

บรรจข้าวเปลือกมาส่งให้กับโรงสี แต่ในปัจจุบันเนื่องจากกระสอบมีราคาค่อนข้างสูง นวกกับคนกลางหรือชาวนาในปัจจุบันมักจะไม่ซื้อสต็อกโรงสี นำกระสอบที่บรรจข้าวเปลือกของโรงสีหนึ่งไปส่งให้กับอีกโรงสีหนึ่งที่ให้ราคาดีกว่า และเมื่อไม่กล้าเผชิญหน้ากับเจ้าของโรงสีที่เป็นเจ้าของกระสอบก็ไม่ยอมไปติดต่อกันอีกเลย โรงสีที่เป็นเจ้าของกระสอบจึงเสียทั้งกระสอบและเสียทั้งคนหาข้าวเปลือกให้ไปโดยเปล่าประโยชน์ กติกาใหม่จึงได้เปลี่ยนเป็นคนกลางหรือชาวนาต้องมีหน้าที่หากระสอบที่จะบรรจข้าวเปลือกไปส่งโรงสีเอง ปัจจุบันการค้าข้าวไม่ว่าจะเป็นการขายส่งหรือขายปลีกและโรงสีจึงต่างหันมานิยมใช้กระสอบพลาสติกกันเป็นส่วนใหญ่ โดยเฉพาะการขายปลีกในร้านค้าล้วนใช้กระสอบพลาสติกกันแล้ว และในห้างสรรพสินค้าก็มีแต่ถุงพลาสติกใสบรรจข้าววางจำหน่ายกันทั้งหมดแล้ว

ประการที่ 3 กระสอบช่วยแก้ปัญหาแรงงานได้ในระดับหนึ่ง กล่าวคือ เนื่องจากหาแรงงานที่แบกหามข้าวสารที่บรรจุกระสอบปานขนาดบรรจุ 98-100 กิโลกรัมได้ยากมาก ไม่ว่าจะในระดับโรงสีโกดัง ข้าวสารขนาดใหญ่ และระดับร้านค้าปลีก แต่เมื่อข้าวสารหันมาใช้กระสอบพลาสติกโดยเฉพาะขนาดบรรจุ 48-49 กิโลกรัม ทำให้ผ่อนแรงคนงานไปได้มาก และเป็นขนาดน้ำหนักที่ไม่เกินกำลังคนปกติทั่วไป ส่วนกระสอบพลาสติกขนาดบรรจุ 15 กิโลกรัมนั้น คนงานไม่ชอบที่จะขนกันแม้ว่าจะมีน้ำหนักเบากว่า แต่ต้องเดินขนกันมากทีเดียว ทำให้ใช้เวลาในการขนมากกว่า (เปรียบเทียบในการขนข้าวบรรจุกระสอบพลาสติกขนาด 48 กิโลกรัม กับขนาด 15 กิโลกรัม จำนวน 1 คันรถบรรทุก 10 ล้อ) ในโรงสีหรือโกดังใหญ่ที่ยังใช้กระสอบปานบรรจุข้าวในส่วนใหญ่จะต้องอาศัยแรงงานต่างชาติในการขนข้าวสาร เนื่องจากคนงานไทยไม่นิยมทำงานหนักเช่นนั้น เมื่อหันมาใช้กระสอบพลาสติกซึ่งมีน้ำหนักบรรจุที่น้อยกว่า จะทำให้หาคนงานคนไทยหรือคนงานท้องถิ่นมาทดแทนแรงงานต่างชาติที่จะต้องผลักดันกลับประเทศไปได้บ้างในระดับหนึ่ง

ประการที่ 4 กระสอบพลาสติกมีพื้นเป็นสีขาวและสามารถพิมพ์ข้อความต่าง ๆ บนกระสอบให้เห็นเด่นชัดได้ การจูงใจผู้ซื้อจึงทำได้ดีกว่ากระสอบปาน

4 การใช้แกลบ

แกลบคือส่วนที่เป็นเปลือกของเมล็ดข้าว ได้จากการสีข้าว ในปัจจุบันยังไม่มีให้นำแกลบมาใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่อย่างเช่นข้าวหักและรำ ในการสีข้าวของโรงสีต่าง ๆ ไม่ว่าขนาดใหญ่ ขนาดกลาง ขนาดเล็กดูเหมือนว่าจะได้ต้นข้าว ข้าวหัก รำและแกลบในอัตราส่วนที่ไม่ต่างกันมากนัก ดังจะแสดงให้เห็นในตารางต่อไปนี้

ก่อนที่จะแสดงให้เห็นถึงอัตราส่วนของผลผลิตต่าง ๆ ที่เกิดจากการสีข้าว จะแยกขนาดของ

โรงสีออกเป็น 3 ขนาด คือ⁶

1. โรงสีขนาดใหญ่

- มีกำลังผลิตข้าวได้มากกว่าวันละ 20 ตัน (24 ชั่วโมง) หรือ สีข้าวเปลือกได้มากกว่าวันละ 33 เกวียนต่อวัน

- เป็นโรงสีประเภทโรงสีไฟ ใช้แกลบเป็นเชื้อเพลิง, เป็นโรงสีประเภทเครื่องยนต์ใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิง, ประเภทมอเตอร์ไฟฟ้า

- ผลผลิตขายภายในประเทศและส่งออกจำหน่ายต่างประเทศ

2. โรงสีขนาดกลาง

- มีกำลังการผลิตสีข้าวได้วันละ 5-20 ตัน หรือ สีข้าวเปลือกได้ประมาณ 8.5-33 เกวียนต่อวัน

- เป็นโรงสีประเภทเครื่องยนต์ดีเซล, ประเภทมอเตอร์ไฟฟ้า

ผลผลิตขายในท้องถิ่น ส่งขายต่างประเทศ และรับจ้างสีข้าว

3. โรงสีขนาดเล็ก

- มีกำลังการผลิตสีข้าวได้วันละน้อยกว่า 5 ตัน หรือสีข้าวเปลือกได้น้อยกว่าวันละ 8.5 เกวียน

- เป็นโรงสีประเภทเครื่องยนต์ดีเซล (ในอดีตมีทั้งดีเซลชนิดหมุนเร็วและชนิดหมุนช้า) ประเภทมอเตอร์ไฟฟ้า และมีทั้งระบบโยก ระบบหีบดและระบบพัฒนา

- ผลผลิตขายในท้องถิ่นและรับจ้างสีข้าว

และจากการสำรวจของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ในปี พ.ศ. 2523-2526 ในเรื่องอัตราส่วนของต้นข้าว ข้าวหัก รำ แกลบ ในการสีข้าว ได้ข้อสรุปดังนี้.-

ตารางแสดงอัตราส่วนของผลได้ต่าง ๆ จากการสีข้าวเปลือก 1,000 กิโลกรัม⁷

ขนาดโรงสี	ต้นข้าว	ข้าวหัก	รำข้าว	แกลบ
ขนาดใหญ่	603.29 (60.33%)	47.78 (4.78%)	89.70 (8.97%)	259.33 (25.92%)
ขนาดกลาง	604.23 (60.42%)	46.41 (4.64%)	86.54 (8.66%)	262.82 (26.28%)
ขนาดเล็ก	605.48 (60.55%)	43.73 (4.37%)	88.75 (8.88%)	262.04 (26.20%)
ค่าเฉลี่ย	604.33 (60.43%)	45.97 (4.60%)	88.33 (8.83%)	261.36 (26.14%)

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ไม่ได้วิเคราะห์ถึงสัดส่วนของประเภทของโรงสีที่ใช้เชื้อเพลิงชนิดใด เพราะไม่มีข้อมูลพื้นฐานมาสนับสนุนเพียงพอ ประมาณการอย่างหยาบว่า โรงสีส่วนใหญ่ใช้น้ำมันดีเซลเป็นพลังงานเชื้อเพลิง

ส่วนในสมัยที่ยังไม่มีเครื่องมือในการคัดเม็ดและแยกชนิดของเมล็ดข้าวสารได้อย่างละเอียดนั้น (ตั้งแต่ พ.ศ. 2520 ขึ้นไป) การแยกชนิดของข้าวทางการค้าในภาคใต้ จึงแยกไว้อย่างคร่าว ๆ คือ ข้าวชนิด 10% ชนิด 15% และชนิด 25% หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า ข้าวชั้น 1 ข้าวชั้น 2 ข้าวชั้น 3 ในภาคใต้จะมีข้าวชนิด 100% และ ชนิด 5% น้อยมาก การประมาณผลได้จากการสีข้าวแต่ละชนิด จากการสีข้าวจำนวน 1,000 กิโลกรัม มีดังนี้

ชนิดข้าว	ต้นข้าว	ข้าวหัก (ปลายข้าว)	รำข้าว	แกลบ
ชั้น 1 10%	590 (59%)	30 (มี 2 เบอร์) (3%)	60 (6%)	320 (32%)
ชั้น 2 15%	600 (60%)	25 - 30 (มี 2 เบอร์) (25% - 30%)	25 - 60 (2.5%-6%)	350 - 310 (3.5%-3.1%)
ชั้น 3 25%	630 (63%)	10 - 15 (1%-1.5%)	50 (5%)	310 - 305 (3.1% - 3.05%)

การสีข้าวแต่ละครั้ง จะได้ข้าว ปลายข้าว รำ มากหรือน้อย ขึ้นอยู่กับคุณภาพของข้าว ซึ่งได้แก่ พันธุ์ข้าว แหล่งที่ปลูก ความชื้น (การตากข้าวและเป็นข้าวเก่าและข้าวใหม่) และคุณภาพของเครื่องสีข้าว โดยประมาณแล้ว การสีข้าวแต่ละครั้ง จะได้ข้าว ปลายข้าวหรือข้าวหัก รำ รวมกันแล้วประมาณ 70% และจะเป็นแกลบเสีย 30%⁸

จากตารางทั้ง 2 ดังกล่าว จะเห็นได้ว่าการสีข้าวแต่ละครั้งจะได้แกลบถึง 26-30% เป็นจำนวนที่ไม่น้อยเลยที่ควรจะนำกลับมาใช้ให้ประโยชน์ จึงเป็นสิ่งที่น่าศึกษาเป็นอย่างยิ่ง โรงสีที่เกิดขึ้นในรุ่นแรก ๆ ได้แก่ โรงสีไฟ มีการใช้แกลบเป็นเชื้อเพลิงต้มน้ำเป็นไอน้ำผลักดันเครื่องจักรกลทำงาน เป็นการใช้แกลบให้เป็นประโยชน์โดยตรง แกลบจึงมีเหลือน้อยสำหรับโรงสีไฟ แต่เป็นปัญหาเมื่อเผาแกลบเป็นขี้เถ้าแล้ว ส่วนที่เป็นขี้เถ้าจะนำไปใช้เป็นประโยชน์ต่อเนื่อง เช่นการนำไปเป็นปุ๋ย เป็นน้ำต่าง เป็นต้น โรงสีไฟในอดีตมักจะตั้งอยู่ริมลำน้ำ โรงสีขี้เถ้าและแกลบที่เหลือใช้ด้วยการนำไปทิ้งในที่ลุ่มหรือลำบางเล็ก ๆ ใกล้โรงสีนั่นเอง และบางส่วนก็ราดลงลำน้ำที่

ใช้สัญญาณ เช่นในแม่น้ำปากพริกซึ่งมีโรงสีไฟตั้งอยู่ลึกกว่าโรง จะเป็นสาเหตุส่วนหนึ่งหรือไม่ที่ชี้เข้า
เกลบของโรงสีเกิดการสะสมเป็นตะกอนรวมกับตะกอนอื่น ๆ ทำให้ปากแม่น้ำตื้นเขินเร็วขึ้น?

ที่ผ่านมาการใช้ประโยชน์จากเกลบยังมีไม่มากนัก เท่าที่ประมวลได้มีดังนี้

1. การนำเกลบมาเป็นเชื้อเพลิงต้มน้ำ เช่นในโรงสี โรงทำเส้นก๋วยเตี๋ยว
2. การนำเกลบมาใช้รองพื้นวางผลไม้ เช่น แดงโม พักต่าง ๆ ตัวอย่างเช่น ในตลาดพืชผล
หัวอูฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา พ่อค้าแดงโมจะใช้เกลบรองพื้นกองแดงโมเพื่อป้องกัน
การกระแทกพื้น และหากมีการแตก เกลบก็สามารถซึมซับน้ำ แดงโมมิให้กระจายออกไปได้ดี

3. การใช้เผาอูฐ ปัจจุบันยังมีวิธีเผาอูฐให้สุกด้วยวิธีผสมเกลบให้ท่วมอูฐดิบ แล้วจุดไฟเผา
ให้อูฐสุก วิธีนี้ผู้ทำอูฐในอำเภอเมืองนครราชสีมาจะใช้ก็ต่อเมื่อเตาเผาไม่สามารถจะผลิตอูฐได้
ทันกับการสั่งซื้อของลูกค้า อูฐที่ใช้วิธีเผาด้วยเกลบนั้น มีคุณภาพสู้อูฐเผาจากเตาไม่ได้

4. การผสมเกลบในแผ่นอูฐ เป็นวิธีที่คนโบราณทำกันมาช้านานแล้ว อูฐก้อนโตที่เรียกกัน
ว่า อูฐมอญ (อูฐปัจจุบันมีโพรง เรียกว่าอูฐโพรง) ส่วนใหญ่จะผสมเกลบอยู่ด้วย เข้าใจว่าใส่
เพื่อให้อูฐสุกเร็วและสุกทั่วแผ่นในระหว่างเผา

5. การใช้เก็บรักษาน้ำแข็งก้อนใหญ่ ร้านค้าส่งน้ำแข็งก้อนใหญ่ (มิใช่น้ำแข็งยูนิค) ใน
ปัจจุบันก็ยังใช้เกลบเก็บรักษาน้ำแข็งไม่ให้ละลาย

ประโยชน์ของเกลบน่าจะมีอีกมาก จึงควรที่จะค้นคว้าศึกษาต่อไป เพราะเกลบเป็นวัสดุที่
หาง่ายและราคาถูก

5 การใช้ฟาง

การใช้ฟางให้เป็นประโยชน์นั้นมีน้อยกว่าการใช้เกลบเท่าที่ประมวลได้มีดังนี้

การใช้ฟางข้าวเลี้ยงสัตว์ เลี้ยงวัวควาย ในภาคอื่น ยกเว้นภาคใต้ จะเก็บข้าวด้วยเคียว
โดยรวมเป็นพ่อนัดตรงโคนต้น แล้วนำพ่อนข้าวจากนามารวบรวมในยุ้งข้าว ชาวนาจะทำลาน
นวดข้าวได้เริ่มต้นไม่ใหญ่ด้วยการอัดพื้นด้วยฟางข้าวผสมดินเหนียวและขี้วัวขี้ควายให้แน่นพอ
สำหรับนวดข้าว ซึ่งบางครั้งก็นวดด้วยวัวเวียนใช้วัวสองตัวบ้างสามตัวบ้างเดินย่ำกองข้าวเวียน
รอบหลัก บางครั้งก็ใช้คนย่ำ บางครั้งก็ใช้วิธีฟาดพ่อนข้าวให้เมล็ดข้าวหลุดใส่กระบะรองรับ เมื่อ
ข้าวเปลือกหลุดจากพ่อนข้าวแล้ว ก็จะเหลือฟาง นำไปผูกกองเป็นลอมต่อไป สามารถนำไปเลี้ยง
วัวเลี้ยงควายในฤดูที่ขาดแคลนฟาง แต่ในภาคใต้นั้นชาวนานิยมเก็บข้าวด้วยกะ ฟางจึงถูกทิ้งอยู่
ในแปลงนา และเมื่อถึงฤดูทำนารอบใหม่ ชาวนาจะใช้วิธีเผาฟาง ขจัดต่อข้าวและหญ้าที่เป็น
อุปสรรคในการไถขึ้นหนึ่ง ด้วยวิธีนี้ชาวนาในพื้นที่ยังเข้าใจว่า ถ้าที่เผานั้นจะเป็นปุ๋ยต่อไป ในที่
นี้จะไม่ขอกว่าถึงผลเสียผลดีในการเผาฟางในแปลงนา หากเป็นน่าน้ำตมเช่นนาลุ่มในด้าน

ตะวันตกของตัวเมืองนครศรีธรรมราช เรียกว่า “ทุ่งปรัง” มีน้ำขังตลอดปี (ปัจจุบันพื้นที่ทุ่งปรังส่วนใหญ่จะแห้งแล้ว) จะมีต้นกกขึ้นสูง ไม่สามารถใช้วิธีไถอย่างเช่นในนาปกติได้ จึงต้องใช้วิธีเหยียบนา โดยใช้ฝูงควายฝูงใหญ่จำนวน 20-30 ตัวขึ้นไป บางครั้งมีมากถึง 100 ตัว ไถด่อนควายให้วนอยู่ในแปลงนาเหยียบย่ำกักและตอข้าวในนาจนแหลกผสมกับขี้ควายเป็นตมซึ่งเป็นปุ๋ยให้กับต้นข้าวได้เป็นอย่างดี

ในอดีตมีการใช้ฟางอัดสิ่งของหรือสินค้าที่บรรจุในหีบห่อหรือชะลอมเพื่อป้องกันการกระแทกในระหว่างเคลื่อนย้ายขนส่ง เช่น ขวดเหล้า ไหกระเทียมดอง ผักดอง ไหเหล้า เป็นต้น มีทั้งสินค้าที่ส่งมาจากกรุงเทพฯ และจากต่างประเทศ โดยเฉพาะมาจากเมืองจีน ชาวลุ่มน้ำปากพนังสังเกตเห็นว่า เมล็ดข้าวที่ติดมากับฟางที่ใช้อัดชะลอมไหกระเทียมดองและไหเหล้า นั้นมีลักษณะขาวและเม็ดยาว จึงได้รวบรวมทีละเล็กละน้อย นำไปเพาะพันธุ์ขึ้นมา เรียกว่า “พันธุ์ข้าวใหญ่” ตามลักษณะของมัน ข้าวพันธุ์นี้ เปลือกมีสีเหลืองขาวกว่าพันธุ์พื้นเมือง เม็ดยาวแข็ง ติดรวงแน่น ทำให้นวดออกจากรวงยาก ปัจจุบันหาพันธุ์ข้าวชนิดนี้ไม่ได้อีกแล้วในพื้นที่ลุ่มน้ำปากพนัง

6. การเลี้ยงปลาสัตว์ด้วยรำและการค้าปลาสัตว์-สุกร

สุกรหรือที่เรียกกันว่าหมูนั้น ถูกมนุษย์นำมาเป็นสัตว์เลี้ยง ควบคู่กับการทำนาปลูกข้าวมาช้านานแล้ว เพราะรำที่ได้จากการสีข้าว จะถูกนำมาเลี้ยงหมูเปิด ไก่ ซึ่งเป็นผลได้ต่อเนื่องกัน เพราะฉะนั้นที่ใดที่มีการทำนาและตั้งโรงสีกันมาก ก็จะมีการเลี้ยงหมูกันมากเป็นธรรมดา ดังจะเห็นได้จากตารางที่แสดงในรายงานราชการมณฑลนครศรีธรรมราช ร.ศ.116 (พ.ศ. 2440) ของพระยาสุขุมนัยวินิต ข้าหลวงเทศาภิบาล⁹ จากตาราง จะเห็นได้ว่า ปริมาณข้าวและข้าวสารที่ราษฎรซื้อขายอยู่ในเมืองนครศรีธรรมราช นั้น มีมากกว่าในเมืองสงขลาอยู่มาก โดยเฉพาะปริมาณซื้อขายข้าวสาร ในขณะที่ข้าวเปลือกมีปริมาณใกล้เคียงกัน แสดงให้เห็นว่า ในนครศรีธรรมราช มีการสีข้าวกันมากกว่าสงขลาประมาณ 3-4 เท่า ทำให้ปริมาณซื้อขายหมูเป็นในนครศรีธรรมราชมากกว่าในสงขลา 3-4 เท่า ซึ่งเป็นสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน (เปรียบเทียบสัดส่วนปริมาณซื้อขายข้าวสารกับปริมาณซื้อขายหมูเป็น ระหว่าง 2 เมือง)

สมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 พ่อค้าข้าวที่ส่งข้าวไปขายที่สิงคโปร์ ก็มักจะส่งหมูเป็นไปขายควบคู่ไปด้วย¹⁰ และหลังสงครามโลกใหม่ ๆ ก็ยังปรากฏว่า หมูเป็นของเมืองนคร ถูกส่งไปขายถึงตรัง กระบี่ โดยมีพ่อค้าหมูรวบรวมหมูเป็นจากปากพนัง หัวไทร ล่องเรือไปตามคลองปากพนังเข้าคลองแดน ผ่านระโนดไปออกทะเลน้อยแล้วเข้าลำปำ ขึ้นรถยนต์จากพัทลุงไปยังเมืองกระบี่¹¹

ในสมัยก่อนที่จะมีสุกรพันธุ์ผสมนำเข้าจากต่างประเทศที่นิยมเลี้ยงกันอยู่ในปัจจุบัน คนท้องถิ่นในภาคใต้นิยมเลี้ยงสุกรอยู่ 2 พันธุ์ คือ พันธุ์หมูขี้พรา และพันธุ์หมูเมืองหรือหมูภา

พันธุ์หมูขี้พริ้ว มีลักษณะตัวกลมยาว คล้ายลูกขี้พริ้ว (ลูกฟัก) ตั้งชื่อเรียกตัวมัน ผิวนวลดำ ขาวเรียวเล็ก หากกินอาหารสมบูรณ์ตัวจะอ้วนจนหลังแอ่นท้องโย้จนเกือบติดดิน เลี้ยงง่ายทนต่อโรค กินอาหารได้ทุกชนิด มักนิยมเลี้ยงแบบปล่อยให้หากินเองและให้อาหารเสริมบ้าง อายุ 1 ปี หากสมบูรณ์เต็มที่จะมีน้ำหนัก 50-60 กิโลกรัม เนื้อหมูพันธุ์นี้นิยมนำมาทำหมูเค็มและหมูย่าง

พันธุ์หมูเมืองหรือหมูเกา ตัวใหญ่กว่าหมูขี้พริ้วผิวนวลดำสลับขาว ที่ได้ชื่อว่าหมูเมืองหรือหมูเกาก็เพราะเป็นหมูที่คนจีนนำมาจากเมืองจีนด้วยเรือสำเภามาเลี้ยงในเมืองไทย ชาวจีนจะใช้รำเนียน (รำละเอียด) ผสมกับหยวกกล้วยบ้าง ผักเปิดบ้างผักนึ่งบ้าง (เป็นผักที่หาได้ตามที่รกร้างหรือตามหนองน้ำตื้นๆ) มาผสมต้มให้หมูกิน บางครั้งก็ผสมรำหยาบ ปลายข้าวและเศษอาหารผสมเลี้ยงหมู หมูอายุ 1 ปี จะมีน้ำหนักประมาณ 110-120 กิโลกรัม เนื้อหมูชนิดนี้ใช้ปรุงอาหารทั่วไป เป็นพันธุ์ที่ในสมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 ใช้ส่งไปสิงคโปร์ ในปัจจุบันหมูพันธุ์นี้เข้าใจว่าสูญพันธุ์ไปจากเมืองไทยแล้ว เนื่องจากมีหมูพันธุ์ผสมชนิดใหม่ที่ใช้อาหารสำเร็จรูปเลี้ยงเพียง 3-4 เดือน ก็มีน้ำหนัก 100 กิโลกรัมแล้ว มีอัตราส่วนการลงทุนในด้านอาหารแลกเนื้อได้สูงกว่าการเลี้ยงหมูเกามาก แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ที่เคยลิ้มรสชาติของหมูเกามาก่อนต่างก็กล่าวเป็นเสียงเดียวกันว่า เนื้อหมูเการสชาติดีกว่าหมูพันธุ์ใหม่ในปัจจุบันเป็นไหน ๆ และเป็นที่น่าสังเกตว่าหมูเกาสูญพันธุ์ไปเกือบจะพร้อมกับการทำนาและการค้าข้าวในภาคใต้ที่ขบเซาลง

ตารางแสดงจำนวนสินค้าที่ราษฎรซื้อขายอยู่ในเมืองนครศรีธรรมราช ศก117

รายการ	จำนวนสินค้า	เงินทุน		หมายเหตุ
		บาท	อัฐ	
สินค้าที่ต้องพิศภาษีขาออก				
หนังโคกระบือ	1004 ผืน	4004		
หนังควา	403 ผืน	200		
เกล็ดลิ้น	118 ผืน	177		
เข้าเปลือก	1970 เกวียน	88650		
เข้าสาร	6206 เกวียน	496480		
สุกรเปน	10643 ตัว	252926		
สินค้าที่ต้องพิศภาษีภายใน				
ไก่เปนเป็จเปน	11688 ตัว	1496		
สุกรที่ได้มา	2362 ตัว	9448		

รายการ	จำนวนสินค้า	เงินทุน		หมายเหตุ
		บาท	อัฐ	
โคกระบือที่ได้มา	50 ตัว	1530		
กุ้งแห้ง	3536 ชั่ง	610		
ปูทะเล	22000 ตัว	440		
ปูเค็ม	534215 ตัว	834	45	
เยื่อเคย	408 หาบ 8 ชั่ง	1224		
ถั่วต่าง ๆ	437 ถัง	237		
ไขเนื้อหนัก	48 หาบ	272		
คราม	48 หาบ 53 ชั่ง	1820		
หวายต่าง ๆ	30815 เส้น	308		
กระสอบ	126270 ลูก	7891	14	
เสื่อกระจูด	53324 ลวด	17662		
ไต้	226740 ลำ	1885		
นุ่น	8 หาบ	96		
มาติเรือโกสน	794 ลำ	23820		
ฝ้ายหนัก	52190 ชั่ง	7827		
ยาเส้น	2090 หาบ 5 ชั่ง	41810		
ดินบุก	1440 หาบ	96000		
รวมทั้งสิ้น		1057647	27	

ตารางแสดงจำนวนสินค้าที่ราษฎรซื้อขายในเมืองสงขลา ร.ศ. 116

ชื่อภาชีอากร	จำนวนสินค้า	เงินทุน		หมายเหตุ
		บาท	อัฐ	
สินค้าที่ต้องพิกัฒภาชีภายใน				
กุ้งปลาหอยต่าง ๆ	"	64901		
เบ็จไก่อ้นก แลฟองต่าง	"	6951		
น้ำตาลตะโหนด	468 หาบ	15633		
น้ำมันพร้าว	30 หาบ	1665		

ชื่อภาชีอากร	จำนวนสินค้า	เงินทุน		หมายเหตุ
		บาท	อัฐ	
เครื่องดินเผา	“	6183		
เหล็กรูปพรรณ	“	945		
ดินบุกแลค่าตีตราตีบุก	454 หาบ	26156		
สุกรตาย	1285 ตัว	12850		
โคกระบือที่ฆ่ากิน	169 ตัว	4870		
อากรโรงร้าน	696 ร้าน	696		
สินค้าที่ต้องพิกัดขาออก				
ข้าวเปลือก	1500 เกวียน	6000		
ข้าวสาร	1530 เกวียน	91800		
สุกรปนไปต่างเมือง	3200 เกวียน	32000		
เบ็จเสร็จขาออกต่าง ๆ	“	2403		
สินค้าที่ต้องพิกัดภาษีขาเข้า				
ภาษีร้อยละสาม	“	175400		
รวมเงิน		615062		

อาหารที่ใช้เลี้ยงหมูนั้น ได้แก่ รำเป็นหลัก ในสมัยที่ยังไม่มีอาหารสำเร็จรูปสำหรับเลี้ยงหมู อย่างปัจจุบัน ชาวบ้านต้องผสมอาหารเลี้ยงกันเอง การเลี้ยงหมูจึงเป็นงานที่ต้องอาศัยความขยัน และต้องทำกันเป็นประจำวัน ต้องคลุกคลีอยู่ตลอดเวลา จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่จะเห็นแต่คนจีนเท่านั้นที่นิยมเลี้ยงกัน แต่การเลี้ยงหมูในปัจจุบันสะดวกสบายกว่าในสมัยก่อนมาก เพราะมีอาหารสำเร็จรูปบรรจุเป็นถุง ๆ ซึ่งมีอยู่หลายยี่ห้อ และทุกยี่ห้อก็ยังต้องใช้รำและปลายข้าวเป็นอาหารหลักในส่วนผสม คือมีถึง 70% นอกนั้นก็มิใช่ข้าวโพด กากถั่วเหลือง ปลาป่น รวม 30%

ดังได้กล่าวมาแล้วว่า ถิ่นที่มีการตั้งโรงสีกันมาก เช่น สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง และระโนด (จังหวัดสงขลา) ก็ย่อมจะมีรำมาก รำเป็นอาหารหลักของหมู แหล่งเหล่านี้จึงย่อมจะมีการเลี้ยงกันมากเป็นธรรมดา ในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 และหลังสงครามโลกใหม่ ๆ หมูก็เป็นสินค้าที่ถูกควบคุมเช่นเดียวกับข้าว การส่งหมูไปต่างประเทศก็ต้องมีการลักลอบด้วยวิธีเดียวกับการลักลอบส่งข้าว การลักลอบส่งข้าวออกทางทะเลได้ยุติลงในราวปี พ.ศ.2496 ดังนั้นการยุติ

ลักลอบส่งหมูออกทางทะเลก็ยุติในปีเดียวด้วย การค้าหมูเป็นของภาคใต้ ได้เฟื่องฟูขึ้นอีกครั้งหนึ่ง ในราว พ.ศ. 2512 เมื่อ หจก.ธนาสิน ซึ่งตั้งสำนักงานอยู่ที่อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช ได้เป็นเอเย่นของภาคใต้แต่ผู้เดียวที่เป็นผู้ผูกขาดการรวบรวมหมูเป็นในภาคใต้ ตั้งแต่ชุมชนลงมาตลอดทางใต้ รวบรวมส่งเข้าไปขายให้กับบริษัทสามัคคีค้าสัตว์ ที่กล้วยน้ำไทย กรุงเทพฯ มีการส่งหมูเป็นเข้ากรุงเทพฯ ทุกวัน ๆ ละไม่น้อยกว่า 100 ตัว บางวันมีถึง 200 ตัว ส่งทางรถไฟบ้าง ทางรถยนต์บ้าง แต่เมื่อทางบริษัทซีพี ได้นำหมูพันธุ์ใหม่มาส่งเสริมการเลี้ยงทุกภาคของไทย หจก. ก็ได้ยุติการส่งหมูเข้ากรุงเทพฯ

ในปี พ.ศ. 2521 อตก.สิงคโปร์ ได้ร่วมกับอตก. ไทย (อตก.-องค์การตลาดเพื่อการเกษตร) ได้ร่วมมือกันตั้งฟาร์มหมูขนาดใหญ่ที่หาดใหญ่ มีจุดประสงค์หลักที่ต้องการผลิตสุกรเป็นส่งสิงคโปร์ ตั้งชื่อบริษัทสิงค์ไทย ในระหว่างปี พ.ศ.2521-2523 บริษัทอยู่ในระหว่างตั้งไข่ ยังไม่สามารถผลิตหมูเป็นส่งสิงคโปร์ได้ แต่นับตั้งแต่พ.ศ.2524 เป็นต้นไป ก็สามารถส่งหมูเป็นออกได้ถึงวันละ 400 ตัว ในปัจจุบันมีบริษัทต่าง ๆ ที่ผลิตหมูเป็นเกิดขึ้นภาคใต้หลายบริษัท ที่นับเป็นบริษัทใหญ่ มี บริษัทเบทาโก บริษัท ซีพี และบริษัทสิงค์-ไทย ในปี พ.ศ. 2530 อตก.สิงคโปร์ได้ถอนหุ้นของตนออกจากบริษัทสิงค์-ไทย หจก. ธนาสินจึงได้เข้าซื้อส่วนนี้และบางส่วนของอตก. ไทย รวมแล้ว 72% ของหุ้นทั้งหมด¹²

ในปัจจุบัน จำและปลายข้าวที่ผลิตได้ จากโรงสีต่าง ๆ ในภาคใต้ ยังไม่พอกับความต้องการของฟาร์มขนาดใหญ่ต่าง ๆ ที่ตั้งอยู่ในภาคใต้ ต้องสั่งซื้อเพิ่มเติมจากภาคกลาง ภาคอีสาน

7 การคมนาคมขนส่ง

7.1 การขนส่งทางน้ำ

ในสมัยที่ยังไม่มีรถยนต์ใช้ในการขนส่ง ไม่มีถนน การคมนาคมขนส่งสำคัญ ที่สามารถบรรทุกสินค้าได้ทีละมาก ๆ และไปได้ไกล ๆ ก็ต้องอาศัยเรือ การเดินเรือ มีความสำคัญต่อสังคมมนุษย์มาช้านานแล้ว จะเห็นได้ว่าเมืองโบราณทุกเมืองจะมีร่องรอยของคูคลองเชื่อมเป็นโยงใยภายในชุมชนและกับนอกชุมชนทำนองเดียวกับถนนหนทางในเมืองปัจจุบัน ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดก็ได้แก่ กรุงศรีอยุธยาราชธานีเก่าของไทยและกรุงเทพมหานครที่ในอดีตได้ ชื่อว่า “เวนิชตะวันออก” ก็เพราะ มีคูคลองมากนั่นเอง การคมนาคมทางน้ำ เป็นทางสัญจรที่สำคัญต่อเมืองในสมัยนั้นทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคมและวัฒนธรรม สำหรับการค้าข้าวในภาคใต้ ในสมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 คือ ในปีพ.ศ. 2482 ขึ้นไป ต้องใช้เรือในการขนส่งทั้งสิ้น แม้ว่าทางภาคใต้จะมีทางรถไฟมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 แล้วก็ตาม การใช้ทางรถไฟในการขนส่งข้าวขึ้นเริ่มจะมีความสำคัญขึ้นเป็นลำดับก็มาในสมัยที่จะเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 แล้ว ในปีนั้น ทางรถไฟได้ประกาศ

ควบคุมการขายข้าวและห้ามการส่งออกข้าวออกทางทะเล เนื่องจากในขณะนั้นมีเค้าของสงครามเกิดขึ้นแล้ว ราคาข้าวในต่างประเทศสูงมาก รัฐบาลได้ประกาศห้ามขนส่งออกทางทะเลติดต่อกันเป็นเวลาเกือบ 40 ปี จึงยกเลิกกฎเกณฑ์นี้ การส่งออกทางทะเลได้นั้นจะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐบาลเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตามก็ยังมีลักลอบส่งออกข้าวทางทะเลโดยเฉพาะในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 และหลังสงครามใหม่ ๆ การลักลอบต้องจ่ายค่าเบิกทางนอกระบบกับเจ้าหน้าที่รัฐ ทั้งยังต้องเสี่ยงกับภัยต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นตลอดเวลา โรงสีและพ่อค้าข้าวจึงต้องเลือกทางที่ไม่เสี่ยงก็คือทางรถไฟ อย่างไรก็ตามทางน้ำก็ยังคงมีความสำคัญในการขนส่งข้าวอยู่ จนถึงในสมัยที่มีทางรถยนต์เข้ามาแทนที่ ทางน้ำจึงค่อย ๆ หมดความสำคัญลงไป การขนส่งทางน้ำนั้น แบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน คือ การขนส่งทางทะเล และการขนส่งทางน้ำ

7.1.1 การขนส่งทางทะเลและเส้นทางเดินเรือ

การค้าขายระหว่างประเทศของไทยนั้นมาช้านานแล้ว จะเห็นได้ว่าภาคใต้ของไทยตั้งอยู่กึ่งกลางของเส้นทางการค้าระหว่างอินเดียนกับจีน ในยุคแรก ๆ การค้าภายในเอเชียด้วยกันเรือเดินสมุทรยังไม่มีประสิทธิภาพมากนัก ต้องแล่นเรือเลียบชายฝั่งทะเล จึงก่อให้เกิดเมืองท่าต่าง ๆ ขึ้น หลายเมือง เมืองท่าที่เก่าแก่และยังคงดำรงอยู่จนถึงปัจจุบันน่าจะไม่นับเมืองนครศรีธรรมราช และเมืองไชยา ส่วนเมืองอื่น ๆ บางเมืองก็เปลี่ยนตำแหน่งที่ตั้งไป และบางเมืองก็เพิ่งจะเกิดในสมัยอยุธยา เช่น ปัตตานี (ลังกาสุกะ เมืองเก่าปัตตานีอยู่ที่ยะรัง) เมืองสงขลา เมืองกาญจนดิษฐ์ (ปัจจุบันคือเมืองสุราษฎร์ธานี เป็นต้น เรือสำเภาที่ใช้เดินสมุทรนั้นก็ใช้เรือสำเภาจีนในระยะหลังก็ดัดแปลงไป เรียกกันว่า เรือสำเภาแปลง แม้แต่คนเรือได้ทั้งเรือก็ใช้ชาวจีนและมีพวกแขกผสมอยู่บ้าง คนไทยอยู่บนเรือเพียงไม่กี่คน ซึ่งปรากฏชื่อตำแหน่งพนักงานประจำเรือสำเภาในทำเนียบศักดินาข้าราชการครั้งแผ่นดินสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถในปี พ.ศ.1998 และในหนังสือฝรั่งที่แต่งไว้ในสมัยหลังได้แก่ Record of the relations between Siam and foreign counties และรายงานของยอน คอร์เพดในปีพ.ศ. 2367 ก็ได้กล่าวถึงการค้าของเรือสำเภาไทยไว้ว่า บ้านทุกสินค้าไปขายยังเมืองสิงคโปร์ถึง 30 ลำ มีระวางบ้านทุกสินค้า 4,000-5,000 ตัน ส่วนร้อยเอกเบอร์นีที่เป็นทูตอังกฤษ เข้ามาในสมัยรัชกาลที่ 3 ก็บันทึกไว้ว่าการค้าของไทยกับจีนมีมาช้านานแล้ว เรือสำเภาไทยมีระวางบ้านทุกเกือบ 3,000 ตัน ในปีหนึ่ง ๆ มีเรือสำเภาจากเกาะไหหลำตั้งแต่ 20-45 ลำ จากเมืองท่าอื่น ๆ ในประเทศจีนอีก 36-50 ลำ เข้ามาทำการค้าในประเทศไทย มีกำไรถึง 300% พ่อค้าจีนในกรุงเทพฯ ยังทำการค้ากับเมืองท่าต่าง ๆ ของมลายู สิงคโปร์และปีนัง ปีหนึ่ง ๆ 30-40 ลำ แต่ในระยะหลังจำนวนเรือสำเภาแบบจีนที่ทำการค้าลดจำนวนลงไปเป็นลำดับ เพราะมีการต่อเรือตามแบบอย่างชาวยุโรปมาใช้เดินสมุทรแทน ดังเรือของสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทั้งสองพระองค์ที่บรรทุกของส่วยไปจำหน่ายเป็นสินค้ายังเมืองท่าในเกาะชวาและมลายู เรียกว่าเรือกำปั่นใบ ส่วนการค้าด้วยสำเภาจีนตามชายฝั่ง พวกจีนก็ยังคงทำกันอยู่¹³

นับตั้งแต่ไทยได้เซ็นสัญญาเบาว์ริงกับอังกฤษเป็นต้นมา การค้ากับต่างชาติก็เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและการเดินเรือของไทยก็ได้พัฒนาตามไปด้วย กล่าวคืออังกฤษเป็นชาติแรกที่ได้นำเอาเรือกลไฟเข้าใช้ในเมืองไทยในราวปี พ.ศ. 2417 เรือขนส่งจึงได้วิวัฒนาการจากใช้เรือใบแบบสำเภาและกำปั่นใบ มาเป็นเรือกลไฟหรือกำปั่นไฟซึ่งเป็นเรือขนาดใหญ่ บรรทุกสินค้าได้มากและเดินด้วยเครื่องจักรกลที่มีความเร็วสูง ด้วยคุณลักษณะพิเศษของเรือกลไฟ ทำให้การค้าทางทะเลได้เปลี่ยนมาใช้เรือกลไฟเป็นพาหนะในการขนส่งลำเลียงค้าแทนสำเภาไปในที่สุด การเดินเรือด้วยเรือกลไฟทำให้การค้าสะดวกรวดเร็วขึ้นมาก ดังเช่นการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ-สิงคโปร์จะใช้เวลาเพียง 5 วัน (จากนครศรีธรรมราชไปสิงคโปร์ใช้เวลาเพียง 3 วัน) ขณะที่เรือสำเภาจะใช้เวลา 13-17 วัน (จากนครศรีธรรมราชไปสิงคโปร์ใช้เวลาประมาณ 6-7 วัน) ความเร็วและความแน่นอนของเรือกลไฟทำให้เจ้าของเรือสามารถกำหนดเวลาเรือออกจากต้นทางถึงปลายทางได้อย่างค่อนข้างแน่นอน ในระยะเริ่มแรก อังกฤษได้เข้าควบคุมกิจการเดินเรือในไทยถึง 1 ใน 3 และเพิ่มเป็น 1 ใน 2 ในปี พ.ศ. 2427 กิจการเดินเรือของอังกฤษขยายตัวอย่างรวดเร็ว ในปี พ.ศ. 2431 ได้เปิดบริษัทฮอลท์ไลน์ (Holt's Line Company) เดินเรือระหว่างกรุงเทพฯ-สิงคโปร์ และอีก 2 ปีต่อมาก็เปิดบริษัทสตรีมชิพออเรียนทัล (Steamship Oriental Company) เดินเรือสายกรุงเทพฯ-ฮ่องกง-เมืองต่าง ๆ ในทะเลจีนใต้ บริษัททั้ง 2 ของอังกฤษได้เข้าควบคุมกิจการการขนส่งของไทยไว้ถึงร้อยละ 70 รายงานของกงสุลอังกฤษในปี พ.ศ. 2441 ได้ระบุว่า สินค้าออกทั้งหมดของไทยที่ท่ากรุงเทพฯ มีร้อยละ 74 และมีสินค้าเข้าร้อยละ 8 จากเมืองท่าสิงคโปร์และฮ่องกง ต้องอาศัยการขนส่งโดยทางเรือสินค้าภายใต้ร่มธงอังกฤษ¹⁴

กิจการเดินเรือกลไฟทะเลในเส้นทางสายใต้ด้านอ่าวไทยในยุคนี้นี้เป็นของคนไทยเองก็มีอยู่เช่นกัน แต่เป็นกิจการที่ไม่ใหญ่โตนักและอยู่ในระยะเริ่มแรก ปรากฏหลักฐานในรายงานของสมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพขณะดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยครั้งเสด็จตรวจราชการหัวเมืองปักษ์ใต้ เมื่อ 1-21 กันยายน ร.ศ.115 (พ.ศ.2439) ความตอนหนึ่งว่า "...การเดินเรือเมล์ตามหัวเมืองปักษ์ใต้เหล่านี้เป็นการสำคัญยิ่งนัก เห็นด้วยเกล้าฯ ว่าจำเป็นจะต้องรับผิดชอบให้สำเร็จให้จงได้ เพราะถ้าให้มีเรือเมล์ไปมากับกรุงเทพฯ ได้เสมอ ทางราชการบ้านเมืองที่จะจัดก็จะสะดวก ทั้งการค้าขายเพราะปลูกในบ้านเมืองซึ่งจะทำนุบำรุงก็จะเจริญได้โดยเร็ว โดยเหตุที่สินค้าจะออกได้ง่าย จะจำหน่ายได้ราคาสูงกว่าเดิมนี้ ก็จะพาให้คนลงทุนแรงค้าขายมากขึ้นโดยลำดับ การเดินเรือเมล์หัวเมืองปักษ์ใต้ทุกวันนี้มีเรือพุกัดติงาของพระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าสายสนิทวงศ์เดินอยู่ลำหนึ่ง เรือสุขสวัสดิ์ของพระยาไชยาเดินอยู่ลำหนึ่ง เรือเหล่านี้เป็นเรือเล็กแลไม่มีกำหนดไปมาแน่นอน แลเดินเพียงเมืองสงขลาไปมากับกรุงเทพฯ การที่ทำก็ทำนองอย่างแต่เรือจ้าง กล่าวคือ ได้กำไรก็เดิน ไม่มีกำไรก็หยุด ที่ใดจะหากำไรได้จึงแวะ ไม่ทำโดยทางความคิดทำนุ

