศสเหนือลุ่มแม่น้ำโขง รัฐบาลไทยเลือกเอาประการหลัง ทั้งนี้สันนิษฐานว่า รัฐบาลไทยคงเปรียบเทียบการเสียจันทบุรี ซึ่งเป็นสิ่งที่มองเห็นแน่นอนถ้าชักขึ้นเงื่อนโซ่จากฝรั่งเศส กับการเสียดินแดนทางฝั่งขวาแม่น้ำโขงทั้งหมด ซึ่งเป็นปัญหาอยู่ว่าฝรั่งเศสจะทำได้เพียงใด และเป็นปัญหาที่อยู่ไกลออกไปและไม่แน่นอนเท่าปัญหาจันทบุรี จึงทำให้ผลของการตัดสินใจของรัฐบาลออกมาในรูปสัญญาฉบับวันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2446 (ค.ศ. 1904) และเหตุการณ์ต่อมา ถ้าพิจารณาเฉพาะแ่งกิจการรถไฟกับการแลกเอาจันทบุรีคืนมาแล้ว ก็เห็นว่ารัฐบาลไทยเลือกทางตัดสินใจที่ถูกต้อง เพราะถึงรัฐบาลไทยจะโอนอ่อนตามคำเรียกร้อง แต่รัฐบาลฝรั่งเศสก็ไม่สามารถทำตามคำเรียกร้องของตนได้ในที่สุด

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การสร้างทางรถไฟสายใต้

งานสร้างทางรถไฟสายใต้ในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้แบ่งเป็น 2 ช่วงระยะทางใหญ่ ๆ คือ ช่วงแรกตั้งแต่กรุงเทพฯ - เพชรบุรี และช่วงที่สองคือ ระยะต่อจากเพชรบุรีลงไปยังหัวเมืองในแหลมมลายูของไทย ทั้งสองช่วงนี้ใช้เวลาสร้างที่ห่างกันประมาณ 8 ปี ดังนั้นการศึกษาถึงบทบาทของมหาอำนาจตะวันตกที่เข้ามาพัวพันกับกิจการรถไฟไทยสายใต้ จึงมีประเด็นที่แยกออกเป็น 2 ตอนด้วยกันคือ

ตอนที่ 1

การสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - เพชรบุรี

การสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - เพชรบุรี เป็นตัวอย่างที่แสดงให้เห็นถึงนโยบายของรัฐบาลในการเข้าพินัยผลประโยชน์ของชาติก่อนที่จะถูกมหาอำนาจในยุโรปเข้าครอบครองการคมนาคมในส่วนนี้ เป็นตัวอย่างของการตกลงใจที่คำนึงถึงความมั่นคงทางการเมืองและเศรษฐกิจของคนไทยโดยส่วนรวมมากกว่าผลประโยชน์ของบุคคลเพียงไม่กี่คน แม้วการตัดสินใจของรัฐบาลจะถูกโจมตีจากหนังสือพิมพ์และบุคคลเสียผลประโยชน์ว่าเป็นการกระทำที่ผิดในแง่คุณธรรมก็ตาม¹

¹ การเสนอและวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นพร้อมๆ กับการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - เพชรบุรี นั้น ผู้เขียนจะศึกษาโดยอาศัยหลักฐานทางประวัติศาสตร์ที่ตีความอย่างเป็นกลาง ทั้งนี้ จำเป็นต้องละเว้นรายละเอียดบางประการ ที่พิจารณาว่าไม่อยู่ในหลักการของวิทยานิพนธ์เพื่อการศึกษาที่จะพึงกระทำ แต่การสรุปเหตุและผลใด ๆ ย่อมประมวลจากความคิดที่ผ่านการกรองจากเอกสารประวัติศาสตร์แล้ว การหักล้างความเห็นใด ๆ อาจเป็นไปได้เมื่อมีข้อยืนยันที่มั่นคงและน่าเชื่อถือกว่า.

ความยุ่งยากก่อนการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - เพชรบุรี

โดยกำหนดเริ่มแรก รัฐบาลมิได้มุ่งหมายที่โครงการจะสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - เพชรบุรี เป็นของรัฐแต่ได้ให้สัมปทานแก่เอกชนคือ นายอาเก้ เวสเทินโฮลซ์ (Aage Westenholtz) วิศวกรชาวเดนมาร์กที่เข้ามาประกอบอาชีพในประเทศไทย เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2437 (ค.ศ. 1894) โดยกำหนดเส้นทางสัมปทานตั้งแต่กรุงเทพ ฯ ไปทางคลองบางกอกใหญ่ คลองภาษีเจริญ คลองคำเนินสะดวก และเดินตลอดทางแนวทางถนนหลวงถึงเมืองเพชรบุรี กำหนดให้ลงมือสร้างภายในเวลา 5 ปี โดยให้ระยะเวลาสัมปทาน 50 ปี เมื่อครบกำหนดรัฐบาลอาจซื้อคืนได้ในราคาอันสมควร¹ แต่ต่อมานายเวสเทินโฮลซ์ไม่สามารถหาทุนมาดำเนินการได้ จนเวลาผ่านไปไคลสองปีเศษ พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงษ์จึงได้รับโอนสัมปทานจากนายเวสเทินโฮลซ์ ในราคาขาย 40,000 บาท โดยผ่อนชำระเงินเป็นงวด ๆ² แต่กรมหมื่นนราธิป ฯ ไม่พอพระทัยเส้นทางรถไฟตามสัมปทานเดิม จึงกราบบังคมทูลขอพระบรมราชานุญาตเปลี่ยนเส้นทางใหม่ โดยเริ่มตั้งแต่แม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตกใต้คลองบางกอกน้อยไปทางคลองมหาสวัสดิ์ถึงเมืองนครไชยศรี ข้ามแม่น้ำไปพระปฐมเจดีย์ บ้านโพธาราม เลียบฝั่งแม่น้ำปากตะวันตกออกไปข้ามแม่น้ำแม่กลอง ณ เมืองราชบุรี แล้วเข้าทางถนนหลวงไปถึงเมืองเพชรบุรี³

ในชั้นแรก พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีพระบรมราชานุญาตให้มีการโอนสัมปทานและเปลี่ยนทางได้ รวมทั้งการที่กรมหมื่นนราธิป ฯ จะขอจำนำทางรถไฟ

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 32 ส่วนวันที่ 1 ตอน 1 พ.ศ. 2439 "กรมหมื่นนราธิป ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," 14 กันยายน ร.ศ. 115.

² ส่วนวนเดียวกัน, "กรมหมื่นนราธิป ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," สำเนา, 3 ตุลาคม ร.ศ. 115.

³ ฎเชิงอรุณที่ 1.

ที่ท่าแล้วเสร็จ ก็โปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงพระคลังมหาสมบัติพิจารณา¹ ด้วยทรงพระ
 ราชดำริว่าการที่สัมปทานจะตกเป็นของไทยนั้นเป็นภาระดี ทั้งทรงเข้าพระทัยว่าจะไม่มี
 ผู้ใดคัดค้านการขอเปลี่ยนแปลงเส้นทาง จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงโยธาธิการ
 โอนชื่อและเปลี่ยนทางให้ตามพระประสงค์ของกรมหมื่นนราธิป² แต่เมื่อกรมหมื่นพิทยลาภ
 เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการทรงทราบความ จึงมีลายพระหัตถ์กราบบังคมทูลชี้แจงว่า เส้นทาง
 ทางที่กรมหมื่นนราธิปฯ ทรงขอเปลี่ยนใหม่นั้นความจริงกับกัปตันริชลิ (Captain Richelieu)
 น้องชายพระยาชลยุทธโยธิน (Admiral A. de Richelieu) ได้ขอสัมปทานไว้เป็น
 เวลาพิเศษแล้ว แต่ไม่ทันที่กระทรวงโยธาธิการจะพิจารณา กรมหมื่นพิทยลาภฯ ทรงพระ
 ประชวรจึงเสด็จไปรักษาพระองค์ที่ฮ่องกง ระหว่างนี้กรมรถไฟได้ขอเรื่องไปพิจารณาและ
 แปลเรื่องค้างไว้จนถึงเวลาที่เจ้ากรมรถไฟในขณะนั้น คือ นายเบทเกะไปต่างประเทศ
 เรื่องจึงเงียบไป จนกระทั่งกัปตันริชลิได้ทักท้วงขึ้น กรมหมื่นพิทยลาภฯ ทรงรำลึกได้
 จึงกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวว่า เส้นทางดังกล่าวนั้นความจริง
 มีผู้ขอสัมปทานไว้ก่อนหน้ากรมหมื่นนราธิปฯ ทั้งในร่างขอสัมปทานของกัปตันริชลิที่กรม
 รถไฟได้แก้ไขนั้น ก็ให้ผลประโยชน์ตอบแทนแก่รัฐบาลดีกว่าของกรมหมื่นนราธิป³

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 32 ส่วนที่ 1 ตอน 1 พ.ศ. 2439, "หนังสือกรมราช
 เลขาญการ หมายเลขที่ 21, 457 ถึง กรมหมื่นนราธิปฯ," สำเนา, 29 กันยายน ร.ศ.
 115.

² ส่วนเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง กรมหมื่นพิทย-
 ลาภฯ" สำเนา, ที่ 29, 458, 29 กันยายน ร.ศ. 115.

³ ส่วนเดียวกัน, กรมหมื่นพิทยลาภฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอม
 เล่าเจ้าอยู่หัว, สำเนา, ที่ 5, 3783, 1 ตุลาคม ร.ศ. 115.

เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงทราบความเช่นนั้น จึงมีพระราชกระแสให้คัดคำสั่งเรื่องเปลี่ยนทางไวกอง เพราะมีผู้ขอขากัน¹ และต่อมา ก็โปรดเกล้าฯ ให้ระงับการเปลี่ยนเส้นทางสัมปทาน ดังเหตุผลที่ทรงชี้แจงกับกรมหมื่นนราธิปว่า

มาบัดนี้ ได้เห็นหนังสือสัญญาที่เธอทำกับมิส คอเวส เทนไฮลด์ ไม่เป็นการเจาะขาด อาจจะถูกนับเป็นของคนที่ต่างประเทศได้อีก แลการที่ผูกขาดกับคลังก็ไม่ใช่ที่ตกลงได้โดยสมควรแก่ประโยชน์ทั้งสองฝ่าย ในทางนี้ก็มีผู้ขออนุญาตไวกองที่เธอขอ เพราะฉะนั้นจึงเห็นว่าควรที่จะรักษาประโยชน์แผ่นดินมากกว่าที่จะส่งกำไรเธอ คุญทางนี้เป็นทางสำคัญ ถ้าคอเวอนเมนต์ จะทำเอง ลงทุนเท่าที่จะรับจำนวนจากเธอ ก็จะทำให้ไม่ยากอันใด จะได้ผลประโยชน์ตามที่ควรได้ และมีอำนาจปกครองทางนั้นสะดวกดี การที่จะยอมตามเธอเวลานั้น ก็คือคอเวอนเมนต์เป็นผูกลงทุนใหญ่ เวลาใดถ้าไรจะได้อะไรเพียงร้อยละ 7 ครึ่ง เป็นอย่างมาก ถ้าจะขาดทุน ส่วนคอเวอนเมนต์จะต้องเป็นผู้ขาดทุนฝ่ายเดียว ทั้งจะไม่มีความจูงใจใดที่จะหุ้จจาใดด้วย เห็นว่าเสียเปรียบยิ่งกว่าที่จะเป็นผู้ถือหุ้นส่วนในอุโมงค์นี้ทั้งปวง ส่วนเธอไม่มีทางเสียอันใด มีแต่ได้ เพราะเหตุนี้จึงได้สั่งให้ยกเลิกการที่จะอนุญาตให้เปลี่ยนทางนั้นเสีย ถ้าจะทำทางนี้คอเวอนเมนต์ก็ควรจะทำเอง ก็จะลงทุนเท่ากับเธอจะทำไม่ผิดอันใดกัน การที่บอกมานี้ บอกมาตามความจริง เขาใจว่าเธอจะพอใจความจริงดังนี้²

จากเหตุผลดังกล่าว พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงได้ทรงปรึกษากับกรมหมื่นพิทยลาภฯ และเสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ คือกรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย คำนวณประโยชน์ของรัฐบาลที่จะได้จากการสร้างทางรถไฟสายบนคือ สายกรุงเทพฯ - เพชรบุรี

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹สำนวนเดียวกัน, "พระราชกระแสปรากฏในตอนท้ายสำเนาหลายพระหัตถ์กรมหมื่นพิทยลาภฯ ที่ 5, 3783."

²สำนวนเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง กรมหมื่นนราธิปฯ" สำเนา, ที่ 4, 2 ตุลาคม ร.ศ. 115.

ส่วนทางที่เธอขอเปลี่ยนใหม่นั้น เป็นทางอันต่างหากจากที่
มีศเคอรเวสเทินโฮลขอแท้ทีเดียว ถึงมีศเคอรเวสเทินโฮลจะ
ท้วงท้วงข้อ ทางนี้คอเวอนเมนที่จะทำเอง ฤจะให้ใครทำก็
ได้ ไม่เป็นข้อกีดขวางกันแลกัน

ส่วนการที่จะจำนำทางรถไฟนั้นเล่า ก็เป็นการส่วนหนึ่งต่าง
หาก เธอว่าถึงการที่จะเปลี่ยนทางใหม่และขอจำนำ ก็เหมือน
เธอขอคอนเสสชันใหม่ต่างหาก เมื่อใดความวาทันลิขวิไล
ขอไว้ก่อนแลภายหลังคอเวอนเมนตึกจะทำเองแล้ว ก็เป็นอันต้อง
ไม่ให้อุญชาติให้เธอทำอยู่เอง ส่วนการที่จะจำนำนั้น เมื่อนั้นเห็น
การไม่มั่นคงแลไม่เป็นที่พอใจในประโยชน์ที่จะได้ ฤต้องไม่ยอมรับ
เพราะการที่จะเอาเงินแผ่นดินออกมารับเช่นนี้ ต้องให้กระทรวงพระ
คลังเห็นชอบก่อนแล้วต่องปฤษาในที่ประชุมเสนาบดี เธอก็เคย
ทำการในคลังรฐแบบอย่างอยู่ เมื่อไม่มีข้อที่ควรตกลงได้ฉันใด
ฤว่าโดยอย่างอื่น ก็ประโยชน์ที่คอเวอนเมนที่จะทำเองก็ดูว่า
เสียแล้ว จะเอาไปปฤษาทำไม ฤจะใช่เงินพระคลังข้างที่
ฉันก็ไม่รักจะใช่ในทักลาแลเห็นจะเห็นว่าจะใดความลำบากภายนอก

การซึ่งเธอกล่าวถึงที่ได้ลงทูตต่าง ๆ ไปแล้วนั้น ขอให้เธอ
สักดูว่าเหตุซึ่งจะให้เธอหมายไฉนจะสมประสงค์คน ก็เพียงวัน
เดียว รุ่งขึ้นเธอกรูว่าจะไม่สมประสงค์ ซึ่งเธอลงทุนลงรอน
ไปอยู่อย่างไร ก็เป็นการที่เธอทำไปตามลำพังของเธอเอง หากใด
เกี่ยวของควยความเชื่อถื่อว่าฉันใดอนุญาตให้อย่างหนึ่งอย่างใด
ไม่ เพราะฉะนั้นขอคืนคอนเสสชันแลหนังสือสัญญากลับไปให้เธอ
ฉันไม่มีความปรารถนาแลไม่มีความรังเกียจอันใดในทางรถไฟ
สายนั้นเลย

แต่ซึ่งจะขอเปลี่ยนทางใหม่นั้น แลจะขอจำนำนั้น จะอนุญาต
แลจะรับไม่ได

สยามินทร์^๑

^๑จำนวนเดียวกัน, "พระราชหัตถเลขาไปรเวทพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า
เจ้าอยู่หัว ถึง กรมหมื่นนราธิป ๖, สำเนา, 5 ตุลาคม ร.ศ. 115.

จากการถอนพระบรมราชานุญาตการเปลี่ยนเส้นทางสัมปทานรถไฟสายกรุงเทพฯ - เพชรบุรี ทำให้หนังสือพิมพ์สยามฟรีเพรส ซึ่งมีเจ้าของเป็นชาวอังกฤษคือนายลิลลี (Lillie) ได้เสนอบทความโจมตีพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวอย่างรุนแรง พร้อมกับประณามคณะที่ปรึกษาของพระองค์ และแสดงความเห็นพระทัยกรมหมื่นนราธิป ๑ อย่างมากมาย บทความดังกล่าวนี้ไคลงพิมพ์ติดต่อกันเป็นเวลาหลายวัน¹ มีข้อความบางตอนที่คลาดเคลื่อนจากความเป็นจริงและเป็นไปในทำนองเสียศีล เยาะเย้ย ซึ่งเป็นการหมิ่นพระบรมเดชานุภาพอย่างรุนแรงที่สุดเท่าที่หนังสือพิมพ์ในประเทศเวลานั้นจะกล้ากระทำ กรณีดังกล่าวจึงเป็นเรื่องอื้อฉาวและวิพากษ์วิจารณ์กันในหมู่ประชาชน ข้าราชการ และวงการศึกษาอย่างมาก

การเสนอบทความของหนังสือพิมพ์สยามฟรีเพรสดังกล่าว ทำให้กรมหลวงเทเวศร์ ๑ ทรงดำเนินการทางวิธีการหยุดการชอรองให้นายเคอ บุนเซน ซึ่งขณะนั้นดำรงตำแหน่งกงสุลใหญ่และอุปทูตอังกฤษ พิจารณาขับนายลิลลีออกจากประเทศไทยในฐานะบุคคลที่ไม่พึงปรารถนา² เนื่องจากบุคคลผู้นั้นอยู่ในบังคับอังกฤษ จึงมีสิทธิสภาพนอกอาณาเขตอันอยู่เหนือวิดิกฎหมายไทยที่จะลงโทษได้ แต่นายเคอ บุนเซน ก็ไม่อาจดำเนินการตามคำชอรองของเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทยได้ เพราะมีปัญหาในขอบเขตอำนาจหน้าที่ของเขาที่ระบุไว้ในพระบรมราชโองการของพระเจ้าแผ่นดินอังกฤษที่พระราชทานโดยคำแนะนำของสภาองคมนตรี (British orders in Council) ว่ากงสุลอังกฤษจะเนรเทศคนอังกฤษออกจากประเทศที่บุคคลผู้นั้นพำนักได้ก็ต่อเมื่อมีการกระทำที่เป็นภัยต่อความสงบของ

¹ ส่วนวนเดียวกัน, "The Petchaburi Railway - A Serious Hitch - The King's Promise, The Petchaburi Railway Fiasco, Stray Notes from Last Week," Siam Free Press, Mon., 5th Oct., Mon. 12th Oct., Wed. 14th, 1896.

² ก.จ.ช., ร.5 ขร. 5.5/8, "Prince Devawongse to Rolin - Jacquemyns," Oct. 10, 1896.

สาธารณชน ซึ่งการกระทำของนายลิลลี่ยังไม่อยู่ในข่ายที่ทำให้เกิดเหตุร้ายแรงถึงขั้นนั้น¹ ความเห็นของนายเคอ บุนเซน นี้ได้รับการสนับสนุนจากเจ้าพระยาอภัยราชา โดยได้อธิบายฐานะทางการทูตและขอบเขตของกฎหมายที่นายเคอ บุนเซน จำต้องปฏิบัติ แม้ว่าในแง่ส่วนตัวเขาจะแสดงความไม่พอใจต่อความที่ปรากฏในหนังสือพิมพ์สยามฟรีเพรสก็ตาม² อย่งไรก็ดี กรมหลวงเพชรวงศ ๗ ได้แสดงความเสียใจและมีการโต้แย้งกับเจ้าพระยาอภัยราชาถึงช่องว่างในอำนาจทางกฎหมายที่จะเนรเทศนายลิลลี่³ ทั้งนี้ พระองค์ได้ทรงชี้ให้เห็นว่าถ้าปล่อยให้ นายลิลลี่พำนักอยู่ในประเทศไทยต่อไป อาจจะมีคนไทยผู้เจ็บแค้นต่อการกระทำของนายลิลลี่ เขาทำร้ายบุคคลผู้นี้ เพื่อแสดงความจงรักภักดีต่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและเพื่อปกป้องพระราชเกียรติยศ⁴

ในขณะที่ปัญหาหนังสือพิมพ์สยามฟรีเพรสหมิ่นพระบรมเดชานุภาพยังไม่ยุตินั้น ความยุ่งยากในเรื่องสัมพันธภาพทางรถไฟสายกรุงเทพ ๗ - เพชรบุรี ก็เกิดความยุ่งกัน โดยที่กรณีทั้งสองเรื่องนี้จะเข้าพัวพันกันมากขึ้นทำให้เกิดเหตุการณ์แทรกซ้อนในเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับเยอรมนี การศึกษาบทบาทของประเทมหาอำนาจในยุโรปในการสร้างทางรถไฟช่วงนี้จึงจำเป็นต้องยกมามากดวบรวม ๗ กับปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

¹ ปีกเดียวกัน, "Rolin - Jacquemyns to Prince Devawongse,"
Oct. 11, 1896.

² Ibid.

³ ปีกเดียวกัน, "Prince Devawongse to Rolin - Jacquemyns,"
Oct. 11, 1896.

⁴ ปีกเดียวกัน, "Prince Devawongse to Rolin - Jacquemyns,"
Oct. 13, 1896.

ความผันผวนของโครงการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - เพชรบุรีที่มีผลต่อสัมพันธภาพ
ระหว่างไทยและเยอรมนี

เนื่องจากกรมหมื่นนราธิป ฯ ทรงเข้าพระทัยแต่แรกว่าพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ใ้พระรราชทานพระบรมราชานุญาตให้มีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางสัมพันธภาพรถไฟ จึงทรงคิดหาสัญญาจ้างทางมาร์ควาลด์ (Messrs. Markwald) ซึ่งเป็นตัวแทนของทางใหญ่ในเยอรมนี ชื่อ ทางริกเมอร์ส (Rickmers) โดยจ้างให้ทางเยอรมันทั้ง 2 แห่งนี้เป็นผู้ทำทางรถไฟไปเมืองเพชรบุรี จนอุปทูตเยอรมันได้มีหนังสือแจ้งไปยังกรุงเบอร์ลินว่าเป็นการดีแก่ผลประโยชน์ของเยอรมนีอย่างยิ่ง นอกจากนี้ ยังปรากฏว่าในกรณีที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและกระทรวงพระคลังมหาสมบัติไม่รับจำนำทางรถไฟสายนี้ กรมหมื่นนราธิป ฯ ก็ทรงเตรียมการที่จะจำนำให้แก่นายเอส. ริกเมอร์ส (S. Rickmers) เจ้าของทางริกเมอร์ส ทั้งนี้กรมหมื่นนราธิป ฯ ฝ่ายหนึ่ง และนายไรชมัน (Reichmann) กับนายเอ. วีเคะ (E. Wiede) กงสุลออสเตรียประจำประเทศไทย ในฐานะผู้แทนและทนายประจำตัวของนายริกเมอร์สอีกฝ่ายหนึ่ง ได้เตรียมร่างสัญญาว่าด้วยความตกลงระหว่างกรมหมื่นนราธิป ฯ กับตัวแทนของบริษัทเยอรมัน (Draft of Agreement between Krom Nara & Agent of a German firm) โดยที่ร่างสัญญานี้มีข้อความบางข้อที่ระบุถึงการให้สิทธิแก่นายทุนเยอรมันอย่างล้นเหลือ ดังจะยกมากล่าวในที่นี้จากต้นร่างเดิม

ร่างสัญญาว่าด้วยความตกลงระหว่างกรมหมื่นนราธิป ฯ กับตัวแทนของบริษัทเยอรมัน

.....
5. กรมหมื่นนราธิปจะยอม ถ้าเอส ริกเมอร์สประสงค์จะ
ให้จดทะเบียนทางรถไฟแลพระบรมราชานุญาตที่ถูกล่ามมาแล้วนั้น
เป็นของชาติเยอรมัน ในศาลกงสุลของพระเจ้าแผ่นดินเยอรมัน
ณ กรุงเทพ

6. เอส ริกเมอร์สจะมีอำนาจเต็มที่ไม่ว่าเวลาใด เขาปรารถนา
จะมาควบคุมดูแล โดยผู้รับซื้อ ภาณายบายซี ถ้าเสมียน
ของเขาคนหนึ่ง ที่เขาได้ให้อำนาจด้วยหนังสือมาตรวจการก่อสร้าง

แปลสมุขมาญซึ่งหนังสือโคตคอม แลหนังสือสำคัญอื่น ของรถไฟ
ที่เมืองเพชรบุรี ที่กล่าวแลวกก็ได้¹

พิจารณาจากร่างสัญญา จะเห็นถึงเจตนาของนายทุนเยอรมันที่ต้องการครอบครอง
กิจการคมนาคมในส่วนนี้ เพื่อแสวงหาผลประโยชน์แข่งขันกับอังกฤษและฝรั่งเศส อุปทูต
และพอคาเยอรมันในประเทศไทยจึงหวังว่าเยอรมันคงประสบโอกาสที่จะเข้ามามีบทบาทใน
กิจการรถไฟไทยในรูปของเจ้าของทุน ซึ่งจะเป็นการล้าหน้าประเทศมหาอำนาจคู่แข่งของตน
แต่ความหวังของเยอรมันก็สลายไป เพราะพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรง
ตอนพระบรมราชานุญาตการขอเปลี่ยนแปลงเส้นทางสัมปทานทางรถไฟ ทำให้การลงนามในสัญญา
สั่งซื้อเครื่องเหล็ก เครื่องจักรรถไฟจากเยอรมัน สัญญาว่าจ้างให้ทางเยอรมันเป็นผู้ทำทาง
รถไฟ ตลอดจนร่างสัญญาความตกลงระหว่างกรมหมื่นนราธิป ฯ กับผู้แทนของนายริคเมอร์ส

¹ ความในร่างสัญญาภาษาไทยนี้คัดลอกมาจากเอกสารต้นมือ ส่วนความในร่าง
สัญญาภาษาอังกฤษจากเอกสารฉบับเดียวกัน มีดังนี้

5. Prince Naradhip shall if required by
S. ...Rickmers register the said Railway
line and the concession thereof as a
German concern in His Imperial German
Majesty's Consulate General at Bangkok.

6. S.... Rickmers shall have full power
and authority whenever he desires to do so,
either himself or by an Agent accountant
clerk duly appointed by him in writing to
examine the building of Railway and the
account books correspondence and other
documents of the said Petchaburi Railway.

(กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 32 ส่วนที่ 1 ตอน 1 พ.ศ. 2439).

หยุดชะงักหมด เพราะกรมหมื่นนราธิป ๑ ไม่โปรดที่จะสร้างทางรถไฟตามเส้นที่กำหนดไว้ใน
สัมปทานเดิม¹

ความผิดหวังครั้งนี้ทำให้กลุ่มพ่อค้าเยอรมันไม่พอใจ ทั้งนายพอน ฮาร์ทมัน (Von
Hartmann) อุปทูตเยอรมัน ก็ถือว่าเป็นการเสียหายของตนอย่างมาก เนื่องจากเป็นที่
เล้าลือแพร่หลายในกรุงเทพฯ ๑ และเป็นที่ยอมรับกันทั่วไปในกรุงเบอร์ลิน ฮาร์ทมันถึงกับเข้า
เฝ้าเจรจาต่อวาทกรรมหลวงเทเวศวงศ์ ๑ ว่าการกลับคืนพระบรมราชาัญญาตเช่นนี้เท่ากับเป็น
การชักขวางผลประโยชน์ในประเทศไทยของชาวเยอรมัน ทำให้เป็นที่เคืองกรอนแก่ฝ่ายตนยิ่ง
นัก อุปทูตเยอรมันจึงขอให้กรมหลวงเทเวศวงศ์ ๑ นำความขึ้นกราบบังคมทูลพระกรุณา ขอ
พระราชทานพระบรมมีปกเกล้า ๑ แต่เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศได้ทรงโต้ตอบว่า

¹ แม้จะไม่มีหลักฐานอ้างอิง แต่ผู้เขียนก็คิดว่า ร่างสัญญาความตกลงระหว่าง
กรมหมื่นนราธิป ๑ กับ นายเอส. วิกเมอร์ส อาจเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้พระ
บาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงถอนพระบรมราชาัญญาตการขอเปลี่ยนเส้นทาง
สัมปทานโดยเด็ดขาด พิจารณาจากการที่กรมหมื่นนราธิป ๑ ทรงส่งร่างสัญญาดังกล่าวให้
พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพิจารณาพร้อมกับลายพระหัตถ์ฉบับลงวันที่ 3
ตุลาคม ร.ศ. 115 และต่อมาอีก 2 วัน พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวก็ทรงมีพระราชหัตถ
เลขาส่วนพระองค์ลงวันที่ 5 ตุลาคม ร.ศ. 115 ปฏิเสธคำขอลงนามของกรมหมื่นนราธิป ๑
ทั้งนี้ อาจเป็นไปได้ที่พระองค์ทรงวางพระราชโองการตัดการลงทุนของชาวเยอรมันในรูปที่จะ
เป็นอันตรายต่อความมั่นคงของพระราชอาณาจักร เพราะการยอมให้เยอรมันมีอธิปไตยเหนือ
ดินแดนในส่วนที่เป็นทางรถไฟ อาจทำให้ชาวเยอรมันไม่ยอมเพิกถอนสิทธิความเป็นเจ้าของ
ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - เพชรบุรี อันเป็นเหตุให้รัฐบาลไทยอาจต้องเสียดินแดนหรือ
อธิปไตยในส่วนนี้ ดังเช่นทางรถไฟสายทรานส์ - ไชปีเรีย ของรัสเซีย ในแมนจูเรียของจีน
เป็นกรณีเปรียบเทียบอยู่แล้ว อีกประการหนึ่งก็คือการปล่อยให้เยอรมันเข้ามามีบทบาทในภาค
ใต้ของไทย อังกฤษจะต้องดำเนินการชักขวางเพื่อรักษาอำนาจและผลประโยชน์ของตนใน
แหลมมลายู อันอาจเป็นสาเหตุให้ไทยหลีกเลี่ยงการกระทบกระทั่งของมหาอำนาจไมพ่น และ
ต้องประสบชะตากรรมเช่นเดียวกับประเทศจีนก็ได้.

การขอเปลี่ยนแปลงเส้นทางสัมปทานนั้นความจริงยังไม่ได้เป็นที่ตกลงตามคำโฆษณาต่าง ๆ และการที่อุปทูตเยอรมันจะขอควยวาทให้ไทยพิจารณาเรื่องต่าง ๆ นั้น พระองค์จะไม่ทรงยอมรับ ยกเว้นในกรณีที่มีหนังสือมาเป็นหลักฐาน เพื่อป้องกันกรเข้าใจผิดที่อาจเกิดขึ้น¹

ต่อมาอุปทูตเยอรมันได้มีหนังสือส่วนตัวกล่าวหารัฐบาลไทยว่าสร้างความคิดหวังครั้งใหม่ให้แก่บริษัทเยอรมัน เป็นการแพร่ความรู้สึกที่ไม่ดีต่อประเทศไทยในกรุงเบอร์ลิน นายฮาร์มันจึงกราบทูลขอทรงให้ทั้งสองฝ่ายร่วมกันหาทางระงับความรู้สึกเช่นว่านี้เสีย² แต่กรมหลวงเทเวศร์ฯ ทรงพิจารณาว่าข้อความในหนังสือเป็นการกล่าวหาโดยเลื่อนลอย ไม่มีหลักฐานอันใด ไม่สมควรนำความขึ้นกราบบังคมทูลพระกรุณา³ พระองค์จึงทรงตอบชี้แจงความให้อุปทูตเยอรมันเข้าใจว่ารัฐบาลไทยไม่ได้อนุมัติการเปลี่ยนแปลงเส้นทางรถไฟ และเป็นไปไม่ได้ที่รัฐบาลจะตัดสินปัญหาโครงการใหญ่ ๆ เช่นนี้ภายในระยะเวลาอันสั้นเพียง 5 วัน (จากวันที่ 29 กันยายน - 3 ตุลาคม พ.ศ. 2439)⁴ นอกจากนี้กรมหมื่นนราธิปฯ ก็มีใจเจ้าของสัมปทานทางรถไฟที่แท้จริง แมวว่าจะทำสัญญาซื้อมาจากนายเวส เตนโฮลชก็ตาม เพราะยังไม่ได้ชำระเงินค่าสัมปทานให้แก่เจ้าของเดิมทั้งหมด ผู้ที่มีสิทธิในฐานะเจ้าของสัมปทานที่แท้จริงคือ นายเวส เตนโฮลช ซึ่งเรื่องนี้อุปทูตเยอรมันยังมีความเข้าใจผิดในฐานะทางกฎหมายของกรมหมื่นนราธิปฯ⁵

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขบ. 5.5/8, "กรมหลวงเทเวศร์ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 24, 7765, 11 ตุลาคม ร.ศ. 115.

