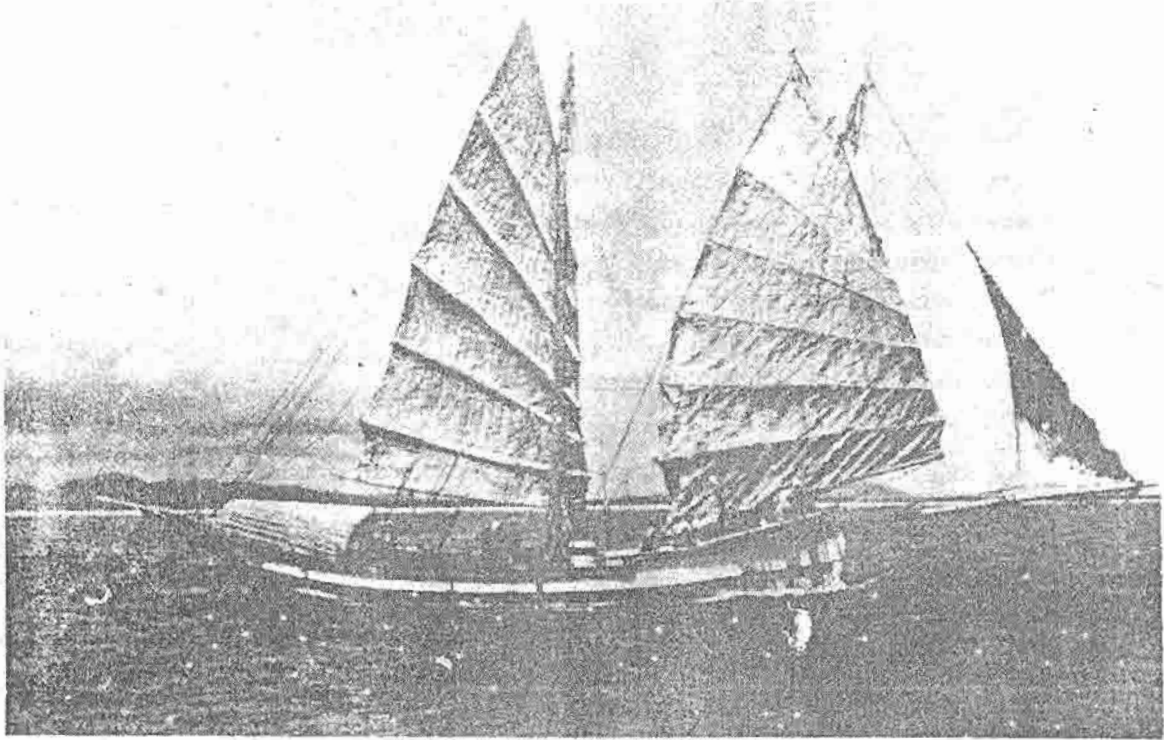


โดย

แอล. เอ. ปีเตอร์ กอสลิง



พ่อค้ามลายู ร่วมสมัย

ดารณี นฤตมกล อดิศร ความ-เรียบเรียง
วุฒิมิถุนันท์ จิระพันธ์

หัวเรือเซี่ยตะวันออกเฉียงใต้ในปัจจุบันนี้ยังมีร่องรอยให้เห็นว่า ครั้งหนึ่งแถบนี้เคยมีช่างงานอันกว้างขวางและซับซ้อนของพ่อค้าชาวพื้นเมือง ที่เดินเรือระหว่างเกาะและตามชายฝั่ง เรือของพวกเขาถึงคงเรียงรายอยู่ตามท่าเรือในสิงคโปร์ เรือดงกั (เรือโปะง้าย) ของคนจีนยังแล่นผ่านป่าโกงกางเลียบไปตามช่องแคบมะละกามาค้าเลี้ยงค้ากลับ ไป พ่อค้าที่เดินทางระหว่างเกาะได้เชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างเกาะต่าง ๆ เข้าด้วยกัน เช่น เกาะในอินโดนีเซียตะวันออกที่อยู่กระจัดกระจายกันไป และเกาะเล็ก ๆ ในฟิลิปปินส์ แม้เมื่อไม่นานมานี้เรายังพอได้เห็นพ่อค้าชาวมิ้งกะเบาก็โคลัมโบ และเรือสำเภาไทย-จีนที่ซ่องกง สิ่งเหล่านี้เป็นเครื่องเตือนใจเราว่า การค้ากลางทะเลแบบโบราณเคยขยายออกไปนอกเขตภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สิ่งละอันพันละน้อยเหล่านี้กำลังค่อย ๆ ลดลงไปทุกที และอีกไม่นานการขนส่งที่เหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจที่ได้เปลี่ยนแปลงไปก็จะเข้ามาแทนที่

ปัจจุบันยังคงมีระบบการค้าทางทะเลแบบเก่าอยู่แห่งหนึ่ง มีศูนย์กลางอยู่ที่เมืองกัวลาตรังกานูในรัฐตรังกานูของมาเลเซียทางฝั่งตะวันออกของแหลมมลายู แต่การค้าแบบเก่าที่กำลังจะสูญสิ้นไป ในสมัยหนึ่งระบบการค้านี้มีการเชื่อมโยงกับระบบการค้าในทะเลชวา, หมู่เกาะซูลู, และชายฝั่งเวียดนาม ปัจจุบันระบบการค้านี้ยังอยู่เพียงในอ่าวไทย ส่วนการเดินทางเรือทางไกลนั้นกลายเป็นเพียงความทรงจำอันลางเลือน หนังสือที่กล่าวถึงเรือของตรังกานูมีอยู่เพียงเล็กน้อย แต่ไม่มีการศึกษา ข่ายการค้าแบบเก่านี้จะละเอียด บทความที่ท่านอ่านอยู่นี้เป็นเรื่องจากคำบอกเล่า ซึ่งเก็บรวบรวมมาจากปด็น ลูกรือ และเจ้าของเรือที่ยังคงดำเนินกิจการค้าอยู่ ปัจจุบันผู้ให้ข้อมูลได้เสียชีวิตไปแล้วหลายคน และ

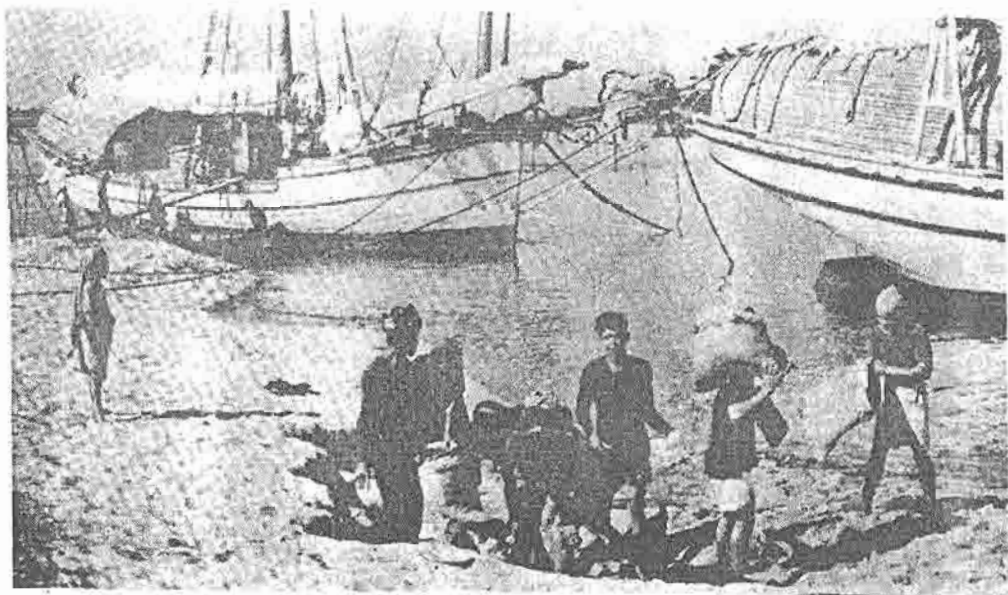
บันทึกอันไม่ค่อยสมบูรณ์ฉบับนี้ เป็นเสมือนอนุสาวรีย์อันน่าเศร้าของระบบอันซับซ้อนที่กำลังจะหมดไป ระบบนี้ควรค่าแก่การศึกษาให้ละเอียดขึ้นและบันทึกให้ดีกว่านี้

การค้าระยะทางไกลปัจจุบันใช้เรือใบสองเสาขนาดใหญ่หรือเรือใบขนาดเล็ก มีฐานอยู่ที่กัวลาตรังกานู การค้านี้มีอยู่เฉพาะตามเมืองท่าด้านเหนืออ่าวไทย เช่น บ้านแหลม สมุทรสงคราม และกรุงเทพฯ รวมทั้งเมืองท่าที่ใกล้เคียงตามแหลมไทย-มลายู ช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่สอง ยุติใหม่ ๆ ยังมีการเดินเรือไปไซ่ง่อนและเมืองท่าอื่น ๆ ของเวียดนามด้วย แต่ปัจจุบันนี้ไม่มีแล้ว เมื่อพิจารณาจากความทรงจำเก่า ๆ การค้าของตรังกานูเมื่อสองชั่วอายุคนก่อนนี้มีขอบเขตกว้างขวางกว่านี้มาก

เราเดินเรือไปชวา เพื่อนำน้ำตาลกลับมาสิงคโปร์และที่นี้ (กัวลาตรังกานู) มีพ่อค้า (เรือใบ) หลายคนในทะเลชวา) กว่าจะได้สินค้ามาก็ยากทั้งยังถูก โกงอยู่บ่อย ๆ เขาว่าสมัยก่อนไม่มีใครกล้าโกงเรา เพราะเราได้ชื่อว่าเหมือนพวกบูกิส (ชอบรบ) แต่ฉันก็ยังสงสัย เรื่องนี้อยู่เราเดินเรือไปเกาะลาบวนและบรูไน พ่อของฉันเคยเดินเรือไปซูลู เราขนข้าวมาจากสยามแล้วก็เอาไม้ (เปลือกไม้) บางชนิดกลับไปขายสิงคโปร์

