

ถนนพม่ากับความเปลี่ยนแปลงของดินแดนทางตอนใน ค.ศ. 1937-1949:
ศึกษากรณีเมืองบามอ



นางสาวนิตยาภรณ์ พรหมปัญญา

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาประวัติศาสตร์ ภาควิชาประวัติศาสตร์

คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2547

ISBN 974-17-6744-7

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

The Burma Road and Change in the Hinterland 1937-1949:

A Case Study of Bhamo



Miss Nittayaporn Prompanya

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Arts in History

Department of History

Faculty of Arts

Chulalongkorn University

Academic Year 2004

ISBN 974-17-6744-7

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ถนนพม่ากับความเปลี่ยนแปลงของดินแดนตอนใน ค.ศ. 1937-1949:
ศึกษากรณีเมืองบามอ

โดย

นางสาวนิตยาภรณ์ พรหมปัญญา


สาขาวิชา

ประวัติศาสตร์

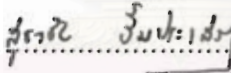
อาจารย์ที่ปรึกษา

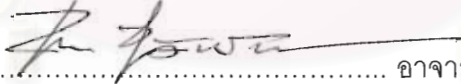
อาจารย์ ดร. สุเนตร ชุตินธรานนท์


คณะกรรมการศาสตราจารย์พ่วงกรณมหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วน
หนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทมหาบัณฑิต

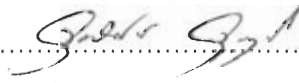

..... คณบดีคณะอักษรศาสตร์
(ศาสตราจารย์ ดร. ธีระพันธ์ เหลืองทองคำ)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สุธัชชัย ยิมประเสริฐ)


..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(อาจารย์ ดร. สุเนตร ชุตินธรานนท์)


..... กรรมการ
(อาจารย์ ดร. ม.ว.ว. รุจยา อาภากร)


..... กรรมการ
(อาจารย์ ดร. จุฬิศพงศ์ จุฬารัตน์)

นิตยสารพิมพ์ปฐมปัญหา: ถนนพม่า กับความเปลี่ยนแปลงของดินแดนทางตอนใน ค.ศ. 1937-1949: กรณีศึกษาเมืองบามอ (THE BURMA ROAD AND CHANGE IN THE HINTERLAND, 1937-1949: A CASE STUDY OF BHANO) อ. ที่ปรึกษา: อาจารย์ ดร. สุเนตร ชุตินทรานนท์, จำนวนหน้า..128...หน้า. ISBN: 974-17-6744-7.

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาการถือกำเนิดและการพัฒนาการของถนนพม่า ถนนสายนี้ถูกสร้างขึ้นในปี ค.ศ. 1937 เพื่อเป้าหมายทางยุทธศาสตร์การทหาร มีจุดเริ่มต้นจากเมืองคูนหมิงมาเชื่อมกับเครือข่ายเส้นทางภายในของพม่า ถนนพม่าถูกสร้างบนเส้นทางการค้าโบราณ ถนนสายนี้ทวีบทบาทสำคัญในช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง โดยเฉพาะบทบาททางด้านยุทธศาสตร์และเป็นสมรภูมิการรบในพื้นที่อินเดีย พม่า และจีน ถนนสายนี้สัมพันธ์อยู่กับความเปลี่ยนแปลงของเมืองบามอ ซึ่งเป็นเมืองสำคัญในดินแดนพม่าตอนบนที่สำคัญในการเป็นเมืองต้นทางเข้าสู่จีน เมืองดังกล่าวมีความสำคัญทั้งในด้านการค้าและยุทธศาสตร์การรบ

ในช่วงปี ค.ศ. 1937-1949 เมืองบามอมีความเปลี่ยนแปลงในหลายๆ ประการด้วยกัน ความเปลี่ยนแปลงปรากฏทั้งในด้านโครงสร้างทางกายภาพของเมืองที่ถูกใช้พื้นที่เพื่อการสงครามเป็นหลัก ด้านเศรษฐกิจและการค้าเป็นภาพของการค้า ด้านสภาพความเป็นอยู่และวิถีชีวิตของชาวเมืองบามอ ที่ต้องปรับตัวเองให้สอดคล้องกับภาวะของสงครามที่เกิดขึ้น



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาควิชา.....ประวัติศาสตร์.....

ลายมือชื่อนิติ.....

สาขาวิชา.....ประวัติศาสตร์.....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

ปีการศึกษา 2547

448 01357 22: MAJOR HISTORY

KEYWORD: BURMA ROAD/ WAR/ CHANGE/ BHAMO

NITTAYAPORN PROMPANYA: THE BURMA ROAD AND CHANGE IN THE HINTERLAND, 1937-1949: A CASE STUDY OF BHAMO. THESIS ADVISOR: DR. SUNAIT CHUTINTARANOND, 128 pp. ISBN 974-17-6744-7.

This thesis examines the origin and development of the Burma Road, a strategic military road built along the ancient commercial route in 1937 AD. The Burma Road originated from the town Kun Ming and links with the route network within Burma. It played more important part in the Second World War, especially as a strategic route and the battlefield of the region of India, Burma and China. The Burma Road is also related to the changes of the town Bhamo, an important town in the Northern Burma and the gateway to China. This town has a commercial and military significance.

During 1937 – 1949 AD, Bhamo went through various changes. These changes occurred in the physical structure of the town, which was transformed to serve the purpose of War. Other changes include economic and commercial changes and also changes in the ways of life of the local people who were forced to adapt to the wartime environment.



Department..... History..... Student's Signature.....

Field of Study.....History..... Advisor's Signature

Academic Year 2004

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถสำเร็จลงได้ด้วยความเมตตา และความอนุเคราะห์จาก ผศ. สุชาชัย ยิ้มประเสริฐ ที่กรุณาเป็นประธานในการสอบวิทยานิพนธ์และเป็นผู้ตรวจวิทยานิพนธ์ของผู้เขียน รวมถึง อาจารย์ ดร. ม.ร.ว.รุจยา อภากร และอาจารย์ ดร. จุฬิศพงศ์ จุฬารัตน์ ที่ให้ความรู้และคำแนะนำและความช่วยเหลือที่มีค่าในการเขียนวิทยานิพนธ์

กราบขอบพระคุณอาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์ ดร. สุเนตร ชุตินทรานนท์ ผู้มีพระคุณ ซึ่งเป็นมากกว่าอาจารย์ ขอบพระคุณสำหรับความกรุณาให้คำแนะนำที่มีค่า ให้ข้อคิดทางวิชาการ และการดำเนินชีวิต อีกทั้งอดทนกับความต้อดั่งทางปัญญาของผู้เขียน ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ในภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยทุกท่านที่เมตตากรุณาให้ความรู้ในวงวิชาการทางด้านต่างๆ ที่มีประโยชน์เป็นอย่างยิ่ง ขอบคุณพี่สมพร พี่ประสิทธิ์ พี่นิก และพี่แปรม ที่ให้ความช่วยเหลือหลายๆ อย่าง รวมทั้งขอบคุณพี่แดนและพี่ๆ บรรณารักษ์คณะอักษรทุกท่านที่กรุณาเอื้อเฟื้อให้ความสะดวกในการยืมและคืนหนังสือ

ตลอดเวลาในการเดินทาง ไปค้นข้อมูลที่ประเทศพม่าโดยอาศัยทุนจากผู้มีพระคุณต่อชีวิตของผู้เขียนเป็นเวลาประมาณ 1 เดือน ผู้เขียนเองได้รับความอบอุ่น การดูแลเอาใจใส่และคำแนะนำทางวิชาการจากนักวิชาการชาวพม่าท่านหนึ่ง ขอบพระคุณอาจารย์ มิมิ และผู้อำนวยการ SEAMEO ประเทศพม่าที่ให้ความเอ็นดูและดูแลผู้เขียนเป็นอย่างดี ขอบพระคุณบรรณารักษ์หอจดหมายเหตุแห่งชาติพม่าคือ Kyi May Tun และ Mie Mie Aung เป็นพี่สาวและเพื่อนที่น่ารักให้ความช่วยเหลือกับผู้เขียนทุกๆ ด้าน ขอบคุณพี่ด้อยที่ให้ความเป็นมิตรและความเป็นเพื่อนตลอดระยะเวลาที่อยู่พม่า

ขอบพระคุณสถาบันARIที่กรุณาให้โอกาสผู้เขียนได้ไปค้นข้อมูล ณ มหาวิทยาลัยแห่งชาติสิงคโปร์ (NUS) เป็นเวลา 3 เดือน อันมีส่วนช่วยทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นรูปเป็นร่างขึ้น อันมีผู้มีพระคุณที่กรุณาให้คำแนะนำ ดี ชม ที่มีค่ายิ่ง คือ Dr. Paul H. Kratoska และ Dr. Khyaw Yin Hlang รวมถึงคณบดีวิจัยและผู้เกี่ยวข้องในสถาบันดังกล่าว ขอบพระคุณพี่เต๋ เต๋ ต้น อาจารย์พัฒนา อาจารย์แจจ พี่ฝน พี่กาญจน์ พี่เรศ พี่หรั่ง หมิง และเพื่อนๆ อีก 8 ท่านที่ได้ร่วมชะตากรรมในประเทศสิงคโปร์ด้วยกัน ขอขอบคุณพี่กอลท์ พี่จวง พี่จิน พี่บี พี่เอ็ม พี่น โอเล่ ยูยเล็ก เตียร เตียร ชวง และกวาง พี่ๆ เพื่อนๆ ร่วมรุ่นทุกคน รวมทั้งพี่ฟ้าใส พี่ปิ่น พี่วุฒ พี่วิภา และพจน์ปริษา ศูนย์ไทยศึกษาฯ ขอบคุณทุกคนที่ได้ให้ประสบการณ์การใช้ชีวิตในโลกกว้างอันมีค่าอย่างยิ่งซึ่งช่วยเติมเต็มในส่วนอื่นๆ ของชีวิตที่นอกเหนือจากที่ได้ในวงวิชาการ และที่สำคัญขอบคุณ พี่เล็ก ที่กรุณาเห็นคเห็น้อยกับการอ่าน ดี และแก้ไขวิทยานิพนธ์จนเป็นรูปเป็นร่างอย่างอดทน และให้กำลังใจและคำปรึกษาในการแก้ไขฉบับให้ดีขึ้น

"กราบขอบพระคุณ" พ่อที่ให้คอยดูแล เอาใจใส่ ให้กำลังใจต่อผู้เขียนอย่างดี ถึงแม้ว่า ณ วันนี้พ่อจะอยู่คนเดียวอยู่ ณ ที่ใดก็ตาม ขอบพระคุณแม่ที่คอยอยู่ข้างๆ และให้กำลังใจเสมอมาขอบคุณพี่สาวทั้งสอง แดง ปอย และอ้อ ที่เป็นทั้งน้องและเป็นเพื่อนให้ผู้เขียนมีกำลังใจและมีความอดทนในการศึกษาจนเป็นประสพผลสำเร็จ จึงขอขอบคุณความดีทั้งหลายที่ได้ให้แก่ท่านทั้งสองทุกประการ

ผู้เขียนขอขอบคุณและขอจดจำทุกท่านที่ได้กล่าวมาด้วยใจจริง แต่หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อบกพร่องผิดพลาดประการใดผู้เขียนขออภัยไว้แต่เพียงผู้เดียว และขอภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฅ
สารบัญแผนที่.....	ญ
สารบัญรูปภาพ.....	ฎ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1. ความสำคัญของปัญหา.....	1
2. เอกสารและงานศึกษาที่เกี่ยวข้องกับพัฒนาการของถนนพม่า.....	1
3. โครงสร้างเนื้อหาการศึกษา.....	4
4. เอกสารสำคัญที่ใช้ในการศึกษา.....	4
5. วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	7
6. ขอบเขตการศึกษา.....	7
7. แนวคิด ทฤษฎีสำคัญ และสมมุติฐาน.....	8
8. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	8
บทที่ 2 พัฒนาการของถนนพม่า.....	9
1. เส้นทางอินเดีย-พม่า-จีน.....	10
2. เส้นทางภายนอกพม่า.....	11
2.1 เส้นทางบามอ-มณฑลยูนนาน: เส้นทางการค้าและเส้นทางการรบ.....	12
2.2 เส้นทางบามอ-เตียงยู.....	15
3. เส้นทางภายในพม่า.....	20
3.1 เส้นทางจากรัฐฉาน.....	20
3.2 เส้นทางแม่น้ำอิระวดี.....	22
3.3 เส้นทางรถไฟภายในพม่า (ย่างกุ้ง-มิดจินา).....	25
บทที่ 3 กำเนิดและหน้าที่ของถนนพม่า.....	27
1. กำเนิดถนนพม่า.....	27
1.1 ขอบเขตของถนนพม่า.....	28

สารบัญ

	หน้า
1.2 กระบวนการสร้างถนนพม่า.....	30
2. หน้าที่ของถนนพม่า.....	37
2.1 เส้นทางลำเลียงยุทธปัจจัยสงคราม.....	37
2.2 นโยบายการ “เปิด” ถนนพม่า.....	39
2.3 นโยบายการ “เปิด” ถนนพม่า.....	42
2.4 เส้นทางยุทธศาสตร์การรบ.....	44
2.5 เมืองบามอกับสถานะเส้นทางยุทธศาสตร์.....	52
บทที่ 4 ผลกระทบและความเปลี่ยนแปลงของเมืองบามอในช่วง ค.ศ. 1937-1949.	62
1. เมืองบามอก่อนปี ค.ศ. 1937.....	64
1.1 ลักษณะทางภูมิศาสตร์กับปัญหาและสภาพของเมืองบามอ.....	64
1.2 ด้านเศรษฐกิจการค้าในเมืองบามอ: เมืองบามอในฐานะเมืองศูนย์กลางการค้าของพม่าตอนบน.....	70
1.3 วิถีชีวิตและปัญหาของกลุ่มคนในเมืองบามอ.....	78
2. เมืองบามอในช่วงปี ค.ศ. 1937-1949.....	82
2.1 การเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพของเมืองบามอ: เมืองยุทธศาสตร์การสงคราม.....	83
2.2 เศรษฐกิจการค้าในเมืองบามอ.....	90
2.3 สภาพสังคมและวิถีชีวิตของคนในเมืองบามอ	101
บทที่ 5 บทสรุป.....	118
รายการอ้างอิง.....	122
ภาคผนวกแสดงคำศัพท์.....	127
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	128

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2.1 แสดงการสำรวจเส้นทางจากรัฐงานไปยังมณฑลยูนนานในโครงการ สำรวจเส้นทางของสไปรย์.....	12
ตารางที่ 4.1 ตัวอย่างผลผลิตทางการเกษตรและปศุสัตว์ในเมืองบามอ ปี ค.ศ. 1944.....	92
ตารางที่ 4.2 แสดงการค้าข้ามพรมแดนระหว่างพม่ากับจีน ปี ค.ศ. 1938-1941.....	95
ตารางที่ 4.3 แสดงปริมาณการค้าข้ามพรมแดนระหว่างพม่ากับจีนโดยถนนพม่า และเส้นทางอื่นๆ ปี ค.ศ. 1938-1941.....	96
ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนประชากรของเมืองในเขตต่างๆ ของพม่าตอนบน ในปี ค.ศ. 1931.....	103
ตารางที่ 4.5 แสดงพื้นที่และจำนวนประชากรของเมืองต่างๆ ในเขตพม่าตอนบน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ. 1944).....	103

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญแผนที่

	หน้า
แผนที่ที่ 2.1 แสดงเส้นทางการค้าโบราณ ระหว่างอินเดีย-พม่า-ยูนนาน.....	11
แผนที่ที่ 2.2 แสดงเส้นทางบามอ-เตียงยู และบามอ-กุนหมิง.....	17
แผนที่ที่ 3.1 แสดงขอบเขตของถนนพม่า.....	29
แผนที่ที่ 3.2 แสดงรายละเอียดระยะทางและความสูงเหนือระดับน้ำทะเล ของถนนพม่า ในเขตมณฑลยูนนาน.....	32
แผนที่ที่ 3.3 แสดงทิศทางการเคลื่อนพลของกองทัพอังกฤษและกองทัพญี่ปุ่น.....	51
แผนที่ที่ 3.4 แสดงเส้นทางการรบของกองทัพญี่ปุ่นในบริเวณพม่าตอนบน ช่วงปี ค.ศ. 1944.....	53
แผนที่ที่ 3.5 แสดงเส้นทางการบุกของกองทัพอังกฤษอินเดียมายังพม่าตอนบน ช่วงปี ค.ศ. 1944.....	54
แผนที่ที่ 4.1 แสดงเส้นทางของแม่น้ำอิระวดี โมกอง และไทปิง.....	66

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญรูปภาพ

	หน้า
รูปภาพที่ 3.1 แสดงการก่อสร้างถนนพม่า.....	35
รูปภาพที่ 3.2 แสดงถนนพม่า ช่วงปี ค.ศ. 1938.....	35



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

ประวัติศาสตร์พม่าในช่วงสงครามโลกครั้งที่สองถูกนำเสนอในสองทิศทางด้วยกัน ทิศทางแรกคือ เรื่องญี่ปุ่นกับการเคลื่อนไหวของกลุ่มชาตินิยมพม่าเพื่อเรียกร้องเอกราชจากการปกครองของอังกฤษ และทิศทางสองเป็นเรื่องของยุทธศาสตร์การทหารและเส้นทางการรบระหว่างญี่ปุ่นกับกองทัพของอังกฤษในพม่า

เส้นทางการรบที่มีบทบาทสำคัญอย่างมากในช่วงสงครามโลกครั้งที่สองคือ *ถนนพม่า* (Burma Road) อันมีพัฒนาการมาจากเส้นทางการค้าระหว่างอินเดีย พม่า และจีน ถนนดังกล่าวเป็นเส้นทางที่ถูกสร้างขึ้นในช่วงสงครามระหว่างจีนกับญี่ปุ่นในปี ค.ศ. 1937 ในช่วงเวลาดังกล่าว *ถนนพม่า* ได้ถูกเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางกายภาพของเส้นทางจากเส้นทางเกวียนมาเป็นถนนลาดยางสมัยใหม่ในช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง โดยการริเริ่มของรัฐบาลจีนคณะชาติอันมีเจียงไคเช็คเป็นผู้นำ

ถนนพม่า มีอาณาเขตจากเมืองคุนหมิง (Kunming) มายังเมืองหวานติง (Wanting) เมืองดังกล่าวเป็นเมืองพรมแดนระหว่างพม่าตอนบนกับมณฑลยูนนาน (Yunnan) ทั้งนี้รัฐบาลจีนคณะชาติอันมีเจียงไคเช็ค เป็นผู้นำได้เล็งเห็นว่าพม่าเป็นแหล่งให้การสนับสนุนหลักในด้านยุทธปัจจัยสงครามกับจีน

เอกสารและงานศึกษาที่เกี่ยวข้องกับพัฒนาการของ*ถนนพม่า*

ถนนพม่า ได้ถูกพัฒนาขึ้นมาเพื่อเป้าหมายทางการสงคราม โดยถูกสร้างขึ้นซ้อนทับกับเส้นทางการค้าแต่โบราณระหว่างพม่ากับจีน อาจจะกล่าวได้ว่าพัฒนาการและการถือกำเนิดขึ้นของถนนสายนี้สัมพันธ์กับประวัติศาสตร์พม่าหลายแง่มุม แต่กระนั้น งานศึกษาและงานเขียนที่เกี่ยวข้องอยู่กับพัฒนาการของถนนสายนี้ อาจจะจำกัดอยู่เพียงแค่สองกลุ่มการศึกษาสำคัญ กล่าวคือ

1. งานศึกษาวิจัยเกี่ยวกับพัฒนาการของเส้นทางการค้าระหว่างพม่า-จีน อาทิเช่น ในบทความของราฟ ซี. โควซีเย่ (Ralph C. Croizier) ดวง แบล็คมอร์ (Thaung Blackmore) และจอห์น แอล. คริสเตียน (John L. Christian)¹ ซึ่งบทความทั้งสามชิ้นนี้ต้องการชี้ให้เห็นถึงภาพความเชื่อมโยง

¹Ralph C. Croizier, "Antecedent of the Burma Road: British plans for a Burma-China railway in the nineteenth century," *Journal Southeast Asia Study* 3:2 (September 1962); Thaung Blackmore, "British quest for

ของเส้นทางต่างๆ ทั้งที่ปรากฏอยู่ใน อินเดีย พม่า และจีน ซึ่งภาพความเชื่อมโยงของเส้นทางดังกล่าวถูกนำเสนอโดยผ่านกิจกรรมการสำรวจเส้นทางของบรรดาข้าราชการอาณานิคมอังกฤษ ซึ่งรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษในพม่าได้มีนโยบายในการสร้างเส้นทางรถไฟจากพม่าไปยังจีน โดยมีปัจจัยคือ ผลประโยชน์ทางการค้าอันเกี่ยวข้องกับฝรั่งเศสเนื่องจากว่าทางฝ่ายอังกฤษเองไม่ต้องการให้ฝรั่งเศสเข้าไปมีอิทธิพลทางการค้าและการเมืองบนเส้นทางการค้าในจีน ประเด็นที่แฝงในบทความทั้งสามคือ ภายใต้ความคิดในการออกสำรวจเส้นทางจากพม่าไปยังจีนนั้น เกิดขึ้นเพราะบันทึกการเดินทางของข้าราชการอาณานิคมอังกฤษที่ชื่อ แม็กลีออด (McLeod) ได้ประสบผลสำเร็จในการเดินทางไปถึงเขตแดนจีน อันเป็นการเดินทางตามเส้นทางจากเมืองท่าพม่าตอนล่างเข้าสู่จีน ซึ่งข้อมูลรายละเอียดเรื่องเส้นทางเส้นนี้ได้มาจากการเก็บข้อมูลจากพ่อค้ากองเกวียนที่เดินทางค้าขายบนเส้นทางระหว่างพม่ากับยูนนานตะวันตก ในบันทึกการเดินทางของเขาได้บรรยายถึงบรรยากาศทางการค้าและความมั่งคั่งของสินค้าอาทิ ฝ้าย ฝิ่นและ หยก เป็นต้น แม็กลีออดได้ขนานนามดินแดนดังกล่าวว่าเป็นดินแดนแห่ง “ทองคำ”

บันทึกการเดินทางแม็กลีออด เล่มนี้ถูกตีพิมพ์ขึ้นในอังกฤษและได้เผยแพร่ในหมู่นักอ่านซึ่งรวมถึงนักเดินทางสำรวจทั้งหลาย ทำให้มีนักเดินทางสำรวจเส้นทางในพม่าโดยมีเป้าหมายเข้าสู่จีน

ในขณะเดียวกันในปี ค.ศ. 1889-1910 อังกฤษได้จัดเก็บข้อมูลการเดินทางเพื่อเก็บรวบรวมและจัดทำบันทึกการสำรวจเส้นทางและเมืองขึ้นมา บันทึกดังกล่าวกล่าวถึงเรื่องของทรัพยากรและเส้นทางต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกพม่า ดังนั้นเส้นทางต่างๆ ที่ปรากฏในบันทึกล้วนแล้วแต่เป็นเส้นทางที่ถูกใช้ในระดับท้องถิ่นอยู่แล้ว อังกฤษมิได้คิดค้นเส้นทางใหม่ หากแต่จัดเอกสารบันทึกเกี่ยวกับเส้นทางต่างๆ ให้เป็นระบบเริ่มจากการเข้าไปสำรวจและทำการบันทึกไว้ในเอกสารชุด Routes in Upper Burma²

วิทยานิพนธ์ของเจก อามิน เซนเดล (Jorrg Armin Schendel)³ ได้ทำการศึกษาถึงเศรษฐกิจของเมืองมัณฑะเลย์ (Mandalay) ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1850-1890 อันสัมพันธ์กับการค้าภายนอกของพม่าตอนบน งานศึกษาชิ้นนี้ได้พยายามที่จะชี้ให้เห็นถึงความเชื่อมโยงกันของเครือข่ายทางการค้า (เครือข่ายของสินค้าและเส้นทางการค้า ทั้งในพม่าตอนล่าง พม่าตอนบน) รวมไปถึงการค้า

China trade by the routes across Burma (1826-1876),” *Symposium on historical archeological and linguistic studies on Southern China, South-East Asia and the Hong Kong region* (Hong Kong: Hong Kong University Press, 1964); John L. Christian, “Trans-Burma trade routes to China”, *Pacific Affairs* 13, Issue 2 (June 1940).

²A.B. Fenton, Routes in Upper Burma: Including the Chin hills and Shan states to which are added a number of routes leading from lower Burma and Siam into those districts (Delhi: Cultural Pub. House, 1983).

³Jorrg Armin Schendel, “The Mandalay economic: Upper Burma’s external trade, c. 1850-1890,” (Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde Der Philosophisch-Historischen Fakultät, Der Ruprecht-Kart-Universität Heidelberg, 2003).

ระหว่างเมืองต่างๆ จากภายนอกราชอาณาจักรพม่า ประเด็นหลักที่วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้เน้นคือ ในขณะที่เมืองแต่ละเมืองในประวัติศาสตร์พม่าจะมีลักษณะของระบบเศรษฐกิจเป็นการเฉพาะตัวของแต่ละตัวเมืองนั้นๆ ทั้งนี้เป็นผลสืบเนื่องจากปัจจัยทางด้านสภาพภูมิศาสตร์ ท่าเลที่ตั้งของเมือง รวมถึงเครือข่ายเส้นทางต่างๆ ที่แวดล้อมเมืองอยู่ ในกรณีระบบเศรษฐกิจของมณฑลแต่ละแห่งซึ่งเป็นเมืองทำการค้าหลักของพม่าตอนบน พ่อค้าชาวตะวันตกรวมถึงระบบเศรษฐกิจแบบใหม่ที่เข้ามาพร้อมกัน ไม่ได้ทำให้ระบบเศรษฐกิจของเมืองมณฑลแต่ละแห่งเปลี่ยนแปลงไป หากแต่ชาวตะวันตกกลับถูกดึงเข้าไปสู่เศรษฐกิจของมณฑลแต่ละแห่งแทน เกิดการร่วมทุนกันระหว่างชนชั้นนำท้องถิ่นกับพ่อค้าชาวตะวันตก อยู่ภายใต้การดูแลและควบคุมของเจ้าเมืองมณฑลแต่ละแห่งและชนชั้นนำท้องถิ่นในพม่าตอนบน เจอ อามิน เชนเดลเสนอว่าระบบเศรษฐกิจของมณฑลแต่ละแห่งมีลักษณะแบบ “Autonomous”

2. งานเขียนงานศึกษา *ถนนพม่า* กับบทบาททางการสงคราม *ถนนพม่า* จะปรากฏอยู่ในงานกลุ่มนี้ในฐานะเป็นพื้นที่ทางการรบและเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญของการสงครามนับตั้งแต่สงครามโลกครั้งที่สองเป็นต้นมา งานเขียนในกลุ่มนี้มักจะเป็นการศึกษาที่อยู่ภายใต้แนวโน้มความสนใจประวัติศาสตร์ทางการทหารและสงคราม บทบาทหน้าที่ของถนนสายนี้ในด้านยุทธศาสตร์ทางการรบจะปรากฏอยู่ในงานเขียนงานศึกษาจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม ทั้งหน้าที่ในด้านดังกล่าว รวมถึงบทบาทและความสำคัญอันหลากหลายอื่น ๆ ของถนนสายนี้มักเป็นเพียงส่วนหนึ่งซึ่งถูกโยงเข้ากับ “วีรบุรุษ” ในสงครามโลกครั้งที่สอง โดยเฉพาะนายพลโจเซฟ สติลเวลล์ (Joseph Stilwell)⁴ ซึ่งมีหน้าที่เป็นผู้บัญชาการการรบในสมรภูมิมินเดียว พม่า และจีน รวมถึงควบคุมกองกำลังของอังกฤษ สหรัฐฯ และกองกำลังของกองทัพจีน งานเหล่านี้จะเป็นการบรรยายภาพการเคลื่อนไหวเพื่อต่อต้านกองทัพญี่ปุ่น พร้อมทั้งบรรยายแนวคิดและนโยบายของนายพลดังกล่าว ในการบรรยายทำให้เห็นภาพความขัดแย้งที่เกิดขึ้นในกองทัพของอังกฤษและสหรัฐฯ

กลุ่มงานที่ศึกษาเรื่อง *ถนนพม่า* ตามกล่าวข้างต้นนี้ เอกสารหลักที่ใช้ในการศึกษาคือเอกสารการรบของกองทัพอังกฤษและสหรัฐฯ โดยเฉพาะที่ได้รับการบันทึกไว้โดยกองทัพสหรัฐฯ ด้วยเหตุ

⁴Charles F. Romanus, Stilwell's command problems (Washington: Office of the Chief of Military History, Dept. of the Army, 1956); Charles F. Romanus, Stilwell's mission to China. (Washington: Office of the Chief of Military History, Dept. of the Army, 1953); David Douglas Rooney, Stilwell (New York: Ballantine Books, 1971); Barbara W. Tuchman, Sand against the wind: Stilwell and the American experience in China, 1911-1945 (London: Macdonald Futura Publishers, 1981); Barbara W. Tuchman, Stilwell and the American experience in China, 1911-1945 (New York: Macmilan, 1970); Nathan N. Prefer, Vinegar Joe's war: Stilwell's campaigns for Burma (Novato: Calif Press, 2000); Liang Ching-ch'un, General stilwell in China 1942-1944 (New York: St. John's University Press, 1972); D. D. Rooney, Stilwell (New York: Ballantine Books, 1971); Leslie Anders, The Ledo Road: General Joseph W. Stilwell's highway to China (Norman: University of Oklahoma Press, 1965).

นี้จึงทำให้คำอธิบายเกี่ยวกับถนนพม่า มักจะจำกัดอยู่เฉพาะในแง่เส้นทางยุทธศาสตร์การสงครามเป็นหลักเท่านั้น

งานการศึกษาดังกล่าวนี้แล้วแต่เป็นการอธิบายจำเพาะลงไปในเรื่องของบทบาทหน้าที่ของถนนพม่าในการเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์การรบ งานศึกษาค้นคว้าเรื่องถนนพม่ายังขาดการอธิบายให้เห็นถึงผลกระทบของถนนพม่าที่มีต่อเมือง วิถีชีวิตและเศรษฐกิจของชุมชน กล่าวคือ ถนนพม่า ได้ส่งผลกระทบและความเปลี่ยนแปลงต่อเมืองในด้านโครงสร้างทางกายภาพของเมือง สังคม และเศรษฐกิจของคนในเมืองตามเส้นทางดังกล่าว ดังนั้นวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงมุ่งที่จะศึกษาประเด็นของประวัติศาสตร์สงครามที่สะท้อนให้เห็นภาพของการเปลี่ยนแปลงของเมืองวิถีชีวิต และเศรษฐกิจของเมืองในดินแดนตอนใน โดยยึดเอาเมืองบามอ (Bhamo) เป็นกรณีศึกษา

โครงสร้างเนื้อหาการศึกษา

ถนนพม่าได้ถูกพัฒนาขึ้นมาเพื่อเป้าหมายของการสงคราม ถนนนี้ถูกสร้างทับซ้อนเส้นทางการค้าระหว่างพม่ากับจีนอันมีมาแต่เดิม ภูมิหลังความเป็นมาดังกล่าวได้ถูกเสนอไว้ในบทที่ 2 ซึ่งมุ่งตีแผ่ให้เห็นภาพของเครือข่ายเส้นทางต่างๆ ทั้งที่อยู่ในพื้นที่พม่าตอนบนที่ติดต่อกับจีน เครือข่ายดังกล่าวเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้รัฐบาลจีนคณะชาติตัดสินใจเลือกสร้างถนนพม่า ส่วนในบทที่ 3 เป็นการอธิบายให้เข้าใจถึงกำเนิดและหน้าที่ของถนนพม่าในช่วงสงคราม ซึ่งส่งผลให้ถนนพม่ามีหน้าที่เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์และเส้นทางการลำเลียงยุทธปัจจัยการรบ ขณะที่ในบทที่ 4 เป็นการอธิบายให้เข้าใจถึงผลกระทบอันเนื่องมาจากความเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญของถนนพม่า ซึ่งส่งผลให้เมืองต่างๆ ในดินแดนตอนในเกิดความเปลี่ยนแปลงในด้านกายภาพ วิถีชีวิต และเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองบามอ

เอกสารสำคัญที่ใช้ในการศึกษา

ข้อมูลทางประวัติศาสตร์ที่ได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับพัฒนาการ ความเคลื่อนไหวและเปลี่ยนแปลงของเส้นทางถนนพม่า เมืองบามอ รวมถึงวิถีชีวิตของผู้คนในเมืองดังกล่าว ซึ่งนำมาใช้ในการศึกษาในที่นี้ สามารถแบ่งประเภทของเอกสารหลักได้เป็น 3 ประเภทใหญ่ๆ คือ

1. บันทึกของนักเดินทางและผู้มีส่วนร่วมในเหตุการณ์ โดยเฉพาะที่ได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับวิถีชีวิตของผู้คนในเมืองบามอ และความเคลื่อนไหวต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนถนนพม่า ตัวอย่างเช่น

เอกสารบันทึกการเดินทางของกัปตัน โบเวอร์ (Captain A. Bowers)⁵ ซึ่งได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับเมืองบามอทั้งในแง่ทางภูมิศาสตร์ วิถีชีวิตความเป็นอยู่ การเมืองการปกครองท้องถิ่นของเมืองบามอ และเมืองบริเวณใกล้เคียง เช่นเมืองคะทา (Katha) ซึ่งเป็นเมืองที่ตั้งอยู่ทางตอนเหนือของเมืองบามอ เป็นต้น หรือในกรณีบันทึกการเดินทางของจอห์น แอนเดอร์สัน (John Anderson)⁶ ซึ่งได้เดินทางไปสำรวจเมืองต่างๆ ตามเส้นทางบามอถึงมณฑลเฉ่และได้บรรยายให้เห็นถึงสภาพความเป็นอยู่ของคนในเมืองบามอว่าเป็นเมืองท่าทางการค้าที่สำคัญของพม่าตอนบน ภาพบรรยากาศเกี่ยวกับการค้าข้ามพรมแดนโดยเฉพาะกองการค้าคาราวาน ลักษณะทางกายภาพของเมืองบามอ รวมถึงความสัมพันธ์ของคนในเมืองบามอกับคนในท้องถิ่นต่างๆ ด้วยความเป็นเมืองพรมแดนทำให้เมืองบามอย่อมเกิดการปะทะสังสรรค์กับกลุ่มคนนอกพรมแดนราชอาณาจักรทั้งในแง่การค้าและสงคราม ทำให้เมืองบามอเป็นเมืองยุทธศาสตร์การรบที่สำคัญในสงครามระหว่างพม่ากับจีน ประเด็นที่พบในเอกสารดังกล่าวคือ ภาพของเมืองบามอในฐานะเมืองท่าทางการค้าและเมืองยุทธศาสตร์บนเส้นทางการค้าระหว่างพม่ากับจีน

ขณะเดียวกันเอกสารส่วนหนึ่งได้ให้ภาพและรายละเอียดเกี่ยวกับ**ถนนพม่า**⁷ นับตั้งแต่การสำรวจเส้นทางสร้างถนน การเวนคืนที่ดินสำหรับก่อสร้าง การเข้ามาของแรงงาน ความสัมพันธ์ของกลุ่มแรงงาน อาทิ กลุ่มแรงงานท้องถิ่นของพม่ากับกลุ่มแรงงานจีน ทั้งนี้รวมถึงรายละเอียดเกี่ยวกับวิถีชีวิต พฤติกรรมของเหล่าทหารอังกฤษ สหรัฐฯ และจีนซึ่งเกี่ยวข้องสัมพันธ์อยู่บน**ถนนพม่า**

2. เอกสารรายงานการรบของกองทัพญี่ปุ่นและกองทัพอังกฤษ ตั้งแต่ปี ค.ศ.1942-1945 ซึ่งได้รายงานเกี่ยวกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ทางการรบ และสถานการณ์ในการบุกยึดพม่าตอนล่างไปจนถึงพม่าตอนบน รวมถึงแผนการของอังกฤษในการบุกยึดพม่าคืนจากกองทัพญี่ปุ่น ทั้งนี้เมื่อได้นำรายงานการรบของทั้งกองทัพญี่ปุ่นและกองทัพอังกฤษในยุทธภูมิการรบอินเดียน พม่า และจีน มาเปรียบเทียบกัน ก็จะพบว่าเส้นทางยุทธศาสตร์การรบที่สำคัญเกิดขึ้นบน**ถนนพม่า**

⁵ A. Bowers, Bhamo expedition report on the practicability of re-opening the trade route between Burma and Western China.

⁶ John Anderson, A report on the expedition to Western Yunan via Bhamo (Calcutta: Office of the Superintendent of Government Printing, 1871).

⁷ Chiang Yee, The men of the Burma Road (London: Methuen & Co. Ltd., 1946); Donovan Webster, The Burma Road: the epic story of the China-Burma-India theater in World War II (New York: Farrar, Straus and Giroux, 2003); Chang, C.T., Burma Road (Singapore: Malaysia Publications, 1964); Neville Bradley, The old Burma Road: a journey on foot and mule back from the diary, notes and reminiscences (London: W. Heinemann, 1945).

เอกสารรายงานการรบของกองทัพญี่ปุ่น⁸ กล่าวถึงแผนการและยุทธวิธี รวมถึงหน้าที่ของ กองกำลังต่างๆ ของกองทัพญี่ปุ่นในสมรภูมิการรบในพม่าตอนบนและจีนช่วงปี ค.ศ. 1941-1945 ซึ่ง กองทัพญี่ปุ่นเล็งเห็นว่าพม่านั้นเป็นพื้นที่และเส้นทางสำคัญในการที่กองทัพพันธมิตรจะใช้ลำเลียง กองกำลังและยุทธปัจจัยการทหารไปยังจีน เพื่อสนับสนุนกองทัพจีนในการต่อต้านกองทัพญี่ปุ่น ขณะเดียวกัน ญี่ปุ่นก็มองเห็นว่ากองทัพอังกฤษจะกลับเข้ามายึดพม่าคืนจากญี่ปุ่น เพื่อที่จะเข้าไปยึด *ถนนพม่า* เอกสารเหล่านี้ได้สะท้อนให้เห็นว่าเป้าหมายสำคัญที่สุดในพื้นที่การรบอินเดีย-พม่า-จีน นั้นคือ การจะต้องยึด*ถนนพม่า* ให้ได้ ขณะที่ในส่วนของเอกสารรายงานการรบของกองทัพอังกฤษ และสหรัฐ⁹ กล่าวถึงแผนการรบของกองทัพตนเองในสมรภูมิพม่าตอนบน-จีน โดยพบว่ามุมมอง เกี่ยวกับยุทธศาสตร์การรบของกองทัพอังกฤษและกองทัพญี่ปุ่น ต่างมองพม่าว่าเป็นที่ตั้งของ เครือข่ายเส้นทางที่สำคัญในการรบ ส่งผลให้แผนการรบของทั้งสองต่างตรงกันกล่าวคือ ต้องการเข้า ยึดเส้นทางคมนาคมหลักคือเส้นทางแม่น้ำ ถนน และเส้นทางรถไฟ ดังนั้นเมืองที่อยู่ในบริเวณ เส้นทางดังกล่าวจึงถูกยึดครองด้วยเช่นกัน

ในเอกสารรายงานการรบเหล่านี้ต่างมอง*ถนนพม่า* เป็นทั้งพื้นที่การรบและเส้นทางยุทธ ศาสตร์การทหารที่สำคัญในยุทธภูมิการรบในพม่าตอนบน ประเด็นของ *ถนนพม่า* จึงเป็นประเด็นที่ ถูกนำมาอธิบายในความหมายของการเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการลำเลียงยุทธปัจจัยสงครามจาก พม่าเข้าสู่จีน และพื้นที่ยุทธศาสตร์การรบระหว่างพม่า ญี่ปุ่น และจีน เพราะฉะนั้นการรับรู้เกี่ยวกับ เรื่องของ*ถนนพม่า*ในประวัติศาสตร์สงครามของพม่า สามารถรับรู้ได้เพียงทิศทางเดียวคือ *ถนนพม่า* ในบทบาทของการเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ ทั้งในการลำเลียงยุทธปัจจัยและเป็นพื้นที่ในยุทธภูมิช่วง สงครามโลกครั้งที่สอง

3. เอกสารจากหอจดหมายเหตุแห่งชาติของพม่า (Myanmar National Achieve Department-NAD) เป็นเอกสารรายงานที่ข้าราชการอาณานิคมในพม่ารายงานต่อส่วนกลาง เกี่ยวกับผลของการ เดินทางตรวจพื้นที่ตามหัวเมืองต่างๆ โดยรายงานถึงสภาพความเป็นอยู่ การเก็บภาษี ปัญหาที่เกิดขึ้น ในหัวเมืองนั้นๆ อาทิ เรื่องโจร เรื่องการค้าที่ผิดกฎหมาย สำนวณสำมะโนประชากรให้กับส่วนกลาง ได้รับทราบ โดยเมื่อถึงช่วงสงครามโลกครั้งที่สองเอกสารชุดนี้ได้รายงานสภาพเหตุการณ์ต่างๆ

⁸Burma operations records: phase I: November 1941-1942 (Washington D.C.: Library of Congress, 1963); Burma operations records: phase II: 1943-1944 (Washington D.C.: Library of Congress, 1963); Burma operations records: phase III: 1944-1945 (Washington D.C.: Library of Congress, 1963), Burma operations records: phase III: April 1944-August 1945 (Washington D.C.: Library of Congress, 1963).

⁹Sri Nandan Prasad, The reconquest of Burma (New Delhi: Combined Inter-Services Historical Section (India & Pakistan), 1958-1959); The retreat from Burma, 1941-1942 (Calcutta: Combined Inter-Services Historical Section (India & Pakistan), 1953); United States War Department Strategic Services, The overseas targets war report of the OSS Vol. 2 (New York: Walker, 1976).

ในช่วงเวลาของสงครามไปยังส่วนกลาง เนื้อหาที่ข้าราชการอาณานิคมบันทึกคือ การสำรวจการอพยพของผู้ลี้ภัยสงคราม ปัญหาเรื่องโจรสลัด การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของคนในพม่า การเตรียมการป้องกันตนเองจากกองทัพญี่ปุ่น รายงานการเก็บเสบียง รายงานการค้าระหว่างคนที่ต้องติดกับกองทัพของทั้งอังกฤษและญี่ปุ่น เป็นต้น

4. เอกสารรายงานการทูตของอังกฤษ¹⁰ ซึ่งจะช่วยเหลือสภาพอื่นๆ ของ *ถนนพม่า* และเมืองบามอ นอกเหนือไปจากมิติการเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์การทหารเท่านั้น มิติดังกล่าวคือเส้นทางเศรษฐกิจการค้าสินค้าประเภทยุทธศาสตร์การทหารในช่วงสงคราม เอกสารรายงานทางการทูตชุดดังกล่าวได้รวบรวมเอาจดหมายโต้ตอบของบรรดาทูตอังกฤษในพื้นที่ต่างๆ ไว้จำนวน 10 ชุดด้วยกัน แต่ละชุดจัดเรียงตามลำดับเวลา ประเด็นที่ปรากฏในชุดเอกสารดังกล่าวคือ สภาพการเมือง เศรษฐกิจ สังคม รวมถึงปัญหาความขัดแย้งในจีน ญี่ปุ่น และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งอังกฤษได้เข้าร่วมในสัมพันธด้วยในทางการค้า ด้วยเหตุนี้ รายละเอียดที่ได้จากเอกสารชุดดังกล่าวจึงเป็นภาพการดำเนินการทางการค้า และความมั่นคงทางการเมืองของอังกฤษในดินแดนดังกล่าว ทั้งนี้ประเด็นเกี่ยวกับ *ถนนพม่า* ได้ปรากฏในเอกสารชุดดังกล่าวนี้ นับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1937 เป็นต้นมา

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาถึงประวัติความเป็นมาและความสำคัญของ *ถนนพม่า*
2. เพื่อศึกษาผลกระทบของการสร้างและใช้ *ถนนพม่า* ในช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง ส่งผลกระทบต่อดินแดนตอนในของพม่าโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองบามอ

ขอบเขตการศึกษา

1. ปีเริ่มต้นของการศึกษาคือ 1937 ปีนี้เป็นปีที่ *ถนนพม่า* ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อประโยชน์ในการเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์การรบในสมรภูมิมินเดีย-พม่า-จีน
2. วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สิ้นสุดการศึกษาในปี ค.ศ. 1949 เนื่องจากปีนี้เป็นปีที่มีการเปลี่ยนแปลงการปกครองภายในจีนซึ่งจีนเปลี่ยนแปลงการปกครองเป็นการปกครองในระบอบคอมมิวนิสต์ กองกำลังของทหารจีนคอมมิวนิสต์ได้เข้ามาควบคุมเส้นทาง *ถนนพม่า* และได้ส่งผลให้

¹⁰British documents on foreign affairs: reports and papers from the foreign office confidential print, Part I-III, from 1940 through 1945. Series E. Asia (Bethesda, Md.: University Publications of America, 1997).

การเดินทางระหว่างพม่ากับจีน โดยอาศัยเมืองบามอเป็นเมืองคั่นทางนั้นอยู่ในการควบคุมดูแลอย่างเข้มงวดของรัฐบาลจีนคอมมิวนิสต์

แนวคิด ทฤษฎีสำคัญ และสมมุติฐาน

ถนนพม่า มีพัฒนาการมาจากเส้นทางในพม่าตอนบนที่ใช้ในการติดต่อระหว่างพม่า-จีน ถนนสายนี้ถูกเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางกายภาพของเส้นทางมาเป็นถนนลาดยางสมัยใหม่ในช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง ช่วงนี้ถนนพม่ามีความหมายในฐานะที่เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางกายภาพดังกล่าวทำให้เกิดความสะดวกต่อการเดินทาง และก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงในวิถีชีวิต เศรษฐกิจ และสังคมในดินแดนตอนในของพม่า ดังจะเห็นได้จากความเปลี่ยนแปลงของเมืองบามออันเป็นเมืองคั่นทางของถนนพม่า จากเมืองศูนย์เศรษฐกิจการค้าตอนในภาคพื้นทวีปมาเป็นเมืองศูนย์ทางยุทธศาสตร์การทหารในช่วงสงคราม ซึ่งส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตของประชาชน โดยจับพลันทั้งในด้านเศรษฐกิจ และสังคม

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. เข้าใจถึงประวัติความเป็นมาและความสำคัญของถนนพม่า
2. เข้าใจถึงผลกระทบและความเปลี่ยนแปลงของการสร้างถนนพม่า และการใช้ถนนนี้ที่มีต่อดินแดนทางตอนใน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองบามอและวิถีการดำรงอยู่ของประชาชนซึ่งส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงในด้าน เศรษฐกิจ และสังคม โดยรวม

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

พัฒนาการของถนนพม่า

นับแต่ครั้งอดีต ผู้คนที่อาศัยอยู่ในแถบประเทศอินเดีย พม่า และจีน ได้ติดต่อสัมพันธ์ด้านต่าง ๆ ระหว่างกันผ่านเครือข่ายของเส้นทางดินแดนตอนใน¹ เส้นทางในดินแดนตอนในมีอยู่หลายเส้นทาง บ่อยครั้งที่การศึกษาเรื่องเส้นทางมักศึกษาเพียงเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งเท่านั้น การศึกษาดังกล่าวไม่ได้ทำให้เห็นภาพความเชื่อมโยงของเส้นทางที่นอกเหนือจากเส้นทางที่ศึกษาอยู่ อีกทั้งมิได้ก่อให้เกิดภาพของเมืองและคนที่สัมพันธ์กับเส้นทางต่างๆ ดังนั้นในบทนี้จะได้ทำการศึกษาถึงเครือข่ายของเส้นทางการค้าการคมนาคมในบริเวณพม่าตอนบนกับจีน ก่อนที่จะเป็นถนนพม่าโดยการพิจารณาถึงความเชื่อมโยงของเส้นทางแต่ละเส้นที่อยู่ในแถบดินแดนตอนในว่ามีลักษณะที่เชื่อมกันอย่างไร และที่สำคัญที่นอกเหนือจากเส้นทางต่อเส้นทางที่เชื่อมถึงกันแล้วก็คือ การเชื่อมโยงกันของเมือง คน ทรัพยากร สินค้า และผลผลิตต่างๆ ดังนั้นการอธิบายเรื่องของเครือข่ายจะนำไปสู่ความเข้าใจในส่วนของการสร้างถนนพม่า อันมีพัฒนาการมาจากเส้นทางการค้าโบราณ ระหว่างจีน พม่า และอินเดีย

โดยเส้นทางที่ถูกเลือกมาสร้างเป็นถนนพม่า นั้นมีทำเลที่ตั้งอยู่ในบริเวณมณฑลยูนนานของจีน ลักษณะพิเศษของถนนดังกล่าวคือ เป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมกับเครือข่ายเส้นทางอินเดีย-พม่า-จีน อันเป็นเครือข่ายเส้นทางกินอาณาบริเวณกว้างขวาง ก่อให้เกิดประโยชน์ทั้งการค้าข้ามเขตแดนรัฐ และการเมือง

เครือข่ายเส้นทางในภาพรวมของเส้นทางระหว่างอินเดีย-พม่า-จีน กล่าวได้ว่าเป็นเครือข่ายใหญ่ ประกอบด้วยสองเครือข่ายเส้นทางย่อยคือ เส้นทางภายนอกพม่าอันได้แก่เส้นทางจากเมืองบามอถึงมณฑลยูนนาน และเส้นทางจากอินเดียถึงพม่า ส่วนอีกเส้นทางหนึ่งคือ เส้นทางภายในของพม่า เส้นทางต่างๆ ภายในพม่าถือเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายใหญ่ดังกล่าว ทั้งนี้ เส้นทางภายในของพม่าประกอบด้วย เส้นทางทั้งจากรัฐฉาน เส้นทางแม่น้ำ รวมถึงเส้นทางของเมืองบามอต่างล้วนแล้วแต่เป็นเส้นทางที่มีเป้าหมายเข้าสู่จีนทั้งสิ้น

หากพิจารณาในด้านยุทธศาสตร์การค้าและยุทธศาสตร์การทหารแล้ว จะเห็นว่าเครือข่ายเส้นทางทั้งสองลักษณะคือ “เส้นทางใหญ่” ซึ่งเชื่อมอินเดีย พม่าตอนบน และจีนนั้นเป็นเส้นทางแนวระนาบที่ครอบคลุมพื้นที่ที่กว้างขวาง ขณะที่ “เส้นทางภายใน” จะเป็นเส้นทางในแนวตั้งที่เชื่อม

¹ เส้นทางในดินแดนตอนในหมายถึงเส้นทางจากพม่า-จีน โดยมีระบบเส้นทางแบ่งออกเป็น 2 ระบบ คือ (1) เส้นทางบามอ-ยูนนาน และ (2) เส้นทางจากพม่าตอนล่าง-พม่าตอนบน-บามอ-จีน และเส้นทางจากรัฐฉาน-ตอนใต้ของจีน ซึ่งระบบเส้นทางในส่วนที่ 2 นี้สามารถเชื่อมกับเครือข่ายเส้นทางจากอินเดีย-พม่าได้ ในขณะที่คำว่า “ดินแดนตอนใน” ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ หมายถึงพม่าตอนบน (บริเวณเมืองมิดจินา เมืองบามอ เป็นต้น)

บางส่วนของรัฐฉานกับพม่าตอนล่างและอ่าวเบงกอล โดยมีแม่น้ำอิระวดี (Irrawaddy River) เป็นเส้นทางคมนาคมหลัก จะเห็นว่าสำหรับในมิติทางยุทธศาสตร์แล้ว เส้นทางทั้งสองเครือข่ายจะเชื่อมถึงกันที่เมืองบามอ ส่งผลให้เมืองนี้มีฐานะเป็นเมืองยุทธศาสตร์ในเขตพม่าตอนบนที่สำคัญยิ่งในช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง และจากเงื่อนไขด้านสถานที่ตั้งตามกล่าวนี้ เมืองบามอจึงเป็นเมือง “ต้นทาง” สำคัญของถนนพม่า ที่เชื่อมเครือข่ายเส้นทางคมนาคมสู่จีนตอนใต้ ซึ่งเป็นเขตยุทธภูมิที่สำคัญของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ภาคพื้นทวีปในช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง

1. เส้นทางอินเดีย-พม่า-จีน

เส้นทางจากอินเดีย-พม่า-จีน (India-Burma-China Route)² เป็นเครือข่ายใหญ่ซึ่งเชื่อมต่อพื้นที่แคว้นอัสสัมของอินเดียกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เส้นทางหลักเส้นนี้ยังมีเส้นทางย่อยอื่น จากหลักฐานตามที่ปรากฏในแผนที่ของเกา ซุง เฟย (Kuo Tsung-fai) (ดูรายละเอียดในแผนที่ที่ 2.1) ซึ่งเป็นแผนที่แสดงเส้นทางการค้าโบราณซึ่งมีมาแต่ปี ค.ศ. 8 แผนที่ดังกล่าวได้ช่วยแสดงภาพของเส้นทางต่างๆ ที่เชื่อมโยงอินเดีย-พม่า-จีน ทำให้เห็นภาพของเครือข่ายเส้นทาง อินเดีย-พม่า-จีนที่แยกออกไปได้ดังนี้³

1. เส้นทางจากพม่าตอนบน คือ เมืองบามอ (Bhamo)-มณฑลยูนนาน (Yunnan)-เมืองคุนหมิง (Kunming)-แม่น้ำแดง (Red River)

2. เส้นทางจากอินเดียแคว้นอัสสัม (Assam)-เมืองบามอ-มณฑลยูนนาน-เมืองคุนหมิง-แม่น้ำแดง

3. เส้นทางจากอินเดียแคว้นอัสสัม-เมืองพุกาม-แม่น้ำอิระวดี-เมืองบามอ-มณฑลยูนนาน-เมืองคุนหมิง-แม่น้ำแดง

4. เส้นทางจากกลุ่มแม่น้ำอิระวดี-เมืองบามอ-มณฑลยูนนาน-เมืองคุนหมิง-แม่น้ำแดง

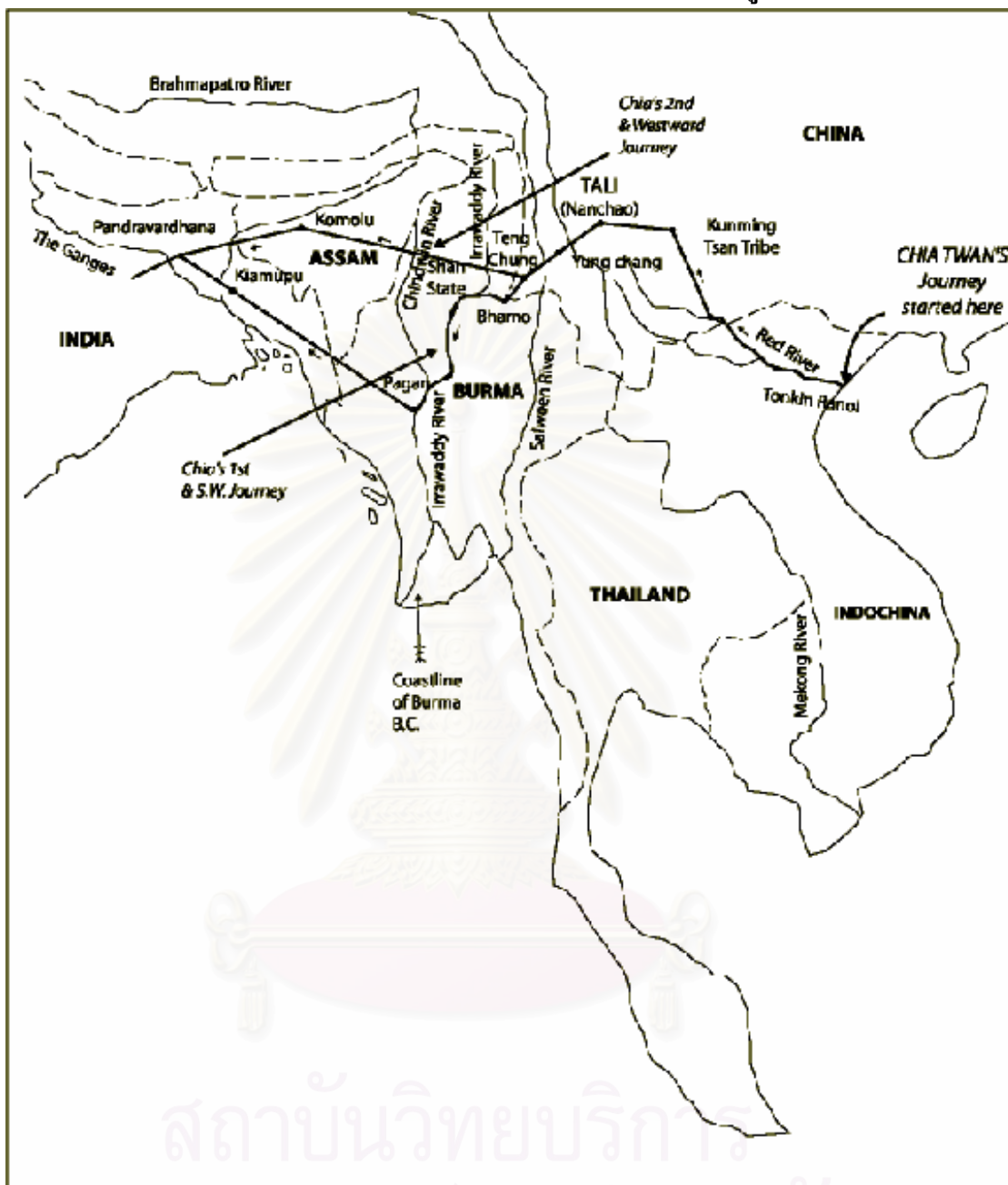
กล่าวโดยรวมคือ ในบรรดาเส้นทางทั้ง 4 กลุ่มดังกล่าว เมืองบามอและแม่น้ำอิระวดีถือได้ว่าเป็นเมืองและเส้นทางหลักในการเชื่อมกับเส้นทางต่างๆ ที่มาจากอินเดีย เพื่อเข้าสู่จีน เส้นทางดังกล่าวนี้คือเครือข่ายของเส้นทางอินเดีย-พม่า-จีนอันเป็นเครือข่ายเส้นทางใหญ่

²Ralph C. Croizier, “Antecedent of the Burma Road: British plans for a Burma-China railway in the nineteenth century,” *Journal Southeast Asia Study* 3:2 (September 1962); Thaug Blackmore, “British quest for China trade by the routes across Burma (1826-1876),” *Symposium on historical archeological and linguistic studies on Southern China, South-East Asia and the Hong Kong region* (Hong Kong: Hong Kong University press, 1964); John L. Christian, “Trans-Burma trade routes to China”, *Pacific Affairs* 13, Issue 2 (June 1940).

