



บทที่ ๔

### บทบาทในการจัดการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ

ก่อนที่พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน จะทรงดำรงตำแหน่ง เสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ประเทศไทยยังมิได้เปิดสายการบินพาณิชย์ติดต่อกับประเทศใด การขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ไปมาระหว่างกันคงใช้การเดินทางเรือทะเลเป็นส่วนใหญ่ ครั้นเมื่อทรงเข้าดำรงตำแหน่งดังกล่าว เมื่อ พ.ศ. ๒๔๖๔ ได้ทรงวางรากฐานการสื่อสารคมนาคมของประเทศในด้านนี้ โดยทรงเริ่ม เปิดเดินสายการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศเป็นครั้งแรกกับฝรั่งเศสและเนเธอร์แลนด์ เพื่อ เชื่อมการคมนาคมขนส่งระหว่างกันให้ทันสมัยและสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยเครื่องบินที่ใช้ บริการในขณะนั้น คงเป็นเครื่องบินขนาดเล็กที่บรรจุผู้โดยสารได้เพียง ๔ - ๕ คน ทั้งนี้ วัตถุประสงค์สำคัญมุ่งที่การขนส่งพัสดุไปรษณีย์และตัวอย่างสินค้ามากกว่า แต่เนื่องจากการ เจริญติดต่อระหว่างไทยและประเทศตะวันตกดังกล่าว ดำเนินไปด้วยท่าที่ต่างฝ่ายต่างมุ่ง ระวังรักษาผลประโยชน์ของฝ่ายตนจึงมีอาจบรรลุข้อตกลงได้โดยง่าย ซึ่งในฐานะที่กรมพระ- กำแพงเพชรอัครโยธินทรงเป็น เสนาบดีผู้รับผิดชอบโดยตรง แนวพระดำริและบทบาทของ พระองค์จึงมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของรัฐบาล และช่วยให้ไทยได้รับประโยชน์จากการ เปิด สายการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศในครั้งนี้อย่างสมบูรณ์

#### พระดำริในการจัดการบินพาณิชย์ร่วมกับฝรั่งเศส

##### ๑. ความเป็นมา

ก่อนหน้าที่จะเปิดการคมนาคมขนส่งทางอากาศร่วมกับฝรั่งเศส รัฐบาลไทย ได้ประสบความสำเร็จในการจัดการบินพาณิชย์ภายในประเทศในแถบหัว เมืองมณฑลอีสาน ตั้งแต่

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว<sup>๑</sup> ทำให้รัฐบาลอินโดจีนคิดทดลองทำขึ้นบ้าง แต่ไม่นานก็เลิกล้มไป เนื่องจากทางกระทรวงกลาโหมของฝรั่งเศสมีนโยบายห้ามใช้เครื่องบินทหารในกิจการสื่อสารคมนาคม ทางรัฐบาลอินโดจีนจึงสนับสนุนให้ตั้งบริษัทการบินพลเรือนขึ้นแทน โดยหวังให้รัฐบาลไทยเข้าหุ้นร่วมดำเนินการด้วย เพราะเป็นเส้นทางการบินที่ต้องรับไปรษณีย์อากาศจากยุโรปผ่านไทย ในขณะที่เดียวกันประเทศไทยกำลังเริ่มต้นดำเนินการการบินพาณิชย์ภายในประเทศ จึงให้ความสนใจต่อข้อเสนอของรัฐบาลอินโดจีน เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๗๐ มีใจนัย<sup>๒</sup>

ทางฝ่ายพันโทเกลซ (Glaize) หัวหน้าของรัฐบาลอินโดจีนได้เสนอให้รัฐบาลทั้งสองร่วมทุนจัดสายการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศร่วมกันสองสาย สายหนึ่งระหว่างเมือง รังก์-พิชญโลก-วินท์ และอีกสายหนึ่งจากกรุงเทพฯ ไปไซ่ง่อน โดยต่างฝ่ายต่างตั้งเป็นบริษัทการบินพลเรือนและให้อีกฝ่ายหนึ่งถือหุ้นร่วมลงทุนด้วย พร้อมทั้งกำหนดเที่ยวบินแบ่งผลประโยชน์ซึ่งกันและกัน ทั้งนี้เพื่อหวังให้เส้นทางดังกล่าวช่วยย่นระยะเวลาการขนส่งไปรษณีย์-ภัณฑระหว่างยุโรปและฮานอยให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น<sup>๓</sup> ถ้าฝ่ายไทยยังไม่พร้อมก็จะขออนุญาต

กรมอากาศยานและกรมไปรษณีย์โทรเลขได้ร่วมกันทดลองขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศเป็นครั้งแรกในเส้นทางกรุงเทพฯ-จันทบุรี เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๖๒ ต่อมาใน พ.ศ. ๒๔๖๔ จึงได้เปิดเดินเส้นทางการบินเพื่อรับส่งไปรษณีย์อากาศในหัวเมืองมณฑลอีสานที่อยู่นอกเส้นทางรถไฟอย่างเป็นทางการ ได้แก่ เส้นทางนครราชสีมา-ร้อยเอ็ด-อุบลราชธานี และอีกสายหนึ่งเปิดในปีต่อมา คือ นครราชสีมา-ร้อยเอ็ด-อุดรธานี-หนองคาย.

<sup>๒</sup> หจข., ร.ศ. พ. ๑๔.๑/๑ "กรมหลวงกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว" ๑๑ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๗๐.

<sup>๓</sup> การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑตามโครงการของฝรั่งเศสดังกล่าว จะเริ่มต้นตามเส้นทางการบินจากยุโรปผ่านเบรุตและแบกแดด โดยให้บริษัทอังกฤษรับช่วงไปรษณีย์ภัณฑจากแบกแดดไปการาจี จากการาจีจะขนส่งไปกัลกัตตาโดยทางรถไฟ ต่อจากนั้นจึงเดินทางเรือมุ่งตรงไป รังก์ และใช้เส้นทางการบินสาย รังก์-พิชญโลก-วินท์ ดังกล่าว ทำให้สามารถขนส่งพัสดุไปรษณีย์ถึงฮานอยได้เพียง ๑๑ - ๑๒ วัน แต่เดิมต้องขนส่งทางเรือจากกัลกัตตาอ้อมเข้ามาทางช่องแคบมะละกาจนถึงฮานอยซึ่งใช้เวลาถึง ๒๑ - ๒๓ วันนับจากที่เริ่มเดินทางออกจากยุโรป.

บินผ่าน การเปิดเส้นทางการบินดังกล่าวจึงนับว่าให้ประโยชน์ต่อฝรั่งเศสเป็นอย่างมาก ทั้งในด้านเศรษฐกิจและการปกครอง ทำให้การคมนาคมขนส่งระหว่าง เมืองแม่และอาณานิคม เป็นไปอย่างสะดวกและใกล้ชิด และยิ่งในกรณีที่ฝ่ายไทยเข้าร่วมในโครงการดังกล่าวด้วยก็จะยิ่งอำนวยความสะดวกทางภาคพื้นดินให้แก่ฝรั่งเศสมากขึ้น<sup>๑</sup>

ข้อเสนอของฝรั่งเศสดังกล่าว เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้อง เนื่องกับรัฐประศาสนโยบายทางการคมนาคมของประเทศ และเป็นโอกาสดีที่ทางฝ่ายไทยจะได้ เริ่มต้นวางรากฐานการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศขึ้น ทางรัฐบาลจึงให้ความสำคัญต่อข้อเสนอนี้มากทั้งฝ่ายทหารและพลเรือน ทางด้านกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ในฐานะที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเป็นผู้รับผิดชอบต่อปัญหาโดยตรง ทรงมีพระดำริสนับสนุนให้ เปิดเดินสายการบินพาณิชย์ในครั้งนี้อย่างเต็มที่ เจือใจที่ต้องสนองผลประโยชน์ของประเทศชาติอย่างแท้จริง กล่าวคือ

ประการแรก การเปิดสายการบินดังกล่าวจะต้องให้ประโยชน์ต่อฝ่ายไทยอย่างแท้จริง โดยสามารถเชื่อมโยงกับสายการบินอื่น ๆ เพื่อรับส่ง เมลล์อากาศระหว่างยุโรปกับกรุงเทพฯ ได้อีกทางหนึ่ง ทรงเห็นว่าเส้นทางตามโครงการจะให้ประโยชน์ต่อฝรั่งเศสโดยตรง สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมกับยุโรปได้ภายใน ๑๐ - ๑๒ วัน แต่ทางฝ่ายไทยจะยังไม่ได้รับประโยชน์อย่างคุ้มค่า เพราะเหตุว่าการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศระหว่างไทย, พม่า และอินโดจีนจะมีจำนวนจำกัด เนื่องจากประเทศทั้งสามมีสินค้าและผลผลิตที่คล้ายคลึงกัน ดังนั้นไทยจึงต้องหาทางขนส่งไปรษณีย์อากาศไปยุโรปกับสายการบินอื่น ซึ่งในขณะนั้นทรงทราบว่าบริษัทอิมพีเรียล แอร์เวย์ (Imperial Airways) ของอังกฤษมีโครงการที่จะเปิดเส้นทางจากการารามายังร่างกุ้ง จึงทรงหวังที่จะ เชื่อม เส้นทางรับส่งไปรษณีย์อากาศไปยุโรปกับบริษัทดังกล่าว โดยรอสืบความให้แน่นอนก่อนแล้วจึงค่อยคิดลงทุนร่วมโครงการกับฝรั่งเศสต่อไป

ประการที่สอง การยินยอมให้ฝรั่งเศส เข้าหุ้นร่วมลงทุนด้วยโดยจัดตั้งเป็นบริษัทของฝ่ายไทย จำนวนหุ้นส่วนใหญ่เป็นของรัฐบาลและคนไทย ทั้งนี้เพื่อให้สามารถเกณฑ์มา

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๑ "กรมหลวงกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว" ๑๑ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๗๐.

อุดหนุนราชการทหารในยามสงครามได้ ในขณะที่เดียวกันฝ่ายไทยก็จะเข้าถือหุ้นในบริษัทฝรั่งเศส ด้วยเช่นกัน โดยทรงมีพระดำริว่าแม้จะถือหุ้นแต่เพียงเล็กน้อยก็ยังจะได้ประโยชน์มากกว่าไม่ถือหุ้นเสียเลย

ประการที่สาม การดำเนินงานในรูปของการบินพลเรือนโดยมุ่งประโยชน์ในทาง รัฐบาลชยโดยตรง ทรงเห็นว่าประโยชน์ทางการทหารควรมีความสำคัญรองลงมา ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของฝรั่งเศสที่ต้องการให้ทั้งสองฝ่ายดำเนินการในรูปของบริษัท การบินพลเรือนโดยแท้จริง<sup>๑</sup>

ความมุ่งหมายในการจัดการคมนาคมขนส่งทางอากาศร่วมกับฝรั่งเศสดังกล่าว ชี้ให้เห็นว่ากรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงให้ความสำคัญระมัดระวังต่อผลประโยชน์ทาง เศรษฐกิจ ของชาติเป็นอย่างมาก แม้ว่าพระดำริบางประการจะไม่สอดคล้องกับนโยบายของฝ่ายกระทรวง กลาโหมก็ตามซึ่งจะได้กล่าวในโอกาสต่อไป แต่ก็ทรงได้รับการยอมรับจากผู้บริหารชั้นสูงใน ขณะนั้น โดยเฉพาะสมเด็จพระเจ้าฟ้าฯ กรมพระนครสวรรค์วรพินิต ประธานอภิรัฐมนตรีสภา และ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ทรงให้การสนับสนุนพระดำริในการจัดตั้ง เป็นบริษัทการบินพาณิชย์ พลเรือนเช่นกัน<sup>๒</sup>

## ๒. ปัญหาในการจัดสายการบินร่วมกับฝรั่งเศส

การพิจารณาเปิดสายการบินพาณิชย์ร่วมกับฝรั่งเศสในครั้งนี้ นับว่าเป็นก้าวแรก ของไทยที่จะพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ระหว่างประเทศให้เจริญก้าวหน้า ดังนั้น จึงจำเป็นต้องพิจารณาให้รอบคอบทุกด้าน นับตั้งแต่เมื่อทั้งสองฝ่ายได้เริ่มต้นเจรจา มีปัญห นานาประการที่ทำให้ฝ่ายไทยไม่อาจดำเนินการให้สำเร็จลุล่วงตามความมุ่งหมายอย่างรวดเร็ว ได้ ได้แก่ ปัญหาภายนอกที่เกิดจากการระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของฝรั่งเศส และปัญหา ภายในที่เกิดจากความขัดแย้งทางความคิดระหว่างกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินกับเสนาบดี

<sup>๑</sup> เรื่องเดียวกัน.

<sup>๒</sup> หจช., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๑ "กรมพระนครสวรรค์วรพินิต ถึง เจ้าพระยามหินทร"

กระทรวงกลาโหม ซึ่งเป็นผลให้การเจรจาเปิดสายการบินดังกล่าวต้องล่าช้าออกไป และเป็นภาระที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินต้องทรงดำเนินการคลี่คลายในฐานะที่ทรงรับผิดชอบ ต่องานในด้านนี้โดยตรง

### ๒.๑ ปัญหาที่เกิดจากการทำสัญญาข้อตกลงและการให้สัตยาบัน

เมื่อรัฐบาลไทยตกลงในหลักการที่จะ เปิด เส้นทางการบินระหว่างประเทศ ในครั้งนี้ ทางฝ่ายกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเป็นผู้ดำเนินการสืบสวน เรื่องราวและ เสร็จจากประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อมิให้ไทยตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบหรือเกิดความผิดพลาดจาก การตัดสินใจใด ๆ แต่เนื่องจากต่างฝ่ายต่างพยายามรักษาผลประโยชน์ของตน ในขณะที่ ฝ่ายไทยมีความจำเป็นต้องพึ่งพิงและดำเนินนโยบายให้สอดคล้องกับประเทศมหาอำนาจ เพื่อให้ ได้ประโยชน์อย่างแท้จริงจากการเปิดสายการบินในครั้งนี้ จึงเป็นผลให้ไม่อาจบรรลุข้อตกลง ภายในเวลาอันรวดเร็วได้ ปัญหาที่เกิดจากการทำสัญญาข้อตกลงกับต่างประเทศ มีดังนี้

ประการแรก ความจำเป็นต้องพึ่งอังกฤษ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงมุ่งหวังให้อังกฤษขยาย เส้นทางการบินจากอินเดียมาวางกิ่ง เพื่อเชื่อมโยงสายการบิน พม่า-ไทย-อินโดจีนที่กำลังพิจารณาอยู่ในขณะนั้น โดยต้องการให้บริษัทอิมพีเรียล แอร์เวย์ ของอังกฤษรับช่วงไปรษณีย์อากาศจากกรุงเทพฯผ่านร่างกุ้งไปยังยุโรปอีกทีหนึ่ง ซึ่งใช้เวลา เพียง ๑๒ วัน มิใช่ ๑๔ วันเหมือนดังแต่ก่อน<sup>๑</sup> ดังนั้น ถ้าอังกฤษไม่ยอมเปิดเส้นทางการบิน ดังกล่าว ฝ่ายไทยคงจะไม่ได้รับประโยชน์จากการร่วมโครงการกับฝรั่งเศสเท่าที่ควร ด้วย เหตุนี้ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินจึงต้องทรงสืบสวนพิจารณา เรื่องนี้ให้แน่นอนก่อนที่จะ ตัดสินใจอย่างหนึ่งอย่างใดลงไป จนกระทั่งทรงได้รับคำตอบยืนยันจาก เซอร์ฮีริก กอดเดส

---

<sup>๑</sup> เส้นทางการบินส่งไปรษณีย์ภาคทางอากาศของไทยโดยเชื่อมต่อกับสายการบิน อิมพีเรียล แอร์เวย์ของอังกฤษ จะใช้เวลาเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ-ยุโรปเพียง ๑๒ วัน เริ่มต้นจากเมืองครอยดอน (Croydon) ประเทศอังกฤษ ถึงการาสี เป็นเวลา ๘ วัน จาก การาสีถึงร่างกุ้ง ๒ วัน ร่างกุ้งถึงพิษณุโลก ๑ วัน และจากพิษณุโลกถึงกรุงเทพฯอีก ๑ วัน แต่ถ้าเดินทางในเส้นทางเดิมในช่วงการาสี-กัลกัตตา-ร่างกุ้ง จะต้องใช้เวลาถึง ๘ วัน โดยการขนส่งทางเรือและรถไฟ.

(Sir Eric Goddes) ประธานกรรมการบริษัทอิมพีเรียล แอร์เวย์ เมื่อวันที่ ๑ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๗๒ ในขณะที่ทรงเจรจาอยู่ที่กรุงลอนดอนว่าทางฝ่ายอังกฤษจะยินยอมรับช่วงขนส่งไปรษณีย์อากาศของไทยไปยุโรปตามความประสงค์ โดยที่ฝ่ายไทยต้องอนุญาตให้บริษัทอังกฤษ เปิดเส้นทางการบินผ่านไทยไปออสเตรเลียได้เช่นกัน ดังนั้นฝ่ายไทยจึงมีเงื่อนไขความพร้อมที่จะเปิดเส้นทางตามโครงการร่วมกับฝรั่งเศสแล้ว เพราะสามารถขนส่งไปรษณีย์อากาศจาก กรุงเทพฯไปยุโรปได้ตลอดเส้นทางตามที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงต้องการ<sup>๑</sup>

ประการที่สอง ทำที่ที่ระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของฝรั่งเศส การเจรจาระหว่างไทยและฝรั่งเศสตั้งอยู่บนพื้นฐานแห่งการรักษาผลประโยชน์และขาดความไว้วางใจซึ่งกันและกัน ทำให้ไม่อาจบรรลุข้อตกลงได้โดยง่าย แม้ว่าทั้งสองฝ่ายจะยอมรับในหลักการส่วนใหญ่ของสัญญาที่ได้พิจารณาร่วมกัน เมื่อต้นปี พ.ศ. ๒๔๗๑ แต่ต่อมาฝรั่งเศสกลับพยายามบ่ายเบี่ยงข้อเสนอบางประการของฝ่ายไทย ทำให้เห็นว่าฝรั่งเศสไม่ใส่ใจรับรู้ในผลประโยชน์ของไทย กล่าวคือ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงต้องการให้บริษัทไทยเปิดเดินถึงเมืองจีนได้ เนื่องจากปริมาณพัสดุไปรษณีย์ไปเมืองจีนมีมากกว่ายุโรปหลายเท่า ในสัปดาห์หนึ่งมีจำนวนที่ผ่านไปถึง ๔๐,๐๐๐ ชิ้น ในขณะที่เส้นทางกรุงเทพฯ-ไชนง่อน หรือ กรุงเทพฯ-ฮานอย ไม่อาจให้ผลตอบแทนต่อไทยอย่างเทียบเท่าได้ แต่ทางฝ่ายฝรั่งเศสกลับอ้างความยากลำบากในการจัดเส้นทางคมนาคมและอำนาจทางการเมืองเหนือแผ่นดินจีนของตนที่ยังมีไม่สมบูรณ์ และมีได้แสดงความกระตือรือร้นที่จะช่วยสนับสนุนให้เป็นไปตามความประสงค์ของไทย แต่อย่างใด จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การเจรจามิอาจหาข้อยุติภายในเวลาอันรวดเร็วได้<sup>๒</sup>

นอกจากนี้ การเจรจาท้าความตกลงระหว่างทั้งสองฝ่ายต่างดำเนินไปด้วยความหวาดระแวงไม่ไว้วางใจกัน ทางฝ่ายไทยสงสัยในความจริงใจของฝรั่งเศส ในขณะที่

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๑ "กรมหลวงกำแพงเพชรอัครโยธิน ถึง พระยาสารศาสตรศิริลักษณ์" (โทรเลขกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน เรื่องอากาศไปรษณีย์ระหว่างสยามกับร่างกุ้ง) ๘ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๗๒.

<sup>๒</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๒ "การประชุมครั้งที่ ๓ เรื่องร่างอนุสัญญาว่าด้วยการบินพาณิชย์ระหว่างสยามกับอินโดจีน" ๒๒ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๗๓.

ฝรั่งเศสกลับไม่มั่นใจว่าไทยจะสามารถจัดการบินร่วมกับตนได้ ดังจะเห็นได้จากข้อตกลงในร่างอนุสัญญาที่ฝรั่งเศสเสนอให้ต่างฝ่ายต่างต้องใช้นักบินเป็นชาวไทยและฝรั่งเศส หรือคนในบังคับของชาติทั้งสองเท่านั้น ซึ่งกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเห็นว่าจะยอมไม่ได้ในเรื่องนี้ ถึงแม้ว่าฝรั่งเศสมีความประสงค์จะกีดกันชนชาติตะวันตกอื่น ๆ ก็ตาม แต่โดยข้อเท็จจริงแล้ว ฝรั่งเศสมีพื้นฐานความเชื่อเดิมที่ว่าไทยจะทำงานใหญ่โตไม่สำเร็จ จึงต้องพยายามวางกรอบให้คนในชาติของตนเข้าควบคุมเสมอ ทรงวิจารณ์ว่าความคิดดังกล่าวน่าจะยกเลิกตั้งแต่เมื่อครั้งที่ไทยขยายเส้นทางรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ดังนั้นจึงทรงต้องการให้ตัดข้อความดังกล่าวออก เพื่อให้โอกาสคนไทยพิสูจน์ความสามารถของตนโดยไม่ต้องพึ่งชาวตะวันตก และเป็นการป้องกันมิให้ฝรั่งเศสเข้ามามีอิทธิพลครอบงำในกิจการเดินอากาศของไทย<sup>๑</sup>

ผลจากการยื่นข้อเสนอขอแก้ไขหลักการในร่างอนุสัญญาของไทยดังกล่าว ทำให้ฝรั่งเศสยื่นไม้ตายเพื่อยุติข้อเรียกร้องของฝ่ายไทย โดยนายลอรองด์ เอนิค (Laurent Eynac) เสนาบดีกระทรวงอากาศยานของฝรั่งเศส ได้แจ้งต่อกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ในขณะที่ทรงเจรจายู่ที่กรุงปารีส ในเดือนเมษายน พ.ศ. ๒๔๗๒ ว่า ทางรัฐบาลฝรั่งเศสได้เปลี่ยนแปลงนโยบายการบินใหม่โดยรวมการเดินอากาศให้อยู่ในมือของบริษัทใหญ่เพียงบริษัทเดียว<sup>๒</sup> และจะวางเส้นทางการบินสายใหญ่จากแบกแดดบินข้ามอินเดียมุ่งสู่อินโดจีนโดยตรง ฉะนั้นจึงไม่จำเป็นต้องมีสายการบินสายย่อยร่างกุ้ง-วินท์อีกแต่อย่างใด หมายความว่าฝรั่งเศสได้ตัดโอกาสมิให้ไทยเข้าร่วมในเส้นทางตามโครงการดังกล่าว ซึ่งตรงกับที่ได้ทรงทราบระแคะระคายมาก่อนหน้านี้แล้ว ด้วยเหตุนี้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินจึงทรงตอบโต้โดยการยื่นคำขาดไม่ยอมให้ฝรั่งเศสบินผ่านเช่นกัน ถ้าคิดจะปิดพริ้วไม่ปฏิบัติตามหลักการที่ได้ตกลงกันไว้แต่เดิม จนในที่สุดฝรั่งเศสจำต้องยินยอมให้คงสายการบินร่างกุ้ง-วินท์เอาไว้ พร้อมทั้งรับรองในเรื่องการจัด เมลล์อากาศไปเมืองจีน เพื่อให้ทั้งสองฝ่ายได้รับผลประโยชน์ร่วมกันในอนาคต ทั้งยัง

/ยินยอมตัดข้อความที่จำกัดสิทธิ์

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๑ "กรมหลวงกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบบังคับมทูลพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว" ๑๖ มกราคม พ.ศ. ๒๔๗๑.

