

รัฐบาลสยามกับการจัดการปกครอง 4 หัวเมืองมลายู (ไทรบุรี ปะลิส กลันตัน และตรังกานู) ระหว่าง ค.ศ. 1873-1910

ชัยวัฒน์ ปะสุนะ¹

Received: March 6, 2020

Revised: May 21, 2020

Accepted: May 25, 2020

บทคัดย่อ

บทความนี้มุ่งศึกษาบทบาทและวิธีการของรัฐบาลสยามในการพยายามดำรงรักษาผลประโยชน์หัวเมืองแหลมมลายูในเชิงนโยบาย รวมถึงปฏิกิริยาตอบโต้และท่าทีของสยามต่อการเผชิญอำนาจกับอังกฤษในการครอบครองดินแดนแหลมมลายู โดยศึกษาผ่านการดำเนินความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลกลางที่กรุงเทพฯ กับสุลต่านหัวเมืองมลายูทั้ง 4 ภายใต้พระราชอำนาจกษัตริย์สยามระหว่าง ค.ศ. 1873-1910 รวมถึงปฏิกิริยาของสุลต่านหัวเมืองมลายูในการปรับตัวเข้ากับสถานการณ์ก่อนเกิดสนธิสัญญาอังกฤษ-สยาม ค.ศ. 1909 ผลการศึกษาพบว่าการลงนามในสนธิสัญญาระหว่างรัฐบาลสยามกับอังกฤษในปี ค.ศ. 1909 มิได้เป็นการสูญเสีย “เสียดินแดน” หัวเมืองแหลมมลายูแต่เป็นการผสานประโยชน์ระหว่างสยามกับอังกฤษ การรักษาผลประโยชน์ของสยาม คือ รัฐบาลสยามยกหัวเมืองประเทศราชมลายูให้อังกฤษ แลกเปลี่ยนกับผลตอบแทนด้านความช่วยเหลือด้านการกู้ยืมเงินและสรรพกำลังในการสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้ และอื่นๆ

คำสำคัญ รัฐบาลสยาม, เสียดินแดน, หัวเมืองมลายู, มณฑลไทรบุรี

¹ นิสิตหลักสูตรอักษรศาสตรมหาบัณฑิต (สาขาวิชาประวัติศาสตร์) คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กรุงเทพฯ 10330 อีเมล: chaiwatpasuna@gmail.com

The Siamese Government and the Administration of the 4 Malay States (Kedah, Perlis, Kelantan and Terengganu), 1873-1910

Chaiwat Pasuna²

Abstract

This article explores the role and methods of the Siamese government regarding the policy of preserving interests in the four Malay states of Siam. The article examines the relationship between the power of the Siamese government in Bangkok and the four Malay states of Siam between 1873-1910. In addition, this article explains the relationship of the Sultan with the King of Siam. This article finds that after the signing of the Anglo-Siamese treaty of 1909, the Siamese government did not lose the territory, but it is trading between Siam and British colonial. The British colonial government gained territory and Siam received assistance to support the construction of railway lines and others.

Keywords Siamese Government, Lost Territories, Malay States, Monthon Saiburi

² Student in Master of Arts (History), Faculty of Arts, Chulalongkorn University, Bangkok 10330.
Email: chaiwatpasuna@gmail.com

1. บทนำ

บริเวณพื้นที่แหลมมลายูเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญ หากศึกษาประวัติศาสตร์นิพนธ์ไทยจะปรากฏได้อย่างชัดเจนถึงการอ้างสิทธิ์ครอบครองพื้นที่คาบสมุทรมลายูที่ถูกอ้างอาณาเขตในจารึกสุโขทัยเป็นต้นมา (จตุพร ศิริสัมพันธ์, 2547, น. 5) การสืบทอดสิทธิเหนือหัวเมืองมลายูต่อจากอยุธยาในสมัยรัตนโกสินทร์ การเผชิญกับภัยคุกคามจากลัทธิล่าอาณานิคม บทบาททางการเมืองของสยามตั้งแต่ปลายคริสต์ศตวรรษที่ 19 โดยการส่งข้าราชการจากราชสำนักมาดูแลหัวเมืองทางใต้อย่างใกล้ชิด ซึ่งมักจะเป็นบุคคลที่รัฐบาลสยามเชื่อว่าจะช่วยให้งานราชการเป็นไปอย่างเรียบร้อยตามขนบราชสำนัก การเร่งสร้างทางรถไฟและรวมถึงสาธารณูปโภคเชื่อมโยงระหว่างเมืองเพื่อประโยชน์ทางการเมืองและเศรษฐกิจควบคู่กัน เพราะสยามจำเป็นอย่างมากในการพิสูจน์ศักยภาพตามความคาดหวังจากรัฐบาลอังกฤษ ซึ่งมุ่งให้เกิดความเท่าเทียมทางด้านมาตรฐานคุณภาพชีวิตของพลเมืองระหว่างทั้งสองดินแดนอย่างเท่าเทียมกัน รัฐบาลสยามอุทิศสรรพกำลังอย่างมากในการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้เรื่อยมากระทั่งเกิดการลงนามปี ค.ศ. 1909 ยกเมืองเมืองไทรบุรี เมืองปะลิส เมืองกลันตัน เมืองตรังกานูให้แก่อังกฤษ เมืองเหล่านี้มีความสัมพันธ์กันในทางประวัติศาสตร์และการเมืองตั้งแต่เริ่มสถาปนากรุงรัตนโกสินทร์เป็นต้นมาในฐานะหัวเมืองประเทศราช

การปกครองหัวเมืองมลายูเป็นการใช้อำนาจอย่างหลวม กล่าวคือ สยามให้อำนาจเจ้าเมืองหรือพวกสุลต่านมีอำนาจสูงสุด แต่ต้องส่งต้นไม้เงินต้นไม้ทอง 3 ปีจึงจักส่งหนึ่งครั้ง ครั้นถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) รัฐบาลสยามตระหนักถึงสถานการณ์ที่ไม่อำนวยต่อการปกครองรูปแบบเดิม พื้นที่หัวเมืองมลายูซึ่งมีความสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรธรรมชาติ ทำให้เป็นที่หมายปองของพวกอังกฤษ ฝรั่งเศส เยอรมัน (แถมสุข นุ่มนนท์, 2528, น. 13) การแสดงแสนยานุภาพของรัฐบาลสยามสู่หัวเมืองมลายูในช่วงรัชกาลที่ 5 ซึ่งเริ่มแตกต่างจากธรรมเนียมตามจารีต เป็นช่วงรอยต่อทางรัฐบาลสยามเริ่มปรับโครงสร้างการบริหารรัฐกิจให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากเผชิญภัยคุกคามจากอังกฤษในการขยายดินแดนหลังจากสร้างอาณานิคมช่องแคบแล้ว ได้พยายามลุกคืบครอบครองบรรดาเมืองมลายู นับเป็นภัยคุกคามแก่สยามและผู้ปกครองหัวเมืองทางใต้อย่างยิ่ง การเสียดินแดนในครั้งนี้เริ่มปรากฏขอบเขตอำนาจระหว่างสยามกับอังกฤษชัดเจนมากยิ่งขึ้น ซึ่งมีความคาบเกี่ยวกับการกำหนดเขตแดนของรัฐชาติหรือพรมแดนภาคใต้ของสยาม

บทบาทจากทางรัฐบาลสยามได้เปลี่ยนท่าทีเพื่อให้สอดคล้องหลายประการ ในช่วงเวลาดังกล่าวรัชกาลที่ 5 ได้ให้ความสำคัญแก่หัวเมืองปักษ์ใต้มากขึ้นกว่าเดิม ตัวอย่างชัดเจนในการเสด็จประพาสต้น (ทัศน ทศนมิตร, 2549, น. 75-83) ทั้งนี้ ยังปรับเปลี่ยนการปกครองใหม่

เป็นจุดเปลี่ยนสำคัญ ประการแรก คือ เปลี่ยนแปลงรูปแบบการบริหารราชการหรือปฏิรูปการปกครองส่วนหนึ่งเพื่อตอบโต้การเข้ามาของลัทธิล่าอาณานิคม ประการที่สอง คือ รัฐบาลสยามโอนถ่ายอำนาจให้บรรดาหัวเมืองมลายูขึ้นโดยตรงต่อรัฐบาลกลางที่กรุงเทพฯ เพื่อการตัดสินใจและบัญชาการได้สะดวกมากขึ้น สะท้อนให้เห็นถึงการเริ่มตระหนักถึงภัยคุกคามที่จะมาถึงก่อนหน้าที่จะเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวนี้ขึ้นก่อนแล้ว และในช่วงนั้นบทบาทของเมืองนครศรีธรรมราชที่มีต่อหัวเมืองมลายูไม่เข้มข้นเช่นเคย การมีปฏิสัมพันธ์กับนครศรีธรรมราชเพื่อดำเนินกิจกรรมทางการเมืองกับสยามก็ไม่ปรากฏบทบาทดังเดิม สะท้อนถึงการปรับสถานะความสำคัญของเมืองให้เทียบเท่ากันโดยมีศูนย์กลางบริหารบัญชาการโดยตรงจากรัฐบาลสยามที่กรุงเทพฯ อย่างไรก็ตาม เอกสารชั้นปฐมภูมิในบทความนี้เรียบเรียงการพิจารณาบทบาทของสยามที่ผ่านเอกสารทางราชการ และระบบบริหารการปกครองซึ่งให้ข้อจำกัดของหลักฐานที่ยังคงสัมพันธ์กับวิถีคิดเรื่องของอำนาจ เขตแดน และสนับสนุนข้อเสนอการเสียดินแดนหัวเมืองมลายูอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งความพยายามของบทความนี้เพื่อพิสูจน์ถึงมิติด้านผลประโยชน์ รวมถึงอำนาจการจัดการปกครองของรัฐบาลสยามแบบรัฐจารีต³

ขอบเขตการศึกษาของบทความ แบ่งได้เป็น 2 ขอบเขต ดังนี้

(1) เชิงพื้นที่ มุ่งเน้นที่จะศึกษาอิทธิพลของรัฐบาลสยามที่กรุงเทพฯ ในการควบคุมและกำหนดกิจกรรมทางการเมืองบริเวณเมืองมลายูทางตอนเหนือ ได้แก่ เมืองไทรบุรี เมืองปะลิส เมืองกลันตัน เมืองตรังกานู โดยการใช้อำนาจผ่านพระราชอำนาจบัญชาการเหนือเจ้าผู้ครองหัวเมืองเหล่านี้

(2) เชิงเวลา ศึกษาบทบาทของรัฐบาลสยามช่วงการปกครองแบบจารีต รัฐบาลในความหมายช่วงเวลาดังกล่าวหมายถึงพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) มีอำนาจบัญชาการทางการเมืองการปกครองประเทศสยาม บทความนี้เริ่มศึกษาตั้งแต่ ค.ศ. 1873 กระทั่งสิ้นสุดรัชกาล ค.ศ. 1910 อันเป็นปีถัดมาหลังจากที่เกิดเหตุการณ์ลงนามในสนธิสัญญาเบงกอลทั้ง 4 ให้แก่รัฐบาลอังกฤษ

บทความเรื่องนี้จะจัดแบ่งลำดับเนื้อเรื่องเป็น 3 ส่วน คือ บทนำ เนื้อเรื่อง และสรุปความ โดยในส่วนเนื้อเรื่องจัดแบ่งได้ตามประเด็นศึกษา 4 ประเด็น ได้แก่ 1) ประเด็นเรื่องบทบาทของ

³ รัฐจารีต คือ รัฐในรูปแบบเดิมซึ่งมีลักษณะยึดหยุ่นด้านอำนาจการปกครอง เชื่อมโยงความสำเร็จหรือความชอบธรรมเกิดจากอำนาจเกิดจากบารมี และสิทธิธรรม การยอมรับอำนาจและความสัมพันธ์ของรัฐขึ้นอยู่ความสามารถของผู้ปกครอง ทั้งนี้ ยังรวมถึงเขตอำนาจรัฐจารีตที่ไม่ชัดเจนมีมณฑลอำนาจแบบรัฐแสงเทียน และความสัมพันธ์แบบรัฐสองหรือสามฝ่ายฟ้า ตัวอย่างของรัฐจารีต เช่น ประเทศราช ซึ่งมีการจัดลำดับศักดิ์ของเมือง แสดงความสัมพันธ์หรือความภักดีโดยการส่งบรรณาการฯ ทั้งนี้ ความหมายของรัฐจารีตดังกล่าวยังขยายความถึงอาณาเขต ระบบการปกครอง การบริหารกิจการของรัฐจารีต เป็นต้น

