

บทสรุป

การสร้างทางรถไฟของประเทศไทยเป็นทั้งผลสืบเนื่องและสาเหตุของการขยายลัทธิจักรวรรดินิยมของเทศมหาอำนาจตะวันตก เนื่องจากในพุทธศตวรรษที่ 23 และ 24 (คริสต์ศตวรรษที่ 18 ถึง 19) อันเป็นเวลาทีลัทธิจักรวรรดินิยมกำลังแผ่ขยายไปทั่วโลก ประเทศไทยซึ่งตกอยู่ใต้อนุโยบายรุกรานและก้าวร้าวของประเทศอาณานิคมนิยม ได้พยายามหาทางลดความกดดันจากกลุ่มพ่อค้าและสมาคมพาณิชย์ของอังกฤษที่เร่งเร้าให้รัฐบาลของตนสร้างทางรถไฟผ่านตอนเหนือของดินแดนไทยเพื่อไปสู่จีนภาคใต้ ชื่อเรียกร้องดังกล่าวยอมเป็นอันตรายต่อความมั่นคงของประเทศ รัฐบาลไทยในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงหันมาใช้วิธีการรื้อถอนการแสวงหาผลประโยชน์ของกลุ่มนายทุนและสมาคมพาณิชย์อังกฤษ โดยการสร้างทางรถไฟของรัฐบาลขึ้นเองเป็นสายแรก คือสาย กรุงเทพฯ - นครราชสีมา ซึ่งนอกจากจะทำให้ชื่อเรียกร้องจากฝ่ายอังกฤษสงบลงได้ชั่วระยะเวลาหนึ่ง ยังเป็นการยับยั้งการขยายอำนาจของฝรั่งเศสสมัยยังมณฑลอิสาณของไทยได้ทันที่ด้วย

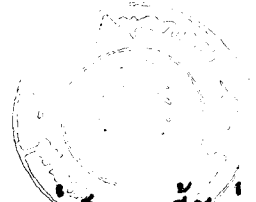
อย่างไรก็ตาม รัฐบาลไทยในเวลานั้นต้องอาศัยชาวยุโรปเป็นผู้วางรากฐานกิจการรถไฟของไทย โดยแต่งตั้งให้ นายคาร์ล เบทเกะ วิศวกรชาวเยอรมันเป็นเจ้ากรมรถไฟคนแรก และประกอบด้วยผู้ร่วมงานซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวเยอรมันและชาวอังกฤษ ส่วนคนไทยมีโอกาสเข้าร่วมงานสร้างทางรถไฟในวาระนั้นเป็นจำนวนน้อยมาก และตกอยู่ใต้อำนาจบัญชาของวิศวกรชาวยุโรป แต่การที่ชาวยุโรปเข้ามามีบทบาทในกิจการรถไฟไทย ทำให้เกิดการแก่งแย่งอำนาจกันเอง เพราะอังกฤษซึ่งถือว่าตนมีส่วนสำคัญในการเร่งเร้าให้รัฐบาลไทยสร้างทางรถไฟขึ้นภายในประเทศ ไม่พอใจที่ชาวเยอรมันได้เป็นผู้นำในการบริหารสร้างทางรถไฟของไทย จึงพยายามหาทางกำจัดอิทธิพลชาวเยอรมันในกรมรถไฟ เพราะเกรงว่าเยอรมนีอาจถือโอกาสแผ่อิทธิพลในประเทศไทยโดยมีจุดเริ่มต้นจากกรมรถไฟ¹ ความพยายามของอังกฤษ

¹อังกฤษถือว่าอิทธิพลของเยอรมนีในประเทศเริ่มขยายตัวมากขึ้นจนเป็นอันตรายต่อผลประโยชน์ของอังกฤษ หลังจากมีการแต่งตั้งนายคาร์ล เบทเกะ เป็นเจ้ากรมรถไฟคนแรก

ในการเข้าแทรกแซงกิจการรถไฟไทยเห็นได้ชัดจากเมื่อเกิดกรณีพิพาทระหว่างชาวอังกฤษผู้รับ
 เหมายสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - นครราชสีมา และกรมรถไฟหลวง ทำให้กรณีพิพาทนี้
 แปรสภาพโน้มไปเป็นการกระทบกระทั่งทางการเมือง และเมื่อรัฐบาลเยอรมันได้ให้การช่วย
 เหลือรัฐบาลไทยในการสู้คดีกับผู้รับเหมาซึ่งมีรัฐบาลอังกฤษหนุนหลัง ก็เป็นผลให้กรณีพิพาท
 คึงกล่าวทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น เพราะมีเรื่องการเมืองระหว่างประเทศเข้ามาเกี่ยวพันด้วย
 ซึ่งกว่าที่ความยุ่งยากต่าง ๆ จะสงบลงได้ รัฐบาลไทยก็ต้องได้รับความเสียหายทั้งทางด้าน
 ชื่อเสียงและเศรษฐกิจของประเทศ และยังเป็นเหตุให้งบประมาณการสร้างทางรถไฟสาย
 กรุงเทพ ฯ - นครราชสีมา สูงกว่าที่คาดคิด จึงเกิดความไม่สมคูลย์ค่านายจ่าย และ
 รัฐบาลต้องกู้เงินจากต่างประเทศในการลงทุนสร้างทางรถไฟสายอื่น ๆ ในเวลาต่อมา

ภายหลังการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - นครราชสีมาแล้ว รัฐบาลได้สร้าง
 ทางรถไฟสายเหนือ เพื่อระงับการปกครองในมณฑลพายัพให้เข้มแข็งยิ่งขึ้น อีกทั้งป้องกัน
 เหตุร้ายอันเกิดจากการแทรกแซงของอังกฤษและฝรั่งเศสในหัวเมืองเหนือ และเพื่อสกัดกั้น
 การขอสัมปทานของกลุ่มนายทุนอังกฤษที่พยายามใช้อิทธิพลจากรัฐบาลอังกฤษบีบบังคับรัฐบาลไทย
 ฝ่ายไทยจึงหาทางออกด้วยการให้กรมรถไฟหลวง ซึ่งในขณะนั้นมีชาวเยอรมันคุมอำนาจเด็ดขาด
 เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง เป็นเหตุให้เยอรมันมีบทบาทสำคัญยิ่งขึ้นในการสร้างทางรถไฟของไทย
 ทำให้อังกฤษทวีความไม่พอใจและหาทางสถาปนาอำนาจของตนขึ้นแข่งขันกับเยอรมนี เพื่อรักษา
 ผลประโยชน์และเกียรติภูมิของอังกฤษในประเทศไทย อย่างไรก็ตาม ประเทศมหาอำนาจที่
 สนใจในกิจการรถไฟไทยหาใช่แต่อังกฤษและเยอรมนีไม่ เพราะฝรั่งเศสซึ่งมีพรมแดนด้าน
 อินโดจีนประชิดกับดินแดนของประเทศไทย ได้ตั้งข้อเรียกร้องให้ไทยตอบแทนประโยชน์ด้วยการ
 ยินยอมให้ฝรั่งเศสตัดทางรถไฟผ่านเข้ามาทางดินแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย
 เพื่อแลกเปลี่ยนกับการที่ฝรั่งเศสจะถอนตัวออกจากจันทบุรี อันเป็นเหตุการณที่สืบเนื่องจาก

ซึ่งการขยายอิทธิพลครั้งนี้เกิดขึ้นพร้อม ๆ กับการที่ชาวเยอรมันจำนวนมากเข้ามาพำนักใน
 ประเทศไทย เพื่อทำงานในกรมรถไฟ และประกอบอาชีพธุรกิจค้าขาย (อ้างอิงจาก
 F.O. 405/195, "Peel to Grey: Annual Report 1909, March 8, 1910).



วิกฤตการณ์ ร.ศ. 112 แม้ว่าโครงการนี้จะไม่ประสบผลสำเร็จ แต่เป็นการชี้ชัดความหา
 อำนวยยอมเห็นแก่ประโยชน์ของประเทศตนเป็นใหญ่ โดยไม่คำนึงถึงผลเสียหายของประเทศ
 ที่คอยความเจริญ ดังเช่นในกรณีที่รัฐบาลอังกฤษเกลี้ยกล่อมให้ฝ่ายไทยยอมตามขอเรียกร้อง
 ของฝรั่งเศส ให้ตัดทางรถไฟผ่านดินแดนไทยนั้น เพราะรัฐบาลอังกฤษหวังจะให้เป็นช่องทางใน
 การขุดตัดทางรถไฟผ่านเข้ามาในประเทศไทยเช่นกัน ทั้งนี้ ย่อมเป็นอุทาหรณ์ว่า การที่ประเทศ
 มหาอำนาจพยายามเข้าแทรกแซงกิจการรถไฟไทยนั้น มิใช่เพราะว่าจะช่วยเหลือแก่กุลแต่
 ประการใด แต่ต้องการผลประโยชน์จากไทย จนบางครั้งก็เกิดขัดแย้งกันเอง เช่น กรณีประมูล
 ราคาซื้อวัสดุสร้างทางรถไฟ มักมีการกลั่นแกล้งแย่งผลประโยชน์กัน ทำให้รัฐบาลไทยต้องคอย
 ระวังข้อพิพาทต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ซึ่งประเทศที่มีบทบาทพัวพันในเรื่องนี้ได้แก่อังกฤษ เยอรมนี
 ฝรั่งเศส เบลเยียม สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น

อย่างไรก็ตาม ประเทศที่มีบทบาทโดยแท้จริงในการสร้างทางรถไฟในสมัยพระบาท-
 สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวมีเพียง 2
 ประเทศเท่านั้นคือ อังกฤษและเยอรมนี ซึ่งชาวเยอรมันได้รักษาอิทธิพลสูงสุดในการควบคุม
 กิจการรถไฟไทยได้จนถึงปลายสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 แต่เมื่อรัฐบาลได้
 วางโครงการสร้างทางรถไฟเชื่อมกรุงเทพฯ กับหัวเมืองมลายูของไทย อังกฤษก็ดำเนินการ
 แทรกแซงและคัดค้านอย่างรุนแรงต่อการที่รัฐบาลไทยจะมอบให้กรมรถไฟซึ่งขณะนั้นชาวเยอรมัน
 มีอำนาจควบคุมเป็นผู้สร้างทางรถไฟสายใต้ เพราะอังกฤษถือว่าบริเวณภาคใต้ของไทยเป็น
 เขตอิทธิพลของอังกฤษที่ไม่บังควรให้มหาอำนาจที่ 3 เข้าไปมีบทบาท อันอาจเป็นอันตรายต่อ
 ผลประโยชน์และความมั่นคงของอาณานิคมของอังกฤษในภูมิภาคนี้ โดยเฉพาะเยอรมนีซึ่งกำลัง
 แข่งอำนาจทางการเมืองและการทหารกับอังกฤษในขณะนั้น อาจถือโอกาสขยายอิทธิพลใน
 หัวเมืองมลายูของไทย ในกรณีที่วิศวกรเยอรมันในกรมรถไฟได้เป็นผู้สร้างทางรถไฟสายใต้
 การคัดค้านของอังกฤษได้คลี่คลายไปเป็นการเจรจาทางการทูต ซึ่งในครั้งแรกรัฐบาลไทย
 ไม่ยินยอมตกลงด้วย เพราะถือว่าเป็นการก้าวก่ายต่อการบริหารภายในของไทย แต่เมื่อ
 อังกฤษจะเปิดแผนขนส่งด้วย พ.ศ. 2440 (ค.ศ. 1897) ที่รัฐบาลไทยทำไว้กับรัฐบาล
 อังกฤษ อันเป็นข้อยกผันที่ทำให้อังกฤษมีสิทธิเหนือการจัดการกิจการคานทางประเทศของไทย
 ในหัวเมืองภาคใต้ ตั้งแต่ตำบลบางตะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ลงไปจนถึงเขตแดนทิศใต้

ของประเทศไทย เป็นเหตุให้รัฐบาลไทยจำต้องโอนโอนตามความต้องการของรัฐบาลอังกฤษ เพราะเกรงว่าถ้าความเปิดเผยขึ้น ประเทศมหาอำนาจอื่นจะดำเนินการประท้วง รัฐบาลไทยอย่างรุนแรง รัฐบาลไทยจึงยอมเปิดการเจรจากับรัฐบาลอังกฤษในปัญหาตัวบุคคลที่จะทำการสร้างทางรถไฟสายใต้ควบคู่กับการเจรจาขอยกเลิกอนุสัญญาฉบับ พ.ศ. 2440 และเรื่องการผ่อนคล้ายสิทธิสภาพนอกอาณาเขต ซึ่งผลของการเจรจาได้ออกมาในรูปของสนธิสัญญาระหว่างไทยกับอังกฤษ ฉบับวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2451 (ค.ศ. 1909) ที่ระบุให้ไทยยกสิทธิบริวารกดินันต์ ตรังกามู และปัสสิให้อังกฤษ และอังกฤษยอมยกเลิกอนุสัญญาฉบับ พ.ศ. 2440 ผ่อนคล้ายสิทธิสภาพนอกอาณาเขตและอำนาจทางการศาลบางอย่างให้แก่ฝ่ายไทย รัฐบาลไทยยอมแยกกรรมรถไฟออกเป็น 2 ส่วน คือ กรรมรถไฟสายเหนือซึ่งยังคงอยู่ภายใต้อธิปไตยของชาวเยอรมัน ส่วนกรรมรถไฟสายใต้นั้นมีวิศวกรชาวอังกฤษเป็นผู้ควบคุมบังคับการ ทั้งนี้ ฝ่ายอังกฤษตอบแทนประโยชน์ด้วยการยอมให้รัฐบาลไทยกู้เงินสร้างทางรถไฟสายใต้ จำนวนสี่ล้านปอนด์ แต่การดำเนินงานทุกอย่างต้องเป็นอิสระ ไม่เกี่ยวข้องกับ การสร้างทางรถไฟสายอื่น ๆ ของไทย) ดังนั้น ในตอนปลายสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 บทบาทของอังกฤษและเยอรมนีในกิจการรถไฟไทยจึงอยู่ในฐานะที่ทัดเทียมกัน การแทรกแซงของรัฐบาลอังกฤษในเรื่องการสร้างทางรถไฟสายใต้ นอกจากจะแสดงถึงการแข่งอำนาจระหว่างเยอรมนีและอังกฤษแล้ว ยังเป็นที่ประจักษ์ชัดว่ารัฐบาลไทยก็ได้พยายามต่อสู้เพื่อรักษาผลประโยชน์และเกียรติภูมิของประเทศเช่นกัน แต่ก็ไม่อาจต้านทานความต้องการและการบีบบังคับจากรัฐบาลอังกฤษ ทั้งนี้ น่าจะตีความได้ว่า ฐานะเอกราชของประเทศไทยในขณะนั้น เป็นเพียงในแง่กฎหมาย แต่ในความเป็นจริงหรือในแง่ปฏิบัติมีลักษณะที่แตกต่างกันยิ่งนัก การที่รัฐบาลอังกฤษคุกคามจะเอาผลประโยชน์ด้วยการก้าวกายกิจการภายในของประเทศไทยเช่นนี้ ย่อมเป็นคำอธิบายที่เพียงพอแล้วว่า ประเทศมหาอำนาจตะวันตกบางประเทศหาได้ยอมรับสิทธิและสภาพประเทศเอกราชของไทยโดยแท้จริงไม่ และเป็นที่แน่ชัดว่าในเวลา นั้น ประเทศเหล่านี้พยายามหาโอกาสเอาเปรียบประเทศไทยอยู่เสมอ โดยการดำเนินนโยบายรักษาผลประโยชน์ของฝ่ายตนพร้อมกับการวิครอนอิทธิพลของประเทศมหาอำนาจคู่แข่งกัน โดยไม่คำนึงว่าการกระทำดังกล่าวเป็นอยู่บนพื้นฐานแห่งความเที่ยงธรรมมากนักน้อยเพียงใด

เมื่อเริ่มสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว พระองค์โปรด ฯ ให้ กรมรถไฟดำเนินการสร้างทางรถไฟสายเหนือต่อไป หลังจากที่หยุดชะงักลงชั่วคราวเนื่องจาก รัฐบาลขาดเงินทุน เพื่อให้บรรลุถึงจุดหมาย คือ นครเชียงใหม่ งานสร้างทางรถไฟ สายเหนือของชาวเยอรมันและการสร้างทางรถไฟสายใต้ของชาวอังกฤษจึงดำเนินการควบคู่กัน ไป แต่อิทธิพลของชาวเยอรมันเริ่มเสื่อมลงอย่างรวดเร็วเมื่อเกิดสงครามโลกครั้งที่ 1 ขึ้น และรัฐบาลไทยดำริที่จะประกาศสงครามกับฝ่ายมหาอำนาจกลาง จึงมีการวางแผนเพื่อกำจัด ชาวเยอรมันในกรมรถไฟ และในวาระนี้เอง พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรง มีพระราชดำริว่า สมควรจะดำเนินการปฏิรูปกิจการรถไฟให้อยู่ในความควบคุมของคนไทย เพื่อให้คนไทยหลุดพ้นจากสภาพ "คนใต้บังคับบัญชา" ของชาวเยอรมันและชาวอังกฤษในกรม รถไฟ พระองค์จึงมีพระบรมราชโองการประกาศแต่งตั้ง พระเจ้าน้องยาเธอ กรมขุน กำแพงเพชรอัครโยธิน เป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง ต่อมา กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ได้ ดำเนินการรวมกรมรถไฟสายเหนือและสายใต้ให้เป็นกรมรถไฟหลวง เปลี่ยนฐานะและ ตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟสายเหนือชาวเยอรมัน และวิศวกรผู้บังคับการทางรถไฟสายใต้ชาว อังกฤษให้อยู่ใต้บังคับบัญชากรมขุนกำแพงเพชร ฯ โดยดำรงตำแหน่งเป็นหัวหน้ากองแบบแผน ในกรมรถไฟหลวงและเป็นที่ปรึกษาของผู้บัญชาการ ฯ ตามลำดับ ซึ่งหลังจากการเปลี่ยนแปลง ครั้งนี้ไม่นาน รัฐบาลไทยก็ประกาศสงครามกับประเทศมหาอำนาจกลาง และได้จับกุม คุมขังชาวเยอรมันในกรมรถไฟ เป็นเหตุให้อิทธิพลของเยอรมันที่ชาวเยอรมันร่วมกันสร้างสม มาเป็นเวลานานในกิจการรถไฟไทยต้องสูญสิ้นไปในที่สุด

แม้ว่าชาวเยอรมันจะหมดสิ้นบทบาทไปแล้ว แต่ชาวอังกฤษยังคงรักษาอิทธิพลของตน ในกรมรถไฟหลวงไว้ได้ กรมขุนกำแพงเพชร ฯ จึงทรงดำเนินการที่ละชั้น เพื่อดึงอำนาจ ในการบริหารงานและการสร้างทางรถไฟให้ตกเป็นของคนไทยโดยสมบูรณ์ โดยการส่ง นักเรียนไทยไปศึกษาวิชาวิศวกรรมรถไฟยังทวีปยุโรปและอเมริกา เป็นการเตรียมคนไว้ สำหรับรับช่วงงานจากชาวต่างประเทศ แต่กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ไม่ได้ดำเนินการโดย รุนแรงในทันทีทันใดในการกำจัดอิทธิพลของอังกฤษ เพราะทรงตระหนักว่าฝ่ายอังกฤษยังคง ต้องการรักษามลประโยชน์ของตนในกิจการรถไฟไทย วิธีการที่พระองค์เลือกใช้ คือ งด การว่าจ้างชาวต่างชาติเพิ่มเติม บรรจุวิศวกรไทยให้เข้ารับตำแหน่งแทนวิศวกรชาติอื่น ๆ