บำรุงผลประโยชน์บ้านเมืองยืดยาวดังความต้องการของรัฐบาล เห็นด้วยเกล้าฯ ว่าการเรือเมล์เดินทางหัวเมืองปากซัดทางนี้ ถ้าจะให้ประโยชน์แก่ราชการบ้านเมืองจริง ๆ จะต้องจัด ดังนี้ คือ

ข้อ 1 จะต้องมียี่เรือขนาดจุสามพันสี่พันหกล้าน 2 ลำ มีระวางบันทึกลิ้นค้าแลมีห้องสำหรับคนโดยสารด้วย

ข้อ 2 เรือทั้ง 2 ลำนี้ให้เดินมีกำหนดแน่นอน คือ ในวันนั้นให้ถึงที่นั้น ๆ ดังนี้ ตั้งต้นออกจากกรุงเทพฯ ไปแวะชุมพร หลังสวน ไซยา นครศรีธรรมราช สงขลา ตานี สายบุรี กลันตัน ตรังกานุ เขมาตัน แลสิงคโปร์ เป็นที่สุด ขากลับก็ให้เดินดังนี้

ข้อ 3 ตามหัวเมืองที่เรือเมล์จะแวะเหล่านี้ ถ้ามีพ่อค้าตั้งโรงรับส่งสินค้าอยู่แล้วก็แล้วไป ที่ไม่มีรัฐบาลควรปลูกโรงพักสินค้าแลจัดเรือลำเลียงไว้ให้พ่อค้าแลคนในพื้นที่เมืองเช่า เก็บแลส่งของลงเรือเมล์

แต่การที่จะจัดเห็นด้วยเกล้าฯ ฉะนี้ เกรงอยู่ว่าบริษัทหรือเอกชนจะทำโดยลำพังไม่ได้ด้วย ในที่แรกคงจะขาดทุนอย่างน้อย ๆ ปี 1 หรือ 2 ปี เพราะเป็นการใหญ่ ต่อชักให้การค้าขายเจริญขึ้น ได้จึงจะค่อยได้กำไรยิ่งขึ้นโดยลำดับ โดยการจะเป็นเช่นนี้ เห็นด้วยเกล้าฯ ว่าควรที่รัฐบาลจะยอมออกเงินอุดหนุนบริษัทหรือผู้ใดซึ่งจะรับทำการนั้นบ้าง อย่างที่รัฐบาลอื่น ๆ ทำอยู่เป็นแบบอย่าง เพราะถ้าการเดินเรือเมล์นี้สำเร็จได้ ที่สุดจะเป็นประโยชน์แลเป็นการกำไรแก่รัฐบาลเป็นอันมาก การเรื่องเรือเมล์นี้ เห็นด้วยเกล้าฯ ว่าควรจะต้องคิดจัดโดยเร็ว"¹⁵

หลักฐานกิจการเดินเรือกลไฟของเอกชนไทยอีกตอนหนึ่ง ปรากฏในรายงานราชการ มณฑลนครศรีธรรมราช ร.ศ.116 ของพระยาสุโขทัยวินิต ข้าหลวงเทศาภิบาลมณฑลนครศรีธรรมราชคนแรก (ร.ศ.115-125) ความตอนหนึ่งที่ว่า "...เมืองสงขลาการค้าขายที่เปนมาก คือ รังนก เข้าเปลือก เข้าสาร กุ้งแห้ง ผ้าพื้นเมือง สุกรเปน ดีบุก หนังเขา เครื่องดินเผา ช่มตรังกานุ ของเหล่านี้ได้จำหน่ายไปต่างประเทศต่างเมืองมาก เข้าเปลือกเข้าสารปี ศก116 รวม 3075 เกวียน แต่เข้าเมืองพัทลุงมาสมทบด้วย ผ้าพื้นที่ส่งเข้ากรุงเทพฯปี 1 ไม่ต่ำกว่า 25000 ผืน สุกรเปนออกไปต่างประเทศ 3135 ตัว...มีเรือกลไฟสิงคโปร์เดินอยู่ลำหนึ่ง เดือนละ 3 เทียวเป็นกำหนด พวกที่ ค้าขายเรือตะเภาเดินได้เพียงปีละ 3 เทียว เรือกลไฟเดินได้ 15 เทียว 16 เทียว พวกที่มีทุนน้อยไม่สามารถจะมีเรือของตัวเองได้ ก็ได้เอาไครยส่งสินค้าไปขายที่เมืองสิงคโปร์กับเรือกลไฟบ้างหรือบางทีนำไปจำหน่ายเองบ้าง นอกจากเรือกลไฟสิงคโปร์ มีเรือกลไฟกรุงเทพฯ เดินอยู่ 2 ลำ คือ เรือสุขสวัสดิ์ เรือเชิด แต่เรือเชิดนั้นเดินไม่กี่เทียวก็หยุดไป เรือสุขสวัสดิ์เดินอยู่ใน 18 วัน เทียว 1 แต่บางทีถึงเดือนหนึ่งก็มี ไม่ใคร่จะแน่นอน การค้าขายหัวเมืองเหล่านี้ที่เจริญขึ้นก็ด้วยการไปมา มีเรือเดินเป็นกำหนดเสียแล้วคงจะเจริญขึ้นอีกเป็นอีกมาก เรือที่ไปมาค้าขายระหว่างสงขลา กับเมืองต่างประเทศ คิดเทียวหนึ่งเป็นลำ 720 เทียบกับศก 115 เรือในศก 116 มากกว่า 378 ลำ..."¹⁶

ในปี พ.ศ. 2441 เป็นต้นมา กิจการเดินเรือของอังกฤษก็ต้องเผชิญกับการแข่งขันจากเรือกลไฟของนอร์เวย์ซึ่งมาในนามของบริษัทฮิสเอเชียติก และบริษัทของเยอรมัน ได้เข้ามามีบทบาทการเดินเรือไทยแทนอังกฤษ โดยบริษัทนอร์ทเยอรมันลloydสตีมชิพ (The North German Lloyd Steamship Company) ได้ซื้อกิจการและเรือของบริษัทฮอลต์ (Holt's Line Company) ที่มีเรือเดินสมุทรระหว่างกรุงเทพฯ-สิงคโปร์ จำนวน 11 ลำ และซื้อกิจการทั้งหมดของบริษัทสกอตติชอเรียนทอลสตีมชิพ (Scotchish Oriental Steamship Company) ซึ่งเดินเรือระหว่างกรุงเทพฯ-ฮ่องกง-ซัวเถา ทั้งหมด 14 ลำ ทำให้สามารถควบคุมการเดินเรือเข้าออกของไทยได้ถึงร้อยละ 55 ด้วยเหตุนี้บริษัทของเยอรมันจึงถือโอกาสขึ้นค่าขนส่งเรืออย่างรวดเร็ว และในปี พ.ศ. 2454 บริษัทนี้ก็กลายเป็นบริษัทเดินเรือกลไฟที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีเรือขนาดใหญ่ถึง 50 ลำ เดินทางระหว่างกรุงเทพฯ-สิงคโปร์และฮ่องกง และเมืองท่าอื่น ๆ และเมื่ออังกฤษไม่สามารถแข่งขันเดินเรือกับเยอรมันได้ก็พยายามหันมาส่งเสริมให้ชาวจีนในบังคับของตนเข้ามามีบทบาทการเดินเรือไทย ในปี พ.ศ. 2453 อังกฤษได้ตั้งบริษัทบริติชชิปปิง (The British Shipping Company) แห่งสิงคโปร์ และบริษัทสเตรทชิปปิง (The Strait Shipping Company) เข้ามาเปิดการเดินเรือในไทย แต่อังกฤษก็มีบทบาทในการเดินเรือขนส่งในไทยเพียงร้อยละ 10 เท่านั้น¹⁷

ส่วนบริษัทฮิสเอเชียติกซึ่งเป็นบริษัทของนอร์เวย์ได้รับการว่าจ้างแบบเหมาเมล์รับส่งไปรษณีย์ของไปรษณีย์โทรเลขควบคู่ไปกับกิจการขนส่งทางทะเลอ่าวไทย ตามสัญญาดังนี้

ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2441 ขณะการประมูลเหมาเมล์ โดยชนะคู่แข่งซึ่งมีอยู่รายเดียว คือบริษัทโกหวงของพระยาวิชิตภานุประดิษฐ์ฯ (คอซิมบี้ ณ ระนอง) เงื่อนไขในสัญญามีว่า เรือของบริษัทจะต้องรับบรรทุกไปรษณีย์ภัณฑ์ของรัฐบาลพร้อมทั้งเจ้าพนักงานของกรมไปรษณีย์โทรเลขเที่ยวละ 2 คน ด้วยการแวะหัวเมืองปากน้ำได้ฝั่งตะวันออกตามกำหนดรวม 10 เมื่อ คือ กำเนิดนพคุณ (บ้านบางสะพาน) ชุมพร หลังสวน ไซยาหรือกาญจนดิษฐ์ นครศรีธรรมราช สงขลา ตานี ลายบุรี กลันตัน และตรังกานู โดยไม่คิดค่าบริการ เพราะรัฐบาลจะเป็นผู้จ่ายเองตามกำหนดจำนวนเงิน 3 ระยะ คือเดือนละ 1,000 บาท 900 บาท และ 800 บาท ในปีที่ 1, 2 และ 3 ตามลำดับจนครบ 10 ปี ทำงานปีละ 8 เดือน เดินเรือเดือนละ 1 เที่ยว

ครั้งที่ 2 พ.ศ. 2446 บริษัทฮิสเอเชียติกขอเพิ่มเรือจากลำเดียวเป็น 3 ลำ คือ เรือจักรพงษ์ เรือบริพัตร และเรือเรดง เพื่อขยายกิจการของบริษัท โดยยอมเดินเรือเดือนละ 4 เที่ยว ขอรับเงินอุดหนุนเที่ยวละ 400 บาท เดินทุกเดือนไม่ต้องพักฤดูมรสุมอย่างแต่ก่อน แวะเมืองต่าง ๆ 9 เมือง ยกเว้นเมืองกำเนิดนพคุณ

ครั้งที่ 3 พ.ศ. 2446 ปลายปี บริษัทขอเลิกสัญญาครั้งที่ 2 กลับไปใช้สัญญาครั้งที่ 1 โดยให้เหตุผลว่า เรือต้องปฏิบัติตามสัญญาทุกแห่งทั้งที่มีสินค้าและไม่มีสินค้าเป็นผลให้บริษัทขาดทุน

ให้เหตุผลว่า เรือต้องปฏิบัติตามสัญญาทุกแห่งทั้งที่มีสินค้าและไม่มีสินค้าเป็นผลให้บริษัทขาดทุน

ครั้งที่ 4 พ.ศ. 2447 ปลายปี บริษัทอ้างว่าขาดทุน ถ้ารัฐบาลต้องการให้เดินเรือเมล์เดือนละ 4 เที่ยว บริษัทขอเงินอุดหนุนเดือนละ 5,000 บาท แต่ในที่สุดยอมลดลงเหลือ 4,000 บาท ตามที่กรมหลวงดำรงราชานุภาพทรงขอ

ครั้งที่ 5 พ.ศ. 2449 ต้นปี บริษัทขอเดินเรือเพิ่มอีก 1 ลำ ทั้งขอเงินอุดหนุนเพิ่มอีกเดือนละ 1,000 บาท รวมเป็นเงินเดือนละ 5,000 บาท มีกำหนด 5 ปี คือตั้งแต่ พ.ศ. 2449-2454

มีข้อสงสัยกันว่า ทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขสัญญา บริษัทอีสต์เอเชียติกจะได้รับการสนับสนุนและยินยอมอย่างดีจากกรมหลวงดำรงราชานุภาพ การเหมาเมล์ทางหัวเมืองปักษ์ใต้ฝั่งตะวันตก ควบคู่กับธุรกิจการเดินเรือ ส่งผลให้บริษัทนี้ได้รับการเหมาเมล์ในทำนองเดียวกับทางอ่าวไทยฝั่งตะวันออกในปีพ.ศ. 2450 และทำให้บริษัทนี้สามารถผูกขาดการค้าสินค้าหลายชนิดทั้งที่ส่งออกและนำเข้าทั่วทั้งชายฝั่งรอบอ่าวไทย ที่เป็นเช่นนี้อาจจะเป็นเพราะว่า กรมหลวงดำรงราชานุภาพทรงต้องการให้บริษัทนี้มีอิทธิพลไว้ถ่วงดุลย์กับอังกฤษ ซึ่งไทยเพิ่งจะได้ทำปฏิญญาลับไทย-อังกฤษ ในพ.ศ. 2440 (ทำให้ไทยต้องเสียดินแดน 4 รัฐทางใต้ให้กับอังกฤษ) ในขณะเดียวกันก็ต้องการถ่วงดุลย์อำนาจของตระกูล ณ ระนอง และตระกูล ณ นคร ซึ่งมีอิทธิพลทางการเมืองการปกครองท้องถิ่นสูงอยู่ในขณะนั้น การที่บริษัทอีสต์เอเชียติกเข้ามามีอิทธิพลในภูมิภาคนี้ ในขณะเดียวกันก็ได้สัมพันธ์ทางธุรกิจกับนายทุนขุนนางจากส่วนกลางที่เกิดขึ้นในขณะนั้นทำให้เกิดบริษัทการเดินเรือทะเลที่เข้าร่วมหุ้นด้วยกันเกิดขึ้นใหม่หลายบริษัท ได้แก่

บริษัทเรือไฟไทยทุน จำกัด (Siam Stream Navigation Company Ltd.) จัดตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2451 เป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัทอีสต์เอเชียติกกับกรมขุนสมนตอภินันท์และหม่อมไพลยนต์เทพ บริษัทนี้รับโอนกิจการและชื่อเรือของบริษัทอีสต์เอเชียติก และภายหลังพระคลังข้างที่ได้เข้าร่วมหุ้นด้วย

บริษัทสวัสดิ์พาณิชย์ เป็นของพระยามหิบาลบริรักษ์ ข้าหลวงเทศาภิบาลมณฑลชุมพร (พ.ศ. 2448-2455) เดินเรือระหว่างกรุงเทพฯ-ชุมพร

บริษัทเดินเรือสวัสดิ์สุขุมพาณิชย์ ของพระยาสุขุมนัยวินิต (สวัสดิ์ สุขุม) บุตรคนโตของเจ้าพระยามรราช (ปั้น สุขุม) จัดตั้งขึ้นในระหว่างที่เกิดสงครามโลกครั้งที่ 1

บริษัทเหล่านี้ดำเนินกิจการหลัก คือ การเดินเรือขนส่ง 2 บริษัทหลังเป็นบริษัทเล็ก ๆ เมื่อเทียบกับบริษัทเรือไฟไทย จำกัด เนื่องจากบริษัทเหล่านี้ผู้บริหารส่วนใหญ่เป็นพวกฝรั่ง จึงถูกอีสต์เอเชียติกยึดครองการบริหารทั้งหมด ในปีพ.ศ. 2461 กลุ่มบริษัทอีสต์เอเชียติกได้ตั้งบริษัทโอเรียนเต็ล โดยถือหุ้น 60% อีก 40% เป็นของคนไทย ซึ่งมีหุ้นส่วนที่สำคัญ เช่น พระคลังข้างที่ พระยาประสิทธิ์ศุภการ พระยานิรุทธเทวา แต่ในปีพ.ศ. 2467 บริษัทอีสต์เอเชียติกขอซื้อหุ้นใน

ส่วนทางด้านทะเลอันดามัน ในสมัยที่พระยาวิชญานุประดิษฐ์ (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) เป็นสมุหนเทศาภิบาลมณฑลภูเก็ต (ระหว่าง พ.ศ. 2444-2456) มีบริษัทเดินเรือกลไฟตระกูล ณ ระนอง รวมหุ้นกับพ่อค้าปักษ์ คือ บริษัทโกหรงวน เดินระหว่างระนอง-ภูเก็ต-ปักษ์ สัปดาหฺลครั้ง นอกนั้น เป็นบริษัทในบังคับอังกฤษ ได้แก่ บริษัทบริติช อินเดียน สตีม เนวิเกชัน กํ่าปนี (Brithish India Navigation Company) และบริษัทอีสเติน ชิปปิง กํ่าปนี (Eastern Shipping Company) เดินเรือระหว่าง ปักษ์-ภูเก็ต-พม่า อีกบริษัทหนึ่งคือ บริษัทสเตทสตีมชิป กํ่าปนี (State Steam Ship Company) เดินเรือระหว่างภูเก็ต-ปักษ์ สัปดาหฺลครั้ง บริษัทเรือเหล่านี้ขนส่งทั้งคนโดยสารและสินค้า¹⁹

ในปี พ.ศ. 2451 ได้มีพ่อค้าชาวจีนกลุ่มหนึ่งรวมตัวกันจัดตั้งบริษัทเดินเรือชื่อบริษัทเรือเมล์สยามทุน จำกัด มีทุนจดทะเบียนเริ่มแรก 3,000,000 บาท เดินเรือรับส่งคนโดยสารและบรรทุกสินค้าต่าง ๆ ไปมาระหว่างกรุงเทพฯ-ฮ่องกง-ชัวเถา-ไฮเคา โดยเช่าเรือจากต่างประเทศมาดำเนินการแข่งกับบริษัทเยอรมัน บริษัทนอร์ตเยอรมันลอยด์ ซึ่งมีทุนมากกว่าจึงลดค่าระวางลงมาเพื่อตัดคู่แข่ง ทำให้คนหันไปใช้บริการกันมาก แม้ว่าจะมีองค์กรชาวจีนต่าง ๆ ร่วมกันด้วยทุกวิถีทางให้ชาวจีนด้วยกัน ใช้บริษัทที่เป็นของคนจีน แต่ในที่สุดบริษัทเรือเมล์จีนสยามทุน จำกัด ก็หมดขาดทุนไม่ไหว ต้องขายหุ้นบริษัทกลับไปอยู่ภายใต้กฎหมายจีนในปีพ.ศ. 2455²⁰

ในปีพ.ศ. 2460 บริษัทพาณิชย์นาวีสยาม โดยความอุปการะของกระทรวงทหารเรือ และกระทรวงพระคลังฯ เป็นบริษัทแรกที่เป็นของคนไทย อํานวยการโดยคนไทย ใช้เจ้าพนักงานเรือคนไทยล้วน ๆ มีเรือเดินสมุทรถึง 9 ลำ เดินเรือตามเมืองท่าชายฝั่งของประเทศจีน เช่น ชัวเถา ฮ่องกง เซี่ยงไฮ้ เป็นต้น และตามเมืองท่าชายฝั่งเกาะชวา มีสินค้าออกที่สำคัญ คือ ข้าว ไม้ซุง ไม้แดง หนังสือสัตว์ เป็นต้น สินค้าเข้ามีเครื่องดินเผาสินค้าพื้นเมืองอื่น ๆ และคนโดยสาร ส่วนในประเทศ เดินเรือในอ่าวไทยและทะเลอันดามัน ใช้เรือถึง 15 ลำ เนื่องจากไม่ชำนาญด้านการค้ามาก่อน ประกอบกับมีอุปสรรคมากมาย ต้องแข่งกับเรือของต่างชาติจนขาดทุนมาก ต้องหยุดกิจการในปี พ.ศ. 2465 กิจการเดินสมุทรของคนไทยได้หยุดกิจการจนถึงสมัยรัฐบาลจอมพลป. พิบูลย์สงคราม สมัย "ไทยนิยม" เห็นว่า การเดินเรือหากยังอยู่ในมือของชาวต่างด้าว ย่อมจะถูกเอาเปรียบในเรื่องค่าระวางอยู่ร่ำไป ค่าระวางเรือจะถูกต่างด้าวเก็บเอาตามใจชอบ รัฐบาลจึงได้ส่งเสริมให้ตั้งบริษัทของคนไทยขึ้นอีกครั้งหนึ่ง โดยให้อยู่ในความอุปถัมภ์ของรัฐบาล ได้เปิดพร้อมกันทั้งสองบริษัท คือ บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด และบริษัทเดินเรือไทย จำกัด เมื่อ 24 มิถุนายน 2483

บริษัทเดินเรือทะเล จำกัด เปิดสายการเดินเรือทั่วโลก และสายทะเลจีนใต้ มีเรือที่ซื้อจากต่างประเทศ 4 ลำ คือ

1. เรือศรีสมุทรนาวา ขนาด 3,260 ตันกรอสส์

- | | | |
|----------------------|---------------|-----------|
| 2. เรือสุริโยทัยนาวา | ขนาด 3,268.31 | ตันกรอสส์ |
| 3. เรือเทพสตรีนาวา | ขนาด 3,260 | ตันกรอสส์ |
| 4. เรือนางเสือนาวา | ขนาด 3,260 | ตันกรอสส์ |

เมื่อเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ขึ้น ก็มีการเดินเรือทั่วโลกก็ต้องหยุดไป ต้องนำมาเดินสายในประเทศแทน

บริษัทเดินเรือไทย จำกัด เป็นบริษัทเดินเรือภายในประเทศและระหว่างประเทศที่อยู่ไม่ไกลนัก เรือที่เข้าร่วมบริษัท เป็นเรือที่โอนทั้งเรือและงานมาจากบริษัทเรือไฟไทย จำกัด ซึ่งอยู่ ภายใต้บริษัทอีสต์เอเชียติก ได้แก่

- | | | |
|-------------------|---------------|-----------|
| 1. เรือวลัย | ขนาด 1,310.87 | ตันกรอสส์ |
| 2. เรือสุทธาทิพย์ | ขนาด 1,310.87 | ตันกรอสส์ |
| 3. เรือบางนรา | ขนาด 1,310.87 | ตันกรอสส์ |
| 4. เรือรัดง | ขนาด 531.28 | ตันกรอสส์ |

เรือทั้ง 4 ลำนี้ สร้างขึ้นก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นเรือที่ใช้เดินเรือค้าขายฝั่งไปจนถึงไซ่ง่อน บางครั้งเดินไปถึงปาเลมบัง ชวา สุมาตรา และบอร์เนียวตอนแถม เมื่อเกิดสงครามก็ต้องระงับไม่ให้เรือเดินออกไปนอกราชอาณาจักรไทย ให้เดินอย่างใกล้ชิดแค่ตากใบเท่านั้น (อยู่ในเขตจังหวัดนราธิวาส) ครั้นต่อมาเมื่อกองทหารญี่ปุ่นยึดครองดินแดนในมาลายและไซ่ง่อนได้ จึงได้เจรจาให้เรือของบริษัทไปทำการเดินเรือค้าขายถึงไซ่ง่อนได้อย่างเดิม

- | | | |
|---------------------|-------------|-----------|
| 5. เรือภานุรังษี | ขนาด 685.59 | ตันกรอสส์ |
| 6. เรือนริศ | ขนาด | |
| 7. เรือนิภา | ขนาด 515.83 | ตันกรอสส์ |
| 8. เรือไชยเชิงคำ | ขนาด 481.55 | ตันกรอสส์ |
| 9. เรือพัฒนา | ขนาด | |
| 10. เรือปากพั่น | ขนาด | |
| 11. เรือละคร | ขนาด 305.22 | ตันกรอสส์ |
| 12. เรือประสิทธิสิน | ขนาด 135.30 | ตันกรอสส์ |

เรือตั้งแต่ลำดับที่ 4 ถึง ลำดับที่ 11 ทำการเดินเรือค้าขายชายฝั่งทั้งทางฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกของอ่าวไทย ทางฝั่งตะวันออกมีเรือเดินสายเดียว คือ จากกรุงเทพฯ ผ่านจันทบุรี จนถึงคลองใหญ่ จังหวัดตราด ส่วนทางฝั่งตะวันตกมีเรือเดิน 3 สาย คือ สายแรก สายกรุงเทพฯ-ตากใบ สายที่สอง สายกรุงเทพฯ-ปากพั่น สายที่สาม สายกรุงเทพฯ-บ้านดอน ในระหว่างสงครามโลก เรือ

ของบริษัทเดินเรือไทย จำกัด ได้ทำการขนข้าวให้ บริษัทข้าวไทยบักซ์ได้ ที่ปากพนัง ะโนด พัทลุง เข้ากรุงเทพฯ จนกระทั่งบริษัทข้าวไทยฯ ถูกยกเลิกไป²¹

เรือกลไฟเป็นเรือขนาดใหญ่ ไม่สามารถเข้ามายังลำน้ำในนครศรีธรรมราชและแม่น้ำปากพนังได้ เมื่อมาถึงนครศรีธรรมราช จึงต้องจอดทอดสมออยู่กลางทะเล ตรงปากคลองปากพูน ซึ่งเป็นจุดเดียวที่สามารถทอดสมอได้ และอยู่ใกล้เมืองนครศรีธรรมราช การขนส่งจึงต้องใช้เรือขนาดกลางขนถ่ายและสินค้ามีทั้งนำขึ้นและถ่ายลง เรือเดินสมุทรของบริษัทเดินเรือไทย เดินเรือสายได้มาจนถึงราวปลายศตวรรษ 2510 จึงยุติ บางลำก็ปลดระวาง บางลำก็ย้ายไปเดินสายตะวันออกแทน

ในสมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 เรือที่ใช้บรรทุกได้จำนวนครั้งละ 100-300 กระสอบ ส่งออกไปยังต่างเมืองต่างประเทศนั้น ส่วนใหญ่เป็นเรือกำปั่นใบ เรือสำเภาซึ่งคนท้องถิ่นมักเรียกรวมกันว่า “เรือเภา” เรือเภาและเรือฉลอมทะเลที่คนท้องถิ่นเรียกว่า “เรือปักใบ” ล้วนเป็นเรือที่ใช้ใบแล่นด้วยกำลังลม ส่วนเรือเภาของชาวจีนในมลายูและสิงคโปร์ เป็นเรือกำปั่นแปด มีลักษณะคล้ายกับกำปั่นของไทย จะต่างกันที่ตำแหน่งของเสาสำหรับติดใบ และมีกระโถนยื่นยาวออกไปที่หัวเรือ ไว้สำหรับผูกโยงใบและเสาเรือ เป็นส่วนที่เลียนเอามาจากกำปั่นฝรั่ง เรือกำปั่นแปดของชาวจีนมลายูและสิงคโปร์นี้เดินทางเข้ามาซื้อขายสินค้าไทย เฉพาะข้าวในสงขลาและปากพนังและต่อมาในยุคใกล้กัน มีเครื่องยนต์ดีเซลที่มีประสิทธิภาพจากต่างประเทศเข้ามาจำหน่ายในเอเชีย เครื่องยนต์นี้มีขายทั้งที่กรุงเทพฯ และที่สิงคโปร์ สำหรับภาคใต้ นั้น เจ้าของเรือฉลอมทะเลและเรือปักใบที่ติดใบใช้ขนส่งข้าว นิยมไปซื้อเครื่องยนต์ดีเซล ทั้งชนิดหมุนช้าและดีเซลชนิดหมุนเร็ว (มาทีหลัง) โดยเข้าไปบรรทุกข้าวสารไปขายที่สิงคโปร์ แล้วซื้อเครื่องดีเซลใส่เรือกลับมาติดตั้งกับเรือที่บ้านดอน (สุราษฎร์ธานี) ซึ่งมีอยู่ต่อเรือซ่อมเรือใหญ่อยู่ที่นี่ ทำให้เรือที่ติดเครื่องยนต์สามารถใช้ทั้งใบและใช้กำลังเครื่องยนต์แล่นเรือได้ และในยุคนั้นมีเรือฉลอมทะเลและเรือปักใบขนาดใหญ่ติดเครื่องยนต์เกิดขึ้นหลายลำ ทั้งที่บ้านดอน นครศรีธรรมราช สงขลา ปัตตานีและนราธิวาส ส่วนใหญ่เป็นของเจ้าของโรงสีขนาดใหญ่และพ่อค้าที่เคยค้าขายต่างประเทศหรือรับจ้างขนส่งสินค้า ซึ่งบางรายมีกิจการที่ก้าวหน้าขึ้นจนสามารถตั้งเป็นบริษัทขนส่งทางเรือขึ้นโดยเฉพาะเช่นในนครศรีธรรมราช สงขลาและนราธิวาส ส่วนทางด้านทะเลอันดามัน ก็มีที่กั้นตั้ง²²

เรือเดินทะเลระยะใกล้อีกกลุ่มหนึ่งที่มีความสำคัญทางการค้าข้าวในภาคใต้มากก็คือ เรือแขกเป็นเรือที่มาจากเมืองต่าง ๆ ของมลายู เช่น กลันตัน ตรังกานุ เปรัก เป็นต้น เข้าใจว่าเรือเหล่านี้เข้ามาค้าขายโดยเข้ามาซื้อข้าวในนครศรีธรรมราชมาตั้งแต่สมัยอยุธยาแล้ว และเมื่อศูนย์กลาง

การค้าข้าวเปลี่ยนมาอยู่ที่ปากพนัง เรือเหล่านี้ก็เข้ามาปากพนัง เป็นเรือที่ใช้ใบ 2 หลัก แยกได้ 3 ขนาด ขนาดใหญ่มีความกว้างถึง 4 เมตร ยาว 20-30 เมตร กาบเรือสูง ท้องเรือแบนและลึก ประมาณ 2 ช่วงความสูงของคน บรรทุกข้าวได้ประมาณ 1,000 กระสอบ ขนาดกลางลดหลั่นลงมาจากขนาดใหญ่ บรรทุกข้าวได้ประมาณ 500 กระสอบ ขนาดเล็กก็ลดหลั่นลงมาจากขนาดกลาง บรรทุกข้าวได้ประมาณ 200-300 กระสอบ ในสมัยก่อนสงครามโลก เรือแขกจะเข้ามาที่ปากพนัง มากกว่าที่อื่น ๆ กล่าวคือ หากเข้ามายังปากพนัง 10 ลำ จะมีเข้าสงขลาเพียง 2-3 ลำเท่านั้น ขามาจะบรรทุกกะปิ อินทผาลัม เครื่องใช้เช่น หม้อทองเหลืองมาขาย แต่บางครั้งก็ไม่มีสินค้าอื่นนอกจากบรรทุกหอยเป็นอันเจ้าเรือ เมื่อมาถึงปากพนังก็ขนขายให้ราคาถูก ๆ หรือบางครั้งก็ให้ฟรีให้กับวัดและถ้ำที่ว่างของชาวบ้านที่ต้องการทรายถม ให้กับโรงทำอิฐทำเครื่องปั้นดินเผา จะเห็นเป็นประจักษ์หลักฐานในปัจจุบันว่า พื้นวัดต่าง ๆ ในปากพนังจะเป็นพื้นทรายเต็มพื้นที่ ทั้งที่พื้นที่ข้างเคียงบางแห่งเป็นที่ลุ่มพื้นเป็นดินเลนบ้างเป็นดินเหนียวบ้าง บางแห่งเป็นที่ลุ่มน้ำขัง ในขณะที่เดียวกันพวกเรือแขกที่นำทรายถมวัดก็จะได้ผลประโยชน์จากวัดด้วย กล่าวคือ ได้อาศัยวัดอาบ น้ำ พักผ่อนหลับนอนและใช้ลานวัดซ่อมใบเรือ เนื่องจากใบเรือ ซึ่งเป็นใบลานสานเย็บต่อกัน เวลาจะซ่อมต้องใช้พื้นที่กางเป็นบริเวณกว้าง จึงไม่มีที่ใดเหมาะไปกว่าที่วัด ชาวบ้านในละแวกรอบวัด ก็พลอยมีรายได้จากการหาใบลานมาขายให้กับแขกเจ้าของเรือด้วย และหากพวกแขกเข้ามาในฤดูงานบุญ เช่น ระยะเวลาเดือนสิบหรือหลังจากนั้นเล็กน้อย วัดจะเต็มไปด้วยพวกชนมต่าง ๆ ที่ชาวบ้านนำมาทำบุญ และมีมากจน “กินกันไปไม่ตริก” (กินกันไปไม่หมด) จึงเป็นการพึ่งพากันโดยได้รับประโยชน์ด้วยกันทั้งสองฝ่าย หลักฐานในทำนองเดียวกันนี้ ก็สามารถเห็นได้ที่วัดจันทร์ทาม ตำบลท่าวัง อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช ซึ่งเป็นวัดที่ตั้งอยู่ใกล้คลองท่าวัง จะเห็นได้ว่าบริเวณวัดจะมีพื้นทรายขาว ถมสูงต่างระดับกับพื้นถนนข้างเคียงอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะด้านทิศตะวันออกของวัด เป็นผลงานของพวกเรือแขกที่เข้ามาตามคลองท่าวัง เข้ามาค้าขายซื้อข้าวในสมัยอยุธยาตลอดมาจนถึงสมัยต้นรัตนโกสินทร์ เรือแขกที่ขนถ่ายทรายออกจากเรือ แล้วก็ซื้อข้าวจากนางซึ่งตั้งอยู่คนละฝั่งคลองตรงกันข้ามกับวัดจันทร์ทาม ปัจจุบันทางเข้าสู่บริเวณนี้ยัง เรียกกันว่า “ตรอกนาง” เหลือเป็นอนุสรณ์ของอดีตอยู่ ข้าวที่พวกเรือแขกซื้อจะเป็นชนิดชั้น 3 ข้าวหัก ข้าวแดง (ข้าวเสียหรือข้าวค้างปี) ในสมัยก่อนสงคราม โรงสีต่าง ๆ ในปากพนัง ได้รวมตัวกันตั้งกงสีกลางลักษณะคล้ายกับชมรมโรงสี เพื่อทำหน้าที่จัดสรรไคว่ดำของแต่ละโรงสีขายให้แก่เรือแขก โดยเฉพาะ เรือแขกเมื่อมาถึงปากพนังเมื่อถ่ายของบนเรือหมดแล้วก็จะตรงไปยังกงสีกลางเพื่อรับไคว่ดำซื้อข้าวทันที เรือแขกถูกห้ามเข้ามาในสมัยที่เกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา ในระยะสงครามโลกและหลังสงครามใหม่ ๆ ในมลายูขาดแคลนข้าวเป็นอย่างมาก จึงมีเรือแขกที่เสี่ยงลักลอบเข้ามาซื้อข้าวตามชายฝั่งอ่าวไทย นับตั้งแต่ริมฝั่งอำเภอระโนดลงไปจนถึงริมฝั่งอำเภอ

ปากพนัง ในตอนกลางวันเรือแขกจะติดต่อกับเรือประมงของคนท้องถิ่นที่จับปลาอยู่นอกฝั่งนัดแนะตำแหน่งที่ให้ชาวบ้านนำข้าวมาขาย เมื่อเรือประมงเข้าฝั่งก็จะถ่ายทอดให้ชาวบ้านรับไว้ในตอนกลางคืนชาวบ้านก็จะทูนข้าวที่ใส่กระสอบมายังจุดนัดพบ มาแลกเปลี่ยนกับเสื้อผ้า ข้าวของเครื่องใช้ต่าง ๆ²³

มีเรือเดินทะเลอีกกลุ่มหนึ่งที่เดินเรือมาซื้อสินค้าที่ปากพนัง ระยะทางการเดินเรือสั้น ๆ คือเรือที่มาจากเกาะสมุย คนท้องถิ่นเรียกกันว่า “เรือเกาะ” มีลักษณะป้อมสั้นคล้ายกับเรือเปิดของภาคกลางแต่มีขนาดใหญ่กว่า เรือเกาะนี้เข้ามาติดตื้อซื้อขายสินค้ากับเมืองนครศรีธรรมราชมาตั้งแต่สมัยต้นรัตนโกสินทร์ ในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ทางกรมห้ามชนข้าวสารออกทางทะเลกำหนดให้ชนได้ไม่เกิน 1 กระสอบต่อเรือ 1 ลำเท่านั้น การขนจากนครศรีธรรมราชไปสู่ราษฎรธานีก็เป็นสิ่งต้องห้าม เพราะมีประกาศห้ามชนข้าวข้ามเขต ในสมัยนั้นกาญจนดิษฐ์-บ้านดอน-เกาะสมุยต้องอาศัยข้าวจากเมืองนคร ซึ่งก่อนหน้านี้ซื้อขายกันได้อย่างเสรี เมื่อมีการห้ามก็ต้องหาวิธีขนตามปกติขามาเรือเกาะจะนำมะม่วงเข้ามาขายที่นครศรีธรรมราชและปากพนังเป็นประจำ ขากลับจะซื้อข้าวกลับไป การไปมาหาสู่กันกับชาวปากพนังทำให้ผูกกันเป็นเกลอ เมื่อคราวเกลอเดือดร้อนก็ต้องหาทางช่วย โดยเกลอที่ปากพนังจะใช้เรืออวนตบตาเจ้าหน้าที่บรรทุกข้าวสาร 10-15 กระสอบไปส่งเรือเกาะที่กลางทะเล ด้วยวิธีการขนอย่างนี้จึงสามารถบรรเทาความเดือดร้อนจากการขาดแคลนข้าวของชาวเกาะสมุยไปได้บ้าง²⁴

บริษัทขนส่งทางทะเลที่เกิดขึ้นในสมัยก่อนสงครามเล็กน้อยและในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 นั้น มีมูลเหตุจูงใจและสถานการณ์ที่เอื้อในหลายประการดังนี้

ประการแรก ในระยะที่ทางการเริ่มควบคุมการส่งข้าวออกต่างประเทศโดยเฉพาะการส่งออกทางทะเล (เริ่มพ.ศ. 2482) ทำให้เจ้าของโรงสีไฟขนาดใหญ่ที่เดิมที่สามารถส่งข้าวออกโดยเสรีและมีตลาดใหญ่ที่สิงคโปร์ ต้องประสบกับปัญหาใหญ่ ซึ่งถึงแม้ว่าในปี พ.ศ. 2482 ส่วนใหญ่ถูกบริษัทข้าวไทยบักซี้ได้บังคับขายข้าวแล้วก็ตาม แต่ก็ยังมีช่องทางที่ขายข้าวในส่วนของตนเองบ้าง โรงสีหลายโรงก็มีเรือใบที่ติดตั้งเครื่องยนต์ดีเซลอยู่ก็ได้ใช้ลักลอบขนข้าวไปขายยังมลายูและสิงคโปร์ แต่หลายโรงสีก็มิได้มีเรือใบในลักษณะนั้น ส่วนโรงสีขนาดเล็กที่ไม่ได้เข้าอยู่ในโครงการนี้บังคับเช่าของบริษัทข้าวไทยบักซี้ได้ก็มีอยู่หลายโรง ปริมาณที่ผลิตได้จึงยังมีส่วนเหลืออยู่เล็กน้อย ที่สำคัญคือราคาขายที่มลายูและสิงคโปร์ต่างกับราคาขายในท้องถิ่นมาก เป็นสิ่งจูงใจอันดับแรกที่ล่อใจพ่อค้าทั้งหลายลักลอบส่งออกต่างประเทศ

ประการที่สอง ในขณะนั้นมีเครื่องยนต์ดีเซลทั้งชนิดหมุนช้าและชนิดหมุนเร็วจากต่างประเทศเข้ามาจำหน่ายที่กรุงเทพฯ และที่สิงคโปร์แล้ว เป็นเครื่องยนต์ที่เพิ่มประสิทธิภาพให้กับเรือเดินสมุทรของพ่อค้าและเจ้าของโรงสีในขณะนั้น ประกอบกับในกรุงเทพฯ มีบริษัทเดินเรือหลาย

บริษัทที่มีเรือกลไฟขนาดกลางประสบกับปัญหาขาดทุนต้องการขายเรือของตน ส่วนทางได้นั้น สถานการณ์กำลังเป็นใจให้มีการลักลอบค้าจึงเป็นโอกาสที่พ่อค้าข้าวส่งต่างประเทศตัดสินใจซื้อ มาขายงานของตน

ประการที่สาม ในปี พ.ศ. 2481 รัฐบาล ได้เล็งเห็นสถานการณ์โลกในขณะนั้นว่าจะต้องเกิดสงครามใหญ่ขึ้นอย่างแน่นอน จึงต้องควบคุมข้าวซึ่งจะเป็นยุทธปัจจัยที่สำคัญต่อสถานการณ์โลกความต้องการข้าวจะต้องเพิ่มขึ้นมาก รัฐบาลจึงได้ตั้งบริษัทข้าวไทยขึ้นเพื่อเป็นเครื่องมือในการควบคุมการส่งข้าวออกต่างประเทศ ในความเป็นจริง รัฐควบคุมได้เพียงระดับหนึ่งเท่านั้น เพราะเกิดการคอร์ปชั่นกินได้โต๊ะกันอย่างแพร่หลาย กล่าวกันว่าข้าราชการเพียงจะรู้จักการคอร์ปชั่นในสมัยนี้เอง การกินได้โต๊ะการเรียกร้องค่าเบิกทางพิเศษมีตั้งแต่ระดับล่างสุดได้แก่เสมียนพนักงานในหน่วยงานของรัฐไปจนถึงผู้ใหญ่ในกรมซึ่งอยู่เบื้องหลังสมาคมผู้ส่งข้าวออกต่างประเทศเป็นผู้อนุมัติการขออนุญาตให้ส่งออกต่างประเทศได้ กล่าวคือการส่งออกในสมัยหลังสงครามโลกนั้น ต้องส่งจำนวนข้าวที่จะส่งออกไปขออนุญาตที่กรุงเทพฯ (ข้าวที่จะส่งออกได้ต้องส่งออกจากกรุงเทพฯ เท่านั้น) ต้องจ่ายค่าฟรีเมียมข้าว ค่าธรรมเนียมการส่งออกและค่าอนุญาตพิเศษ (ไม่ได้เข้ารัฐ) จึงจะส่งไปต่างประเทศได้ ลูกค้าข้าวของพ่อค้าทางใต้ล้วนอยู่ที่มลายูสิงคโปร์ และอินโดนีเซีย ทำให้ต้องย้อนขึ้นกรุงเทพฯ แล้วกลับลงมาทางใต้ ซึ่งไม่มีพ่อค้าคนใดคิดจะทำกัน เพราะฉะนั้นข้าวที่ส่งออกมลายู สิงคโปร์ อินโดนีเซียในยุคนี้ (สมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 และสมัยที่ทางการออกพระราชบัญญัติการค้าข้าว พ.ศ. 2489 ตามมาด้วยการประกาศคณะกรรมการสำรวจและห้ามกักกันข้าวประกาศคณะกรรมการการสำรวจและห้ามกักกันข้าว อีกหลายฉบับนับตั้งแต่ พ.ศ. 2482 เป็นต้นมาจนปัจจุบัน) การส่งออกทางทะเลและทางบกที่ไม่ผ่านกรุงเทพฯ ล้วนเป็นการลักลอบส่งออกทั้งสิ้น การลักลอบส่งออกทางทะเลค่อยเบาบางลงนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2494 เป็นต้นมา แต่กลับไปมีมากกับทางรถไฟซึ่งลักลอบการส่งออกทางชายแดน การลักลอบการส่งออกแม้มีขั้นตอนยุ่งยากอยู่บ้าง แต่ก็สามารถทำได้และยุ่งยากน้อยกว่าการขออนุญาตอย่างถูกต้องตามกฎหมาย และทำกำไรมากกว่ากันไม่น้อย ทำให้ผู้ลักลอบการค้าส่งออกเกิดขึ้นมาหลายคน ทั้งที่อยู่ในกรุงเทพฯ เพชรบุรี นครศรีธรรมราช สงขลา ปัตตานีและนราธิวาส

