บทที่ 3

บทบาทของเยอรมนีในประเทศไทย ทางด้านสาธารณูปโภคและการค้า

หลังจากที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จขึ้นครองราชย์ใน ค.ศ. 1868 แล้ว นอกจากจะต้องทรงเจริญรอยตามพระวิเทโศบายบางประการของรัชกาลที่ 4 แล้ว พระองค์ยังทรงต้องปรับปรุงประเทศให้ทันสมัยเช่นเดียวกับอารยประเทศทั้งหลาย เพื่อนำประเทศให้เข้ากับสภาวการณ์ของโลก พระองค์ทรงเห็นว่าเมื่อบ้านเมืองเจริญเติบโตขึ้น การติดต่อสื่อสารเป็นสิ่งจำเป็นอย่างหนึ่งที่จะช่วยพัฒนาประเทศให้มีความเจริญขึ้นตามลำดับ พระราชดำรินี้เป็นปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การก่อตั้งกรมไปรษณีย์โทรเลข

<u>การติดต่อสื่อสารภายในและภายนอกประเทศก่อนมีการไปรษณีย์</u> ก่อนมีการไปรษณีย์ ในสมัยโบราณมีวิธีการติดต่อสื่อสารในระบบ ม้าใช้ หรือ คนเร็ว ซึ่งนิยมใช้คนเดินทางและนำข่าวไปด้วยเท้า ม้าใช้ ช้าง เรือ หรือแพ ถ้าเป็นหนังสือราชการที่เรียกว่า ใบบอก หรือบอกนั้น จะมีข้าหลวงเชิญไปจนถึงปลายทาง โดยจะมีเจ้าหน้าที่กรมการเมืองจัดยานพาหนะตามความเหมาะสมของภูมิประเทศ ส่วนข่าวหรือหนังสือของพ่อค้าประชาชนนั้น อาจจะใช้คนของตนนำไปหรือฝากไปกับผู้เดินทาง หรืออาจสั่งให้บอกต่อ ๆ กันไปด้วยวาจา การสื่อสารกับประเทศใกล้เคียงนั้น พ่อค้าประชาชนใช้วิธีฝากจดหมายหรือสิ่งของไปกับพ่อค้าเรือสำเภาหรือกำปั่นไฟ หรือผู้เดินทางค้าขายกับประเทศใกล้เคียง มีเส้นทางหลายสายที่ใช้ในการส่งข่าวกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ทางทิศตะวันออกติดต่อกับประเทศเขมรได้ทั้งทางบกและทางน้ำ ทางทิศใต้ติดต่อกับจีน ญี่ปุ่น และมลายูโดยทางทะเล ทางทิศตะวันตกติดต่อกับอินเดียและเปอร์เซีย ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือติดต่อกับประเทศพม่า[1]

---

[1] <u>ประวัติและวิวัฒนาการกรมไปรษณีย์โทรเลขครบรอบ 80 ปี พ.ศ.2426 - 2506</u>, (พระนคร : โรงพิมพ์ธนาคารออมสิน, 2506), หน้า 1 - 3

การติดต่อสื่อสารกับต่างประเทศนั้น เป็นผลมาจากการที่มีสถานกงสุลต่างประเทศเข้ามาตั้งอยู่หลายแห่ง ทำให้ไทยมีการสื่อสารกับต่างประเทศมากขึ้น ด้วยเหตุนี้สถานกงสุลอังกฤษจึงเข้ามามีบทบาทในการเปิดรับจดหมายต่าง ๆ ที่จะส่งไปต่างประเทศ ดังที่สมเด็จกรมพระยาดำรงราชานุภาพได้ทรงไว้ในความทรงจำว่า เมื่อครูแปตเตอร์สันชาวอังกฤษเดินทางออกจากประเทศไทยไปรับตำแหน่งราชการเป็นครูประจำโรงเรียนของรัฐบาลที่เกาะมอรีเชียส ในตอนนั้นไม่มีศิษย์คนใดได้รับจดหมายจากครูแปตเตอร์สันเลย เพราะเกาะนี้อยู่ห่างไกลในมหาสมุทรอินเดีย การส่งจดหมายไปมาระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศระยะนั้นทำได้ลำบากเพราะยังไม่มีการไปรษณีย์ ผู้ใดจะมีจดหมายติดต่อกับประเทศอื่น ก็ต้องอาศัยกงสุลอังกฤษเพราะมีเรือไฟในบังคับอังกฤษเดินระหว่างสิงคโปร์และฮ่องกง โดยใช้กาลาหาน้ำของสถานกงสุลอังกฤษเป็นสำนักงานไปรษณีย์ ส่วนดวงตราไปรษณีย์ใช้ดวงตราไปรษณีย์สิงคโปร์แล้วพิมพ์อักษรเพิ่มลงเป็นเครื่องหมาย ส่วนอัตราค่าส่งนั้นคิดตามอัตราอังกฤษ กงสุลจะเป็นผู้รวบรวมจดหมายแล้วส่งไปกับเรือ ฝากไปส่งที่กรมไปรษณีย์เมืองสิงคโปร์หรือฮ่องกงให้ส่งต่ออีกชั้นหนึ่ง แต่หนังสือของรัฐบาลนั้นกรมท่ามอบให้นายเรือไปส่งให้กงสุลไทยที่สิงคโปร์เพื่อส่งต่อไป[1]

ในขณะที่กงสุลอังกฤษเริ่มงานไปรษณีย์ติดต่อกับต่างประเทศนั้น บรรดาพระบรมวงศานุวงษ์ได้เริ่มการสื่อสารภายในพระบรมมหาราชวัง ซึ่งถือว่าเป็นการริเริ่มให้คนไทยรู้จักการไปรษณีย์[2] ในระหว่าง ค.ศ.1875 - 1876 มีเจ้านาย 11 พระองค์ ภายใต้การนำของเจ้าฟ้าภาณุรังษีสว่างวงษ์กรมหลวงภาณุพันธุวงษ์วรเดช ทรงร่วมกันออกหนังสือพิมพ์รายวันขึ้นฉบับหนึ่งมีชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า COURT ชื่อภาษาไทย คือ ข่าวราชการ เป็นหนังสือแจ้งข่าว

---

[1]สมเด็จกรมพระยาดำรงราชานุภาพ, ความทรงจำ (พระนคร : สำนักพิมพ์สังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย, 2505), หน้า 186

[2]ประวัติและวิวัฒนาการกรมไปรษณีย์โทรเลขครบรอบ 80 ปี พ.ศ.2426 - 2506, หน้า 4

ความเคลื่อนไหวเกี่ยวกับข้อราชการและความเป็นไปในราชสำนัก ความมุ่งหมายเดิมนั้นเพียงแต่จะผลัดกันทรงนิพนธ์เรื่องที่สำหรับจะทูลเกล้าถวายและแจ้งให้ทราบกันในหมู่เจ้านาย แต่ปรากฏว่า ข่าวราชการ หรือ คอต นี้ ได้รับความนิยมแพร่หลายไปจนถึงประชาชน ด้วยเหตุนี้เพื่อความสะดวกในการส่งหนังสือให้ถึงมือสมาชิก กรมหลวงภาณุพันธุวงษ์วรเดชจึงได้โปรดให้มีบุรุษสำหรับส่งหนังสือข่าวราชการนี้ขึ้น เรียกว่า "โปสต์แมน" มีการใช้ดวงตราไปรษณียากรขึ้นเป็นครั้งแรกสำหรับใช้เป็นค่าเดินหนังสือ และทรงอนุญาตให้สมาชิกของข่าวราชการซื้อตั๋วแสตมป์นั้นติดจดหมายของตน เพื่อที่จะให้บุรุษเดินข่าวราชการช่วยส่งจดหมายของตนให้ โดยคิดอัตราดังนี้คือ ในเขตกำแพงเมืองปิดแสตมป์ 1 ดวง ราคา 1 อัฐ นอกกำแพงเมืองปิดแสตมป์ 2 ดวง ราคา 2 อัฐ แต่อย่างไรก็ดี หนังสือข่าวราชการได้ออกชั่วระยะหนึ่งเท่านั้น และได้เลิกกิจการไปใน ค.ศ.1876 อันเป็นเหตุให้กิจการส่งหนังสือและจดหมายต้องเลิกไปโดยปริยาย

การริเริ่มไปรษณีย์ขั้นต้นของพระบรมวงศานุวงษ์ตลอดจนความเติบโตของบ้านเมืองเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เจ้าหมื่นเสมอใจราชเป็นผู้ริเริ่มกราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5 ขอให้ทรงพระราชดำริจัดการไปรษณีย์ขึ้นในประเทศไทย[1] ด้วยเหตุผลที่ว่า การไปรษณีย์เป็นสิ่งจำเป็นทั้งการจัดตั้งก็มิได้ยุ่งยากนัก เพียงแต่ต้องการกำลังเงินและกำลังคนเท่านั้น ซึ่งถ้าสามารถจัดได้ก็จะยังประโยชน์อย่างยิ่ง อย่างไรก็ดีเป็นที่เข้าใจกันว่า เจ้าหมื่นเสมอใจราชได้มีหนังสือกราบทูลในราว ค.ศ.1880 และคงมีการเตรียมการเพื่อเริ่มงานด้านไปรษณีย์เรื่อยมาจนตั้งเป็นกรมไปรษณีย์ในวันที่ 4 สิงหาคม ค.ศ.1883 และได้ทรงโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้สมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอเจ้าฟ้าภาณุรังษีสว่างวงษ์กรมหลวงภาณุพันธุวงษ์วรเดช เป็นผู้สำเร็จราชการกรมไปรษณีย์โทรเลขเป็นพระองค์แรก[2]

---

[1] ประวัติและวิวัฒนาการกรมไปรษณีย์โทรเลขครบรอบ 80 ปี พ.ศ.2426 - 2506, หน้า 7

[2] เรื่องเดียวกัน หน้าเดียวกัน

การดำเนินการขั้นต้นเพื่อจัดการไปรษณีย์ ได้แก่การทำบัญชีหมายเลขบ้าน จัดทำตราไปรษณียากร และจัดทำระเบียบข้อบังคับว่าด้วยการไปรษณีย์ ในครั้งแรกได้กำหนดให้มีเขตจ่ายส่งไปรษณีย์ในเขตกรุงเทพก่อน โดยแบ่งออกเป็น 4 ด้าน คือ ด้านเหนือถึงสามเสน ด้านตะวันออกถึงสระปทุม ด้านใต้ถึงบางคอแหลม ด้านตะวันตกถึงตลาดพลู[1] เนื่องจากในขั้นแรกนี้ราษฎรยังไม่คุ้นเคยกับระเบียบและวิธีการ จึงต้องขยายขอบเขตออกไปทีละเล็กละน้อย ดังจะเห็นได้ว่า เริ่มจากเขตพระนครก่อนที่จะไปถึงเขตหัวเมือง เพื่อเปิดโอกาสให้ราษฎรได้คุ้นเคย

การเข้าเป็นสมาชิกสหภาพสากลไปรษณีย์ (Postal Union) หลังจากตั้งกรมไปรษณีย์ได้เพียง 2 ปี รัฐบาลเยอรมันได้มีหนังสือเชิญรัฐบาลไทยเข้าร่วมประชุมและเป็นสมาชิกสหภาพสากลไปรษณีย์[2] (Postal Union) ซึ่งการเชิญชวนครั้งนี้ทำความประหลาดใจให้กับรัชกาลที่ 5

---

[1]ประวัติและวิวัฒนาการกรมไปรษณีย์โทรเลขครบรอบ 80 ปี พ.ศ.2426 - 2506, หน้า 12

[2]ความเป็นมาของสหภาพไปรษณีย์สากล (Universal Postal Union) มีดังนี้คือ ใน ค.ศ.1863 ได้มีการประชุมที่กรุงปารีสเพื่อรับรองบทบัญญัติ 31 ประการ สำหรับเป็นพื้นฐานของการประชุมนานาชาติ แต่การประชุมในคราวต่อมาได้หยุดชะงักลงเนื่องจากเกิดสงครามฝรั่งโก - ปรัสเซีย อย่างไรก็ตามในขณะเดียวกันนั้นเองได้มีนักปฏิรูปทางการไปรษณีย์ที่สำคัญอีกผู้หนึ่งคือ ไฮน์ริช ฟอนสเตฟัน (Heinrich Von Stephan) แห่งการไปรษณีย์สมาพันธรัฐเยอรมันฝ่ายเหนือได้ตระเตรียมแผนการสำหรับสหภาพไปรษณีย์สากลโดยอาศัยพื้นฐานของการสรุปผลการประชุมที่กรุงปารีสและอีกส่วนหนึ่งจากประสบการณ์ของประเทศเยอรมนีเองที่ได้ก่อตั้งสหภาพไปรษณีย์มาเป็นเวลาหลายปี ซึ่งประกอบด้วย ปรัสเซีย ออสเตรีย และรัฐเยอรมนีอื่น ๆ ประมาณ 20 รัฐ รัฐบาลสวิสในขณะนั้นได้เป็นตัวแทนของรัฐบาลเยอรมนีได้จัดให้มีการประชุมที่กรุงเบอร์นเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับหลักการทั่วไปของสหภาพไปรษณีย์ การประชุมที่กรุงเบอร์นใน ค.ศ.1874 มีสมาชิก 22 ประเทศ จากยุโรปและอเมริกา ผลก็คือได้มีการลงนามในปฏิญญาไปรษณีย์นานาชาติขึ้นเป็นครั้งแรก สมาชิกได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ใน ค.ศ.1878 ได้เปลี่ยนชื่อเป็นสหภาพไปรษณีย์สากล ในตอนต้นของ ค.ศ.1960 สหภาพไปรษณีย์สากลที่สมาชิกมากกว่า 100 ประเทศ จาก R.A. Le and X, "Postal Union", Encyclopedia Britanica, Vol.18 (1970), 318

เป็นอย่างมาก เพราะพระองค์ทรงพระราชดำริเห็นว่า การไปรษณีย์ของไทยนั้นเพิ่งจะเริ่มต้น แต่เหตุใดรัฐบาลเยอรมันจึงได้ชักชวนให้เข้าเป็นสมาชิก ซึ่งถ้าพิจารณาในด้านการเงินแล้วการประชุมและเข้าเป็นสมาชิกครั้งนี้ จะนำความสิ้นเปลืองและขาดทุนให้แก่รัฐบาลไทย แต่ในทางตรงกันข้าม การได้รับเชิญเข้าเป็นสมาชิกครั้งนี้นับว่าเป็นโอกาสดีของรัฐบาลไทย มิฉะนั้นจะต้องรอต่อไปอีกหลายปี ซึ่งจะทำให้รัฐบาลไทยต้องสูญเสียโอกาสอันงดงาม ยิ่งไปกว่านั้น รัชกาลที่ 5 ทรงเห็นว่า การเข้าเป็นสมาชิกสหภาพสากลไปรษณีย์นั้น สมควรจะเข้าเป็นสมาชิกอย่างยิ่ง "เพราะเหมือนกับทำบุญเฟื้องหนึ่ง ได้กุศลร้อยเฟื้องพันเฟื้อง ซึ่งจะทำให้เมืองเราเดินไปข้างน่า [sic] เสมอ"[1] จะเห็นได้ว่า รัชกาลที่ 5 ทรงมีเหตุผลและมองเห็นการณ์ไกล เพราะผลจากการเข้าเป็นสมาชิกสหภาพสากลไปรษณีย์ ทำให้กรมไปรษณีย์โทรเลขของไทยมีความเจริญก้าวหน้าและมีผลงานที่มีประสิทธิภาพมาจนทุกวันนี้.