ที่หม่อมคายนุสฎฐาทรงงานกับรัฐบาลไทย และแต่งตั้งคนไทยให้ดำรงตำแหน่งสำคัญ ๆ ในการควบคุมและบริหารงานรถไฟ ซึ่งวิธีนี้ทำให้อังกฤษไม่สามารถคัดค้านนโยบาย "เปลี่ยนกรมรถไฟหลวงให้เป็นของคนไทย" (to Siamesify the Royal Railway Department) ได้อย่างเต็มที่ แม้ว่าบางครั้งอังกฤษซึ่งเป็นมหาอำนาจประเทศเดียวที่ยังคงมีบทบาทในกิจการรถไฟไทยจะดำเนินการต่อต้านนโยบายดังกล่าว แต่ก็ไม่อาจสะกิดกันความพยายามของคนไทยที่จะกำจัดอิทธิพลของชาวตะวันตกให้พ้นจากกรมรถไฟหลวง จนในที่สุดกิจการรถไฟไทยก็ได้ตกมาอยู่ในความครอบครองของเจ้าของประเทศโดยสมบูรณ์ ในปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว

วิเคราะห์ได้ว่า สาเหตุของการที่ประเทศมหาอำนาจตะวันตกเข้ามามีบทบาทในกิจการรถไฟไทย เพราะเมื่อมีการสร้างทางรถไฟสายแรกของรัฐขึ้น เนื่องจากแรงกดดันของลัทธิจักรวรรดินิยมที่กำลังแผ่ขยายไปแทบจะทั่วโลกในเวลานั้น รัฐบาลไทยจำเป็นต้องสร้างทางรถไฟขึ้น ทั้ง ๆ ที่ยังขาดการเตรียมพร้อม ไม่มีผู้ที่ทรงความรู้ความสามารถในการสร้างทางรถไฟแม้แต่คนเดียวที่เป็นคนไทย ชาววิศวกรอุปกรณ์การสร้างทางรถไฟ อีกทั้งรัฐบาลไม่ได้เตรียมการวางนโยบายกิจการรถไฟให้เป็นไปในรูปโคโคโดยแน่นอน กังหัน เมื่อมีการสร้างทางรถไฟสายแรกที่รัฐเป็นผู้ดำเนินการ รัฐบาลไทยจึงต้องอาศัยชาวต่างประเทศทุกอย่าง เป็นเหตุให้ประเทศมหาอำนาจตะวันตกเข้ามามีบทบาทในการสร้างทางรถไฟของไทย สภาพการเมืองระหว่างประเทศขณะนั้น ทำให้ชาวตะวันตกไม่ยอมถอนตัวจากการยึดครองกิจการรถไฟไทย เยอรมนีก็ถือว่ากรมรถไฟเป็นหน่วยงานที่ชาวเยอรมันมีส่วนในการก่อตั้งและสามารถยึดอำนาจบริหารได้อย่างมั่นคงแล้ว จึงไม่ยอมฝึกสอนคนไทยให้มีความรู้ในงานรถไฟ เพราะเกรงว่าถ้าคนไทยมีความสามารถพอที่จะเรียกอำนาจบริหารคืนจากชาวเยอรมัน ทำให้อิทธิพลของเยอรมนีในประเทศไทยซึ่งมีกำลังสำคัญอยู่ที่กรมรถไฟต้องสูญสลายไป ในขณะที่อังกฤษและฝรั่งเศสซึ่งเป็นคู่แข่งสำคัญยังสามารถดำรงตำแหน่งสำคัญในหน่วยราชการอีกหลายแห่งในประเทศไทย ในขณะที่เดียวกันก็ไม่มีคนไทยผู้ใดที่มีความสามารถพอที่จะเรียนรู้วิธีการสร้างทางรถไฟจากชาวเยอรมัน และริเริ่มถึงอำนาจบริหารมาสู่มือคนไทย กิจการรถไฟจึงตกอยู่ในมือของชาวต่างชาตินานเกินไป ซึ่งถ้าไม่มีการประกาศสงครามโลกครั้งที่ 1 แล้ว ก็ไม่แน่ว่าคนไทยจะได้เข้าควบคุมกิจการรถไฟไทยในเวลานั้น อาจต้องยึดเวลาต่อไปอีก จึง

พิจารณาได้ว่าการสร้างทางรถไฟของไทยในสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 และต้นสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 ไม่มีแผนงานที่แน่นอน ผู้บริหารของไทยปล่อยให้ข้าราชการชาวตะวันตกที่รับราชการในกรมรถไฟเป็นผู้ดำเนินงาน ส่วนใหญ่ก็เป็นที่ไปตามรายงานของชาวตะวันตก การที่ไม่มีการวางโครงการระยะยาว จึงทำให้การสร้างทางรถไฟของไทยเป็นไปในรูปที่ว่า เมื่อมีเหตุการณ์มาบีบบังคับให้รัฐบาลจำต้องสร้างทางรถไฟทางใด รัฐบาลจึงจะหันความสนใจไปสร้างทางรถไฟสายนั้น กวรถปล่อยให้กรมรถไฟหลงตกอยู่ในความควบคุมของชาวตะวันตก แม้จะไม่มีหลักฐานบ่งแน่ชัดว่าเกิดการทุจริตขึ้น แต่น่าจะมีการรั่วไหลเกิดขึ้น เพราะการใช้เงินของกรมรถไฟหลวงในสมัยที่ นายเบทเกะ และนายแฮร์มันน์ แกรทส์ เป็นเจ้ากรมรถไฟนั้น เป็นความลับ ปราศจากการรู้เห็นหรือการควบคุมตรวจสอบของเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ และกระทรวงพระคลังมหาสมบัติก็ไม่สามารถตรวจสอบการใช้จ่ายของกรมรถไฟหลวงได้ แม้ว่าที่ปรึกษากระทรวงพระคลัง ฯ ในเวลานั้นคือ นายริเวต คาร์แนค จะตั้งข้อสังเกตว่ากรมรถไฟหลวงใช้เงินฟุ่มเฟือยผิดปกติก็ตาม¹ เหตุการณ์เช่นนี้จะสนับสนุนฐานได้ว่า อาจมีการรั่วไหลทางการเงินในสมัยที่กรมรถไฟหลวงอยู่ในความควบคุมของเจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมันคนแรกและคนที่สอง

ประเด็นที่น่าสังเกตอีกประการหนึ่ง คือ ขอบเขตอำนาจของเจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมันเห็นได้ชัดว่า เจ้ากรมรถไฟ 2 คนแรก คือ นายคาร์ล เบทเกะ และนายแฮร์มันน์ แกรทส์ มีอำนาจควบคุมกิจการรถไฟโดยเด็ดขาด โดยเฉพาะสมัยนายเบทเกะนั้น อิทธิพลของชาวเยอรมันในกรมรถไฟอยู่ในระดับสูงสุด เพราะนโยบายทำกรมรถไฟให้เป็นกรมเยอรมัน โดย

¹ ข้อสังเกตของนายคาร์แนคนี้ ทำให้ที่ประชุมเสนาบดีสภาต้องเรียกนายเบทเกะมาชี้แจงเรื่องการใช้เงินของกรมรถไฟหลวงเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม ร.ศ. 118 (พ.ศ. 2442 หรือ ค.ศ. 1899) และต่อมาก็มีการดำริจะตั้งกรมการตรวจรถไฟขึ้น แต่ความคิดนี้ไม่ประสบผลสำเร็จ เพราะเป็นเพียงแผนงานที่ไม่ได้รับนำมาปฏิบัติ [ดูรายละเอียดได้จาก ก.จ.ช., ขช. 5.1/22, "เรื่องตั้งกรมการตรวจรถไฟ (3 พ.ค. 118 - 18 ส.ค. 118)"] .

การพยายามกีดกันวิศวกรชาติอื่น ๆ แม่แต่คนไทยไม่ให้มีตำแหน่งหน้าที่สำคัญ ก็เป็นนโยบาย
ซึ่งเกิดขึ้นในสมัยที่นายเบทเกะเป็นเจ้ากรมรถไฟ นักเรียนไทยที่ส่งไปศึกษาวิชาการรถไฟใน
สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ก็มักจะส่งไปที่เยอรมนี เช่น พระยารำไพพงษ์
บริพัตร ซึ่งเป็นวิศวกรไทยรุ่นแรกของกรมรถไฟ ครั้นถึงสมัยนายแกรทล์เป็นเจ้ากรมรถไฟ
นโยบายรักษาอิทธิพลของเยอรมนีในกรมรถไฟหลวงก็ยังคงดำเนินต่อไป เพราะนายแกรทล์นั้น
ขึ้นชื่อว่ามีความคิดเห็นเป็นอันหนึ่งอันเดียวกับนายเบทเกะ ในสมัยที่บุคคลทั้งสองดำรงตำแหน่ง
เจ้ากรมรถไฟ นโยบายสร้างทางรถไฟและการจัดการต่าง ๆ อยู่ในมือของชาวเยอรมันโดย
แท้จริง ส่วนใหญ่แล้ว เสนาบดีจะทำหน้าที่เพียงรับรายงานและถ่ายทอดความเห็นของเจ้า
กรมรถไฟเสนอต่อรัฐบาล ถึงจะมีการแต่งตั้งวิศวกรอังกฤษ คือ นายกิตตินส์ ให้ดำรงตำแหน่ง
สำคัญเพื่อคอนอำนาจเจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมัน แต่ก็ไม่สู้ได้ผลนัก เพราะรัฐบาลยังยึดหลักว่า
ทราบใดที่คนไทยยังไม่สามารถบริหารงานรถไฟได้ครบตนเองแล้ว รัฐบาลไทยต้องการให้
กรมรถไฟหลวงอยู่ที่อิทธิพลชาวเยอรมันมากกว่าชาวอังกฤษ และนโยบายเช่นนี้ได้ส่งเสริม
อำนาจของชาวเยอรมันในกรมรถไฟหลวงให้เฟื่องฟูถึงขีดสุดในตอนกลางรัชสมัยพระบาท
สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

ส่วนเจ้ากรมรถไฟคนที่ 3 คือ นายลูซ โจเลอร์ แม้จะเป็นชาวเยอรมัน แต่มิได้
ฝังใจกับลัทธิชาตินิยมเช่นนายเบทเกะและนายแกรทล์ ถึงจะเกิดกรณีล่าเอียงเขาข้างบริษัท
เยอรมันในการประมูลราคาสิ่งของจนเกิดเรื่องอื้อฉาวขึ้น แต่เขาไม่ได้ดำเนินนโยบายกีดกัน
เจ้าของประเทศหรือวิศวกรชาติอื่น ไม่ให้มีส่วนร่วมในกิจการรถไฟมากเท่ากับเจ้ากรมรถไฟ
สองคนแรก ผลงานชิ้นหนึ่งของเขาที่เป็นเครื่องยืนยันความตั้งใจดีต่อคนไทยคือ การทุ่มเท
ความพยายามทำโครงการให้คนไทยเข้ารับหน้าที่แทนชาวเยอรมันได้ในเวลา 3 ปี แมว่า
โครงการนี้จะทำตามคำสั่งของเจ้าพระยาวชิราวุธประพัทธ์ ซึ่งรับสนองพระบรมราชโองการจาก
พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวก็ตาม แต่กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ก็ทรงยอมรับว่า
นายโจเลอร์ได้ใช้ความพยายามและทำงานอย่างหนักก่อนที่จะสามารถเสนอโครงการนี้ต่อ
รัฐบาลไทย ฐานะของนายโจเลอร์นั้นดูเหมือนจะคอยอิทธิพลกว่านายเบทเกะและนายแกรทล์
ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าในระยะแรกที่เขาดำรงตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟ เสนาบดีกระทรวง
โยธาธิการเวลานั้นเป็นผู้มีความคิดริเริ่ม เช่น พระยาสุรียานุวัตร และพระยาสุทนต์ยวงวินิต

ซึ่งเอาใจใส่ควบคุมการทำงานของกรมรถไฟหลวง ไม่ปล่อยมือให้เจ้ากรมรถไฟดำเนินงานตามลำพัง เป็นเหตุให้อำนาจในการบริหารของเจ้ากรมรถไฟลดลงโดยปริยาย ประจวบกับในปลายสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 รัฐบาลเปลี่ยนแปลงนโยบายที่จะให้ชาวเยอรมันผูกขาดอำนาจบริหารกิจการรถไฟแต่ชาติเดียว เพราะสถานการณ์ทางการเมืองและข้อตกลงกู้เงินจากอังกฤษเพื่อใช้สร้างทางรถไฟสายใต้ เป็นมูลเหตุให้รัฐบาลไทยต้องแต่งตั้งชาวอังกฤษให้มาทำหน้าที่ และอำนาจบริหารในการสร้างทางรถไฟให้เท่าเทียมกับชาวเยอรมัน จึงนับเป็นครั้งแรกที่อังกฤษสามารถทอนอิทธิพลของชาวเยอรมันในกรมรถไฟหลวงได้สำเร็จ แม้ว่าการแบ่งอำนาจจากคนเยอรมันให้คนอังกฤษนี้ รัฐบาลอังกฤษจะประสพชัยชนะโดยการชักโลบายทางการเมืองอันสืบเนื่องจากอนุสัญญาฉบับ พ.ศ. 2440 เข้าเป็นบังคับ รัฐบาลไทยก็ตาม ก็วินิจฉัยว่าอังกฤษได้มาถึงเป้าหมายที่เขาวางไว้ตั้งแต่สมัยที่รัฐบาลไทยเริ่มกิจการรถไฟ คือ ให้ชาวอังกฤษมีอำนาจในการบริหารงานรถไฟ และให้กรมรถไฟหลวงตกอยู่ใต้อิทธิพลของความคิดและวิธีการแบบอังกฤษ

นอกจากนโยบายของรัฐบาลไทยในตอนปลายสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 จะทำให้อิทธิพลของเยอรมันต้องลดลงแล้ว นายไวเลอร์เองก็ไม่สามารถรักษาอำนาจของชาวเยอรมันในกรมรถไฟหลวงได้เท่านายเบทเกะ เพราะอิทธิพลของนายไวเลอร์นั้นไม่ทะเยอทะยาน หรือมีความคิดรุนแรงในเรื่องเกลียดชังคนอังกฤษเท่านายเบทเกะ ฉะนั้นนอกจากจะส่งเอกอัครราชทูตไปทูลเกล้าฯ ในราชการกรมรถไฟหลวงและจดหมายส่วนตัวแล้ว ยังเห็นได้จากการวางตัวที่สงบและท่าทีที่เฉยเมยต่อการเปลี่ยนแปลงคุ้อำนาจของชาวอังกฤษในกรมรถไฟ ไม่ว่าจะเป็นเวลาก่อนหรือหลังจากการลงนามในสนธิสัญญาระหว่างไทย - อังกฤษ ฉบับวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2451 (ค.ศ. 1909) ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับนายเบทเกะแล้ว เจ้ากรมรถไฟคนแรกจะต้องดำเนินการประท้วงอย่างรุนแรงทุกครั้งที่เกิดเรื่องกระทบกระเทือนต่ออิทธิพลของชาวเยอรมันในกรมรถไฟหลวง หรือกรณีที่อังกฤษจะได้รับผลประโยชน์มากกว่าเยอรมัน ดังจะเห็นได้จากจดหมายทูลฟ้องหรือประท้วงเรื่องราวต่าง ๆ ที่เขามีกากราบทูลเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการและเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ เป็นจำนวนนับไม่ถ้วน เมื่อเปรียบเทียบแล้ว นายไวเลอร์แทบจะไม่ยึดวิธปฏิบัติทำนองเดียวกับนายเบทเกะ ยิ่งในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวแล้ว อิทธิพลของเยอรมันในกิจการรถไฟไทย

ได้เสื่อมลงไปมาก วิศวกรอังกฤษกลับทวีบทบาทมากขึ้น อำนาจของชาวเยอรมันตกต่ำลง ถึงขีดสุดก่อนหน้าที่ไทยจะประกาศสงครามกับมหาอำนาจกลางไม่นานนัก และหมดสิ้นไปเมื่อไทยประกาศสงครามกับเยอรมนีและออสเตรีย - ฮังการี เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 (ค.ศ. 1917)

นอกจากบทบาทของเจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมันทั้ง 3 คนแล้ว วิศวกรผู้บังคับการทางรถไฟสายใต้ คือ นายเฮนรี กิตคินส์ ก็นับได้ว่ามีบทบาทสำคัญยิ่งในกิจการรถไฟไทย เขาเป็นชาวตะวันตกคนสุดท้ายที่มีอำนาจบริหารอยู่ในกรมรถไฟหลวง และเป็นสัญลักษณ์ของชัยชนะที่อังกฤษมีต่อเยอรมันในการต่อสู้เพื่อแย่งอำนาจในกิจการรถไฟไทย บทบาทของเขาสะท้อนข้อเท็จจริงที่ว่า ชาวอังกฤษเป็นผู้นำความคิดเรื่องการสร้างทางรถไฟมาสู่คนไทย และแม้อังกฤษจะสูญเสียฐานะผู้นำในกิจการรถไฟไทยให้แก่ชาวเยอรมันเป็นเวลานาน แต่ในที่สุดอังกฤษก็สามารถสถาปนาอำนาจของตนขึ้นในกรมรถไฟหลวงอีก จึงสรุปได้ว่า บทบาทของประเทศมหาอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทยนั้น เริ่มต้นโดยอังกฤษเป็นผู้นำ และจบลงด้วยการหมดสิ้นอิทธิพลของอังกฤษเป็นประเทศสุดท้าย เมื่อคนไทยได้เป็นเจ้าของกิจการรถไฟไทยโดยสมบูรณ์

เมื่อเปรียบเทียบลักษณะความสนใจของประเทศมหาอำนาจตะวันตกที่มีต่อกิจการรถไฟไทยแล้ว น่าจะจำแนกได้ว่าบทบาทของอังกฤษเด่นที่สุดทั้งในแง่ของรัฐบาลและตัวบุคคล เพราะการเข้ามาพัวพันในกิจการรถไฟไทยนั้น เริ่มตั้งแต่ก่อนที่รัฐบาลจะวางโครงการสร้างทางรถไฟสายแรกเสียอีก และในขั้นแรกรัฐบาลไทยก็ยอมรับว่าอังกฤษเป็นต้นเค้าของความคิดสร้างทางรถไฟในประเทศไทย ดังจะเห็นได้จากกรณีที่ราชทูตไทยนำโครงการเรื่องสร้างทางรถไฟเข้าปรึกษากับบุคคลสำคัญของอังกฤษ รัฐบาลอังกฤษและคนอังกฤษก็ตระหนักถึงความสำคัญที่ตนมีต่อกิจการรถไฟไทย จึงพยายามที่จะครอบงำกิจการรถไฟไทยโดยเด็ดขาด เพราะถ้าทำได้สำเร็จ โครงการเชื่อมทางรถไฟของอาณานิคมอังกฤษในภูมิภาคนี้ เช่น อินเดีย พม่า ผ่านไทยไปตลอดแหลมมลายู ย่อมทำได้สำเร็จตามความต้องการของอังกฤษ แต่ความหวังของอังกฤษก็เกิดอุปสรรคขึ้นเมื่อชาวเยอรมันคนแรก เข้ามามีบทบาทในกิจการรถไฟไทย พร้อมกับครอบครองตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟ ซึ่งอังกฤษเคยหมายมั่นว่าจะตกเป็นของคนอังกฤษ หลังจากนั้น อำนาจของเยอรมนีก็นครอคลุมกิจการรถไฟไทย แต่อังกฤษไม่ได้หยุดยั้งการแทรกแซงแต่