<sup>๒</sup> แต่เดิมสายการบินพาณิชย์ของฝรั่งเศสมี ๒ บริษัทใหญ่ ๆ คือสายที่เดินทางยุโรปเหนือ (Air Union Ligne d' Orient) และสายที่เดินทางยุโรปใต้และเอเชีย (Air Union) ต่อมาในเดือนเมษายน พ.ศ. ๒๔๗๒ เสนาบดีกระทรวงอากาศยานของฝรั่งเศสได้รวมเข้าเป็นบริษัทเครือเดียวกัน เรียกว่า Air Union.

ฝ่ายไทยในเรื่องการว่าจ้างนักบินชาวตะวันตกชาติอื่นอีกด้วย ในกรณีดังกล่าวนี้ชี้ให้เห็นว่าแท้ที่จริงแล้วฝรั่งเศสมิได้มีจุดมุ่งหมายที่จะตรอนฝ่ายไทยอย่างจริงจัง เพียงแต่ใช้เป็นข้อต่อรองในการเจรจาผลประโยชน์ของตนเท่านั้น เพราะถึงแม้จะเปิดเดินสายการบินสายใหญ่ แต่ก็ไม่อาจหลีกเลี่ยงการบินผ่านประเทศไทยได้ ฉะนั้น ในกรณีดังกล่าวนี้ถ้าหากกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินไม่ทรงต่อสู้ด้วยไหวพริบที่เท่าทันมหาอำนาจตะวันตกแล้ว เชื่อว่าการเจรจาที่ผ่านมามคงประสบกับความล้มเหลวและไม่อาจหาข้อยุติตามความต้องการของฝ่ายไทยได้<sup>๑</sup>

การบรรลุข้อตกลงระหว่างไทยกับฝรั่งเศสดังกล่าว เป็นผลให้มีการแลกเปลี่ยนหนังสือข้อตกลงระหว่างกันเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๗๒ ระหว่างเสนาบดีกระทรวงอากาศยานของฝรั่งเศสและกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน พร้อมทั้งมีร่างอนุสัญญาเกิดขึ้นอีกฉบับหนึ่ง เรียกว่า ร่างอนุสัญญาว่าด้วยการบินพาณิชย์ระหว่างสยามและอินโดจีน<sup>๒</sup> ซึ่งต้องรอให้รัฐบาลทั้งสองให้การรับรองอีกครั้งหนึ่งก่อนจึงจะมีผลใช้บังคับโดยสมบูรณ์ ในขณะที่ก่อนหน้านี้ อังกฤษได้ให้คำมั่นว่าจะยินยอมให้ไทยเชื่อมเส้นทางการบินของตนที่ร่างกึ่งได้ จึงดูเหมือนว่าการเปิดเดินสายการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินในครั้งนี้เป็นไปโดยราบรื่น<sup>๓</sup>

ประการที่สาม ปัญหาการให้สัตยาบัน เนื่องจากฝ่ายไทยไม่อาจเร่งให้ฝรั่งเศสรับรองให้สัตยาบัน (Ratify) ในเวลาอันรวดเร็วได้ แต่กลับต้องล่าช้าออกไปอีกถึง ๒ ปี

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๑ "การประชุมครั้งแรก เรื่องร่างอนุสัญญาว่าด้วยการบินพาณิชย์ระหว่างสยามกับอินโดจีน" ๑๔ มกราคม พ.ศ. ๒๔๗๒.

<sup>๒</sup> ร่างอนุสัญญาว่าด้วยการบินพาณิชย์ระหว่างสยามกับอินโดจีนฉบับนี้ เป็นอนุสัญญาที่เกิดขึ้นตามสัญญาสากลว่าด้วยการเดินอากาศระหว่างประเทศ ที่ไทยเข้าร่วมลงนามเมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๖๒ ซึ่งกำหนดให้ประเทศสมาชิกให้ความร่วมมือซึ่งกันและกันในการจัดเดินอากาศระหว่างประเทศ.

<sup>๓</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๒ "กรมหมื่นเทววงศ์วโรปathy ถึง พระยาเสนาบดี ศิริลักษณ์" ๑๒ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๗๒.



ทั้งนี้เพราะฝรั่งเศสพยายามหาเหตุบ้ายเพียงโดยตลอดมาเพื่อให้แน่ใจว่าตน เป็นฝ่ายได้ ประโยชน์จากร่างอนุสัญญาฉบับนี้อย่างแท้จริง อีกทั้งเกิดปัญหาความขัดแย้งภายในระหว่าง กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินกับ เสนาบดีกระทรวงกลาโหม ซึ่งจะได้กล่าวถึงในโอกาสต่อไป ตลอดจนฝ่ายไทยได้เรียกร้องขอแก้ไขร่างอนุสัญญาเพิ่มขึ้น จึงเป็นเงื่อนไขให้ฝรั่งเศส เหนียวรั้งการให้สัตยาบันออกไปเพื่อคงความได้เปรียบของตนไว้ให้มากที่สุด

ตามพระดำริของกรมหมื่น เทววงศัโรทัย เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ ทรงเห็นสมควรให้ไทยขอแก้ไขข้อความในร่างอนุสัญญา ที่กำหนดว่าบริษัทไทยและฝรั่งเศสจะ รับเป็นตัวแทนให้กันและกันในต่างประเทศ ซึ่งค่อนข้างคลุมเครือและอาจตีความได้ว่าไทย ต้องพึ่งฝรั่งเศสโดยตั้งให้ เป็นตัวแทนของบริษัทไทยในต่างประเทศจนตลอดชั่วอายุสัญญา ๕ ปี โดยที่ไทยไม่อาจดำเนินการด้วยตนเองได้ ซึ่งปรากฏต่อมาว่ารัฐบาลที่กรุงปารีสมิได้แสดง ความกระตือรือร้นตอบสนองข้อเรียกร้องของไทยแต่อย่างใด โดยได้ตอบปฏิเสธอย่างเป็นทางการ เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๔๗๓ และมีได้ให้เหตุผลใด ๆ ทั้งสิ้น ซึ่งกรมพระ- กำแพงเพชรอัครโยธินทรงวิจารณ์ว่าฝรั่งเศสต้องการคงปัญหานี้ไว้เพื่อใช้เป็นข้อต่อรองในการ แลกเปลี่ยนผลประโยชน์อย่างหนึ่งอย่างใดจากฝ่ายไทย และต่อมาก็เป็นความจริงดังที่ทรงคาด เพราะในช่วงนั้นฝรั่งเศสกำลังดำเนิน เรื่องขอตกลงเปิด เส้นทางการบินผ่าน เขตแดนไทย เพื่อ สำนวความพร้อม ดังนั้นจึงพอใจที่จะคงสภาพปัญหาของฝ่ายไทยเอาไว้เพื่อใช้เป็น เครื่องมือ ต่อรองกับฝ่ายไทยต่อไป<sup>๑</sup>

เส้นทางการบินที่บริษัทฝรั่งเศสขออนุญาต เปิดทดลองบินผ่านชาย เขตแดนไทย เป็นเส้นทางสายใหม่ ๒ สาย คือ สายกัลกัตตา-ร่างกุ้ง-ทวาย-กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และสาย กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ โดยยื่นเงื่อนไขในการให้สัตยาบันเป็นข้อแลกเปลี่ยน ซึ่งตามพระดำริของ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเห็นว่าควรยอมโอนอ่อนให้ตามความประสงค์ แต่ควรจำกัด

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๓ "กรมหมื่น เทววงศัโรทัย ถึง เจ้าพระยามหินทร"

ระยะเวลาการบินทดลอง เพื่อเร่งรัดให้ฝรั่งเศสให้สัตยาบันเร็วขึ้น<sup>๑</sup> แต่ปรากฏว่าวิธีการของฝ่ายไทยดังกล่าวกลับไม่ได้ผลตามความมุ่งหมาย เพราะเมื่อใกล้ครบกำหนดเวลาที่ให้อนุญาตฝรั่งเศสได้ขอขยายเวลาทดลองบินออกไปเป็นระยะ ๆ ซึ่งกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงเห็นพ้องกับกระทรวงการต่างประเทศให้ผ่อนผันได้ทุกครั้ง เพราะยังคงหวังให้ฝรั่งเศสยินยอมแก้ไขข้อความในร่างอนุสัญญาที่ไม่รัดกุมดังกล่าว จนกระทั่งเมื่อใกล้จะครบกำหนดเวลาอนุญาตครั้งสุดท้าย ในปลายเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๔๗๓ อุปทูตฝรั่งเศสได้ขอขยายเวลาทดลองต่อไปอีก ๓ เดือน รวมทั้งเพิ่มเส้นทางทดลองสายร่างกุ้ง-วินท์ เพิ่มขึ้นอีกสายหนึ่งด้วย<sup>๒</sup> จึงกลายเป็นปัญหาที่ถกเถียงกันในที่ประชุม เสนาบดีสภาว่าฝ่ายไทยควรอนุญาตให้อีกหรือไม่ ในเมื่อฝรั่งเศสมิได้แสดงท่าทีอย่างเด่นชัดที่จะสนองความต้องการของฝ่ายไทยในการให้สัตยาบันหรือยอมแก้ไขข้อความในร่างอนุสัญญา แต่อย่างใด<sup>๓</sup>

<sup>๑</sup> เส้นทางการบินทั้งสองสายที่ฝรั่งเศสขออนุญาตทดลองบินผ่านชายแดนไทย เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๔๗๓ และได้รับอนุญาตจากรัฐบาลไทยมีดังนี้

ก. สายกัลกัตตา-ร่างกุ้ง-ทวาย-กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ของบริษัท แอร์ อูนิยอง รินคอรีองต์ (Air Union Ligne d' Orient) ได้ขอทดลองบินเดือนละ ๒ เที่ยวบิน ผ่านชายแดนไทย เพื่อเตรียมจัดเดินอากาศไปรษณีย์สายแบกแดด-เชียงใหม่ต่อไป ทางรัฐบาลอนุญาตให้เป็นเวลา ๓ เดือน

ข. สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ของบริษัท แอร์ อาซี (Air Asie) ซึ่งเป็นบริษัทเล็ก ๆ รัฐบาลอนุญาตให้เป็นเวลา ๓๐ วัน โดยจะหมดเขตเมื่อถึงต้นเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๗๓.

<sup>๒</sup> อุปทูตฝรั่งเศสได้ขออนุญาตให้บริษัทของตนขยายเวลาทดลองบินต่อไปอีก ๓ เดือน ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. ๒๔๗๓ เป็นต้นไป มีดังนี้

ก. สายร่างกุ้ง-กรุงเทพฯ-ฉันทบุรี-เชียงใหม่ (เดือนละ ๒ ครั้ง)  
 ข. สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ (สัปดาห์ละ ๑ ครั้ง)  
 ค. สายร่างกุ้ง-วินท์ โดยผ่านพิษณุโลก หนองคาย และนครพนม (ขอทดลองบินไป-กลับ ๑๐ เที่ยวบิน).

<sup>๓</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๓ "เจ้าพระยามหิธร ฑูล กรมหมื่นเทววงศ์วโรปการ"  
 ๑๒ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๗๓.

ต่อปัญหาที่ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงให้ความ เห็นว่าการจัดการบิน พาณิชย์ของไทยดังกล่าว ไม่อาจหลีกเลี่ยงความร่วมมือกับฝรั่งเศสได้ เพราะยังเป็นของใหม่ สำหรับไทย ดังนั้นการแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อความในร่างอนุสัญญาฯ เกี่ยวกับปัญหาการที่บริษัท ทั้งสองรับ เป็นตัวแทนให้กันและกันในต่างประเทศจึงยังไม่สู้จำเป็น เพราะความที่จะตกลงให้ สัตยาบันต่อกันมีอายุเพียง ๕ ปี ต่อไปภายหน้าเมื่อครบกำหนดเวลาฝ่ายเราอาจบอกยกเลิก หรือแก้ไขใหม่ได้ จึงทรงเห็นว่าฝ่ายไทยควรยอมรับข้อตกลงตามร่างเดิมก่อน และไม่ควรถ้วน ติความอย่างใดลงไป ซึ่งอันที่จริงทรงมีความมุ่งหมายให้บริษัทฝรั่งเศสรับเป็นตัวแทนของบริษัท ไทย เฉพาะในประเทศจีนเพียงแห่งเดียวเท่านั้น นอกเหนือจากนี้บริษัทไทยพึงดำเนินการด้วย ตนเองได้ ทรงตั้งข้อสงสัยเกิดว่าทางฝ่ายฝรั่งเศสพยายามหยิบยกปัญหาเล็ก ๆ น้อย ๆ มาเป็น สาเหตุบอกเลิกการร่วมมือจัดสายการบินกับไทยเพื่อดำเนินการโดยเอกเทศ ถ้าฝ่ายไทยยอม รับข้อความในร่างอนุสัญญาฯโดยไม่แก้ไขแล้ว ก็เป็นอันว่าความผิดที่อาจเกิดขึ้นจากการไม่ให้ สัตยาบันจะตกเป็นของฝรั่งเศสทันที นอกจากนี้ทรงเห็นสมควรอนุญาตให้ฝรั่งเศสขยาย เวลา ทดลองบินได้ตามระยะเวลาที่ขอมมา ยกเว้น เส้นทางร่างกึ่ง-วันที่ขอเปิดเพิ่มขึ้นใหม่ ทรง เห็นว่าควรประวิงเวลาไว้ก่อนจนกว่าการจัดเตรียมทำสนามบินในหัว เมืองฮีสานจะสำเร็จ เรียบร้อย<sup>๑</sup>

เหตุผลประการหนึ่งที่ทำให้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเปลี่ยนแปลง พระดำริไปจากเดิม ทั้งที่ก่อนหน้านี้ทรงสนับสนุนการแก้ไขข้อความในร่างอนุสัญญาฯดังกล่าว เป็นเพราะทางฝรั่งเศสได้เปลี่ยนแปลงรัฐบาลชุดใหม่<sup>๒</sup> ทำให้ไม่ทรงแน่พระทัยว่ารัฐบาลชุดนี้ จะให้สัตยาบันข้อตกลงที่ทรงทำไว้กับนายลอรองค์ เอนัค (Laurent Eynac) เสนาบดี กระทรวงอากาศยานคนเดิมหรือไม่อย่างไร ในขณะที่ฝรั่งเศสได้ใช้กรณีการทดลอง เส้นทาง การบินเป็นเครื่องต่อรองการให้สัตยาบันกับฝ่ายไทย จึงทรงเกรงว่าถ้าไม่ยอมโอนอ่อนให้แล้ว การเจรจาตลอดเวลา ๔ ปีที่ผ่านมาอาจยุติลงด้วยความล้มเหลวของฝ่ายไทยก็เป็นได้ ปรากฏ

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔๐.๑/๔ "กรมหมื่นเทวะวงศัvroปการ ถึง เจ้าพระยามหินทร"

๒ มกราคม พ.ศ. ๒๔๗๓.

<sup>๒</sup> ดูเมรา (Doumergue) หมคอายุการเป็นประธานาธิบดีเมื่อต้นเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๔๗๓ (ค.ศ. ๑๙๓๑) และ ปอล ดูแมร์ (Paul Doumer) เข้าดำรงตำแหน่งแทน.

ว่ามติในที่ประชุม เสนาบดีสภา เมื่อวันที่ ๕ มกราคม พ.ศ. ๒๔๗๓ ได้ยอมรับให้เป็นไปตาม  
พระดำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทุกประการ<sup>๑</sup>

แต่อย่างไรก็ตาม วิธีการที่ไทยยอมผ่อนผันตามข้อ เสนอของฝรั่งเศส ทุกครั้ง  
ดังกล่าวมิได้ส่งผลให้ฝรั่งเศส ยอมรับรองการให้สัตยาบันต่อไทยแต่อย่างใด แต่กลับเรียกร้อง  
ต่อไทยมากขึ้น กล่าวคือ ขอเปิดเส้นทางการบินในสายร่างกุ้ง-กรุงเทพฯ จากเดือนละ ๒  
เที่ยว เป็นสัปดาห์ละ ๑ เที่ยว ทำให้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินไม่ทรงพอพระทัยและยื่น-  
กรานที่จะไม่อนุญาตให้ในครั้งนี้นั้นจนกว่าจะมีการให้สัตยาบันต่อกัน แต่ทางฝ่ายฝรั่งเศสกลับฝ่าฝืน  
โดยบินมารับส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ที่ดอนเมืองในช่วงเวลาที่ไม่ได้รับอนุญาตถึง ๓ ครั้ง ระหว่างเดือน  
มกราคมถึงเดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๔๗๓ โดยใช้วิธีการบินออกมาก่อนแล้วแจ้งให้ทราบเมื่อใกล้  
จะมาถึง ซึ่งเป็นการละเมิดพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๖๕ ที่ต้องรอให้  
ได้รับอนุญาตเสียก่อนแล้วจึงบินเข้ามา นับว่าได้สร้างความลำบากใจแก่รัฐบาลเป็นอย่างมาก<sup>๒</sup>

กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงมีพระดำริต่อปัญหานี้ว่า

. . . situation นี้ out of hand เสียแล้ว เพราะเราทำการเข้าไป  
ทางฝรั่งเศส เข้าใจว่าทางฝ่ายไทยแล้งขึ้น เรื่องการบินพาณิชย์ขึ้นมา ดังนั้นจึง  
ควรเร่งจัดตั้งบริษัทไทยให้เป็นจริงโดยเร็วยิ่งขึ้น ปัญหาการให้สัตยาบันต่อกันจะได้  
หมดไป. . .<sup>๓</sup>

ในที่สุดทรงสนับสนุนให้รัฐบาลใช้มาตรการเด็ดขาดยึด เครื่องบินในกรณีที่เกิดเหตุการณ์เช่นนี้  
ขึ้นอีก แต่ในครั้งเดือนมีนาคมนี้ทรงเห็นว่าควรให้ปล่อยไปก่อนโดยไม่ส่งมอบ เมลล์อากาศให้เพื่อ  
แสดงว่าฝ่ายไทยไม่พอใจ เพื่อเร่งให้ฝรั่งเศสรับรองข้อตกลง จนกระทั่งเมื่อถึงวันที่ ๑๔

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๔ "สำเนารายงานเสนาบดีสภา ที่ ๓๑/๒๔๗๓"

๕ มกราคม พ.ศ. ๒๔๗๓.

<sup>๒</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๔ "กรมหมื่นเทววงศ์วโรปการ ถึง เจ้าพระยามหินทร"

๑๔ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๗๓.

<sup>๓</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๔ "สำเนารายงานเสนาบดีสภา ที่ ๔๐/๒๔๗๓"

๔ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๗๓.

มีนาคม พ.ศ. ๒๔๗๓ รัฐบาลฝรั่งเศสจึงยินยอมให้สัตยาบัน โดยการแลกเปลี่ยนหนังสือรับรองระหว่างอุปทูตฝรั่งเศสและเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทย และฝ่ายไทยคงยินยอมอนุญาตให้บริษัทฝรั่งเศสบินทดลองในเส้นทางดังกล่าวต่อไปได้จนกว่าทั้งสองฝ่ายมีความพร้อมที่จะเปิดเดินสายการบินร่วมกันอย่างเป็นทางการ ซึ่งกว่าที่ทั้งสองฝ่ายจะสามารถให้สัตยาบันต่อกันได้ต้องใช้เวลานานถึง ๒ ปีเต็ม<sup>๑</sup>

ปัญหาความล่าช้าในการให้สัตยาบันดังกล่าว เกิดจากนโยบายของฝรั่งเศสที่ต้องการใช้เป็นเครื่องต่อรองผลประโยชน์ของฝ่ายตน ตราบใดที่ทั้งสองฝ่ายยังไม่ให้สัตยาบันต่อกัน ฝรั่งเศสยังคงเป็นฝ่ายได้เปรียบ เพราะสามารถเรียกร้องในสิ่งที่ตนต้องการได้เสมอ ส่วนฝ่ายไทยมุ่งหวังในความสำเร็จจากการจัดการบินพาณิชย์ในครั้งนี้อย่างยิ่ง จึงพยายามเร่งให้ข้อตกลงดังกล่าวมีผลสมบูรณ์โดยเร็ว ซึ่งฝรั่งเศสเองก็ทราบถึงความต้องการของฝ่ายไทยดี และได้ใช้เป็นจุดอ่อนในการตักตวงผลประโยชน์โดยตลอดมา ในขณะที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงสนับสนุนให้รัฐบาลดำเนินนโยบายโอนอ่อนไปตามสถานการณ์ เพื่อให้บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมาย การที่ฝรั่งเศสยินยอมให้สัตยาบันดังกล่าวนี้ เชื่อว่าเกิดจากความมั่นใจว่าฝ่ายตนคงจะได้รับประโยชน์จากการเปิดเส้นทางตามโครงการร่วมกับไทยอย่างแท้จริง รวมทั้งทำให้ความกระตือรือร้นของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ในฐานะที่ทรงเป็นตัวแทนของรัฐบาลไทยย่อมมีส่วนผลักดันให้ฝรั่งเศสเกิดความเชื่อมั่นมากยิ่งขึ้น

#### ๒.๒ ปัญหาความขัดแย้งกับ เสนาบดีกระทรวงกลาโหม

ภายหลังจากที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินได้ทรงทำสัญญาข้อตกลงจัดการบินพาณิชย์ร่วมกับฝรั่งเศส เมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๗๒ ทางฝ่ายเสนาบดีกระทรวงกลาโหมได้แสดงทัศนคติหลายประการที่คัดค้านในหลักการของข้อตกลงดังกล่าว ทำให้กลายเป็นปัญหาความขัดแย้งระหว่างผู้บริหารทั้งสองโดยลำดับมา เนื่องจากต่างฝ่ายต่างมีความจำเป็นต้องเข้าเกี่ยวพันตามหน้าที่ และรักษามลประโยชน์ที่พึงมีพึงได้ของตน รวมทั้งมีเป้าหมายในการทำงานที่แตกต่างกัน จึงกลายเป็นความขัดแย้งพื้นฐานที่ก่อตัวมาตั้งแต่เริ่มแรกที่มีการติดต่อ

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๔ "กรมหมื่นเทววงค์โรทัย ถึง เจ้าพระยามหินทร"

เจรจากับฝรั่งเศส ซึ่งปัญหาบางประการแสดงให้เห็นถึงการแข่งขันในอำนาจระหว่างผู้บริหารทั้งสองอย่างเด่นชัด แม้กระนั้นก็ตาม พระดำริบางประการของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ในฐานะที่ทรงเป็นผู้รับผิดชอบในตำแหน่ง เสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ชี้ให้เห็นว่า ทรงยินดีที่จะรักษาผลประโยชน์ส่วนรวมของประเทศชาติ ในที่นี้จะเสนอประเด็นความขัดแย้งของทั้งสองฝ่าย รวมทั้งวิธีการคลี่คลายปัญหาของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน เพื่อให้สามารถดำเนินงานไปในช่องทางที่ทรงต้องการได้ ดังต่อไปนี้

ก. ปัญหาเรื่องผลประโยชน์ในเส้นทางการบินของไทย

ตามพระดำริของ นายพลเอก พระองค์เจ้าบวรเดช เสนาบดีกระทรวงกลาโหม ร่างอนุสัญญาฉบับนี้ยังมีจุดอ่อนข้อบกพร่องที่ฝ่ายไทยเสียเปรียบอยู่หลายประการ กล่าวคือ ได้กำหนดเส้นทางการบินไว้เพียงสายเดียว คือ รุ่งกึ่ง-พิษณุโลก-ฮานอย โดยมีได้กล่าวถึงว่า เมลล์อากาศจากยุโรปจะเดินผ่านกรุงเทพฯ ได้อย่างไร ในขณะที่ทรงทราบว่าในอนาคตอันใกล้นี้ เนเธอร์แลนด์และอังกฤษจะจัดสายการบินจากยุโรปไปชวาและออสเตรเลีย ตามลำดับ ซึ่งต้องบินผ่านและแวะลงประเทศไทยทั้งสองสาย จึงทรงเสนอให้เพิ่มเส้นทางในร่างอนุสัญญาขึ้นอีก ๓ สาย คือ พิษณุโลก-กรุงเทพฯ, กรุงเทพฯ-ไซ่ง่อน และ กรุงเทพฯ-ฮานอย เพื่อให้ฝ่ายไทยมีโอกาสรับช่วงไปรษณีย์ภัณฑ์จากยุโรปไปอินโดจีนโดยผ่านทางกรุงเทพฯ ได้โดยตรง ช่วยให้ไทยได้รับประโยชน์จากการเปิดเส้นทางการบินสายนี้มากขึ้น<sup>๑</sup>

นอกจากนี้ พระองค์เจ้าบวรเดชยังทรงมีความระแวงและไม่เชื่อมั่นว่า ร่างอนุสัญญาฉบับนี้จะให้ความเสมอภาคในสิทธิและผลประโยชน์แก่ฝ่ายไทยอย่างแท้จริง ทรงเข้าใจว่าฝ่ายไทยถูกตัดสิทธิ์มิให้สืบเสาะสินค้าและผู้โดยสารด้วยตนเอง และไม่อาจขอความร่วมมือให้ฝรั่งเศสเป็นตัวแทนของไทยในต่างประเทศได้ ดังนั้น จึงทรงต้องการให้แก้ไขข้อความในร่างอนุสัญญาเสียใหม่มิให้ผลประโยชน์ของฝ่ายไทยต้องสูญหายไป<sup>๒</sup>

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๓ "กรมหมื่นเทววงศ์วโรปการ ถึง เจ้าพระยามหินทร"

๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๗๒.