การจัดการไปรษณีย์แต่เดิมนั้นเป็นการรับส่งจดหมาย สิ่งของ แต่เพียงภายในประเทศและตามท้องถิ่นเท่านั้น (Inland post & Local post) ดังนั้น บุคลากรส่วนใหญ่ที่ได้เข้ามาปฏิบัติงานจึงนิยมใช้บุคคลที่มีร่างกายแข็งแรง ความรู้น้อยพอใช้การได้เท่านั้น มิได้มุ่งหวังที่จะใช้บุคคลที่มีความรู้แต่อย่างใด เพราะฉะนั้นเมื่อกรมไปรษณีย์มีขอบข่ายงานที่กว้างขวางขึ้น และเมื่อเข้าเป็นสมาชิกของสหภาพสากลไปรษณีย์นั้น จึงจำเป็นที่จะต้องใช้บุคคลที่มีความรู้เข้ามาทำงาน เพราะฉะนั้น จึงเห็นได้ว่ากรมไปรษณีย์ของไทยในขั้นแรกนี้มีอุปสรรคหลายอย่าง เช่น ขาดกำลังคนที่มีความรู้และความชำนาญงาน ขาดกำลังเงินและขาดประสบการณ์ ด้วยเหตุนี้อาจกล่าวได้ว่า การที่รัฐบาลเยอรมันเชิญรัฐบาลไทยเข้ามาเป็นสมาชิกของสหภาพสากลไปรษณีย์นั้น เป็นแรงผลักดันครั้งสำคัญที่ทำให้มีการปรับปรุงกิจการภายในกรมไปรษณีย์ครั้งใหญ่ เพื่อเลื่อนฐานะของกรมไปรษณีย์ให้ได้มาตรฐานที่จะเข้าเป็นสมาชิกได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจัดทำดวงตราไปรษณียากรเพื่อป้องกันการปลอมแปลง ตลอดจนการขยายการส่งไปรษณีย์

---

[1] หจช., สารบาญสมุดพิเศษ เล่ม 30/1246 รัชกาลที่ 5 ถึงกรมหลวงภาณุพันธุวงษ์ วรเดช 1 3/7 6 จ.ศ.1246

ไปตามหัวเมืองดังต่อไปนี้คือ นนทบุรี ปทุมธานี กรุงเก่า อ่างทอง พรหมบุรี อินทรบุรี ชัยนาท นครสวรรค์ กำแพงเพชร เมืองเถิน เมืองตาก นครเชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน รวมทั้งสิ้น 14 หัวเมือง[1] ยิ่งไปกว่านั้น อุปสรรคที่สำคัญดังได้กล่าวแล้วคือขาดผู้ชำนาญงาน ซึ่งเจ้าฟ้าภาณุรังษีสว่างวงษ์ได้ทรงวิจารณ์ไว้ว่า "ตั้งแต่ข้าพเจ้าผู้เป็นอธิบดีและตลอดจนกรมที่ได้จ้างมาทำการอยู่ทุกวันนี้ ก็มิได้รู้การเข้าใจการแต่สักคนหนึ่ง"[2] ด้วยเหตุนี้ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่รัฐบาลไทยจะต้องจ้างผู้ชำนาญงานการไปรษณีย์โดยเฉพาะ จะเห็นได้ว่าการที่รัฐบาลไทยปรับปรุงประเทศตามแบบอารยประเทศนั้น ต้องพึ่งพาอาศัยความรู้จากชาวต่างประเทศเป็นสำคัญ ซึ่งทำให้ไม่อาจจะหลีกเลี่ยงปัญหาทางการเมืองได้ ในขั้นแรกได้มีการพิจารณากันว่าควรจะว่าจ้างชาวยุโรปในกรุงเทพที่มีความรู้ทางด้านนี้พอสมควร เช่น เมอสิเออร์ เบิดเทเลีย ชาวฝรั่งเศสซึ่งทำงานอยู่ในกรมโทรเลข[3] แต่กรมหลวงภาณุพันธุวงษ์วรเดชทรงเกรงว่าการจ้างบุคคลนี้ "เหมือนหนึ่งจะช่วยกกรมไปรษณีย์กรุงสยามให้แก่ฝรั่งเศสอีกชั้นหนึ่ง"[4] ทั้งนี้เพราะก่อนหน้านี้ฝรั่งเศสได้พยายามที่จะให้รัฐบาลไทยทำสัญญาว่าจ้างแต่ชาวฝรั่งเศสผู้เดียวในการดำเนินกิจการโทรเลข เพื่อที่จะสร้างอิทธิพลในเมืองไทย ทำให้รัฐบาลไทยต้องระมัดระวังอย่างมากในการที่จะเปิดโอกาสให้ฝรั่งเศสซึ่งหวังผลประโยชน์ส่วนตนเข้ามาดำเนินกิจการ

---

[1] หจช., สารบาญสมุดพิเศษ เล่มที่ 30/1246 กรมหลวงภาณุพันธุวงษ์วรเดช กราบทูลรัชกาลที่ 5 6 7 ๆ 11 จ.ศ.1246 น.ที่ 2108

[2] หจช., สารบาญสมุดพิเศษ เล่มที่ 24/1246 กรมหลวงภาณุพันธุวงษ์วรเดช ถึงพระองค์เจ้าปฐมวงศ์ 28 เมษายน ค.ศ.1884

[3] การโทรเลขเริ่มตั้งแต่ ค.ศ.1875 และได้รวมกับการไปรษณีย์เป็นกรมไปรษณีย์โทรเลขใน ค.ศ.1898

[4] หจช., สารบาญสมุดพิเศษ เล่มที่ 24/1246 กรมหลวงภาณุพันธุวงษ์วรเดช ถึงพระองค์เจ้าปฐมวงศ์ 28 เมษายน ค.ศ.1884

เกี่ยวกับการสื่อสาร เพราะยิ่งจะทำให้ฝรั่งเศสเข้ามามีบทบาทและอิทธิพลในเมืองไทยมากยิ่งขึ้น ดังนั้น ความคิดที่จะจ้าง เมอสิเออร์ เบิดเทเลีย์ จึงเป็นอันตกไปด้วยเหตุผลข้างต้น อันที่จริงจะเป็นการสะดวกสำหรับรัฐบาลไทยที่จะจ้างชาวอังกฤษ ซึ่งในขณะนั้นได้มีผู้ชำนาญงานด้านการไปรษณีย์เข้ามาปฏิบัติงานที่สิงคโปร์และฮ่องกง แต่การแสดงออกของผู้สำเร็จราชการสิงคโปร์และกงสุลอังกฤษประจำประเทศไทยที่ต้องการให้กรมไปรษณีย์ของไทยอยู่ใต้อำนาจของอังกฤษ[1] ทำให้รัฐบาลไทยเล็งเห็นว่าจ้างผู้ชำนาญงานชาวอังกฤษก็คงไม่เกิดผลดีแต่อย่างใด ทั้งนี้รัฐบาลคงจะมีเหตุผลเดียวกับการระงับจ้างชาวฝรั่งเศสดังได้กล่าวมาแล้ว

อาจกล่าวได้ว่าก่อนที่จะตั้งกรมไปรษณีย์นั้น ดร.สเตฟัน (Dr. Stephan) ผู้สำเร็จราชการกรมไปรษณีย์เยอรมัน (German Postmaster General) ได้แสดงความปรารถนาที่จะช่วยอุดหนุนการไปรษณีย์ของไทยก่อนชาติอื่น ๆ[2] เมื่อกรมไปรษณีย์ได้ตั้งขึ้นแล้ว รัฐบาลเยอรมันได้แสดงความยินดีและตั้งใจที่จะช่วยสนับสนุนการไปรษณีย์ของไทยด้วยการเอื้อเฟื้อหนังสือชี้แจงตักเตือนอธิบายความต่าง ๆ และแบบแผนตัวอย่างต่าง ๆ มาเสมอ รวมทั้งการที่รัฐบาลเยอรมันได้เชิญชวนให้ไทยเข้าเป็นสมาชิกสหภาพสากลไปรษณีย์ เพื่อที่ว่าประเทศไทยจะสามารถจัดส่งจดหมายและพัสดุภัณฑ์ได้ทั่วโลก การที่เยอรมันให้ความช่วยเหลืออย่างมากมายเช่นนี้ ทำให้รัฐบาลไทยชื่นชมในไมตรีจิตของรัฐบาลเยอรมัน ด้วยความหวังที่ว่ารัฐบาลเยอรมันจะยินดีช่วยจัดการให้กรมไปรษณีย์ไทยได้มาตรฐาน และเพื่อเป็นการสนองตอบความเอื้อเฟื้อของรัฐบาลเยอรมัน รัชกาลที่ 5 และกรมหลวงภาณุพันธุวงษ์วรเดชทรงมีความเห็นพ้องต้องกันว่า ควรจะว่าจ้างข้าราชการกรมไปรษณีย์เยอรมันมาเป็นครูสอนเจ้าพนักงานไทยตลอดจนเป็นที่ปรึกษาของกรมไปรษณีย์[3] จึงได้มีคำสั่งด่วนให้พระองค์เจ้าปฤษฎางค์เป็นผู้ติดต่อว่าจ้างให้เร็ว

---

[1] เรื่องเดียวกัน

[2] เรื่องเดียวกัน

[3] หจช., สารบาญสมุดพิเศษ เล่มที่ 24/1246 กรมหลวงภาณุพันธุวงษ์วรเดช ถึง พระองค์เจ้าปฤษฎางค์ 28 เมษายน ค.ศ.1884

ที่สุดเพื่อที่จะทันเข้าเป็นสมาชิกในเดือนตุลาคม ค.ศ.1884 และในการประชุมครั้งนี้ รัฐบาลไทยได้มอบให้พระองค์เจ้าปฤษฎางค์เป็นตัวแทนของรัฐบาลเข้าร่วมประชุมที่กรุงเบอร์ลินด้วย

เยอรมนีได้ให้ความช่วยเหลือและสร้างความมั่นคงให้แก่กิจการกรมไปรษณีย์โทรเลขของไทยเป็นอย่างมาก นอกจากนั้นแล้ว การที่รัฐบาลไทยมีนโยบายว่าจ้างเจ้าพนักงานชาวเยอรมัน[1] นับว่าได้ประโยชน์สองประการในเวลาเดียวกัน คือ ประการแรกเป็นการใช้คนได้เหมาะกับงานและความต้องการ ประการที่สองเป็นโอกาสดีที่รัฐบาลไทยจะหลีกเลี่ยงความขัดแย้งทางการเมืองกับฝรั่งเศสและอังกฤษได้เป็นอย่างดี

ที่ปรึกษาชาวเยอรมันในกรมไปรษณีย์โทรเลข ดังได้กล่าวมาแล้วว่า รัฐบาลไทยได้ตกลงใจที่จะว่าจ้างเจ้าพนักงานชาวเยอรมันมาเป็นครูสอนและดำเนินการต่าง ๆ เพื่อให้ทันเข้าเป็นสมาชิกสหภาพสากลไปรษณีย์ แต่เป็นที่น่าเสียดายว่าไม่มีหลักฐานใด ๆ เกี่ยวกับการทำงานและบทบาทของชาวเยอรมันในกรมไปรษณีย์โทรเลขระหว่าง ค.ศ.1884 - ค.ศ.1890

ชาวเยอรมันที่เข้ามามีบทบาทในกรมไปรษณีย์โทรเลขอย่างมาก คือ แฮร์ คอลมันน์ (Herr. Th. Collmann) ซึ่งรับราชการในตำแหน่งเจ้าพนักงานผู้ช่วยชั้นเอกในราชการกรมไปรษณีย์โทรเลขเยอรมัน (Imperial German Supervisor Assistant of Posts) แฮร์ คอลมัน เข้ารับราชการเป็นทั้งที่ปรึกษาของกรมไปรษณีย์โทรเลข (Advisor to His Majesty's Post and Telegraph Department) ตั้งแต่วันที่ 10 ตุลาคม ค.ศ.1890 และได้รับตำแหน่งเป็นปลัดบัญชาการกรมไปรษณีย์โทรเลข นอกจากนั้น แฮร์ คอลมันน์ ยังได้รับความไว้วางใจจากรัฐบาลไทยให้เป็นผู้แทนไปประชุมโทรเลขสากลนานาประเทศที่กรุงลิสบอน ใน ค.ศ.1906 แฮร์ คอลมันน์ ได้รับราชการอยู่นานถึง 20 ปี และได้ลาออกใน ค.ศ.1909 เนื่องจากสุขภาพไม่อำนวย ใน ค.ศ.1902 รัฐบาลเยอรมันได้ข่าวว่ารัฐบาลฝรั่งเศสจะขอ

---

[1] Commercial Report from Her Majesty's Consul General in Siam for the year 1871 (London : Harrison and Sons, 1872), p.17