เพียงเท่านั้น ความรู้สึกไม่พอใจชาวเยอรมันในกรณีรถไฟหลวงเป็นปัจจัยสำคัญที่สุดที่ทำให้รัฐบาลอังกฤษกระทำการที่ขาดความเที่ยงธรรม และใช้อำนาจทางการเมืองที่เหนือกว่าบีบบังคับรัฐบาลไทยให้ปฏิบัติตามความต้องการของอังกฤษ เช่น ในกรณีพิพาทระหว่างกรมรถไฟหลวงและผู้รับเหมาชาวอังกฤษในคดีสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา นอกจากนี้ รัฐบาลอังกฤษยังดำเนินการแทรกแซงกิจการรถไฟไทยตลอดเวลา เช่น การสนับสนุนให้พ่อค้าอังกฤษเข้ามาขอสัมปทานทางรถไฟสายเหนือและสายใต้ ขอซื้อทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา เป็นต้น ทำให้รัฐบาลไทยต้องคอยติดตามแก้ปัญหาอันเกิดจากการกระทำของเอกชนและรัฐบาลอังกฤษ พฤติกรรมของตัวแทนทางการทูตของอังกฤษหลายคนในประเทศไทยยังทำให้เกิดผลสะท้อนต่อกิจการรถไฟไทย เช่น กรณีที่กงสุลอังกฤษประจำเชียงใหม่อยู่เบื้องหลังการก่อกวนของพวกเงี้ยวในมณฑลพายัพ ก็เป็นมูลเหตุสำคัญที่ทำให้รัฐบาลไทยตัดสินใจสร้างทางรถไฟสายเหนือ เพื่อระงับการปกครองเหนือมณฑลพายัพ แต่การแทรกแซงของรัฐบาลอังกฤษครั้งสำคัญที่สุด คือ การขัดขวางวิศวกรชาวเยอรมันไม่ให้เป็นผู้สร้างทางรถไฟสายใต้ แม้อังกฤษจะอ้างเหตุผลความมั่นคงของอาณาเขตของตนในแหลมมลายู และเสถียรภาพของเขตอิทธิพลอังกฤษก็ตาม แต่ก็เป็นการอ้างที่ถือเอาผลประโยชน์ของอังกฤษเป็นหลัก โดยไม่คำนึงว่าเป็นการก้าวล่วงกิจการภายในของไทยอย่างรุนแรงที่สุด และเหตุการณ์ครั้งนี้ทำให้รัฐบาลไทยต้องหาทางออกเพื่อผ่อนคลายความกดดันจากภาวะคุกคามของอังกฤษ ด้วยการสถาปนาอำนาจของชาวอังกฤษให้อยู่ในระดับเดียวกับชาวเยอรมัน และต่อมาเหตุการณ์ทางการเมืองก็เกื้อหนุนให้อังกฤษเป็นประเทศเดียวที่มีบทบาทอยู่ในกิจการรถไฟไทย จนเกือบสิ้นสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6

เห็นได้ชัดว่าความสนใจของอังกฤษที่มีต่อการสร้างทางรถไฟในประเทศไทยเป็นไปอย่างเสมอต้นเสมอปลาย ทั้งในแง่รัฐบาลและเอกชน เมื่อใดที่มีจังหวะเหมาะ อังกฤษจะทำการแทรกแซงทันที ไม่ว่าจะทำโดยเปิดเผยหรือเป็นการลับ ความพยายามนี้เองได้ช่วยให้อังกฤษมีบทบาทเด่นที่สุดในประวัติศาสตร์การสร้างทางรถไฟของไทย และบทบาทนี้ได้อำนวยผลประโยชน์ตอบแทนแก่อังกฤษเช่นกัน

ส่วนบทบาทของเยอรมันนั้น ถ้ากล่าวเฉพาะตัวบุคคลแล้ว ชาวเยอรมันมีบทบาทมากที่สุดในการกิจการรถไฟไทย แม้จะเกิดเรื่องขัดแย้งกับชาวอังกฤษหลายครั้ง จนเป็นเหตุให้เกิด

ความเสียหายแก่กิจการรถไฟไทย แต่ก็ไม่อาจกล่าวหาได้ว่าวิศวกรเยอรมันเป็นผู้ก่อความ
 ยุ่งยากขึ้น และในหลายกรณีความขัดแย้งดังกล่าวเกิดขึ้นเพราะการปกป้องรักษาผลประโยชน์
 ของรัฐบาลไทย นอกจากนี้ ชาวเยอรมันยังเป็นผู้วางรากฐานกิจการรถไฟให้แก่อไทย แม้แต่
 การจัดระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ก็ได้อาศัยแบบระเบียบการควบคุมการรถไฟของเยอรมนี ซึ่ง
 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวก็ทรงยอมรับว่าระเบียบการของเยอรมนีรัดกุมและ
 ใช้ได้ดีกว่าของประเทศอื่น ๆ¹ ในระยะปฐมกาลของการสร้างทางรถไฟนั้น กล่าวได้ว่า
 ถ้าไม่มีชาวเยอรมันเป็นผู้ดำเนินงานแล้ว กิจการรถไฟไทยอาจประสบความล้มเหลวตั้งแต่
 ในระยะเริ่มต้น เพราะระเบียบบริหารงานที่บกพร่อง และระบบราชการที่ไร้ประสิทธิภาพ
 ดังนั้น จึงนับว่าชาวเยอรมันเป็นผู้มีบทบาทสำคัญที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อกิจการรถไฟของไทย
 ในระยะก่อสร้างสร้างตัว แม้ว่าชาวเยอรมันจะยึดนโยบายกีดกันคนไทยไม่ให้มีความรู้พอที่จะ
 ดำเนินงานสร้างทางรถไฟได้ด้วยตนเองก็ตาม แต่น่าจะพิจารณาได้ว่านโยบายนี้เกิดขึ้นและ
 ดำเนินการได้ผลก็เพราะ ความละเอียดของผู้บริหารแผ่นดินในเวลานั้นเป็นส่วนประกอบด้วย
 ที่ไม่พยายามแก้ปัญหาดังกล่าว และสนับสนุนวิศวกรไทยให้มีโอกาสแสวงหาความรู้ที่เทียบ
 กับชาวตะวันตก แม้แต่เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการหลายต่อหลายคนก็ผลัดภาระเฉพาะหน้า
 ในการบริหารราชการด้วยการปล่อยให้ชาวเยอรมันจัดการเรื่องราวต่าง ๆ โดยปราศจาก
 การควบคุมจากเจ้าของประเทศอย่างใกล้ชิด ดังนั้น สาเหตุอีกประการหนึ่งที่เปิดโอกาสให้
 ชาวเยอรมันมีอำนาจในกรมรถไฟ ก็เพราะคนไทยขาดความรู้ เริ่มและความกระตือรือร้นที่จะ
 เป็นเจ้าของกิจการรถไฟของตนเอง ความคิดเช่นนี้ แม้จะมีต้นเค้ามาตั้งแต่ระยะปลายสมัย
 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว แต่เพิ่งจะได้รับการปฏิบัติให้เกิดผลจริงจังในสมัย
 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยพระองค์ทรงวางพระราชโองบายเบื้องต้น และ
 กรมขุนกำแพงเพชร ฯ ทรงรับสนองพระราชโองบายให้ได้รับผลที่มุ่งหมายไว้ในที่สุด

¹ ก.จ.ช., ร.5 ขธ. 5.1/37, "รายงานการประชุมเสนาบดี วันที่ 25

พฤษภาคม ตรงกับวัน 5 ธู 5 ค่ำ ปีมเสง สัปตศก จุลศักราช 1269 เรื่องเก็บค่าธรรมเนียม
 แก่บริษัทรถไฟ."

ส่วนบทบาทของรัฐบาลเยอรมันนั้นไม่เด่นเท่ารัฐบาลอังกฤษ เพราะแม้รัฐบาลเยอรมันจะแสดงความสนใจในกิจการรถไฟไทย และพอใจที่จะให้อำนาจของชาวเยอรมันคงอยู่ในกรมรถไฟหลวง รวมทั้งการให้ความช่วยเหลือแก่รัฐบาลไทย เมื่อครั้งเกิดกรณีพิพาทระหว่างกรมรถไฟหลวงกับผู้รับเหมาชาวอังกฤษ อีกทั้งพระเจ้าจักรพรรดิวิลเลียมที่ 2 (William II or Wilhelm II) เคยพระราชทานตำแหน่งแก่นายแกรทส์ เจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมันคนที่ 2 ให้เป็นที่ปรึกษางานโยธาธิการ (Royal Prussian Councillor of Public Works)¹ แต่ถึงกระนั้น รัฐบาลเยอรมันก็ไม่เคยดำเนินการแทรกแซงกิจการภายในของไทยในเรื่องที่เกี่ยวกับงานสร้างทางรถไฟเช่นรัฐบาลอังกฤษ ทั้งที่เยอรมันมีโอกาสมหาหลายครั้งที่จะประท้วงว่า รัฐบาลไทยทำการลำเอียงต่อผลประโยชน์ของเยอรมัน โดยการยอมตามคำเรียกร้องของอังกฤษ การที่เยอรมันสงวนท่าทีเช่นนี้ นอกจากจะพิจารณาได้ว่ารัฐบาลเยอรมันไม่ใส่ใจติดตามผลประโยชน์ของตนในประเทศไทยอย่างแท้จริงแล้วยังกล่าวได้ว่า บทบาทของเยอรมันในกิจการรถไฟไทย เป็นบทบาทที่สวนทางกับของอังกฤษ เพราะในขณะที่รัฐบาลอังกฤษมีบทบาทมากกว่ารัฐบาลเยอรมัน คนเยอรมันในกรมรถไฟกลับมีบทบาทมากกว่าคนอังกฤษ และการละเลยความสนใจของรัฐบาลเยอรมัน เป็นผลประการหนึ่งที่ทำให้อิทธิพลของเยอรมันในกรมรถไฟเสื่อมลง ตั้งแต่ปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และสลายตัวลงในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ส่วนฝรั่งเศสนั้นไม่ได้มีบทบาทโดยตรงต่อการสร้างทางรถไฟของไทยในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทั้ง 2 พระองค์ แต่ได้แสดงความต้องการที่จะหาประโยชน์จากกิจการรถไฟไทยหลายครั้ง โดยเฉพาะในการเจรจาเพื่อขอให้ฝรั่งเศสถอนตัวออกจากจันทบุรีนั้น ข้อเรียกร้องขอตัดทางรถไฟผ่านเข้ามาในดินแดนไทยก่อให้เกิดผลบีบบังคับด้านการเมืองแก่รัฐบาลไทยในเวลานั้นอย่างรุนแรง และทำให้การลงนามในสัญญาเพื่อคืนเมืองจันทบุรีให้แก่ไทยต้องยืดเวลาออกไปอีก โดยที่รัฐบาลไทยเป็นฝ่ายเสียผลประโยชน์ อย่างไรก็ตาม

¹ ก.จ.ช., ร.5 ม. 1.3/2, "เรื่องพระเจ้ากรุงเยอรมันทรงตั้งให้มิสเตอร์เกิตส์เจ้ากรมรถไฟเป็นตำแหน่งที่ปรึกษาของกระทรวงโยธาธิการกรุงปรัสเซีย, 9 - 14 มิถุนายน 119 (2443)"] ."

อิทธิพลของฝรั่งเศสที่ยังผลต่อกิจการรถไฟไทยก็มีความสำคัญมาก เพราะทางรถไฟสายแรก
ที่รัฐบาลสร้างขึ้นนั้น ก็เพื่อต่อต้านการคุกคามทางการเมืองและการทหารจากฝรั่งเศสโดย
เฉพาะ เป็นการชักขวางการขยายอิทธิพลของฝรั่งเศสในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของ
ไทย ซึ่งทำให้ฝรั่งเศสไม่พอใจมาก นอกจากนี้ การที่รัฐบาลไทยต้องยับยั้งโครงการต่อทาง
รถไฟจากนครราชสีมาไปยังเขตแดนบริเวณลุ่มแม่น้ำโขง ก็เพราะเกรงการกระทบกระทั่งกับ
ฝรั่งเศส การสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือของไทยไปจนถึงจังหวัดอุบลราชธานี
เพิ่งมาทำได้ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว และเปิดการเดินรถไฟได้ใน
รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล ส่วนเส้นทางจากกรุงเทพฯ ถึงจังหวัด
หนองคายก็เพิ่งเปิดการเดินรถไฟในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช คือ
เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2501 (ค.ศ. 1958) เมื่อลัทธิล่าอาณานิคมเสื่อมลง และ
ฝรั่งเศสหมดอำนาจในภูมิภาคนี้แล้ว อนึ่ง นโยบายกระชับการปกครองเหนืออาณานิคมและ
แสวงหาผลประโยชน์ของฝรั่งเศสด้วยการขอต่อทางรถไฟอินโดจีนกับทางรถไฟของไทย หรือ
การขอตัดทางรถไฟผ่านดินแดนประเทศไทยที่ฝรั่งเศสกระทำในสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้า
อยู่หัวรัชกาลที่ 5 และพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 ก็ล้วนแล้วแต่มีผลต่อนโยบาย
สร้างทางรถไฟของไทย ข้อที่น่าสังเกตคือ การเข้ามามีบทบาทของฝรั่งเศสนั้น มีเฉพาะ
รัฐบาลฝรั่งเศสที่อินโดจีนและที่ปารีสเท่านั้น แต่ชาวฝรั่งเศสเองไม่มีบทบาทเด่นในกิจการ
รถไฟไทย ถึงกระนั้นก็ตาม ในบางครั้งรัฐบาลไทยยังได้อาศัยประโยชน์จากความสนใจของ
ฝรั่งเศสมาถ่วงดุลอิทธิพลอังกฤษด้วย เช่น ในกรณีพิพาทระหว่างกรมรถไฟหลวงกับผู้รับเหมา
หรือในนโยบายกำจัดอิทธิพลอังกฤษในกรมรถไฟหลวง เป็นต้น

ส่วนบทบาทของสหรัฐอเมริกา เบลเยียม และญี่ปุ่นนั้น เป็นการพยายามแสวงหา
ผลประโยชน์เพื่อขายสินค้าเป็นครั้งคราว แม้จะมีการประท้วงทางการทูตเพื่อเรียกร้อง
ประโยชน์บางอย่าง แต่ก็ไม่เกิดผลรุนแรงทางการเมืองจนถึงขั้นอันตราย นอกจากในบาง
กรณีจะเกิดผลกระทบกระเทือนต่อสัมพันธภาพระหว่างประเทศเท่านั้น

ผลดี - ผลเสีย ของการที่ประเทศมหาอำนาจตะวันตกเข้ามามีบทบาทในการสร้าง
ทางรถไฟแห่งประเทศไทย อาจประเมินได้จากช่วงเวลา 2 ระยะ คือ

1. ในระยะแรกที่ไทยเริ่มสร้างทางรถไฟขึ้น คือ ในตอนกลางรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจนถึงเกือบปลายรัชสมัยเดียวกัน เป็นเวลาที่รัฐบาลไทยจำเป็นต้องอาศัยชาวตะวันตกช่วยวางรากฐานกิจการรถไฟไทย เพราะรถไฟมีกำเนิดจากโลกตะวันตกแล้วจึงแพร่หลายมาถึงโลกตะวันออก การสร้างทางรถไฟของไทยน่าจะดำเนินไปด้วยดีและได้ผลที่น่าพอใจ แต่สถานการณ์การเมืองของโลกและของประเทศไทยในขณะนั้น เป็นสาเหตุสำคัญให้มีการแข่งขันทางการเมืองระหว่างประเทศมหาอำนาจด้วยกัน กิจการรถไฟไทยจึงถูกรวมการเมืองแทรกแซงตั้งแต่ก่อนสร้างทางรถไฟสายแรกของรัฐบาลเสียอีก การสร้างทางรถไฟถูกดึงไปเป็นเครื่องมือเพื่อการตอรองผลประโยชน์ระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลของประเทศจักรวรรดินิยม การแก่งแย่งแข่งดีกันเพื่อเป้าหมายในการล่าอาณานิคมทำให้การสร้างทางรถไฟของไทยได้รับผลกระทบกระเทือนอย่างหนัก แต่ถึงกระนั้นก็ตาม ยังนับได้ว่าบทบาทของชาวตะวันตกในระยะแรก ๆ เป็นผลดีต่อการสร้างทางรถไฟของไทย ทำให้กิจการรถไฟไทยไม่ล้มเหลวตั้งแต่เวลาเริ่มต้น จากการวิเคราะห์เอกสารแล้ว ผู้เขียนแน่ใจว่า การประเมินผลครั้งนี้ไม่ผิดพลาดและสรุปได้ว่า บทบาทของประเทศมหาอำนาจตะวันตกในระยะแรกนั้น เป็นผลดีมากกว่าผลเสีย

2. ในระยะต่อมา อันเป็นเวลาเกือบสิ้นสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจนถึงต้นสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งเป็นระยะที่คนไทยเริ่มเรียนรู้กิจการรถไฟมากขึ้น บทบาทของประเทศมหาอำนาจตะวันตกในระยะนี้เป็นผลร้ายต่อประเทศไทยมากกว่าผลดี เพราะนับจากระยะเวลาที่ให้ชาวตะวันตกเข้ามาควบคุมกิจการรถไฟไทยจนถึงเวลาที่เกือบสิ้นสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 นั้น คนไทยน่าจะเรียนรู้และสามารถจัดการงานรถไฟได้ด้วยตนเองแล้ว แต่การณ์มิได้เป็นเช่นนั้น เพราะกิจการรถไฟของไทยยังต้องพึ่งชาวตะวันตกอีก เป็นผลให้ฐานะของชาวตะวันตกเปลี่ยนจากการเป็นผู้วางรากฐานกิจการรถไฟไทยเป็นผู้ควบคุมอำนาจในงานสร้างทางรถไฟ และยังทำให้เกิดความยากลำบากมากขึ้นในการที่จะเพิกถอนอิทธิพลของชาวตะวันตกในกิจการรถไฟไทยในเวลาต่อมา เมื่อคำนึงถึงความเสียหายด้านต่าง ๆ ของงานรถไฟไทยจากบทบาทของประเทศมหาอำนาจตะวันตกในระยะที่ 2 นี้แล้ว เห็นได้ชัดว่าการแทรกแซงผลประโยชน์ทางการเมืองและการค้าระหว่างกลุ่มประเทศมหาอำนาจให้ผลร้ายแก่กิจการรถไฟไทย การที่

รัฐบาลไทยไม่สามารถสะกัดผลเสียต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเพราะการผูกขาดอำนาจของชาวตะวันตกในกรรมรถไฟหลวง นับว่าส่วนหนึ่งเป็นเพราะความบกพร่องของรัฐบาลไทยด้วยที่ไม่สนใจจัดการให้กิจการรถไฟอยู่ในความควบคุมของคนไทย อีกทั้งไม่ส่งเสริมให้คนไทยมีความรู้ความสามารถในงานรถไฟ จึงเป็นช่องโหว่ให้ชาวตะวันตกสามารถตักตวงผลประโยชน์จากความบกพร่องของรัฐบาลไทยในเวลานั้น แม้ในเวลาต่อมารัฐบาลจะได้ตระหนักในเรื่องนี้และมอบอำนาจบริหารกรรมรถไฟหลวงให้เป็นของคนไทย แต่เป็นการดำเนินงานที่ล่าช้าเกินไป และการมอบอำนาจให้คนไทยก็เป็นผลที่เกิดขึ้นเพราะสถานการณ์ทางการเมือง คือ การประกาศสงครามกับเยอรมนี บีบบังคับให้รัฐบาลต้องปฏิบัติเช่นนั้น ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าบทบาทของประเศมหาอำนาจตะวันตกในระยะหลังนี้เป็นบทบาทเพื่อผูกขาดอำนาจและผลประโยชน์ในกิจการรถไฟไทยมากกว่าเพื่อวางรากฐานงานรถไฟไทย และรัฐบาลในเวลานั้นดำเนินนโยบายที่ผิดพลาดในการปล่อยให้ชาวตะวันตกครอบครองกิจการรถไฟไทยนานเกินควร