<sup>๒</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๒ "พระองค์เจ้าบวรเดช ถึง พระยาสารศาสตร์ศิริลักษณ์"

๑๗ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๗๒.

ปัญหาดังกล่าวนี้นั้น กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินในฐานะที่ทรงเป็นผู้ดำเนินการเจรจาทำความตกลงกับฝรั่งเศสโดยตรง ได้ทรงให้เหตุผลว่าแต่เดิมได้กำหนดเส้นทางการบินสายย่อยตามที่เสนาบดีกระทรวงกลาโหมทรงแนะนำไว้แล้ว แต่ฝรั่งเศสขอให้เปลี่ยนเส้นทางก่อน โดยทำการบินเป็นครั้งคราว เมื่อมีไปรษณีย์ภัณฑ์มากพอคุ้มกับค่าใช้จ่ายในแต่ละเที่ยว จนกว่าทั้งสองฝ่ายจะมีความพร้อมจึงจะจัดเดินเป็นเส้นทางถาวรต่อไป ซึ่งกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเห็นด้วยและได้ตกลงว่าไม่จำเป็นต้องระบุไว้ในหนังสือสัญญาแต่อย่างใด ทำให้ทางฝ่ายกระทรวงกลาโหมไม่ทราบความจริงข้อนี้ ครั้นต่อมาเมื่อฝรั่งเศสแจ้งให้ไทยเปิดเส้นทางสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ก่อนที่เส้นทางสายใหญ่จะดำเนินการตามโครงการ แต่ปรากฏว่าทางกรมอากาศยาน กระทรวงกลาโหม กลับเป็นฝ่ายปฏิเสธโดยอ้างความไม่พร้อมทั้งเครื่องบินและสถานที่ โดยต้องการให้รัฐบาลยับยั้งทางฝรั่งเศสไว้ก่อน ดังนั้น จึงเห็นได้ว่านโยบายของกระทรวงกลาโหมก็ได้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแต่อย่างใด<sup>๑</sup> นอกจากนี้ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงมีความเห็นว่าร่างอนุสัญญาฉบับดังกล่าวได้ประกันความเสมอภาคในสิทธิผลประโยชน์ของทั้งสองฝ่ายเป็นอย่างดีแล้ว ทางรัฐบาลที่กรุงปารีสได้รับรองว่าจะช่วยเหลือรับเป็นตัวแทนให้ไทยในต่างประเทศตามที่ต้องการ ความเข้าใจของเสนาบดีกระทรวงกลาโหมจึงคลาดเคลื่อนกับความเป็นจริง และอย่างน้อยก่อนที่จะทรงตัดสินใจอย่างหนึ่งอย่างใดลงไป ร่างอนุสัญญาฉบับนี้ได้ผ่านการกลั่นกรองอย่างละเอียดถี่ถ้วนจากนายสตีเวนส์ ที่ปรึกษากระทรวงการต่างประเทศเป็นอย่างดีแล้ว<sup>๒</sup>

ทัศนะที่แตกต่างกันระหว่างกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน และเสนาบดีกระทรวงกลาโหม เฉพาะในประเด็นดังกล่าว อาจพิจารณาได้ว่าเกิดจากการสื่อความหมายไม่เข้าใจกันมากกว่า ทั้งที่ต่างฝ่ายต่างมุ่งที่จะรักษาผลประโยชน์ของประเทศชาติเช่นเดียวกัน ซึ่งโดยข้อเท็จจริง กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินได้ทรงปรึกษากับฝ่ายกระทรวงกลาโหมในสมัยที่ จอมพล สมเด็จพระเจ้าพี่ยาเธอ เจ้าฟ้าฯ กรมพระนครสวรรค์วรพินิต ทรงดำรงตำแหน่งเสนาบดีตลอดมา ครั้นเมื่อพระองค์เจ้าบวรเดชทรงเข้ารับตำแหน่งต่อมา มิได้ทรง

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๒ "กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทูล กรมหมื่นเทววงศ์วโรปการ" ๒๔ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๗๒.

<sup>๒</sup> เรื่องเดียวกัน.

รับรู้เรื่องราวความเป็นมาของการเจรจาแต่อย่างใด ทำให้ไม่ทรงเข้าใจและเกิดทัศนคติที่ชดแย้งขึ้น<sup>๑</sup> ทั้งนี้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงยืนยันว่าได้ดำเนินการเจรจาในขอบข่ายพระบรมราโชบายที่พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวได้พระราชทานไว้ทั้งสิ้น ในที่สุดที่ประชุมคณะกรรมการที่โปรดเกล้าฯ แต่งตั้งขึ้น เพื่อคลี่คลายปัญหานี้ได้ลงมติ เมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๔๗๒<sup>๒</sup> ให้คงข้อความเดิมไว้ก่อน ถ้ามีเหตุผลจำเป็นอื่น ๆ จึงค่อยพิจารณาเพิกถอนหรือแก้ไขต่อไป ฉะนั้น ความเห็นคัดค้านของพระองค์เจ้าบรมเดชในประเด็นดังกล่าวจึงตกไป ข้อตกลงจัดการบินร่วมระหว่างไทยและฝรั่งเศสที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงเป็นผู้ดำเนินการเจรจายังคงมีผลในทางปฏิบัติ เช่น เดิม เพียงแต่รอการให้สัตยาบันต่อกัน เท่านั้นจึงจะมีผลสมบูรณ์<sup>๓</sup>

ข. ปัญหาความขัดแย้งในนโยบายจัดการบินพาณิชย์แอมแปงกิจการทหาร

เนื่องจากทางฝ่ายกระทรวงกลาโหมมีความมุ่งหมายให้จัดการบินพาณิชย์เป็นฉากบังหน้าการขยายกำลังความเข้มแข็งทางด้านอากาศยานของกองทัพ ในขณะที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงมีนโยบายให้จัดในรูปของการบินพาณิชย์พลเรือนอย่างแท้จริง ซึ่งทางกระทรวงกลาโหมในสมัยที่สมเด็จพระเจ้าฟ้าฯ กรมพระนครสวรรค์วรพินิต ทรงเป็นเสนาบดี ได้เห็นชอบด้วยกับพระดำริของพระองค์ ครั้นถึงสมัยของพระองค์เจ้าบรมเดชกลับทรงเสนอให้

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๓ "กรมหมื่นเทววงศ์วโรปathy ถึง เจ้าพระยามหินทร"

๑๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๗๒.

<sup>๒</sup> คณะกรรมการที่โปรดเกล้าฯ แต่งตั้งขึ้น เพื่อร่วมพิจารณาร่างอนุสัญญาว่าด้วยการบินพาณิชย์ระหว่างสยามกับอินโดจีน ประกอบด้วย เสนาบดีจากกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ๓ กระทรวง คือ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน เสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม, กรมหมื่นเทววงศ์วโรปathy เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ และ พระองค์เจ้าบรมเดช เสนาบดีกระทรวงกลาโหม โดยมีสมเด็จพระเจ้าฟ้าฯ กรมพระนครสวรรค์วรพินิต ทรงเป็นประธาน.

<sup>๓</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๒ "การประชุมครั้งแรก เรื่องร่างอนุสัญญา. . ."

๑๔ มกราคม พ.ศ. ๒๔๗๒.



ทบทวนนโยบายดังกล่าวอีกครั้งหนึ่ง เมื่อปลายปี พ.ศ. ๒๔๗๒ จนกลายเป็นปัญหาขัดแย้งพื้นฐานระหว่างผู้บริหารทั้งสองโดยลำดับมา

นโยบายดังกล่าวของกระทรวงกลาโหม เกิดจากความเชื่อแต่เดิมของกรมอากาศยาน ที่ต้องการควบคุมการจัดการบินพาณิชย์ให้อยู่ในมือของตน โดยตั้งเป็นกองบิน-พาณิชย์ขึ้นในกรมอากาศยาน พร้อมทั้งเพิ่ม เครื่องบินพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่สามารถนำมาใช้ในราชการทหารยามฉุกเฉินได้ ถือว่าเป็นการขยายกำลังอากาศยานโดยไม่เปิดเผย เพื่อป้องกันมิให้ประเทศใกล้เคียงเกิดความรู้สึกหวาดระแวงและเข้าใจเจตนาไปในทางรุกราน ซึ่งการใช้นโยบายจัดการบินพาณิชย์เป็นฉากบังหน้าการขยายกำลังของกองทัพดังกล่าว ทางฝ่ายพระองค์เจ้าบวรเดชทรงเห็นว่าจะทำให้ประโยชน์ทั้งในด้านการทหารและเศรษฐกิจการพาณิชย์พร้อมกันไป จึงทรงพยายามกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโดยหวังให้ทหารเข้ามาเป็นผู้จัดดำเนินการเองทั้งหมด เพราะลำพังการบินของทหารจะมีแต่รายจ่ายเพียงอย่างเดียว ในขณะที่การจัดการบินพาณิชย์จะช่วยให้มีรายได้ตอบแทนคืนมาบ้างไม่มากนักน้อย<sup>๑</sup>

กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงให้เหตุผลแย้งว่า ในการจัดการบิน-พาณิชย์นั้นไม่ควรมึสิ่งใดแอบแฝงซ่อนเร้น เพราะเป็นการเสี่ยงต่ออันตรายอาจทำให้เกิดผลร้ายต่อประเทศ สมควรดำเนินการโดยเปิดเผยให้เป็นที่ไว้วางใจซึ่งกันและกันมากกว่า ทรงชี้ให้เห็นว่า เมื่อถึงคราวจำเป็นก็สามารถเกณฑ์เครื่องบินของบริษัทมาใช้ในราชการทหารได้ตามพระราชบัญญัติเกณฑ์พลเมืองอุดหนุนราชการทหาร พ.ศ. ๒๔๖๔ ทั้งนักบินพลเรือนก็นำเข้าเป็นนักบินกองหนุนได้เช่นกัน ในขณะที่การควบคุมการใช้จ่ายและบำรุงรักษาเครื่องบินตกเป็นหน้าที่ของบริษัท ไม่เป็นภาระแก่ทางราชการแต่อย่างใด ทรงย้ำว่าการให้การบินพาณิชย์ของประเทศต้องตกอยู่ใต้บังคับบัญชาของกระทรวงกลาโหมนั้น เป็นการ "เซินหุ" เพราะไม่มีใครเขาทำกัน ทางฝรั่งเศสก็มีความประสงค์ให้จัดเป็นบริษัทพาณิชย์พลเรือนเช่นเดียวกัน<sup>๒</sup> ดังนั้น

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๓ "การประชุมครั้งที่ ๓ เรื่องร่างอนุสัญญา. . ."

๒๒ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๗๓.

<sup>๒</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๒ "การประชุมครั้งที่ ๒ เรื่องร่างอนุสัญญา. . ."

๒๕ มกราคม พ.ศ. ๒๔๗๒.

จึงไม่มีเหตุผลสมควรที่จะต้องแอบอิงกับฝ่ายทหาร ทางกระทรวงกลาโหมสามารถจัดซื้อเครื่องบินขนาดใหญ่โตเพื่อใช้ในการป้องกันประเทศได้ตามใจชอบ โดยไม่จำเป็นต้องเอาการบินพาณิชย์เป็นฉากบังหน้า ซึ่งทางกระทรวงการต่างประเทศเองได้รับปากที่จะได้ตอบทำความเข้าใจกับประเทศใกล้เคียงให้ไต่ทุกเวลา<sup>๑</sup>

ท่าทีของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินที่ทรงพยายามปกป้องมิให้กิจการการบินพาณิชย์พลเรือนต้องตกอยู่ในเงื้อมมือของกระทรวงกลาโหม โดยอ้างเหตุผลดังที่ได้กล่าวมาแล้ว แม้ว่าโดยข้อเท็จจริงจะแฝงด้วยการแข่งขันในอำนาจกับฝ่ายทหารก็ตาม แต่ก็ไม้อาจปฏิเสธได้ว่าทรงมีเป้าหมายสูงสุดในการรักษาผลประโยชน์ของประเทศชาติ ทั้งนี้เพราะการยินยอมให้เป็นไปตามความต้องการของเสนาบดีกระทรวงกลาโหม อาจทำให้การบินพาณิชย์ของประเทศไม่เจริญก้าวหน้าเท่าที่ควร เมื่อมุ่งประโยชน์ทั้งสองทางพร้อม ๆ กัน ย่อมยากที่จะประสบผลสำเร็จตามความมุ่งหมายได้ ทางฝ่ายสมเด็จเจ้าฟ้าฯ กรมพระนครสวรรค์วรพินิต ในฐานะประธานของคณะกรรมการฯ ดังกล่าว ได้ให้การสนับสนุนพระดำริของพระองค์เช่นกัน ดังนั้น ที่ประชุมเมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๗๓ จึงให้คงนโยบายจัดการบินพาณิชย์พลเรือนให้เป็นไปตามรูปการของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินตามเดิม โดยถือเอาผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจเป็นใหญ่ ไม่จำเป็นต้องให้กระทรวงกลาโหมจัดดำเนินการหรือแอบแฝงกิจการทหารแต่อย่างใด<sup>๒</sup>

#### ค. ปัญหาการเข้าหุ้นร่วมลงทุนและจัดตั้งเป็นบริษัทการบินพาณิชย์

ตามข้อตกลงในร่างอนุสัญญาฯ ดังกล่าว ต่างฝ่ายต่างยินยอมให้อีกฝ่ายหนึ่งเข้าถือหุ้นในบริษัทของตนได้ ซึ่งขัดต่อพระดำริของเสนาบดีกระทรวงกลาโหมเป็นอย่างมาก เพราะทรงเห็นว่าไม่บังเกิดผลดีต่อไทยแต่อย่างใด จึงทรงเสนอให้แก้ไขข้อความในร่างอนุสัญญาฯ เสียใหม่ โดยขอให้ยกเลิกการเข้าถือหุ้นของบริษัทต่างประเทศและการจัด

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๒ "การประชุมครั้งที่ ๓ เรื่องร่างอนุสัญญา. . ."

๒๒ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๗๓.

<sup>๒</sup> เรื่องเดียวกัน.

บริหารในรูปของบริษัท แต่ให้ดำเนินงานอย่างเป็นทางการโดยตรง โดยทรงเสนอให้ กรมอากาศยาน เป็น เจ้าพนักงานจัดดำเนินการแต่เพียงฝ่ายเดียวดังที่ได้กล่าวมาแล้ว จึงกลายเป็นปัญหาความขัดแย้งที่สำคัญอีกประการหนึ่งระหว่างผู้บริหารทั้งสอง ซึ่งเป็นที่ถกเถียงกันมาก ในที่ประชุมกรรมการฯ

ตามความเข้าใจของพระองค์เจ้าบรมเทศ ทูตในการดำเนินงานส่วนใหญ่ เป็นของรัฐบาลแทบทั้งสิ้น โดยมีเจ้าพนักงานของรัฐเป็นผู้จัดการ ซึ่งทรงเชื่อมั่นว่าทางกรม-อากาศยานจะได้เป็นผู้รับผิดชอบจัดการบินพาณิชย์ในครั้งนี ทำให้ทรงวิตกว่าการเปิดโอกาสให้ ต่างประเทศ เข้าถือหุ้นตามร่างอนุสัญญาฯ จะมีผลกระทบกระเทือนต่อความลับของทางราชการ ทหารไม่มากนักน้อย เพราะตามข้อตกลงได้กำหนดให้ต่างฝ่ายต่าง เข้าถือหุ้นในบริษัทของอีก ฝ่ายหนึ่ง ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ของจำนวนเงินทุนของบริษัท เพื่อให้ได้สิทธิมีผู้แทนเป็น กรรมการอำนวยการของบริษัทอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งในทัศนะของเสนาบดีกระทรวงกลาโหมเห็นว่า เจื่อนใจข้อนี้ อาจ เป็นอุปสรรคขัดขวางต่อการดำเนินงานนโยบายของทางราชการโดยเฉพาะการใช้ เครื่องบินในราชการทหาร จึงทรงต้องการให้ยกเลิกข้อกำหนดดังกล่าวนี้ และในเมื่อทุนส่วน ใหญ่เป็นของรัฐบาล จึงสมควรให้ดำเนินงานเป็นของทางราชการเสียเลยทีเดียว โดยจัดตั้ง กองบินพาณิชย์ขึ้นในกรมอากาศยาน และให้มีเจ้าพนักงานพลเรือนจริง ๆ เป็นผู้ปฏิบัติงาน ดังที่กล่าวมาแล้ว ทำให้ไม่สิ้นเปลืองเงินลงทุน เพราะสามารถสนับสนุนแลกเปลี่ยนกันได้โดย ง่ายเมื่อถึงคราวจำเป็น<sup>๑</sup>

ข้อเสนอดังกล่าวของพระองค์เจ้าบรมเทศ ถ้าหากทางคณะกรรมการฯ ยินยอมให้แก้ไขได้ก็ เท่ากับว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญในร่างอนุสัญญาฯ กล่าวคือ ไม่ยอมรับให้มีการ เข้าถือหุ้นของฝรั่งเศสและการจัดดำเนินการบริหารในรูปของบริษัทพาณิชย์ พลเรือน ซึ่งเป็นการยากที่ฝรั่งเศสจะยินยอมได้ง่าย ๆ ดังที่ตัวแทนของบริษัทฝรั่งเศสได้กล่าว ยืนยันกับกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินว่าถ้าฝ่ายไทยให้ทหารเป็นผู้ควบคุมแล้ว ทางบริษัทจะ ถอนตัวไม่ร่วมด้วย และจะจัดดำเนินการแต่ฝ่ายเดียวตามลำพัง ทั้งนี้ อาจ เกี่ยวเนื่องด้วยกับ

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ.๑๔.๑/๒ "การประชุมครั้งแรก เรื่องร่างอนุสัญญา. . ."

นโยบายทางการเมืองของรัฐบาลอินโดจีนในสมัยนั้นที่ไม่ต้องการให้ไทยได้ประโยชน์ทางการเมืองจากการจัดการบินพาณิชย์ก็เป็นได้<sup>๑</sup>

ทางฝ่ายกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงให้เหตุผลว่า การที่ต่างฝ่ายต่างมีหุ้นอยู่ในบริษัทของอีกฝ่ายหนึ่ง มิใช่เป็นประโยชน์ต่อฝรั่งเศสเพียงฝ่ายเดียว แต่ได้ช่วยให้ไทยสามารถเรียนรู้วิธีการจัดการบริหารงานการบินพาณิชย์ของฝรั่งเศสได้อีกด้วย ดังนั้น เมื่อคิดจะเปิดการบินพาณิชย์โดยแท้แล้ว จึงไม่สมควรเกรงกลัวว่าต่างประเทศจะล่วงรู้กิจการภายในของเรา อีกทั้งยังเป็นหนทางที่จะติดต่อโอกาสให้บริษัทอื่นเสนอตัวขอเปิดเส้นทางเดินมากเกินไป ทำให้ต้องเฉลี่ยผลประโยชน์เกินความจำเป็น โดยฝ่ายไทยมีข้ออ้างได้ว่าได้จัดดำเนินการร่วมกับฝรั่งเศสแล้ว ยิ่งกว่านั้น ฝรั่งเศสมีนโยบายให้ไทยร่วมจัดสายการบินเฉพาะในช่วงสั้นระหว่างกรุงเทพฯ-ฮานอยเท่านั้น เพราะตามความเป็นจริงฝรั่งเศสสามารถจัดเส้นทางบินสายยาวจากยุโรปมาถึงฮานอยได้ตามลำพังโดยไม่ต้องพึ่งไทย ดังนั้นจึงไม่มีเหตุผลสมควรที่จะกีดกันการเข้าถือหุ้นของบริษัทฝรั่งเศสดังกล่าว เพราะอาจถูกตัดสิทธิ์ไม่ให้เข้าร่วมจัดสายการบินพาณิชย์ในครั้งนี้ได้<sup>๒</sup>

นอกจากนี้ ทรงเห็นว่าการยกเลิกการบริหารงานในรูปของบริษัทตามข้อเสนอของกระทรวงกลาโหม อาจทำให้ฝรั่งเศสเข้าใจว่ารัฐบาลไทยจัดการบินพาณิชย์เพื่อเป็นฉากบังหน้าการขยายแสนยานุภาพทางทหาร ทำให้ขาดความไว้วางใจกัน ทั้งที่ทางกรม-อากาศยานสามารถเพิ่มกำลังทางอากาศได้อย่างเปิดเผย ซึ่งยังดีกว่ากระทำอย่างลับ ๆ ล่อ ๆ ให้เป็นที่รังเกียจของต่างประเทศที่จัดเป็นการบินพาณิชย์พลเรือนโดยแท้จริงดังที่กล่าวมาแล้ว ขณะเดียวกันการที่กระทรวงกลาโหมได้เสนอโครงการอย่างใหญ่โตโดยหวังที่จะเป็นผู้จัดดำเนินการ

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๓ "กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทูล กรมหมื่นเทววงศ์-วโรทัย" (ลับ), ๒๕ กันยายน พ.ศ. ๒๔๗๓.