² ปีกเดียวกัน, Hartmann to Prince Devawongse, "Copy, Oct. 10, 1896.

³ ปีกเดียวกัน, "กรมหลวงเทเวศร์ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 24, 7765, 11 ตุลาคม ร.ศ. 115.

⁴ ปีกเดียวกัน, "Prince Devawongse to Hartmann," Copy, Oct. 11, 1896.

⁵ ปีกเดียวกัน, "Prince Devawongse to Rolin - Jacquemyns," Copy, Oct. 10, 1896.

อย่างไรก็ตาม ในที่สุดนายฮาร์ทมันน์โดยยอมรับข้อชี้แจงและเหตุผลของฝ่ายไทย ไม่โต้แย้งต่อความยาวอีกต่อไป เพียงแต่ขอพระราชทานโอกาสให้ชาวเยอรมันได้ทำการที่เป็นประโยชน์ในประเทศไทยบ้าง¹ เรื่องราวต่าง ๆ จึงดูที่ท่าว่าจะยุติลงด้วยดี แต่หนังสือพิมพ์สยามฟรีเพรสฉบับประจำวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1896 ได้เสนอบทความเรื่อง "ผู้นำของสยามฟรีเพรส" (The leader of the Siam Free Press) กล่าวยกย่องนายฮาร์ทมันน์ ผู้นำของกลุ่มจักรวรรดินิยมฝรั่งเศสว่ามีความสามารถยอดเยี่ยมในการจัดระเบียบวิธีการปกครองอาณานิคมแคว้นมอญมาโขง เป็นความสำเร็จซึ่งเมื่อนำมาเทียบกับการดำเนินนโยบายทางการทูตของเยอรมันในดินแดนส่วนนี้แล้ว ความพยายามของเยอรมันต้องล้มเหลวลงโดยสิ้นเชิง บทความดังกล่าวได้กล่าววิพากษ์วิจารณ์ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับเยอรมัน ทั้งมีข้อความขู่มขู่ปลุกปั่นให้ทั้งสองประเทศเกิดความระแวงและแตกแยกกัน โดยมีใจมตินักการทูตของเยอรมันในประเทศไทยว่าไม่มีความสามารถ ขาดความสันติในการเล่นการเมืองระหว่างประเทศ ผู้นำทางการทูตของเยอรมันไม่เพียงแต่จะจัดว่าอยู่ในระดับไร้อำนาจเท่านั้น แต่ตกต่ำถึงขั้นเลวร้ายทีเดียว โดยเฉพาะในกรณีวิกฤตการณ์ ร.ศ. 112 นั้น เยอรมันน่าจะฉวยโอกาสแทรกแซงช่วยเหลือรัฐบาลไทยเพื่อหาผลประโยชน์ตอบแทนให้มากที่สุด เพราะขณะนั้นราชสำนักไทยกำลังโกรธแค้นฝรั่งเศสที่ใช้กำลังยึดดินแดนฝั่งซ้ายแม่น้ำโขง และกระทำการลบหลู่พระราชเกียรติยศ ในเวลาเดียวกันไทยก็แค้นเคืองรัฐบาลอังกฤษที่ไม่ยอมยื่นมือเข้ามาช่วยเหลือ ซึ่งในช่วงนี้เป็นโอกาสทองของเยอรมันที่จะเรียกความนิยมจากไทยได้มาก แต่ทั้งกระทรวงการต่างประเทศเยอรมันและนักการทูตเยอรมันในประเทศไทยก็ไม่ฉลาดพอที่จะฉวยผลประโยชน์ไว้ โดยปล่อยให้โอกาสเช่นนั้นหลุดลอยไป บทความนี้ได้วิจารณ์ฐานะของเยอรมันในประเทศไทยซึ่งเสื่อมโทรมลงเรื่อย ๆ ในแง่มุมต่าง ๆ รวมทั้งตีเทียบความสามารถในเชิงการทูตของเยอรมันในทำนองบริภาษความโง่เขลาของทูตเยอรมันที่ไม่รู้จักแสวงหาผลประโยชน์ของชาติตนในประเทศไทย

¹ ปีกเดียวกัน, "Hartmann to Prince Devawongse," Copy, Oct.

เนื่องจากบทความดังกล่าวใช้ถ้อยคำที่รุนแรงมาก นายพอน ฮาร์ทมันน์จึงถวายหนังสืออย่างเป็นทางการต่อกรมหลวงเทเวศวงศ์ ฯ กล่าวโทษหนังสือพิมพ์สยามฟรีเพรสว่าลงพิมพ์ข้อความหมิ่นชาติต่อรัฐบาลและคณะทูตเยอรมันในไทย จึงขอให้รัฐบาลไทยช่วยดำเนินการป้องกันมิให้เกิดเรื่องทำนองเดียวกันขึ้นอีก¹ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทยได้พิจารณาเจตนาของหนังสือพิมพ์ฉบับดังกล่าวแล้วว่า มีความประสงค์จะยุยงให้คณะทูตเยอรมันเกิดวิวาทขัดขวางกับรัฐบาลไทยให้มากยิ่งขึ้น² เช่น กล่าวจู้จุกด้อนของเยอรมันว่าไม่เคยได้รับสัมปทานให้ดำเนินกิจการใด ๆ ในประเทศไทยเลย ทั้งนี้ เพื่อเป็นการกระตุ้นความไม่พอใจที่กรุงของฝ่ายเยอรมันในกรณีสัมปทานทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - เพชรบุรี ให้ทวียิ่งขึ้น แต่อาจเป็นเพราะสำนวนภาษาในบทความรุนแรงมากเกินไป แทนที่อุปทูตเยอรมันจะเห็นชอบตามและเข้าใจรัฐบาลไทยไปในทางร้าย กลับขอความช่วยเหลือจากไทยให้ช่วยระงับปราบปราม ทำให้กรมหลวงเทเวศวงศ์ ฯ ทรงเห็นเป็นโอกาสเหมาะที่จะยกเอาเหตุที่อุปทูตเยอรมันร้องขอจัดการการรายหนังสือพิมพ์ฉบับนี้ เพื่อจะไม่ให้เกิดความรู้สึกว่าฝ่ายไทยทำการแกแค้นในส่วนของประเทศตัวเอง แต่ให้ดูเป็นว่าไทยทำเพราะเห็นแก่ทางพระราชไมตรีกับเยอรมัน เพื่อให้การประหวางของรัฐบาลไทยที่จะยื่นไปยังนาย เคอ บุนเซน อุปทูตอังกฤษมีน้ำหนักมากยิ่งขึ้น³ ทั้งนี้ เท่ากับว่าไทยถือเอากรณีหมิ่นเยอรมันซึ่งเกิดขึ้นซ้อนกับกรณีหมิ่นพระบรมเดชานุภาพเป็นเหตุผลในการจัดการปราบปรามหนังสือพิมพ์สยามฟรีเพรส แทนที่จะยกเอากรณีหมิ่นพระบรมเดชานุภาพขึ้นมาเป็นข้อกล่าวหาเจ้าของหนังสือพิมพ์โดยตรง

¹ ปีกเดียวกัน, "Hartmann to Prince Devawongse," ad I. No. 845
G - 96, Copy, Oct. 13, 1896.

² ปีกเดียวกัน, "กรมหลวงเทเวศวงศ์ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 25, 7856, 13 ตุลาคม ร.ศ. 115.

³ เพิ่งอ้าง.

เหตุที่รัฐบาลไทยต้องดำเนินการเช่นนี้ เพราะสิทธิสภาพนอกอาณาเขตยังคุ้มครอง นายลิลลี่หรือคพนจากกฎหมายไทย รัฐบาลไทยจึงต้องฟ้องร้องไปยังอุทธรณ์อังกฤษในช่วย จัดการพิจารณาเนรเทศนายลิลลี่ ในกรณีไทยยกปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับเยอรมนี ซึ่งได้รับความกระทบกระเทือนจากบทความดังกล่าวขึ้นเป็นข้อร้องเรียน นายเคอ บุนเซน อาจให้ความสนใจแก่เรื่องนี้อย่างแท้จริง เพราะเยอรมนีเป็นประเทศใหญ่ที่ต้องอุทธรณ์ให้ ความสำคัญและคอยระวังศึกษาหาที่อยู่เสมอ ในกรณีที่อุทธรณ์เยอรมันมีหนังสืออย่างเป็นทางการขอ ร้องถามกระทรวงการต่างประเทศของไทยให้ช่วยป้องกันกรณีจากหนังสือพิมพ์สยามฟรี เพรส ก็ว่าที่นายเคอ บุนเซน จะเร่งดำเนินการให้เกิดความยุติธรรมแก่ประเทศมหาอำนาจ ที่อยู่ในฐานะทัดเทียมกัน

สรุปได้ว่า เจตนาของหนังสือพิมพ์สยามฟรี เพรสซึ่งได้รับทุนดำเนินการจากชาวฝรั่งเศส แต่อยู่ภายใต้ความคุ้มครองของอังกฤษ ต้องการให้เยอรมนีแตกแยกกับไทย แต่อุทธรณ์ เยอรมันรู้เท่าทันแผนการที่แฝงไว้ในบทความ จึงไม่ถือว่ารัฐบาลไทยเป็นฝ่ายผิด¹ การจึงกลับตรง กันข้ามกับความต้องการของผู้จัดทำหนังสือพิมพ์ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระราชวิจารณ์ในเรื่องนี้กับกรมหลวงเทเวศร์ ๑ ว่า "คำที่เขาพูดว่าหนังสือฟรี เพรส ถู้อ่านแล้วให้เกิดปฏิฆนิมิต² นั้น เป็นความจริง ความที่คิดออกนี้ ประสงค์จะยุเยอรมันแต่ แต่อย่างใดเกิดทางจับหนวดหนูน จนผู้รับยุทนต์ไม่ไหว แต่อย่างไร ๆ ก็ดี ที่อุทธรณ์ขอให้ เราช่วยนั้นนับว่าเป็นการคืออยู่"³

¹ ปีกเดียวกัน, "Prince Devawongse to Rolin - Jacquemyns," Copy, Oct. 3, 1896.

² ปฏิฆนิมิต (ปฏิฆ + นิมิต) = ทำให้เกิดมูลเหตุแห่งความโกรธ.

³ ปีกเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง กรมหลวงเทเวศร์ ๑, สำเนา, ที่ 43/783, 15 ตุลาคม ร.ศ. 115.

แม้ว่ารัฐบาลไทยปรารถนาจะจัดการกรณีหมิ่นประมาทรัฐบาลและทูตเยอรมันเพียงไรก็ตาม ก็มิอาจทำได้ เนื่องจากกงสุลจากประเทศของผูกระทำผิดเท่านั้นที่จะมีอำนาจเนรเทศคนในบังคับของตน แต่สิทธิของกงสุลอังกฤษก็ถูกควบคุมโดยกฎหมายอังกฤษอย่างรัดกุม กรมหลวงเทเวระวงศ์ ฯ ทรงแสดงความเห็นใจอุทิศทูตเยอรมัน แต่ในขณะที่เดียวกันก็ทรงเตือนให้ระลึกถึงธรรมเนียมปฏิบัติที่มหาอำนาจตะวันตกนำมาใช้กับไทยโดยการริครอบอำนาจทางกฎหมายและการศาล อันเป็นผลให้รัฐบาลไทยถูกจำกัดการโต้ตอบบรรณาธิการหนังสือพิมพ์ฉบับนี้โดยวิธีกฎหมาย¹

อย่างไรก็ตาม รัฐบาลไทยมิได้ละเลยต่อกรณีที่เกิดขึ้นซึ่งมีผลกระทบกระเทือนต่อพระราชเกียรติยศและอำนาจแผ่นดิน กรมหลวงเทเวระวงศ์ ฯ จึงได้ปรึกษากับเจ้าพระยาอภัยราชา เพื่อหาทางให้กงสุลอังกฤษจัดการลงโทษนายลิลลีให้ได้² แต่เท่าที่พบจากหลักฐานทางประวัติศาสตร์ก็มีเพียงการคำริที่จะจัดการลงโทษบุคคลผู้นั้นเท่านั้น ไม่ปรากฏผลสรุปของเรื่องนี้ว่านายลิลลีจะตองโทษหรือไม่เพียงไร³

ปัญหาการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - เพชรบุรี ยังคงยืดเยื้อต่อมา แม้ว่าภายหลังรัฐบาลจะอนุญาตให้กรมหมื่นนราธิป ฯ เปลี่ยนเส้นทางสัมปทานใดตามพระประสงค์ ถ้าทรงยินยอมรับข้อเรียกร้องของรัฐบาล แต่ทั้งสองฝ่ายก็ไม่อาจตกลงกันได้ในเรื่องในสิ่งที่กำหนดไว้ ความยุ่งยากจากปัญหาต่าง ๆ ทำให้กรมหมื่นนราธิป ฯ ทรงเบื่อหน่ายและท้อแท้

¹ ปีกเดียวกัน, "Prince Devawongse to von Hartmann," Oct. 15, 1896.

² ผู้เขียนขอละเว้นการอภิปรายรายละเอียดในเรื่องนี้ เพราะอยู่นอกเขตของหัวข้อเรื่องวิทยานิพนธ์.

³ การที่ต้องรวบรัดประเด็นปัญหานี้ เพราะผู้เขียนไม่ต้องการสันนิษฐานผลสรุปอื่นเป็นเรื่องที่พิจารณาว่าไม่อยู่ในขอบเขตหัวข้อเรื่อง อันจะทำให้วิทยานิพนธ์เสียเอกลักษณ์.

พระทัย ดังนั้นเมื่อนายจอห์น อาร์มสตรอง (John Armstrong) ชาวอังกฤษซึ่งเป็นผู้จัดการธนาคารชาร์เตอร์แห่งประเทศไทยขอรับโอนสัมปทานทางรถไฟ¹ กรมหมื่นนราธิปฯ จึงได้คัดสนิพระทัยโอนสัมปทานให้ ทั้งนี้ ภายความยินยอมของนายเวสเทินโฮลซ์ และของรัฐบาลไทยซึ่งได้พิจารณาอนุมัติยอมให้โอน ตามระเบียบของพระบรมราชานุญาตขอ 10 ที่ว่าด้วยการพิจารณาโอนสัมปทานต้องผ่านความเห็นชอบของรัฐบาลก่อน ทั้งนี้ รัฐบาลได้ตั้งขอแม่ว่า บริษัทรถไฟซึ่งนายอาร์มสตรองจะตั้งขึ้นต้องเป็นบริษัทสยามเท่านั้น²

ต่อมานายอาร์มสตรองได้ขอเปลี่ยนเส้นทางรถไฟจากสัมปทานเดิม มาเป็นเส้นทางบนตามแนวคลองมหาสวัสดิ์ทำนองเดียวกับที่กรมหมื่นนราธิปฯ ทรงเคยขอไว้ แต่รัฐบาลได้ยื่นกรณว่าถ้าจะขอเปลี่ยนทางก็เท่ากับขอสัมปทานใหม่ซึ่งจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขรัฐบาลที่วางไว้ จะใช้ข้อตกลงที่ระบุในสัญญาสัมปทานเดิมไม่ได้ แต่นายอาร์มสตรองไม่ยอมรับข้อเสนอของรัฐบาล ประจวบกับได้รับโทรเลขจากกลุ่มนายทุนอังกฤษที่ลอนดอนซึ่งเป็นหุ้นส่วนกันสั่งการว่า ถ้ารัฐบาลไทยไม่ยอมให้เปลี่ยนเส้นทางตามที่ขอ ก็ให้ระงับการสร้างทางรถไฟเสีย³ เมื่อเป็นเช่นนั้นนายอาร์มสตรองจึงตกลงขายสัมปทานให้แก่นายปีเตอร์ บูกิสลอส คาร์ทิวส กินซ์ (Peter Bugislaus Carteus Kinch) ชาวเดนมาร์กผู้เคยเช่าหุ่นกับนายเวสเทินโฮลซ์ในการขอสัมปทานทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - เพชรบุรี⁴

¹ ก.จ.ช., ร.5 ยช.5.4/12, "กรมหมื่นพิทยลาภฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 168/8505, 11 มีนาคม ร.ศ. 115.

² ปีกเดียวกัน, "ทางว้าวรายงานที่ 1 อ่านถวายในที่ประชุมเสนาบดีสภา," 17 เมษายน ร.ศ. 116.

³ ปีกเดียวกัน, "กรมหมื่นพิทยลาภฯ กราบทูล พระเจ้าลูกยาเธอ พระองค์เจ้าประวิตรวชิราโนคม [ราชเลขานุการ], ที่ 59/5208, 5 ตุลาคม ร.ศ. 116.

⁴ กองบรรณสาร, แผ่นที่ 33 ส่วนวันที่ 2 พ.ศ. 2441, "กรมหลวงเทเวศร์วงศ์ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," สำเนา, ที่ 4, 306, 8 เมษายน ร.ศ. 117.

ต่อมา นายกินซ์ ได้เข้าเฝ้ากรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ กราบขอร้องให้รัฐบาลไทยรับโอนสัมปทานทางรถไฟสายนี้กลับคืน โดยได้คำนวณรายรับ - รายจ่าย ของรัฐบาลถวายอย่างละเอียด¹ เมื่อกรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ ทรงพิจารณาถึงผลประโยชน์ที่ไทยจะได้รับแล้ว ก็ทรงเห็นชอบด้วย จึงกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวให้รัฐบาลรับโอนสัมปทานทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - เพชรบุรี จากนายกินซ์ เพราะถ้ารัฐบาลดำเนินการสร้างทางรถไฟสายนี้เอง ก็จะมีรายได้เป็นกำไรจากการเดินรถในแต่ละปีมากพอใช้²

เพื่อตัดปัญหายุ่งยากอันเกิดจากการโอนและขอเปลี่ยนแปลงเส้นทางสัมปทานซึ่งทำให้การสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - เพชรบุรีต้องล่าช้าออกไป แทนที่จะได้สร้างทางรถไฟเพื่อประโยชน์ในการเดินทางและขนส่งพืชผลทางเกษตรกรรมในเร็ววัน รัฐบาลไทยจึงได้รับซื้อสัมปทานทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - เพชรบุรี จากนายกินซ์เป็นเงิน 25,000 บาท โดยมีกรมหมื่นพิทยลาภ ฯ ในฐานะตัวแทนของรัฐบาลทรงเป็นผู้รับโอน³

การสร้างทางรถไฟสาย กรุงเทพ ฯ - เพชรบุรี

เมื่อรับโอนสัมปทานทางรถไฟแล้ว กระทรวงโยธาธิการได้ออกประกาศห้ามการซื้อขายและโอนหรือเปลี่ยนแปลงที่ดินตั้งแต่ลำน้ำเจ้าพระยาริมปากคลองบางกอกน้อย กรุงเทพ ฯ

¹สำนวนเดียวกัน, "Note taken down by Kromluang Devawongse at the interview with Mr. Kinch on April 12, 1898."

²สำนวนเดียวกัน, "กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," สำเนา, ที่ 4, 306, 8 เมษายน ร.ศ. 117.

³ก.จ.ช., ร.5 ขบ. 5.5/13, "Declaration of P.B.C. Kinch," May 10, 1898.

จนถึงเพชรบุรี ตามแนวทางที่กรมรถไฟได้สำรวจและปักกรุยหมายเขตสองข้างทางรถไฟ
ต่อมาได้ดำเนินการสร้างทางรถไฟโดยใช้รางขนาดแคบคือ 1 เมตร อันเป็นขนาดรางรถไฟ
ที่ใช้ใน แหลมมลายูของอังกฤษ เพื่อว่าเมื่อมีการต่อเชื่อมทางรถไฟของทั้งสองประเทศจะ
ได้ทำโดยสะดวกเพราะขนาดของรางรถไฟเท่ากัน อีกประการหนึ่งเข้าใจว่าเพื่อประหยัด
ค่าใช้จ่ายเพราะการใช้รางขนาดใหญ่เช่น ทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - นครราชสีมา นั้น
สิ้นเปลืองเงินมากกว่าการใช้รางขนาดแคบ

กรมรถไฟได้จ้างนายกินซ์เป็นผู้สำรวจเส้นทางรถไฟ และเริ่มลงมือสร้างทางตั้งแต่
เดือนเมษายน พ.ศ. 2443 (ค.ศ. 1900) ไปตามแนวทางจากถนนปากคลองบางกอกน้อย
ตรงไปทางทิศตะวันตก เลียบคลองมหาสวัสดิ์ ข้ามแม่น้ำท่าจีนตรงตำบลบ้านเขมรไปจนถึง
ฝั่งแม่น้ำแม่กลองตรงตำบลบ้านโป่งแล้วเลี้ยวไปข้างทิศใต้เลียบไปใกล้ฝั่งน้ำ ข้ามแม่น้ำ
แม่กลองที่เมืองราชบุรี แล้วตรงไปตามทางบนคอนจนถึงเพชรบุรีเป็นที่สุด²

การแก่งแย่งผลประโยชน์ระหว่างประเศมหาอำนาจตะวันตกในการประมูลเครื่องเหล็กรถไฟ สายกรุงเทพ ฯ - เพชรบุรี

ในการประมูลราคาเครื่องรถไฟสายเมืองเพชรบุรีนั้น รัฐบาลพยายามที่จะให้
ประเทศต่าง ๆ มีโอกาสเท่าเทียมกันในการแข่งขัน เตนายเบทเกะ เจ้ากรมรถไฟคน
แรกของไทยไม่ไคส่งแบบตัวอย่างสินค้าใหม่บริษัทห้างร้านจากสหรัฐอเมริกา นายแฮมิลตัน คิง
อัครรัฐทูตอเมริกัน จึงประท้วงรัฐบาลไทยผ่านทางกรมหลวงเทเวระวงศ์ ฯ ว่าไทยไม่ให้โอกาส
แก่สหรัฐอเมริกาในการที่ยื่นประมูลแข่งขัน ทั้งไม่ได้ประกาศให้ว่าประมูลเป็นการเปิดเผย
ดังเช่นที่เคยรับคำไว้ แต่กรมรถไฟกลับมอบให้ชาวเยอรมันเป็นผู้ได้รับสิ่งของ³

¹ กองบรรณสาร, แผ่นที่ 33 ส่วนวันที่ 1 พ.ศ. 2441, "ประกาศของกระทรวง
โยธาธิการ ณ วันเสาร์ ที่ 8 กรกฎาคม ร.ศ. 118."

² ส่วนวันเดียวกัน, "คำกราบบังคมทูลเนื่องในพระราชพิธีเปิดการเดินทางรถไฟระหว่าง
กรุงเทพ ฯ - เพชรบุรี วันที่ 19 เมษายน ร.ศ. 122."

³ ก.จ.ช., ร.5 ยช. 5.5/17, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
ถึง กรมหลวงเทเวระวงศ์ ฯ, สำเนา, ที่ 130/1439, 21 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 118."

เหตุที่เกิดความไม่เสมอภาคในการปฏิบัติต่อประเทศมหาอำนาจตะวันตกเช่นนี้
 เนื่องจากขอมกพรองในการปฏิบัติงานของกระทรวงโยธาธิการ โดยละเลยต่อกระแสพระ
 บรมราชโองการของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งโปรดเกล้าฯ ให้มี
 การประชุมปรึกษากรรมการพิจารณาแบบเครื่องเหล็กรถไฟ แทนที่กระทรวงโยธาธิการจะ
 รับเร่งดำเนินการตามกระแสพระบรมราชโองการ กลับนิ่งเฉยเสีย¹ เสนาบดีว่าการกระ-
 ทรวงขณะนั้นคือ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศราฯ ซึ่งทรงกลับมาดำรงตำแหน่งเดิมอีกครั้งหนึ่งไม่ได้
 ทรงสั่งการเจ้ากรมรถไฟให้ชัดเจนว่าให้ส่งแบบมาเพื่อปรึกษาในที่ประชุม นายเบทเกะจึง
 ส่งแบบไปยังนายเรไบน์ (Reibain) ตัวแทนของกรมรถไฟในประเทศเยอรมนี ใหญ่ของ
 การขายยื่นคำขอส่งของ การที่ทำเช่นนี้เป็นเหตุให้ทางในยุโรปได้เปรียบกว่าทางในสหรัฐ-
 อเมริกา เพราะกว่าที่ทางร้านของชาวอเมริกันจะทราบข่าวก็เขาแข่งขันยื่นประมูลไม่ทัน
 กำหนดเวลา² อัครรัฐทูตอเมริกันจึงประท้วงขึ้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้า
 อยู่หัวทรงเห็นว่าการที่กระทรวงโยธาธิการละเลยการงานเช่นนี้เป็นเหตุให้มีปากเสียงกันขึ้น
 กับทูตอเมริกันและเป็นการเสียวาจาที่รัฐบาลได้รับปากไว้ ทรงกล่าวคำறிเสนาบดีที่กระทรวง
 โยธาธิการว่า

เมื่อฝรั่งมันคิดการทางงานเหมือนน้ำที่ไหล ฝ่ายเราทำงาน
 เหมือนกับหูลักที่ปักอยู่กลางน้ำ เมื่อน้ำไหลเซียวหนักมาอุดันทุก ๆ
 ไปคราวหนึ่ง เมื่อน้ำเออกันงอยู่เป็นหัวตอโดยปรกติดังนี้ ไม่ทัน

¹ปีเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง เจ้าฟ้ากรมขุน
 นริศราฯ," สำเนา, ที่ 74/1397, 14 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 118.

²ปีเดียวกัน, "L.E. Bennett to Hamilton King," Copy, Jan.
 10, 1900.

กับเวลาที่โลกหมุนไปเลย เมื่อราชการเป็นเช่นนี้ ก็เห็นว่า
 เป็นผลอย่างเดียวแต่ทางความฉิบหายแลคัมแค่นในภายนา
 แทน¹

นอกจากจะมีเหตุให้อัครรัฐทูตอเมริกัน ร้องเรียนว่าไทยปฏิบัติกรไม่ยุติธรรมแล้ว
 ต่อมาอังกฤษก็ถูกกีดกันในการแข่งขันประมูลราคาเครื่องเหล็กรถไฟทางรถไฟสายกรุงเทพฯ -
 เพชรบุรีเช่นกัน ในปลาย พ.ศ. 2444 (ค.ศ. 1902) กรมรถไฟได้เรียกประมูลราคา
 เครื่องรถไฟอีกโดยมอบแบบแผนตัวอย่างยื่นประมูลไว้กับนายเรไบน์ ตัวแทนกรมรถไฟที่เมือง
 ไลป์ซิก (Leipzig) ประเทศเยอรมนี เพื่อจะได้แจกจ่ายไปยังห้างร้านที่สนใจ แต่นาย
 เรไบน์คำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศของตนมากกว่าหน้าที่ในฐานะตัวแทนของกรมรถไฟ
 ไทย จึงกีดกันห้างร้านจากประเทศอังกฤษไม่ให้เข้ายื่นแข่งขันประมูลราคา จนเกิดเป็น
 ความขึ้นเมื่อทางอารแกนจากอังกฤษ ได้ส่งเงินไปยังนายเรไบน์ เพื่อขอซื้อแบบเครื่องรถไฟ
 แต่นายเรไบน์ส่งเงินคืนโดยไม่ยอมมอบแบบตัวอย่างให้ทั้งไม่ชี้แจงเหตุผลใด ๆ ควย ทาง
 อารแกนจึงฟ้องไปยังมาควิสออฟแลนสดาวน (Marquis of Lansdowne) เสนาบดีกระทรวง
 การต่างประเทศของอังกฤษ ว่าตัวแทนกรมรถไฟชาวเยอรมันทำการไม่เป็นธรรมต่อคน
 อังกฤษอย่างชัดแจ้ง

¹ ปีกเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง เจ้าฟ้ากรมขุน
 นริศรา ฯ," ราช, ที่ 74/1397, 14 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 118.

การที่คัดลอกพระราชหัตถเลขาตอนนี้ เนื่องจากผู้เขียนเห็นว่าเป็นการสะท้อน
 พระปรีชาญาณในการมองและเปรียบเทียบปัญหาต่าง ๆ อันเป็นจุดเสื่อมิในวิธีการทำงานของ
 ผู้ที่อยู่ในราชการขณะนั้น พระราชหัตถเลขาตอนนี้มีใจความสั้น แต่ประมวลพระปรีชาญาณที่
 สุ่มคัมภีร์ภาพของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโดยสมบูรณ์ และผู้เขียนถือว่า
 เป็นกุญแจที่ไขความบกพร่องของการปฏิบัติราชการในสมัยนั้นได้ดีทีเดียว.

การกระทำของนายเวไบน์ครั้งนี้ ทั้งกรมหลวงเทวะวงศ์ ๗ และเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการคือ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุภาพ ๗ ก็ทรงยอมรับว่าเป็นการก่อกวนแกล้งบริษัทยังอังกฤษ นายเรจินัลด์ เทาเวอร์ (Reginald Tower) อุปทูตอังกฤษได้ขอรองให้ฝ่ายไทยเลื่อนวันขึ้นประมุขจากวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2445 (ค.ศ. 1902) ออกไป เพื่อให้ทางอังกฤษที่จะเข้าแข่งขันเตรียมตัวทัน¹ แต่กระทรวงโยธาธิการไม่ยินยอม เพราะได้ประกาศในหนังสือพิมพ์แล้ว² การเลื่อนวันออกไปทำให้เกิดผลเสียหลายประการ เพราะได้มีบริษัททางรานจากประเทศอื่นเข้าประกวดราคากันหลายแห่ง อาจทำให้เกิดความไม่พอใจขึ้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเห็นว่าถ้าทำตามคำขอรองของรัฐบาลอังกฤษแล้ว สินค้าที่รัฐบาลไทยต้องการใช้ตามกำหนดเวลาสร้างทางรถไฟก็จะต้องเลื่อนออกไป รัฐบาลจะต้องขาดทุน การทำรถไฟเป็นการหาผลประโยชน์ของประเทศ ถ้ารัฐบาลจะยอมผ่อนผันเพื่อประโยชน์ของพ่อค้า ในที่สุดรัฐบาลก็ต้องแบกภาระความเสียหายทั้งในค่านเวลาและทรัพย์สิน³

อย่างไรก็ตาม การที่เกิดความยุ่งยากขึ้น เพราะอังกฤษพยายามเอาการทูตมาพัวพันกับการค้า นายเทาเวอร์ถึงกับแนะนำกฤษฎาภคเนติให้รัฐบาลไทยยึดถือในการเรียกประมุขสิ่งของครั้งต่อไป นอกจากนี้รัฐบาลอังกฤษและชาวอังกฤษที่สนใจในผลประโยชน์ของชาติตนได้แสดงความไม่พอใจมาก เช่น นายเวโรนีย์ถึงกับมีจดหมายมากราบทูลต่อวาทกรมหลวงเทวะวงศ์ ๗⁴ และวิ่งไปจนถึงชั้นกราบทูลสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช ๗ คือ เจ้าฟ้ามหา

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขบ. 5.5/14, "กรมหลวงเทวะวงศ์ ๗ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 72/13359, 22 มีนาคม ร.ศ. 120.