³ Chiranan Prasertkul, *Yunnan trade in the nineteenth century: Southeast China's cross-boundaries functional system* (Bangkok: Institute of Asian Studies, Chulalongkorn University Press, 1980), p. 11.

แผนที่ 2.1

แสดงเส้นทางการค้าโบราณ ระหว่างอินเดีย-พม่า-ยูนนาน



ที่มา: Kuo Tsung-fai, "A brief history of the trade routes between Burma, Indochina and Yunnan," in Chiranan Prasertkul, *Yunnan trade in the nineteenth century: Southeast China's cross-boundaries functional system*, p. 11.

2. เส้นทางภายนอกพม่า

การเดินทางติดต่อสัมพันธ์กันระหว่างพม่ากับจีน ในกรณีการใช้เส้นทางภายนอกพม่า อันมีเมืองบามอเป็นเมืองต้นทางหลัก สามารถจำแนกเส้นทางย่อยออกเป็นสองเส้นทางด้วยกัน

2.1 เส้นทางบามอ-มณฑลยูนนาน: เส้นทางการค้าและเส้นทางกรรบ

เส้นทางที่ถูกกล่าวถึงมากที่สุดคือเส้นทางจากเมืองบามอไปสู่จีน โดยเฉพาะเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างเมืองบามอกับมณฑลยูนนาน (บางครั้งก็ถูกเรียกว่า “Bhamo Route” หรือ “Ambassador Route”⁴) ในงานศึกษาของตวงแบล็คมอร์ (Thaung Blackmore) ราฟ ซี. โครซีเยร์ (Ralph C. Croizier) และวิกเตอร์ เพอร์เซลล์ (Victor Purcell)⁵ รวมถึงงานเขียนทางประวัติศาสตร์ของข้าราชการอาณานิคมอย่าง จี.อี. ฮาร์วีย์ (G.E. Harvey)⁶ ต่างกล่าวถึงเส้นทางบามอ-ยูนนานว่าเป็นเส้นทางการค้าที่มีมานาน โดยกล่าวว่าเป็นเส้นทางที่ใช้มาตั้งแต่ศตวรรษที่ 8 และถึงศตวรรษที่ 19 ก็ยังถูกใช้เรื่อยมา เส้นทางบามอ-ยูนนานเป็นเส้นทางที่ผ่านภูเขาสูงและที่ราบระหว่างหุบเขา ขณะที่บางส่วนสามารถเชื่อมกับเส้นทางแม่น้ำสาละวินและแม่น้ำโขง⁷ ขณะเดียวกัน เส้นทางดังกล่าวนี้ยังเชื่อมกับเส้นทางภายในพม่า จนทำให้เกิดเป็นเครือข่ายเส้นทางการค้าและการสงครามระหว่างพม่ากับจีน

เส้นทางบามอ-มณฑลยูนนาน เป็นเส้นทางที่พ่อค้า นักเดินทางต่างรู้จักในฐานะเส้นทางสำคัญในการเดินทางเข้าสู่จีน โดยมณฑลยูนนานถูกมองว่าเป็นแหล่งทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์ อันได้แก่ฝ้าย ชา ฝิ่น แร่ธาตุต่างๆ อาทิเช่น ทองคำเงิน เหล็ก ดีบุก ถ่านหิน⁸ กระทั่งได้รับการขนานนามว่าเป็นดั่งเมืองชุมทรัพย์ ซึ่งไม่เฉพาะเมืองยูนนานเท่านั้น หากแต่เมืองต่างๆ ที่อยู่บนเส้นทางเหล่านี้ก็เต็มไปด้วยความอุดมสมบูรณ์ของสินค้าและทรัพยากร สินค้าที่มีอยู่ ณ ที่นี้เป็นสินค้าที่เป็นที่ต้องการของพ่อค้านานาชาติ ด้วยเหตุนี้ บรรดานักเดินทางสำรวจและพ่อค้าที่แสวงหากำไรจากการค้าขายซึ่งปรารถนาจะไปยังมณฑลยูนนาน ก็จะเดินทางโดยมีเมืองบามอเป็นเมืองต้นทางหลัก ผู้ที่ทำการค้าขายบนเส้นทางนี้ต่างได้รับผลประโยชน์จากการค้าบนเส้นทางดังกล่าว⁹

⁴ที่มาของชื่อ “Ambassador Route” มาจากการที่เส้นทางดังกล่าวนี้เป็นเส้นทางที่คณะทูตของอังกฤษใช้เดินทางเข้าสู่ยูนนานของจีนเพื่อติดต่อเจรจาทางการค้า

⁵Ralph C. Croizier, “Antecedent of the Burma Road: British plans for a Burma-China railway in the nineteenth century”; Thaung Blackmore, “British quest for China trade by the routes across Burma (1826-1876)”; John L. Christian, “Trans-Burma trade routes to China.”

⁶G.E. Harvey, History of Burma: from the earliest times to 10 March 1824 the beginning of the English conquest, 2nd ed. (London: Frank Cass & Company Limited, 1967).

⁷Ralph C. Croizier, “Antecedent of the Burma Road: British plans for a Burma-China railway in the nineteenth century,” p. 3.

⁸Chiranan Prasertkul, Yunnan trade in the nineteenth century: Southeast China’s cross-boundaries functional system, pp. 50-70.

⁹Ibid0., p. 71. จิระนันท์ ประเสริฐกุล ได้กล่าวถึงเครือข่ายและระบบของเส้นทางการค้าในลักษณะที่เป็นการค้าระหว่างพรมแดนไว้อย่างน่าสนใจ โดยมองว่ายูนนานเป็นเมืองที่สำคัญทางการค้า เส้นทางการค้าทางบกที่

เส้นทางบามอ-มณฑลยูนนานนี้เป็นเส้นทางค้าขายระหว่างพม่ากับจีนมาช้านาน และเมืองบามอก็เป็นเสมือนเมืองท่าการค้าตอนในของพม่า โดยลำเลียงสินค้าจากแม่น้ำอิระวดีเข้าสู่เมืองบามอ ขณะเดียวกันเมืองนี้ก็ถือเป็นเมืองศูนย์กลางการค้าทางบก โดยมีกองการค้าคาราวาน(Caravan) ซึ่งอาศัยวัว ลา ช้างในการลำเลียงสินค้า กองการค้าคาราวานเหล่านี้เดินทางผ่านมณฑลยูนนาน มณฑลเสฉวน มณฑลกวางสี รวมถึงแคว้นอัสสัม ชิบต และตังเกี๋ย¹⁰ กลุ่มคนที่มีอิทธิพลเหนือเส้นทางการค้าทางบกก็คือพ่อค้าชาวจีนมุสลิม (Panthay) ซึ่งมีภูมิลำเนาแถบอยู่ในมณฑลยูนนาน

เส้นทางบามอ-มณฑลยูนนานไม่เพียงถูกใช้เป็นเส้นทางการค้าที่เชื่อมอินเดีย-พม่า-จีน หรือพม่าตอนล่างจนถึงตอนใต้ของจีนเท่านั้น หากแต่ยังถูกใช้เป็นเส้นทางเดินทัพพร้อมกันไปด้วย ขณะที่เมืองบามอก็เป็นเมืองสำคัญทั้งการค้าและการสงคราม เพราะด้วยสถานะการเป็นเมืองหน้าด่าน ดังปรากฏหลักฐานว่าเส้นทางบามอ-มณฑลยูนนานถูกใช้เป็นเส้นทางเดินทัพของจีนมายังพม่าถึง 4 ครั้งด้วยกันในช่วงปี ค.ศ. 1764-1769 ในรัชสมัยพระเจ้าสิริบุญชา¹¹ ซึ่งล้วนเป็นการรบโดยใช้เส้นทางจากมณฑลยูนนานมายังเมืองบามอ การยกทัพมาตั้งค่ายที่เมืองบามอมียู่สองครั้งด้วยกันคือการรบระหว่างพม่ากับจีนในครั้งที่หนึ่งและครั้งที่สี่ เป็นการรบที่ฝ่ายจีนได้เดินทัพจากมณฑลยูนนานมาหยุดตั้งค่ายที่เมืองบามอ ส่วนการยกทัพครั้งที่สองและครั้งที่สาม ได้มาตั้งค่ายยังเมืองแสนหวี (Hsenwe) กระนั้นก็ตามสงครามทั้งสี่ครั้งดังกล่าวจีนเป็นฝ่ายแพ้ทั้งสี่ครั้ง¹²

เมื่ออังกฤษยึดเมืองท่าทวาย มะริด ตะนาวศรี ได้จากการทำสงครามครั้งแรกกับพม่าในปี ค.ศ. 1824-1826 อังกฤษได้ส่งคณะบุคคลออกเดินทางสำรวจเส้นทางในภูมิภาคนี้ ราฟ โครซีเย กล่าวถึงข้าราชการอาณานิคมอังกฤษกับตันแฮนนาย (Captain Hannay) ได้เดินทางจากอ่าวเบงกอลโดยอาศัยเส้นทางน้ำแม่น้ำอิระวดีไปสู่เมืองบามอได้ในเดือนวันที่ 21 ธันวาคม ปี ค.ศ. 1835¹³ แต่เป็นเพียงความตั้งใจในการสังเกตการณ์และประเมินความเป็นไปได้เท่านั้น ทั้งนี้เป็นเพราะว่า

ผ่านยูนนานนี้ถือได้ว่าเป็นเส้นทางนำเข้าสู่จีนตอนใน ยูนนานเป็นหัวใจของจีนในการที่จะนำเงินเชื่อมกับโลกภายนอก

¹⁰ Andrew D. W. Forbes, *The "Cin-Ho" (Yunnanese Chinese) caravan trade with north Thailand during the late nineteenth and early twentieth centuries* (Bangkok: Leverhulm Fellow, British Institute in South-East Asia), p. 1.

¹¹ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระนราธิปประพันพงศ์, *พงศาวดารพม่ามอญ* (พระนคร: องค์กรการค้าสุทธา, 2505), หน้า 137-139.

¹² เรื่องเดียวกัน, หน้า 141-155.

¹³ John L. Christian, "Trans-Burma trade routes to China", *Pacific Affairs* 13, Issue 2 (June 1940), p. 176; Thaug Blackmore, "British quest for China trade by the routes across Burma (1826-1876)," *Symposium on historical archeological and linguistic studies on Southern China, South-east Asia and the Hong Kong region* (Hong Kong: Hong Kong University press, 1964), p.180.

อังกฤษยังเป็นห่วงเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างราชสำนักพม่ากับอังกฤษอยู่ ซึ่งพึงจะผ่านสงครามระหว่างกันมา¹⁴

อย่างไรก็ตามหลังจากสิ้นสงครามระหว่างอังกฤษกับพม่าในครั้งแรก ในปี ค.ศ. 1826 เป็นต้นมาอังกฤษก็ได้เดินทางสำรวจเส้นทางหลากหลายจากอินเดียมายังเมืองมะละแหม่ง (Moulmein) อันเป็นเมืองท่าของพม่าตอนล่างไปยังจีน ในช่วงเวลาดังกล่าว ดอกเตอร์ริชาร์ดสัน (Dr. Richardson) ได้สำรวจเส้นทางจากพม่า สยาม และอินโดจีน สิ้นสุดที่แม่น้ำโขงทั้งนี้เพื่อแสวงหาเครือข่ายเชื่อมเส้นทางจากพม่าเป็นไปยังจีนในปี ค.ศ. 1837 ข้าราชการอาณานิคมชื่อนายพลแม็กลีออด (McLeod) ได้ประสบความสำเร็จในการเดินทางไปถึงเขตแดนจีน อันเป็นการเดินทางตามเส้นทางจากเมืองท่าพม่าตอนล่างเข้าสู่มณฑลยูนนาน ซึ่งข้อมูลรายละเอียดเรื่องเส้นทางเส้นนี้ได้มาจากการเก็บข้อมูลจากพ่อค้ากองเกวียนที่ค้าขายบนเส้นทางระหว่างพม่ากับยูนนานตะวันตกมาประเมินและเดินทางสำรวจเส้นทางดังกล่าว¹⁵

ในปี ค.ศ. 1837 ได้มีการเดินทางสำรวจเส้นทางผ่านเส้นทางจากมะละแหม่ง (Moulmein) ถึงกะเรนนิ (Karenni) โดยการนำของนายพลแม็กลีออด¹⁶ ซึ่งประสบความสำเร็จในการเดินทางไปถึงเขตแดนจีน โดยใช้เส้นทางจากเมืองย่างกุ้งไปยังเมืองบามอ และเข้าสู่เส้นทางบามอ-มณฑลยูนนาน ในปีเดียวกันนี้ ข้าราชการอาณานิคมชื่ออี. บี. สลาเดน (E. B. Sladen)¹⁷ ได้เดินทางจากมณฑลเย่ไปยังเมืองบามอ หลังจากนั้นได้เดินทางออกจากเมืองบามอโดยใช้เส้นทางแม่น้ำไทปิง (Taping) เพื่อเข้าสู่เมืองตาลี (Tali) ซึ่งแม่น้ำไทปิงนี้ไหลมาจากมณฑลยูนนานเข้ามาสู่ตอนเหนือเมืองบามอ ทั้งนี้ก่อนที่จะเข้ามาสู่เมืองนี้ แม่น้ำสาขดังกล่าวได้ไหลผ่านเมืองโมเมียน (Momein) ซึ่งเป็นเมืองที่อยู่ในเขตพระราชอำนาจของจักรพรรดิจีน สลาเดนได้เดินทางบนเส้นทางบามอ-มณฑลยูนนาน โดยสิ้นสุดการเดินทางเพียงแค่เมืองตาลีเท่านั้น ไม่สามารถเดินทางเข้าไปถึงเมืองคุนหมิงซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางได้ ทั้งนี้เนื่องจากเส้นทางสู่คุนหมิงเป็นเส้นทางที่ต้องผ่านภูเขาสูง และที่สำคัญคืออยู่ในเขตอิทธิพลของชาวจีนมุสลิม¹⁸

อังกฤษพยายามดำเนินการเจรจาทางการทูตให้มีการเปิดเส้นทางการค้าระหว่างพม่ากับมณฑลยูนนาน ขณะที่ปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งที่กระตุ้นให้อังกฤษทำการสำรวจเส้นทาง และพยายามเปิดเส้นทางการค้าระหว่างพม่ากับจีนคือ ในช่วงเวลาเดียวกันนั้นฝรั่งเศสได้เข้ามาสำรวจเส้นทางจากอินโดจีนเข้าสู่คุนหมิง ด้วยเหตุนี้ในช่วงปี ค.ศ. 1895-1902 อังกฤษและฝรั่งเศสต่างเร่ง

¹⁴Ralph C. Croizier, "Antecedent of the Burma Road: British plans for a Burma-China railway in the nineteenth century," *Journal Southeast Asia Study* 3:2 (September 1962), p. 2.

¹⁵John L. Christian, "Trans-Burma trade routes to China", p. 176.

¹⁶Thaung Blackmore, "British quest for China trade by the routes across Burma (1826-1876)," p. 181.

¹⁷John L. Christian, "Trans-Burma trade routes to Chin," p. 179.

¹⁸Ibid., p. 184.

ทำการสำรวจเส้นทาง และดำเนินการเจรจากับจีน เพื่อหาทางทำข้อตกลงในเรื่องการสร้างทางรถไฟเข้าสู่จีน¹⁹

ตัวอย่างหนึ่งที่แสดงให้เห็นถึงความพยายามของอังกฤษที่จะเปิดเส้นทางการค้ากับจีนคือ ในปี ค.ศ. 1860 รัฐบาลอาณานิคมอังกฤษที่อินเดียได้เปิดเส้นทางการค้าสิ่งทอจากอินเดียมายังมะละแหม่งหรือเมะลัมเต็ง(Moulmein) และเข้าไปยังจีน²⁰ อย่างไรก็ตาม เส้นทางดังกล่าวนี้ถือได้ว่าเป็นเส้นทางที่อันตรายเนื่องจากการสู้รบระหว่างกลุ่มกะเหรี่ยงกับกลุ่มคนในเชียงใหม่ของสยามอยู่บ่อยครั้ง²¹ ด้วยเหตุนี้อังกฤษจึงหันมาใช้เส้นทางจากแคว้นอัสสัมมายังเมืองมิดจินา (Myitkyina) เข้าสู่เมืองบามอ จากนั้นจึงเข้าสู่มณฑลยูนนานของจีนและอีกเส้นทางหนึ่งจากอัสสัมมายังเมืองดักคา (Dacca)-เมืองกะชา (Cachar)-เมืองมณีปุระ (Manipur) และเข้าสู่เมืองบามอ-มณฑลยูนนานที่เมืองบามอ ในขณะที่ลอร์ด ซาลิสบูรี (Lord Salisbury) เป็นเลขาธิการของอังกฤษในอินเดีย รัฐบาลจีนได้ทำการเจรจาเพื่อให้มีการเปิดเส้นทางการค้าระหว่างอินเดียกับจีนขึ้น โดยอาศัยเส้นทางจากพม่าคือ เส้นทางบามอ-มณฑลยูนนาน เป็นเส้นทางเชื่อมกับอินเดีย²²

2.2 เส้นทางบามอ-เตียงยู (Tengyueh)

เส้นทางบามอ-เตียงยูเป็นเส้นทางคมนาคมระหว่างพม่ากับจีนที่สำคัญอีกเส้นทางหนึ่ง ดังปรากฏในหลักฐานประเภทบันทึกทางการทูตของข้าราชการอาณานิคมอังกฤษ ซึ่งกล่าวถึงกิจกรรมการออกเดินทางสำรวจเส้นทางบามอ-เตียงยู เกิดขึ้นในปี ค.ศ. 1868 โดย อี.บี. สลาเดนได้กล่าวถึงการเดินทางครั้งนี้ว่าต้องอาศัยเส้นทางภายในพม่าคือจากมัณฑะเลย์ ไปยังเมืองบามอโดยอาศัยลาประมาณ 200 ตัว²³ และไปยังเมืองเตียงยูโดยอ้อมมีแม่น้ำไทปิงซึ่งไหลขนานข้างจากเมืองเตียงยู และไหลมารวมกับแม่น้ำอิระวดีที่เมืองบามอ การเดินทางของสลาเดน เพื่อไปยังเส้นทางบามอ-ยูนนาน ได้ผ่านเมืองบนเส้นทางทั้งเมืองเตียงยู และเมืองที่สำคัญอีกเมืองก็คือเมืองตาลี (Tali) แต่การเดินทางของสลาเดน ไม่สามารถเดินทางเข้าไปถึงเมือง คุณหมิงได้ ทั้งนี้เพราะ เส้นทางเหล่านี้

¹⁹เส้นทางรถไฟที่อังกฤษปรารถนาจะให้มุ่งเข้าสู่จีนนั้นคือเส้นทางจากเมืองบามอ-เมืองโมเมียน-เมืองตาลี-เมืองคุณหมิง-เมืองปูอัน (Pu-an)-หูอัน(Hunan)

²⁰John L. Christian, "Trans-Burma trade routes to Chin," p. 177.

²¹Vorgelegt von Jorrg Armin Schendel, "The Mandalay economic: Upper Burma's external trade, c. 1850-1890," (Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwurde Der Philosophisch-Historischen Fakultät, Der Ruprecht-Kart-Universität Heidelberg, 2003), p. 211.

²²Ibid., p. 182.

²³เรื่องเดียวกัน, หน้า 179

เป็นเส้นทางที่ผ่านภูเขาสูงและที่สำคัญคือเส้นทางนี้เป็นเขตอิทธิพลของชาวจีนมุสลิม หรือ “ปันเส” (Panthay หรือ Pansee)²⁴ (ดูในแผนที่ที่ 2.2)

เพื่อทำเส้นทางรถไฟระหว่างเมืองบามอกับมณฑลยูนนาน ถือได้ว่าเป็นกิจกรรมสำคัญที่ไม่สามารถละเลยได้ โดยมีเป้าหมายทางการค้าและควบคุมเส้นทางการค้า²⁵ อย่างไรก็ตาม นั้นยังคงเป็นเพียงกิจกรรมการเดินทางสำรวจมากกว่าที่จะเป็นการดำเนินนโยบายทางการทูตและสร้างความสัมพันธ์กับจีนดังเช่นในช่วงเวลาต่อมา การสร้างเส้นทางรถไฟระหว่างพม่ากับจีน ได้เริ่มโครงการระยะทางสั้นๆ ก่อนคือเส้นทางจากเมืองบามอไปยังเมืองเดียงยู นโยบายดังกล่าวนี้เริ่มขึ้นในปี ค.ศ. 1900 เป็นต้นมา การเริ่มโครงการอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมเกิดขึ้นหลังจากการเดินทางเข้าไปเจรจาของคณะทูตอังกฤษกับทางจีน ดังปรากฏในเอกสารการทูตอังกฤษรายงานว่า

“กระทรวงพาณิชย์ของอังกฤษในพม่าได้เปิดการเจรจาทางการทูตที่เมืองเดียงยู เป็นเวลา มา 2 ปี โดยคงยุติอยู่ที่มณฑลยูนนาน เพื่อให้ความสัมพันธ์ของอังกฤษกับข้าราชการทั้งของอังกฤษและมณฑลยูนนานมีความใกล้ชิด รัฐบาลอังกฤษในพม่าแนะนำว่าให้รัฐบาลของจีน ‘ตื่นและแสวงหา’ ตลาดใหม่ที่สำคัญคือ การค้าข้ามเขตแดน”²⁶

ช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงที่รัฐบาลอาณานิคมอังกฤษในพม่ามีโครงการสร้างเส้นทางรถไฟภายในพม่าขึ้นมา เพื่อเป้าหมายในการขยายอิทธิพลทางการเมืองของอังกฤษและเพื่อควบคุมการค้าทรัพยากร และควบคุมหัวเมืองที่ไกลออกไปจากศูนย์กลางอำนาจของรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษให้อยู่ในระเบียบและกฎเกณฑ์ ไม่ให้เกิดการแข็งข้อกับรัฐบาลกลาง ประกอบกับช่วงเวลาดังกล่าวนี้ฝรั่งเศสอันเป็นเจ้าอาณานิคมคู่แข่งของอังกฤษ ได้ขยายอิทธิพลเข้ามายังอินโดจีน และอาศัยเส้นทางภายในของพื้นที่ดังกล่าวเข้าสู่จีน ทั้งนี้เพื่อขยายฐานการผลิตและการค้ากับจีน เอกสารของข้าราชการอาณานิคมอังกฤษได้รายงานถึงเหตุการณ์ดังกล่าวนี้ไว้ว่า

“ถ้าหากว่าฝรั่งเศสสร้างเส้นทางรถไฟไปยังมณฑลยูนนาน (ตาลีฟู Tali-fu) ทางอังกฤษเองสมควรที่ต้องสร้างเส้นทางไม่ว่าจะเป็นถนนหรือเส้นทางรถไฟโดยอาศัยเส้นทางการค้าเดิมจากเมืองบามอถึงเมืองเดียงยู และถ้าไม่สร้างเส้นทางจากเมืองบามอดังกล่าว จะเป็นการเสี่ยงอย่างมากในการที่จะสูญเสียคลังการค้าที่เมืองเดียงยู และเครือข่ายการค้า ณ เมืองบามอและเมืองตามรายทางจนถึงเมืองเดียงยู”²⁷

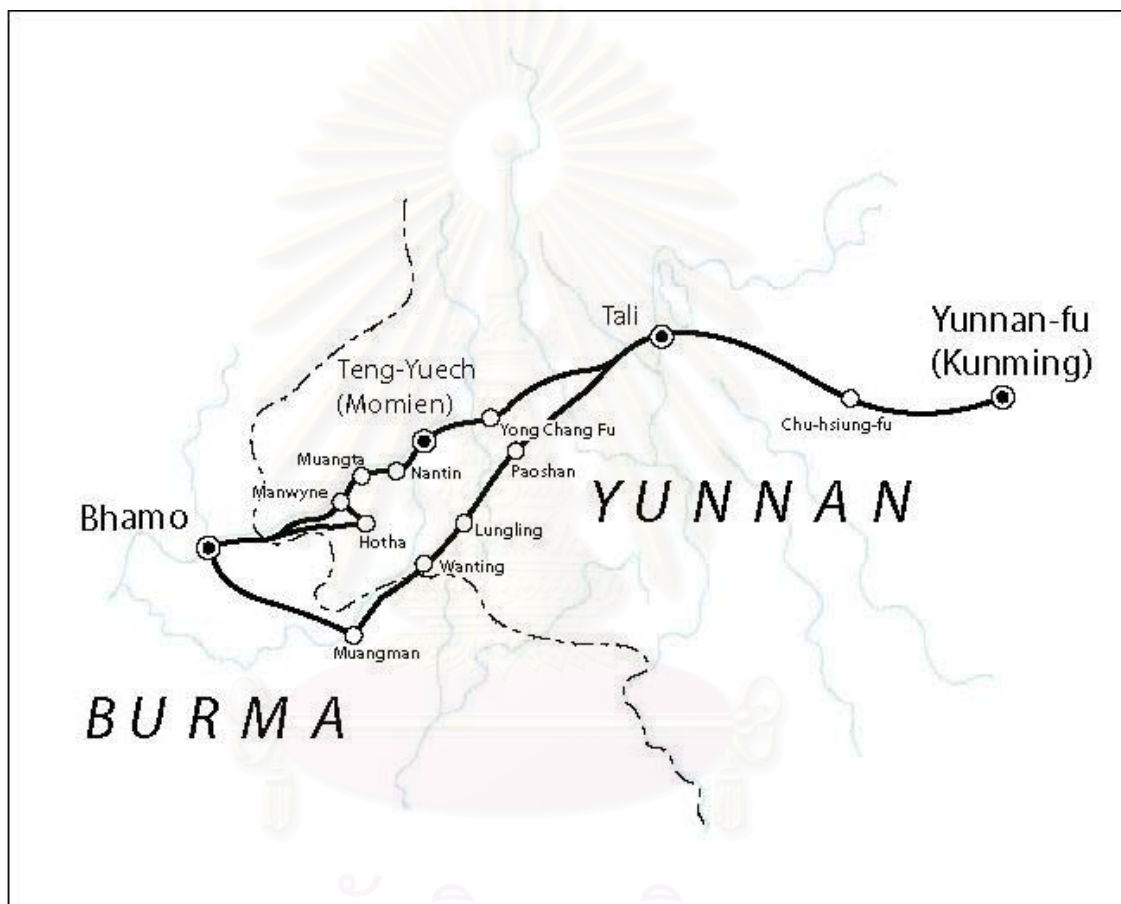
²⁴Thaung Blackmore, “British quest for China trade by the routes across Burma (1826-1876),” p. 184.

²⁵NAD, Acc 7098 Series 1/1 (B) File 1c-22, (1914), p. 1.

²⁶NAD, Acc 6342 File 1c-14 Part I, (1904), pp. 1-2.

²⁷NAD, Acc 7098 Series 1/1 (B) File 1c-22, (1914), pp. 6, 12.

แผนที่ 2.2
แสดงเส้นทางบามอ-เตียงยู และบามอ-คุนหมิง



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ในขั้นตอนการพิจารณาความเป็นไปได้ของเส้นทางต่างๆ เพื่อประกอบโครงการสร้างเส้นทางรถไฟจากพม่าสู่จีน เหตุผลที่ทางรัฐบาลอังกฤษเลือกที่จะเริ่มต้นด้วยเส้นทางจากเมืองบามอถึงเมืองเตียงยู เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางที่แวดล้อมด้วยเครือข่ายเส้นทาง ลินค้ำ และทรัพยากรของท้องถิ่นที่ถูกรู้ใช้เดินทางค้าขายแลกเปลี่ยนกันเป็นปกติอยู่แล้ว ดังปรากฏในเอกสารรายงานของข้าราชการอาณานิคมอังกฤษปี ค.ศ. 1904 ว่าเส้นทางจากเมืองบามอถึงเมืองเตียงยูนี้

“เป็นเส้นทางที่แวดล้อมด้วยภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมไม่ไกลเกินไปและเมื่อถึงฤดูฝนดินในบริเวณดังกล่าวไม่ถล่มปิดเส้นทาง และน้ำไม่สามารถท่วมขัดขวางการเดินทางได้อีกทั้งเนื้อดินที่แข็งแรงพอที่จะรับน้ำหนักได้”²⁸

และรายงานในปี ค.ศ. 1908 ซึ่งกล่าวว่า

“ตัวอย่างเส้นทางที่เซอร์โทมัส เอช. ฮาลแลนด์ (Sir Thomas H. Halland) กล่าวว่าเส้นทางที่สำคัญสำหรับการลำเลียงสินค้าเข้าสู่มณฑลยูนนาน ได้คือ เส้นทางจากแม่น้ำอิระวดีไปยังเมืองบามอ โดยใช้เวลาในการเดินทางจากเมืองย่างกุ้งถึงมณฑลยูนนาน 39-45 วัน อีกเส้นทางหนึ่งคือจากอ่าวตังเกี๋ยเข้าสู่มณฑลยูนนานโดยรถไฟ เส้นทางจากเมืองบามอเป็นเส้นทางที่สามารถเข้าไปยังบริเวณพื้นที่ทำกินแถบแม่น้ำไทปิง และสามารถเข้าไปยังศูนย์กลางของมณฑลยูนนานได้ เส้นทางจากเมืองบามอถึงเตียงยู นั้นเป็นเส้นทางและพื้นที่เดียวเท่านั้นที่สามารถเข้าถึงบริเวณแม่น้ำไทปิงอันมีทรัพยากรและเส้นทางคมนาคมทางน้ำ”²⁹

อังกฤษเองตระหนักดีว่าการแสวงหาและบุกเบิกเส้นทางใหม่จากพม่าเข้าสู่จีนนั้น เป็นเรื่องยากทั้งในด้านการสำรวจ เพราะอังกฤษเองไม่มีความรู้เรื่องเส้นทางภายในพม่าและจีนดีเท่ากับคนพม่าเอง อีกทั้งเส้นทางใหม่ที่อังกฤษแสวงหาได้ อังกฤษต้องใช้ระยะเวลาอันยาวนานเพื่อสร้างเครือข่ายใหม่ทั้งเครือข่ายของเส้นทาง พ่อค้า และลินค้ำ เป็นต้น ดังนั้นจึงเป็นการดีที่จะใช้เส้นทางเดิมที่มีอยู่แล้วมาใช้ให้เกิดประโยชน์ ซึ่งข้าราชการอาณานิคมอังกฤษได้แสดงความคิดเห็นถึงศักยภาพดังกล่าวของเส้นทางนี้ไว้ว่า

“เส้นทางจากเมืองบามอถึงเมืองเตียงยู เป็นเส้นทางที่ใช้ในระดับท้องถิ่นเดิมอยู่แล้ว อีกทั้งยังเป็นเส้นทางที่แวดล้อมไปด้วยเมืองที่เป็นคลังสินค้า และเส้นทางดังกล่าวสามารถเชื่อมกับเส้นทางแม่น้ำอิระวดีและเส้นทางรถไฟของพม่าด้วยเช่นกัน”³⁰

²⁸NAD, Acc 6343 File 1c-14 Part II, (1904), pp. 1-2.

²⁹NAD, Acc 6461 1c-4 Part II Series 1/1 (B), (1908), pp. 7, 11-12.

³⁰NAD, Acc 6343 File 1c-14 Part II, (1904), p. 2.

ในขณะที่เดียวกันเครือข่ายเส้นทางจากเมืองบามอถึงเมืองเตียงยูยังประกอบด้วยเส้นทางน้ำที่สำคัญในมณฑลยูนนาน คือเส้นทางแม่น้ำไทปิง³¹ อันอำนวยความสะดวกให้แก่การค้าเถียงสินค้า ดังเช่นถ่านหิน จากพื้นที่ตอนในของมณฑลยูนนานเข้ามาบนเส้นทางบามอ-เตียงยู³² นอกจากนี้ประเด็นเรื่องความได้เปรียบของเครือข่ายเส้นทาง สินค้า และพ่อค้าที่แวดล้อมเส้นทางดังกล่าวแล้ว ประเด็นเรื่องของทรัพยากรที่ปรากฏในบริเวณของเส้นทางถือได้ว่าเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้อังกฤษลงความเห็นว่าควรจะสร้างเส้นทางรถไฟบนเส้นทางดังกล่าว ดังเอกสารข้าราชการ ได้รายงานไว้ในปี ค.ศ. 1908 นั้น

“เกิคนโยบายที่จะพัฒนาปรับปรุงเส้นทางบามอถึงเมืองเตียงยูระหว่างพม่าตอนบนและมณฑลยูนนานเพื่อการค้า เพราะว่ามีแร่ธาตุที่สำคัญคือ 1) ถ่านหิน 2) เหล็ก 3) เงิน 4) ทองคำ 5) เหล็ก เป็นต้น และเส้นทางย่อยที่สำคัญบนเส้นทางบามอถึงเมืองยูนนานคือเส้นทางบามอถึงเมืองเตียงยู”³³

อังกฤษมีความพยายามที่จะสร้างศูนย์การตรวจสอบน้ำหนักของสินค้านำเข้าที่เมืองบามออันเป็นทั้งเมืองต้นทางและปลายทางของสินค้านำเข้าที่จะมาจากพม่าตอนล่างและจีน การสร้างเครื่องมือดังกล่าวจะเป็นการยกระดับการค้าของเมืองนี้ให้มีมาตรฐานทางการค้าเป็นสากล³⁴ ความพยายามดังกล่าวจะส่งผลให้เส้นทางจากเมืองบามอถึงเมืองเตียงยูเป็นเส้นทางการค้านานาชาติ ประกอบกับพม่ามีเส้นทางรถไฟที่สามารถเชื่อมเครือข่ายเส้นทางการค้าจากอินเดีย-พม่า-จีนได้ และขณะเดียวกันก็สามารถเชื่อมกับเส้นทางแม่น้ำอิระวดี โดยมีบริษัทการเดินเรือที่ชื่อ Irrawaddy Flotilla Company ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็ว และง่ายต่อการเชื่อมกับเส้นทางรถไฟไปยังเมืองบามอได้อีกทาง³⁵ เมื่อประกอบกับการเป็นแหล่งรวบรวมและจำหน่ายสินค้านำเข้าที่หลากหลายมากยิ่งขึ้น ก็จะเป็นการขยายเครือข่ายของตลาดและสินค้า อันจะสามารถชักจูงให้กับบรรดาพ่อค้าเดินทางมาค้าขายในบริเวณดังกล่าว

“เส้นทางภายนอก” ที่กล่าวมาข้างต้นทั้งสองเส้นทางคือ เส้นทางบามอ-มณฑลยูนนาน และเส้นทางบามอ-เตียงยู เป็นเส้นทางใหญ่ตามแนวระนาบ (ทิศตะวันออก-ตะวันตก) เส้นทางนี้เชื่อมต่อกับเส้นทางภายในของพม่าซึ่งเป็นเส้นทางในแนวตั้ง(ทิศเหนือ-ใต้)เชื่อมพม่าตอนล่างกับตอนบนเข้าด้วยกัน

³¹Ibid., p. 3.

³²NAD, Acc 6459 File 1c-4 Part I, (1908), p. 2.

³³NAD, Acc 6457 File 1c-1 Part 4 Series1/1(B), (1908), p. 2.

³⁴NAD, Acc 6343 File 1c-14 Part II, (1904), p. 2.

³⁵Ibid., pp. 2-3.

3. เส้นทางภายในของพม่า

ถึงช่วงทศวรรษ 1850 เส้นทางจากเมืองบามอถึงยูนนานถูกลดความสำคัญลงเนื่องจากการเกิดกบฏชาวจีนมุสลิม บรรดานักเดินทาง นักสำรวจ และพ่อค้าทั้งหลายได้หันมาใช้เส้นทางจากรัฐฉานเพื่อเข้าไปสู่จีน ทั้งนี้โดยอาศัยการเดินทางบนเส้นทางแม่น้ำอิระวดี และเส้นทางรถไฟมุงตรงไปสู่รัฐฉานเข้าสู่จีนตอนใต้ ทั้งนี้เส้นทางดังกล่าวเหล่านี้ต่างเป็นเส้นทางคมนาคมที่สามารถเชื่อมเข้ากับเครือข่ายของ “เส้นทางภายนอกพม่า”

3.1 เส้นทางจากรัฐฉาน

นอกจากเส้นทางบามอ-มณฑลยูนนานที่สามารถเดินทางเข้าสู่จีนได้แล้วนั้น ยังมีเส้นทางภายในพม่าที่สำคัญที่เดินทางไปยังจีนได้คือเส้นทางจากรัฐฉาน ในช่วงปี ค.ศ. 1850-1855 เป็นต้นมา นักเดินทางสำรวจเส้นทางของอังกฤษจะเดินทางเข้าไปยังจีน โดยอาศัยเส้นทางจากรัฐฉานของพม่า โดยเริ่มการเดินทางจากแม่น้ำอิระวดี และอีกเส้นทางคือแม่น้ำสโดง (Sittang River) โดยทั้งสองเส้นทางดังกล่าวนี้เป็นเส้นทางหลักในการนำสินค้าจากพม่าตอนล่างเข้าไปค้าขายกับจีน³⁶ ประกอบกับในช่วงเวลาเดียวกันนี้หลังจากนั้นในปี ค.ศ. 1855 ได้เกิดกบฏชาวจีนมุสลิมขึ้นในรัชสมัยของพระเจ้ามินดง (King Mindon) ทำให้การเดินทางค้าขายระหว่างพม่ากับจีนบนเส้นทางเมืองบามอ-ยูนนานได้หยุดชะงักลง กิจกรรมการค้าบนเส้นทางนี้ได้ยุติลง ทำให้เส้นทางจากรัฐฉานได้รับความนิยมในการเดินทางแทนที่³⁷ ดังจะเห็นได้จากการเดินทางของการค้ากองเกวียนจากจีนมายังรัฐฉานโดยอาศัยเครือข่ายเส้นทางจากทางเหนือและทางตะวันออกของพม่า³⁸ เหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อเมืองบามอซึ่งเป็นเมืองต้นทางในการเดินทางติดต่อค้าขายระหว่างพม่ากับจีน ในเวลาต่อมาปี ค.ศ. 1856-1857 พระเจ้ามินดงได้ทรงเข้าไปควบคุมการค้าภายในเมืองบามอ รวมถึงการค้าระหว่างพม่ากับจีน³⁹ ทำให้มีการเริ่มต้นดำเนินการค้าระหว่างกันอีกครั้งในเวลาต่อมา

เครือข่ายเส้นทางระหว่างพม่า-มณฑลยูนนานในภาคส่วนรัฐฉานที่เข้าสู่จีนตอนใต้ในช่วงทศวรรษ 1850-1860 จะเห็นรายละเอียดได้จากข้อมูลการสำรวจเส้นทางของข้าราชการอาณานิคมชื่อ สไปรย์ (Sprye) ซึ่งต้องการรวบรวมข้อมูลเส้นทางทั้งหมดจากรัฐฉานสู่ยูนนาน โดยเดินทางสำรวจ

³⁶Jorrg Armin Schendel, “The Mandalay economic: Upper Burma’s external trade, c. 1850-1890,” p. 207.

³⁷Ibid., p. 197.

³⁸Ibid., p. 207.

³⁹Ibid., p. 199.

ในปี ค.ศ. 1831 ทั้งนี้ได้อาศัยเส้นทางจากแม่น้ำสาละวิน ไปยังจีน⁴⁰ เพื่อนำมาขึ้นต่อรัฐบาลอังกฤษ ประกอบการพิจารณาอนุมัติโครงการสร้างเส้นทางรถไฟ

ตารางที่ 2.1

แสดงการสำรวจเส้นทางจากรัฐฉานไปยังมณฑลยูนนานในโครงการสำรวจเส้นทางของสไปรย์

ครั้งที่ปีสำรวจ	เส้นทาง	ปลายทางในยูนนาน	คณะสำรวจ
1/1853	แม่น้ำสาละวิน	เมืองซูเมียว (Ssumao)	Captain Watson / Mr. Fedden
2/1863	อิระวดี-แม่น้ำสาละวิน	เมืองซูเมียว	Lieutenants Sconce / Captian Watson
3/1894	เมืองย่างกุ้ง-เมืองลาเฉียว	เมืองซูเมียว	Mr. Cranborne

ที่มา: Ralph C. Croizier, “Antecedent of the Burma Road: British plans for a Burma-China railway in the nineteenth century”; Thaung Blackmore, “British quest for China trade by the routes across Burma (1826-1876)”; John L. Christian, “Trans-Burma trade routes to China.”

จากตารางแสดงการสำรวจเส้นทางดังกล่าว จะเห็นได้ว่าคณะสำรวจของสไปรย์ เริ่มต้นการเดินทางสำรวจสองครั้งแรกจากฝั่งตะวันออกของพม่า ในขณะที่การเดินทางสำรวจครั้งที่สามจะเป็นการเดินทางจากพม่าตอนล่างเข้าสู่เมืองลาเฉียว (Lashio) อันเป็นเมืองที่สำคัญในรัฐฉานในฐานะเป็นเมืองพรมแดนระหว่างพม่ากับมณฑลยูนนาน การเดินทางสำรวจทั้งสามครั้งมีเป้าหมายที่จะเข้าสู่มณฑลยูนนานที่เมืองซูเมียว ซึ่งเป็นเมืองการค้าทางบกของมณฑลยูนนานที่สามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองการค้าที่สำคัญอีกหลายเมืองในภูมิภาคนี้ ด้วยความสำคัญดังกล่าวนี้ทำให้คณะสำรวจของสไปรย์ได้กำหนดให้เมืองนี้เป็นจุดหมายปลายทางของการสำรวจ

อย่างไรก็ตาม นอกจากเส้นทางการสำรวจในโครงการของสไปรย์แล้ว ยังมีเส้นทางสำคัญที่เชื่อมต่อระหว่างรัฐฉานกับมณฑลยูนนานอีกสามเครือข่ายหลัก ซึ่งมาจากการสำรวจของคณะสำรวจอื่น ๆ⁴¹ คือ

เส้นทางแรก เป็นเส้นทางจากทางเหนือของรัฐฉานไปยังเมืองแสนหวี (Hsenwi) เส้นทางดังกล่าวนี้สามารถเชื่อมกับเส้นทางการค้าจากฝั่งตะวันออกของรัฐฉานและทางตะวันตกของแม่น้ำสาละวิน และสามารถอาศัยการเดินทางจากแม่น้ำสาละวินเข้าสู่มณฑลยูนนานได้

⁴⁰ John L. Christian, “Trans-Burma trade routes to China,” p. 177.

⁴¹ อาทิเช่น คณะสำรวจของดอกเตอร์มาร์เฟล (Dr. Marfel) คณะของโคลฮุท์ โฮลเลทท์ (Colquhoun Holletti) ซึ่งได้ทำการสำรวจในปี ค.ศ. 1863 และปี 1885 ตามลำดับ เป็นต้น, Ralph C. Croizier, “Antecedent of the Burma Road: British plans for a Burma-China railway in the nineteenth century,” p. 18.

เส้นทางที่สอง เป็นเส้นทางจากที่ต้องเดินทางออกจากรัฐฉานผ่านเข้าสู่เมืองมณฑลเย่ไปยังยูนนาน เมืองนี้เป็นเมืองศูนย์กลางการค้าของพม่าตอนบน ดังปรากฏในการเดินทางสำรวจเส้นทางของสลาเดน เขาได้กล่าวถึงการเดินทางสำรวจเส้นทางจากพม่าตอนบน เพื่อเข้าสู่เส้นทางบามอ-ยูนนานว่าต้องอาศัยเส้นทางภายในพม่าคือจากมณฑลเย่ ไปยังเมืองบามอ และไปยังเมืองเตียงยูโดยอันมีแม่น้ำไทปิงซึ่ง เมืองตาลี(Tali)⁴² ส่วนการเดินทางค้าภายในพม่าเองนั้นพ่อค้าจากรัฐฉานจะเดินทางมาค้าขายที่มณฑลเย่ หลังจากนั้นก็สามารถเดินทางต่อไปยังเมืองอื่นๆ อย่างไรก็ตาม สถานะของเมืองมณฑลเย่นั้น ไม่ได้เป็นเมืองพรมแดนติดต่อกันระหว่างพม่ากับจีน ดังนั้น อัตราการค้าขายระหว่างมณฑลเย่กับมณฑลยูนนานไม่เข้มข้นเท่ากับการค้าภายในพม่าเอง โดยเฉพาะกับบรรดาเมืองในพม่าตอนล่าง และอีกหลายเมืองการค้าสำคัญในภูมิภาคนี้ อาทิเช่น เมืองในอินเดีย เชียงใหม่⁴³

เส้นทางที่สาม คือเส้นทางจากเมืองน้ำคำ (Namkham) ของรัฐฉาน ไปสู่เมืองชู่เมียวของมณฑลยูนนาน⁴⁴ ทั้งนี้เมืองน้ำคำนี้มีท่าเรืออยู่ใต้เมืองบามอลงมา เครือข่ายเส้นทางจากเมืองน้ำคำสามารถเชื่อมต่อกับเมืองบามอเพื่อเข้าสู่ “เส้นทางภายนอก” ได้เช่นกัน

3.2 เส้นทางแม่น้ำอิระวดี

นับแต่อดีตเส้นทางแม่น้ำอิระวดีเป็นหัวใจสำคัญของเครือข่ายเส้นทางคมนาคมในพม่าขณะเดียวกันแม่น้ำสายนี้จะเชื่อมโยงกับเส้นทางภายนอก โดยมีเมืองบามอเป็นเมืองเชื่อมสองส่วนนี้เข้าด้วยกัน แม่น้ำอิระวดีเป็นเส้นทางนำที่ถือว่าสะดวกในการเดินเรือ ในการบรรทุกสินค้า เนื่องจากมีขนาดลำน้ำที่กว้างขวาง และมีระยะทางยาวประมาณ 1,350 ไมล์จากย่างกุ้งจนถึงเมืองมิดจินา แม้ว่าเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่จะเข้าไปไม่ถึงยังเมืองนี้ แต่เครือข่ายการเดินทางและการค้าจากอิระวดีก็สามารถเชื่อมต่อกับเมืองมิดจินาโดยอาศัยเรือขนาดเล็กและเส้นทางทางบก และเมืองมิดจินานี้ก็เปรียบเสมือนเป็นเมืองต้นทางที่เชื่อมระหว่างแคว้นอัสสัมของอินเดียกับพม่าตอนบน ในบรรดาเส้นทางทั้งหลายจากเมืองมิดจินาสู่เมืองต่าง ๆ ในพม่าตอนบนนี้ เส้นทางที่มุ่งสู่เมืองบามอนั้นถือได้ว่าเป็นเส้นทางหลักเส้นทางหนึ่ง⁴⁵

ในพม่าตอนบน เส้นทางคมนาคมทางน้ำถือได้ว่าเป็นเส้นทางที่สำคัญสำหรับการค้า เนื่องจากเมืองในพม่าตอนบนจะตั้งอยู่ห่างจากเมืองท่าขนาดใหญ่อย่างเช่นเมืองย่างกุ้ง การเดินทาง

⁴²Thaung Blackmore, “British quest for China trade by the routes across Burma (1826-1876),”p. 184.

⁴³Vorgelegt von Jorrg Armin Schendel, “The Mandalay economic: Upper Burma’s external trade, c. 1850-1890,” p. 208.

⁴⁴NAD. Acc 6457 File 1c-1 Part 4 Series 1/1 (B), (1908), p. 3.

⁴⁵Wheeler J. Talboys, Journey of a voyage up the Irrawaddy to Mandalay and Bhamo (Bangkok: White Orchid Press, 1996).