สยามในประวัติศาสตร์ 4 หัวเมืองมลายู 2) ประเด็นเรื่องหัวเมืองมลายูทั้ง 4 พันธะในระบอบจารีต และ 3) ประเด็นเรื่องเส้นทางรถไฟสายใต้กับมุมมองการพิจารณาด้านผลประโยชน์ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2. บทบาทของสยามในประวัติศาสตร์ 4 หัวเมืองมลายู

ความเข้าใจเกี่ยวกับการเสียดินแดน มักเป็นส่วนที่ถูกนำมาพิจารณาถึงความสำคัญเมื่อกล่าวถึงประวัติศาสตร์ความสัมพันธ์ระหว่างสยามกับหัวเมืองมลายูทั้ง 4 ถูกสร้างให้เป็นวาทกรรมที่จดจำได้ง่าย คือ “การเสียดินแดน” (สายสกุล เตชาบุตร, 2558, น. 251) วาทกรรมดังกล่าวยังได้รับการยอมรับจากโลกทัศน์ความรู้ของสังคมไทย เนื่องจากการผลิตซ้ำเรื่องราวแนวประวัติศาสตร์ชาตินิยมกระทั่งปลูกเร้าให้เกิดความเข้าใจ ผู้เขียนบทความให้ความสนใจกับงานนิพนธ์ในกลุ่มชาตินิยมควบคู่ประวัติศาสตร์แห่งชาติ คือ งานแผนที่ (ฉบับทองใบ แดงน้อย⁴) อิทธิพลของงานของเขาเกิดจากการก้าวข้ามงานนิพนธ์ที่ใช้แต่งเพียงรูปแบบลายลักษณ์อักษรเท่านั้น ความสำคัญนั้น คือ “การสร้างแผนที่” โดยการกำหนดสร้างรูปร่างของดินแดนของกลุ่มชาวไทยตามแนวคิดอาณาเขตรัฐชาติ เช่น การกำหนดอาณาเขตอาณาจักรโบราณฯ อิทธิพลของงานแผนที่ฉบับทองใบ แดงน้อย งานแผนที่ของเขาเป็นส่วนหนึ่งอยู่ในระบบการศึกษาตั้งแต่ประถมศึกษากระทั่งถึงระดับอุดมศึกษา รวมทั้งในวงวิชาการศาสตร์ทางด้านทหารมีความสำคัญอย่างมาก ซึ่งในทางกลับกันย่อมส่งผลเสียต่อระบบความคิดและความเข้าใจเกี่ยวกับสถานะองค์ความรู้ทางประวัติศาสตร์ เช่น ความเข้าใจด้านอำนาจและอธิปไตยของสยามเหนือเมืองมลายูว่ามีอยู่อย่างสมบูรณ์ซึ่งเป็นการสร้างความรู้ที่โยงความคิดของรัฐสมัยใหม่ที่มีรูปร่าง ดินแดนอธิปไตยที่ประจักษ์ได้ผ่านแผนที่โบราณ (ฉบับทองใบ แดงน้อย) โดยละเลยมิติด้านสังคมการปกครอง เงื่อนไขของการใช้อำนาจ และลักษณะของความสัมพันธ์ระหว่างสยามกับบรรดาเมืองมลายู เป็นต้น

การปกครองหัวเมืองมลายูแบบหลวมๆ คือ สยามให้อำนาจเจ้าเมืองหรือสุลต่านมีอำนาจสูงสุด แสดงความยำเกรงต่อสยามด้วยการส่งต้นไม้เงินต้นไม้ทองตามเวลาที่ตกลงกัน

⁴ อิทธิพลจากงานนิพนธ์ของ ทองใบ แดงน้อย มีอยู่มากและได้รับความนิยมเสมอมา ดังนั้น ผู้เขียนบทความจะยกตัวอย่างงานเพื่อแสดงให้เห็นถึงความสำคัญ และการเป็นส่วนหนึ่งในการผลิตสร้างความรู้เกี่ยวกับแผนที่ในสังคมไทย โดยพิจารณาจากจำนวนครั้งที่ตีพิมพ์ ตัวอย่างเช่น เรื่อง “แผนที่ภูมิศาสตร์” ฉบับตีพิมพ์ปี ค.ศ. 2014 ระบุว่ามีการตีพิมพ์มาแล้วถึง 44 ครั้ง, “แผนที่ภูมิศาสตร์ ประโยชน์มัธยมศึกษาตอนปลาย” ฉบับตีพิมพ์ปี ค.ศ. 1979 ระบุว่ามีการตีพิมพ์มาแล้วถึง 12 ครั้ง, และ “สมุดหัดเขียนแผนที่ ชั้นประถมปีที่ 4” ฉบับตีพิมพ์ปี ค.ศ. 1979 ระบุว่ามีการตีพิมพ์มาแล้วถึง 10 ครั้ง เป็นต้น

3 ปีจึงส่งมาครั้งหนึ่ง (QUEDAH AND SIAM, 1831, p. 1) บรรณาการหรือภาษาท้องถิ่นว่า “บุหงามาต” (The Anglo-Siamese Treaty, 1909, p. 162) บุหงา (Bunga) ภาษาชวา แปลว่า ดอกไม้ สมาสกับ มาต (MAST) ภาษาสันสกฤตแปลว่า ทอง สะท้อนการเข้าหาอำนาจจากต้นทางหัวเมืองมลายู สู่ศูนย์กลางอาณาจักรที่กรุงเทพฯ ครึ่งถึงรัชกาลที่ 5 ตระหนักถึงสถานการณ์ที่ไม่อำนวยต่อการปกครองรูปแบบเดิม พื้นที่หัวเมืองมลายูเป็นที่หมายปองของพวกอังกฤษ ฝรั่งเศส เยอรมันอยู่ตลอด (แถมสุข นุ่มนนท์, 2528, น. 13) ในสมัยรัชกาลที่ 5 เริ่มมีธรรมเนียมปฏิบัติของวัตรวิถีษัตริย์ที่ต่างออกไป กล่าวคือ การเสด็จประพาสตั้ไปยังหัวเมืองสำคัญ เสด็จไปประทับจรดแหลมมลายู (เสาวลักษณ์ กิษานนท์ และปัทมกร ศรีบุญเรือง, 2558, น. 56-59) รวมถึงต่างประเทศเพื่อเจริญสัมพันธไมตรี พระราชกรณียกิจในการเสด็จประพาสตั้แสดงออกถึงสัญลักษณ์ความเป็นกษัตริย์ของแผ่นดินเหล่านั้น ซึ่งจะต้องมีความรอบรู้เกี่ยวกับสถานที่เหล่านั้นด้วย สมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์ไม่ปรากฏกษัตริย์สยามเสด็จไปยังหัวเมืองมลายู

แผนภาพที่ 1 บุหงามาต หรือต้นไม้เงินต้นไม้ทอง เครื่องราชบรรณาการจากสุลต่านแห่งรัฐไทรบุรี รัฐกลันตัน รัฐตรังกานู และรัฐปัตตานี ถวายแด่กษัตริย์สยาม จัดแสดง ณ พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติมาเลเซีย (Muzium Negara)



ที่มา: National Museum (n.d.)

มูลเหตุสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงให้กษัตริย์สยามหันมาให้ความสนใจกับดินแดนทางตอนใต้มากยิ่งขึ้น คือ การตั้งมั่นของอาณานิคมอังกฤษปลายแหลมมลายูซึ่งพยายามเข้าจัดการ

ปกครองรัฐมลายู สมัยรัชกาลที่ 5 ได้เสด็จประพาส 4 ครั้ง ดังนี้ 1) เมื่อปี ค.ศ. 1888 เมืองกลันตัน และเมืองตรังกานู 2) เมื่อปี ค.ศ. 1890 เมืองไทรบุรี เมืองกลันตัน และเมืองตรังกานู 3) เมื่อปี ค.ศ. 1898 เมืองกลันตัน และเมืองตรังกานู และ 4) เมื่อปี ค.ศ. 1900 เมืองกลันตัน (KING CHULALONGKORN'S REIGN, 1910, p. 9) รวมถึงเกิดเหตุการณ์สำคัญในปี ค.ศ. 1862 ข้าหลวงอังกฤษประจำการอาณานิคมช่องแคบได้สั่งให้ ลอร์ด จอห์น เฮย์ (Lord John Hay) คุมกองเรือขึ้นมายังกรุงเทพฯ หลังจากกระดมยิงตรังกานูของสยามแล้วมาขอเข้าเฝ้าพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (แอ็บบ็อต โลว์ มอฟแพท, 2520, น. 142-143)

แม้ว่าท่าทีของอังกฤษที่เริ่มเข้ามาดำเนินความสัมพันธ์ระหว่างเขตแดนภายในต่ออธิปไตยของสยาม หากกล่าวถึงการกำหนดเขตแดนที่แน่ชัดคงไม่มีคำตอบที่แน่นอน และไม่อาจระบุได้ทั้งจากเอกสารหรือคำบอกเล่า เนื่องจากเขตแดนสยามในขณะนั้นยังขึ้นอยู่กับลักษณะของการยอมรับอำนาจแบบรัฐจารีต ซึ่งผู้คนที่อาศัยยังดินแดนเหล่านั้นจะเป็นผู้กำหนดว่าขอบเขตอำนาจของสยามได้แผ่ลงมากมาเพียงใด กล่าวคือ ต้องขึ้นอยู่กับคนในท้องถิ่นนั้นว่ารับรู้และยอมรับอำนาจของสยามหรือไม่ เช่นในงานของ ธงชัย วินิจจะกูล กล่าวถึงเขตแดนในสมัยจารีตว่าการกำหนดเขตแดนเหล่านี้แน่นอนลงไป ก็ให้ไปถามเอาจากผู้เฒ่าที่อาศัยอยู่ตามชายแดนว่าพวกเขาารู้อะไรบ้างเกี่ยวกับดินแดนที่เชื่อมกัน และให้ถือเอาตามที่คนเหล่านั้นยืนยันแหละเป็นเขตแดนระหว่างส่วนของอังกฤษและสยาม (ธงชัย วินิจจะกูล, 2556, น. 91) บริบทในขณะนั้นจึงมีลักษณะที่สอดคล้องกับการปะทะกันโดยตรงของมหาอำนาจ ซึ่งเป็นสภาพการณ์ที่ส่งผลต่อการตัดสินใจพระทัยของรัชกาลที่ 5 ทรงแก้ไขปัญญาดำเนินการตามแบบอย่างของชนบจารีต คือ ส่งข้าราชการสำนักของสยามมาแก้ไขจัดการปัญหาทางภาคใต้

ขณะเดียวกันยังสัมพันธ์กับเหตุการณ์จักรวรรดิอังกฤษขยายอำนาจในแหลมมลายู หากพิจารณาในแง่ของนโยบายของอังกฤษที่มีต่อสยามบริเวณรัฐมลายู ส่วนหนึ่งจะเห็นความพยายามของอังกฤษที่คอยเป็นผู้ชี้แนะ และเร่งรัดให้รัฐบาลสยามดำเนินการพัฒนาเมืองเหล่านี้ให้มีมาตรฐานเดียวกับอังกฤษ เนื่องจากการสร้างอาณานิคมมีค่าใช้จ่ายสูงเมื่อเทียบกับการปลักระการพัฒนามาให้แก่สยาม แรงกระตุ้นที่เกิดกับรัฐบาลสยามโดยเฉพาะรัชกาลที่ 5 ได้เสด็จออกไปยังเมืองท่าอาณานิคม เพื่อเจริญสัมพันธ์ไมตรีและเรียนรู้ความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับอาณานิคมเหล่านั้น ทั้งเสด็จประพาสสิงคโปร์ ชวา รวมถึงอินเดีย ก่อนที่จะประพาสยุโรป เป็นโอกาสในการเรียนรู้และแสวงหาวิธีการเพื่อพัฒนาการจัดการปกครองของสยามให้ทัดเทียมดินแดนอาณานิคม (สมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์, 2517, น. 17)