² ปีกเดียวกัน, "กรมหลวงเทวะวงศ์ ๗ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 465, 12 มีนาคม ร.ศ. 120.

³ ปีกเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึงกรมหลวงเทวะวงศ์ ๗," สำเนา, ที่ 135/1543, 14 มีนาคม ร.ศ. 120.

⁴ ปีกเดียวกัน, "Verney to Prince Devawongse," Copy, Feb. 21, 1902.

วชิราวุธ ฯ ซึ่งขณะนั้นเสด็จประทับในประเทศอังกฤษเพื่อทรงศึกษาวิชาการ ให้ทรงสนับสนุน
ความเห็นของตน แต่สมเด็จพระเจ้าฟ้ามหาวชิราวุธ ฯ มิได้ทรงทำตามคำกราบทูลของนายเวอร
นีย์แต่ประการใด

ข้อพิพาทดังกล่าวก็คือ รัฐบาลอังกฤษและอุปทูตอังกฤษประจำไทยถือว่ากรณีที่เกิดขึ้น
เป็นเรื่องจริงจึง ไม่ควรยอมแพ้มันดังปรากฏว่ามีหนังสือโต้ตอบระหว่างฝ่ายอังกฤษกับไทยใน
เรื่องนี้ถึง 46 ฉบับ ทำให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงระอาพระทัยยิ่งนัก
ในการปฏิบัติราชการที่ละหลวมของฝ่ายไทย อันทำให้เกิดความวุ่นวายทำนองเดียวกันซ้ำซ้อน
ขึ้นมา ทรงกำชับให้เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรฯ ฯ และเสนาบดี
กระทรวงพระคลัง คือ กรมหมื่นมเหศวรราชหฤทัยให้มีพระคำปรึกษาผลประโยชน์ของรัฐบาลซึ่ง
จะรัวไหลไปเพราะเหตุต่าง ๆ เนื่องจากเจ้าพนักงานในราชการไทยก่อเรื่องขึ้น ทำให้มี
เรื่องการเมืองเข้ามายุ่งเกี่ยววุ่นวาย ทรงมีพระบรมราโชวาทพระราชทานเสนาบดีทั้งสองพระ
องค์ว่า

ถ้าเขอทั้ง 2 คน จะทำการฉ้อโกง ๆ พอให้พินหน่าไปชั่วคราว
หนึ่ง การอันนี้ก็คงจะไม่มีที่สุด ไม่แต่จะเสียเงินรัวใหญ่ไปในทาง
ที่ไม่ควรจะได้เสีย ทั้งข้าจะคงได้รับความลำบากที่มีคนต่างประเทศ
กระชากมือชายที่ กระชากมือขวาที่ ในเมื่อเวลาเราจะทำงาน
ไม่ไหวทำไต่สควก โดยอุ้มไซเหตุไซเหตุ เพราะฉนั้นขอให้พร้อมกัน
ปลุกษาศึกษัดการใหญ่เนวว่าจะทำอย่างไรจะเป็นการสควก เมื่อ
การจะคงปลุกษาที่ปลุกษาดัง ถานจากกรมรถไฟ ก็ให้ปลุกษา
จัดระเบียบกันเสียให้เรียบร้อย...

¹ปีเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง เจ้าฟ้ากรมขุน
นริศรฯ ฯ และกรมหมื่นมเหศวรราชหฤทัย," ร่าง, ที่ 83/1544, 14 มีนาคม ร.ศ. 120.

สรุปผลการสร้างทางรถไฟสาย กรุงเทพ ฯ - เพชรบุรี

(การสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - เพชรบุรีตั้งแต่วันที่ ๒๕๔๓ (ค.ศ. ๑๙๐๐) เป็นต้นมา ได้แล้วเสร็จพอใช้การได้ในวันที่ ๓๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๔๕ (ค.ศ. ๑๙๐๓) สิ้นงบประมาณในการสร้างทางไม่เกิน ๗,๘๘๐,๐๐๐ บาท คิดเฉลี่ยตกราคากิโลเมตรละ ๕๒,๐๐๐ บาท^๑ จุดหมายในการสร้างทางรถไฟสายนี้เพื่อความก้าวหน้าทางการคมนาคมและเศรษฐกิจ^๒ แต่ถึงกระนั้นก็ยังมีความวิตกกังวลเนื่องจากการแก่งแย่งผลประโยชน์ของประเทศมหาอำนาจตะวันตก

เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นทั้งก่อนและระหว่างการสร้างทางรถไฟสายนี้ ทำให้ประจักษ์ถึงน้ำพระทัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวว่าทรงบริหารราชการแผ่นดินเพื่อรักษาประโยชน์ของประเทศชาติอย่างแท้จริง มากกว่าที่จะทรงคำนึงถึงบุคคลหนึ่งบุคคลใดในพระราชวงศ์อันใกล้ชิด พระบรมราชโอรสชาติพระราชนัดดาแห่งพระเจ้าน้องยาเธอที่ปรากฏความนั้นล้วนแต่แสดงพระปรีชาญาณในการพิจารณาสาเหตุและผลของความยุ่งยากต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากขอบกพร่องในการปฏิบัติราชการ

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

^๑ กองบรรณสาร, แผ่นที่ ๓๓ ส่วนวันที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๔๑, "คำกราบบังคมทูลเนื่องในพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟระหว่างกรุงเทพ ฯ - เพชรบุรี วันที่ ๑๙ มิถุนายน ร.ศ. ๑๒๒."

^๒ ส่วนวนเดียวกัน, "Press cutting from The Siam Observer,"
Saturday, June 20, 1903.

การดำเนินงานสร้างทางรถไฟสายใต้ของเพชรบุรี - แหลมมลายู

นโยบายและวิธีการของอังกฤษในการรักษาอิทธิพลในแหลมมลายู

รัฐบาลอังกฤษถือว่าหัวเมืองมลายูทางภาคใต้ของไทยเป็นเขตอิทธิพลของตนที่จะยอมให้มหาอำนาจชาติอื่นเข้ามามีผลประโยชน์ไม่ได้ เพราะจะเป็นอันตรายต่อความมั่นคงของอาณานิคมอังกฤษในแหลมมลายู รัฐบาลอังกฤษจึงยึดถือนโยบายกีดกันประเทศอื่นทุกวิถีทาง แต่ในขณะเดียวกันทั้งเยอรมนี ฝรั่งเศส และรัสเซียก็พยายามที่จะเข้ามาแสวงหาสิทธิและผลประโยชน์ในดินแดนแถบนี้

ประเทศที่อังกฤษหวั่นเกรงมากที่สุดคือเยอรมนี เพราะเยอรมนีได้ขยายกิจการค้าในซีกโลกตะวันออกอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะการเดินทางเรือสั้นซึ่งใช้เวลาไม่กี่ปีเยอรมนีก็อยู่ในฐานะที่เหนือกว่าอังกฤษ เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ซึ่งมักธงชาติเยอรมันเข้ามาแทนที่เรือเดินสมุทรที่มักธงชาติอังกฤษในมหาสมุทรแปซิฟิก (Pacific Ocean)

ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2428 (ค.ศ. 1886) ซาเตอ กงสุลอังกฤษได้รายงานไปยังลอร์ด โรสเบอรีว่าจากแหล่งข่าวที่เชื่อถือได้ เขาทราบว่าทูตไทยในกรุงปารีสจะเดินทางกลับประเทศไทยพร้อมกับขอเสนอในการสร้างทางรถไฟโดยเงินทุนเยอรมัน และทูตไทยผู้นั้นได้หารือเรื่องนี้กับเจ้าบิสมาร์ค (Prince Bismarck) อัครมหาเสนาบดีของเยอรมันแล้ว ซาเตอแจ้งวาทกรรมหลวงเหวี่ยงวศ ๓ โค้ยยังเสียงเชื่อว่า รัฐบาลอังกฤษจะมีท่าทีขัดขวางประการใด ถ้าไทยจะเงินทุนของเยอรมนีในโครงการสร้างทางรถไฟ² โรสเบอรีได้แสดงความวิตกเพราะเกรงการแทรกแซงทางการเมืองของเยอรมนีที่จะติดตามมาพร้อมกับการขยายกิจการค้า เขาได้สั่งการแก่ซาทอว่าอังกฤษจะต้องขัดขวางการลงทุนของเยอรมนีในกิจการคานอุตสาหกรรมทุกด้านที่ทำให้ส่งเสริมการค้าของเยอรมนีในประเทศไทย³

¹F.O. 422/13, "Satow to Rosebery," March 29, 1886.

²F.O. 422/30, "Rosebery to Satow," Tel., March 29, 1886.

³คำว่าเจ้า (Prince) ในที่นี้ไม่ได้หมายความว่า เป็น เจ้าชาย.

อย่างไรก็ตามไม่ปรากฏว่ามีรายงานความคืบหน้าในการสร้างทางรถไฟไทยโดยใช้ทุนของเยอรมนี เขาใจว่าคงเกิดอุปสรรคขึ้นทำให้ตกลงเลิกโครงการไปในที่สุด

หนังสือพิมพ์อังกฤษมีส่วนช่วยเราความตื่นตระหนกของอังกฤษว่าเยอรมนีกำลัง "รุกเงี้ยว" ในประเทศไทย นับตั้งแต่การยกฐานะตัวแทนทางการทูตจากระดับกงสุลเป็นอุปทูต การคุมอำนาจในกรมรถไฟ และยังมีข่าวลือว่าเยอรมนีกำลังทำความตกลงลับกับรัฐบาลไทยในการขอเช่าดินแดนส่วนหนึ่งในตอนเหนือของพม่า เพื่อใช้เป็นสถานีเก็บถ่านหินและศูนย์กลางการค้าในภาคตะวันออก¹

แม้ว่ารัฐบาลไทยจะปฏิเสธข่าวลือนี้² แต่อังกฤษมิได้สิ้นความระแวงทั้งยังหาทางขยายอิทธิพลของตนเข้ามาในหัวเมืองมลายูใต้การปกครองของไทย โดยทำการแทรกแซงการปกครองในกัณฑ์ ตรังกานู และไทรบุรี อยู่เนือง ๆ ทั้งยังส่งเสริมให้ชาวอังกฤษเข้ามาลงทุนขุดแร่และทำกิจการค้า ชาวหลวงอังกฤษแทบจะทุกคนที่ปกครองสเตรทเซตเทอล-เมนตลอดจนเกาะหลายที่จะผนวกหัวเมืองมลายูของไทยเข้าไว้เป็นอาณานิคมของอังกฤษ ความเห็นนี้แม้จะใคร่รับเสียดสีสนับสนุนจากราชการและหนังสือพิมพ์อังกฤษในภูมิภาคนี้อย่างท่วมท้น แต่รัฐบาลอังกฤษที่ลอนดอนยังคงเพิกเฉยและยึดนโยบาย "เป็นมิตร" กับรัฐบาลไทย ทั้งนี้เพราะเกรงว่าถ้าทำการหักหาญรุนแรงแล้วไทยอาจจะเอนเอียงไปข้างฝรั่งเศส หรือหันไปพึ่งเยอรมนี อันเป็นสิ่งที่อังกฤษไม่พึงปรารถนาอย่างยิ่ง ดังนั้นแม้ว่าการปกครองของไทยเหนือรัฐมลายูเหล่านี้จะมีขอบกพร่องและความอ่อนแอหลายประการ อังกฤษก็ยังไม่กล้าถือโอกาสเข้าควบคุมโดยเด็ดขาดในทันที

เป็นที่น่าสังเกตว่ารัฐบาลไทยยอมรับอิทธิพลของอังกฤษในดินแดนแถบนี้โดยพฤตินัย การขอลงทุนในกิจการต่าง ๆ จากเอกชนหรือตัวแทนซึ่งมีเชื้อชาวอังกฤษ รัฐบาลไทยไม่อาจตัดสินใจได้โดยลำพัง มักจะมีการหยั่งเสียงหรือรับฟังคำทัดท้วงจากอังกฤษเสมอ ดังนั้น

¹F.O. 422/30, "Standard," Dec. 10, 1890.

²F.O. 422/30, "Jones to Salisbury," Tel., No. 3, Dec. 17,

ได้จากใน พ.ศ. 2439 (ค.ศ. 1896) หลวงศัลวิธานนิเทศ (Major G. Schau) ข้าราชการไทยชาวเคนมารคขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตทำทางรถไฟตั้งแต่เมืองเพชรบุรี ถึง หนอง โดยเสนอเงื่อนไขให้ประโยชน์แก่รัฐบาลไทยหลายประการ¹ แม้ว่าพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจะมีพระราชดำริว่าไทยจะได้รับประโยชน์จากผู้ขอสัมปทานรายนี้ แต่ทรงตระหนักถึงเส้นทางรถไฟสายนี้ว่า "... ที่จะผ่านชุมพรไปกระนี้ เป็นทางที่ฝรังเศสต้องการ อังกฤษหวัง ทองเข้าไปในเขตซึ่งอังกฤษจง ถ้าจะอนุญาตกันจริง ก็ย่อมจะต้องมีความเข้าใจกันอย่างไรกับอังกฤษก่อน..."² กรมหลวงเทวะวงศ์ฯ ได้ทรงสอบถามนายเคอ บุนเซน ว่าอังกฤษจะมีปฏิกิริยาเช่นไรในการขอสัมปทานครั้งนี้ ซึ่งเคอ บุนเซน ได้แสดงความเชื่อมั่นว่ารัฐบาลของเขาจะไม่ยอมเพิกเฉยกับการลงทุนของบริษัทยุโรปที่ได้รับสัมปทานใหญ่โตในบริเวณคอคอคกระซึ่งอยู่ในเขตอิทธิพลของอังกฤษ อันเป็นส่วนที่แบ่งแยกตะนาวศรี (Tenasserim) ออกจากรัฐมลายูภายใต้การคุ้มครองของอังกฤษ นายเคอ บุนเซน ได้ย้ำว่าขอเสนอเช่นนี้จะเป็นไปไม่ได้ถ้าปราศจากความเข้าใจอันดีจากรัฐบาลอังกฤษ แมว่าการลงทุนของชาวเคนมารคจะไม่เป็นอันตรายต่ออังกฤษโดยตรง แต่อาจมีการโอบล้อมสัมปทานเกิดขึ้นในภายหลัง⁴

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.2/7, "กรมหมื่นพิทยลาภฯ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 33/3281, 9 กันยายน ร.ศ. 115.

² ปีกเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง กรมหมื่นพิทยลาภฯ," สำเนา, ที่ 18/741, 11 กันยายน ร.ศ. 115.

³ ปีกเดียวกัน, "Prince Devawongse to de Bunsen," Private, Copy, Sept. 24, 1896.

⁴ ปีกเดียวกัน, "de Bunsen to Prince Devawongse," Private, Copy, Sept. 26, 1896.

การที่รัฐบาลไทยยอมรับว่าภาคใต้ของประเทศ เป็นเขตอิทธิพลที่อังกฤษหวงแหนและหลีกเลี่ยงการให้สัมปทานในกิจการใหญ่โตแก่ชาวต่างประเทศที่ไม่ใช่คนอังกฤษ หากได้ทำให้อังกฤษสิ้นความสงสัยไม่ เพราะเพียงแต่มีข่าวลือที่อาจกระทบกระเทือนถึงผลประโยชน์ของอังกฤษ นายเคอ บุนเซน จะกราบทูลทักท้วงกรมหลวงเทเวระวงศ์ ๓ ทันทันว่า นอกจากคนไทยและคนอังกฤษแล้วรัฐบาลไทยพึงระลึกว่าควรจะปรึกษากับรัฐบาลอังกฤษก่อนการตัดสินใจใด ๆ ในเรื่องการให้สัมปทาน¹

กล่าวได้ว่าความเคลื่อนไหวของรัฐบาลไทยในเรื่องหัวเมืองทางภาคใต้อยู่ในความสนใจของฝ่ายอังกฤษตลอดเวลา โดยเฉพาะนายเคอ บุนเซนนั้น เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทยทรงยอมรับว่า "...มีหูตามาก ยิ่งกว่าทูตแลกงสุลอื่น ๆ อีกเป็นอันมาก..."² การชักชวนโดยวิธีการทูตของอังกฤษนี้ทำให้รัฐบาลไทยไม่มีอิสระในการดำเนินการ เรื่องกิจการรถไฟสายใต้อย่างแท้จริง ซึ่งไม่เพียงแต่ในส่วนการให้สัมปทานแก่คนชาติอื่นนอกจากอังกฤษเท่านั้น แม้แต่ในกรณีที่รัฐบาลไทยจะทำเอง พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวยังทรงกริ่งเกรงพระทัยว่าจะประสบผลเช่นไร ดังพระราชปรารภกับกรมหลวงเทเวระวงศ์ ๓ ว่า "ถึงคอเวอนแมนต์เราจะทำเอง ก็ยังเป็นการณ์น่ากลัวจะเป็นที่ชักชวนมาก ทางนี้ถึงจะเป็นประโยชน์มากก็จริง แต่ใจนั้นไม่รักที่จะให้มี กลัวว่าเราจะปกครองไม่ไหว ฤเหมือนกับเตือนให้อังกฤษรวบรวมเร็วเข้า"³

สิ่งที่อังกฤษหวาดหวั่นมากที่สุด คือ การแทรกแซงของประเทศมหาอำนาจคู่แข่งของคนที่จะดำเนินการโดยใช้การทูตเป็นเครื่องมือเกลี้ยกล่อมรัฐบาลไทยให้ยินยอมยกผลประโยชน์ในหัวเมืองภาคใต้ของตนให้แก่ประเทศนั้น และยังเกรงว่าฝ่ายไทยจะเล่น "เกมการเมือง"

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขบ. 5.5/9, "de Bunsen to Prince Devawongse, Copy, Nov. 10, 1896.

² ปีเดียวกัน, "กรมหลวงเทเวระวงศ์ ๓ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," สำเนา, ที่ 48/9170, 15 พฤศจิกายน ร.ศ. 115.

³ ปีเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง กรมหลวงเทเวระวงศ์," สำเนา, ที่ 36/455, 29 กันยายน ร.ศ. 115.

โดยตั้งเอาข้อมูมนั้นให้เข้ามามีบทบาทในภูมิภาคนี้ เพื่อคอนอิทธิพลอังกฤษที่กำลังขยายมาทางหัวเมืองมลายูของไทย อังกฤษจึงพยายามหาทางที่จะผูกมิตรรัฐบาลไทยให้ยินยอมทำความตกลงกับตน ในการรับประกันว่าไทยจะไม่ยกสิทธิเหนือดินแดนในหัวเมืองมลายูให้แก่ประเทศอื่น โดยลอร์ดซอลสเบอรี ได้ปรึกษากับเสนาบดีว่าการกระทรวงอินเดียน เพื่อหาวิธีที่จะเพิ่มความมั่นใจว่ารัฐบาลไทยจะไม่ยกดินแดนให้แก่มหาอำนาจอื่นใด¹

อนุสัญญาลับ พ.ศ. 2440 (Secret Convention 1897)

แม้ว่าจะมีความหวงแหนในแหลมมลายูอย่างเต็มที่ แต่อังกฤษก็ดำเนินการอย่างช้า ๆ และสุขุมในการหยั่งท่าทีฝ่ายไทยว่าจะยอมรับข้อเสนอของตนในการทำสัญญากำหนดนโยบายในดินแดนทางใต้ของประเทศเพียงไร อังกฤษรอจนถึงจังหวะเหมาะในขณะที่ เซอร์ ซี. เคลเมนต์ สมิท (Sir C. Clementi Smith) อธิบดีข้าหลวงของเสกตรเขตเทอลเมนต์ ได้แนะนำให้อังกฤษขยายอาณานิคมขึ้นมาทางเหนือของมลายู ข้อเสนอได้รับการต้อนรับอย่างปิติยินดีจากหนังสือพิมพ์ฝรั่งเศส ที่ถือว่าเป็นโอกาสเหมาะของฝรั่งเศสเช่นกันที่จะขยายดินแดนมาทางภาคตะวันออกของไทย เพื่อไม่ให้เสียเปรียบอังกฤษ แต่ปฏิกิริยาจากฝ่ายไทยที่มีต่อข้อเสนอแนะนี้ ทั้งกรมหลวงเทเวศวงศ์ ๗ และกรมหลวงดำรง ๗ ทรงแสดงพระปรีวิตกอย่างมาก² อังกฤษสงบของเหมาะจึงเสนอว่าจะยอมรับสิทธิของไทยเหนือรัฐกัณฑ์และตรังกานู เพื่อให้ไทยตกลงทำปฏิญญาลับกับอังกฤษรับรองความต่อไปนี้

1. พระเจ้าแผ่นดินสยามสัญญาว่า จะไม่ยกดินแดนหรือสิทธิในฐานะเจ้าอธิราชเหนือดินแดนตอนใต้ของเมืองบางตะพานลงไป ให้กับประเทศอื่นยกเว้นอังกฤษ
2. รัฐบาลอังกฤษสัญญาว่า จะสนับสนุนพระเจ้าแผ่นดินสยามในการต่อต้านความพยายามใด ๆ ของมหาอำนาจที่ 3 ที่จะเข้าแทรกแซงในดินแดนดังกล่าว

¹F.O. 422/30, "F.O. to C.O.," Jan. 20, 1891.

²F.O. 422/45, "de Bunsen to Salisbury," February, 1896.

3. พระเจ้าแผ่นดินสยามสัญญาว่าจะไม่อนุญาต หรือยก หรือยินยอมให้สิทธิพิเศษไม่ว่าจะเป็นดินแดนหรือด่านการค้าให้แก่มหาอำนาจที่ 3 โดยปราศจากการยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากรัฐบาลอังกฤษ¹

การยอมรับสิทธิของไทยเหนือหัวเมืองมลายู ทำให้เกิดข้อโต้แย้งระหว่างกระทรวงการต่างประเทศของอังกฤษและกระทรวงอาณานิคม ซึ่งคัดค้านอย่างมาก แต่กระทรวงการต่างประเทศได้ชี้แจงถึงความจำเป็นในการรับรองโดยจำกัด² ต่อชิปไทยและการควบคุมของไทยเหนือดินแดนกลันตัน ตรังกานู และไทรบุรี³

การเจรจาเพื่อทำความตกลงระหว่างรัฐบาลอังกฤษและรัฐบาลไทยในเงื่อนไขและภาษาที่จะใช้ในการกำหนดข้อความในอนุสัญญา⁴ เติมไปด้วยข้อโต้แย้งนานาประการ โดย

¹F.O. 17/1293, "Draft of Heads of Convention."

²เข้าใจว่าอังกฤษพยายามหลีกเลี่ยงการยอมรับสิทธิของไทยโดยสมบูรณ์ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของตนในกรณีที่ต้องการเปลี่ยนแปลงนโยบายเกี่ยวกับหัวเมืองขึ้นของไทยในแหลมมลายู.

³F.O. 422/45, "F.O. to C.O.," March 14, 1896.

⁴ตั้งแต่เริ่มเจรจาเพื่อทำอนุสัญญา ทั้งรัฐบาลอังกฤษและรัฐบาลไทยได้ปกปิดความไว้ไม่ให้ประเทศอื่นทราบจนบรรลุผลสำเร็จ เพราะเกรงว่าฝรั่งเศสจะถือโอกาสขอสิทธิเช่นเดียวกับอังกฤษในดินแดนแถบลุ่มแม่น้ำโขงของไทย ทำให้ล่อแหลมต่อการสูญเสียดินแดนส่วนนั้นให้ฝรั่งเศส นอกจากนี้ถ้ารัฐบาลเยอรมันทราบเขาก็จะต้องเกิดความยุ่งยากขึ้น เพราะเป็นการจำกัดสิทธิของชาวเยอรมันที่จะลงทุนในกิจการใด ๆ ในภาคใต้ของไทย เพราะแท้จริงแล้วประเทศที่เป็นเป้าหมายแห่งการกีดกันของอังกฤษก็คือ เยอรมนี ดังนั้นเพื่อป้องกันการประหว่งจากมหาอำนาจชาติอื่น อนุสัญญานี้จึงต้องเก็บเป็นความลับ จึงได้ชื่อว่า อนุสัญญาลับ พ.ศ. 2440 หรือ Secret Convention 1897.

ทั้งสองฝ่ายพยายามระงับด้วยคำมิให้เกิดคำกำกวม จนคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งสามารถตีความที่เป็นประโยชน์กว่าเมื่อเกิดข้อยุ่งยากขึ้นภายหลัง แต่อังกฤษสามารถโน้มน้าวให้รัฐบาลไทยตกลงตามความประสงค์ของตน เพื่อยุติข้อขัดแย้งต่าง ๆ ในการเจรจา เพราะถ้ายิ่งลงนามในอนุสัญญากันได้เร็วเท่าใดก็ยิ่งเป็นประโยชน์แก่อังกฤษเพิ่มขึ้นเท่านั้น

ในวันที่ 6 เมษายน พ.ศ. 2440 พระเจ้าน้องยาเธอกรมหลวงเทเวศร์ ๗ ได้ลงนามในอนุสัญญาร่วมกับนายวิลเลียม จอห์น อาร์เชอร์ (William John Archer) อุปทูตอังกฤษประจำประเทศไทย ซึ่งมีข้อความต่อไปนี้

มาตราที่ 1 สมเด็จพระเจ้ากรุงสยามทรงรับสัญญาว่า จะไม่ยกสิทธิใด ๆ เหนือดินแดน หรือเกาะที่อยู่ทางตอนใต้ของเมืองบางตะพาน หรืออินลิตธิและดินแดนดังกล่าวให้เป็นของต่างประเทศแก่มหาอำนาจหนึ่งมหาอำนาจใด

มาตราที่ 2 สมเด็จพระนางเจ้าอังกฤษทรงรับสัญญาในส่วนอังกฤษว่า จะอุดหนุนสมเด็จพระเจ้ากรุงสยามในการต่อต้านความพยายามใด ๆ จากมหาอำนาจที่ 3 ซึ่งจะแสวงหาอาณานิคม หรือเข้าไปตั้งอิทธิพลของตน หรือคุ้มครองป้องกันในดินแดน หรือที่เกาะทั้งหลายดังกล่าวแล้ว

มาตราที่ 3 สมเด็จพระนางเจ้าอังกฤษได้ทรงรับสัญญาไว้ตามข้อที่กล่าวมาก่อนนี้แล้วว่า จะอุดหนุนสมเด็จพระเจ้ากรุงสยามในการต่อต้านความพยายามอย่างหนึ่งอย่างใดของมหาอำนาจที่ 3 ที่จะเข้าไปแสวงหาอาณานิคม หรือเพื่อจะเข้าไปตั้งอิทธิพล หรืออำนาจอารักขาในดินแดนหนึ่งดินแดนใด หรือเกาะแห่งหนึ่งแห่งใดดังกล่าวมาข้างต้นแล้ว สมเด็จพระเจ้ากรุงสยามทรงรับสัญญาว่าจะไม่อนุญาต ยกหรือยอมให้มีสิทธิพิเศษหรือมีผลประโยชน์อันเป็นการผูกขาดทำได้ฝ่ายเดียว ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับที่ดินหรือการค้าขายอย่างใด ๆ ภายในเขตจำกัดดังกล่าวมาแล้วนั้นไม่ว่าแก่รัฐบาลหรือคนในบังคับของมหาอำนาจที่ 3 โดยปราศจากการยินยอมพร้อมใจเป็นลายลักษณ์อักษรของรัฐบาลอังกฤษ¹

¹British and Foreign States Papers, Vol. 102, pp. 124 - 5
อ้างถึงใน สายจิตต์ เหมินทร์, "การเสียรัฐไทยบุรี กลันตัน ตรังกามู และปดิสของไทยให้แก่อังกฤษในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว..." หน้า 259 - 60.

อย่างไรก็ตาม อนุสัญญาฉบับนี้ก่อให้เกิดปัญหาที่ยากในเวลาต่อมา และมีผลกระทบกระเทือนต่อการสร้างทางรถไฟสายใต้ของไทย อีกทั้งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ไทยต้องเสียรัฐโทรนบุรี กลันตัน ตรังกามู และปัส ให้อังกฤษในที่สุด เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นภายหลังจากลงนามในอนุสัญญาฉบับนี้ได้พิสูจน์อย่างชัดเจนว่า ผู้ที่ได้เปรียบจากการตีความในอนุสัญญาฉบับมากที่สุด คือ อังกฤษนั่นเอง

การตีความที่คลุมเครือในความมั่นคงในดินแดนภาคใต้ของไทยกับโครงการสร้างทางรถไฟสายใต้

หลังจากอนุสัญญาฉบับ พ.ศ. 2440 มีผลบังคับใช้แล้ว อังกฤษก็คัดความกังวลในเรื่องที่ไทยจะยกดินแดนส่วนใดส่วนหนึ่งในแหลมมลายูให้แก่มหาอำนาจอื่น จึงหันมาขยายอิทธิพลเพื่อผูกขาดกิจการค้าและการทำเหมืองแร่ในหัวเมืองมลายูของไทย พอล่าอังกฤษต้องการเส้นทางคมนาคมที่สะดวกและรวดเร็วเพื่อขยายตลาดการค้าของตน จึงมีผู้เสนอขอสัมปทานสร้างทางรถไฟผ่านทางภาคใต้ของไทย โดยเฉพาะบริเวณคอคอคกระ แต่ได้รับการปฏิเสธจากรัฐบาลไทยเสมอ เพราะถ้าเป็นข้อเสนอจากเอกชนชาติอื่นที่ไม่ใช่คนอังกฤษ ก็เป็นที่แน่นอนว่าอังกฤษจะต้องขัดขวางอย่างเต็มที่ ในเวลาเดียวกัน รัฐบาลไทยก็ปฏิเสธการขอสัมปทานจากกลุ่มนายทุนอังกฤษเช่นกัน เพราะเกรงว่า ถ้ายอมให้อังกฤษเป็นผู้สร้างทางรถไฟสายใต้ของไทยแล้ว ก็เท่ากับส่งเสริมให้อังกฤษ เข้ามามีอิทธิพลในภาคใต้ของไทยมากขึ้นจนเป็นอันตรายต่อความมั่นคงของประเทศ แต่ถึงกระนั้นพอล่าอังกฤษก็ไม่ละทิ้งความพยายามที่จะให้มีการสร้างทางรถไฟสายใต้ เช่น เสนอให้รัฐบาลไทยกู้เงินหรือจัดตั้งบริษัท ซึ่งยินยอมให้รัฐบาลมีส่วนร่วมในกิจการบางอย่าง โดยยกสัมปทานให้เป็นของบริษัท หนังสือพิมพ์อังกฤษที่สิงคโปร์ ได้โจมตีรัฐบาลไทยอยู่เสมอว่าไม่ปรับปรุงการคมนาคมในดินแดนภาคใต้เป็นการขัดขวางความเจริญ พร้อมกันนั้นก็เสนอให้อังกฤษยึดเอาหัวเมืองมลายูของไทยเป็นอาณานิคม หรือบีบบังคับให้รัฐบาลไทยยินยอมให้อังกฤษเป็นผู้สร้างทางรถไฟเสียเอง ซึ่งนับว่าสอดคล้องกับแผนการของรัฐบาลอังกฤษที่จะสร้างทางรถไฟข้ามคอคอคกระ และใตวางนโยบายหลักตั้งแต่ พ.ศ. 2437 (ค.ศ. 1894) ที่จะยึดกัมพูชาอันจที่ 3 ทุกวิถีทางในการที่จะขุดคลองหรือสร้างทางรถไฟข้ามคอคอคกระ¹ สิ่งที่ทำให้รัฐบาลไทยหัวใจ คือ

¹ PKD...II., foot - note No. 186 p. 431.