ตำแหน่งของ แฮร์ คอลมันน์ ให้ชาวฝรั่งเศสแทน ฟอน เด ไฮเด (Von de Heyde) อุปทูตเยอรมันได้แจ้งเรื่องนี้กับกรมหลวงเทวาวงษ์วโรประการ อย่างไรก็ดี กรมหลวงเทวาวงษ์วโรประการได้อธิบายว่า ถึงแม้ว่ารัฐบาลฝรั่งเศสจะมีความประสงค์เช่นนั้นจริง แต่พระบรมราโชบายนั้นไม่ได้ให้ตำแหน่งใด ๆ แก่ประเทศหนึ่งประเทศใดตามความปรารถนา แต่ทว่าขึ้นอยู่กับผลประโยชน์ของไทยจะชี้ขาด[1] การที่รัฐบาลไทยไม่ยอมให้อิทธิพลของฝรั่งเศสมีบังคับในเรื่องนี้นั้น นับว่าเป็นผลดีต่อการไปรษณีย์โทรเลขอย่างมาก เพราะเป็นที่ประจักษ์ว่าผลงานของ แฮร์ คอลมันน์ เป็นที่ประทับใจของรัชกาลที่ 5 และผู้ร่วมงานเป็นอย่างมาก จนได้รับพระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ช้างเผือกชั้นที่ 3[2] ยิ่งไปกว่านั้น รัชกาลที่ 5 ยังได้ทรงมีพระมหากรุณาธิคุณพระราชทานเงินบำเหน็จเป็นพิเศษเพื่อเป็นเครื่องหมายแห่งคุณความดีความชอบที่ แฮร์ คอลมันน์ ได้กระทำให้รัฐบาลไทยด้วยความตั้งใจดี ดังที่รัชกาลที่ 5 ได้ทรงมีพระราชหัตถเลขาถึงกรมหมื่นจันทบุรีนฤนาถ เสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติว่า "พ่อมีความเสียดายมิสเตอร์ คอลมันน์ เป็นอันมาก ด้วยเห็นว่าทำการโดยจงรักภักดีต่อหน้าที่ราชการจริง ๆ ให้จ่ายเงินเป็นบำเหน็จเท่าเงินเดือนปี 1 เป็นจำนวนเงิน 18,000 บาท"[3] เพราะฉะนั้นคงจะไม่เกินความจริงไปนัก ในการที่ แฮร์ คอลมันน์ ได้แสดงความเสียใจที่จะต้องลาออกและได้เขียนจดหมายถึงกรมหลวงนเรศร์วรฤทธิ์ว่า "ข้าพเจ้ามีความกระตือรือร้นและมี

---

[1]หจช., ร.5 ต.6/11 การสนทนาระหว่าง ฟอน เด ไฮเด กับ กรมหลวงเทวาวงษ์วโรประการที่ศาลาว่าการต่างประเทศ, วันเสาร์ที่ 2 พฤษภาคม ร.ศ.122

[2]หจช., ร.5 บ.2ข 1/42 กรมหลวงนเรศร์วรฤทธิ์ กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5, 29 พฤศจิกายน ร.ศ.128

[3]หจช., ร.5 บ2ข/42 ที่ 56/1276 รัชกาลที่ 5 ถึง กรมหมื่นจันทรบุรีนฤนาถ, 30 พฤศจิกายน ร.ศ.128

ความปรารถนาอย่างจริงใจในการที่จะทำให้กรมไปรษณีย์โทรเลขสยามเป็นหน่วยงานที่ทันสมัย[1]

ผลงานที่สำคัญของ แฮร์ คอลมันน์ แฮร์ คอลมันน์ ได้เสนอให้มีการปฏิรูปกรมไปรษณีย์โทรเลขในด้านต่าง ๆ ซึ่งก่อนหน้านี้ล้วนแต่เป็นอุปสรรคต่อการบริหารงานให้เจริญก้าวหน้า เช่น การฝึกหัดบุคคลที่จะทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ จะเห็นได้ว่าในขั้นแรกนั้นยังขาดบุคคลที่ชำนาญงานด้านบริการอยู่ จึงมีความจำเป็นอย่างรีบด่วนที่จะจ้างชาวยุโรป (ในที่นี้ย่อมหมายถึงชาวเยอรมัน) เข้ามารับราชการในหน้าที่ต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการบริการจนกว่าพนักงานไทยจะสามารถเรียนรู้และปฏิบัติงานได้ตามจำพัง มิฉะนั้นแล้วอาจจะเป็นไปได้ว่าการดำเนินงานของกรมนี้จะต้องล้มเหลวลงในวันหนึ่งวันใด ยิ่งไปกว่านั้น การบริการส่วนท้องถิ่นซึ่งนับว่าเป็นส่วนที่มีความสำคัญที่สุด และควรจะทำงานให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่นานาชาติได้ตกลงไว้ในสนธิสัญญา ซึ่งเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการจะต้องเป็นผู้นำกฎเกณฑ์ต่าง ๆ มาใช้โดยผ่านเจ้ากรมที่มีผู้ใต้บังคับบัญชาที่ได้รับการฝึกหัดอย่างดีและพร้อมที่จะรายงานผลงานต่าง ๆ รวมทั้งเสนอให้มีการปรับปรุงเกี่ยวกับการบริการอย่างสม่ำเสมอ การบริการส่วนท้องถิ่นที่ไม่ได้ผลนั้น แฮร์ คอลมันน์ ได้เสนอให้กรมพระยาดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ให้ตั้งผู้ตรวจการสำหรับการไปรษณีย์โทรเลขในแต่ละมณฑล ซึ่งนอกจากจะทำให้การบริการมีประสิทธิภาพแล้ว ยังเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่รัฐบาลอีกด้วย

ในด้านส่วนตัวของ แฮร์ คอลมันน์ เขามีความเห็นว่าการทำงานที่ซับซ้อนทำให้ไม่สามารถทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาได้อย่างเต็มที่ เพราะจะต้องทำหน้าที่เกี่ยวกับการเงินด้วย ดังนั้น คอลมันน์ จึงเสนอให้ว่าจ้างสมุหบัญชีชาวเยอรมัน ให้มาทำหน้าที่ด้านการเงินและเป็นที่เชื่อกันว่าประสบการณ์ของสมุหบัญชีชาวเยอรมันนี้จะทำประโยชน์ให้แก่กรมไปรษณีย์โทรเลขของไทยอย่างมาก และเพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของเจ้ากรมซึ่งมีงานซับซ้อนยุ่งยาก จึง

---

[1]หจช., ร.5 บ.2ข 1/42 no.2080 แฮร์ คอลมันน์ ถึงกรมหลวงนเรศร์วรฤทธิ์, 8 พฤศจิกายน ค.ศ.1909

สมควรที่จะจ้างชาวเยอรมันให้เข้ามารับหน้าที่นี้ได้ ซึ่งในปีเดียวกันนั้นเอง รัฐบาลเยอรมันได้แนะนำและส่งข้าราชการสองนาย[1] คือ มิสเตอร์ ชะเล็ม สมุหบัญชี และมิสเตอร์ ฟอน ไวเลอร์ เป็นผู้ฝึกหัดการทำงานของพนักงานไทย[2] จะเห็นได้ว่ารัฐบาลเยอรมันได้อำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการส่งข้าราชการเยอรมันมาช่วยในราชการไทยอย่างสม่ำเสมอและด้วยความเต็มใจ

แฮร์ คอลมันน์ ยังได้เสนอให้มีการตั้งโรงเรียนไปรษณีย์โทรเลข ซึ่งนับว่าเป็นการเสนอที่สมเหตุสมผลที่สุด เพราะการที่จะต้องจ้างชาวยุโรปให้เข้ามารับราชการอยู่เนือง ๆ นั้น ย่อมทำให้ค่าใช้จ่ายของรัฐบาลสูงขึ้นกว่าปกติ เพราะฉะนั้นถ้ากรมไปรษณีย์โทรเลขจะมีโรงเรียนสำหรับผลิตผู้ชำนาญงานโดยเฉพาะได้แล้วก็จะเป็นการดี แม้ว่าในขั้นแรกจะต้องจ้างครูชาวยุโรปมาเป็นผู้ควบคุมอำนวยการสอนก็ตาม[3] ซึ่งรัฐบาลเยอรมันคงจะให้ความร่วมมือในเรื่องนี้อีกครั้งหนึ่ง และในเวลาต่อมาปรากฏว่าโรงเรียนไปรษณีย์โทรเลขนี้ได้ประสบความสำเร็จในการดำเนินงานอย่างงดงามมาจนกระทั่งปัจจุบันนี้

การเสนอให้มีการปฏิรูปการบริการ ตลอดจนการก่อตั้งโรงเรียนไปรษณีย์โทรเลขนั้น ปรากฏว่ารัชกาลที่ 5 ทรงเห็นด้วยอย่างยิ่ง เพราะทรงตระหนักดีว่าข้อเสนอต่าง ๆ ของแฮร์ คอลมันน์ นับว่าเหมาะสมทุกประการซึ่งจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอันสำคัญขึ้นในกรม

---

[1]มีชาวเยอรมันรับราชการอยู่ในกรมไปรษณีย์โทรเลขทั้งสิ้น 8 นาย จาก Somsakdi Xuto,"British Foreign Policy towards Siam 1880 - 1890,"(Unpublished Ph.D Thesis, University of London, 1958), p.83

[2]หจช., ร.5 ยธ. 31/15 Herr Collman to Phya Devet, March 10, 1899.

[3]เรื่องเดียวกัน หน้าเดียวกัน

ไปรษณีย์โทรเลข[1]

บทบาทของชาวเยอรมันในการสร้างทางรถไฟสายโคราช

ชาวเยอรมันนอกจากจะเข้ามามีบทบาทในด้านการไปรษณีย์โทรเลขแล้ว การที่รัชกาลที่ 5 ทรงมีพระราชดำริสร้างทางรถไฟสายโคราชใน ค.ศ.1889 ได้เปิดโอกาสให้ชาวเยอรมันเข้ามามีบทบาทที่สำคัญอีกครั้งหนึ่งในด้านการพัฒนาประเทศ

แฮร์ คาร์ล เบทเก (Herr Carl Bethge) เป็นชาวเยอรมันที่ได้รับความไว้วางใจจากรัฐบาลไทยและได้ตกลงว่าจ้างให้เป็นเจ้ากรมรถไฟคนแรก พร้อมทั้งทำหน้าที่เป็นวิศวกรที่ปรึกษาของกรมรถไฟไทย ซึ่งได้วางรากฐานความเจริญให้แก่กรมรถไฟตลอดจนงานก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือ

ในการสร้างเส้นทางคมนาคมภายในประเทศขึ้น รัชกาลที่ 5 ทรงตระหนักถึงภัยอันตรายที่จะเกิดจากมหาอำนาจที่กำลังแผ่อิทธิพลอยู่รอบด้าน ความมั่นคงภายในประเทศและระบบการคมนาคมสื่อสารที่ทันสมัยจะเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่จะช่วยให้ไทยรอดพ้นจากการคุกคามของมหาอำนาจตะวันตก ด้วยเหตุนี้ รัชกาลที่ 5 ได้มีพระราชดำริที่จะสร้างทางรถไฟเพื่อผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจและการเมืองเป็นสำคัญ แม้ว่าในขั้นแรกนั้นถ้าจะพิจารณาจากคำสนทนาระหว่างกรมหมื่นนเรศร์วรฤทธิ์ราชทูตไทยประจำกรุงลอนดอนกับมิสเตอร์โจเซฟ แชมเบอร์เลน (Mr. Joseph Chamberlain) รัฐมนตรีกระทรวงมหาดไทยของอังกฤษ ก็จะพบว่ารัฐบาลไทยมีเจตนารมย์ที่จะสร้างทางรถไฟเพื่อผลประโยชน์ทางการค้าขายเป็นสำคัญ[2]

---

[1] หจช., ยธ.3. 1/16 ร่างที่ 3/12 รัชกาลที่ 5 ถึง พระยาเทเวศร์วงษ์วิวัฒน์ 7 เมษายน ร.ศ.118

[2] กบส. ก.ต.2/1 เมมโมเรนดำ ราชทูตสยามสนทนากับไรต์ออเนเรเบอล โยเสฟ เชมเบอเลียน ด้วยเรื่องการสร้างทางรถไฟในกรุงสยาม 8 มาช คฤษตศักราช 1886

โดยจะมุ่งสร้างเส้นทางรถไฟสายนครราชสีมาเป็นเส้นทางแรก เพราะเมืองนครราชสีมาเป็นจุดรวมของสินค้าจากภาคอีสานและเมืองต่าง ๆ ของลาว โดยไม่มีโอกาสที่จะระบายสินค้ามายังกรุงเทพได้ ยิ่งไปกว่านั้นยังเป็นการป้องกันการรุกรานของฝรั่งเศสทางด้านตะวันออกซึ่งมีอิทธิพลอยู่ในอินโดจีน เพราะฉะนั้น ไม่ต้องสงสัยเลยว่าการสร้างทางรถไฟสายโคราชนี้เป็นด้วยเหตุผลทางเศรษฐกิจเท่า ๆ กับเหตุผลทางการเมือง

ในขั้นแรก เซอร์ แอนดรู คลาก (Sir Andrew Clarke) ผู้สำเร็จราชการสิงคโปร์ ได้รับสัมปทานให้มาสำรวจเส้นทางที่จะสร้างทางรถไฟตั้งแต่ ค.ศ.1886 โดยได้ตกลงกันว่า การสำรวจเส้นทางครั้งนี้ต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของรัฐบาลไทย พร้อมกันนี้รัฐบาลไทยได้รับประกันที่จะให้ผู้ได้สัมปทานได้รับผลประโยชน์ด้วย โดยรัฐบาลไทยจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการสำรวจ[1] เป็นที่น่าสังเกตว่าในการสร้างทางรถไฟสายนี้ รัฐบาลไทยมีแนวโน้มที่จะขอความช่วยเหลือทางด้านผู้ชำนาญงาน ตลอดจนคำแนะนำและวัสดุต่าง ๆ จากอังกฤษ[2] และในขณะเดียวกันได้ตั้งข้อสังเกตว่าถ้ารัฐบาลไทยขอความช่วยเหลือจากรัฐบาลอังกฤษแล้ว รัฐบาลฝรั่งเศสซึ่งหวังที่จะมีส่วนในกิจกรรมนี้กับรัฐบาลไทยคงจะไม่พอใจมากขึ้น ซึ่งอาจจะนำไปสู่ความบาดหมางทางการเมืองกับฝรั่งเศสได้ ในเรื่องนี้ มิสเตอร์แชมเบอร์เลน ได้หาทางออกให้รัฐบาลไทยโดยแนะนำให้รัฐบาลไทยเปิดโอกาสให้ประเทศต่าง ๆ ได้มีโอกาสได้ประมูลสินค้าที่จะนำมาเป็นวัสดุก่อสร้างได้อย่างเท่าเทียมกัน โดยมีราคาสินค้าของอังกฤษเป็นหลัก[3] จะเห็นได้ว่าการที่ชาวอังกฤษและรัฐบาลอังกฤษได้มีส่วนรู้เห็นในเจตนารมย์ของรัฐบาลไทยครั้งนี้ ทำให้ชาวอังกฤษเต็มไปด้วยความหวังว่าจะเป็นผู้ได้รับสัมปทานสร้างทางรถไฟสายโคราช

