พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง
นายฮ้อยหลวงลุ่มแม่น้ำปิง
(พ.ศ.1839 - 2504)

ผลงานวิจัยของ
ชูสิทธิ์ ชูชาติ

ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากมูลนิธิ
เจมส์ เอช ดับเบิลยู ทอมป์สัน

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง
นายฮ้อยหลวงลุ่มแม่น้ำปิง
(พ.ศ.1839 – 2504)

ผลงานวิจัยของ
ชูสิทธิ์ ชูชาติ

ได้รับทุนอุดหนุนทางวิจัยจากมูลนิธิ
เจมส์ เอช ดับเบิลยู ทอมป์สัน

การค้าขายทางเรือ บริเวณลุ่มน้ำปิง ระหว่างภาคเหนือกับภาคกลางของประเทศไทย (พ.ศ.1839 - 2504)

รายงานการวิจัย

ของ

ชูสิทธิ์ ชูชาติ

ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัย จากมูลนิธิ เจมส์ เอช ดับเบิลยู ทอมป์สัน

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง
นายฮ้อยหลวงลุ่มแม่น้ำปิง (พ.ศ.1839-2504)

ฐสิทธิ์ ชูชาติ

ISBN -

พิมพ์ครั้งที่ 1 พ.ศ.2529 จำนวน 200 เล่ม
พิมพ์ครั้งที่ 2 พ.ศ.2549 จำนวน 300 เล่ม

ราคา **180** บาท

จัดพิมพ์โดย
ศูนย์ศึกษาภูมิปัญญาท้องถิ่น
199/228 บ้านสวนนนทรี ถนนเชียงใหม่ - แม่โจ้
อำเภอสันทราย จังหวัดเชียงใหม่ 50210
โทร. (09) 700-6150, (053) 240-613

พิมพ์ที่
ลานาการพิมพ์ ถนนสามล้าน ตำบลพระสิงห์
อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ 50200
โทรศัพท์ 053-277841, 053-814616

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์ของการวิจัยเรื่องนี้ เพื่อศึกษาเรื่องราวของ การค้าขายทางเรือในลุ่มแม่น้ำปิง ระหว่างเชียงใหม่กับกรุงเทพฯ ตั้งแต่สมัยราชวงค์มังราย (พ.ศ.1839 – 2101) จนกระทั่งถึงการสร้างเขื่อนยันฮี (พ.ศ.2504 – 2507) แต่การศึกษามุ่งเจาะลึกเฉพาะ การค้าขายทางเรือ ระหว่างกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ หลังจากการเปิดประเทศค้าขายอย่างเสรี (พ.ศ.2398) ถึงการสร้างทางรถไฟถึงเชียงใหม่ (พ.ศ.2464)

ลักษณะการวิจัย เป็นการวิจัยเชิงประวัติศาสตร์ (Historical Research) โดยใช้หลักฐานชั้นต้น (Primary Sources) จากบันทึกของกงศุลอังกฤษ ประจำเชียงใหม่ หลักฐานจากหอจดหมายเหตุแห่งชาติ บันทึกจากผู้ร่วมสมัย และการสัมภาษณ์ผู้มีประสบการณ์จริง เช่น พ่อค้าเรือซึ่งมีชีวิตหลงเหลืออยู่น้อย และผู้เกี่ยวข้องไม่น้อยกว่า 30 คน นอกจากนี้ยังใช้หลักฐานชั้นสอง (Secondary Sources) และการศึกษาสถานที่ซึ่งเกี่ยวข้องประกอบด้วย

จากการศึกษาพบว่า การติดต่อผ่านเส้นทางลุ่มน้ำปิง ระหว่างหัวเมืองภาคเหนือกับภาคกลาง ได้เริ่มต้นตั้งแต่สมัยพระนางจามเทวี (พ.ศ.1200) โดยมีการติดต่อระหว่าง ละโว้ กับ หริภุญชัย ต่อมาเมื่อมีการสร้างนครเชียงใหม่ เป็นศูนย์กลางของอาณาจักรล้านนา (พ.ศ.1839) ก็ได้ปรากฏหลักฐานการติดต่อค้าขายระหว่างเชียงใหม่ – อยุธยา และหลักฐานในลักษณะดังกล่าวแล้ว ก็ปรากฏอย่างสม่ำเสมอในสมัยกรุงเทพฯ เป็นราชธานีของไทย การค้าขายทางเรือ ระหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ ต้องสิ้นสุดลงเมื่อมีการสร้างทางรถไฟถึงเชียงใหม่ (พ.ศ.2464)

สินค้าเข้าซึ่งส่งไปจำหน่ายในเชียงใหม่ ได้แก่ เกลือ ผ้าชนิดต่าง ๆ กระจก ฯลฯ หลังจาก พ.ศ.2398 ประเทศในยุโรปได้ส่งสินค้าเข้าประเภทเชื้อเพลิง เสื้อผ้า เครื่องใช้ทำด้วยเหล็ก เข้ามาจำหน่ายในภาคเหนือมากยิ่งขึ้น จนกระทั่งทำให้ระบบการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเอง (Self Sufficiency Economy System) ของภาคเหนือได้พังทะลายลงอย่างช้าๆ

สินค้าออกของเชียงใหม่ เป็นผลิตผลจากป่า เช่น ครั่ง หนังสัตว์ เขาสัตว์ ไม้ฝาง ขี้ผึ้ง ฯลฯ ตั้งแต่อดีตจนกระทั่งยกเลิกการค้าขายทางเรือ ครั่งเป็นสินค้าออกของเชียงใหม่ ซึ่งกรุงเทพฯ ต้องการมาตั้งแต่อดีต จนกระทั่งปัจจุบัน (พ.ศ.2528) เชียงใหม่ก็ยังส่งครั่งเป็นสินค้าออก

พ่อค้าเรือในลุ่มแม่น้ำปิง แบ่งได้เป็นพ่อค้าเรือจีน พ่อค้าเรือไทยและลูกถ่อ สำหรับในอดีตสมัยราชวงค์มังราย พ่อค้าเรือคงเป็นชนชั้นเจ้านาย มากกว่าไพร่หรือชาวนา เพราะระบบการเฝ้าเวรยาม คงไม่สามารถทำให้ไพร่ค้าขายอย่างสะดวก พ่อค้าเรือจีนซึ่งค้าขายระหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ ประสบผลสำเร็จในการค้าขายมาก สามารถสะสมทุนจนกระทั่งลูกหลานเป็นกลุ่มคนที่ร่ำรวยในเชียงใหม่ สำหรับพ่อค้าเรือไทย ซึ่งค้าขายหลังฤดูกาลเก็บเกี่ยว ถึงแม้ว่าไม่ประสบผลสำเร็จเช่นพ่อค้าเรือจีน แต่ก็มีฐานะดีกว่าชาวนาคนอื่น ๆ ในหมู่บ้านในด้านลูกถ่อ หรือลูกจ้าง ก็มีสภาพเหมือนชาวนาทั่ว ๆ ไปในหมู่บ้าน

เหตุผลที่พ่อค้าเรือไทยและลูกถ่อ ไม่ประสบผลสำเร็จในการค้าขายเช่นพ่อค้าเรือจีน เพราะมีจุดจำกัดในด้านเศรษฐกิจ คือ เงินทุนในการประกอบกิจการค้า และระบบวัฒนธรรมเกาะแน่นอยู่ในหมู่บ้าน ไม่แยกตัวเองออกสู่สังคมเมืองเพื่อทำการค้าขาย ดังนั้น เมื่อมีการสร้างทางรถไฟถึงเชียงใหม่ พ่อค้าเรือไทยก็เลิกประกอบอาชีพค้าขาย กลับไปเป็นชาวนาเช่นเดิม หรือบางคนก็อาจล่องแพค้าขาย ระหว่างเชียงใหม่กับตาก และปากน้ำโพ ต่อไป จนกระทั่งมีการสร้างเขื่อนยันฮี จึงเลิกการค้าขายแล้วกลับไปยึดอาชีพทำนาตามเดิม

ในด้านลูกเรือ นอกจากระบบวัฒนธรรมซึ่งเป็นอุปสรรคในการก้าวขึ้นเป็นพ่อค้าเรือแล้ว ทุนยังเป็นปัจจัยสำคัญอีกอย่างหนึ่ง เพราะได้รับค่าจ้างน้อยเกินไป ไม่เพียงพอในการสะสมทุน ดังนั้น เมื่อเลิกการค้าขายทางเรือแล้วลูกถ่อเหล่านี้ก็เป็นชาวนาและรับจ้างเล็ก ๆ น้อย ๆ หลังฤดูกาลเก็บเกี่ยวเช่นเดิม

Abstract

The purpose of this research was to study trading by boat in the Ping River between Chiangmai and Bangkok from the reign of King Mungrai (around B.E.1939 – 2101) until the time of Yan – Hi Dam's construction (B.E.2505 – 2507). However, the study emphasized especially on the trading by boat between Bangkok and Chiangmai after Thailand had traded freely with foreign countries (B.E.2392) until the construction of the railroad from Bangkok to Chiangmai had been completed (B.E.2464).

The historical research mothed was applied in this study. The researcher used primary sources from the record of the British Consul of Chiangmai, evidence from National Archives Library, contemporary records of events, and interviewing about thirty people who had come experience in trading by boat or those who related to trading during that period. In addition, the researcher also used secondary sources and the study of the locations related.

It was found that the communication by the Ping River between the northern and central provinces began during the reign of Pranang Chamatawi (B.E.1200) by La – Wo and Haripoonchai. Later after Nakhorn Chiangmai had been established as the center of Lanna Kingdom (B.E.1839) there was some evidence of trading between Chiangmai and Ayuthaya. The evidence like this was also found regularly during the time that Bangkok was the capital of Thailand. Trading by boat between Chiangmai and Bangkok ended when there was a railroad to Chiangmai (B.E.2464).

Goods which was imported to Chiangmai was salt, cloth and glass. After the year B.E. 2398, some European countries sold more fuel, clothes and utensils made of iron to the northern provinces of Thailand, which caused the self sufficiency economy system of the northern part of Thailand to be gradually destroyed.

The exported goods of Chiangmai was products of forests : lacquer, animal skin, animal horns, wood, wax, ect., Lacquer had been exported from Chiangmai until the time trading by boat was extinguished. Lacquer has been Chiangmai's exported goods needed most by Bangkok since the past up to the present time (B.E.2528).

Traders by boat in the Ping River could be divided into three main groups as follows : Chinese traders, Thai traders, and punters in the trading boats. In the reign of King Mungrai there were more traders who were members of the nobility that those who commoners or peasants because of the sentry system which hindered the commoners from trading freely. The Chinese traders by boat between Chiangmai and Bangkok traded very successfully and could accumulate a fortune for their children who are now among the rich in Chiangmai. The Thai traders by boat who traded after the harvesting season were not as successful as the Chinese traders ; however, they were much better off than other peasants in villages. The punters and the workers in trading boats were like those peasants in villages.

The seasons why the Thai traders and the punters were not as successful as those Chinese traders were the limitation of capital and the cultural systems. Especially the second reason that caused the traders who

were peasants to cling to their own villages in stead of leaving for big cities to trade. Therefore after the construction of the railroad to Chiangmai, many Thai traders by boat decided to stop trading and returned to be peasants. There were some Thai traders who still traded between Chiangmai and Tak and also Pak-Nampho. However, these Thai traders stopped trading and returned to be peasants as before.

For the punters of the trading bost, besides the cultural system, the limitation of capital was another big problem which prevented them from being traders. The money they saved from their wages was not enough to get in to trading business. Therefore, after quitting being punters of trading boats they became peasants and secked employment after the harvesting season.

คำนำ

เป็นเวลาประมาณ 8 ปี (พ.ศ.2520 – 2528) ที่ผู้วิจัยได้ศึกษา ค้นคว้าเกี่ยวกับเรื่อง พ่อค้าท้องถิ่นและระบบการผลิตเพื่อยังชีพของชาวไร่ ชาวนา ในชนบทภาคเหนือของประเทศไทย โดยเน้นศึกษาในช่วงระยะเวลาตั้งแต่ประเทศไทยเปิดการค้าขายอย่างเสรี (พ.ศ.2398) ถึงก่อนประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (พ.ศ.2504) ทั้งนี้เพื่อหาคำตอบว่า ทำไมชาวนาในชนบทจึงยากจน สาเหตุมาจากระบบการเมือง เศรษฐกิจหรือ สังคมวัฒนธรรมหรือว่าระบบดังกล่าวแล้วทุก ๆ ระบบมีส่วนเกี่ยวพันกับความยากจนของชาวนา

ผลงานวิจัยเรื่อง "การค้าขายทางเรือบริเวณลุ่มแม่น้ำปิงระหว่างภาคเหนือกับภาคกลางของประเทศไทย (พ.ศ.1839 – 2504) ก็เป็นผลงานทางวิชาการอีกเรื่องหนึ่งในจำนวนหลาย ๆ เรื่อง เพื่อนค้นหาคำตอบดังกล่าวแล้ว

ในการทำงานวิชาการเรื่องนี้ ผู้วิจัยขอขอบคุณมูลนิธิ เจมส์ เอช ดับเบิลยู ทอมป์สัน ที่ได้มอบงบประมาณในการศึกษาค้นคว้าเรื่องดังกล่าวแล้วจนสำเร็จลุล่วงด้วยดีในด้านนักวิชาการ ขอขอบคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.ฉัตรทิพย์ นาถสุภา คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ดร.อานันท์ กาญจนพันธ์ อาจารย์ฉลาดชาย รมิตานนท์ ดร.สุเทพ สุนทรเภสัช ดร. ม.ร.ว. รุจยา อาภากร แห่งมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ คุณปลายอ้อ ชนะนนท์ ที่ให้คำแนะนำและช่วยเหลือในการทำงานเป็นอย่างดี

สำหรับคณาจารย์ในวิทยาครูเชียงใหม่ ผู้วิจัยขอขอบคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.มังกร ทองสุขดี อธิการวิทยาลัยครูเชียงใหม่ ดร.ประภัสสร กระแสชัย อาจารย์กมล วัชรยิ่งยง อาจารย์คณิต วนากมล อาจารย์บุปผชาติ พันธ์ศรี อาจารย์บพิตร โกมลตรี อาจารย์เรณู วิชาศิลป์ และเพื่อนรักอีกหลายคนที่มีส่วนในการวิจารณ์และให้คำแนะนำในการเก็บข้อมูลภาคสนาม ผู้วิจัยได้รับความร่วมมือ

อย่างดียิ่งจาก คุณวรรณเพ็ญ ชูชาติ บ่อยครั้งที่เราต้องออกสัมภาษณ์และสังเกตพฤติกรรมของพ่อค้าเรือในชนบท คุณวรรณเพ็ญ ชูชาติ ก็ทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยที่ดีและทำให้ไม่รู้สึกเงียบเหงาในการปฏิบัติงาน

พ่อค้านักธุรกิจในเมืองเชียงใหม่และจังหวัดใกล้เคียง ตลอดจนพ่อค้าเรือและลูกเรือก็เป็นบุคคลที่มีส่วนสำคัญยิ่งต่อการศึกษาเรื่องนี้ ข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้รับจากบุคคลดังกล่าวแล้วเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่องานวิจัย ซึ่งข้าพเจ้าต้องขอขอบคุณผู้สร้างประวัติศาสตร์ประชาชน และให้ข้อมูลเกี่ยวกับประวัติศาสตร์ของประชาชนไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

งานวิจัยเรื่องนี้ย่อมมีข้อบกพร่องอยู่บ้าง เพราะมีจุดจำกัดในเรื่องของเวลาและผู้เกี่ยวข้องโดยตรงก็ได้เสียชีวิตก่อนการทำงานเรื่องนี้แล้ว ในเรื่องสถิติตัวเลขต่าง ๆ ก็ไม่ปรากฏในเอกสารขั้นต้นมากนัก จึงต้องอาศัยการคาดคะเน ถ้าผลงานทางวิชาการเรื่องนี้มีข้อสงสัย หรือท้วงติงจากผู้รู้ประการใด ผู้วิจัยก็ยินดีรับฟังและขอขอบคุณล่วงหน้าไว้ ณ โอกาสนี้ ด้วย แต่ขอเสนอแนวคิดไว้ว่าข้อมูลบางอย่างนักวิชาการในเมืองอาจให้ข้อมูลแตกต่างจากนักวิชาการในชนบท ซึ่งมีประสบการณ์จริง แต่เมื่อได้ตรวจสอบแล้วผู้วิจัยก็ยึดข้อมูลจากผู้มีประสบการณ์จริงมากกว่า ดังนั้น ถ้ามีข้อขัดแย้งก็ขอให้ผู้ศึกษาพึงยึดข้อตกลงเบื้องต้นดังกล่าวแล้วด้วย

ขอขอบคุณผู้มีส่วนร่วมในการวิจัยเรื่องนี้อีกครั้งหนึ่ง และหวังว่าคงได้รับความร่วมมือจากท่านอีกในการทำงานวิชาการ เรื่องต่อไป

ชูสิทธิ์ ชูชาติ

5 พฤษภาคม 2529

คำนำการพิมพ์ครั้งที่ 2

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง นายฮ้อยหลวงลุ่มแม่น้ำปิง(พ.ศ.1839–2504) จัดพิมพ์ขึ้นจากเนื้อหาเดิมของรายงานการวิจัย เรื่อง การค้าขายทางเรือ บริเวณลุ่มแม่น้ำปิงระหว่างภาคเหนือกับภาคกลางของประเทศไทย พ.ศ.1839–2504 การค้นคว้าหาข้อมูลในครั้งนั้น ได้รับการสนับสนุนจากมูลนิธิ เจมส์ เอช ดับเบิลยู ทอมป์สัน

การวิจัยเรื่องนี้ ได้รับความช่วยเหลือจากบุคคลหลายฝ่ายดังได้กล่าวคำขอบคุณไว้แล้วในการเขียนคำนำครั้งแรก

เหตุผลที่ได้ต้องนำงานวิจัยเรื่องนี้ พิมพ์เผยแพร่อีกครั้งหนึ่ง เพราะต้องการสร้างและขยายองค์ความรู้เรื่องท้องถิ่นให้แพร่หลาย อันจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาในปัจจุบัน และวางแผนในอนาคต การสร้างสังคมให้มั่นคงต้องอาศัยรากฐานจากอดีตเป็นตัวรองรับ

ข้าพเจ้าหวังว่า งานวิจัยเรื่องนี้ ถึงแม้ว่าข้าพเจ้าจะขาดงบประมาณในการจัดพิมพ์ ต้องใช้เงินส่วนตัว แต่ผลงานก็คงจะเป็นประโยชน์ในทางวิชาการแก่สังคม ข้าพเจ้าจึงภาคภูมิใจในการผลิตผลงานวิชาการ เพื่อปูพื้นฐานในสังคมวิชาการ และทดแทนบุญคุณแก่แผ่นดิน

ขอขอบคุณครูบาอาจารย์ทุกท่านที่เคยอบรมสั่งสอน สถาบันการศึกษาที่เคยเล่าเรียน มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ ที่ข้าพเจ้าปฏิบัติงานและศาสตราจารย์ ดร.ฉัตรทิพย์ นาถสุภา ผู้เป็น “อาจารย์และปิยมิตร” ที่ดีตลอดมา

ชูสิทธิ์ ชูชาติ

5 พฤษภาคม 2549

สารบัญ

บทที่		หน้า
บทนำ		1
1	**ลักษณะของแม่น้ำปิง และประวัติศาสตร์ของการล่องเรือ**	7
	1.1 ลักษณะของแม่น้ำปิง	7
	1.2 เกาะแก่งต่าง ๆ ระหว่าง ตาก-เชียงใหม่	8
	1.3 ปริมาณน้ำในแม่น้ำปิง	15
	1.4 ประวัติศาสตร์การเดินเรือในแม่น้ำปิง	18
2	**พ่อค้าเรือ**	25
	2.1 สาเหตุการค้าขายทางเรือ ระหว่างเชียงใหม่กับภาคกลาง	25
	2.2 พ่อค้าเรือ	33
	2.3 ประเภทของเรือ	40
3	**การค้าขายทางเรือระหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ**	47
	3.1 การค้าขายทางเรือก่อน พ.ศ.2398	47
	3.2 การค้าขายทางเรือ ระหว่าง พ.ศ.2398 – 2464	48
	3.3 สินค้าเข้า – สินค้าออก	50
	3.4 ความสัมพันธ์ระหว่างพ่อค้าท้องถิ่น กับพ่อค้าทางเรือ	53
	3.5 จุดจำกัดทางด้านเศรษฐกิจและการเมืองที่มีผลกระทบต่อการค้าขายทางเรือ	63

สารบัญ (ต่อ)

บทที่		หน้า
4	การสิ้นสุดการค้าขายทางเรือ	79
	4.1 การค้าขายทางเรือ ระหว่างสร้างทางรถไฟจากปากน้ำโพ ถึงเชียงใหม่	79
	4.2 การล่องแพค้าขายก่อนสร้างเขื่อนยันฮี	84
	4.3 การปรับตัวของพ่อค้าเรือเข้าสู่อาชีพใหม่	86
5	บทสรุป และข้อเสนอแนะ	91
บรรณานุกรม		97
การสัมภาษณ์		107
แบบสอบถามประกอบการวิจัย		111

ภาพประกอบ

ภาพที่		หน้า
1	แผนที่แสดงแม่น้ำสำคัญในภาคเหนือ	9
2	ตารางแสดงปริมาณน้ำฝนต่อปีในเชียงใหม่ (พ.ศ.2440 – 2457)	17
3	แผนที่แสดงภูมิประเทศในภาคเหนือ	27
4	แผนผังแสดงจุดสำคัญของการค้าทางเรือในเมืองเชียงใหม่	38
5	รูปภาพเรือหางแมลงป่อง (ลำใหญ่) เรือชะล่า (ลำเล็ก)	42
6	รูปภาพพ่อค้าวัวต่าง พ่อค้าม้าต่าง	59

บทนำ

ก่อนเปิดการเดินรถไฟสายเหนือถึงเชียงใหม่ ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2464[1] การติดต่อระหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ เต็มไปด้วยความยากลำบากอย่างยิ่ง เพราะต้องใช้เรือเป็นพาหนะในการติดต่อค้าขาย เรือจากเชียงใหม่ ล่องสู่กรุงเทพฯ ผ่านแม่น้ำปิงแล้วลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ที่ปากน้ำโพ จังหวัดนครสวรรค์ ต่อจากนั้นก็ล่องตามกระแสน้ำลงสู่กรุงเทพฯ

การแล่นเรือระหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ เต็มไปด้วยอุปสรรคเพราะนอกจากน้ำแห้ง ในฤดูแล้งต้องขุดลอกแม่น้ำระหว่างเชียงใหม่ – ตาก เป็นตอน ๆ แล้ว[2] ยังต้องแล่นเรือผ่านเกาะแก่งต่าง ๆ จากอำเภอฮอด จังหวัดเชียงใหม่ ถึงอำเภอสามเงา จังหวัดตาก ประมาณ 32 แก่ง[3] การล่องเรือระหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ ใช้ระยะเวลาประมาณ 20 วัน – 35 วัน แล้วแต่น้ำมากหรือน้อย[4] และล่องขึ้นจากกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ประมาณ 3 สัปดาห์ ถึง 3 เดือน[5]

---

[1]กองจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารรัชกาลที่ 6 คค.5.3/12 **จดหมายราชการเจ้าพระยาธรรมาธิกรณ์ กราบทูลรัชกาลที่ 6** ลงวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ.2464

[2]A. Cecil Carter, ed. **The Kingdom of Siam**. P.P.231 – 232.

[3]ดาเนียล แมคกิลวารี **เมืองไทยที่ข้าพเจ้ารู้จัก** หน้า 5.

[4]Holt S. Hallett, **A Thousand Miles on the Elephant in The Shan States**, P.66.

[5]A. Cecil Carter เรื่องเดิม หน้า 231.

ถึงแม้ว่าการค้าขายทางเรือ เต็มไปด้วยอุปสรรคดังกล่าวแล้ว แต่ก็ปรากฏหลักฐานว่า มีการติดต่อทางเรือระหว่างลำพูน กับ ละโว้ (ลพบุรี) ตั้งแต่สมัยพระนางจามเทวีสร้างหริภุญชัย (พ.ศ.1200)[1] และมีหลักฐานการติดต่อเรื่อยมา ในสมัยราชวงศมังราย (พ.ศ.1839 – 2101) ได้มีหลักฐานการติดต่อระหว่าง เมืองหริภุญชัย กับเมืองละโว้ โดยกล่าวว่า พ่อค้าเมืองอยุธยาขึ้นมาค้าขายถึงเมืองลำพูน[2] ในหนังสือ มังทรารบเชียงใหม่ ซึ่งบันทึกไว้ประมาณ พ.ศ.2156 ก็ได้กล่าวว่า มีเรือจากอยุธยาขึ้นมาค้าขายถึงเมืองฮอด จังหวัดเชียงใหม่[3] ในตอนปลายสมัยกรุงศรีอยุธยา ได้มีหลักฐานจากชาวยุโรปบันทึกไว้ชัดเจนว่า มีเรือสินค้าจากอยุธยาขึ้นมาซื้อผลิตผลจากป่าของเชียงใหม่[4] จนกระทั่งสมัยรัตนโกสินทร์ ก็ได้พบหลักฐานการเดินเรือค้าขายระหว่างเชียงใหม่กับกรุงเทพฯ และการค้าขายทางเรือหลังจากประเทศไทยเปิดประเทศอย่างเสรีใน พ.ศ.2398 ถึงก่อนสร้างทางรถไฟถึงเชียงใหม่ พ.ศ.2464 คงมีการค้าขายหนาแน่นกว่าสมัยใด ๆ ทั้งสิ้น ทั้งนี้เพราะมีเหตุผลทางด้านเศรษฐกิจ และการเมืองสนับสนุนหลายประการ

ในการเดินเรือค้าขาย พ่อค้าเรือต้องมีเรือหลาย ๆ ลำเดินทางพร้อม ๆ กัน เพื่อป้องกันโจรผู้ร้าย และช่วยเหลือเมื่อเรือผ่านแก่งต่าง ๆ พ่อค้าเรือระหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ ส่วนมากเป็นคนจีน แต่ก็มีพ่อค้าเรือคนไทย

---

[1]พระรัตนปัญญาเถระ **ชินกาลมาลีปกรณ์ ร.ต.ท.แสง มนวิทูร** แปลหน้า 92.

[2]**ตำนานพื้นเมืองเชียงใหม่** หน้า 10.

[3]**มังทรารบเชียงใหม่** สิงฆะ วรรณสัย แปลหน้า 59.

[4]**บันทึกเรื่องสัมพันธ์ไมตรีระหว่างประเทศไทย กับนานาประเทศ ในศตวรรษที่ 17 เล่ม 1** หน้า 102.

ค้าขายหลังฤดูการเก็บเกี่ยว ระหว่างกรุงเทพฯ – ปากน้ำโพ บ้าง ลูกถ่อหรือลูกจ้างเป็นคนไทย[1] สินค้าจากกรุงเทพฯ หลัง พ.ศ.2398 ได้แก่ ผ้า เสื้อผ้า น้ำมันก๊าด ไม้ขีดไฟ เทียนไข เกลือ ปลาแห้ง เครื่องใช้ทำด้วยโลหะ ฯลฯ สินค้าออกของเชียงใหม่ ได้แก่ ครั่ง หนังสัตว์ เขาสัตว์ ขี้ผึ้ง และผลิตผลจากป่าอื่น ๆ[2]

การค้าขายทางเรือได้สิ้นสุดลงเมื่อมีการสร้างทางรถไฟถึงเชียงใหม่ แต่ก็มีพ่อค้าเรือ พ่อค้าแพสินค้า ยังได้ติดต่อค้าขายระหว่าง เชียงใหม่ – ตาก – ปากน้ำโพ จนกระทั่งสร้างเขื่อนยันฮี จึงยกเลิก เพราะเรือแพไม่สามารถผ่านเขื่อนยันฮีได้ อีกอย่างหนึ่ง หมู่บ้านซึ่งอยู่ริมแม่น้ำก็ได้อพยพไปอยู่ที่อื่น เพราะน้ำท่วมถึง ประกอบกับการคมนาคมสะดวกขึ้น จึงได้เลิกอาชีพค้าขายทางเรือ[3]

เนื่องจากการติดต่อค้าขายทางเรือ ได้กระทำติดต่อกันมาไม่ต่ำกว่า 1,000 ปี นับตั้งแต่ก่อนสมัยราชวงศ์มังราย จนกระทั่งถึงการสร้างทางรถไฟถึงเชียงใหม่ จึงน่าศึกษาว่า พ่อค้าดังกล่าวแล้ว ค้าขายกันอย่างไร การค้าขายส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ และการดำรงชีวิตอย่างไรบ้าง ทำไมพ่อค้าจีนจึงร่ำรวยจากการค้า แต่พ่อค้าเรือไทยและลูกถ่อทำไมไม่ประสบผลสำเร็จเช่นพ่อค้าจีน

---

[1]สัมภาษณ์พ่อค้าเรือ ปัน จีนาใหม่ อายุ 88 ปี (พ.ศ.2524) บ้านเลขที่ 143 หมู่ที่ 1 ตำบลบ้านสามหลัง อำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ และพ่อค้าเรือ สงวน วิบูลย์สันติ อายุ 81 ปี (พ.ศ.2521) บ้านเลขที่ 1 ถนนเจริญประเทศ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

[2]สัมภาษณ์ ปัน จีนาใหม่ และสงวน วิบูลย์สันติ

[3]สัมภาษณ์ ลูกถ่อ ตั๋น คำน้อย อายุ 54 ปี (พ.ศ.2527) บ้านเลขที่ 103 หมู่ที่ 6 ตำบลป่าแดด อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ และพ่อค้าเรือมา สอนเสือ อายุ 56 ปี (พ.ศ.2528) บ้านเลขที่ 83 หมู่ที่ 5 ตำบลบ้านนา อำเภอสามเงา จังหวัดตาก

ในระยะเวลาที่ประชาชนอยู่ในระบบทาสและระบบไพร่ ระบบดังกล่าวแล้วส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพอย่างไรบ้าง และการค้าขายทางเรือระหว่างเชียงใหม่ - กรุงเทพฯ มีจุดจำกัดอย่างไร ก่อนเปิดประเทศอย่างเสรี (พ.ศ.2398) และก่อนเลิกระบบทาส ระบบไพร่ การค้าขายเป็นอย่างไร และหลังจากเปิดประเทศอย่างเสรีแล้ว การส่งสินค้าเข้าประเภทผลิตผลจากโรงงานอุตสาหกรรม ได้ส่งผลกระทบถึงลักษณะการผลิตเพื่อการยังชีพ หรือการระบบการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเองของประชาชนอย่างไรบ้าง การค้าขายทางเรือมีส่วนทำให้ ระบบการผลิตดังกล่าวแล้วแตกสลายลงไปอย่างไร ด้วยเหตุผลดังกล่าวแล้ว จึงได้ทำการศึกษาเรื่องนี้ โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

วัตถุประสงค์ในการวิจัย

1. เพื่อรวบรวมประวัติการค้าขายทางเรือในบริเวณลุ่มน้ำปิงระหว่างเชียงใหม่ กับกรุงเทพฯ
2. เพื่อศึกษาว่า การค้าขายทางเรือก่อนเปิดประเทศอย่างเสรี แตกต่างจากหลังเปิดประเทศอย่างไรบ้าง
3. เพื่อศึกษาถึงผลกระทบของการค้าขายทางเรือที่มีต่อระบบการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเอง
4. เพื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างพ่อค้าเรือกับพ่อค้าท้องถิ่นอื่น ๆ
5. เพื่อศึกษาถึงอุปสรรค ปัญหาต่าง ๆ ในการค้าขายทางเรือ
6. เพื่อศึกษาว่าทำไมพ่อค้าเรือจีน พ่อค้าเรือไทย และลูกถ่อจึงประสบผลสำเร็จในการประกอบอาชีพแตกต่างกัน

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยเรื่องนี้ มุ่งศึกษาวิธีการค้าขายทางเรือ และแพสินค้าระหว่างเชียงใหม่กับกรุงเทพฯ หรือเชียงใหม่กับปากน้ำโพ โดยยึดการค้าขาย โดยใช้เส้นทางแม่น้ำปิง กับแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นหลัก และอาจเปรียบเทียบถึงเส้นทางแม่น้ำสายอื่นประกอบบ้าง เช่น แม่น้ำวัง

ระยะเวลาในการศึกษา เริ่มต้นตั้งแต่ปรากฏหลักฐานการติดต่อทางเรือระหว่างเชียงใหม่ กับอยุธยา หรือกรุงเทพฯ หรือตั้งแต่สมัยราชวงค์มังรายหรือก่อนนั้น จนกระทั่งเลิกการค้าขายทางเรือ เมื่อสร้างเขื่อนยันฮี ระยะเวลาในการศึกษาประมาณ 1,000 ปี ช่วงระยะเวลาที่ศึกษาเจาะลึกเป็นพิเศษ เริ่มตั้งแต่ พ.ศ.2398 – 2464 เพราะระยะเวลาดังกล่าวแล้ว เป็นช่วงที่การค้าทางเรือกำลังเฟื่องฟูมาก และการค้าในระยะเวลาดังกล่าวแล้ว มีผลต่อการสะสมทุนในการปรับตัวเข้าสู่ระบบทุนนิยมอีกประการหนึ่ง เป็นระยะเวลาที่ชาวยุโรปส่งสินค้าผลิตผลจากโรงงานอุตสาหกรรมเข้ามามากจนกระทั่งได้ทำลายระบบการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเองให้แตกสลายลงอย่างช้า ๆ

วิธีการวิจัย

ใช้วิธีการวิจัยทางประวัติศาสตร์ (Historical Research) มีวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลดังนี้

1. ศึกษาจากเอกสารขั้นต้น (Primary Source) ซึ่งได้จาก
   1.1 การบันทึกของกงศุลอังกฤษ ประจำเชียงใหม่
   1.2 การบันทึกของพ่อค้า นักสำรวจ และมิชชันนารี
   1.3 เอกสารจากหอจดหมายเหตุแห่งชาติ
   1.4 กฎหมายเก่า ๆ ของล้านนา

2. การสัมภาษณ์ สัมภาษณ์พ่อค้าเรือ ลูกถ่อ และบุคคลที่เกี่ยวข้องหรือเคยประสบเหตุการณ์เกี่ยวกับการค้าขายทางเรือ ประมาณ 30 – 50 คน

3. วิธีการสังเกต ผู้วิจัยเดินทางไปยังสถานที่ เพื่อสังเกตเหตุการณ์ต่าง ๆ ประกอบการวิเคราะห์ข้อมูล

4. เอกสารขั้นสอง (Secondary Source)

การเสนอรายงานการวิจัย เป็นแบบพรรณาวิเคราะห์ (Analytical Description)

สมมติฐาน

1. การค้าขายทางเรือ ระหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ สมัยราชวงค์มังรายหรือก่อน พ.ศ.2398 กระทำกันเล็กน้อย และมิได้ส่งผลกระทบต่อไพร่หรือชาวนามากนัก เพราะมีข้อจำกัดทางด้านการเมือง และเศรษฐกิจ

2. อุปสรรคทางด้านวัฒนธรรม และเศรษฐกิจ เป็นปัจจัยสำคัญทำให้พ่อค้าเรือไทย ประสบผลสำเร็จในการค้าขายน้อยกว่าพ่อค้าเรือจีน

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง *ชูสิทธิ์ ชูชาติ*

บทที่ 1
ลักษณะของแม่น้ำปิง และประวัติของการล่องเรือ

1.1 ลักษณะของแม่น้ำปิง

แม่น้ำปิง (ยาว 600 กิโลเมตร) เป็นแม่น้ำซึ่งยาวเป็นอันดับสองรองจากแม่น้ำน่าน (740 กิโลเมตร) ในภาคเหนือของประเทศไทย ต้นน้ำเกิดจากดอยถ้วย อำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่ แล้วไหลลงไปทางใต้ผ่านเขตอำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดเชียงใหม่ คือ อำเภอเชียงดาว แม่แตง แม่ริม เมืองสารภี หางดง สันป่าตอง เข้าสู่อำเภอเมือง ป่าซาง และบ้านโฮ่ง จังหวัดลำพูน แล้วไหลเข้าสู่จังหวัดเชียงใหม่อีกครั้งหนึ่ง ในเขตอำเภอจอมทอง ฮอด ดอยเต่า และอมก๋อย แล้วไหลออกจังหวัดตาก บรรจบกับแม่น้ำวัง (ยาว 300 กิโลเมตร) ซึ่งไหลมาจากจังหวัดลำปาง ที่บ้านปากวัง อำเภอบ้านตาก จังหวัดตาก เมื่อแม่น้ำวัง กับแม่น้ำปิงรวมกันเรียกว่า แม่น้ำปิง ไหลผ่านจังหวัดตากสู่จังหวัดกำแพงเพชร แล้วบรรจบกับแม่น้ำน่าน (ยาว 740 กิโลเมตร) ที่ตำบลแควใหญ่ อำเภอเมืองจังหวัดนครสวรรค์[1] (ปากน้ำโพ) เมื่อแม่น้ำทั้งสองสายรวมกันแล้ว เรียกว่าแม่น้ำเจ้าพระยา ไหลผ่านจังหวัดต่าง ๆ ในภาคกลางของประเทศไทย ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ อุทัยธานี ชัยนาท สิงห์บุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี นนทบุรี กรุงเทพมหานคร แล้วไหลลงสู่ทะเลที่ปากน้ำ จังหวัดสมุทรปราการ

สำหรับต้นน้ำ ซึ่งเป็นสาขาย่อย ๆ ของแม่น้ำปิงในภาคเหนือประกอบด้วยแม่น้ำสายสั้น ๆ ต่อไปนี้ คือ แม่น้ำแม่แตง (ยาว 135 กิโลเมตร) แม่น้ำแม่แจ่ม (ยาว 35 กิโลเมตร) แม่น้ำกวง (ยาว 105 กิโลเมตร) แม่น้ำลี้ (ยาว 130 กิโลเมตร) แม่น้ำแม่ตื่น

---

[1]นวลศิริ วงค์ทางสวัสดิ์ ภูมิศาสตร์กายภาพไทยภาคเหนือ หน้า 12 – 16.

