



บทที่ ๒

บทบาทในด้านการบริหารกิจการรถไฟ

นับตั้งแต่ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว สภาพการบริหารกิจการรถไฟไทยขาดความเป็นอิสระและไม่เป็นเอกภาพเท่าที่ควร เนื่องจากอำนาจการควบคุมทางรถไฟสายเหนือและสายใต้ได้รวมศูนย์อยู่ในบังคับบัญชาของผู้บริหารเพียงผู้เดียวแต่อย่างไรก็ตามกลับแยกการบังคับบัญชาขึ้นตรงต่อข้าราชการชาวเยอรมันและอังกฤษตามลำดับ ข้าราชการชาวตะวันตกทั้งสองชาตินี้พยายามแก่งแย่งชิงดีชิงเด่นเพื่อรักษาผลประโยชน์ของชาติตน ต่างฝ่ายต่างพยายามบีบบังคับให้รัฐบาลไทยตอบสนองความต้องการของฝ่ายตนให้ได้มากที่สุด เป็นผลให้เกิดความยุ่งยากต่อไทยจนไม่อาจดำเนินนโยบายอย่างเป็นอิสระได้ ครั้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระบรมราโชบายที่จะให้คนไทยเข้าควบคุมและจัดบริหารกิจการรถไฟแทนที่ชาวตะวันตก เพื่อความเป็นอิสระและความเป็นเอกภาพในการบริหาร โดยรวมกรมรถไฟสายเหนือและสายใต้ให้เป็นกรมเดียวกัน พร้อมทั้งกำจัดอิทธิพลชาวตะวันตกในกรมรถไฟให้หมดสิ้นไป บุคคลผู้ที่จะรับภาระสำคัญดังกล่าวนอกจากจะต้องเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในด้านการบริหารรถไฟแล้ว ยังจะต้องเป็นผู้มีความเข้าใจในยุทธศาสตร์การทหาร เศรษฐกิจ และการพาณิชย์ ตลอดจนรอบรู้ในสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศในขณะนั้นอีกด้วย ซึ่งล้วนแต่เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารกิจการรถไฟและความมั่นคงของประเทศทั้งสิ้น

ในฐานะที่ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน^๑ ทรงมีคุณลักษณะดังกล่าวเกือบโดยทุกประการ อีกทั้งยังทรงเป็นพระเจ้าน้อยยาเธอเพียงพระองค์เดียวที่ได้รับการศึกษาในวิชาการช่างจากประเทศตะวันตก มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ตั้งแต่เมื่อครั้งยังทรงศึกษาในประเทศตะวันตก จนกระทั่งเมื่อทรงเข้ารับราชการก็ได้รับความไว้วางพระราชหฤทัยให้ดำรงตำแหน่งสำคัญเรื่อยมา ประกอบกับ

^๑ในขณะนั้นทรงดำรงพระอิสริยยศเป็น "กรมขุน".

ทรงแสดงให้เห็นอย่างเด่นชัดว่าเป็นผู้ที่สนพระทัยต่อการปรับปรุงการสื่อสารคมนาคมของประเทศ
ในด้านต่าง ๆ โดยตลอดมา ดังนั้น เมื่อวันที่ ๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๐ จึงมีพระบรมราช-
โองการโปรดเกล้าฯ ให้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเข้ารับตำแหน่ง "ผู้บัญชาการกรม
รถไฟหลวง" โดยให้พ้นจากตำแหน่ง "จเรทัพบก" ตามพระราชกระแสที่ว่า ". . .ฉันเห็นว่า
จำเป็นต้องขอให้เธอใช้กำลังกายและกำลังสติปัญญาในทางรถไฟมากที่สุด. . .ผู้ที่จะเป็นจเรทัพบก
หาตัวแทนพอได้. . ."๑ แต่ทั้งนี้ยังคงให้ทรงอยู่ในตำแหน่ง "จเรทหารช่าง" ตามเดิม เพื่อ
ป้องกันมิให้งานการช่างทหารต้องล้มครืนลง เนื่องจากไม่อาจหาผู้มีความเหมาะสมมาแทนพระองค์
ในเวลานั้นได้

บทบาทในด้านการบริหารกิจการรถไฟของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินในบั้นนี้ จะ
กล่าวถึงผลงานของพระองค์ในการกำจัดอิทธิพลชาวตะวันตกในกรมรถไฟ พระดำริและแนวทาง
ปฏิบัติต่อการขยายเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อดินแดนไทยของมหาอำนาจตะวันตก การทำสัญญาเดินรถ
และสัญญาศุลกากรกับสหพันธรัฐมาลายู และการออกกฎหมายควบคุมกิจการรถไฟภายในประเทศ
ตลอดจนผลที่ได้รับจากการพัฒนากิจการรถไฟในสมัยที่ทรงรับผิดชอบ ระหว่าง พ.ศ. ๒๔๖๐ -
๒๔๗๔

การกำจัดอิทธิพลชาวตะวันตกในกรมรถไฟ

ภารกิจเบื้องต้นในการเข้าดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงของกรมพระ-
กำแพงเพชรอัครโยธิน คือดำเนินการรวมอำนาจบริหารกรมรถไฟสายเหนือและสายใต้ให้เป็นกรม
เดียวกัน และอยู่ในบังคับบัญชาของผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงโดยตรง รวมทั้งกำจัดอิทธิพล
ชาวตะวันตกให้สิ้นไปจากกรมรถไฟโดยให้คนไทยมีอำนาจในการบริหารโดยสมบูรณ์ ซึ่งนับว่า
เป็นภาระที่หนักมิใช่น้อยสำหรับการเริ่มต้นเข้ารับตำแหน่งดังกล่าวของพระองค์

๑ การรถไฟแห่งประเทศไทย, ประวัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ๒๔๓๔ - ๒๕๐๐,

๑. ความยุ่งยากที่เกิดจากอิทธิพลของชาวตะวันตก

อิทธิพลของชาวตะวันตกในกิจการรถไฟไทยได้ฝังรากลึกมาตั้งแต่ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว^๑ เนื่องจากความจำเป็นต้องใช้ความรู้ความสามารถของวิศวกรผู้เชี่ยวชาญชาวตะวันตกในการวางรากฐานการสื่อสารคมนาคมของประเทศในด้านนี้ ครั้นถึงในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ในระยะก่อนที่ไทยจะประกาศเข้าร่วมในสงครามโลก ครั้งที่ ๑ อำนวยการบริหารงานของกรมรถไฟตกอยู่ในเงื้อมมือของชาวตะวันตกเกือบจะสมบูรณ์ โดยอังกฤษมีอำนาจควบคุมการสร้างทางรถไฟสายใต้ ในขณะที่เยอรมันมีอิทธิพลในเส้นทางสายเหนือ ทั้งสองฝ่ายยังคงแก่งแย่งช่วงชิงผลประโยชน์ในกิจการรถไฟไทยเหมือนดังในรัชกาลก่อน โดยเฉพาะในการแข่งขันเสนอราคาประมูลซื้อ เครื่องจักรอุปกรณ์รถไฟ แต่จะแตกต่างกันตรงที่ในรัชกาลนี้อังกฤษเป็นฝ่ายได้รับชัยชนะในการประมูลและได้ส่งอุปกรณ์ทุกครั้งแม้ว่าจะเสนอราคาที่สูงกว่าเยอรมันก็ตาม ทั้งนี้เป็นเพราะอำนาจของเยอรมันที่ครอบคลุมกิจการรถไฟไทยเป็นเวลานาน เริ่มเสื่อมลงนับตั้งแต่มีการสร้างทางสายใต้เป็นต้นมา ในขณะที่อังกฤษได้แผ่ขยายอิทธิพลเข้าแทนที่ในฐานะเจ้าหนี้ของรัฐบาลไทย^๒ โดยหัวหน้าวิศวกรชาวอังกฤษที่คุมงานสร้างทางรถไฟสายใต้มักใช้อิทธิพลช่วยเหลือบริษัทของประเทศตนให้เป็นฝ่ายได้รับ

^๑ดูรายละเอียดใน สมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์, "บทบาทของประเทศมหาอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๑๗).


^๒ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัฐบาลสหพันธรัฐมาลาญของอังกฤษได้ให้ไทยกู้เงินสร้างทางรถไฟสายใต้ตั้งแต่เพชรบุรีลงมาจนจรดพรมแดนของสหพันธรัฐมาลาญ เมื่อ พ.ศ. ๒๔๔๒ เป็นจำนวนเงิน ๔,๐๐๐,๐๐๐ ปอนด์สเตอร์ลิง หรือ ๔๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ในอัตราดอกเบี้ยร้อยละ ๔ ต่อปี โดยมีเงื่อนไขว่ารัฐบาลจะเบิกเงินได้ไม่เกินปีละ ๗๕๐,๐๐๐ ปอนด์สเตอร์ลิง และกรมรถไฟแห่งสหพันธรัฐมาลาญมีสิทธิในการตรวจสอบการดำเนินงานสร้างทางรถไฟสายนี้ได้ ต่อมารัฐบาลไทยขอกู้เพิ่มอีก ๗๕๐,๐๐๐ ปอนด์สเตอร์ลิง โปรดดูรายละเอียดใน เกื้อกูล ยินยงอนันต์, การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (กรุงเทพมหานคร: หน่วยศึกษานิเทศก์ กรมการฝึกหัดครู, ๒๕๒๐), หน้า ๑๘๐ - ๑๘๔.

ประโยชน์จากการประมูลเสมอ แต่ปัญหาที่สร้างความลำบากใจให้แก่รัฐบาลไทยเป็นอย่างมากคือ การที่อัครราชทูตของประเทศมหาอำนาจทั้งสองพยายามใช้อิทธิพลทางการทูตเข้าหว่านล้อมให้ รัฐบาลไทยยอมโอนอ่อนเข้าข้างฝ่ายตน ในขณะที่รัฐบาลไทยไม่อาจปฏิบัติให้เป็นที่ถูกใจทั้งสอง ฝ่ายพร้อม ๆ กันได้ เพราะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ และกลับกลายเป็นว่า การตัดสินใจซื้ออุปกรณ์รถไฟทุกครั้งต้องพิจารณาถึงผลประโยชน์ที่ผูกพันกับชาติตะวันตกบางชาติ มากกว่าการพิจารณาในด้านราคาและคุณภาพของสินค้า ฝ่ายที่แพ้ในการประมูลย่อมไม่พอใจและส่งผลกระทบต่อบรรยากาศความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้^๑

ต่อมาเมื่อเกิดสงครามโลก ครั้งที่ ๑ ใน พ.ศ. ๒๔๕๗ ความยุ่งยากในกิจการรถไฟไทยที่เกิดจากอิทธิพลของชาวตะวันตกมีมากขึ้น ทั้งนี้มีสาเหตุมาจากการที่อังกฤษและเยอรมนีเป็นศัตรูกันโดยตรง อังกฤษจึงพยายามใช้วิธีทางการทูตเป็น เครื่องมือกีดกันชาวเยอรมันให้หันไปจากเขตผลประโยชน์ของตนในประเทศไทย ซึ่งวิธีการดังกล่าวมีพฤติกรรมที่อยู่ ในข่ายก้าวก่ายและรุกรอนสิทธิของรัฐบาลไทยเป็นอย่างมาก ได้แก่กรณีที่นายเฮอริเบิร์ต เคอริง (Herbert Dering) อัครราชทูตอังกฤษประจำประเทศไทยได้กราบทูลสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าจุฑาธุชธราดิลก กรมหมื่นนครสวรรค์ศักดีพินิต เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ ขอให้บริษัทอังกฤษเป็นผู้ชนะ การประมูลเข้าห้องขายอาหารและที่พักคนโดยสารที่สถานีรถไฟทุ่งสงและชุมพร และขอให้ไทย ถอดถอนนายซี.อัมโมน (C. Ammon) ข้าราชการชาวเยอรมันออกจากบริเวณพื้นที่ภาคใต้เมื่อ

^๑สมใจ ไพโรจน์ธีระวิทย์, "บทบาทของประเทศไทยมหาอำนาจตะวันตกในการสร้าง ทางรถไฟ. . .," หน้า ๓๔๔ - ๓๖๐.

พ.ศ. ๒๔๕๕^๑ โดยอ้างว่าชาวเยอรมันมีแผนการทางการเมืองที่มุ่งประสงค์ร้ายต่ออังกฤษในภูมิภาคนี้ พร้อมทั้งได้อ้างภาวะความเป็นเจ้าหนี้นี้บีบให้รัฐบาลไทยปฏิบัติตามความต้องการของตน โดยกล่าวถึงสาเหตุที่รัฐบาลอังกฤษและสหพันธรัฐมาลาเลย์ยินยอมให้รัฐบาลไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ฎีเงินสร้างทางรถไฟสายใต้ก็เพื่อจะตัดปัญหาการว่าจ้างชาวเยอรมันไม่ให้เข้าเกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟสายใต้^๒ ข้อเรียกร้องของอังกฤษดังกล่าว เป็นผลให้รัฐบาลไทยจำเป็นต้องยอมเปลี่ยนแปลงตามความประสงค์ เพื่อป้องกันมิให้อังกฤษเกิดความระแวงสงสัยต่อท่าทีของฝ่ายไทย และเป็นการแสดงให้เห็นอย่างเด่นชัดว่ามีได้เข้าข้างฝ่ายเยอรมนีแต่อย่างใด^๓

นายช.อัมโมน(C. Ammon) เป็นวิศวกรเยอรมันที่คุมงานสร้างทางหลวงจากชุมพรถึงปากลาย (ตำบลหนึ่งในจังหวัดระนอง) ซึ่งมีประวัติว่าเคยเป็นผู้ทำการโฆษณาชวนเชื่อต่อต้านอังกฤษมาก่อนในช่วงต้นของสงครามโลก ครั้งที่ ๑ แต่ต่อมาสมเด็จพระยาเทวะวงศ์วโรปการ ทรงสั่งห้ามข้าราชการพูดวิจารณ์เรื่องสงครามอันจะเป็นการทำลายฐานะความเป็นกลางของไทย ซึ่งไม่ปรากฏว่ามีข้าราชการชาวเยอรมันผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งดังกล่าวแต่อย่างใด อีกทั้งตัวของนายอัมโมนเป็นข้าราชการในกรมทาง มิได้เกี่ยวข้องกับทางรถไฟสายใต้. อังกฤษจึงไม่น่าจะมีสิทธิ์หักท้วงได้ เพราะกรมทางไม่มีสัญญาข้อผูกมัดกับอังกฤษแต่อย่างใด พฤติกรรมของอัครราชทูตอังกฤษดังกล่าวจึงถือว่าเป็นการใช้อิทธิพลทางการทูตบีบคั้นไทยโดยไม่ชอบธรรม ส่วนกรณีการประมูลเข้าห้องขายอาหาร แม้ปรากฏว่าบริษัทเยอรมันจะเสนอราคาและให้ผลตอบแทนต่อไทยสูงกว่า แต่รัฐบาลก็ต้องยอมโอนอ่อนให้ฝ่ายอังกฤษ ทำให้ฝ่ายไทยต้องสูญเสียผลประโยชน์เป็น  เงินที่ควรจะได้ไปจำนวนหนึ่ง.

^๒ หจข., ร.๖ ต.๒๑/๔๑ "During to Prince Devawongse" Confidential, September 21, 1916.

^๓ หจข., ร.๖ ต.๒๑/๔๑ "สมเด็จพระยาเทวะวงศ์วโรปการ หูล กรมหลวงปราจิณกิติบดี" ๒๓ กันยายน พ.ศ. ๒๔๕๕

ตามโครงการสร้างทางรถไฟสายใต้ ประมาณว่าจะสร้างเสร็จสมบูรณ์ภายในเดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๔๖๔.

การใช้สิทธิพลทางการทูตของอังกฤษ เข้าปับคั้นไทยดังกล่าว ชี้ให้เห็นว่าอังกฤษมุ่งแต่จะรักษาผลประโยชน์ของตนโดยไม่คำนึงถึงหลักความถูกต้องชอบธรรมที่ฝ่ายไทยจะต้องปฏิบัติต่อทุกชาติอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม เป็นการไม่เคารพต่อฐานะความเป็นกลางของไทย และยังแสดงถึงอิทธิพลของอังกฤษที่มีต่อการกำหนดนโยบายและการบริหารกิจการรถไฟของไทยอีกด้วย ปัญหาความยุ่งยากที่เกิดจากอิทธิพลของชนชาติตะวันตกดังกล่าว มีสาเหตุสำคัญประการหนึ่งมาจากรัฐบาลไทยขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในด้านนี้โดยเฉพาะ ทำให้ต้องพึ่งกำลังชาวต่างประเทศเป็นเวลานาน อิทธิพลของชนชาติตะวันตกจึงฝังรากลึกและคุกคามต่อผลประโยชน์ของไทยมากยิ่งขึ้น รัฐบาลในพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงวางแผนกำจัดอิทธิพลของชนชาติตะวันตกให้พ้นไปจากกิจการรถไฟไทยอย่างเป็นขั้นตอน โดยเริ่มต้นสร้างความเป็นเอกภาพในการบริหารเสียก่อนเป็นอันดับแรก ซึ่งหมายถึงการรวมกรรมรถไฟสายเหนือและสายใต้เข้าเป็นกรมเดียวกันภายใต้การบังคับบัญชาของคนไทย ต่อจากนั้นจึงจะปลดถ่ายเจ้าพนักงานชาวตะวันตกออกไป และนำคนไทยที่มีความรู้ความสามารถเข้าแทนที่ แต่ทั้งนี้จะต้องดำเนินการได้ก็ต่อเมื่อการสร้างทางรถไฟสายใต้ได้สำเร็จลุล่วงไปแล้ว เนื่องจากรัฐบาลมีข้อผูกพันในสัญญาเงินกู้กับอังกฤษมิให้รวมบัญชีกับเส้นทางสายเหนือ เพราะเป็นเงินกู้คนละราย^๑

ครั้นในตอนปลายของสงครามโลก ครั้งที่ ๑ รัฐบาลไทยมีความจำเป็นต้องกำหนดท่าทีต่อมหาสงครามครั้งนี้เสียใหม่ โดยเปลี่ยนสถานะจากประเทศเป็นกลางมาเป็นการเข้ากับฝ่ายสัมพันธมิตร เพราะหวังว่าเมื่อฝ่ายสัมพันธมิตรได้รับชัยชนะ จะเป็นโอกาสดีของไทยที่จะเปิดเจรจาขอแก้ไขสัญญาที่เสียเปรียบกับกลุ่มประเทศมหาอำนาจต่าง ๆ การเปลี่ยนแปลงนโยบายทางการเมืองระหว่างประเทศในครั้งนี้ เป็นผลให้นโยบายรวมกรรมรถไฟต้องดำเนินการเร็วขึ้นกว่ากำหนดเดิม เนื่องจากต้องปลดข้าราชการชาวเยอรมันและควบคุมตัวเอาไว้ก่อนที่จะประกาศสงคราม เพื่อป้องกันการก่อวินาศกรรมและการก่อเหตุร้ายต่าง ๆ^๒ ดังนั้น ในที่ประชุมเสนาบดีสภา เมื่อวันที่ ๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๐ จึงตัดสินใจให้รวมกรรมรถไฟสายเหนือและ

^๑ หจข., ร.๖ คค.๔/๑๐ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบขังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" ๑๖ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๐.

^๒ ในขณะนั้นมีชาวเยอรมันที่รับราชการในกรรมรถไฟสายเหนือ กรมไปรษณีย์โทรเลข และอื่น ๆ รวมทั้งผู้ที่ประกอบอาชีพธุรกิจการค้าในประเทศไทย ประมาณ ๓๐๐ คน.

สายได้เข้าเป็นกรมเดียวกันภายใต้การบริหารของคนไทย เพื่อที่จะดำเนินการระบายนคนเยอรมัน
ออกจากกรรมรถไฟได้สะดวกขึ้น ทั้งนี้ ผู้ที่จะเข้ามารับตำแหน่งสำคัญเพื่อดำเนินนโยบายดังกล่าว
จะต้องเป็นผู้มีความรู้ความสามารถทางด้านวิศวกรรมรถไฟอย่างแท้จริง ดังที่สมเด็จพระยา-
เทวเวงศวรโปกการ ได้กราบบังคมทูลต่อพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวว่า

. . .ทางรถไฟนั้น ข้าพระพุทธเจ้าคิดเห็นด้วยเกล้าฯว่า มีทางที่จะจัดการได้เรียบร้อยดี
อยู่อีกอย่างหนึ่ง จะควรทำถ้าไม่สิ้นสุดแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรด คือ กรมขุนกำแพงเพชร
เป็นผู้ได้ศึกษาการอินชียเนียมา ถ้าจะมีพระราชดำรัสถามความเห็นว่าจะรับจัดการให้สำเร็จ
ดังพระราชประสงค์ได้ถ้าไม่ บางทีจะรับฉลองพระเดชพระคุณได้ดีกว่าที่คิดทำอยู่เวลานี้ . . .^๑

คำกราบบังคมทูลของสมเด็จพระเจ้า กรมพระยาเทวะวงศวรโปกการดังกล่าว ได้รับความ
เห็นชอบจากพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ดังนั้น ในวันที่ ๕ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๐
จึงโปรดเกล้าฯ ให้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรรมรถไฟเป็นการ
ชั่วคราว โดยขอยืมตัวจากกระทรวงกลาโหม เพื่อปฏิบัติตามพระบรมราโชบายทำกรรมรถไฟหลวง
ให้เป็นของคนไทยโดยสมบูรณ์ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น^๒

๒. การดำเนินงานรวมกรรมรถไฟและขั้วล้ออิทธิพลเยอรมัน

การก้าวเข้ามามีบทบาทในกรรมรถไฟของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินในครั้งนี้
อาจกล่าวสรุปได้ว่ามีสาเหตุสำคัญประการหนึ่งเกิดจากสถานการณ์ทางการเมืองของโลกในขณะนั้น
ได้ผลักดันให้รัฐบาลจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนนโยบายการต่างประเทศเสียใหม่ เพื่อให้สามารถ
ตอบสนองผลประโยชน์ที่ประเทศชาติพึงได้รับอย่างแท้จริงได้ และเป็นช่วงจังหวะที่รัฐบาลต้องการ
คนไทยที่มีความสามารถเข้าแบกรับภาระหน้าที่ครั้งสำคัญนี้ เพื่อให้การดำเนินนโยบายต่างประเทศ
บรรลุผลสำเร็จตามที่ต้องการ แต่อย่างไรก็ตาม การเข้าดำรงตำแหน่งผู้บริหารกรรมรถไฟของ
กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินดังกล่าวเมื่อต้นเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๐ มิได้หมายความว่า

^๑ หจข., ร.๖ ต.๑๕.๒/๒ "สมเด็จพระเจ้า กรมพระยาเทวะวงศวรโปกการ กราบบังคมทูล
พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" ๓ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๐.

^๒ หจข., ร.๖ ตค.๕/๑๐ "พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง เจ้าพระยา
บดินทรเดชาอนุชิต" ๕ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๐.

เป็นการเริ่มต้นปฏิบัติงานในสภาพที่กรมรถไฟหลวงได้รวม เป็นกรม เดียวกันโดยเรียบร้อยแล้ว แต่อย่างใด แต่กลับต้องทรงรับภาระที่จะรวมอำนาจการบริหารทางรถไฟสายเหนือและสายใต้ เข้า เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ภายใต้การบังคับบัญชาของพระองค์เพียงผู้เดียว รวมทั้งกำจัดการอภิสิทธิ์ของชาวเยอรมันออกจากกรมรถไฟให้ทันก่อนที่จะประกาศสงครามตามนโยบายของรัฐบาลดังที่ได้กล่าวมาแล้วในตอนต้น ซึ่งนับว่าเป็นงานที่ใหม่และท้าทายความสามารถของพระองค์ เป็นอย่างยิ่ง

แผนการดำเนินงานดังกล่าวของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงปฏิบัติ เป็นขั้นตอน ตามร่างโครงการที่ได้กราบบังคมทูลต่อพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เริ่มตั้งแต่การตรวจระเบียบการปกครองรถไฟทั้งสองสาย การตรวจบริเวณที่เป็นจุดอันตรายล่อแหลมต่อการก่อวินาศกรรม และการหากำลังคนเข้าแทนที่ชาวเยอรมันที่จะถูกปลดออก ปรากฏว่าทรงใช้เวลาไม่ถึงสิบวันในการปฏิบัติงานขั้นแรก กล่าวคือ ทรงออกตรวจระเบียบการปกครองรถไฟสายเหนือและสายใต้ในเดือนมิถุนายนปีเดียวกัน โดยมีหม่อมเจ้าฉลลลลลลล นายช่างกรมรถไฟ ผู้สำเร็จการศึกษาจากประเทศอังกฤษเป็นผู้ช่วย ทรงพบว่าการจัดระบบงานและบัญชีการเงินของทางสายเหนือเข้ารูปเข้ารอยมากกว่าทางสายใต้ ทั้งนี้ เพราะทางสายเหนือจัดตั้งเป็นกรมมานานกว่า ในขณะที่ทางสายใต้ยังต้องแก้ไขอีกหลายเรื่อง โดยเฉพาะในด้านการบริหารการคลัง^๑

หลังจากที่ทรงศึกษาระบบบริหารภายในของกรมรถไฟทั้งสองสาย เพื่อเตรียมจะรวม เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแล้ว การดำเนินงานขั้นต่อไปซึ่งกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงให้ความสำคัญ เป็นอย่างมากคือการตรวจบริเวณที่เป็นจุดล่อแหลมต่อการก่อวินาศกรรม เพื่อป้องกันเหตุร้ายอันอาจจะเกิดขึ้นได้จากการประกาศสงครามกับ เยอรมันซึ่งจะมีขึ้นในเวลาอันใกล้นี้ ทรงถวายรายชื่อตำบลสถานที่ต่าง ๆ ต่อสมเด็จพระเจ้าฟ้าฯ กรมหลวงพิษณุโลกประชานาถ องค์เสนาธิการทหารในขณะนั้น เพื่อขอกำลังทหารมารักษาความปลอดภัย ในขณะเดียวกันได้เสด็จออกตรวจตามเส้นทางรถไฟสายเหนือจากกรุงเทพฯถึงตำบลท่าชมภู (จังหวัดลำพูนในปัจจุบัน) อันเป็นสุดทางรถไฟสายเหนือในขณะนั้น ทั้งนี้ทรงมีพระดำริว่าเมื่อกลับจากการตรวจราชการในช่วงปลายเดือนมิถุนายนปีเดียวกัน จะทรงเริ่มดำเนินการรวมกรมรถไฟทั้งสองสายให้เป็นกรมเดียวกันอย่างชั่วคราวก่อน ซึ่งหมายถึงยังคงมีชาวเยอรมันปฏิบัติการอยู่ เนื่องจากทรงเห็นว่าถ้าจะปลดถ่าย

^๑ หจข., ร.๖ คค.๔/๑๐ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" ๑๖ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๐.

คนเยอรมันทั้งหมดและบรรจุนคนใหม่ เข้าทำงานแทนในทันทีพร้อม ๆ กับการรวมกรม จะทำให้เกิดความยุ่งยากในการบริหาร ดังนั้น จึงต้องรอให้งานรวมกรม เริ่ม เข้ารูปเข้ารอยดีพอสมควรเสียก่อนจึงจะปลดข้าราชการชาว เยอรมันออกตามแผนในที่สุด^๑

การเตรียมงานขั้นสุดท้าย เพื่อรวมกรมรถไฟหลวงของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน คือ ทรงเตรียมหากำลังคนเข้าแทนที่ชาว เยอรมันที่จะถูกปลดออกภายหลังที่ประกาศรวมกรมเรียบร้อยแล้ว ทรงมีพระดำริที่จะไม่จ้างคนต่างชาติเข้ามาอีก เนื่องจากอยู่ในภาวะสงคราม จึงเป็นการยากที่ฝ่ายสัมพันธมิตรจะส่งคนมีความสามารถมาให้ทันทั่วไปได้ แต่ทรงเห็นว่าในช่วงการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว เป็นโอกาสดีที่ฝ่ายไทยจะเร่งดำเนินการโดยอาศัยอำนาจบริหารกรมรถไฟให้เป็นของคนไทยอย่างสมบูรณ์โดยเร็วยิ่งขึ้น ดังนั้นพระประสงค์ของพระองค์คือให้บรรจุนคนไทย เข้าทำงานแทนในช่วงนี้เสียทีเดียวทั้งหมด โดยใช้วิธีสับเปลี่ยนตัวบุคคลจากหน่วยราชการต่าง ๆ เท่าที่จะสามารถหาได้ในเวลานั้น ทรงพิจารณาเห็นว่าตำแหน่งผู้บริหารกรมรถไฟสายเหนือฝ่าย การเดินทางและการบัญชี (Traffic and Accounts)^๒ เป็นตำแหน่งสำคัญที่ต้องหาคนไทยเข้า แทนให้ทันทั่วทั้ง ซึ่งในขณะนั้นตำแหน่งนี้อยู่ในอำนาจของพระอำนวยการรถไฟ (นาย เอฟ. ชะเนร์) ชาวเยอรมันที่โอนสัญชาติเป็นไทย ทรงทราบว่าบุคคลผู้นี้ไม่ยอมกระจายงานให้คนไทยทำ จึงเป็นการยากที่ความรู้และประสบการณ์จะได้รับถ่ายทอดถึงมือคนไทยได้ง่าย ๆ แม้ทางฝ่ายอังกฤษเอง ก็ยอมรับว่าไม่อาจหาคนของตนเข้าแทนในช่วงเวลานั้นได้ ด้วยเหตุนี้ ทรงแก้ปัญหาโดยการยืมตัว

^๑ เรื่องเดียวกัน.

^๒ ระเบียบการปกครองของกรมรถไฟสายเหนือในเวลานั้น แบ่งเป็น ๒ ภาค คือ ภาคเทคนิคอันประกอบด้วยตำแหน่งหัวหน้าวิศวกร (Chief Engineer) และตำแหน่งหัวหน้า วิศวกรฝ่ายช่างกล (Chief Mechanical Engineer) ซึ่งรวมอยู่ในมือของนายไวเลอร์ เจ้ากรมรถไฟสายเหนือ ทรงเห็นว่า เป็นตำแหน่งที่จะหาคนมาแทนได้ไม่ยากนัก และอีกภาคหนึ่ง คือ การเดินทางและการบัญชี (Traffic and Accounts) ซึ่งอยู่ในมือของพระอำนวยการรถไฟ (นาย เอฟ. ชะเนร์) ทรงเห็นว่าค่อนข้างยากลำบากที่จะหาผู้มีความรู้ความสามารถมาแทนตำแหน่ง ดังกล่าวในช่วงเวลานั้นได้ เพราะไม่มีคนไทยที่เคยมีประสบการณ์ในการเดินทางโดยตรงมาก่อน แต่อย่างใด.

หลวงยุทธการบัญชาและนายร้อย เอกอาจอินทรโยธินจากกระทรวงกลาโหม ให้มาศึกษาวิธีอำนวยการเดินทางและทำงานประกับพระอำนวยการรถไฟในช่วงเวลาอันสั้น ส่วนตำแหน่งสมุหบัญชีฝ่ายการเงินได้ กราบขอลอยืมตัวจากกรมพระจันทบุรีนฤนาถ เสนาบดีกระทรวงพระคลังฯ โดยทรงวางแผนให้ประกับพระอำนวยการรถไฟเพื่อศึกษางานเช่นเดียวกัน ปัญหาการขาดแคลนกำลังคนในตำแหน่งสำคัญนี้จึงหมดไป^๑

นอกจากนี้ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินยังทรงคิดหาวิธีออกกำลังคนและใช้บุคลากรในระบบราชการให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพื่อทดแทนการขาดแคลนตัวบุคคลในกรมรถไฟซึ่งจะเป็นปัญหาสำคัญในอนาคตอันใกล้นี้ โดยทรงต้องการให้โอนงานกรมทาง^๒ มาอยู่ในบังคับบัญชาของกรมรถไฟหลวง เพื่อหวังจะใช้คนของกรมทางให้เป็นประโยชน์ต่องานของกรมรถไฟได้เต็มที่ เป็นการช่วยประหยัดพระราชทรัพย์ของแผ่นดินอีกทางหนึ่ง และที่สำคัญคือทำให้นโยบายของพระองค์ใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากขึ้น ดังที่ได้กราบบังคมทูลต่อพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวว่า ". . . ยิ่งได้คนไทยมามากเท่าใด ก็แปลว่าการ nationalisation ของกรมรถไฟหลวงจะเร็วขึ้น เพราะฉะนั้นเป็นการจำเป็นที่จะรวมช่างไทย. . ." ^๓ พระดำริดังกล่าวต้องด้วยพระราชประสงค์ของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ดังนั้นในเวลาต่อมาจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้โอนงานกรมทางมาขึ้นกับกรมรถไฟหลวง เมื่อวันที่ ๓๐ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๐^๔

^๑ หจช., ร.๖ คค.๕/๑๐ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" ๑๖ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๐.

^๒ กรมทางในขณะนั้นสังกัดกระทรวงคมนาคม มีพระผดุงเสาศรศาสตร์เป็นเจ้ากรม.

^๓ หจช., ร.๖ คค.๓/๑ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" ๒๗ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๐.

^๔ หจช., ร.๖ คค.๕/๑๒ "พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง เจ้าพระยาวงษาอนุประพิทธ์" ๓๐ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๐.

ครั้ง เมื่อทรงจัดวางกำลังคน เตรียม เข้าช้อนงานแทนคน เยอรมันในตำแหน่งที่สำคัญ จนแน่ใจว่าจะสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ตามลำพัง เมื่อมีการปลดถ่ายคน เยอรมันออกจากกรมรถไฟแล้ว กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินจึงทรงทำรายงานขึ้นกราบบังคมทูลต่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ดังนี้ในวันที่ ๒๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๐ จึงทรงมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้รวม กรมรถไฟทั้งสองสายเข้าเป็นกรมเดียวกันอย่างเป็นทางการ เรียกว่า "กรมรถไฟหลวง" ภายใต้ การบังคับบัญชาของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงแต่เพียงผู้เดียว โดย ให้ยกเลิกตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟสายเหนือและนายช่างผู้บังคับการกรมรถไฟสายใต้ คงให้ นายไวเลอร์ เป็นหัวหน้าแผนกวิชาการในกรมรถไฟหลวง และให้นายกิตติสินส์รับราชการในตำแหน่ง ที่ปรึกษาของกรมต่อไป^๑

การประกาศรวมกรมรถไฟอย่างเป็นทางการในครั้งนี้ ถือว่าเป็นเพียงก้าวแรกของ การบั่นทอนอำนาจบริหารของชาวเยอรมันในกิจการรถไฟเท่านั้น มิใช่เป็นการกำจัดอิทธิพลอย่าง เด็ดขาดแต่อย่างใด รัฐบาลยังคงให้ชาวเยอรมันรับราชการอยู่ต่อไปตามเดิม ทั้งนี้เป็นไปตาม พระคำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินดังที่กล่าวมาแล้ว คือ ไม่ทรงต้องการให้กวาดล้าง ชาวเยอรมันพร้อม ๆ กับการรวมกรม เพราะอาจเกิดปัญหายุ่งยากขึ้นได้ เนื่องจากคนไทยที่เข้า ทำงานแทนยังไม่คุ้นเคยกับงานดีพอ ดังนั้นชาวเยอรมันจึงยังคงมีบทบาทในกรมรถไฟต่อไปอีก ระยะเวลาหนึ่ง จนกระทั่งอีก ๒๔ วันต่อมา เมื่องานรวมกรมเริ่มเข้ารูปเข้ารอยจนเป็นที่ไว้วาง พระทัยของผู้บัญชาการแล้ว รัฐบาลไทยจึงประกาศตัดความสัมพันธ์ทางการทูตและประกาศ สงครามกับเยอรมนี ในวันที่ ๒๒ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๐ มีการจับกุมและยึดทรัพย์สินชาวเยอรมัน ในประเทศไทย เฉพาะชาวเยอรมันที่รับราชการในกรมรถไฟมีจำนวนถึง ๒๔ คนที่ถูกปลดออก และถูกจับกุมขังเช่นเดียวกับชาวเยอรมันอื่น ๆ ดังนั้นการประกาศสงครามกับฝ่ายมหาอำนาจกลาง จึงเป็นการยุติบทบาทและอิทธิพลของ เยอรมันซึ่งครอบครองกิจการรถไฟไทยมา เป็นเวลาช้านาน ลงได้โดยสมบูรณ์^๒

^๑ หจข., ร.๖ คค.๔/๑๗ "รายงานประจำปีว่าด้วยกิจการงานของกรมรถไฟหลวง ประจำปี พ.ศ. ๒๔๖๐" (พระนคร: โรงพิมพ์กรมรถไฟหลวง, ๒๔๖๑), หน้า ๑ - ๒.

^๒ เรื่องเดียวกัน.

ก่อนหน้าที่จะมีการประกาศรวมกรรมรถไฟอย่างเป็นทางการ ทางฝ่ายเยอรมันได้ล่วงรู้ถึงนโยบายของรัฐบาลไทยที่ต้องการริครอบอำนาจของพวกตนในกรรมรถไฟอยู่บ้างแล้ว^๑ แต่ไม่ปรากฏหลักฐานว่าเยอรมันได้เคลื่อนไหวคัดค้านนโยบายของไทยดังกล่าวหรือไม่ อย่างไร อาจเป็นไปได้ว่าในขณะนั้นเยอรมันกำลังเป็นฝ่ายเพลี่ยงพล้ำในสงคราม จึงไม่อาจใช้อิทธิพลทางการทูต เข้าแก้ไขสถานการณ์เหมือนดังที่เคยทำมาแต่ก่อน เพราะอาจสร้างภาวะกดดันให้รัฐบาลไทยต้องเปลี่ยนสถานภาพจากชาติเป็นกลางมา เข้าข้างฝ่ายสัมพันธมิตรได้เร็วขึ้นซึ่งเป็นผลเสียต่อเยอรมันโดยตรง ดังนั้นจึงเชื่อว่าชาวเยอรมันในไทยมิได้แสดงปฏิกิริยาคัดค้านการรวมกรรมรถไฟอย่างออกนอกหน้ามากนัก ทางฝ่ายอังกฤษแม้ว่าจะได้รับผลกระทบกระเทือนจากนโยบายรวมกรรมรถไฟของไทยด้วยเช่นกัน เพราะไทยได้เรียกอำนาจบริหารภายในกรรมรถไฟกลับคืนจากชาวต่างชาติแทบทั้งสิ้น แต่รัฐบาลอังกฤษก็มิได้แสดงปฏิกิริยาโต้ตอบแต่อย่างใด อาจเป็นด้วยเหตุว่าอังกฤษมีวาระวางกับสงครามโลก และพอใจที่ฝ่ายไทยสามารถทำลายล้างอำนาจเยอรมันในกรรมรถไฟได้จนหมดสิ้น ซึ่งเท่ากับช่วยอังกฤษตัดคู่แข่งไม่ให้เข้ามาแย่งชิงผลประโยชน์เหมือนดังแต่ก่อน ข้าราชการชาวอังกฤษส่วนใหญ่ก็ยังคงปฏิบัติหน้าที่ในกรรมรถไฟต่อไปตามเดิม ดังนั้นท่าทีของอังกฤษจึงไม่สู้วิตกต่อการเปลี่ยนแปลงในกิจการรถไฟไทยครั้งนี้มากนัก^๒

ผลจากการปฏิรูประบบบริหารงานกรรมรถไฟในครั้งนี้ ถือว่าเป็นความสำเร็จครั้งสำคัญของไทยที่สามารถโอนอำนาจบริหารของชาวเยอรมันกลับคืนสู่มือคนไทยได้ทั้งหมด ทำให้รัฐบาล

^๑กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเปิดเผยข้อเท็จจริงว่า เมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๔๕๔ นายไวเลอร์ เจ้ากรรมรถไฟสายเหนือได้รับคำสั่งจากเจ้าพระยาอรรณพประสิทธิ์ เสนาบดีกระทรวงคมนาคม ให้ร่างแผนการเตรียมคนไทย เข้าทำงานแทนชาวเยอรมันในทางรถไฟสายเหนือ ปรากฏว่าตามแผนของนายไวเลอร์ต้องใช้เวลาดัง ๓ ปี ซึ่งล่าช้ามากและไม่ต้องด้วยพระราชประสงค์ของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ดังนั้นจึงทรงมีพระทัยว่าเยอรมันได้ทราบถึงนโยบายของไทยดังกล่าวมาก่อนที่จะทรงประกาศรวมกรรม โปรดดูรายละเอียดใน พจช., ร.๖ คค.๔/๓ "Prince Purachattra to King Rama VI" Confidential, September 25, 1918.