---

[1] Somsakdi Xuto, op.cit., p.84

[2] กบส. กต. 2/1, เรื่องเดิม

[3] เรื่องเดียวกัน หน้าเดียวกัน

ข่าวการสร้างทางรถไฟในเมืองไทยได้แพร่หลายไปยังประเทศต่าง ๆ ในยุโรป ซึ่งเป็นไปตามความประสงค์ของรัฐบาลไทย ที่จะได้วัสดุที่ดีและนายช่างผู้ชำนาญงาน บรรดาบริษัทห้างร้านที่มีความสนใจในเรื่องนี้ ได้ส่งตัวแทนเข้ามาสังเกตการณ์ เช่น ธนาคารฮ่องกงเซี่ยงไฮ้และบริษัทกรุปป์[1](Krupp) ซึ่งเป็นผู้ผลิตและจำหน่ายอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่มีชื่อเสียงของเยอรมนี ได้ส่งวิศวกรชื่อ แฮร์ เบทเก[2] ผู้ซึ่งได้รับความยกย่องจากรัฐบาลเยอรมันในฐานะเป็นที่ปรึกษาราชการ กระทรวงโยธาธิการ ซึ่งก่อนหน้านี้บริษัทได้ส่ง แฮร์ เบทเก ให้มาจัดการเกี่ยวกับการสั่งปืนใหญ่และรางรถไฟสำหรับสร้างทางรถไฟในประเทศจีน เพราะฉะนั้นก่อนเดินทางกลับยุโรป บริษัทกรุปป์จึงสั่งให้เขาใช้โอกาสเข้าสังเกตการณ์และหาลู่ทางเพื่อเป็นประโยชน์แก่บริษัท[3] ดูเหมือนว่าบริษัทกรุปป์จะได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลเยอรมันเป็นอย่างดี เพราะสังเกตได้จากการที่อัครราชทูตเยอรมัน คือ มิสเตอร์ เกมเปอแมน (Mr. Kempermann) ได้ขอร้องให้กรมหลวงเทวังษ์วโรประการเก็บข่าวการเดินทางของวิศวกรผู้นั้นเป็นความลับ อาจจะเป็นเพราะเกรงว่าถ้าอังกฤษทราบข่าวนี้แล้ว อาจจะเร่งรัดทำสัญญากับรัฐบาลไทยซึ่งผลประโยชน์ต่าง ๆ จะตกอยู่กับอังกฤษฝ่ายเดียว ยิ่งไปกว่านั้นอัครราชทูตเยอรมันได้พูดจาทาบทามขอให้บริษัทนี้ได้มีโอกาสประมูลการสร้างทางรถไฟบ้าง ซึ่งตรงกับความประสงค์ของรัฐบาลไทย

---

[1]บริษัทกรุปป์นี้จักรพรรดิวิลเลียมที่ 2 ทรงมีหุ้นอยู่ด้วย

[2]เบทเก ชื่อภาษาเยอรมันที่ค้นพบมี 2 ชื่อ คือ Carl หรือ Karl Bethge และ Baurat Bethge แต่ใน Thesis ของ Xuto ใช้ว่า Berthge ซึ่งผิด ชื่อเรียกในภาษาไทยมีหลายชื่อ เช่น เบทเกะ, เบทเก และเบทซี

[3]หจช., ยธ.5. 6/1 กรมหลวงเทวังษ์วโรประการกราบทูลรัชกาลที่ 5, 12 3 ๆ 3 จ.ศ.1240, สำเนาที่ 125/3297

แฮร์ เบทเก ได้มีโอกาสเข้าเฝ้ากรมหลวงเทววงษ์วโรประการ เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน ค.ศ.1888 ในระหว่างการสนทนา แฮร์ เบทเก ได้รับอาสาที่จะไปตรวจดูทางรถไฟที่จะสร้าง ซึ่งถ้ามีความเห็นอย่างไรนั้นจะกราบทูลกรมหลวงเทววงษ์วโรประการอีกครั้งหนึ่ง นับว่าเป็นความฉลาดและเล็งการณ์ไกลของวิศวกรผู้นี้ที่ได้แสดงอัธยาศัยไมตรี โดยเอาใจใส่ตรวจตราประกอบกับคุณสมบัติอันน่าไว้วางใจของเขา ทำให้กรมหลวงเทววงษ์วโรประการทรงเปิดโอกาสให้ แฮร์ เบทเก ได้สำรวจเส้นทางสายนครราชสีมา ซึ่งเป็นเส้นทางที่เห็นสมควรจะต้องสร้างเป็นสายแรก แฮร์ เบทเก ได้ทำรายงานเสนอกรมหลวงเทววงษ์วโรประการ เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม ซึ่งผลการสำรวจเส้นทางสายนี้ แม้ว่าจะเป็นการตรวจอย่างไม่ละเอียดก็ตาม แต่ก็ยังเป็นที่น่าพอใจกว่าบริษัทของอังกฤษที่ได้ทำการสำรวจมาแล้ว และในรายงานนั้นดูเหมือนว่า แฮร์ เบทเก ได้เสนอข้อเท็จจริงทุกอย่างโดยไม่ปิดบัง ยิ่งไปกว่านั้น แฮร์ เบทเก ยังได้คำนวณรายละเอียดลงไปทุกอย่าง ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่รัฐบาลไทยมาก เพื่อเป็นการยืนยันความสามารถของ แฮร์ เบทเก กรมหลวงเทววงษ์วโรประการได้ทำรายงานนี้ให้พระองค์เจ้าปฤษฎางค์ตรวจดู ก็ทรงลงความเห็นว่า แฮร์ เบทเก ได้ทำรายงานทุกอย่างละเอียดเต็มไปด้วยความรู้[1] นอกจากนั้น แฮร์ เบทเก ยังได้เสนอว่าการทำทางรถไฟควรเป็นกิจกรรมของรัฐบาลไทย ไม่สมควรที่จะให้บริษัทหนึ่งบริษัทใดทำ เพราะอาจจะก่อให้เกิดปัญหาแก่รัฐบาลไทย ซึ่งเรื่องนี้กรมหลวงเทววงษ์วโรประการทรงเห็นด้วยเป็นอย่างมาก ยิ่งไปกว่านั้น แฮร์ เบทเก ยังมีความเห็นว่าการสร้างทางรถไฟนี้จะช่วยเปิดพื้นที่ขนาดใหญ่สำหรับการเกษตรกรรม และจะเป็นการระบายสินค้าจากดินแดนภายใน ซึ่งจะก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ เพราะฉะนั้นเชื่อได้ว่าการลงทุนครั้งนี้จะไม่สูญเปล่า

ในการสร้างทางรถไฟครั้งนี้ รัฐบาลไทยยังขาดวิศวกรผู้ชำนาญงานตลอดจนที่ปรึกษาและผู้ที่จะรักษาผลประโยชน์ของแผ่นดิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อที่จะให้วิศวกรผู้มีความชำนาญ

---

[1] หจช., ยธ.5. 6/1 กรมหลวงเทววงษ์วโรประการกราบทูลรัชกาลที่ 5, 12 3 ฯ 3 จ.ศ.1250

นี้ตรวจทางทำแผนที่รถไฟที่ได้จ้างให้พวก เซอร์ แคนครู คลาก สำรวจไว้ กรมหลวงเทววงษ์วโรประการทรงมีความเห็นว่า ถ้าขอร้องไปยังรัฐบาลเยอรมัน ขอให้ แฮร์ เบทเก มาเป็นที่ปรึกษา รัฐบาลเยอรมันอาจจะยินยอม กรมหลวงเทววงษ์วโรประการทรงลงความเห็นว่า "ถ้าได้คนอย่าง มิสเตอร์ เบทซี นี้แล้วจะเป็นการดีมาก[1]

เกี่ยวกับการว่าจ้างวิศวกรเยอรมันมาเป็นที่ปรึกษานั้น แฮร์ เบทเก ได้มีจดหมายกราบทูลชี้แจงกรมหลวงเทววงษ์วโรประการว่า การว่าจ้างวิศวกรชาวเยอรมันนับว่าเป็นการดีที่สุด[2] ซึ่งเรื่องนี้เป็นที่ยอมรับว่าการรถไฟของเยอรมนีก้าวหน้าและทันสมัย ยิ่งไปกว่านั้น แฮร์เบทเก ได้เสนอว่าการว่าจ้างวิศวกรนั้นควรคำนึงถึงบุคคลที่มีความชำนาญ มีความสามารถที่จะบริหารให้ลุล่วงไปด้วยดี นอกจากนี้รัฐบาลไทยจะต้องมอบความไว้วางใจให้แก่บุคคลดังกล่าว ซึ่งแน่นอนที่สุดรัฐบาลไทยย่อมต้องคำนึงถึงคุณสมบัติของบุคคลดังกล่าวในทุก ๆ ด้าน แฮร์ เบทเก เชื่อว่าถ้าได้วิศวกรเยอรมันที่เลือกเฟ้นแล้วรัฐบาลไทยจะไม่ผิดหวังอย่างเด็ดขาด ในการว่าจ้างนี้ถ้ารัฐบาลไทยจะขอร้องให้กระทรวงการต่างประเทศเยอรมันติดต่อหรือติดต่อผ่านบริษัทกรุปป์ก็จะไม่มีปัญหาแต่อย่างใด มีข้อที่น่าสังเกตุว่า แฮร์ เบทเก จะตั้งใจหรือไม่ก็ตามที่จะเรียกร้องตำแหน่งนี้ เพราะเขาพยายามชี้แจงและให้รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ที่จะมาเป็นที่ปรึกษาของกรมรถไฟหลวงว่า ควรจะได้รับเกียรติยศและเงินเดือนที่เหมาะสมกับตำแหน่ง ทั้งยังเสนอว่าควรจะมีการว่าจ้างอย่างรีบด่วน เพื่อบุคคลนั้นจะได้ทำความคุ้นเคยกับภูมิประเทศตลอดจนการเตรียมงานเพื่อสร้างทางรถไฟต่อไป คำชี้แจงของ แฮร์ เบทเก ได้รับการสนองตอบอย่างดีจากกรมหลวงเทววงษ์วโรประการ พระองค์ทรงให้ความหวังแก่ แฮร์ เบทเก ว่า การตัดสินใจสร้างทางรถไฟครั้งนี้รัฐบาลไทยคงจะได้มีโอกาสติดต่อกับบริษัทกรุปป์ ซึ่งแน่นอนที่สุดย่อมทำให้ แฮร์ เบทเก มั่นใจว่าเยอรมันคงจะมีโอกาสเข้ามาประมูลสร้างทาง

---

[1] เรื่องเดียวกัน หน้าเดียวกัน

[2] เรื่องเดียวกัน หน้าเดียวกัน

รถไฟโดยรัฐบาลให้ความสนับสนุนพอสมควร ยิ่งไปกว่านั้น ก่อนที่ แฮร์ เบทเก จะเดินทางกลับ รัชกาลที่ 5 ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้แฮร์ เบทเก เข้าเฝ้าทูลละอองธุลีพระบาทด้วย[1] ซึ่งนอกจากจะสร้างความประทับใจให้กับ แฮร์ เบทเก แล้ว ยังเป็นการชี้ให้เห็นนโยบายทางการเมืองของไทยในระยะเวลาดังกล่าวด้วย ที่ไม่ต้องการให้อังกฤษและฝรั่งเศสเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างทางรถไฟดังกล่าว

รัฐบาลไทยได้ตัดสินใจจ้าง แฮร์ เบทเก ให้มาเป็นที่ปรึกษาฝ่ายเทคนิค และเป็นผู้รักษาผลประโยชน์ของรัฐบาลไทยในด้านนี้ โดยมีข้อตกลงซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้คือ รัฐบาลไทยได้ตกลงว่าจ้าง แฮร์ เบทเก เป็นที่ปรึกษาและดำรงตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟเป็นเวลา 5 ปี นับตั้งแต่ ค.ศ.1889 จนถึง ค.ศ.1894 ในอัตราจ้าง 1500 ปอนด์ ต่อปี และรัฐบาลไทยได้รับรองที่จะมอบความไว้วางใจอย่างเต็มที่ในฐานะที่ปรึกษาของกรมรถไฟหลวง ซึ่งจะทำให้ แฮร์ เบทเก มีสิทธิ์เต็มที่ในการพิจารณาเรื่องราวต่าง ๆ ตามความเหมาะสม โดยคำนึงถึงประโยชน์ของกรมรถไฟเป็นสำคัญ นอกจากนี้ การว่าจ้างต่อไปนั้นจะต้องบอกล่วงหน้าเป็นเวลาหกเดือน[2]

การบอกจ้าง แฮร์ เบทเก ครั้งนี้ คงจะทำให้รัฐบาลเยอรมันพอใจเป็นอย่างมาก เพราะว่าการที่ชาวเยอรมันได้เข้ามามีบทบาทในตำแหน่งสำคัญดังกล่าวนี้ จะมีส่วนช่วยให้อิทธิพลทางการเมืองและทางการค้าของเยอรมนีในประเทศไทยรุ่งเรืองขึ้น และรัฐบาลไทยไม่อาจปฏิเสธได้ว่าการจ้างนายเบทเกนั้น แสดงให้เห็นถึงความนิยมชมชื่นเยอรมนีมากกว่ามหาอำนาจอื่น ๆ[3] แต่ในขณะเดียวกันรัฐบาลไทยก็ได้ทำความประหลาดใจให้แก่เยอรมนี

---

[1] กบส., ก.ต. 3/2 คำแปล คาล เบทซี กราบทูลกรมหลวงเทวังษ์วโรปะการ, 9 ธันวาคม ค.ศ.1889

[2] กบส., ก.ต. 2/2 Contract between His Royal Siamese Majesty's Government and Herr Bethge from Berlin, February, 1889

[3] Somsakdi Xuto, op.cit., p.85

ด้วยการติดต่อว่าจ้าง มิสเตอร์ กอร์ดอน (Mr. Gordon) ตามคำแนะนำของพระวิภาคภูวดล (Mr. Macarthy)[1] มิสเตอร์ กอร์ดอน ได้เข้ามาทดลองปฏิบัติงานเป็นเวลาเกือบหนึ่งปี แต่เมื่อนำผลงานมาประเมินแล้วไม่สู้จะมีคุณค่ามากนัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลงานของ แฮร์ เบทเก รัฐบาลไทยจึงได้บอกล่วงหน้าเพื่อปฏิเสธการว่าจ้างต่อไป[2] การที่รัฐบาลไทยต้องทำเช่นนี้ก็เพราะรัฐบาลไทยคำนึงถึงประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญมากกว่าที่จะคำนึงถึงอิทธิพลของรัฐบาลอังกฤษ ซึ่งย่อมจะไม่พอใจที่รัฐบาลไทยหันไปพึ่งพาเยอรมนี

