

บทที่ 3

กองทัพญี่ปุ่นกับการเข้ามาดำเนินการควบคุมทางรถไฟสายใต้ของไทย ในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา

3.1 กองทัพญี่ปุ่นกับการดำเนินการควบคุมทางรถไฟของไทย

จากการศึกษารายละเอียดของการประชุมผู้นำฝ่ายทหารและรัฐบาลเพื่อกำหนด
แนวนโยบายและแผนการดำเนินการของกองทัพญี่ปุ่นในช่วงก่อนสงครามมหาเอเชียบูรพาได้สะท้อน
ให้เห็นว่า ผู้นำทางการทหารของกองทัพญี่ปุ่นได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของไทยในฐานะเป็นฐาน
ในการขนส่งกำลังทหาร เสบียงอาหาร และอาวุธยุทโธปกรณ์ เพื่อเป็นกองกำลังบำรุงให้กับกองทัพญี่ปุ่น
ในพม่าและมลายู ดังได้กล่าวไปในบทที่ 2 ดังนั้นทันทีที่กองทัพญี่ปุ่นยกกองกำลังทหารเข้าสู่
ประเทศไทยได้แล้ว จึงเร่งดำเนินการเจรจาเพื่อขอความร่วมมือจากไทยในการจัดหาเครื่องอำนวยความสะดวก
ความสะดวกที่จำเป็นต่อการคมนาคมขนส่ง¹ ซึ่งแผนการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความจำเป็น
ในการดำเนินนโยบายต่อไทยที่สำคัญที่สุดประการหนึ่งคือ การเข้ามาดำเนินการควบคุมทางรถไฟ
ของไทย ซึ่งถือเป็นเส้นทางการคมนาคมที่กองทัพญี่ปุ่นสามารถใช้ในการลำเลียงกองกำลังบำรุงให้กับ
แนวหน้าของกองทัพทั้งในพม่าและมลายู ดังนั้นเพื่อเป็นพื้นฐานก่อนที่จะลงไปศึกษารายละเอียดของ
การเข้ามาดำเนินการควบคุมทางรถไฟสายใต้ ซึ่งเป็นวัตถุประสงค์หลักของการศึกษาในบทที่ 3 ในลำดับ
แรกผู้ศึกษาจะกล่าวถึงภาพรวมของกองทัพญี่ปุ่นกับการดำเนินการควบคุมทางรถไฟของไทย โดยจะ
อธิบายใน 2 ประเด็น คือ 1. ลักษณะของการดำเนินการควบคุม ทางรถไฟของไทยของกองทัพญี่ปุ่น
และ 2. กองพลทหารรถไฟของกองทัพญี่ปุ่นที่เข้ามาปฏิบัติงานในประเทศไทย โดยสังเขปดังนี้

3.1.1 ลักษณะการดำเนินการควบคุมทางรถไฟของไทยของกองทัพญี่ปุ่น

หลังจากที่กองทัพญี่ปุ่นยกกองกำลังเข้าสู่ประเทศไทยได้แล้ว นับตั้งแต่วันที่ 8
ธันวาคม 2484 (ค.ศ. 1941) 3 วันต่อมา ในวันที่ 11 ธันวาคม 2484 ผู้นำทางการทหารของกองทัพญี่ปุ่น
ได้ยื่น “ร่างข้อตกลงระหว่างไทย-ญี่ปุ่น เกี่ยวแก่การใช้รถไฟในทางทหาร” ต่อกรมรถไฟไทยทันที
ซึ่งได้สะท้อนให้เห็นอย่างชัดเจนว่ากองทัพญี่ปุ่นได้มีการวางแผนการปฏิบัติการในการเข้ามาควบคุม
ทางรถไฟของไทยไว้ล่วงหน้าเป็นอย่างดี จึงสามารถยื่นร่างข้อตกลงเกี่ยวกับการเข้ามาใช้ทางรถไฟเพื่อ
การทหารของกองทัพได้ในทันทีที่เข้ามา อย่างไรก็ตามในวันที่ 15 ธันวาคม 2484 จึงได้มีการประชุมเพื่อ

¹Nobutaka Ike, editor & translator, *Japan's Decision For War : Records of the 1941 Policy Conferences* (California : Stanford University Press, 1967), p. 242.

พิจารณาร่างข้อตกลงร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ฝ่ายกรมรถไฟไทยและเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารญี่ปุ่น โดยการประชุมในครั้งนั้นทั้งสองฝ่ายยังคงตกลงร่วมกันไม่ได้² ทั้งนี้เพราะทางเจ้าหน้าที่ฝ่ายกรมรถไฟไทยมีความคิดเห็นร่วมกันว่า บางส่วนของข้อความในข้อตกลงฉบับดังกล่าวมีลักษณะของการออกคำสั่งมากกว่า การเจรจาเพื่อขอความร่วมมือ ดังนั้นจึงได้เสนอร่างข้อตกลงไปยังพันโทไชย ประทีปเสน กรรมการผสมฝ่ายไทยช่วยพิจารณาในรายละเอียดอีกครั้ง ในที่สุดกรรมการผสมฝ่ายไทยจึงขอให้ฝ่ายญี่ปุ่นเข้ามา ร่วมเจรจาเพื่อพิจารณาข้อตกลงใหม่ โดยขอให้ยึดถือหลักการของการเป็นพันธมิตรร่วมกัน สุดท้ายจึงนำไปสู่การแก้ไขเป็น “ข้อตกลงหลักในเรื่องการใช้รถไฟร่วมกันระหว่างกองทัพญี่ปุ่นกับไทย ฉบับแก้ไข โดยคณะกรรมการผสมไทย-ญี่ปุ่น”³ เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2484³ โดยมีข้อตกลง 7 ประการ ซึ่งในที่นี้จะเปรียบเทียบให้เห็นความแตกต่างของรายละเอียดในแต่ละข้อของข้อตกลงทั้งสองฉบับดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 : แสดงการเปรียบเทียบรายละเอียดของข้อตกลงระหว่างไทย-ญี่ปุ่นกับการใช้รถไฟ ในทางทหารระหว่างข้อตกลงฉบับที่กองทัพญี่ปุ่นเสนอ และข้อตกลงฉบับแก้ไข โดยคณะกรรมการผสมไทย-ญี่ปุ่น

ข้อตกลงระหว่างไทย-ญี่ปุ่น เกี่ยวกับการใช้รถไฟในทางทหาร (ฉบับที่กองทัพญี่ปุ่นเสนอ)	ข้อตกลงหลักในเรื่องการใช้รถไฟร่วมกัน ระหว่างกองทัพญี่ปุ่นและไทย (ฉบับแก้ไขโดยคณะกรรมการผสมไทย-ญี่ปุ่น)
<p>ข้อ 1. วัตถุประสงค์แห่งข้อตกลง</p> <p>วัตถุประสงค์แห่งข้อสัญญานี้เกี่ยวแก่ ปัญหาการขนทหารบกและทหารเรือญี่ปุ่น (ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า ทหารญี่ปุ่น) ขณะที่ใช้รถไฟไทย (คำว่า "รถไฟไทย" หมายถึง รถไฟไทยของรัฐบาลรถไฟราษฎรในประเทศไทย และการลำเลียงขนส่งโดยทางอื่น เช่น ทางถนน ทางน้ำ และใช้ท่าเรือ)</p>	<p>ข้อ 1. วัตถุประสงค์ของข้อตกลง</p> <p>วัตถุประสงค์ของข้อตกลงนี้คือ การจัดวางเงื่อนไขต่างๆเกี่ยวกับการขนส่งในการทหารของกองทัพบกและกองทัพเรือญี่ปุ่น (ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า กองทัพญี่ปุ่น) ในการที่จะใช้รถไฟในประเทศไทย (คำว่ารถไฟในประเทศไทยนี้ หมายถึง รถไฟของรัฐบาลและรถไฟของเอกชนด้วย)</p>

² หจข., บก.สูงสุด 2.4.1/1 ข้อเสนอของฝ่ายญี่ปุ่นก่อนมีข้อตกลงสัญญาพันธมิตร (15-20 ธันวาคม 2484).

³ การติดต่อประสานงานระหว่างไทย-ญี่ปุ่น ตามคำสั่ง ท.สนามที่ 10/84 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2484 (ค.ศ. 1941) ฝ่ายไทยได้ตั้งกรรมการขึ้นมาคณะหนึ่งเพื่อทำหน้าที่ติดต่อประสานงานระหว่างไทย-ญี่ปุ่น เรียกว่า “กรรมการผสม” โดยกรรมการผสมฝ่ายไทย ประกอบด้วยอนุกรรมการเศรษฐกิจ อนุกรรมการรถไฟ อนุกรรมการขนส่งทางบก อนุกรรมการขนส่งทางน้ำ อนุกรรมการไปรษณีย์ และอนุกรรมการศุลกากร ซึ่งมีกองอำนวยการ ณ หอการค้าไทย สนามเสือป่า จังหวัดพระนคร (อ้างจาก : หจข., [2] สร.0201.98/5 กรรมการผสมไทย-ญี่ปุ่น (5 ธันวาคม 2484 - 27 เมษายน 2485).

⁴ เรื่องเดียวกัน.

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ข้อตกลงระหว่างไทย-ญี่ปุ่น เกี่ยวกับการใช้รถไฟในทางทหาร (ฉบับที่กองทัพญี่ปุ่นเสนอ)	ข้อตกลงหลักในเรื่องการใช้รถไฟร่วมกัน ระหว่างกองทัพญี่ปุ่นและไทย (ฉบับแก้ไขโดยคณะกรรมการผสมไทย-ญี่ปุ่น)
<p>ข้อ 2. การอำนวยความสะดวกในการลำเลียง ขนส่งทหารญี่ปุ่น</p> <p>เจ้าหน้าที่ฝ่ายไทยจะอำนวยความสะดวก ต่าง ๆ เกี่ยวกับการขนทหารญี่ปุ่น ดังจะกล่าวต่อไป</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ใช้รถไฟไทยทำการขนส่งทหาร ญี่ปุ่นในบางครั้ง 2. คิดอัตราค่าบรรทุกทหารญี่ปุ่นเป็น พิเศษ วางเกณฑ์พิเศษในการจ่ายเงินค่าขน ทหารญี่ปุ่น 3. มอบที่ทำการบางแห่งให้แก่ทหาร ญี่ปุ่นที่จะทำหน้าที่ในการขนทหารญี่ปุ่น 4. ช่วยเหลือและอำนวยความสะดวก ต่าง ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องการต่อขนชลา ตลอดจน เครื่องมือเครื่องใช้ในการขนทหารญี่ปุ่น 5. อำนวยความสะดวกในการติดต่อ เช่น การใช้โทรศัพท์และโทรเลขรถไฟไทย 6. ช่วยเหลืออำนวยความสะดวก ในเรื่องน้ำ น้ำมัน ฯลฯ ซึ่งอยู่ใกล้ชิดในขอบเขต ของทางรถไฟ 7. เติมน้ำมันพิเศษ สำหรับทหารญี่ปุ่น 8. มอบเครื่องใช้เกี่ยวแก่รถไฟ ซึ่ง ทางทหารต้องการ 9. แรงงาน และเครื่องใช้ ซึ่งรถไฟไทย จัดให้นั้น ทหารญี่ปุ่นจะจ่ายเงินให้ 	<p>ข้อ 2. การอำนวยความสะดวกของฝ่ายไทย แก่การลำเลียงทหารของกองทัพญี่ปุ่น</p> <p>เจ้าหน้าที่ฝ่ายไทยจะอำนวยความสะดวก ให้แก่กองทัพญี่ปุ่น โดยอาศัยใช้รถไฟไทยใน การขนส่งทางทหารดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. จะให้ความสะดวกในการขนส่ง ทางทหารแก่กองทัพญี่ปุ่นก่อน (ในกรณีที่มี ความจำเป็นในทางยุทธศาสตร์ให้ทั้งสองฝ่าย ใช้รถไฟได้พร้อมกัน) 2. จะคิดอัตราค่าขนส่งให้ต่ำเป็นพิเศษ และจะให้ความสะดวกในการชำระเงิน 3. จะจัดสำนักงานให้แก่กองทหารญี่ปุ่น ได้ใช้เพื่อดำเนินกิจการงานในการขนส่งทางทหาร 4. จะช่วยจัดหาวัสดุต่างๆเพื่อใช้ในการ ขนส่งและจะช่วยขยายสิ่งก่อสร้างตามความจำเป็น 5. จะให้ความสะดวกแก่กองทัพญี่ปุ่น ให้ได้ใช้เครื่องมือสื่อสารของรถไฟ 6. จะช่วยจัดหา น้ำ และอาหารให้แก่ กองทัพญี่ปุ่น ในระยะทางระหว่างที่มีการลำเลียง 7. จะจัดให้มีขบวนรถไฟเดิน โดยตรง สำหรับการขนส่งทางทหาร 8. จะช่วยจัดหาแผนผังต่าง ๆ เกี่ยวกับ การรถไฟตามความต้องการในทางยุทธวิธีของ กองทัพญี่ปุ่น

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ข้อตกลงระหว่างไทย-ญี่ปุ่น เกี่ยวแก่การใช้รถไฟในทางทหาร (ฉบับที่กองทัพญี่ปุ่นเสนอ)	ข้อตกลงหลักในเรื่องการใช้รถไฟร่วมกัน ระหว่างกองทัพญี่ปุ่นและไทย (ฉบับแก้ไขโดยคณะกรรมการผสมไทย-ญี่ปุ่น)
<p>ข้อ 3. การร่วมมือระหว่างทหารญี่ปุ่นกับรถไฟในประเทศไทย</p> <p>ณเดิมนานาชาติที่ทหารญี่ปุ่นได้ปฏิบัติการยุทธ ทหารญี่ปุ่นจะเข้าร่วมมือกับเจ้าหน้าที่รถไฟในประเทศไทย ในการอำนวยความสะดวกซึ่งเกี่ยวแก่ งานของรถไฟ และการป้องกันรักษาทางและการติดต่อเกี่ยวแก่รถไฟในประเทศไทย ถ้าจำเป็น</p>	<p>ข้อ 3. การร่วมมือระหว่างกองทัพญี่ปุ่นกับการรถไฟไทย</p> <p>เมื่อกองทัพญี่ปุ่นปฏิบัติการยุทธ ณ ภูมิภาคใด ๆ กองทัพญี่ปุ่น จะร่วมมือช่วย การรถไฟไทยในการดำเนินงาน การซ่อมแซม และการป้องกันรักษาตามเหตุการณ์</p>
<p>ข้อ 4. การจัดการเดินขบวนรถบรรทุกทหารญี่ปุ่นทั้งภายในและภายนอกประเทศไทย</p> <p>ในเมื่อจะทำการขนทหารญี่ปุ่นโดยทางรถไฟในประเทศไทย ซึ่งจะได้ใช้ขบวนรถพิเศษระหว่างประเทศไทย อินโดจีนฝรั่งเศส และสหรัฐมาลายูโดยปริยาย ประเทศไทยจะใช้เครื่องล้อเลื่อนของทหารญี่ปุ่นและเจ้าหน้าที่ กับใช้เครื่องล้อเลื่อนของอินโดจีนฝรั่งเศสได้เช่นเดียวกันด้วย</p>	<p>ข้อ 4. การเดินขบวนรถพิเศษในการลำเลียงทหารญี่ปุ่นโดยตรงในและนอกประเทศ</p> <p>ในกรณีที่มีการลำเลียงทางทหารของกองทัพญี่ปุ่นมีความจำเป็นที่จะต้องกระทำโดยขบวนรถพิเศษระหว่างอินโดจีนฝรั่งเศส ประเทศไทยกับมาลายูโดยตรง ประเทศไทยมีสิทธิใช้รถและคนงานของกองทัพญี่ปุ่น และของอินโดจีนฝรั่งเศสได้</p>
	<p>ข้อ 5. การชดใช้</p> <p>กองทัพญี่ปุ่นจะใช้ค่าเสียหายทั้งปวงซึ่งทางการรถไฟไทยได้ใช้ไปในการขนส่งให้แก่กองทัพญี่ปุ่นตามราคาซึ่งจะได้ตกลงกันเป็นพิเศษ</p> <p>หมายเหตุ : ข้อตกลงที่ฝ่ายญี่ปุ่นเสนอครั้งแรกไม่ได้ระบุข้อตกลงเกี่ยวแก่การชดใช้</p>

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ข้อตกลงระหว่างไทย-ญี่ปุ่น เกี่ยวแก่การใช้รถไฟในทางทหาร (ฉบับที่กองทัพญี่ปุ่นเสนอ)	ข้อตกลงหลักในเรื่องการใช้รถไฟร่วมกัน ระหว่างกองทัพญี่ปุ่นและไทย (ฉบับแก้ไขโดยคณะกรรมการผสมไทย-ญี่ปุ่น)
<p>ข้อ 5. การรักษาความลับของราชการทหารญี่ปุ่น</p> <p>เจ้าหน้าที่ฝ่ายไทยจะเข้าร่วมในการรักษาความลับในเรื่องการขนทหารญี่ปุ่นในประเทศไทย</p>	<p>ข้อ 6. การรักษาความลับ</p> <p>เจ้าหน้าที่ของไทยจะร่วมมืออย่างเต็มที่กำลังที่จะรักษาความลับ ซึ่งเกี่ยวกับการลำเลียงทางทหารของกองทัพญี่ปุ่น</p> <p>ข้อ 7. อายุของสัญญา</p> <p>สัญญานี้ให้ใช้เป็นผลบังคับได้ตั้งแต่วันที่เจ้าหน้าที่ทั้งสองฝ่ายได้ลงนามแล้วเป็นต้นไป มีกำหนดหกเดือน โดยนับสามสิบวันเป็นหนึ่งเดือน และนับวันที่ลงนามในสัญญาเป็นวันเริ่มต้น</p> <p>หมายเหตุ : ข้อตกลงที่ฝ่ายญี่ปุ่นเสนอครั้งแรกไม่ได้ระบุข้อตกลงเกี่ยวกับอายุของสัญญา</p>

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก, หจข., บก.สูงสุด 2.4.1/1 ข้อเสนอของฝ่ายญี่ปุ่นก่อนมีข้อตกลงสัญญาพันธมิตร (15-20 ธันวาคม 2484).

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบรายละเอียดของข้อตกลงระหว่างไทย-ญี่ปุ่นทั้งสองฉบับข้างต้นพบว่า แม้ทางกรรมการผสมฝ่ายไทยได้ขอเจรจากับฝ่ายญี่ปุ่นเพื่อแก้ไขข้อตกลงให้มีลักษณะของการขอความร่วมมือตามหลักการของการเป็นพันธมิตรร่วมกันมากขึ้นก็ตาม แต่เนื่องจากฝ่ายญี่ปุ่นได้พยายามต่อรองข้อเสนอของฝ่ายไทยอยู่เสมอ ดังนั้นรายละเอียดของการแก้ไขหรือเพิ่มเติมข้อตกลงจึงมีทั้งในส่วนที่เอื้อประโยชน์และไม่เอื้อประโยชน์ต่อฝ่ายไทย ตัวอย่างของการแก้ไขในส่วนที่เอื้อประโยชน์ต่อฝ่ายไทย ได้แก่ การแก้ไขข้อตกลงข้อที่ 1 วัตถุประสงค์ของข้อตกลง ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับคำจำกัดความหรือขอบเขตของคำว่า “รถไฟไทย” ซึ่งตามข้อตกลงฉบับที่กองทัพญี่ปุ่นเสนอครั้งแรกได้ให้ความหมายอย่างกว้างขวาง โดยหมายรวมถึง รถไฟไทยของรัฐบาล รถไฟราษฎรในประเทศไทย และการลำเลียงขนส่งโดยทางอื่น เช่น ทางถนน ทางน้ำ และการใช้ท่าเรือ แต่ใน

ฉบับแก้ไขโดยคณะกรรมการผสมไทย-ญี่ปุ่นได้จำกัดความหมายให้แคบลงเพียงแค่วงไฟของรัฐบาลและวงไฟของเอกชน โดยไม่รวมการลำเลียงขนส่งโดยทางอื่นเข้ามาด้วย นอกจากนั้นได้เพิ่มเติมข้อตกลงที่เอื้อประโยชน์ต่อฝ่ายไทยขึ้นอีก 2 ข้อ คือ ข้อ 5 การชดเชย กองทัพอากาศจะใช้ค่าเสียหายทั้งปวง ซึ่งทางกรมรถไฟไทยได้ใช้ไปในการขนส่งให้แก่กองทัพญี่ปุ่นตามราคาซึ่งจะได้ตกลงกันเป็นพิเศษ และข้อ 7 อายุของสัญญา สัญญานี้ให้ใช้เป็นผลบังคับได้ตั้งแต่เจ้าหน้าที่ทั้งสองฝ่ายลงนามแล้วเป็นต้นไป มีกำหนดหกเดือน โดยนับสามสิบวันเป็นหนึ่งเดือน เพราะนับวันที่ลงนามในสัญญาเป็นวันเริ่มต้น ซึ่งข้อตกลงทั้งสอง 2 ข้อข้างต้นไม่ได้ระบุไว้ในข้อตกลงฉบับที่กองทัพญี่ปุ่นได้เสนอมาในครั้งแรก แต่อย่างไรก็ตามยังคงมีรายละเอียดของการแก้ไขข้อตกลงบางประการที่ยังคงมีลักษณะของการออกคำสั่ง หรือเป็นการเน้นย้ำเพื่อขอความช่วยเหลือจากฝ่ายไทยเป็นพิเศษมากขึ้น และไม่เอื้อประโยชน์ต่อฝ่ายไทย ได้แก่ ข้อตกลงข้อ 2 ในส่วนที่เกี่ยวกับการคิดอัตราค่าขนส่ง ได้ปรับแก้จาก คิดอัตราค่าบรรทุกทหารญี่ปุ่นเป็นพิเศษ เป็น จะคิดค่าขนส่งให้ต่ำเป็นพิเศษและจะให้ความสะดวกในการชำระเงินด้วย ข้อ 5 การรักษาความลับของราชการทหารญี่ปุ่น ได้ปรับแก้จาก เจ้าหน้าที่ฝ่ายไทยจะมีส่วนร่วมในการรักษาความลับ ในเรื่องการทหารญี่ปุ่นในประเทศไทยเป็นเจ้าหน้าที่ของฝ่ายไทยจะร่วมมืออย่างเต็มที่ถึงที่จะรักษาความลับ ซึ่งเกี่ยวกับการลำเลียงทางทหารของกองทัพญี่ปุ่น เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาข้อมูลเอกสารชั้นต้นจากหอจดหมายเหตุแห่งชาติของไทย ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับตารางการใช้รถไฟของกองทัพญี่ปุ่น ในทางปฏิบัติปรากฏว่ากองทัพญี่ปุ่นได้เริ่มเข้ามาใช้รถไฟของไทยในการขนส่งทางทหารทั้งสายเหนือ สายตะวันออก และสายใต้ นับตั้งแต่วันที่ 9 ธันวาคม 2484⁴ ซึ่งถือว่าเป็นการเข้ามาใช้การขนส่งทางรถไฟของไทยก่อนการเจรจาขออนุมัติ อย่างไรก็ตามต่อมาภายหลังจากที่กองทัพญี่ปุ่นได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม ให้เข้ามาใช้ทางรถไฟของไทยเพื่อการขนส่งในราชการทหารญี่ปุ่น ได้นับตั้งแต่วันที่ 20 ธันวาคม 2484 จากนั้นกองทัพจึงได้เริ่มเข้ามาดำเนินการเจรจาขอสร้างทางรถไฟทหารสายใหม่เพื่อเชื่อมต่อเส้นทางขนส่งจากสถานีรถไฟสายใต้ของไทยไปยังพม่า ถึง 2 เส้นทาง คือ ทางรถไฟสายหนองปลาตุก-กาญจนบุรี-ทันบือชาฮัด (ทางรถไฟสายไทย-พม่า) และทางรถไฟสายชุมพร-กระบุรี (ทางรถไฟสายคอคอดกระ) ตามลำดับ ดังนั้นจึงพอจะสรุปถึงลักษณะของการเข้ามาดำเนินการควบคุมทางรถไฟของไทยของกองทัพญี่ปุ่นในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพาออกเป็น 2 ลักษณะ คือ ลักษณะแรก การเข้ามาควบคุมทางรถไฟของไทยทั้ง 3 สายหลักที่มีอยู่เดิม คือ สายเหนือ

⁴ หจข., บก. สูงสุด 2.4.1.6/3 ตารางการใช้รถไฟของกองทัพญี่ปุ่น ปี 2485 (21 ธันวาคม 2484 - 2 ธันวาคม 2485).

สายตะวันออก และสายใต้⁵ โดยกองทัพญี่ปุ่นได้เข้ามาควบคุมการจัดขบวนรถไฟพิเศษเพื่อการขนส่ง ในราชการทหารของกองทัพญี่ปุ่นโดยเฉพาะ ส่วนลักษณะที่สอง การเข้ามาสร้างทางรถไฟทหาร สายใหม่เพื่อเชื่อมเส้นทางทหารขนส่งระหว่างประเทศไทยกับประเทศพม่า ซึ่งจะนำรายละเอียด ไปกล่าวถึงอีกครั้งในประเด็นที่ 3.2 ต่อไป

3.1.2 กองพลทหารรถไฟของกองทัพญี่ปุ่นที่เข้ามาปฏิบัติงานในประเทศไทย

ในการศึกษาและทำความเข้าใจเกี่ยวกับกองพลทหารรถไฟของกองทัพญี่ปุ่น ที่เข้ามาปฏิบัติงานในประเทศไทยพบข้อจำกัดหลายประการ นับตั้งแต่การขาดข้อมูลเอกสารชั้นต้น ของญี่ปุ่น ซึ่งส่วนใหญ่ถูกเผาเพื่อทำลายหลักฐานทันทีที่แพ้สงคราม ส่วนเอกสารชั้นต้นของไทย จากหอจดหมายเหตุแห่งชาติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเข้ามาดำเนินการควบคุมทางรถไฟไทยของ กองทัพญี่ปุ่น มีเนื้อหาส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับการเข้ามาเจรจาเพื่อขอใช้ทางรถไฟและตารางการใช้ รถไฟไทยของกองทัพญี่ปุ่น ตลอดจนการเข้ามาเจรจาเพื่อขอสร้างทางรถไฟทหารสายใหม่เป็นหลัก โดยไม่มีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกองพลทหารรถไฟในประเทศไทย ซึ่งถือเป็นเรื่องของการจัดตั้งองค์กร ภายในของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้ที่เป็นเรื่องลับในราชการทหารที่ต้องปรับเปลี่ยนไปตาม สถานการณ์ของสงคราม อย่างไรก็ตาม อยากรู้ก็คิดเมื่อได้ศึกษาเอกสารชั้นรองพบว่า มีงานเขียนเรื่อง “ทางรถไฟ สายไทย-พม่า ในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา” พ.ศ. 2538 (ค.ศ. 1995) ของศาสตราจารย์โยชิโกะ ทาชิฮารุ นักวิชาการด้านประวัติศาสตร์ชาวญี่ปุ่น ได้กล่าวถึงการกำเนิดของกองพลทหารรถไฟ กองพลทหารรถไฟที่เข้ามาปฏิบัติงานในสมรภูมิเอเชียอาคเนย์ และการจัดองค์กรของกองพลทหารรถไฟ โดยศาสตราจารย์โยชิโกะได้ใช้ “บันทึกของพลโทชิชิคะ ชิเคะกุมะ” อดีตผู้บัญชาการกองเสนาธิการ ทหารรถไฟหน่วยที่ 2 “บันทึกการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า” ของฟูตะมัดสุ โยชิชิโคะ และ “C56 สู่แนวรบทางใต้.....บันทึกของหัวหน้ากองทหารช่างกองหนึ่ง” ของ อิวะอิ เค็น รวมทั้ง เอกสารตีพิมพ์ของญี่ปุ่นอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องมาใช้เป็นข้อมูลในการอธิบายภาพรวมของกองพลทหาร รถไฟได้อย่างลึกซึ้ง ดังนั้นการอธิบายในประเด็นเกี่ยวกับกองพลทหารรถไฟของกองทัพญี่ปุ่น ที่เข้ามาปฏิบัติงานในประเทศไทยในที่นี้ผู้วิจัยจะอิงข้อมูลจากงานเขียนของศาสตราจารย์โยชิโกะ มาเป็นฐานในการอธิบาย รวมทั้งอาศัยข้อมูลบางส่วนจากหอจดหมายเหตุแห่งชาติของไทยมาเป็น ข้อมูลเสริมเพื่อให้ได้ภาพของกองพลทหารรถไฟในประเทศไทยโดยสังเขปดังนี้

⁵ หจข. บก.สูงสุด 0202.9.7/1 โครงสร้างทางรถไฟแห่งพระราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2484.

กองพันทหารรถไฟญี่ปุ่น เกิดขึ้นครั้งแรก ในปี พ.ศ. 2439 (ค.ศ. 1896) 1 ปี ภายหลังจากสงครามญี่ปุ่น-จีน ที่ส่งผลให้ญี่ปุ่นตระหนักเห็นถึงความจำเป็นของการลำเลียงกองทหาร และการเคลื่อนย้ายยุทธปัจจัย ต่อมาใน พ.ศ. 2443 (ค.ศ. 1900) เมื่อเกิดเหตุการณ์ที่เรียกว่า กบฏ นักมวยในประเทศจีน กองพันทหารรถไฟหน่วยหนึ่งของญี่ปุ่นถูกส่งออกไปซ่อมแซมทางรถไฟช่วง ระหว่างเมืองปักกิ่งกับเมืองเทียนสินของจีน ซึ่งนับเป็นครั้งแรกที่กองพันทหารรถไฟได้เข้าไป ปฏิบัติงานในสงคราม และนับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา ญี่ปุ่นได้นำเอารูปแบบการปฏิบัติการของกองพัน ทหารรถไฟในภาคสนามรบ ตามแบบอย่างของเยอรมันมาใช้ โดยแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบ คือ ในที่ที่ไม่มี ทางรถไฟ ให้รับสร้างทางรถไฟแบบลวก ๆ เพื่อลำเลียงพลและร่วมกันทำการสู้รบ ส่วนในที่ที่มี การรถไฟอยู่แล้วให้รับผิดชอบการเดินทางรถไฟให้เป็นอย่างดี ซึ่งนับว่ากองพันทหารรถไฟของ ญี่ปุ่นจะมีบทบาทและภาระกิจเฉพาะในสมรภูมิต่างประเทศโดยไม่ได้มีหน้าที่ใด ๆ ในประเทศญี่ปุ่น⁶ แต่อย่างไรก็ตามเมื่อกองทัพญี่ปุ่นมีการทำสงครามกับจีนแล้ว กองพันทหารรถไฟซึ่งมีสมรภูมิรบ ส่วนใหญ่ในแมนจูเรียและทางตอนเหนือของจีนจึงเพิ่มจำนวนทหารในสังกัดมากขึ้น โดยหลังจาก สงครามญี่ปุ่น-รัสเซียได้ยุติลง ใน พ.ศ. 2448 (ค.ศ. 1905) กองพันทหารรถไฟที่มีทหารในสังกัดเดิม 3 กองร้อยได้เพิ่มจำนวนเป็น 12 กองร้อย จึงได้ปรับเปลี่ยนฐานะเป็นกองพลทหารรถไฟในเดือน ตุลาคม 2450 (ค.ศ.1907)⁷

ในส่วนของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นับตั้งแต่เริ่มเปิดสงครามมหาเอเชียบูรพาจนถึงสงครามโลกยุติลง กองทัพญี่ปุ่นต้องเคลื่อนพลตลอดเวลาตามการขยายแนวรบหรือ การลดขนาดของสนามรบเพื่อให้การสู้รบอยู่ในพื้นที่ที่แคบลง ท่ามกลางการปรับเปลี่ยนดังกล่าว กองพลทหารรถไฟซึ่งมีบทบาทเป็นทหารแนวหน้าคล้าย ๆ กับผู้นำร่อง เมื่อมีการขยายแนวรบในที่ ต่าง ๆ จึงได้มีการปรับเปลี่ยนองค์กรของกองพลทหารรถไฟของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้ อย่างมากมาย ตัวอย่างเช่น ในเดือนกันยายน 2485 (ค.ศ. 1942) ได้มีการปรับเปลี่ยนกองบัญชาการ ลำเลียงขนส่งทางรถไฟ หน่วยที่ 3 เป็นกองบัญชาการทางรถไฟกองทัพสนามรบที่ 3 โดยเพิ่มหน้าที่ ความรับผิดชอบจากการลำเลียงขนส่งทางด้านการทหาร ให้มีหน้าที่บังคับบัญชากองพลทหารรถไฟ ที่อยู่ในสังกัด รวมทั้งควบคุมดูแลการก่อสร้างทางรถไฟด้วย โดยมีกองบัญชาการอยู่ที่กัวลาลัมเปอร์

⁶ หน่วยงานทหารรถไฟของญี่ปุ่นที่จัดตั้งขึ้นครั้งแรกใน พ.ศ. 2439 มีฐานะเป็นกองพันทหารรถไฟ แต่ต่อมาใน พ.ศ. 2450 มีการเพิ่มจำนวนกองร้อยในสังกัดจาก 3 กองร้อยเป็น 12 กองร้อย ทำให้หน่วยงานทหารรถไฟมีขนาดใหญ่ขึ้นจึงปรับเปลี่ยนฐานะเป็นกองพลทหารรถไฟ.

⁷ โยชิคาว่า โทชิฮารุ, ทางรถไฟสายไทย-พม่า ในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา แปลโดย อาทรรุ่งธรรมสาร และคณะ, (กรุงเทพฯ : บริษัทอัมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด), 2538, หน้า 28-29.

⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 30.

ของมลายู และมีพลตรีอิชิดะ (ยศในขณะนั้น) อิเดะกุมะ (Ichida Hidekuma) เป็นผู้บัญชาการ ต่อมาในเดือนมีนาคม 2486 (ค.ศ. 1943) ได้มีการปรับเปลี่ยนอีกครั้งเป็นกองบัญชาการทางรถไฟ ภาคสนามรบ สังกัดกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้ เป็นต้น จากการปรับเปลี่ยนอยู่บ่อยครั้งดังกล่าว ได้มีส่วนส่งผลให้นายทหารซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงก็ยังไม่ค่อยเข้าใจสภาพที่แท้จริงขององค์กร ดังกล่าวมากนัก^๑ อย่างไรก็ตาม ในเบื้องต้นต้องแยกแยะให้ออกว่า กองบัญชาการทหารการทางรถไฟ ภาคสนามรบ อยู่ในสังกัดของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้ มีพลตรีอิชิดะ อิเดะกุมะ เป็นผู้บัญชาการ และมีกองบัญชาการอยู่ที่กัวลาลัมเปอร์ ในมลายู เป็นหน่วยงานต่างสังกัดกับกองบัญชาการกองทัพ ญี่ปุ่นประจำประเทศไทย หรือที่เรียกว่า “หน่วยจิ” ซึ่งอยู่ภายใต้สังกัดของกระทรวงทหารบก มีพลโท นากามูระ อาเกโตะ เป็นผู้บังคับบัญชา และมีกองบัญชาการอยู่ที่สมาคมพ่อค้าเงินแห่งประเทศไทย ถนนสาทรใต้ กรุงเทพฯ^๒ ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า กองพลทหารรถไฟหน่วยต่าง ๆ ที่ถูกส่งมาปฏิบัติงานในประเทศไทยซึ่งจะได้กล่าวถึงต่อไปนั้น ไม่ได้อยู่ภายใต้สังกัดของกองบัญชาการกองทัพ ญี่ปุ่นประจำประเทศไทย แต่อยู่ภายใต้สังกัดของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้ในมลายู

ในระหว่างสงครามมหาเอเชียบูรพา กองบัญชาการทหารการทางรถไฟภาคสนามรบ และกองพลทหารรถไฟต่าง ๆ ถูกส่งมาปฏิบัติงานในพื้นที่ต่าง ๆ ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตัวอย่างเช่น

กองบัญชาการทหารการทางรถไฟภาคสนามรบของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้น ทิศใต้ อยู่ที่สิงคโปร์

กองบัญชาการทหารการทางรถไฟภาคสนามรบของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้น ทิศใต้ สาขาอินโดจีน อยู่ที่ฮานอย

กองบัญชาการทหารการทางรถไฟภาคสนามรบของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้น ทิศใต้ สาขากรุงเทพฯ อยู่ที่กรุงเทพฯ

กองบัญชาการทหารการทางรถไฟภาคสนามรบของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้น ทิศใต้ สาขามลายู อยู่ที่กัวลาลัมเปอร์

^๑ การปรับเปลี่ยนฐานะของกองพลทหารรถไฟญี่ปุ่นอยู่บ่อยครั้ง น่าจะสืบเนื่องมาจากสาเหตุของ ความจำเป็นในการเพิ่มจำนวนกำลังทหารในสังกัดมากขึ้น จึงมีผลให้หน่วยงานดังกล่าวมีขนาดใหญ่และเป็นองค์กร ที่ซับซ้อนมากขึ้นด้วย.

^๒ เรื่องเดียวกัน, หน้า 111-112.

^๓ โยชิกาวา โทชิฮารุ, “หน่วยจิ (กองทัพญี่ปุ่นประจำประเทศไทย) กับการจัดซื้อเครื่องอุปโภคบริโภค (ข้าว) ในประเทศไทย” แปลโดย อาทร ฟูงธรรมสาร, ใน จุลสารไทยคดีศึกษา ฉบับสังคม สงคราม และทหาร ปีที่ 17 ฉบับที่ 3 (กุมภาพันธ์ - เมษายน 2544) : 47-48.

กองบัญชาการลำเลียงขนส่งทางรถไฟหน่วยที่ 4 ของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้น
ทิศใต้ อยู่ที่ชวา

กองบัญชาการเสนาธิการทหารรถไฟ หน่วยที่ 2 ของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้น
ทิศใต้ อยู่ที่พม่า

กองพลทหารรถไฟที่ 5 ของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้ อยู่ที่พม่า เป็น
หน่วยงานที่รับผิดชอบการก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า ในส่วนที่อยู่ในประเทศพม่า

กองพันทหารรถไฟพิเศษที่ 5 ของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้ อยู่ที่พม่า
บริเวณทางรถไฟสายไทย-พม่า

กองพลทหารรถไฟที่ 9 ของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้ เป็นหน่วยที่รับผิดชอบ
การก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า ส่วนที่อยู่ในเขตประเทศไทย

กองพันทหารรถไฟพิเศษที่ 4 ของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้ อยู่ตามเส้นทาง
ที่จะก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า

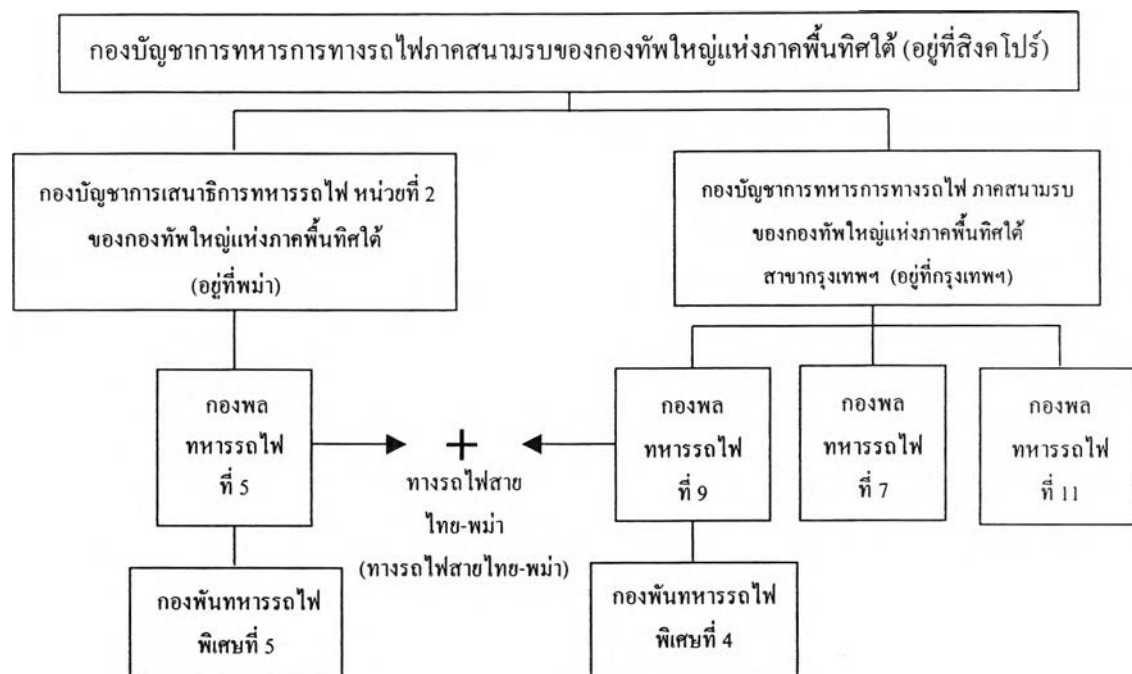
กองพลทหารรถไฟที่ 11 ของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้ อยู่ตามเส้นทางรถไฟ
สายใต้ของไทย

กองพลทหารรถไฟที่ 7 ของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้ อยู่ตามเส้นทางรถไฟ
สายตะวันออก และสายเหนือของไทย¹⁰ เป็นต้น

จากตัวอย่างของกองบัญชาการทางรถไฟภาคสนามรบ และกองพลทหาร
รถไฟหน่วยต่าง ๆ ที่เข้ามาปฏิบัติงานในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา
ดังกล่าวข้างต้น ทำให้มองเห็นถึงโครงสร้างการปฏิบัติงานของกองพลทหารรถไฟของกองทัพญี่ปุ่น
ได้ในระดับหนึ่ง และเพื่อให้มองเห็นภาพกองพลทหารรถไฟที่เกี่ยวข้องและสัมพันธ์กับการปฏิบัติงาน
ในประเทศไทยให้ชัดเจนยิ่งขึ้นแสดงให้เห็นดังแผนภูมิต่อไปนี้

¹⁰เรื่องเดียวกัน, หน้า 114-116.

แผนภูมิที่ 1 แสดงสายงานของกองพลทหารรถไฟญี่ปุ่นที่เกี่ยวข้องและสัมพันธ์กับการเข้ามา
ปฏิบัติงานในประเทศไทย สมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา



ที่มา : รวบรวมและปรับมาจากโยชิโกวา โทชิฮารุ ทางรถไฟสายไทย-พม่า ในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา, แปลโดย อาทรรุธรรมสาร และคณะ, (กรุงเทพฯ : บริษัทอัมรินทร์พริ้นติ้ง แอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด), หน้า 114-117.

แผนภูมิจ้างต้นได้แสดงให้เห็นถึงสายงานของกองบัญชาการทหารการทางรถไฟภาคสนามรบของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้ ซึ่งเป็นหน่วยบัญชาการสูงสุดของกองพลทหารรถไฟในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตั้งอยู่ที่สิงคโปร์ จากแผนภูมิที่ 1 แสดงให้เห็นถึงตัวอย่างของหน่วยงานสาขาที่สำคัญ 2 หน่วยงานคือ กองบัญชาการเสนาธิการทหารรถไฟ หน่วยที่ 2 ในพม่า และกองบัญชาการทหารการทางรถไฟภาคสนามรบของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้สาขากรุงเทพฯ ซึ่งมีกองบัญชาการอยู่ ณ ตึกสำนักงานสนามกีฬาแห่งชาติ ในกรุงเทพฯ โดยหน่วยงานนี้ถือว่าเป็นหน่วยงานบัญชาการสูงสุดของกองพลทหารรถไฟญี่ปุ่น ในประเทศไทย ซึ่งมีกองพลทหารรถไฟในสังกัดที่สำคัญ ได้แก่ กองพลทหารรถไฟที่ 7 ดูแลรับผิดชอบทางรถไฟสายตะวันออกและสายเหนือของไทย กองพลทหารรถไฟที่ 11 ดูแลรับผิดชอบทางรถไฟสายใต้ของไทย ส่วนกองพลทหารรถไฟที่ 9 ดูแลรับผิดชอบการก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า ส่วนที่อยู่ในเขตประเทศไทย โดยต้องทำงานเกี่ยวข้องและสัมพันธ์กับกองพลทหารรถไฟที่ 5 ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบการก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า ส่วนที่อยู่ในประเทศพม่า เป็นต้น

อย่างไรก็ตามเมื่อเราได้ภาพรวมของตัวอย่างกองพลทหารรถไฟญี่ปุ่นหน่วยต่าง ๆ ที่เข้ามาปฏิบัติงานในประเทศไทยดังกล่าวข้างต้น แล้วนำมาวิเคราะห์ร่วมกับเอกสารชั้นต้นจาก หอจดหมายเหตุแห่งชาติของไทย สามารถที่จะอธิบายสรุปเพิ่มเติมถึงการปฏิบัติงานของกองพลทหารรถไฟในประเทศไทยว่า ได้มีการแบ่งการปฏิบัติงานออกเป็น 3 ส่วนหลัก ๆ คือ 1. กองพลทหารรถไฟที่ 7 รับผิดชอบปฏิบัติงานการจัดขบวนรถไฟพิเศษเพื่อการขนส่งในราชการทหารของกองทัพญี่ปุ่นบนทางรถไฟสายตะวันออกและสายเหนือ 2. กองพลทหารรถไฟที่ 11 รับผิดชอบปฏิบัติงานการจัดขบวนรถไฟพิเศษเพื่อการขนส่งในราชการทหารของกองทัพญี่ปุ่นบนทางรถไฟสายใต้¹¹ และ 3. กองพลทหารรถไฟที่ 5 รับผิดชอบในการดำเนินการจัดสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า โดยในเอกสารชั้นต้นของไทยมีหลักฐานที่กล่าวถึง การเข้ามาเจรจาเพื่อดำเนินการสร้างทางรถไฟทหารสายใหม่เชื่อมเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศไทยกับประเทศพม่าถึง 2 เส้นทางคือทางรถไฟสายหนองปลาตุก-กาญจนบุรี-ทันปี่อุซายัต (ทางรถไฟสายไทย-พม่า)¹² และทางรถไฟสายชุมพร-กระบี่ (ทางรถไฟสายคอคอดกระ)¹³ ไว้โดยละเอียด แต่ในเอกสารชั้นต้นของไทยเหล่านั้น ไม่ได้แสดงให้เห็นรายละเอียดเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของกองพลทหารรถไฟญี่ปุ่นในแต่ละหน่วยที่เข้ามาดำเนินงานในประเทศไทย ทั้งนี้เพราะเรื่องดังกล่าวถือเป็นความลับทางการทหาร อย่างไรก็ตามหลักฐานที่ปรากฏสามารถระบุถึงชื่อและตำแหน่งของทหารรถไฟญี่ปุ่นที่เข้ามาปฏิบัติงานในประเทศไทยได้บางส่วน ตัวอย่างเช่น กองพลทหารรถไฟหน่วยที่ 5 ซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า มีพลตรี ชิโมะดะ โนะบุโอะ เป็นผู้บัญชาการก่อสร้างทางรถไฟทหารญี่ปุ่น¹⁴ และมีพันโทอิโระอิเกะ เป็นประธานกรรมการดำเนินการก่อสร้าง นอกจากนี้ยังมีชื่อกองพลทหารรถไฟหน่วยย่อยบางหน่วยที่รับผิดชอบในการก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่าได้แก่ หน่วยอิชิโมะโตะ หน่วยโทะกุนะงะ และหน่วยโคะชิมะ¹⁵ ฯลฯ ซึ่งส่วนใหญ่ตั้งชื่อตามนามสกุลของหัวหน้าหน่วยผู้ควบคุม ส่วนทางรถไฟสายคอคอดกระมีพลตรี อิชิดะ ยิเดะกุมะ เป็นทั้งผู้บัญชาการและประธานกรรมการดำเนินการก่อสร้าง พันเอกซุงิกรากา เป็น

¹¹ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.6/3 ตารางการใช้รถไฟของกองทัพญี่ปุ่น ปี 2485 (21 ธันวาคม 2484 - 2 ธันวาคม 2485).

¹² หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.2/2 ข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อยระหว่างไทยกับญี่ปุ่น เกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างไทยกับพม่า (23 มีนาคม 2484 - 23 มกราคม 2486).

¹³ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.3/3 การทำข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อยรถไฟทหารชุมพร-กระบี่ (10 พฤษภาคม 2486 - 18 กันยายน 2488).

¹⁴ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.2/8 งบประมาณการเงินในการสร้างทางรถไฟสายกาญจนบุรี (16 กันยายน 2485 - 23 สิงหาคม 2488).

¹⁵ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.2/5 แนวเส้นทางก่อสร้างทางรถไฟสายกาญจนบุรีของญี่ปุ่น (21 กรกฎาคม 2485 - 13 กุมภาพันธ์ 2488).

ผู้อำนวยการก่อสร้าง¹⁶ โดยมีหน่วยย่อยของกองพลทหารรถไฟที่รับผิดชอบในการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ได้แก่ หน่วยอิชิตะ หน่วยโอะเทระ หน่วยซุงิยะระ ฯลฯ ซึ่งรับผิดชอบในการก่อสร้างทางรถไฟทหารที่ชุมพร โดยเฉพาะและขึ้นตรงกับกองบัญชาการอิชิตะ ที่กัวลาลัมเปอร์¹⁷

3.2 การเข้ามาควบคุมทางรถไฟสายใต้ของกองทัพญี่ปุ่น

จากการสำรวจเอกสารชั้นต้นของไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเข้ามาดำเนินการควบคุมทางรถไฟของไทย พบว่ากองทัพญี่ปุ่นได้ให้ความสำคัญกับการเข้ามาควบคุมทางรถไฟสายใต้มากที่สุด ทั้งนี้เพราะเป็นเส้นทางที่กองทัพญี่ปุ่นสามารถใช้ในการขนส่งกำลังทหาร เเสบียงอาหาร และอาวุธยุทโธปกรณ์ เพื่อเป็นกองกำลังบำรุงให้กับแนวหน้าของกองทัพทั้งในพม่าและมลายู กล่าวคือ ส่วนแรกกองทัพญี่ปุ่นโดยกองพลทหารรถไฟสามารถเข้ามาจัดขบวนการรถไฟพิเศษ เพื่อการขนส่งในราชการทหารบนทางรถไฟสายใต้ เพื่อจัดการเดินรถไฟข้ามเขตแดนจากป่าดงเบงชาร์ถึงออลด์สตาร์ และจากสุโหงโกลกถึงโกตาบารูของมลายู¹⁸ อีกส่วนหนึ่งกองพลทหารรถไฟญี่ปุ่นสามารถเข้ามาสร้างทางรถไฟทหารสายใหม่เชื่อมต่อจากทางรถไฟสายใต้ที่มีอยู่เดิม เพื่อเชื่อมเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศไทยกับประเทศพม่าถึง 2 เส้นทางคือ เส้นทางรถไฟสายหนองปลาจุก-กาญจนบุรี-ตันบีอูชายัต (ทางรถไฟสายไทย-พม่า) และเส้นทางรถไฟสายชุมพร-กระบี่ (ทางรถไฟสายคอคอดกระ) ดังนั้นในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพากองทัพญี่ปุ่นได้เข้ามาควบคุมทางรถไฟสายใต้ทั้ง 2 ส่วน ดังนี้

3.2.1 การจัดขบวนรถไฟพิเศษ เพื่อการขนส่งในราชการทหารบนทางรถไฟสายใต้ของประเทศไทย

การดำเนินการควบคุมทางรถไฟของไทยของกองทัพญี่ปุ่นเริ่มต้นขึ้นเมื่อกองทัพได้ยื่นร่าง “สัญญาข้อตกลงระหว่างไทย-ญี่ปุ่น เกี่ยวแก่การใช้รถไฟในทางทหาร” เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2484 และได้รับความเห็นชอบจากจอมพล ป. พิบูลสงคราม นายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2484 หลังจากนั้นเริ่มดำเนินการเจรจาในรายละเอียดของข้อตกลงเกี่ยวกับการใช้รถไฟทหาร โดยเสนอ “ร่างบันทึกข้อตกลงแนวทางปฏิบัติการเกี่ยวกับการขนส่งทางทหารของกองทัพญี่ปุ่น” เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2485 (ค.ศ.1942)¹⁹ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อวางหลักเกณฑ์และแนวทางการปฏิบัติ

¹⁶ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.3/15 รายงานการเคลื่อนไหวของทหารญี่ปุ่นที่ชุมพร (25 มีนาคม 2486 - 12 สิงหาคม 2487).

¹⁷ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.3/4 บันทึกการประชุม (12 พฤษภาคม 2486 - 21 เมษายน 2487).

¹⁸ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1/5 ข้อเสนอการเดินรถขบวนทหารญี่ปุ่นออกนอกเขตแดนไทย (20 เมษายน 2485).

¹⁹ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1/3 ข้อตกลงเกี่ยวแก่การจ่ายเงินค่าโดยสาร และค่าขนส่งในการลำเลียงในราชการทหารกองทัพญี่ปุ่น ด้วยรถไฟของประเทศไทย (21 กุมภาพันธ์ 2485 - 24 กันยายน 2488).

เกี่ยวกับการขนส่งในราชการทหารบนทางรถไฟทั้ง 3 สายที่มีอยู่เดิมของไทย ซึ่งกองทัพญี่ปุ่นได้กำหนดความหมายและขอบเขตของ "การขนส่งในราชการทหารญี่ปุ่น" ไว้ว่า

“การขนส่งในราชการทหารญี่ปุ่นนั้น คือการใช้ขบวนรถไฟทหารหรือการใช้รถไฟธรรมดา ตามความจำเป็นของราชการทหารญี่ปุ่น หมายความว่า การขนส่ง ดังต่อไปนี้

1. การทหาร ทหาร และข้าราชการพลเรือนในราชการกองทัพญี่ปุ่น
2. ผู้รับและผู้ส่งที่ขึ้นอยู่ในกองทัพญี่ปุ่นแล้ว ได้มาแสดงความจำนงเพื่อขนส่ง คน สัตว์ และพัสดุทั้งหลายซึ่งเป็นของกองทัพญี่ปุ่น
3. อื่น ๆ นอกจากนี้ ที่ผู้บัญชาการรถไฟทหารญี่ปุ่นกำหนดไว้ว่าเป็นของทหาร”²⁰

จากความหมายของ “การขนส่งในราชการทหารของญี่ปุ่น” ข้างต้นได้แสดงให้เห็นว่า ญี่ปุ่นได้กำหนดขอบเขตของการขนส่งในราชการทหารของญี่ปุ่นที่กว้างขวางมาก โดยรวมทั้งกองทหาร ทหาร ข้าราชการพลเรือน และรวมถึงเอกชนผู้แสดงความจำนงในการขนส่งคน สัตว์ และสิ่งของซึ่งเป็นของกองทัพญี่ปุ่น ที่ผู้บัญชาการรถไฟทหารญี่ปุ่นได้กำหนดไว้ว่าเป็นของทหาร ดังปรากฏไว้อย่างชัดเจนใน “บันทึกช่วยความจำเป็นเกี่ยวกับการขนส่งในราชการทหารญี่ปุ่นกับรถไฟไทย” ซึ่งมีการลงนามร่วมกันระหว่างเสนาธิการกองทัพสยามแห่งประเทศไทย และผู้แทนกองทัพบกญี่ปุ่นประจำประเทศไทย เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2485 โดยในบันทึกข้อตกลงดังกล่าวมีแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดเตรียมการขนส่งของกองทัพญี่ปุ่น การขนส่งผ่านเขตแดนระหว่างไทย มลายู และอินโดจีน การกำหนดอัตราค่าขนส่งของกองทัพญี่ปุ่น รวมทั้งการกำหนดการชำระเงินค่าระวางและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เป็นต้น²¹

หากพิจารณาในส่วนของการจัดเตรียมการขนส่งของกองทัพญี่ปุ่นบนทางรถไฟของไทยที่ได้กำหนดเส้นทางการขนส่ง จำนวนขบวนรถไฟ และจำนวนตู้รถไฟที่จะใช้ในการขนส่งในราชการทหารที่กำหนดขึ้นตามความจำเป็นของผู้บัญชาการรถไฟทหารญี่ปุ่นเป็นหลัก ทั้งในช่วงเวลาปกติ และในกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วน ทหารญี่ปุ่นสามารถเพิ่มจำนวนการจัดขบวนรถไฟได้²² ดังตัวอย่างตารางกำหนดขบวนรถไฟพิเศษ เพื่อการขนส่งในราชการทหารญี่ปุ่น ในตารางที่ 2

²⁰ หจช., บก.สูงสุด 2.4.1/26 บันทึกช่วยจำเป็นเกี่ยวกับการขนส่งในราชการทหารญี่ปุ่นกับรถไฟไทย (15 ตุลาคม 2485-22 ธันวาคม 2486).

²¹ เรื่องเดียวกัน.

²² เรื่องเดียวกัน.

ตารางที่ 2 แสดงการกำหนดเส้นทาง และจำนวนขบวนรถไฟพิเศษเพื่อการขนส่งในราชการทหาร
ของกองทัพญี่ปุ่น ในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา

สายทางรถไฟ	เส้นทางระหว่าง	จำนวนขบวนรถ ในช่วงปกติ (ขบวน)	จำนวนตู้รถไฟ ในช่วงปกติ (หลัง)	จำนวนขบวนรถ ในกรณีจำเป็น เร่งด่วน (ขบวน)
สายตะวันออก	กรุงเทพฯ - สวายคอนแก้ว	3	27	6
สายเหนือ	กรุงเทพฯ - อุตรดิตถ์	2	50	4
	อุตรดิตถ์ - เชียงใหม่	3	11	8
	บ้านดารา - สวรรคโลก	1	50	3
สายใต้	กรุงเทพฯ - บ้านโป่ง	4	50	6
	บ้านโป่ง - หาดใหญ่	3	27	6
	หาดใหญ่ - สงขลา	1	27	3
	หาดใหญ่ - สุโขทัย	1	27	2
	หาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	4	27	9

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

ตารางการกำหนดเส้นทางและจำนวนรถไฟพิเศษเพื่อการขนส่งในราชการทหารของกองทัพญี่ปุ่นในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพาข้างต้น แสดงให้เห็นว่ากองทัพญี่ปุ่นให้ความสำคัญกับการจัดขบวนรถไฟพิเศษเพื่อการขนส่งในราชการทหารบนทางรถไฟสายใต้มากที่สุด ทั้งในส่วนของจำนวนเส้นทาง จำนวนขบวนรถไฟ และจำนวนตู้รถไฟที่กองทัพญี่ปุ่นได้กำหนดวางแผนการใช้รถไฟทั้งยามปกติและกรณีจำเป็นเร่งด่วน อีกทั้งยังสอดคล้องกับข้อมูลเอกสารชั้นต้นของไทยที่เกี่ยวกับการใช้รถไฟของกองทัพญี่ปุ่นที่มีรายละเอียดของจำนวนขบวนรถไฟ และตู้รถไฟของสายตะวันออก สายเหนือ และสายใต้ ในแต่ละวันของเดือน ซึ่งจากข้อมูลการใช้รถไฟของกองทัพญี่ปุ่นทั้งหมดที่ปรากฏอยู่ในหอจดหมายเหตุแห่งชาติของไทย ตั้งแต่วันที่ 9 ธันวาคม 2484 (ค.ศ. 1941) - 13 กันยายน 2488 (ค.ศ. 1945)²³ พบว่าในแต่ละเดือนกองทัพญี่ปุ่นได้ใช้จำนวนตู้รถไฟเพื่อการขนส่งในราชการทหารบนทางรถไฟสายใต้สูงมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้จำนวนตู้รถไฟในสายตะวันออกและสายเหนือ ดังจะยกตัวอย่างให้เห็นได้อย่างชัดเจนในตารางที่ 3

²³หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.6/3 ตารางการใช้รถไฟของกองทัพญี่ปุ่น ปี 2485 (21 ธันวาคม 2484 - 2 ธันวาคม 2485), หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.6/14 ตารางการใช้รถไฟของกองทัพญี่ปุ่น ปี 2486 (2 มกราคม 2486 - 12 มกราคม 2487), หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.6/25 ตารางการใช้รถไฟของกองทัพญี่ปุ่น ปี 2487 (กุมภาพันธ์ - 9 มกราคม 2488), หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.6/27 ตารางการใช้รถไฟของกองทัพญี่ปุ่น ปี 2488 (1 มกราคม - 13 กันยายน 2488).

ตารางที่ 3 แสดงการเปรียบเทียบอัตราการย่อยละของการใช้ตู้รถไฟในการขนส่งทางการทหารของกองทัพญี่ปุ่นบนทางรถไฟสายใต้ สายตะวันออก และสายเหนือ ระหว่างมกราคม - ธันวาคม 2486 (ค.ศ.1943)

เดือน	จำนวนการใช้ตู้รถไฟ ในแต่ละเดือน	การใช้ตู้รถไฟบนทางรถไฟสายใต้		การใช้ตู้รถไฟบนทางรถไฟสายตะวันออก		การใช้ตู้รถไฟบนทางรถไฟสายเหนือ	
		จำนวนตู้	อัตราร้อยละ	จำนวนตู้	อัตราร้อยละ	จำนวนตู้	อัตราร้อยละ
มกราคม	11,518	7,608	66.05	3,898	33.84	12	0.10
กุมภาพันธ์	12,382	8,648	69.84	3,722	30.06	12	0.10
มีนาคม	13,070	9,107	69.68	3,252	24.88	711	5.44
เมษายน	12,690	9,740	76.75	2,750	21.67	200	1.58
พฤษภาคม	13,263	10,244	77.24	2,905	21.90	114	0.86
มิถุนายน	11,451	8,985	78.46	2,192	19.14	274	2.39
กรกฎาคม	12,338	9,721	78.79	2,497	20.24	120	0.97
สิงหาคม	15,677	12,379	78.96	2,910	18.56	388	2.48
กันยายน	17,408	13,208	75.87	2,906	16.69	1,294	7.43
ตุลาคม	14,056	8,430	59.97	3,336	23.73	2,290	16.29
พฤศจิกายน	16,228	7,692	47.40	4,326	26.66	4,210	25.94
ธันวาคม	15,524	7,358	47.40	4,750	30.60	3,416	22.00
รวมจำนวนการใช้ ตู้รถไฟ พ.ศ. 2486	165,605	113,120	68.31	39,444	23.82	13,041	7.87

ที่มา : รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจาก หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.6/14 (ปีก 1-5) ตารางการใช้รถไฟของกองทัพญี่ปุ่น ปี 2486 (2 มกราคม 2486 - 12 มกราคม 2487).

ตารางที่ 3 เป็นตัวอย่างการเปรียบเทียบการใช้ตู้รถไฟของขบวนรถไฟพิเศษ เพื่อการขนส่งทางการทหารของกองทัพญี่ปุ่นบนทางรถไฟสายใต้ สายตะวันออก และสายเหนือของไทยระหว่างเดือนมกราคม - ธันวาคม 2486 ซึ่งได้เปรียบเทียบให้เห็นอย่างชัดเจนว่า ในช่วง 1 ปีของการใช้ขบวนรถไฟพิเศษเพื่อการขนส่งทางการทหารของกองทัพญี่ปุ่นนั้น กองทัพได้ใช้ตู้รถไฟ เพื่อการขนส่งบนทางรถไฟสายใต้สูงมากที่สุดทุกเดือน โดยในเดือนสิงหาคม 2486 เป็นเดือนที่กองทัพญี่ปุ่นได้ใช้ตู้รถไฟเพื่อการขนส่งบนทางรถไฟสายใต้สูงมากที่สุดถึง 12,379 ตู้ จากจำนวนรวมของการใช้ตู้รถไฟทั้ง 3 สาย ในเดือนสิงหาคม 15,677 ตู้ ซึ่งคิดเป็นอัตราร้อยละ 78.96 ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 18.56 และ 2.48 เป็นการใช้ตู้รถไฟบนทางรถไฟสายตะวันออก และสายเหนือ ตามลำดับ และเมื่อคิดจำนวนรวมของการใช้ตู้รถไฟของกองทัพญี่ปุ่นทั้ง 3 สาย ตลอดปี พ.ศ. 2486 เป็นจำนวน 165,605 ตู้ ก็ยังคงพบว่าในปีดังกล่าว กองทัพได้ใช้ตู้รถไฟบนทางรถไฟสายใต้สูงมากที่สุดถึง 113,120 ตู้ คิดเป็นร้อยละ 68.31 ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 23.82 และ 7.87 เป็นการใช้ตู้รถไฟบนทางรถไฟสายตะวันออก และสายเหนือตามลำดับเช่นเดียวกัน และเมื่อได้สำรวจข้อมูลเอกสารชั้นต้นของกองบัญชาการทหารสูงสุดที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับตารางการใช้รถไฟของกองทัพญี่ปุ่นตลอดระยะเวลา 3 ปี 8 เดือน ที่กองทัพเข้ามาตั้งฐานทัพในประเทศไทยยังคงพบว่ากองทัพได้ใช้ตู้รถไฟ เพื่อการขนส่งในราชการทหารบนทางรถไฟสายใต้สูงมากที่สุดจนสิ้นสงครามมหาเอเชียบูรพา ซึ่งข้อมูลเอกสารทั้งหมดเหล่านั้นเป็นหลักฐานสำคัญที่สะท้อนให้เห็นได้อย่างชัดเจนว่า ทางรถไฟสายใต้ของไทยเป็นเส้นทางรถไฟสายสำคัญที่สุดที่กองทัพญี่ปุ่นใช้เป็นเส้นทางในการขนส่งกำลังบำรุงให้กับแนวหน้าของกองทัพญี่ปุ่นในมลายูโดยมีการขนส่งข้ามแดนจากสถานีปาดังเบซาร์ถึงอลอร์สตาร์ และจากสถานีสุไหงโกทิงถึงโกตาบารูของมลายู²⁴ ทั้งนี้เพราะกองทัพญี่ปุ่นได้สามารถเข้าไปควบคุมและบริหารจัดการทางรถไฟของมลายู และสิงคโปร์ ภายหลังจากการยึดครองดินแดนทั้งสองได้สำเร็จเมื่อวันที่ 11 มกราคม และ 15 กุมภาพันธ์ 2485 ตามลำดับ ด้วยเหตุนี้ในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพาทหารกองทัพญี่ปุ่น จึงสามารถใช้ทางรถไฟสายใต้เพื่อการขนส่งทางการทหารเชื่อมต่อกับทางรถไฟของมลายูได้ตลอดเส้นทาง ซึ่งจะได้กล่าวถึงรายละเอียดในบทที่ 4

3.2.2 การสร้างทางรถไฟทหารสายใหม่เชื่อมต่อจากสถานีรถไฟสายใต้

การสร้างทางรถไฟทหารสายใหม่เชื่อมต่อจากสถานีรถไฟสายใต้ที่มีอยู่เดิมไปยังประเทศพม่าถึง 2 เส้นทาง ได้แก่ สายแรก คือ ทางรถไฟสายไทย-พม่า สร้างเชื่อมต่อจากสถานีหนองปลาตุ๊กในจังหวัดราชบุรี ผ่านจังหวัดกาญจนบุรี ไปยังเมืองทันปิอุชาฮัตในประเทศพม่า และสายที่สองคือทางรถไฟสายคอคอดกระ สร้างเชื่อมต่อจากสถานีชุมพรไปยังสถานีกระบุรี ในจังหวัด

²⁴ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1/5 ข้อเสนอการเดินรถขบวนทหารญี่ปุ่นออกนอกเขตแดนไทย (20 เมษายน 2485).

ระนอง เพื่อทำการขนส่งลงทางเรือต่อไปยังวิกตอเรียพอยต์ (Victoria Point) ของพม่า นับเป็นอีกส่วนหนึ่งของการเข้ามาดำเนินการควบคุมทางรถไฟสายใต้ของกองทัพญี่ปุ่นในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพาซึ่งมีความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าการจัดขบวนรถไฟพิเศษเพื่อการขนส่งในราชการทหารบนทางรถไฟสายใต้เพื่อการขนส่งกองกำลังบำรุงและเสบียงอาหารไปยังมลายู ทั้งนี้เพราะกองทัพญี่ปุ่นยังมีเป้าหมายที่จะใช้ทางรถไฟสายไทย-พม่า และทางรถไฟสายคอคอคดกระเป็นเส้นทางในการขนส่งกองกำลังบำรุงให้กับแนวหน้าของกองทัพญี่ปุ่นในพม่า เพื่อบุกอินเดียนตามแผนการรบต่อไป ดังนั้นการนำเสนอเนื้อหาในประเด็นนี้จึงเน้นการอธิบายสาระสำคัญของข้อตกลง และการดำเนินการสร้างทางรถไฟทหารทั้ง 2 สายตามลำดับดังนี้

3.2.2.1 ทางรถไฟสายหนองปลาตอก-กาญจนบุรี-ทันปือช้ายัต (ทางรถไฟสายไทย-พม่า)

ภายหลังจากที่กองทัพญี่ปุ่นสามารถยึดครองร่างกุ้งเมืองหลวงของพม่าได้ในต้นเดือนมีนาคม 2485 แล้ว กองทัพได้เริ่มดำเนินนโยบายตามแผนการใช้พม่าเป็นฐานปฏิบัติการเพื่อโจมตีอินเดียต่อไป แต่ทั้งนี้แนวหน้าของกองทัพญี่ปุ่นในพม่าจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนในด้านกำลังทหาร เเสบียงอาหาร และอาวุธยุทธโปกรณ์จากการขนส่งโดยทางรถไฟของกองทัพญี่ปุ่นในประเทศไทย ด้วยเหตุนี้กองทัพญี่ปุ่นจึงได้ส่งพันโทอิวะยะชิ ผู้อำนวยการขนส่งของกองทัพญี่ปุ่นประจำประเทศไทย เข้ามาเจรจาลับเพื่อขึ้น “ร่างข้อตกลงไทย-ญี่ปุ่น เกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างประเทศไทยกับพม่า” ซึ่งหมายถึง ทางรถไฟสายหนองปลาตอก-กาญจนบุรี-ทันปือช้ายัต เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2485²⁵ ทั้งนี้ทางกองทัพญี่ปุ่นได้ให้เหตุผลชี้แจงถึงความจำเป็นในการเร่งสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า ความว่า

“...การสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า ฝ่ายญี่ปุ่นต้องรีบเร่งสร้างให้เสียด โดยความจำเป็นทางยุทธศาสตร์ที่ต้องทำงานติดต่อกับพม่าถึงอินเดียก็เหมือนกัน ญี่ปุ่นอาจะต้องใช้ทหารขนไปโดยรถไฟในเวลาต่อไปก็ได้ เพื่อให้ทางเอเชียภาคบูรพามีความสงบเรียบร้อย ฉะนั้นในการสถาปนาวงไพบูลในเอเชียก็ต้องอาศัยไทยร่วมมือด้วยการขนส่งทางรถไฟนี้ ถ้าเป็นบุคคลก็เปรียบประดุจเส้นโลหิต หากโลหิตขาดเสียแล้วอาจจะทำให้คนตายได้ฉันใดก็ดี ทางรถไฟก็เหมือนกัน ถึงแม้จะมีการขนส่งทางทะเลได้ก็จึงหยุด แต่ทางรถไฟสายใหม่นี้มีความจำเป็นสำหรับติดต่อกับสายอื่นด้วย ตั้งแต่เริ่มสงคราม

²⁵ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.2/2 ข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อยระหว่าง ไทยกับญี่ปุ่นเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างไทยกับพม่า (23 มีนาคม 2485 - 23 มกราคม 2486).

ในอาเซียนภาคบูรพามาแล้วนี้ ฝ่ายญี่ปุ่นก็เห็นใจว่าได้รับความช่วยเหลือจากไทยมาก ต่อจากนี้ไปก็ยังคงต้องอาศัยซึ่งกันและกันอยู่นั่นเอง อาดมากกว่าเดี๋ยวนี้เสียอีก เพราะการขนส่งอาดจะต้องทวีขึ้นมากมาย...”²⁶

นอกจากนี้ การชี้แจงความจำเป็นและเหตุผลที่ต้องเร่งสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า ดั่งข้อความข้างต้นแล้ว พันโทวิชาชิยังได้แจ้งกำหนดเวลาในการสร้างทางรถไฟที่มีระยะทางยาวประมาณ 400 กิโลเมตรสายนี้ให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปี อีกทั้งยังได้ยื่นร่างข้อตกลงที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับการขอความร่วมมือจากประเทศไทยหลายประการ ดังปรากฏในร่างข้อตกลงเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างประเทศไทยกับพม่า ฉบับภาษาไทยที่กองทัพญี่ปุ่นเสนอมาครั้งแรกดังนี้

(สำเนา)

ร่างข้อตกลงเกี่ยวกับการสร้างสายทางรถไฟเชื่อมระหว่างประเทศไทยกับพม่า เกี่ยวกับความต้องการในการวางแผนการยุทธของกองทัพญี่ปุ่น จะได้ทำการตกลงกันในเรื่องเกี่ยวกับการสร้างสายทางรถไฟเชื่อมประเทศไทยกับพม่า ตามหลักการข้อตกลงการร่วมยุทธระหว่าง ไทย-ญี่ปุ่น ดังข้อต่อไปนี้.

ข้อ ๑. เกี่ยวกับการสร้างสายทางรถไฟสายนี้ ประเทศไทยจะให้ความร่วมมือและความช่วยเหลือดังข้อความต่อไปนี้ และค่าใช้จ่ายสิ่งอุปกรณ์ที่ประเทศไทยได้ให้ความช่วยเหลือนั้น ทางฝ่ายกองทัพญี่ปุ่นยินดีจะออกค่าใช้จ่ายให้ แต่รายละเอียดเกี่ยวกับข้อนี้จะได้ทำการตกลงกันเป็นพิเศสอีกครั้งหนึ่ง

๑. การยื่นเสนอที่ดินที่ต้องการในการสร้างทางรถไฟและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องแก่การนี้
๒. ส่งจำนวนคนดังต่อไปนี้ เพื่องารสร้างทางรถไฟและให้หยุดภายใต้บังคับบัญชาของผู้บังคับในหน่วยสร้างทางรถไฟของกองทัพญี่ปุ่น
 - ก. ผู้เชี่ยวชาญที่สามารถจะรับงาร โดยอิสระที่เกี่ยวแก่การสร้างทุกชนิด
 - ข. กัมกร จำนวน ๕,000 คน
๓. ยื่นเสนอให้สิ่งอุปกรณ์ในการสร้างทางและการขนส่งหรือเสนอให้ใช้ และจำนวนสิ่งอุปกรณ์เหล่านี้จะได้ทำการตกลงกันเป็นพิเศสอีกครั้งหนึ่ง

²⁶ เรื่องเดียวกัน.

- ก. ไม้หมอนรถไฟและเสาไฟฟ้า
- ข. ไม้ที่เกี่ยวกับการล้างสะพานและล้างสถานีรถไฟ
- ค. ปูนซีเมนต์และชาย
- ง. รถยนต์บรรทุก (รวมทั้งคนขับรถด้วย ส่วนน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น ทางฝ่ายกองทัพอากาศจะจ่ายให้)
- จ. เรือยนต์สำหรับใช้ในการขนส่งระหว่างแม่น้ำแม่กลองกับแม่น้ำแควน้อย (รวมทั้งคนเรือด้วย ส่วนน้ำมันเชื้อเพลิงนั้นทางฝ่ายกองทัพอากาศจะจ่ายให้)
- ฉ. รถขนส่งทางรางเกี่ยวกับการล้างรางและการติดต่อ รวมทั้งรถขนาดเล็กด้วย
- ช. เครื่องมือสำหรับทำการขนส่งในขอบเขตร์ และสัตว์พาหนะสำหรับทำการขนส่งชนิดเบา
๔. เพื่อเกี่ยวแก่การบัญชาการล้างราง จะขอใช้สายสื่อสารของกรมรถไฟไทยระหว่าง กรุงเทพฯ กับ บ้านโป่ง
๕. การให้กองทัพอากาศใช้โรงงานรถไฟมักกะสัน
- ข้อ ๒ นอกจากตามหัวข้อต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมานี้ ประเทศไทยจะให้ความช่วยเหลือในความต้องการต่าง ๆ ของหน่วยก่อสร้างทางรถไฟของกองทัพอากาศ
- ข้อ ๓ ประเทศไทยจะให้ความช่วยเหลือเกี่ยวแก่การเงินในการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้
- ข้อ ๔ ประเทศไทยจะจัดหน่วยติดต่อโดยเฉพาะ และทำการเจรจาเกี่ยวกับปัญหาปลีกย่อยของข้อตกลงนี้กับผู้บัญชาการหน่วยก่อสร้างทางรถไฟของกองทัพอากาศ
- ข้อ ๕ ภายหลังจากก่อสร้างนี้เสร็จสิ้นลงเรียบร้อยแล้ว กองทัพอากาศจะทำการครอบครองและดำเนินการภายในเวลาอันสมควร

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

ภายหลังจากที่คณะกรรมการผสมฝ่ายไทยได้ยื่นร่างข้อตกลงที่กองทัพอากาศเสนอมาข้างต้นให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2485 แล้ว ต่อมาในวันที่ 7 เมษายน 2485 พันตรี ควง อภัยวงศ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ชี้แจงถึงข้อขัดข้องหลายประการที่มีต่อร่างข้อตกลงดังกล่าว ได้แก่

1. กรมรถไฟขาดแคลนเครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น รางรถไฟ ฉะนั้นขอให้ช่วยเจรจากับฝ่ายญี่ปุ่น

2. การที่ฝ่ายญี่ปุ่นต้องการกุหลาบเป็นจำนวนมากนั้น ก่อนข้างหายากในเวลานี้ ยิ่งคนจำพวกนายงานแล้วยิ่งหายาก ถ้าส่งไปทำงานในที่กันดารเต็มไปด้วยโรคภัยไข้เจ็บด้วยแล้ว ก็ยิ่งจะหาคนสมัครไปทำได้โดยยาก ฉะนั้นการที่จะให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปี จึงเป็นของที่ทำไม่ได้โดยยาก

3. เพื่อให้งานนี้เสร็จโดยเร็ว ขอให้ฝ่ายญี่ปุ่นสร้างจากพม่าเข้ามา ฝ่ายไทยสร้างจากบ้านโป่งไปบรรจบ²⁷

เมื่อกระทรวงคมนาคมมีข้อขัดข้องต่อร่างข้อตกลงของกองทัพญี่ปุ่นดังกล่าวข้างต้น จึงมีผลให้การพิจารณาอนุมัติการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่าเป็นไปอย่างล่าช้าจนกระทั่งวันที่ 8 สิงหาคม 2485 ทางคณะกรรมการพิจารณาและจัดสร้างทางรถไฟทหาร รวมทั้งคณะกรรมการผสมฝ่ายไทยจึงได้ร่วมกันพิจารณาร่างข้อตกลงอีกครั้ง โดยมีพันเอกเชย พันธุ์เจริญ ประธานกรรมการพิจารณาและจัดสร้างทางรถไฟทหารเป็นประธานในการประชุม แต่การประชุมครั้งนี้ยังไม่สามารถหาข้อยุติเกี่ยวกับประเด็นการครอบครองและจัดการเดินรถไฟภายหลังการสร้างทางรถไฟสำเร็จ ดังนั้น ในวันที่ 19 สิงหาคม 2485 จึงได้มีการประชุมหารือระหว่างเจ้าหน้าที่ฝ่ายไทย-ญี่ปุ่น ซึ่งมีพันโทไชย ประทีปะเสน เป็นตัวแทนของฝ่ายไทย และพลตรีโมะริยะ เซจิ เป็นผู้แทนฝ่ายกองทัพญี่ปุ่นประจำประเทศไทย ในที่สุดจึงได้ข้อสรุปว่ากองทัพญี่ปุ่นขอเป็นผู้ครอบครองและดำเนินการใช้ทางรถไฟจนกว่าจะเสร็จสงคราม ส่วนรายละเอียดของการครอบครองภายหลังสงครามทางฝ่ายญี่ปุ่นยังไม่ยอมตกลงเป็นที่แน่ชัดจนกว่าสงครามจะเสร็จสิ้น อย่างไรก็ตามแม้ว่าทางคณะกรรมการพิจารณาและจัดสร้างทางรถไฟทหารของฝ่ายไทยยังคงตระหนักเห็นถึงความไม่ชัดเจนของข้อตกลงบางประการก็ตาม แต่เนื่องจากทางกองทัพญี่ปุ่นโดยพลตรีโมะริยะ เซจิ ได้เร่งให้ทางคณะกรรมการพิจารณาและจัดการสร้างทางรถไฟทหารของฝ่ายไทยอนุมัติการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่าโดยเร็ว โดยยืนยันให้เห็นถึงความจำเป็นอันเร่งด่วนของการดำเนินการทางยุทธศาสตร์ของกองทัพญี่ปุ่นอีกครั้งความว่า

“บัดนี้ กองทัพญี่ปุ่นมีความจำเป็นจะต้องดำเนินการยุทธต่อไปอีก ฉะนั้นการสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างไทย-พม่า จึงเป็นสิ่งจำเป็นยิ่ง และเนื่องจากการร่วมยุทธระหว่างประเทศทั้งสอง จึงจะปรึกษาหารือเรื่องนี้...แต่สำหรับฝ่ายญี่ปุ่นเห็นว่า จำเป็นที่จะต้องดำเนินการยุทธต่อไปอีก จึงหยอกให้เสียเสีย โดยเร็วที่สุดจะเร็วได้ ญี่ปุ่นได้ตัดสินใจเด็ดขาดที่จะให้หน่วยทหาร

²⁷ เรื่องเดียวกัน.

ที่มีความชำนาญไปใช้ในการสร้าง รวมทั้งนายช่างผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งมีพร้อมอยู่
แล้ว และมีความมั่นใจว่าจะทำได้เร็วที่สุด.....”²⁸

เมื่อทางกองทัพญี่ปุ่นได้ส่งผู้แทนของกองทัพเข้ามาเร่งให้ฝ่ายไทยพิจารณา
เพื่อตกลงตามข้อเสนอขอสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่าโดยเร็วดังตัวอย่างข้างต้น ในที่สุดจึงนำไปสู่
การร่วมลงนามใน “ข้อตกลงไทย-ญี่ปุ่น เกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างประเทศไทยกับพม่า”
เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2485 โดยมี จอมพล ป.พิบูลสงคราม ผู้บัญชาการทหารสูงสุดของไทย และ
พลตรีโมะริยะ เซจิ ผู้แทนฝ่ายกองทัพบกญี่ปุ่นประจำประเทศไทย ร่วมลงนาม และตามมาด้วยการร่วม
ลงนามในข้อตกลงปลีกย่อยประกอบข้อตกลงเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟทหาร ระหว่างพลตรีชิโมะดะ
โนะบุโอะ ผู้บัญชาการสร้างทางรถไฟทหารญี่ปุ่นกับพันเอกเชย พันธุ์เจริญ ประธานกรรมการดำเนินการ
จัดสร้างทางรถไฟทหาร เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2485 ดังปรากฏรายละเอียดในสำเนาข้อตกลงและข้อตกลง
ปลีกย่อยทั้งสองฉบับตามลำดับดังนี้

(สำเนา)

ข้อตกลงไทย-ญี่ปุ่น เกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างประเทศไทยกับพม่า

เนื่องด้วยความจำเป็นในการวางแผนการยุทธของกองทัพญี่ปุ่น จึงทำการตกลงในเรื่อง
เกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟเชื่อมประเทศไทยกับพม่า ตามหลักการในข้อ ๔ และข้อ ๖ แห่งข้อตกลง
การร่วมยุทธระหว่าง ไทย - ญี่ปุ่น** ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ในการสร้างทางรถไฟสายนี้ ประเทศไทยจะให้ความร่วมมือและความช่วยเหลือ
ดังข้อความต่อไปนี้ ส่วนค่าใช้จ่ายสิ่งอุปกรณ์ที่ประเทศไทยได้ให้ความช่วยเหลือนั้น ทางฝ่าย
กองทัพญี่ปุ่นยินดีจะออกค่าใช้จ่ายให้ แต่รายละเอียดเกี่ยวกับข้อนี้ นั้น จะได้ทำการตกลงกันเป็นพิเศษ

* หน่วยทหารที่มีความชำนาญในการก่อสร้างทางรถไฟ ในที่นี้น่าจะหมายถึง กองพลทหารรถไฟ
ของกองทัพญี่ปุ่น ซึ่งกองพลที่รับผิดชอบในการก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า ในเขตประเทศไทย คือ กองพล
ทหารรถไฟที่ 9 ดังได้กล่าวรายละเอียดไว้แล้วในประเด็น 3.1.2

²⁸ เรื่องเดียวกัน.

** หลักการในข้อ 4 และข้อ 6 แห่งข้อตกลงการร่วมยุทธระหว่างไทย-ญี่ปุ่น เป็นหลักการที่เกี่ยวข้อง
กับการขอให้ประเทศไทยอำนวยความสะดวกและช่วยเหลือแก่กองทัพญี่ปุ่นในเรื่องการใช้องค์การต่าง ๆ ทางด้าน
การบิน การป้องกันภัยทางอากาศ การล่าเหยี่ยว การสื่อสาร และการคมนาคม การใช้และการรวบรวมเครื่องอุปกรณ์
ทางการทหาร เสนียงอาหารและแรงงาน ตลอดจนการจัดสถานที่พักและการเลี้ยงดูแก่กองทัพญี่ปุ่นซึ่งอยู่ใน
ประเทศไทย ทั้งนี้รายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการร่วมกำลังอันเกี่ยวกับการปฏิบัติการยุทธจะได้กำหนดขึ้นเป็นพิเศษ.

๑) ให้ที่ดินที่ต้องการใช้ในการสร้างทางรถไฟและพื้นที่สำหรับก่อสร้างอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องแก่การนี้

๒) งานสร้างทางรถไฟให้หยุดในความอำนาจการของผู้บังคับหน่วยสร้างทางรถไฟของกองทัพญี่ปุ่น ฝ่ายไทยจะช่วยเหลือจัดจ้างกัมกร และหานายช่างไปช่วยตามความสามารถ

๓) จัดหาสิ่งอุปกรณ์ในการก่อสร้าง และการลำเลียงดังกล่าวต่อไปข้างล่างนี้ ส่วนจำนวนนั้น จะได้ทำการตกลงกันเป็นพิเศส

ก. ไม้หมอนรถไฟและเสาไฟฟ้า

ข. ไม้ที่เกี่ยวกับการสร้างสะพานและสร้างสถานีรถไฟ

ค. ปูนซีเมนต์และทราย

ง. ฝ่ายไทยจะจัดให้กองทัพญี่ปุ่นได้จ้างรถยนต์รับบรรทุก รวมทั้งคนขับด้วย เท่าที่จะหาได้ (ส่วนน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น ทางฝ่ายกองทัพญี่ปุ่นจะจ่ายให้)

จ. ฝ่ายไทยจะจัดให้กองทัพญี่ปุ่นได้จ้างเรือลำหนึ่งใช้ในการขนส่งระหว่างแม่น้ำแม่กลองกับแม่น้ำแควน้อย รวมทั้งคนเรือด้วย เท่าที่จะหาได้ (ส่วนน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น ทางฝ่ายกองทัพญี่ปุ่นจะจ่ายให้)

ฉ. เครื่องล้อเลื่อนเกี่ยวกับการสร้างและการติดต่อ รวมทั้งรถขนาดเล็ก เท่าที่จะหาได้

ช. เครื่องใช้สำหรับทำการขนส่งในภูมิภาค และสัตว์พาหนะสำหรับทำการขนส่งชนิดเบา เท่าที่จะหาได้

๔) เกี่ยวแก่การส่งงานสร้างทาง จะขอใช้สายสื่อสารของกรมรถไฟ ระหว่างกรุงเทพฯ กับบ้านโป่ง

๕) ประเทศไทยรับซ่อมแซมตามประสงค์ของกองทัพญี่ปุ่น นะ โรงงานมักกะสัน

ข้อ ๒ นอกจากหัวข้อต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมานี้ ประเทศไทยจะให้ความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกแก่หน่วยก่อสร้างทางรถไฟของกองทัพญี่ปุ่นตามสมควร

ข้อ ๓ ประเทศไทยจะร่วมมือในการแก้ปัญหาการเงินที่เกี่ยวกับการก่อสร้างทางรถไฟ สายนี้ ส่วนรายละเอียดนั้น จะได้ทำการตกลงกันเป็นครั้งคราว

ข้อ ๔ ประเทศไทยจะจัดหน่วยติดต่อโดยเฉพาะสำหรับทำการเจรจาเกี่ยวกับข้อปลีกย่อยของข้อตกลงนี้ กับผู้อำนวยการก่อสร้างทางรถไฟของกองทัพญี่ปุ่น

ข้อ ๕ รถไฟสายนี้เมื่อสร้างเสร็จแล้ว กองทัพญี่ปุ่นจะเข้าใช้และดำเนินการให้เหมาะสมตามแผนการยุทธด้วยตนเอง จนกว่าจะเสียดสงคราม รายละเอียดในการปฏิบัติที่จำเป็น จะได้ตกลงกันระหว่างเจ้าหน้าที่รถไฟทั้งสองฝ่าย

ลงนาม จอมพล ป. พิบูลสงคราม ผู้บัญชาการทหารสูงสุด
 แห่งประเทศไทย
 ลงนาม พล.ต.เชจิ โมริยา ผู้แทนฝ่ายกองทัพญี่ปุ่น
 ประจำประเทศไทย

วันที่ ๑๖ กันยายน พ.ศ. ๒๔๘๕

สำเนาถูกต้อง

พันตรี หม่อมเจ้าประเสริฐศรี ชยางกูร
 ประจำกองอำนวยการผสม

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก หจข., 2.4.1.2/2 ข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อย ระหว่างไทยกับญี่ปุ่น
 เกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างไทยกับพม่า (23 มีนาคม 2485 - 23 มกราคม 2486)

(สำเนา)

ข้อตกลงปลีกย่อยประกอบข้อตกลง ไทย-ญี่ปุ่น
 เกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟทหานลงวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๔๘๕
 ฉบับที่ ๑

- ข้อ ๑ กองทัพญี่ปุ่นจะจ่ายเงินค่าใช้จ่ายสิ่งอุปกรณ์ ซึ่งฝ่ายไทยเป็นผู้จัดส่งให้กองทัพญี่ปุ่น
 ตามข้อตกลงข้อ ๑ และพึงปฏิบัติแก่กันและกันดังนี้
- ๑) ราคาสิ่งอุปกรณ์นั้น ให้เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างกัมการของทั้งสองฝ่าย
 ตกลงกัน
 - ๒) สำหรับสิ่งอุปกรณ์ตามแผนประกอบที่ ๒ ก.ข. และ ค. ผู้บัญชาการสร้างทางรถไฟทหาน
 ญี่ปุ่นจะจ่ายให้เมื่อส่งของครบจำนวนตามงวดที่ตกลงกันแล้ว
 - ๓) สำหรับค่าสิ่งอุปกรณ์ตามแผนประกอบที่ ๒ ง. จ. และ ข. นั้น หัวหน้าหน่วยก่อสร้าง
 ทางรถไฟทหานญี่ปุ่นจะเป็นผู้ชำระ แต่กำหนดเวลาจ่ายเงินนั้นจะได้ตกลงระหว่างหัวหน้า
 ก่อสร้างทางรถไฟทหานญี่ปุ่นและผู้แทนฝ่ายไทย นะ สถานที่ก่อสร้างนั้น

๔) สำหรับคำสั่งอุปกรณ์ตามแผนประกอบที่ ๒ ฉ. นั้น ผู้บัญชาการสำนักงานพลังงาน
 ยี่ปุ่นจะจ่ายให้ตามอัตราในข้อ 3 แห่งข้อตกลงเกี่ยวแก่การจ่ายเงินค่าโดยสาน และค่าขนส่ง
 ในการลำเลียงในราชการทหารกองทัพบกด้วยรถไฟของประเทศไทย ลงวันที่ ๑๑ กันยายน
 ๒๔๒๕ กำหนด ๓ เดือนต่อครั้ง

ข้อ ๒ ๑) ที่ดินที่จำเป็นสำหรับทางรถไฟตามข้อตกลงข้อ ๑ (๑) นั้น ให้ถือแผนผังเส้นทางรถไฟ
 ซึ่งหัวหน้าหน่วยก่อสร้างทางรถไฟทหารยี่ปุ่นได้เสนอให้ฝ่ายไทยเป็นหลัก

การโค่นต้นไม้และการรื้อบ้านเรือนในบริเวณเนื้อที่ทำกรรถไฟดังกล่าวนี้ ให้ฝ่ายที่ต้อง
 ทำงานดินสำหรับทางรถไฟเป็นผู้ทำ

เนื้อที่ที่จำเป็นสำหรับทางรถไฟดังกล่าวนี้ ให้ฝ่ายที่ต้องทำงานดินสำหรับทางรถไฟ
 ทำแผนที่หลังจากการก่อสร้างทางรถไฟเสด็จลงแล้ว และให้ถือไว้ฝ่ายละฉบับเป็นสำคัญ

๒) ที่ดินที่ต้องการใช้เพื่อการก่อสร้างอื่น ๆ ตามข้อตกลงข้อ ๑ (๑) นั้น จะได้กำหนด
 แน่นอนโดยการตกลงระหว่างหัวหน้าหน่วยก่อสร้างทางรถไฟทหารยี่ปุ่นกับหัวหน้านายช่าง
 ฝ่ายไทย กับข้าหลวงประจำจังหวัดนั้น ๆ

เอกสารซึ่งบันทึกวันเริ่มใช้ที่ดินต้องการใช้ดังกล่าวนี้, วันเลิกใช้, บริเวณที่ดินที่ใช้ ฯลฯ
 นั้น เจ้าหน้าที่ทั้งสองฝ่ายเป็นผู้ทำร่วมกันและให้ยึดถือไว้ฝ่ายละฉบับ

๓) เนื่องในการเข้าใช้ที่ดินเพื่อสร้างทางรถไฟและที่ดินที่เกี่ยวข้องกับการนี้ บังเกิด
 การเสียหายในการโยกย้ายบ้าน และค่าเสียหายของต้นไม้และสิ่งอื่น ๆ ฝ่ายไทยจะเป็นผู้รับ
 ภาระในการใช้จ่าย

ข้อ ๓ ๑) ตามข้อตกลงข้อ ๑ (๒) ประเทศไทยจะช่วยเหลือเกี่ยวแก่การจัดจ้างคนงานให้พายใน
 ขอบเขตที่จะทำได้ ตามแผนประกอบที่ ๑ แต่การจัดจ้างในคราวต่อไปให้ตกลงกัน เป็นคราว ๆ ไป

๒) การดำเนินงานก่อสร้างอื่นจะต้องทำโดยฝ่ายไทยเป็นผู้มอบนายช่างและบุคคลต่าง ๆ
 ที่จำเป็นให้ และอยู่ในความควบคุมของหัวหน้าหน่วยก่อสร้างทางรถไฟทหารยี่ปุ่น ตามข้อตกลง
 ข้อที่ ๑ (๒) นั้น มีขอบเขตตั้งแต่หนองปลาตุ๊กไปถึงฝั่งแม่น้ำแม่กลอง และดำเนินการดังนี้

๑. ชนิดของงานดำเนินงานนั้นให้กำหนดดังนี้

(ก) การดำเนินงานก่อสร้างงานดินสำหรับทางรถไฟ

(ข) การดำเนินงานสร้างสายโทรเลข โทรศัพท

(ค) การดำเนินงานสร้างตัวสถานี (รวมทั้ง โรงเรือนที่ต่อเนื่องด้วย) และ

โรงเก็บรถจักร

(ง) การดำเนินการสร้างถนนเชื่อมจากสถานีจากไฟไปยังถนนใหญ่

ค่าใช้จ่ายในหมวดอักษร (ก) เป็นของฝ่ายไทย นอกนั้นเป็นของกองทัพยี่ปุ่น

๒. ฝ่ายไทยจะแต่งตั้งหัวหน้านายช่างหรือนายช่างไทย เพื่อสวดทบทวนการติดต่อกับหัวหน้าหน่วยก่อสร้างทางรถไฟของทหานยี่ปุ่น ตั้งสำนักงานให้สวดทบทวนในการติดต่อ

๓. เครื่องอุปกรณ์และเครื่องมือต่าง ๆ อันจำเป็นในการดำเนินงานที่กล่าวใน ๑. นั้น ฝ่ายไทยจะเป็นผู้จัดหาให้ ในกรณีที่ฝ่ายไทยไม่สามารถจะจัดหาได้จริง ๆ ให้แจ้งแก่ฝ่ายทหานยี่ปุ่น ฝ่ายทหานยี่ปุ่นจะได้ดำเนินการช่วยเหลือโดยเร็วเท่าที่จะทำได้ในเรื่องการจัดหาเสา, สายโทรเลข, ลูกถ้วย, เครื่องอุปกรณ์โลหะของสะพาน, แผ่นเหล็กสำหรับมุงหลังคา, เชื้อเพลิง, น้ำมันดินและเครื่องมือต่าง ๆ ฯลฯ

๔. กำหนดเวลาเสด็จงานดังต่อไปนี้

ให้ก่อสร้างเส้นทางตลอดจนปักเสาวางสายโทรเลขให้เสด็จภายในวันที่ ๒๐ พฤศจิกายน ๒๔๘๕

ตัวสถานี (รวมทั้งตัวเรือนที่เกี่ยวข้องด้วย) โรงเก็บรถจักร การสร้างถนนติดต่อถนนใหญ่กับสถานีให้เสด็จเร็วที่สุดที่จะกระทำได้

งานทั้งนี้ ถ้ามีเหตุสุดวิสัยมาขัดขวาง เช่น อุทกภัยแผ่นดิน การกระทำที่ย่อมล่าช้าไปในเหตุการณ์เช่นนี้ ฝ่ายไทยจะแจ้งให้หัวหน้าหน่วยก่อสร้างทางรถไฟของกองทัพยี่ปุ่นได้รู้เห็นด้วย

ข้อ ๔ ตามข้อตกลง ๑ (๓) การจัดหาสิ่งอุปกรณ์ในการก่อสร้างและการลำเลียงนั้นฝ่ายไทยจะจัดหาให้ได้ใช้ตามแผนประกอบที่ ๒ เท่าที่จะหาได้ สำหรับรายละเอียดที่เกี่ยวกับการนี้จะได้ตกลงกันระหว่างกัมการทั้งสองฝ่าย

ข้อ ๕ ตามข้อตกลงข้อ ๒ ที่ว่าประเทศไทยจะให้ความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกแก่หน่วยก่อสร้างทางรถไฟของกองทัพยี่ปุ่นตามสมควรมัน ในขั้นนี้ต่างฝ่ายต่างตกลงจะช่วยเหลือซึ่งกันและกันดังนี้

๑) ฝ่ายไทยจะให้หัวหน้าหน่วยก่อสร้างทางรถไฟทหานยี่ปุ่นยืมหรือเช่าสิ่งทีระบุไว้ในแผนประกอบที่ ๓ พายในขอบเขตที่จะปฏิบัติได้

๒) ฝ่ายไทยจะซ่อมแซมถนนจากกาญจนบุรีถึงท่าขนุน เพื่อให้รถบันทุกผ่านไปมาได้ ในริคูแล้ง ตำบลที่จะซ่อมแซมและกำหนดเวลาให้แล้วเสด็จ จะทำได้เพียงใดนั้น หัวหน้าหน่วยก่อสร้างทางรถไฟของกองทัพยี่ปุ่นจะได้ตกลงกันกับเจ้าหน้าที่ฝ่ายไทย นะ สถานทีนั้นอีกชั้นหนึ่ง

ค่าใช้จ่ายในการนี้ ฝ่ายกองทัพญี่ปุ่นจะออกเงินให้

๓) ฝ่ายไทยจะจ่ายกระแสไฟฟ้าให้ที่จังหวัดกาญจนบุรี ตามต้องการของกองทัพญี่ปุ่นมากที่สุดเท่าที่จะให้ได้ ในกรณีที่ต้องเดินเครื่องยนต์เพื่อทำไฟฟ้า กองทัพญี่ปุ่นจะจ่ายน้ำมันลั่นและน้ำมันเชื้อเพลิงได้ตามที่จะตกลงกัน

๔) ฝ่ายไทยจะอำนวยความสะดวกให้หน่วยก่อสร้างทางรถไฟของกองทัพญี่ปุ่นได้หาซื้อเสบียงอาหาร โดยจะเพาะหว่านยั้งเนื้อสดและผักสดได้โดยสะดวก

๕) พายหลังเมื่อการก่อสร้างทางรถไฟได้สำเร็จจนรถเดินได้แล้ว ฝ่ายไทยจะสร้างสถานี (รวมทั้งตัวเรือนที่เกี่ยวข้องด้วย) และโรงเก็บรถจักรในพื้นที่ระหว่างจังหวัดกาญจนบุรีกับเขตแดนประเทศพม่า ให้แล้วเส็ดโดยเร็วเท่าที่จะทำได้ ส่วนค่าใช้จ่ายในการสร้างนี้ ฝ่ายญี่ปุ่นจะเป็นผู้ออกให้ เครื่องอุปกรณ์ในการสร้าง นอกจากจำพวกไม้ ถ้าฝ่ายไทยหาไม่ได้ ฝ่ายกองทัพญี่ปุ่นจะจัดหาให้ ถ้ามีเหตุขัดข้องอย่างไรเจ้าหน้าที่ฝ่ายกองทัพญี่ปุ่นจะได้ร่วมมือช่วยเหลือกับฝ่ายไทยให้งานสำเร็จ

๖) เพื่อความสะดวกแก่กองทัพญี่ปุ่นในการสร้างทางรถไฟ ฝ่ายไทยจะให้เครื่องล้อเลื่อนของประเทศไทยเข้าเดินในทางรถไฟที่ทหานยี่ปุ่นสร้างขึ้น เรื่องนี้จะได้มีการประชุมปรึกษากันเป็นครั้งคราว

ข้อเพิ่มเติม

ข้อปลีกย่อยนี้เกี่ยวกับข้อ ๔ แห่งข้อตกลงว่าด้วยการสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างประเทศไทยกับพม่า ลงวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๔๘๕ อันเป็นข้อปลีกย่อยที่จำเป็นในขณะนี้ นอกจากนั้นจะได้มีการประชุมปรึกษากันตามความจำเป็น.

ลงนาม ชิโมดะ ผู้บัญชาการสร้างทางรถไฟทหานยี่ปุ่น
(อักษรอังกฤษ)

ลงนาม พ.อ.เชย พันธูเจริญ ประธานกัมการดำเนินการจัดสร้างรถไฟทหาน

วันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๔๘๕

สำเนา

แผ่นประกอบที่ ๑

ช่างและคนงานที่ฝ่ายญี่ปุ่นขอให้ฝ่ายไทยจัดจ้างให้ คือ

๑. ช่างย่ำหัวตลับ ๒ ชุด ๆ ละ ๕ คน รวม ๑๐ คน เริ่มจัดเดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๔๘๖.
๒. ประคาน้ำ ๒ คน เริ่มจัดปลายเดือนตุลาคม.
๓. ช่างเจาะหิน ๒๒๐ คน.
๔. ช่างซ่อมเครื่องเจาะหิน ๑๐ คน.
๕. ช่างป็น ๑๖๗๐ คน.
๖. ช่างเครื่องยนต์ ๕๐ คน.
๗. ช่างไม้ ๑๐๐ คน.
๘. ช่างเหล็ก ๓๐ คน.

ตั้งแต่หมายเลข ๓ ถึง ๘ เริ่มจัดแต่เดือนตุลาคม ถึงเดือนธันวาคม ๒๔๘๕.

ทั้งนี้ จัดเท่าที่จะหาได้ แล้วส่งที่จังหวัดกาญจนบุรี ส่วนเรื่องปลีกย่อยในเรื่องคุณวุฒิ ค่าจ้าง และอื่น ๆ ของช่าง และคนงานนั้น หัวหน้าหน่วยก่อสร้างทางรถไฟทหานญี่ปุ่นจะได้อำนาจตกลงกับเจ้าหน้าที่ก่อสร้างฝ่ายไทยอีกครั้งหนึ่ง.

(สำเนา)

แผ่นประกอบที่ ๒

จำนวนเครื่องอุปกรณ์ที่ฝ่ายไทยจะจัดหาให้ใช้

ก. ไม้หมอนขนาด ๐.๑๕ x ๐.๒๐ x ๑.๕๐ ม. ส่งที่สถานีหนองปลาจุก ๘๐,๐๐๐ ท่อน เริ่มแต่ พ.ย.๘๕ ถึง มี.ค.๘๖ เดือนละ ๑๖,๐๐๐ ท่อน.

ส่งที่กาญจนบุรี และตามแนวทางที่จะสร้างไปนั้น ๑๐๐,๐๐๐ ท่อน ตั้งแต่ เม.ย.๘๖ จนถึง ก.ย.๘๖ เป็นไม้หมอนจำนวนเดือนละประมาณเท่า ๆ กัน

เสาไฟฟ้าขนาดปลายเสาวัดผ่าศูนย์กลางได้ ๐.๑๕ ม. ยาว ๗ ม. โคนโน้ขึ้นตามสมควน จำนวน ๑,๐๐๐ ต้น ส่งที่สถานีหนองปลาจุกพายน เม.ย.๘๖

ข. เครื่องไม้สำหรับสร้างสะพานระยะทอด ๔ ม. สำหรับสร้างเป็นระยะยาว ๑,๕๐๐ ม. รายละเอียดและจำนวนตั้งในแผ่นประกอบเพิ่มเติมของแผ่นประกอบที่ ๒ ส่งที่สถานีหนองปลาจุกและบ้านโป่ง ตามกำหนดดังนี้ พ.ย.๘๕ ยาว ๑๐๐ ม. ธ.ค. ๘๕ ยาว ๒๐๐ ม. ม.ค.๘๖ ยาว ๓๐๐ ม. ก.พ.๘๖ ยาว ๓๐๐ ม. มี.ค. ยาว ๓๐๐ ม. เม.ย.๘๖ ยาว ๓๐๐ ม.

ค. กรวดสำหรับทำคอนกรีต ๖,๐๐๐ ลูกบาศก์ ม. สำหรับลงพื้นทาง ๑๘๕,๐๐๐ ลูกบาศก์ ม. ชายสำหรับการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ๑,๕๐๐ ลูกบาศก์ ม. และสำหรับเขื่อนกันดิน ๒,๔๐๐ ลูกบาศก์ ม. ฝ่ายไทยรับจะจัดหาให้ตามที่หัวหน้าหน่วยก่อสร้างทางรถไฟฝ่ายญี่ปุ่นจะแจ้ง

ให้ชาว ฝ้ายไทยจะจัดการส่งปูนซิเมนต์ให้แก่ทนายี่ปูนที่บางซื่อจำนวน ๑,๐๐๐ ตัน เริ่มแต่เดือน ตุลาคม ๒๔๘๕ ถึงมกราคม ๒๔๘๖ เฉลี่ยเดือนละ ๒๕๐ ตัน.

ง. รถยนต์บรรทุกพร้อมด้วยคนขับ จำนวนที่ต้องการทั้งสิ้น ๗๐ คัน ส่งไปให้ที่บ้านโป่ง เปนงวด ๆ ทั้งนี้ตามแต่จะหาได้ ส่วนงวดใดจะต้องการเมื่อใดเปนจำนวนเท่าใดนั้น ฝ้ายี่ปูนจะได้ ทำการตกลงกับฝ้ายไทยภายหลัง.

จ. เรือยนต์สำหรับลากจูง ขนาด ๕ ถึง ๑๕ แรงม้า จำนวนที่ต้องการ ๗๐ ลำ มีเจ้าหน้าที่ ประจำเรือพร้อม และเรือบรรทุกขนาดตั้งแต่ ๑๐ ตันขึ้นไป จำนวนที่ต้องการ ๖๐ ลำ มีเจ้าหน้าที่ ประจำเรือพร้อม ส่งให้ที่กาญจนบุรี เพื่อใช้ในแม่น้ำแม่กลองและแม่น้ำแควน้อย ทั้งนี้ตามแต่ จะหาได้ ส่วนจะต้องการเมื่อใด เปนจำนวนเท่าใดนั้น ฝ้ายี่ปูนจะได้ทำการตกลงกับฝ้ายไทย พายหลัง เรือต่าง ๆ เหล่านี้ให้หามาจากที่อื่น นอกจากจังหวัดกาญจนบุรี.

ฉ. เครื่องล้อเลื่อนและรถขนาดเล็ก สำหรับใช้ในการก่อสร้างและติดต่อส่งให้ที่สถานี หนองปลาจุก ดังนี้คือ

รถจักร ๕ คัน ในจำนวนนี้จะส่งให้ในเดือน พ.ย.๘๕ สามคัน ที่เหลืออีกสองคัน จะส่งให้ในเดือน ธ.ค. ๘๕ หรือ ม.ค. ๘๖

รถไม้คู่ (ม.ค.) ๒๐ คัน.

รถตู้ใหญ่ (ค.ญ.) มีระวางบรรทุก ๘ ตัน ๑๕ คัน.

รถข้างต่ำ (ข.ต.) มีระวางบรรทุก ๘ ตัน ๖๐ คัน.

รถข้างต่ำ (ข.ต.) มีห้ามล้อมือ มีระวางบรรทุก ๘ หรือ ๑๐ ตัน เพื่อใช้แทนรถ พ.ห. ๕ คัน

รถโยกด้วยมือ ๒ คัน.

ทั้งนี้ ฝ้ายี่ปูนจะได้คิดค่าเช่าเครื่องล้อเลื่อนดังกล่าวนี้ให้แก่กรมรถไฟตามอัตรา ซึ่งได้ตกลงแล้วนั้น

ส่วนจะให้ส่งเมื่อใดนั้น หัวหน้าหน่วยก่อสร้างรถไฟฝ้ายี่ปูนจะได้ติดต่อกับนายช่าง ฝ้ายไทย ซึ่งประจำอยู่ที่นั่นให้ชาว.

ข. เกวียนพร้อมด้วยคนขับ และสัตว์สำหรับเกวียน จำนวนที่ต้องการ ๕๐๐ เล่ม ข้าง จำนวนที่ต้องการ ๑๐๐ เชือก ทั้งนี้เท่าที่ฝ้ายไทยจะหาให้ได้ ส่วนตำบลที่จะส่ง และกำหนดเวลาส่ง ตลอดจนจำนวนที่จะให้ส่งเปนคราว ๆ นั้น หัวหน้าหน่วยก่อสร้างทางรถไฟฝ้ายี่ปูนจะได้ทำการติดต่อ โดยตรงกันข้าหลวงประจำจังหวัดกาญจนบุรี เพื่อจัดหาให้.

สำเนาถูกต้อง

พันตรี หม่อมเจ้าประเสริฐศรี ชยางกูร

ประจำกองอำนวยการผสม

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.2/3 (ปีก 2) ข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อยระหว่างไทย กับญี่ปุ่นเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างไทยกับพม่า (23 มีนาคม 2485 - 23 มกราคม 2486.)

เมื่อพิจารณารายละเอียดในข้อตกลงไทย-ญี่ปุ่น และข้อตกลงปลีกย่อยประกอบข้อตกลงไทย-ญี่ปุ่น เกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟทหารสายไทย-พม่า ตามสำเนาข้างต้น ได้แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนถึงรายละเอียดของข้อตกลงที่ผูกมัดให้ฝ่ายไทยจำเป็นต้องให้ความร่วมมือกับกองทัพญี่ปุ่น ในการดำเนินการสร้างทางรถไฟสายนี้หลายประการที่ฝ่ายไทยถูกเอารัดเอาเปรียบ แต่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม ตัวอย่างเช่น ข้อตกลงข้อ 1 (1) เรื่องการให้ที่ดินที่กองทัพญี่ปุ่นต้องการใช้ในการสร้างทางรถไฟและพื้นที่สำหรับการก่อสร้างอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทางฝ่ายไทยจำเป็นต้องเป็นผู้ดำเนินการในการโค่นต้นไม้ การรื้อถอนบ้านเรือน รวมทั้งการปรับหน้าดินให้เหมาะสมสำหรับการสร้างทางรถไฟ โดยค่าเสียหายทั้งหมดฝ่ายไทยจะเป็นผู้รับภาระในการใช้จ่าย ส่วนข้อ 1 (2) ซึ่งได้ระบุไว้ในข้อตกลงว่า ฝ่ายไทยจะช่วยเหลือจัดจ้างกรรมกรและหานายช่างไปช่วยตามความสามารถ ยังมีรายละเอียดเพิ่มเติมซึ่งปรากฏในข้อตกลงปลีกย่อยข้อ 3 ได้ระบุในเชิงบังคับว่า การดำเนินการก่อสร้างจะต้องทำโดยฝ่ายไทยเป็นผู้มอบนายช่างและบุคคลต่าง ๆ ที่จำเป็นให้ และอยู่ในความควบคุมของหัวหน้าหน่วยก่อสร้างทางรถไฟทหารญี่ปุ่น อีกทั้งยังได้ระบุถึงจำนวนช่างที่ฝ่ายไทยจะต้องจัดจ้างให้ตามที่ฝ่ายญี่ปุ่นขอมานในแต่ละช่วงเวลา หัวหน้าหน่วยก่อสร้างทางรถไฟทหารญี่ปุ่น กำหนดไว้อย่างชัดเจนในสำเนาแผ่นประกอบที่ 1 ส่วนการให้ความร่วมมือในการจัดหาอุปกรณ์ก่อสร้าง และการลำเลียงซึ่งกำหนดไว้เพิ่มเติมในข้อตกลงปลีกย่อยข้อ 4 อีกทั้งยังระบุรายละเอียดของจำนวนเครื่องมืออุปกรณ์ที่ฝ่ายไทยจะต้องจัดหาให้กองทัพญี่ปุ่นเพิ่มเติมในแผ่นประกอบ 2 ซึ่งได้กำหนดให้ไทยต้องจัดส่งไม้หมอน เสาไฟฟ้า เครื่องไม้สำหรับสร้างสะพาน กรวดสำหรับทำคอนกรีต รถยนต์บรรทุกพร้อมคนขับ เรือยนต์สำหรับลากจูง เครื่องล้อเลื่อนและรถขนาดเล็ก รวมทั้งเกวียนและสัตว์สำหรับเกวียน ตามจำนวน ขนาด วันเวลา และสถานที่ที่ฝ่ายไทยจะต้องจัดส่งให้ตามกำหนดของหัวหน้าหน่วยก่อสร้างรถไฟฝ่ายญี่ปุ่นโดยละเอียด นอกจากนี้ยังมีตัวอย่างของข้อผูกมัดที่ฝ่ายไทยต้องปฏิบัติตามในข้อที่ 2 ว่าประเทศไทยจะให้ความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกอื่น ๆ แก่หน่วยก่อสร้างทางรถไฟของกองทัพญี่ปุ่นตามสมควรอีกด้วย โดยในรายละเอียดของข้อตกลงปลีกย่อยได้ระบุเพิ่มเติมไว้อย่างชัดเจนว่า 1) ฝ่ายไทยจะจ่ายกระแสไฟฟ้าให้ที่จังหวัดกาญจนบุรี ตามความต้องการของกองทัพญี่ปุ่นให้มากที่สุดเท่าที่จะให้ได้ 2) ฝ่ายไทยจะอำนวยความสะดวกให้หน่วยก่อสร้างทางรถไฟของกองทัพญี่ปุ่นได้หาซื้อเสบียงอาหาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งเนื้อสดและผักสดได้โดยสะดวก รวมทั้ง 3) ฝ่ายไทยจะต้องเร่งสร้างสถานีและตัวเรือนที่เกี่ยวข้องรวมทั้งโรงเก็บรถจักรในพื้นที่ระหว่างจังหวัดกาญจนบุรีกับเขตแดนประเทศพม่าให้แล้วเสร็จโดยเร็วเท่าที่จะทำได้ เป็นต้น²⁹ โดยตัวอย่างรายละเอียดในข้อตกลงปลีกย่อยเหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็นข้อผูกมัดที่ฝ่ายไทยจำเป็นต้องปฏิบัติตามทั้งสิ้น ส่วนในด้านของการดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่านี้

²⁹ เรื่องเดียวกัน.

แม้ว่ากองทัพญี่ปุ่นมีเป้าหมายที่จะเร่งดำเนินการสร้างให้เสร็จภายใน 1 ปี ก็ตาม แต่ด้วยทางกองทัพตระหนักเห็นว่า การสร้างทางรถไฟสายนี้มีความจำเป็นต้องเก็บเป็นความลับทางการทหารของญี่ปุ่น จึงพยายามหลีกเลี่ยงไม่ให้ฝ่ายไทยเข้าร่วมดำเนินการก่อสร้างโดยตรง แต่ด้วยความจำเป็นที่ต้องเร่งดำเนินการสร้าง จึงยอมให้ฝ่ายไทยรับผิดชอบก่อสร้างเฉพาะในส่วนของการถมดินตั้งแต่สถานีหนองปลาตุก-กาญจนบุรี เป็นระยะทาง 60 กิโลเมตร เท่านั้น³⁰

อย่างไรก็ดี วิธีการดำเนินการก่อสร้างเพื่อเร่งให้ทางรถไฟสายไทย-พม่าเสร็จได้ทันตามแผนการรบ* กองทัพญี่ปุ่นได้ดำเนินการโดยนำเอาเชลยศึกสัมพันธมิตร กรรมกรมลายู และจีนจากมลายูและสิงคโปร์เดินทางโดยทางรถไฟสายใต้ ผ่านเขตแดนไทยเข้ามายังอำเภอบ้านโป่งพักที่ค่ายพักวัดดอนตูม จังหวัดราชบุรี จากนั้นให้ทยอยเดินเท้าหรือรถยนต์บันทุกต่อไปยังจังหวัดกาญจนบุรี³¹ (หลักฐานเกี่ยวกับการดำเนินการขนส่งเชลยศึกสัมพันธมิตร กรรมกรมลายูและกรรมกรจีน เพื่อใช้ในการสร้างทางรถไฟสายนี้ มีปรากฏอยู่ในเอกสารของกองบัญชาการทหารสูงสุดในหอจดหมายเหตุแห่งชาติของไทยซึ่งผู้ศึกษาจะได้นำรายละเอียดไปเสนอเพิ่มเติมในบทที่ 4) อย่างไรก็ตามในเอกสารลับฉบับหนึ่งได้แสดงให้เห็นถึงจำนวนรวมของทหารญี่ปุ่น เชลยศึกสัมพันธมิตร กรรมกรมลายู และกรรมกรจีน ที่เข้ามาสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า เฉพาะที่อยู่ในบริเวณท้องที่ของจังหวัดกาญจนบุรี เมื่อเดือนกันยายน 2486 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 130,144 คน โดยแยกออกเป็น

ทหารญี่ปุ่น	24,764 คน
เชลยศึกสัมพันธมิตร	41,570 คน
กรรมกรแขก (มลายู)	40,900 คน
กรรมกรจีน	22,910 คน ³²

จากจำนวนทหารญี่ปุ่น เชลยศึกสัมพันธมิตร กรรมกรมลายูและจีนที่กองทัพญี่ปุ่นได้นำเข้ามาเพื่อใช้ในการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า เฉพาะในเขตจังหวัดกาญจนบุรีเพียงจังหวัดเดียว มีจำนวนถึงแสนกว่าคนเช่นนี้ ย่อมส่งผลกระทบต่อการค้ารงชีวิตของราษฎรในท้องถิ่นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และนั่นเป็นอีกประเด็นหนึ่งซึ่งผู้ศึกษาให้ความสนใจ

³⁰เรื่องเดียวกัน.

* ทางรถไฟสายหนองปลาตุก-กาญจนบุรี-ทันปือซายัต มีระยะทางยาว 415 กิโลเมตร กองทัพญี่ปุ่นสร้างเสร็จเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2486 (ค.ศ. 1943) ใช้ระยะเวลาในการสร้างประมาณ 13 เดือน.

³¹บก.สูงสุด 2.5.2/4 การเคลื่อนไหวกองทหารญี่ปุ่นในจังหวัดราชบุรี-กาญจนบุรี (28 กุมภาพันธ์ 2485-30 มิถุนายน 2482).

³²เรื่องเดียวกัน.

ในการนำเสนอต่อไปในบทที่ 5 อย่างไรก็ตามเมื่อกองทัพญี่ปุ่นมีแผนการเร่งสร้างทางรถไฟสายนี้ให้เสร็จทันตามกำหนดเวลาที่จำเป็นต้องใช้ทางรถไฟสายนี้เป็นเส้นทางในการขนส่งกองกำลังบำรุงให้กับแนวหน้าของกองทัพญี่ปุ่น ซึ่งตั้งกองกำลังอยู่บริเวณชายแดนระหว่างพม่ากับอินเดียเพื่อเตรียมการโจมตีอินเดีย แต่กลับถูกฝ่ายอังกฤษโจมตีกลับอย่างหนักจนต้องถอยร่น ยิ่งส่งผลให้กองทัพญี่ปุ่นบังคับให้เชลยศึกสัมพันธมิตร รวมทั้งกรรมกรมลายูและจีนเร่งสร้างทางรถไฟอย่างหนักทั้งกลางวันกลางคืน แต่กลับให้บริโภคอาหารที่ไม่เพียงพอ อีกทั้งยังต้องเผชิญกับปัญหาโรคระบาดและภัยธรรมชาติที่โหดร้ายจนเชลยศึกเป็นจำนวนถึง 12,339 คน กรรมกรต่างด้าวชาวมลายูและจีนอีกประมาณ 30,000 คน ต้องจบชีวิตลงบนเส้นทางรถไฟสายไทย-พม่า จนทางรถไฟสายนี้ได้รับขนานนามว่า “ทางรถไฟสายมรณะ”

3.2.2.2 ทางรถไฟสายชุมพร-กระบี่ (ทางรถไฟสายคอคอดกระ)

นับตั้งแต่ปลายเดือนมกราคม 2486 กองกำลังแนวหน้าของญี่ปุ่นในพม่า ซึ่งมีเป้าหมายจะโจมตีอินเดีย กลับถูกฝ่ายอังกฤษรุกโจมตีกลับอย่างหนัก อีกทั้งยังส่งผลให้การลำเลียงอาหารและอาวุธยุทโธปกรณ์ทั้งทางน้ำและทางอากาศต้องประสบกับปัญหา ดังนั้นแผนการโจมตีอินเดียของกองทัพญี่ปุ่นจึงหยุดชะงักลงชั่วคราว เพื่อรอกองกำลังบำรุงที่จะผ่านชายแดนไทยเข้ามายังพม่า³³ ภายใต้ภาวะการณ์ดังกล่าวได้ส่งผลให้พลตรียะมะดะ คุนิตะ โระ (Yamada Kunitaro) ทูตทหารประจำสถานทูตญี่ปุ่นในประเทศไทย ซึ่งมีแผนการก่อสร้างทางรถไฟในประเทศไทยอยู่แล้ว ตั้งแต่ก่อนสงครามได้เข้ามาดำเนินการเจรจาลับยื่นร่างข้อตกลงเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระ* เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2486 ทั้งนี้ทางกองทัพญี่ปุ่นได้กล่าวถึงความจำเป็นในการก่อสร้างทางรถไฟสายดังกล่าว ความว่า

“...การสร้างทางรถไฟทหานเชื่อมระหว่างประเทศไทยกับประเทศพม่ายังไม่ทันเสร็จ (หมายถึงทางรถไฟสายไทย - พม่า : ผู้วิจัย) ฝ่ายญี่ปุ่นก็ต้องมารบกวนขอความช่วยเหลือจากฝ่ายไทย ในการสร้างทางรถไฟ ทหานข้ามคอคอดกระอีกสายหนึ่ง ทั้งนี้ด้วยความจำเป็นแห่งแผนการยุทธปัจจุบัน หวังว่า

³³ หจข., [2] สร.0201.98.1/10 พันตำรวจโทสิงห์ บุญญาทิสถาน รายงานเหตุการณ์เกี่ยวกับญี่ปุ่นและชาวต่างชาติ [2 ธันวาคม 2485 - 26 กุมภาพันธ์ 2487].

* ทางรถไฟสายคอคอดกระ เป็นทางรถไฟทหานสายใหม่ที่กองทัพญี่ปุ่นต้องการสร้างเชื่อมต่อจากสถานีชุมพรไปยังสถานีกระบี่ ในจังหวัดระนอง เพื่อทำการขนส่งทางเรือที่คลองละอุ่นต่อไปยังวิกตอเรียพอยต์ (Victoria Point) ของพม่า ทางรถไฟสายนี้มีระยะทาง 90 กิโลเมตร สร้างเสร็จเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2486 (ค.ศ. 1943) ใช้เวลาในการก่อสร้าง 7 เดือน.

ฝ่ายไทยคงจะช่วยเหลือร่วมมือเป็นอย่างดี เพราะการสร้างทางรถไฟทหารเพิ่มเติมอีกสายหนึ่งนั้นเป็นประโยชน์ต่อสัญญาความร่วมมือและบรรทัดระหว่างประเทศไทยกับประเทศญี่ปุ่นเป็นอย่างมาก นอกจากนั้นยังจะช่วยให้ประเทศพม่าได้รับอิสรภาพคืนมาอีกด้วย อันจะเป็นผลให้ประเทศไทยได้อยู่ห่างไกลจากประเทศชาติของศัตรู คือประเทศอินเดียของอังกฤษต่อไป...”³⁴

อย่างไรก็ตามเนื่องจากคณะกรรมการพิจารณาและดำเนินการจัดสร้างทางรถไฟทหารภายใต้การนำของพันโทหม่อมเจ้าพิสิฎฐิศพงษ์ ติสฎกุล รองเจ้ากรมประสานพันธมิตร พร้อมทั้งพันเอกเชย พันธุ์เจริญ ประธานกรรมการดำเนินการจัดสร้างทางรถไฟทหารต่างมีความเห็นร่วมกันว่า “ข้อตกลงเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟผ่านคอคอดกระ” มีข้อแตกต่างกับข้อตกลงฉบับเดิม (ซึ่งหมายถึงข้อตกลงเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่าที่ได้มีการร่วมลงนามไปแล้วเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2485) เพียงเล็กน้อย กล่าวคือ ในร่างข้อตกลงเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระ มีการเพิ่มการสร้างท่าเรือขึ้นเท่านั้น ดังนั้นจึงส่งผลให้การพิจารณาร่างข้อตกลงเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟทหารสายนี้จึงใช้เวลาเพียง 2 สัปดาห์ หลังจากนั้น จอมพล ป.พิบูลสงคราม ในฐานะผู้บัญชาการทหารสูงสุดของไทยได้ลงนามในข้อตกลงฉบับร่วมกับ พลโทนาทามูระ อาเคโตะ ผู้บัญชาการกองทัพญี่ปุ่นประจำประเทศไทย เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2486 และตามมาด้วยการร่วมลงนามในข้อตกลงปลีกย่อย ตามข้อ 4 แห่งข้อตกลงเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟผ่านคอคอดกระ ระหว่าง พันเอกเชย พันธุ์เจริญ ประธานกรรมการดำเนินการจัดสร้างทางรถไฟทหารฝ่ายไทย และพลตรีอิชิดะ ฮิเดะกุนะ ประธานกรรมการดำเนินการจัดสร้างทางรถไฟทหารฝ่ายญี่ปุ่น เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2486³⁵ ดังปรากฏรายละเอียดในสำเนาข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อยทั้งสองฉบับตามลำดับดังนี้

³⁴ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.3/4 บันทึกการประชุมเรื่องข้อตกลงเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟทหารข้ามพื้นที่คอคอดกระ (ชุมพร-กระบุรี) (12 พฤษภาคม 2486 - 26 เมษายน 2487).

³⁵ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.3/3 การทำข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อยรถไฟทหารชุมพร-กระบุรี (10 พฤษภาคม 2486-18 กันยายน 2488).

(สำเนา)

ข้อตกลง

เกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟผ่านคอคอดกระ

เนื่องด้วยความจำเป็นในการดำเนินการยุทธของกองทัพญี่ปุ่น จึงทำการตกลงในเรื่องเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟผ่านคอคอดกระ (รวมทั้งการสร้างท่าเรือ ซึ่งต่อเนื่องกับการสร้างทางรถไฟสายนี้) ตามหลักการในข้อ 4 และข้อ 6* แห่งข้อตกลงความร่วมมือระหว่างไทย-ญี่ปุ่น ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ประเทศไทยจะร่วมมือและช่วยเหลือเพื่อการสร้างทางรถไฟสายนี้ ดังต่อไปนี้
 ค่าใช้จ่ายที่ประเทศไทยได้ให้ความร่วมมือและช่วยเหลือนั้น นอกจากที่ได้ระบุไว้ว่าไม่คิดมูลค่าแล้ว กองทัพญี่ปุ่นก็จะชำระเงินให้

1. ยอมให้ใช้พื้นที่สำหรับสร้างทางรถไฟโดยไม่คิดมูลค่า
2. อนุญาตให้ก่อสร้างเพิ่มเติมท่าเรือ ทางรถยนต์ ทางรถไฟของประเทศไทยสำหรับการสร้างทางรถไฟสายนี้ และยอมให้ใช้ที่ดินที่ต้องการในการนี้ โดยไม่คิดมูลค่า
3. จะให้ความร่วมมือในการจัดจ้างกัมกร และจัดหาช่างที่ต้องการ ตามความสามารถ
4. จัดหาสิ่งอุปกรณ์ในการก่อสร้างและลำเลียง ดังจะกล่าวต่อไปข้างล่างนี้

รายการ

- ก. ไม้หมอนรถไฟและเสาไฟฟ้า
- ข. ไม้ที่เกี่ยวกับการสร้างสะพาน สถานีรถไฟ ท่าเรือ โรงเก็บยุทธสัมภาระ ฉเพาะต้นไม้ที่หูกุ่ยพวยในเขตเส้นทางนั้น ถ้าฝ่ายญี่ปุ่นต้องการใช้ ฝ่ายไทยจะให้โดยไม่คิดมูลค่า
- ค. ซีเมนต์ หิน โยธาทางรถไฟ อัด และกะเบ็อง
- ง. เครื่องล้อเลื่อน และรถเล็ก เกี่ยวกับการสร้างและการติดต่อ
- จ. เครื่องใช้และสัตว์สำหรับขนส่งชนิดเบาในภูมิภาค

* เป็นที่น่าสังเกตว่าตัวเลขที่ใช้เขียนในต้นฉบับของข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อยของการสร้างทางรถไฟทหารสายใหม่ทั้งสองสายใช้แตกต่างกัน ทั้งๆ ที่มีการลงนามในช่วงเวลาที่ใกล้เคียงกัน โดยในข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อยของการสร้างทางรถไฟสายธรรมดาใช้ตัวเลขไทย ส่วนในข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อยของการสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระใช้ตัวเลขอารบิก แต่สำหรับในวิถยานิพนธ์ฉบับนี้จะยึดหลักตามต้นฉบับเป็นหลัก

5. รับซ่อมแซมที่โรงงานมักกะสัน และเลี้ยวไม้ที่โรงเลื่อยระนองตามความสามาถ
6. ให้ความสะดวกในการหาที่พักอาศัย
7. ร่วมมือในการแก้ปัญหาการเงินที่เกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟสายนี้

ข้อ 2. นอกจากหัวข้อต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมานี้ ประเทศไทยจะให้ความช่วยเหลือ และอำนวยความสะดวกแก่การก่อสร้างของหน่วยก่อสร้างทางรถไฟของกองทัพญี่ปุ่นตามสมควร

ข้อ 3. รถไฟสายนี้ เมื่อสร้างเสร็จแล้ว กองทัพญี่ปุ่นจะเข้าใช้และดำเนินการให้เหมาะสมตามแผนการยุทธด้วยตนเอง จนกว่าจะเสด็จสิ้นสงคราม

ส่วนเกี่ยวแก่รายละเอียดที่จำเปนนั้น จะได้ทำการตกลงกันระหว่างเจ้าหน้าที่รถไฟทั้งสองฝ่าย

ข้อ 4. ประเทศไทยจะจัดตั้งกัมการติดต่อโดยฉพาะ สำหรับทำการเจรจาเกี่ยวกับข้อปลีกย่อยของข้อตกลงนี้กับผู้บัญชาการก่อสร้างทางรถไฟของกองทัพญี่ปุ่น

ลงชื่อ จอมพล ป. พิบูลสงคราม ผู้บัญชาการทหารสูงสุด
แห่งประเทศไทย

ลงชื่อ อาเกโตะ นากามูระ ผู้บัญชาการกองทัพญี่ปุ่น
ในประเทศไทย

วันที่ 31 เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2486.

สำเนาอันถูกต้อง

พันตรี หม่อมเจ้าประเสริฐศรี ชยางกูร

ประจำกองอำนวยการผสม

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

(สำเนา)

ข้อตกลงปลีกย่อยตามข้อ 4 แห่งข้อตกลงเกี่ยวกับ

การสร้างทางรถไฟผ่านคอคอดกระ

ลงวันที่ 31 พฤษภาคม 2486

ฉบับที่ 1

- ข้อ 1. ตามข้อ 1. ในข้อตกลงซึ่งชี้แจงไว้ว่า ในการที่ฝ่ายไทยได้ปฏิบัติความร่วมมือและช่วยเหลือในการก่อสร้างนี้ ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ฝ่ายกองทัพญี่ปุ่นจะออกให้ นั่น โดยมีข้อตกลงต่อไปนี้ คือ
- (1) ราคาสิ่งอุปกรณ์ต่าง ๆ ฝ่ายกองทัพญี่ปุ่นกับกัมการฝ่ายไทยจะได้ประชุมหรือตกลงกันอีกต่างหาก
- (2) สำหรับสิ่งอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่กล่าวในวัด ก. ข. ค. แห่งข้ออนุ 4 ของข้อ 1. ของข้อตกลง เมื่อฝ่ายไทยได้ส่งของให้ครบจำนวนตามกำหนดที่จะต้องส่งใน 1 เดือนแล้ว ผู้บัญชาการก่อสร้างทางรถไฟทหานยี่ปุ่นจะชำระเงิน ให้ สำหรับสิ่งอุปกรณ์ต่าง ๆ ในข้อ จ. หัวหน้าหน่วยก่อสร้างทางรถไฟทหานยี่ปุ่นเป็นผู้ชำระ กำหนดเวลาจ่ายเงินจะได้ตกลงระหว่างหัวหน้าหน่วยก่อสร้างทางรถไฟทหานยี่ปุ่นและผู้แทนฝ่ายไทย นะ สถานที่ก่อสร้าง
- (3) สำหรับสิ่งอุปกรณ์ที่กล่าวในข้อ ง. ของอนุข้อ 4 แห่งข้อ 1. ของข้อตกลง ผู้บัญชาการก่อสร้างทางรถไฟทหานยี่ปุ่นจะชำระให้ทุก ๆ 3 เดือน ตามความในข้อ 6 ซึ่งว่าด้วย “ข้อตกลงเกี่ยวกับการชำระเงินค่าขนส่ง และค่าใช้จ่ายสำหรับการขนส่งของกองทัพญี่ปุ่น โดยรถไฟไทย” ลงวันที่ 11 กันยายน 2485
- ข้อ 2. (1) ที่ดินสำหรับก่อสร้างทางรถไฟที่กล่าวในข้ออนุ 1 ของข้อ 1. แห่งข้อตกลง ต้องตามแบบแปลนซึ่งผู้บัญชาการก่อสร้างรถไฟทหานยี่ปุ่นจะได้มอบให้แก่ฝ่ายไทย การตัดโค่นต้นไม้และรื้อถอนบ้านเรือนและสิ่งกีดขวางต่าง ๆ ในบริเวณสร้างทางรถไฟนี้ ผู้มีหน้าที่ทำงานดินจะต้องเป็นผู้ทำงานที่กล่าวนี้ด้วย และที่ดินที่ก่อสร้างที่กล่าวแล้ว เมื่อการก่อสร้างรถไฟได้เสด็จสิ้นลง ผู้ก่อสร้างทางรถไฟจะได้ทำแผนที่ไว้เท่าที่จำเป็น แผนที่ที่กล่าวนี้ฝ่ายไทยและฝ่ายยี่ปุ่นต่างจะได้ยึดถือไว้
- (2) ที่ดินสำหรับเป็นที่ใช้งานก่อสร้างตามอนุ 1 ของข้อ 1. แห่งข้อตกลง จะใช้ที่แห่งใด ผู้อำนวยการก่อสร้างรถไฟทหานยี่ปุ่น และผู้แทนฝ่ายไทย นะท้องถิ่นนั้นจะเป็นผู้กำหนด เกี่ยวกับที่ดินที่กล่าวนี้ จะได้ประกอบหนังสือสำคัญสแดงวันเริ่มใช้ที่ดินวันเสด็จงาน ขนาดของเนื้อที่ และรายการอื่น ๆ ขึ้น ซึ่งทั้ง 2 ฝ่ายต่างจะได้ยึดถือหนังสือสำคัญนี้ไว้

(3) ค่าเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเนื่องด้วยการรื้อถอนบ้านเรือนและสิ่งกีดขวางต่าง ๆ และการตัดโค่นต้นไม้เบียดทางป่า เป็นต้น อันจะพึงมีขึ้นเนื่องในการที่ใช้ที่ดินเพื่อการก่อสร้างทางรถไฟที่กล่าวนี้ ฝ่ายไทยจะเป็นผู้ออกให้

ข้อ 3. ในการดำเนินการก่อสร้างเพิ่มเติมหรือตัดแปลงแก้ไข ซึ่งทางรถไฟ หรือทางรถยนต์ หรือท่าเรือที่มีอยู่แล้วในเวลานี้ ตามอนุ 2 ของข้อ 1. แห่งข้อตกลงนั้น ผู้อำนวยการสร้างรถไฟทหานยี่ปุ่น กับผู้แทนฝ่ายไทยแห่งท้องถิ่นนั้น จะได้หารือตกลงกันใหม่อีกต่างหาก

ข้อ 4. (1) ตามข้อ 3 ของข้อ 1. แห่งข้อตกลง ฝ่ายไทยจะร่วมมือช่วยเหลือโดยเต็มความสามารถเท่าที่จะทำได้ในการจำกัดการตามรายการหมายเลข 1 ที่แนบมานี้ แต่สำหรับข้อปลีกย่อยว่าด้วยค่าจ้าง จำนวนกัมกร กำหนดเวลาส่งกัมกร ผู้อำนวยการก่อสร้างรถไฟทหานยี่ปุ่น และผู้แทนฝ่ายไทย นะ ท้องที่ก่อสร้างนั้น จะได้ตกลงกันอีกต่างหาก

(2) ตามข้อ 3 ของข้อ 1. แห่งข้อตกลง ฝ่ายไทยจะเป็นผู้จัดหาช่างและกัมกรเท่าที่จำเป็น เพื่อดำเนินการขยายสถานีรถไฟชุมพร ตามคำแนะนำและเห็นชอบของผู้อำนวยการก่อสร้างทางรถไฟทหานยี่ปุ่น ส่วนแปลนแผนผังสำหรับการขยายสถานีที่กล่าวนี้ ทั้ง 2 ฝ่ายจะได้ตกลงกันต่อไป หัวข้อสำคัญในการขยายสถานีที่กล่าวนี้ ทั้ง 2 ฝ่ายจะได้ตกลงกันต่อไป หัวข้อสำคัญในการขยายสถานีที่กล่าวนี้มีดังนี้คือ-

ก. การถมดิน

ข. การวางราง

ค. การติดตั้งเครื่องสัญญาณ และการบำรุงรักษา

อนึ่ง เครื่องอุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับกิจการที่กล่าวข้างบนนี้ ฝ่ายไทยจะเป็นผู้จัดหาเอง ถ้าฝ่ายไทยไม่สามารถจัดหาได้จริง ๆ ฝ่ายยี่ปุ่นจะช่วยเหลือโดยเร็ว และจะต้องให้งานนี้สำเร็จอย่างช้าภายใน 90 วัน นับแต่วันที่ได้รับแบบแปลน

ข้อ 5. สิ่งอุปกรณ์ต่าง ๆ สำหรับใช้ในการก่อสร้างและการขนส่ง ซึ่งฝ่ายไทยจะมอบให้กองทัพยี่ปุ่นนำไปใช้ ตามข้อ 4. ของข้อ 1. แห่งข้อตกลงนั้น จำนวนกำหนดเวลาส่ง และการขนส่งให้เป็นไปตามรายการต่อท้ายสัญญา หมายเลข 2 สำหรับส่วนปลีกย่อยในเรื่องนี้ ผู้บัญชาการก่อสร้างทางรถไฟทหานยี่ปุ่น กับกัมการฝ่ายไทย จะได้ตกลงกันอีกต่างหาก

ข้อ 6. ตามข้อ 2. ของข้อตกลงซึ่งกล่าวไว้ว่า ฝ่ายไทยจะร่วมมือและให้ความช่วยเหลือผู้อำนวยการก่อสร้างทางรถไฟทหานยี่ปุ่นนั้น นอกจากเงื่อนไขที่จะปฏิบัติตามที่กล่าวข้างบนแล้ว เฉพาะเวลานี้ฝ่ายไทยจะปฏิบัติดังต่อไปนี้ คือ-

(1) ในการติดต่อระหว่างกัมกรที่กองทัพยี่ปุ่นจัดหาจากมลายูกับกัมกรฝ่ายไทย ต้องผ่านเจ้าหน้าที่ยี่ปุ่นทุกครั้งไป ทั้งนี้เพราะภาษาหรือระเบียบการต่างกัน

(2) ถ้าสายโทรเลขหรือโทรศัพท์ของฝ่ายไทยที่มีอยู่ระหว่างชุมพร-กระบุรี แล้วเวลานี้ ขัดต่อการวางสายโทรเลข หรือโทรศัพท์ของกองทัพญี่ปุ่น ซึ่งจะจัดสร้างขึ้นในการสร้างรถไฟนี้ ฝ่ายญี่ปุ่นอาจจะจัดให้สายโทรเลขหรือโทรศัพท์ของไทยไปรวมอยู่กับสายของกองทัพญี่ปุ่นเป็นแห่งๆไป เท่าที่จำเป็นและสมควรตำแหน่งที่และรายการอื่น ๆ ในกรณีนี้ ผู้อำนวยการก่อสร้างรถไฟทหานญี่ปุ่นกับผู้แทนฝ่ายไทย จะได้ตกลงกันอีกต่างหาก ค่าใช้จ่ายสำหรับการนี้ ฝ่ายญี่ปุ่นเป็นผู้ออกให้

(3) ฝ่ายไทยยอมจัดการซ่อมแซมทางรถยนต์ระหว่างชุมพรกับเขาผ้าสี เพื่อรถจะเดินได้สะดวกทุกเมื่อ รายการซ่อมแซมถนน เวลากำหนดซ่อมแซม และรายละเอียดอื่น ๆ นั้น ผู้อำนวยการก่อสร้างรถไฟทหานญี่ปุ่นกับผู้แทนฝ่ายไทยจะ ได้ตกลงกันอีกต่างหาก ค่าใช้จ่าย การซ่อมแซมถนนนี้ กองทัพญี่ปุ่นเป็นผู้ออก

(4) ฝ่ายไทยยอมขายกะแสไฟฟ้าที่มีอยู่ในชุมพรเวลานี้ ให้กองทัพญี่ปุ่น ใช้ให้มากที่สุดเท่าที่ฝ่ายญี่ปุ่นขอ

(5) ฝ่ายไทยจะให้ความสะดวกแก่กองทัพญี่ปุ่นในการจัดส่งอาหารเฉพาะอย่างยิ่ง เนื้อสด ผักสดต่าง ๆ ให้แก่หน่วยก่อสร้างรถไฟของกองทัพญี่ปุ่น นะ ที่ทำการก่อสร้างนั้น

(6) เพื่องานก่อสร้างรถไฟสายนี้ฝ่ายไทยจะให้ความสะดวกแก่กองทัพญี่ปุ่น ในการจัดส่งล้อเลื่อนต่าง ๆ ไปในทางรถไฟสายนี้ เรื่องนี้จะ ได้ตกลงกันเป็นคราว ๆ ไป

ข้อเพิ่มเติม ข้อตกลงปลีกย่อยนี้ ได้ตกลงกันทั้ง 2 ฝ่าย เฉพาะข้อปลีกย่อยต่าง ๆ ที่จำเป็นในขณะนี้ ตามข้อ 4. แห่งข้อตกลงเกี่ยวกับการก่อสร้างทางรถไฟผ่านคอคอดกระ ซึ่งได้ลงชื่อกันเมื่อวันที่ 31 เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2486 นอกจากนี้ทั้ง 2 ฝ่ายจะได้ตกลงกันอีกเป็นคราว ๆ ไป เมื่อจำเป็น

ทั้ง 2 ฝ่ายได้ลงชื่อไว้เป็นสำคัญ.

ลงชื่อ พันเอก เทย พันธุ์เจริญ..... ประธานกรรมการดำเนินงาน
จัดสร้างรถไฟทหานฝ่ายไทย

ลงชื่อ..... พลตรี อธิติตะ..... ประธานกรรมการดำเนินงาน
จัดสร้างรถไฟทหานฝ่ายญี่ปุ่น

วันที่ 15 เดือน มิถุนายน พ.ศ. 2486

(สำเนา)

รายการต่อท้ายสัญญาหมายเลข 1.

ในการจัดหากิจกรรมตามข้อ 3 ของข้อ 1. แห่งข้อตกลงปลีกย่อยกิจกรรมที่ฝ่ายญี่ปุ่นต้องการให้ฝ่ายไทยจัดหา มีดังต่อไปนี้คือ-

ประเภท	จำนวน	หมายเหตุ
ช่างเจาะหิน	ประมาณ 15 คน	ให้จัดส่งไปที่ชุมพร ตั้งแต่เดือนมกราคม ถึงพฤษภาคม 2486.
ช่างซ่อมแซมเครื่องเจาะหิน	ประมาณ 6 คน	” ”
ช่างซ่อมแซมรถยนต์บรรทุก	ประมาณ 20 คน	” ”
ช่างระเบิดหิน	ประมาณ 50 คน	” ”
ช่างเครื่องยนต์	ประมาณ 10 คน	” ”
ช่างไม้	ประมาณ 50 คน	” ”
ช่างเหล็ก	ประมาณ 30 คน	” ”

(สำเนา)

รายการต่อท้ายสัญญาหมายเลข 2.

สิ่งอุปกรณ์ต่าง ๆ ซึ่งฝ่ายไทยจะมอบส่งให้ หรือให้ยืมใช้แก่กองทหารญี่ปุ่น ตามข้อ 4 ของข้อ 1. แห่งข้อตกลงปลีกย่อย มีจำนวนและกำหนดเวลาส่งของ ดังต่อไปนี้คือ-

(1) สิ่งอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ฝ่ายไทยต้องมอบให้แก่กองทัพญี่ปุ่น

รายการสิ่งของ	ขนาดและลักษณะ	จำนวน	กำหนดเวลาส่งของ			
			มี.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
อิฐ	สำหรับการก่อสร้าง	30,000 แผ่น		5,000	20,000	5,000
กะเบื้องมุงหลังคา	แบบแบน ๆ	14,000 แผ่น			10,000	4,000
ปูนซิเมนต์		150 คัน		150		
ท่อซิเมนต์	สำหรับท่อน้ำใต้ดิน			ภายใน 15 วัน		
	ยาวท่อนละ 1 ม.					
	เส้นผ่าศูนย์กลาง					
	ด้านใน 1 เมตร	1,500 ท่อน		500	1,000	

(2) สิ่งอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ฝ่ายไทยให้กองทัพญี่ปุ่นเช่าใช้

รายการสิ่งของ	ขนาดและลักษณะ	จำนวน	กำหนดเวลาส่งของ			
			มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
รถขนหิน		50 หลัง	50			
รางรถขนาดเล็ก	น้ำหนัก 7-15 ก.ก. ต่อ 1 เมตร พร้อมด้วย เครื่องประกอบ	5,000 ม.	5,000			
รถทrolley	สำหรับขนดิน	100 คัน	100			
เกวียน	ใช้วัวเทียมพร้อมด้วยคนขับ	100 คัน	50	50		
เรือบันทุก	ขนาด 10 ตันขึ้นไป พร้อมด้วยคนเรือ	8 ลำ	8			
เรือยนต์จ้ง	ขนาด 5-15 แรงม้า พร้อมด้วยคนเรือ	3 ลำ	3			
เรือซุด	ขนาดยาว 5-10 เมตร	20 ลำ	20			

สิ่งอุปกรณ์ที่กล่าวข้างบนนี้ให้มอบส่งที่ชุมพร นอกจากเรือส่งที่บริเวณกระบรี.

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.3/4 บันทึกการประชุม (12 พฤษภาคม 2486 – 21 เมษายน 2487).

เมื่อเปรียบเทียบข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อยเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระกับข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อยเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่าที่ได้กล่าวไปแล้วในประเด็น 3.2.2.1 พบว่า ข้อตกลงในการสร้างทางรถไฟของกองทัพญี่ปุ่นทั้งสองเส้นทางต่างเป็นข้อตกลงที่ผูกมัดให้ฝ่ายไทยต้องให้ความร่วมมือกับกองทัพญี่ปุ่นในลักษณะของการเอาใจเปรียบเช่นเดียวกัน อีกทั้งยังได้มีการปรับเปลี่ยนรายละเอียดในข้อตกลงให้รัดกุมและชัดเจนยิ่งขึ้น ดังกรณีตัวอย่างของข้อตกลงข้อ 1 (1) เรื่องการยอมให้กองทัพญี่ปุ่นใช้ที่ดิน ในข้อตกลงการสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระ ได้ระบุเพิ่มเติมไว้อย่างชัดเจนว่า ประเทศไทยยอมให้กองทัพญี่ปุ่นใช้พื้นที่สำหรับสร้างทางรถไฟ รวมทั้งท่าเรือ และทางรถยนต์ที่เกี่ยวข้องกับทางรถไฟสายนี้ โดยไม่คิดมูลค่า³⁶ ส่วนรายละเอียดในข้อตกลงที่เกี่ยวข้องกับการให้ความร่วมมือในการจัดหาสิ่งอุปกรณ์ในการก่อสร้างและลำเลียง การจัดหาช่างและกรรมกรในการก่อสร้าง รวมทั้งการให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาการเงินที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและลำเลียง รวมทั้งการให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหา

³⁶หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.2/2 ข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อยระหว่างไทยกับญี่ปุ่นเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างไทยกับพม่า (23 มีนาคม 2485 - 23 มกราคม 2486). และ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.3/4 บันทึกการประชุมเรื่องข้อตกลงเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟข้ามพื้นที่คอคอดกระ (ชุมพร-กระบรี) (12 พฤษภาคม 2486 - 26 เมษายน 2487).

การเงินที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างทางรถไฟยังคงระบุรายละเอียดไว้ใกล้เคียงกัน เช่นเดียวกับกับรายละเอียดในข้อตกลงปลีกย่อย กองทัพอูฐยังระบุรายละเอียดหลัก ๆ ที่ฝ่ายไทยต้องปฏิบัติในการให้ความร่วมมือในการสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระในรูปแบบเดียวกับการให้ความร่วมมือในการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่าที่สำคัญได้แก่ ข้อตกลงปลีกย่อยข้อ 1 (3) ค่าใช้จ่ายสำหรับอุปกรณ์การก่อสร้างทางรถไฟที่ฝ่ายไทยต้องรับภาระในการจัดหาให้ นั้น ผู้บัญชาการสร้างทางรถไฟทหารอูฐจะชำระให้ทุก ๆ 3 เดือน หรือกำหนด 3 เดือนต่อครั้ง ข้อตกลงปลีกย่อยข้อ 2 (3) ค่าเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเนื่องด้วยการรื้อถอนบ้านเรือน และสิ่งกีดขวางต่าง ๆ และการตัดโค่นต้นไม้เบิกทางป่าอันพึงมีขึ้นเนื่องในการใช้ที่ดินเพื่อการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ ฝ่ายไทยจะเป็นผู้ออกให้ รวมทั้งยังมีรายละเอียดของข้อตกลงปลีกย่อยในส่วนการให้ความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกในด้านอื่น ๆ แก่หน่วยก่อสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระในลักษณะเช่นเดียวกับทางรถไฟสายไทย-พม่า ดังในตัวอย่างของข้อตกลงปลีกย่อย ข้อ 6 (4) ฝ่ายไทยขอมอบกระแสไฟฟ้าที่มีอยู่ในชุมพรเวลานี้ ให้กองทัพอูฐนำไปใช้ให้มากที่สุดเท่าที่ฝ่ายอูฐขอ ข้อ 6 (5) ฝ่ายไทยจะให้ความสะดวกแก่กองทัพอูฐในการจัดส่งอาหาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งเนื้อสด และผักสดต่าง ๆ ให้แก่หน่วยก่อสร้างทางรถไฟของกองทัพอูฐ ณ ที่ทำการก่อสร้างนั้น เป็นต้น³⁷ โดยรายละเอียดของข้อตกลงปลีกย่อยดังกล่าวข้างต้นล้วนแล้วแต่เป็นข้อตกลงที่มีลักษณะเหมือนคำสั่งให้ฝ่ายไทยต้องปฏิบัติตามการเรียกร้องและการกำหนดของอูฐในอีกทั้งยังเป็นข้อผูกมัดที่ฝ่ายไทยถูกเอารัดเอาเปรียบแทบทั้งสิ้นเช่นเดียวกัน

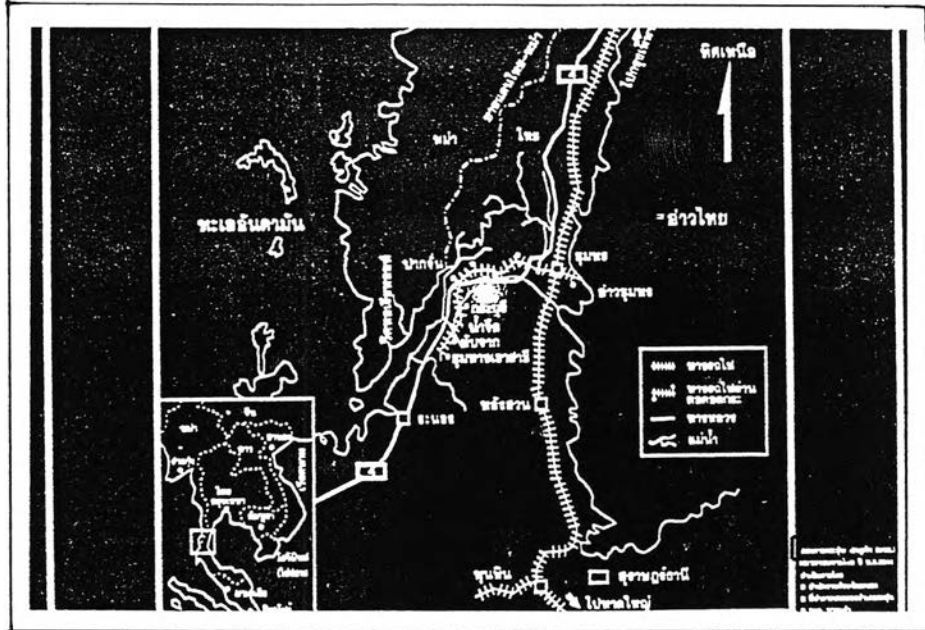
อย่างไรก็ดีในส่วนของการดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟทหารสายคอคอดกระนี้ กองทัพอูฐจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างไปพร้อม ๆ กับการสร้างท่าเรือคลองละอุ่นด้วย ทั้งนี้เพราะการสร้างทางรถไฟสายนี้มีข้อจำกัดที่ไม่สามารถสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อกับประเทศพม่าได้โดยตรง แต่สามารถดำเนินการได้เพียงแค่สร้างทางรถไฟเชื่อมต่อกับสถานีชุมพรมายังสถานีกระบุรี ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ที่สามารถติดต่อกับวิกตอเรียพอยต์ (Victoria Point) ของพม่าได้ใกล้เคียงและสะดวก และมีความจำเป็นจะต้องสร้างท่าเรือเพื่อขนถ่ายกำลังทหาร เสบียงอาหาร และอาวุธยุทโธปกรณ์ลงเรืออีกทอดหนึ่ง ซึ่งกองทัพอูฐได้มองเห็นถึงความเหมาะสมของคลองละอุ่นที่สามารถสร้างเป็นท่าเรือที่อยู่ใกล้กับสถานีเขาฝาชี จึงเป็นสถานีสุดท้ายของทางรถไฟสายคอคอดกระ อีกทั้งคลองละอุ่นยังมีความลึกเพียงพอที่เรือขนาด 15 ตัน สามารถเข้ามาจอดลำเลียงยุทธปัจจัยได้ ส่วนขาออกก็สามารถแล่นเรือผ่านแม่น้ำกระบุรีออกสู่ปากน้ำจังหวัดระนองไปยังวิกตอเรียพอยต์ได้ใกล้เคียงและสะดวก อีกทั้งคลองละอุ่นซึ่งมีที่ตั้งอยู่บนบริเวณเขาฝาชี จึงมีความเหมาะสมจะตั้งเป็นหน่วยป้องกันต่อสู้อากาศยานและกำบังการรบกวนจากฝ่ายสัมพันธมิตรได้อีกด้วย³⁸ ดังภาพต่อไปนี้

³⁷เรื่องเดียวกัน.

³⁸หงซ., บก.สูงสุด 2.4.1./7 แนวเส้นทางและแผนผังสถานีชุมพรทางแยกทางรถไฟตัดทางหลวง

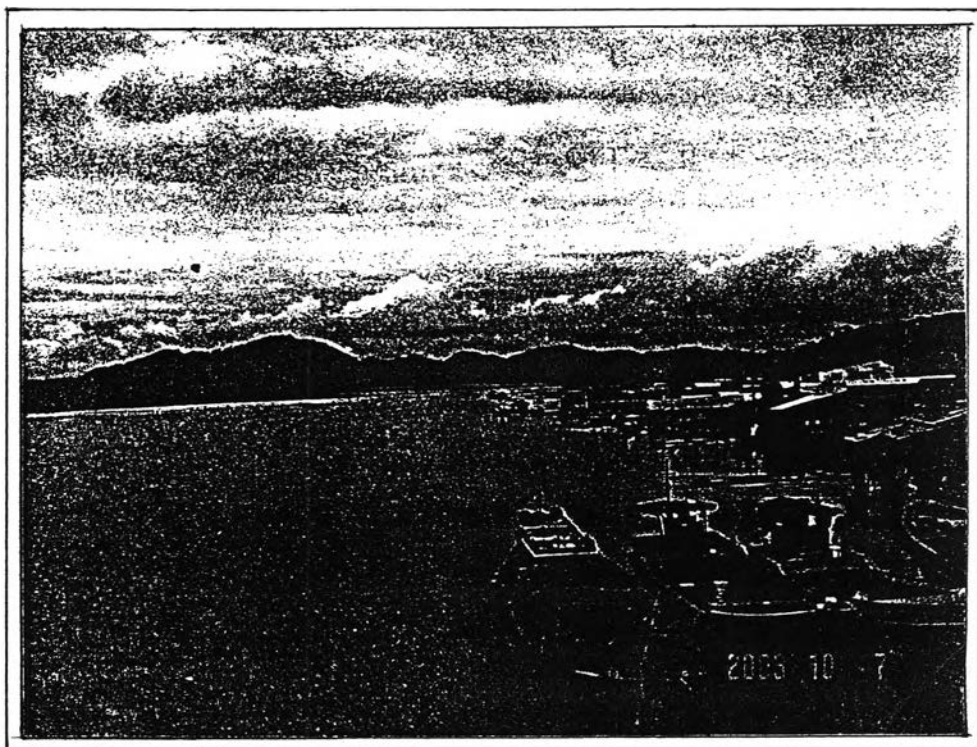
ภาพที่ 4

แสดงเส้นทางรถไฟสายชุมพร-กระบุรี (ทางรถไฟสายคอคอดกระ) ของกองทัพญี่ปุ่นที่สร้าง
เชื่อมต่อจากสถานีชุมพรมายังชุมทางเขาฝ่าซี เพื่อลำเลียงยุทธปัจจัยไปยังวิกตอเรียพอยต์ของพม่า



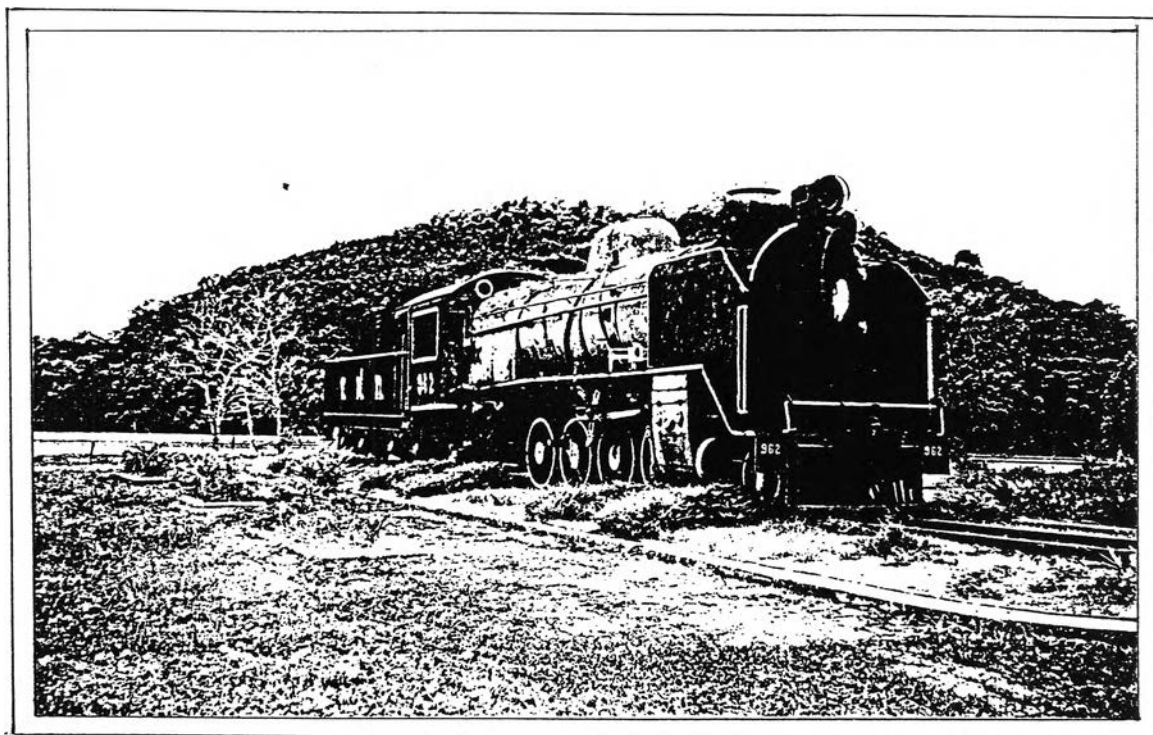
ภาพที่ 5

แสดงพื้นที่บริเวณแม่น้ำกระบุรี ที่กองทัพญี่ปุ่นใช้เป็นเส้นทางในการลำเลียงยุทธปัจจัย
ต่อจากสถานีเขาฝ่าซี ของทางรถไฟสายคอคอดกระ ในจังหวัดระนอง



ภาพที่ 6

แสดงหัวจักรรถไฟที่กองทัพญี่ปุ่นใช้ในการลำเลียงยุทธปัจจัยบนเส้นทางรถไฟสายชุมพร-กระบรี
ในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา



ที่มา : ถ่ายภาพจากสถานีรถไฟเขาฝาชี อ.กระบรี จ.ระนอง เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2546.

จากภาพที่ 4 - 6 เป็นหลักฐานที่แสดงให้เห็นได้อย่างชัดเจนว่า ในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา กองทัพญี่ปุ่นมิได้เข้ามาสร้างทางรถไฟทหารสายใหม่เพื่อลำเลียงยุทธปัจจัยไปยังพม่าเฉพาะทางรถไฟสายไทย-พม่าเท่านั้น แต่กองทัพญี่ปุ่นยังได้เข้ามาสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระในช่วงเวลาที่ใกล้เคียงกันอีกด้วย แต่ทางรถไฟสายนี้แทบจะไม่ได้มีการกล่าวถึงกันเลยในประเทศญี่ปุ่น³⁹ อย่างไรก็ตามในเอกสารกองบัญชาการทหารสูงสุด จากหอดจดหมายเหตุแห่งชาติของไทย ได้กล่าวถึงการดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระไว้โดยละเอียด ซึ่งไม่ได้มีเฉพาะเรื่องของการเจรจาในข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อยในการสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้นเท่านั้น แต่ยังมีข้อมูลหลักฐานอื่น ๆ ที่ทำให้ทราบถึงวิธีการดำเนินการ

³⁹โยชิโกะวา โทชิฮารุ, ทางรถไฟสายไทย-พม่า ในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา, หน้า 328

สร้างทางรถไฟสายนี้ว่า เจ้าหน้าที่ทหารรถไฟญี่ปุ่นมิได้ดำเนินการสร้างทางรถไฟสายนี้เองทั้งหมด แต่ได้จัดให้บริษัทเอกชนของญี่ปุ่นจากสิงคโปร์ (โซนนัน) เป็นผู้รับเหมาดำเนินการก่อสร้างอีกทอดหนึ่ง โดยมีบริษัทที่เป็นผู้รับเหมาที่สำคัญ 3 บริษัท คือ 1. บริษัทนันโปซังโย รับจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ในการก่อสร้างทุกชนิดนับตั้งแต่พลั่ว บังกี ไม้หมอน ไม้เหล็ยม เส้า หินโรยทางให้กับกองทัพญี่ปุ่น 2. บริษัทคินโยฮัง รับทำการปลูกสร้างที่พักรถกรรมกร ถางป่า งานดิน ทำสะพาน วางหมอนรถไฟ วางรางรถไฟ ตลอดจนงานลงหินตั้งแต่ทางรถไฟสายคอคอดกระ กิโลเมตรที่ 1 - กิโลเมตรที่ 48 และ 3. บริษัทนิชิโมโต รับทำงานในลักษณะเดียวกับบริษัทคินโยฮัง ตั้งแต่ทางรถไฟกิโลเมตรที่ 49 ถึงท่าเรือคลองละอุ่น อำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง นอกจากนี้บริษัทรับเหมาเอกชนของญี่ปุ่น ทั้ง 3 บริษัท ยังแบ่งให้ผู้รับเหมาช่วงทั้งที่เป็นคนไทยและคนจีนรับงานบางอย่างไปทำต่อเป็นทอด ๆ อีกด้วย⁴⁰

ส่วนเรื่องการใช้แรงงานในการก่อสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระ พบว่ากองทัพญี่ปุ่นไม่ได้ใช้แรงงานเชลยศึกสัมพันธมิตรในการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ ซึ่งแตกต่างจากการสร้างทางรถไฟไทย-พม่าที่ได้ใช้แรงงานเชลยศึกเป็นหลัก แต่สำหรับแรงงานที่กองทัพญี่ปุ่นใช้ในการก่อสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระมาจากแรงงาน 2 กลุ่ม คือ กลุ่มแรก เป็นกรรมกรรับจ้างชาวมลายูและจีน⁴¹ ซึ่งกองทัพญี่ปุ่นได้มอบให้บริษัทเอกชนญี่ปุ่นในสิงคโปร์ (โซนนัน) ดำเนินการจัดจ้างกรรมกรมลายูและจีนจากมลายู และสิงคโปร์ แล้วจัดให้โดยสารรถไฟผ่านเข้ามาทางป่าดงเบซาร์ ถึงปลายทางสถานีชุมพร จากนั้นให้โดยสารรถยนต์หรือเดินเท้าเข้าไปทำงานตามแนวทางรถไฟ ซึ่งสร้างขนานกับแนวถนนสายชุมพร-กระบุรี และสายกระบุรี-ระนอง และบางส่วนให้เดินทางไปทำงานที่ท่าเรือคลองละอุ่น ในจังหวัดระนอง⁴² ทั้งนี้มีเอกสารลับของรายงานอนุกรรมการจังหวัดชุมพรและระนอง แจ้งถึงจำนวนของกรรมกรที่กองทัพญี่ปุ่นนำเข้ามาในแต่ละงวด ดังตัวอย่างของงวดวันที่ 15 สิงหาคม - ปลายกันยายน 2486 มีการจัดส่งกรรมกรโดยสารรถไฟจากสิงคโปร์มายังจังหวัดชุมพรประมาณวันละ 1,000 คน โดยรวมกรรมกรที่ได้จัดส่งมาในงวดดังกล่าวเป็นจำนวนถึง 30,000 คน⁴³ กรรมกรมลายูและจีนเหล่านี้จึงเป็นแรงงานหลักที่กองทัพญี่ปุ่นใช้ในการก่อสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระ ซึ่งคิดเป็นกรรมกรมลายู ร้อยละ 70 กรรมกรจีนร้อยละ 10 โดยรวมเป็น

⁴⁰ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.3/13 สรุปผลงานตามข้อตกลงรายงานตรวจการก่อสร้างและผลการทดลองรถไฟสายคอคอดกระ (19 กรกฎาคม 2486 - 6 มีนาคม 2487).

⁴¹ เรื่องเดียวกัน.

⁴² หจข., บก.สูงสุด 2.5.2/10 การเคลื่อนไหวกองทหารญี่ปุ่นในจังหวัดชุมพร (2 มีนาคม 2486 - 25 พฤศจิกายน 2487).

⁴³ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.3/6 อุปกรณ์การก่อสร้างทางรถไฟทหารสายชุมพร-กระบุรี (22 พฤษภาคม 2486 - 17 ธันวาคม 2487).

กรรมกรต่างด้าว ร้อยละ 80 จากแรงงานทั้งหมด⁴⁴ ส่วนกลุ่ม 2 เป็นกรรมกรรับจ้างชาวไทยที่ถูกเกณฑ์มาจากจังหวัดต่าง ๆ ซึ่งในระยะแรกมีคนในท้องถิ่นที่จังหวัดชุมพรและระนอง ส่วนหนึ่งต้องการเข้ามาเป็นแรงงานในการก่อสร้างทางรถไฟให้กับกองทัพญี่ปุ่นด้วยความสมัครใจ เพราะได้ค่าแรงสูงถึงวันละ 1.20-1.50 บาท⁴⁵ แต่ต่อมาเมื่อกองทัพญี่ปุ่นต้องการแรงงานไทยจำนวนมากยิ่งขึ้น เนื่องจากทางกองบัญชาการทหารรถไฟภาคสนามรบของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้ที่สิงคโปร์ มีคำสั่งให้เร่งสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระให้เสร็จโดยเร็ว กองทัพจึงได้โดยขอความร่วมมือให้ข้าหลวงประจำจังหวัดชุมพรจัดหากรรมกรไทย เพื่อเป็นแรงงานในการสร้างทางรถไฟสายนี้เพิ่มขึ้นอีกเป็นจำนวน 10,000 คน ข้าหลวงจังหวัดชุมพรและเจ้าหน้าที่กรมรถไฟในจังหวัดชุมพร ซึ่งเป็นคณะกรรมการประจำจังหวัดจึงเสนอรายงานมายังเจ้ากรมประสานงานพันชมิตร โดยได้ชี้แจงให้เห็นปัญหาของทางจังหวัดที่ต้องเกณฑ์แรงงานจำนวนมากเช่นนี้ให้กับทางกองทัพญี่ปุ่น ทั้งนี้เพราะในการดำเนินการที่ผ่านมาทางจังหวัดต้องจัดส่งกรรมกรให้หลายทาง ทั้งส่งให้ทหารญี่ปุ่นโดยตรงทางหนึ่ง ส่งให้นายช่างก่อสร้างชาวไทยเพื่อทำงานขนดินขยายย่านสถานีชุมพร อีกทั้งยังต้องส่งไปทำงานจัดหาหินเพื่อส่งให้กรมรถไฟและญี่ปุ่นอีกทางหนึ่งด้วย ซึ่งงานทั้งสามส่วนนี้ล้วนมีความสำคัญต่อการจัดการขนส่งทางรถไฟเพื่อกองทัพญี่ปุ่นทั้งสิ้น ดังนั้นเวลานี้ทางจังหวัดจึงจัดหากรรมกรไทยในเขตจังหวัดชุมพร ได้ยากและที่ผ่านมาก็ได้ใช้วิธีเกณฑ์บังคับกบฏ ๑ อยู่แล้ว เพราะแรงงานไทยเหล่านั้นมีอาชีพประจำทำสวนทำนาเป็นหลักอยู่ก่อนแล้ว⁴⁶ อย่างไรก็ตามต่อมาทางกรมประสานงานจึงพยายามหาวิธีการแก้ไขโดยการจัดหากรรมกรเพิ่มเติมจากจังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง นราธิวาส ปัตตานี ยะลา สงขลา และเพชรบุรี รวม 3,630 คนแต่ยังไม่ครบจำนวนที่กองทัพญี่ปุ่นต้องการฝ่ายไทยจึงต้องดำเนินการจัดหาเพิ่มเติมขึ้นอีกครั้งจากจังหวัดนครปฐม ปทุมธานี อุทัยธานี ฉะเชิงเทรา นครนายกได้จำนวนรวม 1,221 คน⁴⁷ ซึ่งทางกองทัพญี่ปุ่นเห็นว่าฝ่ายไทยจัดส่งกรรมกรให้ล่าช้าไม่ทันความต้องการที่เร่งด่วน ดังนั้นกองทัพจึงต้องเร่งให้ทางบริษัทเอกชนญี่ปุ่นในมลายูจัดส่งกรรมกรมลายูและเงินเข้ามาเป็นแรงงานในการก่อสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระเพิ่มมากขึ้น และเพื่อเป็นการดึงดูดกรรมกรติดฝืนจำนวนมากที่นำมา

⁴⁴ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.3/13 เรื่องเดียวกัน.

⁴⁵ สัมภาษณ์นายลาก เรื่องกำเนิด อายุ 80 ปี บ้านเลขที่ 48 หมู่ 7 ต.ท่าแซะ อ.ท่าแซะ จ.ชุมพร (เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2546) และสัมภาษณ์นายสุพาสน์ ศิริพันธ์ อายุ 83 ปี บ้านเลขที่ 31/31 ถ.รัตนโกสินทร์ อ.เมือง จ.ระนอง (เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2546).

⁴⁶ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.2/6 แผนการปรับปรุงกรรมกร และจัดหากรรมกร ส่งกรรมกรจากมลายูไปกาญจนบุรี ฯลฯ (22 สิงหาคม 2485 - 26 สิงหาคม 2486).

⁴⁷ หจข., บก.สูงสุด 2.4.1.3/8 กรรมกรและช่าง (12 มิถุนายน 2486 - 18 ตุลาคม 2487).

จากสิงคโปร์ ทางฝ่ายทหารญี่ปุ่นได้ใช้วิธีการนำฝิ่นจากสิงคโปร์เป็นจำนวนหลายแสนหลอดส่งให้บริษัทคิน โยฮัง ซึ่งเป็นบริษัทหนึ่งที่รับเหมาทำงานให้กับกองทัพญี่ปุ่นอยู่แล้ว เป็นผู้จำหน่ายฝิ่นให้กับกรรมกรที่พักตามรายทางรถไฟที่กำลังก่อสร้างในราคาหลอดละ 1 บาท ซึ่งการจำหน่ายฝิ่นในลักษณะนี้ถือเป็นการกระทำที่ฝิ่นต่อกฎหมายไทย ทางฝ่ายไทยซึ่งเกรงว่าจะมีผลกระทบต่อกรรมกรไทยที่ทำงานให้กับกองทัพญี่ปุ่นด้วย ดังนั้นกรมประสานงานพันธมิตรจึงได้แจ้งให้ฝ่ายญี่ปุ่นงดการจำหน่ายฝิ่น แต่ทางฝ่ายทหารญี่ปุ่นพยายามหลีกเลี่ยงโดยได้เสนอวิธีการแก้ไขว่า ต่อไปจะไม่ปล่อยให้บริษัทรับเหมาเข้ามาเกี่ยวข้องกับกิจการจำหน่ายฝิ่น แต่ทางเจ้าหน้าที่ทหารญี่ปุ่นจะเป็นผู้จำหน่ายฝิ่นให้กับกรรมกรมลายูและจีน โดยตรงเอง⁴⁸ ซึ่งกรมประสานงานพันธมิตรก็ไม่สามารถคัดค้านหรือห้ามปรามได้ การเข้ามาของกรรมกรต่างด้าวเป็นจำนวนมากเหล่านี้ จึงย่อมมีผลกระทบต่อการค้าเงินชีวิตของราษฎรไทยในท้องถิ่นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ อย่างไรก็ตามเมื่อกองทัพญี่ปุ่นสามารถเข้ามาควบคุมทางรถไฟสายใต้ของไทยได้ทั้งในส่วนของ การจัดขบวนรถพิเศษเพื่อการขนส่งในราชการทหารญี่ปุ่นบนเส้นทางรถไฟสายใต้ที่มีอยู่เดิม รวมทั้งการสร้างทางรถไฟทหารสายใหม่ อันได้แก่ ทางรถไฟสายไทย-พม่า และทางรถไฟสายคอคอดกระได้เสร็จเรียบร้อยแล้ว ดังนั้นการศึกษาเพื่อประเมินผลความสำเร็จของการใช้ทางรถไฟสายใต้ในการปฏิบัติการทางการทหารของกองทัพญี่ปุ่น และการศึกษาผลกระทบของการดำเนินงานของกรรมกรรถไฟไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักที่ต้องรับภาระในการจัดหาแรงงานและเงินสำรองจ่ายให้กับกองทัพญี่ปุ่น โดยตรง จึงเป็นประเด็นการศึกษาที่สำคัญดังจะได้อธิบายรายละเอียดในบทที่ 4

⁴⁸ หจช., บก.สูงสุด 2.4.1.3/6 อุปกรณ์การสร้างทางรถไฟทหารสายชุมพร-กระบี่ (มีเรื่องรถไฟและราง น้ำมัน ฝิ่น หิน ซีเมนต์ ไม้หมอน และเรือ) (22 พฤษภาคม 2486 - 27 ธันวาคม 2487).