ตอนเราเดินเรือไปไซ่ง่อน เราแวะที่เกาะกาก็ (เกาะคอนเดอร์) ก่อน แล้วก็เลี้ยวไปทางตะวันตกไปถึงไซ่ง่อน ขากลับเราก็กะปิ กุ้งกะปิปลาตลอคจนข้าวกลับมาคั่ว

คราวที่ทะเลฮือหวังไปแสวงบุญ (ที่เมกกะ) เราเคยเดินเรือไปถึงบีนัง



พ่อค้ามลายู ร่วมสมัย

เราเคยเดินเรือไปพม่าหนหนึ่งเพียงเพื่อดูว่าค่านายอะไรได้บ้าง
ปู่ของมันเคยไปเกาะปันตะ (บันดาไนรา) หลายครั้งต้องเดินทาง
ไกลมาก ฉันแน่ใจว่าตอนนี้ฉันก็มีญาติอยู่ที่นั่น

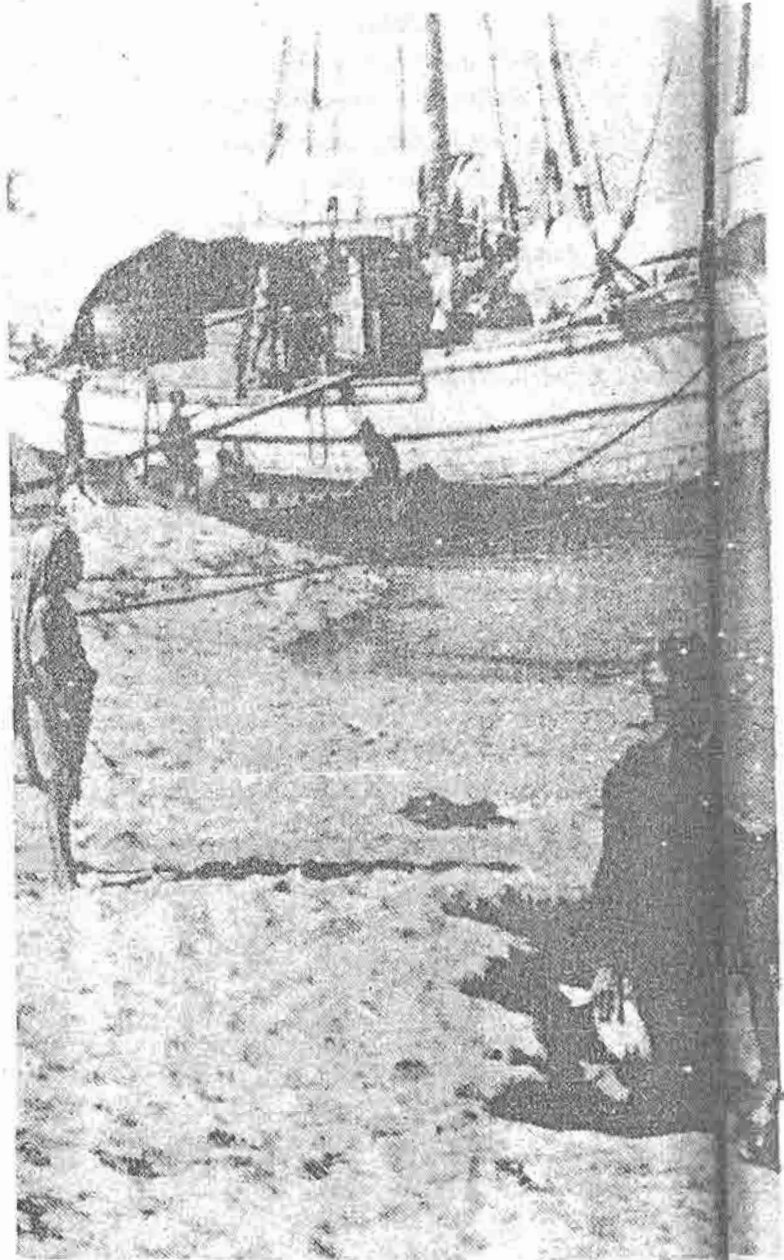
การเดินทางเรือเหล่านี้อยู่ในช่วงปี 1880-1940 แต่ไม่มีทางคำนวณ
ได้ว่ามีการเดินเรือบ่อยแค่ไหน หรือมีสินค้าที่ซื้อขายกันเป็นปริมาณเท่าใด
ดูเหมือนว่าการค้าน้ำตาลของชาวกับสิงคโปร์และกรุงเทพฯ และการค้า
กับไซ่ง่อนต้องมีการเดินเรืออยู่หลายเที่ยว การค้าแบบนี้ไม่เหมือนการค้า
ปัจจุบัน คือ การค้าปัจจุบันต้องอาศัยการส่งผลิตภัณฑ์ที่ท้องถิ่นออกและ
การนำสินค้าจากนอกมาใช้ในท้องถิ่น แต่การค้าสมัยก่อนอาจเรียกได้ว่า
เป็นการประกอบกิจการอย่าง "เร่ร่อน" พ่อค้าตั้งกานูจะขนส่งน้ำตาล
จากชาวไปสิงคโปร์และกรุงเทพฯ หรือขนข้าวจากเมืองไทยไปบอร์เนียว
ขณะที่ชอบเขตทางภูมิศาสตร์ของการค้าได้ลดลง ความซับซ้อนในการ
ประกอบการค้าก็ลดลงเช่นกัน

สินค้าหลักของตั้งกานูในปัจจุบัน คือ เกลือสมุทรจากประเทศ
ไทย ซึ่งขนส่งไปมาเลเซีย มีการผลิตเกลือในนาเกลือขนาดใหญ่ตามบริเวณ
ชายฝั่งที่ค่อย ๆ ลดลงมาตอนเหนือของอ่าวไทย มีการผลิตเกลือมากที่สุด
ในช่วงสามเดือนแรกของปีซึ่งเป็นช่วงที่ฝนแล้ง และการทำนาเกลือ
จะหยุดในช่วงฝนตกหนัก นอกจากนี้ยังมีนาเกลือบริเวณชายฝั่งปัตตานี
ซึ่งอยู่ไกลลงมาทางใต้ของประเทศไทย สมัยก่อนพ่อค้าตั้งกานูนำเกลือ
ไทยในชายฝั่งตะวันออกของมาเลเซียปีละกว่า 50,000 ตัน แต่เมื่อถึง
ปี 1968 ปริมาณเกลือทั้งหมดที่เรือใบของพ่อค้าตั้งกานูขนมามีน้อย
กว่า 12,000 ตัน

เกลือเป็นสิ่งที่จำเป็นต่ออุตสาหกรรมการประมงของหมู่บ้านตาม
ชายฝั่งตะวันออกของมาเลเซีย ที่ใช้เกลือทำปลาเค็มและบิลจันหรือกะปิ
หากไม่มีเกลือก็คงไม่มีวิธีที่สะดวกในการรักษาปลาไว้ไม่ให้เน่าเพื่อส่ง
ไปตลาดไกล ๆ หรือเก็บไว้กินในบ้านในช่วงมรสุมที่หาปลาไม่ได้ ถ้าไม่
มีเกลือก็ไม่สามารถทำกะปิ รากาสูง ซึ่งช่วยทำรายได้ให้แก่หมู่บ้านชาว
ประมงเป็นจำนวนมาก

แต่การใช้เกลือได้ลดลงเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงด้านสถานที่
และเทคโนโลยี ในอุตสาหกรรม การประมง และมีการพัฒนาการขนส่ง
ส่งมากขึ้น ปัจจุบันนี้เรือประมงบางลำจะเอาปลาที่จับได้แช่น้ำแข็งและ
นำไปขายในสภาพพลาสติก การมีถนนเข้าถึงทำให้ซื้อขายปลาสดได้
สะดวก ดังนั้น ความต้องการเกลือจึงลดลง ทำให้สินค้าที่พ่อค้าตั้งกานูขน
ส่งลดลงด้วย

ปัจจุบันเกลือส่วนมากมาจากเมืองท่าของไทย เช่น บ้านแหลม
(บาลิง), และแม่กลองหรือสมุทรสงคราม (เมตลอน) นอกจากนี้ปัตตานี
ก็เป็นเมืองท่าที่ส่งเกลือช่วงปลายฤดูร้อน เรือใบตั้งกานูบรรทุกทราย



พ่อค้ามลายู ร่วมสมัย



ไปด้วย เพื่อเป็นอับเฉาต่างท้องเรือไม่ให้เรือโคลง ขณะแล่นไปยังเมืองท่าของไทยทางเหนือ เมื่อมาถึงที่หมายก็จะขนทรายออก และทรายนั้นก็มักใช้ปูพื้นตามบ้านเรือนริมแม่น้ำที่บ้านแหลมและแม่กลองจากนั้นก็บรรทุกลือเป็นสินค้ากลับไป เรือแทบทุกลำจะกลับไปศรีนครินทร์ที่ศรีนครินทร์จะมีการขนถ่ายเกลือลงเรือใบที่มีขนาดเล็กกว่า เรือเล็กนี้จะเอาเกลือไปขายในหมู่บ้านที่ตั้งอยู่กระจัดกระจายตามชายฝั่งตะวันออกของมาเลเซีย

เกลือเป็นสินค้าดี เราอยู่ไม่ได้ถ้าไร้เกลือ เกลือคือ ทะเล คือ สายเลือดของเรา เราจึงภูมิใจในการค้านี้ แม้ว่าเราจะได้เงินไม่มาก เมื่อกลับไปคนเรือพูดถึงความหลัง เขาจำได้ว่าสินค้าสมัยก่อนมีค่ามากกว่าสมัยนี้

