

บทที่ 4

ผลของการเข้ามาควบคุมทางรถไฟสายใต้ที่มีต่อกองทัพญี่ปุ่น และกรรมรถไฟไทย

การอธิบายผลของสงครามเอเชียบูรพาที่ผ่านมามีส่วนใหญ่นำมาซึ่งการอธิบายถึงผลของสงครามที่มีต่อไทยในด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมในระดับประเทศโดยรวม ดังตัวอย่างงานเขียนต่าง ๆ ที่ได้กล่าวถึงไว้โดยละเอียดจากการทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 1 แต่ในบทนี้จะเน้นการอธิบายผลที่มีต่อการปฏิบัติการทางการทหารของกองทัพญี่ปุ่นว่ากองทัพสามารถใช้ทางรถไฟสายใต้เพื่อการขนส่งในราชการทหารตามความมุ่งหมายได้อย่างไร รวมทั้งอธิบายผลกระทบของการเข้ามาควบคุมทางรถไฟสายใต้ของกองทัพญี่ปุ่นที่มีต่อการดำเนินงานของกรรมรถไฟไทยซึ่งเป็นหน่วยงานที่ต้องรับภาระในการอำนวยความสะดวกให้กับกองทัพญี่ปุ่นโดยตรง ส่วนผลกระทบที่มีต่อการดำเนินชีวิตของราษฎรไทยในท้องถิ่นจะนำไปอธิบายในบทที่ 5 ตามลำดับ

4.1 การปฏิบัติการทางการทหารของกองทัพญี่ปุ่น

เมื่อกองทัพญี่ปุ่นเข้ามาควบคุมทางรถไฟสายใต้ของไทยในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพาได้แล้ว กองทัพสามารถใช้ทางรถไฟสายใต้เพื่อการขนส่งในราชการทหารตามความมุ่งหมายของกองทัพหลายประการที่สำคัญ ได้แก่ การใช้ทางรถไฟสายใต้ขนส่งข้าวเพื่อเป็นเสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่นในมลายู การใช้ทางรถไฟสายใต้ขนส่งเชลยศึกสัมพันธมิตร กรรมกรมลายูและเงินจากมลายูและสิงคโปร์เข้ามาสร้างทางรถไฟทหารสายใหม่ การขนส่งกำลังทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์บนทางรถไฟสายมรณะ และการขนส่งกำลังทหารและเสบียงอาหารบนทางรถไฟสายคอคอดกระดังนี้

4.1.1 การใช้ทางรถไฟสายใต้ขนส่งข้าวเพื่อเป็นเสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่นในมลายู

ในเอกสารของกองบัญชาการทหารสูงสุดมีรายละเอียดของข้อตกลงเกี่ยวกับการขนส่งในราชการทหารญี่ปุ่นกับกรรมรถไฟไทยหลายประการที่สะท้อนให้เห็นถึงความสามารถของกองทัพญี่ปุ่นในการเข้ามาจัดการการขนส่งบนทางรถไฟสายใต้ของไทยที่มีอยู่เดิม กล่าวคือกรรมรถไฟจะต้องจัดขบวนรถไฟเพื่อการลำเลียงในราชการทหารญี่ปุ่นตามความจำเป็นต่อการดำเนินการยุทธของกองทัพญี่ปุ่นโดยเต็มกำลังความสามารถ ซึ่งในส่วนของจัดการการขนส่งบนทางรถไฟสายใต้นั้น ในภาวะปกติของสงครามกรรมรถไฟจะต้องจัดขบวนรถไฟสายใต้เพื่อการขนส่งในราชการทหารของกองทัพญี่ปุ่นในแต่ละเส้นทางดังนี้ เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ-บ้านโป่ง 4 ขบวน บ้านโป่ง-หาดใหญ่ 3 ขบวน หาดใหญ่-สงขลา 1 ขบวน หาดใหญ่-สุโขทัย 1 ขบวน และหาดใหญ่-ป่าดงเบงกาลี อีก 4 ขบวน

ทั้งนี้ในภาวะเร่งด่วนของสงคราม กองทัพญี่ปุ่นสามารถเพิ่มจำนวนการใช้ขบวนรถไฟในแต่ละเส้นทาง 'ได้อีก' นอกจากนั้นกองทัพญี่ปุ่นยังสามารถใช้เส้นทางรถไฟสายใต้ในการขนส่งผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับมลายู โดยสามารถนำขบวนรถไฟไทยเข้าไปในมลายู จากปาดังเบซาร์ถึงอลอร์สตาร์ และจากสุโหงโกลกถึงโกตาบารู ในขณะที่เดียวกันยังสามารถนำขบวนรถไฟของมลายูเข้ามาขนส่งเสบียงอาหารบนทางรถไฟสายใต้ของไทยได้อีกด้วย² ทั้งนี้เพราะภายหลังจากที่กองทัพญี่ปุ่นได้ยกกำลังทหารญี่ปุ่นจากภาคใต้ของไทยบุกเข้ายึดมลายูและสิงคโปร์ได้สำเร็จในวันที่ 11 มกราคม พ.ศ.2485 (ค.ศ.1942) และ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2485³ ตามลำดับแล้ว ทางรถไฟในมลายูได้ตกอยู่ภายใต้การควบคุมและบริหารจัดการของกองทัพญี่ปุ่นทั้งหมด ซึ่งเครือข่ายทางรถไฟของมลายูภายใต้การยึดครองของญี่ปุ่นแยกออกเป็น 2 สายคือ ทางรถไฟสายตะวันตก และทางรถไฟสายตะวันออก³ โดยทางรถไฟสายตะวันตกคือ เส้นทางที่เชื่อมระหว่างทางรถไฟสายใต้ของไทยจากสถานีหาดใหญ่ ไปยังปาดังเบซาร์ - อลอร์สตาร์ - กัวลาลัมเปอร์ - สิงคโปร์ (Padang Besar - Alor Star - Kuala Lumpur - Singapore) ส่วนทางรถไฟสายตะวันออกคือ เส้นทางที่เชื่อมระหว่างสถานีหาดใหญ่ ไปยัง สุโหงโกลก - ตัมปัต - โกตาบารู - สุโหงกูเซียล - กัวลาลิปัส (Sungei Golok - Tumpat - Kota Bharu - Sungei Kusial - Kuala Lipis)⁴ แต่ในช่วงระหว่างสุโหงกูเซียล - กัวลาลิปัส เป็นช่วงที่ไม่มี การเดินรถ ดังแสดงให้เห็นในแผนที่ที่ 1 ซึ่งต่อมาในช่วง พ.ศ. 2485 ถูกรื้อถอน เพื่อนำรางรถไฟ มาสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า และทางรถไฟสายกระะ⁵ ซึ่งหมายถึงทางรถไฟสายหนองปลาจุก - กาญจนบุรี - ทัพบือซาฮัด และทางรถไฟสายชุมพร - กระบุรี ตามลำดับ

¹ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1/26 บันทึกช่วยจำเกี่ยวกับการขนส่งในราชการทหารญี่ปุ่นกับรถไฟไทย (15 ตุลาคม 2485-22 ธันวาคม 2486).

² หจข., บก.สูงสุด 2.4.1/5 ข้อเสนอการเดินรถขบวนทหารญี่ปุ่นออกนอกเขตแดนไทย (20 เมษายน 2485).

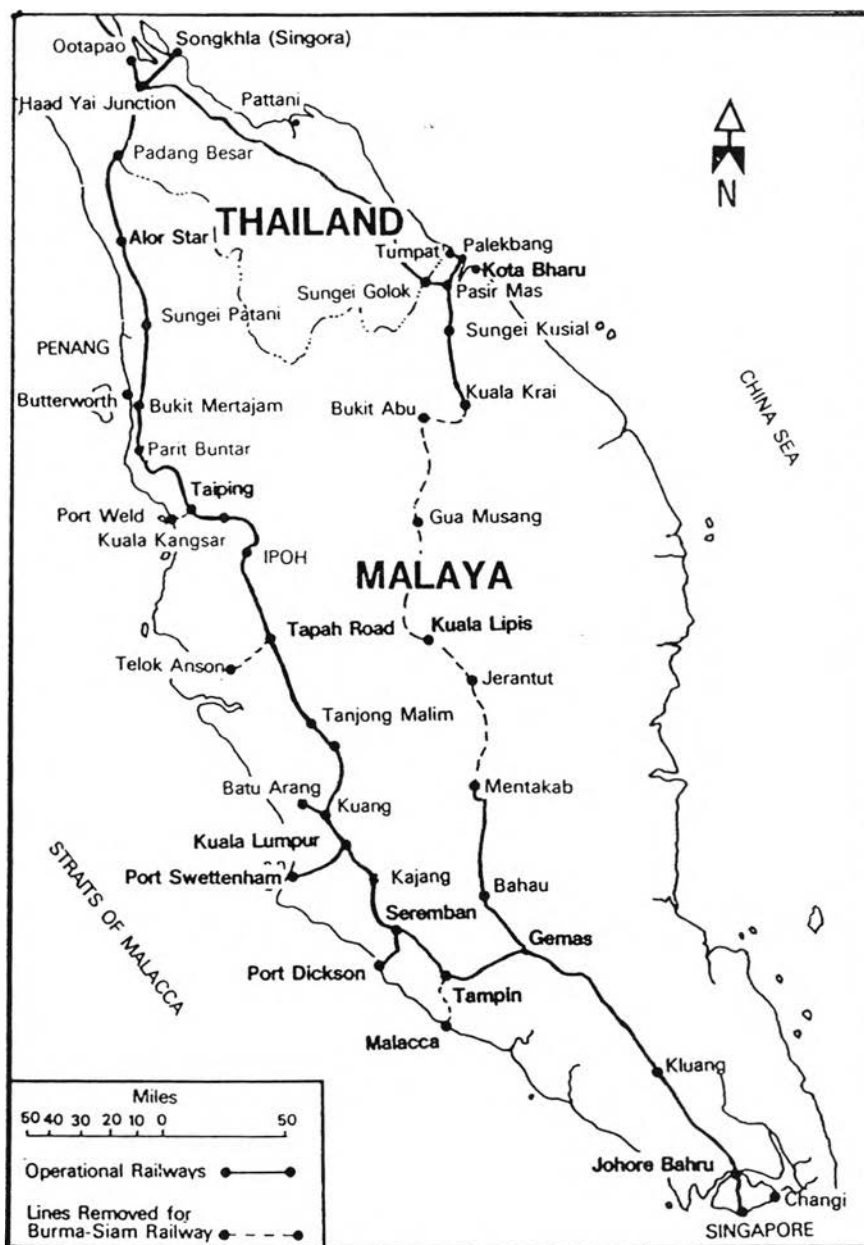
³ ในวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2485 (ค.ศ.1942) กองทัพญี่ปุ่นประกาศเปลี่ยนชื่อสิงคโปร์เป็นโชนัน (Shonan) แปลว่า Light of the South.

⁴ Ota Hirotake, "Nihon Senryoka no Maraya ni Okeru Tetsudo Unei Jijou" (สภาพการบริหารจัดการ ทางรถไฟในมลายูภายใต้การยึดครองของญี่ปุ่น) in Akashi Yoji, *Nihon Senryoka no Eiryō Maraya-Shingaporu* (มลายูและสิงคโปร์ ภายใต้การยึดครองของญี่ปุ่น) (Tokyo : Iwanamishoten, 2001), p.156.

⁵ Clifford Kinvig, *River Kwai Railway : The Story of the Burma - Siam Railroad* (First Paperback Edition) (London : Biddles Ltd, 1998), pp. 43 - 44.

⁶ Ota Hirotake, "Nihon Senryoka no Maraya ni Okeru Tetsudo Unei Jijou", pp. 171-172.

แผนที่ที่ 3 เส้นทางรถไฟสายใต้ของไทยที่เชื่อมต่อกับทางรถไฟสายตะวันตก และทางรถไฟสายตะวันออกของมลายู พ.ศ. 2485 (ค.ศ. 1942)



ที่มา : Clifford Kinvig, **River Kwai Railway : The Story of the Burma - Siam Railroad**, First Paperback Edition (London : Biddles Ltd, 1998), p. 44.

เมื่อกองทัพอู๋ปุ่นได้เข้าไปควบคุมและบริหารจัดการทางรถไฟของมลายูแล้ว กองทัพได้ทำการบูรณะซ่อมแซมทางรถไฟของมลายูที่ได้รับความเสียหายจากการสู้รบกับอังกฤษในช่วงของการยกกำลังทหารอู๋ปุ่นเข้าไปยึดครอง โดยเฉพาะทางรถไฟสายตะวันตกได้รับการบูรณะซ่อมแซมอย่างรวดเร็วกว่าทางรถไฟสายตะวันออก เพราะกองทัพอู๋ปุ่นได้วางแผนที่จะใช้ทางรถไฟสายตะวันตกเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งยุทธปัจจัยเชื่อมต่อกับทางรถไฟของไทยระหว่างป่าดงเบงชาร์-หาดใหญ่-กรุงเทพฯ อีกทั้งยังเชื่อมต่อกับทางรถไฟสายไทย-พม่าที่กองทัพได้วางแผนและกำลังจะดำเนินการก่อสร้างในเวลาต่อมา⁶ อย่างไรก็ตามในเดือนสิงหาคม 2486 (ค.ศ. 1943) เมื่อกองทัพอู๋ปุ่นได้โอนปะลิส ไทรบุรี กลันตัน และตรังกานูให้ประเทศไทยแล้ว มีผลให้ทางรถไฟของมลายูในช่วงระหว่างป่าดงเบงชาร์ - สุโขทัย (Padang Besar - Sungei Patani) สุโขทัย - ต้มปัด (Sungei Golok - Tumpat) และปาสิร์มาส - กัวลาไกร (Pasir Mas - Kuala Krai) รวมระยะทางทั้งสิ้น 229 กิโลเมตร ถูกโอนเข้ามาอยู่เป็นส่วนหนึ่งของทางรถไฟของไทยด้วย⁷ แต่ในทางปฏิบัติแล้ว กองทัพอู๋ปุ่นเป็นฝ่ายควบคุมและดำเนินการเดินรถทั้งหมด โดยกรมรถไฟไทยไม่สามารถเข้าไปตรวจสอบรายการสิ่งของของทหารอู๋ปุ่นที่ขนส่งผ่านแดนระหว่างไทยกับมลายูได้⁸ เมื่อกองทัพอู๋ปุ่นสามารถเข้ามาควบคุมการขนส่งบนทางรถไฟสายใต้ของไทย รวมทั้งการขนส่งบนทางรถไฟสายตะวันตกและสายตะวันออกของมลายูดังกล่าวข้างต้นได้แล้ว เส้นทางขนส่งทางรถไฟผ่านแดนระหว่างไทยกับมลายูจึงกลายเป็นเส้นทางสำคัญที่กองทัพอู๋ปุ่นได้ใช้ในการขนส่งเสบียงอาหารและยุทธปัจจัยที่จำเป็นทางการทหารในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา⁹ ดังปรากฏหลักฐานในเอกสารรายงานประจำปีโชวะที่ 17 (ค.ศ.1942) เรื่องการยึดครองโดยกองทัพโทมิ (Tommi) หรือกองทัพที่ 25 ที่รับผิดชอบในการยึดครองมลายูว่า กองทัพได้เริ่มดำเนินการขนส่งข้าวไทยไปยังรัฐต่าง ๆ ของมลายูตั้งแต่วันที่ 17 มีนาคม 2485 โดยในระยะ 1 สัปดาห์ สามารถขนส่งข้าวไทยโดยทางรถไฟได้ถึง 13,000 ตัน¹⁰

ภายหลังจากการศึกษาเอกสารสำนักนายกรัฐมนตรี จากจดหมายเหตุแห่งชาติของไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกข้าว พบว่าการขยายตัวของสงครามโลกครั้งที่สองระหว่าง พ.ศ. 2482-2483 (ค.ศ.1939-1940) ได้ส่งผลให้ไทยต้องสูญเสียตลาดการค้าข้าวในยุโรป คิวบา และ

⁶Ibid., pp.159-160.

⁷Ibid., pp.157-158, 171-172.

⁸หงษ์., บก.สูงสุด 2.4.1/26 บันทึกช่วยจำเกี่ยวกับการขนส่งในราชการทหารอู๋ปุ่นกับรถไฟไทย.

⁹Ota Hirotake "Nihon Senryoka no Maraya ni Okeru Tetsudo Unei Jijou", p.159.

¹⁰Ibid., p.164.

อเมริกาได้ไปเกือบทั้งหมด¹¹ ดังนั้นในเดือนมีนาคม 2482 (ค.ศ.1939) กรมพาณิชย์ซึ่งสังกัดกระทรวงเศรษฐกิจของไทยในขณะนั้นได้เปิดเจรจากับทูตทหารบกญี่ปุ่นประจำประเทศไทยเพื่อขอให้ญี่ปุ่นและจีนซึ่งอยู่ในครอบครองของญี่ปุ่นสั่งซื้อข้าวจากไทยเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามแม้การเจรจาในครั้งนี้ได้ส่งผลให้ญี่ปุ่นสั่งซื้อข้าวจากไทยเพิ่มมากขึ้นก็ตาม แต่เมื่อเข้าสู่สงครามมหาเอเชียบูรพา กองทัพญี่ปุ่นซึ่งประสงค์จะจัดซื้อข้าวเป็นจำนวนมากจากไทย ทั้งเพื่อส่งออกไปประเทศญี่ปุ่นและเป็นเสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่นในมลายู ได้ส่งนายชะบะ โนะเลขานุการสถานเอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทยเข้ามาเจรจาลับเพื่อต่อรองขอลดราคาข้าวไทยลงถึง 2 ครั้ง ในวันที่ 10 มกราคม และ 5 กุมภาพันธ์ 2485 โดยให้เหตุผลว่าราคาข้าวของไทยสูงกว่าข้าวของพม่า ซึ่งในระหว่างการเจรจา อธิบดีกรมพาณิชย์ของไทยพยายามชี้แจงให้เห็นถึงคุณภาพของข้าวไทยที่สูงกว่า รวมทั้งฐานะของไทยที่เป็นพันธมิตรกับกองทัพญี่ปุ่น จะนำไปเปรียบเทียบกับพม่าไม่ได้ แต่ผลที่สุดฝ่ายไทยต้องยินยอมลดราคาข้าวเปลือกจากเกวียนละ 100 บาท ในช่วงก่อนสงครามมหาเอเชียบูรพาลงเหลือเกวียนละ 66.70 บาท¹² เมื่อทางสถานเอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทยสามารถเจรจาดูลดราคาข้าวไทยได้เป็นผลสำเร็จแล้ว กองทัพญี่ปุ่นซึ่งมีความประสงค์จะจัดซื้อข้าวไทยเพื่อส่งออกไปเป็นเสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่นให้มากที่สุดจึงเร่งเข้ามาดำเนินการเจรจา ดังปรากฏรายละเอียดในเอกสารกองบัญชาการทหารสูงสุด จากหอจดหมายเหตุแห่งชาติของไทยว่า เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2485 ฝ่ายไทยได้ตกลงยอมรับในหลักการว่า กองทัพญี่ปุ่นสามารถซื้อข้าวสารเพื่อส่งออกไปประเทศญี่ปุ่นเดือนละ 65,000 ตัน และส่งให้ทหารญี่ปุ่นในมลายูและสิงคโปร์ (โซนัน) อีกเดือนละ 5,000 ตัน โดยรวมข้าวสารที่กองทัพญี่ปุ่นสามารถซื้อจากไทยเพื่อส่งออกทั้งสิ้น 70,000 ตันต่อเดือน หรือคิดเป็นข้าวเปลือก 100,000 ตันต่อเดือน¹³ อย่างไรก็ตามในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพากองทัพได้ดำเนินซื้อข้าวไทยเพื่อการส่งออก 2 ลักษณะ คือ 1. การส่งออกข้าวเพื่อใช้ในราชการทหาร ซึ่งการส่งออกในลักษณะนี้กระทรวงพาณิชย์ไม่สามารถทราบจำนวนที่แท้จริงได้ เพราะทางการทหารญี่ปุ่นไม่อนุญาตให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรของไทยเข้าไปตรวจสอบ และ 2. การส่งออกข้าวเพื่อเลี้ยงพลเมือง โดยมีบริษัทเอกชนญี่ปุ่นเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งโดยหลักการทางเจ้าหน้าที่ศุลกากรของไทยมีสิทธิเข้าไปตรวจสอบตัวเลขการส่งออกในลักษณะนี้เพื่อเก็บอากรส่งออกข้าวได้ แต่ใน

¹¹ หจข., [3] สร.0201.29.1/16 รายงานาคาดหน้าปริมาณข้าวที่จะส่งออกไปจำหน่ายในต่างประเทศ และรายงานปริมาณข้าวที่ส่งไปจำหน่ายยังต่างประเทศ รวมทั้งสถิติการค้าข้าวและเงินตราต่างประเทศ (26 มกราคม 2477-2 พฤษภาคม 2493).

¹² หจข., [3] สร.0201.29.1/24 การซื้อขายและแลกเปลี่ยนสินค้าข้าวกับญี่ปุ่น (23 พฤศจิกายน 2482-26 สิงหาคม 2496).

¹³ หจข., บก.สูงสุด 2.6.4/9 ทหารญี่ปุ่นขนส่งข้าวออกนอกประเทศ (25 กุมภาพันธ์ 2485-15 มีนาคม 2486).

ทางปฏิบัติบริษัทมิทซึบะซันไกชา (Mitsuibussankaisa) และบริษัทมิทซึบะชิโซจิ (Mitsubishishoji) ซึ่งเป็นบริษัทส่งออกข้าวรายใหญ่ที่ได้รับการสนับสนุนจากทหารญี่ปุ่น ได้ใช้อิทธิพลของทหารหนุนหลัง โดยได้อ้างการส่งออกข้าวของบริษัทเกือบทั้งหมดในนามราชการทหารญี่ปุ่น¹⁴ ด้วยเหตุนี้ทางเจ้าหน้าที่ศุลกากรของไทยจึงไม่สามารถตรวจสอบตัวเลขการส่งออกที่แท้จริงได้เช่นกัน

อย่างไรก็ตามเมื่อกลับมาพิจารณาถึงการขนส่งข้าวเพื่อเป็นเสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่นในมลายูแล้ว พบว่าญี่ปุ่นได้ดำเนินการส่งออกข้าวไทยไปมลายู 2 ทางคือ การขนส่งโดยทางเรือ และการขนส่งโดยทางรถไฟ สำหรับการขนส่งโดยทางเรือ ได้ปรากฏหลักฐานว่า เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2485 บริษัทมิทซึบะชิโซจิอ้างว่าได้รับคำสั่งจากกองทหารญี่ปุ่นให้ส่งข้าวจำนวน 10,270 กระสอบ โดยบรรทุกลงเรืออิคะมะรุไปให้กับกองทัพญี่ปุ่นซึ่งปฏิบัติการอยู่ในมลายู บริษัทจึงขอยกเว้นอากรส่งออกข้าวที่จะขนส่งให้แก่กองทัพญี่ปุ่นในครั้งนี้ โดยขณะนั้นอยู่ในช่วงระหว่างที่กองทัพญี่ปุ่นกำลังเจรจากับรัฐบาลไทยเพื่อขอยกเว้นอากรส่งออกข้าวให้กับกองทัพซึ่งฝ่ายไทยยังไม่ได้ตกลงอนุมัติ แต่ทั้งนี้ทางกรมศุลกากรของไทยได้พยายามดำเนินการเพื่อมิให้การขนส่งข้าวในราชการทหารญี่ปุ่นต้องเสียเวลา จึงอนุมัติให้เรืออิคะมารูของบริษัทมิทซึบะชิโซจิบรรทุกข้าวเพื่อส่งออกไปยังมลายูก่อน โดยขอให้ทางบริษัททำหนังสือรับรองว่าหากการเจรจาของกองทัพญี่ปุ่นประสบความสำเร็จ บริษัทจะไม่ต้องจ่ายค่าอากรขนส่งข้าว แต่ถ้าการเจรจาไม่ประสบความสำเร็จ บริษัทจะต้องจ่ายค่าอากรส่งออกข้าวให้กับกรมศุลกากรย้อนหลังตามระเบียบ¹⁵ ต่อมาในวันที่ 22 พฤษภาคม 2485 บริษัทมิทซึบะชิโซจิ ยังได้แจ้งความประสงค์ขอส่งข้าวสาร จำนวน 22,000 ตัน ออกไปยังมลายูเพิ่มเติม โดยอ้างว่าเป็นข้าวสำหรับใช้เป็นเสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่น จึงขอให้ไทยยกเว้นอากรส่งออกข้าวอีกครั้ง แต่ในครั้งนี้อังกฤษไม่อนุมัติ¹⁶ เพราะเมื่อทำการตรวจสอบแล้วพบว่าข้าวจำนวนนี้เป็นข้าวที่จะส่งไปจำหน่ายให้กับประชาชนในมลายูที่อยู่ภายใต้การยึดครองของญี่ปุ่น บริษัทจึงต้องเสียอากรตามระเบียบ จากกรณีนี้จึงเป็นเหตุให้กรมศุลกากรตั้งข้อสังเกตและมองย้อนหลังถึงการส่งออกข้าวโดยขอยกเว้นอากรส่งออกของบริษัทมิทซึบะชิโซจิที่ผ่าน ๆ มาว่าบางครั้งอาจจะเป็นการส่งออกข้าวของบริษัทเพื่อไปจำหน่ายให้ประชาชนในมลายู แต่อ้างว่าเป็นการส่งออกเพื่อราชการทหารญี่ปุ่น เพื่อหลีกเลี่ยงอากรส่งออกก็ได้

¹⁴ เรื่องเดียวกัน.

¹⁵ เรื่องเดียวกัน.

¹⁶ โยชิกาวา โทชิฮารุ, “หน่วยจี้ (กองทัพญี่ปุ่นประจำประเทศไทย) กับการจัดซื้อเครื่องอุปโภคบริโภค (ข้าว) ในประเทศไทย” แพลโคช อาทร พึ่งธรรมสาร, จุลสารไทยคดีศึกษา ปีที่ 17 ฉบับที่ 13 (กุมภาพันธ์ - เมษายน 2544) : 51.

ส่วนการขนส่งข้าวโดยทางรถไฟเพื่อเป็นเสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่นในมลายู ได้ปรากฏตัวอย่างหลักฐานเช่นเดียวกับการขนส่งทางเรือว่า เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2485 บริษัท มิตรชูบิชิโรจิได้ขนส่งข้าวโดยทางรถไฟสายใต้ไปยังจังหวัดสงขลาเพื่อใช้ในราชการทหาร แต่ในทางปฏิบัติกรมพาณิชย์ไม่สามารถทราบแน่ชัดได้ว่า การขนส่งข้าวของบริษัทมิตรชูบิชิโรจิซึ่งได้รับการสนับสนุนจากทหารญี่ปุ่นรายนี้ จะนำข้าวไปลงที่หาดใหญ่ หรือส่งออกนอกประเทศไปยังมลายู ทั้งนี้เพราะในการขนส่งข้าวโดยทางรถไฟเพื่อใช้ภายในประเทศนั้น กรมพาณิชย์ของไทยไม่ได้เข้าไปควบคุมจำนวนโดยบริษัทไม่ต้องแจ้งจำนวนการขนส่งข้าวให้ทางกรมศุลกากรทราบ ประกอบกับในสถานการณ์ของการส่งออกข้าวโดยทางรถไฟสายใต้ในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา ซึ่งเป็นช่วงที่กองทัพได้เข้ามาดำเนินการควบคุมและจัดขบวนรถไฟพิเศษเพื่อการขนส่งในราชการทหารบนทางรถไฟสายใต้ของไทยนั้น เจ้าหน้าที่ศุลกากรของไทยทางด่านปาดังเบซาร์ไม่มีอำนาจเข้าไปตรวจค้นหรือห้ามปรามการส่งออกข้าวของกองทัพญี่ปุ่นและบริษัทญี่ปุ่นที่อยู่ภายใต้การสนับสนุนของทหารญี่ปุ่นได้ด้วยเหตุนี้จึงเปิดโอกาสให้ทางการทหารญี่ปุ่นได้ดำเนินการส่งออกข้าวไทยโดยทางรถไฟสายใต้ไปยังมลายูโดยไม่ได้ชำระอากรส่งออกอยู่เสมอ¹⁷ ดังปรากฏชัดเจนในจดหมายของอธิบดีกรมศุลกากรถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เรื่องทางการทหารญี่ปุ่นส่งข้าวออกนอกประเทศทางรถไฟโดยมิได้ชำระอากร เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2485 ความว่า

“...ด้วยกรมศุลกากรทราบว่า ทางราชการทหารญี่ปุ่นได้ส่งข้าวซึ่งยังมีได้ชำระเงินอากรออกนอกประเทศทางรถไฟสายใต้อยู่เสมอ จึงได้ให้เจ้าหน้าที่สอบสวนร่วมมือกับเจ้าหน้าที่รถไฟ แต่การสอบสวนไม่ได้รับผลดีเพราะทหารญี่ปุ่นเป็นผู้ควบคุมการบันทุกเอง แม้แต่เจ้าหน้าที่รถไฟก็เข้าไปตรวจดูมิได้ และถ้าได้บันทุกที่สถานีอื่นด้วยแล้ว ศุลกากรรถไฟก็ไม่มีทางจะจับได้เช่นเดียวกัน ฉะนั้นผลของการสอบสวนที่ได้ปฏิบัติอยู่ กรมศุลกากรเชื่อว่า จำนวนข้าวตามที่สอบสวนได้คงไม่ครบถ้วนเท่าจำนวนที่ทหารญี่ปุ่นส่งออกจริง...กรมศุลกากรพิจารณาแล้วเห็นว่า การส่งข้าวที่ยังมิได้ชำระอากรออกไปนอกราชอาณาจักรทางรถไฟเช่นนี้ ย่อมเป็นการผิดกฎหมาย และทำให้ศุลกากรขาดเงินรายได้เป็นจำนวนมากมาย ทั้งการบันทุกก็อยู่ในความควบคุมของทหารญี่ปุ่น เป็นการยากที่ศุลกากรจะสอบสวนได้ด้วยแล้ว ก็ขอมให้ประเทศชาติได้รับความเสียหาย

¹⁷ หจข., บก. สูงสุด 2.6.4/9 ทหารญี่ปุ่นขนส่งข้าวออกนอกประเทศ.

มากยิ่งขึ้น กรมศุลกากรจึงเรียนมาเพื่อขอได้โปรดพิจารณาหาทางแก้ไข
โดยด่วน...”¹⁸

นอกจากการเข้ามาดำเนินการควบคุมการส่งออกข้าวโดยทางรถไฟสายใต้ไปยังมลายูของทหารญี่ปุ่นที่ไม่อนุญาตให้เจ้าหน้าที่และศุลกากรรถไฟไทยเข้าไปตรวจสอบจำนวนข้าวที่ทหารญี่ปุ่นส่งออกจริงดังปรากฏในจดหมายของอธิบดีกรมศุลกากรดังกล่าวข้างต้นแล้ว ทหารญี่ปุ่นยังได้สนับสนุนให้บริษัทมิตซูบิชิโซจิซึ่งเป็นบริษัทการค้ารายใหญ่ของญี่ปุ่นดังได้กล่าวไปแล้วข้างต้นเป็นตัวแทนของกองทัพญี่ปุ่นดำเนินการส่งออกข้าวไทยเพื่อใช้ในราชการทหาร รวมทั้งการส่งออกข้าวไทยจำนวนมากไปยังมลายูโดยทางรถไฟสายใต้ด้วย ดังนั้นทางบริษัทจึงได้อาศัยอำนาจทหารญี่ปุ่นขอยกเว้นอากรส่งออกข้าวทุกครั้งโดยถือว่าเป็นการส่งออกเพื่อเป็นเสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่นในมลายู ซึ่งจากที่ผ่านมามีตั้งแต่เริ่มแรกจนถึงวันที่ 3 มีนาคม 2485 กรมศุลกากรได้ผ่อนผันให้บริษัทมิตซูบิชิโซจิทำหนังสือรับรองการส่งออกรวม 7 ครั้ง¹⁹ ต่อจากนั้นในวันที่ 14 พฤษภาคม 2485 นายนิคตาผู้จัดการบริษัทมิตซูบิชิโซจิ ยังได้มีหนังสือถึงนายจรรยา สืบแสง อธิบดีกรมศุลกากร เพื่อขอให้กรมศุลกากรยกเว้นอากรส่งออกข้าวของทางการทหารญี่ปุ่นโดยทางรถไฟไปสิงคโปร์ (โซนนัน) อีกประมาณ 16,000 ตัน ปาล์มบังประมาณ 6,000 ตัน ในเดือนพฤษภาคมและต้นมิถุนายน รวมทั้งขอตกลงจัดซื้อข้าวจากปากพั้งเพื่อส่งเป็นเสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่นในมลายูอีกประมาณเดือนละ 4,000 ตัน ดังนั้นต่อมาในวันที่ 25 พฤษภาคม 2485 อธิบดีกรมศุลกากรจึงได้ส่งหนังสือแจ้งผลการพิจารณาของกรมศุลกากรให้บริษัทมิตซูบิชิโซจิทำหนังสือรับรองขึ้นชั้นการส่งออกข้าวในครั้งนี้เป็นข้าวที่รวมอยู่ในจำนวน 70,000 ตันซึ่งอยู่ในระหว่างการเจรจาขอยกเว้นอากร แต่หากเป็นข้าวที่ส่งออกไปเลี้ยงพลเมืองขอให้บริษัทดำเนินการเสียอากรและปฏิบัติตามระเบียบพิธีการศุลกากรทุกประการด้วย²⁰ อย่างไรก็ตามบริษัทมิตซูบิชิโซจียังคงทำหน้าที่เป็นผู้แทนในการส่งออกข้าวของทางการทหารญี่ปุ่นตลอดช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา ดังปรากฏตัวอย่างในบันทึกของร้อยโทชูตะ เจ้าหน้าที่ประจำสำนักงานทูตทหารบกญี่ปุ่นประจำประเทศไทย แจ้งมายังอธิบดีกรมศุลกากรเพื่อขออนุญาตจัดซื้อข้าวเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2485 ว่าทางการทหารญี่ปุ่นจะให้บริษัทมิตซูบิชิโซจิเป็นตัวแทนของกองทัพญี่ปุ่นในการจัดซื้อข้าวสารจากภาคใต้คิดเฉลี่ยเดือนละ 3,000 - 4,000 ตันทุกเดือน โดยเริ่มตั้งแต่เดือนธันวาคม 2485 จนกว่ากองทัพญี่ปุ่นจะบอกละเลิก ซึ่งการลำเลียงจะใช้รถไฟขบวนของทหารญี่ปุ่นที่ดำเนินการขนส่งอยู่บนทางรถไฟสายใต้ โดยข้าวที่จะซื้อ

¹⁸เรื่องเดียวกัน.