ประการที่สี่ การลักลอบส่งออก และการเดินเรือในทะเลอา่าวไทยไม่ได้เสี่ยงอย่างคนทั่วไปคิด แม้ว่าจะอยู่ในภาวะสงครามในระหว่างเกิดสงครามโลก สถานะการขาดแคลนข้าวในมลายู สิงคโปร์ และอินโดนีเซียรุนแรงมาก ทั้งฝ่ายญี่ปุ่นและฝ่ายพันธมิตรจึงไม่รบกวนเรือขนส่งข้าว เพราะจงใจปล่อยเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนการขาดแคลนข้าวของภูมิภาคนี้บ้าง ส่วนรัฐบาลเองก็ไม่มีเรื่อยามคอยตรวจการ เรือของกองทัพเรือก็ไม่มีบทบาทในการลาดตระเวน ส่วนบนฝั่งเจ้าหน้าที่คอยแต่หาผลประโยชน์จึงเป็นช่องทางในการลักลอบได้อย่างสะดวก สิ่งที่พ่อค้าต้อง

เสี่ยงคือลูกค้าปลายทาง ที่บางครั้งพบผู้ที่ใจโกง พ่อค้าและเจ้าของโรงสีหลายรายก็พบกับปัญหานี้จนบางคนถึงกับล้มละลาย และการเดินทางทะเลด้านอันดามันก็ต้องเสี่ยงกับการถูกโจรสลัดจากเกาะตะรุเตาปล้น การลักลอบส่งออกทางเส้นนี้จึงมีน้อย

พ่อค้าเอกชนท้องถิ่นที่มีเรือขนส่งทางทะเลในสมัยก่อนสงครามโลกและในระหว่างสงครามที่มีความก้าวหน้าในกิจการจนสามารถตั้งบริษัทการเดินทางเรือทะเลทางภาคใต้ ที่สำคัญเท่าที่สืบค้นได้ มีดังนี้.-

บริษัทศรีธรรมราชลำเลียง จำกัด นายหนูหลี แซ่หลี เป็นผู้ริเริ่มก่อตั้งกิจการเดินเรือขึ้น เริ่มกิจการจากการขนส่งข้าวไปสิงคโปร์ ไปกรุงเทพฯ ในปี พ.ศ. 2490 ต่อมาได้จดทะเบียนเป็นบริษัทศรีธรรมราชลำเลียง ผู้ถือหุ้นล้วนเป็นคนในตระกูล “เสรีวิวัฒนา” เรือขนส่งในระยะแรกใช้เรือปกขนาดใหญ่ติดใบไปซื้อเครื่องดีเซลที่สิงคโปร์ จึงเป็นเรือขนส่งที่ใช้ได้ทั้งทางใบและใช้เครื่องยนต์ ต่อมาได้ซื้อเรือกลไฟจากกรุงเทพฯ จากบริษัทที่เลิกกิจการ ใช้ชื่อเป็นตระกูลเรือ “สินปากพูน” และมีเรือของบริษัทชะวินสุตขนส่งเป็นเรือร่วมในนามศรีธรรมราชลำเลียง มาดำเนินการอีกหลายลำ สินค้าที่ขนส่งในระยะต้น ได้แก่ ข้าวสาร สุกร เป็นหลัก ได้ส่งไปถึงสิงคโปร์ ขากลับจะขนส่งสินค้าตามที่ลูกค้าสั่ง เช่น น้ำอัดลมโคคา-โคล่า (เป็นเรือลำแรกที่บรรทุกน้ำอัดลมยี่ห้อนี้เข้าเมืองไทย) ได้หยุดเดินเรือไปสิงคโปร์ในราวปี พ.ศ. 2494 แล้วเดินเรือเป็นประจำเส้นทางนครศรีธรรมราช-กรุงเทพฯ ในระยะแรกขนส่งข้าวสารจากนครศรีธรรมราชบ้างจากปากพนังบ้างเข้ากรุงเทพฯ แต่ในต้นทศวรรษ 2510 ส่งข้าวไปน้อยลง แต่กลับต้องขนจากกรุงเทพฯ ลงมาทางใต้มากขึ้นเป็นลำดับ กิจการเดินเรือหยุดอย่างสิ้นเชิงในปีพ.ศ.2531 เนื่องจากสู่ระบบการขนส่งการรถยนต์ไม่ได้

บริษัทชะวินสุตขนส่ง จำกัด ชุนนิพัชชะวินสุต (เก่าแก่เสียง แซ่สือ) ชาวจีนยกเกียนเป็นผู้ก่อตั้งบริษัท เริ่มตั้งสำนักงานแรกที่ถนนนครใน ริมทะเลสาบสงขลา อำเภอเมือง สงขลา ใช้ชื่อว่า ไชยเฮงขนส่ง ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้ขยายสำนักงานมาตั้งอีกแห่งหนึ่งในถนนเดียวกันและอยู่ไม่ไกลกันนัก เป็นทั้งสำนักงานและท่าเรือ จดทะเบียนเป็น “บริษัทชะวินสุตขนส่ง จำกัด” ในระยะแรก มีเรือขนส่งแบบเรือปกใหญ่ติดใบและเครื่องยนต์ดีเซล แต่ต่อมาก็สร้างเป็นเรือกลไฟต่อด้วยไม้ที่สั่งต่อที่แม่กลอง จังหวัดสมุทรสาคร มีระวางบรรทุก 250 ตันกรอส กำลังเครื่องยนต์ 150 แรงม้า มี 2 เครื่องจักร 2 ทางเสือ ต่อขึ้นหลายลำ นายเรือและลูกเรือล้วนเป็นคนไทย (รวมทั้งคนไทยเชื้อสายจีน) เส้นทางเดินเรือเป็นประจำคือ สงขลา-ชุมพร-กรุงเทพฯ และมีเรือจำนวนหนึ่งให้บริษัทขนส่งอื่นและพ่อค้าเช่าเป็นรายเดือนหรือเป็นเที่ยว ๆ ไป เช่น บริษัทศรีธรรมราชลำเลียงขนส่ง จำกัด บริษัทน้ำกวางซึ่งเป็นบริษัทค้าข้าวที่ทรงวาด พ่อค้าข้าวที่ปากพนัง พวกที่เช่าเรือไปนั้นมีเส้นทางเรือไม่ค่อยแน่นอน บางครั้งไปจากกรุงเทพฯ ขนส่งข้าวถึงตรังกานู สิงคโปร์ บางครั้งไปจากตากใบถึงกรุงเทพฯ จากปากพนังเข้ากรุงเทพฯ เป็นต้น ส่วนเรือบริษัทเองที่เล่นประจำเส้นทางไม่

เคยบรรทุกข้าวสารเลย (ในระยะหลังสงคราม) แต่บรรทุกยางพาราและสินค้าเบ็ดเตล็ดเป็นหลัก ในราวปลายทศวรรษของปี 2520 ต้องหยุดเดินเรือเนื่องจากมีของขนส่งน้อยลง นับตั้งแต่ทางรถยนต์สายได้สามารถเดินรถเข้ากรุงเทพฯ ได้ตลอดสาย ทำให้คนนิยมขนส่งทางรถยนต์ เพราะค่าขนส่งถูกกว่าและรวดเร็วกว่า ทางบริษัทชะววินสุดขนส่งจึงได้หันมาทำขนส่งทางบกแทน ปลดระวางเรือที่มีอยู่หลายลำไป กิจการขนส่งทางบกก็ได้ดำเนินการมาตราบเท่าทุกวันนี้

บริษัทวงเฮงขนส่ง จำกัด ตั้งสำนักงานอยู่ที่ถนนนครใน ริมทะเลสาบสงขลา อยู่ติดกับสำนักงานของบริษัทชะววินสุดฯ ที่ 2 มีเรือกลไฟอยู่ไม่กี่ลำ เส้นทางเดินเรือที่เดินเป็นประจำคือ สงขลา-กรุงเทพฯ และยังรับจ้างขนส่งสินค้าแบบเหมาร่วม โดยเฉพาะพ่อค้าข้าวที่ปากพนัง เรือกลไฟของวงเฮงมีขนาดเล็กกว่าเรือกลไฟของบริษัทชะววินสุดฯ และของบริษัทศรีธรรมราช ลำเล็ก สามารถบรรทุกข้าวสารได้ประมาณ 3,000 กระสอบ ส่วนเรือของบริษัททั้ง 2 ดังกล่าวมาแล้วข้างต้นสามารถบรรทุกข้าวสารได้ถึง 4,000 กว่ากระสอบ

นอกจากบริษัทเดินเรือทะเลดังที่กล่าวมาแล้ว ก็ยังมีบริษัทขนส่งทางทะเลอื่นอีก แต่เป็นบริษัทที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง ดำเนินการโดยเช่าเรือของบริษัทอื่นมาดำเนินการ²⁵

7.2 การขนส่งทางลำน้ำและเส้นทางขนส่ง²⁶

การขนส่งและสัญจรทางน้ำมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและสังคมของมนุษย์มาช้านานแล้ว ชุมชนต่าง ๆ ในอดีตจึงมักจะตั้งอยู่ในตำแหน่งที่มีลำน้ำไหลผ่าน บ้านเรือนในอดีตก็มักจะตั้งอยู่ริมน้ำ ในภาคใต้้นั้นนอกจากที่พัทลุงแล้ว โรงสีทุกโรงที่เกิดขึ้นในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ขึ้นไปล้วนตั้งอยู่ริมลำน้ำทั้งสิ้น เรือที่ชาวนาและพ่อค้าคนกลางใช้ในการขนส่งข้าวเปลือกนั้น ได้แก่ เรือมาด เรือขล้า ที่ใหญ่ขึ้นมาหน่อยก็ได้แก่เรือปอกจ่าย (คนท้องถิ่นมักเรียกกันสั้น ๆ ว่า เรือปอก) ที่คนภาคกลางเรียกว่าเรือฉลอมลำน้ำ เรือที่ชาวนาใช้บรรทุกข้าวมาส่งโรงสี นิยมใช้เรือมาดทำเป็นเรือมีประทุน หัวเรือสูง กาบเรือกว้าง ลูกกลัวย่างแฉมเรือสูงเป็นศอก ในยุคแรก ๆ ชาวนาจะนำข้าวเปลือกบรรจุกระสอบจุดหรือกระสอบใบลานแล้วจึงบรรจุลงเรือ กลางเรือมีประทุนครอบ แต่บางลำก็ใช้เสื่อผืนใหญ่ครอบไว้เท่านั้น ต่อมาไม่ใช้กระสอบ จะใช้เสื่อ (คนท้องถิ่นเรียกเสาด) รองพื้นเรือ แล้วเทข้าวเปลือกใส่ท้องเรือกันเลย บางลำบรรจุข้าวเปลือกได้ถึง 100 เกวียน เมื่อเดินเรือในน้ำลึกก็ใช้แจวถึง 2-3 ดอก น้ำตื้นก็ใช้ถ่อ เดินถ่อจากหัวเรือท้ายเรือแล้วเดินกลับไปหัวเรือปักถ่อใหม่ การเดินเรือในสมัยนั้นต้องใช้เวลาและแรงงานในการเดินเรือมาก ตัวอย่างเช่น จากหัวไทรไปปากพนัง ออกเรือที่หัวไทรในตอนเย็น จะต้องยืนแจวหรือถ่อเรือตลอดคืน มาสว่างที่ปากพนัง เมื่อถึงโรงสีคนงานก็จะใช้ปู้กโกยข้าวเปลือกใส่กระบุงปากบานลำเลียงขึ้นโรงสี ส่วนพ่อค้าคนกลางที่รับซื้อข้าวจากชาวนา มักจะใช้เรือปอกขนาดกลางที่บางครั้งก็ใช้ใบรับลมแล่นเรือ บางครั้งก็ใช้แจวหรือถ่อ (ในสมัยที่ยังไม่มีเรือยนต์ลากจูง) เรือแต่ละลำสามารถบรรทุกข้าวได้ 100-200 กระสอบ

ในสมัยที่มีเรือลากจูง ก็จะใช้เรือยนต์ลากจูงพ่วงต่อกันหลาย ๆ ลำ ขาวนาและพ่อค้าคนกลางที่อยู่กันในงานเล็ก ๆ ในรอบเดือนหนึ่งทางจันทรคติ จะมีน้ำขึ้นน้ำลงเป็นระยะ และตอนน้ำขึ้นจะเป็นเวลาเหมาะที่ขาวนาและพ่อค้าคนกลางจะบรรทุกข้าวเปลือกออกมาจากบางได้ และโรงสีต่าง ๆ ก็ทราบในปรากฏการณ์นี้ดี ก่อนวันน้ำขึ้นสูง ก็จะเตรียมเงินไว้มากกว่าปกติ เพื่อต้อนรับขาวนาและพ่อค้าคนกลาง

ในสมัยที่มีเครื่องยนต์ดีเซลจากต่างประเทศเข้ามาขายในเมืองไทย (ก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2) มีผู้นำเรือมาดและเรือปากขนาดกลางมาติดเครื่องยนต์ทำเป็นเครื่องลากจูงกันหลายลำ เรือเหล่านี้บางครั้งก็บรรทุกสินค้าที่มีจำนวนไม่มากนัก และส่วนใหญ่จะทำหน้าที่รับจ้างลากจูงเรือบรรทุก ในแม่น้ำปากพนังจะมีเรือรับจ้างลากจูงกันมาก ทำหน้าที่ลากจูงเรือแซก ทั้งขาเข้ามาและขาออกไปทะเล คิดค่าจ้างจากจำนวนข้าวสารที่บรรทุก กระสอบละ 5 สตางค์ ลากจูงได้ครั้งละ 2 ลำ ส่วนการรับจ้างลากจูงเรือปากที่ติดใบบรรทุกข้าวสารลำละ 100-200 กระสอบ ลากจากโรงสีที่ปากพนังไปส่งเรือกลไฟเดินสมุทรที่ทอดสมอยู่กลางทะเลตรงปากคลองปากพูน ค่าจ้างลากไปกลับลำละ 25 บาท โดยมีกติกากันว่า เมื่อออกนอกทะเลพ้นจากปากน้ำปากพนังไปแล้ว ทั้งขาไปและขากลับ หากมีลมดีเรือปากสามารถกางใบรับลมแล่นได้ เรือปากจะต้องเป็นฝ่ายใช้ใบแล่น และจะต้องเป็นฝ่ายจูงเรือยนต์ไปด้วย หากไม่มีลมหรือลมไม่แรงพอเดินเรือ ก็จะเป็นหน้าที่ของเรือยนต์ที่จะต้องลากจูงไปจนถึงปลายทางทั้งขาไปและขากลับ

เรือที่มีบทบาทในการขนส่งโดยสารและขนข้าวในลำน้ำอีกประเภทหนึ่งก็คือเรือเมล์ประจำทาง เรือเมล์จะทำหน้าที่ขนส่งคนโดยสารและบรรทุกสินค้าต่าง ๆ ใส่ในท้องเรือจะเป็นการถ่วงเรือไม่ให้โคลงตอนเดิน เจ้าของเรือเมล์ส่วนใหญ่ก็เป็นเจ้าของโรงสี หรือไม่ก็เป็นพ่อค้าส่งข้าวสาร สินค้าที่ขนเป็นหลักจึงเป็นข้าวสาร บางครั้งก็รับจ้างลากจูงเรือปากขนข้าวสารด้วย เรือเมล์สายที่สำคัญในสมัยก่อนและระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 เดินเรือมาถึง ปี พ.ศ. 2505 บางสายก็มาถึง 2507 จึงยุติ มีดังนี้

1. สายปากพนัง-นครศรีธรรมราช (ท่าแพ)-ท่าศาลา-ลิซล
2. สายนครศรีธรรมราช (ท่าแพ)-ปากนคร-ปากพนัง
3. สายปากพนัง-หัวไทร
4. สายปากพนัง-ปากแพรก-ชะอวด
5. สายชะอวด-การะเกด
6. สายระโนด-สงขลา
7. สายระโนด-พัทลุง

1. สายปากพหนัง-นครศรีธรรมราช (ท่าแพ)-ท่าศาลา-สิชล
เจ้าของสายเรือเมล์ - บริษัทบวรพาณิชย์ จำกัด มีเรือพูนผล เรือให้ผล
- บริษัทกอบกาญจน์ มีเรือตระกูลท่าทอง
2. สายปากพหนัง-ปากนคร-นครศรีธรรมราช (ท่าแพ)
เจ้าของสายเรือเมล์ - นายกิมฟอง ลักษณะ มีเรือ มีเรือเฉลิมราษฎร์ เรือเจริญราษฎร์
ภายหลังเปลี่ยนเป็นชื่อเรือตระกูลลักษณะ
3. สายปากพหนัง-หัวไทร
เจ้าของสายเรือเมล์ - ชุมนครกิจจันนิทเทศ มีเรือพราหมณ์सानนท์ เรือน้ำเพชร เรือไข่มุก
- เจ้าแก้งกบิน มีเรือกาบจาก (ใช้กาบจากทำเป็นกาบเรือกันน้ำ
กระเซ็นใส่เรือ
- นายกิมฟอง ลักษณะ มีเรือ มีเรือเฉลิมราษฎร์ ภายหลัง
เปลี่ยนเป็นชื่อเรือตระกูลลักษณะ
- มีตระกูลเรือ
4. สายปากพหนัง-ปากแพรก-ชะอวด
เจ้าของเรือเมล์ - นายกิมฟอง ลักษณะ มีเรือประคองราษฎร์ และมีเรือดวนที่วัง
ชื่อเรืออีแซก (ชื่อจากตรังกานู) เรือของนายกิมฟองทุกลำหลัง
สงครามโลกได้เปลี่ยนชื่อเป็นตระกูล ลักษณะ
- นายอนัน วิศุทธภาภัทร์ มีเรืออรุณวิเชียร เรืออรุณใหม่ (3 ลำ)
- นายบุญเย็น ลิมตระกูล มีเรือเจริญผล
- นายโชติ วงศ์เบี่ยสัจจ มีเรือกวงเฮง (เป็นเรือกลไฟเล็ก)
- บริษัทกอบกาญจน์ มีเรือตระกูลท่าทอง เรือศิริวัฒนาวา
เรือผลศิลป เรือกิจโสภณ
5. สายชะอวด-การะเกด
เจ้าของเรือเมล์ - นายสุทิน สุธรรม
6. สายระโนด-สงขลา
เจ้าของเรือเมล์ - นายอำเภอ พิชมงคล
มีเรือตระกูลเจริญผล 8 ลำ (เรือกว้าง 4 เมตร ยาว 20 เมตร
ท้องเรือลึก 1.5 เมตร มี 105 แรงม้า ไปสงขลาใช้เวลา 8
ชั่วโมง สามารถบรรทุกข้าวได้ครั้งละ 200 กระสอบ ๆ ละ 5
บาท บรรทุกคนได้ 100 คน ๆ ละ 10 บาทและสามารถลาก

จูงเรือบรรทุกข้าวได้ทีละ 2 ลำ เริ่มกิจการเมื่อ พ.ศ. 2490 เลิก
กิจการเมื่อ พ.ศ. 2520)

- เรือเมล็ดอีกหลายเจ้าของ แต่ไม่ทราบชื่อ

7. สายระโนด-พัทลุง ไม่ทราบชื่อเรือและชื่อเจ้าของ

7.2.1 การขนส่งทางรถไฟ²⁷

รถไฟสายได้ถูกสร้างเสร็จเดินรถได้ตลอดถึงสุโขทัย-ไกลคในราวปี พ.ศ.2464 แต่การใช้
เส้นทางรถไฟขนส่งข้าวนั้น เริ่มจะเกิดขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2467 เป็นระยะที่พัทลุงเริ่มจะมีโรงสีไฟเกิด
ขึ้น ได้แก่ โรงสีไฟอีกจีน โรงสีไฟเยี่ยมหัน โรงสีไฟเลียงหัน โรงสีไฟเด็กหลี เป็นต้น และมีโรงสี
ไฟโกซิงเกิดขึ้นที่สถานีรถไฟชะอวด และก่อนที่จะเกิดสงครามโลกไม่นานนัก ก็มีโรงสีเกิดขึ้นที่
สถานีรถไฟทานพอ ฉวางในเขตจังหวัดนครศรีธรรมราช ที่สถานีมะลวน นนงหวาย ในเขต
สุราษฎร์ธานี โรงสีเหล่านี้ต้องอาศัยการขนส่งทางรถไฟส่งข้าวไปยังถิ่นใกล้เคียงและจังหวัด
ต่าง ๆ ในทางใต้ เช่น ปัตตานี ยะลา นราธิวาส ถึงสุโขทัย-ไกลคข้ามแดนไปถึงปิ่น (ข้ามแดนไป
โดยเสรีในสมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2) แต่อย่างไรก็ตามการใช้เส้นทางรถไฟขนส่งโดยรวมนั้น
ยังไม่มากนัก เพราะโรงสีที่เกิดขึ้นก่อนสงครามเหล่านี้ เป็นโรงสีที่มีขนาดเล็ก มีขนาดกำลัง
การผลิตข้าวสารได้วันละไม่เกิน 125 กระสอบ (1ตู้โบกี้รถไฟ ผลิตรันตลอด 24 ชั่วโมง)
จำนวนรวมของโรงสีก็มีไม่มาก เมื่อเทียบกับศักยภาพในการขนส่งของรถไฟ แต่เมื่อเกิดสงคราม
โลกขึ้นทางการห้ามการส่งออกทางทะเลอย่างเด็ดขาด โรงสีขนาดกลาง ขนาดใหญ่ต่าง
ถูกบริษัทข้าวไทยปักได้ควบคุม ข้าวที่ผลิตได้จากโรงสีที่บริษัทข้าวไทยฯ ควบคุมที่ไม่สามารถ
ขนส่งทางทะเลได้ก็ถูกขนไปทางรถไฟเข้ากรุงเทพฯ แต่โรงสีบางโรง เช่น โรงสีพืชประเสริฐที่
พัทลุง โรงสีประเภทเครื่องยนต์ดีเซลหมุนช้าระบบโยกโรงเล็กมิได้ถูกบริษัทข้าวไทยฯควบคุม
สามารถส่งข้าวขายเองได้ รวมทั้งกลุ่มเจ้าของโรงสีซึ่งมีหนทางดึงข้าวบางส่วนจากโรงสีที่ถูกทาง
บริษัทข้าวไทยฯ ควบคุมออกมาลักลอบขายได้บ้าง ก็ได้หาหนทางขนส่งข้าวไปขายยังทางใต้
ตลอดระยะเวลาระหว่างสงครามโลกและภายหลังสงครามประมาณ 20 ปี รัฐบาลห้ามการขน
ย้ายข้ามเขต (จากเขตห้ามกักกันข้าวเขตหนึ่งไปยังเขตห้ามกักกันข้าวอีกเขตหนึ่ง) ด้วยการตรา
พระราชบัญญัติการค้าข้าว พุทธศักราช 2489 ตามมาด้วยประกาศคณะกรรมการปฏิบัติการ
ตามพระราชบัญญัติการค้าข้าว พุทธศักราช 2489 ประกาศคณะกรรมการส่วนจังหวัดป้องกัน
การค้ากำไรเกินควร ประกาศคณะกรรมการสำรวจและห้ามกักกันข้าว รวมพระราชบัญญัติและ
ประกาศต่าง ๆ แล้ว มีไม่น้อยกว่า 250 ฉบับ เป็นนโยบายที่ต้องการควบคุมมิให้ข้าวรั่วไหล
ออกไปต่างประเทศและป้องกันมิให้ข้าวในประเทศขาดแคลน แต่ในความเป็นจริงกลับเป็นหนทาง

ที่ทำให้เกิดการคอร์ปชั่นของข้าราชการที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการรักษาภูตามพระราชบัญญัติ และประกาศเหล่านี้ และสร้างความเดือดร้อนให้กับคนท้องถิ่นที่ต้องการบริโภคข้าวในถิ่นภาคใต้ บางท้องที่ ๆ ไม่สามารถปลูกข้าวได้เอง พ่อค้าข้าวและโรงสีที่ยังสามารถค้าข้าวได้ก็ต้องขนขวาย หาทางส่งออก และในระหว่างสงครามและหลังสงครามราคาข้าวในมลายูและสิงคโปร์ก็เป็นสิ่ง จูงใจมาก โดยเฉพาะที่สิงคโปร์และอินโดนีเซีย ราคาข้าวต่างกับราคาในท้องถิ่นถึง 3 เท่าตัว การลักลอบส่งออกทางทะเลนั้นต้องลงทุนค่อนข้างสูงและเสี่ยงอยู่ไม่น้อย พ่อค้าและโรงสีที่มีทุน ไม่ถึงก็ต้องหาทางที่ลงทุนน้อยกว่าและมีโอกาสทำได้ ทางรถไฟจึงเป็นทางเลือกที่ต่างก็เข้ามาใช้ กัน กฎเกณฑ์ที่ทางการวางไว้ คือการขนส่งสินค้าจะต้องมีใบอนุญาตขนก้ำกับใบอินวอยส์ ใบ อนุญาตขนจะต้องขอจากต้นทางโดยผ่านพาณิชย์จังหวัด ผู้ว่าราชการจังหวัด การขอต้องแสดง หลักฐานที่มาของข้าวและหลักฐานการสั่งซื้อจากปลายทาง ใบสั่งซื้อจากปลายทางจะมาจาก การลงนามของคณะกรรมการหมู่บ้านหรือท้องถิ่นนั้น และลงนามอนุญาตโดยนายอำเภอ และผู้ ว่าราชการจังหวัดตามลำดับชั้น จำนวนคำสั่งซื้อจะคำนวณจากปริมาณความต้องการบริโภคของ ข้าวของท้องถิ่น จะเห็นได้ว่าขั้นตอนการอนุญาตนั้นยุ่งยากซับซ้อนและตอนรับใบคำสั่งซื้อยังต้อง วางมัดจำเงินจำนวนหนึ่งไว้ที่อำเภอปลายทางด้วย การขนส่งข้าวถูกตามกฎหมายนั้นทำไม่ได้ง่าย นัก แต่ทุกอย่างจบลงและดำเนินการได้ด้วยค่าป่วยการ (เป็นค่าอำนวยความสะดวกเพื่อความสะดวก) พ่อค้ายังต้องจ่ายค่าป่วยการตั้งแต่ขั้นตอนการจอดตู้ใบที่รถไฟ ค่าจัดการขนข้าว ขึ้นตู้ โดยเฉพาะ การจัดการที่ชะวอดซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนจากเรือที่ขนมาตามลำน้ำชะวอดมาเข้าโกดัง แล้วขึ้นรถไฟ บางครั้งก็ขนจากเรือขึ้นตู้ใบที่รถไฟโดยตรง ตอนปิดตู้ใบก็หากทำตามกฎระเบียบ ต้องมีเจ้าหน้าที่ ของพาณิชย์ จังหวัด (นายอำเภอ) และตำรวจรวมเป็นพยานปิดตู้

หลังจากสงครามโลกสิ้นสุดลงพร้อมกับบริษัทข้าวไทยบักชีได้ถูกยกเลิก โรงสีต่าง ๆ ได้ รับคืนสิทธิมาดังเดิม บางโรงสีก็เลิกกิจการไป แต่บางโรงสีก็ฟื้นกิจการขึ้นใหม่ โรงสีใหญ่ มีทุน พอที่จะลงทุนลักลอบส่งทางทะเล แต่โรงสีขนาดกลาง ขนาดเล็กหรือแม้แต่โรงสีของบริษัทข้าว ไทยฯ ที่โอนให้สหกรณ์ จังหวัดนครศรีธรรมราช และโรงสีที่ 8 ซึ่งทำในนามของสหกรณ์จังหวัด สุราษฎร์ธานี เป็นโรงสีขนาดใหญ่ที่สุดในลุ่มน้ำปากพนังทั้งสองโรง ก็ต้องขนส่งข้าวมาทางรถไฟ และภายหลังปี พ.ศ.2496 เป็นต้นมารัฐบาลก็เข้มงวดการส่งออกทางทะเล ทำให้โรงสีต่าง ๆ ในลุ่มน้ำปากพนังต่างมาพึ่งเส้นทางรถไฟกันหมด

เส้นทางที่จะต้องขนจากโรงสีที่ตั้งอยู่ในลุ่มน้ำปากพนังมาขึ้นรถไฟส่งลงไปทางใต้ นั้น ก็มี อยู่เส้นทางเดียว คือเส้นทางแม่น้ำปากพนังแยกเข้าสู่คลองชะวอดที่ปากแพรก ผ่านอำเภอ เขียวใหญ่ไปถึงคลองชะวอด หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 อำเภอชะวอดจึงมีเรือทั้งเรือเมล์ประจำ ทาง เรือลากจูงข้าวสารมาขึ้นรถไฟแล่นขึ้นลงเป็นจำนวนมาก เรือเมล์ที่เข้ามายังชะวอดก็มีอยู่

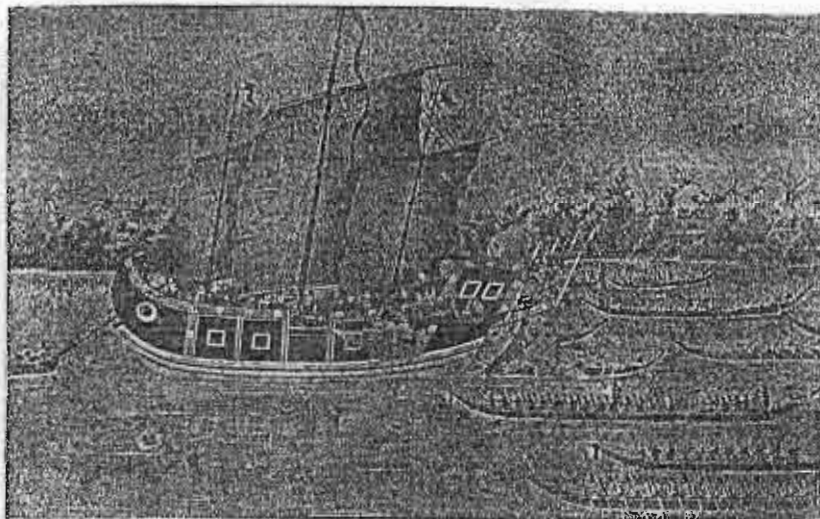
หลายสาย ที่ชะวอดจะมีโกดังตั้งอยู่ริมคลองถึง 5 โกดังใหญ่ที่มีนายทุนสร้างขึ้นสำหรับเป็นที่พักข้าวสารและเป็นท่าสำหรับขึ้นข้าวสารใส่ตู้รถไฟ เจ้าของโกดังซึ่งเป็นคนจีนแต่จำที่สำคัญมีชื่อว่า นายเจี้ยนหนึ่ง จะทำหน้าที่จองตู้โบกี้รถไฟ จัดหาคนงานทั้งขึ้นขึ้นจากเรือบางครั้งก็ขึ้นเข้าเก็บในโกดัง บางครั้งก็ขึ้นขึ้นตู้รถไฟโดยตรง จัดหาใบอนุญาตขน (ในกรณีที่เจ้าของสินค้าต้องการ) ค่าธรรมเนียมในการปิดตู้ ลากตู้จากหน้าโกดังด้วยแรงคนจำนวนตู้ละ 5-8 คน มาถึงสถานีรถไฟซึ่งอยู่ห่างกันประมาณ 700-800 เมตร คนงานของโกดังสินค้าที่ชะวอดนี้ล้วนเป็นคนจีนส่วนใหญ่เป็นจีนไหหลำ มีจีนแต้จิ๋วเป็นส่วนน้อย นายสุชาติ ศรีวิเชียร ซึ่งเคยเป็นนายสถานีรถไฟชะวอดอยู่ระยะหนึ่งได้ให้ข้อมูลว่า ในระยะก่อนสงคราม มีการลากจูงตู้โบกี้รถไฟวันละหนึ่งเที่ยวและมีเพียง 8-10 ตู้เท่านั้น แต่ในช่วงปี พ.ศ. 2484-2500 การใช้ตู้ขนส่งข้าวลงไปทางใต้มีมาก บางวันมีมากถึง 100 ตู้ ลากจูงไปกลับวันละ 2 เที่ยว มีรถประจำที่ลากจูงโดยเฉพาะ 4 ชุดวิ่งสลับกันไปมา บางวันต้องเพิ่มเที่ยวพิเศษ แต่ละเที่ยวจะลาก 20-25 ตู้ และยังมีรถรวม (มีตู้โดยสารตู้สินค้าพ่วงกันอีก 10-15 ตู้) ค่าตู้ระวางตามธรรมเนียม 100 บาท ส่วนค่าธรรมเนียมที่เจ้าของโกดังเก็บจากเจ้าของสินค้าตู้ละ 100 บาท (รวมค่าแรงค่าจองตู้) จะเห็นได้ว่าความหนาแน่นของการขนส่งมีมากในระยะก่อนที่ทางรถยนต์จะมีบทบาทเข้ามาแทนที่

ในช่วงระหว่างสงครามและหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ประมาณ 20 ปี มีพ่อค้าและเจ้าของโรงสี พยายามส่งข้าวไปขายยังชายแดนเพื่อขายข้ามไปยังมลายูกันมาก เนื่องจากผลต่างของราคาเป็นสิ่งล่อใจ ที่ติดต่อกับพ่อค้ามลายูโดยตรงโดยไม่ผ่านคนกลางที่ชายแดน ก็ต้องหมดตัวกับการถูกคนมลายูโกงไป จึงเป็นโอกาสของข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ในจังหวัดชายแดนอาศัยอำนาจหน้าที่ของตน ร่วมกับผู้มีอิทธิพลที่ชายแดนของมลายูค้าข้าวข้ามแดนไป โดยส่งจากแหล่งผลิตในภาคใต้ที่ผลิตข้าวทุกจังหวัดมาทางรถไฟ และร่วมมือกับเจ้าหน้าที่อนุญาตการขนส่งในจังหวัดต่าง ๆ ให้อนุญาตขนส่งทางรถไฟเท่านั้น เพราะการส่งทางรถไฟสามารถควบคุมได้ง่ายกว่าเส้นทางอื่น ๆ เส้นทางนี้จึงทำกำไรให้กลุ่มข้าราชการเหล่านี้ไม่น้อย ตลอดระยะเวลาที่มีกฎเกณฑ์การขนข้าวข้ามเขต การขนส่งข้าวต้องขออนุญาตทุกราย

เส้นทางที่ใช้ในการขนส่งรถไฟอีกแห่งหนึ่งคือ เมืองนครศรีธรรมราช พ่อค้าบางคนมาขึ้นตู้รถไฟเพื่อส่งไปยังกันตัง เนื่องจากสถานีที่ชะวอดมีการจองตู้กันมาก จึงต้องหันมาขึ้นตู้ที่นครศรีธรรมราช ซึ่งมีผู้จองตู้กันน้อยกว่า จากปากพ่องบรทุกเรือยนต์ บางครั้งก็ลากเรือปกงพ่วงท้ายมาด้วย มาเข้าคลองท่าวังขึ้นบกที่ตีนสะพานราเมศวรซึ่งเข้ามาได้ในฤดูน้ำมากเท่านั้น แล้วขนด้วยควายเทียมเกวียนไปขึ้นตู้รถไฟที่สถานีซึ่งห่างกันไม่มากนัก เส้นทางนี้มีพ่อค้าใช้กันเพียงไม่กี่รายเนื่องจากมีข้อจำกัดในเรื่องเส้นทางเดินเรือและใช้เป็นทางขนส่งข้ามไปยังเมืองฝั่งตะวันตกเท่านั้น



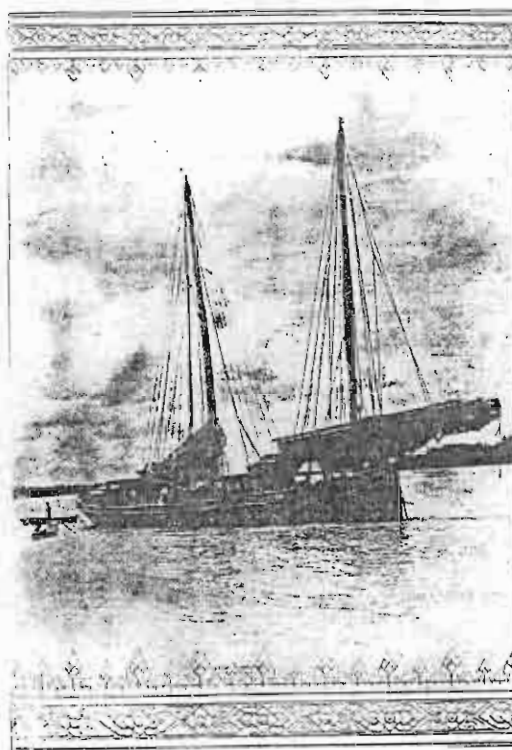
ภาพที่ 33 เรือใบแซก เป็นเรือ 2 หลักที่มาจากปัตตานี กลันตัน ตรัง กานู เข้ามาซื้อข้าวโดยเสรีก่อน พ.ศ.2481 ย่นยุคขึ้นไปถึงสมัยอยุธยา ลำเล็กสามารถบรรทุกข้าวได้ 70-100 กระสอบ ลำใหญ่หนอยกับบรรทุกได้ถึง 90-120 กระสอบ ในระหว่างเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 มีการลักลอบเข้ามาบ้าง แต่หลัง พ.ศ.2489 ก็ไม่มีเข้ามาอีกเลย (ที่มา : หนังสืองานเดือนสิบนครศรีธรรมราช 2477)



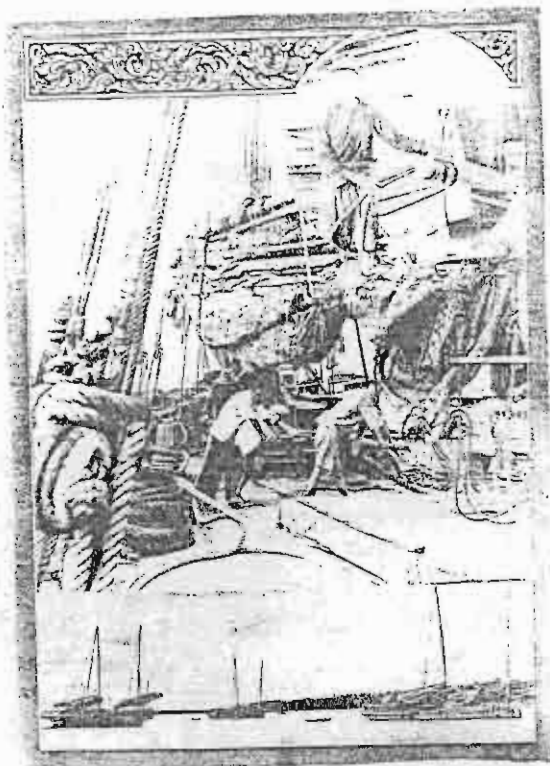
ภาพที่ 34 เรือใบแซก (จากหนังสือ จันฉิมไทย เรื่อง พาหนะทางน้ำ มีนาคม 2487)



ภาพที่ 35 เรือลำนาสองหลัก เรือที่ชาวจีนไหหลำเป็นผู้ริเริ่มนำมาใช้ในลุ่มน้ำปากพองโดยต่อเนื่อง
ในเมืองไทยสามารถบรรทุกข้าวได้ 100-200 กระสอบ นำแล่นไปถึงสิงคโปร์ เมื่อเข้าในแม่น้ำ
ลำคลองไม่มีลมก็สามารถใช้พายหรือท่อนได้ ทำหน้าที่บรรทุกข้าวสารไปส่งปลายทางโดยตรง
หรือรับจ้างลากจูงเรือปักจ่ายที่บรรทุกข้าวสารจากโรงสีไปขึ้นเรือยนต์เดินสมุทรขนาดใหญ่
ที่ทอดสมออยู่กลางทะเลใกล้ปากคลองพญาและปากคลองปากพูน



ภาพที่ 36 เรือลำนาสองหลัก (จากหนังสือวัฒนธรรมไทย เรื่อง พาหนะทางน้ำ มีนาคม 2487)



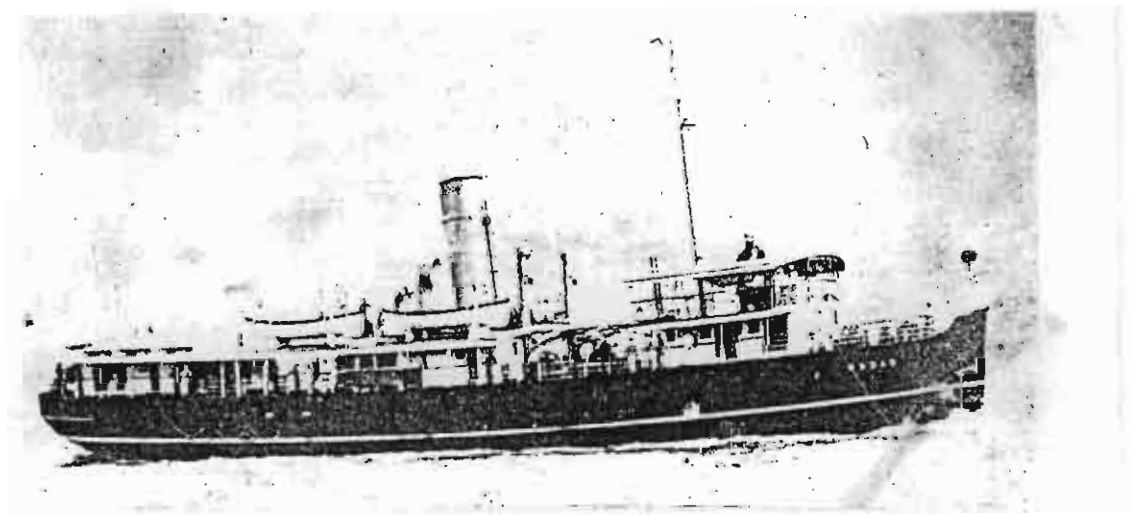
ภาพที่ 37 เรือสำเภาสองหลัก และการทำงานของลูกเรือ (จากหนังสือวัฒนธรรมไทย เรื่อง พาหนะทางน้ำ มีนาคม 2487)



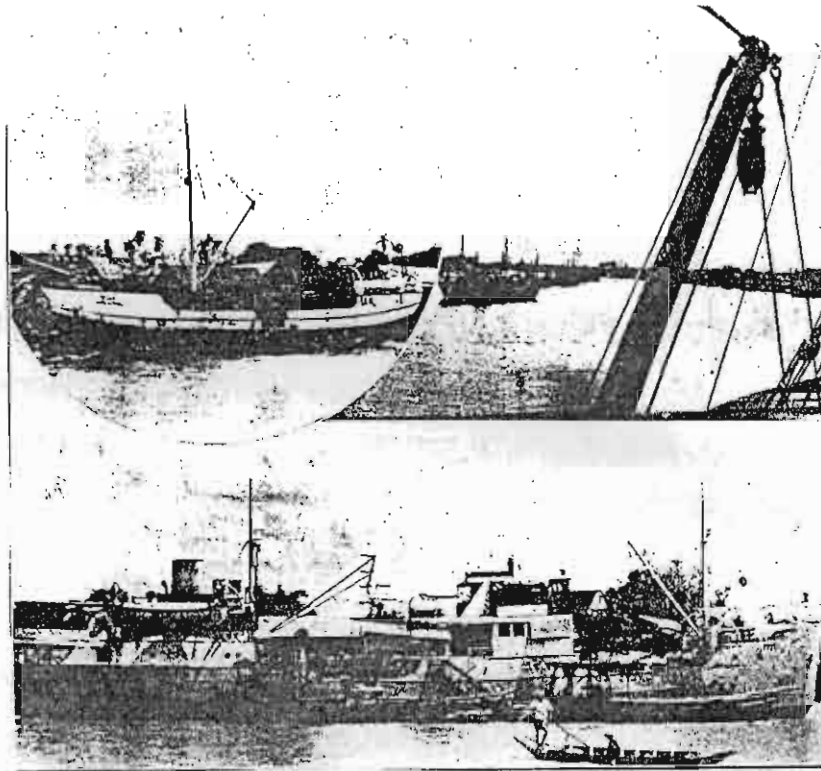
ภาพที่ 38 เรือยนต์ตัวเรือเป็นเหล็ก ชื่อเรือพายูทะเล เป็นเรือฟรีเกตที่ดัดแปลงมาเป็นบรรจุข้าวในสมัยสงครามครั้งที่ 2 เป็นเรือขนาดกลางที่สามารถแล่นเข้ามาเทียบท่ารับสินค้าถึงโรงสีในแม่น้ำปากพนังได้ สามารถบรรทุกข้าวได้ถึง 300-400 กระสอบ