ภายหลังจากเสด็จประพาสแหลมมลายูครั้งแรกจึงมีพระราชดำรัสเมื่อปี ค.ศ. 1897 ให้ตั้งมณฑลไทรบุรี (เมืองไทรบุรี เมืองปะลิส เมืองสตูล) ได้แต่งตั้งเจ้าเมืองไทรบุรี ชื่ออับดุลฮามิต เป็นข้าหลวงเทศาภิบาล ตำแหน่งพระยาฤทธิสงครามภักดี ขึ้นตรงต่อรัฐบาลกลางที่

กรุงเทพฯ โดยมีพระประสงค์ให้เจ้าเมืองเหล่านี้รักดีต่อสยามมากกว่าจะแทรกแซงการเมืองภายใน รัชกาลที่ 5 ใช้จิตวิทยาในการให้คำแนะนำแก่ผู้ปกครองเมือง แสดงความใส่พระทัยและตกแต่งสิ่งสอน ในลักษณะให้ดูแลพัฒนาความเป็นอยู่พลเมืองให้เทียบเท่าในเขตที่ปกครอง โดยอังกฤษ อำนาจของสยามถูกใช้ผ่านกลุ่มผู้นำท้องถิ่นในฐานะหัวเมืองประเทศราชของอาณาจักรสยามได้รับยศ ตำแหน่ง พระราชทานแต่งตั้งโดยรัชกาลที่ 5 ดังที่ได้ยกตัวอย่างไปข้างต้นกรณีของอับดุล ฮามิต ซึ่งได้รับการแต่งตั้งเป็นข้าราชการสยามตำแหน่งพระยาฤทธิสงครามภักดี เจ้าเมืองไทรบุรี (ประไพพิศ วรวัฒน์ชัย, 2534, น. 68)

ความสำคัญของการแต่งตั้งผู้ที่มีอำนาจเดิมในท้องถิ่นให้ปกครองดังเดิม เพื่อเป็นการลดความขัดแย้งหรือความวุ่นวายที่จะก่อเป็นฉนวนเหตุการณ์ก่อจลาจลได้ และมักจะเป็นกลุ่มเชื้อสายเดิมซึ่งในที่นี้ส่วนใหญ่จะมาจากข้าราชการครั้งรัชกาลที่ 1 เช่นกรณีส่งเจ้าพระยานคร (หนู) มาเป็นเจ้าเมืองนครศรีธรรมราช และเป็นสายตระกูลที่จะถูกสืบทอดไปยังเจ้าเมืองอื่นด้วย รวมทั้งปรากฏการณ์ยังเห็นได้ในเมืองไทรบุรี กลันตัน ตรังกานูเช่นเดียวกัน แทนการแต่งตั้งข้าราชการหรือผู้ที่ไม่ได้มีความสัมพันธ์ในทางท้องถิ่นเข้าไปบริหารราชการ (ศุภการ สิริไพศาล, 2560, น. 26) เนื่องจากรัฐบาลสยามเล็งเห็นว่าการเน้นสายสัมพันธ์เพื่อหวังจะเป็นประโยชน์ในการช่วยเหลือการเมือง และยังเอื้อต่อการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของกลุ่มผู้ปกครองหัวเมืองสยามทางตอนใต้มีเครือข่ายติดสัมพันธ์กับคนที่กรุงเทพฯ

ความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 คือ ความพยายามสร้างระบบการปกครองและบริหารราชการขึ้นมาใหม่ ให้มีความสอดคล้องและทันสมัยมากยิ่งขึ้น โดยมุ่งหวังให้เกิดความสะดวกและแก้ไขปัญหาได้ง่าย เนื่องจากมีความพยายามจัดการลดความยุ่งยากและซับซ้อนของลำดับขั้นตอนการบริหารราชการ (วุฒิชัย มูลศิลป์, 2534, น. 39) สิ่งที่แสดงให้เห็นถึงความพยายามดังกล่าวทั้ง การจัดการปกครองแบบมณฑลเทศาภิบาล และการปรับสถานะของเมืองให้มีความเท่ากัน จากเดิมที่เมืองทั้งหลายในภาคใต้จะมีหัวเมืองใหญ่คอยดูแลบริหารราชการให้ การดำเนินการในแต่ละเรื่องจึงต้องขึ้นตรงต่อเมืองใหญ่ เช่น นครศรีธรรมราช ภูเก็ต สงขลา ฯลฯ ก่อนที่จะส่งเรื่องมายังรัฐบาลที่กรุงเทพฯ การลดสถานะของเมืองใหญ่เหล่านี้ลงได้เปิดโอกาสการเข้าถึงระหว่างรัฐบาลสยามกับเมืองเหล่านั้นได้โดยตรง ไม่มีขั้นตอนที่ซับซ้อน รัฐบาลสยามสามารถรับเรื่องราชการได้รวดเร็วขึ้น อีกทั้งอำนาจการตัดสินใจและสั่งงานราชการก็จะสามารถทำได้ในระดับที่ง่ายขึ้นกว่าเดิม แม้ว่าการกระทำดังกล่าวจะไม่ค่อยสัมฤทธิ์ผล ทว่าแสดงให้เห็นถึงความพยายามของรัฐบาลสยามในการจัดการพื้นที่เหล่านี้ รวมทั้งสะท้อนบทบาทของสยามที่มีต่อหัวเมืองมลายูทั้ง 4 นับแต่สนธิสัญญาเบอร์นีเมื่อปี ค.ศ. 1826 (ยงยุทธ ชูแว่น, 2550, น. 401) ซึ่งว่ารัฐบาลอังกฤษยอมรับอำนาจของรัฐบาลสยามเหนือหัวเมืองมลายูทั้ง 4 ยังคงเป็นเช่นนั้นเรื่อยมากระทั่งการทำสนธิสัญญายอมยกหัวเมืองมลายู

ทั้ง 4 ให้แก่รัฐบาลอังกฤษ (สัญญาว่าด้วยเขตแดนติดท้ายหนังสือสัญญา ลงวันที่ 10 มีนาคม รัตนโกสินทร์ศก 127 ค.ศ. 1909, 2452, น. 705-708)

แผนภาพที่ 2 แผนที่แสดงอาณาเขตระหว่างดินแดนภายใต้อธิปไตยสยาม และอธิปไตยอังกฤษในแหลมมลายู ค.ศ. 1907



ที่มา: Kleingrothe (1907)

3. หัวเมืองมลายูทั้ง 4 พันธะในระบอบจารีต

การทำความเข้าใจความเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์หัวเมืองมลายู รวมทั้งการแก้ปัญหาเกี่ยวกับการบริหารการปกครองโดยดำเนินความสัมพันธ์ในรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณาถึงโลกทัศน์และความเข้าใจของรัฐบาลสยาม ตามคติเดิมที่มองโลกแบบจารีตเริ่มเปลี่ยนแปลงเข้าสู่กระบวนทัศน์แบบวิทยาศาสตร์มากขึ้น โลกทัศน์แบบตะวันตกซึ่งวางอยู่บนการใช้หลักการเหตุผลและตรรกะแบบวิทยาศาสตร์ คือ สามารถ

พิสูจน์ให้เห็นเชิงประจักษ์ได้ ซึ่งวางอยู่ต่างขั้วของกรอบคิดโลกทัศน์แบบตะวันตก เช่น เรื่องบารมีของผู้ปกครอง เขตอำนาจแบบรัฐแสงเทียน รัฐสองหรือสามฝ่ายฟ้า รวมไปถึงอาณาเขตอำนาจที่มีความคลุมเครือไม่อาจจะระบุได้อย่างชัดเจน (ธงชัย วินิจจะกุล, 2556, น. 91) เมื่อความเข้าใจโลกทัศน์ต่างกันทำให้การเผชิญหน้าระหว่างสยามกับอังกฤษเกิดปัญหาขึ้น การเผชิญหน้ากับเจ้าอาณานิคมในช่วงที่สยามกำลังจัดการปกครองแบบรวมศูนย์อำนาจ สยามไม่สามารถผลิตทรัพยากรบุคคลได้เพียงพอ การปะทะกันระหว่างโลกทัศน์มีผลโดยตรงต่อการดำเนินนโยบายของรัฐบาลสยาม ซึ่งแม้ว่ามีความพยายามเปลี่ยนแปลงและแก้ไขปัญหาในเชิงเหตุผลนิยมมากขึ้นของชนชั้นนำสยาม เช่น การใช้ระบบบริหารราชการ แต่ทว่ายังคงติดพันอยู่ในโลกทัศน์แบบจารีตเป็นต้นว่าเน้นบารมีและสวามิภักดิ์ ซึ่งไม่เพียงแต่ตัวข้าราชการเท่านั้นกลับรวมไปถึงทั้งโครงสร้างการบริหารราชการของสยามด้วยที่ส่งผลต่อการจะพัฒนาหัวเมืองมลายูไม่สัมฤทธิ์ผลมากเท่าที่ควร

ประเด็นความขัดแย้งกันระหว่างกระบวนการพัฒนาหัวเมืองมลายูของสยาม ซึ่งไม่สอดคล้องกับระบบราชการและโลกทัศน์ของความเป็นจารีตแบบท้องถิ่น โดยสวนทางกับแนวทางการปฏิบัติทางวิทยาศาสตร์ที่เน้นการเปลี่ยนแปลงอย่างมีประสิทธิภาพ และสัมฤทธิ์ผลทั้งรูปธรรมและนามธรรม สยามได้ส่งข้าราชการคนสำคัญออกไปเป็นผู้ต่างพระเนตรพระกรรณรัชกาลที่ 5 ในการแก้ไขปัญหาตามระบบราชการจารีต โดยส่งขุนนางผู้ใหญ่ที่มี “ความสามารถแบบจารีต” กล่าวคือ เป็นผู้มีความสามารถตามระบบราชการแบบจารีต โดยมีลักษณะที่ทำให้ความสำคัญกับลำดับศักดิ์นาชาติกำเนิด วิทยุฒิ บรรดาศักดิ์ อำนาจบารมีของบุคคลนั้นต้องเป็นที่ยอมรับทั้งในราชสำนักรวมถึงในหัวเมืองที่จะถูกส่งไปปฏิบัติราชการด้วย ซึ่งเป็นมาตรฐานของรัฐบาลสยาม ข้าราชการคนสำคัญที่ถูกบันทึกไว้ว่าเป็นคนลำดับต้นในการแก้ปัญหาทางสยามตอนใต้ อย่าง พระยาสุโขมนัยวินิต (ปั้น สุขุม) สมุหเทศาภิบาลสำเร็จราชการเมืองนครศรีธรรมราชเป็นผู้ได้รับการยกย่องจากชนชั้นนำสยาม แต่ทว่าเมื่อมาปฏิบัติราชการยังพื้นที่จริงกลับไม่อาจแก้ไขปัญหาได้ สะท้อนถึงความสามารถแบบจารีตว่าแก้ไขปัญหาได้เพียงในระดับไม่ก่อให้เกิดความวุ่นวายในช่วงหนึ่งขณะใดโดยอาศัยความยำเกรง แต่ทว่าในด้านการจัดระเบียบและจัดการกับโครงสร้างการบริหารกลับไม่สามารถทำได้ เพราะความสำเร็จในการจัดการปกครองแบบมณฑลเทศาภิบาลที่เกิดขึ้นใหม่ จะต้องอาศัยผู้ชำนาญงานที่มีความรอบรู้และมี “ความสามารถสมัยใหม่” เข้าไปเรียนรู้ถึงสภาพความขัดแย้งในสังคมมลายูท้องถิ่นด้วย (สายสกุล เดชาบุตร, 2558, น. 258)

หากพิจารณาจากมุมมองอีกด้านจากสื่อหนังสือพิมพ์อังกฤษในช่วงเหตุการณ์เสด็จประพาสแหลมมลายูของรัชกาลที่ 5 ในปี ค.ศ. 1890 มีการลงข่าวเกี่ยวกับการปกครองของสยามในพื้นที่แถบหัวเมืองมลายูในลักษณะล้าหลัง ไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งมุ่งประเด็นเหตุไปยัง