^๒สมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์, "บทบาทของประเทมหาอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟ. . .," หน้า ๓๔๔ - ๔๐๐.

ในขณะนั้นมีความมั่นใจว่าจะไม่เกิดเหตุร้ายหรือเป็นผลเสียหายกระทบกระเทือนต่อกรมรถไฟ เมื่อถึงคราวที่ไทยต้องประกาศสงครามกับเยอรมนีซึ่งก็เป็นความจริงดังที่รัฐบาลคาดคิดไว้ ทั้งนี้อาจสรุปได้ว่าความสำเร็จดังกล่าวส่วนหนึ่งน่าจะเกิดจากการวางแผนปฏิบัติงานอย่างเป็นขั้นตอนของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทั้งที่ทรงไม่คุ้นเคยต่องานด้านนี้มาก่อน แต่เนื่องด้วยบุคลิกและความสามารถส่วนพระองค์ในการวางแผนงานอย่างรอบคอบและตัดสินใจโดยรวดเร็วฉับพลัน ประกอบกับทรงมีความกระตือรือร้นเอาจริงเอาจังในการทำงาน จึงทรงได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหารชั้นสูงที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะอย่างยิ่ง สมเด็จพระยาเทเวศวงศ์โรปกการ องค์เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ จนกระทั่งสามารถปฏิบัติตามนโยบายของรัฐบาลได้อย่างเรียบร้อยเป็นผลสำเร็จภายในเวลาอันรวดเร็ว ส่งผลให้รัฐบาลสามารถดำเนินรัฐประศาสนนโยบายที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติได้ตามประสงค์ ความสำเร็จก้าวแรกในกิจการรถไฟของพระองค์ในระยะหัวเลี้ยวหัวต่อดังกล่าว ได้สร้างความเชื่อมั่นให้เกิดขึ้นต่อพระองค์เองและในหมู่ผู้บริหารระดับสูงมิใช่น้อย ดังที่สมเด็จฯ กรมพระยาเทเวศวงศ์โรปกการ ได้ทรงกล่าวยกย่องกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ภายหลังเมื่อสิ้นสุดสงครามว่า

. . . ในคุณประโยชน์ที่ได้ทรงมีในราชการใหญ่ยิ่งนัก หม่อมฉันทูลโดยความจริง การที่ทรงมีคุณแก่แผ่นดินนี้ ไม่ใช่แต่จะมีในกรมรถไฟอย่างเดียวเลย ถ้ากล่าวถึงการสงครามที่เลิกกันมาแล้วนี้ แม้ว่าจะไม่ได้มีพระองค์ท่านมาทรงจัดการโดยความสามารถอย่างยิ่ง จนพ้นวิสัยความคิดเจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์นั้นแล้ว กรุงสยามก็จะไม่สามารถประกาศสงครามได้เป็นความจริงดังนี้ . . .^๑

ในขณะที่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวก็ทรงมีพระราชประสงค์ให้ พระเจ้าน้องยาเธอพระองค์นี้ทรงรับภาระในการบริหารกิจการรถไฟต่อไป แม้ว่ากรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินจะได้เคยกราบบังคมทูลขอกลับเข้ารับราชการทหารตามเดิมภายหลังจากปฏิบัติภารกิจดังกล่าวบรรลุผลสำเร็จตามพระบรมราโชบายแล้วก็ตาม ดังพระราชหัตถเลขา ลงวันที่ ๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๖๐ ซึ่งเป็นผลให้ต้องทรงดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงต่อไป จนกระทั่งสิ้นรัชกาล กล่าวคือ

^๑ หจข., กต.๔/๒๔ "สมเด็จฯ กรมพระยาเทเวศวงศ์โรปกการ ทูล กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน" สืบ, ๒๔ เมษายน พ.ศ. ๒๔๖๔.

. . . รู้สึกว่าราชการกรมรถไฟเป็นราชการสำคัญและมีงานต้องทำมาก เพราะเต็มไปด้วยความยุ่งยาก และฉันรู้สึกว่าเป็นเคราะห์ดีอย่างยิ่งที่ฉันได้เลือกตั้งให้ตัวเธอเป็นผู้บัญชาการรถไฟ และอาจพูดได้โดยไม่แก่งแย่งเลยว่าถ้าเป็นผู้อื่นเป็นผู้บัญชาการ การงานอาจจะยุ่งเหยิงมากจนถึงแก่เสียทีได้ทีเดียว เมื่อความจริงเป็นอย่างเช่นนี้ ฉันจึงได้มารู้สึกว่า

(๑) การงานกรมรถไฟไม่ใช่เป็นของที่จะวานให้เธอทำเป็นการชั่วคราวเสียแล้ว จะต้องคิดอ่านเป็นงานแรมปี. . .

(๒) ฉันเห็นว่าเธอควรจะต้องใช้เวลาและกำลังส่วนตัวสำหรับกิจการรถไฟนี้มากกว่าอย่างอื่น. . .^๑

เมื่อพิจารณาเฉพาะผลประโยชน์ในกิจการรถไฟแต่เพียงด้านเดียวแล้ว ความสำเร็จในการดำเนินนโยบายรวมกรมรถไฟตั้งกล่าว นอกจากจะเป็นการกำจัดอิทธิพลเยอรมันให้หมดสิ้นไปโดยสมบูรณ์ตามความต้องการ ยังส่งผลให้การบริหารงานของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินดำเนินไปอย่างมีเอกภาพอีกด้วย ในฐานะที่ทรงเป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง ทรงสามารถวางระเบียบการปกครอง การใช้เทคนิควิทยาการ การใช้กำลังคนและอุปกรณ์ ตลอดจนการกำหนดนโยบายบริหารทางรถไฟทั้งสายเหนือและสายใต้ให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันได้ ช่วยให้ประหยัดทั้งกำลังคนและกำลังทรัพย์ของแผ่นดิน เป็นผลให้กิจการรถไฟเจริญก้าวหน้าไปมากตลอดสมัยที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงรับผิดชอบในการสื่อสารคมนาคมประเภทนี้ ดังจะได้กล่าวในตอนต่อไป

๓. การวางแผนรัตนอิทธิพลอังกฤษ

แม้ว่ากรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน จะทรงสามารถกวาดล้างอิทธิพลเยอรมันออกจากกรมรถไฟและนำคนไทยจำนวนหนึ่งเข้าทำงานแทนที่ภายใต้การบริหารงานของพระองค์ ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๖๐ แต่กิจการรถไฟไทยก็ยังมีได้เป็นอิสระอย่างแท้จริง เนื่องจากอิทธิพลของชนชาติอังกฤษยังคงดำรงอยู่ เป็นผลให้ทรงต้องดำเนินวิถีทางการกำจัดอำนาจของชาวตะวันตกต่อไป โดยในระยะแรกทรงวางแผนยกเลิกรตำแหน่งผู้บริหารชั้นสูงที่เป็นของชาวอังกฤษก่อน ต่อจากนั้นจึงทรงดำเนินการกำจัดอิทธิพลอังกฤษในระยะยาว โดยลดจำนวนนักเรียนที่จะส่งไปอังกฤษให้น้อยลง

^๑ การรถไฟแห่งประเทศไทย, ประวัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ๒๔๓๔ - ๒๕๐๐,

แต่จะกระจายไปยังสหรัฐอเมริกาและประเทศยุโรปอื่น ๆ เพื่อมิให้กระแสดความคิดนิยมอังกฤษ เข้าครอบงำในกรรมรถไฟมากจนเกินไป ซึ่งวิธีการดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของอังกฤษเป็นอย่างมาก จึงเกิดปฏิกิริยาคัดค้านเพื่อคงสถานภาพเดิมของตนไว้ ในขณะที่เดียวกัน ได้ชี้ให้เห็นแนวพระดำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินที่ทรงพยายามเอาชนะอุปสรรคด้วยวิธี ละมุนละม่อมมิให้กระทบกระเทือนต่อบรรยากาศความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ แม้ว่าจะไม่อาจ บรรลุผลสำเร็จดังพระประสงค์ได้ทุกประการก็ตาม

๓.๑ การยก เลิกตำแหน่งผู้บริหารชั้นสูงชาวอังกฤษ

เนื่องจากข้อผูกพันตามสัญญาฯ เงินสร้างทางรถไฟสายใต้ที่รัฐบาลทำไว้กับ อังกฤษ ได้กำหนดให้ฝ่ายไทยต้องแต่งตั้งวิศวกรชาวอังกฤษ เป็นหัวหน้าควบคุมการสร้างทางรถไฟ สายใต้จนกว่าจะแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๔๖๔ ทำให้อังกฤษสามารถคงอิทธิพลของตน ในกรรมรถไฟเอาไว้ได้แต่เพียงผู้เดียวโดยปราศจากคู่แข่งอื่น แต่เดิมหัวหน้าวิศวกรชาวอังกฤษ ที่รับผิดชอบตามเงื่อนไขนี้ คือ นายกิตตินส์ ต่อมาเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอำนาจ บริหารในกรรมรถไฟเมื่อ พ.ศ. ๒๔๖๐ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงมอบความไว้วางใจ ให้นายกิตตินส์ดำรงตำแหน่งที่สูงขึ้นโดยให้เป็น "ที่ปรึกษา" และ "หัวหน้าวิศวกรกรรมรถไฟหลวง" (Chief Engineer) เฉพาะตำแหน่งหลังนี้ซึ่งเรียกว่า "นายช่างเอก" มีหน้าที่ควบคุมการ ก่อสร้างและบำรุงทางของกรรมรถไฟหลวงทั้งหมด ขอบข่ายงานของนายกิตตินส์จึงมิได้จำกัดอยู่ เฉพาะเส้นทางรถไฟสายใต้เท่านั้น แต่ได้ครอบคลุมไปถึงทางรถไฟสายอื่น ๆ ภายในประเทศอีกด้วย นับว่าอำนาจหน้าที่ของนายกิตตินส์มีสูงมากกว่าชาวต่างประเทศอื่น ๆ ทั้งหมดในกรรมรถไฟ

๑ เหตุผลที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงพิจารณาให้ความสำคัญต่อนายกิตตินส์ มากเป็นเพราะ ประการแรกความรู้ความสามารถและประสบการณ์ของนายกิตตินส์ และประการ ที่สอง คุณลักษณะส่วนตัวของวิศวกรชาวอังกฤษผู้นี้ซึ่งไม่หะเยอทะยานต่อการแสวงอำนาจใส่ตัว มีความซื่อสัตย์ และรักษาผลประโยชน์ของรัฐบาลไทย ไม่นำกิจการรถไฟไทยไปอยู่ใต้อำนาจของ อังกฤษโดยสิ้นเชิง.

ซึ่งกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินจะทรงเปลี่ยนแปลงอีกครั้งหนึ่งก็ต่อ เมื่อการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ได้สิ้นสุดลงตามโครงการ^๑

แต่แล้วได้มีสถานการณ์ที่นำไปสู่การสิ้นสุดบทบาทและอิทธิพลของข้าราชการชั้นสูงชาวอังกฤษก่อนที่จะถึงกำหนดเวลา และเปิดช่องให้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงหาทางออกเพื่อดำเนินนโยบายปฏิรูปกรมรถไฟให้เป็นของคนไทยได้ง่ายขึ้น กล่าวคือ การพิจารณาออกของนายกิตตินส์ และวิศวกรชาวอังกฤษระดับบริหารอีก ๒ คน เมื่อต้นเดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๔๖๓ ซึ่งกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงพิจารณาเห็นสมควรอนุญาตให้ลาออกได้^๒ แต่ก็ทรงวิตกว่าจะทำให้อังกฤษไม่พอใจและระแวงว่าไทยจะดำเนินนโยบายกำจัดคนอังกฤษออกไปและนำคนชาติอื่นเข้ามาแทน ซึ่งเท่ากับเปิดโอกาสให้อังกฤษเข้าแทรกแซงกิจการรถไฟไทยเหมือนดังอดีตที่เคยเป็นมา ครั้นจะทรงแต่งตั้งนายคาโนวา (G. Canova) วิศวกรชาวอิตาลีให้ดำรงตำแหน่ง "นายช่างเอก" แทนนายกิตตินส์ เนื่องจากทรงเห็นว่าเป็นผู้มีความเหมาะสมทั้งในด้านอาวุโสและความรู้ความสามารถ แต่ก็ทรงไม่แน่ว่ารัฐบาลอังกฤษจะยินยอมหรือไม่ ยิ่งเป็นตำแหน่ง "ที่ปรึกษา" เชื่อว่าอังกฤษคงจะคัดค้านอย่างแน่นอน^๓ จากพระดำริดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงอิทธิพลของอังกฤษ

^๑ หจข., กต.๔/๒๔ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบทูล สมเด็จฯ กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ" ๔ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๖๓.

^๒ เหตุผลที่นายกิตตินส์กราบทูลลาออกจากตำแหน่ง คือ มีอาการป่วยและชราภาพมากเกินไป เนื่องจากตรากตรำในการทำงานมาเป็นเวลานาน ส่วนวิศวกรชาวอังกฤษอีก ๒ คน คือ นายซินแคลร์ (Sinclair) และ นายกิบบ์ (Gibb) ทรงเห็นว่ามีความประพฤติไม่เหมาะสมต่อหน้าที่ เมื่อกราบทูลขอลาออกจึงทรงอนุญาตให้ตามความประสงค์.

^๓ รัฐบาลอังกฤษอาศัยประสบการณ์และการปฏิบัติในอาณานิคมของตน เช่นที่ฮิปป์และที่อื่น ๆ มาตัดสินว่าตำแหน่งที่ปรึกษาคือหัวหน้าที่มีอำนาจบริหารโดยแท้จริง ส่วนผู้บริหารชาวพื้นเมืองเป็นเพียงหุ่นเชิดเท่านั้น ดังนั้นจึงทรงเชื่อว่าเป็นการยากที่อังกฤษจะยินยอมให้แต่งตั้งชาวตะวันตกชาติอื่นเข้ามาดำรงตำแหน่งที่ปรึกษาในกรมรถไฟแทนนายกิตตินส์.

ที่ครอบคลุมกิจการรถไฟไทยมาเป็นเวลานาน ทำให้ทรงต้องพิจารณาแก้ไขสถานการณ์ด้วยความรอบคอบและระมัดระวัง^๑

ในขณะที่เวียนกันทางฝ่ายอัครราชทูตอังกฤษ นายริชาร์ด ซีมอร์ (Richard Seymour) มีความกระวนกระวายใจต่อปัญหานี้มาก ได้พยายามเร่งเร้าให้สมเด็จพระยา-
เทวเวงศวร์โรปกการ ให้คำตบยืนยันว่าจะแต่งตั้งคนอังกฤษเข้าแทนในตำแหน่งของนายกิตตินส์
เนื่องจากทราบข่าวลือว่าทางฝ่ายไทยจะนำคนฝรั่งเศสเข้าดำรงตำแหน่งแทน ปัญหาดังกล่าวนี้
กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินได้กราบทูล สมเด็จพระยา เทวเวงศวร์โรปกการ เพื่อเป็นแนว
ทางให้คำตอบต่ออังกฤษว่า ฝ่ายไทยจะไม่ยินยอมให้ชนชาติตะวันตกอื่นใด เข้ามาทำอันตรายต่อ
ผลประโยชน์ของอังกฤษได้ ทั้งนี้ได้ทรงเจรจาปัญหานี้กับนายอัลแบร์ต ซาโรต์ (Albert
Sarraut) รัฐมนตรีกระทรวงอาณานิคมของฝรั่งเศสซึ่งได้ให้คำมั่นสัญญาว่าจะสนับสนุนนโยบาย
ทำกรรมรถไฟให้เป็นของคนไทยเช่นกัน โดยจะไม่บีบบังคับให้รัฐบาลไทยว่าจ้างชาวฝรั่งเศส トラบไต
ที่ฝ่ายไทยยังคงปฏิบัติตามนโยบายนี้อย่างเคร่งครัดและยุติธรรม^๒

ท่าทีของอังกฤษดังกล่าว กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงมีพระดำริว่าอังกฤษ
มีความกังวลและไม่แน่ใจต่อการดำเนินนโยบายบริหารกิจการรถไฟของไทยในอนาคต ในกรณีที่มี
การเปลี่ยนแปลงตัวผู้บริหารทำให้พระองค์ต้องพ้นจากหน้าที่ไป จะเป็นผลให้นโยบายทำกรรมรถไฟ
ให้เป็นของคนไทยถูกเพิกถอน และผลประโยชน์จะตกอยู่ในมือของชาวตะวันตกบางชาติเท่านั้น
ปัญหาการยึดมั่นในตัวบุคคลดังกล่าว ทรงวิตกว่าเมื่อถึงวาระนั้นจริง ๆ อาจทำให้อังกฤษขาดความ
เชื่อถือต่อการบริหารกิจการรถไฟของไทย^๓ ถึงอย่างไรก็ตาม ไม่ทรงมีพระประสงค์จะเรียกร้อง
ตำแหน่งถาวรในกรรมรถไฟหลวงแต่อย่างใด ทรงเชื่อมั่นว่ารัฐบาลจะยังคงดำเนินนโยบายรวม

^๑ หจข., กต.๕/๒๕ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบทูล สมเด็จพระยา-
เทวเวงศวร์โรปกการ" ๕ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๖๓.

^๒ หจข., กต.๕/๒๕ "Prince Purachattra to Prince Devawonges"
Confidential, April 5, 1921.

^๓ หจข., กต.๕/๒๕ "Prince Purachattra to Prince Devawonges"
(Notes and Observation), April 29, 1921.

การบริหารกิจการรถไฟให้อยู่ในมือคนไทยได้ตลอดไปไม่ว่าผู้ใดจะเข้ามารับตำแหน่งต่อจากพระองค์ก็ตาม^๑

ครั้นเมื่อถึงเวลาที่ต้องทรงตัดสินใจอย่างหนึ่งอย่างใดลงไป กรมพระกำแพงเพชร-
อัครโยธินมิได้ทรงแต่งตั้งผู้ใดให้ดำรงตำแหน่ง "ที่ปรึกษา" และ "นายช่างเอก" ของกรมรถไฟ-
หลวง แต่กลับทรงมอบหน้าที่ให้วิศวกรชาวอังกฤษผู้หนึ่งควบคุมงานก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ตาม
สัญญาข้อผูกพัน เพื่อประวิงเวลาให้ผ่านพ้นวันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๖๔ หลังจากนั้นทรงเลือก
คนไทยเข้ารับตำแหน่งแทน ซึ่งเป็นวิธีหนึ่งที่จะตัดทอนอิทธิพลอังกฤษออกไป ในขณะเดียวกันทรง
นำแผนการปฏิรูปกรมรถไฟให้เป็นของคนไทยตามพระบรมราโชบายของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎ-
เกล้าเจ้าอยู่หัว ขึ้นกราบทูลต่อสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ เมื่อวันที่ ๔ เมษายน
พ.ศ. ๒๔๖๔ กล่าวคือ

ประการแรก ทรงเห็นควรยกเลิกตำแหน่ง "ที่ปรึกษา" ที่นายกิตตินส์เคยดำรง
ตำแหน่งนี้เสีย เพื่อตัดปัญหาการยื้อแย่งของชาวยุโรป ส่วนงานในหน้าที่ของ "นายช่างเอก"
ได้แก่การควบคุมการก่อสร้างและการบำรุงรักษาเส้นทางรถไฟ ทรงให้ออนมาเป็นหน้าที่ของ
ผู้บัญชาการต่อไป ทั้งนี้ทรงให้เหตุผลว่าตำแหน่งที่ปรึกษาเป็นตำแหน่งที่นายกิตตินส์ได้รับโปรดเกล้าฯ
แต่งตั้งจากพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ส่วนตำแหน่งนายช่างเอกที่ได้รับเพิ่มขึ้น กรมพระ-
กำแพงเพชรอัครโยธินทรงเป็นผู้แต่งตั้งเองโดยมอบอำนาจในส่วนพระองค์ให้แก่กิตตินส์
ดังนั้น เมื่อตำแหน่งนี้ว่างลงอำนาจหน้าที่ต่าง ๆ จึงต้องโอนกลับไปเป็นผู้บัญชาการฯตามเดิม

ประการที่สอง ทรงเห็นสมควรให้ยกเลิกการว่าจ้างวิศวกรชาวยุโรปเข้ามาทำงาน
ในตำแหน่งหน้าที่สำคัญในกรมรถไฟ เพราะทรงเห็นว่าต้องใช้เวลานานกว่าที่พวกนี้จะคุ้นเคยต่อ
สภาพดินฟ้าอากาศและการเดินรถไฟในประเทศไทย ข้ำยังเป็น การตัดโอกาสหนทางก้าวหน้าใน
การเลื่อนตำแหน่งให้สูงขึ้นของข้าราชการอื่น ๆ ในกรมรถไฟอีกด้วย

^๑ หจข., กต.๔/๒๔ "Prince Purachattra to Prince Devawonges"

ประการที่สาม ตำแหน่งใดที่ข้าราชการชาวต่างประเทศพ้นจากหน้าที่จะไม่มี การนำชาวต่างชาติเข้ามารับตำแหน่งแทนอีก เป็นอันขาด แต่จะบรรจุคนไทยเข้าทำงานแทน เพื่อให้พระบรมราชาธิบายทำการรถไฟให้เป็นของคนไทยบรรลุผลสำเร็จเร็วยิ่งขึ้น^๑

จากพระคำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินดังกล่าว ทรงได้รับความสนับสนุนจากองค์เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศทุกประการ เป็นผลให้ทรงสามารถยกเลิกตำแหน่งผู้บริหารชั้นสูงในกรมรถไฟที่เคยเป็นของชาวอังกฤษได้ในเวลาต่อมา ทำให้อำนาจการบริหารตกอยู่ในมือคนไทย เกือบจะโดยสมบูรณ์ และเป็นการวางหลักการศักดิ์กัมมิให้ชาวตะวันตกเข้ามา มีอิทธิพลในกรมรถไฟได้อีก ในขณะเดียวกันอำนาจของอังกฤษในการคุมงานสร้างทางสายใต้ จะยุติลงในวันที่ ๑ ตุลาคม ปีเดียวกัน ซึ่งยังคงเหลือเวลาอีกเพียง ๖ เดือนเท่านั้น จึงนับได้ว่านโยบายกำจัดอิทธิพลชาวตะวันตกในกรมรถไฟได้บรรลุผลสำเร็จลงอีกชั้นหนึ่ง ทั้งนี้ สมเด็จพระยาเทวะวงศ์วโรปการทรงมีส่วนช่วยให้การเปลี่ยนแปลงในครั้งนี้ลง ไปด้วยความราบรื่น โดยทรงอธิบายให้นายซิมอร์อัครราชทูตอังกฤษเข้าใจว่าแนวพระคำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินดังกล่าว เป็นการดำเนินนโยบายทำการรถไฟให้เป็นของคนไทย ดังที่อังกฤษเคยแสดงท่าทีให้การสนับสนุนมาแล้ว ทรงเชื่อมั่นว่าผู้บัญชาการทหารองครักษ์นี้ทรงมีความสามารถเพียงพอที่จะดำเนินงานบริหารกรมรถไฟให้เจริญก้าวหน้าได้โดยไม่ต้องพึ่งพาชาวต่างประเทศ ซึ่งทางฝ่ายอังกฤษเองก็ยอมรับความจริงในข้อนี้ และมีได้แสดงปฏิกิริยาคัดค้านอีกแต่อย่างใด โดยมีความเชื่อมั่นว่ากรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินจะทรงปฏิบัติต่ออังกฤษอย่างยุติธรรม ไม่เอนเอียงเข้าข้างชาติตะวันตกบางชาติจนทำให้ผลประโยชน์ของอังกฤษต้องเสียไป^๒

ผลจากการยกเลิกตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงในกรมรถไฟที่ข้าราชการชาวอังกฤษเคยดำรงตำแหน่งมาก่อน เมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. ๒๔๖๔ ตลอดจนการกำหนดนโยบายไม่รับชาวตะวันตกเข้าทำงานในตำแหน่งบริหารระดับสูงอีกต่อไป ทำให้อิทธิพลของอังกฤษในกรมรถไฟได้ลดน้อยลงไประมา เพราะไม่ปรากฏว่ามีชาวอังกฤษอยู่ในตำแหน่งฝ่ายบริหารในส่วน

^๑ เรื่องเดียวกัน.

^๒ หจข., กต.๕/๒๕ "Seymour to Prince Devawongse" April 26,

กลางของกรมรถไฟแต่อย่างไร คงมีแต่เพียงวิศวกรภาคสนามประจำตามเส้นทางสายต่าง ๆ บ้างประปราย ซึ่งต่อไปอีกไม่นานก็จะถูกแทนที่โดยคนไทยที่สำเร็จการศึกษาจากต่างประเทศ ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าการกำจัดอิทธิพลอังกฤษให้หมดสิ้นจากกรมรถไฟจะต้องดำเนินงานอย่างเป็นขั้นตอนและใช้เวลานานกว่าการกวาดล้างอำนาจชาวเยอรมันมาก ทั้งนี้เนื่องจากความแตกต่างในเงื่อนไขความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับประเทศทั้งสอง ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในตอนต้น

๓.๒ การลดจำนวนนักเรียนไทยในอังกฤษ

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา การส่งนักเรียนไทยไปศึกษาต่างประเทศตะวันตก เพื่อเตรียมเข้าแทนที่ชาวต่างประเทศในกรมรถไฟนั้น ส่วนใหญ่มุ่งไปอังกฤษเป็นสำคัญ ทั้งนี้มีสาเหตุประการหนึ่งเกิดจากกระแสอิทธิพลของอังกฤษที่พุ่งขึ้นสูงในขณะนั้น ซึ่งกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเห็นว่าเมื่อจำนวนวิศวกรชาวไทยที่สำเร็จการศึกษาจากประเทศอังกฤษมีมากขึ้น จะส่งผลให้อิทธิพลความคิดแบบอังกฤษครอบงำกรมรถไฟอยู่ต่อไป เนื่องจากวิศวกรเหล่านี้มีความเคยชินกับระบบการทำงานและการใช้เครื่องจักรกลตามแบบวิธีที่ตนได้รับการฝึกฝนมา จึงเท่ากับเป็นการผูกมัดให้ฝ่ายไทยต้องใช้เครื่องจักรกลของอังกฤษ และทำผลประโยชน์ทางการค้าให้อังกฤษโดยปริยาย ทำให้การดำเนินนโยบายบริหารกิจการรถไฟไทยในอนาคตไม่อาจเป็นอิสระอย่างแท้จริงได้

ในช่วงระหว่าง พ.ศ. ๒๔๖๑ - ๒๔๖๔ กรมรถไฟหลวงได้ส่งนักเรียนไปศึกษาที่ประเทศอังกฤษมากที่สุด ถึง ๔๔ เปอร์เซนต์ของจำนวนนักเรียนกรมรถไฟทั้งหมดที่กำลังศึกษาในประเทศตะวันตกในขณะนั้น^๑ ในขณะที่เดียวกันวิศวกรไทยที่สำเร็จการศึกษาจากอังกฤษมีอยู่แล้วถึง ๑๔ คนจากจำนวน ๒๐ คนที่ผ่านการศึกษามาจากต่างประเทศ ซึ่งเทียบได้เท่ากับ ๗๐ เปอร์เซนต์ของวิศวกรไทยทั้งหมดในกรมรถไฟหลวง กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงมีความเชื่อว่าวิศวกรไทยที่มีแนวความคิดแบบอังกฤษจะยังคงเป็นผู้นำในกรมรถไฟหลวงอีกไม่น้อย

^๑ จำนวนนักเรียนของกรมรถไฟหลวงที่ไปศึกษาต่างประเทศ ระหว่าง พ.ศ. ๒๔๖๑ - ๒๔๖๔ รวมทั้งสิ้น ๔๑ คน โดยส่งไปศึกษาที่อังกฤษ ๒๐ คน (คิดเป็น ๔๘.๗๘ %) สหรัฐอเมริกา ๑๔ คน (๔๖.๓๔ %) และฝรั่งเศส ๒ คน (๔.๘๗ %) ซึ่งจะเห็นได้ว่าจำนวนนักเรียนอังกฤษมีสูงสุด.

กว่า ๒๕ ปี^๑ นอกจากนี้ยังไม่ทรงศรัทธาต่อวิธีการฝึกงานตามระบบอังกฤษ โดยทรงตำหนิว่าไม่เหมาะสมกับนักเรียนไทยและยังค้อยกว่าประเทศในภาคพื้นยุโรป แม้ว่าจะทรงเป็นหนึ่งในบรรดาคนไทยที่เรียนวิชาการช่างจากประเทศอังกฤษก็ตาม^๒

ด้วยเหตุผลดังกล่าว กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินจึงทรงเปลี่ยนแปลงนโยบายการส่งนักเรียนไปศึกษาวิชาวิศวกรรมรถไฟในประเทศตะวันตกเสียใหม่ โดยทรงหลีกเลี่ยงไม่จัดให้เข้าเรียนที่อังกฤษเหมือนดังที่เคยเป็นมา แต่ทรงเห็นว่าควรให้นักเรียนไทยได้มีโอกาสหาความรู้และประสบการณ์จากประเทศตะวันตกอื่น ๆ บ้าง ดังนั้นนักเรียนไทยทั้ง ๔ คนที่จะส่งไปศึกษาในยุโรป ในต้นปี พ.ศ. ๒๔๖๔ จึงทรงวางแผนให้เรียนระดับมัธยมศึกษาในอังกฤษเพียงปีเดียว ต่อจากนั้นจึงจะส่งไปศึกษาวิชาการชั้นสูงในฝรั่งเศสหรือสหรัฐอเมริกาเป็นลำดับต่อไป ทั้งนี้จากกล่าวได้ว่าแผนการลดจำนวนนักเรียนไทยในประเทศอังกฤษครั้งนี้ ทรงมีจุดหมายที่จะกำจัดอิทธิพลอังกฤษจากกรมรถไฟในระยะยาว^๓

พระดำริดังกล่าวของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทำให้ทางสถานทูตมีความวิตกกังวลเป็นอย่างมาก เพราะนับตั้งแต่เมื่อทรงยก เลิกตำแหน่งผู้บริหารชั้นสูงชาวอังกฤษเมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. ๒๔๖๔ ที่ผ่านมา ทำให้อังกฤษมีความหวาดระแวงว่าไทยมีนโยบายจะทำลายอิทธิพลและผลประโยชน์ของตนในกรมรถไฟโดยนำฝรั่งเศสเข้ามาแทน เนื่องจากใน

^๑ หจข., กต.๔/๒๔ "Prince Purachattra to Prince Devawongse"
Confidential, May 27, 1921.

^๒ หจข., กต.๔/๒๔ "Seymore to Prince Devawongse" June 20,
1921.

ทรงกล่าวว่าวิธีฝึกงานนักเรียนกรมรถไฟของประเทศในภาคพื้นยุโรปโดยทั่วไปสามารถทำได้เร็วกว่าระบบของอังกฤษ ผู้สำเร็จการศึกษาจากมหาวิทยาลัยสามารถเข้าทำงานได้ทันที ไม่ต้องฝึกทดลองงานก่อนเหมือนอย่างของอังกฤษ ดังนั้นระบบของภาคพื้นยุโรปจึงสอดคล้องกับความต้องการของไทยที่จะเร่งบรรจุคนไทยเข้าทำงานภายในเวลาอันรวดเร็ว.

^๓ หจข., กต.๔/๒๔ "Prince Purachattra to Prince Devawongse"
Confidential, May 27, 1921.

ขณะนั้นยังคงมีฝรั่ง เศรษฐกิจชาติเดียวที่เป็นคู่แข่งของตน ซึ่งอังกฤษทราบที่ว่าฝรั่ง เศรษฐกิจพยายามอย่างมากที่จะเข้ามามีอิทธิพลในกรรมรถไฟไทย โดยเฉพาะเมื่อกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงแสดงท่าทีว่าไม่ทรงประสงค์วิธีฝึกงานและเทคนิควิธีการตามระบบอังกฤษ และทรงเตรียมเสด็จไปฝรั่ง เศรษฐกิจและสหรัฐอเมริกาในตอนปลายปีเพื่อเตรียมหาทางปฏิบัติตามนโยบายต่อไป รวมทั้งเจรจาเรื่องการเชื่อมทางรถไฟสายตะวันออกกับทางรถไฟอินโดจีนด้วย ซึ่งจะเป็นการชักนำให้ฝรั่ง เศรษฐกิจเข้ามามีอิทธิพลในกรรมรถไฟไทยมากยิ่งขึ้น^๑ ดังนั้น อังกฤษจึงพยายามต่อสู้ดิ้นรนเพื่อรักษาผลประโยชน์ของตน โดยนายซิมอร์อัครราชทูตอังกฤษได้ทำหนังสือท้วงต่อสมเด็จพระยาเทววงศวโรปกการ เมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๖๔ โดยกล่าวว่า การกระทำของไทยเป็นการจำกัดความคิดและวิธีการแบบอังกฤษออกจากกรรมรถไฟโดยสิ้นเชิง และนำแบบแผนของชาติอื่นเข้ามาแทน ดังนั้นจึงขอให้รัฐบาลไทยทบทวนการตัดสินใจในครั้งนี้อย่างใหม่ มิฉะนั้นจะถือว่าเป็นการลำเอียงต่อผลประโยชน์ของอังกฤษอย่างรุนแรง^๒

ข้อเรียกร้องที่แสดงถึงท่าทีข่มขู่ในเชิงการทูตของนายซิมอร์ดังกล่าว ชี้ให้เห็นว่าอังกฤษไม่ต้องการให้ไทยมีอิสระในการบริหารกิจการรถไฟอย่างแท้จริงแต่อย่างใด แม้ว่าก่อนหน้านี้อัครราชทูต เคยได้แสดงออกทั้งโดยคำพูดและการกระทำถึงความปรารถนาอย่างจริงใจที่จะเห็นนโยบายทำกรรมรถไฟให้เป็นของคนไทยบรรลุผลสำเร็จ โดยยินยอมให้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงยก เลิกตำแหน่งบริหารที่เคยเป็นของชาวอังกฤษได้ก็ตาม แต่อังกฤษก็ยังต้องการรักษาอิทธิพลและผลประโยชน์ของตนไว้ในระดับหนึ่ง โดยใช้วิธีการหวานล่อมให้ส่งนักเรียนกรรมรถไฟไปศึกษาต่างประเทศของตน เพื่อปลูกฝังความนิยมและความเคยชินในเครื่องจักรกลและวิธีการทำงานตามแบบอังกฤษ และจะส่งผลให้เกิดประโยชน์ทางด้านการค้าตามมา

แม้ว่ากระแสการคัดค้านของอังกฤษจะยังมีได้ลดลงแต่อย่างใด แต่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินก็ยังทรงยืนยันยึดที่จะดำเนินตามนโยบายเดิมของพระองค์ จะเห็นได้ว่าทรงมีความมั่นใจต่อความพยายามที่จะเอาชนะอังกฤษในครั้งนี้อย่างมาก อาจเป็นเพราะนโยบาย

^๑สถาบันไทยคดีศึกษา, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, F.O. 371/10349 "Mr. Newton to Mr. Farrer" No.104, date June 10, 1924.

^๒หจช., กต.๕/๒๕ "Seymour to Prince Devawongse" May 18, 1921.

ของฝ่ายไทยมิได้แสดงถึงการรื้อถอนอิทธิพลของอังกฤษโดยตรงเหมือนในวิธีแรก จึงเป็นการยากสำหรับอังกฤษที่จะยก เหตุผลที่เหมาะสมมาลบล้างพระดำริของพระองค์ได้ ทรงใช้วิธีทางการทูตเพื่อตอบโต้โดยทรงทำบันทึกกลับขึ้นกราบทูลสมเด็จพระเจ้า กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ ในตอนปลายเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๖๔ เพื่อเป็นแนวทางชี้แจงให้จักรราชทูตอังกฤษเข้าใจ สรุปลงได้ดังนี้

ประการแรก ปัญหาการส่งนักเรียนกรมรถไฟไปต่างประเทศ ทรงให้เหตุผลว่ารัฐบาลมีความจำเป็นต้องส่งนักเรียนไปศึกษาที่ประเทศอื่น ๆ บ้าง มิอาจจำกัดเฉพาะประเทศอังกฤษเหมือนดังแต่ก่อน ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความคุ้นเคยในระบบการทำงานหลาย ๆ ระบบ และเลือกวิธีที่ดีที่สุดมาใช้ให้เหมาะสมกับฐานะทางการเงินและสภาพภูมิประเทศ นอกจากนี้ ทรงย้ำว่ากรมรถไฟมีโครงการสร้างทางรถไฟสายตะวันออก เพื่อเชื่อมต่อกับกัมพูชา จึงจำเป็นต้องเรียนรู้ระบบการทำงานของฝรั่งเศสไว้ก่อน ส่วนสหรัฐอเมริกาได้ชื่อว่าเป็นประเทศที่มีระบบการขนส่งทางรถไฟที่สะดวกรวดเร็วและทันสมัยอีกแห่งหนึ่งของโลก จึงสมควรที่ประเทศไทยจะได้ศึกษาไว้เป็นแบบอย่างเช่นกัน^๑

ประการที่สอง กรณีการลาออกของข้าราชการระดับบริหารของอังกฤษ ๓ คน ในระยะเวลาไล่เลี่ยกัน^๒ ทรงให้เหตุผลว่าเป็นความต้องการของบุคคลทั้งสามเอง มิใช่เกิดจากแรงผลักดันของกรมรถไฟแต่อย่างใด ตำแหน่งที่ว่างก็ตกเป็นของคนไทยทั้งหมด จะไม่มีการแต่งตั้งชาวตะวันตกชาติอื่น เข้าแทนที่อังกฤษเข้าใจ ส่วนข้ออ้างของจักรราชทูตที่



^๑ หจช., กต.๕/๒๕ "Prince Purachattra to Prince Devawongse"

(Some Points for Consideration in the Reply to the British Minister)

Confidential, May 27, 1921.

^๒ หมายถึง นายกิตตินส์ (Gittins) นายซินแคลร์ (Sinclair) และนายกิบส์ (Gibb).