ตามหลักฐานของอังกฤษส่วนใหญ่ ปรากฏว่ามิสเตอร์กอร์ดอนได้ปฏิเสธรัฐบาลไทยที่จะมารับราชการในเมืองไทย[3] หรือการที่ มิสเตอร์ กอร์ดอน ตอบรับคำขอร้องของรัฐบาลไทยล่าช้าเกินไป ทำให้รัฐบาลไทยหันมาจ้าง แฮร์ เบทเก แทน[4] ซึ่งถ้าพิจารณาตามหลักฐานของอังกฤษแล้ว เหตุผลทั้งสองประการข้างต้นไม่ถูกต้องตามข้อเท็จจริง อาจเป็นไปได้ว่ามิสเตอร์ กอร์ดอน เกรงว่าตนจะเสียชื่อเสียง จึงได้เบนความสนใจของรัฐบาลอังกฤษในการที่ตนถูกปฏิเสธว่าจ้างซึ่งเนื่องมาจากคุณสมบัติส่วนตัวให้เป็นเรื่องการเมือง การที่รัฐบาลไทยว่าจ้าง แฮร์ เบทเก มาเป็นที่ปรึกษาของกรมรถไฟนี้ ได้มีปฏิกริยาโต้ตอบจากหลายฝ่ายด้วยกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากอังกฤษซึ่งถือว่าการว่าจ้าง แฮร์ เบทเก แต่เพียงผู้เดียวเท่ากับเป็นการยกกรมรถไฟให้เป็นสิทธิ์ขาดของชาวเยอรมัน[5] เพราะอังกฤษตระหนักดีว่า

---

[1] พระวิภาคภูวดล (Mr. Macathy) เป็นชาวอังกฤษเช่นเดียวกัน

[2] กบส. ก.ต. 4/1 กรมหลวงเทววงษ์วโรประการถึงพระดิฐการภักดี อุปทูตสยามกรุงลอนดอน, 16 มีนาคม ร.ศ.109

[3] F.O. 69/133 Captain Jones to Marquess of Salisbury, November 5, 1899

[4] Somsakdi Xuto, op.cit., p.85

[5] Loc. cit.

เจ้ากรมรถไฟย่อมมีอิทธิพลในการจัดหาวัสดุและอุปกรณ์ที่จะนำมาใช้ในการก่อสร้างทางรถไฟ หนังสือพิมพ์ The Times ของอังกฤษเสนอข่าวว่า ไม่ต้องสงสัยเลยว่าสินค้าของเยอรมนีคงจะถูกนำมาใช้มากกว่าสินค้าของอังกฤษ ยิ่งไปกว่านั้น รัฐบาลอังกฤษพิจารณาว่าการจ้างชาวเยอรมันครั้งนี้ถือว่าชาวเยอรมันได้ฉกฉวยเอาผลประโยชน์จากการที่วิศวกรชาวอังกฤษได้บุกเบิกเส้นทางไว้แล้ว เพราะฉะนั้น ควรจะเป็นหน้าที่โดยชอบธรรมของวิศวกรชาวอังกฤษที่จะเข้ามามีบทบาทในเรื่องนี้[1] นอกจากนั้นแล้ว รัฐบาลอังกฤษได้ยอมรับว่าอิทธิพลของเยอรมนีในประเทศไทยได้เริ่มต้นขึ้นพร้อม ๆ กับการสร้างทางรถไฟสายโคราช[2] จึงดูเหมือนว่าเยอรมนีได้กลายเป็นคู่แข่งของอังกฤษ จึงมีผลให้รัฐบาลอังกฤษหันเข้ามาพิทักษ์ผลประโยชน์ของอังกฤษในเมืองไทยมากยิ่งขึ้น

ส่วนฝรั่งเศสนั้นไม่คาดคิดมาก่อนเลยว่าเยอรมนีจะเข้ามามีอิทธิพลในการสร้างทางรถไฟสายโคราชรวดเร็วถึงเพียงนี้[3] การสร้างทางรถไฟสายโคราชทำให้ฝรั่งเศสตระหนักดีว่าจะกระทบกระเทือนต่อการค้าภายในเขตอิทธิพลของฝรั่งเศสอย่างมาก เพราะสินค้าส่วนใหญ่จากลาวจะถูกระบายออกสู่ตลาดแห่งใหม่ คือ กรุงเทพ นอกจากนั้นแล้ว บทความในหนังสือพิมพ์ องชู ("Anjou") ได้ลงความเห็นของรัฐบาลฝรั่งเศสว่าการที่รัฐบาลไทยจ้าง แฮร์ เบทเก ชาวเยอรมันเป็นที่ปรึกษาของกรมรถไฟนั้น นอกจากจะใช้วัสดุส่วนใหญ่จากเยอรมนีแล้ว นายช่างส่วนใหญ่ก็คงจะเป็นชาวเยอรมันด้วย[4]

ในที่สุดทั้งอังกฤษและฝรั่งเศสต่างลงความเห็นว่า การที่รัฐบาลไทยจ้าง แฮร์ เบทเก นี้ เป็นเพราะอัครราชทูตเยอรมันเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้อง ซึ่งอาจจะพิจารณาได้ว่าทั้งสอง

---

[1] หจช., ร.5 ยธ.5. 1/41 "The Times", May 11, 1903

[2] F.O. 371/333 Ralph Paget to F.O. no.42, May 27, 1907

[3] หจช., ร.5 ยธ.5.1/50 "BANGKOK TIMES", November 23, 1906

[4] กบส. ก.ต. 3/2 "Anjou October" 2nd, 1890

มหาอำนาจเห็นว่ารัฐบาลเยอรมันได้พยายามที่จะเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมรถไฟไทย ในขณะที่รัฐบาลอังกฤษและรัฐบาลฝรั่งเศสไม่ได้เข้ายุ่งเกี่ยว เพราะถือว่าเป็นกิจกรรมของบริษัทเอกชน แม้แต่หลวงสุริยานุวัตรราชทูตไทยประจำฝรั่งเศสยังได้แสดงความระแวงสงสัย แฮร์ เบทเก เป็นอย่างยิ่ง เพราะเกรงว่า แฮร์ เบทเก จะแสวงหาผลประโยชน์ทางการค้าให้กับบริษัทรุปป์มากกว่าจะคำนึงถึงผลประโยชน์ของรัฐบาลไทย เพราะเป็นที่ทราบกันดีว่า แฮร์ เบทเก ทำงานให้กับบริษัทกรุปป์มาก่อน ในเรื่องนี้กรมหลวงเทวาวงษ์วโรประการได้ให้คำตอบแก่หลวงสุริยานุวัตรว่า การว่าจ้าง แฮร์ เบทเก นั้น ถือว่า แฮร์ เบทเก เป็นคนของรัฐบาลไทยและเท่าที่กรมหลวงเทวาวงษ์วโรประการได้พิจารณาดู แฮร์ เบทเก นั้น ก็มิได้มีท่าทีตามที่ถูกกล่าวหาแต่อย่างใด[1] ดูเหมือนว่าความระแวงของหลวงสุริยานุวัตรนั้นเกิดจากอิทธิพลของบทความในหนังสือพิมพ์ของอังกฤษและฝรั่งเศส

มีผู้กล่าวว่าการจ้าง แฮร์ เบทเก นี้เป็นเพราะไทยนิยมชมชอบเยอรมัน[2] ซึ่งถ้าให้ถูกต้องควรจะถือว่าการว่าจ้างชาวเยอรมันนี้เป็นส่วนหนึ่งของนโยบายความอยู่รอด (Survival Diplomacy) ของรัฐบาลไทย ที่ไม่ต้องการให้อังกฤษและฝรั่งเศสเข้ามามีผลประโยชน์ในเมืองไทยมากเกินไป การที่ประเทศไทยอยู่ระหว่างอาณานิคมของสองมหาอำนาจ คือ อังกฤษและฝรั่งเศส ทำให้รัฐบาลไทยอยู่ในสภาพที่ลำบากในการที่จะขอความช่วยเหลือเกี่ยวกับกิจการใด ๆ เป็นพิเศษ การพึ่งพาอาศัยอังกฤษหรือฝรั่งเศสฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดนั้น รัฐบาลไทยจะต้องเสียผลประโยชน์ไม่มากก็น้อย ยกตัวอย่างเช่น ถ้ารัฐบาลไทยเปิดโอกาสให้ฝรั่งเศสเข้ามาดำเนินกิจการรถไฟไทยแล้ว อาจจะเป็นไปได้ว่าจะเป็นเหตุทำให้ฝรั่งเศสเรียกร้องสิทธิพิเศษอื่น ๆ ได้ เช่นขอสิทธิในดินแดนสองข้างทางรถไฟซึ่งจะเป็นอันตรายต่อไทยอย่างยิ่ง หรือถ้ารัฐบาลไทยยินยอมให้อังกฤษเข้ามาจัดการโดยตลอดแล้ว ผลประโยชน์ที่แท้จริงอาจจะ

---

[1] กบส. ก.ต. 4/1 ไปรเวต ที่ 46/15524 กรมหลวงเทวาวงษ์วโรประการถึงหลวงสุริยานุวัตร, 5 กุมภาพันธ์ ร.ศ.109

[2] Somsakdi Xuto, op.cit., p.85

ตกเป็นของพ่อค้าชาวอังกฤษมากกว่าของรัฐบาลไทย และอาจจะนำไปสู่การเรียกร้องสิทธิพิเศษบนเส้นทางรถไฟสายนี้ได้เช่นกัน ข้อที่สำคัญที่สุดก็คือ อาจจะนำไปสู่ความขัดแย้งเกี่ยวกับผลประโยชน์ระหว่างอังกฤษและฝรั่งเศส ซึ่งจะมีผลกระทบกระเทือนต่อฐานะทางด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศไทย ส่วนประเทศเยอรมนีนั้นไม่มีอาณานิคมที่ใกล้กับประเทศไทยเลย ยิ่งไปกว่านั้น ตั้งแต่ได้มีการเจริญทางพระราชไมตรีแล้ว เยอรมนีไม่ได้มีท่าทางว่าจะเป็นมหาอำนาจที่เป็นอันตรายต่อประเทศไทยแต่อย่างใด ในทางตรงกันข้าม เยอรมนีเป็นมหาอำนาจในยุโรปที่ทั้งอังกฤษและฝรั่งเศสต้องคอยติดตามความเคลื่อนไหวทางการเมืองระหว่างประเทศเสมอ และประเทศทั้งสองไม่ประสงค์ที่จะมีปัญหาขัดแย้งใด ๆ กับเยอรมนี ซึ่งรัฐบาลไทยในระยะนั้นพอที่จะทราบข้อเท็จจริงดังกล่าวอยู่บ้าง เพราะฉะนั้นการจ้างที่ปรึกษาชาวเยอรมันจึงเท่ากับเป็นการหาทางออกของรัฐบาลไทย เพื่อความอยู่รอดนั่นเอง และเมื่อพิจารณาถึงคุณสมบัติของ แฮร์ เบทเก ก็จะพบว่ามีคุณสมบัติที่เหมาะสมที่จะสร้างความเจริญให้กับการรถไฟของไทย แม้แต่กรมหลวงเทวาวงษ์วโรประการยังทรงยอมรับว่าการว่าจ้าง แฮร์ เบทเก ได้นี้เป็นการดีมาก[1]

งานสร้างทางรถไฟสายโคราชได้เริ่มต้นตั้งแต่เดือนธันวาคม ค.ศ.1890 ซึ่งเป็นปีเดียวกับที่กรมรถไฟตั้งขึ้นเป็นกรมขึ้นต่อกระทรวงโยธาธิการ ใช้เวลาก่อสร้างนานถึงหกปี การสร้างทางรถไฟสายโคราชนี้เป็นหน้าที่โดยตรงของกองจัดการ นอกจากนี้แล้วยังต้องจัดทำทางรถไฟสายอื่น[2] ตามความประสงค์ของรัฐบาลไทย รวมเจ้าพนักงานทั้งหมด 58 นาย

---

[1] หจช., ร.5 ยธ.5 6/1 กรมหลวงเทวาวงษ์วโรประการกราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5, 12 3 ฯ 3, จ.ศ.1250

[2] ศึกษารายละเอียดได้ใน สมใจ ไพโรจน์ธีรรัชต์, "บทบาทของประเทศมหาอำนาจตะวันตกในการสร้างเส้นทางรถไฟของประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว" (วิทยานิพนธ์ ปริญญามหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2517) (อัดสำเนา)

เป็นชาติต่าง ๆ กันดังนี้คือ

1.	ไทย	19	คน
2.	เยอรมัน	10	คน
3.	อังกฤษ	10	คน
4.	ฮอลันดา	8	คน
5.	โปรตุเกส	5	คน
6.	อิตาเลียน	2	คน
7.	เดนมาร์ค	2	คน
8.	ออสเตรีย	1	คน
9.	สวิส	1	คน[1]

เป็นที่น่าสังเกตว่าทั้งหมดนี้ไม่เจ้าพนักงานชาวฝรั่งเศสรวมอยู่เลย

ทางรถไฟสายนี้รัชกาลที่ 5 ได้เสด็จพระราชดำเนินมาเปิดเมื่อวันที่ 26 มีนาคม ค.ศ.1896 แฮร์ เบทเก ได้กราบบังคมทูลถึงราคาทางรถไฟสายนี้ในอัตราเทียบส่วนกับทางรถไฟในประเทศต่าง ๆ ดังนี้คือ ในยอดเงิน 16,000,000 บาท ทางรถไฟสายนครราชสีมาจะมีราคากิโลเมตรละ 62,000 บาทเท่านั้น ในขณะที่ทางรถไฟที่รัฐบาลอังกฤษได้สร้างในประเทศอินเดียมีราคาถึงกิโลเมตรละ 132,000 บาท ส่วนทางรถไฟหลวงในประเทศบราซิลตกกิโลเมตรละ 155,000 บาท ทางรถไฟของญี่ปุ่นตกกิโลเมตรละ 125,620 บาท และทางรถไฟชวาตกกิโลเมตรละ 110,560 บาท เพราะฉะนั้นทางรถไฟสายนครราชสีมาถูกกว่าทางรถไฟในประเทศอินเดีย 56 % ถูกกว่าของประเทศบราซิล 61 % ถูกกว่าของญี่ปุ่น 51% และถูกกว่าของชวา 45 % จำนวนเงินที่ใช้จ่ายครั้งนี้น้อยกว่าที่สำรวจไว้ถึง 44 %[2]

