

ความสนใจของชาติตะวันตกในการซุกคอคอดกระ
ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
(ค.ศ. 1851-1868 หรือ พ.ศ. 2394-2411)

ท่าทีของมหาอำนาจต่อนครรัฐสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

ประวัติศาสตร์ไทยสมัยรัชกาลที่ 4 มีลักษณะเด่นอยู่ 2 ประการ ประการแรก ได้ชื่อว่าเป็นสมัยแห่งการเริ่มเปลี่ยนโฉมหน้าตามแบบอารยประเทศ ได้แก่การรับเอาวิทยาการสมัยใหม่ของชาวตะวันตกเข้ามาใช้ด้วยการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง แก้วไขและยกเลิกขนบธรรมเนียมประเพณีไทยหลายอย่างให้สอดคล้องกับวิทยาการใหม่ที่รับเข้ามาเพื่อพัฒนาประเทศให้เจริญตามแบบอารยประเทศ ประการที่ 2 ได้ชื่อว่าเป็นสมัยแห่งการเริ่มเปิดประตูต้อนรับชาวต่างประเทศหรือเป็นสมัยแห่งการเปลี่ยนนโยบายต่างประเทศจากกึ่งโดดเดี่ยว (Semi - isolationism) ในสมัยรัชกาลที่ 3 มาเป็นนโยบายโอนอ่อนผ่อนปรน ด้วยวิธีการทั้งสองประการนี้ เป็นที่ยอมรับกันว่าทำให้ประเทศไทยสมัยรัชกาลที่ 4 สามารถรักษาเอกราชไว้ได้

ขณะที่รัชกาลที่ 4 เสด็จขึ้นครองราชสมบัติ (ค.ศ. 1851 หรือ พ.ศ. 2394) เป็นระยะที่ประเทศจักรวรรดินิยมตะวันตกกำลังล่าเมืองขึ้นทางแถบเอเชีย โดยเฉพาะอังกฤษกำลังขยายอิทธิพลของตนออกไปอย่างกว้างขวาง เป็นต้นว่า เริ่มสนใจหัวเมืองมลายูและไคปีนัง สิงคโปร์และมะละกาไว้ในครอบครองแล้ว นอกจากนั้นอังกฤษยังมีอิทธิพลเหนือเมืองท่าหลายแห่งของจีน รวมทั้งได้เกาะฮ่องกงตามสนธิสัญญานานกิง (ค.ศ. 1842 หรือ พ.ศ. 2385) และตามข้อตกลงเพิ่มเติมอีกสองข้อใน ค.ศ. 1843 (พ.ศ. 2386) อังกฤษยังได้รับการปฏิบัติอย่างชนชาติที่ได้รับการอนุเคราะห์หนึ่ง

และอำนาจสิทธิสภาพนอกอาณาเขต¹ นอกเหนือไปจากนั้น อังกฤษยังมีชัยชนะใน สงครามครั้งแรกกับพม่า ได้เข้าครอบครองหัวเมืองชายทะเลตะวันตกของพม่าใน ค.ศ. 1826 (พ.ศ. 2369) และได้ดินแดนตอนล่าง (Lower Burma) ในสงคราม กับพม่าครั้งที่ 2 เมื่อ ค.ศ. 1853 (พ.ศ. 2396) ด้วย

นอกจากการขยายอิทธิพลเข้าไปในส่วนต่าง ๆ ของภูมิภาคเอเชียแล้ว มหาอำนาจตะวันตกยังมีท่าทีจะใช้กำลัง หรือใช้นโยบายเรือปืน (gun boat) กับไทย เช่นเดียวกัน ดังจะเห็นว่าภายหลังที่ เซอร์ เจมส์ บรุก (Sir James Brooke) ทูตอังกฤษประสบความสำเร็จในการเจรจาขอแก้ไขสนธิสัญญาที่ทำไว้กับไทยใน ค.ศ. 1826 (พ.ศ. 2369) หรือที่เรียกว่าสนธิสัญญาเบอร์นี แล้ว เขาได้เสนอให้รัฐบาล อังกฤษใช้กำลังบังคับไทย² ดังนั้นเมื่อ เซอร์ จอห์น บาวริง (Sir John Bowring) ได้ รับการแต่งตั้งให้เป็นทูตอังกฤษเข้ามาทำสนธิสัญญามิตรไมตรีกับไทยใน ค.ศ. 1855 (พ.ศ. 2398) ก็มีความตั้งใจจะใช้นโยบายเรือปืนกับไทยเช่นกัน ถ้าหากว่าเขา ประสบความสำเร็จ ในการเจรจาครั้งนี้ ดังที่เขาได้บันทึกไว้ว่า

ถ้าข้าพเจ้าสามารถทำสนธิสัญญาได้เป็นผลสำเร็จเรื่องก็ คงจะเรียบร้อย ถ้าทำไมสำเร็จข้าพเจ้าจะไม่ปล่อยให้ ยึดเชือกชักขาออกไปอีก แต่จะแจ้งให้ฝ่ายไทยทราบว่า ข้าพเจ้าจะไม่ยอมเสียเวลาให้กับการปฏิเสธ จะกลับมา

¹G.F. Hudson, The Far East in World Politics (London : Oxford University Press, 1945), p.17.

²F.O.69/1 "Brooke - Palmerston" 5 October, 1850 และ กระแสพระราชดำริ, ประชุมพงศาวดาร ภาคที่ 62, หน้า 97.

เยือนสยามอีก หลังจากที่ได้ปรึกษาหารือกับเพื่อนร่วมงานชาวฝรั่งเศส ชาวอเมริกัน ตลอดจนนายพลเรืออังกฤษแล้ว¹

อย่างไรก็ตาม เป็นที่น่าอินที่ว่าไทยเป็นประเทศเดียวในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่ไม่ถูกมหาอำนาจตะวันตกใช้กำลังบังคับเอาในสิ่งที่ตนต้องการ ทั้งนี้ก็ด้วยพระปรีชาสามารถในการดำเนินนโยบายต่างประเทศของรัชกาลที่ 4 ที่ทรงใช้นโยบายโอนอ่อนผ่อนปรน ถ้อยทีถ้อยอาศัย แทนที่จะต่อต้านอย่างแข็งกร้าวแบบประเทศเพื่อนบ้าน เช่น พม่า จีน และญวน เป็นต้น

สาเหตุที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงศรัทธาพระทัยดำเนินนโยบายต่างประเทศอย่างเหมาะสมในครั้งนั้น เนื่องจากว่าขณะที่ทรงผนวชอยู่ 27 พรรษา (ค.ศ. 1824-1851 หรือ พ.ศ. 2367-2394) นอกจากพระองค์จะทรงสนพระทัยในการปฏิรูปศาสนาแล้ว ยังทรงศึกษาภาษาอังกฤษจนแตกฉาน ทรงมีพระปรีชาสามารถในการทรงหนังสือจากต่างประเทศที่ส่งมาจาก จีน สิงคโปร์และปีนัง ตลอดจนทรงนิยมคบค้ากับชาวตะวันตก ด้วยเหตุดังกล่าวนี้ ทำให้พระองค์ทรงทราบวัตถุประสงค์ของมหาอำนาจตะวันตกที่เข้ามายังภาคตะวันออก² โดยเฉพาะอย่างยิ่งพระองค์ทรงทราบความคิดของอังกฤษในส่วนที่เกี่ยวกับเมืองไทย ตั้งแต่ครั้งทรงได้รับมอบหมายหน้าที่ร่วมกับเจ้าฟ้ากรมขุนอิศเรศรังสรรค์ พระอนุชา และเสมียนยี่ม ทรงจ

¹Sir John Bowring, The Kingdom and People of Siam Vol.II (Kuala Lumpur : Oxford University Press, 1969), pp.211 - 12.

²สมเด็จพระยาคำวรางราชานุภาพ, ความทรงจำ (พระนคร : โรงพิมพ์ของสมาคมสังคมนักสตร์แห่งประเทศไทย, 2506), หน้า 66.

งานหนังสือภาษาอังกฤษโต้ตอบกับเซอร์ เจมส์ บรัค¹ ในปลายแผ่นดินรัชกาลที่ 3 ทำให้พระองค์ทรงมีพระราชดำริว่าไทยควรจะปรับปรุงนโยบายต่างประเทศในแนวใหม่ มาตั้งแต่ครั้งทรงผนวชอยู่ "ว่าตามหลักฐานในครั้งนั้น มีรัชกาลที่ 4 พระองค์เดียว ที่ทรงพระราชดำริเห็นว่าประเทศสยามจะปลอดภัยในอนาคตได้ แต่ช่วยทำให้ฝรั่งนับถือ แต่ในเวลานั้นทรงผนวช ไม่มีกิจเกี่ยวข้องในราชการบ้านเมืองก็นิ่งอยู่"² ฉะนั้นเมื่อพระองค์เสด็จขึ้นครองราชย์ จึงทรงเปลี่ยนนโยบายต่างประเทศได้ทันกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

สนธิสัญญาที่รัฐบาลไทยทำกับอังกฤษใน ค.ศ. 1855 (พ.ศ. 2398) หรือที่นิยมเรียกกันว่าสัญญาบาวริง (Bowring Treaty) ได้ถือเป็นแบบฉบับในการทำสนธิสัญญากับประเทศอื่น ๆ ในเวลาต่อมา³ และด้วยเหตุที่สนธิสัญญาบาวริงเป็นสนธิสัญญาที่ไม่เสมอภาค (Unequal Treaty) ยิ่งความเสียเปรียบให้กับประเทศไทยอย่างมาก โดยเฉพาะการสูญเสียอธิปไตยทางด้านการค้าและการเก็บภาษีศุลกากร ตลอดจนการไม่กำหนดอายุของสนธิสัญญา ยังผลให้ไทยต้องประสบกับปัญหาในด้านการเมืองและการปกครอง และเสียผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจในสมัยต่อมา ดังจะกล่าวรายละเอียดพอสังเขปดังนี้

ประเทศไทยต้องสูญเสียอำนาจอธิปไตยทางการศาลให้กับอังกฤษตามสนธิสัญญาข้อ 2 ที่ว่าด้วยสิทธิสภาพนอกอาณาเขต ซึ่งพอสรุปได้ว่าหากในบังคับอังกฤษวิชาวา

¹จดหมายเหตุเรื่องเซอร์ เจมส์ บรัค เข้ามาทำสัญญาในรัชกาลที่ 3 เมื่อปีจอ พ.ศ. 2393 (พระนคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร, 2466), หน้า 51.

²สมเด็จพระยาบรมราชานุภาพ, เรื่องเดิม, หน้า 67.

³ทำกับฝรั่งเศส (1856) สหรัฐอเมริกา (1856) เคนมาร์ก (1858) โปรตุเกส (1859) ฮอลันดา (1860) ปรัสเซีย (1862) สวีเดนและนอร์เวย์ (1868) อิตาลี (1868) ออสเตรีย-ฮังการี (1868) สเปน (1870) และญี่ปุ่น (1887)

กับคนในบังคับไทย กงสุลอังกฤษกับเจ้าพนักงานไทยร่วมกันตัดสินคดี ถ้าปรากฏว่า คนในบังคับอังกฤษทำผิด กงสุลจะลงโทษตามกฎหมายอังกฤษ และหากว่าคนในบังคับไทยทำผิด เจ้าพนักงานฝ่ายไทยก็จะลงโทษตามกฎหมายไทย ตามสัญญาข้อนี้ในระยะแรก ๆ ก็ไม่มีปัญหาแต่อย่างใด แต่ต่อมาในระยะหลังเมื่อบ้านเมืองเจริญขึ้น สติธิสภาพนอกอาณาเขต กลายเป็นเครื่องบั่นทอนอำนาจอธิปไตยของไทยอย่างร้ายแรง¹ และกลายเป็นอุปสรรคต่อความสงบสุข ความเป็นระเบียบเรียบร้อยและความเจริญของบ้านเมือง ทั้งนี้เพราะคนในบังคับต่างชาติเพิ่มจำนวนมากขึ้น² คดีที่เกิดจากคนในบังคับต่างชาติก็เพิ่มขึ้นเป็นเงาตามตัว ทั้งนี้เพราะบทลงโทษของศาลกงสุลอยู่ในสถานเบาอย่างหนึ่ง กับการที่รัฐบาลไทยไม่สามารถนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้อย่างหนึ่ง จึงก่อให้เกิดความไม่สงบขึ้น ยิ่งกว่านั้นยังมีคดีหลายเรื่องเกี่ยวกับคนในบังคับฝรั่งเศส ได้กลายเป็นปัญหาขัดแย้งระหว่างประเทศ ซึ่งสร้างความยุ่งยากให้รัฐบาลไทย

¹Walter A. Graham, Siam (London : Alexander Morning Limited, 1924), p.304.

²การที่คนในบังคับเพิ่มมากขึ้นมีสาเหตุสำคัญ 2 ประการคือมหาอำนาจได้ตีความคนในบังคับ (Subject) กินความไปถึงคนในอาณานิคมและรัฐในอารักขาประการหนึ่ง กับอีกประการหนึ่งคือ ชาวเอเชียชาติต่าง ๆ ที่เข้ามาพึ่งพระบรมโพธิสมภารนิยมไปสมัครเป็นคนในบังคับต่างชาติ เพราะได้รับสิทธิพิเศษและความสะดวกสบายมากกว่าคนไทย จนกระทั่งใน ค.ศ. 1899 (พ.ศ. 2442) อังกฤษยอมลงนามในสนธิสัญญาจำกัดสิทธิการจดทะเบียนคนในบังคับว่า คนในบังคับอังกฤษที่ไม่ใช่ชาวเอเชียสามารถไปจดทะเบียนเป็นคนในบังคับอังกฤษได้จนถึงรุ่นลูกและหลานของผู้นั้น ในขณะที่ชาวเอเชีย คนในบังคับ ได้รับอนุญาตให้ไปขึ้นทะเบียนเป็นคนในบังคับได้ถึงชั้นลูกของบุคคลนั้นเท่านั้น ตั้งแต่รุ่นหลานลงไปจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายไทย

ในสมัยรัชกาลที่ 5 อย่างมาก¹

อย่างไรก็ดี ข้อเสียเปรียบในเรื่องนี้ รัฐบาลไทยก็ไม่มีทางเลือก เพราะกฎหมายและการศาลของไทยยังล้าหลังอยู่มาก โดยเฉพาะการไต่สวนคดีก็ทำได้ตั้งอยู่บนรากฐานแห่งความยุติธรรมที่แท้จริงไม่ เช่น การค้ำน้ำ ดูปไฟ เพื่อพิสูจน์ความจริง² เป็นต้น นอกจากนั้นแบบทลงโทษแบบจารีตนครบาลของไทยก็เป็นแบบที่ทารุณโหดร้ายและป่าเถื่อน ฉะนั้นการยอมให้สิทธิสภาพนอกอาณาเขตแก่ชาวต่างประเทศในครั้งนั้นจึงเป็นเรื่องที่เราไม่อาจหลีกเลี่ยงได้

แต่ข้อเสียเปรียบในเรื่องการเก็บภาษีศุลกากร เป็นเรื่องที่รัฐบาลไทยไม่ควรจะยอมอย่างยิ่ง ดังเคยกล่าวไว้แล้วว่า จากสนธิสัญญาฉบับนี้ ไทยต้องยกเลิกธรรมเนียมการเก็บภาษีปากเรือ ยกเลิกการควบคุมขาของหลวง ไทยเก็บภาษีสินค้าขาเข้าทุกชนิดไคร้อยละ 3 เท่านั้น ส่วนภาษีสินค้าขาออกต้องเก็บตามพิกัดที่แนบไว้ท้ายสัญญา ยิ่งกว่านั้นสินค้าชนิดใดที่เสียภาษีให้รัฐบาลไทยแล้วแต่ขายไม่ได้ เมื่อเขานำสินค้ากลับ รัฐบาลไทยต้องจ่ายค่าภาษีคืนครบตามจำนวนที่เก็บมาด้วย สัญญาข้อนี้ฝ่ายไทยน่าจะต่อรองให้สามารถเก็บภาษีขาเข้าได้ถึงร้อยละ 5 เป็นอย่างต่ำ ทั้งนี้จะเห็นว่าสนธิสัญญาที่มหาอำนาจทำกับจีน ยังเก็บภาษีขาเข้าได้ถึงร้อยละ 5 แม้แต่ญี่ปุ่นซึ่งทำสนธิสัญญากับอังกฤษ (ค.ศ. 1857 หรือ พ.ศ. 2400) ภายหลังไทย 2 ปีก็สามารถ

¹ศึกษารายละเอียดได้จาก พลภู อังกินันท์ "บทบาทชาวจีนในประเทศไทย ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว" (ปริญญาานิพนธ์ เสนอต่อวิทยาลัย วิชาการศึกษา ประสานมิตร พ.ศ. 2515.)

²ศึกษารายละเอียดได้จาก กฎหมายตราสามดวง ประมวลกฎหมาย รัชกาลที่ 1 จ.ศ. 1166 เล่ม 2.