ว่าไม่มีชาวอังกฤษอยู่ในตำแหน่งสูง ๆ ในสำนักงานกลางนั้น จะทรงแก้ไขโดยเลื่อนตำแหน่งหน้าที่ของวิศวกรอังกฤษผู้หนึ่งให้มาทำงานในตำแหน่งบริหาร^๑

ประการที่สาม เรื่องการรักษาผลประโยชน์ของอังกฤษ กรมพระกำแพงเพชร-
อัครโยธินทรงชี้แจงว่า วัสดุอุปกรณ์ในกิจการรถไฟส่วนใหญ่ได้สั่งซื้อจากประเทศอังกฤษอยู่แล้ว
เนื่องจากชาวอังกฤษเป็นผู้คุมตำแหน่งในแผนกวัสดุและจัดซื้อของกรมรถไฟ ส่วนการแสตง
ฐานะการเงินตามบัญชีเงินกู้ยืมทรงเห็นว่าอังกฤษสามารถตรวจสอบย้อนหลังได้ทุกปี เพื่อยืนยัน
ถึงการรักษาผลประโยชน์ซึ่งกันและกัน นอกจากนี้ กรมรถไฟยังหวังว่าโครงการสร้างทาง
รถไฟเชื่อมต่อกับสหพันธรัฐมาลายูจะยังคงดำเนินต่อไปด้วยดี เพื่อผลประโยชน์ทาง เศรษฐกิจ
ร่วมกัน โดยปราศจากการแสวงงอิทธิพลทางการเมือง^๒

จากคำชี้แจงทั้งสามประการดังกล่าวของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน สะท้อน
ให้เห็นว่าทรงพยายามที่จะผ่อนคลายความหวาดระแวงของทางสถานทูตให้น้อยลง โดย
พยายามสร้างความเชื่อมั่นให้อัครราชทูตอังกฤษได้เข้าใจว่าการเปลี่ยนแปลงนโยบายของ
กรมรถไฟในครั้งนี้ มิได้มีจุดมุ่งหมายเพื่อทำลายอิทธิพลและผลประโยชน์ของอังกฤษแต่อย่างใด
แต่เป็นความจำเป็นของฝ่ายไทยที่จะต้องพัฒนากิจการรถไฟตามวิธีทางของตน ถึงอย่างไร-
ก็ตาม คำชี้แจงที่มีลักษณะประนีประนอมดังกล่าวไม่อาจลดทอนที่รู้สึกเร้าของอังกฤษลงได้ ซึ่ง
ในเวลาต่อมาทางอัครราชทูตอังกฤษได้เข้าเฝ้ากราบทูลต่อกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน
โดยตรง เพื่อย้ำเจตนารมณ์เดิมของตน กล่าวคือ ขอให้ทรงเปลี่ยนพระทัยส่งนักเรียนรุ่นใหม่
ทั้ง ๘ คนไปศึกษา ณ ประเทศอังกฤษ นอกจากนี้ยังขอให้ทรงแต่งตั้งชาวอังกฤษในตำแหน่ง

^๑วิศวกรชาวอังกฤษที่ทรงเลื่อนตำแหน่งให้ขึ้นมาทำงานในระดับบริหาร เพื่อพยายาม
ประนีประนอมกับอัครราชทูตอังกฤษ คือ นายอาร์. เอฟ. สมิธ (R.F. Smyth) โดยดำรง
ตำแหน่งเป็น "วิศวกรผู้ควบคุมเส้นทางของกรมรถไฟหลวง" (Superintending engineer
of ways and works).

^๒ทจช., กต.๔/๒๕ "Prince Purachattra to Prince Devawongse"

May 27, 1921.

นายช่างวิศวกรเพิ่มขึ้น รวมทั้งขอให้ย้ายข้าราชการชาว เดนมาร์กผู้หนึ่งออกจากตำแหน่งเดิม โดยอ้างว่าไม่ชอบกันเป็นการส่วนตัว^๑

แม้จะปรากฏหลักฐานว่ากรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงตอบปฏิเสธข้อเรียกร้องของทางสถานทูตทุกประการ โดยทรงให้เหตุผลถึงความจำเป็นที่ต้องดำเนินนโยบายทำกรมนรดิไฟให้เป็นของคนไทย ซึ่งทรงยืนยันว่าจะไม่สนับสนุนในผลประโยชน์ของชาติตะวันตกอื่นใดมากกว่าอังกฤษก็ตาม แต่ก็พบว่าใน พ.ศ. ๒๔๖๕ นักเรียนทุนของกรมนรดิไฟทั้ง ๘ คนถูกส่งไปเรียนที่อังกฤษทั้งหมด และในปีต่อ ๆ มาก็ก็นำส่งไปเรียนที่อังกฤษเป็นส่วนใหญ่เช่นเดิม^๒ ซึ่งให้เห็นว่านโยบายลดจำนวนนักเรียนไทยในอังกฤษ เพื่อกำจัดอิทธิพลของมหาอำนาจประเทศนี้ ออกจากกรมนรดิไฟต้องประสบความล้มเหลว โดยฝ่ายไทยต้องยอมโอนอ่อนให้ในที่สุด พฤติการณ์ของอัครราชทูตอังกฤษที่พยายามเข้าแทรกแซงกิจการภายในของไทยดังที่กล่าวมานี้ แสดงให้เห็นอย่างเด่นชัดว่าอังกฤษมีความเคยชินกับการใช้อิทธิพลทางการทูตและการเมืองเข้าบีบบังคับไทยให้ปฏิบัติตามความประสงค์ของตน เพื่อรักษาโอกาสในการเก็บเกี่ยวผลประโยชน์ในกรมนรดิไฟต่อไป การที่อังกฤษสามารถบีบบังคับให้ฝ่ายไทยยอมโอนอ่อนให้ในครั้งนี้ เท่ากับว่าอิทธิพลของอังกฤษยังไม่หมดสิ้นไปจากกรมนรดิไฟแต่อย่างใด ซึ่งการหว่านล้อมให้กรมนรดิไฟ

^๑ หจข., กต.๕/๒๔ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบพูล สมเด็จพระยา-
ทเวระวงศ์โรปกการ" สืบ, ๓๑ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๖๔

วิศวกรชาวเดนมาร์กผู้นี้คือ นายแซคาไรค์ (Zacharias) โดยข้อเท็จจริงทางฝ่ายอังกฤษมีความระแวงว่าไทยจะอำนวยความสะดวกให้แก่ข้าราชการชาติอื่น ๆ จึงพยายามหาหนทางกีดกันออกไป ซึ่งต่อมากกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงให้คำมั่นต่ออัครราชทูตอังกฤษว่า จะไม่แต่งตั้งวิศวกรเดนมาร์กผู้นี้ให้ดำรงตำแหน่งเหนือชาวอังกฤษ.

^๒ นับตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๖๕ - ๒๔๗๔ นักเรียนกรมนรดิไฟที่ส่งไปศึกษาต่างประเทศตะวันตกเพิ่มเติมในแต่ละปี มีจำนวนรวมทั้งสิ้น ๓๒ คน (รวมทั้งนักเรียนที่ศึกษาในต่างประเทศอยู่ก่อนแล้ว ซึ่งขอโอนมารับทุนกรมนรดิไฟหลวงในภายหลัง) ในจำนวนดังกล่าวนี้เป็นนักเรียนอังกฤษอยู่ถึง ๒๓ คน สหรัฐอเมริกา ๖ คน ฝรั่งเศส ๒ คน และ สวิสเซอร์แลนด์ ๑ คน โปรดดูรายละเอียดใน การรดิไฟแห่งประเทศไทย ๒๔๓๔ - ๒๕๐๐ (พระนคร: โรงพิมพ์กรมนรดิไฟ, ๒๕๐๐).

ส่งนักเรียนไปศึกษาที่ประเทศของตน เพียงประเทศเดิมนั้น นอกจากจะเป็นการศึกษากันมิให้ฝรั่งเศษเข้ามามีอิทธิพลแข่งกับตนแล้ว ยังอาจกล่าวได้ว่าเป็นความพยายามอีกรูปแบบหนึ่งที่จะรักษาผลประโยชน์ของตนในกรรมรถไฟไว้ เพราะสามารถครอบงำแนวความคิดและวิธีการใช้อุปกรณ์ตามระบบของตนให้แก่บรรดานักเรียนไทยเหล่านั้น

๔. ผลจากการดำเนินงานตามแนวพระดำริ

จะเห็นได้ว่า กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงประสบความสำเร็จในการดำเนินนโยบายทำกรรมรถไฟให้เป็นของคนไทยตามพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ในระดับหนึ่งแม้ว่าจะยังไม่สมบูรณ์ก็ตาม กล่าวคือ ทรงสามารถถอดถอนอำนาจบริหารของข้าราชการชั้นสูงชาวตะวันตกให้เป็นของคนไทยได้ทั้งหมด^๑ และไม่ยอมบรรจุชาวตะวันตกเข้าทำงานในระดับบริหาร โดยพยายามผลักดันให้คนไทยเข้ารับตำแหน่งแทน รวมทั้งพยายามรื้อถอนอำนาจของชาวต่างประเทศในกรรมรถไฟอย่างเป็นขั้นตอนโดยลำดับมาจนทำให้กรรมรถไฟหลวงอยู่ในอำนาจการควบคุมของพระองค์แต่เพียงผู้เดียว แต่เนื่องจากยังทรงมีความจำเป็นต้องใช้ความรู้ ประสบการณ์ และความสามารถของข้าราชการชาวต่างประเทศต่อไปอีก ดังนั้นจึงไม่อาจปลดวิศวกรชาวตะวันตกในทันทีทันใดได้ โดยเฉพาะวิศวกรชาวอังกฤษซึ่งมีจำนวนมากกว่าชาติตะวันตกอื่น ๆ จึงเป็นผลให้อิทธิพลและผลประโยชน์ของอังกฤษในกรรมรถไฟยังคงดำรงอยู่ต่อไป แต่ไม่รุนแรงนัก เมื่อเปรียบเทียบกับในสมัยก่อนการรวมกรม ดังที่เจ้าหน้าที่สถานทูตอังกฤษคนหนึ่งได้บันทึกไว้ด้วยความภาคภูมิใจ เมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๗ ว่า

^๑ ภายหลัง เมื่อรวมกรรมรถไฟสายเหนือและสายใต้เข้าเป็นกรมเดียวกัน และยกเลิกตำแหน่งของนายกิตติณส์ กรรมรถไฟหลวงได้แบ่งอำนาจการควบคุมทางรถไฟออกเป็น ๓ ส่วน คือ ทางรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกอยู่ภายใต้การควบคุมของนายคาโนวา (Canova) วิศวกรชาวอิตาลี ทางสายใต้อยู่ในความควบคุมของนายจี.ซี. สมิธ (G.C. Smyth) วิศวกรชาวอังกฤษ ส่วนทางสายตะวันตกเฉียงเหนือมีพระยารำไพพงษ์บริพัตร วิศวกรชาวไทยเป็นผู้ควบคุม ทั้งนี้ อยู่ในอำนาจบังคับบัญชาของผู้บัญชาการกรรมรถไฟหลวงโดยตรง.

. . .อำนาจของข้าราชการอังกฤษยังคงมีอยู่ต่อไปในกรมรถไฟหลวง ถึงแม้รัฐบาลไทยจะมีนโยบายลดจำนวนข้าราชการชาวต่างชาติลงก็ตาม แต่ผลประโยชน์ของอังกฤษในกรมรถไฟไทยก็ยังคงมีเหนือกว่าชาติตะวันตกอื่น ๆ โดยเฉพาะเมื่อได้เชื่อมทางรถไฟสายใต้ของไทยเข้ากับทางรถไฟมาลายู. . .^๑

ดังนั้น นโยบายทำกรมรถไฟให้เป็นของคนไทยอย่างสมบูรณ์จึงยังคงต้องใช้เวลานาน ทั้งนี้ต้องรองกันว่ากรมรถไฟจะมีวิศวกรชาวไทยที่สำเร็จการศึกษาจากต่างประเทศอย่างเพียงพอ ซึ่งย่อมเป็นที่แน่นอนว่าแนวความคิดและวิธีการทำงานของนักเรียนไทยเหล่านี้ย่อมตกอยู่ใต้อิทธิพลของประเทศตะวันตกที่ตนศึกษามาไม่มากนักน้อย และทำประโยชน์ให้แก่ประเทศเหล่านั้นโดยทางอ้อม โดยเฉพาะอังกฤษคงได้รับผลประโยชน์ในข้อนี้มากกว่าประเทศตะวันตกอื่น ๆ ทั้งหมด

แต่อย่างไรก็ตาม แม้ว่ากรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินจะทรงได้ชื่อว่าเป็นผู้นำที่ฉลาดและเข้มแข็งในความพยายามที่จะปกป้องผลประโยชน์ของประเทศ จนเป็นที่ยอมรับในความสามารถจากชาวอังกฤษในขณะนั้นก็ตาม แต่ทางฝ่ายอังกฤษบางพวกกลับมีความพอใจที่จะเห็นพระองค์อยู่ในตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงต่อไป เนื่องจากด้วยคุณลักษณะพิเศษของพระองค์ดังกล่าวแทนที่จะเป็นการทำลายผลประโยชน์ของอังกฤษ กลับกลายเป็นผลดีต่ออังกฤษไปโดยปริยาย กล่าวคือ ในทัศนะของข้าราชการสถานทูตและวิศวกรชาวอังกฤษกลุ่มหนึ่งมี

^๑สถาบันไทยคดีศึกษา, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, F.O. 371/10349 "Mr. Newton to Mr' Farrer" No.104, date June 10, 1924.

". . .The Foreign Advisory staff of the Siamese railways has hitherto been predominantly British, and although the recent policy of the Siamese Government has been to diminish the number influence of foreign advisers, the British interest in the railways remains predominant as compared with that of the European countries, particularly since the recent linking up of the Siamese Southern railway with the railways of British Malaya. . ."

ความเห็นว่าเป็นบุคคลชั้นนำที่มีอิทธิพลสูงผู้หนึ่งในฝ่ายบริหารของไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีความกระตือรือร้นและมีความเป็นอิสระ เป็นตัวของตัวเองในการทำงาน ซึ่งแม้ว่าจะทรงต่อต้านอิทธิพลชาวตะวันตก แต่โดยเนื้อแท้แล้ว ทรงเป็นนักเรียนอังกฤษที่มีความคุ้นเคยต่อระบบการทำงานของอังกฤษเป็นอย่างดี จึงไม่ทรงโอนเอียงเข้าข้างฝรั่งเศสซึ่งพยายามจะแสวงหาความนิยมชมชอบจากพระองค์มาเป็นเวลานาน^๑ トラบไคที่ยังทรงดำรงตำแหน่งผู้บริหารกรมรถไฟ ผลประโยชน์ของอังกฤษจากการขายอุปกรณ์รถไฟต่าง ๆ ก็ยังคงได้รับการปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ ในขณะที่ผู้บริหารคนใหม่อาจไม่เข้มแข็งเพียงพอที่จะต้านทานเล่ห์เหลี่ยมของฝรั่งเศสได้ ดังนั้น การที่ทรงอยู่ในตำแหน่งต่อไปจึงไม่ทำให้ผลประโยชน์ของอังกฤษต้องสูญเสียไปมากนัก^๒

แต่ในขณะเดียวกัน มีชาวอังกฤษบางกลุ่มที่เห็นว่าทรง เป็นอุปสรรคขัดขวางต่อการขยายอิทธิพลของอังกฤษในกรมรถไฟ จึงคิดวางแผนโค่นล้มพระองค์จากตำแหน่งผู้บัญชาการฯ โดยแก๊งปล่อยข่าวลือต่าง ๆ นานาให้ทรงเสื่อมเสีย เพื่อพยายามใช้เป็นจุดอ่อนโจมตีพระองค์ว่าไม่เหมาะสมที่จะอยู่ในตำแหน่งสำคัญดังกล่าวนี้ ดังเช่นในกรณีของ นายเจ. ครอสบี (J. Crosby) เจ้าหน้าที่ทางการทูตอังกฤษผู้หนึ่งได้กล่าวให้ร้ายพระองค์ซึ่งในปัญหาเรื่องนี้ได้ทรงมีลายพระหัตถ์ลับกราบทูลสมเด็จพระเจ้า กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๖๔ ว่า

. . . มิสเตอร์ครอสบีผู้ี้เคยแผลงฤทธิ์เอาหม่อมฉันครั้งหนึ่งแล้ว ในครั้งที่กลับจากอินโดจีน เวลานั้นมิสเตอร์ครอสบีเป็นกงสุลที่ไซ่ง่อน กลับเข้ามากรุงเทพฯ มากล่าวเล่าลือว่าหม่อมฉันไปเมามายเสียราชการในอินโดจีน . . . ข้อความข้างบนนี้เป็นแต่กราบหูลเพื่อทราบฝ่าพระบาทในวิธีทางเดินของอังกฤษบางคน ซึ่งไม่เป็นที่พอใจของหม่อมฉันเลย และทั้งไม่มีทางที่จะป้องกันหรือโต้ตอบได้อย่างไร... .^๓

^๑สถาบันไทยคดีศึกษา, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, F.O. 371/10973 "Mr. Johns to Mr. Colleeir" No.12 Confidential, date December 11, 1924.

^๒สถาบันไทยคดีศึกษา, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, F.O. 371/10973 "Mr. Crowe to Mr. Waterlow" No.8 Confidential, date January 15, 1925.

^๓หจข., กต.๔/๒๕ "กรมขุนกำแพงเพชรฮักรโยธิน กราบหูล สมเด็จพระเจ้า กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ" ลับ, ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๖๔.

ครั้นในเวลาต่อมา ได้ปรากฏหลักฐานว่าความคิดที่มุ่งร้ายต่อกรมพระกำแพงเพชร-
 อัครโยธินดังกล่าว ได้ดำเนินติดต่อมาเป็นเวลาหลายปีโดยเจ้าหน้าที่สถานทูตในระดับบริหาร
 กลุ่มหนึ่ง ซึ่งมีความประสงค์ที่จะให้พระองค์ต้องพ้นจากตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟ โดยใช้
 วิธีคิดลึกลับคนไทยบางคนให้ปล่อยข่าวร้ายทำลายพระองค์ว่าทรงใช้จ่ายในการบริหารกิจการ
 รถไฟอย่างสิ้นเปลือง ในขณะนั้นเป็นช่วงตอนปลายรัชกาลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้า-
 เจ้าอยู่หัว ซึ่งทางฝ่ายอังกฤษทราบดีว่าไม่ทรงเป็นที่โปรดปรานเหมือนดังแต่ก่อน และฐานะ
 ทางการคลังของประเทศอยู่ในสภาพที่ทรุดโทรมมาก จนถึงกับมีข่าวออกมาเมื่อปลายปี
 พ.ศ. ๒๔๖๗ ว่า จะทรงถูกปลดออกจากตำแหน่งหรือไม่ก็ถูกย้ายไปรับราชการในหน้าที่อื่น
 ในขณะที่หนังสือพิมพ์บางฉบับได้ลงบทความสนับสนุนพระองค์ และคัดค้านมิให้มีการเปลี่ยนแปลง
 ดังข่าวลือ จนกระทั่งเมื่อสิ้นรัชกาลก็ไม่ปรากฏว่าความพยายามของอังกฤษดังกล่าวจะประสบ
 ความสำเร็จ และไม่พบหลักฐานการเคลื่อนไหวของอังกฤษเพื่อโค่นล้มพระองค์ในรัชสมัยต่อมา
 อีกแต่อย่างใด^๑

เมื่อพิจารณาถึงบทบาทของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินในการกำจัดอิทธิพล
 ชาวตะวันตกในกรมรถไฟดังที่กล่าวมานี้ อาจสรุปได้ว่าทรงประสบความสำเร็จในการนำ
 อำนาจบริหารกลับคืนสู่มือคนไทย และสามารถขับไล่อำนาจเยอรมันออกจากกรมรถไฟได้โดย
 สมบูรณ์ แต่ในขณะเดียวกันไม่อาจทรงกำจัดอิทธิพลอังกฤษได้อย่างเด็ดขาด เพียงแต่สามารถ
 บั่นทอนลงได้ในระดับหนึ่ง เท่านั้น เนื่องจากอำนาจทางการเมืองของอังกฤษในขณะนั้นอยู่ใน
 ฐานะที่เข้มแข็งกว่าไทยมาก ซึ่งเงื่อนไขในข้อนี้มีความแตกต่างไปจากเยอรมันโดยสิ้นเชิง
 ในขณะที่อังกฤษได้วางแผนทำลายพระองค์เช่นกันแต่ไม่สำเร็จ แต่อย่างไรก็ตาม ไม่อาจ
 ปฏิเสธได้ว่าทรงเป็นผู้เปิดศักราชยุคใหม่ให้แก่กิจการรถไฟไทย โดยเฉพาะการสนอง
 พระบรมราโชบายทำการรถไฟให้เป็นของคนไทย และนำความเจริญก้าวหน้ามาสู่กรมรถไฟ-
 หลวงอย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน ดังจะได้กล่าวในตอนต่อไป

^๑สถาบันไทยคดีศึกษา, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, F.O. 371/10973 "Mr. Johns
 to Mr. Colleeir" No.12 Confidential, date December 11, 1924.

พระดำริและแนวทางปฏิบัติต่อการขยายเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อดินแดนไทยของมหาอำนาจตะวันตก

เมื่อสงครามโลกครั้งที่ ๑ สิ้นสุดลง ทุกประเทศต่างให้ความสำคัญต่อการพัฒนา
กิจการรถไฟภายในประเทศของตนเพิ่มมากขึ้น เพราะในระหว่างสงครามรถไฟได้พิสูจน์ให้
เห็นถึงคุณค่าที่มีต่อการขนส่งกำลังทางทหาร อาวุธยุทโธปกรณ์ ตลอดจนเสบียงอาหารและวัตถุติด
ต่าง ๆ เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะมหาอำนาจที่เป็นฝ่ายมีชัยในสงครามได้แก่อังกฤษและ
ฝรั่งเศส เกิดความตื่นตัวที่จะขยายเส้นทางรถไฟในดินแดนอาณานิคมของตน เพื่อนำทรัพยากร
จากดินแดนที่ถูกปิดมาใช้ให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มที่ และด้วยเหตุที่ประเทศไทยตั้งอยู่ในเขต
ยุทธศาสตร์ที่แวดล้อมด้วยดินแดนอาณานิคมของมหาอำนาจทั้งสอง ดังนั้นจึงอยู่ในเป้าหมาย
ของอังกฤษและฝรั่งเศสที่จะก่อสร้างทางรถไฟตัดผ่านและเชื่อมต่อ เพื่อให้อาณานิคมของตน
สามารถไปมาถึงกันได้โดยสะดวกยิ่งขึ้น จากการที่ไทยต้องตกอยู่ในวงล้อมแห่งการแสวง
ผลประโยชน์ของประเทศมหาอำนาจดังกล่าวนี้ ทำให้รัฐบาลต้องเพิ่มความระมัดระวังต่อท่าที
ของมหาอำนาจทั้งสองเป็นอย่างมาก เพื่อมิให้ต้องตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบ เนื่องจากบทเรียน
ในอดีตที่ผ่านมาทำให้ผู้บริหารของไทยมีความเชื่อว่า ความอุดมสมบูรณ์ของโภคทรัพย์ในประเทศ
เป็นที่หมายปองของอังกฤษและฝรั่งเศสซึ่งต้องการเข้าครอบครองเพื่อประโยชน์ในด้านตลาด
การค้าของตน ดังนั้นการสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อกับดินแดนอาณานิคมดังกล่าว จึงอาจเป็น
ช่องทางให้ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรในประเทศถูกถ่ายเทไปยังมหาอำนาจทั้งสองได้โดย
ง่าย^๑ และในฐานะที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเป็นผู้บริหารกิจการรถไฟซึ่งต้อง
รับผิดชอบต่อปัญหาโดยตรง แนวพระดำริของพระองค์ที่มีต่อการพิจารณาเรื่องดังกล่าว จึงมี
อิทธิพลต่อการตัดสินใจของรัฐบาลมิใช่น้อย

๑. โครงการและความมุ่งหมายของมหาอำนาจตะวันตก

ในช่วงระหว่าง พ.ศ. ๒๔๖๑ - ๒๔๖๕ มหาอำนาจตะวันตกได้แสดงความ
ประสงค์ขอสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อดินแดนไทยถึง ๓ โครงการด้วยกัน ได้แก่ โครงการสร้าง
ทางรถไฟเชื่อมต่อดินแดนจีนของฝรั่งเศส โครงการเชื่อมต่อกับพม่าของอังกฤษ และโครงการ

^๑สมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์, "บทบาทของประเทมหาอำนาจในการสร้างทาง
รถไฟ. . .", หน้า ๔๒๗ - ๔๒๘.

สร้างทางรถไฟข้ามทวีปเอเชียซึ่งอังกฤษและฝรั่งเศสลงทุนร่วมกัน ในที่นี้จะกล่าวถึงจุดมุ่งหมาย และเงื่อนไขความต้องการของประเทศมหาอำนาจดังกล่าวในแต่ละโครงการ ดังต่อไปนี้

๑.๑ โครงการสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อกับอินโดจีนของฝรั่งเศส

ก่อนหน้าที่ยุโรปจะเปิดการเจรจาสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อกับอินโดจีนของฝรั่งเศสอย่างเป็นทางการในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๑ กรมรถไฟหลวงภายใต้การนำของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ได้ดำเนินการสร้างทางรถไฟสายใต้เชื่อมต่อกับสหพันธรัฐมาลายูตามโครงการเงินกู้ของอังกฤษ ซึ่งเริ่มมาตั้งแต่ในตอนปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จนเกือบจะแล้วเสร็จในเวลาอันใกล้นี้ จึงอาจกล่าวได้ว่าเป็นสาเหตุหนึ่งที่กระตุ้นให้ฝรั่งเศสมีความปรารถนาที่จะเปิดการคมนาคมทางรถไฟเชื่อมต่อกับดินแดนไทย เช่นเดียวกัน เพื่อไม่ให้หน้าอินทรีอังกฤษคู่แข่งของตน โครงการของฝรั่งเศสดังกล่าวจึงนับว่าเป็นโครงการแรกในสมัยของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ที่ทรงต้องตัดสินใจอย่างหนึ่งอย่างใดกับการขยายทางรถไฟเชื่อมต่อกับดินแดนของมหาอำนาจตะวันตก

อันที่จริงก่อนหน้านี้ทั้งสองฝ่าย เคยได้เจรจาอย่างเป็นทางการถึงสองครั้ง แต่ไม่อาจตกลงกันได้เนื่องจากความไม่พร้อมของทั้งสองฝ่าย^๑ ครั้นในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๑ เมื่อมหาสงครามใกล้จะสิ้นสุดลงฝรั่งเศสจึงได้ส่งตัวแทนเข้ามาเจรจากับกรุงเทพฯอีกครั้งหนึ่ง โดยเสนอเส้นทาง ๓ สายให้ไทยพิจารณา ได้แก่ เส้นทางแปดริ้ว-ปราจีนบุรี, อุบลราชธานี-กำแพงม และ อุดรดิตถ์-ปากลาย^๒ ทั้งนี้มีจุดมุ่งหมายให้เกิด

^๑ การเจรจาดังกล่าวเกิดขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้มีการลงนามในสัญญาสัมพันธไมตรีระหว่างกัน เมื่อวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๔๖ ณ กรุงปารีส ข้อความในบางตอนกล่าวถึงความร่วมมือในการเชื่อมทางคมนาคมทางรถไฟระหว่างฝรั่งเศสและไทย แต่ทั้งสองฝ่ายไม่ได้ให้สัตยาบันซึ่งกันและกันจึงไม่มีผลใช้บังคับ ส่วนการเจรจาดังกล่าวเกิดขึ้นก่อนที่ไทยจะประกาศสงครามกับมหาอำนาจกลาง รัฐบาลฝรั่งเศสได้ส่งตัวแทนเข้าเจรจากับพระองค์เจ้าจรัญศักดิ์ อัครราชทูตไทย ณ กรุงปารีส แต่ไม่อาจบรรลุข้อตกลงแต่อย่างใด.

^๒ ปากลายเป็นเมืองหนึ่งในประเทศลาว อยู่ติดกับพรมแดนไทยทางด้านจังหวัดเลย.

ประโยชน์ทางเศรษฐกิจแก่ประเทศทั้งสอง โดยเฉพาะเป็นการบุกเบิกแผ่นดินที่รกร้างว่างเปล่าให้เป็นแหล่งเพาะปลูกที่อุดมสมบูรณ์ และลำเลียงผลผลิตไปยังเมืองท่าต่าง ๆ ตามเส้นทางรถไฟดังกล่าวนี้^๑

ข้อที่น่าสังเกตคือ ฝรั่งเศสได้ยื่นเงื่อนไขเป็นข้อแลกเปลี่ยนโดยยินยอมให้ฝ่ายไทยแก้ไขสัญญาที่ไม่เป็นธรรมตามจุดมุ่งหมายในการเข้าร่วมสงครามโลกของฝ่ายไทย ได้แก่ การยกเลิกสิทธิสภาพนอกอาณาเขตทางการศาล และการให้อิสระในการกำหนดคิดอัตราภาษีศุลกากร เป็นต้น ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงประโยชน์ที่ฝรั่งเศสจะได้รับจากการสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อไทยสายหนึ่งสายใดดังกล่าวนี้ ย่อมให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจต่อฝรั่งเศสอย่างคุ้มค่า^๒

๑.๒ โครงการสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อกับพม่า

จุดมุ่งหมายของอังกฤษที่ต้องการวางรางรถไฟเชื่อมต่อกับพม่า เข้ากับดินแดนไทยดังกล่าว มีสาเหตุประการหนึ่งเกิดจากความต้องการให้การคมนาคมขนส่งระหว่างพม่า กับสหพันธรัฐมาลายูสามารถเดินทางติดต่อถึงกันได้โดยตลอด โดยผ่านทางรถไฟสายใต้ของไทย และในขณะเดียวกันอังกฤษมีความระแวงว่าฝรั่งเศสจะเข้ามามีอิทธิพลและผลประโยชน์จากการขยายทางรถไฟเชื่อมต่อกับภาคตะวันออกเฉียงของไทย จึงได้เสนอโครงการนี้เพื่อรื้อถอนโอกาสของฝรั่งเศสให้น้อยลง และรักษาผลประโยชน์ของตนในภูมิภาคนี้ไว้ต่อไป อันที่จริงอังกฤษเคยแสดงท่าทีให้ไทยทราบล่วงหน้ามานานแล้วก่อนที่จะสงครามโลกจะยุติลง และได้มีโอกาสเจรจาอย่างเป็นทางการ เมื่อครั้งที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินเสด็จกลับจากยุโรป

^๑ หจข., ร.๖ คค.๕.๑/๑ "Prince Purachatra to King Rama VI" (Memorandum of Conversation in Regard to Railway Projects in Indo-China) Confidential, July 22, 1918.

^๒ หจข., ร.๖ คค.๕.๑/๒ "กรมหลวงพิษณุโลกประชานาถ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" (บันทึกความเห็นที่ว่าด้วยรัฐประศาสน์นโยบาย เนื่องในขณะสงบศึก), (ม.ป.ป.).

และเดินทางผ่านประเทศพม่าในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๖๓ โดยที่ทางฝ่ายไทยมิได้แสดงท่าทีกระตือรือร้นกับอังกฤษมากนัก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกำลังอยู่ในระหว่างการลงทุนสร้างทางรถไฟสายตะวันออก เชื่อมต่อดินแดนอินโดจีนของฝรั่งเศสก็เป็นได้ จนกระทั่งในเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๔๖๕ เมื่อทางรถไฟสายนี้ใกล้จะสำเร็จตามโครงการ อังกฤษจึงพยายามรุกเร้าให้ไทยพิจารณาโครงการของตนอีกครั้งหนึ่ง^๑ โดยเสนอให้ไทยพิจารณา ๓ เส้นทางดังต่อไปนี้

สายที่ ๑ มะละแหม่ง-เมียวดี (Moulmein-Myawaddy) โดยหวังจะเชื่อมต่อกับทางรถไฟสายเหนือของไทย เจตนาของอังกฤษที่ต้องการเชื่อมทางรถไฟสายนี้ เพราะเห็นว่าเมื่อทางรถไฟสายเหนือของไทยสร้างถึง เชียงใหม่แล้ว สินค้าจากพม่าซึ่งเคยส่งมาขายยังภาคเหนือของไทยจะต้องถูกสินค้าจากกรุงเทพฯ เข้าตีตลาดอย่างแน่นอน ดังนั้นเส้นทางสายนี้จึงมุ่งป้องกันผลประโยชน์ทางการค้าของอังกฤษโดยตรง แม้ว่าจะมีความยากลำบากในการก่อสร้างมากก็ตาม อังกฤษจึงตั้งความหวังสำหรับเส้นทางสายนี้มากที่สุด

สายที่ ๒ มะละแหม่ง-ด้านพระเจดีย์สามองค์ (Moulmein-Three Pagodas) โดยเชื่อมต่อกับทางรถไฟสายใต้ของไทยที่นครปฐม

สายที่ ๓ มะริด-ประจวบคีรีขันธ์ (Mergui-Prachau Kirikan) เชื่อมต่อกับทางรถไฟสายใต้เช่นกัน^๒ ซึ่งเซอร์ฮาร์คอต บัตเลอร์ (Sir Harcourt Butler)

^๑ หจข., กต.๕/๒๘ "กรมหลวงกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบทูล สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอเจ้าฟ้าฯ กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ" สบ, ๓ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๕.

^๒ หจข., ร.๖ คค.๕.๒/๑๗ "กรมหลวงกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" (Confidential Memorandum on the Proposed Junction of the Burma Railways with the Siamese System) ๑๑ มกราคม พ.ศ. ๒๔๖๕.

ข้าหลวงอังกฤษประจำพม่าได้ให้การสนับสนุนรองลงมาจากทางสายที่ ๑ เพราะจะเป็นหนทางนำร่องกึ่งให้ใกล้ชิดกรุงเทพฯ รวมทั้งระยะเวลาการเดินทางจากร่างกึ่งมายังเมืองท่ามะริดได้อีกด้วย^๑

๑.๓ โครงการสร้างทางรถไฟข้ามทวีปเอเชียตอนใต้

โครงการดังกล่าวเกิดขึ้นเมื่อภายหลังสงครามโลกครั้งที่ ๑ ยุติลง เช่นเดียวกับในโครงการแรก โดยอังกฤษและฝรั่งเศสคิดร่วมลงทุนกันสร้างทางรถไฟข้ามทวีปเอเชียตอนใต้เพื่อเชื่อมการคมนาคมระหว่างยุโรปและจีน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสกัดกั้นการขยายอิทธิพลของญี่ปุ่นซึ่งกำลังคุกคามผลประโยชน์ในดินแดนอาณานิคมของตนในขณะนั้น^๒ บางส่วนของเส้นทางดังกล่าวต้องตัดผ่านเข้ามาในเขตแดนไทย โดยฝรั่งเศสวางแผนให้สร้างต่อจากเส้นทางสายแบกแดดผ่านอินเดียและพม่า เข้ามายังไทย ตามเส้นทางมะละแหม่ง-เมียวดี-แม่สอด จากนั้นอาจขึ้นไปทางอุตรดิตถ์จนถึงปากลาย หรือตรงไปเมืองเลย อุตรธานี สุวรรณเขต จนถึงกวางตรีในประเทศญวน และเชื่อมต่อกับภาคใต้ของจีนที่เมืองกวางตุ้ง เป็นอันสิ้นสุด เส้นทางตามโครงการ นี้ว่าเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์อย่างแท้จริง ช่วยให้มหาอำนาจทั้งสองสามารถขนส่งกำลังทหารเพื่อปราบกบฏในอาณานิคมของตน หรือด้านทานอิทธิพลญี่ปุ่นได้อย่างรวดเร็วโดยไม่ต้องอาศัยการขนส่งทางเรือแต่เพียงอย่างเดียว เหมือนแต่ก่อน^๓

^๑สถาบันไทยคดีศึกษา, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, F.O. 371/10973 "Sir Harcourt Butler to Mr. Greg" No.213, date May 28, 1923.

^๒ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ ๑ สิ้นสุดลง ญี่ปุ่นเป็นประเทศฝ่ายสัมพันธมิตรที่ได้รับความกระทบกระเทือนจากสงครามน้อยมาก ฐานะของญี่ปุ่นเข้มแข็งขึ้นและได้พยายามขยายอิทธิพลเข้าไปในจีนซึ่งอังกฤษและฝรั่งเศสถือว่าเป็นการคุกคามความมั่นคงของดินแดนอาณานิคมของตนโดยตรง จึงคิดหาวิธีสกัดกั้นการขยายอิทธิพลของญี่ปุ่นโดยการสร้างทางรถไฟเพื่อให้อาณานิคมและประเทศเมืองแม่สามารถติดต่อถึงกันได้โดยสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น ดูรายละเอียดใน สมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์, "บทบาทของประเทมหาอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟ. . ." หน้า ๔๓๗ - ๔๓๘.

^๓หจข., ร.๖ คค.๔/๒๓ "พระองค์เจ้าธานีนิวัติ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" ๑๓ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๖๓.

โดยข้อเท็จจริงแล้ว มหาอำนาจทั้งสองยังมิได้ติดต่อ เข้ามาอย่างเป็นทางการ แต่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงได้ทราบความเคลื่อนไหวดังกล่าวจากการสนทนากับกลุ่มผู้นำทางการเมืองของฝรั่งเศสในคราวที่เสด็จไปยุโรปใน พ.ศ. ๒๔๖๓ ทำให้ทรงวิตกกังวลมากกว่าโครงการอื่น ๆ เพราะมหาอำนาจทั้งสองไม่ประสงค์ให้ไทยได้ประโยชน์จากการเชื่อมต่อทางรถไฟสายนี้เลย เพียงใช้ดินแดนไทยเป็นทางผ่านเท่านั้น ฉะนั้น จึงเป็นโครงการที่ทำหน้าที่พิทักษ์ผลประโยชน์ของลัทธิล่าอาณานิคมโดยตรง^๑

๒. แนวพระดำริต่อการสร้างทางรถไฟทั้ง ๓ โครงการ

การพิจารณาข้อ เสนอในการสร้างทางรถไฟของมหาอำนาจตะวันตกทั้งสามโครงการดังกล่าว ถือว่าเป็นภารกิจที่สำคัญอีกด้านหนึ่งของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ในระยะแรกที่ทรงเข้ารับบริหารกรมรถไฟเนื่องจากในขณะนั้นกำลังอยู่ในระยะหัวเลี้ยวหัวต่อในการกำจัดอิทธิพลชนชาติตะวันตกออกจากกรมรถไฟ พระดำริและการตัดสินใจอย่างหนึ่งอย่างใดของพระองค์จึงย่อมผูกพันต่อผลประโยชน์ของประเทศชาติ เป็นอย่างยิ่ง ในขณะที่โครงการทั้งสามโครงการดังกล่าว ให้ผลประโยชน์ตอบแทนต่อรัฐบาลไทยแตกต่างกัน วิจารณญาณของพระองค์ที่มีต่อโครงการทั้งสามจึงย่อมแตกต่างกันไปด้วย ทั้งนี้เพื่อปกป้องผลประโยชน์ของประเทศชาติมิให้ต้องตก เป็นฝ่ายเสียเปรียบ และได้รับความสำเร็จจากการลงทุนตามเป้าหมาย ในที่นี้จะกล่าวถึงแนวพระดำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ที่มีต่อโครงการทั้งสามดังต่อไปนี้

๒.๑ พระดำริต่อโครงการของรัฐบาลอินโดจีน

เนื่องจากการเจรจาเชื่อมการคมนาคมทางรถไฟระหว่างประเทศทั้งสองได้กระทำอย่างเป็นจริงเป็นจังเมื่อสงครามโลกสิ้นสุดลง ในขณะที่ฝรั่งเศสพยายามตอบสนองความต้องการของฝ่ายไทยโดยเสนอเงื่อนไขการเปลี่ยนแปลงสนธิสัญญาที่ไม่เป็นธรรม เป็นข้อแลกเปลี่ยน ซึ่งชี้ให้เห็นว่ารัฐบาลอินโดจีนมีความปรารถนาอย่างแรงกล้าที่จะผลักดันโครงการนี้

^๑ หจข., ร.๖ คค.๕/๒๓ "Prince Purachattra to King Rama VI"

ให้เป็นผลอย่างจริงจังขึ้นมา เจื่อนโซ่ข้อ เร็วเครื่องของฝรั่งเศสดังกล่าวจึงมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของรัฐบาลไทยมิใช่น้อย โดยเฉพาะสมเด็จพระเจ้าฟ้าฯ กรมหลวงพิษณุโลกประชานาถองค์เสนาธิการทหารบกทรงให้การสนับสนุน เพราะทรงเชื่อว่าเส้นทางรถไฟเหล่านี้จะช่วยพัฒนาดินแดนภาคตะวันออกเฉียงใต้ให้มีความเจริญและมีประชากรหนาแน่นขึ้น ถ้ารัฐบาลทำหนึ่งเฉยเสียก็จะเป็นเหตุให้หมางไมตรี และฝรั่งเศสอาจใช้อิทธิพลบีบบังคับขอสัมปทานดำเนินการสร้างเอง อันจะเป็นผลร้ายต่อประเทศมากยิ่งขึ้น^๑

แม้ว่าความเห็นของรัฐบาลในขณะนั้นมีแนวโน้มที่จะสนองความต้องการของฝรั่งเศสอยู่มากก็ตาม แต่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินกลับทรงมีพระดำริไม่เห็นด้วยที่รัฐบาลจะผลิผลลมหวมตกลงอย่างรวดเร็วจนเกินไป เพราะทรงถือว่าการคมนาคมระหว่างประเทศเป็นการต่อสู้ทางเศรษฐกิจอย่างหนึ่ง ซึ่งมีเหตุผลทางยุทธศาสตร์แอบแฝงอยู่มาก จึงจำเป็นต้องไตร่ตรองให้รอบคอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการหาเงินทุนมาใช้จ่ายตามโครงการซึ่งในขณะนั้นรัฐบาลมีความจำเป็นต้องขยายเส้นทางรถไฟตามโครงการเดิมอีกหลายช่วง เช่น ทางสายเหนือในช่วงเด่นไชย-นครลำปาง และ นครลำปาง-เชียงใหม่ เป็นต้น ในขณะที่ทางสายใต้ก็ยังไม่แล้วเสร็จสมบูรณ์^๒ ทำให้ทรงเห็นว่าฝ่ายไทยไม่พร้อมทั้งในด้านการเงินและกำลังคนที่จะสร้างทางเพิ่มขึ้นอีกหลายสายในขณะนั้น ยิ่งเมื่อพิจารณาถึงผลประโยชน์ตอบแทนที่ฝ่ายไทยจะได้รับทำให้ทรงไม่แน่ใจมากยิ่งขึ้น เพราะดินแดนที่ทางรถไฟตัดผ่านตามโครงการมีประชากรเบาบาง การขยายพื้นที่เพาะปลูกและเพิ่มปริมาณสินค้าจึงไม่อาจกระทำได้ภายในเวลาอันรวดเร็ว ข้ำรายที่ดินบางแห่งแห้งแล้งจัดใช้เพาะปลูกอะไรไม่ได้ พอถึงฤดูน้ำหลากน้ำกลับท่วมสูง ถึงแม้ว่าจะเป็นประโยชน์ในด้านการปกครองอยู่บ้างก็ตาม แต่

^๑ หจช., ร.๖ คค.๔.๑/๒ "กรมหลวงพิษณุโลกประชานาถ กราบขังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" (บันทึกความเห็นที่ว่าด้วยรัฐประศาสน์นโยบายเนื่องในขณะสงบศึก), (ม.ป.ป.).