---

[1]หจช., ร.5 ยธ.5 6/8 รายงานที่ 3 ของการรถไฟหลวงประเทศสยาม ตั้งแต่ 1 ตุลาคม ร.ศ.112 ถึง 31 มีนาคม ร.ศ.113, หน้า 3

[2]หจช., ร.5 ยธ.5 6/16 คำมิสเตอร์เบทเกเจ้ากรมรถไฟอ่านกราบถวายบังคมถวายพระกรุณาเมื่อเวลาเสด็จพระราชดำเนินมาเปิดทางรถไฟ ที่ 26 มีนาคม ร.ศ.115

รัชกาลที่ 5 ได้ทรงมีพระราชดำรัสเปิดทางรถไฟสายโคราช พระองค์ได้แสดงความยินดีต่อบรรดาวิศวกรและเจ้าพนักงานทุกระดับชั้น ที่ได้มีความพยายามอย่างจริงใจในการที่จะให้งานลุล่วงไปด้วยดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งทรงสรรเสริญ แฮร์ เบทเก เจ้ากรมรถไฟว่าเป็นบุคคลที่มีจิตใจเป็นธรรมและมีความพากเพียรยิ่ง[1] นอกจากนี้แล้วพระองค์ทรงหวังว่า

> ทางรถไฟสายนี้ที่ฝ่ายเราได้ทำสำเร็จเพราะความแคล่วคล่องว่องไว และความพยายามตองานของอินยิเนียและพนักงานชาวต่างประเทศ ทั้งหลายซึ่งรับราชการอยู่เป็นอันมาก ฉนี้แลวคงจะกระทำให้มีผล เหมือนกับให้ประชาชนของเราเจริญขึ้นในความแคลวคลองว่องไว และความพยายามตอการงานเหมือนดังเชนทางรถไฟไดกระทำให้ เกิดขึ้นในประเทศอื่น ๆ แลว...[2]

นอกจาก แฮร์ เบทเก แล้ว ชาวเยอรมันอีกหลายคนได้เข้ามามีบทบาทในกรมรถไฟ ส่วนใหญ่มีหน้าที่เป็นหัวหน้าวิศวกรและผู้ตรวจการ เช่น แฮร์ เกิตซ์ (Herr Gertz) ซึ่งรัฐบาลไทยได้จ้างให้มาเป็นหัวหน้าวิศวกรตั้งแต่ ค.ศ.1894 และต่อมาได้ดำรงตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟต่อจาก แฮร์ เบทเก เมื่อสัญญาว่าจ้างได้สิ้นสุดลง แฮร์ เกิตซ์ ได้เข้ารับราชการด้วยความตั้งใจ และภายหลังได้ลาออกเนื่องจากสุขภาพทรุดโทรม ผลงานของเขาคือ ควบคุมการสร้างทางรถไฟสายเพชรบุรีรวมทั้งสำรวจเส้นทางรถไฟสายเชียงใหม่ แฮร์ เกิตซ์ เป็นผู้ที่มีความชำนาญงานและรับราชการนานถึง 10 ปี เพราะฉะนั้นการลาออกย่อมเป็นที่เสียดายของเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการเป็นอย่างยิ่ง[3] เป็นที่น่าสังเกตว่าการลาออก

---

[1] หจช., ร.5 ยธ.5 6/16 พระราชดำรัสการเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา, 26 มีนาคม ร.ศ.115

[2] เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน

[3] หจช., ร.5 บ.2ข 1/28 ที่ 95/6472 กรมหลวงนเรศร์วรฤทธิ์กราบทูลรัชกาลที่ 5, 29 สิงหาคม ร.ศ.121

หรือการสิ้นสุดลงตามสัญญาก็ดี เจ้ากรมรถไฟแต่ละคนจะต้องหาชาวเยอรมันมารับช่วงงานทันที โดยการเสนอแนะให้รัฐบาลไทยว่าจ้างต่อไป จึงดูเหมือนว่ากรมนี้ตกอยู่ใต้อิทธิพลของเยอรมนี แต่อันที่จริงการรับช่วงงานในระหว่างบุคคลที่มีความรู้ความเข้าใจนี้ จะมีผลต่อการประสานงานและความเจริญก้าวหน้าของงานอย่างยิ่ง ดังจะเห็นได้ว่าก่อนที่ แฮร์ เกิตช์ จะลาออก เขาได้เสนอให้รัฐบาลไทยว่าจ้าง แฮร์ ไวเลอร์[1] (Herr Weiler) ซึ่งเดิมมีตำแหน่งเป็นเจ้าพนักงานชั้นสูงแห่งกระทรวงจัดการรถไฟหลวงประเทศเยอรมนี ต่อมาได้เข้ารับราชการในกรมรถไฟไทยพร้อมกับ แฮร์ เกิตช์ มีตำแหน่งเป็นวิศวกรประจำแขวงที่ตำบลหินลับอยู่ถึง 5 ปี ตามสัญญา หลังจากนั้นไปรับราชการเป็นผู้ตรวจการรถไฟประเทศจีน ต่อมาได้เป็นหัวหน้าวิศวกรคุมการสร้างทางรถไฟในเอเชียไมเนอร์ นอกจากจะมีความสามารถเชี่ยวชาญทางวิชาการช่างแล้ว คุณสมบัติพิเศษอีกประการหนึ่งคือมีความรู้ภาษาไทย สามารถ พูด อ่าน เขียนได้ และยังได้รับพระราชทานอิศริยาภรณ์ช้างเผือกสยามชั้นที่ 4 จากคุณสมบัติดังกล่าว รัฐบาลได้ตกลงใจจ้าง แฮร์ ไวเลอร์ ในตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟตั้งแต่ ค.ศ.1904 จนถึง ก.ศ.1909 อย่างไรก็ดี ในเวลาต่อมารัฐบาลไทยตระหนักดีว่ากรมรถไฟควรจะมีเจ้ากรมเป็นคนไทยเพื่อจะได้ประหยัดงบประมาณรายจ่ายและเป็นการป้องกันมิให้กรมนี้ถูกกล่าวหาว่าเยอรมนีผูกขาดอยู่และเชื่อแน่ว่าข้าราชการไทยคงจะมีความสามารถที่จะเข้าดำรงตำแหน่งนี้ได้ภายในเวลาสามปีก่อนที่สัญญาจ้าง แฮร์ ไวเลอร์ จะสิ้นสุดลง ซึ่งหมายความว่า แฮร์ ไวเลอร์ จะต้องออกจากราชการก่อนกำหนด อย่างไรก็ดีในเรื่องนี้ มิสเตอร์ เวสเตนกาด ที่ปรึกษาชาวอเมริกันทางด้านการต่างประเทศ ไม่เห็นด้วยเป็นอย่างยิ่งที่รัฐบาลไทยจะรีบร้อนบอกเลิกจ้าง แฮร์ ไวเลอร์[2] เพราะจะทำให้รัฐบาลเยอรมันสงสัยในการกระทำครั้งนี้ว่าอาจ

---

[1]หจช., ร.5 บ.2ข 1/28 ที่ 3/249 กรมขุนนริศรานุวัติวงศ์ กราบทูลรัชกาลที่ 5, 7 เมษายน ร.ศ.122

[2]หจช., ร.5 บ.2ข 1/28 ที่ 13/296 กรมหลวงนเรศร์วรฤทธิ์กราบทูลรัชกาลที่ 5, 30 พฤษภาคม ร.ศ.128

จะมีอิทธิพลของมหาอำนาจอื่นแฝงอยู่ ซึ่งสนับสนุนให้รัฐบาลไทยต้องการระบายชาวเยอรมันออกจากกรมรถไฟมากกว่าที่จะเข้าใจว่ารัฐบาลไทยต้องการที่จะมีเจ้ากรมรถไฟเป็นคนไทย ซึ่งความเข้าใจดังกล่าวอาจนำไปสู่ความขัดแย้งระหว่างไทยกับเยอรมนีก็เป็นได้ ซึ่งนับว่าเป็นสิ่งที่ไม่พึงประสงค์ของรัฐบาลไทยอย่างยิ่ง ในที่สุดรัฐบาลไทยเห็นชอบด้วยเหตุผลของเวสเตนกาด ความคิดดังกล่าวจึงเป็นอันตกไป

อิทธิพลทางด้านการค้าของเยอรมนีในประเทศไทย

การที่เยอรมนีออกแสวงหาอาณานิคมล้าหลังจากประเทศมหาอำนาจอื่น ๆ ทำให้เยอรมนีพบว่าดินแดนในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ส่วนใหญ่ได้ตกอยู่ในเขตอิทธิพลของอังกฤษ ฝรั่งเศส และฮอลันดาแล้ว เช่นกว่าเยอรมนีจะเข้ามาสถาปนาความสัมพันธ์กับประเทศไทยอย่างจริงจังก็เป็นระยะเวลาที่ทั้งอังกฤษและฝรั่งเศสได้เข้ามาแสวงหาผลประโยชน์ทางด้านการค้าและการเมืองอยู่ในประเทศไทยซึ่งเป็นรัฐเอกราชและมีฐานะเป็นรัฐกันกระทบระหว่างอังกฤษและฝรั่งเศสแล้ว

ในระยะแรกอิทธิพลและผลประโยชน์ทางด้านการค้าของเยอรมนีในประเทศไทยยังมีไม่มากนัก จะเห็นได้ว่ามีห้างร้านของชาวเยอรมันเพียง 5 ร้านเท่านั้น ซึ่งจำหน่ายสินค้าประเภทที่ไม่มีราคานัก[1] ยิ่งไปกว่านั้นทุนของชาวเยอรมันในประเทศไทยซึ่งหมายถึง บ้านที่ดินและโรงสีข้าวคิดเป็นจำนวนเงินเพียง 30,000 ปอนด์สเตอร์ลิงเท่านั้น[2] นอกจากนี้อัตราการเข้าออกของเรือเยอรมันที่ทำเรือกรุงเทพมีจำนวนน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับเรือของอังกฤษ ซึ่งมีผลประโยชน์ทางการค้าที่จะมั่นคงในประเทศไทย จำนวนเที่ยวการเดินเรือรับส่งสินค้าเยอรมันระหว่างกรุงเทพ สิงกโปร์ ฮองกงในระยะ 14 ปีแรกคือ นับตั้งแต่ ค.ศ. 1871 ถึง ค.ศ.1885 ดังนี้คือ

---

[1] F.O. 69/141 Jones to Salisbury, March, 1891

[2] Commercial Report from Her Majesty's Consul General in Siam for the year 1871 (London : Harrison and Sons, 1872), p.1

จำนวนเที่ยวเรือเข้าออกท่าเรือกรุงเทพ

ค.ศ.	จำนวนเที่ยวเรือใต้ธงเยอรมัน	จำนวนเที่ยวเรือใต้ธงอังกฤษ
1871	61	81
1872	33	87
1873	16	88
1874	25	106
1875	66	204
1876	101	186
1877	66	157
1878	60	166
1879	62	204
1880	38	58
1881	58	260
1882	29	29
1883	22	25
1884	15	27
1885	61	195[1]

จากตัวเลขดังกล่าวนี้ จะพบว่าจำนวนเที่ยวเรือขนส่งสินค้าของเยอรมนีไม่มีทางว่าจะสามารถแข่งขันกับอังกฤษได้แต่อย่างใด แต่เป็นที่น่าสังเกตว่าใน ค.ศ.1882 จำนวนเที่ยวเรือของอังกฤษและเยอรมนีเท่ากัน ทั้งนี้มิได้หมายความว่าเยอรมนีจะสา มารถเป็นคู่แข่งของ

---

[1] Ibid., pp.4 - 7

อังกฤษได้ หากแต่ ค.ศ.1882 เป็นปีที่เกิดโรคระบาดอหิวาตกโรค ทำให้การเดินเรือทั้งของอังกฤษและเยอรมนีลดลงไปมาก สำหรับสินค้าจากเยอรมนี ส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทโลหะตลอดจนเครื่องประดับและเครื่องใช้ภายในบ้าน ส่วนสินค้าของไทยที่ส่งไปเยอรมนีส่วนใหญ่ได้แก่ ข้าวเจ้า ไม้สักและหนังสัตว์

อาจจัดระยะเวลาของการขยายอิทธิพลทางด้านการค้าของเยอรมนีในประเทศไทยได้เป็นสองระยะ คือ ระยะแรกตั้งแต่ ค.ศ.1870 - 1890 ซึ่งนับได้ว่าผลประโยชน์ของเยอรมนีในประเทศไทยยังมีไม่มากพอที่จะเรียกร้องความสนใจจากมหาอำนาจอื่นที่เข้ามาแสวงหาผลประโยชน์อยู่ก่อนแล้ว และเป็นระยะเวลาที่การค้าขายของเยอรมนีในประเทศไทยยังไม่ได้รับความสนับสนุนอย่างจริงจังจากรัฐบาลเยอรมัน หลังจากนั้นเป็นระยะที่ผลประโยชน์และอิทธิพลทางด้านการค้าของเยอรมนี เจริญและขยายตัวขึ้นอย่างแท้จริง นับตั้งแต่ เคานต์ บิสมาร์ค ได้ยอมรับนโยบายการแสวงหาอาณานิคมใน ค.ศ.1884[1] ซึ่งเนื่องมาจากแรงผลักดันของนักธุรกิจและนักแสวงหาอาณานิคมในเยอรมนี อย่างไรก็ดีถึงแม้ว่า เคานต์ บิสมาร์ค จะไม่เห็นด้วยกับบุคคลเหล่านั้นก็ตาม เพราะตระหนักดีว่าประเทศเยอรมันขาดกองทัพเรือที่เข้มแข็งที่จะสนับสนุนกิจกรรมด้านนี้ อย่างไรก็ดีนโยบายการแสวงหาดินแดนในอารักขาได้ผลเป็นที่น่าพอใจ เมื่อรัฐบาลเยอรมันสามารถคุ้มครองและรักษาผลประโยชน์ของตนทางตะวันตกเฉียงใต้และทางตะวันออกของแอฟริกา รวมทั้งเกาะบางเกาะในมหาสมุทรแปซิฟิคไว้ได้[2]