(ยาว 150 กิโลเมตร) แม่น้ำแม่ทา (ยาว 90 กิโลเมตร)[1]

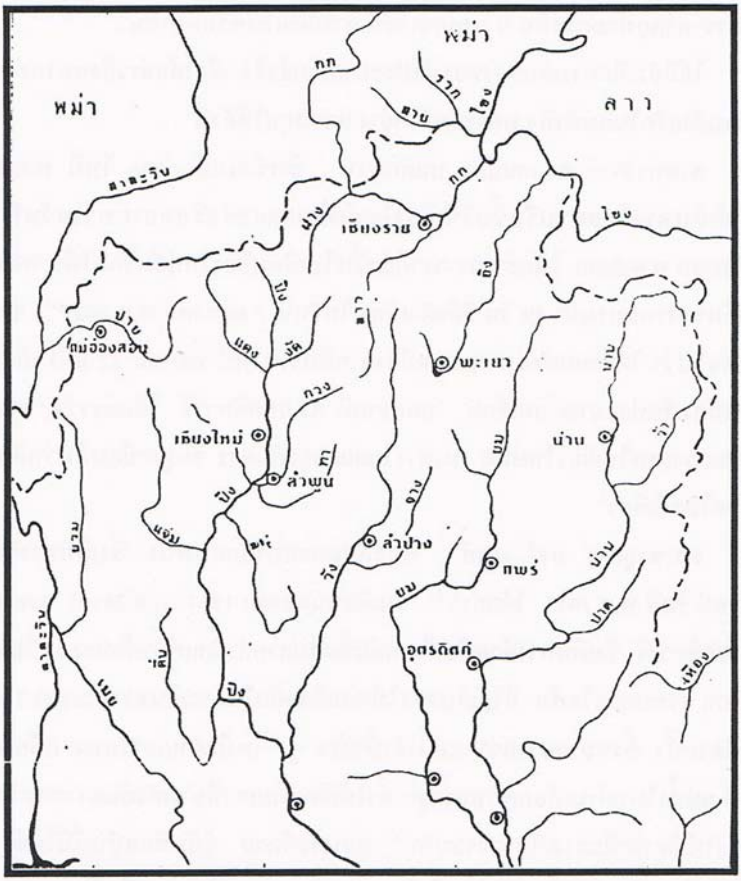
ทั้งแม่น้ำปิง และสาขาต่าง ๆ ดังกล่าวแล้ว ถึงแม้เป็นแม่น้ำสายสั้น ๆ ไหลผ่านโขด หิน เกาะแก่ง หน้าผา วังน้ำ และในฤดูฝนน้ำอาจเอ่อนองล้นฝั่งและในฤดูแล้งน้ำอาจแห้งขอดเป็นตอน ๆ ซึ่งสภาพดังกล่าวแล้วไม่เหมาะสมต่อการล่องเรือติดต่อค้าขายเป็นอย่างยิ่ง แต่เนื่องจากไม่มีทางหลวงแผ่นดินและทางรถไฟสภาพของแม่น้ำปิง ซึ่งไม่เหมาะสมอย่างยิ่งต่อการเดินเรือ ก็กลับมีบทบาทสำคัญเปรียบดังเส้นเลือดใหญ่ ที่เชื่อมต่อระหว่างภาคเหนือกับภาคกลาง หรือเชียงใหม่กับกรุงเทพฯ ในการติดต่อกันทางเรือ ทั้งนี้เพราะประชาชนซึ่งตั้งถิ่นฐานในชุมชนของภาคเหนือโดยเฉพาะอย่างยิ่งริมแม่น้ำปิง และสาขาต่าง ๆ บางส่วนได้ประกอบอาชีพทางด้านการเดินเรือติดต่อค้าขายกับกรุงเทพฯ และเมืองอื่น ๆ ในภาคเหนือและภาคกลาง พ่อค้าบางกลุ่มก็ยึดอาชีพนี้เป็นหลัก แต่บางกลุ่มก็ประกอบอาชีพนี้เฉพาะหลังฤดูการเก็บเกี่ยวเท่านั้น

1.2 เกาะแก่งต่าง ๆ ระหว่าง ตาก - เชียงใหม่

การเดินทางเพื่อติดต่อค้าขาย ระหว่างกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ สมัยก่อนสร้างทางรถไฟ ก็ใช้ทางเรือแต่เพียงอย่างเดียว นักเดินทางล่องเรือจากกรุงเทพขึ้นทวนกระแสน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา จนกระทั่งถึงปากน้ำโพ แล้วเข้าสู่แม่น้ำปิงเดินเรือทวนกระแสน้ำปิงมาจนถึงจังหวัดตาก นักเดินเรือบางคนก็อาจล่องเรือต่อไปจนถึงเชียงใหม่ หรือบางคนอดทนต่อการเดินเรือซึ่งผ่านเกาะแก่งตั้งแต่ตำบลบ้านนา อำเภอสามเงา จังหวัดตาก ถึงบ้านมืดกา อำเภอฮอด จังหวัดเชียงใหม่ ไม่ไหวก็ใช้ช้างเป็นพาหนะ เดินทางบกลัดป่าจากตากมุ่งสู่เชียงใหม่ แต่จากการค้นคว้าของผู้เขียนพบว่า นักเดินทางหรือพ่อค้าส่วนมากใช้ทางเรือ การใช้ทางบก

---

[1]ราชบัณฑิตยสถาน **อักขรานุกรมภูมิศาสตร์ไทย เล่ม 1**. หน้า 35 – 57.



ภาพที่ 1.1 แผนที่แสดงแม่น้ำสำคัญในภาคเหนือ

แม่น้ำสำคัญ มาตราส่วน 1 : 2,500,000

ข้อมูลจาก แผนที่เล่มแสดงทรัพยากรของประเทศไทย กรมแผนที่ทหาร พ.ศ.2515

ชูสิทธิ์ ชูชาติ *พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง*

เนื่องมาจากวัตถุประสงค์อื่น ๆ มากกว่า เช่น การเผยแพร่คริสต์ศาสนา

ได้มีบันทึกการเดินทางของผู้มีประสบการณ์จริง ซึ่งได้กล่าวถึงสภาพต่าง ๆ ของการเดินเรือในแม่น้ำปิง พอจะยกตัวอย่าง และสรุปได้ดังนี้

ศาสนาจารย์ ดร.แดเนียล แมคกิลวารี ซึ่งเข้ามาเมืองไทย ในปี พ.ศ.2401 และได้เดินทางโดยทางเรือขึ้นไปเชียงใหม่เพื่อเผยแพร่คริสต์ศาสนาในวันที่ 20 พฤศจิกายน พ.ศ.2406 ได้กล่าวว่า "เราก็มุ่งขึ้นไปเมืองเชียงใหม่อันไกลโพ้น หลังจากที่ได้เดินทางรอนแรมมา 49 วัน ก็ถึงตัวเมือง ในวันที่ 7 มกราคม พ.ศ.2407"[1] และได้กล่าวต่อไปว่า ได้ผ่านแก่งต่าง ๆ จากเมืองตากถึงเชียงใหม่ ทั้งหมด 32 แก่ง เสียเวลาในการล่องเรือประมาณร่วมเดือน[2] นอกจากนี้ ดร.แมคกิลวารี ได้กล่าวว่า "การเดินทางจากกรุงเทพไปเชียงใหม่นั้น หนทางไกลและธุรกันดาร จนดูเหมือนกับว่าเดินทางไปนอกโลกทีเดียว[3]

ดร.ซามูเอล อาร์ เฮาส์ หมอสอนศาสนาอีกคนหนึ่ง ซึ่งเดินทางขึ้นไปเชียงใหม่ ในปี พ.ศ.2411 ได้กล่าวว่า "ในเดือนมกราคม 1867 (พ.ศ.2410) ครอบครัวของแมคกิลวารี จึงเดินทางด้วยเรือเล็ก แล่นขึ้นไปตามลำน้ำแม่น้ำเจ้าพระยา ในเดือนธันวาคม ครอบครัววิลสัน ก็ได้เดินทางไปเช่นเดียวกันในการเดินทางกินเวลา 3 เดือน ขึ้นไปตามน้ำ ซึ่งหมายความว่า แม่น้ำลำน้ำต่าง ๆ เหนืออำเภอระแหง (เมืองตาก) ขึ้นไป แม่น้ำไหลผ่านเทือกเขาหลายลูก ทำให้เกิดเป็นแก่งที่น่ากลัวอันตรายหลายแห่ง และทำให้เกิดทัศนียภาพที่สวยงามมาก"[4] อย่างไรก็ตาม ผู้บันทึกฉบับนี้มิได้ล่องเรือขึ้นแก่ง 32 แก่ง ดังกล่าวหลังจากที่เดินทางจากกรุงเทพ โดยทางเรือเป็นเวลา 23 วัน

---

[1]ดาเนียล แมคกิลวารี เมืองไทยที่ข้าพเจ้ารู้จัก หน้า 5.

[2]เรื่องเดียวกัน หน้า 9.

[3]เรื่องเดียวกัน หน้า 4.

[4]ยอร์จ ฮอร์ส เพลทัส หมอเฮาส์ในรัชกาลที่ 4 หน้า 120.

ก็ถึง ระแหง ดร.เฮาส์ จึงเดินทางบก โดยใช้ช้างเป็นพาหนะ เดินทางลัดป่าจากระแหง ผ่านเถิน ลี้ บ้านโฮ่ง ลำพูน เชียงใหม่ แต่ตอนกลับได้เดินทางเรือตลอดจากเชียงใหม่ ถึงระแหง 18 วัน และจากระแหงถึงกรุงเทพ 12 วัน รวมเวลาล่องเรือจาก เชียงใหม่ – กรุงเทพ ทั้งหมด 30 วัน[1]

นายคาร์เตอร์ ได้เขียนหนังสือบันทึกไว้ใน พ.ศ.2446 ว่า การเดินเรือจากกรุงเทพไปเชียงใหม่ เสียเวลามากหรือน้อย ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับน้ำในแม่น้ำในฤดูแล้งต้องขุดลอกทางน้ำ เพื่อให้เรือแล่นผ่านหาดทรายยาวเหยียดตามแม่น้ำบางแห่งต้องหลีกเลี่ยงโขดหิน เกาะแก่ง มากมาย ถ้าประสบเงื่อนไขดีที่สุดเสียเวลา 3 สัปดาห์ ถ้าบรรทุกสินค้าประมาณ 6 สัปดาห์ แต่ถ้าประสบเงื่อนไขไม่ดีเสียเวลาประมาณ 3 เดือน[2]

สำหรับการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ระหว่างกรุงเทพฯ ถึงปากน้ำโพไม่มีอุปสรรคแต่ประการใด เรือสามารถขึ้นล่องได้ทุกฤดูกาล สำหรับในแม่น้ำปิงจากปากน้ำโพถึงระแหง เรือซึ่งกินน้ำลึกไม่เกิน 24 นิ้ว สามารถขึ้นล่องได้ทุก ๆ ฤดูกาลเช่นกัน แต่ถ้ากินน้ำลึกมากกว่า 24 นิ้ว จะประสบปัญหาในฤดูแล้ง[3] ต้องใช้แรงงานในการค้ำ ถ่อ มากขึ้นกว่าเดิมสำหรับระยะทางระหว่างระแหง ตั้งแต่บ้านก้อ อำเภอสามเงา จังหวัดตาก จนถึงอำเภอฮอด จังหวัดเชียงใหม่ มีปัญหาในการเดินเรือทุกฤดูกาล ไม่ว่าฤดูแล้งหรือฤดูฝน น้ำน้อยก็ต้องขุดลอดทรายในแม่น้ำ เมื่อผ่านแก่งก็ต้องลากจูงหรือค่อย ๆ ปล่อยเรือลงไป ถ้าฤดูฝน น้ำเชี่ยวจัด หรือน้ำท่วม

---

[1]เรื่องเดียวกัน หน้า 121 – 127.

[2]A. Cecil Certer, ed **The Kingdom of Siam**. P.P.231 – 232.

[3]รายงานจาก นาย Edwarded ถึงกงศุล Knox ลงวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ.1918 ใน Chattip Nartsupha and Suthy Pnasartset. **The Political Economy of Siam 1851 – 1910.** P.157.

เกาะแก่งก็ล่องเรือไม่ได้ เพราะเกรงว่าเรือจะปะทะหน้าผา และโขดหิน ทำให้เรือแตก ลูกเรือได้รับอันตรายและสินค้าเสียหายได้ง่าย อุบัติเหตุเช่นนี้เกิดขึ้นบ่อย ๆ ในการเดินเรือ บางครั้งลูกเรือต้องสูญเสียชีวิต[1]

นายเลียบ วสุวัต ทนายความชื่อดังของเชียงใหม่ในอดีต ได้เล่าประสบการณ์จริง ในขณะเรือแตกว่า "เรือที่อาศัยเดินทางกลับ (จากเชียงใหม่ – ผู้เขียน) นั้นเป็นเรือบรรทุกของหลวง ในแผนกสรรพสามิต เป็นเรือของหลวงขบวนเรือมี เรือหางแมลงป่อง (ทางเชียงใหม่เรียก เรือ สีดอ) ซึ่งมีมารวม 5 ลำ แต่ละลำมีความยาวลำละกว่า 12 วา (บางลำยาวถึง 15 วา) กว้างประมาณ 5 – 6 วา กับเรือชะล่าดง อีก 3 ลำ ร่วมขบวนด้วย รวมทั้งสิ้น 8 ลำ ขณะเรือล่องไปตามร่องน้ำอันเชี่ยวกรากเข้าหว่างแก่ง ถึงแก่งผาหมอนก็อุบัติเหตุขึ้นอีก คือ เวลาเย็นประมาณบ่าย 5 โมง เรือบางลำที่ผ่านแก่งผาหมอนอันระเกะระกะไปด้วยหินใหญ่น้อยมากมาย ได้ล่วงหน้าไปบ้างแล้วโดยปลอดภัย ตามร่องน้ำอย่างระมัดระวัง แล้วก็จอดรอพวกอยู่ทางด้านโน้น ส่วนเรือลำอื่น ๆ ไม่กล้าผ่านไปอีกเพราะในหว่างแก่ง หว่างหุบเขาสูง ๆ เช่นนี้ค่ำเร็วกว่าที่ราบ เจ้าของเรือได้ทักท้วงการผ่าน สั่งให้จอดรอรุ่งเช้าจึงจะให้ล่องลงไป แต่นายท้ายเรือยืนยันจะล่องผ่านให้ได้ทันก่อนมืดสนิท เพื่อต้องการให้งานเสร็จจะได้กลับบ้าน โดยความประมาทดังนี้ ประกอบกับแสงสว่างไม่พอ แก่งเกาะก็มาก ทั้งน้ำเชี่ยวจัดเหลือกำลังที่นายท้ายจะพาเรือหลบหลีกได้ทัน เรือได้กระแทกกับแก่งหินอย่างแรงขวางลำท้องเรือชำรุด น้ำไหลเข้าเรือทันที นายท้ายกับข้าพเจ้าเข้าขย่มกดงัดไม้ท้าย ไม้ท้ายก็หักสะบั้นทันทีเมื่อท้องเรือแตก พัสดุของหลวงอันบรรทุกอยู่ภายใต้

---

[1]สัมภาษณ์ นายตั๋น คำน้อย (ลูกเรือ อายุ 79 ปี พ.ศ.2522) ที่บ้านเลขที่ 103 หมู่ที่ 6 ตำบลป่าแดด อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ และสงวน วิบูลสันติ (พ่อค้าเรือ อายุ 81 ปี พ.ศ.2521) ที่บ้านเลขที่ 1 ถนนเจริญประเทศ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง *ชูสิทธิ์ ชูชาติ*

ท้องเรือไม่แน่นนักก็เลื่อนไถลไปทางที่น้ำเข้า เรือเอียงวูบลง ในนาทีวิกฤตนั้นเอง ลูกเรือทั้งหมดต่างกระโดดน้ำหนีเอาตัวรอดไปหมด เพราะแต่ละคนว่ายน้ำได้แข็ง แม้น้ำเชี่ยวจัด บางตอนลึกมากก็สามารถว่ายเข้าฝั่งได้"[1]

นายขุทธ เดชคำรณ ซึ่งมีประสบการณ์ในการล่องแก่งแม่ปิงหลายครั้ง ได้อธิบายความน่ากลัวของแก่งช้างร้อง พอสรุปได้ว่า

แก่งช้างร้อง เป็นแก่งที่ 12 นับเป็นแก่งชั้น 1 ตั้งอยู่เหนือเขื่อน* ประมาณ 76 กิโลเมตร ลักษณะของแก่งเป็น ลาดชันลงสู่เบื้องล่าง เป็นระยะทางยาวประมาณ 300 เมตร หินก้อนใหญ่โตขวางทางน้ำ ระเกะระกะอยู่มากมาย บางตอนมีเนินหินขวางทางน้ำ ทำให้ร่องน้ำเบี่ยงเบนไปทางอื่น[2] สำหรับแก่งที่ 13 คือ แก่งวังวน เป็นวังน้ำลึก น้ำสีเขียวชอุ่ม กระแสน้ำจะไหลวนเวียนปั่นป่วนไปมาสำหรับฤดูแล้งน้ำจะปั่นป่วนเพียงเล็กน้อย หากเป็นฤดูน้ำ น้ำในแก่งน้ำจะหมุนปั่นป่วนอย่างแรง ความเร็วของน้ำจะดูดเอาสิ่งต่าง ๆ ที่ลอยมาหมุนเคว้งคว้าง จมลงเบื้องล่างทันที[3] แก่งอมหลุเป็นแก่งที่อันตรายที่สุดในฤดูแล้ง เนื่องจากกระแสน้ำลาดเทลง ทางน้ำแคบ ๆ มีโขดหินโผล่ขวางน้ำตลอดทาง เป็นระยะทางไกลประมาณ 50 เมตร แล้วกระแสน้ำจะไหลเข้าชิดริมฝั่งด้านซ้ายมือ ทางน้ำไหลรวมกัน ผ่านระหว่างโขดหิน ซึ่งตั้งอยู่ระเกะระกะทั้งสองฟาก ที่ตรงข้ามฝั่งมีโขดหินใหญ่ตั้งขวางรองรับ เมื่อแพพุ่งลงมาตามกำลังส่งของกระแสน้ำ หัวแพจะพุ่งเข้าปะทะกับหินอย่างแรง ลูกถ่อจะต้องพุ่งถ่อปัดก้อนหินโดยเร็ว แล้วค้ำยันเหหัวแพให้เบนหลบ[4]

---

[1]เลียบ วสุวัต อนุสรณ์งานฌาปนกิจศพคุณพ่อเลียบ วสุวัต หน้า 13.

*เขื่อน ภูมิพล

[2]ขุทธ เดชคำรณ ล่องแก่งแม่น้ำปิง หน้า 385 – 386.

[3]เรื่องเดียวกัน หน้า 389.

[4]เรื่องเดียวกัน หน้า 637.

สำหรับรายชื่อแก่งต่าง ๆ รวม 32 แก่ง ซึ่งชาวเรือประสบปัญหามากในการล่องเรือ ได้แก่

1. แก่งปอก
2. แก่งอกม้าน้อย
3. แก่งปัตตา
4. แก่งก้อ
5. แก่งขอน
6. แก่งสะเหลี่ยม
7. แก่งปวง
8. แก่งอุมกอง
9. แก่งช้างร้อง
10. แก่งวังวน
11. แก่งสร้อย
12. แก่งอมหลุ
13. แก่งใหม่
14. แก่งอาบนาง
15. แก่งฟ้าปลิ้น
16. แก่งงุนเกี๋ยง
17. แก่งบัง
18. แก่งจุม
19. แก่งสองแคว
20. แก่งสองแควหน้าวัด
21. แก่งผาหมอน
22. แก่งผาขวาง
23. แก่งอกม้า
24. แก่งผาแอก
25. แก่งผาออ
26. แก่งเสือเต้น
27. แก่งตะละน้อย
28. แก่งกวาง, แก่งฟาน
29. แก่งตะละหลวง
30. แก่งผาควาย
31. แก่งข้าวตอก
32. แก่งส้มป่อย[1]

[1]รวบรวมจาก ยุทธ เดชคำรณ เรื่องเดิม

1.3 ปริมาณน้ำในแม่น้ำปิง

ดังได้กล่าวมาแล้วว่า การเดินเรือ ขึ้น – ล่อง ระหว่างกรุงเทพฯ ปากน้ำโพ ไม่มีปัญหาเรื่องปริมาณน้ำ เพราะเรือสามารถแล่นได้ตลอดปี แต่ระหว่างปากน้ำโพ – ระแหง ในฤดูแล้ง เรือที่กินน้ำลึกมากกว่า 24 นิ้ว อาจก่อปัญหาในการเดินเรือบ้าง แต่ระยะทางจากอำเภอสามเงา จังหวัดตาก ถึง อำเภอฮอด จังหวัดเชียงใหม่ เป็นช่วงของแม่น้ำปิงที่ก่อปัญหามากที่สุด ทั้งในฤดูแล้งและฤดูฝนในฤดูแล้งลูกเรือต้องขุดทรายในแม่น้ำ เพื่อเข็นเรือขึ้นล่อง หรือพยายามบังคับเรือมิให้ชนโขดหินและเกาะแก่ง ฤดูฝนน้ำมาก น้ำท่วมเกาะแก่งและเชี่ยวกราก การเดินเรือก็เสี่ยงอันตรายอีก แล้วปริมาณน้ำระดับใดจึงจะเหมาะสม ไม่มีนักเดินเรือคนใดให้คำตอบที่เป็นตัวเลขแน่นอนได้ เพียงแต่กล่าวว่า น้ำน้อยเกินไปก็ไม่ดี น้ำมากเกินไปก็เป็นอันตราย ล่องเรือไม่ได้ทั้งในฤดูกาลที่น้ำลดและน้ำหลากจนเกินไปแต่ในฤดูแล้งถึงแม้ว่าปริมาณน้ำน้อยก็สามารถล่องเรือได้ดีกว่าฤดูฝน เพราะมีอันตรายน้อยกว่า[1]

สำหรับปริมาณน้ำฝน ซึ่งเหมาะแก่การล่องเรือ ล่องแพ ระหว่าง 46- 50 นิ้วต่อปี[2] แต่สำหรับการล่องเรือไม่ได้กล่าวไว้เด่นชัด อย่างไรก็ตามกงศุลอังกฤษที่เชียงใหม่ได้รายงานว่า ปี ค.ศ.1908 (พ.ศ.2451) ปริมาณน้ำฝน 68.63 นิ้ว ทำให้น้ำในแม่น้ำปิงมีมากตลอดปี ทำให้การล่องเรือค้าขายระหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ ได้ผลดี[3] แต่อย่างไรก็ตามปริมาณน้ำในแม่น้ำปิงที่เกิดจากฝนตกก็มิได้เป็นเครื่องชี้ขาดในการเดินเรือค้าขาย ระหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ มากนัก ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับผลิตผล

---

[1]สรุปจากการสัมภาษณ์พ่อค้าเรือ และลูกเรือบางคน เช่นนายตั๋น คำน้อย นายสงวน วิบูลสันติ, นายฮั่งหยิ่ง แซ่โค้ง ฯลฯ

[2]British Consular Report (1903), P.11 ต่อไปใช้อักษรย่อ B.C.R.

[3]B.C.R. (1906), P.1

ทางด้านการเกษตรของชาวนาในปีนั้น ๆ หรือผลกระทบจากปีก่อน ๆ ด้วย เช่น ปี พ.ศ.2455 ปริมาณฝนตก 55.21 นิ้วต่อปี[1] แต่การค้าขายทางเรือซบเซา เพราะในปี พ.ศ.2454 ฝนตกน้อย (39.70 นิ้ว/ปี) การเพาะปลูกและเก็บเกี่ยวไม่ได้ผล จึงส่งผลกระทบต่อการค้าขายทางเรือ ในปี พ.ศ.2454[2]

สำหรับปริมาณน้ำฝน ซึ่งตกในเชียงใหม่มีผลต่อการล่องเรือ ล่องแพเป็นอย่างมาก แต่ทั้งนี้ก็ต้องคำนึงถึงปัจจัยเศรษฐกิจและการเมืองอื่น ๆ ประกอบด้วยจากการศึกษาปริมาณน้ำฝนซึ่งตกในเชียงใหม่ ในรอบ 18 ปี จากรายงานของกงศุลอังกฤษประจำเชียงใหม่ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2440 – 2457 ก็มิได้ระบุแน่ชัดว่า ปริมาณน้ำฝนสัมพันธ์กับการล่องเรืออย่างไร อย่างไรก็ตามเมื่อผู้เขียนพิจารณาจากการสัมภาษณ์พ่อค้าเรือและจากการวิเคราะห์ รายงานของกงศุลอังกฤษ ก็น่าจะสรุปได้ว่า ปริมาณน้ำฝนต่อปีที่ทำให้การล่องเรือได้ผลดี ย่อมมีมากกว่าการล่องแพ เพราะเรือกินน้ำลึกมากกว่าแพ แต่ก็ไม่มีตัวเลขระบุแน่นอนว่า ปริมาณน้ำฝนระดับใดเหมาะแก่ล่องเรือ แต่ทั้งนี้ก็ต้องยอมรับความจริงซึ่งสรุปจากพ่อค้าเรือว่า ถ้าน้ำมากเกินไปล่องเรือไม่ได้ เพราะน้ำเชี่ยวกรากและไหลบ่าท่วม เกาะแก่งและโขดหิน

เพื่อเป็นแนวทางในการพิจารณาปริมาณน้ำฝน ซึ่งตกในเชียงใหม่และมีผลต่อการล่องเรือ – แพ ระหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ จึงแสดงสถิติปริมาณน้ำฝนในรอบ 18 ปี (พ.ศ.2440 – 2457) สังเกตได้จากตาราง

---

[1] B.C.R. (1912), P.11.

[2] B.C.R. (1911), P.6.

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง *ชูสิทธิ์ ชูชาติ*

ตารางที่ 1.1 ตารางแสดงปริมาณน้ำฝนต่อปี ซึ่งตกในเชียงใหม่ ระหว่าง พ.ศ.2440 – 2457

พ.ศ.	ปริมาณฝนต่อปี หน่วย....นิ้ว	หมายเหตุ
2440	41.50	1. พ.ศ.2436 ฝนตกมากถึง 73 นิ้ว/ปี (B.C.R. 1899., P.4)
2441	42.50	
2442	39.86	2. ปริมาณน้ำฝน 46 – 50 นิ้วต่อปี เหมาะแก่การล่องแพ (B.C.R. 1903., P.11)
2443	70.76	
2444	44.80	
2445	43.12	3. พ.ศ.2451 ปริมาณน้ำฝน 68.63 นิ้ว ต่อปี การค้าขายทางเรือได้ผลดีมาก (B.C.R. 1908., P.1)
2446	53.77	
2447	59.38	
2448	62.16	4. พ.ศ.2454 ปริมาณฝนตกน้อย 39.70 นิ้วต่อปี ทำให้ปริมาณน้ำในแม่น้ำปิงไม่เพียงพอในการเดินเรือเป็นสาเหตุหนึ่งทำให้การค้าซบเซา (B.C.R. 1913., P.11)
2449	30.90	
2450	53.11	
2451	68.63	
2452	57.90	
2453	40.55	
2454	39.70	
2455	55.21	
2456	33.10	
2457	46.01	

ที่มา : รวบรวมจาก B.C.R. ปี พ.ศ.2440 – 2457

ชูสิทธิ์ ชูชาติ *พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง*

1.4 ประวัติศาสตร์การเดินเรือในแม่น้ำปิง

ประวัติศาสตร์การเดินเรือในแม่น้ำปิงก่อน พ.ศ.2457 ยังไม่มีถนนรถยนต์เชื่อมระหว่างหัวเมืองต่าง ๆ ในภาคเหนือ แต่เมื่อทางรถไฟถึงสถานีเด่นชัย จังหวัดแพร่ ในปี พ.ศ.2454 จึงได้เริ่มสร้างทางเกวียน แล้วขยายเป็นถนน เชื่อมระหว่างสถานีเด่นชัย กับอำเภอเมืองจังหวัดแพร่ และสถานีนครลำปาง กับจังหวัดเชียงใหม่[1] ในพ.ศ.2459 ได้ซ่อมแซมขยายถนนสายเชียงใหม่ – ลำพูน ให้มีสภาพดีขึ้น และในปีเดียวกันนี้ ได้เริ่มสร้างถนนเชื่อมระหว่างจังหวัดแพร่ และจังหวัดน่าน[2] สำหรับเส้นทางรถไฟ ในปี พ.ศ.2454 ถึงสถานีเด่นชัย พ.ศ.2459 ถึงสถานีนครลำปาง[3] และ พ.ศ.2464 สร้างเสร็จถึงสถานีนครเชียงใหม่[4] ในขณะที่ไม่มีทางรถไฟ รถยนต์ เชื่อมติดต่อระหว่างเมืองในภาคเหนือ และภาคเหนือกับส่วนอื่น ๆ ของประเทศ สำหรับ

---

[1]กองจดหมายเหตุแห่งชาติ กรมศิลปากร เอกสารรัชกาลที่ 6 ก.1/27 **เจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว** ลงวันที่ 18 มกราคม พ.ศ.2458.

[2]กองจดหมายเหตุแห่งชาติ กรมศิลปากร เอกสารรัชกาลที่ 6 คค.6/2 **รายการทำทางบกในมณฑลต่าง ๆ** พ.ศ.2459.

[3]กองจดหมายเหตุแห่งชาติ กรมศิลปากร เอกสารรัชกาลที่ 6 คค.53/3 **เจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์ ถึงมหาเสวกโทพระยาศรีสุนทรโวหาร** ที่ 52/9441 ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2458.

[4]กองจดหมายเหตุแห่งชาติ กรมศิลปากร เอกสารรัชกาลที่6 คค.5.3/12 **เจ้าพระยาธรรมาธิกรณ์ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว** ลงวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ.2464.

ระหว่างเมืองเชียงใหม่กับหมู่บ้านชนบทก็ไม่มีถนนเช่นเดียวกัน อาจมีทางเกวียนต่อเชื่อมบ้างก็เฉพาะหมู่บ้านใหญ่ ๆ ซึ่งอยู่ใกล้กับตลาดเมืองเชียงใหม่ เท่านั้น

สำหรับพาหนะทางบก ซึ่งใช้ติดต่อระหว่างเมืองกับหมู่บ้าน ได้แก่ ช้าง ซึ่งเป็นพาหนะสำคัญของขุนนางและเจ้านายฝ่ายเหนือ สำหรับประชาชน ใช้เกวียนในหมู่บ้านใกล้เคียง และใช้วัวต่างในหมู่บ้านกันดารห่างไกลออกไป นอกจากนั้น การเดินโดยปราศจากพาหนะใด ๆ ก็เป็นสิ่งสำคัญที่ประชาชนในหมู่บ้านใช้ติดต่อกับเมือง[1]

สำหรับทางน้ำ ก็ใช้เรือเป็นพาหนะสำคัญที่สุดในการติดต่อระหว่างเมืองกับหมู่บ้าน หรือหมู่บ้านกับหมู่บ้าน ซึ่งอยู่ริมแม่น้ำ ประวัติศาสตร์อันยาวนานในการเดินเรือแถบลุ่มน้ำปิง ซึ่งปรากฏในตำนานและหลักฐานอื่น ๆ ทางประวัติศาสตร์ อธิบายได้ดังนี้

หลักฐานการเดินเรือในแม่น้ำปิง เพื่อใช้ติดต่อระหว่าง ลำพูน กับภาคกลาง ปรากฏในเรื่องราวการสร้างเมืองลำพูน (หริภุญชัย[2] หรือหริภุญชัย) เมื่อประมาณ พ.ศ.1200 ว่า พระนางจามเทวี พระธิดาของ สุกกทนต์ แห่งเมืองลวปุระ (ลพบุรี) "พร้อมด้วยบริวารหมู่ใหญ่ จำพวกละ 500 องค์ กับพระมหาเถระ ทรงไตรปิฎก

---

[1]Virginia Thomson, **Thai : The New Siam**, 2nd , P.508 และชูสิทธิ์ ชูชาติ **วิวัฒนาการเศรษฐกิจหมู่บ้านในภาคเหนือของประเทศไทย** พ.ศ.2394 – 2475 ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2523 หน้า 49 – 50 และหน้า 60 – 62.

[2]เมืองหริภุญชัย พระนางจามเทวี ราชธิดาแห่งเมืองละโว้ได้สร้างเมืองหริภุญชัย ประมาณ พ.ศ.1200 ดูรายละเอียดในพระโพธิรังสี **คำแปลจามเทวีวงศ์ พงศาวดาร เมืองหริภุญไชย** พิมพ์ครั้งที่ 4 หน้า 89.

500 องค์ ลงเรือมาตามแม่น้ำปิง 7 เดือน จึงบรรลุถึงเมืองนี้"[1] (ลำพูน)[2] นอกจากนี้ ในตำนานยังกล่าวว่า ฤาษีวาสุเทพผู้สร้าง "นครขึ้นนครหนึ่งในที่นั้น ริมฝั่งแม่น้ำปิงค์"[3] ได้ติดต่อกับสหาย คือ ท้าว สุกกทนต์ พระบิดาของ พระนางจามเทวี แห่งเมืองลวปุระ (ลพบุรี) โดยวิธีการ "จารหนังสือลงในใบลานผูกติดไว้ที่กอไผ่กอหนึ่ง ให้ลอยตามน้ำแม่พิงค์ลงไปยังเมืองลวปุระ"[4] และท้าว สุกกทนต์ ก็ได้รับหนังสือฉบับดังกล่าวแล้ว ในเวลาต่อมาก็ได้ปรากฏหลักฐานการเดินเรือในแม่น้ำปิงอีก เมื่อเจ้าเมืององค์หนึ่งของลำพูน ซึ่งครองเมืองต่อจากพระนางจามเทวี อีกหลายองค์ ชื่อ ท้าว ตราพกะ ได้ยกกองทัพเรือ "แล้วล่องใต้ไปตามลำน้ำพิงค์ เพื่อจะยึดครองเมืองลวปุระ"[5] แต่ไม่ประสบผลสำเร็จ

เกี่ยวกับเรื่องราวของ พระนางจามเทวี ได้มีตำนานและความเชื่อของชาวบ้านหลายเรื่อง แต่ที่เกี่ยวกับเรื่องการล่องเรือในแม่น้ำปิง ยกตัวอย่างได้ดังนี้ เช่น เหตุผลที่ชื่อว่า อำเภอฮอด (จังหวัดเชียงใหม่) เพราะหลังจากที่พระนางจามเทวีล่องเรือตามลำน้ำปิง ผ่านเกาะแก่ง มากมายถึง 32 แก่งมาจนกระทั่งเมืองฮอดแล้ว เกาะแก่งต่าง ๆ ก็ไม่มี การล่องเรือก็สะดวกสบายขึ้นพระนางจึงตรัสว่า "รอดตาย

---

[1]พระรัตนปัญญาเถระ **ชินกาลมาลีปกรณ์** ร.ต.ท. แสง มนวิทูร แปล หน้า 92.

พระรัตนปัญญาเถระ ภิกษุชาวเชียงใหม่ เขียนหนังสือเล่มนี้ ระหว่าง พ.ศ.2060 – 2071.

[2]เมืองลำพูน ตั้งอยู่บนริมฝั่งแม่น้ำกวง ซึ่งเป็นสาขาของแม่น้ำปิง

[3]เรื่องเดียวกัน หน้า 91. เมืองที่สร้างทราบแต่เพียงว่าอยู่ริมฝั่งแม่น้ำปิง แต่ไม่ทราบบริเวณใด

[4]เรื่องเดียวกัน หน้า 92.

[5]เรื่องเดียวกัน หน้า 96.

แล้ว" ต่อมาอำเภอดังกล่าวจึงเรียกว่า "ฮอด"[1] นอกจากนี้ที่เกาะแก่งบางแห่งยังมีความเชื่อเกี่ยวกับ พระนางจามเทวี เช่น ที่ผาอาบนาง มีความเชื่อว่า พระนางจามเทวีเคยอธิษฐานว่าถ้าได้ครองเมืองลำพูนแล้ว เอามือจิ้มที่หน้าผา ขอให้หินเป็นรู แล้วมีน้ำไหลออกมา ดังนั้น ที่ผาอาบนางก็มีน้ำไหลผ่านออกช่องหิน[2]

ในตำนานเมืองสร้อยศรีสุข ได้กล่าวว่า เมืองสร้อยซึ่งตั้งอยู่ใกล้ ๆ สบตื่น* สร้างขึ้นสมัยเดียวกับนครหริภุญไชย เมืองแห่งนี้เป็นชุมทางค้าขาย และศูนย์กลางวัฒนธรรม การเดินทางจากภาคกลางขึ้นมาเชียงใหม่ ต้องผ่านเมืองนี้ตามตำนานกล่าวว่า มีวัดต่าง ๆ ในเมืองสร้อยถึง 99 วัด ก่อนน้ำท่วมเนื่องจากสร้างเขื่อนภูมิพล ยังมีโบราณสถานให้พบเห็น คือ วัดหลวง วัดนกยูง วัดเกษ และ วัดแก่งสร้อย เมื่อสมเด็จพระนารายณ์มหาราชยกกองทัพมาตีนครเชียงใหม่ ได้โจมตีเมืองสร้อย ซึ่งเป็นที่อยู่ของชนชาติละว้า แล้วกวาดต้อนครอบครัวละว้าไปไว้ที่กรุงศรีอยุธยา เมืองสร้อยศรีสุข จึงเป็นเมืองร้างตั้งแต่บัดนั้น ปลายสมัยกรุงศรีอยุธยา[3]

ตำนานและความเชื่อต่าง ๆ ดังกล่าวแล้ว ถึงแม้ว่าขัดกับสภาพความเป็นจริงทางด้านวิทยาศาสตร์ แต่อย่างน้อยก็แสดงร่องรอยให้เห็นว่าการติดต่อระหว่างลำพูน

---

[1]สำเนียงเชียงใหม่ ออกเสียง ร เป็น ฮ เกี่ยวกับเรื่องนี้ได้รับทราบจากการสนทนากับชาวบ้าน วังลุง อำเภอฮอด จังหวัดเชียงใหม่

[2]สัมภาษณ์ พ่อค้าเรือ สงวน วิบูลสันติ

*บริเวณที่แม่น้ำตื้นบรรจบกับแม่น้ำปิง อยู่ในเขตอำเภอออมก๋อย จังหวัดเชียงใหม่ ปัจจุบันเมืองสร้อยน้ำท่วมหมดแล้ว แต่ก็ยังมีโบราณสถานบางอย่างซึ่งพ้นเขตน้ำท่วมหลงเหลืออยู่บ้าง

[3]ยุทธ เดชคำรณ เรื่องเดิม หน้า 229 – 247, 626 – 636.