ครั้งหนึ่ง เราเคยเอาข้าวและอาหารทุกชนิดมาจากสยาม และส่งสินค้าที่เราผลิตกลับไป ก่อนฉันเกิดเคยมีเรือกำปั่นขนทองเหลืองและผ้าไหม, ขนนกและไม้เนื้อหอม แม้แต่ทองคำก็เคย ครั้งหนึ่งมีเรือลำหนึ่งนำบูหงามาดีไปสยาม (ดอกไม้ทองซึ่งถวายเป็นราชบรรณาการแก่กษัตริย์ไทย) ฉันได้ยินมาว่า เราเคยนำผู้หญิงชาวสยามมาเป็นเจ้าสาว ที่เป็นเจ้าหญิงในราชสกุลก็มี

เราเคยขนทองจากบิลโลว (บรูไน ?) และนำชาวเงินมาจากตาเมะ (ไมทราบที่ตั้งแน่นอน แต่อาจจะเป็นเวียดนาม)

สินค้าปัจจุบันยังมีหลายชนิด แม้จะไม่น่าสนใจมากเหมือนทองหรือหญิงสาวในอดีตก็ตาม สินค้าจากเมืองไทยเป็นพวกอาหารและของป่าต่างๆ ได้แก่ หัวหอม, หอมแดง, พริก, น้ำตาลโตนด, กล้วย, มะขาม, ผักดอง, ปลาแห้งและปลาร้า, น้ำมันปลา และเนื้อมะพร้าวตากแห้ง ส่วนของป่าก็ได้แก่ ชัน, เปลือกโกโก้, ถ่านไม้, เปลือกต้นกะเหรี่ยง, หวาย, จากมุงหลังคา, น้ำมันเมล็ดชอร์ และกาบมะพร้าว ส่วนสินค้าที่ผลิตขึ้นก็มี ตุ่มน้ำแข็งใส, ถ้วยชาม, เครื่องดินเผา, กระเจ๊ก, กระดาษ และกระเบื้องมุงหลังคา นอกจากนี้ยังมีการนำดินเหนียวเข้ามาเพื่อผลิตเครื่องดินเผาในท้องถิ่น และมีการนำขี้ค้างคาว ซึ่งจุดจากถ้ำทางใต้ของประเทศไทยมาใช้เป็นปุ๋ยในการปลูกข้าว

สินค้าที่มาเลเซียส่งออกมาไทยเหลืออยู่แต่กะปิและปลา ซึ่งใช้ใส่ในอาหารไทย และของฟุ่มเฟือย เช่น ไหมและทองเหลืองมลายูที่ซื้อขายกันในท้องถิ่นของไทย สินค้าหลักที่ส่งออกก็ยังคงเป็นกะปิ รวมทั้งน้ำตาล, มะขาม, มะพร้าว และเปลือก ยังคงมีการส่งหวายและเปลือกไม้เนื้อหอมจากป่าไปยังประเทศไทย และยังคงพบว่าในบรรดาสินค้าที่ส่งไปประเทศไทยนั้น มีธาตุทองเหลืองรวมอยู่ด้วย แต่สินค้าเช่นนี้มีน้ำหนักแทบไม่ถึงร้อยละสิบของน้ำหนักสินค้าที่ส่งออก และปัจจุบันเรือส่วน

พ่อค้ามลายู ร่วมสมัย

มากใช้ทรายเป็นอับเฉาแทนที่จะใช้สินค้าพวกไม้เนื้อหอมอย่างสมัยก่อน

ในระยะสี่สิบปีที่แล้วมา การค้าได้เปลี่ยนไป คือ จากการแลกเปลี่ยนสินค้าหลายชนิดมาปิดการขนทรายเป็นที่อับเฉาและขนเกลือเป็นสินค้าหลัก ก่อนสงครามโลกครั้งที่สอง สินค้าที่พ่อค้าตั้งร้านขายเป็นกะปิตั้งหมด เทียวหนึ่งหนักถึง 100 ตัน สินค้าเข้าจากประเทศไทย นอกจากจะมีเกลือและสินค้าต่าง ๆ ข้างต้นแล้ว ยังมีข้าวเต็มลำเรือด้วย ผู้คนจากฝั่งตะวันตกของมลายูได้มารับข้าวไทยไปจากศรีลังกา เรือส่วนมากขนข้าว มีเพียงหนึ่งในสี่เท่านั้นที่ขนเกลือ มีอยู่ปีหนึ่งฉันขายกะปิในสยามได้มากจนซื้อเรือใหม่ได้สองลำ

การค้าของดีที่ลุดก็คือ เราขายกะปิให้เขาแล้ว เขาก็ขายข้าวให้เรา เมืองท่าที่สำคัญที่สุด คือ บ้านแหลมหรือมาลิ่ง ซึ่งอยู่ที่มุมตะวันตกเฉียงเหนือของอ่าวไทย 70% ของปริมาณเกลือที่ศรีลังกาขนากลับไปมาจากบ้านแหลมนี้ ทั้งแม่กลอง (แมตลอน) และกรุงเทพฯ เคยเป็นเมืองท่าไทยที่สำคัญในอดีต บ้านดอน (บาดอง), ปากพริ่ง (โปะพินัน) และสงขลา (ซิงฆอร่า) ยังเคยมีความสำคัญมาในช่วงที่มีการค้าข้าว

ระบบการค้าของศรีลังกาแบ่งออกเป็นสองส่วนคือ การค้าระหว่างประเทศและการค้าภายในประเทศ ระบบการค้าระหว่างประเทศได้กล่าวไว้แล้ว ส่วนระบบการค้าภายในประเทศได้แก่การส่งเกลือและสินค้าเข้าอื่น ๆ จากคลังสินค้าในศรีลังกาไปยังท่าเรือเล็ก ๆ และหมู่บ้านชาวประมงตามชายฝั่งตะวันตกของมลายูตั้งแต่ชายแดนไทยคานเหนือไปจนถึงสิงคโปร์ทางด้านใต้ ระบบการค้าส่วนนี้ใช้เรือขนาดเล็กลง มีความยาวตั้งแต่ 18 ถึง 40 ฟุต และบรรจุสินค้าได้ตั้งแต่ 3 ถึง 20 ตัน เรือเหล่านี้ส่วนมากมีลักษณะเหมือนเรือเบดาร์แต่มีขนาดเล็กกว่า เรือแบบนี้ยังมีใช้อยู่มากว่า 50 ลำ ในปี 1962

สมัยหนึ่งระบบการค้านี้ทั้งหมดอยู่ในมือของชาวมลายูศรีลังกา ซึ่งเป็นผู้ออกเงินทุน สร้างและหาคนมาประจำเรือ และให้เงินทุนทำการค้า แต่เมื่อไม่กี่ปีมานี้ ลักษณะการค้าได้เปลี่ยนไป พ่อค้าจีนได้เข้ามาเป็นเจ้าของเรือหลายลำ ได้ควบคุมการผลิตและการค้าปลาเค็ม และได้เห็นช่องทางที่จะแสวงหาประโยชน์โดยการควบคุมการผลิต, ขนส่ง, และจำหน่ายเกลือด้วย เมื่อชาวมลายูขายเรือคนจีนก็จะซื้อไปเสมอ ดังนั้นในปี 1962 คนจีนก็ได้ครอบครองเรือใหญ่ ซึ่งใช้ค้าเกลือกว่าครึ่งหนึ่ง

ลูกเรือทั้งหมด รวมทั้งลูกเรือในเรือของคนจีนด้วย เป็นคนมลายูศรีลังกา โดยเฉลี่ยเรือแต่ละลำจะมีลูกเรือตั้งแต่ 3 ถึง 13 คน และมีหลักอยู่ว่า ความยาวของลำเรือทุกสิบฟุตต้องมีลูกเรือคนหนึ่งในบรรดาลูกเรือจำนวนมาก ๆ เหล่านี้ มักจะมีเด็กหนุ่ม ๆ ที่มาฝึกงานอยู่ด้วย แต่

เมื่อการค้าตกต่ำเด็กหนุ่ม ๆ เหล่านี้ก็จะไปหางานอย่างอื่นทำ จำนวนลูกเรือจึงได้ลดลง

คนในเรือนี้จะมีผู้ชำนาญงานเฉพาะอย่างด้วย เช่น กัปตันหรือได้ทั้งรับผิดชอบเรือทั้งลำ นายท้าย (หรือก็มุตี) เป็นสมาชิกในเรือที่มีความสำคัญรองจากกัปตัน กัปตันอาจทำหน้าที่นายท้ายก็ได้ นอกจากนี้ยังอาจเป็นเจ้าของเรือ (หรือนาโกตา) ด้วย

ถ้ากัปตันเป็นเจ้าของเรือเอา เขามักจะประกอบการค้าของตัวเอง โดยการกึ่งกำไร คือ ซื้อกะปิในมาเลเซียเอาไปขายในประเทศไทย และซื้อเกลือและสินค้าอื่น ๆ ในประเทศไทยเอากลับไปขายมาเลเซีย ก้าวไรที่ได้จะแบ่งให้เจ้าของเรือ 60% อีก 40% เป็นของลูกเรือ และเป็นส่วนแบ่งพิเศษสำหรับนายท้ายและคนปั้นเสากระโดงด้วย พ่อค้ามลายูเหล่านี้มีการติดต่อกับมุสลิมตามเมืองท่าที่แคว้นในประเทศไทย มุสลิมบางคนสืบเชื้อสายจากชาวมลายูที่มาตั้งถิ่นฐานตามเมืองท่า เพื่อเป็นตัวแทนค้าขายในท้องถิ่น พวกนี้ก็จะซื้อขายสินค้าให้กับกัปตัน เรา