ค้าขายจากพม่าตอนบนสู่เมืองท่าเหล่านี้โดยอาศัยเส้นทางบกจะยากลำบาก และไม่อาจเดินทางได้ทุกฤดูกาล อีกทั้งการขนส่งทางบกจำเป็นต้องใช้ทั้งสัตว์เป็นพาหนะและใช้แรงงานเพื่อแบกสินค้าเป็นระยะทางไกล ดังนั้นการเดินทางโดยอาศัยเรือจึงคุ้มค่ากว่าการเดินทางโดยอาศัยเส้นทางบก เช่นเดลกกล่าวว่

“แม่น้ำอิระวดีเป็นแม่น้ำที่มีอันตรายน้อย และปลอดภัยสำหรับชีวิตและทรัพย์สิน ผลที่ตามมาคือ แม่น้ำอิระวดีกลายเป็นเส้นทางที่ใช้ขนสินค้าจากพม่าตอนบนกับพ่อค้าจากภายนอก อันหมายถึงพ่อค้าจีนเป็นหลักและพ่อค้าอินเดียบางส่วน เพื่อแลกเปลี่ยนซื้อขายกับภายนอก ในขณะที่เดียวกันกล่าวได้ว่าแม่น้ำอิระวดีเป็นแม่น้ำที่มีความกว้างมาก เพราะฉะนั้นสามารถรองรับเรือที่กินระวางสูงได้ อีกทั้งเป็นแม่น้ำที่มีความยาวจากชายฝั่งจนถึงเมืองในพม่าตอนบนคือเมืองบามอ เป็นระยะทางมากกว่า 900 ไมล์ เพราะฉะนั้นจึงมีความต่อเนื่องของการเดินทางและยังผลถึงความต่อเนื่องของสินค้า”⁴⁶

ขณะเดียวกัน นอกจากแม่น้ำอิระวดีจะมีบทบาทเป็นเส้นทางคมนาคมหลักของพม่าแล้ว ยังเป็น “พื้นที่”ทางการค้าที่สำคัญด้วยเช่นกัน

“ทำเลที่ตั้งของเส้นทางการค้าและศูนย์กลางของการค้าที่เข้ามามีส่วนสัมพันธ์กันอย่างแยกไม่ออก ในขณะที่เดียวกันแหล่งของการส่งออกและนำเข้าของสินค้าเกิดขึ้นในบริเวณแม่น้ำอิระวดีเป็นสำคัญ อันสัมพันธ์กับเครือข่ายทางการค้าในระดับท้องถิ่นและเส้นทางบกย่อยๆ”⁴⁷

การค้าที่เกิดขึ้นบนเส้นทางแม่น้ำอิระวดีนั้นเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายการค้าขนาดใหญ่ที่เชื่อมต่อระหว่างการค้าในระดับท้องถิ่นกับการค้านานาชาติ ลักษณะเมืองท่าการค้าบนเส้นทางแม่น้ำอิระวดี อย่างเช่น เมืองย่างกุ้ง เมืองมณฑลเลย์ และเมืองบามอ ต่างล้วนแล้วแต่มีลักษณะเป็นเมืองที่เชื่อมเครือข่ายการค้าทางบกกับทางน้ำ ทำหน้าที่เก็บรวบรวมและแลกเปลี่ยนสินค้าจากเมืองที่อยู่ไกลจากแม่น้ำอิระวดีออกไป นอกจากนี้แล้วยังเป็นเมืองที่ส่งออกสินค้าจากพม่าไปยังมณฑลยูนนาน ดังจะเห็นได้จากเส้นทางการค้าฝ้ายที่มาจากพม่าตอนกลางและพม่าตอนบนผ่านเมืองมณฑลเลย์ เข้าสู่เมืองบามอ ไปสู่มณฑลยูนนาน ในขณะเดียวกันเมืองบามอก็นำยางและไม้ที่ผลิตได้จากทางเหนือของเมืองมาค้าขายแลกเปลี่ยนที่เมืองย่างกุ้ง เช่นเดลกกล่าวถึงประเด็นภูมิศาสตร์ทำเลที่ตั้งของบรรดาเมืองบนฝั่งแม่น้ำอิระวดีว่า

⁴⁶Jorrg Armin Schendel, “The Mandalay economic: Upper Burma’s external trade, c. 1850-1890,” pp. 177-178.

⁴⁷Ibid., p. 170.

“เมืองท่าที่อยู่บนแม่น้ำอิระวดี อย่างเช่นเมืองมัณฑะเลย์และเมืองบามอ ถือเป็นเมืองท่าที่สำคัญเพราะเป็นจุดเชื่อมของสินค้าและการค้าจากเมืองต่างๆ และแหล่งผลิตสินค้าที่หลากหลายมาชุมนุมแลกเปลี่ยนซื้อขายกันในบริเวณเมืองท่าดังกล่าว”⁴⁸

เมืองท่าบนแม่น้ำอิระวดีเป็นเมืองที่เชื่อมเมือง เครือข่ายเส้นทาง และเครือข่ายทางการค้าการคมนาคมระหว่างพม่าตอนล่างกับพม่าตอนบน และยังสามารถเชื่อมกับเส้นทางคมนาคมการค้ากับมณฑลยูนนานได้ ในขณะที่เดียวกันเส้นทางแม่น้ำอิระวดีสามารถเชื่อมกับเส้นทางอินเดีย-พม่าตอนบนได้อีกทางหนึ่งเช่นกัน เพราะฉะนั้นพ่อค้าต่างๆ สามารถแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างกันได้ ดังนั้นจึงไม่แปลกที่อังกฤษทั้งในส่วนของรัฐบาลและเอกชน จะกระตือรือร้นออกเดินทางสำรวจและต้องการเข้าควบคุมเส้นทางบามอ-มณฑลยูนนาน รวมถึงเส้นทางแม่น้ำอิระวดี โดยรัฐบาลอังกฤษได้ออกสำรวจเมืองท่าที่สำคัญบนแม่น้ำอิระวดีตั้งแต่ปี ค.ศ. 1869 โดยเฉพาะเมืองบามอ เพื่อต้องการให้เมืองนี้เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางลำเลียงสินค้าเข้าและออกสู่มณฑลยูนนาน

อังกฤษได้มีความพยายามในการเข้าไปควบคุมเส้นทางแม่น้ำอิระวดีมีมาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1863 ดังจะเห็นได้จากการที่รัฐบาลอังกฤษในอินเดียเห็นชอบที่ให้สัมปทานการเดินเรือแก่บริษัทเอกชนชื่ออิระวดีฟลอตติลา (Irrawaddy Flotilla and Burmese Steam Navigation Company) ซึ่งมีการลงทุนครั้งแรกเป็นเงินจำนวน 162,000 รูปี โดยนำเรือกำปั่นแล่นระหว่างเมืองย่างกุ้งศูนย์กลางของรัฐบาลอังกฤษที่พม่าตอนใต้กับเมืองทะยาเมียว (Thayetmyo) ทุกเดือน แม้ในระยะแรก การเดินเรือของบริษัทดังกล่าวจะยังใช้แค่เรือกำปั่นและเรือใบระวางเล็ก แต่หลังจากที่รัฐบาลอังกฤษได้ทำสัญญากับราชสำนักพม่ารัชสมัยพระเจ้ามินดง ก็ได้มีการนำเรือกลไฟ 4 ลำเดินทางระหว่างพรมแดนอังกฤษถึงเมืองมัณฑะเลย์ ต่อมาในปี ค.ศ. 1867 ก็จะมีกำหนดการเดินเรือทุกสัปดาห์จากย่างกุ้งสู่มัณฑะเลย์เป็นระยะทาง 550 ไมล์ และมีการขยายเส้นทางเดินเรือจากเมืองย่างกุ้งไปจนถึงเมืองบามอ โดยสัญญาการเดินเรือที่ได้รับการเห็นชอบจากทางพระเจ้ามินดงนั้นกำหนดให้ได้สัมปทานการเดินเรือระหว่างเมืองย่างกุ้งถึงเมืองบามอเพียงเดือนละหนึ่งเที่ยว⁴⁹ ต่อมาหลังจากที่อังกฤษสามารถเข้ายึดครองพม่าตอนบนได้ทั้งหมดในปี ค.ศ. 1886 บริษัท อิระวดีฟลอตติลา จึงได้เข้าควบคุมแม่น้ำอิระวดีทั้งหมดจากพม่าตอนล่างถึงตอนบน และในปี ค.ศ. 1889 บริษัทฯ จึงได้ดำเนินการรับขนส่งสินค้าและผู้โดยสารต้นทางจากเมืองย่างกุ้งไปสู่ปลายทางที่เมืองบามอโดยไม่มีข้อกำหนดที่จำกัดปริมาณการเดินเรืออย่างแต่เดิม

⁴⁸Ibid., pp. 172, 177.

⁴⁹Thaung Blackmore, “British quest for China trade by the routes across Burma (1826-1876),” p. 182.

3.3 เส้นทางรถไฟภายในพม่า (ย่างกุ้ง-มิดจินา)

นอกจากเส้นทางแม่น้ำอิระวดีแล้ว เส้นทางคมนาคมทางบกภายในพม่าที่สำคัญอีกเส้นทางหนึ่งในช่วงก่อนสร้างถนนพม่าคือ เส้นทางรถไฟซึ่งมีต้นทางอยู่ที่เมืองย่างกุ้ง เส้นทางรถไฟเป็นเส้นทางที่ช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง เอื้อประโยชน์ต่อการค้า และต่อการขยายอิทธิพลทางการเมืองของอังกฤษ ทั้งนี้เส้นทางรถไฟภายในของพม่าได้ทำการเปิดเส้นทางสายแรกในพม่าตอนล่างในระหว่างปี ค.ศ. 1877-1886 รวมระยะทาง 333 ไมล์ ต่อมาหลังจากที่อังกฤษได้ยึดครองพม่าตอนบนรวมเป็นส่วนหนึ่งของจักรวรรดิอังกฤษ (British Empire) สำเร็จในปี ค.ศ. 1886 ก็ได้ทำการก่อสร้างขยายเส้นทางรถไฟไปจนถึงเมืองมิดจินา ทั้งนี้จากสถานีชุมทางเมืองสกายัง (Sagang) ซึ่งเป็นสถานีใหญ่ในพม่าตอนกลางถึงเมืองมิดจินานั้นเป็นระยะทางถึง 331 ไมล์ เส้นทางรถไฟส่วนขยายนี้ได้เปิดทำการในเดือนกุมภาพันธ์ ปี ค.ศ. 1892 โดยระยะทางรวมทั้งหมดตั้งแต่ต้นทางที่เมืองย่างกุ้งไปถึงเมืองมิดจินาซึ่งอยู่เหนือสุดเป็นระยะทาง 604 ไมล์ ในเวลาต่อมาจนถึงปี ค.ศ. 1914 ก็ได้มีการสร้างทางรถไฟเพิ่มขึ้นกว่า 642 ไมล์ รวมเส้นทางรถไฟทั้งหมดในพม่าเป็นระยะทางกว่า 1,599 ไมล์ และมีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสาขาย่อยอีก 119 ไมล์ในช่วงหลัง

เหตุผลสำคัญประการหนึ่งที่ทางรัฐบาลอังกฤษพยายามที่จะขยายเส้นทางรถไฟไปจนถึงพม่าตอนบนที่เมืองมิดจินา ก็เพื่อต้องการที่จะให้เส้นทางรถไฟนี้ทำหน้าที่เชื่อมเส้นทางภายในพม่าเข้ากับแคว้นอัสสัมของอินเดีย ความต้องการที่จะเชื่อมพม่าเข้ากับแคว้นอัสสัมดำรงต่อเนื่อง กระทั่งถึงปี ค.ศ. 1930 อินเดียก็ได้สร้างถนนที่มีชื่อว่าถนนเลโด (Ledo Road) จากแคว้นอัสสัมมายังเมืองมิดจินาเป็นระยะทางประมาณ 1,000 ไมล์ ใช้งบประมาณในการสร้าง 20,000,000 รูปี และใช้เวลาในการสร้าง 10 ปีด้วยกัน⁵⁰

กล่าวโดยสรุปแล้ว เส้นทางรถไฟภายในสายหลักของพม่าจะมีต้นทางจากเมืองย่างกุ้ง เส้นทางดังกล่าวจะผ่านภูเขาพะโค (Pegu Yoma) เลียบฝั่งแม่น้ำอิระวดี ผ่านเมืองตองยี (Tonggyi) เมืองกะลอ (Kalaw) เมือง Pyawbwe เมืองเยมินดิน (Yamethin) และจะแยกออกเป็นสองเส้นทางที่เมืองนี้ โดยเส้นทางหนึ่งไปสุดปลายทางที่เมืองมิดจินา ส่วนอีกเส้นทางไปเข้าสู่รัฐฉานสุดทางที่เมืองลาเถียว

รัฐบาลอังกฤษได้สังเกตเห็นถึงผลประโยชน์นานาประการที่มาจากการขยายเส้นทางรถไฟ ซึ่งไม่จำกัดอยู่เฉพาะเพียงภายในพม่าเองเท่านั้น ดังจะเห็นได้ว่ามีความพยายามที่จะพัฒนาโครงการสร้างเส้นทางรถไฟต่อไปยังจีน ข้าราชการอาณานิคมชื่อเมเจอร์ เดวิส (Major Davies) ได้ทำการ

⁵⁰Ibid., p.186.

⁵¹Vorgelegt von Jorrg Armin Schendel, "The Mandalay economic: Upper Burma's external trade, c. 1850-1890," p. 209.

สำรวจบันทึกเส้นทางต่างๆ เพื่อประเมินความเป็นไปได้ในการที่จะสร้างเส้นทางรถไฟภายนอกต่อจากพม่าเข้าไปสู่จีน⁵² เส้นทางที่เดวิดใช้ในการเดินทางสำรวจคือเส้นทางจากพม่า-มณฑลยูนนาน โดยคณะสำรวจของเขาได้อาศัยเส้นทางรถไฟจากเมืองย่างกุ้งถึงเมืองลาเวีย และมีโครงการที่จะสร้างเส้นทางรถไฟจากเมืองดังกล่าวเข้าไปมณฑลยูนนาน อย่างไรก็ตามโครงการดังกล่าวนี้ของอังกฤษไม่ได้รับการตอบสนองจากทางรัฐบาลจีน จึงทำให้ต้องเลิกล้มโครงการไปในที่สุด

เส้นทางบามอ-มณฑลยูนนานและเส้นทางจากรัฐฉาน-มณฑลยูนนาน เป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายเส้นทางอินเดีย พม่า และจีน อันเป็นเครือข่ายเส้นทางใหญ่ ส่งผลให้เส้นทางบามอ-มณฑลยูนนาน โดยมีเส้นทางแม่น้ำอิระวดี และเส้นทางรถไฟ เป็นเส้นทางหลักเชื่อมระหว่างเครือข่ายเส้นทางการค้าภายในกับเส้นทางภายนอกพม่าเข้าไว้ด้วยกัน ดังนั้นเส้นทางบามอ-มณฑลยูนนานจึงมิได้เป็นเพียงเส้นทางที่ถูกใช้ในระดัของท้องถิ่นเท่านั้น หากแต่เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางนานาชาติ (International route) ในดินแดนตอนใน อย่างไรก็ตามเส้นทางจากรัฐฉาน-ตอนใต้ของจีนนี้มิได้เชื่อมเส้นทางในมิติระนาบที่เชื่อมกับเส้นทางอินเดีย-พม่า-จีนเท่านั้น หากแต่เป็นเส้นทางเชื่อมในมิติแนวตั้ง คือได้จากการเชื่อมเส้นทางจากพม่าตอนล่างกับพม่าตอนบนและตอนใต้ของจีน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁵²John L. Christian, “Trans-Burma Trade Routes to China,” p. 185.

บทที่ 3 กำเนิด และหน้าที่ของ ถนนพม่า

ถนนพม่า ถูกสร้างขึ้นเพื่อเป้าหมายในการเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ทางการทหาร โดยเป็นการปรับปรุงและสร้างซ้อนทับเส้นทางการค้าและเส้นทางกรรบแต่โบราณระหว่างจีนกับพม่า คือเส้นทางระหว่างเมืองบามอ-มณฑลยูนนาน

เนื้อหาในบทนี้ต้องการอธิบายถึงกำเนิดของถนนพม่า ซึ่งมีเหตุผลสำคัญที่นำมาสู่การสร้างถนนสายนี้ คือเพื่อยุทธศาสตร์ในการต่อต้านการรุกรานของกองทัพญี่ปุ่น หน้าที่สำคัญของถนนพม่า คือการเป็นเส้นทางในการลำเลียงยุทธปัจจัยสงคราม อันได้แก่ อาวุธ ดินปืน ระเบิด น้ำมัน อุปกรณ์และเครื่องมือในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ ยุทธปัจจัยดังกล่าวได้ลำเลียงจากพม่าเข้าสู่จีน และเส้นทางเดียวกันนี้ยังถูกใช้เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์การรบที่สำคัญด้วย

1. กำเนิด ถนนพม่า

การสร้างถนนพม่าเป็นผลสืบเนื่องมาจากการที่ญี่ปุ่นได้บุกเข้ามาถึงสะพานมาโคโปโล (Marco Polo Bridge) ในวันที่ 7 กรกฎาคม ค.ศ. 1937 ก่อนหน้าที่ญี่ปุ่นจะได้เคลื่อนพลเข้ายึดฉานกิง และเกิดเป็นสงครามระหว่างจีนกับญี่ปุ่นในเวลาต่อมา¹ ภาวะการณ์ดังกล่าวกระตุ้นให้ทางรัฐบาลจีนเห็นความจำเป็นในการสร้างถนนพม่า และเส้นทางรถไฟจากมณฑลยูนนานถึงอินโดจีน การสร้างเส้นทางทั้งสองส่วนดังกล่าวนี้เพื่อลำเลียงยุทธปัจจัยสงครามที่จะนำไปใช้ในการต่อต้านกองทัพญี่ปุ่นเข้าสู่จีน เส้นทางดังกล่าวก่อให้เกิดความสะดวกในการขนส่งยุทธปัจจัยและการเคลื่อนพลอันได้รับการสนับสนุนจากอังกฤษและฝรั่งเศสเข้าไปสู่จีน ถนนพม่านี้จะกลายเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์การรบที่สำคัญยิ่งในยุทธภูมิอินเดี-พม่า-จีนในเวลาต่อมา

สาเหตุประการสำคัญที่ทำให้รัฐบาลจีนคณะชาติเลือกใช้เส้นทางบามอ-มณฑลยูนนานมาสร้างเป็นถนนพม่า เนื่องจากเส้นทางสายนี้แต่เดิมนั้นเป็นเครือข่ายเส้นทางขนาดใหญ่ ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างอินเดี พม่า และจีน เครือข่ายดังกล่าวจะสร้างความสะดวกให้แก่การสนับสนุนและลำเลียงยุทธปัจจัยของกองทัพอังกฤษทั้งในอินเดีและพม่าเข้าไปสู่จีน

¹การผ่านสะพาน Marco Polo Bridge นี้หมายถึงญี่ปุ่นสามารถขยายอำนาจการยึดครองไปสู่พื้นที่ที่อยู่ภายใต้อำนาจการควบคุมของรัฐบาลจีนคณะชาติ ดังปรากฏใน Lloyd E. Eastman, "Nationalist China during the Sino-Japanese War 1937-1945," The Cambridge history of China, Vol. 13: republican China 1912-1949 part 2 (New York: Cambridge University Press, 1990), p. 547 และ Hu Pu-yu, A brief history of Sino-Japanese War (1937-1945) (Taipei: Chung Wu Publishing Co. China, 1974), p. 96.

1.1 ขอบเขตของถนนพม่า

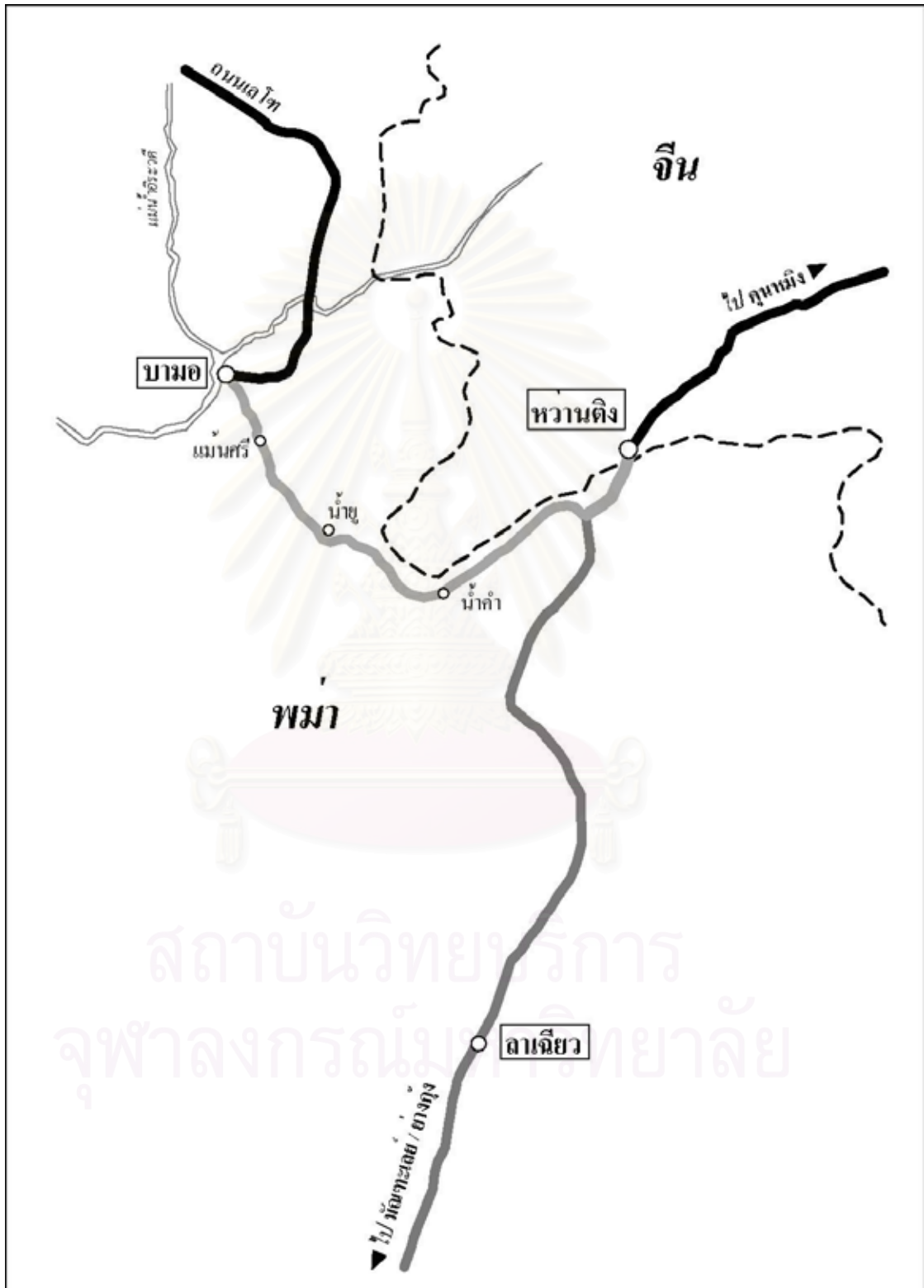
ขอบเขตของถนนพม่านั้นยังเป็นปัญหาที่ผู้ศึกษาเรื่องดังกล่าวนี้ยังไม่ตรงกันไปเสียทั้งหมด ตัวอย่างเช่นในงานศึกษาของนิโคลัส ทาร์ลิง (Nicholas Tarling) นาธาน เอ็น. 프리เฟอร์ (Nathan N. Prefer) และเวสลีย์ เอ็ม. แบ็กบาย (Wesley M. Bagby)² ต่างกล่าวถึงขอบเขตถนนพม่าแตกต่างกันไป กล่าวคือ ทาร์ลิงกล่าวว่าถนนพม่านั้นเริ่มจากคุนหมิงมาสิ้นสุดที่เมืองลาเจียว นาธาน 프리เฟอร์ว่าปลายทางของถนนพม่านั้นมาสิ้นสุดที่มณฑลยี่ ส่วนเวสลีย์ แบ็กบายกล่าวว่าสิ้นสุดถึงเมืองย่างกุ้ง

ทัศนคติที่แตกต่างกันเหล่านี้ อาจมีที่มาจากกรณีที่ถนนพม่านั้น เป็นถนนที่ขยายขอบเขตไปตามขอบเขตการเคลื่อนกำลังทางการทหาร เมื่อได้พิจารณาควบคู่ไปกับแผนที่และแผนการรบของทั้งกองทัพญี่ปุ่นและกองทัพอังกฤษ จะพบว่าขอบเขตของถนนพม่าดังกล่าวข้างต้นนั้นเป็นขอบเขตที่เคลื่อนไปตามช่วงเวลาของยุทธวิธีการรบของทั้งสองฝ่าย กล่าวคือ เมื่อพิจารณาแผนที่เส้นทางการรบของกองทัพอังกฤษและกองทัพญี่ปุ่น จะพบว่าในช่วงปี ค.ศ. 1937-1942 ขอบเขตของถนนพม่าเริ่มต้นจากเมืองคุนหมิง ถึงเมืองหวานติง โดยแยกเส้นทางออกเป็นสองสายคือ หวานติง-ลาเจียว และหวานติง-บามอ แต่ต่อมาในช่วงปี ค.ศ. 1943-1945 ซึ่งพื้นที่การสู้รบระหว่างอังกฤษและญี่ปุ่นได้ขยายขอบเขตออกไปมากยิ่งขึ้นกว่าเดิม จะพบว่าขอบเขตของถนนพม่าได้เริ่มจากคุนหมิงมายังเมืองหวานติง จากนั้นจึงแตกแขนงเส้นทางไปยังเมืองบามอ เมืองมณฑลยี่ เมืองลาเจียว และเมืองย่างกุ้ง ซึ่งจากรายละเอียดดังกล่าวนี้จะเห็นได้ว่าปลายทางของถนนพม่านั้นจะแตกแขนงไปสู่สิ้นสุดยังเมืองต่างๆ ในพม่าที่เป็นสมรภูมิของสงคราม

อย่างไรก็ตาม อาจจะพิจารณาได้ว่าขอบเขตที่แน่นอนของถนนพม่านั้น คือเส้นทางจากเมืองคุนหมิงมายังเมืองหวานติงซึ่งเป็นเมืองคิพรหมแดนระหว่างพม่ากับมณฑลยูนนานของจีนเท่านั้น ขณะที่เส้นทางจากพม่าตอนล่างและพม่าตอนบน รวมถึงเส้นทางจากอินเดีย ต่างเป็น “เครือข่าย” ของถนนพม่าทั้งสิ้น ทั้งนี้เครือข่ายที่สำคัญที่สุดคือเครือข่ายเส้นทางเมืองบามอ-มณฑลยูนนาน ซึ่งสามารถเชื่อมต่อเข้ากับเครือข่ายเส้นทางจากแคว้นอัสสัมของอินเดีย-บามอ-คุนหมิง และยังสามารถเชื่อมกับเส้นทางภายในของจีนคือเส้นทางจากคุนหมิง-อินโดจีน-แม่น้ำแดง

²Nicholas Tarling, A sudden rampage: the Japanese occupation of Southeast Asia, 1941-1945 (London: Hurst & Company, 2001); Nathan N. Prefer, Vinegar Joe's War: Stilwell's campaigns for Burma. (Novato, Calif.: Presidio Press, 2000); Wesley M. Bagby, The Eagle-Dragon alliance: America's relations with China in World War II (New York: Associated University Presses, 1992).

แผนที่ที่ 3.1
แสดงเครือข่ายเส้นทางของถนนพม่า



1.2 กระบวนการสร้างถนนพม่า

ถนนพม่า ถูกสร้างขึ้นในปี ค.ศ. 1937 โดยรัฐบาลจีนคณะชาติ โดยเริ่มต้นเส้นทางจากเมืองคุนหมิงมาสิ้นสุดที่เมืองหวานติง อันเป็นเมืองที่อยู่ใกล้พรมแดนพม่า-จีน ใช้เวลาในการสร้าง 8 เดือน รวมระยะทางทั้งสิ้น 717 ไมล์ ขณะเดียวกันนั้นทางฝั่งของพม่าเอง อังกฤษก็ได้สร้างเส้นทางจากเมืองลาเลียวและเมืองบามอไปเชื่อมต่อกับถนนพม่า ที่เมืองหวานติง

ปัญหาในระยะแรกของการสร้างถนนพม่า นั้น เป็นปัญหาทางด้านสภาพภูมิศาสตร์ ทั้งนี้เนื่องจากถนนสายนี้สร้างซ้อนทับเส้นทางระหว่างเมืองบามอถึงมณฑลยูนนาน ซึ่งในครั้งอดีตการเดินทางไปตามเส้นทางนี้จะต้องอาศัยสัตว์และเกวียนเป็นพาหนะ การเดินทางต้องใช้เวลายาวนานมากในฤดูฝน ทั้งนี้เพราะว่าทำเลที่ตั้งของเป็นเส้นทางดังกล่าวต้องผ่านภูเขาสูง ในช่วงฤดูฝนจะเกิดภัยทางธรรมชาติ คือน้ำป่า ดินและโคลนถล่ม⁴ ซึ่งล้วนเป็นอุปสรรคในการเดินทาง อันทำให้ต้องใช้เวลานาน เป็นอันตรายต่อคนเดินทาง และสร้างความเสียหายให้แก่สินค้าที่ลำเลียงตามเส้นทาง การเดินทางบนเส้นทางเมืองบามอ-มณฑลยูนนานจึงมักเป็นการเดินทางในฤดูร้อนและฤดูหนาว ซึ่งจะไม่มีปัญหาเรื่องโคลน ฝน หิน และดินถล่ม แต่อาจจะมีปัญหาในเรื่องของโรคภัยไข้เจ็บ โดยเฉพาะโรคมาลาเรีย การสร้างถนนพม่า นั้นคือการเปลี่ยนโครงสร้างทางกายภาพจากเส้นทางเกวียนธรรมดาให้เป็นถนนที่มีพื้นผิวที่เรียบ มีขนาดกว้าง อีกทั้งมีการลาดยางบนพื้นผิวถนน เพื่อให้รถสามารถวิ่งผ่านได้อย่างสะดวก และสามารถเดินทางได้ทุกฤดูกาล

ลักษณะทั่วไปของถนนพม่าที่สร้างครั้งแรกในปี พ.ศ. 1937 นั้นมีความกว้าง 23 ฟุต สูง 7-10 นิ้ว ยาว 717 ไมล์ โดยกรรมวิธีในการสร้างคือการพยายามเปิดถนนให้กว้าง โดยสิ่งที่จะทำได้คือ การระเบิดหินและภูเขา การระเบิดนี้มีใช้ระเบิดทั้งภูเขา หากแต่เป็นการระเบิดเพียงบางส่วนเท่านั้น ตันเปย ยิง (Tan Pei-Ying)⁶ กล่าวว่าของการสร้างถนนพม่าช่วงแรกนั้นเริ่มจากคุนหมิง ในขณะที่กรรมวิธีในการสร้างถนนที่ดูจะใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย แต่ก็มีกรรมวิธีท้องถิ่นมาใช้ร่วมกัน บรรดาอุปกรณ์ต่างๆ ที่กรรมกรสร้างถนนต้องใช้คือค้อน ตะกร้าหวาย จอบ รถเข็นที่ทำจากไม้ไผ่ เป็นต้น เครื่องมือเหล่านี้โดยส่วนใหญ่แล้วเป็นเครื่องมือหลักในการสร้างถนนพม่า เว้นแต่อุปกรณ์

³Kazuo Tamayama and John Nunneley, *Tales by Japanese soldiers* (London: Cassell & Co. 2000), p. 16; Tan Pei-Ying, *The building of the Burma Road* (London: Whittlesey House, 1945), p. 38; Fu Hua Chen, *Between East and West: life on the Burma Road, The Tibet highway, The Ho Chi Minh trail, and in the United State* (Colorado: University Press of Colorado, 1996), p. 79.

⁴Tan Pei-Ying, *The building of the Burma Road*, pp. 69, 87.

⁵Douglas Coe, *The Burma Road* (New York: Julian Messener, 1946), p. 41.

⁶Tan Pei-Ying, *The building of the Burma Road*, p. 38 และ Fu Hua Chen, *Between East and West: life on the Burma Road, the Tibet highway, The Ho Chi Minh Trail, and in the United State*, p. 37.

หรือพาหนะทุ่นแรงที่ใช้ในการสร้างถนน อาทิ รถบดถนน รถยก เป็นต้น ส่วนกลุ่มที่เป็นวิศวกรเป็นชาวจีนส่วนใหญ่ แต่มีบางส่วนที่เป็นชาวต่างชาติ คืออังกฤษและสหรัฐฯ

เมืองที่อยู่บนเส้นทาง *ถนนพม่า* คือ เมืองคุนหมิง- เมืองตาลี (Tali)-แม่น้ำโขง- เมืองเปาซาน (Paoshan)- แม่น้ำสาละวิน-เมืองหลวงลิ่ง (Lungling)-เมืองเซฟาง (Chefang) จนมาถึงเมืองหวานติง (Wanting)

การสร้างเส้นทางนี้เริ่มจากเมืองคุนหมิง โดยต้องตัดเส้นทางผ่านพื้นที่นา เมืองคุนหมิงนี้มีชื่อเสียงในเรื่องข้าวคุณภาพดี รวมถึงเรื่องของทรัพยากรแร่ธาตุต่างๆ เช่น ถ่านหิน และทองแดง แหล่งแร่ เป็นต้น เส้นทางระหว่างเมืองคุนหมิงถึงเมืองเจาซิง (Tshouhsiang) เป็นเส้นทางที่อยู่บนภูเขาสูงประมาณ 1,000 ฟุต เพราะฉะนั้นวิธีสร้างถนนคือการทำให้ถนนเป็นเส้นทางซิกแซกเพื่อง่ายต่อการสร้างและสะดวกต่อการเดินทาง เส้นทางที่เป็นแบบซิกแซกนี้มีระยะทางประมาณ 20 ไมล์ ด้วยสภาพเส้นทางที่อยู่บนภูเขาจึงทำให้บางช่วงของเส้นทางมีลักษณะดังกล่าว ขณะที่บางช่วงของเส้นทางนั้นเต็มไปด้วยหิน จึงต้องทำการระเบิดหินเพื่อเปิดเส้นทาง⁷

สภาพทางภูมิศาสตร์และสภาพอากาศของเส้นทางมีส่วนอย่างมากในการสร้างถนน กล่าวคือ ช่วงเส้นทางที่ผ่านภูเขาสูงนั้นกระบวนการสร้างถนนยิ่งยากมากขึ้นตามลำดับ ทั้งนี้เป็นเพราะว่ามีตัวแปรต่างๆ มากมายที่ต้องคำนึงถึง อาทิเช่นเรื่องของลม เส้นทางในมณฑลที่มีภูเขาสูงจะเกิดลมที่พัดแรงและเร็วอันเป็นอุปสรรคต่อการสร้างถนน อีกทั้งเป็นอันตรายต่อแรงงาน ลมชนิดนี้เกิดขึ้นได้ตลอดปี⁸ เพราะฉะนั้นการสร้างจึงต้องดำเนินไปด้วยความระมัดระวัง

กองทัพญี่ปุ่นได้โจมตีถนนพม่าโดยการทิ้งระเบิดตั้งแต่ในระยะเวลาที่เพิ่งเริ่มจะสร้าง ซึ่งได้ทำให้เกิดความเสียหายทั้งชีวิตของแรงงานและเสียเวลาในการสร้างเส้นทางใหม่ การที่จะสร้างเส้นทางผ่านภูเขาเป็นเรื่องยาก อีกทั้งเส้นทางนี้ยังต้องผ่านแม่น้ำสองสายหลักคือ แม่น้ำโขงและแม่น้ำสาละวิน การที่จะข้ามผ่านแม่น้ำทั้งสองได้นั้นจำเป็นที่จะต้องสร้างสะพานข้าม การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำทั้งสองนี้ถือเป็นเรื่องยากอีกเช่นกัน เพราะแม่น้ำสาละวินได้ชื่อว่าเป็นแม่น้ำพิโรธ⁹ จุดที่ต้องสร้างสะพานในบริเวณแม่น้ำโขงคือ เมืองยางปิง (Yangping)-เปาซาน (Paoshan) จากเมืองเปาซาน (Paoshan) เข้าสู่แม่น้ำสาละวิน ทั้งนี้สะพานที่สร้างขึ้นแม้ว่าจะสร้างด้วยไม้และฐานเป็นหิน แต่ก็ยังเป็นสะพานที่มีขนาดใหญ่ ถนนที่ตัดผ่านภูมิประเทศช่วงนี้ เดิมทีความสูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ 2,000 ฟุต ต้องทำให้สูงกว่าเดิมเป็น 6,800 ฟุต เป็นระยะทางประมาณ 18 ไมล์ทั้งนี้เป็นเพราะว่าเป็นการเพิ่มของระดับน้ำในแม่น้ำสาละวินในฤดูฝน¹⁰

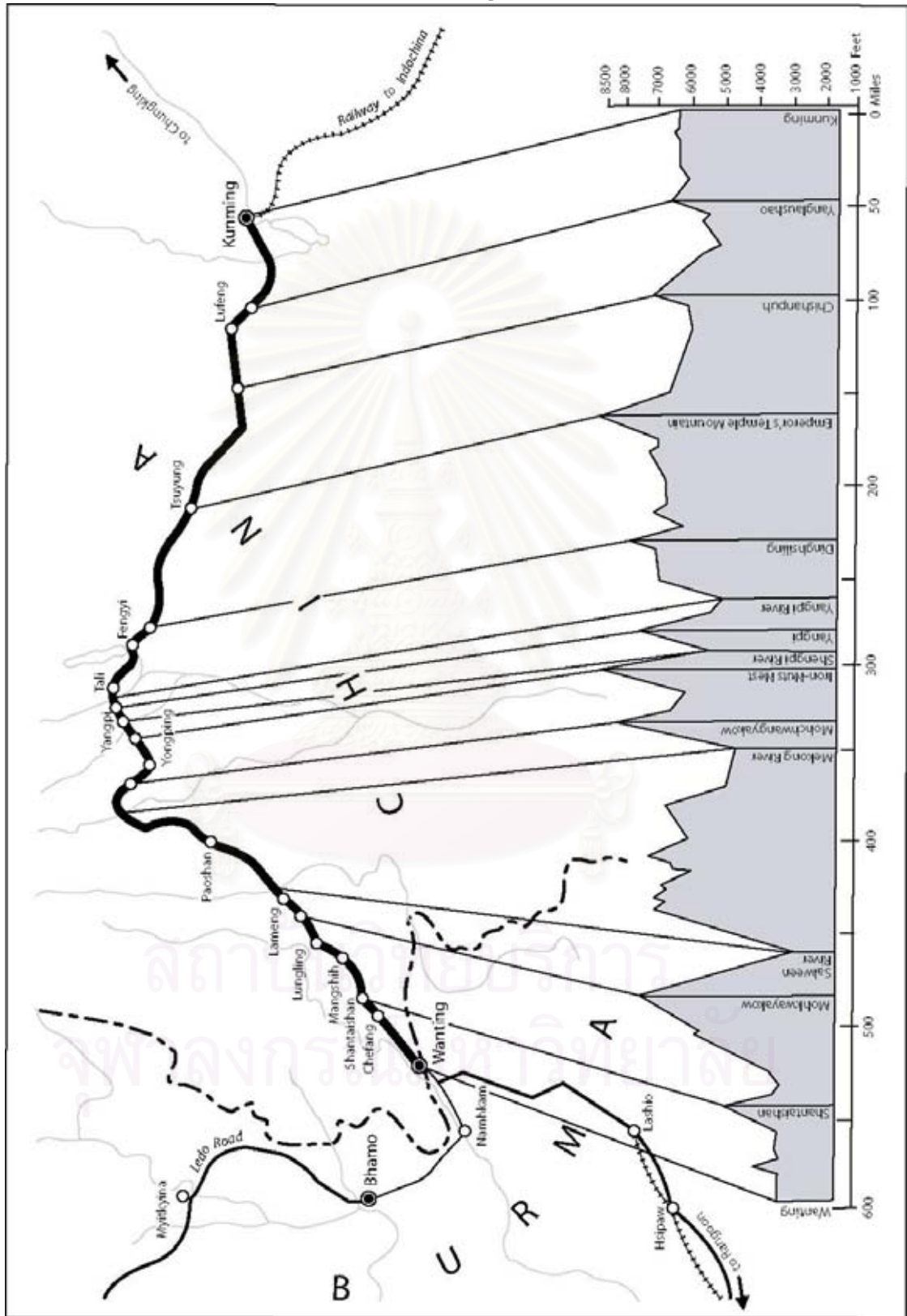
⁷Douglas Coe, *The Burma Road*, p. 51.

⁸Tan Pei-Ying, *The building of the Burma Road*, p. 64.

⁹Douglas Coe, *The Burma Road*, p. 58.

¹⁰Tan Pei-Ying, *The building of the Burma Road*, p. 100.

แผนที่ที่ 3.2
แสดงรายละเอียดระยะทางและความสูงเหนือระดับน้ำทะเลของถนนพม่า
ในเขตมณฑลยูนนาน



ที่มา: Tan Pei-Ying, *The building of the Burma Road.*

เส้นทางจากแม่น้ำสาละวินและแม่น้ำโขงสามารถเชื่อมเส้นทางในพม่า-อินโดจีน-จีนตอนใต้ได้ เมืองยางปิง (Yangping) เป็นเมืองที่มีทำเลที่ตั้งสูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ 5,832 ฟุต ถนนได้ยกระดับสูงขึ้นจากเดิมเป็น 8,000 ฟุตสูงจากระดับน้ำทะเล คนพม่าสามารถเข้าออกเมืองนี้ได้ เพราะว่าเป็นเมืองที่ใกล้กับพรมแดนพม่า เดิมระยะทางจากเมืองนี้ถึงพรมแดนพม่าประมาณ 15 ไมล์ เมื่อทำเส้นทางให้สูงขึ้นเป็น 8,000 ฟุต สามารถร่นระยะทางเหลือเพียง 14 ไมล์¹¹

นอกจากสร้างเส้นทางมาถึงเมืองเปาฉาน สร้างสะพานข้ามแม่น้ำสาละวินและแม่น้ำโขง เส้นทางต่อจากเมืองเหล่านี้คือเส้นทางเข้าสู่เมืองหลวงลิง (Lungling)-เมืองลิน (Mangshin)-เมืองสันฉาน (Shantashan) เป็นเมืองที่มีความสูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ 5,000 ฟุต เส้นทางต่อจากนั้นคือเส้นทางเข้าสู่เมืองหวานติง (Wanting) ซึ่งเป็นเมืองที่มีความสูงเหนือระดับน้ำทะเลประมาณ 3,000 ฟุต¹² ซึ่งเป็นเส้นทางสุดท้ายของการสร้างถนนพม่า ทั้งนี้เนื่องจากเมืองหวานติงนี้เป็นเมืองสุดท้ายที่จีนจะสร้างถนน อย่างไรก็ตาม เส้นทางจากพม่าตอนบนที่ถูกสร้างโดยอังกฤษจะมาบรรจบกับเส้นทางถนนที่จีนสร้าง ณ เมืองนี้

ถนนพม่านอกจากจะมีลักษณะของการเป็นเส้นทางที่กว้าง ตลอดระยะทางเป็นเส้นทางที่ได้ปรับเปลี่ยนไปตามสภาพทางภูมิศาสตร์ ขณะเดียวกันพื้นถนนปูด้วยหิน และผ่านกระบวนการทำให้พื้นถนนราบเรียบ สิ่งที่แตกต่างกันประเด็นหนึ่งก็คือ การใช้ยางมาราคบนพื้นถนน อันเป็นการพยายามเสริมประสิทธิภาพในการรับน้ำหนักรถ ขณะเดียวกันก็เป็นการบอกถึงรูปแบบของยานพาหนะที่ถนนต้องรองรับ นั่นคือรถที่บรรทุกทุกสิ่งของต่าง ๆ ถนนที่ลาดยางยังส่งผลให้ระยะเวลาในการเดินทางสั้นลง เพราะสภาพของถนนที่ราบเรียบ และสามารถเดินทางได้ทุกฤดูกาล

ด้วยลักษณะดังกล่าวนี้เป็นการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางกายภาพของเส้นทาง เพื่อรองรับกับเป้าหมายทางการทหาร ในขณะเดียวกันการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวนี้ได้ส่งผลต่อเมืองตามรายทางของถนน โดยเฉพาะเมืองบามอในช่วงเวลาต่อมา

ในช่วงแรกของการสร้างถนนพม่า นั้น เส้นทางจากคุนหมิงถึงเมืองลาเจียวเป็นเส้นทางสำคัญที่ถูกใช้อย่างกว้างขวาง เนื่องจากว่าเมืองลาเจียวมีเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อกับเมืองย่างกุ้งโดยตรง แต่ในช่วง ค.ศ. 1942 เป็นต้นมา เส้นทางรถไฟถูกระเบิดส่งผลให้เส้นทางที่จะเข้าถึงถนนพม่า มีทางเดียวคือเส้นทางน้ำคือแม่น้ำอิระวดีไปยังเมืองบามอ และอาศัยเส้นทางมาจากเมืองบามอต่อเข้าสู่ถนนพม่าได้

หน้าที่ของถนนพม่าในการเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์การทหารนั้น สิ่งหนึ่งที่เป็นเรื่องของจำนวนน้ำหนักของรถและสิ่งของที่บรรทุกทุกมาบกัรบรถ ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วจะเป็นอาวุธยุทธภัณฑ์และเสบียงอาหาร ได้มีการคาดการณ์ว่าถนนจะต้องแบกรับน้ำหนักจำนวนมาก ดังนั้นจึงต้องลาดยาง

¹¹Douglas Coe, *The Burma Road*, pp. 57-58.

¹²Tan Pei-Ying, *The building of the Burma Road*.

บนพื้นถนน เพื่อให้ผิวถนนเรียบ ลด การกระแทกอันจะส่งผลเสียต่ออาวุธขึ้นได้ การลาดยางบนถนนครั้งนี้ กรรมวิธีการลาดยางนั้นเป็นวิธีพื้นเมือง โดยไม่มีอุปกรณ์ที่ยังยากซับซ้อน คือใช้กระป๋องหรือถังขนาดพอดีนำมาเจาะรู แล้วนำยางที่ได้จากการผ่านความร้อน แล้วทำการราดบนพื้นถนน

กลุ่มแรงงานหลักในการสร้างถนนพม่า คือกลุ่มแรงงานชาวจีน แต่จะมีชาวเขาบ้างในบางช่วง อาทิช่วงที่จะถึงพรมแดนระหว่างพม่ากับจีน ซึ่งกลุ่มแรงงานหลักในการสร้างถนนช่วงนี้จะเป็นคนจากรัฐฉาน การเข้ามาเป็นแรงงานก่อสร้างถนนพม่านี้ ไม่ได้เข้ามาโดยไร้จุดหมายหรือหวังเพียงแค่เงินตราค่าจ้างเท่านั้น หากแต่แรงงานจำนวนมากน้อยเข้ามาร่วมสร้างถนนพม่าครั้งนี้ด้วยความต้องการจับไล่กองทัพญี่ปุ่นออกจากจีนไปโดยเร็วที่สุด¹³ ดังจะเห็นได้จากกลุ่มรัฐบาลจีนคณะชาติ และกลุ่มนักศึกษาที่อยู่ในกลุ่มชาตินิยมได้เดินทางเข้ามายังหมู่บ้านที่ถนนจะตัดผ่าน ตามนโยบายของรัฐบาลจีนที่ได้ขอให้ชาวบ้านที่ตั้งบ้านเรือนหรือมีที่ดินที่อยู่บนเส้นทางที่จะใช้ทำถนนพม่า ให้เสียสละที่ดินและหมู่บ้านเพื่อมาสร้างเป็นถนน ในช่วงแรกชาวบ้านไม่ยอม ดังนั้นจึงต้องเข้ามาทำความเข้าใจ และเข้ามาเกลี้ยกล่อมให้คนเหล่านี้ระลึกถึงความโหดร้ายของญี่ปุ่นและชักจูงว่า

“ความเป็นชาติจีนจะสิ้นถ้าเราไม่ช่วยการสร้าง ถนนพม่าและประเด็นที่สำคัญคือที่ดินและเมืองจีนหรือแม้แต่หมู่บ้านที่เราอยู่จะสิ้นไปถ้ายังปล่อยให้ญี่ปุ่นยึดจีนอยู่เช่นนี้ ดังนั้นจึงควรที่จะต้องขับไล่ญี่ปุ่นให้ออกจากจีน”¹⁴

ในขณะเดียวกันที่มีการเรียกประชุมหัวหน้าหมู่บ้านแต่ละหมู่บ้านเพื่อรับสมัครผู้ที่จะเข้าร่วมสร้างถนนพม่า โดยที่ทางรัฐบาลจะมีรายชื่อ จำนวนประชากรของแต่ละหมู่บ้านที่อยู่ตามรายทางของเส้นทางถนน เมื่อมีการประกาศและรวบรวมรายชื่อ หัวหน้าหมู่บ้านนั้นจะต้องดูแลในส่วนของอุปกรณ์ต่างๆ ที่มีอยู่และรวบรวมอุปกรณ์เหล่านั้น

พร้อมกันนั้นก็ได้มีการประกาศรับอาสาสมัครเป็นแรงงานในการสร้างถนนพม่า โดยเนื้อหาของประกาศล้วนเป็นการกล่าวชักจูงให้ต่อต้านญี่ปุ่นและรักประเทศของตนเอง ไม่ให้ญี่ปุ่นยึดครองจีนถือว่าญี่ปุ่นเป็นศัตรูและคนจีนต้องร่วมกันต่อสู้โดยการร่วมกันสร้างถนนพม่า¹⁵ ในเนื้อหาของการประกาศได้กล่าวถึงสร้าง ถนนพม่าว่าเพื่อต้องการกำลังสนับสนุนจากสหรัฐฯ และอังกฤษ เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่ใกล้กับจีนมากที่สุดและจะไม่ให้เส้นทางนี้และเงินอยู่ในมือของญี่ปุ่น¹⁶

¹³Chiang Yee, *The men of the Burma Road*, p. 31.

¹⁴Ibid., p. 46.

¹⁵Douglas Coe, *The Burma Road*, p. 42.

¹⁶Chiang Yee, *The men of the Burma Road*, p. 31.

รูปภาพที่ 3.1
แสดงการก่อสร้างถนนพม่า



ที่มา: www.army.mill/cmh-pg/books/wwii/70-42/mapa.jpg.

รูปภาพที่ 3.2
แสดงถนนพม่า ช่วงปี ค.ศ. 1938



ที่มา: www.army.mill/cmh-pg/books/wwii/70-42/mapa.jpg.

ในส่วนองแรงงานในการสร้างถนน นอกจากจะเป็นแรงงานจีนและชาวเขาแล้ว ยังมีแรงงานพม่าที่เข้ามาร่วมสร้างถนนพม่า โดยแรงงานดังกล่าวนี้ มีทั้งแรงงานชาย หญิง คนชรา และเด็ก¹⁷ การที่คนเหล่านี้มาอยู่ในกลุ่มผู้สร้างถนนพม่าเพราะสาเหตุสืบเนื่องมาจากการยึดที่นาและหมู่บ้านของคนเหล่านี้เพื่อมาสร้างถนน ทำให้พวกเขาไม่สามารถจะทำอย่างอื่นได้ อีกทั้งการอยู่ในภาวะสงครามซึ่งทำให้ตกอยู่ในสภาวะยากลำบากในการใช้ชีวิต รวมถึงความหวังที่ต้องการจับได้ญี่ปุ่นให้ออกจากจีนโดยเร็ว แรงงานเหล่านี้จึงเข้ามาร่วมสร้างถนนพม่า

จีนตั้งคณะกรรมการการทำงานที่ดูแลการสร้างถนนพม่าในนาม National Highway Transport Administration¹⁸ เป็นหน่วยงานที่ดูแลถนนพม่าโดยตรง หน่วยงานดังกล่าวนี้อยู่ภายใต้การดูแลควบคุมของรัฐบาลจีนคณะชาติ แต่ถนนพม่าสร้างผ่านพื้นที่มณฑลยูนนานเป็นหลัก ด้วยเหตุที่มณฑลยูนนานมีการปกครองเป็นของตนเอง ทำให้การควบคุมดูแลถนนพม่าตกอยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐบาลท้องถิ่นมณฑลยูนนาน

อย่างไรก็ตามเมื่อดูภาพรวมแล้วพบว่ารัฐบาลจีนคณะชาติรวมถึงรัฐบาลท้องถิ่นมณฑลยูนนานต้องการสิทธิในการควบคุมดูแลถนนพม่า ซึ่งมีนัยยะของการควบคุมดูแลทั้งในเรื่องของระบบการจัดการคมนาคม ประเภทของยุทธปัจจัย การเก็บภาษี รวมถึงสถานีน้ำมัน ในขณะที่ยุทธปัจจัยสงครามทั้งหลายต่างมาจากพม่า ดังนั้นจีนไม่สามารถรวบรวมอำนาจในการควบคุมยุทธปัจจัยได้ทั้งหมด อีกทั้งเงินเองต้องการบริการการค้าเลี้ยงยุทธปัจจัยจากบรรดาบริษัทเดินรถเอกชน¹⁹ ที่เข้ามาร่วมลงทุนในครั้งนี้ด้วย ด้วยเหตุนี้จึงเกิดการจัดระบบของการคมนาคมสัญจรบนถนนพม่าขึ้น โดยตัวแทนของรัฐบาลระบบดังกล่าวคือ²⁰

1. จัดตั้งบริษัทที่ดูแลและควบคุมการเดินรถ โดยตรงคือ South-West Transportation Company บริษัทนี้ต้องร่วมกับตัวแทนของรัฐบาลพม่าและจีนคณะชาติ

¹⁷Tan Pei-Ying, *The building of the Burma Road*, p. 42. การหาเส้นทางเพื่อสร้างถนนพม่าสิ่งที่เป็นปัจจัยที่สำคัญนอกเหนือจากเรื่องการเดินทางที่อยู่ในเครือข่ายเส้นทางตอนใน(อินเดีย-พม่า-จีน)และเป็นเส้นทางเพื่อขอกำลังสนับสนุนจากโลกภายนอกแล้วนั้น เรื่องของทรัพยากรตามรายทางก็มีส่วนในการเลือกเส้นทางนี้เช่นกัน เพราะว่าตลอดเส้นทางบามอ-ยูนนานล้วนแล้วแต่ผ่านเมืองที่เป็นเมืองทางการค้าและอุดมสมบูรณ์ทางทรัพยากรทั้งสิ้น ดังนั้นตลอดเส้นทางจึงเป็นแหล่งสนับสนุนทั้งในด้านเสบียงและพลังงานของเครื่องขนตักองกำลังที่ผ่านไปมาได้เป็นอย่างดี

¹⁸Douglas Coe, *The Burma Road*, p. 72.