เจ้าหน้าที่รัฐที่เอาเปรียบประชาชน (แถมสุข นุ่มนนท์, 2528, น. 11) เป็นทัศนะที่มองจากรูปแบบ “ความสามารถสมัยใหม่” กล่าวคือ เป็นลักษณะที่หวังผลเชิงประจักษ์ เน้นการปฏิบัติที่สัมฤทธิ์ผล สามารถได้ประโยชน์จากศักยภาพ มีความสามารถแก้ไขปัญหาโดยสมรรถนะของผู้แก้ หากพิจารณาความคาดหวังผลสัมฤทธิ์ของรัชกาลที่ 5 จะเห็นได้ว่าพระองค์เน้นหนักไปในความหมายผู้มีความสามารถสมัยใหม่มากกว่า เพราะข้าราชการที่ติดมากับระบบราชการแบบจารีตไม่สามารถดำเนินการที่เป็นประโยชน์ต่อความคาดหวังของพระองค์ได้มาก เสมือนว่าข้าราชการเหล่านั้นเปลี่ยนสถานที่ทำงานแต่ทว่ารูปแบบการทำงานก็ไม่แตกต่างจากตอนที่อยู่กรุงเทพฯ ซึ่งนับเป็นความล้มเหลวอย่างหนึ่งตามมาตรฐานตะวันตก จึงปรากฏเป็นข้อวิจารณ์ข้าราชการสยามรวมถึงอำนาจในการปกครองหัวเมืองมลายู (*The Singapore Free Press Friday*, 1909, p. 4)

ปลายรัชสมัยของรัชกาลที่ 5 ซึ่งดำเนินการพัฒนาประเทศสยามอย่างหลากหลายวิธี แต่ทว่าในด้านการบริหารราชการยังคงมีโครงสร้างเช่นเดิม และสยามปฏิบัติต่อหัวเมืองมลายูในลักษณะแบบรัฐจารีต (กรมศิลปากร, 2519, น. 68) สยามไม่มีสิทธิในการเข้าไปจัดการปกครองประเทศราช วิธีการแบบจารีตทั้งสยามและหัวเมืองมลายูยังคงถือปฏิบัติมักจะวางอยู่บนการยอมรับอำนาจและความสัมพันธ์ระหว่างตัวผู้นำ เน้นวิธีรับทราบปัญหาแต่สยามไม่อาจแก้ปัญหาได้ วิธีการแสดงออกสำคัญในระบบรัฐจารีต คือ การถวายบรรณาการ เช่น เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม ค.ศ. 1900 พระยาภักดีนรินทร์ยังเดินทางมายังราชสำนักกรุงเทพฯ เพื่อเข้าเฝ้าถวายเครื่องราชบรรณาการ (พระยาภักดีนรินทร์เฝ้าถวายเครื่องราชบรรณาการ, 2443, น. 220) ซึ่งมีลักษณะที่ไม่สอดคล้องกับแนวทางพัฒนาการบริหารประเทศของรัชกาลที่ 5 การจำกัดให้หัวเมืองมลายูเป็นประเทศราชตามความหมาย อาจเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้รัฐบาลสยามไม่อาจจัดระบบราชการ ซึ่งเมื่อเทียบกับบริบทของรัฐจารีตจะเป็นการแสดงออกถึงการแทรกแซงการเมือง เนื่องจากความหมายของประเทศราชยังคงถูกใช้จนกระทั่งสิ้นรัชสมัยรัชกาลที่ 5

วิกฤตทางการเมืองที่รัฐบาลสยามในระบบจารีตเผชิญกับความท้าทาย แสดงให้เห็นผ่านจำนวนครั้งของการเข้ามามีปฏิสัมพันธ์ของผู้ปกครองหัวเมืองประเทศราชกับรัฐบาลสยาม ณ กรุงเทพมหานคร จำนวนครั้งแสดงให้เห็นถึงความบ่อบ และการสถาปนายศตำแหน่งที่สูงสะท้อนถึงเหตุการณ์ที่ผิดปกติซึ่งเกิดขึ้นในช่วงเวลาปลายรัชกาลที่ 5 ก่อนการเสียหัวเมืองประเทศราชให้อังกฤษ สยามต้องการทราบเรื่องราวความเป็นไปของสถานการณ์โดยสังเกตได้จากความพยายาม เมื่อปี ค.ศ. 1888 การเก็บข่าวประมวลสถานการณ์ที่เมืองกลันตันจากบรรดาไปบอกและจดหมายราชการ (ข่าวแขกเมืองกลันตัน, 2431, น. 146-147) รวมถึงการเรียกผู้ปกครองเข้ามาเพื่อประเมินเหตุการณ์ เช่น ในปี ค.ศ. 1888 พระยาไทรบุรีเฝ้าทูลละอองธุลีพระบาท และขอถวายบังคมลากลับเมืองไทรบุรี (พระยาไทรบุรีเฝ้าถวายบังคมลา [กราบถวาย

บังคมลากลับเมืองไทรบุรี], 2431, น. 72) ในปี ค.ศ. 1892 พระยาไทรบุรีเข้าฯ เป็นการกลับมาเข้าเฝ้าฯ อีกครั้งอย่างมีนัยสำคัญ (ข่าวพระยาไทรบุรีเฝ้าฯ, 2435, น. 144) ในปี ค.ศ. 1901 พระยาตรังกานูเดินทางมาเข้าเฝ้าฯ (พระยาตรังกานูเฝ้าฯ ทูลละอองธุลีพระบาท ณ กรุงเทพฯ, 2444, น. 346) ในปี ค.ศ. 1903 เจ้าพระยาฤทธิสงครามเจ้าพระยาไทรบุรีเข้าฯ จึงมีการจัดงานเลี้ยงพระราชทานเป็นเกียรติยศ (การเลี้ยงพระราชทานเป็นเกียรติยศ แก่เจ้าพระยาฤทธิสงครามเจ้าพระยาไทรบุรี, 2446, น. 130)

นอกจากนี้ มีการเลื่อนยศให้แก่เจ้าเมือง โดยขอยกตัวอย่างที่เกิดขึ้นกับพระยาไทรบุรี ในปี 1895 มีพระบรมราชโองการประกาศเลื่อนยศเจ้าเมืองไทรบุรีขึ้นเป็นเจ้าพระยาไทรบุรี (ประกาศในการเลื่อนยศพระยาไทรบุรีเป็นเจ้าพระยาไทรบุรี, 2438, น. 190-191) และพระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์จุลจอมเกล้าฝ่ายหน้า (การเลื่อนยศพระยาไทรบุรีเป็นเจ้าพระยาไทรบุรีและพระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์จุลจอมเกล้าฝ่ายหน้า, 2438, น. 189-190) เหล่านี้ที่ได้สารกไว้ข้างต้นเป็นลักษณะวิธีการของรัฐจารีต คือ การที่ผู้ครองเมืองจะต้องเดินทางมายังกรุงเทพฯ เพื่อย้ำการยอมรับอำนาจของสยามและเป็นโอกาสรายงานความคืบหน้าของเหตุการณ์เรื่องความพยายามของอังกฤษที่จะแผ่อิทธิพลครอบครองหัวเมืองมลายู ข้อสังเกตประการหนึ่ง คือ การเลื่อนยศเจ้าเมืองไทรบุรีเป็นถึงเจ้าพระยา ในขณะที่บรรดาเจ้าเมืองกลันตันและเมืองตรังกานูไม่เคยได้รับการเลื่อนยศสูงเกินกว่าตำแหน่งพระยา

วิธีการของสยามในการดำเนินการต่อหัวเมืองมลายูไม่ได้แตกต่างจากวิถีความเป็นรัฐแบบจารีต ความคาดหวังของอังกฤษในการปลุกการะในการพัฒนาเมืองมลายูให้แก่สยาม (ฐนพงศ์ ลือขจรชัย, 2560, น. 5) แต่ทว่าสยามไม่สามารถพัฒนาพื้นที่ความเป็นอยู่ของมลายูของสยามในระดับที่เทียบเท่ากับมลายูของอังกฤษได้เท่าที่ควร (ประไพพิศ วรวิวัฒน์ชัย, 2534, น. 68) ทรรศนะของผู้เขียนบทความมองรัฐบาลสยามโดยภาพรวมว่า ยังคงดำเนินการแก้ไขปัญหาด้านทัศนะแบบเก่า คือ เน้นระงับเหตุการณ์หรือแก้ไขความสงบผ่านปลายเหตุ แต่ทว่าตามมาตรฐานอังกฤษต้องการในระดับระงับหรือไม่ยอมให้เกิดข้อผิดพลาดได้นั้นคือการระงับตั้งแต่ต้นเหตุ การสถาปนายศให้แก่เจ้าเมืองประเทศราช ในกรณีตัวอย่างเจ้าเมืองไทรบุรี นับว่าเป็นการแก้ไขปัญญาที่ปลายเหตุ (ประกาศในการเลื่อนยศพระยาไทรบุรีเป็นเจ้าพระยาไทรบุรี, 2438, น. 190-191) ข้อสังเกตของผู้เขียนบทความถึงเจ้าเมืองประเทศราชว่า จะพึงพอใจในบรรดายศศักดิ์ที่ได้รับพระราชทาน เนื่องจากเมื่อมีเหตุการณ์กบฏก่อความวุ่นวายเจ้าเมืองไทรบุรีจะได้รับการเลื่อนยศเป็นถึงเจ้าพระยาไทรบุรีเสมือนหลักประกันด้านความซื่อสัตย์ซื่อตรงในพันธะแบบจารีตว่าจะภักดีต่อพระมหากษัตริย์สยาม ซึ่งขัดกับหลักการของอังกฤษที่เน้นให้สยามพัฒนาเขตแดนของตนให้มีความพร้อมทั้งระบบสาธารณูปโภค และวิถีความเป็นอยู่ของประชากรให้ดียิ่งขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยม ซึ่งอังกฤษ

เผชิญอยู่ในแหลมมลายูผ่านเมืองท่าการค้าสิงคโปร์ที่ประสบความสำเร็จมากในต้นทศวรรษ 1900 (Turnbull, 2009, p. 108) ผู้เขียนบทความมีทรรศนะว่า หากสยามพัฒนาพื้นที่ทางตอนใต้สำเร็จจะมีส่วนช่วยส่งเสริมให้ระบบการค้าของอังกฤษสัมฤทธิ์ผลมากขึ้น หากยังคงเหลื่อมล้ำจะเป็นอุปสรรคในการพัฒนาเศรษฐกิจเมืองท่าอาณานิคมด้วย

การพิจารณาบทบาทของสยามที่ผ่านเอกสารทางราชการ และระบบบริหารการปกครอง จะให้ข้อจำกัดของหลักฐานที่ยังคงสัมพันธ์กับวิถีคิดเรื่องของอำนาจ เขตแดน และสนับสนุนข้อเสนอการเสียดินแดนหัวเมืองมลายูทั้ง 4 อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ แสดงโดยนัยว่าพื้นที่เหล่านี้ถูกปกครองภายใต้รัฐบาลสยาม แต่ข้อพึงระวังประการหนึ่ง คือ โลกทัศน์ของสยามเรื่องเมืองประเทศราช ซึ่งเป็นประเด็นที่ต้องนำมาทบทวนความเข้าใจและบทบาทของสยามที่แท้จริง สยามไม่สามารถจัดการประเทศราชได้เนื่องจากติดอยู่ในวิถีคิดแบบจารีต รวมถึงความแตกต่างทางวัฒนธรรมขบขันการละเลยเมืองเหล่านี้ของสยาม แต่ทว่าเมื่อนำบริบททางด้านผลประโยชน์เข้ามาพิจารณาแล้วเกิดพลังในการอธิบายการยกหัวเมืองมลายูทั้ง 4 ให้อังกฤษใหม่ ก้าวข้ามกรอบวาทกรรมเสียดินแดนสามารถอธิบายเหตุการณ์สำคัญในปี ค.ศ. 1909 มากกว่ามุมมองแห่งความสูญเสียที่ต่างออกไปจากเดิมซึ่งคำอธิบายเดิมที่อธิบายโดยเข้าใจว่าสยามต้องการรั้งหัวเมืองมลายูไว้ แต่เมื่อพิจารณาในแง่ผลประโยชน์จะสามารถเข้าใจท่าทีของรัฐบาลสยามได้ในมุมมองที่ตรงข้ามกับความเข้าใจเดิม ดังจะได้อธิบายความในประเด็นถัดไป