จะพบชุมชนมุสลิมได้ในเมืองท่าใหญ่ ๆ ที่ส่งเกลือออก เช่น บ้านแหลม (บาสิง) และแม่กลอง (แมตลอน) รวมทั้งเมืองท่าของไทยที่เคยมีการค้าข้าวมาก เช่น ปากพริ่ง (โปะพินัน) และสงขลา (ซิงฆอร่า) กล่าวกันว่าเคยมีชาวมลายูศรีลังกาตั้งถิ่นฐานอยู่ในบรูไน ซาว และบันดาในราวมทั้งสิงคโปร์ เพื่อเป็นตัวแทนให้พ่อค้าศรีลังกา หน่วยงานอันกว้างขวางของพวกเขาตัวแทนนี้ เป็นสิ่งจำเป็นต่อการประกอบกิจการค้าแบบกึ่งกำไรของเรือสินค้าแบบเก่า

เมื่อคนจีนได้เข้ามาเป็นเจ้าของกิจการลักษณะการค้าและการค้าก็ได้เปลี่ยนไป ปัจจุบันนี้คนจีนจะทำสัญญารับเกลือ กัปตันชาวมลายูจะนำเรือไปขนเกลือจากประเทศไทยกลับมา แต่ไม่ได้ทำหน้าที่เป็นนายหน้าหรือพ่อค้าอีกต่อไปแล้ว กัปตันและลูกเรือได้รับค่าจ้างในอัตราตายตัว แม้เรือที่คนมลายูเป็นเจ้าของและดำเนินการเองก็ยังมีการจ่ายเงินจ้างให้ขนเกลือ โดยให้ค่าจ้างตามอัตรากลางที่ตั้งไว้ แรงจูงใจให้ค้าสินค้าอย่างอื่นได้ลดลงเพราะการค้าปลาเค็มที่ทำอย่างมีประสิทธิภาพ คือ ควบคุมทั้งการผลิต การขนส่ง และการจำหน่ายสินค้า (เป็น vertical economic organization)

เป็นการประกอบการค้าแบบกึ่งกำไรและช่างงานตัวแทนท้องถิ่นลดลง โลกทัศน์ของพ่อค้าศรีลังกาที่แคบลงเช่นกัน เขายังอาศัยอาวรณ์ถึงอดีตอันเป็นยุคที่คนรักการผจญภัยและรู้จักโลกที่กว้างกว่าปัจจุบัน ไม่มีลูกคนไทยของฉันที้จะได้เห็นสิ่งที่ฉันเคยเห็น สมัยก่อนที่จะมีประเทศชาติ (มีกฎเกณฑ์) เราจะแล่นเรือไปไหนก็ได้ เราจะซื้อข้าวในที่หนึ่งซื้อผ้าอีกที่หนึ่ง ซื้อน้ำตาลและหม้อ และของอื่น ๆ อีกสารพัด แล้ว

พ่อค้ามลายู ร่วมสมัย

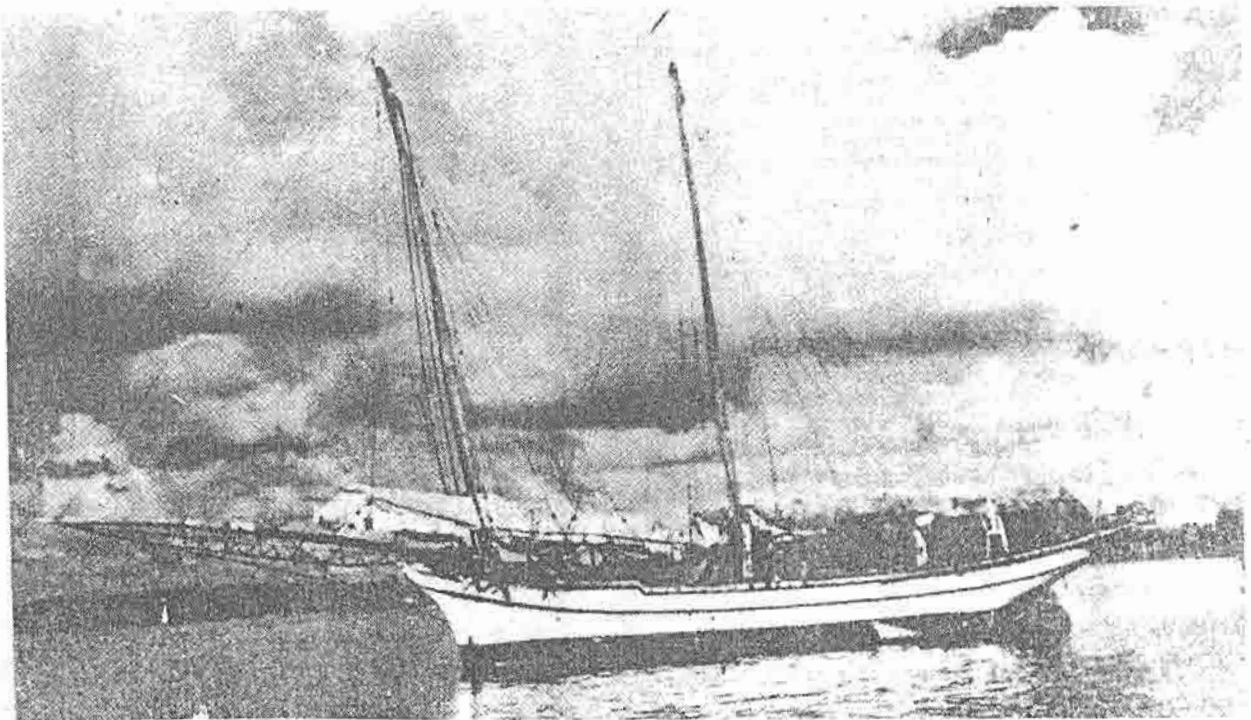
เอาขายที่นั่นบ้างที่นี้บ้าง ถึงจะแล่นเรือไปสู่เมืองที่ไม่เคยไปมาก่อน ฉันทก็ยังมีเพื่อนอยู่นั้นด้วย เราสามารถพักอยู่ได้หลายวัน บางครั้งก็หลายเดือน แต่เดี๋ยวนี้เรือก็เป็นเหมือนรถบรรทุก ได้แต่ขนของขึ้นกับขนของลงเท่านั้น

การเดินทางขึ้นไปทางเหนือของอ่าวไทย ครอบคลุมไปถึงการเดินทางเรือเลียบไปตามชายฝั่งจนกระทั่งถึงเมือง ปิซุต ทางตอนเหนือของตรังกานู แล้วเปลี่ยนทิศทางไปทางทะเลตะวันออกเฉียงเหนือ มุ่งไปยังตันจง บันจาง หลังจากนั้น 2-3 วัน เรือก็จะแล่นขึ้นไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ จนกระทั่งถึงตอนกลางของอ่าวไทย แล้วจึงมุ่งสู่ท่าเรือที่ต้องการในที่สุด (ดูแผนที่ 2) ในการเดินทางขึ้นเหนือ จะหลีกเลี่ยงชายฝั่งตะวันตกของอ่าว เพราะเกรงว่าเรืออาจจะเกยตื้นที่ชายฝั่งด้านอับลม เรื่องนี้สำคัญมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในช่วงระหว่างเดือนตุลาคม ถึงเดือนมีนาคม ซึ่งเป็นระยะที่ลมตะวันออกเฉียงเหนือ หรือลมมรสุมฤดูหนาวพัดเข้าฝั่ง ฤดูมรสุมนี้ เรือเป็นจำนวนมากถูกพัดพาไปเกยฝั่งและหลงทางมากกว่าในฤดูอื่น อย่างไรก็ตาม เมื่อถึงฤดูร้อนลมสงบเรือบางลำจะเลียบแล่นชายฝั่งและแวะจอดที่ท่าเรือระหว่างทางบ่อยๆ โดยปกติ ในการเดินทางกลับ เรือจะแล่นกลับลงมายังตอนกลางของอ่าวไทยอีก เพื่อหลีกเลี่ยงชายฝั่งด้านอับลม และถ้าพ่อค้าต้องการจะเก็บสินค้า

ตามท่าเรือระหว่างทาง พวกเขาจะมุ่งตรงเฉพาะจุดที่ต้องการ เพื่อหลีกเลี่ยงการเดินทางที่ยืดเยื้อตามชายฝั่ง

สำหรับการเดินทางไป-กลับที่ยาวหนึ่ง ๆ จากตรังกานูไปบ้านแหลมตอนเหนือของอ่าวไทยนั้น เฉพาะการเดินทางไปในแต่ละทิศอาจใช้เวลาประมาณ 1-2 สัปดาห์ และสำหรับเวลาทั้งหมดของการเดินทางรอบเดียว โดยทั่วไปแล้ว ใช้เวลาประมาณ 1 เดือน นอกจากนี้ระยะเวลาที่ใช้คอนเสียวเรือกลับที่ปลายทาง จะทำให้เวลาเดินทาง 1 รอบเพิ่มขึ้นอีก 2 อาทิตย์ ด้วยเหตุนี้การเดินทาง 1 รอบจะกินเวลาประมาณ 5-6 สัปดาห์ เรือส่วนมากจึงเดินทางได้เพียง 5-8 รอบต่อปีเท่านั้น เรือส่วนใหญ่จะหยุดเดินทางในเดือนตุลาคม ซึ่งเป็นเวลาที่ลมมรสุมฤดูหนาวเริ่ม และจะจอดอยู่อย่างปลอดภัยในแม่น้ำห่างจากท่าเรือตรังกานูออกไป รออยู่จนลมสงบในเดือนกุมภาพันธ์ การเดินทางในฤดูมรสุมทำได้จำกัด ทั้งนี้เพราะมีอันตรายจากลมพายุในทะเล เรือที่มักอับปางตามชายฝั่งด้านอับลม นอกจากนั้นคลื่นที่เกิดจากลมมรสุมจะปิดปากแม่น้ำ ซึ่งเป็นที่รวมของท่าเรือที่สำคัญในอ่าวไทย ทำให้เกิดอันตราย หรือไม่สามารถจะเข้าออกได้

ชีวิตชาวเรือไม่ปลอดภัย ทั้งยังแสนลำเค็ญ แต่ก็เป็นชีวิตแบบหนึ่งจนได้เสียเรือไป 2 ลำ ลำหนึ่งแถวชายฝั่งสยาม ใกล้บ้านคอน และอีก