การเสียเอง แทนที่จะประหยัดอย่างที่กล่าวอ้างกลับต้องใช้จ่ายเงินเป็นจำนวนมาก<sup>๑</sup> เพราะต้องเที่ยวหาจุดสำคัญในการจัดภาคพื้นดิน (Infrastructure) และสะสมกำลังคนโดยจัดตั้งกองบินพลเรือนขึ้นใหม่ ซึ่งในทัศนะของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินไม่ทรงเห็นด้วยอย่างมากระดังที่ทรงกล่าวว่า " . . . เวลาที่ฐานะเงินของเรามีพอแล้วหรือ ถ้าจะทำตามโปรแกรมนี้แล้ว การ Development อื่นในประเทศอาจต้องหยุดชะงักหมด"<sup>๒</sup>

ดังนั้นกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินจึงทรงเห็นว่าวิธีการที่ดีที่สุดคือการจัดดำเนินงานในรูปของบริษัทการบินพาณิชย์พลเรือน โดยเริ่มทำทีละเล็กทีละน้อยพอสมควรแก่ฐานะการเงินของประเทศในขณะนั้น แล้วจึงค่อยขยายต่อไปในอนาคต ซึ่งอาจจะเปลี่ยนให้ทางราชการกระทรวงพลเรือน เข้าจัดดำเนินการแทนโดยตรงก็เป็นได้ ทั้งนี้ในการเริ่มต้นดำเนินการจะทรงเรียกทุนขึ้นแรก ๖๐๐,๐๐๐ บาท โดยให้รัฐบาลรับประกันหุ้นทั้งหมด ในส่วนที่เหลือขายจากประชาชนรัฐบาลจะเป็นผู้รับซื้อเอง ในที่สุดที่ประชุมคณะกรรมการฯ ได้ลงมติสนับสนุนให้เป็นไปตามพระดำริของพระองค์ โดยไม่ต้องเพิกถอนหรือแก้ไขร่างอนุสัญญาฯ ในหัวข้อดังกล่าวแต่อย่างใด แต่มีความเห็นว่ารัฐบาลต้องเป็นฝ่ายถือหุ้นส่วนใหญ่ (Clear Majority) ในบริษัทของไทยจนมีอำนาจเต็ม และมีผู้แทนเป็นกรรมการอำนวยการ สามารถควบคุมกิจการของบริษัทได้เต็มที่ ปัญหาความขัดแย้งดังกล่าวจึงถูกคลี่คลายโดยยึดตามแนวพระดำริเต็มของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทุกประการ<sup>๓</sup>

<sup>๑</sup>กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงกล่าวในที่ประชุมเสนาบดีสภา เมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๗๓ ว่า โครงการจัดภาคพื้นดิน (Infrastructure) ของกระทรวงกลาโหม ได้แก่ งานสร้างสนามบินและการตั้งสถานีวิทยุสำหรับอากาศยาน เป็นต้น สำหรับเส้นทางการบินร่างกุ้ง-พิษณุโลก-วินท์ เฉพาะที่จะต้องผ่านไทยต้องจ่ายเงินงบประมาณตามโครงการทั้งสิ้น ๑ ล้านบาท ในขณะที่แผนการดำเนินงานของพระองค์ใช้เงินเพียง ๒๗๐,๐๐๐ บาทเท่านั้นในเส้นทางการบินเดียวกัน.

<sup>๒</sup>หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๒ "การประชุมครั้งที่ ๒ เรื่องร่างอนุสัญญา. . ." ๒๕ มกราคม พ.ศ. ๒๔๗๒.

<sup>๓</sup>หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๒ "การประชุมครั้งที่ ๓ เรื่องร่างอนุสัญญา. . ." ๒๒ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๗๓.

ง. ปัญหาการแบ่งอำนาจหน้าที่ในการปฏิบัติ

ในระหว่างที่มีการประชุมของคณะกรรมการพิจารณาร่างอนุสัญญาการบินไทยและฝรั่งเศสดังกล่าว เมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๗๓ ปัญหาสำคัญที่ถูกหยิบยกขึ้นอภิปรายอีกปัญหาหนึ่งคือการกำหนดอำนาจหน้าที่ในการปฏิบัติระหว่างฝ่ายทหารและพลเรือน ซึ่งกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินได้ทรงเสนอให้แก้ไขกฎหมายควบคุมการบินพลเรือนให้อยู่ในอำนาจของกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมเพียงฝ่ายเดียว ในขณะที่พระองค์เจ้าบวรเดชทรงเห็นสมควรให้รวมหน้าที่ควบคุมไว้ในอำนาจของกระทรวงกลาโหม โดยต่างฝ่ายต่างอ้างถึงความเหมาะสม เพื่อให้เป็นไปตามความต้องการของตน แสดงให้เห็นถึงความขัดแย้งที่เกิดจากการแก่งแย่งในอำนาจและผลประโยชน์ระหว่างผู้บริหารทั้งสองโดยตรง

ตามระเบียบกฎหมายที่มีอยู่แต่เดิม ได้ให้อำนาจแก่ทั้งสองฝ่ายควบคุมการบินพาณิชย์ร่วมกัน ทางฝ่ายกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมมีหน้าที่ควบคุมทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทและออกหนังสือสัมปทาน ตามพระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พ.ศ. ๒๔๗๑<sup>๑</sup> ส่วนการตรวจและออกใบอนุญาตสำหรับเครื่องบินและนักบิน เป็นหน้าที่ของกระทรวงกลาโหม ซึ่งต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๖๕<sup>๒</sup> เฉพาะในประเด็นนี้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงต้องการให้เปลี่ยนแปลง

<sup>๑</sup>พระราชบัญญัติควบคุมการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พ.ศ. ๒๔๗๑ กำหนดไว้ว่าถ้าผู้ใดจะจัดตั้งบริษัทหรือดำเนินกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค ได้แก่ การรถไฟ รถราง ชุดคลอง เดินอากาศ ประปา ไฟฟ้า ฯลฯ จะต้องขออนุญาตและได้รับสัมปทานเสียก่อน เพื่อป้องกันมิให้เกิดผลเสียหายต่อสาธารณชน ทั้งนี้ เสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม เป็นผู้รักษาการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้.

<sup>๒</sup>พระราชบัญญัติเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๖๕ เป็นผลจากที่ไทยทำสัญญาสากลว่าด้วยการเดินอากาศระหว่างประเทศ เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๖๒ โดยทางรัฐบาลได้จัดตั้งกรมอากาศยานในความควบคุมของกระทรวงกลาโหม เพื่อจัดการบินของประเทศทั้งปวง ต่อมาจึงได้ออกพระราชบัญญัติฉบับนี้ขึ้น เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๖๕ เพื่อควบคุมการบิน-พาณิชย์ของต่างประเทศที่จะเข้ามาติดต่อกับไทย ทั้งนี้เป็นไปตามข้อตกลงในหนังสือสัญญาสากลฯ

โดยโอนอำนาจการใช้พระราชบัญญัติดังกล่าวให้เป็นของ เสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ทั้งหมด เพราะทรงเห็นว่ากฎหมายฉบับนี้เป็น เรื่องที่เกี่ยวข้องเฉพาะการบินพลเรือนโดยตรง มิได้ใช้บังคับในการบินทหารแต่อย่างใด เพื่อให้การควบคุมการดำเนินงานของบริษัทเป็นไป อย่างมีเอกภาพยิ่งขึ้น<sup>๑</sup>

ในขณะที่เดียวกัน พระองค์เจ้าบวรเดชทรงมีความเห็นในทำนองเดียวกันว่า การบินพาณิชย์ของประเทศยังอยู่ในขั้น เริ่มต้นไม่สมควรที่จะแยกการควบคุมออกจากกัน แต่ควร รวมให้อยู่ในหน่วยเดียวกันก่อน เพื่อให้มีรากฐานมั่นคงยิ่งขึ้น ซึ่งทรงเห็นว่ากระทรวงกลาโหม มีความพร้อมมากที่สุด เนื่องจากมีประสบการณ์จัดการบินมาก่อนเป็นเวลานานถึง ๑๕ ปี จึง ทรงยืนยันที่จะให้อำนาจการควบคุมบริษัทและการจัดการบินพลเรือนทั้งหมด เป็นของกระทรวง กลาโหมแต่เพียงฝ่ายเดียว<sup>๒</sup> แต่ถึงกระนั้นก็ตาม กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินก็ยังทรงมี พระดำริว่ากระทรวงกลาโหมมุ่งควบคุมการบินพาณิชย์ให้ได้ประโยชน์แก่กิจการทหาร จึงไม่ อาจหวังให้เกิดความเจริญก้าวหน้าขึ้นได้ แต่ถ้าจะให้กระทรวงพาณิชย์และคมนาคมควบคุม การบินพลเรือนโดยตรงแล้วก็ไม่ทำให้เกิดความเสียหายแก่ฝ่ายทหารแต่อย่างใด กลับจะทำให้ ประหยัดงบประมาณแผ่นดินได้มากขึ้น เพราะการจัดการภาคพื้นดินตามโครงการของพระองค์ จะใช้จ่ายเพียง ๒๗๐,๐๐๐ บาทเท่านั้น ดังที่ทรงเปรียบเทียบให้เห็นว่า

---

ดังกล่าว แต่มิได้มอบหมายให้กระทรวงกลาโหม เป็นผู้รับผิดชอบรักษากฎหมายฉบับนี้แต่เพียง ฝ่ายเดียว ซึ่งตามความเป็นจริงได้กระจายอำนาจให้กระทรวงอื่น ๆ ปฏิบัติตามหน้าที่ของตน เช่น ในเรื่องคำตรวจเก็บภาษีที่ท่าอากาศยาน เป็นอำนาจของ เสนาบดีกระทรวงพระคลัง-มหาสมบัติ ในเรื่องไปรษณีย์โทรเลข เป็นอำนาจความรับผิดชอบของกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทย และเฉพาะในเรื่องการอากาศยานและการบิน เป็นอำนาจหน้าที่โดยตรงของ เสนาบดีกระทรวง กลาโหม เช่น การจดทะเบียนเครื่องบิน การออกใบอนุญาตให้นักบิน การกำหนดเส้นทาง การบิน และสนามบินขึ้นลง เป็นต้น

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๒ "การประชุมครั้งที่ ๓ เรื่องร่างอนุสัญญา. . ."

๒๒ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๗๓.

<sup>๒</sup> เรื่องเดียวกัน.

. . . ความคิดของกระทรวงพาณิชย์ฯ นั้นเปรียบเหมือนจะสร้างกระท่อม แล้วเมื่อมีทุนก็สร้างเรือนไม้ต่อไปจึงสร้างเป็นตึก ซึ่งหมายความว่าควรเริ่ม policy การบินเสียทีเดียว แต่ไม่ต้องลงทุนทำการเป็นใหญ่โตในขั้นแรก เมื่อมีทุนและมีความเจริญขึ้นทางนี้ จึงควรขยายการและลงทุนต่อไป ความคิดของกระทรวงกลาโหมเทียบเหมือนจะสร้างตึกใหญ่แบบอเมริกัน ทำโครงใหญ่ไว้ทีเดียว และ carry out ไปทีละส่วน ถ้าทำตามความคำริชของกระทรวงกลาโหมแล้วจะต้องลงทุนมากในขั้นต้น คือประมาณ ๒ ล้านบาทสำหรับการบินสายเดียว. . .<sup>๑</sup>

ปัญหาข้อขัดแย้งดังกล่าว พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงแสดงพระราชดำริไม่เห็นด้วยกับทั้งสองฝ่าย ทั้งนี้เพราะการแยกการบินพาณิชย์ออกจากกระทรวงกลาโหมตามนโยบายของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน จะทำให้การบินทหารต้องเสียเปรียบเนื่องจากคนไทยมักสนใจในสิ่งใหม่ ๆ อาจทำให้นักบินกรมอากาศยานลาออกไปอยู่กับบริษัท เพราะได้เงินเดือนมากกว่า การบินทหารจะทรุดลงในทันที แต่ในขณะเดียวกันไม่ทรงเห็นด้วยที่จะให้กระทรวงกลาโหมดำเนินงานเพียงผู้เดียว เพราะทำให้ต้องสิ้นเปลือง โดยเฉพาะในการจัดการภาคพื้นดินและการดักกองบินพาณิชย์ขึ้นซ้อนในกรมอากาศยานอีกกองหนึ่ง แต่ควรให้มีการประสานงานและจัดทำร่วมกัน โดยตั้งตัวแทนจากทั้งสองฝ่ายเข้าไปนั่งเป็นกรรมการของบริษัท และมีคณะกรรมการกลาง (Board of Control) ทำหน้าที่ประสานนโยบายระหว่างทั้งสองฝ่ายอีกที<sup>๒</sup>

ในขณะที่ทางฝ่ายสมเด็จพระเจ้าฟ้าฯ กรมพระนครสวรรค์วรพินิต เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยทรงมีความเห็นสอดคล้องตามพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวข้างต้น เพราะการให้ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดควบคุมแต่เพียงฝ่ายเดียวก็ไม่ทำให้รอดพ้นจากความสิ้นเปลืองแต่อย่างใดได้ โดยเฉพาะทางฝ่ายกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมจะต้องเพิ่มเจ้าหน้าที่เทคนิคขึ้นอีกชุดหนึ่ง พร้อมทั้งมีโรงงานและสนามบินเป็นของตนเอง แม้ว่ากรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินได้ทรงแย้งว่าจะใช้จ่ายเป็นเงินเดือนและค่าเดินทางของเจ้าหน้าที่การบินเพียงปีละ ๒๕,๐๐๐ บาทก็ตาม แต่เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยกลับทรงเห็นว่าการจัดตั้งบริษัทการบิน

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๒ "สำเนารายงานเสนาบดีสภา ที่ ๑๒/๒๔๗๓"

๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๗๓.

<sup>๒</sup> เรื่องเดียวกัน.



พลเรือนดังกล่าว เป็นเพียงการทดลองเท่านั้น จึงไม่สมควรให้เปลี่ยนแปลงอย่างใหญ่โต  
แต่อย่างใด ดังนั้นมติในที่ประชุม เสนาบดีสภา ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๗๓ จึงเห็นสมควร  
ให้ทั้งสองฝ่ายร่วมจัดการบินพาณิชย์ร่วมกันตามอำนาจ เดิมที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติ (Dual  
Contra) กล่าวคือ ทางฝ่ายกระทรวงกลาโหมควบคุมทางด้านเทคนิคการบิน ส่วนการให้  
สัมปทานการบินและการจดทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท เป็นอำนาจหน้าที่ของกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม  
ทั้งนี้ ต่างฝ่ายต่างมีตัวแทนของตน เข้าไปนั่ง เป็นกรรมการในบริษัทได้ฝ่ายละเท่า ๆ กัน<sup>๑</sup>

แต่อย่างไรก็ตาม แม้ว่ากรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินจะไม่ทรงประสบ  
ความสำเร็จในการโน้มน้าวให้รัฐบาล เห็นชอบตามพระคำริของพระองค์ แต่ก็มิได้ทรงละ  
ความพยายาม กลับทรงชี้ให้เห็นถึงจุดอ่อนข้อบกพร่องที่ทำให้ทั้งสองฝ่ายไม่อาจทำงานร่วมกันได้  
โดยราบรื่น กล่าวคือ ในกรณีที่ทั้งสองฝ่ายต่างมีผู้แทนของตน เข้าร่วม เป็นกรรมการในบริษัท  
และเมื่อมีความเห็นที่ขัดแย้งจนไม่อาจปรองดองกันได้ จะทำให้เกิดปัญหาในการลงคะแนนเสียง  
จนถึงกับทำให้การบินพาณิชย์ของประเทศต้องล้มครืนลงก็เป็นได้<sup>๒</sup> ในขณะเดียวกัน กรมหมื่น-  
เทววงศ์วโรปทย เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศทรงให้การสนับสนุนกรมพระกำแพงเพชร-  
อัครโยธิน โดยทรงคัดค้านข้อเสนอกที่จะให้มีทหาร เข้าไปนั่ง เป็นกรรมการในบริษัทการบินดังกล่าว  
เพราะจะทำให้ต่างชาติตำหนิติเตียนและคิดระแวงสงสัย อีกทั้งยังขัดต่อนโยบายจัดการบิน  
พาณิชย์ของประเทศที่ได้ตกลงกันว่าจะไม่ให้ทหาร เข้าแอบแฝงการบินพลเรือน ดังนั้นจึงทรง  
สนับสนุนให้แก้ปัญหานี้โดยให้กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม เป็นผู้ดำเนินการแต่เพียงผู้เดียว<sup>๓</sup>

เหตุผลของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินและ เสนาบดีกระทรวง-  
การต่างประเทศดังกล่าว ได้ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในนโยบายการจัดการบินพาณิชย์ของ

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ.๑๔/๖ "สำเนารายงาน เสนาบดีสภา ที่ ๑๓/๒๔๗๓"  
๗ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๗๓.

<sup>๒</sup> หจข., ร.๗ พ.๑๔/๖ "สำเนารายงาน เสนาบดีสภา ที่ ๑๔/๒๔๗๓"  
๒๖ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๗๓.

<sup>๓</sup> หจข., ร.๗ พ.๒๔/๖ "สำเนารายงาน เสนาบดีสภา ที่ ๑๓/๒๔๗๓"  
๗ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๗๓.

ประเทศตามพระประสงค์ในเวลาต่อมา ทั้งนี้ทางฝ่ายเจ้าพระยาโกมารกุลมนตรี เสนาบดี  
 กระทรวงพระคลังมหาสมบัติในขณะนั้น เห็นว่าทั้งสองฝ่ายต่างมีปัญหาความขัดแย้งกันมากจนยาก  
 ที่จะประนีประนอมกันได้ง่าย ๆ ถ้ายังคงปล่อยให้ทำงานร่วมกันต่อไปก็อาจทำให้เกิดความ  
 หายนะแก่บริษัทและ เงินทุนที่รัฐบาลทุ่มลงไปก็ เป็นได้ จึงกราบบังคมทูลให้โปรดเกล้าฯ พระราช-  
 ทานสิทธิให้ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดรับจัดทำแต่เพียงฝ่ายเดียวในลักษณะที่เป็นอิสระ (free hand in  
 business) อย่าให้มีข้อกั้ตัวได้ว่าจัดไม่ดีเพราะมีผู้เข้ามาขัดขวาง และด้วยเหตุที่ฐานะ  
 ทางการเงินของประเทศกำลังตึงตัว จึงควรให้ฝ่ายที่เสนอรับจัดทำด้วยกำลังเงินน้อยซึ่งมั่นใจได้  
 ว่าเงินทุนจะไม่สูญและมีโอกาสได้กำไร เป็นฝ่ายรับภาระแต่เพียงผู้เดียว<sup>๑</sup> ซึ่งเมื่อพิจารณาถึง  
 เหตุผลดังกล่าวและคุณสมบัติความเหมาะสมของคู่กรณีทั้งสองฝ่ายแล้ว พระบาทสมเด็จพระ  
 พระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม เป็นตัวแทนรัฐบาลจัด  
 ดำเนินการเพียงฝ่ายเดียวตั้งแต่นั้นมา โดยจะส่งตัวแทนของกระทรวงเข้าไปนั่ง เป็นกรรมการ  
 ในบริษัทตามจำนวนที่กำหนด และบริหารงานตามนโยบายที่ทางรัฐบาลได้วางไว้ อำนาจของ  
 กระทรวงกลาโหมในบริษัทจึงหมดสิ้นไป ไม่มีตัวแทนเข้าเป็นกรรมการบริษัทตามข้อตกลงเดิม  
 แต่อย่างใด คงเหลือแต่เพียงหน้าที่ในการควบคุม ตรวจสอบ และออกใบอนุญาตให้นักบินและ  
 เครื่องบินตามพระราชบัญญัติ เติ้นอากาศเท่านั้น<sup>๒</sup>

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ.๑๔/๖ "สำเนารายงานเสนาบดีสภา ที่ ๑๔/๒๔๗๓"

๒๖ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๗๓.

<sup>๒</sup> เรื่องเดียวกัน

การตัดสินใจเปลี่ยนแปลงอำนาจการควบคุมบริษัทการบินพาณิชย์ของรัฐบาลในครั้งนี้มี  
 สาเหตุสำคัญประการหนึ่ง เกิดจากความขัดแย้งที่มีอยู่แต่เดิมระหว่างพระองค์เจ้าบรมวงศ์  
 พระยาโกมารกุลมนตรี ในปัญหาการใช้จ่ายเงินของกระทรวงกลาโหม เมื่อเดือนเมษายน  
 พ.ศ. ๒๔๗๓ ในกรณีที่ทางฝ่ายกระทรวงกลาโหมขอแก้ไขอัตราเบี้ยเลี้ยงค่าเดินทางของ  
 นายทหาร และประกาศเพิ่มเงินค่าวิชาโดยพลการ โดยทางฝ่ายกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ  
 ไม่อาจควบคุมการใช้จ่ายดังกล่าวตามอำนาจของตนได้ ประกอบกับความรู้สึกไม่ชอบกันเป็นการ  
 ส่วนตัว จึงอาจเป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้พระยาโกมารกุลมนตรีไม่สนับสนุนให้ฝ่ายกลาโหม เข้ามา  
 มีส่วนร่วมรับผิดชอบในการจัดการบินพลเรือนในครั้ง นี้ โปรดดูรายละเอียดใน จิตราภรณ์ ไชยภัณฑา,

(มีตอนต่อไป)

กล่าวโดยสรุป กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงประสบความสำเร็จ  
มิใช่น้อยในความพยายามรวบการบินพาณิชย์ให้อยู่ในพระหัตถ์ของพระองค์ โดยทรงสามารถ  
ผลักดันให้รัฐบาลยินยอมให้กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม เป็นผู้ควบคุมการบริหารงานของบริษัท  
ได้แต่เพียงผู้เดียว ในขณะที่กระทรวงกลาโหมมีอำนาจแต่เพียงควบคุมและออกใบอนุญาตให้  
นักบินและเครื่องบินตามกฎหมายเท่านั้น มิได้มีสิทธิ์เข้ายุ่งเกี่ยวในกิจการบริษัทแต่อย่างใด  
แม้จะไม่ทรงสามารถตั้งอำนาจของกระทรวงกลาโหมดังกล่าวให้เป็นของกระทรวงพาณิชย์และ  
คมนาคมได้ตามพระประสงค์ แต่ก็ทรงสามารถเข้าควบคุมการบริหารงานของบริษัทให้เป็นไป  
ตามพระดำริของพระองค์โดยตรง โดยเฉพาะการกำหนดเป้าหมายในการแสวงผลประโยชน์  
ทางเศรษฐกิจและการพาณิชย์ ซึ่งถือว่าเป็นการวางนโยบายที่ถูกต้องตามหลักการจัดวิสาหกิจ  
โดยแท้จริง และกลายเป็นรากฐานในการจัดการสื่อสารคมนาคมของประเทศในด้านนี้ในเวลา  
ต่อมา

#### จ. ผลของความขัดแย้ง

เมื่อพิจารณาถึงสาเหตุพื้นฐานของความขัดแย้งระหว่างกรมพระ-  
กำแพงเพชรอัครโยธินกับพระองค์เจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าบริพัตรสุขุมพันธุ์ อจสรุปได้ว่าเป็นผลจากการที่ต่างฝ่าย  
ต่างพยายามรักษาผลประโยชน์ของตน ทำให้เกิดทัศนคติในการมองปัญหาที่แตกต่างกัน และต่าง  
พยายามโน้มน้าวความเห็นของรัฐบาลให้ตอบสนองความต้องการของตนให้ได้มากที่สุด การ  
แก่งแย่งอำนาจและผลประโยชน์ในการจัดการบินพาณิชย์ครั้งนี้ ได้ส่งผลกระทบต่อเส้น-  
ทางการบินตามโครงการระหว่างฝรั่งเศสและไทยดังกล่าวต้องล่าช้าไปกว่าเดิม ทำให้ต่าง-  
ประเทศมองเห็นจุดอ่อนของฝ่ายไทยและไม่ให้ความเชื่อถือเท่าที่ควร ตลอดจนกลายเป็น  
อุปสรรคขัดขวางทำให้บรรยากาศในการทำงานระหว่างผู้บริหารทั้งสองไม่ราบรื่น และเกิด  
ความหวาดระแวงไม่ไว้วางใจกันในเวลาต่อมา

---

"การจัดราชการทหารในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. ๒๔๖๘ - ๒๔๗๗)"  
(วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,  
๒๕๒๑), หน้า ๑๖๓ - ๑๗๐.