ภาพที่ 39 เรือโดยสาร “เรือท่าทอง” ที่แล่นระหว่างปากน้ำ-หัวไทร ซึ่งเป็นกิจการของ บริษัทกอบกาญจน์ จำกัด (เจ้าของโรงสี 8 ที่มักเรียกกันว่า โรงสีแม่ครู) และ เรือยนต์ขนาดกลางที่อยู่ด้านหลัง ชื่อ “เรือจันทบุล” เป็นเรือที่สามารถโดยสาร เข้ากรุงเทพฯ และบรรทุกข้าวสารเข้ากรุงเทพฯ ได้ครั้งละไม่น้อยกว่า 300 กระสอบ ถ่ายในราวปี พ.ศ.2483-5 อยู่ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2



ภาพที่ 40 เรือกลไฟ (จากหนังสือวันอันไทย เรื่อง พาหนะทางน้ำ มีนาคม 2487)



ภาพที่ 41 เรือยนต์ลากจูง เรือเมล์ประจำทาง (จากหนังสือวันอันไทย เรื่อง ทาหนะทางน้ำ มีนาคม 2487)

7.2.2 การขนส่งทางรถยนต์

ถนนหนทางของภาคใต้ นับว่าล่าช้าและพัฒนาไปช้าที่สุดเมื่อเทียบกับถนนของภาคอื่น ๆ กล่าวคือ ภาคใต้มีเส้นทางถนนลูกรังผสมกันกับถนนลาดยางแอสฟัลท์ ชนิด 2 เลน ที่รถยนต์พอลันเข้ากรุงเทพฯ ได้เมื่อราว พ.ศ.2515 นี้เอง และสภาพถนนสายนครศรีธรรมราช - พัทลุง พัทลุง - สงขลา หุ่นสง - ตรัง - กระบี่ ก็อยู่ในลักษณะเดียวกัน ในราวปี พ.ศ.2522 - 2524 จึงพอมีการปรับปรุงดีขึ้นจนเป็นถนนลาดยางแอสฟัลท์เกือบทุกสาย แต่ก็ยังเป็นถนนชนิด 2 เลน ราวปี พ.ศ.2529 - 2530 จึงเริ่มมีถนนสายเอเชียที่เชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ - ภาคใต้ที่กล่าวได้ว่ามีบทบาทต่อเศรษฐกิจการขนส่งของภูมิภาคอย่างแท้จริง ในปัจจุบัน (พ.ศ.2542) เพิ่งจะเสร็จเป็นถนน 4 เลนเป็นบางช่วงเท่านั้น

ในสมัยที่เส้นทางถนนจากภาคกลางมาภาคใต้ยังไม่เสร็จ ไม่สามารถผ่านมาได้ การขนส่งไม่ว่าจะส่งมายังภาคใต้ฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ต้องอาศัยทางรถไฟและทางเรือทั้งสิ้น การส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ ทางรถไฟมายังภาคใต้ต้องผ่านชุมทางทุ่งสง หากส่งต่อไปยังฝั่งตะวันตกก็แยกผ่านไปตรังส่งต่อไปกระบี่และจุดอื่น ๆ ด้วยทางเรือที่กั้นตั้ง ส่วนสินค้าซึ่งได้แก่ ข้าว ยางพาราและสินค้าอื่น ๆ ที่จะส่งจากนครศรีธรรมราชไปฝั่งตะวันตก ก็ต้องส่งทางรถไฟผ่านทุ่งสง เข้าตรัง จนกระทั่งราวปี พ.ศ.2502 จึงมีถนนลูกรังที่รถยนต์พอลันจากทุ่งสงไปตรังได้ จึงมีสินค้าไปทางรถยนต์บ้างแต่ก็มีใช้เป็นวิธีหลักในการขนส่งสินค้า จนล่วงมาอีก 10 กว่าปี จึงเป็นเส้นทางหลักแทนรถไฟ ส่วนการขนส่งสินค้าจากปากพนัง ได้แก่ ข้าวสาร หนุเป็น เป็นต้น ไปยัง

ฝั่งตะวันตกในสมัยที่ถนนยังไม่ดีนั้น นิยมขนส่งทางน้ำ โดยไปทางคลองปากพนัง เข้าคลองแดน ผ่านระโนดเข้าทะเลสาบสงขลา (ทะเลน้อย) ขึ้นฝั่งที่ลำปำเข้าพัทลุง จากพัทลุงจะขนด้วยรถยนต์ไปตรังซึ่งเป็นทางที่สามารถผ่านไปมาได้ตั้งแต่ก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 ในสมัยเดียวกันนี้ การขนส่งสินค้าจากสงขลาไปยังฝั่งตะวันตกก็ใช้เส้นทางนี้มากกว่าการขนส่งทางรถไฟ

คงจะปฏิเสธไม่ได้ว่า ถนนมีส่วนที่กระทบการค้าข้าวของภาคใต้ กล่าวคือนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2515 เป็นต้นมา เมื่อสินค้าจากกรุงเทพฯ สามารถส่งทางรถยนต์ลงมายังภาคใต้ฝั่งตะวันตกได้แล้ว และเป็นการลดต้นทุนกว่าเดิมมาก ข้าวจากกรุงเทพฯ ซึ่งมีราคาถูกกว่า สู้ได้ส่วยกว่าจึงเข้ามาตีตลาดข้าวในพื้นที่นี้ ซึ่งเดิมเป็นตลาดของข้าวปากพนัง หัวไทรและพัทลุง ประกอบกับข้าวของภาคใต้เองเริ่มมีปัญหาที่มีการปลูกน้อยลง คนในพื้นที่แถบนี้ค่อย ๆ เปลี่ยนรสนิยมในการบริโภคข้าวแข็ง (พันธุ์พื้นเมืองภาคใต้) มานิยมข้าวเหนียวข้าวหอมของภาคกลาง จนกล่าวได้ว่า ปัจจุบันข้าวที่มีจำหน่ายอยู่ในพื้นที่นี้ ส่วนใหญ่เป็นข้าวที่ส่งมาจากภาคกลางและในพื้นที่ภาคใต้ฝั่งตะวันออก ซึ่งเป็นพื้นที่ปลูกข้าวเอง ก็ไม่เว้นที่พบในสภาพเดียวกัน

ภาคใต้ของไทยเริ่มจะมีบริษัทขนส่งเกิดขึ้นมาตั้งแต่สมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 แล้ว บริษัทขนส่งแรกเริ่มตั้งล้วนเป็นของชาวจีน และระยะแรกจะเป็นการบริการขนส่งทางน้ำ ได้แก่ บริษัทชะรินสุดที่เริ่มตั้งขึ้นบริการขนส่งทางน้ำที่สงขลา แต่ในปี พ.ศ. 2520 ต้องเปลี่ยนมาเป็นทางรถยนต์ เพราะลูกค้าต้องการความรวดเร็ว และทางรถยนต์ก็ทำได้สะดวก ประหยัดค่าแรงงาน (ทางเรือต้องลำเลียงสินค้าลงเรือ เมื่อถึงปลายทางต้องลำเลียงขึ้นรถหรือเข้าโกดัง ขนไปยังลูกค้าอีกทีหนึ่ง เป็นการขนหลายเที่ยว ต้องเสียค่าแรงงานมากกว่า) การขนหลายเที่ยวก็เสี่ยงต่อความเสียหายในระหว่างขนด้วย บริษัทชะรินสุดยังได้ปรับปรุงบริการรับขนส่งสินค้ารายย่อย ไม่ขยายสาขาอย่างที่บริษัทขนส่งรุ่นหลังทำ ทำให้บริษัทชะรินสุดหยุดอยู่กับการเป็นธุรกิจแบบครอบครัว และดำรงอยู่จนถึงปัจจุบัน อีกบริษัทหนึ่งที่ตั้งอยู่ใกล้กันและเปิดกิจการหลังบริษัทชะรินสุดไม่นานนัก คือบริษัททองเฮง เมื่อลูกค้าไม่นิยมการขนส่งทางทะเลและมีงานน้อยลงเป็นลำดับ ทางบริษัทไม่ปรับปรุงขบวนการเสียใหม่ แต่หยุดกิจการไปเลย อาจจะเป็นเพราะบริษัทขาดบุคลากรในการบริหารก็เป็นได้ บริษัทหนึ่งซึ่งตั้งเป็นบริษัทขนส่งทางทะเลมานานเช่นกัน คือบริษัทศรีธรรมราชลำเลียง จำกัด เป็นบริษัทที่มีความสำคัญในการขนส่งของภาคใต้โดยเฉพาะการขนส่งจากลุ่มน้ำปากพนัง นครศรีธรรมราชไปกรุงเทพฯ ในระหว่างดำเนินการ (ช่วงปี พ.ศ. 2500-2530) บริษัทต้องสูญเสียเรือ ซึ่งเกิดจากพายุน้ำไปถึง 3 ลำ ประกอบกับการขนส่งทางทะเลหมดความนิยมลง ในระยะหลังได้หยุดกิจการขนส่งทางทะเล หันมาสร้างรถยนต์ขนส่ง แต่การขนส่งส่วนใหญ่ก็ขนส่งสินค้าของบริษัทในเครือของตนเอง เช่น น้ำอัดลม วัสดุก่อสร้าง เป็นต้น และรับส่งสินค้าแบบเหมาคันบ้าง เช่น ข้าวสาร แต่ไม่ได้รับสินค้ารายย่อย หรือสินค้าเป็นชิ้น ๆ อย่าง

ที่บริษัทชะรินสุดทำ ในปี พ.ศ.2530 จึงต้องหยุดกิจการขนส่งไป

บริษัทขนส่งที่ทำหน้าที่ขนส่งทุกชนิดที่เกิดขึ้นบริษัทแรกนั้น เกิดจากนายทุนชาวจีนที่หาดีใหญ่ร่วมหุ้นกับนายทุนชาวจีนที่กรุงเทพฯ ตั้งบริษัทชินแกล้ง ในปี พ.ศ.2482 และในเวลาไม่ห่างกันมากนัก ก็มีการร่วมหุ้นในระหว่างชาวจีนที่หาดีใหญ่กับชาวจีนในกรุงเทพฯ อีกกลุ่มหนึ่งเกิดขึ้น ตั้งชื่อว่าบริษัทเลียงเฮงจัน บริษัทเหล่านี้เกิดขึ้นจากจุดประสงค์ที่ต้องการขนส่งสินค้าต้องห้ามที่ทางการมีประกาศห้ามขนย้ายโดยเสรี ได้แก่สินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าที่ผิดกฎหมายอื่น ๆ การตั้งบริษัทขนส่งก็เพื่อสร้างโอกาสในการลักลอบการขนส่งสินค้าเหล่านี้และเป็นเครื่องมือในการหลีกเลี่ยงการขนส่งสินค้าต้องห้ามทั้ง 2 บริษัทจะมีคนมีสี (ตำรวจและทหารหนุน) อยู่เบื้องหลังและหากถูกเจ้าหน้าที่ที่จับได้จริง ๆ ก็สามารถผลัดหรือโยนความผิดให้กับใครก็ได้ที่หาดีตนไม่พบทั้งที่สินค้านั้นอาจจะจะเป็นเจ้าของกิจการ หรือของเจ้าหน้าที่ของบริษัทหรือของผู้ว่าจ้างพิเศษสามารถแก้ตัวได้โดยไม่ผิดกฎหมาย ในสมัยนั้นมีมารากล่าวกันว่า บริษัทขนส่งคือ “ราชาของเถื่อน”

งานหลักของบริษัทขนส่งนั้น คือการรับส่งสินค้าทุกชนิด ในระยะก่อตั้งใหม่ ๆ เส้นทางหลักคือการขนส่งทางรถไฟ (นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2508 เป็นต้นมา จึงเริ่มมีการใช้ทางรถยนต์และเพิ่มความสำคัญขึ้นมาเป็นลำดับ) ทำหน้าที่รับขนส่งสินค้าของลูกค้าขึ้นตู้รถไฟ รับผิดชอบการหาคนงานขน หาตู้รถไฟรับผิดชอบความสูญเสียที่เกิดกับสินค้าในระหว่างการขนส่งตามเปอร์เซ็นต์ที่ตกลงกันได้ การรับขนส่งสินค้าแบบเหมาตู้และแบบรับเป็นชิ้น ๆ มีการรับฝากจดหมายโดยคิดค่าฝากส่งแพงกว่าการส่งทางไปรษณีย์ เพราะจดหมายจะถึงมือผู้รับเร็วกว่าการส่งทางไปรษณีย์ ทั้งจากภาคใต้เข้ากรุงเทพฯ และจากกรุงเทพฯ มายังภาคใต้ หากเป็นขาประจำที่รับส่งสินค้า บางครั้งก็ไม่คิดเงิน มีบริการรับฝากส่งเงิน ทั้งในกรณีที่ส่งเงินอย่างเดียว กับการฝากเงินพร้อมจดหมายส่งซื้อสินค้าแทนลูกค้า ซึ่งในกรณีนี้จะเป็นลูกค้าที่ซื้อขายกับห้างที่กรุงเทพฯ เป็นประจำอยู่แล้ว เช่น พ่อค้าเมืองนคร ได้ฝากจดหมายที่มีรายการสั่งซื้อสินค้ากับห้างหนึ่งที่กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นห้างซื้อขายกันอยู่เป็นประจำ พ่อค้าที่เมืองนครจะจ่ายเงินให้กับบริษัทขนส่งสาขาที่เมืองนคร บริษัทสาขาจะเขียนเป็นตั๋วระบุจำนวนเงินที่รับไว้เป็นภาษาจีนกำกับไปกับรายการซื้อสินค้าให้เจ้าหน้าที่ของบริษัทที่มีหน้าที่ควบคุมสินค้าเข้ากรุงเทพฯ ทางรถไฟ เมื่อถึงกรุงเทพฯ สำนักงานบริษัทที่กรุงเทพฯ ก็จะเบิกเงินสดพร้อมจดหมายรายการสั่งซื้อสินค้าของลูกค้าให้เจ้าหน้าที่ของบริษัทถือไปที่ห้างสินค้า บริษัทขนส่งจะทำหน้าที่ขนส่งสินค้าขึ้นตู้รถไฟ หรือบางครั้งทางห้างจะเป็นผู้ขนส่งสินค้าที่ซื้อมาที่บริษัทหรือที่ตู้รถไฟเองแล้วแต่การตกลงกัน จากนั้นบริษัทจะทำหน้าที่ดูแลการขนส่งจนถึงมือผู้รับที่เมืองนคร วิธีการเช่นนี้ไม่มีอีกแล้วในปัจจุบัน หมดไปพร้อมกับการลดลงของการขนส่งทางรถไฟ เมื่อถนนหนทางติดต่อระหว่างภาคใต้กับภาคกลางสะดวกและเรียบร้อยขึ้น

บริษัทขนส่งต่าง ๆ ก็หันมาขนส่งทางรถยนต์แทนรถไฟ เพราะการขนส่งทำได้รวดเร็ว ซึ่งบางกรณีก็ไม่สามารถขนส่งกับรถไฟได้ เช่น อาหารสด อาหารทะเล ต้องการความเร็วในการขนส่ง แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นกับรถยนต์นั้น มิใช่จะไม่มีหรือมีปัญหาน้อยกว่าการขนส่งทางอื่น ปัญหาต่าง ๆ เช่น อุบัติเหตุ ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับรถที่ค่อนข้างสูง ปัญหาเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่บ้านเมือง ปัญหาโจรกรรม เป็นต้น เกิดขึ้นมากกว่าการขนส่งทางรถไฟเสียด้วยซ้ำ แต่ในปัจจุบันการขนส่งทางรถยนต์ก็ได้กลายเป็นทางหลักที่ใช้กันอยู่ และมีบริษัทขนส่งเกิดขึ้นมาแข่งขันมากมายหลายบริษัท และต้องแข่งบริการกันเพื่อความอยู่รอดด้วยหลักการที่ว่า “บริการรวดเร็ว เที่ยงตรง และเรียบริ่อย”

บริษัทขนส่งในรุ่นแรกซึ่งได้แก่บริษัทชินแอกัน และบริษัทเลียงเฮงจั้นนั้น ได้ขยายสาขาไปตามเมืองต่าง ๆ ในภาคใต้เกือบทุกเมือง ได้แก่ ชุมพร สุราษฎร์ธานี ท่าข้าม (พุนพิน) นครศรีธรรมราช พังงา พัทลุง หาดใหญ่ ตรัง กันตัง ปัตตานี ยะลา สุโง-โกลก ทั้ง 2 บริษัทมีการแข่งขันกันและขัดแย้งกันสูงมาก บางครั้งแย่งลูกค้าจนพนักงาน 2 ฝ่ายทะเลาะเบาะแว้งกันถึงขั้นฆ่ากันตาย ในราวปี พ.ศ.2502 มีการเจรจาสันติและรวมกิจการเป็นบริษัทเดียวกันเป็น “บริษัทประมวลสรรพกิจ จำกัด” ใช้ชื่อจีนว่า “สีทงอู่ซุกงสี” แต่รวมกันได้ไม่นานก็ขัดแย้งกันระหว่างกลุ่มเก่าทั้งสอง จนต้องหยุดกิจการคนของบริษัทแต่ละกลุ่มก็ได้แยกไปตั้งบริษัทขนส่งใหม่อีกหลายบริษัท ได้แก่

1. บริษัทพิชิตขนส่ง เดิมเป็นคนกลุ่มชินแอกัน
 2. บริษัทสหโรจน์ขนส่ง จำกัด เดิมเป็นคนกลุ่มเลียงเฮงจั้น
 3. บริษัทสหพันธ์ภาคใต้ขนส่ง เป็นการรวมกันระหว่างบริษัทสหพันธ์ขนส่งกับบริษัทภาคใต้ขนส่ง เดิมเป็นคนกลุ่มเลียงเฮงจั้น ต่อมาก็เลิกกิจการ
 4. บริษัทสหพันธ์พัฒนา จำกัด เป็นบริษัทที่ตั้งขึ้นโดยคนเก่าของบริษัทสหพันธ์ภาคใต้ขนส่งที่ได้เลิกกิจการไป
 5. บริษัทสมชัยปักษีใต้ขนส่ง เดิมเป็นคนกลุ่มชินแอกัน
 6. บริษัทสมชายทราฟสปอร์ต แดกออกมาจากบริษัทสมชัยปักษีใต้ขนส่ง จำกัด
- ปัจจุบัน บริษัทลำดับที่ 1,2 ไม่ได้ขยายตัว กิจการอยู่ในลักษณะหยุดอยู่กับที่และลดบทบาทลงเป็นลำดับ ส่วนลำดับที่ 3,4 และ 5 นั้น กิจการยังดำเนินไปด้วยดี มีทั้งขยายและลดสาขาในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ส่วนบริษัทขนส่งที่ตั้งโดยคนวงนอกกลุ่มดังกล่าวข้างต้นก็มีเช่นกัน ได้แก่
1. บริษัท ณรงค์ชัยขนส่ง ปัจจุบันเลิกไปแล้ว ตั้งเมื่อประมาณ 30 กว่าปีมาแล้ว
 2. บริษัทรวมมิตรนครขนส่ง ตั้งมา 30 กว่าปีแล้ว เป็นบริษัทขนส่งแบบครอบครัวมีสาขากรุงเทพฯ และนครศรีธรรมราชเท่านั้น

3. บริษัททุ่งส่งนครขนส่ง ตั้งมาประมาณ 20 กว่าปี มีสาขาที่กรุงเทพฯ และทุ่งสงเท่านั้น
4. บริษัทรวมนครการธุรกิจขนส่ง เลิกกิจการไปแล้ว
5. บริษัทคงกะพันขนส่ง
6. หจก. สุวรรณขนส่ง
7. บริษัทอุปกรณ์การเกษตรพัทลุง จำกัด
8. บริษัทหาดใหญ่ขนส่งภาคใต้ จำกัด เลิกกิจการไปแล้ว
9. รัชพลขนส่ง
10. หจก.สหขนส่งสายใต้
11. สหมิตรการขนส่งบ้านดอน
12. หจก. กรุงเทพปั๊กไซด์ขนส่ง
13. บริษัทชุมพรลำเลียง
14. หจก.ได้สุราษฎร์การขนส่ง
15. หจก.ปริดาภาคใต้ขนส่ง
16. บริษัทสุชาติ (1989) จำกัด
17. บริษัทภูเก็ตศรีสุชาติขนส่ง จำกัด
18. หจก.ภูเก็ตแหลมทองขนส่ง จำกัด
19. หจก.พรธีรพัฒน์ระนองขนส่ง
20. บริษัทโกส่วขนส่งกระบี่ จำกัด
21. บริษัทกระบี่นครการขนส่ง จำกัด
22. หจก. นิวตะกั่วป่าขนส่ง
23. บริษัทปัตตานีสหะทักษิณเทรลเลอร์ จำกัด
24. บริษัทอาทิตย์ขนส่ง
25. บริษัทสยามนครขนส่ง
26. บริษัทแพสามสีขนส่ง
27. บริษัทสีสหายขนส่ง จำกัด
28. หจก. ชุมพรธนารักษขนส่ง
29. หจก.โชคดีปริดาชุมพรขนส่ง
30. ตรงพานิช
31. หจก.มิตรสุราษฎร์
32. บริษัทไทยธรรมราชขนส่ง จำกัด

33. หจก.บุญดีสุราษฎร์ขนส่ง
34. บริษัทแหลมทองขนส่ง จำกัด
35. ตรังพัฒนามาขนส่ง
36. หจก.เจริญขนส่งภาคใต้
37. พัทลุงขนส่ง
38. บริษัทพัทลุงปิรามิด จำกัด
39. หจก.โชคชัยอมรกิจขนส่งภูเก็ต
40. หจก.นิเวศชัยขนส่งภูเก็ต
41. บริษัทปักษ์ใต้บริการ (ระนอง) จำกัด
42. หจก.ภูเก็ตเรียลลิตีขนส่ง
43. หจก.ภูเก็ตทักษิณขนส่ง
44. บริษัทภูเก็ตพรหมขนส่ง จำกัด
45. บริษัทโพธิ์ทองขนส่ง (2505) จำกัด
46. หจก.ทักษิณสยามอิมพอร์ตและขนส่ง จำกัด
47. บริษัทนิเวศเกียรติเอเชีย (สายใต้) จำกัด
48. หจก.เคเอสซีปัตตานี (1986)
49. ปัตตานีแสงเพชรขนส่ง
50. ปัตตานีศิริอนันต์ขนส่ง
51. หจก.โครมโพธิ์ทองขนส่ง
52. บริษัทไทยชวนขนส่ง จำกัด

ฯลฯ

และยังมีบริษัทที่ไม่มีสาขาทั้งในภาคใต้ มีเพียงสำนักงานที่กรุงเทพฯ เช่น บริษัทพิกานขนส่ง เป็นต้น บริษัทเหล่านี้จะไปทำสัญญารับจ้างขนส่งกับบริษัทใหญ่ ๆ เช่น บริษัทสหพัฒนพิบูลย์ บริษัทลีเวอร์บริดจ์ เป็นต้น ซึ่งเป็นบริษัทใหญ่ มีสินค้ามาก การบริการขนส่งจะใช้ รถบรรทุกของบริษัทเองส่วนหนึ่ง และอาศัยรถจากภายนอกอีกส่วนหนึ่งที่คอยติดต่อรับจ้างบรรทุกอีกทีหนึ่ง การขนส่งจะไม่อาศัยสาขาในต่างจังหวัดเพราะไม่ได้ตั้ง รถบรรทุกจะมีผู้รับผิดชอบรับเหมาขนส่งและคนลำเลียงสินค้า สินค้าจะมีทั้งชนิดเดียวทั้งคันรถและสินค้าต่างชนิดหรือต่างผู้รับ จะมีทุกประเภทรวมทั้งข้าวสารส่งไปยังทุกจุดทั่วประเทศ แต่ข้าวสารจะมีใช้สินค้าหลักที่รับบริการ

กลุ่มที่ทำธุรกิจรับจ้างขนส่งติดต่อจากบริษัทขนส่งอีกทีหนึ่งนั้น จะมีทั้งทำเป็นอาชีพ

โดยเฉพาะมีรถบรรทุกอยู่สังกัดหลาย ๆ คัน และประเภทเป็นเจ้าของรถเพียงคันสองคันที่ตนเองเป็นคนขับรถด้วย บางคนมีกิจการอื่นด้วยเช่น ขายส่งผักผลไม้ ต้องคอยบรรทุกสินค้าเที่ยวหนึ่ง ซึ่งเป็นกิจการของตนเอง ส่วนอีกเที่ยวหนึ่งต้องหารับจ้างบรรทุกเพื่อให้เกิดรายได้ ไม่ต้องวิ่งรถเปล่า รถที่ต้องหาสินค้าบรรทุกเป็นครั้งเป็นคราวไม่ประจำนั้น ในวงการขนส่งเรียกว่า “รถชำเหมา”

ในราวปี พ.ศ.2530 ขึ้นไปนั้น ท้องถิ่นภาคใต้ยังพอมีการทำนาและมีโรงสีที่ส่งข้าวเปลือกและข้าวสารไปกรุงเทพฯ อยู่บ้าง เพราะฉะนั้นบริษัทขนส่งที่มีอยู่ในช่วงดังกล่าวจึงมีบทบาทบ้างในการขนส่งข้าวไปภาคกลาง ส่วนการขนส่งข้าวจากพัทลุง สงขลา และนครศรีธรรมราช ไปยังจังหวัดชายแดนทางใต้นั้น นับตั้งแต่เส้นทางถนนมีบทบาทแทนเส้นทางน้ำและทางรถไฟเป็นต้นมา โรงสีต่าง ๆ รวมทั้งพ่อค้าคนกลาง ส่วนใหญ่ก็มีรถบรรทุกใช้ในกิจการของตนเอง ที่ไม่มีรถหรือเรียกใช้บริการเป็นครั้งคราว โดยเฉพาะโรงสีที่ตั้งห่างจากถนนหลวงเข้าไปตั้งอยู่กลางทุ่งนานั้น มักจะเรียกบริการ “รถชำเหมา” หรือไม่ก็ติดต่อบริษัทขนส่งไปบรรทุกข้าว บริษัทขนส่งมักจะตัดตอนหารถบรรทุกรถชำเหมาให้อีกทีหนึ่ง จึงกล่าวได้ว่านับตั้งแต่ปี พ.ศ.2530 ขึ้นไป บริษัทขนส่งต่าง ๆ มีบทบาทต่อการขนส่งของภาคใต้อยู่บ้าง กลุ่มที่มีบทบาทมากก็ได้แก่ รถชำเหมา ส่วนการขนส่งข้าวจากภาคกลางมายังภาคใต้นั้น ทั้งรถชำเหมาและบริษัทขนส่งต่างมีบทบาททั้งสองกลุ่ม แต่ส่วนใหญ่แล้วพ่อค้าคนกลางจะใช้รถบรรทุกของตนเอง

8 ระบบเงินตรา

ในปี พ.ศ.2403 ทางราชการของไทยได้ตั้งโรงผลิตเหรียญกษาปณ์ขึ้น เรียกว่า โรงกษาปณ์สิทธิการและได้เริ่มผลิตเหรียญกษาปณ์เพื่อให้ภายในราชอาณาจักร ก่อนหน้านั้น (สมัยรัชกาลที่ 4) ทางราชการก็ได้สั่งเหรียญที่ผลิตจากต่างประเทศเข้ามาใช้ แต่ยังมีปริมาณไม่เพียงพอกับความต้องการใช้หมุนเวียนภายในประเทศในระยะแรกที่ตั้งโรงกษาปณ์ภายในประเทศ เหรียญที่ผลิตได้ก็ยังไม่เพียงพอใช้หมุนเวียน ล่วงมาจนถึงราวปี พ.ศ.2445 ในสมัยรัชกาลที่ 5 จึงสามารถผลิตได้มากพอกับความต้องการใช้ทั่วราชอาณาจักร และในปีนั้นทางราชการก็ได้ตราพระราชบัญญัติมาตราทองคำ ร.ศ.127 ทำให้ไทยเข้าสู่ระบบการใช้ทองคำเป็นทุนสำรองเงินตราและกำหนดอัตราเงินบาทเทียบเท่าทองคำ เป็นการนำระบบการเงินการคลังเข้าสู่ระบบปฎิวัติเงินตราสากลที่ทันสมัยในขณะนั้น การคลังจะอยู่ในกรอบการจัดการอย่างเหมาะสม และเงินก็เป็นเอกภาพทั่วราชอาณาจักร รูปแบบเงินตราที่มีใช้ผลิตจากทางการรวมทั้งเงินตรารูปแบบเก่าและเงินตราท้องถิ่นที่เอกชนผลิตขึ้น เหรียญต่างประเทศกลายเป็นเงินที่ไม่สามารถนำมาใช้ชำระหนี้ได้ตามกฎหมายและโดยเฉพาะเงินตราท้องถิ่นกลายเป็นสิ่งผิดกฎหมาย²⁸

ก่อน พ.ศ.2451 (ร.ศ.127) นั้น ทั่วทุกภาคของไทยต่างมีเงินตราท้องถิ่นในรูปแบบต่าง ๆ ใช้กันอยู่ โดยเฉพาะภาคใต้ มีเงินตราที่เอกชนผลิตขึ้นและเงินตราต่างประเทศใช้หมุนเวียนอยู่ในท้องถิ่นกันมานานแล้ว ในแต่ละท้องถิ่นก็มีรูปแบบของตนเอง มีวิวัฒนาการจากอดีตที่ต่างกันบ้าง คล้ายคลึงกันบ้างในที่นี้จะพิจารณาเฉพาะในยุคต้นรัตนโกสินทร์ลงมาจนถึง พ.ศ.2451 และที่ใช้กันในถิ่นที่มีการค้าข้าว ได้แก่ นครศรีธรรมราช สงขลาและพัทลุง นครศรีธรรมราชมีวิวัฒนาการรูปแบบเงินตราของตนเองมาตั้งแต่สมัยโบราณแล้ว ส่วนสงขลาและพัทลุงจะมีรูปแบบเงินตราที่มีวิวัฒนาการที่คล้ายคลึงกัน ทั่วทั้งภูมิภาคของภาคใต้ รวมทั้งตลอดแหลมมลายูจะมีลักษณะร่วมที่คล้ายคลึงกันอยู่อย่างหนึ่งคือการนำโลหะผสมโดยธรรมชาติ ดีบุก-ตะกั่ว ซึ่งขุดได้จากเหมืองแร่ในภาคใต้ได้แก่ เหมืองปินเยาะและเหมืองบาตัน ในจังหวัดยะลา (ไม่ปรากฏว่ามีโลหะชนิดนี้ในแหล่งอื่น)²⁹ มาใช้ผลิตเป็นเงินตราในรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งแต่ละท้องถิ่นจะมีรูปลักษณะที่ไม่เหมือนกัน มูลค่าของเงินตราจะเทียบค่าตามน้ำหนักของโลหะ มาตราเงินที่เทียบค่าในแต่ละท้องถิ่นก็เรียกต่างกัน ในสมัยโบราณมาตราเงินกับมาตราซึ่งจะเป็นอันเดียวกันคือ ชั่ง ตำลึง บาท สลึง เฟื้อง ไพ มาตรานี้ใช้ในเมืองนครศรีธรรมราชมานานแล้ว ส่วนรูปร่างหรือรูปแบบของเงินตรานั้นมีหลายแบบ ต่อเมื่อมีการติดต่อกับต่างประเทศโดยเฉพาะสมัยปลายอยุธยาและต้นรัตนโกสินทร์ดินแดนในแถบนี้ได้รับอิทธิพลในเรื่องรูปแบบของเงินตราทั้งทางด้านอินเดีย จีนและชาติตะวันตก ทำให้รูปแบบเงินตราเปลี่ยนมาเป็นเหรียญแบบอย่างของต่างประเทศกันทุกเมือง และเมื่อมีชาวจีนอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานกันมากขึ้น ชาวจีนก็สร้างรูปแบบเงินตราตามแบบฉบับของตนขึ้นใช้ในท้องถิ่นด้วย แต่ในขณะเดียวกันคนท้องถิ่นก็ใช้เงินตราในรูปแบบของตน ซึ่งได้แก่เงินพดด้วง ควบคู่ไปกับเงินท้องถิ่นแบบอื่น ๆ ด้วย ดังหลักฐานที่พบในนครศรีธรรมราช พบทั้งเงินตราท้องถิ่น ซึ่งร่วมสมัยกับเงินพดด้วง เป็นการพบในแหล่งโบราณคดีเดียวกัน เข้าใจว่าเงินท้องถิ่นที่ชาวจีนผลิตใช้ ที่ทำด้วยโลหะดีบุก-ตะกั่ว (คนท้องถิ่นเรียก “ชินตะกั่ว”) นั้น มีค่าต่ำกว่าเงินพดด้วงที่ทำด้วยเงิน และต่ำกว่าเหรียญต่างประเทศที่ทำด้วยเงิน

เหรียญท้องถิ่นที่ชาวจีนผลิตขึ้นใช้นั้นมีหลายเมือง เช่น ทางภาคใต้ฝั่งตะวันตกมีเมืองภูเก็ต ตะกั่วป่า ทางฝั่งตะวันออก จะพบตั้งแต่สุราษฎร์ธานีลงมา มีนครศรีธรรมราช (มีเกือบทุกอำเภอ) ตรัง พัทลุง สงขลา เหรียญท้องถิ่นที่ชาวจีนสร้างขึ้นใช้นั้นสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่มใหญ่ ๆ คือ กลุ่มที่พวกพ่อค้าสร้างขึ้นซึ่งมีอยู่หลายกองได้แก่ พ่อค้าในภูเก็ต ตะกั่วป่า สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช กลุ่มนี้คนท้องถิ่นเรียกเหรียญชนิดนี้ว่า “ปี้” เรียกตามสำเนียงภาษาจีนว่า “ปี้” (ภาษาจีนกลางว่า “ปี้”) ส่วนอีกกลุ่มหนึ่ง ได้แก่ เหรียญในจังหวัดสงขลาและพัทลุง คนท้องถิ่นเรียกเหรียญชนิดนี้ว่า “เปี้ย” ที่เรียกเช่นนี้ เข้าใจว่าเคยชินกับการเรียกเงินปลีกที่มีมูลค่าต่ำว่าเปี้ย (หอยเปี้ย) จึงใช้เรียกติดต่อกันมา เหรียญท้องถิ่นแบบจีนในกลุ่มสงขลา

พัทลุงนั้น เท่าที่พบผลิตจากกงสีเดียว เข้าใจว่าเป็นกงสีที่เจ้าเมืองตั้งขึ้น และเป็นผู้ผูกขาดการผลิตเหรียญท้องถิ่น

ส่วนเหรียญที่มีมูลค่าสูงนั้น ในท้องถิ่นภาคใต้ทุกแห่ง ใช้เงินเหรียญจากต่างประเทศมาช้านานแล้ว การที่ในท้องถิ่นเหล่านี้ไม่ผลิตเหรียญเนื้อโลหะเงินนั้น ก็เพราะว่าในภาคใต้ไม่มีแร่เงินต้องนำเข้าจากต่างประเทศ เหรียญเงินที่ชาวต่างชาตินำเข้ามาซื้อสินค้าจากเมืองต่าง ๆ ในภาคใต้จึงเป็นที่ยอมรับกัน ซึ่งมีทั้งเหรียญเงินของอินเดีย เหรียญของชาติตะวันตก เช่น ของ สเปน โปรตุเกส ฮอลันดา และหลังสุดก็เป็นอังกฤษ ซึ่งในรุ่นแรกเป็นเหรียญผลิตที่อินเดีย (ขณะนั้นอินเดียเป็นเมืองขึ้นของอังกฤษแล้ว) ในนามอิสทอินเดีย และรุ่นต่อมา อังกฤษผลิตเหรียญ Trade Coinage นำมาใช้ในการค้ากับประเทศทางแถบเอเชียตะวันตกเฉียงใต้โดยเฉพาะ ส่วนเหรียญของสเปน ได้แก่ เหรียญที่ผลิตจากเม็กซิกันเป็นเมืองขึ้นของสเปนในขณะนั้น ได้แก่ เหรียญประตูลี เหรียญนก เป็นเหรียญมีใช้แพร่หลายที่สุด เหรียญเงินของต่างประเทศนิยมใช้ในลักษณะเดียวกันในทุกท้องถิ่นของภาคใต้

4.8.1 เงินตราที่ใช้ในนครศรีธรรมราช

นครศรีธรรมราช เคยเป็นเมืองท่าที่มีชาวต่างประเทศเข้ามาติดต่อค้าขายและเข้ามาตั้งหลักแหล่งมาช้านานแล้ว ดังหลักฐานที่พบในคลองท่าวังบริเวณที่เคยเป็นท่าเรือของเมืองนครในสมัยอยุธยาถึงสมัยรัตนโกสินทร์ ได้แก่ เหรียญของอินเดีย จีน ญวน เขมร อินโดนีเซีย หัวเมืองมลายูทุกหัวเมือง โปรตุเกส ฮอลันดา สเปน (รวมเม็กซิโก) ฮองกง อังกฤษ และในแหล่งเดียวกันนี้ก็พบเงินตราโบราณของนครศรีธรรมราชในรูปแบบต่าง ๆ ด้วยเป็นจำนวนมาก ในจำนวนนี้ก็มีเงินเหรียญเนื้อดีบุก ตะกั่ว ในรูปแบบของจีนด้วย บนเหรียญระบุวันที่ใช้เหรียญเป็นภาษาจีน ได้แก่ ในเมืองนครเอง ท่าศาลา ปากดวด (หมู่บ้านหนึ่งอยู่ในเขตต่อแดนอำเภอท่าศาลากับอำเภอลิขิต) ลิขิต ลานสกา ร่อนพิบูลย์ ปากพนังและชุมชนเล็กในปากพนัง ในจำนวนนี้ที่ระบุว่าใช้ในเมืองนครและเมืองปากพนังเป็นของหลาย ๆ กงสีที่ผลิตขึ้นใช้ กงสีเหล่านี้มีกิจการหลากหลายอย่าง ได้แก่ โรงเหล้า โรงฝิ่น บ่อนการพนัน เหมืองแร่ โรงเลื่อย โรงสี เป็นต้น แต่ละกงสีพบจำนวนไม่มากนัก ที่พบกันไม่มากนักนั้น ส่วนใหญ่ก็ไม่มีตราดอก (เป็นเครื่องหมายหรือตัวอักษรขนาดเล็กที่ตอกบนตัวเหรียญ เข้าใจว่าเป็นเครื่องหมายของผู้ผลิตเหรียญหรือผู้ควบคุมการออกเหรียญ ประทับบนตัวเหรียญเพื่อเป็นการรับรองและในขณะเดียวกันก็ป้องกันการปลอมแปลงด้วย) เหรียญอีกกลุ่มหนึ่งซึ่งพบค่อนข้างมาก เป็นของกงสี 2 กงสีเท่านั้น เป็นเหรียญที่มีตราดอกทุกเหรียญ กลุ่มนี้น่าจะเป็นเงินตราที่ได้รับอนุญาตการผลิตจากเจ้าเมือง หรือไม่ก็เป็นผู้ที่ได้รับอนุญาตเหมาเมืองเก็บภาษี คนท้องถิ่นเรียกเหรียญชนิดนี้ว่า "ปี่" การพบเป็นจำนวนมากนั้น สันนิษฐานได้ว่า ผลิตใช้กันมาก ใช้กันทั่วชุมชนในเมืองและใช้กันมา

หลายปี ส่วนแบบที่พบมากในปากพนัง ซึ่งเป็นของ 2 กงสีเช่นกัน ก็เป็นเหรียญที่มีตราดอก
 ควบคุมและได้รับอนุญาตจากเจ้าเมืองหรือไม่ก็เป็นผู้ได้รับอนุญาตมาจากกษัตริย์เมืองนคร
 ปรากฏในพระราชนิพนธ์ของสมเด็จพระเจ้าฟ้าภาณุรังษีสว่าง เรื่องชีวิตฉัน เทียบในที่ต่าง ๆ นิพนธ์ใน
 ปี พ.ศ.2427 ความตอนหนึ่งว่า “...จำนวนเงินที่ใช้ในเมืองนี้ ใช้เงินบาทฐาก็ได้ใช้เงินเหรียญ
 แมกซิกันใช้เงินรูเปีย ซึ่งชาวเมืองเรียกว่า ย่าไป ก็ได้ และมีเบี้ยตะกั่วใช้สำหรับเมือง รุกลม มีรู
 กลางเป็นเหลี่ยมสองอย่าง อย่างหนึ่งกลมสองนิ้ว รุกกลางกว้างกระเปียดใหญ่ มีอักษรจีนสี่ตัว
 หน้าทั้งสองข้าง ข้างหนึ่งมีอักษรจีนตราดอีก 2 ตัว อย่างนี้ใช้กันสืบอันก่อน สามก่อนเป็นย่าไป
 หกก่อนครั้งเป็นเหรียญแมกซิกัน อย่างหนึ่งกว้างกลมนิ้วกึ่งกับกระเปียดน้อย รุกกว้างกระเปียด
 ใหญ่ หน้าหนึ่งมีอักษรจีน 4 ตัว และอักษรเป็นตราด 3 ตัว หน้าหนึ่งเป็นอักษรแขกอีก 2 ตัว ใช้
 กันสองอันเป็นเบี้ยอันใหญ่หนึ่ง ยี่สิบอันเป็นก้อน...”³⁰ จากบทพระราชนิพนธ์ทำให้ทราบระบบ
 เงินตราของเมืองนครในสมัยรัชกาลที่ 5 ดังนี้

ปี 2 อันเล็ก	เท่ากับ 1 อันใหญ่
ปี 10 อันใหญ่	เท่ากับ 1 ก้อน (ชาวเมืองนครเรียก “สลึง” ว่า “ก้อน”)
3 ก้อน	เท่ากับ 1 ย่าไป (เหรียญ East Indai)
6 1/2 ก้อน	เท่ากับ 1 เหรียญแมกซิกัน (เหรียญนกหรือเหรียญประดุษัย)

เหรียญย่าไปคือเหรียญ East India ราคา 1 Dollar มีขนาดเล็กกว่าเหรียญเงินของแมกซิกันและ
 เหรียญ 1 Dollar ที่เรียกว่า Trade Coinage ของอังกฤษ คำว่า “ย่าไป” ที่ถูกนั้น ควรอ่านเป็น
 ภาษาท้องถิ่นว่า “ย่าไป” หรือว่า “ขย่าไป” กล่าวคือ ต้องขย่ำกำไว้ในมือ มิให้ตกหล่นเพราะมีค่า
 มากกว่าเหรียญท้องถิ่นและคำนี้ก็พบเฉพาะ ในเมืองนคร ส่วนที่ถิ่นอื่น เรียกกันว่า เหรียญเกล้า
 มวยบ้าง เหรียญเจ้าอรดีบ้าง เหรียญมงกุฎบ้าง (แล้วแต่รุ่น)

เหรียญเงินต่างประเทศที่พบว่ามีการใช้ในภาคใต้รุ่นหลังสุด ได้แก่เหรียญ Trade
 Coinage บางแห่งเรียกว่า Trade Dollar ของสหราชอาณาจักรที่นำมาใช้กับการค้าในอาณานิคม
 และประเทศในแถบเอเชียตะวันตกเฉียงใต้โดยเฉพาะ สร้างขึ้นในปี ค.ศ.1896 เป็นปีแรก และ
 ผลิตติดต่อกันมาจนถึงปี ค.ศ.1935 ที่พบในจังหวัดนครศรีธรรมราช พัทลุงและสงขลา ซึ่งพวก
 พ่อค้ามลายูและสิงคโปร์นำมาซื้อข้าวจากชาวนาและโรงสี เท่าที่ผู้วิจัยได้รวบรวมจากถิ่นนี้ มีตั้งแต่
 ปี ค.ศ.1896 มาจนถึงปี ค.ศ.1910 และปี ค.ศ.1911 มีจำนวนน้อยที่สุด ปี ค.ศ.1908 (พ.ศ.2451)
 เป็นปีที่ไทยตราพระราชบัญญัติมาตราทองคำ ร.ศ.127 ประกาศเงินตราของหลวงและ
 เงินตราต่างประเทศไม่สามารถชำระหนี้ได้ตามกฎหมาย แต่ที่ยังปรากฏมีเหรียญปี ค.ศ.1910
 และ 1911 ซึ่งเป็นปีที่ล่าไปถึง 2-3 ปีนั้น น่าจะเกิดจากการสื่อสารที่ไกลปืนเที่ยงจากกรุงเทพฯ

เป็นเหตุ ทำให้ชาวนาในชนบทที่ห่างไกลจากชาวสารไม่ทราบข่าว พวกมลายูบางกลุ่มก็เข้ามา โดยมีได้ผ่านด่านศุลกากร แต่เข้ามาซื้อข้าวโดยตรงกับชาวนาในชุมชนเล็ก ๆ ที่ไม่ทราบข่าวนี้จึงยังรับชำระสินค้าด้วยเหรียญเหล่านี้ เหรียญปีดังกล่าวก็ตกค้างอยู่กับชาวนามาจนถึงปัจจุบัน

หลักฐานอีกชิ้นหนึ่งที่ได้กล่าวถึงการใช้เหรียญปีทองถิ่นในปากพนังคือ "นิราศปากพนัง" เป็นนิราศที่ผู้ให้สัมภาษณ์จดจำมาจากมารดาของท่านโดยจำได้เป็นบางตอนในขณะที่ยังหนุ่ม (ขณะนี้อายุ 84 ปี) เป็นนิราศที่ไม่ทราบผู้แต่ง ดังนี้³¹

"นิราศเริ่มเรื่องเบื้องต้น	ให้ท่านฟัง
ในเมืองปากพนังเป็นสุข	ทุกเวลา
พอวันบ่ายฉายแสงพระ	สุริย์ฉาย
จับไม้พายถือถาดขนม	ระงมหา
บ้างกู๋ก้องร้องเรียก	กันไปมา
ลงนาวาออกจากท่า	คลีคลาไคล
บ้างร้องปาวเรียกหา	ออกขาวโผล่
ซื้อหนมโคชักปีสองปี	ที่เจ้าไหม
เจ้าไหมว่าฮ่อหน่อ	ด้วยพอใจ
แวะเข้าไปด้วยเงินปี	เข้าซื้อกัน
เจ้าไหมหยิบขนม	เข้าใส่ปาก
เคี้ยวยากยากพักเดียว	ไม่เหลือवलหลัง..."

