



แหล่งท่องเที่ยว (สะพานโค้ง ๑๐๐ ปี)

ประวัติศาสตร์เมืองชะอวด

เทศบาลตำบลชะอวด

อำเภอชะอวด จังหวัดนครศรีธรรมราช

“สะพานโค้งชะอวด” คือสะพานรถไฟที่สร้างข้ามฝั่งคลองชะอวดในช่วงหมู่ที่ ๑ ตำบลชะอวด และหมู่ที่ ๗ ตำบลท่าเสม็ด อำเภอชะอวด จังหวัดนครศรีธรรมราช ชาวบ้านเรียกว่า “สะพานโค้ง” เป็นสะพานแบบ “ ๑ x ๘๐ Truss Bridge กม. ที่ ๘๐๖.๕๙ อันหมายถึง ๑ ช่วง สะพาน ความยาวของคานเหล็ก ๘๐ เมตร ตรงจุดที่ ๘๐๖.๕๙ กิโลเมตร สร้างขึ้นมาพร้อมกับเส้นทางรถไฟสายใต้ ช่วงทุ่งสง - พัทลุง ในสมัย ร. ๕ ซึ่งขณะนั้นรัฐบาลสยามหาแหล่งเงินทุนและกำลังให้เยอรมันเป็นผู้ก่อสร้าง เกิดมีกระแสข่าวว่า “อังกฤษทำสัญญากับฝรั่งเศสอย่างลับๆ จะเอาแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นแบ่งเขตโดยให้ฝรั่งเศสยึดดินแดนฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยาและภาคอีสานทั้งหมดไปรวมกับลาวและเขมร ส่วนฝั่งขวาของแม่น้ำเจ้าพระยารวมทั้งภาคใต้ อังกฤษจะยึดไปรวมกับมลายู สิงคโปร์ และพม่า” เมื่อเหตุการณ์ผันแปรและสุมเสี่ยงเช่นนี้ รัฐบาลสยามจึงจำเป็นต้องผ่อนปรนให้อังกฤษเป็นผู้สร้างทางรถไฟสายใต้แทนเยอรมัน พร้อมกับขอกู้เงินจำนวน ๔ ล้านปอนด์สเตอร์ลิงค์ หรือ) ประมาณ ๔๔ ล้านบาทบาท เพื่อแลก กับสิทธิครอบครองเหนือดินแดน กลันตัน ตรัง กานู ไทรบุรีและปะลิสให้กับอังกฤษ โดยฝ่ายไทยส่งพระเจ้าลูกยาเธอเจ้าฟ้าบุรฉัตรไชยการ กรมขุนกำแพงเพชร อัครโยธิน (ยศในขณะนั้น) ซึ่งสำเร็จวิศวกรรมรถไฟจากเยอรมัน เป็นวิศวกร ร่วมก่อสร้าง ฉะนั้นปัจจุบันจะเห็นรูปฉัตร ๓ ชั้น และพระนาม “บุรฉัตร” ติดอยู่ที่หัวรถจักรรถไฟทุกคัน เพื่อเป็นที่ระลึกถึงพระองค์ท่าน ในการปักเขตเส้นทางตั้งแต่ชุมพรลงมา ถึงมณฑลปัตตานีครั้งนั้น ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระยาวชิรธรราช (ข้า ศรียาภัย) จางวางเมืองไชยา เป็นหัวหน้าคณะสำรวจเพราะเป็นผู้ที่มีความชำนาญในภูมิประเทศพื้นที่หัวเมืองปักษ์ใต้เป็นอย่างดีและเส้นทางรถไฟช่วงนี้เริ่มตั้งแต่ทุ่งสงตัดข้ามบ้านช่องเขาทับไปบนเส้นทางเดินโบราณ จากฝั่งทะเลอันดามันไปสู่ฝั่งอ่าวไทย ในเขตร่อนพิบูลย์ เมื่อถึงช่องเขาต้องเจาะอุโมงค์เพื่อลดระยะทางลงสู่ที่ราบฝั่งตะวันออกของเทือกเขาหลวง หรือเทือกเขานครศรีธรรมราช และเมื่อถึงเขาชุมทองก็หักเลี้ยวกลงไปทางทิศใต้สู่พัทลุงอันมียอดเขา “อกทะลุ” เป็นที่หมายตา (Land Mark) ระยะทาง ๘๙ กิโลเมตร การสร้างทางรถไฟช่วงนี้นั้นสำคัญที่สุด ยากลำบากที่สุดและทุรกันดารมากที่สุดของสายใต้ เพราะต้องเจาะหินบริเวณบ้านช่องเขาให้เป็นอุโมงค์ ซึ่งจะต้องใช้คนงานกรรมกรวันละไม่ต่ำกว่า ๒๐๐ - ๓๐๐ คน นายช่างวิศวกรต้องมีความชำนาญเป็นพิเศษ ดังคำบันทึกของ ชุนนิพัทธ์ จีระนคร (เจียกสี) ผู้ตรวจการและผู้จัดการทั่วไปของบริษัทผู้รับเหมารสร้างทางรถไฟสายนี้ว่า “การขุดเจาะอุโมงค์ลอดเขานั้น มีหลายบริษัทต้องทิ้งงานไปเพราะบริเวณนี้เป็นป่าที่ทุรกันดารมาก มีไข้ป่าชุกชุม คนงานกรรมกรรุ่นแล้วรุ่นเล่าเป็นร้อยๆ ต้องประสบกับการเจ็บป่วยและเสียชีวิตไป” ประกอบกับป่าไม้ขณะนั้นพลเมืองมีจำนวนน้อย จึงต้องอาศัยแรงงานกรรมกรจากต่างถิ่น โดยเฉพาะชาวจีนคือถางป่าเป็นแนวกว้างประมาณ ๑ เส้น หรือ ๔๐ เมตร เพื่อเป็นแนวลงดินและหินสำหรับวางรางเหล็กจึงต้องแบ่งงานกันเป็นช่วงๆ ละ ๓๐ กิโลเมตร แต่ละช่วงมีโรงงานเก็บวัสดุอุปกรณ์และที่พักของ