---

[1]Mary E. Towsend, "Commerial and Colonial Policies of Imperial Germany", Imperialism and Colonialism, edited by George H. Nadel and Perry Curtis (New York; The MacMillan Co., 1966), p.132

[2]Agatha Ramm, Germany 1789 - 1919 A Political History (London : Methuen Co., 1967), p.359

ความพยายามของรัฐบาลเยอรมันที่จะมีกองทัพเรือที่เข้มแข็งและมีแสนยานุภาพได้ประสบผลสำเร็จตามแผนการเทอร์ปิตซ์ (Tirpitz Plan)[1] ใน ค.ศ.1898 ซึ่งเยอรมนีได้ขยายแสนยานุภาพทางเรือเพื่อผลประโยชน์ทางยุทธศาสตร์ ตลอดจนเพื่อสนับสนุนการขยายตลาดและการลงทุนของตนในตะวันออกไกลและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้[2] หลังจากการปฏิบัติการตามแผนการเทอร์ปิตซ์นี้ อิทธิพลและผลประโยชน์ของเยอรมนีในประเทศไทยได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และสามารถท้าทายผลประโยชน์และอิทธิพลการค้าของอังกฤษในประเทศไทยได้ จนเป็นเหตุให้อังกฤษเริ่มไม่ไว้วางใจในความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของเยอรมนีในประเทศไทยต่อไป ถึงแม้ว่าในระยะเวลาดังกล่าวอังกฤษจะยังคงรักษาความยิ่งใหญ่ทางด้านเศรษฐกิจในเมืองไทยไว้ได้ก็ตาม ดังจะเห็นได้จากความพยายามของนักการเงินชาวเยอรมันและชาวเดนมาร์คที่จะขยายอิทธิพลทางเศรษฐกิจของตนในประเทศไทย โดยขอความร่วมมือจากรัฐบาลรุสเซียเพื่อตั้งธนาคารขึ้นในประเทศไทยใน ค.ศ.1899 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสนับสนุนการค้าของประเทศทั้งสามดังกล่าวในอินโดจีน จีนและอินเดีย จุดประสงค์ที่สำคัญ

---

[1] แผนการเทอร์ปิตซ์ เรียกตามชื่อของผู้คิดแผนการนี้ คือ Alfred von Tirpitz (1849 - 1930) ขณะที่รับราชการในกองทัพเรือเยอรมันได้จัดทำบันทึกข้อความเรื่องความสำคัญในการปรับปรุงกำลังกองทัพเรือ โดยได้รับความสนับสนุนจากจักรพรรดิวิลเลียมที่ 2 ซึ่งฟอน เทอร์ปิตซ์ มีความเห็นว่ากองทัพเรือมีความจำเป็นในการสร้างอำนาจของเยอรมนี เพื่อคุ้มครองอาณานิคมและเพื่อต่อรองกับอังกฤษในกิจการระหว่างประเทศ เขาเห็นว่ากองทัพเรือเยอรมันไม่จำเป็นจะต้องเข้มแข็งที่สุดในโลก แต่ก็ควรจะใหญ่พอที่จะป้องกันการถูกโจมตีได้ ฟอน เทอร์ปิตซ์ ได้รับการแต่งตั้งเป็นเสนาบดีกระทรวงทหารเรือใน ค.ศ.1897 เขาอยู่ในตำแหน่งจนถึง ค.ศ.1916 ผลงานที่สำคัญของเขา คือ ออกกฎหมายนาวี (Navy Law)2 ฉบับ ใน ค.ศ.1898 และ ค.ศ.1900 จาก A.W. Palmer, A Dictionary of Modern History 1789 - 1945 (London : The Cresset Press, 1962), pp.281-282

[2] PKD...II, "(Introduction)", p.230

อีกประการหนึ่งของการตั้งธนาคารก็เพื่อที่จะหลีกเลี่ยงการทำธุรกิจกับบรรดาธนาคารในกรุงเทพที่อยู่ใต้อิทธิพลของชาวอังกฤษเกือบทั้งหมด อย่างไรก็ดี ในระยะนั้นรัฐบาลเยอรมันคงจะไม่สามารถดำเนินการตามโครงการนั้นได้โดยปราศจากการสนับสนุนจากรัฐบาลรุสเซีย ซึ่งเชื่อว่าคงจะเป็นด้วยเหตุผลทางการเมืองเป็นสำคัญ อย่างไรก็ตามแผนการณ์เพื่อตั้งธนาคารดังกล่าวล้มเหลว เพราะไม่ได้รับความสนับสนุนจากรุสเซีย[1]

นอกเหนือจากการดำเนินการค้าขาย อิทธิพลทางการเดินเรือของเยอรมนีได้ขยายไปทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อรัฐบาลเยอรมันได้ออกกฎหมายนาวี (Navy Law) ฉบับหนึ่งใน ค.ศ.1898 และฉบับที่สองใน ค.ศ.1900 ซึ่งเป็นระยะที่กองทัพเรือของเยอรมนีอยู่ในสภาพที่น่าพอใจอย่างยิ่ง และมีแสนยานุภาพที่จะทำให้มหาอำนาจทางเรือ เช่น อังกฤษต้องลังเลใจต่อทฤษฎีแห่งการเสี่ยง (Theory of risk) ของ ฟอน เทอร์ปิตซ์ ตามทฤษฎีนี้ไม่ว่ามหาอำนาจใดก็ตามก่อนที่จะโจมตีกองทัพเรือเยอรมัน จะต้องใคร่ครวญและตริตรองให้รอบคอบเสียก่อน มิฉะนั้นจะเป็นการเสี่ยงต่ออันตรายอย่างยิ่ง[2]

การออกกฎหมายนาวีทั้งสองฉบับมีผลต่อบริษัทเดินเรือเยอรมันชื่อ บริษัทนอร์ดดอยช์ ลอยด์ (Norddeutch Lloyd) ซึ่งสามารถเพิ่มเรือขนส่งสินค้าตลอดจนสามารถควบคุมการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไว้ได้เกือบหมด อาจกล่าวได้ว่าแผนการ เทอร์ปิตซ์ได้ให้ความสนับสนุนต่อธุรกิจเอกชนชาวเยอรมันในส่วนต่าง ๆ ของโลกอย่างจริงจัง[3]

---

[1] Loc.cit.

[2] Hubertus Prince zu Lowenstein, A Basic History of Germany (Bonn :

[3] George L. Lafuze,"Great Britain, France and The Siamese Question, 1885 - 1904", (Unpublished Ph.D. Thesis, University of Illinois, 1935), p.174

ก่อนหน้านี้จะพบว่าในระหว่าง ค.ศ.1892 - ค.ศ.1893 เรือเยอรมันเพิ่มขึ้นถึง 14 เปอร์เซ็นต์ ในขณะเดียวกันเรืออังกฤษลดลงถึง 21 เปอร์เซ็นต์ สาเหตุที่เรือสินค้าของเยอรมนีเพิ่มขึ้นเนื่องจากเรือสินค้าอังกฤษมีไม่พอกับความต้องการ นอกจากนี้อังกฤษไม่ยอมส่งเรือออกนอกเส้นทางปกติ เพราะฉะนั้นสินค้าที่ส่งไปตามท่าเรืออาณานิคมของอังกฤษบางแห่งจึงตกเป็นหน้าที่ของเรือเยอรมัน[1] แต่ใน ค.ศ.1894 ปรากฏว่าเรือของเยอรมนีกลับลดลงไปอย่างมากมาย คือจาก 115 ลำ เหลือเพียง 62 ลำเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากมีคู่แข่งใหม่คือ เรือนอร์เวย์และสวีเดนได้เข้ามามีบทบาทมากขึ้น

กลน ค.ศ.1899 เรือของประเทศต่าง ๆ ที่เข้าออกท่าเรือกรุงเทพคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ไว้ดังนี้ คือ

เรือใต้ธงชาติต่าง ๆ	เปอร์เซ็นต์
อังกฤษ	77
นอร์เวย์สวีเดน	11
เยอรมนี	8
ฝรั่งเศส	2[2]

จากจำนวนเรือดังกล่าวจะพบว่าอังกฤษยังคงมีอิทธิพลอย่างมั่นคง ส่วนเยอรมนียังคงตกอยู่อันดับสาม ซึ่งมีอัตราการเดินเรือน้อยกว่าอังกฤษถึง 69 เปอร์เซ็นต์ อันที่จริงระยะนี้อังกฤษไม่รู้สึกวิตกว่าเยอรมนีจะเป็นคู่แข่งที่น่ากลัวแต่อย่างใด กลับแสดงความใจกว้างที่จะเปิดโอกาสให้เยอรมนีเข้ามามีส่วนในตลาดการค้าไทย[3] หลังจาก ค.ศ.1899 การเดินเรือ

---

[1] หจช., ร.5 ต.2๕/8 Siam, Report for the year 1893 on the Trade of Siam. no.1520. annual series.

[2] F.O. 371/522 "The Times" 13 January 1908

[3] หจช., ร.5 ต.41/13 Globe London, August 15,1894

ของเยอรมนีได้เปลี่ยนโฉมหน้าไปอย่างสิ้นเชิง ดังเหตุผลที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทนอร์ด ดอยช์ ลอยด์ ยังมีทีท่าว่าจะผูกขาดการเดินเรือในประเทศไทยทั้งหมด และอาจขยายไปถึงการผูกขาดการเดินเรือในมลายูด้วย[1] ทั้งนี้เพราะการขยายตัวอย่างรวดเร็วของเส้นทางการเดินเรือเยอรมันซึ่งมีบริษัทนอร์ด ดอยช์ ลอยด์ ควบคุมอยู่นั้นได้ซื้อกิจการเดินเรือของอังกฤษชื่อ บริษัท อัลเฟรด ฮอลท์ แอนด์ คอมปะนี (Alfred Holt and Company) ซึ่งมีเส้นทางเดินเรือระหว่างกรุงเทพ - สิงคโปร์ เป็นจำนวนถึง 11 ลำ โดยมีข้อตกลงว่าบริษัท อัลเฟรด ฮอลท์ จะต้องไม่นำเรือของตนเข้ามาเดินทับเส้นทางนี้อีก[2] ซึ่งข้อตกลงนี้ทำให้การเดินเรือของอังกฤษเสียประโยชน์ไปอย่างมาก เพราะสินค้าเข้าและออกระหว่างกรุงเทพ - สิงคโปร์มีเป็นจำนวนมาก ผลประโยชน์เหล่านี้จึงตกเป็นของบริษัท นอร์ด ดอยช์ ลอยด์ ยิ่งไปกว่านั้น ในปลายปีเดียวกันนี้เอง บริษัท สก๊อตทิช โอเรียนตัล สตีมชิพ (Scottish Oriental Steamship Company) ได้ขายเรือ 14 ลำ ให้บริษัท นอร์ด ดอยช์ ลอยด์ อีก ผลก็คือ เส้นทางการเดินเรือระหว่างกรุงเทพ - ฮ่องกง ตกเป็นของบริษัทเยอรมันอีก ซึ่งทั้งฮ่องกงและสิงคโปร์เป็นเมืองท่าสินค้าออกที่สำคัญของไทย ไม่ต้องสงสัยเลยว่าชาวเยอรมันได้เข้ามามีกิจการในประเทศไทยมากขึ้นและการลงทุนที่เพิ่มขึ้นอย่างมั่นคง[3] แม้แต่รัฐบาลอังกฤษก็ได้แสดงความท้อแท้ใจที่ไม่อาจคาดการณ์ได้ว่าอนาคตการเดินเรือของอังกฤษจะเป็นไปในรูปใด และนับเป็นครั้งแรกที่การเดินเรือของอังกฤษต้องเป็นรองเยอรมนี[4] อาจกล่าวได้ว่าในปลายศตวรรษที่ 19 และต้นศตวรรษที่ 20 อังกฤษต้องเผชิญ

---

[1] F.O. 371/522 "The Times" January 13, 1908

[2] Loc.cit.

[3] F.O. 371/333 Paget to P.O. May 27, 1907

[4] หจช., ร.5 ต.2ฐ/8 Siam. Report for the year 1899 on the Trade of Consular District of Bangkok. p.13

ต่อการแข่งขันอย่างจริงจังจากเยอรมนีในการแสวงหาผลประโยชน์ในประเทศซึ่งมีที่ท่าว่าได้ผลดีขึ้นเป็นลำดับ เรือสินค้าของอังกฤษลดจำนวนลงไปมาก ในทางตรงข้ามเรือของเยอรมนีเพิ่มจาก 187215 ตัน เป็น 289151 ตัน ตัวอย่างประการหนึ่งที่แสดงให้เห็นว่าเยอรมนีได้เข้ามามีอิทธิพลทางด้านการค้าและการเดินเรือเพิ่มขึ้น คือใน ค.ศ.1901 เรือมหาชีราวุธซึ่งเดินระหว่างกรุงเทพ - สิงคโปร์ เป็นเรือของบริษัท เดนนิช อิส เอ เชียติค และบริษัทนี้ได้ขายเรือให้กับบริษัทนอร์ด ดอยช์ ลอยด์ ดังนั้น เรือลำนี้จึงถูกเปลี่ยนเส้นทางมาเดินระหว่างสิงคโปร์ - สุมาตรา แทน ถึงแม้ว่าอังกฤษจะพยายามใช้เรือของชาวจีนให้บังคับอังกฤษเดินระหว่างกรุงเทพ - สิงคโปร์ แข่งกับเรือเยอรมันก็ตาม แต่ไม่ได้ผล[1]

ใน ค.ศ.1906 เรือเข้าเทียบท่ากรุงเทพทั้งหมด 804 ลำ รวมน้ำหนักทั้งสิ้น 746155 ตัน ในจำนวนดังกล่าวเป็นเรือใต้รมธงเยอรมัน 56 เปอร์เซ็นต์ ในขณะที่เรือใต้รมธงอังกฤษมีเพียง 19 เปอร์เซ็นต์เท่านั้น จึงเห็นได้ว่า ค.ศ.1906 นี้ เป็นปีที่ดีที่สุดของการเดินเรือของเยอรมนีที่ทำเรือกรุงเทพที่ได้มีการบันทึกไว้[2] ถึงแม้ว่าการเดินเรือของเยอรมนีจะมีคู่แข่งที่ไม่น่าไว้วางใจ คือ บริษัท นิปปอน ยูเซน ไกชา (Nippon Yushen Kaisha) ซึ่งเปิดเส้นทางเดินเรือระหว่างกรุงเทพ - ฮ่องกง อย่างไรก็ดีในระยะแรกบริษัทการเดินเรือของญี่ปุ่นไม่สามารถแข่งขันกับบริษัทเดินเรือที่มั่นคงและมีเส้นทางเดินเรือที่กว้างขวางเช่นบริษัท นอร์ด ดอยช์ ลอยด์ ได้ แต่ก็เป็นที่หวังกันว่าในอนาคตบริษัทเดินเรือ