^๒ หจช., ร.๖ คค.๔/๒๐ "รายงานประจำปีของกรมรถไฟหลวง ประจำปี พ.ศ. ๒๔๖๑" (พระนคร: โรงพิมพ์กรมรถไฟหลวง, ๒๔๖๒), หน้า ๑๒.

ก็ทรงเห็นว่ารัฐบาลควรจะให้ใคร่ครวญให้ดี มิฉะนั้นอาจได้รับผลตอบแทนไม่คุ้มค่า^๑ ทรงย้ำว่า
เส้นทางทั้งสามสายที่ฝรั่งเศสเสนอมานั้น บางสายก็เป็นประโยชน์ต่อฝ่ายไทย แต่บางสาย
กลับชักนำให้ผลประโยชน์ของไทยต้องเสื่อมถอย ดังนั้นรัฐบาลจึงควรหาอุบายรั้งรอที่จะไม่ต่อ
เส้นทางที่ไม่เป็นประโยชน์นั้นเสีย ถ้ารั้งไม่ได้ก็ควรจัดสร้างเส้นทางสายอื่นที่ให้ประโยชน์ขึ้น
ทดแทน เพื่อถ่วงดุลผลประโยชน์ซึ่งกันและกัน ส่วนเส้นทางที่ให้ผลดีเมื่อตกลงกันเรียบร้อยแล้ว
แล้วก็ควรรีบสร้างในเร็ววัน เพื่อแสดงให้ฝรั่งเศสเห็นว่าฝ่ายไทยมีความจริงใจต่อการเชื่อม
การคมนาคมกับฝรั่งเศสเช่นกัน^๒

พระดำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินดังกล่าว เป็นการชี้ประเด็นปัญหา
ให้รัฐบาลพิจารณาโดยตรง มิใช่เป็นการปฏิเสธโครงการของรัฐบาลอินโดจีนแต่อย่างใด
เพราะโดยข้อเท็จจริงทรงมีแนวพระดำริที่จะขยายทางรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือแล้ว
ครั้นต่อมาเมื่อกระแสความต้องการที่จะแก้ไขสัญญาที่ไม่เป็นธรรมพุ่งขึ้นสูง ผนวกกับการมอง
เห็นในคุณประโยชน์ที่จะได้รับจากการขยายเส้นทางรถไฟตามโครงการนี้ ทำให้ที่ประชุม
เสนาบดีสภาลงมติเห็นชอบในหลักการให้สร้างทางรถไฟเชื่อมต่อ เขตแดนอินโดจีนได้ ทั้งนี้
พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงได้พระราชทานหลักการกว้าง ๆ ให้ผู้บัญชาการ
กรมรถไฟหลวงรีบไปปฏิบัติ กล่าวคือ แม้จะประสบปัญหาการขาดแคลนเงินทุน แต่ไม่สมควร
ที่จะกู้เงินจากรัฐบาลอินโดจีนดังที่ฝรั่งเศสยื่นข้อเสนอมานี้ เพราะเป็นการเสื่อมเสียเกียรติภูมิ
ของชาติที่เป็นเอกราชอย่างยิ่ง แต่ให้กู้จากประเทศยุโรปตามเงื่อนไขปกติดังที่เคยใช้ในการ
ก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทั้งนี้ต้อง
ไม่ให้ฝรั่งเศสเข้าใจว่ารัฐบาลไทยยินยอม เพราะต้องการแลกเปลี่ยนสิทธิสภาพนอกอาณาเขต
ทางการศาล แต่ให้ถือว่าเป็นการรักษาพระราชไมตรีระหว่างประเทศทั้งสองเท่านั้น แม้กระนั้น
ก็ตาม ฝรั่งเศสต้องยินยอมยกเลิกอำนาจศาลกงสุล และให้ไทยมีอิสระในการกำหนดอัตราภาษี

^๑ หจข., กต.๕/๒๔ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบทูล สมเด็จพระยา-
เทววงศ์ยุโรปการ" ๒๕ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๑.

^๒ หจข., ร.๖ คค.๕.๑/๒ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบบังคมทูล พระบาท-
สมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" ๕ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๖๑.

สินค้าเข้าเสียก่อน โดยอ้างมติของมหาชน ถ้าฝรั่งเศสไม่ยินยอมรัฐบาลไทยก็จะไม่สร้าง
ทางรถไฟสายตะวันออกเช่นกัน^๑

เหตุผลประการหนึ่งที่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงวางพระบรม-
ราโชบายให้ผู้บัญชาการกรมรถไฟสร้างอำนาจต่อรองกับฝรั่งเศสดังกล่าว อาจเป็นเพราะว่า
ทรงมีความมั่นใจพระทัยในความได้เปรียบของฝ่ายไทย เนื่องจากทรงทราบว่าฝรั่งเศสมีความ
หวังอย่างมากที่จะขยายการคมนาคมทางรถไฟในภูมิภาคนี้มิให้น้อยหน้าอังกฤษ และยังคงมีความ
จำเป็นต้องเร่งนำผลผลิตจากอาณานิคมของตนบ่อน้ำเมืองแม่ เพื่อชดเชยความเสียหายทาง
เศรษฐกิจภายหลังจากสงคราม ดังนั้นจึงยากที่ฝรั่งเศสจะปฏิเสธข้อเสนอมของไทยได้ นอกจากนี้
ไทยอยู่ในฐานะของประเทศที่ชนะสงคราม ทำให้ทรงเชื่อมั่นว่าประเทศสัมพันธมิตร เหล่านี้จะ
เคารพในผลประโยชน์ของไทยบ้างไม่มากก็น้อย ในขณะที่เดียวกันกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน
ทรงมีพระดำริสอดคล้องกับพระบรมราโชบายดังกล่าว เพื่อให้ประเทศไทยได้รับประโยชน์จาก
โครงการดังกล่าวอย่างแท้จริง ดังที่ ได้กราบบังคมทูลต่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
เมื่อวันที่ ๕ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๖๑ ความว่า

. . . การร่วมศึกกับผู้มิใช่ชนเช่นนี้ ย่อมเป็นโอกาสอันดีอย่างยิ่ง ซึ่งจะหาทางพูดจา
กับต่างประเทศทุก ๆ ฝ่ายให้ประเทศสยามได้รับผลเสมอภาคกับประเทศอื่น ๆ การ
คมนาคมของประเทศสยามซึ่งติดต่อกันกับต่างประเทศที่ล่วงแล้วมา เป็นการที่ประเทศ
อื่นคิดผลประโยชน์สำหรับประเทศเขา และเป็นที่ยังคับให้ประเทศสยามทำไปโดยมาก
แม้มีโอกาสในคราวนี้ที่จะตรวจตราให้ประเทศสยามมีโอกาสในทางซึ่งจะเป็นประโยชน์
แก่ประเทศสยามได้บ้าง เห็นด้วยเกล้าฯว่าจะเป็นอย่างยิ่ง^๒

แม้ว่าฝรั่งเศสจะได้เสนอเส้นทางให้ไทยพิจารณาสร้างถึงสาม เส้นทางด้วยกัน
แต่โดยข้อเท็จจริงแล้วฝ่ายไทยขาดความพร้อมที่จะสร้างทางรถไฟทั้งหมดในขณะเดียวกันได้
ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ดังนั้นจึงจำเป็นต้องเลือกเส้นทางที่ให้ประโยชน์มากที่สุดก่อน ซึ่ง

^๑ หจข., ร.๖ คค.๕.๑/๒ "พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทูล
กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน" ฉบับ, ๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๖๑.

^๒ หจข., ร.๖ คค.๕.๑/๒ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบบังคมทูล พระบาท-
สมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" ๕ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๖๑.

จากพระดำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงเห็นว่า เส้นทางสายอุตรดิตถ์-ปากลาย ไม่เหมาะสมที่ฝ่ายไทยจะสร้างเป็นอย่างยิ่ง แม้จะช่วยให้การคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯกับ หลวงพระบางสะดวกรวดเร็วขึ้นก็ตาม เนื่องจากสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภู เขาจึงยากลำบากต่อการวางรางมาก ส่วนเส้นทางอุบลราชธานี-กำแพงหม ซึ่งมีโครงการจะต่อถึง พนมเปญในอนาคต ทรงชี้ว่าไม่สมควรให้สร้างในเวลาเดียวกัน เพราะจะไม่เกิดประโยชน์ ต่อไทยแต่อย่างใดตราบที่ทางรถไฟจากโคราชยังสร้างไม่ถึงอุบลราชธานี แต่กลับเป็นผลดีต่อ ฝรั่งเศสเพียงฝ่ายเดียว เพราะทรัพยากรของอุบลราชธานีจะถูกระบายไปข้างอื่นโดยทางรถไฟซึ่งสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายน้อยกว่าการขนส่งทางรถยนต์เข้ากรุงเทพฯ และในขณะเดียวกัน ยังทำให้สินค้าของฝรั่งเศสเข้าครอบครองตลาดที่อุบลราชธานีอีกด้วย จึงเป็นการทำลาย ผลประโยชน์ของไทยโดยตรง นอกจากนี้ยังทรงเห็นว่าความหนาแน่นของประชากรในภาค ตะวันออกยังไม่มากพอกับการลงทุน อีกทั้งถนนสายปากเซ-พิบูลมังสาหาร ที่เชื่อมอุบลราชธานี กับอินโดจีนกำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง จึงเป็นการซ้ำซ้อนและสิ้นเปลืองโดยใช่เหตุ ดังนั้นรัฐบาลจึงควรหลีกเลี่ยงไม่สร้างทางสายนี้ แม้ว่าโดยข้อเท็จจริงฝรั่งเศสมีความหวังต่อ เส้นทางสายนี้มากก็ตาม เนื่องจากความอุดมสมบูรณ์ของพื้นที่ในเขต เมืองกำแพงหม แต่ไทย ต้องบ่ายเบี่ยงให้ถึงที่สุด^๑

ดังนั้นคง เหลือแต่เพียงทางสายแปดริ้ว-ปราจีนบุรี เพียงสายเดียวที่ทรงเห็นว่า มีความเหมาะสมมากที่สุด โดยเริ่มต่อจากทางรถไฟสายตะวันออกที่ฉะเชิงเทราผ่านปราจีนบุรี จนจรดพรมแดนฝรั่งเศสที่อริยุประเทศ เป็นระยะทาง ๑๙๙ กิโลเมตร และเชื่อมต่อกับทางรถไฟของอินโดจีนที่มาจากพนมเปญ ซึ่งนอกจากจะเกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจโดยตรง ไม่ ชักพาให้เส้นทางการค้าของไทยต้องเสื่อมถอยเหมือนดังเส้นทางสายอื่นแล้ว ยังทรงแน่วพระทัยว่าจะอำนวยการประโยชน์ต่อการปกครองของฝ่ายบ้านเมืองอีกด้วย และเพื่อให้แน่ใจว่าการตัดสินใจ พระทัยของพระองค์ดังกล่าวไม่ผิดพลาด กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินจึงได้เสด็จไปสืบสวน

^๑ หจข., ร.๖ คค.๕.๑/๑ "Prince Purachattra to King Rama VI"

สภาพทั่ว ๆ ไปของกิจการรถไฟและเจรจาอย่างไม่เป็นทางการกับรัฐบาลอินโดจีนครั้งหนึ่งก่อน
เมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๔๖๑^๑

๒.๒ พระดำริต่อโครงการของรัฐบาลพม่า

โครงการระหว่างไทยและพม่าดังกล่าว กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน
ทรงทราบว่า เป็นความประสงค์ของอังกฤษที่จะใช้เป็น เครื่องมือถ่วงดุลย์อำนาจและผลประโยชน์
ของฝรั่งเศสในภูมิภาคนี้ เพื่อมิให้น้อยหน้ารัฐบาลอินโดจีนที่ได้แสดงท่าทีจะต่อทางรถไฟเชื่อม
กับภาคตะวันออกเฉียงของไทยก่อนหน้านี้เช่นกัน แต่อย่างไรก็ตาม ทรงมีพระดำริที่จะไม่ยินยอม
ตามอังกฤษอย่างง่าย ๆ โดยไม่มีหลักการเป็นอันขาด เพราะอาจทำให้ต้องตกเป็นฝ่าย
เพลี่ยงพล้ำถูกบีบคั้นทางเศรษฐกิจ หรืออาจได้รับผลตอบแทนไม่คุ้มกับการลงทุนก็เป็นได้ ดังนั้น
จึงทรงพิจารณาโครงการของอังกฤษด้วยความรอบคอบระมัดระวังไม่แพ้โครงการของฝรั่งเศส
เช่นกัน

ตามบันทึกลับที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงนำขึ้นกราบบังคมทูลต่อ
พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๔๖๕ ทรงชี้ให้เห็นว่า
เส้นทางสายที่ ๑ และสายที่ ๒ ตามโครงการของอังกฤษไม่เหมาะสมอย่างยิ่งที่ไทยจะตกลง
ยินยอมตามข้อเสนอ โดยเฉพาะเส้นทางสายที่ ๑ ระหว่างมะละแหม่ง-เมียวดี ซึ่งจะต่อเข้า
ไทยทางภาคเหนือ อังกฤษมีความประสงค์จะจัดสร้างเป็นอย่างยิ่ง เพื่อนำสินค้าจากมะละแหม่ง
เข้าครอบครองตลาดการค้าในภาคเหนือของไทย และในขณะเดียวกันจะลำเลียงสินค้าของ
ภาคเหนือป้อนให้พม่าโดยออกสู่ทะเลที่เมืองท่ามะละแหม่งทั้งสิ้น จึงเท่ากับเป็นการทำลาย
อิทธิพลทางรถไฟสายเหนือของไทยโดยตรง ดังนั้นไทยควรหลีกเลี่ยงไม่ยอมให้สร้าง แต่ถ้า
อังกฤษยังคงยืนยันตามความประสงค์ของตน จะทรงหาทางออกโดยอ้างว่าฝ่ายไทยได้ลงมือ
ทำถนนเชื่อมต่อกับพม่าแล้ว โดยเริ่มต้นจากสวรรคโลกผ่านสุโขทัยและตากจนจรดแม่สอดชาย
เขตแดนไทย ซึ่งเป็นโครงการ ๑๐ ปี และจะแล้วเสร็จสมบูรณ์ภายใน พ.ศ. ๒๔๗๑ ส่วนทาง

^๑ หจข., กต.๕.๖/๒ "Prince Purachattra to Prince Devawongse"

(Problem of Communications in Eastern Mondhols) Confidential,

August 4, 1919.

สายที่ ๒ มะละแหม่ง-ด่านพระเจดีย์สามองค์ ซึ่งฝ่ายไทยจะต้องสร้างไปเชื่อมต่อทางด้าน
กาญจนบุรี ทรงเห็นว่าสภาพภูมิประเทศเต็มไปด้วยป่าเขา ต้องลงทุนสูงและยากลำบากในการ
ก่อสร้างมาก เกินกว่าที่จะนำมาพิจารณาได้ อีกทั้งการคมนาคมขนส่งทางน้ำในบริเวณนี้เป็นที่
นิยมมากกว่า จึงทรงคัดค้านเส้นทางสายนี้เช่นกัน^๑

สำหรับ เส้นทางสายที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรง เห็นว่า เหมาะสมมาก
ที่สุด คือ เส้นทางสายที่ ๓ มะริด-ด่านสิงขร-ประจวบคีรีขันธ์ ทั้งนี้ทรงให้เหตุผลว่า เส้นทาง
สายนี้จะ เริ่มต้นจาก เขตแดนไทยที่ด่านสิงขรและ เชื่อมต่อกับทางรถไฟสายใต้ที่ประจวบคีรีขันธ์
เป็นระยะทางเพียง ๒๐ กิโลเมตรทำให้ไม่สิ้นเปลืองค่าก่อสร้างมากนัก และไม่มีปัญหาทาง
ด้านสภาพภูมิประเทศสำหรับไทยแต่อย่างใด สามารถเชื่อมต่อการคมนาคมทางรถไฟระหว่าง
พม่า ไทย และสหพันธรัฐมาลายูได้ตามความประสงค์ อีกทั้งไม่มีผลกระทบกระเทือนต่อ
เศรษฐกิจ การเมือง และยุทธศาสตร์การทหารมากเท่ากับ เส้นทางอีกสองสายที่กล่าวมา และ
ข้อสำคัญคือ เส้นทางสายนี้จะไปสิ้นสุดที่เมืองมะริด ซึ่ง เคยเป็น เมืองท่าเก่าของไทยแต่โบราณ
ทำให้ไทยสามารถยื่นระยะทางออกสู่อ่าวเบงกอลได้สะดวกมากขึ้น จึงนับว่าเป็นประโยชน์
ต่อ เศรษฐกิจของไทยอย่างยิ่ง^๒

แม้ว่าพระดำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินจะทรงได้รับการยอมรับจาก
ที่ประชุม เสนาบดีสภาในเวลาต่อมาก็ตาม แต่ก็ไม้อาจทรงดำเนิการให้เป็นไปตามพระ-
ประสงค์ของพระองค์ได้ เนื่องจากทรงพบอุปสรรคการคัดค้านจากทั้งอังกฤษและฝ่ายไทยเอง
กล่าวคือ อังกฤษเห็นว่าทางรถไฟสายนี้ตนต้องใช้ทุนในการก่อสร้างมาก เพราะระยะทางยาว
กว่าไทย จึงเกรงว่าจะไม่คุ้มในการลงทุน บริษัทรถไฟในพม่าจะต้องเริ่มสร้างทางจาก เขต
ศูนย์กลางของประเทศและมุ่งลงใต้มายัง เมืองมะริด และต่อจากเมืองมะริดจึงจะสร้างมา

^๑ หจข., ร.๖ คค.๕.๒/๑๗ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบบังคมทูล
พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" (Memorandum C, Confidential Memorandum on the Proposed Junction of the Burma Railways with the Siamese System), ๑๑ มกราคม พ.ศ. ๒๔๖๕.

^๒ เรื่องเดียวกัน.

จรวดชายแดนไทยที่ด่านสิงขรตามลำดับ ซึ่งลักษณะการขยายเส้นทางของอังกฤษดังกล่าวทำให้ฝ่ายไทยไม่มีโอกาสได้ใช้เมืองท่ามะริดในระยะเวลานี้ได้ เพราะแม้ว่าไทยจะยินยอมสร้างทางจากประจวบคีรีขันธ์ไปด่านสิงขรก่อนก็ตาม แต่อังกฤษก็คงจะไม่สร้างทางจากเมืองมะริดมาเชื่อมเขตแดนไทยพร้อมกันเป็นแน่ เพราะจะทำให้ไทยได้รับประโยชน์แต่เพียงฝ่ายเดียว ท่าทีของอังกฤษในขณะนั้นจึงพยายามบ่ายเบี่ยงข้อเสนอลงของไทย เพราะมองเห็นช่องทางที่จะได้รับประโยชน์จากทางสายนี้ไม่มากนัก ดังนั้นจึงพยายามกระตุ้นให้ทรงเปลี่ยนพระทัยหันมาสนับสนุนเส้นทางสายที่ ๑ แทนตามความต้องการของตน ซึ่งในกรณีนี้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงยินกรตามพระดำริเดิมของพระองค์ และสนับสนุนให้รัฐบาลแสดงปฏิริยาคัดค้านให้ถึงที่สุด โดยทรงกล่าวว่าถ้าไทยยินยอมก็เท่ากับเป็นการเชือดคอตนเอง เพราะนอกจากจะทำให้ต้องสูญเสียผลประโยชน์ดังที่ได้กล่าวมาแล้วยังทรงแน่พระทัยว่าจะไม่มีผลงอกงามคุ้มทุนแต่อย่างใดอีกด้วย^๑

แต่อย่างไรก็ตาม ความพยายามที่จะรักษาผลประโยชน์ซึ่งกันและกันทั้งสองฝ่ายคือไทยและอังกฤษดังกล่าว กลับมิได้เป็นปัญหาที่ทำให้ทรงวิตกกังวลมากนัก ทั้งนี้ได้ทรงอธิบายเหตุผลให้นายโรเบิร์ต เกรก (Robert Greg) อัครราชทูตอังกฤษได้เข้าใจถึงความยากลำบากของไทยในการสร้างทางสายที่ ๑ จนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว แต่ปัญหาที่สร้างความหนักพระทัยให้ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงมากที่สุด กลับเป็นสาเหตุที่เกิดจากฝ่ายไทยเอง กล่าวคือ มีผู้บริหารระดับสูงในรัฐบาลบางท่านมีทัศนคติในการมองปัญหาแตกต่างไปจากพระองค์ ทำให้กระแสความคิดที่จะดำเนินอิทธิพลอังกฤษไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน และอาจส่งผลให้การตัดสินใจของรัฐบาลเกิดความผิดพลาดได้ ทั้งนี้ทรงหมายถึงสมเด็จพระยาบรมราชานุภาพและเจ้าพระยายมราช^๒ ซึ่งคัดค้านการต่อทางรถไฟสายมะริด-ประจวบคีรีขันธ์อย่างแข็งขัน และต้องการให้รัฐบาลสร้างทางต่อจากสุพรรณบุรีขึ้นไปทางด่านแม่สอด จังหวัดตาก

^๑ หจช., กต.๔.๘/๒ "กรมหลวงกำแพงเพชรอัครโยธิน ทูล พระองค์เจ้าไตรทศ-ประพันธ์" ๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๖๖.

^๒ ในขณะนั้น สมเด็จพระยาบรมราชานุภาพ ทรงดำรงตำแหน่งเป็นเสนาบดีกระทรวงมหรธาธร และ เจ้าพระยายมราช เป็นเสนาบดีกระทรวงนครบาล.

แม้ว่าจะแพ้ความเห็นของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินในที่ประชุม เสนาบดีสภา แต่เมื่อสิ้นสมเด็จฯ กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการผู้ซึ่งให้การสนับสนุนพระองค์ในกรณีนี้โดยตลอดมา และเป็นขณะเดียวกับที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินต้องเสด็จไปรักษาอาการประชวรในยุโรป เป็นระยะเวลาหนึ่ง ทำให้ทรงเกิดความวิตกว่านโยบายของพระองค์ดังกล่าวจะถูกพลิกแพลงเปลี่ยนแปลงอีกก็เป็นได้ ซึ่งอาจจะเป็นอันตรายต่อผลประโยชน์ของประเทศชาติ ดังนั้นจึงทรงหาทางป้องกันโดยฝากฝังปัญหาไว้ต่อพระองค์ เจ้าไตรทศประพันธ์ ผู้รักษาการในตำแหน่ง เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๖๖ เพื่อให้ทรงช่วยยืนยันนโยบายนี้ไว้ ความว่า

. . .ฉันอยากให้เธอทราบไว้ เพื่อเหตุว่าถ้าในระหว่างนี้ซึ่งฉันมีอาการง้อแง่ม จะหักลงไปที่ใด หรือจะสิ้นชีวิตลงไปที่ใด หรือถ้าได้รับพระบรมราชานุญาตให้ออกไปเมืองนอกก็ดี เธอช่วยเหลือนำความเห็นใน Memorandum C นั้น ชี้ให้รัฐบาลเห็นอยู่เสมอ . . .^๑

พระดำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินดังกล่าว ชี้ให้เห็นว่าทรงมีความมั่นใจในพระทัยในความถูกต้องของพระองค์มาก ทรงยืนยันการปฏิบัติเสถียรความเห็นที่คัดค้านจากทั้งฝ่ายไทยและอังกฤษ โดยตั้งใจที่จะนำแนวพระดำริของพระองค์ไปปฏิบัติให้บรรลุผลตามความมุ่งหมาย ในขณะที่ความเห็นคัดค้านของผู้บริหารฝ่ายไทยดังกล่าว เชื่อว่าเกิดจากทัศนคติในการมองปัญหาที่แตกต่างกันโดยความบริสุทธิ์ใจมากกว่าสาเหตุอย่างอื่น แต่ก็ทำให้ทรงต้องหวั่นไหวมีใช้น้อย ทั้งนี้เป็นเพราะทรงมองว่าผู้ที่คัดค้านพระองค์ เป็น เสนาบดีชั้นผู้ใหญ่ที่มีอิทธิพลเพียงพอจะลบล้างในแนวนโยบายของพระองค์ได้

๒.๓ พระดำริต่อโครงการสร้างทางรถไฟข้ามทวีปเอเชียตอนใต้

ตามพระดำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน โครงการสร้างทางรถไฟสายนี้มีได้มีจุดมุ่งหมายที่จะต่อเชื่อมกับทางรถไฟของไทยแต่อย่างใด เพียงประสงค์จะใช้ดินแดนไทยเป็นทางผ่านเท่านั้น โดยทางฝ่ายประเทศมหาอำนาจทั้งสองได้ตกลงที่จะใช้รางขนาดมาตรฐาน กว้าง ๑.๔๓๔ เมตร ในขณะที่ไทยกำลังดำเนินการเปลี่ยนเป็นรางขนาดแคบ

^๑ เรื่องเดียวกัน.

๑ เมตร ทั่วประเทศตามแบบอย่างที่ใช้ในอินโดจีนและสหพันธรัฐมาลายูในขณะนั้น^๑ ทำให้ไม่อาจเชื่อมต่อกับโครงการนี้ได้ ฝ่ายไทยจึงจะไม่ได้รับประโยชน์โดยตรงจากเส้นทางสายนี้ ข้าราชการจะเป็นการยอมรับให้มหาอำนาจตะวันตกเข้ามามีอิทธิพลในแผ่นดินไทยอีกด้วย เนื่องมาจากทรงทราบดีว่าประเทศมหาอำนาจจะเรียกร้องขอมิสิทธิในสัมปทานและอำนาจทางการตำรวจ (rights of concession and police) ในส่วนของเส้นทางรถไฟสายนี้ที่ตัดผ่านเข้ามาในเขตแดนไทย ดังเช่นที่ปฏิบัติในประเทศจีน ซึ่งในฐานะที่ไทยเป็นประเทศเอกราชจะยินยอมไม่ได้ในเรื่องนี้^๒

โดยทั่ว ๆ ไป ความเห็นของผู้นำรัฐบาลในขณะนั้น ต่างคัดค้านอย่างแข็งขัน เพราะเห็นแต่ทางเสียเปรียบของฝ่ายไทย โดยเฉพาะสมเด็จพระยาเทวะวงศ์วโรปการ ทรงเห็นว่าถ้าทางสายนี้ถูกสร้างขึ้นจริง มหาอำนาจทั้งสองจะสามารถควบคุมเขตอิทธิพลของตนในจีนได้เต็มที่ และมีผลทำให้ฐานะทางการเมืองของไทยในแง่ที่เป็นรัฐกึ่ง-กระทบต้องเปลี่ยนสภาพไป เพราะมีทางรถไฟเชื่อมต่อถึงกันได้โดยตลอด ดังนั้น เมื่อเกิดสงครามระหว่างอังกฤษและฝรั่งเศส รัฐบาลไทยจะไม่อาจรักษาฐานะความเป็นกลางของตนไว้ได้ และคงต้องเข้าร่วมกับฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งในที่สุด ทางรถไฟสายนี้จึงไม่ปลอดภัยสำหรับไทยอย่างยิ่ง^๓

^๑ในขณะนั้นทางรถไฟสายใต้ของไทยตามโครงการเงินกู้ของอังกฤษได้ใช้รางขนาดแคบ ๑ เมตรอยู่แล้ว ส่วนทางรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกจากกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทราเป็นทางขนาดมาตรฐาน กว้าง ๑.๔๓๔ เมตร ต่อมากรมพระกำแพงเพชร-อัครโยธินทรงมีพระดำริให้เปลี่ยนเป็นรางขนาดแคบเหมือนกันหมดทุกสาย เพื่อหวังเชื่อมกับทางรถไฟของอินโดจีนและสหพันธรัฐมาลายูซึ่งเป็นรางขนาดแคบเช่นกัน ครั้นเมื่อมหาอำนาจทั้งสองมีนโยบายจะใช้รางขนาดกว้างในโครงการดังกล่าว ทำให้ทรงรู้สึกผิดหวังมาก.

^๒ หจข., ร.๖ คค.๕/๒๓ "Prince Purachattra to King Rama VI" (Memorandum on South Transasiatic Line) Confidential, January 31, 1921.

^๓ หจข., ร.๖ คค.๕/๒๓ "สมเด็จพระยาเทวะวงศ์วโรปการ หลง กรมขุน-กำแพงเพชรอัครโยธิน" ๑๑ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๖๓.

ในขณะที่เดียวกัน กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเข้าพระทัยถึงอันตราย และข้อเสียเปรียบที่ฝ่ายไทยจะได้รับ แต่ก็ทรงไม่เห็นด้วยที่รัฐบาลจะคัดค้านไม่พิจารณา โครงการนี้เสียเลยทีเดียว เพราะทรงเห็นว่า เป็นความคิดที่คับแคบ ฝ่ายไทยควรเจรจา ต่อรองขอมืออำนาจปกครองทางรถไฟในส่วนที่ตัดผ่านเข้ามาในดินแดนไทย ซึ่งทรงเชื่อว่าอาจ จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศได้ในอนาคต ต่อมาทรงหยั่งท่าทีของผู้บริหารฝรั่งเศสโดยขอให้ ไทยเป็นผู้รับผิดชอบสร้าง เฉพาะในส่วนทางที่ตัดผ่านเข้ามาในประเทศ ซึ่งมีความยาวประมาณ ๒๖๐ กิโลเมตร และใช้เงินค่าก่อสร้างในวงเงินไม่เกิน ๑๗ ล้านบาท ทำให้สามารถเชื่อม เส้นทางตามโครงการได้ตามความประสงค์ และเป็นการตัดปัญหาให้ประเทศมหาอำนาจ เข้ามามีอิทธิพลคุกคามต่อสถานะความเป็นเอกราชของประเทศด้วย ซึ่งปรากฏต่อมาว่า เจ้าหน้าที่ฝรั่งเศสได้คัดค้านไม่เห็นด้วย โดยอ้างว่าจะ เป็นผลให้ทางรถไฟต้องเสียเวลาเดิน อ้อมมากซึ่งผิดวัตถุประสงค์ที่วางไว้ แม้ว่าเส้นทางตามโครงการจะตัดผ่านดินแดนไทยในส่วน ที่ปราศจากผู้คน แต่ทางฝรั่งเศสก็จะยินยอมเดินรถไฟโดยไม่หวังผลกำไร เพื่อผลประโยชน์ของ นานาชาติ ฉะนั้นจึงขอให้ไทย เห็นแก่ความเจริญก้าวหน้าของสังคมโลกด้วยเช่นกัน^๑

แม้ว่าพระดำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินดังกล่าวจะถูกปฏิเสธจาก ฝรั่งเศสซึ่ง เป็นตัวตั้งตัวตีในเรื่องนี้ และความเห็นของรัฐบาลก็มีแนวโน้มที่จะคัดค้านโครงการ นี้เช่นกัน แต่ในทัศนะของสื่อมวลชนบางส่วนกลับมีท่าทีสนับสนุนในนโยบายขยายทางรถไฟเชื่อม การคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านของพระองค์ ดังจะ เห็นได้จากบทความในหนังสือพิมพ์ บางกอกไทม์ ฉบับวันพุธ ที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๖๓ ได้ยกตัวอย่างกรณีที่รัฐบาลดำเนิ การสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อกับประเทศอินโดจีนในขณะนั้นว่า จะเป็นเครื่องมือชักนำให้สินค้า จากฝั่งลาวและกัมพูชาหลังไหลเข้ากรุงเทพฯ มากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นผลดีต่อการขยายตัวทาง เศรษฐกิจของประเทศโดยตรง^๒

^๑ หจข., ร.๖ คค.๔/๒๓ "Prince Purachattra to King Rama VI"
January 31, 1921.

^๒ หจข., ร.๖ คค.๔/๓ บทความจากหนังสือพิมพ์บางกอกไทม์ เรื่องรถไฟ,
๑๖ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๖๓.

๓. ผลจากการดำเนินงานตามแนวพระดำริ

การพิจารณาโครงการสร้างทางรถไฟของประเทศไทยทั้งสามโครงการดังกล่าว ในช่วงระหว่าง พ.ศ. ๒๔๖๑ - ๒๔๖๕ สะท้อนให้เห็นถึงแนวพระดำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินที่ทรงพยายามต่อสู้ดิ้นรน เพื่อชดชวามิให้มหาประเทศบรรลุแผนการที่ได้เปรียบและกอบโกยผลประโยชน์จากฝ่ายไทยได้โดยง่าย ซึ่งก็ได้หมายความว่าทรงมีนโยบายปิดกั้นการขยายเส้นทางรถไฟร่วมกับประเทศไทยอย่างเสียที่เดียว แต่กลับทรงมีพระดำริสนับสนุนให้รัฐบาล เปิดเส้นทางใหม่เพิ่มขึ้น โดยพิจารณาเลือก เฉพาะในเส้นทางที่ให้ประโยชน์อย่างแท้จริงเท่านั้น จากความเห็นที่ทรงเสนอต่อที่ประชุม เสนาบดีสภาและพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวในขณะนั้น ปรากฏผลว่าทรงได้รับความสำเร็จเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งให้เห็นว่าแนวพระดำริของพระองค์มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของรัฐบาลมิใช่น้อย ในที่นี้อาจกล่าวพิจารณาถึงความสำเร็จที่เกิดจากแนวพระดำริของพระองค์ได้ดังนี้

ประการแรก ความสำเร็จของโครงการไทย-อินโดจีน ในช่วงระหว่างการเจรจากับฝรั่งเศสใน พ.ศ. ๒๔๖๒ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินยังทรงยืนยันที่จะสนับสนุนให้รัฐบาลสร้างในเส้นทางแปดริ้ว-ปราจีนบุรีตามเดิม เพราะให้ประโยชน์ตอบแทนต่อไทยมากกว่า ซึ่งต่อมาทางรัฐบาลได้เห็นชอบในพระดำริของพระองค์ และเปิดการเจรจากับฝรั่งเศสจนเป็นผลสำเร็จเช่นกัน ทางรถไฟสายนี้เริ่มลงมือสร้างตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. ๒๔๖๓ โดยสร้างต่อจากเส้นทางสายตะวันออกที่ฉะเชิงเทราจนจรดพรมแดนอินโดจีนที่อรัญประเทศ เป็นระยะทาง ๑๔๔ กิโลเมตร ใช้เวลาก่อสร้าง ๗ ปี ทั้งนี้ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงมีพระดำริให้รัฐบาลใช้ทุนของไทยทั้งหมด รวมทั้งช่างและคนงานไทยด้วย เพื่อเป็นการสะกัดกันมิให้ชนชาติตะวันตก เข้ามามีอิทธิพลในกรมรถไฟเหมือนดังที่

ทางรถไฟสายตะวันออกในช่วงจังหวัดฉะเชิงเทรา-อรัญประเทศ ได้โปรดเกล้าฯ ให้ออกพระราชกฤษฎีกาให้กรมรถไฟหลวงจัดสร้างและลงมือสำรวจวางแนวทาง ตั้งแต่เมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๖๒ และได้เริ่มลงมือก่อสร้างในเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๔๖๓ เป็นต้นมา จนแล้วเสร็จบริบูรณ์ในเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๔๗๐ ลี้นงบประมาณก่อสร้างรวมทั้งสิ้นประมาณ ๑๓.๘ ล้านบาท.

เคยเป็นมา ซึ่งพระดำริของพระองค์ดังกล่าวสอดคล้องกับความต้องการของฝรั่งเศสที่ไม่ต้องการให้ชาติตะวันตกอื่นใด เข้ามามีอิทธิพลกับตนเช่นกัน ทั้งสองฝ่ายจึงตกลงปฏิบัติตามสัญญาเดิมที่ทำไว้ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๕๖ กล่าวคือ การสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อเขตแดนอินโดจีนจะต้องไม่ใช้ช่างและทุนจากต่างประเทศใด ๆ ทั้งสิ้น ดังนั้นรัฐบาลจึงแก้ปัญหาในเรื่องเงินทุนโดยให้ใช้เงินคลังจ่ายโดยตรงไปก่อนในระยะเริ่มต้น ในปีต่อไปจึงจะหาแหล่งเงินกู้จากภายในประเทศ^๑

การสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อกับประเทศอินโดจีนในเส้นทางดังกล่าว เชื่อว่าเป็นการตัดสินใจที่ถูกต้อง เพราะเส้นทางสายแปดริ้ว-ปราจีนบุรีนี้สามารถอำนวยความสะดวกแก่ประเทศได้อย่างแท้จริง ทั้งในด้านเศรษฐกิจและการเมืองการปกครอง ผลผลิตของภาคตะวันออกโดยเฉพาะข้าว โค กระบือ ถูกลำเลียงเข้ากรุงเทพฯ เป็นมูลค่าปีละมาก ๆ^๒ ฝ่ายบ้านเมืองก็ได้ประโยชน์ในการระงับการปกครองหัวเมืองให้อยู่ในสายตามากขึ้น และที่สำคัญคือ เป็นการลดกระแสความกดดันทางการเมืองของเทศมหาวังอำนาจตะวันตกลงได้ระดับหนึ่ง เพราะการที่ไทยยินยอมสนองความต้องการของฝรั่งเศสบ้าง โดยที่ฝ่ายไทยไม่เสียเปรียบ ทำให้มหาวังอำนาจลดทอนที่ข่มขู่คุกคามลงและพึงพอใจต่อการดำเนินนโยบายของฝ่ายไทย ช่วยให้บรรยากาศทางการเมืองระหว่างประเทศไม่ตึงเครียด ดังที่หนังสือพิมพ์ในฝรั่งเศสฉบับหนึ่งได้ลงบทความยกย่องในพระวิริยะ อุตสาหะ และความมีสายตาวีกว้างไกลของกรมพระกำแหงเพชรจักรโยธิน ในฐานะที่ทรงเป็นผู้ผลักดันให้การเชื่อมต่อทางรถไฟระหว่างประเทศทั้งสองนี้เป็นความจริงขึ้นมา อาจกล่าวสรุปได้ว่าการสร้างทางรถไฟตามโครงการนี้เป็นความต้องการที่ตรงกันทั้งของฝ่ายไทยและรัฐบาลอินโดจีนของฝรั่งเศส^๓

^๑ หจข., กต.๕.๖/๒ "สมเด็จพระยาเทววงษ์วโรปการ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" ๒ กันยายน พ.ศ. ๒๔๖๒.