เก็บภาษีขาเข้าส่วนใหญ่ไครอยละ 5 เป็นอย่างต่ำ และสามารถเก็บภาษีสินค้าบาง
 อย่างไครอยละ 20 และ 35¹ ซึ่งถ้าหากรัฐบาลไทยจะยืนยันในการเก็บภาษีขาเข้า
 ให้ไครอยละ 5 คาดว่าฝ่ายดังกฤมก็คงจะยินยอม เพราะการที่รัฐบาลไทยเตรียม
 การต้อนรับคณะทูตอย่างสมเกียรติก็คือ การที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
 ทรงมีพระราชหัตถเลขาโต้ตอบกับเซอร์ จอห์น บาวริง เป็นการยืนยันพระราชไมตรี
 เป็นการส่วนพระองค์ก็คือ การที่ฝ่ายไทยยอมตามความประสงค์ของอังกฤษในเรื่องอื่น ๆ
 ก็คือ เรื่องดังกล่าวนี้คงไม่ทำให้อังกฤษโกรธจนถึงกับตัดสินใจจะใช้กำลังข่มขู่ไทยเพียง
 เพื่อให้ได้มาซึ่งการเก็บภาษีร้อยละ 3 เป็นแน่

ส่วนข้อเสียเปรียบประการสุดท้าย คือ สนธิสัญญาไม่ได้ "จำกัดเวลา ขอบเขต
 และแก้ไขไม่ได้" (time, limit, irrevocable)² นับเป็นข้อเสียเปรียบที่ร้าย
 แรงที่สุด เพราะเท่ากับเป็นการผูกมัดให้รัฐบาลไทยต้องยอมเสียเปรียบในเรื่องอื่น ๆ
 อย่างไม่มีทางคืนหลุด เพราะเป็นการยากที่ผู้ใดเปรียบจะยอมแก้ไขสนธิสัญญานั้น
 โดยง่าย แม้ว่าการแก้ไขนั้นจะนำมาซึ่งความเสมอภาคและความยุติธรรมระหว่าง
 ประเทศก็ตาม ฉะนั้นกว่ารัฐบาลไทยจะเจรจาให้มหาอำนาจยกเลิกสนธิสัญญานับนี้
 ก็กินเวลากว่า 80 ปี

การดำเนินนโยบายต่างประเทศของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
 โดยการยอมทำสนธิสัญญาที่เสียเปรียบกับมหาอำนาจแต่โดยคตินั้น นักประวัติศาสตร์
 ต่างลงความเห็นว่าเป็นการกระทำที่ถูกต้องและเหมาะสมที่สุด เพราะถ้าไทยไม่ยอม

¹Yunesuko Hihashi, Ajia Bunka Kenkyu Senta, The Meiji
Japan through Contemporary Sources Vol.I (Tokyo : The Centre Far
East Asian Cultural Studies, 1969) pp.36 - 48.

²Francis B. Sayre, op.cit., p.96.

ทำสนธิสัญญาครั้งกล่าวนี้นี้แล้วก็อาจจะต้องตกเป็นอาณานิคมของมหาอำนาจเป็นแน่ ทั้ง
ตัวอย่างของประเทศเพื่อนบ้านซึ่งมีผู้นำที่เสนอโยกย้ายแข่งกร้าวกับมหาอำนาจ แต่ใน
ที่สุดต้องยอมเสียดินแดนบางส่วนให้กับมหาอำนาจ เช่น จีน หรือต้องตกเป็นอาณานิคม
ของมหาอำนาจ เช่น พม่าและญวน เป็นต้น

อย่างไรก็ดี ถ้าพิจารณาถึงสาเหตุที่จีนต้องเสียดินแดนให้กับมหาอำนาจ
หรือการที่พม่าและญวนต้องตกเป็นอาณานิคมของมหาอำนาจแล้ว จะเห็นว่าประเทศไทย
ไม่มีลักษณะเหมือนประเทศทั้งสามนี้ กล่าวคือ ไทยไม่เคยถูกเหยียดหยามฝรั่งเหมือนจีน
ไม่เคยอดแค้นหรือคิดว่าจะสามารถเอาชนะอังกฤษได้เหมือนพม่า ไทยไม่เคยกีดกัน
การเผยแพร่วิสัยศาสนา และไม่ทำร้ายหรือฆ่าพวกนักสอนศาสนาเหมือนญวน ยิ่งกว่า
นั้นคนไทยยังมีเสรีภาพในการนับถือศาสนา พระมหากษัตริย์ทรงให้ความอุปการะศาสนา
อื่น ๆ ด้วย ในการแก้ปัญหาข้อขัดแย้งกับชาวตะวันตกนั้น รัฐบาลไทยไม่เคยใช้วิธี
การรุนแรงเหมือนจีน พม่าและญวน เช่น เมื่อครั้งเจ้าพระยามนทร (น้อย) ยกทัพไป
ตีเมืองไทรบุรี เจ้าเมืองไทรบุรี (ปะแวงวัน) หนีไปอยู่ที่ป็นัง เจ้าพระยามนทรขอให้
เจ้าเมืองป็นังส่งเจ้าพระยาไทรบุรีมาให้ แต่เจ้าเมืองป็นังปฏิเสธ รัฐบาลไทยเกรง
ว่าจะก่อให้เกิดเรื่องวุ่นวายต่อไป จึงเรียกเจ้าพระยามนทรกลับ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าไทยจะมีคุณลักษณะดังกล่าวนี้ แต่ไทยก็จำต้องยินยอม
ทำสนธิสัญญาที่เสียเปรียบกับอังกฤษ ซึ่งสาเหตุสำคัญที่ทำให้ไทยทำสนธิสัญญาเนื่องมาจาก
ประการที่ 1 จีนแพ้อังกฤษในสงครามฝิ่น จีนจึงเป็นประเทศที่ยอมรับกันใน
บรรดาชาวเอเชียว่าเป็นมหาอำนาจ หรือเป็นยักษ์ใหญ่แห่งเอเชีย ไทยยอมรับความ
เป็นใหญ่ของจีนมาตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัยเรื่อยมาจวบจนรัชกาลที่ 4 การที่จีนซึ่งเป็น
ประเทศใหญ่ของแอฟริกาตะวันออกไม่เป็นการฉิวฉวยที่ไทยซึ่งเป็นประเทศเล็กจะกล้วอังกฤษ
นอกจากนั้นพม่าซึ่งเป็นคู่ปรับของไทยก็ยังพ่ายแพ้อังกฤษในการรบครั้งที่ 1 ค.ศ. 1826
(พ.ศ. 2369) ต้องเสียหัวเมืองชายทะเลให้กับอังกฤษ และต้องเสียดินแดนตอนล่าง
ให้กับอังกฤษในการรบครั้งที่ 2 (ค.ศ. 1853 หรือ พ.ศ. 2396) ฉะนั้นการที่จีนและ
พม่าต่างพ่ายแพ้อังกฤษนี้เอง จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ไทยกลัวอังกฤษมาก

ประการที่ 2 อาวุธยุทโธปกรณ์ของไทยน้อยกว่าของอังกฤษทั้งปริมาณและคุณภาพ นอกจากนั้นกองเรือรบอังกฤษได้เข้ามาประจำอยู่ในน่านน้ำจีน จึงไม่เป็นการยากที่จะยกมาบังคับ ถ้าหากไทยขัดขืนไม่ยอมทำสนธิสัญญาแต่โดยดี ทั้งนี้เพราะอังกฤษเริ่มคุ้นเคยกับการใช้อำนาจบังคับเอาในสิ่งที่ตนต้องการ และเป็นการแน่นอนว่าถ้าหากเกิดการต่อสู้กันขึ้น ไทยจะต้องพ่ายแพ้อังกฤษเป็นแน่ ตัวอย่างที่น่าจะเป็นเครื่องพิสูจน์ในข้อนี้ก็คือ วิกฤตการณ์ ร.ศ. 112 (ค.ศ. 1893 หรือ พ.ศ. 2436) แม้ว่าในครั้งนั้นประเทศไทยจะได้มีการฝึกทหารแบบยุโรป มีการจ้างชาวต่างประเทศเข้ามาเป็นครูสอนและรับราชการในกรมทหาร มีปืนใหญ่ใช้แล้วก็ตาม ถึงกระนั้นเราก็ไม่สามารถต้านทานเรือรบฝรั่งเศสที่แล่นจากปากน้ำเข้าสู่กรุงเทพฯ ได้

อย่างไรก็ตาม ข้อเสียเปรียบของสนธิสัญญาก็นับว่าเป็นข้อเสียเปรียบที่เล็กน้อย ถ้าหากว่าการไม่ยอมเสียเปรียบอาจหมายถึงการสูญเสียเอกราช ฉะนั้นการทำสนธิสัญญาจึงเป็นการตัดสินใจที่ถูกต้อง เพราะไทยเป็นประเทศกำลังน้อย จะคิดการสิ่งใดยอมมองผลที่เกิดขึ้นในแง่ร้ายมากกว่าในแง่ดีไว้ก่อน¹ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระราชดำริว่า เราควรยอมเสียผลประโยชน์ส่วนน้อยเพื่อรักษาผลประโยชน์ส่วนใหญ่ คือ เอกราชของชาติไว้ดังที่ทรงอุปมาอุปไมยว่า

คนสองคนเดินทางออกจากป่ามา โดยขนสินค้าหยาบ ๆ ที่ตนทำขึ้น คือ ปอ เป็นคน หนึ่ง ครั้นเดินทางมาถึงที่แห่งหนึ่ง ซึ่งมีวัตถุมีค่ามากกว่า เช่น ฝ้าย คนโง่ที่จะแบกให้ขึ้นไม่ได้ นั้น ยังคงขนปอซึ่งเป็นสินค้าที่หยาบและไม่ไฉนไฉนนั้นออกมา แยกเพื่อนที่สุขุมใคร่ครวญของเขาที่วัตถุที่ละเอียดและมีค่ามากกว่า ทั้งสองคนได้เดินทางต่อมาถึงท่าเลี้ยว คนโง่ก็ยัง

¹ หอสมุดแห่งชาติ, สมุคไทยคำ เส้นกินสอขาว หมูจกหมายเหตุ ร.4 จ.ศ. ไม่มีชื่อพระราชกระแสเรื่องไทยเป็นประเทศเล็กน้อยหน้ากัวอันตราย เลขที่ 126.

เอาปอไว้ ส่วนคนสุขุมแล่นฝ่ายของเขาก็ใหม่ ครั้นเมื่อมาถึงปลายทาง คนหนึ่งพักควยชนของทีหนัก และแทบจะไม่มีราคา ส่วนอีกคนหนึ่งโคเอาของที่มีค่าและกำไรงามมาโดยงายคาย¹

กล่าวโดยสรุป จะเห็นว่าในขณะที่มหาอำนาจโดยเฉพาะอังกฤษมีท่าทีจะใช้กำลังเข้าจัดการกับไทยนั้น พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระปรีชาสามารถในการยับยั้งท่าทีดังกล่าวไว้ได้ โดยการยอมทำสนธิสัญญาตามความประสงค์ของอังกฤษ ทั้งนี้เพราะเป็นทางเดียวที่ไทยจะรักษาเอกราชไว้ได้ ฉะนั้นจึงกล่าวได้ว่า รัฐบาลของพระองค์ดำเนินนโยบายต่างประเทศได้อย่างถูกต้องและเหมาะสมพอสมควร แม้ว่าจะได้มาซึ่งสนธิสัญญาที่เสียเปรียบก็ตาม ทั้งนี้เพราะวัตถุประสงค์ที่สำคัญในการดำเนินนโยบายต่างประเทศก็คือ จะยอมทำทุกอย่างเพื่อรักษาเอกราชของชาติไว้ แม้ว่าการกระทำนั้นจะเป็นการเสียผลประโยชน์บางประการทั้งทางด้านการศาลและเศรษฐกิจก็ตาม แต่ก็เป็นการเสียประโยชน์เพียงส่วนน้อยเมื่อเทียบกับการรักษาความอยู่รอดของประเทศไว้ได้

อังกฤษเสนอโครงการขุดคลองคอคอดกระใน ค.ศ. 1856 (พ.ศ. 2399)

ความสนใจของอังกฤษเกี่ยวกับการขุดคลองคอคอดกระได้มีเรื่อยมานับตั้งแต่ นักสำรวจอังกฤษได้เสนอความคิดในเรื่องนี้ ต่อมาเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม ค.ศ. 1856 (พ.ศ. 2399) อังกฤษได้ส่งเรือสำรวจหลวง "ซาราเซน" (Saracen) ซึ่งมี นาวาโทริชาร์ดส์ (Commander Richards) เป็นผู้บังคับบัญชาและได้เดินทางต่อมา ยังกรุงเทพฯ ในวันที่ 8 เดือนเดียวกัน โดยความช่วยเหลือของเจ้าพระยาพระคลัง

¹ กรมหมื่นนราธิปพงศ์ประพันธ์, ประวัติการทูตของไทย (พระนคร : โรงพิมพ์พระจันทร์, 2501), หน้า 68.

ทำให้นาวาโทริชาร์ดส์พร้อมด้วยคณะ ซึ่งประกอบด้วย นาย เบลล์ (Bell) นาย ดี.โอ. คิง (D.O. King) นายมาติน (Martin) และนายฮันเตอร์ (Hunter) จึงได้เข้าเฝ้าพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวในวันรุ่งขึ้น¹

เมื่อพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงทราบว่า นาวาโทริชาร์ดส์และคณะได้เข้ามาขอทำการสำรวจบริเวณชุกคลองผานคอกคอกกระ จึงพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ดำเนินการได้ หลังจากนั้นพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้ทรงนำเรื่องโครงการชุกคลองทรงมะริด² ขึ้นมาสนทนาค่าย และตรัสย่ำว่าวิศกรไทยได้เคยทำการสำรวจและรายงานว่าไม่สามารถจะชุกคลองได้ แต่ถึงกระนั้นก็ตาม นาวาโทริชาร์ดส์ ก็กราบบังคมทูลว่า เป็นความตั้งใจของเขาที่จะทำการสำรวจบริเวณที่จะชุกคลองอย่างเคร่งครัด ๆ แล้วจะทูลเกล้าฯ ถวายรายงานให้พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงทราบด้วย³

ต่อจากนั้นพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงแจ้งให้นาวาโทริชาร์ดส์ทราบว่า พระองค์ทรงส่งบทสรุปของรายงานพร้อมด้วยแผนที่เกี่ยวกับโครงการชุกคลองทรงมะริด ซึ่งวิศกรไทยได้ทำไว้ไปให้ เซอร์ จอห์น บาวริง ด้วยแล้ว

ในเย็นวันเดียวกันนั้น เจ้าพระยาพระคลังได้ไปพบนาวาโทริชาร์ดส์ และแจ้งให้ทราบว่า ท่านได้รับพระบรมราชโองการให้นำผลการสำรวจและแผนที่ซึ่งแสดง

¹Satow Paper, 12 February, 1856 - 21 December, 1885 Forrest to Sir John Bowring, Inclosure 2 in No., 1, Bangkok, February, 1856.

²ถ้าจะกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ การชุกคอกคอกกระ นั้นเอง ทั้งนี้เพราะเมืองมะริดตั้งอยู่บนฝั่งขวาของแม่น้ำปากจั่น การชุกคลองขึ้น ณ บริเวณนี้ จึงเท่ากับเป็นการชุกคลองเชื่อมแม่น้ำปากจั่นเข้ากับแม่น้ำชุมพรบนฝั่งอ่าวไทย

³Ibid.

ทำเลที่ตั้งของคลองที่จะขุดตรงมะริค ซึ่งวิศวกรไทยเคยทำไว้ ตลอดจนถึงเห็น
อุปสรรคต่าง ๆ ของโครงการดังกล่าวนี้

อุปสรรคต่าง ๆ ที่เจ้าพระยาพระคลังชี้แจงให้นาวาโทริชาร์ดส์ทราบนั้น
พอสรุปได้ดังนี้¹

1. ทางแคบ ๆ ระหว่างหุบเขา (George)² ที่อยู่ระหว่างเชิงเขาที่มี
ความสูงขนาดกลาง อันเป็นส่วนจำเป็นที่จะต้องขุดให้ลึกอีก
2. ทางที่ต้องขุดผ่านหุบเขาและร่องน้ำที่เป็นหินแข็งของแม่น้ำบนฝั่งอ่าวไทย
จะทำให้ขุดลำบาก

3. ระดับน้ำในมหาสมุทรอินเดียสูงกว่าระดับน้ำในอ่าวไทย
อุปสรรคสองประการแรกนี้ นาวาโทริชาร์ดส์ยืนยันว่าสามารถจะขุดได้
โดยง่าย แต่เขาก็มีคำอธิบายว่าจะขุดด้วยวิธีใด ส่วนอุปสรรคในประการหลังนั้น
เขากล่าวว่าการสร้างประตูน้ำ (Locks) จะขจัดปัญหานี้ได้แน่นอน

เมื่อชี้ให้เห็นอุปสรรคที่ทำให้ไม่สามารถขุดคลองตรงมะริคได้แล้ว เจ้าพระยา
พระคลังจึงกล่าวแก่นาวาโทริชาร์ดส์ว่า

เมื่อครั้งที่ผมเป็นเจ้าของดินแดนมะริคคานที่อยู่บนคาบ
สมุทรลาวยูซึ่งปัจจุบันอยู่ในความครอบครองของอังกฤษนั้น
ชาวสยามพอใจที่จะดำเนินการขุดคลองเอง เพราะ
สามารถเขาทำการโจมตีผมได้โดยง่าย แต่ตั้งแต่อังกฤษ

¹Ibid.

