

[รู้ ใ ้ ใ ้ ใ ้]

พุมรี อรรถรัฐเสถียร

อาจารย์ประจำภาควิชาปรัชญาและศาสนา

คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตปัตตานี



ลุงมะ นักปั่นสามล้อฟ่วงแห่งปัตตานี

ณ ร้านกาแฟเล็กๆ แห่งหนึ่งของคนจีนในเมืองปัตตานี ทุกเช้าลุงมะหรือเปาะจิมะ (เปาะจิมะเป็น ภาษามลายู แปลว่า ลุง) ในวัย 63 ปี (พ.ศ. 2553) มักจะต้องมาตีหมากาแฟที่นี้ก่อนจะออกไปทำงานรับผู้โดยสารด้วยสามล้อฟ่วงข้างคู่ใจที่อยู่กับลุงมะมานานกว่าสี่สิบปี แม้ว่าสังคมวัฒนธรรมของชาวปัตตานีจะเปลี่ยนแปลงไปเช่นไร ลุงมะก็ยังคงเลี้ยงชีพด้วยการปั่นสามล้อฟ่วงซึ่งเป็นอาชีพที่อยู่คู่กับปัตตานีมาช้านาน



ฟ่วง ลุงมะรับจ้างทำประมง ต้อง ขึ้นอยู่กับเก้าแก่เรือ ดังนั้นจึง ตัดสินใจซื้อรถสามล้อ ฟ่วง ค้นหามือใหม่ในราคาหนึ่งพันบาท (ถ้า เป็นมือสองราคาหกร้อยบาท) เพราะต้องการประกอบอาชีพที่

สามล้อเป็นสิ่งประดิษฐ์ที่น่าภูมิใจของคนไทย เนื่องจากสามารถนำมาประกอบอาชีพสร้างรายได้ให้กับคนไทยหลายชั่วคน สามล้อถูกสร้างขึ้นในปี พ.ศ. 2476 ณ จังหวัดนครราชสีมา โดย นาวาเอกเลื่อน พงษ์โสภณ นำรถลากมาดัดแปลงร่วมกับรถจักรยาน เป็นรถสามล้อฟ่วงหลัง โดยด้านหลังทำเป็นที่นั่ง สำหรับผู้โดยสารและมีหลังคาบังแดดกันฝน ด้านหน้าเป็นที่นั่งของคนปั่น ซึ่งสามล้อของนาวาเอก เลื่อนได้กลายเป็นต้นแบบของสามล้อที่ใช้กันในปัจจุบัน นอกจากนี้ยังมีสามล้ออีกรูปแบบหนึ่งที่นิยม ใช้กันในภาคใต้โดยเฉพาะจังหวัดสงขลา จังหวัด ภูเก็ต และจังหวัดปัตตานี เรียกว่า “สามล้อฟ่วง” โดยนำรถจักรยานมาดัดแปลงด้วยการต่อกระบะฟ่วง เข้าที่ด้านข้าง (ด้านขวาของจักรยาน) เพื่อให้ ผู้โดยสารขึ้นลงสะดวก พร้อมติดตั้งล้อเพื่อให้ทรงตัว และปั่นได้ และติดตั้งเก้าอี้หวายยึดแน่นกับกระบะ บางคันเป็นเก้าอี้ที่ใช้เหล็กดัดแปลงเชื่อมกับกระบะ แล้วมีเบาะนั่ง จะแข็งแรงกว่าเก้าอี้หวาย ไม่มีหลังคา ต่างจากสามล้อฟ่วงข้างของมะละกาที่มีหลังคา ไว้กันแดดกันฝน

ไม่มีหลักฐานที่ชัดเจนว่าสามล้อฟ่วงข้าง ในปัตตานีเริ่มให้บริการตั้งแต่เมื่อไหร่ แต่ที่ได้รับการ บอกเล่ามานั้นสามล้อฟ่วงถูกนำมาใช้ก่อนที่ญี่ปุ่นจะ เข้ามาบูรณาสถิตสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ปี พ.ศ. 2484 ทั้งนี้ผู้ที่ประกอบอาชีพปั่นสามล้อฟ่วงข้างส่วนใหญ่ เป็นชาวไทยเชื้อสายมลายู และนับถือศาสนา อิสลาม