การวิเคราะห์ข้างต้นเป็นการประเมินผลบางประการของการที่งานสร้างทางรถไฟตกอยู่ในใต้อิทธิพลของประเศมหาอำนาจตะวันตก และกว่าที่กิจการรถไฟไทยจะหลุดพ้นจากการครอบงำของชาวตะวันตก ก็ต้องใช้วิธีการกำจัดอิทธิพลที่ละประเศจนหมดสิ้น เพราะตราบดีที่ยังปล่อยให้มหาอำนาจหนึ่งมหาอำนาจใดมีผลประโยชน์อยู่ ประเทศอื่นก็จะพยายามแย่งชิงผลประโยชน์นั้น โดยที่ความเสียหายตกอยู่กับเจ้าของประเทศ และน่าจะเป็นอุทาหรณ์ได้ว่า การปล่อยให้ชาวตะวันตกมีบทบาทในกิจการรถไฟไทยนานเกินควรนี้เป็นผลร้าย เพราะน้อยคนนักที่จะรักษาผลประโยชน์ของประเศไทยมากกว่าผลประโยชน์ของมาตุภูมิ

ส่วนผลของการสร้างทางรถไฟในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้น เมื่อคำนึงถึงผลระยะยาวแล้ว กิจการรถไฟไทยก็คุ้มค่ากับการลงทุน แม้จะเป็นการลงทุนที่แพงเกินไป เมื่อเปรียบเทียบกับความเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นโดยเหตุไม่สมควรหลายประการ แต่ทั้งนี้อาจยกประโยชน์แก่รัฐบาลไทยในเวลานั้นได้ว่าเพราะขาดประสบการณ์และความชำนาญ จึงเกิดข้อบกพร่องดังกล่าวขึ้น

อย่างไรก็ตาม จากเหตุการณ์ในอดีตกาลจวบจนปัจจุบันสมัย กิจการรถไฟมีคุณค่าต่อการพัฒนาประเทศทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม ทำให้การคมนาคมสะดวกรวดเร็วขึ้น และ

ยังเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในแง่ยุทธศาสตร์ การปกครอง และการเมืองทั้งภายในและนอกประเทศ ซึ่งคนไทยรุ่นหลังน่าจะระลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวที่ไต่ทรงสนับสนุนกิจการสาธารณูปโภคแขนงหนึ่งที่ว่านายอนันตคุณให้แกคนไทย และสมควรที่จะตระหนักในประโยชน์อันเกิดจากพระวิริยสามารถของพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ในฐานะที่ทรงเป็นผู้นำกิจการรถไฟไทยให้หลุดพ้นจากอิทธิพลของชาวตะวันตกด้วยการผันฝว่อุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดจากการบริหารงานภายใน และการกีดกันจากฝ่ายอังกฤษ ซึ่งกว่าที่คนไทยจะได้เป็นเจ้าของกิจการรถไฟไทยโดยแท้จริง พระองค์ก็ทรงทุ่มเทพลังต่อสู้เพื่อสิทธิอันชอบของคนไทย และแสวงหาวิธีการที่เหมาะสมในการสลัดอำนาจหรืออิทธิพลใด ๆ ของประเทศมหาอำนาจตะวันตกให้หลุดพ้นจากกิจการรถไฟไทย ผู้เขียนขอเทิดพระเกียรติของพระองค์ในฐานะ "ผู้นำที่ทรงเชื่อมั่นในพระวิริยะส่วนพระองค์และศรัทธาในความสามารถของคนไทย" คุณลักษณะประการนี้ประกอภกับความมองอาจ กล้าตัดสินใจพระทัย และทรงไว้ซึ่งความเด็ดขาดในการแก้ปัญหาต่าง ๆ ทำให้พระองค์สามารถเอาชนะความยากลำบากนานัปการที่คุกรุ่นอยู่ในเวลานั้น ทั้งนี้ด้วยความช่วยเหลือจากวิศวกรรถไฟไทยรุ่นแรก ๆ ผู้มีส่วนสำคัญในการสถาปนาอำนาจของคนไทยในกิจการรถไฟไทย อนึ่ง ความอุทิศส่าหะบากบั่นของวิศวกรชาวตะวันตก โดยเฉพาะวิศวกรชาวเยอรมันผู้วางรากฐานงานรถไฟไทยตลอดจนพลังของกรมกรรถไฟที่มีชีวิตอยู่ในเวลานั้น ย่อมเป็นกำลังสำคัญในการสร้างสรรค์กิจการรถไฟไทยให้ยืนยงมาตราบเท่าทุกวันนี้

ศูนย์วิทยุทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

เอกสารชั้นต้น

เอกสารที่ยังไม่ได้ตีพิมพ์

1. เอกสารกองหอสมุดแห่งชาติ กรมศิลปากร

สมุดไทยคำ เส้นกินสอขาว หมายเหตุรัชกาลที่ 4 จ.ศ. 1221
ชื่อ หนังสือเรื่องฝรั่งขอชุกคลองทะเลแหลมเมืองตระ เลขที่ 113

สมุดไทยคำ เส้นกินสอขาว หมายเหตุรัชกาลที่ 5 พระบรมราชโองการ
เรื่องชุกคลองตลอดเมืองกระ เลขที่ 1043

สมุดไทยคำ เส้นกินสอขาว หมายเหตุรัชกาลที่ 5 จกหมายและตอบ
เรื่องชุกคลองตลอดเมืองกระ เลขที่ 1045

2. เอกสารกองจดหมายเหตุแห่งชาติ กรมศิลปากร

2.1 เอกสารรัชกาลที่ 5

กระทรวงการต่างประเทศ (ต.)

ต. 1 เบ็ดเสร็จกระทรวงต่างประเทศ เล่ม 1 ปีก 17

กระทรวงมหาดไทย (ม.)

ม. 2.21 ก. แผนกปกครอง เล่ม 5

ม. 58/11 เล่ม 1

ม. 58/112 เล่ม 5

ม. 58/129 เล่ม 10

กระทรวงโยธาธิการ (ยธ.)

ยธ. 1 เบื้องเสร็จกระทรวงโยธาธิการ

ยธ. 5 กรมรถไฟ .1 ราชการทั่วไป

_____ .2 การขออนุญาตทำทางรถไฟ

_____ .3 คคีความ

_____ .4 รถไฟสายตะวันออก

_____ .5 รถไฟสายใต้

_____ .6 รถไฟสายนครราชสีมาและลพบุรี

_____ .7 รถไฟสายพระพุทธบาท

_____ .8 รถไฟสายมหาชัย

_____ .9 รถไฟสายเหนือ

เอกสารลับชุดอังกฤษและฝรั่งเศส ผ. (ฝรั่งเศส)

ผ. 35 (รถไฟ) 1 - 5 ร.ศ. 117 - 124

2.2 เอกสารรัชกาลที่ 6

กระทรวงการต่างประเทศ (ต.)

ต. 15 สยามกับสงครามโลกครั้งที่ 1 เล่ม 1, 2

_____ .1 ประกาศสงคราม

_____ .2 เซลยศึก

_____ .2 เซลยศึก ก. ยึดทรัพย์สิน

ต. 16 สงครามโลกครั้งที่ 1

ต. 21/41 อรรถราชทูตอังกฤษ แสดงความรังเกียจการทำงานของ
กรมรถไฟสายใต้ ที่เปิดช่องให้คนเยอรมันเข้าไปทำ
การเกี่ยวข้อด้วยได้ [2 ก.ย. - 2 ต.ค. 2459]

ต. 31/5 ทูตเยอรมันร้องคัดค้านเรื่องประมูลเครื่องเหล็กรถไฟ
สายใต้แลเรื่องแบ่งคัสยามกับมาจอ [13 -24 มิ.ย.
2454]

กระทรวงคมนาคม (ค.ค.)

- ค.ค. 1 เบ็ดเสร็จกระทรวงคมนาคม
 ค.ค. 2 ประกาศและพระราชบัญญัติ
 ค.ค. 3 ข้าราชการ
 ค.ค. 5 กรมรถไฟ เล่ม 1, 2
 ค.ค. 5 .1 รถไฟสายตะวันออก
 _____ .2 รถไฟสายใต้
 _____ .3 รถไฟสายเหนือ

3. เอกสารกองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ

3.1 หมวดจดหมายเหต

แฟ้ม เยอรมัน หมู่ เยอรมัน เล่ม 28 ตอน 335
 เรื่อง เยอรมันร้องว่า การประมุขไม่เป็นยุติธรรม

3.2 หมวดรถไฟ

แฟ้ม รายงานสำรวจทางสายนครราชสีมาเพื่อสร้าง
 แฟ้ม สร้างทางรถไฟในสยามและเริ่มสร้างสาย
 เหนือและสายนครราชสีมา แฟ้มที่ 2 - 12
 แฟ้ม คดีผู้รับเหมา ฟ้องกรมรถไฟ แฟ้มที่ 13 - 19
 แฟ้ม ผู้ตรวจเครื่องเหล็กรถไฟที่ยุโรป แฟ้มที่ 21 - 22
 แฟ้ม ส่วนวนของกระทรวงโยธาธิการ แฟ้มที่ 23
 แฟ้ม การวิวาทระหว่างเลขานุการกรมรถไฟ
 กับเจ้ากรมรถไฟ แฟ้มที่ 24 - 27
 แฟ้ม บุคคลไทยและต่างประเทศขอสร้าง
 ทางรถไฟ แฟ้มที่ 29

แฟ้ม	สายใต้ กรุงเทพฯ - เพชรบุรี		
	สร้างรถไฟสายกรุงเทพฯ - เพชรบุรี	แฟ้มที่	32 - 33
แฟ้ม	กู้เงินสร้างทางรถไฟ พ.ศ. 2447 - 66	แฟ้มที่	34
แฟ้ม	นายช่างกรมรถไฟตามสัญญา พ.ศ. 2463	แฟ้มที่	35
แฟ้ม	เปลี่ยนทางรถไฟสายใต้และสร้างสะพาน ข้ามแม่น้ำโคกลก	แฟ้มที่	36
แฟ้ม	สร้างทางรถไฟสายใต้ต่อกับอังกฤษ (1) พ.ศ. 2456 - 60.	แฟ้มที่	37
แฟ้ม	สัญญากับอังกฤษว่าควยการเดินรถ และการศุลกากร พ.ศ. 2461 - 78	แฟ้มที่	39
แฟ้ม	สร้างทางต่อกับพม่า (ตอน 1 - 3)	แฟ้มที่	40
แฟ้ม	สร้างทางสายตะวันออกและตะวันออก เฉียงเหนือ พ.ศ. 2462 - 66	แฟ้มที่	41
แฟ้ม	สอบถามข้อความ พ.ศ. 2465 - 78	แฟ้มที่	45
แฟ้ม	รถไฟของประเทศข้างเคียง พ.ศ. 2455 - 78	แฟ้มที่	47
แฟ้ม	เบ็ดเตล็ด พ.ศ. 2443 - 78	แฟ้มที่	49
แฟ้ม	รายงานการเดินรถ (3) พ.ศ. 2458 - 61	แฟ้มที่	52
แฟ้ม	กิจการกรมทาง พ.ศ. 2456 - 73	แฟ้มที่	53

3.3 หมวดสนธิสัญญา

หมู่ เขตฯ แคนพม่าฝ่ายเหนือ แฟ้มที่ 8.4.2

คักราช 2434 - 2437 ส่วนวนเรื่องเลขที่ 1 - 4 ตอน 11

หมู่ สัญญาสยาม - ฝรั่งเศส

คักราช 2446 (1904) เรื่อง สร้างทางรถไฟติดต่อกับฝรั่งเศส

พ.ศ. 2446

เอกสารที่ตีพิมพ์แล้ว

การรถไฟไทย, (รวมเรื่องเกี่ยวกับการรถไฟไทย ตั้งแต่ ร.ศ. 106 (พ.ศ. 2430) ถึง พ.ศ. 2483. ม.ป.ท., ม.ป.ป., (ที่ระลึกในงานพระราชทานเพลิง พระศพหม่อมเจ้าเสริมสวัสดิ์ กฤดากร ณ สุสานหลวง วัดเทพศิรินทราวาส วันที่ 22 มีนาคม พ.ศ. 2484).

จดหมายเหตุแลนิราศลอนดอนของหม่อมราชวงศ์ไทย เรื่องราชทูตไทยไปประเทศอังกฤษใน รัชกาลที่ 4 เมื่อปีมะเสง จดศักราช 1219 พ.ศ. 2400 ฉบับชำระใหม่ใน หอพระสมุดวชิรญาณ. พระนคร : โรงพิมพ์ไทย, 2461 (พิมพ์แจกในงานศพ พระยามนตรีสุริยวงษ์ ฯ ขึ้น บุนนาค ปีมะเมีย 2461).

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. จดหมายเหตุพระราชกิจรายวัน ภาค 5 และภาค 6. พระนคร : โรงพิมพ์สำนักทำเนียบนายกรัฐมนตรี, 2514.

_____. จดหมายเหตุพระราชกิจรายวัน. ภาค 16. พระนคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร, 2481 (พิมพ์เป็นที่ระลึกในงานพระราชทานเพลิงศพ เจ้าพระยาอภัยราชามหาบุษยิธรรมธร ณ เมรุวัดเทพศิรินทราวาส 15 มีนาคม 2481).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 8 หน้า 447.

_____. เล่ม 14 หน้า 11.

เอกสารชั้นรอง

บทความ

- เดช บุญนาค. "พระยาแชกเจ็ดหัวเมืองคบคิทธิขบถ ร.ศ. 121." วรรณไวทยาการ,
กรุงเทพฯ : สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย, 2514, 15 - 32.
- แถมสุข นุ่มนนท์. "การเจรจาทางการทูตระหว่างไทยกับอังกฤษ," วรรณไวทยาการ,
กรุงเทพฯ : สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย, 2514, 1 - 14.
- [สว่าง อยู่เย็น]. "ประวัติการรถไฟไทยโดยสังเขป," ที่ระลึกในวันคล้ายวัน
สถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี, พระนคร : การรถไฟแห่งประเทศไทย,
ไทย, 2513 หน้า 23 - 53.

สิ่งพิมพ์อักษรรูปร่างและวิทยานิพนธ์

- สายจิต เหมินทร์. "การเสียรัฐไทยบุรี กลันตัน ตรังกานู และปลิส ของไทยให้แก่
อังกฤษในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว." วิทยานิพนธ์
ปริญญาโทมหาบัณฑิต แผนกประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหา
วิทยาลัย, 2507, (อักษรรูปร่าง).
- อัช บุญยานนท์. "สังเขปเอกสารประวัติศาสตร์ ร.ศ. 112 (ตอนอินโดจีนและแม่น้ำ
โขงในสายตาของฝรั่งเศส)." หน้า 3 (อักษรรูปร่าง).

หนังสือ

- การรถไฟแห่งประเทศไทย. การรถไฟแห่งประเทศไทย 2439 - 2500. กรุงเทพฯ:
โรงพิมพ์การรถไฟ ฯ , 2500.

การรถไฟแห่งประเทศไทย. งานฉลองรถไฟครบ 50 ปี. กรุงเทพฯ ฯ โรงพิมพ์กรม
รถไฟ, 2490.

ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี. พระนคร :
การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2513.

จุลจักรพงษ์, พระเจ้าวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้า. เจ้าชีวิต. พิมพ์ครั้งที่สาม,
พระนคร : คลังวิทยา, 2517.

คำทรงราชานุภาพ, สมเด็จ ฯ กรมพระยา. ประชุมพงศาวดารภาคที่ 50. พระนคร :
โรงพิมพ์หนังสือพิมพ์ไทย, 2473.

ถวิล อยู่เย็น. การเสียดินแดนของชนเชื้อชาติไทย. โดยถวิล อยู่เย็น และ รายงาน
การปราบเงี้ยว. โดย ร.อ. เพิ่ม (หลวงทวยหาญรักษา). นครหลวง :
รัชดาการพิมพ์, 2515 (พิมพ์ในงานฌาปนกิจศพ จ.ส.อ. หมื่นอาวุธชำนาญ
(นวน วงศ์ประคิษฐ์).

ทิพากรวงศ์, เจ้าพระยา. พระราชพงศาวดารรัชกาลที่ 4. เล่ม 1, พระนคร :
โรงพิมพ์คุรุสภา, 2504.

นราธิปพงศ์ประพันธ์, กรมหมื่น. ประวัติการทูตของไทย. ม.ป.ท., ม.ป.ป.,
(ข้าราชการกระทรวงการต่างประเทศ พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ
หม่อมเจ้าคิลกฤทธิ กฤดากร...วันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2501).

ประชุมพงศาวดารภาคที่ 62. พระนคร : องค์การค้าของคุรุสภา, 2512.

ประชุมพระราชหัตถเลขาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวที่ทรงบริหารราชการ
แผ่นดินระหว่างพุทธศักราช 2425 ถึงพุทธศักราช 2429. พระนคร : โรงพิมพ์
สำนักทำเนียบนายกรัฐมนตรี, 2506 (ฯพณฯ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ นายก-
รัฐมนตรีบัญชาให้พิมพ์แจกในการถวายกลิ่นพระราชทาน ณ วัดชินวราราม จังหวัด
ปทุมธานี, 25 ตุลาคม 2506).

ภาษาอังกฤษ

Primary Sources

Unpublished Documents

1. From Public Record Office, London.

Colonial Office Papers (C.O.)

C.O. 273/312

C.O. 17/1293

2. Foreign Office Papers (F.O.)

F.O. 69/34

F.O. 371/736

F.O. 371/737

F.O. 371/739

F.O. 405/179

F.O. 405/195

F.O. 422/13

F.O. 422/30

F.O. 422/45

F.O. 422/60

F.O. 422/62

F.O. 422/64

Published Document

Institute of Oriental Studies, the USSR Academy of Sciences
 (Moscow). Politika Kapitalisticheskikh Depjav' i Natsional-
 noosvoboditelnoie Dvijenie v Yugo-Vostochnoi Azii (1871-
 1917) : Dokumenty u Materialy. Chast II. (The Policy of
 the Capitalist Powers and the National Liberation Movement
 in South-East Asia (1871-1917) : Documents and Background
 Material. Volume II). Moscow : Nauka Publications, 1967.
 (Cited as PKD....II) Parts III, IV, V and VI of this
 volume, which deal with "Siam", are translated into
 English for the Graduate School, Chulalongkorn University,
 by Mr. Bruno Baron-Renault.

Secondary Sources

Article

Thio, Eunice. "The British Forward Movement, 1880-1889," Papers
 on Malayan History, ed. K.G. Tregonning. First Interna-
 tional Conference of South East Asians Historians, Singa-
 pore 1961. Singapore : Journal South-East Asian History,
 1962, 120 - 134.