คนงานประมาณ ๘-๑๐ หลัง กรรมการแบ่งงานกันทำคือ จีนแคะทำหน้าที่บุกเบิกถางป่า จีนแต้จิ๋วทำหน้าที่ขุดไถดินถมทางให้สูงประมาณ ๔.๕ เมตร จีนกวางตุ้งทำหน้าที่โรยหินบนดินที่ถมไว้ให้ได้ระดับ เพื่อวางไม้หมอนและรางต่อไป แต่บางครั้งก็เกิดปัญหาเนื่องจากภาคใต้เป็นเขตมรสุมเมื่อถึงฤดูฝน ฝนตกน้ำท่วมหรือไมก็เกิดน้ำป่ากัดเซาะเส้นทางที่จัดทำไว้เรียบร้อยแล้วพังทลายลงอีก หรือบางครั้งโคลงช้างป่าเหยียบย่ำทำลายแนวคันดิน วัสดุการก่อสร้าง ผลักทำลายไม้หมอน โรงร้านและโรงเรือนที่พักคนงานล้มระเนระนาด โดยเฉพาะเส้นทางระหว่างชะอวด- ป่าพะยอม-ควนขนุน-และพัทลุง เพราะการสร้างเส้นทางรถไฟช่วงนี้ไปกว้างทางเดินหาหินตามธรรมชาติของโคลงช้างระหว่างเทือกเขาบรรทัดกับบริเวณที่ราบลุ่มน้ำ ควนเคร็ง ทะเลน้อยและทะเลสาบสงขลา คนงานก็ต้องเริ่มงานกันใหม่อีก ส่วนวัสดุอุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ อาศัยแม่น้ำปากพนัง คลองเชียรและคลองชะอวดในการลำเลียงขนส่งโดยมีเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่มาจอดทอดสมอบริเวณอ่าวไทยแล้วขนถ่ายลงเรือขนาดกลาง ขนาดย่อมล่องไปตามแม่น้ำปากพนัง คลองเชียรและคลองชะอวด มาขึ้นฝั่งที่ชะอวดแล้วลำเลียงทางบกไปยังบ้านทุ่งค่าย ซึ่งมีคลังเก็บวัสดุขนาดใหญ่ตั้งอยู่ แล้วขนส่งต่อไปยังบ้านตุล เขาชุมทองและร่อนพิบูลย์ ส่วนด้านทิศใต้ลำเลียงไปยัง บ้านนางหลง บ้านขนหาดแหลมโตนดและปากคลอง สำหรับโครงสร้างสะพานเหล็กที่ชะอวดนั้น ทำสำเร็จมาจากต่างประเทศ บรรทุกเรือล่องมายังแม่น้ำปากพนังถึงชะอวดบริเวณที่เส้นทางรถไฟตัดผ่านก็ใช้ปั้นจั่น หรือเครน (Crane) ขนาดใหญ่ยกขึ้นครอบประกอบลงบนคอสะพาน ซึ่งนายช่างวิศวกรได้ คำนวณไว้ตามแบบที่เขียนไว้ก่อนแล้วประกอบเข้าเป็นโครงทรีส หรือโครงสะพานตามที่เราเห็นกันอยู่ในปัจจุบัน เส้นทางรถไฟช่วงนี้เริ่มก่อสร้างเมื่อ พ.ศ. ๒๔๕๔ เสร็จและเปิดใช้ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๕๗ ดังนั้นขณะนี้สะพานโค้งชะอวด มีอายุยืนยาว ๑๐๐ ปี มาแล้ว ช่วงระยะเวลาหนึ่งร้อยปีดังกล่าว ได้ผ่านการใช้งานบริการขนส่งผู้คน สินค้า และในยามเหตุการณ์ไม่ปกติเกี่ยวกับความมั่นคงประเทศ เช่นในภาวะสงครามมหาเอเชียบูรพา พ.ศ. ๒๔๘๒-๒๔๘๘ สะพานแห่งนี้ยังเป็นเส้นทางลำเลียงกำลังพล อาวุธยุทโธปกรณ์ตลอดมา ไม่มีสิทธิปฏิเสธใดๆ ทั้งสิ้นและเคยซ่อมแซมครั้งใหญ่เมื่อ พ.ศ. ๒๕๑๒ ปัจจุบันยังคงยืนหยัดโดดเด่นสูงดำทะมึน ท่าแดดลมฝนผ่านมานานหนึ่งศตวรรษแล้ว ชาวชะอวดต่างภาคภูมิใจและพูดได้อย่างเต็มปากเต็มคำว่าเป็น “ ๑๐๐ ปี สะพานโค้งชะอวด ” เป็นสะพานแห่งมิตรภาพ เป็นสะพานแห่งความปลื้มปิติยินดี เป็นสะพานแห่งสัญลักษณ์และเป็นเครื่องหมายตา (Land Mark) ของอำเภอชะอวดและผู้คนทั่วไป