

บทบาทของประเทศมหาอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทย
ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และ
พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว

นางสาวสมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์

005166

ศูนย์วิทยทรัพยากร

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต


แผนกวิชาประวัติศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พ.ศ. 2517

15537845

THE ROLES OF THE WESTERN POWERS IN THE THAI RAILWAYS CONSTRUCTION
DURING THE REIGNS OF KING RAMA V AND KING RAMA VI



Miss Somjai Phiroththirarach

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Arts

Department of History

Graduate School

Chulalongkorn University

1974

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบัณฑิต

Limon Lim
.....

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

คณะกรรมการตรวจวิทยานิพนธ์

ดร. อ. อ. อ. ประธานกรรมการ

ดร. ไชย เกษมศรี กรรมการ

ดร. อ. อ. อ. กรรมการ

ดร. อ. อ. อ. กรรมการ



อาจารย์ผู้ควบคุมการวิจัย

ศาสตราจารย์ ม.ร.ว. แสงโสม เกษมศรี

รองศาสตราจารย์ ดร. เทียมศรี อุก

ศูนย์วิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หัวข้อวิทยานิพนธ์

บทบาทของประเทสมหาอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว

ชื่อ

นางสาวสมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์ แผนกวิชา ประวัติศาสตร์

ปีการศึกษา

25 17

บทคัดย่อ

จุดประสงค์ในการวิจัยครั้งนี้ เพื่อศึกษาถึงการเริ่มต้นบทบาทของประเทสมหาอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟแห่งประเทศไทยจนถึงการสิ้นสุดบทบาทของประเทศไทยเหล่านั้น โดยการค้นคว้าหาสาเหตุและปัจจัยชักนำให้กิจการรถไฟของไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ต้องตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของชาวตะวันตก ผู้เขียนได้เสนอข้อมูลที่ชี้ให้เห็นถึงความเป็นไปของกิจการรถไฟในเวลานั้น สภาพการณ์ทางการเมืองซึ่งผลักดันให้เกิดการแข่งขันและแย่งผลประโยชน์ในระหว่างกลุ่มประเทศจักรวรรดินิยม วิธีการที่ชาวตะวันตกใช้ในการควบคุมและกีดกันคนไทยไม่ให้มีอิสระในการดำเนินการรถไฟของชาติไทย ปัญหาต่าง ๆ อันเกิดจากการเข้ามามีบทบาทของประเทสมหาอำนาจเหล่านี้ ตลอดจนนโยบายและวิธีการของรัฐบาลไทยในการกำจัดอิทธิพลของชาวตะวันตก ทำให้กิจการรถไฟได้ตกเป็นของคนไทยในปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว อันเป็นการศึกษาเพื่อแสดงถึงวาระเริ่มต้น ระหว่างการมีบทบาท จนถึงการสิ้นสุดบทบาทของประเทสมหาอำนาจตะวันตกในกิจการรถไฟไทย

วิทยานิพนธ์แบ่งเป็น 8 บท ไม่รวมบทนำและบทสรุป

บทนำ กล่าวถึงสาเหตุและความสำคัญของปัญหา จุดมุ่งหมายในการศึกษา ที่มาของเอกสารและข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย ปัญหาในระหว่างการค้นคว้าและวิจัย ขอบเขตและ

วิธีการเขียนวิทยานิพนธ์ ข้อคิดเห็นที่ได้จากประสบการณ์ระหว่างการค้นคว้า รวมทั้งข้อเสนอแนะบางประการของผู้เขียน

บทที่ 1 กล่าวถึงพัฒนาการด้านการคมนาคมของไทยก่อนการสร้างทางรถไฟ และกล่าวถึงเหตุการณ์ที่โน้มน้าวให้รัฐบาลตกลงสร้างทางรถไฟ บทที่ 2 กล่าวถึงการตัดสินใจสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - นครราชสีมา ประมวลความและวิเคราะห์การเริ่มเข้ามา มีบทบาทของชาวเยอรมันในกิจการรถไฟไทย เปรียบเทียบลักษณะการต่อสู้เพื่อแย่งอำนาจในกรมรถไฟหลวงระหว่างอังกฤษและเยอรมนี บทที่ 3 กล่าวถึงการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - นครราชสีมา และกรณีพิพาทระหว่างกรมรถไฟหลวงกับผู้รับเหมาสร้างทางรถไฟชาวอังกฤษ การวิจัยในบทนี้จะแสดงถึงการบีบบังคับที่ประเทศจักรวรรดินิยมคือปฏิบัติต่อประเทศที่ด้อยแสนยานุภาพกว่า บทที่ 4 กล่าวถึงความพยายามของกลุ่มนายทุนชาวอังกฤษที่จะขอสัมปทานสร้างทางรถไฟสายเหนือ การตัดสินใจของรัฐบาลไทยในการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - เชียงใหม่ และบทบาทของชาวเยอรมันในการสร้างทางรถไฟสายนี้ บทที่ 5 กล่าวถึงโครงการของฝรั่งเศสที่จะสร้างทางรถไฟตัดผ่านดินแดนไทย ซึ่งมีผลกระทบกระเทือนต่อการเจรจาทางการทูตระหว่างไทยและฝรั่งเศส ในกรณีสืบเนื่องจากวิกฤตการณ์ ร.ศ. 112 ส่วนบทที่ 6 แบ่งออกเป็น 2 ตอน ตอนแรกบรรยายถึงปัญหา ก่อนการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - เพชรบุรี และชี้ให้เห็นถึงการแย่งผลประโยชน์ระหว่างประเทศมหาอำนาจด้วยกันในการประมูลซื้อวัสดุสร้างทางรถไฟ ส่วนตอนที่ 2 กล่าวถึงนโยบายของอังกฤษในการรักษาอิทธิพลในแหลมมลายู การตัดสินใจของรัฐบาลไทยที่จะสร้างทางรถไฟสายใต้ วิธีการของรัฐบาลอังกฤษในการกีดกันชาวเยอรมันไม่ให้มีส่วนร่วมในการสร้างทางรถไฟสายใต้ การกู้เงินจากรัฐบาลสหพันธรัฐมลายู บทที่ 7 และ 8 กล่าวถึงการสร้างทางรถไฟในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว สงครามโลกครั้งที่ 1 และผลกระทบกระเทือนที่มีต่อกิจการรถไฟไทย การปฏิรูประบบงานในกรมรถไฟหลวง การดำเนินงานสร้างทางรถไฟภายหลังกรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธินเข้าดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง และความสำเร็จของรัฐบาลไทยในการกำจัดอิทธิพลของชาวตะวันตกในปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว

บทสรุป สรุปสาเหตุและผลของการสร้างทางรถไฟในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ
จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เปรียบเทียบอำนาจ
ของเจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมันแต่ละคน จำแนกลักษณะความสนใจของประเทศมหาอำนาจ
ตะวันตกในกิจการรถไฟไทย และวิเคราะห์ผลของการที่ประเทศเหล่านี้เข้ามามีบทบาทใน
การสร้างทางรถไฟแห่งประเทศไทย



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Thesis Title The Roles of the Western Powers in the Thai
Railways Construction during the Reigns of King
Rama V and King Rama VI

Name Miss Somjai Phiroththirarach
Department of History

Academic Year 1974

ABSTRACT

This thesis aims at studying the beginning and the end of the roles of the Western powers in the railways construction in Thailand. It attempts to investigate the factors which caused the Thai railways in the reigns of King Rama V and King Rama VI to fall under the Western influence. The data presented reveal the state of the railways then, the political situation which brought about among the imperialist countries the craving for power and profits, the Western methods of hindering the Thais from managing their railways independently, various problems arising from the influence of the Western powers, and finally the policy and procedure of the Thai government in eliminating the Western influence in the later period of the reign of King Rama VI; thenceforth the railways system has been managed by the Thais.

This thesis is organized into 8 chapters excluding the introduction and the conclusion.

The introduction states the causes and the significance of the problem, the purpose of the study, the reference documents and

the data used in the study, research problems, the scope and procedure of the thesis, ideas arising from research experience and some suggestions of the writer.

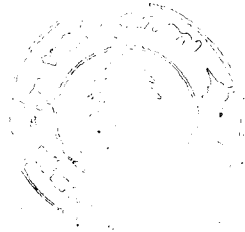
Chapter I deals about the development of the communication system before the railways construction and various events which induced the government to decide about the construction of the railways.

