บทที่ 4

ปัญหาการขุดคอคอดกระระหว่าง ค.ศ.1883 - 1887 (พ.ศ.2426 - 2430)

ปฏิกริยาของรัฐบาลอังกฤษภายหลังการขอสัมปทานขุดคอคอดกระของ นายฟรองซัวส์ เดอลองค์

ภายหลังที่ลอร์ดแกรนวิลล์ได้รับรายงานเรื่องการขอสัมปทานขุดคอคอดกระของนายเดอลองค์ จากนายปอลเกรพแล้ว ได้นำเรื่องขึ้นปรึกษากับทุกกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ในที่สุดก็เห็นด้วยกับข้อเสนอของ ลอร์ด คิมเบอร์ลี่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอาณานิคม จึงโทรเลขถึงนายปอลเกรพ เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม ค.ศ.1882 (พ.ศ.2425) ว่า

> แม้รัฐบาลอังกฤษพอใจจะให้บริษัทของคนอังกฤษได้สัมปทานขุดคลองก็ตาม แต่รัฐบาลอังกฤษก็ไม่คัดค้านการให้สัมปทานใดที่ยังคงสงวนไว้ ซึ่งสิทธิเทาเทียมกันในสิทธิพิเศษที่คนในบังคับและเรือของชาติอื่นได้รับไว้ให้กับคนในบังคับ และเรือของคนอังกฤษด้วย[1]

เมื่อนายปอลเกรพได้รับโทรเลขจากลอร์ดแกรนวิลล์แล้ว จึงโทรเลขตอบไปในวันที่ 17 กรกฎาคมปีเดียวกันว่า ขณะนี้รัฐบาลไทยได้ปฏิเสธการให้สัมปทานขุดคลองแก่บริษัทใด ๆ ทั้งสิ้น[2]

---

[1] F.O. 69/105 Draft, Granville to Palgrave, Telegram No.39, July 5, 1882; and F.O.69/87, Granville to Palgrave, No.40 July,1882.

[2] F.O. 69/105, Palgrave to Granville, Telegram, July 17, 1882, and Palgrave to Granville No.54 Enclosure 1, July 11, 1882.

ในวันที่ 4 กรกฎาคม ค.ศ.1882 (พ.ศ.2425) ลอร์ดคิมเบอร์ลีย์ ได้เสนอความเห็นเพิ่มเติมมายังลอร์ดแกรนวิลล์ว่า ควรแจ้งให้นายปอลเกรพทราบว่าถ้าหากฝรั่งเศสได้สัมปทานขุดคลอง นายปอลเกรพควรขัดขวางการให้สัมปทานที่ดินตลอดแนวคลอง[1] ดังนั้นในวันที่ 24 เดือนเดียวกันกระทรวงการต่างประเทศอังกฤษจึงได้มีโทรเลขสั่งการไปยังนายปอลเกรพให้

> ...ใช้ความพยายามทุกวิถีทางเท่าที่จะทำได้ในการป้องกันไม่ให้ที่ดินผืนใหญ่ที่สำคัญใด ๆ ถูกปล่อยให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ดังที่เคยพิจารณากันในสัญญาที่ทำกับบริษัทแตร์นิเซี่ยง[2]

ในช่วงนี้ปัญหาการขุดคอดกระตกเป็นข่าวสำคัญ ดังปรากฏบทความในหนังสือพิมพ์บ่อยครั้ง บทความที่มีสาระมากคือ บทความของนาย เอช.อลาบาสเตอร์ (Mr. H. Alabaster) ชาวอังกฤษซึ่งเป็นลูกจ้างของรัฐบาลไทย เขาเขียนบทความเรื่องโครงการขุดคลองผ่านคอดกระลงในหนังสือพิมพ์ เสตรตไทม์ และ สิงคโปร์เจอร์นัล (Straits Times and Singapore Journal) ความเห็นของเขาแตกต่างจากนักเขียนคนอื่น ๆ ที่เสนอให้ขุดคอดกระ แต่นายอลาบาสเตอร์กลับไม่เห็นด้วยที่จะให้ขุดคลองขึ้น ทั้งนี้มีเหตุผลซึ่งพอสรุปได้ 2 ประการใหญ่ ๆ คือ

---

[1] F.O.69/105, Kimberley to Granville, Secret, July 14, 1882.

[2] F.O.69/105, Draft, Pauncefote to Palgrave No.45, July 24, 1882 "...to endeavour to prevent, if possible, the surrender of my considerable amount of territory for the purpose, as would appear to have been contempleted in the convention with Messr Ternesien."

1. อุปสรรคในการขุดคลอง นายอลาบาสเตอร์ชี้ให้เห็นว่าข้อมูลผิด ๆ ในหลายเรื่องที่ปรากฏในบทความอื่น ๆ เช่น แม่น้ำชุมพรสามารถเดินเรือได้ก็ดี ปลายคลองด้านตะวันออกเหมาะที่จะเป็นที่จอดเรือก็ดี แม่น้ำปากจั่นไม่มีอุปสรรคต่อการเดินเรือก็ดี หรือการขุดคลองเชื่อมแม่น้ำชุมพรกับแม่น้ำปากจั่นเข้าด้วยกันโดยง่ายก็ดี เรื่องเหล่านี้นายอลาบาสเตอร์กล่าวว่าหาเป็นความจริงแต่อย่างใดไม่ เพราะสภาพที่แท้จริงซึ่งได้ไปเห็นมาด้วยตนเองนั้น ปรากฏว่าแม่น้ำชุมพรไม่สามารถแล่นเรือผ่านได้เนื่องจากลำน้ำแคบคดและตื้น ปลายคลองด้านตะวันออกซึ่งสิ้นสุดลงที่อ่าวสวีก็จอดเรือไม่ได้ เพราะนอกจากน้ำตื้นเรือเข้าไปไม่ได้แล้ว ในหน้ามรสุมตะวันออกเฉียงเหนือจะมีคลื่นและลมแรงมาก ส่วนแม่น้ำปากจั่นก็มีอุปสรรค เช่น มีสันทรายใต้ลำน้ำซึ่งเคลื่อนย้ายที่อยู่เสมอ ("shifting sandbank") ยิ่งกว่านั้นในหน้ามรสุมตะวันตกเฉียงใต้อากาศเลวมาก กล่าวคือ คลื่นลมแรงและไม่มีเกาะใดที่เรือพอจะแวะเข้าไปพักได้โดยง่าย เพราะฉะนั้นนายอลาบาสเตอร์จึงลงความเห็นว่ากัปตันเรือที่ฉลาดจะเลี่ยงไม่ผ่านเส้นทางสายนี้[1]

สำหรับการขุดคอคอดกระเท่าที่เสนอกันมา คือจะขุดเชื่อมแม่น้ำชุมพรกับแม่น้ำปากจั่นเข้าด้วยกันนั้น นายอลาบาสเตอร์กล่าวว่า จะต้องขุดตลอดแนว และการขุดนั้นเขากล่าวว่าจะต้องขุดอย่างลำบาก เพราะนอกจากพื้นที่จะสูงกว่าระดับน้ำทะเลมากแล้ว ยังประกอบไปด้วยหินแข็ง เช่น หินแกรนิต หินปูน เป็นต้น

2. การลงทุนและผลประโยชน์ ตามที่ผู้ทำโครงการกล่าวว่าถ้าขุดคลองขึ้นจะสิ้นเงินเพียง 4,000,000 ปอนด์สเตอริง และจะมีรายได้จากค่าขนส่งปีละ 200,000 ปอนด์ หรือร้อยละ 5 และค่าธรรมเนียมผ่านคลองจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 ใน 12 ปีข้างหน้านั้น นายอลาบาสเตอร์ชี้ให้เห็นว่าถ้าขุดคลองจะต้องใช้เงินถึงสองเท่าของจำนวนที่ว่านี้ เพราะนอกจากจะต้องขุดคลองตลอดสายแล้ว ผู้ทำโครงการนี้ยังไม่ได้คำนวณรายละเอียดอื่น ๆ อีกมาก

---

[1] F.O.69/105, Daily Times, July 14, 1882.

แม้ว่านายอลาบาสเตอร์จะเป็นฝ่ายที่เห็นด้วยว่าการขุดคลองจะช่วยย่นระยะทางเดินเรือระหว่างจีนกับอินเดียให้สั้นลงก็จริง แต่เรือจะเสียเวลาเพราะต้องชะลอความเร็วลงขณะแล่นผ่านคลอง ด้วยเหตุนี้เขาจึงสรุปว่า โครงการขุดคลองข้ามคอคอดกระเป็นโครงการที่แปลกเพราะขุดคลองขึ้นทั้ง ๆ ที่เรือจะต้องเสียเวลา[1] ยิ่งกว่านั้นนายอลาบาสเตอร์ยังแสดงความเห็นแตกต่างไปจากคนอื่น ซึ่งเชื่อว่าการขุดคอคอดกระจะทำให้เรือในภูมิภาคนี้หันมาใช้เส้นทางนี้ แต่เขากลับเห็นว่าเรืออาจไม่ใช้คลองนี้ก็เป็นได้ ทั้งนี้เพราะการผ่านคลองจะทำให้รายได้จากค่าระวางเรือหายไปเท่ากับจำนวนวันที่ประหยัดได้เมื่อใช้คลอง

จากที่กล่าวมานี้สรุปได้ว่า นายอลาบาสเตอร์เป็นผู้หนึ่งที่ไม่สนับสนุนให้ขุดคอคอดกระ เพราะมองไม่เห็นประโยชน์ที่จะได้รับ ดังนั้นเขาจึงเขียนบทความสรุปความคิดของตนเองขึ้นเพื่อยับยั้งหรือป้องกันการลงทุน และความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจากการทำโครงการนี้ดังที่เขาได้แถลงไว้ในตอนท้ายของบทความ

ต่อมาเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม ค.ศ.1882 (พ.ศ.2425) กระทรวงการต่างประเทศอังกฤษได้รับบันทึกความเห็นของ เซอร์ เฟรเดอริค เวลด์ ผู้สำเร็จราชการอังกฤษประจำเสตรทเซทเติลเมนต์เรื่องการขุดคลองข้ามคอคอดกระตามที่ลอร์ดคิมเบอร์ลีย์รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอาณานิคมสั่งให้ทำบันทึกเสนอ[2]

เซอร์ เฟรเดอริค เวลด์ เป็นผู้หนึ่งที่นิยมนโยบายแทรกแซง และเร่งให้อิทธิพลของอังกฤษเข้าครอบครองมลายูเร็วขึ้น โดยได้ทำบันทึกเรื่องนี้ขึ้นเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน ค.ศ.1882 (พ.ศ.2425) ตามคำสั่งของลอร์ดคิมเบอร์ลีย์[3] ซึ่งพอสรุปประเด็น

---

[1] Ibid.

[2] F.O. 69/105, C.O. to F.O., Confidential, August 10, 1882.

[3] F.O. 69/105, C.O. to F.O., June 2, 1882.

สำคัญของบันทึกได้เป็นข้อ ๆ ดังนี้

1. การขุดคลองข้ามคอคอดกระไม่ได้ผลประโยชน์มากนัก ทั้งนี้เพราะ

1.1 ราคาค่าก่อสร้างคลองสูงกว่าที่ได้ประมาณเอาไว้

1.2 ปลายคลองด้านตะวันออกเป็นหาดทราย อีกทั้งมีคลื่นแรง และลมจัดในหน้ามรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ

1.3 แม้ว่าคลองจะย่นระยะทางได้มากก็จริงอยู่ แต่ทว่าจะประหยัดเวลาได้น้อยทั้งนี้เพราะเรือจะต้องแล่นอย่างช้า ๆ และต้องเตรียมพร้อมที่จะหยุดอย่างไม่คาดคิดมาก่อนเสมอ[1]

1.4 เรือที่แล่นผ่านคลองกระแม้ว่าจะเสี่ยงภัยที่เกิดจากเรือชนกัน หรือจากสาเหตุอันใดก็ตาม แต่ก็เป็นการเสี่ยงที่น่ากลัวกว่าการเสี่ยงขณะที่แล่นผ่านช่องแคบมะละกาซึ่งมีเรือคับคั่ง

1.5 ถ้าเปิดใช้คลองแล้วก็คงอีกหลายปีกว่าผู้ถือหุ้นจะได้กำไร เว้นเสียแต่ว่ายวดยานจะได้รับการพัฒนาให้ก้าวหน้าขึ้น

2. การขุดคลองผ่านคอคอดกระจะไม่ทำให้สิงคโปร์กระทบกระเทือนแต่อย่างใด เรือคงพอใจที่จะใช้เส้นทางเดิมอยู่นั่นเอง ทั้งนี้เพราะที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่ดีมากกว่าของสิงคโปร์คือเป็นศูนย์กลางตามธรรมชาติ เป็นศูนย์กลางของสายการเดินเรือและโทรพัพท์ และยังอุดมด้วยทรัพยากรธรรมชาติซึ่งเหมาะที่จะเป็นที่ตั้งสถานีถ่านหิน แหล่งเติมน้ำและซ่อมแซมเรือ รวมทั้งรัฐบาลที่ดี หรือกล่าวโดยสรุปก็คือ สิงคโปร์เป็นทางผ่านที่สะดวก

---

[1] เพื่อสนับสนุนข้ออ้างนี้ เซอร์เวลด์ได้ยกข้อความในจดหมายที่พลเรือเอก ฮอลล์ (Admiral Hall) เขียนถึงกระทรวงการต่างประเทศอังกฤษ มีข้อความตอนหนึ่งระบุว่าการขุดคลองผ่านคอคอดกระจะย่นระยะทางเดินเรือจากกัลกัตตา บัทราส และแกลล์ (Galle) ไปจีนได้ 490, 360 และ 260 ไมล์ ตามลำดับ แต่ทว่าจะประหยัดเวลาได้เพียงเล็กน้อย อาทิเช่น เรือจากกัลกัตตาไปจีนจะประหยัดเวลาได้เพียง 2-3 ชั่วโมง เป็นต้น.

ปลอดภัย มีท่าเรือเสรี และมีสิ่งที่อำนวยความสะดวกอื่น ๆ อีก จึงทำให้เรือลำใหญ่ ๆ ยังคงพอใจสิงคโปร์อยู่นั่นเอง[1]

3. ความเหมาะสมในการขุดคลองผ่านคอคอดกระหรือไม่ ในประเด็นนี้ เซอร์ เฟรเดอริค เวลด์ชี้ให้เห็นว่าสิงคโปร์และอาณานิคมทั้งหมดในส่วนนี้หรือที่รวมเรียกว่า เสตรทเซทเติลเมนต์ เป็นส่วนหนึ่งของจักรวรรดิอังกฤษอันหมายถึงผลประโยชน์ทั้งหมดของอังกฤษบนคาบสมุทรมลายู ซึ่งมีส่วนสัมพันธ์กับความอุดมสมบูรณ์ของอังกฤษ ส่วนการขุดคอคอดกระนั้น เซอร์ เฟรเดอริค เวลด์ เห็นว่าจะทำให้เกิดการขยายตัวทั้งทางด้านการค้า การเดินเรือ และอิทธิพลของอารยธรรมที่จะขยายกว้างขวางออกไป ตลอดจนก่อให้เกิดการแข่งขันกับสิงคโปร์ อย่างไรก็ตามเขาเห็นว่า การแข่งขันก็ใช่ว่าจะเป็นปรปักษ์กันเสมอไป และไม่เชื่อว่าการแข่งขันที่ว่านี้จะหยุดยั้งความเจริญด้านต่าง ๆ ได้ ด้วยเหตุนี้เขาจึงไม่เห็นด้วยกับความคิดของนายปอลเกรฟ อัครราชทูตอังกฤษประจำกรุงเทพฯ ที่ว่า

> การเปิดใช้คลองภายใต้มาตรการป้องกันอย่างรัดกุมจะมีผลกระทบกระเทือนต่อผลประโยชน์ของอังกฤษ[2]

ปัญหาสุดท้ายที่ เซอร์ เฟรเดอริค เวลด์ ได้แสดงความเห็นที่เกี่ยวกับประเด็นนี้ก็คือ เขาชี้ให้เห็นว่าประโยชน์ที่อังกฤษต้องรักษาไว้อย่างแท้จริงนั้นไม่ใช่ด้านการค้า แต่เป็นด้านการเมืองและด้านยุทธศาสตร์ เพราะฉะนั้นเพื่อสงวนไว้ซึ่งประโยชน์ในทั้ง-

---

[1] F.O. 69/105, Sir F. Weld to the Easl of Kimberley, Confidential, June 28, 1882.

[2] Ibid., "...the opening of this canal under proper safeguards, would inflict a blow on British interests."