พิจารณาเนื้อหาของนิราศนี้แล้ว สันนิษฐานไปได้ว่า แต่งขึ้นในสมัยแผ่นดินพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าพระเจ้าอยู่หัว คำว่า "เจ้าไหม" เป็นคำที่คนท้องถิ่นเรียกเจ้าของโรงบ่อน และ คำว่า "ฮ่อหน่อ" เป็นภาษาจีนแต้จิ๋วซึ่งเป็นจีนกลุ่มหลังสุดที่เข้ามาตั้งหลักแหล่งในปากพนัง โดยเข้ามาตั้งโรงสี (โรงสีไฟเตาเส็งของไควฮักหนี่ ซึ่งเป็นโรงสีไฟของปากพนัง ไควฮักหนี่เป็นจีนแต้จิ๋ว) โรงเลื่อย โรงบ่อนและร้านค้าขาย นิราศเรื่องนี้ทำให้ทราบว่าเหรียญที่ใช้เป็นเงินตราในปากพนังนั้น เรียกกันว่า "ปี" มิได้ใช้กันภายในกงสีที่ระบุนบนเหรียญเท่านั้น (ปีปากพนังทุกเหรียญจะระบุชื่อกงสีที่ผลิตและมีหลายแบบหลายกงสี) แต่ใช้เป็นเงินปลีกย่อยที่ใช้ซื้อขายสินค้ากันได้ทั่วไป

8.2 เงินตราที่ใช้ในสงขลา

เมืองสงขลาเป็นเมืองท่าโบราณที่ทำการค้ากับต่างประเทศที่สำคัญเมืองหนึ่งของภาคใต้ และนับตั้งแต่ปลายสมัยอยุธยาเป็นต้นมาก็มีชาวจีนเข้ามาตั้งถิ่นฐาน เป็นชุมชนใหญ่กันแล้ว

และสมัยกรุงธนบุรีก็มีเจ้าเมืองเชื้อสายจีนปกครองมาจนถึงสมัยก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครอง เป็นมณฑลเทศาภิบาล สงขลาจึงย่อมมีอิทธิพลของจีนในด้านวัฒนธรรมและด้านเศรษฐกิจการค้าอยู่มาก และเป็นธรรมดาที่รูปแบบเงินตราของเมืองนี้ก็มีอิทธิพลแบบอย่างจีน

สงขลามีรูปแบบของเงินตราที่เป็นเอกลักษณ์ของตนเองมาตั้งแต่เริ่มเกิดชุมชนและตั้งเมืองกันมาแล้ว ในที่นี้จะขอกล่าวเฉพาะยุคที่มีเจ้าเมืองเป็นจีน ในยุคแรก ๆ ที่ชาวจีนตั้งชุมชนที่แหลมสน ซึ่งตรงกับสมัยอยุธยาตอนปลาย ชุมชนจีนเหล่านี้ก็นำเงินที่นำมาจากเมืองจีนมาใช้เช่นเดียวกับชุมชนจีนอื่น ๆ ในภูมิภาคแถบนี้ ต่อมาก็ผลิตอี่แปะเลียนแบบของเดิมขึ้น โดยนำโลหะผสมดีบุก-ตะกั่ว (ซินตะกั่ว) ซึ่งชุมชนต่าง ๆ ในภาคได้นำมาใช้เป็นสื่อกลางของการแลกเปลี่ยนมาช้านานแล้วมาผลิตเป็นอี่แปะในรูปของตน กล่าวคือในรุ่นแรก ๆ ตัวเหรียญมีขนาดเท่าอี่แปะ ต่อมาก็มีขนาดใหญ่ขึ้น ตัวอักษรที่ปรากฏในเหรียญก็เปลี่ยนไปจากเดิม คือ จะระบุชื่อเมืองสงขลา แรก ๆ ก็มี เพียงภาษาจีน รุ่นหลังก็มีทั้งชื่อเมืองภาษาไทยและภาษายาวี (ภาษามลายู) ด้วย และอีกด้านหนึ่งก็มีชื่อกงสีที่ผลิต และเท่าที่ผู้วิจัยได้รวบรวมได้ มีอยู่เพียงกงสีเดียวสันนิษฐานว่าเป็นกงสีที่เจ้าเมืองตั้งขึ้นและเป็นผู้ผูกขาดการผลิตเหรียญ เหรียญสงขลามิปรากฏในบทพระราชนิพนธ์ของสมเด็จพระเจ้าฟ้าภาณุรังษีสว่างวงศ์ฯ ในเรื่อง “ชีวิตฉันเที่ยวในที่ต่าง ๆ” ตอนหนึ่งว่า “...จำนวนเงินตราที่ใช้ในเมืองสงขลาเป็นเงินแมกซิกัน และใช้เบี้ยตะกั่วเป็นสกุลมที่เก็บไว้ได้มีอยู่ 6 ชนิด กลมคล้ายแปะจีน กว้างสูงได้ 2 นิ้ว ย่อมกระเบียด รุกกลางกว้างสูงได้ กึ่งนิ้วบ้าง ไม่กึ่งนิ้วบ้าง กึ่งนิ้วกับกระเบียดน้อยบ้าง อย่างหนึ่งหน้าหนึ่งมีอักษรไทยข้างบนว่า สง ข้างล่างว่า ขลา มีอักษรแขกอยู่ 2 ข้าง อีกหน้าหนึ่งมีหนังสือจีน 4 ตัว อย่างหนึ่งเหมือนกัน แต่อักษรเล็กอย่างหนึ่ง หน้าหนึ่งข้างบนมีอักษรไทยว่า สงขลา ข้างล่างว่า ศักราช ๑๒๔๑ มีอักษรแขกอยู่ 2 ข้าง ด้านหนึ่งมีอักษรจีน 4 ตัว อย่างหนึ่งเหมือนกัน แต่เปลี่ยนศักราช ๑๒๔๒ อย่างหนึ่งเหมือนกัน แต่อักษรเล็ก อย่างหนึ่งเหมือนกันแต่เปลี่ยนศักราช ๑๒๔๓ ราคาเบี้ย 12 เป็น ก้อน 5 ก้อนเป็นไขก 2 ไขก เป็นเหรียญแมกซิกัน เงินบาทก็ใช้ได้เหมือนกันแต่ไม่มีใครจะมีเงินบาทและอัฐใช้...”³² จากพระราชนิพนธ์ฉบับนี้ ทำให้ทราบว่าเงินท้องถิ่นสงขลาในสมัยรัชกาลที่ 5 นั้นเรียกว่า “เบี้ย” ใช้เป็นเงินปลีกที่มีค่าต่ำ และเท่าที่ผู้วิจัยรวบรวมได้นั้นมี 2 ขนาด และมีอยู่ 8 แบบ ส่วนเงินที่มีมูลค่าสูงนั้นใช้เงินเหรียญของต่างประเทศเช่นเดียวกับเมืองอื่น ๆ ในภาคได้โดยมีมาตราเงินดังนี้

2	เบี้ยเล็ก	เท่ากับ 1 เบี้ยใหญ่
12	เบี้ยใหญ่	เท่ากับ 1 ก้อน
5	ก้อน	เท่ากับ 1 ไขก
2	ไขก	เท่ากับ 1 เหรียญแมกซิกันหรือเหรียญยุโรปอื่น ๆ

120 เบี้ยใหญ่ เท่ากับ 1 เหรียญแมกซิกันหรือเหรียญยุโรปอื่น ๆ

เหรียญเงินต่างประเทศที่มีใช้แพร่หลายในเมืองสงขลา ก็ใช้แพร่หลายในเมืองนคร เช่นเดียวกัน

เปรียบเทียบเงินตราที่ใช้ในเมืองนครศรีธรรมราช เมืองสงขลา กับเงินต่างประเทศ

ชนิดของเงินตรา	เงินเมืองนคร	เงินสงขลา	เงินต่างประเทศ
เหรียญตะกั่วเล็ก	130 ปี =	240 เบี้ย =	เหรียญเงินใหญ่(เหรียญแมกซิกัน)
เหรียญตะกั่วใหญ่	65 ปี =	120 เบี้ย =	เหรียญเงินใหญ่(เหรียญแมกซิกัน)
ราคาก่อน	6.5 ก้อน =	10 ก้อน =	เหรียญเงินใหญ่ (เหรียญแมกซิกัน)

8.3 เงินตราที่ใช้ในเมืองพัทลุง

รูปแบบเงินตราของเมืองพัทลุงที่ใช้กันอยู่ในสมัยรัตนโกสินทร์ มีลักษณะที่คล้ายกับเหรียญของสงขลา มาก กล่าวคือ ตัวเหรียญค่อนข้างและมี 2 ขนาดเช่นเดียวกับเหรียญสงขลา ตัวอักษรที่ปรากฏเหรียญก็มีลักษณะคล้ายกันด้วย เท่าที่พบมีกงสีเดียวที่ระบุบนตัวเหรียญ จะต่างกันก็ตัวอักษรที่ระบุชื่อเมืองมีเพียงภาษาไทยและภาษาจีน ไม่มีภาษายาวีอย่างที่ปรากฏในเหรียญสงขลา จากลักษณะเช่นนี้ เป็นเครื่องพิสูจน์ได้อย่างหนึ่งว่า เมืองพัทลุงมีการติดต่อใกล้ชิดเมืองสงขลา มากกว่าเมืองนคร โดยเฉพาะด้านการค้า ในยุคที่ภาคใต้ยังไม่มีทางรถยนต์ ต้องอาศัยทางน้ำเป็นหลัก การค้าข้าวของเมืองพัทลุงจะติดต่อกับระโนดและสงขลาโดยตรง ในสมัยสงครามโลกครั้งที่สองและหลังสงครามใหม่ ๆ ข้าวเปลือกจากอำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราชที่จะส่งไปพัทลุงต้องส่งผ่านระโนด การค้าหมูจากปากพนังไปตรัง จะต้องมาตามคลองปากพนังเข้าคลองแดน ผ่านระโนดเข้าทะเลน้อย (ส่วนหนึ่งของทะเลสาบสงขลา) เข้าพัทลุงและเดินทางด้วยรถยนต์เข้าตรัง ทั้งนี้ในสมัยหลังสงครามใหม่ ๆ ยังไม่มีทางรถยนต์จากนครศรีธรรมราชไปตรังโดยตรง³³ จึงเป็นเรื่องธรรมดาที่รูปแบบเงินตราของพัทลุงจะไปคล้ายกับรูปแบบของสงขลา อันเป็นผลอิทธิพลด้านการค้านี้เอง ในเรื่องมาตรฐานเงินของพัทลุง ก็น่าจะมีลักษณะเดียวกับมาตรฐานเงินของสงขลา

ในท้องที่เมืองนคร พัทลุงและสงขลา นั้น ความจริงไม่เพียงแต่จะมีเงินตราท้องถิ่นที่ผลิตใช้เองเท่านั้น ยังมีเงินตรารูปแบบเดียวกับที่ใช้ในเมืองหลวงและภาคกลางใช้กันมาตั้งแต่สมัยอยุธยาแล้ว เช่น เงินตราในรูปหอยเบี้ย เงินพดด้วง แต่พบกันค่อนข้างน้อย โดยเฉพาะในเมืองสงขลา เข้าใจว่าเงินรูปแบบเหล่านี้มิใช่ควบคู่กันไปกับเงินท้องถิ่น

เงินตราท้องถิ่นจะถูกยกเลิกการใช้เมื่อใดนั้น ไม่มีหลักฐานที่ระบุชัดเจน แต่สามารถพิจารณาได้จากเหตุการณ์และหลักฐานต่าง ๆ ดังนี้

1. ในปี ร.ศ.116 (พ.ศ.2440) รัฐบาลกลางได้ประกาศตั้งมณฑลเทศาภิบาล ได้จัด

ระเบียบการปกครองท้องถิ่นเสียใหม่ในรูปมณฑล มีข้าหลวงเทศาภิบาลเป็นผู้บัญชาดูแล ยกเลิกตำแหน่งเจ้าเมืองท้องถิ่น เป็นนโยบายรวมการปกครองและดูแลท้องถิ่นไปอยู่ในส่วนกลาง และต่อมาก็ควบคุมเรื่องเศรษฐกิจ รวมทั้งการยกเลิกระบบการจัดเก็บภาษีแบบเหมาเมือง

2. ในปี พ.ศ.2445 ได้ตราพระราชบัญญัติเงินตรา ร.ศ.122 กำหนดการผลิตเงินตราและการใช้เงินตราในบ้านเมือง เพื่อให้เป็นระเบียบเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันทั่วราชอาณาจักรและเป็นระบบสากล³⁴

3. ในวันที่ 27 ตุลาคม 2447 ประกาศพระคลังมหาสมบัติ เลิกใช้เงินพดด้วงทุกชนิด โดยประกาศให้เป็นเงินที่ไม่สามารถชำระหนี้ได้ตามกฎหมาย และให้แลกคืนกับทางการได้ภายใน 1 ปี แต่ปรากฏว่าเงินพดด้วงยังตกค้างในมือราษฎรมาก จึงได้ผ่อนผันวันยกเลิกการรับแลกคืนจนถึงวันที่ 31 กรกฎาคม 2451³⁵

4. รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติมาตราทองคำ ร.ศ.127 เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2451 ทำให้ประเทศเข้าสู่ระบบการใช้ทองคำเป็นทุนสำรองและกำหนดอัตราเงินบาทเทียบเท่าทองคำเป็นการนำการเงินของไทย เข้าสู่ระบบปริวรรตเงินตราในระดับสากลที่ทันสมัยในขณะนั้น และยังทำให้การคลังของไทยมีระเบียบอยู่ในกรอบการจัดการที่มีเอกภาพทั่วราชอาณาจักรอย่างแท้จริง³⁶

5. ในปี พ.ศ.2403 ทางการค้าได้ตั้งโรงผลิตเหรียญกษาปณ์ขึ้น เรียกว่าโรงกษาปณ์สิทธิการ และได้พัฒนาการผลิตเหรียญกษาปณ์เป็นลำดับมา จนถึงปี พ.ศ.2445 สามารถผลิตเหรียญได้มากจนกล่าวได้ว่า เกือบจะมากเพียงพอกับปริมาณความต้องการใช้หมุนเวียน³⁷

จากเหตุการณ์และหลักฐานดังกล่าวมาแล้วข้างต้น พอจะเห็นได้ว่า รัฐได้ใช้นโยบายยกเลิกเงินแบบเก่าและไล่เงินนอกระบบหลวงออกไปอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยใช้มาตรการต่าง ๆ นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2440 เป็นต้นมา จนในที่สุดนำระบบเงินตราของไทยเข้าสู่มาตรฐานสากล เงินแบบเก่าและเงินนอกระบบหลวงค่อย ๆ ถูกยกเลิกและเสื่อมความนิยมเชื่อถือไปโดยปริยายมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2445 และถูกยกเลิกใช้อย่างสิ้นเชิงในปี พ.ศ.2451-2452 เป็นต้นมา อาจจะมีการล่าช้าจากนี้ไปอีกปีหรือ 2 ปี ก็เนื่องจากในสมัยนั้น การคมนาคมและการสื่อสารยังไม่สะดวกรวดเร็ว เมืองที่ไกลจากเมืองหลวงในความรู้สึกของคนเมืองหลวงในขณะนั้น อาจจะได้รับข่าวสารกันอย่างไม่ทั่วถึงโดยเฉพาะพวกที่อยู่ไกลปืนเที่ยงจากเมืองใหญ่ เช่น พวกชาวนาที่อยู่ในถิ่นที่อยู่ไกลจากชุมชนและเข้าเมืองไม่บ่อยนักจะยิ่งห่างจากข่าวสาร ยังหลงใช้เงินท้องถิ่นและยังรับเงินเหรียญ Statesettlement ของอังกฤษที่พวกมลายู เช่น ดังกะนู กลันตัน เประ เข้ามาจ่ายด้วยเหรียญดังกล่าวซื้อข้าวจากชาวนาโดยตรง ผู้วิจัยได้รวบรวมเหรียญชนิดจากท้องถิ่นไว้จำนวนหนึ่ง ปรากฏว่ามีเหรียญที่ระบุปี ค.ศ.1909 (พ.ศ.2452) และค.ศ.1910 (พ.ศ.2453) อยู่หลายเหรียญ

เป็นหลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงช่วงเวลาดังกล่าว ชนวนบางส่วนยังไม่ทราบกฎหมายที่ทางการได้ประกาศให้เงินตราที่ไม่ใช่เงินหลวงไม่สามารถชำระหนี้ได้ตามกฎหมายในราชอาณาจักรไทย จึงรับชำระค่าข้าวด้วยเหรียญปีนั้นแล้วไม่สามารถใช้จ่ายด้วยเหรียญดังกล่าวนี้ได้ จึงเหลือตกทอดมาจนถึงปัจจุบัน

หลังจากไทยได้เข้าสู่ระบบการใช้ทองคำเป็นทุนสำรองและกำหนดอัตราเงินบาทเทียบเท่าทองคำแล้ว เงินบาทก็มีเสถียรภาพดีมาตลอด แต่ต่อมามีเงินบาทแข็งขึ้นมากเกินไป เงินบาทไทย 100 บาท แลกกับเงินเหรียญฮ่องกงได้ 80 เหรียญ แต่ในปี พ.ศ.2472-2473 เงินบาท 100 บาท แลกเงินฮ่องกงได้ถึง 140 เหรียญ ทำให้สินค้าของไทยโดยเฉพาะข้าวมีราคาในตลาดโลกสูง ทำให้ข้าวไทยขายสู่พม่าไม่ได้ ในปี พ.ศ.2478 ไทยจึงได้ออกจากมาตรฐานทองคำ นำเงินบาทไปผูกติดกับเงินสกุลต่าง ๆ เช่น เงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาแทน ทำให้ราคาข้าวในตลาดต่างประเทศลดลง ส่งผลให้ขายข้าวได้มากขึ้นเป็นลำดับ

9. มาตราวัด ชั่ง ตวง

มาตราวัด

ในยุคเริ่มแรกของการตั้งโรงสี ได้แก่ โรงสีที่ใช้แรงงานคนและโรงสีไพนัน การซื้อขายข้าวของโรงสี ส่วนหนึ่งต้องอาศัยคนกลางซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวจีนไหหลำ แต่เป็นชาวจีนแต่จีก็มีเป็นผู้รวบรวมข้าวเปลือกจากชาวนา ในสมัยนั้นจะเก็บข้าวกันเป็นเลียง โดยมีตรงข้าวขนาดกำมือแล้วเก็บข้าวในห่องข้าวโดยวางเรียงซ้อนเป็นชั้น ๆ คนกลางจะเข้ามาซื้อถึงบ้านของชาวนาด้วยวิธีเหมา คนกลางจะคำนวณปริมาณข้าวด้วยการวัดกองข้าว โดยใช้ไม้วัดที่ทำด้วยไม้ไผ่เป็นไม้วัดที่ส่งมาจากเมืองจีน บนไม้วัดจะฝังเส้นลวดทองแดงแบ่งออกเป็นช่อง ๆ แบบเดียวกับที่ปรากฏในคันชั่งตาเต็ง (คำว่าตาเต็ง เป็นภาษาจีนฮกเกี้ยน แปลว่าตาปู) เป็นมาตราวัดแบบจีน ซึ่งมีดังนี้³⁸

10 สูงหรือหนู	เท่ากับ 1 ชั่ง หรือนิ้วจีน
10 ชั่ง	เท่ากับ 1 เชียะ หรือไม้บรรทัดจีน
10 เชียะ	เท่ากับ 1 โป้ว
10 โป้ว	เท่ากับ 1 เอียง
10 เอียง	เท่ากับ 1 ลีหรือลิ

เทียบกับมาตราวัดสากลได้ดังนี้

1	เชียะ	เท่ากับ .3333 เมตร หรือ 1.0936 ฟุต
3	เชียะ	เท่ากับ 1 เมตร

หรือ 10 เชียะ (1 ไม้ว) เท่ากับ 3.3333 หรือ $3 \frac{1}{3}$ เมตร
 ไม้วัดที่คนกลางใช้ในสมัยนั้น มีขนาด 5 เชียะ หรือ $1 \frac{2}{3}$ เมตร และขนาด 10 เชียะ (1 ไม้ว) หรือประมาณ $3 \frac{1}{3}$ เมตร คนกลางจะวัดกองข้าวตามความกว้าง x ยาว x สูง คำนวณเป็นปริมาตรแล้วเทียบออกมาว่าจะเป็นที่เกวียนข้าวเปลือก ในระยะก่อนสงครามโลก คนกลางจะหันมาใช้ ไม้เมตรในระบบมาตราสากล (เมตริก) โดยยึดหลักในปริมาตร $1 \times 1 \times 1$ เมตร หรือ 1 ลูกบาศก์เมตร จะได้ข้าวเปลือกประมาณ 5 ถัง และข้าวเปลือก 7 เรียง จะได้ข้าวเปลือกประมาณ 1 ถัง การซื้อขายกันนั้นมักจะนับชั้นข้าวที่ขาวนาต้องการที่จะขายขึ้นไป ส่วนที่เหลือจะเก็บไว้บริโภคและไว้ใช้ในงานบุญ งานมงคลต่าง ๆ การซื้อข้าวแบบเหมาแบบนี้ ค่อย ๆ หมดไปเมื่อเกิดสงครามโลกครั้งที่สอง ในระหว่างสงครามจนถึงสงครามสงบเป็นต้นมา การซื้อขายข้าวก็จะใช้วิธีชั่งกัน³⁹

มาตราชั่ง

ในสมัยก่อน โรงสีจะซื้อข้าวด้วยวิธีการชั่ง เพราะฉะนั้นผู้ที่นำข้าวมาขาย จะต้องย่อยข้าวเปลือกออกจากเลียง เครื่องชั่งในรุ่นแรก ๆ ถ้าเป็นการซื้อที่โรงสี จะใช้ชั่งปอนด์ ซึ่งมีฐานสำหรับวางกระบุงปากบานที่ใส่ข้าวเปลือกและมีแขนที่มีคันชั่ง ลูกชั่งที่เลื่อนได้ เป็นตาชั่งอย่างปัจจุบันที่ใช้กันอยู่ ส่วนการชั่งนอกสถานที่ โรงสีจะใช้ตาชั่งตาเต็งอย่างที่ว่าชั่งหนุเคยใช้กันรุ่นแรก ๆ ตาชั่งจะมาจากเมืองจีน หน่วยที่ปรากฏบนแขนตาชั่งจึงเป็นหน่วยชั่งแบบจีน ซึ่งมีมาตราดังนี้⁴⁰

10 ลิ	เท่ากับ 1 สูง
10 สูง	เท่ากับ 1 จั
10 จั	เท่ากับ 1 เนีย
10 เนีย	เท่ากับ 1 เก็ง
100 เก็ง	เท่ากับ 1 ต่ำ หรือหาบจีน

เทียบกับมาตราเมตริกจะได้ดังนี้

- 1 เก็ง จะเท่ากับน้ำหนัก 500 กรัม
- 1 ต่ำ หรือหาบจีนจะเท่ากับน้ำหนัก 50,000 กรัมหรือ 50 กิโลกรัม

ในสมัยโบราณ มาตราชั่งของไทยมีดังนี้⁴¹

4 ไพ	เท่ากับ 1 เฟื้อง
2 เฟื้อง	เท่ากับ 1 สลึง
4 สลึง	เท่ากับ 1 บาท
4 บาท	เท่ากับ 1 ตำลึง

20 ตำลึง	เท่ากับ 1 ชั่ง
20 ชั่ง	เท่ากับ 1 ดุล
20 ดุล	เท่ากับ 1 ภาว

หน่วย “ดุล” และ “ภาว” นั้นเลิกใช้กันมานานแล้ว ภายหลังมี “หาบ” เข้ามาแทนที่ สันนิษฐานว่าได้รับอิทธิพลมาจากจีนที่เข้ามาค้าขายกันมาก และคำว่า “หาบ” น่าจะใช้กันมาตั้งแต่สมัยอยุธยาตอนปลาย หน่วยที่เข้ามาแทนโดยตัด “ดุล” และ “ภาว” ออกไป มีดังนี้

50 ชั่ง เท่ากับ 1 หาบ

และเมื่อเทียบกับมาตราเมตริก จะได้ดังนี้

1 เฟื้อง		เท่ากับ 1.875 กรัม
4 เฟื้อง	เท่ากับ 1 สลึง	เท่ากับ 3.75 กรัม
4 สลึง	เท่ากับ 1 บาท	เท่ากับ 15 กรัม
4 บาท	เท่ากับ 1 ตำลึง	เท่ากับ 60 กรัม
20 บาท	เท่ากับ 1 ชั่ง	เท่ากับ 1,200 กรัม
50 ชั่ง	เท่ากับ 1 หาบ	เท่ากับ 60,000 กรัม หรือ 60 กิโลกรัม

ในสมัยที่ยังไม่นิยมชั่งข้าวกันเป็นหน่วยมาตราเมตริก (เป็นกิโลกรัม) นั้น การขายส่งโดยเฉพาะในการขายกันระหว่างชาวจีนด้วยกัน นิยมคิดกันเป็น “หาบ” เช่น พ่อค้าคนกลางในเมืองนครฯ ส่งข้าวเปลือกเข้ากรุงเทพฯ แจ่งน้ำหนักเป็นหน่วยกิโลกรัม แต่เมื่อพ่อค้าที่กรุงเทพฯ สรุปรวมยอดแล้ว แจ่งกลับมาที่พ่อค้าคนกลางที่นครฯ เป็น “หาบ” โดยคิด 60 กิโลกรัม เท่ากับ 1 หาบ การคิดเป็นหาบเพ็งจะหยุดไปเมื่อไม่นานมานี้เอง หยุดพร้อมกับการขายปลีกจากการตวงเป็นลิตรเป็นถึงมาใช้วิธีชั่งเป็นกิโลกรัม (ประมาณปี พ.ศ.2532-2534)⁴²

มาตราชั่งดังกล่าวมาแล้วนั้น เป็นมาตราแบบประเพณีนิยม ยังมีมาตราชั่งแบบที่ทางการประกาศเป็นมาตรฐานหลวงอีกมาตราหนึ่ง แต่ในวงการค้าข้าวไม่นิยมใช้กันคือ

1 ชั่งหลวง	เท่ากับ 600 กรัม
100 ชั่งหลวง	เท่ากับ 60,000 กรัม หรือ 60 กิโลกรัม

มาตราตวง

การตวงนั้นนิยมใช้กับการซื้อขายข้าวสาร ก่อนที่จะทำความเข้าใจกับมาตราตวงท้องถิ่นของไทยนั้น ควรทราบถึงมาตราตวงของจีนเสียก่อน เพราะชาวจีนซึ่งพ่อค้าข้าวที่มีอิทธิพลต่อวัฒนธรรมการค้าข้าวของไทยเป็นอย่างมาก รวมทั้งมาตราตวงและภาชนะที่ใช้ตวงของท้องถิ่น มาตราตวงของจีนจะเพิ่มหน่วยสูงขึ้นทีละ 10 คือ⁴³

10 เกี้ยก	เท่ากับ 1 ฮะ
10 ฮะ	เท่ากับ 1 เซง
10 เซง	เท่ากับ 1 ไตว
10 ไตว	เท่ากับ 1 เจียะ

เทียบกับมาตราเมตริกได้ดังนี้

1 เซง	เท่ากับ 1 ลิตร
1 ไตว	เท่ากับ 10 ลิตร
1 เจียะ	เท่ากับ 100 ลิตร

ชาวจีนเมื่ออพยพเข้ามาอยู่ในประเทศไทย ได้นำภาชนะที่ใช้ตวง ซึ่งทำด้วยไม้ขนาดต่าง ๆ เข้ามาด้วย ขนาดที่นิยมใช้กันในประเทศไทยนั้น มี 2 ขนาด ได้แก่ ขนาด 1 ไตว (10 ลิตร) และ ขนาด 2 ไตว (20 ลิตร) เป็นถังไม้ ต่อมาก็มีการผลิตขึ้นใช้ในเมืองไทย ส่วนขนาดอื่น ๆ ซึ่งนิยมนำมาใช้ตวงข้าวสารกันนั้น ได้แก่ขนาด 1 ลิตร (1 เซง) และขนาด 5 ลิตร (5 เซงหรือ ครึ่งไตว) นิยมใช้ของฝรั่งเป็นกระป๋องที่ทำด้วยโลหะ เป็นทองแดง หรือเป็นเหล็กเคลือบดีบุก เป็นตะกั่วก็มี ซึ่งภาชนะที่ใช้ตวงข้าวสารเทียบกับน้ำหนักตามมาตราเมตริก ได้ดังนี้

ขนาด 1 ลิตร (1 เซง)	มีน้ำหนักเท่ากับ	800 กรัม
ขนาด 5 ลิตร (5 เซง)	มีน้ำหนักเท่ากับ	4,000 กรัม หรือ 4 กิโลกรัม
ขนาด 10 ลิตร (1 ไตว)	มีน้ำหนักเท่ากับ	8,000 กรัม หรือ 8 กิโลกรัม
ขนาด 20 ลิตร (2 ไตว)	มีน้ำหนักเท่ากับ	16,000 กรัม หรือ 16 กิโลกรัม

ส่วนมาตราตวงโบราณของไทยมีดังนี้⁴⁴

120 เมล็ดข้าว	เท่ากับ 1 หยิบมือ
4 หยิบมือ	เท่ากับ 1 กำมือ
4 กำมือ	เท่ากับ 1 ฝายมือ
2 ฝายมือ	เท่ากับ 1 กอบมือ
2 กอบมือ	เท่ากับ 1 ทะนาน
20 ทะนาน	เท่ากับ 1 สัด
40 สัด	เท่ากับ 1 บัน
2 บัน	เท่ากับ 1 เกวียน

หน่วย “สัด” ปรากฏในตำนานเมืองนครศรีธรรมราช (บางท่านว่าเป็นตำนานกัลปาวตทำช้าง) ซึ่งเป็นตำนานที่กล่าวถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในเมืองนครศรีธรรมราชสมัยกรุงศรีอยุธยา ความตอนหนึ่งว่า “...แลนาสำหรับพระสำหรับสงฆ์ทั้งอารามนี้ ถ้าพระหลวงกรมการเอาทำกินมากนักน้อย

เท่าใด ก็ให้เจ้าคณะพระครูปลัดแต่งขุนหมื่นกระหมวดได้เรียกวัดสำหรับตฤชสาทรทำขวัญพระ เป็นเงินบาททุกกัน ข้าวณเดือนละสัดผูก แก่เจ้าคณะวัดท่าช้าง จะได้ปันที่สังฆระณะ ทำการวัด พระถวายพระราชกุศลแลให้งาม...”⁴⁵

ปัจจุบันมาตราโบราณของไทยดังกล่าวนี้ ไม่ปรากฏว่ามีการใช้กันแล้ว คงเหลือแต่หน่วย “เกวียน” และ “ทะนาน” เท่านั้น และหน่วยทั้งสองนี้ก็มีค่าเท่ากับหน่วยที่เรียกเหมือนกันนี้ใน มาตราตวงปัจจุบัน ส่วนมาตราที่ใช้กันอยู่ในท้องถื่นภาคใต้ตอนบนฝั่งตะวันออกเป็นมาตราตวงที่ เพิ่งจะเลิกใช้กันเมื่อเร็ว ๆ นี้ เพราะหันไปใช้วิธีซึ่งเป็นกิโลกรัม และคนท้องถิ่นส่วนใหญ่ก็ยังรู้จัก กันอยู่ เป็นมาตราที่ผสมผสานกันระหว่างไทย ฝรั่งและจีนมีดังนี้⁴⁶

3 ปอย	เท่ากับ 1 ลิตร
5 ลิตร	เท่ากับ 1 แ่ง
4 แ่ง	เท่ากับ 1 ถัง
100 ถัง	เท่ากับ 1 เกวียน

เปรียบกับมาตราเมตริก ได้ดังนี้ (เป็นการตวงข้าวสาร)

1 ลิตร	เท่ากับ 800 กรัม
1 แ่ง	เท่ากับ 4,000 กรัม หรือ 4 กิโลกรัม
1 ถัง	เท่ากับ 16,000 กรัม หรือ 16 กิโลกรัม

“ปอย” หรือ “ป้อย” ภาชนะที่ใช้จะทำด้วยกะลามะพร้าวตาเดียว แต่ละบ้านมักจะมีขนาด ไม่เท่ากัน ภายหลังจึงนิยมใช้กระป๋องนมข้นหรือกระป๋องยาชิกกาแร็ต ซึ่งมีมาตรฐานกว่ามาใช้ เป็นปอย เป็นขนาดที่ใช้ตวงข้าวสารสำหรับหุงข้าว

“ลิตร” มีเค้าเดิมว่ามาจาก “ทะนาน” ซึ่งทะนานหลวงในปัจจุบันก็มีค่าเท่ากับลิตร แต่ คำว่าทะนานได้หายไปจากภาคใต้แล้ว เดิมทะนาน ภาชนะที่ใช้ตวงทำด้วยกะลามะพร้าวที่มี ขนาดค่อนข้างใหญ่ ต่อมาเมื่อฝรั่งเข้ามาค้าขายได้นำกระป๋อง “ลิตร” เข้ามาใช้ คนไทยรวมทั้ง พ่อค้าจีน คงเห็นว่าเหมาะสมและใช้ง่ายและสะดวกดี เพราะลิตรก็มีค่าเท่ากับขนาด “เซ่ง” ของ จีนด้วย จึงนิยมใช้กันทั่วไป

“แ่ง” มีขนาดเท่ากับ 5 ลิตร เป็นอีกหน่วยหนึ่งที่ได้รับอิทธิพลจากฝรั่ง ภาชนะที่ใช้ กระป๋องเนื้อทองเหลือง เหล็กเคลือบดีบุก เป็นดีบุกก็มีคำว่า “แ่ง” แปลตามศัพท์มีความหมาย ว่า ฝ่าแบ่ง น่าจะมาจากความหมายที่ว่า ฝ่าแบ่งย่อยจากหน่วย “ถัง” ซึ่ง “แ่ง” มีขนาด 1 ใน 4 ของ “ถัง”

“ถัง” มีขนาดเท่ากับ 20 ลิตร ภาชนะที่ใช้ตวงจะเป็นถังไม้ที่ชาวจีนนำเข้ามาใช้ในเมือง ไทยเป็นหนึ่งใน 2 ขนาดที่คนท้องถิ่นนิยมนำมาใช้กัน คือ ขนาด ครึ่งถัง (1 โตะ ความจุข้าวสาร

10 ลิตร) และขนาด 1 ถัง (2 โต้ว ความจุข้าวสาร 20 ถัง) คำว่า “ถัง” ก็คงเรียกตามลักษณะของภาชนะที่ใช้ตวงนั่นเอง

“เกวียน” เป็นหน่วยที่มีใช้กันมานานแล้ว และในปัจจุบันก็ยังใช้กันอยู่ โดยเฉพาะการใช้กับการวัดตวงข้าวแสดงตัวเลขของข้าวในวงการค้าข้าวภายในประเทศ

เครื่องมือที่นิยมนำมาตวงข้าวสารขายปลีกที่ใช้กันในภาคใต้ฝั่งตะวันออก เปรียบเทียบกับมาตราเมตริกได้ดังนี้

กระป๋องโลหะ 1 ลิตร			เท่ากับ 800 กรัม
กระป๋องโลหะ 5 ลิตร	เท่ากับ 1 แล่ง		เท่ากับ 4 กิโลกรัม
ถังไม้ 10 ลิตร	เท่ากับ 2 แล่ง		เท่ากับ 8 กิโลกรัม
ถังไม้ 20 ลิตร	เท่ากับ 1 ถัง		เท่ากับ 16 กิโลกรัม

ในปัจจุบันทางการได้ประกาศมาตราตวงหลวงใช้เป็นมาตรฐานทั่วประเทศ ดังนี้
เปรียบเทียบกับการชั่ง-มาตราเมตริก

1	ทะนานหลวง	เท่ากับ 1 ลิตร	เท่ากับ 800 กรัม
20	ทะนานหลวง	เท่ากับ 1 ถังหลวง	เท่ากับ 20 ลิตร
16	ถังหลวง	เท่ากับ 1 เกวียนหลวง	เท่ากับ 1,600 กิโลกรัม

ส่วนการตวงข้าวเปลือกนั้น ขึ้นอยู่กับชนิดของข้าวว่าชนิดนั้นเป็นชนิดที่น้ำหนักเบา-หนักแค่ไหน แต่โดยประมาณแล้ว จะได้ดังนี้

1	ถังหลวง	เท่ากับ 12 กิโลกรัม
1	เกวียนหลวง	เท่ากับ 1,200 กิโลกรัม

เป็นที่น่าสังเกตว่า หน่วย “ถัง” ที่ใช้กันอยู่ในภาคใต้นั้น จะมีน้ำหนัก 16 กิโลกรัม (ตวงข้าวสารขายปลีก) แต่ในภาคกลาง จะมีน้ำหนักเพียง 15 กิโลกรัมเท่านั้น และโดยทั่วไป จะคิดกันว่า ข้าวสาร 1 กระสอบป่าน จะมีน้ำหนักเท่ากับ 6 ถัง (6 x 16 กิโลกรัม) มีน้ำหนัก 96 กิโลกรัม เท่านั้น ข้าวสารกระสอบป่านในระยะหลังที่ขายในประเทศ จึงมีน้ำหนักสุทธิ 96 กิโลกรัม รวม น้ำหนักกระสอบอีก 2 กิโลกรัม จะเท่ากับ 98 กิโลกรัม ในการจำหน่ายปลีก (ในภาคกลาง) 1 กระสอบข้าวสาร จะมีกำไรข้าวที่ไม่นับผลต่างของราคาอีก 6 กิโลกรัม

มาตราตวงแบบเก่าที่ใช้กันอยู่ในภาคใต้ฝั่งตะวันตก จะเป็นอีกแบบหนึ่งที่ไม่เหมือนที่ใช้กันในพื้นที่ฝั่งตะวันออก คือ⁴⁷

150	เมล็ดข้าว	เท่ากับ 1 ใจมือ
4	ใจมือ	เท่ากับ 1 กำมือ
8	กำมือ	เท่ากับ 1 จังออน

2	จ้งออน	เท่ากับ 1 แล่ง
1	แล่ง	เท่ากับ 1 ทะนาน
2	ทะนาน	เท่ากับ 1 กัณฑ์
10	กัณฑ์	เท่ากับ 1 ถัง
100	ถัง	เท่ากับ 1 เกวียน

และเทียบกับมาตราเมตริกได้ดังนี้

1	แล่ง	เท่ากับ 1/2 ลิตร	เท่ากับ 400 กรัม
1	ทะนาน	เท่ากับ 1 ลิตร	เท่ากับ 800 กรัม
1	กัณฑ์	เท่ากับ 2 ลิตร	เท่ากับ 1,600 กรัม
1	ถัง	เท่ากับ 20 ลิตร	เท่ากับ 16,000 กรัม หรือ 16 กิโลกรัม
1	เกวียน	เท่ากับ 2,000 ลิตร	เท่ากับ 1,600 กิโลกรัม

จะเห็นได้ว่า “แล่ง” ของมาตรานี้ จะมีขนาดเล็กกว่า “แล่ง” ของมาตราตวงฝั่งตะวันออกมาก (ฝั่งตะวันออกมีน้ำหนักถึง 4,000 กรัม) ส่วน “ถัง” และ “เกวียน” จะเท่ากันทั้งสองมาตรา “แล่ง” “ทะนาน” และ “กัณฑ์” ใช้ภาชนะที่ส่งมาจากต่างประเทศ ซึ่งเป็นทองแดง เหล็กชุบตะกั่ว หรือ ตะกั่ว ส่วน “ถัง” นั้นจะมีทั้งแบบโลหะ และแบบถังไม้ที่มาจากเมืองจีน

มาตราตวงนั้น ใช้กับการซื้อขายข้าวโดยเฉพาะข้าวสารที่มีปริมาณต่ำกว่า “ถัง” ลงมา ใช้กันมานับตั้งแต่เริ่มมีการซื้อขายข้าวกัน เพิ่งจะหันไปนิยมการชั่ง นับตั้งแต่มีการบรรจุข้าวด้วยถุงพลาสติก ขนาด 5 กิโลกรัม ออกวางจำหน่าย (ประมาณ พ.ศ.2530) เนื่องจากการขายข้าวด้วยการตวงนั้น คนซื้อจะถูกคนขายตวงเอาเปรียบเสมอ พ่อค้าปลีกรู้จะใส่ถุงกระดาก ซึ่งส่วนใหญ่จะใช้กระดากบรรจุปูนซีเมนต์มาแต่งทับให้บรรจุข้าวให้ลูกค้า และนับตั้งแต่มีถุงพลาสติกใช้กันดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ความนิยมซื้อขายด้วยการตวงก็ค่อย ๆ เปลี่ยนมาเป็นชั่ง ซึ่งสะดวกและเที่ยงตรงกว่าการตวงและคิดกันเป็นหน่วยละกิโลกรัม แต่การซื้อขายกันในปริมาณมากหรือขนาดใหญ่ ก็ยังนิยมคิดกันเป็นเกวียน (สำหรับการค้าภายในประเทศ) ซึ่งเป็นความคุ้นเคยมาตั้งแต่อดีตของพ่อค้าและชาวนา แต่สำหรับการค้าระหว่างประเทศนั้น จะใช้เป็นมาตราชั่ง คิดกันเป็น “กิโลกรัม” และ “ตัน”

อ้างอิง

- ¹ สัมภาษณ์ ไสว มาลาเวช เมื่อ กุมภาพันธ์ 2540
 วลัย ภูศิริ (ลี แซ่กู) เมื่อ กรกฎาคม 2540
 พิจิตร พิฆานนท์ เมื่อ ตุลาคม 2540
 วิเชียร ภิญโญ เมื่อ ตุลาคม 2540
 กีก เคารพภาพงษ์ (แซ่ไค้ว) เมื่อธันวาคม 2540
 ภูวัต แซ่อ่าง เมื่อ 9 กรกฎาคม 2541
 เฮง คูปิตุมิ เมื่อ 24 กรกฎาคม 2542
 เน่ง ลอยชูศักดิ์ เมื่อ 24 กรกฎาคม 2542
 ไพศาล ทรัพย์สว่างวงศ์ เมื่อ 10 สิงหาคม 2542
- ² สัมภาษณ์ ปัก ช่วยคงทอง เมื่อ กรกฎาคม 2539
 หุ้ย ดุสิต เมื่อ 18 เมษายน 2540
 ไพ่ บุญชูวงศ์ เมื่อ 15 เมษายน 2540
 เทพ กุลสิทธิวิเวก เมื่อ 6 พฤษภาคม 2540
 วิเชียร ภิญโญ เมื่อ ตุลาคม 2540
 เกตุ นุ่นสังข์ เมื่อ พฤศจิกายน 2540
 ภูวัต แซ่อ่าง เมื่อ 9 กรกฎาคม 2540
- ³ สัมภาษณ์ เก็บ ชูเกลี้ยง เมื่อ กรกฎาคม 2539
 ปัก ช่วยคงทอง เมื่อ กรกฎาคม 2539
 เกือบ แก้วนพรัตน์ เมื่อ 15 เมษายน 2540
 ไพ่ บุญชูวงศ์ เมื่อ 15 เมษายน 2540
 ลั่น คงจันทร์ เมื่อ เมษายน 2540
 เกตุ นุ่นสังข์ เมื่อ พฤศจิกายน 2540
 พริ้ง บรรจุสุวรรณ เมื่อ ธันวาคม 2540
 เฮง คูปิตุมิ เมื่อ กรกฎาคม 2542
 เน่ง ลอยชูศักดิ์ เมื่อ กรกฎาคม 2542
- ⁴ สารานุกรมวัฒนธรรมภาคใต้ พ.ศ. 2529 เล่ม 1, เรื่อง กระสอบ, สถาบันทักษิณคดีศึกษา สงขลา หน้า 41-42.
- ⁵ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 88 ตอนที่ 78 20 กรกฎาคม 2514.
- ⁶ สัมภาษณ์ เจนศุภการ, เทคนิคการวางแผนและปฏิบัติงานส่งเสริมโครงการไฟฟ้า, เอกสารประกอบ สัมมนา, 2 พฤษภาคม 2528, การไฟฟ้าเขต 2 ภาค 4 นครศรีธรรมราช
- ⁷ อ้างแล้ว.
- ⁸ สัมภาษณ์ กฤษณ์ พุกไพฑูรย์ เมื่อ สิงหาคม 254.
- ⁹ หนังสือพิมพ์แจกในงานพระราชทานเพลิงศพ หม่อมประยูร โสณกุล ณ อยุธยา ณ เมรุหน้าพลับพลา

อิศริยาภรณ์ วัดเทพศิรินทราวาส เมื่อ 23 มีนาคม 2520, เรื่องเอกสารรายงานราชการกรมณฑลนครศรีธรรมราช ในสมัยที่พระยาสุโขมัยวินิต (บัน สุ่ม) เป็นข้าหลวงเทศาภิบาล, ร.ศ.115-125 (พ.ศ.2439-2449) หน้า 221-222.