Chapter II reveals the decision in constructing Bangkok - Nakorn Rajsima Line, analysis of the beginning of the German influence in the Thai railways, and the comparative study of the English and the German seeking power in the Thai railways construction.

Chapter III mentions the construction of Bangkok - Nakorn Rajsima Line and the dispute between the Royal Railway Department of Thailand and the English contractor. It indicates the influence of the imperialist countries on the inferior ones. Chapter IV describes the efforts of the English capitalists in demanding a concession to construct a Northern Line, including the decision of the Thai government to construct Bangkok - Chiangmai Line and the role of the Germans in this construction. Chapter V is concerned with the French project of constructing a railway across the Thai territory which affected the diplomatic negotiations between Thailand and France caused by the 1893 crisis. Chapter VI is divided into 2 parts. The first describes the problems before the construction of Bangkok - Petchburi Line and the engagement in vigorous rivalry between the Great Powers to bid for the construction

materials. The second part demonstrates the English policy in maintaining the influence in the Malay Peninsula, the decision of the Thai Government in constructing a Southern line, the methods that the English Government employed to hinder the Germans from participating in this undertaking and the loan of money from the Federated Malay States. Chapter VII and VIII mention the railways construction in the reign of King Rama VI, the First World War and its effects upon the Thai railways, the management to reform the working system of the Royal Railway Department, the railways construction after H.R.H. Prince Purachatra assumed the post of the Commissioner - General and finally the success of the Thai government in eliminating the Western influence in the later period of the reign of King Rama VI.

At the end of the thesis is a summary of the causes and effects of the railways construction in the reigns of King Rama V and VI, the comparison of the influence of each German Director - General of the Royal Railway Department, the points of interest of the Western powers in the Thai railways system and the analysis of the effects caused by the participation of these powers in the construction of the Thai railways.



กติกกรมประกาศ

ความสำเร็จของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เนื่องมาจากความกรุณาของศาสตราจารย์ ม.ร.ว. แสงไสย เกษมศรี และรองศาสตราจารย์ ดร. เพ็ญศรี ดูก ที่ได้ตรวจ แก้ไข พร้อมทั้งแนะนำสิ่งที่คิดว่าให้แก่วิธีเขียน ซึ่งการเอาใจใส่ของอาจารย์ผู้ควบคุมการวิจัยนั้น ประดุจประทีปที่ส่องนำทางให้ผู้เขียนสามารถบรรลุถึงจุดหมายของการวิจัย ผู้เขียนขอ น้อมระลึกในพระคุณของอาจารย์มา ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. แฉมสุข นุมนนธ์ ผู้ประสานความคิดและ หลักรเบื่องต้นในหัวข้อวิทยานิพนธ์เรื่องนี้ให้แก่วิธีเขียน และยังได้กรุณาให้พิมพ์เอกสารที่ท่าน คนความมาจากหอจดหมายเหตุ (Public Record Office) ณ กรุงลอนดอน ประเทศ อังกฤษ ซึ่งเอกสารเหล่านี้ให้ประโยชน์อันอนันต์ต่อการวิจัยครั้งนี้

ในขณะที่เดียวกัน วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะบรรลุผลสำเร็จไม่ได้ ถ้าขาดซึ่งความกรุณา ของศาสตราจารย์รอง ศยามานนท์ และรองศาสตราจารย์วิลาสวงศ์ พงสะบุตร ในการ ตรวจทานและแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ให้ดีขึ้น พระคุณของอาจารย์ทั้งสองท่านย่อมจารึกอยู่ใน สำนึกของผู้เขียนตลอดไป

ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ทุกท่านแห่งกองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ กอง จดหมายเหตุแห่งชาติ และกองหอสมุดแห่งชาติ กรมศิลปากร รวมทั้งเจ้าหน้าที่ของการ- รถไฟแห่งประเทศไทย ที่ได้อำนวยความสะดวกในการค้นคว้า จัดสรรและแนะนำเอกสาร ต่าง ๆ ให้แก่วิธีเขียน

ความช่วยเหลือและคำแนะนำจากศาสตราจารย์ ดร. สมศักดิ์ ชูโต ผู้ช่วย ศาสตราจารย์ ดร. สืบแสง พรหมบุญ อาจารย์ทวีวรรณ วรรณพฤษ อาจารย์ถนอมนวล ชีระประภา อาจารย์พัชรี อภินันทนากุล คุณนวลพรรณ ง้าวสุวรรณ และคุณสว่าง อยู่เย็น ย่อมเป็นพลังส่วนหนึ่งที่ช่วยให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ ผู้เขียนขอขอบพระคุณและขอบคุณ บุคคลที่ได้อภิปรายนามมานี้ ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอขอบคุณเพื่อน ๆ ที่ได้แสดงน้ำใจ ให้คำปรึกษาและความช่วยเหลือ

สำหรับพ่อและแม่ ผู้ให้ความเมตตาและเสียสละเพื่อลูกอย่างสม่ำเสมอตลอดมา
 พระคุณของท่านนั้นลึกซึ้งและยิ่งใหญ่เกินกว่าบิณฑบาตใด ๆ จะถวายเป็นทดแทนได้ และเหนือ
 กว่าคำขอบพระคุณ ความพยายาม แรงกายและแรงใจทั้งหมดที่ผู้เขียนทุ่มเทให้กับวิทยา-
 นิพนธ์ฉบับนี้เพื่อพ่อและแม่โดยเฉพาะ



ศูนย์วิทยทรัพยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ช
กิตติกรรมประกาศ	ญ
รายการภาพและแผนที่ประกอบ	ท
บทนำ	ฅ
ภาคที่ 1	
เหตุการณก่อนและระหว่างการสร้างทางรถไฟใน รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ตั้งแต่ พ.ศ. 2365 - 2453 (ค.ศ. 1822 - 1910)	
บทที่ 1	
พัฒนาการทางการคมนาคมของไทยก่อนการสร้างทาง รถไฟและภาวะผลักดันให้มีการสร้างทางรถไฟ ...	1
บทที่ 2	
การดำเนินงานก่อนการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - นครราชสีมา	51
บทที่ 3	
การสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - นครราชสีมา และ กรณีพิพาทระหว่างกรมรถไฟหลวงและผู้รับเหมา ชาวอังกฤษ	90
บทที่ 4	
การสร้างทางรถไฟสายเหนือในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว	199
บทที่ 5	
กรณีพิพาทไทย - ฝรั่งเศส ร.ศ. 112 และโครงการ สร้างทางรถไฟสายอินโดจีนของฝรั่งเศส	238
บทที่ 6	
การสร้างทางรถไฟสายใต้ ตอนที่ 1 การสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - เพชรบุรี	260

	ตอนที่ 2 การดำเนินงานสร้างทางรถไฟสายใต้ ช่วงเพชรบุรี - แหลมมลายู	284
ภาคที่ 2	นโยบายและการสร้างทางรถไฟในรัชสมัยพระบาท สมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว พ.ศ. 2453 - 2468 (ค.ศ. 1910 - 1925)	
บทที่ 7	การดำเนินการสร้างทางรถไฟก่อนการประกาศสงคราม ของรัฐบาลไทยต่อกลุ่มประเทศมหาอำนาจกลาง (Central Powers) ในสงครามโลกครั้งที่ 1 พ.ศ. 2453 - 2460 (ค.ศ. 1910 - 1917) ...	341
บทที่ 8	นโยบายการบริหารงานและการพัฒนากิจการรถไฟไทย ระหว่างและหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 จนถึงรัชกาล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว พ.ศ. 2460 - 2468 (ค.ศ. 1917 - 1925)	401
บทสรุป	479
บรรณานุกรม	496
ภาคผนวก	508
ประวัติการศึกษา	549