²George คือหุบเขาที่มีความลึกและแคบผิดปกติ ผาสองข้างหุบเขานี้
สูงชันมาก จนเกือบจะเป็นเส้นตรง

ได้เข้าครอบครองดินแดนส่วนนี้ สยามก็ไม่ปรารถนาที่จะ
ดำเนินการชดเชยอีกต่อไป¹

จากคำชี้แจงของเจ้าพระยาพระคลังทั้งทั้งนี้ แสดงให้เห็นว่ารัฐบาลไทยเคย
คิดจะชดเชยคอคกระมากอนปี ค.ศ. 1826 (พ.ศ. 2369) ทั้งนี้จากประโยคที่ว่า
"ตั้งแต่อังกฤษได้เข้าครอบครองส่วนนี้ สยามก็ไม่ปรารถนาจะชดเชยอีกต่อไป"
นอกจากนั้นคำพูดดังกล่าวยังแสดงให้เห็นเจตนาของรัฐบาลไทยที่มีต่อการชดเชย
ว่า สาเหตุที่ชดเชยนั้นก็เพื่อผลประโยชน์ทางคานยุทธศาสตร์ นั่นคือ เพื่อสะดวกในการ
ยกทัพไปตีพม่าเป็นสำคัญ แต่หลังจากที่เมริคตกเป็นของอังกฤษแล้ว การรุกรานจาก
พม่าทางคานนี้ก็ยุติลง เป็นเหตุให้ความคิดที่จะชดเชยของรัฐบาลไทยต้องยุติลงด้วย
ฉะนั้นจึงยังผลให้เกิดความยากลำบากแก่รัฐบาลอังกฤษที่จะโน้มน้าวหรือชักจูงให้รัฐบาล
ไทยเห็นผลประโยชน์ในคานต่าง ๆ อันจะเกิดขึ้นจากการชดเชยในสมัยต่อมา
(เพื่อว่าอังกฤษจะไ้รับสัมปทานชดเชยจากรัฐบาลไทยนั่นเอง)

กระแสพระราชดำริในพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เรื่องชดเชย
ที่ทรงพระราชทานก่อนว่าทริชาร์ดส์ คิงที่ได้กล่าวรายละเอียดมาแล้วนั้น นายฟอร์
เรสต์ (Forrest) ซึ่งเป็นความประจำอยู่ในประเทศไทย เป็นผู้บันทึกเรื่องนี้เสนอ
ต่อ เซอร์ จอห์น บาวริง เจ้าเมืองฮ่องกง หลังจากนั้นบาวริงจึงเสนอเรื่องนี้ต่อ
ลอร์ด แคลเรนดอน (Lord Clarendon) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ
อังกฤษ โดยแสดงความเห็นเป็นเชิงสนับสนุนโครงการชดเชยตามที่ฟอร์เรสต์เสนอ
ทั้งนี้เพราะเขาเห็นว่าเป็นโครงการที่ทำผลประโยชน์ให้แก่อังกฤษทั้งคานการค้าและ
การเดินเรือ²

¹ Satow Paper, op.cit.

² F.O. Siam Vol.5, Sir John Bowring to the Earl of Clarendon,
No.103, Hong Kong : April 1, 1856.

โครงการขุดคลองเดินเรือที่ฟอร์เรสต์เสนอบาวริง ถูกส่งไปยังหอการค้าอินเดีย (The Indian Board of Trade) และบาวริงได้รับคำตอบมาว่าหอการค้าอินเดียสนใจเรื่องนี้มาก และจะสนับสนุนให้ดำเนินการขุดคลองเชื่อมอ่าวเบงกอลกับอ่าวไทย¹

ในเดือนสิงหาคมปีเดียวกัน นายเดวิด ค็อก (David Doeg) วิศวกรชาวอังกฤษ มีหนังสือถึงลอร์ด ปาล์มเมอเรสต์ (Lord Palmerston) เสนอแนะเรื่องการปรับปรุงท่าเรือต่าง ๆ ตลอดจนเส้นทางเดินเรือขึ้นบนพื้นแผ่นดินไทย ในส่วนที่เป็นคอคอดกระหรือบนคาบสมุทรฉะลุง โดยแสดงความเห็นว่า อังกฤษสามารถทำเรื่องต่าง ๆ นี้ได้ ทั้งนี้เพราะ "ในมาตราสุดท้ายของสนธิสัญญาที่ทำกับสยามนั้น ได้เปิดช่องโหว่ซึ่งกินความกว้างจนสามารถสอดแทรกเรื่องเหล่านี้เข้าไปได้"²

ในบรรดาเรื่องต่าง ๆ ที่เดวิด ค็อก เสนอให้ดำเนินการบนพื้นแผ่นดินไทยนั้น เขาเห็นว่าโครงการขุดคลองเดินเรือเพื่อเชื่อมอ่าวเบงกอล แม่น้ำเมริค และอ่าวไทยเข้าด้วยกันนั้น เป็นเรื่องที่สำคัญควรจะดำเนินการอย่างรีบด่วน ทั้งนี้เขาคาดว่าเมื่อทำโครงการนี้สำเร็จแล้ว อังกฤษจะได้รับผลประโยชน์อย่างมหาศาล³

คาดว่าเดวิด ค็อก คงเรียกชื่อแม่น้ำฉิด คือแทนที่จะเรียกแม่น้ำปากจั่น ก็กลับเรียกแม่น้ำเมริค เพราะแม่น้ำเมรินั้นอยู่สูงขึ้นไป และถ้าจะขุดตรงนั้นก็กว้างเกินไป เพราะไม่มีแม่น้ำบนฝั่งอ่าวไทยในตอนนั้นด้วย

¹F.O.69/105, Walmisley to Palgarve, Memorandum : on the subject of the proposed Scheme for making a Ship - Canal Across the Isthmus of Kra. London : October 15, 1881. p.3.

²F.O. Siam Vol.5, David Doeg to Lord Palmerston, Banbury : August 28, 1856.

³Ibid.

ในการเสนอเรื่องต่าง ๆ ให้ดำเนินการบนดินแดนไทย โดยเฉพาะบนคาบสมุทรลพบุรีนั้น เคว็ค ค็อก พยายามที่จะเน้นให้ ออร์ด ปาล์มเมอสะตัน เห็นความสำคัญของดินแดนที่เป็นคาบสมุทรลพบุรี และให้รีบฉวยโอกาสเพื่อวางมาตรการต่าง ๆ ในการที่จะดำเนินโครงการ ซึ่งเขาเห็นว่าเป็นการลงทุนทางด้านการค้า เพื่ออังกฤษจะได้รับผลประโยชน์อย่างกว้างขวางที่จะบังเกิดขึ้นระหว่างคาบสมุทรอินเดีย จีน น่านน้ำไทย รวมทั้งหมู่เกาะทางด้านตะวันออกและภาคใต้ด้วย ฉะนั้นจากความคิดของ เคว็ค ค็อก ที่ว่าในสนธิสัญญาได้เปิดช่องโหว่ไว้ พอที่จะดำเนินโครงการที่ว่ามันได้ เขาจึงเห็นเป็นโอกาสเหมาะที่ออร์ด ปาล์มเมอสะตัน ควรฉวยโอกาสดังกล่าวเสีย

การที่ เคว็ค ค็อก กล่าวถึงช่องโหว่ของสนธิสัญญาระหว่างไทยกับอังกฤษนั้น เขามิได้บ่งชี้ชัดเจนไปว่าเป็นเช่นไร แต่เมื่อพิจารณาถึงเรื่องที่เขาเสนอประกอบกับข้อความในสนธิสัญญาแล้ว ก็น่าจะได้แก่เรื่องเขาและชื่อที่อยู่ในประเทศไทย ทั้งนี้ เคว็ค ค็อก อาจคิดว่าถ้าคนในบังคับอังกฤษสามารถจะเช่าหรือซื้อที่ดินส่วนที่จะดำเนินโครงการต่าง ๆ ก็จะทำให้อังกฤษดำเนินเรื่องนี้ได้ง่ายขึ้น อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาสนธิสัญญาแล้ว จะเห็นว่าไม่มีช่องโหว่พอที่จะให้อังกฤษเช่าหรือซื้อที่ดิน โดยเฉพาะในส่วนที่เป็นคาบสมุทรลพบุรีได้ ทั้งนี้เพราะดินแดนที่เรียกว่าคาบสมุทรลพบุรีนั้น อยู่เกินกำหนดเขตที่ให้สิทธิ์คนในบังคับอังกฤษเช่าและซื้อได้¹ นั่นคือ อยู่นอกเขตพายุ แจวเรือ 24 ชั่วโมง ซึ่ง

¹ดูสนธิสัญญาทางพระราชไมตรีระหว่างประเทศอังกฤษกับประเทศไทย ฉบับลงวันที่ 1 เมษายน ค.ศ. 1855 (พ.ศ. 2398) ข้อ 4 และดูข้อตกลงเพิ่มเติมสนธิสัญญาฉบับลงวันที่ 18 เมษายน ค.ศ. 1855 (พ.ศ. 2398) ระหว่างอังกฤษกับไทย ค.ศ. 1856 (พ.ศ. 2399) เรื่องที่ 10 และ 11 ใน กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ, สนธิสัญญาและความตกลงทวิภาคีระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ และองค์การระหว่างประเทศ, เล่ม 1 พ.ศ. 2160 - 2412 พระนคร : โรงพิมพ์พระจันทร์, 2511.

เขตกังกล่าวนี้ในสนธิสัญญาไม่ได้กล่าวถึงการให้เช่าหรือซื้อแต่อย่างใด เพียงแต่ระบุไว้ในสัญญาข้อ 5 ว่า "ถ้าคนในบังคับอังกฤษจะออกไปทะเลหรือไปเที่ยวเกินกำหนด 24 ชั่วโมง ตามสัญญาที่จะให้คนบังคับอังกฤษอยู่ กงสุลจะไปขอหนังสือเบิกลองเจ้าพนักงานฝ่ายไทย ให้ไป..."¹

ฉะนั้นจะเห็นว่าตามสนธิสัญญาแล้วไม่มีข้อโหว่พอที่อังกฤษจะเช่าหรือซื้อดินแดนบนคาบสมุทรลพบุรีของไทยได้ อย่างไรก็ตาม การที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงออกประกาศที่ 86 ว่าด้วยเขตที่ฝรั่งจะเช่าหรือซื้อได้ มีข้อความตอนหนึ่งกล่าวว่า นอกเขตชาย แฉวเรือ 24 ชั่วโมง ห้ามราษฎรขายและให้เช่า แต่ถ้านอกประเทศมีโบเบิกต่านเคินทางสำหรับตัว ให้ขายหรือเช่าได้ แต่ห้ามขายขาด² ซึ่งถ้าพิจารณาจากประกาศนี้แล้วก็พอจะกล่าวได้ว่า มีข้อโหว่พอที่คนอังกฤษจะทำเรื่องราวนี้ได้ นั่นคือ ถ้าคนในบังคับอังกฤษทำโบเบิกทางเป็นเวลานาน เมื่อจะหมดอายุแล้วมาต่อโบเบิกทางใหม่ ก็เท่ากับซื้อหรือเช่าที่ดินได้ แต่เมื่อเรื่องนี้ถูกเสนอต่อรัฐมนตรีต่างประเทศอังกฤษ ก็ได้รับคำตอบว่า "ไม่สามารถสอดแทรกอะไรเข้าไปในสนธิสัญญาได้เลย เพราะเดี๋ยวนี้สนธิสัญญาก็ได้ลงสัตยาบันเรียบร้อยแล้ว"³ แต่ถึงกระนั้นก็ตาม บาวริง ได้รับคำสั่งจาก ลอร์ด แคลเรนดอน ให้รายงานเกี่ยวกับเรื่องนี้เสนอต่อเขาค้วย ทั้งนี้เพื่อจะไต่คดีคิดว่าเป็นการเหมาะสม หรือพอที่จะให้คำปรึกษาหรือไม่เพียงใด ในอันที่จะเสนอแนะต่อรัฐบาลไทย

¹ กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ, สนธิสัญญาและความตกลงทวิภาคีระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ และองค์การระหว่างประเทศ เล่ม 1 พ.ศ. 2160 - 2412 (พระนคร : โรงพิมพ์พระจันทร์, 2511), หน้า 30.

² กรมศึกษากร, ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4, เล่ม 2 (พ.ศ. 2394 - 2404) (พระนคร : โรงพิมพ์คำทรงธรรม, 2511), หน้า 200-04.

³ F.O. 17/248 Hammond to Bowring, September 6, 1856.

บันทึกเรื่องโครงการขุดคลองผ่านคอคอคกระของ เซอร์ จอห์น บาวริง¹

เมื่อเควิด คัก เสนอโครงการขุดคลองเชื่อมอ่าวเบงกอลกับอ่าวไทย ต่อ ลอร์ด ปาล์มเมอสะตัน เขาเสนอให้แจ้งเรื่องให้บาวริงทราบด้วย เพื่อจะได้วาง มาตรการอันจะนำผลประโยชน์อย่างกว้างขวางมาสู่อังกฤษ จึงปรากฏในเวลาต่อมา ว่า ลอร์ด แคลเรนดอน รัฐมนตรีต่างประเทศออกจาก ปาล์มเมอสะตัน ใ้ส่งสำเนา จดหมายของ เควิด คัก มายังบาวริง พร้อมทั้งออกคำสั่งให้บาวริงทำบันทึกหรือรายงานขอตั้งเขตเรื่องการขุดคลอง การสร้างเส้นทางคมนาคมทางน้ำระหว่างอ่าว เบงกอลกับอ่าวไทยขึ้นที่ละติจูดที่ 11° เหนือ อันเป็นทางตรงที่ทอดผ่านคอคอคกระ ซึ่งมีความยาว 50 ไมล์ มีชื่อยุ้งยากเพียงเล็กน้อย และเป็นที่หวังกันว่า "การเปิด ความสัมพันธ์ระหว่างเรากับสยามจะเป็นการปลูกฝังสัมพันธไมตรี และแก้ปัญหาอัน เป็นเรื่องที่น่าสนใจมากเกี่ยวกับสภาพทางภูมิศาสตร์และค่าการค้า"² นอกจากนี้ บาวริงยังแสดงความเห็นเพิ่มเติมว่า

¹ในบันทึกเรื่องโครงการขุดคลองผ่านคอคอคกระที่เสนอโดย เอ. วอมสะเลย์ (A. Walmisley) แห่งหอสมุดกระทรวงการต่างประเทศอังกฤษใน ค.ศ. 1881 (พ.ศ. 2424) นั้น เขากล่าวว่า ไม่พบรายงานเป็นทางการของบาวริงในสมุดทะเบียน แต่อย่างใด แต่จากบันทึกเรื่องโครงการขุดคลองเดินเรือผ่านคอคอคกระของ เซอร์ ซอมเบิร์กที่ได้คัดลอกรายงานบางส่วนของบาวริง อันมีข้อความตรงกันกับที่นายไวช นำมาอ้างเมื่อครั้งเสนอโครงการขุดคลองเดินเรือใน ค.ศ. 1858 (พ.ศ. 2401) ดังนั้นจึงแสดงว่า บาวริง ได้ทำรายงานเรื่องนี้เสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการ ต่างประเทศในครั้งนั้นแล้ว จึงน่าจะเป็นความผิดพลาดของวอมสะเลย์มากกว่า

²F.O.69/105, Sir R. Schomburgk to the Earl of Malmesbury relation to the Projected Ship Canal Across the Isthmus of Kraa. Bangkok : May 31, 1858.

งานชิ้นนี้จะเป็นงานชิ้นสำคัญยิ่ง ถ้าหากว่าขอมูลที่ข้าพเจ้า
ได้รับนี้ถูกต้อง เส้นทางที่จะขุดคลองเชื่อมแม่น้ำที่สามารถ
เดินเรือโคเขาควยกัน ก็มีเพียง 2 - 3 ไมล์เท่านั้น จะ
ประหยัดเวลาในการเดินทางระหว่างประเทศอินเดียกับเอเชีย
ตะวันออก โดยไม่ต้องอ้อมของแควมะละกา ซึ่งคณะเห็นว่า
ไม่เพียงจะประหยัดเวลาได้เป็นวัน แต่จะประหยัดได้เป็น
สัปดาห์¹

นอกจากนั้น บาวริง ยังแสดงความเห็นว่า ถ้าสามารถขุดคลองดังกล่าวนี้ได้
ก็จะเป็นที่อิจฉาของสิงคโปร์ เพราะเส้นทางคมนาคมใหม่จะทำให้การให้บริการ
เส้นทางระหว่างสิงคโปร์กับกัลกัตตาน้อยลง ถึงกระนั้นเขาก็ยังเห็นว่า ถ้าพิจารณา
ปัญหาเรื่องนี้อย่างใกล้ชิดแล้วจะพบว่า การขุดคลองขึ้นนี้จะไม่ทำให้ผลประโยชน์
ทางด้านการค้าที่มีอยู่แต่เดิมในตลาดสิงคโปร์ต้องถูกกระทบกระเทือน แต่เป็นที่น่า
เสียดายว่าเขาไม่เคยแสดงเหตุผลในเรื่องนี้เอาไว้เลย

จากรายงานของบาวริงเกี่ยวกับการขุดคลองนี้ พอสรุปได้ว่า

ประการแรก บาวริงเห็นว่าคลองจะอำนวยผลประโยชน์ให้กับอังกฤษทั้งทางด้าน
การเมืองและการค้า ทั้งนี้จะเป็นเพราะว่าดินแดนที่อยู่ใต้การ
ปกครองของอังกฤษ ทั้งทางด้านพม่าและมลายูติดกับดินแดนไทย
จึงมีปัญหาเกิดขึ้นบ่อย ๆ เช่น ปัญหาผู้ร้ายข้ามแดน เป็นต้น ฉะนั้นถ้า
หากว่าได้ขุดคลองขึ้นแล้ว ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับอังกฤษก็ย่อม
มีมากขึ้น โอกาสการแก้ปัญหาทางด้านการเมืองก็จะง่ายขึ้นด้วย
ส่วนผลประโยชน์ทางด้านการค้านั้น บาวริงอาจจะเห็นว่าอังกฤษมี
การค้าสำคัญอยู่กับจีน คลองจึงมีประโยชน์มากในแง่การขนระยะทาง
ให้สั้นลง ซึ่งจะช่วยประหยัดทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย

¹ Ibid.