^๒ หจข., ร.๗ พ.๕.๒/๒ "กรมพระกำแหงเพชรจักรโยธิน ทูล หม่อมเจ้าดำรงสดำรง" ๑๘ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๖๔.

^๓ หจข., ร.๖ คค.๕/๒๕ "กรมขุนกำแหงเพชรจักรโยธิน กราบทูล สมเด็จพระยาเทววงษ์วโรปการ" ๒๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๔.

ประการที่สอง ความสำเร็จในการต้านอิทธิพลประเทศมหาอำนาจตะวันตก แม้ว่ากรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงประสบความสำเร็จในการโน้มน้าวให้ฝรั่งเศสยินยอมรับเส้นทางแปดริ้ว-ปราจีนบุรีตามพระคำริของพระองค์เมื่อ พ.ศ. ๒๔๖๒ ก็ตาม แต่ในเวลาต่อมาไม่อาจทรงผลักดันให้โครงการเชื่อมทางรถไฟระหว่างพม่าและไทยเป็นความจริงขึ้นมาได้ รวมทั้งเส้นทางตามโครงการข้ามทวีปเอเชียตอนใต้เพื่อติดต่อกับจีนก็ถูกยกเลิกไปเช่นกัน แต่ทั้งนี้มิได้หมายความว่า เป็นความล้มเหลวของฝ่ายไทยแต่อย่างใด เนื่องจากมิได้ทำให้ไทยต้องเป็นฝ่ายที่สูญเสียผลประโยชน์ แต่กลับชี้ให้เห็นว่ากรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงประสบความสำเร็จในความพยายามที่จะต้านทานอิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตก โดยไม่ยอมโอนอ่อนให้ได้อย่างง่าย ๆ จนกระทบกระเทือนต่อผลประโยชน์และสถานะความเป็นเอกราชของประเทศ

ในกรณีโครงการระหว่างไทยและพม่าดังกล่าว นับตั้งแต่ที่รัฐบาลของประเทศทั้งสองได้ดำเนินการเจรจาเชื่อมทางรถไฟระหว่างกันเมื่อ พ.ศ. ๒๔๖๓ จนกระทั่งบรรลุข้อตกลงในต้นปี พ.ศ. ๒๔๖๘ โดยรัฐบาลพม่ายินยอมที่จะเชื่อมต่อกับไทยในเส้นทางประจวบคีรีขันธ์-มะริด ตามพระคำริของผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง ทั้งสองฝ่ายจึงได้ร่วมมือกันสำรวจเส้นทางบริเวณชายแดนในเวลาต่อมา จนกระทั่งในปลายปี พ.ศ. ๒๔๗๐ ทางฝ่ายไทยได้รับการติดต่อจากอังกฤษเป็นครั้งสุดท้ายโดยสอบถามถึงระดับความสูงของพื้นที่ในเขตชายแดนไทย^๑ ต่อจากนั้นก็ไม่มีปรากฏหลักฐานว่าทั้งสองฝ่ายได้เจรจาดตกลงกันอย่างไรอีกต่อไป โครงการสร้างทางรถไฟของประเทศทั้งสองจึงหยุดชะงักลงไปโดยปริยาย สันนิษฐานว่าเกิดจากทางฝ่ายอังกฤษมองเห็นว่าการลงทุนสร้างทางรถไฟยาว ๙๖ กิโลเมตร จากเมืองท่ามะริดจนจรดพรมแดนไทยคงให้ผลประโยชน์ตอบแทนไม่คุ้มกับการลงทุน ดังที่ตัวแทนของบริษัทรถไฟในพม่าผู้หนึ่งได้เคยกล่าวกับเซอร์บัต เลอร์ข้าหลวงอังกฤษ ก่อนหน้าที่จะมีการสำรวจภูมิประเทศว่า ทางรถไฟสายนี้จะให้ประโยชน์ต่อพม่าไม่มากนัก และไม่แน่ใจว่าจะ

^๑ หจข., กต.๕.๘/๓ "พระองค์เจ้าไตรทศประพันธ์ กราบทูล กรมพระกำแพงเพชร-อัครโยธิน" ๒๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๗๐.

ได้รับประโยชน์คุ้มการลงทุนหรือไม่เพียงใด ดังนั้นจึง เป็นสาเหตุให้อังกฤษยุติการติดต่ออย่าง
เจียบ ๆ ตั้งแต่บัดนั้น^๑

แม้ว่าทั้งสองฝ่ายจะไม่ประสบความสำเร็จในการขยายเส้นทางคมนาคมทาง
รถไฟระหว่างกันก็ตาม ทำให้ทางรถไฟของสหพันธรัฐมาลายูและพม่าไม่สามารถเชื่อมต่อกันได้
แม้จนกระทั่งทุกวันนี้ แต่อาจกล่าวได้ว่าเป็นความสำเร็จประการหนึ่งของกรมพระกำแพงเพชร-
อัครโยธิน ที่ทรงสามารถขัดขวางอังกฤษมิให้สร้างทางสายมะละแหม่ง-เมียวดี ซึ่งจะนำไปสู่
การเข้ามามีอิทธิพลทางเศรษฐกิจในภาคเหนือของไทยได้ดังที่กล่าวมาแล้ว ซึ่งถ้าเป็นกรณี
ที่ทรงยอมโอนอ่อนให้อังกฤษ หรือคล้อยตามความเห็นของผู้บริหารระดับสูงในรัฐบาลบางท่านที่
ต้องการให้เปลี่ยนเป็นเส้นทางสายอื่น อาจส่งผลให้รัฐบาลตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบต่ออังกฤษ
หรือประสบความสำเร็จในการจัดหาเงินทุนในการก่อสร้างก็เป็นได้ แต่ในขณะเดียวกันแม้ว่า
เส้นทางสายประจวบคีรีขันธ์-มะริด ซึ่งทรงเห็นว่ามีประโยชน์ต่อไทยมากที่สุดจะไม่อาจเป็น
จริงตามโครงการได้ก็ตาม แต่ก็ถือว่าฝ่ายไทยไม่เสียผลประโยชน์แต่อย่างใด และเป็นการ
ยืนยันให้เห็นว่ากรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงดำเนินนโยบายที่จะนำกิจการรถไฟไทยให้
เป็นอิสระปลอดพ้นจากการครอบงำของมหาอำนาจ ซึ่งได้อ่อนอิทธิพลลงมากแล้วในตอนปลาย
รัชกาลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยไม่อาจใช้อำนาจทางการเมืองเข้าบีบ
ไทยให้ยอมโอนอ่อนตามความต้องการของตนได้ดังแต่ก่อน ฉะนั้น จึงอาจกล่าวสรุปได้ว่า
ในการพิจารณาโครงการสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านโครงการนี้ กรมพระ-
กำแพงเพชรอัครโยธินทรงประสบความสำเร็จประการหนึ่ง คือทำให้ฝ่ายไทยมีอิสระในการ
กำหนดนโยบายเป็นตัวของตัวเองอย่างแท้จริง

ส่วนโครงการสร้างทางรถไฟข้ามทวีปเอเชียตอนใต้เพื่อติดต่อกับจีนของประเทศ
มหาอำนาจทั้งสอง ก็มิได้รับการสานต่อให้เป็นจริงเป็นจังขึ้นมาแต่อย่างใด ทั้งนี้เป็นเพราะ
ทั้งสองฝ่ายยังมิได้เจรจากันอย่างเป็นทางการ เพียงแต่ฝ่ายไทยนำปัญหามาขบคิด เพื่อเตรียม
ป้องกันไว้ก่อนล่วงหน้าเท่านั้น ความเห็นของรัฐบาลที่ได้มีการอภิปรายปัญหานี้เมื่อเดือนมีนาคม

^๑สถาบันไทยคดีศึกษา, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, F.O. 371/10973 "Sir
Harcourt Butler to Mr. Greg" No.123, date July 21, 1924.

พ.ศ. ๒๔๖๓ ก็มีแนวโน้มที่จะคัดค้านอย่างแข็งขัน เช่นกัน เพราะฝ่ายไทยต้องเสียเปรียบอยู่มาก^๑ และในเวลาต่อมาก็ไม่ปรากฏหลักฐานถึงเรื่องราวการเจรจาในโครงการนี้อีกแต่อย่างใด สันนิษฐานว่ามหาอำนาจทั้งสองเกิดปัญหาความไม่พร้อมในเรื่องทุน เนื่องจากสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่ที่เส้นทางสายนี้ตัดผ่านเป็นภูเขาและป่าทึบ ทำให้ยากลำบากในการก่อสร้างและต้องใช้เงินทุนมาก อีกทั้งอาจเป็นได้ว่ามหาอำนาจทั้งสองเกิดความระแวงซึ่งกันและกัน เกรงว่าอีกฝ่ายหนึ่งจะได้เปรียบและไม่แน่ใจในผลประโยชน์ที่ตนจะได้รับ จึงยุติโครงการเสียตั้งแต่ต้น

จากการที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงมีพระดำริที่จะไม่บอกปิดข้อ เสนอตามโครงการเหล่านี้เสียทีเดียว แต่ยังคงหวังที่จะเจรจาท่องขอให้สร้างทางรถไฟสายนี้โดยไม่ให้ไทยต้องตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบ อาจพิจารณาได้ว่าทรงมองปัญหานี้ด้วยสายตาของผู้บริหารกิจการรถไฟที่เล็งเห็นการณโกลมากกว่าความเป็นนักชาตินิยมที่มีสายตาอันคับแคบและเป็นการดำเนินนโยบายต่อประเทศมหาอำนาจในลักษณะที่เป็นฝ่ายรุกมากกว่าที่จะตั้งรับตลอดไป โดยทรงพยายามนำประเทศเข้าไปมีส่วนร่วมร่วมกับประเทศตะวันตก เพื่อเป็นการผ่อนปรนและสนองความต้องการของมหาอำนาจเหล่านั้นบ้าง ซึ่งได้ช่วยผ่อนคลายการใช้อิทธิพลกดดันไทยลงได้เป็นอย่างมาก ดังจะเห็นได้จากการที่ทรงยอมรับในโครงการสร้างทางรถไฟสายแปดริ้ว-ปราจีนบุรี และ โคราซ-อุบลราชธานี เพื่อเชื่อมการคมนาคมกับประเทศอินโดจีนในเวลาต่อมา สำหรับโครงการข้ามทวีปเอเชียตอนใต้ติดต่อกับจีนที่ไม่ประสบผลสำเร็จนี้ เป็นเรื่องที่น่าคิดว่าถ้ามหาอำนาจทั้งสองต้องการให้เป็นจริงขึ้นมา กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินจะทรงมีพระดำริดำเนินการอย่างไร เพื่อมิให้ไทยต้องตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบ

ประการที่สาม การเปลี่ยนแปลงขนาดรางรถไฟ ผลสะท้อนที่ได้รับอีกประการหนึ่งจากการดำเนินนโยบายขยายทางรถไฟเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ ทำให้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงตัดสินใจ เปลี่ยนแปลงขนาดรางรถไฟใหม่ให้เป็นขนาดเดียวกันทั่ว

^๑ หจข., ร.๖ คค.๕/๓ "รายงานการประชุมเสนาบดีสภา วันที่ ๗ มีนาคม

ประเทศ และเป็นระบบเดียวกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้สามารถเดินรถถึงกันได้โดยตลอด

ในขณะนั้นทางรถไฟสายใต้ของไทยใช้รางแคบขนาด ๑ เมตร เป็นระบบเดียวกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมาลายู ในขณะที่ทางสายเหนือใช้รางมาตรฐานหรือรางขนาดกว้าง ๑.๔๓๕ เมตรตามแบบเยอรมัน ต่อมาเมื่อทรงตัดสินใจให้เชื่อมทางรถไฟสายตะวันออกติดต่อกับอินโดจีนเมื่อ พ.ศ. ๒๔๖๒ เส้นทางในช่วงแปดริ้ว-ปราจีนบุรีที่กำลังดำเนินการก่อสร้างในขณะนั้นต้องใช้รางขนาดแคบเพื่อให้เป็นระบบเดียวกับอินโดจีน เป็นผลให้ต้องทรงเปลี่ยนเส้นทางในช่วงกรุงเทพฯ-แปดริ้วให้เป็นรางขนาดแคบด้วยเช่นกัน ดังนั้น กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินจึงทรงมีพระดำริให้เปลี่ยนทางรถไฟภายในประเทศให้เป็นรางแคบเหมือนกันทั้งหมด เพื่อประโยชน์ในการขยายเส้นทางเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในอนาคต^๑

พระดำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินดังกล่าวได้รับการสนับสนุนจากกลุ่มผู้นำความคิดที่นิยมอังกฤษ โดยเฉพาะสมเด็จพระเจ้า กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการและนายกิตตินิสส์ที่ปรึกษากรมรถไฟหลวง แต่ในขณะเดียวกันทางฝ่ายเจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์ เสนาบดีกระทรวงคมนาคมกลับมีความเห็นคัดค้าน เพราะเชื่อว่าจะได้รับผลตอบแทนที่ไม่คุ้ม และเป็น การทอดสะพานยุทธศาสตร์ให้แก่มหาอำนาจโดยตรง ซึ่งต่อมากกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงชี้แจงว่าเป็นความคิดที่คับแคบที่รัฐบาลไทยจะไม่ยินยอมต่อทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้ประเทศไทยไม่มีอิทธิพลเพียงพอที่จะหยุดยั้งความต้องการของประเทศรอบข้างนี้ได้ ความคิดของเจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์เป็นการยึดถือตามนโยบายของนายไวเลอร์ เจ้ากรมรถไฟสายเหนือชาวเยอรมันในช่วงก่อนการประกาศสงคราม ซึ่งทรงเห็นว่าไม่อาจดำเนินการให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบันได้ ในเมื่อทางรถไฟของแต่ละประเทศเป็นขนาดเดียวกันจะส่งผลให้การค้าระหว่างประเทศดำเนินไปด้วยดี ไม่ต้องพึ่งการขนส่งทางเรือที่ต้องเสียเวลานาน นอกจากนี้ เส้นทางรถไฟดังกล่าวยังมีความสำคัญในทางยุทธศาสตร์ สามารถขนส่งลำเลียงทหารไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศได้อย่างรวดเร็วอีกด้วย ดังนั้นจึงไม่น่าจะเป็นอันตรายต่อประเทศแต่อย่างใด แต่กลับเป็นการเสริมสร้างความมั่นคงให้แก่ประเทศเสียด้วยซ้ำ ยิ่ง

^๑ หจช., กต.๕.๖/๒ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบทูล สมเด็จพระเจ้า- เทวะวงศ์วโรปการ" (Standardisation of Gauge) ๔ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๖๒.

เมื่อพิจารณาในด้านคุณสมบัติของทางรถไฟขนาดแคบ ทรงมั่นใจว่าไม่ต้องกว้างกว่ารางขนาดกว้างเลย กล่าวคือทำให้ขบวนรถสามารถวิ่งด้วยความเร็วสูงถึงชั่วโมงละ ๖๐ กิโลเมตร ในขณะที่รถจักรที่วิ่งบนรางขนาดกว้างสามารถวิ่งได้เต็มที่เพียง ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมงเท่านั้น นอกจากนี้ ปริมาณการบรรทุกสินค้าก็ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากัน เนื่องจากขบวนรถสินค้าทุกตู้ถูกจำกัดพิภคอัตราน้ำหนักไว้แล้วไม่ว่าจะวิ่งบนรางขนาดกว้างหรือขนาดแคบก็ตาม แต่ที่สำคัญคือการก่อสร้างรางขนาดแคบสามารถทำได้ประหยัดมากกว่า เพราะไม่ต้องสิ้นเปลืองอิฐหินดินทรายที่ใช้ทำฐานของรางมาก เท่ากับรางขนาดกว้าง^๑

ในที่สุดพระดำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินดังกล่าวก็ได้รับการยอมรับจากรัฐบาล เมื่อพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้กรมรถไฟหลวงเปลี่ยนระบบรางรถไฟของประเทศเป็นรางขนาดแคบ ๑ เมตรเมื่อปลายเดือนสิงหาคม พ.ศ. ๒๔๖๒ โดยเล็งเห็นถึงความจำเป็นที่ไทยต้องเชื่อมการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน อีกทั้งใกล้เวลาที่จะต้องเปลี่ยนรางรถไฟสายเหนือที่เก่าและสึกหรอด้วย ซึ่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงทรงยืนยันว่าจะดำเนินการอย่างประหยัดที่สุด โดยเริ่มต้นวางรางขนาดแคบควบคู่ไปกับทางขนาดกว้างที่มีอยู่เดิม เพื่อเดินรถขนาดทั้งสองรางไปกลาง ๆ จนเมื่อใช้ทางขนาดแคบได้เข้าที่แล้วจึงจะให้เลิกทางขนาดกว้างทั้งหมด^๒

การตัดสินใจของพระองค์ดังกล่าว แม้ว่าจะทรงกระทำด้วยความมั่นใจ แต่ครั้งเมื่อมหาอำนาจอังกฤษและฝรั่งเศสมีโครงการสร้างทางรถไฟข้ามทวีปเอเชียตอนใต้ตัดผ่านไทยเมื่อ พ.ศ. ๒๔๖๔ โดยใช้รางขนาดกว้าง ทำให้เส้นทางรถไฟของไทยไม่อาจต่อเชื่อมเข้ากับโครงการนี้ได้ จึงทรงรู้สึกผิดหวังและเกิดความเลื่อมใสในการตัดสินใจ

^๑ เรื่องเดียวกัน.

^๒ หจข., กต.๕.๖/๒ "สมเด็จฯ กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" ๒ กันยายน พ.ศ. ๒๔๖๒.

การเปลี่ยนแปลงขนาดรางของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงเริ่มดำเนินการเป็นตอน ๆ ไป ตั้งแต่วันที่ ๒๐ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๖๓ และแล้วเสร็จบริบูรณ์เมื่อ พ.ศ. ๒๔๗๓ สิ้นค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น ๑.๕ ล้านบาท.

ที่ผ่านมา แต่ต่อมาเมื่อโครงการของอังกฤษและฝรั่งเศสตั้งกล่าวล้มเลิกไปจึงทรงคลาย
ความวิตก และยังคงเชื่อมั่นในระบบทางขนาดแคบ เช่น เดิมซึ่งส่งผลมาถึงทางรถไฟในปัจจุบัน

ความสำเร็จของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ที่สามารถโน้มน้าวให้รัฐบาล
ยอมรับในพระดำริของพระองค์ โดยยอมเปลี่ยนแปลงขนาดรางรถไฟและตัดสินใจสร้างทาง
รถไฟเชื่อมต่อกับประเทศอินโดจีนในเส้นทางที่ทรงแนะนำนั้น อาจกล่าวได้ว่าส่วนหนึ่งเกิด
จากความสามารถและความรับผิดชอบต่อหน้าที่ของพระองค์ที่ได้แสดงออกมาจนเป็นที่ไว้วางใจ
เชื่อถือในหมู่ผู้บริหารระดับสูง อีกประการหนึ่งเกิดจากแรงผลักดันของสถานการณ์ทางการ-
เมืองระหว่างประเทศในขณะนั้น ทำให้รัฐบาลจำเป็นต้องเปิดเส้นทางคมนาคมติดต่อกับ
ประเทศเพื่อนบ้านภายหลังสงครามโลกครั้งที่ ๑ สิ้นสุดลง เพื่อนำประเทศให้เป็นที่ยอมรับ
ในบทบาทและความสำคัญของสังคมโลก และหวังที่จะได้รับการผ่อนปรนให้แก่ข้อสัญญาที่ไม่
เป็นธรรมเป็นอันดับต่อไป นอกจากนี้ การสิ้นสุดบทบาทและอิทธิพลของชนชาติเยอรมันใน
กรมรถไฟ มีผลให้ความคิดของผู้บริหารระดับสูงที่อิงเข้าข้างเยอรมันไม่ประสบความสำเร็จ
และพระดำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน แสดงออกถึงจุดยืนในการรักษาผลประโยชน์
ของประเทศได้เด่นชัดมากกว่า จึงได้รับการสนองตอบจากรัฐบาลด้วยดี

แนวพระดำริในการแก้ปัญหาที่เกิดจากการทำสัญญา เติมนรถและสัญญาศุลกากรกับสหพันธรัฐมาลายู

เมื่อกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเข้ารับตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง
ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๐ เป็นขณะที่การก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ของไทย เชื่อมต่อกับ
สหพันธรัฐมาลายูได้ดำเนินมาจนเกือบจะเสร็จสิ้นสมบูรณ์ตามโครงการ เส้นทางจากสถานี

อุตะเภาะ จังหวัดสงขลา^๑ ได้สร้างต่อมาถึงพรมแดนอังกฤษที่ปาตัง เบซาร์ ทำให้สามารถเดินทางติดต่อกันได้ระหว่างกรุงเทพฯกับปีนัง ยังคงเหลือแต่เพียงเส้นทางสายที่แยกจากอุตะเภาะไปเชื่อมต่อกับทางรถไฟของอังกฤษที่สุโขทัย-ไกลก ทางด้านตะวันออกของแหลมมาลาญเท่านั้นที่ยังคงดำเนินการก่อสร้างอยู่ ดังนั้นเมื่อสามารถเชื่อมเส้นทางคมนาคมได้สำเร็จตามเป้าหมายแล้ว ทั้งสองฝ่ายจึงเตรียมทำสัญญาร่วมกันเพื่อวางหลักเกณฑ์ในการปฏิบัติต่อไป ได้แก่ การทำสัญญาเดินรถไฟ (Through Traffic Agreement) และสัญญาศุลกากร (Custom Convention) ซึ่งการทำสัญญาข้อตกลงดังกล่าวนี้ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงมีบทบาทเกี่ยวข้องอยู่มิใช่น้อย พระดำริของพระองค์ได้สะท้อนให้เห็นถึงความพยายามที่จะทรงรักษามลประโยชน์ส่วนรวมของประเทศชาติ แต่ในทางปฏิบัติแล้วบทบาทของพระองค์ในบางกรณีกลับไม่เป็นที่พอใจของผู้บริหารระดับสูงนัก เนื่องจากสถานการณ์ในขณะนั้นบีบคั้นให้ทรงต้องดำเนินงานอย่างรวบรัดและก้าวเข้ามามีบทบาทเกินอำนาจหน้าที่ของพระองค์

๑. การทำสัญญาเดินรถไฟร่วมกัน (Through Traffic Agreement)

สัญญาดังกล่าวนี้เป็นกรวางหลักเกณฑ์ข้อปฏิบัติร่วมกันในการเดินรถไฟเชื่อมพรมแดนระหว่างไทยและมาลาญ จากร่างสัญญาที่ทั้งสองฝ่ายได้ร่วมกันพิจารณาเมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๔๖๐ มีประเด็นปัญหาที่สำคัญบางประการที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงยกขึ้นโต้แย้งฝ่ายอังกฤษ และมีข้อเสนอบางประการของอังกฤษที่สอดคล้องกับความต้องการของ

^๑แต่เดิมสถานีอุตะเภาะ ในเขตจังหวัดสงขลา เป็นสถานีชุมทางรถไฟสายใต้ มีทางแยกสายหนึ่งแยกไปตัวเมืองสงขลา ส่วนเส้นทางสายตรงจากอุตะเภาะที่มุ่งเชื่อมกับพรมแดนมาลาญ มีสถานีขนาดใหญ่อีกแห่งหนึ่งอยู่ถัดจากอุตะเภาะลงมาเพียง ๓ กิโลเมตร ที่สถานีรถไฟขนาดใหญ่แห่งนี้จะมีทางแยกรถไฟอยู่ ๒ เส้นทาง คือ สายหนึ่งวางรางไปจรดพรมแดนมาลาญที่ปาตัง เบซาร์ มีความยาว ๔๘ กิโลเมตร และเชื่อมต่อกับปีนังทางภาคตะวันตกของแหลมมาลาญในที่สุด อีกสายหนึ่งแยกไปทางตะวันออกของแหลมมาลาญและสุดเขตแดนไทยที่สุโขทัย-ไกลก มีความยาวรวมทั้งสิ้น ๒๑๔ กิโลเมตร จะมีทางรถไฟจากสิงคโปร์ลากมาเชื่อมต่อกับทางสายนี้ ต่อมากรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงให้ยกเลิกสถานีอุตะเภาะและให้สถานีขนาดใหญ่เป็นชุมทางรถไฟสายใต้แทน ทำให้ทางสายใต้ที่แยกไปสงขลา ปาตัง เบซาร์ และสุโขทัย-ไกลก รวมอยู่ที่ชุมทางแห่งเดียวกันทั้งหมด.

พระองค์ อาจกล่าวเฉพาะในหลักการสำคัญที่แสดงถึงพระดำริของกรมพระกำแพงเพชร-
 ัศรโยธิน ในการทำสัญญาเดินรถไฟเชื่อมต่อพรมแดนมาลายูที่ปาตัง เบซาร์ได้ดังนี้

ประการแรก การใช้สถานีรถไฟชายแดนร่วมกัน ทางฝ่ายอังกฤษเสนอให้ใช้
 สถานีรถไฟร่วมกันเพียงแห่งเดียวในเขตแดนของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการ
 ก่อสร้างสถานีและเกิดความสะดวกสบายในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ทั้งสองฝ่าย โดยขอ
 ให้ตั้งสถานีที่ตำบลปาตัง เบซาร์ใน เขตรัฐปะลิสของอังกฤษสำหรับ เส้นทางรถไฟสายนี้ ส่วนใน
 สายที่กำลังจะต่อแยกจากอุตะ เภาไปรัฐกลันตัน เพื่อ เชื่อมกับทางรถไฟที่มาจากสิงคโปร์ อังกฤษ
 เสนอให้ตั้งที่ตำบลลูโง-โกลกใน เขตแดนไทย เพื่อ เป็นการแลกเปลี่ยน ซึ่งข้อ เสนอของ
 อังกฤษดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากกรมพระกำแพง เพชรัศรโยธิน เพราะทรงเห็นว่า จะ
 ช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ได้มาก เจ้าหน้าที่ตุลาการของทั้งสองฝ่ายไม่ต้อง
 ตรวจตราเข้าช้อนกันสองครั้งในขบวนรถไฟแต่ละเที่ยว ทำให้สามารถนำสินค้าและผลผลิต
 ต่าง ๆ ออกสู่ตลาดภายนอกได้อย่างรวดเร็ว ส่วนค่าก่อสร้างและการบำรุงรักษาสถานที่ทั้ง
 สองฝ่ายจะต้องออกร่วมกันคนละครึ่ง ซึ่งทรงเห็นว่า เหมาะสมต่อฝ่ายไทยและให้ผลประโยชน์
 ตอบแทนแก่ทั้งสองฝ่ายอย่างยุติธรรม จากพระดำริของผู้บัญชาการกรมรถไฟดังกล่าว ใน
 เวลาต่อมา ก็ได้รับความเห็นชอบจาก เจ้าพระยาวงษาอนุประพิทธ์ เช่นกัน^๑

ประการที่สอง อำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ตามข้อ เสนอ เดิมของ
 นายแอนโทนี (P.A. Anthony) ผู้จัดการรถไฟสายแหลมมาลายูของอังกฤษต้องการให้
 ต่างฝ่ายต่างต้องมีเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟประจำอยู่ตามสถานีต่าง ๆ ตลอดทั้ง เส้นทางใน เขต
 แคนประเทศตน เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยในการเดินรถ แต่กรมพระกำแพง เพชร-
 ัศรโยธินไม่ทรงเห็นด้วย เพราะทรงถือว่าเป็น เรื่องภายในของไทยที่จะจัดการเองตามที่
 เห็นสมควร ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องกำหนดไว้ในสัญญาแต่อย่างใด ยิ่งกว่านั้นไม่ทรงเห็นด้วย
 ที่จะให้ตำรวจรถไฟของทั้งสองฝ่ายทำงานร่วมกันในเขตสถานีรถไฟชายแดน เพราะ เป็นการ

^๑ หจข., กต. ๕.๕/๒๓ "Prince Purachattra to Chao Phya Wonga"

ยากที่จะประสานงานกันอย่างได้ผล แต่ทรงเสนอให้ใช้วิธีกำหนด เขตอำนาจให้ต่างฝ่ายต่างรับผิดชอบในเขตแดนประเทศตน โดยให้เขตสถานีป่าดง เบซาร์อยู่ในอำนาจของตำรวจมาลายู ส่วนเขตสถานีสุโหง-โกลกซึ่งจะเปิดดำเนินการในวันข้างหน้าให้อยู่ในความควบคุมของตำรวจไทย โดยวิธีนี้ ทรงเชื่อว่าจะเป็นการป้องกันปัญหาอาชญากรรมและสินค้าหนีภาษีอย่างได้ผล ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรรักษาของของไทยที่สถานีป่าดง เบซาร์ตรวจพบผู้ที่พยายามลักลอบนำสินค้าผิดกฎหมายเข้าเขตแดนไทยก็จะส่งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมาลายูดำเนินการตามกฎหมาย^๑ ส่วนกรณีความผิดอาญาอื่น ๆ อำนาจการจับกุมคงเป็นของตำรวจภูธรเจ้าของท้องที่ตามเดิม ตำรวจต่างประเทศไม่มีอำนาจเข้ามาจับกุม นอกจากจะบอกตำรวจท้องที่ให้ช่วยจัดการให้ตามสัญญาไมตรี เรื่องส่งผู้ร้ายข้ามแดน ทางฝ่ายอังกฤษก็เห็นด้วยในพระดำริ ปัญหาเรื่องอำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ทรงนำขึ้นพิจารณาในครั้งนี้จึงช่วยให้ทั้งสองฝ่ายมีหลักเกณฑ์ในการปฏิบัติอย่างถูกต้องและเข้าใจตรงกัน^๒

ประการที่สาม เรื่องของอายุสัญญา ทางฝ่ายอังกฤษต้องการให้ร่างสัญญาระดับนี้มีผลใช้บังคับถึง ๗ ปี ซึ่งกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเห็นว่าไม่เหมาะสมสำหรับฝ่ายไทย เพราะในภายหลังเมื่อได้พบข้อบกพร่องของสัญญาระดับนี้และไทยเป็นฝ่ายเสียเปรียบ จะทำให้เกิดความยุ่งยากต่อฝ่ายไทย ซึ่งอังกฤษคงไม่ยินยอมให้แก้ไขได้ง่าย ๆ ดังนั้น ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงและเสนาบดีกระทรวงคมนาคมจึงเห็นตรงกันที่จะต่อรองกับอังกฤษให้ลดอายุของสัญญาลงเหลือเพียง ๔ ปี^๓

นอกเหนือจากนี้ ทั้งสองฝ่ายได้ร่วมตกลงในรายละเอียดปลีกย่อยอื่น ๆ อาทิ เช่น การกำหนดเวลาการเดินทาง การคิดค่าบริการขนส่งบรรทุกสินค้า และการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ข้ามพรมแดน เป็นต้น ซึ่งทั้งสองฝ่ายสามารถทำความเข้าใจกันได้ด้วยดี และกำหนดให้มีการ

^๑ เรื่องเดียวกัน.

^๒ หจข., กต. ๕.๕/๒๓ "กรมหลวงสวัสดิวัฒนวิเศษณ์ กราบทูล สมเด็จพระยา-
ทเววงศาโรปกการ" ๑๘ มกราคม พ.ศ. ๒๔๖๐.

^๓ หจข., กต. ๕.๕/๒๓ "เจ้าพระยาวางษานุประพัทธ์ กราบทูล สมเด็จพระ
กรมพระยาทเววงศาโรปกการ" ๑๖ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๖๐.

ลงนามในสัญญาระหว่างกัน ในวันที่ ๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๑ ซึ่งเป็นวันที่ทางรถไฟสาย
กรุงเทพฯ-ป่าดงเบขาร์-บึง จะเปิดเดินรถอย่างเป็นทางการเป็นเที่ยวแรก

ครั้นต่อมา ในวันที่ ๑๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๑ ทางกรมรถไฟสายแหลม
มาลายูได้แจ้งให้ทราบว่า มีอุปสรรคในการพิมพ์ข้อความในสัญญาทำให้ไม่อาจลงนามในสัญญา
ตามกำหนดเวลาเดิมได้ แต่ขอให้กรมรถไฟทั้งสอง เปิดการเดินรถเที่ยวแรกตามวัน เวลา เดิม
เสมือนหนึ่งว่าได้มีการลงนามในสัญญาแล้ว โดยอังกฤษอ้างว่า เพื่อให้ทั้งสองฝ่ายมีรายได้
ทดแทนค่าดอกเบี้ยมิให้เงินทุนต้องนอนนิ่งโดยเปล่าประโยชน์ อีกทั้งในวันที่ ๑ กรกฎาคม
เป็นวัน เปิดบัญชีกลางปีของอังกฤษ จึงขอให้ฝ่ายไทยยินยอมให้เปิดการเดินรถก่อนการลงนาม
ในสัญญาอย่างเป็นทางการ^๑

ต่อปัญหาดังกล่าว กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงพิจารณาว่า ทางฝ่ายอังกฤษ
มีความระมัดระวังในการพิมพ์ข้อความและจุดวรรคตอนเป็นอันมาก จึงทำให้ล่าช้าไม่ทันการ
แต่อาจเป็นไปได้ว่าทางฝ่ายอังกฤษต้องการทดลองวิ่งดูอีกระยะหนึ่งก่อน เพื่อให้แน่ใจว่า
ร่างสัญญาฉบับนี้ไม่มีข้อบกพร่องทำให้ตนต้องตก เป็นฝ่ายเสียเปรียบ อันที่จริงทั้งสองฝ่ายเคย
ทดลองวิ่งมาก่อนหน้านี้แล้ว โดยครั้งหนึ่งผู้จัดการรถไฟสายแหลมมาลายูได้ติดต่อผ่าน
กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ขอให้ไทยจัดส่งข้าวสารจากกรุงเทพฯและนครศรีธรรมราช
ไปช่วยบรรเทาความขาดแคลนในแหลมมาลายู เมื่อเดือนมีนาคมที่ผ่านมา^๒ จึงทำให้
กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเห็นว่าไม่ควรปฏิเสธข้อเรียกร้องดังกล่าว เพราะถ้า
รัฐบาลผลัดเวลาไปอีกจะทำให้เกิดความเสียหาย เนื่องจากพวกพ่อค้าในแหลมมาลายูที่มี
ความจำเป็นต้องใช้เส้นทางสายนี้มักจะคอยกล่าวโทษฝ่ายไทยอยู่เนือง ๆ ว่าทำการชักช้า
ดังนั้นจึงทรงกราบทูลความเห็นต่อ สมเด็จฯ กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการว่า ". . .สมควร

^๑ หจข., ร.๖ คค. ๕.๒/๑๔ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบบังคมทูล
พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" ๑๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๑.

^๒ หจข., กค. ๕.๕/๒๔ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบทูล กรมพระจันทบุรี-
นฤนาถ" ๕ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๖๐.

จะดำเนินนโยบายเป็นผู้รุก ไม่ใช่ผู้รับ ป้องกันนามของประเทศสยามไว้ไม่ให้เสียหายไปได้"^๑ และเมื่อมีนโยบายที่จะ เปิดการติดต่อกันก็ควรแสดงให้เห็นว่าฝ่ายไทยมีความเต็มใจมากกว่า จำใจ ฉะนั้น เมื่อพิจารณาในผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ฝ่ายไทยจะได้รับด้วยแล้ว จึงทรง สนับสนุนให้รัฐบาลยอมผ่อนผันให้ตามที่ยังกฤษฎีเสนอมานี้ ในเวลานั้นผู้นำในรัฐบาลหลายท่าน ต่างเห็นชอบด้วยในพระดำริของพระองค์ โดยเฉพาะสมเด็จพระเจ้า กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ และ สมเด็จพระเจ้า กรมพระยาภาณุพันธุวงศ์วรเดช ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ ดังนั้นเมื่อถึง วันที่ ๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๑ กรมรถไฟทั้งสองจึงได้เปิดการเดินทางเชื่อมการคมนาคม ระหว่างกัน โดยยึดถือข้อปฏิบัติตามร่างสัญญาที่ยังไม่ได้ลงนามทุกประการ^๒

แต่อย่างไรก็ตาม การตัดสินใจของผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงในครั้งนี้ สร้าง ความไม่พอใจให้เจ้าพระยawangชานุประพิศเป็นอย่างมาก เนื่องจากทรงดำเนินงานอย่าง รวดเร็วและข้ามขั้นตอนโดยมิได้ปรึกษาขอความเห็นจาก เสนาบดีกระทรวงคมนาคมก่อนแต่ อย่างใด แต่ทรงนำความขึ้นกราบบังคมทูลด้วยพระองค์เอง และเมื่อได้รับพระราชทาน พระบรมราชานุญาตแล้ว จึงทำรายงานเสนอให้เสนาบดีกระทรวงคมนาคมได้ทราบในภาย หลัง^๓ ทั้งนี้ อาจพิจารณาได้ว่าระยะเวลาที่ค่อนข้างกระชั้นชิดทำให้ต้องทรงตัดสินใจ ดำเนินงานอย่างรีบพลัน ไม่อาจปฏิบัติตามขั้นตอนของระเบียบบริหารราชการได้ เพราะ อาจทำให้เกิดความล่าช้าและเป็นผลเสียหายต่อทางฝ่ายไทยเอง การปฏิบัติงานของพระองค์ จึงยึดหลักความคล่องตัว เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์มากกว่าผูกติดกับระเบียบบริหาร ราชการแผ่นดินโดยเคร่งครัด ซึ่งเป็นลักษณะที่ทรงยึดถือปฏิบัติโดยตลอดมา ในขณะที่ เจ้าพระยawangชานุประพิศมีภาพพจน์ว่าเป็นผู้ตัดสินใจสั่งเลไม่เด็ดขาด ขาดความรู้ทางด้าน เทคโนโลยีวิศวกรรมรถไฟ แต่กลับพยายามควบคุมการทำงานของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน

^๑ หจข., กต. ๔.๕/๒๗ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบทูล สมเด็จพระเจ้า กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ" ๒๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๑.

^๒ เรื่องเดียวกัน.

^๓ หจข., กต. ๔.๕/๓๔ "เจ้าพระยawangชานุประพิศ กราบทูล สมเด็จพระเจ้า กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ" ๒๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๑.