กับภาคกลาง โดยใช้แม่น้ำปิงเป็นเส้นทางนั้น ได้มีมาแล้วตั้งแต่อดีต ถ้ายอมรับเงื่อนไขของกาลเวลาว่า พระนางจามเทวีสร้างเมืองลำพูนประมาณ พ.ศ.1200 การติดต่อทางเรือโดยใช้ลำน้ำปิงก็น่าเกิดขึ้นก่อนนี้อีกเพราะต้องมีร่องรอยการล่องเรือมาก่อนนี้ พระนางจามเทวี จึงตัดสินใจใช้ทางเรือ

ในสมัยราชวงศ์มังราย (พ.ศ.1839 – 2101) แห่งนครเชียงใหม่ได้ปรากฏหลักฐานการติดต่อทางเรืออย่างเด่นชัดหลายหลักฐาน ดังตัวอย่างต่อไปนี้

ในตำนานพื้นเมืองเชียงใหม่[1] ได้กล่าวถึง พ่อขุนมังราย เมื่อครั้งครองเมืองฝาง (ก่อน พ.ศ.1839) ได้ถามพ่อค้าชาวเมืองหริภุญชัย ซึ่งเดินทางไปค้าขายถึงเมืองฝางว่า เมืองหริภุญชัย เป็นอย่างไรบ้าง พ่อค้าทั้งหลายตอบว่า เมืองหริภุญชัยมีความสงบ รุ่งเรืองดี "พ่อค้าทางบกทางน้ำเที่ยวมาค้าขุเมือง ทางน้ำก็ถึงเมืองโยธิยาก็มาค้าถึง"[2] (พ่อค้าทางบกทางน้ำมาค้าขายทุกเมือง ทางน้ำพ่อค้าเมืองอยุธยาก็มาค้าขายถึง) นอกจากนี้ยังมีพ่อค้าจากเมืองละโว้ (ลพบุรี) เดินทางเรือมาค้าขายกับหริภุญชัย[3] ด้วย ในหนังสือมังทรารบเชียงใหม่ ซึ่งบันทึกเรื่องราวโดยประชาชนชาวเชียงใหม่ เมื่อครั้งถูกกวาดต้อนจากเชียงใหม่ ไปเมืองพม่า พ.ศ.2156 ว่าผู้บันทึกได้ผ่านมายังแม่น้ำปิงที่เมืองฮอด ได้เห็นพ่อค้าเรือจากอยุธยาขึ้นมาค้าขายที่เมืองฮอด มีตลาดสดขายสินค้าตลอดวัน ชาวเชียงใหม่พากันมาถึงเมืองฮอด ซื้อขายกันเป็นที่สนุกพลุกพล่าน บางคนถึงขั้นเป็นเศรษฐี ดังข้อความที่ว่า

---

[1]**ตำนานพื้นเมืองเชียงใหม่** ต้นฉบับเดิม จารึกบนใบลานด้วยอักษรล้านนา ค้นพบที่วัดเจดีย์หลวง อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

[2]คณะกรรมการจัดพิมพ์เอกสารทางประวัติศาสตร์ สำนักนายกรัฐมนตรี **ตำนานพื้นเมืองเชียงใหม่** หน้า 10.

[3]**ตำนานมูลศาสนา** หน้า 167.

เพราะเรือยุธิเยศค้า เทียวเทิง
มีกาดแกมรีเลิง ชู่มื้อ
ชาวเชียงหลั่งไหลเถิง เมืองหอด เรียมเอย
สนุกสนั่นขายแล้วซื้อ พร่องถ้านเป็นเสฎฐีฯ[1]

นอกจากเรือค้าขายซึ่งมาจากอยุธยาแล้ว ยังมีเรือค้าขายจากลำน้ำน่าน พิษณุโลก เดินทางมาค้าขายกับเชียงใหม่ โดยผ่านลำน้ำปิง[2]

ในหนังสือโคลงนิราศหริภุญชัย ซึ่งแต่งขึ้นประมาณ พ.ศ.2060 ได้กล่าวถึงเรือในแม่น้ำปิงไว้ว่า ขณะเดินทางจากเชียงใหม่ไปลำพูน ได้พบเรือในน่านน้ำกว่าร้อยลำ ดังข้อความที่ว่า "ขงน่านเรือร้อยล้ำ ไขว่ขว้างขวางนที"[3] นอกจากนี้ยังได้บรรยายเรือซึ่งแล่นในแม่น้ำปิงไว้อีกหลายโคลง[4] แต่ก็ไม่ได้อธิบายแน่ชัดว่า เรือเหล่านี้มาจากสถานที่ใด ในกฎหมายมังราย ได้กล่าวถึงเรือไว้ดังนี้ มาตรา 1 คนขี่เรือ เรือล่มจะจมน้ำตาย ผู้ใดช่วยได้ให้ได้รับราคาค่าป่วยการครึ่งหนึ่งของราคาผู้จะจมน้ำตาย อีกครึ่งหนึ่งให้แก่เจ้านายของผู้นั้น"[5] และอีกข้อความหนึ่ง ซึ่งกล่าวถึงบทลงโทษ เมื่อเรือชนกัน "เรือเบาชนเรือหนักทำให้เรือหนักเสียหายเท่าใด ให้เรือเบาใช้ค่าเสียหายทั้งสิ้น"[6] เกี่ยวกับการล่องแพได้กล่าวไว้ว่า "ผู้ใดไสแพล่องน้ำมาชนฝายท่านทะลุพังเสีย ให้มันสร้างชดใช้"[7]

---

[1]**มังทรารบเชียงใหม่** สังฆะ วรรณสัย แปล หน้า 59.

[2]**อุษณีย์ ธงไชย ความสัมพันธ์ระหว่างอยุธยาและล้านนาไทย พ.ศ.1839 – 2310** หน้า 80.

[3]**โคลงนิราศหริภุญชัย** ประเสริฐ ณ นคร ถอดความ หน้า 10 – 11.

[4]เรื่องเดียวกัน หน้า 76 – 77.

[5]**มังรายศาสตร์** ประเสริฐ ณ นคร แปล หน้า 59.

[6]เรื่องเดียวกัน หน้า 60.

[7]เรื่องเดียวกัน หน้า 96.

(ใครล่องแพชนฝ่ายเสียหายต้องสร้างทดแทน)

จากหลักฐานต่าง ๆ ซึ่งได้กล่าวมาแล้ว แสดงให้เห็นว่า การติดต่อค้าขายทางเรือ และการใช้เรือเป็นพาหนะในการเดินทาง ขนส่งสิ่งของได้กระทำกันมาตั้งแต่โบราณก่อนสมัยราชวงศ์มังราย และได้กระทำติดต่อกันมาจนถึงปัจจุบัน ปัญหาที่น่าพิจารณาก็คือว่า ถึงแม้ว่าปัจจัยทางด้านภูมิศาสตร์ เช่น สภาพของแม่น้ำปิง รวมทั้งแม่น้ำสายอื่น ๆ ในภาคเหนือ ซึ่งประกอบด้วยเกาะแก่ง น้ำแห้งขอดในฤดูแล้ง ชาวเรือต้องขุดลอกแม่น้ำในการเดินเรือ แต่วัฒนธรรมของคนซึ่งตั้งถิ่นฐานอยู่ในที่ราบระหว่างภูเขา ก็ใช้เรือเป็นพาหนะสำคัญในการติดต่อ และขนส่งสิ่งของเช่นเดียวกับประชาชน ซึ่งตั้งถิ่นฐานในที่ราบลุ่มและใกล้ทะเล แตกต่างกันก็เพียงแต่ว่า เรือซึ่งใช้เป็นพาหนะย่อมมีรูปแบบที่แตกต่างกัน และความสำคัญของการใช้เรือของคนพื้นราบ มากกว่าคนซึ่งอยู่ในที่ราบระหว่างภูเขา แต่มิได้หมายความว่าเรือไม่มีบทบาทที่สำคัญสำหรับคน ซึ่งตั้งถิ่นฐานในสภาพภูมิศาสตร์ดังกล่าวแล้ว

บทที่ ๒
พ่อค้าเรือ

การติดต่อค้าขายทางเรือ ได้เกิดขึ้นก่อนสมัยราชวงศ์มังราย ดังได้กล่าวมาแล้ว แต่ทำไมจึงได้เกิดการติดต่อค้าขายขึ้น และการค้าขายนั้นหนาแน่นรุ่งเรืองเพียงใด ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนอย่างไร เป็นสิ่งที่น่าพิจารณาอย่างยิ่ง ในประเด็นแรกจะพิจารณาถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดการติดต่อค้าขายระหว่างภาคเหนือ ซึ่งเจาะลึกเฉพาะเชียงใหม่ กับภาคกลาง ซึ่งหมายถึงเฉพาะเมืองหลวง อาจเป็น อยุธยา หรือกรุงเทพฯ ก็แล้วแต่ช่วงระยะเวลาของประวัติศาสตร์

๒.๑ สาเหตุของการค้าขายทางเรือ ระหว่างเชียงใหม่กับภาคกลาง

สาเหตุของการค้าขายทางเรือ ระหว่างเชียงใหม่กับภาคกลาง อาจพิจารณาได้ 3 ประการ

2.1.1 สภาพภูมิศาสตร์

2.1.2 สภาพด้านการเมือง

2.1.3 สภาพด้านเศรษฐกิจ

2.1.1 สภาพภูมิศาสตร์ ลักษณะภูมิประเทศของภาคเหนือเป็นพื้นที่สูง ประกอบด้วยทิวเขาเรียงขนานเป็นแนวยาว กับเส้นลองติจูดจากเหนือลงมาทิศใต้ ระหว่างทิวเขาที่มีที่ราบหุบเขา อันเป็นแหล่งที่ตั้งของชุมชนสลัดติดต่อกันไป ความสูงของบริเวณพื้นที่ในภาคเหนือ ตั้งแต่ 200 เมตร – 2,560 เมตร[1] มีความสูงเฉลี่ยประมาณ 1,600 เมตร[2] ในเขตภาคเหนือมีทิวเขาหลายเทือก เช่น ทิวเขาแดนลาว ทิวเขาถนนธงชัย ทิวเขาขุนตาน ทิวเขาผีปันน้ำ ทิวเขาหลวงพระบาง และทิวเขาเพชรบูรณ์

---

[1]ราชบัณฑิตยสถาน **อักขรานุกรมภูมิศาสตร์ไทย เล่ม 1** หน้า 65.

[2]สวาท เสนาณรงค์ **ภูมิศาสตร์ไทย** พิมพ์ครั้งที่ 3 หน้า 31.

ทิวเขาดังกล่าว เป็นบ่อเกิดของแม่น้ำลำธารในภาคเหนือ ถ้าแบ่งตามทิศทางการไหลของน้ำ ได้ 3 ประการ

ก. แม่น้ำซึ่งไหลลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่ แม่น้ำปิง (ยาว 600 กิโลเมตร) แม่น้ำวัง (300 กิโลเมตร) แม่น้ำยม (ยาว 550 กิโลเมตร) แม่น้ำน่าน (ยาว 740 กิโลเมตร) แม่น้ำทั้ง 4 สาย ดังกล่าวแล้ว เป็นแม่น้ำสายสำคัญที่ประชาชนในภาคเหนือใช้ติดต่อกับประชาชนในภาคกลาง ก่อนมีการพัฒนาการคมนาคมทางบก นอกจากแม่น้ำทั้ง 4 สายแล้ว ภาคเหนือยังมีแม่น้ำสายอื่น ๆ อีกหลายสาย เช่น แม่น้ำแตง (135 กิโลเมตร) แม่น้ำแจ่ม (35 กิโลเมตร) แม่น้ำกวง (105 กิโลเมตร) แม่น้ำลี้ (130 กิโลเมตร) ฯลฯ

แม่น้ำซึ่งไหลสู่แม่น้ำเจ้าพระยาดังกล่าวแล้ว เป็นบ่อเกิดที่สำคัญอย่างหนึ่ง ทำให้เกิด พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง พ่อค้าเรือชะล่า พ่อค้าแพและลูกถ่อ ซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

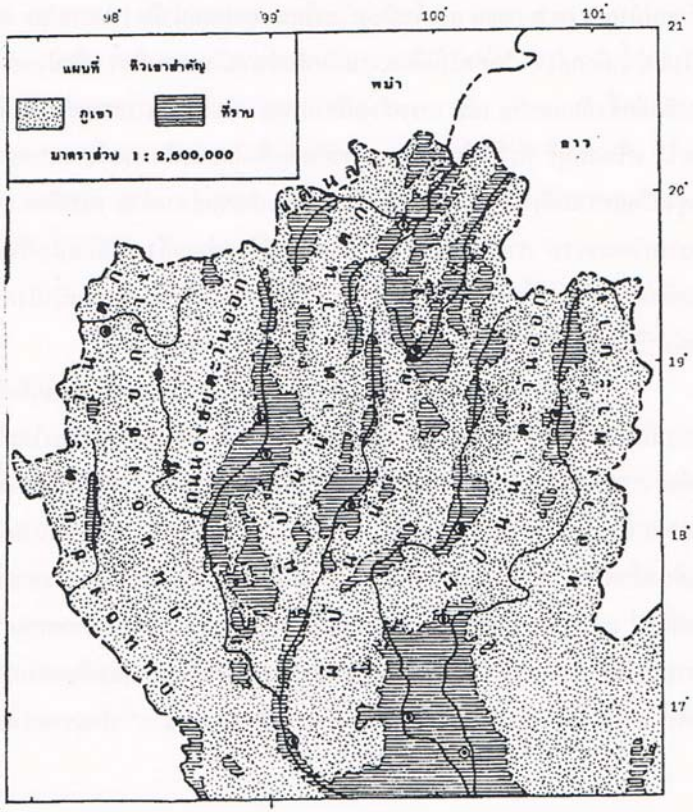
ข. แม่น้ำซึ่งไหลลงสู่แม่น้ำสาละวิน ได้แก่ แม่น้ำปาย (ยาว 180 กิโลเมตร) แม่น้ำยม (ยาว 251 กิโลเมตร) แม่น้ำเหล่านี้มีผลต่อการล่องแพไม้สัก เข้าสู่ประเทศพม่าเป็นอย่างยิ่ง

ค. แม่น้ำซึ่งไหลลงสู่แม่น้ำโขง ได้แก่ แม่น้ำกก (ยาว 290 กิโลเมตร) แม่น้ำรวก (ยาว 120 กิโลเมตร) แม่น้ำฝาง (ยาว 70 กิโลเมตร) แม่น้ำลาง (ยาว 200 กิโลเมตร) และแม่น้ำอิง (ยาว 240 กิโลเมตร)

แม่น้ำในภาคเหนือเกือบทุกสาย ไม่เหมาะแก่การเดินเรือ เพราะเป็นแม่น้ำที่ไหลผ่านพื้นที่สูง กระแสน้ำไหลเชี่ยว มีโขดหินและเกาะแก่งเป็นตอน ๆ ของสายน้ำ แต่เมื่อไม่มีการพัฒนาการคมนาคมทางบกเช่นในปัจจุบัน ประชาชนในภาคเหนือก็ต้องใช้แม่น้ำดังกล่าวแล้วในการสัญจรไปมา ในการติดต่อซึ่งกันและกันจะหนาแน่นเพียงใดขึ้นอยู่กับระบบเศรษฐกิจของแต่ละสมัย

2.1.2 สภาพด้านการเมือง การตั้งชุมชนซึ่งต่อมากลายเป็นเมือง บริเวณที่ราบ

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง *ชูสิทธิ์ ชูชาติ*



ภาพที่ 2.1 แผนที่แสดงภูมิประเทศในภาคเหนือ

ข้อมูลจาก แผนที่เล่มแสดงทรัพยากรของประเทศไทย กรมแผนที่ทหาร พ.ศ.2515
อักขรานุกรมภูมิศาสตร์ไทย 2520 และแผนที่ธรณีวิทยา กรมทรัพยากรธรณี

ชูสิทธิ์ ชูชาติ *พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง*

ริมแม่น้ำ ได้ปรากฏหลักฐานเด่นชัดตั้งแต่สมัยโบราณ เช่น การสร้างเมือง หริภุญชัย แถบริมแม่น้ำกวง (พ.ศ.1200) การตั้งเมืองเชียงใหม่ แถบแม่น้ำปิง (พ.ศ.1839) การสร้างเมืองริมแม่น้ำดังกล่าว ได้ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ทางด้านการเมือง ซึ่งประชาชนและรัฐต้องติดต่อซึ่งกันและกัน เช่น การสร้างเมืองลำพูน ของพระนางจามเทวี ซึ่งมีเชื้อสายจากละโว้ หรือลพบุรี ทำให้เกิดหลักฐานการติดต่อซึ่งกันและกันทางเรือ การขยายอำนาจของกรุงศรีอยุธยามายังล้านนาไทย ทำให้เกิดความสัมพันธ์ทางด้าน การเมือง เศรษฐกิจ และระบบวัฒนธรรม สายธารซึ่งเชื่อมความสัมพันธ์ดังกล่าวแล้ว ก็ใช้แม่น้ำเป็นสื่อกลางในการติดต่อ คือ ล่องเรือขึ้นมาค้าขาย โดยใช้แม่น้ำเจ้าพระยา แล้วเข้าสู่แม่น้ำปิงหรือสาขาของแม่น้ำปิง เช่น มีการติดต่อค้าขายทางเรือ ระหว่างหริภุญชัยกับละโว้[1]

ในสมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี (พ.ศ.1893 – 2310) ความสัมพันธ์ทางด้านการเมือง มีผลทำให้เกิดการติดต่อค้าขายทางเรือ ระหว่างอยุธยากับเชียงใหม่มีมากยิ่งขึ้น พ่อค้าจากอยุธยาอาศัยแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญ เดินทางขึ้นมาหัวเมืองทางเหนือ โดยแยกขึ้นไปตามแม่น้ำ 4 สาย (ปิง – วัง – ยม – น่าน) ซึ่งมาบรรจบกันเป็นแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อซื้อผลิตผลจากป่าและนำสินค้าฟุ่มเฟือย เช่น ผ้า กระจกเงา ขึ้นมาแลกเปลี่ยน[2] นายแมร์เทนชาวฮอลันดา ได้บันทึกไว้ใน พ.ศ.2155 ว่า "เรือหลายลำซึ่งออกเดินทางจากที่นี้ (อยุธยา) ไปยังเชียงใหม่ในเดือนกรกฎาคมที่แล้ว ต้องเดินทางกลับมาเสียกลางคัน และนำเอากำยานชนิดดีกับเครื่องหอมมาเป็นจำนวนมาก"[3] สังฆราชปาลเลกัวซ์

---

[1]ตำนานพื้นเมืองเชียงใหม่ หน้า 10.

[2]อุษณีย์ ธงไชย

[3]เอกสารฮอลันดา สมัยกรุงศรีอยุธยา พ.ศ.2151 – 2163 และ พ.ศ.2167 – 2185 นันทา ศุตกุล แปล หน้า 60.

ซึ่งเดินทางเข้ามาเมืองไทย ใน พ.ศ.2372 ได้บันทึกไว้ว่ามีคนล้มละลายจากกรุงเทพฯ หนีขึ้นไปอยู่เชียงใหม่ แล้วเปลี่ยนชื่อเพื่อหลบหนี้สิน[1] ดร.แดเนียล แมคกิลวารี ซึ่งเดินทางเข้ามาเมืองไทย พ.ศ.2401 ได้บันทึกไว้ว่า "ได้รู้จักกับเจ้าเมืองเชียงใหม่ และญาติพี่น้องตลอดจนบริวารของท่าน ซึ่งเดินทางลงมากรุงเทพฯ ด้วยเรือขบวนใหญ่"[2]

หลังจากการทำสนธิสัญญา เบาว์ริง ระหว่างไทยกับอังกฤษ ในปี พ.ศ.2398 แล้ว นโยบายทางการเมืองดังกล่าวแล้ว มีผลทำให้การค้าขายระหว่างไทยกับอังกฤษมีมากยิ่งขึ้น[3] การค้าขายดังกล่าว ส่งผลกระทบถึงภาคเหนือด้วย[4] ดังนั้น หลัง พ.ศ.2398 แล้ว การล่องเรือค้าขายระหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ ก็มีมากขึ้นกว่าเดิม พ่อค้าใช้เรือเป็นพาหนะสำคัญในการลำเลียงสิ่งของและสินค้า[5] ถึงแม้จะยากลำบากก็ต้องกระทำ เพราะไม่มีเส้นทางใดที่ดีกว่าทางเรือ ดังนั้น การค้าขายทางเรือระยะหลังจากทำสนธิสัญญาเบาว์ริง ใน พ.ศ.2398 ถึงการสร้างทางรถไฟถึงเชียงใหม่ พ.ศ.2464 คงมีมากกว่าสมัยใด ๆ ในอดีต ทั้งนี้เพราะเกิดจากระบบการค้าเสรีของตลาดโลก และประเทศ

---

[1]สังฆราช บาลเลกัวซ์ **เล่าเรื่องเมืองไทย** ลันต์ ท. โกมลบุตร แปลหน้า 39.

[2]ดาเนียล แมคกิลวารี เรื่องเดิน หน้า 1.

[3]การขยายตัวทางการค้าในภาคกลาง ดูรายละเอียดในสุวิทย์ ไพทยวัฒน์ **วิวัฒนาการเศรษฐกิจชนบทในภาคกลางของประเทศไทย** ระหว่าง พ.ศ.2394 – 2475 หน้า 125 – 134.

[4]ดูรายละเอียดใน ชูสิทธิ์ ชูชาติ **วิวัฒนาการเศรษฐกิจหมู่บ้านในภาคเหนือของประเทศไทย** พ.ศ.2394 – 2475 หน้า 57 – 60.

[5]Archibald Ross Colquhoun, **Amongst the Shans**. P. 167 and Holt S. Hallett. **A Thousand Miles on an Elephant in the Shan States.** P.280

ไทยได้เลิกทาส[1] ระบบไพร่[2] จึงทำให้คนไทยมีเสรีภาพในทางเศรษฐกิจมากยิ่งขึ้น

2.1.3 สภาพด้านเศรษฐกิจ ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงระหว่างไทยกับอังกฤษ ใน พ.ศ.2398[3] ระบบเศรษฐกิจไทยเป็นระบบการผลิตแบบเลี้ยงตัวเอง[4] ซึ่งสังเกตได้เด่นชัดในสังคมชนบททุกภาคของประเทศไทย[5] ระบบเศรษฐกิจของภาคเหนือก็เช่นเดียวกัน[6] แต่ภายใต้ระบบเศรษฐกิจแบบเลี้ยงตัวเอง ก็มีการแลกเปลี่ยนสิ่งของซึ่งหายาก หมู่บ้านผลิตไม่ได้ หรือผลิตได้ยาก หรือเป็นสิ่งของฟุ่มเฟือย มีค่าก็ย่อมมีการแลกเปลี่ยนกันในระหว่างหมู่บ้านกับหมู่บ้าน หรือหมู่บ้านกับเมือง มีสิ่งของและสินค้าหลายอย่างซึ่งภาคเหนือผลิตไม่ได้หรือหายากต้องแลกเปลี่ยนกับภาคกลาง ดังหลักฐานปรากฏมาแต่โบราณว่า เรือจากอยุธยาขึ้นมาค้าขายถึงลำพูนในสมัยราชวงค์จามเทวี[7] และมีเรือจากอยุธยาขึ้นมาค้าขายถึงเชียงใหม่ ในสมัยราชวงค์มังราย[8] แต่สินค้าอะไรไม่ได้ระบุไว้เด่นชัด

---

[1]ประเทศไทยเริ่มประกาศเลิกทาส เมื่อ พ.ศ.2417 แต่มณฑลพายัพประกอบด้วย เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง เชียงราย น่าน แพร่ เลิกทาส เมื่อ พ.ศ.2454

[2]ประเทศไทย เริ่มเลิกระบบไพร่ เมื่อ พ.ศ.2448 แต่มณฑลพายัพยกเลิกระบบไพร่ พ.ศ.2457.

[3]จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4 จ.ศ.1217 **ชื่อหนังสือสัญญา เลขที่ 14**

[4]James C Ingram, **Economic Change in Thailand 1850–1970**. P.P.9–10.

[5]ฉัตรทิพย์ นาถสุภา **เศรษฐกิจหมู่บ้านไทยในอดีต** หน้า 53 – 90.

[6]ชูสิทธิ์ ชูชาติ **วิวัฒนาการเศรษฐกิจหมู่บ้านในภาคเหนือของประเทศไทย พ.ศ.2394 – 2475** หน้า 31 – 34.

[7]**ตำนานพื้นเมืองเชียงใหม่** หน้า 10.

[8]**มังทรารบเชียงใหม่** หน้า 59.

ในสมัยกรุงศรีอยุธยา ได้มีบันทึก ใน พ.ศ.2154 ว่า ได้มีการค้าระหว่างอยุธยากับเชียงใหม่ ล้านช้าง และมอญ[1] "สินค้าจำนวนหนึ่งได้รับการจัดส่งไปยังเมืองเชียงใหม่ (จังกาเม)"[2] สินค้าจากเชียงใหม่ ซึ่งต่างประเทศต้องการ ได้แก่ ทองคำ เพชร พลอย อัญมณี เบนจามิน และครั่ง[3] เชียงใหม่เป็นแหล่งรับซื้อผ้าที่สำคัญ[4] นอกจากนี้ได้มีบันทึกใน พ.ศ.2160 ว่า เชียงใหม่ต้องการกระจกส่องหน้ามาก[5]

สินค้าออกของเชียงใหม่ ซึ่งส่งไปขายยังอยุธยา เป็นสินค้าซึ่งเป็นผลิตผลจากป่า นอกจากครั่งแล้ว ยังมี ไม้ฝาง หนังสัตว์[6] โดยเฉพาะหนังกวางราคาถูกมากที่เชียงใหม่[7]

เกลือเป็นสินค้าสำคัญอย่างหนึ่ง ซึ่งเชียงใหม่และเมืองอื่น ๆ ในภาคเหนือต้องการมาแต่โบราณ เชียงใหม่และเมืองใกล้เคียง ได้บริโภคเกลือจาก 3 แหล่ง คือ เกลือจากเมืองมะละแหม่ง[8] เกลือสินเธาว์จากตำบลบ่อเกลือเหนือบ่อเกลือใต้

---

[1]กรมศิลปากร **บันทึกเรื่องสัมพันธ์ไมตรีระหว่างประเทศไทย กับนานาประเทศ ในศตวรรษที่ 17 เล่ม 1** หน้า 33.

[2]เรื่องเดียวกัน หน้า 43.

[3]เรื่องเดียวกัน หน้า 102.

[4]เรื่องเดียวกัน หน้า 101.

[5]**เอกสารฮอลันดา สมัยกรุงศรีอยุธยา พ.ศ.2151 – 2163 และ พ.ศ. 2167 – 2185** หน้า 89 – 90.

[6]อุษณีย์ ธงไชย เรื่องเดิม หน้า 94.

[7]**บันทึกเรื่องความสัมพันธ์ไมตรีระหว่างประเทศไทย กับนานาประเทศในศตวรรษที่ 17 เล่ม 1** หน้า 102.

[8]กองจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารรัชกาลที่ 6 ค.5/10 **เรื่องด่านภาษี แม่สอด ต่อแดนพม่า** จดหมาย พระองค์เจ้าไตรทศ ถึงมหาเสวกเอกเจ้าพระยามหิธร วันที่ 9 มกราคม พ.ศ.2467

อำเภอบัว จังหวัดน่าน[1] และเกลือทะเลจากภาคกลาง ดังบันทึกของปาลเลกัวซ์ ในปี พ.ศ.2372 กล่าวว่า "เกลือเป็นสินค้าแลกเปลี่ยนอันสำคัญมาก เพราะต้องนำขึ้นมาจากบางกอก ไปขายที่เชียงใหม่ ได้ราคาแพง"[2]

หลังจากเปิดประเทศ ใน พ.ศ.2398 แล้วก็ทำให้สินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรม เช่น ไม้ขีดไฟ น้ำมันก๊าด เทียนไข ผ้า เครื่องใช้ทำด้วยโลหะฯ เข้าสู่ภาคเหนือโดยทางเรือ คือ ล่องขึ้นจากแม่น้ำเจ้าพระยาแล้วเข้าสู่แม่น้ำ ปิง วัง ยม น่าน[3] นอกจากนี้ สินค้าดังกล่าวแล้วยังเข้ามาทางบก จากมะละแหม่งผ่านแม่สอด ตาก แล้วแยกไปยังเมืองต่าง ๆ ในภาคเหนือ[4] ในขณะเดียวกันเชียงใหม่ และหัวเมืองฝ่ายเหนืออื่น ๆ ก็ส่งผลิตผลจากป่า เช่น ครั่ง หนังสัตว์เขาสัตว์ ฯลฯ ลงมาจำหน่ายในภาคกลาง โดยการบรรทุกเรือหางแมลงป่องลงมาสู่แม่น้ำเจ้าพระยา[5]

ความจำเป็นในการแลกเปลี่ยนสินค้า ประเภทหายากซึ่งท้องถิ่นผลิตไม่ได้ หรือผลิตได้ไม่เพียงพอ และความจำเป็นในการบริโภคสินค้าฟุ่มเฟือย เช่น เครื่องประดับต่าง ๆ ของชนชั้นที่มีอำนาจในการซื้อขาย หรือแลกเปลี่ยนอยู่บ้าง จึงทำให้เกิดการติดต่อค้าขายขึ้น ในระบบการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเอง หรือการผลิตเพื่อยังชีพ ระหว่างเชียงใหม่และหัวเมืองอื่น ๆ ในภาคเหนือกับภาคกลาง แต่ระบบการแลกเปลี่ยนก็มีอยู่อย่างจำกัด เฉพาะสิ่งของที่หายากในหมู่บ้านหรือสิ่งของฟุ่มเฟือย

---

[1]James McCarthy, **Surveying and Exploring in Siam**, P.80.

[2]สังฆราช ปาลเลกัวซ์ เรื่องเดิม หน้า 40.

[3]ฉัตรทิพย์ นาถสุภา เรื่องเดิม หน้า 75 – 79 และ Suthy Prasartset, **A Study of Production and Trade of Thailand.** 1855 – 1940 P.269.

[4]B.C.R. (1899), P.P. 12 – 13.; B.C.R. (1900), P.P. 13 –14.; James McCarthy เรื่องเดิม หน้า 66 และ 104.

[5]B.C.R.(1899), P. 4; B.C.R. (1909), P.P. 4 – 5 ; B.C.R. (1910), P.6.

ทั้งนี้เพราะหมู่บ้านเป็นทั้งผู้ผลิตและผู้บริโภค[1] ดังนั้น การแลกเปลี่ยนระหว่างหมู่บ้านหรือระหว่างเมืองต่อเมืองมีจริงแต่ก็เบาบาง จำกัดเฉพาะสิ่งของซึ่งหายาก หมู่บ้านผลิตเองไม่ได้ ต้องหาจากท้องถิ่นอื่น เพื่อบางครั้งเป็นการแลกเปลี่ยนของฟุ่มเฟือยสำหรับชนชั้นสูง

สาเหตุสำคัญดังกล่าวมาแล้ว 3 ประการ ซึ่งก่อให้เกิดการติดต่อค้าขายระหว่างเชียงใหม่และหัวเมืองอื่น ๆ ในภาคเหนือกับภาคกลาง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง คือ เมืองหลวง มีสาเหตุมาจากสภาพภูมิศาสตร์ที่เอื้ออำนวย โดยมีแม่น้ำปิง วัง ยม น่าน เชื่อมกับแม่น้ำเจ้าพระยา สภาพทางการเมืองที่มีสัมพันธ์ไมตรีต่อกันในอดีต ระหว่างล้านนากับอยุธยา หรือกรุงเทพฯ แต่บางครั้งก็เป็นศัตรูกันบ้าง[2] แต่ปัจจัยสำคัญที่สุดที่ก่อให้เกิดการติดต่อค้าขาย ระหว่างเชียงใหม่หรือหัวเมืองอื่น ๆ ในภาคเหนือกับภาคกลาง คือ สภาพทางเศรษฐกิจ ในระบบการผลิตเพื่อยังชีพ ถึงแม้ว่าหมู่บ้านแทบจะไม่พึ่งพาหมู่บ้านอื่น ๆ ซึ่งอยู่ห่างไกลออกไปมากนัก แต่ความต้องการบริโภคสิ่งของ ซึ่งหมู่บ้านผลิตเองไม่ได้หรือผลิตได้ไม่พอเพียง ก็ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนสินค้าหายากซึ่งกันและกัน เช่น เชียงใหม่ส่งสินค้าออกประเภทผลิตผลจากป่า แลกเปลี่ยนกับสินค้าประเภท เกลือ ผ้า กระจกส่องหน้า ซึ่งเป็นสินค้าจากภาคกลาง ก่อน พ.ศ.2398

2.2 พ่อค้าเรือ

พ่อค้าเรือประเภทต่าง ๆ ซึ่งขึ้นล่องระหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ หรือระหว่างเชียงใหม่ – ปากน้ำโพ เท่าที่ปรากฏพบในหลักฐานที่ได้บันทึกไว้ และจาก

---

[1]ฉัตรทิพย์ นาถสุภา เรื่องเดิม หน้า 19 – 51.

[2]อรุณรัตน์ วิเชียรเขียว การวิเคราะห์สังคมเชียงใหม่ สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ตามต้นฉบับใบลานภาคเหนือ หน้า 65 – 86.

การสัมภาษณ์ผู้ใกล้ชิดกับการล่องเรือ ได้แก่ พ่อค้าจีน พ่อค้าไทย ลูกเรือ หรือลูกจ้างรับถ่อเรือและแพ นอกจากนั้นยังมีพ่อค้าอินเดีย พ่อค้ายุโรป บ้างเล็กน้อย แต่สำหรับพ่อค้าฮ่อ และพ่อค้าเงี้ยว แล้วไม่ปรากฏหลักฐานว่า บุคคลดังกล่าวค้าขายทางเรือระหว่างเชียงใหม่ – ปากน้ำโพ และกรุงเทพฯ ดังนั้น ในการอธิบายเรื่องพ่อค้าเรือจึงแบ่งพ่อค้าออกเป็น 3 ประเภท คือ

2.2.1 พ่อค้าจีน

2.2.2 พ่อค้าไทย

2.2.3 ลูกจ้าง หรือ ลูกถ่อ

2.2.1 พ่อค้าจีน พ่อค้าจีนเป็นผู้มีอิทธิพล และคุมเส้นทางการค้าที่สำคัญระหว่าง เชียงใหม่ – ปากน้ำโพ และกรุงเทพฯ การค้าทางเรืออยู่ในมือของคนจีนเป็นส่วนมาก[1] พ่อค้าจีนในเชียงใหม่ เป็นตัวแทนจำหน่ายสินค้ารายใหญ่ให้แก่พ่อค้าฮ่อจากยูนนาน พ่อค้าไทยใหญ่จากรัฐฉาน[2] พ่อค้าจากลาว และพ่อค้าวัวต่าง ซึ่งซื้อสินค้าจากเมืองเชียงใหม่เข้าไปจำหน่ายในหมู่บ้าน[3] พ่อค้าจีนผูกขาดการค้าส่งให้แก่ผู้ค้าท้องถิ่นแต่เพียงกลุ่มเดียว เคยมีชาวสวิสมาตั้งร้านขายส่งที่เชียงใหม่ และลำปาง ในปี พ.ศ.2440 แต่ต้องปิดร้านในที่สุด เพราะค้าขายสู้พ่อค้าจีนไม่ได้

พ่อค้าจีนซึ่งล่องเรือจากเชียงใหม่ มาซื้อสินค้าที่กรุงเทพฯ หรือปากน้ำโพ มิได้ซื้อขายกับบริษัทของอังกฤษ หรืออินเดียโดยตรง แต่ซื้อขายกับ

---

[1] B.C.R. (1910), P.6

[2] B.C.R. (1910), P.1

[3] ชูสิทธิ์ ชูชาติ พ่อค้าวัวต่าง : **ผู้บุกเบิกการค้าขายในหมู่บ้านภาคเหนือของประเทศไทย (พ.ศ.2398 – 2503)** หน้า 24 – 53.

พ่อค้าคนกลางในกรุงเทพฯ[1] อาจซื้อด้วยเงินสด หรือเงินเชื่อ ในระยะเวลา 2 – 3 เดือน[2]

สำหรับจำนวนพ่อค้าเรือในตลาดเชียงใหม่ ไม่มีสถิติระบุไว้แน่นอน แต่เมื่อเปรียบเทียบกับลำปาง ซึ่งค้าขายกับกรุงเทพฯ ทางลุ่มแม่น้ำวัง มีพ่อค้าเรือในตลาดลำปาง ซึ่งเดินเรือขึ้นล่อง ระหว่างลำปาง – กรุงเทพฯ ประมาณ 10 – 12 คน พ่อค้า 4 – 5 คน ล่องเรือปีละ 2 ครั้ง[3] มีเรือขึ้นล่อง ระหว่าง ลำปาง-ปากน้ำโพ ในปี พ.ศ.2454 ประมาณ 672 ลำ[4] ในปี พ.ศ.2456 เหลือเพียง 300 ลำ[5] สำหรับร้านค้าในเมืองลำปาง จากการสำรวจ ในปี พ.ศ.2448 มีประมาณ 100 ร้าน หรือมากกว่านั้นเล็กน้อย[6] แต่สำหรับตลาดในเมืองเชียงใหม่ ซึ่งสำรวจตั้งแต่ ปี พ.ศ.2418 มีร้านค้า 100 ร้าน[7] ดังนั้น ใน พ.ศ.2448 ก็ต้องมีมากกว่านี้ ในด้านพลเมือง จากการสำรวจของกงศุลอังกฤษปี พ.ศ.2456 เมืองลำปาง มีพลเมือง 12,000 คน ขณะที่เชียงใหม่มีพลเมือง 50,000 คน[8] และในปี 2457 ลำปางมีพลเมือง 20,000 คน

---

[1]B.C.R. (1902), P.5

[2]B.C.R. (1909), P.10

[3]B.C.R. (1890), P.7

[4]B.C.R. (1906), P.17

[5]B.C.R. (1913), P.19 ในปี พ.ศ.2456 ทางรถไฟได้ถึงเด่นชัยแล้ว พ่อค้าประมาณ 2 ใน 3 บรรทุกสินค้า โดยทางรถไฟถึงเมืองแพร่ แล้วเดินทางบกอีก 2 วัน ถึงลำปาง

[6]B.C.R. (1905), P.9

[7]B.C.R. (1874) Chatthip Nartsupha and Suthy Prasartset, The Political Economy of Siam 1851 – 1910 P.176.

[8]B.C.R. (1913), P.4

ในขณะที่เชียงใหม่ มีจำนวนเท่าเดิม[1]

เมื่อวิเคราะห์ถึงจำนวนพลเมืองของเชียงใหม่ ซึ่งมากกว่าลำปางเกือบ 5 เท่า ความเจริญทางด้านการค้าขายซึ่งมีมากกว่าลำปาง ดังรายงานของกงศุลอังกฤษ ปี พ.ศ.2448 ซึ่งกล่าวว่า "การค้าเมืองลำปางด้อยกว่าเชียงใหม่"[2] ดังนั้น พ่อค้าเรือในเชียงใหม่ จึงมากกว่าพ่อค้าเรือในเมืองลำปางอย่างแน่นอน แต่จำนวนเท่าไรไม่มีสถิติบ่งไว้เด่นชัด และจากการสอบถาม ก็สรุปไม่ได้ว่ามีจำนวนเท่าไร ได้รับคำตอบว่ามีจำนวนมาก[3] อย่างไรก็ตาม เมื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างตลาดการค้าระหว่างลำปางกับเชียงใหม่ จำนวนพลเมือง จำนวนร้านค้า และจำนวนเรือขึ้นล่องในแต่ละปี (เชียงใหม่ เรือขึ้นล่องค้าขายกับกรุงเทพฯ มากกว่าปีละ 1,000 ลำ)[4] ก็สรุปได้ว่า พ่อค้าเรือในตลาดเชียงใหม่มากกว่าลำปางอย่างแน่นอน สำหรับพ่อค้าเรือชาวจีนในตลาดเมืองเชียงใหม่ คงมีประมาณไม่เกิน 40 คน ทั้งนี้ไม่นับจำนวนลูกเรือ

ตระกูลพ่อค้าเรือในตลาดเมืองเชียงใหม่ ระหว่าง พ.ศ.2398 – 2464 เท่าที่สำรวจพบมีดังนี้[5]

---

[1]B.C.R. (1914), P.4

[2]B.C.R. (1905), P.9

[3]ปัญหาอย่างหนึ่งที่ผู้สัมภาษณ์ประสบอยู่บ่อย ๆ คือ พ่อค้าเรือและลูกเรือที่ยังมีชีวิตอยู่ในปัจจุบัน ชรามากแล้ว สอบถามในเชิงปริมาณในลักษณะรวม ๆ มักจะตอบไม่ได้

[4]B.C.R. (19085), P.1

[5]รวบรวมจากการสัมภาษณ์ คุณนาย กิมฮ้อ นิมมานเหมินท์, คุณศุภวัตร ภูวกุล พ่อค้าเรือ สงวน วิบูลสันติ และพ่อค้าเรือ ฮั่งยิ่ง แซ่โค้ว

1) ตระกูล แซ่โค้ว
2) ตระกูล วิบูลสันติ
3) ตระกูล นิมมานเหมินท์
4) ตระกูล ภูวกุล
5) ตระกูล ชุติมา
6) ตระกูล ศักดาทร
7) ตระกูล ปิฎกานนท์
8) นิกรพันธุ์ ตระกูลนิกรพันธุ์
9) ตระกูลอัครชิโนเรศ

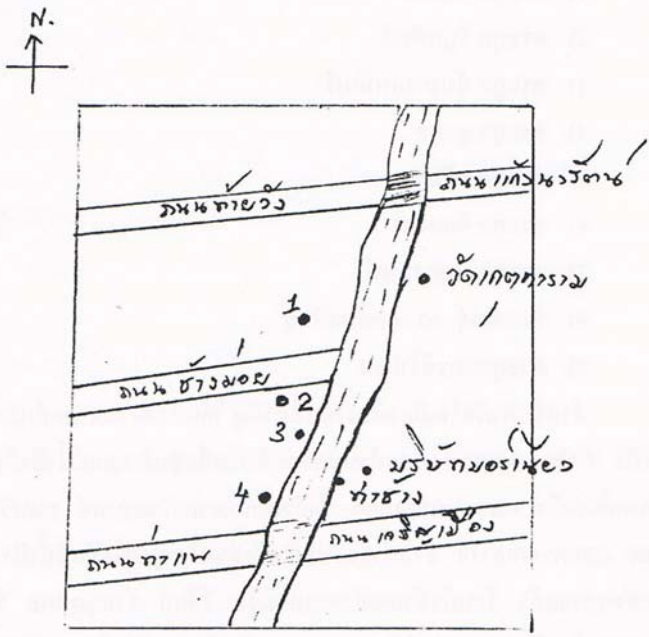
สำหรับท่าเรือในเมืองเชียงใหม่ที่สำคัญ ได้แก่ บริเวณตลาดต้นลำไยสถานีตำรวจแม่ปิง ท่าวัดเกตุการาม และบ้านของพ่อค้าเรือที่อยู่บริเวณแม่น้ำปิงร้านค้าก็อยู่บริเวณตลาดต้นลำไย แนวถนนช้างม่อย ซึ่งติดต่อกับถนนวิชยานนท์ ถนนวิชยานนท์ ถนนท่าแพ และตรอกเล่าโจ้ ร้านค้าของพ่อค้าเรือส่วนใหญ่อยู่ใกล้แม่น้ำปิง บริเวณแนวถนนดังกล่าวแล้ว ร้านค้าซึ่งเคยค้าขายทางเรือ ได้แก่ ร้านอุดมผล ร้านบาจา (ถนนช้างม่อย) ห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล อนุสารเชียงใหม่ บริษัทนิยมพานิช ฯลฯ

พ่อค้าจีนในตลาดเชียงใหม่ ประกอบอาชีพด้านการค้าขายตลอดปี นอกจากนั้น ก็ยังประกอบอาชีพอื่น ๆ อีก เช่น รับจำนอง จำนำ ให้กู้เงิน หรือพ่อค้าบางคนก็เป็นเจ้าภาษีนายอากรด้วย[1]

2.2.2 พ่อค้าเรือคนไทย พ่อค้าเรือคนไทยมักอาศัยในหมู่บ้านนอกเขตเมืองเชียงใหม่ ตั้งร้านค้าและบ้านเรือนใกล้แม่น้ำปิง หรือสาขาของแม่น้ำปิง พ่อค้าเรือ

---

[1]ชูสิทธิ์ ชูชาติ "การกำเนิดระบบเศรษฐกิจทุนนิยม กับผลกระทบที่มีต่อสังคมชาวนาในภาคเหนือ พ.ศ.2398 – 2475" **สังคมศาสตร์** มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ปีที่ 5 ฉบับ เมษายน – กันยายน 2524 หน้า 49 – 52.



ภาพที่ 2.2 แผนผังแสดงจุดสำคัญของการค้าทางเรือในเมืองเชียงใหม่

1. วังเจ้าแก้วนวรัฐ
2. ตลาดวโรรส
3. ตลาดต้นลำไย (ท่าเรือเก่า)
4. สถานีตำรวจแม่ปิง(ท่าเรือเก่า)

บริเวณที่ตั้งร้านค้าทางเรือแนวถนนวิชยานนท์ ตรอกเล่าโจ้ ถนนช้างม่อย และถนนท่าแพสองฝั่งแม่น้ำปิง จากวัดเกตุการาม – ป่าไม้ จังหวัดเชียงใหม่จอดเรือหางแมลงป่อง

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง *ชูสิทธิ์ ชูชาติ*

คนไทยดังกล่าวแล้ว เป็นบุคคลที่มีฐานะค่อนข้างดีในหมู่บ้าน ใช้พาหนะเรือชะล่ารับซื้อผลิตผลทางด้านการเกษตรเล็ก ๆ น้อย ๆ ในท้องถิ่น และผลิตผลจากป่า เช่น หนังสัตว์ เขาสัตว์ ครั่ง เมี่ยง ล่องตามลำน้ำปิงลงมาขายที่ตาก กำแพงเพชร และปากน้ำโพ แล้วซื้อผลิตผลจากโรงงานอุตสาหกรรม เช่น น้ำมันก๊าด ไม้ขีดไฟ สบู่ ด้าย ผ้า ฯลฯ และซื้อสินค้าหายากในภาคเหนือขึ้นมาจำหน่ายในหมู่บ้าน เช่น ปลาแห้ง เกลือ พ่อค้าเรือคนไทยดังกล่าวแล้ว มิได้ขายตลอดปีเหมือนพ่อค้าจีน ฤดูแล้งเสร็จจากการทำนาก็ล่องเรือค้าขาย แต่เมื่อถึงฤดูฝน หรือย่างเข้าสู่ฤดูการทำนา พ่อค้าดังกล่าวแล้วก็ทำนา[1] อาชีพหลักของพ่อค้าเรือคนไทย ยังยึดอาชีพการทำนา และเพาะปลูกพืชผลเล็ก ๆ น้อย ๆ เป็นอาชีพหลัก ส่วนการเดินเรือค้าขายเป็นอาชีพรองเท่านั้น

2.2.3 ลูกจ้าง หรือ ลูกถ่อ ลูกเรือ หรือลูกถ่อ หมายถึง คนที่รับจ้างถ่อเรือได้ค่าตอบแทนเป็นค่าจ้างเพียงอย่างเดียว ลูกเรือดังกล่าวแล้ว มิได้เป็นเจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการทางด้านกิจการค้าขายทางเรือ ลูกเรือจากการสอบถามผู้มีประสบการณ์ในการค้าขายทางเรือ ระหว่างเชียงใหม่ กับปากน้ำโพ และกรุงเทพฯ สรุปได้ว่า ลูกเรือส่วนมากที่สุดแล้วเป็นคนไทย ผู้ซึ่งมีถิ่นฐานอยู่ในชุมชนแถบลุ่มน้ำปิง ในหมู่บ้านหรือชุมชนใหญ่ ๆ จะมีลูกเรือมาก

---

[1]สัมภาษณ์ พ่อค้าเรือ ขาน ทองคำดี อายุ 81 ปี (พ.ศ.2523) บ้านเลขที่ 22 หมู่ที่ 2 ตำบลชมพู อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง, นางเคด ตุ้ยแพ่ บ้านท่าลี่ อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน, นางจันทร์สม ภักดี อายุ 82 ปี (พ.ศ.2526) บ้านเลขที่ 68 หมู่ที่ 7 ตำบลริมปิง อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน, พ่อค้าเรือ ปัน จีนาใหม่ อายุ 88 ปี (พ.ศ.2525) บ้านเลขที่ 143 หมู่ที่ 1 ตำบลบ้านสามหลัง อำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่, และลูกถ่อ ปัญ ปัญญานวล อายุ 78 ปี (พ.ศ.2523) บ้านเลขที่ 93 ตำบลปากบ่อง อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน และคนอื่นๆ

ชูสิทธิ์ ชูชาติ *พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง*

นอกจากนี้ ยังมีลูกเรืออยู่ทั่ว ๆ ไป ในหมู่บ้านแถบลุ่มน้ำปิง หมู่บ้านละประมาณ 4 – 6 คน เช่น หมู่บ้านวังสิงห์คำ ตำบลป่าแดด อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ มีลูกเรือ 4 คน ที่บ้านสามหลัง ริมแม่น้ำขาน* มีลูกเรือและนายเรือชะล่าดง หรือเรือ ชะล่า ประมาณ 5 คน[1] นอกจากนี้ ลูกถ่อในจังหวัดเชียงใหม่ และลำพูน มีมากในตำบลต่าง ๆ ต่อไปนี้ คือ ตำบลท่าวังพร้าว ตำบลบ้านดง ตำบลบ้านท่าตุ้ม ตำบลท่ามะโอ ตำบลหนองครอบในจังหวัดเชียงใหม่ และตำบลปากป่อง ตำบลศรีชุม ตำบลบ้านเรียน ตำบลริมปิง ตำบลวังผาง จังหวัดลำพูน ตำบลบ้านนา ตำบลบ้านตาก จังหวัดตาก[2]

ลูกเรือดังกล่าวแล้ว ประกอบอาชีพล่องเรือ หลังฤดูการเก็บเกี่ยวคือ ภายหลังทำนาเสร็จแล้ว เช่น ไปรับจ้างล่องเรือ ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ ถึงเดือนเมษายน หรือระหว่างเดือนมีนาคม ถึงเดือนมิถุนายน ซึ่งระยะดังกล่าวแล้วเสร็จภาระกิจจากการทำนา อาชีพรับจ้างถ่อเรือ ส่วนมากได้กระทำติดต่อกันมาจากบรรพบุรุษ ลูกเรือส่วนมากได้รับการฝึกฝนอาชีพนี้มาจาก พ่อ หรือพี่ชาย เป็นผู้ฝึกหัด หรือชักชนให้ประกอบอาชีพดังกล่าวแล้ว[3]

2.3 ประเภทของเรือ

เรือซึ่งเป็นพาหนะในการติดต่อค้าขาย ในบริเวณลุ่มน้ำปิง เท่าที่สำรวจพบอาจแบ่งออกเป็น 4 ประเภท คือ

---

*สาขาหนึ่งของแม่น้ำปิง

[1]สัมภาษณ์ ลูกถ่อ ปัญ ปัญญานวล, พ่อค้าเรือ ปัน จีนาใหม่ และ 3 ลูกถ่อ ตั๋น คำน้อย

[2]ยุทธ เดชคำรณ เรื่องเดิม หน้า 535 และสัมภาษณ์ พ่อค้าเรือ ปัญ จีนาใหม่ พ่อค้าเรือ มา สอนเสือ

[3]สัมภาษณ์ลูกถ่อ ตั๋น คำน้อย และลูกถ่อ ปัญ ปัญญานวล

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง ชูสิทธิ์ ชูชาติ

2.3.1 เรือแม่ปะ (เรือสีดอ หรือ เรือหางแมลงป่อง)

2.3.2 เรือชะล่าดง

2.3.3 แพสินค้า

2.3.4 เรือกาบ, หรือขุด หรือเรือโกร่น

2.3.1 เรือแม่ปะ (เรือสีดอ หรือ เรือหางแมลงป่อง) หรือบางที่ก็เรียกว่าเรือสีดอ (เรือสะดอ) เป็นเรือต่อด้วยไม้สักขนาดใหญ่ ท้องแบน หัวและท้ายไม้กระดานเชิดสูง ทางตอนท้ายงอนสูงกว่าตอนหัว มีประทุนสานด้วยไม้ไผ่ คลุมอยู่ตอนส่วนกลางของลำเรือเป็นที่กำบังฝนและแดดให้แก่ผู้โดยสาร[1] (ดูรายละเอียดจากภาพประกอบ)

เรือหางแมลงป่อง ซึ่งแล่นระหว่างกรุงเทพฯ และปากน้ำโพมีขนาดโตกว่าเรือหางแมลงป่อง ซึ่งแล่นในแม่น้ำปิง[2] ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าถ้านำเรือแม่ปะลำโต ๆ มาแล่นในแม่น้ำปิงก็ไม่สามารถผ่านแก่งต่าง ๆ 32 แก่ง ระหว่าง ระแหงกับฮอดได้ เรือแม่ปะ ต้องมีท้องแบน กินน้ำตื้น ทำให้บรรทุกสินค้าได้มาก ๆ ชาวเรือนิยมทำเรือแม่ปะ (รวมทั้งเรือชะล่าด้วย) จากต้นไม้ที่มีลำต้นโดดเดี่ยว ไม่แตกแยกออกเป็นสองแฉก ซึ่งชาวบ้านเรียกว่า ไม้สองนาง เรือที่ต่อจากไม้สองนางนั้นชาวเรือกลัวมาก และเกรงว่า เมื่อแล่นผ่านแก่งและวังน้ำเรือมักจะชนแก่ง หรืออับปางในวังน้ำ ลูกเรือได้รับอันตราย[3]

เรือแม่ปะ 1 ลำ ราคาในปี พ.ศ.2448 ประมาณ 39 ปอนด์[4] (624 บาท)

---

[1]บุญเสริม สาตราภัย และสังคีต จันทนะโพธิ อดีตลานนา หน้า 10.

[2]เลียบ วสุวัต เรื่องเดิม หน้า 12 – 13.

[3]ยุทธ เดชคำรณ เรื่องเดิม หน้า 262.

[4]B.C.R. 1905, P.9

ภาพที่ 2.3 เรือหางแมลงป่อง

ที่มา : สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง *ชูสิทธิ์ ชูชาติ*

ในสมัยต่อมา ซึ่งไม่ปรากฏแน่ชัดว่า พ.ศ.ใด คุณขุทธ เดชคำรณ กล่าวว่า เรือแม่ปะลำงาม ๆ ลำละ 1,400 บาท[1] เรือแม่ปะ 1 ลำ บรรทุกสินค้าได้ประมาณ ลำละ 2 ½ ตัน[2] สำหรับค่าขนส่งสินค้า ระหว่างกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ พ.ศ.2448 อัตราค่าบรรทุก 10 รูปีต่อ 100 ปอนด์[3] และ พ.ศ.2449 เพิ่มเป็นอัตรา 15 รูปีต่อ 100 ปอนด์[4]

เรือแม่ปะ ใช้ลูกถ่อ 8 คน[5] นายฮ้อย หรือคนคัดท้ายเรืออีก 1 คน รวมเป็น 9 คน ลูกถ่อแบ่งออกเป็น 2 ผลัด ๆ ละ 4 คน บางทีเรือแม่ปะลำใหญ่ ๆ ใช้ลูกถ่อ 10คน นายฮ้อยอีก 1 คน รวม 11 คน ลูกถ่อ 10 คน แบ่งออกเป็น 2 ผลัด ๆ ละ 5 คน นายฮ้อยได้ค่าจ้างคนละ 80 รูปี ลูกถ่อได้ค่าจ้างคนละ 40 รูปี 8 คน เท่ากับ 320 รูปี ต่อการล่องเรือระหว่าง เชียงใหม่ – กรุงเทพฯ สำหรับอาหารการกิน เจ้าของเรือหรือพ่อค้าเรือจะจัดเตรียมให้[6]

2.3.2 เรือชะล่าดง หรือเรือชะล่า เป็นเรือซึ่งพ่อค้าจีน พ่อค้าคนไทย ใช้ล่องเรือในแถบลุ่มน้ำปิง วัง ยม และน่าน ขนาดของเรือชะล่าเล็กกว่าเรือ แม่ปะ หรือเรือหางแมลงป่อง แต่ก็มีลักษณะคล้ายคลึงกัน เรือชะล่าเป็นเรือที่นิยมขุดจากต้นไม้ตะเคียน ขนาดรอบลำต้นโตประมาณ 2 – 3 คนโอบ เรือชะล่า รับน้ำหนักบรรทุกสินค้าได้ประมาณ 1,000 กิโลกรัม มีประทุนกลาง เช่นเดียวกับเรือ แม่ปะ ยาว

---

[1]ขุทธ เดชคำรณ เรื่องเดียว หน้า 239.

[2]B.C.R. 1908, P.1

[3]B.C.R. 1905, P.8 พ.ศ.2448 1 รูปี = 1.10 บาท

[4]B.C.R. 1906, P.9 พ.ศ.2449 1 รูปี = 1.08 บาท

[5]B.C.R. 1905, P.9

[6]สัมภาษณ์ลูกถ่อ ตั๋น คำน้อย พ่อค้าเรือ สงวน วิบูลสันติ และพ่อค้าเรือ ยั่งหยิ่ง แซ่โค้ว

ประมาณ 12 เมตร กว้างประมาณ 1 เมตรเศษ ใช้ลูกถ่อ ถ่อหัว 2 คน ถ่อท้าย 1 คน* รวมเป็น 3 คน ถ้าแบ่งเป็น 2 ผลัด รวมลูกถ่อทั้งหมด 6 คน เจ้าของเรืออีก 1 คน รวมเป็น 7 คน เรือชะล่า บางลำใช้ลูกถ่อผลัดเดียว บางลำอาจใช้ 2 ผลัด[1]

2.3.3 แพสินค้า ในแม่น้ำปิงมีทั้งแพไม้สัก และแพไม้ไผ่ แต่แพซึ่งสร้างขึ้นเพื่อบรรทุกสินค้าไปค้าขายมีแต่แพไม้ไผ่อย่างเดียว จึงอธิบายเฉพาะแพไม้ไผ่เท่านั้น แพไม้ไผ่ใช้บรรทุกสินค้าเพื่อค้าขาย ในระยะสั้น ๆ ระหว่างเมืองเชียงใหม่ – ลำพูน กับเมืองระแหง (ตาก) หรือบางทีอาจไปถึงกำแพงเพชร ดังคำพังเพยที่กล่าวว่า "ไปค้าระแหงกำแปงเมืองด้า"[2] หมายความว่า ไปค้าขายที่ระแหง ตาก และกำแพงเพชร ระยะเวลาไป-กลับในการค้าขาย ประมาณ 1 เดือน พ่อค้าลำพูนและเชียงใหม่ จะซื้อเมี่ยง ยาสูบ ครั่ง กระเทียม ภาชนะ เครื่องปั้นดินเผาไปจำหน่าย เมื่อขายสินค้าหมดแล้วก็ขายแพไม้ไผ่ ในราคาถูก ๆ หรือบางทีก็ ให้แพโดยไม่คิดมูลค่าแก่พ่อค้าเมืองระแหง[3]

แพไม้ไผ่ มีขนาดกว้าง 2 – 3 เมตร ยาวประมาณ 6 – 7 เมตร มีคนถ่อหัว 2 คน ท้าย 2 คน แพหนึ่ง ๆ มีไม้ไผ่ประมาณ 50 ลำ วางซ้อนกัน 2 – 3 ชั้น แต่ละชั้นมัดให้แน่น เป็น 3 ตอน คือ ตอนหัว กลาง และท้ายของแพ ที่หัวแพอาจเจาะรูแล้วร้อยด้วยไม้ เพื่อให้ยึดกันแน่น ต่อจากนั้น เอาแพแต่ละชั้นมามัดซ้อนกันอีกครั้งหนึ่ง ตรงกลางแพมีประทุน ยาวประมาณ 4 – 5 เมตรกว้างประมาณ 2 เมตร โครงประทุนสาน

---

*หมายถึง คนคัดท้ายเรือนายฮ้อย นายฮ้อยบางทีก็เป็นคนเดียวกับ พ่อค้าเจ้าของเรือ บางทีก็เป็นเพียงลูกจ้างถือท้ายเรือ

[1]สัมภาษณ์ เจ้านพ มหาวงค์นันท์ อำเภอเมือง จังหวัดน่าน 31 ธันวาคม 2524, พ่อค้าเรือ ปัน จีนาใหญ่ และลูกถ่อ ปัญ ปัญญานวล

[2]สัมภาษณ์ นางจันทร์สม ภักดี

[3]สัมภาษณ์ นายปัญ ปัญญานวล

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง ชูสิทธิ์ ชูชาติ

ด้วยไม้ไผ่ หลังคามุงด้วยใบตองตึง ภายใต้ประทุน มีแคร่วางสินค้าและสิ่งของ ยกพื้นสูงขึ้น ประมาณ 50 เซนติเมตร แพ 1 หลัง บรรทุกสินค้าได้ประมาณ 1,000 กิโลกรัม ระยะเวลาในการล่องแพ ตั้งแต่เดือนตุลาคม ถึงเดือนมิถุนายน ของปีถัดไป เพราะระยะดังกล่าวแล้ว น้ำไม่หลากนักและเสร็จภาระกิจจากการทำนา[1] ล่องแพฤดูกาลที่น้ำหลากจริง ๆ ซึ่งเริ่มตั้งแต่เดือนสิงหาคม กันยายน จนถึงต้นเดือนตุลาคม ระยะดังกล่าวแล้ว ฝนในภาคเหนือตอนบนตกชุก น้ำเจิ่งนองแม่น้ำปิง กระแสน้ำไหลเชี่ยวแรงจัด จึงทำให้การล่องเรือ ล่องแพ หยุดชะงัก นี่คือเหตุผลที่สำคัญที่สุด นอกจากนี้ ในระยะเวลาดังกล่าวแล้ว ลูกจ้างเรือ แพ ซึ่งเป็นชาวนา กำลังทำนา ก็เป็นอุปสรรครองลงมาในการล่องเรือ ล่องแพ

2.3.4 เรือกาบ (เรือกาบปี๋), เรือขุด (เรือโกร๋น) เรือดังกล่าวแล้วเป็นเรือที่ชาวบ้านใช้เป็นพาหนะบรรทุกคน และสิ่งของ ในระยะใกล้ ๆ กับหมู่บ้าน แต่ไม่ใช้ค้าขายต่างเมืองในระยะไกล ขนาดของเรือ กว้างไม่เกิน 1 เมตร ยาวประมาณ 6 เมตร ไม่มีประทุนกลางลำเรือ เรือกาบ ใช้ไม้หลาย ๆ แผ่นมาต่อเชื่อมกัน แล้วใช้ชันอุดเพื่อป้องกันรั่วซึม เรือขุดหรือเรือโกร๋น ใช้ไม้ทั้งต้นมาขุดจนกระทั่งเป็นรูปเรือ[2] แล้วใช้เป็นพาหนะติดต่อกันในระยะใกล้ ๆ ดังนั้น เรือดังกล่าวจึงไม่มีผลกระทบต่อการค้าขายต่างเมือง

---

[1]สัมภาษณ์พ่อค้าแพ ตา วิวัฒน์ชีวิน อายุ 67 ปี (พ.ศ.2528) บ้านเลขที่ 107 หมู่ที่ 3 บ้านท่าลี่ ตำบลวังผาง อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน และพ่อค้าแพ มา สอนเสือ อายุ 56 ปี (พ.ศ.2528) บ้านเลขที่ 83 หมู่ที่ 5 ตำบลบ้านนา อำเภอสามเงา จังหวัดตาก

[2]สัมภาษณ์ นายตา วิวัฒน์ชีวิน และนายสรี สุวี อายุ 77 ปี (พ.ศ.2528) บ้านเลขที่ 107 ตำบลวังผา อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน

ถึงแม้ว่าโดยสภาพภูมิศาสตร์ ทำให้แม่น้ำปิงเต็มไปด้วยเกาะแก่ง ระหว่างระแหงถึงฮอด ฤดูแล้งน้ำแห้งขอดเป็นบางตอน ฤดูฝนน้ำหลากเกินไป และไหลเชี่ยว แต่อุปสรรคดังกล่าว มิได้ทำให้ประชาชนเลิกใช้เรือเป็นพาหนะ ในการเดินทาง เมื่อปราศจากการพัฒนาการคมนาคมทางบก ประชาชนแถบลุ่มน้ำปิง ก็จำเป็นต้องใช้เรือเป็นพาหนะ ทั้งนี้เพราะสะดวก รวดเร็ว และบรรทุกได้มากกว่าแรงคน

ประวัติศาสตร์อันยาวนานในการใช้พาหนะเรือพายในบริเวณลุ่มน้ำปิง ได้พบหลักฐานก่อนราชวงศ์มังราย ดังได้กล่าวมาแล้ว

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง *ชูสิทธิ์ ชูชาติ*

บทที่ 3
การค้าขายทางเรือ

3.1 การค้าขายทางเรือ

การค้าขายทางเรือระหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ เพื่อแลกเปลี่ยนสิ่งของและสินค้าที่หายากและผลิตไม่เพียงพอ ระหว่างเชียงใหม่ และเมืองต่าง ๆ ในภาคเหนือ กับเมืองหลวง ได้กระทำกันมาแล้วตั้งแต่โบราณ ดังได้กล่าวมาแล้วใน เรื่องประวัติการเดินเรือในแม่น้ำปิง และได้อธิบายถึงความจำเป็นทางเศรษฐกิจ และยกตัวอย่างสินค้า ซึ่งได้แลกเปลี่ยนซื้อขายกัน กล่าวโดยสรุป สินค้าออกจากเชียงใหม่ ซึ่งบรรทุกเรือไปขายในภาคกลาง ส่วนมากเป็นผลิตผลจากป่า เช่น ครั่ง เขาสัตว์ หนังสัตว์ ไม้ฝาง เบนจามิน และชะมดเช็ด สำหรับเครื่องประดับที่มีค่าซึ่งส่งมาจากเชียงใหม่ไปยังเมืองหลวง ได้แก่ เพ็ชร พลอย ทองคำ อัญมณีต่าง ๆ[1]

สินค้าเข้าที่สำคัญ ได้แก่ เกลือ[2] ผ้า[3] และกระจกส่องหน้า[4] สำหรับสินค้าอื่น ๆ ก็ไม่ปรากฏหลักฐานบันทึกไว้

อย่างไรก็ตามในระบบเศรษฐกิจที่ใช้ระบบการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเองหรือการผลิตเพื่อยังชีพ ประกอบกับโครงสร้างทางการเมือง และสังคมอยู่ในระบบทาส ระบบ

---

[1]**บันทึกเรื่องสัมพันธ์ไมตรี ระหว่างประเทศไทยกับนานาประเทศ ในศตวรรษที่ 17 เล่ม 1** หน้า 102 และอุษณีย์ ธงไชย เรื่องเดิม หน้า 105.

[2]สังฆราชปาลเลกัวซ์ เรื่องเดิม หน้า 40.

[3]**บันทึกเรื่องสัมพันธ์ไมตรี ระหว่างประเทศไทยกับนานาประเทศ ในศตวรรษที่ 17 เล่ม 1** หน้า 101.

[4]**เอกสารฮอลันดาฯ** พ.ศ.2151 – 2163 และ พ.ศ.2167 – 2185 หน้า 89 – 90.

ไพร่ คงมิทำให้การค้าคึกคักมากมายเท่าที่ควร การค้าทางเรือระหว่างเชียงใหม่ กับอยุธยา น่าจะเป็นการค้าระหว่าง กรมพระคลังสินค้าของอยุธยา กับขุนนางเชียงใหม่ หรือการค้าระหว่างชาวต่างประเทศ ที่เดินเรือขึ้นไปซื้อสินค้ากับขุนนางหรือพ่อค้าในเชียงใหม่ สำหรับประชาชน หรือไพร่ อาจมีผลกระทบบ้างก็เพียงส่วนน้อย

3.2 การค้าขายทางเรือ ระหว่างเชียงใหม่-กรุงเทพฯ พ.ศ.2398 ถึง 2464

หลัง พ.ศ.2398 ถึงแม้สนธิสัญญาเบาว์ริง บังคับให้ประเทศไทยเปิดการค้าอย่างเสรี แต่โครงสร้างทางด้านการเมืองและสังคมยังมิได้เอื้ออำนวยต่อโครงสร้างทางเศรษฐกิจใหม่ ประชาชนยังไม่มีสิทธิเสรีภาพในการกำหนดนโยบายของประเทศ เพราะโครงสร้างทางการเมืองเป็น ระบบราชาธิปไตย ระบบสังคมยังอยู่ภายใต้ระบบทาส ระบบไพร่ ทำให้ขาดแรงงานอิสระ ในการประกอบอาชีพ ระบบการศึกษาก็ยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร แต่เมื่อโครงสร้างเศรษฐกิจเปลี่ยนแปลงไป ในขณะที่สังคมไทยและล้านนายังอยู่ในระบบไพร่ และทาส ชาวต่างชาติ เช่น จีน ฝรั่ง ฯลฯ ก็ฉวยโอกาสดังกล่าวแล้วแสวงหาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ก่อนที่คนไทยจะหลุดพ้นจากพันธนาการ

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าจะมีข้อจำกัดทางการเมือง และสังคมในเรื่องระบบไพร่ – ระบบทาส แต่หลังจากเปิดประเทศแล้ว การค้าขายทางเรือระหว่างเชียงใหม่กับกรุงเทพฯ คงมีมากกว่าเดิม จากรายงานของนายเอ็ดเวิร์ดถึงกงศุลน๊อช กล่าวว่า ในพ.ศ.2418 ตลาดเมืองเชียงใหม่มีร้านค้า จำนวน 100 ร้าน[1] ตลาดเมืองเชียงใหม่ใหญ่กว่าลำปางและน่าน รวมทั้งเมืองอื่น ๆ ในภาคเหนือด้วย การค้าในลำปางด้อยกว่าเชียงใหม่ ในปี พ.ศ.2448 ลำปางมีร้านค้าในเมือง ประมาณ 100 ร้าน[1] ซึ่งจำนวนใกล้เคียง

---

[1]Chattip Nartsupha and Suthy Prasartset, เรื่องเดิม หน้า 176.

[1]B.C.R., (1905), P.9

กับเชียงใหม่ เมื่อ 30 ปีก่อน แต่ก็มากกว่าตลาดเมืองน่าน ซึ่งมีร้านค้าเพียง 50 ร้าน ใน พ.ศ.2446[2] ในลำปางมีพ่อค้าทางเรือ ซึ่งเดินทางค้าขายกับกรุงเทพฯ ประมาณ 10 ถึง 20 คน พ่อค้า 4 – 5 คน ล่องเรือปีละ 2 ครั้ง[3] มีจำนวนเรือขึ้นล่องซึ่งสำรวจได้ใน พ.ศ.2456 ประมาณ 300 ลำ เหตุที่มีเรือขึ้นล่องน้อย อาจเป็นเพราะว่า รถไฟ ถึงเขตเมืองแพร่ ทำให้พ่อค้า ประมาณ 2 ใน 3 บรรทุกสินค้าโดยรถไฟถึงเมืองแพร่ แล้วเดินทางบกอีก 2 วัน ก็ถึงลำปาง[4] ในปี พ.ศ.2454 มีเรือบรรทุกสินค้าเข้ามาลำปาง จำนวน 672 ลำ[5]

สำหรับกรณีเชียงใหม่ ประมาณว่ามีเรือบรรทุกสินค้า ในเมืองเชียงใหม่ ประมาณ 500 ลำ แต่ละลำบรรทุกสินค้าได้ ประมาณ 2 ½ ตัน ถ้ารวมเรือสินค้าจากเมืองระแหง ฮอด และพ่อค้าเรือเมืองอื่น ๆ ซึ่งแล่นระหว่างกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ มากกว่า 1,000 ลำ[6]

การค้าทางเรืออยู่ในมือของคนจีน และพ่อค้าอินเดียเป็นส่วนมาก[7] พ่อค้าจีนเป็นตัวแทนจำหน่ายในการขายสินค้า ให้แก่พ่อค้าในท้องถิ่น[8] และเป็นผู้ผูกขาดการค้าส่งให้แก่พ่อค้าท้องถิ่นแต่เพียงกลุ่มเดียว เคยมีชาวสวิสมาตั้งร้านขายส่งที่เชียงใหม่ และลำปาง ในปี พ.ศ.2440 แต่ก็ต้องปิดร้านในที่สุด เพราะค้าขายสู้พ่อค้าจีนไม่ได้[1] พ่อค้าในเชียงใหม่ ลำปาง ส่วนใหญ่เป็นพลเมืองในบังคับ แต่ไม่ได้

---

[2]B.C.R., (1903), P.18

[3]B.C.R., (1906), P.7

[4]B.C.R., (1913), P.19

[5]B.C.R., (1912), P.17

[6]B.C.R., (1908), P.1

[7]B.C.R., (1910), P.6

[8]B.C.R., (1902), P.1

[1]B.C.R., (1902), P.12

ถ้าขายกับอังกฤษ หรืออินเดียโดยตรง แต่ค้าขายกับพ่อค้าคนกลางที่กรุงเทพฯ[2] โดยวิธีการล่องเรือบรรทุกผลิตผลจากป่า ลงไปขายที่กรุงเทพฯ แล้วซื้อสินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรม เช่น น้ำมันก๊าด ไม้ขีดไฟ ผ้า ฯลฯ ขึ้นมาขายที่เชียงใหม่ โดยการขายส่งบ้าง หรือขายที่ร้านค้าของตนเองบ้าง[3]

3.3 สินค้าเข้า สินค้าออก

สินค้าเข้าที่สำคัญ ซึ่งส่งจากภาคกลางขึ้นมายังเชียงใหม่ก่อน พ.ศ.2398 ได้แก่ เกลือ ผ้าจากต่างประเทศ กระจกส่องหน้า แต่หลังจากเปิดการค้าขายอย่างเสรีหลัง พ.ศ.2398 แล้ว สินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมได้หลั่งไหลขึ้นสู่เชียงใหม่ และเมืองอื่น ๆ ในภาคเหนือมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้เพราะประเทศในยุโรปโดยเฉพาะอย่างยิ่งอังกฤษได้ประสบผลสำเร็จในการปฏิวัติอุตสาหกรรมและการแสวงหาแหล่งค้าขายในเอเชีย จึงทำให้สินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมของอังกฤษส่งเข้ามาขายในเมืองไทยมากขึ้น

สินค้าเข้าที่สำคัญจากกรุงเทพฯ ได้แก่ น้ำมันก๊าด ไม้ขีดไฟ เทียนไข ผ้าชนิดต่าง ๆ เช่น ผ้าลินิน ผ้าสักหลาด ด้าย หมวก เหล็กแผ่น ตะปู ตะกั่ว กำมะถัน ปืน และถ้วยชาม ราคาสินค้าดังกล่าวแล้ว สูงกว่าราคาสินค้ากรุงเทพฯ ประมาณ ร้อยละ 12.5 ถึง ร้อยละ 67[4] เสื้อผ้าสำเร็จรูป สบู่ และเกลือก็เป็นสินค้าที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งซึ่งส่งจากกรุงเทพฯ[5] พ่อค้าบางคนยัง

---

[2]B.C.R., (1909), P.5

[3]สัมภาษณ์ พ่อค้าเรือ สงวน วิบูลย์สันติ และพ่อค้าเรือ ฮั่งหยิ่ง แซ่โค้ว

[4]Holt S. Hallett, เรื่องเดิม หน้า 296.

[5]สัมภาษณ์ พ่อค้าเรือสงวน วิบูลย์สันติ และฮังหยิ่ง แซ่โค้ว

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง *ชูสิทธิ์ ชูชาติ*

ซื้อรถจักรยานขึ้นไปขายด้วย[1] ราคาเกลือสูงกว่ากรุงเทพฯ ประมาณ 20 เท่า น้ำมันก๊าดสูงกว่ากรุงเทพฯ ประมาณ 5 เท่า[2] สินค้าเข้าประเภทผ้า เป็นสินค้าของอังกฤษและเยอรมัน เครื่องเหล็กเป็นสินค้าของอังกฤษ ผลิตจากเมืองเบอร์มิงแฮม[3]

สำหรับสถิติการค้าขายทางเรือ ระหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ กงศุลอังกฤษไม่ได้บันทึกรายละเอียดไว้[4] แต่ก็สามารถหาข้อมูลเป็นบางปีได้ดังนี้

พ.ศ.2442 มีสินค้าเข้าจากกรุงเทพฯ ส่งไปขายเชียงใหม่โดยทางเรือ ประมาณ 233,000 ปอนด์ (ใกล้เคียงกับ ปี พ.ศ.2441)[5] พ.ศ.2452 ประมาณ 100,000 ปอนด์[6] พ.ศ.2453 ประมาณ 60,000 ปอนด์[7] พ.ศ.2454 ประมาณ 66,666 ปอนด์[8] พ.ศ.2455 ไม่มีสถิติระบุไว้ เพียงแต่กล่าวว่า มีสินค้าจากกรุงเทพฯ เข้าสู่เชียงใหม่ ประมาณร้อยละ 50 ของสินค้าจากแหล่งอื่น ๆ[9] และในปี พ.ศ.2456 มีสินค้าเข้าจากกรุงเทพฯ ส่งเข้ามาขายเชียงใหม่ไม่เกิน 100,000 ปอนด์[10] สำหรับ พ.ศ.2457 มีสินค้าจากกรุงเทพฯ ส่งไปจำหน่ายยังเมืองต่าง ๆ ในภาคเหนือตอนบน ประมาณ

---

[1] สัมภาษณ์ ฮั่งหยิ่ง แซ่โค้ว และ B.C.R., (1913), P.11

[2] Suthy Prasartset, เรื่องเดิม หน้า 270.

[3] คาร์ล บ็อค สมัยพระปิยมหาราช หน้า 185.

[4] B.C.R., (1910), P.6

[5] B.C.R., (1899), P.7

[6] B.C.R., (1909), P.5

[7] B.C.R., (1910), P.6

[8] B.C.R., (1911), P.11

[9] B.C.R., (1912), P.10

[10] B.C.R., (1913), P.11

200,000 ปอนด์[1] เฉพาะส่งขายเชียงใหม่มากกว่า 100,000 ปอนด์[2] สำหรับสินค้าจากกรุงเทพฯ ส่งไปขายลำปางโดยทางเรือ ประมาณ ปีละ 90,000 รูปี[3]

สินค้าออก ผลิตผลจากป่า อันได้แก่ ครั่ง หนังสัตว์ เขาสัตว์เป็นสินค้าออกของเชียงใหม่มาตั้งแต่สมัยโบราณ จนกระทั่งหลัง ปี พ.ศ.2398 สินค้าออกก็เป็นผลิตผลจากป่า เช่น เขาสัตว์ หนังสัตว์ ครั่งไม้ฝาง ขี้ผึ้ง สีเสียด และงาช้าง[4] ฝิ่น กำยาน น้ำผึ้ง ดินประสิว[5] เนื่องจากเชียงใหม่รวมทั้งหัวเมืองภาคเหนืออื่น ๆ ด้วยไม่มีสินค้าออกมากนัก พ่อค้าส่วนใหญ่จึงมักล่องเรือเปล่าลงไปซื้อสินค้า[6] สำหรับลำปาง สินค้าออกที่สำคัญ ได้แก่ ไม้ฝาง หนังสัตว์ เขาสัตว์ สีเสียด งาช้าง ครั่ง[7] สินค้าออกส่วนมากเป็นผลิตผลจากป่า[8] อย่างไรก็ตาม สินค้าออกที่สำคัญของภาคเหนืออีกอย่างหนึ่งคือ ไม้สักซึ่งเริ่มมีบทบาทมากขึ้นนับตั้งแต่ พ.ศ.2383 และค่อย ๆ ทวีความสำคัญยิ่งขึ้นเมื่อบริษัทบอร์เนียว ได้เข้ามาค้าขายในภาคเหนือ พ.ศ.2399 และค้าไม้สัก ใน

---

[1]B.C.R., (1914), P.1

[2]B.C.R., (1914), P.10 (1 ปอนด์ ประมาณ 16 – 18 บาท)

[3]Holt S.Hallett, เรื่องเดิม หน้า 280 (15 รูปี เท่ากับ 1 ปอนด์, 1 รูปี มีค่าประมาณ 70 – 80 สตางค์)

[4]คาร์ล บ๊อค เรื่องเดิม หน้า 184 – 185 และ B.C.R., (1899), หน้า 7.

[5]Holt S. Hallett, เรื่องเดิม หน้า 296.

[6]B.C.R., (1909), P.5.

[7]Holt S. Hallett, เรื่องเดิม หน้า 280.

[8]มาร์โก ทาเก – แมคมอร์แรน "ประวัติและพัฒนาการของการค้าขายในลำปาง ตั้งแต่ปลายคริสต์ศตวรรษที่ 19 – ค.ศ.1939" **วารสารมนุษยศาสตร์** มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ปีที่ 12 ฉบับที่ 1 (กรกฎาคม – ธันวาคม) 2526 หน้า 1 – 14.

พ.ศ.2432 ต่อมา ปี พ.ศ.2435 บริษัทบอมเบย์ และบริษัท สยามฟอเรส ของ อังกฤษ ก็เข้ามาทำธุรกิจไม้สักด้วย[1]

3.4 ความสัมพันธ์ระหว่างพ่อค้าท้องถิ่นกับพ่อค้าทางเรือ

ความสัมพันธ์ระหว่างพ่อค้าท้องถิ่นกับพ่อค้าทางเรือ ได้กล่าวมาแล้วว่า สินค้าออกของเชียงใหม่ รวมทั้งหัวเมืองฝ่ายเหนืออื่น ๆ ด้วย เป็นผลิตผลจากป่า และสินค้าเข้า ได้แก่ สินค้าซึ่งเป็นผลิตผลจากโรงงานอุตสาหกรรมเช่น เครื่องเหล็ก เชื้อเพลิง เสื้อผ้า ฯลฯ การแลกเปลี่ยนสินค้าเข้า สินค้าออก ดังกล่าวแล้ว คือ บ่อเกิดแห่งความสัมพันธ์ ระหว่างพ่อค้าทางเรือและพ่อค้าท้องถิ่นเพราะพ่อค้าทางเรือ นำสินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมขึ้นไปจำหน่าย ที่เชียงใหม่ และเมืองอื่น ๆ ในภาคเหนือ ต่อจากนั้น พ่อค้าท้องถิ่น ก็นำผลิตผลจากป่ามาแลกเปลี่ยนหรือขายสินค้าให้แก่พ่อค้าเรือ แล้วซื้อสินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมเข้าไปจำหน่ายในเมือง หรือหมู่บ้านของตนเอง

พ่อค้าท้องถิ่นซึ่งมีความสัมพันธ์กับพ่อค้าทางเรือ ได้แก่ พ่อค้าฮ่อ พ่อค้าไทยใหญ่ พ่อค้าจากประเทศลาว และพ่อค้าวัวต่าง ซึ่งอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

3.4.1 พ่อค้าฮ่อ พ่อค้าฮ่อ หรือจีนฮ่อ เป็นพ่อค้าจากเชียงรุ้ง และตาลีฟูในประเทศจีน ในฤดูแล้งพ่อค้าฮ่อได้นำกองคาราวาน ม้าต่าง หรือ ล่อ บรรทุกสินค้าที่สำคัญที่สุด คือ ฝิ่น[2] นอกจากนั้นได้แก่ หมวกฟาง ไหม ขี้ผึ้ง[3] มันฮ่อ เสื้อขนสัตว์

---

[1]ดูรายละเอียดใน วรรณชลีย์ บุญมี **ความสัมพันธ์กับอังกฤษในบางลักษณะสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว : การป่าไม้และการเหมืองแร่** หน้า 77 – 105.

[2]B.C.R., (1895), P.4

[3]B.C.R., (1910), P.9

สักหลาด[1] ภาชนะทำด้วยเหล็กและทองแดง[2] นำไปจำหน่ายยังเมืองต่าง ๆ ซึ่งเดินทางผ่านทั้งในรัฐฉานและภาคเหนือ พ่อค้าย่อซื้อสินค้าจากหมู่บ้านหนึ่งแล้วนำไปจำหน่ายอีกหมู่บ้านหนึ่งเพื่อแสวงหากำไร มิได้ซื้อสินค้าจากยูนนานแล้วนำไปขายยังมะละแหม่งโดยตรง[3] เพื่อซื้อสินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมกลับไปจำหน่ายยังเมืองต่าง ๆ ที่เดินทางผ่านและหมู่บ้านของตน เช่น เชียงใหม่ เชียงราย เชียงตุง และยูนนาน

สินค้าซึ่งจีนย่อซื้อไปจำหน่าย ได้แก่ ไม้ขีดไฟซื้อมากที่สุด นอกจากนั้นได้แก่ น้ำมันก๊าด น้ำมันอื่น ๆ เทียนไข ตะปู และเกลือ[4] สำหรับฝ้ายดิบก็เป็นสินค้าสำคัญอย่างหนึ่ง ซึ่งจีนย่อซื้อกลับไปยังยูนนาน[5]

ย่อเดินทางลงมาค้าขายในฤดูแล้ง ระหว่างเดือนพฤศจิกายน ถึงพฤษภาคม เส้นทางสำคัญของย่อ เริ่มต้นจาก เชียงรุ้ง ผ่านเมือง ลอง เมือง ลิม เลียบแม่น้ำโขงสู่เชียงรายแล้วแยกออกเป็น 2 สาย

สายที่ 1 จากเชียงราย ผ่านเวียงป่าเป้า เข้าสู่เชียงใหม่ แล้วเดินทางต่อไปยัง ตาก แม่สอด มะละแหม่ง

สายที่ 2 จากเชียงใหม่ สู่พะเยา แพร่ อุตรดิตถ์[6]

---

[1]H. Warington Smyth, **Notes of A Journey on the upper Mekong, Siam.** P.P. 18 – 19.

[2]Holt S. Hallett. เรื่องเดิม หน้า 172.

[3]B.C.R., (1910), P.9 and B.C.R., (1912), P.17

[4]Holt S, Hallett, P. 213.

[5]B.C.R., (1900), P.10

[6]Holt S. Hallett, เรื่องเดิม หน้า 213.

ใน 1 กองคาราวาน ประกอบด้วยพ่อค้าฮ่อรวมทั้งลูกจ้างด้วยประมาณ 10 – 12 คน คุมล่อ ประมาณ 60 – 70 ตัว[1] ในปี พ.ศ.2443 กองคาราวานล่อจากยูนนานเข้ามาค้าขายที่เชียงใหม่ ประมาณ 450 ตัว และที่ลำปาง 150 ตัว[2] ในปี พ.ศ.2446 มีล่อและม้าต่าง ประมาณ 3,000 ตัว วัวต่าง 1,200 ตัว เดินทางจากภาคเหนือของพม่า ผ่านมายังเชียงราย และเชียงใหม่ และมีล่อต่าง ม้าต่าง เดินทางจากมะละแหม่งผ่านเชียงใหม่ ประมาณ 450 ตัว วัวต่าง ประมาณ 1,600 ตัว[3] ม้าต่าง 1 ตัว บรรทุกสินค้าได้ประมาณ 50 – 60 กิโลกรัม และวัวต่าง 1 ตัว บรรทุกสินค้าได้ประมาณ 40 – 50 กิโลกรัม[4] นอกจากนี้ ยังมีนักสำรวจชาวอังกฤษได้ให้ข้อมูลว่า มีกองคาราวานม้า และ ล่อ เดินทางผ่านเชียงใหม่ ประมาณปีละ 700 – 1,000 ตัว[5]

กองคาราวานฮ่อดังกล่าวแล้ว นอกจากเดินทางผ่านเชียงใหม่ ยังเป็นพ่อค้าคนกลางในการนำสินค้า จากยูนนาน รัฐฉาน มาจำหน่ายยังเชียงใหม่ แล้วซื้อสินค้าพื้นเมืองเชียงใหม่ และผลิตผลจากโรงงานอุตสาหกรรมขึ้นไปจำหน่ายในรัฐฉาน และยูนนาน สำหรับพ่อค้าเรือเชียงใหม่ก็ซื้อสินค้าจากฮ่อนำมาจำหน่ายในภาคกลางอีกครั้งหนึ่ง หลังจากทางรถไฟถึงเชียงใหม่ ใน พ.ศ.2464 แล้วก็ยังมีพ่อค้าฮ่อจากยูนนาน และพ่อค้าวัวต่างจากรัฐฉาน ได้ลงมาซื้อสินค้าจากเชียงใหม่ ลำปาง แล้วบรรทุกม้าต่าง วัวต่าง กลับไปขายยังหมู่บ้านของตน[6]

---

[1]เรื่องเดียวกัน หน้า 172.

[2]B.C.R., (1900), P.10

[3]B.C.R., (1903), P.7

[4]จากการคำนวณของผู้วิจัย ซึ่งประสบการณ์จากการทำวิจัย เกี่ยวกับเรื่องวัวต่าง

[5]Holt S. Hallatt. P. 104

[6]**Report on the trade of Monthon Maharaj** 1923 – 24.

3.4.2 พ่อค้าไทยใหญ่ ในขณะที่พ่อค้าฮ่อใช้ม้าต่าง และ ล่อต่างสำหรับเงี้ยว หรือไทยใหญ่ ใช้วัวต่างค้าขายในฤดูแล้ง หรือหลังฤดูการเก็บเกี่ยวสินค้าซึ่งพ่อค้าเงี้ยวนำมาจำหน่ายได้แก่ พริกแห้ง ยาสูบ ถั่วคอง กระดาษสา มีด ใบพลู[1] การบูร ไหม เมี่ยง[2] ขี้ผึ้ง ฝ้าย หอม กระเทียม ชา เขาสัตว์ ลูกม้า และฝิ่น[3] แล้วซื้อสินค้า หรือแลกเปลี่ยนกับ เกลือ ปลาแห้ง ผ้าฝ้าย[4] น้ำมันก๊าด และน้ำมันอื่น ๆ สบู่ เสื้อผ้า นม กระป๋อง[5] สำหรับสถิติการค้าขายระหว่างเชียงใหม่ และเมืองอื่น ๆ ในภาคเหนือ กับรัฐฉาน ไม่ได้รวบรวมสถิติไว้ เช่นเดียวกับการค้าขายระหว่างภาคเหนือและยูนนาน[6] สำหรับจำนวนวัวต่างนั้น ได้ประมาณว่า ในปี พ.ศ.2451 ได้มีวัวต่างจาก เมืองต่วน เมืองหาง ในรัฐฉานเข้ามาค้าขายในภาคเหนือ ประมาณ 4,000 – 5,000 ตัว[7] นักสำรวจอังกฤษกล่าวว่า มีวัวต่างจากรัฐฉานผ่านเชียงใหม่ประมาณปีละ 7,000 – 8,000 ตัว และมีวัวต่างขนสินค้า ระหว่างเชียงใหม่ – ลำปาง ประมาณ ปีละ 3,000 ตัว[8]

พ่อค้าไทยใหญ่ บางกลุ่มได้มาตั้งหลักแหล่งค้าขายในตลาดเมืองเชียงใหม่ แล้วรับซื้อสินค้าจากพวกไทยใหญ่ด้วยกัน นอกจากนี้ พ่อค้าไทยใหญ่ ยังได้ขายผลิตผลจากป่าให้แก่พ่อค้าจีน และพ่อค้าเรือในเชียงใหม่ แล้วซื้อสินค้าจาก

---

[1]B.C.R., (1908), P.1

[2]B.C.R., (1910), P.7

[3]B.C.R., (1913), P.11

[4]B.C.R., (1901), P.8

[5]B.C.R., (1910), P.7

[6]B.C.R., (1914), P.P. 10 – 11.

[7]B.C.R., (1908), P.1

[8]Holt S. Hallett เรื่องเดิม หน้า 104

โรงงานอุตสาหกรรม เช่น น้ำมันก๊าด ไม้ขีดไฟ เทียนไข เสื้อผ้า ปลาแห้ง เกลือ ฯลฯ จากพ่อค้าเชียงใหม่[1]

3.4.3 พ่อค้าจากประเทศลาว การค้าขายกับอินโดจีนไม่ได้ทำการค้าขายใหญ่โตมากนัก เพราะการคมนาคมลำบาก[2] พาหนะที่ใช้ค้าขายระหว่างภาคเหนือกับลาว คือ วัวต่าง และเรือล่องตามลำแม่น้ำโขง[3] การค้ากับลาวซึ่งเกี่ยวข้องกับพ่อค้าเรือเป็นการค้าขายแถบลุ่มแม่น้ำน่าน กล่าวคือ พ่อค้าวัวต่างในจังหวัดพะเยา เชียงราย แพร่ และน่าน นำผลิตผลจากป่ามาซื้อหรือแลกเปลี่ยนกับสินค้าจากภาคกลาง ได้แก่ น้ำมันก๊าด ไม้ขีดไฟ เทียนไข เสื้อผ้า ปลาแห้ง เกลือ ที่ท่าอิฐ จังหวัดอุตรดิตถ์ นำไปจำหน่ายในหมู่บ้านของตน[4] พ่อค้าบางคนเดินทางไปเชียงของ แล้วล่องเรือผ่านแม่น้ำโขง ไปยังหลวงพระบาง เพื่อซื้อไหม เงินแท่ง เงินเหรียญ นำมาขายที่แพร่ น่าน เชียงราย และอุตรดิตถ์[5] นอกจากนี้ พ่อค้าบางคนอาจเดินทางจากน่านไป

---

[1]สัมภาษณ์ พ่อค้าวัวต่าง เม่ก๊ะ เตอะอ่อง อายุ 73 ปี (พ.ศ.2524) บ้านเลขที่ 74 หมู่ที่ 1 ตำบลเหมืองปอน อำเภอขุนยวม จังหวัดแม่ฮ่องสอน, พ่อค้าวัวต่าง เหย่น คำบุญ อายุ 70 ปี (พ.ศ.2524) บ้านเลขที่ 16 หมู่ที่ 1 ตำบลม้วนปางหมู อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน และสั่งหยิ่ง แซ่โค้ว

[2]B.C.R., (1914), P.10

[3]B.C.R., (1913), P.1

[4]สัมภาษณ์พ่อค้าวัวต่าง เทพ กันทวงค์ อายุ 80 ปี (พ.ศ.2524) บ้านเลขที่ 1 หมู่ที่ 1 ตำบลเวียงใต้ อำเภอเมือง จังหวัดน่าน และพ่อค้าวัวต่าง สีนวล สวนธะ อายุ 65 ปี (พ.ศ.2529 บ้านเลขที่ 194 หมู่ที่ 2 ตำบลเวียงใต้ อำเภอเมือง จังหวัดน่าน

[5]สัมภาษณ์ พ่อค้าวัวต่าง จันทร์ ใจดี อายุ 76ปี (พ.ศ.2524) บ้านเลขที่ 420 ถนนล่องหลง ตำบลพาน อำเภอพาน จังหวัดเชียงราย

เชียงของ แล้งล่องเรือตามลำแม่น้ำโขง ไปหลวงพระบาง และหนองคาย เพื่อซื้อไหมดิบ กำยานนำไปขายพม่า[1] พ่อค้าบางคนซื้อควายจากหลวงพระบาง เข้ามาจำหน่ายในเชียงใหม่ ประมาณปีละ 5,000 – 6,000 ตัว[2] สินค้าออกที่สำคัญซึ่งส่งไปจำหน่ายในลาว ได้แก่ สินค้าจากต่างประเทศซึ่งส่งเข้ามาจำหน่ายในไทย สำหรับสินค้าเข้า ได้แก่ ช้าง ปศุสัตว์ ไหม ปลาแห้ง[3] ขี้ผึ้ง พริก เสียมขุดดิน และเกลือสินเธาว์[4]

ถ้าเปรียบเทียบสินค้าเข้า – สินค้าออกของภาคเหนือตอนบน กงศุลอังกฤษได้บันทึกไว้ใน พ.ศ.2457 ดังนี้[5]

สินค้าเข้า

จาก	ปอนด์
พม่า (มะละแหม่ง)	211,000
รัฐฉาน และยูนนาน	50,000
อินโดจีน	15,000
กรุงเทพฯ	200,000
รวม	**476,000**

---

[1]H.Warington Smyth, เรื่องเดิม หน้า 24, 36, 40 – 43 และ James McCarthy, เรื่องเดิม หน้า 119 และอ่านรายละเอียดการเดินทางจากภาคเหนือ ล่องแม่น้ำโขง เข้าสู่ลาวในบันทึกของ ดร.แมคกิลวารี ใน Daneil McGilvary, D.D. **A Half Century Among the Simese and the Lao.** P.P. 151 – 157.

[2]Holt S. Hallett เรื่องเดิม หน้า 104

[3]B.C.R., (1914), P.10

[4]B.C.R., (1901), P.8

[5]B.C.R., (1914), P.1

ภาพที่ 3.2 พ่อค้าวัวต่าง พ่อค้าม้าต่าง

ชูสิทธิ์ ชูชาติ *พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง*

สินค้าออก	
จาก	ปอนด์
พม่า (มะละแหม่ง)	261,000
รัฐฉาน และยูนนาน	50,000
อินโดจีน	5,000
กรุงเทพฯ	720,000
รวม	1,036,000*

3.4.4 พ่อค้าวัวต่าง พ่อค้าวัวต่างในภาคเหนือ มีทั้งพ่อค้าวัวต่างคนไทย และเงี้ยว (สำหรับคนจีนไม่ปรากฏว่าเคยเป็นพ่อค้าวัวต่าง) เป็นพ่อค้าคนกลางสำคัญที่สุดในการนำผลิตผลจากป่า และสินค้าพื้นเมืองนำมาแลกเปลี่ยนหรือขายให้แก่พ่อค้าเรือ แล้วซื้อสินค้าจากพ่อค้าเรือเข้าสู่หมู่บ้าน[1] การนำสินค้าซึ่งเป็นผลิตผลจากโรงงาน เช่น น้ำมันก๊าด ไม้ขีดไฟ เทียนไข สบู่ เครื่องใช้ทำด้วยเหล็ก เสื้อผ้า และผ้า ฯลฯ เข้าหมู่บ้าน จึงเป็นตัวเร่งอย่างหนึ่งซึ่งทำให้หัตถกรรมพื้นบ้าน เช่น การทอผ้า การทำเครื่องปั้นดินเผา การตีเหล็ก ฯลฯ ต้องสลายตัวอย่างช้า ๆ และส่งผลกระทบให้ระบบการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเองเปลี่ยนแปลงเป็นระบบการผลิตเพื่อขายกว้างขวางขึ้น ในกลุ่มชาวนาชนบท[2] เงินตรา

---

*เหตุผลที่สินค้าออกมีมากกว่าสินค้าเข้า เพราะได้รวมไม้สักสินค้าสำคัญของภาคเหนือ ซึ่งล่องลงสู่แม่น้ำสาละวิน และแม่น้ำเจ้าพระยา

[1]ชูสิทธิ์ ชูชาติ **พ่อค้าวัวต่าง : ผู้บุกเบิกการค้าขายในภาคเหนือของประเทศไทย** (พ.ศ.2398 – 2503) หน้า 24 – 53.

[2]ฉัตรทิพย์ นาถสุภา เรื่องเดิม หน้า 75 – 84 และ ชูสิทธิ์ ชูชาติ "การผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเองในสังคมลานนา : ศึกษาเฉพาะการผลิต ระดับหมู่บ้านในภาคเหนือของประเทศไทย พ.ศ.1839 – 2475" **วารสารมนุษยศาสตร์** มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ปีที่ 11 ฉบับที่ 1 (กรกฎาคม – ธันวาคม 2525) หน้า 46 - 66.

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง ชูสิทธิ์ ชูชาติ

เข้ามามีบทบาทเป็นสื่อกลางในการแลกเปลี่ยน แทนระบบการแลกของต่อของมากยิ่งขึ้นกว่าเดิม

เชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการค้าที่สำคัญ ด้านตะวันตกของภาคเหนือเพราะนอกจากเป็นศูนย์กลางการค้าทางบก จากยูนนาน รัฐฉาน มะละแหม่ง แล้วยังเป็นแหล่งการค้าทางเรือที่สำคัญ ระหว่างกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ พ่อค้าเรือได้ซื้อสินค้าสำเร็จรูปจากโรงงานอุตสาหกรรม เช่น เสื้อผ้า เครื่องใช้ทำด้วยเหล็ก น้ำมันก๊าด ไม้ขีดไฟ เทียนไข ปลาแห้ง หรืออาหารทะเลอื่น ๆ ฯลฯ ขึ้นมาจำหน่ายในเชียงใหม่ การจำหน่ายเริ่มแลกเปลี่ยน หรือขายสินค้าให้แก่พ่อค้าท้องถิ่น ทั้งพ่อค้าวัวต่าง และพ่อค้าในร้านค้า ตั้งแต่หมู่บ้านริมฝั่งแม่น้ำปิง เขตอำเภอฮอด จอมทอง ป่าซาง สันป่าตอง สารภี และตลาดเชียงใหม่[1]

พ่อค้าวัวต่างจากอำเภอต่าง ๆ ในเชียงใหม่ นอกจากนี้ก็มีพ่อค้าวัวต่างม้าต่าง จากแม่ฮ่องสอน จากเชียงราย นำผลิตผลจากป่า เช่น ครั่ง สีเสียด น้ำผึ้ง หนังสัตว์ เขาสัตว์ น้ำมันหมู ฯลฯ ขายให้แก่พ่อค้าเรือ แล้วซื้อสินค้าจากพ่อค้าเรือกลับไปจำหน่ายในหมู่บ้าน[2] ยกตัวอย่าง พ่อค้าวัวต่างเมืองปอน ซื้อไม้ขีดไฟ น้ำมันก๊าด เกลือ

---

[1]สัมภาษณ์ พ่อค้าเรือ สงวน วิบูลย์สันติ ชม มัคยา อายุ 62 ปี (พ.ศ.2525) บ้านเลขที่ 90 ถนนป่าซาง – ม่วงโตน อำเภอบ้านโฮ่ง จังหวัดลำพูน และ สรี สุวี อายุ 77 ปี (พ.ศ.2528) บ้านเลขที่ 107 ตำบลวังผา อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน

[2]สัมภาษณ์ เจ้าของและผู้จัดการโรงแรมเมธี อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน, พ่อค้าวัวต่าง จองหยุ้น วงค์ศรี อายุ 76 ปี (พ.ศ.2524) บ้านเลขที่ 118 หมู่ที่ 1 ตำบลแม่ลาน้อย อำเภอแม่ลาน้อย จังหวัดแม่ฮ่องสอน และพ่อค้า นิตู้ แซ่เจีย อายุ 96 ปี (พ.ศ.2524) บ้านเลขที่ 140 ถนนเชียงใหม่ – เชียงราย อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัดเชียงราย

ปลาแห้ง จากตลาดเมืองเชียงใหม่ แล้วนำไปขายยังเมืองปอน จังหวัดแม่ฮ่องสอน[1] หรือพ่อค้าวัวต่างจากเชียงรายซื้อสินค้าประเภท เสื้อผ้า น้ำมันก๊าด เกลือ ปลาแห้ง และสินค้าอื่น ๆ จากเชียงใหม่ นำไปจำหน่ายยังหมู่บ้านต่าง ๆ ในเขตอำเภอดอยสะเก็ด แม่ขะจาน เวียงป่าเป้า[2] พ่อค้าวัวต่างจากบ้านป่าแป๋ นำเมี่ยงมาขายที่ตลาดเชียงใหม่แล้วซื้อ ปลาแห้ง เกลือ ไม้ขีดไฟ น้ำมันก๊าด และสินค้าอื่น ๆ จากเชียงใหม่ นำเข้าไปจำหน่ายในหมู่บ้านเขตอำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่[3] นอกจากนี้พ่อค้าวัวต่างบางคนอาจเดินทางไปซื้อน้ำมันก๊าด ถึงลำปางแล้วนำมาจำหน่ายยังหมู่บ้านต่าง ๆ ในเขตอำเภอสะเมิง และแม่แตง[4] พ่อค้าวัวต่างเมืองปาย นำข้าวสารมาแลกเปลี่ยนหรือขายให้แก่พ่อค้าเมี่ยงที่ป่าแป๋ แล้วนำเมี่ยงจากป่าแป๋มาจำหน่ายในเชียงใหม่ ต่อจากนั้นก็ซื้อ เกลือ ปลาแห้ง น้ำมันก๊าด ไม้ขีดไฟ สบู่ เทียนไข เสื้อผ้า นำไปขายยังหมู่บ้านที่เดินทางผ่าน และเมืองปาย[5]

สำหรับพ่อค้าวัวต่างในเขตเมืองแพร่ เมืองน่าน ก็นำผลิตผลจากป่ามาขายที่ท่าอิฐ จังหวัดอุตรดิตถ์ แล้วซื้อสินค้าจากกรุงเทพฯ ซึ่งล่องเรือขึ้นไป ตามลำน้ำน่าน

---

[1]สัมภาษณ์ พ่อค้าวัวต่าง เม่ก๊ะ เตอะอ่อง อายุ 73 ปี (พ.ศ.2524) บ้านเลขที่ 74 ตำบลเมืองปอน อำเภอขุนยวม จังหวัดแม่ฮ่องสอน

[2]สัมภาษณ์ พ่อค้าวัวต่าง คำนวณ ศิรินาม อายุ 83 ปี (พ.ศ.2524) บ้านเลขที่ 74 ตำบลสง่าบ้าน อำเภอดอยสะเก็ด จังหวัดเชียงใหม่ และ มี ปัญญาคำ อายุ 66 ปี (พ.ศ.2525) หมู่ที่ 3 ตำบลแม่ขะจาน อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัดเชียงราย

[3]สัมภาษณ์ พ่อค้าวัวต่าง ดวง แก้วมณี อายุ 66 ปี (พ.ศ.2524) บ้านเลขที่ 6 หมู่ที่ 4 ตำบลป่าแป๋ อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่

[4]**ชูสิทธิ์ ชูชาติ พ่อค้าวัวต่าง : ผู้บุกเบิกการค้าขาย ในหมู่บ้านภาคเหนือของประเทศไทย** (พ.ศ.2398 – 2503) หน้า 44 – 45.

[5]สัมภาษณ์ พ่อค้าวัวต่าง คำ ชุ่มหมื่น อายุ 68 ปี (พ.ศ.2524) บ้านเลขที่ 51/1 หมู่ที่ 1 ตำบลเวียงเหนือ อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ไปจำหน่ายยังหมู่บ้านในเขตจังหวัดน่าน แพร่ และ พะเยา[1]

การนำสินค้าจากโรงงานเข้าสู่หมู่บ้านในเขตต่าง ๆ ของภาคเหนือจึงมีผลทำให้การปลูกฝ้าย เพื่อทอผ้าใช้เอง การนำหินมาตีกับเหล็ก เพื่อทำให้เกิดไฟ การปั้นเครื่องปั้นดินเผา การผลิตเครื่องใช้ทำด้วยเหล็ก การใช้น้ำมันหมู หรือใช้น้ำมันซึ่งสกัดจากต้นยาง มาจุดให้เกิดแสงสว่างในเวลากลางคืน ก็ได้เริ่มหมดไป การนำสินค้าจากโรงงานเข้ามาใช้แทนที่สิ่งดังกล่าวแล้ว จึงได้เกิดขึ้นแทนที่อย่างช้า ๆ โดยลุกลามจากเมืองเข้าสู่ชนบทที่ห่างไกลออกไป ผู้เฒ่าผู้แก่ในภาคเหนือ อายุประมาณ 80 ปีขึ้นไป (นับจาก พ.ศ.2528) ยังได้พบเห็น หรือทำการผลิตสิ่งของใช้เองดังกล่าวมาแล้ว ควบคู่กับการใช้ผลผลิตจากโรงงานอุตสาหกรรมเข้ามาแทนที่[2] เรื่องนี้ในระยะเวลาเดียวกันก็พบเห็นอยู่มากในภาคอีสาน และภาคใต้ในชนบทห่างไกลออกไป[3]

3.5 จุดจำกัดทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง

จุดจำกัดทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง ที่มีผลกระทบต่อการค้าขายทางเรือ จุดจำกัดทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง ที่สำคัญมาก 3 ประการ ซึ่งทำให้การค้าขายได้ขยายตัวออกไม่กว้างขวางมากนัก โดยเฉพาะในกลุ่มชาวนา หรือไพร่ ในชนบท ได้แก่

3.5.1 ระบบเศรษฐกิจโลก

3.5.2 ระบบเศรษฐกิจแบบเลี้ยงตัวเอง

3.5.3 ระบบไพร่ ระบบทาส

---

[1]ชูสิทธิ์ ชูชาติ เรื่องเดิม หน้า 49 – 52.

[2]ดูรายละเอียดใน ชูสิทธิ์ ชูชาติ **วิวัฒนาการเศรษฐกิจหมู่บ้านในภาคเหนือของประเทศไทย พ.ศ.2394 – 2475** หน้า 31 – 39 และ 64 – 67

[3]ฉัตรทิพย์ นาถสุภา เรื่องเดิม หน้า 84 – 90.

3.5.1 ระบบเศรษฐกิจโลก ในระหว่างคริสต์ศตวรรษที่ 5 ถึง คริสต์ศตวรรษที่ 13 ระบบการผลิตของยุโรป ก็มีลักษณะเป็นระบบการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเอง กล่าวคือ ชาวนาผู้ใช้แรงงานในการผลิต ขาดอิสระภาพต้องอยู่ติดกับที่ดิน ถูกเกณฑ์แรงงานทำการผลิตเพื่อเสียภาษีให้แก่ขุนนางเจ้าของที่ดินและเก็บส่วนที่เหลือไว้เลี้ยงตัวเอง การแลกเปลี่ยนระหว่างคฤหาสน์มีน้อย เพราะแต่ละคฤหาสน์มีผลิตผลในการเลี้ยงตนเอง[1] หลังคริสต์ศตวรรษที่ 13 ก็ได้เกิดชนชั้นพ่อค้าและเกิดเมืองขึ้น ประกอบกับประเทศในยุโรปเริ่มรวมตัว เป็นปึกแผ่นในคริสต์ศตวรรษที่ 15 – 16 เกิดการค้นพบแผ่นดินใหม่ ประกอบกับความต้องการสินค้าจากเอเชีย ประเภทเครื่องเทศ และผลิตผลจากป่ามากยิ่งขึ้น จึงทำให้ชาติยุโรปเดินเรือมาค้าขายติดต่อกับเอเชียและ ไทย ตั้งแต่ต้นคริสต์ศตวรรษที่ 16[2] แต่การค้าขายของยุโรปกับไทย ระหว่างคริสต์ศตวรรษที่ 16, 17 และ 18 เป็นการค้าขายเพื่อแลกเปลี่ยนผลิตผลจากป่า เช่น ครั่ง เขาสัตว์ หนังสัตว์ ขี้ผึ้ง ไม้ฝาง ตะกั่ว ดินประสิว ไม้กฤษณา และเครื่องเทศ[3] กับสินค้าจากยุโรปเช่น ผ้าขาว ผ้าแพร ผ้าต่วน[4] ผ้าขนสัตว์ ผ้าดิบ ผ้าดอก และผ้าอีกหลายชนิดจากอินเดีย[5] นอกจากนี้ยังมี หมวก ถุงเท้า เครื่องแก้ว สุรา ปืนต่าง ๆ ดาบ กระบี่[6]

---

[1]Shepard B. Clough and Richard T. Rapp, **Europeen Economic History : The Economic Development of Western Civilization.** P.39 . 43

[2]วัสโกดาคามา มาถึงเมืองกาลีกูดที่อินเดีย ใน พ.ศ.2041.

[3]**บันทึกเรื่องสัมพันธ์ไมตรี ระหว่างประเทศไทยกับนานาประเทศในศตวรรษที่ 17 เล่ม 2**, หน้า 39, 271 – 273.

[4]เรื่องเดียวกัน หน้า 171.

[5]ขุนวิจิตรมาตรา **ประวัติการค้าของไทย** หน้า 221.

[6]เรื่องเดียวกัน หน้า 281 – 284.

ถ้าพิจารณาการค้ากับจีนและญี่ปุ่น ในสมัยกรุงศรีอยุธยาบ้าง สินค้าเข้าได้แก่ ไหมดิบ เครื่องเงิน เครื่องดินเผา ทองแดงแท่ง กะทะเหล็ก[1] แพรม้วน แพรดอก แพรโล่ ผ้าม้วน ผ้าลายทอง เครื่องถ้วยชาม เครื่องกระเบื้อง ดาบ หอก เกราะ ทองแดง กำมะถัน พัด ฉากญี่ปุ่น เครื่องรัก สารส้ม[2] สินค้าออกได้แก่ ไม้เนื้อหอมชนิดต่าง ๆ เครื่องเทศ ไม้ฝาง ทองคำ เงิน พลอย ตะกั่ว งาช้าง เครื่องเคลือบ เครื่องปั้นดินเผา ผ้าบางชนิด น้ำตาล ช้าง หมาก พริกไทย หนังสัตว์ รังนก ดีบุก ดินประสิว ครั่ง[3]

สำหรับการค้าขายทางเรือ ระหว่างเชียงใหม่กับต่างประเทศ โดยผ่านอยุธยา ได้มีบันทึกของชาวตะวันตก ในปี พ.ศ.2155 อย่างชัดเจนว่า มีเรือบรรทุกสินค้าขึ้นไปเชียงใหม่[4] เชียงใหม่ต้องการกระจกส่งหน้ามาก[5] นอกจากนี้ ยังต้องการผ้าประเภทต่าง ๆ[6] สินค้าออกที่สำคัญจากเชียงใหม่ ซึ่งส่งไปยังอยุธยา และจำหน่ายต่อไปยังต่างประเทศ ได้แก่ ทองคำ เพชร พลอย อัญมณี เบนจามิน ครั่ง[7]

ในสมัยกรุงเทพฯ ก่อน พ.ศ.2398 ได้มีการบันทึกเกี่ยวกับสินค้าออกสำคัญของเชียงใหม่ไว้เช่นเดียวกัน ดร.จอห์น ครอว์ฟอร์ด ซึ่งเข้ามาเมืองไทย ใน พ.ศ.2364 ได้กล่าวว่า "ครั่งชนิด ทำกันทั่วไปในประเทศลาว และภาคเหนือของ

---

[1] **บันทึกเรื่องสัมพันธ์ไมตรีฯ เล่ม 2** หน้า 277

[2] ขุนวิจิตรมาตรา เรื่องเดิม หน้า 132

[3] เรื่องเดียวกัน หน้า 131 และหน้า 282

[4] **เอกสารฮอลันดาฯ** หน้า 60 และ**บันทึกเรื่องสัมพันธไมตรี** เล่ม 5 หน้า 178

[5] เรื่องเดียวกัน หน้า 89 - 90

[6] **บันทึกเรื่องสัมพันธ์ไมตรีฯ** เล่ม 1 หน้า 101

[7] เรื่องเดียวกัน

ประเทศ มีการส่งสินค้าประเภทนี้ออกไปขายประเทศจีนประมาณปีละ 18,000 หาบ"[1] สังฆราช ปาลเลกัวซ์ เข้ามาเมืองไทย พ.ศ.2372 ได้กล่าววา สินค้าสำคัญของเชียงใหม่ คือ ฝ้าย งาช้าง กำผาน ขี้ผึ้ง ไม้เอาไปทำสีย้อมผ้า และครั่ง[2] จากหลักฐานต่าง ๆ ดังกล่าวมาแล้ว เห็นได้ว่าครั่ง เป็นสินค้าออกที่สำคัญของเชียงใหม่มาก และส่งเป็นสินค้าออก ตามหลักฐานซึ่งปรากฏพบตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา กรุงเทพฯ ก่อนเปิดประเทศ พ.ศ.2398 และหลังจากนั้น แม้ในปัจจุบันนี้ ครั่งก็เป็นสินค้าส่งออกอย่างหนึ่งของเชียงใหม่

สำหรับสินค้าบางประเภทของยุโรป ซึ่งส่งเข้ามาขายมาก หลัง พ.ศ.2398 เช่น เชื้อเพลิง ได้แก่ น้ำมันก๊าด ไม้ขีดไฟ เทียนไข ไม่ปรากฏหลักฐานในสมัยอยุธยา

จากตัวอย่างซึ่งยกมากล่าวแล้ว สรุปได้ว่า มีการค้าขายทางเรือระหว่างอยุธยาและเชียงใหม่ หรือเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ ก่อน พ.ศ.2398 เป็นที่น่าสังเกตว่าจุดจำกัดของการซื้อขายแลกเปลี่ยน จำกัดอยู่ในสินค้าบางประเภทกล่าวคือ เชียงใหม่ส่งผลิตผลจากป่ามายังภาคกลาง แล้วซื้อหรือแลกเปลี่ยนสินค้าประเภท ผ้า กระจกส่องหน้า หรือสินค้าอื่น ๆ แต่ไม่ปรากฏหลักฐานแน่ชัดว่ามีอะไรบ้าง สินค้าเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อ ไพร่ หรือชาวนา หรือชาวนาในชนบทอย่างไรบ้างเป็นสิ่งที่น่าพิจารณาอย่างยิ่ง สำหรับเรื่องสินค้าผ้า คงไม่กระทบมากนัก เพราะเชียงใหม่มีการปลูกฝ้าย ทอผ้าเอง อาจซื้อบ้าง สำหรับขุนนาง เจ้านายฝ่ายเหนือหรือพ่อค้าในตลาด แต่สำหรับไพร่คงไม่มีมากนัก อีกประการหนึ่ง สินค้าอันเป็นผลผลิตจากโรงงานอุตสาหกรรม เช่น เชื้อเพลิง เครื่องใช้ทำด้วยเหล็ก ก็ยังไม่ส่งเข้ามาจำหน่ายมากนัก โครงสร้างของระบบการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเอง ยังปรากฏให้เห็นได้ชัด จากบันทึกของ

---

[1] เอกสารของครอว์ฟอร์ด หน้า 104

[2] สังฆราช ปาลเลกัวซ์ เรื่องเดิม หน้า 41

นักสำรวจชาวยุโรป ซึ่งเข้ามาในภาคเหนือ พ.ศ.2410 (หรือก่อนหน้านั้น) จนกระทั่ง พ.ศ.2475 หรือจากการสอบถามผู้เฒ่าผู้แก่ ของเชียงใหม่ อายุตั้งแต่ 75 – 80 ปีขึ้นไป (พ.ศ.2528) ก็ยังได้พบเห็นระบบการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเองในหมู่บ้าน

ดังนั้น ถึงแม้ว่ามีการค้าขายระหว่างเชียงใหม่ กับอยุธยา และกรุงเทพฯ แต่การค้าขายนั้นมิได้กระทบต่อไพร่ หรือชาวนาในชนบทมากนัก ไพร่หรือชนบทยังคงรักษาระบบเศรษฐกิจแบบเดิมมาได้ จนกระทั่งค่อย ๆ สูญสลายอย่างช้า ๆ หลังจากเปิดประเทศ พ.ศ.2398 และได้มีการสร้างทางรถไฟถึงเชียงใหม่ พ.ศ.2464 และพัฒนาถนนรถยนต์ในเวลาต่อมา สิ่งดังกล่าวแล้วเป็นตัวเร่งให้ชาวนาต้องกระทบต่อระบบการผลิตเพื่อขายมากยิ่งขึ้นกว่าเดิม

3.5.2 ระบบการผลิตแบบเลี้ยงตัวเอง ระบบการผลิตแบบเลี้ยงตัวเอง เกิดขึ้นในระบบการผลิตของสังคมชาวนา[1] กล่าวคือ แต่ละหมู่บ้านสามารถประกอบการผลิตทั้งการเกษตร และหัตถกรรม เกือบทุกครัวเรือน ปลูกฝ้าย ปั่นด้าย กรอด้าย เพื่อทอผ้า ตลอดจนกระทำหัตถกรรมอย่างอื่นเพื่อใช้เอง มีการแลกเปลี่ยนกันบ้างระหว่างสมาชิกภายในหมู่บ้าน แต่การแลกเปลี่ยนระหว่างหมู่บ้านมีน้อย ทั้งนี้เพราะแต่ละหมู่บ้านมีผลผลิตทั้งด้าน เกษตรกรรม และหัตถกรรม เพียงพอในการเลี้ยงตนเอง[2]

ปัจจัยการผลิตเกี่ยวกับระบบที่ดิน ที่ดินเป็นกรรมสิทธิ์ของประมุขแห่งรัฐแต่เพียงผู้เดียว[3] ดังกฎหมายมังรายที่ว่า "แผ่นดินทั้งหมดเป็นของ

---

[1]Teodo Shanin, "Peasantry as a political Factor" in **Peasants and Peasant Sciences.** P.247

[2]Alexander Vasilevich Chayanov, **The Theory of Peasant Economy.** P.35

[3]Erie R. Wolf, **Peasants,** P.50 - 51

ท้าวพระยามหากษัตริย์"[1] เช่นเดียวกับ "กฎหมายพระไอยการเบดเสร็จ" มาตรา 52 ระบุว่า "ที่ในแว่นแคว้นกรุงเทพพระมหานครศรีอยุธยา มหาดิลกภพนพรัตนราชธานีบุรีรมย เป็นที่แห่งพระเจ้าอยู่หัว หากให้ราษฎรทั้งหลาย ผู้เป็นข้าแผ่นดินอยู่จะได้เป็นที่ราษฎรหามิได้"[2] ชาวนามีสิทธิ์เป็นเจ้าของที่ดินเพียงการสืบเนื่อง[3] หรือประกอบการทำมาหากินบนที่ดิน ซึ่งได้รับตกทอดเป็นมรดก แต่ไม่มีกรรมสิทธิ์ในการเป็นเจ้าของ

ในด้านแรงงานขาดความอิสระ[4] เนื่องจากพันธนาการที่มีต่อรัฐในลักษณะการเข้าเวรยาม การส่งส่วย หรือเสียภาษี และระบบจารีตประเพณีที่เกิดจากหมู่บ้าน[5] เช่น ระบบเครือญาติ ระบบอาวุโส ความเชื่อ และประเพณีต่าง ๆ สิ่งเหล่านี้ทำให้ชาวนาไม่สามารถแยกตัวเองจากหมู่บ้าน จึงทำให้สังคมชาวนาเป็นสังคมปิด มีค่านิยมแบบเดียวกัน เน้นความเหมือนกัน และเกาะกลุ่มกันอย่างเหนียวแน่น[6] ความคิดใหม่ ๆ เกิดขึ้นได้ยาก

การแบ่งปันผลผลิต ได้แบ่งให้แก่รัฐในลักษณะเสียภาษี หรือค่าเช่าหรือส่วยที่เหลือเก็บไว้บริโภคเอง[7]

จากตัวอย่างทั้งหมด ซึ่งอธิบายแล้ว ได้แสดงให้เห็นถึงลักษณะการผลิตแบบเลี้ยงตัวเองในสังคมเอเชีย ซึ่งลักษณะเช่นนี้ ก็มีส่วนคล้ายคลึงกันใน

---

[1] **มังรายศาสตร์** หน้า 110

[2] **กฎหมายตราสามดวง เล่ม 3** หน้า 115

[3] Karl A. Wittfogel, **Oriental Despotism.** P. 69

[4] เรื่องเดียวกัน หน้า 63

[5] Lawrence Krader, **The Asiatic Mode of Production.** P.288

[6] Teodor Shanin, เรื่องเดิม หน้า 247

[7] Y. Vargar, **Politico – Economic Problems of Capitalism.** P.3

หมู่บ้านชาวนาภาคเหนือ[1] ดังนั้น ในเฉพาะเรื่องนี้ จึงพยายามชี้แจงให้เห็นว่าการค้าขายทางเรือระหว่างเชียงใหม่ กับอยุธยา และกรุงเทพฯ ซึ่งกระทำกันมาตั้งแต่สมัยราชวงค์มังราย จนกระทั่งถึงราชวงค์กาวิละ (พ.ศ.2323 – 2469)[2] การค้าขายมิได้ทำลายโครงสร้างระบบการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเองของ ไพร่ หรือ ชาวนาในชนบทเท่าที่ควร บันทึกของชาวยุโรป ซึ่งเดินทางเข้ามาสำรวจในดินแดนภาคเหนือ ดังตัวอย่างต่อไปนี้ คาร์ล บ๊อค ซึ่งเดินทางเข้ามาเมืองไทย พ.ศ.2424 แล้ว ล่องเรือผ่านแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำปิง ขึ้นไปภาคเหนือได้บรรยายสภาพในเมืองว่า มีตลาดจำหน่ายผ้าชนิดต่าง ๆ ขี้ผึ้ง เทียนไข ปลาแห้ง ปลาเค็ม ฯลฯ[3] สำหรับในหมู่บ้านชาวนาภาคเหนือ บ๊อค กล่าวว่า ได้พบเครื่องใช้ภายในบ้าน เช่น กระทะ หม้อ ไห เครื่องปั้นดินเผาแบบพื้นเมือง กะทะเหล็กจากขูนนาน ช้อนไม้ หรือช้อนกะลา ตะเกียงน้ำมันหมู ได้ทำด้วยยางไม้[4] จากตัวอย่างซึ่งยกมาแล้ว ได้เห็นภาพระบบชีวิตแบบเก่า เช่น ตะเกียงน้ำมนหมู ได้ทำด้วยยางไม้ ช้อน เครื่องปั้นดินเผา ฯลฯ สินค้าเหล่านี้มิได้ส่งมาจากกรุงเทพฯ แต่เป็นสิ่งของพื้นเมืองผลิตขึ้นเอง หรือบางอย่าง เช่น กะทะเหล็กก็แลกเปลี่ยนจากจีนฮ่อ นอกจากนี้ บ๊อคได้บรรยายว่า "เกือบทุกบ้านมักจะมีหูกทอผ้าแบบพื้นเมืองอยู่ในห้อง หรือใต้ถุนบ้าน ในภาคเหนือมีฝ้ายมากและราคาถูก"[5] ชาวบ้านโค่นป่าเพื่อปลูกข้าว ฝ้าย ยาสูบ และพริก[6] สังฆราช ปาลเลกัวซ์ ได้

---

[1]ดูรายละเอียดใน **ชูสิทธิ์ ชูชาติ. วิวัฒนาการเศรษฐกิจหมู่บ้านในภาคเหนือของประเทศไทย. พ.ศ.2394 – 2475** หน้า 22 - 41

[2]พ.ศ.2469 ได้ลงมติยกเลิกตำแหน่งผู้ครองนคร

[3]คาร์ล บ๊อค เรื่องเดิม หน้า 313

[4]เรื่องเดียวกัน หน้า 350 - 351

[5]เรื่องเดียวกัน หน้า 441

[6]เรื่องเดียวกัน หน้า 373

บันทึกไว้ว่า ผู้หญิงในภาคเหนือ มีหน้าที่ปั่นฝ้าย กรอด้ายเพื่อทอผ้า[1]

นายคาร์เตอร์ ซึ่งได้เข้ามาในเมืองไทย พ.ศ.2446 ได้กล่าวว่า ในสมัยโบราณ ชาวบ้านได้หลอมเหล็กเพื่อมาทำเป็นอาวุธ และเครื่องใช้ แต่หลังจากเปิดประเทศแล้ว ได้สั่งซื้อเครื่องใช้ซึ่งทำด้วยเหล็กจากต่างประเทศ[2] และเกี่ยวกับเรื่องนี้ ช่างตีเหล็กแห่งหมู่บ้านขามแดง ได้อธิบายว่าในสมัยก่อนช่างเหล็กได้สกัดแร่เหล็กจากภูเขามีลักษณะเป็นก้อน ๆ แล้วนำมาหลอมจนกระทั่งได้ "เหล็กหัว" (เหล็กบริสุทธิ์) แล้วนำไปทำเครื่องใช้ ต่อมาเมื่อบ้านเมืองเจริญขึ้น จึงซื้อเหล็กแท่งจากต่างประเทศ[3] โฮสท์ เอส. อัลเลทท์ นักสำรวจชาวอังกฤษ ซึ่งเดินทางเข้ามาในภาคเหนือ พ.ศ.2427 กล่าวว่า ประชาชนเมืองลำปาง เชียงราย น่าน แพร่ ปลูกฝ้าย ข้าว พืชผลอื่น ๆ ไว้เพื่อบริโภคเอง[4]

ต่อมาใน พ.ศ.2473 รัฐบาลได้ได้เชิญ ดร.คาร์ล ซี. ซิมเมอร์แมน ศาสตราจารย์ จากมหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ด เข้ามาสำรวจสภาพเศรษฐกิจของชนบทสยาม และได้กล่าวถึงระบบเศรษฐกิจของภาคเหนือ* ว่า "เศรษฐกิจของพลเมืองยังคงเป็นแบบดั้งเดิม (Primitive) อาหารและเครื่องใช้ไม้สอยซึ่งครอบครัวหนึ่งจัดหาและทำขึ้นนั้น ก็เพื่อใช้กันเฉพาะในครัวเรือนเท่านั้น ข้าวเป็นอาหารสำคัญของพลเมือง และพลเมืองในจังหวัดเหล่านี้ ปลูกข้าวพอรับประทานเท่านั้น นอกจาก

---

[1]สังฆราช ปาลเลกัวซ์ เรื่องเดิม หน้า 334

[2]A. Cecil Carter, เรื่องเดิม หน้า 241

[3]สัมภาษณ์ ช่างเหล็ก ชื่อ อินตาคำ อายุ 85 ปี (พ.ศ.2522) บ้านเลขที่ 67 บ้านขามแดง ตำบลห้างฉัตร อำเภอห้างฉัตร จังหวัดลำปาง

[4]Holt S. Hallett, เรื่องเดิม หน้า 142

*หมายถึง หมู่บ้านในจังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง เชียงราย แพร่ น่าน และแม่ฮ่องสอน

ปลูกข้าว ยังมีการปลูกผัก ยาสูบ และฝ้ายเพื่อใช้ประโยชน์ในครอบครัว ราษฎรแทบทุกครัวเรือน มีเครื่องทอผ้า เพื่อทอเสื้อผ้า ใช้ในครอบครัว เศรษฐกิจรูปนี้ปะปนกับระบบเศรษฐกิจ ซึ่งทำการแลกเปลี่ยนกับตำบลอื่น ๆ ราษฎรต่างนำสิ่งของที่เหลือใช้ไปแลกเปลี่ยนกับสิ่งของอื่น ๆ ของราษฎรซึ่งอยู่ในตำบลใกล้เคียง การแลกเปลี่ยนระหว่างหมู่บ้านหนึ่งกับอีกหมู่บ้านที่ใกล้เคียงไม่ค่อยเจริญขึ้นเลย เพราะว่ามีการแลกเปลี่ยนสินค้าเป็นจำนวนเล็กน้อยเท่านั้น"[1] และสรุปว่าเหตุที่การค้าไม่เจริญ เนื่องจากการคมนาคมไม่สะดวก[2] และในจังหวัดใดที่มีการคมนาคมสะดวก ชาวจีนได้อพยพขึ้นไปทำการค้าขายในท้องถิ่นต่าง ๆ[3]

ในการสัมภาษณ์ ผู้เฒ่า ผู้แก่ ก็พบว่า ในชนบทเมื่อประมาณก่อน พ.ศ.2475 ยังมีลักษณะการผลิตเพื่อยังชีพหรือการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเองหลงเหลืออยู่ควบคู่กับการผลิตเพื่อขายที่กำลังเข้ามาแทนที่ นายขันแก้ว พรหมกร ได้อธิบายเกี่ยวกับการทอผ้าว่า ในวัยเด็กอายุประมาณ 10 - 15 ขวบ หรือระหว่าง พ.ศ. 2452 – 2457 แม่ทอผ้าและเย็บเสื้อผ้าให้แก่ลูก ๆ ฝ้ายปลูกเองในหมู่บ้านชาวนาคนอื่น ๆ ในละแวกนั้นแล้วแต่ทอผ้าทุกครัวเรือน[4] นางดี เมืองใจ ก็เคยปลูกฝ้ายและทอผ้า ผู้หญิงรุ่นราวคราวเดียวกัน ทอผ้าเป็นทุกคน การทอผ้าได้

---

[1]คาร์ล ซี. ซิมเมอร์แมน **การสำรวจเศรษฐกิจในชนบทแห่งสยาม** หน้า 89

[2]เรื่องเดียวกัน หน้า 89

[3]เรื่องเดียวกัน หน้า 162

[4]สัมภาษณ์ ขันแก้ว พรหมกร อายุ 80 ปี (พ.ศ.2522) บ้านเลขที่ 8 หมู่ที่ 3 ตำบลป่าป้อง อำเภอดอยสะเก็ด จังหวัดเชียงใหม่

กระทำกันมาตั้งแต่บรรพบุรุษ[1]

การยกตัวอย่างหลักฐานต่าง ๆ มากล่าวแล้ว แสดงให้เห็นว่าในหมู่บ้านชนบท ผลิตผลของสินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมมิได้เข้าไปมีบทบาทมากจนสามารถพังทะลาย ระบบหัตถกรรมพื้นบ้านได้ ชาวนาในชนบทคงยังชีพอยู่ด้วยระบบเศรษฐกิจแบบเลี้ยงตัวเอง หรือระบบการผลิตเพื่อยังชีพ ตั้งแต่โบราณจนกระทั่งหลัง พ.ศ.2398 แม้กระทั่งก่อน พ.ศ.2475 หรือหลังจากนั้นเล็กน้อย ในชนบทภาคเหนือก็ยังค้นพบหลักฐานระบบการผลิตแบบยังชีพ ควบคู่กับระบบการผลิตเพื่อขาย หรือชาวนาใช้สิ่งของผลิตเองควบคู่กับซื้อจากตลาด ภายใต้ระบบการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเอง ในภาคเหนือ ยังมีการค้าและแลกเปลี่ยนสอดแทรกอยู่บ้างในผลิตผลที่หายากหรือท้องถิ่นผลิตเองไม่ได้ เช่น เกลือ เมี่ยง หรือสิ่งของอื่น ๆ อีกมิได้หมายความว่า ไม่มีการค้าขายแลกเปลี่ยนเลย แต่การค้าระหว่างท้องถิ่นมีน้อยและส่งผลกระทบอย่างเบาบางต่อชาวนาชนบท

ดังนั้น จุดจำกัดของการค้าขายทางเรือจึงมีข้อน่าสังเกต 4 ประการ

ประการที่ 1 การค้าขายทางเรือมีจริงตั้งแต่ก่อนสมัยราชวงศ์มังรายจนถึง พ.ศ.2398 แต่การค้าขายทางเรือในสมัยดังกล่าวแล้ว ชาวนาชนบทส่งสินค้าออก คือ ผลิตผลจากป่า เช่น ครั่ง หนังสัตว์ เขาสัตว์ ขี้ผึ้ง ฯลฯ แต่การรับสินค้าเข้า เช่น ผ้า กระจกเงา หรือสินค้าอื่น ๆ มีผลกระทบต่อชาวนาในชนบทน้อยมาก การผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเองจึงดำรงอยู่ได้

ประการที่ 2 การค้าขายทางเรือระหว่าง พ.ศ.2398 – 2464 (ทางรถไฟถึงเชียงใหม่) การค้าขายในระยะนี้ ชาวนาส่งสินค้าออกเป็นผลิตผลจากป่า

---

[1]สัมภาษณ์ นางดี เมืองใจ อายุ 88 ปี (พ.ศ.2522) บ้านเลขที่ 130 หมู่ที่ 2 ตำบลชมพู อำเภอสารภี จังหวัดเชียงใหม่

เหมือนเดิม และเริ่มรับสินค้าเข้า ประเภทผลิตผลจากโรงงานอุตสาหกรรม เช่น น้ำมันก๊าด ไม้ขีดไฟ เทียนไข สบู่ เสื้อผ้า เครื่องใช้ทำด้วยเหล็ก ฯลฯ สินค้าดังกล่าวแล้ว ส่งผลกระทบให้ การผลิตเพื่อยังชีพหรือการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเองค่อย ๆ แตกสลายอย่างช้า ๆ แต่ก็ยังดำรงอยู่ได้ จนกว่ามีการพัฒนาการคมนาคมทางบก การค้าขายทางเรือระยะเวลาดังกล่าวแล้ว ต้องมีความสำคัญและเจริญรุ่งเรืองมากกว่าระยะแรก

ประการที่ 3 ผลิตผลจากป่าเป็นสินค้าทางเรือที่สำคัญตั้งแต่ก่อนเปิดประเทศ จนกระทั่งหลังจากเปิดประเทศ สินค้าเข้าที่สำคัญที่สุดจากภาคกลาง และจำเป็นต่อชาวนาในภาคเหนือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเชียงใหม่ คือ เกลือ และ สินค้าออกของเชียงใหม่ซึ่งส่งมาจำหน่ายในภาคกลาง ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน (พ.ศ.2528) คือ ครั่ง

ประการที่ 4 สินค้าจากภาคกลางยกเว้นเกลือ มีผลกระทบต่อชาวนาในหมู่บ้านชนบทน้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่งก่อน พ.ศ.2398 แล้วค่อย ๆ ส่งผลกระทบต่อชาวนาชนบทอย่างช้า ๆ หลังจาก พ.ศ.2398

3.5.3 ระบบไพร่ ระบบทาส ระบบไพร่ ระบบทาส เป็นสาเหตุที่สำคัญที่สุดที่ทำให้การค้าขายไม่แพร่หลายเข้าสู่ชาวนาในชนบทเท่าที่ควร การค้าของอยุธยาและกรุงเทพฯ เป็นการค้าขายโดยผ่านระบบกรมพระคลังสินค้า[1] และยกเลิกเมื่อทำสนธิสัญญาเบาริง[2] อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ระบบเศรษฐกิจเปิดแบบเสรีมากขึ้น ก็ไม่สามารถทำให้ไพร่สยาม ค้าขายได้คล่องตัวนัก เพราะตกอยู่ภายใต้พันธนาการของระบบไพร่ (เริ่มเลิก พ.ศ.2448) และระบบทาส (เริ่มเลิก พ.ศ.2417)

ในสังคมล้านนาก็เช่นเดียวกัน ประชาชนต้องสังกัดมูลนาย ดังปรากฏในกฎหมายกล่าวไว้ดังนี้ "ไพร่สิบคนหื้อมีนายสิบผู้หนึ่ง นายสิบ 5 คน หื้อ (ให้) มี

---

[1]ขุนวิจิตรมาตรา เรื่องเดิม หน้า 174

[2]จดหมายเหตุ รัชกาลที่ 4 จ.ส.1217 **ชื่อหนังสือสัญญา เลขที่ 14**

นายห้าสิบผู้หนึ่ง นายห้าสิบ มี 2 คน หื้อมีนายร้อยผู้หนึ่ง นายร้อย 10 คน หื้อมีเจ้าพันผู้หนึ่ง เจ้าพัน 10 คน หื้อมีเจ้าหมื่นผู้หนึ่ง เจ้าหมื่น 10 คน หื้อมีเจ้าแสนแล"[1] สำหรับข้า หรือ ทาส ได้แบ่งไว้ 5 ประเภท คือ "ซื้อด้วยเข้าของเงินคำ 1 (ทาสได้มาด้วยการซื้อ) เกิดในท้องข้าหญิง 1 (เกิดจากทาสหญิง) ไพร่รักษาตนบ่ได้ขนเอามาไว้เป็นข้า 1 (ไพร่ที่เอามาเลี้ยงไว้ เป็นทาส เนื่องจากเลี้ยงตัวเองไม่ได้) ไพร่ห้ามภัยชนเกิดแก่ตนเข้ามาเป็นข้า 1 (ไพร่ที่หนีภัยแล้วมาสมัครเป็นทาส) ได้เขตต่างเมืองมาเป็นข้า 1"[2] (ไพร่ที่ได้จากการรบทัพจับศึก)

สำหรับการเข้ารับเวรยามของไพร่ ได้ระบุไว้ว่า "ผู้หญิงก็ดี ผู้ชายก็ดี มีอายุ 50 ปี พ้นการเมือง"[3] (ราชการ) "ไพร่ต้องมีเวรผัดเปลี่ยนกันมาทำงานหลวง 10 วัน กลับไปสร้างเหมือนฝาย ไร่นาสวน เรือกที่ดิน 10 วัน"[4]

ระบบทาส ระบบไพร่ ดังกล่าวแล้ว คงเป็นอุปสรรคต่อการค้าขายระยะทางไกล ๆ เช่น อยุธยา – เชียงใหม่ พอสมควร ทั้งนี้เพราะมีกฎหมายระบุไว้ว่า "เอาท่านไปค้าต่างเมือง เจ้าข้อยบ่รู้ ท่านลวดตายก็ดี ลักหนีก็ดี ให้ใช้ข้อยท่าน"[5] (ข้าทาสของใครไปค้าขายต่างเมือง ถ้าทาสหนีหรือตายต้องชดใช้) และข้อความอีกตอนหนึ่งในกฎหมายได้กล่าวว่า "จ้างข้าท่านไปค้าขายต่างเมือง บ่บอกหื้อเจ้านายมันรู้

---

[1] มังรายศาสตร์ (วัดหมื่นเงินกอง) หน้า 2

[2] มังรายศาสตร์ หน้า 4

[3] กฎหมายมังราย ฉบับนายศักดิ์ รัตนชัย วารสารศิลปากร ปีที่ 22 เล่ม 4 พฤศจิกายน 2521 หน้า 70 - 85

[4] เรื่องเดียวกัน

[5] กฎหมายโคสาราษฎร์ หน้า 5

ข้าคนนั้นตายเสียก็ดี หนีไปเสียก็ดี ต้องหื้อมันผู้จ้างใช้แทนข้าท่านทั้งหมด"[1] (จ้างทาสของใครไปค้าขายยังเมืองอื่น ๆ ไม่บอกให้เจ้าทาสรับทราบ ถ้าทาสตายหรือหนี ต้องให้ผู้จ้างชดใช้ค่าเสียหาย)

จากตัวอย่างของกฎหมายดังกล่าวแล้ว พิจารณาได้ว่า การค้าขายต่างเมืองมีจริง แต่เป็นการค้าระหว่างเจ้าทาส กับเจ้าทาสมากกว่า สำหรับทาสเป็นได้เฉพาะลูกจ้างเท่านั้น สำหรับไพร่แล้ว อาจมีการค้าขายบ้างเล็ก ๆ น้อย ๆ ในการจัดหาของป่าส่งพ่อค้าในตลาด แต่สำหรับการค้าขายต่างเมืองไกล ๆ เช่น เป็นพ่อค้าเรือระหว่างเชียงใหม่ – อยุธยา คงกระทำได้ยาก เพราะมีข้อจำกัดในเรื่อง ทุน เวลาการเฝ้าเวรยาม และกำลังไพร่พลในการควบคุมกองเรือ อาจกระทำได้บ้างก็เป็นแต่เพียงลูกจ้าง หรือส่งผลิตผลจากป่าเล็ก ๆ น้อย ๆ ให้ขุนนาง หรือเจ้าทาสที่เป็นเจ้าของเรือสินค้าเท่านั้น ดังนั้น การค้าขายทางเรือ จึงมีจุดจำกัดในกลุ่มพวกทาส และไพร่ แต่กระทำการค้าขายกันระหว่าง ขุนนาง เจ้าทาส หรือเจ้าเมือง กับกรมพระคลังสินค้าขุนนางและพ่อค้าของอยุธยา มากกว่าประชาชนซึ่งเป็น ข้าทาส

จุดจำกัดทางด้านกฎหมายและการเมือง ซึ่งทำให้ ทาส และ ไพร่ค้าขายไม่ได้สะดวก เกิดขึ้นตั้งแต่ก่อน พ.ศ.2398 จนกระทั่งหลัง พ.ศ.2398 ทั้งนี้เพราะแม้ว่า ได้มีการเริ่มเลิกทาสใน พ.ศ.2417 และเริ่มเลิกไพร่ พ.ศ.2448[2] แต่มณฑลพายัพ อันประกอบด้วย เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง พะเยา น่าน แพร่ เชียงราย และแม่ฮ่องสอน ได้ประกาศเลิกทาส ในมณฑลพายัพ พ.ศ.2454 ประกาศ

---

[1]**มังรายศาสตร์ หรือกฎหมายของพระเจ้าเม็งราย** สงวน โชติสุขรัตน์ แปล **วัฒนธรรมไทย** ปีที่ 14 ฉบับที่ 4 สิงหาคม 2517, หน้า 40 - 46

[2]ปิยะฉัตร ปิตะวรรณ **ระบบไพร่ในสังคมไทย** พ.ศ.2411 – 2453 หน้า 167 – 170.

ยกเลิกการเกณฑ์แรงงานสาธารณะ พ.ศ.2455 และประกาศเลิกไพร่ พ.ศ.2457[1]

ดังนั้น แม้ว่าระบบเศรษฐกิจได้เปิดอย่างเสรี แต่โครงสร้างทางการเมือง และกฎหมายยังไม่เปิดกว้าง จุดจำกัดในการขยายตัวของไพร่และทาสออกสู่อาชีพพ่อค้า ก็ยังมีอยู่เหมือนเดิม นี้คือเหตุผลอย่างหนึ่งว่า ทำไม การค้าขายทางเรือหรือการค้าขายในลักษณะอื่น ๆ ทาสและไพร่ จึงมีส่วนร่วมน้อย

กล่าวโดยสรุป จุดจำกัดของการค้าขายทางเรือ ระหว่างเชียงใหม่กับอยุธยา และกรุงเทพฯ ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ประการ คือ ระบบเศรษฐกิจโลก หรือระบบการค้าขายระหว่างเชียงใหม่กับต่างประเทศ โดยผ่านอยุธยาไม่แพร่หลายและส่งผลกระทบต่อชาวนาหรือไพร่ ในหมู่บ้านเท่าที่ควร โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สินค้าเข้า ประเภทผ้าชนิดต่าง ๆ ชาวนามีความจำเป็นในการใช้สิ่งของต่างประเทศน้อย ทั้งนี้เพราะชาวนาปลูกฝ้าย ปั่นด้าย และทอผ้าใช้เองอยู่แล้ว ผู้บริโภคก็เป็นขุนนางหรือพ่อค้าในเมืองมากกว่า แต่ในด้านสินค้าออกส่งผลกระทบอย่างแน่นอน เพราะชาวนาเป็นผู้จัดส่งผลิตผลจากป่า ผ่านขุนนาง พ่อค้า ในเมืองเชียงใหม่สู่พ่อค้าคนกลาง หรือกรมพระคลังสินค้าที่อยุธยา องค์ประกอบที่สอง ระบบการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเอง ก็เป็นจุดจำกัดอย่างหนึ่งของการค้าขายก่อน พ.ศ.2398 สินค้าเข้าไม่มีผลกระทบต่อชาวนาหรือไพร่มากนัก แต่หลัง พ.ศ.2398 สินค้าเข้าประเภทผลิตผลจากโรงงานอุตสาหกรรม เช่น เชื้อเพลิง เสื้อผ้า เครื่องใช้ทำด้วยโลหะ ส่งผลกระทบต่อระบบการผลิตของชาวนาอย่างช้า ๆ จนกระทั่ง ปัจจัยด้านการพัฒนาการคมนาคม

---

[1]ชูสิทธิ์ ชูชาติ วิวัฒนาการเศรษฐกิจหมู่บ้านในภาคเหนือของประเทศไทย พ.ศ.2394 – 2475 หน้า 127 และ "ประกาศใช้พระราชบัญญัติลักษณทาษศก 124 ในมณฑลพายัพ" ลงวันที่ 16 มกราคม ร.ศ.130 ประชุมกฎหมาย ประจำศก เล่ม 24 และ "พระราชบัญญัติพิกัดกระเษียรอายุลูกทาส ลูกไทย" ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 1 วันอาทิตย์ เดือนสิบเอ็ด ขึ้นแปดค่ำ ปีจอ ฉศกศักราช 1236.

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง ชูสิทธิ์ ชูชาติ

ทางบก เป็นปัจจัยหนึ่งในหลาย ๆ ปัจจัยเข้ามาเป็นตัวเร่ง แล้วส่งผลกระทบให้การผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเองแตกสลายในหมู่บ้านชาวนาในชนบท องค์ประกอบที่สำคัญประการที่สาม คือ ระบบไพร่ ระบบทาส ซึ่งทำให้ประชาชนหรือไพร่ส่วนใหญ่ไม่มีบทบาทในด้านการค้าขายทางเรือ อย่างเต็มที่ เพราะมีอุปสรรคในเรื่อง ทุน วัฒนธรรม และการเฝ้าเวรยาม ดังนั้น การค้าทางเรือก่อนเลิกระบบทาส ระบบไพร่ พ่อค้าจึงมีแต่ขุนนาง ชนต่างชาติ ไม่ปรากฏจากหลักฐานการรายงานของกงศุลอังกฤษ ประจำเชียงใหม่ ว่ามีคนไทยเป็นพ่อค้าเรือหางแมลงป่องค้าขาย ระหว่างเชียงใหม่กับภาคกลาง คนไทยประเภทชาวนา หรือไพร่ เท่าที่สัมภาษณ์ผู้เฒ่า ผู้แก่ และสำรวจพบ ก็เป็นได้เพียงลูกถ่อ หรือพ่อค้าเรือ พ่อค้าแพเล็ก ๆ ในชนบทเท่านั้น

ชูสิทธิ์ ชูชาติ *พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง*

ที่มา : สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง *ชูสิทธิ์ ชูชาติ*

บทที่ 4
การสิ้นสุดการค้าขายทางเรือ

4.1 การค้าขายทางเรือระหว่างสร้างทางรถไฟจากปากน้ำโพ - เชียงใหม่

วันที่ 11 เมษายน พ.ศ.2436 ประเทศไทยได้เปิดกิจการเดินรถไฟ สายปากน้ำ ซึ่งเป็นรถไฟสายแรกของประเทศไทย แต่ดำเนินกิจการโดยชนชาติเดนมาร์ค ต่อมาในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2439 ประเทศไทยก็ได้เปิดทางรถไฟหลวง ระหว่างกรุงเทพ กับอยุธยา แล้วขยายต่อไปถึงลพบุรี ในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2444[1] นอกจากนี้ยังได้ขยายต่อไปยังสายตะวันออกเฉียงเหนือถึงนครราชสีมา ในปีเดียวกันด้วย

ผลของการเกิดกบฏเงี้ยวเมืองแพร่ ใน พ.ศ.2445 ทำให้รัฐบาลไทย ตัดสินใจว่าเร่งสร้างทางรถไฟสายเหนือต่อจากลพบุรีถึงปากน้ำโพ[2] และสร้างเสร็จใน พ.ศ.2448[3] ถึงพิษณุโลก พ.ศ.2451 ถึงบ้านดารา พ.ศ.2452[4] ถึงเด่นชัย พ.ศ.2454[5] ถึงลำปาง วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2459[6] และถึงเชียงใหม่ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2464[1]

---

[1]เกื้อกูล ยืนยงอนันต์ **การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว** หน้า 120 - 121

[2]เรื่องเดียวกัน หน้า 126

[3]B.C.R., (1905), P. 7

[4]เกื้อกูล ยืนยงอนันต์ เรื่องเดียวกัน หน้า 126

[5]B.C.R., (1911), P. 19

[6]กองจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารรัชกาลที่ 6 คค.53/3 **เจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์ถึงมหาเสวกโทพระยาศรีสุนทรโวหาร** ที่ 52/9441 วันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2458

เมื่อสร้างทางรถไฟถึงปากน้ำโพ ในปี พ.ศ.2448 ก็ทำให้พ่อค้าเรือเชียงใหม่ และลำปาง ล่องเรือเปล่าหรือเรือบรรทุกสินค้ามาถึงปากน้ำโพ แล้วขึ้นรถไฟต่อไปยังกรุงเทพฯ[2] เพื่อซื้อสินค้า ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงพ่อค้าคนกลางที่ปากน้ำโพ[3] และเป็นการประหยัดเวลาในการล่องเรือประมาณ 1 – 2 สัปดาห์[4] ต่อจากนั้นก็ซื้อสินค้าจากกรุงเทพฯ บรรทุกรถไฟมาลงเรือที่ปากน้ำโพ แล้วล่องเรือขึ้นมาเชียงใหม่[5] และลำปาง

เหตุที่พ่อค้าใช้รถไฟบรรทุกสินค้า ระหว่างปากน้ำโพ – กรุงเทพฯ

4.1.1 เพราะสะดวก รวดเร็ว ประหยัดเวลาประมาณ 14 วัน (ล่องเรือจากกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ประมาณ 3 สัปดาห์ ถึง 2 เดือน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกระแสน้ำ สำหรับระยะจากปากน้ำโพ – เชียงใหม่ ประมาณ 20 – 30 วัน ล่องเรือเปล่าจากเชียงใหม่ – ปากน้ำโพ ประมาณ 7 – 14 วัน ถ้าเรือบรรทุกสินค้า ประมาณ 10 – 20 วัน และจากเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ ด้วยเรือบรรทุกสินค้าประมาณ 1 เดือน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกระแสน้ำ[6]

4.1.2 ราคาบรรทุกรถไฟ ถูกกว่าเรือ ทั้งนี้เพราะสินค้ารถไฟ 1 ตู้เท่ากับบรรทุกเรือได้ 3 – 4 ลำ ในการขนส่งแต่ละครั้งโดยทางรถไฟ สามารถประหยัดเงิน

---

[1]กองจดหมายเหตุแห่งชาติ คค.5.3/12 **เจ้าพระยาธรรมาธิกรณ์กราบทูลรัชกาลที่ 6** วันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ.2464

[2]B.C.R., (1913), P.11

[3]มาร์โก ทาเก – แมคมอร์แรน เรื่องเดิม หน้า 5

[4]เรื่องเดียวกัน หน้า 5

[5]B.C.R., (1910), P.6

[6]สรุปจาก คาร์ล บ๊อค เรื่องเดิม หน้า 155 – 167 และ (1911), P. 8 และพ่อค้าเรือ ฮั่งหยิ่ง แซ่โค้ว

ได้ 150 – 200 รูปี (คำนวณจากกรุงเทพฯ – ลำปาง)[1]

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าจะประหยัดเลา และประหยัดเงิน ในการเดินทางเรือจากเชียงใหม่ – ปากน้ำโพ และโดยสารรถไฟไปยังกรุงเทพฯ แต่ในระยะแรกก็ประหยัดไม่มากนัก เพราะอัตราค่าโดยสารรถไฟ จากกรุงเทพฯ – ปากน้ำโพ คิดค่าระวาง 100 ปอนด์ ต่อ 15 รูปี[2] (พ.ศ.2450) และคิดค่าบรรทุกเรือ ระหว่างกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ และปากน้ำโพ – เชียงใหม่ เท่ากัน คือ 100 ปอนด์ ต่อ 10 รูปี[3] ดังนั้น ถ้าคิดระยะทางจากกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ค่าบรรทุกเรือเท่ากับ 20 รูปี ต่อ 100 ปอนด์ แต่ถ้าบรรทุกรถไฟ จากกรุงเทพฯ – ปากน้ำโพ (100 ปอนด์ ต่อ 15 รูปี) แล้วบรรทุกเรือต่อจากปากน้ำโพ ล่องขึ้นเชียงใหม่ (100 ปอนด์ ต่อ 10 รูปี) พ่อค้าก็เสียค่าบรรทุก 100 ปอนด์ ต่อ 25 รูปี แพงกว่าบรรทุกเรือโดยตรง จากกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ในอัตรา 100 ปอนด์ ต่อ 5 รูปี แต่ก็ประหยัดเวลาในการล่องเรือ และเสียค่าโสหุ้ยน้อยกว่า

หลังจากที่พ่อค้าเรือเชียงใหม่ และลำปาง ส่วนใหญ่ได้ใช้รถไฟบรรทุกสินค้าระหว่างปากน้ำโพ–กรุงเทพฯ เป็นเวลาเกือบ 1 ปี คือ ตั้งแต่รถไฟถึงปากน้ำโพ พ.ศ.2448 จนกระทั่ง พ.ศ.2449 ก็ได้เกิดปัญหาในการขนส่งสินค้าระหว่างพ่อค้าเรือกับรถไฟในเรื่องดังต่อไปนี้

ก. ค่าระวางบรรทุกสินค้าแพงเกินไป (100 ปอนด์ : 15 รูปี)

ข. พ่อค้าเรือเบื่อหน่ายกฎเกณฑ์ข้อบังคับต่าง ๆ ของรถไฟ

ค. สินค้าแตกหัก ในขณะขนส่ง เพราะการประมาทเลินเล่อของเจ้าหน้าที่รถไฟ และไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย

ง. สินค้าสูญหายระหว่างการเดินทาง[4]

---

[1]B.C.R., (1906), P.7

[2]B.C.R., (1907), P.6

[3]B.C.R., (1905), P.8

[4]B.C.R., (1907), P.6

เมื่อเกิดปัญหาดังกล่าวแล้ว พ่อค้าจีนส่วนมากในเชียงใหม่และลำปางได้ยกเลิกการใช้รถไฟ แล้วแล่นเรือจากเชียงใหม่และลำปางไปซื้อสินค้าที่กรุงเทพฯ โดยตรง แล้วล่องเรือกลับเชียงใหม่และลำปาง[1] ปัญหาเช่นนี้ดำเนินการติดต่อกันมาประมาณ 2 – 3 ปี

ในปี พ.ศ.2454 กงศุลอังกฤษประจำเชียงใหม่ ได้รายงานว่า พ่อค้าได้หันกลับไปใช้รถไฟอีก กล่าวคือ พ่อค้าส่วนใหญ่ใช้รถไฟบรรทุกสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ – ปากน้ำโพ แล้วขึ้นเรือตรงไปยังลำปางและเชียงใหม่ แต่ก็ยังมีพ่อค้าส่วนน้อยยังขนส่งสินค้าทางเรือ ระหว่างกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ในกรณีที่สินค้าแตกหักง่าย แม้ว่าทางรถไฟถึงเด่นชัยแล้ว ใน พ.ศ.2457 พ่อค้าเมืองลำปางและพ่อค้าเชียงใหม่ ส่วนใหญ่ยังคงลำเลียงสินค้าโดยทางเรือถึงปากน้ำโพ แล้วบรรทุกรถไฟระหว่างปากน้ำโพ – กรุงเทพฯ[2]

หลังจากที่ทางรถไฟถึงลำปาง ในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2459 พ่อค้าเมืองลำปางก็ได้เลิกใช้เรือในการขนส่งสินค้าแล้วหันมาใช้รถไฟแทนในการขนส่งสินค้า ระหว่างลำปาง – กรุงเทพฯ พ่อค้าเรือดังกล่าวแล้ว ได้ขายเรืออันไร้ประโยชน์เหล่านี้ แลกกับเงินจำนวนเล็กน้อย แต่พ่อค้าเรือเชียงใหม่ ยังคงใช้เรือต่อไปอีก[3] คือ ล่องเรือระหว่างเชียงใหม่ – ปากน้ำโพ แล้วโดยสารรถไฟต่อไปยังกรุงเทพฯ หรือบางทีก็ซื้อสินค้าจากพ่อค้าคนกลางที่ปากน้ำโพ[4] พ่อค้าวัวต่างในเชียงใหม่บางคน เดินทางลัดป่ามาซื้อสินค้าที่ซึ่งบรรทุกรถไฟที่ลำปาง แล้วบรรทุก

---

[1] B.C.R., (1906), P.8 ; B.C.R., (1907), P.6 and B.C.R., (1910), P.17

[2] B.C.R., (1911), P.19

[3] B.C.R., (1914), P.10

[4] สัมภาษณ์ พ่อค้าเรือสงวน วิบูลย์สันติ

วัวต่างไปจำหน่ายในเชียงใหม่[1]

หลังจากที่ทางรถไฟถึงลำปางแล้ว พ่อค้าเชียงใหม่ก็เรียกร้องให้สร้างทางรถไฟถึงเชียงใหม่ เพราะการขนส่งสินค้าทางรถไฟสะดวก รวดเร็ว กว่าขนส่งทางเรือ ดังนั้น เมื่อเปิดการเดินรถไฟถึงเชียงใหม่ จึงทำให้พ่อค้าขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟแทนที่ทางเรือ เพราะสะดวก รวดเร็วและประหยัดเวลามาก เพราะล่องเรือระหว่างกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ใช้เวลาตั้งแต่ 3 สัปดาห์ – 2 เดือน แต่ขนส่งทางรถไฟเสียเวลาประมาณ 26 ชั่วโมงเท่านั้น (พ.ศ.2464)[2]

ในปี พ.ศ.2466 มีรายงานของกงศุลอังกฤษ ประจำเชียงใหม่ กล่าวว่า การขนส่งสินค้า ระหว่างกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ใช้พาหนะรถไฟแทนที่เรือ[3] และมีผลทำให้สินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมทะลักเข้าสู่เชียงใหม่มากขึ้น[4] จากรายงานของกงศุลอังกฤษ ปี พ.ศ.2465 มีสินค้าเข้าจากกรุงเทพฯ เช่น เครื่องใช้ต่าง ๆ น้ำมัน เครื่องจักร ไม้ขีดไฟ เครื่องแก้ว และมีดพร้า ฯลฯ คิดเป็นมูลค่ามากกว่า 1,000,000 ปอนด์[5]

---

[1]สัมภาษณ์ พ่อค้าวัวต่าง คำมา อุปโย อายุ 80 ปี (พ.ศ.2522) บ้านเลขที่ 17 หมู่ที่ 3 ตำบลสะเมิงใต้ อำเภอสะเมิง จังหวัดเชียงใหม่ และ มา ก๋าวินนะ อายุ 95 ปี (พ.ศ.2522) บ้านเลขที่ 24 หมู่ที่ 5 ตำบลสะเมิง อำเภอสะเมิง จังหวัดเชียงใหม่

[2]Report on the Trade and Commerce of the Consular District of Chiengmai. August, 1921.

[3]Report on the Trade and Commerce of the Consular District of Chiengmai. August, 1923.

[4]Report on the Trade and Commerce of the Consular District of Chiengmai. August, 1921.

[5]Report on the Trade and Commerce of the Consular District of Chiengmai. August, 1921.

มากกว่าการขนส่งสินค้าโดยทางเรือ ประมาณ 10 – 16 เท่า เช่น ในปี พ.ศ.2452 มีการขนส่งสินค้าทางเรือจากกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ จำนวน 100,000 ปอนด์[1] ในปี พ.ศ.2453 จำนวน 60,000 ปอนด์[2] และในปี พ.ศ.2454 จำนวน 66,666 ปอนด์[3]

หลังจากสร้างทางรถไฟถึงเชียงใหม่ ในปี พ.ศ.2464 แล้วจึงทำให้การล่องเรือค้าขาย ระหว่างเชียงใหม่กับอยุธยา และกรุงเทพฯ ซึ่งดำเนินติดต่อกันมาตั้งแต่สมัยโบราณ ซึ่งปรากฏหลักฐานไม่ต่ำกว่า 1,200 ปีมาแล้ว ต้องสิ้นสุดลงเมื่อมีการสร้างทางรถไฟถึงเชียงใหม่ การสร้างทางรถไฟถึงเชียงใหม่ ได้ผลประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจ การเมือง และด้านอื่น ๆ อีกมาก แต่ผลกระทบที่สำคัญอีกอย่างหนึ่ง คือ เป็นตัวเร่งให้ระบบการผลิตแบบเลี้ยงตัวเอง หรือการผลิตเพื่อยังชีพสูญสลายเร็วยิ่งขึ้น

4.2 การล่องแพค้าขายก่อนสร้างเชื่อนยันฮี

การล่องแพค้าขายก่อนสร้างเขื่อนยันฮี หลังจากได้สร้างทางรถไฟถึงเชียงใหม่ ใน พ.ศ.2464 แล้ว การล่องเรือล่องแพค้าขายเล็ก ๆ น้อย ๆ ระหว่างปากน้ำโพ กำแพงเพชร ตาก และเชียงใหม่ ยังคงมีต่อไปอีก พ่อค้าเชียงใหม่ ซื้อกระเทียมจากเชียงใหม่ กิโลกรัมละประมาณ 2 – 3 บาท บรรทุกแพ แพละ 1,000 กิโลกรัม ไปขายที่ปากน้ำโพ กิโลกรัมละ 7 – 8 บาท (ประมาณ พ.ศ.2490 – 2500) เสียค่าจ้างลูกถ่อแพ ๆ ละ 4 คน ๆ ละ 70 – 100 บาท ในการค้าขายครั้งหนึ่งได้กำไรประมาณ 4,000 – 5,000 บาท การล่องแพจากเชียงใหม่ถึงตาก ใช้เวลาประมาณ 10 – 18 วัน ทั้งนี้ก็แล้วแต่ระดับน้ำในแม่น้ำปิงจะมากหรือน้อย ถ้าล่องถึงปากน้ำโพ ก็ประมาณ 15 – 30 วัน เมื่อ

---

[1] B.C.R., (1909), P.5

[2] B.C.R., (1910), P.6

[3] B.C.R., (1911), P.8

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง *ฐสิทธิ์ ฐชาติ*

ถึงปากน้ำโพหรือตาก ก็ขายแพในราคาถูก ๆ หรือให้เปล่าแก่พ่อค้ารับซื้อกระเทียม การล่องแพไม่ได้กระทำเป็นอาชีพหลัก แต่กระทำหลังฤดูการเก็บเกี่ยว ประมาณเดือนตุลาคมถึงกุมภาพันธ์ ในเวลา 1 ปี ล่องแพได้ประมาณ 1 – 2 ครั้ง นอกจากล่องแพขายกระเทียมแล้ว พ่อค้าบางคนอาจซื้อเมี่ยงไปขายที่ตากอีกด้วย[1]

ในการเดินทางกลับ พ่อค้าแพบางคน อาจซื้อเกลือจำนวนไม่มากนักกลับมาจำหน่ายที่หมู่บ้านของตน ก่อนสร้างถนนรถยนต์ในภาคเหนือ* พ่อค้าแพต้องเดินทางลัดป่ากลับหมู่บ้านของตน แต่เมื่อได้มีการสร้างทางรถยนต์แล้ว ก็โดยสารรถยนต์กลับบ้าน การเดินทางจากตาก ถึงท่าลี่ จังหวัดลำพูน เสียเวลาประมาณ 4 วัน แต่เมื่อมีทางรถยนต์ระหว่างตาก – ลำปาง พ่อค้าแพก็โดยสารรถยนต์จากตาก ลงลำปาง แล้วโดยสารรถไฟจากลำปาง มาลงลำพูน แล้วเดินทางกลับ ท่าลี่[2] หลังจากสร้างทางรถไฟถึงเชียงใหม่แล้ว นอกจากมีการล่องแพค้าขายแล้ว ปากน้ำโพ ตาก เชียงใหม่ ก็ยังมีการล่องเรือค้าขายเล็ก ๆ น้อย ๆ ระหว่างตากกับเชียงใหม่อีกด้วย พ่อค้าเรือเมืองตากซื้อข้าวสาร พริกแห้ง และเกลือ บรรทุกเรือชะล่า ประมาณ 2 – 3 ลำ ลงทุนลำละประมาณ 3,000 – 4,000 บาท (ระหว่าง พ.ศ.2490 – 2495) เสียค่าจ้างลูกถ่อคนละ 150 บาท สำหรับอาหารเป็นของนายเรือ นำสินค้าดังกล่าวแล้วล่องขึ้นตามลำน้ำปิง เพื่อจำหน่ายยังหมู่บ้านต่าง ๆ ริมฝั่งแม่น้ำปิง ตั้งแต่อำเภออมก๋อย ดอยเต่า จนถึงอำเภอฮอด เมื่อจำหน่ายสินค้าหมดแล้ว ก็ซื้อกระเทียม หม้อดิน โอ่งน้ำ น้ำมันหมู แคปหมู

---

[1]สัมภาษณ์พ่อค้าแพ ตา วิวัฒน์ชีวิน, บัน ปัญญานวล และสรี สุรี

*ระหว่าง พ.ศ.2495 – 2498 รัฐบาลได้จัดทำโครงการสร้างทางหลวงแผ่นดิน 4 ปี เพื่อสร้างและปรับปรุงถนนต่างในภาคเหนือ 18 สาย ใช้งบประมาณ 600,540,000 บาท (ดูรายละเอียดใน คค. 0202.8.7/56 **เรื่อง การสร้างทางหลวงแผ่นดิน 2495 ตามโครงการ 4 ปี**

[2]สัมภาษณ์ พ่อค้าแพ ตา วิวัฒน์ชีวิน

จากเชียงใหม่ กลับมาขายยังหมู่บ้านซึ่งล่องเรือผ่าน จนถึงจังหวัดตากการค้าขายมีกำไรดีพอสมควร เพราะสามารถขายได้สูงกว่าราคาทุน ประมาณ 1 – 1.5 เท่า มีพ่อค้า และชาวนาหลายคนในตำบลบ้านนา ตำบลบ้านตาก จังหวัดตาก ใช้เวลาว่างหลังฤดูกาลเก็บเกี่ยว ล่องเรือค้าขาย ระหว่างตาก – เชียงใหม่ การล่องเรือค้าขาย ระหว่างเชียงใหม่กับตาก ได้เลิกประกอบอาชีพนี้ ใน พ.ศ.2505 เพราะการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ห้ามล่องเรือเข้าใกล้ เขื่อนภูมิพล* นอกจากนี้ ราษฎรริมฝั่งแม่น้ำปิง ก็ได้อพยพหนีน้ำท่วมหลังจากสร้างเขื่อนจึงทำให้การประกอบอาชีพดังกล่าวแล้ว ทั้งการล่องเรือและล่องแพ ต้องสิ้นสุดลง[1]

4.3 การปรับตัวของพ่อค้าเรือเข้าสู่อาชีพใหม่

หลังจากได้เปิดการเดินรถไฟสายเหนือจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่แล้ว พ่อค้าเรือจีน – ไทย ก็เลิกค้าขายทางเรือ พ่อเรือจีนในเชียงใหม่ ส่วนมากมีร้านค้าขายของตนเองอยู่ในตลาดแล้ว เช่น ห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล อนุสารเชียงใหม่ ในปัจจุบันเคยเป็นร้านขายสินค้าของตระกูลชุติมา (หลวงอนุสารสุนทร) ร้านบาจา ถนนช้างม่อยเป็นร้านขายสินค้าของตระกูลแซ่โค้ว (นายฮั่งหยิ่ง แซ่โค้ว) ร้านอุดมผล เป็นร้านขายสินค้าของบิดานายศุภวัตร ภูวกุลเจ้าของร้านรัตนผลในปัจจุบัน บริษัท นิยมพานิช เคยเป็นร้านขายสินค้าของแม่ศักดาทร ห้างย่งไท้เฮง หรือห้างกิติพานิช ในปัจจุบันเคยเป็น ร้านขายสินค้าของหลวงนิกรจีนกิจ (หมา นิครพันธุ์)[2] พ่อค้าเรือจีน ดังกล่าวแล้ว เมื่อเลิกค้าขาย

---

*เขื่อนภูมิพล เริ่มก่อสร้าง พ.ศ.2495 แล้วเสร็จ พ.ศ.2507 ดูรายละเอียดในการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย เขื่อนภูมิพล หน้า 3

[1]สัมภาษณ์ พ่อค้าเรือ มา สอนเสือ

[2]สัมภาษณ์ คุณนายกิมฮ้อ นิมมานเหมินทร์ คุณศุภวัตร ภูวกุล, พ่อค้าเรือ สงวน วิบูลย์สันติ, พ่อค้าเรือ ฮั่งหยิ่ง แซ่โค้ว และปราณี ศิริธร ณ พัทลุง เรื่องเดิม หน้า 24, และหน้า 118 - 120

ทางเรือ ก็ตั้งร้านค้าขายในตลาดเชียงใหม่อย่างเดิม โดยส่งสินค้าเข้าจากกรุงเทพฯ ทางรถไฟ พ่อค้าจีนส่วนมากเป็นคนร่ำรวย มิได้ประกอบกิจการค้าขายอย่างเดียว ยังเป็นแหล่งออกเงินกู้ รับจำนอง จำนำ ให้แก่พ่อค้า หรือประชาชนที่ต้องการเงิน นอกจากนี้ ยังมีการร่วมมือกับเจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่ ทำโรงงานสุรา พ่อค้าจีนบางคนก็ยังเป็นเจ้าของที่ดินไร่นาอย่างมหาศาล ที่ดินเหล่านี้ได้มาจากการบุกเบิกป่าโดยใช้แรงงานชาวนา แล้วแบ่งให้ชาวนาคนละ 5 ไร่ หรือได้มาจากการรับจำนอง การประกอบธุรกิจหลาย ๆ อย่าง รวมทั้งการช่วยเหลือซึ่งกันและกันในกลุ่มคนจีน ความขยันหมั่นเพียร การได้รับการสนับสนุนจากระบบการเมือง การมีความคิดริเริ่มที่ดี กล้าเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ[1] องค์ประกอบดังกล่าวแล้วรวมกันทำให้พ่อค้าจีนประสบความสำเร็จในการประกอบอาชีพ ค้าขาย และเป็นผู้มั่งคั่งร่ำรวยในเวลาต่อมา

ในปัจจุบันนี้ ลูกหลานของพ่อค้าเรือในจังหวัดเชียงใหม่ บางคนก็ดำเนินกิจการค้าขาย และเป็นเจ้าของกิจการที่ใหญ่โต เช่น บริษัทนิยมพานิช บริษัทสหพานิช บริษัทอนุสารสุนทร ร้านรัตนผล ร้านกิตติพานิช ฯลฯ หรือบางคนก็รับราชการ มีตำแหน่งสูงศักดิ์ในวงการราชการ เช่น ตระกูล นิมมานเหมินทร์ หรือ เป็นนักการเมืองในท้องถิ่น เช่น ตระกูล ศักดาทร ซึ่งเคยเป็นนายกเทศมนตรีนครเชียงใหม่

ในขณะที่พ่อค้าเรือจีน เมื่อเลิกค้าขายทางเรือแล้ว ก็ประกอบธุรกิจการค้าขายในเมืองเชียงใหม่ต่อไป โดยการสั่งสินค้าเข้ามาทางรถไฟ แต่พ่อค้าเรือไทยและลูกถ่อ มิได้ประกอบกิจการค้าขายต่อไปอีก กลับไปประกอบอาชีพ ทำนา ทำไร่ เช่นเดิม ทั้งนี้เพราะพ่อค้าเรือไทยและลูกถ่อ ยึดการประกอบอาชีพทางด้านการเกษตรเป็น

---

[1]ดูรายละเอียดใน ชูสิทธิ์ ชูชาติ "การกำเนิดระบบเศรษฐกิจทุนนิยมกับผลกระทบที่มีต่อสังคมชาวนาในภาคเหนือ" (พ.ศ.2398 – 2475) หน้า 49 – 52 และ **ชูสิทธิ์ ชูชาติ วิวัฒนาการเศรษฐกิจหมู่บ้านในภาคเหนือของประเทศไทย พ.ศ.2394 – 2475** หน้า 95 - 96

อาชีพหลัก ประกอบการค้าขายเพื่อหารายได้หลังจากฤดูการเก็บเกี่ยวเท่านั้น มิได้ยึดอาชีพค้าขายอย่างจริง ๆ จัง ๆ โดยอ้างเหตุผลว่าไม่มีทุนเพียงพอ ไม่กล้าอพยพไปอยู่ในเมือง ทำไร่ ทำนา สบายใจกว่า ไม่เคยชินกับสถานที่และรักบ้านเก่าที่เดิม[1]

เมื่อพิจารณาถึงฐานะของพ่อค้าเรือไทย ซึ่งได้สอบถามและสำรวจในบางหมู่บ้านของจังหวัดตาก ลำพูน และเชียงใหม่ พบว่าฐานะของพ่อค้าเรือดีกว่าชาวนาในหมู่บ้านเดียวกัน ทั้งนี้ เพราะมีรายได้จากการค้าเรือช่วยเสริมกับรายได้จากการทำนา แต่สำหรับลูกถ่อแล้ว ก็มิได้แตกต่างจากชาวนาในหมู่บ้านโดยทั่ว ๆ ไปมากนัก เพราะค่าจ้างของลูกถ่อค่อนข้างต่ำ เช่น ถ่อเรือจากกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ได้ค่าจ้างคนละ 70 – 80 รูปี (1 รูปี 75 สตางค์) ต่อการเดินทางประมาณ 2 – 3 เดือน จากเชียงใหม่ – ปากน้ำโพ ได้ค่าจ้างคนละ 30 รูป และจากเชียงใหม่ – ระแหง (ตาก) ได้ค่าจ้างคนละ 25 รูปี[2] (สำรวจประมาณ พ.ศ.2427) ต่อมาในประมาณ ปี พ.ศ.2460 ได้ค่าจ้างถ่อเรือระหว่างปากน้ำโพ – เชียงใหม่ ประมาณ 40 รูปี หรือประมาณ 24 บาท[3] ซึ่งเป็นจำนวนไม่มากมายนัก ค่าจ้างดังกล่าวแล้วไม่เพียงพอที่จะลงทุนเป็นพ่อค้าเรือได้ อาจเหลือบ้างก็ซื้อที่นาเก็บไว้หรือใช้จ่ายในสิ่งจำเป็นอื่น ๆ การลงทุนค้าขายทางเรือ ต้องมีเงินมาก ยกตัวอย่างเช่น เรือแม่ปะ ต้องลงทุนลำละ 4,000 – 5,000 รูปี เรือชะล่า ต้องลงทุนลำละ 2,000 – 3,000 รูปี ถ้ามีเรือแม่ปะหรือเรือหางแมลงป่อง 2 ลำ ต้องมีเงินลงทุนประมาณ 8,000 – 10,000 รูปี ถ้าเรือชะล่า ก็ต้องมีเงิน

---

[1]รวบรวมจากการสัมภาษณ์ ตั๋น คำน้อย, ตา วิวัฒน์ชีวิน, ปัน ปัญญานวล, ปัน จีนาใหญ่ และ สรี สุวี

[2]Holt. S. hallett, เรื่องเดิม หน้า 66

[3]สัมภาษณ์ ฮั่งหยิ่ง แซ่โค้ว

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง *ชูสิทธิ์ ชูชาติ*

ประมาณ 4,000 – 6,000 รูปี เป็นอย่างน้อย[1] แต่การขายสินค้าก็ได้กำไรคุ้มค่า เพราะขายได้ได้ราคาสูงขึ้นประมาณ 1 – 2 เท่า หรือบางอย่างก็ถึง 3 เท่าของราคาในกรุงเทพฯ ทั้งนี้ก็แล้วแต่ชนิดของสินค้า การค้าขายทางเรือได้กำไรดี แต่ก็เหนื่อยยาก[2]

ถ้าเป็นพ่อค้าทางเรือไม่ได้ ทำไมไม่เป็นพ่อค้าแพ เพราะลงทุนถูกกว่า ประมาณปี พ.ศ.2490 เป็นพ่อค้าแพมีเงินประมาณ 3,000 – 4,000 บาทก็เป็นได้ เพราะรายได้จากค่าจ้างของลูกถ่อล่องแพ ประมาณคนละ 150 บาท (ก่อนสงครามโลกครั้งที่สอง พ.ศ.2482 – 2486 คนละ 40 บาท) คำตอบก็คือ ไม่มีเงินเหลือเพียงพอในการลงทุน[3] ดังนั้น จุดจบของลูกถ่อก็คือ เป็นชาวนาหรือรับจ้างตามเดิมหลังฤดูการเก็บเกี่ยว

นี่คือ จุดจบของพ่อค้าเรือจีน ซึ่งกลายเป็นเศรษฐีเชียงใหม่ในรุ่นลูกหลาน หรือข้าราชการในเวลาต่อมา แต่พ่อค้าเรือไทยและลูกถ่อ จุดจบก็กลายเป็นชาวนาในหมู่บ้าน ตัวอย่างดังกล่าวแล้ว ได้ประสบทุก ๆ หมู่บ้าน ซึ่งเขาไปสำรวจไป จังหวัดตาก ลำพูน และเชียงใหม่ บางหมู่บ้านไม่ได้สำรวจแต่ก็ได้ใช้การสอบถาม พาดพิงไปยังหมู่บ้านซึ่งชาวเรือได้พบเห็น ผลสรุปก็ปรากฏดังที่อธิบายมาแล้ว

---

[1]Holt S. Hallett, เรื่องเดิม หน้า 280 และสัมภาษณ์ พ่อค้าเรือฮั่งหยิ่ง แซ่โค้ว

[2]สัมภาษณ์ ฮั่งหยิ่ง แซ่โค้ว

[3]สัมภาษณ์ ปัน ปัญญานวล และสรี สุวี

ที่มา : สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง *ชูสิทธิ์ ชูชาติ*

บทที่ 5
บทสรุป และข้อเสนอแนะ

ก่อนสร้างรถไฟถึงลำปาง พ.ศ.2459 และถึงเชียงใหม่ พ.ศ.2464 การคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ กับภาคเหนือจังหวัดอื่น ตามที่ปรากฏในหลักฐานใช้พาหนะเรือเกือบทั้งนั้น เรือซึ่งใช้เดินทางแม่น้ำปิง ได้แก่ เรือแม่ปะ หรือเรือหางแมลงป่อง เรือชะล่า ซึ่งเดินทางระยะไกล ระหว่างเชียงใหม่ ปากน้ำโพ และกรุงเทพฯ สำหรับแพสินค้าใช้ขนส่งของ หรือสินค้าระหว่างเชียงใหม่กับเมืองตากและปากน้ำโพ เรือเล็ก ๆ ซึ่งมีอยู่ในแม่น้ำปิง เช่น เรือกาบ เรือโกร๋น หรือเรือขุด ใช้เป็นพาหนะติดต่อในระยะใกล้ ๆ การติดต่อค้าขายทางเรือ ระหว่างเมืองต่าง ๆ ในภาคเหนือ เช่น เชียงใหม่ – ลำพูน กับภาคกลางซึ่งได้แก่ ละโว้ อยุธยา และกรุงเทพฯ ได้ปรากฏหลักฐานติดต่อกันมาตั้งแต่สมัยพระนางจามเทวี ผู้สร้างเมืองหริภุญชัย (พ.ศ.1200) ซึ่งเดินทางติดต่อกับละโว้ สมัยราชวงค์มังราย ได้เดินทางติดต่อกับอยุธยา และเชียงใหม่สมัยราชวงค์กาวิละ ได้เดินทางติดต่อกับกรุงเทพฯ จนกระทั่งหลักฐานปรากฏเด่นชัดมากหลังจากเปิดประเทศอย่างเสรี ใน พ.ศ.2398 และการค้าขายระยะหลังนี้ ก็มีมากกว่าระยะก่อน ๆ ดังกล่าวแล้ว ทั้งนี้เพราะ ระบบการเมืองทำให้ไพร่ และทาส มีเสรีภาพมากขึ้น ความก้าวหน้าทางด้านวิทยาศาสตร์และระบบเศรษฐกิจเสรี ทำให้ประเทศไทยต้องเปิดประเทศ แล้วรับซื้อสินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมเข้ามาจำหน่ายแลกเปลี่ยน กับ ข้าว ไม้สัก และผลิตผลจากป่า ซึ่งเป็นสินค้าออกที่สำคัญ สำหรับภาคเหนือแล้ว ไม้สัก กับผลิตผลจากป่า นับว่าเป็นสินค้าออกที่สำคัญ ซึ่งส่งมายังกรุงเทพฯ แล้วพ่อค้าคนกลางจากกรุงเทพฯ ก็ส่งจำหน่ายต่างประเทศอีกครั้งหนึ่ง

ชูสิทธิ์ ชูชาติ *พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง*

การนำสินค้าเข้าประเทศผลิตผลจากโรงงานอุตสาหกรรมเข้ามาซึ่งได้แก่ เครื่องใช้ทำด้วยโลหะ น้ำมันก๊าด ไม้ขีดไฟ เทียนไข สบู่ เสื้อผ้าสำเร็จรูป ผ้าชนิดต่าง ๆ ตั้งแต่ พ.ศ.2398 เป็นต้นมา มีส่วนสำคัญทำให้ลักษณะการผลิตแบบเลี้ยงตัวเอง หรือ ลักษณะการผลิตเพื่อยังชีพ ของชาวนาในเชียงใหม่ และภาคเหนือต้องสูญสลาย แล้วเปลี่ยนเป็นลักษณะการผลิตเพื่อขาย ผลกระทบดังกล่าวแล้ว เกิดขึ้นกับชาวนาในภาคกลางก่อน แล้วแพร่กระจายสู่ชาวนาในภาคใต้ ภาคเหนือ ภาคอีสาน พร้อม ๆ กัน แต่การคงทนไว้ของระบบการผลิตแบบเดิมแตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านการคมนาคม และปัจจัยด้านเศรษฐกิจของชาวนา ว่ามีอำนาจในการแลกเปลี่ยนมากน้อยเพียงใด

ผลที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้ ค้นพบว่า

1. การติดต่อระหว่างภาคกลางกับภาคเหนือ โดยใช้เส้นทางแม่น้ำ ได้ปรากฏหลักฐาน ตั้งแต่ราชวงศ์จามเทวี จนถึงมีการสร้างทางรถไฟถึงเชียงใหม่ ใน พ.ศ.2464 เป็นระยะเวลาติดต่อกันมาไม่ต่ำกว่า 1,200 ปี

2. การค้าขาย หรือแลกเปลี่ยนสินค้า ซึ่งกระทำกันมาตั้งแต่โบราณจนกระทั่งก่อน พ.ศ.2398 ระหว่างเชียงใหม่กับอยุธยา หรือกรุงเทพฯ คงไม่หนาแน่นมากนัก ทั้งนี้เพราะมีจุดจำกัดในเรื่องการค้าขายระหว่างประเทศ ก่อน พ.ศ.2398 ระบบเศรษฐกิจเพื่อเลี้ยงตัวเอง และระบบไพร่ ระบบทาส ของสังคมล้านนาและสังคมไทย การค้าขายระหว่างประเทศ ทั้งยุโรป และเอเชีย (จีน – ญี่ปุ่น) ก่อน พ.ศ.2398 ประเทศเหล่านี้ส่งสินค้าซึ่งไม่มีความจำเป็นพื้นฐานมาจำหน่าย ดังนั้น สินค้าเข้าซึ่งได้แก่ ผ้าชนิดต่าง ๆ ไหม แพร และของฟุ่มเฟือยหลาย ๆ อย่าง เป็นสิ่งที่ไม่จำเป็นสำหรับชาวนามากนัก แต่มีความจำเป็นสำหรับ ขุนนาง หรือ ชนชั้นเจ้านายมากกว่า ระบบการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเองได้ปรากฏหลักฐานอย่างชัดแจ้งว่า ปัจจัย 4 ซึ่งได้แก่ เครื่องนุ่งห่ม อาหาร ที่อยู่อาศัย และยารักษาโรค ก่อน พ.ศ.2398 ชาวนาในภาคเหนือผลิตสิ่งดังกล่าวแล้วได้ ไม่จำเป็นต้องพึ่งพาอาศัยจากท้องถิ่นอื่น ๆ ซึ่งอยู่

ห่างไกลมากนัก แต่ทั้งนี้ก็มิได้หมายความว่า ไม่มีการค้าขาย หรือการแลกเปลี่ยนสิ่งของและสินค้า เพราะชาวนาในภาคเหนือยังต้องการสิ่งของหายากบางอย่าง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เกลือ จากภาคกลาง และรวมทั้งสินค้าจำเป็นบางอย่างด้วย แต่ก็กระทำกันส่วนน้อย

ดังนั้น หลักฐานการค้าขายซึ่งปรากฏตั้งแต่โบราณ จนกระทั่งก่อน พ.ศ.2398 ซึ่งเป็นการค้าขายระหว่างเจ้านาย พ่อค้าประชาชนในเมืองระหว่างเชียงใหม่และเมืองใกล้เคียง กับ ขุนนาง และพ่อค้าจากภาคกลางมากกว่ากระทบโดยตรงต่อชาวนาในชนบท

ข้อที่น่าสังเกตอย่างหนึ่งเกี่ยวกับการค้าขาย ระหว่างเชียงใหม่กับภาคกลาง คือ ก่อน พ.ศ.2398 ไพร่ และทาส เชียงใหม่ รวมทั้งหัวเมืองล้านนาอื่น ๆ ด้วย จัดหาหรือขายผลิตผลจากป่าให้แก่พ่อค้าในเมืองเหนือ ซึ่งเป็นชนชั้นเจ้านายและคนต่างชาติ ต่อจากนั้นพ่อค้าในเมืองเหนือก็ขายสินค้าดังกล่าวแล้วให้แก่ กรมพระคลังสินค้าในเมืองหลวง เพื่อส่งจำหน่ายต่างประเทศ อีกต่อหนึ่ง

3. การค้าขายทางเรือ หลัง พ.ศ.2398 มีส่วนทำให้ ระบบการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเองของสังคมล้านนาแตกสลาย เพราะพ่อค้านำสินค้าซึ่งเป็นผลิตผลจากโรงงานอุตสาหกรรมเข้ามาจำหน่าย เช่น เสื้อผ้า ผ้า น้ำมันก๊าด ไม้ขีดไฟ เทียนไข เครื่องใช้ทำด้วยโลหะ ฯลฯ สินค้าดังกล่าวแล้ว ทำให้ระบบการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเองของสังคมล้านนาพังทะลาย แล้วค่อย ๆ เปลี่ยนเป็นระบบการผลิตเพื่อขาย

4. พ่อค้าเรือระหว่างเชียงใหม่ - กรุงเทพฯ หรือ ลำปาง – กรุงเทพฯ เป็นพ่อค้าจีนแทบทั้งสิ้น และพ่อค้าจีนเหล่านี้ประสบผลสำเร็จในด้านการค้าขาย แล้วค่อย ๆ สะสมทุนจากการประกอบกิจการหลายอย่าง เช่น ออกเงินกู้ รับจำนองจำนำ เป็นเจ้าภาษี นายอากร ประกอบกับความขยันขันแข็ง จนกระทั่งร่ำรวย และเป็นต้นตระกูลของเศรษฐีในเชียงใหม่สมัยปัจจุบัน ตรงกันข้ามกับพ่อค้าเรือไทย และลูกถ่อประกอบอาชีพค้าขายหลังฤดูกาลเก็บเกี่ยว และเป็นงานรองแต่ประกอบอาชีพทางด้าน

ชูสิทธิ์ ชูชาติ *พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง*

การเกษตรเป็นงานหลัก รายได้จากการค้าขายเล็ก ๆ น้อย ๆ ทำให้พ่อค้าเรือไทยร่ำรวยกว่าชาวนาคนอื่น ๆ ในหมู่บ้าน พอจะย้ายถิ่นฐานไปประกอบการค้าขายในเมือง แข่งขันกับพ่อค้าจีนได้ แต่วัฒนธรรมซึ่งยังยึดแน่นในหมู่บ้าน เป็นอุปสรรคสำคัญทำให้พ่อค้าเรือไทยแยกตัวออกจากหมู่บ้านไม่ได้ ดังนั้น เมื่อเลิกการค้าขายทางเรือ พ่อค้าเรือดังกล่าวแล้วก็คงสภาพเป็นชาวนาเช่นเดิม เช่นเดียวกับลูกถ่อ ผลตอบแทนเล็ก ๆ น้อย ๆ ซึ่งได้รับจากค่าจ้างและขาดความคิดริเริ่ม ประกอบกับไม่มีความกล้าเสี่ยงในการผจญชีวิตใหม่ ซึ่งแยกออกไปจากสังคมชาวนา จึงทำให้ลูกถ่อดังกล่าวแล้ว จมอยู่ในหมู่บ้านและมีสภาพเป็นชาวนาที่ไม่มีฐานะแตกต่างจากชาวนาคนอื่น ๆ มากนัก

5. การค้าขาย ก่อน พ.ศ.2398 ระหว่างเชียงใหม่กับเมืองหลวง มีจริงตามหลักฐาน แต่ก็เบาบาง ไม่กระทบถึงไพร่ในชนบทมากนัก แต่หลัง พ.ศ.2398 การค้าขายทางเรือมีมากยิ่งขึ้น และกระทบต่อชาวนาหรือไพร่ในชนบทมากกว่าเดิม กล่าวคือ นอกจากไพร่บริโภคสินค้า ซึ่งส่งเข้ามาจำหน่ายมากขึ้นกว่าเดิมแล้ว ไพร่ยังกลับกลายเป็นชนชั้นพ่อค้าสมัครเล่นในท้องถิ่นอีกด้วย ก่อนเลิกระบบไพร่ ระบบทาสไพร่อาจค้าขายได้บ้างเล็ก ๆ น้อย ๆ สำหรับการค้าขายต่างเมืองระยะเวลาหลาย ๆ เดือน คงกระทำได้ยาก เพราะมีอุปสรรคเรื่องการเฝ้าเวรยาม และรับใช้เจ้านาย ดังนั้น การค้าขายต่างเมืองจึงเป็นหน้าที่ของเจ้านายสำหรับไพร่เป็นเพียงลูกจ้าง ในการติดตามขบวนการค้าไปกับเจ้านายด้วย ดังหลักฐานซึ่งปรากฏในกฎหมายมังรายศาสตร์ซึ่งได้กล่าวมาแล้ว แต่ทั้งนี้ก็มิได้ปฏิเสธว่า ไพร่เป็นพ่อค้าขายสินค้าเล็ก ๆ น้อย ๆ และเดินทางไปค้าขายต่างเมืองไม่ได้ แต่สำหรับการเป็นเจ้าของเรือหางแมลงป่อง ซึ่งต้องลงทุนมาก ในการเดินทางครั้งหนึ่ง ต้องมีเรือร่วมขบวนอย่างน้อยที่สุด 2 – 3 ลำ มีคนอย่างน้อย 20 คนขึ้นไป ประกอบระยะการเดินทางประมาณ 2 – 3 เดือน ระหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ หรือ อยุธยา – กรุงเทพฯ เป็นเรื่องสุดวิสัยที่ไพร่ทำได้ แม้ในระยะเวลาหลังเปิดประเทศ พ.ศ.2398 จากการสัมภาษณ์ผู้เฒ่าผู้แก่ และหลักฐานการ

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง *ศูสิทธิ์ ศูชาติ*

บันทึกของกงศุลอังกฤษ ก็พบว่า พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง ระหว่างเชียงใหม่ – ลำปาง กับกรุงเทพฯ ส่วนมากเป็นพ่อค้าจีน คนไทยเป็นได้เฉพาะพ่อค้าเรือ ชะล่าพ่อค้าแพ หรือพ่อค้าเรือกาบ เรือโกรน เท่านั้น ทั้งนี้เพราะการค้าขาย ระหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ ต้องลงทุนมาก

6. ปัญหาเรื่องวัฒนธรรม จากการศึกษาเรื่องนี้ รวมทั้งการศึกษาเรื่องพ่อค้าวัวต่าง ซึ่งข้าพเจ้าได้พยายามศึกษามาตั้งแต่ พ.ศ.2520 – 2528 พบว่า ปัญหาเรื่องวัฒนธรรม เป็นปัญหาสำคัญอย่างหนึ่ง นอกจากปัญหาเรื่องโครงสร้างของระบบการเมือง และเศรษฐกิจ ซึ่งทำให้พ่อค้าท้องถิ่น (คนไทย) พัฒนาตนเองเป็นพ่อค้าที่แท้จริง แยกตัวออกจากสังคมชาวนาไม่ได้ ปัญหาด้านวัฒนธรรม ซึ่งเป็นอุปสรรคได้แก่ แรงเกาะแน่นในหมู่บ้าน ทำให้ชาวนาไม่กล้าละทิ้งสังคมชาวนาเข้าสู่สังคมเมือง นอกจากนี้ก็ยังมีปัญหาในเรื่อง การกำหนดอนาคตของตนเองด้วยบุญ และกรรมเก่า ทำให้เกิดการท้อแท้ต่อชีวิต การไม่กล้าเสี่ยง เพราะเกรงความล้มเหลว สิ่งเหล่านี้เป็นเรื่องน่าพิจารณาอย่างยิ่ง ดังนั้น การพัฒนาชนชั้นชาวนาให้ก้าวหน้า เปลี่ยนจากสภาพชาวนา หรือพ่อค้าในท้องถิ่น เป็นพ่อค้าในเมือง เมื่อมีการสะสมทุนได้อย่างพอเพียง หรือเมื่อมีลู่ทางจำเป็นต้องมีการพัฒนาทางด้านวัฒนธรรม ควบคู่กับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และปัจจัยด้านการเมือง ซึ่งสร้างขึ้นมาเกื้อหนุน ถ้าเน้นหนักด้านหนึ่งด้านใดแล้วก็ยากที่จะประสบผลสำเร็จในขณะที่ชาวนาส่วนหนึ่งอาจเกียจคร้าน แต่จากตัวอย่างซึ่งค้นพบ ก็มีชาวนาส่วนหนึ่งที่ขยันขันแข็ง มีเงินทุนเพียงพอที่จะเปลี่ยนสถานภาพของตนเองได้ แต่ปัจจัยด้านวัฒนธรรม เป็นอุปสรรคสำคัญอย่างหนึ่ง ทำให้ชาวนาเหล่านี้ไม่สามารถแยกตัวเองจากสังคมชาวนาสู่สังคมเมือง หรือเปลี่ยนสถานภาพจากชนชั้นพ่อค้าในท้องถิ่น เป็นชนชั้นพ่อค้าในเมือง

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กฎหมายโคสาราษฎร์ สมหมาย เปรมจิตต์ แปล ภาคสังคมวิทยา และมนุษยวิทยา คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2520.

กฎหมายตราสามดวง องค์การค้าคุรุสภา กรุงเทพฯ, 2502, เล่ม 3.

กฎหมายมังราย ฉบับนายศักดิ์ รัตนชัย วารสาร ศิลปากร ปีที่ 22 เล่ม 4 พฤศจิกายน 2521 หน้า 70 – 85.

การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย เขื่อนภูมิพล ฝ่ายประชานิเทศ มกราคม 2528.

เกื้อกูล ยืนยงอนันต์ การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ปริญญา กศ.ม. มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ 2520.

คค. 0202.8.7/56 เรื่องการสร้างทางหลวงแผ่นดิน 2495 ตามโครงการ 4 ปี.

คาร์ล บ๊อค สมัยพระปิยมหาราช (แปลจาก Temples and Elephants) เสถียร พันธรังสี และอัมพร จุลานนท์ แปล แพร่พิทยา กรุงเทพฯ, 2505.

โคลงนิราศหริภุญชัย ประเสริฐ ณ นคร ถอดความ โรงพิมพ์พระจันทร์ กรุงเทพฯ, 2516.

จดหมายเหตุ รัชกาลที่ 4 จ.ศ. 1217 ชื่อหนังสือสัญญา เลขที่ 14.

จดหมายเหตุแห่งชาติ, กอง กรมศิลปากร เอกสารรัชกาลที่ 6 ก.1/27 **เจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์ กราบทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว** ลงวันที่ 18 มกราคม พ.ศ.2458.

_____. เอกสารรัชกาลที่ 6 ค.ค. 5.3/12 **เจ้าพระยาธรรมาธิกรณ์ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว** ลงวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ.2464.

_____. เอกสารรัชกาลที่ 6 ค.5/10 **เรื่องด่านภาษีแม่สอดต่อแดนพม่า** จดหมาย พระองค์เจ้าไตรทศ ถึงมหาเสวกเอกเจ้าพระยามหิธร วันที่ 9 มกราคม พ.ศ.2467.

_____. เอกสารรัชกาลที่ 6 ค.ค.6/2 **รายการทำทางบกในมณฑลต่าง ๆ** พ.ศ.2459.

_____. เอกสารรัชกาลที่ 6 ค.ค.53/3 **เจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์ ถึงมหาเสวกโท พระยาศรีสุนทร โวหาร** ที่ 52/9441 ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2458.

ฉัตรทิพย์ นาถสุภา **เศรษฐกิจหมู่บ้านไทยในอดีต** สร้างสรรค์ กรุงเทพฯ, 2527.

ชูสิทธิ์ ชูชาติ. "การกำเนิดระบบเศรษฐกิจทุนนิยมกับผลกระทบที่มีต่อ สังคมชาวนาในภาคเหนือ พ.ศ.2398 – 2475" **สังคมศาสตร์** มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ปีที่ 5 ฉบับที่ 1 เมษายน – กันยายน 2524.

_____. "การผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเองในสังคมล้านนา : ศึกษาเฉพาะการผลิตระดับหมู่บ้าน ในภาคเหนือของประเทศไทย พ.ศ.1839 – 2475" **วารสารมนุษยศาสตร์** มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ปีที่ 11 เล่มที่ 1 (กรกฎาคม – ธันวาคม 2525)

ชูสิทธิ์ ชูชาติ. พ่อค้าวัวต่าง : ผู้บุกเบิกการค้าขายในหมู่บ้านภาคเหนือของประเทศไทย (พ.ศ.2398 – 2503) รายงานการวิจัย เสนอต่อกรมการฝึกหัดครู กระทรวงศึกษาธิการ พ.ศ.2525.

_____. **วิวัฒนาการเศรษฐกิจหมู่บ้านภาคเหนือของประเทศไทย พ.ศ.2394 – 2475.** ปริญญาการศึกษา กศ.ม. มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.

ซิมเมอร์แมน, คาร์ล ซี. **การสำรวจเศรษฐกิจในชนบทแห่งสยาม** ชิม วีระไวทยะ แปล มูลนิธิ โครงการตำราสังคมศาสตร์ และมนุษยศาสตร์ 2525.

ดาเนียล แมคกิลวารี. **เมืองไทยที่ข้าพเจ้ารู้จัก** สุริยบรรณ กรุงเทพฯ, 2525.

ตำนานพื้นเมืองเชียงใหม่. โรงพิมพ์สำนักทำเนียบนายกรัฐมนตรี กรุงเทพฯ, 2514.

ตำนานมูลศาสนา. โรงพิมพ์พระจันทร์ กรุงเทพฯ, 2519.

นวลศิริ วงค์ทางสวัสดิ์ **ภูมิศาสตร์กายภาพไทยภาคเหนือ** ภาควิชาภูมิศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2524.

บันทึกเรื่องสัมพันธไมตรี ระหว่างประเทศไทยกับนานาประเทศ ในศตวรรษที่ 17 เล่ม 2. นายไพโรจน์ เกษแม่นกิจ แปล โรงพิมพ์คุรุสภา, กรุงเทพฯ, 2513.

บุญเสริม สาตราภัย และสังคีต จันทนะโพธิ **อดีตล้านนา** เรืองศิลป์ กรุงเทพฯ, 2520.

"ประกาศใช้พระราชบัญญัติ ลักษณทาษศก 124 ในมณฑลพายัพ" ลงวันที่ 16 มกราคม ร.ศ.130 **ประชุมกฎหมายประจำศก** เล่ม 24.

ชูสิทธิ์ ชูชาติ *พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง*

ปรานี ศิริธร ณ พัทลุง. ผู้บุกเบิกแห่งเชียงใหม่ เรืองศิลป กรุงเทพฯ, 2523.

ปิยะฉัตร ปิตะวรรณ. ระบบไพร่ในสังคมไทย. พ.ศ.2411 – 2453 มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์ และมนุษยศาสตร์, กรุงเทพฯ, 2526.

ปาลเลกัวซ์, สังฆราช เล่าเรื่องเมืองไทย สันต์ ท. โกมลบุตร แปล ก้าวหน้า กรุงเทพฯ, 2506.

"พระราชบัญญัติพิกัดกระเษียรอายุ ลูกทาษ ลูกไทย" ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 1 วันอาทิตย์ เดือนสิบเอ็ด ขึ้นแปดค่ำ ปีจอ ฉศกศักราช 1236.

โพธิรังสี, พระ คำแปลจามเทวีวงศ์ พงศาวดารเมืองหริปุญไชย พิมพ์ครั้งที่ 4 โรงพิมพ์รุ่งวัฒนา, กรุงเทพฯ, 2516.

มังทรารบเชียงใหม่ สิงฆะ วรรณสัย แปล มิตรนราการพิมพ์ กรุงเทพฯ, 2522.

มังทรายศาสตร์ (ฉบับวัดหมื่นเงินกอง) แปล โดย สมหมาย เปรมจิตต์ ภาคสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2518.

มังทรายศาสตร์ ภาคสังคมวิทยาและมานุษยศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2518.

มังทรายศาสตร์ ประเสริฐ ณ นคร แปล ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2521.

มาร์โก ทาเก-แมคมอร์แรน "ประวัติและการพัฒนาการของการค้าขายในลำปาง ตั้งแต่ปลายคริสต์ศตวรรษที่ 19 ถึง ค.ศ.1939" วารสารมนุษยศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ปีที่ 12 ฉบับที่ 1 (กรกฎาคม – ธันวาคม 2526)

ยอร์จ ฮอร์ส เพลทัส หมอเฮาส์ในรัชกาลที่ 4 กองคริสเตียนศึกษา สภาคริสต์จักรในประเทศไทย กรุงเทพฯ, 2504.

ยุทธ เดชคำรณ ล่องแก่งแม่ปิง คลังวิทยา กรุงเทพฯ, ไม่ปรากฏปีพิมพ์.

รัตนปัญญาเถระ, พระ ชินกาลมาลีปกรณ์ ร.ต.ท.แสง มนวิทูร แปล มิตรนราการพิมพ์ กรุงเทพฯ, 2510.

ราชบัณฑิตยสถาน อักขรานุกรมภูมิศาสตร์ไทย โรงพิมพ์พระจันทร์ กรุงเทพฯ, 2506.

เลียบ วสุวัต. อนุสรณ์งามฌาปนกิจศพคุณพ่อ เลียบ วสุวัต โรงพิมพ์ ร.ส.พ. กรุงเทพฯ, 2518.

วรรณชลีย์ บุญมี. ความสัมพันธ์กับอังกฤษในบางลักษณะ สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว : การป่าไม้และการเหมืองแร่ ปริญญานิพนธ์ กศ.ม. มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2520.

วิจิตรมาตรา, ขุน หลักไทย วนสาส์น กรุงเทพฯ, 2516.

ศิลปากร, กรม **บันทึกเรื่อง สัมพันธ์ไมตรีระหว่างประเทศไทยกับนานาประเทศใน ศตวรรษที่ 17 เล่ม 1.** ไพโรจน์ เกษแม่นกิจ แปล โรงพิมพ์คุรุสภา กรุงเทพฯ, 2512.

สวาท เสนาณรงค์. **ภูมิศาสตร์ไทย.** พิมพ์ครั้งที่ 3 สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย กรุงเทพฯ, 2521.

สุวิทย์ ไพทยวัฒน์. **วิวัฒนาการเศรษฐกิจชนบทในภาคกลางของประเทศไทย ระหว่าง พ.ศ.2394 – 2475.** วิทยานิพนธ์ อ.ม. แผนกวิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522.

อรุณรัตน์ วิเชียรเขียว. **การวิเคราะห์สังคมเชียงใหม่สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นตามต้นฉบับใบลานในภาคเหนือ.** ปริญญานิพนธ์ อ.ม. แผนกวิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520.

อุษณีย์ ธงไชย. **ความสัมพันธ์ระหว่างอยุธยาและลานนาไทย พ.ศ.1839 – 2310.** วิทยานิพนธ์ อ.ม. ภาควิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526.

เอกสารของครอฟอร์ด. ไพโรจน์ เกษแม่นกิจ แปล โรงพิมพ์ศาสนา กรุงเทพฯ, 2515.

เอกสารฮอลันดา สมัยกรุงศรีอยุธยา พ.ศ.2151 – 2163 และ พ.ศ.2167 – 2185. โรงพิมพ์คุรุสภา กรุงเทพฯ, 2513.

ภาษาอังกฤษ

Britsh Consular Report (Chiengmai, 1895)

Britsh Consular Report (Chiengmai, 1899)

Britsh Consular Report (Chiengmai, 1900)

Britsh Consular Report (Chiengmai, 1901)

Britsh Consular Report (Chiengmai, 1902)

Britsh Consular Report (Chiengmai, 1903)

Britsh Consular Report (Chiengmai, 1904)

Britsh Consular Report (Chiengmai, 1905)

Britsh Consular Report (Chiengmai, 1906)

Britsh Consular Report (Chiengmai, 1907)

Britsh Consular Report (Chiengmai, 1908)

Britsh Consular Report (Chiengmai, 1909)

Britsh Consular Report (Chiengmai, 1910)

Britsh Consular Report (Chiengmai, 1911)

ชูสิทธิ์ ชูชาติ *พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง*

Britsh Consular Report (Chiengmai, 1912)

Britsh Consular Report (Chiengmai, 1913)

Britsh Consular Report (Chiengmai, 1914)

Carter, A. Cecil. Ed., **The Kingdom of Siam.** New York G.P. Putnam's Sons, 1904.

Chayanov, Alexander Vasilevich. **The Theory of Peasant Economy.** Homewood, Irwin, 1966.

Clough, Shepard B. and Richard T. Rapp. **European Economic History : The Economic Development of Western Civilization.** 3rd. ed. New York MeGram-Hill, 1975.

Colquhoun, Archibald Ross. **Amongst the Shans.** Paragon Book Reprint Corp. New York, 1970.

Hallett, Holt S. **A Thousand Miles on an Elephant in the Shan States.** London, William Blackwood and Sons, 1890.

Ingram, James C. **Economic Change in Thailand 1850 – 1970.** Stanford University Press, Standford, California, 1971.

Krader, Lawrence. **The Asiatic Mode of Production.** Assen, The Netherlands, Van Gorcum and Comp. B.V. 1975.

McGilvary, Dariel D.D. **A Half Century Among the Siamese and the Lao.** New York, Fleming H. Revell Company, 1912.

Mc Carthy, James. **Survering and Exploring in Siam.** London, John Murray, Albemarle Street, 1900.

Nartsupha, Chattip. And Prasatset, Suthy. **The Political Economy of Siam 1851 –1910.** The Social Science Association of Thailand, 1981.

Prasartset, Suthy. **A Study of Production and Trade of Thailand, 1855 – 1940.** Doctor's Thesis Sydney, The University of Sydney, 1975.

Report on the Trade and Commerce of the Consular District of Chiengmai. August, 1921.

Report on the Trade and Commerce of the Consular District of Chiengmai. August, 1923.

Report on the Trade of Monthon Maharaj. 1923 – 24.

Shanin, Teodor, ed. **Peasants and Peasant Societies.** New York, C. Micholls and Co.,Ltd, 1971.

Smyth, Warington H., **Notes of A Journey on the Upper Mekong, Siam.** London John Murray 50 Albemarle Street, 1895.

Thomson, Virginia, Thai : **The New Siam.** 2nd New York, Paragon Book, 1967.

ชูสิทธิ์ ชูชาติ *พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง*

Varga, Y. **Politico-Economic Problems of Capitalism.** Moscow, Progress, 1968.

Wittfogel, Karl A. **Oriental Despotism** New Haven, Yale University Press, 1957.

Wolf, Eric R. **Peasants.** New Jersey, Prentice Hall, Englewood Cliffs, 1966.

การสัมภาษณ์

กิมฮ้อ นิมมานเหมินท์ อายุ 84 ปี (พ.ศ.2522) บ้านเลขที่ 36 ถนนท่าแพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

แก้ว ปีคำ อายุ 78 ปี (พ.ศ.2528) บ้านเลขที่ 112 บ้านวังผาง ตำบลวังผาง อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน

ขาน ทองคำดี อายุ 81 ปี (พ.ศ.2523) บ้านเลขที่ 22 หมู่ที่ 2 ตำบลชมพู อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง

ขันแก้ว พรหมกรอายุ 84 ปี (พ.ศ.2525) บ้านเลขที่ 8 หมู่ที่ 3 ตำบลป่าป้อง อำเภอดอยสะเก็ด จังหวัดเชียงใหม่

คำ ชุ่มหมื่น อายุ 68 ปี (พ.ศ.2524) บ้านเลขที่ 51/1 หมู่ที่ 1 ตำบลเวียงเหนือ อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

คำนวณ ศิรินาม อายุ 83 ปี (ค.ศ.1981) บ้านเลขที่ 74 หมู่ที่ 3 ตำบลล่องหิน อำเภอดอยสะเก็ด จังหวัดเชียงใหม่

คำมา อุปโย อายุ 80 ปี (พ.ศ.2522) บ้านเลขที่ 17 หมู่ที่ 5 ตำบลสะเมิงใต้ อำเภอสะเมิง จังหวัดเชียงใหม่

จองหยุ้น วงค์ศรี อายุ 76 ปี (พ.ศ.2524) บ้านเลขที่ 118 หมู่ที่ 1 ตำบลแม่ลาน้อย อำเภอแม่ลาน้อย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

จอม ทองก้อน อายุ 80 ปี (พ.ศ.2524) บ้าเลขที่ 244/1 หมู่ที่ 6 บ้านปางหมอปวง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย

ชูสิทธิ์ ชูชาติ *พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง*

จันทร์ ใจดี อายุ 74 ปี (พ.ศ.2524) บ้านเลขที่ 420 ถนนล่องหลง ตำบลพาน จังหวัดเชียงราย

จันทร์สม ภักดี อายุ 82 ปี (พ.ศ.2526) บ้านเลขที่ 68 หมู่ที่ 7 ตำบลริมปิง อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน

ชม มัสยา อายุ 61 ปี (พ.ศ.2524) บ้านเลขที่ 90 ตำบลม่วงโตน อำเภอบ้านโฮ่ง จังหวัดลำพูน

ชื่น อินตาคำ อายุ 85 ปี (พ.ศ.2522) บ้านเลขที่ 67 บ้านขามแดง ตำบลห้างฉัตร อำเภอห้างฉัตร จังหวัดลำปาง

ดวง แก้วมณี อายุ 66 ปี (พ.ศ.2524) บ้านเลขที่ 6 หมู่ที่ 4 ตำบลป่าแป๋ อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่

ดี เมืองใจ อายุ 88 ปี (พ.ศ.2522) บ้านเลขที่ 130 หมู่ที่ 2 ตำบลชมพู อำเภอสารภี จังหวัดเชียงใหม่

ตั๋น คำน้อย อายุ 84 ปี (พ.ศ.2527) บ้านเลขที่ 103 หมู่ที่ 6 ตำบลป่าแดด อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

ตา วิวัฒน์ชีวิน อายุ 67 ปี (พ.ศ.2528) บ้านเลขที่ 107 หมู่ที่ 3 บ้านท่าลี่ ตำบลวังผาง อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน

เทพ กัณทวงค์ อายุ 80 ปี (พ.ศ.2524) บ้านเลขที่ 1 หมู่ที่ 1 ตำบลเวียงใต้ อำเภอเมือง จังหวัดน่าน

น้อย ง้าวปัญญา อายุ 85 ปี (พ.ศ.2522) บ้านเลขที่ 8 บ้านหัวหนอง ตำบลห้างฉัตร อำเภอห้างฉัตร จังหวัดลำปาง

นิตู้ แซ่เจีย อายุ 96 ปี (พ.ศ.2524) บ้านเลขที่ 140 ถนนเชียงใหม่-เชียงราย อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัดเชียงราย

ปัน ปัญญานวล อายุ 78 ปี (พ.ศ.2523) บ้านเลขที่ 93 ตำบลปากป่อง อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน

ปัน จีนาใหม่ อายุ 88 ปี (พ.ศ.2525) บ้านเลขที่ 143 หมู่ที่ 1 ตำบลบ้านสามหลัง อำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่

ประเสริฐ ชุติมา อายุ 44 ปี (พ.ศ.2528) บ้านเลขที่ 107 หมู่ที่ 3 บ้านท่าลี่ ตำบลวังผา อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน

มา กำวินนะ อายุ 95 ปี (พ.ศ.2522) บ้านเลขที่ 24 หมู่ที่ 5 ตำบลสะเมิง อำเภอสะเมิง จังหวัดเชียงใหม่

มา สอนเสือ อายุ 56 ปี (พ.ศ.2528) บ้านเลขที่ 83 หมู่ที่ 5 ตำบลบ้านนา อำเภอสามเงา จังหวัดตาก

เม่ก๊ะ เตอะอ่อน อายุ 73 ปี (พ.ศ.2524) บ้านเลขที่ 74 หมู่ที่ 1 ตำบลเมืองปอน อำเภอขุมยวม จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ยืน แก้วพวงทอง อายุ 72 ปี (พ.ศ.2528) บ้านเลขที่ 64 หมู่ที่ 3 ตำบลเวียงยอง อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน

ศุภวัตร ภูวกุล เจ้าของร้านรัตนผล ถนนท่าแพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

ฐสิทธิ์ ฐชาติ *พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง*

สรี สุวี อายุ 77 ปี (พ.ศ.2528) บ้านเลขที่ 107 บ้านท่าลี่ ตำบลวังผาง อำเภอป่าซาง จังหวัดเชียงใหม่

สีนวล สวนธะ อายุ 65 ปี (พ.ศ.2524) บ้านเลขที่ 194 หมู่ที่ 2 ตำบลเวียงใต้ อำเภอเมือง จังหวัดน่าน

สุริหย่า คำปาย อายุ 86 ปี (พ.ศ.2524) บ้านเลขที่ 37/1 หมู่ที่ 3 ตำบลปางหมู อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน

สงวน วิบูลย์สันติ อายุ 81 ปี (พ.ศ.2521) บ้านเลขที่ 1 ถนนเจริญประเทศ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

เหย่น คำบุญ อายุ 70 ปี (ค.ศ.1981) บ้านเลขที่ 16 หมู่ที่ 1 ตำบลบ้านปางหมู อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ฮั่งหยิ่ง แซ่โค้ว อายุ 85 ปี (พ.ศ.2522) วัดอุโมงค์ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

แบบสอบถามประกอบการวิจัย

การค้าขายทางเรือ บริเวณลุ่มน้ำปิง ระหว่างภาคเหนือกับภาคกลางของประเทศไทย (พ.ศ.1839 – 2504)

Barge Trading on the Ping River Between the North and the Central Part of Thailand (B.E. 1839 – 2504)

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์.....นามสกุล.....

อายุ.....ปี เกิด พ.ศ.....สัมภาษณ์เมื่อวันที่.....เดือน.....

พ.ศ.....ที่บ้านเลขที่.....หมู่ที่.....ถนน.....

ตำบล.....อำเภอ.....จังหวัด.....

ผู้สัมภาษณ์.....

หมวด ก. แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับเรื่องของพ่อค้า (ต้องตอบทุกคน)

1. ผู้ให้สัมภาษณ์ประกอบอาชีพอะไร?
   - ก. ทำนา ทำไร่
   - ข. ค้าขาย
   - ค. รับราชการ
   - ง. อื่น ๆ.....
2. ผู้ให้สัมภาษณ์เคยประกอบอาชีพเหล่านี้หรือไม่?
   - ก. พ่อค้าเรือ
   - ข. ลูกถ่อ
   - ค. พ่อค้าวัวต่าง
   - ง. ค้าขาย
   - จ. ไม่เคย
3. บิดาของผู้ให้สัมภาษณ์ เคยประกอบอาชีพเหล่านี้หรือไม่?
   - ก. พ่อค้าเรือ
   - ข. พ่อค้าวัวต่าง
   - ค. ลูกถ่อ
   - ง. เจ้าของร้านชำ

4. ทำไมไม่ประกอบอาชีพค้าขาย, พ่อค้าเรือ, พ่อค้าวัวต่าง หรือลูกถ่อบ้าง

ก. ชอบ ข. ไม่ชอบ

เหตุผล.....

.....

5. ถ้าท่านชอบอาชีพดังกล่าวแล้วในข้อ 4 ทำไมท่านไม่ประกอบอาชีพนั้น

ก. ขาดเงิน ข. ขาดความรู้

ค. ขาดผู้ฝึกสอน ง. ขาดทั้ง 3 ข้อ

จ. เหตุผลอื่น.....

.....

6. จงเปรียบเทียบอาชีพในข้อ 3 กับการทำไร่ ทำนา

ก. ดีกว่าทำนา ทำไร่ ข. ทำนา ทำไร่ดีกว่า

เหตุผล.....

.....

.....

7. ท่านคิดว่าพ่อค้าเรือ พ่อค้าวัวต่าง ใครขายสินค้าแพงกว่ากัน

ก. พ่อค้าเรือแพงกว่า ข. พ่อค้าวัวต่างแพงกว่า

เหตุผล.....

.....

.....

8. พ่อค้าเรือ พ่อค้าวัวต่าง มีความจำเป็นหรือไม่สำหรับหมู่บ้านท่าน

ก. จำเป็น ข. ไม่จำเป็น

เหตุผล.....

.....

.....

9. พ่อค้าเรือ พ่อค้าวัวต่าง มีส่วนทำให้หมู่บ้านเจริญขึ้น หรือเสื่อมลง

ก. เจริญขึ้น ข. เสื่อมลง

เหตุผล.....

.....

10. พ่อค้าเรือซื้อสินค้าอะไรจากหมู่บ้านของท่านหรือหมู่บ้านอื่น

.....

.....

ท่านซื้อสินค้าอะไรจากพ่อค้าเรือบ้าง

.....

.....

11. บุคคลที่ประกอบอาชีพพ่อค้าเรือ มีคุณสมบัติอย่างไร

ก. เหมือนคนธรรมดา ข. แตกต่างจากคนธรรมดา

ถ้าแตกต่างจากคนธรรมดา แตกต่างในแง่ใด

.....

.....

12. ในหมู่บ้านของท่านในสมัยก่อนประมาณ.....ปี มีบุคคลต่อไปนี้ประมาณเท่าไร

ก. พ่อค้าเรือประมาณ.....คน ข. ลูกถ่อเรือ ประมาณ.....คน

ค. พ่อค้าวัวต่าง ประมาณ.....คน

13. พ่อค้าเรือส่วนมากเป็นคนชาติใด

ก. จีน ข. ไทย

ค. ชาติอื่น ๆ ง.

จำชื่อใครได้บ้าง

.....

.....

14. ลูกถ่อส่วนมากเป็นคนชาติใด

ก. จีน ข. ไทย

ค. ชาติอื่น ๆ

จำชื่อใครได้บ้าง

.....

.....

15. พ่อค้าเรือ กับพ่อค้าวัวต่าง สัมพันธ์กันอย่างไร

.....

.....

.....

หมวด ข แบบสัมภาษณ์ลูกถ่อ (ตอบเฉพาะคนรับจ้างถ่อเรือ)

16. ท่านเคยถ่อเรือ เมื่ออายุเท่าไร ถึงเท่าไร.....

ประกอบอาชีพนี้ประมาณกี่ปี.....

17. ในเวลา 1 ปี รับจ้างถ่อเรือกี่ครั้ง.....ครั้ง

เหตุผล.....

.....

18. นอกจากรับจ้างถ่อเรือจ้าง ประกอบอาชีพอื่นหรือไม่

ก. ประกอบอาชีพอื่นด้วย ข. ถ่อเรืออย่างเดียว

ท่านคิดว่ารายได้จากการถ่อเรือ กับทำไร่ ทำนา รายได้ใดดีกว่ากัน

ก. ทำไร่ ทำนาดีกว่า ข. ถ่อเรือดีกว่า

20. ท่านรับจ้างถ่อเรือ เดือนใด.....

21. ได้ค่าจ้างครั้งละเท่าไร

ก. เที่ยวล่องจาก.....ถึง.....

ได้ค่าจ้าง.....

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง *ชูสิทธิ์ ชูชาติ*

ข. เที่ยวขึ้น จาก.....ถึง.....
ได้ค่าจ้าง.....

22. เที่ยวล่องจากจาก.....ถึง.....
ใช้เวลาประมาณ.....วัน.....
เที่ยวขึ้น จาก.....ถึง.....
ใช้เวลาประมาณ.....วัน.....

23. ในขณะล่องเรือ ท่านกินอยู่กับนายจ้างหรือจัดหากินเอง
ก. กินอยู่กับนายจ้าง ข. จัดหากินเอง

24. นายจ้างของท่านเป็นใคร
ก. คนจีน ข. คนไทย
ค. ชาติอื่น ๆ.....

25. ใครสอนให้ท่านประกอบอาชีพนี้
ก. เพื่อน ข. พ่อ
ค. ญาติ ง. คนอื่น ๆ.....

26. จงอธิบายความรู้สึกของท่านในการประกอบอาชีพนี้
.....
.....
.....

27. ท่านคิดว่านายจ้าง เอารัดเอาเปรียบท่านหรือไม่
ก. เอาเปรียบ ข. ไม่เอาเปรียบ
เหตุผล.....
.....
.....
.....

ชูสิทธิ์ ชูชาติ *พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง*

28. ค่าจ้างที่ได้รับเป็นธรรมหรือไม่

ก. ต่ำเกินไป ข. สูงเกินไป

ค. ยุติธรรมดีแล้ว

29. ค่าจ้างที่ได้นำไปซื้อสิ่งของอะไรบ้าง

.....

30. เคยคิดเป็นพ่อค้าเรือหรือไม่

ก. เคย ข. ไม่เคย

เพราะอะไร.....

31. ถ้าคิดเป็นพ่อค้าเรือ เป็นได้สำเร็จหรือไม่

ก. สำเร็จ ข. ไม่สำเร็จ

เหตุผลที่สำเร็จ หรือไม่สำเร็จ

.....

.....

32. ซื้อสินค้าอะไรล่องเรือไปขาย

.....

.....

ซื้อสินค้าอะไรจากภาคกลางมาขาย

.....

.....

ขายที่ไหนบ้าง

.....

33. ยกตัวอย่างสินค้าซื้อมาอย่างไร ขายไปเท่าไร

.....

.....

34. จงอธิบายวิธีการล่องเรือ

.....

.....

.....

.....

35. จงอธิบายลักษณะของเรือ แพ

.....

.....

.....

.....

36. จงอธิบายถึงความเชื่อต่าง ๆ ที่เดินทางผ่าน วังน้ำ แก่ง หน้าผา ฯลฯ

.....

.....

.....

.....

37. มีวิธีการบวงสรวงเทวดา ผีสาง อย่างไรบ้าง ในขณะล่องเรือ

.....

.....

.....

.....

38. จงอธิบายท่าเรือที่สำคัญ ๆ มีอะไรบ้าง

.....

.....

.....

ชูสิทธิ์ ชูชาติ *พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง*

39. ทำไมจึงเลิกอาชีพนี้

.....

.....

หมวด ก แบบสัมภาษณ์พ่อค้าเรือ หรือนายฮ้อย (ตอบเฉพาะนายฮ้อย)

40. ท่านเป็นนายฮ้อยชาติใด

ก. ไทย ข. จีน

ค. ชาติอื่น ๆ ได้แก่.....

41. ใครชักจูงให้มาประกอบอาชีพพ่อค้าเรือ

ก. บิดา ข. ญาติ

ค. เพื่อน ง. พระภิกษุ

จ. อื่น ๆ ได้แก่.....

42. ท่านประกอบอาชีพนี้อายุเท่าไร

ประกอบอาชีพนี้กี่ปี.....

43. นอกจากเป็นพ่อค้าเรือแล้ว ประกอบอาชีพอื่นอีกไหม

ก. ประกอบอาชีพอื่นด้วย ได้แก่.....

ข. ไม่ประกอบอาชีพอื่น.....

44. รายได้จากการค้าขายทางเรือ กับประกอบอาชีพอื่นอะไรดีกว่ากัน

ก. ประกอบอาชีพอื่นดีกว่า ข. ค้าขายทางเรือดีกว่า

45. ในการค้าขายได้ทุนมาอย่างไร

.....

.....

ลงทุนเท่าไรต่อ 1 ลำเรือ.....

.....

ขายได้กำไรเท่าไรต่อ 1 ลำเรือ.....

.....

.....

มีเรือค้าขายทั้งหมดกี่ลำ.....

ได้กำไรครั้งละเท่าไร.....

.....

46. ซื้อสินค้าอะไรจากภาคเหนือนำไปจำหน่ายในภาคกลาง

.....

.....

สินค้าอะไรซื้อจากภาคกลางมาจำหน่ายในภาคเหนือ

.....

.....

47. เที่ยวล่องจาก.....ถึง.....ใช้เวลาประมาณ.....

วันเที่ยวขึ้น จาก.....ถึง.....

ใช้เวลาประมาณ.....วัน

ในเวลา 1 ปี ล่องเรือค้าขายได้กี่ครั้ง

ก. 1 ครั้ง ข. 2 ครั้ง

ค. 3 ครั้ง ง. 4 ครั้ง

48. ใครสอนให้ท่านประกอบอาชีพนี้

ก. เพื่อน ข. พ่อ

ค. ญาติ ง. คนอื่น ๆ

49. จงอธิบายความรู้สึกของท่านในการประกอบอาชีพนี้

.....

.....

50. กำไรที่ได้รับนำไปใช้จ่ายอย่างไรบ้าง

.....

.....

.....

51. ถ้าเป็นพ่อค้าเรือในชนบท เคยคิดอพยพไปอยู่ในเมืองบ้างไหม

ก. เคย ข. ไม่เคย

ทำไม

.....

.....

52. มีอุปสรรคในการค้าขายอย่างไรบ้าง

.....

.....

.....

.....

53. จงอธิบายลักษณะของเรือ แพ

.....

.....

.....

.....

54. จงอธิบายถึงความเชื่อต่าง ๆ ที่เดินทางผ่านวังน้ำ แก่ง หน้าผา ฯลฯ

.....

.....

.....

.....

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง *ชูสิทธิ์ ชูชาติ*

55. ท่าเรือที่สำคัญ ๆ มีอะไรบ้าง

.....

.....

.....

56. ท่านจำหน่ายสินค้าที่ไหนบ้าง

.....

.....

57. เคยติดต่อค้าขายกับพ่อค้าวัวต่างบ้างหรือไม่ มีวิธีการอย่างไร

.....

.....

.....

58. มีร้ายขายของชำในตลาดน้ำไหม

.....

.....

59. ขายสินค้าที่ร้านได้กำไรประมาณกี่เท่า .....

ยกตัวอย่างสินค้าบางประเภท.....

.....

.....

60. ท่านเลิกประกอบอาชีพนี้เมื่อไร.....

ทำไมจึงเลิก.....

เลิกอาชีพนี้แล้วประกอบอาชีพอะไร.....

.....

.....

****

ชูสิทธิ์ ชูชาติ *พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง*

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ นายชูสิทธิ์ ชูชาติ

ที่ทำงาน มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ ถนนช้างเผือก
อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ รหัสไปรษณีย์ 50300
โทรศัพท์ (053) 211-534 โทรสาร (053) 214-307

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรีสาขา การศึกษา
วิทยาลัยวิชาการศึกษาประสานมิตร 2514
ปริญญาโทสาขา ประวัติศาสตร์
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร 2523
Cert in Tourism Industry (New Zealand)
ประกาศนียบัตร การโรงแรมและการท่องเที่ยว

ผลงานวิจัย

(1) พ่อค้าวัวต่าง ๆ : ผู้บุกเบิกการค้าขายในหมู่บ้านภาคเหนือของประเทศไทย (พ.ศ.2398 – 2503) ทุนอุดหนุนการวิจัย กรมการฝึกหัดครู, 2524.

(2) THE ROLE OF THAI WOMEN IN PRESERVATION AND DISSEMINATION OF TRADITION CULTURAL VALUES IN THE DEVELOPMENT OF NEW VALUES IN THAILAND : A CASESTUDY FROM LANNA THAI.
ทุนอุดหนุนการวิจัย UNESCO 2526.

(3) การค้าขายทางเรือบริเวณลุ่มน้ำปิงระหว่างภาคเหนือกับภาคกลางของประเทศไทย (พ.ศ.1893 – 2504) ทุนอุดหนุนงานวิจัย มูลนิธิเจมส์ เอช ดับเบิ้ลยู ทอมป์สัน 2529.

(4) กลองหลวง : สงครามพิธีกรรมในล้านนา, ทุนอุดหนุนงานวิจัย มูลนิธิเจมส์ เอช ดับเบิ้ลยู ทอมป์สัน, 2532.

(5) การวิจัยเชิงประเมินผล โครงการ "การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเชิงสังคม" (Social Environment Preservation). ทุนอุดหนุนการวิจัยศูนย์สังคมพัฒนา สภาคาทอลิกแห่งประเทศไทย 2536.

(6) การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ในมณฑลยูนนาน : ศึกษาแหล่งท่องเที่ยวในนครคุนหมิงเมืองลูนาน และเมืองหลูชี, ทุนอุดหนุนการวิจัยโครงการศึกษาประเทศเพื่อนบ้าน สำนักงานสภาสถาบันราชภัฏ กระทรวงศึกษาธิการ, 2539.

(7) "กาดงัว" (ตลาดวัว) : มิติหนึ่งของภาพสะท้อนในการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของสังคมชาวนาในภาคเหนือของประเทศ, ทุนอุดหนุนการวิจัยทางวัฒนธรรมประจำปี พ.ศ.2537 สำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ, 2540

(8) การใช้ภูมิปัญญาชาวบ้านในการอนุรักษ์ป่า และระบบนิเวศเพื่อแก้ปัญหาภัยแล้งของประเทศไทย ทุนอุดหนุนการวิจัยประเภทกำหนดเรื่อง สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, 2541.

(9) รูปแบบการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในเขตลุ่มแม่น้ำวาง ทุนอุดหนุนการวิจัย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย 2544

(10) โครงการสำรวจที่พักประเภทเกสท์เฮาท์ในจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดแม่ฮ่องสอน ทุนอุดหนุนการวิจัย การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย 2545.

(11) รูปแบบการท่องเที่ยวเชิงนิเวศเขตลุ่มน้ำแม่แตงทุนอุดหนุนการวิจัย สำนักงานคณะกรรมการอุดมศึกษาและมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ 2548.

บทความทางวิชาการเกี่ยวกับประวัติศาสตร์ เศรษฐกิจวัฒนธรรม ระบบนิเวศป่าเชิงวัฒนธรรม การท่องเที่ยวแนวอนุรักษ์ ประมาณ 50 เรื่อง

ชูสิทธิ์ ชูชาติ *พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง*

ประสบการณ์

(1) ศึกษากลุ่มชาติพันธุ์ในภาคเหนือตั้งแต่ พ.ศ.2515

(2) สอนการท่องเที่ยว เชิงนิเวศวัฒนธรรม

(3) ศึกษาประวัติศาสตร์ท้องถิ่นล้านนา

ตำรา

1. หลักการโรงแรม
2. อุตสาหกรรมท่องเที่ยว
3. การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ
4. หลักการมัคคุเทศก์

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง *ศุสิทธิ์ ศุชาติ*

พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง เป็นเรื่องราวของ
พ่อค้าจีนในภาคเหนือ ซึ่งค้าขายทางเรือ กับกรุงเทพฯ
ก่อนสร้างทางรถไฟ ถึงเชียงใหม่ (พ.ศ.2464)
พ่อค้าจีนเหล่านี้ คือต้นกำเนิดของตระกูลคหบดีในเชียงใหม่
ซึ่งคุมอำนาจทางเศรษฐกิจ และการเมืองในปัจจุบัน