¹⁹เรื่องเดียวกัน.

²⁰เรื่องเดียวกัน.

จำนวนนี้มีได้อยู่ในจำนวนข้าวที่ได้ตกลงในสัญญาเศรษฐกิจ ดังนั้นทางการทหารญี่ปุ่นจะชำระเป็นเงินสดและยอมเสียอากรตามระเบียบ²¹ อีกตัวอย่างหนึ่งของการทำหน้าที่เป็นผู้แทนของกองทัพญี่ปุ่นในการจัดซื้อข้าวจากภาคใต้ของบริษัทมิตซูบิชิโซจิ ดังปรากฏในจดหมายจากนายมา บุลกุล ผู้จัดการบริษัทข้าวไทยจำกัด* ถึงนายนิคตาผู้จัดการบริษัทมิตซูบิชิโซจิ เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2486 เพื่อรายงานถึงสภาวะการณ์ขาดแคลนข้าวในจังหวัดภาคใต้ซึ่งส่งผลให้บริษัทข้าวไทยไม่สามารถขายข้าวให้บริษัทมิตซูบิชิโซจิเพื่อส่งให้แก่กองทัพญี่ปุ่นได้ความว่า

“...บริษัทขอถือโอกาสที่จะเรียนให้ซาบเกี่ยวกับภาวะการส่งข้าวทางภาคใต้ว่า ตามที่แจ้งแก่ท่านในฐานะผู้แทนของกองทัพญี่ปุ่นซาบ (เน้นตัวเข้มโดยผู้วิจัย) แล้วว่าอากาศทางภาคใต้ผันผวนไม่แน่นอน ฝนตกกล้าผิดปกติมาก ซึ่งอาจทำให้ผลการทำนาผิดหวัง และเป็เหตุให้ข้าวที่ได้รับในฤดูเกี่ยวข้าวปีนี้จะมียังมีจำนวนต่ำกว่าที่ได้ปริมาณไว้อย่างมาก จึงประมาณหย่างคร่าวว่า จะได้รับผลเพียง 30% ถึง 50% เท่านั้น... จึงทำให้บริษัทอยู่ในสถานะลำบาก แม้แต่จะหาข้าวให้เพียงพอกับจำนวนที่ต้องการใช้บริโภคสำหรับพายในจังหวัดภาคใต้เท่านั้น ก็มีปริมาณเท่ากับจำนวนข้าวที่เก็บเกี่ยวได้ในระยะนี้ทั้งหมดอยู่แล้ว จึงไม่มีข้าวเหลือที่จะส่งออกไปที่อื่นได้ เนื่องจากการขาดแคลนข้าวสำหรับบริโภคทางภาคใต้นี้ ...จังหวัดชุมพร สุราศร์ธานี ปัตตานี ยะลา นราธิวาส ภูเก็ต สตูล ตรัง กระบี่ พังงา และระนอง รวม 11 จังหวัดด้วยกัน กำลังขอร้องชาวปากพนังให้ส่งข้าวของจังหวัดนครศรีธรรมราช ปากพนัง สงขลา และพัทลุงไปให้ เพราะเหตุว่าข้าวที่ผลิตได้ในจังหวัดของเขาไม่เพียงพอ และยังคงต้องหาข้าวส่งไปให้แก่ 4 รัถ ที่ได้รับคืนมาเร็ว ๆ นี้ด้วยตามจำนวนที่ต้องการและขอร้องมา รวมทั้งสำหรับกองทัพของเราทางภาคใต้อีกด้วย จังหวัดสงขลาเองก็มีข้าวอยู่ไม่เพียงพอเหมือนกัน ฉะนั้นยังคงเหลืออยู่เพียงนครศรีธรรมราช ปากพนัง และพัทลุง ที่เป็นแหล่งจำหน่ายข้าวออกได้ ...จากเหตุผลที่กล่าวแล้ว บริษัทมีความเสียใจที่จะแจ้งว่า บริษัทไม่อยู่ในสถานะที่จะส่งข้าวให้แก่กองทัพญี่ปุ่น

²¹ หจข., บก.สูงสุด 2.6.2/31 (ปีก 4) ข้าว (9 มิถุนายน 2485 - 8กันยายน 2488).

* บริษัทข้าวไทย จำกัด เป็นบริษัทกึ่งราชการ ที่นอกจากทำการค้าโดยปกติเช่นเดียวกับบริษัทเอกชนอื่น ๆ แล้ว ในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา บริษัทข้าวไทย ยังได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ดำเนินการซื้อขายข้าวของไทยให้กับกองทัพญี่ปุ่นตามนโยบายของรัฐบาลอีกด้วย อ้างจาก หจข., [3] สร. 0201.29.1/32 อนุมัติให้บริษัทข้าวไทยขายข้าวให้แก่ญี่ปุ่น (27 มีนาคม 2482 - 23 ตุลาคม 2484).

ในเวลานี้ได้ และบริษัทขอแนะนำว่า กองทัพญี่ปุ่นควรจะจัดการหาข้าวตามจำนวนที่ต้องการจากข้าวที่ได้รับในจังหวัดภาคกลางจากกรุงเทพฯ โดยวิธีนี้บริษัทเชื่อว่าบริษัทมิซุบิชิจะสนองความต้องการของกองทัพญี่ปุ่นได้เป็นผลสำหรับดีกว่า ถ้ากองทัพญี่ปุ่นพอใจคำแนะนำของบริษัท ก็ขอได้โปรดจัดไปในแนวเดียวกับที่เคยปฏิบัติมาแล้ว โดยผ่านทางกรมประสานงานพันธมิตร (เน้นตัวเข้มโดยผู้วิจัย)”²²

จดหมายของนายมา บุลกุล ผู้จัดการบริษัทข้าวไทยจำกัดข้างต้น นอกจากแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของบริษัทมิซุบิชิโซจิในฐานะตัวแทนของกองทัพญี่ปุ่นในการจัดซื้อข้าวจากภาคใต้ของไทยแล้ว ยังแสดงให้เห็นถึงแนวทางที่กองทัพญี่ปุ่นเคยดำเนินการในการสั่งซื้อข้าวจากจังหวัดในภาคกลางซึ่งส่งมายังโรงสีข้าวที่กรุงเทพฯ โดยการติดต่อผ่านทางกรมประสานงานพันธมิตรอีกด้วย เช่นเดียวกันเมื่อเกิดสถานการณ์การขาดแคลนข้าวสำหรับบริโกลในจังหวัดภาคใต้ ใน พ.ศ. 2486* นั้น ในเดือนกันยายน 2486 ทางผู้บัญชาการทหารกองพลที่ 6 พลโทศักดิ์ เสนาณรงค์ ได้มีคำสั่งควบคุมมิให้มีการส่งข้าวซึ่งผลิตได้จากจังหวัดในภาคใต้ออกนอกเขต โดยขอสงวนไว้เป็นข้าวสำหรับเลี้ยงทหารและประชาชนพลเรือนในจังหวัดภาคใต้เท่านั้น²³ ด้วยเหตุนี้บริษัทข้าวไทยจึงไม่สามารถขายข้าวของภาคใต้ให้กับกองทัพญี่ปุ่นได้ภายใต้ภาวะการณดังกล่าวกองทัพญี่ปุ่นจึงต้องแก้ไขปัญหามาโดยการจัดซื้อข้าวจากกรุงเทพฯทดแทนการซื้อข้าวจากจังหวัดในภาคใต้เพื่อส่งออกเป็นเสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่นในมลายูมากขึ้นนับตั้งแต่ พ.ศ. 2487 (ค.ศ.1944) โดยมีหลักฐานแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนจากตัวอย่างจำนวนการขนส่งข้าวสารของกองทัพญี่ปุ่น โดยทางรถไฟสายใต้จากสถานีธนบุรี (บางกอกน้อย) - ปาดังเบซาร์ ระหว่างวันที่ 1 มิถุนายน - 31 กรกฎาคม 2487 ในตารางที่ 4

²² หจข., บก.สูงสุด 2.6.2/31 (ปีก 4) ข้าว (9 มิถุนายน 2485 - 8 กันยายน 2488).

* รายละเอียดของสถานการณ์การขาดแคลนข้าวสำหรับบริโกลในจังหวัดภาคใต้ พ.ศ. 2486 นี้ ผู้ศึกษาจะนำไปอธิบายโดยละเอียดในบทที่ 5.

²³ หจข., บก.สูงสุด 2.6.2/31 (ปีก 2-3) ข้าว (9 มิถุนายน 2485 - 8 กันยายน 2488).

ตารางที่ 4 : จำนวนการขนส่งข้าวสารของกองทัพญี่ปุ่นจากสถานีธนบุรี-ปาดังเบซาร์ เพื่อเป็น
เสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่นในมลายู ระหว่างวันที่ 1 มิถุนายน - 31 กรกฎาคม 2487
(ค.ศ.1944)

วัน เดือน ปี	ขบวนรถ	จำนวนรถ/ชนิดรถ	รายการ
1 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 23 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
2 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 21 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
3 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 23 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
4 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 23 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
5 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 21 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
6 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 19 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
7 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 19 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
8 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 21 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
9 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 19 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
10 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 21 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
11 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 21 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
12 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 25 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
13 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 23 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 5 นาย
14 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 23 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
15 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 23 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
16 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 23 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
17 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 21 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
18 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 23 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
19 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 21 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร กรรมกรจีน 2 คน
20 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 21 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
21 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 21 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 5 นาย
22 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 21 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
23 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 23 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 5 นาย
24 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 21 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 5 นาย
25 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 21 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
26 มิถุนายน 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 21 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 5 นาย

ตารางที่ 4 (ต่อ)

วัน เดือน ปี	ขบวนรถ	จำนวนรถ/ชนิดรถ	รายการ
25 กรกฎาคม 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 21 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
26 กรกฎาคม 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 21 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
27 กรกฎาคม 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 21 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
28 กรกฎาคม 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 21 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย กรรมกรจีน 2 คน
29 กรกฎาคม 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 21 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
30 กรกฎาคม 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 21 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย
31 กรกฎาคม 2487	3001	1 โบกี้ตู้ใหญ่ 21 ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร 3 นาย

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.6/15 การบรรทุกยุทธโปกรณ์ทหารญี่ปุ่น (10 กุมภาพันธ์ 2486 - 9 พฤศจิกายน 2487).

ตารางข้างต้น เป็นเพียงตัวอย่างของการใช้ทางรถไฟสายใต้ของกองทัพญี่ปุ่นในการขนส่งข้าวสารของภาคกลางจากสถานีธนบุรีไปยังสถานีป่าดงเบขาร์ ซึ่งเป็นสถานีชายแดนระหว่างไทยกับมลายู²⁴ ต่อจากนั้นทำการขนส่งต่อโดยทางรถไฟของมลายูทั้งสายตะวันออกและสายตะวันตก โดยเฉพาะสายตะวันตกถือเป็นทางรถไฟสายหลักที่กองทัพญี่ปุ่น ได้ใช้เป็นเส้นทางในการขนส่งข้าวสารอันเป็นเสบียงอาหารหลักที่สำคัญของทหารญี่ปุ่นในรัฐต่าง ๆ ของมลายู ภายใต้การยึดครองของกองทัพญี่ปุ่นตลอดช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพาดังตัวอย่างของการขนส่งในช่วงเวลาเพียงแค่ 2 เดือน ระหว่างวันที่ 1 มิถุนายน - 31 กรกฎาคม 2487 พบว่าแม้กรรมรถไฟไทยในขณะนั้นกำลังประสบกับปัญหาขาดแคลนตู้รถไฟเพื่อใช้ในการบรรทุกข้าวให้กับทหารญี่ปุ่น อันเกิดจากความต้องการตู้รถไฟของฝ่ายทหารญี่ปุ่นที่มีมากขึ้นก็ตาม²⁵ แต่ในส่วนนี้กองทัพญี่ปุ่นสามารถใช้ทางรถไฟสายใต้ของไทย และตู้รถไฟของมลายูในการขนส่งข้าวสารเพื่อเป็นเสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่นในมลายูโดยประมาณวันละ 1 โบกี้ตู้ใหญ่ และ 19-25 ตู้มลายูทุกวัน

²⁴ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1/26 บันทึกช่วยจำเกี่ยวกับการขนส่งในราชการทหารญี่ปุ่นกับรถไฟไทย.

²⁵ หจข., บก.สูงสุด 2.6.4/31 (ปีก 1) ข้าว.

นอกจากการสนับสนุนให้บริษัทมิซูบิชิโซจิเป็นตัวแทนของกองทัพญี่ปุ่น ในการจัดซื้อข้าวสารเพื่อเป็นเสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่นในมลายูตั้งได้กล่าวข้างต้น ทหารญี่ปุ่น ในประเทศไทยยังใช้อำนาจทางการทหารในการสนับสนุนร้านค้าหรือพ่อค้าเอกชนจากรัฐกลับคืน เข้ามาทำการกว้านซื้อข้าวจากร้านค้าในจังหวัดสงขลาแล้วบรรทุกตู้รถไฟของกองทัพญี่ปุ่นจากสถานี สุโขทัยไปยังโกตาบารู ในรัฐกลับคืน โดยทหารญี่ปุ่นได้จัดให้มีผู้แทนของทหารญี่ปุ่นที่ทำงาน อยู่ในสมาคมญี่ปุ่นเป็นผู้ดำเนินการส่งออกโดยอ้างว่าเป็นการส่งออกของร้านค้าหรือพ่อค้าเอกชน ที่ได้รับหนังสือรับรองการขนส่งของใช้ในราชการทหารญี่ปุ่น²⁶ ซึ่งถือเป็นการละเมิดพิธีการศุลกากร ที่สุโขทัย ดังปรากฏในจดหมายหลายฉบับของนายโพธิ์ เฉลิมผล นายด่านศุลกากรสุโขทัย ถึงอธิบดีกรมศุลกากร แจ้งเรื่องทหารญี่ปุ่นส่งข้าวสารออกไปโกตาบารู รัฐกลับคืน ดังตัวอย่าง จดหมายฉบับหนึ่งลงวันที่ 19 ตุลาคม 2485 ความว่า

“...อนึ่งเวลานี้ทหารญี่ปุ่นกำลังเที่ยวให้คนไปกว้านซื้อข้าวสารตามที่ ต่างๆ เพราะทางโกตาบารูขาดแคลนข้าวสาร ยิ่งทางการห้ามออก พวกนี้ก็พยายาม มีหาข้าวสารเป็นการใหญ่ เพราะได้ราคาดี ข้าพเจ้าได้พยายามทำความเข้าใจใน เรื่องพิธีการศุลกากรของไทย แต่เขาไม่ฟังเสียงอะไรทั้งหมด ข้าพเจ้าได้เคย คัดค้าน แต่ก็ถูกไล่ให้กลับ และบอกว่าหนังสือราชการทหารเขาก็เอา ถ้าไม่เอา เขาก็ไม่ให้ และจะลากข้าวไปด้วย (เน้นตัวเข้มโดยผู้วิจัย) ข้าพเจ้าเห็นว่าถ้าจีน ไม่เอาหนังสือราชการทหารไว้ก็จะเป็นการยุ่งยากจึงได้รับไว้ เดียวนี้จะเป็น เหตุผลประการใดไม่ทราบ ทหารญี่ปุ่นที่สุโขทัยมักจะอวดอำนาจเสมอๆ คนชาติ ญี่ปุ่นซึ่งไม่ใช่ทหารผ่านเข้าออก ด่านศุลกากรหรือด่านตรวจคนเข้าเมืองไป ขอดตรวจแล้ว มักจะมีทหารญี่ปุ่นเข้ามาทักกันและพาลจะทะเลาะกันให้ได้ บางครั้ง ก็สแดงกิริยาดุถูก ข้าพเจ้าแต่งเครื่องแบบรัฐสภาเลย แต่ก็ไม่สามารถจะทำอะไร เขาได้ จึงประท้วงกราบเรียนมาในที่นี้ด้วย...”²⁷

การใช้อำนาจของทหารญี่ปุ่นในการสนับสนุนพ่อค้าจากรัฐกลับคืนเข้ามากว้านซื้อ ข้าวในจังหวัดสงขลา แล้วขนส่งโดยรถไฟทหารของญี่ปุ่นออกจากสถานีสุโขทัยไปยังรัฐกลับคืน ของมลายูโดยไม่ยอมปฏิบัติตามระเบียบศุลกากรของด่านสุโขทัย ถือเป็นการกระทำที่ละเมิดต่อ พิธีการศุลกากร ซึ่งทหารญี่ปุ่นในจังหวัดสงขลาได้กระทำอยู่บ่อยครั้ง จนยากเกินกว่าที่เจ้าหน้าที่ด่าน

²⁶ หจข., บก.สูงสุด 2.6.4/13 (ปีก 1) ทหารญี่ปุ่นละเมิดพิธีการศุลกากรที่สุโขทัย (19 มิถุนายน 2485 - 8 กุมภาพันธ์ 2486).

²⁷ เรื่องเดียวกัน.

จะสามารถห้ามปรามหรือป้องกันได้ดังปรากฏในจดหมายลงวันที่ 6 พฤศจิกายน 2485 จากสุลตากรเขต 1 จังหวัดสงขลา ถึงอธิบดีกรมศุลกากรยืนยันถึงเรื่องทหารญี่ปุ่นเข้ามาเป็น ตัวการส่งข้าวออกนอกประเทศ ความว่า

“...เรื่องนี้ฉันและนายช่วย เตชะเสน ได้ไปสอบสวนณะด่านสุโขทัย โกลค คงได้ความว่า ผู้เข้ามาทำการซื้อข้าวเหล่านี้เป็นพ่อค้าทางรถกลันตัน เมื่อซื้อได้แล้ว ก็บันทุกตัวของญี่ปุ่น ไปที่สถานีสุโขทัย โกลค ทหารญี่ปุ่นซึ่งประจำอยู่ที่นั่น ก็เข้ามาเป็นตัวการจัดไฟรถไฟของญี่ปุ่นลากออกไปโดยไม่ยอมฟังข้อห้ามใดๆ ของเจ้าหน้าที่สุลตากร (เน้นตัวเข้มโดยผู้วิจัย) ในวันที่ฉันไปสอบสวนก็ได้พบเห็นหนึ่งราย ฉันพยายามที่จะชี้แจงให้เขาซาบว่าการกระทำเช่นนั้นไม่ชอบด้วยทางการของสุลตากร เขาก็ถ่วงคำและพูดจาโอ้อวดว่า ข้าวเหล่านั้นเป็นของทหารญี่ปุ่น ซึ่งทางการทหารญี่ปุ่น ได้ตกลงกับกระทรวงพาณิชย์แล้ว เจ้าหน้าที่สุลตากรจะยอมหรือมิยอมเขาก็เอาไป

การกระทำของทหารญี่ปุ่นที่สุโขทัย โกลค เป็นดังที่กราบเรียนมานี้ ฉันเห็นว่า ถ้าพึ่งแต่เจ้าหน้าที่ของด่าน ย่อมไม่สามารถจะรักษาอำนาจไว้ได้ ฉันได้ไปหาข้าหลวงประจำจังหวัดนครราชสีมาเพื่อหารือในการที่จะป้องกัน ก็ยังไม่เห็นช่องทางจะจัดการประการใดได้ นะบัดนี้ ฉันจึงได้แต่สั่งให้นายด่าน ทำการขัดขวางเท่าที่สามารถจะทำได้ เมื่อเขาจะเอาออกไป ก็ให้ไปว่าฝ่ายทหารญี่ปุ่น ใช้อำนาจไม่ใช้ฝ่ายเราอนุญาต ในส่วนผู้ที่ทำการค้าขายข้าวให้ญี่ปุ่น ซึ่งสันนิษฐานว่า น่าจะได้สมรู้ร่วมคิดด้วย ก็ให้ดำเนินการทั้งทางตรงและทางลับที่จะให้พวกนั้นได้สำนึกในการกระทำของเขา และซาบต่อมาว่าบางรายได้รับปากกับนายด่านว่าจะไม่ขายข้าวให้แก่ญี่ปุ่นอีกต่อไป...”²⁸

จดหมายทั้งสองฉบับของนายด่านสุลตากรสุโขทัย โกลค และสุลตากรเขต 1 จังหวัดสงขลา ถึงอธิบดีกรมศุลกากรที่ได้ยกตัวอย่างข้างต้นได้แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนถึงการใช้อำนาจทางการทหารของกองทัพญี่ปุ่นในการละเมิดพิธีการศุลกากรของไทย โดยการสนับสนุนให้พ่อค้าเอกชนจากรัฐกลันตันของมลายูเข้ามากว้านซื้อข้าวจากจังหวัดสงขลาเป็นจำนวนมาก โดยอ้างว่าข้าวเหล่านั้นเป็นของทหารญี่ปุ่นซึ่งทางกองทัพญี่ปุ่นได้ออกหนังสือรับรองการขนส่งของใช้ใน

²⁸ หจข., บก. สูงสุด 2.6.4/13 (ปีก 2) ทหารญี่ปุ่นละเมิดพิธีการศุลกากรที่สุโขทัย โกลค (19 มิถุนายน 2485 - 8 กุมภาพันธ์ 2486).

ราชการทหารญี่ปุ่นให้พ่อค้าเอกชนดังกล่าวแล้ว ดังนั้นผู้แทนทหารญี่ปุ่นซึ่งประจำการอยู่ที่สถานี
สุโขทัยจึงไม่ยอมฟังการห้ามปรามใด ๆ ของเจ้าหน้าที่ศุลกากรฝ่ายไทย อีกทั้งยังคงจัดการขนส่งข้าว
โดยใช้ตู้รถไฟของทหารญี่ปุ่นออกไปยังรัฐกลันตัน โดยได้ยื่นหนังสือรับรองการขนส่งของใช้
ในราชการทหารญี่ปุ่นให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรของไทยไม่ว่าเจ้าหน้าที่จะอนุญาตหรือไม่ก็ตาม²⁹
ด้วยเหตุนี้จึงมีหลักฐานของหนังสือรับรองดังกล่าวเป็นจำนวนมากดังตัวอย่างต่อไปนี้

ตัวอย่างหนังสือรับรองการขนส่งของใช้ราชการทหารของร้านค้า หรือพ่อค้าจากรัฐกลันตัน
ที่เข้ามาซื้อข้าวสารจากจังหวัดสงขลา ขนส่งโดยทางรถไฟจากสถานีสุโขทัย-ป่าเลี้ยว

(คำแปล)

หมายเลขที่ 16

หนังสือรับรองการขนส่งของใช้ราชการทหาร

สมาคมแลกเปลี่ยน จังหวัดกลันตัน

สมาชิกชื่อ มั่นเส็น

ประทับตราหย่อมมั้นเส็น

สมาชิกสมาคมแลกเปลี่ยน จังหวัดกลันตัน

ผู้มีนามดังกล่าวนี้ จัดการขนส่งของใช้สำหรับจังหวัดกลันตัน จาก
สุโขทัย ถึง ป่าเลี้ยว ฉะนั้น จึงให้หนังสือรับรองไว้เป็นสำคัญ

วันที่ 18 ตุลาคม โหระปีที่ 17

ข้าหลวงจังหวัดกลันตัน

สุนาทาวไท

ประทับตราของข้าหลวงจังหวัดกลันตัน

รายการ	ข้าวสาร	250 กระสอบ
	รำข้าว	150 กระสอบ

ผ่านเขตแดนวันที่ 3 พฤศจิกายน

หัวหน้าจเรสุโขทัย

ประทับตรา อาโอเกะ

หมายเหตุ กรมศุลกากรได้ให้นาย ร. อีเคด้า เป็นผู้แปล.

²⁹เรื่องเดียวกัน.

* ชื่อร้านค้าและพ่อค้าเอกชนของญี่ปุ่นและมลายูจากรัฐกลันตันทั้งหมดที่เข้ามาซื้อข้าวในจังหวัด
ภาคใต้ของไทยเพื่อส่งออกไปจำหน่ายยังมลายู ผู้วิจัยยังคงใช้ชื่อเดิมที่ปรากฏอยู่ในเอกสารชั้นต้นจากหอจดหมายเหตุ
แห่งชาติ กรมวิชาการ โดยจะไม่ถอดเสียงเป็นภาษาไทยตามเกณฑ์การทับศัพท์ของราชบัณฑิตยสถาน ทั้งนี้เพราะ
ในเอกสารชั้นต้นดังกล่าว ไม่ได้กำกับเป็นอักษรโรมันเอาไว้ จึงเป็นการยากที่จะนำมาถอดเสียงใหม่ให้ถูกต้อง
และชัดเจนได้

(คำแปล)

หมายเลขที่ 18

หนังสือรับรองการขนส่งของใช้ราชการทหาร

สมาคมแลกเปลี่ยน จังหวัดกัณฑ์

สมาชิกชื่อ นานโย ชางเงียว

ประทับตราชื่อ นานโย ชางเงียว

สมาชิกสมาคมแลกเปลี่ยน จังหวัดกัณฑ์

ผู้มีนามดังกล่าวนี้ จัดการขนส่งของใช้สำหรับจังหวัดกัณฑ์ จาก
 สุโขทัย ถึง โกวาบุรี ฉะนั้น จึงให้หนังสือรับรองไว้เป็นสำคัญ

วันที่ 26 ตุลาคม โวระปีที่ 17

ข้าหลวงจังหวัดกัณฑ์

สุนากาวาไท

ประทับตราของข้าหลวงจังหวัดกัณฑ์

ราชการ ข้าวสาร 600 กระสอบ

ครั้งที่ 1 200 กระสอบ

ผ่านเขตแดนวันที่ 4 พฤศจิกายน

หัวหน้าเรสุโขทัย

ประทับตรา อาอิกิ

หมายเหตุ กรมศุลกากรได้ให้นาย ร. อีเคด้า เป็นผู้แปล.

(คำแปล)

หมายเลขที่ 20

หนังสือรับรองการขนส่งของใช้ราชการทหาร

สมาคมแลกเปลี่ยน จังหวัดก๊กก๊ก

สมาชิกชื่อ ฟุเฮง โง้ว

ประทับตราชื่อ ฟุเฮง

สมาชิกสมาคมแลกเปลี่ยน จังหวัดก๊กก๊ก

ผู้มีนามดังกล่าวนี้ จัดการขนส่งของใช้สำหรับจังหวัดก๊กก๊ก จาก
 สู่โหวงโกลด ถึง ปาเล็มบัง ฉะนั้น จึงให้หนังสือรับรองไว้เป็นสำคัญ

วันที่ 2 พฤศจิกายน โหวงปีที่ 17

ข้าหลวงจังหวัดก๊กก๊ก

สุนากาวาไท

ประทับตราของข้าหลวงจังหวัดก๊กก๊ก

ราชการ ข้าวสาร 250 กระสอบ

ผ่านเขตแดนวันที่ 10 พฤศจิกายน

หัวหน้าจเรสู่โหวงโกลด

ประทับตรา อาโออิ

หมายเหตุ กรมศุลกากรได้ให้นาย ร. อีเคด้า เป็นผู้แปล.

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก หจข., บก.สูงสุด 2.6.4/13 (ปีก 1-2) ทหารญี่ปุ่นละเมิดพิธีการศุลกากร
 ที่สู่โหวงโกลด.

เมื่อได้รวบรวมหนังสือรับรองการขนส่งของใช้ในราชการทหารญี่ปุ่นของร้านค้าและ
 พ่อค้าชาวจากรัฐก๊กก๊กดังกล่าวข้างต้นแล้ววิเคราะห์ร่วมกับรายงานลับจากนายด่านศุลกากร
 สู่โหวงโกลดถึงอธิบดีกรมศุลกากรที่ได้รายงานการส่งออกข้าวสารของทหารญี่ปุ่นไปยังรัฐก๊กก๊ก
 เป็นระยะ ๆ แล้ว จะแสดงให้เห็นถึงจำนวนข้าวสารที่ได้มีการขนส่งออกโดยทางรถไฟจากสถานี
 สู่โหวงโกลด - สถานีโกตาบารูของรัฐก๊กก๊ก ในแต่ละเดือน ดังตัวอย่างในตารางที่ 5

ตารางที่ 5 : จำนวนข้าวสารของร้านค้าหรือพ่อค้าเอกชนจากกลั่นตันที่ขนส่งออกจาก
สถานีสุโขทัย - สถานีโกตาบารู รัฐกลันตัน ระหว่างวันที่ 2 พฤศจิกายน -
2 ธันวาคม 2485 (ค.ศ. 1942)

วัน เดือน ปีที่ส่งออก	จำนวนข้าวสาร		ผู้แทนทหารญี่ปุ่น ที่ดำเนินการส่งออก	พ่อค้าหรือร้านค้า ไทยในภาคใต้
	กระสอบ	น้ำหนัก (กิโลกรัม)		
2 พฤศจิกายน 2485	125	12,375	นายจูเทียน โปะะ (ข้าวสารของชื้อหือหลีไซไท รัฐกลันตัน)*	ชื้อหือเฮียกหลี จ. นครศรีธรรมราช
3 พฤศจิกายน 2485	250	24,750	นายจูเทียน โปะะ (ข้าวสารของชื้อหือมันเส้น รัฐกลันตัน)	ชื้อหือฉ้อฉินฮ้วน จ. สงขลา
4 พฤศจิกายน 2485	125	12,375	นายจูเทียน โปะะ (ข้าวสารของชื้อหือมันเส้น รัฐกลันตัน)	ชื้อหือเฮียกหลี จ. นครศรีธรรมราช
4 พฤศจิกายน 2485	200	19,800	นายโอ โนะะ (ข้าวสารของชื้อหือนาน โยซางเงียว)	ชื้อหือจันฮกซุ่น
5 พฤศจิกายน 2485	100	9,900	นายโอ โนะะ	นายวินิจ
7 พฤศจิกายน 2485	125	12,375	นายจูเทียน โปะะ	ชื้อหือฮกฮ้วนเลียง จ. สงขลา
7 พฤศจิกายน 2485	75	7,425	นายเทียน โปะะ	ชื้อหือซุนฮวดเลียง จ. สงขลา
10 พฤศจิกายน 2485	500	49,500	นายเทียน โปะะ (ข้าวสารของชื้อหือฟูเฮงโง้ว รัฐกลันตัน)	นายทองมี จ. สงขลา
10 พฤศจิกายน 2485	100	9,900	หมอ ยี. ซิบา	ชื้อหือซุนฮวดเลียง จ. สงขลา

* เมื่อได้ค้นคว้าเอกสารชั้นต้นของกองบัญชาการทหารสูงสุด จากหอจดหมายเหตุแห่งชาติของไทยพบว่า
ในบางส่วนของรายงานลับของนายด่านศุลกากรสุโขทัย ที่รายงานการส่งออกข้าวสารของทหารญี่ปุ่นมายังอธิบดี
กรมศุลกากร ไม่ได้ระบุชื่อร้านค้าหรือพ่อค้าเอกชนจากรัฐกลันตันที่เข้ามาซื้อข้าวส่งออกครบถ้วนทั้งหมด แต่ระบุชื่อ
ผู้แทนทหารที่ดำเนินการส่งออกแทน ดังนั้นในที่นี้ผู้ศึกษาจึงไม่สามารถระบุชื่อร้านค้าหรือพ่อค้าของรัฐกลันตันได้ทั้งหมด.