ทางฝ่ายพระองค์เจ้าบวรเดชทรงมุ่งให้จัดการบินพาณิชย์เพื่อประโยชน์ของทางราชการทหารเป็นหลัก โดยพยายามเข้ามามีบทบาทในการกำหนดนโยบายเพื่อให้เอื้อต่อผลประโยชน์ของตน เช่น คัดค้านการเข้าร่วมหุ้นของต่างชาติในบริษัทไทยเพราะเกรงว่าจะกระทบกระเทือนต่อความมั่นคงของกิจการทหาร และพยายามที่จะเข้าควบคุมการจัดการบินพาณิชย์เสียเอง เป็นต้น จะเห็นได้ว่าแนวความคิดที่ค่อนข้างไปทางอนุรักษ์ของเสนาบดีกระทรวงกลาโหมดังกล่าว ย่อมมีผลกระทบกระเทือนต่อการพัฒนาการสื่อสารคมนาคมของประเทศในด้านนี้เป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากมิได้เป็นนโยบายที่สอดคล้องกับความต้องการของฝรั่งเศส ถ้าหากรัฐบาลคล้อยตามความเห็นของพระองค์ อาจส่งผลให้โครงการระหว่างไทยกับฝรั่งเศสดังกล่าวต้องล้มเลิกไปโดยปริยายก็เป็นได้ บทบาทของพระองค์เจ้าบวรเดชที่ทรงพยายามปกป้องผลประโยชน์ของกระทรวงกลาโหมอย่างแข็งขันนี้ อาจพิจารณาได้ว่ามีสาเหตุพื้นฐานประการหนึ่งเกิดจากนโยบายของพระองค์ที่ต้องการทะนุบำรุงกิจการทหารในด้านสมรรถภาพกำลังอาวุธให้มีความเข้มแข็งมากยิ่งขึ้น โดยเปลี่ยนแปลงนโยบายจากในสมัยของสมเด็จพระเจ้าฟ้า กรมพระนครสวรรค์วรพินิต ที่มุ่งใช้จ่ายเงินอย่างประหยัดมาเป็นการขยายความเจริญโดยใช้จ่ายเงินเป็นปัจจัยสำคัญ<sup>๑</sup> ในขณะที่ทรงพิจารณาเห็นว่าโครงการจัดการบินพาณิชย์ในครั้งนี้สอดคล้องกับนโยบายพัฒนากองทัพของพระองค์ จึงทรงพยายามเสนอตัวเข้าแข่งขันกับกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมดังกล่าว แต่เนื่องจากว่าโครงการของพระองค์ต้องใช้จ่ายเงินมากกว่า จึงทำให้ไม่ทรงได้รับการสนับสนุน และอีกประการหนึ่งพื้นฐานส่วนพระองค์ของเสนาบดีกระทรวงกลาโหมมีความสนิทใกล้ชิดเป็นพิเศษกับพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว เนื่องด้วยทรงเคยเป็นพระอภิบาลมาตั้งแต่ครั้งที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงศึกษาอยู่ในฝรั่งเศส<sup>๒</sup> จึงอาจเป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่ทำให้ พระองค์เจ้าบวรเดชทรงมีความมั่นใจต่อการต่อสู้เรียกร้องใน

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ ค.๑๑/๑๗ "นายพลเอก หม่อมเจ้าบวรเดช กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว" ๑๓ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๗๑.

<sup>๒</sup> ม.ล.วัลยวิภา จรูญโรจน์, "แนวพระราชดำริทางการเมืองของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว : การวิเคราะห์เชิงประวัติศาสตร์" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิตศึกษาด้านประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๒๐), หน้า ๒๐.

ครั้งนี้มาก ตลอดทั้งอุปนิสัยส่วนพระองค์ที่ "เอาแต่ใจตนเองและชอบเอาชนะคน"<sup>๑</sup> จึงทำให้ ทรงพยายามยกประ เค้นขึ้นโจมตีและหาจุดอ่อนข้อบกพร่องของร่างอนุสัญญาฉบับนี้ เพื่อหาโอกาส เข้าแทรกตัว เข้าแทนที่กระทรวงพาณิชย์และคมนาคมในที่สุด

ทางฝ่ายกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงให้ความสำคัญทาง เศรษฐกิจ และการพาณิชย์ต่อการ เปิดสายการบินระหว่าง ประเทศครั้งนี้เป็นเบื้องต้น ส่วนประโยชน์ทาง ด้านการทหารทรงถือว่าเป็นผลพลอยได้และมีความสำคัญรองลงมา ในขณะที่เดียวกันทรงมีความ คิดที่จะรวบรวมอำนาจการบริหาร การควบคุมบริษัทและการจัดการบินพาณิชย์ของประเทศให้เป็น อันหนึ่งอันเดียวกันภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมเพียงผู้เดียว เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการจัดการสื่อสารคมนาคมในด้านนี้ให้มากยิ่งขึ้น เป็นการวางรากฐานให้ มั่นคงตั้งแต่เริ่มแรก ดังนั้นเมื่อต่างฝ่ายต่างมีเป้าหมายในการทำงานที่แตกต่างกัน และพยายาม ที่จะรักษาผลประโยชน์ของตน จึงทำให้เกิดทัศนคติที่ขัดแย้งและกระทบกระเทือนต่อผลประโยชน์ ของประเทศชาติไม่มากนักน้อย กล่าวคือ ทำให้การตกลงเจรจาระหว่างฝรั่งเศสกับไทยต้อง ชะงักงัน เป็นเวลากว่าหนึ่งปี นับตั้งแต่ที่ได้ทรงทำสัญญาข้อตกลงร่วมกันเมื่อ เดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๗๒ จนกระทั่งเมื่อฝ่ายไทยขจัดปัญหาภายในสำเร็จเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๗๓ การให้สัตยาบันระหว่างรัฐบาลทั้งสองก็ยังมีได้เกิดขึ้นแต่อย่างใด เพราะฝรั่งเศสคิดระวางไทย ดังที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงมีลายพระหัตถ์ถึงกรมหมื่นเทววงค์วัชรโรทัย เมื่อ เดือน กันยายน พ.ศ. ๒๔๗๓ ว่า

. . . รัฐบาลฝรั่งเศสทราบ เรื่องความไม่ปรองดองของการบินฝ่ายทหารและการบิน ฝ่ายพลเรือนทุกอย่าง ตลอดจนเรื่องที่หม่อมฉันเปื้อโลก และเมื่อเราแตกกันเช่นนี้ เป็นโอกาสที่เขาจะรอฟัง . . . ครั้นต่อมา มองสิเออร์ โมโนต์ (ผู้แทนบริษัทฝรั่งเศส ในประเทศไทย-ผู้เขียน) รายงานลับไปว่าชรอยไทยคิดจะ เอาอเมริกัน เข้าจัดการ จึงเป็นเหตุต้องรออีกประการหนึ่ง<sup>๒</sup>

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ ก.๓/๖ "รายงานการประชุมอภิรัฐมนตรีสภา ครั้งที่ ๔/๒๔๗๔" (ความเห็นของสมเด็จพระเจ้าฟ้าฯ กรมพระนครสวรรค์วรพินิต และ สมเด็จพระเจ้าพี่ยาเธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน) ๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๗๔.

<sup>๒</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๓ "กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทูล กรมหมื่นเทววงค์- วโรทัย" (ลับ), ๒๔ กันยายน พ.ศ. ๒๔๗๓.

ในระหว่างนั้นทางบริษัท แอร์ ออริเอนต์ (Air Orient) ของฝรั่งเศส ที่จะเปิดสายการบินร่วมกับไทยตามโครงการได้ตั้งเงื่อนไขต่อฝ่ายไทยว่า ถ้าให้ทหารเข้าจัดการบินพาณิชย์ดังกล่าว ฝ่ายตนจะถอนสิทธิ์ของไทยออกทันทีและจะจัดดำเนินการแต่เพียงลำพังฝ่ายเดียว ซึ่งถ้าเป็นจริงตามรูปการณ์นี้จะกระทบกระเทือนต่อฝ่ายไทยที่ตั้งความหวังในการเปิดสายการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศในครั้งนี้อย่างมาก เนื่องจากฝรั่งเศสต้องการให้ไทยจัดเป็นบริษัทการบินพลเรือนโดยแท้จริง ปัญหาความขัดแย้งระหว่างผู้บริหารของไทยดังกล่าว จึงกลายเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้สิทธิพลจากต่างประเทศ เข้าแทรกแซงและมีส่วนกำหนดนโยบายในการจัดการบินของฝ่ายไทยมีใช้น้อย ในขณะที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินต้องทรงระมัดระวังเป็นอย่างมากที่จะรักษาเงื่อนไขข้อตกลงให้เป็นไปตามสัญญา เพื่อให้การเปิดสายการบินพาณิชย์ในครั้งนี้นำผลตามเป้าหมาย โดยทรงคัดค้านข้อเสนอให้เปลี่ยนแปลงหลักการในร่างอนุสัญญาของกระทรวงกลาโหม และพยายามโน้มน้าวให้รัฐบาลยอมรับในความเหมาะสมของข้อตกลงดังกล่าว ซึ่งแสดงให้เห็นว่าสิทธิพลจากต่างประเทศมีส่วนกำหนดแนวพระดำริของพระองค์อยู่มาก

นอกจากนี้ ปัญหาความขัดแย้งดังกล่าวยังกลายเป็นอุปสรรคขัดขวางมิให้ทั้งสองฝ่ายทำงานร่วมกันได้โดยราบรื่น เนื่องจากเกิดความระแวงไม่ไว้วางใจซึ่งกันและกัน ดังที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงรายงานในที่ประชุมอภิรัฐมนตรีสภา เมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๔๗๓ ในเรื่องการจัดการบินของบริษัท โดยทรงวิตกว่าทางฝ่ายกระทรวงกลาโหมจะไม่ให้ความร่วมมือเท่าที่ควร เพราะยังมีได้ทรงรับตัวนักบินทหารตามที่ตั้งใจไว้แต่อย่างใด จึงทรงขอให้สมเด็จพระเจ้าฟ้าฯ กรมพระนครสวรรค์วรพินิต ทรงช่วยแก้ไข

### ๓. ผลจากการทำสัญญาการบินพาณิชย์กับฝรั่งเศส

เมื่อไทยและฝรั่งเศสได้บรรลุถึงข้อตกลงในการจัดการบินพาณิชย์โดยการรับรองให้สัตยาบันต่อกันเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๔๗๓ เป็นผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในกิจการสื่อสารคมนาคมของประเทศด้านนี้ ๒ ประการ คือ ประการแรก มีการจัดการภาคพื้นดิน

๑ หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๔ "รายงานการประชุมอภิรัฐมนตรีสภา ครั้งที่ ๔๑/๒๔๗๓"

๑๔ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๗๓.

(Infrastructure) อันได้แก่ การสร้างสนามบิน สถานีตรวจอากาศ และสถานีวิทยุตามจุดต่าง ๆ ในเส้นทางการบินภายในประเทศ ประการที่สอง มีการจัดตั้งบริษัทการบินพาณิชย์ของไทยขึ้นเป็นครั้งแรก เพื่อรับส่งผู้โดยสารและไปรษณีย์อากาศตามข้อตกลง ซึ่งการดำเนินงานทั้งสองประการดังกล่าวได้สะท้อนให้เห็นถึงแนวพระดำริและความสามารถของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ที่ผลักดันให้การเปิดสายการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศครั้งนี้ประสบความสำเร็จตามเป้าหมาย

### ๓.๑ การจัดการภาคพื้นดิน (Infrastructure)

ตามพระดำริเดิมของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงสนับสนุนให้รัฐบาลเริ่มวางแผนจัดการภาคพื้นดินเสียแต่เนิ่น ๆ ในระหว่างที่ทั้งสองฝ่ายกำลังเจรจาทำความตกลงกัน เพื่อให้ฝรั่งเศสเห็นว่าฝ่ายไทยมีความกระตือรือร้นและตั้งใจจริงที่จะเปิดสายการบินพาณิชย์ในครั้งนี ต่อมาพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้โปรดเกล้าฯ แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นชุดหนึ่งเพื่อพิจารณาให้เป็นไปตามพระประสงค์ เมื่อวันที่ ๘ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๗๒ คณะกรรมการพิจารณาจัดการภาคพื้นดินดังกล่าวประกอบด้วย ผู้แทนจากกระทรวงกลาโหม กระทรวงเกษตรธิการ กระทรวงมหาดไทย และ กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม โดยมีพลตรีพระยาเฉลิมอากาศ เจ้ากรมอากาศยาน เป็นประธาน ทั้งนี้อยู่ในความรับผิดชอบของเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมโดยตรง<sup>๑</sup> ต่อมาคณะกรรมการได้ประชุมตกลงแบ่งอำนาจหน้าที่

<sup>๑</sup>คณะกรรมการที่โปรดเกล้าฯ แต่งตั้งขึ้นเพื่อพิจารณาวางแผนโครงการจัดการภาคพื้นดินดังกล่าว ประกอบด้วยกรรมการ ๖ นาย คือ

- ๑) นายพลตรี พระยาเฉลิมอากาศ เจ้ากรมอากาศยาน เป็นประธาน
- ๒) พระยาสุนทรเทพกิจจารักษ์ ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย
- ๓) พระโทณวสิทมนตรี ผู้แทนกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม
- ๔) นาย เอ. แบรินต์ สี่ ผู้แทนกระทรวงเกษตรธิการ
- ๕) นายพันโท พระเวชยันตรังสฤษดิ์ ผู้แทนกรมอากาศยาน
- ๖) นายพันโท หลวงเนรมิตไพชยนต์ ผู้แทนกรมอากาศยาน

ให้แต่ละกระทรวงรับผิดชอบงานในแต่ละด้านไป<sup>๑</sup> รวมทั้งได้วางโครงการจัดสร้างสนามบิน  
สถานีตรวจอากาศ และสถานีวิทยุตามเส้นทางการบินในจุดต่าง ๆ โดยขอให้กระทรวงพระคลัง-  
มหาสมบัติอนุมัติเงินงบประมาณให้ทั้ง ๔ กระทรวงเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษ นอกเหนือจากที่จะได้รับ  
ในแต่ละปี<sup>๒</sup>

แต่ครั้งเมื่อกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ได้ทรงพิจารณาโครงการของ  
คณะกรรมการดังกล่าว เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๗๒ กลับทรงมีพระดำริคัดค้านไม่ยอมรับ  
เนื่องจากไม่สอดคล้องกับนโยบายในการดำเนินงานของพระองค์ ทรงดำริว่าคณะกรรมการ  
ได้ปฏิบัตินอกเหนือขอบข่ายอำนาจหน้าที่ที่ได้รับพระราชทานมา กล่าวคือ ได้ทำโครงการจัดภาค  
พื้นดินถึง ๓ เส้นทางพร้อม ๆ กัน ได้แก่ สายรังกุ้ง-พิษณุโลก-ชานอัย สายคอนเมือง-นครวัด-  
ไช่ง่อน ซึ่งฝรั่งเศสได้ขออนุญาต เปิดเดินเพิ่มขึ้นอีกสายหนึ่ง และรวมทั้งเส้นทางคอนเมือง-  
สงขลา-สุมาตรา ที่เนเธอร์แลนด์ยื่นเสนอเข้ามาในขณะนั้น ซึ่งโดยข้อเท็จจริงได้โปรดเกล้าฯ  
ให้พิจารณาเฉพาะเส้นทางสายแรกเพียงสายเดียวเท่านั้น และปัญหาสำคัญคือได้ตั้งงบประมาณ

หน้าที่ของแต่ละกระทรวงที่ได้ตกลงกันไว้ มีดังนี้

- ๑) กระทรวงกลาโหม มีหน้าที่จัดสร้างและบำรุงรักษาสนามบินที่มีเครื่องบินขึ้นลง  
เป็นประจำ รวมทั้งสถานีวิทยุที่ใช้ในการบินโดยเฉพาะ เช่น ใช้ในการนำทางและติดต่อสื่อสาร  
ระหว่างสนามบินกับเครื่องบิน
- ๒) กระทรวงมหาดไทย มีหน้าที่จัดสร้างและบำรุงรักษาสนามบินขึ้นลงในเวลา  
ฉุกเฉิน (Emergency Landing Field) ตามแนวเส้นทางการบิน
- ๓) กระทรวงเกษตรราธิการ มีหน้าที่จัดตั้งและบำรุงรักษาสถานีตรวจอากาศ  
ตลอดจนรวบรวมข่าวสาร การพยากรณ์ข่าวอากาศแจกจ่ายให้สถานีการบินต่าง ๆ และแลกเปลี่ยน  
กับประเทศใกล้เคียง
- ๔) กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม มีหน้าที่จัดตั้งและบำรุงรักษาสถานีวิทยุ สาย-  
โทรเลข โทรศัพท์ สำหรับส่งข่าวอากาศให้แก่กระทรวงเกษตรราธิการตามความจำเป็น.

<sup>๒</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๒ "พระยาเฉลิมอากาศ กราบทูล กรมหลวงกำแพงเพชร-  
อัครโยธิน" ๑๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๗๒.



เอาไว้สูง โดยในแต่ละเส้นทางต้องเสียค่าใช้จ่ายเบื้องต้นไม่ต่ำกว่า ๑ ล้านบาท<sup>๑</sup> ทั้งนี้ ยังมีได้รวมค่าบำรุงรักษาในแต่ละปีอีกด้วย ดังนั้นจึงทรงถือว่าเป็นการขัดต่อนโยบายของ พระองค์ที่ทรงต้องการให้ประหยัดและดำเนินการแบบค่อยเป็นค่อยไป ดังที่ทรงกล่าวว่า ". . . สิ่งใดยังไม่จำเป็นที่จะรีบร้อนทำ หรือที่ควรจะใช้เงินได้น้อยกว่านั้นอีกก็คิดจำกัดหรือ ลดให้ต้องใช้จ่ายน้อยลง ให้พอเหมาะแก่การใช้จ่ายของประเทศ..."<sup>๒</sup>

สำหรับในเส้นทางร่างกึ่ง-พิชฌุโลก-ฮานอย ทรงชี้ให้เห็นว่ามีรายจ่าย บางประการที่ยังไม่จำเป็นต้องนำมาพิจารณาในขณะนั้น อาทิเช่น การตั้งสถานีวิทยุที่ใช้ในการ

<sup>๑</sup>ตามโครงการของคณะกรรมการฯ ได้กำหนดค่าใช้จ่ายในการจัดภาคพื้นดินไว้ดังนี้

ก. ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นก่อนเปิดสายการบิน

กระทรวงกลาโหม ตั้งแผนกการบินพลเรือนและสถานีวิทยุที่ใช้ในการบินที่  
คอนเมือง เป็นเงิน ๘๗,๕๐๐ บาท

กระทรวงเกษตรราธิการ ตั้งสถานีตรวจอากาศ ๒๕ แห่ง เป็นเงิน  
๑๑๙,๒๕๐ บาท

กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ตั้งสถานีวิทยุสำหรับส่งข่าวอากาศ ๘ แห่ง  
เป็นเงิน ๓๑๑,๕๐๐ บาท

รวมค่าใช้จ่ายเบื้องต้นทั้งสิ้น ๕๑๘,๒๕๐ บาท โดยไม่นับค่าใช้จ่ายประจำปี

ข. ค่าใช้จ่ายเมื่อเปิดสายการบินร่างกึ่ง-พิชฌุโลก-ฮานอย

กระทรวงกลาโหม สร้างสนามบินที่พิชฌุโลกและอุดรธานี กับตั้งสถานีวิทยุ  
นำทางที่เชียงใหม่ พิชฌุโลก และอุดรธานี เป็นเงิน ๕๘๙,๕๐๐ บาท

กระทรวงมหาดไทย สร้างสนามบินฉุกเฉินขึ้นใหม่ ๓ แห่ง คือ แม่สอด  
นาบัว บ้านผือ กับบำรุงรักษาสนามบินที่อยู่แล้ว ๔ แห่ง คือ ตาก สุโขทัย หล่มสัก เลย เป็นเงิน  
๖๗๕,๕๐๐ บาท

รวมค่าใช้จ่ายเบื้องต้นเฉพาะเส้นทางสายนี้ ๑,๒๖๕,๐๐๐ บาท โดยไม่นับ  
ค่าใช้จ่ายประจำปี.

<sup>๒</sup>หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๒ "กรมหลวงกำแพงเพชรอัครโยธิน ถึง พระยาเฉลิม-  
อากาศ" ๑๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๗๒.

บินนำทาง ซึ่งกระทรวงกลาโหม เสนอจัดตั้งถึง ๓ แห่ง ที่เชียงใหม่ พิษณุโลก และอุดรธานี รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๒๔๔,๒๐๐ บาท<sup>๑</sup> ทรงเห็นว่ารัฐบาลไม่สมควรที่จะทุ่มเทมากมายถึงเพียงนั้น ในขณะที่ทางฝ่ายต่างประเทศยังมีได้แจ้งความประสงค์ขอให้สร้างและที่เคยทดลองบินกันมาก็ไม่ปรากฏว่าได้เกิดอันตรายร้ายแรงขึ้นแต่อย่างใด ส่วนสถานีวิทยุส่งข่าวอากาศ สายโทรเลข และโทรศัพท์ที่อยู่ในข่ายความรับผิดชอบของกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ทรงคัดค้านมิให้สร้างขึ้นใหม่เต็มตามรูปโครงการของคณะกรรมการฯ เช่นกัน แต่ให้ใช้เท่าที่มีอยู่เดิมไปพลางก่อน นอกจากมีความจำเป็นจริง ๆ จึงจะพิจารณาให้สร้างเพิ่มขึ้นในโอกาสต่อไป<sup>๒</sup> ด้วยเหตุนี้จึงทรงขอให้พระยาเฉลิมอากาศทบทวนโครงการดังกล่าวอีกครั้งหนึ่ง โดยหวังให้แก้ไขให้เข้ารูปเข้ารอยตามนโยบายของพระองค์ ก่อนที่จะนำขึ้นทูลเกล้าฯ ถวายต่อไป ดังลายพระหัตถ์ที่ทรงมีไปถึงพระยาเฉลิมอากาศ เมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๗๒ ซึ่งทรงย้ำให้เหตุผลว่า

. . . หน้าที่เสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมต้องคำนึงถึงทางได้ทางเสีย การบินพลเรือน (Civil Aviation) นับว่าเป็น development scheme อันหนึ่ง ถ้าเมื่อการ development ซึ่งจะต้องลงทุนมาก แต่ไม่มีทางได้คืนให้เพียงพอแล้ว development นั้นจำต้องรอไปจนกว่าจะมีหนทางใดโดยตรงก็ดี โดยทางอ้อมก็ดี ให้เป็นผลพอสมควร ประเทศสยามอยู่ในฐานะที่ไม่ร่ำรวย จำเป็นต้องใช้จ่ายเงินไปในทางที่จะได้ผลตอบแทนมาโดยด่วนเสียก่อน ฉะนั้นถ้าวงเงินตั้งมาโตเกินเหตุแล้ว ยังไม่เชื่อว่ารัฐบาลของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวจะตกลงอนุญาตให้ การที่จะเรียด้างไปเปล่า ๆ ควรตั้งวงเงินให้น้อย คงจะเป็นการสำเร็จได้ดังประสงค์<sup>๓</sup>

แต่อย่างไรก็ตาม กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินไม่อาจทรงโน้มน้าวให้คณะกรรมการฯ หรือแก้ไขโครงการดังกล่าวนี้ใหม่ได้ โดยทางฝ่ายพระยาเฉลิมอากาศได้รับการ

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๒ "พระยาเฉลิมอากาศ กราบทูล กรมหลวงกำแพงเพชรอัครโยธิน" ๑๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๗๒.

<sup>๒</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๒ "กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ถึง พระยาเฉลิมอากาศ" ๑๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๗๒.

<sup>๓</sup> เรื่องเดียวกัน.