¹⁹Anthony Best (editor) and Paul Preston and Michael Partridge (general editors), *British documents on foreign affairs: reports and papers from the foreign office confidential print. Part III, From January 1941 through June 1941. Series E. Asia* (Bethesda, Md.: University Publications of America, 1997), p. 53.

²⁰Ibid, p. 73-74.

2. มีการจัดตั้งผู้ควบคุมดูแลจัดการถนนพม่าขึ้น (Head of the various departments) ดูแลหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบแต่ละส่วนของถนน

3. ในส่วนของการควบคุมการสัญจรบนถนนพม่า ได้แยกให้มีผู้ควบคุมดูแลในแต่ละส่วนของถนน (Department) นอกจากที่ภาครัฐบาลที่เข้ามาดูแลแล้ว ยังมีภาคเอกชนเข้ามาร่วมดูแลในส่วนนี้ด้วยเช่นกัน

4. มีการจัดตั้งสถานีย่อยออกมาจากหน่วยงานที่ดูแลในแต่ละส่วนของถนน ผู้ที่ดูแลควบคุมคือหัวหน้า มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบในแต่ละสถานีย่อย

ในส่วนของการเดินรถของรัฐบาล ได้มีคณะกรรมการควบคุมดูแลทั้งในด้านของรถบรรทุกและยุทธปัจจัยสงครามของรัฐบาลทั้งหมดที่ผ่านถนนพม่า โดยมีอำนาจอย่างสมบูรณ์ อีกทั้งมีองค์กรตำรวจดูแลควบคุมตลอดระยะทาง มีการจัดบันทึกสถิติของรถและภาษี รวมถึงการซ่อมบำรุงถนนและบรรดารถบรรทุก นอกจากนี้แล้ว ได้มีการจัดตั้งสถานีพักของรถบรรทุกและเจ้าหน้าที่ประจำในแต่ละพื้นที่ ซึ่งมีการแบ่งเขตความรับผิดชอบขึ้นบนถนนพม่าด้วย การจัดระบบการคมนาคมบนถนนพม่าดังกล่าวก่อให้เกิดสถานีการควบคุมการสัญจรที่เมืองลาเจียวและเมืองบามอ อันเป็นเมืองต้นทางจากเขตแดนพม่าเข้าสู่จีนโดยถนนพม่า

2. หน้าที่ของถนนพม่า

ถนนพม่า มีลักษณะที่สำคัญคือ เครือข่ายถนนเชื่อมได้ทั้งเส้นทางบกและทะเลของอินเดีย พม่า และจีน ด้วยเครือข่ายขนาดใหญ่ของเส้นทางจึงทำให้รัฐบาลจีนคณะชาตินาโดยเจียง ไค เช็ก เล็งเห็นถึงประโยชน์ดังกล่าว ทำให้ถนนพม่ามีหน้าที่ทั้งในการเป็นเส้นทางลำเลียงยุทธปัจจัยสงครามและเส้นทางการรบในสมรภูมิการสงครามอินเดีย พม่า และจีน

2.1 เส้นทางลำเลียงยุทธปัจจัยสงคราม

ถนนพม่า ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อตอบสนองต่อความต้องการยุทธปัจจัยของรัฐบาลจีนคณะชาติที่จะยังประโยชน์ของถนนพม่าในการใช้ขนส่งยุทธปัจจัยทางสงครามจากพม่าเข้าสู่จีน ถนนพม่าเปิดใช้งานเมื่อปี ค.ศ. 1938 เส้นทางสายนี้กลายเป็นเส้นทางที่มีความหลากหลายและชุมทางรถที่วิ่งไปมาบนถนนพม่า จำนวนรถที่วิ่งไปมาสูงสุดประมาณ 500-800 คันต่อวัน²¹ ในขณะเดียวกัน การขนส่งยุทธปัจจัยสงครามนี้ประมาณ 5,000 คันต่อเดือน อีกทั้งอังกฤษยังใช้เส้นทางถนนพม่าลำเลียงเสบียงอาหารและสินค้าต่างๆ จากพม่าตอนล่างเข้าสู่พม่าตอนบนและเข้าสู่จีน

²¹Tan Pei-Ying, *The building of the Burma Road*, p. 68.

ลักษณะหน้าที่ดังกล่าวของ *ถนนพม่า* ทำให้ญี่ปุ่นตระหนักว่าต้องหาทางไม่ให้จีนได้รับการช่วยเหลือจากภายนอก วิธีการที่ญี่ปุ่นดำเนินการคือ เมื่อญี่ปุ่นบุกฮ่องกง ญี่ปุ่นกำหนดนโยบายต่ออังกฤษ โดยให้อังกฤษยุติการส่งยุทธปัจจัยสงครามจากฮ่องกง นโยบายดังกล่าวเกิดขึ้นในปี ค.ศ. 1939 เป็นต้นมา กล่าวคือเส้นทางการค้าเลียงยุทธปัจจัยสำคัญในช่วงปี ค.ศ. 1937-1940 คือเส้นทางจากฮ่องกง ลำเลียงทางเรือมายังมาเลย์และสิงคโปร์ แล้วลำเลียงเข้าสู่ย่างกุ้ง ซึ่งเส้นทางนี้จะนำยุทธปัจจัยอาวุธ ดินปืน อุปกรณ์สร้างเส้นทางรถไฟ เป็นต้น เข้าสู่จีน ทิศทางการลำเลียงจากฮ่องกงและผ่านเข้าสู่พม่าตอนล่าง และลำเลียงโดยอาศัยแม่น้ำอิระวดีและเส้นทางรถไฟไปยังพม่าตอนบน อีกทั้งฝ่ายญี่ปุ่นเองได้ควบคุมการเดินทางของเรือที่ผ่านเข้าและออกจากฮ่องกง

“การลำเลียงยุทธปัจจัยและอาวุธยุทธปัจจัยต่างๆ จากฮ่องกงไปนั้น ให้ออกประกาศห้ามการลำเลียงดังกล่าวตั้งแต่เดือนมกราคม ปี ค.ศ. 1939 และฮ่องกงเองก็ต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของญี่ปุ่น”²²

เมื่อญี่ปุ่นได้ปิดช่องทางการลำเลียงยุทธปัจจัยสงครามทางทะเลแล้ว สิ่งที่ญี่ปุ่นต้องทำต่อไปคือการพยายามปิด *ถนนพม่า* การที่ญี่ปุ่นจะเข้าไปปิดและควบคุม *ถนนพม่า* โดยอาศัยกองกำลังทหารนั้นเป็นการยาก ทั้งนี้เพราะว่าพื้นที่ส่วนใหญ่ของ *ถนนพม่า* ได้พาดผ่านมณฑลยูนนานอันเป็นพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นการเสียดำเนินการเพราะญี่ปุ่นเองก็ไม่ได้ต้องการขยายพื้นที่การทำสงครามให้เพิ่มขึ้น ดังนั้นญี่ปุ่นจึงพยายามเข้ามาตีสนิทกับผู้ปกครองของรัฐบาลท้องถิ่นของมณฑลยูนนาน²³ โดยให้การสนับสนุนทางทหารกับมณฑลยูนนาน และได้ให้มีอิสระในการจัดตั้งรัฐบาลท้องถิ่นของตนเองขึ้น ให้มีการปกครองตนเองแยกจากรัฐบาลกลาง ทั้งนี้เพื่อให้ฝ่ายมณฑลยูนนานร่วมมือกับญี่ปุ่นร่วมกันยึดและควบคุมการค้าเลียงยุทธปัจจัยต่างๆ บน *ถนนพม่า* อีกทั้งร่วมกันยึดคุนหมิงและจุงกิง และในขณะเดียวกันญี่ปุ่นก็ดำเนินนโยบายการปิด *ถนนพม่า* อีกวิธีโดยพยายามเจรจากับอังกฤษให้อังกฤษยุติการขนยุทธปัจจัยเข้าสู่จีน

²² Anthony Best (editor) and Paul Preston and Michael Partridge (general editors), British documents on foreign affairs: reports and papers from the foreign office confidential print. Part III, from July 1940 through December 1940. Series E. Asia (Bethesda, Md.: University Publications of America, 1997), pp. 22, 249.

²³ Anthony Best (editor) and Paul Preston and Michael Partridge (general editors), British documents on foreign affairs: reports and papers from the Foreign Office confidential print. Part III, From January 1941 through June 1941. Series E. Asia, p. 51.

2.2 นโยบายการ “ปิด” หนนพม่า

ในการพิจารณาหนนพม่าในระดับนโยบายซึ่งเชื่อมกับการพิจารณาหนนพม่า ในฐานะที่เป็นเส้นทางลำเลียงยุทธปัจจัยสงครามจากพม่าเข้าสู่จีน ประเด็นดังกล่าวนี้ได้ถูกยกมาพิจารณาในช่วงปี ค.ศ. 1940 เป็นต้นมา มีการยกเรื่องการปิด หนนพม่า ขึ้นมาพิจารณาในเวทีการเมืองระหว่างอังกฤษ จีน และญี่ปุ่น ทั้งนี้เป็นเพราะญี่ปุ่นต้องการยุติกิจกรรมบนหนนพม่า คือการลำเลียงยุทธปัจจัยทางทหารจากพม่าเข้าสู่จีน เพื่อต้องการให้ฝ่ายรัฐบาลจีนขณะหาไม่สามารถต่อต้านญี่ปุ่นได้อีกต่อไป ทั้งนี้เพราะไม่มีอาวุธรวมถึงวัสดุที่จะมาสร้างเส้นทางในจีนเพื่อลำเลียงยุทธปัจจัยจากพม่าเข้าสู่จีน

ในการพิจารณาประเด็นดังกล่าว ในเอกสารการทูตในของอังกฤษได้บันทึกไว้ว่า

“เมื่อพิจารณาถึงหนนพม่า แล้วพบว่ามีความสำคัญอย่างมากทั้งในส่วนของการค้าและยุทธศาสตร์ ซึ่งไม่สมควรที่จะปิดถนนดังกล่าวตามที่ญี่ปุ่นได้ร้องขอมา แต่ในขณะที่ทางญี่ปุ่นเองมีความพยายามที่จะปิดหนนพม่าเพื่อป้องกันไม่ให้ยุทธปัจจัยทางทหารเข้าสู่จีน และถ้าอังกฤษไม่มีคำตอบประการใดญี่ปุ่นจะระเบิดถนนและเคลื่อนกำลังทางทหาร”²⁴

ประเด็นดังกล่าวทำให้อังกฤษเกรงว่าจะต้องเข้ามายุ่งเกี่ยวกับสงครามระหว่างจีนกับญี่ปุ่น อันจะส่งผลเสียต่ออังกฤษ เพราะอังกฤษต้องเผชิญกับการทำสงครามในยุโรป และอังกฤษเองไม่ต้องการที่จะทำสงครามหรือเกี่ยวข้องกับสงครามใดๆ อีก ดังนั้นอังกฤษจึงทำตามทีญี่ปุ่นร้องขอ โดยอ้างถึงประเด็นความสงบเรียบร้อย ดังในบันทึกเดือนกรกฎาคม ปี ค.ศ. 1940 กล่าวว่าการปิดหนนพม่าจะนำมาซึ่งความสงบ ดังว่า²⁵

“ประเด็นปัญหาเรื่องหนนพม่า เป็นปัญหาที่ใหญ่อันมีผลต่อความสัมพันธ์ระหว่างอังกฤษและญี่ปุ่นได้ ดังนั้นอังกฤษจึงจำเป็นต้องจำกัดการส่งออกยุทธปัจจัยต่างๆ จากพม่าเข้าสู่จีนและทำตามทีญี่ปุ่นร้องขอมา ทั้งนี้ก็เพื่อป้องกันการเป็นปฏิปักษ์ต่อญี่ปุ่น”²⁶

“ณ เวลานี้อังกฤษและคนอังกฤษเองต่างต้องต่อสู้เพื่อเอาตัวเองให้รอดโดยการพยายามไม่เพิ่มศัตรู และอังกฤษจะไม่เสี่ยงต่อการเอาตัวเองเข้าไปปะทะกับญี่ปุ่น เพราะจะ

²⁴ Anthony Best (editor) and Paul Preston and Michael Partridge (general editors), British documents on foreign affairs: reports and papers from the foreign Office confidential print. Part III, From July 1940 through December 1940. Series E. Asia , p. 17.

²⁵ Ibid., p. 30.

²⁶ Ibid., p. 17.

กระทบต่ออำนาจของอังกฤษที่มีต่อรัฐอาณานิคมทั้งหลาย และการปะทะกับญี่ปุ่นจะนำไปสู่สงครามขึ้นมาได้”²⁷

และสาเหตุอีกประการหนึ่งคือความพยายามที่จะรักษาผลประโยชน์ทางการค้ากับประเทศญี่ปุ่นเอาไว้ การปิดถนนพม่าดังกล่าว “ไม่สามารถหยุดการค้าบนถนนพม่าลงได้” กล่าวคือกองทัพของญี่ปุ่นได้มีนโยบายให้อังกฤษยุติการค้าประเภทอาวุธ ดินปืน และอุปกรณ์การสร้างเส้นทางรถไฟ แต่นอกเหนือจากสินค้าดังกล่าวแล้ว อังกฤษถือว่าสามารถทำการลำเลียงมาค้าขายให้กับจีนได้ และ “การค้าระหว่างอังกฤษกับญี่ปุ่น โดยที่ญี่ปุ่นต้องการวัตถุดิบซึ่งอังกฤษสามารถส่งให้กับญี่ปุ่นได้ด้วยเช่นกัน”²⁸

อย่างไรก็ตามประเด็นเรื่องการค้าระหว่างอังกฤษกับญี่ปุ่นเป็นผลสืบเนื่องมาจากการที่อังกฤษไม่ต้องการที่จะสร้างความเป็นปรปักษ์กับญี่ปุ่น เพื่อให้ตนเองเข้าไปข้องเกี่ยวกับสงครามด้วยสาเหตุดังกล่าวนี้จึงทำให้อังกฤษพิจารณาเห็นสมควรให้ยุติการขนยุทธปัจจัยทางทหารจากพม่าเข้าสู่จีน ในบันทึกเดือนกรกฎาคม ปี ค.ศ. 1940 อังกฤษพิจารณาถึงข้อตกลงในส่วนที่ว่าด้วยการส่งยุทธปัจจัยสงครามจากพม่าเข้าสู่จีนนั้นจะยุติลงเป็นเวลา 3 เดือนเท่านั้น คือตั้งแต่เดือนกรกฎาคมถึงเดือนกันยายน และจะเปิดอีกครั้งเดือนตุลาคมปี ค.ศ. 1940²⁹

อังกฤษเองเลือกช่วงเวลาดังกล่าวเพราะว่าเป็นช่วงฤดูฝน ซึ่งประสิทธิภาพของถนนพม่าในการรองรับยานพาหนะลดลง เพราะว่ามีเมื่อฝนตกถนนจะลื่นและเกิดการถล่มของดิน ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางดังนั้นปริมาณของรถบรรทุกที่จะลำเลียงยุทธปัจจัยลดลง ฝ่ายญี่ปุ่นเองได้ตอบรับข้อตกลงดังกล่าว

ญี่ปุ่นได้ประหลาดใจถึงเรื่องของการสงครามในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยที่ประชุมมีการหารือกันถึงเรื่อง ถนนพม่า³⁰ การประชุมที่ว่าด้วยเรื่องถนนพมานั้นกล่าวถึงประเด็นของการปิดถนนพม่า ว่าเหตุผลที่ญี่ปุ่นต้องการปิดถนนเนื่องจากเห็นว่าถนนพม่าเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการที่จีนใช้ขนส่งเสบียง อาวุธ และกำลังพลต่างๆ จากอังกฤษในพม่าเข้ามา³¹ โดยเนื้อหาในการหารือได้วิเคราะห์ผลที่เกิดจากการปิดถนนพม่าอันจะเกี่ยวข้องกับการที่สหรัฐฯ และอังกฤษจะเข้ามาร่วมรบในสงคราม

²⁷Ibid., p. 33.

²⁸Ibid., p. 21.

²⁹Ibid., p. 25.

³⁰Nobutaka Ike (Editor), Japan's decision for war: records of the 1941 policy conferences (Stanford: Stanford University Press, 1967), pp. 225, 232, 248, 281.

³¹Ibid., p. 119.

นโยบายของญี่ปุ่นในการจำกัดการลำเลียงยุทธปัจจัยของอังกฤษ ได้ส่งผลกระทบต่อพม่า ตามมา กล่าวคือ เมื่ออังกฤษตัดสินใจที่จะให้มีการหยุดกิจกรรมบนถนนพม่าลง ญี่ปุ่นได้ยื่นข้อเสนอ ตามมาคือต้องการให้อังกฤษจำกัดการขนส่งยุทธปัจจัยดังต่อไปนี้ คืออาวุธ กระสุน อุปกรณ์สร้างทาง รถไฟ น้ำมัน เชื้อเพลิง และรถบรรทุก ซึ่งยุทธปัจจัยดังกล่าวล้วนแล้วแต่ผลิตได้ในพม่าทั้งสิ้น³² เมื่อ ญี่ปุ่นยกประเด็นนี้ขึ้นมาเรียกร้อง อังกฤษเองเริ่มมีท่าทีที่ต่อต้าน กล่าวคืออังกฤษพยายามต่อรอง เพื่อให้ญี่ปุ่นผ่อนปรนให้มีการยกเว้นการจำกัดยุทธปัจจัยบางรายการลง โดยเฉพาะน้ำมัน อันเป็น ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้ในพม่าและเป็นยุทธปัจจัยที่สำคัญ ดังจะเห็นได้จากบันทึกเดือนกรกฎาคม ปี ค.ศ. 1940 ซึ่งอังกฤษกล่าวว่า

“...ถ้าความพยายามที่จะประนีประนอมในเรื่องการจำกัดชนิดยุทธปัจจัยทางทหารนั้น ล้มเหลว อังกฤษก็จะยังคงขนส่งและทำการค้าบนถนนพม่าตลอดช่วง 3 เดือนถึงแม้ว่าจะมีการทำข้อตกลงกันไว้ก็ตามที”³³

ยุทธปัจจัยที่ถูกจำกัดดังกล่าวส่งผลกระทบต่อกิจกรรมการผลิตและการขนส่งจากทางด้านพม่า เนื่องจากยุทธปัจจัยที่สำคัญคือน้ำมันนั้นมีพื้นที่การผลิตส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณเขานานจา ซึ่งตั้งอยู่ ทางใต้ของมณฑลยะลา เมื่อผลิตแล้วน้ำมันจะถูกขนส่งบางส่วนโดยอาศัยแม่น้ำอิระวดีเข้าสู่เมืองบามอ อันเป็นเมืองชุมทางของเส้นทางทางแม่น้ำ ก่อนที่จะเข้าสู่จีน ขณะที่ยุทธปัจจัยสำคัญอีกประเภทหนึ่ง คือรถบรรทุกและอุปกรณ์เกี่ยวกับรถไฟ ต่างก็ถูกผลิตขึ้นที่พม่าทั้งสิ้น³⁴ โดยที่เส้นทางในการขนส่งลำเลียงน้ำมันคือเส้นทางจากเมืองบามอเข้าสู่จีน³⁵ ลักษณะเด่นของเมืองนี้คือ

1. เป็นเมืองปลายทางของเขตแดนติดต่อกันระหว่างพม่ากับจีน
 2. อีกทั้งเป็นเมืองที่เชื่อมกับแม่น้ำอิระวดี ทำให้สะดวกในการขนลำเลียงน้ำมันจากเมืองเขานานจาเข้าสู่เมืองบามอและเข้าสู่จีนในที่สุด
 3. เป็นเมืองชุมทางของการคมนาคมสองแบบคือทั้งทางบกและทางน้ำ
- ด้วยลักษณะเด่นของเมืองบามอและเครือข่ายของเส้นทางบกและเส้นทางแม่น้ำดังที่กล่าว มาแล้วข้างต้น ส่งผลให้เกิดการสร้างคลังน้ำมันไว้เพื่อพักและจ่ายน้ำมันขึ้นภายในเมืองบามอ ใน

³²Anthony Best (editor) and Paul Preston and Michael Partridge (general editors), British documents on foreign affairs: reports and papers from the foreign office confidential print. Part III, From July 1940 through December 1940. Series E. Asia, p. 22.

³³Ibid., p. 25.

³⁴Ibid., p. 34.

³⁵Anthony Best (editor) and Paul Preston and Michael Partridge (general editors), British documents on foreign affairs: reports and papers from the foreign office confidential print. Part III, from July 1941 through December 1941. Series E. Asia, p. 35.

ขณะเดียวกันทางอังกฤษที่อินเดียก็เริ่มโครงการสร้างท่อส่งน้ำมันจากอินเดียเข้าสู่เมืองบามอ เพื่อเป็นที่พักน้ำมันและจ่ายน้ำมันเข้าสู่จีนต่อไป ซึ่งเดิมการค้าน้ำมันช่วงก่อนปี ค.ศ. 1940 เป็นการค้าที่ต้องมารับน้ำมันจากเมืองเียนานเอง แต่เมื่อต้องตอบสนองต่อภาวะของสงคราม การที่ต้องสร้างที่เก็บน้ำมันไว้ที่เมืองบามอเพราะว่าเมื่อมีที่พักน้ำมันจะสะดวกในสองประการคือ

1. สะดวกในการขนส่งเข้าสู่จีน เพราะเมืองบามอติดกับเขตแดนของจีน และเชื่อมกับถนนพม่าได้

2. ไม่ต้องยากลำบากในการลำเลียงน้ำมันตลอดเวลาและทุกวันจากแหล่งผลิตสู่เมืองบามอ การถูกสั่งห้ามไม่ให้อังกฤษขนยุทธปัจจัยดังกล่าวผ่านถนนพม่าเข้าสู่จีนก่อให้เกิดผลกระทบต่อพม่า³⁶ ดังนั้นอังกฤษจึงมีความพยายามที่จะเอารายการน้ำมันออกจากรายการจำกัดสินค้าของญี่ปุ่น สาเหตุที่ญี่ปุ่นจำกัดยุทธปัจจัยดังกล่าวเพราะว่าน้ำมันสามารถใช้เติมพาหนะที่ใช้ในการขนอาวุธ การสัญจรต่างๆ ตลอดจนเป็นเชื้อเพลิงในการทำสงครามได้ ในขณะที่วัสดุการสร้างทางรถไฟสามารถนำมาสร้างเส้นทางยุทธศาสตร์ ในการคมนาคมเพื่อลำเลียงอาวุธ และกำลังทางทหาร ทั้งภายในจีนและจากภายนอกเข้าสู่จีน ท้ายที่สุดจึงเกิดข้อตกลงเกี่ยวกับน้ำมันคือ ทางญี่ปุ่นอนุญาตให้ยกเว้นรถบรรทุกที่ลำเลียงยุทธปัจจัยที่นอกเหนือจากที่ได้กำหนดไว้ ซึ่งอังกฤษใช้ช่องทางดังกล่าวให้มีรถบรรทุกที่ขนน้ำมันร่วมอยู่ในขบวนรถลำเลียงยุทธปัจจัยที่นอกเหนือรายการกำหนดของญี่ปุ่น³⁷

2.3 นโยบาย การ “เปิด” ถนนพม่า

มีงานศึกษาที่เกี่ยวข้องกับถนนพม่า อาทิจานของแอลเลน หลุยส์ (Allen Louis) Burma: the longest war 1941-1945 กล่าวว่าถนนพม่าหมดบทบาทในการเป็นเส้นทางลำเลียงยุทธปัจจัยตั้งแต่มีการสั่งปิดถนนพม่า และการจำกัดการขนส่งยุทธปัจจัยทางสงครามจากพม่าเข้าสู่จีนในช่วงปี ค.ศ. 1940 จากนั้นในปี ค.ศ. 1941 เป็นต้นมากิจกรรมต่างๆ บนถนนพม่าก็ยังไม่ได้ยุติลง หากแต่แท้จริงแล้วในเดือนตุลาคมปี ค.ศ. 1940 ถนนพม่ายังมีการดำเนินกิจกรรมอยู่บนถนนพม่าโดยมิได้ยุติลงแต่อย่างใด

การพิจารณาถึงประเด็นการเปิดถนนพม่าเกิดขึ้นหลังจากที่กระบวนการจำกัดชนิดของยุทธปัจจัยและกิจกรรมการลำเลียงบนถนนพม่าดำเนินไปได้ประมาณ 2 เดือน คือในเดือนกรกฎาคมและ

³⁶Ibid., p. 38.

³⁷Anthony Best (editor) and Paul Preston and Michael Partridge (general editors), British documents on foreign affairs: reports and papers from the foreign office confidential print. Part III, From July 1940 through December 1940. Series E. Asia, p. 57.

สิงหาคมในปี ค.ศ. 1940 ในเดือนตุลาคมเป็นเดือนที่มีการตกลงกันว่าจะเปิดให้มีการลำเลียงยุทธปัจจัยสงครามและได้ยกเลิกกระบวนการจำกัดชนิดของยุทธปัจจัย กิจกรรมการคมนาคมบนถนนพม่า ซึ่งมีได้หยุดชะงักลงแต่ประการใด ดังจะเห็นได้จาก บันทึกทางการทูตในหัวเรื่องคือ ถนนพม่า วันที่ 9-18 เดือนกุมภาพันธ์ ปี ค.ศ. 1941 กล่าวว่า

“ตั้งแต่ ถนนพม่า ถูกเปิดในเดือนตุลาคม ปี ค.ศ. 1940 การสัญจรบนถนนมีความคึกคักทั้งปริมาณของรถและขนาดของยุทธปัจจัยสงครามที่ถูกรับรถ ในช่วงแรกมีรถบรรทุกที่เดินทางบนถนนนี้ผ่านพม่าเข้าสู่จีน ประมาณ 40 คันต่อวัน ปริมาณสินค้าคือ 100 ตันต่อวัน ไม่รวมกับน้ำมัน โดยทั่วไปแล้วขนาดของสินค้า เพิ่มขึ้นและกลางเดือน มกราคม ปี ค.ศ. 1941 รถบรรทุกมีมากกว่า 160 คันต่อวัน โดยเฉลี่ยแล้วสินค้าเพิ่มขึ้นเป็น 450 ตันต่อวัน”³⁸

การลำเลียงยุทธปัจจัยสำคัญคือ น้ำมัน ในบันทึกของทูตกล่าวว่า

“การลำเลียงที่สำคัญคือ การลำเลียงน้ำมัน ดังนั้นจะเห็นได้ว่าปริมาณความต้องการน้ำมันเพิ่มขึ้น ขนาดของการบรรทุกเพิ่มขึ้นด้วย เมื่อกว่าถึงการเดินทางของรถบรรทุกที่เดินทางบนถนนนี้ 160 คันต่อวัน และ สินค้า 450 ตัน โดย 320 ตันต่อวัน เป็นปริมาณที่เหมาะสมต่อสภาพถนน”³⁹

มีตัวแทนของบริษัทน้ำมันจำนวนมากที่ทำสัญญาในการลำเลียงน้ำมันให้กับจีน⁴⁰ การเดินรถมีทั้งของเอกชนและของรัฐบาล แต่ยุทธปัจจัยสงครามนั้นอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของรัฐบาลอังกฤษในพม่า แม้แต่บริษัทที่เข้าร่วมลงทุนในการลำเลียงยุทธปัจจัยสงครามก็ต้องอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลจากรัฐบาลอังกฤษในพม่าด้วยเช่นกัน⁴¹

หน่วยงานที่ดูแลการคมนาคมในเครือข่ายเส้นทางของถนนพม่าในภาคส่วนของพม่าจะควบคุมดูแลของในเรื่องของน้ำหนักที่บรรทุก ช่วงเวลา จำนวนของรถบรรทุก และสังกัดของรถบรรทุก ถ้ารถบรรทุกมาจากพม่าต้องอยู่ในการดูแลของตัวแทนจากรัฐบาลพม่า บริษัทเดินรถที่ทำ

³⁸ Anthony Best (editor) and Paul Preston and Michael Partridge (general editors), British documents on foreign affairs: reports and papers from the foreign office confidential print. Part III, From July 1941 through December 1941. Series E. Asia, pp. 54-55.

³⁹ Ibid., p. 55.

⁴⁰ Anthony Best (editor) and Paul Preston and Michael Partridge (general editors), British documents on foreign affairs: reports and papers from the foreign office confidential print. Part III, From July 1940 through December 1940. Series E. Asia, p. 83.

⁴¹ Ibid., p. 75.

สัญญาฉบับรัฐบาลพม่าในการทำหน้าที่ขนยูทอปิจัยจากพม่าเข้าสู่จีนคือบริษัทขนส่ง South-West Transportation Company⁴² ซึ่งมีหน้าที่โดยตรงในการดูแลการลำเลียงขนส่งยูทอปิจัยสงครามและความปลอดภัยที่แล่นบนถนนพม่า ในกรณีของน้ำมันจะมีบริษัทที่รับขนน้ำมันและลำเลียงน้ำมันจากเมืองบามอไปยังเมืองหวานติง ทั้งนี้เพราะว่าเมืองบามอมีลักษณะเด่นดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น อย่างไรก็ตามมีบริษัทที่ดูแลรับผิดชอบในเรื่องของการลำเลียงน้ำมันจากเมืองบามอสู่เมืองหวานติงคือ The Asiatic Petroleum Company มีบันทึกในเดือน กันยายน ปี ค.ศ. 1941 กล่าวว่า บริษัทมีการจัดขบวนรถบรรทุกเพื่อบรรทุกน้ำมัน 55 คัน จากเมืองบามอถึงเมืองหวานติง และลำเลียงน้ำมันได้วันละ 9,000 แกลลอน และพยายามให้เพิ่มขึ้นวันละ 20,000 แกลลอน⁴³

ข้อความข้างต้นบ่งชี้ถึงปริมาณความต้องการน้ำมันเป็นจำนวนมาก ดังนั้นการจัดตั้งสถานีน้ำมันถือว่าเป็นสิ่งจำเป็นในการเดินทางเป็นระยะทางไกลบนถนนพม่า ได้มีความพยายามจัดตั้งสถานีน้ำมันโดยให้เมืองบามอเป็นเส้นทางหลักในการลำเลียงน้ำมันเข้าสู่สถานีน้ำมันแต่ละแห่ง⁴⁴ ความพยายามที่จะลำเลียงน้ำมันซึ่งถือว่าเป็นยุทธปัจจัยทางสงครามที่จำเป็นนั้นก่อให้เกิดผลกระทบต่อเมืองบามอ ซึ่งเดิมเป็นเพียงแค่เมืองชุมทางการค้าระหว่างอินเดีย พม่า และจีน แต่เมื่อเกิดสงครามเมืองบามอได้กลายเป็นเมืองสำคัญในการลำเลียงน้ำมันและในฐานะเป็นคลังเก็บน้ำมัน พร้อมกันนั้นก็ให้เกิดบริษัทเดินรถ และเป็นชุมทางรถเพื่อเข้าสู่จีน

2.4 เส้นทางยุทธศาสตร์การรบ

ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1942 เป็นต้นไป ถนนพม่ามีหน้าที่ในฐานะพื้นที่ทางยุทธศาสตร์การรบอย่างเข้มข้นทั้งนี้เนื่องจาก กองทัพญี่ปุ่นบุกพม่าตอนเดือนมกราคมปี ค.ศ. 1942⁴⁵ โดยอาศัยช่องทางจากไทยบริเวณจังหวัดตาก มายังทวาย มะริด ตะนาวศรี แล้วเข้าสู่เมืองย่างกุ้ง โดยเป้าหมายการบุกพม่าครั้งนี้คือการทำลายกองทัพของรัฐบาลจีนคณะชาตินำโดย เจียง ไค เช็ก ซึ่งมีทำเลที่ตั้งอยู่ในบริเวณพม่าตอนบนและมณฑลยูนนาน พร้อมกันนั้นญี่ปุ่นต้องการทำลายเส้นทางคมนาคมสื่อสารทั้งหลาย ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางรถไฟ ถนน หรือแม้แต่เส้นทางน้ำของกองทัพจีน อังกฤษ-อินเดียและพม่า⁴⁶ ดังจะเห็นได้จากในเอกสารการรบของญี่ปุ่นได้บันทึกแผนการรบ พื้นที่การรบ

⁴² Anthony Best (editor) and Paul Preston and Michael Partridge (general editors), *British documents on foreign affairs: reports and papers from the foreign office confidential print. Part III, From July 1941 through December 1941. Series E. Asia*, p. 74.

⁴³ Ibid., p. 83.

⁴⁴ Ibid.

⁴⁵ Japanese Monograph No. 57, "Burma Operation Record, Phase I Nov1941- Dec1942," p. 10.

⁴⁶ Ibid., p. 32.

รวมถึงอาวุธที่ใช้และจำนวนทหารที่ใช้ในการรบ ซึ่งญี่ปุ่นได้วางแผนการรบโดยแบ่งพื้นที่การรบ การแบ่งพื้นที่บริเวณแม่น้ำ และระบบเส้นทางคมนาคมทางน้ำและทางบก ในแผนการรบในช่วงปี ค.ศ. 1942 ช่วงต้นของการบุกพม่า มีดังต่อไปนี้⁴⁷

1. พื้นที่เป้าหมายที่จะเข้าบุกคือ มะละแหม่ง อย่างกึ่ง มณฑลพะเยีเป็นจุดหลัก
2. พื้นที่ในพม่าแบ่งออกสามส่วนโดยอาศัยสภาพทางภูมิศาสตร์ มีดังนี้คือ พื้นที่ทาง ตะวันตกเฉียงเหนือ พื้นที่ทางเหนือ และพื้นที่ทางตะวันออก
3. พื้นที่ที่ถูกแบ่งโดยอาศัยแม่น้ำอิระวดี และแม่น้ำสะโตง คือพื้นที่เชิงเขา พื้นที่ราบสูง พื้นที่บริเวณมณฑลพะเยี พื้นที่บริเวณเมืองแปร พื้นที่ในแผนการรบนี้ได้รับการแบ่งให้สอดคล้องกับ พื้นที่เป้าหมายในการบุกของญี่ปุ่น
4. แม่น้ำ ถูกแบ่งย่อยเป็นสามส่วน คือ 1) เครือข่ายหลักของแม่น้ำอิระวดี คือ เมืองมิดจินา เมืองบามอ เมืองมณฑลพะเยี 2) แม่น้ำจันวิน (Chindwin River) ซึ่งจะไหลมารวมกับแม่น้ำอิระวดีใน บริเวณใกล้กับมณฑลพะเยี และเข้าสู่พม่าตอนกลาง มีรายงานกล่าวถึงเรือที่ล่องผ่านแม่น้ำจากย่างกุ้ง ขึ้นมายังบามอได้ และสามารถบรรทุกทุกสินค้าและยุทธปัจจัยประมาณ 10,000 ตัน ถือได้ว่าเป็น เส้นทางที่นิยมใช้กันมาก และ 3) แม่น้ำสาละวิน

กองทัพของญี่ปุ่นประกอบด้วย กองพลที่ 15, 33, 55 สามกองพลนี้เป็นกองทหารหลัก ส่วน กองพลที่ 23, 87 เป็นกองพลที่ดูแลในเรื่องของการสื่อสารคมนาคม กองพลที่ 38, 43 เป็นกองพลที่ ดูแลเรื่องของการเดินทางคมนาคม กองพล 42 เป็นหน่วยที่ดูแลเรื่องการสื่อสาร และกองพล 236, 237 เป็นกองพลที่ดูแลเรื่องยานพาหนะ⁴⁸

การโจมตีพม่าของญี่ปุ่นญี่ปุ่นเป็นไปตามแผนการที่ญี่ปุ่นวางไว้ โดยสอดคล้องกับการแบ่ง พื้นที่ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น แผนการโจมตีมีดังต่อไปนี้คือ

แผนการแรก เริ่มจากเมืองท่ามะริด ทวาย ตะนาวศรี มะละแหม่ง โดย กองพล 55 เคลื่อนพล จากชายแดนฝั่งไทยเข้าโจมตีและยึดเมืองมะละแหม่ง ในขณะที่กองพล 33 เตรียมเพื่อจะยกทัพโจมตี บริเวณฝั่งซ้ายของแม่น้ำสาละวิน⁴⁹ บริเวณดังกล่าวคือ แม่น้ำสะโตงเพื่อเข้ายึดเส้นทางแม่น้ำและ เมืองบริเวณใกล้เคียงคือ อย่างกึ่ง พะโค แปร และตองอูเป็นต้น

แผนการที่สอง เป็นแผนการโจมตีบริเวณแม่น้ำสะโตงและแม่น้ำอิระวดี⁵⁰ การเลือกบริเวณ ดังกล่าวเนื่องด้วยเหตุผลคือ 1) ใกล้กับแม่น้ำอิระวดี เพื่อต้องการควบคุมเส้นทางแม่น้ำสายหลักของ พม่า 2) เป็นบริเวณที่ใกล้กับเมืองท่าที่สำคัญ 3) บริเวณดังกล่าวเป็นที่ตั้งของเส้นทางรถไฟและถนน

⁴⁷Ibid., pp. 10-12.

⁴⁸Ibid., p. 5.

⁴⁹Ibid., p. 19.

⁵⁰Ibid., p. 21.

ภายในพม่า และ 4) เมื่อควบคุมระบบเส้นทางทั้งสามข้อได้แล้ว จะนำไปสู่การเคลื่อนพลเข้าสู่พม่าตอนกลางและตอนเหนือได้อย่างสะดวก โดยเฉพาะเมืองมัณฑะเลย์ อันเป็นเมืองสำคัญทางการค้าชุมทางเส้นทางรถไฟ ถนน รวมถึงเส้นทางแม่น้ำ ในขณะที่เมืองเียนานเจา (Yenangyaung) เป็นเมืองสำคัญในการผลิตน้ำมัน โดยมีเป้าหมายคือเพื่อยึดเมืองย่างกุ้งและท่าล่ายกองทัพผสมอังกฤษ อินเดีย และจีนที่มีฐานอยู่ในบริเวณของฝั่งตะวันตกของแม่น้ำสะโตง⁵¹

กองทัพของญี่ปุ่นบุกโจมตีย่างกุ้งและท่าล่ายกองทัพอังกฤษ-อินเดียในบริเวณรอบๆ โดยกองทัพที่ 33 และ 55 ยึดเส้นทางรถไฟจากย่างกุ้ง-แปรและ ในเอกสารของกองทัพญี่ปุ่นกล่าวว่า ญี่ปุ่นได้ตัดเส้นทางรถไฟพม่า-จีน (Burma-China Railway) จากย่างกุ้งสู่มัณฑะเลย์ ย่างกุ้งถูกยึดได้ในขณะที่เมืองพะโคถูกยึดได้ในวันที่ 5 ของเดือนและวันที่ 9 เดือนมีนาคมเดียวกัน ปี ค.ศ. 1942 หลังจากยึดพื้นที่และเมืองได้ ญี่ปุ่นได้เข้าควบคุมเมือง เส้นทางแม่น้ำ เส้นทางรถไฟ และถนนในบริเวณพม่าตอนล่างได้

แผนการที่สามคือเคลื่อนพลไปทางพม่าตอนกลางและพม่าตอนเหนือ เป้าหมายคือ 1) เพื่อยึดมัณฑะเลย์และเมืองเียนานเจา 2) ประเด็นที่สำคัญคือเข้าควบคุมเส้นทางคมนาคมระหว่างพม่าและจีนในบริเวณรัฐฉาน และพม่าตอนเหนือ 3) ในขณะที่เดียวกันกองทัพจีนซึ่งในเอกสารของกองทัพญี่ปุ่นเรียกว่า “กองทัพจีน หรือจุงกิง (Chinese/Chungking Army)” กองทัพดังกล่าวได้อาศัยเส้นทางจากถนนพม่าเข้าสู่พม่าตอนเหนือและรัฐฉาน ฐานที่มั่นอยู่บริเวณ เมืองลาเจียว เมืองบามอ เมืองมัณฑะเลย์ และเมืองมิดจินา และเคลื่อนกำลังลงมาทางพม่าตอนล่างได้โดยอาศัยเส้นทางแม่น้ำอิระวดีเป็นหลัก และมีแผนการที่จะเคลื่อนพลเข้าสู่ยะไข่

แผนการดังกล่าวเริ่มปฏิบัติการในปลายเดือนมีนาคมโดยกองทัพ 33 เคลื่อนพลเข้ายึดเมืองแปรได้ในวันที่ 2 เมษายน กองพล 55 ยึดเมืองตองอู ในขณะที่เดียวกันกองทัพ 56 เข้ายึดเมืองตองจี ในกลางเดือนเมษายน ทั้งนี้เพราะว่าเป็นที่ตั้งของลานจอดเครื่องบิน อีกทั้งการเคลื่อนพลจากบริเวณเมืองตองอูเข้าสู่เมืองตองจีได้สะดวกเพราะใกล้กับเส้นทางคมนาคมคือรถไฟ ถนน และแม่น้ำอิระวดี และเมืองเียนานเจา⁵² เป็นที่น่าสังเกตว่าการเคลื่อนพลเข้ายึดเมืองต่างๆ ของกองทัพญี่ปุ่นจะขนานทั้งสองฝั่งแม่น้ำ จากการเคลื่อนพลจากฝั่งซ้ายแม่น้ำสะโตงและบริเวณแม่น้ำอิระวดี ดังจะเห็นได้จากการยึดเมืองดังกล่าวมาแล้วข้างต้น การปะทะกันเกิดขึ้นตลอดทางในบริเวณเมืองและเส้นทางเหล่านี้ อันเนื่องมาจากกองทัพจีน กองทัพอังกฤษ-อินเดีย มีความพยายามแย่งชิงพื้นที่และเส้นทางคมนาคมกับกองทัพญี่ปุ่น⁵³

⁵¹Ibid., p. 21.

⁵²Ibid., p. 36.

⁵³Ibid., p. 40.

การเคลื่อนพลเข้าสู่บริเวณเมืองเียนานจาโดยผ่านเมืองเขมินดาและเมืองมิถิลลา และยึดเส้นทางจากเมืองตองอู่สู่เมืองมณฑลเฉ่ โดยเส้นทางนี้เรียกว่า ถนนตองอู่-มณฑลเฉ่ นอกจากนี้แล้วญี่ปุ่นยังอาศัยแม่น้ำอิระวดีในบริเวณเมืองมณฑลเฉ่เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์โจมตีกองกำลังของอังกฤษ-อินเดียและกองทัพจีนทั้งสองฝั่งของแม่น้ำ เมื่อยึดพื้นที่และเส้นทางในบริเวณพม่าตอนกลางแล้วญี่ปุ่นเข้าสู่พื้นที่ของพม่าทางตอนเหนือโดยบริเวณที่สำคัญคือเมืองบามอ เมืองลาเถียว และเมืองคะทาในเดือนพฤษภาคม⁵⁴ ความสำคัญของเมืองเหล่านี้คือ

1) เมืองบามอ เป็นเมืองที่อยู่ใกล้เขตแดนพม่ากับจีน อีกทั้งเป็นเมืองชุมทางของเส้นทางบกและเส้นทางแม่น้ำอิระวดี เข้าสู่ถนนพม่า และเชื่อมพื้นที่พม่าตอนล่างกับพม่าตอนบนเข้าสู่จีน

2) เมืองลาเถียว เป็นทำเลที่สำคัญเพราะเป็นชุมทางเข้าสู่ถนนพม่า

3) เมืองคะทา มีทำเลที่ตั้งพม่าตอนเหนือใกล้กับเมืองบามอ อยู่บริเวณแม่น้ำอิระวดี ญี่ปุ่นยึดพื้นที่ดังกล่าวเพราะเป็นที่ตั้งของเส้นทางที่สามารถติดต่อระหว่างพม่ากับจีน เพราะว่าเส้นทางดังกล่าวกองทัพจีนได้อาศัยเข้ามายังพม่าและร่วมมือกับกองทัพผสมของอังกฤษ อินเดีย และพม่าในการต่อต้านญี่ปุ่น ส่งผลให้ญี่ปุ่นต้องเผชิญหน้ากับกองกำลังที่เข้มแข็ง ดังนั้นเพื่อเป็นการตัดปัญหาอุปสรรคดังกล่าว ญี่ปุ่นจึงเคลื่อนพลจากพม่าตอนล่างเข้าสู่พม่าตอนกลางและพม่าตอนเหนือ เพื่อควบคุมและยึดเส้นทางดังกล่าว ซึ่งในปี ค.ศ. 1942 เป็นต้นไปญี่ปุ่นได้อาศัยเมืองดังกล่าวเป็นช่องทางในการเข้าสู่มณฑลยูนนานเพื่อทำลายกองทัพของจีน โดยอาศัยถนนพม่าเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์การรบ ดังจะเห็นได้จากเอกสารบันทึกการรบของญี่ปุ่นกล่าวถึงประเด็นดังกล่าวคือ

แผนการเคลื่อนกำลังพลของญี่ปุ่นไปยังพื้นที่ติดต่อระหว่างพม่ากับมณฑลยูนนาน โดยมีเป้าหมายคือทำลายกองทัพจีน และตัดเส้นทางกำลังพลเข้าสู่พื้นที่พม่าตอนบน และเป็น การตัดเส้นทางคมนาคมขนส่งเสบียงและยุทธปัจจัยต่างๆ ในการรบเข้าสู่จีนได้ โดยมีการแจกแจงรายละเอียดดังต่อไปนี้คือ⁵⁵

1) ในเดือนตุลาคม ปีค.ศ. 1942 ญี่ปุ่นต้องเริ่มปฏิบัติการเคลื่อนกำลังพล เข้ายึด และควบคุมเส้นทางมณฑลยูนนาน-พม่า และ

2) เดือนพฤศจิกายนในปีเดียวกัน ญี่ปุ่นเข้ายึดพื้นที่บริเวณเส้นทางมณฑลยูนนาน-พม่า

เป็นที่น่าสังเกตว่าเอกสารการรบของญี่ปุ่นกล่าวถึงเส้นทางเข้าสู่มณฑลยูนนานว่า เส้นทางมณฑลยูนนาน-พม่า ดังนั้นจึงเป็นที่เข้าใจว่าเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางเดียวกับถนนพม่า ทั้งนี้เพราะว่า กิจกรรมการรบที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว เกิดขึ้นตามเส้นทางของถนนพม่า ดังจะเห็นได้จากพื้นที่ที่ญี่ปุ่นยึดคือ เมืองหวานติง เมืองหลวงติง เมืองเปาฉาน (Paoshan) เมืองเตียงยู เมือง

⁵⁴Ibid., p. 41.

⁵⁵Japanese Monograph No. 61, "Burma Operation Record, supplement No. 2, October-November 1943," pp. 1 -7.

ทั้งหมดนี้เป็นเมืองที่สำคัญในการเป็นจุดยุทธศาสตร์บน *ถนนพม่า* ดังจะเห็นได้จากกิจกรรมการบุกของญี่ปุ่นในพื้นที่ดังกล่าวในเดือนสิงหาคมจนถึงกลางเดือนกันยายนปี ค.ศ. 1943 และมีการบุกระลอกที่สองคือเดือนตุลาคม ปี ค.ศ. 1943 จนถึงเดือนมกราคมปี ค.ศ. 1944 เป็นการบุกยึดเมืองบามอ (Bhamo) เมืองน้ำคำ (Namhkanh) และเมืองเมืองมิด (Mongmit)⁵⁶ ทั้งนี้ทั้งนี้กองกำลังของกองทัพญี่ปุ่นได้มีการจัดกองกำลังพิเศษเพื่อดูและป้องกันเมืองบามอรวมถึงเมืองลาเจียวเป็นการตั้งฐานที่มั่นคอยรับมือกับกองทัพจีนที่มาจากมณฑลยูนนาน เมืองเหล่านี้ล้วนเป็นเมืองที่อยู่บริเวณใกล้กับมณฑลยูนนานทั้งสิ้น และประเด็นที่สำคัญคือ เป็นเมืองชุมทางการลำเลียงยุทธปัจจัยการรบและกองกำลังระหว่างจีน-พม่าและอินเดีย

นอกจากนี้ในส่วนของกองทัพจีนได้ตั้งกองกำลังของตนเองเพิ่มขึ้นมาอีกหน่วยคือ กองกำลังจู่โจมเคลื่อนที่ มีหน้าที่ยึดพื้นที่มณฑลยูนนานจากการยึดครองของญี่ปุ่น พื้นที่ของกองกำลังดังกล่าวอยู่ในบริเวณของเมืองเตียงยู⁵⁷

ปัจจัยที่ทำให้ญี่ปุ่นมองเห็นถึงความสำคัญของเมืองเหล่านี้คือ

- 1) มีทำเลตั้งอยู่บน *ถนนพม่า*
- 2) ตั้งอยู่บนเส้นทางเชื่อมต่อกับเมืองมิดจินา เมืองบามอ อันเป็นเส้นทางเข้าสู่อินเดียคือ อัสสัม
- 3) เชื่อมกับเส้นทางจากเมืองลาเจียว อันมาบรรจบกันที่เมืองบามอและเมืองมิดจินา เช่นกัน ซึ่งถือได้ว่าเป็นเครือข่ายเส้นทางที่สำคัญยิ่งในยุทธศาสตร์การรบในช่วงปลายปี ค.ศ. 1942-1945 เพราะว่าเป็นการเปลี่ยนพื้นที่การรบจากพม่าตอนล่างเป็นพม่าตอนบน อีกทั้งได้ขยายอาณาบริเวณของสมรภูมิการรบไปยังอินเดีย อันครอบคลุมเครือข่ายเส้นทางโบราณดังเช่นที่ได้กล่าวไว้ในบทที่สอง เพราะฉะนั้นเครือข่ายเส้นทางดังกล่าวจึงช่วยเอื้อประโยชน์ต่อกองทัพของอังกฤษ-อินเดียและกองทัพจีนในการถ้ายโอนกำลังซึ่งกันและกัน ทั้งนี้หมายรวมถึงเสบียงและยุทธปัจจัยในการรบเช่นอาวุธ เป็นต้น

- 4) ต้องการทำลายกองทัพของจีน

ดังนั้นเมืองตามเส้นทาง*ถนนพม่า* และตัวของเส้นทางจึงกลายเป็นสมรภูมิการรบระหว่างกองทัพญี่ปุ่นและกองทัพจีน ดังในเอกสารการรบญี่ปุ่นกล่าวว่า “ญี่ปุ่นเมื่อบุกเมืองหลวงสิงและเมืองต่างๆ บน*ถนนพม่า*แล้วนั้น วันที่ 29 เมษายน-เดือนกรกฎาคม ปี ค.ศ. 1944 มีการตั้งรับการโจมตีของฝ่ายกองทัพจีนในพื้นที่ดังกล่าวส่วนทางฝั่งแม่น้ำสาละวินคอยดูแลการจู่โจมของกองทัพเคลื่อนที่เร็วของจีน”⁵⁸

⁵⁶Ibid., p. 62.

⁵⁷Ibid., p. 5.

⁵⁸Ibid., pp. 1-3.

ในขณะที่เดียวกันฝ่ายญี่ปุ่นเองได้อาศัยเส้นทางถนนจากเมืองน้ำคำ (Namhkan)-เมืองบามอ-เมืองมิดจินา⁵⁹ ในการลำเลียงยุทธปัจจัยการรบต่างๆ ผ่านเส้นทางดังกล่าวเข้าสู่กองกำลังของตนเอง ในมณฑลยูนนาน เมืองน้ำคำมีทำเลอยู่ได้เมืองบามอลงมาและใกล้เขตแดนติดต่อกับพม่า

4. แผนการโจมตีอินเดีย โดยกองพล 15 ยึดพื้นที่บริเวณเขตติดต่อกันระหว่างพม่ากับอัสสัม คือ พื้นที่ของจีน (Chin Hills) ในพม่า และเทือกเขานากา (Naga Hills) ในแคว้นอัสสัม โดยในขั้นแรกกองพล 15 เข้าไปในดิ่งกำลังในเดือนมีนาคมก่อนแล้วค่อยยึดพื้นที่บริเวณ เมืองที่ญี่ปุ่นเข้ายึดในบริเวณอินเดียคือ เมืองอิมภาล (Imphal) ในเดือนกรกฎาคม และเมืองโคฮิมา (Kohima) ในเดือนมิถุนายน⁶⁰ อันเป็นสมรภูมิการรบระหว่างกองทัพญี่ปุ่นกับกองทัพอังกฤษ-อินเดียและกองทัพจีน ในเดือนเมษายน ปี ค.ศ. 1944-เดือนสิงหาคม ปี ค.ศ. 1945 ญี่ปุ่นได้เคลื่อนกำลังพลของตนเองไปยังพื้นที่หูกวาง (Hukawng) เมืองคะทา และเมืองอิมภาล⁶¹

เป้าหมายคือเพื่อต้องการล้อมกองกำลังของอังกฤษ-อินเดียและกองทัพจีนให้อยู่ในการล้อมกรอบบริเวณพม่าตอนเหนือ โดยสังเกตได้จาก พื้นที่ในการบุกเข้ามายังพม่าและเข้าสู่จีนของกองทัพอังกฤษ-อินเดียและกองทัพจีนนั้นล้วนตกอยู่ในวงล้อมของกองทัพญี่ปุ่นที่ตั้งมั่นในบริเวณพม่าตอนเหนือและมณฑลยูนนานบางส่วน อีกทั้งเมืองที่ญี่ปุ่นยึดได้ในมณฑลยูนนานต่างก็มีทำเลที่ตั้งอยู่บน ถนนพม่า ทั้งสิ้น

ในนโยบายการยึดพื้นที่ต่างๆ ในพม่าของญี่ปุ่นตั้งแต่ปี ค.ศ. 1942 เป็นต้นมา เป็นการกระทำโดยมีเป้าหมายเพื่อต้องการยึดและควบคุมเส้นทางคมนาคมต่างๆ ในพม่าและพื้นที่โดยรอบเส้นทางดังกล่าว ประเด็นที่สำคัญคือ เพื่อต้องการตัดกำลังและทำลายกองกำลังของกองทัพจีน ในขณะเดียวกันทางอังกฤษ-อินเดียได้วางแผนการโจมตีและตั้งรับกับการรุกรานของกองทัพญี่ปุ่นตั้งแต่ปี ค.ศ. 1943 เป็นต้นมา โดยพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญคือฝั่งตะวันตกของแคว้นอัสสัม พม่าตอนบน โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณเมืองมิดจินา เมืองบามอ เมืองคะทา เป็นหลัก และเส้นทางคมนาคมต่างๆ ที่อยู่บนพม่าตอนบน ตลอดจนเส้นทางบกที่สำคัญคือถนนพม่า เพื่อนำกองทัพ เสบียงเข้าสู่จีน และกองทัพจีนลำเลียงพลเข้ามาต่อต้านญี่ปุ่นในบริเวณพม่าตอนบนเช่นกัน

แผนการรบของกองทัพอังกฤษ-อินเดีย มีดังนี้คือ⁶²

1. คุมพื้นที่ทะเล
2. ยึดพื้นที่อะระกัน คือพื้นที่ทางตะวันออกของพม่า
3. ยึดพื้นที่เมืองอิมภาล

⁵⁹Ibid., p. 7.