เกือบทุกอย่างก้าว ทำให้ไม่ทรงศรัทธาและพยายามที่จะหาความเป็นอิสระในการทำงานเป็น
ตัวของพระองค์เองให้มากขึ้น ซึ่งจะได้กล่าวในโอกาสต่อไป^๑

สัญญาเดินรถระหว่างไทยและสหพันธรัฐมาลายูดังกล่าวนี้ ได้มีการลงนามอย่าง
เป็นทางการ เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๖๑ และมีผลใช้บังคับโดยสมบูรณ์ตั้งแต่บัดนั้น^๒
แม้ว่าฝ่ายไทยจะคิดพิชิตให้ความระมัดระวังในรายละเอียดอยู่มากก็ตาม แต่เงื่อนไขของสัญญา
บางประการกำหนดไว้อย่างตายตัวจนเกินไป ทำให้ไม่สอดคล้องกับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลง
ในขณะนั้น และทำให้ไทยตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินจึง
ต้องทรงดำเนินการเจรจาขอแก้ไขในเวลาต่อมา ปัญหาดังกล่าวเกิดจากทางกระทรวง-
พระคลังฯ ได้อาศัยความตามพระราชบัญญัติมาตราทองคำ ประกาศแก้ไขอัตราแลกเปลี่ยน
เงินตราต่างประเทศใน พ.ศ. ๒๔๖๒ เป็นเหตุให้เงินบาทมีค่าสูงขึ้น แต่ตามข้อตกลงใน
หนังสือสัญญาการเดินรถดังกล่าวได้กำหนดอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างกันไว้อย่าง
ตายตัว คือ ๖๕^๑/_๒ เซนต์ต่อ ๑ บาท กรมรถไฟจึงไม่ได้รับประโยชน์จากการเพิ่มค่าเงินบาท
แต่อย่างใด เพราะไม่อาจใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่รัฐบาลกำหนดขึ้นใหม่นี้ได้ ด้วยเหตุนี้
กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินจึงทรงเจรจาขอแก้ไขสัญญาฉบับนี้เมื่อเดือนมกราคม
พ.ศ. ๒๔๖๒ ซึ่งปรากฏว่าทรงประสบความสำเร็จโดยทางกรมรถไฟมาลายูยินยอมให้แก้ไข
โดยขยายความในสัญญาให้ผู้บริหารกรมรถไฟทั้งสองมีอำนาจที่จะตกลงเปลี่ยนแปลงอัตรา
แลกเปลี่ยนเงินตราของกรมรถไฟทั้งสองใหม่ได้ตามที่เห็นสมควร ทั้งนี้ ให้พิจารณาตามราคา
ขึ้นลงที่เป็นจริงในปัจจุบัน จากการเปลี่ยนแปลงอัตราตามข้อตกลงใหม่ เมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์
พ.ศ. ๒๔๖๒ กำหนดให้ ๘๒ เหยียดสเตอร์ทเซเติลเมนต์ เท่ากับ ๑๐๐ บาท มีผลให้กรม-

^๑ หจข., ร.๖ คค.๕/๑๓ "พระยานุรินทรราชู กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" บันทึกลับ, ๒๓ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๑.

^๒ สาเหตุที่การลงนามในสัญญาฉบับนี้ต้องล่าช้าไปจากกำหนดเดิมถึง ๔ เดือน เป็น
เพราะทั้งสองฝ่ายมีการเจรจาแก้ไขรายละเอียดเล็ก ๆ น้อย ๆ ในถ้อยคำส่วนมากันอยู่ตลอด
มา เจ้าพระยาวางษานุประพัทธ์และเซอร์เอ็ดเวิร์ด บร็อคแมน (Sir Edward Brockman)
เลขาธิการของรัฐบาลสหพันธรัฐมาลายู เป็นตัวแทนผู้ลงนามของทั้งสองฝ่าย.

รถไฟหลวงไม่เป็นฝ่ายเสียเปรียบ และได้รับผลประโยชน์จากการเดินรถเชื่อมการคมนาคมกับสหพันธรัฐมาลายูตามค่าของเงินบาทที่เป็นจริงในขณะนั้น^๑

การที่อังกฤษไม่ปฏิเสธการขอแก้ไขสัญญาของไทยในครั้งนี้ ทั้งที่เป็นสัญญาที่เพิ่งลงนามและมีผลใช้บังคับได้ไม่ถึง ๑ ปี เชื่อว่าทางสหพันธรัฐมาลายูคงมองเห็นในประโยชน์ที่ฝ่ายตนจะได้รับในอนาคตเช่นกัน แต่ก็ถือได้ว่าเป็นความสำเร็จอีกครั้งหนึ่งของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน แม้ไม่อาจหาหลักฐานมาสนับสนุนว่าการรถไฟหลวงจะได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นคิดเป็นตัวเลขจำนวนเงินมากนักเพียงใดก็ตาม แต่เชื่อว่าการแก้ไขสัญญาในครั้งนี้เป็นการลดข้อเสียเปรียบของฝ่ายไทยลง โดยได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะสมเด็จพระยาเทเวธวงศ์โรปการ ทั้งนี้ ทรงดำเนินการโดยวิธีการที่รวบรัดเช่นเดิม มิได้ขอคำปรึกษาจากเสนาบดีผู้รับผิดชอบก่อนแต่อย่างใด ซ้ำให้เห็นว่าทรงมีพระลักษณะนิสัยที่เชื่อมั่นในพระองค์เอง และพยายามทำงานด้วยความเป็นอิสระและเป็นตัวของพระองค์เองให้มากที่สุด การที่ทรงประสบความสำเร็จจากการตัดสินใจเพียงลำพังย่อมเป็นการสร้างความชอบธรรมให้พระองค์เองในตำแหน่งที่ทรงรับผิดชอบ มีผลให้ทรงได้รับความไว้วางใจและมีอิสระในการทำงานมากขึ้น เมื่อพิจารณาย้อนหลังไปตั้งแต่เมื่อครั้งทรงเริ่มเจรจาร่างสัญญา จนถึงการยินยอมเปิดเดินรถก่อนการลงนามในสัญญา ตลอดจนการแก้ไขอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราดังที่ระบุไว้ในสัญญานี้ จะเห็นได้ว่าทรงมีพระดำริในการทำงานเป็นตัวของตัวเองค่อนข้างมาก

๒. สัญญาศุลกากรทางรถไฟสายใต้ (Custom Convention)

นอกเหนือจากการทำสัญญาข้อตกลงเดินรถไฟร่วมกันแล้ว รัฐบาลไทยและสหพันธรัฐมาลายูได้ร่วมกันวางระเบียบใน เรื่องภาษีและวิธีตรวจตราจับกุมผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับสินค้าผิดกฎหมาย ที่เรียกว่า สัญญาศุลกากร (Custom Convention) ซึ่งเป็นอำนาจหน้าที่ของกระทรวงการต่างประเทศและกระทรวงพระคลังมหาสมบัติโดยตรง มิได้ดำเนินการพิจารณาร่วมกับกรมรถไฟหลวงแต่อย่างใด ถึงกระนั้นก็ตาม การเจรจาทำสัญญาดังกล่าวได้

^๑ หจข., กต. ๕.๑๑/๑ "เจ้าพระยาวิชาญประสิทธิ์ กราบพูล สมเด็จพระยาเทเวธวงศ์โรปการ" ๑๗ มกราคม พ.ศ. ๒๔๖๒.

ประสบปัญหาบางประการที่ผลักดันให้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ต้องทรงเข้ามามีส่วนร่วมรับผิดชอบในการแก้ปัญหาด้วย กล่าวคือ ในการพิจารณาร่างสัญญาศุลกากรครั้งนี้ สมเด็จพระยาเทวะวงศ์วโรปการทรงมีพระประสงค์ให้เป็นข้อตกลงโดยตรงระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลอังกฤษ ดังนั้นเมื่อร่างสัญญาดังกล่าวนี้ผ่านความเห็นชอบจากกระทรวงพระคลังมหาสมบัติแล้ว ได้ทรงจัดส่งให้รัฐบาลที่กรุงลอนดอนพิจารณาเป็นอันดับต่อไป เมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. ๒๔๖๑ จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้สัญญาศุลกากรฉบับนี้ล่าช้าไม่อาจลงนามได้ทันในวันเปิดการเดินรถ ๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๑ เช่นเดียวกับการทำสัญญาเดินรถของกรมรถไฟหลวง แต่เนื่องจากรัฐบาลได้ตัดสินใจให้เปิดการเดินรถตามกำหนดเวลาเดิม ดังนั้น จึงจำเป็นต้องตั้งด่านตรวจเก็บภาษีสินค้าขาเข้าขาออกเป็นการชั่วคราวในระหว่างที่ยังไม่มีการลงนามในสัญญา เพื่อรักษาผลประโยชน์ของฝ่ายไทยเอง^๑ แต่รัฐบาลกลับประสบปัญหาในการพิจารณา เรื่องสถานที่ตั้ง รวมทั้งปัญหาการตั้งกองตำรวจภูธรที่บริเวณด่านภาษีชายแดน จึงขอความเห็นจากผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงให้ทรงช่วยคลี่คลาย จากพระดำริของพระองค์ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว แม้ว่าจะทรงได้รับการยอมรับจากรัฐบาลในเวลาต่อมาก็ตาม แต่ได้สร้างความไม่พอใจให้แก่ผู้บริหารระดับสูงบางท่าน เพราะเห็นว่าทรงกระทำเกินหน้าที่ ในที่นี้อาจกล่าวสรุปถึงประเด็นปัญหาสำคัญที่เกิดขึ้นจากร่างสัญญาศุลกากรฉบับนี้ และแนวพระดำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินในการแก้ไขปัญหาดังดังนี้

๒.๑ ปัญหาการเลือกสถานที่ตั้งด่านภาษีชั่วคราว

ตามข้อตกลงในร่างสัญญากำหนดให้ทั้งสองฝ่ายตั้งด่านเก็บภาษีร่วมกันเพียงแห่งเดียวที่บริเวณสถานีรถไฟ ในสายที่ไปป่าดง เบซาร์ด่านภาษีจะตั้งอยู่รวมกันที่สถานีป่าดง เบซาร์ในเขตของมาลายู ส่วนเส้นทางที่ไปสุโขทัย-โกลกจะตั้งรวมอยู่ที่สถานีสุโขทัย-โกลกในเขตประเทศไทย ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ทั้งสองฝ่าย และความสะดวกรวดเร็วในการเดินรถ โดยไม่ต้องหยุดให้ตรวจถึงสองครั้งในการเดินรถแต่ละเที่ยว ขบวนรถที่วิ่งจากกรุงเทพฯถึงสถานีป่าดง เบซาร์เจ้าหน้าที่ศุลกากรของมาลายูจะ

^๑ หจช., กต. ๔.๔/๒๔ "บันทึกรายงานการประชุม เรื่องการภาษีและการตำรวจที่ต่อแดนแหลมมาลายู ณ วังบูรพาภิรมย์" ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๔๖๑.

เป็นผู้ตรวจ ในขณะที่เดียวกัน ขบวนรถจากมาลายูที่จะวิ่งเข้าเขตแดนไทย เมื่อถึงสถานี ปาดังเบซาร์เจ้าหน้าที่ไทยก็จะเป็นผู้ตรวจเช่นเดียวกัน แต่เนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่อาจ ลงนามในสัญญาศุลกากรได้ทันในวันที่ ๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๑ ซึ่งเป็นวันที่เปิดการเดินรถ เทียบแรก ดังเหตุผลที่ได้กล่าวมาแล้ว และรัฐบาลทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้เปิดการเดินรถตาม หมายกำหนดเดิม ดังนั้นฝ่ายไทยจึงจำเป็นต้องตั้งด่านเก็บภาษีเป็นการชั่วคราวตั้งแต่วันที่ เปิด การเดินรถเป็นต้นไป เพื่อมิให้เสียผลประโยชน์ต่อฝ่ายไทยเอง แต่อย่างไรก็ตามฝ่ายไทย ไม่อยู่ในสภาพที่พร้อม เพราะที่ตั้งด่านอยู่ในเขตปาดังเบซาร์ของมาลายู จึงเป็นปัญหาว่า เจ้าหน้าที่ไทยจะเข้าไปปฏิบัติงานที่ด่านเสมือนหนึ่งว่าได้ลงนามในสัญญาร่วมกันแล้วหรือไม่ อย่างไร หรือถ้าจะตั้งด่านชั่วคราวขึ้นในเขตแดนไทยควรจะใช้บริเวณใดจึงจะเหมาะสม ทางฝ่ายกระทรวงการต่างประเทศและกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ จึงได้ทูลขอความเห็น จากผู้บัญชาการกรมรถไฟ เนื่องจากทรงอยู่ในระหว่างการเจรจาทำสัญญาเดินรถกับสหพันธ- รัฐมาลายูด้วยเช่นกัน^๑

ตามพระคำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงคัดค้านข้อเสนอของ สมเด็จฯ เจ้าฟ้ากรมขุนลพบุรีราเมศวร์ อุปราชมณฑลพิษณุใต้ที่ต้องการให้ตั้งด่านชั่วคราวขึ้น ที่สงขลา เพราะที่ตั้งของเมืองนี้อยู่ในทางแยกนอกเส้นทางสายใหญ่ ทำให้ขบวนรถที่วิ่ง เชื่อมระหว่างประเทศทั้งสองต้องแล่นออกนอกเส้นทาง คิดเป็นระยะทางเพิ่มขึ้นถึง ๔๖ กิโลเมตร ซึ่งเป็นการสิ้นเปลืองเวลาโดยใช่เหตุ เข้าใจว่าอุปราชมณฑลพิษณุใต้ต้องการ ให้ขบวนรถไฟสายนี้ทำความเจริญทางเศรษฐกิจมาสู่สงขลาซึ่งเป็นเมืองท่าชายทะเลให้มาก ยิ่งขึ้น ซึ่งต่างจากพระคำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ที่ทรงมุ่งให้ผลประโยชน์ ตอบแทนในการลงทุน เป็นของกรมรถไฟหลวงมากกว่าที่จะคำนึงถึงแต่เพียงเมืองหนึ่งเมืองใด ดังนั้นจึงทรงเสนอให้ตั้งด่านตรวจเก็บภาษีชั่วคราวในเขตเส้นทางรถไฟสายใหญ่ ได้แก่ สถานีหาดใหญ่ หรือสถานีคลองแงะ ซึ่งอยู่ห่างจากปาดังเบซาร์เพียง ๒๔ กิโลเมตร หรือ ถ้าเป็นไปได้ ควรตกลงกับรัฐปะลิสเจ้าของท้องถิ่นเพื่อขอตั้งด่านที่ปาดังเบซาร์เสียเลยทีเดียว

^๑ หจข., กต. ๕.๔/๒๗ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบทูล สมเด็จฯ กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ" ๒๗ เมษายน พ.ศ. ๒๔๖๑.

เสมือนหนึ่งว่าได้ร่วมลงนามในสัญญาซึ่งกันและกันแล้ว เพราะสำนักด้านภาษีที่สร้างก็ใกล้จะเสร็จสิ้นสมบูรณ์ ความสะดวกสบายที่สถานีป่าดง เบซาร์จึงมีมากกว่าแห่งอื่น ๆ ทั้งหมด^๑

ทางฝ่ายสมเด็จพระยาเทววงศัวโรปกการ และ กรมพระจันทบุรีนฤนาถ ทรงเห็นพ้องด้วยในพระคำริของผู้บัญชาการกรมรถไฟทุกประการ จึงสนับสนุนให้ทรงดำเนินการเจรจาต่อรองกับทางรัฐบาลสหพันธรัฐมาลายู ให้ช่วยคลี่คลายปัญหานี้ก่อนถึงกำหนดวันเปิดเดินรถ ครั้นต่อมาในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๖๑ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน และ พระยาสุพรรณสมบัติ อธิบดีกรมศุลกากร ในฐานะตัวแทนของกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ได้นำปัญหานี้เข้าร่วมเจรจากับที่กรุงกัวลาลัมเปอร์ จนกระทั่งบรรลุผลสำเร็จตามที่ฝ่ายไทยต้องการ โดยอังกฤษยินยอมให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรไทยเข้าไปปฏิบัติงานในเขตป่าดง เบซาร์ได้ ในระหว่างที่ยังไม่ได้ลงนามในเรื่องสัญญาภาษี ทั้งนี้อนุโลมให้ฝ่ายไทยมีอำนาจได้ตามร่างสัญญา^๒ แม้จะไม่ปรากฏหลักฐานว่ากรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงมีบทบาทในการเจรจาต่อรองกับอังกฤษอย่างไร แต่สันนิษฐานว่าทรงติดต่อผ่านนายแอนโทนี หัวหน้ากรมรถไฟสหพันธรัฐมาลายู ให้เป็นผู้ติดต่อเชื่อมโยงกับเจ้าหน้าที่ระดับสูงในรัฐบาลของตนอีกทีหนึ่ง เนื่องจากทรงคุ้นเคยเป็นการส่วนตัว และได้เคยทาบถามให้นายแอนโทนีสนับสนุน เรื่องนี้มาก่อนแล้ว ปัญหาเรื่องที่ตั้งด้านภาษีชั่วคราวจึงยุติลงด้วยดีตามพระคำริของพระองค์^๓

๒.๒ ปัญหาการตั้งกองตำรวจภูธรที่บริเวณด้านภาษีชายแดน

ปัญหาการตั้งกองตำรวจภูธรของไทยบริเวณชายแดนใกล้สถานีป่าดง เบซาร์ดังกล่าว เป็นผลสะท้อนประการหนึ่งจากการทำสัญญาศุลกากรระหว่างประเทศทั้งสอง เกิดขึ้นเนื่องจากผู้บริหารฝ่ายไทยต่างมองปัญหาด้วยทัศนคติที่แตกต่างกัน แต่มิได้ขยายเป็นความขัดแย้ง

^๑ เรื่องเดียวกัน.

^๒ หจข., กต. ๕.๕/๒๔ "รายงานพระยาสุพรรณสมบัติ เรื่องการเจรจากับเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลมาลายูอังกฤษเกี่ยวกับระเบียบการด้านภาษีชายแดน" ๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๑.

^๓ หจข., กต. ๕.๕/๒๗ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบทูล สมเด็จพระกรมพระยาเทววงศัวโรปกการ" ๒๗ เมษายน พ.ศ. ๒๔๖๑.

จนมีผลกระทบกระเทือนต่อส่วนรวมแต่อย่างใด ตามข้อตกลงในร่างสัญญาสุลกการฉบับนี้ ทั้งสองฝ่ายจะจัดตั้งค่านาฬิกาที่สถานีรถไฟชายแดนร่วมกัน ทำให้ฝ่ายบ้านเมืองเกิดความวิตกกังวลในด้านการรักษาความสงบเรียบร้อย เพราะเชื่อว่าต่อไปจะมีผู้คนตั้งบ้านเรือนเพิ่มขึ้นอย่างหนาแน่น แต่เนื่องจากสถานีตำรวจที่อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา อยู่ห่างจากสถานีป่าดงเบขาร์ถึง ๒๐๐ เส้น และมีกำลังคนเพียง ๕-๖ คน ไม่อาจรับมือกับเหตุร้ายอย่างทันทั่วที่ได้ อีกทั้งกำลังเจ้าหน้าที่สุลกการมีไม่เพียงพอ จึงจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนการปฏิบัติงานจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ ค้วยเหตุนี้ สมเด็จฯ เจ้าฟ้ากรมขุนลพบุรี-ราเมศวร์ อุปราชมณฑลพิษใต้ และ เจ้าพระยายมราช เสนาบดีกระทรวงนครบาล จึงได้เสนอให้จัดตั้งกองตำรวจประจำชายแดนด้านป่าดงเบขาร์ขึ้นเป็นกรณีพิเศษ^๑

ข้อเสนอดังกล่าวอาจพิจารณาได้ว่าเป็นเพราะร่างสัญญาสุลกการฉบับนี้ให้อำนาจตำรวจมาลายูรักษาความสงบในเขตสถานีรถไฟและค่านาฬิกาป่าดงเบขาร์ โดยที่ฝ่ายไทยไม่มีอำนาจในเขตดังกล่าวเลย ทางฝ่ายอุปราชมณฑลพิษใต้จึงเกรงว่าไทยจะเป็นฝ่ายเสียเปรียบ เพราะเมื่อมีปัญหาเหตุร้ายเกิดขึ้นในเขตแดนไทย โดยทางฝ่ายไทยเข้าจัดการไม่ทัน อาจเป็นสาเหตุให้ตำรวจมาลายูก้าวเข้ามาก็เป็นได้ จึงคิดจัดตั้งกองตำรวจที่ชายแดนไทยบ้างเพื่อคานอำนาจกัน

แม้ว่าโดยข้อเท็จจริงแล้วปัญหานี้มิได้เป็นอำนาจหน้าที่โดยตรงของกรมพระ-กำแหงเพชรจักรโยธิน แต่ทางฝ่ายเจ้าพระยายมราชได้ทูลขอความเห็นจากพระองค์ในฐานะที่ทรงร่วมรับรู้ในการทำสัญญาทั้งสองฉบับดังกล่าว ซึ่งต่อมากกรมพระกำแหงเพชรจักรโยธินได้^๒ ำราบทูลแสดงความเห็นคัดค้านต่อสมเด็จฯ เจ้าฟ้ากรมพระยาภาณุพันธุวงศ์วรเดช ผู้สำเร็จราชการรักษาพระนคร เมื่อปลายเดือนเมษายน พ.ศ. ๒๔๖๑ เนื่องจากทรงเห็นว่าจะไม่เกิดประโยชน์ต่อไทยดังที่มุ่งหวัง กล่าวคือ ทางอังกฤษได้จัดตั้งกองตำรวจที่ชายแดนของตนอยู่แล้ว และรับว่าจะช่วยจับกุมผู้กระทำความผิดส่งให้ฝ่ายไทย เสมือนหนึ่งว่าได้ปฏิบัติตามสัญญาที่ลงนามร่วมกัน ที่สำคัญคือตำรวจไทยไม่มีอำนาจเข้าไปยุ่งเกี่ยวในเขตแดนมาลายู

^๑ หจช., กต. ๕.๕/๒๕ "บันทึกรายงานการชุมนุม เรื่องการภาษีและการตำรวจ. . ." ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๔๖๑.

แต่อย่างใด ในขณะที่เดียวกันทางฝ่ายพระยาสุพรรณสมบัตินิธิกรมศุลกากรได้ให้การรับรองว่าพนักงานศุลกากรก็มีจำนวนเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ได้โดยไม่ต้องพึ่งกำลังตำรวจธร ยิ่งกว่านั้น ทรงแน่ใจว่าพื้นที่บริเวณชายแดนจะยังไม่ขยายความเจริญกลายเป็นชุมชนในระยะเวลานั้นกาลนี้ เพราะเป็นที่ลุ่มต่ำมีน้ำท่วมซึ่งพันวิสัยที่ผู้คนจะไปตั้งบ้านร้านถิ่นทำมาค้าขายได้ ดังนั้นจึงทรงเห็นว่าไม่มีความจำเป็นแต่อย่างใดที่จะตั้งกองตำรวจธรขึ้นใหม่ในบริเวณนั้น^๑

พระคำริของบัญชาการกรมรถไฟหลวงดังกล่าว ปรากฏว่าสอดคล้องกับความเห็นของผู้บริหารระดับสูงในรัฐบาลเป็นส่วนใหญ่ โดยเฉพาะสมเด็จพระเจ้าฟ้าฯ กรมหลวงพิษณุโลกประชานาถ เสนาธิการทหารบก และ สมเด็จพระเจ้าฟ้าฯ กรมพระยาภาณุพันธุวงศ์วรเดช ซึ่งได้ตัดสินใจยกเลิกความคิดที่จะจัดตั้งกองตำรวจธร แต่ให้เพิ่มกำลังตำรวจที่สถานีอำเภอ สะเดาแทน เพื่อเตรียมป้องกันปัญหาเหตุร้ายต่าง ๆ มิให้อุปราชมณฑลพิษณุโลกต้องทรงวิตก และไม่ทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณค่าใช้จ่ายมาก เท่ากับการจัดตั้งกองตำรวจธรขึ้นใหม่ ปัญหาจึงยุติลงตามพระคำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน^๒

แต่อย่างไรก็ตาม บทบาทและพระคำริของพระองค์ต่อปัญหานี้มิได้ทำให้ทรงได้รับความพึงพอใจจากทุกฝ่ายทั้งหมด กลับทรงถูกมองว่าเข้ามายุ่งเกี่ยวเกินอำนาจหน้าที่ของพระองค์ ดังที่สมเด็จพระเจ้าฟ้าฯ กรมหลวงพิษณุโลกประชานาถ ทรงเข้าใจว่าผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงจะรับเป็นภาระในการตกลงเรื่องรายละเอียดปลีกย่อยเกี่ยวกับอำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจที่สถานีรถไฟชายแดนเสียเองเป็นอันดับต่อไป ทำให้ไม่ทรงพอพระทัยถึงกับปรารภต่อสมเด็จพระเจ้าฟ้าฯ กรมพระยาภาณุพันธุวงศ์วรเดชว่า ". . . เรื่องเช่นนี้ กรมกำแพงเพชรจะตกลงเอาเองได้หรือ มันจะต้องเดินทางกรมท่าและทูตกระมัง เป็นกิจการคดีระหว่างประเทศ กรมกำแพงเพชรจะทำเอาเองเสียทุกอย่างดูจะเกินไปกระมัง. . ." ^๓

^๑ เรื่องเดียวกัน.

^๒ เรื่องเดียวกัน.

^๓ หจข., กต. ๕๐๔/๒๔ "สมเด็จพระเจ้าฟ้าฯ กรมหลวงพิษณุโลกประชานาถ กราบทูลสมเด็จพระเจ้าฟ้าฯ กรมพระยาภาณุพันธุวงศ์วรเดช" ๒๔ เมษายน พ.ศ. ๒๔๖๑.

ต่อปัญหาเรื่องนี้ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงชี้แจงว่า พระองค์มิได้เป็นตัวตั้งตัวตีในการเจรจากับอังกฤษแต่อย่างใด ทรงทราบดีว่าสัญญาที่เกี่ยวกับการภาษีเป็นกิจหน้าที่ของกระทรวงการต่างประเทศและกรมศุลกากรโดยตรง แต่ที่ทรงรับช่วยเหลือนั้น เป็นเพราะเสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติทรงไหว้วานให้ช่วยติดต่อกับนายแอนโทนี หัวหน้ากรมรถไฟของสหพันธรัฐมาลาเย ในฐานะที่คุ้นเคยกันเป็นการส่วนตัว ดังเช่นกรณีการปลูกสร้างโรงภาษีที่ชายแดน เป็นต้น ซึ่งทรงเห็นว่าจะ เป็นหนทางทำให้ทั้งสองฝ่ายสามารถบรรลุข้อตกลงในการเปิดเดินรถถึงกันได้เร็วขึ้น มิให้ประชาชนทางแหลมมาลาเยคอยตำหนิติโทษทางฝ่ายไทยว่าทำการชักช้าถ่วงเวลา^๑

โดยข้อเท็จจริงแล้ว ในฐานะที่ทรง เป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟที่ทำหน้าที่เจรจา วางระเบียบการเดินรถร่วมกับสหพันธรัฐมาลาเย ทำให้ต้องทรงรับรู้ปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวพัน และมีผลต่อเนื่องต่อการเดินรถไฟระหว่างประเทศทั้งสองอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ เป็นผลให้ทรงได้รับความไว้วางใจให้ เป็นผู้ติดต่อบริการงานในเรื่องที่มีหน้าที่ของพระองค์โดยตรง เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างรวดเร็ว แต่เนื่องจากมิได้มีการมอบหมายงานอย่างเป็นทางการ จึงทำให้ผู้บริหารระดับสูงบางพระองค์มองบทบาทของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินด้วยความไม่เข้าใจ และยังเมื่อทรงดำเนินงานในลักษณะที่พระองค์เองได้กล่าวว่า ". . . การทั้งนี้ทำไปพลางก่อน แล้วจึงค่อยมีคำรับรองเป็นทางราชการ (Official Confirmation) ในภายหลัง. . ." ^๒ ยิ่งทำให้ทรงเป็นเป้าหมายในการโจมตีมากขึ้น

การเข้ามามีบทบาทแก้ไขปัญหของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินในกรณีนี้ แม้ว่าจะทรงสามารถโน้มน้าวให้รัฐบาลยอมรับในพระดำริของพระองค์ได้ก็ตาม โดยไม่ทำให้ผลประโยชน์ของประเทศชาติได้รับความกระทบกระเทือนแต่อย่างใด แต่ก็ เป็นผลให้ฝ่ายบริหารบางท่านไม่เข้าใจในท่าทีของพระองค์มากนัก เนื่องจากรัฐบาลสหพันธรัฐมาลาเยมัก

^๑ หจช., กต. ๕.๕/๒๔ "บันทึกรายงานการประชุม เรื่องการภาษีและการ
ตำรวจ. . ." ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๔๖๑.

^๒ เรื่องเดียวกัน.

ติดต่อผ่านทางพระองค์เสมอ^๑ ทำให้ทรงรู้ปัญหาข้อเท็จจริงมากกว่าผู้อื่น ดังนั้นเมื่อทรงแสดงพระดำริให้เหตุผลจึงได้รับการสนับสนุนจากผู้เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะสมเด็จพระยา-
ท้าวเวง ท้าวเวงศัวโรปการ พระยาสุพรรณธมมบัณฑิตกรมสุลกการ และ นายอาร์ กียอง กรมการ
 ร่างกฎหมาย ซึ่งชี้ให้เห็นว่าความสามารถของพระองค์เป็นที่ยอมรับทั้งจากภายในรัฐบาลและ
 ฝ่ายต่างประเทศ บทบาทของพระองค์ในเรื่องนี้ได้ปรากฏอีกครั้งหนึ่ง เมื่อทรงเป็นตัวแทน
 ฝ่ายไทยเข้าร่วมลงนามในสัญญาสุลกการฉบับนี้ เมื่อวันที่ ๖ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๖๕ ซึ่ง
 เป็นสัญญาที่กรมรถไฟหลวงต้องมีหน้าที่เกี่ยวข้องด้วย โดยเฉพาะการช่วยเหลืออำนวยความสะดวก
 สะดวกในการปฏิบัติงานแก่เจ้าหน้าที่สุลกการตามสมควร^๒

แนวพระดำริและบทบาทของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน เกี่ยวกับการทำ
 สัญญาการเดินรถและสัญญาสุลกการระหว่างไทยกับสหพันธรัฐมาลายูดังกล่าว ถือได้ว่าเป็น

^๑ หจช., กต. ๕.๑๑/๒ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบทูล สมเด็จพระ
 กรมพระยาท้าวเวงศัวโรปการ" ๒๐ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๖๔

กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงกล่าวว่า ร่างกฎหมายสัญญาสุลกการดังกล่าวนี้
 มิใช่เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรมรถไฟหลวงโดยตรง และทรงถือเสมอว่ามีชื่ออำนาจหน้าที่
 ของพระองค์แต่อย่างใด แต่ทางหัวหน้ากรมรถไฟสายแหลมมาลายูและรัฐบาลสหพันธรัฐมาลายู
 ยังคงติดต่อผ่านทางพระองค์อยู่เสมอ ซึ่งทรงได้ชี้แจงให้ติดต่อกับผู้รับผิดชอบโดยตรงทุกครั้ง
 และทรงดำเนินการเท่าที่จะทำได้คือส่งเรื่องต่อไปยังอธิบดีกรมสุลกการ และกราบทูลสมเด็จพระ
 กรมพระยาท้าวเวงศัวโรปการให้ทรงทราบ.

^๒ หจช., ร.๖ คค. ๕.๒/๑๖ "สมเด็จพระยาท้าวเวงศัวโรปการ ถึง
 เจ้าพระยามหิธร" ๒๕ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๖๕

สัญญาสุลกการทางรถไฟสายใต้ระหว่างไทยและสหพันธรัฐมาลายู พ.ศ. ๒๔๖๕
 มีผลใช้บังคับเป็นเวลา ๑๐ ปี สาเหตุที่การลงนามล่าช้าเป็นเวลาเกือบถึง ๕ ปีภายหลังการ
 เสร็จไปได้สิ้นสุดลงเป็นเพราะทั้งสองฝ่ายได้ขอแก้ไขถ้อยคำสำนวนกันอยู่เสมอ เพื่อให้รัดกุม
 และมีให้เป็นฝ่ายเสียเปรียบ เมื่อใกล้กำหนดวันลงนามในสัญญา กรมพระจันทบุรีนฤนาถ
 เสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ทรงกราบถวายบังคมลาพักราชการ จึงโปรดเกล้าฯ ให้
 ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง เป็นผู้ลงนามแทน.

ความสำเร็จของพระองค์อีกประการหนึ่งที่ทำให้การเดินรถไฟเชื่อมพรมแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมาย ช่วยให้ทั้งสองฝ่ายมีหลักเกณฑ์ในการปฏิบัติที่แน่นอน และเพิ่มพูนผลประโยชน์ซึ่งกันและกันตามความประสงค์ โดยเฉพาะผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ ดังที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. ๒๔๖๑ ในระยะแรกที่เปิดการเดินรถไฟระหว่างกัน ความว่า

. . . ได้สังเกตเห็นสินค้าซึ่งส่งออกไปปาดังเบซาร์โดยขบวนรถรวม มีโก่งส่งจากพหลุจ ในรถเที่ยวหนึ่ง ๆ บรรทุกไปประมาณ ๕๐๐ ตัว และได้ทราบเกล้าฯว่าเมื่อเร็ว ๆ นี้ ได้ส่งไปในเที่ยวเดียวถึง ๑,๕๐๐ ตัว นอกจากนั้นยังมีสุกรที่ตันสำโรง, โปธาราม และบ้านโป่งออกไปอีกบ้าง. . . ส่วนสินค้าอื่นเช่น ข้าวสาร, เกลือ, รำ นั้น ออกไปทุกอาทิตย์จากกรุงเทพฯด้วยรถพิเศษ. . .^๑

พระดำริในการออกกฎหมายควบคุมกิจการรถไฟภายในประเทศ

ในระยะแรกที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเข้าดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟแผ่นดิน^๒ ทรงพบว่าภารกิจที่สำคัญของพระองค์อีกประการหนึ่งในการสร้างความเป็นปึกแผ่นให้แก่กิจการรถไฟไทย ตามพระบรมราโชบายของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว คือ การออกกฎหมายควบคุมกิจการรถไฟภายในประเทศ เพื่อให้มีระเบียบแบบแผนและแนวทางปฏิบัติที่แน่นอน นับตั้งแต่การจัดซื้อที่ดิน การก่อสร้างและบำรุงทาง การขนส่งบรรทุกสินค้า ตลอดจนการรักษาความปลอดภัยแก่สาธารณะชน เป็นต้น ก่อนหน้านี้ไม่ปรากฏว่ามีกฎเกณฑ์ข้อบังคับอย่างแน่นอนแต่อย่างใด คงขึ้นอยู่กับนโยบายของเจ้ากรมรถไฟชาวต่างประเทศและเสนาบดีเจ้าสังกัดเป็นสำคัญ จึงกลายเป็นจุดอ่อนในการสร้างควม

^๑ หจช., ร.๖ คค. ๕.๒/๑๒ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" ๒๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๖๑.

^๒ แต่เดิมใช้คำว่า "กรมรถไฟหลวง" ต่อมาเมื่อได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติจัดวางระเบียบการเดินรถไฟและทางหลวง พ.ศ. ๒๔๖๔ จึงได้เปลี่ยนมาใช้คำว่า "กรมรถไฟแผ่นดิน" ในที่นี้จะใช้คำว่า "กรมรถไฟแผ่นดิน" โดยตลอด.

มั่นคงทาง เศรษฐกิจและการบริหารดังที่ทรงกล่าวว่า ถ้าไม่มีพระราชบัญญัติ เป็นแนวทางควบคุม แล้ว ย่อมเปรียบเสมือนการสร้างตึกโรง เรือนในบริเวณที่ยังไม่ได้ลงราก เสาเข็ม^๑

๑. หลักการสำคัญของร่างพระราชบัญญัติตามแนวพระดำริ

ร่างพระราชบัญญัติในการควบคุมกิจการรถไฟภายในประเทศตามพระดำริของ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินดังกล่าว ได้รับพระกรุณาโปรดเกล้าฯ จากพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ให้กรมหลวงสวัสดิวัตนวิศิษฐ์ อธิบดีศาลฎีกาและประธานกรรมการ ร่างประมวลกฎหมายเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการจัดร่างตามหลักการของผู้บัญชาการฯ และ นายกิตติดิษฐ์ ที่ปรึกษากรมรถไฟแผ่นดิน ตั้งแต่ปลายปี พ.ศ. ๒๔๖๐ เป็นต้นมา จนกระทั่ง แล้วเสร็จทั้งภาคภาษาอังกฤษและภาษาไทยใน พ.ศ. ๒๔๖๒ ร่างพระราชบัญญัตินี้ถูกละเลยจากความสนใจของผู้ชำระระยะหนึ่ง ครั้นเมื่อกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเห็นถึงความจำเป็นต้องเร่งให้กฎหมายฉบับนี้ออกใช้ในเร็ววัน จึงนำขึ้นทูลเกล้าฯ เมื่อเดือน พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๖๔ โดยมีหลักการสำคัญที่ควรพิจารณา ดังนี้

ประการแรก การควบคุมกิจการรถไฟของรัฐ ร่างพระราชบัญญัตินี้ได้เน้น ในอำนาจหน้าที่ของผู้บัญชาการกรมรถไฟไว้อย่างเด่นชัด เสนาบดีเจ้ากระทรวงมีอำนาจ เพียงแค่ทำหน้าที่ตรวจการ (Inspecting Powers) และการสืบสวนกิจการทางหนังสือ (Control by Returns) อำนาจในการบริหารเป็นของผู้บัญชาการฯ โดยตรง และมีอิสระ คล่องตัวพอสมควร กล่าวคือ มีสิทธิจัดวางระเบียบข้อปฏิบัติเพิ่มเติมโดยออกเป็นกฎข้อบังคับ (Bye-Laws) นอกจากนั้นได้กำหนดหลักเกณฑ์การจัดซื้อที่ดิน เสียใหม่โดยให้ความ เป็นธรรม แก่ราษฎรมากขึ้น เจ้าของที่ดินมีสิทธิโต้แย้งซึ่งทางราชการจะให้คำตอบแทนอย่างยุติธรรม รวมทั้งได้กำหนดหลัก เกณฑ์รักษาความปลอดภัยในการเดินรถไฟไว้อย่างรัดกุม ซึ่งให้ประโยชน์ ทั้งต่อกรมรถไฟเองและประชาชนผู้โดยสาร

ประการที่สอง การควบคุมรถไฟเอกชน กำหนดให้มีสภากรรมการรถไฟ ทำหน้าที่ควบคุมรถไฟเอกชนหรือรถไฟราษฎร โดยมีผู้บัญชาการกรมรถไฟเป็นประธาน ทั้งนี้

^๑ หจข., ร.๖ คค.๒/๘ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบบังคมทูล พระบาท- สมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" ๑๔ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๖๔.

เพื่อป้องกันมิให้ผู้ลงทุนดำเนินกิจการคิดหาผลประโยชน์จากผู้ให้บริการเกินควร และให้ความยุติธรรมต่อผู้ขอสัมปทานอย่างเท่าเทียมกัน โดยยึดหลักว่าจะต้องไม่เป็นการแข่งขันกับกิจการรถไฟของรัฐ

ประการที่สาม การควบคุมทางหลวงแผ่นดินและทางราษฎร เมื่อทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ยกกรมทางมาขึ้นกับกรมรถไฟแผ่นดิน กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน จึงทรงเห็นสมควรให้พระราชบัญญัติฉบับนี้กินความครอบคลุมถึงทางหลวงแผ่นดินและทางราษฎรด้วย โดยกำหนดหลักเกณฑ์การจัดซื้อที่ดิน การสร้างและบำรุงทาง และอื่น ๆ ถ้าแม้ในภายหน้ามีความจำเป็นต้องแยกกรมทางออกจากกรมรถไฟแผ่นดินก็ตาม พระราชบัญญัติฉบับนี้ก็ยังคงมีผลใช้บังคับอยู่ต่อไป^๑

๒. ความเห็นคัดค้านจากฝ่ายบริหารในรัฐบาล

เมื่อร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ถูกนำเข้าสู่การพิจารณาของ สภาใน เดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๔ เสียงของสมาชิกส่วนใหญ่ต่างเห็นชอบในหลักการและสนับสนุนให้ออกเป็นกฎหมายได้ คงมีเพียงบางส่วนเท่านั้นที่คัดค้านท้วงติงในบางมาตรา แต่ก็มีส่วนกระทบต่อการตัดสินใจของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวมิใช่น้อย ทำให้การประกาศใช้กฎหมายฉบับนี้ต้องชะงักไปชั่วขณะหนึ่ง อาจกล่าวสรุปถึงปัญหาที่ฝ่ายค้านยกขึ้นท้วงติงได้ดังต่อไปนี้

ประการแรก อำนาจของผู้บัญชาการกรมรถไฟแผ่นดิน ทางฝ่ายเจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์ เสนาบดีกระทรวงคมนาคมมองว่ากรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงวางหลักกฎหมายรวบอำนาจให้สิทธิ์ขาดตกอยู่ในพระหัตถ์ของพระองค์แต่เพียงผู้เดียว โดยมีมุ่งให้เป็นอิสระจากเสนาบดี โดยเฉพาะการให้อำนาจผู้บัญชาการฯ ออกกฎข้อบังคับต่าง ๆ ซึ่งเจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์เข้าใจว่าเป็นกฎกระทรวงที่เคยอยู่ในอำนาจความรับผิดชอบของเสนาบดีแต่เดิม จึงเท่ากับว่าเป็นการลดอำนาจของตนโดยตรง แม้ว่ากรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงมีความสามารถที่จะจัดการให้เป็นที่เรียบร้อยได้ก็ตาม แต่คงยากสำหรับผู้เข้า

^๑ เรื่องเดียวกัน.