Books

- Bowring, Sir John. The Kingdom and People of Siam, 2 Vols.,
London : John W. Parker and Son, 1857.
- Cameron, Meribeth E. China, Japan and the Powers; A History of
the Modern Far East. New York : The Ronald Press Co.,
(C. 1960)
- Cowan, C.D. Nineteenth Century Malaya, the Origins of British
Political Control. Vol. II, London : Oxford University
Press, 1961.
- Crawford, John. Journal of an Embassy to the Courts of Siam and
Cochin China. Kuala Lumpur : Oxford University Press,
1967.
- Duke, Pensri (Suvanij). Les Relations entre la France et la
Thaïlande (Siam) en XIX^e Siècle d'après les Archives des
Affaires Etrangères. Bangkok : Librairie Chalermnit, 1962.
- Graham, W.A. Kelantan, A State of the Malay Peninsula. Glasglow:
James Maclehose and Sons, 1908.
- Hall, D.G.E. A History of South-East Asia. London : Macmillan
and Co. Ltd., 1955.
- Hudson, G.F. The Far East in World Politics. 2 d ed. London:
Oxford University Press, 1945.

Jumsai, Manij, M.L. History of Anglo-Thai Relations. Bangkok:
Chalermnit, 1970.

Nathabanja, Luang. Extra-Territoriality in Siam. Bangkok :
Bangkok Daily Mail, 1924.

Peffer, Nathaniel. The Far East. Ann Arbor : The University of
Michigan Press, (C. 1958).

Siam and the German. London : Alabaster, Passmore & Sons, Ltd.
n.d.

Smyth, Warrington H. Five Years in Siam; From 1891 - 1896.
Vol. I. New York : Charles Scribner's sons, (C. 1898).

Steiger, G.N. A History of the Far East. Boston : Ginn and
Company (C. 1944).

Tate, D.J.M. The Making of Modern South-East Asia. Vol. I
[The European Conquest], Kuala Lumpur : Oxford University
Press, 1971.

Thompson, Virginia. Thailand : The New Siam. 2 d ed. New York:
Paragon Book Reprint, 1967.

Vandenbosch, Amry, and Butwell Richard. Southeast Asia Among
the World Powers. Loxington : University of Kentucky
Press, 1958.

Williamson, James A. A Short History of British Expansion. 3 d
ed. London : Macmillan and Co., 1950.

Wright, Arnold (ed.) Twentieth Century Impression of Siam.
London : Lloyd's Greater Britain Publishing Company,
Ltd., 1908.

Thesis

Somsakdi Xuto. "British Foreign Policy Towards Siam 1890 - 1900."
Unpublished Ph. D. dissertation, University of London,
1958.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผนวก ก.

รายพระนามและนามเสนาบดี กระทรวงโยธาธิการหรือกระทรวงคมนาคม
ตั้งแต่แรกตั้งกระทรวง จนถึง พ.ศ. 2469

วัน, เดือน, พ.ศ.	รายพระนามและนามตามประกาศแต่งตั้ง	ตำแหน่ง	หมายเหตุ
1 เม.ย. 2435	พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์	เสนาบดี	ครั้งเป็นกระทรวงโยธาธิการ
21 มี.ค. 2435	พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหมื่นสรรพรสธิ์ประสงค์	"	"
10 มี.ย. 2436	พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา	รักษากรแทนเสนาบดี	
26 ส.ค. 2439	พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา	เสนาบดี	"
19 ก.ย. 2441	พระยาเทเวศร์วงษ์วิวัฒน์ (ม.ร.ว.หลาน กุญชร)	"	"
2 ก.ย. 2442	พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์	"	"
13 มี.ย. 2448	พระยาสุรียานุวัตร (เกิด บุนนาค)	รักษากรในตำแหน่ง	
		เสนาบดี	"
9 พ.ย. 2448	พระยาสุรียานุวัตร (เกิด บุนนาค)	เสนาบดี	"
29 พ.ค. 2449	พระยาเสถียรธำปณิกิตย์ (ชม ชมชัช)	ทำการแทนในตำแหน่ง	
		เสนาบดี	"

วัน, เดือน, พ.ศ.	รายพระนามและนามตามประกาศแต่งตั้ง	ตำแหน่ง	หมายเหตุ
29 มี.ย. 2449	พระยาสุโขมณัฏวินิต (ปั้น สุขุม)	รักษาการแทนในตำแหน่ง เสนาบดี	ครั้ง เป็นกระทรวงโยธาธิการ
1 ม.ค. 2449	พระยาสุโขมณัฏวินิต (ปั้น สุขุม)	เสนาบดี	"
25 พ.ย. 2450	พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงนเรศรวรฤทธิ เจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์ (ม.ร.ว. สท้าน สนิทวงศ์)	เสนาบดี	"
1 เม.ย. 2455	พล. อ. พระเจ้าพิชาเชอ กรมหลวง กำแพงเพชรอัครโยธิน	"	กระทรวงคมนาคม
1 เม.ย. 2469	พล. อ. พระเจ้าพิชาเชอ กรมหลวง กำแพงเพชรอัครโยธิน	ผู้รั้งเสนาบดี	ครั้งรวมกิจการเป็นกระทรวง พาณิชย์และคมนาคม
15 พ.ค. 2469	" "	เสนาบดี	"

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผนวก ข.

รายพระนามและนามปลัดทูลฉลอง และ ปลัดกระทรวงโยธาธิการ
ตั้งแต่แรกตั้งกระทรวง จนถึง พ.ศ. 2469

วัน, เดือน, พ.ศ.	รายพระนามและนามตามประกาศแต่งตั้ง	ตำแหน่ง	หมายเหตุ
พ.ศ. 2435	หลวงสโมสรรพการ (ทัต ศิริสัมพันธ์)	รองอธิบดีชั้น 1	กระทรวงโยธาธิการ
พ.ศ. 2436	พระยาสโมสรรพการ (ทัต ศิริสัมพันธ์)	ปลัดทูลฉลอง	"
พ.ศ. 2441	พระยาเสถียรธรรมาธิบดี (ชม ชมธวัช)	"	กระทรวงคมนาคม
พ.ศ. 2459	พระยาสวัสดิ์วรวิถิ (ม.ร.ว. สายหยุด สนิทวงศ์)	"	"
23 เม.ย. 2469	ม.จ. ฉลาดลลลลลลลลลลลลลลลล	"	ครั้งรวมกิจการเป็นกระทรวง พาณิชย์และคมนาคม
10 ก.ย. 2469	พระยาพิพิธสมบัติ (ตาบ กุวานนท์)	"	"

ผนวก ก.

คำมิตเตอร์เบทเก เจ้ากรมรถไฟ
 อานกราบถวายบังคมทูลพระกรุณา
 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
 แลสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ
 เมื่อเวลาเสด็จพระราชดำเนิน
 มาเปิดทางรถไฟวันที่ 26 มีนาคม
 รัตนโกสินทรศก 115

ขอเคาะฝดาลองชูลีพระบาทปกเกล้า ฯ

ด้วยเมื่อวันที่ 6 มีนาคม รัตนโกสินทรศก 106 ประมาณล่วงมากกว่า 9 ปีแล้ว
 รัฐบาลของไทยฝาลองชูลีพระบาทมีความประสงค์อยากให้มีทางรถไฟขึ้นในพระนครนี้ จึงได้
 โดยเสนาบดีกระทรวงต่างประเทศทำหนังสือสัญญาตกลงกันกับห้างรับเหมา ทำทางรถไฟชาติ
 อังกฤษข้างหนึ่ง เพื่อจะทำการเซอรเวแลเตรเตรียมเครื่องมือ และทำบุญชีประมาณการก่อสร้าง
 ทางรถไฟในระหว่างกรุงเทพมหานครแลหัวเมืองฝ่ายเหนือ ในพระราชอาณาเขตไป
 ทางกรุงเก่า ลพบุรี นครสวรรค์ แพร่ เชียงใหม่ แลเชียงราย ไปจนกระทั่งถึงเชียง
 แสน กับในระหว่างกรุงเทพมหานครแลเขตแขวงแม่น้ำโขง จนตลอดพระราชอาณาเขต
 ฝ่ายตะวันออกถือเอาเมืองโคราชซึ่งเป็นนครราชสีห์มาเก่า แลเป็นประธานท่ากลางแห่งพานิช
 กรรมในชั้นที่ 1 เป็นที่สุกปลายทางในชั้นต้นแห่งทางรถไฟสายตะวันออก

ทางรถไฟเหล่านี้ ซึ่งมีระยะยาวมากกว่า 1060 กิโลเมตรนั้น เจ้าพนักงานได้
 เซอรเวทัวไป กับได้ทำแบบแผนบุญชีกะประมาณขึ้นเสนอต่อรัฐบาลของไทยฝาลองชูลีพระบาท
 ในต้นถึงปีคฤศศักราช 1891

ราคาค่าเซอรเวทรวจทางรถไฟมีจำนวนประมาณกิโลเมตรละ 35 ปอนด์ แลเงิน
 ที่ได้เสียไปรวมหมดด้วยกันเป็น 38214 ปอนด์ คิดราคาค่าเอกส์เซนในเวลานี้ ตรงกับเงิน
 ประมาณ 630000 บาท

ในขณะนั้น ในเดือนธันวาคม รัตนโกสินทรศก 107 พระเจ้าน้องยาเธอ เสนาบดีกระทรวงต่างประเทศ จึงได้ทรงเรียกช่างกลหลวงกรุงปฐูเขีย ผู้ที่ได้ทำการทดลอง ทางรถไฟในประเทศจีนแล้วเสร็จ เข้ามาคนหนึ่ง เพื่อจะให้ออกไปตรวจทางที่จะขึ้นไปนคร ราชสีห์มาแลแสดงความเห็นด้วย เรื่องที่จะสร้างทางรถไฟในระหว่างนครราชสีห์มาแลมหา นครหลวง กับเพื่อจะได้ตรวจดูว่าการที่จะสร้างทางรถไฟให้ติดต่อกันครั้งนี้ ควรจะสร้างข้าง ตะวันตก ทางกรุงเก่าแลสระบุรีฤาไปข้างทิศใต้ ทางเมืองกระบินแลนารอง

ครั้นในเดือนกุมภาพันธ์ รัตนโกสินทรศก 107 ได้มีรายงานทำขึ้นเสนอเสนาบดี ว่าการต่างประเทศ ในใตฝ่าลของซูลีพระบาท ณะบัพหนึ่งมีเนื้อความกล่าวว่า ทางที่จะสร้าง ไปข้างตะวันตก ทางกรุงเก่าแลสระบุรีนั้นเป็นที่ชอบดี กับผู้เจ้าของรายงานนั้นก็แสดงความ เห็นของตนว่า ทางรถไฟไปนครราชสีห์มา จะสร้างขึ้นได้โดยขนาด นอร์แมลเคส 1435 มิลลิเมตร (กว้าง 4 ฟิต 8 นิ้วกึ่ง อังกฤษ) โดยราคาตามสมควร

ในรายงานนี้ได้กล่าวถึงภูมถานแห่งพานิชกรรมในสมัยปัจจุบัน แลความรุ่งเรืองแห่ง ทางรถไฟสายนี้ต่อไปในอนาคตด้วย ซึ่งเป็นที่ชอบดี แลเป็นที่ประกันความที่ใตฝ่าลของซูลีพระ บาทได้ทรงพระราชดำริว่า ทางรถไฟสายแรกสร้างไปนครราชสีห์มานี้ จะเป็นคุณประโยชน์ แลสมควรแก่การเป็นอันมาก

ครั้นในเดือนตุลาคม รัตนโกสินทรศก 109 ได้มีพระบรมราชโองการทรงพระกรุณา โปรดเกล้า ฯ ให้ตั้งกรมรถไฟขึ้น เป็นกรมขึ้นอยู่ในกระทรวงโยธาธิการ เพื่อเป็นหน้าที่จัดการ ทางรถไฟในพระราชอาณาเขตสยามทั่วไป แลบังคับบัญชา ตรวจตราทางรถไฟไปรเวต ซึ่ง ได้โปรดเกล้า ฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตไปแล้ว แลซึ่งยังมีผู้มาขอรับพระราชทาน พระบรมราชานุญาตอยู่กับในที่สุดเพื่อ เป็นหน้าที่จัดการ แลดูแลการก่อสร้างทางรถไฟสายโคราช ฤา นครราชสีห์มานั้นด้วย

อนึ่ง ได้มีความมุ่งหมายที่จะ เรียกผู้รับเหมาทำทางรถไฟต่างประเทศให้ส่งคำขอ (แทนเคอร์) รับเหมาทำการก่อสร้างแลส่ง เครื่องต่าง แต่โดยว่าแบบแผนที่ทำไว้แต่เดิม เป็นแต่แบบแผนขั้นต้น ไม่ได้แจ้งความละเอียดพอกับการที่ได้ทรงพระราชดำริห์ กรมรถไฟ จึงได้จัดทำหนังสืออัตราต่าง ๆ ฉบับหนึ่งก่อนที่จะขอให้ส่งหนังสือขอรับทำการ (แทนเคอร์) นั้นมาได้

ครั้นในเดือนเมษายน รัตนโกสินทรศก 110 จึงได้มีหนังสือแทนเคอร์ทำออก แล
ไต่ขึ้นขึ้นเสนอในวันที่ 15 ตุลาคม รัตนโกสินทรศก 110

คำขอรับทำการ 2 ราย ไต่ขึ้นเสนอในวันนี้ มีจำนวนเงินฝักกันประมาณ
2000000 บาทเศษ ซึ่งถึงกระนั้นก็ไต่ตกลงคงอยู่เพียงแต่ 1/10 แห่ง จำนวนข้างบน
ฤาประมาณ 200000 บาท โดยเมื่อคิดเปรียบเทียบคำขอทั้งสองรายนี้เข้าด้วยกัน

รัฐบาลของไต่ฝ่าลของซูลีพระบาท จึงได้ตกลงรับคำขอรับทำการที่มีราคาสูงกว่า
รายอื่นแล้ว ครั้นวันที่ 12 ธันวาคม รัตนโกสินทรศก 110 จึงได้ทำหนังสือสัญญาตกลงกัน
กับห้างรับเหมาชาติอังกฤษ ฉบับหนึ่ง ในสัญญานี้ผู้รับเหมาสัญญาจะสร้างทางรถไฟให้แล้ว
เสร็จถึงนครราชสีมา ภายในกำหนด 5 ปีตั้งแต่วันที่ไต่ทำหนังสือสัญญาตกลงกัน จนถึงวันที่
12 ธันวาคม รัตนโกสินทรศก 115 ตามราคาที่ไต่แจ้งอยู่ในหนังสืออัตราราคา แลตาม
อัตรานี้ผู้รับเหมาต้องได้รับเงินรวม 9956164,81 บาท เป็นค่างานต่าง ๆ 142 ราย ตาม
ที่ไต่แจ้งอยู่ในหนังสือนั้น นอกจากเงินอีก 168174,85 บาท เป็นค่าส่งดินแลหินเกินกว่า
ระยะ 50 มีเตอร์ขึ้นไป รวมหมกด้วยกันเป็นเงิน 10124339,66 บาท

นอกจากเงินจำนวนนี้ ต่อมาภายหลังยังมีเงินอีก 620402,63 บาท เป็นค่าสะพาน
เหล็กถาวรรองด้วยอิฐ 33 สะพาน แทนสะพานไม้ซึ่งไต่แจ้งอยู่ในบัญชีประมาณฉบับก่อน
เพราะฉะนั้นจำนวนงานทั้งหมดแลสิ่งของต่าง ๆ ที่ผู้รับเหมาจะส่งมารวมเสร็จสิ้น เป็นเงิน
107444742,99 บาท

นอกจากจำนวนเงินที่กล่าวมานี้ กรมรถไฟยังต้องเสียเงินซื้อที่ดินค่ากองจัดการ
แลบังคับการ การจ่ายวิชาค่าทำโรงพักแลออกพิศจัดการทางรถไฟในกรุงเทพฯ เรือน
สำหรับเจ้าพนักงานผู้บังคับการ แลพนักงานรถไฟ การป้องกันรักษาแลหมอพยาบาล คอกเบี้ย
เงินทุนในระหว่างเวลาทำการก่อสร้างแลเงินที่จะเสียไปในทางต่าง ๆ ที่ไม่ใคร่เห็นแต่ดวงน้ำ
รวมจำนวนราคาเหล่านี้เสร็จสิ้น บัญชีประมาณของกรมรถไฟจึงคิดได้
16000000 บาท ซึ่งไต่ฝ่าลของซูลีพระบาทได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ พระราชทาน
พระบรมราชานุญาตในหนังสือพระราชบัญญัติ ทางรถไฟนครราชสีมา (เป็นจำนวนอย่างมาก
จะไม่ให้เกินไปได้)

หนังสือพระราชบัญญัตินี้ ออกเมื่อวันที่ 1 มีนาคม รัตนโกสินทรศก 110 มีเนื้อ
ความโปรดเกล้า ฯ ให้กระทรวงโยธาธิการของไต้ฝาลองฐิติพระบาทเป็นพนักงานนำที่จัด
การทางรถไฟนครราชสีมา แลโปรดเกล้า ฯ ให้กระทรวงพระคลังมีอำนาจเก็บเงินทุนที่
จะใช้สำหรับการก่อสร้าง โดยให้ออกหุ้น (แชร์) 160000 หุ้น ๆ ละ 100 บาท ให้
กระทรวงพระคลังยักไว้อีกส่วนหนึ่ง แลที่ยังเหลืออยู่นั้นยอมให้ชนทั่วไปลงชื่อซื้อ

ราษฎรรายชื่อก็กู้ทำออก แลเก็บเงินตามผู้ที่ลงชื่อไว้ไ้ไ้มาก แต่มาจนบัดนี้กระทรวง
พระคลังหาจำเป็นต้องเรียกเงินเพิ่มจากหุ้นเหล่านั้นขึ้นอีกไม่ แลเงินหุ้นทั้งสิ้นที่สำหรับใช้
ในการก่อสร้างทางรถไฟนครราชสีมา นั้น กระทรวงพระคลังของไต้ฝาลองฐิติพระบาท ก็
ไ้จัดจ่ายให้

ครั้นเมื่อวันที่ 9 มีนาคม รัตนโกสินทรศก 110 คือภายหลังเวลาที่ไ้ทรงเห็นหนังสือ
พระราชบัญญัติ 8 วัน ไต้ฝาลองฐิติพระบาทไ้ทรงกระทำการพระฤกษ์แห่งการทางรถไฟ
ในที่ซึ่งอยู่ห่างจากนี้ไปประมาณ 60 ก้าว แลถ้าข้าพระพุทธเจ้าทั้งหลาย กลับไปประฤกษ์ถึงวัน
อันเป็นมงคลรุ่งเรืองในสมัยนั้นแล้ว ใจของข้าพระพุทธเจ้าทั้งหลายก็เต็มไปด้วยความเศร้า
สลคอย่างยิ่ง โดยเมื่อระฤกษ์ถึงสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชมกุฎราชกุมาร พระบรมปิยะโอรส
ของไต้ฝาลองฐิติพระบาท ผู้ซึ่งไ้เสด็จสู่สวรรคต ในขณะนั้นกำลังทรงเจริญประกอบไป
ด้วยพละวรรณะ ตามสมัยที่ยังทรงพระเยาว์อยู่ ไ้ทรงนึกก่อนคิดซึ่งไต้ฝาลองฐิติพระบาท
ไ้ทรงตั้งไว้ในระแทะ แลทรงลากไปจนถึงที่ ๆ ไต้ฝาลองฐิติพระบาททั้งสองพระองค์ไ้ทรง
ตรึงตะปูแลหมุดอันสุดท้ายในเวลา