คงให้ความสนใจอยู่ตลอดเวลาแล้ว

ท่านดอร์คิงทราบดีอยู่แล้ว การสร้างเส้นทางคมนาคมระหว่างดินแดนทั้งสองที่อยู่ในความคุ้มครองของเรา ทางคาบตะวันออกเฉียงนั้น ไม่เพียงแต่จะอำนวยความสะดวกภัยให้กับดินแดนเหล่านั้น แต่ยังป้องกันความวิบัติที่อาจจะเกิดขึ้นได้อีกด้วย...

ความตั้งใจของข้าพเจ้าในเรื่องโครงการขุดคลองข้ามคอคอดกระที่มีเป็นพิเศษก็คือ ต้องการดึงความสนใจของท่านลอร์ดมายังโครงการที่จะเจียงเส้นทางเดินเรือที่อ้อมจากอินเดียไปยังจีน ผ่านช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ โดยหันมาใช้เส้นทางเดินเรือข้ามคลองตรงส่วนที่แคบที่สุดของคอคอดกระ ซึ่งเส้นทางนี้จะเชื่อมน่านน้ำระหว่างอ่าวเบงกอลกับอ่าวไทยเข้าด้วยกัน¹

ข้อเสนอของไวซคิงข้างต้นนี้จะเห็นว่า นอกจากเรื่องทั้งสาม คือ กฎอินเดียที่ดี การยุติข้อพิพาทกับจีนที่ดี และการที่ไทยเปิดความสัมพันธ์กับญี่ปุ่นที่ดี ทำให้การขยายผลประโยชน์อังกฤษเข้าไปในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อีกมากขึ้นแล้ว การขุดคลองผ่านคอคอดกระ ก็จะช่วยส่งเสริมและสนับสนุนผลประโยชน์ของอังกฤษในภูมิภาคดังกล่าวนี้ด้วย ผลประโยชน์ที่อังกฤษจะได้รับเมื่อขุดคลองผ่านคอคอดกระ ตามที่ไวซเสนอ นั้น มี 2 ประการคือ ประการแรก ช่วยให้ดินแดนของอังกฤษในภูมิภาคเอเชียปลอดภัย

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹F.O. 69/14 Wise to Lord Clarendon, Banbury, January 11,

กับประการที่สอง เพื่อป้องกันความวិบัติที่อาจจะเกิดขึ้นทำนองเดียวกับกบฏอินเดีย¹ ฉะนั้นโดยสรุปแล้วเราเห็นว่าคงจะอำนวยความสะดวกนโยบายอย่างเด่นชัดในด้านการเมือง และด้านยุทธศาสตร์ให้กับอังกฤษ และเมื่อเขาประมวลข้อมูล² เกี่ยวกับระยะทางที่ยื่นลง

¹กบฏอินเดีย (The Indian Mutiny) เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม ค.ศ. 1857 (พ.ศ. 2400) โดยทหารซีปอย (Sepoy) แห่งกองทัพเมืองเบงกอลลุกขึ้นต่อสู้อังกฤษ สาเหตุของการกบฏนั้นเมื่อทำการวิเคราะห์แล้ว ปรากฏว่ามีสาเหตุอันเนื่องมาจาก สังคม ศาสนา เศรษฐกิจ การเมือง และการทหาร โดยเฉพาะการที่อังกฤษนำอารยธรรมตะวันตกเข้าไปเผยแพร่ในอินเดีย นั้น ถือว่าเป็นสาเหตุสำคัญของการกบฏมากกว่าการเข้าไปมีอำนาจทางการเมือง เพราะเป็นการกระทำที่กระทบกระเทือนต่อโครงสร้างทางสังคมของชาวฮินดู เช่น ความพยายามจะล้มล้างระบบชั้นวรรณะ และการห้ามชาวอินเดียประกอบพิธีบางอย่างตามประเพณี ดังที่เนห์รูได้กล่าวไว้ในหนังสือพบถิ่นอินเดียว่า "สิ่งเดียวที่พวกเขาไม่พึงปรารถนาคือ ไม่ต้องการให้ใครแทรกแซงโครงสร้างทางสังคม และวิถีชีวิตของพวกเขา" เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม สาเหตุของการกบฏที่เป็นที่เชื่อถือกันอย่างกว้างขวาง ก็คือ การที่พวกทหารซีปอยยิงปืนซึ่งประจุกกระสุนที่ทำไวคายน้ำมันวัวและน้ำมันหมู ซึ่งเป็นการกระทำที่ถูกต้องทั้งพวกฮินดูและพวกมุสลิม เพราะพวกฮินดูไม่รับประทานเนื้อวัว และพวกมุสลิมไม่รับประทานเนื้อหมู ส่วนผลของการกบฏนั้น ปรากฏว่าอังกฤษได้ทำการปราบปรามอย่างรุนแรง และยุติลงได้ใน ค.ศ. 1858 (พ.ศ. 2401) อ้างจาก Encyclopedia Britanica, Vol. 11 (1964), pp. 951 - 952. และ ยวาทระลาล เนห์รู, พบถิ่นอินเดีย, แปลจาก The Discovery of India โดย กรุณา กุสลาสัย. (พระนคร : สำนักพิมพ์มลากา, 2515)

²เป็นข้อมูลที่ได้รับจากบีตันโทมัส ฟอร์เรสต์ และจาก เซอร์ จอห์น บาวริง

จากการขุดคลอง ไชยโกเหนผลประโยชน์คนยุทธศาสตร์อีกครั้งหนึ่งว่า "การประหยัดเวลาเช่นที่เวลานั้น มีความสำคัญในการเคลื่อนย้ายกองทหารในยามเกิดเหตุฉุกเฉินคล้าย ๆ กับที่เกิดขึ้นเมื่อไม่นานมานี้ (สมภูอินเคีย) อันเป็นหลักฐานสำคัญซึ่งไม่จำเป็นต้องตั้งข้อสงสัยอีกแล้ว"¹

เมื่อชี้ให้เห็นผลประโยชน์ทางคานยุทธศาสตร์ ซึ่งเป็นผลประโยชน์สำคัญที่อังกฤษจะพึงได้รับจากคลองที่จะขุดแล้ว ไชยก็กล่าวเป็นเชิงสนับสนุนให้ขุดคลองผ่านคอคอคกระ ว่าพื้นที่โดยรอบของบริเวณที่จะขุดคลองนั้น ไม่มีสิ่งใดที่แสดงให้เห็นว่าเป็นอุปสรรคร้ายแรงที่จะทำงานอันทรงเกียรตินี้ให้สำเร็จไม่ได้ นอกจากนั้น ไชยยังเน้นอีกครั้งว่า ลอร์ด แคลเรนดอน คงจะเข้าใจดีเกี่ยวกับผลประโยชน์อันยิ่งใหญ่ทางคานการเมือง คานการทหาร และคานการค้า ซึ่งคลองจะช่วยเสริมสร้างความมั่นคงให้กับอำนาจอันสูงสุด และผลประโยชน์ของอังกฤษในภูมิภาคตะวันออก²

นอกจากไชยจะชี้ให้เห็นว่าคลองมีประโยชน์อย่างไรต่ออังกฤษแล้ว เขายังกล่าวว่าคลองจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศในภูมิภาคนี้ที่มีผู้นำเป็นผู้รักความเป็นอิสระ และมีนโยบายการค้าเสรี เพราะคลองจะช่วยให้สินค้าของบรรดาประเทศเช่นที่เวลานี้ไปสู่อินเดียและยุโรปเร็วขึ้น³

ขณะที่ไชยเสนอโครงการขุดคอคอคกระต่อ ลอร์ด แคลเรนดอนนั้น เป็นโอกาสเดียวกันกับที่คณะทูตไทยซึ่งประกอบด้วย พระยามนตรีสุริยวงษ์ ราชทูต เจ้าหมื่นสรรเพชญ์ภักดิ์ อุปทูต และจมนมทนเฑียรพิทักษ์ ตรีทูต ซึ่งเดินทางไปเจริญสัมพันธไมตรี

¹ F.O. 69/14, Wise to Lord Clarendon, Banbury : January 11, 1858.

² Ibid.

³ Ibid.

กับอังกฤษและเพื่อยื่นข้อเสนอม 3 ประการต่อรัฐบาลประเทศอังกฤษ¹ กำลังอยู่ในประเทศอังกฤษ ด้วยเหตุนี้ไวซจึงเสนอต่อลอร์ด แคลเรนดอน ว่าเป็นโอกาสเหมาะที่ลอร์ด แคลเรนดอน จะนำเรื่องนี้ขึ้นหารือคณะทูตไทย เพื่อความแน่ใจว่า โครงการชุกคลอง จะได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลไทยแท้ไหน และจะได้รับความช่วยเหลือในด้านใด คือ ถ้าไม่ช่วยเหลือเรื่องยกที่ดินให้ ก็อาจช่วยเหลือเรื่องจัดหากรรมกรให้ หรือว่าจะช่วยเหลืออย่างอื่น

สำหรับเรื่องวิธีชุกคลองนั้น ไวซเสนอว่าจะเป็นการประหยัดถ้าจะชุกคลองโดยใช้แรงงานคน ทั้งนี้กระทำไคด้วยการขนพวกทหารซึ่งปอยมาเป็นกรรมกร โดยมาตั้งศูนย์การทำงานอยู่ที่เกาะเซนต์ แมทธิว หรือ เกาะช้าง ซึ่งตั้งอยู่บนฝั่งตะวันออกของอ่าวเบงกอลที่เส้นรุ้งที่ $10^{\circ} 4'$ เหนือ และเส้นแวงที่ $98^{\circ} 2'$ ตะวันออก สาเหตุที่ไวซเสนอให้มาตั้งศูนย์การทำงานที่เกาะนี้ เขาไคแสดงเหตุผลไว้พอสรุปได้ดังนี้²

1. เกาะนี้มีท่าเรือที่เหมาะสม (Land - Locked harbour) ซึ่งง่ายต่อการป้องกันและมีเนื้อที่กว้างขวาง ตลอดจนมีที่ว่างเพียงพอที่กองราชนาวีอังกฤษจะเข้ามาทอดสมออยู่ในระยะน้ำลึก 5 - 10 ฟาathom

2. ลักษณะพิเศษของเกาะ คือ ที่ตั้งซึ่งตั้งอยู่บนฝั่งคลองที่จะชุกอันใกล้กับตำแหน่งที่เป็นทางเข้าคลองด้านตะวันตก กล่าวคือ เกาะนี้ตั้งอยู่ห่างจากปากคลองเพียง 14 ไมล์ ฉะนั้นการใช้บริการด้านการชุกคลองก็จะทำได้สะดวก นอกจากนั้นงานหลักตลอดจนการติดต่อก็สามารถจะทำได้โดยง่าย

¹อ่านรายละเอียดอันเป็นข้อเสนอม 3 ประการของรัฐบาลไทยต่อรัฐบาลไคในภาคผนวก ค. หน้า 415

²F.O. 69/14, Wise to Lord Clarendon, January 11, 1858.

ลักษณะสำคัญของเกาะดังกล่าวนี้ ไชยแสงความคิดเห็นว่าจะอำนวยประโยชน์
ยิ่งใหญ่ รวมทั้งด้านการรักษาความปลอดภัยให้กับอังกฤษด้วย

ในเรื่องการทำงานนั้น ไชยเสนอว่าควรแบ่งผู้ทำงานออกเป็นกลุ่ม ๆ สำหรับ
ทำหน้าที่พิเศษเป็นรายสัปดาห์หรือรายเดือน โดยเลือกจากนักโทษที่มีความประพฤติดี
ส่วนเวลาเปลี่ยนคณะผู้ทำงานนั้น ควรมีกองเรือเล่นคุ้มกันเพื่อรักษาความปลอดภัย

เมื่ออธิบายเรื่องราวเกี่ยวกับโครงการขุดคลองเรียบร้อยแล้ว ไชยเสนอว่า

โครงการที่ข้าพเจ้าได้รับเกียรติเสนอเพื่อพิจารณานี้ ควร
จะได้รับความสนับสนุนจากรัฐบาล ข้าพเจ้าเห็นว่าการ
สำรวจจกออกกระถัก การดำเนินงานขั้นต้นที่จำเป็นทั้งหมด
ก็ คุ้มค่าเงินไปอย่างใดสักส่วนด้วยความระมัดระวัง
อย่างเพียงพอ...¹

จดหมายของไชยที่เสนอโครงการขุดคลองออกกระถักตลอด ๓ แคลเรนคอน นี้
เซอร์ ฮัมมันด์ (Sir Hammound อัครราชทูตอังกฤษประจำประเทศไทย ได้รับคำสั่ง
จากบอร์ดแคลเรนคอน ให้เสนอเรื่องนี้ต่อสมาคมหอการค้าอินเดีย (The Indian
Board of Trade) ซึ่งต่อมาสมาคมหอการค้าอินเดียได้เสนอความคิดเห็นต่อเซอร์
ฮัมมันด์ว่า

เป็นที่แน่ชัดแล้วว่าโครงการนี้จะมีความสำคัญต่อด้านการค้า
ของประเทศนี้ (อังกฤษ) กับภาคตะวันออก (ขอบเขตของ
การค้าจะพัฒนาตัวมันเองขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้เป็นผลมา
จากสนธิสัญญาที่ทำไว้แล้ว และคาดว่าจะทำกับมหาอำนาจ
ตะวันออก เพราะสนธิสัญญาดังกล่าวเปิดผลประโยชน์ในด้านการ
การค้าไว้ด้วย) โดยการขยายทางที่ออกและอันตรายของ

¹ Ibid.

เส้นทางที่ผ่านของแคมมะละกาและสิงคโปร์ อันเป็นของ
 แคมที่เรือจำต้องแล่นผ่าน¹

ข้อความข้างต้นนี้ ทำให้เราไตร่ตรองว่าสมาคมหอการค้าอินเดียมองผลประโยชน์
 ทางการค้าที่จะได้รับจากการขุดคลองเป็นสำคัญ ในฐานะที่คลองจะช่วยย่นระยะทาง
 ซึ่งนอกจากประหยัดเวลาแล้วยังสามารถประหยัดค่าใช้จ่าย นอกจากนี้การขุดคลอง
 จะช่วยให้การค้าขยายตัวออกไปอย่างรวดเร็วอีกด้วย ซึ่งสิ่งที่ส่งเสริมให้ขอบเขตของ
 การค้าขยายตัวนี้ สมาคมหอการค้าอินเดียโดยกสนธิสัญญาซึ่งเอื้ออำนวยผลประโยชน์
 ทางด้านการค้าขึ้นมาอย่าง ฉะนั้นเมื่อพิจารณาถึงสนธิสัญญาที่รัฐบาลอังกฤษทำไว้กับ
 ชาติตะวันออกแล้ว จะเห็นว่าเป็นเรื่องที่เป็นไปได้ อย่างเช่น สนธิสัญญาบาวริงที่ไทย
 ทำกับอังกฤษใน ค.ศ. 1855 (พ.ศ. 2398) โดยเฉพาะสนธิสัญญาข้อ 8 นั้น² ไทยมี
 สิทธิเก็บภาษีสินค้าเข้าได้เพียงร้อยละสาม นอกจากนั้นดินเป็นสินค้าซึ่งต้องห้ามของ
 ประเทศ อังกฤษก็มีสิทธิพิเศษส่งเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยได้ ส่วนผลประโยชน์
 จากการค้าขายกับต่างประเทศที่ไทยเคยได้รับจากภาษีต่าง ๆ เป็นต้นว่าภาษีเบิกร่อง
 หรือภาษีปากเรือ ภาษีสินค้าขาเข้า ภาษีสินค้าขาออก การผูกขาดของพระคลังสินค้า
 ตลอดจนการบังคับซื้อของต้องพระราชประสงค์อันเป็นโบราณราชประเพณีของไทยก็ต้อง
 ยกเลิกไป รัฐบาลไทยคงมีรายได้เฉพาะภาษีขาเข้าร้อยละสาม และภาษีสินค้าขาออก
 ซึ่งเก็บตามพิภักดิ์สินค้าที่แนบท้ายสัญญาเท่านั้น ฉะนั้นจึงเห็นว่าจากสนธิสัญญานี้ทำให้
 การค้าของอังกฤษสามารถขยายตัวได้อย่างรวดเร็วตามที่สมาคมหอการค้าอินเดียได้อ้างไว้

¹ F.O. Siam Vol.14, Tennent to Hammond, January 23, 1858.

² กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ, สัญญาและความตกลงทวิภาคีระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศและองค์การระหว่างประเทศ เล่ม 1
พ.ศ. 2160 - 2412 (พระนคร : โรงพิมพ์พระจันทร์, 2515), หน้า 30 - 31.