ตารางที่ 5 : (ต่อ)

วัน เดือน ปีที่ส่งออก	จำนวนข้าวสาร		ผู้แทนทหาญผู้ปุ่น ที่ดำเนินการส่งออก	พ่อค้าหรือร้านค้าไทย ในภาคใต้
	กระสอบ	น้ำหนัก (กิโลกรัม)		
13 พฤศจิกายน 2485	100	9,900	นายจูเทียนโปะ	-
14 พฤศจิกายน 2485	300	29,700	นายจูเทียนโปะ	ชื้อหื้อเลียนหิน จ.พัทลุง
22 พฤศจิกายน 2485	60	5,940	นายจูเทียนโปะ (ข้าวสารของนายขามาดา ขอชาบูโร รัฐกลันตัน)	ชื้อจากสถานีต่าง ๆ แล้วเก็บรวมไว้
23 พฤศจิกายน 2485	100	9,900	นายจูเทียนโปะ (ข้าวสารของนายขามาดา ขอชาบูโร รัฐกลันตัน)	นายสุกิจ จ.สงขลา
25 พฤศจิกายน 2485	125	12,375	นายจูเทียนโปะ	ชื้อหื้อซุ่นฮวดเลียง จ.สงขลา
28 พฤศจิกายน 2485	750	74,250	นายจูเทียนโปะ (ข้าวสารของนายขามาดา ขอชาบูโร รัฐกลันตัน)	นายทองมี จ.สงขลา
29 พฤศจิกายน 2485	100	9,900	นายจูเทียนโปะ	นายทองมี จ.สงขลา
29 พฤศจิกายน 2485	250	24,750	นายจูเทียนโปะ	นายทองมี จ.สงขลา
1 ธันวาคม 2485	600	59,400	นายจูเทียนโปะ	นายทองมี จ.สงขลา ชื้อหื้อกิมหลีเซียง จ.นครศรีธรรมราช
2 ธันวาคม 2485	350	34,650	นายจูเทียนโปะ	นายทองมี จ.สงขลา ชื้อหื้อหงวนหลี จ.สงขลา
รวมจำนวนข้าวสาร ที่ส่งใน 1 เดือน	4,335 กระสอบ หน้าก 429,165 กิโลกรัม เท่ากับ 429.17 ตัน			

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก หจข., บก.สูงสุด 2.6.4/13 (ปีก 1-2) ทหาญผู้ปุ่นละเมิดพิธีการศุลกากร
ที่สุไหงโกลก (19 มิถุนายน 2485 - 8 กุมภาพันธ์ 2486).

ตารางข้างต้น นอกจากแสดงให้เห็นถึงจำนวนข้าวสารของร้านค้าหรือพ่อค้าเอกชนจากรัฐกลั่นตันที่ทหารญี่ปุ่นเป็นผู้ดำเนินการในการส่งออกโดยทางรถไฟสายใต้ของไทยไปยังรัฐกลั่นตันของมลายูแล้ว ยังแสดงให้เห็นถึงรายชื่อผู้แทนทหารญี่ปุ่นที่ดำเนินการส่งออกข้าว ได้แก่ นายจูเทียนโปะ และนายโอโนะ ส่วนชื่อร้านค้าหรือพ่อค้าเอกชนจากรัฐกลั่นตัน ได้แก่ ร้านหลีโซไท ร้านมันเส้น ร้านนานโยซางเงียว ร้านฟูเฮงโง้ว และนายยามาดายอซาบุโร รวมทั้งร้านค้าหรือพ่อค้าในจังหวัดภาคใต้ ได้แก่ ร้านเฮียกหลี และร้านกิมหลีเชียง จังหวัดนครศรีธรรมราช ร้านฉ้อฉินฮ้วน ร้านซุนฮวดเลียง ร้านฮกฮ้วนเลียง นายสุกิจ และนายทองมี จังหวัดสงขลา รวมทั้งร้านเลียงหิน จังหวัดพัทลุง ซึ่งได้จำหน่ายข้าวสารให้กับญี่ปุ่นในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา จากตัวอย่างของการขนส่งข้าวออกนอกประเทศระหว่างวันที่ 2 พฤศจิกายน - 2 ธันวาคม 2485 เพียงแค่เดือนเดียวพบว่า มีการขนส่งข้าวออกเป็นจำนวนถึง 4,335 กระสอบหนัก 429.165 กิโลกรัม หรือเท่ากับ 429.17 ตัน อันเป็นการส่งออกที่ไม่ได้ชำระเงินอากรโดยอ้างว่าเป็นการส่งออกเพื่อใช้ในราชการทหารญี่ปุ่น

อย่างไรก็ดี จากรายละเอียดของการส่งออกข้าวทั้งของบริษัทมิตซูบิชิโซจิ และของร้านค้าหรือพ่อค้าข้าวจากรัฐกลั่นตันที่ได้อธิบายและยกตัวอย่างมาทั้งหมดข้างต้นย่อมแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนถึงการใช้อำนาจของทหารญี่ปุ่นในการดำเนินการส่งออกข้าวสารโดยทางรถไฟสายใต้ของไทยไปยังมลายู ซึ่งเป็นการดำเนินการที่พยายามหลีกเลี่ยงการเสียอากรส่งออก โดยตามระเบียบคิดในอัตราร้อยละ 4.2 ของราคาส่งออก จากการละเมิดพิธีการศุลกากรของทหารญี่ปุ่นดังกล่าวจึงส่งผลให้แต่ละเดือนในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา กรมศุลกากรของไทยต้องสูญเสียรายได้จากการเก็บอากรส่งออกข้าวเป็นจำนวนมหาศาล

4.1.2 การใช้ทางรถไฟสายใต้ขนส่งเมล็ดสัสมันพันธุ์มิตร กรรมกรมลายู และจีน

จากมลายูและสิงคโปร์ เข้ามาสร้างทางรถไฟทหารสายใหม่

เมื่อกองทัพญี่ปุ่นประสบความสำเร็จในการเจรจาเพื่อขอสร้างทางรถไฟทหารสายใหม่เชื่อมต่อกับทางรถไฟสายใต้ของไทยได้สำเร็จ จนนำไปสู่การลงนามในข้อตกลงเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า (ทางรถไฟสายหนองปลาตึก-กาญจนบุรี-ทันบีอุซายัต) ระหว่างจอมพล ป. พิบูลสงคราม ผู้บัญชาการทหารสูงสุดของไทย กับพลตรีโมะริยะ เซจิ ผู้แทนกองทัพบกญี่ปุ่นประจำประเทศไทย เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2485 และข้อตกลงเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระ (ทางรถไฟสายชุมพร-กระบี่) ระหว่างจอมพล ป. พิบูลสงคราม กับนายพลนาแกมุระอาเกโตะ ผู้บัญชาการกองทัพญี่ปุ่นประจำประเทศไทย เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2486 ดังรายละเอียดในบทที่ 3 การจัดสร้างทางรถไฟทหารสายใหม่ทั้งสองสายนี้ดำเนินการอยู่ภายใต้คำสั่งของ

กองบัญชาการทหารรถไฟภาคสนามรบของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้ ซึ่งมีกองบัญชาการอยู่ที่ สิงคโปร์ (โซนน)

ในส่วนของการดำเนินการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า ตั้งแต่หนองปลาจุก-กาญจนบุรี ซึ่งอยู่ในเขตประเทศไทยนั้น มีกองพลทหารรถไฟที่ 9 ที่อยู่ในสังกัดของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการก่อสร้าง ส่วนแรงงานที่ใช้ในการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ กองบัญชาการทหารรถไฟภาคสนามรบของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้ได้รับอนุมัติจาก กองบัญชาการทหารสูงสุดเหล่าทัพให้ใช้แรงงานเชลยศึกสัมพันธมิตร รวมทั้งกรรมกรมลายูและเงินจากมลายูและสิงคโปร์มาเป็นแรงงานในการก่อสร้าง ดังนั้นในระหว่างการดำเนินการก่อสร้างจึงได้มีการขนส่งแรงงานดังกล่าวโดยทางรถไฟของมลายูผ่านแดนเข้ามายังทางรถไฟสายใต้ของไทยมาลงที่ สถานีบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี โดยนำมาพักที่ค่ายวัดคอนคูม ก่อนการทยอยส่งไปสร้างทางรถไฟในจังหวัดกาญจนบุรี อย่างไรก็ตามเมื่อได้สำรวจเอกสารกองบัญชาการทหารสูงสุด จากกองจดหมายเหตุแห่งชาติของไทย พบว่าก่อนที่กองบัญชาการทหารรถไฟภาคสนามรบของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้จะส่งเชลยศึก สัมพันธมิตรจากสิงคโปร์เข้ามานั้น นับตั้งแต่วันที่ 26 กรกฎาคม 2485 มีทหารฝ่ายเทคนิคต่าง ๆ ของกองทัพญี่ปุ่นได้เดินทางโดยขบวนรถไฟจากกรุงเทพฯมาลงที่สถานีบ้านโป่ง เพื่อเข้ามารับตำแหน่งบังคับบัญชาตามหน่วยก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า ในท้องที่ของจังหวัดราชบุรีและกาญจนบุรี³⁰ ส่วนการขนส่งเชลยศึกสัมพันธมิตรซึ่งปรากฏหลักฐานในรายงานลับของนายจอน สาริกานนท์ ข้าหลวงประจำจังหวัดราชบุรี ถึงพันเอกเชย พันธุ์เจริญ ประธานกรรมการพิจารณาและจัดสร้างทางรถไฟทหารของฝ่ายไทย พบว่าในวันที่ 9 ตุลาคม 2485 ทหารญี่ปุ่นซึ่งประจำการอยู่ที่ค่ายพักวัดคอนคูม จำนวน 100 นาย ได้เคลื่อนย้ายเชลยศึกสัมพันธมิตร จำนวน 2,000 คน ไปยังจังหวัดกาญจนบุรี ต่อจากนั้นนับตั้งแต่วันที่ 13 ตุลาคม 2485 เป็นต้นมา ได้มีการขนส่งเชลยศึกสัมพันธมิตรจากสิงคโปร์ ผ่านแดนเข้ามายังทางรถไฟสายใต้ของไทย มาลงที่สถานีบ้านโป่งจังหวัดราชบุรี ซึ่งเป็นระยะทางประมาณ 2,200 กิโลเมตร โดยเชลยศึกสัมพันธมิตรเหล่านั้นต้องแออัดอยู่ในตู้บรรทุกสินค้าที่ทำด้วยเหล็กถึงตู้ละ 30-35 คน ถูกขังไว้แน่นตู้ ซึ่งทุกคนต้องยืนตลอดระยะเวลาห้าวันห้าคืนของการเดินทางจากสิงคโปร์มาถึงสถานีบ้านโป่ง เมื่อถึงสถานีบ้านโป่งแล้วให้ลงจากรถเข้าแถว และขานชื่อเพื่อตรวจสอบว่ามีกรหลบหนีในระหว่างทางหรือไม่³¹ ตอนนี้องเจ้าหน้าทีฝ่ายไทยจึงมีโอกาสแอบตรวจจำนวนเชลยศึกที่ถูกส่งเข้ามาในแต่ละวัน ดังปรากฏในรายงานลับ

³⁰ หจข., บก.สูงสุด 2.5.24 (ปีก 1) การเคลื่อนไหวกองทหารญี่ปุ่นในจังหวัดราชบุรี-กาญจนบุรี (23 กุมภาพันธ์ 2485 - 30 มิถุนายน 2488).

³¹ โยชิโกะ ทาชิฮารุ, ทางรถไฟสายไทย-พม่าในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา แปลโดย อาทร พึ่งธรรมสาร และคณะ, (กรุงเทพฯ : บริษัทอมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน), 2538), หน้า 209, 230-232.

จากข้าหลวงประจำจังหวัดราชบุรีถึงประธานกรรมการพิจารณาและจัดสร้างทางรถไฟทหาร เพื่อรายงาน การเคลื่อนไหวกองทหารรถไฟญี่ปุ่นในจังหวัดราชบุรีอย่างต่อเนื่องดังตัวอย่างรายงานลับฉบับลงวันที่ 14-17 ตุลาคม 2485 ตามลำดับดังนี้

ตัวอย่างรายงานลับลงวันที่ 14 ตุลาคม 2485 (ค.ศ.1942)

ถึง

ที่ ๑๐๘๔๖/๒๔๘๕

ศาลากลางจังหวัดราชบุรี

๑๔ ตุลาคม ๒๔๘๕

เรื่อง การเคลื่อนย้ายของหน่วยทหารญี่ปุ่น

จาก ข้าหลวงประจำจังหวัดราชบุรี

ถึง ประธานกรรมการพิจารณาและจัดสร้างรถไฟทหาร

ได้รับโทรศัพท์นายอำเภอบ้านโป่งที่ ๕๐๘๒ ลงวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๔๘๕ และที่ ๕๐๘๕ ลงวันที่ ๑๔ ตุลาคม ๒๔๘๕ แจ้งว่าในวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๔๘๕ เวลา ๐๕.๓๐ น. ทหารญี่ปุ่น ๒๕ คน ได้ควบคุมขบวนรถไฟอังกฤษประมาณ ๖๐๐ คน และในวันที่ ๑๔ ตุลาคม ๒๔๘๕ ทหาร ญี่ปุ่น ๑๐ คน ได้ควบคุมขบวนรถไฟอังกฤษประมาณ ๖๕๐ คน โดยขบวนรถไฟจากโซนัน ลงนะ สถานีบ้านโป่ง แล้วไปพักณะค่ายพัควัดดอนตูม ตำบลบ้านโป่ง อำเภอบ้านโป่ง ขณะนี้ที่อำเภอ บ้านโป่งมีขบวนรถไฟอังกฤษรวมทั้งสิ้นประมาณ ๒๔๒๕ คน จึงเรียนมาเพื่อทราบ.

ขอแสดงความนับถืออย่างสูง

(ลงชื่อ) จอน สาริกานนท์

(นายจอน สาริกานนท์)

ถวาย หัวหน้ากองอำนาจการผสมฯ

เพื่อทราบ.

(ลงชื่อ) พ.อ.เชย พันธุ์เจริญ

๒๓ ต.ค.๘๕

ทราบแล้ว ขอเสนอคืน

(ลงพระนาม) พ.ท. พ.ดิศพงษ์

หัวหน้ากองอำนาจการฯ

๒๓ ต.ค.๘๕

ตัวอย่างรายงานลับลงวันที่ 15 ตุลาคม 2485 (ค.ศ. 1942)

ลับ

ที่ ๑๐๘๘๖/๒๔๘๕

ศาลากลางจังหวัดราชบุรี

๑๕ ตุลาคม ๒๔๘๕

เรื่อง การเคลื่อนย้ายของหน่วยทหารญี่ปุ่น

จาก ข้าหลวงประจำจังหวัดราชบุรี

ถึง ประธานกัมการพิจารณาและจัดสร้างรถไฟทหาร

ได้รับโทรศัพท์นายอำเภอบ้านโป่ง ที่ ๕๑๒๓ ลงวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๔๘๕ แจ้งว่า ในวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๔๘๕ เวลา ๐๕๒๐ น. ทหารญี่ปุ่น ๑๓ คน ได้ควบคุมขบวนรถไฟอังกฤษกริด ๖๕๐ คน โดยจะขบวนรถไฟจากโซนัน ลงระสถานีบ้านโป่ง แล้วได้นำไปพักนาค่ายพักวัดดอนตูม ตำบลบ้านโป่ง อำเภอบ้านโป่ง ขณะนี้ที่อำเภอบ้านโป่งมีขบวนรถไฟขบวนรวมทั้งสิ้นประมาณ ๓๐๗๕ คน จึงเรียนมาเพื่อทราบ.

ขอแสดงความนับถืออย่างสูง

(ลงชื่อ) จ.สาริกานนท์

(นายจอน สาริกานนท์)

ถวาย หัวหน้ากองอำนาจการผสมฯ

เพื่อทราบ.

(ลงชื่อ) พ.อ.เชย พันธุ์เจริญ

๒๓ ต.ค.๘๕

ทราบแล้ว ขอเสนอคืน

(ลงพระนาม) พ.ท. พ.คิสพงษ์

หัวหน้ากองอำนาจการฯ

๒๓ ต.ค.๘๕

ตัวอย่างรายงานลับลงวันที่ 17 ตุลาคม 2485 (ค.ศ. 1942)

ลับ

ที่ ๑๐๕๘๐/๒๔๘๕

ศาลากลางจังหวัดราชบุรี

๑๗ ตุลาคม ๒๔๘๕

เรื่อง การเคลื่อนย้ายของหน่วยทหารญี่ปุ่น

จาก ข้าหลวงประจำจังหวัดราชบุรี

ถึง ประธานกัมการพิจารณาและจัดสร้างรถไฟทหาร

ได้รับโทรศัพท์นายอำเภอบ้านโป่ง ที่ ๕๑๔๑ ลงวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๔๘๕ แจ้งว่า
ในวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๔๘๕ เวลา ๐๖.๐๕ น. ทหารญี่ปุ่น ๑๐ คน ได้ควบคุมขบวนรถไฟอังกฤษ
จำนวน ๗๐๐ คน พร้อมกับหน่วยพยาบาลทหารญี่ปุ่นอีก ๒๕ คน และเวชภัณฑ์ประมาณ ๑ คัน
รถยนต์คันทุก โดยขบวนรถไฟจากโซนัน ลงนະสถานบ้านโป่ง แล้วไปพักณะค่ายพักวัดคอนตุม
ตำบลบ้านโป่ง อำเภอบ้านโป่ง ขณะนี้ที่อำเภอบ้านโป่งมีขบวนรถไฟอังกฤษรวมทั้งสิ้นประมาณ
๓๗๗๕ คน จึงเรียนมาเพื่อทราบ.

ขอแสดงความนับถืออย่างสูง

(ลงชื่อ) ไชย อัมพะเสวต

(นายไชย อัมพะเสวต)

ปลัดจังหวัด ลงนามแทน

รับที่ ๔๕๖/๒๔๘๕

เสนอ ประธานกัมการ

เพื่อทราบ.

(ลงพระนาม) ทอง

๑๕ ตุลาคม ๘๕

ทราบแล้ว ขอเสนอเรื่องคืน

(ลงพระนาม) พ.ท. พ.คิสพงษ์

หัวหน้ากองอำนาจการฯ

๒๓ ต.ค.๘๕

ถวาย หัวหน้ากองอำนาจการผสมฯ

เพื่อทราบ.

(ลงชื่อ) พ.อ.เชย พันธุ์เงิน

๒๓ ต.ค. ๘๕

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก หจข., บก.สูงสุด 2.5.2/4 (ปีก 1) การเคลื่อนไหวของทหารญี่ปุ่นใน
จังหวัดราชบุรี-กาญจนบุรี (28 กุมภาพันธ์ 2485 - 30 มิถุนายน 2488).

เมื่อประมวลรายงานลับเกี่ยวกับการเคลื่อนไหวของทหารญี่ปุ่นจากข้าหลวงประจำจังหวัดราชบุรี ที่มีถึงประธานกรรมการพิจารณาและจัดสร้างทางรถไฟทหารซึ่งปรากฏในเอกสารกองบัญชาการทหารสูงสุด ในหอจดหมายเหตุแห่งชาติของไทย สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนว่า กองทัพอากาศได้ใช้ทางรถไฟสายใต้ของไทยในการขนส่งเชลยศึกสัมพันธมิตร โดยขบวนรถไฟพิเศษจากสิงคโปร์ (โซนนัน) - สถานีบ้านโป่งอย่างต่อเนื่อง³² ทั้งนี้เพราะมีจุดมุ่งหมายที่ต้องการใช้เชลยศึกเหล่านั้นเป็นแรงงานหลักในการก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า ซึ่งเป็นทางรถไฟทหารสายใหม่ และสายแรกที่กองทัพได้เข้ามาดำเนินการสร้างในเขตประเทศไทย ในที่นี้ได้แสดงให้เห็นในตัวอย่างตารางแสดงจำนวนเชลยศึกสัมพันธมิตรชาติต่าง ๆ ที่กองทัพญี่ปุ่นได้ขนส่งจากสิงคโปร์เข้ามา โดยใช้เส้นทางรถไฟสายใต้มาลงที่สถานีบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ระหว่างวันที่ 13 ตุลาคม 2485 - 1 พฤษภาคม 2486 ใน ภาคผนวก ง. ซึ่งมีรายละเอียดอย่างชัดเจนทั้งจำนวนทหารญี่ปุ่นที่เป็นผู้ควบคุม และจำนวนเชลยศึกสัมพันธมิตรที่ถูกส่งจากสิงคโปร์โดยทางรถไฟของมลายู ผ่านแดนเข้ามายังทางรถไฟสายใต้ของไทยในแต่ละวัน โดยเชลยศึกเกือบทั้งหมดถูกส่งมาลงที่สถานีบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี แล้วให้พักที่ค่ายวัดคอนตูม จังหวัดราชบุรี ซึ่งเป็นค่ายพักขนาดใหญ่ในการรวบรวมเชลยศึกสัมพันธมิตร มีเพียงจำนวนน้อยที่ถูกส่งไปยังสถานีหนองปลาตุก จังหวัดราชบุรี อย่างไรก็ตามหลังจากนั้นเชลยศึกเกือบทั้งหมดได้รับคำสั่งให้ทยอยเดินเท้า และบางส่วนให้ขึ้นรถยนต์บันทุกเดินทางต่อไปยังจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งเป็นพื้นที่สำคัญของการก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่าในเขตประเทศไทย และเมื่อพิจารณาวิเคราะห์จำนวนรวมทั้งหมดของเชลยศึกสัมพันธมิตรที่ถูกส่งเข้ามาตั้งแต่วันที่ 13 ตุลาคม 2485 - 1 พฤษภาคม 2486 จำนวน 37,457 คน พบว่ามีการระบุสัญชาติของเชลยศึกทั้งสิ้น 25,607 คน โดยแยกเป็นเชลยศึกอังกฤษ 18,782 คน ฮอลันดา (รวมทหารพื้นเมืองเนเธอร์แลนด์อินเดียน) 5,625 คน และออสเตรเลีย จำนวน 1,200 คน ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเชลยศึกอังกฤษเป็นเชลยศึกที่ถูกเกณฑ์มาสร้างทางรถไฟสายนี้สูงมากที่สุด เฉพาะในส่วนที่มีการระบุสัญชาติมีถึงร้อยละ 73.35 ส่วนที่เหลืออีกจำนวน 11,850 คน ซึ่งไม่ได้ระบุสัญชาตินั้น สันนิษฐานว่าส่วนใหญ่ น่าจะเป็นเชลยศึกชาติอังกฤษเช่นเดียวกัน ทั้งนี้เพราะเมื่อสิงคโปร์ถูกกองทัพญี่ปุ่นยึดครองได้สำเร็จ ในวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2485 แล้ว ทหารสัมพันธมิตรชาติอังกฤษส่วนใหญ่ถูกกวาดต้อนไปกักกันไว้ที่ค่ายกักกัน ชางกี (Changi) ที่สิงคโปร์

อย่างไรก็ดีเพื่อปฏิบัติตามคำสั่งของกองบัญชาการสูงสุดเหล่าทัพ ที่มีคำสั่งในต้นเดือนกุมภาพันธ์ 2486 ให้ลดระยะเวลาการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมไทยกับพม่าลง 4 เดือน³³ กองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้จึงต้องเพิ่มจำนวนการขนส่งเชลยศึกสัมพันธมิตรเข้ามาสร้างทางรถไฟ

³² หจข., บก.สูงสุด 2.5.2/4 (ปีก 1-2) เรื่องเดียวกัน.

³³ ไชยภวาท โทษฮารุ, ทางรถไฟสายไทย-พม่า ในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา, หน้า 327.

สายนี้มากขึ้น อีกทั้งยังมีการเร่งรัดให้ต้องเพิ่มจำนวนกรรมกรมลายูและจีน จากมลายูและสิงคโปร์ เข้ามามากยิ่งขึ้นเช่นกัน แต่เอกสารกองบัญชาการทหารสูงสุดในหอจดหมายเหตุแห่งชาติของไทย ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนไหวกองทหารรถไฟญี่ปุ่นใน จังหวัดราชบุรีและกาญจนบุรี ซึ่งเป็น เอกสารชุดเดียวกันกับที่มีรายงานการขนส่งเชลยศึกสัมพันธมิตร พบว่ามีหลักฐานรายงานการขนส่ง กรรมกรมลายูและจีนจำนวนจำกัด เท่าที่ปรากฏพบครั้งแรกในรายงานลับ-เฉพาะ ลงวันที่ 21 เมษายน 2486 จากร้อยเอกสุรจิต อินทรกำแหง ข้าหลวงประจำจังหวัดกาญจนบุรี ถึงปลัดกระทรวงมหาดไทย รายงานถึงการส่งกรรมกรมลายู โดยขบวนรถไฟสายใต้ มาลงที่สถานีบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี เมื่อวันที่ 12 เมษายน เป็นต้นมา ความว่า

“...ด้วยตั้งแต่วันที่ 12 เดือนนี้ เป็นต้นมา ทหารญี่ปุ่นได้เกณฑ์กรรมกรชาวมลายูและ ส่งมาโดยขบวนรถไฟสายใต้ ลงที่สถานีบ้านโป่ง และส่งเข้าไปในท้องที่อำเภอ เมืองกาญจนบุรี โดยให้เดินเท้าทยอยกันเข้าไป เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้นประมาณ 750 คน กัมกรจำพวกนี้ชาวนำไปใช้ในการก่อสร้างทางรถไฟ และจะนำไปใช้ในการปราบปราม ไข้จับสั่นทางทิศเหนือของจังหวัดนี้ และบัดนี้ได้เริ่ม เดินทางต่อไปทางทิศเหนือบ้างแล้ว จึงเรียนมาเพื่อทราบ...”³⁴

หลังจากนั้นอีกประมาณ 4 เดือน ได้ปรากฏรายงานลับเรื่องคนต่างด้าวที่ญี่ปุ่น นำมาทำงาน จากคณะกรรมการจังหวัดเพชรบุรี ถึงเจ้ากรมประสานงานพันธมิตร ลงวันที่ 10 สิงหาคม 2486³⁵ ความว่า

“...เนื่องจากญี่ปุ่นได้ลำเลียงกัมกรจีนบ้าง แคมมลายูบ้าง จากโซนันเข้ามา ทางรถไฟเสมอ ระหว่างนี้ เป็นประจำวัน ๆ ละมาก ๆ เพื่อนำไปทำทางรถไฟ ในจังหวัดกาญจนบุรี แล้วกัมกรนั้น ๆ ได้หลบหนีตามสถานีรถไฟที่จอด เนื่องจากมีผู้ปลุกข่าวว่า การไปทำงานลำบากถูกกดขี่บังคับบ้าง เมื่อไปถึงที่ทำงานในเขตจังหวัดกาญจนบุรีแล้วพากันหลบหนีมาบ้าง เทียวแฟนพ่านและ ขอทานหุยในจังหวัดเพชรบุรีอยู่เสมอ และมีจำนวนมากขึ้นทุกที ทางจังหวัด เห็นว่าเป็นเรื่องจ้ำกั้นมา เพราะไม่ได้รับคำสั่งให้ปฏิบัติหย่างใด จึงเพียงแต่

³⁴ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.2/6 แผนการปรับปรุงกรรมกร และจัดหากรรมกร ส่งกรรมกรจากมลายูไปกาญจนบุรี ฯลฯ (22 สิงหาคม 2485 - 26 สิงหาคม 2486).

³⁵ โยชิโกะ ทาชิฮารุ, ทางรถไฟสายไทย-พม่า ในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา, หน้า 321.

หาวิธีให้คนต่างด้าว นั้น ๆ เดินทางต่อไปเสียเพื่อความเรียบร้อยภายในจังหวัด
เท่านั้น จึงเรียนมาเพื่อทราบ เชื่อว่าจังหวัดอื่นก็คงจะมีเช่นกัน...³⁶

จากรายงานลับทั้งสองฉบับข้างต้น ทำให้มองเห็นว่ากรรมกรชาวมลายูและจีน เป็นแรงงานต่างชาติอีกกลุ่มหนึ่งที่กองทัพญี่ปุ่นได้ขนส่งเข้ามาโดยทางรถไฟสายใต้เพื่อใช้เป็น แรงงานในการก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า ซึ่งมีการขนส่งเป็นประจำโดยแต่ละวันมีการขนส่ง จำนวนมาก อย่างไรก็ตามก็ไม่มีมีรายงานการขนส่งกรรมกรเหล่านี้จากข้าหลวงประจำจังหวัดราชบุรีและ กาญจนบุรีอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอเช่นเดียวกับการขนส่งเชลยศึกสัมพันธมิตรก็ตาม แต่ผู้วิจัย ได้พบหลักฐานรายงานลับเฉพาะ ลงวันที่ 15 กันยายน 2486 จากร้อยตำรวจเอกชวาล เข้มมณี รองผู้กำกับการตำรวจจังหวัดกาญจนบุรี ถึงข้าหลวงประจำจังหวัดกาญจนบุรี แจ้งถึงจำนวนเชลยศึก สัมพันธมิตร กรรมกรแขก (มลายู) และกรรมกรจีน ที่มีอยู่ในท้องที่จังหวัดกาญจนบุรี ในช่วงเดือน กันยายน 2486 จำนวน 41,570 คน 40,900 คน และ 22,910 คน ตามลำดับ จากจำนวนรวมของ กรรมกรมลายูและจีนที่ปรากฏในรายงานลับฉบับดังกล่าวเป็นจำนวนถึง 63,810 คน น่าจะเป็น หลักฐานยืนยันได้ว่า กรรมกรมลายูและจีนเป็นแรงงานต่างชาติที่สำคัญอีกกลุ่มหนึ่งซึ่งกองทัพญี่ปุ่น ได้ใช้ทางรถไฟสายใต้ในการขนส่งเข้ามาเพื่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า

เมื่อทางรถไฟสายไทย-พม่าสร้างเสร็จในเดือนตุลาคม 2486 แล้ว ต่อมาได้มีรายงาน จากร้อยเอกสุรจิต อินทรกำแหง ข้าหลวงประจำจังหวัดกาญจนบุรี ถึงเจ้ากรมประสานงานพันธมิตร แจ้งบัญชีแสดงจำนวนชาวต่างชาติที่กองทัพญี่ปุ่นนำเข้ามาเป็นแรงงานในการสร้างทางรถไฟสายนี้ ที่ยังคงพักอยู่ในจังหวัดกาญจนบุรี เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2486 โดยได้แยกให้เห็นถึงจำนวนที่มีอยู่ ในแต่ละตำบลโดยละเอียด ดังตารางที่ 6

³⁶ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.2/6 เรื่องเดียวกัน.

ตารางที่ 6 : จำนวนเชลยศึกสัมพันธมิตร กรรมกรแบก (มลายู) และกรรมกรจีน ที่อยู่ในเขตจังหวัดกาญจนบุรี เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2486 (ค.ศ.1943)

ลำดับที่	อำเภอ	ตำบล	เชลยผิวขาว	กรรมกรแบก	กรรมกรจีน
1	เมืองกาญจนบุรี	บ้านเหนือ	2600	2400	300
		บ้านใต้	500	500	300
		ปากแพรก	1200	1800	400
		ท่ามะขาม	300	-	-
		เกาะสำโรง	9000	4	35
		จรเข้เผือก	-	-	220
		ลุ่มสุ่ม	1590	1450	1200
		ไซโยค	1030	3100	1630
		สิงห์	-	-	150
		2	ท่าม่วง	ท่าม่วง	-
ท่าล้อ	-			-	-
3	ท่ามะกา	คอนขมิ้น	-	-	-
		ท่าเรือ	-	-	-
4	บ้านโป่ง*	หนองอ้อ	-	-	800
		หนองกบ	1300	-	300
		ปากแรด	250	8900	900
		บ้านโป่ง	50	-	-

* เป็นที่น่าสังเกตว่าในรายงานของข้าหลวงประจำจังหวัดกาญจนบุรี ถึงเจ้ากรมประสานงานพันธมิตรฉบับนี้ ได้รายงานจำนวนทหารญี่ปุ่นและชาวต่างชาติที่กองทัพญี่ปุ่นนำเข้ามาในตำบลต่างๆ ของอำเภอบ้านโป่ง ซึ่งอยู่ในจังหวัดราชบุรีไปรวมไว้กับจังหวัดกาญจนบุรีด้วย อีกทั้งยังแจ้งจำนวนรวมของเชลยศึกผิวขาวเป็นจำนวนรวมเพียง 32,820 คน ซึ่งคลาดเคลื่อนจากจำนวนรวมภายหลังจากผู้ศึกษาได้ตรวจทานใหม่อีกครั้งมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 34,820 คน จึงได้แก้ไขจากต้นฉบับให้เห็นดังตารางข้างต้น

ตารางที่ 6 : (ต่อ)

ลำดับที่	อำเภอ	ตำบล	ชเลยผิวขาว	กัมกรแบก	กัมกรจีน
5	ทองผาภูมิ	ลั่นถัน	200	300	200
		หินคาค	700	600	200
		ท่าขนุน	4700	4800	1950
		บิล็อก	1500	1400	500
		หนองลู	200	1500	-
		ปลั่งเพล	9700	10200	-
	รวมทั้งสิ้น		32820 × 34820 ✓	36954	9075

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก หจข.,บก.สูงสุด 2.5.2/4 (ปีก 2) การเคลื่อนไหวกของทหารญี่ปุ่นในจังหวัดราชบุรี-กาญจนบุรี (28 กุมภาพันธ์ 2485 - 30 มิถุนายน 2488).