¹⁰ สัมภาษณ์ ไสว มาลาเวช เมื่อ กุมภาพันธ์ 2540

ชจิต เพชรานนท์ เมื่อ ธันวาคม 2540

สมจินต์ สัตติธรรพ์ เมื่อ 30 ธันวาคม 2542

¹¹ สัมภาษณ์ เอก พงศ์สุวรรณ เมื่อ 11 สิงหาคม 2542

¹² สัมภาษณ์ เอกศักดิ์ นวกิจไพฑูรย์ เมื่อ 4 ธันวาคม 2542

¹³ วัฒนธรรมไทย, เรื่องพาหนะทางน้ำ, สภาพวัฒนธรรมแห่งชาติ, กระทรวงคมนาคม 1 เมษายน 2487, โรงพิมพ์อมสิน พระนคร 2489, หน้า 19.

¹⁴ พรรณี บัวเล็ก, “สยาม”ในกระแสธารแห่งการเปลี่ยนแปลง : ประวัติศาสตร์ไทยตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5, กรุงเทพฯ : เมืองโบราณ 2541, หน้า 113

¹⁵ หนังสือพระราชทานเพลิงศพหม่อมประยูร ไสณกุล ณ อยุธยา ณ เมรุหน้าพลับพลาอิศริยาภรณ์ วัดเทพศิรินทราวาส วันที่ 23 มีนาคม 2520, เรื่อง เอกสารราชการกรมณฑลนครศรีธรรมราช ในสมัยที่พระยาสุโขมัยวินิต (บัน สุ่ม) เป็นข้าหลวงเทศาภิบาล ร.ศ. 115-125 (พ.ศ.2439-2449), หน้า 131-132.

¹⁶ เล่มเดียวกัน , หน้า 173-174.

¹⁷ พรรณี บัวเล็ก ,อ้างแล้ว , หน้า 113-114.

¹⁸ สารานุกรมวัฒนธรรมภาคใต้ พ.ศ.2529 เล่ม 10, เรื่อง อีสต์เอเชียติก บริษัทจำกัดสินไห้ : กิจกรรมในภาคใต้ , สถาบันทักษิณคดีศึกษาดี สงขลา, หน้า 4278-4280

¹⁹ พรรณี บัวเล็ก , อ้างแล้ว , หน้า 116-119.

²⁰ เล่มเดียวกัน , หน้า 116-120.

²¹ วัฒนธรรมไทย, เรื่องพาหนะทางน้ำ, อ้างแล้ว, หน้า 30-35.

²² สัมภาษณ์ มณฑา เสรีวัฒนา , เมื่อ พฤษภาคม 2540.

²³ สัมภาษณ์ ไสว มาลาเวช เมื่อ 2540, ไพ บุญชูวงศ์ เมื่อ 15 เมษายน 2540.

²⁴ สัมภาษณ์ ไสว มาลาเวช เมื่อ กุมภาพันธ์ 2540

²⁵ สัมภาษณ์ มณฑา เสรีวัฒนา เมื่อ พฤษภาคม 2540, นพนา รัตนปราการ เมื่อ 15 สิงหาคม 2542, บุญช่วย บุญนาค เมื่อ 15 เมษายน 2542.

²⁶ สัมภาษณ์ ไสว มาลาเวช เมื่อ กุมภาพันธ์ 2540

หุ้ย ดุลิต เมื่อ 18 เมษายน 2540

นอบ สุวรรณวงศ์ เมื่อ กุมภาพันธ์ 2540

บุญเอียด ลิ้มตระกูล เมื่อ 30 กรกฎาคม 2540

อนันต์ วิศุทธภาจักร เมื่อ 19 กรกฎาคม 2541

เอียด จันทอนนท์ เมื่อ 30 กันยายน 2542

สุนน บุญอนันท์ เมื่อ 30 เมษายน 2542

²⁷ สัมภาษณ์ สุชาติ ศรีวิเชียร เมื่อ 19 กันยายน 2542, สุนน บุญอนันท์ เมื่อ 30 กันยายน 2542

²⁸ บริษัทชินวัตรไดเรกทอรี จำกัด, สมุดโทรศัพท์หน้าเหลือง 2540/41 เขตโทรศัพท์ภาคใต้, จัดพิมพ์
สำหรับองค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย

²⁹ สัมภาษณ์ชนสงัด, วารสารสมาคมชนสงัด ฉบับพิเศษเดือน มกราคม - กุมภาพันธ์ 2542
กรุงเทพฯ

³⁰ สัมภาษณ์ เกียรติศักดิ์ ลัดนากุล เมื่อ มกราคม 2543

³¹ สัมภาษณ์ เอก พงศ์สุวรรณ เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2542

³² สัมภาษณ์ เอกศักดิ์ นวกิจไพฑูรย์ เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2542

³³

³⁴ สัมภาษณ์ วิเชียร ภิญโญ เมื่อ ตุลาคม 2540.

³⁵

³⁶ สัมภาษณ์ ฤดี แซ่กู่ เมื่อ 20 เมษายน 2543

³⁷ การประกอบโรคศิลปะ, ตำราแพทย์แผนโบราณทั่วไป สาขาเภสัชกรรม, สำนักงานปลัดกระทรวง
สาธารณสุข.

³⁸

³⁹ กองการประกอบโรคศิลปะ. อ้างแล้ว.

⁴⁰ ตำนานเมืองนครศรีธรรมราช, รายงานการสัมมนาประวัติศาสตร์นครศรีธรรมราช ครั้งที่ 2 ประวัติ
เศรษฐกิจและสังคมนครศรีธรรมราช, คัดจาก David K.Wyatt, and ed. THE CRYSTAL SAND : THE
CHRONICLES OF NAGARA SRI DHARRMARAJA. Southeast Asia Program Data Paper, No. 98.
New York : Cornell University, 1975, pp.227-243. สำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติและวิทยาลัย
ครุศรีธรรมราช, 2525.

⁴¹ สัมภาษณ์ ฤดี แซ่กู่ เมื่อ 20 เมษายน 2543.

⁴² ดิเรก พรตตะเสน, รายงานการสัมมนาประวัติศาสตร์นครศรีธรรมราช ครั้งที่ 3 ประวัติศาสตร์จากวรรณกรรม
มูขปาฐะ, สำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติและวิทยาลัยนครศรีธรรมราช, 2526.

บทที่ 5

พลังอำนาจของชุมชนในลุ่มน้ำปากพนัง และรอบ ทะเลสาบสงขลา อันเนื่องด้วยการค้าข้าวและกิจกรรมโรงสี

อิทธิพลของการค้าข้าวที่มีต่อพลังด้านต่าง ๆ

1. พลังความเข้มแข็งของชุมชนและการขยายตัวของชุมชน

1.1 การเปลี่ยนแปลงของภูมิภาคอันเกิดจากชาติตะวันตกมุ่งหวังแสวงหาผลประโยชน์ทางการค้าและทรัพยากร ซึ่งต่อมาได้ใช้วิธีล่าดินแดนต่าง ๆ เป็นอาณานิคม โดยเฉพาะอังกฤษที่เข้ามาครอบครองดินแดนมลายูและสิงคโปร์ เมื่ออังกฤษเปิดสิงคโปร์เป็นเมืองท่าเสรี เปิดเหมืองแร่ต่าง ๆ ในมลายู ทำให้เกิดความต้องการแรงงานจากภายนอกเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้มีชาวจีนและชาวอินเดียมอพยพพลั้งไหลเข้ามายังสิงคโปร์และมลายูเป็นจำนวนหลายแสนคน ความต้องการบริโภคข้าวอย่างมหาศาลก็ติดตามาด้วย แหล่งที่สามารถสนองความต้องการนั้น ก็ย่อมหนีไม่พ้นไทยโดยเฉพาะเมืองนคร ซึ่งเป็นแหล่งที่พึ่งพิงของดินแดนมลายูมาตั้งแต่โบราณ เป็นเป้าหมายที่สำคัญที่สุดในการผลิตข้าวในขณะนั้น

1.2 เมื่อความต้องการบริโภคข้าวเพิ่มขึ้นมา อังกฤษก็ต้องพยายามหาทางเข้ามาเจรจาทำสัญญาการค้ากับไทย เริ่มตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3 เป็นต้นมา และในที่สุดก็ต้องเปิดเสรีทางการค้าขึ้น นับเป็นจุดเริ่มต้นที่เทคโนโลยีและการพาณิชย์ในด้านต่าง ๆ รวมทั้งการอพยพเข้ามาของชาวต่างชาติโดยเฉพาะชาวจีนเข้ามายังประเทศสยามมากขึ้นเป็นลำดับ และนับเป็นการก้าวเข้าสู่ยุคใหม่ของโลกในขณะนั้นหันมาดูในถิ่นลุ่มน้ำปากพนัง ชาวต่างชาติได้เข้ามาซื้อข้าวมากขึ้นอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3 แล้ว และเมื่อไควฮักหงี้ได้ตั้งโรงสีไฟขึ้นเป็นโรงแรกในภาคใต้ในปี พ.ศ.2447 เป็นจุดผลักดันให้มีการค้าข้าวในแถบถิ่นนี้ขยายตัวมากยิ่งขึ้นในเวลาต่อมา ในขณะนั้นชาวจีนได้อพยพเข้ามาในถิ่นนี้เพิ่มมากขึ้นและมีบทบาทต่อการค้าข้าวเป็นอย่างมาก มีพวกที่เข้ามาเป็นแรงงานให้กับนายทุนที่เป็นชาวจีนด้วยกัน พวกรวบรวมข้าวจากชาวนา (นายหน้าและผู้นำชุมชน) พวกที่ทำหน้าที่รับจ้างขนส่ง เป็นเอ็นจิเนียร์ให้กับโรงสีและเป็นแรงงานฝีมือหลายแขนง ชาวจีนเข้ามามากจนบางแห่งตั้งกันเป็นหมู่บ้าน ส่วนชาวไทยท้องถิ่นที่อพยพมาอยู่ในแถบนี้มีอาชีพประมงและต่อมาก็มีการทำนามากขึ้น มีการปฏิสัมพันธ์กับชาวจีนเป็นอย่างดี ทั้งนี้อาจจะเป็นเพราะต่างได้พึ่งพาอาศัยกันในเรื่องทำมาหากิน และต่างก็มีวิถีชีวิตในด้านวัฒนธรรมที่ไม่ต่างกันมากจนยอมรับกันได้ทั้งสองฝ่าย

1.3 ในพื้นที่ลุ่มน้ำปากพนัง เมื่อมีผู้คนจากแหล่งใกล้เคียง ได้แก่ พัทลุงและ

สงขลา อพยพเข้ามาบุกเบิกป่าสาคร จับจองเป็นพื้นที่ทำนามากขึ้นเป็นลำดับ รุ่นแรกที่เข้ามาเมื่อทำได้ผลก็เป็นตัวอย่างให้พรรคพวก ญาติพี่น้องตามเข้ามา การอพยพมีมาตลอดนับตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 เป็นต้นมา โดยเมื่อมีการเลิกทาสและเลิกระบบไพร่ จนมาถึงสมัยเกิดสงครามครั้งที่ 2 จึงค่อยยุติลง เหตุจูงใจที่ทำให้มีการอพยพเข้ามานั้นแม้ว่างานแผ้วถางป่าสาครจะเป็นงานที่หนักมิใช่น้อย ก็เพราะว่าพื้นที่ในบริเวณนี้ทำนาได้ผลโดยเฉพาะแถบใกล้ชายทะเลตั้งแต่ปากพนังไปจรดอำเภอระโนด ที่สำคัญเมื่อได้ผลผลิตมาแล้วขายได้ การทำนาในสมัยนั้นลงแต่แรง ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ แทบจะไม่มี เพราะไม่ต้องใช้ปุ๋ยและเป็นการทำนาปีที่อาศัยฝน ไม่ได้อาศัยน้ำจากแม่น้ำลำคลองกันเลย แต่พื้นที่ที่อยู่ใกล้แม่น้ำลำคลองจะถูกจับจองกันก่อนเนื่องจากการอาศัยแม่น้ำลำคลองในการขนส่งและสัญจรไปมา ส่วนพวกที่มาทีหลังก็จับจองที่อยู่ใกล้ทางน้ำเข้าไปซึ่งเป็นพื้นที่ที่ด้อยคุณภาพกว่า โดยรวมแล้วการเป็นอยู่ของชาวนาในยุคนั้นค่อนข้างอยู่ดีกินดี ชุมชนต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นทั้งที่เป็นชุมชนเก่าและชุมชนใหม่ จึงมีความเข้มแข็ง ซึ่งสามารถดูได้จากมีวัดและชุมชนขนาดย่อมเกิดขึ้นมากมายในยุครัชกาลที่ 5 และรัชกาลที่ 6

1.4 นับตั้งแต่ความต้องการในการบริโภคข้าว (Demand) เพิ่มขึ้นอย่างมากในสิงคโปร์ มลายู ซึ่งตรงกับสมัยรัชกาลที่ 4 และรัชกาลที่ 5 กลุ่มน้ำปากพนังกลายเป็นเป้าหมายในการผลิตข้าว (Supply) ที่สำคัญขึ้นมา จึงมีนายทุนจากกรุงเทพฯ บ้าง จากเมืองนครฯ บ้าง จากมลายูบ้าง ซึ่งล้วนเป็นชาวจีนเข้ามาลงทุนตั้งโรงสีตามสองฝั่งแม่น้ำปากพนังและสาขามากขึ้นเป็นลำดับ ปากพนังจึงกลายเป็นศูนย์กลางการค้าข้าวของภาคใต้ และเจริญรุ่งเรืองตลอดมานับเป็นเวลาประมาณ 70 ปี ความเจริญในการค้าข้าวยังขยายตัวไปสู่พื้นที่ใกล้เคียงได้แก่ แถบรอบทะเลสาบสงขลา ความรุ่งเรืองทางการค้าข้าวทำให้เกิดชุมชนขนาดใหญ่ขึ้นหลายเมือง ได้แก่ ปากพนัง ปากเชียร (เชียรใหญ่) หัวไทร สะหวด ระโนด ปากคลอง เป็นต้น และเกิดชุมชนขนาดย่อมที่อยู่ริมฝั่งแม่น้ำลำคลองขึ้นอีกหลายชุมชน ชุมชนเหล่านี้เดิมอาจจะมีผู้นำเป็นคนไทย แต่ต่อมาเมื่อมีคนจีนเข้ามาอาศัยและมีศักยภาพในการสร้างฐานะทางด้านการเศรษฐกิจสูงกว่าคนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่นจึงมักจะตกอยู่ในมือคนจีน ตัวอย่างเช่นชุมชนสะพานเมา ซึ่งตั้งอยู่ในเขตอำเภอเชียรใหญ่ในปัจจุบัน เป็นต้น หรือมีผู้นำเป็นลูกผสมไทยจีน และเมื่อลูกผสมไทยจีนสืบทอดมาในรุ่นที่ 2 ก็จะเป็นความเป็นอยู่และมีวิถีชีวิตของคนไทยท้องถิ่น ยิ่งในรุ่นที่ 3 จะมีความคิดอย่างไทย มีวัฒนธรรมอย่างไทยเช่นคนไทยท้องถิ่นทุกประการ

1.5 ชาวจีนที่เข้ามาตั้งโรงสีในแต่ละชุมชน ไม่ว่าจะเป็นที่ลุ่มน้ำปากพนังหรือบริเวณรอบทะเลสาบสงขลา หากมองจากภายนอก แต่ละโรงน่าจะมีการแข่งขันกัน หรือไม่ก็ต่างคนต่างทำ ในความเป็นจริงต่างจะให้ความร่วมมือกันในระดับหนึ่ง แต่มีข้อแม้ว่า จะต้องเป็นพรรคพวกเดียวกัน คือมีความสัมพันธ์ผูกเป็นญาติ หรือไม่ก็เคยร่วมงานกันมาก่อน หากเป็นนายทุนที่อยู่

นอกกรอบ มักจะไม่ได้ได้รับความร่วมมือหรือช่วยเหลือกัน ตัวอย่างเช่น กรณีนาย บันดินหล้า นายโฮฮอง ซึ่งเป็นนายทุนชาวฮกเกี้ยนมาจากมลายู โรงสีของนายทุนสองท่านนี้ต้องหยุดกิจการก่อนที่จะเกิดวิกฤตการณ์ของโรงสีไฟในช่วงปี พ.ศ.2496-2505 อีกตัวอย่างคือ โรงสี 5 ของนายตันกวงโตวที่ปากพนัง แข่งขันกับบริษัทข้าวไทย ในขณะที่โรงสีไฟอื่น ๆ โอนอ่อนผ่อนตามแต่โรงสี 5 ต่อสู้อยู่โดดเดี่ยว ในที่สุดก็ต้องหยุดกิจการไป ในสมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 โรงสีไฟต่าง ๆ ในลุ่มน้ำปากพนังได้รวมตัวกันตั้งเป็นสมาคมค้าข้าว คอยเป็นตัวแทนจัดสรรโควตาข้าวชนิดชั้น 3 ของโรงสีต่าง ๆ ให้กับพวกเรือแขกโดยเฉพาะ แต่เมื่อเกิดสงครามขึ้น สมาคมนี้ก็ล้มเลิกไป และตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาโรงสีไฟก็ไม่สามารถรวมตัวกันได้อีก เมื่อเกิดวิกฤตการณ์โรงสีเล็กกินโรงสีใหญ่ โดยการสนับสนุนของทางรัฐบาล (ส่งเสริมให้ชาวนาสรางเครื่องสีปั่นแก้ว ซึ่งเป็นเครื่องสีชนิดดีเซลขนาดเล็ก) โรงสีไฟไม่สามารถรวมตัวเรียกร้องแก้ปัญหาหรือมีพลังพอที่จะผลักดันให้รัฐบาลมองเห็นปัญหาที่จะเกิดขึ้นกับตนได้ เพราะโรงสีไฟต่าง ๆ ภายหลังสงครามต่างก็พยายามปรับตัวกับสภาวะการณ์ทางการค้าที่เกิดจากการออกกฎหมายใหม่ที่ควบคุมการค้าข้าวอย่างเข้มงวดและเหตุการณ์ใหม่ ๆ ที่เกิดขึ้น แต่ในที่สุดก็ต้องล้มไป เมืองที่เคยคึกคักด้วยธุรกิจการค้าข้าวก็พลอยซบเซาไปด้วย

1.6 ตลอดระยะเวลาประมาณ 70 ปี ที่การค้าข้าวในลุ่มน้ำปากพนังและรอบทะเลสาบสงขลามีความเจริญรุ่งเรือง ชาวนาในถิ่นนี้ก็มีความเป็นอยู่ที่ดีและมั่นคง แต่เมื่อเริ่มจะมีปัญหาวิกฤตการณ์โรงสีเล็กกินโรงสีใหญ่ในช่วง พ.ศ.2494-2505 ชาวนาก็ขายข้าวไม่ค่อยได้ราคา ทำให้ความเป็นอยู่ของชาวนาเริ่มมีปัญหา โดยเฉพาะในปี พ.ศ.2505 เมื่อเกิดवादภัยชาวนาในลุ่มน้ำปากพนังได้อพยพออกจากพื้นที่ไปเป็นระลอก ไปหาพื้นที่ใหม่ทำไร่ ทำสวนในต่างอำเภอ (ในจังหวัดนครศรีธรรมราช) และต่างจังหวัด ตั้งแต่จังหวัดนราธิวาส ยะลา กระบี่ สุราษฎร์ธานี ชุมพร (หลังสวน) ราชบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และเข้ากรุงเทพฯ ก็มีไม่น้อย ลักษณะการอพยพออกจากพื้นที่นั้นคล้ายกับ “ผึ้งแตกรัง” กระจายไปทั่วสารทิศ แล้วแต่ว่าพรรคพวกใครที่ไปอยู่ที่นั่นแล้ว เห็นว่ามีอนาคตดีกว่าชักชวนกันไป เช่น เมื่อมีการเปิดเขาคูญยุตต์แรกในปี พ.ศ.2511-2512 ชาวปากพนังไม่น้อยก็ตามกันไปทำ จนในปี พ.ศ.2518-2519 ในพื้นที่ลุ่มน้ำปากพนังและรอบทะเลสาบสงขลา เริ่มจะนิยมทำนาทุ่งกัน ก็มีหลายกลุ่มอพยพกลับเข้ามาทำนาทุ่ง ซึ่งเป็นความหวังใหม่ในการทำมาหากิน และอาชีพการทำนาทุ่งแทนการทำนาข้าวก็เป็นอาชีพที่ทำให้เศรษฐกิจโดยรวมในดินแดนแถบนี้ดีขึ้น ที่เห็นได้ชัดที่สุดคือนับตั้งแต่ปี พ.ศ.2518 เป็นต้นมา คนในชุมชนแถบนี้มีการอพยพย้ายถิ่นที่อยู่กันน้อยลง ที่ย้ายออกไปอยู่ถิ่นอื่น ก็จะได้แก่กลุ่มที่ขายที่ดินให้กับพวกที่มาซื้อทำนาทุ่ง

2. พลังอำนาจทางการเมืองการปกครอง

2.1 การเปลี่ยนแปลงนโยบายทางการเมืองทั้งด้านต่างประเทศและภายในประเทศของรัฐในสมัยรัชกาลที่ 4 และรัชกาลที่ 5 มีส่วนสำคัญอย่างมากต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของไทยในยุคนั้นและยุคต่อมา ในที่นี้จะขอกกล่าวถึงด้านสังคมและเศรษฐกิจภายในท้องถิ่น กล่าวคือ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าพระเจ้าอยู่หัว ทรงเห็นด้วยกับสภาพที่ปรีชาราชการแผ่นดินว่า ระบบทาสเป็นเครื่องถ่วงความเจริญของบ้านเมือง เป็นสิ่งล้าสมัยไม่เหมาะกับการพัฒนาประเทศ จึงได้พิจารณาการเลิกทาสโดยตราพระราชบัญญัติพิกัดเกษียณอายุทาสและลูกไทย ร.ศ.93 เมื่อ 21 สิงหาคม 2417 กำหนดลดราคาค่าตัวทาสที่มีอยู่ลงทีละน้อยจนเจ้าตัวทาสสามารถไถ่ถอนตัวเองได้ ถ้าลูกทาสคนใดเกิดปี พ.ศ.2411 ซึ่งเป็นปีที่พระองค์เสด็จเสวยราชย์เป็นต้นไป ให้คิดค่าเกษียณอายุลดค่าตัวลงทุก ๆ เดือนไปจนอายุครบ 8 ปี ให้ลดลงทุกปีจนถึงอายุ 21 ปี เป็นขาดค่าตัว ถือว่าเป็นไท ตั้งแต่ปี พ.ศ.2411 เป็นต้นไปห้ามการซื้อขายทาส หากจะเข้าอาศัยในบ้านหรือสถานที่ใด ให้มีฐานะเป็นลูกจ้างเท่านั้น และทาสที่เป็นไทมีอิสระในการเลือกที่อยู่และการเดินทางในปี พ.ศ.2448 โปรดเกล้าฯ ให้ประกาศพระราชบัญญัติเลิกทาส ร.ศ. 124 รวมระยะเวลา 37 ปี ที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าพระเจ้าอยู่หัวทรงใช้วิธีเลิกทาสอย่างค่อยเป็นค่อยไป ไม่กระทบกระเทือนความเป็นอยู่และผลประโยชน์ของทุกฝ่ายมากเกินไป ส่วนอีกด้านหนึ่ง ในปี พ.ศ.2339 ได้ยกเลิกระบบไพร่ ปลดปล่อยพลเมืองให้พ้นจากพันธะที่ผูกกับนายให้มีการเรียกเงินช่วยราชการแผ่นดินแทนให้ชำระเป็นรายปี กำหนดเงินค่าราชการ ปีละ 6 บาท (ในสมัยรัชกาลที่ 6 เปลี่ยนเรียกเป็น “เงินรัชชูปการ” ถูกยกเลิกไปในปี พ.ศ.2476 เมื่อมีการปรับปรุงประมวลรัษฎากร) ในขณะเดียวกันก็ได้ตราพระราชบัญญัติการเกณฑ์ทหาร 124 ประกาศใช้ เป็นครั้งแรกใน พ.ศ. 2448 แทนการเกณฑ์แรงงานแบบระบบไพร่ ให้ชายฉกรรจ์ที่มีอายุ 18 ปี รับราชการทหารในกองทัพบกประจำการมีกำหนด 2 ปี แล้วปลดประจำการเป็นทหารกองหนุน ผู้ที่ได้รับราชการในกองประจำการแล้ว ให้ผู้นั้นพ้นจากการเสียเงินค่าราชการใด ๆ ตลอดชีวิต

การปลดปล่อยทาสให้เป็นอิสระและยกเลิกระบบไพร่ เป็นส่วนสำคัญให้แรงงานมีอิสระที่จะเคลื่อนย้ายถิ่นที่อยู่และที่ประกอบอาชีพ เป็นจุดที่เปลี่ยนแปลงสังคมและเศรษฐกิจของไทย แรงงานเสรีเป็นปัจจัยสำคัญ ในการผลิตข้าวในลุ่มน้ำปากพนังและรอบทะเลสาบสงขลาเป็นอย่างมาก และประกอบกับการเพิ่มความต้องการข้าว (Demand) ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการทำนาในแถบนี้ได้ผลเป็นอย่างดี ยิ่งทำให้แรงงานจากพัทลุงและสงขลาและบางแห่งในจังหวัดนครศรีธรรมราชเอง อพยพเข้าสู่ลุ่มน้ำปากพนังมากขึ้นเป็นลำดับจนเกิดเป็นชุมชนขนาดใหญ่ขนาดเล็กหลายชุมชนที่มีอาชีพทำนาโดยเฉพาะกระจายอยู่เต็มพื้นที่

2.2 นับตั้งแต่รัชกาลที่ 4-5 จนถึงก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 ซึ่งเป็นยุคเสรีในการค้าข้าว

และเป็นยุคที่มีความเจริญรุ่งเรืองยิ่งกว่ายุคใด ๆ แต่หลังจากที่รัฐได้เข้ามาควบคุมอย่างเข้มงวด โดยออกพระราชบัญญัติต่าง ๆ และการตั้งบริษัทข้าวไทยเข้ามาควบคุมการค้าข้าว ทำให้ระบบการค้าข้าวของโรงสีต่าง ๆ ชะงักกันไประยะหนึ่ง อย่างไรก็ตาม ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 การผลิตข้าวทั้งภาคชาวนาและการแปรรูปข้าวเปลือกมาเป็นข้าวสารของโรงสีในลุ่มน้ำปากพนังโดยรวมนั้น ถูกกระทบกระเทือนไม่มากนัก แต่แถบรอบทะเลสาบสงขลาค่อนข้างจะกระทบมาก เพราะหลาย ๆ โรงสีต้องหยุดกิจการเพราะภาวะสงคราม หลังสงครามบริษัทข้าวไทยถูกยกเลิก รัฐบาลได้ออกกฎหมายต่าง ๆ มาควบคุมการค้าข้าวและการเคลื่อนย้ายข้าวที่เข้มงวดแทน ในระยะแรก หลังสงครามใหม่ ๆ มีการฝ่าฝืนลักลอบค้ากันมาก เช่นการลักลอบส่งออกทางเรือไปถึง สิงคโปร์จนถึงปี พ.ศ. 2494 จึงยุติส่วนการลักลอบส่งออกทางชายแดนเป็นขบวนรถไฟวันละหลาย ๆ เที่ยวได้กระทำกันมาอีกหลายปี ซึ่งในทางนิติบัญญัติการค้าข้าวที่ปฏิบัติตามกฎหมายนั้น แทบจะกระทำกันไม่ได้เลย เพราะจะมีความยุ่งยากและซับซ้อนมาก และดูเหมือนว่ากฎหมายที่มีอยู่ นั้น จะเปิดทางให้เฉพาะผู้มีอิทธิพลระดับชาติ รวบอำนาจการค้าข้าวเข้าไปอยู่ในกรุงเทพฯ ในนามของคณะกรรมการที่มีอำนาจอนุญาตการค้าข้าวทุกกรณี การจัดตั้งเป็นสมาคมโรงสีข้าวไทย สมาคมพ่อค้าข้าว และสมาคมผู้ส่งออกข้าวต่างประเทศ เป็นรูปแบบจัดตั้งที่รวบอำนาจการค้าข้าวระดับชาติอย่างเบ็ดเสร็จ จึงทำให้การค้าข้าวในสมัยสงครามมีการลักลอบกันมาก และเจ้าหน้าที่ของรัฐก็ถือโอกาสคอร์รัปชันกันมากนับตั้งแต่ปี พ.ศ.2482 เป็นต้นมา ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในบทก่อนกฎหมายและการจัดตั้งสมาคมต่าง ๆ เหล่านี้เป็นอุปสรรคต่อการคงอยู่ของการค้าข้าวและผู้ค้าข้าว (โรงสีและผู้ขายส่ง) เป็นอย่างมาก ซึ่งไม่ต้องกล่าวถึงความเจริญเติบโตในการค้าข้าวเลยว่าจะก้าวไปข้างหน้าได้ ซึ่งกฎหมายต่าง ๆ ที่ออกมาในระยะหลังสงคราม ประมวลได้ว่า

1. ห้ามการส่งข้าวทางทะเลโดยเฉพาะการส่งออกต่างประเทศ เว้นแต่การได้รับอนุญาตการส่งออกจากท่าเรือที่กรุงเทพฯ

2. ควบคุมปริมาณและการกักกันข้าว ห้ามการขนย้ายข้ามเขตที่อ้างว่าเพื่อป้องกันการเกิดการขาดแคลนข้าวขึ้นในบางท้องที่ ในความเป็นจริงนั้น ระยะหลังสงคราม 4-5 ปี นั้นอาจจะมีความจำเป็นต้องควบคุมตามที่กล่าวอ้าง แต่เมื่อผ่านไป 5-7 ปี ภาวะสงครามน่าจะคลี่คลายไปแล้ว ซึ่งในความเป็นจริงการควบคุมอย่างเข้มงวดกลับทำให้เกิดการขาดแคลนเดือดร้อนกันหนักในบางพื้นที่ หลังสงครามประมาณ 20 ปี ประกาศต่าง ๆ ที่ออกโดยอาศัยอำนาจกฎหมายที่ควบคุมข้าวก็ยังมิได้ผ่อนปรนการควบคุมแต่อย่างใด โดยเฉพาะการส่งข้าวไปยังชายแดนในภาคใต้ เป็นการไม่เอื้อต่อการค้าข้าวในภาคใต้เป็นอย่างยิ่ง และยังจะทำให้เห็นชัดที่ประกาศคณะกรรมการสำรวจและห้ามกักกันข้าว ฉบับที่ 76-79 ซึ่งประกาศในปี พ.ศ.2506-2509 เปิดเขตการ

ห้ามกักกันข้าวกว้างขึ้น (ข้าวจากภาคกลางและภาคใต้ เขตจังหวัดนครศรีธรรมราช พัทลุง ระโนด) สามารถส่งข้าวไปยังจังหวัดชายแดนได้แล้วโดยไม่ต้องขออนุญาต ซึ่งเป็นระยะเวลาที่ ข้าวจากภาคกลางเริ่มจะเข้ามาตีตลาดในภาคใต้ และคนใต้ก็เริ่มจะไม่นิยมบริโภคข้าวท้องถิ่นกัน แล้ว และในช่วงหนึ่งที่ทางรัฐบาลมีนโยบายปราบคอมมิวนิสต์ ได้ออกประกาศกระทรวงกลาโหม ควบคุมเขตการเคลื่อนย้ายสินค้ายุทธปัจจัยซึ่งรวมถึงข้าวอยู่ด้วย ยิ่งทำให้การค้าข้าวในภาคใต้ มีอุปสรรคไม่ขยายตัว

3. ในอดีต ตลาดการค้าข้าวของชาวลุ่มน้ำปากพนังและรอบทะเลสาบสงขลาคือดินแดน ในภาคใต้และตลาดสิงคโปร์มลายู แต่ในปัจจุบันเมื่อถูกกีดกันและถูกควบคุมมิให้กิจการเจริญ เติบโต จึงทำให้การผลิตข้าวได้น้อยลง ทั้งนี้เพราะไม่มีเหตุจูงใจในการผลิต การขายก็น้อยลง เนื่องจากผู้ผลิตของท้องถิ่นสามารถส่งขายได้ภายในประเทศเท่านั้น เนื่องจากกฎหมายไม่อำนวย นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2482 เป็นต้นมา ไม่เปิดโอกาสให้พ่อค้าคนท้องถิ่นกระทำได้นอกจากการลักลอบ ส่งออกทางชายแดน ประกาศคณะกรรมการปฏิบัติการตามพระราชบัญญัติการค้าข้าว พุทธศักราช 2489 ฉบับที่ 137 พ.ศ.2535 ซึ่งเป็นฉบับหลังสุดที่มีผลใช้อยู่ในปัจจุบันนี้ ได้ บัญญัติคุณสมบัติและเงื่อนไขของผู้ค้าข้าวส่งไปจำหน่ายต่างประเทศ ประมวลได้ดังนี้

(1) ประเภท บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชน จำกัด

คุณสมบัติ

- ต้องมีทุนจดทะเบียนที่ได้เรียกชำระแล้วไม่น้อยกว่า 5 ล้านบาท
- มีโรงเก็บข้าวที่ได้รับอนุญาตจากกรมศุลกากรให้เป็นที่สำหรับตรวจเก็บและ บรรทุกข้าวลงเรือเพื่อการส่งออกที่เป็นกรรมสิทธิ์หรือครอบครองถูกต้องตามกฎหมาย

เงื่อนไข

- มีข้าวสารเป็นกรรมสิทธิ์ของตนเอง เป็นจำนวนไม่น้อยกว่า 500 เมตริกตัน ภายในกำหนด 15 วัน นับตั้งแต่วันที่ได้ออกหนังสืออนุญาตและตลอดเวลาที่ได้รับอนุญาตให้ ประกอบการค้าข้าว
- เก็บข้าวไว้ในโรงเก็บข้าวที่ได้รับอนุญาตตามที่ได้ยื่นหลักฐานไว้แล้ว
- การเปลี่ยนแปลงการเพิ่มหรือลดจำนวนโรงเก็บข้าว ต้องแจ้งเป็นหนังสือต่อเจ้า พนักงานภายใน 15 วัน นับแต่มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มหรือลดจำนวนโรงเก็บข้าว

(2) ผู้ส่งออกต่างประเทศเฉพาะประเทศที่มีชายแดนติดต่อกับประเทศไทย

คุณสมบัติ

- เป็นนิติบุคคล
- มีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดชายแดนนั้น ๆ

- มีมูลค่าส่งออกไม่เกินวันละ 500,000 บาท (ประมาณ 200-250 กระสอบป่าน)

(3) ผู้ส่งไปจำหน่ายต่างประเทศ เฉพาะข้าวสารบรรจุถุงหรือหีบห่อ

คุณสมบัติ

- เป็นนิติบุคคลหรือบุคคลธรรมดาหรือรัฐวิสาหกิจหรือสหกรณ์หรือกลุ่มเกษตรกร

เงื่อนไข

- ส่งเฉพาะข้าวสารบรรจุถุงหรือหีบห่อที่มีน้ำหนักข้าวสุทธิไม่เกิน 10 กิโลกรัม ต่อถุงหรือหีบห่อ (เช่น การบรรจุด้วยถุงพลาสติกใส)

หากพิจารณาตามกฎหมายเกณฑ์การส่งออกข้างต้น จะเห็นได้ว่าผู้ที่มีความประสงค์จะส่งออกตามข้อ (1) จะต้องเป็นนายทุนใหญ่ ต้องลงทุนค่อนข้างมากซึ่งในทางปฏิบัติก็ยังมีกฎหมายอื่น ๆ ที่มีได้ระบุไว้ในกฎหมาย เช่น เรื่องโควตาการส่งออก การเป็นสมาชิกของสมาคมต่าง ๆ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วเพราะจะได้รับการปฏิบัติช่วยเหลือโดยการจ่ายค่าธรรมเนียม ขั้นตอนทางด้านศุลกากร เป็นต้น จึงเป็นการยากที่พ่อค้าในระดับกลางหรือโรงสีที่มีอยู่ในภาคใต้จะมีศักยภาพที่จะปฏิบัติได้ ส่วนผู้ที่มีความประสงค์จะส่งออกตามข้อ (2) ซึ่งจะต้องมีคุณสมบัติที่สำคัญ คือ มีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดชายแดนเท่านั้น ส่วนผู้ผลิต (โรงสี) หรือพ่อค้าที่ไม่มีภูมิลำเนาที่จังหวัดชายแดนมีมูลค่าการส่งออก วันละไม่เกิน 500,000 บาท ประมาณ 220 - 250 กระสอบ เป็นธุรกิจที่ค่อนข้างเล็ก และในด้านการปฏิบัติการขออนุญาตเป็นผู้ส่งออกก็ดี การดำเนินการส่งออกอย่างถูกต้องตามกฎหมายก็มีความยุ่งยากซับซ้อนอีกมากจนทำให้ผู้ที่ค้าข้าวอยู่ก่อนแล้วด้วยระบบได้ดิน ไม่สามารถหันมาขออนุญาตค้าข้าวอย่างถูกต้องได้ถึงแม้ว่ามีความตั้งใจไม่ยอมทำผิดกฎหมายก็ตาม นับตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา จึงไม่มีผู้ค้าข้าวในภาคใต้แม้แต่รายเดียวที่ขออนุญาตเป็นผู้ส่งข้าวออกต่างประเทศอย่างถูกต้องตามกฎหมาย และเมื่อพิจารณากฎหมายฉบับที่ใช้ในระหว่างสงครามและหลังสงครามตลอดจนมาถึงประกาศคณะกรรมการปฏิบัติการตามพระราชบัญญัติการค้าข้าว พุทธศักราช 2489 ฉบับที่ 85 พ.ศ.2510 ปรากฏว่า ไม่มีการกล่าวถึงการส่งออกต่างประเทศทางบกเลย แต่กลับมีการกล่าวถึงการส่งออกทางด้านศุลกากรที่ทำเรือกรุงเทพฯ เท่านั้น ประกาศคณะกรรมการฯ ฉบับที่ 133 พ.ศ.2529 มีรายละเอียดการแยกประเภทของผู้ส่งออกมากขึ้น แต่ก็มีเนื้อหาที่ไปในทำนองเดียวกับฉบับที่ 85 และในฉบับที่ 137 พ.ศ.2535 ซึ่งเป็นฉบับล่าสุดมีเนื้อหาตามที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้นของหัวข้อในทางปฏิบัติกระทำได้อย่างยากมาก - ทั้งจะเป็นการลงทุนที่ไม่คุ้มค่า จึงกล่าวได้ว่า ในปัจจุบันการส่งออกทางชายแดนไปยังประเทศมาเลเซียนั้น เป็นการส่งออกอย่างไม่ถูกต้องตามกฎหมายทั้งสิ้น

สรุปความสัมพันธ์ ธัของรัฐบาลที่มีต่อการค้าข้าวของภาคใต้ได้ว่า

ประการแรก รัฐบาลทุกยุคทุกสมัย ไม่นำพาต่อการพัฒนาหรือการอุดหนุนของระบบการค้าข้าวและการเปลี่ยนแปลงในด้านลบของผู้ผลิตข้าว ซึ่งได้แก่ ชาวนาและโรงสีในภาคใต้เลย คงปล่อยให้ผันแปรไปตามยถากรรมดังที่ปรากฏ