รับตำแหน่งคนต่อไปจะสามารถปฏิบัติตามหลักการในร่างกฎหมาย เสมอ เหมือนพระองค์ได้ และที่สำคัญคือ เจ้าพระยาวงษาอนุประสิทธิ์อ้างว่าตนไม่มีโอกาสได้รับรู้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มาก่อนแต่อย่างใด ทั้งที่เป็นเสนาบดีเจ้าสังกัดโดยตรง ปฏิบัติราชการจากเสนาบดีกระทรวงคมนาคมดังกล่าว เชื่อว่าเป็นผลสะท้อนของความขัดแย้งและการแข่งขันในอำนาจที่มีอยู่แต่เดิมระหว่างบุคคลทั้งสองซึ่งจะได้กล่าวถึงในโอกาสต่อไป^๑

ประการที่สอง ปัญหาที่ดินของเอกชน เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้เจ้าพนักงานรถไฟมีสิทธิเข้าไปตรวจวัดระยะทางหรือสำรวจดินทรายในเขตที่ดินเอกชนได้ โดยเจ้าของที่ดินจะได้รับค่าทำขวัญเพื่อทดแทนค่าเสียหายตามสมควร ซึ่งในเรื่องนี้เจ้าพระยาสุรสีห์ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยได้เสนอให้เพิ่มเติมข้อความให้รัดกุมยิ่งขึ้น โดยทางกรมรถไฟควรแจ้งให้เจ้าพนักงานท้องที่ประกาศให้เจ้าของที่ดินทราบล่วงหน้า เพื่อป้องกันการเข้าใจผิดและเกิดเหตุร้ายในระหว่างที่เจ้าพนักงานลงมือทำงาน^๒

ประการที่สาม การขึ้นอัตราค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมของกรมรถไฟ ซึ่งทางฝ่ายเจ้าพระยามรราช เสนาบดีกระทรวงนครบาล ไม่เห็นด้วยที่กำหนดให้อยู่ในอำนาจของผู้บัญชาการฯ แต่เพียงผู้เดียว เพราะเป็นเรื่องที่มีความสำคัญและมีผลกระทบกระเทือนต่อสาธารณชนมิใช่น้อย ดังนั้นจึงควรไตร่ตรองให้รอบคอบ โดยให้สภาเผยแผ่พาณิชย์เป็นผู้พิจารณาตัดสิน^๓

^๑ หจข., ร.๖ คค.๒/๘ "เจ้าพระยาวงษาอนุประสิทธิ์ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" (Notes on Proposed Law on Organization of Railways and Highways) ๑๒ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๔.

^๒ หจข., ร.๖ คค.๒/๘ "เจ้าพระยาสุรสีห์ ทูล หม่อมเจ้าธานีนิวัติ" (บันทึกความเห็นกระทรวงมหาดไทย เรื่องร่างพระราชบัญญัติวางการรถไฟและทางหลวง) ๑๒ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๔.

^๓ หจข., ร.๖ คค.๒/๑๔ "เจ้าพระยามรราช ทูล หม่อมเจ้าธานีนิวัติ" (บันทึกร่างพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง ความเห็นกระทรวงนครบาล) ๑๒ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๔.

ประการที่สี่ อำนาจของสภากรรมการรถไฟ เจ้าพระยามรราชเห็นว่าร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ให้อำนาจแก่สภากรรมการรถไฟไว้อย่างกว้างขวาง เช่น มีอำนาจสั่งให้บริษัทรถไฟเอกชนหรือถอน ข่อมแซม หรือทำลายของเก่าได้ ซึ่งอาจบีบคั้นรุนแรงจนเกินไป ทำให้สิ้นเปลืองเงินลงทุนมาก บริษัทรถไฟปากน้ำหรือบริษัทรถไฟแม่กลองในขณะนั้นคงไม่พอใจ เป็นผลเสียให้เกิดความหวาดระแวงและไม่แน่ใจในการลงทุน ทางบริษัทอาจขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาเดิมให้ยุ่งยากก็เป็นได้ ฉะนั้น จึงขอให้กำหนดอำนาจหน้าที่ของสภากรรมการรถไฟให้อยู่ในขอบเขตที่รัดกุมยิ่งขึ้น^๑

ความเห็นของเสนาบดีทั้งสามท่านดังกล่าว จะเห็นได้ว่าเป็นการท้วงติงในหลักการร่างพระราชบัญญัติเป็นส่วนใหญ่ ปัญหาบางประเด็นชี้ให้เห็นถึงความกังวลใจต่อการขยายอำนาจของผู้บัญชาการกรมรถไฟโดยตรง คงมีแต่ความเห็นของสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวงนครสวรรค์วรพินิต องค์เสนาธิการทหารบกเพียงพระองค์เดียว ที่ทรงดำนิเจเพาะถ้อยคำสำนวนที่ไม่รัดกุมและการแปลข้อความจากต้นฉบับภาษาอังกฤษเป็นภาษาไทย แม้กระนั้นก็มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวมิใช่น้อย โดยทรงมีรับสั่งให้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินได้ทบทวนตามพระดำริขององค์เสนาธิการทหารบกอีกครั้งหนึ่งก่อน^๒

^๑ เรื่องเดียวกัน.

^๒ หจข., ร.๖ คค.๒/๑๓ "พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึงพระยาจักร์ปราณีศรีศิลาวิสุทธิ" ๔ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๖๔

ต่อมารกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงยอมรับว่าร่างกฎหมายฉบับนี้มีจุดอ่อนในเรื่องสำนวนภาษาจริงดังที่กรมหลวงนครสวรรค์วรพินิตทรงทักท้วงมา เพราะต้องใช้ศัพท์ทางเทคนิคของรถไฟอยู่มาก จึงไม่อาจใช้ถ้อยคำสำนวนเป็นภาษาไทยอย่างสามัญเหมือนกับกฎหมายฉบับอื่น ๆ ได้ และโดยข้อเท็จจริง ทรงเป็นเพียงผู้ให้คำปรึกษาในทางวิชาการและการจัดระเบียบแบบแผนเท่านั้น แต่ผู้ทำหน้าที่ร่างคือคณะกรรมการร่างกฎหมายที่โปรดเกล้าฯ แต่งตั้งขึ้น โดยเทียบเคียงกับประมวลกฎหมายการเดินรถไฟและทางหลวงของประเทศต่าง ๆ เช่น อังกฤษ ฝรั่งเศส และสหพันธรัฐมาลายู เป็นต้น.

ปฏิกริยาของ เสนาบดีทั้งสามกระทรวงดังกล่าวข้างต้น ทำให้กรมพระกำแพง-
เพชรธรรโยธินทรงวิตกกังวลมิใช่น้อย เพราะจุดหมายการโจมตีมุ่งไปที่หลักการของร่าง
พระราชบัญญัติโดยตรง โดยเฉพาะความเห็นของ เสนาบดีกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีผลกระทบ
กระเทือนต่อฐานะและอำนาจของพระองค์อย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ในที่นี้จะกล่าวสรุปถึง
พระดำริและ เหตุผลที่ทรงชี้แจงต่อผู้ที่มีความเห็นคัดค้าน เพื่อสนับสนุนความเหมาะสมของร่าง
พระราชบัญญัติฯ ดังต่อไปนี้

๒.๑ ปัญหาเรื่องอำนาจของผู้บัญชาการกรมรถไฟ

ในกรณีนี้ เจ้าพระยาวางษานุประพัทธ์ได้วิจารณ์ว่าร่างพระราชบัญญัติได้ให้
อำนาจผู้บัญชาการกรมรถไฟไว้มากเกินไป ซึ่งเหมาะสมเฉพาะในระหว่างที่กรมพระกำแพง-
เพชรธรรโยธินทรงอยู่ในตำแหน่งเท่านั้น ซึ่งต่อมากกรมพระกำแพงเพชรธรรโยธินได้แย้งว่า
โดยข้อเท็จจริงแล้วร่างกฎหมายฉบับนี้กลับจำกัดอำนาจของพระองค์ให้น้อยลงกว่าเดิม ทำให้
ต้องทรงปฏิบัติภายใต้กรอบของกฎหมายอย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน แต่อย่างไรก็ตามทรงยอมรับ
ว่าสถานการณ์ในขณะนั้นมีความจำเป็นต้องสนับสนุนบทบาทและฐานะของผู้บัญชาการกรมรถไฟ
ให้มีอำนาจและความเป็นอิสระในการบริหารพอสมควร เนื่องจากไทยเป็นประเทศเล็ก มี
ความจำเป็นต้องกู้เงินจากต่างประเทศมาใช้ในการลงทุน จึงต้องสร้างความเชื่อมั่นให้แก่
มหาประเทศว่าเงินที่ให้กู้นั้นจะไม่สูญ ดังนั้นถ้าผู้บัญชาการฯมีฐานะเป็นเพียงข้าราชการชั้น
ผู้น้อยและถูกจำกัดอำนาจหน้าที่ อาจทำให้ฝ่ายต่างประเทศไม่แน่ใจว่าจะบริหารงานได้ดี
เพียงใด แต่ครั้งจะให้ เป็นตำแหน่งใหญ่เทียบเท่ากับ เสนาบดีก็ไม่อาจหวังได้ว่าจะประสบ
ความสำเร็จดังประสงค์ เพราะต่างประเทศมักถือว่าเป็นตำแหน่งของนักการเมือง ไม่ใช่
ผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้โดยเฉพาะ ทำให้ไม่เป็นที่ยอมรับอีกเช่นกัน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้อง
คงฐานะของผู้บัญชาการกรมรถไฟเอาไว้ตามหลักการเดิม ซึ่งเป็นแบบเดียวกับที่ญี่ปุ่น
ปฏิบัติและได้ผลดีในขณะนั้น^๑

^๑ หจข., ร.๖ คค.๒/๑๔ "กรมขุนกำแพงเพชรธรรโยธิน ถึง พระยาจักร์ปราณี-
ศรีศิลวิสุทธิ" ๒๒ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๕.

ส่วนการให้อำนาจผู้บัญชาการฯ ออกกฎข้อบังคับของกรมรถไฟเพิ่มเติมจากที่ได้บัญญัติไว้อย่างกว้าง ๆ ในกฎหมายนั้น ทรงชี้แจงว่ากฎข้อบังคับ (Bye-Laws) เหล่านี้ไม่มีฐานะเทียบเท่ากับกฎเสนาบดีแต่อย่างใด แต่เนื่องด้วยรัฐบาลคุ้นเคยกับการแปลคำภาษาอังกฤษคำนี้ว่าเป็นกฎเสนาบดี จึงทำให้เป็นที่เข้าใจว่าได้พระราชทานอำนาจให้ผู้บัญชาการฯ มากเกินไป ตามความเป็นจริงแล้วอำนาจในการออกกฎข้อบังคับดังกล่าวนี้ในต่างประเทศถือว่าเป็น เรื่องธรรมดาสามัญ ตัวอย่างเช่นในประเทศอังกฤษ เมื่อบริษัทเอกชนได้รับอนุญาตให้ดำเนินการกิจการรถไฟได้เมื่อใด ก็ขออำนาจจากรัฐสภาให้มีสิทธิออกกฎข้อบังคับได้ด้วย แม้แต่ประเทศไทยเองก็เคยมีพระบรมราชานุญาตให้บริษัทรถไฟปากน้ำมีอำนาจในการออกกฎข้อบังคับในทำนองนี้มาแล้วเช่นกัน^๑

นอกจากนี้ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเห็นว่าการให้อำนาจผู้บัญชาการกรมรถไฟออกกฎข้อบังคับเพิ่มเติมดังกล่าวกลับเป็นผลดีต่อประชาชน เพราะเปิดโอกาสให้ผู้เดือดร้อนเรียกร้องความเป็นธรรมโดยยื่นฟ้องร้องต่อศาลได้เมื่อเห็นว่าข้อความที่ใช้บังคับบีบคั้นรุนแรงจนเกินไป ซึ่งต่างจากกฎเสนาบดีที่ออกตามความในพระราชบัญญัติ เช่นกัน แต่เมื่อได้ประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ถือว่าเป็นกฎหมายที่ประชาชนจะต้องปฏิบัติตามโดยไม้อาจโต้แย้งใด ๆ ได้ ในขณะที่เดียวกันทรงเห็นว่าอำนาจของผู้บัญชาการกรมรถไฟดังกล่าว จะไม่มีผลกระทบกระเทือนต่อการควบคุมกำกับของเสนาบดีแต่อย่างใด เพราะทางเสนาบดีคงมีอำนาจตรวจตราดูคำสั่งและติดตามผลในทางปฏิบัติ เมื่อเห็นถึงความไม่ชอบมาพากลก็มีสิทธิ์หักท้วงได้เสมอ จึงทรงเห็นว่าร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เปิดโอกาสให้เสนาบดีมีอำนาจควบคุมได้มากเพียงพออยู่แล้ว^๒

ในขณะที่เดียวกัน กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ไม่ทรงเห็นด้วยกับข้อเสนอของเสนาบดีกระทรวงคมนาคมที่ต้องการให้นำหลักกฎหมาย เคนมาร์กมาใช้แทน โดยทรงชี้

^๑บริษัทรถไฟปากน้ำได้รับอนุญาตให้ออกกฎข้อบังคับเพิ่มเติมขึ้นเอง เช่น ข้อปฏิบัติของผู้โดยสาร และกำหนดเวลาเดินรถ เป็นต้น.

^๒ทจช., ร.๖ คค.๒/๑๔ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน ถึง พระยาจักร์ปราณี-ศรีศิริวิสุทธิ" ๒๒ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๔.

ให้เห็นถึงจุดอ่อนว่าแต่เดิมกิจการรถไฟของ เดนมาร์ก ให้ผลประโยชน์ตอบแทนแก่รัฐบาลอย่าง
งดงามพอสมควร ครั้นเมื่อออกพระราชบัญญัติมอบอำนาจให้ เสนาบดีออกกฎกระทรวงหรือ
กฎเสนาบดีได้ตามใจชอบ และให้อำนาจในการบังคับบัญชา เป็นของ เสนาบดี เจ้ากระทรวง
ซึ่งเป็นนักการเมืองและมิได้มีความรู้เชี่ยวชาญในสาขาวิชานี้แต่อย่างใด เป็นผลให้กรรมรถไฟ
ของ เดนมาร์กขาดทุนถึงเดือนละสองล้านโครนเนอร์ ในขณะที่สวีเดนประเทศใกล้เคียงซึ่ง
ยังมีได้ออกใช้พระราชบัญญัติในลักษณะนี้กลับมีกำไรเพิ่มขึ้น ดังนั้นจึงไม่ทรงเห็นด้วยที่จะนำ
หลักกฎหมาย เดนมาร์กมาใช้ในประเทศไทย เนื่องจาก เป็นประเทศเล็กมีทุนน้อย ถ้าปล่อยให้
จัดการพลังผลขาดทุนแล้วจะทำให้ฟื้นตัวได้ยาก^๑

โดยข้อเท็จจริงแล้ว กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงมีความระมัด-
ระวังต่อท่าทีของ เสนาบดีกระทรวงคมนาคมมาก เนื่องจากความเห็นที่คัดค้านดังกล่าว เป็น
การทำทลายหลักการและพระดำริซึ่งมีผลกระทบกระเทือนต่อพระองค์โดยตรง อาจทำให้
แผนการสร้างความเป็นปึกแผ่นในกรรมรถไฟประสบความสำเร็จล้มเหลวก็เป็นได้ ทั้งนี้เป็นเรื่องที่
ทรงคาดการณ์ไว้แล้วว่า เจ้าพระยาวางษานุประพัทธ์ คงไม่ยินยอมให้ร่างนี้ผ่านไปได้ง่าย ๆ
โดยพยายามปกป้องสถานะของตนไว้ให้ถึงที่สุด ทำให้ทรงระลึกถึงสมเด็จพระเจ้าฟ้าฯ กรมหลวง-
พิษณุโลกประชานาถ เมื่อครั้งที่ยังทรงมีพระชนม์มอยู่ ทรงเป็นผู้ประทานพระดำริแก่ความเห็น
ที่ไขว้เขวของ เจ้าพระยาวางษานุประพัทธ์อยู่เสมอ^๒

๒.๒ ปัญหาการจัดซื้อที่ดินและอำนาจสภากรรมการรถไฟ

กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงได้เหตุผลของ เสนาบดีกระทรวง
มหาดไทยในปัญหาการให้ความเป็นธรรมแก่ราษฎรในการจัดซื้อที่ดิน โดยทรงยืนยันว่า
กรรมรถไฟได้ทดลองใช้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จนได้ผลเป็นที่น่าพอใจแล้ว นับตั้งแต่
พ.ศ. ๒๔๖๒ ได้ทรงคัดข้อความตามร่างกฎหมายฉบับนี้ขึ้นทูลเกล้าฯ ถวายออก เป็นพระราช-

^๑ เรื่องเดียวกัน.

^๒ หจข., กต.๒/๒๔๔ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบทูล สมเด็จพระยา-
ทเววงศวิโรปการ" ๕ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๔.

กฤษฎีการวมทั้งสิ้น ๔ ฉบับ และไม่ปรากฏว่ามีข้อขัดข้องเป็นปัญหาทางกฎหมายแต่อย่างใด การสำรวจและการจัดซื้อที่ดินกระทำได้เรียบร้อยดีขึ้นกว่าเดิม ไม่ต้องคั่งค้างและเป็นคดีถึงโรงถึงศาลเหมือนแต่ก่อน แม้แต่คดีเก่าก็ได้รับการผ่อนผันจากเจ้าหน้าที่กรมรถไฟตามสมควร ดังนั้นจึงทรงเห็นว่าไม่มีความจำเป็นต้องแก้ไข เปลี่ยนแปลงหลักการและสาระข้อความในเรื่องนี้แต่อย่างใด^๑

ส่วนในกรณีความเห็นของ เสนาบดีกระทรวงนครบาลในปัญหา เรื่องอำนาจของ สภากรรมการรถไฟ ทรงแย้งว่าร่างกฎหมายฉบับนี้ครอบคลุมและสอดคล้องกับหนังสือสัญญาที่บริษัทรถไฟเอกชนได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตอยู่แล้ว มิได้บีบบังคับรุนแรงเกินกว่าหนังสือสัญญาทุกฉบับแต่อย่างใด ประกอบกับทั้งสภากรรมการรถไฟทำงานในรูปของสภา มิได้ให้อำนาจไว้ที่ตัวบุคคลเพียงคนเดียว ถึงแม้จะมีคนเสียดร้อนอยู่บ้างก็ยังมีคนเสียดเย็น ค่อยถ่วงซึ่งกันและกัน มิให้ตัดสินใจผลุนผลันจนขาดความรอบคอบในการพิจารณา^๒

เหตุผลที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงยกขึ้นโต้แย้งดังกล่าวแม้ว่าจะเป็นการปกป้องและให้ความชอบธรรมต่อนโยบายของพระองค์ก็ตาม แต่ก็ถือได้ว่ามีน้ำหนักเพียงพอที่จะหักล้างข้อท้วงติงดังกล่าวให้ตกไปได้ โดยสะท้อนให้เห็นถึงความเชื่อมั่นในตัวพระองค์เอง มิได้หวั่นไหวหรือยอมโอนอ่อนให้กับคำวิพากษ์วิจารณ์ แต่ก็มีได้หมายความว่าทรงยึดมั่นในความถูกต้องตามพระดำริของพระองค์ทั้งหมด ข้อเสนอใดที่ทรงเห็นว่า มีเหตุผลถูกต้องเหมาะสม ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อส่วนรวมอย่างแท้จริงก็จะทรงยินยอมให้แก้ไขได้ ดังเช่น ในมาตราที่กล่าวถึงอำนาจในการขึ้นอัตราค่าโดยสารและค่าระวางรถไฟของผู้บัญชาการฯ ทรงเห็นสมควรยกให้เป็นอำนาจของสภา เผยแผ่พยานัยพิจารณาแทน เป็นต้น^๓

^๑ หจข., ร.๖ คค.๒/๑๔ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน ถึง พระยาจักร์ปราณี-ศรีศิริวิสุทธิ" ๑๒ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๖๔.

^๒ หจข., ร.๖ คค.๒/๑๔ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน ถึง พระยาจักร์ปราณี-ศรีศิริวิสุทธิ" ๒๒ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๔.

^๓ เรื่องเดียวกัน.

๒.๓ ความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องประกาศใช้พระราชบัญญัติฯ

แม้ว่าร่างพระราชบัญญัติจัดวางระเบียบการเดินรถไฟและทางหลวงดังกล่าวจะยังไม่สมบูรณ์เป็นที่พอใจของทุกฝ่ายก็ตาม แต่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงให้เหตุผลถึงความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องประกาศใช้ให้ทันก่อนการเปิดเดินรถไฟเชื่อมต่อกับสหพันธรัฐมาลายูทางด้านสุโขทัย-โกลก ในวันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๖๔ โดยทรงกล่าวว่าเมื่อครั้งที่ไทยกำลังเจรจาเชื่อมต่อทางรถไฟสายตะวันออกกับรัฐบาลอินโดจีนของฝรั่งเศสเมื่อ พ.ศ. ๒๔๖๒ ทางฝ่ายไทยต้องการแสดงให้ฝรั่งเศสเห็นว่ากิจการรถไฟไทยมีหลักฐานมั่นคง จึงทรงเร่งให้แปลร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวเป็นภาษาไทยเพื่อขอพระบรมราชานุญาตประกาศใช้โดยเร็ว ซึ่งแม้ว่าจะยังมิได้ประกาศใช้ตามพระประสงค์ เนื่องจากความไม่สมบูรณ์ของร่างพระราชบัญญัติฯ แต่ก็ถือว่าเป็นครั้งแรกที่อิทธิพลจากภายนอกประเทศกดดันให้รัฐบาลต้องเร่งออกกฎหมายฉบับนี้^๑

ครั้นเมื่อถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ. ๒๔๖๔ ทางรัฐบาลสหพันธรัฐมาลายูได้เร่งให้ไทยออกระเบียบว่าด้วยการประกันสิ่งของที่ส่งมาทางรถไฟให้ทันก่อนการเปิดเดินรถไฟที่เชื่อมต่อกับสุโขทัย-โกลก ในวันที่ ๑ ตุลาคมปีเดียวกัน ถ้าหากไทยยังจัดการไม่สำเร็จก็ขอให้ใช้กฎข้อบังคับของกรมรถไฟมาลายูไปพลางก่อน เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อทั้งสองฝ่ายร่วมกัน หรือมิฉะนั้นก็จะส่งผู้เชี่ยวชาญเข้ามาช่วยจัดวางระเบียบให้ฝ่ายไทย ซึ่งปัญหาดังกล่าวสร้างความวิตกกังวลให้ผู้บัญชาการกรมรถไฟแผ่นดินเป็นอย่างมาก เพราะเป็นเรื่องที่แสดงให้เห็นว่าประเทศมหาอำนาจใช้ภาวะความเป็นเจ้าหนี้นับพันไทย เป็นแรงกดดันจากภายนอกประเทศครั้งที่สองที่ผลักดันให้ไทยต้องเร่งออกกฎหมายฉบับนี้ ด้วยเหตุผลดังกล่าว จึงทรงเห็นว่ามีความจำเป็นต้องเร่งออกประกาศใช้ให้ทันเวลา แม้ว่าจะมีข้อบกพร่องอยู่บ้างก็ตามแต่ก็สามารถแก้ไขได้ในภายหลัง^๒

^๑ หจข., ร.๖ คค.๒/๑๔ "P.A. Anthony to Prince Purachattra"
August 2, 1921.

^๒ หจข., ร.๖ คค.๒/๑๔ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน ถึง พระยาจักร์ปราณี-ศรีศิริวิสุทธิ" ๑๒ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๖๔.

แนวพระดำริดังกล่าวของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน แม้จะมีแนวโน้มว่า จะได้รับการยอมรับจาก เสนาบดีส่วนใหญ่ก็ตาม แต่ก็ไม่มีผู้ใดให้การสนับสนุนผลักดันให้ออก ประกาศใช้เป็นกฎหมายอย่างจริงจังแต่อย่างใด คงมีสมเด็จฯ กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ เพียงพระองค์เดียว ซึ่งโดยตำแหน่งหน้าที่ทำให้ทรงเข้าใจในปัญหาความละเอียดอ่อนทางการเมืองระหว่างประเทศ จึงทรงให้การสนับสนุนโดยตลอดมา ทั้งสองฝ่ายได้ถ้อยทอดความคิด เห็นซึ่งกันและกันอยู่เนือง ๆ ซึ่งนับว่าเป็นประโยชน์ต่อกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน มาก โดยเฉพาะในกรณีที่ทรงเปิดเผยแผนการของ เจ้าพระยาวางษานุประพัทธ์ที่จะล้มล้าง พระราชบัญญัติฉบับนี้โดยนำหลักการของกฎหมายเดนมาร์กมาใช้แทน รวมทั้งประธานบันทึก ความเห็นของ เจ้าพระยาวางษานุประพัทธ์ให้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินได้ทรงทราบก่อน ล่วงหน้า เพื่อเตรียมการป้องกันแก้ไขต่อไป^๑

นอกจากนี้ สมเด็จฯ กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ ทรงกระตุ้นให้รัฐบาลได้ เห็นถึงความจำเป็นที่ต้องประกาศใช้กฎหมายฉบับนี้ก่อนถึงกำหนดการเดินทาง ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๖๔ ซึ่งนอกจากจะเป็นการป้องกันอิทธิพลแรงบีบคั้นจากรัฐบาลสหพันธรัฐมาลายู ที่ต้องการให้ไทยยอมรับในหลักกฎหมายการเดินทางของตนแล้ว ยังจะช่วยให้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงมีภูมิตก เป็นบรรทัดฐานในการปฏิบัติอีกด้วย สำหรับในกรณีนี้ทรง เห็นว่าเป็นเรื่องที่มีความสำคัญเป็นอย่างมาก เพราะตั้งแต่ที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรง ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟเป็นต้นมา ทรงได้นำความเจริญก้าวหน้ามาสู่กิจการรถไฟ ของประเทศอย่างกว้างขวาง จนได้รับการยอมรับในความสามารถทั้งจากภายในและภายนอก ประเทศ ทรงประสบความสำเร็จในการวางแผนระบายนคนเยอรมันออกจากกรมรถไฟได้ทัน ท่วงทีก่อนที่ไทยจะประกาศสงคราม และดำเนินการให้อังกฤษยินยอมให้คนไทย เข้าบริหาร งานทางสายใต้ได้ก่อนครบกำหนดเวลาในสัญญา เป็นต้น ซึ่งในเรื่องดังกล่าวนี้ทรงเป็นประจักษ์ พยานยืนยันได้ว่า ถ้ามิได้คำปรึกษาในเรื่องราชการรถไฟจากพระเจ้านั่งงยาเธอพระองค์นี้แล้ว ก็ไม่ทรงสามารถตอบโต้ข้อทักท้วงของอังกฤษให้เป็นที่เรียบร้อยได้เลย ดังนั้นจึงทรงเห็นสมควร

^๑ หจช., กต.๒/๒๒๔ "สมเด็จฯ กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ พูล กรมขุน กำแพงเพชรอัครโยธิน" ๒ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๔.

ให้ประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้โดยเร็ว เพื่อให้การบริหารกิจการรถไฟดำเนินไปด้วยดี
 สมตามเจตนารมณ์ของผู้บัญชาการกรมรถไฟแผ่นดิน^๑ ในที่สุดจึงได้มีประกาศพระบรมราช-
 โองการโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติจัดวางระเบียบการเดินรถไฟและทางหลวงฉบับนี้
 ขึ้น เมื่อวันที่ ๑๔ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๖๔ ทั้งนี้ ไม่อาจปฏิเสธได้ว่าสมเด็จฯ กรมพระยา-
 เทวะวงศ์วโรปการ ทรงมีส่วนในความสำเร็จครั้งนี้มิใช่น้อย^๒

๓. ผลสะท้อนจากแนวพระดำริในการออกพระราชบัญญัติฯ

ในระยะแรกของการใช้พระราชบัญญัติจัดวางระเบียบการเดินรถไฟและ
 ทางหลวง พ.ศ. ๒๔๖๔ ปัญหาที่สร้างความหนักพระทัยให้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน
 มากที่สุดคือ ความไม่พร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ของสมาชิกในสภากรรมการรถไฟ อันจะส่งผล
 กระทบกระเียนต่อการควบคุมกิจการรถไฟราษฎรตามที่ได้กำหนดไว้เป็นตัวบทกฎหมาย โดย
 ทรงมีปรารภว่า ". . . เวลานี้จะเหลียวแลดูไปในคณะกรรมการแม้แต่ละคนก็คอยมุ่งหน้า
 หวังให้ผู้เป็นประธานแสดงความเห็นเสียคนเดียว ไม่มีผู้ที่จะหักท้วงให้เข้าหลักได้. . ." ^๓
 ทรงวิตกว่าเมื่ออำนาจการคุมเสียงในสภากรรมการรถไฟตกเป็นของพระองค์เพียงผู้เดียว
 เช่นนี้ย่อมเป็นการผิดวัตถุประสงค์ และอาจเกิดผลเสียหายต่อส่วนรวมได้ ทั้งยังกลายเป็น
 ว่าทรงต้องแบกรับภาระแต่เพียงผู้เดียว ประกอบทั้งในขณะนั้นทรงประสบปัญหาการควบคุม
 รถไฟราษฎรอยู่หลายด้าน ซึ่งไม่อาจตัดสินใจได้โดยฉับพลัน เช่น กรณีบริษัทรถไฟปากน้ำขอ
 ต่ออายุสัมปทานและรถไฟสายบางบัวทองดำเนินการโดยไม่มีหนังสือพระบรมราชานุญาต

^๑ หจช., กต.๒/๒๒๔ "สมเด็จฯ กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ ถึง พระยา-
 จักร ปราณีศรีศิลาวิสุทธิ" ๑๒ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๖๔.

^๒ หจช., ร.๖ คค.๒/๑๔ "กรมพระจันทบุรีนฤนาถ กราบบังคมทูล พระบาท-
 สมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" ๑๔ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๖๔.

^๓ หจช., กต.๒/๒๒๔ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบทูล สมเด็จฯ
 กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ" ๘ กันยายน พ.ศ. ๒๔๖๔.

เป็นต้น^๑ ดังนั้นจึงทรงต้องการผู้มีความสามารถยืนตัวเป็นหลักในสภากรรมการรถไฟ เพื่อให้คำปรึกษาและช่วยผ่อนคลายภาระของพระองค์ให้บรรเทาลงบ้าง

โดยข้อเท็จจริงแล้ว พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้เปิดโอกาสให้ผู้บัญชาการกรมรถไฟสามารถแต่งตั้งข้าราชการจากกระทรวงอื่นที่เกี่ยวข้อง เข้าช่วยในสภากรรมการรถไฟได้ตามที่เห็นสมควร^๒ แต่ยังไม่ทันที่จะทรงดำเนิการอย่างใด ทางฝ่ายกรมพระจันทบุรีนฤนาถได้เรียกร้องขอมีตัวแทนจากกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ เข้าไปนั่งในสภากรรมการรถไฟด้วย โดยอ้างว่า เพื่อให้เกิดผลดีต่อการควบคุมกิจการรถไฟราษฎร์ เนื่องจากพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดอำนาจของสภากรรมการรถไฟในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเงินแผ่นดินอยู่มีใช้น้อย^๓ จึงควรให้กรมรถไฟและกระทรวงพระคลังมหาสมบัติปรึกษากันอยู่เสมอ ซึ่งกรมพระ-

^๑บริษัทรถไฟปากน้ำซึ่งมีนายเฮล เป็นเจ้าของได้ขอต่ออายุสัญญา แต่กรมพระกำแหงเพชรจักรโยธินทรงมีพระดำริว่าควรจัดซื้อให้กรมรถไฟแผ่นดิน เป็นผู้ดำเนินการแทน แต่ทรงยังมิได้ตัดสินใจแต่อย่างใด ส่วนรถไฟสายบางบัวทองของพระยารพวงศ์พัฒนดำเนิการโดยมิได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาต โดยอ้างแต่หนังสืออนุญาตของเจ้าพระยามรราช เสนาบดีกระทรวงนครบาล กรมพระกำแหงเพชรจักรโยธินทรงเห็นว่าควรดำเนิการให้เด็ดขาดลงไปเพื่อมิให้ผู้อื่นเอาเปรียบอย่าง ทั้งนี้ให้ใช้วิธีที่ราบรื่นไม่ให้เกิดปัญหาใด ๆ.

^๒สภากรรมการรถไฟมีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมกิจการรถไฟราษฎร์ทั้งปวง โดยมีผู้บัญชาการกรมรถไฟแผ่นดิน เป็นประธาน คณะกรรมการประกอบด้วยหัวหน้ากองทั้ง ๖ กองในกรมรถไฟเป็นกรรมการโดยตำแหน่ง และกรรมการอื่น ๆ ตามที่ผู้บัญชาการฯ จะทรงเห็นสมควรกราบบังคมทูลขอให้แต่งตั้งขึ้น ทั้งนี้มิได้กำหนดจำนวนเอาไว้อย่างแน่นอนแต่อย่างใด.

^๓มาตรา ๑๑๗ กำหนดให้สภากรรมการรถไฟมีอำนาจสั่งผู้รับอนุญาตให้ถอน ย้าย หรือเปลี่ยนทางรถไฟ หรือกิจการที่เกี่ยวกับการเดินรถ โดยจะคิดค่าทำขวัญให้ถ้ามีความเสียหายเกิดขึ้น

มาตรา ๑๒๔ กำหนดให้ผู้รับอนุญาตยอมรับส่งถูง เมลล์ของกรมไปรษณีย์โทรเลข และให้สภากรรมการรถไฟคิดค่ารับส่งให้แก่ผู้รับอนุญาต.

กำแพงเพชรจักรโยธินทรงยอมรับในข้อเสนอ แต่ครั้ง เมื่อทางกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ
เสนอซื้อตัวแทนเข้ามา กลับทำให้ไม่ทรงพอพระทัยนักดัง เหตุผลที่ทรงกล่าวว่

. . .ชั้นแรกตั้งดังจะขอให้มีการการเป็นคนในกระทรวงพระคลังฯ แต่ครั้งขอนาม
ไปจริงก็ส่งคนชั้นหม่อมเจ้าวิวัฒนไชย ซึ่งแม้แต่จะเป็นผู้สามารถในเชิงการของ
กระทรวงพระคลังฯ อย่างใดก็ยังไม่เด็ก ไม่รู้สึกภาระอันใหญ่ของรัฐประศาสน์นโยบาย
ครั้งจะแบ่งมอบงานให้ทำในกิจการใหญ่เกินกำลังก็จะเป้นผลไม่สำเร็จ . . .^๑

แม้ดูเหมือนว่าพระดำริของผู้บัญชาการกรมรถไฟดังกล่าวจะ เจือปนอคติใน
ความอ่อนเยาว์ของหม่อมเจ้าวิวัฒนไชย ไชยยันต์ อยู่บ้างก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาถึงปัญหา
ที่บีบคั้นพระองค์ในขณะนั้นทำให้เชื่อว่าทรงจำเป็นต้องได้ผู้ช่วยที่เข้มแข็ง สามารถโต้ตอบ
ทางกฎหมายกับคนในระดับหมอเฮลล์และเจ้าพระยาอรรณพศุภพัฒนาเจ้าของบริษัทรถไฟเอกชน
ได้ ด้วยเหตุนี้จึงกราบทูลขอยืมตัว ดร.เอลตัน อาร์. เจมส์ (Dr. Eldle R. James)
ข้าราชการกระทรวงการต่างประเทศเข้ามาช่วยงานในสภากรรมการรถไฟเป็นการชั่วคราว
เพื่อหวังให้ช่วยวางรูปการปฏิบัติงานตามพระราชบัญญัติให้เป็นหลักฐานมั่นคงสืบไป ซึ่ง
ปรากฏว่าทรงได้รับการสนับสนุนด้วยดีจากสมเด็จพระยาเทวะวงศัวโรปกการ และ
ได้รับผลสำเร็จตามพระประสงค์ ดังจะเห็นได้จากผลงานของด็อกเตอร์เจมส์ในการร่วม
จัดวางระเบียบการดำเนินงานของสภากรรมการรถไฟ และวางระเบียบควบคุมบริษัทรถไฟ
เอกชนให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติในเวลาต่อมา

เมื่อออกประกาศใช้พระราชบัญญัติจนเกือบครบรอบปี อาจกล่าวสรุปได้ว่า
ผลที่ได้รับเป็นที่พึงพอใจของรัฐบาลมิใช่น้อย กรมพระกำแพงเพชรจักรโยธินทรงสามารถ
นำไปปฏิบัติด้วยความเรียบร้อยทุกประการ การติดต่อเชื่อมทางรถไฟกับสหพันธรัฐมาลาญ
เป็นไปด้วยความราบรื่น ทางฝ่ายไทยมีกฎหมายของตนใช้เองโดยไม่ถูกบีบคั้นให้ใช้กฎ

^๑ หจข., กต.๒/๒๒๔ "กรมขุนกำแพงเพชรจักรโยธิน กราบทูล สมเด็จพระ
กรมพระยาเทวะวงศัวโรปกการ" ๘ กันยายน พ.ศ. ๒๔๖๔.

^๒ หจข., ร.๖ คค.๔/๑ "รายงานการประชุมสภากรรมการรถไฟ ครั้งที่ ๒ ณ
ที่ว่าการกรมรถไฟแผ่นดิน" ๒๗ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๖๔.

ข้อบังคับของอังกฤษ และสามารถออกกฎข้อบังคับอื่น ๆ เพิ่มเติมตามความจำเป็นได้ เช่น การประกันความเสียหายของสิ่งของที่ส่งมาทางรถไฟ และกำหนดเวลาการเดินทางรถไฟ เป็นต้น ในส่วนการทำงานของสภากรรณการรถไฟปรากฏผลว่าได้ดำเนินงานไปตามขอบเขตของพระราชบัญญัติ ไม่มีผู้ใคร่ข้องทุกขว่ามีการใช้อำนาจสร้างความเดือดร้อนหรือสร้างความหนักพระทัยให้แก่พระองค์แต่อย่างใด จึงนับได้ว่ากรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงประสบความสำเร็จสามารถผลักดันพระราชบัญญัติดังกล่าวระ เียบยการ เดินทางรถไฟและทางหลวง พ.ศ. ๒๔๖๔ ให้เป็นรากฐานในการปฏิบัติงานและสร้างความมั่นคง เป็นปึกแผ่นแก่กิจการรถไฟของประเทศตามพระดำริของพระองค์ทุกประการ^๑

ผลที่ได้รับและปัญหาบางประการที่เกิดขึ้นจากการพัฒนากิจการรถไฟของกรมพระกำแพงเพชร-
อัครโยธิน

เมื่อพิจารณาถึงพระดำริและบทบาทของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน เกี่ยวกับกิจการรถไฟดังที่กล่าวมาข้างต้น อาจสรุปได้ว่าภารกิจส่วนใหญ่ของพระองค์ในระยะห้าปีแรก ระหว่าง พ.ศ. ๒๔๖๐ - ๒๔๖๔ คือ การปฏิรูปกิจการกรมรถไฟให้เข้ารูปเข้ารอยตามพระบรมราโชบายของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งพบว่าทรงดำเนินการจนประสบความสำเร็จอยู่หลายประการ นับตั้งแต่การดำเนินนโยบายรวมกรมรถไฟสายเหนือและสายใต้ให้เป็นกรมเดียวกันภายใต้ผู้อำนวยการบริหารที่เป็นอิสระของคนไทย โดยทรงพยายามปั้นทอนอิทธิพลของชาติมหาอำนาจตะวันตกในกรมรถไฟให้ลดลงทีละ เล็กทีละน้อย จนไม่อาจคุกคามหรือเก็บเกี่ยวผลประโยชน์จากฝ่ายไทยอย่างเปิดเผยได้เหมือนดังแต่ก่อน ทรงสร้างความเป็นปึกแผ่นในการบริหารโดยออกกฎหมายควบคุมกิจการรถไฟภายในประเทศ ที่เรียกว่า พระราชบัญญัติจตุวงระ เียบยการ เดินทางรถไฟและทางหลวง พ.ศ. ๒๔๖๔ ตลอดจนทรงดำเนินการเจรจาขยายเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน และทำสัญญาเกี่ยวกับการเดินทางโดยที่ไทยไม่ตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบ ซึ่งความสำเร็จ

^๑ หจข., ร.๖ คค.๒/๑๔ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน ถึง พระยาจักร์ปราณี-ศรีศิริวิสุทธิ" ๒๒ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๔.