สนับสนุนจากกระทรวงกลาโหมให้ยืนยันตามความเห็นเดิม<sup>๑</sup> ด้วยเหตุนี้ จึงทรงร่างโครงการ  
การจัดภาคพื้นดินขึ้นใหม่อีกฉบับหนึ่ง และเสนอต่อที่ประชุม เสนาบดีสภาเมื่อเดือนสิงหาคม  
พ.ศ. ๒๔๗๓ ซึ่งตามแผนงานของพระองค์จะใช้จ่ายเงินเพียง ๒๗๔,๐๐๐ บาทเท่านั้น ในเส้น-  
ทางร่างกึ่ง-พิชฌุโลก-ชานอย<sup>๒</sup> ในที่สุดที่ประชุม เสนาบดีสภาจึงยอมรับในโครงการของพระองค์  
และได้โปรดเกล้าฯให้กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม เป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำภาคพื้นดินใน  
เส้นทางสายนี้แทนกระทรวงกลาโหม แม้ว่าตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ  
พ.ศ. ๒๔๖๔ ได้ให้อำนาจฝ่ายทหารทำหน้าที่ควบคุมทางด้านเทคนิคในการจัดการบินโดยตรง  
ได้แก่ การสร้างสนามบินและสถานีวิทยุนำทาง เป็นต้น แต่เนื่องจากไม่อาจจัดดำเนินการตาม  
โครงการที่ใช้งบประมาณจำกัดของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินได้ ในขณะที่กระทรวง  
พาณิชย์และคมนาคมมีความพร้อมในด้านกำลังคนและอุปกรณ์ทางเทคนิคมากกว่า โดยสามารถใช้  
บริการจากกรมไปรษณีย์โทรเลขและกรมทางได้ จึงทำให้ไม่สิ้นเปลืองงบประมาณค่าใช้จ่าย  
มากนัก ด้วยเหตุนี้ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงโปรดเกล้าฯ ให้เพิ่มเติม  
ข้อความในพระราชบัญญัติว่า "กิจการเหล่านี้เกี่ยวกับการบินพาณิชย์โดยเฉพาะ กระทรวง-

<sup>๑</sup>จากบันทึกความเห็นของกรมอากาศยาน เรื่องการจัดภาคพื้นดินสำหรับการบิน-  
พาณิชย์ระหว่างประเทศ ลงวันที่ ๑๗ กันยายน พ.ศ. ๒๔๗๓ ทางกระทรวงกลาโหมไม่เห็นด้วย  
กับโครงการใหม่ของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ในประเด็นที่สำคัญคือให้ความปลอดภัย  
ไม่เพียงพอ กล่าวคือ ระยะทางบินจากชายฝั่งแม่น้ำโขงจนถึงชานอยต้องบินอยู่เหนือเทือกเขา  
ประมาณ ๕๐๐ กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ ๓-๔ ชั่วโมง ซึ่งอาจเกิดอันตรายได้ ทางกรม  
อากาศยานจึงเสนอให้ใช้เครื่องบินทำด้วยโลหะแทนเครื่องบินไม้ เพราะแข็งแรงทนกว่ามาก  
และต้องใช้ชนิด ๓ เครื่องยนต์ แม้ขำรุค ๑ เครื่องก็สามารถบินต่อไปได้ นอกจากนี้ทาง  
กรมอากาศยานต้องการให้คำนึงถึงมาตรฐานทางวิชาการด้วย อาทิเช่น การทำทางขึ้นลง  
สนามบิน (Run way) ต้องให้แข็งแรง เพราะเมื่อฝนตกหนักจะทำให้พื้นดินอ่อนนุ่ม จึงควร  
ลงทุนลาดยาง เป็นต้น.

<sup>๒</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๒ "Estimate of cost of Infrastructure"  
(บันทึกโครงการจัดทำภาคพื้นดินสำหรับการบินพลเรือนของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน)  
๔ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๗๓.

กลาโหมอาจมอบให้กระทรวงพาณิชย์และคมนาคมทำหน้าที่แทนได้ตลอด"<sup>๑</sup> ทั้งนี้ตั้งแต่วันที่ ๑๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๗๓ เป็นต้นไป จึงนับว่าเป็นความสำเร็จอีกประการหนึ่งของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ที่ทรงได้รับความไว้วางใจจากรัฐบาลให้ทำงานสำคัญครั้งนี้

ครั้นเมื่อรัฐบาลของประเทศทั้งสองได้ให้สัตยาบันสัญญาข้อตกลงระหว่างกัน เมื่อวันที่ ๑๔ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๗๓ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินจึงทรงดำเนิงานตามโครงการของพระองค์โดยใช้เวลา ๒ ปี เฉพาะใน พ.ศ. ๒๔๗๔ ทรงตั้งงบประมาณไว้ ๑๕๐,๐๐๐ บาท และจะจัดทำในปีต่อไปตามยอดเงินที่เหลือ เพื่อมิให้กระทบกระเทือนต่อฐานะทางการเงินของประเทศ ซึ่งเป็นที่เข้าใจกันว่าภายหลังที่ได้ดำเนินการสร้างเสร็จแล้ว การควบคุมสนามบินและกิจการอื่น ๆ ที่ได้แบ่งหน้าที่ให้กระทรวงที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบ เช่น การพยากรณ์อากาศของกระทรวงเกษตรราธิการ เป็นต้น ทางฝ่ายกระทรวงกลาโหมคงจะยังทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุมและประสานงานตามอำนาจในพระราชบัญญัติต่อไป<sup>๒</sup>

ผลจากการได้รับมอบสิทธิ์ให้เป็นผู้จัดทำภาคพื้นดินดังกล่าว ทางกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมได้สร้างสนามบินชั้น ๑ ที่มีสถานีตรวจอากาศและวิทยุนำทาง รวม ๔ แห่ง เพื่อให้เครื่องบินลงจอดเป็นระยะ ๆ ตลอดเส้นทางการบินร่างกุ้ง-พิษณุโลก-ชานอย กล่าวคือ สนามบินที่แม่สอด พิษณุโลก อุตรธานี และนครพนม รวมทั้งสนามบินฉุกเฉิน (Emergency Landing Field) อีก ๑๔ แห่ง โดยกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงกำหนดให้แต่ละจุดห่างกันไม่เกิน ๗๕ กิโลเมตรตามสัญญาข้อตกลง ซึ่งเป็นระยะที่ถี่กว่าโครงการเดิมของ

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ.๑๔/๖ "พระองค์เจ้าบวรเดช ถึง เจ้าพระยามหินทร"

๑๗ กันยายน พ.ศ. ๒๔๗๓.

<sup>๒</sup> หจข., ร.๗ พ.๑๔/๖ "กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว" ๑๗ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๗๓.

คณะกรรมการ<sup>๑</sup> เพื่อให้เกิดความปลอดภัยตามสมควร แต่แม้กระนั้นก็ทรงสามารถประหยัดได้มากกว่า โดยเฉพาะการตั้งสถานีตรวจอากาศและสถานีวิทยุนำทาง ซึ่งใช้อุปกรณ์และช่างเทคนิคส่วนใหญ่จากกรมไปรษณีย์โทรเลข จึงนับได้ว่าทรงประสบความสำเร็จในการจัดภาคพื้นดินสำหรับเส้นทางการบินสายนี้ โดยสามารถดำเนินการจนบรรลุตามเป้าหมายในขณะที่รัฐบาลยังประสบปัญหาความฝืดเคืองทางการเงินอยู่มีใช้น้อย ทางฝ่ายกรมอากาศยานเองก็ได้ยอมรับว่าเป็นเส้นทางการบินที่มีการจัดทำภาคพื้นดินสมบูรณ์ยิ่งกว่าสายการบินพาณิชย์ภายในประเทศที่กรมอากาศยาน เปิดเดินในแถบหัว เมืองอีสานในขณะนั้น เสียอีก<sup>๒</sup>

<sup>๑</sup>พื้นที่ที่ทรงพิจารณากำหนดตั้งสนามบิน รวม ๑๔ แห่ง คือ

- |              |              |              |               |
|--------------|--------------|--------------|---------------|
| ๑) แม่สอด    | ๒) แม่ละเมา  | ๓) ระแหง     | ๔) บ้านลานหอย |
| ๕) สุโขทัย   | ๖) พิษณุโลก  | ๗) นครไทย    | ๘) พิจิตร     |
| ๙) เพชรบูรณ์ | ๑๐) หล่มสัก  | ๑๑) ค่ายช้าง | ๑๒) เลย       |
| ๑๓) หนองบัว  | ๑๔) อุตรธานี | ๑๕) หนองหาน  | ๑๖) ม่วงไข่   |
| ๑๗) สกลนคร   | ๑๘) นครพนม   |              |               |

ในขณะที่โครงการจัดภาคพื้นดินของคณะกรรมการฯ ได้กำหนดจุดที่จะสร้างสนามบินขึ้นลงประจำ และสนามบินฉุกเฉิน รวม ๘ แห่งเท่านั้น ทำให้ระยะเส้นทางระหว่างสนามบินห่างกันมาก และยังใช้งบประมาณค่าใช้จ่ายสูงกว่าโครงการของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินอีกด้วย.

<sup>๒</sup>หจข., ร.๗ พ.๑๔/๖ "บันทึกความเห็นของกรมอากาศยาน เรื่องการจัดภาคพื้นดินสำหรับการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ ซึ่งมีความเห็นไม่ตรงกับความเห็นของเจ้าหน้าที่กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม" ๑๗ กันยายน พ.ศ. ๒๔๗๓.

เส้นทางการบินพาณิชย์ที่กรมอากาศยาน เปิดเดินรับส่งไปรษณีย์อากาศในขณะนั้นมี

๒ เส้นทาง คือ สายนครราชสีมา-ร้อยเอ็ด-นครพนม และ สายนครราชสีมา-ร้อยเอ็ด-อุตรธานี ต่อมาได้ยกให้บริษัท เดินอากาศ จำกัด เป็นผู้รับผิดชอบจัดดำเนินการแทน เมื่อ พ.ศ. ๒๔๗๔.

### ๓.๒ การตั้งบริษัทเดินอากาศไทย

ผลที่ได้รับอีกประการหนึ่งในการจัดการบินพาณิชย์ร่วมกับฝรั่งเศส คือ ฝ่ายไทยได้จัดตั้งบริษัทการบินพาณิชย์ของตนขึ้นเป็นครั้งแรก เรียกว่า "บริษัท เดินอากาศ จำกัด"<sup>๑</sup> โดยกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมได้ออกสัมปทานให้สิทธิ์ดำเนินการเป็นเวลา ๒๕ ปี ตั้งแต่ วันที่ ๑๐ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๗๕ ถึง ๑๐ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๐๐ โดยกำหนดทุนเริ่มแรกไว้ ๖๐๐,๐๐๐ บาท แบ่งออกเป็น ๖,๐๐๐ หุ้น มูลค่าหุ้นละ ๑๐๐ บาท ทั้งนี้ได้จำกัดทุนให้บุคคล ภายนอกที่เป็นคนไทยถือหุ้นได้ไม่เกิน ๑๐ เปอร์เซ็นต์ของเงินทุน เพื่อให้รัฐบาลมีเสียงข้างมาก ในบริษัทตามนโยบายของรัฐบาล แต่ครั้งเมื่อเรียกหุ้นสำเร็จในเดือนกันยายน พ.ศ. ๒๔๗๕ ปรากฏว่ารัฐบาลเข้าถือหุ้นถึง ๔๗<sup>๑</sup>/<sub>๑๐๐</sub> เปอร์เซ็นต์ โดยส่วนที่เหลือเป็นหุ้นจากภายในทั้งหมดซึ่งได้จากพ่อค้าไทยและต่างประเทศ ทั้งนี้ยังไม่นับรวมทุนของฝรั่งเศสที่จะเข้าร่วมในโอกาสต่อไป<sup>๒</sup>

การจัดตั้งบริษัทในขั้นแรกตามพระดำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน จะเป็นในลักษณะค่อยเป็นค่อยไปตามฐานะทางการเงินของประเทศ โดยเรียกทุนแต่น้อยและใช้ เครื่องบินขนาดเล็ก ชนิด ๓ เครื่องยนต์ ทำด้วยโลหะจากเยอรมันที่เรียกว่า "พูสมอธ"

คณะกรรมการบริหารของบริษัทเดินอากาศ จำกัด ที่ได้รับการแต่งตั้งจากกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม มี ๗ นาย ดังนี้

- |   |                           |
|---|---------------------------|
| ๑) พระยาเชาวนานุสถิติ (เขาว์ อินทฤกษ์)    | ประธานกรรมการบริษัท       |
| ๒) พระยาภิรมย์ภักดี (บุญรอด เศรษฐบุตร)    | กรรมการ                   |
| ๓) พระยาภักดีนรเศรษฐ (เลิศ เศรษฐบุตร)     | กรรมการ                   |
| ๔) นายกิมพงษ์ ทองธัช                      | กรรมการ                   |
| ๕) นายเอช. คริสเตียนสัน (H. Christianson) | กรรมการ                   |
| ๖) นายออกโตร เปเรเกอร์ (Otto Praeger)     | กรรมการ                   |
| ๗) นายอาร์. บี. แจ็คสัน (R.B. Jackson)    | กรรมการและผู้จัดการบริษัท |

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๔ "รายงานการประชุมอภิรัฐมนตรีสภา ครั้งที่ ๔๑/๒๔๗๓"

(Puss Moth) ระบุโดยสารได้เพียง ๔ - ๕ ที่นี้<sup>๑</sup> ทั้งนี้มุ่งประโยชน์ในการรับส่งเมล  
อากาศและตัวอย่างสินค้ามากกว่า ข้อสำคัญคือทางบริษัทได้ใช้นักบินจากกรมอากาศยานทั้งหมด  
ทำให้ไม่ลำบากในการจัดหา นักบินชาวต่างประเทศ อาทิเช่น พันตรี หลวงแสนพลเทพ ซึ่งได้รับ  
แต่งตั้งให้เป็นหัวหน้านักบินต้นหนของบริษัท เป็นต้น<sup>๒</sup>

ครั้งต่อมา เมื่อมีการเรียกหุ้นจากฝรั่งเศสในเดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๔๗๔  
กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงพบปัญหาว่าฝ่ายไทยต้องตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบเพราะมีกำลัง  
เงินทุนน้อยกว่า เนื่องจากทั้งฝ่ายบริษัทไทยและฝรั่งเศสต่างต้องถือหุ้นในบริษัทของอีกฝ่ายหนึ่ง  
ในอัตราร้อยละ ๑๐ ของจำนวนเงินทุน จึงจะได้สิทธิ์มีผู้แทนในกรรมการอำนวยการของบริษัท  
อีกฝ่ายหนึ่งได้ แต่ปรากฏว่าบริษัทฝรั่งเศสตั้งทุนดำเนินการไว้สูง เมื่อคิดจากอัตรา ๑๐  
เปอร์เซ็นต์ที่ไทยต้องเข้าถือหุ้นจะกลายเป็นเงินก้อนใหญ่ที่กระทบกระเทือนต่อฐานะทางการคลัง  
ของประเทศ และเกินความสามารถที่จะจัดดำเนินการได้ ในขณะที่ไทยตั้งทุนไว้ต่ำเพราะ  
เป็นประเทศเล็ก อัตราหุ้นส่วนของฝรั่งเศสในบริษัทไทยเมื่อคิดเป็นยอดเงินย่อมน้อยกว่ามาก  
จึงไม่เป็นการเสมอภาคกัน ปัญหาดังกล่าวกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงคลี่คลายโดยติดต่อ  
ขอเปลี่ยนแปลงข้อตกลงเดิม จากที่กำหนดอัตราหุ้นส่วนร้อยละ ๑๐ ให้แก่เป็นต่างฝ่ายต่างถือหุ้น  
ในบริษัทของอีกฝ่ายหนึ่งเป็นจำนวนเงินตายตัว ๑๒,๕๐๐ ฟรังก์เท่ากัน ซึ่งในที่สุดข้อเรียกร้อง  
ของพระองค์ก็ได้รับการยอมรับจากฝรั่งเศสเมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. ๒๔๗๕ ก่อนที่จะทรงให้  
สัมปทานแก่บริษัทไทย นับได้ว่าทรงมีส่วนช่วยพยุงฐานะการบินพาณิชย์ของประเทศมิให้ต้อง  
ล้มครืนลงตั้งแต่เมื่อแรกจัดตั้ง<sup>๓</sup>

<sup>๑</sup> เครื่องบินทั้ง ๔ เครื่องดังกล่าว บริษัท แอ่งโกลสยาม จำกัด เป็นผู้ยื่นประมูล  
ขายให้ในราคาเครื่องละ ๖๑,๕๐๔.๖๐ บาท.

<sup>๒</sup> หจข., ร.๗ รล.๑๘/๑๗ "รายงานการประชุมบริษัท เดินอากาศ จำกัด ครั้งที่ ๒๔"  
ลงวันที่ ๕ เมษายน พ.ศ. ๒๔๗๕.

<sup>๓</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๔ "กรมหมื่นเทววงศ์วโรปathy ถึง เจ้าพระยามหินทร"  
๒๔ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๗๕.

ผลจากการดำเนินงาน เปิดสายการบินพาณิชย์ร่วมกันระหว่างไทยและฝรั่งเศสใน ครั้งนี้ ถือได้ว่ากรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ในฐานะเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ทรงประสบความสำเร็จสามารถจัดตั้งบริษัท เดินอากาศ จำกัด และ เปิดเดินสายการบินพาณิชย์ ระหว่างประเทศได้เป็นครั้งแรก โดยใช้เวลาดำเนินการอย่างรอบคอบเป็นเวลาเกือบ ๕ ปีเต็ม เพื่อให้ฝ่ายไทยได้รับประโยชน์อย่างแท้จริง แม้ว่าในระหว่างที่ทรงเตรียมดำเนินงานจะประสบ ปัญหาความขัดแย้งทางความคิดกับทางฝ่ายกระทรวงกลาโหมจนกลายเป็นการยื้อแย่งอำนาจในการ เข้าควบคุมและจัดการซึ่งกันและกันก็ตาม แต่ด้วยความสามารถที่ทรงแสดงให้เห็นที่ประจักษ์ มาก่อนในการจัดการสื่อสารคมนาคมของประเทศในด้านอื่น ๆ โดยยึดถือนโยบายประหยัดเพื่อให้สอดคล้องกับสภาวะความผิด เศรษฐกิจของประเทศในขณะนั้น จึงส่งผลให้พระดำริ ของพระองค์เป็นที่ยอมรับจากรัฐบาลในที่สุด นับตั้งแต่ทรงได้อำนาจควบคุมและรับผิดชอบการ ดำเนินงานของบริษัท ได้รับมอบหมายให้จัดทำภาคพื้นดิน เฉพาะเส้นทางตามโครงการสายนี้ ตลอดจนการกำหนดนโยบายจัดการบินพาณิชย์ เพื่อมุ่งประโยชน์ทางเศรษฐกิจการพาณิชย์อย่าง แท้จริง แต่อย่างไรก็ตาม กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินก็ไม่ทรงสามารถดึงอำนาจการควบคุม การจัดการบินพาณิชย์พลเรือนให้เป็นหน้าที่ของพระองค์ทั้งหมดได้ โดยทางฝ่ายกระทรวงกลาโหม ยังคง เป็นเจ้าหน้าที่รักษาการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๖๔ ตามเดิม มีอำนาจควบคุมและตรวจตราทางด้านเทคนิคการบิน เช่น ให้อนุญาตการใช้สนามบินและพิจารณา มาตรฐานของเครื่องบินและนักบิน เป็นต้น แต่ก็นับได้ว่าทรงมีบทบาทสำคัญในการวางรากฐาน การจัดการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศในครั้งนี้ให้ก้าวหน้าสืบต่อไปในอนาคต

#### พระดำริในการเปิดสายการบินพาณิชย์ของ เนเธอร์แลนด์

ในระหว่างที่ไทยและฝรั่งเศสกำลังดำเนินการเจรจา เปิดสายการบินพาณิชย์ร่วมกัน ทางรัฐบาล เนเธอร์แลนด์ได้แจ้งความประสงค์ขอ เปิดสายการบินผ่านไทยอีกสายหนึ่ง เมื่อ พ.ศ. ๒๔๗๑ ซึ่งปรากฏว่าฝ่ายไทยได้พิจารณาให้ความสำคัญใ้ช้หน่อย เพื่อหวังที่จะขยายการ สื่อสารคมนาคมระหว่างประเทศในด้านนี้ให้เจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้น ในขณะที่กรมพระกำแพงเพชร- อัครโยธินทรงรับผิดชอบในการเจรจากับฝรั่งเศสอยู่นั้น ทรงได้วางหลักการที่จะติดต่อกับบริษัท เนเธอร์แลนด์พร้อม ๆ กันไป ทั้งนี้ได้พบว่าการตัดสินใจดำเนินนโยบายของรัฐบาล เกิดจาก แนวพระดำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งช่วยให้ไทยไม่ตก เป็นฝ่าย เสียเปรียบในการเจรจาดังนี้



### ๑. ข้อเสนอของเนเธอร์แลนด์

ทางฝ่ายเนเธอร์แลนด์มีความประสงค์จะตั้งสายการบินเชื่อมการคมนาคมระหว่างกรุงฮัมสเตอร์ดัมกับชวา เพื่อขนส่งไปรษณีย์อากาศระหว่างดินแดนทั้งสอง ซึ่งจะเริ่มตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๗๔ เป็นต้นไป จึงหวังให้ไทยอนุญาตให้เครื่องบินของตนบินผ่านและใช้สนามบินภายในพระราชอาณาเขตได้ แต่มิได้มุ่งหมายให้ไทยตั้งบริษัทเปิดเส้นทางการบินร่วมด้วยเหมือนอย่างฝรั่งเศส ทั้งนี้ได้เริ่มติดต่อเข้ามาตั้งแต่ในปลายเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๔๗๑ ซึ่งก่อนหน้านี้ได้ขออนุญาตทดลองบินผ่านไทยครั้งหนึ่งแล้ว เมื่อเดือนพฤศจิกายนปีเดียวกัน<sup>๑</sup>

ในขณะนั้นเป็นที่เข้าใจว่าฝ่ายเนเธอร์แลนด์ยังไม่ได้รับอนุญาตให้เปิดเดินเป็นเส้นทางประจำแต่อย่างใด เพียงแต่รัฐบาลยินยอมให้บินลงเป็นครั้งคราวเท่านั้น ต่อมาทางฝ่ายอุพบุตเนเธอร์แลนด์ คือ นายเจ.ไอ. โนส (J.I. Noest) ได้ขอเปิดบินทดลองอีกครั้งหนึ่งในเดือนกันยายน พ.ศ. ๒๔๗๒ และพยายามรบบรัดให้ฝ่ายไทยยอมรับว่าการเปิดเส้นทางการบินของบริษัทเดินอากาศเนเธอร์แลนด์ (Royal Air Navigation Company for the Netherlands and Colonies) ในครั้งนี้เป็นการบินในเส้นทางประจำอย่างถาวร ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเนเธอร์แลนด์มีความมั่นใจในผลประโยชน์ตอบแทนที่ฝ่ายตนจะได้รับจากการเปิดเส้นทางสายนี้มาก<sup>๒</sup>

ทางฝ่ายกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ในฐานะที่ทรงเป็นเสนาบดีผู้รับผิดชอบต่อปัญหา<sup>๓</sup> ทรงมีพระดำริที่จะอนุญาตให้บริษัทเดินอากาศเนเธอร์แลนด์บินผ่านได้เฉพาะการบินทดลองเป็นครั้งคราว แต่ไม่ทรงสนับสนุนให้เปิดเส้นทางบินถาวร เพราะจะทำให้ฝ่ายไทยต้องลงทุนจัดทำภาคพื้นดินโดยไม่ได้รับผลตอบแทนคุ้มทุนแต่อย่างใด แต่ในกรณีที่จะอนุญาตให้บินผ่านและใช้สนามบินของไทยก็จำเป็นต้องวางเงื่อนไขให้ชัดเจนมิให้ตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบ ทั้งนี้การยินยอมอย่างง่ายดายอาจสร้างความกินแหนงแคลงใจแก่อังกฤษและฝรั่งเศสได้ เพราะใน

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ.๑๔/๕ "กรมหมื่นเทววงศ์วโรปathy พูล นายพลเอก หม่อมเจ้าบวรเดช"

๑ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๗๑.

<sup>๒</sup> หจข., ร.๗ พ.๑๔/๕ "นายพลโท หม่อมเจ้าอลองภู พูล กรมหมื่นเทววงศ์วโรปathy"

๖ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๗๒.