รายการภาพและแผนที่ประกอบ

หน้า

1. พระบรมฉายาลักษณ์ของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระฉายาลักษณ์ของ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน	๓
2. พระฉายาลักษณ์และรูปของอดีตเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ ...	๗
3. แผนที่ประเทศไทย (แสดงทางรถไฟที่เปิดการเดินรถทุกระยะ 10 ปี)... ..	๓
4. รูปรถชนดินและเสียมที่ใช้ในพระราชพิธีเริ่มการก่อสร้างทางรถไฟหลวงสายนครราชสีมา และรูปรถไฟเล็ก... ..	50
5. รูปพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟหลวงสายแรกของประเทศไทย และรูปหมอนไม้มรดคาคงเงินที่ใช้ในพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟหลวงสายแรก	185
6. รูปศิลาที่ระลึกในคราวเสด็จพระราชดำเนินถึงปลายทาง ณ ตำบลสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา เมื่อ พ.ศ. 2441	186
7. แผนที่ดินแดนฝั่งขวาและฝั่งซ้ายแม่น้ำโขง	244
8. รูปเจ้ากรมรถไฟคนที่ 3 และรูปนายช่างผู้บังคับการรถไฟสายใต้..	340
9. รูปการก่อสร้างอุโมงค์ขุนตานและรูปปากอุโมงค์ขุนตานคั่นเหนือ..	387
10. รูปสะพานข้ามคลองมหานาคที่กรุงเทพฯ เมื่อครั้งทำการแกทางขนาด 1.435 เมตร ลดลงเป็นขนาด 1.00 เมตร... ..	436
11. แผนที่เส้นทางรถไฟตามโครงการเชื่อมทางรถไฟระหว่างประเทศไทยและประเทศพม่า	472

บทนำ

สาเหตุและความสำคัญของปัญหา

ในคริสต์ศตวรรษที่ 19 ซึ่งเป็นระยะเวลาที่ลัทธิจักรวรรดินิยมหรืออาณานิคมนิยมกำลังเฟื่องฟูถึงขีดสุดนั้น ยอร์ช สตีเฟนสัน (George Stephenson) นักวิทยาศาสตร์และนักประดิษฐ์ชาวอังกฤษได้ค้นพบวิถีใหม่ของการคมนาคม คือ รถไฟ และหลังจากนั้นไม่นาน โลกได้รับเอาสิ่งประดิษฐ์ใหม่นี้เป็นเครื่องมือในการสื่อสารและคมนาคม ทำให้ภูมิภาคต่าง ๆ ของโลกสามารถติดต่อกันได้รวดเร็วขึ้น

ในขณะเดียวกัน "รถไฟ" มิได้ช่วยให้วิถีการคมนาคมสะดวกขึ้นแต่เพียงอย่างเดียวเท่านั้น เพราะประเทศจักรวรรดินิยมตะวันตกได้ใช้รถไฟเป็นเครื่องมือในการขยายอำนาจและแผ่อิทธิพลของตน โดยเหตุที่ประเทศอาณานิคมนิยมเป็นแหล่งกำเนิดและค้นคิดปรับปรุงความก้าวหน้าในวิทยาการด้านการคมนาคมของโลก จึงเป็นที่แน่นอนว่าการสร้างทางรถไฟทั่วโลกในระยะแรก ๆ นั้นต้องอาศัยชาวตะวันตกเป็นผู้วางรากฐานและโครงการ จากประเด็นนี้เอง การสร้างทางรถไฟจึงกลายเป็นสื่อชักนำให้ประเทศที่ค้ำยแสนยานุภาพทางการทหารหรือมีอำนาจต่อรองทางการเมืองในชั้นค่าต้องสูญเสียผลประโยชน์หรือเอกราชของตนให้แก่ประเทศจักรวรรดินิยมตะวันตก การสร้างทางรถไฟเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้จีนต้องกลายเป็นดินแดนที่ประเทศมหาอำนาจเข้าไปจกการแบ่งสรรปันส่วนผลประโยชน์กัน นอกจากนี้ ดินแดนใดที่มหาอำนาจตะวันตกได้ยึดครองเป็นอาณานิคมแล้ว ประเทศผู้ปกครองก็จะสร้างทางรถไฟขึ้นเพื่อขยายการควบคุมประเทศที่ปกครอง เพราะสามารถใช้รถไฟขนกำลังทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์ในการปราบกบฏหรือระงับเหตุจลาจลต่าง ๆ ได้ทันที่ ดังเช่น อังกฤษสร้างทางรถไฟในอินเดียและพม่า หรือฝรั่งเศสสร้างทางรถไฟในประเทศญวน เป็นต้น

เหตุผลดังกล่าว เป็นความมุ่งหมายเอกของประเทศจักรวรรดินิยมอันเป็นเป้าหมายทางการเมืองและการทหาร ส่วนจุดประสงค์รองลงมา คือ ขยายกำลังการผลิตด้านเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมโดยใช้รถไฟเป็นพาหนะในการขนส่งผลิตภัณฑ์เหล่านี้ ทำให้ภาวะเศรษฐกิจของดินแดนที่มีทางรถไฟตัดผ่านเจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว

โดยที่การวิจัยครั้งนี้ต้องการศึกษาประวัติศาสตร์การสร้างทางรถไฟของประเทศไทย
เท่านั้น จึงเว้นที่จะกล่าวถึงลักษณะการสร้างทางรถไฟของประเทศอื่น แต่จะพิจารณาเฉพาะ
ผลสะท้อนบางประการซึ่งเกี่ยวข้องกับนโยบายสร้างทางรถไฟในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุล-
จอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งทั้งนี้การเพ่งเล็งต่อวิธี
การแผ่อิทธิพลและขยายลัทธิจักรวรรดินิยมของประเทศมหาอำนาจตะวันตกในภูมิภาคเอเชีย
อาคเนย์ (South - East Asia) จะเป็นมาตรการสำคัญที่ทำให้บรรลุถึงความเข้าใจใน
ลักษณะประวัติศาสตร์การสร้างทางรถไฟของประเทศไทย

เมื่ออังกฤษไคอินเคียและพม่าเป็นอาณานิคม และฝรั่งเศสมีอิทธิพลเหนืออินโดจีนของ
อินโดจีนแล้ว ทั้งสองประเทศได้ช่วงชิงกันเป็นผู้นำในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และ
ต่างก็หวังผลประโยชน์ที่จะได้จากการค้าขายในภูมิภาคนี้ จีนแดนที่เป็นเป้าหมายของ
มหาอำนาจทั้งสองคือ จีนภาคใต้ ซึ่งเชื่อกันว่าเป็นแหล่งวัตถุดิบและตลาดการค้าที่สำคัญ การ
ค้นพบเพื่อแสวงหาเส้นทางการค้าที่จะมุ่งสู่จีนภาคใต้จึงปรากฏทั้งในส่วนของรัฐบาลและเอกชน
ความพยายามดังกล่าวผลักดันให้สมาคมพาณิชย์ของอังกฤษวางโครงการสร้างทางรถไฟผ่าน
ภาคเหนือของประเทศไทย จากความทะเยอทะยานของกลุ่มนายทุนชาวอังกฤษที่ต้องการ
ควบคุมตลาดการค้าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กลายเป็นพลังที่หนุนส่งให้รัฐบาลไทยต้องริเริ่ม
กิจการรถไฟขึ้นเป็นครั้งแรก เพื่อระงับข้อเรียกร้องและต่อต้านการขยายอิทธิพลของประเทศ
อาณานิคมนิยมให้อยู่ในขอบเขตที่ไม่เป็นอันตรายต่อบูรณภาพและอธิปไตยของดินแดนไทย

การสร้างทางรถไฟสายแรกที่รัฐเป็นผู้ดำเนินการมีจุดเริ่มต้นเพราะแรงผลักดันทาง
การเมืองและความต้องการพัฒนาประเทศ หลังจากนั้น นโยบายสร้างทางรถไฟของไทยก็
ผูกพันกับสาเหตุและผลสืบเนื่องที่เกิดจากภาวะการเมืองระหว่างประเทศ การศึกษาถึงกรณี
สร้างทางรถไฟจึงเป็นการวิเคราะห์สภาพทางการเมืองที่จะสะท้อนนโยบาย "เพื่อความอยู่รอด"
ของรัฐบาลไทยในยุคนั้น และเป็นการอธิบายถึงเหตุผลประการหนึ่งที่ทำให้ประเทศไทย
สามารถชำระเอกราชไว้ได้ในขณะที่รัฐข้างเคียงต่างตกเป็นอาณานิคมของอังกฤษและฝรั่งเศส
อีกแห่งหนึ่งยังชี้ให้เห็นถึงลักษณะการแข่งขันทางการเมืองและการค้าระหว่างกลุ่มประเทศ
มหาอำนาจซึ่งเกิดขึ้นทั่วโลกในเวลานั้น การช่วงชิงอำนาจในกิจการรถไฟระหว่างเยอรมนี
กับอังกฤษเป็นปรากฏการณ์ส่วนหนึ่งที่ชี้ให้เห็นถึงสัมพันธภาพอันตึงเครียดระหว่างประเทศทั้ง