---

[1] F.O. 69/216 Confidential no.42. Mr. Archer to the Marquess of Lansdown, June 15, 1901

[2] หจช., ร.5 ต.2ฐ/33 Siam. Report for the year 1908 - 9 on the Trade of Bangkok, no.4417. Annual Series p.15

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ของญี่ปุ่นนี้จะแข่งกับบริษัทเยอรมันได้ ถ้ามีการเปิดสายการเดินเรือระหว่างกรุงเทพ-สิงคโปร์อีกสายหนึ่ง[1] ในระหว่าง ค.ศ.1907 ถึง ค.ศ.1908 อัตราการเดินเรือเข้าออกของเยอรมนียังคงครองความเป็นหนึ่งเช่นเคย แม้ว่าตัวเลขจะไม่เป็นที่พอใจเหมือนอัตราการเข้าออกใน ค.ศ.1906 ก็ตาม ค.ศ.1907 เรือใต้รมธงของเยอรมนีเข้าเทียบท่า 50 เปอร์เซ็นต์ จากน้ำหนักเรือที่เข้าเทียบท่าทั้งหมด 715 ลำ มีน้ำหนักเท่ากับ 631621 ตัน ค.ศ.1908 เรือใต้รมธงเยอรมันยังคงเข้าออกที่ท่ากรุงเทพมากเป็นอันดับหนึ่ง คือ 47 เปอร์เซ็นต์ ของจำนวนเรือ 814 ลำ รวมน้ำหนัก 801264 ตัน[2]

การค้าขายระหว่างไทยกับเยอรมนี

กรมศุลกากรได้จัดทำรายการสินค้าเข้าออกอย่างละเอียดใน ค.ศ.1899 เพื่อเป็นประโยชน์แก่พ่อค้านานาประเทศที่ทำการค้าขายกับประเทศไทยที่จะสนองความต้องการของตลาดไทยได้ สินค้าต่าง ๆ ที่ส่งเข้ามาที่ท่าเรือกรุงเทพจากต่างประเทศในปี ค.ศ.1899 รวมราคาทั้งสิ้น 25,998,409 เหรียญ หรือ 43,330,640 บาท ซึ่งต่ำกว่าปี ค.ศ.1897 ถึง 1,091,753 เหรียญ หรือ 8,734,024 บาท เนื่องมาจากสินค้าออกที่สำคัญ คือ ข้าวไม่บริบูรณ์ จากจำนวนสินค้าขาเข้าทั้งหมด สินค้าจากประเทศอังกฤษยังครองอันดับหนึ่ง คือมีมูลค่าถึง 2,800,170 เหรียญ หรือ 4,666,760 บาท สินค้าขาเข้าจากจีนมากเป็นอันดับสองมีมูลค่าถึง 1,396,732 เหรียญ หรือ 2,327,920 บาท สินค้าเข้าจากเยอรมนี

---

[1] PKD...II, "Document no.129, Dispatch from N.K. Eltekov to A.P. Izvolsky about Japanese penetration in Siam, no.6, Bangkok 20 May (2 June), 1907, p.249

[2] หจช., ร.5 ต.2ร/33 Siam. Report for the year 1908... p.15

มากเป็นอันดับที่สาม คือมีมูลค่าถึง 1,105,651 เหรียญ หรือ 1,842,720 บาท[1] ในจำนวนสินค้าขาเข้าเหล่านี้ สินค้าเยอรมนีที่เข้ามามากที่สุดเป็นพวกเครื่องใช้จำพวกโลหะ[2] เครื่องเหล็กต่าง ๆ และสินค้าจำพวกเครื่องดื่ม เช่น สุราและเบียร์ จะพบว่าสินค้าที่เยอรมนีต้องการจากตลาดของไทยส่วนใหญ่ได้แก่ ข้าว ไม้สักและพริกไทย ในปีเดียวกันนั้นเอง เยอรมนีซื้อสินค้าจากไทยมีมูลค่าถึง 314,704 เหรียญ[3]

ใน ค.ศ.1900 สินค้าจากประเทศอังกฤษยังคงนำหน้าเยอรมนีอยู่เกือบเท่าตัว จะพบว่าสินค้าจากอังกฤษส่งเข้ามามีมูลค่าถึง 4,617,591 บาท สินค้าเข้าจากเยอรมนีเพิ่มขึ้นเป็นลำดับมีมูลค่าถึง 2,390,110 บาท มากกว่าปี ค.ศ.1899 ถึง 547,370 บาท[4] ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสนใจของเยอรมนีในตลาดการค้าของไทยมากขึ้น แต่สินค้าออกของไทยไปยังตลาดเยอรมนีกลับลดน้อยลง คือมีมูลค่าเพียง 23,254 เหรียญ[5] ซึ่งน้อยกว่ามูลค่าสินค้าออก ค.ศ.1899 ถึง 291,450 เหรียญ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าสินค้าจากเยอรมนีได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นตามลำดับ แต่ในขณะเดียวกันเยอรมนีลดความต้องการสินค้าไทยลงไปมาก ซึ่งไม่อาจ

---

[1]หจช., ร.5 ต.2ฐ/16 บาญชีรายงานการค้าขายกรุงสยาม ศก 118, หม่อมเจ้าพร้อมกราบทูลกรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย, 25 กรกฎาคม ร.ศ.119

[2]หจช., ร.5 ต.41/19 "Commercial Intelligence", February 11,1898

[3]F.O. 69/227 Rivett Carnac to Marquess of Lansdowne, Inclosure no.1, February 13 1902

[4]หจช., ร.5 ต.2ฐ/9 รายงานสินค้าประเทศสยามและนานาประเทศ, หม่อมเจ้าพร้อมกราบทูลกรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย, 26 สิงหาคม ร.ศ.120

[5]Ibid., Rivett Carnac to Marquess of Lansdowne, Inclosure no.1, February 13, 1902.

ทราบสาเหตุได้ อย่างไรก็ดีใน ค.ศ.1901 อังกฤษยังคงส่งสินค้าเข้ามาเป็นอันดับหนึ่งมีมูลค่าทั้งสิ้น 5,799,116 บาท มากกว่าสินค้าขาเข้า ค.ศ.1900 ถึง 1,181,525 บาท เยอรมนีส่งสินค้าเข้ามามากเป็นที่สองคิดเป็นเงิน 3,594,418 บาท มากกว่าปีที่แล้วถึง 1,204,308 บาท ซึ่งถ้าพิจารณาเฉพาะราคาสินค้าเข้าในปีนี้แล้วจะต้องนับว่าเยอรมนีส่งสินค้าเข้ามามากเป็นอันดับหนึ่ง เพราะสินค้าเข้าของเยอรมนีหวีขึ้นมากกว่าอังกฤษ[1] เกี่ยวกับสินค้าเข้าจากเยอรมนีนี้ อังกฤษได้ตั้งข้อสังเกตว่า ในจำนวนสินค้าเข้าทั้งหมดนั้น พวกเครื่องเหล็กมีมูลค่ามากที่สุด โดยเปรียบเทียบกับสินค้าจำพวกเครื่องเหล็กจาก ค.ศ.1900 ซึ่งมีอัตราสูงเพียง 9.60 % แต่ใน ค.ศ.1901 สินค้าจำพวกเครื่องเหล็กเพิ่มขึ้นถึง 37.30 %[2] การที่สินค้าเหล่านี้เพิ่มขึ้นอย่างมากมายก็เพราะว่าส่วนใหญ่เป็นอุปกรณ์สำหรับการสร้างทางรถไฟ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าจำนวนเครื่องเหล็กที่ส่งมาจากเยอรมนีนั้น 88 % เป็นสินค้าที่รัฐบาลไทยต้องการสำหรับสร้างทางรถไฟ พวกพ่อค้าอังกฤษจึงตั้งข้อสังเกตว่า การที่กรมรถไฟไทยตกอยู่ในเมืองของชาวเยอรมันนี้ ทำให้กรมรถไฟไทยมีแนวโน้มที่นิยมสินค้าเครื่องเหล็กจากเยอรมนี ยิ่งไปกว่านั้นกรมรถไฟมิได้ประกาศการประมูลสินค้าให้บรรดาพ่อค้าชาติต่าง ๆ ทราบซึ่งในเรื่องนี้ทางกรมรถไฟไทยได้แถลงว่าได้มีการประกาศประมูลสินค้าในหน้าหนังสือพิมพ์ที่สำคัญ ๆ เช่น หนังสือพิมพ์ "Centralflatt der Bauverwaltung", "Revue Générale des Chemins de fer", "The Engineer"

---

[1] หจช., ร.5 ต.2ฐ/9 รายงานสินค้าประเทศสยามและนานาประเทศ, หม่อมเจ้าพร้อมกราบทูลกรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย, 9 กันยายน ร.ศ.121

[2] หจช., ร.5 ต.2ฐ/33 Siam. Diplomatic and Consular Reports on the Trade of Bangkok and District for the year 1901, Annual Series no.2898

สำหรับ ค.ศ.1901 เยอรมนีซื้อสินค้าจากไทยมากเป็นอันดับหนึ่ง คิดเป็นมูลค่าถึง 4,187,168 บาท มากกว่า ค.ศ.1900 ถึง 4,115,078 บาท ซึ่งเพิ่มขึ้นถึง 98 %[1] ในจำนวนสินค้าที่เยอรมนีซื้อจากตลาดของไทยส่วนใหญ่ ได้แก่ ข้าว และจะพบว่าตั้งแต่ ค.ศ. 1901 - 1906 เยอรมนีซื้อสินค้าข้าวจากไทยรวมทั้งสิ้น 208,153 ตัน เฉลี่ยตกปีละ 34,692 ตัน[2] ในระหว่าง ค.ศ.1908 - 1909 สินค้าที่เยอรมนีต้องการจากไทยมากที่สุด คือ ข้าว ซึ่งเพิ่มสูงถึง 79 % ส่วนใหญ่ส่งไปยังเมืองฮัมบูร์ก(Hamburg) และเบรเมน (Bremen) เป็นที่น่าสังเกตว่าการที่สินค้าข้าวเป็นที่ต้องการมากเช่นนี้เป็นผลดีต่อเจ้าของโรงสีชาวเยอรมัน ซึ่งมีโรงสีย่อยและโรงสีใหญ่ ๆ ถึง 23 แห่ง ส่วนไม้สักเป็นสินค้าออกที่เยอรมนีต้องการเพียง 12 % เท่านั้น[3]

บริษัทของเยอรมนีที่สำคัญ ๆ หลายบริษัทในประเทศไทยซึ่งสนับสนุนความเจริญเติบโตทางการค้าของเยอรมนีในประเทศไทยนอกเหนือจากที่กล่าวมาแล้ว ได้แก่

1. บริษัทมากัว (Messrs. Markwall & Co.) ซึ่งในขั้นแรกดำเนินกิจการเกี่ยวกับการประกันภัย ต่อมาขยายกิจการหลายสาขา เช่น เป็นตัวแทนของธนาคารชาเตอร์แห่งอินเดีย ส่งสินค้าข้าวออกต่างประเทศ รวมทั้งมีโรงสีข้าวด้วย

---

[1]หจช., ร.5 ต.2ฐ/9 รายงานสินค้าประเทศสยามและนานาประเทศ, หม่อมเจ้าพร้อมกราบทูลกรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย, 9 กันยายน ร.ศ.121

[2]หจช., ร.5 ต.2ฐ/9 Copy no.12667. Report on the year 1906, หม่อมเจ้าพร้อมกราบทูลกรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย 23 March 1907, translation.

[3]หจช., ร.5 ต.2ฐ/33 Siam, Diplomatic and Consular Reports on the Trade of Bangkok and District for the year 1901, annual series no.2898

2. บริษัทวินด์เซอร์ (Messrs. Windsor & Co.) บริษัทนี้เจ้าของดั้งเดิมมิใช่ชาวเยอรมัน แต่เป็นของนักแสวงโชคชาวฝรั่งเศสตั้งขึ้นตั้งแต่ ค.ศ.1865 ต่อมาบริษัทนี้ตกเป็นของชาวเยอรมัน เป็นบริษัทที่สำคัญที่สุดและใหญ่ที่สุด มีขอบข่ายงานที่กว้างขวางเป็นตัวแทนส่งสินค้าเข้า รับประกันชีวิต ตลอดจนเป็นตัวแทนของบริษัท นอร์ด ดอยช์ ลอยด์

3. บริษัทปิกเกนแปก (Messrs. Pickenpack & Co.) เป็นบริษัทที่จำหน่ายสินค้าต่าง ๆ

4. บริษัทเบนไมเยอร์ (Behn Meyer & Co.) เป็นบริษัทที่มีชื่อเสียงเกี่ยวกับการสั่งสินค้าเข้า ซึ่งดำเนินกิจการทั้งในมลายูและในประเทศไทย

5. บริษัทบีกริม (B. Grimm & Co.) ในขั้นแรกบริษัทนี้มีกิจการจำหน่ายยาเพียงอย่างเดียว ต่อมาได้ขยายกิจการออกไปจำหน่ายสินค้าทั่ว ๆ ไป มีสาขาถึง 4 แห่งด้วยกัน แสดงว่ากิจการรุ่งเรืองมาก

6. บริษัทฟอกไบเด็ก (Falk & Bedek) จำหน่ายสินค้าจำพวกเครื่องเหล็กเป็นสำคัญ[1]

อันที่จริงรายชื่อดังกล่าวนี้ ไม่ได้มีจุดประสงค์ที่จะให้รายชื่อบริษัทของชาวเยอรมัน แต่จุดประสงค์สำคัญต้องการแสดงให้เห็นว่าอิทธิพลทางการค้าของเยอรมนีในประเทศไทยมีมากพอที่จะทำให้มหาอำนาจอื่นหวั่นเกรง และหาโอกาสที่จะตัดทอนอยู่เสมอ ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญต่อการวิเคราะห์ท่าทีของมหาอำนาจอื่น ๆ และไทยต่อเยอรมนีในระหว่างสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง

---

[1]หจช., ร.6 ต.15.3/5 Peregrine, Siam and the Germans, (London : Alabaster Passmore, 1917), pp.14 - 16