ขณะที่ทรงดำเนินการเจรจาอยู่นั้น ได้ทรงตั้งเงื่อนไขเป็นข้อแลกเปลี่ยนแก่บริษัทของประเทศทั้งสอง โดยทางฝรั่งเศสจะต้องยินยอมให้ไทยเข้าถือหุ้นในบริษัทของฝรั่งเศส และอังกฤษจะต้องรับช่วงไปรษณีย์ภัณฑ์ของไทยจากร่างกึ่งไปยุโรป รัฐบาลไทยจึงจะอนุญาตให้สายการบินของประเทศทั้งสองบินผ่านได้ ดังนั้น ในกรณีของบริษัทเนเธอร์แลนด์ทรงเห็นสมควรที่จะตั้งเงื่อนไขเป็นข้อแลกเปลี่ยนเช่นเดียวกัน ในขั้นแรกนี้ทรงเห็นว่าทางฝ่ายไทยควรสืบทอดให้ทราบแน่ชัดเสียก่อนว่ารัฐบาลอินเดียอนุญาตให้บริษัทต่างชาติบินผ่านประเทศของตนหรือไม่อย่างไร เพราะเส้นทางการบินสายนี้จะต้องบินผ่านอินเดียและพม่าก่อน เข้าถึงไทย<sup>๑</sup> ซึ่งในเวลาต่อมาพระคำริของพระองค์ดังกล่าวได้รับการยอมรับจากกระทรวงการต่างประเทศและกระทรวงกลาโหมด้วยเหตุนี้ ทางรัฐบาลจึงลงมติให้ประวิงเวลาเอาไว้ เนื่องจากเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับข้อตกลงระหว่างไทยกับอังกฤษและฝรั่งเศสอยู่มีขึ้นน้อย ดังนั้นจึงต้องรอฟังผลการเจรจากับประเทศทั้งสองเสียก่อน เพื่อนำมาประกอบการตัดสินใจต่อไป<sup>๒</sup>

ครั้นต่อมาในเดือนสิงหาคม พ.ศ. ๒๔๗๒ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ได้ทรงทราบความจากอังกฤษว่า ทางรัฐบาลอินเดียอนุญาตให้บริษัทเนเธอร์แลนด์บินผ่านเป็นการชั่วคราวได้ ๑๒ ครั้ง ระหว่างเดือนกันยายนถึงเดือนธันวาคมปีเดียวกัน แต่อย่างไรก็ตามอังกฤษจะไม่อนุญาตให้เปิดเส้นทางประจำได้จนกว่าจะถึงเดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๔๗๓ เนื่องจากสนามบินยังไม่พร้อม ด้วยเหตุนี้จึงทรงเห็นสมควรอนุญาตให้บริษัทเนเธอร์แลนด์บินผ่านเป็นการชั่วคราวได้ในระยะเวลาดังกล่าวเช่นกัน โดยยังมีได้ยื่นเงื่อนไขข้อแลกเปลี่ยนแต่อย่างใด

<sup>๑</sup> เส้นทางการบินของบริษัทเดินอากาศเนเธอร์แลนด์ดังกล่าว เริ่มต้นจากกรุงฮัมสเตอร์ดัมไปถึงชวา มีดังนี้ ฮัมสเตอร์ดัม-นูเรมเบิร์ก-บูดาเปสต์-โซเฟีย-คอนสแตนติโนเปิล-อเล็กซานเดรีย-แบกแดด-บูเชียร์-การาจ-นาซีราบัด-อัลลาห์บัด-กัลกัตตา-อัครัยพ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ-วิคตอเรียพอยท์-เมดาน-ปาเลมบัง-ปัตตาเวีย และบันดง รวมระยะทางที่บินผ่าน ๑๓,๔๗๐ กิโลเมตร.

<sup>๒</sup> หจข., ร.๗ พ.๑๔/๕ "พระยาสารศาสตรศิริลักษณ์ พูล พระองค์เจ้าไตรทศประพันธ์"  
๑๓ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๗๒.

ซึ่งเป็นที่เข้าใจกันว่าทางฝ่ายไทยจะตั้งข้อ เสนออีกต่อเมื่อ เนเธอร์แลนด์ขอ เปิด เส้นทางบิน ประจำ<sup>๑</sup>

แม้ว่ากรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินจะทรงอนุญาตให้ เนเธอร์แลนด์บินผ่าน เป็น การทดลองได้ในช่วงเวลาดังกล่าว แต่โดยข้อเท็จจริงแล้วทรงเห็นว่าฝ่ายไทยจะไม่ได้รับ ประโยชน์จากสายการบินของ เนเธอร์แลนด์มากนัก เนื่องจากปริมาณของไปรษณีย์อากาศจาก ไทยไปสุมาตราและชวาามีจำนวนน้อย ในขณะที่ฝ่ายไทยต้องลงทุนจัดการภาคพื้นดินตามจุดต่าง ๆ ในเส้นทางการบินภายในประเทศเป็นระยะ ๆ ซึ่งยากที่จะได้รับผลตอบแทนอย่างคุ้มทุนในเชิง พาณิชย์ อีกทั้งถ้ายินยอมให้ผ่านบริษัทอื่นก็จะ เสนอตัว เข้ามาบ้าง ทำให้ผลประโยชน์รายได้ต้อง เฉลี่ยกันไป ซึ่งในขณะที่เดียวกันการจัดเส้นทางการบินพาณิชย์ร่วมกับฝรั่งเศสดังกล่าวกลับให้ ผลประโยชน์ตอบแทนต่อไทยมากกว่าทั้งในด้านการพาณิชย์และการพัฒนาการสื่อสารคมนาคมของ ประเทศ จึงทรงเห็นสมควรให้จัดดำเนินการแต่เพียงสายเดียวก่อน เพื่อมิให้กระทบกระเทือน ต่อฐานะทางการเงินและการคลังของประเทศ ทรงเสนอให้ใช้วิธีกีดกัน เนเธอร์แลนด์ออกไป โดยกำหนดเส้นทางการบินให้ลงไปทางใต้ มิให้รับส่งคนโดยสารและไปรษณีย์ภัณฑ์ไปยังประเทศ อื่นนอกเส้นทาง และ ". . . ให้แม่ลของเราแต่จะเพาะอังกฤษและฝรั่งเศสเท่านั้น ไม่ยอม ให้ฮอลันดาได้รับสิ่งใด ๆ จากเรา. . . เมื่อเห็นว่าไม่ได้รับประโยชน์ เครื่องบินฮอลันดาก็คง จะไม่มา. . ." <sup>๒</sup>

นอกจากนั้น ไม่ทรงพอพระทัยในวิธีการใช้ เลห์ เหลี่ยมของทางฝ่าย เนเธอร์แลนด์ หลายประการ กล่าวคือ พวกเนเธอร์แลนด์ได้ออกข่าวทำนองว่ารัฐบาลไทยจะอนุญาตให้บริษัท ของพวกตนบินผ่านได้โดยไม่มีเงื่อนไข ทำให้ฝรั่งเศสไม่พอใจ โดยนายลอรองต์ เอนัค (Laurent Eynac) เสนาบดีกระทรวงอากาศยานของฝรั่งเศสได้กล่าวว่า ถ้า เป็นความจริง ก็จะต้องถอนข้อตกลงต่าง ๆ กับไทยทั้งหมดเพราะคิดว่าไทยปฏิบัติอย่างไม่เสมอภาค นอกจากนี้ ยังทรงได้ข้อมูลจากต่างประเทศถึงความบกพร่องของพวกดัทช์อีกหลายประการ อาทิ เช่น

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ.๑๔/๔ "กรมหมื่นเทววงศ์วโรปathy พูล พระองค์เจ้าบวรเดช"

๒๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๗๒.

<sup>๒</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๒ "การประชุมครั้งแรก เรื่องร่างอนุสัญญา. . ."

๑๔ มกราคม พ.ศ. ๒๔๗๒.

"...บริษัทฮอลันดาคิดเอาเปรียบมาก ชอบใช้วิธี Bluff เป็นเงื่อนไข เช่น ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลอินเดียแล้วเพื่อจะให้เรารับตกลง เป็นต้น... การสนทนากับพวก Dutch ควรระมัดระวังให้ดี"<sup>๑</sup>

## ๒. เงื่อนไขข้อตกลงของกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม

แม้ว่ากรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินจะทรงมีพระดำริไม่สนับสนุนให้เนเธอร์แลนด์เปิดสายการบินผ่านไทยก็ตาม แต่ครั้งเมื่อการบินทดลองทั้ง ๑๒ ครั้งได้สิ้นสุดลงเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๔๗๒ ทางฝ่ายเนเธอร์แลนด์ได้ยื่นข้อเสนอมขอเปิดสายการบินผ่านไทยเป็นเส้นทางประจำ ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๗๓ เป็นต้นไป ซึ่งเป็นกำหนดเวลาที่รัฐบาลอินเดียจะอนุญาตให้บริษัทต่างชาติเปิดเส้นทางประจำบินผ่านประเทศตนได้ ดังนั้น จึงทรงต้องสนองตอบความต้องการที่รุกเร้าของเนเธอร์แลนด์อย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ปัญหาจึงมีอยู่ว่าทางรัฐบาลไทยควรตั้งเงื่อนไขข้อแลกเปลี่ยนอย่างไร จึงจะไม่กระทบกระเทือนต่อการจัดสายการบินพาณิชย์ระหว่างไทยและฝรั่งเศส ซึ่งกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงกำสั่งดำเนินการเจรจาอยู่ในขณะนั้น โดยไม่ให้ฝรั่งเศสเข้าใจว่าฝ่ายไทยให้ผลประโยชน์ต่อพวกดัทช์มากกว่าครั้งเมื่อได้ทรงสืบสวนในทางลับกับเสนาบดีกระทรวงอากาศยานของอังกฤษจนแน่ใจว่ารัฐบาลอินเดียยินยอมให้บริษัทเนเธอร์แลนด์บินผ่านเป็นเส้นทางประจำได้แล้ว จึงทรงคิดวางเงื่อนไขเพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ของฝ่ายไทยต่อไป เพื่อให้แน่ใจว่าฝ่ายไทยจะไม่ได้รับความเสียหายจากการเปิดเส้นทางการบินของเนเธอร์แลนด์ในครั้งนี้ ซึ่งอาจมีผลถึงกับทำให้ฝรั่งเศสไม่พอใจและบอกเลิกข้อตกลงที่จะร่วมหุ้นกับไทยโดยจัดดำเนินการแต่เพียงลำพังก็เป็นได้<sup>๒</sup>

ครั้งเมื่อพระดำริของเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ผ่านความเห็นชอบจากรัฐบาลโดยเฉพาะทางกระทรวงการต่างประเทศและกระทรวงกลาโหมแล้ว กรมหมื่นเทววงศ์วโรปทัยจึงทรงนำเงื่อนไขดังกล่าวเสนอให้รัฐบาลเนเธอร์แลนด์พิจารณาเป็นอันดับต่อไป

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๒ "การประชุมครั้งที่ ๒ เรื่องร่างอนุสัญญา. . ."

๒๕ มกราคม พ.ศ. ๒๔๗๒.

<sup>๒</sup> หจข., ร.๗ พ.๑๔/๕ "กรมหมื่นเทววงศ์วโรปทัย ถึง เจ้าพระยามหินทร"

๑๐ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๗๓.

โดยผ่านทาง นายฮูเบอร์ (Huber) อัครราชทูตเนเธอร์แลนด์ประจำไทย เมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๗๓ เจื่อนไซตามพระดำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินดังกล่าว ได้ทรงนำมาจากหลักการเกี่ยวกับข้อตกลงสัญญาการบินระหว่างไทยและฝรั่งเศสในขณะนั้น อาจกล่าวสรุปได้ดังนี้คือ

บริษัทสายการบิน เนเธอร์แลนด์ที่จะบินผ่านไทยไปอีสต์อินเดียน (The Netherlands East India) จะต้องยอมรับและปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบกฎเกณฑ์ทั้งปวงเกี่ยวกับการจัดการบินพาณิชย์พลเรือนของไทย ทั้งที่มีอยู่ในขณะนั้นและที่อาจจะเกิดขึ้นในภายหลังการทำสัญญาข้อตกลงฉบับนี้ กล่าวคือ จะต้องบินตามเส้นทางที่ได้ตกลงไว้เท่านั้น ห้ามมิให้บินออกนอกเส้นทาง ยกเว้นเมื่อมีเหตุจำเป็นซึ่งจะได้รับอนุญาตจากรัฐบาลไทยเป็นครั้งคราว รัฐบาลไทยมีอำนาจตั้งด่านตรวจเก็บภาษีที่สนามบินและกำหนดค่าบริการจากการใช้สนามบินของทางบริษัทต่างชาติ ในขณะที่เดียวกันทางบริษัทจะต้องให้บริการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ของทางฝ่ายไทยตามอัตราค่าธรรมเนียมที่ไม่สูงกว่าอัตราที่เรียกเก็บจากประเทศอื่น (ไม่เกิน  $\frac{๗}{๒๒}$  ของทิม (Gold Centimes) ค่อนน้ำหนักพัสดุไปรษณีย์ ๑๐๐ กิโลกรัม สำหรับระยะทางใน ๑๐๐ ก.ม.) และจะต้องส่งมอบไปรษณีย์อากาศ ผู้โดยสาร และสินค้าที่จะลงตามจุดต่าง ๆ ในประเทศไทยให้บริษัทไทยเพื่อรับช่วงนำส่งต่อไป โดยเฉพาะไปรษณีย์ภัณฑ์ที่จะไปอินโดจีนและประเทศจีน ข้อที่สำคัญคือบริษัทไทยจะเข้าถึงหุ้นในบริษัทของเนเธอร์แลนด์ได้ไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของจำนวนหุ้นทั้งหมด ซึ่งทางบริษัทเนเธอร์แลนด์สามารถมีหุ้นในบริษัทไทยได้ในจำนวนเท่ากัน ถ้าทางฝ่ายไทยต้องการเปิดสายการบินไปอีสต์อินเดียนของเนเธอร์แลนด์ ทางรัฐบาลเนเธอร์แลนด์ต้องยอมให้กระทำใ้ภายใต้เงื่อนไขเดียวกัน สัญญาฉบับนี้ฝ่ายไทยมีสิทธิ์บอกเลิกได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ในกรณีที่ทางบริษัทมิได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามเงื่อนไข หรือภายหลัง ๔๐ วันนับจากที่ได้แจ้งให้ทราบ ในกรณีที่รัฐบาลเห็นว่ามีความจำเป็นต้องขอยกเลิกเอง<sup>๑</sup>

แต่อย่างไรก็ตาม ทางรัฐบาลเนเธอร์แลนด์ไม่อาจยอมรับเงื่อนไขของฝ่ายไทยทั้งหมดทุกประการได้ โดยเฉพาะข้อเสนอของฝ่ายไทยที่ต้องการเข้าถึงหุ้นในบริษัทเนเธอร์แลนด์

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔/๕ "กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทูล กรมหมื่นเทววงศ์วโรปการ"

ร้อยละ ๑๐ จึงขอให้ฝ่ายไทยตัดเงื่อนไขข้อนี้ออกไป พร้อมทั้งขออนุญาตบินผ่านเป็นการชั่วคราวอีก ๓ เดือน ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม จนถึงวันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๔๗๓ ต่อปัญหาที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเห็นสมควรอนุญาตให้ตามที่ขอ เพราะแม้ว่า เนเธอร์แลนด์ จะไม่ยอมรับเงื่อนไขในเรื่องการเข้าถือหุ้นของฝ่ายไทยก็ตาม แต่ก็จะมีผลกระทบกระเทือนต่อสัญญาการบินพาณิชย์ระหว่างไทยและฝรั่งเศสแต่อย่างใด เพราะก่อนหน้านี้ฝรั่งเศสได้ให้คำตอบยืนยันที่จะปฏิบัติตามข้อตกลงเดิมในอนุสัญญาแล้ว และคงไม่คิดเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขเหมือนกับทางฝ่าย เนเธอร์แลนด์ ซึ่งในที่สุดที่ประชุม เสนาบดีสภาได้ลงมติให้เป็นไปตามพระดำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน<sup>๑</sup>

การผ่อนผันให้ เนเธอร์แลนด์ดังกล่าว กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงตระหนักดีว่าเป็นเพียงการขลอการตัดสินใจของทางรัฐบาลออกไปเท่านั้น เพราะยังไม่อาจตกลงได้โดยเด็ดขาดว่า เมื่อสิ้นกำหนดระยะเวลา ๓ เดือนในวันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๔๗๓ จะอนุญาตให้บริษัท เนเธอร์แลนด์ เปิดสายการบินประจำผ่านไทยได้หรือไม่ ในเมื่อ เนเธอร์แลนด์ ไม่ยินยอมให้ฝ่ายไทย เข้าถือหุ้นในบริษัทของตน จนกระทั่ง เมื่อใกล้จะครบกำหนดเวลาในเดือน ธันวาคมปีเดียวกัน จึงทรงตัดสินใจให้ยกเลิกเงื่อนไขข้อดังกล่าวนี้เสีย โดยทรงให้เหตุผลต่อกรมหมื่นเทววงศ์วโรปathy ว่า เงื่อนไขข้ออื่น ๆ ได้คุ้มครองผลประโยชน์ของฝ่ายไทยเพียงพอแล้ว ซึ่งในขณะเดียวกันทางฝ่ายไทยจะไม่ได้ได้รับความเสียหายใด ๆ จากการที่ไม่ได้เข้าถือหุ้นในบริษัทเดินอากาศ เนเธอร์แลนด์ครั้งนี้<sup>๒</sup> จากพระดำริดังกล่าว เป็นผลให้ที่ประชุม เสนาบดีสภา เมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๔๗๓ ตกลงอนุญาตให้บริษัท เนเธอร์แลนด์ เดินสายการบินประจำผ่านไทยได้ ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๔๗๓ เป็นต้นไป<sup>๓</sup>

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ.๑๔/๕ "กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทูล กรมหมื่นเทววงศ์วโรปathy" ๑๔ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๗๓.

<sup>๒</sup> หจข., ร.๗ พ.๑๔/๕ "กรมหมื่นเทววงศ์วโรปathy ถึง เจ้าพระยามหินทร" ๑๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๗๓.

<sup>๓</sup> หจข., ร.๗ พ.๑๔/๕ "รายงาน เสนาบดีสภา ที่ ๒๔/๒๔๗๓" ๒๒ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๗๓.

จะเห็นได้ว่าทางฝ่าย เนเธอร์แลนด์สามารถบรรลุผลสำเร็จในการเปิดเส้นทางการบินผ่านไทยได้ก่อนฝรั่งเศส ทั้งที่ได้ติดต่อเข้ามาในภายหลัง ทั้งนี้สาเหตุประการหนึ่งเป็นเพราะประเทศทั้งสองมีความต้องการที่จะแลกเปลี่ยนผลประโยชน์จากไทยแตกต่างกัน ทางฝ่ายเนเธอร์แลนด์ต้องการเพียงแต่เปิดสายการบินผ่านไทย และนำเครื่องบินลงในสนามบินบางแห่งภายในพระราชอาณาจักรเท่านั้น ไม่มีความประสงค์ให้ฝ่ายไทยเข้าร่วมจัดเดินอากาศในลักษณะของการถือหุ้นในบริษัท หรือให้ไทยร่วมเส้นทางการบินเหมือนดังประเทศฝรั่งเศสแต่อย่างใด ทำให้การเจรจาไม่ยุ่งยากและใช้เวลายาวนาน หรือต้องให้สัตยาบันข้อตกลงเหมือนดังที่ไทยทำกับฝรั่งเศสซึ่งได้กล่าวมาแล้ว ในขณะที่ไทยได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากการเข้าร่วมเดินเส้นทางการบินกับฝรั่งเศสมากกว่าและต้องตั้งบริษัทการบินเป็นของตนเอง การดำเนินการจึงล่าช้า และถึงแม้ว่าทางฝ่ายเนเธอร์แลนด์จะได้โอกาสเปิดเส้นทางการบินประจำผ่านไทยก่อนฝรั่งเศสก็ตาม แต่ทางฝ่ายไทยก็ยังขาดความพร้อมบางประการที่จะอำนวยความสะดวกให้แก่เนเธอร์แลนด์ได้ ซึ่งเป็นภาระหน้าที่ของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินที่จะต้องทรงคลี่คลายต่อไป

### ๓. ผลที่ได้รับจากการเปิดสายการบิน เนเธอร์แลนด์ผ่านไทย

การอนุญาตให้บริษัท เนเธอร์แลนด์ เปิดเส้นทางการบินประจำผ่านไทยดังกล่าว แม้ว่าฝ่ายไทยจะยังมิได้จัดสายการบินร่วมเส้นทางเดียวกันก็ตาม แต่ก็นับว่าเป็นการวางพื้นฐานการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศให้มีหลักฐานมั่นคงและพร้อมที่จะขยายให้เจริญก้าวหน้าต่อไปในอนาคต โดยที่ฝ่ายไทยได้รับผลประโยชน์จากการเปิดเส้นทางการบินสายนี้มีไม่น้อย สามารถเชื่อมการสื่อสารคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ-ชวาให้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น แม้ว่าจำนวนพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์จะมีไปมาถึงกันไม่มากนักก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบจำนวนไปรษณีย์อากาศจากไทยไปอินโดจีนของฝรั่งเศส แต่ถึงกระนั้น ก็ได้้นำประเทศไทยเปิดออกสู่สังคมโลกมากขึ้น อันจะก่อให้เกิดประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจและการเมืองระหว่างประเทศเป็นอันดับต่อมา โดยเฉพาะการรับช่วงไปรษณีย์อากาศจากยุโรปในแต่ละเที่ยวบินของสัปดาห์ ทำให้ต่างฝ่ายต่างนำตัวอย่างสินค้าเข้ามาเผยแพร่เป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยตรง<sup>๑</sup>

<sup>๑</sup> เรื่องเดียวกัน.