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนรวมของทหารญี่ปุ่น เชลยศึกสัมพันธมิตร กรรมกรลาญ และจีน ที่ยังคงอยู่ในจังหวัดกาญจนบุรี เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2486 (ค.ศ. 1943) ที่ข้าหลวงจังหวัดกาญจนบุรี รายงานมายังเจ้ากรมประสานงานพันธมิตร กับจำนวนรวมทั้งผู้กำกับ การตรวจจังหวัดกาญจนบุรี แจ้งมายังข้าหลวงจังหวัดกาญจนบุรี เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2486 (ค.ศ. 1943) พบว่ามีจำนวนที่แตกต่างกันอย่างมาก ทั้ง ๆ ที่เป็นการรายงานในช่วงเวลาที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งมีระยะเวลาห่างกันเพียงแค่ 2 เดือน กล่าวคือ จำนวนรวมของเชลยศึกสัมพันธมิตร กรรมกรลาญ และกรรมกรจีนที่อยู่ในจังหวัดกาญจนบุรีในช่วงหลังจากการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่าเสร็จ มีจำนวนลดลงถึง 6,750 คน 3,946 คน และ 13,835 คน ตามลำดับ* ซึ่งสาเหตุส่วนหนึ่งเป็นไปได้ว่าจะถูกส่งตัวกลับไปสิงคโปร์ หรือส่งต่อไปประเทศญี่ปุ่น หรือไม่อาจจะโชคร้ายเสียชีวิตจากการเจ็บป่วยด้วยโรคอหิวาตกโรค บิด มาเลเรีย ไข้เลือดออก การขาดสารอาหาร หรือการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้มีข้อมูลสนับสนุนจากจำนวนการเสียชีวิตของเชลยศึกสัมพันธมิตร โดยละเอียดในเอกสารการใช้เชลยศึกเพื่อการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า ของคณะกรรมการกลางสำรวจเกี่ยวกับเชลยศึก

* เป็นที่น่าสังเกตว่าในช่วงหลังจากทางรถไฟสายไทย-พม่าสร้างเสร็จเพียงแค่ 2 เดือน จำนวนกรรมกรจีนลดลงมากที่สุดถึงจำนวน 13,835 คน ซึ่งเป็นจำนวนมากกว่าที่จะเกิดจากสาเหตุของการเสียชีวิต หรือถูกส่งตัวกลับไปสิงคโปร์ ในที่นี้ผู้ศึกษาจึงขอตั้งข้อสังเกตว่าจำนวนกรรมกรจีนที่ทางข้าหลวงจังหวัดกาญจนบุรีแจ้งมานั้น อาจจะเป็นจำนวนรวมของกรรมกรจีนทั้งจากสิงคโปร์ และมีบางส่วนที่เป็นกรรมกรจีนในประเทศไทยที่ถูกส่งไปสร้างทางรถไฟสายนี้ ดังนั้นเมื่อทางรถไฟสร้างเสร็จ กรรมกรจีนในประเทศไทยจึงเดินทางกลับภูมิลำเนาของตนเอง ก็เป็นไปได้

ของญี่ปุ่น³⁷ รวมทั้งเอกสารจากบันทึกความทรงจำของเชลยศึกสัมพันธมิตรจำนวนหนึ่งที่รอดชีวิตจากการถูกเกณฑ์มาสร้างทางรถไฟสายนี้ต่างให้ข้อมูลตรงกันถึงการถูกบังคับให้ทำงานหนัก การได้รับส่วนแบ่งอาหารที่มีจำนวนน้อยและขาดธาตุอาหารที่จำเป็นต่อร่างกาย อีกทั้งการเผชิญกับโรคภัยไข้เจ็บที่ได้คร่าชีวิตของเพื่อนเชลยศึกสัมพันธมิตรเป็นจำนวนมาก ซึ่งประเด็นในเรื่องของการบังคับให้ทำงานหนักและการปฏิบัติที่ทารุณโหดร้ายของทหารญี่ปุ่นที่มีต่อเชลยศึกสัมพันธมิตรเหล่านั้นนั้น ทางทหารญี่ปุ่นซึ่งเป็นผู้ควบคุมดูแลเชลยศึกในการก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่าในขณะนั้นทราบถึงการกระทำที่ไม่เหมาะสมของฝ่ายตนเป็นอย่างดี จึงได้หาวิธีการสร้างภาพ ดังปรากฏให้เห็นเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2487 กล่าวคือทหารญี่ปุ่นได้เกณฑ์เชลยศึกชาติอังกฤษ อเมริกัน ฮอลันดา และออสเตรเลีย จำนวนประมาณ 100 คน จัดให้มีการแต่งกายด้วยเสื้อผ้าใหม่อย่างเรียบร้อย จากนั้นให้เข้าแถวเดินเที่ยวชมตลาดจังหวัดกาญจนบุรี เข็มชมสวนควรวัว และให้เล่นกีฬาเบตมินตัน และเทนนิส ที่หน้าศาลากลางจังหวัดกาญจนบุรี โดยมีทหารญี่ปุ่นที่ควบคุมคอยถ่ายภาพไว้เป็นหลักฐาน แต่เมื่อถ่ายภาพเสร็จก็ได้สั่งให้เชลยศึกสัมพันธมิตรหยุดทันที³⁸ ซึ่งการปฏิบัติเช่นนี้ถือเป็นการพยายามปิดบังความทารุณโหดร้ายที่มีต่อเชลยศึกสัมพันธมิตร และเป็นการโฆษณาชวนเชื่อเพื่อประโยชน์ในการสงครามเป็นสิ่งสำคัญ อย่างไรก็ตามไม่ว่าจำนวนเชลยศึกสัมพันธมิตร กรรมกรมลายู และกรรมกรจีนจะลดลงด้วยเหตุผลใดก็ตาม แต่สิ่งที่ปฏิเสธไม่ได้คือ ความสำเร็จของการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า หรือทางรถไฟสายมรณะของกองทัพญี่ปุ่นในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา เป็นผลงานส่วนหนึ่งจากหยาดเหงื่อแรงกาย และการสูญเสียชีวิตของกลุ่มคนดังกล่าวที่ถูกเกณฑ์เข้ามาโดยการขนส่งผ่านทางรถไฟสายใต้ของไทยเป็นสำคัญ

สำหรับในส่วนของการดำเนินการสร้างทางรถไฟสายชุมพร-กระบรี หรือทางรถไฟสายคอคอดกระ ซึ่งเป็นทางรถไฟสายใหม่อีกสายหนึ่งที่กองทัพญี่ปุ่นต้องการสร้างเพิ่มขึ้น โดยมีจุดประสงค์เพื่อช่วยแบ่งเบาภาระการขนส่งเสบียงอาหารของทางรถไฟสายไทย-พม่า ที่กำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่³⁹ ในการดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายชุมพร-กระบรีที่มีระยะทางประมาณ 90 กิโลเมตร แม้กองทัพญี่ปุ่นไม่ได้ใช้แรงงานเชลยศึกสัมพันธมิตรเป็นแรงงานหลักในการก่อสร้างเหมือนการก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า แต่สำหรับในกรณีของการสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระนี้สร้างโดยใช้แรงงานรับจ้างต่างด้าวจากมลายูและสิงคโปร์เป็นหลัก และอาศัยแรงงานบางส่วนจากกรรมกรไทย อย่างไรก็ตามเมื่อกองทัพได้รับคำสั่งจากกองบัญชาการทหารรถไฟภาคสนามรบของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้ให้เร่งสร้างทางรถไฟสายนี้ให้เสร็จโดยเร็ว กองทัพจึงใช้วิธีการเปิดให้บริษัทเอกชนญี่ปุ่นในสิงคโปร์ดำเนินการจัดจ้างกรรมกรมลายูและเงินจากมลายูและสิงคโปร์แล้ว

³⁷Furyo Kankei Chuou Chyosa Iinka (คณะกรรมการกลางสำรวจเกี่ยวกับเชลยศึกสัมพันธมิตร) “Tai Biruma Rensetsu Tetsudo Kensetsu ni Tomonau Furyo Shiyo Jokyo Chosho” (เอกสารสำรวจการใช้เชลยศึกสัมพันธมิตรในการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า) กระทรวงทหารบก, ธันวาคม 2488. อ้างจากโยชิโกะวาโทชิฮารุ, ทางรถไฟสายไทย-พม่า ในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา, หน้า 187-191.

³⁸หงซ., บก. สูงสุด 2.5.2/4 (ปีก 2) เรื่องเดียวกัน.

³⁹โยชิโกะวาโทชิฮารุ, ทางรถไฟสายไทย-พม่า ในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา, หน้า 329.

จัดให้ขนส่งโดยทางรถไฟหลายผ่านแดนเข้ามาทางรถไฟสายใต้ของไทยจากสถานีป่าดงเบขาร์ ถึงปลายทางสถานีชุมพร ต่อจากนั้นให้โดยสารรถยนต์หรือเดินเท้าเข้าไปทำงานตามแนวทางรถไฟ ซึ่งสร้างขนานตามแนวถนนสายชุมพร-กระบือ และถนนสายกระบือ ระนอง⁴⁰ และในเดือน กันยายน 2486 เมื่อทางผู้บังคับบัญชาจากสิงคโปร์ได้มีคำสั่งให้หัวหน้าหน่วยทหารรถไฟที่ประจำ หน่วยต่าง ๆ เร่งรัดสร้างทางรถไฟให้เสร็จโดยอย่างน้อยสามารถเดินรถไฟได้ถึงอำเภอกระบือ ภายใน เดือนพฤศจิกายน 2486 ด้วยเหตุนี้จึงมีการขนส่งกรรมกรต่างด้าวโดยทางรถไฟสายใต้ของไทยเข้ามา เพิ่มขึ้นเป็นระยะๆ ดังปรากฏให้เห็นในรายงานลับเกี่ยวกับการเคลื่อนไหวกองทหารญี่ปุ่นในการสร้าง ทางรถไฟสายคอคอดกระจากข้าหลวงประจำจังหวัดชุมพร ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย จำนวนมาก ดังตัวอย่างข้อความบางส่วนของรายงานเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับกรรมกรสร้างทางรถไฟดังนี้

ตัวอย่างข้อความบางส่วนในรายงานลับ ฉบับวันที่ 6 กันยายน 2486 (ค.ศ.1943) ความว่า

“... 3. ที่พักกรรมกรมี 12 แห่งเท่าเดิม แต่ได้ปลูกโรงเพิ่มขึ้นระหว่าง ก.ม.28 กับ ก.ม.33-34 รวม 6 หลัง กรรมกรต่างด้าวที่ทางการทหารญี่ปุ่นนำมาเพิ่มมากขึ้น ประมาณ 5,000 คน เป็นจีนประมาณ 400 คน นอกนั้นเป็นแขกการ์ลิง (หมายถึง แขกมลายู : ผู้วิจัย)...”⁴¹

ตัวอย่างข้อความบางส่วนในรายงานลับฉบับลงวันที่ 13 กันยายน 2486 (ค.ศ.1943) ความว่า

“... 3. ที่พักกรรมกรมี 12 แห่งเท่าเดิม กรรมกรต่างด้าวที่ทางการทหารญี่ปุ่น นำมาเพิ่มมากขึ้นประมาณ 5,100 คน เป็นจีนประมาณ 200 คน นอกนั้นเป็น แขกการ์ลิง พวกกรรมกรที่มาใหม่เมื่อลงจากรถไฟแล้วก็ได้เคลื่อนที่ต่อไป ทำงานทางด้านอำเภอกระบือ...”⁴²

จากตัวอย่างรายงานลับของข้าหลวงประจำจังหวัดชุมพรถึงรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงมหาดไทยทั้งสองฉบับข้างต้น ทำให้มองเห็นได้อย่างชัดเจนว่ากรรมกรต่างด้าวจากมลายู และสิงคโปร์ที่กองทัพญี่ปุ่นขนส่งผ่านแดนเข้ามาโดยทางรถไฟสายใต้ของไทยนั้น เป็นกรรมกร ต่างด้าวที่เป็นมลายูมากกว่าจีน ซึ่งเมื่อคิดจากจำนวนกรรมกรก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ทั้งหมด สามารถแยกเป็นกรรมกรมลายู 70 เปอร์เซ็นต์ กรรมกรจีน 10 เปอร์เซ็นต์ ที่เหลืออีก 20 เปอร์เซ็นต์

⁴⁰ หจข., บก.สูงสุด 2.5.2/10 การเคลื่อนไหวกองทหารญี่ปุ่นในจังหวัดชุมพร (2 มีนาคม 2486 - 25 พฤศจิกายน 2487).

⁴¹ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.3/15 รายงานการเคลื่อนไหวกองทหารญี่ปุ่นที่ชุมพร (25 มีนาคม 2486 - 12 สิงหาคม 2487).

⁴² เรื่องเดียวกัน.

เป็นกรรมกรไทย⁴³ อย่างไรก็ดีเมื่อได้สำรวจเอกสารกองบัญชาการทหารสูงสุด จากหอจดหมายเหตุแห่งชาติของไทย ได้พบหลักฐานที่แสดงถึงจำนวน และบริเวณพื้นที่ที่กรรมกรต่างด้าวเข้ามาดำเนินการสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระโดยละเอียดดังปรากฏในรายงานประจำสัปดาห์เกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟทหารสายคอคอดกระ ซึ่งร้อยตำรวจตรีอรรถ เมนะคงคา นายอำเภอกระบุรี เป็นผู้เสนอรายงานมายังอนุกรรมการจัดสร้างทางรถไฟประจำจังหวัดชุมพร และระนองอย่างต่อเนื่อง แต่ในที่นี้จะขอยกตัวอย่างเฉพาะรายงานบางฉบับดังนี้

ตัวอย่างรายงานการสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระ ในเขตอำเภอกระบุรี แสดงจำนวนกรรมกรต่างด้าวที่กองทัพญี่ปุ่นนำมาจากมลายูและสิงคโปร์ ประจำสัปดาห์ที่ 4 : 6-12 กันยายน 2486 (ค.ศ.1943)

“จำนวนกรรมกรต่างด้าวที่ฝ่ายญี่ปุ่นนำมาจากมลายูและโซนนัน* มีอยู่คือ

ก. ตามแนวถนนสายชุมพร-กระบุรี

- | | | | |
|---|--------------------------|---------------|--|
| 1 | ที่ ก.ม.34 | ประมาณ 600 คน | |
| 2 | ที่ ก.ม.38 | ประมาณ 260 คน | |
| 3 | ที่ ก.ม.40 | ประมาณ 400 คน | |
| 4 | ที่ ก.ม.43 (บ้านปากจั่น) | ประมาณ 200 คน | |
| 5 | ที่ ก.ม.50 (บ้านคลองวัน) | ประมาณ 200 คน | |
| 6 | ที่ ก.ม.54 (บ้านมะมุ) | ประมาณ 200 คน | |
| 7 | ที่ ก.ม.55 (บ้านดอนปลา) | ประมาณ 400 คน | |
| 8 | ที่ ก.ม.56 (บ้านสวะ) | ประมาณ 300 คน | |

ข. ตามแนวถนนสายกระบุรี-ระนอง

- | | | | |
|---|------------------------|---------------|--|
| 1 | ที่ ก.ม.0 (บ้านน้ำจืด) | ประมาณ 300 คน | |
| 2 | ที่ ก.ม.2 | ประมาณ 200 คน | |
| 3 | ที่ ก.ม.3 | ประมาณ 400 คน | |
| 4 | ที่ ก.ม.4 | ประมาณ 800 คน | |
| 5 | ที่ ก.ม.6 | ประมาณ 100 คน | |
| 6 | ที่ ก.ม.7 | ประมาณ 300 คน | |

⁴³ หจช., บก.สูงสุด 2.4.1.3/13 สรุปผลงานตามข้อตกลงรายงานตรวจราชการการสร้างทางรถไฟและผลการทดลองรถไฟสายคอคอดกระ (19 กรกฎาคม 2486 - 6 มีนาคม 2487).

* มลายู หมายถึง มลายู โซนนัน หมายถึง สิงคโปร์

ตัวอย่างรายงานการสร้างทางรถไฟสายคอคอคกระ ในเขตอำเภอกระบุรี
แสดงจำนวนกรรมกรต่างด้าวที่กองทัพญี่ปุ่นนำมาจากมลายูและสิงคโปร์
ประจำสัปดาห์ที่ 9 11 - 17 ตุลาคม 2486 (ค.ศ.1943)

“จำนวนคนต่างด้าวที่ยี่ญี่ปุ่นนำมาจากมลายูและโซนนันมีอยู่คือ

ก. ตามแนวถนนสายชุมพร-กระบุรี

1	ที่ ก.ม.34	ประมาณ 600 คน
2	ที่ ก.ม.38	ประมาณ 360 คน
3	ที่ ก.ม.40	ประมาณ 400 คน
4	ที่ ก.ม.48	ประมาณ 100 คน
5	ที่ ก.ม.50	ประมาณ 200 คน
6	ที่ ก.ม.45	ประมาณ 200 คน
7	ที่ ก.ม.55	ประมาณ 200 คน
8	ที่ ก.ม.56	ประมาณ 500 คน

ข. ตามแนวถนนสายกระบุรี-ระนอง

1	ที่ ก.ม.0	ประมาณ 100 คน
2	ที่ ก.ม.2	ประมาณ 200 คน
3	ที่ ก.ม.3	ประมาณ 400 คน
4	ที่ ก.ม.4	ประมาณ 400 คน
5	ที่ ก.ม.6	ประมาณ 400 คน
6	ที่ ก.ม.7	ประมาณ 500 คน
7	ที่ ก.ม.8	ประมาณ 200 คน
8	ที่ ก.ม.9	ประมาณ 150 คน
9	ที่ ก.ม.10	ประมาณ 100 คน
10	ที่ ก.ม.11	ประมาณ 400 คน
11	ที่ ก.ม.12	ประมาณ 200 คน
12	ที่ ก.ม.13	ประมาณ 200 คน
13	ที่ ก.ม.14 และ 14 ครั้ง	ประมาณ 600 คน
14	ที่ ก.ม.15	ประมาณ 200 คน
15	ที่ ก.ม.16	ประมาณ 200 คน
16	ที่ ก.ม.18	ประมาณ 300 คน
17	ที่ ก.ม.19	ประมาณ 400 คน
18	ที่ ก.ม.20	ประมาณ 200 คน
19	ที่ ก.ม.21	ประมาณ 300 คน
20	ที่ ก.ม.23	ประมาณ 200 คน

21 ที่ ก.ม.25	ประมาณ 400 คน
22 ที่ ก.ม.27	ประมาณ 500 คน
23 ที่ ก.ม.30	ประมาณ 400 คน”

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.3/9 รายงานประจำสัปดาห์ของอนุกรรมการจังหวัดสุราษฎร์ธานี ชุมพร และระนอง (15 มิถุนายน 2486 - 30 กรกฎาคม 2488).

รายละเอียดของจำนวนกรรมกรมลายูและจีนที่กองทัพญี่ปุ่นนำเข้ามาจากมลายูและสิงคโปร์ เพื่อสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระ จากรายงานประจำสัปดาห์ของนายอำเภอกระบุรี ดังตัวอย่างในงานประจำสัปดาห์ที่ 4 (6-12 กันยายน 2486) ที่มีจำนวนกรรมกรต่างด้าวเข้ามาสร้างทางรถไฟตามแนวถนนสายชุมพร-กระบุรี และแนวถนนสายกระบุรี-ระนอง เป็นจำนวนรวม 4,660 คน กับรายงานประจำสัปดาห์ที่ 9 (11-17 ตุลาคม 2486) มีจำนวนกรรมกรต่างด้าวที่เข้ามาสร้างทางรถไฟตามแนวถนนทั้งสองสายรวม 9,510 คน เมื่อเปรียบเทียบจำนวนกรรมกรแล้วพบว่า ในช่วงระยะเวลาที่ห่างกัน 5 สัปดาห์ มีกรรมกรมลายูและจีนเดินทางจากสิงคโปร์และมลายูโดยใช้ทางรถไฟสายใต้ ของไทยเข้ามาทำงานสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระเพิ่มขึ้นจำนวน 4,850 ทั้งนี้ทางกองทัพญี่ปุ่นได้ทยอยขนส่งกรรมกรต่างด้าวเหล่านี้เพิ่มขึ้นเรื่อยมานับตั้งแต่วันที่ 15 สิงหาคม 2486 โดยขบวนรถไฟในวันหนึ่งมีการขนส่งกรรมกรเข้ามาประมาณ 1,000 คนทุกวัน จนถึงปลายเดือนกันยายน 2486 (ค.ศ.1943) รวมกรรมกรที่ขนส่งในรุ่นนี้ประมาณ 30,000 คน⁴⁴ และมีแนวโน้มเพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อย ๆ จนกระทั่งทางรถไฟสายนี้สร้างเสร็จในวันที่ 25 ธันวาคม 2486 ทั้งนี้ เพราะกองทัพญี่ปุ่นมีความมุ่งหมายอยู่ที่การเร่งสร้างทางรถไฟให้เสร็จโดยเร็วเพื่อประโยชน์ของการขนส่งทางทหารให้ทันกับสถานการณ์อันฉุกเฉินในยามสงคราม⁴⁵ ที่ต้องเร่งขนส่งกำลังทหารและเสบียงอาหารเพื่อเป็นกำลังสนับสนุนให้กับแนวหน้าของกองทัพญี่ปุ่นในพม่าเพื่อตั้งรับและโจมตีกองทัพอังกฤษในอินเดียต่อไป

จากความสามารถของกองทัพญี่ปุ่นในการเข้ามาควบคุมและใช้ทางรถไฟสายใต้ของไทยเพื่อการขนส่งเสบียงศึกสัมพันธมิตร กรรมกรมลายู และกรรมกรจีนจากมลายูและสิงคโปร์ เข้ามาในจังหวัดราชบุรี กาญจนบุรี ชุมพร และระนองดังได้กล่าวรายละเอียดมาทั้งหมดข้างต้น นำไปสู่ความสำเร็จของการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า และทางรถไฟสายคอคอดกระได้ในที่สุด ซึ่งในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพากองทัพญี่ปุ่นบรรลุเป้าหมายในการใช้ทางรถไฟทหารสายใหม่ทั้งสองสายมากน้อยแค่ไหนอย่างไร เป็นประเด็นที่กำลังจะกล่าวถึงต่อไป

⁴⁴หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.3/8 กรรมกรและช่าง (12 มิถุนายน 2486 - 18 ตุลาคม 2487).

⁴⁵หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.3/8 เรื่องเดียวกัน.

4.1.3 การขนส่งกำลังทหาร และอาวุธยุทโธปกรณ์บนทางรถไฟสายไทย-พม่า

ภายหลังจากที่กองทัพญี่ปุ่นได้เร่งดำเนินการสร้างทางรถไฟสายหนองปลาตูก-กาญจนบุรี-ทันปือซาซัต (ทางรถไฟสายไทย-พม่า) จนแล้วเสร็จในวันที่ 17 ตุลาคม 2486 และเปิดใช้เดินรถอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2486 แล้ว⁴⁶ จากนั้นกองทัพได้ระดมขนส่งกำลังทหาร และอาวุธยุทโธปกรณ์เพื่อเป็นกองกำลังสมทบไปเสริมแนวหน้าของกองทัพญี่ปุ่นในพม่าซึ่งที่ผ่านมาประสบกับปัญหาการถูกโจมตีกลับอย่างหนักจากกองกำลังของอังกฤษที่อยู่ในแนวพรมแดนระหว่างพม่ากับอินเดียจนส่งผลให้กองทัพญี่ปุ่นต้องสูญเสียกำลังทหารในพม่าเป็นจำนวนมาก ภายหลังจากที่ได้พยายามฝักองกำลังของอังกฤษเข้าไปยังอินเดีย 4-5 ครั้ง ในช่วงเดือนเมษายน-พฤษภาคม 2486 แต่ไม่ประสบความสำเร็จ⁴⁷ ดังนั้นตลอดปี พ.ศ.2487 กองทัพญี่ปุ่นยังต้องเร่งระดมขนส่งกำลังทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์บนทางรถไฟสายไทย-พม่าไปยังพม่าเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ อย่างต่อเนื่อง แต่อย่างไรก็ดีในเรื่องของการขนส่งกำลังทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์ของกองทัพญี่ปุ่นซึ่งถือเป็นเรื่องของการดำเนินการทางการทหารโดยตรงและถือเป็นความลับสุดยอดของกองทัพที่กรมรถไฟไทยไม่สามารถตรวจสอบรายละเอียดรายการสิ่งของที่บันทึกอยู่ในรถไฟทหารขบวนพิเศษของกองทัพญี่ปุ่นได้โดยตรง เว้นแต่ในกรณีที่จำเป็นกรมรถไฟไทยจึงสามารถขอรับอนุญาตตรวจสอบรายการ การขนส่งจากหน่วยรับ-ส่งสิ่งของของกองทัพญี่ปุ่นที่สถานีต้นทางที่กรุงเทพฯได้ ประกอบกับการอาศัยไหวพริบและการสังเกตการณ์ของเจ้าหน้าที่กรมรถไฟไทยร่วมกับเจ้าหน้าที่กรมประสานงานพันธมิตรที่คอยบันทึกจำนวนขบวนรถและรายการสิ่งของที่กองทัพญี่ปุ่นได้ทำการขนส่ง แล้วจัดทำเป็นบัญชีลับ-เฉพาะ ส่งเป็น “รายงานการบันทึกสิ่งของ ๆ ทหารญี่ปุ่นย่านสถานีกรุงเทพฯ” และรายงานการบันทึกสิ่งของ ๆ ทหารญี่ปุ่นที่ย่านหนองปลาตูก-ประเทศพม่า”⁴⁸ เพื่อเสนอไปยังอธิบดีกรมตำรวจ ดังนั้นเมื่อผู้ศึกษาได้ค้นพบ ข้อมูลจากเอกสารลับ-เฉพาะดังกล่าวซึ่งนับเป็นการเปิดข้อมูลใหม่ที่แสดงรายละเอียดของการขนส่งกำลังทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์บนทางรถไฟสายไทย-พม่าของกองทัพญี่ปุ่นได้ในระดับหนึ่ง โดยในที่นี้ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวจัดทำเป็นตารางการขนส่งกำลังทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์ของกองทัพญี่ปุ่นบนทางรถไฟสายไทย-พม่าจากสถานีหนองปลาตูก จังหวัดราชบุรี ผ่านจังหวัดกาญจนบุรีของไทย และส่งข้ามแดนไปยังเมืองตันปือซาซัตของพม่า ดังรายละเอียดในตารางที่ 7-8 ตามลำดับดังนี้

⁴⁶ หจช., บก.สูงสุด 2.5.2/4 การเคลื่อนไหวของทหารญี่ปุ่นในจังหวัดราชบุรี-กาญจนบุรี (28 กุมภาพันธ์ 2485 - 30 มิถุนายน 2488).

⁴⁷ หจช., [2] สร.0201.98.1/10 พันตำรวจโทสิงห์ บุญญาภิธาน รายงานเหตุการณ์เกี่ยวกับญี่ปุ่นและชาวต่างประเทศ (2 ธันวาคม 2485 - 26 กุมภาพันธ์ 2488).

⁴⁸ หจช., บก.สูงสุด 2.4.1.6/15 การบันทึกยุทธโธปกรณ์ทหารญี่ปุ่น (10 กุมภาพันธ์ 2486 - 9 พฤศจิกายน 2487).