ตามบรรดาผู้ซึ่งไ้มาประชุมในการพิธีคราวนั้น ไม่มีผู้หนึ่งผู้ใดจะไ้ล่วงน่าเล็งเห็น
ความคับสูลุ อันเป็นที่น่าเศร้าสลคซึ่งไ้เกิดขึ้นต่อไต้ฝาลองฐิติพระบาทแลพระบรมวงษานุวงษ
ผู้ซึ่งข้าพระพุทธเจ้าทั้งหลายร่วมจิตรใจเศร้าโศกรักด้วย เป็นอันมาก กับไม่มีผู้หนึ่งผู้ใดจะล่วงน่า
เล็งเห็นไ้ว่ากรการทำทางรถไฟจะไม่แล้วเสร็จไปไ้ได้ในเวลา 5 ปี ภายหลังพิธีคราวนั้น

อนึ่ง ข้าพระพุทธเจ้าไ้ไ้มุ่งหมายที่จะกล่าวต่อไปในมงคลสมัยนี้ถึง เหตุแห่งความ
ช้าเวลาที่ไ้ทำให้มีความตึกขัดโดยมาก แลถึงความยากลำบากหลายอย่าง ซึ่งเป็นการขัดขวาง
ต่อการที่จะทำงานทางรถไฟให้แล้วเสร็จตามเวลาที่ไ้กล่าวมาข้างต้นนี้

ข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานพระบรมราชวโรกาส ในมงคลสมัยนี้กราบทูลว่า กรมรถไฟได้กระทำการเต็มกำลังที่จะให้การงานทั้งปวงดำเนินไปไต่สควก แต่มีเหตุต่าง ๆ เกิดขึ้น ชัดต่อความมุ่งหมายของกรมรถไฟ เหลืออำนาจกรมรถไฟที่จะระงับได้ กับทั้งความ คึกฉัดซึ่ง เป็นธรรมดาหลายอย่างซึ่งจะต้องถือเอาว่าเป็นเหตุเพื่อมาจากอำนาจใหญ่ (ไฟศ เมเยอร์)

การที่ไต่ฝาลองขลุ้พระบาททั้งสองพระองค์ได้เสด็จพระราชดำเนินมาจนถึงที่วันนี้ เพื่อจะทรงกระทำการ เปิดทางรถไฟ ซึ่ง เป็นแต่ส่วนหนึ่งของทางซึ่งไต่ฝาลองขลุ้พระบาท ได้ทรงหวังพระไทยที่จะทอดพระเนตรทางรถไฟแล้วเสร็จในวันนั้น เป็นพระยานให้เห็นว่า มีพระราชหฤทัยเที่ยงธรรมแลความอดทน กรมรถไฟจึงขอพระราชทานพระบรมราชวโรกาส แสดงความขอบพระ เศษพระคุณเป็นล้นเกล้า ๆ ที่ว่าโดยไต่ฝาลองขลุ้พระบาททั้งสองพระองค์ ได้เสด็จพระราชดำเนินมาที่วันนี้ เป็นที่ประจักษ์ว่าไต่ฝาลองขลุ้พระบาทมิได้โทษข้าพระ- พุทธเจ้าทั้งหลายในการช้าเวลา กับไต่ทรงหวังพระราชหฤทัยในความกตัญญูแลมุ่งหมายของ ข้าพระพุทธเจ้าทั้งหลายค่วย

ข้าพระพุทธเจ้าทั้งหลาย ขอพระราชทานปฏิญาณตนสัญญาว่า ข้าพระพุทธเจ้าทั้งหลาย จะอุสาหเต็มกำลังที่จะทำทางรถไฟสนองพระ เศษพระคุณให้แล้วเสร็จทั้งสาย จนถึงนครราชสีมา ในเวลาโดยเร็ว แลโดยเสียเงินน้อยที่สุดตามที่ข้าพระพุทธเจ้าทั้งหลายจะจัดไปไต่ตาม เหตุการณ์ที่จักอยู่ในเวลานี้ แลตามความยากลำบากต่าง ๆ ซึ่งข้าพระพุทธเจ้าทั้งหลายได้ ประจันในการที่รับงานการทั้งปวง คือมาจากผู้รับเหมา

เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม รัตนโกสินทรศก 115 กรมรถไฟจำเป็นต้องเลิกสัญญารับ เหมาซึ่งทำไว้เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม รัตนโกสินทรศก 110 เพราะข้าพระพุทธเจ้าทั้งหลาย ได้เห็นค่วยเกล้า ๆ ว่า ผู้รับเหมาไม่ไต่ทำการตามสัญญา แลตามการผลประโยชน์แห่ง รัฐบาลของไต่ฝาลองขลุ้พระบาท

ค่วยเรื่องราคาทางรถไฟสายนครราชสีมา ข้าพระพุทธเจ้าทั้งหลายขอพระ- ราชทานพระบรมราชวโรกาส กราบทูลให้ทรงทราบไต่ฝาลองขลุ้พระบาทสัก 2, 3, คำ ราคาเหล่านี้เป็นอย่างค่วมาก เมื่อเปรียบเข้ากับราคาทางรถไฟในทวีปเอเชีย และประเทศรอนอื่น ๆ ตามที่ข้าพระพุทธเจ้าได้กล่าวไว้ในหนังสือรายงานครั้งที่ 3 ของ

ข้าพระพุทธเจ้าที่ได้ส่งไปถวายพระเจ้าน้องยาเธอ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ ในเดือน มิถุนายน รัตนโกสินทรศก 114

ในยอดเงิน 16000000 บาทนั้น ทางรถไฟนครราชสีมาจะมีราคาแต่กิโลมิเตอร์ ละ 62000 บาทเท่านั้น เมื่อทางรถไฟในอาณาเขตอังกฤษ ฝ่ายอินเดีย มีราคาคิดได้ถึง กิโลเมตรละ 132000 บาท ทางรถไฟหลวงประเทศเบอรซิล กิโลเมตรละ 155000บาท ทางรถไฟขนาดเล็กกรุงญี่ปุ่น กิโลเมตรละ 125620 บาท ทางรถไฟขนาดเล็กกรุงชวา กิโลเมตรละ 110560 บาท

เพราะฉะนั้น ทางรถไฟนครราชสีมาที่มีราคาถูกกว่าทางรถไฟในประเทศอินเดีย ถึง 56 เปอร์เซ็นต์ในราคาเฉลี่ยกัน แลถูกกว่าทางรถไฟหลวงในประเทศเบอรซิล 61 เปอร์เซ็นต์ ถูกกว่าทางรถไฟขนาดเล็กในกรุงญี่ปุ่น 51 เปอร์เซ็นต์ ถูกกว่าทางรถไฟหลวงในกรุงชวา 45 เปอร์เซ็นต์

ตามบัญชีประมาณไว้แต่เดิม ทางรถไฟสายนครราชสีมาต้องมีราคาประมาณถึง 1800000 ปอนด์ เพราะฉะนั้น บัญชีประมาณของกรมรถไฟซึ่งมีจำนวน 16000000 บาท ฤดล้นปอนด์นั้น ถูกกว่าการที่ได้เซอร์เวแต่เดิมถึง 44 เปอร์เซ็นต์

ข้าพระพุทธเจ้าต้องกราบทูลให้ทรงทราบใต้ฝ่าละอองธุลีพระบาทด้วยว่า เงินที่ได้กะประมาณนี้ บางที่จะยังหาพอไม่ แลจะเกินบ้างเล็กน้อย เพราะเหตุว่าเงินลงราคา แต่ถึงอย่างไรก็ดี ราคาทางรถไฟคงจะยังต่ำอยู่กว่าราคาทางรถไฟประเทศอื่นในเมืองต่าง ๆ ในทวีปเอเชีย ตามที่ได้กล่าวมาข้างบนนี้ เพราะฉะนั้นใต้ฝ่าละอองธุลีพระบาทแลผู้มีหุ้นส่วนต่อไปไม่ควรจะมีความหวาดเสียวอย่างใดเลย ว่า โดยที่การงานแห่งทางรถไฟที่ทำมาจนถึงเวลานี้เป็นที่คิดชักส่วนการเงินในเวลาภายหลัง จะเป็นที่น่าขาดทุนมาก

ทางรถไฟไปกรุงเก่า ซึ่งใต้ฝ่าละอองธุลีพระบาททรงกระทำการเปิดวันนี้ เพื่อให้ มหาชนไปมานั้น มีระยะยาว 70 กิโลเมตร แลข้าพระพุทธเจ้าทั้งหลายหวังว่า ในอีก 2, 3, เดือนคงจะเปิดอีกตอนหนึ่งมีระยะยาว 54 กิโลเมตร ขึ้นไปจนถึงแก่งคอย ให้มหาชนไปมาได้

ราคาทางรถไฟจนถึงปลายทางแขวงกรุงเก่า ระยะยาว 79 กิโลเมตรประมาณ 4800000 บาท รวมทั้งค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ทั้งหมด เว้นแต่ค่าดอกเบี้ยแห่งเงินทุนที่ใช้ใน

ระหว่างเวลาทำการก่อสร้าง

ข้าพระพุทธเจ้าจะกราบทูลถึงจำนวนราคาเหล่านี้เป็นอย่างแน่นอนในเวลานี้ยังไม่ได้ เพราะยังมีความเป็นอยู่ในระหว่างกรมรถไฟและผู้รับเหมาคนก่อนซึ่งศาลอนุญาตโตตุลาการที่ในเวลานี้กำลังประชุมกันในประเทศยุโรปนั้น ยังหาได้ตัดสินตกลงไม่ได้ เงินค่าใช้จ่ายหลายรายซึ่งได้จ่ายใช้ไปในงบทางรถไฟตลอดสาย เป็นต้นว่า ค่ากองจัดการ ค่าส่งแลค่าใช้จ่ายทั่วไป จะต้องเฉลี่ยแบ่งออกตามส่วน ฝ่ายทางรถไฟสายกรุงเก่าก็ต้องคิดแต่ในส่วนของเงินเหล่านั้น งานตามทางรถไฟก็ยังคงดำเนินไปโดยสะดวกและทำต่อไปได้บางเดือน กับเป็นการที่ต้องอาศัยผลประโยชน์แห่งระบอบนคราวันา เมื่อข้าพระพุทธเจ้าทั้งหลายจะถือเอาได้ว่า งานเหล่านั้นสำเร็จ

โดยพระบรมราชานุญาตแห่งใต้ฝ่าละอองธุลีพระบาท ข้าพระพุทธเจ้าหมายจะเดินรถไฟทุก ๆ วันทางละ 2 คัน ในระหว่างกรุงเทพ ฯ แลกรุงเก่า ซึ่งจะออกจากโรงพักทั้งสองแห่ง ประมาณเวลา 6 โมง 45 นาที ย่ำรุ่ง แลประมาณเวลาบ่าย 3 โมง 15 นาที รถเที่ยวตอนบ่ายนี้จะมาถึงที่ใดก่อนพลบค่ำ

ตามการที่จัดนี้ คนที่มีการจะไปได้ตั้งแต่หัวเมืองหนึ่ง ถึงหัวเมืองหนึ่ง จัดการธุระของตน แลกกลับมาในวันเดียวกันได้

ราคาค่าคนโดยสารนั้น คือ

ในชั้นที่ 3	กิโลเมตรละ	1	อัฐ
" " 2	" "	2	"
" " 1	" "	4	"

แลเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 3 ขวบ จะเอาไปได้ไม่ต้องเสียเงิน ตั้งแต่ 3 ขวบ ถึง 12 ขวบต้องเสียครึ่งราคา

คนที่ไปกันมาก ๆ ถ้าพวกกุลิตีไปเป็นพวกเดียวกันมากแล้ว จะได้ราคาลด 50 เปอร์เซ็นต์

ธรรมเนียมใช้ตั๋วแยก คือ ตั๋วสำหรับเที่ยวไปมานั้น ยังหาได้จัดขึ้นไม่ แต่เพื่อจะใช้แทนตัวนี้ กรมรถไฟจึงเห็นสมควรที่จะลดราคาค่าโดยสารตามธรรมเนียม ให้คงอยู่เท่า

กันกับราคาซึ่งได้เสียในทางรถไฟอื่น ๆ สำหรับตัวเหี่ยวไปมา ที่จริงนั้นราคาค่าโดยสารของเราในชั้นที่ 3 และ ชั้นที่ 2 ถูกกว่าราคาแห่งทางรถไฟเล็กปากน้ำ ได้เสียลงในกิโลเมตรหนึ่งนั้น เป็นแต่ส่วนหนึ่งในสามของเงินทุนแห่งทางรถไฟนครราชสีมา

การเดินรถไฟ บันทุกของในทางรถไฟนครราชสีมา นั้น จะได้เปิดใช้ในอีก 2, 3, เดือนพร้อมกับทางรถไฟตอนขึ้นไปแก่งคอย การเดินรถไฟบันทุกของขึ้นไปกรุง เก่าต้องคิดได้ว่า เป็นอย่างน้อยที่สุด เพราะเป็นการประชันกันกับทางน้ำ ซึ่งมีอยู่ตลอดชั่วปี

ในที่สุดข้าพระพุทธเจ้า ขอพระราชทานพระบรมราชวโรกาสแสดงความปรารถนาอย่างยิ่งของข้าพระพุทธเจ้าทั้งหลายต่อใต้ฝ่าละอองธุลีพระบาทว่า การทำทางรถไฟซึ่งใต้ฝ่าละอองธุลีพระบาทได้ทรงกระทำ ต่อทางรถไฟนครราชสีมา นั้น จะเป็นการสำเร็จไปได้โดยเร็วพลัน แลการเดินรถไฟในทางรถไฟสายนี้จะเป็นที่เปิดเผยความเจริญแห่งชนทั้งหลาย ที่เกี่ยวข้องด้วยทั่วไปแลจะเป็นที่ชักนำรัฐบาลของใต้ฝ่าละอองธุลีพระบาทถึงการที่จะสร้างทางรถไฟสายแยกต่อไปในพระราชอาณาเขต เพื่อเป็นประโยชน์แห่งพานิชกรรมแลการมัธยมต่าง ๆ ของอาณาประชาราษฎร์ทั่วไป

ควรมิควรแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ

ขอเดชะ

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนก ง.

No. VI.

ROYAL SIAMESE STATE RAILWAY ARBITRATION.

DETERMINATION OF VENUE.

We, the undersigned, Arbitrators in matters of dispute between the Royal Railway Department of the Siamese Government and G. Murray Campbell, Esquire, having this day met to consider the summary of questions in dispute submitted by the contractor with the object of determining the venue, do hereby give as our award:- That the Court of Arbitration shall be first held in Siam, and that the arbitrators shall proceed to Siam, leaving Europe about the middle of October.

(Signed) GUILFORD L. MOLESWORTH.

FR. LANGE.

London, September 21st, 1896.

ผนวก จ.

21 มค 115

12261

ที่ 76/20560

ศาลาว่าการนครบาล

20 มกราคม ร.ศ. 115

ทูล พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหลวงเทวะวงษ์ ... ไต่ทรงทราบ

ด้วยเวลาวานนี้ พระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์
เสนาบดีกระทรวงกลาโหม เสด็จมาที่ศาลาว่าการนครบาล ทรงปฏิญาณพระองค์ด้วย
ข้อความแลคำตอบในระหว่างกรมรถไฟกับมีสเตอร์มอร์เรแคมป์เบล ผู้รับเหมาทำรถไฟ
นครราชสีมา เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน ร.ศ. 110 ตามที่ไต่ทรงทราบนั้น ดั่งมีถ้อย
คำอยู่ในหนังสือปฏิญาณนั้นแล้ว

หม่อมฉันเห็นว่า การที่ทรงปฏิญาณนั้นถูกต้องตามประเพณีแล้ว จึงได้
เขียนหนังสือแสดง เหตุที่มาทรงปฏิญาณนี้ลงชื่อแลตราสำหรับกระทรวงกำกับหนังสือปฏิ-
ญาณนั้นไว้ด้วย พระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์มีรับสั่งว่า คำ
ปฏิญาณนี้ เจ้ากรมรถไฟต้องการจะให้ส่งไปยังมีสเตอร์มอร์เรแคมป์เบล ผู้เป็นนายคดีเรื่องรถไฟ
นครราชสีมา ซึ่งมีอนุญาตคู่กลางการตรวจตัดสินอยู่นั้น หม่อมฉันจึงขอส่งต้นฉบับคำ
ปฏิญาณแลหนังสือกำกับนั้นมาถวายด้วยแล้ว

นเรศวรฤทธิ์

21 มค 115

12262

ข้าพเจ้า พระเจ้านองยาเธอ กรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์ เสนาบดีกระทรวงนครบาล
 ขอแจ้งความแก่บรรดาผู้ที่จะได้มาพบเห็นหนังสือฉบับนี้ ด้วยในวันนี้ พระเจ้านองยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ เสนาบดีกระทรวงกลาโหมเป็นผู้ปฏิญาณพระองค์มีพระนามอยู่ในหนังสือปฏิญาณ ซึ่งต่อข้างท้ายหนังสือนี้ ได้เสด็จมาเฉพาะหน้าข้าพเจ้าโดยพระองค์เอง ทรงปฏิญาณ ซึ่งข้าพเจ้าเห็นสมควรถูกต้องตามประเพณีของพุทธศาสนิกชนทุกประการแล้ว แสดงว่าบันดาข้อความทั้งหลาย ซึ่งพระองค์ท่านได้กล่าวไว้ในหนังสือปฏิญาณของท่าน ก็มีแจ้งอยู่ข้างท้ายจดหมายนั้น ล้วนแต่เป็นความจริงของท่านทุกสิ่งทุกประการ

เพราะฉะนั้น เพื่อให้เป็นพยานหลักฐานในเรื่องนี้ ข้าพเจ้าผู้เป็นเสนาบดีกระทรวงนครบาล จึงบรรยายมาแล้วข้างเบื้องต้น ได้เขียนนามด้วยลายมือของข้าพเจ้า และประทับตราพระยมซึ่งสิ่งสำหรับกระทรวงลงไว้ที่นี้ เป็นสำคัญ

ศาลาว่าการนครบาล

กรุงเทพมหานคร

วันที่ 19 มกราคม รัตนโกสินทรศก 115

(เซนพระนาม) นเรศวรฤทธิ์

To all to whom these presents shall come, I, Prince

{ Krom Mun Nares Varariddhi, of the Royal House of Siam,

{ Krom Luang Bijit Pryakone

{ Minister of the Local Government.

{ Minister of Justice

De hereby certify that on the day of the date hereof,
personally came and appeared before me,

Prince Chowfa Krom Khun Narisara Nuvathivongse of the Royal House of Siam, Minister of War, the Declarant named in the declaration hereunto annexed, and by solemn Declaration which the said Declarant then made before me in due form of Buddhist Law, did solemnly and sincerely declare to be true the several matters and things mentioned and contained in the said annexed Declaration.

In faith and Testimony whereof, I, the said Minister of

{ the Local Government

{ Justice

have hereunto signed my name and caused
the seal of my office to be hereunto put
and affixed.

Date in Bangkok the 19th

Day of January in the year 1897.

Signature

of { Prince Naresvarariddhi
{ Prince Bijit

I hereby certify the foregoing signature to be that of

Prince Krom Mun Naresvorariddhi Minister of the Local Government
Prince Krom Luang Bijit Pryakon, Minister of Justice

(Sd) Krom Luang Devawongse

Minister for Foreign Affairs.