ลุงมะเป็นคนหนึ่งที่ประกอบอาชีพนี้มานานกว่า 40 ปี ด้วยความซื่อสัตย์ ก่อนหน้าที่จะมาปั่นสามล้อ

อิสระ ลุงมะบอกว่าสามล้อฟ่วงประกอบที่ปัตตานี โดย รถจักรยานที่นำมาประกอบเป็นของเยอรมัน ยี่ห้อ *ลาเรย์* ซึ่งมีความแข็งแรงคงทน จึงมีคนมาขอซื้อต่อ ในราคาเจ็ดพันบาทเพื่อนำไปเปลี่ยนเป็นจักรยาน แต่ ลุงมะไม่ขาย

ลุงมะเล่าเรื่องราวในการประกอบอาชีพสามล้อ ฟ่วงว่า ในอดีตก่อนที่รถตุ๊กตุ๊ก รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง จะเข้ามาให้บริการ การเดินทางไปไหนมาไหนของ ชาวปัตตานีส่วนใหญ่นิยมนั่งสามล้อฟ่วง จึงมีผู้โดยสาร ทั้งวันทั้งคืน แต่เดี๋ยวนี้มีเฉพาะที่ตลาดเช้าเท่านั้น และผู้โดยสารส่วนใหญ่ก็เป็นลูกค้าประจำ (พ่อค้า แม่ค้าในตลาดบ้าง ลูกค้าประจำที่มาซื้อหาอาหารบ้าง) ระหว่างที่ผู้เขียนรอสัมภาษณ์ ลุงมะก็เข้าไปในตลาด เพื่อมองหาลูกค้าประจำแล้วช่วยหิ้วข้าวของมาวาง ไว้ที่สามล้อจนกว่าลูกค้าจะซื้อหาเสร็จสิ้น จึงจะออก ปั่นสามล้อไปส่งตามจุดหมายปลายทางแล้วก็กลับมา ใหม่ ณ ที่จอดรถเดิม เป็นลักษณะนี้ไปจนกว่าลูกค้า ประจำจะหมด ลุงมะจึงจะได้กลับบ้าน สามล้อแต่ละ คันจะมีลูกค้าประจำของตัวเอง ไม่มีการแย่งชิงกัน เป็นภาพที่น่าประทับใจของคนรุ่นหลังที่อยู่ในสังคม





ของการแข่งขันแย่งชิงจนนำไปสู่การเห็นแก่ตัว

ในช่วงปี พ.ศ. 2518 อาชีพสามล้อพ่วงสามารถสร้างรายได้ให้กับครอบครัว จึงได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก ลุงมะกล่าวว่ “เวลามีงานสมโภชเจ้าแม่ลิ้มกอเหนี่ยว จะมีนักท่องเที่ยวเดินทางมามาก เขาเหมมาให้พาไปยังสถานที่ต่างๆ ในตัวจังหวัด อีกอย่างหนึ่ง ที่สร้างรายได้ก็คือ การรับจ้างผู้ปกครองส่งลูกหลานไปเรียนหนังสือที่โรงเรียนต่างๆ แต่เดี๋ยวนี้นักท่องเที่ยวไม่ค่อยมาแล้ว ส่วนผู้ปกครองที่เคยจ้างรับส่งลูกไปโรงเรียนก็ไม่กล้าจ้าง” (สมศักดิ์ หุ่นงาม : 2548)

นอกจากนี้ลุงมะยังย้ำอยู่เสมอว่าการประกอบอาชีพใดก็ตามแม้ว่าอาชีพนั้นจะไม่ใช่ที่นับหน้าถือตาแต่ถ้าเรามีคุณธรรม เราก็สามารถที่จะได้รับพรจากการกระทำนั้น (ตามหลักของศาสนาอิสลาม) ปัจจุบันอาชีพสามล้อพ่วงไม่ได้รับความนิยมเหมือนดังเช่นในอดีต ลุงมะก็ยังคงที่จะดำรงอาชีพนี้ต่อไปจนกว่าร่างกายจะปั่นสามล้อไม่ไหว

ลุงมะเล่าว่าปัจจุบันอาชีพนี้สร้างรายได้ให้ไม่มากนักเพียงประมาณ 100 - 200 บาท/วัน หากมีลูกค้าขารมาให้ปั่นชมเมืองวันนั้นก็จะมีรายได้เพิ่มขึ้น แต่ลุงมะบอกว่าการปั่นสามล้อก็เหมือนกับเราได้ออกกำลังกาย สุขภาพเราก็จะแข็งแรง อีกทั้งเรายังได้มาพบปะพูดคุยกับเพื่อนสามล้อด้วยกัน พบปะพูดคุยกับผู้โดยสารที่ใช้บริการกันมานาน ตั้งแต่รุ่นหนุ่มสาว ในขณะที่ผู้เขียนนั่งสามล้อที่ลุงมะกำลังปั่นไปรอบๆ ตลาด ระหว่างทางนั้นลุงมะก็ทักทายเพื่อนตามร้านค้าและทหารที่กำลังปฏิบัติหน้าที่ ทำให้เห็นถึงความสัมพันธ์ในการอยู่ร่วมกันของชาวปัตตานี โดยมีได้มีการแบ่งแยกเชื้อชาติ ศาสนา และวัฒนธรรม

ปัจจุบันสามล้อพ่วงที่ยังคงให้บริการในปัตตานีมีประมาณ 50 คัน หรืออาจน้อยกว่านั้น และเฉลี่ยอายุของผู้ปั่นสามล้อก็ 60 ปีขึ้นไป ไม่มีคนหนุ่มสาวมาปั่นสามล้อ เพราะรายได้ที่ได้รับไม่เพียงพอต่อการ

เลี้ยงครอบครัว ในอนาคตอาชีพสามล้อฟ่วงของ
ปัตตานีจะเป็นอย่างไรมีใครอาจรู้ได้ จะเหลือไว้
เพียงเรื่องราวที่เล่าต่อกัน หรือจะต้องเจอชะตากรรม
เหมือนกับสามล้อฟ่วงของภูเก็ตที่กลายเป็นการโชว์
วัฒนธรรมให้กับนักท่องเที่ยวตามงานเทศกาลต่างๆ
หรือจะต้องปรับเปลี่ยนรูปแบบการให้บริการเหมือน
ดังเช่นสามล้อฟ่วงของมะละกา ประเทศมาเลเซีย ที่
ถูกปรับเปลี่ยนในการให้บริการจากเดิมเป็นการให้
นักท่องเที่ยวนั่งชมเมืองมะละกา และมีการประดับ
ประดาสามล้อด้วยสีสันของดอกไม้ (๕)

อ้างอิง

ชัยยู หะยีสะมะแอ. 2550. “สามล้อถีบในจังหวัด
ปัตตานี” ศิลปนิพนธ์ สาขาศิลปศึกษา
คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขล
นครินทร์ วิทยาเขตปัตตานี.

ตุ๊กตุ๊กไทยแลนด์ สายทางสามล้อไทย
(ออนไลน์). ม.ป.ป. สืบค้นจาก : [http://
www.student.sut.ac.th/b5175376/
way.htm](http://www.student.sut.ac.th/b5175376/way.htm) [24 มีนาคม 2553]

มิกกี้. ม.ป.ป. เทียวมาเลเซีย ตอน 1 มะละกา
เมืองประวัติศาสตร์. (ออนไลน์). สืบค้น
จาก : [http://share.psu.ac.th/blog/
soda/10094](http://share.psu.ac.th/blog/soda/10094) [24 มีนาคม 2553]

สมศักดิ์ หุ่นงาม. 2548. โต๊ะข่าวภาคใต้ : เรื่อง
เล่าบนหลังอาน “สามล้อถีบ”
ผู้ประสานวิถีความหลากหลายแห่ง
ปัตตานี (ออนไลน์). สืบค้นจาก : [http://
www.isranews.org/cms/index2.php](http://www.isranews.org/cms/index2.php)
[22 มีนาคม 2553]

สัมภาษณ์ :

เปาะจิมะ แวหะหมัด, สัมภาษณ์วันเสาร์ที่
16 มกราคม 2553