สองด้านนี้ อังกฤษจำเป็นต้องมีหุ้นส่วนในการขุดคลองและจะต้องไม่ให้ชาวยุโรปชาติอื่นใดเข้าไปปักหลัก (pied à terre) บนคาบสมุทรมลายูได้ นอกจากนั้นเขายังชี้ให้เห็นว่า อำนาจทางทะเลของอังกฤษในน่านน้ำแถบนี้จะอ่อนแอลง ในขณะที่กองเรือของฝรั่งเศสและรุสเซียเริ่มเข้ามามีอิทธิพลมากขึ้นทุกที ทำให้อังกฤษอยู่ในฐานะลำบาก ในที่สุด เซอร์ เฟรเดอริค เวลด์ จึงสรุปว่า

> ถ้าหากคลองมีประโยชน์ต่อการทำการค้าและความเจริญก้าวหน้าก็สมควรจะขุด...ถ้าหากว่าจะต้องขุดคลองขึ้น ก็ควรจะขุดภายใต้การอุปถัมภ์และการอำนวยการของอังกฤษ ประเทศอังกฤษจะต้องมีส่วนอย่างแน่นอนในฐานะผู้ริเริ่ม และจะต้องได้รับการค้ำประกันด้านความปลอดภัยด้วย...[1]

โดยชี้ให้เห็นว่าอังกฤษมีเหตุผลเพียงพอที่จะทำเช่นนี้ได้ ทั้งนี้เพราะเส้นทางที่จะขุดคลองผ่านส่วนหนึ่งตกอยู่ใต้อิทธิพลของอังกฤษ กับการที่คลองจะต้องใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทางด้านสันติภาพ และความปลอดภัยของโลกเป็นสำคัญ นั่นคือจะเปิดให้ทำการค้าเสรีและปลอดจากอุปสรรคใด ๆ ด้านการเดินเรือ

ความเห็นทั้งหมดของ เซอร์ เฟรเดอริค เวลด์ ที่กล่าวมานี้ พอสรุปได้ว่าคลองกระไม่มีประโยชน์มากนักดังที่คาดกันไว้ การขุดคลองขึ้นไม่ทำให้สิงคโปร์เสียหายอย่างใดเลย ทั้งนี้เพราะสิงคโปร์ตั้งอยู่ในทำเลที่เหมาะสมประกอบกับมีสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ อย่างพร้อมเพรียง จึงเป็นสิ่งดึงดูดใจให้เรือยังคงแล่นผ่าน

---

[1] Ibid., "...if the canal is an advantage to commerce and to progress, it will be cut, and we ought not to stand in the way, but if it be cut, it should be cut under our auspices and our protection, England taking a certian amount of intiative and securing guaranties..."

สิงคโปร์อยู่นั่นเอง อย่างไรก็ตาม เซอร์ เฟรเดอริค เวลด์ เห็นว่าถ้าหากจะต้องขุดคลองกระจริง ๆ แล้ว การขุดคลองควรจะอยู่ในความควบคุมของรัฐบาลอังกฤษ ทั้งนี้เพื่อป้องกันไม่ให้ชาวยุโรปชาติอื่นใดเข้ามามีอิทธิพลบนคาบสมุทรมลายู ซึ่งจะเป็นอันตรายต่อผลประโยชน์ด้านการค้า และโดยเฉพาะด้านการเมือง และด้านยุทธศาสตร์ของอังกฤษในภายหลัง

กระทรวงอาณานิคมเห็นด้วยกับความคิดของ เซอร์ เวลด์ ส่วนกระทรวงทหารเรือนั้นเมื่ออ่านบันทึกของ เซอร์ เวลด์ แล้ว ก็ได้แสดงความเห็นว่ารัฐบาลอังกฤษไม่ควรคัดค้านการขุดคลอง แต่ในขณะเดียวกันก็ไม่ควรเสี่ยง (ด้านการเงิน) ที่จะขุดเอง[1]

ในเดือนตุลาคมปีเดียวกัน (ค.ศ.1882) หรือ พ.ศ.2425 กระทรวงที่ดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องอินเดียได้รวบรวมเรื่องราวเกี่ยวกับปัญหาการขุดคลองผ่านคอคอดกระทั้งหมดที่เคยได้รับ ส่งไปให้กระทรวงการต่างประเทศอังกฤษ เช่น เรื่องที่รัฐบาลพม่าเสนอให้ส่งคณะวิศวกรเข้าไปทำการสำรวจบริเวณคอคอดกระ ความเห็นของกระทรวงที่ดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องอินเดียที่มีต่อการขอสัมปทานขุดคลองของนายแต่รนิเซียง และนายเดอลองด์ ตลอดจนรายงานเรื่อง ดร.อาร์มัง์ กับนายเดอลองด์ ไปสำรวจคอคอดกระ[2] เป็นต้น

มีข้อน่าสังเกตประการหนึ่งเกี่ยวกับกระทรวงการอินเดีย คือ ไม่ได้แสดงความเห็นในเชิงคัดค้าน หรือว่าสนับสนุนให้ทำการขุดคลอง เพียงแต่บอกว่าการขุดคอคอดกระไม่มีส่วนเกี่ยวข้องสำคัญกับผลประโยชน์ของรัฐบาลอังกฤษที่อินเดีย[3] นั่นคือ

---

[1] F.O. 69/105, Admiralty to Pauncefote, Confidential, August 31, 1882.

[2] F.O. 69/105, Foreign Department, Simla, to Granville, No. 124 with Enclosures, October 23, 1882.

[3] F.O.69/105, I.O.to F.O., June 21, 1882. and July, 3,1882.

การขุดคลองจะทำได้หรือไม่ขุดก็ได้ และไม่มีผลกระทบกระเทือนต่อผลประโยชน์ของรัฐบาลอังกฤษที่อินเดียแต่อย่างใด

<u>คณะวิศวกรชาวฝรั่งเศสและกัปตันลอฟตัสทำการสำรวจเส้นทางขุดคลองผ่านคอคอดกระใน ค.ศ.1883 (2426)</u>

ปัญหาการขุดคลองผ่านคอคอดกระได้รับความสนใจอีกครั้งหนึ่ง เมื่อมีข่าวลือว่ากงสุลฮอลันดาจะขอสัมปทานขุดคลองในนามของ ดร.อาร์มังค์[1] นอกจากนั้นการที่ ดร.อาร์มังค์ เขียนบทความเสนอให้ขุดคลองเชื่อมอ่าวไทยเพื่อตรงไปยังโคชินไชน่า ลงในหนังสือจูร์นัล ออฟฟิเชียล (Journal Official)[2] ตีพิมพ์ที่กรุงไซ่งอน ซึ่งปรากฏว่าได้รับความสนใจจากอังกฤษมาก โดยเฉพาะนายปอลเกรฟ ในเวลาเดียวกัน ดร.อาร์มังค์กับนายแตร์นิเชียงได้ทะเลาะกันอย่างรุนแรง เพราะความไม่พอใจที่มีต่อกันเป็นทุนเดิมอยู่แล้ว ประกอบกับนายแตร์นิเชียงทำตัวเหมือนกับว่าได้รับการหนุนหลังจากรัฐบาลฝรั่งเศสที่กรุงปารีส[3] จึงทำให้เกิดการโต้เถียงกันอย่างเปิดเผย

ในเดือนธันวาคม ค.ศ.1882 (พ.ศ.2425) คณะวิศวกรชาวฝรั่งเศสซึ่งนำโดยนาวาโทปอล แบลลีอ็อง (Lieutenante Paul Bellion) แห่งราชนาวีฝรั่งเศสได้เข้ามาถึงกรุงเทพฯ เพื่อทำการสำรวจคอคอดกระ ตอนแรก ดร.อาร์มังค์คาดว่ารัฐบาลไทยคงจะปฏิเสธ ทั้งนี้เพราะ "พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว (รัชกาล

---

[1] F.O.69/125, Palgrave to Kennedy, Private, October 1,1882.

[2] F.O.27/2591, Consul Tremlett (Saigon), No. 8. Commercial, August 9, 1882.

[3] V.G. Kiernan, <u>op. cit.</u>, p. 144.

ที่ 5) ทรงคัดค้านความคิดเรื่องการตัดคลองสมุทรมลายูอย่างเด็ดขาด"[1] อย่างไรก็ตาม พระองค์ได้พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้คณะวิศวกรชุดนี้ดำเนินการสำรวจคอคอดกระได้ ส่วนผู้คัดค้านคนอื่น ๆ นั้น นอกจากนายปอลเกรพแล้ว ดร.อาร์มังค์คาดว่าพ่อค้าข้าวรายใหญ่ ๆ ของไทยคงจะคัดค้าน เพราะเชื่อว่าคลองจะทำให้พ่อค้าจากนครรางกุ้งเมืองหลวงของพม่า และพ่อค้าจากเมืองกัลกัตตาสามารถเข้ามาทำการค้าแข่งขันกับพวกตนในตลาดจีน[2]

คณะสำรวจชุดนี้ประกอบด้วย นาวาโทปอล แบลลีอ็อง เป็นผู้บังคับบัญชา นายบูแจรี (M. Bougery) กับนายเดอลาพล็องช์ (M. Delaplanche) เป็นวิศวกร นายเดลปอร์ต (M. Delport) เป็นเลขานุการ และนายทูร์นาร์ (M. Tournard) เป็นผู้วัดความลึกของทะเล ทั้งนี้โดยมีกัปตันลอฟตัส (Commander A. Loftus) ผู้เชี่ยวชาญทางด้านอุทกศาสตร์ชาวอังกฤษเป็นตัวแทนของรัฐบาลไทย ร่วมเดินทางไปสำรวจด้วยตามพระบรมราชโองการ ส่วนนายเดอลองค์เดินทางไปร่วมด้วยในภายหลัง

วัตถุประสงค์ของคณะสำรวจชุดนี้ คือ เพื่อทำการตรวจสอบดูให้เป็นที่แน่ชัดว่าจะขุดคลองเชื่อมอ่าวเบงกอลเข้ากับอ่าวไทยขึ้นที่คอคอดกระได้หรือไม่[3] ดังนั้นภายหลังที่ได้รับพระบรมราชานุญาตจากพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวแล้ว จึงเริ่มลงมือสำรวจ เมื่อวันที่ 16 มกราคม ค.ศ.1883 (พ.ศ.2426) และเดินทางกลับเมื่อ

---

[1] Harmand to Duclerc (Foreign Minister) No.37, December 29, 1882, Siam Vol.8. "le roi est absolument opposé à l'idée du percement de la presqu'île."

[2] Ibid.

[3] A.J.F. Loftus, Notes of a Journey Across the Isthmus of Kra (Singapore: Straits Times Press, 1883), p. 1.

วันที่ 4 เมษายนปีเดียวกัน รวมเวลาที่ใช้ในการสำรวจทั้งสิ้น 2 เดือนกับ 19 วัน

ข้อน่าสังเกตเกี่ยวกับคณะสำรวจชุดนี้ คือ ตอนแรกเข้าใจว่าบริษัทคลองสุเอซเป็นผู้ส่งมา แต่ปรากฏภายหลังว่านายเดอเลสเซปส์ และเพื่อน ๆ เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเอง[1] และเมื่อมาถึงกรุงเทพฯ เรียบร้อยแล้ว คณะสำรวจได้เปิดเผยว่า พวกเขาเข้ามาในฐานะที่เป็นคนกลางระหว่างรัฐบาลไทยกับบริษัทคลองสุเอซ แต่ไม่ว่าจะมาในฐานะใดก็ตาม ปรากฏว่าคณะสำรวจชุดนี้ได้รับการต้อนรับด้วยดีจากรัฐบาลไทย และชาวต่างประเทศเว้นเสียแต่นายปอลเกรพกงสุลอังกฤษเท่านั้น[2]

รัฐบาลอังกฤษได้รับข่าวจากนายปอลเกรพ และนายจอห์น เพ็นเดอร์ (Mr. John Pender) ซึ่งเป็นนักธุรกิจอยู่ในเอเชียตะวันออกไกล[3] ต่อมานายเดอเลสเซปส์ได้ส่งจดหมายพร้อมด้วยบันทึกเรื่องขุดคอคอดกระไปยังกระทรวงการต่างประเทศอังกฤษโดยผ่านทางผู้อำนวยการคลองสุเอซแห่งประเทศอังกฤษ จากบันทึกฉบับนี้ นายเดอเลสเซปส์ทำประหนึ่งว่าพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีพระราชประสงค์อย่างแรงกล้าที่จะพระราชทานสัมปทานขุดคลองให้แก่เขา ดังข้อความที่ว่า

> พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวแห่งกรุงสยามทรงแสดงพระราชประสงค์อย่างเปิดเผยโดยทันทีที่จะไม่พระราชทานสัมปทานขุดคลองผ่านคอคอดกระแก่ผู้ใด นอก

---

[1] F.O.69/105, Palgrave to Granville, No.99, December 28, 1882; และ Draft, F.O.to Newman, No.21, March 1, 1883.

[2] F.O.69/105, Harmand to Duclerc, No.43, January 13, 1883. Siam, Vol.9.

[3] F.O.69/105, Palgrave to Granville, No.99, op. cit., and Pender to Pauncefote, November 27, 1883, op. cit.

จากนาย แฟร์ดินองค์ เดอ เลสเซปส์แต่ผู้เดียว...[1]

พร้อมกันนี้นายเดอเลสเซปส์ ได้ถามไปด้วยว่ารัฐบาลอังกฤษมีความเห็นอย่างไรในเรื่องนี้ และจะให้ตั้งบริษัทขึ้นมาใหม่ หรือจะให้บริษัทคลองสุเอซเป็นผู้ขุด ซึ่งนายเดอเลสเซปส์ได้แสดงความเห็นมาด้วยว่าบริษัทคลองสุเอซสามารถทำการโดยไม่มีปัญหาทางด้านการเงิน[2] เพื่อตอบคำถามของนายเดอเลสเซปส์ดังกล่าวนี้ กระทรวงการต่างประเทศอังกฤษจึงนำเรื่องนี้ขึ้นปรึกษาหารือกับทุกกระทรวงที่เกี่ยวข้องอีกเช่นเคย ดังได้รับคำตอบจากกระทรวงที่ดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องอินเดียว่า ถ้าบริษัทของชาวอังกฤษไม่ได้เป็นผู้ขุดคอคอดกระก็สมควรให้บริษัทคลองสุเอซเป็นผู้ขุด เพราะอังกฤษยังคงได้รับผลประโยชน์ ดีกว่าที่จะให้บริษัทที่ตั้งขึ้นใหม่ในประเทศฝรั่งเศส โดยมีนายเดอเลสเซปส์เป็นผู้อำนวยการเป็นผู้ขุด[3] ส่วนกระทรวงอาณานิคมไม่เห็นด้วยที่จะให้บริษัทคลองสุเอซขุด โดยให้เหตุผลว่าจะเป็นการขยายอำนาจและความรับผิดชอบออกไปอีก ไม่ควรให้บริษัทคลองสุเอซขุด ควรให้บริษัทใหม่ที่ตั้งขึ้นในประเทศอังกฤษเป็นผู้ขุด เพราะจะเกิดปัญหาน้อยกว่า แต่ทั้งสองกระทรวงเห็นพ้องกันว่าไม่ว่าจะให้ใครขุดก็ตาม ผลประโยชน์ของอังกฤษจะต้องได้

---

[1]Note Sur Le Canal Maritime du Siam De Lesseps Annexed to M.F. De Losseps letter of Janvrier 23, 1883, "...S.M. le roi de Siam ayant spontanément manifesté l'intention de ne considér à d'autre personne que M. Ferdinand de Lesseps le percement du Canal Maritime de Siam à travers l'isthme du Kra (péninsula malaise),..."

[2]F.O.69/105, Suez Canal Directors to Granville, No.9, Potitical, January 26, 1883 and January 27, 1883.

[3]F.O.69/105, I.O.to F.O., February 15, 1883.

รับการป้องกันให้ปลอดภัย[1] สำหรับกระทรวงการต่างประเทศนั้นเห็นว่า ถ้านายเดอ-เลสเซปส์ได้เป็นผู้ขุดคลอง อังกฤษจะไม่ได้รับผลประโยชน์อะไรเลย[2] ดังนั้นในวันที่ 10 มีนาคม ค.ศ.1883 (พ.ศ.2426) กระทรวงการต่างประเทศจึงได้ตอบคำแจ้งให้นายเดอเลสเซปส์นี้ว่า รัฐบาลอังกฤษจะไม่คัดค้านการให้สัมปทานใด ๆ ที่ยังคงรักษาสิทธิที่คนในบังคับและเรือของคนอังกฤษจะได้รับเช่นเดียวกับสิทธิพิเศษอื่น ๆ ที่คนในบังคับและเรือของชาติอื่นได้รับ แต่ทว่าไม่ขอแสดงความเห็นในเรื่องที่บริษัทคลองสุเอซจะเป็นผู้ขุด[3] ผลปรากฏว่านายเดอเลสเซปส์พอใจในคำตอบที่ได้รับดังกล่าวนี้[4]

ในการทำการสำรวจครั้งนี้กัปตันลอฟตัสได้ทำรายงานผลการสำรวจโดยมีแผนที่ประกอบอย่างละเอียด (ดูรูปที่ 5, 6) กล่าวได้ว่าเป็นรายงานผลการสำรวจคอคอดกระที่ละเอียดที่สุดที่เคยทำมา ดังนั้นจึงขอกล่าวรายละเอียดในเรื่องที่สำคัญ ดังนี้[5]

1. อ่าวชุมพร อ่าวชุมพรตั้งอยู่ทางทิศเหนือของแม่น้ำชุมพร $3\frac{3}{4}$ ไมล์ มีขนาดเล็กและตื้น ก้นอ่าวเป็นโคลนตม กัปตันลอฟตัสเคยทำการสำรวจใน ค.ศ.1872 (พ.ศ. 2415) ได้พบว่าอ่าวตรงปากทางเข้าแม่น้ำชุมพรมีความลึก 2.5 ฟุต และในการสำรวจ

---

[1] F.O.69/105, Robert Hubul to Pouncefote, February 17, 1883.