ข้าพเจ้าแจ้งความว่า พระนามข้างเบื้องตนหนังสือนี้เป็นลายพระหัตถ์ ของพระเจ้า
น้องยาเธอ กรมหมื่นนเรศรวรฤทธิ จริง

กรมหลวงเทวะวงษาโประการ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

21 มค 115

12263

กรุงเทพฯ วันที่ 19 มกราคม ร.ศ., 115

ข้าพเจ้า เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ เสนาบดีกระทรวงกลาโหม ขอ
 ปฏิญาณให้ทราบว่า เติมข้าพเจ้าได้รับตำแหน่ง เป็นเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ และบัดนี้ขอ
 ยืนยันว่า อันข้อความทั้งปวงที่แต่ก่อนนั้น ข้าพเจ้าได้ถามมิสเทอเรียมาเรแคมป์เบลล์ และที่
 มิสเทอเรียมาเรแคมป์เบลล์ได้ตอบข้าพเจ้า ในเวลานั้นเมื่อข้าพเจ้ายังเป็นเสนาบดีกระทรวง
 โยธาธิการอยู่ ในเมื่อเวลาประชุมกันในวันที่ 22 พฤศจิกายน ร.ศ., 110 ซึ่งเป็นข้อความ
 อยู่ในหนังสือสัญญา ลงวันที่ 12 ธันวาคม ร.ศ., 110 ที่ได้ตกลงทำกันไว้ในระหว่าง
 ข้าพเจ้าผู้แทนรัฐบาลของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฝ่ายหนึ่ง กับมิสเทอเรียมาเรแคมป์เบลล์
 อีกฝ่ายหนึ่ง นั้นเป็นการจริง

ข้อความเหล่านั้น ข้าพเจ้าได้ถาม เพื่อจะใคร่ได้ทราบความตั้งใจแลความคิด
 ของมิสเทอเรียมาเรแคมป์เบลล์ในการสร้างรถไฟนครราชสีมา ที่จะแปลความเข้าใจอย่างใด
 ในหนังสือสัญญา แลในจำนวนพิทักษ์ตราต่าง ๆ แลได้เป็นอันเข้าใจว่ามิสเทอเรียมาเรแคมป์-
 เบลล์ได้ให้คำตอบโดยย่อตามความสัตย์จริง ในความตั้งใจแลความเห็นของมิสเทอเรียมาเร-
 แคมป์เบลล์

ถ้าแลคำตอบของมิสเทอเรียมาเรแคมป์เบลล์ ต่อคำถามเหล่านี้ ไม่เป็นที่เพียงพอ
 ถ้าข้าพเจ้าใคร่รู้ดีกว่า คำตอบเหล่านี้ ไม่ใช่ความสัตย์จริงของมิสเทอเรียมาเรแคมป์เบลล์แล้ว
 ก็เป็นอันแน่ ข้าพเจ้าคงจะไม่ได้ตกลงทำสัญญาสร้างทางรถไฟนครราชสีมา กับมิสเทอเรียมาเร
 แคมป์เบลล์ผู้นี้

ข้าพเจ้าจำได้ ตามที่ได้มีจดไว้ว่า คำตอบของมิสเทอเรียมาเรแคมป์เบลล์นั้น เป็น
 คำตอบซึ่งแจ้งอยู่ในร่างหมายเลขที่ 2116 ซึ่งมีสเทอเบคเคเจ้ากรมรถไฟได้แต่งไว้ แลซึ่ง
 บัดนี้วางอยู่ต่อหน้าข้าพเจ้า แลข้าพเจ้าเห็นว่าข้อความที่เปลี่ยนแปลงแก้ไข ซึ่งมีสเทอเรียมาเร
 แคมป์เบลล์ได้เขียนต่อภายหลังในส่วนที่ดัดแปลงความในร่างของมิสเทอเบคเคนั้น เป็นการ
 ทำให้คำตอบซึ่งมิสเทอเรียมาเรแคมป์เบลล์ผู้นี้ได้ให้แก่ข้าพเจ้าแต่เดิมนั้นลบเลื่อนไปเสีย

แลข้าพเจ้าได้ให้ปฏิญาณทั้งนี้ โดยมีความเชื่อแท้ว่าเป็นการสัตย์จริง

นริศรานุวัดติวงศ์

Translation

I Prince Chowfa Krom Khan Narisaranuwattiwongse of the Royal House of Siam. Minister of War, and formerly Minister of Public Works do hereby confirm upon my oath and declare that the Questions which I have laid before Mr. G. Murray Campbell, and which Mr. G. Murray Campbell has answered to me, the then Siamese Minister of Public Works, in a conference of the 22nd/₁₁ November 1891, form a part of the Contract of the 12th/₁₁ December 1891 concluded between myself, acting in the name of His Siamese Majesty Government and Mr. G. Murray Campbell.

These questions were made by me in order to ascertain the intentions, and opinions of Mr. G. Murray Campbell regarding the construction of the Nagara Rajasema Railway, the interpretation of the Contract and the Schedules of Rates, and it was understood that M^r/₁₁ G. Murray Campbell had given to us in his answer a bona fide abstract of his intentions and opinions.

If the answer of Mr. G. Murray Campbell to these questions should not have been satisfactory or if I should have been aware, that they would not have been made in complete bona fide. I should most certainly not ... the Contract for the construction of the Nagara Rajsema Railway with the said Mr. G. Murray Campbell.

I remember (on out of my regards) that the answer of Mr. G. Murray Campbell were those which are given by the ... No. 2116 made by the Director General Mr. Bethge, and being before me, and

I consider the [?] ations which were later made by Mr. G. Murray Campbell, as far as they change the sense of Mr. Bethge's draft, as wilful mutilations of the answer really given to me by the said M^r G. Murray Campbell.

And I make hereby this [?]declaration, conscientiously behaving the same to the true.

Bangkok

(Signature of Prince.....)

I hereby certify the above annex to the Siamese original to be a correct and true translation of the Affidavit upon oath made and signed by H.R.H. Chowfa Krom Khun Narisaranuwathivongse on the 10th January 1897.

Bangkok the 1st February 1197.

Devawongse.

Minister of Foreign Affairs.

ศูนย์วิทยุโทรพัสดุ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

भाग १.

In the Matter of the Royal Siamese State Railways and
In the Matter of An Arbitration

Between George Murray Campbell, the Contractor for the construction
of the Nagara Rajasema Railway and the Siamese Royal Railway
Department

Whereas by a certain agreement in writing bearing date the
14th day of November 1899 made between Phya Visuddha Envoy Extra-
ordinary and Minister Plenipotentiary and George Murray Campbell
that it had been claimed that on behalf of the above Contractor
that the above Arbitration proceedings have resulted in a miscar-
riage of justice And whereas His Siamese Majesty's Government in
deference to the intervention of Her Britannic Majesty's Government
has consented to refer the points of procedure in dispute to an
English expert. It was agreed that the following questions should
be referred to the decision of Sir Edward Clarke Q.C. M.P. and it was
further agreed that the Award of such Referee after considering all
such documents and evidence as in his opinion were necessary to
enable him to decide the questions submitted to him and hearing
the arguments of Counsel should be final and binding upon the
parties.

(Sic) (1) Whether Sir Guildford Molesworth and Mr. Murray
Campbell was justified in their withdrawal from the Arbitration
proceedings

(2) Whether after their withdrawal Herr Van Bosse was justified in proceeding with the case and in delivering an Award.

(3) Whether having regard to the grounds upon which an Award under the Common Law Procedure Act 1854 might have been impeached the Award of Herr Van Bosse dated the 15th day of November 1897 should or should not be regarded as valid and final in whole or in part.

(4) If it should be decided in answer to the third question that the Award of the said Herr Van Bosse should not be regarded as wholly valid and final then what steps should be taken in order to obtain a valid and final decision on all matters in dispute having regard to the desirability of preserving as far as possible the benefit of the proceedings already had And it was further agreed that the costs of and incidental to this submission should be in the discretion of the said Sir Edward Clarke.

Now I the said Arbitrator having taken upon myself the burden of this reference and having duly weighed and considered the several allegations of the said parties and the arguments of Counsel appearing on their behalf and also the proofs and documents which have been given in evidence before me Do hereby make and publish my Award in writing of and concerning the matters above referred to me in manner following that is to say :-

As to the first question I at the suggestion and with the consent of the Counsel appearing for both parties refrain from pronouncing any decision.

(Sic) As to the second question I award and determine that after the withdrawal of Sir Guildford Molesworth and Mr. Murray Campbell from the Arbitration proceedings. Herr Van Bosse was justified in proceeding with the case but only in respect of the matters upon which the Arbitrators had differed and which they had referred to him as Umpire.

As to the third question I award and determine that no part of the award of Herr Van Bosse can be regarded as valid and final.

As to the fourth question I award adjudge and direct that all matters in difference between the said George Murray Campbell and the Government of His Majesty the King of Siam shall be referred to a member of the English Bar to be agreed between the parties who shall have the sole and absolute authority to give a final adjudication on all such matters.

That the proceedings shall be in the absolute discretion of the said Arbitrator who shall take such evidence and hear such argument as he may consider necessary.

(Sic) That he shall be attended by Sir George Molesworth and Herr Lange or in the event of those gentlemen or either of them being unable or unwilling to attend by some other Engineer or Engineers representing the respective parties.

That the said Arbitrator may associate with himself if he thinks it necessary an Engineer to be chosen by him not as joining in the Arbitration but in order to assist the Arbitrator upon technical matters.

That the decision of such Arbitrator shall be accepted and obeyed by both parties as a final and complete determination and Award upon all the matters in difference between them.

That the costs of the Arbitration and also the costs of the proceedings which have already taken place under the Agreement of the 13th March 1897 including the costs this present Arbitration and Award shall be in the discretion of the Arbitrator.

In witness whereof I have hereunto set my hand this 3rd day of March 1900.

(S^d) Edward Clarke

Signed and Published by the
3rd day of March 1900 in the
presence of

John Peacock

2 Essex Court

Temple E.C.

Law Clerk.

(กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ หมวดรถไฟ แพ้ม คดีผู้รับเหมาฟองกรม
รถไฟ แพ้มที่ 17 จำนวนที่ 2 ตอน 10 พ.ศ. 2442)

ผนวก ข.

สำเนา

ที่ 668

กรุงเทพมหานคร วันที่ 15 มีนาคม รัตนโกสินทรศก 119

ข้าพระพุทธเจ้า มีศเตอร เอช เก็ค เจ้ากรรมรถไฟ กราบทูล พระเจ้าน้องยา
เชอ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ ผ่านทางผู้แทนเจ้ากรรมรถไฟกรุงเทพ

ด้วยเรื่องความผูกกลางซึ่งว่ากันต่อหน้าเซอร์เอชวาคคลาก ผู้ซึ่งได้รับตำแหน่งตั้ง
เปนอนุญาตตุลาการแต่ผู้เดียวหรือผู้ซึ่งขาดตามสัญญาลงวันที่ 13 กรกฎาคม รศ 119 ในข้อ
ท่งเถียงกันระหว่างรัฐบาลสยามและผู้รับเหมาทำทางรถไฟนครราชสีมาอัน ได้แล้วเสร็จสิ้น
กันวันนี้ 15 มีนาคม และข้าพระพุทธเจ้าขอประทานทำรายงานพอเป็นสังเขปถวายมาให้
ทรงทราบฝ่าพระบาทดังจะกล่าวต่อไปนี้

เมื่อข้าพระพุทธเจ้าได้มาถึงกรุงเทพมหานคร เจ้าพระยาอภัยราชาได้ไปเสียจาก
กรุงเทพมหานครแล้ว และข้าพระพุทธเจ้าได้ทราบความจากมีศเตอร ฟิบ ชันบีเอล หมอกฎหมายซึ่ง
เจ้าพระยาอภัยราชาได้ตั้งไว้สำหรับว่าความฝ่ายเราต่อหน้าเซอร์เอชวาคว่า เรื่องความ
ผูกกลางนั้นจะต้องว่ากันใหม่ทั้งหมด แลเซอร์เอชวาคจะรับพิจารณาแต่คำพยาน อันจะได้เสนอ
มาให้เขาทราบโดยคู่ความทั้งสองฝ่าย ในระหว่างที่ว่าความกันต่อหน้าเขาเท่านั้น ฝ่ายอนุญาต
ตุลาการคนก่อน ๆ นั้นถอยลงมาเป็นพยานแลเมื่อข้าพระพุทธเจ้าได้บอกแก่เสร์ลิงเกอร์เรื่อง
ตำแหน่งของเขาต้องเปลี่ยนไป ในการผูกกลางนี้ในชั้นแรกเขาไม่ยอมรับ แต่ครั้งใดหาหรือ
แลโต้ตอบกันยืดยาวเขาจึงได้ยอมรับ แลแสดงตัวพร้อมที่จะเบิกความเป็นพยาน

ความรู้สึกแห่งวิธีของสิ่งที่จะได้ว่ากันนั้น ข้าพระพุทธเจ้าได้รู้สึกเป็นครั้งแรก
เมื่อข้าพระพุทธเจ้าได้ทราบความว่า รายงานขอคชแดนในคั้งอนุญาตตุลาการได้รับมาเพื่อ
ให้เขาได้อ่านทราบข้อความนั้น เป็นแต่รายงานซึ่งได้จดเอามาสำหรับข้างฝ่ายผู้รับเหมา
หาได้มีรายงาน (แนมโมรานคำ) ของข้างฝ่ายเราซึ่งได้อ่านต่อหน้าศาลเดิมในกรุงเทพ ใน
ขณะข้างฝ่ายกรรมรถไฟกล่าวคำโดยเปิดเผย (โอเปนนิ่งสะปิซ) หรือชั้นคำพยานของข้าพระ
พุทธเจ้าเรื่องบาดูชีสุคติน (ไฟแนลเซอร์ตีฟิเก็ค) อันว่าข้าพระพุทธเจ้าได้เบิกโดยคำสาบาลีใน
ชั้นต้นเวลว่าความกันคราวแรกนั้นก็หาไม่ ข้าพระพุทธเจ้าได้คัดค้านในการที่ไม่เป็นธรรม

เช่นนี้ โดยเร็วพลันเมื่อมีโอกาสที่จะทำได้ แลในอย่างน้อยที่สุดข้าพระพุทธเจ้าได้กระทำการสำเร็จให้เซอร์เอชวาคได้รับรายงานคำพยานของข้าพระพุทธเจ้าเรื่องบาดูชีสุดสิ้นนั้นเพิ่มเข้าได้ ในขณะที่เซอร์เอชวาคได้รับรายงานคำพยานของข้าพระพุทธเจ้าเรื่องบาดูชีสุดสิ้นนั้นเพิ่มเข้าได้ ในขณะที่เซอร์เอชวาคร้องขอมาเอง เมื่อเขาได้แสดงความเห็นของเขาว่า รายงานเหล่านี้ ไม่ควรจะถูกคัดออกเสีย แต่รายงานจกจา (แมมโมรานคำ) ของกรมรถไฟ นั้นถูกคัดออกไม่ได้รับความพิจารณาหาว่าเป็นถ้อยคำพยานไม่สมควรตามลักษณะกฎหมายอังกฤษ ข้าพระพุทธเจ้าก็ได้กระทำการโดยเต็มกำลังที่สุด ที่จะให้ข้อความในแมมโมรานคำเหล่านี้ได้ทราบแก่อนุญาโตตุลาการ ในขณะที่เมื่อข้าพระพุทธเจ้าเข้าอยู่ในคอกพยาน แต่ข้าพระพุทธเจ้ามีความยากลำบากย่อย ๆ ที่จะทำไปเช่นนี้ โดยมีข้อบังคับของการว่าความห้ามมิให้ข้าพระพุทธเจ้าชี้แจงหรือที่สุกจะโต้เถียงอย่างไร เป็นแต่ให้ตอบเฉพาะคำถามซึ่งหมอกกฎหมายได้ถามมาเท่านั้น เมื่อเป็นเช่นนั้นก็เป็นที่ยากนักแก่ข้าพระพุทธเจ้าบ่อย ๆ ที่จะให้หมอกกฎหมายทราบข้อความโดยแจ่มแจ้งได้ตามจำเป็นจะต้องทราบ แลข้าพระพุทธเจ้าได้ทราบความควยว่า เซอร์เอชวาคจับข้อความอันเป็นข้อจำเป็นในความระหว่างที่ว่ากันนั้นไม่ได้หลายครั้ง ข้าพระพุทธเจ้าจะตีหมอกกฎหมายข้างฝ่ายเราในเรื่องนี้ไม่ได้ แต่ตรงกันข้าม ข้าพระพุทธเจ้าได้เห็นว่า เป็นการธรรมดาแก่มอกกฎหมายทุกคนทั่วไปที่จะเป็นเช่นนี้ เมื่อตัดสินความซึ่งยุ่งยากในการอื่นเยอเนี่ย ข้าพระพุทธเจ้ายังได้ตกลงยอมเห็นควยกับหมอกกฎหมายฝ่ายเราควยว่า เป็นการได้ดีแก่ฝ่ายเราที่จะให้ข้อความบางข้อเคลือบคลุมมิให้เป็นที่แจ่มแจ้งแก่ผู้ชี้ขาด ดีกว่าผู้ชี้ขาดนั้นจะไต่ทราบแลรับคำชี้แจงของคนหนึ่งซึ่งเป็นเพื่อนแห่งเซอร์กิลโฟค เพราะฉะนั้นข้างฝ่ายเราจึงมิได้ขอร้องที่จะให้ตั้งอินยิเนี่ยขึ้นคนหนึ่งสำหรับช่วยผู้ชี้ขาด

ข้อความที่ว่ากันนั้นได้แบ่งออกไปเป็น 2 ตอน ในตอนแรก ถ้อยคำพยานของคุณความ ซึ่งกล่าวควยการ เลิกสัญญารับเหมานั้น ได้นำขึ้นเสนอต่ออนุญาโตตุลาการ แลพยานข้างฝ่ายผู้รับเหมานั้นคือ เซอร์กิลโฟคโมลด์เว็ค (คำพยานตั้งแต่นำ 16 ถึง 63 ในรายงานชอดแฮน) มิสเตอร์ยี่แอมแคมเบล (นำ 63 ถึง 205) พยานข้างฝ่ายรัฐบาลนั้นคือ แอร์ลิง เก (นำ 272 ถึง 292) แลตัวข้าพระพุทธเจ้า (นำ 205 ถึง 272) แอร์ลิง เกได้ให้ถ้อยคำพยานของเขาเสร็จสิ้นเมื่อวันที่ 29 ตุลาคม แลเขาได้คอยระวังข้อความที่ว่ากันอยู่หลายวัน แลครั้น

เห็นว่าตามเค้ามูลของเวลาที่กำลังเป็นอย่างนั้น ตัวเขาจะไม่เป็นประโยชน์อย่างใดต่อไปอีกแก่
รัฐบาลสยามได้ เขาจึงได้ออกจากกรุงลอนดอนเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน

ในความที่วาทันตอนที่ 2 นั้น กล่าวด้วยคำร้องขอแห่งทั้ง 2 ฝ่ายซึ่งมีต่อกันข้างฝ่าย
ผู้รับเหมา มีพยานคือ มิสเตอร์เฮเนต (หน้า 310 ถึง 408) มิสเตอร์แคมเบล (หน้า 408
ถึง 870) ข้างฝ่ายเรามีตัวข้าพระพุทธเจ้าแต่ผู้เดียวเป็นพยาน (หน้า 874 ถึง 1143)
คำพยานของข้าพระพุทธเจ้านั้นควรต้องได้ถือเอาว่าเป็นคำพยานครั้งสุดท้าย ตามข้อบังคับ
ของความที่วาทัน แต่ข้างฝ่ายโน้นยังได้ขออนุญาตให้มิสเตอร์แคมเบลแลเซอร์กิลโฟดโมลด
เว็ค เข้าให้ถ้อยคำในคอกพยานอีกครั้งหนึ่งแลอนุญาตตุลาการก็ได้ให้อนุญาตนี้ด้วย คำพยาน
ครั้งที่ 2 ของมิสเตอร์แคมเบลนั้นได้จดลงอยู่ในหน้า 1143 ถึง 1157 แลของเซอร์กิลโฟดโม
ลดในหน้า 1159 ถึง 1218 แห่งรายงานชอคแฮน