โครงการของรัฐบาลอังกฤษที่จะสร้างทางรถไฟจากพม่าผ่านประเทศไทย ต่อสายยึดไปจนถึง
ปลายแหลมมลายู¹ โครงการนี้มีทางที่จะเป็นไปได้มากที่สุด เพราะใน พ.ศ. 2442
(ค.ศ. 1899) รัสเซียและอังกฤษซึ่งเคยแข่งขันกันในการแสวงอำนาจในภาคตะวันออกเฉียง
อันเป็นผลให้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศทั้งสองตึงเครียด กลับบรรลุถึงความตกลงร่วมกัน
ในการกำหนดเส้นทางสำหรับสร้างทางรถไฟในจีน มหาอำนาจทั้งสองได้วางแผนที่จะสร้าง
ทางรถไฟทางจีนภาคใต้จนจรดเขตกับดินแดนของประเทศไทย² แต่การที่มีข่าวเกี่ยวกับการ
ขอสัมปทานสร้างทางรถไฟสายใต้ของไทยบ่อยครั้ง ทำให้รัฐบาลอังกฤษตื่นตัวกลัวว่าจะมี
บริษัทชาติอื่นมาแย่งผลประโยชน์ในเขตอิทธิพลของตน จึงเร่งสนับสนุนให้บริษัทอังกฤษมาขอ
สัมปทานบ้าง รัฐบาลไทยจึงเกรงว่าอาจถูกบีบให้ยอมรับการลงทุนของคนอังกฤษ และทำให้
อังกฤษถือโอกาสผนวกเอาภาคใต้ของไทยเข้าเป็นอาณานิคม เพื่อให้สมปรารถนาแก่สมาคม
พาณิชย์และบรรดาพ่อค้าอังกฤษที่เร่งให้รัฐบาลของตนสร้างทางรถไฟจากจีนภาคใต้ผ่าน พม่า
ไทย ตลอดไปถึงแหลมมลายู³

เมื่อพิจารณาถึงสถานการณ์ในขณะนั้น รัฐบาลไทยจึงเห็นความจำเป็นในการวาง
โครงการสร้างทางรถไฟสายใต้ เพราะหลังจากเปิดการเดินรถไฟสายกรุงเทพฯ - เพชร
บุรี เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน พ.ศ. 2446 แล้ว การสร้างทางรถไฟสายใต้ได้หยุดชะงักลง
เนื่องจากรัฐบาลขาดงบประมาณและกรมรถไฟมุ่งความสนใจส่วนใหญ่ไปในการสร้างทางรถไฟ
สายเหนือ ปรากฏเหตุผลในการพิจารณาตามรายงานเสนาบดีสภา วันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ.
2449 (ค.ศ. 1906) ดังต่อไปนี้⁴

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.2/7, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง
กรมหลวงเทเวศร์วงศ์ ๖," สำเนา, ที่ 36/455, 29 กันยายน ร.ศ. 115.

² F.K.D., II, "Part IV: Russia And The Anglo - French
Struggle For Siam (1896 - 1909), p. 131.

³ นักสำรวจอังกฤษบางคนเคยเสนอให้ตัดผ่านอินเดียน้อย.

⁴ ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.1/24, "ความเห็นเรื่องสร้างทางรถไฟในพระราช
อาณาเขต ปี ร.ศ. 120."

รถไฟสายแหลมมลายู, คิดข้างทางประโยชน์กำไรดีเท่ากัน
หรือยิ่งกว่าสายเชียงใหม่ ทางประโยชน์การปกครอง, ภา
ราชการบ้านเมืองทางแหลมมลายูคงอยู่อย่างเป็นมาแล้ว ถึง
จะทำรถไฟหรือไม่ทำไม่สู้มีประโยชน์นัก แต่เพราะเหตุ
ดูเท่าที่จะแลเห็นได้ ทางแหลมมลายูถึงเวลาจะมีกรหนักแน
ควยมีชาวต่างประเทศกำลังตั้งหนวจะเข้ามาทำมาค้าขายใน
หัวเมืองมณฑลเหล่านั้นมาก และจะยิ่งมากขึ้นทุกที ควยเหตุ
หลายอย่าง คือ, ขอสำคัญนั้น ก็มุ่งหวังหัวเมืองมลายูของอังกฤษ
หมดไป หาใดไม่พอชวช เป็นเหตุให้ราคาดีบุกขึ้น จึงเป็นเหตุ
ให้พวกแสงหาทรัพย์มุ่งหน้าเข้ามาหาเหมืองแร่ในพระราชอา
ณาจักรซึ่งยังมีอยู่มากจริงควย ฐารเป็นดังนี้ ฐารรัฐบาลเกีย
กันไม่ไหชาวต่างประเทศเข้ามาค้าขายในหัวเมืองเหล่านั้น ก็
คงเกิดปากเสียงกับรัฐบาลต่างประเทศ จะถึงโตทานกันควย,
กำลังอำนาจ ถ้าเปิดปล่อยให้เข้ามาค้าขายตามพอใจ ไม่ช
นานเท่าใดหัวเมืองเหล่านั้นจะเต็มไปด้วยชาวต่างประเทศ
ที่เทศาภิบาลจะปกครองได้โดยยาก เพราะเหตุที่อยู่ทางไกล
กับกรุงเทพฯ ๑ ผลที่สุดจะเป็นอย่างไรก็แล้วแต่ผู้มีปัญญาจะคิด
คาด แต่ตามความเห็นอย่างหนึ่งนั้น เห็นวถาจะคิดแก้ไข,
ความลำบากทางหัวเมืองแหลมมลายูแล้ว รัฐบาลควรริบสร้าง
ทางรถไฟใหม่มณฑลเหล่านั้นคิดต่อกับกรุงเทพฯ ๑ ทั้งการค้าขาย
และการปกครองจึงจะรับการภยหนาอยู่ วาโดยขอรถไฟสาย
แหลมมลายูนี้ มีทางจำเป็นเพื่อป้องกันพระราชอาณาจักร เป็น
สำคัญที่ ๑, เพื่อประโยชน์กำไรเป็นที่ ๒, รองลงมา เพื่อ
ประโยชน์การปกครองจำเป็นควยเหตุขอแรก คือความป้องกัน
นั้น¹

¹ความเห็นนี้เป็นของพระเจ้าอนงยาเซอ กรมหลวงดำรงราชานุภาพ (ก.จ.ช.,
ร.5 ขธ. 5.1/24, "ความเห็นเรื่องสร้างรถไฟในพระราชอาณาเขต [29 มี.ย.
118 - 24 ก.ค. 133 ๕ ปี ร.ศ. 120].)

ตามโครงการของนายไวเลอร์ เจ้ากรมรถไฟคนที่ 3 ได้วางนโยบายว่า การสร้างทางรถไฟจะถือตามกำลังทรัพย์เป็นสำคัญ ไวเลอร์มีความเห็นว่าการสร้างทางรถไฟสายใต้ควรอยู่ในโครงการระยะยาวตั้งแต่ 10 ถึง 20 ปี แต่กรมหลวงดำรงฯ ทรงมีพระดำริว่าควรรีบทำให้เร็วที่สุด ระหว่างที่รัฐบาลกำลังพิจารณาถึงผลได้ผลเสีย พระยาศรีสทเทพ (เส็ง วิริยะศิริ) ปลัดทูลฉลองกระทรวงมหาดไทย และ นายเวส เทนการค ผู้ช่วยของนายเอคเวิร์ค เฮนรี สโตรเบล (Edward Henry Strobel) ที่ปรึกษาทั่วไปของรัฐบาลไทย ซึ่งกลับจากการตรวจราชการมณฑลภูเก็ต มณฑลไทรบุรี และมณฑลนครศรีธรรมราช ได้เสนอรายงานการตรวจราชการในแหลมมลายู กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จากรายงานนี้ได้กล่าวเปรียบเทียบการทำนุบำรุงบ้านเมือง และการคมนาคมของหัวเมืองขึ้นในแหลมมลายูของอังกฤษ กับหัวเมืองมลายูที่อยู่ใต้การปกครองของรัฐบาลไทยว่า การบริหารการปกครองและการสาธารณสุขโรคต่าง ๆ โดยเฉพาะการคมนาคมทางบก เช่น ถนน และทางรถไฟของฝ่ายอังกฤษเจริญรุดหน้ากว่าของไทยมาก เป็นผลให้เกิดกิจการพาณิชย์ในรัฐมลายูที่อยู่ใต้การปกครองของอังกฤษรุ่งเรืองมาก เมื่อการค้ากวางหนำรัฐบาลก็เก็บภาษีได้มาก รายได้จากการทำเหมืองแร่ในหัวเมืองมลายูของอังกฤษนั้น รัฐบาลสหพันธรัฐมลายาได้นำมาบำรุงบ้านเมือง สร้างการคมนาคมให้ดีขึ้น (แต่ทางคานไทยโดยเฉพาะมณฑลภูเก็ตนั้นสามารถทำรายได้ให้แก่รัฐถึงปีละประมาณ 4,000,000 บาท (สี่ล้านบาท) แต่เงินที่นำมาปรับปรุงมณฑลได้เพียงปีละ 100,000 บาท (หนึ่งแสนบาท) รายได้เกือบทั้งหมดต้องส่งเข้าพระนครโดยไม่มีการใช้จ่ายเพื่อความเจริญของบ้านเมือง เป็นการไม่ยุติธรรมต่อมณฑลภูเก็ต ข้อแตกต่างนี้เป็นที่วิพากษ์วิจารณ์กันมากในหมู่ข้าราชการชั้นสูงชาวอังกฤษในสหพันธรัฐมลายา และเป็นเครื่องหมายของอันตรายที่จะเกิดในอนาคตกับหัวเมืองมลายูของไทย เวส เทนการคได้เสนอวิธีแก้ไขว่าให้นำรายได้จากหัวเมืองภาคใต้กลับไปทำนุบำรุงและเปิดบ้านเมืองเสียโดยเร็ว

ข้าราชการไทยทั้งสองท่านได้กล่าวเตือนไว้ในรายงานว่า รัฐบาลสหพันธรัฐมลายาสนใจมณฑลภูเก็ตมาก กงสุลอังกฤษที่เวสเทอร์นโคสต์ (Western Coast) ได้รายงานมายังทูตอังกฤษที่กรุงเทพฯ ว่า ภูเก็ตเป็นดินแดนที่จะเป็นประโยชน์ต่อความก้าวหน้าในกิจการ

พาณิชย์ของอังกฤษมากที่สุด ความกังวลใจของอังกฤษที่มีมากเหนือสิ่งใด คือ การพัฒนาการค้า และรัฐบาลที่ลอนดอนก็ได้รับคำแนะนำว่าดินแดนที่อยู่ถัดจากอาณานิคมของอังกฤษส่วนนี้จะเป็นประโยชน์ต่อความก้าวหน้าทางอุตสาหกรรมโรงงานของอังกฤษ และอังกฤษจะไม่สนใจจนกว่าดินแดนแห่งนี้จะได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น นอกจากนี้ เซอร์ จอห์น แอนเดอร์สัน (Sir John Anderson) ขาดหลวงอังกฤษแห่งสตรีทเทรดดิ้งคอมพานีได้แนะนำนายแมคคาร์เธอร์ (Macarthur) ผู้จัดการบริษัทการค้าสตรีทเทรดดิ้ง (the Strait trading Co.) ให้พระยาศรีสมุทรเทพและนายเวสตันการครุจิกโดยเป็นที่ทราบกันดีว่า บริษัทนี้เพิ่งเล็งความสนใจมายังมณฑลภูเก็ตมาก เพราะอุดมไปด้วยแร่ดีบุก นายแอนเดอร์สันได้แสดงท่าทีว่าต้องการให้ไทยเปิดประตูภูเก็ตเพื่อประโยชน์ในการค้าขาย ผู้ตรวจการทั้งสองท่านเห็นว่าเป็นการไม่ฉลาดนักที่รัฐบาลจะเพิกเฉยกับการปรับปรุงภูเก็ต เพราะอุษุทธิอังกฤษในกรุงเทพฯ ได้แย้มทักในเรื่องนี้ว่า รัฐบาลไทยไม่ปรับปรุงการคมนาคมและทำให้ภูเก็ตเป็นเมืองเปิดอังกฤษจะถือสิทธิดำเนินการเสียเอง ในรายงานนี้ได้เตือนถึงภัยที่อาจมาถึง ความว่า

...อันตราพยาอาจไม่ถึงขั้นวิกฤติในวันนี้ ปีนี้ หรือแม้แต่ปีหน้า แต่จะต้องเกิดขึ้นโดยไม่มีปัญหา นอกจากรัฐบาลสยามจะลงมือดำเนินการและปรับปรุงนโยบายเพื่อความก้าวหน้าของภูเก็ต มิฉะนั้นปัญหาหารายแรงจะต้องเกิดขึ้นอย่างแน่นอนในเร็ว ๆ นี้ จะมีข้าศึกออกไปไม่ไฉนแล้ว รัฐบาลอังกฤษจะคงยืนยันขอให้สยามเปิดเมืองภูเก็ต ถ้าสยามไม่เต็มใจที่จะทำ อังกฤษก็จะจัดการเอง... เพื่อจุดมุ่งหมายของการพัฒนา ไม่มีเครื่องมือนำทาง ประสิทธิภาพยิ่งกว่าทางรถไฟ และปราศจากทางรถไฟแล้วยอมไม่สามารถทำงานที่ควรแก่การพอใจอย่างแท้จริง ตามความเห็นของเราแล้ว รถไฟเป็นสิ่งจำเป็น...¹

¹ก.จ.ช., ร.5 ม. 2.14/50, "Memorandum of Phya Sri Sahadeheb and Jens I. Westengard," Dec. 24, 1906.

ความเห็นที่ปรากฏในรายงานของข้าราชการทั้งสองสอดคล้องกับข้อเสนอของ นายกิตติณส่ว วิศวกรอังกฤษผู้ดำรงตำแหน่งเลขาธิการกระทรวงโยธาธิการ ที่ได้สนับสนุนให้มีการสร้างทางรถไฟสายใต้ในเร็ววัน ควบเหตุผลทางการเมืองและการปกครอง เพราะ รัฐบาลไทยไม่ทำที่จะตกเป็นเป้าหมายการโจมตีของหนังสือพิมพ์สตรีท (Strits Press) และอังกฤษอาจถือโอกาส เขาแทรกแซง เพราะฉะนั้นรัฐบาลสหพันธรัฐมลายาได้สำรวจทาง รุกดำเนินเข้ามาในพระราชอาณาเขตแล้ว อีกประการหนึ่งเพื่อเป็นการกระชับการปกครอง หัวเมืองภาคใต้ของไทยที่อ่อนแอให้เข้มแข็งขึ้น การนำหัวเมืองเหล่านี้ให้เข้าใกล้ชิดกับ รัฐบาลกลางโดยวิธีทางคมนาคมได้เร็วเท่าไร ความปลอดภัยก็ยิ่งเพิ่มมากขึ้นเท่านั้น เพราะ เวลานั้นหัวเมืองทางตอนล่างของไทยมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับป็นยิ่งกว่ากรุงเทพฯ ทัศนคติในการดำรงชีวิตของพลเมืองโนมนาวไปข้างสหพันธรัฐมลายามากกว่าทางไทย รัฐบาล มีวิธีแก้ไขคือ เร่งสร้างทางรถไฟสายใต้ ทั้งยังเป็นการตัดความรำคาญจากนักล่าสัมปทาน ขอสรางทางรถไฟที่เฝ้ารบกวนอยู่เสมอ¹

ความพยายามของรัฐบาลอังกฤษที่จะกีดกันชาวเยอรมันไม่ให้มีบทบาทในการสร้าง ทางรถไฟสายใต้

ความเคลื่อนไหวของรัฐบาลไทยเพื่อเตรียมการสร้างทางรถไฟสายใต้ ทำให้ อังกฤษหันเกรงว่าวิศวกรชาวเยอรมันในกรมรถไฟจะเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งเท่ากับ เปิดโอกาสให้ชาวเยอรมันเข้าไปมีบทบาทในเขตอิทธิพลของอังกฤษ และอาจเกิดการแทรกแซงทางการเมืองที่คุกคามความมั่นคงของอาณานิคมอังกฤษในแหลมมลายูได้ ดังนั้น อังกฤษต้องหาทางบีบให้การสร้างทางรถไฟสายใต้นี้อยู่ในมือของคนอังกฤษ โดยให้รัฐบาลไทย แต่งตั้งเจ้ากรมรถไฟชาวอังกฤษซึ่งมีฐานะเท่าเทียมกับเจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมัน เพื่อควบคุม การสร้างทางรถไฟสายใต้และให้ขึ้นโดยตรงและรับผิดชอบต่อเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ เท่านั้น²

¹ ก.จ.ช., ยช. 5.1/24, "ความเห็นเรื่องสร้างทางรถไฟในพระราชอาณาเขต, ความเห็นของนายกิตติณส่ว," 20 ตุลาคม ค.ศ. 1906.

² F.O. 422/60, No. 5 "Beckett to Grey," Aug. 9, 1906.

ต่อมา นายเบกเกต อุปทูตอังกฤษ ได้ทบทวนรัฐบาลไทยผ่านทางนายเวส เทนการ์ด โดยยืนยันที่ใจความสั้น ๆ ว่า ความสำเร็จที่รัฐบาลไทยคิดจะสร้างทางรถไฟในหัวเมืองมลายูของไทยเพื่อเป็นการเปิดบ้านเมืองนั้น รัฐบาลอังกฤษมีความยินดีและจะช่วยอุดหนุน แต่รังเกียจที่การนี้จะต้องตกอยู่ในมือของวิศวกรชาติเยอรมัน รัฐบาลอังกฤษจึงหวังว่าในเรื่องสร้างทางรถไฟในแหลมมลายูนี้ รัฐบาลไทยคงจะจัดการให้อยู่ในมือของข้าราชการชาวอังกฤษหรือข้าราชการชาวไทย¹

อย่างไรก็ตาม อังกฤษก็คาดพอที่จะไม่ใช่นโยบายควบคุมสิทธิของไทยโดยวิธีเชิงกร้าวในทันที แต่ค่อย ๆ ดำเนินการทีละขั้น ทั้งนี้ เพราะเกรงว่าสิทธิทางด้านการพาณิชย์ของเยอรมันจะถูกชักขวาง อาจทำให้รัฐบาลเยอรมันมีปฏิริยาโต้ตอบทางการทูตเพื่อปกป้องผลประโยชน์ของตน ซึ่งจะทำให้รัฐบาลไทยต้องตกอยู่ในสถานการณ์ที่ลำบากใจ² หนึ่ง ทั้งกรมหลวงเทเวศร์วงศ์ ๑ และกรมหลวงดำรง ๑ ทรงเห็นพ้องกันว่าไม่ควรยอมตามคำขอรองของนายเบกเกต เพราะเป็นการริดรอนสิทธิของไทย³ ทั้งที่เบกเกตก็ทราบความจากบันทึกของนายสโตรเบล ที่ปรึกษาทั่วไปของไทยว่า การที่ชาวเยอรมันมีอำนาจบังคับบัญชากรมรถไฟ เนื่องจากเยอรมันมีประสบการณ์เหมาะสมมากกว่าที่จะเป็นเพราะการดำเนินการทางการทูต และแม้ว่าชาวเยอรมันในกรมรถไฟจะพยายามกลืนกรมรถไฟให้เป็นกรมของชาวเยอรมันโดยเฉพาะ แต่ก็ไม่อาจกีดกันคนชาติอื่น ๆ ไม่ให้มีส่วนร่วมได้โดยเด็ดขาด เพราะในความเป็นจริงแล้วยังมีวิศวกรอังกฤษหลายคนที่สามารถเข้าทำงานได้ในกรมรถไฟ⁴

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขธ. 5.5/27, "MEMO 21. A. 06," [Aug. 21, 1906]

Copy.

² F.O. 422/60, No. 75 "Beckett to Grey," Sept. 12, 1906.

³ ก.จ.ช., ร.5 ขธ. 5.5/24, "พระยาสุมนัณวินิต กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 56/2889, 17 กันยายน ร.ศ. 125.

⁴ F.O. 422/60, No. 75, "Beckett to Grey," Sept. 12, 1906.

การเจรจาในขั้นแรกนี้ พระยาสุพรรณนิวัตเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการได้ตั้งข้อ
สังเกตจากบันทึกการสนทนาระหว่างนายเบกเกตกับนายเวส เตนการควา

1. มีสเตอร์เบกเกตไม่ยากให้ข้อความที่ได้สนทนากันนั้น
ปรากฏว่ากรรณทอรัฐบาลสยามอย่างไร
2. มีสเตอร์เบกเกตขอให้ดูอยู่เสมอว่า จดหมายฉบับทุก
ที่มีสเตอร์เบกเกตโดยคนไทยนั้น เพื่อให้เห็นถึงความเอื้อเฟื้อต่อ
รัฐบาลอังกฤษเท่านั้น และไม่เป็นการรุนแรงอย่างไร
3. เพราะเหตุที่รัฐบาลสยามได้มีสัญญาด้วยฝรั่งเศส ในเรื่อง
ทำการโยธาทั้งหลายในลำแม่น้ำโขงว่า จะใช้เงิน ในอินดินเนีย
ไทยหรือฝรั่งเศสเท่านั้น จึงทำให้อังกฤษมีทางพูดถึงเรื่องการ
สร้างทางรถไฟที่จะให้อินดินเนียอังกฤษขึ้นมาบ้างดังนี้¹

เวส เตนการควาคิดเห็นว่ากรณีที่เบกเกตแสดงท่าทีเช่นนี้ เป็นการเดินตามรอยนโยบาย
ของรัฐบาลสหพันธรัฐมลายา ซึ่งแสดงถึงความใจแคบของรัฐบาลดังกล่าวในการที่จะปิด
แหลมมลายูสำหรับคนชาติอื่น ยกเว้นชาวอังกฤษแม่แต่ในเรื่องของการพาณิชย์ นโยบาย
เช่นนี้สร้างความลำบากใจให้แก่รัฐบาลไทยมาก และฝ่ายไทยต้องคิดว่าบันทึกของนายเบก
เกต คือ การขยายนโยบายกีดกันคนชาติอื่นมากกว่าที่เคยเป็นมา² อย่างไรก็ตาม จากข้อ
เท็จจริงแล้วเบกเกตได้รับคำสั่งตรงจากกระทรวงการต่างประเทศของอังกฤษที่ลอนดอนให้
ดำเนินการชักชวนการสร้างทางรถไฟโดยชาวเยอรมัน แมว่าวิศวกรเยอรมันเหล่านั้นจะ
เป็นข้าราชการในสังกัดกรมรถไฟไทยก็ตาม³

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.5/24, "พระยาสุพรรณนิวัต กราบบังคมทูล พระบาท
สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 56/2889, 17 กันยายน ร.ศ. 125.

นายเบกเกตได้อ้างถึงความในข้อ 7 ของสัญญาระหว่างไทยกับฝรั่งเศสฉบับวันที่ 13
กุมภาพันธ์ ร.ศ. 122 (พ.ศ. 2447 หรือ ค.ศ. 1904).

² ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.5/27, "MEMORANDUM," Conf., Copy, Sept.
10, 1906.

³ F.O. 422/60, "Grey to Beckett," Tel., Aug. 18, 1906.

แม้ว่าเสนาบดีที่มีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องนี้จะมีความเห็นว่า การที่อังกฤษจะบีบให้ไทยใช้คนอังกฤษทั้งหมดนั้น ไม่ควรยอมเป็นอันขาด เพราะรัฐบาลไทยไม่ได้ถือเป็นธรรมเนียมว่าจะใช้คนชาติหนึ่งชาติใดโดยเฉพาะในงานราชการกรมใดกรมหนึ่ง การสร้างทางรถไฟสายใดที่จะดำเนินไปตามแบบการสร้างทางรถไฟสายเหนือ คือใช้วิศวกรหลาย ชาติปนกัน แต่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีพระราชดำริที่แตกต่างออกไปบ้าง โดยทรงเล็งเห็นว่าไทยน่าจะหาประโยชน์จากขอเรียกร้องของอังกฤษในครั้งนั้น เพื่อเปลี่ยนแปลงระบบราชการในกรมรถไฟ คือ พยายามลดบทบาทและอิทธิพลของชาวยุโรปในกรมรถไฟ และหาทางแต่งตั้งวิศวกรไทยเข้าดำรงตำแหน่งในกรมนี้ ดังพระราชปรารภที่ว่า

การซึ่งมุ่งถึงอันนิยไทยได้กระจัดพรัดพรายไปนั้นเป็นเหตุ ซึ่งเราโงงจนมาแต่แรก เหตุด้วยเสนาบดีโยธาทำการในนาที่น้อย แลวแต่เจ้ากรมรถไฟจะจัด ถ้าเอยถึงคนไทยเจ้ากรมรถไฟก็เหมือนไม่อยากจะรับไว้ เสนาบดีก็เมรุที่จะเอยักเขาไปอย่างไร ใจถากไม่อยากจะใครคนไทย เพราะมันตองฟังบังคับบัญชา เสียเวลาที่ตองบังคับบัญชา มาก ไม่เหมือนฝรั่งยังปล่อยมือมันยังพอใจ...¹

การที่นายเบกเกตแสดงความประสงค์ว่า ต้องการให้หัวหน้าวิศวกรที่จะควบคุมการสร้างทางรถไฟสายใต้เป็นชาวอังกฤษ ตำแหน่งรองลงไปจะเป็นชาวเยอรมัน หรือคนชาติใดก็ได้ ทำให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีพระราชดำริว่าเป็นโอกาสเหมาะที่จะบรรจุคนไทยให้อยู่ในตำแหน่งวิศวกรภาคีให้มากที่สุด เพื่อคนไทยจะได้มีบทบาทในกรมรถไฟมากขึ้น²

^{1,2} ก.จ.ช., ขธ.5.5/24, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึงพระยาสุพรรณนิวัติน," สำเนา, ที่ 56/2889, 17 กันยายน ร.ศ. 125.

ถ้าวิศวกรไทยอยู่ภายใต้การควบคุมของวิศวกรอังกฤษในกรมรถไฟ โอกาสที่จะดำรงตำแหน่งสำคัญในการสร้างทางรถไฟก็จะมีมากกว่าอยู่ใต้บังคับวิศวกรเยอรมัน เพราะไม่มีสิ่งใดที่เจ้ากรมรถไฟและข้าราชการชาวเยอรมันในกรมรถไฟจะเกรงกลัวไปกว่า

ภายหลังการพ่ายแพ้ของเวสเทินการคในฐานะ
 คุเจอร์จาวามีลักษณะขัดแย้งกับคำขอรองจากรัฐบาลอังกฤษอย่างเงี้ยว ๆ อุปทูตอังกฤษจึงลงความ
 เห็นว่า "...ในการสร้างทางรถไฟสายแหลมมลายูนี้ รัฐบาลสยามจะหันมาใช้เหล็กเหล็ดยุคใหม่
 เป็นที่นิยมในการใช้มหาอำนาจหนึ่งต่อต้านอีกมหาอำนาจหนึ่ง เช่น ในกรณีนี้จับคู่ให้อังกฤษต่อ
 ตานเยอรมนี"¹

ในขณะที่ทั้งสองฝ่ายรอจังหวะเพื่อศึกษาสถานการณ์ ก็มีข่าวลือว่ารัฐบาลไทยจะส่ง
 วิศวกรเยอรมันลงไปสำรวจเส้นทาง² ทำให้เบกเกอร์สนใจมาก จึงรบกวนให้รัฐบาลไทย
 ยอมตามคำขอรองของอังกฤษ ทั้งใหญ่เงินจากอังกฤษเพื่อนำมาใช้สร้างทางรถไฟด้วย เพราะ
 เกรงว่าถ้ารัฐบาลไทยกู้เงินจากชาติอื่น โดยเฉพาะเยอรมนี ก็จะทำให้เยอรมนีมีผลประโยชน์

การสูญเสียอิทธิพลในกรรมรถไฟ เนื่องจากชาวเยอรมันผูกขาดอำนาจมาตั้งแต่เริ่มตั้งกรรม
 รถไฟและสืบผลประโยชน์ตกทอดกันมาเป็นเวลานานนับสิบ ๆ ปี วิศวกรไทยถูกเจ้ากรรมรถไฟ
 กีดกันในแง่ที่ว่า ถ้ามีความสามารถและฐานะในกรรมรถไฟมากเกินไป รัฐบาลไทยก็จะโอน
 กิจการในกรรมนี้ให้อยู่ใต้อำนาจบัญชาของคนไทยในที่สุด ส่วนวิศวกรอังกฤษก็ถูกกีดกันเช่นกัน
 เพราะมีความรู้ความสามารถทัดเทียมกับชาวเยอรมัน ทำให้เกิดการริษยาถล่มถล่มกันขึ้น
 เพราะเกรงการแย่งอำนาจกัน การผูกขาดของวิศวกรเยอรมันในกรรมรถไฟ ทำให้กรรมนี้มี
 ชื่อเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า "กรรมเยอรมัน"

¹F.O. 422/60, "Beckett to Grey," Sept. 28, 1906." ... in the
 construction of these Malay Peninsula railways, the Siamese Govern-
 ment will resort to their favorite trick of playing one Power off
 against another; in this instance, Great Britain against Germany."

²ก.จ.ช., ร.5 ขธ. 5.5/24, "พระยาสุพรรณนิวัต กราบบังคมทูล
 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 73/3611, 30 ตุลาคม ร.ศ. 125.

ขึ้นในแหลมมลายู อาจทำให้รัฐบาลอังกฤษได้รับความลำบากเมื่อภายหลัง¹ การที่เบกเกต แสดงความกระวนกระวายเช่นนี้ เวสเตนการคจึงแนะนำว่ารัฐบาลไทยควรสงวนท่าทีเพื่อใช้เป็นเครื่องมือต่อรองแลกเปลี่ยนผลประโยชน์จากอังกฤษ²

อย่างไรก็ตาม อังกฤษตระหนักดีว่ารัฐบาลไทยต้องตกอยู่ในสถานะลำบากใจที่จะเลือกเอาระหว่างการทำให้รัฐบาลอังกฤษชื่นเคื่องใจโดยการย่ำความตองการที่จะสร้างทางรถไฟสายแหลมมลายูให้อยู่ภายใต้การควบคุมของชาวเยอรมัน หรือ ยอมเพิกถอนการบังคับบัญชาระบบทางรถไฟในตอนใต้ของประเทศโดยกรมรถไฟซึ่งบริหารงานโดยชาวเยอรมัน ดังนั้นถ้ารัฐบาลอังกฤษแสดงความตั้งใจมั่นที่จะบีบบังคับให้เป็นไปตามความตองการของตน อาจทำให้รัฐบาลไทยเกิดอิฐุมนานะ ผู้บริหารฝ่ายไทยอาจมีความมุ่งมั่นบางอย่างอันเกิดขึ้นเพราะความแค้นเคื่อง และเพื่อเป็นการรักษาหน้าควย ถ้าเป็นเช่นนั้นการสร้างทางรถไฟสายใต้โดยแยกกรมให้เป็นอิสระต่างหากอีกกรมหนึ่งจะไม่มีทางเป็นไปได้เลย³

อันที่จริงแล้ว รัฐบาลอังกฤษก็มีเหตุสมควรเช่นกันที่จะระแวงภัยจากเยอรมัน เพราะในเวลานั้นรัฐบาลไทยไม่ตองการส่งเสริมการขยายกิจการใด ๆ ของอังกฤษในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในหัวเมืองมลายู และหาทางสนับสนุนการลงทุนของมหาอำนาจอื่น เพื่อป้องกันประเทศให้รอดพ้นจากการควบคุมทางอำนาจอันสืบเนื่องมาจากการมีผลประโยชน์ทางการค้าอย่างมากมายของอังกฤษ⁴ และการที่อังกฤษกลัวว่าถ้าเยอรมันมีบทบาทในการ

¹ปีกเดียวกัน, "พระยาสุขุมนัยวินิต กราบทูล กรมขุนสมมต ฯ," ที่ 68/4591, 19 ธันวาคม ร.ศ. 125.