[2] F.O.69/105, W.A.C's Memorandum No.9, January 26, 1883.

[3] F.O.69/105, Currie to Suez Canal Directors, March 9, 1883.

[4] F.O.69/105, Suez Canal Company Paris, to Granville, No. 18, Political, Enclosure, April 11, 1883.

[5] A.J. Loftus, op. cit., pp. 12-19. ดูแผนที่รูปที่ 5 และ 6 ประกอบ.

ครั้งนี้ (ค.ศ.1883) หรือ พ.ศ.2426 ปรากฏว่าปากทางเข้าด้านนี้กว้างออกและตื้นเขินขึ้นด้วย ทั้งนี้เนื่องจากการเข้าออกของเรือกับการที่แม่น้ำพัดพาตะกอนมาทับถมในหน้ามรสุม ขนาดความลึกของอ่าวในขณะที่น้ำขึ้นน้ำลงต่างกัน 4 ฟุต ในขณะที่น้ำลงชายฝั่งด้านตะวันตกจะแห้งเป็นระยะทาง 1 ไมล์ และระดับความลึก 3 ฟาธอม จะอยู่ห่างออกไปราว $1\frac{3}{4}$ ไมล์ ชายฝั่งด้านเหนือในแนวตะวันออกเฉียงใต้จะมีแนวหินปะการังประมาณ 1 ไมล์ บริเวณปากอ่าวมีหมู่บ้านเล็ก ๆ และลึกเข้าไปในพื้นดินทางทิศตะวันตกจะเป็นที่สูงซึ่งประกอบด้วยภูเขาและเนินเขาหนาแน่นมาก

2. แม่น้ำชุมพร[1] ความกว้างของแม่น้ำชุมพร (ที่เมืองชุมพร) 250 ฟุต ลึก 22 ฟุต ไหลคดเคี้ยวมาก บางตอนคดมากจนเกือบเป็นวงกลม ระยะทางจากแม่น้ำจนถึงตัวเมืองชุมพรยาวประมาณ 9.5 - 10 ไมล์ น้ำตื้นมาก มีสันทรายหลายแห่ง และมีต้นไม้ใต้น้ำมากมาย ในหน้าแล้งเรือจะเกยตื้นและลมบอย ๆ บริเวณปากแม่น้ำเป็นป่าโกงกาง มีการเพาะปลูก ส่วนบนฝั่งด้านขวาเป็นที่ตั้งของหมู่บ้านทายาง

3. ทางช้างเดิน (Elephant Track) ทางช้างเดินได้แก่ทางที่อยู่ระหว่างชุมพรกับหลังสวน มีลักษณะเป็นป่าโปร่ง มีหมู่บ้านกระจายอยู่ตามเชิงเขา มีแม่น้ำหลายสายไหลผ่านลงสู่ทะเล ที่สำคัญได้แก่ แม่น้ำทุ่งคา แม่น้ำสวี และแม่น้ำตะโก ทางนี้ช้างเดินผ่านไปมาสะดวก และเป็นเส้นทางเดินที่ดี

4. แม่น้ำหลังสวน สามารถมองเห็นท้องน้ำตลอดแนวตั้งแต่ทะเลจนถึงบ้านส้อง ซึ่งเป็นบริเวณที่ได้รับน้ำจำนวนมากในหน้าฝน น้ำทะเลเข้ามาในปากแม่น้ำหลังสวนเป็นระยะทางราว 2 ไมล์ ลักษณะชายฝั่งลาดเช่นเดียวกับแม่น้ำอื่น ๆ ในอักขรานุกรมภูมิศาสตร์ไทยได้อธิบายไว้ว่า ยอดน้ำเกิดจากเขาตรงที่แบ่งเขตกิ่งอำเภอกะเปอร์ อำเภอเมืองจังหวัดระนอง กับกิ่งอำเภอพะโต๊ะ อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร ไหลไปทางทิศเหนืออยู่ในเขตกิ่งอำเภอพะโต๊ะ เมื่อเข้าเขตอำเภอหลังสวน จึงหักไปทางทิศตะวันออกไปลง

---

[1]แม่น้ำชุมพร ในอักขรานุกรมภูมิศาสตร์ไทยได้อธิบายว่า แม่น้ำชุมพรหรืออีกชื่อหนึ่งคือ แม่น้ำทาตะเภา ยอดน้ำเกิดจากคลองทาแซะและคลองรับรอไหลมาบรรจบกันในเขตอำเภอทาแซะ จังหวัดชุมพร ไหลลงไปทางทิศใต้ เมื่อถึงอำเภอเมืองชุมพร จึงหักไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ไปลงทะเลในอาวไทย ยาวประมาณ 40 กิโลเมตร ตั้งแต่ที่ตั้งอำเภอเมืองชุมพรลงไปจนออกทะเล มักเรียกกันว่า แม่น้ำชุมพร.

ทะเลในอ่าวไทย ยาวประมาณ 100 กิโลเมตร[1]

5. ร่องน้ำปากทางเข้าแม่น้ำปากจั่น (Channels at the entrance of Pachan River) ร่องน้ำนี้ตั้งอยู่ระหว่างวิคตอเรียปอยต์ (Victoria Point) กับผืนแผ่นดินใหญ่ของไทยซึ่งกว้างประมาณ 2 ไมล์ จากวิคตอเรียปอตย์ลงมาทางใต้ 1 ไมล์ จดกับแนวหินปะการังและเต็มไปด้วยเกาะเล็กเกาะน้อยเรียงรายติดต่อกันยาวประมาณ 18 ไมล์ ร่องน้ำปากทางเข้าแม่น้ำปากจั่นมี 2 เส้นทาง คือ

ร่องน้ำทางเหนือ (The North Channel) อยู่ระหว่างเกาะวิคตอเรีย (Victoria Island) กับวิคตอเรียปอยต์ ร่องน้ำนี้แคบมาก เหมาะสำหรับเรือเล็กที่มีผู้ชำนาญขับและผ่านได้เฉพาะเวลาอากาศดีในตอนกลางวันเท่านั้น

ร่องน้ำทางใต้ (The South Channel) อยู่ระหว่างเกาะแสดเดอล (Saddle Island) กับกลุ่มหินที่ตั้งเกะกะ (Spiteful Rock) ติดกับเกาะวิคตอเรีย ร่องน้ำนี้กว้างประมาณครึ่งไมล์ ลึก 5 ฟาธอม เป็นร่องน้ำที่ดีกว่าร่องน้ำทางเหนือ แต่มีข้อเสียเช่นเดียวกันคือ คดเคี้ยว และผ่านได้เฉพาะเรือเล็กในเวลาอากาศดีในตอนกลางวัน และเป็นอันตรายสำหรับเรือใหญ่โดยเฉพาะในหน้ามรสุม

6. แม่น้ำปากจั่น เนื่องจากเคยอธิบายรายละเอียดไว้แล้วในบทที่หนึ่ง ฉะนั้นในที่นี้จึงกล่าวเพิ่มเติมเฉพาะที่ยังขาดอยู่เท่านั้น เช่น ลำน้ำตั้งแต่วิคตอเรียปอยต์จนถึงแม่น้ำมะลิวันจะมีโขดหินปรากฏอยู่มากมาย ซึ่งเป็นอุปสรรคในการเดินเรือ และเมื่อเลยแม่น้ำมะลิวันไปแล้วจะปรากฏสันทราย (Sand bank) อยู่ตอนกลางลำน้ำ ต่อจากจุดนี้ไปก็จะเป็นบริเวณ "น้ำใส" (fresh water) แม่น้ำจะแคบเข้าเรื่อย ๆ และไหลคดเคี้ยวตลอดไปจนกระทั่งถึงเมืองกระ (กระบุรี) ส่วนที่คดเคี้ยวที่สุดอยู่ใกล้คลองน้ำน้อย

7. การเดินเรือ การเดินเรือจากปากแม่น้ำปากจั่นขึ้นไปจนถึงแม่น้ำมะลิวันจะทำได้ยาก เพราะเรือจะต้องแล่นไปตามร่องน้ำซึ่งอยู่ระหว่างเกาะทั้งหลายที่ปรากฏอยู่มากมาย เรือที่มีระวางขับน้ำขนาด 22 ฟุต และมีคันนำร่องที่ชำนาญก็อาจจะเดินเรือได้จนกระทั่งถึงคลองคูมอนซิค (Klong Kumoonjic) ไม่สามารถแล่นเรือได้ไกลกว่านี้ เพราะลำน้ำตื้น และเต็มไปด้วยเกาะแก่ง เรือเล็กเท่านั้นจึงจะแล่นขึ้นไปได้

---

[1]ราชบัณฑิตสถาน, อักขรานุกรมภูมิศาสตร์ไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน, เล่ม 1 (2506), 53.

8. เส้นทางขุดคลอง (The Kra route) เต็มไปด้วยภูเขาซึ่งมีความสูงต่างระดับกัน ทางคดโค้ง ขึ้น ๆ ลง ๆ ตลอดเวลาแม่น้ำในเส้นทางนี้จึงคดเคี้ยวตามไปด้วย ดังนั้นกัปตันฉอฟตัสจึงตั้งข้อสังเกตว่าการขุดคลองควรจะคำนึงถึงอุปสรรคเหล่านี้ โดยเฉพาะยอดเขาที่สูงสุดของเส้นทางนี้มียอดสูงถึง 250 ฟุต

9. ระยะทาง (Distance) ระยะทางจากที่พักเมืองกระ (80° ใต้ 57' ตะวันออก) ถึงภูเขาลูกสุดท้ายยาวประมาณ 20 ไมล์ จากที่พักเมืองกระถึงต้นไม้ที่ใช้เป็นหมุดซึ่งอยู่ใกล้จวนข้าหลวงเมืองชุมพร 20.7 ไมล์ และจากที่พักเมืองกระถึงจวนข้าหลวงเมืองชุมพร 27.5 ไมล์ จากที่พักเมืองกระถึงชุมพรโดยฝีเท้าช้างเดินปกติจะใช้เวลา 12 ชั่วโมง

10. โครงสร้างทางธรณีวิทยา (Geological Formation) ลักษณะของหินส่วนใหญ่เป็นหินเนื้อแข็ง กัปตันเฟรเซอร์ และฟอร์ลอง กล่าวว่า ช่องเขา (Kra Pass) ส่วนมากเป็นหินแปรที่แปรรูปมาจากหินทรายซึ่งมีเนื้อแข็งมาก (quartz sandstone) ดร.โอลแดม (Dr. Oldham) นักธรณีวิทยาที่มีชื่อเสียงคนหนึ่งเคยทำการสำรวจบริเวณนี้เพื่อหาแหล่งถ่านหินของตะนาวศรี (Tendsserem coal fields) ได้อธิบายว่า บริเวณที่จะใช้ขุดคลองเป็นหินชุดเดียวกับ "ชุดมะริด" (Mergui series) หินดังกล่าวนี้มีลักษณะทางธรณีวิทยาอย่างง่าย ๆ ไม่สลับซับซ้อน มีลักษณะเหมือนกันหมด แต่ยากที่จะตัดได้ง่าย หินชุดนี้ประกอบด้วยหินแปร (Metamorphose Rocks)[1] ที่ตั้ง

---

[1]หินแปร (Metamorphose Rocks) เกิดจากการแปรของพวกหินอัคนีและหินชั้นที่แปร เพราะเม็ดแร่ในหินนั้นได้รับความร้อนภายในโลกจึงเกิดการตกผลึกอีกครั้งหนึ่ง หรือไม่ก็ทำให้เม็ดแร่ในหินนั้นบีบอัดแน่นอีก หินแปรพวกตกผลึกอีกครั้ง เช่น หินออน (เดิมเป็นหินปูน) หินไนล์ (เดิมเป็นหินอัคนี) พวกที่อัดตัวแน่นเข้า เช่น หินชนวน (เดิมเป็นหินดินดาน).

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อยู่บนชั้นของหินแกรนิต (Granite)[1] ซึ่งเป็นหินที่แข็งและทนทานที่สุด และหินดังกล่าวนี้คอย ๆ แปรรูปจากหินไนส์ (Gniess) และหินชนวนที่มีแร่ไมก้าผสมอยู่ (Mica slate) มาเป็นหินชนวนที่แข็งซึ่งมีซิลิก้าผสมอยู่

หินชุดนี้ปรากฏสายหินแกรนิต (Viens of granite) แทรกตัวอยู่มากมาย ซึ่งมองเห็นได้ในบริเวณจุดเชื่อม (junction) ตอนกลางระหว่างหินแกรนิตกับหินรองรับ (bed)

บริเวณตอนใต้ของเกือกเขาตะนาวศรี ซึ่งเป็นบริเวณที่จะขุดคลองผ่านนั้นเป็นที่สะสมของหินรองรับซึ่งเห็นได้ว่าเกิดในที่ชื้น (Pseudo-Porphyritic rock) มีลักษณะเป็นดินที่มีส่วนผสมของเฟลสปาร์ (Felspar)[2] หินเหล่านี้จะค่อย ๆ เปลี่ยนทีละน้อยจนกลายเป็นกริต (Grit) ซึ่งเป็นหินที่ประกอบด้วย ขวอทซ์ (Quartz)[3] และหินทราย (Sandstone)[4] ซึ่งเป็นหินที่มีเนื้อแข็งมาก หินชุดนี้สามารถตามได้โดยการสังเกตกริตขึ้นเอง

---

[1]หินแกรนิต (Granite) เป็นหินอัคนีชนิดหนึ่งซึ่งมีเนื้อหยาบ ประกอบด้วยแร่ที่สำคัญสองชนิด คือ ขวอทซ์ (quartz) และเฟลสปาร์ (Feldspar) หินแกรนิตเป็นหินที่แข็งและทนทานที่สุด.

[2]เฟลสปาร์ (Felspar) ได้แก่แร่จำพวกอลูมิโนซิลิเกตส์ (Alumino Silicates) เมื่อสลายตัวจะกลายเป็นโคลนหรือดินเหนียวสีขาว.

[3]ขวอทซ์ (Quartz) ได้แก่แร่ที่ประกอบด้วยซิลิกอนไดออกไซด์มีผลึกหกหน้า ผิวหน้ามีลักษณะเหมือนปิระมิดมีหลายสี ถ้าบริสุทธิ์มักไม่มีสีหรือสีขาว นอกนั้นมีสีม่วงและสีอื่น แร่นี้แข็งกว่ากระจกเพราะสามารถขูดกระจกอย่างหนาให้เป็นรอยได้.

[4]หินทราย (Sandstone) เป็นหินชั้นเกิดจากแรงอัดของเม็ดทรายและเชื่อมด้วยน้ำซิลิก้า หรือแคลเซียมคาร์บอเนต เป็นหินที่มีเนื้อแข็งมาก.