พ่อค้ามลายู ร่วมสมัย

ลำหนึ่งทะเล และที่ทะเลนี้เองฉันก็ต้องสูญเสียลูกชายไป เรือหลายลำ
ไม่กลับมา ก่อนสงครามญี่ปุ่น (1940) เรือลำใหญ่ที่สุดที่เคยสร้างกัน
คือ เรือบินาส ดอกกล ซึ่งแล่นลอยได้เหมือนแมว เหมือนนก...จมไป
พร้อมกับลูกเรือทั้งหมด บางทีอาจเป็นเพราะมันใหญ่เกินกว่าจะเป็นเรือ
และก็อาจเป็นเพราะมันขยงเกินไป

ฉันออกเรือในช่วงมรสุม บางครั้งก็หยุดเดือนฉันว่าคม แต่ส่วนมากแล้ว
ฉันมักออกทะเล กับคันที่แท้จริง ๆ จะสามารถแล่นเรือเวลาใดก็ได้ พวก
เขารู้จักทะเลดี เรือฉันเป็นของเก่าแก่ (คนจีน) ฉะนั้นความจริงฉันไม่มี
อะไรที่จะสูญเสียอีกแล้ว นอกจากชีวิตของตัวเอง

ชีวิตการเดินทางเรือนี้ไม่ปลอดภัย บางครั้งฉันคิดว่า ฉันควรจะประกอบ
อาชีพที่ปลอดภัย เช่น เป็นนักการเมือง หรือไม่กี่เป็นศาสตราจารย์
ที่ได้แต่คอยถามปัญหาอยู่ตลอดเวลา นั่นละ ปลอดภัยดี

การเดินทางเรือเป็นเรื่องง่าย ส่วนใหญ่อาศัยที่สังเกตใหญ่ ๆ เป็น
หลักในการนำร่อง การใช้เพียงเข็มทิศแบบธรรมดา ๆ และไม่สู้จะเที่ยง
ตรงสำหรับการเดินทางต่อไปยังดินแดนอันไกลโพ้นนั้น เป็นเรื่องธรรมดา
การไม่มีแผนที่ใช้และการนำร่องที่ประสบความสำเร็จนั้น ขึ้นอยู่กับ
ประสบการณ์และวิจารณ์ญาณ เป็นสำคัญ

ทุกคนจะต้องมีแผนที่ไว้ในหัวใจ

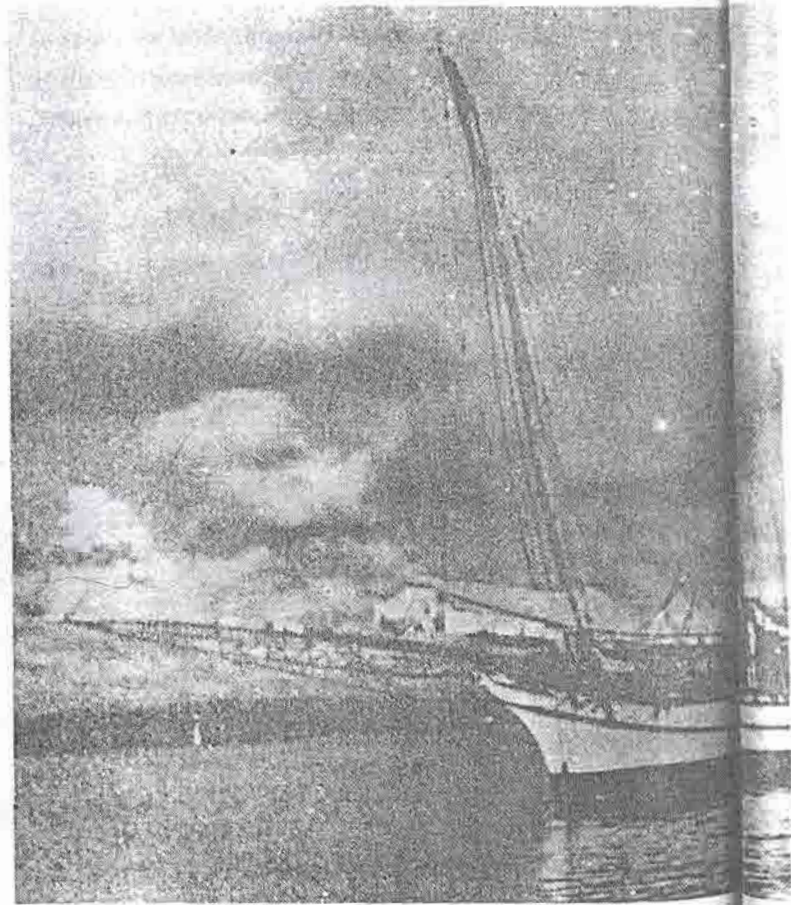
ไม่ว่าจะอยู่ในหัวใจหรือในหัวสมอง แผนที่ใน "จิตใจ" ของนัก
เดินเรือชาวตังกานูนั้น น่าประทับใจมาก พวกเขาสามารถบอกเส้นทาง
การเดินทางเรือในบริเวณอ่าวไทยทั้งหมดได้อย่างแม่นยำ โดยอาศัยการ
กำหนดทิศทางอย่างคร่าว ๆ ทั้งยังสามารถบอกชื่อของท่าเรือแถบนั้นได้
ถูกต้องอีกด้วย พวกเขาสามารถวางแผนที่การเดินทางได้อย่างแม่นยำนำ
พิศวง แผนที่นี้จะผิดไปจากความจริงบ้าง ก็เพราะการเปลี่ยนแปลงตาม
กาลเวลานั่น แต่ระยะทางไม่มีผิด นอกจากแผนที่ใน "จิตใจ" แล้ว
เขาก็ใช้วิธีบอกกล่าวต่อ ๆ กันเกี่ยวกับทิศทางการเดินทางเรืออันซับซ้อน ดังนั้น
กษัตริย์เรือในปัจจุบัน จะทราบถึงอันตรายแถบชายฝั่งด้านเหนือของเกาะ
บอร์เนียว และบริเวณปากแม่น้ำโขงได้อย่างละเอียด ถึงแม้ว่า พวกเขาจะ
ไม่เคยเดินเรือเส้นทางนั้นมาก่อน

โดยทั่วไปแล้ว การเดินทางเป็นประสบการณ์ที่ผ่อนคลายอารมณ์
อย่างหนึ่ง มีเวลาเหลือเฟือสำหรับการที่จะเข้าถ้ำนอน หรือนอนหลับอย่าง
สุข นายท้ายเรือเป็นคนเดียวที่ยังคงตื่นอยู่ในเวลากลางคืน เขานอนหลับ
ได้เพียง 4 ชั่วโมง ใน 1 วันเท่านั้น ลูกเรือที่เหลือจะจัดการเกี่ยว
กับงานในเรือ และหมั่นเวียนกันตระเตรียมอาหารอย่างไม่พิถีพิถัน เช่น
ข้าว ผักคอง ปลาเค็ม การเดินทางแถวตอนเหนือของอ่าวไทย ไม่ต้อง
ควบคุมดูแลมากนัก และการลดใบเรือก็ทำได้ง่าย สาเหตุที่ดูแลควบคุม

เรืออย่างใกล้ชิดในสมัยก่อนก็เพราะ เส้นทางเดินเรือที่ซับซ้อน เนื่อง
จากจำเป็นต้องเดินเรือผ่านบริเวณที่เป็นโคลนตมและสันทรายซึ่งปิดกั้น
ปากทางเข้าท่าเรือตรงปากแม่น้ำ

ปัจจุบันนี้ เรือส่วนใหญ่จะถูกลากโยงเข้าออกท่าเรือสำคัญ ๆ
ด้วยเรียวเน็ต พวกลูกเรือจะได้รับเงินพิเศษ ถ้าต้องการขนถ่ายสินค้า ใน
สมัยก่อน เรือส่วนใหญ่สามารถจะควบคุมได้ โดยใช้ลูกเรือจำนวนน้อย
กว่าในปัจจุบันเสียอีก

เรือที่พ่อค้าตังกานูใช้มีลักษณะเด่นเฉพาะตัว การต่อเรือนี้อาจ
กล่าวได้ว่า เป็นศิลปะชั้นสูงสุดของชาวตังกานู ดังจะเห็นได้จากเรือหา
ปลาและเรือสินค้าแบบต่าง ๆ ซึ่งมีทุกรูปทุกขนาดสำหรับเรือหาปลานั้น
ดูเหมือนจะเน้นรูปทรงมากกว่าประโยชน์ใช้สอย คือ เรือจะให้หัวท้ายยกสูง
ขึ้น มีไม้ค้ำไม้ขวางตอนล่างของใบเรือ และแกะสลักอย่างวิจิตร เป็น
เสมือนอาหารตามากกว่าจะเป็นตัวอย่างของเรือที่ใช้จับปลา เรือสินค้า
ก็ออกแบบให้มีรูปลักษณะหลาก ๆ ไปเช่นกัน แต่ไม่วิจิตรพิศดารเท่า



พ่อค้ามลายู ร่วมสมัย

คำปกติที่ใช้เรียกชื่อเรือสินค้าขนาดใหญ่คือ เรือ ปีนาส (เรือใหญ่) หรือบางครั้งก็เรียกว่าเรือสยาม ซึ่งน่าจะปร่งถึงบริเวณที่ทำการค้าขายที่สำคัญของพวกเขา อย่างไรก็ตาม เรือหลายลำก็มีชื่อเรียกตามลักษณะการสร้าง เรือสินค้าที่สวยที่สุด และเก่าแก่ที่สุดในปัจจุบันเห็นจะได้แก่ เรือปีนาส กอบเบล (pinas govel) เรือชนิดนี้มีท้ายเรือเป็นแบบเรือลาดตระเวน และหัวเรือเป็นแบบเรือเร็ว บางครั้งก็มีรูปประดับหัวเรือ ลักษณะเช่นนี้ชวนให้นึกไปถึงเรือใบของยุโรปในสมัยศตวรรษที่ 18 กิบสัน ฮิลล์ (1953) เต็มว่า เรือปีนาส กอบเบลนี้อาจได้แบบอย่างและได้ชื่อมาจากเรือใบสองเสาของฝรั่งเศส ที่เรียกว่าปีนาส (pinasse) ในภาษาฝรั่งเศส