²ปีกเดียวกัน, "พระยาสุขุมนัยวินิต กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 95/4775, 29 ธันวาคม ร.ศ. 125.

³F.O. 422/60, No. 98, "Beckett to Grey," Oct. 31, 1906.

⁴Ibid.

สร้างทางรถไฟสายใต้แล้วจะเป็นเหตุให้เกิดความยุ่งยากทางการเมือง เพราะมีตัวอย่างในประเทศจีน ที่การขยายอิทธิพลทางการเมืองอย่างเต็มที่ เป็นผลอันสืบเนื่องมาจากคณะบุคคลที่เขาไปทำการสร้างทางรถไฟสายหนึ่ง¹

อย่างไรก็ตาม การเจรจาระหว่างเวสเทินการคและเบกเกตไม่มีความคืบหน้า เพราะเบกเกตไม่มีอำนาจพอที่จะตัดสินใจประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้น จึงมุ่งรบเร้าให้รัฐบาลไทยรับรองเป็นลายลักษณ์อักษรว่า รัฐบาลไทยจะใช้วิศวกรอังกฤษหรือไทยสร้างทางรถไฟสายใต้ หรือให้บริษัทอังกฤษทำเสียเลย ระหว่างนั้นการเจรจาหยุดชะงักลงชั่วคราว เพราะเวสเทินการคเห็นว่าควรรอนายราล์ฟ แพเจ็ต อัครราชทูตอังกฤษ ซึ่งจะเดินทางกลับจากการพักผ่อนที่อังกฤษ ด้วยว่าอาจจะตกลงกันได้ง่ายกว่านายเบกเกต ผู้ที่เวสเทินการคลงความเห็นว่า "...เป็นคนเขลาชอบเถียงข่าง ๆ คุ ๆ..."²

ในขณะที่ทั้งสองฝ่ายยังตกลงกันไม่ได้ พระยาสุรานุรักษ์วินิตได้เตรียมส่งนายพอรบ วิศวกรชาติออสเตรเลียให้เป็นผู้สำรวจเส้นทาง เพราะถาสงวิศวกรเยอรมันลงไปทางใต้ อังกฤษก็จะถือว่าเป็นการทำหาย อาจขึ้นนโยบายแข่งกราวกับไทย หรือถาสงคนอังกฤษหรือคนไทยไปสำรวจ อังกฤษจะเห็นว่าไทยทำตามคำขอร้องของตนแล้ว ไม่จำเป็นต้องจะร้อนใจ และผ่อนผันประโยชน์ให้ไทย³

สำหรับพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้น ทรงมีพระราชดำริว่าควรอนุโลมตามอังกฤษบางแต่ไม่ควรยอมหมด ดังพระราชปรารภว่า "...ผู้ซึ่งจะลงไปทำการ

¹F.O. 422/60, No. 75, "Beckett to Grey," Sept. 12, 1906.

เข้าใจว่าอังกฤษหมายถึงทางรถไฟสายทรานส์ - ไชบีเรีย.

²ก.จ.ช., ร.5 ยช. 5.5/24, "พระยาสุรานุรักษ์วินิต กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 95/4775, 29 ธันวาคม ร.ศ. 125.

³แฟ้มเดียวกัน, "พระยาสุรานุรักษ์วินิต กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, ที่ 73/3611, 30 ตุลาคม ร.ศ. 125.

นั้น ถ้าจะยอมเลือกคัดเอาแต่คนอังกฤษแลไทย ก็จะเป็นยอมตกลงไปก่อนที่ได้มีสัญญาว่ากล่าวกัน ถ้าจะเอาแต่คนเยอรมันลวนไปทำก็เป็นการเตือนคนใส่สันหลัง เหนว่าควรจะพยายามรักษาอำนาจที่เราจะใช้คนชาติใดก็ได้ไว้โดยผ่อนใช้คนเยอรมันแต่น้อยในทางนั้น อย่าให้ยกหยิบขึ้นพูดได้นัก"¹

ปัญหาเรื่องอังกฤษเกี่ยงตัววิศวกรทำให้โครงการสร้างทางรถไฟสายใต้หยุดชะงักลงชั่วคราว แต่อุปสรรคที่สำคัญกว่า คือ การขาดทุนค่าเงินการ รัฐบาลพยายามหาแหล่งเงินกู้ที่ดอกเบี้ยต่ำ ระหว่างนั้นมีการเจรจาระหว่างรัฐบาลและกลุ่มนายทุนจากอังกฤษ ฝรั่งเศส และเยอรมนี แต่ตกลงกันไม่ได้ในเงื่อนไขการกู้ - ยืมบางประการ ที่น่าสังเกตคือ รัฐบาลอังกฤษสนใจมากต่อการที่ไทยจะหาแหล่งเงินกู้ เพราะเกรงว่าไทยจะใช้ทุนจากฝรั่งเศสหรือเยอรมัน อาจเป็นเหตุให้มหาอำนาจทั้งสองมีโอกาสดแทรกแซงได้² อังกฤษจึงพยายามสนับสนุนให้นายทุนชาติตนมาทาบตามให้รัฐบาลไทยกู้เงิน เช่นกรณีนายหลุยส์ ที. เลียวโนเวนส์ (Louis T. Leonowens) แห่งบริษัทสยามเทรดดิ้ง ทุนจำกัด (Siam Trading Corporation Limited) นายโรเบิร์ต วิลเลียม ดัฟ (Robert William Duff) แห่งบริษัทดัฟ เดเวลอปเมนต์ (Duff Development Co.) แต่รัฐบาลไทยก็ปฏิเสธที่จะกู้เงินจากบริษัททั้งสอง³

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.5/24 "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึงพระยาสุนทรวิจิตร," สำเนา, ที่ 37/1102, 1 พฤศจิกายน ร.ศ. 125.

² กุโฑจาก F.O. 422/60, "F.O. to C.O.," Nov. 3, 1906
F.O. 422/60, No. 21 "Beckett to Grey," Dec. 6, 1906
F.O. 422/60, "Hong Kong and Shanghai Banking Co. to F.O.," Dec. 8, 1906.

³ ก.จ.ช., ร.5 ขช. 5.5/26, "เรื่องมีผู้ขอคอนเซชันสร้างรถไฟสายแหลมมลายู [21 พ.ย. - 27 ธ.ค. ร.ศ. 125]"

อนุสัญญาฉบับ พ.ศ. 2440 (ค.ศ. 1897) เกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟสายใต้

ปัญหาเรื่องรัฐบาลอังกฤษก็กักกันคนชาติเยอรมันไม่ให้เกี่ยวข้องในการสร้างทางรถไฟสายแหลมมลายูไคท์ความยุ่งยากขึ้น เมื่ออังกฤษอ้างว่าเป็นการผิดต่ออนุสัญญาฉบับ พ.ศ. 2440 ไทยจะใช้วิศวกรเยอรมันสร้างทาง พร้อมกันนี้อังกฤษก็แย้มที่หาว่าจะเปิดเผยสัญญาฉบับ¹ ทำให้ฝ่ายไทยตกใจมาก เพราะเกรงว่าถาความในสัญญาฉบับแพร่หลายออกไป จะทำให้มหาอำนาจอื่นพากันประท้วงรัฐบาลไทย อันจะเป็นสาเหตุแห่งความยุ่งยากนานัปการ ฝรั่งเศสนั้นจะตองร้องขอทำข้อตกลงแบบเดียวกันบ้างในบริเวณลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งรัฐบาลไทยจะตองประสบความลำบากมากยิ่งขึ้น เพราะลำพังแต่อนุสัญญาฉบับที่รัฐบาลไทยทำกับรัฐบาลอังกฤษก็ได้พิสูจน์แล้วว่าไทยร้ายต่อไทยมากกว่าผลดี เนื่องจากสิทธิในการจัดการหัวเมืองภาคใต้ในส่วนที่เกี่ยวกับชาวต่างประเทศตั้งแต่เมืองบางตะพานลงไปตกอยู่ในมือของอังกฤษ ซึ่งนอกจากจะทำให้ไทยสูญเสียผลประโยชน์เพราะตองปฏิเสธการขอสัมปทานในกิจการค้าต่าง ๆ เช่น การทำเหมืองแร่จากคนชาติอื่นที่ไม่ใช่ชาวอังกฤษแล้ว ยังทำให้รัฐบาลพบกับความยุ่งยากจากการประท้วงของทุกต่างประเทศ เช่น ทูตเยอรมัน ว่าเป็นการขัดต่อสนธิสัญญาพันธไมตรีที่ทำไว้กับไทย ในข้อที่ว่าควยการปฏิบัติต่อชาตินั้น ๆ ให้เท่าเทียมกับชาติอื่น

เพื่อระงับความวุ่นวายอันจะเกิดจากการเปิดเผยสัญญาฉบับ รัฐบาลไทยจึงมอบให้พระยาวิสุทรโกษา ทูตไทยประจำลอนดอนสืบสวนสาเหตุที่รัฐบาลอังกฤษตองการเปิดเผยสัญญาฉบับ² พระยาวิสุทรโกษาได้เข้าพบกับเซอร์ เอฟ. แคมป์เบลล์ (Sir F. Campbell) เจ้ากรมกิจการฝ่ายตะวันออกในกระทรวงการต่างประเทศอังกฤษ และได้คัดค้านอย่างเต็มที่

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ ก.จ.ช., ร.5 ยช. 5.5/27, "Westengard to Prince Devawongse," Conf., Copy., Oct. 1, 1906.

² ปีกเดียวกัน, กรมหลวงเทวะวงศ์ ๗ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, "ที่ 340/8089, 23 พฤศจิกายน ร.ศ. 125.

ต่อการเปิดเขตสัญญาฉบับ เพราะจะเป็นอันตรายต่อไทยอย่างใหญ่หลวง¹ แคมพ์เบลล์ได้ ยืนยันเจตนากระทรวงการต่างประเทศอังกฤษว่า การสร้างทางรถไฟของไทยในเวลานั้น อยู่ในมือชาวเยอรมันทั้งสิ้น อังกฤษเกรงว่าอำนาจเยอรมนีจะแผ่เข้าไปในแหลมมลายู เพราะฉะนั้นจึงได้คิดเปิดเขตสัญญาฉบับนี้ให้ทราบทั่วกันว่า อังกฤษมีผลประโยชน์และขอตกลง พิเศษกับไทยในแหลมมลายูอย่างไร เพื่อป้องกันอำนาจต่างประเทศที่จะเข้ามาเกี่ยวข้องกับ ดินแดนส่วนนี้ต่อไป² คนชาติเยอรมันได้เป็นผู้บังคับบัญชาการรถไฟสายเหนือแล้ว จะมาทำ หน้าที่นี้ในทางรถไฟสายแหลมมลายูอีกไม่ได้ เพราะผิดคือนั่งสิทธิ์สัญญาฉบับ³

อนึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่า อังกฤษได้คิดตามความเคลื่อนไหวของเยอรมนีในหัวเมือง มลายูมาเป็นเวลาช้านานแล้ว ใน พ.ศ. 2444 (ค.ศ. 1901) นายวิลเลียม อาร์เซอร์ อัครราชทูตอังกฤษได้เคยแสดงความวิตกกังวลว่าจะเกิดเหตุขึ้นในหัวเมืองมลายูของไทย เพราะสืบความได้ว่าพวกแขกในเมืองตานี⁴ และเมืองใกล้เคียงซัดปืนจากพวกเยอรมันเก็บ สะสมไว้เป็นจำนวนมาก⁵ นายเรจินัลด์ เทาเวอร์ (Reginald Tower) อธิบดีอังกฤษก็

¹ ก.จ.ช., ขบ. 5.5/27, "Phya Visutr Kosa to Prince Devawongse," Tel., Copy, Oct. 6, 1906.

² ปีกเดียวกัน, "พระยาวิสุทรโกษา กราบทูล กรมหลวงเทวะวงศ์ ๗," สำเนา, ที่ 71/658, 6 ตุลาคม ร.ศ. 125.

³ ปีกเดียวกัน, "กรมหลวงเทวะวงศ์ ๗ กราบบังคับมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอม เกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 340/8089, 23 พฤศจิกายน ร.ศ. 125.

⁴ หมายถึงชนเชื้อสายมลายูในเมืองปัตตานี.

⁵ กองบรรณสาร, แฟ้มราชการเกี่ยวกับหัวเมืองมลายูของรัฐบาลสยาม ตอน 2 มวน 6 "กรมหลวงเทวะวงศ์ ๗ กราบบังคับมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," 22 ตุลาคม ร.ศ. 120.

เคยเตือนรัฐบาลไทยว่าเจ้าเมืองเซือสายมลายูเหล่านี้อาจจะขอรองให้รัฐบาลประเทศอื่น มาช่วยป้องกันพวกตน¹ ถ้ามีการเกี่ยวของอย่างใดที่มาจากต่างประเทศ ก็จำเป็นที่รัฐบาล อังกฤษจะต้องช่วยเหลือรัฐบาลไทยในการต่อต้านมหาอำนาจที่ 3 ตามความในอนุสัญญาฉบับ และเมื่อเป็นเช่นนั้นแล้ว ก็มีทางเดียวที่จะกระทำคือ เปิดเผยการที่ได้สัญญากันไว้²

นอกจากเหตุผลต่าง ๆ ที่ฝ่ายอังกฤษยกขึ้นมาสับสนุนขอเรียกร้องของตนแล้ว จุด ประสงค์ที่แฝงเร้นอีกประการหนึ่ง คือ รัฐบาลอังกฤษต้องการพอนอำนาจของเยอรมันในกรม รถไฟไทย เพราะเห็นว่ากรที่ชาวเยอรมันมีอิทธิพลสูงเช่นนี้ ทำให้เกิดเรื่องยุ่งยากกับชา ราชการชาติอื่น ๆ ในกรมเดียวกัน³ สำนักเช่นนี้ของอังกฤษฝังแน่นมานาน เมื่อครั้งที่นาย เทาเวอร์เป็นอุปทูตอังกฤษประจำประเทศไทย ก็ได้กราบทูลกับกรมหลวงเทเวธวงศ์ ๗ ท่านอง ว่าชาวอังกฤษที่รับราชการในกรมรถไฟได้รับความยุติธรรมและมีเรื่องจุก ๆ จิก ๆ กับชาว เยอรมันเสมอ แต่กรมหลวงเทเวธวงศ์ ๗ โคตรงยืนยันว่า เมื่อเกิดข้อขัดแย้งขึ้น พระบาท สมเด็จพระเจ้าอยู่หัว โคตรงเป็นพระราชบุตรและพระราชทานพระบรมราชวินิจฉัยเสมอ

¹ เจ้าเมืองหรือสุลต่านบางองค์ไม่พอใจที่จะอยู่ใต้การปกครองของไทย และบางครั้ง ถึงกับทำการแข็งข้อเป็นกบฏ รัฐบาลกลางต้องส่งกองทัพไปปราบปรามหลายครั้ง อนึ่ง อำนาจ การปกครองของไทยเหนือหัวเมืองมลายูก็มีได้เข้มแข็ง เป็นเหตุให้เกิดความไม่สงบและมีการ แทรกแซงจากต่างประเทศเสมอ [รายละเอียดของเรื่องนี้ดูได้จาก เทช มุนนาค, "พระยา แชกเจ็ดหัวเมืองคบคิคมถ ร.ศ. 121" วรรณไวทยาการ ชุมนุมบทความทางวิชาการถวายพระ เจ้าวรวงศ์เชอ กรมหมื่นนราธิปพงศ์ประพันธ์ ..., เล่ม 2 (กรุงเทพฯ ๗ : สมาคมสังคมนศาสตร์ แห่งประเทศไทย, 2514) หน้า 15 - 32 และ สายจิต เหมินทร์, เรื่องเดิม, หน้า 87-92.

² กองบรรณสาร, แฟ้มราชการเกี่ยวกับหัวเมืองมลายูของรัฐบาลสยาม ตอน 3 ม้วน 3 "บรรทัดฐานจากที่โคตรงทนุ่กันระหว่างกรมหลวงเทเวธวงศ์โรประการ และนายเรช ยินลัก เคาเวอร์ที่ศาลาว่าการต่างประเทศ ณ วันที่ 9 มกราคม ร.ศ. 120."

³ ก.จ.ช., ขช. 5.5/27, "Copy of Interview between Phya Visutr Kosa and Mr. Campbell at the London Foreign Office," presented by Mr. Frederick Verney, Oct. 5, 1906.

เพราะฉะนั้น การจึงเป็นไปได้โดยพระราชหฤทัยที่จะให้เป็นธรรมอย่างที่สุด¹ แต่ถึงกระนั้น อังกฤษก็มีไคละหึงความตั้งใจ ที่จะสร้างอิทธิพลของตนในกรมรถไฟเพื่อแข่งขันกับ เยอรมนี หลังจากที่เคยผิดหวังมาครั้งหนึ่งในสมัยที่นายกรัฐมนตรีคอนลาออกจากตำแหน่งที่มีอำนาจหน้าที่ที่ติดเทียมกับนายเบทเกะ อังกฤษจึงวางแผนที่จะดึงอิทธิพลของตนกลับคืนมา โดยหาทางบีบให้รัฐบาลไทยแต่งตั้งคนอังกฤษขึ้นมาดำรงตำแหน่งที่มีฐานะไม่ยิ่งหย่อนไปกว่านายไวเลอร์ เจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมันคนที่สาม

(แม้ว่ารัฐบาลไทยจะแสดงท่าทีคัดค้านคำร้องของอังกฤษในเรื่องตัวบุคคลที่จะทำการสร้างทางรถไฟสายใต้ แต่เวสเทินการ์ดก็มีความเห็นว่รัฐบาลไทยคงแข่งขันไม่ได้ตลอด เพราะเขาสังเกตว่านายเบทเกะจริงจังต่อเรื่องนี้มาก ซึ่งเป็นการแน่นอนที่อุปทูตผู้นี้จะต้องได้รับคำสั่งที่ชัดเจนให้ยึดวิถีปฏิบัติที่สะท้อนถึงความตั้งใจมั่นของรัฐบาลอังกฤษ ดังนั้น เวสเทินการ์ดจึงเสนอความเห็นของตนต่อสโตรเบลว่า ถึงเวลาแล้วที่ไทยจะเรียกขอตอบแทนจากอังกฤษเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยน ประเด็นที่เขากล่าวถึงคือ การแปรลักษณะของอนุสัญญาฉบับ พ.ศ. 2440 ซึ่งสโตรเบลเคยทำบันทึกว่า มีจุดมุ่งหมายทางการเมืองมิใช่การค้า แต่อังกฤษกลับตีความหมายคลุมทั่วทุกแง่ทุกมุม เวลานี้เป็นโอกาสเหมาะที่รัฐบาลไทยจะผ่อนคลายนโยบายเข้มงวดของอังกฤษในแหลมมลายู โดยยอมให้วิศวกรอังกฤษเป็นผู้สร้างทางรถไฟ แต่อังกฤษต้องตอบแทนด้วยข้อตกลงที่น่าพอใจในเรื่องสัญญาฉบับ และรัฐบาลไทยจะยินยอมให้ทุนจากอังกฤษโดยมีเงื่อนไขว่า ต้องคิดดอกเบี้ยในอัตราค่า²

(การที่รัฐบาลไทยคิดจะกู้เงินจากอังกฤษเพื่อใช้สร้างทางรถไฟสายใต้ เพราะเห็นว่า การที่จะใช้ทุนจากแหล่งเงินก้อน เช่น เยอรมนี จะต้องได้รับการชักชวนจากรัฐบาล

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มราชการ เกี่ยวกับหัวเมืองมลายูของรัฐบาลสยาม ตอน 3 ม้วน 3 "บรรรที่กล่าวจากที่ไคสนทนากันระหว่างกรมหลวงเทวะวงษ์วโรประการ และนายเรชยีนัลก เทาเวอร์ ที่ศาลาว่าการต่างประเทศ ณ วันที่ 7 มกราคม ร.ศ. 120."

² ก.จ.ช. ร.5 ขธ. 5.5/27, "Westengard to Strobel," Conf.,

อังกฤษอย่างเต็มที่ ความคิดของฝ่ายไทยเริ่มโอนเอียงไปในทางที่จะกู้เงินจากสหพันธรัฐ มลายา โดยเวสเทนการคส์ไฮสโตรเบลเห็นว่า สัญญากู้เงินเพื่อใช้สร้างทางรถไฟในรัฐ ยะโฮร์ที่สุดต่านแห่งรัฐนั้นทำไว้กับชาห์หลวงใหญ่แห่งสหพันธรัฐมลายา มีอัตราดอกเบี้ยต่ำมาก เพียง 3% และไทยอาจใช้เป็นตัวอย่างในการต่อรองขอกู้เงินจากแหล่งเงินกู้เดียวกัน ใน อัตราดอกเบี้ยที่ต่ำเช่นกัน ในการเจรจาระหว่างเบกเกตกับเวสเทนการค ฝ่ายหลังได้ สังเกตว่าเบกเกตมักจะกล่าวอ้างถึงการกู้เงินสร้างทางรถไฟในรัฐยะโฮร์บ่อยครั้ง เพื่อดึงดูดความสนใจจากฝ่ายไทยให้หันเหไปในทางที่จะใช้ทุนจากอังกฤษมากขึ้น¹

ในเรื่องของอนุสัญญาฉบับนั้น กรมหลวงเทวะวงศ์ ฑ ทรงมีคำสั่งไปยังพระยาวิสุทร โภษาวารัฐบาลไทยจะไม่ยอมทำความตกลงใด ๆ ยกเว้นแต่ว่าอังกฤษจะถอนการหา ประโยชน์อย่างเต็มที่จากอนุสัญญาฉบับ ถึงรัฐบาลไทยจะสร้างทางรถไฟขึ้น ก็ไม่อาจจัดการ ให้เกิดผลได้ ทราบใจที่อังกฤษยังยึดถือระบบผูกขาดสัมปทานในแหลมมลายู²

อย่างไรก็ตาม รัฐบาลไทยได้ตระหนักถึงความจำเป็นที่จะไม่เคลื่อนไหวไปในทำนอง ที่เราให้เกิดความขุ่นเคืองใจในหมู่ชาวเยอรมัน แมว่าอัครราชทูตเยอรมันในกรุงเทพฯ จะ ยังคงสงบเท่าที่และพูดถึงเรื่องนั้นน้อยมาก ทั้งที่ทราบแก่ใจที่ว่ารัฐบาลไทยกำลังคิดที่จะใช้ วิศวกรอังกฤษ ส่วนเจ้ากรมรถไฟกำลังรู้ถึงแผนการของไทยซึ่งกำลังจัดเตรียมวิศวกรอังกฤษ กลุ่มหนึ่งเพื่อทำการสำรวจเส้นทางรถไฟขั้นต้นเช่นกัน ดังนั้นรัฐบาลไทยจึงต้องระมัดระวัง การแสดงออกเพื่อหลีกเลี่ยงปฏิบัติการโต้ตอบจากฝ่ายเยอรมัน³ เวสเทนการค เคยเตือน เบกเกตว่าการแยกกรมรถไฟให้อยู่ภายใต้เจ้ากรมรถไฟชาวอังกฤษอีกแผนกหนึ่ง ไม่เพียงแต่ จะเป็นสาเหตุให้เกิดภาวะตึงเครียดขึ้นกับเจ้ากรมรถไฟคนปัจจุบันเท่านั้น แต่จะส่งผลถึง รัฐบาลเยอรมันด้วย⁴

¹ Ibid.

², 3 ก.จ.ช., ร.5 ขธ. 5.5/27, "Prince Devawongse to 'Phya Visutr Kosa," Tel. Copy, Jan. 6, 1907.

⁴ F.O. 422/60, No. 75, "Beckett to Grey," Sept. 12, 1906.

รัฐบาลอังกฤษมีความหวังว่าการปฏิรูประบบงานในกรมรถไฟโดยทอนอำนาจเยอรมนีลงนั้นมีทางเป็นไปได้มากที่สุด คัพได้รายงานให้เบกเกตทราบว่ามีข้าราชการไทยเชื้อสายขุนนาง ซึ่งเคยรับราชการในกรมรถไฟ แต่ต้องออกจากกรมนี้เพราะเกิดขัดแย้งกับพวกเยอรมัน และปฏิเสธที่จะอยู่ใต้งบบังคับบัญชาเจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมัน แต่ต้องการให้ข้าราชการชาวเยอรมันอยู่ใต้งบบังคับบัญชาของเขา¹ การที่ข้าราชการไทยผู้นับปฏิเสธอำนาจของชาวเยอรมันในกรมรถไฟ ย่อมทำให้อังกฤษเห็นถึงความสำเร็จของตนเพิ่มมากขึ้น ความจริงฝ่ายอังกฤษทราบคือว่า การที่รัฐบาลไทยสงวนท่าทีก็เพราะต้องการบีบบังรัฐบาลอังกฤษให้ยินยอมเลิกอนุสัญญาฉบับ พ.ศ. 2440 และเปลี่ยนแปลงแก้ไขสิทธิสภาพนอกอาณาเขตภายใต้สนธิสัญญา พ.ศ. 2426 (ค.ศ. 1883)²

อย่างไรก็ตาม แม้จะมีอุปสรรคขัดขวางการสร้างทางรถไฟสายใต้ แต่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงมีพระราชกระแสรับสั่งยืนยันว่าจะมีการสร้างทางรถไฟสายใต้โดยแน่นอนดังนี้

ด้วยเหตุที่จะให้หัว เมืองในพระราชอาณาเขตของเรามีความเจริญมั่นคงสมบูรณ์ควมช่วยความป้องกันรักษา และเกิดสติปัญญาไปมาถึงกันไ้รวดเร็ว ทางหัว เมืองฝ่ายเหนือเราก็ได้เริ่มลงมือทูลำรุงอยู่แล้ว ที่เป็นขอสำคัญมีท่าทางรถไฟสายเหนือ และจัดการป่าไม้เป็นต้น แต่หัว เมืองทางบกขี้ใด เรายังหาได้ทูลำรุงเหมือนอย่างหัว เมืองฝ่ายเหนือไม่ ยิ่งบกพร่องอยู่ จึงมาเห็นว่าเวลานี้เป็นการสมควรที่จะทูลำรุงหัว เมืองเหล่านั้น คือต้องรีบทำรถไฟให้หัว เมืองแหลมมลายูทอดต่อกับกรุงเทพฯ ไปมาถึงกันง่าย จึงจะเป็นการบริบูรณ์มั่นคง³

¹F.O. 422/60, "Duff to Beckett," Oct. 26, 1906.

²F.O. 405/179, "Memo on the Anglo - Siamese Negotiations respecting the Siamese Malay States, 1906."

³ก.จ.ช., ยช. 5.5/24, "ร่างประกาศถึงกรมการทำนุบำรุงมณฑลภูเก็ตกับการรถไฟสายแหลมมลายู" ที่ 11/1400, 1 มกราคม ร.ศ. 125.

การยกเลิกอนุสัญญาฉบับ พ.ศ. 2440 ที่มีผลต่อการสร้างทางรถไฟสายใต้

หลังจากที่นายแพเจ็ต อัครราชทูตอังกฤษเดินทางกลับถึงประเทศไทยแล้ว แทนที่
การเจรจาจะตกลงกันได้ แพเจ็ตกลับมีข้อเสนอที่รุนแรงยิ่งกว่าคำขอของเบกเกต
เพราะเบกเกตเพียงแต่ขอให้หัวหน้าวิศวกรสร้างทางรถไฟสายใต้เป็นคนอังกฤษเท่านั้น ส่วน
วิศวกรผู้น้อยจะเป็นชาติใดก็ได้ แต่แพเจ็ตระบุว่าต้องการให้เป็นคิงเช่นสัญญาที่รัฐบาลไทย
ทำกับรัฐบาลฝรั่งเศสใน พ.ศ. 2447 คือให้ไซคนและทุนของอังกฤษเท่านั้นในการดำเนิน
การ รัฐบาลไทยได้พิจารณาว่าความประสงค์ของฝ่ายอังกฤษแก่กล้าขึ้นมากดังนี้ สมควร
รอให้สโตรเบล ที่ปรึกษาทั่วไปของรัฐบาลไทยที่จะเดินทางกลับจากสหรัฐอเมริกาผ่านทาง
ยุโรป เขาเจรจากับตัวแทนของรัฐบาลอังกฤษที่ลอนดอน¹

ผลการเจรจานั้น แมว่าทั้งสองฝ่ายไม่สามารถทำความตกลงกันได้ แต่สโตรเบลได้
ทำความเข้าใจขั้นพื้นฐานกับรัฐบาลอังกฤษ โดยเขายอมรับว่าข้อโต้แย้งของฝ่ายอังกฤษใน
เรื่องทางรถไฟสายแหลมมลายูไม่ควรสร้างโดยกรมรถไฟนั้นเป็นสิ่งที่ยุติธรรม แต่ขณะนี้
รัฐบาลไทยยังไม่สามารถหาเงินสร้างทางรถไฟได้ในเวลาอันสั้น ดังนั้นอังกฤษควรยับยั้ง
ความคิดไวโกน²

การที่สโตรเบลยอมรับว่า อังกฤษมีสิทธิอันชอบธรรมในการกีดกันชาติอื่นไม่ให้เข้า
ไปมีบทบาทในแหลมมลายูเช่นนี้ ผู้เขียนเข้าใจว่าสโตรเบลคงศึกษาถึงความหมายของถ้อย
คำที่ใช้ในอนุสัญญาฉบับอย่างละเอียดแล้ว แมว่าในเวลาที่ทำความตกลงกันนั้นทั้งสองฝ่ายจะ

¹ ก.จ.ช., ร.5 ยช. 5.5/27, "หนังสือพระยาสุพรรณโยนิกิต ที่ 100/5197
ลงวันที่ 26 มกราคม ร.ศ. 125 และลายพระหัตถ์ของกรมหลวงเทเวศร์วงศ์ฯ ที่ 453/
10842, ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 125 กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอม
เกล้าเจ้าอยู่หัว.

² F.O. 405/179, "Memo on the Anglo - Siamese Negotiations
respecting the Siamese Malay States, 1906.

มีจุดมุ่งหมายหยุดอยู่เพียงขอบเขตทางการเมือง¹ แต่เหตุการณ์ต่อมาได้เปิดโอกาสให้อังกฤษตีความหมายของภาษาที่ใช้ในอนุสัญญาฉบับใหม่เป็นประโยชน์ต่อตนอย่างกว้างขวางโดยครอบคลุมไปถึงค่านการพาณิชย์ด้วย ซึ่งถ้าจะเอาความหมายกันแบบคำต่อคำแล้ว รัฐบาลไทยก็ไม่อาจโต้แย้งกับอังกฤษได้ นับเป็นการเปลี่ยนแปลงทางการทูตครั้งสำคัญ สโตริเบลจึงต้องยอมรับว่าอังกฤษมิได้ตีความหมายเกินกว่าผลประโยชน์ที่พึงได้จากถ้อยคำในสัญญาดังนั้นทางเดียวที่จะทำให้ประเทศไทยรอดพ้นจากภาวะ "อธิปไตยแต่ในนาม" ในการจัดการกิจการคานตางประเทศในหัวเมืองภาคใต้ของตนคือ หาทางยกเลิกอนุสัญญาฉบับนี้เสีย ประกอบกับสโตริเบลมองเห็นช่องทางที่ไทยจะกู้เงินจากสหพันธรัฐมลายามาใช้ในการสร้างทางรถไฟสายใต้ และปลดเปลื้องภาระต่าง ๆ ที่รุมล้อมรัฐบาลไทย เขาจึงเสนอให้รัฐบาลยกเมืองไทรบุรี กลันตัน และตรังกานูให้แก่อังกฤษ โดยอังกฤษจะต้องยกเลิกอำนาจศาลกงสุลและสิทธิสภาพนอกอาณาเขตเป็นขอแลกเปลี่ยน ซึ่งในชั้นต้นพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเห็นชอบด้วยกับความคิดของสโตริเบล เพราะหัวเมืองมลายูเหล่านี้เป็นดินแดนที่มีปัญหาจากการแทรกแซงของอังกฤษมาก และรัฐบาลไทยก็มีใ้มีอำนาจในการปกครอง หรือควบคุมอย่างแท้จริง ทั้งยังล่อแหลมต่อการสูญเสียให้แก่อังกฤษ โดยมีได้รับผลคชชแทนอีก

¹ในระยะแรก สโตริเบลโต้แย้งว่า อนุสัญญา พ.ศ. 2440 มีจุดมุ่งทางการเมืองเท่านั้น และ เซอร์จอห์น แอนเดอร์สัน (Sir John Anderson) ขาดหลวงของสเตรทเซทเทอลเมนต์ โดยยอมรับว่าการตีความของสโตริเบลสอดคล้องกับความตั้งใจที่แท้จริงของคณะผู้จัดทำในเวลาที่ร่างสัญญาขึ้นมานั้น (อ้างอิงจาก F.O. 273/312, "Anderson to Lytt," Nov. 16, 1905).