นอกจากนั้น สนธิสัญญานานกิง (Treaty of Nanking) ที่อังกฤษลงนามกับจีนใน ค.ศ. 1842 (พ.ศ. 2385) เพื่อยุติสงครามฝิ่น ก็เป็นอีกสนธิสัญญาหนึ่งที่ให้อำนาจในด้านการค้าให้กับอังกฤษ เพราะจากสนธิสัญญานี้ทำให้เมืองท่าต่าง ๆ ของจีน เช่น กวางตุ้ง ฮานอย ฟูเจา นิงโป และเซี่ยงไฮ้ ถูกเปิดให้อังกฤษเข้าทำการค้าและเช่าอยู่อาศัยได้ ส่วนพิภคัตราภษาอังกฤษก็เป็นฝ่ายตั้งขึ้นเอง¹ ด้วยเหตุนี้จึงเป็นที่แน่นอนว่า ข้ออ้างของสมาคมหอการค้าอินเดียในเรื่องการขยายขอบเขตของการค้า เป็นเรื่องที่สามารถจะกระทำได้

เมื่อสมาคมหอการค้าอินเดีย ที่ให้เห็นผลประโยชน์ทางการค้าที่จะได้รับจากการชุกคลองผ่านคอคอดกระแล้ว ก็ยังคงแสดงความเห็นต่อไปว่า จากแผนที่ที่ไว้อ้างถึงนั้น แสดงให้เห็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของคาบสมุทรลพบุรีอยู่ติดกับตะนาวศรีของอังกฤษ ซึ่งลักษณะที่ปรากฏทางคานภูมิศาสตร์เช่นว่านี้ สามารถดึงดูดวัตถุประสงค์ของอังกฤษได้ แต่เป็นที่น่าเสียดายว่าสมาคมหอการค้าอินเดียไม่ได้อธิบายให้ชัดเจนว่าวัตถุประสงค์ของอังกฤษที่นั่นคืออะไร แต่พอสันนิษฐานได้ว่าสิ่งที่สมาคมหอการค้าอินเดียเน้นถึงที่คั้งทางภูมิศาสตร์ของตะนาวศรี ซึ่งอยู่ติดกับคาบสมุทรลพบุรีตรงส่วนที่จะชุกคลองนั้น จึงอาจเป็นไปได้ว่าถาชุกคลองขึ้น ณ บริเวณดังกล่าว อังกฤษก็สามารถจะเรียกร่องสิทธิความเป็นเจ้าของรวมในคลองที่จะชุกนี้ได้ ดังปรากฏเรื่องราวซึ่งสนับสนุนข้อสันนิษฐานที่ว่านี้ในสมัยต่อมา กล่าวคือ เมื่ออังกฤษเริ่มมีอำนาจในพม่า แต่ยังไม่ได้เป็นเมืองขึ้นทั้งหมด ได้มีการปักปันเขตแดนในส่วนที่ติดต่อกับไทยใหม่ คือ เขตแดนระหว่างเพชรบุรี เรื่อยไปจนถึงทุมพรและระนอง ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเมื่อ ค.ศ. 1860 (พ.ศ. 2403) ครั้งนั้นพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดฯ ให้พระยาราม เป็นเจ้าหน้าที่ฝ่ายไทย ส่วนฝ่ายอังกฤษมีกัปตันแม็ค เป็นหัวหน้าคณะ

การปักปันเขตแดนครั้งนี้เอง ทำให้แม่น้ำกระบุรีถูกแบ่งออกเป็นแม่น้ำสองชาติ ตามเสียงเล้าลือกันมาว่า พระยารามรับสินบนจากอังกฤษจึงยอมให้อังกฤษปักปันเขตแดน

¹ Encyclopedia Britanica, (1964), Vol. 5, p. 584.

ตามใจชอบ ซึ่งน่าจะเป็นจริงตามที่คนแก่เล่ากันมา ไม่เช่นนั้นแล้ว เส้นเขตแดนไทย ทางด้านนี้ นับแต่ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง คงไม่เป็นเช่นนั้น เป็นที่น่าเสียดายที่เส้นเขตแดนดังกล่าวน่าจะถอยออกสันเขาของทิวเขาตะนาวศรี เป็นเส้นกั้นอาณาเขตโดยตลอด เช่นเดียวกับที่เป็นมาตั้งแต่จังหวัดตากเรื่อยมาจนถึง กาญจนบุรี ซึ่งถ้าพิจารณาตามแนวสันเขายับน้ำแล้ว อาณาเขตไทยจะต้องมีเนื้อที่ทั้งสองฝั่งแม่น้ำกระบี่ลึกเข้าไปในเขตพม่าทุกวันนี้จนถึงสันเขายับน้ำของทิวเขาตะนาวศรี²

การที่รัฐบาลอังกฤษพยายามยึดเส้นเขตแดนในปกครองของตนมาจนจดชายฝั่งแม่น้ำกระบี่ มีสิทธิเป็นเจ้าของแม่น้ำกระบี่ด้วยฝั่งหนึ่งนั้น ก็ด้วยตั้งใจจะมีสิทธิร่วมในคลองที่จะขุดตรงคอคอดกระ ทั้งนี้เพราะแม่น้ำปากจั่นจะต้องเป็นส่วนหนึ่งของคลองที่จะขุด ณ บริเวณนี้ ดังนั้นวัตถุประสงค์ตามที่สมาคมหอการค้าอินเดียน (อันเนื่องมาจากลักษณะทางภูมิศาสตร์) น่าจะไต่แก้วัตถุประสงค์ที่รัฐบาลอังกฤษจะขอมีสิทธิเป็นเจ้าของคลองร่วมกับรัฐบาลไทย

ส่วนความรู้เกี่ยวกับบริเวณที่จะขุดคลอง ซึ่งสมาคมหอการค้าอินเดียนเคยได้รับจากคำบอกเล่าของ เซอร์ จอห์น บาวริง และคนอื่น ๆ ที่ว่าแม่น้ำหลายสายที่สามารถ

¹ เส้นกั้นอาณาเขตระหว่างไทยกับพม่าเหนือสุดอยู่ที่ทิวเขาแดนลาว ด้านตะวันตกอยู่ที่ทิวเขาถนนธงชัยตั้งแต่เชียงใหม่จนถึงกาญจนบุรียาว 880 กิโลเมตร ครั้นถึงกาญจนบุรีมีทิวเขาตะนาวศรีซึ่งเริ่มจากเขาใหญ่ของทิวเขาถนนธงชัยเรื่อยมาทางใต้จนสุดปลายทิวเขาที่ปากจั่น อำเภอกระบี่ มีความยาว 834 กิโลเมตร เส้นกั้นอาณาเขตไทยกับพม่าจากกาญจนบุรีผ่านราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ จนถึงกระบี่ จึงควรถอยออกสันเขาสูงที่สุดของทิวเขาตะนาวศรีเป็นเขตแดน

² ปราโมทย์ ทัศนาศูวรรณ, "สวัสดิ์คอคอดกระ," แสนสุข ปีที่ 2 (4 สิงหาคม, 2515), 47.

เดินเรือไต้ก๋งอยู่เกือบจะหอคมนาคคอดกระ คือ ทิ้งช่วงไว้สำหรับชุกคลองเพียง 2-3 ไมล์เท่านั้น และเมื่อชุกช่วงที่เหลือนี้ต่อกันแล้วก็จะเกิดเส้นทางคมนาคมสายใหม่ขึ้น สมาคมหอการค้าอินเดียแสดงความเห็นในเรื่องนี้คือ เซอร์ ฮัมมันด์ ว่า "ถ้าหากว่าคำบอกเล่าของบาวริงคิงกล่าวนี้ได้รับการพิสูจน์แล้วว่าถูกต้อง นั้นหมายความว่า การเปิดเส้นทางคมนาคมสายดังกล่าวก็จะเป็นสิ่งที่มีค่าในโลกที่เจริญแล้วนี้อย่างแน่นอน..."¹

สมาคมหอการค้าอินเดียกล่าวต่อไปว่า ในกรณีที่ชาวข้อมูลที่ถูกต้องแน่นอนเกี่ยวกับโครงการที่อาจจะทำได้ นี้ ทำให้ไม่สามารถที่จะแสดงทัศนคติในเรื่องนี้ได้ ดังนั้นจึงเสนอว่า เซอร์ ฮัมมันด์ ควรจะเป็นผู้ที่คอยจัดหาข้อมูลที่แน่นอนที่สุดให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ให้กับรัฐบาลอังกฤษ และถ้าหากว่าผลลัพธ์ที่ได้มามีแนวโน้มที่เป็นการยืนยันเส้นทางคมนาคมดังที่ไวซเสนอ โครงการนี้ควรจะได้รับคามยินยอมจากพระมหากษัตริย์ไทยให้วิศวกรหรือคนอื่นที่ได้รับการแต่งตั้ง เขาทำการสำรวจตำแหน่งของโครงการที่ถูกต้อง โดยให้ลอร์ด แคลเรนคอนจะเป็นผู้ชี้ขาดในเรื่องผลประโยชน์ที่² ทั้งนี้เพราะขณะนั้นคณะทูตไทยกำลังพักอยู่ ณ กรุงลอนดอน สมาคมหอการค้าอินเดียจึงเห็นเป็นโอกาสเหมาะที่ลอร์ด แคลเรนคอน จะสอบถามเรื่องนี้ต่อคณะทูต ดังที่ไวซเคยเสนอมาแล้วครั้งหนึ่ง

เมื่อไวซได้ทราบความคิดเห็นของประธานสมาคมหอการค้าอินเดียเกี่ยวกับแผนการชุกคลองดังกล่าวแล้วนั้น เขาได้แสดงความคิดเห็นต่อ เซอร์ ฮัมมันด์ ว่า เขารู้สึกใจที่ประธานสมาคมหอการค้าอินเดียไม่ได้คัดค้านตัวโครงการ ส่วนข้อห่วงหวังในเรื่องกรรมกรนั้น ไวซกล่าวว่า "การจ้างนักโทษให้ทำงานนี้จะเป็นประโยชน์มาก แต่ควรพิจารณาเป็นอันดับสอง เพราะเป็นเรื่องที่ไม่สำคัญที่จะมีผลต่อแผนการใน

¹F.O. Siam Vol.14, Tennent to Hammound January 23, 1858.

²F.O. 69/14, Wise to Lord Clarendon, Banbury : January 11, 1858.

เรื่องที่จะทำได้หรือไม่ได้¹ และคงใช้เวลาไม่นานที่จะทำให้ประธานสมาคมหอการค้า
อินเดีย และ ลอร์ด มาลัมสเบอรี (Lord Malmesbury) รัฐมนตรีต่างประเทศ² เห็น
ด้วยกับการดำเนินงานที่เป็นประโยชน์อย่างมากต่อด้านการค้าของประเทศอังกฤษ ทั้งนี้
เพราะได้เสนอแผนการดังกล่าวนี้ให้รัฐบาลอังกฤษพิจารณาแล้ว³

ในเดือนสิงหาคมปีเดียวกัน ไวซได้เสนอผลการคำนวณหาระยะทางที่สามารถ
ย่นให้สั้นลงในการเดินทางจากประเทศอินเดียไปสู่ประเทศจีน โดยผ่านคลองที่กอคคอกกระ
ต่อมาลัมสเบอรี โดยชี้ให้เห็นว่าการใช้เส้นทางเดิม คือ จากปากทางเข้าคลองด้าน
ตะวันตกซึ่งตั้งอยู่ที่เส้นละติจูดที่ 11° เหนือ ไปยังสิงคโปร์เป็นระยะทางทั้งหมด 753
ไมล์ และจากสิงคโปร์ไปยังเกาะกระ (Pulo Khra) และเกาะโอบี (Pulo Obi)
ซึ่งเป็นระยะทางทั้งหมด 422 ไมล์ ฉะนั้นรวมระยะทางทั้งหมดที่เรือจะแล่นผ่านจะเท่า
กับ 1,175 ไมล์ ไวซเห็นว่าถ้าหากเรือแล่นผ่านคลองที่กอคคอกกระก็จะประหยัดระยะ
ทางจำนวนนี้ไว้ได้ นอกจากนี้, ไวซยังกล่าวว่าเป็นที่ทราบกันดีในหมู่นักเดินเรือว่า
การเดินทางจากปีนังผ่านช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ไปยังเกาะคอนคอร์ด ซึ่งตั้งอยู่
ปากทางเข้าทะเลจีน จะต้องใช้เวลา 6 - 7 สัปดาห์ แต่ถ้าวแล่นผ่านคลองที่จะขุด
จะใช้เวลาเพียง 3 - 4 วันเท่านั้น

¹F.O. Siam Vol.15, Wise to Edmund Hammond, July 20, 1858.

²ลอร์ด มาลัมสเบอรี (Lord Malmesbury) เคยดำรงตำแหน่งรัฐมนตรี
ว่าการกระทรวงการต่างประเทศระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนพฤศจิกายน ค.ศ. 1852
(พ.ศ. 2395) และเข้ารับตำแหน่งอีกครั้งหนึ่งระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1858
(พ.ศ. 2401) ถึงเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 1859 (พ.ศ. 2402) คุรายนละเอียดในภาค
ผนวก ง. หน้า 423.

³F.O. Siam Vol.15, Wise to Malmesbury, August 30, 1858.

ในค่านเศรษฐกิจ ไวซไค้ให้ขอตั้งเกณฑ์ว่า การสื่อสารไปมาระหว่างรัฐบาลอังกฤษที่ประเทศจีน นับเฉพาะที่ใช้บริการเรือกลไฟที่แจ่นผ่านคลองที่คอคอคกระเคื่อนละสองเที่ยว ก็จะสามารถประหยัดระยะทางได้ถึง 40,000 ไมล์ต่อปี¹

อีกเรื่องหนึ่งที่ไวซเสนอต่อ ลอร์ด มาลัมสะเบอร์รี่ คือ เขากล่าวว่าพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเห็นด้วยกับโครงการนี้ เพราะทรงเข้าพระทัยดีว่า (การขุดคลองที่คอคอคกระ) จะทำให้กรุงเทพฯ สามารถติดต่อกับอินเดียและยุโรปมากขึ้น ดังนั้นเขาจึงสรุปว่า "ข้าพเจ้าเห็นว่า ไม่มีเหตุผลใดที่จะทำให้ท่านลังเลใจต่อไปในการส่งเสริมความเจริญทางกานวิสาหกิจ อันมีความสำคัญยิ่งต่อผลประโยชน์ทางการค้าและการเมืองของประเทศนี้"² ในที่สุดเขาจึงขอร้องให้ลอร์ด มาลัมสะเบอร์รี่ ส่งข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวกับโครงการขุดคลองที่ส่งมายังกระทรวงต่างประเทศอังกฤษให้ด้วย ในฐานะที่เขาเป็นผู้ริเริ่มแผนการนี้เพื่อว่าจะได้ดำเนินการต่อไปในอนาคตง่ายขึ้น นอกจากนั้นไวซยังเสนอต่อลอร์ด มาลัมสะเบอร์รี่ว่า จะรวบรวมบริษัทระหว่างชาวอังกฤษกับฝรั่งเศส (Anglo - French Company) ที่มีอิทธิพลเข้าดำเนินงานนี้ โดยมีรัฐบาลอังกฤษและฝรั่งเศสเป็นผู้สนับสนุน

จากที่กล่าวมานี้พอสรุปได้ว่า ไวซสนับสนุนให้ขุดคลองที่คอคอคกระโดยชี้ให้เห็นผลประโยชน์ของการย่นระยะทางระหว่างประเทศจีนกับอินเดียให้สั้นลง ซึ่งผลจากการย่นระยะทางได้จำนวนมากนี้ ไวซเห็นว่าจะจะเป็นประโยชน์ต่ออังกฤษทั้งทางการเมืองและค่านเศรษฐกิจ และด้วยเหตุที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเห็นชอบด้วยกับโครงการนี้ เขาจึงเห็นว่าไม่สมควรจะลังเลอีกต่อไปในการดำเนินงานดังกล่าว ส่วนในกรณีที่รัฐบาลอังกฤษไม่เห็นด้วยกับโครงการขุดคลอง ไวซเสนอทางออกไว้ว่าจะพยายามรวบรวมบริษัทระหว่างชาวอังกฤษและฝรั่งเศสเข้าดำเนินงานนี้ โดยมีรัฐบาลของทั้งสองประเทศคำจุน

¹ Ibid.

² Ibid.

นอกจากไวชและเซอร์ ซอมเบิร์ตจะเป็นผู้กระตุ้นให้รัฐบาลอังกฤษเข้าดำเนินการที่ว่่านี้แล้ว สำนักงานวางแผนชุกคองอังกฤษก็เป็นอีกแห่งหนึ่งที่พยายามจะให้โครงการนี้เป็นไปได้ ดังนั้นจะเห็นว่า แมวรัฐบาลอินเดียแจ้งให้ทราบว่า เวลานี้ยังไม่เหมาะที่จะเปิดการเจรจาเรื่องการค้าเสรีกับรัฐบาลไทยก็ตาม สำนักงานวางแผนชุกคองก็ยังแสดงความเห็นเป็นเชิงเตือนให้รัฐบาลอินเดียเห็นความสำคัญของเรื่องนี้ อีกครั้งหนึ่งว่า "เมื่อพิจารณาถึงความสำคัญแล้วจะเห็นว่า เรื่องนี้เป็นเรื่องที่มีความสำคัญทั้งทางด้านการเมืองและด้านการค้า ซึ่งพวกเราเชื่อมั่นว่า คงไม่คลาดไปจากสายตาของรัฐบาลของท่านเป็นแน่"¹ อย่างไรก็ตาม ปรากฏว่าไม่มีอะไรคืบหน้าเลย ดังนั้นปัญหาเรื่องนี้จึงถูกระงับไปในที่สุด²

ปัญหาที่น่าคิดต่อมาก็คือ เหตุใดเรื่องนี้จึงถูกระงับไป ทั้ง ๆ ที่เป็นเรื่องซึ่งเป็นที่ยอมรับกันว่า เมื่อทำสำเร็จแล้วอังกฤษจะได้รับผลประโยชน์อย่างมากทั้งทางด้านการเมืองและด้านเศรษฐกิจ ฉะนั้นเพื่อให้ได้คำตอบที่ถูกต้อง จึงเห็นควรวิเคราะห์ปัจจัยที่จะให้แผนการนี้สำเร็จลงได้ ซึ่งมี 3 ประการ คือ

ก. ความเต็มใจของรัฐบาลอังกฤษในการชุกคอง เมื่อพิจารณาเรื่องนี้แล้ว จะเห็นว่า ไม่เป็นปัญหาที่ทำให้ชุกคองไม่ได้ เพราะเป็นที่ยอมรับกันว่า โครงการดังกล่าวจะอำนวยผลประโยชน์อย่างมหาศาลให้กับอังกฤษทั้งด้านการเมือง ด้านยุทธศาสตร์ และเศรษฐกิจ ฉะนั้นรัฐบาลอังกฤษย่อมจะเต็มใจที่จะชุกคองเป็นธรรมดา มีข้อที่น่าสังเกตว่าโครงการชุกคองจะทำได้ก็ต่อเมื่อรัฐบาลอังกฤษ ณ กรุงลอนดอนกับรัฐบาลอังกฤษที่อินเดียเห็นพ้องกัน จากข้อมูลที่เสนอมานี้ จะเห็นว่าระหว่างรัฐบาลทั้งสองแห่ง รัฐบาลอินเดียมีสิทธิในการตัดสินใจมากกว่า ดังเห็นได้จากคำพูดของ

¹ F.O. Siam Vol.15, Foreign Office to Wise, September 1, 1858.