⁶⁰Ibid., p. 46.

⁶¹Ibid., p. 2.

⁶²Sri Nandan Prasad, The Reconquest of Burma (New Delhi: Combined Inter-services Historical Section (India & Pakistan), 1958), p. 145.

4. ยึดพม่าตอนบนมาจากกองทัพญี่ปุ่น โดยกองทหารจากอินเดียเคลื่อนพลมายังพื้นที่บริเวณเมืองมิดจินา จนถึงเมืองโมกอง(Mogaung) อาศัยเส้นทางถนนจากเมืองเลโท (Ledo) เชื่อมกับเส้นทางถนนบริเวณเมืองมิดจินา เมืองบามอ และถนนพม่า⁶³ เส้นทางดังกล่าวใช้ในการเดินทางของทัพทั้งอังกฤษ-อินเดียเข้าสู่จีนเพื่อต่อต้านและยึดถนนพม่า คืบมาจากการยึดครองของญี่ปุ่น ในขณะที่ด้วยกันกองทัพจีนเองใช้เส้นทางดังกล่าวเพื่อเดินทางต่อสู้กับร่วมกับกองกำลังของอังกฤษ-อินเดีย เพื่อต่อต้านญี่ปุ่น

5. มีการเคลื่อนพลของกองกำลังพิเศษของจีนจากเมืองเปาฉานมายังเมืองบามอและเมืองลาเถียวโดยอาศัยเส้นทางถนนพม่า ทั้งนี้เพื่อป้องกันการรุ้โหมของกองทัพญี่ปุ่นที่มีฐานที่มั่นในบริเวณดังกล่าวเช่นกัน

6. เคลื่อนพลสนับสนุนกองกำลังของทั้งอังกฤษ-อินเดีย และกองทัพจีนที่ตรงกำลังในบริเวณพม่าตอนเหนือ

7. ยึดเมือง อินดอ (Indaw) ซึ่งอยู่ในพื้นที่ฉันทันใกล้กับเขตแดนอัสสัม เพราะว่าเป็นที่ตั้งหน่วยบัญชาการกองบินของกองทัพญี่ปุ่น

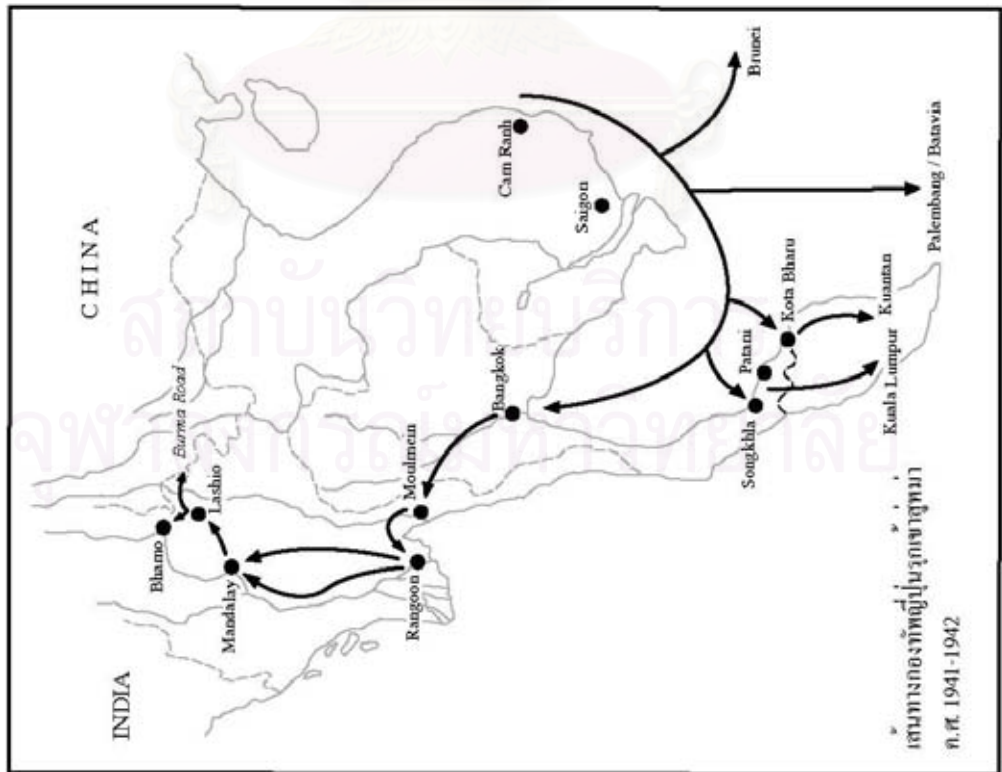
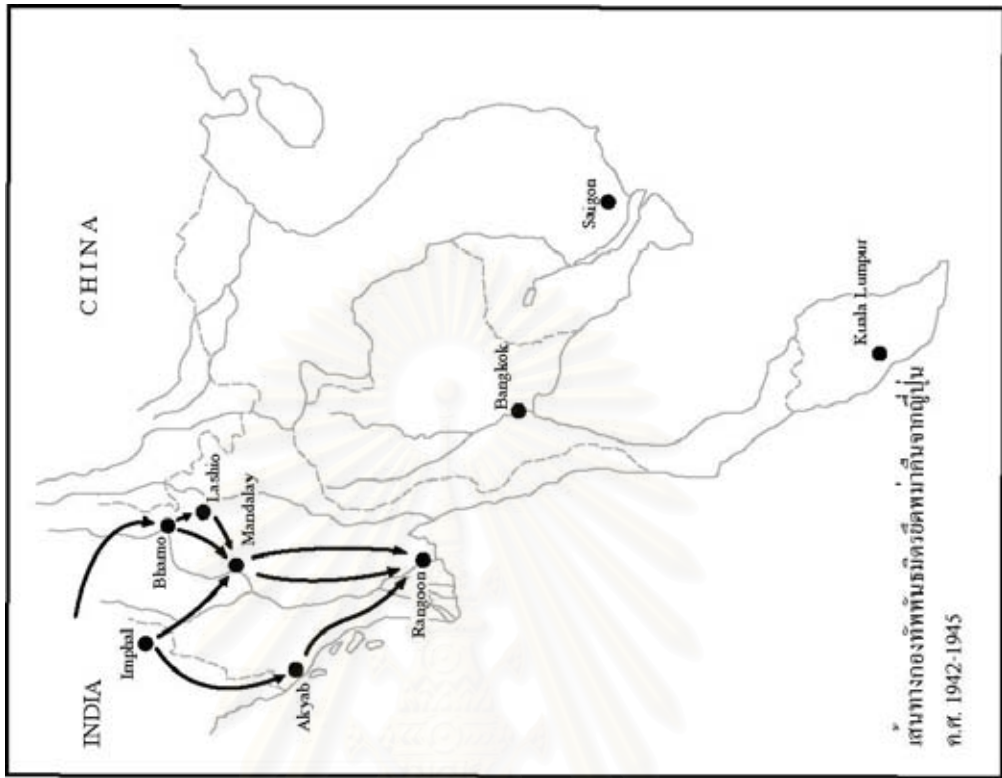
เป้าหมายของแผนการเหล่านี้คือต้องการยึดพื้นที่และเส้นทางคมนาคมที่อยู่ในการยึดครองของญี่ปุ่นให้กลับมาอยู่ในการยึดครองของกองทัพอังกฤษ-อินเดียอีกครั้ง และต้องการเข้าไปยึดเส้นทางถนนพม่า มาจากการยึดครองของญี่ปุ่นด้วยเช่นกัน⁶⁴ ดังนั้นเมืองหลักๆ ที่เป็นเครือข่ายเส้นทางเชื่อมถึงถนนพม่า คือเมืองมิดจินา เมืองบามอ เมืองน้ำคำ เมืองกะทา เป็นต้น ในขณะที่ด้วยกันเครือข่ายเส้นทางจากเมืองดังกล่าวสามารถเชื่อมกับเครือข่ายที่มาจากอัสสัมคือ เมืองเลโท โดยเส้นทางดังกล่าวนี้ถูกสร้างขึ้นเพื่อเป้าหมายของการเชื่อมเครือข่ายเส้นทางขนานใหญ่เข้าสู่จีน

เมืองบามอและเมืองต่างๆ บนพม่าตอนบน ได้กลายเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์การรบที่สำคัญในช่วง ปี ค.ศ. 1943 เป็นต้นมา เพราะทำเลที่ตั้งของเมืองต่างๆ เหล่านี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองบามอที่เชื่อมเส้นทางบกคือเส้นทางถนนจากพม่าตอนล่างสู่พม่าตอนบนและเส้นทางแม่น้ำคือแม่น้ำอิระวดี เข้าสู่จีน อีกทั้งเป็นจุดรวมของเครือข่ายเส้นทางจากอินเดีย-พม่าเข้าสู่จีน โดยอาศัยถนนพม่า ทำให้เมืองบามอตกเป็นเป้าหมายให้ญี่ปุ่นเข้ายึดพื้นที่ดังกล่าวทั้งนี้เพื่อค้ำชูทางของเส้นทางและกิจกรรมการรบตลอดจนการลำเลียงยุทธปัจจัยสงครามจากพื้นที่ดังกล่าวเข้าสู่จีนได้ ในขณะเดียวกันญี่ปุ่นคิดว่าเป็นการสกัดกั้นการเคลื่อนกองกำลังของจีนเข้าสู่พม่าและขยายสู่อินเดียได้อีกช่องทางหนึ่ง

⁶³Ibid., p. 146.

⁶⁴Ibid., pp. 144, 147.

แผนที่ที่ 3.3
แสดงทิศทางการเคลื่อนพลของกองทัพอังกฤษและกองทัพญี่ปุ่น



ที่มา: J.M. Pluvier, *South-east Asia from colonialism to independence* (London: Oxford University Press, 1974), p. XVII.

2.5 เมืองบามอกับสถานะเส้นทางยุทธศาสตร์

เส้นทางการเดินทัพของกองทัพญี่ปุ่นและกองทัพอังกฤษต่างมุ่งที่จะเข้าควบคุมเส้นทางคมนาคมในพม่าตอนบนเป็นหลัก ในปี ค.ศ. 1943 เป็นต้นมา กองทัพญี่ปุ่นได้มีแผนการที่จะเข้ายึดครองพม่าตอนบนเพื่อปิดกั้นการเดินทางและการลำเลียงอาวุธยุทโธปกรณ์ของกองทัพอังกฤษจากเมืองบามอไปยังถนนพม่าในมณฑลยูนนาน โดยกองทัพญี่ปุ่นได้วางยุทธศาสตร์ในการยึดครองพม่าตอนบน 3 แผนการด้วยกันคือ⁶⁵ 1) เคลื่อนพลจากทางทิศตะวันตกของพม่าเพื่อเข้าโจมตีกองทัพอังกฤษที่ล่าถอยไปยังอินเดีย บริเวณเมืองอิมภาล (Imphal) เมืองโคฮิมา (Kohima) และแคว้นอัสสัม 2) เคลื่อนพลบุกยึดอินเดียโดยอาศัยเส้นทางจากฝั่งทะเลที่ยะไข่ 3) เคลื่อนพลเข้าสู่มณฑลยูนนานโดยอาศัยแม่น้ำสาละวิน (Salween) เข้าสู่รัฐฉานเพื่อคุมพื้นที่ใต้เมืองบามอ และต่อต้านกองทัพจีน

ในส่วนของเส้นทางการรบของกองทัพญี่ปุ่นจากบริเวณ ยะไข่ และบริเวณเมืองอิมภาล (Imphal) โคฮิมา (Kohima) และแคว้นอัสสัม ซึ่งอยู่ในบริเวณทางตะวันตกของพม่า นั้น เมืองเหล่านี้เชื่อมกับเมืองบามอโดยอาศัยเส้นทางจากเมืองเลโทของอินเดีย⁶⁶ เส้นทางดังกล่าวนี้กลายเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการรบระหว่างกองทัพญี่ปุ่นกับกองทัพผสมของอังกฤษ สหรัฐฯ พม่า และอินเดีย

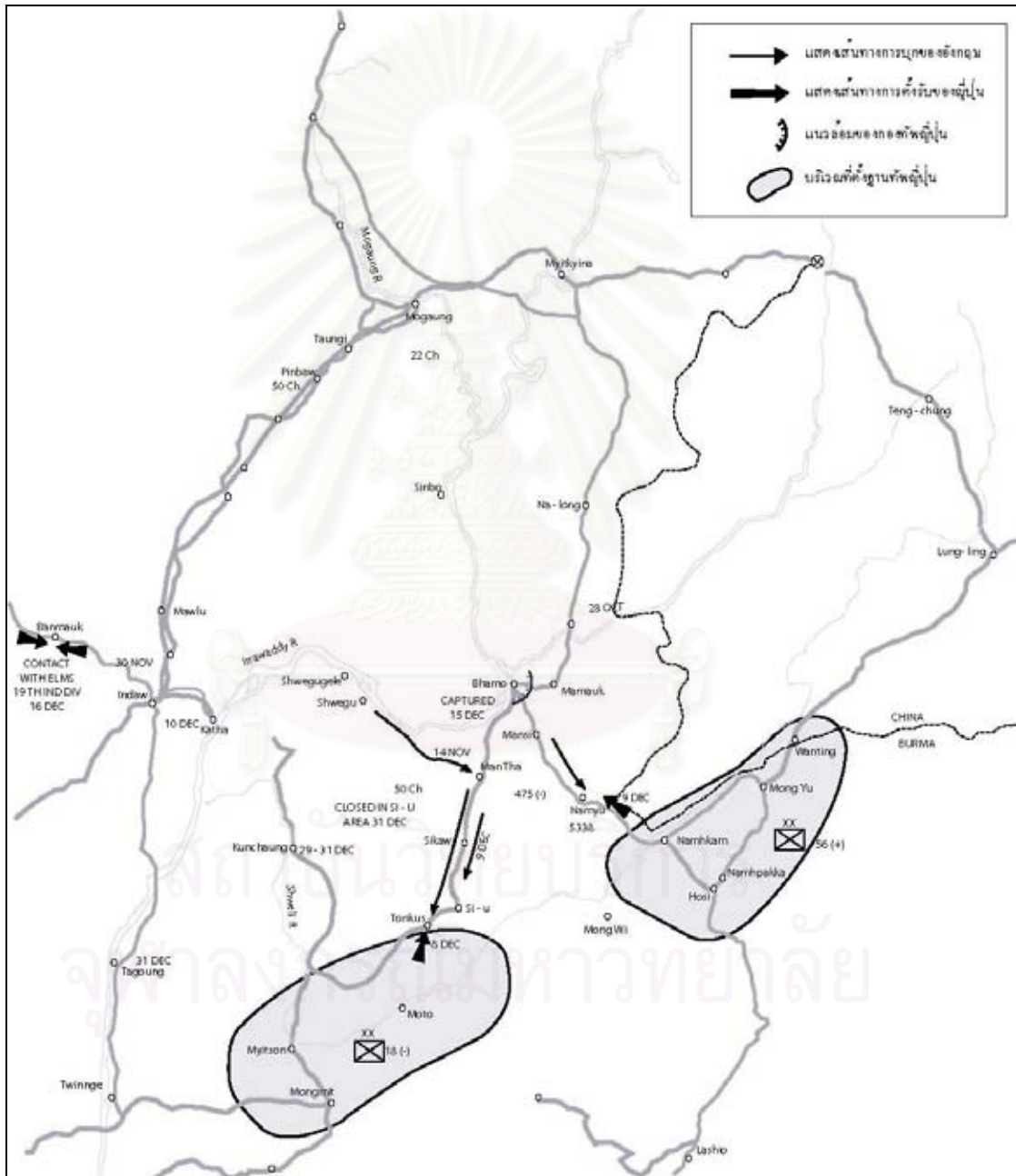
กองทัพญี่ปุ่นต้องการเข้าไปตรึงกำลังและควบคุมพื้นที่ในบริเวณถนนพม่า เพื่อป้องกันการเข้ามาของกองทัพของจีนในบริเวณพม่าตอนบน ในขณะที่เดียวกันกองทัพจีนก็ได้อาศัยการเดินทางจากถนนพม่าเข้ามาในพื้นที่พม่าตอนบนเพื่อเข้าร่วมรบกับกองทัพของอังกฤษ ดังนั้นสิ่งแรกที่ทางญี่ปุ่นต้องทำคือสกัดกั้นการเดินทางของกองกำลังหนุนของกองทัพอังกฤษ การดำเนินยุทธศาสตร์ดังกล่าวยังทำให้สามารถเข้าควบคุมเส้นทางในการลำเลียงยุทธปัจจัยการรบและกำลังทหารของฝ่ายอังกฤษที่จะเข้าสู่จีนได้อีกทางหนึ่ง (ดูรายละเอียดเกี่ยวกับเส้นทางการรบของกองทัพญี่ปุ่นและกองทัพอังกฤษ ในช่วงปี ค.ศ. 1943-1944 ในแผนที่ที่ 3.4 และ 3.5)

⁶⁵Japanese Monograph No. 58, "The Record of Burma operation Part II: beginning of 1943 to summer of 1944," p. 6.

⁶⁶Ibid.

แผนที่ที่ 3.4

แสดงเส้นทางการรบของกองทัพญี่ปุ่นในบริเวณพม่าตอนบนช่วงปี ค.ศ. 1944



ที่มา: Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *China-Burma-India theater: time run out in CBI* (Washington D.C.: Office of the Chief of military history, 1959), p. 100.

เมื่อกองทัพญี่ปุ่นได้เข้ามายึดครองเมืองบามอในปี ค.ศ. 1942 กองทัพญี่ปุ่นได้เข้ามาจัดการกับพื้นที่ต่างๆ ในเมืองเพื่อเอื้ออำนวยต่อการดำเนินการทางการรบ ดังจะเห็นได้จากเอกสารการรบของกองทัพญี่ปุ่นกล่าวว่า กองทัพญี่ปุ่นได้จัดการแบ่งพื้นที่เมืองบามออกเป็นสามส่วนด้วยกัน⁶⁷ พื้นที่ทางด้านตะวันออกของเมืองถูกสร้างเป็นแนวรบ อีกทั้งมีการสร้างหลุมหลบภัยเพื่อป้องกันการจู่โจมของกองทัพอังกฤษ

ในเดือนพฤษภาคม ปี ค.ศ. 1943 เมืองบามอถูกยึดโดยกองทัพญี่ปุ่น ทั้งนี้กองทัพญี่ปุ่นได้เคลื่อนพลโดยอาศัยเส้นทางสำคัญจากอินเดีย-พม่า-จีน (เมืองเลโท-เมืองมิดจินา-เมืองบามอ-เมืองหวานดิงเป็นเมืองหนึ่งบนถนนพม่า) ดังปรากฏในเอกสารการรบของกองทัพญี่ปุ่น

“วันที่ 30 เมษายน 1943 กองทัพญี่ปุ่นเดินลาดตระเวนในพื้นที่เมืองลาเถียว และขยายอย่างรวดเร็วไปตามเมืองแสนหวี เมืองมิด เมืองน้ำคำ เมืองบามอ และเมืองมิดจินา อันเป็นเส้นทางและพื้นที่การรบที่สำคัญในการป้องกันและต่อต้านการเข้ามาโจมตีของกองทัพอังกฤษและกองทัพจีน กองทัพญี่ปุ่นได้ยึดเมืองบามอในเดือนพฤษภาคม และต่อไปก็จะผลักดันกองทัพของศัตรูที่พยายามจะเข้าไปยังเมืองมิดจินา และตัดเส้นทางหลบหนีของศัตรูเป็นเส้นทางตะวันออกเฉียงเหนือ”⁶⁸

นอกจากใช้เส้นทางดังกล่าวในการเคลื่อนพลมาสู่เมืองบามอแล้ว กองทัพญี่ปุ่นยังอาศัยอีกเส้นทางหนึ่งในการเคลื่อนพลคือจากเมืองลาเถียวมายังเมืองน้ำคำ เมืองน้ำยู เมืองแมนลี เพื่อมุ่งเข้าสู่เมืองบามอ ขณะที่ในส่วนของการยึดพื้นที่เมืองบามอนั้น กองทัพญี่ปุ่นได้เข้ายึดเมืองในสองทิศทางคือ

ทิศทางแรก จากเมืองน้ำคำมายังเมืองบามอทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของเมือง ซึ่งเมืองน้ำคำนี้เป็นฐานที่มั่นของกองทัพญี่ปุ่นตั้งแต่ปี ค.ศ. 1942

ทิศทางที่สอง จากทางทิศใต้ของเมือง หลังจากนั้นกองทัพญี่ปุ่นได้กระจายกำลังคุมพื้นที่ทางตะวันตกและทางใต้เมืองบามอทั้งหมด ส่วนทางทิศตะวันออกนั้นกองทัพของญี่ปุ่นเข้าคุมเส้นทางแม่น้ำอิระวดี และคุมเมืองคะทาไว⁶⁹

⁶⁷ Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *China-Burma-India theater: time run out in CBI*, pp. 118-127.

⁶⁸ Japanese Monograph No. 58, “The Record of Burma operation part II: beginning of 1943 to summer of 1944,” pp. 65, 71.

⁶⁹ ความสำคัญของเมืองคะทานั้นเนื่องจากเมืองนี้เป็นเมืองบนเส้นทางแม่น้ำอิระวดี และเส้นทางรถไฟ ทั้งนี้เส้นทางรถไฟจะไม่เข้าไปถึงเมืองบามอ การเดินทางจากเมืองคะทาสูเมืองบามอนั้นจึงจำเป็นต้องอาศัยเส้นทางแม่น้ำอิระวดี เป้าหมายทางยุทธศาสตร์ของญี่ปุ่นที่จะเข้าควบคุมเส้นทางคมนาคมหลักๆ ในพม่า

ในช่วงปี ค.ศ. 1943 เป็นต้นมา เมืองบามอได้กลายเป็นสมรภูมิการรบระหว่างอังกฤษ-สหรัฐากับกองทัพญี่ปุ่น พื้นที่บางส่วนในเมืองถูกเปลี่ยนเป็นที่ตั้งฐานของกองทัพญี่ปุ่นและกองทัพอังกฤษ ในช่วงที่เมืองบามอถูกยึดโดยกองทัพญี่ปุ่นในเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 1943 ฐานที่มั่นของกองทัพญี่ปุ่นตั้งอยู่ทางด้านตะวันตกของเมือง

การเคลื่อนพลมายังเมืองบามอในปลายปี ค.ศ. 1943-1944 ของกองทัพผสมสหรัฐกับจีน และกองทัพอังกฤษต้องปะทะกับกองกำลังของกองทัพญี่ปุ่นในบริเวณทางตะวันออกของเมืองบามอ เพราะว่าเป็นฐานที่มั่นของกองทัพญี่ปุ่น เส้นทางการเคลื่อนพลของกองทัพผสมสหรัฐกับกองทัพจีน และกองทัพอังกฤษ ต้องผ่านทางทิศตะวันออกของเมืองบามอด้วยเช่นกัน ทำให้กองทัพผสมดังกล่าวกองทัพผสมดังกล่าวสามารถเข้าล้อมเมืองบามอไว้ได้ และกองทหารของกองทัพญี่ปุ่นที่อยู่ในเมืองบามอแตกพ่ายไป⁷⁰

หลังจากที่กองทัพของญี่ปุ่นได้ยึดบางส่วนของเมืองบามอทางด้านตะวันออกได้แล้วนั้น กองทัพญี่ปุ่นที่ได้จัดตั้งหน่วยรบประจำเมืองบามอขึ้นมาคือ หน่วยรบประจำเมืองบามอ (Bhamo Garrison) กองทัพญี่ปุ่นตั้งขึ้นมาเป็นพิเศษโดยร่วมกันช่วยเหลือกับกองทัพญี่ปุ่น ในขณะที่เดียวกันก็มีการตรวจสอบ กองทัพของจีนในยูนานและรักษาเส้นทางคมนาคมระหว่างอินเดีย-จีนเอาไว้ เพราะกองทัพของญี่ปุ่นยังคงมองเห็นว่าเส้นทางคมนาคมระหว่างอินเดียและจีนเป็นเส้นทางสำคัญและจะต้องทำการตัดเส้นทางดังกล่าว⁷¹

ช่วงปี ค.ศ. 1943-1944 ซึ่งกองทัพญี่ปุ่นสามารถยึดครองพม่าตอนบนได้แล้วนั้น ยุทธศาสตร์การลำเลียงกองกำลังและเสบียงต่างๆ จะแบ่งออกเป็นสองเส้นทาง คือ ใช้เส้นทางจากเมืองน้ำคำ-เมืองบามอ-เมืองมิดจินา⁷² ลำเลียงเสบียงให้แก่ กองทัพญี่ปุ่นที่เข้าควบคุมเส้นทางจากเมืองมณฑลเฉย-เมืองโมกอก-เมืองมิดจินา ส่วนเส้นทางการลำเลียงเสบียงอีกเส้นทางหนึ่งจะมาจากเมืองลาเจียวเข้าสู่เมืองน้ำคำ เพื่อส่งต่อไปยังฐานที่มั่นและกองกำลังป้องกันของกองทัพญี่ปุ่นซึ่งตั้งอยู่ทางด้านใต้และทางตะวันตกของเมืองบามอ ในเวลาเดียวกันนี้ กองทัพญี่ปุ่นได้เข้าไปควบคุมพื้นที่และเส้นทางคมนาคมในบริเวณพม่าตอนบน บริเวณยะไข่ อนุทวีป และในบางส่วนของมณฑลยูนาน โดยเฉพาะในบริเวณถนนพม่า ดังนั้นกองทัพญี่ปุ่นจึงต้องทำการป้องกันตั้งรับการโจมตีของกองทัพ

ตอนบนนั้น จำเป็นที่จะต้องยึดเมืองกะทา เพื่อที่จะได้ควบคุมเส้นทางแม่น้ำและเส้นทางรถไฟ ก่อนที่จะรุกต่อเข้าสู่เมืองบามอ

⁷⁰Japanese Monograph No. 59 (2), "Burma operation Record, phase III April 1944-August," pp. 33, 36

⁷¹Ibid., pp. 5, 8.

⁷²Japanese Monograph No. 58, "Record of Burma operation (Second Supplement), 1944 Salween River Operation," p. 7.

ผสมของอังกฤษ โดยการเดินลาดตระเวนตามเส้นทางเลโท-มิดจินา-บามอ-หว่านติง อันเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์การรบของทั้งฝ่ายกองทัพญี่ปุ่นและกองทัพผสมของอังกฤษ⁷³

จากเอกสารการรบของกองทัพญี่ปุ่น จะเห็นได้ว่าเป้าหมายสำคัญประการหนึ่งของญี่ปุ่นคือ ต้องการควบคุมและยึดเส้นทางคมนาคมระหว่างอินเดีย พม่า และจีน เพื่อป้องกันกองกำลังฝ่ายอังกฤษไม่ให้เข้ามาถึงยังพื้นที่พม่าตอนบนและมณฑลยูนนาน โดยผ่านเมืองเตียงยู ดังว่า

“ให้มีการตรึงกำลังที่เมืองเตียงยูเพื่อป้องกันการเข้ามาของกองทัพศัตรู(กองทัพจีนและกองทัพของอังกฤษ) ซึ่งก่อนหน้านั้นเมืองเตียงยูเป็นเมืองที่สามารถเชื่อมกับเมืองบามอได้เป็นอย่างดี ดังนั้นกองกำลังของญี่ปุ่นจึงต้องเคลื่อนพลเข้ามายังเส้นทางบามอ-เตียงยู เพื่อต้องการที่จะทำลายกองทัพจีน”⁷⁴

ดังนั้นกองทัพญี่ปุ่นจึงจำเป็นต้องตรึงกำลังในพื้นที่พม่าตอนบนและมณฑลยูนนาน เพื่อเป้าหมายในการทำลายกองทัพจีน ดังปรากฏในรายงานการรบของกองทัพญี่ปุ่นซึ่งกล่าวว่า แผนการเคลื่อนพลไปยังพื้นที่พม่าตอนเหนือ มีเป้าหมายเพื่อป้องกันการโจมตีจากกองทัพของอังกฤษ กองทัพญี่ปุ่นจึงได้จัดตั้งกองกำลังเพื่อควบคุมดูแลพื้นที่ในบริเวณเมืองมิดจินา เมืองหว่านติง เมืองเมืองชิน เมืองซันจาน (Sunshan) เมืองเตียงยู เมืองแสนหวี ส่วนกองกำลังจากส่วนล่างของพม่าเข้ามาคุมเมืองลาเจียว และเข้ามารวมกันที่เมืองเตียงยู⁷⁵ ทั้งนี้พื้นที่เมืองเหล่านี้ตั้งอยู่บนเส้นทางพม่าตอนบนถึงจีน

กองทัพญี่ปุ่นตระหนักดีถึงความพยายามของกองทัพอังกฤษที่ต้องการจะกลับมายึดพม่าคืนจากการยึดครองของญี่ปุ่น กองทัพญี่ปุ่นจึงดำเนินการเคลื่อนพลจากแม่น้ำสาละวินเข้าสู่มณฑลยูนนาน ทั้งนี้เพื่อป้องกันการกองทัพอังกฤษที่จะเคลื่อนพลจากอินเดียมายังมณฑลยูนนาน ขณะเดียวกันเหตุผลอีกประการหนึ่งที่ญี่ปุ่นต้องเข้ายึดครองยูนนานให้ได้ ก็เพื่อที่จะป้องกันการเดินทัพของกองทัพจีนที่จะลงมาสมทบกับกองกำลังของอังกฤษที่มีเป้าหมายจะยึดเมืองบามอคืนจากญี่ปุ่น

ในส่วนของกองทัพอังกฤษได้ใช้พื้นที่และเส้นทางในอินเดีย-พม่าเป็นฐานที่มั่นหลังจากที่ในช่วงปี ค.ศ. 1942 ได้ล่าถอยเข้าสู่อินเดียทางตอนเหนือ อันเป็นพรมแดนติดต่อระหว่างพม่ากับอินเดียที่เมืองมิดจินา การที่กองทัพอังกฤษจะเคลื่อนพลกลับเข้ามาโจมตีกองทัพญี่ปุ่นในพม่าตอนบนได้ก็ต้องอาศัยเส้นทางเดินทัพจากเมืองมิดจินามายังเมืองบามอ โดยกองทัพอังกฤษเห็นว่า การที่จะเคลื่อนพลจากอินเดียไปยังพม่าตอนบน จำเป็นต้องอาศัยเมืองบามอเป็นเส้นทางในการนำกำลังของกองทัพอังกฤษเข้าทำลายทหารญี่ปุ่นที่อยู่ในพม่าตอนบนและพม่าตอนล่าง

⁷³Ibid., p. 8.

⁷⁴Japanese Monograph No. 58, “Japanese monograph No. 61 Burma operation record, supplement No. 2 Oct-Nov.,” pp. 1-2.

⁷⁵Ibid., p. 5.

นอกจากนี้อาณาเขตการรบของเมืองบามอได้ขยายพื้นที่ไปถึงเมืองโมเมียก เพราะในช่วงเวลาดังกล่าวนั้นเมืองดังกล่าวก็เป็นหนึ่งในฐานที่มั่นของกองทัพญี่ปุ่น ด้านตะวันตกของเมืองบามอซึ่งเป็นแม่น้ำอิระวดีก็เป็นเส้นทางการบุกของกองทัพอังกฤษและสหรัฐฯ ซึ่งเคลื่อนพลจากเมืองมิดจินามายังบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำโมกอง อาศัยเส้นทางแม่น้ำดังกล่าวเข้าสู่เมืองบามอ และอีกเส้นทางคือเส้นทางจากเมืองมิดจินาผ่านเมืองนาลองและเมืองเมียวทิด เข้าสู่เมืองโมเมียกอันเป็นฐานที่มั่นของกองทัพญี่ปุ่นและเข้าสู่เมืองบามอ

กองทัพญี่ปุ่นได้วางยุทธศาสตร์ที่จะต้านทานการรุกกลับเข้ามาของอังกฤษ โดยกำหนดยุทธศาสตร์ที่จะเคลื่อนพลออกจากฐานที่มั่นของตนในบริเวณเมืองบามอและพื้นที่พม่าตอนบน ไปโจมตีฐานที่มั่นของกองทัพอังกฤษซึ่งอยู่ในเมืองมิดจินา เอกสารของกองทัพญี่ปุ่นได้รายงานถึงสถานการณ์การสู้รบในสมรภูมิเมืองมิดจินาไว้ว่า

“การโจมตีของกองทัพญี่ปุ่นในครั้งนี้ก็เพื่อเป้าหมายของญี่ปุ่นคือตัดเส้นทางของการยึดพม่าคืนจากกองทัพญี่ปุ่น เส้นทางดังกล่าวคือในบริเวณของเมืองบามอจนถึงเมืองมิดจินา วันที่ 3 พฤษภาคม 1943 ทหารญี่ปุ่นข้ามสะพานทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำคำ และเกิดการปะทะกันสะพานดังกล่าวถูกทำลายในเวลาต่อมา ฝ่ายกองทัพอังกฤษถูกสังหารประมาณ 900 นาย ซึ่งเป็นทหารอังกฤษ อินเดีย โดยที่ฐานที่ตั้งของพวกเขาคือฝั่งตรงข้ามฝั่งแม่น้ำอิระวดี ในวันเดียวกันนี้ กองทัพญี่ปุ่นได้เคลื่อนพลอย่างรวดเร็วจากทางใต้ของเมืองบามอ เพื่อขับไล่กองทัพอังกฤษ จำนวนประมาณ 200 นาย โดยกองทัพดังกล่าวได้ป้องกันพื้นที่บริเวณเส้นทางจากรัฐฉานกับเมืองบามอไว้และยึดพื้นที่ดังกล่าวได้ในเวลา 23.00 นาฬิกา”⁷⁶

ยุทธศาสตร์ตอบโต้ของกองทัพของอังกฤษได้ดำเนินการผลักดันกองทัพญี่ปุ่นโดยเดินทางจากเมืองคะทา เคลื่อนพลผ่านเส้นทางแม่น้ำอิระวดี เข้าสู่เมืองบามอ โดยมีทหารของฝ่ายกองทัพอังกฤษประมาณ 1,000 นาย และกองกำลังของญี่ปุ่นได้ยึดพื้นที่บางส่วนของเมืองคะทา ในวันที่ 11 พฤษภาคม ปี ค.ศ. 1943 กองทัพญี่ปุ่นก็สามารถยึดพื้นที่ของเมืองดังกล่าวไว้ได้ทั้งหมด⁷⁷

หลังจากการล่าถอยของกองทัพอังกฤษในสมรภูมิมิดจินา กองทัพอังกฤษและสหรัฐฯ ได้พยายามกำหนดยุทธศาสตร์โต้ตอบ ซึ่งนโยบายการรบในพม่าตอนบนในช่วงเดือนตุลาคม ค.ศ. 1944 ของกองทัพอังกฤษ-สหรัฐฯ นั้นได้ให้ความสำคัญกับเมืองบามอเป็นอย่างสูง ต้องการให้มีการเคลื่อนพลเข้าสู่เมืองบามออย่างรวดเร็วเพื่อทำลายกองทัพญี่ปุ่น และจะใช้เมืองบามอเป็นฐานที่มั่น

⁷⁶Japanese Monograph No. 58, “Japanese monograph No. 58, 1943-1944: the record of Burma operation part II: beginning of 1943 to summer of 1944,” p. 65.

⁷⁷Ibid., p. 77.

ทางการทหาร ทั้งนี้ทางกองทัพอังกฤษเห็นว่าเมืองบามอเป็นหัวใจของพื้นที่การรบบนฝั่งแม่น้ำอิระวดี และบนเส้นทางบกระหว่างพม่ากับจีน โดยเอกสารการรบของกองทัพอังกฤษกล่าวว่า

“เมืองบามอเป็นเมืองที่ใหญ่เป็นอันดับสองของเมืองต่างๆ ในพม่าตอนบน และเป็นเมืองปลายทางของการเดินทางด้วยเรือในแม่น้ำอิระวดี กองทัพอังกฤษพบว่าการบุกทางตะวันตกของเมืองบามอนั้นฝ่ายกองทัพของญี่ปุ่นคุมอยู่อย่างหนาแน่น โดยคุมไปไกลถึงเมืองโมเมียก เมืองนี้ตะวันออกของเมืองบามอ 8 ไมล์ อันเป็นที่ตั้งใกล้กับถนนมิดจินา-บามอซึ่งอยู่ทางตะวันตกของเมืองบามอ”⁷⁸

กองทัพอังกฤษและสหรัฐฯ เปรียบเมืองบามอว่าเป็นกุญแจที่สำคัญในการรบที่พม่าตอนบน เพราะว่าเป็นเมืองฐานที่มั่นของกองทัพญี่ปุ่นในพม่าตอนบน และเป็นประตูเข้าสู่ฐานทัพของญี่ปุ่นในจีน ดังนั้นกองทัพของอังกฤษและสหรัฐฯ ร่วมกับกองทัพจีน ได้ร่วมกันรบและรักษาความปลอดภัยในพื้นที่พม่าตอนบน ดังปรากฏในเอกสารการรบของกองทัพอังกฤษความว่า

“กองกำลังของจีนเคลื่อนพลจากตะวันตกของมณฑลยูนนานเข้ามายังเมืองมิดจินา เมืองบามอ เมืองลาเจียว และเมืองมณฑลทะเลย์”⁷⁹

โดยมีเป้าหมายคือต้องการสร้างกองกำลังใหม่ในบริเวณฉิ่นวิน อยู่ทางตะวันตกของพม่า ใกล้กับเมืองมิดจินาและที่ราบแม่น้ำอิระวดีในพม่าตอนบน กองกำลังดังกล่าวมีหน้าที่รักษาความปลอดภัยในบริเวณมณฑลทะเลย์ ในขณะที่เดียวกันก็พยายามขยายเส้นทางลาดตระเวนให้ครอบคลุมไปยังเมืองบามอ เมืองชเวโบ และพรมแดนพม่า-จีน⁸⁰

ในช่วงปลายปี ค.ศ. 1944- ต้น ค.ศ. 1945 กองทัพของสหรัฐฯและกองทัพจีนได้เคลื่อนพลเข้ามายังพม่าตอนบน ดังปรากฏในเอกสารรายงานการรบของกองทัพญี่ปุ่น กล่าวว่า

“เมืองมิดจินาถูกล้อมไปด้วยกองพลของสหรัฐฯและกองทัพของจีน โดยได้ตั้งหน่วยในบริเวณฝั่งตะวันออกของแม่น้ำอิระวดีใกล้กับเมืองมิดจินาและบริเวณเมืองบามอ”⁸¹

โดยพื้นที่และเส้นทางการรบมาจาก 1) แคว้นอัสสัมของอินเดียเคลื่อนพลลงมายังเมืองมิดจินา ควบคุมพื้นที่บริเวณเส้นทางเมืองมิดจินาและขยายพื้นที่ไปยังบริเวณพื้นที่ราบลุ่มแม่น้ำโมกองและ

⁷⁸ Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *China-Burma-India theater: time run out in CBI*, pp. 114, 116.

⁷⁹ Ibid., p. 31.

⁸⁰ Official History of the Indian Armed Forces in the Second World War 1939-1945, *The reconquest of Burma Vol. 1* (India: Combined Inter-Services Historical Section, 1958), p. 20.

⁸¹ Japanese monograph No. 59 (2) “Burma operation record, phase III April 1944-August 1945,” p. 9.

ควบคุมเส้นทางแม่น้ำโมกงไปด้วย 2) เคลื่อนพลลงมายังเมืองบามอโดยอาศัยเส้นทางถนนจากมิดจินนา-บามอ เพื่อควบคุมหัวเมืองเข้าสู่จีนและโจมตีกองทัพญี่ปุ่นตามเส้นทางคมนาคมทางน้ำและทางบกที่ญี่ปุ่นเข้าควบคุมในเมืองบามอ เพื่อไม่ให้ได้ใช้เส้นทางดังกล่าวในการรบและลำเลียงเสบียงอาหารจากเมืองน้ำคำ, เมืองลาเถียว เข้าสู่ฐานที่มั่นในมณฑลยูนนานได้

กองกำลังทหารที่เมืองบามอตั้งฐานที่มั่นของตนเองในบริเวณ 10 ไมล์ช่องทางระหว่างแม่น้ำอิระวดีและพื้นที่ราบลุ่มแม่น้ำอิระวดีทางตะวันออก ไปจนถึงพื้นที่บริเวณถนนเลโทที่ถูกสร้างขึ้นมา⁸² กองทัพอังกฤษพบว่าการบุกทางตะวันตกของเมืองบามอนั้นฝ่ายกองทัพของญี่ปุ่นคุมอยู่อย่างหนาแน่น โดยคุมไปไกลถึงเมืองโมเมียก เมืองนี้ตะวันออกของเมืองบามอ 8 ไมล์ อันเป็นที่ตั้งใกล้กับถนนมิดจินนา-บามอซึ่งอยู่ทางตะวันตกของเมืองบามอ⁸³ เส้นทางบุกมายังเมืองบามอของกองทัพอังกฤษและสหรัฐฯอยู่ในบริเวณของพื้นที่ราบลุ่มแม่น้ำโมกง และอาศัยเส้นทางจากเมืองมิดจินนาลงมา โดยเคลื่อนพลคุมพื้นที่แม่น้ำอิระวดี แม่น้ำโมกงและเส้นทางบกจากเมืองมิดจินนามาถึงเมืองโมเมียกโดยเส้นทางจากบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำโมกงมีเส้นทางแม่น้ำโมกงและเส้นทางบกที่ขนานกับเส้นทางรถไฟจากเมืองย่างกุ้งถึงเมืองมิดจินนา ดังนั้นกองทัพของอังกฤษและสหรัฐฯ (ดูแผนที่) แผนการยึดพม่าและพื้นที่ใกล้เคียง

ในขณะที่เดียวกันทางกองทัพอังกฤษและสหรัฐฯเอง ต้องการที่จะเข้าไปยึดเส้นทางถนนพม่าจากกองทัพญี่ปุ่นเพราะว่ากองทัพญี่ปุ่นได้อาศัยเส้นทางดังกล่าวเคลื่อนพลลงมาโจมตีในพม่าตอนบน และถ้าควบคุมเส้นทางดังกล่าวได้กองทัพของอังกฤษและสหรัฐฯสามารถเข้าไปยังจินตอนใน อันได้จุงกิง คุณหมิง นานกิง เป็นต้น กองทัพของจีนปรารถนาที่จะร่วมมือในการโจมตีกองทัพญี่ปุ่นกับกองทัพของอังกฤษ-อินเดียที่เคลื่อนพลมาทางที่ราบหูกวง (Hukwang Valley) โดยจู่โจมและต่อต้านกองทัพของญี่ปุ่นไปที่บริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำโมกงและเมืองมิดจินนา ซึ่งทางกองทัพจีนเองได้เคลื่อนพลจากยูนนานไปยังเมืองบามอและเมืองลาเถียว⁸⁴ อันเป็นการเปิดเส้นทางถนนพม่าเพื่อให้กองทัพอังกฤษและสหรัฐฯเข้าไปโจมตีกองทัพญี่ปุ่นในมณฑลยูนนานได้ และกองทัพจีนในส่วนที่มีฐานที่มั่นในเลโทเคลื่อนพลโดยกองทัพจีนจากเลโทและกองทัพจีนจากเมืองเปาฉาน (Paoshan) มาที่เมืองบามอและเมืองมิดจินนา⁸⁵

ในรายงานการรบของกองทัพอังกฤษกล่าวว่า เมืองบามอถูกยึดโดยกองทหารจีนและหน่วยทหารของอังกฤษและสหรัฐฯก็เข้ามาตั้งฐานที่มั่นยังเมืองบามอ รวมทั้งเข้ามาตั้งโรงพยาบาล, เรือนจำ, สถานีตำรวจและสถานีลำเลียงยุทธปัจจัยการรบและเสบียงขึ้นที่เมืองบามอ และมีการจัดตั้ง

⁸² Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *China-Burma-India theater: time run out in CBI*, p. 115.

⁸³ Ibid., p. 116.

⁸⁴ Ibid., p. 23.

⁸⁵ Ibid., p. 31.

ที่พักรักษาตัวให้กับกลุ่มคนจีนอพยพและที่พักสำหรับคนในเมืองบามอที่ไร้ที่อยู่⁸⁶ อันเป็นผลมาจากสงครามที่ทำลายที่อยู่ของคนเหล่านี้ โดยที่พักรักษาตัวทางกองทัพอังกฤษไม่อนุญาตให้เข้ายังที่หมู่บ้านเดิมของตนเอง นอกจากนี้แล้วยังเกิดการต่อสู้ระหว่างกลุ่มทหารญี่ปุ่นที่เข้ามาอยู่กับกลุ่มกะฉิ่น, ฉานและพม่าที่อาศัยในเมืองบามอ และสภาพการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นในเมืองมิดจินาด้วยเช่นกัน ดังนั้นเมืองบามอจึงเป็นทั้งยุทธศาสตร์การรบ, เส้นทางการค้าเลียบอาวุธและเสบียง และเป็นคลังเก็บเสบียงไว้

เมื่อพิจารณาในแผนที่พบว่า เส้นทางการบุกโจมตีกองทัพญี่ปุ่นของกองทัพจีนนี้ เป็นการโจมตีฐานที่มั่นของกองทัพญี่ปุ่นโดยตรงไม่ได้เป็นการโจมตีโดยอาศัยเส้นทางแม่น้ำ แล้วอ้อมมาตีฐานที่มั่น การเคลื่อนพลโจมตีกองทัพญี่ปุ่นครั้งนี้อาศัยเส้นทางถนนจากมิดจินามายังเมืองโมเมียก และเป็นที่ตั้งของหน่วยกองกำลังของกองทัพญี่ปุ่นด้วยเช่นกัน โดยที่หน่วยกองกำลังดังกล่าวมีท่าเลที่ตั้งอยู่ทางขวาของเมืองบามอและเป็นที่ยึดของกองกำลังญี่ปุ่น ดังปรากฏในแผนที่

หลังจากที่กองทัพอังกฤษและสหรัฐฯ ได้ยึดเมืองบามอจากกองทัพญี่ปุ่น กองทัพอังกฤษและสหรัฐฯ เริ่มดำเนินการในการเคลื่อนพลไปยังมณฑลยูนนาน เพื่อโจมตีและผลักดันกองทัพญี่ปุ่นให้ออกจาก ถนนพม่า กองทัพของอังกฤษและสหรัฐฯ คูแผลเมืองบามอ, แม่น้ำชะเวลี, เส้นทางคมนาคมในเมืองบามอโดยเริ่มต้นตั้งแต่เมืองบามอไปยังพื้นที่ราบลุ่มแม่น้ำชะเวลี เส้นทางนี้จะผ่านเขตภูเขาในกลางเดือน มกราคม ถนนเลโท ถูกเชื่อมกับถนนมิดจินา-บามอห่างจากเมืองมิดจินาจากเมืองเลโทประมาณ 271 ไมล์⁸⁷ กองทัพอังกฤษและสหรัฐฯ ได้ตรึงกำลังไว้ที่เมืองบามอและเคลื่อนพลไปยังพื้นที่รอบๆ เมืองบามอโดยเฉพาะทางใต้เมืองของพื้นที่บริเวณแม่น้ำชะเวลี อันเป็นสมรภูมิระหว่างอังกฤษและกองทัพญี่ปุ่นในมณฑลยูนนาน

ยุทธศาสตร์การตอบโต้กลับครั้งนี้ของอังกฤษและพันธมิตร ลงเอยในการที่สามารถยึดเมืองบามอและเมืองต่างๆ ในพม่าตอนบนคืนมาจากการยึดครองของญี่ปุ่นได้สำเร็จในช่วงปลายปี ค.ศ. 1944 ถึง 1945 ภาวะการดังกล่าวได้ส่งผลกระทบและความเปลี่ยนแปลงของเมืองบามอในหลายประการด้วยกันทั้งในด้านโครงสร้างทางกายภาพของเมือง ด้านเศรษฐกิจและการค้า รวมถึงสภาพความเป็นอยู่วิถีชีวิตของคนในเมืองบามอ

⁸⁶British military administration Burma annual report, Call No: 4/1 (21), M. 45 15343,1944, p. 16.

⁸⁷Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *China-Burma-India theater: time run out in CBI*, pp. 127-128.

บทที่ 4

ผลกระทบและความเปลี่ยนแปลงของเมืองบามอในช่วง ค.ศ. 1937-1949

ถนนพม่ามีพัฒนาการมาจากเส้นทางการค้าเดิม เมืองบามอคือเครือข่ายของการลำเลียงยุทธปัจจัยการรบที่สำคัญจากพม่าเข้าสู่จีนอีกทั้งเป็นสมรภูมิการรบที่สำคัญในช่วง ค.ศ. 1943 เป็นต้นมา ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในเมืองบามอจึงเกี่ยวข้องกับสัมพันธภาพกับถนนพม่าเป็นหลัก

ในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1937-1942 เมืองที่สำคัญในฐานะที่เป็นเมืองยุทธศาสตร์การขนส่งทางการทหารคือ เมืองบามอและเมืองลาเจียว เมืองบามอมีทำเลที่ตั้งอยู่ในบริเวณคะฉิ่น ส่วนเมืองลาเจียวอยู่ในบริเวณรัฐฉาน ในช่วงเวลาดังกล่าว ถือว่าเมืองลาเจียวได้รับความนิยมนำมาใช้เป็นเส้นทางขนยุทธสัมภาระเข้าสู่จีน ทั้งนี้เป็นเพราะว่าเมืองลาเจียวเป็นเมืองบนเส้นทางการคมนาคมสองเส้นทางหลักคือ เส้นทางรถไฟจากเมืองย่างกุ้งถึงเมืองลาเจียว ส่วนอีกเส้นทางคือเส้นทางแม่น้ำอิระวดี ในขณะที่เมืองบามอเองมีเส้นทางที่สามารถเข้าถึงตัวเมืองคือเส้นทางแม่น้ำอิระวดีเส้นทางเดียว

กองทัพญี่ปุ่นยึดพม่าตอนล่างและตอนกลางได้ในปี ค.ศ. 1942 และในช่วงปี ค.ศ. 1943 จึงได้ขยายการยึดครองเข้าสู่พม่าตอนบน ฝั่งตะวันตกของพม่า และพรมแดนระหว่างพม่ากับอินเดีย การขยายการยึดครองครั้งนี้ญี่ปุ่นมีเป้าหมายในการยึดเส้นทางการคมนาคมต่างๆ ในพม่าตอนบนที่สามารถเชื่อมกับอินเดียและจีน เพื่อไม่ให้อังกฤษสามารถใช้เส้นทางดังกล่าวเข้าไปยังจีนได้ ดังนั้นเมืองและพื้นที่ในบริเวณเส้นทางคมนาคมไม่ว่าจะเป็นทางบกหรือทางน้ำ จึงถูกญี่ปุ่นเข้าไปคุมพื้นที่ ในขณะที่เดียวกันทางอังกฤษเองอันมีพันธมิตรที่สำคัญคือสหรัฐฯ มีแผนการเข้ายึดเมืองบามอคืนจากญี่ปุ่น เนื่องจากเมืองบามอเป็นเมืองต้นทางเข้าสู่จีน และขณะเดียวกันถนนพม่า เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการรบระหว่างจีนกับญี่ปุ่นได้ทำให้เมืองบามอกลายเป็นเมืองสำคัญต่อยุทธศาสตร์การรบในพม่าตอนบน เมืองบามอเป็นสมรภูมิการรบระหว่างกองทัพญี่ปุ่นกับกองทัพอังกฤษและสหรัฐฯ ในขณะเดียวกันก็เป็นเส้นทางลำเลียงและการเดินทางของทั้งกองทัพอังกฤษและกองทัพญี่ปุ่น การเข้ายึดเมืองบามอของอังกฤษและญี่ปุ่นส่งผลให้เมืองนี้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพและมีความเกี่ยวเนื่องกับการเปลี่ยนแปลงด้านวิถีชีวิตของคนในเมืองบามอด้วยเช่นกัน

เมืองลาเจียวได้ยุติบทบาทที่สำคัญในการเป็นเส้นทางการลำเลียงยุทธปัจจัยทหารลงในเดือนมีนาคม ปี ค.ศ. 1942 เมื่อญี่ปุ่นได้บุกยึดพม่าตอนล่างโดยมีเป้าหมาย ต้องการที่จะเข้ายึดและทำลายเส้นทางการคมนาคมที่สำคัญของพม่า ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางถนน เส้นทางรถไฟ และเส้นทางแม่น้ำทั้งแม่น้ำอิระวดี แม่น้ำสะโตง และแม่น้ำฉินวิน ดังนั้นเมืองลาเจียวซึ่งเป็นสถานีปลายทางของรถไฟที่จะเข้าสู่จีนก็หนีไม่พ้นการยึดครองของญี่ปุ่นไปได้ โดยญี่ปุ่นได้ทิ้งระเบิดลงที่เมืองลาเจียว ดังนั้นบทบาทของเมืองลาเจียวในขณะที่เป็นเมืองลำเลียงยุทธสัมภาระทางการทหารได้ยุติลงตั้งแต่ปี ค.ศ. 1942 และพื้นที่ของพม่าตอนล่างรวมถึงรัฐฉานได้ถูกญี่ปุ่นเข้าควบคุมทั้งหมด

ด้วยเหตุนี้เมืองที่สำคัญเมืองเดียวที่เหลืออยู่คือเมืองบามอ ญี่ปุ่นสามารถยึดเมืองบามอได้ใน ปี ค.ศ. 1943 แต่เป็นการยึดครองได้เพียงชั่วคราวเท่านั้น เพราะว่าทหารจากอังกฤษและสหรัฐ เข้ามา แย่งชิงพื้นที่เมืองบามอ เนื่องจากว่าเป็นเมืองเดียวที่เหลืออยู่ที่จะสามารถเข้าสู่จีนได้

เครือข่ายของการขนส่งยุทธสัมภาระเดิมจากพม่าตอนล่างแล้วเข้าสู่เมืองลาเจียวเพื่อส่งเข้า จีน ได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นการใช้เครือข่ายเส้นทางจากแคว้นอัสสัมของอินเดีย เข้าสู่เมืองมิดจินาและ เมืองบามอเพื่อเข้าสู่จีน ทั้งหมดนี้ก็เพื่อต้องการเข้ายึดและใช้เส้นทางถนนพม่าเพื่อทำลายกองทัพ ของญี่ปุ่นที่อยู่จีน ขณะเดียวกันก็ได้มีการสร้างถนนอีกสายหนึ่งขึ้นมาเพื่อเชื่อมเส้นทางจาก อินเดียเข้าสู่เมืองบามอ คือ ถนนเลโด (Ledo Road) เป็นถนนที่มีลักษณะใกล้เคียงกับถนนพม่า กล่าวคือเป็นถนนที่สร้างเพื่อรองรับการเดินทางโดยรถ ด้วยเหตุนี้เมืองบามอในช่วงปี ค.ศ. 1943 เป็นต้นไปจึงเป็นเมืองสำคัญในฐานะเมืองทางยุทธศาสตร์การทหาร และเป็นเมืองปลายทางในการ ขนส่งยุทธสัมภาระจากอินเดีย พม่า เข้าสู่จีน

แผนการรบของกองทัพญี่ปุ่นและกองทัพของอังกฤษสะท้อนให้เห็นว่าเมืองบามอเป็นเมือง ยุทธศาสตร์สำคัญในการรบในพม่าตอนบน ทั้งนี้เนื่องจากเมืองบามอเป็นเมืองต้นทางที่จะเข้าไปยัง ถนนพม่าได้ ซึ่งถ้าหากว่าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งสามารถยึดครองพื้นที่และเส้นทางคมนาคมระหว่างอินเดีย พม่า และจีน(อันหมายรวมถึงเส้นทางจากเมืองเลโด-เมืองมิดจินา-เมืองบามอ-ถนนพม่า)ได้ ฝ่ายนั้น ก็ถือได้ว่าเป็นฝ่ายได้เปรียบในการรบในสมรภูมิอินเดีย พม่า และจีน

การยึดครองเมืองบามอได้นั้นย่อมหมายถึงการควบคุมเส้นทางคมนาคมภายในและเส้นทาง จากอินเดียมายังพม่า ขณะเดียวกันก็หมายถึงการยึดครองเมืองยุทธศาสตร์ที่สำคัญ เนื่องจากเมืองนี้ ตั้งอยู่บนเส้นทางการขนส่งลำเลียงเสบียงและกำลังพล อีกทั้งเป็นจุดศูนย์รวมของการลำเลียงอาวุธ และทหารเพื่อเข้าสู่พื้นที่มณฑลยูนนานของจีน

ดังนั้นแผนการรบของกองทัพญี่ปุ่นคือ การเคลื่อนพลเข้าไปยังพื้นที่ยูนนานก่อนที่สหรัฐฯ จะเข้ามา โดยในปี ค.ศ. 1943 ญี่ปุ่นได้แบ่งพื้นที่ในการบุกออกเป็นสองส่วนคือ (1) บริเวณยะไข่ อินเดีย และ (2) บริเวณพม่าตอนบนและยูนนาน โดยอาศัยพื้นที่ตรงแม่น้ำสาละวินเป็นพื้นที่ยุทธ ศาสตร์สำคัญ เพราะว่าแม่น้ำสายดังกล่าวเป็นเส้นทางที่อยู่ในพื้นที่รัฐฉาน สามารถเคลื่อนพลเข้าไป ควบคุมเส้นทางและพื้นที่ในมณฑลยูนนานได้ การที่กองทัพของญี่ปุ่นบุกไปยังบริเวณยะไข่ซึ่งอยู่ ทางตอนใต้ของอะรากัน อะรากัน โคธิมา และเมืองอิมภาล ซึ่งอยู่ในบริเวณพรมแดนตะวันตกของ พม่า เพราะต้องการตีกระหนาบกองทัพอังกฤษที่หนีไปยังอินเดียเพื่อรวมกับกองทัพของสหรัฐฯ อีกทั้ง เป็นการบุกยึดเส้นทางการคมนาคมทางตะวันตกและพม่าตอนบนใกล้กับแคว้นอัสสัมของอินเดีย เพื่อป้องกันการบุกเข้ามาของกองทัพผสมอังกฤษและสหรัฐ

ในขณะที่กองทัพอังกฤษมีการดำเนินแผนการรบโดยอาศัยการบุกยึดเส้นทางและพื้นที่ของ กองทัพญี่ปุ่น โดยเริ่มจากบริเวณพม่าตอนบน และค่อยเคลื่อนพลลงมายังพม่าตอนล่าง ส่วนกลวิธี การรบของกองทัพญี่ปุ่นโดยเริ่มตั้งแต่ปี ค.ศ. 1942 เป็นต้นมา กองทัพญี่ปุ่นบุกยึดพม่าตอนล่างและ

เคลื่อนพลยึดพม่าตอนบนตามลำดับ ปี ค.ศ. 1943 พม่าตอนบนตกอยู่ในการยึดครองของญี่ปุ่น แผนยุทธศาสตร์ของญี่ปุ่นคือการยึดเส้นทางคมนาคมต่างๆ ทั้งในพม่า, อินเดียและจีน เพื่อป้องกันไม่ให้กองทัพของอังกฤษเคลื่อนพลบุกยึดพม่าคืน

เนื้อหาในบทนี้ต้องการอธิบายให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของเมืองบามอในช่วงปี ค.ศ. 1937-1949 โดยแบ่งความเปลี่ยนแปลงของเมืองบามอออกเป็นสองช่วงเวลาด้วยกันคือ 1) เมืองบามอช่วงก่อนปี ค.ศ. 1937 และ 2) เมืองบามอในช่วงปี ค.ศ. 1937-1949 สาเหตุที่แบ่งความเปลี่ยนแปลงของเมืองบามอออกเป็นสองช่วงดังกล่าวเนื่องจาก ต้องการเปรียบเทียบให้เห็นถึงสภาพของเมืองบามอก่อนหน้านี้ที่จะเกิดสงคราม กับภาพของเมืองบามอหลังปี ค.ศ. 1937 ซึ่งเป็นปีที่มีการสร้างถนนพม่า เกิดสงครามระหว่างจีนกับญี่ปุ่น และเป็นช่วงเวลาแห่งการเริ่มต้นของบริบทสงครามในภูมิภาคอินเดีย พม่า และจีน

ทั้งนี้ในการพิจารณาถึงความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นนั้นจะเน้นนักพิจารณาความเปลี่ยนแปลงในสามประการสำคัญคือ 1. การเปลี่ยนแปลงในเรื่องกายภาพของเมือง 2. ด้านเศรษฐกิจการค้าและ 3. ด้านวิถีชีวิตของคนในของเมืองบามอ

1. เมืองบามอก่อนปี ค.ศ. 1937

1.1 ลักษณะทางภูมิศาสตร์กับปัญหาและสภาพของเมืองบามอ

เอกสาร Burma Gazetteer¹ ซึ่งเป็นบันทึกประจำหัวเมืองของอังกฤษ ได้ให้ความหมายของคำว่า “บามอ” ว่าหมายถึง “หม้อ” อันมีที่มาจากคนที่คนในเมืองบามอมีการผลิตหม้อ แม้ว่าจะเป็นเพียงการผลิตเพื่อใช้ในการชีวิตประจำวัน โดยไม่สามารถผลิตเพื่อขายและส่งออกได้ก็ตาม ขณะเดียวกันในบทความของเมียว ออง (Myo Aung)² ได้กล่าวถึงความหมายของเมืองบามอคือ “หมู่บ้านทำหม้อ” เช่นกัน อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาในด้านภูมิศาสตร์ทำเลที่ตั้งของเมืองบามอคือ การที่เมืองนี้ตั้งอยู่บนที่ราบลุ่มแม่น้ำอิระวดี และเป็นเมืองซึ่งอยู่ระหว่างหุบเขา จึงอาจจะตั้งข้อสันนิษฐานได้ว่าชื่อเมืองที่แปลว่า “หม้อ” นั้นจะหมายถึงลักษณะของเมืองที่เป็นแอ่งคล้ายหม้อ³

¹Burma Gazetteer: the Bhamo district (Rangoon: Superintendent Government Printing and Stationery, 1960), p. 8.

²Myo Aung, “The Bamaw-Yunnan trade route in the Konbaung period,” Myanmar two millennia part 2: proceeding of the Myanmar two millennia conference 15-17 December 1999 (Yangon: Universities Historical Research Center, 2000), p. 45.

³Burma Gazetteer: the Bhamo district, p. 8.

เมืองบามอมีทำเลที่ตั้งอยู่ที่ทิศตะวันออกของพม่าตอนบน ใกล้กับมณฑลยูนนานของจีน โดยตั้งอยู่ห่างจากพรมแดนพม่ากับจีนเป็นระยะทาง 53 ไมล์ เมืองนี้อยู่ระหว่างเทือกเขาสองแห่งคือ เทือกอะรากัน (Arakan) และเทือกเขามณีปุระ (Munipore) ทางด้านทิศเหนือติดกับเมืองมิดจินา ทางด้านตะวันตกติดกับแคว้นอัสสัมของอินเดีย รัฐฉานตอนใต้ และทิศตะวันตกของมณฑลยูนนาน⁴ ส่วนทางทิศใต้ของเมืองบามอติดกับเมืองน้ำคำและเมืองคะทา (Katha)

เมืองบามอเป็นจุดบรรจบของเส้นทางแม่น้ำสามสาย คือแม่น้ำอิระวดี แม่น้ำไทปิง และแม่น้ำโมกอง (ดูรายละเอียดในแผนที่ที่ 4.1) แม่น้ำอิระวดีนั้นเป็นแม่น้ำสายสำคัญของพม่า เรือขนาดใหญ่สามารถเดินทางมาตามแม่น้ำสายนี้ไปยังจีน โดยผ่านเมืองบามอ จอห์น แอนเดอร์สัน ได้กล่าวถึงเมืองบามอและอิระวดีไว้ว่า

“ระยะทางของแม่น้ำอิระวดีจากย่างกุ้งถึงเมืองบามอเป็นระยะทาง 600 ไมล์จากระดับน้ำทะเล แม่น้ำอิระวดีจะขึ้นสูงประมาณหนึ่งไมล์ครึ่งในฤดูฝน และในฤดูแล้งน้ำจะลดลงประมาณหนึ่งไมล์ ลักษณะของแม่น้ำอิระวดีที่เมืองบามอเป็นแม่น้ำที่ยังคงความลึกพอที่เรือสามารถเดินทางเข้าไปถึงเมืองบามอได้”⁵

ด้วยเหตุนี้บริษัทเดินเรือบนแม่น้ำอิระวดีคือบริษัท Irawaddy Flotilla Company ได้เปิดการเดินทางเรือขนาดใหญ่ขึ้น เพื่อใช้ในการเดินทางจากย่างกุ้งสู่พม่าตอนเหนือ โดยเมืองท่าสำคัญหนึ่งนั้นก็คือเมืองท่าที่เมืองบามอ⁶ ด้วยทำเลที่ตั้งของเมืองบามออยู่บนแม่น้ำอิระวดีและท่าเรือ ทำให้เมืองบามอมีลักษณะของการเป็นเมืองท่าที่เหมาะสมกับการติดต่อทางการค้าระหว่างดินแดนตอนในระหว่างพม่า อินเดีย และจีน

แม่น้ำไทปิง (Taping River) ห่างจากเมืองบามอออกไปเป็นระยะทางประมาณ 2 ไมล์ แม่น้ำไทปิงนี้ไหลมาจากมณฑลยูนนาน โดยเป็นเส้นทางสำคัญที่พ่อค้าจีนใช้เดินทางจากจีนเข้ามาค้าขายยังเมืองบามอ ขณะเดียวกันก็เป็นเส้นทางในการเคลื่อนพลของกองทัพจีนยามเกิดสงครามกับพม่า ขณะที่แม่น้ำโมกองนั้นเป็นแม่น้ำสายเล็กเมื่อเทียบกับแม่น้ำอิระวดี มีกระแสน้ำไม่เชี่ยวมาก เมื่อถึงฤดูแล้งแม่น้ำนี้มักจะแห้ง และกลายเป็นดินดอนทราย กระทั่งอาจทำให้สามารถใช้เป็นเส้นทางเดินได้ จากแม่น้ำโมกองนี้สามารถที่จะเดินทางไปสู่เมืองมิดจินา และแม่น้ำโมกองนี้ก็สามารถเดินทางทางบกเข้าไปยังพื้นที่ในบริเวณแคว้นอัสสัม ระยะทางจากต้นทางของแม่น้ำโมกองมาถึงเมืองบามอนั้นกิน

⁴Ibid., p. 3, and John Anderson, A report on the expedition to Western Yunan via Bhamo (Calcutta: Office of the superintendent of government printing, 1871), p. 12, 59.

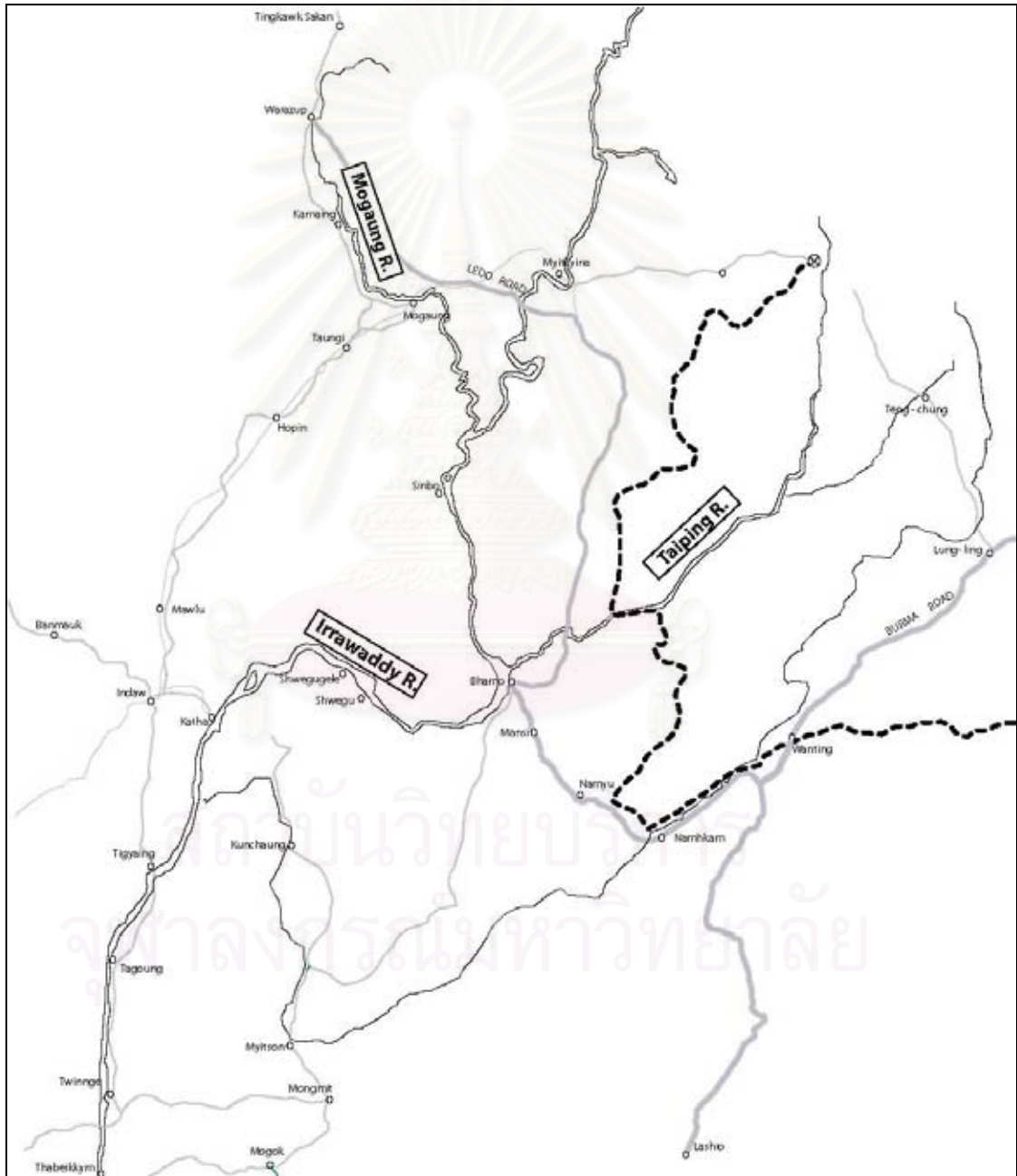
⁵John Anderson, A report on the expedition to Western Yunan via Bhamo, p. 59.

⁶Ibid., p. 61.

ระยะทางประมาณ 80 ไมล์ แม้ว่าเส้นทางบนแม่น้ำสายนี้มักจะต้องอาศัยเรือขนาดเล็ก แต่แม่น้ำโมกองก็ยังคงถูกใช้เป็นเส้นทางในการลำเลียงสินค้าประเภทหยก ทองคำ ถ่านหิน หินอ่อน เป็นต้น⁷

แผนที่ที่ 4.1

แสดงเส้นทางของแม่น้ำอิระวดี โมกอง และไทปิง



⁷Ibid., p. 63.

ด้วยลักษณะทางภูมิศาสตร์ดังกล่าวทำให้เมืองบามอเป็นเมืองท่าสำคัญในบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำอิรวดี การตั้งอยู่บนเส้นทางคมนาคมขนส่งทำให้เมืองนี้เป็นเสมือนประตูระหว่างพม่ากับจีน

ในบันทึกการเดินทางของจอห์น แอนเดอร์สัน กล่าวถึงเมืองบามอในช่วงปี ค.ศ. 1871 ว่าเป็นเมืองที่มีอาณาเขตกว้างประมาณหนึ่งตารางไมล์ สภาพของเมือง มีประตูเมืองทั้ง 4 ทิศ แต่ละประตูมีคนดูแลประมาณ 8 คน อีกสองประตูอยู่ทางทิศตะวันออก และประตูจะปิดทันทีหลังจากที่ตะวันตกดิน ในเมืองมีบ้านเรือนประมาณ 500 ครัวเรือน ทั้งนี้เขาได้คาดคะเนว่าในแต่ละบ้านจะมีคนอยู่อาศัยประมาณ 5 คนต่อหนึ่งครัวเรือน จำนวนประชากรจึงประมาณ 2,500 คน⁸ บริเวณโดยรอบของเมืองบามอมีป้อมปราการเพื่อป้องกันการโจมตีกลุ่มคะฉิ่น (Kachin) ซึ่งอาศัยอยู่ในบริเวณที่เรียกว่า Kachin Hill อยู่ทางตอนเหนือของเมืองบามอ⁹

การที่สภาพเมืองบามอมีลักษณะเตรียมพร้อมในการต้านทานการรุกรานของกลุ่มคนจากภายนอกอยู่ตลอดเวลา นั้น เป็นผลสืบเนื่องมาจากสถานะที่เป็นเมืองชายแดนติดต่อกันระหว่างจีนกับพม่า การกระทบกระทั่งกันระหว่างพม่ากับจีน รวมถึงพม่ากับกลุ่มชนกลุ่มอื่นๆ (อาทิ คะฉิ่น จีนมุสลิม เป็นต้น) มักจะส่งผลกระทบต่อเมืองบามอบ่อยครั้ง ทั้งในด้านการค้า สังคม และที่สำคัญคือการเป็นเมืองหน้าด่านที่ต้องเผชิญหน้ากับการรุกรานโดยตรง ขณะเดียวกัน สภาพภูมิศาสตร์และทำเลที่ตั้งของเมืองบามอซึ่งอำนวยให้เมืองนี้เป็นเมืองสำคัญทางการค้า ก็มีส่วนทำให้เมืองบามอได้รับผลกระทบจากการแย่งชิงผลประโยชน์บนเส้นทางการค้าระหว่างพม่ากับจีน

ดังปรากฏอยู่บ่อยครั้ง อาทิในปี ค.ศ. 1765-1769 ในรัชสมัยพระเจ้าสิริบุญชา ได้เกิดสงครามขึ้นเพราะสาเหตุมาจากความเข้าใจผิดกันระหว่างพ่อค้าชาวจีนกับข้าราชการท้องถิ่นเมืองบามอ เนื่องด้วยพ่อค้าชาวจีนต้องการที่จะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำไทป์มายังหมู่บ้านน้ำบา (Namba) ของมณฑลยูนนาน เพื่อความสะดวกในการเดินทางค้าขายเข้าสู่เมืองบามอ¹⁰ จนกระทั่งได้ก่อให้เกิดความเข้าใจผิดและหวาดระแวงกันขึ้นระหว่างพ่อค้าชาวจีนกับข้าราชการท้องถิ่นของเมืองบามอ ฝ่ายข้าราชการท้องถิ่นได้จับกุมพ่อค้าชาวจีนและยึดสินค้าเอาไว้พร้อมกันนั้นก็ได้รายงานเรื่องดังกล่าวไปยังราชสำนักพม่า จนทำให้เกิดการเจรจากันขึ้น ราชสำนักพม่าได้อนุญาตให้มีการสร้างสะพานดังกล่าว ขณะเดียวกันพ่อค้าชาวจีนก็ได้ร้องเรียนต่อราชสำนักพม่าด้วยเช่นกันว่าข้าราชการท้องถิ่นได้ยึดสินค้าของพวกเขาไป ข้าราชการท้องถิ่นเมืองบามอ

⁸ Ibid., p. 216.; Myo Aung, “The Bamaw-Yunnan trade route in the Konbaung period”, pp. 45, 216., and Buma gazetteer: the Bhamo district, p. 1.

⁹ John Anderson, A report on the expedition to Western Yunan via Bhamo, p. 59.

¹⁰ Ibid., p. 24.

ปฏิเสธข้อกล่าวหานี้ ในเวลาต่อมาพ่อค้าชาวจีนที่ถูกจับกุมได้รับการปล่อยตัวส่งกลับไปยังเมืองโมเมียด (Momiens) พ่อค้าคนนี้ได้ร้องเรียนต่อข้าราชการของตนว่าได้รับการปฏิบัติที่ไม่ดีในเมืองบามอ ข้าราชการในเมืองบามอก็ปฏิบัติต่อเขาอย่างชั่วร้าย ทั้งที่เขาเองเป็นเพียงแค่พ่อค้า¹¹ ต่อมาเมื่อไปถึงเมืองยูนนาน พ่อค้าก็ร้องเรียนต่อเจ้าเมืองในเมืองยูนนาน ต่อมาเมื่อพ่อค้าชาวจีนคนดังกล่าวเดินทางกลับมาค้าขายที่เมืองบามอ เขาได้ถูกฆาตกรรม อันเป็นชนวนที่นำมาสู่สงครามระหว่างพม่ากับจีน

ในการรบดังกล่าว กองทัพจีนใช้เส้นทางจากยูนนานมายังเมืองบามอในสองเส้นทางคือ

- 1) เส้นทางจากเมืองเตียงยู โดยอาศัยเส้นทางแม่น้ำไทปิงเป็นเส้นทางหลักมายังเมืองบามอ และ
- 2) เส้นทางจากบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำโมกองในพื้นที่เมืองมิดจินา¹² โดยกองทัพของพม่ามาตั้งรับอยู่ที่เมืองบามอ

ถึงปี ค.ศ. 1767 กองทัพจีนได้เคลื่อนพลมาตั้งฐานที่ราบลุ่มโฮทา (Hotha) โดยแบ่งกองกำลังออกเป็นสามส่วน ส่วนหนึ่งล้อมเมืองบามอไว้ อีกกองกำลังเคลื่อนพลมายังฝั่งขวาแม่น้ำอิระวดีเพื่อสนับสนุนกองกำลังที่ล้อมเมืองบามอ ส่วนกองกำลังที่สามอาศัยยุทธศาสตร์ทั้งที่ราบลุ่มแม่น้ำไทปิงและแนวภูเขาเพื่อเข้าโจมตีกองกำลังทหารพม่า

ส่วนกองทัพของพม่าได้เคลื่อนพลมายังเมืองบามอโดยอาศัยเส้นทางแม่น้ำอิระวดี และได้สร้างป้อมปราการตามริมฝั่งแม่น้ำอิระวดี ขณะเดียวกันก็ได้สร้างแนวป้อมปราการล้อมเมืองบามอไว้ อีกด้านหนึ่งของเมือง โดยมีกองกำลังทหารพม่าประจำการตามป้อมปราการทั้งหมดรวมประมาณ 1,000 นาย พร้อมด้วยดินปืน อาวุธยุทโธปกรณ์ โดยรอบป้อมมีกองทหารม้าคอยตรวจตราอยู่ โดยทหารม้าดังกล่าวเข้าคุมเส้นทางทั้งด้านแม่น้ำอิระวดี และทางด้านทิศเหนือของเมืองบามอ เนื่องจากเป็นเส้นทางในการส่งกำลังเสริมของหัวเมืองใกล้เคียงมายังเมืองบามอ ขณะเดียวกันก็เพื่อป้องกันการโจมตีของกองทัพจากมณฑลยูนนานของจีนที่จะเคลื่อนพลลงมาจากแม่น้ำไทปิง¹³ การรบในครั้งนี้กองทัพจีนได้ล่าถอยลงไปในเดือนมีนาคม ปี ค.ศ. 1767 กระนั้นก็ดี กองทัพพม่ายังไม่วางใจในสถานการณ์ จึงยังคงประจำการต่อไปในเมืองบามอ

ในปลายปี ค.ศ. 1767 กองทัพมณฑลยูนนานของจีนกลับมาโจมตีเมืองบามออีกครั้ง จากเดิมที่ได้เคลื่อนทัพมาทางแม่น้ำไทปิงและแม่น้ำโมกอง ในการรบครั้งนี้แม้ว่าจะยังคงใช้เส้นทางแม่น้ำไทปิงอยู่ แต่ก็ได้หันมาใช้เส้นทางมุ่งหน้าสู่เมืองแสนหวีในรัฐฉาน เพื่อหวังจะยึดเมืองแสนหวีแล้วใช้เมืองนี้เป็นฐานกำลังเพื่อเข้าตีกองทัพพม่าในเมืองบามอ กองทหารพม่าได้เคลื่อนพลเข้ามายังพื้นที่ดังกล่าวโดยมีกองพลอยู่ 3 กองพล กองพลแรกเข้าสู่เมืองแสนหวี กองพลที่สองออกจากโมเมียด

¹¹Ibid., pp. 24-25.

¹²Ibid., p. 26.

¹³Ibid., pp. 26-27.

เข้าสมทบกับกองพลแรกที่เมืองแสนหวี ส่วนกองพลที่สามเข้าโจมตีกองทัพจีน¹⁴ อย่างไรก็ตาม กองทัพจีนก็สามารถที่จะยึดครองเมืองแสนหวีได้สำเร็จ แต่กระนั้น กองทัพของมณฑลยูนนานนี้ก็ไม่สามารถเอาชนะกองทัพพม่าที่อารักขาเมืองบามออยู่ได้

ต่อมาในปี ค.ศ. 1769 กองทัพของมณฑลยูนนานกลับมาโจมตีเมืองบามออีกครั้ง การโจมตีในคราวนี้ กองทัพจีนได้หันกลับมาใช้เส้นทางการรบเดิมคือเส้นทางจากบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำโมกอง และแม่น้ำไทปิงเป็นเส้นทางมายังเมืองบามอ โดยมีกองกำลังทหารม้า 10,000 นาย และทหารเดินเท้า 100,000 นายเพื่อเข้าโจมตีเมืองโมกองก่อนในเบื้องต้น จากนั้นจึงเดินทางมายังแม่น้ำอิระวดีเพื่อเข้าสู่เมืองบามอ มีรายงานเกี่ยวกับเหตุการณ์ดังกล่าวนี้ไว้ว่า “ต้องใช้เวลา 10,000 คนเพื่อต่อเรือในการข้ามแม่น้ำอิระวดีมายังเมืองบามอ เพื่อให้กองทัพใหญ่ได้เคลื่อนพลเข้าโจมตีเมืองบามอ”¹⁵

ขณะที่ในส่วนของกองทัพพม่าก็ได้ส่งกองกำลังมายังเมืองโมกองและเมืองบามอในสามเส้นทางด้วยกันคือ 1) เดินทางเข้าสู่โมกองทางด้านตะวันตกและตรงกำลังไว้ที่นี้ เพื่อต่อต้านกองทัพมณฑลยูนนานที่เข้ามาโจมตีโดยตรง 2) เดินทางมาทางด้านตะวันออกของเส้นทางโมกอง 3) เดินทางมายังเมืองบามอโดยแม่น้ำอิระวดี และพร้อมกันนั้นก็ได้รับกำลังสนับสนุนที่ส่งมาจากเมือง Kaungtounng ซึ่งอยู่เหนือเมืองบามอขึ้นไป โดยมีการบันทึกไว้ว่า “มีการส่งกองทัพเรือจากทางเหนือมาช่วยกองทัพพม่าเพื่อต่อต้านกองทัพเรือของมณฑลยูนนานในแม่น้ำอิระวดีเพื่อไม่ให้เข้าไปยังเมืองบามอได้”¹⁶ ซึ่งผลจากการสงครามครั้งนี้ก็ยังคงลงเอยเหมือนสามครั้งที่ผ่านมา คือกองทัพจีนมีอาจที่จะเข้ายึดครองเมืองบามอได้สำเร็จ

นอกเหนือจากความขัดแย้งและสงครามที่เกิดขึ้นกับราชสำนักจีนแล้ว ความขัดแย้งที่เกิดขึ้นภายในอาณาจักรของจีนเองก็ส่งผลกระทบต่อเมืองบามอด้วยเช่นกัน กรณีหนึ่งที่สำคัญคือการเกิดกบฏมุสลิมปีนเสในปี ค.ศ. 1855 ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบต่อการค้ากับเมืองบามอ การค้าระหว่างพม่ากับจีนหยุดชะงักลง กระทั่งกษัตริย์มินดงต้องเข้าไปควบคุมการค้าภายในเมืองบามอ รวมถึงการค้าระหว่างพม่ากับจีน และการค้าบนเส้นทางบามอ-มณฑลยูนนานมาเริ่มต้นอีกครั้งในปี ค.ศ. 1856-1857¹⁷

¹⁴Ibid., p. 27.

¹⁵Ibid., p. 28.

¹⁶Ibid.

¹⁷Jorrg Armin Schendel, “The Mandalay economic: Upper Burma’s external trade, c. 1850-1890,” (Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwurde Der Philosophisch-Historischen Fakultät, Der Ruprecht-Kart-Universität Heidelberg, 2003), p. 199.

1.2 ด้านเศรษฐกิจการค้าในเมืองบามอ: เมืองบามอในฐานะเมืองศูนย์กลางการค้าของพม่าตอนบน

1.2.1 การค้าในระดับท้องถิ่น

สถานะที่สำคัญประการหนึ่งของเมืองบามอคือการเป็นศูนย์กลางสินค้าในระดับท้องถิ่น จากบรรดาเมืองและพื้นที่ใกล้เคียงเมืองบามอ โดยกลุ่มพ่อค้าต่างๆ ภายในพม่าจะนำสินค้ามาขายในตัวเมืองบามอ บริเวณศูนย์กลางของเมืองจะมีตลาดเช้า และมีตลาดการค้าวัวอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกัน จอห์น แอนเดอร์สัน ได้บรรยายถึงลักษณะการค้าและการค้าของกลุ่มพ่อค้าคะฉิ่น ซึ่งเป็นหนึ่งในกลุ่มพ่อค้าหลากหลายเชื้อชาติที่เข้ามาค้าขายยังเมืองบามอ ไว้ว่า

“จะเห็นกลุ่มคนคะฉิ่นในเมืองบามอบ่อยๆ พวกเขาเดินทางลงมาจากพื้นที่ของพวกเขาซึ่งห่างจากเมืองบามอไปประมาณ 10 ไมล์ พวกเขาจะนำข้าว หมู เงิน ทอง และฝิ่นมาขายในเมือง สินค้าเหล่านี้บรรทุกโดยลา และวัว เมื่อค้าขายเสร็จพวกเขาก็จะซื้อเกลือ ปลาแห้ง ข้าว เสื้อผ้าไปขายในหมู่บ้านของเขาอีกที”¹⁸

สินค้าสำคัญอีกประเภทหนึ่งที่ชาวคะฉิ่น และรวมถึงชาวจาน ได้ทำการผลิตคือสินค้าประเภทฝ้าย คนคะฉิ่นและคนจานจะทำการปลูกฝ้ายแล้วนำมาขายยังบามอในช่วงฤดูฝน ส่วนฝ้ายที่ผลิตจากภาคตะวันออกของรัฐจานก็สามารถที่จะขนส่งมายังเมืองบามอได้ถึงแม้ว่าจะเป็นฤดูฝนก็ตาม เนื่องจากพ่อค้าจากรัฐจานจะขนส่งโดยอาศัยลา หลังจากเข้ามาค้าขายยังเมืองบามอแล้วก็จะออกจากเมืองไปในช่วงปลายเดือนกรกฎาคม นอกจากนั้นพ่อค้าจากรัฐจานยังนำกระบือเข้ามาขายในเมืองบามอเป็นจำนวนมาก ลากจำนวนไม่น้อยที่อยู่ในเมืองบามอนั้นมาจากฝั่งตะวันออกของรัฐจานทั้งสิ้น ส่วนพ่อค้าจีนที่ทำการค้าในเมืองบามอนั้นเดินทางมาค้าขายโดยอาศัยแม่น้ำไทปิงเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้า โดยเฉพาะสินค้าประเภทน้ำมันงา (sesamum) และลูกท้อ ซึ่งถือว่าเป็นสินค้าที่มีราคาแพง¹⁹

นอกจากนี้กลุ่มพ่อค้าอื่นๆ อาทิเช่น พ่อค้าชาวจาน พ่อค้าชาวจีน ทั้งจากยูนนาน ปันเส พูเจียน พ่อค้าชาวอินเดีย ต่างก็เข้ามาทำการค้าขายในเมืองบามออย่างสม่ำเสมอ จนสามารถสร้างเป็นเครือข่ายการค้าเฉพาะกลุ่มของตนแตกต่างกันไป การสร้างเครือข่ายเฉพาะกลุ่มดังกล่าวนี้อาจจะเห็นได้ทั้งในกรณีการสร้างความสัมพันธ์ทางการค้าและในขณะเดียวกันก็อาจจะเกิดความขัดแย้งขึ้นระหว่างบางกลุ่มการค้า อาทิเช่นในกรณีของพ่อค้าชาวจานนั้นจะสัมพันธ์กับพ่อค้าชาวจีนมากกว่า

¹⁸ John Anderson, A report on the expedition to Western Yunan via Bhamo, p. 221.

¹⁹ Ibid., pp. 64, 233.

พ่อค้าชาวยุunnan เพราะเนื่องจากว่าการเก็บค่าลำเลียงของสินค้าที่เดินทางมาจากมณฑลยูนนานแพง ทำให้ราคาสินค้าแพงตามไปด้วย²⁰ เป็นต้น

สินค้าที่นำเข้าสู่เมืองบามอโดยบรรดาพ่อค้าเหล่านี้ที่ปรากฏไหลเวียนอยู่ในเมืองบามอ คือ ผ้าฝ้ายจีน ผืน เครื่องเทศ ถั่วต่างๆ มะเขือเทศ เมล็ดแดง โม เกลือ ยิปซัม น้ำตาล เหล็ก อ้อย ในขณะที่เมืองบามอเองก็มีตลาดการค้าผ้าฝ้ายโดยเฉพาะ ตลาดค้าผ้าฝ้ายและตลาดสินค้าทั่วไปดังกล่าวนี้ จะตั้งอยู่บริเวณใจกลางของเมือง อันมีพ่อค้าจากที่ต่างๆ มาชุมนุมกัน บริเวณใจกลางเมืองยังเป็นแหล่งที่อยู่ของชุมชนชาวจีนอันมีอาชีพหลักคือการค้า

สถานะการเป็นศูนย์กลางการค้าในพม่าตอนบนของเมืองบามอนั้น มิใช่จะมีที่มาจากสภาพภูมิศาสตร์และทำเลที่ตั้งอันเหมาะสมเพียงประการเดียวเท่านั้น หากแต่ยังเป็นผลมาจากที่ชาวเมืองบามอเองตอบรับและเข้าไปมีส่วนร่วมในการพัฒนาสถานะดังกล่าวนี้ของเมือง ดังจะเห็นได้ว่าเจ้าผู้ปกครองและชาวเมืองบามอได้สร้างท่าเรือขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่การค้าระหว่างพม่าตอนล่างกับพม่าตอนบน อีกทั้งเพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจและเร่งปริมาณการค้าระหว่างกันของบรรดาพ่อค้าท้องถิ่น อาทิ พ่อค้าฉาน พม่า จีน และคะฉิ่น ขณะเดียวกันก็มีการพัฒนาการเก็บภาษีสินค้าให้เป็นระบบ โดยการสร้างเครื่องชั่งสินค้าขึ้นมา ท่าเรือดังกล่าวซึ่งได้รับการสนับสนุนจากอังกฤษได้ก่อให้เกิดความสะดวกในการลำเลียงสินค้าจากพื้นที่ต่างๆ ของพม่าเข้ามาแลกเปลี่ยนกันที่เมืองบามอ²¹

การสร้างท่าเรือขึ้นมายังเร่งให้เกิดอัตราการค้าขายระหว่างพม่ากับจีน ทั้งนี้เนื่องจากเกิดความสะดวกในการลำเลียงสินค้าจากพม่าตอนล่างมาตามแม่น้ำอิระวดี เข้าสู่เมืองบามอ และส่งผ่านสินค้าเข้าสู่จีน อันเป็นการเชื่อมการค้าในระดับท้องถิ่นของเมืองเข้ากับการค้าในระดับนานาชาติ ไม่เพียงเท่านั้น เจ้าท้องถิ่นของเมืองบามอยังได้พยายามที่จะเชื่อมการค้าของตนเข้ากับรัฐฉาน และขยายไปสู่เครือข่ายการค้ากับจีนและอินเดีย

1.2.2 กลุ่มพ่อค้าในเมืองบามอ: ตัวเชื่อมการค้าสองระบบ

การค้าในระดับนานาชาติและการค้าในระดับท้องถิ่นมาสัมพันธ์กัน โดยมีกลไกหลักคือพ่อค้าต่างชาติในเมืองบามอ ดังจะพบว่าในเมืองบามอนั้น มีกลุ่มพ่อค้าชาวอินเดีย พ่อค้าชาวจีน โดยแบ่งเป็นพ่อค้าจีนยูนนาน ปันเส (จีนมุสลิม) กวางตุ้ง และฟูเจียน (หรือฮกเกี้ยน) เป็นต้น

²⁰Jorrg Armin Schendel, "The Mandalay economic: Upper Burma's external trade, c. 1850-1890," p. 289.

²¹Ibid., p. 288.

ทั้งนี้กลุ่มพ่อค้าซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อการค้าบนเส้นทางบามอ-มณฑลยูนนาน คือกลุ่มพ่อค้าจีนปิ่นเส²² เครือข่ายการค้าคาราวานของพ่อค้ากลุ่มนี้ครอบคลุมจากยูนนาน พม่าตอนบน ขยายมาจนถึงบางส่วนของพม่าตอนล่าง อันรวมถึงตั้งแต่เมืองบามอ มะละแหม่ง และย่างกุ้ง²³ สามารถเข้าควบคุมเส้นทางการค้าจากมณฑลยูนนาน ไปยังพม่า ไปจนถึงแคว้นอัสสัม ทั้งนี้กลุ่มชาวปิ่นเสนอกจากจะอาศัยและทำการค้าอยู่ในมณฑลยูนนานแล้ว ยังได้ตั้งรกรากอยู่ในรัฐฉาน เมืองมณฑลและเมืองบามอ ทั้งนี้เพื่อคุมเส้นทางการค้าทางแม่น้ำที่เชื่อมต่อระหว่างเมืองเหล่านั้น

นอกจากพ่อค้าชาวจีนปิ่นเสนแล้ว ยังมีกลุ่มพ่อค้าชาวจีนจากมณฑลยูนนาน ซึ่งจะให้ความสนใจกับการค้าฝ้าย แร่ธาตุต่างๆ เพื่อส่งไปยังจีน ชุมชนชาวจีนยูนนานได้เริ่มตั้งรกรากในเมืองบามอราวปี ค.ศ. 1830 เป็นต้นมา โดยเริ่มต้นจากการจำนวนชาวจีนยูนนานประมาณ 500 คน เมื่อล่วงถึงปี ค.ศ. 1850 จำนวนประชากรชาวจีนกลุ่มนี้ได้เพิ่มขึ้นไปถึงประมาณ 3,000 คน ร้านค้าในเมืองบามอบางส่วนเป็นของชาวจีนยูนนาน เป็นร้านค้าที่มีสินค้าหลากหลาย ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าที่รับมาจากพ่อค้าคนกลางอีกที²⁴

ในกรณีของกลุ่มพ่อค้าชาวจีนกวางตุ้งและฟูเจี้ยน เดิมจะตั้งถิ่นฐานที่อย่างกุ้ง พะโค ตะนาวศรี ต่อมาได้ขยายขอบเขตการค้าจากเมืองย่างกุ้งมาสู่เมืองบามอ และได้ตั้งตัวแทนทางการค้าของตนไว้ที่พม่าตอนบนคือมณฑลและเมืองบามอ พ่อค้ากลุ่มนี้จะดำเนินการค้าโดยอาศัยแม่น้ำอิระวดีเป็นเส้นทางการลำเลียงสินค้าจากย่างกุ้งมายังเมืองบามอ สินค้าเกลือเป็นสินค้าสำคัญที่พ่อค้ากลุ่มนี้ดำเนินการค้าขายนอกเหนือจากการค้าฝ้าย โดยจะทำการลำเลียงเกลือมายังเมืองบามอ เพื่อนำไปขายต่อยังจีน สินค้าเกลือไม่ใช่สินค้าหลักที่จะค้าขายกันในมณฑลและเมืองบามอ แต่จะมีความสำคัญต่อการค้าที่เมืองบามอ เนื่องมาจากการค้าเกลือจะเป็นการค้าระหว่างพม่ากับจีนเป็นหลัก ขณะที่การบริโภคภายในพม่าเองนั้นมีเพียงพออยู่แล้ว²⁵

สำหรับในส่วนของกลุ่มพ่อค้าชาวอินเดีย ซึ่งรวมถึงกลุ่มพ่อค้าชาวโมกุล²⁶ ด้วยนั้น จะมีสายสัมพันธ์กับชุมชนพ่อค้าอินเดียในเมืองโมกอกของพม่า ด้วยสายสัมพันธ์พ่อค้าชาวอินเดียจะอาศัยเครือข่ายการค้าจากเมืองโมกอก เพื่อเดินทางต่อเข้ามาทำการค้าขายยังเมืองบามอโดยอาศัยแม่น้ำอิระวดีเป็นเส้นทางหลัก พ่อค้าอินเดียเหล่านี้จะไม่ทำหน้าที่ในการผลิตสินค้าเอง แต่จะจำกัดบทบาทเฉพาะการเป็นผู้ขายเท่านั้น โดยสินค้าหลักของพ่อค้ากลุ่มนี้ได้แก่ เกลือ ของป่า หยก²⁷

²²NAD, Acc No: 824, Series 1/1 (A), File No: 35 B, (1867), p. 20.

²³Jorgg Armin Schendel, "The Mandalay economic: Upper Burma's external trade, c. 1850-1890," p. 327.

²⁴Ibid., pp. 320-323.

²⁵Ibid., pp. 331, 333, 339.

²⁶พ่อค้าชาวโมกุลหมายถึงพ่อค้าชาวอินเดียที่มาจากตอนเหนือของอินเดีย

²⁷Jorgg Armin Schendel, "The Mandalay economic: Upper Burma's external trade, c. 1850-1890," pp.

การได้พิจารณาถึงลักษณะสินค้าและการดำเนินการค้าของกลุ่มพ่อค้าเหล่านี้ จะเห็นได้ถึงการสร้างเครือข่ายความสัมพันธ์ทางการค้าของแต่ละกลุ่มขึ้นมาใช้ในระบบการค้าข้ามพรมแดน เมืองบามอได้กลายเป็นศูนย์กลางที่สำคัญเมืองหนึ่งของกลุ่มพ่อค้าเหล่านี้ เครือข่ายและการดำเนินการทางการค้ายังผลให้เมืองบามอเป็นเมืองการค้าส่งผ่าน และเป็นจุดแลกเปลี่ยนสินค้าของเครือข่ายการค้าอินเดีย พม่า และจีน บรรดาเครือข่ายของกลุ่มพ่อค้าดังกล่าวได้เชื่อมการค้าในระดับท้องถิ่นของเมืองบามอให้เข้ากับการค้าในระดับนานาชาติ

1.2.3 เมืองบามอกับการค้าในระดับนานาชาติ

เมืองบามอมีลักษณะที่สำคัญทั้งในด้านการเป็นเมืองท่าและศูนย์กลางการค้าภายในอันเป็นแหล่งรวมเครือข่ายของสินค้า และเส้นทางการค้าภายในพม่า ลักษณะความสัมพันธ์ของเส้นทางและการค้าดังกล่าวจะเป็นตัวเชื่อมเข้ากับการค้าในระดับนานาชาติของเมืองบามอ ซึ่งเป็นการค้าข้ามพรมแดนระหว่างอินเดียกับจีน

ทั้งนี้ในกรณีของการค้าระหว่างพม่ากับจีนนั้น การค้าหยกและอัญมณีเป็นส่วนหนึ่งในการค้านานาชาติ ซึ่งเมืองบามอมีสถานะเป็นเมืองการค้าหยกและทับทิมที่สำคัญตั้งแต่ช่วงศตวรรษที่ 16 โดยที่ชาวจีนได้เข้ามาในพม่าเพื่อทำงานในแหล่งแร่ทับทิมที่เมืองโมก็อก (Mogok) ซึ่งตั้งอยู่เหนือเมืองบามอ พ่อค้าชาวจีนที่มาค้าหยกได้เข้าไปในพื้นที่เมืองโมกอกอันเป็นแหล่งแร่หยกที่สำคัญของพม่า ถึงศตวรรษที่ 18 เมืองโมกอกก็ได้กลายเป็นศูนย์กลางของการค้าหยกและตลาดการค้าหยก ทั้งนี้เนื่องจากเส้นทางการค้าหยกจากพม่านั้นจำเป็นต้องอาศัยเมืองบามอเป็นทางผ่านไปสู่อินเดีย จึงทำให้เมืองบามอเป็นเมืองตลาดค้าและเป็นศูนย์กลางการค้าเงินอันผลิตมาจากแหล่งแร่เงินในบริเวณเขตโมกอก อีกทั้งยังส่งผ่านหยกอัญมณีระหว่างพรมแดนพม่ากับจีน²⁸ ช่วงเวลาเดียวกันนี้จะพบว่าสินค้าจากจีนได้มาซื้อขายแลกเปลี่ยนกันในเมืองบามอ อาทิเช่น เสื้อผ้า เสื้อขนสัตว์ ผ้าไหม ชา พริกไทย เป็นต้น เมื่อพ่อค้าจากจีนมาขายสินค้าหมด พ่อค้าเหล่านี้ก็นำสินค้าจากเมืองบามอกลับไปยังจีน สินค้าที่ซื้อจากบามอและนำกลับไปยังจีนนั้น อาทิ หยก ผ้าฝ้าย น้ำผึ้ง ถ่านหิน เหล็ก น้ำตาล เป็นต้น²⁹

เส้นทางเมืองบามอ-เมืองโมกอก เป็นเส้นทางการค้าที่เชื่อมเข้ากับเส้นทางจากแคว้นฮัสสัมกับเมืองมิดจินา เส้นทางนี้เองที่ได้้นำพ่อค้าจากอินเดียเข้ามาค้าขายแลกเปลี่ยนยังเมืองบามอ สินค้า

²⁸Myo Aung, "The Bamaw-Yunnan trade route in the Konbaung period," *Myanmar two millennia part 2: proceeding of the Myanmar two millennia conference 15-17 December 1999* (Yangon: Universities Historical Research Center, 2000), p. 47.

²⁹Ibid., p. 48.

จากอินเดียที่มาสู่บามอนั้น อาทิ สินค้าประเภทผ้าไหม ผ้าฝ้าย ฯลฯ ขณะที่พ่อค้าจากอินเดียนั้นก็อาจจะอาศัยเมืองบามอนเป็นตั้งเมืองขนส่งสินค้าผ่านเข้าสู่จีน

การดำเนินการค้าขายของรัฐบาลอังกฤษในอินเดียในอันที่จะมุ่งเข้าสู่จีนนั้น ได้อาศัยเส้นทางลำเลียงสองเส้นทางหลักด้วยกันคือ *เส้นทางแรก* จากแคว้นอัสสัม มายังเมืองมิดจินา ผู้เมืองบามอน แล้วจากนั้นจึงเข้าสู่มณฑลยูนนานของจีน *เส้นทางที่สอง* จะเริ่มต้นจากอินเดียตอนล่าง เข้าสู่เมืองย่างกุ้ง ลำเลียงสินค้ามาตามแม่น้ำอิระวดี ถึงเมืองบามอน และเข้าสู่จีน³⁰ ซึ่งจะเห็นได้ว่าเส้นทางทั้งสองนี้ต่างต้องอาศัยเมืองบามอนเป็นเมืองต้นทางในการที่จะเข้าไปทำการค้าขายกับจีน เมื่อพ่อค้าอินเดียเดินทางกลับไปยังอินเดียก็ได้อาศัยเส้นทางจากเมืองบามอนไปยังเมืองมิดจินา ในเอกสารรายงานของข้าราชการอาณานิคมอังกฤษกล่าวว่า รัฐบาลอินเดียพยายามให้เมืองมิดจินาเป็นเมืองการค้าหลักบริเวณตะวันตกของพม่าเพื่อสะดวกในการเดินทางและแลกเปลี่ยนสินค้ากับจีน แต่ท้ายที่สุดก็พบว่าเส้นทางจากเมืองมิดจินาไปยังเมืองเตียงยูซึ่งเป็นหนึ่งในจุดหมายปลายทางนั้น ไม่สามารถเป็นเส้นทางการค้าหลักได้เทียบเท่ากับเมืองบามอน

“เมืองมิดจินาทำการค้ากับจีนแล้ว สภาพทางการค้าไม่ค่อยดี แต่เป็นเส้นทางที่สามารถไปยังเมืองบามอนได้ แสดงว่าเมืองมิดจินาเองไม่สามารถดำเนินหน้าที่ของเมืองทางการค้าเหมือนเมืองบามอน”³¹

1.2.4 อังกฤษกับพัฒนาการทางการค้าของเมืองบามอน

เครือข่ายขนาดใหญ่ของการค้าข้ามพรมแดนระหว่างอินเดีย พม่า และจีนนั้น กระตุ้นอังกฤษให้หันมาสนใจการค้าในพม่าตอนบน โดยอังกฤษพยายามสร้างสายสัมพันธ์ทั้งกับราชสำนักพม่า บรรดาเจ้าและข้าราชการท้องถิ่น นโยบายดังกล่าวนี้ยังขยายรวมไปถึงการสร้างสายสัมพันธ์กับรัฐบาลท้องถิ่นในมณฑลยูนนานของจีน บทบาทและสถานะที่โดดเด่นของเมืองบามอนต่อการค้าข้ามพรมแดน ทำให้เมืองบามอนก็อยู่ในความสนใจของอังกฤษด้วยเช่นกัน

การที่รัฐบาลอังกฤษพยายามอย่างยิ่งที่จะเปิดการเจรจาและทำสัญญาการค้ากับราชสำนักพม่านั้น สืบเนื่องมาจากปัญหาตั้งแต่ช่วงปี ค.ศ. 1850 ซึ่งเกิดเหตุการณ์กบฏชาวจีนมุสลิมในมณฑลยูนนาน ซึ่งทำให้เส้นทางการค้าระหว่างเมืองบามอน-มณฑลยูนนานถูกปิดลง อังกฤษต้องการที่จะให้มีการเปิดเส้นทางการค้าอีกครั้ง โดยที่พ่อค้าอังกฤษเห็นว่าเมืองบามอนเป็นเส้นทางที่เดินทางเข้าสู่มณฑลยูนนานได้สะดวก และขณะเดียวกันนั้นเส้นทางดังกล่าวก็ยังเชื่อมเข้ากับเส้นทางจากแคว้นอัสสัมของอินเดียด้วยเช่นกัน

³⁰NAD, Acc No. 5063 Series 1/1 (A) File no.-145 B34, (1934), pp. 8-9, 11.

³¹Ibid., p. 9.

ปรากฏหลักฐานในปี ค.ศ. 1867 พันเอกอัลเบิร์ต ฟิทเช (Colonel Albert Fytche) ได้เดินทางทางเรือจากเมืองย่างกุ้งมาตามแม่น้ำอิระวดีสู่เมืองบามอ โดยเอกสารรายงานราชการของอังกฤษได้กล่าวถึงการเจรจากับราชสำนักพม่า ซึ่งเป็นที่มาของการเดินทางครั้งนี้ไว้ว่า

“เป็นการเจรจาทำสัญญากับราชสำนักอังวะ มีการกล่าวถึงการค้าระหว่างอังกฤษกับมณฑลยูนนาน โดยเมืองสำคัญคือเมืองบามอ เนื่องจากเป็นเมืองที่อยู่ปลายทางเข้าสู่มณฑลยูนนาน และเป็นเมืองที่มีการค้าระหว่างจีนกับรัฐบาลท้องถิ่นของเมืองบามออยู่แล้ว”³²

การให้ความสำคัญแก่เมืองบามอมากเป็นพิเศษนั้น สามารถย้อนกลับไปได้ตั้งแต่ช่วงปี ค.ศ. 1658 ซึ่งอังกฤษได้เข้ามาผลประโยชน์จากการค้าขายในเมืองนี้ร่วมกับดัตช์³³ มาถึงช่วงครึ่งหลังของคริสต์ศตวรรษที่ 19 ซึ่งอังกฤษปรารถนาที่จะเข้าไปทำการค้าขายกับจีน รัฐบาลอังกฤษยิ่งแสดงให้เห็นถึงนโยบายที่จะใช้เครือข่ายเส้นทางการค้า เครือข่ายสินค้าและพ่อค้า ที่ดำรงอยู่แต่เดิมในเมืองบามอให้เป็นประโยชน์

อังกฤษพิจารณาว่าการที่จะเพิ่มปริมาณการค้าบนเส้นทางการค้าบามอ-มณฑลยูนนานให้มากขึ้นนั้น ควรจะดำเนินโครงการสร้างเส้นทางรถไฟขึ้นมาอำนวยความสะดวกต่อการขนส่งค้าขาย ทั้งนี้โดยกำหนดให้เมืองบามอเป็นชุมทางการค้าหลัก ดังรายงานราชการในปี ค.ศ. 1867 กล่าวไว้ว่า

“อังกฤษมีความพยายามที่จะให้พ่อค้าหรือตัวแทนของพ่อค้าเข้าไปใช้เส้นทางไปสู่จีน และเป็นความร่วมมือของอังกฤษและขบวนของพ่อค้าพม่าที่เดินทางค้าขายในบริเวณพรมแดนพม่ากับมณฑลยูนนานของจีน โดยกำหนดให้เมืองบามอเป็นสถานีและศูนย์กลางการเก็บภาษี และกษัตริย์ควรที่จะมีนโยบายเรื่องความปลอดภัยบนเส้นทางการค้าระหว่างพม่ากับจีน เพื่อสร้างแรงจูงใจให้กับพ่อค้า คณะเดินทางสำรวจของอังกฤษเองมุ่งหวังที่จะเปิดเส้นทางการค้าระหว่างพม่ากับจีนอย่างจริงจัง โดยการเดินทางสำรวจเส้นทางเพื่อเป้าหมายของการสร้างเส้นทางรถไฟจากเมืองบามอไปยังเมืองเตียงยู อันเป็นเมืองในมณฑลยูนนาน และเป็นเส้นทางการค้าเดิมระหว่างเมืองบามอกับเมืองเตียงยู”³⁴

ความพยายามของอังกฤษในการขยายอิทธิพลทางการค้าเข้ามาสู่เมืองบามอ ยังเห็นตัวอย่างได้จากการที่อังกฤษได้ส่งตัวแทนมาเจรจาเพื่อสร้างความเข้าใจกันระหว่างข้าราชการเมืองบามอกับจีน

³²NAD, Acc No: 824, Series 1/1 (A), File No: 35 B, (1867), p. 1.

³³Ibid.; John Anderson, *A report on the expedition to Western Yunan via Bhamo*, p. 61. และ Victor Purcell, *The Chinese in Southeast Asia* (London: Oxford university press, 1952), p. 67.

³⁴NAD, Acc No: 824, Series 1/1 (A), File No: 35 B, (1867), pp. 1-2.

ในช่วงเดือนมิถุนายน ค.ศ. 1867 ทั้งนี้ความขัดแย้งเกิดขึ้นเนื่องจากกลุ่มคนท้องถิ่นคือชาวคะฉิ่นและผู้นำฉาน ได้ต่อต้านกลุ่มผู้มีอิทธิพลบนเส้นทางในมณฑลยูนนาน ความขัดแย้งดังกล่าวส่งผลกระทบต่อการค้าข้ามพรมแดน ซึ่งทำให้อังกฤษเป็นกังวลในเรื่องความปลอดภัยของการเดินทางค้าขาย อังกฤษจึงต้องการให้มีการจัดตั้งหน่วยงานขึ้นมาดูแลในเรื่องของสินค้า สถานีเก็บภาษี คู่มือเรื่องความปลอดภัยของสินค้าและพ่อค้า โดยให้เมืองบามอเป็นสถานีดูแลเรื่องการค้าระหว่างพม่ากับจีน ดังรายงานราชการฉบับหนึ่งได้กล่าวถึงนโยบายในส่วนนี้ไว้ว่า

“... ขอความกรุณาให้มีการพิจารณาให้มีการจัดตั้งหน่วยงานขึ้นเพื่อดูแลเรื่องการค้าข้ามพรมแดนระหว่างพม่ากับจีน โดยให้จัดตั้งหน่วยงานดังกล่าวที่เมืองบามอ ส่วนอัตราการเก็บภาษี สินค้าประเภทเกลือ ฝ้าย ถูกเรียกเก็บภาษี 5 เปอร์เซ็นต์ของสินค้าที่บรรทุกมา”³⁵

เมื่ออังกฤษสามารถยึดครองพม่าทั้งหมดได้ในปี ค.ศ. 1886 อังกฤษยังปรารถนาที่จะขยายอิทธิพลทางการค้าของตนเหนือกลุ่มพ่อค้าจีนดั้งเดิมที่ค้าขายอยู่บนเส้นทางบามอ-ยูนนาน อังกฤษพยายามที่จะเข้าไปยังจีน ด้วยเชื่อว่าอังกฤษจะสามารถยังผลประโยชน์ทางการค้าจากทรัพยากรที่มีอยู่ในมณฑลยูนนานและจีนโดยรวม หรือจากการสามารถควบคุมเครือข่ายการค้าที่มีอยู่ในจีน ประกอบกับในช่วงเวลาดังกล่าวนั้น อังกฤษกำลังแข่งขันกันหาผลประโยชน์จากภูมิภาคแถบนี้กับฝรั่งเศส โดยฝรั่งเศสได้เข้าไปสร้างสัมพันธภาพกับจีนและทางอินโดจีนเองก็มีเส้นทางเชื่อมดินแดนกับจีน สถานการณ์ดังกล่าวนี้เป็นแรงกระตุ้นให้อังกฤษเร่งดำเนินการเจรจาให้มีการเปิดเส้นทางการค้าระหว่างพม่ากับจีนขึ้นมาใหม่ หลังจากที่หยุดลงเพราะเกิดเหตุการณ์กบฏขึ้น

อังกฤษกับผู้ปกครองท้องถิ่นในเมืองบามอได้จัดตั้งสถานีตรวจสินค้าและเก็บภาษีสินค้าที่มาจากจีน โดยเฉพาะสินค้าประเภทฝิ่น ซึ่งเป็นสินค้าที่คนจีนในพม่าได้เพิ่มปริมาณการบริโภคขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ในช่วงก่อนที่อังกฤษจะยึดพม่าตอนบนได้ทั้งหมด เส้นทางการค้าฝิ่นนั้นจะเริ่มต้นจากการนำเข้าฝิ่นมาจากมณฑลยูนนาน มาขายยังเมืองบามอ และส่งลงมาขายยังเมืองมณฑลทะเลย์ โดยอาศัยการลำเลียงทางแม่น้ำเป็นหลัก การค้าฝิ่นในช่วงเวลาดังกล่าวนี้นี้เป็นการค้าระหว่างกลุ่มพ่อค้าชาวจีนกับผู้ปกครองท้องถิ่น ทั้งในเมืองมณฑลทะเลย์และเมืองบามอ สินค้าฝิ่นโดยส่วนใหญ่จะซื้อขายกันในเขตพม่าตอนบน โดยอาจจะมีการลำเลียงขนส่งลงมายังเขตพม่าตอนล่างด้วยกลุ่มพ่อค้าชาวจีนบางกลุ่ม เครือข่ายการค้าฝิ่นซึ่งดำเนินการอยู่โดยกลุ่มพ่อค้าฝิ่นชาวจีนกับเจ้าท้องถิ่น ถูกเข้าควบคุมโดยอังกฤษนับแต่ช่วงเวลาที่ยกอังกฤษสามารถยึดครองพม่าตอนบนได้สำเร็จ อันเป็นโอกาสดีของ

³⁵NAD, Acc No: 824, Series 1/1 (A), File No: 35 B, (1867), p. 2. และ NAD, Acc No: 8112, Series 1/1 (C), (1873), pp. 2-3.

อังกฤษที่จะเข้ามาดูแลสินค้าประเภทดังกล่าว³⁶ ดังจะเห็นได้จากรายงานของข้าราชการอาณานิคมฉบับวันที่ 3 และวันที่ 14 เมษายน ค.ศ. 1886 ซึ่งได้กล่าวถึงการเข้าควบคุมสินค้าฝิ่นที่เมืองบามอว่า

“อัครการเก็บภาษีฝิ่นอยู่ในความดูแลของเมืองบามอเอง โดยเก็บภาษีสินค้าขาเข้า ฝิ่นดังกล่าวมาถึงเมืองบามอ และจะนำสินค้าดังกล่าวลงเรือเพื่อนำไปขายยังเมืองมณฑลเฉย อันเป็นแหล่งของชุมชนจีนที่มาอาศัยอยู่”³⁷

เมืองบามอและเมืองมณฑลเฉยต่างมีชุมชนจีนอยู่ เพราะฉะนั้นเส้นทางหลักของการค้าฝิ่นระหว่างพม่ากับจีนคือเมืองบามอและเมืองมณฑลเฉย ฝิ่นที่นำมาขายส่วนใหญ่ก็นั้นเพื่อป้อนให้กับชุมชนจีนในเมืองทั้งสองเป็นหลัก นอกจากต้องเสียภาษีฝิ่นขาเข้าที่เมืองบามอแล้ว หัวหน้าชุมชนจีนต้องรายงานให้กับหน่วยดูแลการค้าที่เมืองบามอได้ทราบด้วยเช่นกันถึงปริมาณการนำเข้าฝิ่นในแต่ละครั้ง การดำเนินการดังกล่าวเพื่อป้องกันการลักลอบค้าฝิ่น โดยไม่มีการแจ้งต่อเมืองบามอและเสียภาษี³⁸ ซึ่งทางรัฐบาลกลางเล็งเห็นถึงปัญหาที่เกิดขึ้นกับการลักลอบนำเข้าและขายฝิ่นที่เมืองบามอ รายงานข้าราชการอาณานิคมประจำปี ค.ศ. 1904-1905 รายงานว่า

“การบริโภคฝิ่นมีปริมาณเพิ่มขึ้น มีการตั้งร้านค้าเพื่อขายฝิ่น โดยร้านค้าเหล่านี้ถูกกำหนดให้ตั้งอยู่บนเส้นทางการค้าขายฝิ่นเท่านั้น คือ เมืองบามอ เมืองมิดจินา เมืองย่างกุ้ง และเมืองท่าตอน ปริมาณในการนำเข้าฝิ่นมีมากขึ้น ดังนั้นรัฐบาลควรต้องเข้าไปปรับปรุงการควบคุมและป้องกันข้าราชการที่ดูแลควบคุมการค้าฝิ่นในบริเวณเมืองดังกล่าวให้เข้มงวด และต้องอยู่ภายใต้การพิจารณาของส่วนกลางอย่างจริงจัง”³⁹

ขบวนการค้าฝิ่นได้ขยายขอบเขตการค้าและบริโภคเพิ่มขึ้น จากที่ในปี ค.ศ. 1893 มีเมืองที่บริโภคฝิ่นเพียงแค่เมืองบามอและเมืองมณฑลเฉย แต่ต่อมาในปี ค.ศ. 1904-1905 ก็ขยายสู่เมืองย่างกุ้งและเมืองมิดจินา ผลประโยชน์จากการค้าฝิ่นที่ขยายเพิ่มขึ้นนี้ตกอยู่กับกลุ่มพ่อค้าฝิ่นชาวจีน ถึงแม้ว่าจะมีการเก็บภาษีผ่านทางและภาษีฝิ่นอย่างเข้มงวดแล้วก็ตาม แต่ก็ยังคงมีการขนฝิ่นนอกระบบ โดยมีข้าราชการท้องถิ่นให้การสนับสนุน รัฐบาลอังกฤษในพม่าจึงเข้ามาปรับปรุงการทำงานของหน่วยงานราชการและกลุ่มข้าราชการที่ดูแลเรื่องการค้าฝิ่น เพื่อที่จะจำกัดขอบเขตของการค้าฝิ่นและป้องกันไม่ให้เกิดการค้าฝิ่นนอกระบบ

³⁶Ibid. และ NAD, Acc No: 1899, Series 1/1 (D), File No: 151/1886, (1886), p. 3. และ NAD, Acc No: 8112, Series 1/1 (C), (1873), pp. 2-3.

³⁷NAD, Acc No: 1899, Series 1/1 (D), File No: 151/1886, (1886), p. 3.

³⁸Ibid, p. 4.

³⁹Report on the administration of Burma for the year 1904-1905 (Rangoon: Office of the Superintendent, Government Printing, 1905), p. 55.

1.3 วิถีชีวิตและปัญหาของกลุ่มคนในเมืองบามอ

ภาพชีวิตความเป็นอยู่ของชาวเมืองบามอในช่วงก่อนปี ค.ศ. 1937 นั้นเป็นภาพที่ค่อนข้างกระจัดกระจายซึ่งได้มาจากข้อมูลการเดินทางสำรวจของนักเดินทางและรายงานของข้าราชการอาณานิคมในช่วงเวลาดังกล่าว อย่างไรก็ตามก็มิอาจได้ภาพที่กระจัดกระจายนี้ก็สามารถเห็นได้ถึงความเคลื่อนไหวของวิถีชีวิตของผู้คนในเมืองนี้ที่สัมพันธ์กับลักษณะเด่นของเมืองบามอ อย่างเช่น ในสถานะการเป็นเมืองศูนย์กลางการค้าและการตลาด การเป็นเมืองที่ประกอบด้วยคนหลากหลายเชื้อชาติ เป็นต้น

บันทึกการเดินทางสำรวจของจอห์น แอนเดอร์สันกล่าวว่า ในเมืองบามอนั้นจะมีถนนอยู่เพียงแค่สามสายหลักเท่านั้น สายแรกวิ่งขนานกับแม่น้ำไปตามความกว้างของเมือง ส่วนอีกสองเส้นทางเป็นเส้นทางที่ผ่านใจกลางตัวเมือง บ้านเรือนส่วนใหญ่จะตั้งอยู่สองข้างทางถนนทั้งสามสายนี้ โดยลักษณะของบ้านเรือนทั้งหมดจะสร้างเป็นบ้านหลังคาต่ำค้ำจะสามารถพบเห็นได้โดยทั่วไป ในพม่า บ้านเรือนในเมืองบามอจะแยกห่างกัน ไม่ได้ก่อสร้างติดกันในลักษณะของห้องแถว⁴⁰ ประชากรชาวเมืองบามอโดยส่วนใหญ่จะประกอบอาชีพทางด้านกสิกรรมและการค้า สิ่งที่น่าสนใจนักสำรวจคนนี้ก็คือ ตลาด ร้านค้า และสินค้าในเมืองบามอ โดยเขาได้บรรยายสภาพร้านค้าในเมืองบามอไว้ว่า

“ร้านค้าต่างๆ ตั้งอยู่บนถนน จะเปิดหน้าต่างและประตูออกสู่ถนน จะมีที่นั่งอยู่ข้างในร้านส่วนข้างนอกร้านจะเป็นที่สำหรับกลุ่มคนที่มาสูบบุหรี่... เมืองบามอมีร้านค้าของชาวพม่ากระจายไปทั่วเมือง ซึ่งมีทั้งที่เป็นร้านขายข้าว และถั่วต่างๆ หลากหลายชนิด ปลาและพืชผักมีในตลาดตอนเช้าซึ่งมีผู้คนมาจับจ่ายใช้สอย โดยตลาดดังกล่าวตั้งอยู่ใจกลางเมืองบามอ มีการค้าขายตามถนนหนทาง พ้นจากพื้นที่ดังกล่าวจะเป็นชุมชนชาวจีน บรรยากาศที่นี้จะมีผู้หญิงมาซื้อข้าวของ ส่วนภายนอกชุมชนชาวจีนก็จะเป็นที่อยู่ชุมชนฉาน-จีนที่มาจากบริเวณที่ราบลุ่ม โททา (Hotha) และลัททา (Latta)”⁴¹

⁴⁰John Anderson, *A report on the expedition to Western Yunan via Bhamo*, p. 216.

⁴¹*Ibid.*, pp. 217, 221.

เมืองบามอประกอบด้วยประชากรหลากหลายเชื้อชาติ โดยกลุ่มเชื้อชาติหลักนั้นคือ กลุ่มชาวจีน ฉาน คะฉิ่น และพม่า ชุมชนชาวจีนประมาณ 50-60 หลังคาเรือนจะตั้งอยู่ชุมชนอยู่ในบริเวณใจกลางเมือง โดยจะมีวัดจีนเล็กๆ ตั้งอยู่ นอกจากนี้ก็ยังมีองค์กรทางสังคมอย่างเช่นศาลพิพากษาคดีอยู่ในชุมชนชาวจีน ซึ่งบ่งบอกถึงสถานะที่สำคัญของชนกลุ่มนี้ต่อเมืองบามอ ดังข้อความที่บรรยายว่า “ในเมืองบามอมีวัดจีนเล็กๆ ตั้งอยู่ และมีศาล โดยมีหัวหน้าของศาลเป็นคนจีนซึ่งมีอิทธิพลในการพิจารณาคดี ทั้งที่เป็นคดีของคนในเมืองบามอเอง รวมถึงคนจีนในเมืองใกล้เคียง ทั้งนี้ยังรวมถึงข้าราชการชาวพม่าในเมืองบามอด้วยเช่นกัน”⁴² โดยหัวหน้าคนจีน (Head of Chinese) ได้รับการแต่งตั้งจากเจ้าท้องถิ่น และอาจจะมีอำนาจเหนือข้าราชการบางส่วนในเมืองได้ด้วยเช่นกัน

กลุ่มเชื้อชาติอื่นๆ ที่อาศัยอยู่ในเมืองบามอ อาทิ กลุ่มคนฉานซึ่งอยู่ในบริเวณทางทิศตะวันออกของเมือง อันเป็นบริเวณใกล้กับยูนนาน ด้วยเหตุนี้จึงเกิดการผสมผสานทางเชื้อชาติกันขึ้นระหว่างคนจีนในมณฑลยูนนานกับคนฉานในเมืองบามอ เกิดกลุ่มคนที่เรียกว่า คนจีน-ฉาน (Shan-Chinese) ขณะที่บริเวณทางเหนือของเมือง ผู้ที่อยู่อาศัยเป็นคนอัสสัม ซึ่งคนอัสสัมโดยส่วนใหญ่จะสัมพันธ์หรือแต่งงานกับกลุ่มเชื้อชาติของตนเองเป็นหลัก มีจำนวนน้อยที่แต่งงานกับคนพม่า ในขณะที่คนจีนนั้นจะไม่แต่งงานข้ามเชื้อสายซึ่งถือเป็นกฎ แต่ก็ยังมีบ้างที่มีการแต่งงานข้ามเชื้อสายซึ่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นการแต่งงานระหว่างผู้ชายจีนกับผู้หญิงฉาน⁴³

ความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มคนเชื้อชาติต่างๆ ในเมืองบามอนั้นจะเป็นในลักษณะการสามารถอยู่ร่วมกันโดยไม่ค่อยมีปัญหากระทบกระทั่งกัน แต่ความสัมพันธ์กับกลุ่มคนที่อยู่นอกเมืองอันได้แก่กลุ่มคนจีนมุสลิมป็นเสหรือคะฉิ่นที่อยู่เมืองมิดจินาเหนือเมืองบามอขึ้นไปนั้นมักเกิดการกระทบกระทั่งกันง่ายและบ่อยครั้ง ทั้งนี้เนื่องเพราะกลุ่มคนดังกล่าวเป็นกลุ่มที่ต่อต้านอำนาจของศูนย์กลางและเมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองในเมืองเหล่านั้น เจ้าเมืองหรือผู้มีอำนาจเดิมที่จำต้องสูญเสียอำนาจมักจะหลบหนีการจู่โจมมายังเมืองบามอ ในเอกสารราชการอาณานิคมเดือนมกราคม ปี ค.ศ. 1873 ได้รายงานถึงปัญหาดังกล่าวนี้ไว้ว่า

“มีข้าราชการชาวจีนมุสลิมเข้ามาในเมืองบามอ ซึ่งบ่อยครั้งที่กลุ่มข้าราชการดังกล่าวจะเข้ามายังเมืองบามอ เนื่องจากเกิดปัญหาทางการเมืองภายในของกลุ่มตนเอง ดังนั้นต้องการนำตัวเจ้าท้องถิ่นของตนเองกลับไป ในขณะที่เดียวกันเมืองบามอมีการอพยพเข้ามาของกลุ่มคะฉิ่นและกลุ่มคนจีนมุสลิมเพราะว่าเกิดการรบกันระหว่างสองกลุ่มคนท้องถิ่นดังกล่าว”⁴⁴

⁴²Ibid., p. 217.

⁴³Ibid., pp. 217, 219. และ NAD, Acc No: 8112, Series 1/1 (C), (1873), p. 5.

⁴⁴NAD, Acc No: 8112, Series 1/1 (C), (1873), p. 6.

นอกจากนี้กลุ่มชาวจีนมุสลิมยังเป็นกลุ่มคนที่มีอิทธิพลบนเส้นทางการค้าระหว่างพม่ากับจีน ซึ่งสามารถนำไปสู่การขัดแย้งในเรื่องผลประโยชน์ทางการค้ากับกลุ่มพ่อค้าอื่นๆ ได้ง่าย อย่างไรก็ตาม กลุ่มชาวคะฉิ่นก็มักมีปัญหาเกี่ยวกับเมืองบามอมากกว่า และบ่อยครั้งก็นำไปสู่การรบกัน ในเอกสารบันทึกการเดินทางของจอห์น แอนเดอร์สันกล่าวถึงเมืองบามอจำเป็นต้องมีประตูเมืองล้อมรอบและมียามดูแลเพราะต้องป้องกันจากการเข้าโจมตีของกลุ่มคะฉิ่น ขณะเดียวกันปัญหาที่เกิดขึ้นจากกลุ่มคนคะฉิ่นนั้นยังรวมถึงปัญหาความขัดแย้งระหว่างกลุ่มคนคะฉิ่นเองกับคนจีนที่อยู่ในมณฑลยูนนาน ซึ่งความขัดแย้งดังกล่าวอาจจะเป็นชนวนนำไปสู่การใช้กำลังโดยกลุ่มชาวจีนยูนนานต่อเมืองบามอ เพื่อป้องกันการรุกรานจากกลุ่มคนจีนยูนนาน เมืองบามอจึงได้ขยายพื้นที่การป้องกันตัวเองขึ้นไปทางเหนือจนถึงเมืองน้ำพวง (Nampaung)”⁴⁵

ปัญหาที่เกิดขึ้นแก่เมืองบามออันเนื่องมาจากสถานะการเป็นเมืองบริเวณพรมแดนนั้นดำเนินมาอย่างต่อเนื่อง รายงานประจำปี ค.ศ. 1910-1911 ซึ่งกล่าวถึงสถานการณ์ตามเขตพรมแดนระหว่างพม่ากับจีนว่าปัญหาพรมแดนในช่วงปีดังกล่าวเป็นที่น่าพอใจ และไม่มี ความขัดแย้งตามพรมแดนมากนัก ก็ยังระบุว่าความขัดแย้งที่ยังมีปรากฏอยู่ที่เฉพาะแต่พรมแดนของเมืองบามอ⁴⁶ โดยเป็นปัญหาที่เกิดจากความขัดแย้งระหว่างชนกลุ่มน้อยในมณฑลยูนนานกับกลุ่มทหารของรัฐบาลท้องถิ่นของมณฑลยูนนาน ขณะที่ปัญหาเกี่ยวกับกลุ่มคนคะฉิ่นต่อเมืองบามอนั้นก็ยังคงเป็นปัญหาสำคัญที่รัฐบาลอาณานิคมพึงเล็งให้ความสนใจอย่างต่อเนื่อง

รัฐบาลอาณานิคมได้มีนโยบายและมาตรการให้คนคะฉิ่นรู้สึกที่พวกเขาเป็นส่วนหนึ่งของประชากรเมืองบามอ ให้เกิดความรู้สึกกลมกลืนมากกว่าจะรู้สึกขัดแย้ง อีกทั้งต้องการสร้างความสัมพันธ์และความไว้วางใจให้กับกลุ่มคะฉิ่นเพื่อไม่ให้คิดต่อต้านรัฐบาลอาณานิคม และพอใจที่จะอยู่ในการปกครองของรัฐบาลอาณานิคม โดยรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษได้ให้การศึกษาระดับมัธยมศึกษาและมัธยมศึกษาให้กลุ่มคะฉิ่นเข้ามาทำงานกับหน่วยราชการของส่วนกลาง มีการขยายการศึกษาโดยเปิดโรงเรียนอาชีวศึกษาเพิ่มขึ้น โรงเรียนจะตั้งอยู่ในชุมชนใหญ่ของชาวคะฉิ่น โรงเรียนขนาดใหญ่สองโรงเรียนในเมืองบามอนั้นเป็นโรงเรียนของชาวคะฉิ่น⁴⁷ เด็กคะฉิ่นที่ผ่านการศึกษามาจากโรงเรียนอาชีวศึกษาชั้น 7 ของอังกฤษซึ่งถือว่าเป็นการศึกษาขั้นมาตรฐานนั้นจะถูกเรียกเข้ามาทำงานในหน่วยงานราชการ ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วคือการรับเข้าทำราชการในกองกำลังของตำรวจ ขณะเดียวกันรัฐบาลอาณานิคมก็ให้มาตรการทางจิตวิทยาที่กำหนดให้มีการเสียดาย โดยชาวคะฉิ่นที่อายุ 16 ปีขึ้นไปต้องเสียดาย

⁴⁵NAD, Acc No: 8932, Series 1/1 (C), File No: 1C. 23, (1893), p. 15.

⁴⁶Report on the administration of Burma for the year 1910-1911 (Rangoon: Office of the Superintendent, Government Printing, 1911), p. 12.

⁴⁷NAD, Acc No: 4908, Series 1/1 (A), File No: 414 B30, (1930), pp. 5, 12.

ให้แก่อังกฤษ⁴⁸ ทั้งนี้ในมุมมองของรัฐบาลอาณานิคม การเสียภูมินั้นคือการแสดงออกและจะสร้างความรู้สึกถึงการเป็นส่วนหนึ่งของพลเมืองพม่า

ปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างวิถีการดำเนินชีวิตของชาวคะฉิ่นกับนโยบายการปกครองของรัฐบาลอาณานิคมนั้น ยังปรากฏในประเด็นเรื่องที่ดินทำกินและที่อยู่อาศัย ทั้งนี้กลุ่มชาวคะฉิ่นโดยส่วนใหญ่แล้วจะมีทำเลที่ตั้งของหมู่บ้านอยู่ในเขตป่า และเข้าไปทำมาหากินในบริเวณดังกล่าว ขณะที่รัฐบาลอังกฤษในพม่าเองนั้น ไม่ต้องการให้ชาวบ้านเข้าไปทำการตัดต้นไม้เพื่อขาย เนื่องจากเป็นป่าไม้สัมปทานของรัฐบาล ดังนั้นจึงได้มีการออกกฎหมายมาบังคับใช้ในกรณีที่ทำกินในเขตป่าของรัฐบาล ดังปรากฏในเอกสารรายงานราชการว่า

“กรณีการทำป่าไม้ของกลุ่มคนคะฉิ่นนั้นต้องได้รับการอนุญาตจากข้าราชการอาณานิคมก่อน และมีการออกกฎหมายเกี่ยวกับการอนุรักษ์ป่าไม้ กรณีที่จะตัดไม้ต้องหลังจากต้นไม้อายุได้ 6-10 ปี ขึ้นไป ใช้ป่าไม้ในกรณีทางศาสนาได้ หมู่บ้านที่เข้าอยู่ในอาณาเขตสัมปทานป่าไม้ของรัฐบาลอังกฤษมีประมาณ 800 หมู่บ้านในเมืองบามอ โดยทั้งหมดเป็นหมู่บ้านของกลุ่มคะฉิ่น และทางรัฐบาลได้ขยายพื้นที่การดูแลป่าไม้และควบคุมการอยู่อาศัยของกลุ่มคะฉิ่น ประมาณ 30,000 เอเคอร์”⁴⁹

ทั้งนี้ การออกกฎหมายการอนุรักษ์ป่าไม้นี้ย่อมมีนัยยะของการสงวนป่าไว้เพื่อการทำสัมปทานป่าไม้ของข้าราชการอาณานิคม

ขณะเดียวกัน ด้วยสภาพทำเลที่ตั้งของเมืองบามอซึ่งเป็นเมืองชายแดน ย่อมเป็นธรรมดาที่จะมีปัญหาที่เกี่ยวข้องกับพรมแดนอยู่บ่อยครั้ง ซึ่งอาจจะเป็นปัญหาเรื่องของการรบระหว่างรัฐ ปัญหาการอพยพของกลุ่มคน ปัญหาการค้าข้ามพรมแดนซึ่งบางครั้งอาจจะเป็นการค้าผิดกฎหมาย ทั้งนี้รวมถึงปัญหาเรื่องโจรผู้ร้ายบริเวณชายแดน เมืองบามอเผชิญกับปัญหาเรื่องโจรนี้บ่อยครั้งเช่นกัน กลุ่มโจรดังกล่าวเป็นกลุ่มโจรที่อยู่บนเส้นทางการค้าบามอ-มณฑลยูนนาน ซึ่งจะทำการปล้นสินค้าที่ลำเลียงตามเส้นทางดังกล่าว รวมถึงรุกกล้าเข้ามาทำการปล้นในเมืองบามอเองด้วย ดังปรากฏในรายงานของเดือนมกราคม ปี ค.ศ. 1873 ว่า

“ได้เกิดกลุ่มโจรขึ้น โดยเป็นกลุ่มคนคะฉิ่น เส้นทางการค้าระหว่างพม่ากับจีนถูกเปิดขึ้น โดยมีข้อระแวงระวังในเรื่องของความปลอดภัยในการเดินทางจากกลุ่มโจร ทางจีนเองออกมาจำกัดและได้กล่าวถึงชุมชนของโจร โดยจีนระบุว่า เป็นกลุ่มคนคะฉิ่น”⁵⁰

⁴⁸Ibid, p. 4.

⁴⁹Ibid, pp. 4, 10-11.

⁵⁰NAD, Acc No: 8112, Series 1/1 (C), (1873), pp. 7, 16, 17.

ปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องเขตแดนนั้นเป็นปัญหาเรื้อรังสำหรับเมืองบามอ และต่อเนื่องมาจนถึงปี ค.ศ. 1931 ซึ่งได้มีการจัดการประชุมหารือและหามาตรการจัดการกับปัญหาเรื่องเขตแดนขึ้นระหว่างรัฐบาลอาณานิคมกับรัฐบาลจีน โดยมีการจัดการประชุมหารือขึ้นที่เมืองบามอ เรื่องที่เจรจาทำความตกลงกันคือปัญหาเรื่องโจรผู้ร้ายในบริเวณพรมแดน ความขัดแย้งกันเรื่องการค้าฝิ่น ปัญหาความขัดแย้งระหว่างกลุ่มชนต่างๆ บริเวณพรมแดน⁵¹

ปัญหาการลักลอบค้าฝิ่นเป็นอีกหนึ่งปัญหาสำคัญสำหรับเมืองบามอ เนื่องด้วยขบวนการค้าฝิ่นนั้นมีเครือข่ายเส้นทางการค้าและกลุ่มอิทธิพลนอกกฎหมาย หากว่ารัฐบาลกลางและและรัฐบาลท้องถิ่นไม่รีบเร่งจัดการกับปัญหาดังกล่าว นอกจากรัฐบาลจะสูญเสียรายได้จากการเก็บภาษีฝิ่นแล้ว ก็ยังเป็นการปล่อยให้เกิดการสร้างเครือข่ายของการค้าผิดกฎหมายที่อาจขยายใหญ่ขึ้นเรื่อยๆ เนื่องด้วยจะเกิดกลุ่มมีอิทธิพลที่เข้าร่วมกับกลุ่มชาวจีนและคะฉิ่นที่อยู่เหนือเมืองบามอขึ้นไป ดังปรากฏในเอกสารราชการซึ่งกล่าวว่า

“ปัญหาเรื่องการค้าและการเป็นเส้นทางขนฝิ่นของเมืองบามอ ปัญหาดังกล่าวรุนแรงและตึงเครียดอย่างมากเพราะว่าเกิดการจับกุมฝิ่นในปีนี้ได้จำนวน 34,047 ในขณะที่ปีที่ผ่านมามีจับกุมได้ 18,823”⁵²

กรณีการกำหนดนโยบายหรือใช้มาตรการต่างๆ ต่อคนคะฉิ่น เป็นตัวอย่างหนึ่งที่แสดงให้เห็นถึงความพยายามของรัฐบาลอาณานิคมที่จะเข้าไปควบคุมกลุ่มคนที่เคยอยู่นอกเหนือการควบคุมของรัฐ โดยใช้ทั้งวิธีบังคับด้วยกฎหมาย การโน้มน้าวใจด้วยการให้โอกาสเข้าสู่การทำงานในระบบราชการ การพยายามส่งเสริมการศึกษา และพยายามทำให้กลุ่มคนเหล่านี้ลดความรู้สึกเป็นปฏิปักษ์และหันมาให้ความร่วมมือกับรัฐ

2. เมืองบามอในช่วงปี ค.ศ. 1937-1949

สงครามระหว่างจีนกับญี่ปุ่นส่งผลให้จีนสร้างเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญขึ้นมาเพื่อต้องการที่จะใช้เป็นเส้นทางลำเลียงอาวุธ, เสบียง, กองกำลังจากพม่าเข้าสู่จีนเพื่อต่อต้านญี่ปุ่น เส้นทางดังกล่าวคือ ถนนพม่า อันเป็นถนนที่สร้างบนเส้นทางการค้าเดิมระหว่างพม่ากับจีน ดังจะเห็นได้จากกิจกรรมการรบ ของทั้งฝ่ายกองทัพของอังกฤษและสหรัฐฯ และกองทัพของญี่ปุ่น หน้าที่ของเมืองบามอในช่วงปี ค.ศ. 1937-1949 เป็นเมืองยุทธศาสตร์การสงคราม อันหมายถึงการเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์การรบและเส้นทางการลำเลียงยุทธปัจจัยการรบ ดังนั้นความเป็นเมืองยุทธศาสตร์สงคราม

⁵¹NAD, Acc No: 5471, Series 1/1 (A), File No: 630 B.36, (1934), p. 18.

⁵²Ibid, p. 25.

ของเมืองบามอ สะท้อนให้เห็นได้จากความเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพ, ด้านวิถีชีวิตของคนในเมืองบามอและด้านการค้า

2.1 การเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพของเมืองบามอ: เมืองยุทธศาสตร์การสงคราม

สงครามระหว่างญี่ปุ่นกับจีนเริ่มตั้งแต่ปี ค.ศ. 1937 เป็นต้นมา ต่อมาในช่วงปี ค.ศ. 1942-1945 สงครามดังกล่าวได้ขยายพื้นที่การรบจากจีนมายังพม่าตอนบน โดยญี่ปุ่นมีเป้าหมายในการเข้าควบคุมเส้นทางคมนาคมต่างๆ ของพม่าไว้ เพื่อไม่ให้อังกฤษในพม่าสามารถใช้เครือข่ายเส้นทางภายในพม่าในการลำเลียงยุทธปัจจัยการรบไปยังจีน ในที่สุดกองทัพญี่ปุ่นก็สามารถยึดพม่าตอนบนไว้ได้ การยึดครองครั้งนี้ได้ส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงในด้านเครือข่ายเส้นทาง การลำเลียงยุทธปัจจัยการรบ และด้านยุทธภูมิการรบ สมรภูมิดังกล่าวอยู่ในบริเวณอินเดีย พม่า และจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองบามอ เมืองบามอในฐานะที่เป็นเมืองยุทธศาสตร์สำคัญในช่วงเวลาดังกล่าว สถานะของการเป็นเมืองยุทธศาสตร์การรบนั้นยังคงดำเนินอยู่ถึงช่วงเวลาของการสิ้นสุดสงครามคือช่วงปี ค.ศ. 1946-1949 หากแต่พื้นที่ของเมืองบามอถูกปรับใช้ให้เป็นสถานที่ซ่อมแซมของกองกำลังทหารจีนคอมมิวนิสต์ และกองทหารจีนคณะชาติ ในขณะที่ตัวเมืองเองไม่ได้ถูกใช้ในการรบโดยตรง เพียงแต่เป็นแหล่งเตรียมกำลังและใช้เส้นทางจากเมืองบามอเข้าสู่สนามรบในมณฑลยูนนาน

2.1.1 สถานภาพของเมืองบามอก่อนถูกญี่ปุ่นยึดครองในปี ค.ศ. 1943

สภาพโดยทั่วไปของเมืองบามอก่อนการยึดครองของญี่ปุ่นในช่วงปี ค.ศ. 1937-1942 นี้ อาจจะกล่าวได้ว่าเมืองบามอเป็นเมืองท่าในการลำเลียงยุทธปัจจัยการรบจากพม่าเข้าไปยังจีน สินค้าจากพม่าตอนล่างลำเลียงมาเก็บไว้ยังเมืองบามอ ซึ่งอาจจะกล่าวได้ว่าในช่วงเวลานี้เมืองบามอเป็นเสมือนคลังเก็บและลำเลียงยุทธปัจจัยการรบไปยังจีน ดังปรากฏให้เห็นในการสร้างคลังเก็บน้ำมันซึ่งลำเลียงจากแหล่งผลิตน้ำมันที่สำคัญของพม่าคือเมืองเียนานจากพม่าตอนล่าง มายังเมืองบามอ ด้วยภาวะการดังกล่าวส่งผลให้เมืองบามอเป็นเมืองเก็บน้ำมันและเสบียง ทั้งของกองทัพญี่ปุ่นและกองทัพของอังกฤษ

ยุทธปัจจัยที่สำคัญในช่วงเวลาดังกล่าวคือน้ำมัน ทางกองทัพอังกฤษและสหรัฐฯ ได้มีนโยบายในการสร้างท่อส่งน้ำมันจากอัสสัมมาเก็บไว้ที่เมืองบามอ เพราะเมืองบามอเป็นคลังเก็บน้ำมันของอังกฤษเพื่อใช้ในการส่งไปยังจีนในช่วงปี ค.ศ. 1940-1942 ก่อนหน้าที่ญี่ปุ่นจะบุกยึดเมืองบามอได้ ดังปรากฏในรายงานการรบของกองทัพญี่ปุ่น

“มีการพิจารณาเรื่องการสร้างท่อส่งน้ำมันจากอินเดียเข้าสู่จีน โดยวางท่อผ่านเมืองบามอ เพื่อสะดวกในการลำเลียงเข้าสู่จีน ในเดือนเมษายนหรือพฤษภาคม”⁵³

นอกจากนี้แล้วเมืองบามอยังเป็นเสมือนชุมทางการเดินรถของพม่าตอนบนและเป็นเส้นทาง การลำเลียงยุทธปัจจัยการรบจากพม่าไปยังจีน(ชุมทางการเดินรถนี้มีมาต่อเนื่องจนถึงสิ้นสงคราม)

ในช่วงเวลาปี ค.ศ. 1937-1942 กองทัพของญี่ปุ่นและกองทัพอังกฤษต่างต้องการให้เมืองบามอ ส่งและผลิตเสบียงอาหารให้กับกองทัพของตน ในขณะที่ทางจีนเองก็ต้องการให้พม่าลำเลียงยุทธ ปัจจัยการรบให้กับจีนมากยิ่งขึ้น ด้วยความต้องการผลผลิตจากเมืองบามอดังกล่าว ทำให้บริษัท Southwest Import Transport Supervisory เพิ่มปริมาณการลำเลียงยุทธปัจจัยการรบและเสบียงมาก ขึ้น และบริษัทฯ ก็ได้จัดตั้งคลังเก็บเสบียงของตนไว้ที่เมืองบามอด้วยเช่นกัน ทั้งนี้การลำเลียงเสบียง เข้าสู่เมืองบามอนั้นจะเป็นการส่งมาจากเมืองมิดจินาเป็นหลัก⁵⁴

การลำเลียงยุทธปัจจัยการรบของอังกฤษเข้าสู่จีน จะอาศัยเส้นทางภายในเมืองเป็นสำคัญ ก่อให้เกิดการตั้งชุมทางการเดินรถและคลังน้ำมันในด้านตะวันตกของเมืองบามอ ทำให้กองทัพ ญี่ปุ่นต้องการเข้ายึดเมืองบามอเพื่อยุติการเป็นเส้นทางและคลังเสบียงของกองทัพอังกฤษและ กองทัพจีน

2.1.2 ยุทธศาสตร์การรบของเมืองบามอ

ในช่วงปี ค.ศ. 1937-1942 สมรภูมิการรบระหว่างอังกฤษกับญี่ปุ่นจะอยู่ในบริเวณพม่า ตอนล่างและพม่าตอนกลางเสียเป็นสำคัญ แต่เมื่อล่วงเข้าสู่ ค.ศ. 1943 ก็ได้มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ ยุทธศาสตร์มาเป็นพม่าตอนบน เมืองบามอได้กลายเป็นเมืองยุทธศาสตร์การรบที่สำคัญในภูมิภาค อินเดีย พม่า และจีน เนื่องจากการเคลื่อนพลของกองทัพญี่ปุ่นจากพม่าตอนล่างและกลางมายังพม่า ตอนบน เพื่อที่จะเข้าควบคุมเส้นทางถนนพม่า โดยมีเมืองบามอเมืองต้นทางในการเข้าสู่เส้นทาง ดังกล่าว

เมืองบามอมีทำเลที่ตั้งที่สำคัญสำหรับการรบในยุทธภูมิอินเดีย พม่า และจีน กล่าวคือ เป็น เมืองคุมเส้นทางแม่น้ำสายสำคัญทางการรบสองสายคือ แม่น้ำอิระวดีและแม่น้ำโมกอง เส้นทาง แม่น้ำดังกล่าวสามารถเชื่อมกับเส้นทางการรบทางบกที่อยู่ในบริเวณอินเดีย พม่าตอนบน และเข้าสู่ มณฑลยูนนาน

กองทัพญี่ปุ่นได้เล็งเห็นความสำคัญของการเป็นเมืองสองระบบของเมืองบามอคือ

⁵³Japanese Monograph No. 57, “Burma operation record, phase III April 1944-August,” p. 24.

⁵⁴NAD, Acc No: 196, Series 10/1 (A), File No: 4/CA-12, (1944), p. 1.

ระบบแรก เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ทางบก และเส้นทางในการลำเลียงเสบียงและอาวุธไปยังเมืองมิดจินาเพื่อป้องกันการโจมตี และเคลื่อนพลเข้ามายังพม่าตอนบนโดยอาศัยเส้นทางจากเมืองมิดจินา

ระบบที่สอง เมืองบามอเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์บนแม่น้ำที่สำคัญ คือแม่น้ำอิระวดี ดังนั้นกองทัพญี่ปุ่นจึงได้ตั้งกองพลขึ้นมาดูแลเส้นทางยุทธศาสตร์ทางน้ำเป็นการเฉพาะเพื่อคอยดูแลและตรวจตราลาดตระเวนป้องกันการโจมตีของกองทัพอังกฤษ⁵⁵

อย่างไรก็ตาม ด้วยภาวะการณ์ของสงครามดังกล่าวส่งผลทำให้พื้นที่บางส่วนของเมืองบามอถูกแปรสภาพ โดยแต่เดิมซึ่งเป็นแหล่งการค้า ชุมชน และพื้นที่เกษตรกรรม เมื่อเข้าสู่ภาวะของสงคราม พื้นที่ในเมืองบามอบางส่วนกลายเป็นคลังเก็บยุทธปัจจัยการรบ คลังเก็บเสบียง คลังน้ำมัน สถานพยาบาล เส้นทางลำเลียงยุทธปัจจัยการรบ และฐานที่มั่นของกองทัพอังกฤษและญี่ปุ่น

การยึดเมืองบามอในช่วงปี ค.ศ. 1943 ครั้งนี้ส่งผลกระทบต่อลักษณะทางกายภาพของเมืองบามอ กล่าวคือบริเวณด้านตะวันออกของเมืองกลายเป็นแนวรบที่สร้างขึ้นเพื่อป้องกันการโจมตีจากกองทัพจีนที่เคลื่อนพลมาจากบริเวณเมืองเดียงยู เมืองหลวงลิง เป็นต้น พร้อมกันนั้นเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่การควบคุมเส้นทางยุทธศาสตร์บริเวณเมืองบามอ กองทัพญี่ปุ่นได้ตั้งกองพลหนึ่งขึ้นมาดูแลเส้นทางยุทธศาสตร์ทางน้ำ⁵⁶ เพื่อตรวจตราลาดตระเวนดูแลป้องกันการโจมตีของกองทัพผสมของอังกฤษ

อาณาเขตความรับผิดชอบของหน่วยงานดังกล่าวคือ เส้นทางพม่าตอนบน-จีน โดยเริ่มจากเมืองน้ำคำ-เมืองบามอ-เมืองมิดจินา โดยที่เมืองน้ำคำเป็นเส้นทางบกในเขตการรบสาละวิน⁵⁷ เส้นทางดังกล่าวเข้าสู่เมืองบามอในทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของเมืองโดยเป็นที่ตั้งของฐานที่มั่นของกองทัพญี่ปุ่น ส่วนเส้นทางจากเมืองบามอไปยังเส้นทางเมืองมิดจินานั้นนอกจากเดินทางโดยเส้นทางบกได้แล้ว ยังสามารถเดินทางโดยเส้นทางแม่น้ำอิระวดีและเส้นทางแม่น้ำโมกองอีกเส้นทางหนึ่ง เมืองบามอกลายเป็นฐานที่มั่นของกองทัพญี่ปุ่นเพื่อป้องกันการเข้ามาของกองทัพอังกฤษและสหรัฐฯ โดยที่กองทัพผสมสหรัฐฯกับกองทัพจีน ได้เคลื่อนพลลงมาจากทางใต้ของเมืองมิดจินาผ่านเมืองนาลอง (Na-long) เมืองเมียวทิด (Myo-Chit) และข้ามแม่น้ำอิระวดีเพื่อเข้าสู่เมืองบามอ

เมื่อกองทัพญี่ปุ่นได้เข้ายึดเมืองบามอ สิ่งหนึ่งที่กองทัพญี่ปุ่นสร้างขึ้นในทันทีคือคลังเก็บเสบียงอาหารและอาวุธ คลังดังกล่าวได้ใช้พื้นที่บางส่วนในบริเวณทางทิศตะวันออกของเมืองบามอ เส้นทางลำเลียงเสบียงมาจากทางทิศใต้ของเมืองนั้นก็อยู่ภายใต้การควบคุมของกองทัพญี่ปุ่น ด้วยทำเลที่ตั้งของเมืองบามอที่ฝั่งตะวันตกของเมืองนั้นมีทำเลติดกับแม่น้ำอิระวดี สภาพดังกล่าวถ้ามี

⁵⁵Japanese Monograph No. 57, "Record of Burma operation (Second Supplement), 1944 Salween river operation," p. 9.

⁵⁶Japanese monograph No. 58, 1943-1944 "Record of Burma operation (Second Supplement), 1944 Salween river operation," p. 9.

⁵⁷ เป็นชื่อเขตการรบของกองทัพญี่ปุ่น อันเป็นบริเวณรัฐฉานของพม่า

การสร้างคลังเก็บเสบียงไว้ในบริเวณนี้จะเป็นการเสี่ยงต่อการบุกโจมตีคลังเสบียงโดยกองทัพอังกฤษได้ นอกจากนี้แล้วกองทัพของอังกฤษและสหรัฐฯ ได้ เคลื่อนพลลงมาถึงเมืองมิดจินาและได้เข้ามาจัดตั้งฐานที่มั่นของตนเองทางทิศตะวันตกของเมืองบามอเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ดังนั้นคลังเสบียงควรอยู่ทางทิศตะวันออกของเมืองบามออันเป็นฐานที่มั่นของกองทัพญี่ปุ่น

ความเปลี่ยนแปลงสำคัญประการหนึ่งของการเป็นเมืองทางสงคราม คือการเข้ามาของอาวุธยุทธปัจจัยต่างๆ อาวุธเหล่านี้ซึ่งกองทัพญี่ปุ่นใช้นั้น ล้วนแล้วแต่เป็นอาวุธที่อาจจะเรียกได้ว่าทันสมัย ถูกนำมาใช้ให้เหมาะสมกับการรบในพื้นที่ที่เป็นเขตภูเขาสูงและป่าอย่างเช่นเมืองบามอ ดังปรากฏในเอกสารการรบของกองทัพญี่ปุ่นที่กล่าวถึงอาวุธไว้ว่า อาวุธอัตโนมัติของญี่ปุ่นถูกนำมาใช้ในเมืองบามอ และมีการนำรถถังมาเพิ่มความเข้มแข็งให้กับตัวฐานที่มั่น⁵⁸

สภาวะสงครามทำให้เมืองบามอเป็นแหล่งลำเลียงและคลังเก็บสินค้าประเภทน้ำมัน ซึ่งจะลำเลียงจากเมืองในพม่าตอนล่าง มาเก็บไว้ยังเมืองบามอ โดยอังกฤษได้เข้ามาสร้างคลังเก็บน้ำมัน โดยมีท่าเรือที่ตั้งทางด้านทิศตะวันตกของเมืองบามอ อังกฤษได้ตัดสินใจสร้างท่อส่งน้ำมันมายังเมืองบามอด้วยเหตุผลสำคัญ คือ 1) ก่อนที่ญี่ปุ่นจะเข้ายึดครอง เมืองบามอเป็นสถานที่เก็บน้ำมัน เนื่องจากเมืองนี้เป็นสถานีการเดินรถที่ผ่านเข้าออกจากพม่าสู่จีน เพื่อลำเลียงยุทธปัจจัยการรบ การเดินรถต้องใช้น้ำมัน ขณะเดียวกันน้ำมันส่วนหนึ่งถูกลำเลียงไปยังจีน 2) ถึงช่วงเวลาดังกล่าวนี้ เมืองบามอเป็นเมืองปลายทางที่สามารถเข้าสู่จีน ได้อย่างสะดวกเพียงเมืองเดียว เพราะสถานีเดินรถอีกเมืองคือเมืองลาเจียวนั้น ได้รับความเสียหายจากการระเบิดของกองทัพญี่ปุ่น และกองทัพของญี่ปุ่นเข้ายึดครองเส้นทางไว้ และ 3) ระยะทางการดำเนินการวางท่อที่เมืองบามอนั้นสั้นกว่าที่จะวางไปยังเมืองลาเจียว

เมืองบามอในช่วงปีแรกของภาวะสิ้นสงครามโลกครั้งที่สอง เป็นช่วงเวลาที่เมืองบามอและเมืองต่างๆ ในพม่าต้องปรับตัวเอง ในช่วงเวลาดังกล่าวนี้รัฐบาลอาณานิคมอังกฤษได้เข้ามาจัดการผลักดันทหารจีนที่เข้ามาอาศัยในพม่ารวมถึงเมืองบามอตั้งแต่สงครามโลกครั้งที่สอง จัดการกับเรื่องของปัญหาเรื่องพรมแดนและเขตแดนติดต่อระหว่างพม่ากับจีน

2.1.3 เมืองบามอกับปัญหาเรื่องเขตแดน: ความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษกับรัฐบาลจีนคณะชาติ

สิ่งหนึ่งที่รัฐบาลอาณานิคมอังกฤษได้จัดทำขึ้นในช่วงปี ค.ศ. 1946 เป็นต้นมา คือเกิดการจัดทำรายงานประจำหัวเมืองต่างๆ โดยทำการสำรวจสภาพของเมืองแต่ละแห่งว่าเมื่อหลังสงคราม

⁵⁸Japanese monograph No. 58, 1943-1944 "Record of Burma operation (Second Supplement), 1944 Salween river operation," pp. 118-127.