11. ลักษณะทางกายภาพของภูมิประเทศ (Physical characteristics of the Country) ลักษณะภูมิประเทศตรงเขตแดนระหว่างประเทศไทยกับพม่าของอังกฤษทางทิศตะวันออกมีความสูง 7,000 - 8,000 ฟุต แต่ความสูงเฉลี่ยทางทิศเหนือของเทือกเขาตะนาวศรีจะมีความสูงไม่เกิน 4,000 - 5,000 ฟุต และทางทิศใต้มีความสูงไม่เกิน 3,000 ฟุต เทือกเขาแถบนี้ ทอดจากเหนือไปใต้และช่องเขาจะอยู่ในแนวตะวันออกไปตะวันตก ส่วนทิศทางสำคัญของแม่น้ำส่วนใหญ่จะไหลจากเหนือไปใต้ แม่น้ำหลายสายจะไหลมาบรรจบกันที่แม่น้ำปากจั่น

แม่น้ำปากจั่นในช่วง 15 ไมล์แรก น้ำจะไหลเชี่ยวมาก เพราะได้รับน้ำที่ตกมาจากเนินเขา มีผลทำให้ตอนล่างของแม่น้ำมีน้ำมากและค่อย ๆ กว้างออกและกว้างที่สุด 250 ฟุต ที่เมืองกระ (กระบุรี) แม่น้ำน้อยจะไหลมาบรรจบตรงไมล์ที่ 7 ซึ่งทำให้แม่น้ำปากจั่นมีความกว้างถึง 400 ฟุต และจากแม่น้ำน้อยเป็นต้นไปลำน้ำจะค่อย ๆ กว้างออกจนกระทั่งออกสู่ทะเลจะมีความกว้าง $2\frac{1}{4}$ ไมล์ และจะปรากฏสันทรายโผล่ขึ้นมาในช่วงระหว่างแม่น้ำน้อยถึงแม่น้ำมะลิวัน ร่องน้ำจะมีความกว้างเพียง 30 ฟุต และลึกเพียง 3 ฟุต แต่อย่างไรก็ตามแม่น้ำปากจั่นสามารถใช้เดินเรือได้ตั้งแต่ปากน้ำตรงวิคตอเรียปอยต์จนกระทั่งถึงแม่น้ำมะลิวัน ในหน้าแล้งแม่น้ำปากจั่นส่วนที่อยู่เหนือเมืองกระน้ำจะไหลเร็วประมาณ 10 ไมล์ต่อชั่วโมง

ทางทิศตะวันออกของเมืองกระจะปกคลุมด้วยป่าไผ่และพันธุ์ไม้นานาชนิด เป็นบริเวณที่ขรุขระมาก แต่ก็มีทุ่งหญ้าเล็ก ๆ อยู่ด้วย

จากเมืองกระไปทางทิศตะวันออก $\frac{1}{4}$ ไมล์ จะมีแม่น้ำบางเรนซึ่งไหลลงสู่แม่น้ำชุมพรที่ตำบลท่าสานแล้วจึงไหลลงสู่อ่าวไทย ภูมิประเทศระหว่างเมืองกระกับเมืองชุมพรเต็มไปด้วยภูเขาสลับซับซ้อน ยกเว้นบริเวณที่อยู่ก่อนถึงตัวเมืองชุมพร 8 ไมล์ จะเป็นที่ราบ

12. <u>ความสูงโดยเฉลี่ยของบริเวณเนินเขาบนเส้นทางขุดคลอง</u> เนินเขาที่สูงที่สุดบนเส้นทางที่จะขุดคลองสูง 250 ฟุต เหนือระดับน้ำทะเล ความยาวทั้งหมดของเนินเขาประมาณ 20 ไมล์ ดังนั้นความสูงโดยเฉลี่ยของเส้นทางดังกล่าวคือ 130 ฟุต และ

ถ้าเพิ่มความลึกของคลองอีก 30 ฟุต รวมเป็นความสูงทั้งหมดซึ่งจะต้องขุดคือ 160 ฟุต พื้นที่ที่เป็นภูเขาหรือเนินเขาทั้งหมด 84 ล้านลูกบาศก์หลา และร้อยละ 75 ถึง 80 ของภูเขาเหล่านี้เป็นหินแข็ง ซึ่งเป็นอุปสรรคในการขุดคลอง ดังนั้นกัปตันลอฟตัสจึงสรุปว่าการขุดคลองข้ามคอคอดกระจะทำได้ยาก ดังที่เขาได้เปรียบเทียบโอกาสที่จะขุดคลองสำเร็จว่ามีพอ ๆ กับการเดินทางถึงโลกพระจันทร์ภายใน 4 วัน ของจูลส์ เวอร์น[1]

13. สิ่งที่ควรพิจารณาทั้งหมดที่จะต้องกระทำในการขุดคลอง กัปตันลอฟตัสได้อธิบายไว้เป็นข้อ ๆ ดังนี้

1. งานใหญ่ที่สุดในการขุดคลองคือ การตัดภูเขาซึ่งต้องใช้เวลานานและใช้เงินจำนวนมหาศาล

2. การตัดแนวและขุดลอกแม่น้ำปากจั่นตั้งแต่คลองคูมอญไปจนถึงเมืองกระเหมาะเป็นช่วงที่มีตะกอนมาก

3. การสร้างกำแพงกั้นคลื่น (Break water) จากแนวหินที่เกะกะซึ่งไม่ใช่งานเล็ก ๆ

4. การขุดร่องน้ำในส่วนที่ตื้นเขินของอ่าวชุมพรและทำกำแพงกั้นคลื่น

5. การพิจารณาเลือกที่ตั้งป้อมยาม สัญญาณบนบก กระโจมไฟ และเรื่องสุดท้ายคือ การหาคนนำร่องไว้ประจำที่ปากทางเข้าด้านอ่าวเบงกอลและอ่าวไทย เรื่องทั้งหมดนี้กัปตันลอฟตัสกล่าวว่าจะต้องใช้เงินจำนวนมาก

14. การย่นระยะทาง คลองที่ขุดขึ้นจะย่นระยะทางให้สั้นลงเมื่อเทียบกับการเดินทางผ่านช่องแคบมะละกาได้ ดังนี้

1. จากอังกฤษหรือยุโรปผ่านเมืองดันดรา (Dundra) ทางใต้ของเกาะลังกา ผ่านคลองกระไปฮ่องกงจะย่นระยะทางได้ 256 ไมล์

2. จากฝรั่งเศสถึงไซ่งอนย่นระยะทางได้ 383 ไมล์

---

[1] จูลส์ เวอร์น (Jules Vern) (ค.ศ.1828 - 1905) เป็นนักประพันธ์ชาวฝรั่งเศสได้เขียนเรื่องที่ทำนายการล่วงหน้าในทางวิทยาศาสตร์ไว้หลายเรื่อง.

3. จากกัลกัตตาถึงฮ่องกง ยนระยะทางได้ 470 ไมล์

4. จากมัทราสถึงประเทศจีนยนระยะทางได้ 381 ไมล์

อย่างไรก็ตามกัปตันลอฟตัสกล่าวว่า เส้นทางนี้ไม่ช่วยให้ประหยัดเวลาเพราะเรือจะล่าช้า 1 - 2 วัน เนื่องจากระดับน้ำทะเลทั้งสองด้านไม่เท่ากัน นอกจากนั้นกัปตันลอฟตัสยังชี้ให้เห็นผลเสียที่เกิดจากการใช้คลองกระอีกประการหนึ่งว่า เรือที่ใช้คลองจะต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงเนื่องจากต้องจ่ายค่าลากจูง[1] แล้วยังต้องเสียค่าธรรมเนียม ด้วยเหตุนี้เขาจึงคิดว่าบริษัทประกันภัยทางทะเลอาจขึ้นค่าพรีเมี่ยม (Premium) สำหรับสินค้าที่ต้องผ่านคลองกระ ยิ่งกว่านั้นกัปตันลอฟตัสยังมีความเห็นต่อไปว่า เรืออาจไม่ใช้เส้นทางนี้ก็ได้ เพราะนอกจากจะไม่ช่วยให้ประหยัดเวลาแล้วยังต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง ดังนั้นเขาจึงกล่าวคลองที่ขุดขึ้นจะไร้ประโยชน์ และเป็นการลงทุนที่สูญเปล่า

ความเห็นของกัปตันลอฟตัสที่มีต่อโครงการขุดคอคอดกระ ปรากฏรายละเอียดเพิ่มเติมอยู่ในจดหมายซึ่งเขาเขียนถึงนาวาโทแบลลีอ็อง หัวหน้าคณะสำรวจซึ่งขอให้เขาแสดงความคิดเห็นอย่างเปิดเผยเรื่องโครงการขุดคลอง ซึ่งพอสรุปได้ว่ากัปตันลอฟตัสเชื่อว่า ตลอดแหลมมลายูจนกระทั่งถึงกรุงเทพฯ ไม่มีส่วนไหนเลยที่สามารถจะขุดคลองผ่านเพื่อหวังผลกำไรได้ และมั่นใจว่าโครงการขุดคลองก็คงจะทำไม่ได้เช่นเดียวกัน เพราะอุปสรรคทางด้านกายภาพที่เต็มไปด้วยภูเขาที่มีโครงสร้างเป็นหินแข็ง "แต่ถ้าจะทำให้สำเร็จคงต้องใช้ทรัพย์สมบัติของทั้งประเทศ และใช้เวลาราวศตวรรษ"[2]

กัปตันลอฟตัสกล่าวว่า ถ้าสมมติว่าจะขุดคลองขึ้นระหว่างเมืองกระกับชุมพรก็จะมีอุปสรรคดังนี้คือ ประการแรกตรึงบนของแม่น้ำปากจั่นคดเคี้ยว แคบ และมีสันทราย

---

[1] ระยะทางที่ต้องอาศัยการลากจูง 75 ไมล์ คือ จากแนวหินที่ระเกะระกะตรงปากทางเข้าแม่น้ำปากจั่นจนกระทั่งออกปากอ่าวชุมพร.

[2] Loftus, op. cit., p. 19.

ประการที่สองระยะทางจากเมืองกระถึงชุมพรเต็มไปด้วยเทือกเขาสลับซับซ้อน และประการสุดท้ายร่องน้ำปากทางเข้าแม่น้ำปากจั่น ซึ่งนอกจากจะแคบมีหินใต้น้ำ มีสันทรายและโคลนตมแล้ว ยังตั้งอยู่ในทำเลที่ได้รับลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้อย่างเต็มที่ ซึ่งเป็นอันตรายต่อการเดินเรืออย่างยิ่ง

รายงานผลการสำรวจของกัปตันลอฟตัสที่กล่าวมาทั้งหมดนี้พอสรุปได้ 2 ประเด็น คือ ไม่สามารถจะขุดคลองได้ และแม้ว่าจะขุดคลองขึ้น คลองนั้นก็จะไร้ประโยชน์ ดังจะได้อธิบายรายละเอียดแต่ละประเด็นดังนี้

1. ไม่สามารถจะขุดคลองได้ กัปตันลอฟตัสชี้ให้เห็นว่าการขุดคลองผ่านคอคอดกระจะกระทำไม่ได้เนื่องจากอุปสรรคทางด้านกายภาพ กล่าวคือ ภูมิประเทศระหว่างเมืองกระถึงเมืองชุมพรเต็มไปด้วยภูเขาสลับซับซ้อน เช่น มียอดที่สูงที่สุด 250 ฟุต เหนือระดับน้ำทะเล หรือความสูงโดยเฉลี่ยตลอดเส้นทาง 20 ไมล์ คือ 130 ฟุต และถ้าเพิ่มความลึกของคลองอีก 30 ฟุต ก็จะต้องขุดเป็นประมาณถึง 160 ฟุต ยิ่งกว่านั้นภูเขาเหล่านี้มีโครงสร้างทางธรณีวิทยาเป็นหินแข็งและทนทานมาก เช่น หินแกรนิต และหินทราย เป็นต้น ส่วนแม่น้ำที่จะขุดคลองเชื่อมเข้าด้วยกัน คือ แม่น้ำปากจั่นกับแม่น้ำชุมพรก็มีอุปสรรคเช่นกัน เพราะลำน้ำแคบ ตื้น และมีสันทราย ส่วนร่องน้ำปากทางเข้าแม่น้ำปากจั่นก็เหมาะสำหรับเรือเล็กเท่านั้นที่จะแล่นได้ในเวลากลางวันที่มีอากาศดีและไม่ใช่หน้ามรสุม

2. คลองที่ขุดขึ้นจะไร้ประโยชน์ กัปตันลอฟตัสชี้ให้เห็นว่า ถ้าจะทำโครงการขุดคลองให้สำเร็จจะต้องใช้เงินจำนวนมากและใช้เวลานาน และแม้คลองที่ขุดขึ้นจะย่นระยะทางให้สั้นลงก็จริงอยู่แต่ทว่าคลองก็ไม่ได้ช่วยให้ประหยัดเวลา เพราะเรือจะต้องเสียเวลา 1 - 2 วัน ขณะผ่านคลอง ทั้งนี้เพราะระดับน้ำในทะเลทั้งสองด้านไม่เท่ากัน นอกจากนั้นเรือที่ผ่านคลองจะต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง เพราะนอกจากจะเสียค่าธรรมเนียมแล้วยังต้องจ่ายค่าลากจูงอีกด้วย ดังนั้นกัปตันลอฟตัสจึงเห็นว่าคลองที่ขุดขึ้นจะไม่มีประโยชน์

ในรายงานผลการสำรวจคอคอดกระของกัปตันลอฟตัสมีข้อน่าสังเกตอยู่ 2 ประการ

คือ ประการแรกกัปตันลอฟตัสเห็นว่า บริษัทประกันภัยทางทะเลอาจจะขึ้นค่าประกันกับเรือที่แล่นผ่านคลองกระ เพราะกลัวอันตรายที่จะเกิดขึ้น ดังนั้นกัปตันลอฟตัสจึงเห็นว่าไม่ควรเก็บค่าผ่านคลองเหมือนดังที่พ่อค้าชาวสิงคโปร์ได้ตั้งข้อสังเกตไว้ว่า "แทนที่พ่อค้าจะเสียค่าผ่านคลอง ๆ ควรจะเป็นผู้จ่ายให้แก่พ่อค้าที่มาใช้คลอง"[1]

ประการที่สอง กัปตันลอฟตัสได้วิจารณ์ผลการสำรวจคอคอดกระของกัปตันเฟรเซอร์และฟอร์ลองค์ ใน ค.ศ.1863 (พ.ศ.2406) ว่ามีข้อผิดพลาดที่สำคัญเรื่องหนึ่ง คือ เรื่องความสูงของพื้นที่ที่จะขุดคลองผ่าน ซึ่งคณะสำรวจชุดนี้รายงานว่ามียอดเขาที่สุดที่สุดเพียง 75 ฟุต เหนือระดับน้ำทะเล แต่กัปตันลอฟตัสพบว่าความสูงที่แท้จริง ที่ได้จากเครื่องมือวัดความสูง คือ 250 ฟุต ซึ่งตรงกับรายงานของ นาวาโทแบกส์ (Bagges) ที่รัฐบาลอินเดียส่งเข้ามาทำการสำรวจพรมแดนระหว่างตะนาวศรีกับประเทศไทยใน ค.ศ.1868[2] (พ.ศ.2411) นอกจากนั้นกัปตันลอฟตัสไม่เห็นด้วยกับข้อเสนอของกัปตันเฟรเซอร์ และฟอร์ลองค์ที่เสนอให้สร้างทางรถไปข้ามคอคอดกระ เพราะเขาเห็นว่า

> ไม่ว่าจะขุดคลองหรือสร้างทางรถไฟผ่านคอคอดกระ ไม่ได้ช่วยให้ประหยัดเวลา และต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง นับว่าเป็นการลงทุนที่สูญเปล่า[3]

---

[1] Ibid., p. 18. "...why, instead of steamers paying to go through the canal, the canal would have to pay steamers for using it."

[2] Ibid., p. 1.

[3] Ibid., p. 18. "...Isthmus of Kra as a means of transit from one sea to the other would be ulterley either by canal or railway, even if it were practicable to construct either; as no time would be saved, and the heavy expenses on the route would be a dead loss."

นิวแมน (Mr. Newman) อุปทูตอังกฤษประจำกรุงเทพฯ (นายปอลเกรพเดินทางไปอังกฤษ) ได้รายงานไปยังลอร์ดแกรนวิลล์ว่า โครงการขุดคลองอาจจะต้องยกเลิก เพราะขุดไม่ได้ เนื่องจากอุปสรรคทางด้านกายภาพ และแม้ว่าจะขุดได้ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวก็จะทรงปฏิเสธการให้สัมปทานแก่ชาวฝรั่งเศส[1] ในเวลาเดียวกันนี้ลอร์ดแกรนวิลล์ได้รับรายงานจาก เซอร์ เฟรเดอริค เวลด์ว่า บุคคลระดับผู้นำชาวฝรั่งเศสคนหนึ่งได้แสดงความเห็นให้เขาฟังว่าสภาพกอดอดกระที่เขาได้เห็นมาด้วยตัวเองไม่มีอุปสรรคร้ายแรงแต่อย่างใด เพราะความรุนแรงของลมมรสุมจะถูกทำลายลงโดยเกาะเล็กเกาะน้อยใกล้เคียง พร้อมกันนี้ เซอร์ เฟรเดอริก เวลด์ได้ย้ำว่าแผนภูมิ (Charts) ที่อังกฤษได้ทำไว้ก็หาได้ถูกต้องทั้งหมดไม่ และจะเป็นเรื่องเศร้าสำหรับอังกฤษที่เดียวถ้าหากว่าฝรั่งเศสประสบความสำเร็จในการดึงรัฐบาลมลายูมาอยู่ใต้อิทธิพลของตน[2] ด้วยเหตุนี้ลอร์ดแกรนวิลล์จึงมีคำสั่งไปยังนายนิวแมนในเดือนกรกฎาคม ค.ศ.1883 (พ.ศ.2426) ว่าให้จับตาดูความเคลื่อนไหวของฝรั่งเศสอย่างระมัดระวัง[3]

ทางด้านฝรั่งเศสนั้น เมื่อทำการสำรวจเสร็จเรียบร้อยแล้ว นาวาโทแบลลีอ็องได้เสนอรายงานต่อ ดร.อาร์มองค์ อัครราชทูตฝรั่งเศสประจำกรุงเทพฯ ว่า ผลการ

---

[1] F.O. 69/105, Newman to Granville, No.27 March 3, 1883, and No.39, May 2, 1883.

[2] F.O.69/105 Weld to Lord Derby (Colonial Secretary), Confidential, May 9, Copy with C.O.to F.O., Confidential, June 30, 1883.