สองก่อนที่จะเกิดสงครามโลกครั้งที่ 1

กล่าวอีกนัยหนึ่ง การต่อสู้เพื่อช่วงชิงอำนาจในกิจการรถไฟระหว่างนานาประเทศที่มีบทบาทเกี่ยวข้องซึ่งย่อมรวมถึงเจ้าของประเทศนั้น แม้จะไม่มีเหตุการณ์ร้ายแรงจนถึงขั้นแตกหักหรือใช้กำลังเข้าตัดสินโดยตรง แต่ก็เป็นการต่อสู้ทางวิธีการทูตที่ใช้แสนยานุภาพทางทหารและอำนาจต่อรองทางการเมืองเข้าสนับสนุน การเพ่งเล็งการดำเนินการทางการทูตเพื่อแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างสร้างทางรถไฟของประเทศไทย จึงเป็นการศึกษาสงครามการทูตหรือประวัติศาสตร์การทูตของประเทศไทยอีกโศกหนึ่งด้วย

แม้ว่าอิทธิพลของชาวยุโรปที่เคยครอบคลุมเหนือกิจการรถไฟจะสลายไปแล้วในปัจจุบันกาล แต่ช่วงหนึ่งของประวัติศาสตร์ไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว การสร้างทางรถไฟของไทยจะพิสูจน์ถึงการเริ่มต้น การดำเนินการ ความสำเร็จ ความผิดพลาดและล้มเหลวของกิจการสาธารณูปโภคซึ่งรัฐบาลต้องทุ่มทุนมหาศาล จนถึงกับมีการกู้เงินจากต่างประเทศเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ของชาติไทย¹ และยังเป็นข้อยืนยันที่บ่งชี้ถึงสภาพการเมืองที่แท้จริง

¹ รัฐบาลไทยกู้เงินจากต่างประเทศครั้งแรกในตอนปลาย พ.ศ. 2447 (ค.ศ. 1905) เป็นจำนวนเงิน 1 ล้านปอนด์จากทุนผสมระหว่างอังกฤษและฝรั่งเศส [ธนาคาร?] และครั้งที่ 2 ใน พ.ศ. 2450 (ค.ศ. 1907) จากทุนผสมของธนาคารฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้ (Hongkong and Shanghai Bank) ซึ่งเป็นธนาคารอังกฤษ และธนาคารฝรั่งเศส คือธนาคารแห่งอินโดจีน (Banque de l' Indo - Chine) และธนาคารเยอรมัน คือ คอยท - อาซิอาทิเช บังค์ (Deutsch - Asiatische Bank) เงินกู้ครั้งที่ 2 นี้ จำนวน 3 ล้านปอนด์ อัตราดอกเบี้ย $4\frac{1}{2}\%$ เป็นทุนจากธนาคารเยอรมัน 750,000 ปอนด์ ที่เหลืออีกสองธนาคารร่วมกันออกเงินกู้ [อ้างอิงจาก F.O. 422/62, "F.O. to the Law Officers of the Crown," April 10, 1908 และ "Grey to Paget," April 15, 1908 และ "Paget to Grey," No. 39, April 24, 1908] เงินกู้ทั้งสองรายนี้ ส่วนใหญ่ใช้สร้างทางรถไฟสายเหนือ.

ของประเทศในขณะนั้นว่าเป็นเอกราชและมีอธิปไตยในแง่กฎหมายเท่านั้น แต่ในทางปฏิบัติต้องตกอยู่ในภาวะ "จำยอม" ต่อข้อเรียกร้องและการบีบบังคับจากประเทศจักรวรรดินิยมแทบจะทุกประการ ความตึงเครียดใด ๆ ในวิธีการทูตอันเกิดจากเหตุกระทบกระทั่งระหว่างไทยกับประเทศอาณานิคมอื่นเนื่องจากปัญหาการสร้างทางรถไฟซึ่งเกิดขึ้นเกือบตลอดรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นประจักษ์เหตุอันตรายที่ครอบคลุมเนื้อความมั่นคงของประเทศ และการแก้ปัญหาของรัฐบาลไทยในเวลานั้นย่อมเป็นแนวทางหนึ่งที่จะศึกษาวิธีการคืนชนเพื่อให้ออกพ้นจากแอกอาณานิคม ในทำนองเดียวกัน การที่รัฐบาลไทยสามารถหาทางออกจนเปลี่ยนอำนาจบริหารกิจการรถไฟมาสู่มือคนไทยได้สำเร็จในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวก็เป็นการสนองตอบความคลี่คลายของปัญหาการเมืองระหว่างประเทศในช่วงเวลานั้น และเหตุนี้เองจึงทำให้การดำเนินกิจการรถไฟไทยเปลี่ยนแปลงจากภาวะ "ยอมรับ" เป็นภาวะ "ซัดขึ้น" การผูกขาดอิทธิพลของประเทศมหาอำนาจ ซึ่งผลสำเร็จครั้งนี้จะเป็นแรงผลักดันให้รัฐบาลไทยเพิ่มความพยายามไต่หาและต่อสู้เพื่อสิทธิอันชอบธรรมของประเทศเอกราช โดยพยายามขอแก้ไขและยกเลิกสิทธิสภาพนอกอาณาเขต หลังจากที่รัฐบาลประสบผลสำเร็จในการกำจัดอิทธิพลของชาวต่างประเทศที่ครอบคลุมกิจการรถไฟ อันเป็นกิจการที่มีความสำคัญยิ่งต่อภาวะการเมือง ยุทธศาสตร์ เศรษฐกิจ และสังคมของประเทศในเวลานั้น

จุดมุ่งหมายในการศึกษา

1. พิจารณานโยบายต่างประเทศและการบริหารกิจการบ้านเมืองในสมัยนั้น โดยใช้กรณีสร้างทางรถไฟของไทยเป็นปัจจัยหนึ่งที่จะชี้ให้เห็นถึงนโยบายทั้งภายในและนอกประเทศ เพื่อให้บรรลุถึงความเข้าใจซึ่งวิธีการเมืองของประเทศในขณะนั้น

2. ศึกษานโยบายของประเทศมหาอำนาจตะวันตกเฉพาะส่วนที่มีผลเกี่ยวข้องกับประวัติศาสตร์ไทยในขณะนั้น เพื่อวิเคราะห์หาที่ ความสนใจ และการแสวงหาผลประโยชน์ของประเทศจักรวรรดินิยมจากประเทศไทย เพราะการสร้างทางรถไฟของไทยเป็นปัจจัยสำคัญในการตีแผ่ที่และนโยบายของกลุ่มประเทศอาณานิคมในภูมิภาคนี้ รวมทั้งพิจารณาหาที่สนองตอบของรัฐบาลไทยในเวลานั้นด้วย

3. เพื่อให้ประจักษ์ถึงความสำเร็จและความผิดพลาดในอดีตของรัฐบาลไทย ทั้งในแง่การตัดสินใจ การเตรียมแผนงานและการปฏิบัติ ซึ่งสามารถนำมาเปรียบเทียบกับวิธีปัจจุบันนี้ได้ เพื่อการเรียนรู้และสังเกตเหตุการณ์อันอาจจะเกิดขึ้นอีกในลักษณะใกล้เคียงกัน

4. ศึกษาวิวัฒนาการความเจริญของประเทศด้านการคมนาคม และผลสะท้อนจากความก้าวหน้าด้านนี้ที่มีต่อเศรษฐกิจและสังคมไทยในบางแง่ โดยคำนึงถึงสภาพการณ์ของประเทศก่อนและหลังมีทางรถไฟ

ที่มาของเอกสารและข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย

ในการเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนได้อาศัยเอกสารดังนี้

1. เอกสารชั้นต้น (Primary Sources)
2. เอกสารชั้นรอง (Secondary Sources)