สโรทริเบลได้เสนอความคิดนี้ผ่านทางแพเจ็ตเพื่อให้รัฐบาลอังกฤษพิจารณา ต่อมา ทั้งสองฝ่ายได้เปิดการเจรจากันหลายครั้ง รัฐบาลอังกฤษได้ขอมณฑลเมืองปลิส และ สตูล ไว้ในข้อแลกเปลี่ยนด้วย¹ ไทยยอมยกเมืองปลิสให้ แต่คัดค้านการขอรวมสตูลเพราะเห็นว่ารัฐบาลไทยสามารถระงับการปกครองได้ก็อยู่แล้ว (ในเรื่องการสร้างทางรถไฟสายใต้นั้นอังกฤษยอมให้ไทยกู้เงินในอัตราดอกเบี้ย 3 $\frac{3}{4}$ % โดยให้กรมรถไฟสหพันธรัฐมลายา เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง² แต่สโรทริเบลคัดค้านอย่างเต็มที่เพราะไม่กล้านำข้อเสนอเช่นนี้ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว แต่เขาตกลงว่าวิศวกรที่จะทำการก่อสร้างเป็นชาว อังกฤษและไทยเท่านั้น และการกู้เงินอังกฤษมาเพื่อทำทางรถไฟอาจต้องมีการจำนองเส้น ทางไว้กับรัฐบาลสหพันธรัฐมลายาเพื่อเป็นการค้ำประกัน³ แอนเดอร์สันเห็นว่าถ้ารัฐบาลไทย ไม่ยอมให้สหพันธรัฐมลายาเป็นผู้ควบคุมการก่อสร้างแล้ว อัตราดอกเบี้ยในการกู้เงินเพื่อ สร้างทางรถไฟสายใต้อาจไม่ต่ำกว่า 4 เปอร์เซ็นต์⁴

ระหว่างที่รัฐบาลไทยและรัฐบาลสหพันธรัฐมลายากำลังเจรจาเรื่องการกู้เงินอยู่นั้น ฝ่ายเยอรมันได้มีการเคลื่อนไหวไปในทางที่จะชักชวนการกู้เงินครั้งนี้ โดยสืบเนื่องมาจาก การกู้เงินของรัฐบาลไทยใน พ.ศ. 2450 (ค.ศ. 1907) จากธนาคาร 3 ชาติ คือธนาคาร ฮองกงและเซี่ยงไฮ้ (Hongkong and Shanghai Banking Co.) ธนาคารแห่งอินโดจีน (Banque de l'Indo - Chine) และธนาคารคอยซ์ - อารีอาทิเช่ (Deutsch - Asiatische Bank) ซึ่งในครั้งแรกรัฐบาลไทยต้องการกู้เงินจากสองธนาคารแรกซึ่งเป็นธนาคาร

¹F.O. 405/179, "Precis of Correspondence with reference to Proposed Cession of Kedah, Trengganu and Kalantan in exchange for Surrender by Great Britain of extraterritorial Jurisdiction in Siam."

²F.O. 422/62, No. 3, "Paget to Grey," Jan. 1, 1908.

³F.O. 405/179, "Precis of Correspondence...."

⁴F.O. 422/62, No. 3, "Paget to Grey," Jan. 1, 1908.

อังกฤษและฝรั่งเศสเท่านั้น แต่ด้วยมรรยาททางการพาณิชย์ ธนาคารอังกฤษและฝรั่งเศส ได้ตัดสินใจให้ธนาคารเยอรมันเข้าร่วมด้วย แมว่ารัฐบาลไทยจะไม่พอใจ แต่ในที่สุดก็เห็นว่าเป็นความจำเป็นที่จะต้องยอมให้ธนาคารเยอรมันเข้าร่วมด้วยในวงเงิน 750,000 ปอนด์ ธนาคารอังกฤษและธนาคารฝรั่งเศสได้จ่ายเงินส่วนที่ธนาคารใหญ่ยืมภายในเวลา 1 เดือน หลังจากการลงนามในสัญญากู้เงิน แต่ธนาคารเยอรมันเมื่อถูกเรียกเงินกู้ กลับรีรอและคัดค้านว่าเงิน 750,000 ปอนด์ เป็นจำนวนมากเกินไปที่จะจ่ายหมดในคราวเดียว และในที่สุดก็ได้เลียบเคียงรัฐบาลไทย ด้วยขอเสนอที่ว่าควรจะให้เงินไว้ที่ธนาคาร โดยมีความเข้าใจว่ารัฐบาลไทยจะสามารถถอนเงินโดยบอกล่วงหน้า 1 เดือน ทราบได้ที่รัฐบาลไทยยังไม่เรียกเงินกู้ ก็จะไม่ต้องรับผิดชอบดอกเบี้ย 4 $\frac{1}{2}$ % ด้วยขอเสนอเช่นนี้ รัฐบาลไทยซึ่งไม่ต้องการใช้เงินทั้งหมดในคราวเดียวถึง 3,000,000 ปอนด์ ก็พอใจที่จะไม่ต้องจ่ายดอกเบี้ยในชั่วระยะเวลาที่ตกลงกันไว้

ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2451 (ค.ศ. 1908) เวสเทินการ์ดซึ่งคัดค้านว่าเยอรมนีอาจมีปัญหาความสับสนในการขอกู้เงินจากสหพันธรัฐมุลายา ก่อความยุ่งยากให้แก่ฝ่ายไทย (จึงได้เรียกเงินกู้ที่ธนาคารคอสซ - อาซิอาที่เข้าง่ายตามส่วนของการกู้เงิน เมื่อ พ.ศ. 2450 แต่แทนที่ธนาคารเยอรมันจะจ่ายเงินกู้ให้ตามข้อตกลงที่ทำไว้ สำนักงานใหญ่ของธนาคารที่เบอร์ลินและตัวแทนที่กรุงเทพฯ ได้เลียบเคียงรัฐบาลไทยให้ถอนการเรียกเงินกู้เสีย เวสเทินการ์ดซึ่งรู้สึกขัดเคืองใจต่อท่าทีของธนาคารแห่งนี้ ได้ปฏิเสธที่จะยอมตามคำขอร้องดังกล่าว และได้ยื่นขอเรียกร้องให้ธนาคารจ่ายเงิน แต่หลังจากนั้นเขารู้สึกประหลาดใจอย่างยิ่ง เพราะรัฐบาลไทยได้รับคำขอร้องอย่างเป็นทางการจากรัฐมนตรีว่าการต่างประเทศของเยอรมนีว่า รัฐบาลไทยไม่ควรจะเร่งรัดให้ธนาคารจ่ายเงินทั้งหมดในคราวเดียว และควรเหลือเงิน 250,000 ปอนด์ ผากไว้ที่ธนาคารตามข้อตกลงที่ได้ทำไว้ ซึ่งการที่รัฐบาลเยอรมันเข้ามามีบทบาทครั้งนี้คงสืบเนื่องมาจากการที่ลอร์ดเวสเทินการ์ดแจ้งแก่ตัวแทนทางการทูตของเยอรมนีที่เร่งรัดรัฐบาลไทยในปัญหาการรถไฟชั่วคราว เยอรมันสร้างทางรถไฟสายใต้ รัฐบาลไทยมีข้อเสนอที่จะสร้างทางรถไฟสายใต้ด้วยเงินกู้จาก

สหพันธรัฐมลายู ทั้งนี้ สโทรเบลต้องการที่จะให้ฝ่ายเยอรมันส่งบาทที่ลง¹ เวสเทินการด์ คาควาควยเหตุนี้เองจึงทำให้รัฐบาลเยอรมันเตรียมตัวที่จะสร้างความยุ่งยากต่าง ๆ ขึ้นและ ประสงค์ที่จะเก็บเงินจำนวน 250,000 ปอนด์ ไว้ในธนาคารเยอรมันเพื่อเป็นเครื่องมือที่จะต่อรองกับรัฐบาลไทยในปัญหาการสร้างทางรถไฟสายใต้² และถ้าทำได้ ฝ่ายเยอรมันก็จะชักชวนโครงการสร้างทางรถไฟสายแหลมมลายูของรัฐบาลไทยด้วยเงินกู้จากสหพันธรัฐมลายู³

ไม่เพียงแต่ที่รัฐบาลเยอรมันจะมีท่าทีต่อต้านการกู้เงินครั้งนี้ ทางฝ่ายไทยเองก็ลงเลใจต่อการกู้เงินจากสหพันธรัฐมลายู พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงแสดงความเป็นปฏิปักษ์ต่อขอตกลงกู้เงินสร้างทางรถไฟเพิ่มมากขึ้นทุกวัน และดูเหมือนว่าพระองค์กำลังพยายามถอนข้อตกลงดังกล่าว⁴ เวสเทินการด์กล่าวว่า "ชาวสยามกำลังหวาดกลัวว่าการกู้เงินและทางรถไฟ [สายใต้] จะทำให้สหพันธรัฐมลายูอยู่เหนือเขา"⁵ ซึ่งแอนเคอร์สันคาดว่าความตกใจของฝ่ายไทยต่อขอตกลงกู้เงินนั้นคงเป็นเพราะกลัวว่าประเทศจะอยู่ในฐานะล้มละลายทางการเงิน (national bankruptcy) ซึ่งในกรณีที่รัฐบาลไทยไม่ยอมตกลงกู้เงินจากสหพันธรัฐมลายูเท่านั้น เพื่อจุดประสงค์เฉพาะการสร้างทางรถไฟสายใต้ แอนเคอร์สันเสนอให้โอนสัญญาฉบับเป็นเครื่องมือไปยังกับรัฐบาลไทยเพื่อให้ขอตกลงเรื่องการสร้างทางรถไฟสายใต้บังเกิดผล⁶

¹F.O. 422/62, No. 39, "Paget to Grey," April 24, 1908.

²Ibid.

^{3, 4, 5}F.O. 422/62, No. 14, "Paget to Grey," Tel., April 23, 1908.

⁶F.O. 422/62, "Anderson to Earl of Creive," Tel., (communicated by C.O.) April 26, 1908.

อย่างไรก็ตาม ต่อมาธนาคารคอยซ์ - อารีอาทีเซ ได้ตกลงจ่ายเงินให้แก่รัฐบาลไทยตามพันธะของการกู้เงิน พ.ศ. 2450 ยกเว้นแต่เงินจำนวน 100,000 ปอนด์ ซึ่งธนาคารได้ซื้อพันธบัตรของรัฐบาลเยอรมันในนามของรัฐบาลไทย แพ้เจตาคาว่าทำที่ของธนาคารเยอรมันนี้อาจเป็นเพราะปัญหาการเงิน แต่ถึงกระนั้นก็ตามเขาจะเห็นว่าข้อสันนิษฐานของเวสเทนการ์คที่ว่ารัฐบาลเยอรมันทรยศที่ระงับเงินจำนวนนี้เป็นข้อคิดกังวลรัฐบาลไทยนั้นดูเหมือนจะถูกตองแล้ว¹

เมื่อพิจารณาปฏิกริยาของฝ่ายเยอรมันแล้ว จะเห็นว่ารัฐบาลเยอรมันกำลังแสวงหาทางออกเพื่อต่อต้านการจำกัดอิทธิพลของเยอรมันในกรมรถไฟไทย โดยใช้เงินกู้เป็นมาตรการบีบบังคับรัฐบาลไทยให้ชักขึ้นต่อขอเรียกร้องของรัฐบาลอังกฤษ แต่ฝ่ายเยอรมันคงจะตระหนักในที่สุดว่า พลังต่อต้านของตนไม่เป็นผลและยิ่งทำให้รัฐบาลไทยทวีความไม่พอใจเยอรมัน จึงละเว้นในการใช้มาตรการดังกล่าวในที่สุด

ระหว่างที่ทั้งสองฝ่ายกำลังเจรจาทอรองกัน สโทรเบลได้ถึงแก่กรรม เวสเทนการ์คจึงเข้ารับหน้าที่แทน แมว่าการเจรจาจะประสบอุปสรรคหลายประการ แต่ในที่สุดทั้งฝ่ายไทยและอังกฤษก็บรรลุถึงความตกลงกันได้ โดยมีการลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2451 (ค.ศ. 1909) ระหว่างแพ้เจต ผู้แทนรัฐบาลอังกฤษฝ่ายหนึ่ง กับ พระเจ้านองยาเออกรมหลวงเทวะวงศ์ ๗ ผู้แทนของรัฐบาลไทย

จากสัญญานี้ รัฐบาลไทยยอมยกเมืองไทรบุรี กลันตัน ตรังกานู บลิส และเกาะไกลเคียงให้อังกฤษ ส่วนอังกฤษยอมให้คนในบังคับอังกฤษทั้งที่เป็นฝรั่งและชาวเอเชียที่ขึ้นทะเบียนไว้ก่อนหน้าวันลงนามในสัญญานี้ขึ้นศาลคดีต่างประเทศ ส่วนที่มาขึ้นทะเบียนภายหลังจากนี้ต้องขึ้นศาลไทยธรรมดา แต่ศาลกงสุลอังกฤษยังมีสิทธิเรียกเอาคดีต่าง ๆ มาพิจารณาได้ จนกว่าไทยจะประกาศใช้ประมวลกฎหมายครอบครัวตามหลักสากลแล้วเป็นเวลา 5 ปี นอกจากนี้ยังมีข้อตกลงปลีกย่อยต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับการยกเลิกสิทธิสภาพนอกอาณาเขตและอำนาจศาลกงสุลในประเทศไทยอีก

¹ F.O. 422/62, No. 41, "Paget to Grey," May 5, 1908.

๙ ในเรื่องการสร้างทางรถไฟสายใต้ นั้น รัฐบาลสหพันธรัฐมลายูยินยอมให้รัฐบาลไทยกู้เงินจำนวนไม่เกิน 4,000,000 ปอนด์สเตอร์ลิง¹ โดยทั้งสองฝ่ายตกลงนามในข้อตกลงกู้เงินในวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2451 ผู้แทนฝ่ายกรมรถไฟคือกรมหลวงเทเวศร์ ๗ และผู้แทนฝ่ายรัฐบาลสหพันธรัฐมลายาคือนายแพเจ็ต สำคัญสำคัญของข้อตกลงระบุให้รัฐบาลไทยอุทิศเงินกู้ทั้งหมดให้กับการสร้างทางรถไฟ ซึ่งคลุมถึงการวางสายโทรเลขและโทรศัพท์ด้วย เงินกู้นี้จะแบ่งจ่ายเป็นงวด ๆ โดยมีเงื่อนไขว่าฝ่ายผู้ขอยืมจะไม่เบิกเงินเกินกว่า 750,000 ปอนด์ ในแต่ละปี อัตราดอกเบี้ย 4 % ต่อปี โดยคิดจากจำนวนเงินกู้ของแต่ละปี การจ่ายและชำระเงินกู้จะกระทำที่กรุงลอนดอน ภาวะปลอดหนี้ 14 ปี การผ่อนชำระให้เริ่มตั้งแต่วันที่ 15 นับจากวันลงนามในสัญญา อนึ่ง กรมรถไฟแห่งสหพันธรัฐมลายูยังมีสิทธิในการตรวจ

¹ เงินที่ขอกู้ทั้งหมดตามสัญญาลงวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2451 เป็นจำนวนเงิน 4,000,000 ปอนด์ ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ได้ขอกู้เพิ่มเติมอีก 750,000 ปอนด์ แต่การกู้เงินรัฐบาลไทยได้เบิกเงินมาเป็นคราว ๆ ในที่สุดรวมเงินที่เบิกมาแล้วทั้งหมดจนถึงเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2465 (ค.ศ. 1923) เป็นเงิน 4,630,000 ปอนด์ ยังเหลืออีก 120,000 ปอนด์ ทางกระทรวงพระคลังมหาสมบัติมีความเห็นว่าไม่จำเป็นจะต้องเรียกเงินที่เหลือนี้จากรัฐบาลสหพันธรัฐ ๗ อีก เพราะเงินค่าสร้างทางรถไฟสายใต้ จะเกินจำนวนเงินที่ได้รับมาแล้วไม่มาก พอจะเอาเงินของพระคลังมาเพิ่มเติมได้ จึงงดการกู้ยืมเพียงแต่เท่านั้น โดยมีกำหนดการชำระเงินกู้นี้ถึง พ.ศ. 2491 (ค.ศ. 1949): (อ้างอิง : กองบรรณสาร, แผนกู้เงินสร้างทางรถไฟ พ.ศ. 2447 - 66, แผ่นที่ 34 ส่วนที่ 2 ตอน 1 "สมเด็จพระยาเทเวศร์ ๗ ถึง พระวรราชเอก พระองค์เจ้าศุภโยคเกษม (ผู้ทำการแทนเสนาบดีกระทรวงพระคลัง ๗), " ร่าง, ที่ 185/21328, 11 มีนาคม พ.ศ. 2465, และจาก "Robert Greg [British Minister] to Prince Devawongse," Copy, No. 9/777, April 18, 1923.

สอบการดำเนินการต่าง ๆ เพื่อสร้างทางรถไฟสายนี้ นับตั้งแต่การวางแผนงานจนถึงการก่อสร้างในแต่ละขั้นตอน นอกจากนี้แล้วยังมีรายละเอียดปลีกย่อยอื่น ๆ อีก¹

ในวันเดียวกับที่ลงพระนามในข้อตกลงกู้เงิน กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ ทรงมีหนังสือถึงนายแพเจตเพื่อย้ำความตั้งใจของรัฐบาลไทยที่จะใช้เงินกู้ในการสร้างทางรถไฟเชื่อมติดต่อระหว่าง กรุงเทพฯ - สิงคโปร์² การสร้างทางรถไฟจะเริ่มทันทีเมื่อจัดการเรื่องการเงินเรียบร้อย และจะมีการต่อเส้นทางออกไปเพื่อเชื่อมกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือของสหพันธรัฐมลายา แต่รัฐบาลไทยจะเป็นผู้พิจารณา กำหนดว่าควรสร้างทางใน ตอนใดก่อน และการเชื่อมทางรถไฟของทั้งสองประเทศไม่จำเป็นต้องกระทำจนกว่าเส้นทางจากเพชรบุรีลงไปทางใต้จะสำเร็จเรียบร้อย พระองค์ยังทรงให้คำมั่นกับอัครราชทูตอังกฤษว่าหัวหน้าวิศวกรผู้ทำการสร้างทางจะเป็นคนอังกฤษ³

นอกจากนี้ แพเจตยังได้มีหนังสือกราบทูลกรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ ในฐานะเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ เพื่อขอร้องให้รัฐบาลไทยรับรองว่าจะไม่ยกหรือให้เช่าดินแดนใด ๆ ในแหลมมลายูแก่ประเทศอื่นไม่ว่าจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อม โดยกำหนดเขตตั้งแต่พรมแดนคานไคของมณฑลราชบุรีลงไป ทั้งนี้ มีความหมายครอบคลุมถึงเกาะต่าง ๆ ในอาณาบริเวณใกล้เคียงกันด้วย การทวงหามันรวมถึงสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ เช่น สถานีถ่านหิน อุโมงค์ทำเรือ อันพิจารณาได้ว่าเป็นการลำเอียงต่อผลประโยชน์ของอังกฤษในแง่ยุทธศาสตร์ ซึ่งรัฐบาลไทยรับประกันว่าจะไม่อนุญาตให้แก่ประเทศหนึ่งประเทศใดหรือบริษัทหนึ่งบริษัทใด⁴

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มกู้เงินสร้างทางรถไฟ พ.ศ. 2447 - 66, แฟ้มที่ 34
สำนวนที่ 1 ตอน 1.

รายละเอียดของข้อตกลงกู้เงินใหญ่ในภาคผนวก.

^{2, 3} F.O. 422/64, "Prince Devawongse to Paget," March 10, 1909.

⁴ F.O. 422/64, "Paget to Prince Devawongse," March 10, 1909.

กรมหลวงเทวะวงศ์ ๑ ได้ทรงให้คำมั่นแก่นายแพเจ้ทว่ารัฐบาลไทยรับประกันว่าจะปฏิบัติตามคำขอร้องของรัฐบาลอังกฤษ¹ ดังนั้นจึงนับว่าในวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2451 รัฐบาลไทยได้ทำสัญญาโอนอำนาจของตนในรัฐไทรบุรี กลันตัน ตรังกานู และปัลลิส ให้อังกฤษ ทำความตกลงกู้เงินเพื่อสร้างทางรถไฟสายใต้ และยังให้คำรับประกันในการรักษาผลประโยชน์ของอังกฤษในแหลมมลายูอีกด้วย

ในปลายเดือนสิงหาคม ศกเดียวกัน พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้พระราชทานพระบรมราชานุมัติแต่งตั้งนายกิตตินส์ เลซานุกการและที่ปรึกษาของกระทรวงโยธาธิการซึ่งเป็นผู้ที่คิดการสร้างทางรถไฟสายใต้และพยายามทำงานจนโครงการนี้บรรลุผลให้ดำรงตำแหน่ง "วิศวกรผู้บังคับการทางรถไฟสายใต้ (Controlling Engineer of the Royal Southern State Railway)"² สำหรับนายกิตตินส์นั้นเป็นวิศวกรอังกฤษซึ่งเคยทำงานสำรวจเส้นทางรถไฟให้ทางป็นซารคมมาแล้ว และต่อมาได้เข้ารับราชการสังกัดกรมรถไฟในสมัยนายเบทเกะเป็นเจ้ากรมรถไฟ เคยดำรงตำแหน่งวิศวกรชั้นหัวหน้า เมื่อถึงสมัยนายไวเลอร์เป็นเจ้ากรมรถไฟ นายกิตตินส์ได้โอนไปรับตำแหน่งเลซานุกการและที่ปรึกษาของกระทรวงโยธาธิการ เพราะนโยบายทางการเมืองบางประการของรัฐบาลไทยในเวลานั้น ต่อมาเขาได้เดินทางติดตามกรมหลวงดำรง ๑ ในการตรวจราชการ ณ มณฑลภาคใต้ และเมื่อกลับมาก็ได้เสนอรายงานชี้แจงถึงความจำเป็นและคุณประโยชน์ในการสร้างทางรถไฟสายใต้ให้รัฐบาลพิจารณา และยังได้เริ่มวางโครงการและกะแผนงานยื่นต่อเจ้าพระยามรราชเมื่อครั้งเป็นพระยาสุพรรณโยธาธิการ และดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ เมื่อวันที่ 10 มกราคม พ.ศ. 2449 (ค.ศ. 1907) กิตตินส์ได้ดำเนินงานต่อมาจนเมื่อรัฐบาลไทยตกลงใจเด็ดขาดที่จะสร้างทางรถไฟสายใต้ และทำความตกลงกู้เงินจากรัฐบาลสหพันธรัฐมลายู ตามพันธกรณีที่มีต่อผู้ให้กู้ รัฐบาลไทยจึงแต่งตั้งให้วิศวกรอังกฤษผู้นี้เป็นนายช่างใหญ่มีหน้าที่ควบคุมการสร้างทางรถไฟสายใต้ทั้งหมด

¹F.O. 422/64, "Prince Devawongse to Paget," March 10, 1909.

²F.O. 422/64, "Malay Peninsula Railway 1909."

โดยลักษณะของนายกิตตินันท์ กรมหลวงนครสวรรค์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการในสมัยเริ่มแรกสร้างทางรถไฟสายใต้ได้กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวว่า "...เป็นผู้มีความสัตย์ซื่อมั่นคง..." และจากการวิเคราะห์โดยอาศัยเอกสารทางประวัติศาสตร์ นายกิตตินันท์ยังมีลักษณะประนีประนอมมากกว่าเบตเกะ บุคคลิกภาพของเขาอาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ช่วยระงับความยุ่งยากที่น่าจะเกิดขึ้นเนื่องจากการแข่งอำนาจของอังกฤษและเยอรมนีในกิจการรถไฟไทย เพราะตลอดสมัยการทำงานสร้างทางรถไฟสายใต้ของนายกิตตินันท์จนลาออกจากราชการ ปรากฏการณ์อันเกิดจากความขัดแย้งของมหาอำนาจทั้งสองเกิดขึ้นน้อยกว่าที่เคยเป็นมา และมีสาเหตุจากการแยงผลประโยชน์ในการประมูลซื้อสิ่งของเป็นส่วนใหญ่ อนึ่ง การที่รัฐบาลไทยแต่งตั้งให้นายกิตตินันท์ เป็นผู้บังคับบัญชาการสร้างทางรถไฟสายนี้ ย่อมเป็นผลดีต่อความมั่นคงของประเทศ เนื่องจากเขาอยู่ในราชการไทยมาเป็นเวลานานจนเกิดความผูกพันกับหน้าที่และความรับผิดชอบ เพราะถ้ามีการแต่งตั้งวิศวกรอังกฤษผู้อื่นให้ดำรงตำแหน่งสำคัญเช่นนี้ อาจเกิดปัญหาการแทรกแซงหรือการขยายอิทธิพลของอังกฤษในหัวเมืองภาคใต้ของไทยจนเป็นอันตรายต่อสถานภาพเอกราชของประเทศ และยังอาจทำให้ความขัดแย้งระหว่างชาวอังกฤษและชาวเยอรมันในกรมรถไฟรุนแรงมากขึ้น เนื่องจากนโยบายที่คัดค้านวิศวกรเยอรมันไม่ให้มีบทบาทในการสร้างทางรถไฟที่จะผ่านเข้าไปในเขตอิทธิพลของอังกฤษ

ในระยะเวลาเดียวกันที่ได้รับพระราชทานพระบรมราชานุมัติแต่งตั้งตำแหน่งเป็นทางการ กิตตินันท์ได้เลือกคณะผู้ร่วมงานอันประกอบด้วยวิศวกรหลายชาติ เช่น อังกฤษ อิตาลี เยอรมัน ซึ่งเคยสร้างทางรถไฟสายเหนือมาแล้ว แต่เมื่อรัฐบาลสั่งพักงานสร้างทางรถไฟสายเหนือชั่วคราว วิศวกรเหล่านี้จึงโอนมาทำงานสร้างทางสายใต้ อย่างไรก็ตามกิตตินันท์มีนโยบายว่าต่อไปเมื่อมีการจ้างวิศวกรเพิ่ม เขาจะเลือกจ้างเฉพาะวิศวกร

¹ กองบรรณสาร, แฟ้ม ฎุเงินสร้างทางรถไฟ พ.ศ. 2447 - 66, แฟ้มที่ 34
 ส่วนวันที่ 1 พ.ศ. 2447 ตอนพิเศษ "กรมหลวงนครสวรรค์ ๑ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," สำเนา, ที่ 7/265, 23 เมษายน ร.ศ. 128.

อังกฤษ¹ สำหรับการสร้างทางรถไฟนั้น กำหนดให้แล้วเสร็จในเวลา 7 ปี ตามรายการที่
กะไว้แต่เดิมคือ

1. การสำรวจเส้นทางกำหนดให้เสร็จสิ้นในเวลา 3 ปี
2. การสร้างทางกำหนดว่าในปีที่ 1 จะลงมือทำทางแต่เมืองเพชรบุรีไปเมืองชุมพร
จากเมืองตรังมาพัทลุงและจากสงขลาถึงพัทลุง โดยเริ่มตนพร้อม ๆ กันและประมาณว่าทาง
จากเพชรบุรีไปชุมพรระยะยาว 285 กิโลเมตร ใช้เวลาสร้าง 4 ปี จากเมืองตรังมาพัทลุง
ระยะทาง 100 กิโลเมตร ใช้เวลาสร้าง 4 ปี เช่นกัน ส่วนสงขลาถึงพัทลุงใช้เวลาสร้าง
3 ปี และต่อจากนั้นจึงจะสร้างทางตามระยะระหว่างกลางเพื่อเชื่อมเส้นทางเหล่านี้เข้าด้วยกัน

ในปีที่ 2 จะเริ่มสร้างทางจากพัทลุงขึ้นไปนครศรีธรรมราชใช้เวลาสร้าง 3 ปี
และจากสงขลาไประแงะ ระยะทาง 180 กิโลเมตร ให้สร้างเสร็จในเวลา 4 ปี

ในปีที่ 3 จะจับสร้างทาง ตอนแต่เมืองนครศรีธรรมราชมาเมืองไชยา (บ้านคอน)
ระยะทาง 145 กิโลเมตร และจากไชยามาถึงชุมพร ระยะยาว 174 กิโลเมตร ทั้งสอง
ระยะใช้เวลาสร้าง 5 ปี²

การที่จะจับสร้างทางข้างใดในขั้นแรกนั้น เพราะสงขลาและตรังเป็นเมืองสำคัญ
ซึ่งจะใช้เป็นท่าเรือเอาเครื่องเหล็กทำทางรถไฟขึ้นที่ท่า ณ เมืองทั้งสองนี้ แล้วจะส่งเครื่อง
เหล็กรถไฟไปตามทางรถไฟที่สร้างในตอนนั้นให้ตลอดจากสงขลาถึงพัทลุงและนครศรีธรรมราช
ทางทิศใต้นั้นจะส่งจากสงขลาไประแงะด้วย เมื่อทางรถไฟตอนใดเสร็จก็จะเปิดการเดินรถ
ทันทีเพื่อนำรายได้มาเป็นทุนการสร้างทางต่อไป

¹F.O. 405/195, "Malay Peninsula Railway 1909."

²โครงการนี้เป็นไปตามรายงานที่นายภักดีสินส์เสนอต่อพระยาสุรานุรักษ์เมื่อ
วันที่ 10 มกราคม ร.ศ. 125 ต่อมามีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงอีก.