4. เส้นทางรถไฟสายใต้กับมุมมองการพิจารณาด้านผลประโยชน์

รัฐบาลสยามได้ตัดสินใจยกหัวเมืองมลายูในปี ค.ศ. 1909 แลกเปลี่ยนผลประโยชน์กับอังกฤษเพื่อให้ได้มาซึ่งความช่วยเหลือสำคัญซึ่งมีคุณูปการในการพัฒนาสยามทางตอนใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบคมนาคมที่ทันสมัยช่วงนั้น คือ รถไฟ ซึ่งเป็นหนึ่งในสิ่งจำเป็นที่เกิดขึ้นอย่างแพร่หลายทั้งในยุโรป ถูกนำมาเป็นส่วนหนึ่งของโครงสร้างพื้นฐานในดินแดนอาณานิคม อังกฤษมีความพยายามเชื่อมโยงเครือข่ายเส้นทางรถไฟ (Grand Railway Chain) เช่น อินเดีย พม่า รวมถึงในแหลมมลายูเข้าด้วยกัน (*The Annexation Policy*, 1891, p. 1) รัฐบาลสยามจึงได้ผลประโยชน์ร่วมในการสนับสนุนของฝ่ายอังกฤษในการสร้างทางรถไฟสายใต้ซึ่งเป็นสายสำคัญต่อทั้งรัฐบาลสยามกับรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษด้วย ดังปรากฏความตามเอกสารประชุมเสนาบดีรัชกาลที่ 5 เกี่ยวกับเรื่องเขตแดนในแหลมมลายูก่อนลงนามสนธิสัญญากับอังกฤษปี ค.ศ. 1909 “...การสร้างรถไฟ รัฐบาลสเตรตเจตเตอลเมนต์ยอมให้เรากู้เงินทำตั้งแต่เมืองเพชรบุรีไปถึงสิงคโปร์ด้วยเรียกดอกเบี้ยเพียงร้อยละสี่ ความปรารถนาอันนี้ เปนประโยชน์ข้างฝ่ายเขามาก แต่เราก็ได้...” (กรมศิลปากร, 2519, น. 70)

จากข้อความดังกล่าวแสดงให้เห็นผลประโยชน์ที่ทั้งสองฝ่ายต่างได้รับ วิทยาการด้านรถไฟยังเป็นเครื่องบ่งชี้ถึงศักยภาพของรัฐบาลสยามเทียบเท่ากับตะวันตกด้วย การใช้เส้นทางรถไฟนอกจากจะเป็นการนำความความเจริญแล้วยังสามารถใช้กระชับอำนาจของสยาม นอกจากนี้ สามารถใช้เป็นพาหนะขนส่งยุทธโธปกรณ์และกองกำลังทหารเพื่อสร้างความมั่นคงภายในอาณาจักร เทคโนโลยีรูปแบบใหม่จำต้องอาศัยวิทยาการและทรัพยากรบุคคลสมัยใหม่ ไม่อาจข้ามพ้นการจ้างชาวตะวันตก (หจจดหมายเหตุแห่งชาติ กต 5.5/10 เรื่อง ครบกำหนดสัญญาจ้างนายสมาร์ท (Mr. L. S. Smart) วิศวกรรถไฟสายใต้ รัฐบาลสยามไม่ต่อสัญญา, 2456) โดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทางรถไฟสายใต้ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลนิคมช่องแคบอยู่เสมอ อังกฤษจึงมีบทบาทอย่างมากในการชี้นำทิศทางการเปลี่ยนแปลงของภาคใต้ (หจจดหมายเหตุแห่งชาติ กต 5.5/13 เรื่อง สร้างทางรถไฟสายใต้ต่อกับแหลมมลายู และขอกู้เงินสหพันธรัฐมลายาเพิ่มขึ้นอีก, 2456)

ความคาดหวังของรัฐบาลสยาม คือ การใช้รถไฟเพื่อเป็นหนึ่งเส้นทางคมนาคมที่จะช่วยพัฒนาประเทศสำคัญยิ่งคือสามารถเข้าไปจัดการปกครองและเข้าถึงพื้นที่เมื่อเกิดปัญหาทางตอนใต้ได้อย่างรวดเร็ว (หจจดหมายเหตุแห่งชาติ กต 5.5/3 เรื่อง ความคิดเห็นในการที่จะสร้างรถไฟสายใต้, 2452) ซึ่งความคาดหวังสำคัญจึงเน้นไปในดินแดนที่เป็นของสยามอย่างแท้จริงเมื่อเป็นเช่นนั้นเท่ากับเป็นการขีดเส้นและมอบความเป็นอื่นให้แก่หัวเมืองมลายูที่ไม่อาจเข้าไปจัดการได้ การทำความเข้าใจสถานะของหัวเมืองมลายูทั้ง 4 จากเอกสารประชุมเสนาบดีรัชกาลที่ 5 เกี่ยวกับเรื่องเขตแดนในแหลมมลายูก่อนลงนามสนธิสัญญากับอังกฤษปี ค.ศ. 1909 ความว่า “...พระราชอาณาเขตของกรุงสยามมีสองชั้น คือ หัวเมืองชั้นในกับชั้นนอกฤๅประเทศราช ส่วนการปกครองแต่ก่อนๆ มาด้วยเหตุที่ทางไปมาลำบาก จึงได้ปล่อยให้หัวเมืองชั้นนอกเป็นประเทศราชปกครองตัวเอง เปนแต่ส่งเครื่องราชบรรณาการ เพราะชั้นในกรุงเทพฯ ไม่ได้ผลประโยชน์อันใดจากหัวเมืองประเทศราชนอกจากบรรณาการเท่านั้น...” (กรมศิลปากร, 2519, น. 68) ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นความห่างเหินจากสถานะของเมืองประเทศราชอย่างมาก แต่ทว่าเป็นโอกาสของสยามจากการลงนามในสนธิสัญญาเบอร์นีทำให้อังกฤษยอมรับอธิปไตยของสยามเหนือเมืองไทรบุรี ปะลิส กลันตัน และตรังกานู

จากทรศนะของรัฐบาลสยามแสดงให้เห็นถึงผลประโยชน์ที่สยามได้รับจากบรรณาการและการเรียกเก็บภาษีทำได้ไม่เต็มที่จึงไม่ค่อยคุ้มค่าเมื่อมีเมืองเหล่านี้อยู่เป็นส่วนหนึ่งของอาณาจักร ผนวกกับแนวคิดเรื่องความต้องการรถไฟ ซึ่งอังกฤษพร้อมที่จะให้ความช่วยเหลือรวมทั้งสยามยังคาดหวังผลประโยชน์ที่จะได้รับจากความช่วยเหลือของอังกฤษ (หจจดหมายเหตุแห่งชาติ กต 5.5/ เรื่อง ดำริจะกู้เงินต่างประเทศเพื่อทำทางรถไฟสายใต้, 2447-2449) ข้อเสนอหนึ่งของรัฐบาลอังกฤษจะให้การช่วยเหลือด้านการเงินที่จะนำมาใช้ลงทุนในระบบเส้นทางรถไฟ

ในรูปแบบของเงินกู้ (สายสกุล เดชาบุตร, 2558, น. 264) สยามมีความเต็มใจและพร้อมรับความช่วยเหลือจากอังกฤษ ซึ่งข้อเสนอจากอังกฤษ คือ สยามจะต้องมอบดินแดนหัวเมืองมลายูทั้ง 4 ให้แก่อังกฤษเพื่อแลกกับการให้เงินกู้จำนวน 4 ล้านปอนด์สเตอร์ลิง รวมไปถึงการยกเลิกสัญญาฉบับปี ค.ศ. 1897 ซึ่งผ่อนคลายเรื่องสิทธิสภาพนอกอาณาเขต รวมถึงผลประโยชน์หลักที่สำคัญต่อการพัฒนาสยามตอนใต้ คือ ทางรถไฟที่จะเชื่อมโยงตั้งแต่ศูนย์กลางกรุงเทพฯ ถึงแหลมมลายู (สมใจ ไพโรจน์ธีระรชต์, 2517, น. 482) ซึ่งสยามคาดหวังว่าในอนาคตจะใช้เส้นทางดังกล่าวเชื่อมเพื่อขนส่งสินค้ากับสิงคโปร์ เนื่องจากพัฒนาการทางเศรษฐกิจของสิงคโปร์เติบโตอย่างรวดเร็ว เส้นทางรถไฟจึงถูกคาดหวังจะเป็นการขนส่งและนำความเจริญมาสู่สยามทางภาคใต้ (กรมศิลปากร, 2519, น. 70) รวมถึงเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับสิงคโปร์ ความประสงค์ดังกล่าวปรากฏจากขนาดรางรถไฟสายใต้มีความกว้างเพียง 1 เมตร แคบกว่ารางรถไฟสายอื่นในสยาม ซึ่งในอนาคตรัฐบาลสยามมุ่งหวังจะเชื่อมเส้นทางให้เข้ากับรถไฟของสหพันธรัฐมลายา (สมใจ ไพโรจน์ธีระรชต์, 2517, น. 339)

จากข้อแลกเปลี่ยนโดยใช้หัวเมืองมลายูทั้ง 4 เพื่อแลกกับการได้มาซึ่งระบบขนส่งทางรางอย่างรถไฟ ไม่มีท่าทีที่แสดงความลังเลหรือต้องการเมืองประเทศราชเหล่านี้ไว้ โดยพิจารณาตามเอกสารประชุมเสนาบดีรัชกาลที่ 5 เกี่ยวกับเรื่องเขตแดนในแหลมมลายูก่อนลงนามสนธิสัญญากับอังกฤษปี ค.ศ. 1909 ความว่า “...ในเวลานี้เรายังมีของที่มีราคาอยู่ จึงควรถือเอาราคานั้นแลกเปลี่ยนกับสิ่งอื่น...” (กรมศิลปากร, 2519, น. 69) ตามความหมายของข้อความดังกล่าว คือ การใช้หัวเมืองมลายูเหล่านี้เป็นสิ่งแลกเปลี่ยนผลประโยชน์ที่จะได้รับจากอังกฤษ บ่งชี้ได้ว่ารัฐบาลสยามพร้อมที่จะผลักเอาพันธะของเมืองเหล่านี้ในระบบการปกครองแบบจารีตออกไป เพราะเหตุผลจากข้อความข้างต้นที่ได้ยกมาสื่อความถึงสยามจะไม่ได้ประโยชน์จากเมืองเหล่านี้ และไม่สามารถเข้าไปมีบทบาทในการพัฒนาประเทศราชได้อย่างเต็มกำลังสามารถ รวมถึงในอนาคตหัวเมืองมลายูจะเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศของสยาม เนื่องจากพื้นที่หัวเมืองมลายูโดยเฉพาะเมืองกลันตัน และตรังกานู ในประวัติศาสตร์ของสยามเมืองเหล่านี้ห่างไกลจากการรับรู้และสมกับนิยามความหมายของเมืองประเทศราชอย่างแท้จริง เมื่อเปรียบเทียบกับเมืองไทรบุรีที่สยามยังคงมีปฏิสัมพันธ์อยู่ด้วยเสมอคงตัวอย่างปรากฏในเหตุการณ์ยกเมืองไทรบุรีให้อังกฤษ มีการอัญเชิญจดหมายพระเจ้านองยาเธอ กรมหลวงดำรงราชานุภาพในฐานะรัฐบาลสยามแสดงความชอบใจในความภักดีของสุลต่านที่มีต่อพระมหากษัตริย์สยามตั้งแต่อดีตเรื่อยมา (*Kedah Taken Over*, 1909, p. 7)

จากเอกสารประชุมเสนาบดีรัชกาลที่ 5 เกี่ยวกับเรื่องเขตแดนในแหลมมลายูก่อนลงนามสนธิสัญญากับอังกฤษปี ค.ศ. 1909 กล่าวถึงเรื่องการที่ตัดพระราชอาณาเขตสยามบริเวณแหลมมลายู จะปรากฏส่วนที่เป็นดินแดนของสยามที่แท้จริง กล่าวคือมณฑลปัตตานีจึงเป็น