ตารางที่ 7 แสดงการขนส่งทหารญี่ปุ่นของกองทัพญี่ปุ่นไปยังประเทศพม่า โดยทางรถไฟสายไทย-พม่า
ระหว่างวันที่ 1 กรกฎาคม - 31 ตุลาคม 2487 (ค.ศ.1944)

วัน เดือน ปี	เวลา	จำนวนรถ/ชนิดรถ	จำนวนทหารญี่ปุ่น* (หน่วย : นาย)
1 กรกฎาคม 2487	14.20 น.	22 ตู้ใหญ่ มลายู	560
2 กรกฎาคม 2487	09.50 น.	14 ตู้ใหญ่ มลายู	300
	14.20 น.	10 ตู้ใหญ่ มลายู	230
3 กรกฎาคม 2487	08.20 น.	8 ตู้ใหญ่ มลายู	180
4 กรกฎาคม 2487	14.20 น.	8 ตู้ใหญ่ มลายู	200
5 กรกฎาคม 2487	09.20 น.	7 ตู้ใหญ่ มลายู	160
6 กรกฎาคม 2487	08.20 น.	5 ตู้ใหญ่ มลายู	120
7 กรกฎาคม 2487	09.50 น.	5 ตู้ใหญ่ มลายู	120
8 กรกฎาคม 2487	08.50 น.	2 ตู้ใหญ่ มลายู	50
10 กรกฎาคม 2487	14.20 น.	12 ตู้ใหญ่ มลายู	300
11 กรกฎาคม 2487	15.00 น.	13 ตู้ใหญ่ มลายู	350
12 กรกฎาคม 2487	08.25 น.	8 ตู้ใหญ่ มลายู	160
	14.35 น.	15 ตู้ใหญ่ มลายู	320
13 กรกฎาคม 2487	08.30 น.	12 ตู้ใหญ่ มลายู	250
14 กรกฎาคม 2487	09.55 น.	4 ตู้ใหญ่ มลายู	65
15 กรกฎาคม 2487	08.20 น.	4 ตู้ใหญ่ มลายู	80
16 กรกฎาคม 2487	13.45 น.	12 ตู้ใหญ่ มลายู	300

*มีข้อสังเกตว่าการขนส่งทหารญี่ปุ่นบนทางรถไฟสายมรณะในบางขบวนที่ปรากฏในตารางที่ 8 นี้ ได้ใช้ตู้รถไฟเพื่อการขนส่งจำนวนมาก แต่มีทหารญี่ปุ่นเพียงจำนวนน้อย เพราะในเทียวนั้นเป็นขบวนขนส่งสัมภาระและของใช้ที่จำเป็นทางการทหารเป็นหลัก จึงมีจำนวนทหารญี่ปุ่นที่เดินทางไปกับรถไฟขบวนนั้นน้อยกว่าปกติ

ตารางที่ 7 (ต่อ)

วัน เดือน ปี	เวลา	จำนวนรอด/ชนิดรอด	จำนวนทหารญี่ปุ่น (หน่วย : นาย)
17 กรกฎาคม 2487	15.30 น.	21 คู่ใหญ่ มลายู	450
18 กรกฎาคม 2487	09.50 น.	5 คู่ใหญ่ไทย	125
20 กรกฎาคม 2487	08.25 น.	6 คู่ใหญ่ไทย	100
26 กรกฎาคม 2487	14.20 น.	18 คู่ใหญ่ มลายู	450
28 กรกฎาคม 2487	15.10 น.	22 คู่ใหญ่ มลายู	550
29 กรกฎาคม 2487	14.20 น.	16 คู่ใหญ่ มลายู	420
31 กรกฎาคม 2487	18.20 น.	3 คู่ใหญ่ มลายู	50
1-2 สิงหาคม 2487	-	ไม่มีรอดเข้าทางสายกาญจนบุรี	-
3 สิงหาคม 2487	07.20 น.	15 คู่ใหญ่ มลายู	380
4-6 สิงหาคม 2487	-	ไม่มีรอดเข้าทางสายกาญจนบุรี	-
7 สิงหาคม 2487	14.55 น.	25 คู่ใหญ่ มลายู	610
8 สิงหาคม 2487	15.10 น.	10 คู่ใหญ่ มลายู	280
9 สิงหาคม 2487	14.00 น.	22 คู่ใหญ่ มลายู	600
10 สิงหาคม 2487	14.55 น.	24 คู่ใหญ่ มลายู	600
11 สิงหาคม 2487	14.55 น.	14 คู่ใหญ่ มลายู	400
12 สิงหาคม 2487	08.20 น.	8 คู่ใหญ่ มลายู	120
	15.10 น.	13 คู่ใหญ่ มลายู	300
13 สิงหาคม 2487	08.30 น.	10 คู่ใหญ่ มลายู	200
	14.15 น.	23 คู่ใหญ่ มลายู	400
	18.20 น.	8 คู่ใหญ่ มลายู	190
14 สิงหาคม 2487	14.00 น.	12 คู่ใหญ่ มลายู	300
15 สิงหาคม 2487	09.25 น.	10 คู่ใหญ่ มลายู	250
	14.20 น.	17 คู่ใหญ่ มลายู	430
16 สิงหาคม 2487	10.50 น.	12 คู่ใหญ่ มลายู	300
	16.20 น.	14 คู่ใหญ่ มลายู	600

ตารางที่ 7 (ต่อ)

วัน เดือน ปี	เวลา	จำนวนรถ/ชนิดรถ	จำนวนทหารผู้ป้อน (หน่วย : นาย)
17 สิงหาคม 2487	09.15 น.	25 ตู้ใหญ่ มลายู	650
	15.20 น.	8 ตู้ใหญ่ มลายู	250
18 สิงหาคม 2487	10.00 น.	25 ตู้ใหญ่ มลายู	600
	14.50 น.	22 ตู้ใหญ่ มลายู	550
19 สิงหาคม 2487	10.20 น.	25 ตู้ใหญ่ มลายู	680
	15.50 น.	10 ตู้ใหญ่ มลายู	250
20 สิงหาคม 2487	12.00 น.	21 ตู้ใหญ่ มลายู	550
	15.00 น.	10 ตู้ใหญ่ มลายู	220
21 สิงหาคม 2487	08.20 น.	9 ตู้ใหญ่ มลายู	220
22 สิงหาคม 2487	09.20 น.	25 ตู้ใหญ่ มลายู	670
23 สิงหาคม 2487	08.50 น.	15 ตู้ใหญ่ มลายู	375
24 สิงหาคม 2487	15.50 น.	20 ตู้ใหญ่ มลายู	350
25 สิงหาคม 2487	08.30 น.	20 ตู้ใหญ่ มลายู	350
	15.00 น.	18 ตู้ใหญ่ มลายู	450
28 สิงหาคม 2487	14.25 น.	4 ตู้ใหญ่ มลายู	100
1 กันยายน 2487	08.10 น.	5 ตู้ใหญ่ มลายู	125
	15.00 น.	20 ตู้ใหญ่ มลายู	550
2 กันยายน 2487	08.20 น.	6 ตู้ใหญ่ มลายู	150
	08.20 น.	15 ตู้ใหญ่ มลายู	650
	15.50 น.	32 ตู้ใหญ่ มลายู	850
3 กันยายน 2487	10.00 น.	10 ตู้ใหญ่ มลายู	250
	10.00 น.	3 โบกี้ ชั้น 3 มลายู	500
	15.00 น.	25 ตู้ใหญ่ มลายู	900

ตารางที่ 7 (ต่อ)

วัน เดือน ปี	เวลา	จำนวนรถ/ชนิดรถ	จำนวนทหารญี่ปุ่น (หน่วย : นาย)
4 กันยายน 2487	08.20 น.	3 โบกี้ ชั้น 3 มลายู	450
	08.20 น.	10 ตู้ใหญ่ มลายู	250
	14.00 น.	31 ตู้ใหญ่ มลายู	966
5 กันยายน 2487	09.20 น.	3 โบกี้ ชั้น 3 มลายู	450
	09.20น.	3 ตู้ใหญ่ มลายู	300
	15.00 น.	19 ตู้ใหญ่ มลายู	550
6 กันยายน 2487	05.00 น.	13 ตู้ใหญ่ มลายู	350
	15.20 น.	29 ตู้ใหญ่ มลายู	560
	15.20 น.	7 ตู้ใหญ่ มลายู	165
8 กันยายน 2487	14.00 น.	20 ตู้ใหญ่ มลายู	350
9 กันยายน 2487	14.00 น.	20 ตู้ใหญ่ มลายู	350
10 กันยายน 2487	15.10 น.	10 ตู้ใหญ่ มลายู	350
	15.10 น.	10 ตู้ใหญ่ มลายู	320
13 กันยายน 2487	15.50 น.	15 ตู้ใหญ่ มลายู	350
14 กันยายน 2487	08.10 น.	12 ตู้ใหญ่ มลายู	300
17 กันยายน 2487	15.30 น.	16 ตู้ใหญ่ มลายู	150
18 กันยายน 2487	09.20 น.	9 ตู้ใหญ่ มลายู	260
	10.15 น.	19 ตู้ใหญ่ มลายู	300
20 กันยายน 2487	10.00 น.	16 ตู้ใหญ่ มลายู	200
21 กันยายน 2487	17.30 น.	34 ตู้ใหญ่ มลายู	630
	ไม่ระบุเวลา	23 ตู้ใหญ่ มลายู	500
22 กันยายน 2487	17.50 น.	18 ตู้ใหญ่ มลายู	700
23 กันยายน 2487	09.15 น.	10 ตู้ใหญ่ มลายู	350
	18.00 น.	10 ตู้ใหญ่ มลายู	500
25 กันยายน 2487	15.00 น.	22 ตู้ใหญ่ มลายู	650

ตารางที่ 7 (ต่อ)

วัน เดือน ปี	เวลา	จำนวนรถ/ชนิดรถ	จำนวนทหารญี่ปุ่น (หน่วย : นาย)
26 กันยายน 2487	10.00 น.	17 ตู้ใหญ่ มลายู	250
	15.20 น.	22 ตู้ใหญ่ มลายู	630
27 กันยายน 2487	10.15 น.	14 ตู้ใหญ่ มลายู	550
	16.50 น.	17 ตู้ใหญ่ มลายู	630
28 กันยายน 2487	10.00 น.	28 ตู้ใหญ่ มลายู	300
	17.00 น.	19 ตู้ใหญ่ มลายู	685
29 กันยายน 2487	ไม่ระบุเวลา	29 ตู้ใหญ่ มลายู	150
	18.00 น.	15 ตู้ใหญ่ มลายู	100
30 กันยายน 2487	ไม่ระบุเวลา	23 ตู้ใหญ่ มลายู	150
31 กันยายน 2487	08.00 น.	14 ตู้ใหญ่ ญี่ปุ่น	170
1 ตุลาคม 2487	15.00 น.	19 ตู้ใหญ่ มลายู	200
4 ตุลาคม 2487	10.15 น.	13 ตู้ใหญ่ มลายู	150
	14.50 น.	10 ตู้ใหญ่ มลายู	200
5 ตุลาคม 2487	11.00 น.	10 ตู้ใหญ่ มลายู	300
6 ตุลาคม 2487	16.00 น.	13 ตู้ใหญ่ ไทย	150
7 ตุลาคม 2487	11.00 น.	19 ตู้ใหญ่ มลายู	350
	15.00 น.	30 ตู้ใหญ่ มลายู	540
8 ตุลาคม 2487	11.00 น.	13 ตู้ใหญ่ มลายู	180
	16.00 น.	25 ตู้ใหญ่ มลายู	180
9 ตุลาคม 2487	09.00 น.	24 ตู้ใหญ่ มลายู	400
	18.00 น.	19 ตู้ใหญ่ มลายู	250
11 ตุลาคม 2487	10.00 น.	13 ตู้ใหญ่ มลายู	260
12 ตุลาคม 2487	12.00 น.	20 ตู้ใหญ่ มลายู	520
13 ตุลาคม 2487	08.20 น.	15 ตู้ใหญ่ มลายู	375
	15.00 น.	7 ตู้ใหญ่ มลายู	220

ตารางที่ 7 (ต่อ)

วัน เดือน ปี	เวลา	จำนวนรถ/ชนิดรถ	จำนวนทหารญี่ปุ่น (หน่วย : นาย)
14 ตุลาคม 2487	03.00 น.	25 ตู้ใหญ่ มลายู	320
15 ตุลาคม 2487	14.20 น.	25 ตู้ใหญ่ มลายู	750
16 ตุลาคม 2487	07.00 น.	35 ตู้ใหญ่ มลายู	450
18 ตุลาคม 2487	15.15 น.	15 ตู้ใหญ่ มลายู	350
19 ตุลาคม 2487	14.20 น.	20 ตู้ใหญ่ มลายู	100
20 ตุลาคม 2487	09.00 น.	25 ตู้ใหญ่ มลายู	250
	15.00 น.	9 ข้างสูง มลายู	230
21 ตุลาคม 2487	09.20 น.	20 ตู้ใหญ่ มลายู	500
22 ตุลาคม 2487	09.20 น.	10 ตู้ใหญ่ มลายู	50
24 ตุลาคม 2487	14.50 น.	12 ตู้ใหญ่ มลายู	300
27 ตุลาคม 2487	14.00 น.	5 ตู้ใหญ่ มลายู	100
28 ตุลาคม 2487	14.00 น.	15 ตู้ใหญ่ มลายู	120
29 ตุลาคม 2487	15.00 น.	22 ตู้ใหญ่ มลายู	450
30 ตุลาคม 2487	12.20 น.	20 ตู้ใหญ่ มลายู	220
31 ตุลาคม 2487	15.00 น.	25 ตู้ใหญ่ มลายู	250
รวมจำนวนการขนส่งทหารญี่ปุ่น ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม - 31 ตุลาคม 2487		1,924	44,721

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก หจช., บก.สูงสุด 2.4.1.6/15 (ปี 12-13) การบรรทุกลูกขีปนาวุธโรครัศมีทหารญี่ปุ่น (10 กุมภาพันธ์ 2486 - 9 พฤศจิกายน 2487).

ตารางที่ 8 แสดงการขนส่งอาวุธยุทธโปกรณ์ของกองทัพญี่ปุ่นไปยังประเทศพม่าโดยทางรถไฟ
สายไทย-พม่า ระหว่างวันที่ 1 กรกฎาคม - 31 ตุลาคม 2487 (ค.ศ. 1944)

วัน เดือน ปี	จำนวนรถ/ชนิดรถ	รายการอาวุธยุทธโปกรณ์ที่ขนส่ง
1 กรกฎาคม 2487	22 ตู้ใหญ่มลายู	ของใช้ (รถปิด)
3 กรกฎาคม 2487	2 ข้างต่ำมลายู	ปืนใหญ่ 2 กระบอก
	5 ข้างต่ำมลายู	กระสุนปืนใหญ่
5 กรกฎาคม 2487	5 ข้างต่ำมลายู	ปืนใหญ่ 10 กระบอก
6 กรกฎาคม 2487	3 ข้างต่ำมลายู	ปืนใหญ่ 6 กระบอก
7 กรกฎาคม 2487	3 ข้างต่ำมลายู	ปืนใหญ่ 6 กระบอก
	13 ตู้ใหญ่มลายู	ของใช้ (รถปิด)
8 กรกฎาคม 2487	5 ตู้ใหญ่มลายู	ของใช้ (รถปิด)
	4 ข้างต่ำมลายู	รถถังตีนตะขาบ 4 คัน
	3 ตู้ใหญ่มลายู	ของใช้ (รถปิด)
9 กรกฎาคม 2487	7 ข้างต่ำมลายู	รถถังตีนตะขาบ 7 คัน
10 กรกฎาคม 2487	7 ข้างต่ำมลายู	ปืนใหญ่ 14 กระบอก
12 กรกฎาคม 2487	1 ข้างต่ำมลายู	ปืนใหญ่ 1 กระบอก
15 กรกฎาคม 2487	14 ตู้ใหญ่มลายู	ของใช้ (รถปิด)
18 กรกฎาคม 2487	8 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
	4 ข้างต่ำมลายู	รถยนต์หุ้มเกราะ 4 คัน
20 กรกฎาคม 2487	4 ข้างต่ำมลายู	รถยนต์ตีนตะขาบ 4 คัน
24 กรกฎาคม 2487	1 ข้างต่ำมลายู	ปืนใหญ่ 1 กระบอก
		ปืนสนามเพลาะ 1 กระบอก
26 กรกฎาคม 2487	4 ข้างต่ำมลายู	ปืนใหญ่ 4 กระบอก
30 กรกฎาคม 2487	15 ข้างต่ำมลายู	ของใช้ (รถปิด)
13 สิงหาคม 2487	4 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
15 สิงหาคม 2487	8 ตู้ใหญ่มลายู	ของใช้ (รถปิด)
16 สิงหาคม 2487	3 ข้างต่ำมลายู	ปืนใหญ่สนาม 6 กระบอก
17 สิงหาคม 2487	1 ข้างต่ำมลายู	ปืนใหญ่สนาม 4 กระบอก

ตารางที่ 8 (ต่อ)

วัน เดือน ปี	จำนวนรถ/ชนิดรถ	รายการอาวุธยุทธโปกรณ์ที่ขนส่ง
21 สิงหาคม 2487	3 ตู้ใหญ่มลายู	ของใช้ (รถปิด)
	4 ข้างดำมลายู	ปืนใหญ่ 4 กระบอก
11 กันยายน 2487	2 ข้างดำมลายู	ปตอ. 4 กระบอก
13 กันยายน 2487	2 ข้างดำมลายู	รถถังตีนตะขาบ 2 คัน
20 กันยายน 2487	8 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
25 กันยายน 2487	5 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
26 กันยายน 2487	3 ตู้ใหญ่มลายู	ปืนใหญ่ 3 กระบอก
	3 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
27 กันยายน 2487	10 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
29 กันยายน 2487	11 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
30 กันยายน 2487	11 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
31 กันยายน 2487	14 ตู้ใหญ่ญี่ปุ่น	กระสุนปืน
3 ตุลาคม 2487	9 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
	8 ข้างดำมลายู	ปืนใหญ่ 8 กระบอก
5 ตุลาคม 2487	10 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
8 ตุลาคม 2487	8 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
	5 ข้างดำมลายู	ปืนใหญ่ 5 กระบอก
9 ตุลาคม 2487	7 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
11 ตุลาคม 2487	13 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
	6 ข้างดำมลายู	ปืนใหญ่ 6 กระบอก
12 ตุลาคม 2487	4 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
	17 ข้างดำมลายู	ปืนใหญ่สนาม 17 กระบอก
13 ตุลาคม 2547	3 ข้างดำมลายู	รถถังตีนตะขาบ 3 คัน
	15 ข้างดำมลายู	ปืนใหญ่สนาม 15 กระบอก
16 ตุลาคม 2487	1 ข้างดำมลายู	ปืนใหญ่สนาม 1 กระบอก
	35 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืนและของใช้

ตารางที่ 8 (ต่อ)

วัน เดือน ปี	จำนวนรถ/ชนิดรถ	รายการอาวุธยุทธโปกรณ์ที่ขนส่ง
17 ตุลาคม 2487	15 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
20 ตุลาคม 2487	25 ตู้ใหญ่มลายู 2 ข้างค้ำมลายู	กระสุนปืนและของใช้ ปืนใหญ่สนาม 2 กระบอก
21 ตุลาคม 2487	8 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
23 ตุลาคม 2487	20 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน และของใช้
24 ตุลาคม 2487	42 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
25 ตุลาคม 2487	6 ตู้ใหญ่มลายู 8 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน กระสุนปืน
26 ตุลาคม 2487	15 โบกี้ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน และของใช้
27 ตุลาคม 2487	12 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
28 ตุลาคม 2487	10 ตู้ใหญ่มลายู 8 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน และของใช้ กระสุนปืนใหญ่
29 ตุลาคม 2487	22 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืนและทหารญี่ปุ่น 450 นาย
30 ตุลาคม 2487	15 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืนและทหารญี่ปุ่น 50 นาย
31 ตุลาคม 2487	25 ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน ของใช้ และทหารญี่ปุ่น 250 นาย

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.6/15 (ปีก12-13) การบรรทุกระสุนยุทธโปกรณ์ทหารญี่ปุ่น (10 ก.พ. 2486 - 9 พ.ย. 2487).

จากตารางที่ 7 เป็นตัวอย่างที่แสดงให้เห็นได้ว่า ภายหลังจากที่กองทัพญี่ปุ่นสามารถสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่าได้สำเร็จแล้ว ในระยะแรกกองทัพได้บรรลุเป้าหมายในการใช้ทางรถไฟสายนี้ขนส่งทหารญี่ปุ่นผ่านประเทศไทยเพื่อเป็นกำลังสมทบกับกองกำลังแนวหน้าในประเทศพม่าตามแผนการโจมตีประเทศอินเดียต่อไป โดยในตารางข้างต้นเป็นตัวอย่างที่แสดงให้เห็นว่ากองทัพญี่ปุ่นได้ทยอยส่งกำลังทหารญี่ปุ่นเข้าไปในประเทศพม่าเกือบทุกวัน เฉพาะในตัวอย่างซึ่งเป็นการขนส่งกำลังทหารญี่ปุ่น ระหว่าง 1 กรกฎาคม - 31 ตุลาคม 2487 เพียงแค่ 4 เดือน กองทัพญี่ปุ่นสามารถขนส่งทหารญี่ปุ่นบนทางรถไฟสายไทย-พม่าจากสถานีหนองปลาตุก จังหวัดราชบุรี ผ่านจังหวัดกาญจนบุรีของไทย และข้ามแดนต่อไปยังเมืองทันปือชายัคของพม่า โดยใช้ตู้รถไฟตู้ใหญ่ของ

มลายูเกือบทั้งหมดเป็นจำนวนรวม 1,924 ตู้ โดยมีทหารญี่ปุ่นเป็นจำนวนรวมถึง 44,721 นาย ซึ่งนับเป็นการดำเนินการขนส่งทหารญี่ปุ่นเพื่อใช้เป็นกำลังสมทบให้กับกองกำลังแนวหน้าในพม่าได้เป็นจำนวนมาก

ส่วนตารางที่ 8 ได้แสดงให้เห็นถึงการบรรลุเป้าหมายในการใช้ทางรถไฟสายไทย-พม่าในการขนส่งอาวุธยุทโธปกรณ์เพื่อเป็นกองกำลังบำรุงให้กับกองทัพญี่ปุ่นในพม่า ระหว่างวันที่ 1 กรกฎาคม - 31 ตุลาคม 2487 ซึ่งเป็นช่วงเวลาเพียงแค่ 4 เดือน กองทัพญี่ปุ่นสามารถใช้ทางรถไฟสายไทย-พม่าในการขนส่งปืนใหญ่สนามเป็นจำนวน 120 กระบอก กระสุนปืนเล็กและกระสุนปืนใหญ่จำนวน 396 ตู้ใหญ่ รถตีนตะขาบ 20 คัน รถลำเลียงกระสุน 12 คัน และรถยนต์หุ้มเกราะ 4 คัน นอกจากนี้ยังมีรถไฟตู้ใหญ่เป็นจำนวน 78 ตู้ที่เป็นรถปิดไม่สามารถระบุได้ว่าเป็นอาวุธยุทโธปกรณ์ชนิดใด แต่อย่างไรก็ตามจากข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าทั้งหมดพอจะสันนิษฐานได้ว่าทางรถไฟสายไทย-พม่ามีความสำคัญต่อกองทัพญี่ปุ่นในฐานะเป็นเส้นทางของการขนส่งกำลังทหาร และอาวุธยุทโธปกรณ์ เพื่อเป็นกองกำลังบำรุงให้กับกองทัพญี่ปุ่นในพม่าในระยะหนึ่ง จนกระทั่งต่อมาประมาณในวันที่ 8 ธันวาคม 2487 ฝ่ายสัมพันธมิตรได้เปิดฉากโจมตีทางอากาศ โดยมีเป้าหมายหลักของการโจมตีคือ การระดมทิ้งระเบิดบริเวณทางรถไฟสายไทย-พม่า หรือทางรถไฟสายมรณะ เป้าหมายแรกที่ฝ่ายสัมพันธมิตรจ้องโจมตีคือสะพาน ดังปรากฏอยู่ในตอนหนึ่งของบันทึกทหารจุทไทโคของญี่ปุ่นว่า “สะพานที่ถูกระเบิด หน่วยบำรุงทางกับหน่วยสะพานเป็นกำลังหลักที่รีบซ่อมแซมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมโดยไม่รอช้า แต่จะเปลี่ยนรางที่ชำรุดบนเส้นทางรถไฟตามปกติไม่ได้จะเป็นเป้าให้ฝ่ายศัตรู การซ่อมแซมจึงต้องใช้เวลาและแรงงานมาก เมื่อซ่อมเสร็จแล้วเดินรถต่อไปได้อีกไม่นานก็ถูกระเบิดอีก แล้วก็ซ่อมแล้วก็ถูกระเบิดอีก เป็นเช่นนี้สลับกันไป”⁴⁹ สะพานข้ามแม่น้ำแม่กลองซึ่งหมายถึงสะพานข้ามแม่น้ำแควกลายเป็นเป้าทิ้งระเบิดของฝ่ายสัมพันธมิตร ตั้งแต่วันที่ 29 พฤศจิกายน 2487 ถึงวันที่ 28 กรกฎาคม 2488 ถูกกองทัพอากาศของสหรัฐอเมริกาโจมตีถึง 10 ครั้ง และในวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2488 เหล็กสะพาน 3 ท่อน ในจำนวน 11 ท่อน ถูกระเบิดพังลง ส่วนสะพานไม้ที่สร้างขนานกันก็ถูกระเบิดพัง⁵⁰ ซึ่งตรงกับในบันทึกการประชุมคณะกรรมการป้องกันภัยรถไฟทางอากาศของไทยได้บันทึกไว้เช่นกันว่า

⁴⁹Jyu Taikai Jyugunki Hensyuu Iinkaihen. (คณะกรรมการรวบรวมบันทึกทหารจุทไทโค) “Soyo : Daijyu Tokusetsu Tetsudou Unyutai Jyugunki” (บันทึกทหารขนส่งบนทางรถไฟสายไทย-พม่า กองพิเศษที่สิบ), สมาคมคณะกรรมการรวบรวมบันทึกทหารจุทไทโค, 2525, 112-113 อ้างจาก โยชิโกะวา โทชิฮารุ, ทางรถไฟสายไทย-พม่า ในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา, แปลโดย อาทร์ พึ่งธรรมสาร และคณะ, หน้า 388-389.

⁵⁰Bradly, James, *Towards the Setting Sun : An Escape from the Thailand - Burma Railway*, Chivers Press, A New Portway Large Print Book, 1987, p.62 อ้างจาก โยชิโกะวา โทชิฮารุ ทางรถไฟสายไทย-พม่า ในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา, หน้า 363 - 364.

ในช่วงปลายสงคราม อย่างน้อยนับตั้งแต่เดือนมกราคม 2488 (ค.ศ.1945) เป็นต้นมา กองทัพอากาศได้ส่งเครื่องบินทิ้งระเบิดโจมตีเป้าหมายสำคัญของเส้นทางรถขนส่งทางรถไฟของกองทัพญี่ปุ่นในประเทศไทย โดยเฉพาะสะพานรถไฟสำคัญ ๆ รวมทั้งสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแควน้อย ในจังหวัดกาญจนบุรีถูกโจมตีอย่างหนักหลายครั้งเช่น ในวันที่ 11 มกราคม 2488 เครื่องบินฝ่ายสัมพันธมิตร 20 เครื่องทิ้งระเบิดประมาณ 130 ลูก และวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2488 เครื่องบิน 2 เครื่อง ทิ้งระเบิดประมาณ 16 ลูก ถูกต่อม่อสะพานแตก คอสะพานขาดจนกองทัพญี่ปุ่นต้องงดเดินรถไฟสายกาญจนบุรี-ทันนบือซาขัดเป็นการชั่วคราว⁵¹

ภายใต้สถานการณ์ดังกล่าวได้ส่งผลให้การขนส่งกำลังทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์ของกองทัพญี่ปุ่นบนทางรถไฟสายไทย-พม่าเพื่อเป็นกองกำลังบำรุงให้กับแนวหน้าของกองทัพในพม่าต้องหยุดชะงักลง กำลังทหารของฝ่ายญี่ปุ่นในพม่าจึงลดน้อยถอยลงตามลำดับ ในขณะที่ทหารของฝ่ายอังกฤษได้ผิ่กำลังและใช้อาวุธหนักบุกเข้ามาประชิดพรมแดนระหว่างอินเดียนกับพม่าได้ตลอดทั้งแนว จนสามารถทำลายแนวป้องกันที่แม่น้ำอิรวดีได้อย่างสิ้นเชิง และในสิ้นเดือนมีนาคม 2488 ฝ่ายญี่ปุ่นต้องสูญเสียฐานที่มั่นที่มณฑลทะเล⁵² และได้ดอยทัพจากมณฑลทะเลเข้ามาฝ่ายไทยจากทันนบือซาขัดโดยทางรถไฟสายไทย-พม่า หรือทางรถไฟสายมรณะในราวเดือนพฤษภาคม 2488 รวมทั้งทหารญี่ปุ่นที่พ่ายแพ้ในการรบที่อิมพาลได้แตกกระจายถอยหนีมาทางประเทศไทยโดยใช้ทางรถไฟสายไทย-พม่าเช่นเดียวกัน⁵³ เมื่อถึงเวลานี้กองทัพญี่ปุ่นในประเทศไทยซึ่งแต่เดิมอยู่ในแนวหลังทำหน้าที่จัดส่งกำลังบำรุงให้กับกองทัพญี่ปุ่นในพม่าได้เปลี่ยนเป็นกองกำลังสู้รบไปจนกระทั่งญี่ปุ่นพ่ายแพ้สงคราม

สุดท้ายในส่วนของการขนส่งกำลังทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์ของกองทัพญี่ปุ่นบนทางรถไฟสายไทย-พม่าในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา⁵⁴ ยังมีอีกประเด็นหนึ่งที่น่าสนใจศึกษาเพิ่มเติมคือ แหล่งที่มาของกำลังทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์จำนวนมากที่กองทัพญี่ปุ่นส่งผ่านมายังกรุงเทพฯ แล้วส่งต่อไปยังสถานีหนองปลาตึก-กาญจนบุรี-ทันนบือซาขัด เพื่อส่งเป็นกองกำลังบำรุงให้กับแนวหน้าของกองทัพญี่ปุ่นในพม่านั้นมาจากที่ไหน อย่างไรก็ดีเท่าที่ได้ทำการสำรวจข้อมูลเอกสารของกองบัญชาการทหารสูงสุด จากหอจดหมายเหตุแห่งชาติของไทย พบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ

⁵¹ หจช., บก.สูงสุด 2.4.3/7, บันทึกการประชุมคณะกรรมการป้องกันภัย (รถไฟ) ทางอากาศ (23 ต.ค. 2487 - 22 ต.ค. 2488).

⁵² พลโทนาถนุระ เอเคโตะ, ผู้บัญชาการชาวพุทธ บันทึกผู้บัญชาการกองทัพญี่ปุ่นประจำประเทศไทยเกี่ยวกับสงครามโลกครั้งที่ 2 พิมพ์ครั้งที่ 1 แปลโดย มูราซิม่า เออิจิ และนครินทร์ เมฆไตรรัตน์, (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534), หน้า 137-138.

⁵³ โยชิกาวา โทชิฮารุ, ทางรถไฟสายไทย-พม่าในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา, หน้า 389.

รายการบรรทุกสิ่งของต่าง ๆ ของทหารญี่ปุ่นผ่านเข้ามายังกรุงเทพฯ โดยเฉพาะในช่วงก่อนที่ทางรถไฟสายไทย-พม่าจะสร้างเสร็จไม่นานนัก ได้เริ่มมีหลักฐานของการลำเลียงขนส่งกำลังทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์จากสถานีสวายคอนแก้ว หรือไสวคอนแก้ว ซึ่งอยู่บนเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเข้ามายังกรุงเทพฯ อย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2486 เป็นต้นมา⁵⁴ ดังตัวอย่างรายละเอียดของการขนส่งกำลังทหาร อาวุธยุทโธปกรณ์ และสิ่งที่เป็นทางการทหารจากสถานีสวายคอนแก้ว-กรุงเทพฯ ระหว่างวันที่ 1 พฤศจิกายน - 31 ธันวาคม 2486 (ค.ศ.1943) ที่แสดงให้เห็นไว้ในตารางของภาคผนวก จ. จะเห็นได้ว่าในช่วงเวลาเพียง 2 เดือน กองทัพญี่ปุ่นได้ใช้ตู้รถไฟของอินโดจีนทำการขนส่งกำลังทหารเฉพาะที่ได้ระบุจำนวนไว้อย่างชัดเจนเป็นจำนวนรวมถึง 17,012 นาย ปืนใหญ่ 71 กระบอก รถลำเลียงกระสุน 89 คัน กระสุนปืนเล็กและกระสุนปืนใหญ่ประมาณ 77 ตู้ใหญ่อินโดจีน รวมทั้งยังมีการขนส่งสิ่งที่เป็นทางการทหารอื่น ๆ โดยเฉพาะม้าอีกเป็นจำนวนมาก จากข้อมูลดังกล่าวอาจนำไปสู่การสันนิษฐานในเบื้องต้นว่ากำลังทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์ที่กองทัพญี่ปุ่นขนส่งโดยทางรถไฟสายมรณะไปยังพม่า นั้น ส่วนหนึ่งน่าจะมีแหล่งที่มาจากสถานีสวายคอนแก้ว ซึ่งเป็นสถานีรถไฟปลายทางชายแดนระหว่างไทยกับอินโดจีน โดยสถานีดังกล่าวมีพื้นที่ครอบคลุมทั้งฝั่งไทยและอินโดจีน⁵⁵ ดังแผนที่สังเขปในภาคผนวก ฉ. ประกอบกับในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพาเป็นช่วงที่กองทัพญี่ปุ่นเข้าไปยึดครองอินโดจีนได้แล้ว จึงสามารถใช้เส้นทางขนส่งทางรถไฟจากเขตอินโดจีนผ่านชายแดนไทยเข้ามายังกรุงเทพฯ ได้ตลอดเส้นทาง

4.1.4 การขนส่งกำลังทหารและเสบียงอาหารบนทางรถไฟสายคอคอดกระ

ทางรถไฟสายชุมพร-กระบี่ หรือทางรถไฟสายคอคอดกระเป็นทางรถไฟอีกสายหนึ่งซึ่งกองทัพญี่ปุ่นได้สร้างขึ้นเพื่อการขนส่งยุทธปัจจัยไปยังประเทศพม่าในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา โดยสร้างเสร็จในช่วงเวลาไล่เลี่ยกับทางรถไฟสายไทย-พม่า หรือทางรถไฟสายมรณะ* แต่เนื่องจากการขนส่งบนทางรถไฟสายคอคอดกระที่ไม่ได้เชื่อมต่อกับประเทศพม่าโดยตรง จึงจำเป็นต้องขนส่งยุทธปัจจัยจากสถานีรถไฟเขาฝาซิงลงเรือข้ามคลองละอุ่น แม่น้ำกระบี่ ออกสู่ปากน้ำจังหวัดระนอง เพื่อไปยังวิคตอเรียพอยต์ของพม่าอีกทอดหนึ่ง จากข้อจำกัดข้างต้นจึงส่งผลให้กองทัพญี่ปุ่นให้ความสำคัญกับการขนส่งกำลังทหารและเสบียงอาหารบนทางรถไฟสายคอคอดกระมากกว่าการขนส่งอาวุธยุทโธปกรณ์ ซึ่งเป็นยุทธปัจจัยที่หนักและต้องใช้เวลาระมัดระวังในการขนส่ง

⁵⁴ หจข., บก. สูงสุด 2.4.1.6/15 กองบันทุกยุทโธปกรณ์ทหารญี่ปุ่น.

⁵⁵ หจข., บก. สูงสุด 2.4.1/4 ความเสียหายที่ทหารญี่ปุ่นก่อขึ้น (5 มีนาคม 2485 - 26 กรกฎาคม 2486).

* ทางรถไฟสายมรณะสร้างเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2486 (ค.ศ.1943) และเปิดใช้อย่างเป็นทางการในวันที่ 24 ตุลาคม 2485 (ค.ศ.1943) ส่วนทางรถไฟสายคอคอดกระสร้างเสร็จเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2486 (ค.ศ.1943).