ประการที่สอง นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2482 เป็นต้นมา ผู้มีอิทธิพลในการค้าข้าวระดับชาติพยายามช่วงชิงอำนาจการค้าข้าว และรวบไปไว้ในส่วนกลางโดยผ่านคนของรัฐและกลไกของรัฐ เช่นในด้านกฎหมาย การพัฒนาการคมนาคมที่เอื้อต่อกลุ่มของตน ในขณะที่เดียวกันคนของรัฐก็ถือโอกาสแสวงหาผลประโยชน์จากการอนุญาตการค้าข้าว การขนส่งผ่านแดนกักกันข้าว ซึ่งเท่ากับเป็นการซ้ำเติมวิกฤตการณ์ค้าข้าวในภาคใต้ให้เลวร้ายยิ่งขึ้นและล้มละลายเร็วขึ้น จนทำให้สภาพการค้าของภาคใต้ที่เคยรุ่งเรืองเป็นศูนย์กลางในแหลมทองตอนล่าง กลายสภาพเป็น “ไม่ตายแต่ไม่โต” หรืออยู่สภาพ “ตั้งหน้าตั้งกลางทะเลทราย” อย่างที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

3. พลังทางด้านวัฒนธรรม

ในอดีตการทำนาของชาวนาในลุ่มน้ำปากพนังและรอบทะเลสาบสงขลาต่างกับปัจจุบันเกือบจะทุกขั้นตอน เริ่มตั้งแต่ฤดูกาล วิธีทำ เครื่องมือในการทำนา พันธุ์ข้าว การใช้ปุ๋ยใช้น้ำ การเก็บข้าว การขายข้าวก็เนื่องมาจากสภาพของสิ่งแวดล้อม เทคโนโลยีและสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ซึ่งมีผลทำให้วิถีชีวิตของชาวนาในท้องถิ่นเปลี่ยนแปลงไป ส่วนผู้ที่ทำหน้าที่รับซื้อข้าว รวบรวมข้าว และขายส่งต่อ ซึ่งได้แก่โรงสีและคนกลางก็ต้องเปลี่ยนแปลงไปด้วย การที่ฝ่ายโรงสีและคนกลางเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมด้านหนึ่งก็รับผลต่อเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงการทำนาของชาวนา อีกด้านหนึ่งก็มาจากการเปลี่ยนแปลง ที่ได้รับผลกระทบจากการแข่งขันการตลาด กฎเกณฑ์ที่ไม่อำนวยต่อการค้าและอื่น ๆ ที่เป็นเรื่องของเทคนิคของการขาย การเปลี่ยนแปลงของฝ่ายโรงสีและคนกลางก็มีส่วนที่ทำให้วิถีชีวิตของชาวนาเปลี่ยนแปลงไป

ชาวนาในอดีตใช้พันธุ์ข้าวพื้นเมือง ซึ่งมีลักษณะโดยทั่วไป มีเปลือกเมล็ดหนาและมีน้ำหนักมากกว่าพันธุ์ส่งเสริมในปัจจุบัน ต้นข้าวสูงกว่า ใช้เวลาในการปลูกนานกว่า การทำนาเริ่มในเดือน 7-8 ลงไถดะ ไถแปร ในขณะที่ดินแห้ง เข้าสู่เดือน 9 เมื่อมีฝนตกลงมาบ้างจนมีน้ำขังในนาบ้างก็ไถลาด เริ่มหว่านข้าว (ในกรณีที่ทำนาหว่าน) หรือไม่ก็เพาะกล้าในแปลงหนึ่งแปลงใด มีกล้าสูงได้ที่ ก็นำไปปักดำ (ในกรณีนาดำ) ปล่อยน้ำเข้าพอประมาณ เดือน 10-11 ก็จะทำการขอมนา เอาต้นข้าวที่ไม่งอกหรือต้นข้าวที่ขึ้นแน่นเกินไปออก ขอมหรือแต่งให้เรียบร้อย ทำโดยไม่ต้องใส่ปุ๋ย ในนาข้าวบางแปลงก็เลี้ยงปลาไปด้วย แต่โดยธรรมชาติก็มีปลาเล็กปลาน้อยมากับน้ำตอนที่ชักน้ำเข้านา เรื่องน้ำนั้นไม่ค่อยมีปัญหามากนัก แต่ก็มีบางปีที่เกิดอุทกภัยจนข้าวเสียหายหรือแล้งฝน ส่วนใหญ่ฝนก็ตกต้องตามฤดูกาล ชาวนาในแถบนี้จึงไม่อาศัยน้ำจากแม่น้ำ

ล่าคล่องในการทำนา สภาพธรรมชาติแปรปรวน ฝนไม่ตกต้องตามฤดูกาลเพิ่งจะเริ่มเกิดขึ้นเมื่อไม่กี่ปี ประมาณว่าหลังจากเกิดอุทกภัยครั้งใหญ่เมื่อปี พ.ศ.2418 มานีเองที่ดินฟ้าอากาศค่อย ๆ ผลิตปกติจากเดิมรุนแรงขึ้นเป็นลำดับ เมื่อข้าวในนาสุกตกในเดือน 3-4 ข้าวพันธุ์พื้นเมืองโดยทั่วไป แยกเป็น 2 ประเภท ประเภทข้าวเบาจะใช้เวลาปลูกสั้นกว่าประเภทพันธุ์ข้าวหนัก ข้าวเบาจะเก็บกันในเดือน 3 ข้าวหนักเก็บกันในเดือน 4 พวกที่เก็บเสร็จก่อนก็จะถูกออกปากช่วยเก็บ และออกปากช่วยหอบข้าวมายังบ้านของเจ้าของนา เจ้าของนาก็จะเลี้ยงอาหารและลอดช่องสิงคโปร์ การเก็บจะใช้แกะเก็บ เนื่องจากต้นข้าวสูง จะเก็บเป็นรวงโดยตัดเก็บที่คอข้าว มัดแล้ววางตากเป็นกอง ๆ ในแปลงนา ตากไว้ประมาณแดดหรือสองแดดแล้วขนมายังบ้าน ด้วยการใส่กระสอบทูนบนศีรษะ (ส่วนใหญ่เป็นผู้หญิง) บ้างก็ใช้เสกหอบ บ้างก็ใช้हनวนเทียมวัวลากไป เมื่อถึงบ้านก็นำขึ้นเรียงเก็บไว้ในเรือนข้าว ซึ่งยกไว้แยกต่างหากจากเรือนอาศัย การเก็บข้าวเป็นเรื่องทำให้เก็บข้าวไว้ได้นานกว่าเก็บเป็นข้าวรวง (ข้าวปลดจากรวง) ชาวนาจะขายข้าวในฤดูเก็บเกี่ยวเป็นบางส่วนเพื่อนำเงินมาใช้จ่ายเป็นบางส่วน แล้วเก็บไว้ค่อย ๆ ขายออกเมื่อคราวจำเป็นที่จะต้องใช้เงิน เก็บไว้กินและไว้ใช้ในงานบุญต่าง ๆ ในเดือน 5 เดือน 10 ซึ่งสองเดือนนี้ชาวนาต่างมีใจจดจ่อกับงานประเพณีประจำปีนี้มากและจะไม่ค่อยขายข้าวของตนในสองเดือนนี้ วิถีชีวิตเช่นนี้ดำรงอยู่เป็นเวลานานโดยเฉพาะในช่วง 70 ปีที่การค้าข้าวในลุ่มน้ำปากพนังเจริญรุ่งเรือง โรงสีและคนกลางซื้อข้าวก็มีกิจกรรมในการซื้อขายข้าวสอดคล้องกับวิถีชีวิตของชาวนาไปด้วย กล่าวคือ ในเดือน 3,4 ข้าวใหม่จะออกมาก โรงสีและคนกลางก็ต้องเตรียมเงินเตรียมคน สถานที่เก็บข้าวและตากข้าวไว้ให้พร้อมรับกับสถานการณ์ ส่วนเดือน 6-9 เป็นข้าวเก็บที่ต่างกับข้าวใหม่ ข้าวอาจจะแห้งดีหรือเป็นข้าวแดงก็มี และโรงสีจะต้องดูวันที่น้ำขึ้นน้ำลง วันน้ำขึ้นจะเป็นวันที่ชาวนาสะดวกที่จะนำข้าวออกมาขายมากกว่าปกติ ในยุคแรก ๆ คนกลางจะไปซื้อข้าวจากชาวนาด้วยวิธีเหมาห้อง โดยคำนวณจากการวัดกองข้าว สูง x ยาว x กว้าง คำนวณออกมาเป็นเกวียนเป็นหอบ หากชาวนานำไปขายที่โรงสีเองก็จะใช้วิธีชั่งน้ำหนัก จะถูกโกงตาชั่งไปบ้างชาวนาก็ไม่ค่อยรู้สึกว่าเขาโดนจนเดือดร้อน ข้าวที่ชาวนานำไปขาย โรงสีสีออกมาเป็นข้าวสารส่วนใหญ่จะเป็นข้าวชั้น 3 ซึ่งในปัจจุบันคือ ชนิด 20%, 25% ตลาดข้าวของข้าวในลุ่มน้ำปากพนังและรอบทะเลสาบสงขลาก็คือพื้นที่ในภาคใต้เองและในมลายู สิงคโปร์ ในอดีตส่งไปขายหรือไม่ก็มีพวกมลายูนำเรือแขกเข้าซื้อเองถึงโรงสี เมื่อเกิดวิกฤตการณ์การค้าข้าวในภาคใต้ขึ้นโรงสีเล็กล้มโรงสีใหญ่ ในระยะใกล้เคียงกันข้าวจากภาคกลางก็เข้ามาตีตลาดในภาคใต้ ศักยภาพของพวกโรงสีเล็กที่ด้อยกว่าโรงสีใหญ่ทำให้ชาวนาขายข้าวไม่ได้ราคา ส่งผลให้ชาวนายากไม่ได้ เพื่อความอยู่รอดจึงได้อพยพออกจากพื้นที่ทำนาไปหาที่อยู่ใหม่อาชีพใหม่ วิถีชีวิตแบบปกติสุขของชาวนาก็เปลี่ยนแปลงอย่างสิ้นเชิง ความเข้มแข็งของชุมชนด้อยลง เพราะคนในชุมชนต้องดิ้นรนกับความอยู่รอด พวกที่ไม่ได้

อพยพออกไปจากพื้นที่เดิมก็อยู่อย่างแร้นแค้น ยิ่งเมื่อประสบภัยธรรมชาติ นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2505 เป็นต้นมา และในปีพ.ศ.2518 ซึ่งเป็นครั้งร้ายแรง ทำให้ยิ่งยากจนยิ่งขึ้น จึงเป็นธรรมดาที่ในสายตาของคนภายนอกที่ได้สัมผัสกับคนในลุ่มน้ำปากพนัง แล้วมองว่าเขาเหล่านั้นเป็นคนกระด้าง ไม่ยอมคน หัวหมอ นักเลง และเมื่อคนลุ่มน้ำปากพนังไปอยู่ที่อื่น มักรวมตัวช่วยเหลือกันดี เป็นธรรมชาติของคนที่เคยอยู่ในถิ่นที่ทำมาหากินลำบากมาก่อน เมื่อพลัดถิ่นไปอยู่ที่อื่นก็ย่อมมีใจเอื้ออาทรต่อกัน

ปัจจุบันการทำการได้เปลี่ยนแปลงไปจากอดีตมาก เริ่มจากการทำนา 2 ครั้งในบางพื้นที่ พันธุ์พื้นเมืองซึ่งมีอยู่หลายพันธุ์ โดยเฉพาะข้าวหนักสูญพันธุ์ไปแล้วจากพื้นที่ คงเหลือพันธุ์ข้าวเบาบางพันธุ์ไม่กี่พันธุ์ที่รื้อวันสูญพันธุ์ ที่ใช้ปลูกกันเป็นพันธุ์ใหม่ที่ทางการส่งเสริม เป็นพันธุ์ที่ใช้เวลาในการปลูกสั้นกว่า ดันเด็ยกว่า เปลือกเมล็ดบางกว่าข้าวพันธุ์พื้นเมือง ชาวนามีต้นทุนในการทำนาสูงขึ้น นับตั้งแต่การไถ หากใช้ควายเหล็กก็ต้องจ่ายค่าน้ำมันดีเซล ในกรณีที่ใช้รถไถก็ต้องจ้างในราคาค่อนข้างสูง ในอดีตใช้ควายหรือวัวไถนาไม่ต้องจ่ายค่าแรง ปุ๋ยก็ไม่ต้องใช้ แม้แต่ยาฆ่าแมลงก็ไม่มี แต่ปัจจุบันต้องซื้อหามาใช้มาใส่กัน น้ำที่ใช้ปลูกข้าวส่วนใหญ่ก็ต้องใช้เครื่องสูบน้ำสูบน้ำเข้านา เมื่อเก็บข้าวก็ต้องจ้างเก็บ ในกรณีที่ใช้รถเก็บก็ต้องเสียค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง และได้ผลดีน้อยกว่าการเก็บด้วยแรงคน เนื่องจากมีข้าวตกมาก ด้วยเหตุที่เปลือกเมล็ดของพันธุ์ข้าวในปัจจุบันค่อนข้างบาง จึงต้องรีบทำให้ความชื้นให้ลดลงโดยเร็ว และไม่สามารถเก็บไว้ได้นานในรูปของข้าวเปลือก ชาวนาจึงต้องรีบขายออกไป เรือนข้าวของชาวนาที่ยังคงเห็นอยู่บ้างในบางพื้นที่จึงล้วนเป็นเรือนเก็บสิ่งของเครื่องใช้มิได้เป็นที่เก็บข้าวอีกต่อไป และชาวนาก็ไม่ได้เก็บข้าวไว้แบ่งขายเป็นระยะในรอบปีเช่นอดีต โรงสีในปัจจุบันจึงต้องทำหน้าที่สต็อกข้าว ต้องมีลานตากข้าวที่กว้างพอหรือไม่ก็ต้องมีขบวนการอบข้าวไล่ความชื้น และจะต้องเตรียมเงินซื้อข้าวสต็อกในระยะเก็บเกี่ยว อาชีพคนกลางซื้อข้าวเก็บเก็งกำไร ซึ่งมีส่วนช่วยผ่อนภาระการเงินให้กับโรงสีได้ไม่น้อยก็ไม่สามารถทำได้ เพราะไม่คุ้มที่จะสร้างขบวนการลดความชื้นของข้าวเพื่อเก็บสต็อก ปัจจุบันพ่อค้าคนกลางจึงมีลักษณะเป็นพ่อค้าขายส่งซื้อข้าวจากโรงสีบ้างจากพ่อค้าส่งจากกรุงเทพฯ บ้าง และเป็นแหล่งผสมข้าวสารเพื่อเพิ่มกำไรจากการปรับเกรดข้าวสูงกว่าความเป็นจริง (เรียกกันในวงการค้าข้าวว่า “แต่งข้าว”) แล้วบรรจุกระสอบหรือถุงพลาสติกขายส่งให้กับร้านค้าปลีกหรือส่งต่อไปยังพ่อค้าส่งชายแดน ในอดีตข้าวที่ผลิตได้ในภาคใต้ส่วนใหญ่เป็นข้าวชั้น 3 หรือชนิด 20%-25% ซึ่งในปัจจุบันก็ยังเป็นเช่นเดิมอยู่ ตลาดของข้าวภาคใต้ในอดีตและปัจจุบันก็ไม่ได้ต่างกันมากนัก โดยเฉพาะตลาดจังหวัดชายแดนภาคใต้ เช่น จังหวัดนราธิวาส, อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา จะถูกส่งไปมากเป็นพิเศษ เพราะชาวนาเลืดยในอดีตนิยมข้าวของภาคใต้ ปัจจุบันก็ยังนิยมกันอยู่โดยเฉพาะข้าวที่มีเกรดต่ำและราคาถูก

4. พลังด้านธุรกิจการค้า

นับตั้งแต่ลุ่มน้ำปากพนังและรอบทางทะเลสาบสงขลาบางส่วน กลายเป็นแหล่งการผลิตและการค้าข้าวที่สำคัญของแหลมมลายู ปากพนังก็ได้กลายเป็นศูนย์กลางการค้าข้าวและเป็นเมืองท่าที่มีความเจริญรุ่งเรืองติดต่อกันมาร่วม 70 ปี ด้วยเหตุที่ตั้งอยู่ในชัยภูมิที่เหมาะสม ซึ่งได้แก่ด้านการคมนาคมขนส่งที่สะดวก ซึ่งในอดีตใช้ทางน้ำเป็นหลัก และอยู่ในสภาพแวดล้อมที่มีทรัพยากรพร้อมมูล ไม่ว่าจะเป็นด้านแรงงาน พื้นที่ในการปลูกข้าว ความเป็นเมืองท่าที่มีความสำคัญในการค้าข้าวได้นำความเจริญในธุรกิจการค้าด้านอื่น ๆ ตามมาด้วย ปากพนังมีพ่อค้าขายส่งสินค้าหลายชนิด มีตัวแทนสถาบันการค้าที่มาจากต่างประเทศเป็นผู้จัดจำหน่ายโดยผ่านมาจากสิงคโปร์ โดยเฉพาะสินค้าที่มาจากยุโรป สินค้าที่มาจากจีนจะเข้ามาปากพนังโดยตรง แม้ว่าในระยะหลังเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้ามาเทียบท่าที่ปากพนังได้ แต่ทอดสมอที่นอกฝั่งตรงปากน้ำปากพูน ซึ่งอยู่ห่างจากปากพนังประมาณ 20 กว่ากิโลเมตร ห่างจากเมืองนครในระยะทางที่ใกล้กว่า การขนส่งสินค้าเข้าทางปากพนังจะมีมากกว่าและสะดวกกว่า เพราะมีเรือเดินทะเลขนาดเล็กเป็นเครื่องมือสำคัญในการขนถ่ายสินค้าหลายลำ มีคนโดยสารเข้าออกมาก สินค้าจากต่างประเทศที่ปากพนังจึงมีมากและราคามักจะถูกกว่าเมืองอื่น ๆ ในบริเวณนี้รวมทั้งเมืองนคร ปากพนังมีเส้นทางเรือภายใน เดินเรือเป็นเส้นทางประจำสัปดาห์ต่าง ๆ หลายเส้นทางที่โยงใยกับชุมชนและเมืองต่าง ๆ โดยรอบดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในบทที่ว่าด้วยเรื่องการคมนาคมทางน้ำ ปากพนังจึงเป็นที่พึ่งทั้งการส่งออกและนำเข้าสินค้ายังเมืองต่าง ๆ โดยรอบในยุคต้น ๆ ปากพนังมีตัวแทนการค้าหลายบริษัทตั้งอยู่ ทั้งที่มาจากต่างประเทศ เช่น บริษัทฮิสเอเชียติก ตัวแทนการค้าจากสิงคโปร์ ตัวแทนการค้าและการส่งไปรษณีย์ไปเมืองจีน และสาขาตัวแทนบริษัทที่มีบริษัทแม่ที่เมืองนคร เช่น ดันหยิกเส็ง (บริษัทบวรนครศรีธรรมราช) เป็นต้น

ในสมัยก่อน กฎเกณฑ์ทางด้านศุลกากรยังไม่ซับซ้อนเช่นปัจจุบัน สินค้าที่หลากหลายจากต่างประเทศจึงมีเข้ามามากมายในตลาดปากพนัง ที่มาจากจีน ได้แก่ของแห้ง ของดอง เหล้า ผลไม้ ข้าวของเครื่องใช้ เช่น โอง ไหกระเบื้องเคลือบ ผ้า เป็นต้น ซึ่งเป็นที่นิยมของคนจีนมีพร้อมมูลที่ปากพนัง โดยมีเรือสำเภาจีนที่บรรทุกเข้ามาจำหน่าย นอกจากจะบรรทุกสินค้าแล้วยังบรรทุกชาวจีนที่เข้ามาในเมืองไทยด้วย ขากลับก็จะบรรทุกข้าว ปลาแห้ง ปลาหมึกแห้ง กุ้งแห้ง หมาก พริกไทย เป็นต้น รวมทั้งกระดูกของชาวจีนที่ต้องการนำกลับไปบ้านเกิดเมืองนอน กระดูกจะบรรจุไว้ในโลงที่ย่อส่วน มีขนาดเท่ากับลังนมขันหวาน ทาสีทอง ชาวจีนเรียกว่า "กิมกั้ว" (ชาวจีนจะจัดการศพของตน โดยบางคนทำการฝัง 2 ครั้ง คือ ครั้งแรกใส่โลงฝังดินไว้จนเนื้อหนังเปื่อยยุ่ยแล้วเก็บล้างกระดูกใส่กิมกั้ว ชาวจีนยกเกย่น ยกจิว ใส่ไหขนาดเล็กไว้แล้วนำไปบรรจุไว้ในแก่งจีนขนาดเล็กเพื่อรอโอกาสนำกิมกั้วหรือไหขนาดเล็กไปกับเรือสำเภาไปเมืองจีน

ต่อไป) ตัวแทนที่ทำหน้าที่จัดส่งกระดูกของชาวจีนกลับบ้านเกิดมักจะทำธุรกิจรับส่งไปรษณีย์ด้วย ผู้ที่มีอาชีพประเภทนี้จะมีอยู่ในเมืองใหญ่ที่มีชุมชนชาวจีนอยู่ทุกเมือง เช่น ที่เมืองนคร ปาก พนัง สงขลา ปัตตานี บ้านดอน เป็นต้น ธุรกิจการบริการนำกระดูกชาวจีนกลับเมืองจีนด้วยเรือ ลำภาหุยุตไปในราวสมัยรัชกาลที่ 7 เนื่องจากไม่มีเรือสำเภามาเข้ามายังเมืองเหล่านี้โดยตรง แต่มี เรือกลไฟเข้ามาแทนที่และเทียบท่าที่กรุงเทพฯ เท่านั้น คนจีนที่เข้ามาอยู่เมืองไทยในรุ่นนี้ก็ตั้งขึ้น ท่าที่กรุงเทพฯ เดินทางมายังภาคใต้โดยทางรถไฟหรือโดยสารเรือมาขึ้นที่ปากพนังอีกทีหนึ่ง ส่วน สินค้าที่มาจากยุโรป ซึ่งมักจะผ่านสิงคโปร์มาส่งที่ปากพนังก็มีอยู่หลากหลายเป็นสินค้าใหม่ ๆ ของยุโรป จำพวกเครื่องใช้ สุขาภัณฑ์ เครื่องยนต์ น้ำมัน ปืน บุหรี่ ยารักษาโรค ผ้า น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซล เป็นต้น ผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ ที่สิงคโปร์มี ไม่นานนักก็มีขายที่ปากพนัง และบางชนิดมีขาย ก่อนกรุงเทพฯ เสียด้วยซ้ำ

อย่างไรก็ตาม ปากพนังเจริญรุ่งเรืองขึ้นมาได้ก็ด้วยมีข้าวเป็นสินค้าที่ค้าประกันความมั่น คงอยู่ เมื่อการค้าข้าวทั้งระบบซบเซาลง ธุรกิจการค้าด้านอื่น ๆ โดยรวมของปากพนังก็พลอยถูก กระทบซบเซาลงไปด้วย ชาวนาในลุ่มน้ำปากพนังถูกกระทบอย่างรุนแรงจนต้องอพยพออกจาก พื้นที่ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในบทก่อน ส่วนกลุ่มนายทุนที่ค้าข้าวหรือทำธุรกิจอื่น ๆ ที่ได้สะสมทุนมา ในสมัยที่การค้าข้าวรุ่งเรือง ก็ได้เริ่มหันมาทำธุรกิจอื่น ๆ เช่น การประมง ได้สร้างเรือประมงเพิ่ม ขึ้นเป็นลำดับจนกล่าวได้ว่าผู้ที่มีฐานะปานกลางในปากพนังล้วนมีเรือหรือเคยสร้างเรือประมงกัน มาก่อน เรือหาปลาของปากพนังมีมากจนเป็นหนึ่งในสามแห่งที่มีมากที่สุดในภาคใต้ฝั่งทะเลด้าน อ่าวไทย แต่ปัจจุบันเนื่องจากคมนาคมขนส่งที่เปลี่ยนแปลงไป ศักยภาพการค้าด้านการประมง ของปากพนังด้อยลงไป ไม่ได้ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง การซื้อขายอาหารทะเลที่สงขลาและ ปัตตานีเจริญกว่าคลองตัวกว่า ดีกว่าทั้งด้านปริมาณการรับซื้อและราคาซื้อ ทำให้เรือประมง ในปากพนังหันไปขึ้นท่าที่สงขลาและปัตตานีมากขึ้นเป็นลำดับ ปากพนังจึงมีเรือประมงน้อยลง กว่าเมื่อก่อน แม้ว่าเมื่อเร็ว ๆ นี้ได้เปิดตลาดสะพานปลาขึ้นมาแล้วก็ตาม แต่เป็นการมุ่งเน้น ตลาดกุ้งเป็นหลัก และเมื่อลุ่มน้ำปากพนังมีธุรกิจทำนาุ้งเกิดขึ้น คนในถิ่นนี้ซึ่งอยู่เป็นชุมชนที่ หนาแน่นและต้องดิ้นรน เนื่องจากมีทางเลือกในการทำอาชีพอื่นน้อยอยู่แล้ว การทำนาุ้งจึงเกิด ขึ้นทุกพื้นที่ที่สามารถทำนาุ้งกันได้ แม้ว่าในบางครั้งมีการขาดทุนจนล้มละลาย แต่ก็มีผู้ทำกำไร ได้มากในเวลาไม่กี่เดือนให้เห็นเป็นตัวอย่าง การทำนาุ้งจึงเป็นอาชีพที่คนลุ่มน้ำปากพนังนิยม มากที่สุด ทุ่มเทกำลังทำกันมากที่สุดในปัจจุบันนี้

บรรณานุกรม

หนังสือ

- กรมธนารักษ์. หนังสือกระษาปณ์กรุงรัตนโกสินทร์ พ.ศ. 2325 - 2525, กรุงเทพฯ : , 2525.
- กรรณิกา ตันประเสริฐ และคณะ. รายงานการวิจัยสนองพระราชประสงค์ เรื่อง นครศรีธรรมราช. กรุงเทพฯ : สภามหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ, 2540.
- กองการประกอบโรคศิลปะ. ตำราแพทย์แผนโบราณทั่วไป สาขาเภสัชกรรม, กรุงเทพฯ : สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. มปป.
- ชัย เรื่องศิลป, ประวัติศาสตร์ไทย สมัย พ.ศ. 2252 - 2453 ด้านเศรษฐกิจ, กรุงเทพฯ : . 2522.
- ดิเรก พรตตะเสน, รายงานการสัมมนาประวัติศาสตร์นครศรีธรรมราช ครั้งที่ 3 ประวัติศาสตร์นครศรีธรรมราชจากภาษาและวรรณกรรม : ประวัติศาสตร์จากวรรณกรรมมุขปาฐะ. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติและวิทยาลัยครูนครศรีธรรมราช, 2526.
- ตำนานเมืองนครศรีธรรมราช, ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจและสังคมของนครศรีธรรมราช, รายงานการสัมมนาประวัติศาสตร์นครศรีธรรมราช ครั้งที่ 2 สำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติและวิทยาลัยครูนครศรีธรรมราช 2526, คัดจาก David K Wyatt and ed" THE CRYSTALSAND : THE CHRONICLES OF NAGARA SRI DHARRMARAJA. Southeast Asia Program Data No. 98 New York : Cornell University, 1975, pp. 227 - 243.
- นันทนา กันยานุวัฒน์. รายงานการวิเคราะห์ตัวอย่างเหรียญของสำนักงานทรัพยากรธรณี จังหวัดนครศรีธรรมราช. กรุงเทพฯ : , 2535.
- นิตยสาร กสิกร ปีที่ 40 เล่มที่ 3 เดือนพฤษภาคม 2510, กทม.
- พรณี บัวเล็ก, "สยาม" ในกระแสธารแห่งการเปลี่ยนแปลง : ประวัติศาสตร์ไทยตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์เมืองโบราณ, 2541.
- ภานุพันธุ์วงศ์วรเดช, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอเจ้าฟ้ากรมพระยา. ชีววัฒน์. พระนคร : องค์การค้าของคุรุสภา ศึกษาภัณฑ์พาณิชย์, 2504
- ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 56 ตอนที่ 53 หน้า 1329.
- ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 63 ตอนที่ 14 ลงวันที่วันที่ 12 มีนาคม 2492
- ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 63 ตอนที่ 29 ลงวันที่วันที่ 9 พฤษภาคม 2489
- ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 66 ตอนที่ 60 ลงวันที่วันที่ 25 ตุลาคม 2492 หน้า 4940 - 4941.

ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 67 ตอนที่ 9 ลงวันที่วันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2488
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 67 ตอนที่ 13 ลงวันที่วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2493 หน้า 789 - 880.
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 67 ตอนที่ 27 ลงวันที่วันที่ 9 พฤษภาคม 2493 หน้า 1825 - 1835.
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 67 ตอนที่ 29 ลงวันที่วันที่ 23 พฤษภาคม 2493 หน้า 2186 - 2187.
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 67 ตอนที่ 42 ลงวันที่วันที่ 1 สิงหาคม 2493 หน้า 3218 - 9220.
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 67 ตอนที่ 51 ลงวันที่วันที่ 26 กันยายน 2493 หน้า 4425 - 4432.
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 68 ตอนที่ 4 ลงวันที่วันที่ 9 มกราคม 2494 หน้า 112 -115.
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 68 ตอนที่ 13 ลงวันที่วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2494 หน้า 685 -691.
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 68 ตอนที่ 65 ลงวันที่วันที่ 23 ตุลาคม 2495 หน้า 4816 -4820.
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 70 ตอนที่ 56 ลงวันที่วันที่ 1 กันยายน 2496 หน้า 3218 - 9220.
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 71 ตอนที่ 3 ลงวันที่วันที่ 5 มกราคม 2497 หน้า 58 - 64.
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 71 ตอนที่ 14 ลงวันที่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2497 หน้า 712 -713.
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 72 ตอนที่ 4 ลงวันที่วันที่ 9 มกราคม 2498 หน้า 117-118
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 72 ตอนที่ 11 ลงวันที่วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2498 หน้า 317-318
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 72 ตอนที่ 11 ลงวันที่วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2498 หน้า 319-322
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 73 ตอนที่ 15 ลงวันที่วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2499 หน้า 584 - 597.
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 73 ตอนที่ 103 ลงวันที่วันที่ 11 ธันวาคม 2499 หน้า 3716 - 3721.
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 75 ตอนที่ 112 ลงวันที่วันที่ 30 ธันวาคม 2501 หน้า 3422 - 3455.
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 77 ตอนที่ 18 ลงวันที่วันที่ 8 มีนาคม 2503 หน้า 761 - 772.
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 88 ตอนที่ 78, 20 กรกฎาคม 2514.
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 93 ตอนที่ 150 ลงวันที่วันที่ 21 ธันวาคม 2519 หน้า 3949 -3950.
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 103 ตอนที่ 131 ลงวันที่วันที่ 30 กรกฎาคม 2529 ฉบับพิเศษ หน้า 22-
 24.
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 153 ลงวันที่วันที่ 3 ธันวาคม 2535 หน้า 13726 - 13799.
 วัฒนธรรมไทย, เรื่องพาหนะทางน้ำ, สภาวัฒนธรรมแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม, 1 เมษายน 2487,
 โรงพิมพ์อ้อมสิน, พระนคร 2489.
 สมาคมขนส่งสินค้า, วารสารสมาคมขนส่งสินค้า ฉบับเดือนมกราคม - กุมภาพันธ์ 2542, กรุงเทพมหานคร.
 สมลาภ เจนศุภการ. "เทคนิคการวางแผนและปฏิบัติงานส่งเสริมการใช้ไฟฟ้ากับเครื่องสีข้าว",
 เอกสารประกอบการสัมมนา, 28 พฤษภาคม 2528, การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค 4
 นครศรีธรรมราช, 2528.

สุริวงศ พงศ์ไพบูลย์. "เรื่องกระสอบ", สารานุกรมวัฒนธรรมภาคใต้ พ.ศ. 2529 เล่ม 1.,
สงขลา : สถาบันทักษิณคดีศึกษา, 2529.

เดโช บุญชูช่วย. "อีสต์เอเชียติก บริษัทกำจัดสินใช้ : กิจการในภาคใต้", สารานุกรม
วัฒนธรรมภาคใต้ พ.ศ. 2529 เล่ม 10., สงขลา : สถาบันทักษิณคดีศึกษา, 2529.

สมุดโทรศัพท์หน้าเหลือง 2540/41 เขตโทรศัพท์ภาคใต้, บริษัทชินวัตร ไทเร็คทอรี่ส์ จำกัด จัด
พิมพ์สำหรับองค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย, พิมพ์ที่ บริษัทประชุมช่าง จำกัด,
พระนคร.

หนังสือพระราชทานเนื่องในการบำเพ็ญพระพระราชกุศล เมื่อสมเด็จพระอนุชาธิราชเจ้าฟ้ากรม
หลวงนครราชสีมาเสด็จทวงคตมาถึงปัญญาสมวาร เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2467
เรื่อง จดหมายเหตุพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จประพาสแหลม
มลายูคราว ร.ศ. 109 , ร.ศ.117, ร.ศ. 119, ร.ศ. 124, ร.ศ.128.

หนังสือพิมพ์แจกในงานพระราชทานเพลิงศพเจ้าจอมสว่าง ในรัชกาลที่ 5 พ.ศ. 2485 เรื่อง
ประชุมพงศาวดาร ภาคที่ 73.

หนังสือพิมพ์แจกในงานพระราชทานเพลิงศพหม่อมประยูรโสณกุล ณ อยุธยา ณ เมรุหน้า
พลับพลาอิสริยาภรณ์ วัดเทพศิรินทราวาส เมื่อ 25 มีนาคม 2520, เรื่อง เอกสาร
ราชการมณฑลนครศรีธรรมราช ในสมัยที่พระยาสุชุมวินิต (ปั้น สุขุม) เป็นข้าหลวง
เทศาภิบาล ร.ศ. 115 - 125 (พ.ศ. 2439 - 2449)

หนังสือ "งานเดือนสิบ 2477"

เหง่ พิชานนท์. บันทึกส่วนตัว, 2528. เหง่ พิชานนท์ ชูตา พ.ศ.2443 มรณะ พ.ศ. 2540 (อายุ
98 ปี)

เออิจิ มูราซึมา, เขียนและแปล, วีรศักดิ์ มัทธโนบล แปลและบรรณาธิการ, การเมืองจีนสยาม
- การเคลื่อนไหวทางการเมืองของชาวจีนโพ้นทะเลในประเทศไทย. กทม..

บุคคลานุกรม

ก๊ก เคาลภาพงษ์(แซ่ไค้ว) อายุ 62 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่151/132 ซอยวิสาขาสุทธิ ถนนอ้อมค่าย ตำบลในเมือง อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อธันวาคม 2540. (เกิดที่ปากพนัง บิดาเป็นหลงจู้โรงสี 1)โรงสีเอี่ยมเล้ง) เคยเช่าโรงสี 4 ทำอยู่ 2-3 ปี แล้วไปสร้างโรงสีเองที่บ้านใหม่ (อยู่ระหว่างบางไทร-ปากแพรก)ในปี พ.ศ.2495 แล้วหยุดกิจการเมื่อปี พ.ศ.2500 นายก๊ก อายุได้ 22 ปี (เมื่อบิดาหยุดกิจการโรงสีแล้ว) ได้ทำงานในโรงสี 7 (โรงสีบวร 2) จนโรงสีหยุดกิจการ มีความชำนาญในการดูคุณภาพข้าวลักษณะของข้าวแล้วบอกที่มาของข้าวได้ ทำงานเป็นคนตีราคาข้าวหน้าท่า)

กำธร (เหม่าถ้อง) มหัทนันท์ อายุ 74 ปี สัมภาษณ์ที่ร้านแสงเจริญ 029 ถนนพาณิชย์ สัมพันธ์ อำเภอปากพนัง นครศรีธรรมราช เมื่อ 18 สิงหาคม 2542. (เคยทำงานในโรงสี 6 (โรงสียงเสียงเฮง) ตั้งแต่อายุ 13 ปี (พ.ศ.2481) ขณะที่มาจากเมืองจีนใหม่ ๆ ทำอยู่จนถึงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 หน้าทีก่อนที่จะออกจากโรงสีคือเป็นคนซังข้าวเปลือก (ราวปี พ.ศ.2495)

กิมซุย พรหมณะ (แซ่หยี่) อายุ 83 ปี สัมภาษณ์ที่อาร์พาร์ทเมนต์ชาววัง 36/5-7 ซอยชาววัง ตำบลในเมือง อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อตุลาคม 2540. (บิดาชื่อนายคว้นฮุย แซ่หยี่ เป็นชาวจีนกวางตุ้งที่มาจากเมืองจีน มาเป็นช่างเครื่อง (เอ็นจิเนียร์มือ 2) ซ่อมเครื่องอยู่ทั่วไปหลายโรงสี ต่อมาร่วมหุ้นกับญาติและเพื่อน เปิดโรงสีไฟซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงสี 2 ในสมัยต่อมาถูกพวกแขกตรางกานูโกงจนล้มละลาย ต้องขายกิจการให้ไค้วเปงจือ (ขุนนครกิจจีนนิเทศ ต้นสกุลโรจนกิจ) ตอนเล็ก ๆ นางกิมซุย อยู่ในโรงสีของบิดายังจำได้ว่าเป็นการเป็นอยู่กินดีอยู่ดี เมื่อโรงสีถูกขายไปก็ไปอยู่ที่บ้านเนินซึ่งตั้งอยู่ในเขตเชียรใหญ่ มีอาชีพรับซื้อข้าวส่งโรงสีใหญ่ ๆ และขายสินค้าเบ็ดเตล็ดในหมู่บ้าน)

เกตุ นุ่นสัง อายุ 70 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่208 หมู่ 4 ถนนนคร-หัวไทร ตำบลหัวไทร อำเภอหัวไทร นครศรีธรรมราช เมื่อพฤษภาคม 2540. (บรรพบุรุษและครอบครัวตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันมีอาชีพทำนาอยู่ในเขตอำเภอหัวไทรมาตลอด)

เก็บ ชูเกลี้ยง อายุ 94 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่66 หมู่ 5 ตำบลเขาพังไกร อำเภอหัวไทร นครศรีธรรมราช เมื่อกรกฎาคม 2539. (บ้านเดิมอยู่ที่บ้านลากขายซึ่งอยู่ไม่ไกลกับที่อยู่ในปัจจุบัน มีอาชีพทำนามาตั้งแต่บรรพบุรุษ แต่งงานกับชาวจีนไหหลำ ต่อมาเมื่อมีเรือรับซื้อข้าวจากชาวนาในระแวกหมู่

- บ้านใกล้เคียง แล้วนำไปขายให้กับโรงสีที่ระโนด หัวไทร โดยขนไปทางเรือ เมื่อมีอายุ มากก็โอนกิจการให้ลูกดำเนินต่อจนสามารถปลูกตั้งโรงสีขนาดกลางเป็นของตนเองได้)
- เกือบ แก้วนพรัตน์ อายุ 80 ปี** สัมภาษณ์ที่ตลาดดอน ตำบลเขาพังไกร อำเภอหัวไทร นครศรีธรรมราช เมื่อ 15 เมษายน 2540.
(ติดตามบิดามารดามาอยู่ที่ปากพนังเมื่อครั้งเข้ามาบุกเบิกป่าจากป่าสาครเป็นทีนา จน ถึงอายุ 50 ปี จึงได้ย้ายออกจากปากพนังมาอยู่ที่หัวไทร แล้วได้ยึดอาชีพทำนามา ตลอดจนถึงรุ่นลูก)
- ขจร ธนโสภณพิทักษ์ อายุ 70 ปี** สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 107 ถนนปากพนัง -หัวไทร หมู่ 3 ตำบลหน้าสตน อำเภอหัวไทร นครศรีธรรมราช เมื่อ 15 เมษายน 2541.
(เป็นเจ้าของโรงสีขจรเกียรติ เป็นโรงสีที่ตั้งขึ้นในปี พ.ศ.2495 โดยเริ่มจากโรงสีขนาดเล็ก ใช้เครื่องดีเซลซึ่งผู้เป็นพ่อชื่อนายเม่ง ลิมสกุล (จีนไหหลำ) เป็นผู้ตั้งขึ้น (เครื่องยี่ห้อกลา สเนอร์ สีขาวเปลือกได้วันละประมาณ 25 เกวียน) ต่อมาได้เปลี่ยนมาเป็นโรงสีไฟ โดยซื้อหม้อต้มจากโรงสีของแม่กิมกี (เจ้าของโรงสี 8 ที่ปากพนัง) ที่บ้านดอนที่เล็ก กิจการ ทำมาตลอดปีเพ็งจะหยุดกิจการเมื่อ พ.ศ.2535)
- ขจิต เพชรรานนท์ อายุ 76 ปี** สัมภาษณ์ที่บ้านถนนศรีธรรมราช ตำบลในเมือง อำเภอ เมือง นครศรีธรรมราช เมื่อธันวาคม 2540.
(เป็นภรรยาของนายยุทธ อิศระไพบูลย์ (นายหยอง แซ่อ่อง หรือ อิศระไพบูลย์) หลงจู่ โรงสี 4 และเป็นพ่อค้าข้าวที่มีบทบาทมากในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2)
- จาดู เสรีวัฒนา (นายหนูชัว แซ่ปี้) อายุ 71 ปี** สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 071/19 ถนนพาณิชย์สัมพันธ์ อำเภอปากพนัง นครศรีธรรมราช เมื่อเมษายน 2539.
(เป็นเสมียนของโรงสี 9 (โรงสีวงไก่อ) ตั้งแต่เปิดกิจการจนถึงโรงสีหยุดกิจการในปี พ.ศ.2506)
- ชยุตต์ (เทียบ) สังขนันท์ อายุ 72 ปี** สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 060 ถนนชายน้ำ ตำบล ปากพนัง อำเภอปากพนัง นครศรีธรรมราช เมื่อกุมภาพันธ์ 2540 และกรกฎาคม 2541
(เคยทำงานเป็นเสมียนในสำนักงานบริษัทข้าวไทยปักษ์ใต้ จำกัดในระหว่างปีพ.ศ.2486- 2489 และทำงานกับโรงสีแสงไทยที่เชียรใหญ่ในระหว่างปี พ.ศ.2492-2499)
- ชัยวัฒน์ ถาวระ อายุ 55 ปี** สัมภาษณ์ที่สำนักงานกรมการค้าภายในจังหวัดนครศรี ธรรมราช อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อ 25 เมษายน 2540.
(เป็นหัวหน้าสำนักงานกรมการค้าภายในจังหวัดนครศรีธรรมราช และเป็นชาวนครศรี- ธรรมราชโดยกำเนิด มีความเข้าใจในพฤติกรรมและสังคมของชาวนครศรีธรรมราชดี ซึ่ง

โดยตำแหน่งหน้าที่ ต้องศึกษาและทำความเข้าใจสภาพของพื้นที่และชาวนครศรีธรรมราชเพื่อปรับตัวเองให้เข้ากับตำแหน่งหน้าที่)

เชียร ละอองพานิช อายุ 72 ปี สัมภาษณ์ที่โรงสีจักรพระ 068 ถนนชานน้ำ ตำบลปากพ่อง อำเภอบางขัน นครศรีธรรมราช เมื่อสิงหาคม 2539.

(เคยเป็นเสมียนโรงสี 6 ในปี พ.ศ.2488-2493 หลังจากนั้นได้ตั้งโรงสีใช้เครื่องดีเซลขนาดเล็ก รับจ้างสีและซื้อข้าวมาสีบ้างแต่มีทุนน้อย ทำไม่กี่ปีก็หยุด แล้วตั้งโรงสีรับซ่อมเครื่องยนต์และงานกลึงทั้งของโรงสีและเรือ ทำมาจนถึงปัจจุบัน ที่ทำงานในปัจจุบันเคยเป็นที่ตั้งของสำนักงานของบริษัทข้าวไทยปักษ์ใต้ จำกัด ตั้งแต่ปี พ.ศ.2482 จนถึงบริษัทถูกยกเลิกในปี พ.ศ.2489)

จีน แซ่เฮง อายุ 87 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 4 หมู่ 5 ตำบลบางนบ อำเภอบัวใหญ่ นครศรีธรรมราช เมื่อ 18 สิงหาคม 2542 .