ดินแดนใต้สุดของสยาม ในส่วนหัวเมืองมลายูที่ไม่สามารถปกครองได้ สยามเห็นควรที่จะตัดดินแดนเหล่านี้เนื่องจากทั้งทางเหินด้านความสัมพันธ์และอำนาจการสั่งการของสยามแบบจารีตไม่อาจสัมฤทธิ์ผล (กรมศิลปากร, 2519, น. 70) ในเวลาดังกล่าวหัวเมืองมลายูยังเป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐบาลสยาม ซึ่งหากพิจารณาตีค่ายังคงมีค่าอยู่ เหมาะที่จะนำไปแลกกับสิ่งอื่นที่จะเป็นประโยชน์ เช่น เงินกู้สนับสนุนการสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้ฯ หากปล่อยเวลาให้ล่วงเลยไปอาจทำให้สายไปที่จะนำหัวเมืองมลายูทั้ง 4 นำมาแลกเปลี่ยนผลประโยชน์จากอังกฤษ หรืออาจไม่ทันกาลถูกอังกฤษบีบบังคับยึดไปทำให้ไม่ได้สิ่งอื่นแลกเปลี่ยนมาเลยก็ได้ ในช่วงเวลาดังกล่าวในปี ค.ศ. 1909 จึงเป็นช่วงนี้เหมาะจะแลกหัวเมืองมลายูเหล่านี้ไปกับประโยชน์ที่จะได้รับจากรัฐบาลอังกฤษ (ฐนพงศ์ ลือขจรชัย, 2560, น. 180)

สยามไม่ได้เสียประโยชน์จากการลงนามในสนธิสัญญาอังกฤษ-สยาม ค.ศ. 1909 เหตุที่เป็นเช่นนั้นเพราะหัวเมืองมลายูทั้ง 4 ติดอยู่ในพื้นที่เมืองประเทศราชแบบจารีต ซึ่งไม่ได้มอบประโยชน์ให้แก่สยาม แต่ทว่ารัฐบาลสยามกลับตัดสินใจที่จะนำหัวเมืองมลายูเหล่านี้ไปแลกเปลี่ยนกับผลประโยชน์ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อดินแดนที่สยามเรียกว่า ดินแดนสยามที่แท้จริง หมายความว่าเมืองที่หลังจากลงนามมอบเมืองมลายูทั้ง 4 ให้แก่อังกฤษ ก็จะเริ่มปรากฏเป็นแนวพรมแดนอาณาเขตประเทศสยามชัดเจนยิ่งขึ้น ซึ่งตามทัศนะของชนชั้นนำสยามที่ให้ความหมายไว้ในเอกสารบันทึกพระราชดำรัสรัชกาลที่ 5 ในที่ประชุมเสนาบดี เรื่องทำหนังสือสัญญาทางพระราชไมตรีกับอังกฤษ ค.ศ. 1909 แสดงให้เห็นท่าทีที่พยายามผลักดันหัวเมืองมลายูออกไป

หลังจากที่สยามได้รับเงินกู้ช่วยเหลือสร้างทางรถไฟจากอังกฤษ การสร้างเส้นทางรถไฟแต่ละช่วงจะมีความยาวไม่มากนักจำเป็นต้องกู้เงินอยู่หลายครั้ง (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ กต 5.5/6 เรื่อง รัฐบาลสยามขอเบิกเงินกู้จากสหพันธรัฐมลายาประจำปี พ.ศ. 2454-2460, 2455-2460) และมีเงินค่าดอกเบี้ยเพิ่ม (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ กต 5.5/4 เรื่อง กู้เงินจากรัฐบาลสหพันธรัฐมลายาเพื่อสร้างทางรถไฟสายใต้ ตอน 1, 2453-2454) นโยบายหนึ่งเป็นการแสดงความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างสยามกับอังกฤษในการร่วมช่วยเหลือเพื่อพัฒนาสยาม แม้สยามยกดินแดนหัวเมืองมลายูทั้ง 4 ให้แก่อังกฤษ แต่กลับไม่ได้สร้างความเจ็บปวดหรือความไม่พอใจให้แก่รัฐบาลสยามในเวลานั้นเลย สะท้อนได้จากเอกสารประชุมเสนาบดีรัชกาลที่ 5 เกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่า รัฐบาลสยามมีความยินดีและพร้อมที่จะรับความช่วยเหลือ อีกทั้งยังพร้อมที่จะสละดินแดนในส่วนหัวเมืองมลายูเพื่อแลกกับเงินกู้ของรัฐบาลอังกฤษ ซึ่งเป็นประเด็นขัดแย้งกันในงานประวัติศาสตร์นิพนธ์ที่เน้นว่าททกรรมการเสียดินแดน ดังตัวอย่างหนังสือเรื่องเสียดินแดนให้จักรวรรดินิยมในสมัยล่าอาณานิคม ซึ่งให้คำอธิบายเหตุการณ์ปี ค.ศ. 1909

ซึ่งสยามลงนามสนธิสัญญาเมืองไทรบุรี ปะลิส กลันตัน และตรังกานูให้อังกฤษว่าเป็นการเสียดินแดนครั้งที่ 13 (สายสกุล เดชาบุตร, 2558, น. 251) วาทกรรมดังกล่าวซึ่งถูกสร้างขึ้นภายหลังในช่วงสมัยเปลี่ยนแปลงการปกครองสู่ระบอบประชาธิปไตยและเป็นความเข้าใจที่ถูกสร้างขึ้นใหม่เสียมากกว่า

ในช่วงเวลาที่จะลงนามมอบหัวเมืองมลายูให้แก่อังกฤษ ทางฝ่ายรัฐบาลสยามดำเนินการประชุม จัดทำระเบียบการปกครองอย่างเป็นปรกติด้านการโยกย้ายและจัดระเบียบสังกัดการปกครอง ในการประชุมเสนาบดี 1 วัน (8 กรกฎาคม ค.ศ. 1909) ก่อนทำสนธิสัญญากับอังกฤษ (9 กรกฎาคม ค.ศ. 1909) เป็นการประชุมคณะผู้บริหารราชการของรัฐบาลสยาม ใจความสำคัญตอนหนึ่งระบุว่า “...ส่วนเขตแดนที่แบ่งคราวนี้ ตัดเขตแดนเมืองกลันตัน หนึ่งหนึ่ง เขตแดนเมืองไทรน้อยหนึ่ง มาเพิ่มมณฑลปัตตานี แต่เมืองสตูลที่เปนส่วนหนึ่งของเมืองไทรนั้น ตัดขาดมาขึ้นมณฑลภูเก็ตทีเดียว ตั้งแต่นี้ไป เปนอันเราไม่มีเมืองประเทศราชอีก เล็กได้หมดทีเดียว...” (ธารงศักดิ์ เพชรเลิศอนันต์, 2558, น. 18) หลังจากเหตุการณ์ครั้งนี้ นับเป็นการปรากฏเขตแดนของรัฐบาลสยามทางตอนใต้ชัดเจนยิ่งขึ้น (สัญญาว่าด้วยเขตแดนติดท้ายหนังสือสัญญา ลงวันที่ 10 มีนาคม รัตนโกสินทร์ศก 127 ค.ศ. 1909, 2452, น. 705-708) การที่รัฐบาลสยามได้ยกหัวเมืองมลายูทั้ง 4 ให้อังกฤษทำให้การปกครองในพันธะประเทศราชได้หมดสิ้นไป คงเหลือดินแดนที่รัฐบาลสยามมีอำนาจได้อย่างแท้จริง เพราะเมื่อเกิดปัญหาระหว่างหัวเมืองประเทศราชกับอังกฤษ รัฐบาลสยามจะต้องมีส่วนในความรับผิดชอบและมักเป็นฝ่ายเสียเปรียบเสมอ เช่นกรณีเรืออังกฤษยิงโจมตีเมืองตรังกานูเมื่อปี ค.ศ. 1862 รัฐบาลสยามไม่อาจช่วยเมืองตรังกานูเรียกร้องเงินค่าเสียหายจากอังกฤษได้ (ธีรพร พรหมมาศ, 2545, น. 39) พื้นที่ซึ่งรัฐบาลสยามมีอำนาจโดยแท้หรือเป็นของรัฐบาลสยาม การเข้าถึงพื้นที่เหล่านี้มีความจำเป็นอย่างยิ่ง การคมนาคมโดยรถไฟนับเป็นนวัตกรรมร่วมสมัยที่เอื้อต่อการปกครองของรัฐบาล รวมถึงการพัฒนาความเจริญของบ้านเมืองในเขตแดนสยามตอนใต้

ความคาดหวังเส้นทางรถไฟสายใต้ของสยามซึ่งเริ่มต้นเส้นทางจากกรุงเทพมหานครมายังเมืองเพชรบุรี เริ่มตั้งแต่ปี ค.ศ. 1903 (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ กต 5.4/8 เรื่อง ร่างพระราชดำริสเปิดทางรถไฟสายกรุงเทพ-เพชรบุรี, 2446) แล้วเสร็จ ณ สถานีปลายทางสถานีสุโขทัย โกลกเสร็จสิ้นในปี ค.ศ. 1921 สยามไม่ได้เร่งรีบในการพัฒนาเส้นทางรถไฟไปสู่หัวเมืองมลายูตอนใต้เลย ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความเข้าใจระหว่างสถานะของสยามกับเมืองเหล่านั้น นอกจากนี้ ยังเห็นถึงความตั้งใจที่จะ “ละ” พื้นที่เหล่านั้นไป เมื่อทำสนธิสัญญากับอังกฤษในปี ค.ศ. 1909 ปัตตานีตกอยู่ในขอบเขตของสยามอย่างชัดเจนโดยการรับรองระหว่างทั้งสองมหาอำนาจ การยกดินแดนไทรบุรี ปะลิส กลันตัน ตรังกานูให้อังกฤษ เพื่อจะได้รับการกู้ยืมเงินมาสร้างเส้นทางรถไฟอีกทั้งยังอังกฤษได้รับรองให้เมืองแขก 7 หัวเมืองและสตูลซึ่งแยกมา

จากเมืองไทรบุรีอยู่ภายใต้อาณาเขตของสยาม (จิรวัดน์ แสงทอง และทวีศักดิ์ เผือกสม, 2560, น. 12-14)

ผลประโยชน์ที่รัฐบาลสยามได้รับอย่างท่วงทันทึ เกี่ยวกับเรื่องสิทธิและอำนาจ ในดินแดนทางสยามตอนใต้อย่างเต็มที่ เนื่องจากอังกฤษได้ยอมยกเลิกสัญญาฉบับปี ค.ศ. 1897 และยกเลิกสิทธิสภาพนอกอาณาเขต กิจการรถไฟใต้ดินใต้รัฐบาลสยามแต่ทว่ายังถูกผูกมัดด้วยเงื่อนไขเส้นทางตามเส้นทางที่อังกฤษชี้้นำเพื่อแลกกับเงินกู้จนกว่าสยามจะสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้เสร็จ (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ กต 5.5/7 เรื่อง อังกฤษขอทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับข่าวลือว่ารัฐบาลสยามจะเปลี่ยนเส้นทางบางตอน, 2456) เชื่อมต่อกับทางรถไฟรัฐบาล สหพันธรัฐมลายาซึ่งเป็นประโยชน์ทางการค้าที่รัฐบาลอังกฤษได้รับ อย่างไรก็ตาม รัฐบาลสยาม มีอำนาจในการเข้าไปจัดการปกครองอย่างเต็มที่หลังจากพรมแดนทางตอนใต้ปรากฏแน่ชัด พร้อมกับการสถาปนาอำนาจจากศูนย์กลางอำนาจไปยังแต่ละเมืองได้สะดวกยิ่งขึ้น ทั้งนี้ รัฐบาล สยามสามารถเชื่อมโยงเครือข่ายการคมนาคมและยังสร้างโครงข่ายการติดต่อสื่อสารซึ่งเกิดขึ้น ตามเส้นทางรถไฟสายใต้ ทั้งกิจการโทรเลขและกิจการไปรษณีย์ใต้เติบโตอย่างรวดเร็วกระจาย ตามเมืองสำคัญทั่วทั้งสยามตอนใต้ สังเกตได้จากการขยายที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขตลอด แนวทางรถไฟสายใต้ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่สัมพันธ์กับความเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างการบริหาร ราชการส่วนท้องถิ่นแบบเดิม

สิ่งที่เกิดขึ้นใหม่ในโครงสร้างการบริหารราชการท้องถิ่น คือ อำนาจจากรัฐบาลกลาง ที่เข้าไปเปลี่ยนแปลงการใช้ระบบเมืองใหญ่ดูแลเมืองเล็ก เปลี่ยนไปสู่การยกสถานะของเมือง ทั้งหลายในสยามตอนใต้ให้มีสถานะเทียบเท่ากันซึ่งสามารถบริหารราชการรับมอบคำสั่งจาก รัฐบาลสยามโดยตรง เช่น การจัดรวมหัวเมืองแขกทั้ง 7 เดิมขึ้นตรงต่อเมืองนครศรีธรรมราช สถาปนาเป็นมณฑลปัตตานีในปี ค.ศ. 1906 ขึ้นตรงกับรัฐบาลสยามเนื่องด้วยการค้าชายแดน และการเดินทางสะดวกมากยิ่งขึ้น (ประกาศตั้งมณฑลปัตตานี, 2449, น. 399) อำนาจและ การตัดสินใจปัญหาทั้งหลายได้รับการแก้ไขอย่างรวดเร็วผ่านซึ่งเป็นผลจากการพัฒนารถไฟสายใต้ กล่าวคือการสื่อสารเป็นไปอย่างรวดเร็วผ่านการใช้โทรเลข ส่วนเอกสารจดหมายทางราชการ รวมไปถึงจดหมายทั่วไประหว่างเมืองขนย้ายอย่างรวดเร็วโดยใช้รถไฟ

เส้นทางรถไฟนำพาทั้งวัฒนธรรมทางวัตถุและเกื้อหนุนต่อการขนถ่ายสินค้า ประชาชน สามารถเดินทางสัญจรระหว่างเมืองในระยะทางที่ไกลหลายร้อยกิโลเมตรโดยใช้เวลาน้อย (ประกาศกระทรวงคมนาคม แผนกรถไฟ เติมนรถรับคนโดยสารและสินค้าแต่สถานีบ้านนา มาจังหวัดสุราษฎร์ธานีถึงจังหวัดชุมพร, 2459, น. 643) ทั้งนี้ ยังเปิดพื้นที่การค้าและชุมชน ระหว่างสถานีรถไฟ พร้อมกับส่งเสริมการโยกย้ายถิ่นอาศัยไปตามแต่ละเมืองได้ง่ายยิ่งขึ้นเป็น หนึ่งในกระบวนการสร้างความกลมกลืนอันเป็นผลจากการเข้าถึงพื้นที่ได้ง่ายยิ่งขึ้น ชุมทาง

ขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นซึ่งรองรับทั้งเศรษฐกิจการค้าซึ่งเป็นชุมชนขนาดใหญ่ เช่น ชุมทางรถไฟขนาดใหญ่ มีประชาชนจากต่างไปถิ่นตั้งถิ่นฐานใหม่ซึ่งเป็นผลจากการขยายการคมนาคมทางรถไฟ

รถไฟสายใต้สร้างรายได้ให้แก่สยามและพัฒนาเศรษฐกิจของเกิดชุมทางการค้าระหว่างเมืองได้อย่างดี รวมถึงรัฐบาลสยามสามารถระดมอำนาจในการเข้าไปจัดการปกครองหัวเมืองทางตอนใต้อย่างรัดกุมมากยิ่งขึ้น (สมใจ ไพโรจน์ธีระรชต์, 2517, น. 337-338) รัฐบาลสยามสามารถสถาปนาอำนาจผ่านการประกาศใช้เงินตราสยามแทนเงินของรัฐบาลอังกฤษซึ่งสำคัญมากในเรื่องการเรียกเก็บภาษีแร่ดีบุกโดยเฉพาะในมณฑลภูเก็ต (ประกาศการใช้เงินตราสยามมณฑลภูเก็ต รัตนโกสินทร์ศก 125, 2449, น. 399) ทั้งนี้ ระบบการขนส่งทางรางสร้างความสงบสุขภายในสยามตอนใต้เกื้อหนุนต่อการจัดการปกครอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งลดการเกิดการต่อต้านอำนาจรัฐ เนื่องจากการเคลื่อนย้ายกำลังพลสามารถทำได้สะดวกยิ่งขึ้น การแสดงอำนาจผ่านการเข้าถึงพื้นที่ส่วนต่างๆ สามารถแสดงให้เห็นถึงสถานะรวมถึงปฏิสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นกับศูนย์กลางที่กรุงเทพฯ อย่างแนบแน่นมากขึ้น ซึ่งมีผลโดยตรงต่อการสร้างโลกทัศน์และจิตสำนึกร่วมของการเป็นส่วนหนึ่งของรัฐสยาม

ดังนั้น หากจะกล่าวว่าสยามเสียดินแดนให้แก่อังกฤษไป ความเข้าใจระหว่างอังกฤษและสยามในขณะนั้นอังกฤษยอมรับกรรมสิทธิ์ของสยามเหนือหัวเมืองมลายูทั้ง 4 จริง เมื่อเป็นเช่นนั้นเหตุการณ์การเสียพื้นที่ดังกล่าวย่อมแสดงว่าเหตุการณ์นี้เกิดขึ้นจริง แต่ทว่าเมื่อพิจารณาจากหลักฐานชั้นปฐมภูมิ จะเห็นถึงความพยายามของสยามในการจัดการผลประโยชน์ในการใช้เมืองมลายูเหล่านี้ แลกเปลี่ยนกับผลประโยชน์ในข้อเสนอเรื่องการสร้างทางรถไฟกับรัฐบาลอังกฤษอย่างเต็มที่ อีกทั้งหัวเมืองมลายูทั้ง 4 ติดอยู่ในระบบหัวเมืองประเทศราชซึ่งไม่ได้สร้างผลประโยชน์ให้แก่สยาม รวมทั้งสยามไม่อาจที่จะเข้าไปจัดการพื้นที่เหล่านั้นด้วยคำนึงถึงสถานะเมืองประเทศราช ความค้ำคางกล่าวส่งผลให้สยามมีความต้องการที่จะตัดพันธะเหล่านี้ทิ้งไปผนวกกับข้อเสนอจากรัฐบาลอังกฤษซึ่งเสนอขอแลกเปลี่ยน รวมถึงสยามจะไม่ได้เสียเวลาในการดูแลพัฒนาจัดการกับกิจการของหัวเมืองมลายูเนื่องจากจะตกอยู่ในกรรมสิทธิ์ของรัฐบาลอังกฤษ

5. บทสรุป

การบริหารจัดการปกครองของรัฐบาลสยามเหนือดินแดนรัฐมลายูทั้ง 4 เป็นการดำรงความสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องยาวนานผ่านรูปแบบจารีต ซึ่งอาศัยการดำเนินความสัมพันธ์ระหว่างพระมหากษัตริย์สยามกับสุลต่านเจ้าผู้ครองเมืองเหล่านั้นยอมรับในอำนาจและสวามิภักดีในฐานะเมืองประเทศราชของสยาม ระเบียบการปกครองของหัวเมืองมลายู คือ การให้อำนาจกับสุลต่านคอยดูแลปกครองและแสดงการเป็นส่วนหนึ่งของรัฐสยามโดยการจัดส่งบรรณาการเข้าสู่

กรุงเทพฯ ศูนย์กลางรัฐสยาม พิธีการดังกล่าวได้ดำรงมาจนกระทั่งสมัยรัชกาลที่ 5 การเข้ามาครอบดินแดนทางตอนใต้แหลมมลายูของอังกฤษเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงทั้งการจัดการปกครองของสยาม การปรับตัวของรัฐมลายูทั้ง 4 รวมถึงการปรับตัวของอาณานิคมช่องแคบ

หลังจากลงนามในสนธิสัญญาสยามกับอังกฤษปี ค.ศ. 1909 ผลตอบแทนที่สยามได้รับประโยชน์แบ่งได้เป็น 2 ส่วน คือ 1) ส่วนกฎหมาย ประกอบด้วย การยกเลิกสิทธิสภาพนอกอาณาเขต รวมถึงยกเลิกสนธิสัญญาลับปี ค.ศ. 1897 ซึ่งสยามลงนามกับอังกฤษมีใจความห้ามสยามโอนหรือให้สิทธิพิเศษแก่ชาติอื่นในการพื้นที่ตั้งแต่เมืองบางตะพานลงมา เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากอังกฤษ (ชาญวิทย์ เกษตรศิริ, 2554, น. 96-97) 2) ส่วนความช่วยเหลือ ประกอบด้วย การสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้ โดยความช่วยเหลือทางการเงิน อังกฤษให้สยามกู้เงินโดยคิดดอกเบี้ยร้อยละสี่ รวมถึงความช่วยเหลือทางด้านทรัพยากรบุคคล เช่น วิศวกร นายช่าง ฯลฯ รวมถึงการสำรวจเส้นทางเพื่อทำแผนที่และเส้นทางรถไฟ (กรมศิลปากร, 2519, น. 70) การเสนอมุมมองทางด้านผลประโยชน์ที่เสนอในบทความนี้เพื่อเสนอให้เกิดการทำความเข้าใจการยกหัวเมืองมลายูทั้ง 4 รวมถึงอธิบายเหตุการณ์ดังกล่าวที่มากกว่าประเด็นการเสียดินแดนเพียงอย่างเดียว บทความนี้ชี้ให้เห็นความต้องการของสยามและผลประโยชน์ที่จะได้รับพอประมาณ ซึ่งข้อเสนอของบทความนี้จะสมเหตุกล่าวอ้างเป็นประการใด ผู้ศึกษาจึงจะยกความตอนหนึ่งจากเอกสารประชุมเสนาบดีในการหารือเรื่องการยกหัวเมืองมลายูให้แก่อังกฤษมาสาธกไว้ว่า

“...สยามมีสองชั้น คือ หัวเมืองชั้นใน กับชั้นนอกฤๅประเทศราช ส่วนการปกครองแต่ก่อนๆ มาด้วยเหตุที่ทางไปมาลำบาก จึงได้ปล่อยให้หัวเมืองชั้นนอกเป็นประเทศราชปกครองตัวเอง เปนแต่ส่งเครื่องราชบรรณาการ เพราะชนั้นกรุงเทพฯ ไม่ได้ผลประโยชน์อันใดจากหัวเมืองประเทศราชนอกจากบรรณาการ...ให้แยกปกครองตัวเองเป็นประเทศราช การที่เกี่ยวข้องกันนี้ในชั้นหลังมานี้ ก็เพราะหัวเมืองเหล่านี้อยู่ใกล้เขตแดนอังกฤษมากขึ้น ผลประโยชน์เดินถึงกันเข้า ฝ่ายอังกฤษยกเหตุกล่าวว่าเราปกครองไม่พอ ตามทางความคิดระวังของเขา...เพราะฉะนั้นในการที่ดีดพระราชอาณาเขตแหลมมลายูครั้งนี้ ส่วนที่เป็นของเราแท้ กล่าวคือมณฑลปัตตานี เราจัดการปกครองอย่างหัวเมืองทั้งปวง ส่วนที่จะเอามาปกครองไม่ได้เช่นที่ดีดออกไปนี้ ก็นับวันแต่จะห่างเหินจากเราไปทุกที ในเวลานี้เรายังมีของที่มีราคาอยู่ จึงควรถือเอาราคาอันนี้แลกเปลี่ยนกับสิ่งอื่น...แต่ถ้าจะรออยู่จนถึงเวลาเช่นนั้น เราก็คงต้องทนความยากลำบากอยู่ช้านาน แลราคาของหัวเมืองแยกก็จะตกต่ำลงไปทุกที จึงเห็นว่า

แลกเปลี่ยนกันเสียในเวลานี้ดีกว่า...การสร้างรถไฟ รัฐบาลสตรีตเซนต์เดอลเมนด์ ยอมให้เราจ่ายเงินทำตั้งแต่เมืองเพชรบุรีไปถึงสิงคโปร์ด้วยเรียกดอกเบี้ยเพียงร้อยละสี่ ความปรารถนาอันนี้ เป็นประโยชน์ข้างฝ่ายเขามาก แต่เราก็ได้...ตั้งแต่นั้นไปเป็นอันเรา ไม่มีเมืองประเทศราชอีก เลิกได้หมดทีเดียว ถ้าข้อสัญญาของเราไม่เป็นผลแก่การปกครองได้ทั่วพระราชอาณาเขตรดงนี้มียู่ตราบใดแล้ว เราก็รักษาหัวเมืองไว้ไม่ได้ ตราบนั้น คงได้รับความร้อนใจรำไป..." (กรมศิลปากร, 2519, น. 68-70)