ของพระองค์ดังกล่าวถือว่าเป็นการวางรากฐานในการพัฒนากิจการรถไฟไทยให้ขยายความเจริญก้าวหน้าต่อไปในอนาคต

ในด้านการขยายความเจริญก้าวหน้าของเส้นทางรถไฟ พบว่าตลอดระยะเวลา ๑๕ ปีที่ทรงรับผิดชอบงานสื่อสารคมนาคมด้านนี้^๑ กรมรถไฟแผ่นดินได้ขยายเส้นทางรถไฟในส่วนภูมิภาคออกไปจนถึงหัวเมืองไกล ๆ ที่อยู่ติดชายแดน ทำให้สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างเมืองหลวงกับหัวเมืองส่วนภูมิภาคได้สะดวกยิ่งขึ้น เป็นผลดีต่อบ้านเมืองทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองการปกครอง การขยายเส้นทางรถไฟภายในประเทศตลอดสมัยที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงรับผิดชอบ ระหว่าง พ.ศ. ๒๔๖๐ - ๒๔๗๔ มีดังนี้

ทางรถไฟสายเหนือ ได้สร้างต่อจากเด่นชัยและลำปางจนถึงเชียงใหม่ และสามารถเปิดเดินอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๔๖๔

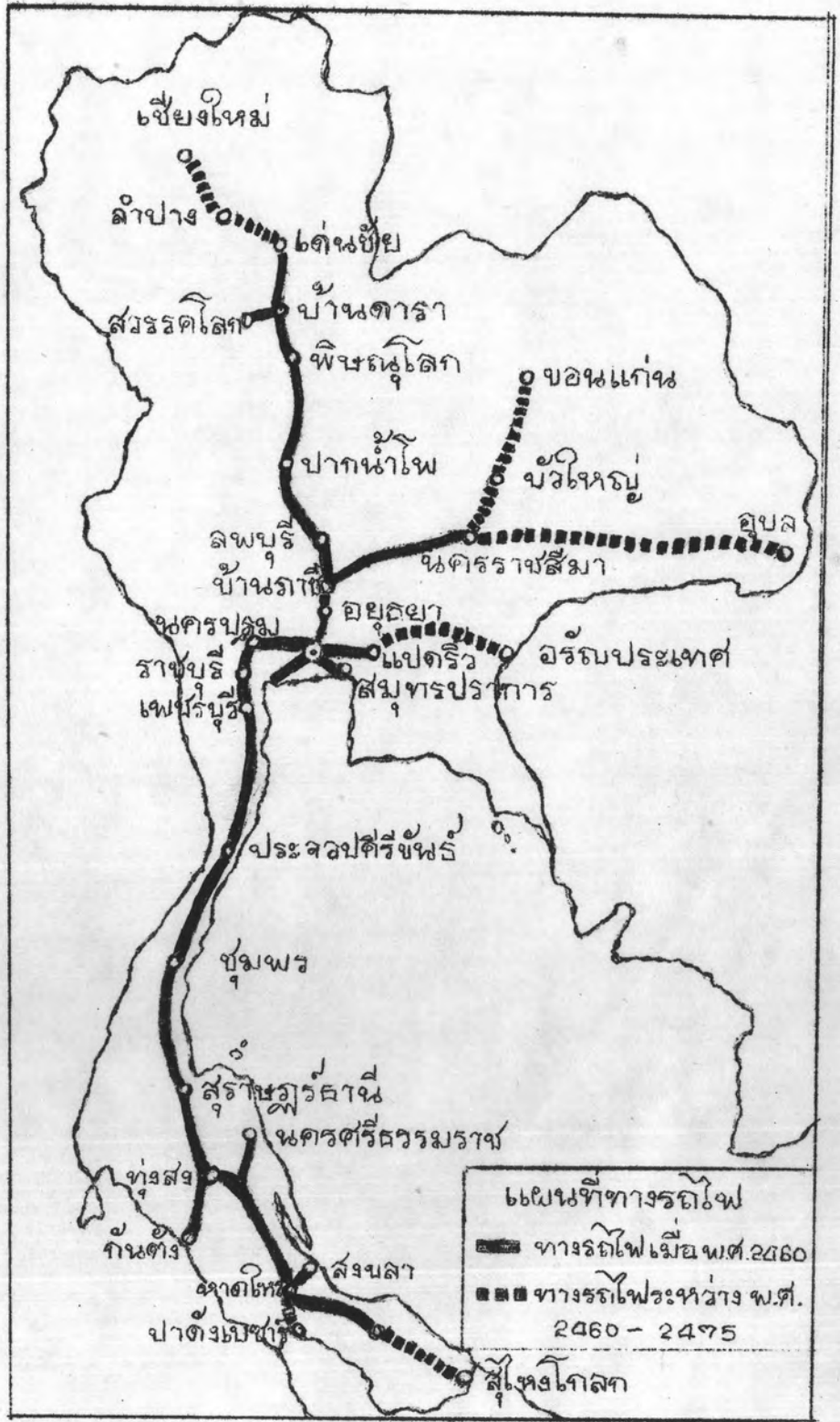
ทางรถไฟสายใต้ สร้างต่อจากสถานีอุตะเถาและชุมทางหาดใหญ่จนถึงป่าดงเบขาร์ ทำให้สามารถเชื่อมต่อกับทางรถไฟทางด้านตะวันตกของแหลมมาลายูได้ เมื่อวันที่ ๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๑ และอีกสายหนึ่งจากหาดใหญ่ถึงสุโขทัย-โกลก เชื่อมเส้นทางรถไฟสายตะวันออกของแหลมมาลายู เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๖๔

ทางรถไฟสายตะวันออก จากเส้นทางกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา ได้ขยายต่อไปจนถึงอรัญประเทศ เชื่อมกับทางรถไฟของประเทศอินโดจีน และเปิดเดินตลอดทั้งสายเฉพาะในเขตแดนไทย เมื่อวันที่ ๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๖๔

ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ จากเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ได้ขยายต่อจนถึงอุบลราชธานี และเปิดเดินอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ ๑ เมษายน พ.ศ. ๒๔๗๓ อีกสายหนึ่งจากนครราชสีมาแยกไปขอนแก่น เปิดเดินเมื่อวันที่ ๑ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๗๔

^๑ระหว่าง พ.ศ. ๒๔๖๐ - ๒๔๗๐ ทรงเป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟแผ่นดิน และระหว่าง พ.ศ. ๒๔๖๔ - ๒๔๗๔ ทรงรับผิดชอบกิจการรถไฟในฐานะเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม.

แผนที่ แสดงการขยายตัวของเส้นทางรถไฟเมื่อสิ้นสมัยของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน พ.ศ.๒๔๗๕



จะเห็นได้ว่าเมื่อสิ้นสุดสมัยของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ใน พ.ศ. ๒๔๗๕ เส้นทางรถไฟภายในประเทศได้แผ่ขยายออกไปจนใกล้เคียงกับเส้นทางรถไฟในปัจจุบัน ซึ่งนับความยาวของระยะทางในขณะนั้นได้ทั้งสิ้น ๒,๔๙๖ กิโลเมตร ในขณะที่ขบวนรถโดยสารและรถสินค้าตามสถิติใน พ.ศ. ๒๔๗๕ มีจำนวนถึง ๑๐๓ ขบวน และ ๒๔ ขบวนตามลำดับ นอกจากนี้ ยังมีงานสำคัญอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขยายเส้นทางรถไฟซึ่งเกิดจากพระดำริและการควบคุมการดำเนินงานของพระองค์โดยตรง ได้แก่ การเปลี่ยนระบบรางรถไฟโดยใช้ทางขนาดแคบ ๑ เมตรทั่วประเทศ การสร้างสะพานพระราม ๖ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเชื่อมทางรถไฟสายใต้และสายเหนือเข้าด้วยกัน การขุดเจาะอุโมงค์ลอดเขาขุนตาล มีความยาว ๑,๓๖๒ เมตรในทางสายเหนือตอนจังหวัดลำปาง ตลอดจนการนำรถจักรดีเซลซึ่งมีกำลังแรงกว่ารถจักรไอน้ำที่ใช้อยู่ในขณะนั้นมาทดลองวิ่งเป็นครั้งแรก เมื่อ พ.ศ. ๒๔๗๒ เป็นต้น^๑ ทั้งนี้ ได้พบว่าข้าราชการในกรมรถไฟที่เป็นกำลังสำคัญที่มีส่วนผลักดันให้งานพัฒนากิจการรถไฟของพระองค์บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมาย ได้แก่ หม่อมเจ้าฉลบทลบเลอสรร กมลาลัน ผู้ช่วยผู้บัญชาการกรมรถไฟ ระหว่าง พ.ศ. ๒๔๖๐ - ๒๔๖๔ พระยาสารศาสตร์ศิริลักษณ์ ผู้ช่วยผู้บัญชาการฯ ระหว่าง พ.ศ. ๒๔๗๐ - ๒๔๗๕ และ พระยาสุฤทธิการบรรจง กับ พระยา-ประภิตกลศาสตร์ ข้าราชการชั้นสูงในกรมรถไฟในขณะนั้น^๒

เมื่อพิจารณาในด้านผลกำไร กิจการรถไฟภายใต้การบริหารของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ได้ขยายผลกำไรเพิ่มมากขึ้นโดยลำดับ กล่าวคือ ตามหลักฐานที่ปรากฏถึง พ.ศ. ๒๔๗๐ กรมรถไฟแผ่นดินได้ลงทุนขยายเส้นทางรถไฟรวมเป็นเงินทุนทั้งสิ้น ๑๗๕.๐๔ ล้านบาท ซึ่งเมื่อพิจารณาออตราয়รับ-รายจ่ายของแต่ละปี พบว่าได้ผลกำไรเพิ่มขึ้นทุกปี โดยเฉพาะใน พ.ศ. ๒๔๗๐ เมื่อหักค่าใช้จ่ายในปีนั้นแล้วมีกำไรสูงถึง ๑๓.๑๔ ล้านบาท

^๑ การรถไฟแห่งประเทศไทย, ประวัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๓๔ - ๒๕๐๐, หน้า ๔ - ๕.

^๒ กระทรวงคมนาคม, อนุสรณ์กระทรวงคมนาคม ๒๔๔๗ (ม.ป.ท., ม.ป.ป.), หน้า ๙๐ - ๙๒.

หรือ ๗.๐๔ เปอร์เซ็นต์ของเงินทุนก่อสร้างในปีเดียวกัน^๑ แต่หลังจากนั้นผลกำไรของกรม-
 รถไฟก็เริ่มลดถอยลง ใน พ.ศ. ๒๔๗๓ และ พ.ศ. ๒๔๗๔ มีผลกำไรเหลือประมาณ
 ๑๑.๑๐ และ ๗.๒๔ ล้านบาทตามลำดับ ทั้งนี้มีสาเหตุประการหนึ่งเกิดจากทางรัฐบาลได้ลด
 ค่าระวางสินค้าลง เพื่อให้สอดคล้องกับภาวะความฝืดเคืองทางเศรษฐกิจของประเทศใน
 ขณะนั้น^๒

การพัฒนากิจการรถไฟภายใต้การบริหารของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ดังที่
 กล่าวมานี้ ได้ก่อให้เกิดการขยายตัวทาง เศรษฐกิจและสังคมของบ้านเมืองอย่างเห็นได้ชัด

^๑ การขยายความเจริญก้าวหน้าของกิจการรถไฟเมื่อเปรียบเทียบกับใน พ.ศ. ๒๔๕๕
 ก่อนที่จะทรงเข้ารับตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟ กับใน พ.ศ. ๒๔๗๐ ซึ่งเป็นปีที่ประสบ
 ความสำเร็จมากกว่าปีก่อน ๆ ที่ผ่านมา มีดังนี้

รายการ	พ.ศ. ๒๔๕๕	พ.ศ. ๒๔๗๐	เพิ่มขึ้น	เพิ่มขึ้นร้อยละ
ระยะทางเปิดเดินรถ	๒,๐๒๙ ก.ม.	๒,๗๙๙ ก.ม.	๗๗๐ ก.ม.	๓๗.๙๕
ทุน (บาท)	๑๐๖,๔๐๖,๘๕๖	๑๗๕,๐๔๒,๔๙๗	๖๘,๖๓๕,๖๔๑	๖๔.๕๐
รายรับ (บาท)	๗,๐๘๐,๓๕๕	๒๐,๕๘๘,๕๙๖	๑๓,๕๐๘,๒๔๑	๑๙.๐๗
รายจ่าย (บาท)	๒,๘๙๑,๗๑๒	๗,๓๙๐,๒๕๘	๔,๔๙๘,๕๔๖	๑๕๕.๕๗
รายได้ (บาท)	๔,๑๘๘,๖๔๓	๑๓,๑๙๘,๓๓๘	๘,๐๐๙,๖๙๕	๒๑๕.๐๐
จำนวนผู้โดยสาร	๔,๒๓๐,๐๓๗	๖,๖๘๒,๘๘๗	๒,๔๕๒,๘๕๐	๕๗.๙๙
น้ำหนักสินค้า	๕๑๓,๑๕๓ ตัน	๑,๓๗๙,๔๗๐ ตัน	๘๖๖,๓๑๗ ตัน	๑๖๘.๘๒
กิโลเมตรของขบวนรถ	๒,๗๕๗,๓๐๐	๕,๖๗๔,๕๒๒	๒,๙๑๗,๒๒๒	๑๕๐.๘๐
จำนวนสัตว์ที่ขนส่ง	๑๗๑,๖๑๒	๓๓๗,๓๕๐	๑๖๕,๗๓๘	๙๖.๕๘

ที่มา: หนังสือพระราชทานเพลิงศพ "เพื่อรถถึงพระคุณพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระ-
 กำแพงเพชรอัครโยธิน" (พระนคร: โรงพิมพ์กรมรถไฟ, ๒๔๗๙), หน้า ๔๓.

^๒ หจข., ร.๗ ค. ๑๕.๑/๔ "พระยาโกมารกุลมนตรี ถึง เจ้าพระยามหินทร"

โดยเฉพาะในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รถไฟมีส่วนชักนำผลผลิตข้าวจากโรงสีในจังหวัดต่าง ๆ เข้าสู่กรุงเทพฯ เป็นจำนวนมาก และทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของสภาพชุมชน ดังที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินได้ทรงบันทึกรายงานการตรวจราชการในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๗๑ ว่า ". . . ได้สังเกตเห็นบ้านเมืองในเขตที่รถไฟผ่านไปเจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว แม้แต่รถไฟยังไม่ทันถึงก็ตั้งยั้งฉางโรงแถวเตรียมการรับรถไฟอยู่แล้ว. . ." ^๑ ทั้งนี้ส่วนใหญ่เป็นชาวจีนที่อพยพเข้าไปพร้อมกับการขยายเส้นทางรถไฟ โดยตั้งฉางรับซื้อข้าวเปลือกอยู่ริมสถานีรถไฟในเขตจังหวัดนครราชสีมา ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ สุรินทร์ และอุบลราชธานี ซึ่งจะลำเลียงเข้ากรุงเทพฯ โดยทางรถไฟอีกทีหนึ่ง นอกจากนี้กิจการโรงสีได้เพิ่มทวีขึ้นเป็นจำนวนมาก กล่าวคือ เมื่อนับถึง พ.ศ. ๒๔๗๓ มีจำนวนถึง ๓๐ แห่ง ทั้งนี้เกือบครึ่งหนึ่งตั้งอยู่ที่นครราชสีมา ซึ่งเป็นตลาดข้าวที่ใหญ่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือในขณะนั้น ประมาณว่าผลผลิตข้าวจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ส่งเป็นสินค้าออกในแต่ละปีไม่ต่ำกว่า ๑.๗ ล้านหาบ (๑ หาบเท่ากับ ๖๐.๔๔ กิโลกรัม) หรือประมาณ ๗ เปอร์เซ็นต์ของข้าวที่ส่งเป็นสินค้าออกของประเทศในขณะนั้น จนกระทั่งได้เพิ่มถึง ๑๔ เปอร์เซ็นต์ใน พ.ศ. ๒๔๗๔ ^๒

ในภาคเหนือ เมื่อทางรถไฟได้ขยายถึงเชียงใหม่ใน พ.ศ. ๒๔๖๔ ได้ส่งผลให้การผลิตข้าวเพื่อขนส่งทางรถไฟเข้ากรุงเทพฯ มีจำนวนมากขึ้นเช่นกัน และเกิดโรงสีบริเวณใกล้สถานีรถไฟเชียงใหม่หลายแห่ง ในระยะแรก ๆ ประมาณว่ามีข้าวจากภาคเหนือ ๖๕๐,๐๐๐ หาบส่งเข้ากรุงเทพฯ ต่อมาได้เพิ่มจำนวนมากขึ้นจนกระทั่งใน พ.ศ. ๒๔๗๔

^๑ หจข., ร.๗ พ. ๕.๒/๓ "กรมหลวงกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว" ๑๓ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๗๑.

^๒ James C. Ingram, Economic Change in Thailand Since 1850-1970 (Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1971), p. 47. อ้างใน สุวิทย์ ไทพยวัฒน์, "วิวัฒนาการเศรษฐกิจชนบทในภาคกลางของประเทศไทย พ.ศ. ๒๓๔๔-๒๔๗๕" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๕๑), หน้า ๑๖๓ - ๑๖๔.

มีจำนวนถึง ๑.๓ ล้านหาบ หรือ ๔ เพอร์เซ็นต์ของข้าวที่ส่งเป็นสินค้าออกของประเทศในปีนั้น^๑

เมื่อขายข้าวได้มากขึ้นในแต่ละปีก็จะส่งผลให้ชาวนามีเครื่องใช้อำนวยความสะดวกในชีวิตประจำวันเพิ่มขึ้นเช่นกัน เช่น เริ่มใช้น้ำมันก๊าดแทนน้ำมันจากต้นยาง ใช้ไม้ขีดไฟแทนขีด (ตะบันไฟ) ใช้เหล็กแท่งจากต่างประเทศตีเป็นมีด พร้า จอบ เสียม แทนการสกัดจากภูเขา เป็นต้น ทั้งนี้รถไฟมีส่วนอย่างมากในการนำสินค้าเหล่านี้มาบริการประชาชนในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ^๒

▼ ^{นอกจากนี้} กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงให้ความสนใจพระทัยเอาใจใส่ในชีวิตความเป็นอยู่ของกรรมกรและเจ้าพนักงานชั้นผู้น้อยในกรมรถไฟ โดยทรงพยายามกวัดขังสภาพเครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ มิให้ชำรุดเสียหาย เพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตรายต่อเจ้าพนักงาน ดังที่ทรงกล่าวไว้ว่า ". . .เมืองเรามีคนน้อย และคนที่จะใช้ทำการได้ศึกก็หายากอยู่แล้ว ควรจะคิดป้องกันร่างกายและชีวิตของคนเหล่านี้ไว้ เพื่อเป็นคุณแก่ทางเศรษฐกิจของประเทศ. . ." ^๓ ตลอดจนได้ทรงสนับสนุนให้กรรมกรและเจ้าพนักงานชั้นผู้น้อยมีโอกาสหารายได้พิเศษเพิ่มเติมโดยยินยอมให้ทำงานล่วงเวลาเกิน ๘ ชั่วโมงได้โดยไม่ต้องมีคนผลัดเปลี่ยน เป็นผลให้

^๑Anan Ganjanapan, "The Partial Commercialization of Rice Production in Northern Thailand (1900-1981)" (Ph.D. thesis, Cornell University, 1984), p. 148. อ้างใน ฉัตรทิพย์ นาถสุภา, "เศรษฐกิจหมู่บ้านไทยในอดีต" (เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่องประวัติศาสตร์ท้องถิ่น สมาคมประวัติศาสตร์ในพระราชูปถัมภ์สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี, ๑๔ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๒๗), หน้า ๓๖.

^๒ชูลิทธิ ชูชาติ, "กำเนิดระบบเศรษฐกิจทุนนิยมกับผลกระทบที่มีต่อสังคมชาวนาในภาคเหนือ พ.ศ. ๒๓๔๘ - ๒๔๗๔" สังคมศาสตร์ ๕ (เมษายน - กันยายน ๒๕๒๔): ๒๑.

^๓หจช., ร.๗ พ.๑๓/๑ "พระองค์เจ้าไตรทศประพันธ์ กราบทูล กรมหลวงลพบุรีราเมศวร์" ๒๐ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๗๐.

พนักงานบางคนของกรมรถไฟซึ่งมีเงินเดือนประจำอยู่แล้วเดือนละ ๘๐ บาท สามารถหารายได้พิเศษเพิ่มขึ้นอีกเกือบหนึ่งเท่าตัวของเงินเดือนในแต่ละเดือน^๑

จากพระดำริดังกล่าว ได้ทรงนำขึ้นกราบบังคมทูลถวายความเห็นต่อพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๗๐ ขอให้รัฐบาลออกกฎหมายคุ้มครองสวัสดิภาพการทำงานของกรรมกรในโรงงาน โดยเน้นการตรวจตราและควบคุมโรงงานเอกชนมิให้ประมาท เลินเล่อจนเกิดเหตุอันตรายต่อคนงานถึงบาดเจ็บและเสียชีวิตได้ รวมทั้งคุ้มครองแรงงานเด็ก สตรี และหญิงมีครรภ์ ดังที่หน่วยราชการ เช่น กรมเจ้าท่า และกรมรถไฟแผ่นดินได้ควบคุมตรวจตราอยู่ในขณะนั้น แต่ทั้งนี้มิได้ทรงมีพระประสงค์จะสนับสนุนให้กรรมกรก่อตัวจัดตั้งเป็นสหพันธ์แรงงานเหมือนดังในประเทศตะวันตก เพียงแต่ให้อำนาจเจ้าหน้าที่เข้าตรวจตราโรงงานได้เท่านั้น^๒ ซึ่งต่อมาพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงเห็นชอบด้วยในหลักการ แต่ทั้งนี้ทรงเห็นว่ายังไม่สมควรที่จะกำหนดค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำหรือชั่วโมงการทำงานจนอาจเกิดปัญหายุ่งยากขึ้นได้ในภายหลัง^๓ แต่อย่างไรก็ตาม ร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองโรงงานดังกล่าวก็หาได้มีการประกาศออกใช้ไม่ ดังเหตุผลที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินได้ทรงกล่าวภายหลังที่ได้้นำเรื่องเข้าสู่ที่ประชุมสภาเผยแผ่พาณิชย์ เมื่อวันที่ ๔ กันยายน พ.ศ. ๒๔๗๔ ความว่า



^๑ เรื่องเดียวกัน.

^๒ หจช., ร.๗ พ.๑๓/๑ "พระองค์เจ้าไตรทศประพันธ์ ถึง เจ้าพระยามหินทร"

๑ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๗๑.

^๓ หจช., ร.๗ พ.๑๓/๑ "เจ้าพระยามหินทร ทูล พระองค์เจ้าไตรทศประพันธ์"

๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๗๑.

. . . มติเห็นพ้องกันว่า ในสมัยที่การเงินของประเทศยังฝืดเคือง เช่นนี้ ถ้าประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้ในเวลานี้จะทำให้รัฐบาลต้องตั้งงบประมาณสำหรับเงินเดือนแลค่าใช้จ่ายของเจ้าพนักงานตรวจอีกไม่น้อย อีกประการหนึ่ง ในเวลานี้โรงงานต่าง ๆ ก็ปิดหยุดทำการกันมาก เห็นเป็นการสมควรระงับพิจารณาร่างพระราชบัญญัติโรงงานชั่วคราว และในเมื่อฐานะการเงินดีขึ้นและรัฐบาลมีความประสงค์จะใช้พระราชบัญญัตินี้ต่อไปเมื่อใด จึงค่อยเริ่มพิจารณากันใหม่ . . .^๑

ในด้านปัญหาและอุปสรรคที่ขัดขวางการทำงานของพระองค์ เนื่องจากการพัฒนากิจการรถไฟเป็นงานใหญ่ที่รัฐบาลให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก ซึ่งต้องประสบปัญหาและอุปสรรคนานาประการ นับตั้งแต่ปัญหาการขาดแคลนคนไทยที่มีความรู้ความสามารถ ซึ่งกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงแก้ไขโดยการส่งนักเรียนไทยไปศึกษาในประเทศตะวันตกเป็นระยะ ๆ ปัญหาการขาดแคลนเงินงบประมาณ ปัญหาเครื่องจักรและวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้วางรางมีราคาแพงตั้งแต่ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๑ เป็นต้นมา ทำให้ต้องทรงใช้จ่ายอย่างประหยัดและรัดกุม เพื่อมิให้กระทบกระเทือนต่องานตามโครงการ ตลอดจนปัญหาภัยธรรมชาติน้ำท่วมทางขาดเมื่อ พ.ศ. ๒๔๖๐ ซึ่งทรงเร่งให้ทหารช่างซ่อมแซมในบางช่วง บางตอนที่เสียหายจนขบวนรถสามารถวิ่งได้ตามปกติในเวลาอันรวดเร็ว แต่อย่างไรก็ตามปัญหาดังกล่าวนี้มีได้สร้างความหนักพระทัยให้แก่พระองค์มากนัก เพราะทรงสามารถคลี่คลายให้บรรเทาลงได้ทุกครั้ง แต่ปัญหาที่บั่นทอนขวัญและกำลังใจในการทำงานของพระองค์เป็นอย่างมาก คือ ความขัดแย้งในการปฏิบัติหน้าที่ราชการระหว่างพระองค์กับเจ้าพระยาวิบูลย์บุประพัทธ์ เสนาบดีกระทรวงคมนาคม ในช่วงที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินยังทรงเป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟ ดังที่ได้กล่าวมาบ้างแล้วในตอนต้น

สาเหตุของความขัดแย้งที่ทรงมีต่อเจ้าพระยาวิบูลย์บุประพัทธ์ เกิดจากลักษณะวิธีการทำงานของพระองค์ที่ข้ามชั้นตอน โดยมีได้ทรงนำเรื่องเข้าปรึกษาหารือขอความเห็นชอบ

^๑ หจข., ร.๗ พ.๑๓/๔ "กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ถึง เจ้าพระยามหิธร"

๒๒ กันยายน พ.ศ. ๒๔๗๔.

ในขณะนั้น กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงดำรงตำแหน่งนายกสภาเผยแผ่-พาณิชย และปรากฏว่าร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวมิได้ถูกนำมาพิจารณาอีกแต่อย่างใดจนกระทั่งสิ้นสมัยของพระองค์.

จากเสนาบดีก่อนแต่อย่างใด ต่อเมื่อจัดการเด็ดขาดแล้วจึงทรงทำรายงาน เสนอในภายหลัง เช่น การขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตเปิดการเดินรถไฟสายใต้กับสหพันธรัฐมาลายู และการซื้ออุปกรณ์รถไฟ มูลค่า ๒ ล้านบาท เป็นต้น ซึ่งปรากฏเป็นปัญหาความขัดแย้งอย่างรุนแรงในช่วงปีแรกที่ทรงเข้าดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟ จนถึงกับเป็นพระราชภาระให้พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวต้องทรงดำเนิการไกล่เกลี่ยในที่สุด^๑

กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงอ้างถึงความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องทรงตัดสินใจดำเนิการโดยฉับพลัน มีอาจรั้งรอการทำงานที่เฉื่อยช้าของเสนาบดีกระทรวงคมนาคมได้ ทั้งนี้เพื่อรักษาผลประโยชน์ส่วนรวมของประเทศชาติ ในขณะที่กรมรถไฟเพิ่งตั้งตัวและต้องเผชิญกับอิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตกบางชาติที่พยายามรักษาสถานภาพเดิมของตนไว้ ฉะนั้นในภาวะการณ์ที่ไม่ปกติดังกล่าว จึงทรงใช้สิทธิพิเศษดำเนิงานอย่าง เป็นอิสระ โดยนำความขึ้นกราบบังคมทูลต่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวโดยตรง ทำให้เกิดปฏิกิริยาจากเสนาบดีเป็นลำดับมา^๒ อนึ่ง โดยความรู้สึกส่วนพระองค์ของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงขาดความเลื่อมใสศรัทธาในตัวเจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์ ทรงเห็นว่าเจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์ เป็นผู้สำเร็จการศึกษาทางด้านการทหารจากเดนมาร์ก และไม่มีความรู้ความสามารถในด้านการสื่อสารคมนาคมและวิศวกรรมรถไฟดีพอ อีกทั้งยังเป็นผู้นิยมฝักใฝ่ในความคิดแบบเยอรมัน และคอยคัดค้านพระดำริของพระองค์อยู่เสมอ ด้วยเหตุนี้ เมื่อทรงมองว่าตำแหน่งผู้บริหารกรมรถไฟของพระองค์ เป็นภาระหน้าที่พิเศษที่ต้องอาศัยความคล่องตัวในการบริหารเป็นอย่างมาก จึงทรงยืนยันที่จะขอสิทธิพิเศษในการปฏิบัติงานตามวิธีการของพระองค์ต่อไป^๓

^๑ หจช., ร.๖ คค. ๕.๒/๑๒ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" ๒๓ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๖๐.

^๒ สมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์, "บทบาทของประเทสมหาอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟ. . .," หน้า ๔๐๕ - ๔๑๗.

^๓ หจช., ร.๖ คค.๕/๑๓ "กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน ถึง พระยานุรินทรราช" ๔ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๖๐.

ส่วนทางฝ่ายเจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์ ในฐานะที่เป็นเสนาบดีผู้รับผิดชอบโดยตรง จึงพยายามยึดมั่นการทำงานตามระเบียบราชการทุกขั้นตอน โดยไม่เข้าใจลักษณะการบริหารงานของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน กลับคิดว่าตนถูกครีครอนอำนาจและความสำคัญลงไป ในขณะที่เดียวกันก็ไม่เชื่อว่าคนไทยจะเข้าบริหารงานในกรมรถไฟตามลำพังได้ จึงพยายามเรียกร้องขอเข้าควบคุมตามอำนาจหน้าที่ของตน และในท้ายที่สุดของปัญหาความขัดแย้งดังกล่าว พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเป็นผู้ไกล่เกลี่ย โดยพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงปฏิบัติตามวิธีเดิมของพระองค์ แต่ให้ทำหนังสือชี้แจงให้กระทรวงคมนาคมได้ทราบก่อนทุกครั้ง เพื่อมิให้เจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์ร้องเรียนอีกว่าไม่ทราบเรื่องการทำงานของกรมรถไฟ^๑

แม้จะดูเหมือนว่าปัญหาความขัดแย้งดังกล่าว สามารถยุติได้ตามพระราชประสงค์ ตั้งแต่ใน พ.ศ. ๒๔๖๑ แต่ความสัมพันธ์ที่ราวฉานระหว่างบุคคลทั้งสองยังปรากฏให้เห็นอยู่เนือง ๆ ดังตัวอย่างเมื่อครั้งเจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์มีหนังสือทูลขอให้ประธานรถไฟเพื่อใช้ตรวจราชการภาคใต้ เมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๖๒ แต่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินกลับทรงตอบปฏิเสธโดยอ้างว่าจะต้องใช้เสด็จตรวจราชการเช่นกัน ทำให้เจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์ต้องยกเลิกกำหนดการ เดิมของตนทั้งหมด ซึ่งในเรื่องนี้พระยาสารศาสตร์ศิริลักษณ์ อธิบดีกรมทางในขณะนั้นได้บันทึกไว้ว่า

. . . ไม่ประหลาดใจที่คำโบราณเขาว่าเล่นอย่างเจ้า รินัยหายหมด ควรยกให้เป็นกรมอิสระ เสียก็จะงามกว่า เอากันไว้ไม่อยู่เสียแล้ว แต่เจ้าพระยาวงษา ท่านมีความอดทนและเกรงพระทัยพระเจ้าอยู่หัว จึงไม่ได้เอะอะอย่างหนึ่งอย่างใดให้เป็นการเค็ดขาดลงไปว่าอำนาจเสนาบดีมีเพียงใด . . .^๒

^๑ หจข., ร.๖ คค.๕/๑๓ "Prince Purachatra to King Rama VI"
Confidential, September 25, 1918.

^๒ กรมทางหลวง, "ประวัติและผลงานของเจ้ากรมกรมทาง," ที่ระลึกครบรอบ ๖๐ ปีกรมทางหลวง (พระนคร: โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การขายและการซื้อแห่งประเทศไทย จำกัด, ๒๕๑๔), หน้า ๑๖๔.

นอกจากปัญหาความขัดแย้งกับ เจ้าพระยาวางษานุประพัทธ์ดังกล่าวแล้ว ในช่วงปลายสมัยที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงดำรงตำแหน่ง เสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ทรงถูกเพ่งเล็งจากสื่อมวลชน หนังสือพิมพ์บางฉบับและผู้บริหารในรัฐบาลบางกลุ่มโดยตำหนิว่าทรงใช้จ่ายอย่างสิ้นเปลืองในการบริหารกิจการรถไฟ ทำให้ต้องจ่ายเงินเกินงบประมาณโดยเฉพาะใน พ.ศ. ๒๔๗๔ และเป็นผลให้รายได้ของกรมรถไฟตกต่ำลง รวมทั้งข่าวลือที่ว่าทรงใช้ตำแหน่งหน้าที่จับจองที่ดิน เป็นจำนวนมากตลอดทั้งสองข้างทางรถไฟและทางหลวง ซึ่งเป็นที่ทราบต่อมาในภายหลัง เมื่อทรงพ้นจากตำแหน่งหน้าที่ราชการทั้งปวงว่า ข่าวลือดังกล่าวมิได้มีมูลความจริงแต่อย่างใด^๑ สำหรับปัญหาการใช้จ่ายเงินเกินงบประมาณและความตกต่ำของกรมรถไฟ เป็นข้อสรุปในรายงานของกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ประจำปี พ.ศ. ๒๔๗๔ โดยนายฮอล แพทซ์ ที่ปรึกษา และพระยาโกมารกุลมนตรี เสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ซึ่งในปีนั้นกรมรถไฟมีผลกำไรประมาณ ๗.๒๔ ล้านบาทเท่านั้น ปัญหาดังกล่าวนี้ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินได้ทรงอ้างถึงสาเหตุการลดค่าระวางบรรทุกสินค้าในขบวนรถไฟเป็นผลให้รายได้ตกต่ำลงจากเดิม ในขณะที่กระทรวงพระคลังมหาสมบัติมิได้พิจารณาตามระบบรัฐพาณิชย์โดยนำเอาทุนไปรวมกับรายจ่ายประจำปี จึงทำให้ยอดรายได้ตกต่ำเกินความเป็นจริง ทรงกล่าวถึงเมื่อก่อนที่จะทรงเข้าบัญชาการ กรมรถไฟมีผลกำไรเพียง ๒^๑/_๒ เปอร์เซ็นต์ของรายจ่ายในแต่ละปีเท่านั้น ต่อมาทรงสามารถเพิ่มผลกำไรมากขึ้นเรื่อย ๆ จนถึง ๗ - ๘ เปอร์เซ็นต์ แม้ในปี พ.ศ. ๒๔๗๔ ซึ่งเป็นปีที่ยอดรายได้ตกก็ยังได้กำไรถึง ๔ เปอร์เซ็นต์ของรายจ่ายในปีนั้น แต่กระทรวงพระคลังมหาสมบัติกลับคิดว่าขาดทุนทั้งหมด^๒ ต่อมาพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงมีพระราชวินิจฉัยในปัญหาเรื่องนี้ เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. ๒๔๗๔ ความว่า

^๑สัมภาษณ์ หลวงประสิทธิ์ภักดีมัย, อดีตข้าราชการกรมรถไฟแผ่นดิน, ๑๕ ธันวาคม

พ.ศ. ๒๔๒๖.

^๒หจข., ร.๗ ค. ๑๔.๑/๔ "รายงานประชุมอภิรัฐมนตรีสภา ครั้งที่ ๖๑/๒๔๗๔"

๓๐ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๗๔.

. . . รายงานนั้นมีข้อความที่เขียนโดย prejudice อยู่บ้าง คือ มีถ้อยคำปรักปรำ
 เกินไป. . . มีตอนหนึ่งกล่าวว่า รถไฟแผ่นดินเป็น drain on the country
 (สิ่งที่ทำให้หมดเปลือง-ผู้เขียน) ซึ่งฟังไม่เหมาะ ถ้ารถไฟเป็นเช่นนั้นจริง ก็ควร
 ขายให้ private company เสีย ความจริงเราได้เงินจากรถไฟก็มาก แต่เวลา
 ที่การเงินฝืดเคืองก็ต้องขาดทุนบ้าง ถ้อยคำในรายงานมีแรง ๆ ไปอย่างนี้หลาย
 แห่ง. . .^{๑)}

แม้ว่าปัญหาและอุปสรรคดังที่กล่าวมาข้างต้นจะมีส่วนบั่นทอนขวัญและกำลังใจใน
 การทำงานของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินอยู่บ้างก็ตาม แต่ก็มิได้ส่งผลกระทบต่อ
 ต่อการพัฒนากิจการรถไฟของประเทศมากนัก เนื่องด้วยพระอุปนิสัยส่วนพระองค์ที่ประกอบ
 ด้วยความวิริยะอุตสาหะ ความกระตือรือร้น ความซื่อสัตย์ และการมีสายตาทิศกว้างไกล
 คำนิมิตถึงผลประโยชน์ส่วนรวมเป็นสิ่งสำคัญ ตลอดจนความสามารถของพระองค์ที่เกิดจากการ
 เข้ารับฝึกหัดในสายงานที่ทรงศึกษามาโดยตรง ซึ่งเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปในหมู่ผู้บริหาร
 ชั้นสูงในขณะนั้น เป็นผลให้ทรงสามารถนำความเจริญก้าวหน้ามาสู่กิจการรถไฟของประเทศ
 ได้โดยลำดับมา จนกระทั่งกรมรถไฟแผ่นดินได้ชื่อว่า เป็นหน่วยราชการที่ใหญ่และมีประสิทธิภาพ
 ในการบริหารมากที่สุดในสมัยนั้น^๒ และได้อำนวยประโยชน์ต่อบ้านเมืองทั้งในด้าน เศรษฐกิจ
 สังคม และการเมืองการปกครอง สมตามเจตนารมณ์ของรัฐบาลตามสมควร

^๑ หจข., ร.๗ ค. ๑๔.๑/๔ "ม.จ.วิบูลย์สวัสดิวงศ์ ถึง พระยามโนปกรณนิติธาดา"

๒ กันยายน พ.ศ. ๒๔๗๔.

^๒ สัมภาษณ์ หลวงประสิทธิ์กมลย์, ข้าราชการกรมรถไฟแผ่นดิน, ๑๔ ธันวาคม

พ.ศ. ๒๔๒๖.