ข้าพระพุทธเจ้าไม่มีโอกาสที่จะค้านถึงคำกล่าวบางข้อของเซอร์กิลโฟดอัน เป็นคำ
เหลวไหลไม่มีหลักฐาน แต่ข้าพระพุทธเจ้าได้อุส่าห์กระทำกรำให้น้ำหนักของคำกล่าวเหล่านั้น
ลดน้อยลง โดยมีคำซักเซอร์กิลโฟดขึ้นทางมิสเตอร์บีเอน

ข้าพระพุทธเจ้าต้องกราบทูลด้วยว่าผู้ซึ่งขาคยอมให้มิสเตอร์แคมเบลทำคำร้องขอใหม่
ขึ้นอีกหลายข้อ ซึ่งมีได้มีแจ้งอยู่เลยในเวลาเป็นความกันครั้งเดิม

คำกล่าวของแสร้งเก ซึ่งได้นำเสนอต่อแสรว์อนบอคเซพร้อมทั้งคำตัดสินของเขา
ทั้งคำตัดสินของแสรว์อนบอคเซนั้น ได้วางไว้เป็นคำพยานต่อหน้าผู้ซึ่งขาค แต่พิเคราะห์ดู
ตามซึ่งเซอร์เอ็ดวาคได้พูดแย้งอยู่บ่อย ๆ เมื่อฝ่ายเราได้ชี้แจงขึ้นหลายครั้งว่าแสรว์อนบอคเซ
แลแสร้งเก ได้หลงลืมคำพยานอันเป็นเครื่องทำให้ความฝ่ายเรามีน้ำหนักมากขึ้นนั้น ข้า-
พระพุทธเจ้าจึงได้มีความรู้สึกว่าการอนุญาตตุลาการเอียงไปข้างจะยอมตามคำตัดสินของแสรว์
อนบอคเซ ในส่วนที่ได้ชี้แก่ข้างฝ่ายผู้รับเหมา แลจะใช้คำตัดสินของเขาเองในส่วนที่คำ
ตัดสินของแสรว์อนบอคเซที่ข้างฝ่ายรัฐบาลสยาม

คำชี้แจง (สปีค) ของหมอกฎหมายนั้นเป็นคำทำขึ้นโดยปราณีอย่างยิ่งแลเปลือง
เวลามาก ถ้อยคำของมิสเตอร์ฟิมชันบีเอนหมอกฎหมายฝ่ายเรานั้น ได้ตีพิมพ์ในรายงาน
ชอคแฮนในหน้า 1219 ถึง 1358 แลของหมอกฎหมายข้างฝ่ายผู้รับเหมาผู้นั้นอยู่ในหน้าตั้งแต่
1359 ถึง 1589

คำตัดสินของเซอร์ เอ็ดวาร์ด คาลานัน จะออกในราวประมาณเทศกาล "อีสเตอร์"
 ไม่เกินไปกว่าเวลาสิ้นคราวอายุงานอีสเตอร์ (อีสเตอร์ไวเกชัน) นี้ คือกลางเดือนเมษายน
 แลผลของคำตัดสินนี้ ราชทูตสยามกรุงลอนดอนจะได้มีโทรเลขบอกมายังกระทรวงต่างประเทศ
 ตามเค้ามูลของเหตุการณ์ที่เป็นอยู่นั้น ข้าฯ เสียใจที่จะกล่าวว่า ข้าฯ คำริห์เหน
 เป็นไปไม่ได้ ที่คำตัดสินจะได้ตีแกข้างฝ่ายรัฐบาล

เอช เก็ค
 เจ้ากรมรถไฟ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนก ๕.

In the Matter of the Royal Siamese State Railways

_____ and _____

In the Matter of an Arbitration

Between George Murray Campbell the Contractor for the
Construction of the Nagara Rajasema Railway

_____ and _____

The Siamese Royal Railway Department

Whereas by a Contract dated the 12th of December 1891 and certain Supplemental Contracts made between the Government of His Majesty the King of Siam and George Murray Campbell (hereinafter called the Contractor) the said Contractor undertook the construction and equipment of the Nagara Rajasema Railway And whereas the said Contractor proceeded with the execution of the works And whereas differences arose between the parties in regard to the execution of the Contract and on the 6th day of August 1896 the Siamese Government cancelled the Contract and took possession [?] of the Works. And whereas claims were in consequence made by the Contractor for damages for such cancellation and for payment for work alleged by him to have been executed prior to the 6th of August 1896 but not covered by the payments on account which had been made by the Siamese Government. And whereas certain Counter-claims were made by the Siamese Government against the Contractor in respect of alleged defects in the Works which had been executed and in respect of delays for which the Contractor was alleged to

be responsible And whereas such claims and counterclaims were referred by the said parties to Arbitration but the said Arbitration did not result in a final and valid Award And whereas it was agreed between the parties by an Agreement in writing dated the 12th day of July in the year 1900 and signed by the said Contractor and by His Excellency Phya Prasiddhi the Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of His Majesty the King of Siam that all matters in difference between the said Contractor and the Government of the King of Siam should be referred to Sir Edward Clarke Q. C. who should have sole and absolute authority to give a final adjudication in all such matters with full power over the proceedings and the costs thereof and that the decision of such Arbitrator should be accepted and obeyed by both parties as a final and complete determination and Award upon all the matters in difference between them.

Now I the said Arbitrator having taken upon myself the burden of this reference and having duly weighed and considered the several allegations of the said parties and the arguments of Counsel appearing on their behalf and also the proofs and documents which have been given in evidence before me Do hereby make and publish my Award in writing of and concerning the matters above referred to me in manner following that is to say:-

I award and adjudge that the said Siamese Government was not justified in cancelling the said Contracts upon the 6th of August 1896 and preventing the completion by the Contractor of the Works in such Contracts mentioned.

I award and adjudge that there is now due and payable by the Siamese Government to the said Contractor in respect of work executed by him prior to the 6th of August 1896 and in respect of damages sustained by him by reason of the wrongful determination of the Contract (after allowing certain damages due to the Siamese Government upon the Counter claim and in respect of such part of the costs of the Arbitration and other proceedings as in my judgment should be paid by the Siamese Government the sum of One hundred and sixty one thousand and sixteen pounds three shillings and six pence And I award and direct that such sum of £161,016 "3" 6 shall be paid to the Contractor by payment into a Bank in London to be named by him on or before the 6th day of May 1901 and that in the event of such sum not being paid at such date the Siamese Government shall pay to the Contractor interest upon such sum or so much thereof as shall at the said date remain unpaid at the rate of Ten per centum per annum from the said 6th of May 1901 until payment I decide that the payment of such sum shall be a full satisfaction of all claims between the parties arising out of the said Contracts or in anyway relating to me - matters submitted to me. And I further award and adjudge that each party shall pay one half of the cost of this my Award.

In witness whereof I have hereunto set my hand this 28th
day of March 1901.

(s^d Edward Clarke)

Signed and Published the 28th day of
March 1901 in the presence of

John Peacock

Clerk of Sir Edward Clarke K.C.

(กองบรรณสาร, กระทรวงการต่างประเทศ หมวดรถไฟ แผนที่ 18 ส่วนวันที่ 2
พ.ศ. 2443)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผนวก ๗.

พระราชดำริสการเปิดทางรถไฟ
สายนครราชสีมา

เราคิดเห็นว่าวันนี้ ที่ได้เชิญให้มาเปิดทางรถไฟ อันเป็นสายสำคัญอย่างหนึ่งที่หนึ่งในพระราชอาณาจักรของเรา นี้ ควรนับว่า เป็นวันอันเป็นมหามงคลสมัยวันหนึ่งในรัชการของเราได้ แม้ว่าไ้มีความซัดซอญยากลำบากเป็นอันมากอย่างใด ๆ ที่ไม่ได้คิดเห็นแต่ก่อนนั้น มาซัดซอญไม่ไห้การรถไฟนี้สำเร็จบริบูรณ์เร็วขึ้นกว่าเวลานี้ก็อีกก็ดี บัดนี้ ก็พึงเป็นที่ยินดีของเราทั้งหลายได้แล้ว ว่าเป็นอันหมดสิ้นไปแล้ว แลในกาลที่สุดอันนี้ พระมหานครแห่งพระราชอาณาจักรของเรา ก็ไ้มีทางตรงไปมาติดต่อกับนคร เก่าแก่แต่โบราณของกรุงสยามเมืองหนึ่งแล้ว กับทั้งติดกับหัวเมืองของเรายางเมืองที่เห็นไ้ว่าจะเป็นการเจริญขึ้นไปในภายหน้าหลายเมืองด้วย ในการที่กระทำไห้เป็นผลสำเร็จขึ้นนี้ เราขอขอบใจเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ อันเป็นที่รักใคร่ของเรา แลขอแสดงความยินดีแลขอบใจอย่างยิ่งแก่ท่านทั้งหลายในกรมรถไฟทั้งสิ้น

ในไม่ช้าก็โมงนั้ รถไฟที่คอยรับพวกเราอยู่บัดนี้ ก็จะได้เร็วรี่ไปตลอดทางตอนซึ่งทำใหม่ ในตำบลที่เมื่อเร็ว ๆ นี้ คนเดินทางแลคนค้าขายทั้งหลายต้องไปมาอยู่โดยช้ำมาก แลโดยความลำบากยากเย็นเข็ญใจ ตลอดในป่าอันหนึ่งซึ่งเพียงแต่ชื่อของป่านั้น ก็ไห้ให้คิดเห็นเป็นความรอนอย่าง เฒ่าไฟแลมีไอเป็นโรคร้ายติดต่อกันด้วย เมื่อถึงที่นั้นแล้ว เราก็จะคำนึงไ้โดยความยินดีว่า ตั้งแต่บัดนี้สืบไปหนทางไปมาในระหว่างประชาชนทั้งหลาย ที่เมืองนครราชสีมา ที่กรุงเก่า ที่กรุงเทพฯ ฯ กับตำบลทั้งปวงอันตั้งอยู่ในท่ามกลางแถบนี้ จะดีขึ้นไ้เพียงไร ค่าใช้จ่ายเดินทางจะถูกลงกว่าแต่ก่อนเท่าไร แลจะไม่เป็นที่น่ากลัวอันตรายเหมือนแต่ก่อนเพียงไรด้วยแล้ว แลจะเห็นไ้เหมือนกันว่าจะเป็นการสะดวก แลมีผลขึ้นไ้อีกเพียงไร ในการที่จะไปตั้งถิ่นฐานบ้านเรือน ทำการเพาะปลูก ถ้าทำการค้าขายอย่างใด ๆ ในแถบที่ใกล้กับทางรถไฟนี้แห่งหนึ่งแห่งใดเหมือนกันหมด แต่ในขณะเดียวกันเมื่อไปถึงป่านั้น เราก็จะไปมีความสดกจิตรอันหนึ่ง เมื่อรำพึงถึงชีวิตของคนทั้งหลาย ซึ่ง

ต้องเสียไปเป็นอันมากในระหว่างเวลาที่ก่อสร้าง ทำการอันหนักอย่างยิ่งในทางตอนนั้น อันนี้แลเป็นสิ่งซึ่งนับว่าเป็นราคาอย่างสูงที่สุด ซึ่งต้องเสียไปสำหรับให้มีทางรถไฟอันเป็นประโยชน์

เรามีความสลัดใจนัก คว้ยอินนิเนียแลพนักงานอื่น ๆ อันมีพยายามมาก ผู้ซึ่งเราได้เคยเห็นกระทำกรรมมา ตั้งแต่แรกโดยความอุสาหะแล้วนั้น ไม่ได้มาอยู่เห็นการงานที่ทำไว้ได้สำเร็จบริบูรณ์ ณ ที่นี้คว้ย เรายังมีความระฤกถึงคุณความดีของเขาทั้งหลายเหล่านั้นอยู่ทุก ๆ คน มีเป็นต้นคือ มิสเตอร์เบทเก เจ้ากรรมรถไฟคนเก่า ผู้มีชื่อเสียงอันปรากฏ ผู้มีใจถือแต่สิ่งที่ชอบแลผู้มีความเพียรยิ่งนัก

เราหวังใจว่าทางรถไฟสายนี้ที่ฝ่ายเราได้ทำสำเร็จ เพราะความเคลวคล่องว่องไว และความพยายามต่อกรงานของอินนิเนีย แลพนักงานชาวต่างประเทศทั้งหลาย ซึ่งรับราชการอยู่ เป็นอันมากจนนี้แล้ว คงจะกระทำให้มีผลเหมือนกัน ให้ประชาชนคนของเราเจริญขึ้น ในความเคลวคล่องว่องไว แลในความพยายามต่อกรงาน เหมือนดังเช่นทางรถไฟได้กระทำให้เกิดขึ้นในประเทศอื่น ๆ แล้ว เราหวังใจอีกคว้ยว่า เมื่อประชาชนได้คบหาไปมาถึงกันมากยิ่งขึ้นกว่าแต่ก่อนโดยมีทางรถไฟใช้ได้ง่ายแล้ว คงจะกระทำน้ำใจที่มีความรักใคร่ซึ่งกันแลกันนั้นก้ดี แลความรักบ้านเมืองของตนคว้ยก้ดี ให้แข็งแรงยิ่งขึ้นอีก แลเมื่อเป็นเช่นนั้นแล้ว คงจะเป็นที่อุคหนุน แลกระทำให้เจ้าแผ่นดินของตนรีบเร่งขยายทางรถไฟแผ่ไปในภูมิภาคแห่งอื่น ๆ ในกรุงสยามนี้คว้ย

เราขอประกาศว่า ตั้งแต่วันนี้สืบไป ให้เปิดทางรถไฟตั้งแต่กรุงเทพ ฯ ถึงเมืองนครราชสีมาสายนี้ สำหรับรับใช้กิจการของคนทั้งปวง เทอญ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ฉบับที่ ๑.

Copy of Articles VII, VIII, & IX of the Convention between Siam and France, concluded at Paris 13 February 1904 (B.S. 2446). Not ratified.

Article VII.

In future, in the Siamese part of the basin of the Mekong, if the Royal Government desire to undertake the execution of ports, canals, railways (particularly railways destined to connect the capital with any point whatever in this basin), they will come to an understanding with the French Government, if such works could not be executed exclusively by a Siamese personnel and with Siamese capital. This would naturally also apply to the working of the said enterprises.

With regard to the use of ports, canals, railways in the Siamese part of the basin of the Mekong, as well as in the remainder of the Kingdom, it is understood that no differential dues shall be established contrary to the principle of commercial equality stipulated in the treaties signed by Siam.

Article VIII.

In the execution of Art. VI of the Treaty of October 3rd. 1893, plots of land of a superficial area to be determined shall be conceded by the Siamese Government to the Government of the Republic at the following points situated on the right bank of the Mekong:

Chieng-Khan, Nong-Khay, Muang Sania bouri, mouth of the Nam-Khan (right or left bank) Bang-Mouk-Dahan, Kemmarat and mouth of the Nam-Moun, (right or left bank).

The two Governments will come to an understanding in order to clear the course of the Nam-Moun, between its confluence with the Mekong and Pimoun, of the obstacles which hinder navigation. In case of these works being found impossible to execute or too costly, the two Governments will concert together for the establishment of communication by land between Pimoun and the Mekong.

They will also come to an understanding for the establishment, between Bassac and the frontier of Luang Prabang, as it results from Art. II of the present Treaty, of railroads which might be recognized as necessary to make up for the defects of the navigability of the Mekong.

Article IX.

From the present it is agreed that the two Governments will facilitate the establishment of a railway connecting Pnom-Penh with Battambang. The construction and the working shall be undertaken either by the two Governments themselves, each undertaking the portion which is on its territory, or by a Franco-Siamese Company agreed upon by the two Governments.

The two Governments are agreed on the necessity of carrying out the work for the improvement of the course of the river of Battambang between the Great Lake and that town. For this purpose

the French Government are ready to place at the disposal of the Siamese Government the technical agents, they may need for the execution as well as for the maintenance of the said works.



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ભાગ ૧.

LOAN AGREEMENT

This Agreement, made this tenth day of March, 1909, between the Railway Department of the Kingdom of Siam (hereinafter called the borrower), and the Government of the Federated Malay States (hereinafter called the lender, Witnesseth as follows:-

1. The lender agrees to advance to the borrower a sum of money not to exceed four million pounds (£4,000,000) sterling on the terms and for the purposes hereinafter mentioned.

2. The money received by borrower under this Agreement shall be devoted to the construction, equipment, maintenance, and operation of the railways of the borrower in the Siamese dominions of the Malay Peninsula. These objects shall be held to include such matters (for example, telegraph and telephone lines, terminal wharves, etc) as are usually incident to the construction, equipment, maintenance, and operation of railway lines.

3. The above sum shall be paid to the borrower in London in partial payments, as demanded by him from time to time; provided however, that the demands so made may not exceed a total of seven hundred and fifty thousand pounds (£750,000) in any one year. The lender also reserves the privilege of notifying the borrower at any time that in future he will require three months' written notice of any demand for such partial payments.

4. The borrower shall pay interest at the rate of four per cent (4%) per annum on the money actually received by him from time to time. Interest shall run on the respective partial payments from the date they are received by the borrower. Interest shall be payable at half-yearly intervals, that is to say, on the 1st January and the 1st July in each year.

5. Payments of interest and principal shall be made in London.

6. The amortization of the loan will be effected with in a period of forty years by yearly annuities according to the Table attached to this agreement. The first redemption will take place within fifteen years from the date of this Agreement.

At any time after the expiration of ten years from the present date, the borrower shall have the right to redeem at par all or any part of the principal remaining unpaid. In case however, the borrower intends to anticipate redemption by larger payments than those provided for by the Table of Amortization, he shall give three months' notice to the lender.

7. For the repayment of the principal and interest due under this agreement, the borrower pledges as security the sections of railway, above referred to, as those sections are successively constructed. If, therefore, at any time the borrower fail to pay any sum, whether of principal or interest, due by him under this agreement, and if such default continue for a period of not less than six months, the lender shall be at liberty to enter into possession of the sections of the railway then completed under

this agreement, and to work the same until the default has been made good. The net profits obtained by the lender from any such working shall be set off against the indebtedness of the borrower.

8. Since the proceeds of this loan are to be used for the specific purpose mentioned in Section 2 hereof, it is agreed that, until the completion of the construction of the lines to be built under this agreement, the construction, equipment, maintenance and operation of those lines shall be kept distinct from that of the other railways of the borrower.

9. The borrower shall keep such books and accounts as shall be necessary to show the amount expended by him from time to time out of the sums received by him from the lender under this agreement. These books and accounts shall be open to inspection by the lender at all reasonable times so that he may satisfy himself that the moneys advanced by him have been applied to the purposes for which they were lent.

The Railway Department of the Federated Malay States shall be at liberty to inspect the plans, showing the route along which the railway is proposed to be constructed, the sections, specifications, and estimates of the cost of the railway, and the number and locality of its sidings, stations, level crossings, goods sheds, signal stations and other works from time to time, as the survey and preparation of working drawings proceeds.

In witness whereof the parties hereto, acting by their duly authorized representatives have hereunto set their hands

on the day first above mentioned, at Bangkok.

For the Railway Department of the Kingdom of Siam,

(Signed) Devawongse Varoprakar.

For the Government of the Federated Malay States

(Signed) Ralph Paget.



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการศึกษา

นางสาวสมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์

อักษรศาสตรบัณฑิต ปีการศึกษา 2513

คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เข้าศึกษาต่อแผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2514



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย