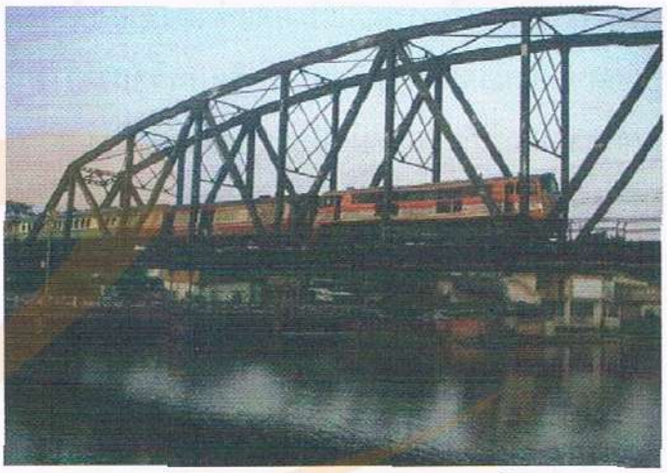
“๑๐๖ ปี สะพานโค้งชะอวด”

ผจญ มีจิตต์

“พี่พายเรือไปหาน้องกี่คลองกี่คดพี่มิได้จดได้จ้อง แต่พอเห็นหน้าน้องคลองมันชื่อผร้าว” ประโยคที่ยกมานี้เป็นบทขับกลอนของหนังตะลุงในครั้งอดีต แต่ไม่สามารถสืบทราบได้ว่าเป็นของคณะใด ลักษณะบทกลอนเป็นการสอดแทรกมุกตลกและอารมณ์ขันทางวาทศิลป์ของศิลปินชาวใต้ นับได้ว่าเป็นทั้งศาสตร์และศิลป์การใช้คำและภาษาในการสื่อสาร



(สะพานรถไฟข้ามคลองชะอวด หรือสะพานโค้งชะอวด)

เรือ สะพานและลำคลองเป็นของคู่กันมาตั้งแต่ครั้งโบราณ โดยเฉพาะ “สะพาน” นั้นหมายถึงสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้นเพื่อเชื่อมต่อระหว่างฝั่งลำน้ำ ใช้สำหรับข้าม เช่น ลำห้วย ลำธาร คู คลอง แม่น้ำ ถนนทั้งถนนรถยนต์และถนนรถไฟ สะพานในยุคแรกๆ สร้างด้วยท่อนไม้ หรือหิน มีลักษณะโครงสร้างแบบเรียบง่ายพบเห็นได้ในยุคโรมันสมัยต่อมาได้นำอิฐมาเป็นส่วนประกอบในการสร้าง ส่วนสะพานเชือกนั้นเป็นสะพานที่ขึงทั้งสองข้างของหน้าผาโดยชนเผ่าอินคา พบบริเวณเทือกเขาแอนดิสในทวีปอเมริกาใต้ ในยุคปฏิวัติอุตสาหกรรมได้นำเหล็กมาใช้ในการสร้างสะพานโดยเชื่อมต่อโครงสร้าง จึงสามารถสร้างสะพานให้มีขนาดใหญ่ ยาวและสูงเพิ่มมากขึ้นได้

สำหรับสะพานโค้งชะอวดนั้น คือสะพานทางรถไฟที่สร้างด้วยเหล็กเชื่อมต่อกัน ข้ามลำคลองชะอวด โดยชาวบ้านทั่วไปมักเรียกว่า **“สะพานโค้ง”** มาตั้งแต่ครั้งอดีตแล้ว เหตุเพราะเป็นสะพานเหล็กที่สูงใหญ่และโค้ง ซึ่งมีอยู่แห่งเดียวในอำเภอชะอวด ด้านเหนืออยู่บนฝั่งในหมู่ที่ ๑ ตำบลชะอวด ส่วนด้านใต้อยู่บนฝั่งหมู่ที่ ๑ และหมู่ที่ ๗ ตำบลท่าเสม็ด อำเภอชะอวด จังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นสะพานแบบ “๑×๘๐ Truss Bridge กม. ที่ ๘๐๖×๕๘๖.๗๕” อันหมายถึง ๑ ช่วง สะพาน ความยาวของคานเหล็ก ๘๐ เมตร (ไม่รวมความยาวของคอสะพาน) เป็นโครงสร้างสะพานแบบทรัส (Truss Bridge) ห่างจากสถานีรถไฟกรุงเทพฯ (หัวลำโพง) ๘๐๖ กิโลเมตร กับอีก ๕๘๖.๗๕ เมตร

สะพานรถไฟโครงสร้างแบบทรัสนี้ จะอาศัยการยึดรวมกันของโครงสร้าง ซึ่งโครงสร้างหลักคือ **“คานตรงสามแท่งต่อกันเป็นรูปสามเหลี่ยม”** ซึ่งจะรับและถ่ายแรงกันอย่างสมดุลอยู่ภายในแต่ละโครงแต่ละช่วง และเมื่อนำโครงหลายๆ ชุดมาเชื่อมต่อรวมกันเป็นโครงสร้างสะพาน ชิ้นส่วนต่างๆ ของทรัสหรือตัวสะพานจะช่วยกันถ่ายเทและต้านน้ำหนักที่เกิดขึ้นในขณะที่ขบวนรถไฟแล่นผ่าน โดยแทนที่พื้นสะพานจะรับน้ำหนักนี้โดยตรง น้ำหนักนั้นจะถูกถ่ายส่งไปยังแรงอัดและแรงดึงภายในคานต่างๆ ของโครงสร้างสะพาน ความสมดุลในการถ่ายแรงระหว่างคานนี้เองจะป้องกันมิให้คานสะพาน “บิด” หรือ “แอ่น” ซึ่งสามารถรองรับน้ำหนักของขบวนรถไฟได้ในที่สุด นอกจากนั้นยังสามารถทำให้ช่วงข้ามยาวขึ้นได้มากกว่าสะพานแบบคานธรรมดาอีกด้วย

สะพานโค้งชะอวดนี้สร้างขึ้นมาพร้อมกับเส้นทางรถไฟสายใต้ ช่วงทุ่งสง – พัทลุง ในสมัยรัชกาลที่ ๕ แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ฉะนั้นขอย้อนกล่าวถึงการสร้างทางรถไฟสายนี้และความจำเป็นเร่งด่วนที่พระองค์ทรงพระราชดำริให้สร้างขึ้น ทั้งๆ ที่รัฐบาลขณะนั้นไม่มีงบประมาณต้องทำสัญญาขอกู้เงินจากต่างประเทศและต้องยินยอมเสียเอกสิทธิ์ในดินแดนบางส่วนเพื่อแลกเปลี่ยนพอสังเขปดังนี้

(สมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ และสมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ)

ในช่วงศตวรรษนั้นเป็นยุคแห่งการล่าอาณานิคมของมหาอำนาจชาติตะวันตก หรือลัทธิจักรวรรดินิยมตะวันตก (Western Imperialism) ซึ่งไทยได้รับผลกระทบและเสียดินแดน เสียมราช พระตะบอง และศรีโสภณให้กับฝรั่งเศสไปแล้ว ส่วนทางตะวันตกเราเสียทะวายมะริดและตะนาวศรีให้กับอังกฤษไปแล้วเช่นกัน และตอนนี้ดินแดนทางภาคใต้ก็กำลังเกิดปัญหากับอังกฤษอีก พระองค์ (ร.๕) มีพระราชดำริว่า **"เส้นทางคมนาคมทางรถไฟเท่านั้นที่จะสามารถยับยั้งและผนึกดินแดนเหล่านี้ให้เชื่อมโยงใกล้ชิดกับส่วนกลางคือ กรุงเทพฯ มากยิ่งขึ้น"** พระองค์จึงทรงกำหนดแผนงานและโครงการไว้ว่า

๑. ในระหว่างปี พ.ศ. ๒๔๕๐ – ๒๔๕๓ จะต้องสำรวจพื้นที่ปักเขตบริเวณที่เส้นทางรถไฟตัดผ่านตั้งแต่เพชรบุรี ถึง สุไหโก-โกลก ให้แล้วเสร็จ

๒. ในระว่างปี พ.ศ. ๒๔๕๓ - ๒๔๕๘ ต้องสร้างเส้นทางรถไฟสายนี้ให้เสร็จและเปิดใช้ได้ตลอดสาย (แต่เมื่อสร้างจริงได้เปิดใช้ตลอดสายเมื่อ พ.ศ. ๒๔๖๔ ความยาวทั้งหมด ๑,๑๔๔ กิโลเมตร ค่าก่อสร้างทั้งสิ้น ๖๒,๔๓๕,๑๙๔ บาท)

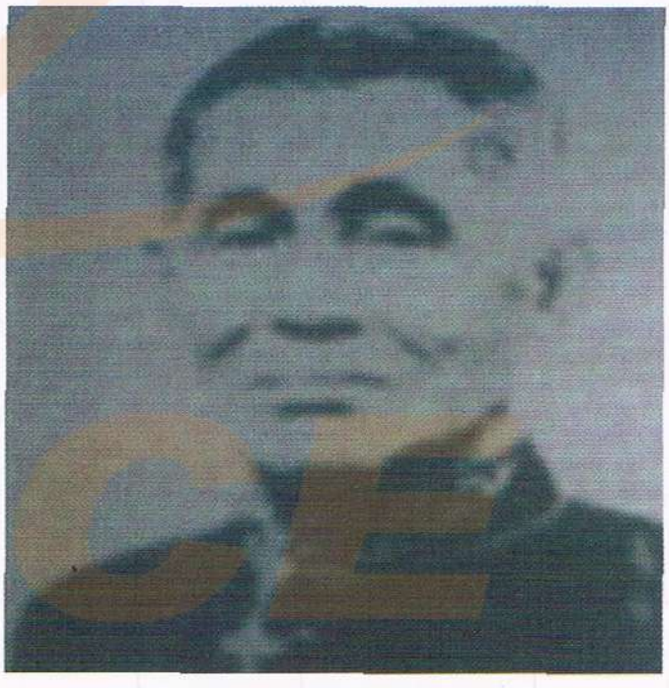
ขณะที่รัฐบาลไทยหาแหล่งเงินกู้และกำลังให้เยอรมันเป็นผู้ก่อสร้างทางรถไฟสายนี้นั้นเกิดมีกระแสข่าวว่า "อังกฤษทำสัญญากับฝรั่งเศสอย่างลับๆ จะเอาแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นแบ่งเขตโดยให้ฝรั่งเศสยึดเอาดินแดนฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยาและภาคอีสานทั้งหมดไปรวมกับลาวและเขมร ส่วนฝั่งขวาของแม่น้ำเจ้าพระยารวมทั้งภาคใต้อังกฤษจะยึดไปรวมกับพม่า" เมื่อเหตุการณ์ผันแปรและสุ่มเสี่ยงเช่นนี้ รัฐบาลไทยขณะนั้นจำเป็นต้องผ่อนปรนให้อังกฤษเป็นผู้สร้างทางรถไฟสายใต้แทนเยอรมัน พร้อมกับขอกู้เงินจำนวน ๔ ล้านปอนด์สเตอร์ลิงค์ หรือ ๔๔ ล้านกว่าบาท เพื่อแลกกับสิทธิครอบครองเหนือดินแดนกลันตัน ตรังกานูไทรบุรีและปะลิสให้กับอังกฤษ โดยฝ่ายไทยส่งพระเจ้าลูกยาเธอเจ้าฟ้าบุรฉัตรไชยการ กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน (ยศในขณะนั้น) ซึ่งสำเร็จวิศวกรรมรถไฟจากเยอรมัน เป็นวิศวกรร่วมก่อสร้าง ดังนั้นปัจจุบันจะเห็นรูปฉัตร ๓ ชั้น และพระนาม "บุรฉัตร" ติดอยู่ที่หัวรถจักรรถไฟทุกคันเพื่อเป็นที่ระลึกถึงพระองค์ท่าน

(ยุคล่าอาณานิคมของชาติมหาอำนาจตะวันตก)

ในการสำรวจและปักเขตแดนเส้นทางรถไฟสายใต้ตั้งแต่เพชรบุรี ถึงมณฑลปัตตานีครั้งนั้น ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระยาวจีสัตยารักษ์ (ขำ ศรียาภัย) จางวางเมืองไชยา เป็นหัวหน้าคณะสำรวจเพราะเป็นผู้ที่มีความชำนาญในภูมิประเทศพื้นที่หัวเมืองปักษ์ใต้อย่างดี

การปักเขตแดนและสำรวจสร้างทางรถไฟช่วงทุ่งสง - พัทลุง นั้นได้เริ่มจากทุ่งสงตัดข้ามบ้านช่องเขาโดยทับไปบนเส้นทางเดินโบราณ จากฝั่งทะเลอันดามันไปสู่ฝั่งอ่าวไทย ในเขตร่อนพิบูลย์ เมื่อถึงช่องเขาต้องเจาะอุโมงค์เพื่อลดระยะทางลงสู่ที่ราบฝั่งตะวันออกของเทือกเขาหลวง หรือเทือกเขานครศรีธรรมราช และเมื่อถึงเขาชุมทองก็หักเลี้ยวกลงไปทางทิศใต้สู่พัทลุง อันมียอดเขา "อกทะลุ" เป็นที่หมายตา (Land Mark) ระยะทาง ๘๙ กิโลเมตร การสร้างทางรถไฟช่วงนี้นั้นสำคัญที่สุด ยากลำบากที่สุดและทุรกันดารมากที่สุดของสายใต้คือตั้งแต่เพชรบุรี - มณฑลปัตตานี เพราะต้องเจาะหินบริเวณบ้านช่องเขาให้เป็นอุโมงค์ ซึ่งจะต้องใช้คนงานกรรมกรวันละไม่ต่ำกว่า ๒๐๐ - ๓๐๐ คน นายช่างวิศกรต้องมีความชำนาญเป็นพิเศษ ดังคำบันทึกของขุนนิพัทธ์ จีระนคร (เจียกีซี) ผู้ตรวจการและผู้จัดการทั่วไปของบริษัทผู้รับเหมาการสร้างทางรถไฟสายนี้ว่า "การขุดเจาะอุโมงค์ลอดเขานั้น มีหลายบริษัทต้องทิ้งงานไปเพราะบริเวณนี้เป็นป่าทึบทุรกันดารมาก มีไข้ป่าชุกชุม คนงานกรรมกรรุ่นแล้วรุ่นเล่านับเป็นร้อยๆ ต้องประสบกับการเจ็บป่วยและเสียชีวิตไปในที่สุด"

(กรมหลวงกำแพงเพชรยัครโยธิน)



พระยาวจีสัตยารักษ์ (ขำ ศรียาภัย)

ประกอบกับในภาคใต้ตอนนั้นพลเมืองมีน้อยจึงต้องอาศัยแรงงานและกรรมกรจากต่างถิ่น โดยให้คนงานถางป่าเป็นแนวกว้างประมาณ ๑ เส้น หรือ ๔๐ เมตร เพื่อเป็นแนวลงดินและลงหินสำหรับวางรางเหล็กจึงต้องแบ่งงานกันเป็นช่วงๆ ละ ๓๐ กิโลเมตร แต่ละช่วงมีโรงงานเก็บวัสดุอุปกรณ์และที่พักของคนงาน ๘-๑๐ หลัง กรรมกรคนงานส่วนใหญ่เป็นคนจีนและแบ่งงานกันทำคือ ชาวจีนแคะทำหน้าที่บุกเบิกถางป่า จีนแต้จิ๋วทำหน้าที่ขุดโกยดินถมทางให้สูงประมาณ ๔.๕ เมตร จีนกวางตุ้งทำหน้าที่โรยหินบนดินที่ถมไว้ให้ได้ระดับ เพื่อเป็นแนววางไม้หมอนและรางเหล็กต่อไป แต่บางครั้งก็เกิดปัญหาเนื่องจากภาคใต้เป็นเขตมรสุมเมื่อถึงฤดูฝน ฝนตกน้ำท่วมหรือไม่ก็เกิดน้ำป่ากัดเซาะเส้นทางที่จัดทำไว้เรียบร้อยพังทลายลงอีก หรือบางครั้งโขลงช้างป่าเหยียบย่ำทำลายแนวคันดิน วัสดุการก่อสร้างผลักทำลายไม้หมอน โรงร้านและโรงเรือนพักคนงานกรรมกรล้มระเนระนาด โดยเฉพาะเส้นทางระหว่าง ชะอวด-

ป่าพะยอม-ควนขนุน-และพัทลุง เพราะทางรถไฟช่วงนี้ไปขว้างเส้นทางเดินตามธรรมชาติการหากินของโขลงช้างระหว่างเทือกเขาบรรทัดกับบริเวณที่ราบลุ่มน้ำ ควนเคร็งทะเลน้อยและทะเลสาบสงขลา กรรมกรคนงานก็ต้องเริ่มงานกันใหม่อีก การสร้างทางรถไฟช่วงทุ่งสง-พัทลุงนี้ต้องใช้คนงานหลายพันคนที่เจ็บป่วยและเสียชีวิตไปเพราะไข้ป่าก็มีเป็นจำนวนไม่น้อยดังกล่าวแล้ว

(การเจาะอุโมงค์ลอดช่องเขา)

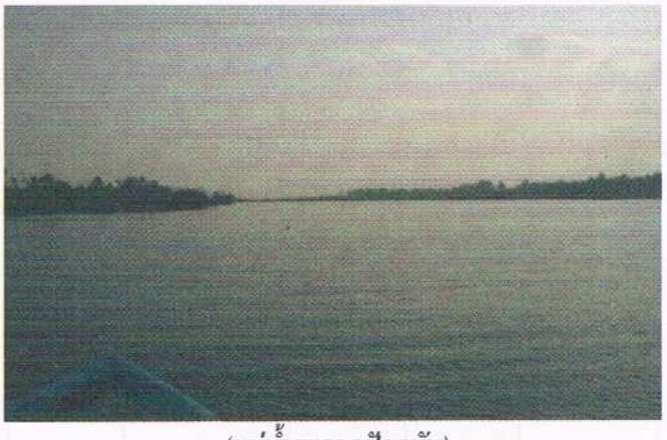
การสร้างทางรถไฟสายใต้ครั้งนี้ท่าเรือที่จัดส่งวัสดุอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องจักรได้แก่ ท่าเรือกันตังจังหวัดตรัง ท่าเรือสงขลา และที่บรรทุกเรือเดินทะเลขนาดย่อมลำเลียงไปตามแม่น้ำ ลำคลองไปยังบริเวณก่อสร้างเส้นทางรถไฟก็มี เช่น แม่น้ำตาปี แม่น้ำปากพนัง เป็นต้น ซึ่งวัสดุอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องจักรเหล่านี้ล้วนบรรทุกเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่มาจากบริษัทอังกฤษในอินเดีย และบางส่วนส่งไปยังมาเลเซีย ญี่ปุ่นและจีนด้วยเพราะประเทศดังกล่าว กำลังพัฒนาสร้างทางรถไฟอยู่เช่นกัน

(อดีตโขลงช้างป่าบริเวณเทือกเขาบรรทัดกับกลุ่มน้ำทะเลน้อย)

วัสดุอุปกรณ์เหล่านี้ เมื่อมาถึงท่าเรือทางภาคใต้ของไทยแล้ว ก็ใช้ช้าง วัว ควายและล้อเลื่อนขนส่งไปเป็นทอดๆ ส่วนทางน้ำก็ใช้เรือขนาดกลาง ขนาดย่อมขนส่งลำเลียงไปตามแม่น้ำลำคลองจนถึงสถานที่หรืออำเภอ หรือจังหวัดต่างๆ ตามที่เส้นทางรถไฟผ่าน

ดังเช่นในการก่อสร้างทางรถไฟช่วงทุ่งสง – พัทลุง ระยะทาง ๘๙ กิโลเมตรนั้น แม่น้ำปากพนัง คลองเชียรและคลองชะอวดต่างมีบทบาทสำคัญมากในการใช้ลำเลียงขนส่งวัสดุอุปการณ์และเครื่องมือต่างๆ ที่บรรทุกเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่มาจอดทอดสมอบริเวณอ่าวไทยแล้วขนถ่ายลงเรือขนาดกลาง ขนาดย่อมล่องไปตามแม่น้ำปากพนัง คลองเชียรและคลองชะอวด มาขึ้นฝั่งที่ชะอวด แล้วลำเลียงทางบกไปยังบ้านทุ่งค่าย (มีคลังเก็บวัสดุขนาดใหญ่ตั้งอยู่) บ้านตูล เขาชุมทองและร่อนพิบูลย์ ส่วนด้านทิศใต้ลำเลียงไปยัง บ้านนางหลง บ้านขอนหาด แหลมโตนดและปากคลองเป็นต้น

ส่วนโครงสร้างสะพานชะอวด หรือที่ชาวบ้านเรียกกันจนติดปากว่า “สะพานโค้ง” ซึ่งทำสำเร็จมาจากต่างประเทศ แล้วบรรทุกเรือล่องมายังชะอวดบริเวณที่เส้นทางรถไฟตัดผ่านก็ใช้ปั้นจั่น หรือเครน (Crane) ขนาดใหญ่ยกขึ้นครอบประกบลงบนคอสะพาน ซึ่งนายช่างวิศวกรได้คำนวณไว้ตามแบบที่



(แม่น้ำชะอวดปัจจุบัน)

เขียนไว้ก่อนแล้วประกอบเข้าเป็นโครงทรัส หรือโครงสะพานตามที่เราเห็นกันอยู่ในปัจจุบัน (เอกสารประวัติขุนนิพัทธ์ จีระนคร)

เหตุการณ์ครั้งสงครามมหาเอเชียบูรพากับสะพานโค้งชะอวด

เมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๔๘๔ สถานีวิทยุ บี.บี.ซี ของอังกฤษรายงานข่าวว่า กองเรือรบญี่ปุ่นราว ๒๐๐ ลำ กำลังเคลื่อนที่ลงมาในทะเลจีนใต้ ๗ ธันวาคม ๒๔๘๔ ในตอนบ่ายทะเลอ่าวไทยคลื่นลมแรงขึ้นทุกที พร้อมด้วยเมฆฝนตั้งเค้าและตกลงมาพรำๆไม่ขาดสาย ขณะเดียวกันสถานีวิทยุ บี.บี.ซี. ของอังกฤษรายงานข่าวทั้งภาคเช้าและภาคค่ำว่า เครื่องบินลาดตระเวนของตนตรวจพบเรือรบญี่ปุ่นเคลื่อนเข้ามายังบริเวณอ่าวไทยจำนวนหนึ่ง

(สะพานโค้งชะอวด)

เช้ามืดวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๔๘๔ ชาวประมงในหมู่บ้านปากพูน อำเภอเมืองจังหวัดนครศรีธรรมราช กำลังออกเรือไปหาปลาประกอบอาชีพตามปกติ ครั้นถึงฝั่งทะเลเห็นเรือขนาดใหญ่จำนวนหลายลำแล่นเข้ามาใกล้ปากน้ำปากพูน พร้อมด้วยเรือระบายกำลังพลจำนวนมากแล่นออกจากเรือใหญ่มุ่งหน้าเข้าหาฝั่ง ก็ทราบด้วยสัญชาตญาณว่า เป็นเรือข้าศึกจึงตกใจหันเรือกลับเข้าฝั่งหนีไป และบ่ายวันเดียวกันนั้นมีข่าวรายงานว่า กองทหารญี่ปุ่นจำนวน ๕๐,๐๐๐ นาย เดินทางสู่กรุงเทพฯ และหลังจากนั้นไม่ถึง ๔๘ ชั่วโมง ญี่ปุ่นก็สามารถยึดกรุงเทพฯได้

ถนอม พูนวงศ์ กล่าวเหตุการณ์ครั้งนี้ไว้ว่า "ในช่วงนั้นสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำทั่วภาคใต้กลายเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญเพราะเป็นเส้นทางการเดินทัพทหารญี่ปุ่นไปโจมตีมาเลเซีย สิงคโปร์และเข้ายึดช่องแคบมะละกาเพื่อเปิดทางให้กองทัพเรือของตนบุกไปโจมตีพม่า ศรีลังกา และอินเดียซึ่งเป็นอาณานิคมของอังกฤษ เครื่องบินอังกฤษบินมาทิ้งระเบิดที่ตั้งของกองทหารญี่ปุ่นแต่ถูกเครื่องบินญี่ปุ่นยิงโต้ตอบขับไล่และตกหลายลำ ในปี พ.ศ. ๒๔๘๖ ฝ่ายสัมพันธมิตรนำเครื่องบิน บี. ๒๔ นำระเบิดร้อยเป็นพวงไปทิ้งระเบิดสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำตาปี ทำลายจนกระทั่งสะพานหักตรงกลางจมลงสู่แม่น้ำ" เพื่อป้องกันมิให้ญี่ปุ่นนำกองกำลังจากสิงคโปร์ มาเลเซียโจมตี พม่าและอินเดีย โดยอาศัยเส้นทางรถไฟสายใต้ของไทย

ในขณะเดียวกันนั้นเหตุการณ์สงครามมหาเอเชียบูรพา กองทหารญี่ปุ่นได้นำกำลังพลมาคุ้มกันสะพานโค้งที่อำเภอชะอวดไว้ด้วยเช่นกัน เพราะญี่ปุ่นเกรงว่าหากฝ่ายสัมพันธมิตรมี อังกฤษ อเมริกา ฝรั่งเศส นำระเบิดมาทิ้งทำลายสะพานแห่งนี้แล้ว การลำเลียงกำลังพล อาวุธและเสบียงของตนที่จะส่งไปสนับสนุนบุกโจมตี มาเลเซีย สิงคโปร์และยึดช่องแคบมะละกาตามแผนการ จะเกิดปัญหาจึงได้ส่งกองกำลังมาป้องกันและควบคุมสะพานโค้งชะอวดไว้ ดังคุณลุง "ยิ่นเม็ง แซ่ล่อย" อายุ ๘๗ ปี ชาวบ้านในตลาดชะอวด (ร้านเลิศศิลป์) ให้ข้อมูลเพิ่มเติมกับผู้เขียนว่า เมื่อประมาณ พ.ศ. ๒๔๘๖ ตนเองเรียนอยู่ชั้น ป.๔ ที่โรงเรียนบ้านชะอวด ญี่ปุ่นได้ส่งกำลังทหารเป็นร้อยๆ มาคุ้มกันสะพานโค้งชะอวดโดยยึดเอาอาคารโรงเรียนบ้านชะอวดซึ่งอยู่ทางตะวันออกห่างจากสะพานประมาณ ๔๐ – ๕๐ เมตร เป็นกองบัญชาการ จนครูและนักเรียนต้องย้ายไปเรียนที่วัดศรีมาประสิทธิ์ซึ่งอยู่ฝั่งตรงกันข้ามกับเส้นทางรถไฟทางตะวันตก ราว ๖๐ – ๗๐ เมตร เป็นการชั่วคราว

(กองเรือรบญี่ปุ่น)

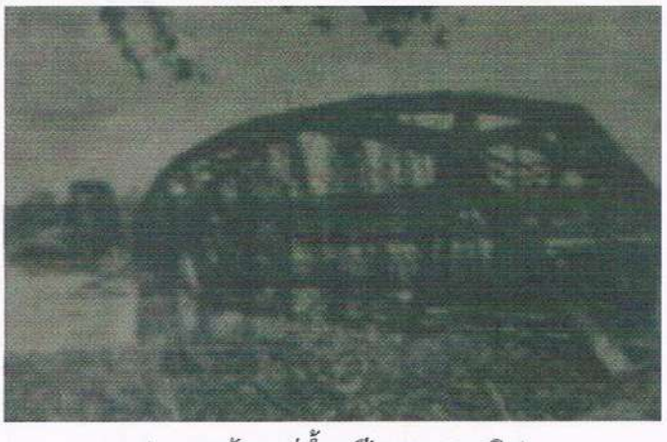
(คุณลุงยิ่นเม็ง กับผู้เขียน)

(โรงเรียนบ้านชะอวดที่กองทหารญี่ปุ่นยึดเป็นกองบัญชาการ)

(วัดศรีมาประสิทธิ์ที่ครูและนักเรียนไปเรียนชั่วคราว)

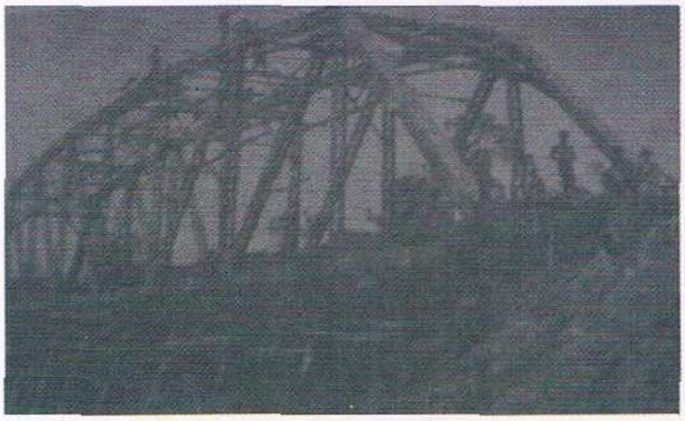
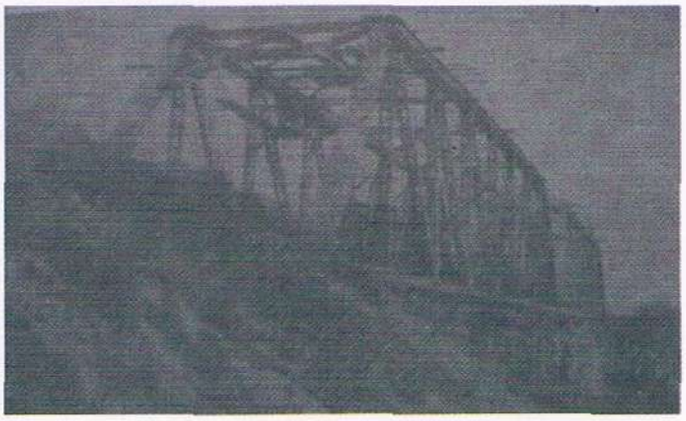
หลังจากนั้นทหารญี่ปุ่นและเชลยฝรั่งได้ต่อเติมโครงสร้างสะพานโค้งชะอวดให้แข็งแรงยิ่งขึ้นโดยการเสริมเสาตอม่อเป็นไม้ซุงทั้งต้นค้ำยันโครงสะพานทั้งสองด้านทั้งนี้เพื่อให้แข็งแรงทนทานยิ่งขึ้นสามารถรับน้ำหนักของขบวนรถไฟ ที่บรรทุกอาวุธหนัก รถถัง กำลังพลและเสบียงอาหารของตนส่งเป็นกำลังบำรุงไปยังมาเลเซีย สิงคโปร์ หรือเมื่อถูกระเบิดจากศัตรูจะไม่ทลายลงได้ง่ายๆ นอกจากนั้นกองทหารญี่ปุ่นยังได้สร้างสะพานสำรองข้ามคลองชะอวดไว้อีกสะพานหนึ่ง ทางด้านตะวันออกของสะพานโค้งปัจจุบันด้วย ขบวนรถไฟสามารถแล่นผ่านไปมาได้อย่างสะดวก เพราะญี่ปุ่นคาดการณ์ไว้ว่าหากสะพานโค้งชะอวดถูกระเบิดของข้าศึกทำลายลง กองกำลังญี่ปุ่นก็สามารถใช้สะพานสำรองนี้ได้ทันที

คุณลุงเล่าต่อว่าเห็นขบวนรถไฟแต่ละเที่ยวนั้นวิ่งมาจากสุราษฎร์ไปทางมาลายู สิงคโปร์ บรรทุกทหารญี่ปุ่น อาวุธ ข้าวสารเป็นกระสอบๆ และจะมีอาวุธปืนกลอยู่หัวขบวน กลางขบวน และท้ายขบวนจุดละ ๒ กระบอก ขณะเดียวกันบนอากาศได้เห็นเครื่องบินครูบอกว่าเป็นของญี่ปุ่น เพื่อบินคุ้มกันขบวนรถไฟตลอดเส้นทางด้วย



(สะพานข้ามแม่น้ำตาปีตอนถูกระเบิด)

ขบวนรถนั้นเห็นได้ชัดเจนเพราะเมื่อถึงสถานีชะอวดแล้วจะจอดเพื่อเอาข้าวสารอาหารและ อาวุธส่งให้กับทหารที่ตั้งกองอยู่ในโรงเรียนบ้านชะอวดดังกล่าว พวกเราเด็กๆ เรียนอยู่ในวัดศรีมาฯ ต่างวิ่งออกไปดู ตลอดทั้งครูก็ด้วย

(สภาพสะพานรถไฟสายใต้ที่โดนระเบิดฝ่ายสัมพันธมิตรในสงครามมหาเอเชียบูรพา)

ในปี พ.ศ. ๒๔๘๘ เมื่อญี่ปุ่นประกาศยอมแพ้สงคราม คืนหนึ่งกองทหารญี่ปุ่นในโรงเรียนบ้านชะอวดได้ช่วยกันขุดหลุมที่หน้าโรงเรียน แล้วนำเอาอาวุธยุทโธปกรณ์ เสบียงอาหารและเสื้อผ้าเครื่องแบบทหารใส่ในหลุมเผาไฟทำลายหมดสิ้น ครั้นเช้าขึ้นมาปรากฏว่าทหารเหล่านั้นหายไปหมดอย่างไร้ร่องรอย ทราบภายหลังว่าไปปล้นเรือชาวบ้านที่จอดอยู่ริมฝั่งคลองชะอวดแล้วพายและ แจวออกปากพนังสู่อ่าวไทยขึ้นเรือรบของตนหนีไป" นี่คือเหตุการณ์ครั้งสงครามมหาเอเชียบูรพากับสะพานโค้งชะอวด ตามความทรงจำของ คุณลุงยิ่นเม็ง แซ่ล่อย ที่เล่าให้ผู้เขียนฟังดังกล่าว

เส้นทางรถไฟช่วงทุ่งสง – พัทลุง สายนี้เริ่มก่อสร้างเมื่อ พ.ศ. ๒๔๕๔ ใช้เวลาก่อสร้างอยู่ ๔ ปี เสร็จและเปิดใช้ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๕๗ ดังนั้นขณะนี้สะพานโค้งชะอวด มีอายุยืนยาวมา ๑๐๖ ปี ช่วงระยะเวลาหนึ่งร้อยหกปีดังกล่าว ได้ผ่านการใช้งานบริการขนส่งผู้คน สินค้า ในภาวะสงคราม ในยามเหตุการณ์ไม่ปกติกับความมั่นคงประเทศ สะพานแห่งนี้ยังเป็นเส้นทางลำเลียงกำลังพล อาวุธยุทโธปกรณ์ตลอดมา ไม่มีสิทธิ์ปฏิเสธใดๆ ทั้งสิ้นและเคยซ่อมแซมครั้งใหญ่เมื่อ พ.ศ. ๒๕๑๒ ปัจจุบันยังคงยืนหยัด โดดเดี่ยวสูงตำทะมึน ท้าแดดลมฝนผ่านมาหนึ่งศตวรรษแล้ว ชนชาวชะอวดต่างภาคภูมิใจและพูดได้อย่างเต็มปากเต็มคำว่านี่คือ **"๑๐๖ ปี สะพานโค้งชะอวด"** เป็นสะพานแห่งมิตรภาพ เป็นสะพานแห่งความปลื้มปิติยินดี เป็นสะพานแห่งสัญลักษณ์และเป็นเครื่องหมายตา (Land Mark) ของอำเภอชะอวดและผู้คนทั่วไป โดยปริยาย ดังคำเปรียบเปรยไว้ว่า

"สะพานโค้งชะอวดเป็นสะพานมานานปี
บัดนี้ยังบริการมานานเหลือ
รับใช้ชนขนส่งขึ้นลงทุกเมื่อ
ทั้งใต้เหนือออกตกไม่บกพร่อง
เคยซ่อมสร้างมาบางครั้งยังปรากฏ
ปีกำหนดนั้นสองพันห้าร้อยสิบสอง
ตั้งโดดเด่นเห็นสง่าขวางลำคลอง
ทะมึนมองเป็นสัญลักษณ์แก่นักเดินทาง"

(สะพานโค้งชะอวดปัจจุบัน)

เอกสารอ้างอิง

- ไกรฤกษ์ นานา "หน้าหนึ่งในสยาม" มติชน , ๒๕๕๖
- ชาลี เอี่ยมกระสินธุ์ "จารึกสยาม" ต้นอ้อ ๑๙๙๙, ๒๕๔๒
- ถนอม พูนวงศ์ "ประวัติศาสตร์เมืองสุราษฎร์ธานี" โอเดียนสโตร์, ๒๕๕๖
- ทัศนา ทัศนมิตร "สงครามตะวันออก – ตะวันตก ในแผ่นดินพระพุทธเจ้าหลวง" บางกอกบุ๊ค, ๒๕๕๓
- ประภัสสร์ ชูวิเชียร "ทางรถไฟบนเส้นทางโบราณ" ๒๕๕๕
- ลักษมี จีระนคร "ชีวประวัติขุนนิพัทธ์ กับการสร้างทางรถไฟสายใต้" ๒๕๒๘

ผจญ มีจิตต์. (2563, พฤศจิกายน). 106 ปี สะพานโค้งชะอวด. *สารนครศรีธรรมราช*, 51(2), 23-30.