[3] F.O.69/105 Granville to Newman, Confidential, No.63, July 25, 1883.

สำรวจคอคอดกระปรากฏออกมาว่าไม่สามารถจะขุดคลองได้ เนื่องจากราคาก่อสร้างสำรวจประมาณ 50 ล้านฟรังค์ เป็นจำนวนที่สูงมากเมื่อเทียบกับผลกำไร นั่นคือได้กำไรไม่คุ้มกับการลงทุน ต่อมาเมื่อนาวาโทเบลลีล็องได้กลับไปสำรวจคอคอดกระอีกครั้ง แต่คงได้รับผลเช่นเดิม และได้สรุปความเห็นว่า "สำหรับเราแล้ว คลองกระจะเป็นไปไม่ได้"[1]

ผลการสำรวจคอคอดกระที่ปรากฏออกมาเช่นนี้ทำให้เกิดผล 2 ประการ คือ สร้างความผิดหวังให้กับชาวฝรั่งเศสประการหนึ่ง กับเป็นที่ชื่นชมยินดีของคนไทยส่วนใหญ่ที่ไม่ปรารถนาจะให้มีการขุดคลองผ่านคอคอดกระขึ้นเป็นประการที่สอง[2] ส่วนปฏิกริยาของชาวอังกฤษนั้นสันนิษฐานได้ว่าคงจะดีใจเช่นเดียวกับคนไทย ทั้งนี้เพราะความล้มเหลวของโครงการขุดคลองของชาวฝรั่งเศสเป็นนิมิตที่ดีอย่างหนึ่งสำหรับชาวอังกฤษที่แสดงให้เห็นว่าอิทธิพลของฝรั่งเศสจะไม่เข้ามาปกคลุมดินแดนในคาบสมุทรมลายูดังที่วิตกกันอยู่

ในปลายปี ค.ศ.1883 (พ.ศ.2426) นายแกร์การาเด็ค (M. Kergaradec) อัครราชทูตฝรั่งเศสประจำกรุงเทพฯ ซึ่งดำรงตำแหน่งต่อจาก ดร.อาร์มังค์ ได้แถลงว่า

> โครงการขุดคลองผ่านคอคอดกระถูกยกเลิกไปแล้ว ทั้งนี้เพราะฝรั่งเศสมีนโยบายที่จะไม่แทรกแซงอธิปไตยของไทย แต่ชายแดนตะวันออกนั้นจะต้องมีการแก้ไขใหม่ และทุกสิ่งที่เป็นของญวนจะต้องเป็นของฝรั่งเศสในที่สุด[3]

---

[1] Harmand to Challemel-Lacour, (Foreign Minister), No.55, March 29, 1883, Bellion to Harmand, March 29, 1883, Siam, Vol. 9.

[2] F.C.69/105, Newman to Granville, No. 71.

[3] Ibid.

คำแถลงข้างต้นนี้แสดงให้เห็นว่า โครงการขุดคลองผ่านคอคอดกระที่ยืดเยื้อมาแรมปี เริ่มมีแนวโน้มที่จะยุติลง ซึ่งเป็นเวลาเดียวกันกับที่ฝรั่งเศสมุ่งความสนใจไปยังชายแดนด้านตะวันออกของไทยอย่างจริงจังและด้วยใจจดจ่อ จนเป็นเหตุให้เกิดวิกฤตการณ์ใน ร.ศ.112 (ค.ศ.1893 หรือ พ.ศ.2436) ขึ้น ดังจะได้กล่าวรายละเอียดในบทต่อไป

เส้นทางขุดคลองผ่านแหลมมลายูระหว่างตรัง - สงขลา

เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ.1884 (พ.ศ.2427) นายเดอลองค์ได้รับพระบรมราชานุญาตให้เข้าเฝ้า ทูลเกล้าฯ ถวายรายงานผลการสำรวจคอคอดกระ ซึ่งปรากฏผลลัพธ์ออกมาว่าค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างเกินผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ นั่นคือ จะต้องใช้เงินอย่างน้อยไม่ต่ำกว่า 500 ล้านฟรังค์ ด้วยเหตุนี้เดอลองค์จึงกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จะไม่คิดขุดคลองอีกต่อไป[1]

แม้ว่านายแกร์การาเด็ค และนายเดอลองค์ได้ประกาศอย่างเปิดเผยว่า ได้ยกเลิกโครงการขุดคลองผ่านคอคอดกระแล้วก็ตาม แต่นายนิวแมนก็หาได้วางใจเชื่อไม่ เขาคาดคะเนว่านายเดอลองก์คงจะต้องมองหาเส้นทางสายใหม่ที่ดีกว่านี้ เพราะเขาได้ข่าวมาว่านายเดอลองค์ได้ว่าจ้างนายเดอลาพล็องช์ (M. De la Planche) ซึ่งเป็นวิศวกรให้ทำการสำรวจเส้นทางขุดคลองสายใหม่ระหว่างตรังกับสงขลา ดังนั้นนายนิวแมนจึงรีบรายงานไปยังรัฐบาลอังกฤษทันที พร้อมทั้งได้เสนอทัศนคติของกัปตัน

---

[1] F.O.69/105, Newman to Granville, No.15 February 22, 1884, and C.C. Smith's Note of a Conversation with M.F.Deloncle, April 18, 1884; จดหมายเหตุพระราชกิจรายวันในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ภาคที่ 16 (พระนคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนกร, พ.ศ.2418), หน้า 285 - 86. และ ไดอารี่ของกรมพระสมมตอมรพันธ์ฉบับตัวเขียน (วันอังคารที่ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2425), หน้า 58.

ลอฟตัสที่มีต่อเส้นทางสายใหม่ไปด้วยว่า เส้นทางสายนี้ "จะขุดไม่ได้ยิ่งกว่าเส้นทางคอคอดกระเสียอีก"[1] ผลปรากฏในเวลาต่อมาว่าการคาดคะเนของนายนิวแมนเป็นความจริง เมื่อนายเดอลองค์และคณะได้ออกเดินทางไปสำรวจเส้นทางขุดคลองข้ามระหว่างตรังกับสงขลาในเดือนเมษายนปีเดียวกัน โดยมีบุตรชายของเสนาบดีกลาโหมร่วมเดินทางไปด้วย

ต่อมานายเดอลองค์เดินทางต่อไปยังเสตรท เซทเติลเมนต์ พร้อมทั้งให้สัมภาษณ์แก่นายสมิท (Mr. C.C. Smith) ข้าหลวงเมืองปีนังในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางสายใหม่ที่จะขุดเชื่อมแม่น้ำตรังกับทะเลสาบสงขลา ซึ่งพอสรุปได้ 3 ประเด็น คือ

1. <u>อิทธิพลของไทยในเมืองสงขลา พัทลุง และตรัง</u> จากสภาพที่นายเดอลองค์ได้ไปเห็นมานั้น เขาสรุปว่าเมืองสงขลาและเมืองพัทลุงปรากฏอิทธิพลของไทยน้อยมาก เจ้าเมืองเป็นคนจีนมีอิสระในการปกครองมีเงินเหรียญของตัวเองใช้ ส่วนเมืองตรังนั้นปรากฏอิทธิพลของไทยมากที่สุดในบรรดาเมืองทั้งสาม[2]

2. <u>จะขุดคลองได้หรือไม่</u> ตามความคิดของนายเดอลองค์นั้น เขาเห็นว่าถ้าหากเมืองทั้งสามตกอยู่ใต้อำนาจของไทย การขุดคลองก็จะทำได้ยาก แต่จะง่ายขึ้นถ้าหากว่ารัฐบาลอังกฤษยินยอม ทั้งนี้โดยเสนอส่วนแบ่งเรือค้าธรรมเนียมสินค้าขาออกให้กับรัฐบาลไทย ส่วนปัญหาทางด้านกายภาพของเส้นทางขุดคลองดังกล่าวนี้ นายเดอลองค์เปิดเผยว่าไม่มี ด้วยบริเวณส่วนใหญ่เป็นที่ราบและเมืองสงขลามีสภาพซึ่งเหมาะจะเป็นที่จอดเรือได้อย่างดี[3]

---

[1] F.O.69/105, Newman to Granville, No.15, <u>op. cit.</u>

[2] F.O.69/105, C.C. Smith's Note of a convention with M.F. Deloncle, April 18, 1884.

[3] <u>Ibid.</u>

3. ประโยชน์ที่ได้รับจากการขุดคลอง นายเดอลองค์กล่าวว่าคลองจะช่วยย่นระยะทางให้สั้นลง อาทิเช่น จะย่นระยะทางจากยุโรปไปประเทศจีนได้ 600 ไมล์ และจากกรุงเทพฯ ไปปีนังได้ 900 ไมล์ นอกจากนั้นคลองยังมีประโยชน์ในด้านที่จะช่วยให้การค้าของภูมิภาคนี้ก้าวหน้าขึ้น ดินแดนสองข้างคลองจะมั่งคั่งร่ำรวยขึ้น ปีนังจะกลายเป็นศูนย์กลางการค้าระหว่างประเทศอินเดีย พม่า ไทย และเขมร ตลอดจนทำให้เสตรท เซทเติลเมนต์ ร่ำรวยมากยิ่งขึ้นด้วย[1]

เมื่อกระทรวงการต่างประเทศอังกฤษได้รับรายงานเรื่องนี้จากนายสมิท โดยผ่านทางกระทรวงอาณานิคมแล้ว ลอร์ดแกรนวิลล์จึงส่งเรื่องนี้มาให้ เซอร์ เออเนส ซาเตา[2] (Sir Ernest Satow) อัครราชทูตอังกฤษประจำกรุงเทพฯ ซึ่งดำรงตำแหน่งต่อจากนายปอลเกรฟ ภายหลังที่ เซอร์ซาเตาอ่านบันทึกการสัมภาษณ์ฉบับดังกล่าวแล้ว ได้วิจารณ์ว่านายเดอลองค์ยังเข้าใจผิดอยู่หลายเรื่อง โดยเฉพาะเรื่องอิทธิพลของไทยในสงขลาและพัทลุง ซึ่งเดอลองค์กล่าวว่าไม่ปรากฏอิทธิพลไทยนั้น เซอร์ซาเตาเห็นว่าไม่เป็นความจริงแต่อย่างใด เพราะจากบันทึกของนายเฟร็นช์ (Mr. French) อุปทูตอังกฤษประจำกรุงเทพฯ ปรากฏว่าเมืองดังกล่าวตกอยู่ใต้อิทธิพลของไทยโดยสมบูรณ์ ดังเห็นได้จากการแต่งตั้งเจ้าเมืองและข้าราชการผู้ใหญ่ต้องได้รับพระบรมราชโองการแต่งตั้งจากพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวแห่งประเทศไทย เมื่อเกิดกรณีพิพาทขึ้น พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงโปรดฯ ให้ส่งเจ้านายจากกรุงเทพฯ ลงไปตัดสินคดี นอกจากนั้นเมืองทั้งสองยังต้องรวมรวมภาษีที่เก็บได้เข้าท้องพระคลัง

---

[1] Ibid.

[2] F.O.69/105, Herbert to Pauncefote, May 26, 1884; Pauncefote to Herbert, June 2, 1884, and Pauncefote to Satow, No.21, June 3, 1884.

หลวงด้วย และแม้ว่าเจ้าเมืองจะเป็นคนจีนก็ตาม แต่ก็เป็นคนจีนที่ได้กลายเป็นคนไทย โดยการแต่งงานกับหญิงไทย เป็นต้น

ส่วนเรื่องขุดคลองนั้น เซอร์ซาเตา เห็นว่ามีอุปสรรคหลายประการ อาทิเช่น สงขลาไม่เหมาะที่จะเป็นที่จอดเรือ เนื่องจากน้ำตื้นและในหน้ามรสุมตะวันออกเฉียงเหนือเรือจะแล่นเข้าไปในน่านน้ำสงขลาไม่ได้ เพราะไม่มีที่กำบังลม นอกจากนั้นทะเลสาบสงขลา ตื้น และในหน้าแล้งเป็นโคลนตม ส่วนแม่น้ำตรังก็แล่นได้เฉพาะเรือเล็กเพราะน้ำลึกเพียง 1 - 4 ฟาธอมเท่านั้น และอุปสรรคสำคัญที่จะทำให้ขุดคลองไม่ได้ในทัศนะของเซอร์ซาเตาก็คือ การที่บริเวณนี้ตกอยู่ใต้การปกครองของไทย จึงเป็นการยากที่จะทำให้คนไทยพอใจในโครงการที่จะทำให้ผู้อื่นเข้ามามีอิทธิพลแทนที่ตนในบริเวณนี้[1]

ข้อวิจารณ์ของเซอร์ซาเตา ในเรื่องอิทธิพลของไทยในเมืองสงขลา พัทลุง และตรัง นับว่าเป็นความจริงเพราะหัวเมืองทั้งสามยังเป็นของไทยโดยสมบูรณ์ ส่วนสภาพทางด้านกายภาพของเส้นทางขุดคลองจะได้กล่าวรายละเอียดต่อไปนี้

ในเดือนกันยายน ค.ศ.1884 โครงการขุดคลองในคาบสมุทรมลายูจากตรังถึงสงขลาเริ่มปรากฏรายละเอียดขึ้น ทั้งนี้เป็นผลมาจากการสนทนาของนายเดอลองค์กับนายแบย์ลิส (Mr. Bayliss) อดีตผู้อำนวยการหน่วยงานและการสำรวจของเสตรทเซทเติลเมนต์ (Chief Supt. of work and surveys to the Goverment of Straits Settlements) นายเดอลองค์ได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการจะขุดคลองจากแม่น้ำตรัง ซึ่งอยู่บนฝั่งตะวันตกผ่านพัทลุงมาออกทะเลสาบสงขลา รวมความยาวของคลองทั้งหมด 60 ไมล์ กล่าวคือ จากแม่น้ำตรังเข้าไป 20 ไมล์ และจากทะเลสาบสงขลาเข้ามา 20 ไมล์ เหลือส่วนที่ขุดอีก 20 ไมล์ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราบยกเว้น 3 ไมล์ ที่เป็นที่สูงซึ่งจะต้องขุดแต่สูงไม่เกิน 300 ฟุต และจะต้องขุดลอกโคลนตมในทะเล

---

[1] F.O.69/105, Satow to Granville, No.56 and 1 Enclosure, July 25, 1884.

สาบสงขลา พร้อมกันนี้นายเดอลองค์ได้คุยโอ้อวดว่า เขาได้รับสัมปทานขุดคลองจากรัฐบาลไทยโดยมีข้อแม้ว่าจะต้องได้รับความยินยอมจากรัฐบาลอังกฤษ ซึ่งเขามั่นใจว่าถ้าได้รับการยินยอมจากรัฐบาลอังกฤษแล้ว ก็สามารถขุดคลองได้แน่นอนเหมือนดังที่เคยขุดคลองสุเอซสำเร็จมาแล้ว[1]

เมื่อเซอร์ ฮิว โล (Sir Hugh Low) เรสิเดนต์ประจำรัฐเปรักได้รับรายงานเรื่องนี้จากนายแบย์ลิสแล้ว ได้รายงานไปให้กระทรวงการต่างประเทศอังกฤษโดยเน้นว่า นายแบย์ลิสได้แสดงความเห็นเกี่ยวกับเรื่องนี้ว่า ถ้าฝรั่งเศสประสบความสำเร็จในการขุดคลองดังกล่าว ฝรั่งเศสจะแผ่อิทธิพลของตนลงไปทางใต้ คือจากแนวคลองเข้าในรัฐมลายู ซึ่งเป็นพื้นที่ที่นายเดอลองค์กล่าวว่ามีดีบุก และแร่อื่น ๆ ปรากฏอยู่[2]

ทางด้านรัฐบาลไทย พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดให้พระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นเทวงศ์วโรปการราชเลขาในพระองค์ทรงตอบปฏิเสธคำพูดของนายเดอลองค์ที่ว่า ได้รับสัมปทานขุดคลองแก่ผู้ใด และไม่หวั่นวิตกต่อโครงการของนายเดอลองค์แต่อย่างใด แต่ทรงวิตกว่าเมื่อนายเดอเลสเซปส์เสร็จสิ้นการขุดคลองปานามาแล้วเข้ามากรุงเทพฯ จะบีบรัฐบาลไทยให้ยกสัมปทานขุดคลองให้แก่ตน[3]

---

[1] F.O. 69/105, Draft, F.O.to Satow, No.67, October 3, 1884.

[2] F.O. 69/105, Sir Hugh Low (Resident in Perak State) to Curie (Assistant Under-Secretary), with Memorandum, October 14, 1884.

[3] F.O. 69/105, French to Granville, Confidential, No.92, December 8, 1884.