ต่อมา นายกิตตินส์ ได้เปลี่ยนแปลงแผนงานบางอย่าง แต่ส่วนใหญ่คงตามกำหนดเดิม เพียงแต่การสร้างทางตอนเมืองสงขลาไประแงะในปีที่ 2 แต่เปลี่ยนเป็นสร้างทางตอน นครศรีธรรมราช ไชยา และชุมพร เพื่อเร่งเชื่อมทางระหว่างสงขลากับชุมพรให้ติดต่อกัน ส่วนทางตอนเพชรบุรีลงไปชุมพรก็จะค่อย ๆ ทำลงไปให้พอสันกันกับตอนระหว่างเมืองชุมพร ต่อเชื่อมสงขลาแล้วเสร็จ ส่วนทางตอนใต้สงขลาลงไปนั้น จะสร้างก็ต่อเมื่อได้เปิดการเดิน รถติดต่อกันระหว่างกรุงเทพฯ ๗ ถึงสงขลาและถึงตรัง เป็นเวลาหลายปีแล้ว¹

การสร้างทางได้เริ่มต้นในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2452 (ค.ศ. 1909) หลังจากที่ นายกิตตินส์ ได้รับแต่งตั้งให้เป็นหัวหน้าวิศวกรอำนวยการสร้างทาง มีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางจากหมายเดิมอีก โดยเริ่มทำทางจากสงขลามาทะลุทุ่งสง และตรัง หนึ่ง เพื่อย่นระยะทางให้สั้นเข้า จึงใช้วิธีการสร้างทางจากบ้านคอนมาตรังและจากบ้านคอนมาทะลุทุ่งโดย ตรงที่เดียว และตัดเส้นทางตรัง - ทะลุทุ่งออก โดยมีจุดแยกเส้นทางรถไฟสายตรังและสาย ทะลุทุ่งที่ทุ่งสง² แต่การสร้างทางในระยะอื่นคงเป็นไปตามกำหนดเดิม

การคำนวณงบประมาณครั้งล่าสุดของกระทรวงโยธาธิการในต้น พ.ศ. 2452 รวม ยอดเงินที่จะใช้ในการสร้างทางรถไฟสายใต้ประมาณ 58,051,750 บาท หรือ 4,465,426 ปอนด์³ โดยสูงขึ้นจากงบประมาณเดิมที่นายกิตตินส์ เคยคำนวณไว้อีก 200 บาท และยังมี การเปลี่ยนแปลงระยะเวลาสร้างทางอีกโดยยึดกำหนดออกไปให้แล้วเสร็จในเวลา 10 ปี

¹ กองบรรณสาร, แฟ้ม ฎูเงินสร้างทางรถไฟ พ.ศ. 2447 - 66, แฟ้มที่ 34 ส่วนวนที่ 1, ตอนพิเศษ, พ.ศ. 2447 "กรมหลวงนเรศวร ๗ กราบบังคมทูล พระบาท สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 7/265, 23 เมษายน ร.ศ. 128.

² F.O. 405/195, "Malay Peninsula Railway 1909."

³ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 34 ส่วนวนที่ 1 ตอนพิเศษ, พ.ศ. 2447, "Prince Devawongse to Westengard," May 21, 1909.

ใช้เวลาในการสร้างช่วงระหว่างเพชรบุรี - สงขลา 7 ปี โดยเริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2452 - 2459 (ค.ศ. 1909 - 1916) และจากสงขลา ถึง ระแงะ 3 ปี คือจาก พ.ศ. 2459 - 2462 (ค.ศ. 1916 - 1919)¹

กรมรถไฟสร้างขนาดแคบหรือขนาด 1 เมตร ในการก่อสร้าง เนื่องจากต้องสร้างเชื่อมต่อกับทางสายกรุงเทพฯ - เพชรบุรี ซึ่งใช้รางขนาดนี้อยู่แล้ว อนึ่ง ตามความตกลงที่ทำไว้กับรัฐบาลสหพันธรัฐมลายาในการเจรจาขอเลิกสิทธิสภาพนอกอาณาเขต และอนุสัญญาฉบับ พ.ศ. 2440 รัฐบาลไทยต้องรับประกันว่าจะสร้างทางรถไฟสายใต้ให้เชื่อมติดต่อกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือของสหพันธรัฐมลายาซึ่งใช้รางรถไฟขนาดแคบอยู่แล้ว ดังนั้นฝ่ายไทยจึงจำต้องใช้ทางรถไฟขนาด 1 เมตร เพื่อความสะดวกในการเดินรถไฟให้ตลอดถึงกันได้ เพราะถ้าใช้รางขนาด 1.435 เมตร เช่นที่ใช้ในทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ก็จะทำให้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการขนย้ายและลำบากในการสับเปลี่ยนขบวนรถอันเป็นการเสียเวลาในการเดินทางอีกด้วย

ปฏิริยาของชาวเยอรมันในประเทศไทยต่อการสร้างทางรถไฟสายใต้

การที่รัฐบาลไทยตกลงใจกู้เงินอังกฤษเพื่อทำทางรถไฟสายใต้ ทำให้ต้องระงับโครงการกู้เงินจำนวนหนึ่งล้านหาแสนบาทที่จะนำมาใช้ในการสร้างทางรถไฟสายเหนือ เพราะกระทรวงพระคลังมหาสมบัติมีความเห็นว่าควรจะงดไว้จนกว่าฐานะทางการเงินของประเทศจะดีขึ้น เมื่อเป็นเช่นนี้ทำให้การสร้างทางรถไฟสายเหนือซึ่งเดิมที่กะว่าจะสร้างรวดเดียวให้ถึงเชียงใหม่ต้องได้รับความกระทบกระเทือน รัฐบาลจึงตัดสินใจให้ยกเลิกการสร้างทางไว้ชั่วคราว จนกว่าเศรษฐกิจของประเทศจะมั่นคงขึ้นพอที่จะกู้เงินได้อีก จึงจะให้ดำเนินการตามโครงการแต่เดิม

¹ กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 34 ส่วนที่ 1 ตอนพิเศษ พ.ศ. 2447, Westengard to Prince Devawongse, + May 24, 1909.

การเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ หนังสือพิมพ์บางกอกไทม์ได้เสนอบทความเรื่อง "นโยบายสร้างทางรถไฟของสยาม" (Siam's Railway Policy) โดยกล่าวอ้างว่ารัฐบาลไทยจะยกเลิกการสร้างทางรถไฟสายเหนือโดยจะให้เส้นสุดปลายทาง ณ ตำบลศาลาแม่พวก หนังสือพิมพ์ฉบับนี้ได้วิจารณ์ว่า ถ้าเป็นเช่นนั้นหมายความว่ารัฐบาลละทิ้งการสร้างทางรถไฟไปเชียงใหม่ นอกจากนี้ยังมีข้อความที่กล่าวถึงฐานะทางการเงินของประเทศซึ่งเป็นปัญหาในการจัดงบประมาณ จนนโยบายสร้างทางรถไฟของรัฐบาลต้องเปลี่ยนแปลงไป¹

ทันทีที่หนังสือพิมพ์บางกอกไทม์เสนอข่าวดังกล่าว พระเจ้าลูกยาเธอ กรมหมื่นนครไชยศรีสุรเดช (พระองค์เจ้าจิระประวิตร เดช) ซึ่งทรงสำเร็จการศึกษาจากประเทศเคนมารค และทรงรับราชการ ณ กรมทหารบก ได้มีหนังสือเป็นการส่วนตัวกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เพื่อคัดค้านการยกเลิกการสร้างทางรถไฟไปเชียงใหม่ ด้วยทรงเห็นว่าทางรถไฟสายนี้จะทำให้ดินแดนของประเทศไทยรวมตัวกันมั่นคงยิ่งขึ้น พระองค์ทรงแสดงความไม่เต็มพระทัยที่จะยอมรับข้อตกลงกู้เงินที่เป็นสาเหตุให้รัฐบาลต้องละทิ้งหรือแม้แต่เลื่อนการสร้างทางรถไฟสายเหนือออกไปอีก และทรงมุ่งมั่นพระทัยว่าเมื่อมีทุนเพียงพอรัฐบาลคงจะต่อเส้นทางรถไฟสายนี้จนสำเร็จตามเป้าหมาย ทรงย้ำว่าเหตุผลของพระองค์ขึ้นบนพื้นฐานทางการเมืองและทางยุทธศาสตร์ ดังนั้นรัฐบาลจึงควรพิจารณาการตัดสินใจที่แสดงถึงนโยบายสร้างทางรถไฟที่ไม่แน่นอน ทั้งยังทรงหวังว่าชาวที่ออกมานั้นคงไม่ใช่การตัดสินใจครั้งสุดท้ายของรัฐบาล²

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงมีพระราชหัตถเลขาถึงกรมหมื่นนครไชยศรีฯ ว่ารัฐบาลไม่ได้ยกเลิกการสร้างทางรถไฟสายเหนือที่ค้างอยู่โดยเด็ดขาด

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขท. 5.9/28, "Siam's Railway Policy," Bangkok Time, Monday 29, 1909.

² ปีกเดียวกัน, "Prince Chira to His Majesty the King," March 30, 1909.

เพียงแค่ให้หยุดเพียงชั่วคราวตามคำชี้แจงของเสนาบดีกระทรวงพระคลัง ฯ ที่ให้รอฐานะการเงินของประเทศ เมื่อมั่นคงพอจะทำการต่อไป ตามความคิดเดิมที่จะให้หยุดเพียงแค่อุทธรณ์ก็ให้ขยายต่อขึ้นไปจนถึงตำบลแม่พวกแล้ว การที่มีข่าวว่ารัฐบาลจะละทิ้งการสร้างทางสายเหนือจึงเป็นการที่หนังสือพิมพ์ลงข่าวเขียนแซ่ไปเอง ทรงกล่าวถึงคนต่อที่มาจากชาวดังนี้ "... เขาใจว่าขอความนี้จะออกจากกรมรถไฟคือตัว แอร์ไวเลอร์เอง... ขอให้เก็บลงเป็นอาทิล [article] นี้ดูเหมือนทำให้เป็นความเหนของเอดิเตอร์หนังสือพิมพ์เอง การที่ลงพิมพ์นี้ลงควยความแค้นเพื่อจะให้เหนความเสื่อมเสีย..."¹

ต่อมาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า ฯ ได้ทรงสั่งการไปยังกรมหลวงนครศรี ฯ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการให้ทรงจัดการแก้ไขความเข้าใจผิดต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น และให้ศึกษาถึงเรื่องนโยบายสร้างทางรถไฟของรัฐอย่างละเอียด โดยประสานงานกับเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศและเสนาบดีกระทรวงพระคลัง ฯ อนึ่ง ทรงตั้งข้อสังเกตเรื่องบทความในหนังสือพิมพ์บางกอกใหม่ว่า

...ฉันใจว่าขอความซึ่งหนังสือพิมพ์ทราบนี้ ละเอียดยูกตอง มาจะทราบจากเจ้าพนักงานรถไฟเงงฎาญหนึ่งผู้ใดอันเกี่ยวของแก่การวางงบประมาณ ขอความที่กล่าวนั้นถูกตองหุมค เวนแตกลาวไ้แรงไปโดยไซคำวาอาบันคอน [abandon] ซึ่งชักให้ผิดจากปอลิซี [policy] ของรัฐบาล ทำให้ความเข้าใจของคนทั้งปวงผิดไปหุมค²

พิเคราะห์จากการเปลี่ยนแปลงกำหนดการสร้างทางรถไฟสายเหนือครั้งนั้น น่าจะมีผลที่เกี่ยวข้องถึงการเมืองบ้าง เพราะนอกจากจะมีความเข้าใจว่าเจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมัน

¹ปีเดียวกัน, "พระราชหัตถเลขาส่วนพระองค์สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง กรมหมื่นนครไชยศรีสุรเดช," 30 มีนาคม ร.ศ. 127.

²ปีเดียวกัน, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง กรมหลวงนครศรี ฯ" 31 มีนาคม ร.ศ. 127.

มีปฏิริยาโต้ตอบโดยอาศัยหนังสือพิมพ์เป็นเครื่องมือแล้ว ทางฝ่ายชาวอังกฤษเอง คือ นายเฮช. คิมบลิว. มันดีส์ (H.W. Mundies) แห่งหนังสือพิมพ์บางกอกใหม่ ใต้วงโทรเลขแจ้งเรื่องนี้ไปยังลอนดอน ซึ่งเจ้าพนักงานในกรมไปรษณีย์เห็นว่าข้อความในโทรเลขเป็นเรื่องการเมืองจึงถวายให้เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการทรงพิจารณาก่อน กรมหลวงนเรศวรฯ ๑ ไตทรงขอให้มีการแก้ไขข้อความบางประการที่คลาดเคลื่อนต่อความจริง¹ เช่นการกล่าวว่า การสร้างทางรถไฟสายเหนือจะหยุดลงโดยสิ้นเชิงและทางรถไฟไปไม่ถึงเมืองสำคัญ เพราะพระองค์ทรงเกรงว่า "...จะทำให้ชาวต่างประเทศพิศวงตื่นตัวกันขึ้น..."² แต่ถึงกระนั้นข่าวที่แพร่หลายในหน้าหนังสือพิมพ์และข้อความในโทรเลขก็ได้รับการแก้ไขประการใด ทำให้เกิดการเข้าใจผิดในนโยบายสร้างทางรถไฟของรัฐบาล จนมีการวิพากษ์วิจารณ์ไปในทางที่ไม่ดี และเกิดความตึงเครียดในหมู่ผู้เกี่ยวข้อง

ภายหลังการลงนามในสัญญาโอนอำนาจการปกครองในหัวเมืองมลายูทั้ง 4 ให้แก่อังกฤษแล้ว นายพอน พรอลลิอุส (Von Prollius) อัครราชทูตเยอรมันไคทาบทามนายเวสเตนการควา รัฐบาลไทยจะมีสิ่งตอบแทนแก่เยอรมันในกรณีที่มีการยกเลิกสิทธิสภาพนอกอาณาเขตของชาวเยอรมันประการใดบ้าง ซึ่งเวสเตนการควาแสดงว่ารัฐบาลไทยมิได้คิดว่าจะมีสิ่งทดแทนแก่อังกฤษในการแลกกับอำนาจทางการศาล จึงไม่คิดที่จะจ่ายสิ่งใดใหม่ให้อำนาจอื่นในการเปลี่ยนแปลงอำนาจดังกล่าว ไทยคิดว่าการจัดการเรื่องอำนาจทางการศาลที่ทำกับอังกฤษเป็นสิ่งที่มีความค่าในตัวเอง จึงหวังว่ามหาอำนาจอื่นคงเห็นด้วยเช่นกัน

¹ ปีกเดียวกัน, "H.W. Mundies' telegram," Copy, March 29, 1909.

² ปีกเดียวกัน, "กรมหลวงนเรศวรฯ ๑ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," ที่ 1/1, 1 เมษายน ร.ศ. 128.

เวสเตนการ์ดได้กล่าวถึงความเคลื่อนไหวของอัครราชทูตเยอรมันในกรณีนี้กับแพจेटว่า
 "...ชาวเยอรมันดูเหมือนจะรู้สึกว่าการที่เราได้ถูกกำจัดออกไปจากทางรถไฟสายใต้ และ
 พวกเขา กำลังจะถูกขจัดออกไปจากทางรถไฟสายเหนือในช่วงเวลาอันสั้นนี้"¹

ปฏิกริยาและความคิดเห็นของชาวเยอรมันที่มีต่อสนธิสัญญาฉบับวันที่ 10 มีนาคม
 พ.ศ. 2451 เป็นไปในรูปของความขุ่นเคืองใจ นายพรอดลิอุสโคมน์ เรื่องการสร้างทาง
 รถไฟกับนายเวสเตนการ์ดว่า ขอเสนอให้พักการสร้างทางรถไฟสายเหนือชั่วคราวจะทำ
 ให้วิศวกรเยอรมันหลายคนต้องพ้นจากหน้าที่ การที่อังกฤษเข้ามาเกี่ยวข้องกับทางรถไฟ
 สายแหลมมลายูเป็นผลให้กิจการรถไฟหลุดจากมือของชาวเยอรมัน ทั้งที่กิจการนี้อยู่ในมือ
 ของชาวเยอรมันมาเป็นเวลานานและอยู่ในขอบเขตงานของวิศวกรเยอรมันด้วย นายพรอด
 ลิอุสแสดงความสงสัยว่าอังกฤษให้สิ่งตอบแทนอะไรแก่รัฐบาลไทย จึงทำให้รัฐบาลไทยมีท่า
 ทิที่ไม่เป็นมิตรต่อเยอรมนี เขาแสดงความเห็นว่าการแลกเปลี่ยนดินแดนที่มีค่าของไทยกับ
 สิทธิสภาพนอกอาณาเขต ย่อมเป็นที่เชื่อแน่ว่าเป็นการได้เปรียบของฝ่ายอังกฤษ ซึ่งในที่สุด
 อัครราชทูตเยอรมันได้ขอให้มีการแต่งตั้งที่ปรึกษาชาติเยอรมันในฐานะเดียวกับที่ปรึกษาชาว
 อังกฤษหรือฝรั่งเศสในหน่วยงานของรัฐบาลไทย²

อย่างไรก็ตาม เวสเตนการ์ดมีความคิดว่าถ้าเกิดเสียงบ่นในเรื่องการล่าเอียงต่อ
 ผลประโยชน์ของเยอรมนี การเปลี่ยนแปลงนี้เกิดขึ้นเพราะความเพิกเฉยของกระทรวงการ
 ต่างประเทศเยอรมันที่เบอร์ลิน ทั้งนี้ เขาได้อธิบายท่าทีของรัฐบาลไทยที่มีต่อรัฐบาลเยอรมัน
 ว่ารัฐบาลไทยได้เตือนรัฐบาลเยอรมันถึงเรื่องสนธิสัญญาและความต้องการของอังกฤษตั้งแต่

¹F.O. 371/736, "Westengard to Paget," April 20, 1909

"...The German seem to feel that they have been" done out of" the
 Southern Railway, and that they are going to be "done out of" the
 Northern Railway in a short time."

²F.O. 422/64, No. 39, "Beckett to Grey," April 26, 1909.

เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2449 (ค.ศ. 1906) จนถึงเวลาที่มีการลงนามในสนธิสัญญา และ
 เมื่อนายพรอลลิอุสจะแจ้งให้รัฐบาลเยอรมันทราบ แต่ก็ไม่มีการแสดงท่าทีใด ๆ จากรัฐบาล
 เยอรมันโดยตรง เพราะได้เกิดความตึงเครียดในสัมพันธภาพระหว่างอังกฤษและเยอรมนี
 ถึงกระนั้นก็ดี ก็มีชาวต่างชาติกลุ่มชาวเยอรมันในประเทศไทยได้แสดงความซัดเคืองใจอย่าง
 มากที่สนธิสัญญานี้ทำให้ชื่อเสียงและอิทธิพลของอังกฤษ เพิ่มมากขึ้นในขณะที่เยอรมนีต้อง
 สูญเสียอิทธิพล ชาวเยอรมันเหล่านี้ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อกระทรวงการต่างประเทศที่เบอร์ลิน
 กล่าวหาว่า การสูญเสียอิทธิพลของชาวเยอรมันครั้งนี้เกิดขึ้นเพราะความอ่อนแอของตัวแทน
 ทางการทูตของเยอรมนีในประเทศไทย¹

ความไม่พอใจของชาวเยอรมันในเรื่องสนธิสัญญานี้ในวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2451
 ยังเห็นได้จากหนังสือพิมพ์เยอรมันชื่อ วอสซิสเซอะ ไทตุง (The Vossische
 Zeitung) ได้เสนอข่าวทำนองวิเคราะห์เปรียบเทียบว่า ในประเทศไทยกลุ่มชาวต่าง
 ประเทศที่มีจำนวนและอิทธิพลมากที่สุดคืออังกฤษ ต่อมาชาวเยอรมันได้เพิ่มขึ้นมากที่สุด แม้
 ว่าอิทธิพลของทั้งสองประเทศจะแตกต่างกันมาก การละทิ้งการสร้างทางรถไฟสายเหนือ
 ย่อมเป็นการพิสูจน์ถึงความอ่อนแอซึ่งอิทธิพลของเยอรมันในประเทศไทย ทางรถไฟสายนี้
 อยู่ในมือของชาวเยอรมันมาตั้งแต่ต้น แต่การสร้างทางต้องหยุดชะงักกลางคันเพราะรัฐบาล
 ไทยขาดงบประมาณ เป็นผลให้วิศวกรและเจ้าหน้าที่ชาวเยอรมัน 14 นายต้องถูกปลดออก
 จากงาน หนังสือพิมพ์ฉบับนี้พยายามตีแผ่และวิเคราะห์แผนการของอังกฤษในการยึดครอง
 กิจการรถไฟของไทย โดยชี้ให้เห็นถึงคุณค่าของเส้นทางรถไฟสายเหนือของไทยว่าเป็นแนว
 ทางที่จะมุ่งสู่มณฑลภาคใต้ของจีน ซึ่งมีชุมชนและการค้าอยู่หนาแน่น ชาวอังกฤษได้พยายาม
 จะเข้าถึงดินแดนแห่งนี้ด้วยเส้นทางคานพมา แต่ประสบความล้มเหลวเพราะความยากลำบาก
 ในภูมิประเทศมีมากเกินไป ชาวฝรั่งเศสได้พยายามทางแม่น้ำโขง แต่ทำไม่ได้ตลอด
 เพราะกระแสน้ำที่เชี่ยวจัดเป็นอุปสรรค ดังนั้นจึงเหลืออยู่ทางเดียวคือทางที่ราบสูงแม่น้ำเจ้า-

¹ Ibid.

พระยา(The Menam Valley) เมื่อรัฐบาลไทยได้สนทนากับวิศวกรเยอรมันว่าควยเหตุผล
 ด้านเศรษฐกิจทางรถไฟสายเหนือจะสร้างต่อเป็นทางขนาดแคบได้หรือไม่ แต่วิศวกรเยอรมัน
 ได้แสดงความซัดของเพราะไม่มีกำไร ถึงแม้ว่าทางรถไฟของอังกฤษในพม่าและทางรถไฟของ
 ฝรั่งเศสในจีนตอนใต้จะสร้างขนาดแคบ วอลซีตเซอะ ไซทุง โคซี่ถึงแผนของอังกฤษว่า
 เหตุการณ์ต่อไปก็เป็นที่แน่ชัดว่าการสร้างทางรถไฟสายเหนือจะคงหยุด แล้วจะมีคำแนะนำ
 แก่คนไทยว่าคนไทยสามารถสร้างทางรถไฟโดยด้วยตนเองแล้ว ดังนั้นชาวเยอรมันที่นำซึ่งจะ
 ถูกกีดกันออกไป และต่อมาก็คจะเป็นที่ประจักษ์ชัดว่าคนไทยไม่สามารถสร้างทางรถไฟโดยด้วย
 ตนเอง และในที่สุดระบบทางรถไฟของประเทศไทยทั้งหมด ซึ่งรวมทั้งทางรถไฟจากพม่า
 ยานเชียงใหม่ไปยังจีนภาคใต้ก็จะอยู่ในมือของอังกฤษในที่สุด¹

จะเห็นได้ว่านโยบายของเยอรมันต่อประเทศไทยเป็นเรื่องที่คลุมเครือและไม่แน่นอน
 ดังเช่นในกรณีนี้ แม้ว่าชาวเยอรมันและอัครราชทูตเยอรมันในประเทศไทยจะรู้สึกกระเท
 กระเทือนจากผลของสนธิสัญญาระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลอังกฤษเมื่อวันที่ 10 มีนาคม
 พ.ศ. 2451 แต่รัฐบาลเยอรมันก็ไม่ได้ปฏิบัติในเรื่องนี้อย่างจริงจัง ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบ
 กับอังกฤษแล้ว เมื่อใดที่ผลประโยชน์ของชาวอังกฤษในประเทศไทยได้รับความกระทบกระ-
 เทือนโดยประการใดก็ดี รัฐบาลอังกฤษจะเข้าแทรกแซงทันที ทั้งนี้ อาจสรุปได้ว่าเพราะ
 เยอรมันเองก็ยังไม่แน่ใจในนโยบายของคนในประเทศไทย หลายครั้งที่รัฐบาลเยอรมันมี
 ที่ทำว่าสนใจในผลประโยชน์ของประเทศตนในดินแดนไทยอย่างจริงจัง แต่บางครั้งก็เพิก
 เฉย ทั้งที่การละเลยดังกล่าวเป็นผลให้อิทธิพลของเยอรมันในประเทศไทยเสื่อมลง แต่รัฐ-
 บาลเยอรมันก็ไม่แสดงความอนุเคราะห์สนใจ ทำให้พิจารณาได้อีกนัยหนึ่งว่าเยอรมันไม่มี
 ความตั้งใจอย่างแท้จริงที่จะแข่งอิทธิพลด้านการเมืองกับอังกฤษหรือฝรั่งเศสในประเทศไทย
 แต่ต้องการเพียงประโยชน์ด้านการค้า การต่อสู้เพื่อรักษาอิทธิพลในกรมรถไฟก็เป็นผลงาน

¹ F.O. 422/64, "German Interests in Siam," The Vossische Zeitung, June 30, 1909.

ของชาวเยอรมันในประเทศไทยที่ชื้อคือปฏิบัติกันมาตั้งแต่ครั้งที่นายเบทเกะได้เป็นเจ้าของ
รถไฟคนแรก มากกว่าที่จะเป็นนโยบายที่ได้รับข้อมหมายโดยตรงจากรัฐบาลเยอรมันที่เบอร์-
ลิน เมื่อนโยบายออกมาในรูปนี้ ย่อมมีผลให้รัฐบาลเยอรมันหลีกเลี่ยงปฏิบัติการใด ๆ ที่จะ
นำไปสู่การแข่งขันขั้นรุนแรงทางด้านการเมืองในประเทศไทยกับอังกฤษ จนถึงขีดที่สัมพันธ์
ภาพระหว่างประเทศทั้งสอง ซึ่งตั้งเครียดอยู่แล้วของชาติตะวันตก ดังนั้นน่าจะวิเคราะห์
ความใฝ่หารัฐบาลเยอรมันที่เบอร์ลินไม่ได้เห็นความสำคัญในอิทธิพลของชาวเยอรมันในกรม
รถไฟไทยเท่ากับการรักษาสภาพความสัมพันธ์ระหว่างประเทศมหาอำนาจด้วยกัน ซึ่งในสาย
ตาของรัฐบาลเยอรมันคงเห็นว่าไม่คุ้มค่าที่จะเสี่ยงต่อขอขมาทางระหว่างตนกับอังกฤษใน
กรณีผลประโยชน์ของเยอรมันในประเทศไทยนั่นเอง

ผลของการตกลงทำสัญญาระหว่างไทยกับอังกฤษฉบับวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2451
ยังก่อให้เกิดความสนใจอย่างกว้างขวางแก่มหาอำนาจที่มีผลประโยชน์ในประเทศไทย หนังสือ
พิมพ์เดแปช โคลโคเนียล (Dépêche Coloniale) ฉบับประจำวันที่ 21 สิงหาคม พ.ศ.
2452 ได้ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญทางยุทธศาสตร์ที่สัญญานี้มีต่ออังกฤษในแง่ที่ว่าในกรณี
เกิดสงครามขึ้นเยอรมันอาจจะเลือกไทยเป็นจุดที่จะทำการโจมตีออสเตรเลีย (Australia)¹
และคงจะเป็นเพราะสาเหตุนี้เองที่ทำให้เรือสินค้าของบริษัทนอร์ดคอยเชอะ ลอยด์ (Nord
deutscher Lloyd) โคมาเยียมเยื่อนจังหวัดสงขลา ซึ่งเบกเกตสันนิษฐานว่าบริษัท
เดินเรือของชาวเยอรมันแห่งนี้คงมีความตั้งใจที่จะแข่งขันการเดินเรือค้าขายในฝั่งทะเลอัน
ตะวันออกเฉียงของแหลมมลายู ในวาระที่การสร้างทางรถไฟช่วง ตรีง - สงขลา จะสำเร็จลง²

อย่างไรก็ตามภายหลังจากการลงนามในสนธิสัญญานี้เมื่อวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2451
แล้วก็มีข่าวว่าพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวไม่พอพระทัยกับผลของสนธิสัญญา

¹F.O. 371/737, "Bertie to Grey," Aug. 21, 1909.

²F.O. 371/739, "Beckett to Grey," Nov. 13, 1909.

ฉบับนี้มาก... หนังสือพิมพ์เยอรมันคือ วอสซิชเซอะ โคกล่าววว่า "...พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงฉลาดพอที่จะคาดการณ์ถึงวาระสุดท้ายแห่งเอกราชของประเทศของพระองค์ แมแต่คนสยามเองก็ยังหันมาหาเยอรมนีเพื่อขอความช่วยเหลือ¹ ข้อเท็จจริงในเรื่องนี้มีทางเป็นไปได้มากทีเดียว เพราะก่อนหน้าที่จะลงนามในสนธิสัญญาไม่กี่วัน พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงแสดงความไม่เชื่อถือนำของกรมหลวงดำรงฯ ให้เป็นที่ประจักษ์ ทั้งที่พระองค์เคยไว้พระทัยและทรงยอมรับคำแนะนำต่าง ๆ จากกรมหลวงดำรงฯ มาเป็นเวลานาน การที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีปฏิกริยาเช่นนั้น เพราะไม่พอพระทัยที่กรมหลวงดำรงฯ ขอมตามอังกฤษมากเกินไปในการตกลงทำสนธิสัญญา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีความตกลงเรื่องการสร้างทางรถไฟสายแหลมมลายู ซึ่งทรงมีพระราชวินิจฉัยว่ากรมหลวงดำรงฯ รักษาผลประโยชน์ของประเทศน้อยเกินไปในเวลาเดียวกันผู้ที่ขึ้นมาแทนที่กรมหลวงดำรงฯ คือ กรมหมื่นนครไชยศรีสุรเดช ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงปรึกษาควยในขณะที่จะมีการลงนามในสนธิสัญญา แม้ว่าก่อนหน้านั้นกรมหมื่นนครไชยศรีฯ ไม่มีบทบาทในการทำข้อตกลงกับอังกฤษ อย่งไรก็ตาม ในที่สุดพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวต้องจำพระทัยให้มีการลงนามในสนธิสัญญา เพราะสโตรเบล เวสเตนการ์ดและกรมหลวงดำรงฯ ได้ดำเนินเรื่องมาจนเกินกว่าที่จะแก้ไขได้แล้ว

ความไม่พอใจของฝ่ายราชสำนักในสนธิสัญญานี้ เป็นเหตุให้อิทธิพลของกรมหลวงดำรงฯ ที่เคยมีต่อการตัดสินใจพระทัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวในกิจการสำคัญของประเทศต้องเสื่อมลง บทบาทของพระองค์ในฐานะเสนาบดีผู้กำหนดวิถีการ

¹F.O. 371/739, "Count de Salisbury to Grey," July 2, 1909

(cited from The Vossische Zeitung, June 30, 1909) "...He is intelligent enough to foresee the end of his country's independence. Even the Siamese people themselves look to Germany for help."

เมืองของชาติได้รับความกระทบกระเทือนอย่างหนัก เบกเกตต์ได้มีจดหมายเล่าเรื่องนี้ให้
 เกรย์ว่า จุดอ่อนที่ทำให้นโยบายของกรมหลวงดำรงฯ ถูกโจมตีคือแผนการสร้างทางรถไฟ
 สายแหลมมลายูที่พระองค์ชื่นชม เพราะทรงตระหนักว่าถ้าไม่มีโครงการนี้แล้ว การบริหาร
 งานที่มีประสิทธิภาพเพื่อฐานะอันมั่นคงของไทยในแหลมมลายูจะเกิดขึ้นไม่ได้และจะทำให้เกิด
 ความแตกต่างระหว่างรัฐมลายูของไทยและรัฐมลายูใต้การปกครองของอังกฤษ ซึ่งอาจเป็น
 ผลให้เกิดอันตรายหรือความเสียหายที่ร้ายแรง พระองค์ถูกโจมตีด้วยข้อเท็จจริงที่หลีกเลี่ยง
 ไม่ได้ว่า กิจการค้าในแหลมมลายูไม่ว่าจะเป็นแบบใด ล้วนแตกกออยู่ในมือของชาวต่างชาติ
 ทั้งหมด โดยเฉพาะชาวอังกฤษและชาวจีน โดยที่ชาวพื้นเมืองของไทยไม่มีส่วนควยเลย
 หนึ่ง แม้ว่าประชาชาติจะไม่สนใจความตึงเครียดทางของสนธิสัญญาฉบับวันที่ 10 มีนาคม
 พ.ศ. 2451¹ แต่บรรดาเจ้านายไทยในราชสำนักซึ่งในทางปฏิบัติเป็นตัวแทนของความเห็น
 สาธารณชนในประเทศไทย ได้แสดงความไม่เห็นชอบด้วยอย่างเต็มที่ เจ้านายในราชสำนัก
 รู้สึกโทมนัสและขุ่นเคืองพระทัยที่ไม่ได้รับการปรึกษาในระหว่างการเจรจากันจนกระทั่งถึง
 ช่วงเวลาสุดท้าย และทางความคิดความชอบตกลงนี้ทำขึ้นเพื่อผลประโยชน์ของอังกฤษ การยอมยก
 ดินแดนสร้าง ความไม่พอใจแก่ฝ่ายราชสำนัก ซึ่งกล่าวกันว่า พวกอังกฤษได้ส่วนที่เป็นผล
 ประโยชน์และสิ่งแต่สิ่งไรสาระให้คนไทยเหมือนอย่างเช่นเคย จึงเป็นเรื่องธรรมดาอยู่เอง
 ที่ฝ่ายราชสำนักจะพากันโกรธเคืองกรมหลวงดำรงฯ ซึ่งต้องรับการตำหนิติเตียนจากบุคคล
 เหล่านี้อยู่แล้ว²

จากคำบอกเล่าของเบกเกตต์ น่าจะสรุปได้ว่าราชสำนักไทยไม่เคยแสดงความมั่นใจ
 อย่างแท้จริงในกรณีสร้างทางรถไฟสายใต้ ความลังเลใด ๆ ที่เนื่องมาจากการคาดคะเน
 ที่ไม่แน่นอนทำให้เกิดความสงสัยในดินแดนของชาติที่สูญเสียไปว่าจะไม่คุ้มค่ากับผลประโยชน์
 ที่จะสนองตอบ ผลจากปฏิกริยาที่เป็นประวัติก่อการกระทำใด ๆ เพื่อที่จะให้ได้มาซึ่งทาง

¹ F.O. 371/739, "Beckett to Grey," July 7, 1909.

² Ibid.

รถไฟสายกรุงเทพฯ - หัวเมืองภาคใต้ของไทย สามารถพิจารณาได้อีกนัยหนึ่งว่า
 รัฐบาลไทยในเวลานั้นไม่พร้อมที่จะสร้างทางรถไฟสายใต้ และพิจารณาว่าเส้นทางรถไฟ
 สายนี้เป็นโครงการรองของรัฐบาลที่จะต้องใช้เวลาในการเปรียบเทียบผลได้ - ผลเสีย
 ทุกแง่ทุกมุม ดังนั้นเมื่อมีการเร่งรัดให้สร้างทางรถไฟสายนี้ขึ้น โดยชาติของสูญเสียประ-
 โยชน์เพื่อทดแทนการไคมา จึงเป็นการรวดเร็วเกินกว่าที่ผู้บริหารประเทศส่วนใหญ่จะยอมรับ
 ไปได้ ทำให้เกิดการแตกแยกกันในด้านความคิดเห็นขึ้นในราชสำนักไทย

โดยสรุปแล้ว การสร้างทางรถไฟสายใต้เกิดขึ้นเพราะภาวะบีบคั้นทางการเมือง
 ผู้เขียนแน่ใจว่าถ้าไม่มีปฏิกริยาจากชาวอังกฤษในสหพันธรัฐมลายู หรือชาติการเร่งเร้าอัน
 เนื่องมาจากการเปรียบเทียบฐานะเศรษฐกิจและความเจริญด้านการคมนาคมระหว่างรัฐมลายู
 ในการปกครองของรัฐบาลไทยและของอังกฤษแล้ว การสร้างทางรถไฟสายใต้คงจะมีจุด
 เริ่มต้นช้ากว่าที่เป็นอยู่โดยแน่นอน เพราะภาวะการเงินของประเทศไม่เอื้อต่อการลงทุน
 ในโครงการหลักใด ๆ ที่ต้องใช้งบประมาณก้อนใหญ่ แต่เมื่อรัฐบาลถูกผลักดันจากสถานะการ
 เมืองระหว่างประเทศควยัญหาอนุสัญญาฉบับ พ.ศ. 2440 ที่วิครอนสิทธิของไทยเหนือดินแดน
 ตั้งแต่ตำบลบางตะพานลงไปจนตลอดแหลมมลายู ปัญหาการแทรกแซงของอังกฤษในหัวเมือง
 ภาคใต้ของไทย ทำให้เกิดความตื่นตัวขึ้นในหมู่ผู้บริหารราชการแผ่นดิน จนกลายเป็นสาเหตุ
 ร่วมที่ขจัดความลังเลใจ ๆ ของรัฐบาลในการที่จะตกลงสร้างทางรถไฟสายใต้ แมกระนั้น
 ก็ดี ฝ่ายอังกฤษหาได้ลดละการแทรกแซงกิจการภายในของไทยไม่ โดยกำหนดตัวหัวหน้า
 วิศวกรผู้ควบคุมการก่อสร้างว่าต้องเป็นชาวอังกฤษ ทำให้ฝ่ายไทยเกิดปฏิกริยาโต้ตอบใน
 ทางไม่เห็นควย จนทั้งสองฝ่ายต้องเปิดการเจรจาทางการทูตเพื่อตกลงกันในปัญหาขัดแย้ง
 อันเป็นผลให้ไทยประสบความสำเร็จเนื่องจากอังกฤษจะเปิดเผยอนุสัญญาฉบับ ความ
 เชี่ยวชาญในการเล่นการเมืองระหว่างประเทศทำให้อังกฤษอยู่ในฐานะได้เปรียบกว่าไทย
 แพทย์จะทุกประการ แม้ว่าสโตรเบล ที่ปรึกษาทั่วไปและเวสเตนการคณูช่วยของเขาจะ
 พยายามนำประเทศไทยให้พ้นจากสถานะเปี้ยล่างอันเกิดจากภาระเนื่องแต่อนุสัญญาฉบับ แต่
 ทำได้ในวิสัยอันจำกัด โดยเหตุนี้รัฐบาลไทยจึงยอมสละรัฐมลายูทั้ง 4 ที่ประสบการแทรก
 แสงจากอังกฤษและรัฐบาลไทยชาติอำนาจบังคับการปกครองโดยเด็ดขาดให้แก่อังกฤษ รัฐ

ทั้ง 4 อันประกอบด้วย ไทรบุรี กลันตัน ตรังกานู และปัลลิส ได้กลายเป็นเงื่อนโซ่แห่งการเจรจาแลกเปลี่ยนเพื่อขอยกเลิกสิทธิสภาพนอกอาณาเขตของ คนในบังคับอังกฤษในประเทศไทย การยกเลิกอนุสัญญา พ.ศ. 2440 และโดยการแลกเปลี่ยนประโยชน์ระหว่างฝ่ายไทยกับฝ่ายอังกฤษครั้งนี้ รัฐบาลสหพันธรัฐมลายูยอมให้รัฐบาลไทยกู้เงินสร้างทางรถไฟสายใต้ในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ โดยไทยรับรองว่าหัวหน้าวิศวกรผู้ทำการก่อสร้างจะเป็นชาวอังกฤษ

จากนโยบายสร้างทางรถไฟของประเทศไทย ในกระบวนเส้นทางหลักของประเทศ คือสายตะวันออกเฉียงเหนือ สายเหนือและสายใต้ ทางรถไฟสองสายแรกมีจุดเริ่มต้นดำเนินการก่อนเส้นทางสายใต้ แต่เมื่อรัฐบาลถูกวิธีการเมืองโนมนำให้มุ่งความสนใจมาทั่วเมืองมลายูของไทย นโยบายเดิมก็แปรเปลี่ยนไป รัฐบาลสั่งระงับการสร้างทางรถไฟสายเหนือ เพื่อนำงบประมาณมาสร้างทางรถไฟสายใต้แทน ส่วนสายตะวันออกเฉียงเหนือ นั้น หลังจากที่เปิดการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ - นครราชสีมาแล้ว ก็หาได้มีการสร้างทางต่อจากนครราชสีมาไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ของมณฑลอิสานไม่ ทั้งนี้ นอกจากปัญหาการเงินแล้ว รัฐบาลยังไม่แน่ใจว่าจะประสบความสำเร็จเพียงไร และยังหวั่นเกรงการแทรกแซงของฝรั่งเศส เพราะถ้าจะสร้างกันจริง ๆ ก็ต้องตัดผ่านเข้าไปยังดินแดนที่ฝรั่งเศสถือเป็นเขตอิทธิพลของตน อันจะเป็นสาเหตุของความยุ่งยากด้านการเมืองซึ่งรัฐบาลไทยไม่ต้องการให้เกิดขึ้น ดังนั้นนโยบายปรับปรุงการคมนาคมของประเทศไทยตอนปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงเน้นหนักต่อการสร้างทางรถไฟเพื่อเชื่อมหัวเมืองมลายูเข้ากับกรุงเทพฯ

อย่างไรก็ตาม จากการประเมินผลในช่วงเวลาอันสั้นก่อนสิ้นรัชกาลของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว การริเริ่มสร้างทางรถไฟสายใต้ได้ทำให้เกิดการแตกแยกด้านความคิดเห็นระหว่างกลุ่มผู้สนับสนุนและกลุ่มผู้คัดค้าน ทำให้กลุ่มผู้สนับสนุนอันมีกรมหลวงดำรง ฯ ในฐานะบุตรทรงปลัดคนโครงการสร้างทางรถไฟสายแหลมมลายู ถูกกล่าวหาในทำนองยกประโยชน์ให้อังกฤษมากเกินไป จากการถูกตำหนิครั้งนี้ทำให้บทบาทของพระองค์ในฐานะเสนาบดีองค์สำคัญที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเคยมอบความไว้วางพระทัยให้ต้องลดน้อยลง และกลุ่มพระราชวงศ์ที่มีความคิดเห็นคัดค้าน อันประกอบด้วยพระเจ้าลูกยาเธอในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวซึ่งกำลังเจริญพระชันษาในวัยหนุ่ม

และมีกรมหมื่นนครไชยศรี ฯ เป็นผู้นำในฐานะผู้สนับสนุนนโยบายประเทศไทยเพื่อคนไทย
 (The policy of Siam for the Siamese)¹ ได้ทวีบทบาทสำคัญในการกำหนดวิถี
 การเมืองของประเทศยิ่งขึ้น ทั้งนี้ ย่อมวิเคราะห์ได้ว่าการสูญเสียรัฐมลายูทั้ง 4 เพื่อให้
 อังกฤษตอบแทนประโยชน์โดยการให้กู้เงินสร้างทางรถไฟสายใต้ อันเป็นเงื่อนไขประการหนึ่ง
 ในข้อแลกเปลี่ยน เป็นการสูญเสียที่ทันตาเห็น ในขณะที่ผลตอบแทนจากการลงทุนครั้งนี้เป็น
 ผลระยะยาว ย่อมทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำในด้านความคิดเห็น ในขณะที่ฐานะเศรษฐกิจ
 ของประเทศไม่อำนวยให้ตอการใช้จ่ายเงินจำนวนมากในการสร้างทางรถไฟ การกู้เงินใด ๆ
 โดยเสียคืนเป็นเครื่องแลกเปลี่ยน ทำให้เจ้านายส่วนใหญ่ในราชสำนักซึ่งมีความเห็นที่มี
 อิทธิพลต่อสาธารณชน มีความว่าเป็นการเสียเกียรติภูมิของประเทศ และสัญญาฉบับที่ 10
 มีนาคม พ.ศ. 2451 ทำขึ้นเพื่อผลประโยชน์ของอังกฤษโดยไทยได้ผลตอบแทนน้อยเกินไป
 อย่างไรก็ตาม จากการประมวลสถานการณ์การเมืองระหว่างประเทศของมหาอำนาจตะวันตก
 สภาพความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับอังกฤษ ลักษณะการปกครองหัวเมืองมลายูของไทย ปัญหา
 การแทรกแซงของอังกฤษในหัวเมืองภาคใต้ของประเทศ กรณีอนุสัญญาฉบับ พ.ศ. 2440 ผูก
 เข้ากับผลตอบแทนที่ไทยได้รับโดยการประเมินประโยชน์ทุกด้านทั้งในระยะสั้นระยะยาว น่า
 จะเป็นผลสรุปได้ว่า การตัดสินใจของรัฐบาลในการสร้างทางรถไฟสายใต้เป็นผลดีมากกว่า
 ผลเสีย เป็นการคมนาคมทางเดียวที่เชื่อมหัวเมืองทางภาคใต้ที่อยู่ห่างไกลจากการปกครอง
 ของส่วนกลางเข้ากับกรุงเทพฯ ฯ เป็นพัฒนาการที่ยกระดับฐานะเศรษฐกิจของประชาชนใน
 ระยะยาว และแน่นอนที่สุดทำให้รัฐบาลไทยสามารถระงับอำนาจการปกครองเหนือดินแดน
 เหล่านี้ในสมัยต่อมาอีกด้วย

1

F.O. 371/739, "Beckett to Grey," July 7, 1909.

สรุปผลการสร้างทางรถไฟสายใต้ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

ในกระบวนเส้นทางรถไฟสายสำคัญของประเทศที่ตัดผ่านดินแดนในส่วนต่าง ๆ ของพระราชอาณาจักร ทางรถไฟสายใต้หรือสายแหลมมลายู เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญที่สุดสายหนึ่ง แต่กลับได้รับความสนใจที่จะทำการก่อสร้างภายหลังทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือและสายเหนือ ทั้งนี้ เพราะเหตุผลทางการเมืองบางประการ ทำให้ผู้บริหารประเทศในเวลานั้นเกรงว่าอังกฤษซึ่งกำลังขยายอิทธิพลในแหลมมลายูอาจตื่นตัวและทำการแทรกแซงการสร้างทางรถไฟสายใต้ของไทย เมื่อเส้นทางคมนาคมสะดวกก็เป็นช่องทางให้ชาวต่างประเทศอพยพเข้ามาอยู่ในบริเวณนี้มากขึ้น อันเป็นอันตรายต่อความมั่นคงของประเทศ ถ้าหากว่าชาวต่างประเทศเหล่านั้นเข้ามามีผลประโยชน์และต้องการครอบครองผลประโยชน์นั้นตลอดไป อันอาจเป็นสาเหตุให้กระทบกระทั่งกับเจ้าของประเทศและนำมาซึ่งการสูญเสียอธิปไตยของชาติ ดังเช่นปรากฏในหลาย ๆ ประเทศในเอเชียอาคเนย์ แต่ต่อมาลักษณะการเมืองที่แปรเปลี่ยนไปพลอยทำให้ทัศนคติของผู้บริหารไทยในเวลานั้นโอนเอียงไปในทางตรงข้ามกับความคิดเดิม เพราะอังกฤษแผ่อิทธิพลเข้ามาทางภาคใต้ของประเทศไทยมากขึ้น พร้อมกับแสดงท่าทีว่าต้องการให้ฝ่ายไทยปรับปรุงการคมนาคม และถ้ารัฐบาลไทยไม่ทำฝ่ายอังกฤษจะทำเสียเอง เมื่อเป็นเช่นนั้นรัฐบาลไทยจึงต้องพิจารณาบททวนนโยบายการปกครองมณฑลภาคใต้ และเห็นว่าควรรีบสร้างทางรถไฟเพื่อกระชับการปกครองหัวเมืองมลายูของตนให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น และเพื่อปรับปรุงฐานะทางเศรษฐกิจของหัวเมืองมลายูให้เจริญขึ้นด้วย แต่เมื่อรัฐบาลไทยจะสร้างทางรถไฟขึ้นจริง ๆ รัฐบาลอังกฤษก็แสดงท่าทีขัดขวางไม่ยอมให้กรมรถไฟซึ่งอยู่ใต้อำนาจบัญชาของชาวเยอรมันดำเนินการก่อสร้าง และหาทางบีบบังคับรัฐบาลไทยให้แต่งตั้งชาวอังกฤษขึ้นมาคุมการสร้างทางรถไฟสายใต้ ด้วยเหตุนี้ จึงมีการเจรจาระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศโดยยกปัญหาต่าง ๆ ที่ตกลงกันไม่ได้ขึ้นมาพิจารณา เช่น การแทรกแซงของอังกฤษในหัวเมืองมลายูทั้ง 4 ของไทย การยกเลิกอนุสัญญาฉบับซึ่งรัฐบาลไทยทำไว้กับรัฐบาลอังกฤษใน พ.ศ. 2440 การยกเลิกสิทธิสภาพนอกอาณาเขต และการที่ฝ่ายไทยขอความเสมอภาคทางการศาล รวมทั้งปัญหาคุกรุ่นเรื่องการสร้างทางรถไฟสายใต้ของฝ่ายไทย หลังจากการเจรจา

อันยาวนานรัฐบาลทั้งสองฝ่ายไต่ถามถึงความตกลง โดยไทยยอมยกทรัพย์สินที่ดิน
 ว่างเปล่า และปลิวให้แก่อังกฤษ และอังกฤษยอมผ่อนคลายนโยบายนอกอาณาเขตและความ
 ไม่เสมอภาคทางการศาล และยังยอมให้รัฐบาลไทยกู้เงินสร้างทางรถไฟสายใต้ โดยที่ฝ่าย
 ไทยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขของอังกฤษในเรื่องการแต่งตั้งชาวอังกฤษให้เป็นหัวหน้าวิศวกร
 ความคุมการก่อสร้างและรับประกันว่าจะเชื่อมทางรถไฟของไทยเข้ากับของสหพันธรัฐมลายา

โดยสรุปแล้ว จะเห็นได้ว่าอังกฤษประสบความสำเร็จในการที่รัฐบาลไทยยอมสร้าง
 ทางรถไฟสายใต้ตามคำเรียกร้องของชาวอังกฤษที่เข้ามามีผลประโยชน์ในภูมิภาคนี้ และยัง
 สนองความต้องการที่อังกฤษเคยตั้งเป้าหมายไว้ว่าชาวอังกฤษจะต้องมีอำนาจและตำแหน่ง
 หน้าที่ทัดเทียมกับชาวเยอรมัน ในขณะที่คนเยอรมันคุมกิจการสร้างทางรถไฟสายเหนือและ
 อำนาจในกรมรถไฟ คนอังกฤษก็สามารถควบคุมการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้โดยเด็ดขาด
 และมีการดำเนินงานที่เป็นอิสระจากการควบคุมของกรมรถไฟ นับตั้งแต่โครงการ อุปกรณ์
 การก่อสร้าง การจัดการตามแผนงาน และการสร้างทาง โดยมีหน่วยงานที่ไม่อยู่ในอาณัติ
 ของเจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมันเป็นผู้ดำเนินการทุกอย่าง อังกฤษยังประสบชัยชนะอีกขั้นหนึ่ง
 ในการใช้ชั้นเชิงทางการทูตเจรจาผูกมัดจนรัฐบาลไทยต้องยอมรับการต่อเชื่อมเส้นทางรถไฟ
 ไทย - สหพันธรัฐมลายา ซึ่งให้ประโยชน์ในทางเศรษฐกิจแก่ชาวอังกฤษอย่างมากมาย ใน
 การขนส่งแร่ดีบุก และยังเสริมสร้างอำนาจอังกฤษในแหลมมลายูให้มั่นคงยิ่งขึ้น ดังปรากฏ
 ว่าในเวลาต่อมา มหาอำนาจที่ 3 ไม่ว่าจะเป็นเยอรมนี รัสเซีย ฝรั่งเศส ต่างก็ยุติการแทรก
 แง่งทางการเมืองและเศรษฐกิจ และยอมรับว่าดินแดนส่วนนี้เป็นเขตอิทธิพลของอังกฤษโดย
 แท้จริง

สำหรับประเทศไทยนั้น แม้จะเกิดการขัดแย้งกันในเรื่องความคิดเห็นว่า รัฐบาลไทย
 ยังไม่สมควรสร้างทางรถไฟสายใต้ เพราะฐานะเศรษฐกิจของประเทศไม่อำนวย อีกทั้ง
 เป็นการสร้างทางรถไฟสายที่แพงที่สุดเมื่อคำนึงถึงการสูญเสียรัฐทั้ง 4 ในแหลมมลายู และ
 การยอมอ่อนข้อให้อังกฤษตามขอเรียกร้องต่าง ๆ แต่ความเห็นเช่นนี้เป็นการมองเหตุการณ์
 เฉพาะด้านเดียว โดยไม่ได้หยั่งความคิดเห็นของฝ่ายอังกฤษเพราะชาวอังกฤษบางส่วนไม่
 พอใจในข้อตกลงเพื่อทำสนธิสัญญานับนี้เช่นกัน¹ และเวสเทินการคเห็นวาระมลายูของไทย

¹F.O.422/62, No. 42, "Paget to Grey," May 5, 1908.

เป็นสาเหตุที่ก่อความยุ่งยากและความตึงเครียดในสัมพันธภาพระหว่างประเทศไทยและสหพันธรัฐมลายู พิจารณาสภาพความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐดังกล่าวก็ยังคงอยู่ในฐานะที่คลุมเครือ ซึ่งเป็นข้อเท็จจริงที่อาจใช้เป็นข้ออ้างในการรุกรานจากภายนอกประเทศ อีกทั้งรัฐบาลไทยมีภาระมากมายที่จะต้องปรับปรุงใจกลางของประเทศอยู่แล้ว อันเป็นการเหลือความสามารถของรัฐบาลที่จะจัดสรรคนและงบประมาณเพื่อใช้ในการปกครองรัฐที่อยู่ห่างไกลออกไปเช่นนั้นให้มีประสิทธิภาพ¹ เขาเตือนว่าสถานการณ์ในรัฐมลายูใต้การปกครองของรัฐบาลไทยยังคงดำเนินต่อไปในสภาพที่เป็นอยู่แล้ว สักวันหนึ่งรัฐบาลไทยจะหลีกเลี่ยงไม่ได้ต่อการสูญเสียรัฐดังกล่าวให้แก่อังกฤษโดยไม่ได้รับสิ่งใดตอบแทนเลย² ซึ่งวิเคราะห์ความเห็นของเวสเทินการคแลมมีทางเป็นไปได้มากทีเดียว เนื่องด้วยขณะนั้นอำนาจการปกครองของรัฐบาลไทยเหนือรัฐทั้ง 4 อ่อนแอมาก ในขณะที่อิทธิพลของอังกฤษเพิ่มพูนมากขึ้นทุกวัน เมื่อพิจารณาความคิดเห็นของทั้งสองฝ่ายแล้ว น่าจะสรุปได้ว่าการที่รัฐบาลไทยยอมยกไพร่บุรีกลับคืน ตรังกานุ และปลิส ให้แก่อังกฤษเพื่อแลกเปลี่ยนกับผลประโยชน์บางประการเป็นการตัดสินใจที่ถูกเพราะถาวรจนเหตุการณ์ถึงจุดสุดท้ายบางที่ไทยอาจเสียรัฐเหล่านี้โดยไม่มีสิ่งใดเป็นเครื่องทดแทนเลย อังกฤษอาจจะยึดรัฐทั้ง 4 ไปเป็นอาณานิคมของตนโดยที่รัฐบาลไทยไม่มีทางขัดขึ้น เนื่องด้วยเสียเปรียบทั้งในด้านการเมือง การปกครอง อำนาจต่อรอง และแสนยานุภาพทางทหาร อีกประการหนึ่งสถานการณ์การเมืองระหว่างประเทศขณะนั้นก่อกวนอำนาจของการแผ่ลทธิจักรวรรดินิยมเป็นอย่างยิ่ง

ในส่วนทางรถไฟสายใต้ นั้น แม้ว่าในระยะแรกไทยจะต้องลงทุนมากและสูญเสียผลประโยชน์ของประเทศบางประการ แต่เวลาต่อมาทางรถไฟสายนี้ทำรายได้มหาศาลให้แก่ประเทศและอำนวยความสะดวกในด้านการคมนาคมและการขนส่งสินค้า อันทำให้เศรษฐกิจของหัวเมืองภาคใต้เจริญรุดหน้าและยังเป็นเครื่องมือของรัฐบาลในการกระชับ

¹ F.O. 422/64, No. 4, "Paget to Grey," Jan. 15, 1909.

² Ibid.

อำนาจการปกครองในหัวเมืองมลายูให้เข้มแข็งยิ่งขึ้น แต่เป็นที่น่าเสียใจอย่างยิ่งที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ผู้พระราชทานกำเนิดกิจการรถไฟของประเทศไทย ไม่ทรงมีโอกาสใดทอดพระเนตรความเจริญในด้านต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเพราะการสร้างทางรถไฟ สายนี้ เนื่องจากพระองค์เสด็จสวรรคตในวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2453 (ค.ศ. 1910) ในขณะที่การสร้างทางรถไฟสายใต้ยังอยู่ในระยะเริ่มต้นเท่านั้น

สรุปการสร้างทางรถไฟในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเป็นพระมหากษัตริย์ไทยพระองค์แรกที่ปฏิรูปวิธีการคมนาคมของประเทศ โดยการโปรดให้เริ่มกิจการรถไฟอันเป็นพัฒนาการขั้นสำคัญของความเจริญทั้งในด้านการคมนาคม เศรษฐกิจและการปกครอง ซึ่งมีผลอย่างมากต่อความเป็นอยู่ของประชากร คี.จี.อี. ฮอลล์ (D.G.E. Hall) นักประวัติศาสตร์ชาวอังกฤษได้กล่าวถึงลักษณะการคมนาคมในต้นรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวว่า

เมื่อพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาจุฬาลงกรณ์เสด็จขึ้นครองราชบัลลังก์นั้น กรุงเทพฯ แทบจะไม่มีถนนเลยและได้รับสมญาว่า เวนิสแห่งตะวันออก ถนนที่ตีที่ถนนนี้เป็นเพียงทางเกวียนธรรมดา ซึ่งสามารถใช้โดยเฉพาะในฤดูแฉะ หรือเป็นทางภูเขาสำหรับผู้สัญจร ภายใต้ภาวะที่ขาดแคลนเช่นนี้ยุคของรถไฟได้มาถึงอย่างเชื่องช้า จุฬาลงกรณ์ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการรถไฟเป็นครั้งแรก เมื่ออังกฤษพยายามสำรวจเส้นทางจากพม่าให้ตลอดถึงจีนภาคตะวันตก แต่ทางรถไฟสายแรกของสยามยังไม่สำเร็จจนกระทั่งถึง ค.ศ. 1893 เส้นทางสายแรกมีระยะทางสิบหกไมล์เชื่อมกรุงเทพฯ และปากน้ำ ได้สร้างขึ้นโดยการลงทุนส่วนตัวจนถึงอย่างไรก็ดี ก็ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจากพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว¹

¹ Hall, op. cit. p. 586.

หลังจากเปิดการเดินรถไฟสายแรกของประเทศซึ่งเป็นของเอกชนแล้ว รัฐบาลได้หันมาพิจารณาสร้างทางรถไฟที่เป็นของรัฐ และควยเหตุผลทางการเมืองเพื่อต่อต้านการคุกคามของฝรั่งเศสเหนือดินแดนภาคตะวันออกเฉียงของประเทศในปลายคริสต์ศตวรรษที่ 18 ถึงต้นคริสต์ศตวรรษที่ 19 รัฐบาลไทยจึงตัดสินใจสร้างทางรถไฟสายยุทธศาสตร์จากกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์เริ่มการสร้างทางรถไฟเมื่อวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434 (ค.ศ. 1892) หลังจากนั้นอีกเก้าปีคือ ก่อนสิ้น พ.ศ. 2443 (ค.ศ. 1900) ทางรถไฟสายสำคัญสายแรกของไทยก็สามารถเปิดการเดินรถไฟได้

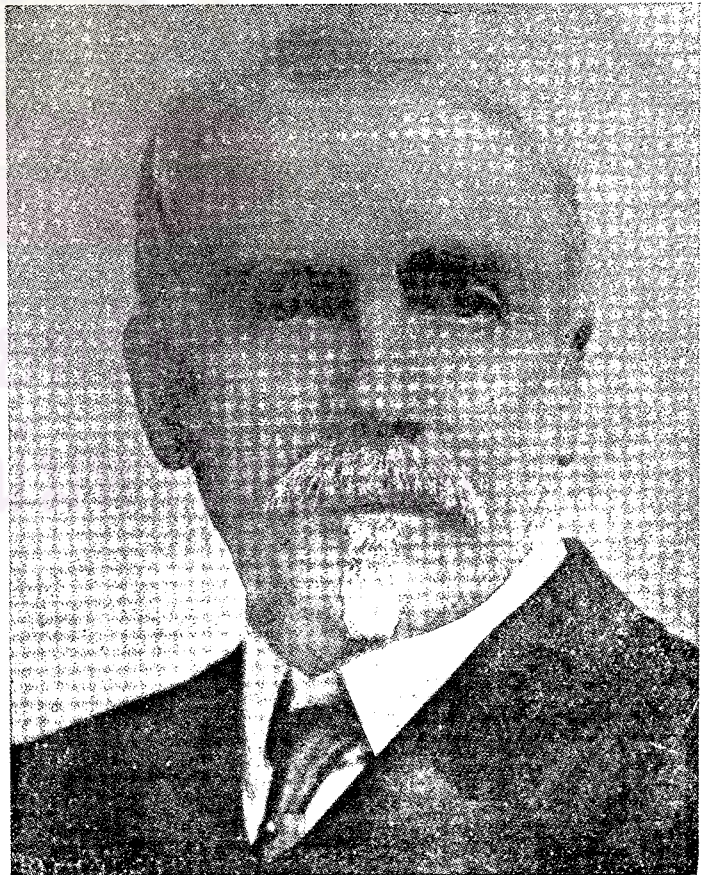
จากนั้นรัฐบาลได้มุ่งสร้างทางรถไฟสายเหนือโดยแยกจากทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือที่ตำบลภาชี จังหวัดอุทัยธานี ใน พ.ศ. 2444 (ค.ศ. 1901) ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - ดพบุรี ก็สร้างสำเร็จใช้การได้ กรมรถไฟได้เร่งสร้างทางต่อไปยังนครสวรรค์ พิจิตร พิษณุโลก และอุตรดิตถ์ ระหว่างพิษณุโลก - อุตรดิตถ์ มีทางแยกไปสวรรคโลก การสร้างทางรถไฟสายเหนือในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้หยุดชะงักลงเมื่อสร้างถึงตำบลแม่พริก จังหวัดแพร่ เนื่องจากรัฐบาลหันมาสร้างทางรถไฟสายใต้ และฐานะเศรษฐกิจของประเทศไทยไม่อำนวยให้การสร้างทางรถไฟสายเหนือดำเนินต่อไปได้

ส่วนทางรถไฟสายใต้นั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้โปรดเกล้าฯ ให้สร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - เพชรบุรี ใน พ.ศ. 2442 (ค.ศ. 1899) แล้วเสร็จเปิดการเดินรถไฟได้ใน พ.ศ. 2446 (ค.ศ. 1903) ขอบเขตทางระหว่างทางรถไฟสายนี้จากทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือและสายเหนือ คือ ทางสายใต้ใช้รางขนาด 1 เมตร ในการก่อสร้าง ขณะที่เส้นทางอีกสองสายนั้นใช้รางรถไฟขนาด 1,435 เมตร ควยเหตุผลเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการสร้างทาง และเพื่อความสะดวกในการต่อเชื่อมทางรถไฟสายใต้ของไทยกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายูในอนาคต เมื่อสิ้นรัชสมัยของพระองค์นั้นการดำเนินการสร้างทางรถไฟสายใต้ช่วงเพชรบุรี - แหลมมลายู ยังอยู่ในระยะเริ่มต้นเท่านั้น



นายลูซัว ไวเลอร์
(Loius Weiler)
เจ้ากรมรถไฟคนที่ 3

1 กรกฎาคม พ.ศ. 2447 ถึง
5 มิถุนายน พ.ศ. 2460



นายเฮนรี กิตตินส์
(Henry Gittins)
นายช่างผู้บังคับการรถไฟสายใต้
1 มิถุนายน พ.ศ. 2452 ถึง
31 พฤษภาคม พ.ศ. 2460