กล่าวกันว่า แบบของเรือ ปีนาส กอบเบล อาจมาจากลูกเรือชาวฝรั่งเศสคนหนึ่ง ซึ่งเรือเกิดอับปางอยู่ตรงชายฝั่งตรังกานู เมื่อ 100 กว่ามาแล้ว หรืออาจมาจากทหารชาวอังกฤษ ซึ่งเดินทางเข้าไปในตรังกานูตอนกลางศตวรรษที่ 19 นอกจากนี้ กิบสัน - ฮิลล์ ยังได้กล่าวเพิ่ม

เดิมว่า นักต่อเรือชาวตรังกานู อาจได้รับแบบอย่างมาจากสิงคโปร์ก็เป็นได้ เมื่อคำนึงถึงฝีมือในการสร้างเรือของชาวตรังกานูแล้ว ไม่ต้องสงสัยเลยว่า นักต่อเรือชาวตรังกานูนี้ หากเคยเห็นแบบเรือตัวอย่างของยุโรปเพียงลำเดียวก็ย่อมจะสร้างแบบตามได้ โดยไม่ต้องให้กลาสีเรือแตกหรือทหารจัดที่โหนดมาช่วยณะเลย

แบบเรือสินค้าใหญ่ที่สำคัญอีกแบบหนึ่ง ก็คือ เรือปีนาส ดอกเกอร์ (pinas dogor) ซึ่งมีท้ายเรือเป็นแบบเรือลาดตระเวน แต่หัวเรือตรง เรือปีนาส ดอกเกอร์ นี้ ได้ชื่อว่าการสร้างได้ง่ายและเสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่า เรือปีนาส กอบเบลปีนาส กอบเบลปีนาส กอบเบลปีนาส กอบเบลเรือแบบที่ 3 คือ เรือเบดาร์ (bedar) เรือแบบที่ดัดแปลงใช้ได้ทั้งเรือใหญ่และเรือเล็ก มีส่วนสัมพันธ์ใกล้ชิดกับแบบของเรือหาปลาโบราณ ชนิดที่มีหัวท้ายเหมือนกัน แบบเรือนี้มีหัวเรือตรงและมีไม้ตอนท้ายเรือต่อขึ้นมาจากกระดูกงู เรือนี้มีหัวท้ายเหมือนกัน สร้างและบังคับทิศทางได้ง่ายกว่าเรือ ซึ่งมีท้ายเรือแบบเรือลาดตระเวนที่ซับซ้อน เรือเบดาร์ เป็นเรือที่ดัดแปลง แต่ไม่สวยเท่ากับเรือปีนาส อย่างไรก็ตาม มันเลือกที่จะเป็นเจ้าของเรือปีนาส มากกว่า เพราะสิ่งสวยงามมันน่าชื่นใจกว่า

ไม่มีเรือใบลำใหญ่ลำไหนที่ติดเครื่องยนต์ ถึงแม้ว่าเรือเล็กบางลำ ซึ่งบรรทุกเกลือจากกัวลา ตรังกานู ไปยังท่าเรือตามชายฝั่งอื่น ๆ จะใช้เครื่องยนต์แล้วก็ตาม ถ้าไรจากการดำน้ำไม่มากพอที่จะติดตั้งเครื่องยนต์ได้ แต่มันก็อาจเป็นไปได้ว่า การบรรทุกสินค้าได้เพียงจำนวนจำกัดทำให้ไม่คุ้มค่าใช้จ่ายในการติดตั้งเครื่องยนต์ขนาดใหญ่

เกี่ยวกับการติดตั้งเครื่องยนต์นี้ ผู้ให้ข้อมูลมีปฏิกิริยา ดังนี้ คุณเคยได้ยินเสียงถอนหายใจของสายน้ำ และเสียงลมกระทบใบเรือบ้างไหม? คุณมองเห็นไหมว่า มันจะเป็นอย่างไร ถ้าเรือเป็นเหมือนรถบัลที่มีแต่เสียงเครื่องยนต์ และควัน แต่ลุลสุดท้ายที่ไม่มีเสียงอะไรเลย (ไม่ว่าจะเป็นเสียงของเครื่องยนต์ เครื่องบิน และความเร็วทั้งหลาย) อยู่ที่ทะเล

ฉันรู้ว่า เราจะได้เงินเพิ่มขึ้น ถ้าเราเดินทางมากเที่ยว (ด้วยเครื่องยนต์) แต่เวลา (ที่ยาวนาน) ในทะเลมันสำคัญมาก มันเป็นเวลาที่เราอยู่กับตัวเองอย่างแท้จริง

นักเศรษฐศาสตร์กลับมีคว มเห็นเป็นอย่างอื่น

ถ้าฉันมีเงินเพียงพอที่จะซื้อเครื่องยนต์ขนาดใหญ่แบบนั้นได้ ฉันก็คงจะมีเงินพอที่จะดำเนินธุรกิจที่ดีกว่านี้

กัวลา ตรังกานู เป็นศูนย์กลางการค้าเรือที่สำคัญที่เรือเหล่านี้ถูกสร้างขึ้น เรือบางลำสร้างขึ้นเพื่อส่งมอบให้กับต้นเรือ หรือเจ้าของบนฝั่ง แต่บางลำก็สร้างไว้ขาย



พ่อค้ามลายู ร่วมสมัย

ปีที่ดีที่สุดในชีวิตฉัน คือ ปีที่ฉันสร้างเรือ 3 ลำ ในคราวเดียวกัน มีคนทำงานให้ฉันกว่า 45 คน และใช้เวลาถึง 8 เดือน จึงเสร็จสมบูรณ์ ฉันขายเรือ 3 ลำ ไปในราคา 50,000 เหรียญ (17,000 เหรียญสหรัฐ) ปีนั้นเป็นปีที่ดีที่สุดในชีวิตของฉัน เดียวนี้ สิ่งที่ดีฉันเห็นก็มีแต่เรือที่กำลังผูกบน โคลนตม (ชายฝั่ง

ไม่มีการสร้างเรือใหญ่อีกเลย นับตั้งแต่สงครามโลกครั้งที่ 2 เรือเหล่านั้นส่วนใหญ่ถูกล้างนานมาแล้ว ตั้งแต่ปีประมาณ 1860 เรือพวกนี้ได้รับการสร้างซ่อมอยู่เสมอ โดยทุก ๆ ปี จะมีการซ่อมซ่อมไปจนกระทั่งถึงการเปลี่ยนแผ่นกระดานเก่า ๆ แต่โครงสร้างหลักและรูปแบบไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงเลย ในช่วง 100 ปีที่ผ่านมา

เป็นไปได้ว่า เรือสินค้าแบบเก่า ซึ่งเริ่มขึ้นเมื่อก่อนศตวรรษที่ 18 นั้น มีขนาดเล็กกว่าเรือสินค้าในปัจจุบัน บางครั้งอาจไม่เกิน 40 ฟุต เรือเหล่านี้มีหัวท้ายเท่ากัน เหมือนเรือเบดาร์ในปัจจุบัน และยึดแบบของเรือหาปลาเป็นหลัก ในการก่อสร้างใช้ไม้กระดาน โดยไม่มีกึ่งเรือ ซึ่งทำให้มีความกว้างและความสามารถในการบรรทุกสินค้าจำกัด ดูจากเรือของเขาเป็นไปได้ว่า พ่อค้าชาวตรังกานูไม่ได้ดำเนินการค้าระยะทางไกล ๆ ในช่วงก่อนศตวรรษที่ 18 ในศตวรรษที่ 19 วิธีการสร้างเรือสำเภายุโรปเป็นที่รู้จักกันทั่วไปบนชายฝั่งตะวันออกของมาลายา การสร้างเรือแบบนี้ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเป็นแบบมีกึ่งเรือ ซึ่งทำให้เรือมีขนาดกว้างขึ้น และมีความสามารถในการบรรทุกเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ก็ยังได้รับเอกลักษณ์แบบเรือยุโรป ดังที่เห็นในท้ายเรือแบบเรือลาดตระเวน และหัวเรือแบบเรือเร็วของเรือปืนาส การเพิ่มความสามารถในการบรรทุก และขนาดช่วยให้เรือตรังกานู สามารถจะขายขอบเขตการค้า และสำรวจหาสินค้าในแดนไกลออกไป

เป็นไปได้ว่าการค้าขายบริเวณอ่าวไทยนี้ ได้เป็นส่วนหนึ่งของการค้าของชาวตรังกานูมานานแล้ว และขนาดเรือใหญ่ขึ้น ได้ช่วยให้พ่อค้าสามารถค้นหาแดนใหม่ ๆ ไกลออกไปถึงชวา และโมลุกกะ แต่ความล้มเหลวในเส้นทางใหม่นี้ อาจสืบเนื่องมาจาก การแข่งขันของเรือท้องถิ่น และการขยายกิจการของบริษัทเดินเรือของพวกอาณานิคมตอนปลายศตวรรษที่ 19 ดังนั้นความรุ่งเรืองทางการค้าของพวกตรังกานูในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อาจมีเพียงช่วงสั้น ๆ กล่าวคือ แม้จะได้รับความสะดวจากเทคโนโลยีต่างประเทศในการต่อเรือ ตั้งแต่แรกเริ่ม แต่ก็เลิกไปอย่างรวดเร็ว เพราะการแข่งขันซึ่งมีรูปแบบที่ก้าวหน้ายิ่งไปกว่าเทคโนโลยีต่างประเทศ

ความตกต่ำของการค้าทางเรือ ที่เคยรุ่งโรจน์นั้น เนื่องมาจากความเปลี่ยนแปลงหลาย ๆ อย่างใน 40 ปีที่ผ่านมา พ่อค้ามักจะมีมุมมองมาจากอาการแทรกแซง ซึ่งเพิ่มมากขึ้น ทั้งจากรัฐบาลไทยและมาเลเซีย

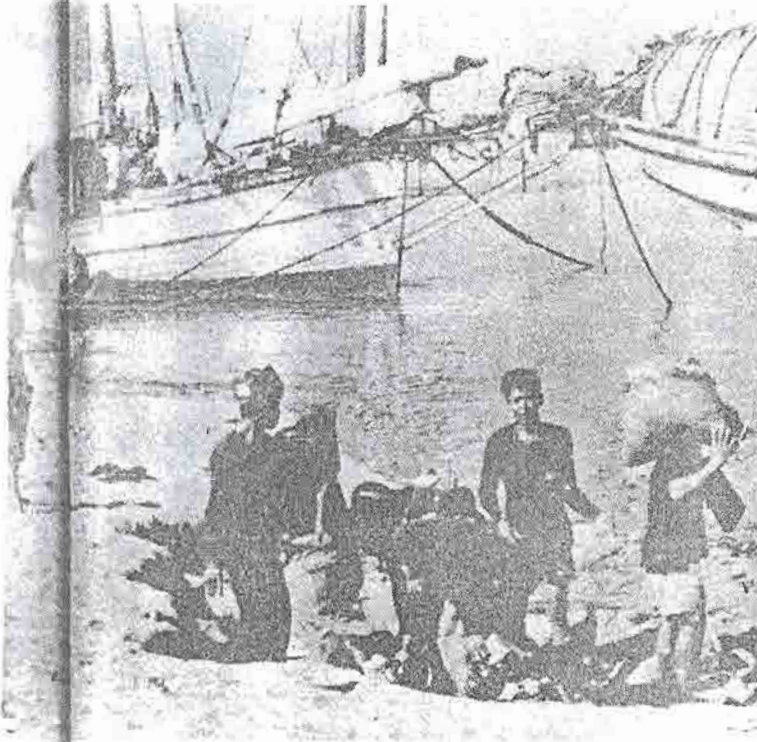
รัฐบาลได้เพิ่มกฎเกณฑ์ทางการค้าและกำหนดภาษีสินค้าเข้าและสินค้าออก เมื่อเร็ว ๆ นี้ การขนย้ายกะปิเข้าประเทศไทย ซึ่งเคยกระทำได้อย่างอิสระถูกจำกัดลงหลายครั้ง การที่รัฐบาลไทยได้จำกัดสินค้าเข้าให้แคบลงนี้ ก็เพื่อส่งเสริมผลิตผลของไทย ความละเอียดไม่เอาใจใส่ต่อกฎเกณฑ์ที่เปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ทำให้สินค้ากะปิถูกยึดและพ่อค้าถูกปรับเป็นเงินจำนวนมาก การเก็บภาษีสินค้าออกของไทย ทำให้การนำข้าวเข้าไม่มีกำไร นอกจากนี้ก็มีการเก็บภาษีสินค้าเข้าของรัฐบาลมาเลเซียและการกำหนดกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ทำขึ้นเพื่อส่งเสริมการผลิตข้าวในมาเลเซีย การค้าเกลือลดน้อยลง เพราะกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการส่งออกของปลาเค็มแห้งไปยังอินโดนีเซีย ทำให้ตลาดสินค้าออกไม่มีกำไรและความต้องการเกลือลดน้อยลง

การแข่งขันทางการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ มีส่วนขัดขวางการค้าขายทางเรือของชาวตรังกานู เรือไอน้ำขนาดใหญ่ ซึ่งสามารถดำเนินกิจการได้ในช่วงฤดูมรสุม ทำให้การค้าขายแบบเดิมในเส้นทางระหว่างสิงคโปร์กับกรุงเทพฯ ไม่มีกำไร การก่อสร้างทางรถไฟ ซึ่งเชื่อมตอนใต้ของไทยเข้ากับชายฝั่งตะวันออกของมาลายา ได้ตัดทอนการค้าขายที่สำคัญตามชายฝั่ง ซึ่งครั้งหนึ่งเคยเชื่อมชุมชนปัตตานี มาเลย์ ในทางตอนใต้ของไทยเข้ากับชายฝั่งสันดินและตรังกานู และการขยายทางหลวงตามชายฝั่งตะวันออกของมาเลเซีย และทางตอนใต้ของไทย เมื่อเร็ว ๆ นี้ ก็มีผลทำให้รถบรรทุกเข้ามาแทนที่เรือใบ ในการขนส่งสินค้าในระยะทางไกล ๆ

พร้อม ๆ กับการสูญเสียการค้าให้กับคู่แข่งอื่น จำนวนเรือก็ลดน้อยลงขึ้น ช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 เรือหลายลำถูกชาวญี่ปุ่นยึดไป และเรือส่วนหนึ่งถูกส่งกลับไปยังสิงคโปร์ เพื่อใช้เป็นเรือลำเลียงสินค้า และได้จัดการติดเครื่องยนต์ให้กับเรือที่เหลือ เพื่อใช้ในกิจการค้าแถบชายฝั่งบริเวณที่เรือสินค้าใหญ่ ๆ ถูกจำกัดไปเพราะการสู้รบได้นำเรือบางลำพร้อมด้วยลูกเรือถูกส่งไปน่านน้ำมา เพื่อเสริมระบบการขนส่งท้องถิ่น และครั้งแรกที่พวกพันธมิตรที่กำลังล่าถอยหัวถอย และต่อมา ก็มาถูกทิ้งระเบิดเมื่อพม่าถูกยึดอีกครั้งหนึ่ง เรือลำอื่น ๆ ใช้ในการขนแร่เหล็กและสินค้าต้องห้ามอื่น ๆ ในการค้าแถบชายฝั่ง และบางลำก็ถูกเรือหน้าทำลายไป

ในขณะที่ปริมาณสินค้าของเรือ เบดาร์ ถูกจำกัดให้ลดน้อยลง และรัฐบาลได้เข้ามาควบคุมและตั้งภาษีมากขึ้น อีกทั้งยังถูกตัดทอนการค้า เพราะการแข่งขันในรูปแบบการขนส่งแบบต่าง ๆ พ่อค้าจึงจำเป็นต้องตั้งอัตราค่าระวางในระดับต่ำ ซึ่งทำให้ไม่มีกำไรเพียงพอ เพื่อให้กิจการค้าดำรงอยู่ได้ เมื่อคิดคำนวณราคาต้นทุน พ่อค้าหลายคนไม่ได้รับความไว้วางใจที่จะใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือของเขาไว้ด้วย เมื่อถึงเวลาที่จำ

พ่อค้าล่มจม ร่วมสมัย



เป็นจะต้องสร้างหรือซื้อเรือลำใหม่อีกสักลำหนึ่ง การค้าขายก็จะต้องหยุดชะงักลงทันที ดังนั้นการขาดเงินสำหรับหมุนเวียน จึงเป็นอุปสรรคต่อการเปลี่ยนแปลงมาใช้เครื่องยนต์ หรือการพัฒนาในด้านอื่น ๆ ในขณะเดียวกันราคาของเรือใหม่ที่มาแทนที่นั้น ได้เพิ่มขึ้นกว่า 600% เนื่องจากไม่มีราคาสูงขึ้น ดังนั้นเมื่อตกอยู่ระหว่างต้นทุนที่ถีบตัวสูงขึ้น กับกำไรที่ลดต่ำลง พ่อค้าจึงเหลือเพียงความหวังที่จะใช้เวลาที่เหลืออยู่อย่างมีศักดิ์ศรี และคงความหวังจำเกี่ยวกับความรุ่งเรืองในอดีต เป็นเครื่องหล่อเลี้ยงเท่านั้น

การตกต่ำเป็นไปอย่างรวดเร็ว ในปี 1962 มีเรือสินค้าขนาดใหญ่ ประกอบกิจการค้า 27 ลำ และในปี 1968 เหลือเพียง 18 ลำเท่านั้นที่ยังคงทนแกลือจากประเทศไทย ในแต่ละปี เรือที่จำต้องจ่ายซ่อมแซมที่แพงมากก็จะถูกปลดระวางรอคอยเวลาหาผู้ซื้อมาบ้าง ๆ บนฝั่งโคลนตมของแม่น้ำในปากแม่น้ำชองญาน การขาดดุลงบของเรือเดิน ค่อยเป็นค่อยไป แต่การค้าอาจหยุดได้ทันที ถ้าเกิดการเปลี่ยนแปลงอัตราการเดินทางเรือ ซึ่งแข่งขันกันมาก หรือถ้ากฎข้อบังคับใหม่ของรัฐบาลทำลายกำไรของเขา

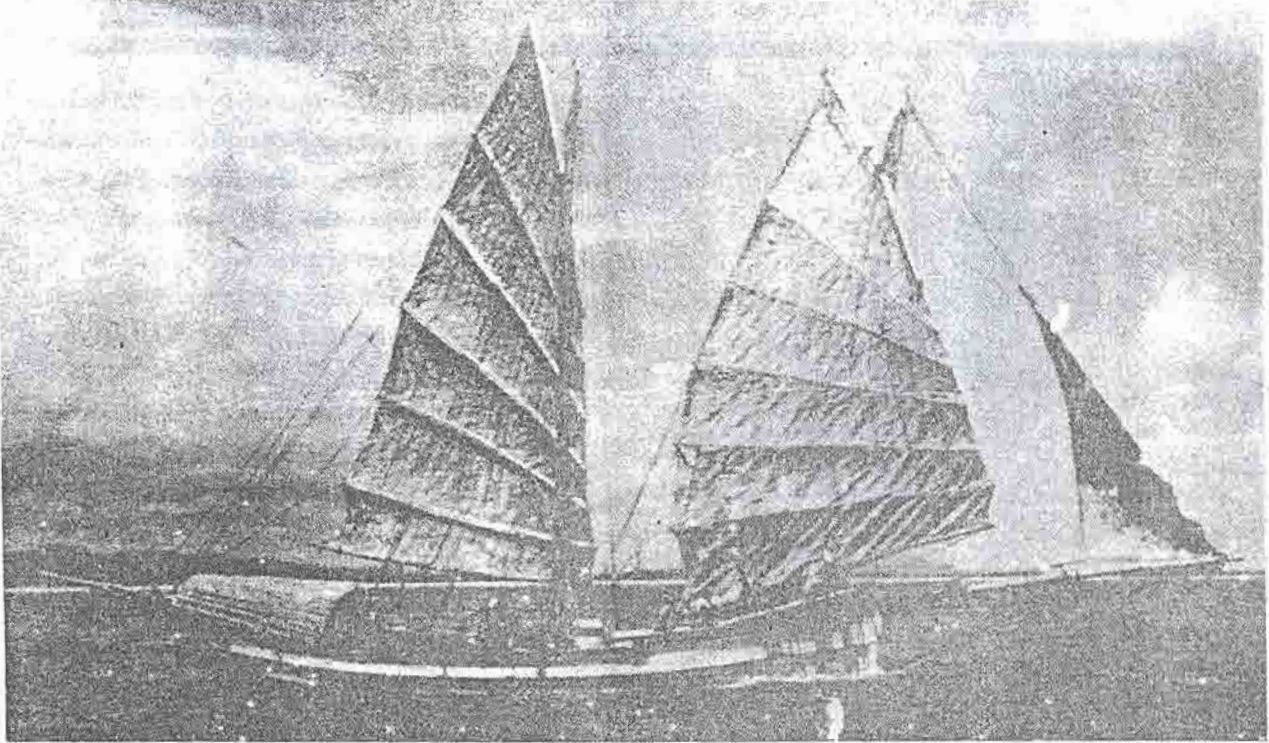
ครั้งหนึ่ง มีเรือสินค้าขนาดใหญ่จำนวนกว่า 120 ลำ ที่ดำเนินธุรกิจการค้า

ทำเรือ (ที่กัวลา ตรังญาน) แน่นชนิดเต็มไปด้วยเรือ จนกระทั่งคุณไม่สามารถจะเดินทางด้วยเรือเล็ก ในเวลาว่างคืนได้ เพราะอาจจะไปชนโขสมือเรือเหล่านั้น

แต่เป็นที่น่าเสียใจว่า กาลเวลาได้เปลี่ยนแปลงไปเสียแล้ว ครั้งหนึ่ง ฉันมีเรืออยู่ 8 ลำ และ 4 ลำ ในจำนวนนั้นเป็นเรือขนาดใหญ่ ขณะนี้ฉันมีเรืออยู่เพียงลำเดียวเท่านั้น ทั้งนี้เพราะลำหนึ่งจมใกล้กับสายบุรี (ในคอนไคของไทย) ในปี 1948 ลำหนึ่งจมหายไปพร้อมกับลูกเรือทั้งหมด ในปี 1955 บางทีอาจจะจมเพราะเรือค้ำน้ำ หรืออาจจะเป็นพายุก็ได้ ลำหนึ่งถูกลมพัดมาเกาะฝั่งและอัปปางในทะเล ฉันเคยเป็นคนที่ร่ำรวย แต่เดี๋ยวนี้ไม่แล้ว เพราะฉันไม่ได้ไประกันภัยไว้ เพราะเราไม่อาจทำการประกันได้ พ่อของฉันมีเรือ 4 ลำ และปู่ฉันมี 5 ลำ เราเคยมีเรือตลอดมา แต่ตอนนี้ฉันมีเพียงลำเดียว ตอนนี้เหลือฉันเป็นคนสุดท้าย และเรือของเราจะเป็นลำสุดท้ายด้วย

หัวทั้งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ระบบการค้าแบบเก่า ๆ ถูกทำลายไปมาก และระบบที่ยังหลงเหลืออยู่ก็เลือนหายไปอย่างรวดเร็ว การประกอบกิจการขนส่งแบบเก่า และศูนย์กลางเทคโนโลยีทางการค้า เป็นเหยื่อรายแรกของการพัฒนา หรือการเปลี่ยนแปลงให้ทันสมัย การพัฒนาการคมนาคมขนส่งเป็นเรื่องง่าย เสียค่าใช้จ่ายน้อย และมักก่อให้เกิด

พ่อค้ามลายู ร่วมสมัย



ผลประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของชาติ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาการคมนาคมขนส่ง มักจะทำให้ลายระบบการขนส่งแบบเก่า และมักจะมีคนที่ผู้ประกอบการเดิมที่มองเห็น ผู้ควบคุมการขนส่ง และพ่อค้าซึ่งเคยมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงชุมชนของตนเองกับโลกภายนอก นำแปลกที่การพัฒนาการขนส่งมักจะเป็นตัวจำกัดขอบเขตประชากร (ซึ่งควรได้รับผลประโยชน์) มากกว่าจะขยายขอบเขตให้ประชากร พ่อค้าชาวกำลัศวังกานู ซึ่งครั้งหนึ่งเคยมองเห็นการค้าของโลกที่ขยายจากกรุงเทพฯ ไปปัตตานี และจากไซ่ง่อน ชูลาเวซี ขณะนี้เรือคอยรถประจำทางไปยังกัลันตัน

ระบบการค้าแบบเก่า มักเป็นระบบเศรษฐกิจแบบแลกเปลี่ยนที่เป็น "ธรรมชาติ" พวกที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนของที่เหลือใช้ในท้องถิ่นหรือในภูมิภาค เป็นอิสระจากข้อบังคับทางการเมือง และสนับสนุนผลิตผลเฉพาะอย่างของภูมิภาค ซึ่งเป็นสิ่งที่ประเทศและรัฐต่างๆ พยายามที่จะกระทำอยู่ในขณะนี้ โดยอาศัยการใช้ตลาดร่วมและรูปแบบการร่วมมือทางเศรษฐกิจอื่น ๆ เป็นที่น่าเสียดายว่าชาวมาเลเซียไม่อาจจะได้บริโภคน้ำข้าวไทย และไทยก็ไม่อาจจะได้ชมชอบกะปิของมาเลเซียและยิ่งกว่านั้น พ่อค้าชาวกำลัศวังกานูก็ไม่มีสินค้าที่จะมาชดเชยกับราคากลิ้งของ ไทย ซึ่งจำเป็นมากต่อเศรษฐกิจการประมงของเขา ในขณะเดียวกันที่นักเศรษฐศาสตร์ไทย และกำลัศวังกานู กำลังสำรวจความเป็นไปได้ของตลาดร่วม ผู้ประกอบการอาชีพแบบเก่า-แบบตลาดร่วมได้ปลดระวางเรือของเขา ไว้รอคอยเวลาพั้งอยู่ในอ่าวเล็ก ๆ ของท่าเรือกำลัศวังกานู เพราะกฎข้อบังคับของรัฐบาลได้บั่นทอนธุรกิจการค้าของพวกเขา

เราสามารถเรียนรู้หลายสิ่งหลายอย่างจากโครงสร้างและการดำเนินกิจการ ของระบบการค้าแบบเก่า ระยะซึ่งทำให้พ่อค้าชาวกำลัศวังกานู มีเงินมาสร้างเรือ ส่งสินค้าและจัดการเกี่ยวกับเครดิต หรือรายจ่ายระหว่างประเทศสำหรับสินค้าที่ส่งออกนอก สิ่งเหล่านี้ได้แสดงให้เห็นถึงระบบเศรษฐกิจอันซับซ้อนแบบค้าย ซึ่งนักเศรษฐศาสตร์เองควรที่จะศึกษาให้ถ่องแท้ก่อนที่จะนำรูปแบบการจัดการทุนที่เป็นแบบใหม่ แต่อาจจะต้องประสีประสาดีกว่ามาแทนที่ ระบบข้อมูลที่พ่อค้าเหล่านี้ใช้ และการตัดสินใจดำเนินกิจการ รวมทั้งแผนงานและเทคนิคการแจกจ่าย ล้วนมีส่วนที่จะช่วยพัฒนา และการเปลี่ยนแปลงให้ทันสมัยขึ้นเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ แผลงเหล่านี้ก็ถูกละเลยจากนักวางแผนร่วมสมัย ดังนั้น การศึกษาระบบการค้าแบบเก่า ไม่เป็นแต่จะให้ภาพเหตุการณ์ในอดีต ให้ความเข้าใจถึงวิวัฒนาการและการดำเนินการของเศรษฐกิจและสังคมแบบเก่าเท่านั้น แต่ยังเป็นส่วนประกอบสำคัญของ "แผนงานในอนาคต" ที่เข้าใจได้ยากและมีค่านักหนา ของนักวางแผนพัฒนาอีกด้วย

ประวัติศาสตร์บอกเล่าซึ่งเป็นที่ประกอบสำคัญในบทความนี้ได้รวบรวมขึ้นที่กำลัศวังกานู ระหว่าง ค.ศ. 1955-1962 ผู้รวบรวมเก็บเรียงข้อมูลเหล่านี้ คือ ผู้ร่วมงานของมูลนิธิ *ศันภูษามสุต บาเวิน* แห่งมหาวิทยาลัยมาเลเซีย ข้อความที่ยกมาบางตอนถอดโดยตรง จากผู้ให้สัมภาษณ์ บางตอนได้แก้ไขบ้างเพื่อความชัดเจนขึ้น และบางทั้งได้คัดลอกแต่โดยไม่ได้ทำให้ความหมายหรือเนื้อความเปลี่ยนไป(แต่อย่างไร)

ผู้แปลทั้งสองขอขอบพระคุณอาจารย์ ดร.นฤมล กาญจนพิท ที่กรุณาสะดวกตรวจแก้ต้นฉบับจนสำเร็จดังที่ปรากฏอยู่นี้ ●