จากที่กล่าวมานี้พอสรุปได้ว่า เส้นทางขุดคลองสายใหม่จากตรังถึงสงขลา (ดูแนวที่ 3 รูปที่ 10) ซึ่งนายเดอลองค์เห็นว่าไม่มีอุปสรรคขัดขวางทางด้านกายภาพต่อการขุดคลอง อันที่จริงเส้นทางสายนี้ก็มีอุปสรรคเหมือนดังที่เซอร์ซาเตาวิจารณ์นั่นคือ แม่น้ำตรังและทะเลสาบสงขลาตื้นและภูมิประเทศระหว่างตรังต่อพัทลุงเป็นภูเขา แต่ไม่สลับซับซ้อนเหมือนบริเวณคอดคอดกระ แต่ทว่าประโยชน์ที่จะได้รับจากการย่นระยะทางระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิกให้สั้นลงนั้น จะน้อยกว่าเส้นทางคอดคอดกระมาก เพราะอยู่ต่ำเกินไปจนเกือบจะติดกับช่องแคบมะละกา อย่างไรก็ตามเรื่องดังกล่าวนี้ก็หาใช่ปัญหาสำคัญที่จะเป็นอุปสรรคในการขุดคลอง ทั้งนี้เพราะการขุดคลองจะทำได้หรือไม่ได้นั้นอยู่ที่ความยินยอมของรัฐบาลไทยรวมกับรัฐบาลอังกฤษเป็นสำคัญ ดังนั้นเมื่อรูปการปรากฏโฉมหน้าออกมาว่าอังกฤษไม่เห็นด้วยที่จะให้ขุดคลองขึ้น เพราะกลัวว่าฝรั่งเศสจะแผ่อิทธิพลเข้ามาในคาบสมุทร ซึ่งอังกฤษถือว่าอยู่ในเขตอิทธิพลของตนมากกอปรกับรัฐบาลไทยยังคงยึดนโยบายเดิมที่จะไม่ให้สัมปทานขุดคลองแก่ผู้ใด ด้วยเหตุดังกล่าวนี้โครงการขุดคลองของ **เดอลองค์จึงล้มเหลวอีกครั้งหนึ่ง** อย่างไรก็ตาม การล้มเหลวครั้งนี้ก็หาได้ทำให้รัฐบาลไทยสบายใจไม่ ด้วยเกรงว่านายเดอเลสเซปส์จะเข้ามารื้อฟื้นโครงการขึ้นมาใหม่ด้วยตัวเองภายหลังที่เสร็จภารกิจทางด้านคลองปานามาแล้ว

<u>เส้นทางขุดคลองผ่านคาบสมุทรมลายูระหว่างปากลาว - บ้านดอน</u>

ภายหลังที่โครงการขุดคลองระหว่างตรังกับสงขลาของนายเดอลองค์ล้มเหลวไปแล้ว เซอร์ซาเตาไม่เชื่อว่าชาวฝรั่งเศสผู้นี้จะหมดความพยายามและละทิ้งโครงการเสียทีเดียว เขาได้ตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับโครงการขุดคลองว่าถ้าหากฝรั่งเศสประสบความสำเร็จในการขุดคลองข้ามคาบสมุทรมลายู ฝรั่งเศสจะได้ประโยชน์แต่อังกฤษจะได้รับความเสียหาย ทั้งนี้เพราะในยามสงครามกองทหารฝรั่งเศสจะเข้ามาใช้คลองได้ก่อนทหารอังกฤษ และในยามปกติเองทหารฝรั่งเศสจะเข้ามาอารักขาดินแดนที่ได้รับสัมปทานขุดคลองพวกนี้จะเป็นไม้เบื่อไม้เมากับอังกฤษ แต่ถ้าหากว่าฝรั่งเศสไม่สามารถขุดคลองได้ ฝรั่งเศส

ก็จะเสียโอกาสเช่นที่ว่านี้ไป[1]

ในระยะนั้นนโยบายของอังกฤษในคาบสมุทรมลายูเริ่มขัดแย้งกันอย่างเห็นได้ชัด กล่าวคือ ก่อนหน้านี้แม้ว่าอังกฤษจะมีนโยบายแทรกแซงในคาบสมุทรมลายูแต่ขยายามเลี่ยงมิให้เกิดการปฏิบัติอันเป็นเสมือนการท้าทายสิทธิของไทย ดังจะเห็นได้ว่าตั้งแต่ ค.ศ.1875 (พ.ศ.2418) เป็นต้นมา ข้าหลวงแห่งเสตรท เซทเติลเมนต์มีนโยบายที่จะผนวกดินแดนเมืองขึ้นของไทยในคาบสมุทรมลายูเข้ามาอยู่ใต้อารักขาของตน แต่รัฐบาลอังกฤษที่กรุงลอนดอนไม่เห็นด้วย เพราะยังยึดนโยบายอันสำคัญที่จะเป็นมิตรกับไทย

ในปัญหาการขุดคอคอดกระ แม้ว่าฝรั่งเศสจะพยายามเสนอโครงการขึ้นมาหลายครั้งก็ตามแต่ถูกอังกฤษขัดขวางไว้ทุกวิถีทาง ทั้งนี้ด้วยเหตุผลทางเศรษฐกิจ การเมือง และยุทธศาสตร์ของอังกฤษที่จะไม่ยอมให้มหาอำนาจยุโรปชาติใดเข้ามาตั้งหลักแหล่งหรือมีอิทธิพลในคาบสมุทรมลายูอย่างเด็ดขาด

ขณะที่รัฐบาลอังกฤษและฝรั่งเศสกำลังชิ ดีชิงเด่นในปัญหาการขุดคอคอดกระนั้น ทางด้านอินโดจีน ฝรั่งเศส พยายามขยายอิทธิพลของตนออกไปอย่างกว้างขวาง ดังปรากฏหลังจากที่ได้เขมรใน ค.ศ.1867 (พ.ศ.2410) แล้ว ฝรั่งเศสก็ได้สิทธิปกครองญวนอย่างเด็ดขาดตามสนธิสัญญาปี ค.ศ.1884 (พ.ศ.2427) ณ กรุงเว้ ตั้งแต่ปีนี้เป็นต้นมาอาณานิคมของฝรั่งเศสในอินโดจีนก็ประชิดพรมแดนไทยด้านตะวันออก ฝ่ายรัฐบาลเสตรท เซทเติลเมนต์ ก็พยายามขยายอิทธิพลเข้าไปในรัฐมลายูของไทยอย่างเต็มที่ และพยายามริดรอนสิทธิของไทยในดินแดนดังกล่าว เช่น ในระหว่าง ค.ศ.1881-1882 (พ.ศ.2424 - 2425) รัฐบาลแห่งเสตรท เซทเติลเมนต์ ขอให้ฝ่ายไทยแสดงเขตแนนอนระหว่างชายแดนรัฐเปรักที่ต่อกับแดนมลายูของไทยในปัตตานี โดยกล่าวหาว่าคนของปัตตานีล้ำแดนและอาณาเขตเมืองเปรัก ภายหลังที่รัฐบาลไทยส่งคนไปตรวจสอบ ปรากฏว่า

---

[1] Kiernan, op. cit., p. 151.

ดินแดนที่ฝ่ายรัฐบาลเสตรท เซทเติลเมนต์ อ้างนั้นเป็นของไทย[1] เรื่องนี้นั้นเซอร์ชาเตาเห็นด้วยกับไทยและพยายามที่จะโน้มน้าวให้รัฐบาลเสตรท เซทเติลเมนต์ เลิกล้มความคิดที่จะริดรอนสิทธิของไทยในมลายู ทั้งนี้โดยเห็นว่าขณะนั้นประเทศไทยตกอยู่ในลักษณะที่เป็นรัฐกันชน (Buffer State) ระหว่างอังกฤษและฝรั่งเศส ซึ่งเขาเห็นว่าถ้าหากรัฐบาลอังกฤษสนับสนุนเปรักเรื่องพรมแดน ไทยก็อาจจะยอมอ่อนข้อให้กับฝรั่งเศสซึ่งกำลังเรียกร้องสิทธิเหนือพระตะบองและเสียมราฐไปจากไทย ฝรั่งเศสก็คงจะเรียกร้องเอาดินแดนฝั่งซ้ายแม่น้ำโขงรวมทั้งหลวงพระบางต่อไป ในประเด็นนี้เซอร์ชาเตาเห็นว่าถ้าหากอังกฤษได้รับชัยชนะในกรณีพิพาทเรื่องพรมแดนเปรัก อังกฤษก็จะได้อาณาเขตเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย แต่ฝรั่งเศสจะยึดเอาส่วนที่อุดมสมบูรณ์ของลุ่มน้ำเจ้าพระยาไว้ซึ่งไม่คุ้มกันเลย[2] อย่างไรก็ตาม เซอร์ เฟรเดอริคเวลด์ก็หาได้เห็นด้วยไม่ ดังนั้นจึงสรุปได้ว่านโยบายของอังกฤษในภูมิภาคนี้ชัดแย้งกันเป็น 2 ฝ่ายอย่างเด่นชัด คือ รัฐบาลเสตรท เซทเติลเมนต์ต้องการกำจัดอำนาจของไทยที่มีอยู่เหนือดินแดนไทรบุรี กลันตัน ตรังกานู แต่เซอร์ชาเตาเห็นว่าการส่งเสริมอำนาจภายในของไทยให้เข้มแข็ง รวมทั้งกระชับการควบคุมเหนือรัฐเมืองขึ้นให้แน่นแฟ้นด้วยเพื่อสร้างความเชื่อถือให้กับรัฐบาลไทย "เป็นการไม่ถูกต้องที่จะทำให้สยามอ่อนแอลงในขณะที่ต้องเผชิญกับความกดดันจากฝรั่งเศส"[3]

กระทรวงอาณานิคมเห็นด้วยกับเซอร์เฟรเดอริคเวลด์ จึงเร่งรัดให้กระทรวงการต่างประเทศอังกฤษรีบเจรจากับไทยให้เป็นที่แน่นอนเกี่ยวกับเรื่องปัญหาเขตแดน อย่างไรก็ตามเมื่อลอร์ด ซอลส์เบอรี่ (Lord Salisbury) เข้ารับตำแหน่งนายก -

---

[1] สายจิต เหมินทร์, เรื่องเดิม, หน้า 218 - 20.

[2] F.O. 69/103, Satow's Memorandum on the Malayan Question, June 22, 1885.

[3] Ibid.

รัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศในเดือนมิถุนายน ค.ศ.1885 (พ.ศ.2428) เห็นด้วยกับความคิดเห็นของเซอร์ซาเตาที่ว่าปัญหาพรมแดนเปรักเป็นเรื่องเล็กน้อย ถ้าจะเปรียบกับการที่ไทยต้องตกอยู่ใต้อิทธิพลฝรั่งเศส และโดยเฉพาะเขาปรารถนาที่จะมีความสัมพันธ์ที่ดีกับรัฐบาลไทย[1] ดังนั้นเซอร์ซาเตาจึงปฏิเสธข้อเรียกร้องของเซอร์เฟรเดอริคเวลด์ และกระทรวงอาณานิคม อย่างไรก็ดีปัญหาชายแดนเปรัก-รามันก็หาได้ยุติแต่เพียงแค่นั้นไม่ คงยืดเยื้อต่อมาอีกหลายปีจนกระทั่งได้ยุติลงด้วยการทำสัญญาเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน ค.ศ.1899 (พ.ศ.2442) ซึ่งตามสัญญาฉบับนี้ไทยต้องเสียดินแดนที่เปรักเรียกร้องไปประมาณหนึ่งในสาม[2]

โครงการขุดคลองผ่านคาบสมุทรมลายูถูกรื้อฟื้นขึ้นมาอีกครั้งหนึ่งใน ค.ศ.1885 (พ.ศ.2428) ทั้งนี้เพราะฝรั่งเศสยังไม่ละความพยายามที่จะหาเส้นทางสายใหม่ที่ดีที่สุดเพื่อขุดคลองให้ได้ หลักฐานที่แสดงให้เห็นความพยายามของฝรั่งเศสได้เป็นอย่างดี คือ หนังสือพิมพ์ Athenoeum ฉบับวันที่ 14 กุมภาพันธ์ ค.ศ.1885 (พ.ศ.2428) ซึ่งลงข่าวว่า

> แม้ว่าวิศวกรฝรั่งเศสรายงานว่าจะขุดคลองไม่ได้ก็ตาม แต่ชาวฝรั่งเศสก็หาได้ละความพยายามไม่ จนกระทั่งวิศวกรได้รายงานว่าได้พบเส้นทางสายใหม่ซึ่งน่าจะขุดคลองได้ อยู่ทางทิศใต้ของคอคอดกระไปราว 50 ไมล์ คือจากบ้านไกร (Bangoi)[3] บนฝั่งตะวันตกไปยังพนม (Phanom)[4] บนฝั่งตะวันออก รายละเอียดเรื่องนี้ถูก

---

[1] F.O. 69/115, C.O.to F.O., March 30, 1886.

[2] สายจิต เหมินทร์, เรื่องเดิม, หน้า 223.

[3] บ้านไกร ความจริงคือบ้านใหญ่ (ดูแผนที่ประกอบ).

[4] พนม คือท่าพนม (ดูแผนที่ประกอบ).

ปิดเป็นความลับ[1]

นอกจากความพยายามของฝรั่งเศสแล้ว ความพยายามของอังกฤษที่จะป้องกันไม่ให้มหาอำนาจชาติอื่นใดเข้ามามีอิทธิพลในคาบสมุทรมลายูก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งของการรื้อฟื้นโครงการขุดคลองขึ้นมา ดังจะเห็นได้ว่าเซอร์ชาเตาแม้จะไม่เห็นด้วยกับนโยบายริดรอนสิทธิของไทยในคาบสมุทรมลายู แต่ก็เป็นฝ่ายเห็นด้วยกับการไม่ให้มหาอำนาจชาติอื่นใดเข้ามามีบทบาทบนคาบสมุทรมลายู และสิ่งที่เขาเห็นว่าจะรักษาเจตนารมณ์ดังกล่าวของอังกฤษไว้ได้ก็คือ การรื้อฟื้นโครงการขุดคลองขึ้นมาทำเสียเอง แทนที่จะปล่อยให้ชาวฝรั่งเศสเป็นผู้ทำดังที่เขากล่าวว่า

> สิ่งเดียวที่จะทำความพอใจให้กับเราในอันที่จะสงวนการแทรกแซงคาบสมุทรมลายูไว้ให้เราเอง คือจะขุดรื้อฟื้นโครงการขุดคลองผ่านคาบสมุทรมลายูขึ้นมาใหม่ ...ซึ่งในเรื่องนี้ข้าพเจ้าเห็นพ้องด้วยอย่างยิ่งกับความคิดเห็นที่ เซอร์ เฟรเดอริก เวลด์[2] ได้แถลงไว้[3]

---

[1]F.O. 69/105, Satow to Salisbury, Confidential, No.78, September 12, 1885.

[2]ความเห็นของ เซอร์ เฟรเดอริค เวลด์ ในปัญหาการขุดคลองผ่านคาบสมุทรมลายูที่สำคัญก็คือ ถ้าหากจะต้องขุดคลองผ่านคาบสมุทรมลายู บริษัทของคนอังกฤษควรจะได้เป็นผู้ขุด (ดูรายละเอียดในบทที่ 3).

[3]F.O. 69/105, Satow's Memorandum on the Malayan Question, op. cit., "The only event which could justify us on the ground of selfpreservation, in interfering in the Peninsula, would be a revival of the scheme for cutting a canal across it...In this matter I cordially agree with the views expressed by Sir Frederick Weld."

เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวนี้เซอร์ซาเตาได้รายงานไปยังกระทรวงการต่างประเทศอังกฤษว่า เขาได้ข่าวมาว่ามีเส้นทางสายหนึ่งน่าจะขุดคลองได้ซึ่งฝรั่งเศสยังไม่รู้ รัฐบาลจึงควรส่งวิศวกรเข้ามาสำรวจ และถ้าปรากฏผลออกมาว่าสามารถขุดคลองได้ บริษัทของอังกฤษก็ควรจะได้เป็นผู้ขุดเอง แต่ยังไม่ทันที่กระทรวงการต่างประเทศจะดำเนินการใด ๆ เซอร์ซาเตาก็มีจดหมายเตือนไปอีกในเดือนกันยายนปีเดียวกันว่า เส้นทางที่ว่านี้ฝรั่งเศสรู้เรื่องแล้ว พร้อมกันนี้เซอร์ซาเตาได้อธิบายรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับเส้นทางสายใหม่เท่าที่ได้รับการบอกเล่ามาจากนายเจมส์ แมคแกรเกอร์ (Mr. James MacGregor) ชาวออสเตรเลียที่เดินทางมายังกรุงเทพฯ เพื่อขอสัมปทานทำเหมืองถ่านหินขึ้นบนฝั่งตะวันตก ตรงข้ามเกาะภูเก็ต (Island of Junk Seylon)

นายแมคเกรเกอร์เล่าว่า เส้นทางที่เขายังเอิญผ่านซึ่งน่าจะขุดคลองได้ คือ เส้นทางระหว่างแม่น้ำปากลาวบนฝั่งตะวันตกกับแม่น้ำอีกสายหนึ่งบนฝั่งตะวันออกซึ่งไหลลงสู่อ่าวบ้านดอน ลักษณะภูมิประเทศระหว่างแม่น้ำทั้งสองเป็นที่ราบ คาดว่าไม่มีที่ใดสูงเกิน 25 ฟุต เหนือระดับน้ำทะเล ดินที่ทำการเพาะปลูกได้ดี (alluvial soil) ความยาวทั้งสิ้นของเส้นทางสายนี้ไม่เกิน 40 ไมล์[1] (ดูรูปที่ 7, 8)

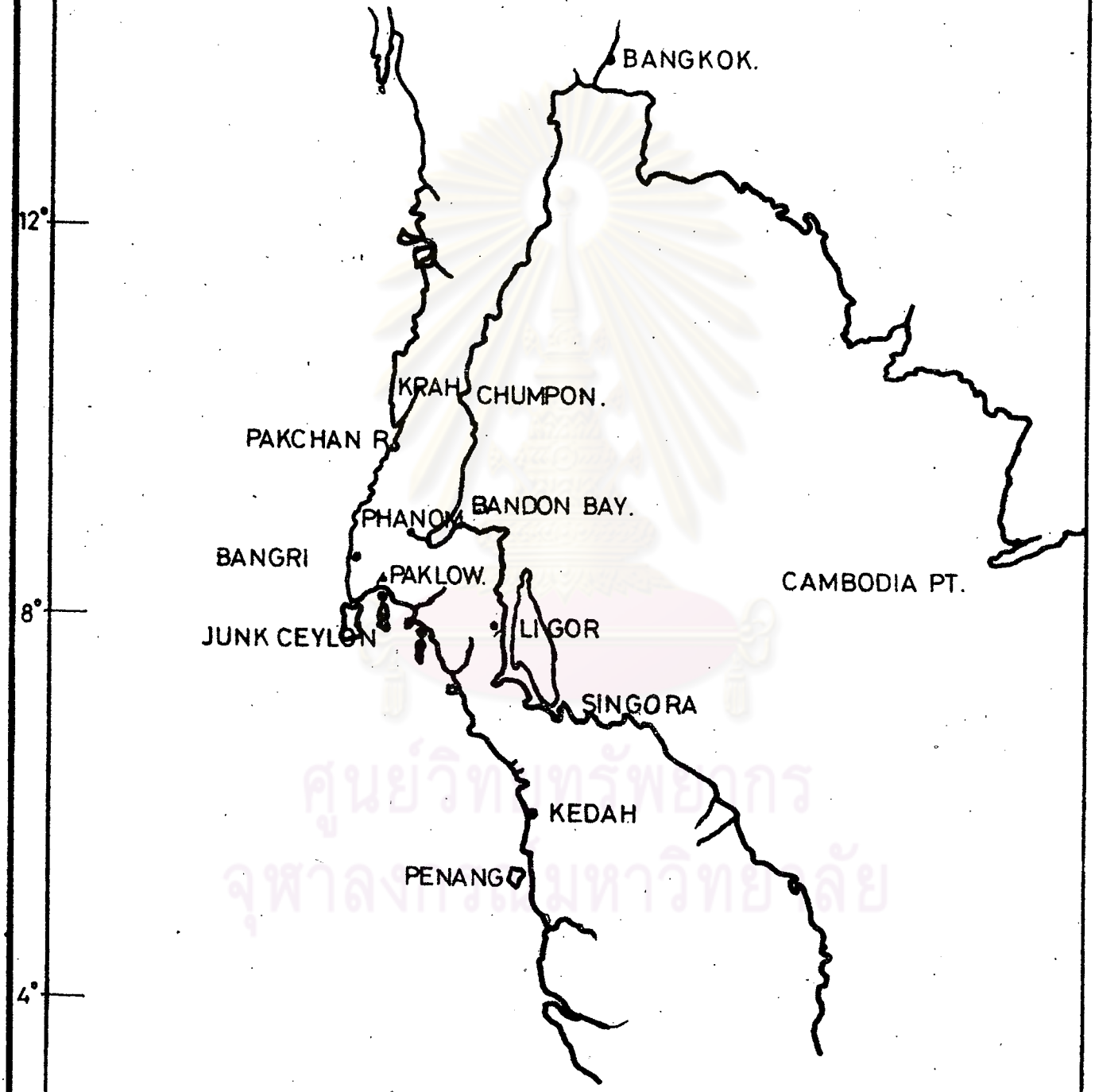
เป็นที่น่าสังเกตว่าเส้นทางขุดคลองตามที่วิศวกรฝรั่งเศสและนายแมคเกรเกอร์เสนอนั้น แม้ปลายคลองด้านตะวันออกจะอยู่ในที่เดียวกัน คือ อ่าวบ้านดอน แต่ปลายคลองด้านตะวันตกอยู่คนละจุด กล่าวคือ เส้นทางขุดคลองที่วิศวกรฝรั่งเศสเสนอปากคลองอยู่ในจังหวัดระนอง คือ จากบ้านใหญ่ในอำเภอตะกั่วป่า จังหวัดระนอง มายังท่าพนมซึ่งอยู่บนฝั่งแม่น้ำคีรีรัฐซึ่งไหลมาบรรจบกับแม่น้ำตาปีก่อนลงสู่อ่าวบ้านดอนที่อำเภอพุนพิน ส่วนเส้นทางตามที่นายแมคเกรเกอร์ เสนอนั้นปากคลองด้านตะวันตกอยู่ที่อ่าวพังงา คือ จากแม่น้ำปากลาวในอำเภอเมืองพังงา มายังแม่น้ำตาปี (แม่น้ำหลวง)

---

[1] F.O.69/105, Satow to Salisbury, Confidential, No.78, op. cit.

รูปที่ 7

ส่วนหนึ่งของคาบ[illegible]สมุทรมลายู



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หลวง)[1] ก่อนจะบรรจบกับแม่น้ำคีรีรัฐที่อำเภอพูนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

รายละเอียดที่ได้รับจากการบอกเล่าจากนายแมคเกรเกอร์ดังข้างต้นนี้ เซอร์ซาเตาไม่มั่นใจว่าจะเป็นความจริง เขาจึงเรียกร้องให้รัฐบาลอังกฤษส่งคนเข้ามาทำการสำรวจเพื่อหาข้อมูลเพิ่มเติม พร้อมกันนี้ก็ได้ปรารภเรื่องความไม่สนใจของสิงคโปร์ให้นายคูร์รี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอาณานิคมอังกฤษซึ่งดำรงตำแหน่งต่อจากลอร์ดคิมเบอร์ลีย์ ฟังว่า สิงคโปร์ไม่รู้เรื่องราวของโลกภายนอกแม้จะห่างออกไปแต่เพียงเล็กน้อยก็ตาม เช่น ไม่รู้แม้แต่เรื่องที่นายแมคเกรเกอร์เข้ามาขอสัมปทานเหมืองถ่านหินบนฝั่งแม่น้ำปากลาวซึ่งเป็นเรื่องที่มีความสำคัญต่อคลองมาก[2]

ท่าทีของรัฐบาลไทยที่มีต่อโครงการขุดคลองกระดงเหมือนเดิม คือไม่ปรารถนาจะให้สัมปทานแก่ผู้ใดโดยเฉพาะแก่ชาวฝรั่งเศส ดังที่ เซอร์ซาเตาได้รายงานไปยังลอร์ด ซอลส์เบอรี่ ว่า

> เป็นที่เข้าใจกันว่ารัฐบาลสยามไม่ปรารถนาให้สัมปทานขุดคลองข้ามแหลมมลายูแก่ชาวฝรั่งเศส และอาจจะสันนิษฐานได้ว่า เนื่องจากรัฐบาลไทยทราบว่าอะไรจะเกิดตามมาภายหลังที่ฝรั่งเศสได้เข้ามาปักหลัก

---

[1] แม่น้ำตาปี เดิมเรียกว่าแม่น้ำหลวง เปลี่ยนเรียกเป็นแม่น้ำตาปีเมื่อครั้งตั้งจังหวัดสุราษฎร์ธานี ใน ค.ศ.1915 ปัจจุบันตั้งแต่ยอดน้ำถึงแม่น้ำคีรีรัฐไหลมารวมเรียกว่า แม่น้ำหลวง ต่อจากนั้นไปจนออกทะเล เรียก แม่น้ำบ้านดอน.

[2] F.O.69/105, Satow to Currie, Private, September 13, 1885.

ลง ณ ที่นั้นแล้ว[1]

ด้วยเหตุที่รัฐบาลไทยเกรงว่าจะถูกบีบจากฝรั่งเศส โดยเฉพาะจากนาย เดอเลสเซปส์ เซอร์ซาเตาจึงเสนอทางออกต่อรัฐบาลไทยว่าควรยกสัมปทานขุดคลองให้กับกงสุลไทยประจำกรุงลอนดอน หรือชาวอังกฤษคนใดก็ได้ที่อุทิศตนเพื่อประเทศไทย ทั้งนี้เพื่อเป็นการตัดหน้าการขอสัมปทานของชาวฝรั่งเศส[2] ในเวลาเดียวกันอัครราชทูตประจำประเทศไทยก็เสนอให้รัฐบาลอังกฤษขอสัมปทานขุดคลองจากรัฐบาลไทย โดยแลกเปลี่ยน (a quid pro quo) กับการเการพในสิทธิของไทยเหนือคาบสมุทรมลายู แต่ทว่าข้อเสนอดังกล่าวนี้ขัดกับแผนการณ์ของ เซอร์ เฟรเดอริค เวลด์ ที่จะผนวกดินแดนในคาบสมุทรมลายูไว้ในอารักขา หรือแม้แต่นายสมิท ข้าหลวงเมืองปีนังก็อยากให้ขจัดอิทธิพลไทยออกไปจากคาบสมุทรมลายู เพื่อให้บริเวณนี้เป็นส่วนหนึ่งของอังกฤษ ซึ่งความคิดเช่นที่ว่านี้ เซอร์ซาเตาลงความเห็นว่าเป็นความทะเยอทะยานและมองการณ์อย่างแคบ ๆ เพราะสิงคโปร์คิดเฉพาะประโยชน์ส่วนตัวเท่านั้น[3]

ต่อมาเมื่อวันที่ 18 กันยายน ค.ศ.1885 (พ.ศ.2428) เซอร์ซีซิล สมิท ได้รายงานเรื่องเส้นทางสายใหม่ต่อ ลอร์ด ซอลส์เบอรี่ พร้อมทั้งสนับสนุนให้ทำการสำรวจ

---

[1] F.O.69/105, Satow to Salisbury, Confidential, No.78, Ibid. "The Siamese Government are understood to be averse from granting any concession for a French canal across the Malay Peninsula, and it may be presumed that they are alive to the consequences which would follow if the French gained a footing there."

[2] Ibid.

[3] Ibid., "Singapore thinks only of its own hand."

โดยให้นายแคเมรอน (Mr. Cameron) ซึ่งรัฐบาลรัฐเปรักได้ว่าจ้างไว้แล้วเป็นผู้ทำการสำรวจพร้อมทั้งเสนอว่า ถ้ากระทรวงอาณานิคมเห็นด้วยก็ให้ส่งข้อมูลมา เขายินดีจะให้ความร่วมมือกับอัครราชทูตอังกฤษประจำกรุงเทพฯ ทุกประการ[1]

ความคิดของรัฐบาลอังกฤษเกี่ยวกับเรื่องการสำรวจเส้นทางสายใหม่ตามที่เซอร์ซาเตาเสนอเริ่มปรากฏออกมาในต้น ค.ศ.1886 (พ.ศ.2429) ว่า ลอร์ดซอลส์เบอรี่เห็นด้วยกับการสำรวจและเสนอว่า ควรทำอย่างเงียบ ๆ เพื่อไม่ให้เป็นที่สนใจของบุคคลอื่น[2] กระทรวงการอินเดียคงยืนยันความเห็นเดิมคือ รัฐบาลอินเดียไม่รับประโยชน์อันใดเกี่ยวกับคลองที่จะขุด[3] กระทรวงอาณานิคมสนับสนุนให้ทำการสำรวจ ดังนั้นเรื่องหนึ่งจึงถูกส่งมายังรัฐบาลแห่งเสตรท เซทเติลเมนต์ ในเดือนมกราคม ค.ศ.1886[4] (พ.ศ.2429) อย่างไรก็ดี เมื่อ เซอร์ เฟรเดอริค เวลด์ ได้รับทราบเรื่องนี้แล้ว ได้ทำบันทึกลงวันที่ 29 ตุลาคม ปีเดียวกันเสนอให้รัฐบาลอังกฤษยกเลิกโครงการสำรวจนี้เสีย ซึ่งปรากฏว่ารัฐบาลอังกฤษเห็นด้วยกับข้อเสนอของ เซอร์ เฟรเดอริค เวลด์ ดังกล่าว แต่เนื่องจากใครไม่อ่านบันทึกของ เซอร์ เฟรเดอริค เวลด์ ฉบับที่ว่านี้จึงไม่สามารถทราบได้ว่าเพราะเหตุใดเขาจึงเสนอให้ยกเลิก ถึงกระนั้นก็ตามพอสันนิษฐานได้ว่าน่าจะเกิดจากความเข้าใจผิดของ เซอร์ เฟรเดอริค เวลด์

---

[1] F.O.69/105, Smith to Colonel Stanley, Confidential, September 18, 1885.

[2] F.O.69/112, F.O.to C.O., January 1, 1886.

[3] F.O.69/104, Horace Walpole to Currie, November 25, 1885.

[4] F.O.69/112, Stanley to Weld, Confidential January 12, 1886.

เรื่องเส้นทางที่จะทำการสำรวจ ดังปรากฏข้อความตอนหนึ่งในบันทึกที่ เซอร์ซาเตา ชี้แจงไปยัง ลอร์ด ซอลส์เบอรี่ รัฐมนตรีกระทรวงต่างประเทศ ว่า

> ตามที่ เซอร์ เอฟ เวลด์ เห็นว่าไม่ควรทำการสำรวจดังที่เสนอนั้น และข้อเสนอของเขาก็ไม่ได้รับการตรวจสอบใหม่มากกว่านี้จากรัฐบาลอังกฤษ จึงไม่จำเป็นที่ข้าพเจ้าจะกล่าวอีกเป็นข้อสอง แต่วัตถุประสงค์เดียวที่จะเรียนให้ทาน (ลอร์ด ซอลส์เบอรี่) ทราบก็คือ เพื่อแก้ความเข้าใจผิดที่ปรากฏในบันทึกของเขาเรื่องเส้นทางที่ข้าพเจ้าและเซอร์ซีซิล สมิท เสนอให้ทำการสำรวจ[1]

เซอร์ซาเตา อธิบายว่าเส้นทางที่ตนและ เซอร์ ซีซิล สมิท เสนอให้ทำการสำรวจนั้นไม่ใช่เส้นทางตรัง - สงขลา ดังที่ เซอร์ เฟรเดอริค เวลด์ เข้าใจ เพราะเส้นทางสายนี้นายเดอลองค์เคยทำการสำรวจแล้ว และได้รับผลว่าไม่สามารถจะขุดคลองได้ แต่ที่เขาและ เซอร์ ซีซิล สมิท เสนอก็คือเส้นทางปากลาว - บ้านดอน ตามที่นายแมคเกรเกอร์บอกว่านาจะขุดคลองได้

จากบันทึกภาษาอังกฤษของเซอร์ซาเตาฉบับนี้ นอกจากจะทำให้ทราบว่า เซอร์ เฟรเดอริก เวลด์ มีความเข้าใจผิดเรื่องเส้นทางที่เขาเสนอให้ทำการสำรวจแล้ว ยังเข้าใจผิดเรื่องอื่น ๆ อีก เช่น เข้าใจว่า เซอร์ซาเตาและเซอร์ซีซิล สมิท เรียกร้องให้รัฐบาลอังกฤษขุดคลองผ่านคาบสมุทรมลายู ซึ่งเซอร์ซาเตาปฏิเสธว่าไม่เป็นความจริง เพียงแต่ได้เสนอให้มีการสำรวจเส้นทางปากลาว - บ้านดอน ว่าจะขุดได้หรือไม่ และอีกเรื่องหนึ่งเซอร์ซาเตากล่าวว่า เซอร์ เฟรเดอริค เวลด์ พูดถึงเส้นทางขุดคลองผ่านคอคอดกระเหมือนกับว่าเป็นเส้นทางสายใหม่นั้นก็ไม่ถูกอีกเช่นกัน เพราะ

---

[1] F.O.69/115, Satow to Salisbury, No.10, February 10, 1887.