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาข้อมูลอันจำกัดของการขนส่งบนทางรถไฟสายคอคอดกระ ในรายการเคลื่อนไหวกองทหารญี่ปุ่นในจังหวัดชุมพร ซึ่งส่วนใหญ่มักจะรายงานว่ามีกองขนส่งของ กองทัพญี่ปุ่นโดยทางรถไฟสายชุมพร-กระบรี หรือทางรถไฟสายคอคอดกระทุกวัน แต่ให้รายละเอียด ของรายการสิ่งของที่ทำการขนส่งน้อยมาก⁶ อย่างไรก็ตามก็มีหลักฐานส่วนหนึ่งจากเอกสารลับของ พลตรีไชย ประทีปะเสน เจ้ากรมประสานงานพันธมิตรได้เสนอรายงานการเคลื่อนไหวกอง ทหารญี่ปุ่นในการลำเลียงกำลังทหารจากสถานีกรุงเทพฯมายังสถานีชุมพร เพื่อเป็นการรวบรวม กองกำลังไว้ล่วงหน้าตามแผนการของกองทัพที่จะใช้ทางรถไฟสายคอคอดกระในการขนส่งทหาร ไปยังพม่าทันทีที่ทางรถไฟสร้างเสร็จ ดังมีหลักฐานแสดงให้เห็นในตารางที่ 9

ตารางที่ 9 แสดงจำนวนทหารที่กองทัพญี่ปุ่นลำเลียงโดยขบวนรถไฟพิเศษในราชการทหาร จากสถานีกรุงเทพฯ (หัวลำโพง) ถึงชุมพร ระหว่างวันที่ 10 - 23 ธันวาคม 2486 (ค.ศ.1943)

วัน เดือน ปี	จำนวนรถ/ชนิดรถ (ตู้รถไฟมลายู)	จำนวนทหาร
10 ธันวาคม 2486	3 ตู้ใหญ่	ทหาร 40 นาย พร้อมของใช้ที่เป็นหีบห่อ
12 ธันวาคม 2486	25 ตู้ใหญ่	ทหาร 750 นาย พร้อมของใช้
13 ธันวาคม 2486	11 ตู้ใหญ่	ทหาร 325 นาย
14 ธันวาคม 2486	25 ตู้ใหญ่	ทหาร 1,000 นาย พร้อมเสบียงอาหาร
15 ธันวาคม 2486	23 ตู้ใหญ่	ทหาร 350 นาย พร้อมอาวุธ
16 ธันวาคม 2486	14 ตู้ใหญ่	ทหาร 310 นาย
20 ธันวาคม 2486	2 ตู้ใหญ่	ทหาร 180 นาย
22 ธันวาคม 2486	6 ตู้ใหญ่ และ 1 ข้างค้ำ	ทหาร 12 นาย และรถยนต์ 1 คัน
23 ธันวาคม 2486	2 โบกี้นอนชั้น 2 (ไทย)	ทหาร 110 นาย
	11 ตู้ใหญ่	ทหาร 40 นาย พร้อมของใช้

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.6/15 (ปีที่ 8) การบรรทุกยุทธโปกรณ์ทหารญี่ปุ่น (10 ก.พ. 2486 - 9 พ.ย. 2487).

⁶หจข., บก.สูงสุด 2.5.2/10 การเคลื่อนไหวกองทหารญี่ปุ่นในจังหวัดชุมพร (2 มีนาคม 2486 - 25 พฤศจิกายน 2487).

นอกจากการทยอยลำเลียงทหารญี่ปุ่นจากสถานีกรุงเทพ-ชุมพร ไว้ล่วงหน้าดังตารางข้างต้นแล้ว ยังพบเอกสารลับ-เฉพาะของมณฑลที่ 6 ซึ่งได้รายงานการเคลื่อนไหวกองทหารญี่ปุ่นมายังกรมประสานงานพันธมิตร เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2486 ว่า กองทัพญี่ปุ่นยังได้ทำการขนส่งทหารญี่ปุ่นที่มีอาวุธยุทโธปกรณ์พร้อม ออกเดินทางจากสิงคโปร์เข้ามาทางป่าดงเบขาร์มาลงที่สถานีรถไฟชุมพรอีกเป็นจำนวนมาก เพื่อเตรียมกองกำลังไว้พร้อมก่อนที่จะส่งไปพม่าเช่นเดียวกัน ดังตัวอย่าง

ตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม - 1 พฤศจิกายน 2486 มีการขนส่งทหารญี่ปุ่น

จากสิงคโปร์ (โจนัน) มาลงสถานีรถไฟจังหวัดชุมพร จำนวน 3,000 นาย

ตั้งแต่วันที่ 1 - 8 พฤศจิกายน 2486 มีการขนส่งทหารญี่ปุ่น

จากสิงคโปร์มาลงสถานีรถไฟจังหวัดชุมพร จำนวน 3,800 นาย

ตั้งแต่วันที่ 8 - 15 พฤศจิกายน 2486 มีการขนส่งทหารญี่ปุ่น

จากสิงคโปร์มาลงสถานีรถไฟจังหวัดชุมพร จำนวน 4,100 นาย⁵⁷

จากข้อมูลข้างต้นได้แสดงให้เห็นถึงการเตรียมความพร้อมของกองทัพญี่ปุ่นในการรวบรวมกำลังทหารไว้ล่วงหน้า เพื่อสามารถจะได้ขนส่งทหารเหล่านั้นเข้าไปในพม่าได้ทันทีที่ทางรถไฟสายคอคอดกระและท่าเรือคลองละอุ่นสร้างเสร็จ ดังนั้นเมื่อทางรถไฟสายคอคอดกระสร้างเสร็จและเปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2486 ได้ปรากฏหลักฐานบางส่วนไว้ในรายงานลับประจำสัปดาห์เกี่ยวกับการจัดสร้างทางรถไฟทหารผ่านคอคอดกระ ในเขตอำเภอกระบุรีว่าในแต่ละสัปดาห์ได้มีการลำเลียงทหารอินเดียอิสระ พร้อมด้วยอาวุธยุทโธปกรณ์จากชุมพรผ่านกระบุรีไปยังเขาฝาชีโดยทางรถไฟแทบทุกวัน ดังปรากฏในตัวอย่างของรายงานประจำสัปดาห์ที่ 38 วันที่ 28 เมษายน - 4 พฤษภาคม 2487 ว่า “...ในสัปดาห์นี้ มีทหารอินเดียอิสระเดินทางผ่านท้องที่อำเภอกระบุรีเพื่อไปยังเขาฝาชีประมาณ 1000 คน พร้อมด้วยอาวุธ และอุปกรณ์...” เช่นเดียวกับในรายงานประจำสัปดาห์ที่ 39 วันที่ 5-11 พฤษภาคม 2487 ว่า “...ในสัปดาห์นี้มีการลำเลียงเหล่าพันโทโยชิโนจากชุมพรไปเขาฝาชีอีกประมาณ 200 คน พวกเดิมที่เคยมาพักที่เขาฝาชีตามรายงานสัปดาห์ที่ 37 ได้เดินทางต่อไปทางมะริดแล้ว จำนวนทหารอินเดียอิสระ ขณะนี้มีพักอยู่ที่เขาฝาชีประมาณ 1500 คน ที่ ก.ม. 65 อำเภอกระบุรี ประมาณ 600...”⁵⁸ นอกจากนั้นยังมีตัวอย่างของรายงานลับ-เฉพาะเกี่ยวกับการเคลื่อนไหวกองทหารญี่ปุ่นในจังหวัดชุมพรและระนองที่ผู้บัญชาการมณฑลที่ 6 ได้ทำรายงานไปถึงเจ้ากรม

⁵⁷ หจข., บก.สูงสุด 2.5.2/12, การเคลื่อนไหวกองทหารญี่ปุ่นในเขตมณฑลที่ 6 (17 มีนาคม 2486 - 1 กันยายน 2486).

⁵⁸ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.3/9 รายงานประจำสัปดาห์ของอนุกรรมการจังหวัดสุราษฎร์ธานี ชุมพร และระนอง (15 มิถุนายน 2486 - 30 กรกฎาคม 2488).

ประสานงานพันธมิตรว่า “...ที่ทำเรือคลองละอูน ตำบลลำเลียง อำเภอกระบุรีได้มีการลำเลียง ทหารอินเดียอิสระลงเรือยนต์ขนาดใหญ่ ราว 6 ลำ ๆ หนึ่ง บรรทุกได้ 600 คน ทุกลำมีปืนกลหนัก ตั้งบนหลังคา 2 กระบอก การลำเลียงทหารของญี่ปุ่นมีเกือบทุกวัน เพื่อลงเรือไปวิกตอเรียพอยต์ มีการ ลำเลียง ในเวลากลางคืนเป็นส่วนมาก...”⁵⁹ เมื่อพิจารณาจากตัวอย่างของรายงานการเคลื่อนไหวกอง ทหารญี่ปุ่นที่ได้ยกตัวอย่างมาทั้งหมดข้างต้น สามารถอธิบายถึงการขนส่งกำลังทหารของกองทัพญี่ปุ่น บนทางรถไฟสายคอคอดกระได้ว่า ภายหลังจากที่ทางรถไฟสายคอคอดกระและท่าเรือคลองละอูน ที่เขาฉะชีสร้างเสร็จ กองทัพญี่ปุ่นได้ลำเลียงทหารญี่ปุ่นและทหารอินเดียอิสระจากสิงคโปร์โดยทางรถไฟ ผ่านเข้ามายังประเทศไทย โดยใช้เส้นทางรถไฟสายคอคอดกระเพื่อขนส่งทหารต่อไปยังสถานีปลายทาง เขาฉะชี แล้วไปลงเรือยนต์ขนาดใหญ่จากท่าเรือคลองละอูนไปยังเมืองมะริด และวิกตอเรียพอยต์ ของพม่าเกือบทุกวัน ซึ่งส่วนใหญ่จะทำการขนส่งกำลังในเวลากลางคืน ทั้งนี้กองทัพญี่ปุ่นมีเป้าหมาย ที่จะใช้กำลังทหารเหล่านั้นเป็นกองกำลังสมทบให้กับกองทัพญี่ปุ่น ซึ่งกำลังทำการสู้รบอย่างหนัก กับทหารของฝ่ายอังกฤษในพม่า

อย่างไรก็ตามนอกจากกองทัพญี่ปุ่นได้ใช้ทางรถไฟสายคอคอดกระในการลำเลียง กำลังทหารดังกล่าวข้างต้นแล้ว ในแต่ละวันกองทัพยังได้จัดส่งเสบียงอาหาร โดยเฉพาะผักสดจาก สถานีกรุงเทพฯ ส่งผ่านทางรถไฟสายคอคอดกระไปยังสถานีเขาฉะชีเพื่อขนส่งต่อไปยังวิกตอเรียพอยต์ ของพม่า ดังรายละเอียดในตารางที่ 10

ตารางที่ 10 แสดงการขนส่งเสบียงอาหารของกองทัพญี่ปุ่นจากสถานีกรุงเทพฯ ผ่านทางรถไฟ สายคอคอดกระ เพื่อส่งต่อไปยังวิกตอเรียพอยต์ของพม่า ระหว่างวันที่ 1-31 กรกฎาคม 2487 (ค.ศ. 1944)

วัน เดือน ปี	จำนวนรถ/ชนิดรถ (ตู้รถไฟมลายู)	รายการเสบียงอาหารที่ขนส่ง
1 กรกฎาคม 2487	2 ตู้ใหญ่	ผักสด
2 กรกฎาคม 2487	1 ข้างต่ำ	ผักสด
4 กรกฎาคม 2487	2 ตู้ใหญ่	ผักสด
5 กรกฎาคม 2487	1 ตู้ใหญ่	ข้าวสาร น้ำตาล
	2 ตู้ใหญ่	กระเทียม พริกแห้ง ผักสด
7 กรกฎาคม 2487	2 ตู้ใหญ่	ผักสด

⁵⁹ หจข., บก.สูงสุด 2.5.2/12, การเคลื่อนไหวกองทหารญี่ปุ่นในเขตมณฑลที่ 6.

ตารางที่ 10 (ต่อ)

วัน เดือน ปี	จำนวนรด/ชนิดรด (ตู้รถไฟมลายู)	รายการเสียบียงอาหารที่ขนส่ง
8 กรกฎาคม 2487	1 ตู้ใหญ่	ผักสด
9 กรกฎาคม 2487	1 ตู้ใหญ่	ผักสด
10 กรกฎาคม 2487	1 ตู้ใหญ่	ผักสด
	1 โบกี้สัมภาระ	ผักสด
11 กรกฎาคม 2487	2 ตู้ใหญ่	กระเทียม พริกแห้ง น้ำตาล
	2 ตู้ใหญ่	ผักสด
12 กรกฎาคม 2487	1 ตู้ใหญ่	ผักสด
13 กรกฎาคม 2487	2 ตู้ใหญ่	ผักสด เสียบียงอาหาร
14 กรกฎาคม 2487	1 ตู้ใหญ่	ผักสด พริกแห้ง
15 กรกฎาคม 2487	1 รถมบรรทุกสัตว์	ผักสด พริกแห้ง
16 กรกฎาคม 2487	2 ตู้ใหญ่	ผักสด หัวหอม กระเทียม
17 กรกฎาคม 2487	2 ตู้ใหญ่	ผักสด และเสียบียงอื่น ๆ
18 กรกฎาคม 2487	2 ตู้ใหญ่	ผักสด พริกแห้ง
	2 ข้างค้ำ/ 1 ตู้ใหญ่	เสียบียงอาหารและของหีบห่อ
19 กรกฎาคม 2487	4 ตู้ใหญ่	ผักสด กระเทียม
20 กรกฎาคม 2487	1 ตู้ใหญ่	ผักสด เสียบียงอาหาร
21 กรกฎาคม 2487	1 ตู้ใหญ่	ผักสด
22 กรกฎาคม 2487	2 ตู้ใหญ่	ผักสด
23 กรกฎาคม 2487	1 ตู้ใหญ่	ผักสด
24 กรกฎาคม 2487	1 ตู้ใหญ่	ผักสด
25 กรกฎาคม 2487	1 รถมบรรทุกไม้คู้	ผักสด
26 กรกฎาคม 2487	2 ตู้ใหญ่	ผักสด
27 กรกฎาคม 2487	1 ตู้ใหญ่	ผักสด
28 กรกฎาคม 2487	1 ตู้ใหญ่	ผักสด
29 กรกฎาคม 2487	1 ตู้ใหญ่	ผักสด
30 กรกฎาคม 2487	3 ตู้ใหญ่	ผักสด
31 กรกฎาคม 2487	1 ตู้ใหญ่	ผักสด

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.6/15 การบรรทุกขุทโธปกรณ์ทหารญี่ปุ่น (9 กุมภาพันธ์ 2486 - 9 พฤศจิกายน 2487).

ตารางข้างต้นแสดงให้เห็นว่า เสบียงอาหารที่กองทัพญี่ปุ่นได้ขนส่งจากไทยเป็นกองกำลังบำรุงให้กับกองทัพญี่ปุ่นในพม่า ที่สำคัญได้แก่ ผักสด พริกแห้ง และกระเทียม ซึ่งเป็นเสบียงอาหารที่มีน้ำหนักเบาสะดวกต่อการขนส่งลำเลียงขึ้นลงเรือ ส่วนข้าวสารซึ่งนับเป็นเสบียงอาหารหลักของกองทัพกลับพบว่ามีการขนส่งน้อย ทั้งนี้ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะประเทศพม่าเป็นแหล่งผลิตข้าวที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงมีข้าวเพียงพอที่จะเลี้ยงกองทัพญี่ปุ่นในพม่าได้

อย่างไรก็ตามหากประเมินความสำเร็จของกองทัพญี่ปุ่นในการใช้ทางรถไฟสายคอคอดกระเพื่อการขนส่งกำลังทหารและเสบียงอาหารในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพาแล้ว อาจกล่าวได้ว่ากองทัพญี่ปุ่นไม่สามารถใช้ทางรถไฟสายนี้เพื่อการขนส่งได้อย่างเต็มที่มากนัก ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเกิดจากข้อจำกัดในเรื่องความมั่นคงแข็งแรงของทางรถไฟที่เกิดจากการดำเนินการสร้างทุกสิ่งทุกอย่างทั้งการวางราง วางหมอน ไรยดิน ถมหิน ทำสะพานและท่อน้ำด้วยความเร่งรีบ เพื่อให้เสร็จทันกับสถานการณ์อันฉุกเฉินของสงคราม แต่เมื่อถึงยามต้องเร่งขนส่งได้พบกับอุปสรรคต่าง ๆ มากมายที่จำเป็นต้องซ่อมแซมอยู่เรื่อย ๆ⁶⁰ จึงทำให้การขนส่งในบางช่วงต้องล่าช้า และต่อมาในช่วงปลายสงครามนับตั้งแต่มีนาคม 2488 กองทัพฝ่ายสัมพันธมิตรได้ส่งเครื่องบินทิ้งระเบิดมาโจมตีทางรถไฟสายคอคอดกระ ทำเรือคลองตะถุ่น และเขาฝ่าซี ซึ่งเป็นที่ตั้งของโกดังเก็บยุทธปัจจัยต่าง ๆ ของกองทัพญี่ปุ่นจนได้รับความเสียหายอย่างหนัก ทางกองทัพจึงได้พยายามซ่อมแซมทางรถไฟเพื่อใช้การชั่วคราว แต่กองทัพสัมพันธมิตรยังคงระดมทิ้งระเบิดจนเรือยนต์ขนาดใหญ่ที่จอดรอลำเลียงกำลังทหาร และเสบียงอาหารที่จะขนส่งไปพม่า ถูกระเบิดจมลงในแม่น้ำกระบุรีเป็นจำนวนมาก จากภาวะการณ์ของสงครามดังกล่าว ส่งผลให้กองทัพญี่ปุ่นเริ่มดำเนินการรื้อถอนทางรถไฟสายคอคอดกระจากสถานีปลายทางเขาฝ่าซี ถึงกิโลเมตรที่ 24 ตั้งแต่วันที่ 15 มิถุนายน 2488⁶¹ ซึ่งเป็นช่วงสองเดือนก่อนที่กองทัพญี่ปุ่นจะพ่ายแพ้ ทั้งนี้เพราะเกรงว่ากองทัพฝ่ายสัมพันธมิตรจะใช้เส้นทางรถไฟสายนี้เข้ามาโจมตีกองทัพญี่ปุ่นในประเทศไทย และต่อมาภายหลังจากที่กองทัพญี่ปุ่นประกาศพ่ายแพ้สงครามเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2488 แล้ว⁶² ร้อยเอกโจ โตะ หัวหน้าหน่วยก่อสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระได้เข้ามาเจรจากับรัฐบาลไทยเพื่อ ทำการรื้อถอนทางรถไฟสายคอคอดกระทั้งหมด โดยให้เหตุผลว่าสงครามได้สิ้นสุดลงแล้ว กองทัพญี่ปุ่นจึงไม่มีความจำเป็นต้องใช้ทางรถไฟสายดังกล่าว

⁶⁰ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.3/16 สรุปผลงานตามข้อตกลงรายงานตรวจการสร้างทางรถไฟและผลการทดลองรถไฟสายคอคอดกระ (19 กรกฎาคม 2486 - 6 มีนาคม 2487).

⁶¹ หจข., บก.สูงสุด 2.5.2/11 การเคลื่อนไหวกองทหารญี่ปุ่นในจังหวัดระนอง (8 มีนาคม 2486 - 5 กรกฎาคม 2488).

⁶² เรื่องเดียวกัน

อีกต่อไป⁶³ บทบาทของทางรถไฟสายคอคอดกระจึงถูกปิดฉากลงภายหลังจากที่กองทัพญี่ปุ่นได้ใช้เป็นเส้นทางในการขนส่งกองกำลังบำรุงให้กับกองทัพในพม่าสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพาเป็นเวลา 1 ปี 6 เดือน

4.2 การดำเนินงานของกรมรถไฟไทย

ในส่วนผลของการเข้ามาควบคุมทางรถไฟสายใต้ที่มีต่อการดำเนินงานของกรมรถไฟไทย จะพิจารณาโดยแยกอธิบายออกเป็น 3 ประเด็น ได้แก่ ผลที่มีต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่กรมรถไฟไทย การรับภาระในการจัดหาแรงงานและเงินสำรองจ่ายเพื่อจัดซื้ออุปกรณ์สร้างทางรถไฟทหารสายใหม่ให้กับกองทัพญี่ปุ่น และการรับภาระจากการค้างชำระหนี้ค่าโดยสารและค่าระวางในการขนส่งยุทธปัจจัยของกองทัพญี่ปุ่น ซึ่งในที่นี้จะอธิบายรายละเอียดในแต่ละประเด็นตามลำดับดังนี้

4.2.1 การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่กรมรถไฟไทย

ตามสัญญาข้อตกลงระหว่างไทย-ญี่ปุ่น เกี่ยวกับการใช้รถไฟในทางทหาร⁶⁴ ได้ระบุถึงการอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่กรมรถไฟไทยที่ต้องจัดการให้กับกองทัพญี่ปุ่นหลายประการ ได้แก่ การจัดตารางการใช้ขบวนรถไฟและการจัดตู้รถไฟไทยให้กับกองทัพญี่ปุ่น การคิดอัตราค่าขนส่งทางทหารญี่ปุ่นในราคาพิเศษ การช่วยเหลืออำนวยความสะดวกในเรื่องขนถ่ายและเครื่องมือเครื่องใช้ในการขนส่ง การใช้โทรศัพท์และโทรเลขของกรมรถไฟไทย ตลอดจนการแนะนำและจัดซื้อเสบียงอาหาร ฟืน และน้ำให้กับกองทัพญี่ปุ่น ฯลฯ ซึ่งนับเป็นภาระงานของเจ้าหน้าที่กรมรถไฟไทยที่หนักมากยิ่งขึ้นเป็นเท่าตัว โดยเฉพาะในเรื่องของการจัดตู้รถไฟไทยให้กับกองทัพเพื่อใช้ในการขนส่งทางทหารนั้น จะเป็นภาระที่สร้างความกดดันให้กับเจ้าหน้าที่ของกรมรถไฟไทยเป็นอย่างมาก ทั้งนี้เพราะทางทหารญี่ปุ่นได้เข้ามาขอใช้ตู้รถไฟไทยอย่างไม่มีขอบเขตจำกัด อีกทั้งยังนำเอาตู้รถไฟไทยขนส่งข้ามสถานีชายแดนป่าดงเบซาร์ และสุโขทัยไกลไปตกค้างอยู่ในมลายูเป็นจำนวนมาก* ซึ่งเจ้าหน้าที่กรมรถไฟไทยไม่สามารถเข้าไปทำการควบคุมหรือจัดการได้ ดังปรากฏในหนังสือ

⁶³ หจช., บก.สูงสุด 2.4.1.3/3, การทำข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อยรถไฟทหารชุมพร-กระบุรี (10 พฤษภาคม 2486 - 18 กันยายน 2488).

⁶⁴ หจช., บก.สูงสุด 2.4.1/1, ข้อเสนอของฝ่ายญี่ปุ่น ก่อนมีข้อตกลงสัญญาพันธมิตร (15-20 ธันวาคม 2484).

* เป็นที่น่าสังเกตว่าการขนส่งกำลังทหาร เเสบียงอาหาร และอาวุธยุทธปัจจัยของกองทัพญี่ปุ่นในประเทศไทยทั้งบนทางรถไฟสายใต้ ทางรถไฟสายไทย-พม่า และทางรถไฟสายคอคอดกระ กองทัพญี่ปุ่นจะใช้ตู้รถไฟของมลายูในการขนส่งเป็นส่วนใหญ่ แต่ในขณะที่เดียวกันการขนส่งข้ามแดนไปยังมลายู กองทัพมิได้ใช้เฉพาะตู้รถไฟของมลายูเท่านั้น แต่ยังใช้ตู้รถไฟของไทยในการขนส่งร่วมด้วย อีกทั้งยังมีการกักตู้รถไฟไทยไว้ใช้ในมลายูอีกด้วย ซึ่งอาจจะแสดงให้เห็นได้ว่าในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา กองทัพญี่ปุ่นให้ความสำคัญกับการขนส่งยุทธปัจจัย โดยทางรถไฟเป็นหลัก

แจ้งเรื่อง “รถพ่วงไทยตกค้างอยู่นอกเขตประเทศไทย” จากพลโทจรรยา รัตนกุลเสรีเริงฤทธิ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ความว่า

“...กระทรวงคมนาคมได้ให้กรมรถไฟรายงานชี้แจงแล้ว ได้รับรายงานว่า กรมรถไฟควบคุมการเดินรถอยู่เพียงภายในประเทศ ห้ามหน้าที่ออกไปนอกประเทศไม่ได้ และจะเกี่ยวข้อก็ไม่ได้ ถือเป็นกร้าวก่าย กับอีกประการหนึ่ง เมื่อสอบถามเจ้าหน้าที่ทหารญี่ปุ่นถึงการเคลื่อนไหวกองการลำเลียงขนส่งแล้ว เจ้าหน้าที่ฝ่ายญี่ปุ่นก็ไม่ยอมตอบเสียมัก แจ้งว่าเป็นความลับของกองทัพญี่ปุ่น แม้แต่การขนส่งภายในประเทศ เจ้าหน้าที่ทหารญี่ปุ่นยังเป็นแต่เพียงแจ้งจำนวนรถที่ต้องขนทุกเท่านั้น ส่วนจะขนทุกอะไรหายอมเปิดเผยแจ้งให้ทราบไม่ นอกจากจะอาศัยความสังเกตของเจ้าหน้าที่กรมรถไฟว่า ขนของอะไรขึ้นบนทุก แต่บางครั้งบางรายก็หาบไม่ได้เพราะบันจู้หีบห่อ เป็นอันไม่มีหนทางที่จะหาบได้ นอกจากนี้ การขอรถบันทุกอาวุธยุทโธปกรณ์ของกองทัพญี่ปุ่นเข้าไปในมลายูนั้น เจ้าหน้าที่กรมรถไฟก็จัดการเดินรถขนส่งไปให้เพียงสถานีชายแดนถึงป่าดงเบงชาร์ และสุโขทัยเท่านั้น ต่อจากนั้นกองทัพญี่ปุ่นเป็นผู้จัดเดินรถเอง จึงเป็นเหตุอีกประการหนึ่งที่ไม่อาจหาบได้ว่า รถพ่วงเหล่านั้นไปตกค้างอยู่ที่ใด หรือใช้การอะไร เป็นแต่หาบจากบัญชีรถผ่านเขตว่ารถกลับมาหรือยังเท่านั้น...”⁶⁵

จากรายงานข้างต้นได้แสดงให้เห็นถึงปัญหาการตกค้างของตู้รถไฟไทยในมลายู ซึ่งเจ้าหน้าที่กรมรถไฟไทยไม่สามารถเข้าไปควบคุมหรือจัดการได้ ทั้งนี้เพราะกรมรถไฟไทยสามารถควบคุมการเดินรถได้เพียงภายในประเทศเท่านั้น ส่วนการขนส่งข้ามแดนออกไปยังมลายู เจ้าหน้าที่ฝ่ายไทยไม่สามารถเข้าไปทำการสำรวจตรวจสอบได้ เพราะเจ้าหน้าที่ฝ่ายญี่ปุ่นแจ้งว่าเป็นความลับของกองทัพญี่ปุ่น ด้วยเหตุนี้ทางกรมรถไฟไทยจึงได้ทำหนังสือเสนอไปยังคณะกรรมการผสมไทย-ญี่ปุ่น เพื่อขอตั้งผู้แทนกรมรถไฟไทยและเจ้าหน้าที่ผู้แทนฝ่ายญี่ปุ่นเพื่อร่วมกันเข้าไปตรวจสอบจำนวนตู้รถไฟที่ตกค้างในมลายูอย่างแท้จริง ดังปรากฏหลักฐานจากจดหมายด่วนเรื่องรถพ่วงไทยตกค้างอยู่นอกเขตประเทศไทย ของพลโทจรรยา รัตนกุลเสรีเริงฤทธิ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้รายงานปัญหาของกรมรถไฟไทยถึงนายกรัฐมนตรีความว่า

⁶⁵ หจข., [2] สร 0201.98/25, การขอคืนรถไฟไทยที่ญี่ปุ่นกักไว้ในมลายู และรายงานอนุกรรมการผสมไทย-ญี่ปุ่น (17 มีนาคม 2485 - 13 มิถุนายน 2488).

“...กระทรวงคมนาคมได้ให้กรมรถไฟพิจารณาแล้ว ได้รับรายงานว่า เรื่องรถบันทุกของกรมรถไฟที่ฝ่ายทหานยี่ปุ่นเอาไปใช้ตกค้างอยู่ในเขตสหรัถมลาญนี้ กรมรถไฟมิได้นิ่งนอนใจเลย นับแต่แรกที่จ่ายรถให้แก่ฝ่ายยี่ปุ่นไปแล้ว เมื่อไม่เห็นส่งรถกลับมา เจ้าหน้าที่จ่ายรถก็ได้เตือนทหานยี่ปุ่นหยุดเสมอและยังได้แจ้งไปยังคณะกัมการผสม ขอให้ติดต่อกับฝ่ายทหานยี่ปุ่นเพื่อช่วยเร่งรัดให้ส่งรถบันทุกที่ตกค้างอยู่ในเขตสหรัถมลาญคืนให้กรมรถไฟ เพื่อจะได้จ่ายใช้ในการเดินขบวนรถพิเศษทหานยี่ปุ่น และหมุนเวียนจ่ายใช้ในการเดินรถขนส่งสิ่งของอันจำเป็นอย่างอื่น นอกจากนี้ ในการประชุมร่วมกันจัดขบวนรถพิเศษทหานยี่ปุ่น อนุกัมการรถไฟก็ได้ติดต่อดือนเจ้าหน้าที่ผู้แทนฝ่ายยี่ปุ่นถึงเรื่องนี้หยุดเสมอมา และยังได้ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายการเดินรถทำการสำรวจรถบันทุก เพื่อชาบจำนวนรถบันทุกที่ตกค้างอยู่ในเขตสหรัถมลาญถึง ๒ ครั้ง ผลแห่งการสำรวจครั้งหลัง เมื่อวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๔๘๕ ปรากฏว่ามีรถทั้งหมดขาดจำนวนไป ๗๓๐ หลัง จึงเข้าใจว่า รถเหล่านี้ไปตกค้างอยู่ในเขตสหรัถมลาญ ในเวลาเดียวกันก็ได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหานยี่ปุ่นว่า ฝ่ายเขาก็ได้สำรวจเหมือนกันแจ้งจำนวนรถบันทุกของกรมรถไฟว่า มีอยู่ในเขตสหรัถมลาญเพียง ๘๑ หลังเท่านั้น เป็นจำนวนที่แตกต่างกันกับที่กรมรถไฟสำรวจได้ถึง ๖๔๙ หลัง เมื่อเป็นเช่นนี้ อนุกัมการรถไฟได้ถกเถียงกับเจ้าหน้าที่ผู้แทนฝ่ายยี่ปุ่น เพราะไม่สามารถจะเข้าไปสำรวจรถในเขตสหรัถมลาญได้ว่ามีรถตกค้างอยู่ ณะที่ใดบ้าง

กรมรถไฟเห็นว่า เรื่องรถบันทุกของกรมรถไฟตกค้างอยู่ในเขตสหรัถมลาญนี้ เป็นเรื่องที่ต่างฝ่ายต่างเถียงกันด้วยจำนวนรถ ไม่เป็นที่ตกลงกันได้ เพราะฝ่ายยี่ปุ่นเถียงว่า รถตกค้างอยู่น้อยกว่าจำนวนที่กรมรถไฟสำรวจได้ จึงเพื่อให้ประจักษ์ข้อเท็จจริง กรมรถไฟได้มีหนังสือไปยังคณะกัมการผสม เสนอให้ตั้งอนุกัมการผสมขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ผู้แทนกรมรถไฟฝ่ายไทย และเจ้าหน้าที่ผู้แทนฝ่ายยี่ปุ่น ให้เข้าไปทำการสำรวจรถตกค้างในเขตสหรัถมลาญ เพื่อชาบจำนวน โดยแท้จึงต่อไป ซึ่งขณะนี้รอฟังจากคณะกัมการผสมหยุด และเมื่อกระทรวงคมนาคมได้รับรายงานประการใด จะได้เรียนมาให้ชาบต่อไป...”^{๖๖}

แม้ว่าทางกรมรถไฟไทยพยายามแก้ไขปัญหการตกค้างของตู้รถไฟไทยโดยการเสนอไปยังคณะกรรมการผสมไทย-ญี่ปุ่น ให้มีการจัดตั้งอนุกรรมการที่ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ผู้แทน

^{๖๖}เรื่องเดียวกัน.

กรมไฟฟ้ไทยกับเจ้าหน้าที่ผู้แทนฝ่ายญี่ปุ่น เพื่อทำการตรวจข้อเท็จจริงของปัญหาดังกล่าวก็ตาม แต่ทางฝ่ายญี่ปุ่นพยายามปฏิเสธโดยอ้างว่า ยังมีงานอย่างอื่นที่สำคัญอีกมากมายที่ต้องทำ⁶⁷ แต่ด้วยการรบเร้าจากอนุกรรมการรุดไฟฟ้ไทยที่พยายามชี้แจงให้เห็นถึงปัญหาที่เจ้าหน้าที่กรมรุดไฟฟ้ไทยต้องแบกรับทางฝ่ายญี่ปุ่นจึงรับว่าจะเริ่มพิจารณาดำเนินการสอบสวนและสำรวจในไม่ช้านี้ แต่ผลสุดท้ายแล้วก็ไม่ได้ดำเนินการอย่างจริงจัง อย่างไรก็ตามปัญหาที่เกิดจากการจัดขบวนรุดไฟฟ้และการจัดรุดไฟฟ้ไทยให้กับกองทัพญี่ปุ่นได้ส่งผลให้เกิดความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่กรมรุดไฟฟ้ไทยกับทหารญี่ปุ่นอยู่เสมอ ดังกรณีตัวอย่างที่ปรากฏในจดหมายด่วน ลงวันที่ 7 กรกฎาคม 2485 จากพันโทไชยประทีปเสนา ประธานคณะกรรมการผสมไทย-ญี่ปุ่น ถึงผู้แทนฝ่ายกองทัพญี่ปุ่นประจำประเทศไทย ความว่า

“...การจัดขบวนรุดไฟฟ้เพื่อความสะดวกในการขนยุทโธปกรณ์ของกองทัพญี่ปุ่นนั้น ได้จัดให้มีอนุกรรมการคณะหนึ่งทำการประสานงานกันเองที่กรมรุดไฟฟ้กิจการได้ดำเนินมาเป็นผลดีร่วม 6 เดือนเสต ทั้งนี้เพราะทั้ง 2 ฝ่ายได้ผ่อนปรนกันให้เหมาะแก่กาลสมัยในขณะนั้น ๆ ในตอนหลัง ๆ นี้เจ้าหน้าที่รุดไฟฟ้ไทยได้ใช้รุดของไทยเพื่อประโยชน์ในทางเสตกิจซึ่งคับแค้นหู่ให้มากขึ้นตามกาลอันสมควน ในเมื่อความคับขันทางกองทัพญี่ปุ่นเบาบางลง การจ้ครุดไฟฟ้ให้แก่ฝ่ายญี่ปุ่นจึงลดลงไปบ้าง นายททานผู้ทำการติดต่อร่วมกับอนุกรรมการรุดไฟฟ้ มิได้คำนึงถึงความจำเป็นในการใช้รุดไฟฟ้ของไทยเสียเลย จึงไม่พอใจในการกระทำของอนุกรรมการรุดไฟฟ้และมักจะขอร้องเชิงบังคับฝืนให้ฝ่ายไทยปฏิบัติผิดแผกไปจากหลักการที่ตกลงไว้ โดยไม่คำนึงถึงความจำเป็นในขณะนั้น ในที่สุดเมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๑๙๘๕ นายร้อยโทนิชิคา ได้กล่าววาจาต่ออนุกรรมการรุดไฟฟ้ซึ่งเป็นข้าราชการชั้นเอกของประเทศไทยว่า “อ้ายโกหก” (Liar) ถ้อยคำดังนี้จะต้องถือว่า เจ้าหน้าที่ของกองทัพแห่งพระเจ้าจักรพรรดิญี่ปุ่น ได้กระทำการดูหมิ่นเหยียบย่ำเกียรติศักดิ์ของรัฐบาลไทย

ฉนั้นขอเสนอพรีตติการณ้แก่ท่านเพื่อพิจารณาและดำเนินการในทางที่ท่านเห็นว่าเป็นการสมควนแก่กรณีเช่นนี้ และมีผลเพียงใดขอได้ตอบให้ซาบโดยเร็วด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง...”⁶⁸

⁶⁷ เรื่องเดียวกัน.

⁶⁸ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1/4 ความเสียหายที่ทหารญี่ปุ่นก่อขึ้น (5 มีนาคม 2485 - 26 กันยายน 2489).

ปัญหาการจัดขบวนรถไฟและตู้รถไฟไทยให้กับกองทัพญี่ปุ่น ไม่เพียงแต่จะก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างอนุกรรมการรถไฟไทย และทหารญี่ปุ่นซึ่งมักจะขอร้องเชิงบังคับให้เจ้าหน้าที่รถไฟไทยจัดหาตู้รถไฟให้กับกองทัพโดยไม่คำนึงถึงหลักการที่ตกลงไว้ดังกล่าวข้างต้นเท่านั้น แต่ปัญหาดังกล่าวได้บานปลายไปสู่ความไม่พอใจของผู้แทนกองทัพบกญี่ปุ่นประจำประเทศไทย ต่อการปฏิบัติงานของคณะกรรมการรถไฟไทย ดังปรากฏในจดหมายลงวันที่ 13 กรกฎาคม 2485 ของพันเอกโมริยะ เซจิ ผู้แทนกองทัพบกญี่ปุ่นประจำประเทศไทย ถึงพันโทไชยประทีปเสนา ในฐานะประธานคณะกรรมการผสมไทย-ญี่ปุ่น ความว่า

“...นับตั้งแต่ได้เริ่มลำเลียงในกิจการทหารของกองทัพญี่ปุ่นมา คณะกรรมการรถไฟได้สแดงโมตรีจิตร์อันดียิ่ง และได้พยายามปฏิบัติทางอย่างเต็มกำลังนั้น ฉันทและเจ้าหน้าที่รถไฟของกองทัพญี่ปุ่น รู้สึกมีความขอบคุณอยู่ในใจเสมอ แต่มาบัดนี้พายุในเจ้าหน้าที่รถไฟด้วยกันเองเกิดมีความระหองระแหงขึ้น ซึ่งทำให้ฉันรู้สึกเสียใจเป็นอันมาก

ในโอกาสจะกล่าวความจริงใจให้ท่านซาบก่อนหน้านี้ ฉันมีความประสงค์ขอให้ท่านตอบหนังสือของฉันลงวันที่ ๒๘ มิถุนายนด้วยความรับผิดชอบของท่านเกี่ยวกับเรื่องกองทัพญี่ปุ่นขอใช้รถไฟของประเทศไทย (ต่อจากนี้จะเรียกจดหมายนี้ว่าจดหมาย ก.) ตามที่ได้กล่าวไว้ในจดหมาย ก. กองบังคับการหน่วยรถไฟของกองทัพญี่ปุ่น ได้ขอร้องไปหลายครั้งในเรื่องขอยืมรถไฟไทยไปใช้เมื่อปลายเดือนมิถุนายนนั้น ก็เนื่องจากมีความจำเป็นที่สุดที่จะปฏิบัติการยุทธของกองทัพญี่ปุ่นอย่างเดียวเท่านั้น และตามหนังสือของท่านลงวันที่ ๘ ก.ค. (ต่อจากนี้ไปจะเรียกว่าจดหมาย ข.) กล่าวว่า การลำเลียงราชการทหารญี่ปุ่นลดน้อยลงนั้นหาเป็นเช่นนั้นไม่ ตรงกันข้าม ถ้ากองทัพญี่ปุ่นไม่ได้รับการช่วยเหลือจากรถไฟไทยแล้ว ก็เป็นการขัดข้องในการปฏิบัติการยุทธมาก ฉันทฉันจึงเข้าใจว่ากรมรถไฟไทยจะต้องพยายามจัดขบวนรถไฟให้แก่กองทัพญี่ปุ่นได้ขอร้องไปตามหลักการข้อตกลงการร่วมยุทธระหว่างไทย-ญี่ปุ่นถึงจะเป็นการถูกต้อง แต่ตามที่ได้กล่าวไว้ในจดหมาย ก. ซึ่งได้ปฏิเสธโดยยกข้อความมูลเหตุอันไม่เห็นได้ว่าจะจะเป็นมูลเหตุและทำให้ฉันเข้าใจได้ว่า ไทยไม่ได้เห็นแต่ความต้องการของการปฏิบัติการยุทธเสียเลย ซึ่งทำให้ฉันรู้สึกเสียใจเป็นอย่างยิ่ง (เน้นตัวเข้มโดยผู้วิจัย) ถ้าเป็นความจริงตามกล่าวไว้ในจดหมาย ข. กล่าวคือ เพื่อประโยชน์ในทางเสถลกิจจึงเป็นการยากที่จะปฏิบัติให้สมกับคำขอร้องของกองทัพญี่ปุ่นที่เกี่ยวข้องแก่การยุทธแล้ว ต้องเป็นปัญหาที่เราจะต้อง

ทำการตกลงกันขณะที่คณะกัมการผสมไทย-ญี่ปุ่น โดยนามของจีน ไม่ควรไปเจรจา กับเจ้าหน้าที่รถไฟโดยตรง และในระหว่างเจ้าหน้าที่รถไฟด้วยกันเองเกิดเรื่อง ระหองระแหงกันขึ้นนั้น เช่นนี้แล้วฝ่ายไทยก็ยังมิได้แจ้งให้ฝ่ายจีนชาบนั้น เป็น สิ่งที่ทำให้ฉันรู้สึกเสียใจ หย่างยิ่ง

ตามจดหมาย ข. กล่าวว่า เจ้าหน้าที่ติดต่อทางรถไฟญี่ปุ่น ได้กล่าวถ้อยคำ อันรุนแรงแก่เจ้าหน้าที่ของท่านซึ่งไม่มีเจตนา ก็เพราะว่าได้เลื่อนวัน เวลา ที่ได้ สัญญากันไว้ ซึ่งยกเหตุผลอันที่ไม่น่าที่จะมีมูลเหตุได้ ในที่สุดก็สแดงอาการจะ หลีกเลียงความรับผิดชอบ ซึ่งเป็นการทำให้นายททานที่ติดต่อผู้ซึ่งตั้งอกตั้งใจ มุ่งหน้าปฏิบัติหน้าที่ของตนนั้นก็อาจจะเกิดความฉุนเฉียวก็ได้ เมื่อฝ่ายท่าน นี้ก็เสียว่าถ่านะกลับกันแล้ว ฝ่ายท่านก็อาจจะซาบความเป็นไปและคงจะเห็น ออกเห็นใจได้ดี การที่นายททานติดต่อได้ใช้วาจาอันไม่เป็นถ้อยคำมงคลนั้น ฉันรู้สึกเสียใจมาก แต่การที่ทำให้เขาจำเป็นชนิดนี้ขึ้นก็เนื่องจากฝ่ายท่าน ได้ทำให้มีกรณีเกิดขึ้นนั่นเอง

อนึ่ง ในจดหมาย ข. กล่าวว่า นายททานติดต่อของกองทัพญี่ปุ่นได้ใช้ คำหยาบบังคับในเรื่องลำเสียง นอกจากได้ตกลงกันไว้ระหว่างไทย-ญี่ปุ่นนั้น หากชาวว่าหมายความถึงเหตุหย่างใด ทางฝ่ายจีนไม่สามารถจะทำความเข้าใจ หย่างใดได้...”⁶⁹

จากรายละเอียดในจดหมายของพันเอกโมะริยะ เซจิ ผู้แทนกองทัพบกญี่ปุ่นประจำ ประเทศได้แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่าไม่เฉพาะนายททานญี่ปุ่นชั้นผู้น้อยเท่านั้นที่ได้ใช้อำนาจทาง การทหารเข้ามาบังคับให้อนุกรรมการรถไฟไทยปฏิบัติตามคำขอร้องของกองทัพ โดยไม่คำนึงถึง หลักการ แต่ผู้นำของกองทัพญี่ปุ่นประจำประเทศไทยได้ปฏิบัติในลักษณะเดียวกัน อีกทั้งยังคง ยืนยันว่ากรมรถไฟไทยจะต้องพยายามจัดขบวนรถไฟให้แก่กองทัพญี่ปุ่นที่ได้ขอร้องไปตามหลักการ ข้อตกลงของการร่วมยุทธระหว่างไทย-ญี่ปุ่นจึงจะเป็นการถูกต้อง โดยเห็นว่าการปฏิเสธไม่ยอม ปฏิบัติตามคำขอร้องของกองทัพญี่ปุ่น โดยอ้างเหตุผลเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจของไทยนั้นเป็น สิ่งที่ไม่สมเหตุสมผล เพราะไทยไม่ได้เล็งเห็นถึงความต้องการของการปฏิบัติการทางการยุทธของ กองทัพญี่ปุ่นเลย ดังนั้นจึงเห็นว่าการแสดงอาการฉุนเฉียวและการใช้คำพูดที่รุนแรงของนายททานญี่ปุ่น ผู้นั้นเกิดขึ้นจากความตั้งอกตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่ แต่เจ้าหน้าที่ฝ่ายไทยกลับแสดงอาการหลีกเลียง ความรับผิดชอบต่อ เมื่อทั้งนายททานญี่ปุ่นและผู้นำกองทัพญี่ปุ่นต่างเห็นแก่ประโยชน์ของกองทัพ

⁶⁹ เรื่องเดียวกัน.

เหนือสิ่งอื่นใดเช่นนี้ ปัญหาการจัดขบวนรถไฟและตู้รถไฟของเจ้าหน้าที่กรมรถไฟไทยให้กับกองทัพญี่ปุ่นจึงแก้ไขไม่ได้ และยังคงเป็นปัญหาเรื่อยมาตลอดช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา ดังในกรณีตัวอย่างปัญหาในเรื่องการจัดส่งข้าวในเดือนมิถุนายน 2486 ซึ่งเป็นช่วงที่กรมรถไฟไทยกำลังประสบกับปัญหาการขาดแคลนตู้รถไฟในการขนส่งอันเกิดจากความต้องการตู้รถไฟของฝ่ายทหารญี่ปุ่นที่มีมากขึ้น ในขณะที่กรมรถไฟไทยมีตู้รถไฟจำกัด แต่ทางฝ่ายทหารญี่ปุ่นก็ยังคงรุกร้าขอเพิ่มตู้รถไฟเพื่อขนส่งข้าวสารไปสิงคโปร์อีกจำนวน 300 ตู้ และต่อมาจะขอเพิ่มอีก 780 ตู้⁷⁰ โดยไม่ยอมรับฟังการชี้แจงเหตุผลของกรมรถไฟไทยเลย ซึ่งปัญหาในเรื่องนี้พันเอกไชย ประทีปะเสน (ในขณะนั้นได้เลื่อนยศเป็นพันเอกแล้ว) ได้แสดงความคิดเห็นไว้ในการประชุมพิจารณาเรื่องการจัดส่งข้าวให้ญี่ปุ่น เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2486 ไว้ว่า “...ปัญหาว่าขบวนนี้เราถึงเส้นสุดโตะแล้วหรือ คือว่าถ้าก้าวลงไปอีกก็ตกโตะและฝ่ายญี่ปุ่นจะจี้เอากับเราอีกไม่ได้เช่นนั้นหรือ... ถ้าเช่นนั้น ก็ไม่มีเรื่องจะต้องพิจารณากันอีก มีอยู่อย่างเดียวจะต้องเจรจาเอารถไฟคืนมาจากญี่ปุ่น และถ้าญี่ปุ่นจะมาเอาอีกก็ต้องว่ากันให้แตกหัก เพราะไม่มีใครจะยอมเชือดคอตนเองให้ผู้อื่น...”⁷¹ จากการแสดงความคิดเห็นดังกล่าวของพันเอกไชย ประทีปะเสน ได้สะท้อนให้เห็นถึงการถูกกดดันอย่างมากของเจ้าหน้าที่กรมรถไฟไทย ที่ต้องรับผิดชอบในการจัดขบวนรถไฟและตู้รถไฟให้กับญี่ปุ่นโดยตรง

นอกจากถูกกดดันจากนายทหารญี่ปุ่นที่เข้ามาขอใช้ตู้รถไฟของไทยในเชิงบังคับขู่เชิญแล้ว ยังมีทหารญี่ปุ่นบางส่วนที่ประพฤติดน โดยใช้อำนาจทหารทำร้ายร่างกายเจ้าหน้าที่กรมรถไฟไทย ซึ่งต้องปฏิบัติงานอยู่เป็นประจำ และติดต่อโดยตรงกับทหารญี่ปุ่น ดังในกรณีตัวอย่างของเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานอยู่บนทางรถไฟสายใต้แล้วถูกทหารรถไฟญี่ปุ่นทำร้ายร่างกาย ได้แก่กรณีนายทองเย็น ศิครานนท์ พนักงานรถไฟที่สถานีหาดใหญ่ถูกทหารรถไฟญี่ปุ่นจำนวน 6-7 คน ตบหน้าและรุมทำร้ายร่างกายเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2485 และต่อมาในวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2485 นายเอี่ยม หงษ์สุวรรณ พนักงานประจำขบวนรถไฟสถานีป่าดงเบขาร์ถูกทหารรถไฟญี่ปุ่นทำร้ายตีศีรษะแตก 2 แผล และตามร่างกายอีกหลายแห่ง จนเป็นเหตุให้เจ้าหน้าที่รถไฟคนอื่น ๆ ที่ทำงานอยู่ที่สถานีพากันเกรงกลัวว่าจะถูกทำร้าย จึงหนีกลับสถานีหาดใหญ่กันหมด⁷² นอกจากนั้นที่สถานีชุมพร เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2485 นายสวัสดิ์ บุญไชย พนักงานรักษารถไฟไทยซึ่งสวมเครื่องแบบกรมรถไฟ ทำหน้าที่สับเปลี่ยนรถ ถูกทหารรถไฟญี่ปุ่นตบหน้าและใช้ก้อนไล่ตีพนักงานขับรถ โดยอ้างว่าพนักงานรถไฟไทยไม่ยอมสับเปลี่ยนรถให้⁷³ เป็นต้น

⁷⁰ หจข., บก.สูงสุด 2.6.2/31 (ปีก 2) ข้าว (9 มิถุนายน 2485 - 8 กันยายน 2488).

⁷¹ เรื่องเดียวกัน.

⁷² หจข., บก.สูงสุด 2.4.1/4 ความเสียหายที่ทหารญี่ปุ่นก่อขึ้น (5 มีนาคม 2485 - 26 กันยายน 2489).

⁷³ เรื่องเดียวกัน.

การใช้อำนาจของทหารรถไฟญี่ปุ่นทำร้ายร่างกายเจ้าหน้าที่รถไฟไทยเกิดขึ้นอยู่เนือง ๆ โดยสาเหตุส่วนหนึ่งเกิดขึ้นจากการไม่เข้าใจภาษาของกันและกัน กรมรถไฟไทยจึงได้แก้ไขปัญหาโดยการจัดล่ามภาษาญี่ปุ่นไว้ตามสถานีรถไฟสำคัญ ๆ⁷⁴ แต่ปัญหาการถูกทำร้ายร่างกายของเจ้าหน้าที่รถไฟไทยยังคงเกิดขึ้นอยู่เรื่อย ๆ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าปัญหาดังกล่าวไม่ได้เกิดขึ้นจากสาเหตุของความแตกต่างด้านภาษาเพียงอย่างเดียว แต่ส่วนหนึ่งเกิดขึ้นจากพฤติกรรมของการใช้อำนาจกระทำการรุนแรงโดยพลการ ซึ่งเป็นปัญหาที่แก้ไขได้ยาก

4.2.2 การรับภาระในการจัดหาแรงงาน และเงินสำรองจ่ายเพื่อจัดซื้อเครื่องมือ อุปกรณ์สร้างทางรถไฟทหารสายใหม่ให้กับกองทัพญี่ปุ่น

ในการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า (ทางรถไฟสายมรณะ) และทางรถไฟสายชุมพร-กระบี่ (ทางรถไฟสายคอคอดกระ) เป็นทางรถไฟทหารสายใหม่ของกองทัพญี่ปุ่นในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพานั้น รัฐบาลไทยภายใต้การรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม และกรมรถไฟไทยต้องรับภาระในเรื่องการให้กองทัพญี่ปุ่นกู้ยืมเงินเพื่อสร้างทางรถไฟทหารทั้ง 2 สาย เป็นจำนวนเงินรวมถึง 47 ล้านบาท โดยแยกเป็นเงินกู้ยืมเพื่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า จำนวน 32 ล้านบาท สร้างทางรถไฟสายคอคอดกระอีก จำนวน 15 ล้านบาท⁷⁵ นอกจากนั้นยังต้องรับภาระในการจัดหาแรงงาน และเงินสำรองจ่ายเพื่อจัดซื้อเครื่องมืออุปกรณ์สร้างทางรถไฟทหารทั้ง 2 สาย ให้กับกองทัพญี่ปุ่นอีกด้วย ซึ่งจะอธิบายรายละเอียดของภาระดังกล่าวดังนี้

การจัดจ้างกรรมกรและจัดหานายช่างเพื่อสร้างทางรถไฟทหารสายใหม่ให้กับกองทัพญี่ปุ่นในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา นับเป็นข้อตกลงที่สำคัญอีกประการหนึ่งซึ่งกรมรถไฟไทยจะต้องมีส่วนรับผิดชอบในการดำเนินการ ดังนั้นภายหลังจากที่กองทัพญี่ปุ่นได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่าในเดือนกันยายน 2486 และทางรถไฟสายคอคอดกระในเดือนพฤษภาคม 2486 แล้ว หัวหน้าหน่วยก่อสร้างทางรถไฟทหารได้เริ่มเข้ามาเจรจาขอความร่วมมือให้ฝ่ายไทยจัดส่งกรรมกรไทยเพื่อสร้างทางรถไฟไทย-พม่า จำนวน 5,000 คน และทางรถไฟคอคอดกระจำนวน 10,000 คน ตามข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อยของการสร้างทางรถไฟทั้งสองสาย⁷⁶ และเนื่องจากการดำเนินการสร้างทางรถไฟทั้งสองสายเป็นการดำเนินการในส่วนภูมิภาค หัวหน้าหน่วย

⁷⁴เรื่องเดียวกัน.

⁷⁵หจช., บก.สูงสุด 2.4.1.2/8 งบประมาณการเงินในการสร้างทางรถไฟสายกาญจนบุรี (16 กันยายน 2485 - 23 สิงหาคม 2488).

⁷⁶หจช., บก.สูงสุด 2.4.1.2/2 ข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อยระหว่างไทยกับญี่ปุ่นเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างไทยกับพม่า (23 มีนาคม 2485 - 23 มกราคม 2486) และ หจช., บก.สูงสุด 2.4.1.3/3 การทำข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อยรถไฟทหารชุมพร-กระบี่ (10 พฤษภาคม 2486 - 18 กันยายน 2488).

ก่อสร้างทางรถไฟทหารของญี่ปุ่นจึงต้องดำเนินการขอความร่วมมือผ่านข้าหลวงประจำจังหวัดและเจ้าหน้าที่ของกรมรถไฟในส่วนภูมิภาคซึ่งเป็นคณะกรรมการประจำจังหวัดในการจัดหาแรงงานให้กับฝ่ายญี่ปุ่น ดังในกรณีตัวอย่างของการขอให้คณะกรรมการประจำจังหวัดชุมพรจัดหาแรงงาน เพื่อทำงานก่อสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระในงวดแรกจำนวน 5,000 คน ซึ่งนับเป็นภาระความรับผิดชอบที่หนัก ทั้งนี้เพราะที่ผ่านมาทางจังหวัดต้องหาแรงงานไทยส่งให้หลายทางทั้งส่งให้ทางการทหารญี่ปุ่นโดยตรง ส่งให้นายช่างไทยที่ทำงานถมดินขยายย่านสถานีรถไฟชุมพรให้กับกองทัพญี่ปุ่น รวมทั้งส่งไปเป็นแรงงานในการหาฟืนให้รถไฟไทยและญี่ปุ่นในอีกทางหนึ่งด้วย โดยที่ผ่านมาทางจังหวัดได้ใช้วิธีการเกณฑ์ในลักษณะของการบังคับกลาย ๆ อยู่แล้ว⁷⁷ เพราะแรงงานไทยในท้องถิ่นต่างมีอาชีพประจำทำสวนทำนาอยู่ก่อนแล้ว ด้วยเหตุนี้ทางคณะกรรมการประจำจังหวัดจึงต้องรายงานมายังกรมประสานงานพันธมิตรเพื่อหาทางแก้ปัญหา ในที่สุดกรมประสานงานพันธมิตรจึงได้พยายามจัดหากรรมกรไทยเพิ่มเติมจากจังหวัดอื่น ๆ เพื่อส่งให้ครบตามจำนวนที่ฝ่ายญี่ปุ่นต้องการ ดังรายละเอียดที่ได้กล่าวไปแล้วในการดำเนินการสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระ

นอกจากการรับภาระในการจัดหาแรงงานไทยเพื่อส่งไปทำงานสร้างทางรถไฟให้กับกองทัพญี่ปุ่นดังกล่าวข้างต้นแล้ว ทางกรมรถไฟไทยยังต้องรับภาระในการจัดหาช่างเพื่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า และทางรถไฟสายคอคอดกระให้กับกองทัพญี่ปุ่นอีกด้วย ซึ่งได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนในข้อตกลงปลีกย่อยของการสร้างทางรถไฟทั้งสองสาย โดยได้ระบุจำนวนช่างที่ทางกรมรถไฟจะต้องจัดส่งให้กองทัพญี่ปุ่นในแต่ละงวด ดังตัวอย่างสำเนาข้อตกลงปลีกย่อยต่อไปนี้

ตัวอย่างสำเนาข้อตกลงปลีกย่อยเกี่ยวกับการจัดจ้างช่างเพื่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า

(สำเนา)

แผนประกอบที่ ๑

ช่างและคนงานที่ฝ่ายญี่ปุ่นขอให้ฝ่ายไทยจัดจ้างให้คือ

๑. ช่างขุดหัวตาดู ๒ ชุด ๆ ละ ๕ คน เริ่มจ้างเดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๔๘๖.
๒. ประคาน้ำ ๒ คน เริ่มจัดปลายเดือนตุลาคม.
๓. ช่างเจาะหิน ๒๒๐ คน.
๔. ช่างซ่อมเครื่องเจาะหิน ๑๐ คน.
๕. ช่างหิน ๑๖๗๐ คน.

⁷⁷ หจข., บก. สูงสุด 2.4.1.3/8 กรรมกรและช่าง (12 มิถุนายน 2486 - 18 ตุลาคม 2487).

๖. ช่างเครื่องยนต์ ๕๐ คน.

๗. ช่างไม้ ๑๐๐ คน.

๘. ช่างเหล็ก ๓๐ คน.

ตั้งแต่หมายเลข ๓ ถึง ๘ เริ่มจัดตั้งแต่เดือนตุลาคม ถึงเดือนธันวาคม ๒๔๘๕.

ทั้งนี้จัดเท่าที่จะหาได้ แล้วส่งจังหวัดกาญจนบุรี ส่วนเรื่องปลีกย่อยในเรื่องคุณวุฒิ ค่าจ้าง และอื่น ๆ ของช่าง และคนงานนั้น หัวหน้าหน่วยก่อสร้างทางรถไฟทวายญี่ปุ่นจะทำความตกลงกับเจ้าหน้าที่ก่อสร้างฝ่ายไทยอีกครั้งหนึ่ง.

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.2/2 ข้อตกลงและข้อตกลง ปลีกย่อยระหว่างไทย-ญี่ปุ่นเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างไทยกับพม่า (23 มีนาคม 2485 - 23 มกราคม 2486).

ตัวอย่างสำเนาข้อตกลงปลีกย่อยเกี่ยวกับการจัดจ้างช่างเพื่อสร้างทางรถไฟสายคอคอคคะ

(สำเนา)

รายการต่อท้ายสัญญาหมายเลข 1.

ในการจัดหาช่างและกัมกรตามข้อ 3 ของข้อ 1. แห่งข้อตกลงปลีกย่อย ช่างและกัมกรที่ฝ่ายญี่ปุ่นต้องการให้ฝ่ายไทยจัดหา มีดังต่อไปนี้คือ.-

ประเภท	จำนวน	หมายเหตุ
ช่างเจาะหิน	ประมาณ 15 คน	ให้จัดส่งไปที่ชุมพร ตั้งแต่เดือนมกราคม ถึง พฤศจิกายน 2486.
ช่างซ่อมแซมเครื่องเจาะหิน	ประมาณ 6 คน	
ช่างซ่อมแซมรถยนต์		
บรรทุก	ประมาณ 20 คน	
ช่างระเบิดหิน	ประมาณ 50 คน	
ช่างเครื่องยนต์	ประมาณ 10 คน	
ช่างไม้	ประมาณ 50 คน	
ช่างเหล็ก	ประมาณ 30 คน	

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.3/3 ข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อยรถไฟทวายชุมพร - กระบี่ (10 พฤษภาคม 2486 - 18 กันยายน 2488).

สำเนาข้อตกลงปลีกย่อยข้างต้นเป็นเพียงตัวอย่างที่กรมรถไฟไทยต้องรับภาระในการจัดหาช่างเพื่อสร้างทางรถไฟทหารให้กับกองทัพญี่ปุ่นในงวดหนึ่ง ๆ เท่านั้น โดยในระหว่างที่กองทัพกำลังดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟในประเทศไทยอยู่นั้น กรมรถไฟไทยต้องทยอยจัดหาช่างให้กับกองทัพเป็นงวด ๆ ตามที่กองทัพเรียกร้อง นอกจากนี้กระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นต้นสังกัดของกรมรถไฟไทยยังต้องรับภาระในการจัดหาเงินสำรองจ่ายเพื่อจัดซื้อเครื่องมืออุปกรณ์สร้างทางรถไฟสายไทย-พม่าและทางรถไฟสายคอคอดกระให้กับกองทัพญี่ปุ่นอีกด้วย กล่าวคือ ในการดำเนินการสร้างทางรถไฟทหารสายใหม่ในประเทศไทยทั้งทางรถไฟสายไทย-พม่า ทางรถไฟสายคอคอดกระนั้นตามข้อตกลงของการก่อสร้างทางกองทัพญี่ปุ่นจะต้องเป็นฝ่ายทรงเงินสำรองจ่ายเพื่อให้ทางกรมรถไฟไทยทำการจัดซื้อเครื่องมืออุปกรณ์ในการสร้างทางรถไฟและสถานีรถไฟให้กับกองทัพ โดยจ่ายเป็นเงินสำรองสำหรับการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า จำนวน 500,000 บาท (ห้าแสนบาท) ทางรถไฟสายคอคอดกระ จำนวน 200,000 บาท(สองแสนบาท) ทั้งนี้ทางกระทรวงคมนาคมจะนำเงินสำรองจ่ายดังกล่าวฝากธนาคารเพื่อดอกผลสำหรับคณะกรรมการดำเนินการจัดสร้างทางรถไฟทหารใช้จ่ายในการก่อสร้าง⁷⁸ แต่ในทางปฏิบัติกลับพบว่าเงินสำรองจ่ายสำหรับสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า จำนวน 500,000 บาท นั้น เป็นเงินจากที่กองทัพกู้ยืมเป็นงวดแรกจำนวน 4,000,000 บาท (สี่ล้านบาท) จากฝ่ายไทย และยังพบว่าเงินสำรองจำนวน 500,000 บาทนี้ กองทัพไม่ได้ปล่อยเป็นเงินสำรองจ่ายให้กับกรมรถไฟไทยในการจัดซื้อเครื่องมืออุปกรณ์สร้างทางรถไฟให้กับกองทัพญี่ปุ่นแต่เพียงฝ่ายเดียว แต่ทางฝ่ายญี่ปุ่นยังสามารถเบิกเงินสำรองจ่ายจำนวนนี้ไปใช้ในการจัดซื้อเครื่องมืออุปกรณ์เป็นงวด ๆ ได้เช่นเดียวกัน⁷⁹ อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติยังพบว่าเงินสำรองจ่ายของกองทัพญี่ปุ่นดังกล่าวไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่ายที่ทางกรมรถไฟไทยได้จัดซื้อเครื่องมืออุปกรณ์ตามที่กองทัพญี่ปุ่นเรียกร้อง ด้วยเหตุนี้ในทางปฏิบัติฝ่ายไทยจึงเป็นฝ่ายรับภาระในการสำรองจ่ายเงินแทนกองทัพญี่ปุ่น การดำเนินการในลักษณะเช่นนี้จึงเป็นเหตุให้กองทัพญี่ปุ่นมีหนี้สินอันเกิดจากการยกภาระให้ฝ่ายไทยสำรองจ่ายเงินจัดซื้อเครื่องมือ อุปกรณ์ สร้างทางรถไฟทั้งสายไทย-พม่า และสายคอคอดกระเป็นจำนวนมาก ดังตัวอย่างสำเนาบัญชีหนี้สินของกองทัพญี่ปุ่นที่มีต่อกรมรถไฟไทย ตั้งแต่เริ่มก่อสร้างถึงเดือนมิถุนายน 2487 ตามลำดับดังนี้

⁷⁸ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.3/4 บันทึกการประชุม (12 พฤษภาคม 2486 - 21 เมษายน 2487).

⁷⁹ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.2/2 ข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อยระหว่างไทยกับญี่ปุ่นกับการสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างไทยกับพม่า.

ตารางที่ 11 บัญชีแสดงรายการหนี้สินผู้กู้เกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟทหารสายไทย-พม่า
ที่ยังมิได้ชำระให้ ค.ร.พ. แต่ต้นจนถึงสิ้น มิถุนายน 2487 (ค.ศ. 1944)

บิลเลขที่			รายการ	เงิน	
				บาท	สต.
127	8	86 ส.	ค่าปีกเสาชิงสายโทรเลข	5,609	70
128	8	86 ส.	ค่าแรงแก้แนวทางใหม่ ก.ม.3-4.500	3,253	15
136	6	86 ส.	เงินทรองจ่ายค่าแรงและสิ่งของในการปักเสา- ชิงสายโทรเลขโทรศัพท์	14,034	03
159	10	86 ส.	ค่าแรงวางท่อลอดทาง ก.ม. 3-4.500	252	12
164	10	86 ส.	ค่าใช้จ่ายในการทำถนนเข้าสถานีที่ โป.	27,002	11
175	11	86 ส.	“ “ “ โป.	16,791	25
101	15	86 ส.	“ “ “ ท่าม่วง	12,327	12
192	12	86 ส.	ค่าไม้เหลี่ยมไม้เสาศพาน	61,327	62
193	12	86 ส.	ค่าไม้หมอนธัมดา 70,000 ท่อน ๆ ละ 3.81 บาท	266,700	-
202	12	86 ส.	ค่าใช้จ่ายในการทำถนนเข้าสถานีท่าเรือ (พระแท่นดงรัง)	8,007	09
1	1	87 ส.	ค่าไม้เหลี่ยมไม้เสาศพาน	13,980	12
3	1	87 ส.	ค่าใช้จ่ายในการทำชานชาลาสถานี โป. 4 แห่ง	3,997	56
34	4	87 ส.	ค่าไม้หมอนธัมดาจำนวน 44,512 ท่อน	169,590	72
37	4	87 ส.	“ “ 33,859 ท่อน	90,902	79
40	5	87 ส.	ค่าใช้จ่ายในการสร้างชานชาลาสถานีที่ โป. เพิ่มเติม ซึ่งสร้างเสร็จแล้ว	1,480	25
				695,154	61

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.2/8 งบประมาณในการสร้างทางรถไฟ
สายกาญจนบุรี (16 กันยายน 2485 - 23 สิงหาคม 2488).

* โป. เป็นชื่อย่อของสถานีรถไฟบ้านโป่ง

ตารางที่ 12 บัญชีแสดงรายการหนี้สินญี่ปุ่นเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟทหารสายคอคอดกระ-ชุมพร
ที่ยังมิได้ชำระให้ ค.รพ. แต่ต้นจนถึงสิ้น มิถุนายน 2487 (ค.ศ. 1944)

บิลเลขที่			รายการ	เป็นเงิน	
				บาท	สต.
151	8	86 ส.	ค่าปูนซีเมนต์ 150 ตัน	8,662	50
152	9	86 ส.	ค่าเช่าแม่แรงไม้ยกวาง 10 ตัว ก.ย. 86	50	-
158	10	86 ส.	ค่าเช่ารถผลึก 4 ล้อ 5 คัน 80-31 ต.ค. 86	120	-
168	11	86 ส.	ค่าแรงและสิ่งของในการถมดินย่านสถานี		
		86 ส.	ประจำเดือน ก.ค., ส.ค. 86	11,392	55
170	11	86 ส.	ค่าเช่าแม่แรงไม้ยกวาง 10 ตัว ต.ค. 86	50	-
176	11	86 ส.	ค่าเช่ารถผลึก 4 ล้อ 5 คัน 3-30 พ.ย. 86	280	-
178	11	86 ส.	ค่าใช้จ่ายงานดินย่านสถานี ก.ย. 86	32,000	92
181	12	86 ส.	ค่าตะเกียงซิกแนล 15 ดวง	293	25
190	12	86 ส.	เงินทรองจ่ายค่าแรงและสิ่งของ ต.ค. 86	40,862	68
195	12	86 ส.	" " พ.ย. 86	46,538	02
197	12	86 ส.	ค่าเช่าแม่แรงไม้ยกวาง 10 ตัว 11-20 พ.ย. 86	16	70
198	12	86 ส.	" 3 ตัว 21-30 พ.ย. 86	5	-
199	12	86 ส.	" 3 ตัว ธ.ค. 86	15	-
206	12	86 ส.	ค่าเช่ารถผลึก 4 ล้อ 5 คัน 1-30 พ.ย. 86	300	-
207	12	86 ส.	" 4 ล้อ 10 คัน 1-31 ธ.ค. 86	620	-
208	12	86 ส.	เงินทรองจ่ายค่าแรงและสิ่งของ ธ.ค. 86	18,699	36
4	1	87 ส.	ค่าเช่ารถผลึก 4 ล้อ 10 คัน 1-31 ม.ค. 87	620	-
5	1	87 ส.	ค่าเช่าแม่แรงไม้ยกวาง 3 ตัว ม.ค. 87	15	-
16	2	87 ส.	ค่าเช่ารถผลึก 4 ล้อ 10 คัน 1-29 ก.พ. 87	580	-
17	2	87 ส.	ค่าเช่าแม่แรงไม้ยกวาง 3 ตัว ก.พ. 87	15	-
18	1	87 ส.	เงินทรองจ่ายค่าแรงและสิ่งของ ม.ค. 87	14,636	84
23	3	87 ส.	ค่าเช่าแม่แรงไม้ยกวาง 2 ตัว 1-22 มี.ค. 87	7	48
24	3	87 ส.	" " 1 ตัว มี.ค. 87	5	-
25	3	87 ส.	ค่าเช่ารถผลึก 4 ล้อ 10 คัน 1-31 มี.ค. 87	620	-
				177,305	30

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.3/18 งบประมาณและหนี้สินที่กองทัพญี่ปุ่นต้อง
จ่ายให้ไทยในการสร้างทางรถไฟสายชุมพร-กระบี่ (3 มกราคม 2487 - 26 กรกฎาคม 2488).

ตารางข้างต้น เป็นรายละเอียดเกี่ยวกับบัญชีหนี้สินอันเกิดจากการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า และทางรถไฟสายคอคอดกระ ที่กองทัพญี่ปุ่นมีต่อกรมรถไฟไทย ตั้งแต่เริ่มต้นก่อสร้างจนถึงสิ้นเดือนมิถุนายน 2487 โดยรายละเอียดของหนี้สินส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากการสำรองจ่ายเงินของกรมรถไฟไทยเพื่อการจัดซื้อเครื่องมืออุปกรณ์สร้างทางรถไฟทหารให้กับกองทัพญี่ปุ่น ได้แก่ เงินทรงจ่ายค่าไม้หมอน ไม้เหล็ยืมทำเสาสะพาน และปูนซีเมนต์ รวมทั้งค่าเช่าเครื่องมืออุปกรณ์ ได้แก่ ค่าเช่าแม่แรง และรถผลึก เป็นต้น โดยหนี้สินทั้งหมดของกองทัพญี่ปุ่นดังกล่าวข้างต้น ทางกรมรถไฟไทยได้ขอให้กรมประสานงานพันธมิตรช่วงเร่งรัดทวงหนี้อยู่เสมอ⁸⁰ ซึ่งทางกองทัพญี่ปุ่นไม่ได้เร่งใช้หนี้ทั้งหมดให้กับกรมรถไฟไทย แต่ทยอยใช้หนี้แต่ละรายการเป็นงวด ๆ จึงทำให้เมื่อสิ้นสงครามกองทัพยังคงเป็นหนี้กรมรถไฟไทยในบางส่วนอยู่ อย่างไรก็ตามในเอกสารกระทรวงต่างประเทศของญี่ปุ่นได้ระบุถึงการจ่ายหนี้สินอันเกิดจากเงินสำรองจ่ายเพื่อจัดซื้อเครื่องมืออุปกรณ์สร้างทางรถไฟทหารของกองทัพญี่ปุ่นว่าญี่ปุ่นจะจ่ายหนี้ให้แก่ไทยเป็น “เงินยืมพิเศษ” ซึ่งเงินยืมพิเศษนี้ไม่สามารถมาแลกเปลี่ยนเงินบาทได้ จึงเท่ากับเป็นการยืมเงินที่ไม่ได้ระบุระยะเวลาในการใช้คืน โดยเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2485 กระทรวงการคลังของไทยและญี่ปุ่นได้ร่วมกันลงนามในข้อตกลงว่าด้วยญี่ปุ่นจะชำระหนี้สินทุกอย่างให้แก่ไทยด้วย “เงินยืมพิเศษ”⁸¹ ซึ่งเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการชำระหนี้ระหว่างประเทศไทยกับประเทศญี่ปุ่นในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา⁸²

ภายหลังจากสิ้นสุดสงครามมหาเอเชียบูรพาประเทศไทยกับประเทศญี่ปุ่นได้มีการเจรจาเพื่อแก้ไขปัญหาเงินยืมพิเศษหลายครั้ง ซึ่งปรากฏหลักฐานในเอกสารการประชุมคณะรัฐมนตรีของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีของไทยระหว่าง พ.ศ.2498-2505⁸³ ทั้งนี้ณรงค์ พ่วงพิศ ได้ศึกษาเอกสารชุดดังกล่าว และอธิบายไว้อย่างชัดเจนในงานเขียนเรื่อง “ปัญหาเงินยืมพิเศษระหว่างประเทศไทยกับประเทศญี่ปุ่น (พ.ศ. 2484 - 2505)” โดยได้สรุปไว้ว่า ปัญหาเงินยืมพิเศษระหว่างประเทศไทยกับประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นผลมาจากการที่ประเทศไทยเข้าร่วมสงครามมหาเอเชียบูรพา กับประเทศญี่ปุ่น ทำให้ประเทศไทยต้องยินยอมให้รัฐบาลญี่ปุ่นกู้เงินเพื่อใช้ในการกิจการของกองทัพญี่ปุ่นในประเทศไทย

⁸⁰ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.3/18 งบประมาณและหนี้สินที่ญี่ปุ่นต้องจ่ายให้ไทยในการสร้างทางรถไฟสายชุมพร-กระบี่ (3 มกราคม 2487 - 26 กรกฎาคม 2488).

⁸¹ เอกสารกระทรวงการต่างประเทศแห่งประเทศไทย A7-0-0-9-3-2 อ้างจากโยชิฮาวา โทชิฮารุ, เขียน อาทร ฟูงธรรมสาร และคณะ, แปล ทางรถไฟสายไทย-พม่าในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา, หน้า 105 - 106.

⁸² หจข., บก.สูงสุด 2.6.9/6 เรื่องการกู้เงินจากประเทศญี่ปุ่น และการชำระหนี้ระหว่างประเทศไทยและญี่ปุ่นด้วยเงินยืมพิเศษ (22 สิงหาคม 2485 - 20 เมษายน 2486).

⁸³ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เอกสารการประชุมคณะรัฐมนตรี ครั้งที่ 41/2499 วันที่ 5 กันยายน 2499 ถึงเอกสารการประชุมคณะรัฐมนตรี ครั้งที่ 17/2505 วันที่ 24 เมษายน 2505.

เป็นเงินทั้งสิ้น 1,583,129,177.41 บาท และประเทศไทยได้มีการซื้อทองคำจากญี่ปุ่นคิดเป็นเงิน 129,001,095.06 บาท เมื่อหักลบกันแล้วประเทศญี่ปุ่นเป็นลูกหนี้ของไทยอีก 1,458,128,082.35 บาท ภายหลังญี่ปุ่นได้ตกลงจะใช้หนี้คืนแก่ไทยเป็นเงินญี่ปุ่นจำนวน 5,400 ล้านเยน และให้เป็นสิ่งของและบริการในรูปการลงทุนและเครดิตแก่ไทยเป็นจำนวน 9,600 ล้านเยน ตามการตกลงเกี่ยวกับเรื่องเงินเยนพิเศษเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2498 (ค.ศ.1955) ทำให้ไทยได้เงินคืนมา 5,400 ล้านเยน เมื่อเดือนพฤษภาคม 2502 (ค.ศ.1959) ส่วนที่ยังเหลืออีก 9,600 ล้านเยนต้องเจรจาต่อไป การเจรจาเรื่องปัญหาเงินเยนพิเศษที่เหลืออีก 9,600 ล้านเยนนั้น ไทยกับญี่ปุ่นได้เริ่มเจรจากันมา ตั้งแต่ปลาย พ.ศ. 2503 (ค.ศ.1960) เป็นต้นมา มีปัญหาที่เกิดขึ้นกลางคันบ้างเพราะรัฐบาลญี่ปุ่นลาออกและมีการเลือกตั้งทั่วไปอีก หลังจากนั้นก็เริ่มเจรจากันใหม่ โดยต่างฝ่ายต่างพยายามที่สงวนผลประโยชน์ให้กับชาติตัวเองให้มากที่สุด จนกระทั่งในที่สุดได้มีการประนีประนอมระหว่างทั้งสองฝ่ายและสามารถยุติลงด้วยดี ใน พ.ศ. 2505 (ค.ศ.1962) โดยได้ใช้เวลาในการเจรจาปัญหาเงินเยนพิเศษ เริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2498 - 2505 (ค.ศ. 1955-1962) เป็นเวลาถึง 7 ปี ประเทศไทยจึงได้เงินกลับคืนจากรัฐบาลญี่ปุ่นตาม “ความตกลงระงับปัญหาเงินเยนพิเศษ” ระหว่างไทยกับญี่ปุ่นเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2505⁸⁴

4.2.3 การรับภาระจากการค้างชำระหนี้สินค้าโดยสารและค่าระวางในการขนส่งยุทธปัจจัยของกองทัพญี่ปุ่น

นอกจากการรับภาระในการจัดหาแรงงานและเงินสำรองจ่ายเพื่อจัดซื้อเครื่องมือ อุปกรณ์สร้างทางรถไฟทหารสายใหม่ให้กับกองทัพญี่ปุ่นแล้ว กรมรถไฟไทยยังรับภาระจากการค้างชำระหนี้สินค้าโดยสารและค่าระวางในการขนส่งยุทธปัจจัยของกองทัพญี่ปุ่นอีกด้วย ซึ่งนับเป็นหนี้สินระยะยาวที่ทางกรมรถไฟต้องแบกรับภาระตลอดระยะเวลา 3 ปี 9 เดือน ที่กองทัพญี่ปุ่นเข้ามาดำเนินการควบคุมทางรถไฟของไทย โดยรวมถึงทางรถไฟสายใต้ ซึ่งเมื่อสำรวจรายละเอียดของเอกสารที่เกี่ยวข้องกับบิลค้างชำระประจำเดือนของกองทัพญี่ปุ่นทั้งหมดแล้วพบว่าในแต่ละเดือนกองทัพญี่ปุ่นมีบิลค้างชำระค่าโดยสารและค่าระวางในการขนส่งยุทธปัจจัยบนเส้นทางรถไฟสายใต้สูงมากที่สุด ดังตัวอย่างบิลค้างชำระประจำเดือนมิถุนายน 2485 ในตารางที่ 13

⁸⁴ณรงค์ พ่วงพิศ, “ปัญหาเงินเยนพิเศษระหว่างประเทศไทยกับประเทศญี่ปุ่น (พ.ศ.2484 - 2505)”

ตารางที่ 13 แสดงบิลที่กองทัพญี่ปุ่นค้างชำระค่าโดยสารและค่าระวางในการขนส่งยุทธปัจจัย
ประจำเดือนมิถุนายน 2485

บิลเลขที่	จำนวนเงินที่ค้างชำระ (บาท)
232/85	94,588.20 (เน้น โดยผู้วิจัย)
233/85	635.50
234/85	99.80
235/85	2,702.80
236/85	45,285.50 (เน้น โดยผู้วิจัย)
237/85	188.80
238/85	433.60
239/85	1,007.80
240/85	27.80
241/85	472.60
242/85	4.60
243/85	89.30
244/85	50.40
245/85	37.20
246/85	9.90
247/85	757.50
248/85	257.00
249/85	8.80
250/85	1.50
251/85	103.00
252/85	134.00
253/85	5.20
254/85	1,238.30
255/85	1,789.10
256/85	951.30
257/85	1,524.60
258/85	775.10
รวมเงินค้างชำระประจำเดือนมิถุนายน 2485	556,177.70

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก หจข., บก.สูงสุด 2.4.17/15 ส่งบิลกองทัพญี่ปุ่นค้างชำระเดือนมิถุนายน 2485
(12 มกราคม 2486).

ตารางข้างต้นแสดงให้เห็นว่าบิลที่กองทัพญี่ปุ่นมีจำนวนยอดค้างชำระสูงสุดประจำเดือนมิถุนายน 2485 คือ บิลเลขที่ 236/85 และบิลเลขที่ 232/85 ตามลำดับ ซึ่งเมื่อสำรวจรายละเอียดของรายการการค้างชำระของบิลทั้ง 2 ฉบับ พบว่าบิลเลขที่ 236/85 ซึ่งเป็นบิลที่มียอดค้างชำระสูงมากที่สุดถึง 458,285.50 บาท นั้น เป็นบิลค้างชำระค่าโดยสารและค่าระวางในการขนส่งยุทธปัจจัยของกองทัพญี่ปุ่นที่มีต่อกรมรถไฟไทย ประจำเดือนมิถุนายน 2485 เฉพาะการขนส่งบนทางรถไฟสายใต้ของไทยทั้งสิ้น ดังรายละเอียดในตารางแสดงการค้างชำระค่าโดยสารและค่าระวางในการขนส่งยุทธปัจจัยของกองทัพญี่ปุ่นต่อกรมรถไฟไทย ประจำเดือนมิถุนายน 2485 ตามบิลเลขที่ 236/85 ในภาคผนวก ข. โดยบิลดังกล่าว เป็นบิลของการขนส่งของกองทัพญี่ปุ่นบนเส้นทางรถไฟสายใต้ของไทยทั้งสิ้น ซึ่งในรายละเอียดเป็นบิลการขนส่งระหว่างสถานีหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ ธานี-หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ จำนวน 125 ฉบับ ตามมาด้วยการขนส่งระหว่างสถานีธานี-หาดใหญ่ จำนวน 41 ฉบับ กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ และธานี-ปาดังเบซาร์ จำนวนสถานีละ 18 ฉบับ เท่ากันตามลำดับ อย่างไรก็ตามอย่างไรก็ดีเพื่อแสดงให้เห็นถึงภาระหนี้สินของกองทัพญี่ปุ่นที่กรมรถไฟไทยต้องแบกรับในระหว่างสงครามมหาเอเชียบูรพา ผู้วิจัยจะนำเสนอบัญชีหนี้สินค่าโดยสารและค่าระวางในการขนส่งยุทธปัจจัยของกองทัพญี่ปุ่นที่มีต่อกรมรถไฟไทย ประจำเดือนธันวาคม 2484 - สิงหาคม 2488 ดังตารางที่ 14

ตารางที่ 14 แสดงบัญชีหนี้สินค่าโดยสาร และค่าระวางในการขนส่งยุทธปัจจัยของกองทัพญี่ปุ่น
ที่มีต่อกรมรถไฟไทย ประจำเดือนธันวาคม 2484 - สิงหาคม 2488

เดือน/พ.ศ.	จำนวนหนี้สินประจำเดือน (บาท)	จำนวนหนี้สินรวมแต่ละช่วงเดือน (บาท)
ธันวาคม 2484	553,632.30	553,632.30
มกราคม 2485	1,438,498.66	1,991,952.66*
กุมภาพันธ์ 2485	979,321.80	2,971,274.46
มีนาคม 2485	1,380,955.80	4,352,230.26
เมษายน 2485	674,744.30	5,026,974.56
พฤษภาคม 2485	618,909.17	ไม่ได้ระบุ
มิถุนายน 2485	566,177.70	6,212,061.43
กรกฎาคม 2485	440,037.40	ไม่ได้ระบุ
สิงหาคม 2485	407,858.60	7,059,957.73
กันยายน 2485	301,147.00	7,361,104.73
ตุลาคม 2485	188,524.77	7,549,629.50
พฤศจิกายน 2485	86,431.00	7,636,060.50
ธันวาคม 2485	24,700.90	7,878,761.40
มกราคม 2486	34,851.77	2,193,611.97**
กุมภาพันธ์ 2486	397,995.87	2,591,607.84
มีนาคม 2486	561,148.72	3,152,756.56

* ยอดจำนวนหนี้สินรวมแต่ละช่วงเดือนที่ปรากฏนี้ มีการหักยอดเงินค่าชำระหนี้ที่กองทัพญี่ปุ่นจ่ายคืนให้กรมรถไฟไทย และยอดเงินที่คิดบัญชีตลาดเคลื่อนในแต่ละช่วงเดือนออกไป นอกจากนี้ในบางเดือนยังมีการเก็บยอดเงินชำระหนี้ค่างเพิ่มเติม ดังนั้นจึงมีผลลบหรือบวกต่อยอดเงินรวมแต่ละช่วงเดือนด้วย ในเบื้องต้นจึงขอชี้แจงเพื่อไม่ให้เกิดการสับสน อ้างมาจาก หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.7/9 รายการเงินค่าขนส่งลำเลียงกองทัพญี่ปุ่นและการชำระหนี้ (23 กุมภาพันธ์ 2485 - 11 เมษายน 2489).

** ในเดือนมกราคม 2486 นี้ เป็นตัวอย่างของบัญชีหนี้สินที่ทางกองทัพญี่ปุ่นส่งเช็คธนาคาร โยโกฮามาสเปซึ มาชำระหนี้จำนวน 6,000,000 บาท และหักค่าคิดบัญชีตลาดเคลื่อนไป 1.20 บาท เพราะฉะนั้น จากยอดเงินรวมในช่วงเดือนมกราคม 2486 จำนวน 8,193,613.17 บาท จึงคงเหลือยอดหนี้สินรวมในช่วงเดือนนี้เพียง 2,193,611.97 บาท.

ตารางที่ 14 (ต่อ)

เดือน/พ.ศ.	จำนวนหนี้สินประจำเดือน (บาท)	จำนวนหนี้สินรวมแต่ละช่วงเดือน (บาท)
เมษายน 2486	636,615.79	3,770,168.15
พฤษภาคม 2486	516,158.06	4,279,145.11
มิถุนายน 2486	604,196.53	4,764,370.39
กรกฎาคม 2486	782,304.79	5,546,675.18
สิงหาคม 2486	480,659.20	6,027,330.05
กันยายน 2486	551,733.09	3,712,760.64 [*]
ตุลาคม 2486	736,543.40	4,447,388.04
พฤศจิกายน 2486	573,930.60	3,415,402.84
ธันวาคม 2486	474,620.05	3,882,971.28
มกราคม 2487	490,744.00	4,317,479.29
กุมภาพันธ์ 2487	691,138.82	5,008,895.61
มีนาคม 2487	689,482.25	3,912,310.39
เมษายน 2487	495,123.70	4,407,434.00
พฤษภาคม 2487	840,187.63	3,469,773.32
มิถุนายน 2487	1,003,139.50	4,625,378.70
กรกฎาคม 2487	689,355.77	4,965,823.29
สิงหาคม 2487	558,659.60	5,524,610.59
กันยายน 2487	786,827.86	6,306,758.65
ตุลาคม 2487 ^{**}	469,309.20	6,922,017.80

^{*}หมายเหตุ ต่อจากนี้หากมียอดเงินหนี้สินรวมแต่ละช่วงเดือนลดลงจากเดือนก่อนข้างหน้ามากเช่นนี้ แสดงให้เห็นว่าทางกองทัพญี่ปุ่นได้ใช้เช็คของธนาคาร โยโกฮามาสเปซึมาฟ่อนชำระหนี้ในแต่ละช่วงเดือนเป็นจำนวนมาก.

^{**}ในต้นฉบับบัญชีรายละเอียดหนี้สินค่าโดยสารและค่าระวาง ในการขนส่งยุทธปัจจัยของกองทัพญี่ปุ่น เพิ่งจะเริ่มมีการแบ่งแยกเงินหนี้สินรวมในแต่ละส่วนชัดเจน ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2487 (ค.ศ.1944) โดยแบ่งหนี้สินออกเป็น 3 ส่วนคือ หนี้สินเงินผลประโยชน์ เงินทรองจ่ายทางการก่อสร้างทางรถไฟทหาร และเงินทูตทหารบกญี่ปุ่น.

ตารางที่ 14 (ต่อ)

เดือน/พ.ศ.	จำนวนหนี้สินประจำเดือน (บาท)	จำนวนหนี้สินรวมแต่ละช่วงเดือน (บาท)
พฤศจิกายน 2487	481,806.25	7,418,856.82
ธันวาคม 2487	573,195.50	7,960,098.94
มกราคม 2488	400,888.20	8,262,011.97
กุมภาพันธ์ 2488	ไม่ได้ระบุ	2,515,959.72
มีนาคม 2488	199,824.30	2,760,701.77
เมษายน 2488	139,282.40	2,899,977.17
พฤษภาคม 2488	222,527.56	3,112,817.52
มิถุนายน 2488	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล
กรกฎาคม 2488	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล
10 สิงหาคม 2488	เจ้าหน้าที่กองทัพอากาศ นำเงินมาคืนหนี้สิน ส่วนเงินผลประโยชน์ จำนวน 1,733,441.19	1,379,376.33

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.7/9 (ปีก 1-3) รายการเงินค่าขนส่งลำเลียงกองทัพอากาศและการชำระหนี้ (23 กุมภาพันธ์ 2485 - 11 เมษายน 2489).

ตารางที่ 14 แสดงให้เห็นได้ว่า นับตั้งแต่กองทัพอากาศได้เริ่มเข้ามาดำเนินการควบคุมทางรถไฟของไทยในเดือนธันวาคม 2484 เรื่อยมา จนกระทั่งกองทัพอากาศจ่ายแพ้สงครามในเดือนสิงหาคม 2488⁸⁵ รวมระยะเวลาทั้งสิ้น 3 ปี 9 เดือนที่กรมรถไฟไทยต้องแบกรับภาระหนี้สินค่าโดยสารและค่าระวางในการขนส่งยุทธปัจจัยของกองทัพอากาศมาโดยตลอด ถึงแม้ว่าในบางเดือนกองทัพอากาศจะส่งเช็คของธนาคารไทยพาณิชย์เข้ามาผ่อนชำระหนี้บ้างตามความสะดวก แต่กองทัพอากาศก็ยังคงเพิ่มหนี้ของเดือนใหม่ขึ้นเรื่อย ๆ จนเป็นหนี้พอกพูนสูงสุดถึง 8,262,011.97 บาท ในเดือนมกราคม 2488 ซึ่งการชำระหนี้ของกองทัพอากาศในลักษณะดังกล่าวขัดกับข้อตกลงของการชำระหนี้

⁸⁵ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.7/9 รายงานการเงินค่าขนส่งและค่าลำเลียงกองทัพอากาศและการชำระหนี้ (23 กุมภาพันธ์ 2485 - 11 เมษายน 2489).

ที่จะต้องชำระให้กรมรถไฟไทยหมดภายใน 3 เดือน หรือ 3 เดือนต่อครั้ง ทั้ง ๆ ที่กรมรถไฟไทยได้คิดอัตราค่าโดยสารและค่าระวางขนส่งทางการทหารของกองทัพญี่ปุ่นในอัตราเดียวกับการขนส่งทหารไทย คือคิดในอัตรารั้งหนึ่งของอัตราที่กำหนดโดยทั่วไป⁸⁶ กระนั้นก็ตามทางกองทัพญี่ปุ่นก็ยังคงเพิ่มหนี้ขึ้นทุก ๆ เดือน แต่ชำระหนี้ทีละน้อย ๆ อีกทั้งยังคอยตรวจเช็คความคลาดเคลื่อนเล็กน้อย ๆ อยู่ตลอดเวลา และเมื่อทางกรมประสานงานพันธมิตรดำเนินการเจรจาเพื่อทวงหนี้ กลับได้รับคำตอบจากผู้ช่วยหน่วยอิชิตะ ซึ่งรับผิดชอบเรื่องหนี้สินโดยตรงว่า “ไม่มีเงิน ขอให้รอไว้ก่อน”⁸⁷

อย่างไรก็ตามจากการสำรวจรายละเอียดแสดงบัญชีหนี้สินของกองทัพญี่ปุ่นที่มีต่อกรมรถไฟไทยทั้งหมด พบว่าในเดือนตุลาคม 2487 ทางกรมรถไฟไทยได้เริ่มแบ่งแยกบัญชีหนี้สินออกเป็น 3 ส่วน อย่างชัดเจน ได้แก่ 1. หนี้สินเงินผลประโยชน์ คือ หนี้สินที่เกิดจากการค้างชำระค่าโดยสาร ค่าระวางในการขนส่ง และอื่นๆ อันเกี่ยวกับรถไฟไทยโดยเฉพาะ 2. หนี้สินเงินทรองจ่ายทางการก่อสร้างรถไฟทหารคือ หนี้สินการค้างชำระค่าก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า และทางรถไฟสายคอคอดกระ 3. หนี้สินทูตทหารบกญี่ปุ่น คือ หนี้สินค่าการค้างชำระค่าสร้างสถานี⁸⁸ ดังนั้นเมื่อได้พิจารณาเปรียบเทียบจำนวนยอดหนี้สินทั้ง 3 ส่วน พบว่าหนี้สินเงินผลประโยชน์เป็นหนี้สินที่กองทัพญี่ปุ่นค้างชำระกรมรถไฟไทยสูงมากที่สุด และเป็นการติดค้างในระยะเวลายาวนานเกินควร จนกระทั่งภายหลังกองทัพญี่ปุ่นพ่ายแพ้สงครามแล้ว ยังคงมีหนี้สินเงินผลประโยชน์อันเกิดจากการค้างชำระค่าโดยสารและค่าขนส่งบนทางรถไฟไทยเป็นจำนวนถึง 3,154,450.37 บาท ซึ่งกรมรถไฟไทยได้ขอให้ทางกองอำนวยการสัมพันธมิตรช่วยเร่งรัดหนี้สินให้กองทัพญี่ปุ่นชำระเงินให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว

ตามรายละเอียดที่ได้อธิบายมาทั้งหมดในบทที่ 4 ทำให้เข้าใจได้อย่างชัดเจนว่าการเข้ามาควบคุมทางรถไฟสายใต้ของกองทัพญี่ปุ่นในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา ได้ส่งผลต่อการปฏิบัติการทางการทหารของกองทัพญี่ปุ่นทั้งในส่วนของการใช้ทางรถไฟสายใต้ขนส่งข้าวเพื่อเป็นเสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่นในมลายู การใช้ทางรถไฟสายใต้ขนส่งเชลยศึกสัมพันธมิตร กรมกรมมลายูและเงินจากสิงคโปร์เข้ามาสร้างทางรถไฟทหารสายไทย-พม่า และทางรถไฟสายคอคอดกระให้กับกองทัพญี่ปุ่นได้เป็นผลสำเร็จ และต่อจากนั้นกองทัพสามารถใช้ทางรถไฟทหารสายใหม่ทั้งสองสายในการขนส่งกำลังทหาร เเสบียงอาหารและอาวุธยุทโธปกรณ์เพื่อเป็นกำลังเสริมให้กับแนวหน้าของกองทัพญี่ปุ่นในพม่าเพื่อดำเนินตามแผนการ โจมตีอินเดียได้ระยะหนึ่ง แต่เมื่อถึง

⁸⁶ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.1/1 การประชุมคณะกรรมการบริหารกรมรถไฟ (5 มกราคม 2484 – 13 กันยายน 2486).

⁸⁷ เรื่องเดียวกัน.

⁸⁸ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.7.9 รายงานการเงินค่าขนส่งและค่าลำเลียงกองทัพญี่ปุ่นและการชำระหนี้.

ช่วงปลายสงครามกลับถูกกองกำลังของอังกฤษโจมตีกลับอย่างหนักจนกองทัพญี่ปุ่นต้องสูญเสียกำลังทหารที่ประจำการตามแนวพรมแดนพม่ากับอินเดียเป็นจำนวนมากอย่างต่อเนื่อง ทหารส่วนที่เหลือจึงเริ่มถอยร่นกลับเข้าสู่ประเทศไทย ในระหว่างนั้นกองทัพฝ่ายสัมพันธมิตรยังได้ระดมโจมตีทางรถไฟสายไทย-พม่า และทางรถไฟสายคอคอดกระได้รับความเสียหายหลายครั้งจนส่งผลให้การขนส่งบนทางรถไฟทั้งสองสายต้องหยุดชงักลงเป็นระยะ ๆ จนกระทั่งสิ้นสุดสงคราม อย่างไรก็ตาม การเข้ามาควบคุมทางรถไฟสายใต้ของกองทัพญี่ปุ่นได้ส่งผลกระทบต่อกรมรถไฟไทย ในฐานะหน่วยงานหลักที่ต้องแบกรับภาระในการจัดหาแรงงานและเงินสำรองจ่ายให้กับกองทัพญี่ปุ่น เพื่อใช้ในการสร้างทางรถไฟทหารทั้งทางรถไฟสายไทย-พม่า และทางรถไฟสายคอคอดกระ อีกทั้งยังต้องแบกรับภาระจากการค้างชำระหนี้ค่าโดยสารและค่าระวางในการขนส่งยุทธปัจจัยของกองทัพญี่ปุ่นอีกเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังได้ส่งผลกระทบต่อการค้าเงินชีวิตของราษฎรไทยในท้องถิ่น โดยเฉพาะท้องที่อันเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟและเส้นทางรถไฟทหารสายใหม่ที่มีทหารญี่ปุ่นและกรรมกรต่างด้าวเข้ามาพักอาศัยอยู่เป็นจำนวนมากอีกด้วย ดังจะอธิบายในบทต่อไป