

วารสาร

รถไฟสัมพันธ

เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์

ฉบับที่ ๒ : ๒๕๖๖



ร้อยเหตุการณ์บนทางรถไฟ



ทางรถไฟผ่านกล้าอาณานิคม

วินทร์ เลียววาริณ



28 Septembre 1914
Cher Monsieur
C'est avec plaisir que j'ai
reçu votre lettre du 24
et je vous envoie ci-joint
les documents que vous
demandez. Je vous prie
d'agréer, Monsieur, mes
salutations distinguées.

La Direction de la Compagnie
des Chemins de Fer de l'Etat
Paris



บทบรรณาธิการ

ประวัติศาสตร์ เป็นหนึ่งในปัจจัยในการปลูกฝังให้คนในชาติสร้างพลังความรัก ความสามัคคี ตระหนักถึงอัตลักษณ์ของความเป็นชาติ ทำให้เกิดความหวงแหนอธิปไตย ช่วยให้เราคิดพิจารณา เรียนรู้ข้อผิดพลาดที่เคยทำในอดีตและนำมาปรับใช้กับปัจจุบัน

การศึกษาประวัติศาสตร์ของประเทศผ่านเรื่องราวของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทำให้เราทุกคนได้เรียนรู้เรื่องราวในอดีตของบรรพบุรุษ ที่อยู่ท่ามกลางกระแส การเปลี่ยนแปลงในแต่ละยุคแต่ละสมัย กว่า 126 ปี ที่การรถไฟฯ ดำเนินกิจการมา สะท้อนให้เห็นถึงรากเหง้าของประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม การที่จะเรียนรู้และชี้ให้เห็นถึงการพัฒนาของกิจการรถไฟ ตามช่วงเวลาต่าง ๆ เข้าใจความเหมือน และความแตกต่างของผู้คนในแต่ละยุคแต่ละสมัย คงไม่มีใครที่สามารถฉายภาพอดีตเหล่านั้นให้เห็น ได้อย่างชัดเจนและสนุกเท่ากับท่านนี้ อีกแล้ว “คุณวินทร์ เลียววาริณ ศิลปินแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2556 และนักเขียน 2 รางวัลซีไรต์ (2540 และ 2542)”

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับเกียรติจากคุณวินทร์ เลียววาริณ มาถ่ายทอด เรื่องราวด้านประวัติศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับรถไฟไทย ท่ามกลางเหตุการณ์สำคัญของ ประเทศในแต่ละยุคสมัย ด้วยเนื้อหาสาระที่อัดแน่นแต่ชวนให้ติดตามอ่านอย่างเพลิดเพลิน จึงได้จัดทำเป็น 2 ฉบับต่อเนื่อง (เล่มที่ 2:2566 และ เล่มที่ 3:2566) เพื่อเป็นองค์ความรู้ ให้กับผู้ที่รักและสนใจเรื่องราวของรถไฟ อีกทั้งผู้อ่านทั่วไป และเยาวชนรุ่นหลังได้ศึกษา และเก็บเป็นเอกสารเชิงประวัติศาสตร์อันทรงคุณค่าที่หาอ่านได้ยากในปัจจุบัน

มาร่วมเรียนรู้เรื่องราวทั้งที่เป็นความสำเร็จ และความล้มเหลวเพื่อเป็นแบบอย่าง ในการใช้ชีวิตอย่างมีคุณค่าต่อไปในอนาคต

เอกริช ศรีอาระยันพงษ์
บรรณาธิการ

บทความรถไฟชุดที่ 1

ร้อยเหตุการณ์บนทางรถไฟ (1)

ทางรถไฟผ่านกล้าอาณานิคม



ภาพจิตรกรรมเทิดพระเกียรติกษัตริย์แห่งพระบรมราชจักรีวงศ์
วาดโดย นคร หุราพันธ์ ปัจจุบันแขวนอยู่ภายในอาคารรัฐสภา



ทางรถไฟแห่งสยามเต็มไปด้วยประวัติศาสตร์ แต่ละช่วงมีเลือดเนื้อ และชีวิตฝังอยู่

ประวัติศาสตร์ส่วนใหญ่ถูกลืมเลือนไปตามกาลเวลา แต่หาก เราสามารถย้อนอดีต เดินบนทางรถไฟไทยกลับไปในอดีต เรื่องราว เหตุการณ์ต่างๆ ที่ประกอบขึ้นเป็นประวัติศาสตร์ไทยก็จะพินึกให้เรา เห็นอีกครั้ง

และนี่คือ ร้อยเหตุการณ์บนทางรถไฟ เรียงร้อยเหตุการณ์ สำคัญต่างๆ ที่มีรถไฟเป็นฉาก

รถไฟของเล่นจากอังกฤษ

พ.ศ. 2398 สมเด็จพระราชินีวิกตอเรียแห่งอังกฤษทรงส่งคณะราชทูต มาเข้าเฝ้าพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

คณะทูตอังกฤษประกอบด้วย เซอร์ จอห์น เบาริง (Sir John Bowring) ผู้สำเร็จราชการคนที่สี่ของฮ่องกง เป็นอัครราชทูตผู้มี อำนาจเต็ม แฮรี สมิท ปาร์กส์ (Harry Smith Parkes) เป็นอุปทูต

นาม เซอร์ จอห์น เบาริง ย่อมคุ้นหูคนไทย เพราะอยู่ใน ตำราเรียน แต่อาจจำไม่ได้ว่าคณะทูตอังกฤษเดินทางมาเจรจาขอแก้ไข สนธิสัญญาฉบับเดิม

ทูตอังกฤษอัญเชิญพระราชสาส์น สนธิสัญญาฉบับใหม่ที่ ประทับตราแผ่นดินอังกฤษ เครื่องราชบรรณาการของสมเด็จพระราชินี วิกตอเรียแห่งอังกฤษมาทูลเกล้าฯ ถวายพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าฯ บันทึกลงของสยามเขียนว่า

“ในปีเถาะ เดือน 4 นั้น มิสเตอร์ฮาร์ปิกซึ่งเป็นทูตเข้ามาทำ สัญญาด้วย เซอร์ ยอน เบาริง แต่ก่อนนั้น นำหนังสือออกไปประทับตรา แผ่นดินอังกฤษแล้ว กลับเข้ามาเปลี่ยนหนังสือสัญญาซึ่งประทับตรา กรุงเทพพระมหานคร มีพระราชสาส์นและเครื่องราชบรรณาการเข้ามา เป็นอันมาก มิสเตอร์ฮาร์ปิกเข้ามาด้วยเรือกลไฟชื่อ ออกเกลน ถึง กรุงเทพพระนคร ทอดอยู่ที่หน้าป้อมป้องกันปัจจามิตร ป้อมปิดปัจจนึก ณ วันอังคาร เดือน 4 แรม 3 ค่ำ ได้ยิงปืนสลุตตรงแผ่นดิน 21 นัด ทั้ง 2 ฝ่าย ครั้น ณ วันจันทร์ เดือน 4 แรม 10 ค่ำ มิสเตอร์ฮาร์ปิกกับขุนนางอังกฤษ 17 นาย เข้าเฝ้าออกใหญ่ถวายพระราชสาส์น ณ พระที่นั่งดุสิต มหาปราสาท ถวายเครื่องราชบรรณาการอย่างรถไฟ 1 อย่าง กำปั่นไฟ 1 กระจกจกกรูปควีนเป็นกษัตริย์ฉาก 1 กระจกจกกรูปควีนวิกตอเรีย

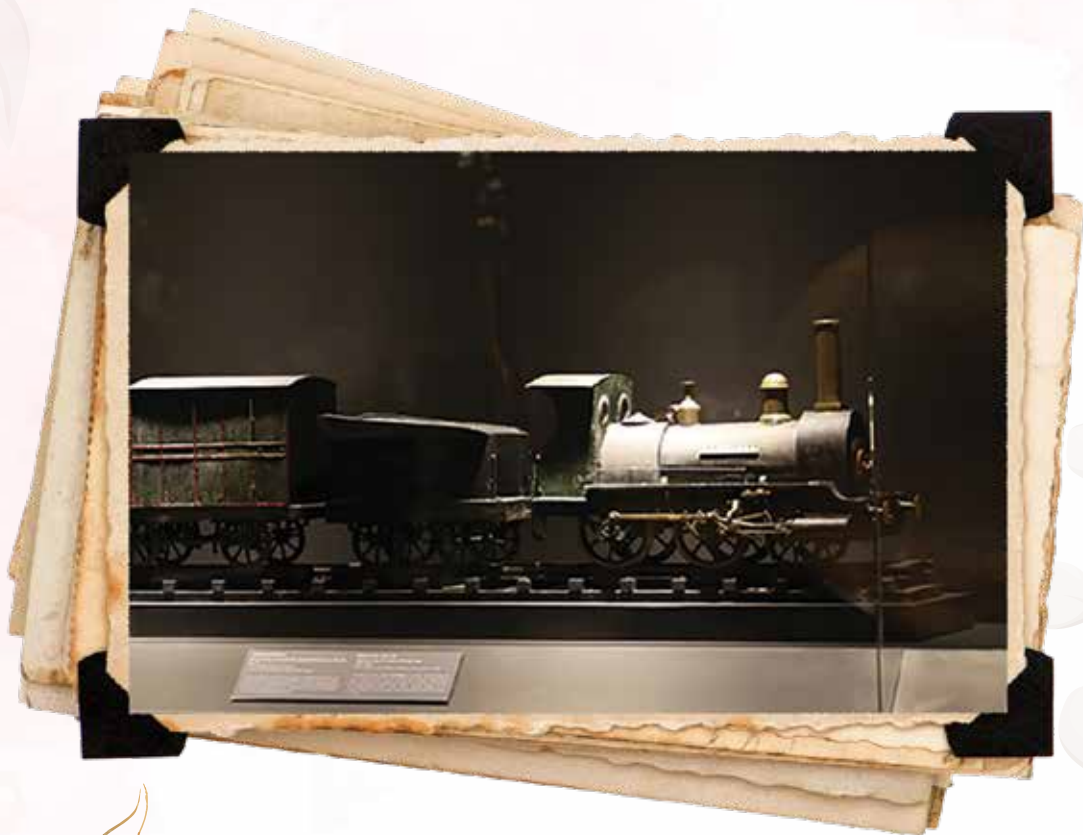
เมื่อมีบุตร 8 คน กับเครื่องเขียนหนังสือสำหรับ 1 และของต่างๆ เป็นอันมาก เจ้าพนักงานในตำแหน่งทั้งปวงมารับไปต่อมือฮารีปักเอง เหนือๆ เจ้าพนักงานกรมท่า จึงได้บัญชีไว้บ้าง ของถวายในพระบวรราชวังก็มีเป็นอันมาก ท่านก็ให้เจ้าพนักงานมารับไปเหมือนกัน”

เครื่องราชบรรณาการชิ้นที่สะดุดตาที่สุดคือรถไฟจำลอง ย่อส่วนจากของจริงที่ใช้ในประเทศอังกฤษ เป็นรถจักรไอน้ำ หัวรถจักรเป็นปล่องสูงมีรถพ่วงหนึ่งขบวน แล่นบนรางได้เหมือนจริง

พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าฯทรงสนพระทัยพาหนะใหม่นี้ มากจนมีพระราชดำริที่จะนำรถไฟมาใช้ในสยาม

แต่ความฝันจะสร้างทางรถไฟของพระองค์ไม่เกิดขึ้น จนกระทั่งถึงรัชสมัยถัดมาคือรัชกาลที่ 5

(* รถไฟจำลองนี้กลายเป็นของเล่นของเจ้านายเล็กๆ และต่อมาก็เสียหาย เก็บไว้ในกองพัสดุเก่า นานปีต่อมาสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพทรงมอบของเล่นที่ชำรุดแล้วชิ้นนี้ให้ โรงงานรถไฟมักกะสันซ่อม เหลือเพียงเป็นหัวรถจักรและรถพ่วงสี่ตู้ ส่วนขบวนรถพ่วงขาดหายไปหนึ่งขบวน ปัจจุบันเก็บรักษาที่อาคารประพาสพิพิธภัณฑ์ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พระนคร)



รถไฟจำลองของขวัญจากสมเด็จพระราชินีวิกตอเรียแห่งอังกฤษ
(ภาพจากนิตยสาร สารคดี)

กระต่ายไปดูรถไฟ

สองปีหลังจากประเทศสยามได้รับรถไฟของเล่น คนไทยก็เดินทางไปดูรถไฟของจริง

ในปี 2400 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าฯ ทรงส่งคณะราชทูตไทยไปเจริญสัมพันธไมตรีกับอังกฤษ ถวายเครื่องราชบรรณาการแด่สมเด็จพระราชินีนาถวิกตอเรียแห่งอังกฤษ คณะทูตสยามประกอบด้วยพระยามนตรีสุริยวงศ์ (ชุ่ม บุนนาค) เป็นราชทูต เจ้าหมื่นสรรเพชญ์ภักดี (เพ็ญ เพ็ญกุล) อุปทูต จมื่นมณฑิรพิทักษ์ (ด้วง) เป็นตรีทูต ส่วนหม่อมราโชทัยเป็นล่าม

คนไทยที่เป็นล่ามพูดภาษาอังกฤษย่อมเป็นเรื่องหายากในสมัยนั้น ใครคือหม่อมราโชทัย?

หม่อมราโชทัย หรือ ม.ร.ว. กระต่าย อิศรางกูร เกิดปลายรัชสมัยพระพุทธเลิศหล้านภาลัย เป็นบุตรของพระวงศ์เธอ กรมหมื่นเทวานุรักษ์ บิดาได้นำไปถวายตัวกับเจ้าฟ้ามงกุฎ ผู้ที่ต่อมาคือพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

เมื่อเจ้าฟ้ามงกุฎทรงผนวช ม.ร.ว. กระต่ายได้ตามเสด็จไปรับใช้ เมื่อเจ้าฟ้ามงกุฎทรงสนพระราชมหุทัยในศาสตร์ต่างๆ และทรงเห็นว่าควรศึกษาภาษาอังกฤษ มอบหมายให้มิชชันนารีเป็นผู้สอน ม.ร.ว. กระต่ายก็เป็นนักเรียนคนหนึ่ง ภาษาอังกฤษของเขาอยู่ในเกณฑ์ดีมาก บางครั้งก็ทำหน้าที่ติดต่อเจรจากับชาวต่างประเทศแทนเจ้าฟ้ามงกุฎ

ครั้นรัชกาลที่ 3 สวรรคต เจ้าฟ้ามงกุฎทรงขึ้นครองราชย์ เป็นพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดฯ ให้ ม.ร.ว. กระต่ายไปทำงานกับพระองค์ พระราชทานเลื่อนอิสริยยศเป็นหม่อมราโชทัย

การเชื่อมสัมพันธไมตรีระหว่างสยามกับอังกฤษเป็นไปด้วยดี สมเด็จพระราชินีนาถวิกตอเรียพระราชทานเลี้ยงอาหารค่ำคณะทูตไทยที่พระราชวังวินด์เซอร์ เจ้าชายอัลเบิร์ต พระสวามี และพระบรมวงศานุวงศ์หลายพระองค์ร่วมด้วย

ควีนวิกตอเรียรับสั่งให้ราชทูตไทยทั้งหมดไปเฝ้าพระราชทานน้ำชาจากแพ โดยทรงโปรดฯ ให้นั่งโต๊ะเดียวกัน รับสั่งถามหม่อมราโชทัยว่าเรียนภาษาอังกฤษจากที่ใด หม่อมราโชทัยทูลว่าเรียนกับมิชชันนารีในเมืองไทย

การเดินทางไปอังกฤษครั้งนั้นเป็นที่มาของหนังสือ นิราศลอนดอน ตีพิมพ์โดยหมอบรัดเลย์ โดยชายลิขสิทธิ์การพิมพ์ครั้งแรกให้หมอบรัดเลย์เป็นเงิน 400 บาทเมื่อ พ.ศ. 2404

ถือว่าเป็นการซื้อขายลิขสิทธิ์ครั้งแรกในประเทศไทย

หม่อมราโชทัยเล่าประสบการณ์ต่างๆ ในอังกฤษ รวมทั้งการนั่งรถไฟ เวลานั้นคนอังกฤษใช้รถไฟพลังไอน้ำมาแล้วราวสามสิบปี

รถไฟขบวนแรกของโลกที่ใช้หัวรถจักรไอน้ำเกิดที่อังกฤษ
สายแรกคือ Stockton and Darlington ใช้หัวรถจักรไอน้ำประดิษฐ์
โดย จอร์จ สตีเฟนสัน (George Stephenson) บิดาแห่งการรถไฟ
ให้บริการในปี 2368 รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว

หม่อมราชวงศ์ถนัดไชยบรรยายภาพรถไฟว่า

“ยังมีรถพิเศษอีกอย่างหนึ่ง คือรถไฟสำหรับใช้ทางไกล ไปได้
ตลอดทุกหัวเมืองที่อยู่ในเกาะเครตบริเตน ทางรถไฟนั้นทำด้วยเหล็ก
เป็นทางตรง ถ้าถึงภูเขาก็จะเป็นอุโมงค์ตลอดไปจนข้างโน้น ที่เป็น
เนินต่ำๆ ก็ตัดเนินลงเป็นทางราบเสมอดิน ถ้าถึงแม่น้ำฤาคลองก็
ก่อสะพานศิลาข้าม ถ้าเป็นที่ลุ่มก็ถมขึ้นให้ดอนเสมอ แล้วทำเป็น
สองทางบ้าง สี่ทางบ้างเคียงกัน ทางรถไฟทางหนึ่ง ทางรถมาทางหนึ่ง
ไม่ให้ร่วมทางด้วยกลัวจะโดนกัน ที่เรียกว่ารถนั้นใช้จะเป็นรถไฟทุก
ขบวนได้เป็นรถไฟอยู่รถเดียวแต่รถหน้า แล้วลากรถอื่นไปได้ถึงยี่สิบรถ
เศษ บางทีถ้าจะไปเร็วก็ลากแต่น้อยเพียงเจ็ดรถแปดรถ รถที่เดินเร็ว
เดินได้โหม่งละหกสิบไมล์ คือสองพันเจ็ดร้อยเส้นเป็นกำหนด รถเหล่านั้น
มีขอเหล็กเกี่ยวต่อๆ กันไป แต่จัดเป็นสี่ชนิด...

“ชนิดที่หนึ่งนั้น รถอันหนึ่งกันเป็นสามห้องๆ หนึ่งนั่งได้สี่คน
รวมสามห้องสิบสองคน พร้อมด้วยฟูกเบาะหมอน ทำด้วยแพรบ้าง บางที
ทำด้วยสักหลาดเลहनึ่งฟูกอย่างดี ตามฝาใส่กระจกมิดชิดไม่ให้ลมเข้าได้
ข้างในมีมู่ลี่แพรสำหรับบังแดด รถที่สองก็ทำเป็นสามห้องเหมือนกัน
แต่ห้องหนึ่งนั่งได้หกคน ที่ทางไม่สู้งามเหมือนรถที่หนึ่ง ยังรถที่สาม
เป็นรถเลวไม่ได้กันห้อง รถอันหนึ่งมีอยู่แต่ห้องเดียว คนหนึ่งได้กว่า
ยี่สิบคน ปนปะคะกันไป เก้าอี้ข้างในก็ไม่มีเบาะหมอน และไม่สู้สะอาด
งดงาม อีกรถที่ 4 นั้น สำหรับบรรทุกของแลสัตว์มีม้าแล้วเป็นตัว
ในขณะรถไฟเดินอยู่นั้นจะมีคนมายืนอยู่ถนัดไม่อันใดที่อยู่ริมทางก็ดี
คนที่อยู่บนรถจะดูว่าคนผู้ใดต้นอะไรก็ดีไม่ทันรู้จักชัด ด้วยรถไฟเร็วนัก”

นี่ก็คือการบรรยายรถไฟชั้นหนึ่ง ชั้นสอง ชั้นสาม ซึ่งมีมาตั้งแต่
กำเนิดรถไฟ



หม่อมราชวงศ์ถนัดไชย



หมอบรัดเลย์กับฝรั่งเศส

หลังจากกลับมาจากอังกฤษ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้หม่อมราโชทัยเป็นอธิบดีผู้พิพากษาศาลต่างประเทศคนแรกของไทย

แต่หม่อมราโชทัยทำงานได้เพียงไม่กี่ปี ก็ถึงแก่กรรมในวัยเพียง 47 เล่ากันว่าท่านเสียชีวิตเพราะถูกฝรั่งคนหนึ่งถีบตกบันได

บทความ ‘หม่อมราโชทัยผู้เคยร่วมโต๊ะน้ำชากับควีนวิกตอเรีย แห่งอังกฤษ! เสียชีวิตเพราะหุตุตฝรั่งคนถีบตกบันได’ โดย โรม บุนนาค เล่าว่า

วันหนึ่งในปี 2410 เกิดคดีความในกรุงเทพฯ บาทหลวงฝรั่งเศส เจ้าอาวาสวัดสุวรรณสามเสน ทะเลาะกับภักวัดคือพระยาวิเศษซึ่งเป็นข้าราชการที่เข้ารีตถือคริสต์ บาทหลวงจึงไปฟ้องหุตุตฝรั่งคนนาม มองซิเออร์ กาเบรียล ออบาเรต์ กล่าวหาว่าข้าราชการไทยดูถูกคนฝรั่งเศสและศาสนาคริสต์ ม. ออบาเรต์จึงมีหนังสือกราบทูลพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าฯ ให้ลงโทษพระยาวิเศษ แต่พระเจ้าอยู่หัวฯ ทรงเห็นว่าชาวต่างประเทศมีสิทธิสภาพนอกอาณาเขต ไม่ต้องขึ้นศาลไทยอยู่แล้ว ให้นำเรื่องนี้ไปฟ้องร้องในศาลต่างประเทศ

ณ ศาลต่างประเทศ ทั้งโจทก์และจำเลยก็ทะเลาะกัน บาทหลวง จึงไปฟ้องหุตุตอีกครั้งว่าพระยาวิเศษดูหมิ่นเขาต่อหน้าศาล ม. ออบาเรต์ ทำหนังสือกราบทูลพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าฯ ให้ถอดพระยาวิเศษออกจากตำแหน่งและลงโทษสถานหนัก สั่งให้ ม. ลามาซไปส่งหนังสือถึงวัง

ม. ลามาซในสภาพเมาสุรา ก็ไปที่วัง และแสดงกิริยากักขฬะ ต่อหน้าพระพักตร์พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าฯ จึงรับสั่งให้ทหารหิ้วเอาตัวออกไป เรื่องบานปลายจนเกิดความบาดหมางระหว่างไทยกับฝรั่งเศส พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าฯ ทรงมอบให้หม่อมราโชทัยไปชี้แจงที่สถานทูตฝรั่งเศส แต่ ม. ออบาเรต์ไล่หม่อมราโชทัยกลับโดยจิกหัวถีบหม่อมราโชทัยตกบันไดสถานทูตลงมา

หม่อมราโชทัยนอนรักษาตัวไม่กี่วันก็ถึงแก่อนิจกรรม

ฝ่ายสยามทำอะไรต่อทูตฝรั่งเศสไม่ได้ แต่ความไปถึงหมอบรัดเลย์ เขียนเรื่องนี้ตีพิมพ์ในบางกอกกรีคอดอร์ ประณามการกระทำอันต่ำช้าของ ม. ออบาเรต์

ในปีนั้นไทยกับฝรั่งเศสตกลงสะสางปัญหาเขตแดนสยามกับอาณานิคมของฝรั่งเศสในอินโดจีน ฝ่ายไทยมีพระยาศรีสุริยวงศ์ (ช่วง บุนนาค) สมุหกลาโหม เป็นกรรมการปักปันเขตแดน ม. ออบาเรต์ไม่พอใจที่พระยาศรีสุริยวงศ์รู้ทันและมักขัดขวางการเอาเปรียบของฝรั่งเศสตลอด จึงทำหนังสือทูลให้พระเจ้าอยู่หัวถอดพระยาศรีสุริยวงศ์ออกจากคณะกรรมการชุดนี้ แต่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าฯ ไม่ทรงโปรด

ม. ออบาเรต์ก็ข่มขู่รัชกาลที่ 4 อีกครั้ง ขอให้ถอดถอนพระยาศรีสุริยวงศ์ มิฉะนั้นอาจเกิดสงครามสยามกับฝรั่งเศส

เรื่องนี้ก็เข้าหูหมอบรัดเลย์อีก และตีแผ่ในบางกอกกรีคอดอร์อีกครั้ง ทำให้ ม. ออบาเรต์ยื่นฟ้องหมอบรัดเลย์ในข้อหาหมิ่นประมาทต่อศาลต่างประเทศ

มันกลายเป็นคดีใหญ่ที่สุดในยุคนั้น ทั้งคนไทยและคนอังกฤษในเมืองไทยยืนหยัดข้างหมอบรัดเลย์ แต่รัชกาลที่ 4 มิทรงประสงค์จะสร้างศัตรูกับพวกฝรั่งเศส จึงทรงห้ามข้าราชการที่รู้เห็นเหตุการณ์ไปเป็นพยานในศาล ผลปรากฏว่าศาลตัดสินให้หมอบรัดเลย์เป็นฝ่ายแพ้คดี เนื่องจากหาพยานมายืนยันเรื่องที่เขียนไม่ได้ ต้องชดใช้ค่าเสียหายแก่ ม. ออบาเรต์เป็นเงิน 400 เหรียญอเมริกัน





เซอร์ จอห์น เบาริง

คนไทยและคนต่างประเทศที่รู้เรื่องก็เรียกรอเงินออกค่าปรับให้ รวมทั้งรัชกาลที่ 4 ก็พระราชทานเงิน 2,000 เหรียญให้หมอบรัดเลย์ แต่หมอบรัดเลย์เกิดอาการน้อยใจ ยุติการตีพิมพ์บางกอกรีคอเดอร์ ตั้งแต่นั้น นับวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2410 เป็นฉบับสุดท้าย

ปีถัดมา รัชกาลที่ 4 ก็สวรรคต

เหตุการณ์นี้เป็นตัวอย่างหนึ่งที่แสดงให้เห็นว่ารัชกาลที่ 4 ทรงมองเห็นอันตรายของลัทธิล่าอาณานิคม ทรงไม่ต้องการสร้าง เรื่องราวหรือเชื้อไฟให้ฝรั่งเศสนำมาเป็นข้ออ้างยึดประเทศสยาม

ฝรั่งเศสเคยมีสัมพันธไมตรีกับสยามมาตั้งแต่สมัยอยุธยา แต่หมดบทบาทไป และกลับมาสยามอีกครั้งในสมัยรัชกาลที่ 4 ตรงกับ ยุคจักรพรรดินโปเลียนที่ 3 ของฝรั่งเศส การมาคราวนี้ก็เพื่อแผ่อิทธิพล ในอินโดจีน

การที่สยามทำสนธิสัญญาเบาริงกับอังกฤษในปี พ.ศ. 2398 ปีที่สมเด็จพระราชินีวิกตอเรียส่งรถไฟของเล่นทำให้ฝรั่งเศสก็ต้องเร่ง แผ่อิทธิพลเข้ามาด้วย เพราะเวลานั้นอังกฤษครอบครองพม่าได้ราว ครึ่งประเทศแล้ว

สยามก็รู้ว่าฝรั่งเศสต้องการล่าอาณานิคมไทย จึงจำต้อง ไม่แสดงความแข็งกร้าว ผ่อนปรนเท่าที่ทำได้

แต่หมาป่าฝรั่งเศสก็สามารถหาเรื่องยึดไทยให้ได้ ทะเลาะกัน อยู่เรื่อยๆ จนมาถึงจุดรุนแรงที่สุดในวิกฤตการณ์ ร.ศ. 112

รถไฟที่เล่นผ่านสมรภูมิ ร.ศ. 112

เมื่อเข้าสู่รัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระองค์ก็ทรงเตรียมพร้อมรับมือกับนักล่าอาณานิคมชาวฝรั่งเศสและอังกฤษแล้ว

การล่าอาณานิคมของชาวยุโรปในภูมิภาคนี้ ทำให้รัชกาลที่ 5 ทรงตระหนักความสำคัญของการคมนาคม

เวลานั้นการเดินทางข้ามจังหวัดใช้เกวียนและเรือเป็นหลัก ในภาวะฉุกเฉินย่อมใช้รับมือศัตรูไม่ทันการ

ไทยต้องปรับตัวเรื่องการเดินทาง

รถไฟอาจเป็นคำตอบ

ทรงเห็นควรที่จะสร้างทางรถไฟขึ้นในประเทศ เพื่อจะติดต่อกับ มณฑลชายแดนง่ายขึ้น ปกครองสะดวกขึ้น และยังสามารถดูแล สอดส่องผู้รุกรานได้เร็วขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ การค้าขาย

ปี พ.ศ. 2429 พระยาชลยุทธโยธินทร์ แม่ทัพเรือคนหนึ่งของกองทัพเรือสยามชาวเดนมาร์ก (ชื่อเดิม อองเดร รีเชอลีเยอ Andreas Richelieu) ทูลขอพระบรมราชานุญาตทำกิจการเดินรถไฟ โดยเอกชน จากกรุงเทพฯ ไปสมุทรปราการ (ทางรถไฟสายปากน้ำ) ระหว่างสถานีรถไฟหัวลำโพงกับสถานีรถไฟปากน้ำ จังหวัดสมุทรปราการ ระยะทาง 21.3 กิโลเมตร

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯพระราชทานสัมปทานให้ กำหนด 50 ปี มีสัญญาว่าเมื่อครบกำหนด ต้องโอนกิจการให้รัฐ

ทางรถไฟสายปากน้ำดำเนินการโดยกอมปานีรถไฟ หรือ บริษัทรถไฟปากน้ำทุนจำกัด บริหารโดยพระยาชลยุทธโยธินทร์ และพระนิเทศ ชลธิ์ (Alfred John Loftus) ได้รับสัมปทานตั้งแต่วันที่ 13 กันยายน 2429 เป็นเวลา 50 ปี สิ้นสุดสัมปทาน พ.ศ. 2479

บริษัทรถไฟปากน้ำทุนจำกัดระดมทุนโดยวิธีเรียกหุ้น แต่จำนวนคนสนใจโครงการนี้ยังไม่พอ โครงการก่อสร้างจึงต้องยุติ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ยืมทุนทรัพย์สมทบ จนการก่อสร้างแล้วเสร็จ ทรงไปเปิดทางรถไฟ ณ สถานีสมุทรปราการ เมื่อวันที่ 11 เมษายน พ.ศ. 2436

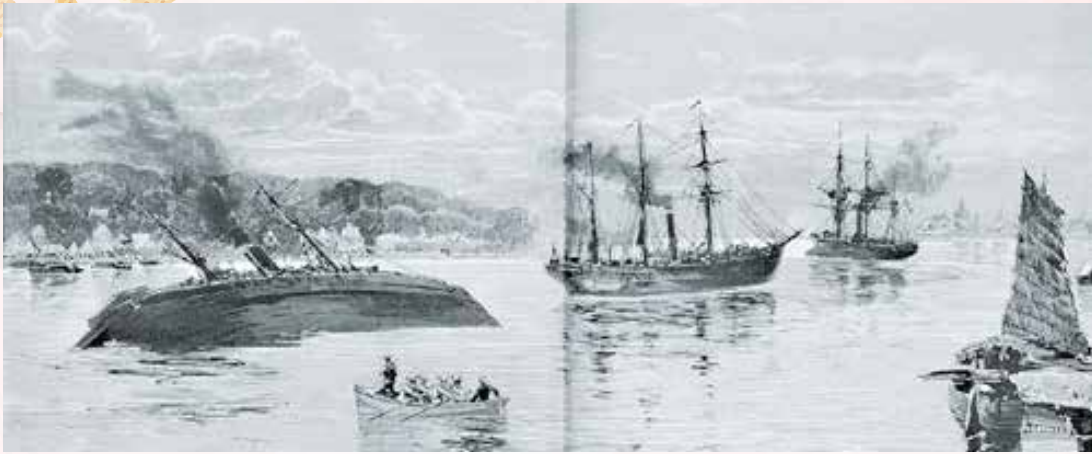
ทางรถไฟสายนี้มีวิศวกรเดินรถชื่อ ร้อยเอก ที. เอ. ก๊อตเช (T.A. Gottsche) ทหารชาวเดนมาร์ก ได้รับการชักชวนจากพระยาชลยุทธโยธิน มาช่วยกิจการทหารเรือในสมัยรัชกาลที่ 5

ก๊อตเชเป็นผู้บังคับการป้อมผีเสื้อสมุทรในเหตุการณ์ ร.ศ. 112 ต่อมาได้รับราชทินนามเป็น ขุนบริพัตรโภคกิจ ต้นสกุล คเชศนันท์ (เสียงพ้องกับ Gottsche) เป็นฝรั่งที่อยู่เมืองไทยนานจนกลายเป็นคนไทยไปแล้ว ตั้งรกรากในเมืองไทย

ในวันเปิดเส้นทางรถไฟสายปากน้ำ วันที่ 11 เมษายน พ.ศ. 2436 (ร.ศ. 112) พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ เสด็จประทับโดยสารขบวนรถไฟพระที่นั่ง และมีพระราชดำรัส ความตอนหนึ่งว่า “...เรามีความยินดีที่ได้รับหน้าที่อันเป็นที่พึงใจ คือจะได้เป็นผู้เปิดรถไฟสายนี้ ซึ่งเป็นที่ชอบใจแลปรารถนามาช้านานแล้วนั้นได้สำเร็จสมประสงค์ลงในครั้งนี้ เพราะเหตุว่า เปนรถไฟสายแรกที่จะได้เปิดในบ้านเมืองเรา แล้วยังจะมีสายอื่นต่อ ๆ ไปอีกเป็นอันมากในเร็ว ๆ นี้ เราหวังใจว่าคงจะเป็นการเจริญแก่ราชการ แลการค้าขายในบ้านเมืองเรา ยิ่งนัก...”



รถไฟสายปากน้ำ



ภาพจาก *Le Journal Illustree*

บทบาทของทางรถไฟสายปากน้ำดูเหมือนเป็นทางรถไฟธรรมดา แต่มันก็เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ ร.ศ. 112 เมื่อฝรั่งเศสบุกสยามสามเดือนหลังจากเปิดรถไฟสายปากน้ำ วันที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2436 (ร.ศ. 112) กองเรือรบฝรั่งเศสแล่นถึงปากแม่น้ำเจ้าพระยา

ช่วงหลายปีนั้น ฝรั่งเศสอาศัยช่วงที่สยามวุ่นวายกับการปราบกลุ่มผู้ก่อความไม่สงบตามหัวเมืองชายแดน เช่น พวกฮ่อที่รุกจากสิบสองจุไทยลงมาตีเมืองหลวงพระบางในปี 2428 ฝรั่งเศสก็ฉวยโอกาสส่งทหารไปช่วยขับไล่พวกจีนฮ่อในแคว้นสิบสองจุไทย แล้วไม่ยอมถอนทหารกลับ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของสยาม กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ เจริญจากนายออกุสต์ ปาวี รองกงสุลฝรั่งเศสประจำนครหลวงพระบาง แต่ไม่เป็นผล

ความขัดแย้งระหว่างสยามกับฝรั่งเศสสะสมต่อกันมาเรื่อยๆ และถึงจุดระเบิดในวันที่ 13 กรกฎาคม 2436 (ร.ศ. 112) เรือกลไฟฌอง บัปติสต์ เซย์ นำร่องเบิกทางให้เรือปืนแองกอสตองต์กับโกแมตบุกสยาม

ทหารไทยสู้ ฝรั่งเศสจมเรือปืนฝ่ายสยามได้หนึ่งลำ แต่เรือฌอง บัปติสต์ เซย์ ถูกปืนใหญ่สยามยิงเกยตื้นที่แหลมลำพูราย

ทหารไทยเสียชีวิตแปดคน บาดเจ็บสี่สิบคน ทหารฝรั่งเศสเสียชีวิตสามคน บาดเจ็บสามคน

เรือแองกอสตองต์และโกแมตแล่นฝ่าปรกาการต่างๆ เข้ามาได้ทั้งสองลำแล่นฝ่ากระสุนไปจอดที่หน้าสถานทูตฝรั่งเศส ถนนเจริญกรุง

ระหว่างการยิงสู้กัน รถไฟสายปากน้ำขบวนสุดท้ายในคืนนั้นแล่นผ่านจุดปะทะกัน ผู้โดยสารคนหนึ่งถูกลูกหลงเสียชีวิต บาดเจ็บหนึ่งราย หญิงชราหัวใจวายตายอีกหนึ่งคน

พระยาชลยุทธโยธินทร์ซึ่งเป็นเจ้าของรถไฟสายปากน้ำ อีกทั้งมีตำแหน่งเป็นผู้บัญชาการป้องกันปากแม่น้ำ ขึ้นรถไฟสายปากน้ำตามเรือรบฝรั่งเศสไป ทูลขอพระบรมราชานุญาตนำเรือพระที่นั่งมหาจักรีไปสู่กับเรือรบฝรั่งเศส แต่พระองค์ไม่ทรงอนุญาต

ฝรั่งเศสส่งเรือรบมาสมทบอีกเก้าลำกับเรือตอร์ปิโดสองลำ
ปิดอ่าวไทย

เรือแองกอสตองต์และโกเมตหันกระบอกปืนไปที่พระบรม
มหาราชวัง ขณะที่นายออกุสต์ ปาวี ยื่นคำขาดหกข้อต่อรัฐบาลสยาม
ให้ตอบภายใน 48 ชั่วโมง

หนึ่งในหกข้อคือสยามต้องชดใช้ค่าเสียหายต่อฝรั่งเศสเป็นเงิน
สองล้านฟรังก์

รัฐสยามไม่มีทางเลือก ต้องยอมรับทุกข้อ แต่ฝรั่งเศสไม่พอใจ
แค่นั้น ขอเพิ่มเติมเงื่อนไขคือ ขอยึดปากน้ำและเมืองจันทบุรีไว้เป็น
ประกัน จนกว่าสยามจะชดใช้ค่าเสียหายครบ นอกจากนี้ยังให้ไทย
ถอนกำลังทหารออกจากเมืองพระตะบองและเสียมราฐ และพื้นที่
ในรัศมี 25 กิโลเมตรบนฝั่งขวาของแม่น้ำโขง

ฝ่ายไทยก็ต้องยอมรับอีก

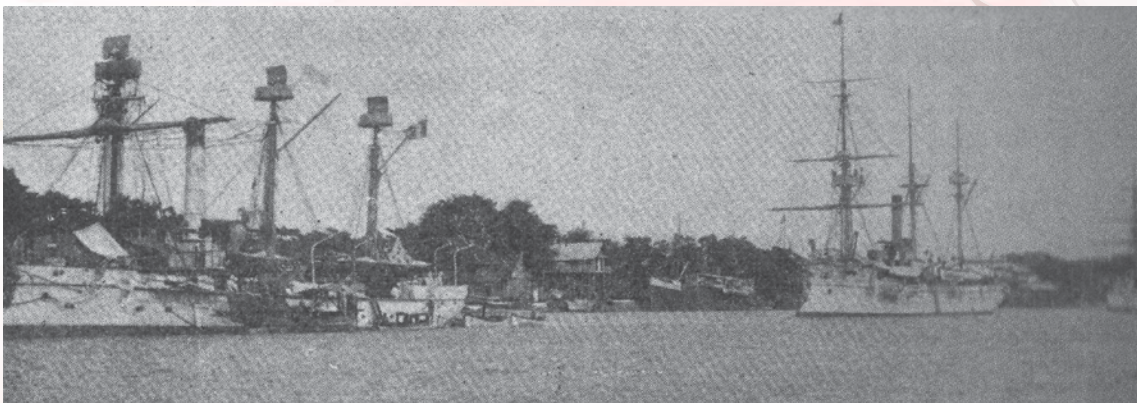
สยามจ่ายเงินให้ฝรั่งเศสสองล้านห้าแสนฟรังก์ ก่อนหนึ่งชำระ
ด้วยเหรียญนกจากท้องพระคลังจำนวน 801,282 เหรียญ หนักถึง
23 ตัน

เหรียญนกก็คือเงินแดงที่รัชกาลที่ 3 ทรงสะสมไว้ซื้อเอกราช
ให้ประเทศ

เจ้าหน้าที่ขนเหรียญนกออกจากวังทางประตูต้นสน ไปลงเรือ
ที่ทำราชวรดิฐตลอดวันตลอดคืน

บันทึกฝรั่งเศสเขียนว่า “ด้วยนายทหารฝรั่งเศสเพียง 50 นาย
ทหารญวน 150 นาย และผู้เชี่ยวชาญทางปืนใหญ่อีก 4-5 นาย
ก็สามารถยึดสยามทั้งประเทศไว้ได้สำเร็จ”

ความขัดแย้งกับฝรั่งเศสลงเอยที่สยามสูญเสียดินแดน
ครั้งใหญ่ ได้แก่อำณาจักรลาวเกือบทั้งหมด และสิบสองจุไทย
รวมเนื้อที่ประมาณ 143,800 ตารางกิโลเมตร



วิกฤตการณ์ ร.ศ. 112 เรือรบฝรั่งเศสสองลำนำสถานทูตฝรั่งเศส บางรัก กรุงเทพฯ



รัชกาลที่ 5 กับ ชาร์ นิโคลาสที่ 2 แห่งรัสเซีย

นอกจากนี้สยามยอมยกเมืองพระตะบอง เสียมราฐ และ ศรีโสภณให้แก่ฝรั่งเศส แลกกับที่ฝรั่งเศสยกเมืองด่านซ้าย เมืองตราด และเกาะต่างๆ จำนวนหนึ่งคืนให้ไทย

การเสียดินแดนสยามจากวิกฤตการณ์ครั้งนั้นทำให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสียดพระราชนิเวศน์อย่างสุดซึ้ง จนทรงพระประชวร

นายช่างเยอรมัน ลูอิส ไวลเลอร์ บันทึกไว้ในอนุทินของเขาว่า เวลานั้นคนไทยเกลียดชาวฝรั่งเศส เพราะคิดกลืนกินดินแดนไทย หนังสือพิมพ์ฝรั่งเศสในต่างประเทศเขียนใส่ร้ายคนไทย รวมถึงพฤติกรรมของพวกทูตฝรั่งเศสในสยาม ทำให้ไม่เพียงคนไทยไม่ชอบคนฝรั่งเศส พวกยุโรปชาติอื่นๆ ก็ไม่ชอบเช่นกัน

บันทึกของ ลูอิส ไวลเลอร์ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2451 เขียนว่า “ชาวสยามเป็นชนชาติที่รักสงบมากที่สุดในโลกอย่างไม่น่าสงสัย แต่ทว่าผมจะไม่ประหลาดใจเลยหากชาวสยามจะลุกขึ้นมาจับดาบต่อสู้เพื่อรักษาเอกราชของตน ภายหลังจากที่ประเทศสยามค่อยๆ ถูกตัดแบ่งออกไปเรื่อยๆ ตั้งแต่สิบห้าปีมาแล้ว” (จากหนังสือ กำเนิดการรถไฟในประเทศไทย ลูอิส ไวลเลอร์ เขียน แปลโดย ถนอมนวล โอเจริญ และ วิไลตา ศรีอุฬารพงศ์)

วิกฤตการณ์ ร.ศ. 112 ทำให้รัชกาลที่ 5 ทรงตระหนักว่า ไม่มีผู้ใดช่วยเราได้ มีแต่มหาอำนาจหลายชาติต้องการกินเรา เราต้องมีแผนการที่ดีเพื่อรักษาเอกราชของชาติ

ทางหนึ่งคือการเสด็จประพาสยุโรปครั้งแรก เป้าหมายเพื่อหาพันธมิตรมาคานอำนาจศัตรู ก็คือชาร์ นิโคลาสที่ 2 แห่งรัสเซีย

อีกทางหนึ่งคือปรับปรุงเส้นทางคมนาคมของสยามให้ดีขึ้น พร้อมรับมือกับข้าศึกได้ทุกเมื่อ

ทางรถไฟ

จ้างฝรั่งมาทำงาน

ห้าปีก่อนเหตุการณ์ ร.ศ. 112 คือปี 2431 รัฐบาลสยามมอบหมายให้บริษัทอังกฤษบริษัทหนึ่งสำรวจและเริ่มวางแผนการสร้างรถไฟในสยาม บริษัทก็สำรวจเส้นทางต่างๆ เช่น กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ สระบุรี-นครราชสีมา อุตรดิตถ์-ตำบลท่าเตื่อ เชียงใหม่-เชียงราย-เชียงแสน

เดิมทีรัชกาลที่ 5 ทรงมีพระราชดำริจะสร้างทางรถไฟสายเหนือระหว่างกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ เป็นทางสายแรก ด้วยเล็งเห็นประโยชน์ด้านการค้า การเชื่อมทางรถไฟกับทางเหนือจะทำให้สามารถทำการค้ากับพื้นที่จีนตอนใต้ แต่การแผ่อำนาจของฝรั่งเศสที่ครองอินโดจีนทำให้เห็นควรสร้างทางอีสานก่อน

บริษัทสำรวจทำแผนเสร็จในปี 2433 ทางกรมไทยก็มอบแผนให้วิศวกรชาวเยอรมัน คาร์ล เบธเกอ (Karl Bethge) ไปศึกษาและประเมิน

คาร์ล เบธเกอ ผู้นี้มีประสบการณ์ทำงานการรถไฟมาหลายที่หลายประเทศ เช่น สายเซมเมอร์ริงและเบรนเนอร์ สายกอทฮาร์ด นานเกินไป และสร้างทางรถไฟสายเซอร์เบียอีกสามปี หลังจากนั้นก็ทำงานกับบริษัทครูปป์ (Krupp) เพื่อไปสร้างทางรถไฟในประเทศจีน แต่ปัญหาการเมืองระหว่างประเทศทำให้ไม่มีโอกาสทำงานในจีน บริษัทครูปป์จึงส่งมารับงานในสยาม คาร์ล เบธเกอ เดินทางถึงเมืองไทยปี 2434 ก็เป็นเวลาเดียวกันกับการสำรวจโดยบริษัทอังกฤษเสร็จพอดี

หลังจากศึกษาพิจารณาเส้นทางยาว 265 กิโลเมตรนี้ คาร์ล เบธเกอ มองเห็นทางที่จะสร้างทางรถไฟในราคาถูกกว่าข้อเสนอเดิมมาก จึงโปรดเกล้าฯให้ตั้งกรมรถไฟขึ้นสังกัดกระทรวงโยธาธิการ (ต่อมาคือกระทรวงคมนาคม) โปรดเกล้าฯให้พระเจ้าน้องยาเธอเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ เป็นเสนาบดี และทรงแต่งตั้ง คาร์ล เบธเกอ เป็นเจ้ากรมรถไฟ เพื่อทำงานขึ้นนี้

หลังจากนั้นก็เปิดประมูลสร้างทางรถไฟสายนี้ ใช้รางรถไฟขนาดมาตรฐานสากล (Standard Gauge) กว้าง 1.435 เมตร ผู้ชนะการประมูลเป็นบริษัทอังกฤษ เมอร์เรย์ แคมป์เบลล์ (Murray Campbell) เสนอราคาเป็นเงิน 9,956,164 บาท คุมงานก่อสร้างโดยจอร์จ เมอร์เรย์ แคมป์เบลล์ (George Murray Campbell)

เสด็จพระราชดำเนินไปประกอบพิธีกระทำพระฤกษ์เพื่อสร้างรถไฟสายแรกในปี 2435

ปีถัดมาฝรั่งเศสก็บุกไทย



คาร์ล เบธเกอ ได้ชวนวิศวกรเยอรมัน ลูอิส ไวลเลอร์ (Luis Weiler) ไปทำงานด้วยตำแหน่งวิศวกรประจำทางรถไฟ เงินเดือน 600 บาท ค่าเดินทางเดือนละ 120 บาท (รวมประมาณ 16,200 มาร์ค) ถือว่าเป็นเงินเดือนที่สูงมากในยุคนั้น

คาร์ล เบธเกอ ยังจ้างวิศวกรอีกคนหนึ่งคือ แฮร์มันน์ เกียร์ทส์ (Hermann Gehrts) มาช่วยงาน ทั้งสองเดินทางจากเยอรมนีไปสยามด้วยกันในปี 2436 เมื่อถึงสิงคโปร์ ก็โดยสารเรือกลไฟมหาสมุทรนิคไปสยาม ถึงกรุงเทพฯ ก็พักที่โรงแรมโอเรียนเต็ล

เมื่อถึงเมืองไทยก็พบว่าหนังสือพิมพ์ภาษาอังกฤษ Bangkok Times และ Siam Free Press ของพวกอังกฤษเขียนเรื่องโจมตีวิศวกรเยอรมันที่มาทำรถไฟไทย รวมทั้งสบประมาทเกียร์ทส์และไวเลอร์ที่เพิ่งมาถึง

เกียร์ทส์กับไวเลอร์มาถึงสยามในปีที่เกิดเหตุ ร.ศ. 112 พอดี ทำให้เห็นพระปรีชาสามารถและการทอดพระเนตรไกลของรัชกาลที่ 5 ที่ทรงเลือกสร้างสายอีสานก่อน

ไวเลอร์เขียนในบันทึกของเขาว่า สาเหตุการตัดสินใจสร้างรถไฟสายโคราชก่อนเพราะเรื่องทางการเมืองและยุทธศาสตร์มากกว่าอย่างอื่น เส้นทางจากกรุงเทพฯ ไปแม่น้ำโขงจำต้องผ่านโคราช และฝ่ายไทยโชคดีมากที่ได้ คาร์ล เบธเกอ มาทำงานนี้

ในปี 2439 การก่อสร้างทางรถไฟสาย กรุงเทพ - นครราชสีมา แล้วเสร็จในช่วงกรุงเทพ - ออยุธยา ให้บริการได้

สายนี้มีสถานีรถไฟทั้งหมด 9 สถานี คือสถานีกรุงเทพ บางซื่อ หลักสี่ หลักหก คลองรังสิต เขียงราก เขียงรากน้อย บางปะอิน และกรุงเก่า

ในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวงเสด็จพระราชดำเนินเปิดทางรถไฟสายกรุงเทพ - ออยุธยา ระยะทาง 71 กม.

กรมรถไฟหลวงจึงถือเอาวันที่ 26 มีนาคมเป็นวันสถาปนากิจการรถไฟ

แม้สายปากน้ำเป็นทางรถไฟสายแรก แต่ในทางกรถือว่าสายกรุงเทพ - นครราชสีมาเป็นสายแรกของรถไฟหลวงที่ก่อสร้างโดยรัฐบาล

การก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ดำเนินต่อไป จากอยุธยาไปถึงชุมทางบ้านภาชี ต่อไปถึงสถานีแก่งคอย ระยะทาง 53 กม. หลังจากนั้นก็สร้างต่อจากสถานีแก่งคอยถึงสถานีนครราชสีมา



พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวงเสด็จพระราชดำเนินเปิดทางรถไฟสายกรุงเทพ-อยุธยา วันที่ 26 มีนาคม 2439

ในเดือนธันวาคม ปี 2439 รัชกาลที่ 5 เสด็จพระราชดำเนินไปดูการสร้างรถไฟที่หินลับ นายช่างเยอรมัน ลูอิส ไวลเลอร์ เป็นคนยุโรปคนเดียวในที่นี่ หลังจากนั้นทั้งสองก็เดินทางไปกินตรงกิโลเมตรที่ 136.5 ทรงลงพระปรมาภิไธยด้วยชอล์ก และทรงตอกหินด้วยพระแสงสวี่และค้อนทอง ตรัสสนทนากับไวเลอร์ด้วยภาษาอังกฤษ นานสิบนาที ทรงไต่ถามทุกซอกซอญของเขา ทรงไต่ถามเรื่องการสร้างรถไฟอย่างละเอียด ก่อนเสด็จกลับ ทรงรินแชมเปญ และให้สนาบดีไปตามนายช่างไวเลอร์มา ทรงยกแก้วแชมเปญขึ้น ตรัสสุรเสียงดังว่า “ข้าพเจ้าขอดื่มเพื่อความเจริญรุ่งเรืองของกรมรถไฟ”

(จากหนังสือ กำเนิดการรถไฟในประเทศไทย ลูอิส ไวลเลอร์ เขียน แปลโดย ถนอมนวล โอเจริญ และ วิไลตา ศรีอุฬารพงศ์)

รถไฟสายอีสานแล้วเสร็จในปี 2443 รวมระยะทางทั้งสาย 265 กิโลเมตร

เมื่อทางรถไฟสายนี้สำเร็จ ก็ทรงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างทางรถไฟสายอื่นๆ ต่อไป เช่น ทางรถไฟสายเหนือจากชุมทางบ้านภาชีถึงเชียงใหม่ ระยะทาง 661 กม. เสร็จในรัชกาลต่อมา

เพื่อเป็นการสะดวกในการจัดการก่อสร้างโปรดเกล้าฯ ให้แยกกรมรถไฟออกเป็นสองกรม คือ กรมรถไฟหลวงสายเหนือ และกรมรถไฟหลวงสายใต้



รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ เป็นช่วงที่กรมรถไฟหลวง
จ้างวิศวกรชาวเยอรมันมากที่สุด เช่น แฮร์มันน์ เกียร์ทส์ (คนที่สองจากซ้าย)

รถไฟสองมาตรฐาน

ในปี 2440 ชาวต่างประเทศที่มารับราชการในสยาม ได้แก่ชาวอังกฤษ 54 คน เดนมาร์ก 20 คน เยอรมัน 18 คน เบลเยียม 9 คน อิตาลี 7 คน นอกจากนี้ก็มีชาวฮอลแลนด์ ออสเตรีย อเมริกัน โปรตุเกส สวิส แต่ไม่มีชาวฝรั่งเศสสักคน

ในบรรดาคนต่างชาติที่มาทำงานในสยาม ชาวเยอรมันมีบทบาท
ในการสร้างทางรถไฟไทยมากที่สุด

รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ เป็นช่วงที่กรมรถไฟ
หลวงจ้างวิศวกร ช่างเทคนิคชาวเยอรมัน และอื่นๆ ถึง 250 คน เช่น
คาร์ล เบธเกอ (Karl Bethge), แฮร์มันน์ เกียร์ทส์ (Hermann Gehrts),
ลูอิส ไวลเลอร์ (Luis Weiler), เอมีล ไอเซนโฮเฟอร์ (Emil Eisenhofer)
ซึ่งล้วนเคยทำงานให้กรมรถไฟของเยอรมนี

ปี 2443 คาร์ล เบธเกอ ถึงแก่กรรมด้วยอุบัติเหตุโรค
แฮร์มันน์ เกียร์ทส์ รับตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟคนต่อมา ทำงานจนถึงปี
2447 ก็ลากลับไปประเทศบ้านเกิด

ลูอิส ไวลเลอร์ รับตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟต่อ รถไฟสายเหนือ
ก็เสร็จในช่วงที่เขาเป็นเจ้ากรมรถไฟ

เวลานั้นเมืองไทยพัฒนาทางรถไฟไปทั่ว ในภาคใต้มีการก่อสร้างทางรถไฟจากสถานีธนบุรี (บางกอกน้อย) ไปเพชรบุรี เนื่องจากรถจักรและล้อเลื่อนส่งมาจากต่างประเทศทางเรือ จึงสร้างท่าเรือที่กันตัง สงขลา และบ้านดอน (สุราษฎร์ธานี) สร้างโรงงานประกอบรถจักรและล้อเลื่อนที่สงขลาและกันตัง

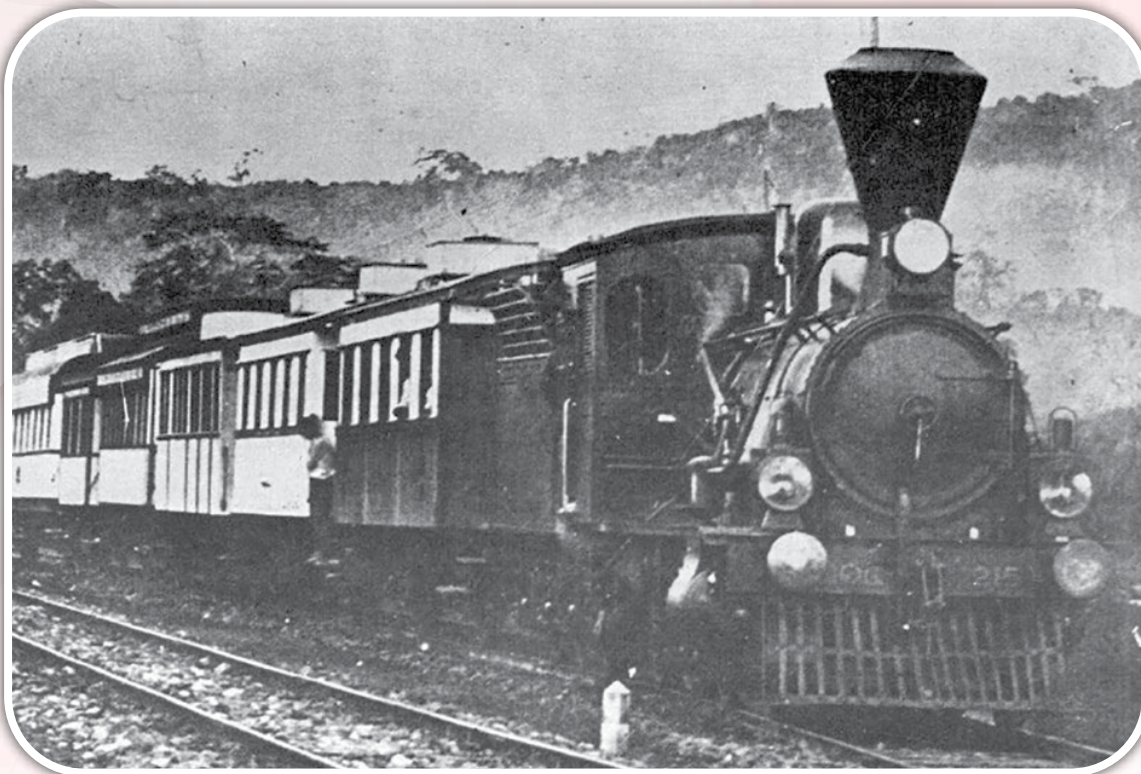
เส้นทางรถไฟยาวเหยียดจากไทยไปจนถึงสถานีปาดังเบซาร์ และสุโขทัย-ลก ระยะทาง 1,144 กม. เสร็จในปี พ.ศ. 2462 ใช้ทางรถไฟแบบ Meter Gauge กว้าง 1 เมตร

เวลานั้นทางรถไฟสายใต้ขนาดกว้าง 1 เมตร (Meter Gauge) แต่ทางสายเหนือเป็นขนาดกว้าง 1.435 เมตร ซึ่งเป็นขนาดมาตรฐานสากล (Standard Gauge) ที่ส่วนใหญ่ในโลกใช้ แต่ทางรถไฟของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น มลายา สิงคโปร์ กัมพูชา ล้วนมีขนาดราง 1 เมตร

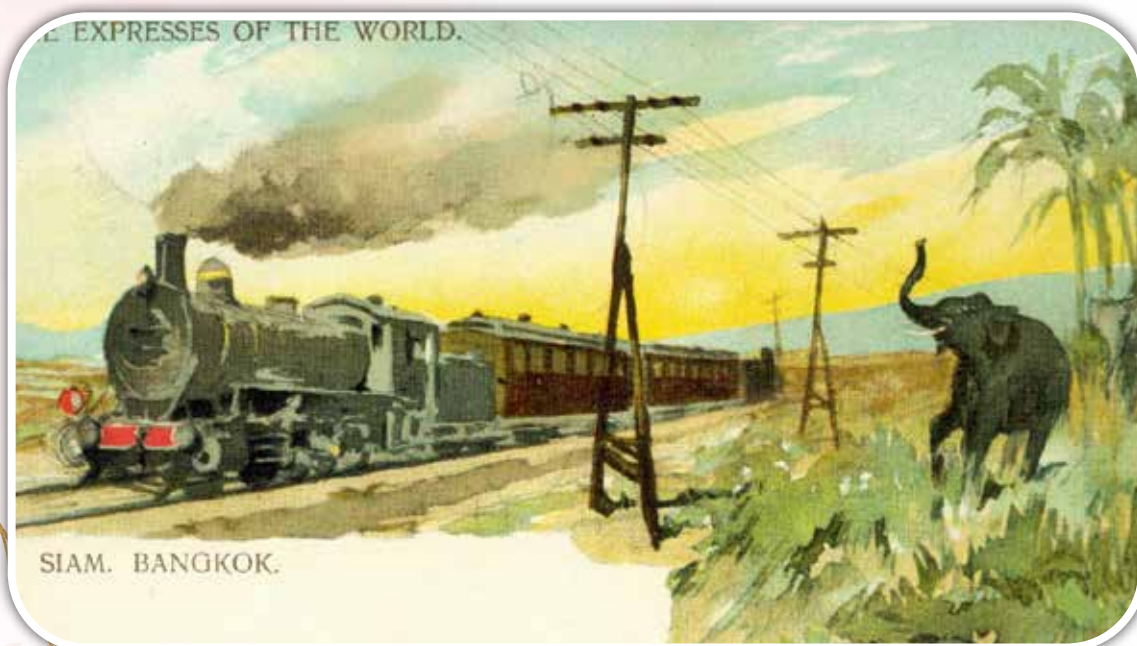
สยามตัดสินใจสร้างรางรถไฟสายใต้ด้วยราง 1 เมตร เนื่องจากหลายเหตุผล

หนึ่ง เนื่องจากงบประมาณจำกัด รางรถไฟ 1 เมตรประหยัดค่าก่อสร้างมากกว่า

สอง เพื่อให้ขนาดรางเข้ากันได้กับพม่าและมลายาที่ใช้รางหนึ่งเมตร จุดนี้มีข้อสันนิษฐานว่าอาจมีแรงกดดันจากชาติมหาอำนาจเวลานั้นคืออังกฤษต้องการให้รถไฟไทยเดินไปเชื่อมกับมลายา ซึ่งเป็นอาณานิคมอังกฤษ



รถไฟสยาม (ภาพจากหนังสือ กรุงเทพฯในอดีต โดย เทพชู หับทอง)



ภาพรถไฟบนไปรษณียบัตรสมัยรัชกาลที่ 5

บันทึกของเจ้ากรมรถไฟสยาม ลูอิส ไวลอร์ ในปี 2449 เขียนว่า การสร้างทางรถไฟสายใต้จากเพชรบุรีไปสงขลากลายเป็นเรื่องระหว่างประเทศ เพราะตามสนธิสัญญาระหว่างอังกฤษกับฝรั่งเศส ปี 2447 แหลมมลาอยู่ใต้อำนาจอปกครองของอังกฤษ สยามไม่ต้องการเช่นนั้น ส่วนเยอรมันก็มาเกี่ยวทางอ้อม เพราะคณะกรรมการกรมรถไฟสยามมีคนเยอรมันส่วนใหญ่ อังกฤษกลัวว่า เยอรมันจะมาเลียบแย่งอำนาจไป

สาม การใช้รางรถไฟสองมาตรฐานไม่มีผลต่อระบบคมนาคม เพราะทางสายใต้ตอนนั้นตัดขาดจากทางเหนือ เนื่องจากไม่มีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา สายใต้ถือเป็นระบบรถไฟเอกเทศไม่ได้เดินออกจากสถานีหัวลำโพง แต่ออกจากสถานีธนบุรี

อย่างไรก็ตาม ท้ายที่สุดสยามก็เปลี่ยนระบบเป็นแบบราง 1 เมตรทั่วประเทศ เป็นมาตรฐานเดียวกัน ใช้เวลาปรับรางเป็นหนึ่ง เมตรนานสิบปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2463

ขณะเดียวกันเพื่อที่จะเชื่อมเหนือใต้ ก็ต้องสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ก็คือสะพานพระราม 6 เริ่มสร้างปี 2465 เปิดใช้ 2470

นอกจากนี้ก็สร้างทางแยกจากสถานีบางซื่อ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปบรรจบกับทางสายใต้ที่สถานีตลิ่งชัน ทำให้เส้นทางรถไฟทั่วประเทศเป็นมาตรฐานเดียวกัน และเชื่อมถึงทางใต้สุด

การพัฒนาดำเนินต่อไป ขณะที่ทางรถไฟสายเหนือและใต้ยังไม่เสร็จดี ก็เริ่มก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายตะวันออก จากนครราชสีมาถึงอุบลราชธานี ขอนแก่น และจากสถานีกรุงเทพฯถึงสถานีอรัญประเทศ

เมื่อสิ้นรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ สยามมีทางรถไฟที่เปิดใช้เดินรถรวม 932 กิโลเมตร และที่กำลังก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จอีก 690 กิโลเมตร

ในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าฯ มีทางรถไฟที่เปิดใช้รวม 2,581 กิโลเมตร และอยู่ในระหว่างก่อสร้างอีก 497 กิโลเมตร

ราชการกรมรถไฟเป็นราชการสำคัญ

ถึงรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 การสร้างทางรถไฟดำเนินต่อไป มีบุคคลหนึ่งที่เป็นหัวเรี่ยวหัวแรง คือ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ที่ในกาลต่อมาทรงได้รับฉายาว่าบิดาแห่งกิจการรถไฟไทยยุคใหม่

กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงสำเร็จการศึกษา วิศวกรรมศาสตร์ที่วิทยาลัยตรีนิติ มหาวิทยาลัยเคมบริดจ์

ทรงเริ่มต้นรับตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟสายเหนือ

ในปี 2460 รัชกาลที่ 6 โปรดเกล้าฯให้รวมกรมรถไฟสายเหนือ กับสายใต้เข้าด้วยกันเป็นกรมรถไฟหลวง ให้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงพระองค์แรก

การสร้างระบบรถไฟทั้งประเทศเป็นงานใหญ่มาก ต้องมีความรู้ทุกด้าน ต้องติดต่อกับต่างประเทศ

งานรถไฟในยุคนั้นมีมากและหนักหนา จนรัชกาลที่ 6 ทรงมีพระราชหัตถเลขาเป็นส่วนพระองค์ ลงวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2460 ว่า “รู้สึกว่าการรถไฟเป็นราชการสำคัญและมีงานที่ต้องทำมาก เพราะเต็มไปด้วยความยุ่งยาก และฉันรู้สึกว่าเป็นเคราะห์ดีอย่างยิ่ง ที่ฉันได้เลือกให้ตัวเธอเป็นผู้บัญชาการรถไฟ”

กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงมีวิสัยทัศน์ เห็นว่าจะพึงชาวต่างชาติในการดูแลจัดการรถไฟไทยตลอดไปไม่ได้ จึงทรงจัดให้นักเรียนสอบชิงทุนของกรมรถไฟหลวง ไปศึกษาวิชาการรถไฟและการพาณิชย์ที่ต่างประเทศ เพื่อสร้างคนมารับตำแหน่งสำคัญๆ แทนชาวต่างประเทศ

การส่งคนไปศึกษาต่อด้านนี้เริ่มปี 2461 จนถึง 2466 ส่งนักเรียนไป 51 คน นอกจากนี้ยังโอนนักศึกษาไทยหลายคน que ศึกษาอยู่ ณ ต่างประเทศเป็นนักเรียนทุนของกรมรถไฟหลวง



กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน



กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงมีวิสัยทัศน์ยาวไกล ทรงติดตามการพัฒนาหัวรถจักรมาตลอด

ประเทศสยามมีรถจักรไอน้ำใช้ขบวนแรกตั้งแต่ปี พ.ศ. 2436 จนถึงปี 2462 กรมรถไฟหลวงสั่งหัวรถจักร 49 คันจากเยอรมนี บริษัทใหญ่ของเยอรมนีเช่น Henschel กับ Krupp นอกจากนี้ยังสั่งมาจากเบลเยียม เนเธอร์แลนด์ อังกฤษ

กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงติดตามความเคลื่อนไหวของวงการรถไฟโลก เห็นการเข้ามาของเทคโนโลยีใหม่มีศักยภาพสูง คือเครื่องยนต์ดีเซล

ทรงเห็นว่าหัวรถจักรดีเซลจะมาแทนที่ไอน้ำแน่ แม้ว่าในช่วงต้นไม่มีใครใช้ ทรงมองเห็นว่าต่างประเทศจะเปลี่ยนไปใช้รถจักรไฟฟ้ามากขึ้น และท้ายที่สุดจะเลิกผลิตรถจักรไอน้ำ การหาอะไหล่จะมีปัญหา ถึงจุดจุดหนึ่ง

ทรงสั่งรถจักรดีเซลสองคันมาจากสวีตเซอร์แลนด์ เข้ามาใช้ทั้งที่มีแต่คนทักท้วง

สยามเป็นประเทศแรกในเอเชียที่นำหัวรถจักรดีเซลมาใช้

แต่ผลที่ตามมาคือพิสูจน์ว่าตัดสินใจพระทัยถูกต้อง

เพราะปรากฏว่ารถจักรดีเซลให้ประสิทธิภาพสูงกว่ารถจักรไอน้ำ ประสิทธิภาพดี ประหยัดค่าใช้จ่ายกว่า อีกประการ ทิศทางของรถไฟโลกก็คือ การลดลงของหัวรถจักรไอน้ำ แทนที่ด้วยเครื่องยนต์ดีเซลไปเรื่อยๆ ผู้ผลิตรถจักรส่วนใหญ่ เลิกการผลิตรถจักรไอน้ำ

กรมรถไฟสั่งซื้อรถจักรไอน้ำคันสุดท้ายในปี พ.ศ. 2493

ตั้งแต่ปี 2464 กรมรถไฟหลวงก็เริ่มหาซื้อหัวรถจักรดีเซลจากยุโรป ซื้อได้สำเร็จในปี 2471 ขนาดกำลัง 180 แรงม้าสองคัน เป็นรุ่นแรก สร้างโดยบริษัทสวีส โลโคโมทีฟ แอนด์ แมชีนเวอร์คส์ สวีตเซอร์แลนด์ ใช้บริเวณรอบกรุงเทพฯ

เพื่อถวายเกียรติแด่พระองค์ รถจักรดีเซลทุกคันจึงติดป้ายชื่อ บุรฉัตร ข้างรถ

รถไฟที่ผ่านทางเสือ

การสร้างทางรถไฟหลายสายพบอุปสรรคใหญ่ ซึ่งไม่ใช่เงิน หากคือธรรมชาติ

เส้นทางรถไฟบางสายถูกบังคับทิศทางไปชนภูเขาที่ขวางกั้น ไม่มีทางเลี่ยงหลบ ทางเดียวที่ทำได้คือเจาะอุโมงค์ฝ่าเทือกเขาไป

การเจาะอุโมงค์ทะลุภูเขาในยุคร้อยปีก่อนไม่ใช่เรื่องง่าย ไม่เพียงแต่เรื่องเครื่องมือ การจัดการแรงงานจำนวนมาก และเนื่องจากภูเขาที่ต้องฟันฝ่าอยู่กลางป่าเขา มีไข้ป่าและสัตว์ร้ายเป็นของกำนัลแขกที่มาเยือน

มีข่าวคนงานถูกเสือคาบไปกินเสมอๆ

อุโมงค์ทะลุเขาที่ยาวที่สุด เจาะยากที่สุด และนานที่สุดคืออุโมงค์ขุนตาน ในพื้นที่ช่วงลำปาง-ลำพูน ความยาว 1.3 กิโลเมตร

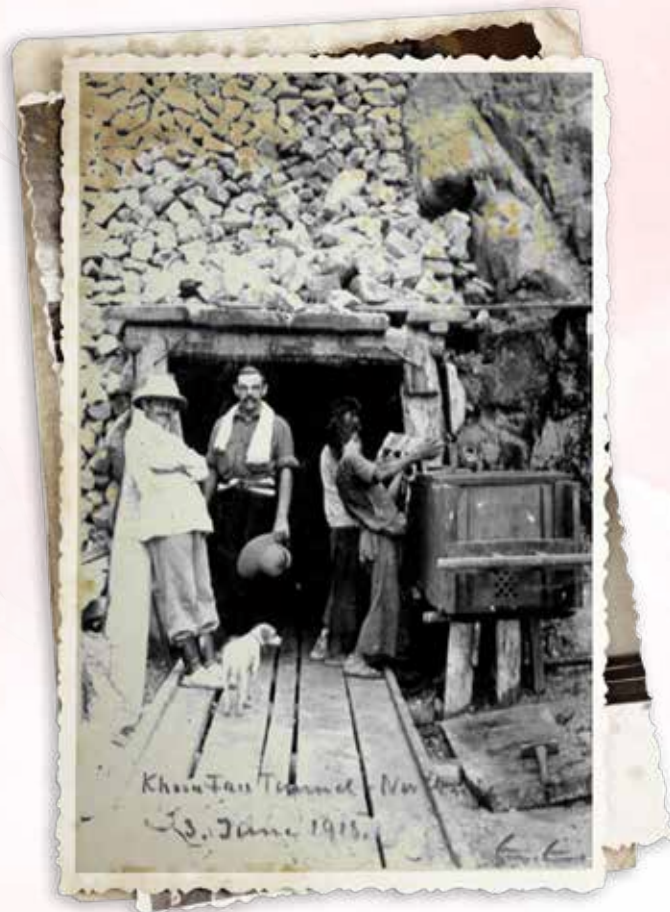
เริ่มก่อสร้างปี 2450 แล้วเสร็จทั้งหมดปี 2461

งานนี้ใช้นายช่างชาวเยอรมันชื่อ เอมีล ไอเซนโฮเฟอร์ (Emil Eisenhofer) ควบคุมการก่อสร้าง

ไอเซนโฮเฟอร์เดินทางมาสยามในปี พ.ศ. 2446 ปลายรัชกาลที่ 5 รับราชการที่กรมรถไฟหลวง

ช่วงสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง สยามอยู่ฝ่ายตรงข้ามเยอรมนี ทำให้การก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือสะดุด เพราะเหล็กสะพานที่สั่งซื้อจากเยอรมนีถูกห้ามส่งมาไทย จึงแก้ปัญหาโดยใช้ไม้เนื้อแข็งสร้างสะพานแทน





เอมิล ไอเซนไฮเฟอร์ (คนซ้าย) กับการก่อสร้างอุโมงค์ขุนตาน

นอกจากนี้ สงครามโลกยังทำให้ผู้คุมงานก่อสร้างชาวเยอรมัน ถูกจับ

การก่อสร้างเต็มไปด้วยความยากลำบาก เนื่องจากภูมิประเทศ เป็นป่าทึบบนเขา การขนเครื่องมืออุปกรณ์ใช้ช่างและเกวียน

หลักการนั้นง่าย แต่วิธีทำยาก นั่นคือใช้แรงงานขุดเจาะส่วนที่ ขุดเจาะได้ ที่เหลือใช้ไดนาไมต์

คนงานจะเจาะรูลึกพอเสียบแท่งไดนาไมต์ เมื่อระเบิดแล้วก็ เก็บหินออกไป แล้วสกัดต่อ

บางส่วนไม่สะดวกที่จะระเบิด ก็ใช้หลักที่ช่างโบราณเคยทำ คือ สุมไฟให้ก้อนหินร้อนจัด ราดน้ำลงไป หินจะแตกเป็นเสี่ยง

การทำงานแยกเป็นสองฟากภูเขา ทำงานร่วมกัน เจาะอุโมงค์ มาทะลุหากัน

ชะตากรรมของช่างเยอรมัน

ประวัติศาสตร์รถไฟไทยไม่ค่อยได้รับการบันทึกอย่างละเอียด โชคดีที่นายช่างเยอรมัน ลูอิส ไวลเลอร์ เขียนอนุทินส่วนตัวแทบทุกวัน ไดอารีของเขาบันทึกการทำงานสร้างทางรถไฟไทยอย่างละเอียด

ลูอิส ไวลเลอร์ เริ่มต้นงานในสยามในตำแหน่งวิศวกร แล้วไต่เต้าขึ้นมา จนได้รับโปรดเกล้าฯ ให้เป็นเจ้ากรมรถไฟเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2447 แทน แฮร์มันน์ เกียร์ท์ส ที่ถวายบังคมลาออกจากตำแหน่งเพื่อกลับประเทศเยอรมนี

ตอนนั้นรถไฟสายโคราชเสร็จแล้ว และกำลังขยายทางไปที่เพชรบุรี

ลูอิส ไวลเลอร์ เดินทางไปสำรวจเพื่อสร้างรถไฟสายเหนือที่พิษณุโลก นครลำปาง เชียงใหม่ ทำงานหนัก สมบุกสมบัน

ปี 2460 เมื่อสยามประกาศร่วมสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง สยามอยู่ฝ่ายตรงข้ามกับเยอรมนี ตามหลักของสงคราม ชาวเยอรมันทั้งหมดในสยามก็ถูกจับไปไว้ที่ค่ายเชลยศึกราวเดือนตุลาคม 2460 ฝ่ายไทยไม่มีทางเลือกต้องให้ ลูอิส ไวลเลอร์ พ้นจากตำแหน่ง

ลูอิส ไวลเลอร์ ล้มป่วยขณะถูกขัง เพราะท่อน้ำดีในตับอักเสบ เขาถูกปล่อยตัวจากค่ายเชลยศึกวันที่ 1 ตุลาคม และถูกส่งตัวไปรักษาตัวที่โรงพยาบาลจุฬาอย่างดี เขาได้รับอนุญาตให้เดินทางกลับประเทศเยอรมนี ระหว่างการเดินทางกลับตอนปลายปี 2460 อาการของเขาหนักขึ้น ถึงแก่กรรมในวันที่ 16 มกราคม 2461 บนเรือเดินสมุทร



ลูอิส ไวลเลอร์

สำหรับเจ้ากรรมรถไฟคนต่อมาคือ เอมีล ไอเซนไฮเฟอร์ ก็ประสบชะตากรรมจากสงครามโลกเช่นกัน

ไอเซนไฮเฟอร์ก็เป็นหนึ่งในนั้น ถูกจับส่งเข้าค่ายกักกันพลเรือน และถูกยึดทรัพย์สิน และถูกส่งไปอินเดีย หลังสงคราม เอมีล ไอเซนไฮเฟอร์ ก็ภรรยาเดินทางกลับมาสยาม

รัฐบาลสยามจ่ายค่าชดเชยให้เขา

ชะตาชีวิตของเขาเกี่ยวข้องกับสงครามโลกทางอ้อมเสมอ ช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง เขาก็ถูกส่งกลับเยอรมนีอีกครั้ง

เมื่อสิ้นสุดสงคราม ปี 2488 ไอเซนไฮเฟอร์เดินทางกลับมาใช้ชีวิตที่ประเทศไทยอีกครั้ง ทำงานเป็นวิศวกรโยธา และเป็นผู้นำเข้าสินค้าหลายอย่างจากต่างประเทศ

ไอเซนไฮเฟอร์เสียชีวิตในปี 2505 อัฐิของเขาและภรรยาอยู่สุสาน ปากอุโมงค์ขุนตานด้านเหนือ เขตแม่ทา จังหวัดลำพูน



มร.เอมีล ไอเซนไฮเฟอร์ และภรรยา

การสร้างทางรถไฟไทยผ่านอุปสรรคและขวากหนามมากมาย และส่วนหนึ่งเกิดขึ้นด้วยการเมืองระหว่างประเทศเมื่อสยามตกอยู่ในหน้าลิ่วหน้าขวาน ท่ามกลางฝูงหมาป่านักล่าอาณานิคม

หากปราศจากพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เส้นทางรถไฟไทยอาจไม่เหมือนเดิม หรืออาจไม่ได้เกิดขึ้นอย่างที่เกิดขึ้น

บันทึกของนายช่างเยอรมัน ลูอิส ไวลเลอร์ สะท้อนเรื่องนี้ได้อย่างดีเยี่ยม เขาบันทึกท่อนนี้ในอนุทินส่วนตัวของเขาหลังจากได้ยื่นข่าวรัชกาลที่ 5 เสด็จสวรรคต ดังนี้

(26 ตุลาคม 2453)

“ข้าพเจ้ารู้สึกทึ่งใจผมมาก ในราชอาณาจักรเล็กๆ ของพระองค์ พระองค์ทรงปกครองดังบิดาที่ใส่ใจบุตร พระองค์ทรงรู้จักข้าราชการระดับสูงเป็นการส่วนตัวพระองค์ทุกคน และเป็นพระมหากษัตริย์ที่พระทัยดีและปรารถนาดีต่อพวกเราชาวยุโรป พระองค์ทรงเปี่ยมด้วยพระเมตตา ด้วยเหตุนี้จึงทรงพยายามอยู่เสมอที่จะทรงหลีกเลี่ยงเรื่องราวทุกสิ่งที่จะทำให้เรารู้สึกน้อยใจ พระองค์ทรงแสดงให้เห็นถึงความมีพระเมตตาและทรงมีความปรารถนาดีต่อตัวผม จนทำให้ผมเคยชินที่จะมองพระองค์เป็นเสมือนมิตรและผู้อุปถัมภ์ ถึงแม้พระองค์จะทรงรู้สึกนึกคิดแบบชาวสยามอย่างแท้จริง แต่พระองค์ก็ทรงเข้าพระราชหฤทัยและทรงตระหนักเห็นลักษณะนิสัยของชาวยุโรปได้อย่างถ่องแท้ อีกทั้งยังโปรดให้พวกเขามาช่วยทำงานเพื่อพัฒนาประเทศของพระองค์อีกด้วย ทั้งๆ ที่พระองค์ทรงมีเหตุผลหลายประการที่จะทรงขุ่นเคืองชาวยุโรป พระองค์ทรงสืบสันตติวงศ์ปกครองพระราชอาณาจักรอันยิ่งใหญ่บริเวณคาบสมุทรอินโดจีนมาจากสมเด็จพระบรมราชชนกและเพื่อนบ้านชาวยุโรปผู้ละโมภอยากครอบครองพื้นที่ได้ขโมย

แผ่นดินของพระองค์ไปสามส่วน พวกเขายื่นคำขาดให้พระองค์ทรงลงพระปรมาภิไธยในสนธิสัญญาที่ดูหมิ่นพระเกียรติยศและศักดิ์ศรีของพระองค์ ผู้ทรงเป็นกษัตริย์ของเอเชียผู้ซึ่งพระราชปณิธานของพระองค์เท่านั้นที่อยู่เหนือสิ่งอื่นใด แต่พระองค์ทรงสามารถข่มพระราชหฤทัย และทรงมีขันติธรรมอันเป็นคุณลักษณะที่ยิ่งใหญ่ จึงทำให้ทรงสามารถประกอบพระราชภารกิจอันยิ่งใหญ่ให้แก่ประเทศ ซึ่งย่อมมีผลดีกว่าการทรงปฏิบัติพระองค์แบบไม่โอ้อ่อนผ่อนตาม แข็งกร้าวต่อศัตรูผู้มีอำนาจเหนือกว่า”

(จากหนังสือ กำเนิดการรถไฟในประเทศไทย ลูอิส ไวลเลอร์ เขียน แปลโดย ถนอมนวล โอเจริญ และ วิไลตา ศรีอุฬารพงศ์)

ในงานพระราชพิธีรัชมิ่งมงคลภิเษก พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวพระราชทานพระบรมราโชวาทแก่ข้าราชการบริพารและประชาชนว่า เหตุการณ์สำคัญในรัชสมัยของพระองค์คือการเปลี่ยนแปลงของเพื่อนบ้านสยาม สยามกลายเป็นเป้าหมายของการล่าอาณานิคมของยุโรป ทรงตระหนักว่าพระองค์ทรงมีหน้าที่ต้องรักษาอธิปไตยของชาติให้จงได้ โดยจะเปิดประตูสู่วัฒนธรรมยุโรป แต่ขณะเดียวกันก็รักษาความเป็นไทยไว้ ทรงเชื่อว่าเป็นหนทางของเรา และทรงไปในทิศทางนี้ จนกระทั่งเส้นทางรถไฟของสยามเป็นอย่างที่เป็นอย่าง





พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

หมาป่ากับลูกแกะ

ตีพิมพ์ครั้งแรก ประวัติศาสตร์ที่เราลืม เล่ม 2



ภาพจาก *Punch Magazine*

“ยิง” เสียงผู้บังคับการป้อมสังหาร

ทหารก็ยิง กระสุนปืนใหญ่ตกหน้าเรือรบที่กำลังแล่นเข้ามา
น้ำแตกเป็นฟอยกระจาย

วันที่ 13 กรกฎาคม ร.ศ. 112 (พ.ศ. 2436) กองเรือรบฝรั่งเศส
แล่นถึงปากแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นยามเย็นโพล้เพล้ใต้แสงสุดท้ายของวัน
เรือกลไฟ ฌอง บัปติสต์ เซย์ (Jean Baptist Say) นำร่องเบิกทาง
ให้เรือปืนเองกองสตองต์ (Inconstant) กับโกเมต (Comète) รุกฆาต
ประเทศสยาม

อาทิตย์อัสดง หัวใจชาวสยามเต้นระทึก สงครามกำลังเกิดขึ้น

นอกจากอังกฤษที่ล่าอาณานิคมในโลกตะวันออก ฝรั่งเศสก็เป็นนักล่า
ตัวงาย ขยายอิทธิพลมาตั้งแต่ราว พ.ศ. 2410

สยามเคยมีความสัมพันธ์ที่ดีกับฝรั่งเศสตั้งแต่สมัยกรุง
ศรีอยุธยา ราชทูตโกษาปานเคยไปเยือนฝรั่งเศส ครั้นสิ้นรัชสมัยสมเด็จพระ
นารายณ์มหาราช ความสัมพันธ์ระหว่างสยามกับฝรั่งเศสก็ยุติ
เมื่อพระเพทราชาทูลเชิญองค์ใหม่ทรงขับไล่ชาวฝรั่งเศสออกไปจาก
ราชอาณาจักรแทบทั้งหมด

ฝรั่งเศสเข้ามาสยามอีกครั้งในยุคครัตอนโกสินทร์ ในสมัยรัชกาล
ที่ 4 ปี พ.ศ. 2399 ตรงกับยุคจักรพรรดินโปเลียนที่ 3 ของฝรั่งเศส
เป็นส่วนหนึ่งของการแผ่อิทธิพลในอินโดจีน

การทำสนธิสัญญาเบาว์ริงกับอังกฤษในปี พ.ศ. 2398 ทำให้
ฝรั่งเศสก็ต้องการเด็กชื่อนี้ สยามเองต้องการใช้ฝรั่งเศสคานอำนาจกับ
อังกฤษ โดยเฉพาะเมื่อเห็นอังกฤษครอบครองพม่าได้กว่าครึ่งในปี
พ.ศ. 2396





สยามทำสนธิสัญญาทางการค้ากับฝรั่งเศสในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2398 โดยให้มีผลบังคับใช้ในปีถัดมา

แต่ฝรั่งเศสต้องการเค้กชิ้นใหญ่กว่านั้น

ราชอาณาจักรล้านช้างในสมัยก่อนไม่มีการแบ่งแยกเป็นฝั่งซ้าย ฝั่งขวา ลาวกับไทยเป็นดินแดนเดียวกัน เชื้อชาติ ศาสนา ภาษาพูด ขนบธรรมเนียมประเพณี ก็คล้ายกัน สยามปกครองแคว้นลาวเช่น ประเทศราช โดยไม่ยุ่งเกี่ยวกับกิจการภายใน แต่งตั้งเชื้อพระวงศ์ ล้านช้างให้ปกครองตนเอง ภาคเหนือปกครองโดยหลวงพระบาง ภาคกลางปกครองโดยเวียงจันทน์ (กรุงศรีสัตนาคนหุตฯ) ภาคใต้ปกครองโดยจำปาศักดิ์

ความวุ่นวายเริ่มเมื่อฝรั่งเศสคิดขยายอำนาจเหนือดินแดนลาว อาศัยช่วงที่สยามไม่สามารถดูแลหัวเมืองชายแดนได้ทั่วถึง และวุ่นกับการปราบกลุ่มผู้ก่อความไม่สงบ เช่น พวกฮ่อที่รุกจากสิบสองจุไท ลงมาตีเมืองหลวงพระบางในปี พ.ศ. 2428 ฝรั่งเศสเห็นเป็นโอกาสดี ก็ส่งทหารไปช่วยขับไล่พวกจีนฮ่อในแคว้นสิบสองจุไท แล้วไม่ยอมถอนทหารกลับ มีการเจรจากันระหว่างกรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศกับนายออกุสต์ ปาวี (Auguste Pavie) รองกงสุลฝรั่งเศสประจำนครหลวงพระบาง แต่ไม่เป็นผล

เป้าหมายแรกของฝรั่งเศสคือยึดดินแดนบนฝั่งซ้ายของแม่น้ำโขง ตั้งแต่ภาคเหนือของลาวจรดชายแดนเขมร ฝรั่งเศสสร้างอิทธิพล ในภูมิภาคลาว หาเหตุให้ลาวขัดแย้งกับสยาม โดยเฉพาะเมื่อนายออกุสต์ ปาวี ได้เป็นกงสุลประจำสยาม



ความขัดแย้งระหว่างสยามกับฝรั่งเศสสะสมมาเรื่อยๆ ด้วยหลายเรื่องหลายเหตุการณ์ เช่นกรณีบางเบียน ฝ่ายสยามมีความขัดแย้งกับบางเบียน ชาวลาวในปกครองของฝรั่งเศสในเรื่องการทำแผนที่ปักปันเขตแดน จนเป็นสาเหตุให้เกิดการปะทะกันที่ทุ่งเชียงคำ เมื่อวันที่ 17 กันยายน พ.ศ. 2434 สยามจับตัวบางเบียน

นายออกุสต์ ปาวี เรียกร้องให้รัฐบาลสยามปล่อยตัวบางเบียน แต่สยามไม่ยอม

ต่อมาเกิดกรณีเมืองท่าอุเทน ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2435 พระยาดมเมืองขวาง เจ้าเมืองคำม่วนสังขับพ่อค้าฝรั่งเศสสามคนจากแม่น้ำโขงตอนกลาง สองคนในนั้นคือช็องเปอโนวส์ (Champenois) และเอสกีโลต์ (Esquilat) ลักลอบค้าฝิ่น นายออกุสต์ ปาวี เรียกร้องให้รัฐบาลสยามจ่ายค่าเสียหาย สยามปฏิเสธ

ไม่นานจากนั้น กองสุลฝรั่งเศสในหลวงพระบางชื่อนายมาสลี (M. Massie) ฆ่าตัวตายเมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2435 ที่เมืองจำปาศักดิ์ การฆ่าตัวตายของมาสลีและเหตุการณ์ก่อนหน้านี้ถูกโฆษณาชวนเชื่อให้เกิดการต่อต้านรัฐสยาม ใส่ร้ายว่าสยามเป็นต้นเหตุให้มาสลีตาย แล้วใช้เป็นข้ออ้างใช้มาตรการที่เด็ดขาดกับสยาม

ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2436 ฝรั่งเศสประกาศว่าดินแดนฝั่งตะวันออกของแม่น้ำโขงทั้งหมดไม่เป็นส่วนหนึ่งของรัฐสยาม

หนึ่งเดือนต่อมา ฝรั่งเศสก็ส่งกองทัพเข้าไปและอ้างสิทธิครอบครองดินแดนลาว รัฐสยามขอเจรจา ฝรั่งเศสปฏิเสธข้อเสนอ ฝ่ายสยาม กลับส่งเรือรบ เลอ ลูแตง (Le Lutin) เข้าไปจอดหน้าสถานทูตฝรั่งเศสที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา

ท่าทีของฝรั่งเศสแสดงชัดว่าไม่สนใจเจรจาด้วยสันติวิธี แต่
เจตนาใช้เรือปืนเป็นเครื่องมือต่อรองผลประโยชน์

กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการทรงเสนอให้ใช้อำนาจตุลาการ
ระหว่างประเทศช่วยตัดสินกรณีพิพาท ขอให้สหรัฐอเมริกาเป็นคนกลาง
ไกล่เกลี่ย ฝรั่งเศสปฏิเสธ ยืนยันว่าไทยต้องยกดินแดนฝั่งซ้ายให้

ทันใดนั้นสยามก็เตรียมรับศึก ปรับปรุงป้อมต่างๆ ตามหัวเมือง
ชายทะเลตะวันออก สร้างป้อมพระจุลจอมเกล้าที่แหลมฟ้าผ่า สั่งซื้อ
ยุทโธปกรณ์เพิ่มจากต่างประเทศ ส่งทหารไปประจำที่เกาะกง แหลมฉบัง
พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ เสด็จตรวจความพร้อมด้วย
พระองค์เอง

นอกจากนี้ก็จมเรือสำเภาและเรือบรรทุกหินในแม่น้ำเพื่อใช้เป็น
แนวบังคับให้เรือศัตรูเดินตามเส้นทางที่กำหนด รองรับด้วยปืนใหญ่

ปางเส้นสุดท้ายคือเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2436 พระยอดเมืองขวาง
ข้าหลวงเมืองคำม่วนฝ่ายสยามถูกกล่าวหาว่าฆ่าผู้ตรวจราชการฝรั่งเศส
และชาวอินโดจีนหลายคน กรณีนี้ถูกใช้เป็นข้ออ้างเพื่อรุกรานสยาม

วันที่ 13 กรกฎาคม ร.ศ. 112 (พ.ศ. 2436) กองเรือรบฝรั่งเศส
แล่นถึงปากแม่น้ำเจ้าพระยา

ฝ่ายสยามแจ้งฝรั่งเศสว่าเป็นการละเมิดอธิปไตยของสยาม
ฝรั่งเศสไม่สนใจ พลเรือตรี เอ็ดการ์ อูมัน (Edgar Humann)
วัยห้าสิบห้า รู้ว่าสยามเตรียมการรบ ทว่าพวกเขามั่นใจในพละกำลัง
ฝ่ายตน

การรบอุบัติ

อาทิตย์อัสดง หัวใจชาวสยามเต้นระทึก สงครามกำลังเกิดขึ้น
ผู้บังคับการป้อมพระจุลจอมเกล้าสั่งทหารยิงเตือน
“ยิง” ปืนเตือนนัดแรกคำรามก็ก้อง



เรือรบฝรั่งเศสไม่หยุด
“ยิง” ปืนเตือนนัดที่สองตามมา
เรือรบฝรั่งเศสเดินหน้าไม่หยุด คราวนี้ผู้บังคับการสั่งใช้กระสุนจริง
มันตกลงในน้ำเบื้องหน้าเรือมอง บัปติสต์ เซย์
แล้วยุทธนาวี ณ ปากน้ำเจ้าพระยาก็ระเบิด ในแสงสุดท้ายของวัน
ทั้งสองฝ่ายยิงใส่กัน
เรือปืนฝรั่งเศสจมเรือปืนฝ่ายสยามได้หนึ่งลำ แต่เรือมอง
บัปติสต์ เซย์ ถูกปืนใหญ่สยามยิงเกยตื้นที่แหลมลำพูราย
เรือแองกอสตองต์และโกแมตอาศัยความสลับของต้นราตรี
เล่นฝ่าปรากรต่าง ๆ เข้ามาได้ ทหารไทยเสียชีวิตแปดคน บาดเจ็บ
สี่สิบคน ทหารฝรั่งเศสเสียชีวิตสามคน บาดเจ็บสามคน
ครั้นถึงยามเช้า ทหารไทยมุ่งหน้าไปที่เรือมอง บัปติสต์ เซย์
หมายจะจมเรือ แต่ไม่สำเร็จ ท้าฝรั่งเศสส่งเรือปืนฟอร์แพต (Forfait)
มาช่วย ทั้งสองฝ่ายยิงสู้กัน ฟอร์แพตถอยกลับ
เรือแองกอสตองต์และโกแมตในสภาพถูกยิงเล่นฝ่ากระสุน
ไปจอดที่หน้าสถานทูตฝรั่งเศส ถนนเจริญกรุง
วันที่ 20 กรกฎาคม พ.ศ. 2436 แองกอสตองต์และโกแมต
หันกระบอกปืนไปที่พระบรมมหาราชวัง พร้อมกับที่นายออกุสต์ ปาวี
ยื่นคำขาดต่อรัฐบาลสยามหกข้อ ให้ตอบภายใน 48 ชั่วโมง

1. ให้สยามเพิกถอนสิทธิเหนือดินแดนฝั่งซ้ายของแม่น้ำโขง
และเกาะต่างๆ
2. ให้สยามรื้อถอนด่านทั้งหมดบนฝั่งซ้ายของแม่น้ำโขง
ให้เสร็จสิ้นภายในหนึ่งเดือน
3. ให้สยามจัดการปัญหาทุ่งเชียงคำ เมืองคำพวน และจ่าย
ค่าเสียหายที่ฝรั่งเศสได้รับจากการรบ
4. ให้สยามลงโทษทหารไทยที่ยิงปืนใส่เรือฝรั่งเศสที่ปากน้ำ
5. ให้สยามชดใช้ค่าเสียหายต่อฝรั่งเศสเป็นเงินสองล้านฟรังก์

Cinquième Année. — N° 235.

Huit pages : CINQ centimes

Dimanche 6 Août 1893.

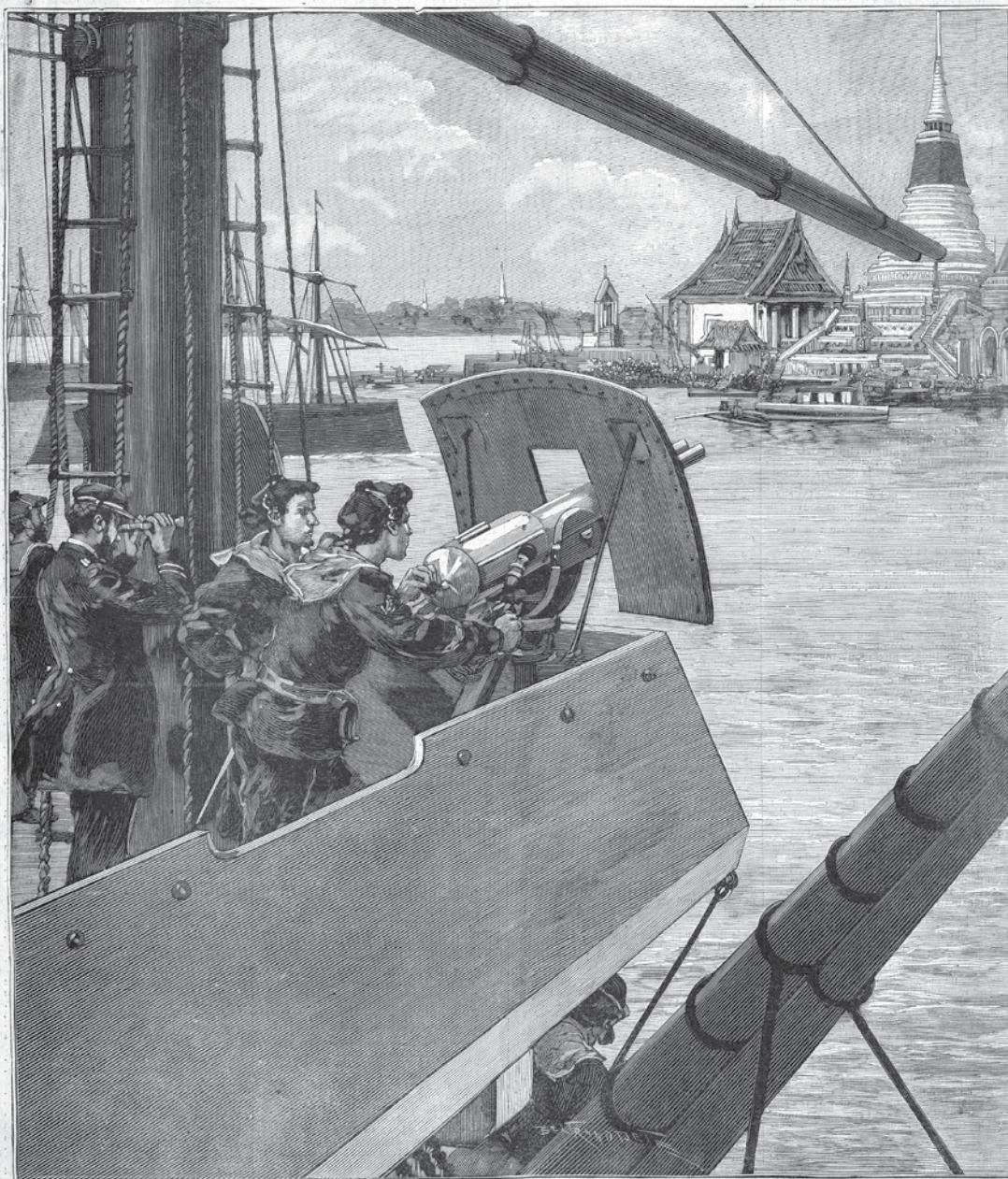
Le Petit Parisien

TOUS LES JOURS
Le Petit Parisien
5 CENTIMES

SUPPLÉMENT LITTÉRAIRE ILLUSTRÉ

DIRECTION : 18, rue d'Enghien, PARIS

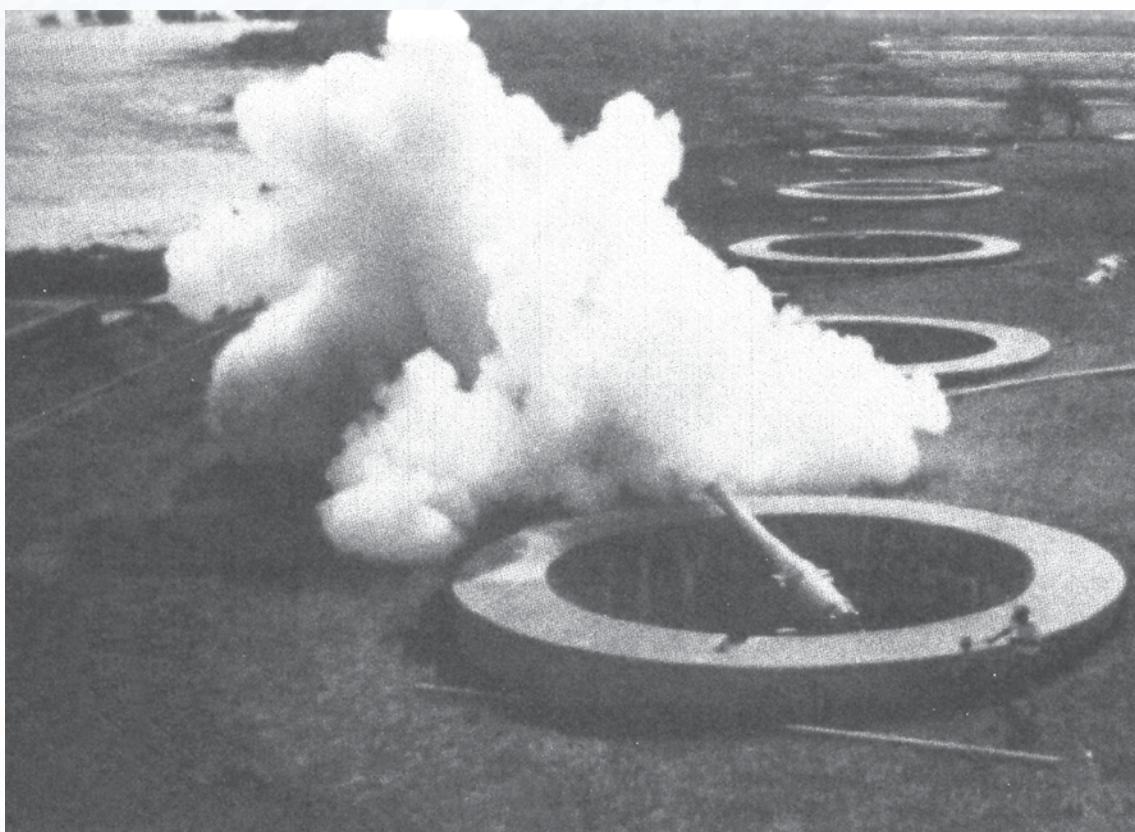
TOUS LES SAMEDIS
SUPPLÉMENT LITTÉRAIRE
5 CENTIMES



Le Blocus des Côtes de Siam

LA FLOTTE FRANÇAISE A L'ENTRÉE DU MÉNAM, LE FLEUVE QUI CONDUIT A BANGKOK

เรือรบฝรั่งเศสรุกสยาม (ภาพจาก Le Petit Parisien)



ปืนใหญ่ป้อมพระจุลจอมเกล้า แหลมฟ้าผ่า ยิงเรือรบฝรั่งเศส วันที่ 13 กรกฎาคม 2436



การที่เรือรบฝรั่งเศสบุกเข้าสู่ใจกลางเมืองหลวงเป็นภาพที่คนไทยทั้งประเทศตะลึง ราชสำนักสยามตกอยู่ในสภาวะสับสนอลหม่าน

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ และสมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้าภาณุรังษีสว่างวงศ์ ทรงตั้งความหวังว่าอังกฤษจะช่วยฝ่ายไทย แต่อังกฤษปฏิเสธ

ในระหว่างที่รอคำตอบจากฝ่ายไทย ฝรั่งเศสเตรียมเรือรบมาสมทบอีกเกือบลำ เรือลูตงเข้ามาเสริมก่อน นอกจากนี้ก็มีเรือฟอร์เพต เรือลียง เรืออาสปิก เรือวีแปร์ เรือปาแบง เรือตริยงฟงต์ เรืออาลูแอตต์ กับเรือตอร์ปิโดสองลำ ทั้งหมดได้รับคำสั่งให้มาปิดอ่าวไทย

แผนการรบของฝรั่งเศสคือทำลายกองเรือรบสยามให้สิ้นซากก่อน แล้วออกไปโจมตีป้อมต่างๆ ค่อยยกกลับมาปิดกรุงเทพฯ อีกครั้ง

ในระหว่างการเผชิญหน้ากันของสองชาติ พระยาชลยุทธโยธินทร์ แม่ทัพเรือคนหนึ่งของกองทัพเรือสยามชาวเดนมาร์ก (ชื่อเดิม อองเดร ริเชอลีเยอ Andreas Richelieu) ทูลขอพระบรมราชานุญาตนำเรือพระที่นั่งมหาจักรี เข้าประจัญบานเรือรบฝรั่งเศส แต่พระองค์ไม่ทรงอนุญาต

เหตุผลเพราะกำลังเรือรบสยามสู้ฝรั่งเศสไม่ได้ และมีจำนวนน้อยกว่าการรบกับฝรั่งเศสในช่วงนั้น จะทำให้ฝรั่งเศสฉวยโอกาสยึดสยามเป็นเมืองขึ้น เช่นเดียวกับที่ทำกับญวน เขมร และล้านช้าง

เมื่อไม่มีชาติตะวันตกชาติใดคิดเข้ามาปรามฝรั่งเศส รัฐบาลสยามไม่มีทางเลือก ยอมรับทุกข้อ ยกเว้นการเพิกถอนสิทธิเหนือดินแดนฝั่งซ้ายของแม่น้ำโขง ฝรั่งเศสจึงส่งเรือรบไปที่เกาะสีชัง ปิดล้อมอ่าวไทย สยามจำต้องยอมรับเงื่อนไขของฝรั่งเศสโดยสิ้นเชิง แต่รัฐบาลฝรั่งเศสได้คืบเอาคอก ขอเพิ่มเติมเงื่อนไขคือ ขอยึดปากน้ำและเมืองจันทบุรีไว้เป็นประกัน จนกว่าสยามจะชดใช้ค่าเสียหายครบถ้วน นอกจากนี้ยังให้สยามถอนกำลังทหารออกจากเมืองพระตะบองและเสียมราฐ และพื้นที่ในรัศมี 25 กิโลเมตรบนฝั่งขวาของแม่น้ำโขง

สยามยอมรับเงื่อนไขที่เพิ่มเติมมาโดยไร้ทางเลือก





เหตุการณ์ ร.ศ. 112 สิ้นสุดลงด้วยการลงนาม ‘สนธิสัญญา
สันติภาพ’ เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม พ.ศ. 2436
สยามพ่ายแพ้โดยสิ้นเชิง
แต่จะเอาเงินที่ไหนมาจ่าย?

เสนาบดีพระคลังถวายรายงานว่า “จำนวนเงินในพระคลังไม่พอกับที่
พวกฝรั่งเศษเรียก”

พระบรมวงศ์ชั้นผู้ใหญ่พระองค์หนึ่งตรัสว่า “ยังมีเงินถุงแดง”
เงินถุงแดงคือเงินพระคลังข้างที่ซึ่งพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้า
เจ้าอยู่หัวทรงเก็บสะสมไว้ เก็บไว้ในถุงแดง

สมเด็จพระนั่งเกล้าฯ ทรงมีพระราชทรัพย์ส่วนพระองค์จำนวน
มากตั้งแต่ก่อนเสด็จขึ้นครองราชย์ เพราะทรงค้าสำเภาเป็นการ
ส่วนพระองค์ ครั้นครองราชย์แล้ว ก็ทรงจัดเรื่องการค้าสำเภาหลวงด้วย
เป็นที่มาของเงินถุงแดง

“พระราชทรัพย์เหล่านี้สมเด็จพระนั่งเกล้าฯ ตรัสว่า ให้เก็บไว้
เพื่อไถ่บ้านไถ่เมือง”

“มีจำนวนเท่าใด?”

“สมเด็จพระนั่งเกล้าฯ ทรงมีเงินในพระคลังข้างที่เหลือจาก
จับจ่ายในราชการแผ่นดินจำนวนสี่หมื่นชั่ง ทรงขอไว้หนึ่งหมื่นชั่งเพื่อ
สร้างวัดที่ค้างไว้ ครั้นถึงรัชกาลที่ 4 เงินแผ่นดินที่ส่งต่อมานั้นมีจำนวน
มากกว่าที่อ้างถึงอีกห้าพันชั่ง รวมทั้งหมดเป็น 45,000 ชั่ง”

อันเงินถุงแดงที่รัชกาลที่ 3 ทรงเก็บไว้เป็นเหรียญเงินเม็กซิโก



เหรียญนกไข่เมือง

ด้านหนึ่งเป็นรูปนกอินทรีกางปีก เรียกว่า เหรียญนก เวลานั้นเงินเม็กซิโก เปรู รูปีของอินเดีย เป็นที่ยอมรับในการแลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้ากันทั่วไปในภูมิภาค

เงินถุงแดงซื้อเอกราชให้ประเทศ

สยามจ่ายเงินให้ฝรั่งเศสสองล้านห้าแสนฟรังก์ ก็ถอนหนึ่งชำระผ่านธนาคารฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้ อีกก็ถอนหนึ่งชำระด้วยเหรียญนกจากท้องพระคลังจำนวน 801,282 เหรียญ หนักถึง 23 ตัน (1 เหรียญเม็กซิกันมีค่าเท่ากับเงินฝรั่งเศส 3.20 ฟรังก์ เทียบเท่า 2,564,102 ฟรังก์)

เจ้าหน้าที่ขนเหรียญนกออกจากวังทางประตูต้นสน ไปลงเรือที่ท่าราชวรดิฐทั้งกลางวันและกลางคืน

ทหารฝรั่งเศสยินดีปรีดาที่รับชนะ ขนเงินไปไฉ่ฉ่องอนจำนวนมหาศาล

บันทึกฝรั่งเศสเขียนว่า “ด้วยนายทหารฝรั่งเศสเพียง 50 นาย ทหารญวน 150 นาย และผู้เชี่ยวชาญทางปืนใหญ่อีก 4-5 นาย ก็สามารถยึดสยามทั้งประเทศไว้ได้สำเร็จ”

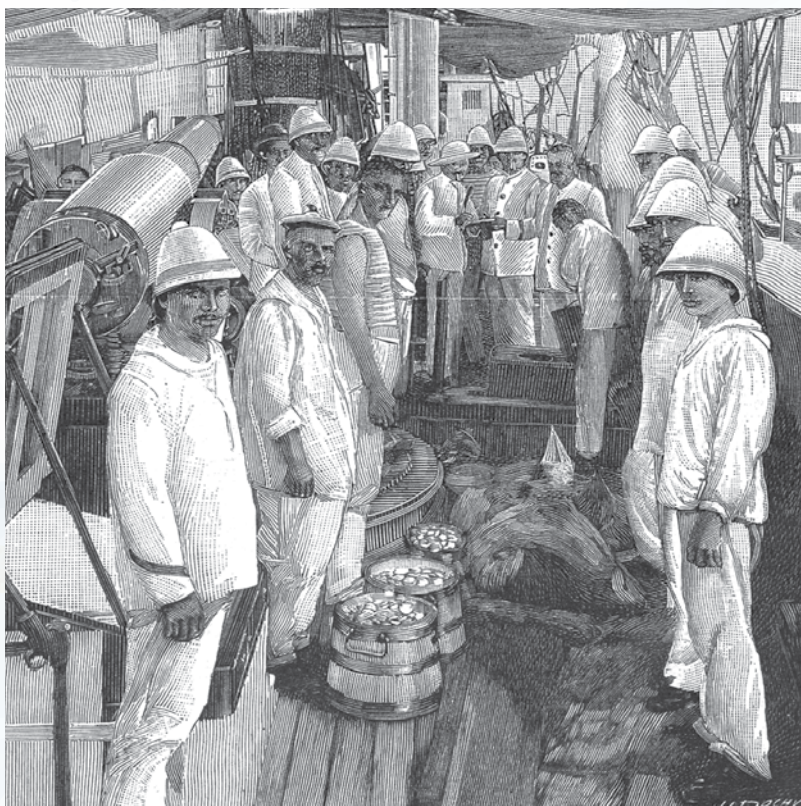
วันที่ 3 กันยายน เรือลู่แดงบรรทุกเงินจำนวนมหาศาลไปถึงไฉ่ฉ่อง ส่องวันต่อมาก็เริ่มขนย้ายเงินที่กองไว้ขึ้นบก เหรียญนกมีจำนวนมากมายเกินจะนับกัน ต้องใช้การชั่งน้ำหนักแทน

เหตุการณ์ครั้งนี้สยามเสียดินแดนครั้งใหญ่ คือราชอาณาจักรลาวเกือบทั้งหมด และสิบสองจุไทย รวมเนื้อที่ประมาณ 143,800 ตารางกิโลเมตร

ทั้งหมดนี้เป็นผลงานของ ออกุสต์ ปาวี แทบเพียงคนเดียว

อังกฤษผสมโรงถ่มน้ำลายใส่คนไทยทั้งชาติ หนังสือพิมพ์ The Sketch ฉบับวันที่ 26 กรกฎาคม 2436 ลงภาพการ์ตูนล้อเลียนกองทัพสยาม เป็นรูปทหารไทยเป็นหุ่นไม้แข็งที่ปล่อยให้ทหารฝรั่งเศสแทงตามใจชอบ แสดงให้โลกเห็นว่าสยามเป็นลูกไก่ในกำมือของฝ่ายตะวันตกหลายปีผ่านไป แม้สยามปฏิบัติตามสัญญาหักข้อครบบั่นฝรั่งเศสยังไม่ยอมถอนทหารออกจากจันทบุรี ราชทูตของหมาป่าเผยโฉม ครั้งนี้ต้องการยึดครองจันทบุรีอย่างถาวร

รัชกาลที่ 5 ทรงมีรับสั่งให้เสนาบดีว่าการต่างประเทศและอัครราชทูตพิเศษที่กรุงปารีส พระยาสุรียานุวัตร (เกิด บุญนาค) เจรจากับฝรั่งเศสให้ถอนทหารออกจากจันทบุรี



เรือรบฝรั่งเศสขนหริยญนุกไปไซ่ง่อน



ฝ่ายฝรั่งเศสกล่าวว่า “เรามีทหารฝรั่งเศสแค่ 25 คนรักษาเมือง
จันทบุรี คนแค่นี้ไม่ถือว่าการยึดครอง”

“ทหารต่างชาติหนึ่งคนในแผ่นดินของเราก็ถือว่าการ
ยึดครอง”

“เราต้องเสียค่าใช้จ่ายปีละสองล้านฟรังก์ปกครองจันทบุรี
เราจะทิ้งค่าใช้จ่ายนี้ได้อย่างไร?”

“เราขอร้องให้พวกท่านช่วยปกครองจันทบุรีหรือ?”

“ถ้าเราไม่ไป พวกท่านจะทำอะไรหรือ?”

สยามก็ทำอะไรกับฝรั่งเศสไม่ได้จริงๆ ในที่สุดสยามก็ถูกบีบ
ให้ลงนามอนุสัญญา ณ กรุงปารีสวันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2446 และ
พิธีสารลงนามวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2447 สยามยกมโนไพร
จำปาศักดิ์ หลวงพระบาง ผังขวา เมืองด่านซ้ายและเมืองตราด ดินแดน
ฝั่งซ้ายแม่น้ำโขงให้ฝรั่งเศส ฝรั่งเศสจึงยอมถอนทหาร ‘25 คน’
ออกจากจันทบุรี

แต่ฝรั่งเศสยังไม่สละลายหมาป่า เสนอให้สยามแลกนครวัด
ซึ่งเป็นของสยามกับเมืองด่านซ้ายและเมืองตราด การเจรจาดำเนินต่อไป
ฝ่ายสยามมีนายเอ็ดเวิร์ด สโตรเบล (Edward Strobel) ที่ปรึกษา
ราชการ ฝ่ายฝรั่งเศสมีนายวิกเตอร์ คอลแลง เดอ ปลังซี (Victor Collin
de Plancy) อัครราชทูตฝรั่งเศสประจำสยาม

ในที่สุดสามารถทำข้อตกลงเมื่อวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2449
สาระสำคัญคือสยามยอมยกเมืองพระตะบอง เสียมราฐ และศรีโสภณ
ให้แก่ฝรั่งเศส แลกกับที่ฝรั่งเศสยกเมืองด่านซ้าย เมืองตราด และ
เกาะต่างๆ จำนวนหนึ่งคืนให้ไทย และสิทธิสภาพนอกอาณาเขตไม่มีผล
หลังลงนามในหนังสือสัญญานี้

เป็นการสิ้นสุดวิกฤตการณ์ ร.ศ. 112 ที่ยืดเยื้อมาสิบสามปี
ชาวสยามทั้งแผ่นดินยุคนั้นหลังน้ำตา จดจำว่าฝรั่งเศสยุคนั้น
รังแกเราอย่างไร



ตลอดช่วงเวลาวิกฤตินั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวฯ ทรงพยายามแก้ไขวิกฤติการณ์ ร.ศ. 112 ทั้งวิธีการทางทูต ไปจนถึง การขอความช่วยเหลือจากมหาอำนาจอื่น แต่ไม่เป็นผล การเสียดินแดนฝั่งซ้ายแม่น้ำโขงจากวิกฤติการณ์ครั้งนี้ทำให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสียพระราชหฤทัยอย่างสุดซึ้ง น้ำพระเนตรไหล และทรงพระประชวร

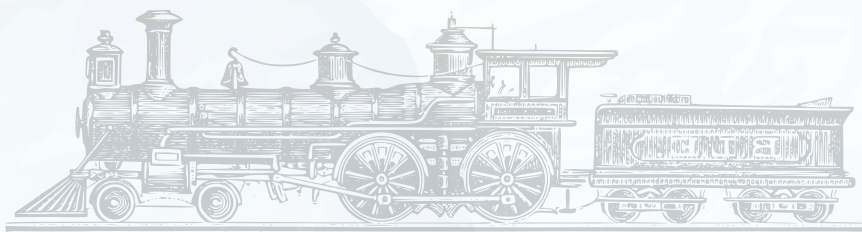
ทว่าทรงมองภาพกว้างว่า มันเป็นการเสียอวัยวะ (เมือง) เพื่อรักษาชีวิต (ประเทศ)

ตามข้อเขียนของมหาเสวกเอก พระยาบุรุษรัตนราชพัลลภ (นพ ไกรฤกษ์) : “ทรงรับสั่งเป็นเชิงปรารภว่า การเสียเขตแดนแต่เพียงเล็กน้อยตามชายพระราชอาณาจักรซึ่งเราเองก็ทำนุบำรุงรักษาให้เจริญเต็มที่ไม่ได้นั้น ก็เปรียบเหมือนกับเสียปลายนิ้วของเราไป ยังไถ่ลอยู่รักษาหัวใจกับตัวไว้ให้ดีกว่าแล้วกัน”

ทว่าทรงรู้ดีว่าหากลูกแกะไม่ทำอะไร หมาป่าได้คืบจะเอาศอกต่อไปไม่สิ้นสุด

สี่ปีหลังจากเหตุการณ์ ร.ศ. 112 ในปี พ.ศ. 2440 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จประพาสยุโรปครั้งแรก เป้าหมายเพื่อหาพันธมิตรมาคานอำนาจศัตรู

ซาร์ นิโคลาสที่ 2 แห่งรัสเซีย



[illegible]

... du bel papier blanc
 ... du vinaigre bouillonné
 ... après l'opération
 ...

au
 acc
 fait. j'ai
 un autre
 même ton
 de quelques minutes, les
 le m'arrivera. D'après
 que si elle était fra
 en mission
 oto son genre







คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	ประธานกรรมการรถไฟฟ้า
นายกรณินทร์ กาญจน์นัย	กรรมการรถไฟฟ้า
นายอำนาจ ปริมวงศ์	กรรมการรถไฟฟ้า
นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล	กรรมการรถไฟฟ้า
นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	กรรมการรถไฟฟ้า
นายระพี ผ่องบุพกิจ	กรรมการรถไฟฟ้า
นางสาวศุภรติริ อภิญญาณวัฒน์	กรรมการรถไฟฟ้า
นายนิรุฒ มณีพันธ์	กรรมการและเลขานุการ

คณะผู้บริหาร

นายนิรุฒ มณีพันธ์	ผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
นายจรูญ รุ่งรานิย์	รองผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
นายสุจิตต์ เขาว์ศิริกุล	รองผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
นายเอก สิทธิเวดิน	รองผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
นายสุชีพ สุขสว่าง	รองผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
นายอวิรุทธ์ ทองเนตร	รองผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
นายอนันต์ โพธิ์นิ่มแดง	รองผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
นายวัชรชาญ สิริสุวรรณทัศน์	รองผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
นางสาวชุติมา วงศ์ศิวัชวิลาส	ผู้ช่วยผู้ว่าการ
นางลัดดา ละออกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
(รองการแต่งตั้ง)	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
(รองการแต่งตั้ง)	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
นายไชยเชษฐา แซ่จิว	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

นางฐานิยา เดชอุดม	ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ
(รองการแต่งตั้ง)	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
นายวรพจน์ เทียบรัตน์	ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
(รองการแต่งตั้ง)	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากร
(รองการแต่งตั้ง)	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
นายสุรเดช รูปะวิโรจน์	วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
นายฐานุกร อินทรชม	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
นายประสิทธิ์ ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
(รองการแต่งตั้ง)	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
นายไพฑูรย์ มงคลศุภการ	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
นางสาวชุติมา จตุรงค์รัมย์	หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
นายวุฒิกร วะขิงเงิน	หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
นพ.องอาจ จริยาสถาพร	หัวหน้าสำนักงานแพทย์
นางสาวมณฑกกาญจน์ ศรีวิลาส	หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
นางสาวกานต์วี ทองพูล	ผู้อำนวยการสถาบันฝึกอบรมระบบราง
นายพลายงาม ศิริจันทร์	หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
นายก่อพงศ์ สุทธิกรณ์	หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
นายวีระชัย ถาวร	หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม
พล.ต.ต. ชัยรพ จุณณวัฒน์	ผู้บังคับกองตำรวจรถไฟ
นายมนัญ มณีจักร	ผู้ตรวจการรถไฟ 1
(รองการแต่งตั้ง)	ผู้ตรวจการรถไฟ 2
นายปิยะบุตร ไตวิจารณ์	ผู้ตรวจการรถไฟ 3
(รองการแต่งตั้ง)	ผู้ตรวจการรถไฟ 4

เจ้าของ	การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
บรรณาธิการ	นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์
กองบรรณาธิการ	บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายประสานงาน	นางศุภมาส ปลื้มกุล นางอภาพัชร สุวดี นายกสิวัฒน์ ไชยธรรม
ฝ่ายภาพ	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว กองประชาสัมพันธ์ บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายจัดส่ง	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว รับ-ส่ง ฝปด.1 ฝ่ายบริการโดยสาร หมวดสัมภาระ สถานีกรุงเทพ

ฝ่ายสมาชิก	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ 0 2220 4271
ออกแบบและผลิต	บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน) 99/16-20 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ 0 2642 3400 ต่อ 4702



การรถไฟแห่งประเทศไทย
เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
www.railway.co.th
facebook : ทีมพิธการรถไฟแห่งประเทศไทย
Call Center : 1690