กัปตันเฟรเซอร์ และฟอร์ลองค์เคยทำการสำรวจแล้วเมื่อ ค.ศ.1863 (พ.ศ.2406) และรายงานว่าค่าใช้จ่ายไม่คุ้มกับการลงทุน จึงเสนอให้สร้างทางรถไฟแทน

ทางฝ่ายฝรั่งเศสนับตั้งแต่ปรากฏข่าวในหนังสือพิมพ์เรื่องวิศวกรค้นพบเส้นทางสายใหม่ที่น่าจะขุดคลองได้ คือจากตะกั่วป่าถึงอ่าวบ้านดอนแล้ว ก็หาได้ละความพยายามไม่ เพราะปรากฏว่ามีชาวฝรั่งเศสไปดูลาดเลาเรื่องคลองในบริเวณชายฝั่งตะวันตกของแหลมมลายูอยู่เสมอ แต่ชาวอังกฤษที่ปีนังไม่รู้แน่ชัดว่าชาวฝรั่งเศสดังกล่าวจะไปทำอะไรที่นั่น[1] จนกระทั่งในเดือนมีนาคม ค.ศ.1887 (พ.ศ.2430) จึงเป็นที่เปิดเผยออกมาว่า นายเดอลองค์ได้โอนโครงการขุดคลองไปให้บริษัทมาเลย์ เพนนินซูลา เอ็กซพลอเรชั่น ซินดิเคท (The Malay Peninsula Exploration Syndicate Limited) ซึ่งนายรีด (Mr. W.H.M. Read) เป็นเจ้าของ นายรีดเป็นนักธุรกิจชาวอังกฤษที่มีชื่อเสียง เคยใช้ชีวิตในเสตรท เซทเติลเมนต์ เป็นเวลา 30 ปี และเคยเป็นสมาชิกสภานิติบัญญัติของที่นั่นด้วย นายรีดเริ่มติดต่อกับนายเดอลองค์มาตั้งแต่ ค.ศ.1884 (พ.ศ.2427)

มูลเหตุสำคัญที่นายเดอลองค์โอนโครงการขุดคลองไปให้นายรีดทำนั้น เขาได้กล่าวอ้างว่าเนื่องจากรัฐบาลอังกฤษไม่พอใจโครงการขุดคลองที่เป็นของชาวฝรั่งเศส[2] ซึ่งเหตุผลดังกล่าวนับได้ว่าเป็นความจริง เพราะเหตุว่าความล้มเหลวของโครงการขุดคลองผ่านคาบสมุทรมลายูของชาวฝรั่งเศสทั้งหมดในอดีตเป็นเรื่องที่พิสูจน์ได้อย่างดีว่ารัฐบาลอังกฤษไม่เคยเห็นชอบด้วย หรือสนับสนุนโครงการขุดคลองของฝรั่งเศสเลย

---

[1] P.R.O.30/33 (The Satow Papers, Public Record Office), Smith to Satow, May 26, 1885, cited by Kiernan, op. cit., p. 153.

[2] F.O.69/112, W.H.M. Read to Pauncefote, March 6, 1886 and attached memorandum.

ดังจะเห็นได้จากรัฐบาลอังกฤษพยายามคัดค้านอย่างเต็มที่ทั้งทางตรงและทางอ้อม เช่น ให้รัฐบาลไทยสัญญาว่าจะไม่ให้สัมปทานแก่ใครโดยไม่ได้รับความยินยอมจากอังกฤษก่อน โดยอังกฤษได้ยึดถือหลักการที่ว่าจะไม่คัดค้านการให้สัมปทานขุดคลองใด ๆ ที่ยังคงรักษาสิทธิเท่าเทียมกันในสิทธิพิเศษที่คนและเรือของคนในบังคับของชาติอื่นได้รับไว้ให้คนและเรือของคนในบังคับอังกฤษด้วย เป็นต้น ท่าทีของรัฐบาลอังกฤษดังกล่าวนั้นนับเป็นมาตรการป้องกันเพื่อไม่ให้ชาติอื่นใดโดยเฉพาะฝรั่งเศสได้สัมปทานขุดคลองทั้งสิ้น

เมื่อรัฐบาลอังกฤษทราบเรื่อง นายเดอลองด์ทำการโอนโครงการให้นายรีด แล้ว ลอร์ด ซอลส์เบอรี่ จึงมีคำสั่งให้ เซอร์ ซาเตา สอบถามรัฐบาลไทยอีกครั้งว่าจะให้สัมปทานขุดคลองแก่บริษัทนี้หรือไม่ ภายหลังที่ได้รับคำตอบจากรัฐบาลไทยแล้ว เซอร์ ซาเตา จึงรายงานไปยังรัฐบาลอังกฤษว่า "พระเจ้าอยู่หัวแห่งกรุงสยามทรงปฏิเสธให้สัมปทานขุดคลองแก่ผู้ใดทั้งสิ้น"[1] คำตอบดังกล่าวทำความพอใจให้กับรัฐบาลอังกฤษและตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาโครงการขุดคลองผ่านคาบสมุทรมลายูจึงยุติลงอีกครั้งหนึ่ง

ปัญหาการขุดคอคอดกระระหว่าง ค.ศ. 1881–1887 (พ.ศ. 2424–2430) พอประมวลท่าทีของอังกฤษ ฝรั่งเศส และไทยได้ตามลำดับดังนี้

1. <u>ท่าทีของอังกฤษ</u> รัฐบาลอังกฤษยังคงคัดค้านโครงการขุดคอคอดกระอย่างแข็งขัน ทั้งนี้ด้วยเห็นว่าคลองที่ขุดขึ้นจะทำความเสียหายให้กับผลประโยชน์ด้านการค้าและโดยเฉพาะด้านยุทธศาสตร์และการเมืองของอังกฤษ ในขณะที่อินโดนจีนของฝรั่งเศสจะได้รับผลประโยชน์การที่รัฐบาลอังกฤษดำเนินการคัดค้านโครงการขุดคลองนั้นก็ด้วยเหตุ 2 ประการ คือประการแรก คลองที่ขุดจะทำความเสียหายให้กับผลประโยชน์ของอังกฤษที่เสรตท เซทเติลเมนต์ ประการที่สอง การขุดคลองจะเปิดโอกาสให้มหาอำนาจอื่นเข้ามามีผลประโยชน์และอิทธิพลในคาบสมุทรมลายูซึ่งเป็นบริเวณที่อังกฤษหวงแหน

---

[1] F.O.69/112, Satow to Salisbury, No.89, December 23, 1886. "The King of Siam declined to give to anyone a concession for a marinetime canal."

วิธีดำเนินการคัดค้านของรัฐบาลอังกฤษ สรุปได้เป็น 2 ลักษณะคือ การติดต่อโดยตรงกับรัฐบาลไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับองค์พระประมุข เป็นต้นว่า ใน ค.ศ. 1882 (พ.ศ. 2424) รัฐบาลอังกฤษยื่นข้อเสนอต่อเสนาบดีต่างประเทศของไทยว่าไทยจะให้สัมปทานขุดคลองแก่ผู้ใดโอนไม่ได้รับการปรึกษาจากรัฐบาลอังกฤษก่อนไม่ได้ แต่เสนาบดีไทยตอบบ่ายเบี่ยง เป็นเหตุให้อัครราชทูตอังกฤษต้องเข้าเฝ้าพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เพื่อกราบบังคมทูลให้ทรงมีพระกระแสรับสั่งให้เสนาบดีต่างประเทศยินยอมปฏิบัติตามซึ่งปรากฏว่าเป็นไปตามที่รัฐบาลอังกฤษปรารถนาทุกประการ

ลักษณะการดำเนินการประการที่สองของอังกฤษ คือ การติดตามความเคลื่อนไหวของฝรั่งเศส โดยเฉพาะอย่างใน ค.ศ. 1883 กระทรวงการต่างประเทศอังกฤษมีคำสั่งให้อัครราชทูตอังกฤษประจำกรุงเทพฯ จับตาดูความเคลื่อนไหวของฝรั่งเศสอย่างใกล้ชิด เป็นต้น

เป็นที่น่าสังเกตว่า เมื่ออัครราชทูตอังกฤษประจำกรุงเทพฯ รายงานเรื่องฝรั่งเศสขอขุดคอคอดกระต่อรัฐบาลไทยให้กระทรวงต่างประเทศทราบ กระทรวงการต่างประเทศจะนำเรื่องนี้ขึ้นปรึกษาหารือกับกระทรวงอาณานิคม กระทรวงทหารเรือ และกระทรวงการอินเดีย (หรือ กระทรวงที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับอินเดีย) รวมทั้งเสตรท เซทเติล-เมนต์ เมื่อได้รับความคิดเห็นจากทุกกระทรวงแล้ว กระทรวงการต่างประเทศจะประเมินผลออกมาเป็นคำสั่งมายังอัครราชทูตอังกฤษประจำกรุงเทพฯ ทันที การตัดสินใจของกระทรวงการต่างประเทศส่วนใหญ่จะคล้อยตามความเห็นของกระทรวงอาณานิคมเป็นต้นว่า ในการออกคำสั่งมายังอัครราชทูตอังกฤษประจำกรุงเทพใน ค.ศ. 1881 (พ.ศ. 2424) เพื่อให้ใช้ความพยายามทุกวิถีทางเพื่อป้องกันไม่ให้ไทยยกสัมปทานขุดคลองให้แก่ผู้ใด เว้นแต่ชาวอังกฤษและโดยไม่แจ้งให้รัฐบาลอังกฤษทราบก่อน หรือคำสั่งที่กระทรวงการต่างประเทศที่มีถึงอัครราชทูตอังกฤษใน ค.ศ. 1882 (พ.ศ. 2425) ที่ว่าจะต้องได้รับคำมั่นสัญญาจากไทยว่าจะไม่ยกสัมปทานใด ๆ ที่ไม่สงวนไว้ซึ่งผลประโยชน์อย่างเต็มเปี่ยมไว้ให้กับคนในบังคับอังกฤษ ก็เป็นความคิดเห็นของกระทรวงอาณานิคมเช่นเดียวกัน

สำหรับความคิดเห็นของกระทรวงทหารเรือนั้น ถ้าไม่เห็นด้วยกับกระทรวงการ

ต่างประเทศ ก็มักเป็นข้อเสนอแนะที่ไม่รุนแรงเหมือนกระทรวงอาณานิคม เป็นต้นว่า ใน ค.ศ. 1881 (พ.ศ. 2424) นั้น กระทรวงทหารเรือเห็นด้วยกับกระทรวงการต่างประเทศว่าไม่สมควรให้ต่างชาติดำเนินการขุดคลอง ครั้นในปีรุ่งขึ้นกระทรวงทหารเรือได้แสดงความเห็นอีกครั้งว่าไม่มีเหตุผลใดที่คัดค้านหรือสนับสนุนการขุดคลอง เพราะอังกฤษได้ครอบครองปากทางเข้าคลองด้านตะวันตกอยู่แล้ว และในปลายปีเดียวกัน ประทรวงทหารเรือก็คงมีความเห็นว่าอังกฤษไม่ควรคัดค้านโครงการขุดคลอง และอังกฤษก็ไม่ควรเสี่ยงที่จะขุดคลองเอง

สำหรับกระทรวงการอินเดียนั้น ยืนยันความคิดเดิมที่ว่าการขุดคลองไม่มีผลประโยชน์เกี่ยวข้องกับรัฐบาลอินเดียแต่อย่างใด ฉะนั้นความเห็นของกระทรวงนี้จึงไม่มีอิทธิผลต่อการตัดสินใจของกระทรวงการต่างประเทศ เหมือนกับกระทรวงอื่น ๆ

เสตรท เซทเติลเมนต์ เป็นรัฐบาลที่รับผลกระทบจากการขุดคลองโดยตรง ฉะนั้นข้อคิดเห็นของผู้สำเร็จราชการประจำเสตรท เซทเติลเมนต์จะมีอิทธิผลต่อกระทรวงนิคมและกระทรวงการต่างประเทศในที่สุด

อย่างไรก็ตาม ความคิดเห็นของทุกกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการขุดคอคอดกระ มักตั้งอยู่บนพื้นฐานแห่งผลประโยชน์ของอังกฤษเป็นสำคัญ อาทิเช่น เมื่อนายเดอเลสเซปส์ มีหนังสือถามมายังรัฐบาลอังกฤษว่าจะตั้งบริษัทใหม่หรือจะให้บริษัทคลองสุเอซเป็นผู้ขุด ความเห็นของกระทรวงต่าง ๆ สอดคล้องกันว่าใครจะเป็นผู้ขุดก็ได้ไม่สำคัญ แต่สำคัญอยู่ที่ผลประโยชน์ของอังกฤษจะต้องได้รับการดูแลให้ปลอดภัย

2. <u>ท่าทีของฝรั่งเศส</u> ฝรั่งเศสพยายามอย่างหนักที่จะขอสัมปทานขุดคลองกระ โดยเฉพาะความพยายามของนายเดอลองค์ผู้แทนของนาย เดอ เลสเซปส์ ซึ่งการเจรจาต่อรองเพื่อให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระราชทานสัมปทานขุดคลองให้นั้นเป็นคำตอบได้อย่างดี ตัวอย่างที่เห็นเด่นชัดอีกเรื่องหนึ่งก็คือ ภายหลังที่นายเดอลองค์ขอเข้าเฝ้า เพื่อทูลขอสัมปทานขุดคลองจากรัชกาลที่ 5 ใน ค.ศ. 1882 แล้ว แม้ว่าจะได้รับการปฏิเสธแต่เขากลับแถลงข่าวว่า เดอเลสเซปส์ได้รับพระราชทานสัมปทานขุดคลองจากพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวแล้ว ซึ่งเป็นการออกข่าวที่บิดเบือน

และผูกมัดรัฐบาลไทย เป็นเหตุให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีกระแสพระราชดำรังให้มีหนังสือปฏิเสธข่าวนี้อีกครั้งหนึ่ง

สาเหตุที่ฝรั่งเศสปรารถนาจะขุดคลองกระก็ด้วยเหตุผลสำคัญ 2 ประการ คือ ประการแรก การขุดคลองสุเอซสำเร็จใน ค.ศ. 1869 กลายเป็นแรงผลักดันให้นายเดอ เลสเซปส์ ปรารถนาจะขุดคลองกระบ้างเพราะมั่นใจว่าจะขุดได้เช่นเดียวกับคลองสุเอซ ประการที่สอง เพื่อผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ กล่าวคือ การขุดคลองกระช่วยให้ผู้ดำเนินการสามารถเก็บผลประโยชน์ที่พึงจะกระทำได้จากการขุดคลอง เป็นต้นว่าเก็บค่าธรรมเนียมผ่านคลอง เป็นต้น สำหรับรัฐบาลฝรั่งเศส การขุดคลองกระนอกจากจะช่วยให้ อินโดจีนฝรั่งเศสมั่งคั่งแล้ว ยังได้เปรียบทางด้านยุทธศาสตร์และการเมืองอีกด้วย ด้วยเหตุนี้ ดร.อารมังค์ จึงให้ความช่วยเหลืออย่างแข็งขันแก่นายเดอลองค์

3. ท่าทีของรัฐบาลไทย ไทยยังคงดำเนินนโยบายเดิม คือ จะไม่ให้สัมปทานขุดคอดกระแก่ผู้ใด ทั้งนี้เนื่องจากเป็นข้อเสนอของรัฐบาลอังกฤษประการหนึ่ง กับการที่รัฐบาลไทยเกรงว่าการให้สัมปทานขุดคลองจะเป็นเหตุให้ไทยเสียดินแดนในคาบสมุทรมลายู เพราะอังกฤษอาจถือเป็นข้ออ้างในการยุดครองดินแดนดังกล่าวได้ สาเหตุนี้รัฐบาลไทยยินยอมปฏิบัติตามข้อเสนอของรัฐบาลอังกฤษนั้นอาจวิเคราะห์ได้ว่า ประการแรก อังกฤษเป็นมหาอำนาจซึ่งไทยเกรงกลัวมาตั้งแต่รัชกาลที่ 4 และโดยเฉพาะอย่างยิ่งอังกฤษมีนโยบายที่จะกีดกันมหาอำนาจที่สามไม่ให้เข้ามามีผลประโยชน์และอิทธิพลในคาบสมุทรมลายู ซึ่งเป็นเวลาเดียวกันกับที่ข้าราชการและพ่อค้าในเสตรท เซทเติลเมนต์เรียกร้องให้รัฐบาลอังกฤษ ณ กรุงลอนดอนผนวกหัวเมืองมลายูประเทศราชของไทย ซึ่งถ้าหากว่ารัฐบาลไทยยกสัมปทานขุดคลองกระซึ่งอังกฤษคัดค้านอย่างแข็งขันให้กับฝรั่งเศส อาจเป็นได้ว่าอังกฤษจะผนวกดินแดนดังกล่าวเข้าเป็นรัฐในอารักขาของตน ประการที่สองฝรั่งเศสมีนโยบายรุกราน ดังเห็นได้จากการยึดครองเขมรซึ่งเป็นประเทศราชของไทยเป็นต้น ฉะนั้นจึงเป็นไปไม่ได้ที่ไทยจะยินยอมยกสัมปทานขุดคลองให้กับฝรั่งเศส ประการที่สาม เป็นการดำเนินนโยบายเพื่อความอยู่รอดของประเทศเป็นสำคัญ ถ้าจะกล่าวโดยสรุปแล้ว การที่นโยบายของรัฐบาลอังกฤษสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลไทย

ในปัญหาเรื่องการขุดคอคอดกระ มีผลให้โครงการขุดคลองของฝรั่งเศสประสบความล้มเหลวในที่สุด.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย