

บทที่ 3

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจการเมือง

ต่อชุมชนหมู่บ้านนครศรีธรรมราช

พ.ศ. 2435-2504

การเก็บภาษีรัชชูปการและการขยายพื้นที่ปลูกข้าว

การเก็บภาษีรัชชูปการหรือที่ชาวบ้านเรียกว่า "ภาษีค่าตัว" โดยเก็บจากผู้ชายในอัตรา 4 บาทต่อปี ตามความรู้สึกของชาวบ้านโดยเฉพาะที่ทำการผลิตแบบยังชีพ กิจกรรมของชาวบ้านทำแล้วไม่ได้เงิน ทำงาน 7-8 วัน ไม่ได้สักบาท¹ ไม่คุ้นเคยกับความจำเป็นในการสะสมเงินในการดำรงชีวิต ประกอบกับค่าของเงิน 4 บาทในสมัยนั้นทำให้ชาวบ้านรู้สึกว่ามีค่ามากหรือแพง² และชาวบ้านจะต้องเริ่มทำการผลิตเพื่อสะสม "เงินตรา" ไม่ว่าจะมีความมากหรือน้อยก็ตาม จำนวนหนึ่งตามอัตราที่ทางการกำหนดมาแน่นอนในแต่ละปีแทนการเข้าเวรในระบบไพร่

การเรียกเก็บภาษีเป็นเงิน 4 บาท เป็นการบังคับให้เปิดโอกาสกว้างในการเลือกกิจกรรมทางการผลิตของชาวบ้าน ที่สามารถไปทำกิจกรรมใดก็ได้ที่ทำให้มีผลตอบแทนเป็นเงิน มาส่งให้ราชการ จากเดิมชาวบ้านถูกเก็บส่วยบ้าง ก็ยังอยู่ในวิถีการดำเนินชีวิตแบบเดิมตามปกติได้ ถ้ารัฐเรียกเก็บส่วยมาก ก็ไปเก็บของป่ามาส่งส่วยให้รัฐเพิ่มมากขึ้น เพราะส่วยเก็บทั้งหมดจะเป็นของป่า แต่การเก็บภาษีเป็นเงิน 4 บาท ทำให้ชาวบ้านต้องวิ่งหากิจกรรมทางการผลิตที่ได้ผลตอบแทนเป็นเงิน ซึ่งลดอย่างมากไม่ใช้การผลิตเพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น

1 สัมภาษณ์ นายแคว้ว อนันตราช.

2 สัมภาษณ์ นายบพิตร เพชรชู, นายเอี่ยม ยอดวิจารณ์, นางบี สุภาส, และนายแคว้ว อนันตราช.

ดังนั้น ชาวบ้านที่มีครัวเรือนเป็นหลักแหล่งอยู่ในระบบเครือญาติ อยู่ใกล้กับบริเวณตัวเมือง หรือคุ้นเคยกับระบบการแลกเปลี่ยนแบบผ่านตลาดเป็นอย่างดี ก็ทำการผลิตส่วนหนึ่ง เช่น เก็บพลูมากขึ้น ในขณะที่พลูกำละ 40 ใบ ร้อยกำราคา 1.50 บาท³ วัลด์ละ 7-8 บาท ปัจจุบันวัลด์ละ 2-3 หมื่นบาท ที่ดินริมถนนที่อาศัยอยู่นี้ไร่ละ 10 บาท ปัจจุบัน 2-3 แสนบาท⁴ บ้านที่มีถึง 100 บาท ถือว่ารวยมาก⁵ บางครัวเรือนปลูกข้าวมากขึ้น ชาวบ้านต้องปลูกข้าวเก็บพลูเพื่อแลกเปลี่ยนเงิน

ชาวบ้านในส่วนที่อยู่กับธรรมชาติเดิมเก็บส่วยรอยเจ้าภาษีไปไม่ถึง เปลี่ยนเป็นเก็บผ่านระบบเทศบาล คือผู้นำในชุมชนหมู่บ้านที่ชาวบ้านอยู่ร่วมด้วย จึงต้องเริ่มทำกิจกรรมการผลิตที่เป็นจริงเป็นจังในช่วงเวลาหนึ่งของแต่ละปี รอยย้ายไปอยู่ในบริเวณที่ทำการผลิตผลผลิตที่มีค่าในขณะนั้นก็คือ ข้าว จึงมีการย้ายเข้าไปอยู่ในบริเวณอำเภอหัวไทร เขียวใหญ่ ปากหนัง และที่ราบลุ่มต่าง ๆ ซึ่งแต่เดิมเป็นบริเวณที่ไม่เหมาะแก่การตั้งบ้านเรือนและไม่นิยมอยู่กัน หรือถ้าไม่ทำการผลิต ไม่มีเงินส่งก็ต้องถูกทางการนำตัวไป "เกาะ" หรือ กักขัง⁶ หรืออาจใช้วิธีทำงานให้ทางการแล้วแต่จะเรียกใช้ ซึ่งตรงกับนโยบายของพระยาสุมนัยวินิต ซึ่งเป็นข้าหลวงเทศบาลช่วงนั้น ที่ส่งเสริมให้ชุดคลองใหม่เพิ่มขึ้น บำรุงคลองเก่า รวมถึงการสร้างถนนต่าง ๆ เพื่อหวังผลประโยชน์ทางอ้อมจากการเก็บภาษี⁷

3 สัมภาษณ์ นางบี สุภาส.

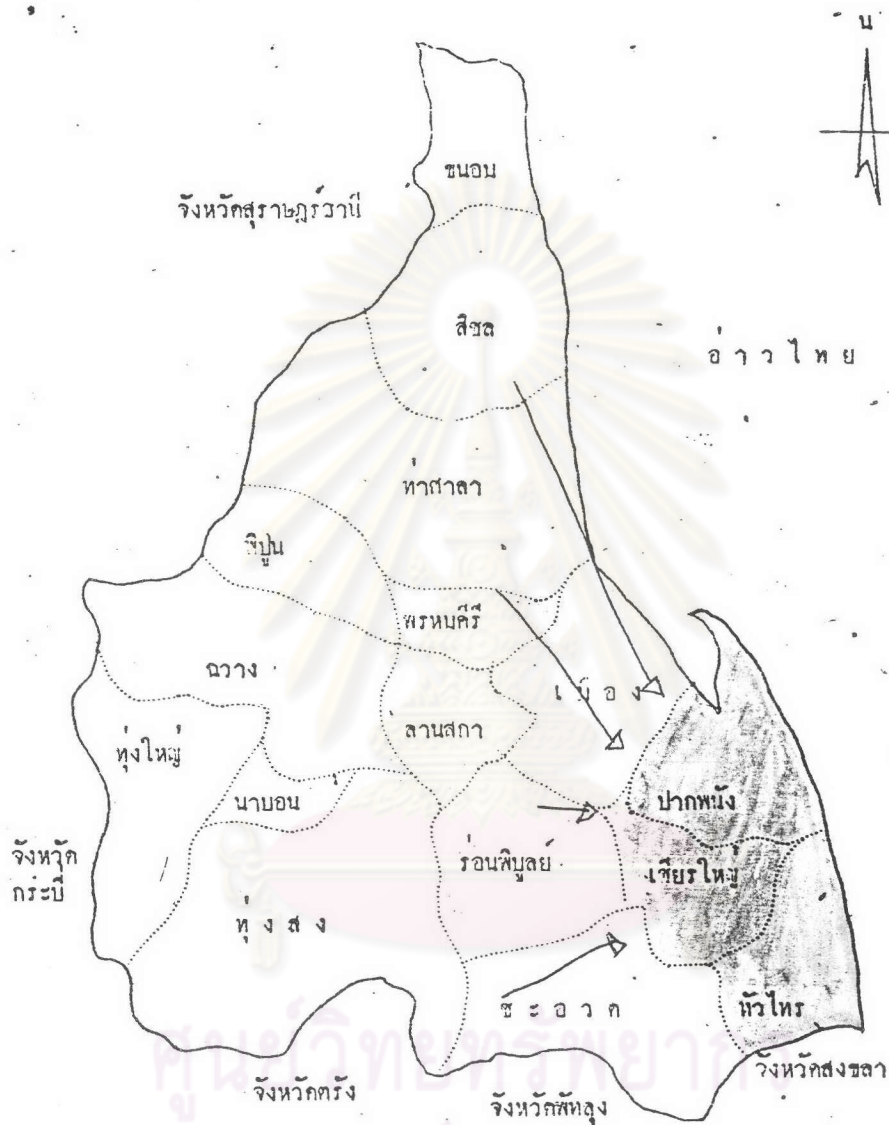
4 สัมภาษณ์ นายเอี่ยม ยอดวิจารณ์.

5 สัมภาษณ์ นาย บพิตร เพชรชู.

6 สัมภาษณ์ นายชานาญ หมายดหล้า.

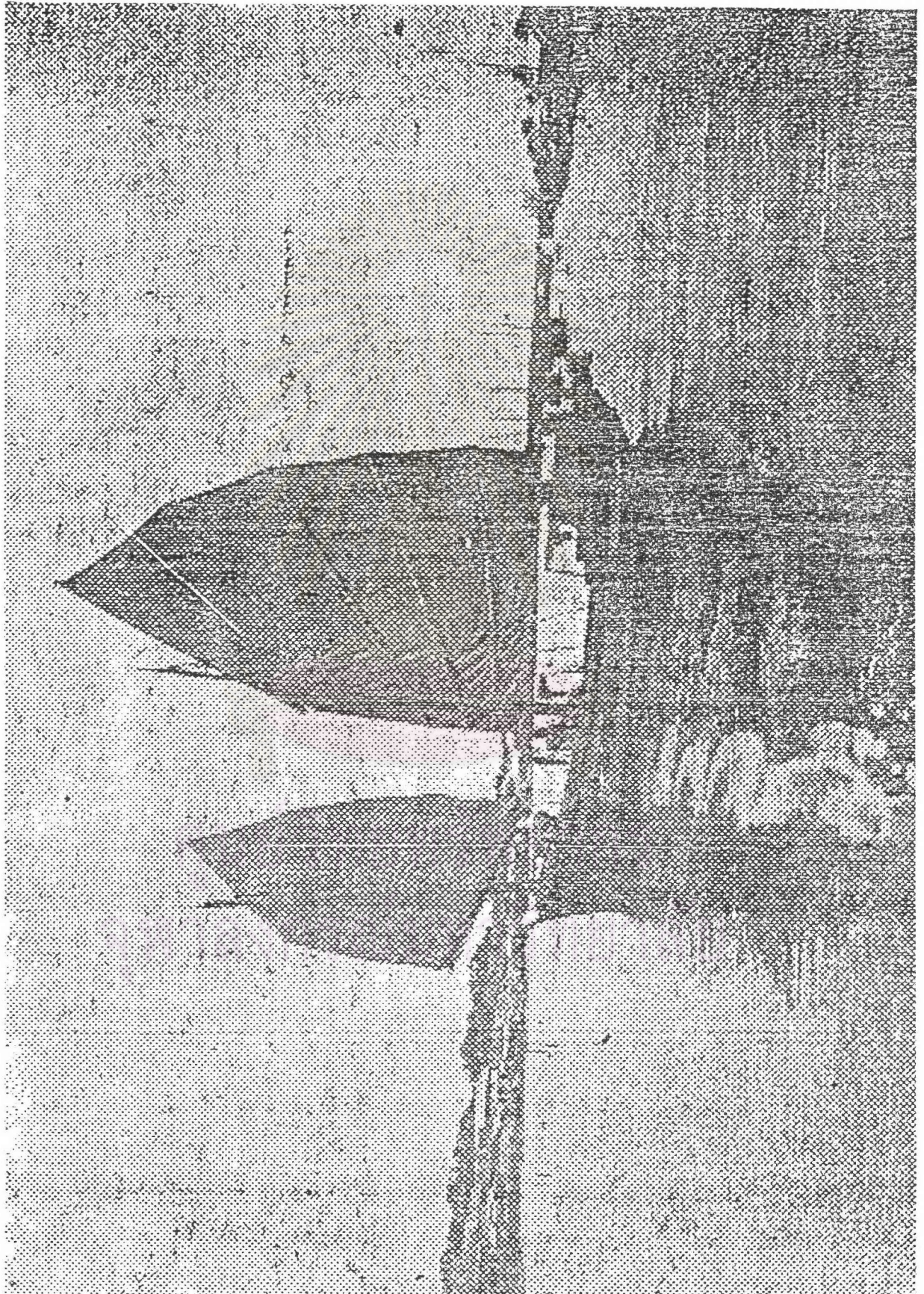
7 พอตตา แก่นแก้ว, "ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนปากหนัง พ.ศ. 2439-2525," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528), หน้า 23.

ภาพที่ 23 การขยายพื้นที่ทำนาเข้าไปในสามอำเภอหลัก



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพที่ 24 เรือที่มารับข้าวจากปากน้ำไปกลั่นตันและตรังกานู



ดังนั้น คนที่เคยอยู่เฉยๆ ก็ต้องทำงาน กำนันหรือผู้ใหญ่บ้านจะเรียกให้ไปทางอำเภอ แล้วแต่อำเภอจะใช้เช่นจุดถนนก็จะคิดว่าค่าชุดเมตรละเท่าไร? สมมติว่าเมตรละ 50 สตางค์ ทำ 8 เมตรก็ครบ 4 บาท ก็ไม่ต้องหาอีก⁸ บางคนก็หลบหนีไปตามป่าตามเขา ไม่มีใครตามไปถึง⁹

โดยสรุป สภาพเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นหลังการเก็บภาษีค่าตัวก็คือ 1. เกิดแรงงานจำนวนมาก ที่ต้องการทำการผลิตสินค้าให้ได้ 4 บาท ในแต่ละปี 2. เกิดคลอง ถนนต่างๆ ตามบริเวณที่ราบ เช่น ที่ปากพ่องขึ้นเป็นจำนวนมาก ที่พร้อมจะทำการผลิต และการขนส่ง เช่น คลองสุชุมที่ถูกขุดขึ้นมาในปี 2440 โดยขุดจากแม่น้ำปากพ่องไปทะลุคลองบางจาก ที่ใช้แรงงานของราษฎร วิศวกรชาวเวทาคจะยกที่นาสองฝั่งคลองให้ จากฝั่งคลองเป็นระยะ 40 เส้นเป็นต้น¹⁰

ประกอบกันเข้ากับความต้องการข้าวจากต่างประเทศ นโยบายจากส่วนกลางที่ต้องการให้ภาคใต้ฝั่งตะวันออก อันเป็นแหล่งที่ปลูกข้าวได้อย่างสมบูรณ์ เช่น ที่พัทลุงและนครศรีธรรมราช ส่งข้าวผ่านทางรถไฟไปยังบริเวณภูเก็ต พังงา ตรัง ที่มีเงินกรรมกรเหมืองแร่มาก แต่ผลิตข้าวได้น้อย จึงต้องซื้อข้าวจากปิ่นังให้เปลี่ยนมาบริโภคข้าวจากภาคใต้ฝั่งตะวันออกโดยตรง

ผลก็คือเกิดการขยายพื้นที่การปลูกข้าวในบริเวณ 3 อำเภอหลัก คือปากพ่อง เขียวราใหญ่ หัวไทร และอำเภอใกล้เคียง จนเกิดเป็น "ชุมชนนาหว่านแบบใหม่ขนาดใหญ่" คือ แต่เดิมทานาหว่านเมล็ดข้าวแห้งโดยอาศัยน้ำฝน มาเป็นนาหว่านท่อน้ำจากคลองชลประทาน และเพิ่มปริมาณการส่งข้าวออกในปี 2452 เพิ่มจากปี 2450 ถึง 5 เท่า¹¹ ซึ่งการส่งออกได้มากมีสาเหตุทางด้านกรมคมนาคมเข้ามาเกี่ยวข้องมาก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁸ สัมภาษณ์ นายแคล้ว อนันตราช.

⁹ สัมภาษณ์ นายบพิตร เพชรชู.

¹⁰ พอดตา แก่นแก้ว, "ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนปากพ่อง พ.ศ. 2439-2525," หน้า 23.

¹¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 37.

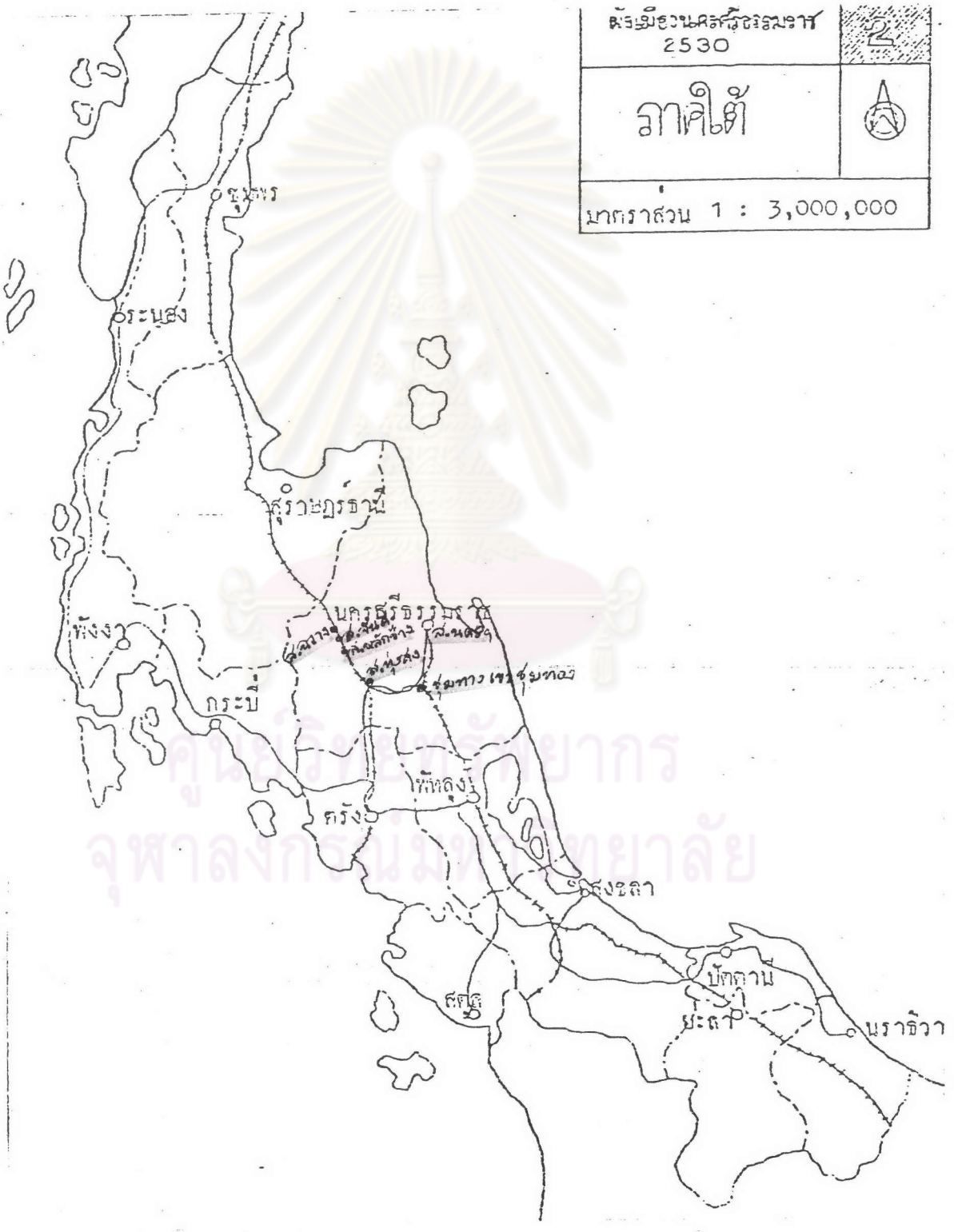
การสร้างทางรถไฟ

วัตถุประสงค์ของการสร้างทางรถไฟในขณะนั้น คือ

1) เพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจ เพราะเมื่อสร้างทางรถไฟเสร็จแล้ว เส้นทางรถไฟได้กลายเป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่ขึ้นการขนส่งสินค้าเป็นจำนวนมากจากแหล่งต่างๆ ทั่วประเทศ เข้ามายังเมืองหลวง หรือไปยังผู้บริโภครตามสถานที่ต่างๆ ที่เส้นทางรถไฟไปถึง ทาให้มีการแลกเปลี่ยนสินค้าและการขยายตลาดการค้าอย่างกว้างขวางไปยังส่วนต่างๆ ของประเทศ การสร้างทางรถไฟเป็นการเปิดภูมิประเทศตามแนวทางรถไฟให้พลเมืองเข้าไปบุกเบิกพื้นที่ที่รกร้างว่างเปล่า เพื่อประกอบอาชีพและอยู่อาศัย ทางรถไฟจึงเป็นสิ่งกระตุ้นให้ผู้คนขยายการเพาะปลูกและเลี้ยงสัตว์มากยิ่งขึ้น เพราะมีเส้นทางขนส่งที่ประหยัด สะดวกรวดเร็ว และมีตลาดดังกล่าว จึงทำให้ประชาชนได้รู้จักอาชีพการของชาติให้ เกิดประโยชน์มากขึ้น และส่งผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศต่อไป¹⁷ โดยเฉพาะการใช้เส้นทางรถไฟเพื่อขนส่งแร่ดีบุกออก และส่งเครื่องมือการทำแร่แบบทันสมัย พวกเครื่องจักร เข้าไปยังภาคใต้ฝั่งตะวันออก ที่ยังไม่ได้ขยายการทำแร่ดีบุกอย่างจริงจัง รวมทั้งการที่มณฑลภูเก็ต เป็นเขตที่มีอัตราการค้าขายตัวของการค้าต่างประเทศมากที่สุด เนื่องจากการพัฒนาอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมเหมืองแร่ รองลงมาคือ มณฑลนครศรีธรรมราชซึ่งมีการผลิตทางการเกษตรเป็นหลัก ได้แก่ ข้าว ไม้ ฝรั่ง มะพร้าว และสัตว์ต่างๆ อย่างไรก็ตามสินค้าออกทางการเกษตรเกือบทั้งหมดโดยเฉพาะข้าว ถูกส่งไปขายที่สิงคโปร์ ในปี พ.ศ. 2439 มีเรือไฟจากสิงคโปร์มาติดต่อรับส่งสินค้าที่นครศรีธรรมราช 3 ลำ การที่มณฑลนครศรีธรรมราชมีพืชผลอุดมสมบูรณ์ที่ส่งไปขายต่างประเทศเกือบทั้งหมด แต่มณฑลภูเก็ตอยู่อีกด้านหนึ่งของฝั่งทะเลกลับต้องพึ่งพาอาศัยข้าว และอาหารจากพม่าและป็นัง จากสภาพการณ์เช่นนี้ สมเด็จฯ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยสมัยรัชกาลที่ 5 ทรงเสนอความคิดจะสร้างทางคมนาคมเชื่อมระหว่างเมืองชายฝั่งทะเลทั้งสอง โดยตัดถนนจาก

¹⁷ ปก แก้วกาญจน์, "การสร้างทางรถไฟสายใต้กับผลกระทบทางเศรษฐกิจและการเมืองตั้งแต่ พ.ศ. 2452 ถึงปัจจุบัน ศึกษากรณีอำเภอเทพา จังหวัดสงขลา," หน้า 61.

ภาพที่ 25 เส้นทางรถไฟสายใต้และสถานีรถไฟในจังหวัดนครศรีธรรมราช
 (ที่มา - อธิยา เสถียรสุด, วิทยานิพนธ์ "เจ้าเมืองนครศรีธรรมราช สมัยการ
 ครอบงำแห่งกรุงรัตนโกสินทร์ (พ.ศ.2325-2435)" สาขาวิชาประวัติศาสตร์
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2514)



นครศรีธรรมราชไปพัทลุง และตรัง เพื่อนำผลผลิตทางเกษตรจากนครศรีธรรมราช และพัทลุงส่งต่อไปยังตรังและภูเก็ต ความคิดการสร้างทางคมนาคมนี้ สำเร็จมาในรูปของการสร้างทางรถไฟเลียบหัวเมืองชายฝั่งทะเลตะวันออก ประจวบเหมาะกับในระยะเวลาใกล้เคียงกัน มีการขยายตัวของกิจการเหมืองแร่และสวนยางที่ได้แพร่หลายเข้ามาในแถบนี้ทำให้การค้าเจริญอย่างรวดเร็ว¹⁸

2) เพื่อจุดประสงค์ทางการเมืองการปกครอง ในขณะนั้น ประเทศมหาอำนาจตะวันตกโดยเฉพาะอย่างยิ่งอังกฤษและฝรั่งเศส ได้แผ่ขยายอิทธิพลของตนมาทางทวีปเอเชีย ไทยเป็นประเทศหนึ่งที่ได้รับผลกระทบจากการคุกคามของลัทธิจักรวรรดินิยม สถานการณ์ทางการเมืองดังกล่าว ทำให้รัฐบาลเห็นความสำคัญของการสร้างทางรถไฟจากเมืองหลวงไปสู่หัวเมือง ซึ่งมีความส่อแหลมต่อการเข้าแทรกแซงของประเทศมหาอำนาจ ทั้งนี้เพื่อต้องการกระชับการปกครองหัวเมืองให้ใกล้ชิดกับรัฐบาลกลาง เพื่อเป็นการสกัดกั้นอิทธิพลของประเทศมหาอำนาจ อันเป็นการรักษาอำนาจการปกครองของไทยในดินแดนดังกล่าว การสร้างทางรถไฟเป็นผลงานแจ้งจิตวิทยาที่แสดงให้เห็นว่า รัฐบาลกลางไม่ทอดทิ้งพลเมืองที่อยู่ห่างไกล ได้จัดการทำนุบำรุงท้องถิ่นต่างๆ โดยการสร้างทางรถไฟ ซึ่งมีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อสถานการณ์บ้านเมืองในขณะนั้น¹⁹

การสร้างทางรถไฟมาทางใต้ ถูกแบ่งออกเป็น 2 ช่วงใหญ่ๆ คือจากกรุงเทพฯ ถึงเพชรบุรี และจากเพชรบุรีลงไปทางใต้ นอกจากนี้ยังแบ่งออกเป็นตอนๆ ของช่วงได้อีก โดยตอน

ศูนย์วิทยพัทยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹⁸ พรณี อวนสกุล, "เศรษฐกิจการพาณิชย์ต่างประเทศของเมืองนครศรีธรรมราช ระหว่างพุทธศตวรรษที่ 19-24," ใน รายงานการสัมมนาประวัติศาสตร์นครศรีธรรมราช ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร : วิทยาลัยครุนครศรีธรรมราช ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ, 2526), หน้า 289-290.

¹⁹ ปก แก้วกาญจน์, "การสร้างทางรถไฟสายใต้กับผลกระทบทางเศรษฐกิจและการเมืองตั้งแต่ พ.ศ. 2452 ถึงปัจจุบัน ศึกษากรณีอำเภอเทพา จังหวัดสงขลา," หน้า 60.

ที่สร้างติดต่อกนครศรีธรรมราชได้แก่ จากชุมพรลงมานครศรีธรรมราช เริ่มสร้างในปี 2453 และเสร็จในปี 2458 จากพัทลุงถึงนครศรีธรรมราช เริ่มสร้างในปี 2454 เสร็จในปี 2456²⁰

เป็นที่แน่นอนว่า การสร้างทางรถไฟที่สามารถติดต่อจากกรุงเทพฯ ผ่านเพชรบุรี บางตะพาน หลังสวน สุราษฎร์ธานี มาถึงสถานีชุมทางทุ่งสง แล้วมีทางแยกไปตะวันตก ไปสุดทางที่จังหวัดตรัง ส่วนทางตะวันออกผ่านชุมทางเขาชุมทอง (นครศรีธรรมราช) พัทลุง อุตะเภา ยะลา และระแงะ จนสุดทางที่ชายแดนรัฐกลันตัน เป็นการติดต่อทางบกที่ทันสมัยที่สุดในขณะนั้น หรือเป็นพาหนะขนาดใหญ่ที่บรรทุกคนและสิ่งของไปมาซึ่งที่ต่างๆ ได้รวดเร็วขึ้น ย่อมส่งผลกระทบต่อบริเวณต่างๆ ที่รถไฟจอด หรือสถานีรถไฟต่างๆ โดยสามารถแบ่งได้เป็นผลกระทบระดับครัวเรือนและระดับชุมชน

ผลกระทบระดับชุมชน คือ การสร้างทางรถไฟจะต้องมีการสำรวจก่อนทำการสร้างจริง ในการสำรวจก็จะตรวจปักหลักที่ได้สำรวจไว้แล้วแต่เดิม และทำการสำรวจต่อไป เพื่อหาเส้นทางที่ไม่ตัดและถมภูเขามากนัก²¹ ดังนั้นลักษณะของทางที่วางรถไฟพาดผ่านจะเป็นบริเวณที่ราบระหว่างเขาหรือช่องเขา ซึ่งเป็นบริเวณที่ไม่ค่อยมีคนอยู่ เป็นบ้านป่า มีตลาดเล็กๆ อยู่ในตัวอำเภอทุ่งสงด้านใน²² และเมื่อสร้างทางรถไฟเสร็จแล้ว พวกกุลีจีนที่เรียกค่าจ้างได้สูงเพราะไม่ค่อยมีแรงงานท้องถิ่นมาทำ และพวกชาวจีนที่เขาเข้ามารับจ้างอยู่ก่อนตามบริเวณต่างๆ เช่น ท่าแร่ที่ร่อนพิบูลย์²³ กรรมกรหาบปลาที่สุราษฎร์ธานี²⁴ เมื่อเก็บเงินได้ก็มาตั้งร้านค้าต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟ ต่างคนต่างจับจองที่ ที่ดินแถวนี้ก็มีราคาขึ้น เกิดร้านค้ามากขึ้นเป็นเมืองเล็กๆ²⁵

20 เรื่องเดียวกัน, หน้า 69.

21 เรื่องเดียวกัน, หน้า 74.

22 สัมภาษณ์ นางนงคราญ หิรัญวัฒน์ศิริ.

23 สัมภาษณ์ นายเล็ก ชานีรัตน์.

24 สัมภาษณ์ นางบัวหนาย แซ่ตัน.

25 สัมภาษณ์ นางนงคราญ หิรัญวัฒน์ศิริ.

ภาพที่ 26 นายเล็ก ธานีรัตน์ พ่อค้าชาวจีนแต่ดั้งเดิม บริเวณสถานีรถไฟชุมทางเขาชุมทอง



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เพราะนอกจากรถไฟจะบรรทุกสิ่งของต่างๆ มาได้มาก มาจอดและขนส่งลงที่สถานีแล้ว ยังมีคนเดินทางมากับรถไฟจะต้องมาขึ้นและลง ณ จุดนี้กันอย่างคึกคัก²⁶ ร้านค้าที่เกิดขึ้นบริเวณสถานีรถไฟได้แก่ โรงแรม ร้านอาหาร ร้านขายทอง ร้านกาแฟ ซึ่งมักดำเนินการโดยชาวจีนไหหลำ พวกร้านจับห่วยหรือขายของชำ ของใช้ต่างๆ มักเป็นชาวจีนแต้จิ๋ว²⁷ เกิดเป็นชุมชนการค้าบริเวณสถานีรถไฟขึ้นมา โดยมีลักษณะเป็นห้องแถวไม้สองฝั่งถนนที่ติดกับสถานีรถไฟ เช่น ลักษณะของโรงแรมจะเป็นบ้านไม้ยาวๆ ด้านล่างเป็นร้านอาหาร²⁸ การตั้งถิ่นฐานใหม่ๆ เริ่มเข้ามากระจุกตัวบริเวณสถานีรถไฟต่างๆ เพราะเดินทางได้สะดวก เช่น สถานีทานพอ ฉวาง หลักช้าง นาบอน จันดี ร่อนพิบูลย์ ฟุ่งสง ชุมทางเขาชุมทอง เป็นต้น เกิดการกระจายเมืองหลักทางการค้า ที่แต่เดิมจะรวมศูนย์กลางการค้าอยู่ที่ปากหนังและท่าเรือริมชายฝั่งใกล้เคียงเช่นที่ท่าเรือปากพูน เนื่องจากการขนส่งสินค้าในอดีตใช้เรือกลไฟเป็นหลัก เมื่อมีการบรรทุกสินค้าทางรถไฟจึงเกิดการกระจายแหล่งการค้าออกไปตามอำเภอต่างๆ ที่มีสถานีรถไฟอยู่ ตัวเมืองนครศรีธรรมราชเองก็กลายเป็นแหล่งการค้าสินค้าจากต่างแดนขนาดใหญ่ควบคู่กับที่ปากหนัง

ผลกระทบระดับครัวเรือนได้แก่

1) ทำให้เดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ที่อยู่ไกลๆ ได้สะดวกขึ้น จากเดิมเดินทางโดยเรือกลไฟธรรมดาจากกรุงเทพฯ ถึงสงขลาใช้เวลา 4 วัน ในขณะที่การเดินทางทางบกต้องใช้เวลา 1 เดือนขึ้นไป แต่การเดินทางโดยรถไฟใช้เวลาไม่เกิน 2 วัน²⁹ เพราะรถไฟจากกรุงเทพฯ ต้องจอดสุราษฎร์ธานี 1 คืนก่อน จึงจะเดินทางต่อ³⁰

²⁶ สัมภาษณ์ นายจรูญ จินดาโชติ.

²⁷ สัมภาษณ์ นายจรูญ จินดาโชติ.

²⁸ สัมภาษณ์ นางบัวหนวย แซ่ตัน.

²⁹ ปก แก้วกาญจน์, "การสร้างทางรถไฟสายใต้กับผลกระทบทางเศรษฐกิจและการเมืองตั้งแต่ พ.ศ. 2452 ถึงปัจจุบัน ศึกษากรณีอำเภอเทพา จังหวัดสงขลา," หน้า 77.

³⁰ สัมภาษณ์ นายจรูญ จินดาโชติ.

ภาพที่ 27 ชุมชนการค้าบริเวณสถานีรถไฟทานพอ



ศูนย์วิทยพัชฌายากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



2. การขนส่งสินค้าไปมาระหว่างแดนไกล คือ เกิดการสนองความต้องการสินค้าจากคนที่อื่นต่อผลผลิตของนครศรีธรรมราช และมีสินค้าจากที่อื่นมาขายที่นครศรีธรรมราช เช่นที่

ชุมชนสถานีรถไฟทุ่งสง

สินค้าที่ขึ้นจากสถานีทุ่งสง ได้แก่ หมากแห้ง ไม้จำพวกไม้ยาง ตะเคียน ตะหลุมพอ
เคี่ยมแดง และยางพารา
สินค้าที่มาจากทางกรุงเทพฯ ได้แก่ หัวหอม กระเทียม ข้าวสาร เสื้อผ้าสำเร็จรูป
สินค้ามาจากกันตัง จังหวัดตรัง ได้แก่ เกลือ³¹

ชุมชนสถานีรถไฟที่ร้อนทิบูลย์

สินค้าจากร้อนทิบูลย์ ได้แก่ ราชข้าว ข้าวเปลือกใส่กระสอบ ไม้ค้อยมีคนหาไม้³²
ตูปุกเทียวละ 1-2 ตู้
สินค้าที่มาจากกรุงเทพฯ ได้แก่ ของชำ ปูนซีเมนต์ สังกะสี เสื้อผ้า
สินค้าที่มาจากจังหวัดตรัง ได้แก่ เกลือ พริกไทย
สินค้าที่มาจากจังหวัดสุราษฎร์ธานี ได้แก่ กะปิ ปลาเค็ม³³

สินค้าต่างถิ่นเหล่านี้ถูกส่งเข้ามาที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัดนครศรีธรรมราชได้ 3 วิธี

- 1) โดยเฉพาะทางรถไฟจากที่ต่างๆ มาส่งสินค้าและบรรทุกสินค้าที่เป็นสินค้าท้องถิ่นขึ้น
ตู้ไปยังสถานีจุดหมาย
- 2) สินค้าถูกส่งมาทางเรือกลไฟ เรือจากกรุงเทพฯ มาขึ้นที่นครศรีธรรมราช แล้วส่ง
ขึ้นตู้มาที่อำเภอต่างๆ เป็นพวกเครื่องเขียน ของกินของใช้³⁴

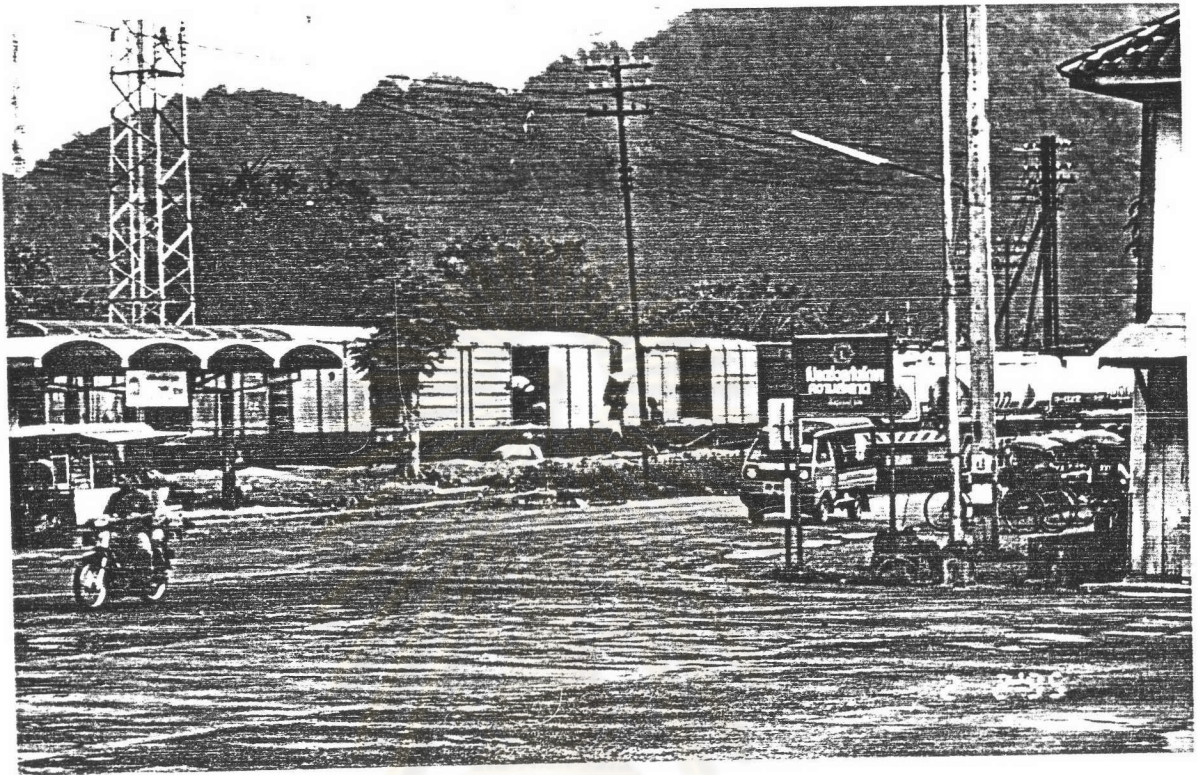
31 สัมภาษณ์ นายจรูญ จินดาโชติ.

32 สัมภาษณ์ นายเล็ก ชานีรัตน์.

33 สัมภาษณ์ นายสมโพธิ เลาหวิจิตร.

34 สัมภาษณ์ นายสมโพธิ เลาหวิจิตร.

ภาพที่ 28 การขนข้าวสารมา อ.ทุ่งสง โดยทางรถไฟ



ภาพที่ 29 อาคารโรงตั้งสินค้า ที่สถานีรถไฟทุ่งสง



3) ขึ้นรถไฟแล้วมาจอดที่ตัวเมืองนครศรีธรรมราช เพราะจะส่งคราวละมากๆ และที่
อำเภอต่างๆ ก็ไปซื้อต่อมาก็อีกที่³⁵ ทยอยพ้อเข้าไปซื้อจากที่ตัวเมือง ขึ้นรถไฟมาที่อำเภอที่อยู่ฝั่งตะวัน
ตกอีกที ในกรณีที่เป็นตัวอำเภอริมชายทะเล เช่น อำเภอสิชล เมื่อสินค้าลงที่นครศรีธรรมราช
ก็บรรทุกรุกใส่เรือยนต์มา เช่น เครื่องนุ่งห่ม ด้ายดิบ น้ำมันก๊าด พริกไทย³⁶

ภายหลัง เมื่อสินค้าที่ส่งมาทางรถไฟมีมากขึ้น จะมีบริษัทที่ทำการขนส่งนำรถบรรทุก
มาขนจากรถไฟ ไปส่งตามร้านต่างๆ ได้แก่ บริษัทสหโรจน์ แข่งแกจัน สหภักดิ์ เป็นต้น³⁷

สินค้าจากอำเภอต่างๆ ในนครศรีธรรมราชถูกส่งออกไป 2 ทาง คือ

1. ส่งไปยังอีกอำเภอหนึ่งซึ่งมีสินค้าต่างกัน เช่น บริเวณสถานีบ้านส้อง ฉวาง ทานพอ
หลักช้าง จะตัดไม้ตะหลุมพอ ตะเคียน จาปา ทาเป็นไม้เหลียมหน้ากว้าง 20 นิ้ว เป็นสี่เหลียมผืน
ผ้า แล้วใช้ช่าง 2 ตัว ตัดไม้ขึ้นตู้รถไฟ จำนวนไม้มากบ้างน้อยบ้าง บางที 2-3 ตู้ ไม้แน่นอน ตู้
ละประมาณ 10 ตัน เสียค่าขนส่งตู้ละ 2-5 บาท ส่งมายังในตัวเมืองนครศรีธรรมราช ให้โรง
เลื่อยขนาด 4-5 คนงาน เลื่อยไม้เป็นแผ่น เป็นไม้แปรรูปสำหรับทำฝาผนังห้อง มีร้านขายเครื่อง
ก่อสร้างชาวจีน ซึ่งขายให้ชาวบ้านในท้องตลาดอำเภอเมือง³⁸

2. เป็นสินค้าขึ้นจากนครศรีธรรมราช ส่งไปยังจังหวัดต่างๆ สินค้าที่ถูกส่งไปมายัง
สถานที่ต่างๆ ได้รวดเร็วขึ้น และกระจายไปยังอำเภอต่างๆ ได้มากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม
ผลกระทบจากการสร้างทางรถไฟจะมีผลต่อชาวบ้านเขตชุมชนเมือง และชุมชนย่อย ๆ ตาม
สถานีรถไฟ ที่โดยมากจะเป็นชาวจีนผู้เข้ามาเป็นกสิในขณะสร้างทาง และเป็นพ่อค้าหลังจาก

35 สัมภาษณ์ นายเล็ก ธานีรัตน์.

36 สัมภาษณ์ นายบพิตร เพชรชู.

37 สัมภาษณ์ นายจรูญ จินดาโรชติ.

38 สัมภาษณ์ นายสุพจน์ รุจิวิชัยกุล.

สร้างทางรถไฟเสร็จเรียบร้อยแล้ว แต่ไม่ได้มีผลโดยตรงทันทีต่อวิถีชีวิตของชาวบ้าน

ชาวบ้านเข้ามาเกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟในแง่

- 1) ลูกจ้างของกรมรถไฟ เช่น พนักงานโยนไม้ เป็นต้น แต่ก็มีเป็นส่วนน้อยมาก
- 2) เป็นผู้โดยสาร ชาวบ้านบริเวณฝั่งตะวันตกด้านหลังเขานครศรีธรรมราชอาศัยเดินทางรถไฟกันมากจนบริเวณสถานีรถไฟมีผู้คนคึกคัก³⁹ และในระยะเวลาถัดจากนั้นมา จึงค่อยๆ มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตชาวบ้าน ได้แก่ ในด้านพลังการผลิต ชาวบ้านบางแห่งเริ่มซื้อผ้าจากตลาดมาใช้ทอผ้า เพราะช่วยลดขั้นตอนในการทอผ้าไปได้มาก คือไม่ต้องเก็บฝ้ายมาแกะเปลือกเอาเมล็ดออก แล้วใช้ในเตี๋ยเหมือนเดิม ชาวประมงก็ซื้อผ้ามาทำแห ทอวน เป็นต้น ในด้านการติดต่อ ชาวบ้านใช้การเดินทางโดยรถไฟในการไปมาหาสู่กันได้สะดวกขึ้น โดยเฉพาะการติดต่อระหว่างอำเภอทางฝั่งตะวันตกกับฝั่งตะวันออก

เหมืองแร่ดีบุก

การทำอุตสาหกรรมดีบุกมีผลกระทบต่อชาวบ้านน้อยมาก และไม่มีผลกระทบต่อชุมชนประมงเลย พิจารณาได้ 2 ด้านหลักๆ ดังนี้

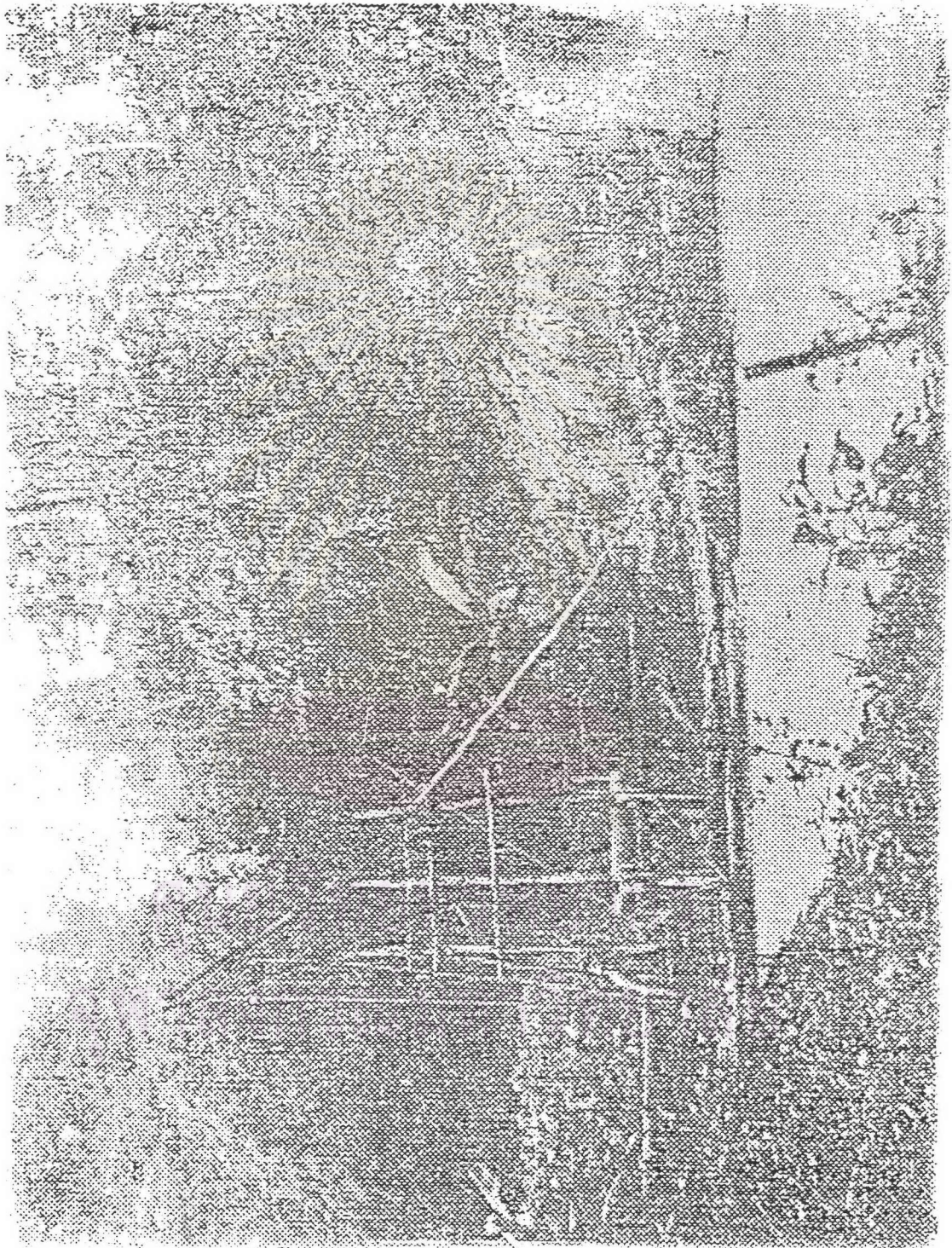
- 1) ด้านแรงงาน การทำเหมืองแร่ในนครศรีธรรมราช มีที่บริเวณอำเภอสิชล ขนอม ร่อนพิบูลย์ ลักษณะการทำแร่ในอดีตเป็นการใช้แรงงานในการผลิตมาก คือใช้แรงงานอย่างหนัก โดยพวกที่มาทำแร่จะเป็นพวกคนจีนจากสิงคโปร์ มาเลย์ ส่วนมากเป็นเงินกวางตุ้ง พวกรักนหัวครึ่งหนึ่งไว้ผมเปีย

อุปสรรคที่ทำให้ชาวบ้านไม่ทำงานเหมืองแร่ คือ 1) เดินทางไม่สะดวก⁴⁰ การไป

³⁹ สัมภาษณ์ นายจรูญ จินดาโรชติ.

⁴⁰ สัมภาษณ์ นายวิญญู ใจอารีย์.

ภาพที่ 30 เหมืองเขาเหล็ก (ที่มา - นายเอี่ยม ทรงนาคา, งานประจำปีเดือนสิบ ปี 2477)



ภาพที่ 31 การทำแร่ที่เหมืองเขาเหล็ก (ที่มา - นายเอี่ยม ทรงนาคา, งานประจำปีเดือนสิบ
ปี 2477)



หาแร่ต้องเสียด ต้องเข้าป่าเข้าดง อันตรายเพราะมีเสือ⁴¹ 2) ไม่มีเพื่อนฝูงที่จะชวนไปทา⁴²
 3) สมัยก่อนคนน้อย ยังไม่ออกไปทำงานข้างนอกหมู่บ้าน⁴³ ที่ส่วนไหนของตัวเองก็มีพอที่จะทำอยู่
 แล้ว 4) วิธีการดำเนินชีวิตของชาวบ้านในแต่ละวันไม่รีบร้อน ทำได้เล็ก ๆ น้อย ๆ แล้วก็หยุด คือ
 ช่วงเช้าหุงข้าวหาลา เสร็จก็ไปนั่งเล่นบ้านเพื่อนไปเรื่อย ๆ ฝ่ายหญิงก็จะหุงข้าวหาลาไว้ ก็กลับ
 มากินแล้วก็นอน⁴⁴

การทำเหมืองแร่ โดยภาพรวมแล้ว แทบจะไม่ได้กระทบต่อชาวบ้านในชุมชนหมู่บ้านนคร
 ศรีธรรมราชเลย จะมีบ้างก็เฉพาะบางครั้งเรือนในบางหมู่บ้านของอำเภอสิชล ร่อนพิบูลย์ เช่น ที่
 หมู่ 3 และหมู่ 5 เท่านั้นที่ทาแร่ ในตำบลเขาน้อย(ฉลอง) อำเภอสิชล ซึ่งไปร่วมทำด้วยวิธีแบบ
 ของคนจีน " ที่แรกทำไม่เป็น ไปดูๆ แล้วก็ทำตามเขา หัดทำ "⁴⁵ คือทำเป็นคูเหมืองเล็ก ๆ
 ยาวๆ เอาก้อนหินมาขังยาวๆ ทำเป็นคูโดยไข้จอบ เสียม แล้วเอา "กักสะ" หรือ "กักข้าว" มา
 ใส่น้ำ⁴⁶ แต่ก็เป็นส่วนที่น้อยมาก และไม่ได้หาแร่ ร่อนแร่ เพียงอย่างเดียว ชาวบ้านกลุ่มนี้จะ
 เป็นชาวสวนที่เก็บผักผลไม้มากิน และปลูกข้าวไร่บ้างในบางปี⁴⁷ " คนไทยไปทา ได้มาพอใช้พอ
 ง่าย เพราะข้าวทำแค่พอกินและเหลือทำบุญ ซื่อเสื้อผ้า ใช้จ่ายครอบครัวและส่วนรวม ไม่ได้หวัง
 รวย...ทำเฉพาะช่วงที่ว่างจากทำนา "⁴⁸

41 สัมภาษณ์ นายสัมพันธ์ คำทอง และนางปี่ สุภาส.

42 สัมภาษณ์ นายแคว้ว อนันตราช.

43 สัมภาษณ์ นายสว่าง จงภักดิ์

44 สัมภาษณ์ นายแคว้ว อนันตราช.

45 สัมภาษณ์ นางฉวี ทองแถม.

46 สัมภาษณ์ นางฉวี ทองแถม.

47 สัมภาษณ์ นางฉวี ทองแถม.

48 สัมภาษณ์ นายบพิตร เพชรชู.

ภาพที่ 32 ล้าธารบนเขาน้อย (เขาลอง) อ.สีชล เคยเป็นที่ร่อนหาแร่ของชาวบ้าน



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2) ด้านกิจกรรมการผลิต ในการขยายการผลิตแร่ดีบุกให้ได้มาก เพื่อส่งเป็นสินค้าออก ในรูปวัตถุดิบ คือ ชาวบ้านไปร่อนแร่ หาแร่ มาขายให้โรงบด แล้วใส่กระสอบส่งขึ้นรถไฟออกไป หรือบริษัทของชาติตะวันตกก็เข้ามาถลุงหาแร่ดีบุก เพื่อส่งออกไปขายต่างประเทศ โดยใช้เรือชุด ขนาดใหญ่ แต่ไม่มีการใช้ดีบุกเป็นวัตถุดิบในการประกอบการ และไม่มีโรงงานแปรรูปดีบุกไว้ใช้ใน ท้องถิ่น ส่วนของการขุดหาแร่ ก็เป็นการนำเข้าเครื่องมือ เครื่องจักรมาจากต่างประเทศ จึงไม่ เกิดการผลิตอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมดีบุก ทั้งที่เป็น Backward Linkage และที่ เป็น Forward Linkage

ดังนั้น การทำแร่ดีบุก จึงเป็นเหมือนการแทรกเข้าไปตัดดวงทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่ จังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นลักษณะเศรษฐกิจแบบทวิลักษณ์

สรุป

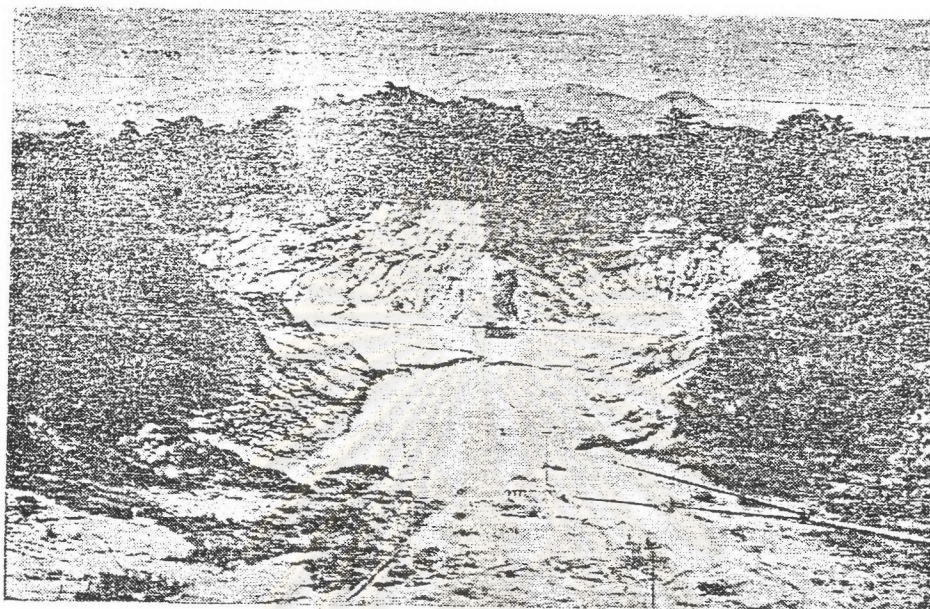
ในช่วงเวลา พ.ศ. 2435-2504 มีเหตุการณ์เปลี่ยนแปลงสำคัญที่เกิดขึ้นมากมายใน หลายระดับ ทั้งระดับประเทศ จังหวัด รวมทั้งหมู่บ้าน และในหลายๆ ด้าน อย่างไรก็ตาม หาก พิจารณาสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจในบริบทของหมู่บ้าน ที่สำคัญและน่าจะมีผล กระทบต่อวิถีการดำเนินชีวิตของชาวบ้าน ได้แก่ การเก็บภาษีรัชชูปการ การขยายพื้นที่ปลูกข้าว การสร้างทางรถไฟ และการทำเหมืองแร่ เป็นต้น

การจัดเก็บภาษีรัชชูปการ เป็นการเปลี่ยนรูปแบบการเอาส่วนเกินจากหมู่บ้านในอดีตที่ อยู่ในรูปแบบดั้งเดิม คือแรงงานเป็นหลัก และผลผลิต มาเป็นรูปแบบของเงินตรา การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวถูกดำเนินไปพร้อมๆ กับการจัดการรูปแบบการปกครองแบบใหม่จากรัฐส่วนกลาง คือ รูปแบบการปกครองแบบมณฑลเทศาภิบาล

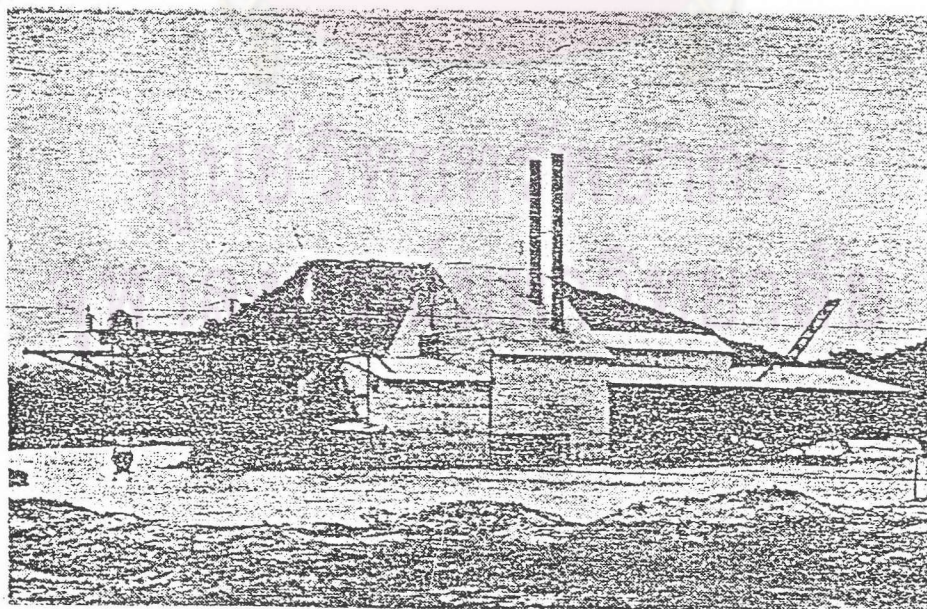
การจัดเก็บภาษีแบบใหม่ ภายใต้การรวบอำนาจเข้าสู่ส่วนกลาง ทำให้เก็บได้เป็น ระเบียบและมีประสิทธิภาพมากขึ้น ชาวบ้านต้องทำการผลิตผลผลิตที่สามารถแปรเป็นสินค้าได้

ผลจากการจัดเก็บภาษีแบบใหม่ และพัฒนาสาธารณูปโภคในท้องถิ่น จากแรงงานที่ใหม่

ภาพที่ 33 เหมืองนืดหนองเบ็ด อ.ร่อนพิบูล



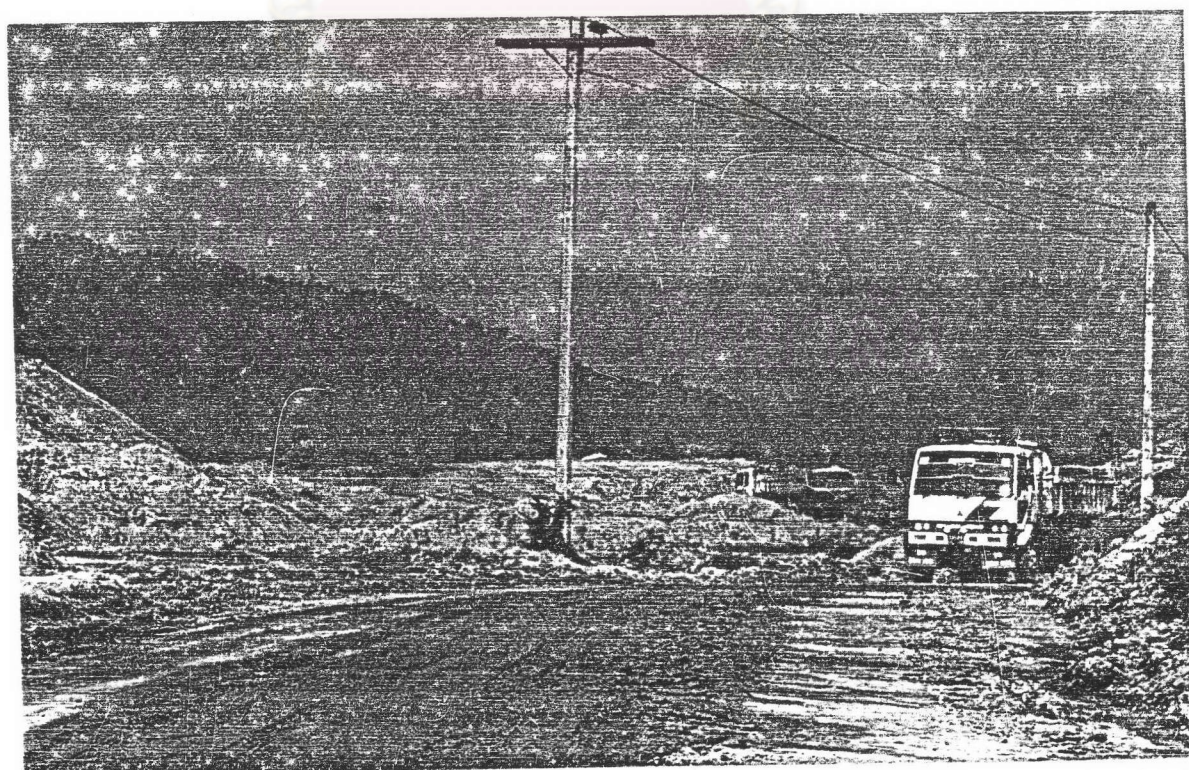
ภาพที่ 34 เรือขุดแร่ อ.ร่อนพิบูล



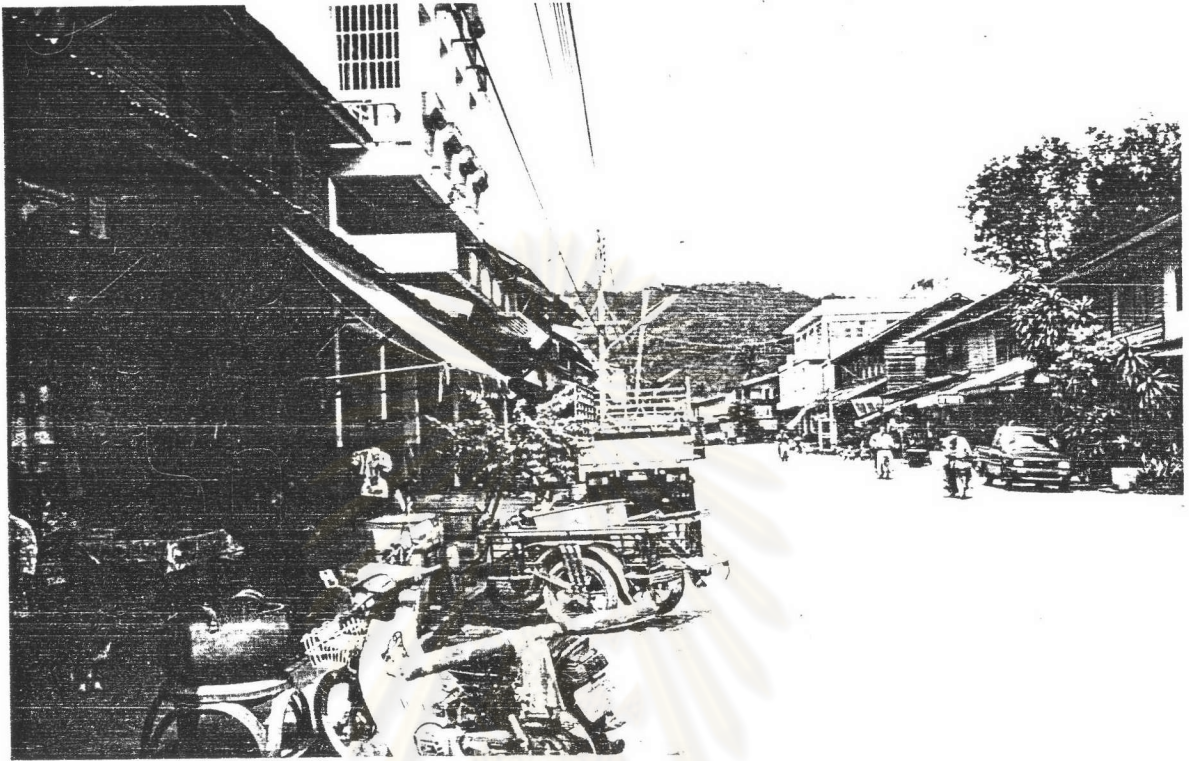
ภาพที่ 35 การทำเหมืองขุดบนเขาน้อย อ.ลิซล



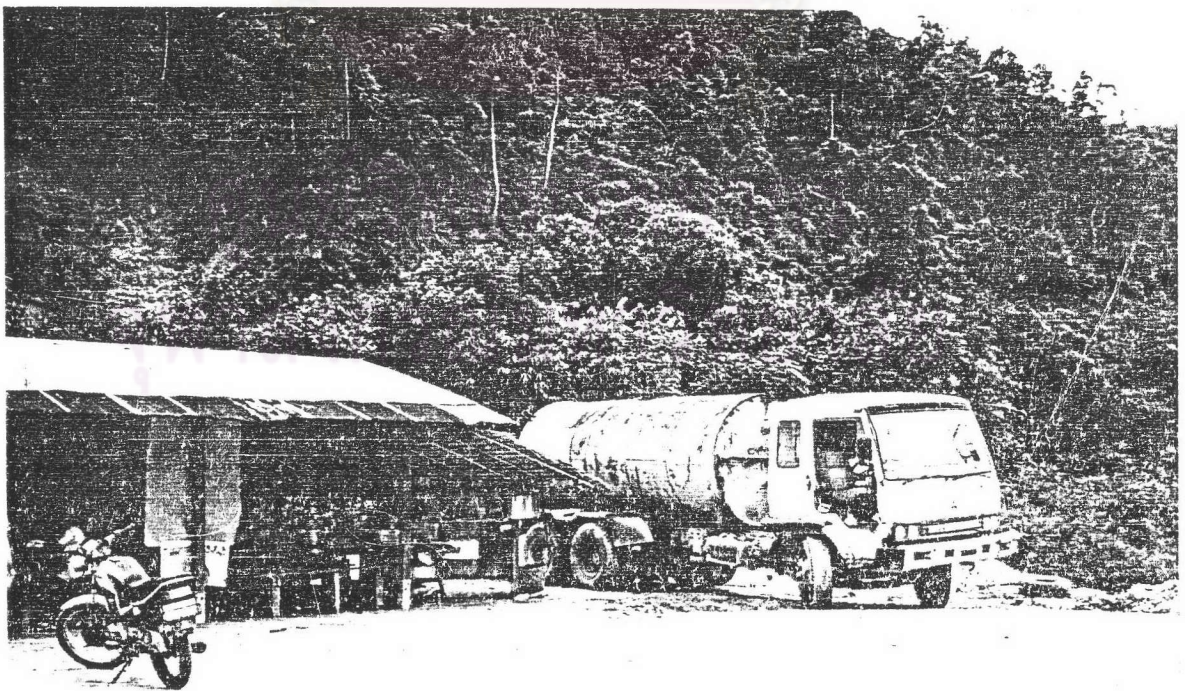
ภาพที่ 36 นาตินจากหลุมใหม่ไปกลบหลุมเก่า



ภาพที่ 37 ชุมชนการค้าบริเวณเชิงเขาที่ทำแร่ดีบุก อ.ร่อนพิบูลย์



ภาพที่ 38 ร้านค้าในบริเวณบ้านพักกรรมกรเหมืองแร่ บนเขาน้อย (เขาฉลอง) อ.สิชล



สามารถจ่ายภาษี ประกอบกับความต้องการข้าวจากต่างประเทศ จึงทำให้เกิดการขยายพื้นที่ปลูกข้าวในบริเวณที่ราบลุ่มฝั่งตะวันออกของจังหวัด 3 อาเภอ และส่งออกข้าวได้ปริมาณสูงขึ้น

การสร้างทางรถไฟสายใต้ อันเกิดจากสาเหตุทางเศรษฐกิจและการเมืองการปกครอง ในขณะนั้น ส่งผลกระทบต่อชุมชนหมู่บ้านน้อยมาก ตั้งแต่การก่อสร้างโดยกรรมกรชาวจีน และแม้ว่าจะเกิดชุมชนการค้าขึ้นตามสถานีรถไฟ แต่ผลประโยชน์ก็จะตกกับพ่อค้าและผู้ประกอบการ ซึ่งเกือบทั้งหมดเป็นชาวจีนเชื้อสายต่างๆ

ในระดับครัวเรือน การเดินทางทำได้สะดวกขึ้น เกิดการขนส่งสินค้าระยะไกล ทั้งระหว่างนครศรีธรรมราชกับภายนอก และภายในนครศรีธรรมราชเอง โดยสินค้าที่ส่งออกไปจากนครศรีธรรมราชได้แก่ ยางพารา ดีบุก ไม้ต่างๆ ข้าว เป็นต้น สินค้าสองชนิดแรกเป็นผลผลิตของชาวจีน ในขณะที่การทำป่าไม้ เป็นกิจกรรมของชาวบ้านบางส่วนที่อยู่ในฝั่งตะวันตกเท่านั้น กิจกรรมต่อเนื่องที่เกิดตามมาจากการทำป่าไม้ เช่น โรงเลื่อย หรือร้านค้าเครื่องก่อสร้าง ก็มักดำเนินการโดยชาวจีนในเมือง เป็นต้น ในขณะที่สินค้าที่ถูกส่งมายังนครศรีธรรมราช โดยมากจะเป็นสินค้าเพื่ออุปโภคบริโภคเท่านั้น โดยที่ชาวบ้านในบริเวณยังคงมทำการผลิตของตนอย่างเดิม

แม้ว่ากิจการเหมืองแร่ดีบุกจะหารายได้ให้แก่รัฐอย่างสูง และเป็นอุตสาหกรรมที่ทำกันอย่างจริงจังมานาน แต่ส่วนใหญ่จะเป็นฝั่งตะวันตกมากกว่าฝั่งตะวันออก และที่อาเภอร้อนพิบูลย์ แม้แต่ชาวบ้านในบริเวณดังกล่าวก็มีเพียงไม่กี่หมู่บ้านเท่านั้น การทำแร่ของชาวบ้านก็เป็นวิธีแบบง่ายๆ คือ ไปร่อนหาแร่ด้วยเครื่องมือง่ายๆ ไม่ซับซ้อน

ในระดับกิจกรรมการผลิต ดีบุกที่ขุดได้จะถูกส่งออกไปต่างประเทศ ไม่ได้ทำให้เกิดอุตสาหกรรมเชื่อมโยง ทั้ง backward และ forward linkage