1. เอกสารชั้นต้น เป็นหลักใหญ่ซึ่งผู้เขียนได้ยึดเป็นข้อมูลในการวิจัยรวม 80 % เอกสารดังกล่าวประกอบด้วยหนังสือโต้ตอบระหว่างบุคคลผู้มีบทบาทโดยตรงหรือเกี่ยวพันต่อปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น บันทึกความเห็น บันทึกช่วยจำ คำให้การ คำพิพากษาพิพากษาคดี ฯลฯ เอกสารเช่นนี้เกิดขึ้นพร้อมกันหรือในระยะเวลาใกล้เคียงกับเหตุการณ์ การตัดสินใจข้อขัดแย้งใด ๆ ในการอ้างอิงทางประวัติศาสตร์ย่อมถือเอาเอกสารชั้นต้นเป็นเกณฑ์และเป็นพยานหลักฐาน ผู้เขียนได้อาศัยเอกสารเหล่านี้จาก

1.1 กองจดหมายเหตุแห่งชาติ กรมศิลปากร เอกสารที่ได้จากสถาบันแห่งนี้มีคุณค่าสูงยิ่งต่อการค้นคว้าของผู้เขียน เพราะเป็นแหล่งเก็บหนังสือราชการหรือหนังสือส่วนตัวที่ สนาบดีผู้มีบทบาทสำคัญในยุคนั้นได้กราบบังคมทูลเสนอต่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เพื่อรายงานถึงปัญหาที่เกิดขึ้นและภารกิจที่ได้กระทำไว้ รวมทั้งสำเนาเอกสารที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้พระราชทานตอบไปยังบุคคลหรือหน่วยงานที่มีบทบาทเกี่ยวข้องในประเด็นปัญหานี้ อีกทั้งบันทึกพระราชกระแส พระราชปรารภ พระราชดำริ อันเป็นการส่วนพระองค์ ไม่ได้เผยแพร่ไปยังที่ต่าง ๆ นอกจากปรากฏความจากการบันทึกของราชเลขาณุกการหรือเสมียนพนักงานผู้ทำหน้าที่เป็นอาลักษณ์

1.2 กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ ข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้า ณ สถานที่แห่งนี้ โดยลักษณะทั่วไปมีคุณค่าที่ทัดเทียมกับที่ได้จากกองจดหมายเหตุแห่งชาติ และในบางประเด็นจะมีประโยชน์ยิ่งกว่าเอกสารจากกองจดหมายเหตุ ฯ ทั้งนี้พิจารณาจากการที่เอกสารเหล่านี้เป็นเอกสารโต้ตอบระหว่างเสนาบดีหรือข้าราชการชั้นสูงของกระทรวงการต่างประเทศของไทย กับผู้แทนทางการทูตของประเทศมหาอำนาจที่เข้ามามีบทบาทพิพพันในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทย และกับผู้แทนทางการทูตของไทยที่ประจำอยู่ในต่างประเทศ จึงตีความได้ว่าเอกสารเหล่านี้เป็นเอกสารชั้นต้นโดยแท้จริง ก่อนที่เสนาบดี กระทรวงจะรวบรวมและกลั่นกรองความเพื่อกราบบังคมทูล เสนอต่อองค์พระประมุขของชาติ ในขณะนั้น ผู้เขียนจึงมีโอกาสดำเนินประเด็นปัญหา วิธีการโต้ตอบ นโยบายและชั้นเชิงทางการเมืองและการทูตของแต่ละฝ่าย ซึ่งเป็นอันตบประโยชนต่อการเสริมสร้างความรู้สึกรวมในเหตุการณ์และความคิดทางประวัติศาสตร์ให้แก่อุชเขียน

1.3 Public Record Office (หอจดหมายเหตุอังกฤษ ณ กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ) เอกสารจากสถาบันแห่งนี้ ผู้เขียนได้อาศัยจากการค้นคว้าและจดบันทึกของ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. แกมสุข นูมนนท ซึ่งได้คัดลอกมาและได้กรุณาให้ยืมมาประกอบการวิจัย นับเป็นเอกสารที่ทรงคุณค่าไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าเอกสารจากกองจดหมายเหตุแห่งชาติและกองบรรณสาร เพราะข้อมูลที่ผู้เขียนได้จากแหล่งเอกสาร 2 แห่งแรกนั้น แทบจะทั้งหมดเป็นข้อมูลของฝ่ายไทย การกระทำ เหตุผล และความคิดเห็นใด ๆ ของรัฐบาลไทยยอมจะหาได้จากแหล่งเอกสาร ณ กองจดหมายเหตุ ฯ และกองบรรณสาร ในขณะที่เดียวกันเมื่อได้เอกสารจาก Public Record Office เพื่อเปรียบเทียบกับหลักฐานฝ่ายไทยแล้ว ย่อมทำให้ผลของการวิจัยมีความสมบูรณ์มากกว่าการศึกษาค้นคว้าจากฝ่ายเดียว เพราะเอกสารของฝ่ายอังกฤษนั้นเป็นหนังสือโต้ตอบระหว่างเจ้าหน้าที่ทางการทูตของอังกฤษที่ประจำอยู่ในประเทศไทยและกระทรวงการต่างประเทศอังกฤษ นอกจากนี้ยังมีหนังสือไป - มาระหว่างกระทรวงอาณานิคมและกระทรวงการต่างประเทศอังกฤษอีกด้วย ซึ่งเหตุผลและความคิดเห็นของอีกฝ่ายหนึ่งนั้นสามารถหักล้างหรือสนับสนุนหลักฐานทางฝ่ายไทยได้ในบางกรณี แต่เป็นที่น่าเสียดายที่ผู้เขียนมีโอกาสอาศัยเอกสารจาก Public Record Office ศึกษาเท่าที่ของฝ่ายอังกฤษในบางประเด็นเท่านั้น โดยเฉพาะกรณีพิพาทระหว่างกรมรถไฟกับผู้รับเหมาชาว

อังกฤษจนถึงขั้นต้องนำความขึ้นพิจารณาตัดสินในศาลอนุญาโตตุลาการนั้น เป็นปัญหาที่น่าสนใจยิ่งในทางประวัติศาสตร์ เพราะมีความยกย่องและลักษณะพิเศษที่สำคัญยิ่งหลายประการ แต่ผู้เขียนก็ขาดเอกสารโต้ตอบในระหว่างฝ่ายอังกฤษด้วยกัน แม้จะมีสำเนาบางฉบับที่ อัครราชทูตอังกฤษในเวลานั้น ได้ส่งมายังกระทรวงการต่างประเทศของไทย แต่ก็เป็นส่วนน้อย เฉพาะในบางแห่งที่ฝ่ายนั้นต้องการให้รัฐบาลไทยรับรู้โดยไม่กระทบกระเทือนต่อผลประโยชน์ หรือทำให้อังกฤษตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบ แต่ถึงกระนั้น ผู้เขียนก็ได้พยายามรวบรวมข้อมูลเท่าที่จะหาได้จากแหล่งเอกสารในประเทศไทย ถ้าจะขาดความสมบูรณ์ประการใด ก็เป็นเพราะผู้เขียนไม่อยู่ในวิสัยหรือมีโอกาสเข้าถึงเอกสารเหล่านั้นในทุก ๆ ด้านนั่นเอง

2. เอกสารชั้นรอง ผู้เขียนได้อาศัยหนังสือหรือบทความที่มีผู้เขียนขึ้นในเรื่องที่มีความเกี่ยวข้องกับสาระของวิทยานิพนธ์เพื่อประกอบการวิจัย แต่เนื่องจากเอกสารชั้นรองที่ตรงกับความต้องการของผู้เขียนหาได้ยาก จึงมีการอ้างอิงถึงเป็นส่วนน้อย แหล่งเอกสารชั้นรองได้แก่ หอสมุดแห่งชาติและหอคำรงราชานุภาพ กรมศิลปากร สำนักบรรณสารการพัฒนา สถาบันพัฒนาบริหารศาสตร์ หอสมุดสยามสมาคม และหอสมุดของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ปัญหาในระหว่างการค้นคว้าและวิจัย

ปัญหาหลักของผู้เขียนในระหว่างที่ทำการค้นคว้าไม่ได้อยู่ที่การขาดแคลนเอกสาร แต่กลับอยู่ที่ความซำรุคของเอกสาร จากการสังเกตในระหว่างที่ใช้เวลาค้นคว้าอยู่ประมาณปีครึ่งนั้น ผู้เขียนต้องเสียเวลากับการคัดเลือก กลั่นกรอง และจัดรวบรวมข้อมูลให้เป็นระเบียบ เพราะขณะที่ผู้เขียนทำการค้นคว้าอยู่นั้น เอกสารที่กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศยังมีได้มีการจัดรวบรวมให้เป็นระเบียบตามหลักการจัดเอกสารทางประวัติศาสตร์ แม้จะมีแฟ้มที่ระบุว่าเป็นเอกสารในหมวดรถไฟรวม 60 แฟ้ม แต่ผู้เขียนก็พบเอกสารในหมวดอื่นหลงปนเข้ามาในแฟ้มหมวดรถไฟ รวมทั้งค้นพบเอกสารต่าง ๆ เรื่องรถไฟปะปนอยู่กับแฟ้มเอกสารอื่น ๆ อีกมากมาย ทำให้การติดตามเรื่องราวต่าง ๆ เป็นไปด้วยความยากลำบาก ปัญหาสำคัญคือ เอกสารส่วนใหญ่ซำรุคจนเหลือความสามารถของผู้เขียนที่จะออกข้อความต่าง ๆ

ในเอกสารเหล่านั้นได้ แม้จะทุ่มเทเวลาและความพยายามอย่างเต็มที่แล้วก็ตาม

ส่วนเอกสารที่กองจดหมายเหตุแห่งชาตินั้น แม้จะมีการรวบรวมที่เป็นระเบียบมากกว่ากองบรรณสาร แต่มีความสมบูรณ์ของเนื้อหาน้อยกว่า เนื่องจากเอกสารขาดหายไปหลายช่วงระยะของเหตุการณ์ เป็นที่น่าสังเกตว่า เอกสารทั้งสองแห่งมีที่ซ้ำซ้อนกันอยู่เป็นจำนวนมาก

ในระหว่างที่เริ่มทำการค้นคว้านั้น ผู้เขียนได้ขอตรวจสอบเอกสารที่การรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อหาข้อมูลที่คาดว่าจะสมบูรณ์แบบยิ่งกว่าเอกสารจากแหล่งอื่น ๆ แต่ปรากฏว่าเมื่อครั้งที่เกิดไฟไหม้ตึกบัญชาการของการรถไฟแห่งประเทศไทยเมื่อ พ.ศ. 2495 นั้น ทำให้เอกสารดั้งเดิมของการรถไฟฯ พลอยถูกเผาผลาญเกือบหมดสิ้น ส่วนที่กรมโยธาธิการหรือที่กระทรวงคมนาคมนั้น ก็ไม่ปรากฏเอกสารที่มีคุณค่าต่อการค้นคว้าของผู้เขียนเช่นกัน

ปัญหาในระหว่างการศึกษาวิจัย

ผู้เขียนประสบความสำเร็จในการวิเคราะห์กรณีขัดแย้งต่าง ๆ ของบุคคลในประวัติศาสตร์ เพราะเป็นเรื่องที่ละเอียดอ่อนมาก และบางครั้งจะมีพฤติกรรมส่วนตัวในระหว่างบุคคลเข้ามาเกี่ยวข้อง เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบกระเทือนอันจะมีต่อทายาทของคูกรณี ผู้เขียนจึงพยายามเพ้นเฉพาะการกระทำที่มีผลโดยตรงต่อเหตุการณ์ในประวัติศาสตร์ของชาติ โดยส่วนรวม และในการวิจัยปัญหาข้อขัดแย้งต่าง ๆ ซึ่งเกิดขึ้นในขณะนั้น ผู้เขียนได้ให้ความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยใช้วิจรรณญาณที่ได้จากการตรวจสอบหลักฐานทางประวัติศาสตร์อย่างถี่ถ้วน เพื่อป้องกันความผิดพลาด ทั้งนี้เพราะสำนักและตระหนักดีว่าบุคคลที่มีชีวิตอยู่ในยุคนั้นและเป็นส่วนหนึ่งของเหตุการณ์ประวัติศาสตร์ที่เกิดขึ้นยอมหมดโอกาสที่จะโต้แย้งกับผู้เขียนได้ด้วยตนเองอีกต่อไป การวิเคราะห์และตัดสินพฤติกรรมทุกอย่างได้ยึดหลักฐานทางประวัติศาสตร์เป็นแนวทางทั้งสิ้น

ขอบเขตและวิธีการเขียนวิทยานิพนธ์

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ครอบคลุมเหตุการณ์ในช่วงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว อันเป็นระยะที่เกิดเหตุการณ์สำคัญ

ในประวัติศาสตร์ไทยหลายกรณีด้วยกัน ดังนั้นขอบเขตของวิทยานิพนธ์เรื่องนี้จึงเน้นเฉพาะ
 ด้านการเมืองและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ โดยคงเว้นการพิจารณาด้านเศรษฐกิจ
 เพราะถ้าผู้เขียนต้องการวิเคราะห์การสร้างความทางรถไฟของไทยในสมัยนั้นทุก ๆ ด้านอย่าง
 ละเอียดแล้ว อาจทำให้เสียเอกลักษณ์ของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ อนึ่ง การมุ่งพิจารณาด้านการ
 เมืองและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอันเป็นสาเหตุหรือผลเนื่องจากการสร้างทางรถไฟจะ
 กำหนดตั้งแต่จุดเริ่มต้นความสนใจของประเทศมหาอำนาจตะวันตกต่อการสร้างทางรถไฟใน
 ภูมิภาคนี้ การเข้ามามีบทบาท การแผ่อิทธิพล การคุมอำนาจบริหารกิจการรถไฟไทยของ
 ประเทศอาณานิคมนิยมในสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 การสืบอำนาจของ
 เยอรมนีและอังกฤษในการควบคุมกิจการรถไฟไทยในสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาล
 ที่ 6 จนถึงการเพิกถอนอำนาจของประเทศจักรวรรดินิยมจากกิจการรถไฟไทย และโอน
 กิจการดังกล่าวให้อยู่ใต้อำนาจควบคุมของคนไทยโดยสมบูรณ์ในรัชสมัยเดียวกันนี้

ผู้เขียนได้แบ่งการวิจัยออกเป็น 2 ภาค ในภาคแรกมี 6 บท บรรยายและวิเคราะห์
 เหตุการณ์ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และภาคที่ 2 กล่าวถึงเหตุการณ์
 ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว และมีบทสรุปอีก 1 บท โดยยึดหลักการ
 เขียนประวัติศาสตร์แบบลำดับเหตุการณ์ (Chronological Study) และได้คัดแปลงวิธี
 การเขียนในบางตอนให้นอกเหนือจากหลักการนี้เมื่อพิจารณาว่าเหมาะสมหรือมีคุณค่ามากกว่า
 ในแต่ละบทจะมีความคาบเกี่ยวกันหรือเป็นอิสระมาก - น้อยแตกต่างกันตามลักษณะเหตุการณ์
ข้อคิดเห็นที่ได้จากประสบการณ์ในการค้นคว้าและศึกษา

ในการวิจัยข้อมูลที่ได้จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์ครั้งนี้ ผู้เขียนปฏิเสธไม่ได้ว่า
 ความบกพร่องหรือความไม่สมบูรณ์อาจปรากฏอยู่ในการตีความเอกสารหรือปัญหาทางประวัติ-
 ศาสตร์บางประการ โดยเฉพาะในบทที่ 3 อันเป็นหัวใจของวิทยานิพนธ์ ซึ่งกล่าวถึงกรณีพิพาท
 ที่มีความสำคัญในประวัติศาสตร์ระหว่างผู้รับเหมากับกรมรถไฟของไทย จนถึงกับต้องสู้คดีใน
 ศาลอนุญาโตตุลาการถึง 3 ครั้ง และผลลงเอยด้วยความเสียหายทั้งในแง่เศรษฐกิจและเกียรติ
 ภูมิของประเทศไทยนั้น เป็นการท้าทายสติปัญญาชั้นลึกซึ่ง เพราะผู้ที่จะสามารถวิเคราะห์และตี
 ความในปัญหาทุกแง่มุมให้แจ่มแจ้งต้องมีความรู้ขั้นสูงในสาขาวิชา 3 แขนง คือ

1. ประวัติศาสตร์
2. วิชากฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายอังกฤษ
3. วิศวกรรมรถไฟและวิศวกรรมโยธา

โดยเหตุนี้ ผู้เขียนซึ่งไม่มีคุณสมบัติครบถ้วนในสาขาวิชาที่ 1 และขาดความรู้ในสาขาวิชาที่ 2 และ 3 จึงไม่อาจวิเคราะห์ที่ความปัญหาประวัติศาสตร์ดังกล่าวได้อย่างแจ่มแจ้งโดยแท้จริง แม้ผู้รู้ท่านใดจะทำการค้นคว้าประเด็นปัญหานี้ต่อไปก็ตาม อาจเกิดการไขว้เขวทางประวัติศาสตร์ขึ้น เพราะเหตุว่าเอกสารโต้ตอบของฝ่ายไทยที่ระบุวิธีการสู่ความ รายงาน การปฏิบัติราชการ บันทึกความเห็นของนายความฝ่ายไทย ตลอดจนคำบันทึกการให้การในชั้นศาล บันทึกการสืบพยาน ฯลฯ ล้วนแต่อยู่ในสภาพชำรุดจนใช้การไม่ได้เป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตาม ข้อบกพร่องในการวิจัยอันอาจเกิดขึ้นโดยประการใดก็ดี ย่อมถือว่าเป็นจุดบกพร่องและความผิดของผู้เขียนโดยตรงที่ไม่อาจเรียนรู้และอาศัยผลจากการเรียนรู้นั้นมาวิจัยประวัติศาสตร์ส่วนหนึ่งของชาติได้โดยสมบูรณ์

หมายเหตุ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้ย่อคำและใช้คำย่อเพื่อความสะดวก โดยมีหลักเกณฑ์เฉพาะ

ดังนี้

1. พระยศ พระนาม ราชทินนาม ยศ ตำแหน่ง : ในการกล่าวถึงครั้งแรก ผู้เขียนจะลงทำเนียบกำหนดศักดิ์และพระนามหรือนามให้เต็ม แต่เมื่อกล่าวถึงครั้งต่อ ๆ ไป จะใช้วิธีย่อคำ เช่น

พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหลวงเทวะวงศ์วโรปการ	เป็น กรมหลวงเทวะวงศ์ ฯ
พระเจ้าน้องยาเธอ กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน	เป็น กรมขุนกำแพงเพชร ฯ
เจ้าพระยาวางษานุประพัทธ์	เป็น เจ้าพระยาวางษา ฯ

แต่ในบางกรณีผู้เขียนจำต้องลงนามเต็มแม้จะมีการกล่าวซ้ำอีก เพื่อความสละสลวยของภาษา และเพราะพิจารณาว่าทำเนียบกำหนดศักดิ์และพระนามหรือนามนั้นขยายนัยอยู่แล้ว

เช่น

พระเจ้าน้องยาเธอ พระองค์เจ้าสวัสดิโสภณ เป็น พระองค์เจ้าสวัสดิโสภณ
 เจ้าพระยาอภัยราชา เป็น เจ้าพระยาอภัยราชา
 พระยาพิพัฒน์โกษา เป็น พระยาพิพัฒน์โกษา

2. พระนามของเสนาบดีที่กระทรวงการต่างประเทศ คือ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการนั้น ตามลายเซ็นพระนามในเอกสารหรือหลักฐานทางประวัติศาสตร์ มีลักษณะที่เปลี่ยนแปลงตลอดระยะเวลา 38 ปีที่ทรงดำรงตำแหน่งเสนาบดีที่กระทรวงการต่างประเทศ ดังนี้

ก. เมื่อพระองค์ทรงดำรงตำแหน่งเสนาบดีที่กระทรวงการต่างประเทศในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้น ทรงเซ็นพระนามว่า

[กรมหลวง] เทวะวงศ์วโรปการ

และในตอนปลายสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ทรงเซ็นพระนามว่า [กรมหลวง] เทวะวงศ์วโรปการ แต่พบน้อยมาก

ข. ในตอนต้นรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเซ็นพระนามว่า

[กรมพระ] เทวะวงศ์วโรปการ

และในชั้นปลายพระชนมายุของพระองค์ ทรงเซ็นพระนามว่า

[สมเด็จพระ ฯ กรมพระยา] เทวะวงศ์วโรปการ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะถือเอาลายเซ็นพระนามตามแบบที่พบครั้งสุดท้าย คือ ใน พ.ศ. 2465 (ค.ศ. 1922) ก่อนหน้าที่พระองค์จะสิ้นพระชนม์ไม่นานนักคือใน พ.ศ. 2466 (ค.ศ. 1923) และยังเป็นแบบตัวสะกดของพระนามที่ใช้กันอยู่ในหนังสือ พระประวัติ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ ที่สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ทรงรวบรวมเนื่องในวาระที่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้า ฯ ให้พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงพระศพ สมเด็จพระ ฯ กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ ณ พระเมรุท้องสนามหลวงเมื่อ พ.ศ. 2466 (พระนคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร)

3. คำย่อของแหล่งเอกสารต่าง ๆ

ก.ท.ช. หมายถึง กองหอสมุดแห่งชาติ กรมศิลปากร

ก.จ.ช. หมายถึง กองจดหมายเหตุแห่งชาติ กรมศิลปากร

กองบรรณสาร หมายถึง กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ

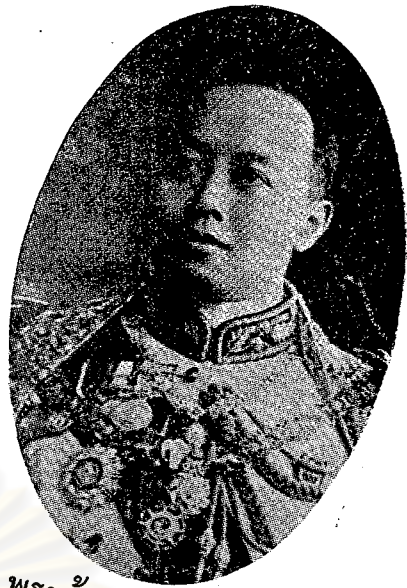
เอกสารจากกองบรรณสารที่ผู้เขียนนำมาอ้างอิงส่วนใหญ่อยู่ใน "หมวดรถไฟ" ดังนั้น ในเชิงบรรณคดีจะไม่มีการระบุชื่อหมวดซ้ำอีก นอกจากในกรณีที่ความบางตอนอ้างอิงจากเอกสารในหมวดอื่นนอกเหนือจากหมวดรถไฟ ก็จะระบุชื่อหมวดเอกสารนั้น ๆ ให้แจ้งชัดในเชิงบรรณคดี เช่น หมวดสนธิสัญญา หมวดจดหมายเหตุ ถ้าเชิงบรรณคดีไม่มีการระบุหมวดและเป็นเอกสารจากกองบรรณสาร ย่อมเข้าใจได้ความอ้างอิงนั้น ๆ นำมาจากเอกสารหมวดรถไฟ

เอกสารที่ได้จากจดหมายเหตุ กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ (Public Record Offices) จะใช้คำย่อดังนี้

F.O. หมายถึง Foreign Office

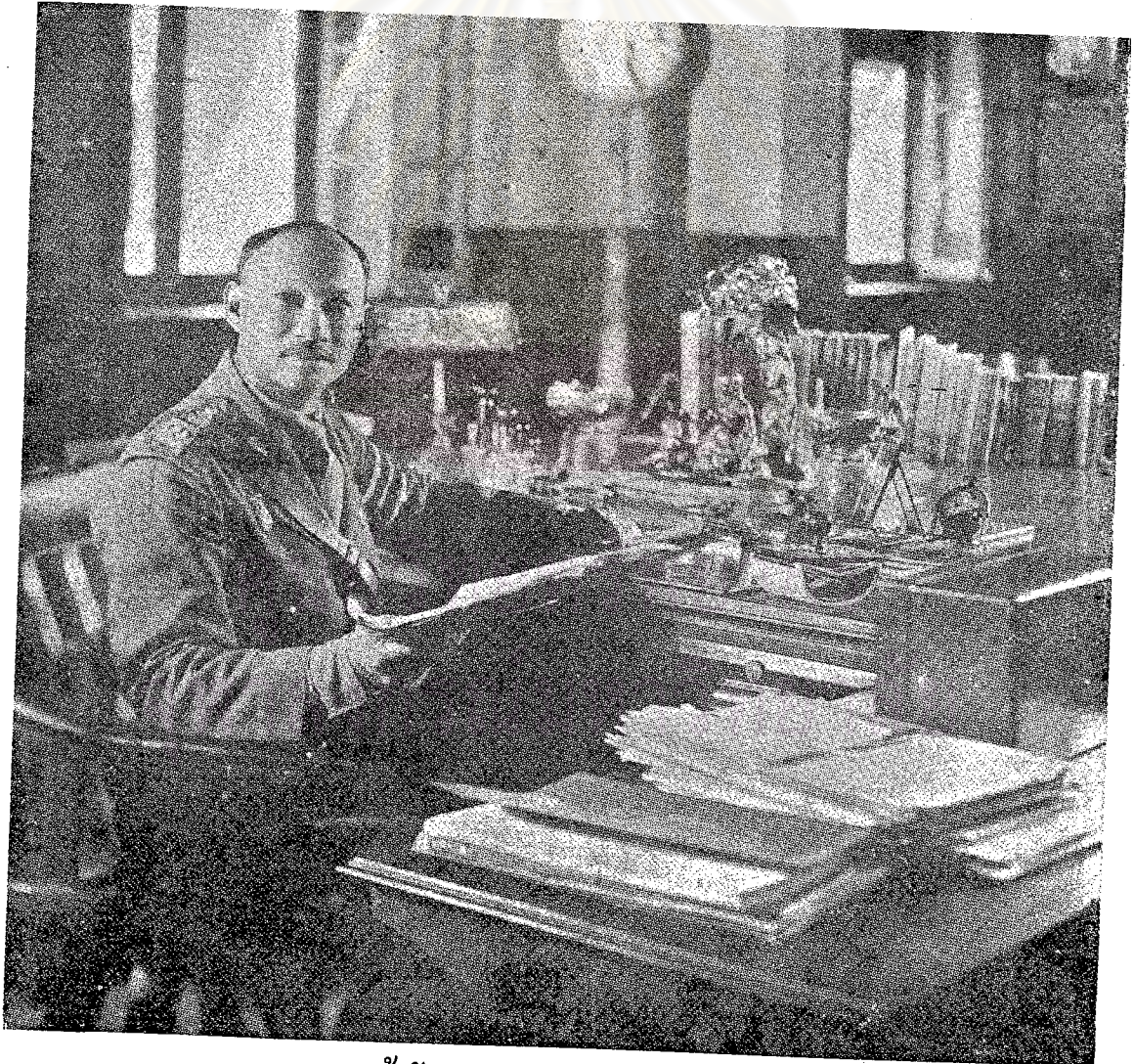
C.O. หมายถึง Colonial Office

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



พระผู้พระราชทานกำเนิด
กิจการรถไฟแห่งประเทศไทย

พระผู้พระราชทาน
ความก้าวหน้าของกิจการรถไฟ



ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง
พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน

อดีตเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ

พระนามและนามตามลำดับภาพจากซ้ายไปขวา



พระเจ้าอ๋องยาเธอเจ้าฟ้า
กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์



พระเจ้าอ๋องยาเธอ
กรมหมื่นสรรพลัทธิประสงค์



พระเจ้าอ๋องยาเธอ
กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา



พระยาเทเวศร์วงษ์วิวัฒน์
(ม.ร.ว. หลาน กุญชร)



พระยาสุรียานุวัตร
(เกิด บุนนาค)



พระยาสุขุมณัยวินิต
(ปั้น สุขุม)



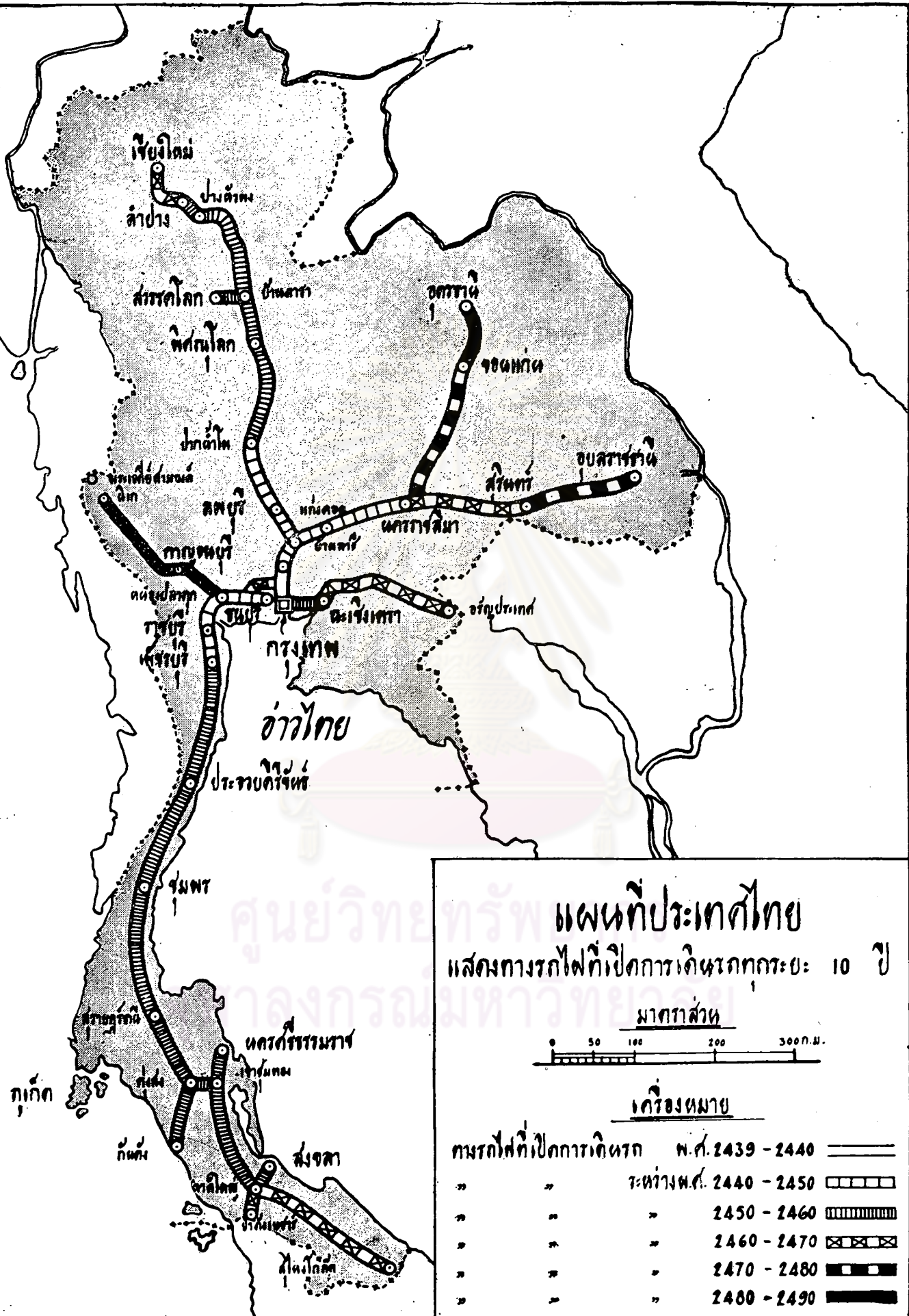
พระเจ้าอ๋องยาเธอ
กรมหลวงนเรศวร์วรฤทธิ



พลเอก เจ้าพระยาวางฆานุประพัทธ์
(ม.ร.ว. สท้าน สนิทวงศ์)
(กระทรวงโยธาธิการเปลี่ยนชื่อ
เป็นกระทรวงคมนาคมในสมัยนี้)



พลเอก พระเจ้าฟ้าเธอ
กรมหลวงกำแพงเพชร—
อัครโยธิน



แผนที่ประเทศไทย

แสดงการรถไฟที่เปิดการเดินรถระหว่างปี ๑๐ ปี

มาตราส่วน

0 50 100 200 300ก.ม.

เครื่องหมาย

ถนนรถไฟที่เปิดการเดินรถ	พ.ศ. 2439 - 2440	=====
" "	ระหว่างพ.ศ. 2440 - 2450	□□□□□□
" "	" 2450 - 2460	▨▨▨▨▨▨
" "	" 2460 - 2470	⊠⊠⊠⊠⊠
" "	" 2470 - 2480	■ ■ ■ ■
" "	" 2480 - 2490	—————