(เคยมีกิจการโรงสีขนาดเล็ก ชื่อโรงสีวิทยพานิช สีข้าวได้วันละ 2 เกวียน และรับซื้อข้าวส่งให้โรงสีใหญ่ที่ปากแพรก เคยเลี้ยงหมูเมืองและซื้อผ้าเป็นอาชีพเสริม โดยใช้วัวและปลายข้าวที่ได้จากโรงสีนำไปเลี้ยง)

เทพ (โกถ่าย) กุลสิทธิวิเวก อายุ 60 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 1249/56 ถนนยมราช ตำบลคลัง อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อ 6 พฤษภาคม 2540.

(ขณะเป็นเด็กเคยอยู่กับกำและบิดาซึ่งตั้งโรงสีขุนหลี่(โรงสีโคกข่อย) ตั้งอยู่ริมคลองปากนคร ตำบลปากนคร อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช ชาวบ้านมักเรียกกันว่าโรงสีหัวคต เป็นโรงสีที่ตั้งขึ้นรุ่นเดียวกับโรงสีบวร 1 และโรงสีหลีเชียงที่ท่าแพ เล็กกิจการก่อนสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 โรงสีนี้เป็นที่พึ่งของชาวจีนที่มาจากเมืองจีนใหม่ ๆ นายเทพเคยตั้งโรงงานขนาดเล็กผลิตเครื่องยนต์ดีเซลระบบหัวบด ทำอยู่ประมาณ 10 ปี ปัจจุบันเลิกกิจการแล้ว)

เอียรชัย นวกิจไพฑูรย์ อายุ 64 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 44/45-46 ถนนกะโรม ตำบลโพธิ์เสด็จ อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อตุลาคม 2540.

(เมื่ออายุ 18 ได้เริ่มกิจการขายข้าว โดยในปี พ.ศ.2500 ดำเนินการเปิดโรงสี ซึ่งเป็นกิจการของครอบครัวที่ตลาดพานพอง อำเภอฉวาง ทำมาจนถึงปี พ.ศ.2515-2516 จึงหยุดกิจการ)

นพนภา รัตนปราการ อายุ 68 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 66 ถนนนครใน ตำบลบ่อหย่าง อำเภอเมือง สงขลา เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2542.

(เป็นบุตรของนายสุชาติ รัตนปราการ เจ้าของโรงสีหับให้หิน (โรงสีแดง) ในตัวเมืองสงขลา โดยอาศัยอยู่ในโรงสีแห่งนี้มาตั้งแต่เกิด ตราบจนถึงปัจจุบัน)

นฤมล ตรังคสมบัติ อายุ 71 ปี สัมภาษณ์ที่ ยนต์พิศาล 36/5-6 ถนนไทรงาม ตำบลทับเที่ยง อำเภอเมือง ตรัง เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2542.

(เป็นภรรยาของนายจ้อง ตรังคสมบัติ ซึ่งเป็นผู้ตั้งโรงงานผลิตอุปกรณ์การติดตั้งโรงสีข้าวระบบโยกมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2496 และในปี พ.ศ.2498 เริ่มผลิตเครื่องสีข้าวระบบหัวบด เป็นรายแรกของภาคใต้ ที่ตั้งเป็นโรงงานผลิตเครื่องสีข้าวในเชิงธุรกิจโรงงาน เครื่องสีข้าวของนายจ้อง (ยนต์พิศาล) ขายไปทั่วภาคใต้และขายแดนมลายูจนเป็นเหตุให้โรงสีขนาดใหญ่และขนาดกลางต้องพบกับคู่แข่งอย่างวัดฤดีบ (ข้าวเปลือก) กันตั้งแต่ปี พ.ศ. 2498-2518 ซึ่งเป็นช่วงที่เกิดวิกฤตการณ์กับโรงสีใหญ่ๆ โรงงานผลิตเครื่องสีนี้มีลูกจ้างมาก ลูกจ้างและผู้ช่วยช่างหลายคนได้แยกตัวไปตั้งโรงงานของตนเอง โรงงานยนต์พิศาล จึงเป็นต้นแบบของโรงงานผลิตเครื่องสีข้าวระบบหัวบดอีกหลายโรงที่เกิดขึ้นในระยะหลัง และเปรียบเสมือนโรงเรียนของการผลิตเครื่องสีข้าวของภาคใต้ ยนต์พิศาลหยุดกิจการในปี พ.ศ.2526 เนื่องจากจำหน่ายได้น้อยลงจนไม่คุ้มกับค่าใช้จ่าย)

นอม สุวรรณ อายุ 72 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 1535/2 หมู่บ้านหน้าสถานีรถไฟ ตำบลคลัง อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อกุมภาพันธ์ 2540.

(เดิมบ้านอยู่ที่ตลาดเก่าปากพนัง ในตัวเมืองปากพนัง ใกล้กับโรงสี 1 (โรงสีเอี่ยมเส็ง) ขณะเป็นเด็ก เคยลงไปเล่นในเรือสำเภาจีนที่เข้ามาจอดเทียบท่าใกล้บ้าน หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้ย้ายบ้านมาอยู่ในเมืองนคร)

นำชัย กฤษดาตระกูล อายุ 56 ปี สัมภาษณ์ที่ โรงสีkör่งฟุด เลขที่ 90/1-2 ถนนอภัยบริรักษ์ อำเภอเมือง พัทลุง เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2542.

(เป็นบุตรของนายkör่งฟุด ชาวจีนกวาดต้อนผู้ตั้งโรงสีkör่งฟุด ซึ่งเป็นโรงสีเก่าแก่ที่ดำเนินกิจการติดต่อกันมาไม่น้อยกว่า 60 ปี ปัจจุบันก็ยังดำเนินการอยู่ และในระยะหลังจากที่นายนำชัยรับช่วงกิจการต่อมา นายนำชัยก็มีบทบาทมากในวงการค้าข้าวของภาคใต้)

นิล ลิ้มพานิชย์ อายุ 73 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 65 ถนนวาริสวัสดิ์ ตำบลปากพนัง อำเภอปากพนัง จังหวัดนครศรีธรรมราช เมื่อสิงหาคม 2539.

(เป็นชาวปากพนังโดยกำเนิด ทำงานให้กับตระกูลลักษณะนามาตั้งแต่หนุ่มมีหน้าที่บริการทั่วไป แต่หน้าที่ประจำคือ ขับเรือซึ่งนายจ้างมีเรือเมล์โดยสารอยู่หลายลำ)

เน่ง ลอยชูศักดิ์ อายุ 69 ปี สัมภาษณ์ที่โรงสีชูศักดิ์ 46 หมู่ที่ 6 ตำบลบางจาก อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2542

(เคยเป็นพ่อค้าคนกลางรับซื้อข้าวเปลือกส่งโรงสีต่าง ๆ ในปากพนัง ต่อมาในปีพ.ศ.2504 ได้ตั้งโรงสีของตนเอง เป็นโรงสีใช้เครื่องดีเซลยี่ห้อสลาเวีย 15 แรงม้า สีได้ 20 กระสอบต่อวัน โดยให้ร้านศรีอรุณเป็นผู้ดัดแปลงสร้างเป็นเครื่องสีระบบโยก ในปี พ.ศ.2510

เปลี่ยนเป็นเครื่อง ยี่ห้อยี่ห้อ 70 แรงม้า สีได้ 40-50 กระสอบต่อวัน ช่างอื่น
จากกระโนนเป็นผู้ติดตั้งให้ ในปี พ.ศ.2512 คัดแปลงเพิ่มประสิทธิภาพการสีข้าวเป็น 70-
80 กระสอบ ต่อวันโดยเปลี่ยนเป็นเครื่องดีเซล 90 แรงม้า ส่งข้าวไปขายในจังหวัดทาง
ใต้ของประเทศ)

บาง พร้อมสรรพ อายุ 82 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 332 ถนนพาณิชย์สัมพันธ์ ตำบล
ปากพ่อง อำเภอบางพ่อง นครศรีธรรมราช เมื่อสิงหาคม 2539.
(เป็นชาวปากพ่องโดยกำเนิด มีอาชีพค้าขายเล็ก ๆ น้อย ๆ ตั้ง บ้านอยู่ติดกับโรงสี 1
(โรงสีเอี่ยมเส็ง)มาตั้งแต่เด็กจนถึงปัจจุบัน)

บุญช่วย บุญนาค อายุ 82 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 60 ถนนนครใน ตำบลบ่อทราย
อำเภอบางขัน สงขลา เมื่อ 15 สิงหาคม 2542.
(เมื่ออายุ 22 ปี ทำงานอยู่ในสิงคโปร์ ได้รับการสนับสนุนจากนายทุนในกรุงเทพฯ ให้
มาซื้อกิจการโรงสีทองมี ซึ่งเป็นโรงสีที่ตั้งมานานและเป็นโรงสีค่อนข้างใหญ่ ขณะนั้น
หยุดกิจการอยู่ นายบุญช่วยได้เปิดกิจการขึ้นใหม่ในปี พ.ศ.2481 และใช้ชื่อเดิมว่า
“โรงสีไฟทองมี ” ซึ่งมาจากภาษาจีนว่า “ทองปี” ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 พ.ศ.
2484-2488 ต้องหยุดกิจการหนีญี่ปุ่นอพยพพร้อมกับครอบครัว ห้างร้างโรงสีไว้ เมื่อสิ้น
สงครามก็กลับมาทำใหม่จนถึงปี พ.ศ.2491-2492 ต้องหยุดกิจการสีข้าว เพราะไม่
สามารถซื้อข้าวเปลือกได้ แต่ได้ปรับเปลี่ยนมาเป็นโกดังรับฝากข้าวสารและยางพารา
ของบริษัทชาวไทยที่ได้โอนหุ้นให้กับสหกรณ์จังหวัดต่าง ๆ ซึ่งอยู่ในความดูแลของพระ
คลังสินค้าในระหว่าง พ.ศ.2492-2496 องค์กรณ์ถูกยุบในปี พ.ศ.2496 นายบุญช่วยก็
เลิกกิจการที่เกี่ยวข้องกับข้าวมาตั้งแต่บัดนั้น)

บุญเย็น ลีมิตรกุล(ห้องเย็น แซ่ลิ้ม) อายุ 74 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 68/3 หมู่
11 อำเภอบางเสาธง นครศรีธรรมราช เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2542.
(เป็นเจ้าของกิจการโรงสีเจริญผล ตั้งอยู่ที่อำเภอบางเสาธง ชาวบ้านเรียกกันว่าปาก
เชียร ตั้งเมื่อ พ.ศ. 2500 ต่อมาในปี พ.ศ.2520 ได้ย้ายโรงสีไปตั้งที่บ่อล้อ ในเขต
อำเภอบางเสาธง ดำเนินกิจการมาจนถึงปี พ.ศ. 2530 จึงหยุดกิจการ เปลี่ยนอาชีพ
ใหม่ไปทำเหมืองแร่เฟลตปาร์ที่ท่าเสาธง)

ประยูร วิสูตร อายุ 50 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 2 หมู่ 7 ตำบลดอนประดู่ อำเภอบาง
พ่อง พัทลุง เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2540.
(มีประสบการณ์เกี่ยวกับงานช่างเครื่องยนต์ โดยศึกษาและฝึกฝนด้วยตนเองมาตั้งแต่
อายุ 20 ปี ทำงานคลุกคลีอยู่กับเครื่องสีข้าว โรงสี มาไม่น้อยกว่า 20 ปี มีความ
สามารถติดตั้งโรงสี ประกอบเครื่องสีข้าวได้)

- ปัก ช่วยคงทอง อายุ 67 ปี** สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 68 หมู่ 5 ตำบลเขาพังไกร อำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช เมื่อกรกฎาคม 2539.
(เป็นบุตรของนางเก็บ ชูเกลี้ยง มีสามีเป็นลูกครึ่งไทยจีนไหหลำ มีนาให้ลูกจ้างทำ โดยมีอาชีพรับซื้อข้าวจากชาวนารอบรวมส่งขายให้กับโรงสีที่ระโนด เขียวใหญ่ ปากพนัง ในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 สามีได้ค้าข้าวโดยใช้เรือยนต์บรรทุกผ่านคลองแดนไปขายที่ระโนด ซึ่งเป็นการหนีกฎเกณฑ์การเคลื่อนย้ายข้าวข้ามเขต ต่อมาได้ตั้งโรงสีเป็นของตนเองโดยเป็นโรงสีใช้เครื่องยนต์ดีเซล ตั้งอยู่ที่คลองแดนในเขตสงขลาต่อแดนหัวไทร หลังสงครามได้ย้ายโรงสีมาตั้งในที่อยู่ปัจจุบัน หยุดกิจการในราวปี พ.ศ.2521)
- พริ้ง บรรจสุวรรณ อายุ 78 ปี** สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 6 หมู่ 2 บ้านหนองศรีพรหม ตำบลบ้านเพ็ญ อำเภอปากพนัง นครศรีธรรมราช เมื่อธันวาคม 2540.
(มีอาชีพทำนามาตั้งแต่บรรพบุรุษ เลิกทำนาในปี พ.ศ.2523)
- พิจิตร พิชานนท์ อายุ 77 ปี** สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 74/3 หมู่ 4 ตำบลเขาใหญ่ อำเภออ่าวลึก กระบี่ เมื่อตุลาคม 2540 .
(เคยทำงานอยู่โรงสี 7 (โรงสีบวร 2) ตั้งด้วยเงินทุนจกกระทรวงมหาดไทยหยุดกิจการในราวปี พ.ศ.2496)
- ไพศาล ทรัพย์สว่างวงศ์ อายุ 50 ปี** สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 30/152 หมู่บ้านราชพฤกษ์ 2 ซอย 1 ถนนปากนคร อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2542.
(เป็นลูกจ้างของโรงสีไทยวพงษ์ซึ่งเป็นโรงสีใหญ่และตั้งมานานโรงหนึ่งในลุ่มน้ำปากพนัง)
- ไพ บุญชูวงศ์ อายุ 81 ปี** สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 78 หมู่ 4 ตำบลเขาพังไกร อำเภอหัวไทร นครศรีธรรมราช เมื่อ 15 เมษายน 2540(มีอาชีพทำนามาตั้งแต่บรรพบุรุษ ตนเองก็ยึดอาชีพทำนา หยุดทำนาเมื่อไม่นานมานี้เอง และมีประสบการณ์ในการขายข้าวให้กับเรือแขกในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2)
- ภูเมธ ด่านพัฒนาภูมิ อายุ 52 ปี** สัมภาษณ์ที่ หจก.สหจักรกล เลขที่ 1289 ถนนราชดำเนิน ตำบลคลัง อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2542.
(ขณะวัยหนุ่มเป็นผู้ช่วยซ่อมเครื่องจักรกลโรงสีที่จังหวัดพัทลุงอยู่หลายปี ต่อมาได้มาช่วยญาติ ซึ่งตั้งโรงกลึงอยู่ในนครศรีธรรมราช เป็นงานที่มีลักษณะเดียวกับที่เคยทำที่พัทลุง ได้รับชวงงานของลุงต่อมา จนในปี พ.ศ.2518 ได้ขยายเป็นโรงงานผลิตเครื่องสีข้าวขึ้น ตั้งชื่อว่า “เครื่องสีข้าวไชโย” เป็นเครื่องสีข้าวขนาดครอบครัวที่ได้นำเอาข้อดีข้อเสียของเครื่องสีข้าวแบบต่าง ๆ มาประยุกต์ เป็นบุคคลแรกในภาคใต้ที่ได้คิดนำเอาลูกกลิ้งยางขัดข้าวดำแทนลูกกลิ้งหินที่พอกด้วยปูน ในระยะเปิดตลาดได้ตระเวนสาธิต

ผลิตภัณฑ์ใหม่นี้ไปทั่วประเทศ จนมีสถิติการขายดีในช่วง 10 กว่าปี นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2531 เป็นต้นมา สถิติการจำหน่ายลดลงอย่างมาก จนต้องหยุดการผลิตตั้งไว้จำหน่าย แต่จะผลิตตามใบสั่งเท่านั้นจนมาถึงปัจจุบัน และหันไปผลิตเครื่องสีกาแฟ เครื่องสีข้าวโพดแทน)

ภู่วัด แซ่อ่าง อายุ 78 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 21/10 ถนนกะโรม ตำบลโพธิ์เสด็จ อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อ 9 กรกฎาคม 2541

(ขณะเป็นหนุ่ม อพยพมาจากเมืองจีนใหม่ ๆ เคยเป็นคนงานของพ่อค้าคนกลางที่ซื้อข้าวจากชาวนา รับซื้อข้าวแถบบางไทร เขตติดต่อยะหว่างปากพนังกับเชียรใหญ่ในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2)

มณฑา เสรีวัฒนา อายุ 74 ปี สัมภาษณ์ที่บริษัทศรีธรรมราชลำเลียง จำกัด เลขที่ 928/1-3 ถนนราชดำเนิน ตำบลคลัง อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อพฤษภาคม 2540. (เป็นบุตรของเจ้าของโรงสีอรุณวัฒนา (โรงสีแม่หนูพิมพ์) เป็นผู้ส่งข้าวเข้ากรุงเทพฯ และไปส่งขายในจังหวัดต่าง ๆ ในภาคใต้ช่วงระยะหลังสงครามโลกใหม่ ๆ และเป็นเจ้าของกิจการร่วมกันในเครือญาติ บริษัทศรีธรรมราชลำเลียง จำกัด ซึ่งมีกิจการขนส่งทางเรือในระยะหลังสงครามใหม่ ๆ มาจนถึงประมาณปี พ.ศ.2531 มีการขนส่งทางรถยนต์เข้าร่วมบ้าง แต่ในปัจจุบันบริษัทนี้ได้เลิกกิจการขนส่งแล้ว)

ยี่ ประพันธ์ (แซ่อู่) อายุ 67 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 062 ตลาดเชียรใหญ่ อำเภอเชียรใหญ่ นครศรีธรรมราช เมื่อมีนาคม 2539. (มีอาชีพขายของเบ็ดเตล็ด ตั้งร้านอยู่ในตลาดเชียรใหญ่ ได้สัมผัสกับชาวนาและคนในโรงสีมาตั้งแต่วัยเด็กจนถึงปัจจุบัน)

เยี่ยม จันทนนท์ อายุ 61 ปี สัมภาษณ์ที่ร้านอาหารเยี่ยมโอชา 387-389 ถนนจันทนนท์ ตำบลชะอวด อำเภอชะอวด นครศรีธรรมราช เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2542. (เป็นชาวชะอวดโดยกำเนิด และอาศัยอยู่ในเขตที่มีการค้าข้าวและเป็นท่าเรือศูนย์กลางขนส่งข้าวไปทางรถไฟไปยังทางใต้ของประเทศ เมื่อยังหนุ่มเคยทำงานอยู่ในโรงสีซึ่งเป็นของญาติโดยใกล้ชิดที่อยู่ในปัจจุบัน (ริมคลอง ชะอวด) ได้เห็นความเปลี่ยนแปลงของชะอวดมาตั้งแต่จำความได้มาจนถึงปัจจุบัน)

راجิตย สุธาโต อายุ 48 ปี สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2539. (เป็นบุตรของนายจ้งพวง สุธาโต(แซ่ไคว้) เจ้าของโรงสี 1 ได้เคยช่วยบิดาทำกิจการโรงสีในช่วงที่ก่อนจะปิดกิจการเปลี่ยนอาชีพอื่น)

ล้น คงจันทร์ อายุ 81 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 51 หมู่ 4 ตำบลหน้าสตน อำเภอหัวไทร นครศรีธรรมราช เมื่อเมษายน 2540.

(มีอาชีพทำนามาตั้งแต่บรรพบุรุษ เพิ่งจะหยุดเมื่อบุตรมีอาชีพค้าขายและมีฐานะดีขึ้น)

วลีย์ ภูศิริ (ลี แซ่ภู) อายุ 73 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 1247 หมู่บ้านคลองจั่น สุขาภิบาล 1 ซอย 44 เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร เมื่อกรกฎาคม 2540.
(ทำงานอยู่ในโรงสี 4 (โรงสีกิมโจนเส็ง) มาตั้งแต่อายุได้ 14 ปี จนโรงสีหยุดกิจการในปี พ.ศ.2506 ต่อมาในปี พ.ศ.2507 ได้ซื้อกิจการโรงสีที่ปากแพรกแล้วตั้งชื่อว่า โรงสีไฟ วลัย หยุดกิจการในปี พ.ศ.2533 (ตั้งแต่ปี พ.ศ.2528 เป็นต้นมา กิจการก็ซบเซาและมีปัญหาเรื่องเงินทุนหมุนเวียน จนในที่สุดก็ต้องหยุดกิจการ) และขณะในช่วงปี พ.ศ.2507 นั้นได้เข้าโรงสีที่ปากแพรกอีกโรงหนึ่ง ด้วย เพื่อดำเนินการต่อมาจนถึงปี พ.ศ.2527 ก็เลิกเข้า)

วิเชียร ภิญโญ อายุ 72 ปี สัมภาษณ์ที่โรงสีนำผล เลขที่ 41 หมู่ 6 บ้านบางด้วน (เดิมเรียกว่าท่าหน้าคา) ตำบลปากแพรก อำเภอปากพนัง นครศรีธรรมราช เมื่อตุลาคม 2540.

(ยึดอาชีพเป็นคนกลางขายข้าวมาตั้งแต่วัยหนุ่ม ซึ่งเป็นอาชีพที่สืบทอดมาจากปู่และลุง ในราวปี พ.ศ.2498 มีเครื่องสีข้าวขนาดเล็กเครื่องยนต์ดีเซลหมุนช้าระบบหีบดสามารถเคลื่อนที่ได้โดยนำใส่รถยนต์ ตระเวนออกไปรับจ้างสีข้าวยังท้องถื่นของชาวนา ทำได้ไม่กี่ปีก็ต้องเลิกกิจการ แล้วหันมาสร้างโรงสีประเภทเครื่องยนต์ดีเซลขนาดกลางระบบโยก ซึ่งตั้งอยู่ในที่อยู่อาศัยปัจจุบัน ใช้ชื่อว่า “โรงสีนำผล” ได้รักษาคุณภาพของข้าวสารที่ออกจากโรงสีของตน โดยรับซื้อข้าวเปลือกจากเขตที่อยู่ด้านในเข้ามา ได้ปรับปรุงประสิทธิภาพของโรงสีเรื่อยมา ใช้ระบบมอเตอร์ไฟฟ้าเข้าใช้ผสม มีกำลังการผลิตสีข้าวได้สูงสุดในปากพนัง ได้ทำกิจการโรงสีจนถึงปัจจุบันเป็นเวลา 48 ปีแล้ว)

วิเชียร รวีเผ่าพงษ์ อายุ 55 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 209/103 ซอยพงษ์เพชรพัฒนา ถนนงามวงศ์วาน เขตหลักสี่ แขวงทุ่งสองห้อง กทม.10110 เมื่อ 9 กรกฎาคม 2542.
(เคยทำงานในโรงสี 2 ในระหว่างปี พ.ศ.2505-2506 มีหน้าที่ชั่งข้าวตีดราคาข้าวที่หน้าท่า เป็นสมัยที่โรงสี 2 ได้ให้นายไคว่เย็กซัว (เจ้าของโรงสี 9) เข้ากิจการอยู่)

วิไล ใจห้าว อายุ 72 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 2222/18-19 ถนนป่าโล่ง ตำบลท่าวัง อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อเมษายน 2540.

(เมื่อวัยหนุ่มอยู่ที่ตลาดท่าแพ ใกล้โรงสีหลีเซียง (โรงสีของหลวงนครจีนวิจารณ์)

สมเกียรติ อนันตเสรี (แซ่เลี้ยว) อายุ 60 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 1447/5-6 ถนนจำเรียววิถี ตำบลคลัง อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2542.

(เคยทำงานเป็นผู้จัดการฝ่ายการเงินของโรงสี 3 ในสมัยบิดาร่วมหุ้นกับญาติเข้าทำอยู่ในระหว่างปี พ.ศ. 2502-2504)

สมบุญ ผไทจันทร์ อายุ 82 ปี สัมภาษณ์ที่สมาคมผู้ส่งออกข้าวต่างประเทศ 37 ซอยงามดูพลี (ซอยจัสแม็ก) ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2542 .

(ทำงานที่สมาคมผู้ส่งออกข้าวต่างประเทศทำงานกับบริษัทข้าวไทย จำกัดตั้งแต่เริ่มก่อตั้งในปี พ.ศ.2481 จนถึงปี พ.ศ.2489 หลังจากนั้นบริษัทข้าวไทยฯ ได้ถูกโอนหุ้นให้กับสหกรณ์จังหวัดร่วมกับ กรป.กลาง ซึ่งอยู่ในความดูแลของพระคลังสินค้า กระทรวงพาณิชย์ จนถึง พ.ศ.2496 บริษัทนี้ก็ถูกยกเลิก แต่รัฐบาลได้ก่อตั้งสมาคมผู้ส่งออกข้าวต่างประเทศขึ้นมาแทน นายสมบุญก็ได้ร่วมงานกับองค์กรที่เกี่ยวกับการค้าข้าวทั้งของรัฐบาลมาตลอด และปัจจุบันก็ได้เป็นผู้จัดการของสมาคมผู้ส่งออกข้าวต่างประเทศ)

สุจินต์ แซ่ฮึ้ง อายุ 66 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 1090/6 ถนนศรีปราชญ์ ตำบลคลังอำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2540.

(เป็นภริยาของนายกี แซ่ฮึ้ง เจ้าของโรงกลึงศรีอรุณ นายกีเริ่มต้นงานของตนจากการเป็นช่างซ่อมรถและงานเหล็กต่าง ๆ ได้มีโอกาสซ่อมโรงสีของตั้งเหยิกเส็ง(บริษัทบวร) ซึ่งมีอยู่ถึง 3 โรง โรงสีของบริษัทข้าวไทยปักษ์ใต้ ในปี พ.ศ.2507 เริ่มงานคัดแปลงสร้างเครื่องสีระบบโยก โดยย่อส่วนเลียนแบบเครื่องสีใหญ่ ใช้เครื่องยนต์ดีเซลเป็นเครื่องจุด เป็นเครื่องเล็กกระทัดรัด และบางครั้งก็ติดตั้งเครื่องสีข้าวประเภทเครื่องยนต์ระบบโยกขนาดกลาง ในระยะหลังก็ได้สร้างระบบหีบด้วย ซึ่งเป็นอีกโรงงานหนึ่งที่สร้างเครื่องสีขายในท้องถิ่นภาคใต้ทำให้เกิดโรงสีขนาดเล็ก ขนาดกลางเกิดขึ้นมากมายจนโรงสีขนาดใหญ่ตั้งอยู่ไม่ได้ แต่นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2512 เป็นต้นมากิจการผลิตเครื่องสีข้าวก็ซบเซาลงเป็นลำดับ และเมื่อนายกี แซ่ฮึ้ง เสียชีวิตในปี พ.ศ.2514 กิจการก็ซบเซาลงมาก บุตรชายรับช่วงกิจการต่อไปสร้างเครื่องสีกาแฟและสีข้าวโพดมากกว่าเครื่องสีข้าว)

สุชาติ ศรีวิเชียร อายุ 80 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่18 หมู่ 1 ตำบลนาเกาะ อำเภอดงหลวง นครศรีธรรมราช เมื่อ 19 กันยายน 2542.

(ทำงานเป็นพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยมาตั้งแต่หนุ่ม เคยเป็นหัวหน้าสถานีรถไฟชะอวดราวปี พ.ศ.2514-16 ทำงานกับการรถไฟฯมาจนเกษียณอายุ)

สมน บุญอนันต์ อายุ 66 ปี สัมภาษณ์ที่โรงสีไฟแสงไทย ตลาดล่าง หัวสะพานโค้งรถไฟ อำเภอชะอวด นครศรีธรรมราช เมื่อ 30 กันยายน 2542.

(เป็นเจ้าของโรงสีไฟไทยแสงร่วมกับสามี โดยซื้อกิจการโรงสีมาจากโกชิง เมื่อปี 2500 ได้ปรับปรุงเครื่องสีให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นกว่าเดิม ในระยะหลังสงคราม มีกฎเกณฑ์การ

ห้ามชนส่งข้าวสารข้ามเขต นายสุนมีประสบการณ์ในการค้าในระยะนี้อยู่หลายปี โดยเฉพาะการไปประมูลเพื่อรับโควต้าส่งข้าวมาที่สุโขทัย-ไกลค ในปี พ.ศ.2518 เกิดอุทกภัยครั้งใหญ่ในเขตนครศรีธรรมราช พัทลุง และบางส่วนของสงขลา ทำให้โรงสีเสียหายมาก โรงสีหลายโรงในเขตต้องหยุดกิจการรวมทั้งโรงสีของนางสุนมี เพราะเนื่องจากมีทุนไม่เพียงพอสำหรับฟื้นกิจการ จึงต้องหยุดกิจการไปโดยปริยาย)

สุวิทย์ เวชชู(ม่องเซี้ย แซ่โล้ว) อายุ 70 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 37/3 ถนนปากนคร ตำบลท่าวัง อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อพฤศจิกายน 2540.
(เมื่ออายุ 12 ปี ทำงานกับญาติซึ่งเป็นเอ็นจิเนียร์ที่โรงสี 2 (โรงสีเอี้ยะเหล) อายุ 16 ปี ไปทำงานที่โรงสี 7 (โรงสีบวร 2) หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ย้ายมาทำงานที่โรงสีบวร 1 ที่นครศรีธรรมราช ทำอยู่จนโรงสีดังกล่าวเลิกกิจการ)

เสรี ศุภกร อายุ 70 ปี สัมภาษณ์1541 หมู่บ้านหน้าสถานีรถไฟ ตำบลท่าวัง อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อกรกฎาคม 2543.
(เป็นลูกจีนไหหลำที่เกิดในเมืองไทย เป็นบุตรเขยของนายลิมจิก เจ้าของโรงสีส่วนเอี้ยะเหล ซึ่งโรงสีใหญ่โรงหนึ่งในลุ่มน้ำปากพนัง ตั้งอยู่ที่บ้านกลาง ริมคลองปากพนัง อยู่ในเขตเชียรใหญ่ ทำหน้าที่เป็นผู้จัดการโรงสีแห่งนี้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2509 จนถึงปี พ.ศ. 2513 ได้หยุดกิจการไป)

เสริมศักดิ์ ศิริพงษ์ อายุ 48 ปี สัมภาษณ์ที่โรงสีมิตรบำรุง เลขที่ 38 ตลาดปากคลอง อำเภอควนขนุน พัทลุง เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2542.
(เป็นเจ้าของกิจการโรงสีมิตรบำรุง รับช่วงกิจการต่อจากบิดา ซึ่งเป็นโรงสีระบบเครื่องจักรไอน้ำที่ยังคงเหลืออยู่โรงเดียวในภาคใต้)

เสวก กนกวิจิตร อายุ 78 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 10/4 ซอยโรงเรียนไตรภูมิ ถนนคูขวาง ตำบลโพธิ์เสด็จ อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2542.
(เคยเป็นผู้จัดการบริษัทจังหวัดสุราษฎร์ธานีซึ่งเช่ากิจการโรงสี 8 ใน พ.ศ.2491-2495 แต่เป็นผู้จัดการในโรงสีนี้เพียง 2 ปี ได้เข้ามาเป็นผู้จัดการของโรงสีองค์การคลังสินค้าซึ่งได้รับโอนกิจการของบริษัทข้าวไทยปักษ์ใต้ เป็นผู้จัดการอยู่ระหว่างปี พ.ศ.2493-2495)

ไสว มาลาเวช อายุ 82 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 129 ซอยรามอินทรา 39 (ซอยสุขาภิบาล 3) ถนนรามอินทรา ตลาดกิโลเมตรที่ 4 เขต กรุงเทพมหานคร เมื่อกุมภาพันธ์ 2540.
(บิดาชื่อนายเกื้อ มาลา เป็นผู้ช่วยเอ็นจิเนียร์ใหญ่ชาวเยอรมันประจำอยู่ในโรงสี เตาเผาของไต้หวัน (โรงสีไฟโรงแรกของภาคใต้ ตั้งขึ้นในปี พ.ศ.2447) นายไสวกับน้องชายอีกคนได้รับการถ่ายทอดเป็นเอ็นจิเนียร์จากบิดา มีผลงานที่ช่วยสร้างโรงสีขนาด

กลางใช้เครื่องยนต์ดีเซลที่บางแก้ว (ใกล้ปากแพรกในเขตปากพนัง) เป็นช่างดูแลซ่อมเครื่องยนต์กลไกแบบไม่ประจำอยู่ในโรงสีให้กับโรงสีหลายโรง ในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้ลักลอบค้าข้าวส่งไปต่างประเทศ มีเรือยนต์รับจ้างขนข้าวและลากจูง เรือปกติไปบรรทุกข้าวจากโรงสีไปส่งเรือเดินสมุทรที่จอดทอดสมออยู่กลางทะเลอ่าวไทยที่ปากคลองปากพนัง)

หนูคำ สุนันทเสวก อายุ 77 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 70 หมู่ 2 ตำบลนาทราย อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อพฤศจิกายน 2540.

(ทำนามาตั้งแต่บรรพบุรุษ โดยทำนาตามในทุ่งปรังหลังค่ายวชิราวุธ กองทัพภาคที่ 4 เมื่อเกิดมีเครื่องสีข้าวประเภทเครื่องยนต์ระบบโยกลีเก้ ขนาดครอบครัวขึ้นมาก็ได้สร้างเป็นโรงสีเล็ก ๆ ตั้งอยู่ข้างบ้าน รับจ้างสีข้าวของชาวบ้านในละแวกใกล้เคียงและสีข้าวของตนเอง ทำอยู่จนถึงปัจจุบัน 40 กว่าปีแล้ว)

ห้วย ดุลิต อายุ 71 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 110/17 ถนนศรีธรรมราช ตำบลในเมือง อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2539.

(เป็นลูกครึ่งไทยจีนไหหลำ เมื่อเยาว์วัยอยู่ที่บางพง (ในเขตปากพนัง) ซึ่งเป็นถิ่นที่มีชาวจีนไหหลำอยู่กันมาก)

อนันท์(โกเหนียว) วิศัลภักท อายุ 67 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 140/2 ถนนราชดำเนิน ตำบลในเมือง อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อ 19 กรกฎาคม 2542. (บิดามารดามีอาชีพเดินเรือแม่สลายปากพนัง-เชียรใหญ่ และได้รับช่วงธุรกิจต่อบิดา โดยขยายการเดินเรือเพิ่มขึ้นคือสายปากพนัง-ชะอวด มีเรืออรุณวิเชียร เป็นเรือลำแรก ดำเนินการเดินเรือมาตั้งแต่ก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 ต่อมาเรืออรุณ 1 อรุณใหม่ 2 อรุณใหม่ 3 เรือเหล่านั้นนอกจากเป็นเรือโดยสารบรรทุกคนและสินค้าโดยเฉพาะข้าวสารแล้ว บางครั้งก็รับจ้างลากจูงเรือปกติที่บรรทุกข้าวสารด้วย เลิกกิจการเดินเรือในปี พ.ศ. 2507)

อารี ศิริธรรมวัฒน์ อายุ 82 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 471/147 ซอยสุทธิพร ถนนประชาสงเคราะห์ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร เมื่อกุมภาพันธ์ 2540. (เป็นลูกสะใภ้ของไคว้เชียงหรี (ไคว้เชียงหรีเป็นหลานของไคว้ฮักหรีและเป็นหลงจู๋ใหญ่ในโรงสีเตาเส็ง) ซึ่งเป็นผู้ทราบเรื่องราวของตระกูลไคว้ที่มาตั้งโรงสีเตาเส็งเป็นอย่างดี)

อำเภอ พิชมงคล อายุ 79 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 239-241 ตำบลระโนด อำเภอระโนด จังหวัดสงขลา เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2542. (เป็นลูกจีนฮกเกี้ยนที่เกิดในเมืองไทย ทำงานอยู่ในโรงสีฮกซุ่นอื่น มาตั้งแต่วัยหนุ่ม เมื่อโรงสีเลิกกิจการ ก็เปลี่ยนไปเป็นพ่อค้าคนกลางรับซื้อข้าว ส่งข้าวเปลือกและข้าวสาร

ไปขายที่พัทลุงและสงขลา เป็นเจ้าของกิจการเดินเรือเมล์ตระกูลเรือนำผล เดินสายระหว่างระโนด-สงขลา ตั้งแต่ปี พ.ศ.2490-2520 เรือเมล์จะบรรทุกทั้งคนโดยสาร ข้าว และสินค้าอื่น ๆ)

เอก พงศ์สุวรรณ (เด็ก แซ่บ่าง) อายุ 67 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 565/118 หมู่บ้านสยามนครธานี หมู่ที่ 5 ตำบลปากพูน อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2542

(ขณะอายุ 14 ปี ได้ทำงานอยู่กับโรงสีของนายเม่งแสง ซึ่งเป็นโรงสีประเภทเครื่องยนต์ดีเซลหมุนช้า เป็นเครื่องสีขนาดเล็ก โรงสีตั้งอยู่ที่ปากแพรก ริมคลองปากพูน อยู่ในเขตเชียรใหญ่ และเมื่ออายุ 17 ปี ย้ายไปทำงานกับโรงสี 9 เมื่ออายุ 20 ปี ไปทำงานโรงสีที่โคราชที่ตั้งใหม่ เป็นของบริษัทไทยเย็น ทำได้ปีเศษกลับมาปากพูน มาเป็นช่างช่วยติดตั้งเครื่องสีข้าวของโรงสีแม่หนูพิมพ์ (ปี พ.ศ.2488) และได้ค้าขายส่วนตัว เช่นไปส่งหมูและบางครั้งก็มีข้าวสารไปตรัง ในปี พ.ศ.2500 ได้ซื้อโรงสีของนายเม่งแสง (โรงสีป่าตา) ที่เลิกกิจการ แล้วปรับปรุงเครื่องยนต์เป็นแบบดีเซลหมุนเร็ว เป็นโรงสีขนาดกลาง ต่อมาได้โอนกิจการให้น้องชายชื่อนายไผ่ พงศ์สุวรรณดูแลกิจการ ในปี พ.ศ. 2534 โรงสีดังกล่าวต้องพักกิจการมาจนถึงปัจจุบัน แต่ก็ยังรอสถานะการณ์ของการค้าข้าวอยู่ หากมีการฟื้นตัวขึ้น ก็จะเปิดกิจการนี้ต่อไป)

อิทธิชัย ลิมตระกูล อายุ 44 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 1069/1 ถนนยมราช ตำบลคลัง อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อ 30 กรกฎาคม 2542.

(เป็นบุตรของนายบุญเย็น ลิมตระกูล เจ้าของโรงสีเจริญผล เคยช่วยบิดาในโรงสีขณะที่ตั้งอยู่ที่เชียรใหญ่ และเมื่อได้ย้ายมาที่บ่อล้อจนถึงวาระที่เกิดกิจการในปี พ.ศ.2530)

เอกศักดิ์ นวกิจไพฑูรย์ อายุ 57 ปี สัมภาษณ์ที่ หจก.ธนาสิน เลขที่ 062/1-3 ถนนกะโรม ตำบลโพธิ์เด็ญ อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2542 (เป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนธนาสิน ซึ่งเป็นห้างที่มีญาติพี่น้องร่วมกิจการกัน ทำกิจการหลายอย่าง มีพื้นฐานดั้งเดิมจากบ้านพานพอ อำเภอฉวาง จังหวัดนครศรีธรรมราช มีธุรกิจตั้งแต่โรงสีไฟที่พานพอ เมื่อเลิกกิจการโรงสี ก็ตั้งโรงเลื่อย ต่อมาได้ย้ายมาอยู่ที่เมืองนครศรีธรรมราชซื้อที่และสร้างอาคารพาณิชย์ขาย ตั้งฟาร์มหมูที่นครศรีธรรมราชอยู่ระยะหนึ่ง ค้าข้าวส่งกรุงเทพฯ โดยมีโควต้าส่งในปี พ.ศ.2515-2530 โดยส่งทางเรือ มีโกดังใหญ่ที่ปากพูน ผู้รับเหมาขนส่งจะมีการประกันภัยการขนส่งด้วยทุกครั้ง จะใช้เรือของบริษัทชะรินหุดเป็นส่วนใหญ่ โดยเรือจะทอดสมอรับสินค้าที่ปากพูน ส่วนข้าวที่ซื้อได้จากฉวาง พานพอ ก็จะส่งทางรถไฟ ในปี พ.ศ.2530 ต้องหยุดส่งเข้ากรุงเทพฯ เนื่องจากสู้ราคาข้าวที่มาจากโคราชไม่ได้ ปี พ.ศ.2515-2525 เป็นเอเย่นต์ผู้เดียวใน

ภาคใต้ที่มีโควต้าส่งหมูเข้าสามัคคีค้าสัตว์ ที่เป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจ ตั้งอยู่ที่กล้วยน้ำไท กรุงเทพฯ ส่งหมูเข้ากรุงเทพฯวันละ 100-200 ตัว ในปี พ.ศ.2531 ได้ซื้อหุ้นของบริษัท สิงห์ - ไทย ในส่วนทุนของสิงคโปร์ได้ถอนหุ้นออกจากบริษัทนี้แล้ว โดยมีสำนักงานตั้งอยู่ที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา)

เฮง คูปีตุภูมิ อายุ 71 ปี สัมภาษณ์ที่โรงสีคูปีตุภูมิ เลขที่ 16 หมู่ที่ 6 ตำบลบางจาก อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2542.

(ขณะอายุ 20 กว่าปี มีอาชีพเป็นนายหน้าซื้อข้าวส่งโรงสีต่าง ๆ ในปากพนัง และช่วงประมาณปี พ.ศ. 2496 ได้เข้าโรงสีหนึ่งในตำบลบางจาก ทำได้ไม่กี่ปีโรงสีเกิดไฟไหม้ จึงได้สร้างโรงสีขึ้นเป็นของตนเอง ดำเนินกิจการมา 10 กว่าปี ปัจจุบันเป็นโรงสีทันสมัย และเป็นโรงสีใหญ่โรงหนึ่งในนครศรีธรรมราช

เหล็กเตง แซ่อ้อย อายุ 97 ปี สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 154 หมู่ 1 ถนนริมคลอง ตำบลชะอวด อำเภอชะอวด นครศรีธรรมราช เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2540.

(ขณะอายุ 15 ปี ได้ย้ายไปอยู่เมืองจีน ต่อมาอายุ 20 ปี ได้กลับมาอยู่ที่ชะอวด (ปี พ.ศ.2497) มาทำการค้าเล็กน้อย ๆ ในตลาดชะอวด บ้านอยู่ตรงท่าเรือชะอวด อยู่มาตั้งแต่รุ่นหนุ่มจนถึงปัจจุบันไม่เคยย้ายไปอยู่ที่อื่นเลย)

เอกศักดิ์ นวกิจไพฑูรย์ อายุ 57 ปี สัมภาษณ์ที่ หจก.ธนาสิน 62/2-4 ถนนกะโรม ตำบลโพธิ์เสด็จ อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อ 4 ธันวาคม 2542.

(เป็นหุ้นส่วนหจก.ธนาสิน ซึ่งเป็นห้างที่ร่วมหุ้นในเครือญาติพี่น้อง ในอดีตมีกิจการโรงสีโรงเลื่อย รับซื้อแร่ ขายเป็นข้าวสาร เอเย่นส่งหมูเข้ากรุงเทพฯ ปัจจุบันมีกิจการจำหน่ายวัสดุ ก่อสร้าง รับเหมาก่อสร้าง และเป็นหุ้นส่วนใหญ่บริษัทสิงห์-ไทย จำกัด ซึ่งเป็นฟาร์มหมูใหญ่ 1 ใน 3 ของภาคใต้ (ตั้งอยู่ที่หาดใหญ่)