² India and Bengal Dispatches, Vol.116 "F. Currie and W.J. Eastwick to the Government of Bengal," September 1, 1858.

อัมมันต์ ตอนหนึ่งว่า "เป็นที่ยอมรับกันว่าเราไม่สามารถจะทำเรื่องนี้ โครงการชุกคลอง โดยปราศจากการปรึกษากับสมาคมหอการค้าอินเดีย"¹ หรือเรื่องการเจรจากับรัฐบาลไทย เพื่อดำเนินการชุกคลองก็ตกเป็นหน้าที่ของรัฐบาลอินเดีย เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม ไม่ปรากฏหลักฐานอันแสดงให้เห็นความไม่เต็มใจของรัฐบาลอินเดียที่มีต่อแผนการชุกคลองนี้เลย

ข. ความยินยอมของรัฐบาลไทยในการให้สัมปทานชุกคลอง เรื่องนี้ก็มีความสำคัญมากในการตัดสินว่าการชุกคลองจะทำได้หรือไม่ ทั้งนี้เพราะดินแดนที่จะชุกคลองผ่านนั้นเป็นของประเทศไทยทั้งสิ้น² ดังนั้นถ้าหากรัฐบาลไทยไม่ยินยอมให้ชุก ก็ไม่มีใครสามารถที่จะชุกได้ แต่จากข้อมูลที่เสนอมานี้จะเห็นว่า รัฐบาลไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่ง พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ไม่ทรงขัดข้องที่จะให้อังกฤษชุกคลอง³ ดังนั้นปัญหาข้อนี้จึงตกไป

ค. ทุนสำหรับดำเนินการ ทุนก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งซึ่งมีความสำคัญพอ ๆ กับ ปัจจัยที่หนึ่งและที่สอง ทั้งนี้เพราะแม้ว่าอังกฤษจะเต็มใจชุกคลอง และฝ่ายไทยก็พอใจจะให้ชุก แต่ถาขาดปัจจัยทางด้านทุนเสียอย่างเดียว ก็ไม่สามารถทำให้แผนการชุกคลองสำเร็จลงได้

¹F.O.69/105, Sir Schomburgk to the Earl Malmesbury, no.43
May 31, 1858.

²F.O.69/105, Sir Schomburgk to the Earl of Malmesbury,
No.43, May 31, 1858.

³F.O. 69/14, Wise to the Earl of Clarendon, January 11,
1858 และ F.O. Siam Vol.14 Tennent to Hammound, January 23, 1858.

เมื่อพิจารณาทุนที่ใช้ในการชุกคลอง จะเห็นว่าอังกฤษจะต้องใช้ทุนเป็นจำนวน มาก ทั้งในด้านการสำรวจเส้นทางชุกคลองอย่างละเอียด การซื้ออุปกรณ์ การจ้าง กรรมกร ตลอดจนต้องจ่ายค่าขอสัมปทานชุกคลองด้วย ดังนั้นจึงปรากฏว่า ที่ไวช และสมาคมนอกการค้าอื่นเคียงข้างเห็นพ้องกันว่า ควรจะขอความช่วยเหลือจากรัฐบาล ไทย ซึ่งเท่ากับเป็นการชี้ให้เห็นว่า ลำพังรัฐบาลอังกฤษยังไม่พร้อมในเรื่องทุน ซึ่ง ก็ปรากฏเป็นความจริง ดังจะเห็นได้จากคำกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้า เจ้าอยู่หัว เมื่อครั้งไวชขอพระราชทานสัมปทานสร้างเส้นทางรถไฟขึ้นในประเทศไทย ใน ค.ศ.1859 (พ.ศ.2402) ว่า

ความคิดเห็นของ British Government ถึงเรื่องอัน จะทำคลองทางเดินเรือทะเลแหลมเมืองตระ เพื่อจะให้ ทางทะเลถึงจีนชั้นเซา ลันเซา ชาวเขาก็ใคองควย ความยินดีเป็นอันมากกว่า Your Majesty มีพระทัยเห็น ควยอย่างนั้น ซึ่งจะไพบานเมืองของพระองค์มาติดใกล้กับ จีนเคียและยุโรป แต่บัดนี้ดูเหมือนเพราะราคาที่ดินเป็น กาททำคลองเดินเรือ นั้น คนมีทุนไม่ใจจะจับเลนเขาใน การสำคัญนั้น¹

นอกจากปัจจัยทางด้านการเงินที่อุปสรรคไม่สามารถทำให้อังกฤษชุกคลองได้แล้ว อีกเรื่องหนึ่งซึ่งน่าจะเป็นตัวฉุดฉุดไม่ให้อังกฤษชุกคลองที่คอคคอกกระในครั้งนั้นได้ก็คือ สิงคโปร์ ทั้งนี้แม้ว่า เซอร์ จอห์น บาวริง จะชี้ให้เห็นว่า การชุกคลองที่คอคคอกกระ จะไม่ทำให้ตลาดการค้าที่สิงคโปร์แต่เดิมต้องถูกกระทบกระเทือน² เพราะเรือสินค้า

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ หอสมุดแห่งชาติ, สมุคไทยคำ เส้นกินสอขาว หมูจกหมายเทศร์ชกาลที่ 4
ค.ศ.1221 (พ.ศ.1764) ชื่อหนังสือเรื่องฝรั่งชุกคลองทะเลแหลมเมืองตระ เลขที่ 113

² เรื่องเดียวกัน หน้าเดียวกัน

ยังคงต้องแะที่สิงคโปร์เพื่อรับสินค้าพื้นเมืองซึ่งมีแหล่งผลิตสำคัญอยู่ในแถบนี้ แต่การ
 หนีบยกเรื่องสิงคโปร์ขึ้นมาพิจารณาในแง่ที่เป็นอุปสรรคในการชุกคลองก็เพราะแม้ว่า
 อังกฤษจะไม่ชุกคลองที่คอคคอคกระ อังกฤษก็ยังคงมีผลประโยชน์ในคลองสิงคโปร์
 ดังนั้นความจำเป็นรีบด่วนหรือความต้องการอย่างจริงจังในการชุกคลอง จึงมีน้ำหนัก
 ยังไม่มากพอในระยะนั้น ฉะนั้นเมื่อมีปัญหาเรื่องทุนเป็นปัญหาหลักจึงทำให้แผนการชุก
 คอคคอคกระจึงต้องระงับไปในที่สุด

ลอร์ด แคลเรนดอน¹ ส่งสำเนาจดหมายของไวซที่เสนอเรื่องชุกคอคคอคกระ
 พร้อมทั้งจดหมายแสดงความคิดเห็นของสมาคมหอการค้าอินเดียที่มีต่อเรื่องนี้ไปยัง
 เซอร์ ซอมเบิร์ก (Sir Robert Schomburgk) กงสุลใหญ่อังกฤษประจำกรุงเทพฯ
 โดยกำชับให้ เซอร์ ซอมเบิร์ก สอบสวนเกี่ยวกับโครงการนี้ แล้วทำรายงานเสนอ²
 และในวันเดียวกันนั้น ลอร์ด แคลเรนดอน แจ้งให้ไวซทราบว่า ตามที่เสนอให้จ้าง
 นักโทษจากอินเดียไปเป็นกรรมกรชุกคลองนั้น ได้เสนอต่อข้าหลวงใหญ่อินเดีย (The
 Governor General of India) เพื่อพิจารณาแล้ว

ในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1858 (พ.ศ. 2401) สำนักงานวางแผนชุก
 คลองเดินเรือเชื่อมอ่าวเบงกอลกับอ่าวไทย (The Proposed Scheme of a

¹ลอร์ด แคลเรนดอน เคยดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่าง
 ประเทศอังกฤษ ในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1853 (พ.ศ. 2396) ถึงเดือนกุมภาพันธ์
 ค.ศ. 1858 (พ.ศ. 2401) และเข้ารับตำแหน่งนี้อีก 2 ครั้ง คือในระหว่างเดือน
 พฤศจิกายน ค.ศ. 1865 (พ.ศ. 2408) ถึงเดือนมิถุนายน ค.ศ. 1866 (พ.ศ. 2409)
 และระหว่างเดือนธันวาคม ค.ศ. 1868 (พ.ศ. 2411) ถึงเดือนมิถุนายน ค.ศ. 1874
 (พ.ศ. 2417) ศึกษารายละเอียดในภาคผนวก ง. หน้า 423

²F.O. Siam Vol.10, F.O. to Sir Schomburgk, Draft. No.8,
 February 6, 1858.

Ship Canal from the Bay of Bengal to the Gulf of Siam) ได้ส่งจดหมาย
ของไวซที่เสนอโครงการขุดคลองต่อรัฐบาลอินเดีย¹

ในวันที่ 31 พฤษภาคม ค.ศ. 1858 (พ.ศ. 2401) เซอร์ ชอมเบิร์ก ได้ส่ง
บันทึกการขุดคลองเดินเรือผ่านคอคอคกระไปยัง ลอร์ด มาล์มสเบอรี ดังจะได้อ่าน
รายละเอียดต่อไปนี้

บันทึกเรื่องโครงการขุดคลองเดินเรือผ่านคอคอคกระของ เซอร์ ชอมเบิร์ก

ในบันทึกของ เซอร์ ชอมเบิร์ก กงสุลอังกฤษประจำกรุงเทพฯ ได้ชี้ให้เห็นว่า
ไม่ใช่แต่เพียงผลประโยชน์ทางการค้าเท่านั้น แต่ยังรวมถึงผลประโยชน์ทาง
การเมืองด้วย ที่ทำให้โครงการขุดคลองได้รับความสนใจในครั้งนั้น แต่สิ่งที่มีอิทธิพล
ในการรื้อฟื้น² เรื่องนี้ขึ้นมา ก็คือ ความเชื่อที่ว่าเมื่อครั้งเกิดกบฏในอินเดียคราวที่แล้ว
ถ้าหากมีเส้นทางคมนาคมสายใหม่นี้ ก็จะช่วยให้เรือรบพร้อมด้วยสรรพาวุธจาก
น่านน้ำจีนสามารถเข้ามาปรากฏได้ทันที่³

¹ The Bengal Dispatch, Vol. 111. R.D. Mangles to the
Government of India, February 10, 1858.

² เซอร์ ชอมเบิร์ก กล่าวว่า ชาวโปรตุเกสได้ตระหนักกันดีในเรื่องผลประโยชน์
ของเส้นทางสายนี้ ในฐานะที่เป็นเส้นทางเชื่อมอ่าวเบงกอลเข้ากับอ่าวไทย เมื่อหลาย
ศตวรรษก่อนมาแล้ว เพราะพวกนี้เป็นชาวยุโรปชาติแรกที่ได้เข้ามาตั้งถิ่นฐานอยู่ในคาบ
สมุทรมาลายู

³ F.O. 69/105, Sir Schomburgk to the Earl of Malmesbury,
Inclosure, Bangkok : May 31, 1858.

ในบันทึกดังกล่าว เซอร์ ซอมเบิร์ต ได้เก็บข้อมูลอันเป็นผลการสำรวจของกลุ่มต่าง ๆ ตลอดจนข้อเขียนเกี่ยวกับเรื่องนี้มาเสนอไว้ โดยแสดงความเห็นสอดคล้องกันในเรื่องที่เขาเห็นว่าสำคัญ เป็นต้นว่า เพื่อบรรยายให้เห็นสภาพของแม่น้ำซุมพรและแม่น้ำปากจั่นแล้วก็ได้แสดงความเห็นว่า การมีที่จอดเรือตรงปลายคลองอย่างเพียงพอเป็นเรื่องที่สำคัญ ซึ่งเขาเห็นว่าจากรายงานการสำรวจนั้น แม่น้ำปากจั่นจะให้บริการค่านี้ได้ แต่แม่น้ำซุมพรนั้นยังน่าสงสัยอยู่ เพราะมีต้นทรายอยู่ปากแม่น้ำควย

ในเรื่องความสำคัญและผลประโยชน์ที่ได้รับจากเส้นทางสายนี้ เซอร์ ซอมเบิร์ตแสดงความเห็นไว้ว่า

ความสำคัญทางด้านการเมืองของทางที่ได้รับการปรับปรุง
เช่นวันนี้ และเป็นเส้นทางคมนาคมที่รวดเร็ว ก็คือการ
อำนวยความสะดวกและความมั่นคงแน่นอนแก่
กับดินแดนทางภาคตะวันออกของอังกฤษ

เมื่อพิจารณาถึงความสำคัญในค่านต่าง ๆ กันนี้แล้ว
ข้าพเจ้าสามารถกล่าวได้ว่า ในเบื้องต้นนั้นการคาของ
กัลกัตตาที่ประเทศจีนจะมีผลประโยชน์เพิ่มขึ้น... ผลประ
โยชน์อันยิ่งใหญ่ทำนองเดียวกันซึ่งเกิดจากการขุดคลอง เช่น
ปัญหาเรื่องเวลาและค่าใช้จ่าย จะเห็นว่าในขณะที่เรือสินค้า
ซึ่งแล่นควยใบและเครื่องจักรไอน้ำแล่นผ่านเส้นทางที่เต็มไปด้วย
ควยอันตรายของช่องแคบมะละกา ต้องประสบกับความวิบัติ
ฉะนั้นในโลกที่เจริญแล้วจึงเห็นควรที่จะให้โครงการขุดคลอง
ผ่านคลองคอคกระนี้เป็นไปได...

¹ได้แก่รายงานผลการสำรวจบริเวณคอคคอคกระของกัปตัน ทริเมนฮ์ กับ
อี.เอ. บลันเคลด์, โอ.โรลีย์ และรายงานการสำรวจแม่น้ำปากจั่นกับแม่น้ำซุมพร
ของกัปตันรอสส์ (Captain Ross) และนายสตาฟส์ (Staff) ตลอดจนรายงาน
เรื่องโครงการขุดคลองของ เซอร์ จอห์น บาวริง ซึ่งส่วนใหญ่ได้กล่าวรายละเอียด
ไว้แล้วในตอนต้น

อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาถึงผลประโยชน์ทางด้านการค้า โดยตัดปัญหาทางด้านการเมืองออกไป การชุกชุมลงนาม คอคอคกระ ก็จะไม่จำกัดเฉพาะเพียงการขนส่งสินค้าระหว่างก๊กก็เท่ากับประเทศจีนเท่านั้น แต่จะก่อให้เกิดความสนใจเท่า ๆ กันทั้งในยุโรปและอเมริกา เพราะคลองนี้จะย่นระยะทางเดินเรือจากทวีปเหล่านี้มายังประเทศจีน ซึ่งเป็นเรื่องที่ควรจะได้พิจารณาถึงเป็นที่สุด...¹

นอกจากรายงานผลการสำรวจบริเวณคอคอคกระแล้ว ในบันทึกยังกล่าวถึงทรัพยากรธรรมชาติในคาบสมุทรฉานและบริเวณที่จะชุก ซึ่งมีอยู่ 2 ชนิด ๆ แรก ได้แก่จำพวกแร่ธาตุ เช่น ถ่านหิน ทอง และคีมุก ชนิดที่สอง คือ จำพวกพืชผักผลไม้ ซึ่งมีอยู่อุดมสมบูรณ์ เขากล่าวว่าถ้าทำการชุกคลอง นอกจากจะได้แร่ธาตุเป็นผลพลอยได้แล้ว ถ่านหินยังใช้เป็นเชื้อเพลิงในการชุกคลอง ส่วนพืชผักผลไม้จะเป็นเสบียงอาหารให้พวกที่จะมาชุกคลอง ซึ่งเขาเห็นว่ากรรมกรชาวจีนจะเหมาะสมกับงานนี้มากที่สุด

จากบันทึกฉบับนี้ จะเห็นว่า เซอร์ ชอมเบิร์ก สนับสนุนให้ชุกคลอง เพราะจะบังเกิดผลประโยชน์อย่างมากมายทั้งทางด้านการค้า การเมืองและยุทธศาสตร์แก่ประเทศอังกฤษ

พร้อมกับบันทึกนี้ เซอร์ ชอมเบิร์ก ได้แสดงความเห็นเพิ่มเติมต่อ ลอร์ด มาล์มสเบอรี ซึ่งพอสรุได้ 4 เรื่องดังนี้

เรื่องแรก เซอร์ ชอมเบิร์ก เสนอให้ทำการสำรวจอย่างจริงจังในบริเวณที่จะชุกคลองผ่าน โดยเฉพาะชายฝั่งด้านตะวันออกของอ่าวไทย โดยให้เหตุผลว่า เนื่องจากบริเวณดังกล่าวไม่ค่อยมีใครไปสำรวจ ฉะนั้นข้อมูลที่ถูกต้องแน่นอนจึงหาไม่ค่อยได้ ข้อมูลที่ควรทราบตามความเห็นของ เซอร์ ชอมเบิร์ก ได้แก่ ลักษณะกายภาพ

¹F.O. 69/105, Sir Schomburgk to the Earl of Malmesbury, op.cit.

ของคลอง ตลอดจนความสูง (elevation) ของแม่น้ำชุมพรตั้งแต่อ่าวไทยจนถึง
แม่น้ำปากจั่น รวมทั้งจะต้องคัดแปลงแก้ไขแม่น้ำชุมพรสักเพียงใด ในอันที่จะใช้เป็น
ทางออกของคลอง ซึ่งในประการหลังนี้ เซอร์ ชอมเบิร์ก เสนอว่า เขาจะไปสำรวจ
ด้วยตัวเอง¹

เรื่องที่สอง เซอร์ ชอมเบิร์ก แจ้งให้ทราบว่า เขาได้สนทนาเรื่องโครงการ
ขุดคลองกับเจ้าพระยาพระคลัง และกรมหลวงวงศาธิราชสนิท (Mr. Prince Krom
Hluang)² และได้รับคำแนะนำให้ไปทำการสำรวจแม่น้ำชุมพร นอกจากนั้น เซอร์
ชอมเบิร์ก ยังกล่าวว่าพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงทราบความตั้งใจ
ของเขาดีในส่วนที่เกี่ยวกับโครงการขุดคลอง ทั้ง ๆ ที่เขามีใ้กราบบังคมทูลแต่อย่าง
ใด อีกทั้งทรงสนพระทัยในเรื่องนี้เป็นอย่างมาก³

เรื่องที่สาม เซอร์ ชอมเบิร์ก เสนอให้มาลัมสะเบอรี สังกับดีกของเขาพร้อม
ด้วยแผนภูมิ 4 แผน เสนอต่อสมาคมภูมิศาสตร์แห่งลอนดอน (The Royal
Geographical Society of London) แผนภูมิทั้ง 4 ประกอบด้วย⁴

¹F.O. Siam Vol.11, Sir Schomburgk to Earl of Malmesbury,
No.43, May 31, 1858.

²เซอร์ ชอมเบิร์ก มิได้ระบุพระนามแน่ชัดว่าเป็นเจ้าฟ้ากรมหลวงพระองค์ใด
แต่พอจะสันนิษฐานได้ว่า น่าจะคือแก่พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงวงศาธิราชสนิท
ซึ่งเป็นผู้เดียวที่ทรงรับราชการใกล้ชิดเบื้องพระยุคลบาท ในสมัยพระบาทสมเด็จพระ
จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

³F.O. Siam Vol.11, Sir Schomburgk to Earl of Malmesbury,
op.cit.

⁴Ibid.

ก. แผนภูมิแสดงอ่าวเบงกอลกับอ่าวไทย ซึ่งเป็นส่วนประกอบของคอคอดกระ
 ข. แผนภูมิแสดงเส้นทางผ่านคอคอดกระโดยกัปตัน ทริเมนดี้
 ค. แผนภูมิแสดงเกาะคอนคอร์ด (Pulo Condore Island) ซึ่งเป็นเกาะที่มีความสำคัญต่อแผนการซุกคลองและแผนการวางสายโทรเลขระหว่างกัลกัตตาและออสเตรเลีย
 ง. แผนภูมิแสดงมหาสมุทรอินเดียตั้งแต่แหลมคอร์มอร์แรน (Cape Cormoran) ถึงออสเตรเลีย ซึ่งแสดงให้เห็นประโยชน์จะได้รับจากโครงการที่จะทำจากบันทึกกับข้อเสนอทั้งสามเรื่องนี้ แสดงให้เห็นความคิดของ เซอร์ ซอมเบิร์กเป็นอย่างดีว่า เขาสนับสนุนให้ดำเนินการซุกคลอง เพราะเป็นโครงการที่จะอำนวยความสะดวกประโยชน์ให้กับอังกฤษอย่างมาก นอกจากนั้นการเสนอเรื่องที่สองก็เท่ากับเป็นการแจ้งให้ทราบที่ของฝ่ายไทยว่าจะไม่ขัดข้องถ้าอังกฤษจะทำโครงการนี้ ส่วนแผนภูมิต่าง ๆ ที่เขาเสนอให้ยื่นต่อสมาคมนักวิทยาศาสตร์แห่งลอนดอนนั้น ส่วนหนึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับโครงการซุกคลอง แต่อีกส่วนหนึ่งเป็นเรื่องโครงการเดินสายโทรเลขระหว่างกัลกัตตาประเทศจีนและออสเตรเลียโดยผ่านประเทศไทย ซึ่งเซอร์ ซอมเบิร์ก เห็นว่าโครงการทั้งสองเรื่องนี้มีความสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการติดต่อทางการค้าและผลประโยชน์ทางการเมืองที่มีต่อรัฐบาลอังกฤษ¹

เกี่ยวกับโครงการวางสายโทรเลขนั้น ปรากฏหลักฐานว่าเป็นความคิดของ นายแบร์รี่ (Barry) นักธุรกิจชาวอังกฤษที่ต้องการเดินสายโทรเลขเชื่อมเมืองต่าง ๆ เข้าด้วยกัน คือ กัลกัตตา ราชกุมภ์ ทะวาย กรุงเพทฯ ฮองกง ประเทศจีน และออสเตรเลีย² ทั้งนี้เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการสื่อสารระหว่างเมืองดังกล่าว ซึ่งอังกฤษมีผล

¹ F.O. Siam Vol.11, Sir Schomburgk to Earl of Malmesbury, No.45, May 31, 1858.

² F.O. Siam Vol.14, Barry to towel, February 6, 1858.

ประโยชน์อยู่ แต่เป็นที่น่าสังเกตว่า แม้วารัฐบาลอังกฤษไม่มีส่วนในการดำเนินงาน
 นี้เอง แต่พวกเขาก็ให้ความสนใจต่อโครงการที่จะทำให้การสื่อสารระหว่างประเทศไทย
 และประเทศจีนใกล้ชิดกับประเทศอังกฤษมากขึ้น¹ ซึ่งน่าจะเป็นเพราะว่าอังกฤษมีการค้า
 สำคัญอยู่ในประเทศจีนประการหนึ่ง กับอีกประการหนึ่งอาจเป็นเพราะประเทศไทย
 เป็นประเทศเดียวในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ยังไม่เสียดินแดนส่วนใดให้กับมหาอำนาจ
 เลย นอกจากนั้นมหาอำนาจยังเริ่มเข้ามาแสวงหาผลประโยชน์ในประเทศไทยมาก
 ยิ่งขึ้น ดังนั้นเพื่อป้องกันไม่ให้มหาอำนาจชาติอื่นเข้ามามีผลประโยชน์ในประเทศไทย
 มากกว่าที่เป็นอยู่ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของอังกฤษ อังกฤษจึงรีบ
 ฉวยโอกาสที่จะเป็นผู้ดำเนินงานในโครงการทั้งสอง เพราะถ้าอังกฤษสามารถขุดคลอง
 ผ่านคอคอคองกระ และสามารถวางสายโทรเลขเชื่อมกั๊กักตากับประเทศจีนโดยผ่าน
 ประเทศไทยแล้ว อังกฤษก็สามารถควบคุมการคมนาคมสื่อสารของภูมิภาคเอเชียใต้
 เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียตะวันออก ไว้ในกำมือแต่ผู้เดียว และคงไม่ต้อง
 สงสัยอีกต่อไปว่าอังกฤษจะได้รับผลประโยชน์ทั้งทางด้านการเมืองและเศรษฐกิจมาก
 แค่ไหน ดังนั้นจึงปรากฏว่าภายหลังที่แมริรีเสนอโครงการวางสายโทรเลขดังกล่าวแล้ว
 เซอร์ ซอมเบอร์ก จึงให้การสนับสนุนและเสนอความเห็นต่อ ลอร์ด มาดัมสะเบอริ ว่า
 โครงการนี้เป็นโครงการที่ยิ่งใหญ่และมีความสำคัญ ซึ่งจะให้เกิดผลเสียหายไปไม่ได้
 ส่วนเท่าที่ของฝ่ายไทยที่มีต่อโครงการสายโทรเลขในครั้งนั้น เซอร์ ซอมเบอร์ก กล่าวว่า

ศูนย์วิทยทรัพยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹F.O. Siam Vol.11, Sir Schomburgk to Earl of Malmesbury,
 No.44, May 31, 1858.

"พระเจ้าแผ่นดินองค์ที่หนึ่ง¹ ทรงมีแนวโน้มเห็นชอบให้ดำเนินการนี้ได้²

ด้วยเหตุที่ เซอร์ ชอมเบิร์ก เห็นว่าโครงการขุดคลองข้ามกอคคอกระกับโครงการวางสายโทรเลข เป็นโครงการที่น่าผลประโยชน์มาสู่อังกฤษอย่างกว้างขวาง แต่ผลประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการทั้งสองนี้จะสมบูรณ์ได้ก็ต่อเมื่ออังกฤษได้ครอบครองเกาะคอนคอรด้วย ทั้งนี้เพราะเกาะนี้ตั้งอยู่ในตำแหน่งสำคัญ³ คือ เป็นสถานีถึงกลางระหว่างกัลกัตตากับกวางตุ้ง ฉะนั้นถ้าขุดคลองที่คอคคอกระ อังกฤษจะต้องเรียกร้องสิทธิการเป็นเจ้าของเกาะนี้คืนมา⁴

¹พระเจ้าแผ่นดินองค์ที่หนึ่ง (The First King) หมายถึงพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว สาเหตุที่ชานพระนามว่า พระเจ้าแผ่นดินองค์ที่หนึ่งนั้น เนื่องจากเมื่อครั้งเสด็จขึ้นครองราชสมบัติ พระองค์ทรงสถาปนากรมขุนอิศเรศรังสรรค์ พระอนุชา ขึ้นเป็นกรมพระราชวังบวร (วังหน้า) แต่มีพระยศประดุจพระเจ้าแผ่นดินอีกพระองค์หนึ่ง พระนามว่าพระบาทสมเด็จพระปิ่นเกล้าเจ้าอยู่หัว หรือที่ชาวต่างประเทศเรียกกันว่าพระเจ้าแผ่นดินองค์ที่สอง (The Second King) ส่วนสาเหตุที่ทรงสถาปนาพระอนุชาขึ้นเป็นพระเจ้าแผ่นดินอีกองค์หนึ่งนั้น ศึกษารายละเอียดได้จาก ประภัสสร บุญประเสริฐ "ขอบเขตอำนาจของกรมพระราชวังบวรสถานมงคลในสมัยรัตนโกสินทร์" (ปริญญามหาบัณฑิต แผนกประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2516) (อัคราเน)

²F.O. Siam Vol.11, Sir Schomburgk to Earl of Malmesbury, No.44, May 31, 1858.

³เกาะคอนคอรตั้งอยู่ในทะเลจีนใต้ ประมาณละติจูดที่ 9° เหนือ และลองจิจูดที่ 106° ตะวันออก หรืออยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของปากแม่น้ำโขง

⁴F.O. Siam Vol.11, Sir Schomburgk to Earl of Malmesbury, No.45, May 31, 1858.

การที่เซอร์ ซอมเบิร์ก เสนอให้เรียกสิทธิความเป็นเจ้าของเกาะคอนคอร์ดคืนมา ก็ด้วยเหตุที่ว่าอังกฤษหรือบริษัทอีสต์อินเดียของอังกฤษ (British East India Company) เคยเข้าไปตั้งฐานทัพและคลังสินค้าขึ้นในเกาะนี้เมื่อ ค.ศ.1702 (พ.ศ. 2245) และเพิ่งยกเลิกไปใน ค.ศ.1705 (พ.ศ.2248) อันเป็นผลจากการที่พวกมากีสซาลูกขึ้นขับไล่ ต่อมาชาวฝรั่งเศสได้สำรวจเกาะนี้ใน ค.ศ.1843 (พ.ศ.2386) และด้วยความพยายามของมองเชนเซอร์ เคอ มองติญี (M. de Montigny) ตั้งแต่ ค.ศ.1856 (พ.ศ.2399) จึงทำให้เกาะคอนคอร์ดตกเป็นของฝรั่งเศส¹ แต่อย่างไรก็ตาม หลังจากที่ฝรั่งเศสได้ครอบครองเมืองตูราน (Turan) และแคว้นโคชินไชนา (Cochin China) แล้วเซอร์ ซอมเบิร์ก จึงเห็นว่าฝรั่งเศสคงไม่ขัดข้องถ้าอังกฤษจะเข้าครอบครองเกาะนี้อีก²

ภายหลังที่แผนการชุกคอคอดกระของไวซไคร์มีการเสนอต่อคณะมนตรีผู้ปกครองอินเดีย (The President of the Council of India) ไวซไคร์รับคำตอบซึ่งพอสรุปได้ 3 ประเด็น³ คือ ประเด็นแรกกล่าวว่า แผนการตามที่ไวซเสนอนั้นยังไม่แน่ชัดว่ารัฐบาลหรือเอกชนเป็นผู้ดำเนินงานนี้⁴ ประเด็นที่สอง ว่าด้วยเรื่องการจัดจ้างนักโทษ

¹Ibid.

²Ibid.

³F.O. 69/105, Walmisley to Palgrave. Memorandum : on the subject of the proposed Scheme for making a Ship Canal Across the Isthmus of Kra. London : October 15, 1881, p.3.

⁴F.O. Siam Vol.14, Foreign Office to Wise, February 6, 1858.

ไปเป็นกรรมกรชุกคลองนั้น คณะมนตรีผู้ปกครองอินเดียตอบว่าไม่มีมาตรการที่จะย้ายนักโทษไว้เรียบร้อยแล้ว คือจะย้ายไปไว้ที่เกาะอันดามัน (Andaman Island) เพราะการที่จะย้ายนักโทษไปไว้ที่เกาะเซนต์ เมทิว หรือเกาะข้างตามทีไวชเสนอนั้นไกลเกินไปจนทำให้เป็นห่วงว่าจะควบคุมดูแลไม่ทั่วถึง ส่วนประเด็นที่สาม คณะมนตรีผู้ปกครองอินเดียกล่าวว่า "เวลานี้ยังไม่เหมาะที่จะเปิดการเจรจากับรัฐบาลสยามเรื่องงานก่อสร้างคลอง ซึ่งจะต้องตัดผ่านดินแดนที่เป็นของประเทศสยามทั้งสิ้น"¹

โครงการสร้างเส้นทางรถไฟผ่านคอคอคคะ

แม้ว่าโครงการชุกคลองจะถูกระงับไปแล้วก็ตาม แต่เนื่องจากชาวอังกฤษยังเล็งเห็นว่าการเชื่อมเส้นทางระหว่างอ่าวเบงกอลกับอ่าวไทยเข้าด้วยกัน จะย่นระยะทางระหว่างประเทศจีนกับอินเดียให้สั้นลง ซึ่งจะทำให้เกิดผลประโยชน์แก่อังกฤษ ฉะนั้นจึงก่อให้เกิดความคิดเรื่องการสร้างทางรถไฟผ่านคอคอคคะขึ้น² เพราะคิดว่าโครงการหลังนี้ไม่สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมากนัก ดังปรากฏหลักฐานว่าในเดือนกรกฎาคม ค.ศ. 1859 (พ.ศ. 2402) ไวช ซึ่งเคยเสนอโครงการชุกคอคอคคะแต่ล้มเหลว นั้นได้มีหนังสือกราบบังคมทูลมายังพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ขอพระราชทานสัมปทานสร้างทางรถไฟผ่านคอคอคคะ โดยนายทุนอังกฤษจะรวมกันตั้งบริษัทรถไฟสยาม (Siam Railways Company) ขึ้นดำเนินงานนี้ และในการนี้บริษัทขอมีสทธิและ

¹ Ibid.

² ความคิดเรื่องสร้างเส้นทางรถไฟผ่านคอคอคคะ นายเควิด ดัก เคยเสนอต่อลอร์ด ปาล์มเมอเสตัน พร้อม ๆ กับที่เสนอเรื่องชุกคลองเชื่อมอ่าวเบงกอลกับอ่าวไทยใน ค.ศ. 1856 (พ.ศ. 2399) แล้ว แต่ด้วยเหตุที่เขาเห็นว่าการสร้างเส้นทางรถไฟไม่ใช่เป็นเรื่องรีบด่วนเหมือนเรื่องชุกคลอง จึงไม่ได้หยิบยกขึ้นมาพิจารณา F.O. Siam Vol.5, "David Dueg to Lord Palmerston," August 28, 1856.

อำนาจเหนือแผ่นดินและสินแร่ทรัพยากรในบริเวณสองข้างทางรถไฟข้างละ 5 ไมล์
 ทั้งนี้โดยอ้างว่าเพื่อโน้มน้าวความสนใจในการลงทุนเป็นสำคัญ พร้อมกับนี้ได้ยื่นข้อเสนอ
 ว่า ภาครัฐบาลไทยปรารถนาจะสร้างทางรถไฟสายไกลเคียงกับกรุงเทพฯ ทางบริษัท
 จะจัดหาวิศวกรและรางวัลให้ ผลปรากฏว่ารัฐบาลไทยยอมรับให้บริษัทรถไฟสยาม
 สร้างทางรถไฟผ่านคอคอดกระเพื่อผลประโยชน์ทางการค้าได้¹ แต่บริษัทรถไฟสยาม
 จะคงทำตามเงื่อนไขบางประการของฝ่ายไทย² แต่ไม่ปรากฏหลักฐานทางฝ่ายไทยว่า
 บริษัทรถไฟได้ดำเนินงานต่อมาอย่างไร

นอกจากนี้จะเป็นผู้เสนอให้สร้างทางรถไฟผ่านคอคอดกระแล้ว ยังปรากฏว่า
 กัปตันเฟรเซอร์ (Captain Alexander Fraser) วิศวกรแห่งเมืองเบงกอล กับ
 กัปตันฟอร์ลอง (Captain J.G. Forlong) อดีตวิศวกรแคว้นมะริดและตะนาวศรี
 ซึ่งได้ทำการสำรวจคอคอดกระใน ค.ศ. 1863 (พ.ศ. 2406) หลังจากนั้นจึงได้รายงาน
 ผลการสำรวจและเสนอให้สร้างทางรถไฟผ่านคอคอดกระต่อ พันเอกฟิช (Colonel A.
 Fytche) ซึ่งเป็นข้าหลวงแคว้นมะริดและตะนาวศรี เพื่อเสนอต่อรัฐบาลอินเดีย
 สาเหตุที่กัปตันเฟรเซอร์และฟอร์ลอง เสนอให้สร้างทางรถไฟผ่านคอคอดกระ
 ก็เพราะเห็นว่าเส้นทางคมนาคมสายใหม่จะก่อให้เกิดผลดีต่อพะโคและตะนาวศรี³

¹ หอสมุดแห่งชาติ, สมุดไทยคำ เส้นดินสอขาว หมายเหตุพายุฤดูร้อนที่ 4
 ค.ศ. 1221 ชื่อหนังสือเรื่องฝรั่งขอขุดคลองทะเลชุมแหลมเมืองกระ เลขที่ 113

² เงื่อนไขที่ฝ่ายไทยเสนอนั้น ไม่สามารถจะทราบได้ว่าอะไรบ้าง ทั้งนี้เพราะ
 เอกสารได้ขาดหายไปโดยที่ความยังไม่จบ.

³ Captain A. Fraser to Lieut Colonel A. Fytche, Tavoy :
 April 26, 1863. Report on a route from the north of the Pakchan
 to Kraa and thence across the Isthmus of Kraa to the Gulf of Siam,
 Quoted in A.G. Loftus, Note of A Journey Across The Isthmus of Kra
 (Singapore : The Straits Times Press, 1883), Appendix p.25.

อีกทั้งช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายได้เป็นจำนวนมากเมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางเดินเรือที่ผ่านสิงคโปร์ไปยังจีนหรืออินเดีย (ดูตารางที่ 1.) กล่าวคือ

1. <u>ประหยัดค่าใช้จ่าย</u> ¹ ในครั้งนั้นเส้นทางเดินเรือมี 3 สาย คือ	
ก. จากลังกาผ่านสิงคโปร์ถึงฮ่องกง	สิ้นค่าใช้จ่ายเที่ยวละ 39,700 รูปี
ข. จากกัลกัตตาผ่านสิงคโปร์ถึงฮ่องกง	" 40,200 รูปี
ค. จากกัลกัตตาผ่านอัครยาม ร้างกุงถึง มะละแหมง	" 11,900 รูปี
	รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมด 91,800 รูปีต่อเดือน

แต่ถ้าเดินทางผ่านคอคอดกระแทนสิงคโปร์จะสามารถลดเส้นทางเดินเรือลงได้
หนึ่งเที่ยว โดยผ่านเมืองต่าง ๆ เหมือนเดิม คือ

ก. จากกัลกัตตาผ่านกระถึงฮ่องกง	สิ้นค่าใช้จ่ายเที่ยวละ 32,900 รูปี
ข. จาก ลังกาผ่านอัครยาม ร้างกุง มะละแหมงถึงฮ่องกงเที่ยวละ	17,300 รูปี
	รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมด 50,200 รูปีต่อเดือน

ดังนั้นถ้าเรือหันมาใช้เส้นทางผ่านคอคอดกระ จะประหยัดรายจ่ายได้เดือนละ
41,600 รูปี หรือ 499,200 รูปีต่อปี

2. ประหยัดเวลา²

ก. จากกัลกัตตาถึงกระ	ใช้เวลา 102 ชั่วโมง
----------------------	---------------------

¹ Alexander Fraser and J.G. Forlong, Report on a route from the mouth of the Pakchan to Kraw to the Gulf of Siam, Quoted in A.G. Loftus, Notes of A Journey Across the Isthmus of Kra (Singapore: The Straits Times Press, 1883), Appendix p.25.

² Fraser and Forlong, op.cit., p.27.

ข. จากกระถังท่ายาง	ใช้เวลา	12	ชั่วโมง
ค. จากท่ายางถึงฮ่องกง	"	153	"
รวมระยะเวลาทั้งหมด		267	"
แต่จากกัลกัตตามานสิงคโปร์ถึงฮ่องกงจะเสียเวลาดังนี้			
ก. จากกัลกัตตาถึงสิงคโปร์	ใช้เวลา	179	ชั่วโมง
ข. หยุดพัก	"	18	"
ค. จากสิงคโปร์ถึงฮ่องกง	"	163	"
รวมระยะเวลาทั้งหมด		360	"

ดังนั้นถ้าใช้เส้นทางผ่านกระจะประหยัดเวลาได้ 93 ชั่วโมง (360 - 267)

3. การใช้เส้นทางผ่านคอคอดกระ นอกจากจะประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายแล้ว เรือยังสามารถรับสินค้าจากกรุงเทพฯ และจากดินแดนมนคาบสมุทรมาเลย์ซึ่งจะมารวมอยู่ที่ท่ายางและเมืองกระอีกด้วย ซึ่งผลจากการที่สามารถประหยัดเวลาและค่าใช้จ่าย ตลอดจนการได้รับสินค้าเพิ่มขึ้น จะทำให้มีเรือจากกัลกัตตาไปยังประเทศอังกฤษทุกสัปดาห์

เส้นทางรถไฟผ่านคอคอดกระที่กัปตันเฟรเซอร์และกัปตันฟอร์ดลงเสนอนั้น เป็นระยะทาง 50 ไมล์ ใช้เวลาเดินทางทั้งหมด 12 ชั่วโมง¹ ดินค่าใช้จ่ายทั้งหมด 331,600 ปอนด์ ดัง มีรายละเอียดดังนี้²

เรือลากจูง 3 ลำ ๆ ละ 15,000 ปอนด์	เป็นเงิน	45,000	ปอนด์
เรือบรรทุกทองแดง 12 ลำ ๆ ละ 800 ปอนด์	เป็นเงิน	9,600	"
รางรถไฟและรถจักร	เป็นเงิน	250,000	"
เงินสำรอง 10 % รวมทั้งทุนลายนำในแม่น้ำ		27,000	"

¹ Ibid. p.28.

² Ibid. p.29.

คณะผู้สำรวจเห็นว่า ผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการสร้างเส้นทางรถไฟ คือ การที่สามารถประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในแต่ละปีได้ประการหนึ่ง กับ การที่สามารถใช้เมืองกระเป็นศูนย์กลางโทรเลขระหว่างอังกฤษกับประเทศจีนประการหนึ่ง นอกจากนี้ยังทำให้เรือเดินทางไปประเทศอังกฤษทุกสัปดาห์ ด้วยผลประโยชน์ดังกล่าวนี้ คณะผู้สำรวจได้แสดงความคิดเห็นว่า

เส้นทางจากลังกาไปยังอินโดจีนเกือบเป็นเส้นตรง ซึ่งเราเชื่อว่าจะหากอังกฤษไม่ดำเนินการเอง ฝรั่งเศสก็จะเป็นผู้ทำ ฝรั่งเศสจะเป็นผู้จัดผลประโยชน์ในทุกโอกาสของบริษัทพีแอนด์โอ (P & O Company) ซึ่งเดินทางอยู่ระหว่างยุโรปกับกัลกัตตา โดยฉันทราศ¹

จากที่กล่าวมานี้มีข้อสงสัยเกิดขึ้น 2 ประการ กล่าวคือ ประการแรก คณะผู้สำรวจสนับสนุนให้สร้างเส้นทางรถไฟผ่านคอคอกระ โดยไม่กล่าวถึงการชุกคลองเลย เพียงแต่ให้ความเห็นสั้น ๆ ว่า "เราเห็นว่าการชุกคลองเป็นไปได้ การสร้างเส้นทางรถไฟไม่เพียงแต่จะทำได้เท่านั้น" แต่จะสิ้นค่าใช้จ่ายน้อยกว่าการสร้างเส้นทางรถไฟในประเทศอินเดียเสียอีก² ส่วนข้อสงสัยประการที่สองก็คือ ตั้งแต่เริ่มมีการเสนอโครงการสร้างเส้นทางผ่านคอคอกระ เพื่อย่นระยะทางระหว่างประเทศจีนและอินเดียให้สั้นลง ครั้งนี้เป็นครั้งแรกที่ผู้เสนอชี้ให้เห็นว่า ถ้าอังกฤษไม่ดำเนินการเอง ฝรั่งเศสก็จะเป็นผู้ทำ ซึ่งความเห็นเช่นนั้นนอกจากเป็นการแสดงความเห็นเพื่อกระตุ้นให้อังกฤษรีบดำเนินการตามโครงการที่เขาเสนอแล้ว ยังชี้ให้เห็นว่าฝรั่งเศสเริ่มมีอิทธิพลในอินโดจีนมากขึ้น และพร้อมที่จะเข้ามาจัดผลประโยชน์อังกฤษตั้งแต่จุดนี้เป็นต้นไป

¹ Ibid., p. 30.

² Ibid., p. 25.

อย่างไรก็ตาม โครงการสร้างเส้นทางรถไฟผ่านคอคอดกระตามที่ไวชกับกัปตันเฟรเซอร์และฟอร์ล่องเสนอนั้น ปรากฏว่าประสบความสำเร็จล้มเหลว เช่นเดียวกับโครงการขุดคลอง ทั้งนี้เพราะเซอร์ ชอมเบิร์ก กงสุลใหญ่อังกฤษประจำประเทศไทย และพันเอกคาวานาแช (Colonel Cavanagh) ข้าราชการใหญ่สิงคโปร์ไม่สนับสนุน เพราะเห็นว่าผลที่ได้ไม่คุ้มค่าใช้จ่าย และอาจเป็นเหตุให้การค้าของสิงคโปร์ทรุดลง¹ รัฐบาลอังกฤษจึงไม่เห็นชอบกับโครงการนี้ โครงการสร้างเส้นทางรถไฟผ่านคอคอดกระก็ถูกระงับลงแต่เพียงนี้

ฝรั่งเศสขอขุดคลองผ่านคอคอดกระในปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

ความพยายามของอังกฤษที่จะสร้างเส้นทางคมนาคมเพื่อเชื่อมอ่าวเบงกอลเข้ากับอ่าวไทยที่คอคอดกระ โดยการขุดคลองก็ติ หรือโดยการสร้างเส้นทางรถไฟก็ติหาได้ประสบความสำเร็จไม่ จนกระทั่งเมื่อฝรั่งเศสประสบความสำเร็จในการขุดคลองสุเอซ² (ค.ศ.1869 หรือ พ.ศ.2412) จึงคิดที่จะขุดคลองจากเมืองตระบุรี³ มาออก

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

²ศึกษาประวัติคลองสุเอซได้จาก William F. Long Good, Suez Story, (Greenberg : Publisher, 1957) และ ร.อ.ชาบุญชัย ชาบุญชัยศึก "คลองสุเอซ," ธนาคารกสิกรไทย, ปีที่ 3 (ตุลาคม - พฤศจิกายน - ธันวาคม, 2515), 268-286.

³ได้แก่เมืองกระบุรี อ่านประวัติเมืองกระบุรีได้จาก สมเด็จพระนริศรานุวัดติวงศ์, ตำนานสมเด็จพระนเรศวรมหาราช (พระนคร : คลังวิทยา, 2499), ภาค 6 หน้า

เมืองชุมพร เพื่อย่นระยะทางเดินเรือจากยุโรปไปประเทศจีนโดยไม่ต้องอ้อมแหลมมลายู จึงคิดแผนที่และเรียกชื่อว่าคลองตระ¹ ความคิดของฝรั่งเสสในเรือขุดคลองนี้เป็นที่เลื่อมใสกันมาก เกิดปฏิกิริยาขึ้นทั้งฝ่ายอังกฤษและไทย กล่าวคือ ฝ่ายอังกฤษเมื่อทราบข่าวว่า พณเจ้าไปเสียนที่ 3 ไท้กนมาทาบทามรัฐบาลไทยขอขุดคลองที่คอคอตระ รัฐบาลอังกฤษจึงส่งกนมาทาบทามขอเกาะสอง² จากรัฐบาลไทยบ้าง เพราะว่าถ้าหาก รัฐบาลไทยให้ฝรั่งเสสขุดคลอง อังกฤษก็จะได้รับผลประโยชน์จากคลองที่จะขุดด้วย หรืออาจเป็นการแสดงปฏิกิริยาที่เป็นการเตือนให้รัฐบาลไทยเห็นว่า อังกฤษไม่พอใจที่จะให้ฝรั่งเสสขุดคลองก็อาจเป็นได้

สำหรับฝ่ายรัฐบาลไทยนั้น คิดว่าถ้าหากฝรั่งเสสขุดคลองจะก่อให้เกิดผล 2 อย่างคือ "เสียดินแดนพระราชอาณาเขตทางแหลมมลายูมีมากก็น้อยอย่าง 1 เสียประโยชน์การค้าของอังกฤษทางเมืองเกาะหมากและสิงคโปร์ ด้วยจะมีเรือไปค้าขายน้อยลงอย่าง 1"³ ด้วยสาเหตุดังกล่าวนี้ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระราชดำริว่า "ถ้ายอมให้ฝรั่งเสสขุดคลองกระ อังกฤษก็คงพาดหิงเอาหัวเมืองในแหลมมลายู หรือมีฉนั้นฝรั่งเสสก็คงพาดหิงเอาเป็นอาณาเขต จะอย่างไรไทยก็ไม่มีความจำเป็นที่จะรบพุ่งป้องกันได้ มีทางที่จะรอดแต่อย่าให้ขุดคลองกระได้"⁴ นอกจากนั้น

¹ สมเด็จพระบรมราชาธิบดีทรงพระราชดำริว่า ประชุมพงศาวดารภาคที่ 50 (พระนคร : โรงพิมพ์หนังสือไทย, 2475), หน้า 23.

² เป็นเกาะว่างเปล่า ตั้งอยู่ตรงปากทางเข้าแม่น้ำปากจั่น ซึ่งจะเห็นต้นทางเข้าคลองที่จะขุด ภายหลังการปักปันเขตแดนระหว่างพม่าของอังกฤษกับประเทศไทย เกาะสองตกเป็นของอังกฤษและเปลี่ยนชื่อใหม่เป็นวัดค้อเรือ

³ สมเด็จพระบรมราชาธิบดีทรงพระราชดำริว่า เรื่องเดียวกัน หน้าเดียวกัน.

⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 204.

ยังทรงเห็นความสำคัญที่จะต้องให้อังกฤษเชื่อว่าไทยมิได้สนับสนุนฝรั่งเศสในเรื่องชุกคลอง¹ จึงโปรดอนุญาตยกเกาะสองให้อังกฤษ แต่ยังทรงพระวิตกว่า ฝรั่งเศสอาจใช้อุบายอื่น มาตั้งแหล่งที่เมืองกระ ดังนั้นจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้อยกเมืองกระขึ้นเป็นหัวเมือง และทรงตั้งพระพิเทศพาณิชย์เป็นพระยาอภัยวงศตทิสรัทษา ผู้ว่าราชการเมืองกระบุรี เมื่อ ค.ศ. 1868 (พ.ศ. 2411) เหตุที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงตั้งพระยาอภัยวงศตทิสรัทษาเป็นผู้ว่าราชการเมืองกระบุรี เข้าใจว่าเป็นเพราะทรงพระราชดำริว่า พระยาอภัยวงศตทิสรัทษาเป็นคนในบังคับอังกฤษ หากฝรั่งเศสคิดจะทำอันตรายประการใดในเมืองนี้ คงต้องกระทบกระเทือนถึงอังกฤษเป็นแน่²

การที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระราชทานเกาะสองให้อังกฤษก็ ทรงยกเมืองกระบุรีขึ้นเป็นหัวเมืองก็ ด้ และทรงแต่งตั้งพระยาอภัยวงศตทิสรัทษาเป็นผู้ว่าราชการเมืองกระบุรีก็ ด้ ล้วนแล้วแต่เป็นมาตรการป้องกันไม่ให้ฝรั่งเศสชุกคลองคอคกระ และที่สำคัญที่สุดก็เพื่อความอยู่รอดของประเทศ ทั้งนี้เพราะเวลานั้น รัฐบาลไทยต้องเผชิญกับปัญหาความพยายามของฝรั่งเศสที่จะยึด เขมรซึ่งเป็นรัฐในอารักขาของไทย เกิดความหวาดระแวงต่อการลงทุนของชาวต่างประเทศในประเทศไทย จะเป็นเหตุให้เกิดการโต้แย้งทะเลาะวิวาทกันในเรื่องผลประโยชน์ อันจะเป็นอันตรายต่อเอกราชของประเทศประการหนึ่ง ประกอบกับการที่สภาวการณ์ด้านการเมืองของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น พวนและพม่าก็ถูกคุกคามด้วยกำลังจากฝรั่งเศสและอังกฤษ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงคัดสรรพระทัยให้ระงับการกระทำใด ๆ ซึ่งอาจเป็นการชักนำความสนใจของมหาอำนาจตะวันตกต่อผลประโยชน์ที่ได้รับจากไทย

¹ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ, เรื่องเดิม, หน้า 23.

² สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ, เรื่องเดิม, หน้า 204.

เพราะเป็นการล่อแหลมต่อความมั่นคงของประเทศ¹ ด้วยเหตุดังกล่าวนี้ โครงการ
ชุดคอคอดกระจึงถูกระงับลงอีกครั้งหนึ่ง และนับเป็นการขอขุดคลองครั้งสุดท้ายใน
รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว



ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹สมใจ ไพโรจน์เรีรรัชต์, "บทบาทของประเทศมหาอำนาจตะวันตกในการ
สร้างเส้นทางรถไฟของประเทศไทย ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
และพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ
ประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2517) (อัครสำเนาะ), หน้า 13.