ครั้ง เมื่อรัฐบาลไทยอนุญาตให้ เนเธอร์แลนด์ เปิดสายการบินประจำผ่านไทยได้ไม่นาน ก็พบปัญหาความไม่พร้อมของสนามบินที่จะให้บริการแก่เครื่องบินต่างชาติ จนกลายเป็นข้ออ้างให้บริษัทเดินอากาศ เนเธอร์แลนด์หลีกเลี่ยงไม่ยอมนำเครื่องบินลงตามข้อสัญญา ซึ่งกระทบกระเทือนต่อผลประโยชน์ของฝ่ายไทยมิใช่น้อย และในการคลี่คลายปัญหาดังกล่าวของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทำให้ต้องทรงเผชิญหน้ากับทางฝ่ายกระทรวงกลาโหมอีกครั้งหนึ่ง เนื่องจากความเกี่ยวพันในหน้าที่ของผู้บริหารทั้งสอง เป็นผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอำนาจบริหารในการสื่อสารคมนาคมของประเทศในด้านนี้อีกประการหนึ่งในเวลาต่อมา

ตามข้อตกลงในขณะนั้น ดอนเมือง เป็นสนามบินจุดสำคัญในพระราชอาณาเขตที่บริษัทเดินอากาศ เนเธอร์แลนด์จะต้องนำเครื่องบินลง เพื่อส่งมอบไปรษณีย์อากาศนอกเส้นทางให้ฝ่ายไทยรับช่วงส่งต่อ และรวมทั้งรับฝากพัสดุไปรษณีย์จากกรุงเทพฯ ไปชวาด้วย ครั้งเมื่อเปิดเส้นทางบินประจำได้เพียง ๓ เดือน ทางฝ่ายเนเธอร์แลนด์ได้พบว่ามาตรฐานของสนามบินดอนเมืองยังไม่อยู่ในเกณฑ์ที่น่าไว้วางใจ โดยนายฮูเบอร์ (Huber) อัครราชทูตเนเธอร์แลนด์ได้ร้องเรียนผ่านทางกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม เมื่อต้นเดือน เมษายน พ.ศ. ๒๔๗๔ ว่า เมื่อถึงฤดูฝนพื้นดินจะอ่อนตัวไม่เหมาะสมสำหรับเครื่องบินที่มีน้ำหนักจะใช้ขึ้นลง ทั้งยังอาจเกิดอันตรายได้ง่ายอีกด้วย ในขณะที่เดียวกันกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเห็นพ้องว่าต้องมีสนามบินสำรองไว้ในคราวจำเป็น เพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าดังกล่าว ซึ่งทรงเห็นว่าสนามบินหัวหินที่มีอยู่เดิมมีความเหมาะสมมากกว่าสนามบินหัวเมืองแห่งอื่น ๆ เพราะพื้นดินแน่นหนาสามารถทนน้ำหนักเครื่องบินขนาดใหญ่ได้ และอยู่ในทำเลที่เหมาะสมไม่ห่างไกลจากกรุงเทพฯ มากนัก ทางฝ่ายเนเธอร์แลนด์เห็นพ้องกับพระดำริของพระองค์ จึงขอให้รัฐบาลไทยเร่งปรับปรุงให้เป็นสนามบินพาณิชย์แห่งที่สองโดยเร็ว<sup>๑</sup>

เบื้องหลังที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินต้องทรงโอนอ่อนให้กับข้อเรียกร้องดังกล่าว เนื่องจากทรงได้รับข้อมูลในทำนองข่าวลือจากพันเอกเกลซ (Glaise) ผู้แทนบริษัทแอร์โอเรียนต์ (Air Orient) ของฝรั่งเศสในก่อนหน้าเห็นว่าทางเนเธอร์แลนด์เปลี่ยนใจ

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ.๑๔/๗ "พระยาศรวิศาลวาจา พูล พระองค์เจ้าบวรเดช"



จะไม่บินลงตอน เมืองและขอให้ไทยไปรับไปรษณีย์อากาศที่เมืองอลอ สตาร์ (Alor Star) ในสหพันธรัฐมาลายูแทน ซึ่งถ้า เป็นจริงดังนั้นก็จะเป็นปัญหายุ่งยากสำหรับฝ่ายไทยมิใช่น้อย ในขณะที่พัน เอกแกลซก็มีความประสงค์ให้ไทยสร้างสนามบินพาณิชย์แห่งที่สองที่หัวหิน เช่นกัน ฉะนั้น จึงต้องทรง เร่งดำ เนินการตอบสนองความต้องการของบริษัทการบินพาณิชย์ทั้งสอง ประเทศดังกล่าว เพื่อการขยายตัวในความ เจริญก้าวหน้าของการสื่อสารคมนาคมด้านนี้ในโอกาสต่อไป<sup>๑</sup>

ในขณะนั้น สนามบินหัวหินอยู่ในความควบคุมของสภาจัดบำรุงสถานที่ชายทะเล เลิศตะวันตก<sup>๒</sup> ทรงเห็นว่าถ้าจะขอ เข้ามาจัดดำเนินการทางอากาศไม่ขัดข้อง แต่คงต้อง เรียก ร้องค่าท่าสนามบิน (Port dues) และค่าเช่าที่ไว้สำหรับเก็บรักษาเครื่องบิน (Hanger charges) เพื่อชดเชยในการสร้างและบำรุงรักษา แต่เนื่องจากการจัดตั้งเป็นสนามบิน พาณิชยดังกล่าวต้องดำ เนินการให้ เป็นไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๖๔ ซึ่งกระทรวงกลาโหม เป็นเจ้าหน้าที่รักษาการ โดยให้มีท่านภาชีขึ้นที่สนามบิน ซึ่งในกรณีนี้ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรง เห็นว่าทางกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมควรจะเป็นผู้จัด ดำเนินการแทนกระทรวงกลาโหมในฐานะที่เป็นผู้จัดการบินพาณิชย์พลเรือนโดยตรง เพื่อให้ เกิดความสะดวกและคล่องตัวในการปฏิบัติงานมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้จะไม่มีผลกระทบกระ เทือนต่อ

---

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๔ "รายงานเสนาบดีสภา ที่ ๓/๒๔๗๔" ๒๑ เมษายน พ.ศ. ๒๔๗๔.

<sup>๒</sup> สภาจัดบำรุงสถานที่ชายทะเลเลิศตะวันตก ตั้งขึ้นตามความในพระราชบัญญัติจัดบำรุง สถานที่ชายทะเลเลิศตะวันตก พ.ศ. ๒๔๖๔ โดยกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงได้รับ โปรดเกล้าฯ แต่งตั้งให้เป็นนายกสภาฯ โดยตลอดมา มีหน้าที่จัดสร้างและบำรุงการสาธารณูปโภค ในเขตตำบลหัวหินคล้ายกับเทศบาลในปัจจุบัน อาทิเช่น การสร้างถนน ขุดคลอง และประปา โดยจัดเก็บภาษีภายในเขตสภาเองได้ ส่วนการควบคุมสนามบินที่หัวหิน แต่เดิมอยู่ในความ รับผิดชอบของฝ่ายปกครอง เพื่อใช้ในราชการของกรมอากาศยานแต่ประสบปัญหาการขาดแคลน เงินทุนในการบำรุงรักษา จึงโอนมาอยู่ในความควบคุมดูแลของสภาฯ ในที่สุด.

ทางราชการทหารแต่อย่างใด โดยทางกรมอากาศยานสามารถใช้สนามบินได้ตลอดทุกเมื่อ<sup>๑</sup> ในส่วนค่าใช้จ่ายทรงแนะนำให้ระงับการสร้างสนามบินฉุกเฉินในการจัดภาคพื้นดินสำหรับเส้นทางสายร่างกุ้ง-วินท์เสียแห่งหนึ่ง และนำเงิน ๕,๐๐๐ บาทมาใช้สำหรับสนามบินหัวหินต่อไป<sup>๒</sup>

จากพระดำริดังกล่าวของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน นอกจากจะแสดงให้เห็นถึงทัศนะมองการณ์ไกล โดยหวังให้การสื่อสารคมนาคมของประเทศในด้านนี้ได้ขยายตัวออกไปและกลายเป็นศูนย์กลางการบินแห่งภาคตะวันออกเฉียงเหนือในอนาคต ยังชี้ให้เห็นถึงความพยายามที่จะทรงตั้งอำนาจการควบคุมสนามบินพาณิชย์และคมนาคมจากกระทรวงกลาโหมให้อยู่ในพระหัตถ์ของพระองค์โดยตรงอีกด้วย ท่านองเดียวกันกับการขอจัดทำภาคพื้นดินในการเปิดสายการบินกับฝรั่งเศสดังที่ได้กล่าวมาแล้ว เพราะแม้ว่าทางกระทรวงกลาโหมจะเป็นเจ้าหน้าที่รักษาพระราชบัญญัติก็ตาม แต่ติดขัดทางด้านการเงินจนไม่อาจทำสนามบินเองได้ ในขณะที่กรมหมื่นเทววงศวโรหิตทรงให้การสนับสนุนในพระดำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน และทางฝ่ายกระทรวงกลาโหมก็ได้แสดงท่าทีให้การยอมรับเช่นกัน เพราะถือว่าตนยังไม่พร้อม<sup>๓</sup> แต่ปัญหาที่พระองค์เจ้าบวรเดชทรงยกขึ้นหักท้วงคือ ทางกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมจะมีอำนาจกระทำได้โดยนัยใด เพราะมิใช่เจ้าหน้าที่ผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติโดยตรง นอกจากจัดวางระเบียบปฏิบัติเสียใหม่ให้ชัดเจน เช่น ฝ่ายใดควรเป็นผู้ให้อนุญาตใช้สนามบิน หรือ

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔/๗ "กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทูล กรมหมื่นเทววงศวโรหิต" ๑๔ เมษายน พ.ศ. ๒๔๗๔.

<sup>๒</sup> หจข., ร.๗ พ. ๑๔.๑/๔ "รายงานเสนาบดีสภา ที่ ๓/๒๔๗๔" ๒๑ เมษายน พ.ศ. ๒๔๗๔.

<sup>๓</sup> แต่เดิมสนามบินที่หัวหินจัดสร้างขึ้นโดยการเกณฑ์แรงงานนักโทษของฝ่ายปกครองเจ้าของท้องที่ตามความประสงค์ของกรมอากาศยาน กระทรวงกลาโหม ซึ่งต้องการให้เป็นสนามบินทหาร แต่ในขณะนั้นฝ่ายทหารมีความประสงค์แต่เพียงให้เครื่องบินของกรมอากาศยานขึ้นลงเท่านั้น โดยยังไม่คิดจัดตั้งเป็นกองบิน ดังนั้นพระองค์เจ้าบวรเดชจึงทรงกล่าวว่า สนามบินแห่งนี้จะอยู่ในความปกครองของกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมหรือผู้ใดก็ตาม ถ้าให้เครื่องบินของกรมอากาศยานบินขึ้นลงได้ทุกเมื่อแล้วก็ไม่เป็นการขัดข้อง.

มีฉะนั้นก็ต้องพิจารณาโอนอำนาจในการรักษาพระราชบัญญัติฯ ให้กระทรวงพาณิชย์และคมนาคมเป็นผู้จัดดำเนินการแทน ซึ่งถ้าเป็นไปในรูปมีสนามบินแห่งใหม่ก็จะกลายเป็นสนามบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ (International Air Port) ส่วนสนามบินดอนเมืองทางกระทรวงกลาโหมก็จะขอสงวนสิทธิ์ไว้ใช้สำหรับราชการทหารเท่านั้น<sup>๑</sup>

โดยข้อเท็จจริงแล้ว พระองค์เจ้าบวรเดชทรงทราบดีว่าเงื่อนไขข้อเสนอของพระองค์ดังกล่าวเป็นการยากที่รัฐบาลจะยอมรับได้ง่าย ๆ เพราะดอนเมืองมีความเหมาะสมที่จะใช้เป็นศูนย์กลางการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศโดยแท้จริง ทางรัฐบาลไม่อาจยกให้เป็นสิทธิ์ของทหารแต่ฝ่ายเดียวได้ การตั้งเงื่อนไขของพระองค์เช่นนี้จึงมุ่งเพื่อสกัดกั้นมิให้รัฐบาลยอมโอนอำนาจตามพระดำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินมากกว่า ซึ่งก็เป็นไปตามที่ทรงคาดในเมื่อสมเด็จพระเจ้าฟ้าฯ กรมพระนครสวรรค์วรพินิตในฐานะผู้สำเร็จราชการรักษาพระนคร และเสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ทรงเห็นว่ายังไม่มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงอำนาจการรักษาพระราชบัญญัติดังกล่าวแต่อย่างใด เพราะในขณะนั้นมีสนามบินด้านภาษีที่อยู่ในความควบคุมของกระทรวงกลาโหมถึง ๔ แห่ง คือ ดอนเมือง เชียงใหม่ สงขลา และอุบลราชธานี ดังนั้นสนามบินพาณิชย์แห่งใหม่ที่หัวหินจึงควรให้รวมอยู่ในความควบคุมของกระทรวงกลาโหมเช่นกัน ทางฝ่ายกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมอาจทำได้แต่เพียงขออนุญาตเป็นผู้จัดสร้างและจดทะเบียนอยู่ในความควบคุมของกระทรวงกลาโหมตามระเบียบเท่านั้น<sup>๒</sup>

แต่อย่างไรก็ตาม ปัญหาการควบคุมสนามบินพาณิชย์ที่ได้ให้อำนาจไว้แก่กระทรวงกลาโหมก็หาได้ยุติลงแต่เพียงเท่านั้น แม้ว่ากรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินจะไม่ทรงประสบความสำเร็จในการดึงอำนาจการควบคุมสนามบินพาณิชย์ที่จะสร้างขึ้นใหม่นี้ให้เป็นของพระองค์ได้ก็ตาม แต่ก็ทรงมองเห็นช่องทางที่จะเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดภาคพื้นดินในสนามบินแห่งอื่น ๆ ภายในประเทศ โดยทรงเสนอต่อที่ประชุมเสนาบดีสภา เมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๗๔

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ.๑๔/๗ "พระยาศรวิศาลวาจา ถึง เจ้าพระยามหินทร"

๑ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๗๔.

<sup>๒</sup> หจข., ร.๗ พ.๑๔/๗ "กรมพระนครสวรรค์วรพินิต ทูล กรมหมื่นเทววงศ์วโรปการ"

๖ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๗๔.

ขอให้กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม เป็นผู้ดูแลรักษาสนามบินที่ฝ่ายปกครองได้จัดสร้าง เพื่อใช้ในราชการทหารของกรมอากาศยาน เพราะมีค่าบำรุงรักษาอยู่แล้วปีละ ๒๐,๐๐๐ บาท<sup>๑</sup> ข้อเสนอของพระองค์ดังกล่าว เชื่อว่าทรงมีพระประสงค์ที่จะรักษาระดับมาตรฐานของสนามบินภายในประเทศให้มีสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อสามารถรองรับการขยายตัวของการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศซึ่งอาจมีเพิ่มขึ้นในอนาคต ทั้งนี้เพื่อมิให้ต่างประเทศทำนิติกรรมการจัดภาคพื้นดินของไทย ดังกรณีของสนามบินคอนเมือง และในขณะนั้นเป็นที่ทราบกันว่าทางฝ่ายกระทรวงกลาโหมขาดแคลนเงินในการบูรณะซ่อมแซมจนไม่อาจพึ่งตนเองได้เต็มที่ ดังนั้นข้อเสนอของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินดังกล่าวจึง เป็นที่ยอมรับจากทั้งกระทรวงมหาดไทยและกระทรวงกลาโหม เพราะไม่กระทบกระเทือนต่อผลประโยชน์ของฝ่ายบริหารทั้งสองกระทรวงแต่อย่างใด โดยกระทรวงกลาโหม เพียงแต่ขอสงวนสนามบินโคราชไว้แห่งเดียวเท่านั้น เพราะอยู่ในบริเวณค่ายทหารไม่ต้องการให้มีคนเข้ามาพลุกพล่าน ดังนั้น นับตั้งแต่วันที่ ๑๗ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๗๔ เป็นต้นมา อำนาจในการบำรุงรักษาสนามบินภายในประเทศทั้งที่ใช้ในกิจการการบินพาณิชย์ พลเรือนและราชการทหาร ซึ่ง เดิมอยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทย จึงตกเป็นของกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมโดยสมบูรณ์ ทั้งนี้ทางฝ่ายกระทรวงกลาโหมยังคงทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุมสนามบิน เช่น อนุญาตให้เครื่องบินขึ้นลง เป็นต้น ตลอดจนรักษาการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติดังเดิม<sup>๒</sup>

ผลที่ได้จากการเปิดสายการบินเนเธอร์แลนด์ผ่านไทยในครั้งนี้ คงพบแต่เพียงว่ามีการเปลี่ยนแปลงอำนาจหน้าที่ในการบำรุงรักษาสนามบินเท่านั้น ไม่ปรากฏว่าได้มีการยกฐานะสนามบินที่หัวหินให้เป็นสนามบินพาณิชย์แต่อย่างใด จนกระทั่งสิ้นสมัยที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม เมื่อเดือนมิถุนายน

๑ สนามบินภายในประเทศที่จัดสร้างและบำรุงรักษาโดยฝ่ายปกครองท้องที่ กระทรวงมหาดไทย เพื่อใช้ในราชการทหารของกรมอากาศยานในขณะนั้นมี ๔ แห่ง ได้แก่ สนามบินที่ นครราชสีมา ร้อยเอ็ด นครพนม อุตรธานี และหัวหิน.

<sup>๑</sup> หจข., ร.๗ พ.๑๔/๗ "รายงานเสนาบดีสภา ที่ ๑๗/๒๔๗๔" ๔ สิงหาคม

พ.ศ. ๒๔๗๕ ซึ่งชี้ให้เห็นว่ามาตรฐานในการสร้างสนามบินของไทยยังล้าหลัง แม้แต่สนามบินดอนเมืองในขณะนั้นก็ยังไม่ได้คุณภาพตามเกณฑ์สากล ทำให้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงพยายามดึงอำนาจการบำรุงรักษามาจัดดำเนินการเสียเอง เนื่องจากฝ่ายกระทรวงกลาโหมไม่พร้อมในด้านกำลังเงินและปล่อยให้เป็นการระดมของฝ่ายปกครองท้องถิ่นที่ต้องดูแลรักษาตามยถากรรม

จากบทบาทของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินที่ผ่านมาตั้งแต่เริ่มแรก ไม่ทรงสนับสนุนให้ไทยติดต่อการบินพาณิชย์กับเนเธอร์แลนด์มากนัก เพราะประโยชน์ที่จะได้รับมีน้อย ครั้นต่อมา เมื่อไม่อาจทรงขัดขวางได้จึงทรงยื่นเงื่อนไขข้อตกลงให้เนเธอร์แลนด์ปฏิบัติตามเพื่อรักษาผลประโยชน์ของฝ่ายไทยเอง จนกระทั่งเมื่อเนเธอร์แลนด์ได้รับอนุญาตให้บินเป็นเส้นทางประจำ จึงได้เรียกร้องให้สร้างสนามบินสำรองที่หัวหินขึ้นอีกแห่งหนึ่ง ซึ่งกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงมีพระดำริที่จะโอนอ่อนตามข้อเสนอของทางสถานทูต เพื่อขยายความเจริญก้าวหน้าในกิจการการบินพาณิชย์ของประเทศต่อไป แต่ไม่ปรากฏหลักฐานว่าตลอดสมัยของพระองค์ได้ทรงดำเนินการให้บรรลุผลสำเร็จหรือไม่อย่างไร เข้าใจว่าฝ่ายไทยเองคงประสบปัญหาทางการเงิน และมองเห็นว่ายังคงไม่ได้รับประโยชน์จากการบินของเนเธอร์แลนด์มากนักดังที่กล่าวมาแล้ว จึงอนุญาตให้บริษัทเดินอากาศของเนเธอร์แลนด์บินผ่านได้โดยไม่ต้องแวะลงที่ดอนเมืองทุกครั้งไป ตั้งแต่ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๗๔ เป็นต้นมา สนามบินพาณิชย์แห่งที่สองที่หัวหินจึงมิได้ดำเนินการจัดสร้างตามพระดำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน จนกระทั่งสิ้นสมัยของพระองค์

#### ผลจากการจัดการบินพาณิชย์ของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน

บทบาทในการจัดการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินดังกล่าว อาจสรุปได้ว่าทรงเป็นผู้วางรากฐานการสื่อสารคมนาคมของประเทศในด้านนี้ เนื่องจากประเทศไทยมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์แวดล้อมด้วยดินแดนอาณานิคมของประเทศมหาอำนาจ จึงเป็นการบีบบังคับทางอ้อมให้ไทยต้องร่วมมือจัดการบินพาณิชย์ตามข้อเสนอของประเทศตะวันตก

๑ หจข., ร.๗ พ. ๑๔/๕ "กรมหมื่นเทววงศ์วโรปการ ถึง เจ้าพระยามหินทร"

๑๑ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๗๔.

ประกอบกับ เสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมทรง เล็งเห็นการณ์ไกลที่จะให้ประเทศได้รับประโยชน์จากการสื่อสารคมนาคมประเภทนี้โดยตรง จึงทรงสนับสนุนให้รัฐบาลร่วมมือจัดการบินพาณิชย์กับฝรั่งเศสและ เนเธอร์แลนด์ในเวลาต่อมา แต่เนื่องด้วยทั้งฝ่ายไทยและประเทศตะวันตกต่างฝ่ายต่างก็พยายามที่จะรักษาผลประโยชน์ของตนจึงทำให้การเจรจาต้องล่าช้าออกไป แต่ในที่สุดกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินก็ทรงดำเนิการจนบรรลุผลสำเร็จ โดยสามารถรักษาผลประโยชน์ของฝ่ายไทยไว้ได้ตามสมควร โดยจัดตั้งบริษัทเดินอากาศและเปิดเส้นทางการบินพาณิชย์ร่วมกับฝรั่งเศสในเส้นทางร่างกุ้ง-พิษณุโลก-วินท์ รวมทั้งอนุญาตให้บริษัทสายการบินเนเธอร์แลนด์บินผ่านไทย เป็นเส้นทางประจำระหว่างอินเดียนและชวาได้สี่ปดาค์ละหนึ่งเที่ยวบินเช่นเดียวกัน ซึ่งได้อำนวยประโยชน์ต่อไทยในการรับและส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศกับประเทศยุโรปและประเทศในภูมิภาคนี้ให้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น จึงนับได้ว่าทรงเป็นผู้บริหารที่ประสบความสำเร็จในการนำความสำเร็จก้าวหน้าของการสื่อสารคมนาคมที่ทันสมัยมาใช้ในการพัฒนาประเทศและเป็นครั้งแรกของไทยที่มีการจัดการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศโดยตรง

ในส่วนการควบคุมการดำเนินงานของบริษัทเดินอากาศ จำกัด กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเป็นผู้ดำริให้บริษัทเปิดสายการบินภายในประเทศ เพื่อรวบรวมการสื่อสารคมนาคมในด้านนี้ให้อยู่ในมือคนไทยตั้งแต่เริ่มต้น เนื่องจากทรงเกรงว่าจะถูกฝ่ายต่างประเทศรวบรัดขอจัดดำเนินการเสียเอง ซึ่งก่อนหน้านี้ทางกรมอากาศยานเคยเป็นผู้จัดดำเนินการมาก่อน แต่ต้องล้มเลิกไปเพราะขาดทุน เส้นทางดังกล่าว ได้แก่ โคราซ-ซอนแก่น-อุดรธานี, โคราซ-ซอนแก่น-นครพนม และ โคราซ-ร้อยเอ็ด ซึ่งรวมทั้งเส้นทางร่างกุ้ง-พิษณุโลก-วินท์ ที่เปิดบินสี่ปดาค์ละหนึ่งเที่ยวอยู่แล้ว ทำให้บริการของบริษัทเป็นไปอย่างกว้างขวางสามารถบรรทุกเมล็ดอากาศและสินค้าไปมาระหว่างหัวเมืองได้สะดวกรวดเร็วขึ้น โดยไม่ต้องพึ่งการขนส่งทางรถไฟซึ่งในขณะนั้นยังสร้างไม่ถึงหัวเมืองภาคอีสาน ผลจากการดำเนินงานในปีแรกที่ทรงรับผิดชอบระหว่างเดือนสิงหาคม - มีนาคม พ.ศ. ๒๔๗๔ ปรากฏว่าทางบริษัทฯ ได้รับผลกำไรรวมทั้งสิ้น

ประมาณ ๓,๐๐๐ บาท ซึ่งถือว่าเป็นการเริ่มต้นที่ดีสำหรับก้าวแรกในการพัฒนาการสื่อสาร-  
คมนาคมของประเทศด้านนี้<sup>๑</sup>

---

๑ หจข., ร.๗ รล.๑๘/๑๗ "กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ถึง เจ้าพระยามหินทร"  
(รายงานการประชุมกรรมการบริษัทเดินอากาศ ครั้งที่ ๒๘/๓๐ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๗๕)  
๘ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๗๕

สรุปผลการดำเนินงานกิจการของบริษัทเดินอากาศ จำกัด ในปีแรก ตั้งแต่วันที่ ๒๔  
สิงหาคม - มีนาคม พ.ศ. ๒๔๗๕ มีดังนี้

สถานที่ตั้งบริษัท ตึกนายเลิศ ถนนเจริญกรุง จังหวัดพระนคร

เจ้าหน้าที่ แผนกจัดการ ๑๒ คน แผนกเสียมินที่กรุงเทพฯ ๕ คน และ  
โคราช จำนวน ๒ คน

เครื่องบิน ชนิด Puss Moth จำนวน ๔ เครื่อง

การบิน บรรทุกเมลล์ ๕,๓๗๒.๕๕ กิโลกรัม ระยะทางบิน ๓,๗๐๓,๖๑๑ กิโลเมตร

บรรทุกสินค้า ๑,๑๓๘,๖๓๒ กิโลกรัม ระยะทางบิน ๔๕๐,๑๐๐ กิโลเมตร

บรรทุกคนโดยสาร ๒๖ คน ระยะทางบิน ๖,๘๐๕ กิโลเมตร