ข้อเสนอจากบทความนี้เกิดขึ้นเพื่อพยายามอธิบายถึงมุมมองที่หลากหลายใน กระบวนการศึกษาเหตุการณ์ด้านประวัติศาสตร์ซึ่งเป็นชุดความรู้ที่ถูกผลิตสร้างในสังคม ดังเช่น กรณีศึกษาของบทความนี้กรณีหัวเมืองมลายูทั้ง 4 ซึ่งได้รับการอธิบายเหตุการณ์ในช่วงปี ค.ศ. 1909 ว่าเป็นการเสียดินแดนครั้งที่ 13 ผู้เขียนบทความพยายามอธิบายโดยการยกหลักฐานชั้น ปฐมภูมิที่ร่วมสมัยกับเหตุการณ์ดังกล่าวมา เพื่อเสนอมุมมองอีกด้านของความเข้าใจในการศึกษา เหตุการณ์ปี ค.ศ. 1909 ว่ามิใช่เป็นการสูญเสียและสยามมิได้เป็นฝ่ายถูกกระทำตามความหมาย ดังกล่าว แต่ยังมีส่วนที่สยามได้ประโยชน์ด้วยเช่นกัน ดังที่ได้แสดงให้เห็นภูมิหลังสำคัญของการจัดการปกครองของสยาม การกระจายอำนาจแบบรัฐจารีต บริบทสำคัญโดยเฉพาะอังกฤษ ที่เป็นปัจจัยขับเคลื่อนความเปลี่ยนแปลงในภูมิภาค และเงื่อนไขของเหตุการณ์ที่เป็นคำอธิบาย ของบทความเพื่อสนับสนุนข้อเสนอในบทความนี้ที่ว่า การลงนามในสนธิสัญญาสยามกับอังกฤษ ปี ค.ศ. 1909 เป็นการแลกเปลี่ยนผลประโยชน์ระหว่างสยามกับอังกฤษ กล่าวคือ อังกฤษได้รับ หัวเมืองมลายูทั้ง 4 ตามความปรารถนา และสยามนำหัวเมืองมลายูเหล่านี้ที่อังกฤษถือว่าเป็น กรรมสิทธิ์ของสยามมาแลกกับผลตอบแทนและความช่วยเหลือในการพัฒนาสยามตอนใต้

เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

- กรมศิลปากร. (2519, กันยายน). พระราชดำรัสรัชกาลที่ 5 ทรงในที่ประชุมเสนาบดีเรื่องทำหนังสือ สัญญาทางพระราชไมตรีกับอังกฤษ ร.ศ. 128. *นิตยสารศิลปากร*. 20(3), 67-70.
- การเลี้ยงพระราชทานเป็นเกียรติยศ แก่เจ้าพระยาฤทธิสงครามเจ้าพระยาไทรบุรี. (2446, 31 พฤษภาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 20 ตอน 9 หน้า 130.
- การเลี่ยนยศพระยาไทรบุรีเป็นเจ้าพระยาไทรบุรีและพระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์จุลจอมเกล้า ฝ่ายหน้า. (2438, 1 กันยายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 12 ตอน 22 หน้า 89-190.
- ข่าวแขกเมืองกลันตัน. (2431, 1 กันยายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 5 ตอน 18 หน้า 146-147.

- ข่าวพระยาไทรบุรีเฝ้า. (2435, 14 สิงหาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 9 ตอน 20 หน้า 144.
- จตุพร ศิริสัมพันธ์ (บก.). (2547). *ประมวลข้อมูลเกี่ยวกับจารึกพ่อขุนรามคำแหง*. กรุงเทพฯ: สำนักหอสมุดแห่งชาติ กรมศิลปากร.
- จิรวัดน์ แสงทอง, และทวิศักดิ์ เผือกสม (บก.). (2560). *ไทยใต้ มลายูเหนือ: ปฏิสัมพันธ์ทางชาติพันธุ์บนคาบสมุทรแห่งความหลากหลาย*. นครศรีธรรมราช: หลักสูตรอาเซียนศึกษา สำนักวิชาศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์.
- ชาญวิทย์ เกษตรศิริ. (2554). *ประมวลสนธิสัญญา อนุสัญญา ความตกลง บันทึกความเข้าใจ และแผนที่ ระหว่างสยามประเทศไทยกับประเทศอาเซียนเพื่อนบ้าน: กัมพูชา-ลาว-พม่า-มาเลเซีย*. กรุงเทพฯ: มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.
- ฐนพงศ์ ลือขจรชัย. (2560). *ปัจจัยที่มีผลต่อการตกลงพรมแดนในดินแดนมลายูระหว่างสยามและอังกฤษในสนธิสัญญาปี ค.ศ.1909*. (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต), สาขาประวัติศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- แถมสุข นุ่มนนท์. (2528). *การทูตไทยสมัยรัตนโกสินทร์*. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.
- ทัศนาศ ทศนมิตร. (2549). *พระมหากษัตริย์ไทยกับปัตตานี กลันตัน ไทรบุรี และตรังกานูในสยามประเทศ*. กรุงเทพฯ: ดอกหญ้า.
- ธงชัย วินิจจะกุล. (2556). *กำเนิดสยามจากแผนที่: ประวัติศาสตร์ภูมิกายาของชาติ*. [Siam Mapped: A History of the Geo-Body of a Nation] (พวงทอง ภวัครพันธุ์, โอตาอรุณวงศ์, พงษ์เลิศ พงษ์วานันต์, ผู้แปล). กรุงเทพฯ: คบไฟ.
- ธำรงค์ศักดิ์ เพชรเลิศอนันต์. (2558). *วาทกรรมเสียดินแดน*. กรุงเทพฯ: มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.
- ธีรพร พรหมมาศ. (2545). *พัฒนาการทางการเมืองของรัฐกลันตันและตรังกานูตั้งแต่ต้นคริสต์ศตวรรษที่ 19 ถึง ค.ศ. 1941*. (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต), ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ประกาศกระทรวงคมนาคม แผนกรถไฟ เติมนรถรับคนโดยสารและสินค้าแต่สถานีบ้านนา มาจังหวัดสุราษฎร์ธานีถึงจังหวัดชุมพร. (2459, 18 มิถุนายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 33 ตอน 0 ง หน้า 643.
- ประกาศการใช้เงินตราสยามมณฑลภูเก็ต รัตนโกสินทร์ศก 125. (2449, 29 กรกฎาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 23 ตอน 18 หน้า 399.
- ประกาศตั้งมณฑลปัตตานี. (2449, 29 กรกฎาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 23 ตอน 18 หน้า 399.
- ประกาศในการเลื่อนยศพระยาไทรบุรีเป็นเจ้าพระยาไทรบุรี. (2438, 1 กันยายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 12 ตอน 22 หน้า 190-191.

- ประไพพิศ วรวัฒนชัย. (2534). การปฏิรูปการปกครองหัวเมืองภาคใต้: การโอนอำนาจเข้าสู่ส่วนกลาง. ใน ศรีสุนทร นาคะอภิ. *ทักษิณผั่งทะเลตะวันออก*. นครนายก: กองวิชาประวัติศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า.
- พระยาگلันตันเฝ้าถวายเครื่องราชบรรณาการ. (2443, 22 กรกฎาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 17 ตอน 17 หน้า 220.
- พระยาตรังگانเฝ้าทูลละอองธุลีพระบาท ณ กรุงเทพฯ. (2444, 8 กันยายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 18 ตอน 23 หน้า 346.
- พระยาไทรบุรีเฝ้าถวายบังคมลา [กราบถวายบังคมลากลับเมืองไทรบุรี]. (2431, 2 กรกฎาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 5 ตอน 9 หน้า 72.
- ยงยุทธ ชูแว่น (บก.). (2550). *คาบสมุทรไทยในราชอาณาจักรสยาม: ประวัติศาสตร์ตัวตนของภาคใต้สมัยอยุธยาถึงต้นรัตนโกสินทร์*. กรุงเทพฯ: นาค.
- วุฒิชัย มูลศิลป์. (2534). *การปรับตัวของไทยและจีน ในสมัยจักรวรรดินิยมใหม่*. กรุงเทพฯ: เลิฟแอนด์ลิฟเพรส.
- ศุภการ สิริไพศาล. (2560). *พัฒนาการของกลุ่มทุนและเครือข่ายธุรกิจท้องถิ่นในภาคใต้ของประเทศไทยจากอดีตถึงปัจจุบัน*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- สมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์. (2517). *บทบาทของประเทมหาวอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทย ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว*. (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต), สาขาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สัญญาว่าด้วยเขตแดนติดท้ายหนังสือสัญญา ลงวันที่ 10 มีนาคม รัตนโกสินทร์ศก 127 ค.ศ. 1909. (2452, 18 กรกฎาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 26 ตอน 0 ง หน้า 705-708.
- สายสกุล เดชาบุตร. (2558). *เสียดินแดนให้จักรวรรดินิยมในสมัยล่าอาณานิคม*. กรุงเทพฯ: ยิปซี กรุ๊ป.
- เสาวลักษณ์ กิษานนท์, และปัทมกร ศรีบุญเรือง. (2558). *จากนานามาลยรัฐสู่มาเลเซียและสิงคโปร์ในปัจจุบัน*. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.
- หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. กต 5.4/8 เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ “ร่างพระราชดำรัสเปิดทางรถไฟสายกรุงเทพ-เพชรบุรี” (2446).
- _____. กต 5.5/1 เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ “ดำริจะกู้เงินต่างประเทศเพื่อทำทางรถไฟสายใต้” (2447-2449).
- _____. กต 5.5/10 เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ “ครบกำหนดสัญญาจ้างนายสมาร์ท (MR. L. S. SMART) วิศวกรรถไฟสายใต้ รัฐบาลสยามไม่ต่อสัญญา” (2456).

- _____. กต 5.5/13 เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ “สร้างทางรถไฟสายใต้ต่อกับแหลมมลายู และขอกู้เงินสหพันธรัฐมลายาเพิ่มขึ้นอีก” (2456).
- _____. กต 5.5/3 เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ “ความคิดเห็นในการที่จะสร้างรถไฟสายใต้” (2452).
- _____. กต 5.5/4 เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ “กู้เงินจากรัฐบาลสหพันธรัฐมลายาเพื่อสร้างทางรถไฟสายใต้ ตอน 1” (2453-2454).
- _____. กต 5.5/6 เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ “รัฐบาลสยามขอเบิกเงินกู้จากสหพันธรัฐมลายาประจำปี พ.ศ. 2454-2460” (2455-2460).
- _____. กต 5.5/7 เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ “อังกฤษขอทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับข่าวลือว่ารัฐบาลสขาวลือว่าสยามจะเปลี่ยนเส้นทางบางตอน” (2456).
- แอ็บบ็อต โลว์ มอฟแฟท์. (2520). *แผ่นดินพระจอมเกล้า* [Mongkut The King of Siam] (นิจ ทองโสภิต, ผู้แปล). กรุงเทพฯ: สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย.

ภาษาอังกฤษ

- Kedah Taken Over*. (1909, 17 July). *The Straits Times*, p. 7.
- KING CHULALONGKORN'S REIGN*. (1910, 27 October). *The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser (Weekly)*, p. 9.
- Kleingrothe, C. (1907). *Map of the Straits Settlement and Federated Malay State 1907*. (Map). Singapore: Fraser and Neave.
- National Museum. (n.d.). *Bunga Mas (Golden Flower)*. Retrieved February 19, 2021, from http://www.muziumnegara.gov.my/gallery/items/Bunga_Mas_61
- QUEDAH AND SIAM*. (1831, 15 September). *Singapore Chronicle and Commercial Register*, p. 1.
- The Anglo-Siamese Treaty*. (1909, 18 March). *The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser (Weekly)*, p. 162.
- The Annexation Policy*. (1891, 14 July). *The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser (Weekly)*, p. 1.
- The Singapore Free Press Friday*. (1909, 2 July). *The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser*, p. 4.
- Turnbull, C.M. (2009). *A History of Modern Singapore, 1819-2005*. Singapore: NUS Press.