แล้ว สภาพของเมืองและผู้คนเป็นอย่างไร เมืองบามอก็เช่นเดียวกันกล่าวคือ ทางราชการอาณานิคม อังกฤษ ได้แสดงรายการการสำรวจไว้ในรายงานการสำรวจหัวเมืองตามพรมแดนพม่ากับจีน ใน รายงานนี้ได้กล่าวถึงเมืองบามอว่า “เรื่องของ (Bhamo District) เมืองบามอเป็นเมืองเพียงเมืองเดียวคือ เมืองบามอ (Bhamo town)”⁵⁹ ในขณะที่เดียวกันก็กล่าวถึงเรื่องของจำนวนประชากร และกลุ่ม ประชากรต่างๆ ที่อยู่อาศัยในเมืองบามอ และกล่าวถึงการควบคุมคนต่างๆ ที่อาศัยอยู่ในเมืองบามอ โดยกล่าวอย่างรวมกัน ดังปรากฏในรายงานประจำหัวเมืองดังนี้

“โดยปกติแล้วสถิติจำนวนประชากรอย่างหยาบๆ ของเมืองบามอคือ 8000 คน ประชากรที่ทำการค้าประมาณ 2000 ถึง 3000 คน เป็นคนจีนและคนฉาน การค้าจะ คึกคักในช่วงฤดูหนาวและร้อน ในเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนเมษายนของอีกปี ในขณะที่ประชากรของเมืองบามอนั้นผสมกลมกลืนกันคือ ฉาน-พม่า พม่า จีน- ฉาน อินเดีย คะฉิ่น และ โกกา (Gurkha)”⁶⁰

อย่างไรก็ตามเรื่องของจัดการทางการเมืองเพื่อการควบคุมกลุ่มคนและการดำเนินการ ต่างๆ ของเจ้าเมืองบามอซึ่งเป็นผู้ปกครองท้องถิ่น ดังปรากฏในรายงานประจำหัวเมืองบามอกล่าวว่า

“ก่อนหน้านี้นี้เมืองบามอถือได้ว่าเป็นเมืองที่รัฐฯดูแลและปกครอง แต่ชาวเมืองบามอ เองตอบสนองต่อทางราชการที่เข้ามาปกครองได้อย่างล่าช้าและไม่เต็มใจและนำมา สู่ปัญหา แต่ในช่วงเวลาที่พม่าในช่วงการปกครองหลังภาวะของสงครามโดยเรียก ภาวะดังกล่าวว่า “New Burma” นี้ทางการเองต้องขอให้เมืองบามอทำตามสิ่งที่รัฐ ต้องการให้ปฏิบัติให้ชัดเจนและกระตุ้นให้รับรู้เกี่ยวกับทางการเมืองมากขึ้น โดยใช้คำว่า “Political Awakening” ในเมืองบามอ”⁶¹

ดังนั้นรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษจึงได้จัดกองกำลังตำรวจขึ้นมาเพื่อควบคุมดูแลความเป็นอยู่ ของผู้คนและเมืองบามอ รวมถึงป้องกันเหตุร้าย ดังปรากฏในรายงานประจำหัวเมืองบามอกล่าวว่า

“เมืองบามอมีตำรวจประจำอยู่และตอนนี้เมืองบามอไม่มีกรมทหารพิเศษที่คอยดูแล เมือง (เพราะสิ้นช่วงของสงคราม) แต่กลับมีหน่วยงานที่น่าสนใจซึ่งจะนำมา เกี่ยวข้องกับเรื่องของพรมแดนระหว่างพม่ากับจีนคือ The Bhamo Battalion Frontier Constabulary ขึ้นมาเพื่อดูแลพรมแดน 11 ไมล์ และให้มีทหารประจำอยู่ ประมาณ 50 นายมีการผลัดเปลี่ยนทหารประจำการที่เมืองบามอบ่อยครั้ง และ 1

⁵⁹NAD, Series 1/6, Acc No. 25, (1946), p. 3.

⁶⁰Ibid.

⁶¹Ibid.

กองพลที่มาประจำการที่เมืองบามอนั้นระยะเวลาในการประจำการอีก 6 เดือน
ต่อไปข้างหน้า”⁶²

ภาพดังกล่าวนอกจากจะชี้ให้เห็นถึงความเข้มงวดของรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษที่พยายามควบคุมเมืองบามอนเนื่องจากเมืองดังกล่าวฐานะที่เป็นเมืองสำคัญทางยุทธศาสตร์การรบในช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง ความเป็นเมืองยุทธศาสตร์สงครามดังกล่าวนี้ สิ่งที่เหลืออยู่คือ อาวุธ

สภาพความเสียหาย รวมถึงสภาพสังคมที่ต้องสร้างกันอีกครั้งเพราะฉะนั้นสภาพของเมืองและกลุ่มคนที่อาศัยในเมืองบามอนั้นต้องเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เกิดกลุ่มคนจีนอพยพที่เข้ามาตั้งรกรากในเมืองบามอน เกิดกลุ่มทหารจีนที่ตกค้างในเมืองบามอน กลุ่มโจรที่เข้ามาปล้นสดมภ์เพราะอยู่ในภาวะที่เรียกว่าขาดแคลน ด้วยสภาวะดังกล่าวจึงทำให้รัฐบาลอาณานิคมอังกฤษต้องเข้ามาควบคุมอย่างเข้มงวด

ในขณะที่ในช่วงปี ค.ศ. 1946-1949 ผลกระทบของการสงครามภายในจีนหนึ่งที่ขาดไม่ได้ในภาวะการณ์ของสงครามดังกล่าวคือการทะลักเข้ามาของเหล่าทหารคอมมิวนิสต์ที่ถูกโจมตีโดยกองทัพจีนคณะชาติ การเข้ามาของทหารดังกล่าวนี้มีเป้าหมายที่จะอาศัยเมืองบามอนเป็นสถานที่ในการซ่อมอาวุธและอาวุธเพื่อตอบโต้กับกองทัพจีนคณะชาติดังปรากฏในเอกสารรายงานประจำหัวเมืองบามอนกล่าวว่า “ในวันที่ 21 เมษายน 1948 ปัญหาเรื่องของทหารจีนคอมมิวนิสต์ที่เข้ามาตั้งสมอาวุธและคิปปันในเมืองบามอน”⁶³

เมืองบามอนในฐานะที่เป็นเมืองตามพรมแดนในช่วงเวลาดังกล่าวนี้เมืองดังกล่าวได้ประสบกับปัญหาหลากหลายด้วยกัน คือ เรื่องของการอพยพของผู้คนที่เข้ามาลี้ภัยอยู่ในเมืองบามอน เรื่องการเข้ามาของทั้งทหารจีนคณะชาติและทหารจีนคอมฯ ที่ต่างเข้ามาใช้เมืองบามอนเป็นฐานปฏิบัติการนอกเขตแดนจีน นอกจากปัญหาในระดับของพรมแดนแล้วนั้นปัญหาที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษและรัฐบาลจีนคณะชาติคือ ปัญหาเรื่องของเขตแดน อันเป็นการต่างอ้างสิทธิในเขตแดนของตน โดยอาศัยการอ้างสิทธิครอบครองตั้งแต่สมัยอาณานิคมของอังกฤษ ในขณะที่จีนเองต่างกล่าวถึงสิทธิที่อยู่บนพื้นฐานของความสัมพันธ์อันใกล้ชิดในด้านความสัมพันธ์ทั้งการการค้าและการเมืองที่มีอยู่แต่เดิม

ปัญหาเรื่องเขตแดนระหว่างพม่ากับจีนมีมาอย่างสืบเนื่อง โดยเฉพาะปัญหาที่เกี่ยวกับเมืองบามอน ซึ่งกรณีนี้เกิดขึ้นเนื่องจากอาณาเขตของเมืองบามอน ก่อนหน้าที่อังกฤษจะเข้ามาผนวกพม่าเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของระบบอาณานิคมตะวันตก

เมืองบามอนในการรับรู้ของจีนเองเห็นว่าเมืองนี้เป็นเมืองที่อยู่ภายใต้พระราชอำนาจของจักรพรรดิจีน ทั้งนี้เนื่องจากการเป็นเมืองหน้าด่านทางการค้าตามพรมแดนการค้าระหว่างพม่ากับจีน

⁶²Ibid.

⁶³NAD, Acc No. 766, Series 10/1, File No. 29 HSB 48, (1948), p. 16.

ในช่วงอาณานิคมอังกฤษเองได้เดินทางออกสำรวจเส้นทางและทรัพยากรที่มีอยู่ในพม่า ดังปรากฏในงานการสำรวจเส้นทาง Routes in Upper Burma: Including the Chin Hills and Shan States to which are added a number of routes leading from lower Burma and Siam into those districts⁶⁴ รวมถึงเอกสารรายงานของหัวเมืองที่สำคัญ Burma Gazetteer: the Bhamo District⁶⁵ งานบันทึกดังกล่าวได้พยายามสำรวจและรวบรวมบรรดาเมืองต่างๆ ในพม่าตอนบนเพื่อชี้ถึงพรมแดนที่อยู่ภายใต้อาณานิคมอังกฤษ ด้วยความรู้ของจีนที่มีต่อเมืองบามอและความไม่พอใจของจีนที่มีต่อรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษในส่วนของพรมแดน ความขัดแย้งและความไม่พอใจดังกล่าวมีมาจนถึงช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่สอง ดังปรากฏว่ามีความพยายามของทั้งพม่าและของจีนที่จะเปิดการเจรจาขอให้เส้นทาง ถนนพม่า เพื่อผลประโยชน์ทางการค้า ในขณะที่ทางฝ่ายจีนเองต้องการเจรจาเรื่องเขตแดนของเมืองบามอซึ่งจีนมองว่าเมืองบามอเป็นส่วนหนึ่งของจีน

เขตแดนในช่วงปี ค.ศ. 1937-1945 กล่าวได้ว่าเป็นที่ชัดเจนว่าพรมแดนและเขตเมืองต่างๆ ชัดเจนว่าอยู่ส่วนใดและใครเป็นเจ้าของพื้นที่ดังกล่าว แต่เมื่อสิ้นสงครามปีค.ศ. 1946-1949 เขตแดนในช่วงเวลาดังกล่าวข้างต้นนั้น ได้ถูกละทิ้งไปและกลายเป็นปัญหาระหว่างรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษกับรัฐบาลจีนคณะชาติ ประเด็นดังกล่าวถูกยกขึ้นมากล่าวถึงอย่างจริงจังดังปรากฏในเอกสารรายงานประจำหัวเมืองบามอกล่าวว่

“วันที่ 1 มีนาคม 1948 มีความเป็นไปได้ในการแก้ปัญหา 1) รื้อฟื้นเรื่องของค่าเช่า 2) เรื่องของสิทธิของพ่อค้า 3) การแลกเปลี่ยนเรื่องพื้นที่กับพื้นที่อื่นๆอาจจะกล่าวได้ว่าเป็นการยากที่จะชนะเรื่องดินแดนเหนือการอ้างสิทธิเรื่องคนแดนของจีน (สะท้อนให้เห็นถึงภาพความพยายามของอังกฤษในการเจรจาเรื่องของพรมแดนและดินแดนที่เป็นปัญหากับจีนในเรื่องของความคลุมเครือเรื่องเขตแดน)”⁶⁶

โดยรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษได้เสนอการเจรจาในเรื่องของการปักปันเขตแดนระหว่างข้าราชการจีนกับรัฐบาล⁶⁷ โดยในเอกสารรายงานประจำหัวเมืองบามอกล่าวว่

“วันที่ 1 มิถุนายน 1948 เป็นรายงานการสำรวจของจีนตั้งแต่วันที่ 25 เดือน พฤษภาคม 1948 กล่าวว่เรื่องการเคลื่อนย้ายกองทัพอของจีน คณะสำรวจนี้มีความปราถนาอย่าง

⁶⁴ A.B. Fenton, Routes in Upper Burma: including the Chin hills and Shan States to which are added a number of routes leading from lower Burma and Siam into those districts (Delhi: Cultural Pub. House, 1983).

⁶⁵ Burma Gazetteer: the Bhamo district (Rangoon: Superintendent Government Printing and Stationery, 1960).

⁶⁶ NAD, Acc No. 766, Series 10/1, File No. 29 HSB 48, (1948), p. 11.

⁶⁷ Ibid., p. 14.

มากในการที่จะเข้ามาแย่งชิงพื้นที่อันเป็นค่าของทหารจีนในช่วง ปี ค.ศ. 1945 เพื่อเอาไว้สร้างหลักปักปันเขตแดนที่เป็นสัญลักษณ์ของความเป็นเจ้าของพื้นที่ในบริเวณรัฐฉาน”⁶⁸

ทั้งนี้ภายใต้สถานะการเป็นเมืองยุทธศาสตร์ในการสงครามระหว่างกองทัพของจีนคอมมิวนิสต์และกองทัพของรัฐบาลจีนคณะชาติ การเข้ามาของทหารจีนทั้งสองได้ส่งผลให้เมืองบามอถูกจัดการปรับเปลี่ยนพื้นที่และบทบาทของเมืองไปตามสถานการณ์แห่งสงคราม ความเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไม่ได้จำกัดอยู่เพียงแค่นั้นในด้านโครงสร้างทางกายภาพเท่านั้น หากแต่ยังครอบคลุมไปถึงวิถีชีวิตของชาวเมืองนี้ด้วยเช่นกัน

2.2 เศรษฐกิจการค้าในเมืองบามอ

ในช่วงก่อนปี ค.ศ. 1937 สภาพทางการค้าของเมืองบามอเป็นไปในลักษณะการคงอยู่ร่วมกันของการค้าสองระดับ คือระดับท้องถิ่นและระดับนานาชาติ ทั้งนี้เครือข่ายของการค้าทั้งสองระดับนี้เชื่อมกันโดยมีพ่อค้าต่างชาติซึ่งเข้ามาทำการค้าขายที่เมืองบามอเป็นตัวเชื่อมหลัก ลักษณะของเมืองท่าในการแลกเปลี่ยนสินค้าของเมืองบามอนี้ ยังคงดำเนินมาอย่างต่อเนื่องจนถึงปี ค.ศ. 1937 หากแต่ในช่วงเวลาของสงคราม รัฐบาลอาณานิคมอังกฤษได้ทำการค้าภายใต้ภาวะสงคราม โดยสินค้าที่สำคัญคือ ยุทธปัจจัยด้านสงคราม เช่น อาวุธ ดินปืน ระเบิด และอุปกรณ์ทำเส้นทางรถไฟ เป็นต้น

ลักษณะสำคัญของการเศรษฐกิจเมืองบามอในช่วงภาวะสงครามก็คือ เครือข่ายเส้นทางการค้าจะซ้อนทับอยู่กับเส้นทางการรบและลำเลียงยุทธปัจจัยสงคราม ทั้งนี้เครือข่ายเส้นทางการค้าเลียงยุทธปัจจัยที่มีเมืองบามอเป็นส่วนหนึ่งในเส้นทางนั้น อาจจะสามารถแบ่งพิจารณาได้สองช่วงเวลาคือ 1) ช่วงปี ค.ศ. 1937-1942 เป็นช่วงเวลาก่อนที่พม่าและเมืองบามอจะถูกกองทัพญี่ปุ่นยึดครอง เครือข่ายเส้นทางการค้าดังกล่าวคือ เส้นทางจากพม่าตอนล่างลำเลียงยุทธปัจจัยโดยอาศัยแม่น้ำอิระวดีมายังเมืองบามอ และเส้นทางรถไฟมายังเมืองลาเจียว แล้วลำเลียงเข้าสู่ถนนพม่าไปยังจีนตอนใน 2) ช่วงปี ค.ศ. 1943 เป็นต้นมา เครือข่ายเส้นทางการค้าข้างต้นได้เปลี่ยนไปเนื่องจากการเข้ายึดครองพม่าของกองทัพญี่ปุ่นเครือข่ายใหม่คือ เส้นทางจากอัสสัม-พม่าตอนบน-จีน โดยเมืองที่สำคัญในเครือข่ายเส้นทางการค้าดังกล่าวคือ เมืองเลโท เมืองมิดจินา เมืองบามอ และเมืองหวานติง

สถานการณ์ที่ญี่ปุ่นเข้ายึดครองพม่าในปี ค.ศ. 1943 นั้น ส่งอิทธิพลต่อการเพิ่มบทบาทของเมืองบามอในการเป็นเมืองที่สำคัญที่สุดของเส้นทางลำเลียงยุทธปัจจัยสงคราม ทั้งนี้เนื่องจากการที่กองทัพญี่ปุ่นได้เข้ายึดครองพม่าตอนล่างนั้น กองทัพญี่ปุ่นมีเป้าหมายในการเข้าควบคุมเฉพาะเส้นทางการคมนาคม ทำให้เส้นทางจากพม่าตอนล่างถูก “ปิด” การลำเลียงยุทธปัจจัยจากพม่า

⁶⁸Ibid.

ตอนล่างเข้าสู่เมืองลาเลียวโดยอาศัยเส้นทางรถไฟนั้นได้หยุดชะงักลง ด้วยเหตุดังกล่าว เครื่องข่ายในการลำเลียงได้เปลี่ยนเป็นเครือข่ายเส้นทางจากอินเดียน พม่า จากนั้นจึงเข้าสู่จีน และที่สำคัญคือเส้นทางในการลำเลียงเหลืออยู่เฉพาะแต่เมืองบามอเท่านั้น ทั้งนี้การลำเลียงยุทธปัจจัยการรบจะผ่านถนนใจกลางเมืองบามอ เส้นทางดังกล่าวนี้จะผ่านชุมชนชาวจีนและกลุ่มคนงานซึ่งตั้งบ้านเรือนอยู่สองฟากของถนนดังกล่าว โดยลำเลียงผ่านเข้ามาทางตะวันออกของเมืองไปยังทิศตะวันตกของเมือง อันเชื่อมกับเส้นทางจากเมืองบามอเข้าสู่เมืองน้ำคำ และเมืองหวานติง จากนั้นก็เข้าสู่ถนนพม่าในที่สุด

2.2.1 แรงงาน การผลิต และธุรกิจใหม่ของเมืองบามอ

การค้าในเมืองบามอในช่วงปี ค.ศ. 1937-1949 เป็นการค้าในช่วงภาวะของสงคราม ลักษณะการค้าจึงเป็นในรูปแบบความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างคนในเมืองบามอกับผู้ซื้อยุทธปัจจัยการรบคือ กองทัพของอังกฤษและกองทัพญี่ปุ่น ทำให้กลุ่มคนดังกล่าวต้องทำการผลิตเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของกองทัพที่เข้ามาสัมพันธ์ในฐานะผู้ซื้อและผู้ปกครอง ดังจะเห็นได้จากการเข้ามายึดเมืองบามอเป็นฐานที่มั่นในพม่าตอนบนของกองทัพญี่ปุ่นในปี ค.ศ. 1943 เป็นต้นมา

ความต้องการผลผลิตที่เพิ่มขึ้นทำให้คนในเมืองบามอต้องทำการปลูกพืชเพื่อสนองต่อความต้องการของเหล่ากองทัพนั้น อันเป็นการผลิตนอกฤดูกาล เพื่อปลูกให้เพียงพอและทันต่อการบริโภคในช่วงสงคราม หรือไม่ก็เป็นการเร่งปลูกตามความต้องการของผู้สั่งซื้อ ดังปรากฏในรายงานประจำปีของอังกฤษในปี ค.ศ. 1942 กล่าวตัวอย่างเกี่ยวกับความต้องการเสบียงในช่วงภาวะสงครามว่า

“ในปี ค.ศ. 1943 กองทัพญี่ปุ่นสั่งซื้อข้าว และเกษตรกรเองต้องผลิตให้กับกองทัพโดยกองทัพญี่ปุ่นต้องการข้าว 9,000-10,000 ถึงต่อวัน ประมาณ 25 คันเกวียน สัตว์เช่นวัว ประมาณ 1,000 ตัว ส่งในพื้นที่ทางใต้ของเมืองบามอ มะเขือเทศนั้นกองทัพต้องการ 15,000 ถึง สามารถหาได้ในพื้นที่ที่จัดการปลูกพืชเหล่านี้ การลำเลียงขนส่งมีความยากลำบาก ต้องใช้ช้างเพื่อลำเลียงเสบียงดังกล่าว”⁶⁹

การเร่งการผลิตเสบียงอาหารและเพิ่มปริมาณของเสบียงทำให้ต้องอาศัยแรงงานที่เพิ่มขึ้นตามไปด้วย กลุ่มคนจีนที่อพยพเข้ามาในเมืองบามอได้เข้ามามีส่วนในการผลิตพืชเพื่อสนองต่อความ

⁶⁹NAD, Acc No: 480, Series 1/6 (A), File No: -, (1942), pp. 12, 13, 24.

ต้องการของกองทัพญี่ปุ่นและกองทัพอังกฤษ ซึ่งตรงกับรายงานทางราชการของอังกฤษ โดยกล่าวถึง การที่คนจีนเข้ามาขังเมืองบามอเพิ่มขึ้น พร้อมกันนั้นก็มีการเพิ่มจำนวนมากขึ้น ดังปรากฏใน เอกสารรายงานทางราชการของข้าราชการอังกฤษกล่าวว่า

“สำหรับฤดูร้อนเสบียงที่เป็นการเกษตรในท้องถิ่นสามารถทำให้เพิ่มขึ้นได้เร็วขึ้น พื้นที่โดยเฉลี่ยที่ทำการเป็นส่วนใหญ่คือสามารถปลูกได้ครึ่งหนึ่งถึงหนึ่งเอเคอร์ ให้ หมูบ้านเก็บข้าวไว้เพื่อให้กับกองทัพสำหรับเร่งด่วนเมื่อกองทัพต้องการแต่เสบียง ขนาดใหญ่สามารถรับและขายได้ทันทีที่ที่ต้องการได้”⁷⁰

ในช่วงภาวะของสงคราม เมืองบามอได้เปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่และที่อยู่อาศัยของชุมชน กล่าวคือเกิดการขยายพื้นที่สำหรับการเกษตรกรรมเพื่อส่งออกให้กับกองทัพของอังกฤษและกองทัพ จีน พื้นที่การเกษตรสำหรับปลูกพืชเพื่อการส่งออกนี้ได้ขยายออกไปยังนอกเมืองบามอ เข้าสู่เขต เมืองโมเมียว เมืองเมียวทิด เมืองชเวกู และเมืองแมนลี โดยบริเวณดังกล่าวล้วนเป็นเมืองติดกับ แม่น้ำอิรวดีทั้งสิ้น (ดูรายละเอียดเกี่ยวกับทำเลที่ตั้งของเมืองเหล่านี้จากแผนที่ที่ 4.2) ทั้งนี้เป็นเพราะ ความต้องการผลผลิตทางการเกษตรที่เพิ่มขึ้น ดังปรากฏในเอกสารรายงานทางการทูตของอังกฤษ กล่าวไว้ว่า

“รายงานในวันที่ 19 ธันวาคม 1942 กล่าวถึงการซื้อและการเก็บข้าว 100 ถึงต่อหนึ่ง หมูบ้าน จ่ายเงินให้สำหรับซื้อข้าวและอาหารอื่นๆ ซึ่งทางจีนได้ทำการลงทะเบียนเพื่อ ขอซื้อเครื่องอุปโภคเหล่านั้น ทางทหารเองต้องการซื้อผัก เนื้อ ปลา มีการเร่งให้ปลูก มะเขือเทศ เร่งปลูกให้ทันฤดูร้อนที่จะมาถึงทั้งในส่วนของข้าว ในแต่ละหมู่บ้านต้อง ปลูกเพื่อส่งออกขายให้กับทหารจีนและทหารญี่ปุ่น กองทัพจะซื้อผักต่างๆ เพื่อนำไป เป็นเสบียง ทางส่วนท้องถิ่นเองต้องจัดการให้เร่งการผลิตเร็วขึ้น ในช่วงเวลาดังกล่าว ทหารญี่ปุ่นเข้ามายึดพม่าตอนล่างได้แล้วในเดือนมีนาคม ปี ค.ศ. 1942”⁷¹

ตารางที่ 4.1 ตัวอย่างผลผลิตทางการเกษตรและปศุสัตว์ในเมืองบามอ ปี ค.ศ. 1944

พื้นที่ทำกินในเมืองบามอ	4,146	ตารางไมล์
ข้าว	40,455	เอเคอร์
ยาสูบ	364	เอเคอร์

⁷⁰NAD, Acc No: 481, Series 1/6 (A), File No: -, (1943-44), pp. 9-11.

⁷¹NAD, Acc No: 480, Series 1/6 (A), File No: -, (1942), pp. 7-8.

พืชผักทั่วไป	250	เอเคอร์
ว้าว	42,000	ตัว
ควาย	72,000	ตัว

ที่มา: NAD, Call No: 4/1 (21) M. 45 15343, “British military administration Burma annual, 1944,” p. 19.

ทั้งนี้ผลผลิตทางการเกษตรไม่เพียงแต่จะสำหรับเป็นเสบียงให้แก่ทหารในกองทัพเท่านั้น ส่วนหนึ่งยังเป็นการผลิตสำหรับสัตว์ที่ใช้ในการลำเลียงยุทธปัจจัยต่างๆ ดังนั้นจึงมีการสั่งซื้อและรวบรวมอาหารที่ใช้สำหรับสัตว์คือข้าวไร่ ซึ่งเป็นที่ต้องการสำหรับการทำอาหารสัตว์โดยเฉพาะ

ตารางที่ 4.1 ได้แสดงให้เห็นถึงการใช้พื้นที่ในเมืองบามอในช่วงปี ค.ศ. 1944 ว่ามีการพัฒนาพื้นที่จำนวนมากสำหรับการผลิตสินค้าทางการเกษตร กล่าวคือ มีการใช้พื้นที่ในการปลูกข้าว 40,455 เอเคอร์ ปลูกยาสูบ 364 เอเคอร์ และปลูกพืชผักทั่วไป 250 เอเคอร์ ขณะที่การปศุสัตว์ก็มีการผลิตอยู่ในระดับสูง (ว้าว 42,000 ตัว ควาย 72,000 ตัว) นอกจากนี้ ได้มีการประมาณการถึงผลผลิตทางการเกษตรทั้งหมดในเมืองบามอของปีเดียวกันว่ามีปริมาณถึง 21,000 ตัน ในขณะที่ความต้องการผลผลิตประเภทนี้โดยประมาณ 31,000 ตัน โดยเป็นความต้องการผลผลิตข้าวประมาณ 7,000 ตัน ขณะเดียวกันก็มีรายงานว่าผลผลิตที่ได้ในปี ค.ศ. 1944 นั้นผลิตผลทางการเกษตรที่ผลิตได้เป็นเพียง 30 เปอร์เซ็นต์เท่านั้น ทำให้ยังอาจจะขาดแคลนข้าวสำหรับปี ค.ศ. 1945 ในปริมาณประมาณ 17,000 ตัน⁷² ซึ่งรายละเอียดเหล่านี้จากรายงานได้แสดงให้เห็นถึงอุปสงค์สินค้าประเภทเสบียงอาหารในภาวะสงครามที่อยู่ในระดับสูง

การขยายพื้นที่สำหรับการกสิกรรมสอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนคนอพยพเข้ามาในเมืองบามอ โดยเฉพาะชาวจีนซึ่งลี้ภัยสงครามเข้ามา ชาวจีนอพยพเหล่านี้ได้เพิ่มปริมาณแรงงานสำหรับภาคการผลิตของเมือง โดยเฉพาะภาคเกษตรกรรมเพื่อการส่งออกหรือเป็นเสบียงอาหารในการสงคราม ขณะที่แรงงานส่วนหนึ่งได้เข้าไปสู่ฐานะการเป็นแรงงานขนเสบียงให้กับกองทัพ Richard Dunlop⁷³ ได้ชี้ให้เห็นถึงประเด็นกลุ่มคนคะฉิ่นซึ่งเข้าร่วมกับกองทัพอังกฤษและสหรัฐฯ ในฐานะเป็นทหารอาสาสมัครของกองทัพสหรัฐฯ ในหน่วยที่ชื่อว่า Detachment 101⁷⁴ ซึ่งขณะเดียวกันก็ใช้แรงงานในฐานะเป็นคนขนลำเลียงเสบียงให้กับกองทัพของอังกฤษและสหรัฐฯ แรงงานที่เข้า

⁷²British military administration Burma annual, Call No: 4/1 (21) M. 45 15343, 1944, p. 19.

⁷³Richard Dunlop, Behind the Japanese lines with the OSS in Burma (Chicago: Rand McNally and company, 1979).

⁷⁴Kermit Roosevelt, The overseas targets war report of the OSS volume 2 (New York: Walker and Company, 1976), p. 371.

มาทำงานในบริษัทเดินรถทำการขนส่งระหว่างพม่ากับจีนนั้นมีทั้งแรงงานชาวพม่าเองและแรงงานชาวจีน

นอกจากการขยายการผลิตและการใช้แรงงานที่เพิ่มขึ้นในภาคการผลิตดังกล่าวนี้ ยังมี การขยายตัวของบางภาคธุรกิจในเมืองบามอช่วงภาวะสงครามนี้ ที่เห็นได้ชัดเจนคือธุรกิจประเภทบ้านเช่า ที่พัก และร้านสะดวกซื้อ

กิจกรรมการเดินรถตามเส้นทางจากเมืองบามอไปตามถนนพม่านั้นก่อให้เกิดธุรกิจประเภทบ้านเช่าสำหรับพนักงานขับรถของทั้งบริษัทของอังกฤษและจีน มีการขยายตัวของธุรกิจที่พักริมทางสำหรับนักเดินทางหรือพนักงาน พร้อมทั้งเกิดร้านสะดวกซื้อ⁷⁵ ปรากฏการณ์ดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงสภาพการค้าในเมืองบามอที่ผันตัวเมืองเองมาเป็นเมืองยุทธศาสตร์การรบและเมืองทำการค้าสินค้าประเภทยุทธปัจจัยการรบ

จากข้อมูลเกี่ยวกับความเปลี่ยนแปลงในภาคการผลิต แรงงาน และการธุรกิจของเมืองบามอ ดังกล่าวนี้ได้แสดงให้เห็นว่าการเพิ่มปริมาณการผลิตสินค้าบริโภคของเมืองบามอนั้น เป็นการผลิตเพื่อป้อนให้กับกองทัพทั้งสองฝ่าย กลุ่มผู้ผลิตและผู้ใช้แรงงานดังกล่าวนี้เป็นตัวอย่างหนึ่งที่แสดงให้เห็นถึงความสามารถในการปรับตัวและแสวงหาโอกาสสร้างผลกำไรจากช่วงภาวะสงคราม

2.2.2 การค้าในระดับภาครัฐบาลอาณานิคมอังกฤษ

การค้าในระดับรัฐที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าวนี้ คู่ค้าที่สำคัญของรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษคือรัฐบาลจีนคณะชาติ ซึ่งเน้นหนักในการค้ายุทธปัจจัยการรบ ดังจะปรากฏให้เห็นผ่านกิจกรรมการค้าและการลำเลียงยุทธปัจจัยการรบระหว่างพม่ากับจีน และอาจจะเห็นได้จากการเพิ่มปริมาณแรงงานชาวพม่าและชาวจีนที่เข้ามาทำงานในบริษัทเดินรถขนส่งข้ามพรมแดนดังกล่าว

รัฐบาลอาณานิคมอังกฤษดำเนินการค้ากับจีน โดยการส่งสินค้าประเภทอาวุธสงคราม เสิบียงอาหาร อุปกรณ์สร้างทางรถไฟ เป็นต้น โดยลำเลียงยุทธปัจจัยสงครามจากพม่าตอนล่างมายังเมืองบามอและเมืองลาเถียวอันเป็นเมืองต้นทางเข้าสู่จีน เกิดบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัทการเดินรถของอังกฤษกับบริษัทการเดินรถของรัฐบาลจีน โดยมีข้อตกลงในเรื่องของการเก็บภาษีผ่านทางจากเมืองบามอและเมืองลาเถียวไปยังถนนพม่า และเก็บภาษีสินค้าที่ลำเลียงจากพม่าไปยังจีน เพื่อดูแลเรื่อง

⁷⁵Anthony Best (editor) and Paul Preston and Michael Partridge (general editors), British documents on foreign affairs: reports and papers from the foreign office confidential print. Part III, from July 1941 through December 1941. Series E. Asia (Bethesda, Md.: University Publications of America, 1997), p. 77.

การขนส่งลำเลียงยุทธปัจจัยจากพม่าเข้าสู่จีน เกิดการจัดตั้งสถานีการเดินรถที่เมืองลาเจียวและเมืองบามอ มีการลงทะเบียนของรถที่จะเข้ามาในพม่าจากจีน⁷⁶

อังกฤษได้จัดตั้งสถานีการเดินรถไว้ที่เมืองลาเจียว แต่มีรายงานของบริษัทการเดินรถชื่อ South-West Transportation Company กล่าวถึงปัญหาเรื่องการเดินทางบนเส้นทางลาเจียวว่า “เมื่อพิจารณาการเดินทางที่เมืองลาเจียวพบว่าเป็นเส้นทางที่ยากลำบากเกี่ยวกับการลำเลียงสินค้าจากจีน บนถนนพม่าจากเขตพรมแดนของเมืองลาเจียว”⁷⁷ ซึ่งปัญหาดังกล่าวนี้ได้ทำให้บริษัทฯ ตัดสินใจยุติการดำเนินธุรกิจขนส่งบนเส้นทางนี้ และหันไปลงทุนดำเนินธุรกิจขนส่งที่เมืองบามอ

อาจจะกล่าวได้ว่าก่อนหน้าที่บทบาทของเมืองลาเจียวในการเป็นเมืองต้นทางในการลำเลียงยุทธปัจจัยเข้าสู่จีนจะยุติลงในปี ค.ศ. 1942 เนื่องจากถูกกองทัพญี่ปุ่นทำลาย ฝ่ายบริษัทในธุรกิจการขนส่งได้เริ่มหันไปให้ความสำคัญกับเมืองบามอมากขึ้นตั้งแต่ในช่วงเวลาก่อนนั้น เริ่มมีการพัฒนาเมืองบามอให้เป็นชุมทางการเดินรถและเส้นทางหลักในการลำเลียงยุทธปัจจัยการรบจากพม่าไปยังจีน⁷⁸

ตารางที่ 4.2

แสดงการค้าข้ามพรมแดนระหว่างพม่ากับจีน ในปี ค.ศ. 1938-1941*

	1938-1939	1939-1940	1940-1941
การส่งออกจากเมืองบามอไปยังจีน	1,409,166 รูปี	4,369,700 รูปี	7,114,108 รูปี
การนำเข้าจากจีนมายังเมืองบามอ	6,394,335 รูปี	1,949,171 รูปี	1,742,343 รูปี

ที่มา: NAD, Call No: 4/1 (31), F. 1943 11893, “Financial and economic annual of Burma, July 1943,” p. 178.

หมายเหตุ: *ข้อมูลระหว่างเดือนเมษายนถึงเดือนมีนาคมของปีถัดไป

ตารางที่ 4.2 แสดงปริมาณการค้าข้ามพรมแดนระหว่างพม่ากับจีน ซึ่งชี้ให้เห็นถึงปริมาณการส่งออกสินค้าจากเมืองบามอ ส่วนหนึ่งเป็นการส่งออกสินค้าประเภทยุทธปัจจัยการรบและส่วน

⁷⁶NAD, Acc No: 5978, Series 1/1 (A), File No: 633 D (M) 39, (1939), p. 6. และ John Anderson, *A report on the expedition to Western Yunan via Bhamo* (Calcutta: Office of the superintendent of government printing, 1871), pp. 59, 216. และ Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *China-Burma-India theater: time run out in CBI* (Washington D.C.: Office of the Chief of military history, 1959), pp. 114, 136.

⁷⁷NAD, Acc No: 5978, Series 1/1 (A), File No: 633 D (M) 39, (1939), p. 5.

⁷⁸Anthony Best (editor) and Paul Preston and Michael Partridge (general editors), *British documents on foreign affairs: reports and papers from the foreign office confidential print. Part III, from July 1941 through December 1941. Series E. Asia*, p. 27.

หนึ่งเป็นสินค้าประเภทของเสียบอาหารที่สามารถผลิตได้ในเมืองบามอและในพื้นที่อื่นๆ ดังปรากฏข้างต้นว่ามีการซื้อขายโดยตรงระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย ปริมาณการส่งออกในปี ค.ศ. 1938-1939 เปรียบเทียบกับช่วงปี ค.ศ. 1939-1940 พบว่าปริมาณการส่งออกจากเมืองบามอไปยังจีนเพิ่มขึ้นเป็นมูลค่าถึง 2,960,534 รูปี และจากปี ค.ศ. 1939-1940 เปรียบเทียบกับปริมาณการส่งออกปี ค.ศ. 1940-1941 มีมูลค่าเพิ่มขึ้น 2,744,408 รูปี การเพิ่มขึ้นของมูลค่าการส่งออกดังกล่าวเป็นการชี้ให้เห็นถึงความคึกคักทางการค้าในฝั่งของพม่า เมื่อเปรียบเทียบกับการนำเข้าสินค้าจากจีนมายังเมืองบามอนั้นพบว่า มีแนวโน้มของมูลค่าการค้าทั้งสามช่วงเวลานั้นลดลง เมื่อเทียบกับปริมาณความต่างระหว่างสองช่วงดังกล่าวพบว่า ช่วงปี ค.ศ. 1940-194 ปริมาณการส่งออกไม่มากเท่ากับปี ค.ศ. 1939-1940 เพราะสาเหตุความขาดแคลนของสินค้าประเภทเสียบอาหารที่ต้องเร่งผลิต และไม่ทันต่อความต้องการอย่างเร่งด่วนในภาวะของสงคราม อาทิ ราคาข้าวและพืชบางประเภทสูงขึ้น สภาพดังกล่าวได้สะท้อนให้เห็นถึงภาวะของสงครามที่มักมีฝ่ายหนึ่งที่ได้รับผลประโยชน์เนื่องจากภาวะของสงครามและย่อมมีอีกฝ่ายที่เป็นฝ่ายเสียประโยชน์ และสภาพเศรษฐกิจในสภาวะแห่งสงครามนั้น ปริมาณการค้ามักจะผันผวนไปตามสถานการณ์ของสงคราม มากกว่าจะเป็นการเศรษฐกิจที่แน่นอน

ในช่วงสงครามโลกครั้งที่สองนี้ การค้าข้าวในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้นได้ล่มสลายลง ไม่สามารถหาตลาดเพื่อค้าขายข้าวได้อย่างเป็นปกติอีก ทั้งการคมนาคมต่างๆ ก็หยุดชะงัก⁷⁹ ในขณะที่ปริมาณการนำเข้าของสินค้าจากจีนเข้ามายังเมืองบามอนั้นเห็นได้ชัดเจนถึงปริมาณที่ลดลงตั้งแต่ปี ค.ศ. 1939-1941 เป็นต้นมา เป็นที่น่าสังเกตว่าปี ค.ศ. 1938-1939 ปริมาณการนำเข้าสินค้าจากจีนมายังเมืองบามอมีปริมาณสูงมากเมื่อเทียบกับปริมาณการส่งออก ดังนั้นจึงมีส่วนทำให้ปริมาณการส่งออกโดยรวมจากเมืองบามอไปยังจีนนั้นมีปริมาณลดลงจากปี ค.ศ. 1939-1940 อย่างไรก็ตามเมืองบามอก็ยังคงมีหน้าที่หลักในช่วงเวลาดังกล่าวคือ การเป็นเมืองลำเลียงยุทธปัจจัยการรบ เสียบอาหาร ไปยังจีนร่วมกับการเป็นแหล่งผลิตเสียบ นอกจากนี้แล้วกองทัพญี่ปุ่นได้เข้ามาแทรกแซงการดำเนินธุรกิจการค้ายุทธปัจจัยการรบของอังกฤษในช่วงปี ค.ศ. 1940-41 อันเป็นปีที่พม่ายังไม่ถูกกองทัพญี่ปุ่นยึด โดยกองทัพของญี่ปุ่นยื่นข้อเสนอให้อังกฤษยุติการค้าเลียงขนส่งยุทธปัจจัยบางอย่างลง เช่น น้ำมัน อุปกรณ์การสร้างเส้นทางรถไฟ อาวุธ เป็นต้น จึงมีส่วนทำให้ ปริมาณการส่งออกจากเมืองบามอไปยังจีนนั้นลดลง

ทั้งนี้เมื่อพิจารณาดารางที่ 4.3 จะพบความสอดคล้องกับตารางที่ 4.2 ในส่วนของปริมาณการค้าระหว่างพม่ากับจีน ซึ่งมีปริมาณเพิ่มขึ้นเป็น 3 เท่าจากปี ค.ศ. 1939-1940 มายังปีค.ศ. 1940-1941

⁷⁹Paul H. Kratoska, "The impact of the Second World War on commercial rice production in mainland South-East Asia".

ตารางที่ 4.3
แสดงปริมาณการค้าข้ามพรมแดนระหว่างพม่ากับจีนโดยถนนพม่า
และเส้นทางอื่นๆ ปี ค.ศ. 1938-1941

ปี ค.ศ.	มูลค่าการค้า (รูปี)
1939-1940	31,092,338
1940-1941	90,506,286

ที่มา: NAD, Call No: 4/1 (31), F. 1943 11893, "Financial and economic annual of Burma, July 1943," p. 178.

2.2.3 บริษัทการค้าเลียงขนส่งบามอ-จีน

อังกฤษพิจารณาว่าการเข้าไปควบคุมกิจการบริษัทเดินรถเพื่อบรรทุกยุทธปัจจัยทางทหาร และเสบียงต่างๆ เข้าสู่จีน เป็นกิจกรรมการลงทุนที่อังกฤษสมควรที่จะเข้ามาแสวงหาผลประโยชน์ โดยการเข้าร่วมกับกลุ่มบริษัทการเดินรถในพม่าและกลุ่มบริษัทของรัฐบาลจีน ในเอกสารการทูตของอังกฤษกล่าวว่า เป็นการยากที่จะยุติการค้าบนเส้นทางถนนพม่าถึงแม้จะตกอยู่ในภาวะสงคราม⁸⁰ โดยสินค้าที่ทางรัฐบาลจีนคณะชาติต้องการคือ เเสบียงอาหาร ผ้าฝ้าย ดินปืน อาวุธ กระสุน น้ำมัน อุปกรณ์และเครื่องมือในการสร้างเส้นทางรถไฟ เป็นต้น

เนื่องจากรัฐบาลจีนคณะชาติต้องการยุทธปัจจัยดังกล่าวในการต่อต้านกองทัพของญี่ปุ่น ในภาวะสงครามเช่นนี้ยุทธปัจจัยที่สำคัญคือน้ำมัน ทางรัฐบาลจีนคณะชาติต้องการให้อังกฤษส่งน้ำมันให้กับจีน ดังนั้นเมืองที่สามารถผลิตน้ำมันได้คือเมืองเียนานใต้เมืองมณฑลเฉย การลำเลียงน้ำมันจากเมืองดังกล่าวโดยอาศัยการลำเลียงจากเส้นทางแม่น้ำอิระวดีเข้ามาเก็บไว้ที่เมืองบามอ⁸¹ เนื่องจากลักษณะเด่นของเมืองนี้คือด้วยลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เป็นเมืองพรมแดนติดต่อกับจีน ในขณะเดียวกันก็เป็นเมืองที่เชื่อมกับเส้นทางแม่น้ำอิระวดี อันเป็นเส้นทางหลักในการลำเลียงน้ำมันจากเมืองเียนานเจาเก็บไว้ที่เมืองบามอเชื่อมกับแม่น้ำอิระวดี และหลังจากนั้นค่อยลำเลียงน้ำมันเข้าสู่จีน ดังจะเห็นได้จากเอกสารการทูตของอังกฤษ British documents on foreign affairs กล่าวว่า

“เส้นทางจากเมืองบามอ ถนนสายนี้ใช้ประโยชน์ในการเดินทางของน้ำมัน อันเป็นการดำเนินงานของบริษัทน้ำมันซึ่งกล่าวว่าเป็นเส้นทางที่สะดวก ในการลำเลียงน้ำมัน เพื่อ

⁸⁰ Anthony Best (editor) and Paul Preston and Michael Partridge (general editors), British documents on foreign affairs: reports and papers from the foreign office confidential print. Part III, from July 1941 through December 1941. Series E. Asia, p. 24.

⁸¹ Ibid., p. 35.

ไปเก็บไว้ที่คลังเก็บน้ำมันที่เมืองบามอ โดยผ่านการลำเลียงโดยแม่น้ำ ซึ่งคลังเก็บน้ำมันดังกล่าวเป็นถังที่อยู่ใต้ดินและลำเลียงน้ำมันเข้าสู่จีนและลำเลียงมาเก็บอีกครั้งที่เมืองบามออีกที”⁸²

ซึ่งเดิมการค้าน้ำมันก่อนช่วง 1940 เป็นการค้าที่ต้องมารับน้ำมันจากเมืองเขานานเจาเอง แต่เพื่อต้องตอบสนองต่อภาวะของสงคราม จึงจำเป็นต้องสร้างคลังเก็บน้ำมันไว้ที่เมืองบามอเพราะ ด้วยลักษณะเด่นของเมืองบามอในการเป็นเครือข่ายของเส้นทางบกและเส้นทางแม่น้ำ อย่างไรก็ตามมีบริษัทที่ดูแลรับผิดชอบในเรื่องของการลำเลียงน้ำมันจากเมืองบามอสู่เมืองหวานติงคือ The Asiatic Petroleum Company มีบันทึกในเดือน กันยายน ปี ค.ศ. 1941 กล่าวว่า

“บริษัทมีการจัดขบวนรถบรรทุกเพื่อรับน้ำมัน 55 คัน จากเมืองบามอถึงเมืองหวานติง และลำเลียงน้ำมันได้วันละ 9,000 แกลลอน และพยายามให้เพิ่มขึ้นวันละ 20,000 แกลลอน การขนน้ำมันโดย the Asiatic Petroleum Company ที่จะสามารถทำการขนน้ำมันในพม่า 20000 ตัน ต่อเดือนสำหรับการคมนาคมขนส่งไปยังจีน มีแผนการสร้างท่อลำเลียงน้ำมันแต่เขตแดนที่จะใช้ข้าม เป็นภูเขาและถ้าสร้างต้องใช้เวลานาน”⁸³

มีความพยายามจัดตั้งสถานีน้ำมันจีนที่เมืองบามอ มีการลำเลียงน้ำมันจากเมืองบามอไปจนถึงเมืองหวานติง เมืองนี้เป็นเมืองที่อยู่ในเขตแดนของจีนแต่ใกล้กับเมืองบามอ⁸⁴ สถานีน้ำมันควรตั้งอยู่ในบริเวณด้านตะวันตกของเมืองบามอเพราะว่าเป็นด้านที่สามารถลำเลียงเข้าสู่ถนนบามอ-หวานติงได้ อีกทั้งเป็นจุดรวมของน้ำมันทั้งสองแหล่ง

ความพยายามที่จะลำเลียงน้ำมันซึ่งถือว่าเป็นยุทธปัจจัยทางสงครามที่จำเป็นนั้นก่อให้เกิดผลกระทบต่อเมืองบามอ ซึ่งเดิมเป็นแต่เมืองชุมทางการค้าระหว่างอินเดีย พม่า และจีน แต่เมื่อเกิดสงครามเมืองบามอเป็นเมืองสำคัญในการลำเลียงน้ำมันและเป็นคลังเก็บน้ำมัน อีกทั้งเกิดบริษัทเดินรถขึ้น และเป็นชุมทางรถเพื่อเข้าสู่จีน ทางจีนเองได้เรียกร้องถึงความต้องการให้มีการลำเลียงน้ำมันและสร้างคลังเก็บน้ำมันขึ้นดังปรากฏในเอกสารรายงานราชการของอังกฤษว่า

“เรียกร้องให้สร้างคลังเก็บน้ำมัน โดยจีนเองแทบจะไม่มีมีการลำเลียงน้ำมัน ส่งผลกระทบต่อการณ์ขนส่งลำเลียงยุทธปัจจัยการรบอย่างมาก”⁸⁵

⁸²Ibid., p. 30.

⁸³Ibid., p. 27, 83.

⁸⁴Ibid., 83

⁸⁵NAD, Acc No: 5978, Series 1/1 (A), File No: 633 D (M) 39, (1939), p. 54.

ด้วยความต้องการดังกล่าวจำเป็นที่จะต้องใช้เส้นทางจากเมืองบามออยู่ถึงแม้ว่าจะเป็นเมืองที่ไม่มีเส้นทางรถไฟก็ตาม โดยเกิดธุรกิจการเดินรถขึ้นมา มีการให้บริษัทของอังกฤษเข้าการค้าเลียงยุทธปัจจัยสินค้าเข้าสู่จีน และบริษัทการเดินรถดังกล่าวได้ร่วมทำงานกับรัฐบาลจีน บริษัทดังกล่าวคือ Irrawaddy Flotilla Company เพื่อการค้าเลียงยุทธปัจจัยการทหารจากแม่น้ำอิระวดีเข้าสู่เมืองบามอการที่รัฐบาลอังกฤษเลือกให้สัปดาห์ในการขนส่งยุทธปัจจัยการทหารด้วยเหตุผลสองประการคือ 1) ลูกจ้างต่างๆ เป็นของบริษัทอยู่แล้ว 2) มีความสะดวกในการสร้างเครือข่ายการเดินรถเพราะบริษัทต่างๆ เหล่านี้มีเครือข่ายและหน่วยงานของตนเองอยู่แล้วไม่ต้องเข้าไปจัดการให้เกิดความยุ่งยาก โดยบริษัทดังกล่าวต้องค้าเลียงอาวุธ, ดินปืนและรวบรวมไว้เพื่อส่งไปยังจีนโดยการรับที่เมืองท่าอย่างกุ้ง โดยร่วมกับการค้าเลียงยุทธปัจจัยกับบริษัท South-West Transportation Company ที่เมืองลาเถียว⁸⁶

บริษัทเดินรถที่ทำสัญญาที่รัฐบาลพม่าโดยทำหน้าที่ในการขนยุทธปัจจัยจากพม่าเข้าสู่จีน คือ South-West Transportation Company⁸⁷ มีหน้าที่โดยตรงในการดูแลและยุทธปัจจัยสงครามและควบคุมรถบรรทุกที่แล่นบนถนนพม่า ในกรณีของน้ำมัน จะมีบริษัทที่รับซุกน้ำมันและค้าเลียงน้ำมันจากเมืองบามอไปยังเมืองหวานติง (Wanting) ทั้งนี้เพราะว่าเมืองบามอมีลักษณะเด่นดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ดังปรากฏในเอกสารรายงานการทูตอังกฤษ

“ความต้องการในเรื่องของสินค้า, ปริมาณของสินค้าเข้าสู่จีน จีนออกมาสัญญาว่า ขบวนของรถบรรทุกสินค้า 350 คัน ต่อเดือน แต่ มีแค่ 75 คัน ซึ่งต้องการอีก 175 คัน”⁸⁸

นอกจากนี้เมืองบามอในช่วงปี ค.ศ. 1946-1949 สภาพทางเศรษฐกิจการค้าของเมืองบามอนั้นตกอยู่ภายใต้ภาวะหลังเสร็จสิ้นสงครามซึ่งลักษณะทั่วไปของภาวะการณดังกล่าวคือ สภาพของเมืองย่อมต้องเสียหายจากการสงคราม พื้นที่ของเมืองบางส่วนของเมืองบางส่วนในภาวะดังกล่าวเสียหายเนื่องจากสารเคมีจากอาวุธไม่สามารถปลูกพืชบางประเภทได้ ทำให้ผลผลิตในเมืองย่อมกระทบกระเทือนไปด้วย

อย่างไรก็ตามลักษณะทางภูมิศาสตร์ของเมืองบามอนั้นเป็นเมืองท่าที่เชื่อมเส้นทางการค้าทางน้ำอันได้แก่แม่น้ำอิระวดีกับเส้นทางบกคือเส้นทางในมณฑลยูนนาน รวมถึงสภาพของการเป็นเมืองพรมแดนติดต่อระหว่างพม่ากับจีน เครือข่ายของการค้าและเส้นทางการค้าที่แวดล้อมเมืองบามอส่งผลให้เมืองบามอมีลักษณะที่เหมาะสมในการดำเนินกิจกรรมทางการค้า และเป็นเมืองท่าแลกเปลี่ยนสินค้าจากพม่าสู่จีน อินเดียดังที่กล่าวไว้แล้วในตอนต้น ด้วยสภาพดังกล่าวทำให้สภาพ

⁸⁶NAD, Acc No: 5991, Series 1/1 (A), File No: 907 D (M), (1939), pp. 1-5.

⁸⁷Anthony Best (editor) and Paul Preston and Michael Partridge (general editors), British documents on foreign affairs: reports and papers from the foreign office confidential print. Part III, from July 1941 through December 1941. Series E. Asia, p. 74.

⁸⁸NAD, Acc No: 5978, Series 1/1 (A), File No: 633 D (M) 39, (1939), p. 6.

ทางการค้าของเมืองบามอเป็นเสมือนกิจกรรมหลักในการเลี้ยงเมืองบามอ แม้ว่าเมืองบามอเองจะมีการทำการเกษตรกรรมแต่เมื่อตกอยู่ในภาวะหลังสงคราม สภาพที่ดินในการทำกินย่อมเป็นที่ยากลำบากในการประกอบการผลิตทางเกษตรกรรม ดังนั้นการค้าอันอาศัยการเป็นเมืองท่าส่งผ่านสินค้าจึงเป็นเสมือนกิจกรรมหลักที่จะนำรายได้เข้ามายังเมืองบามอ ดังปรากฏในรายงานประจำหัวเมืองกล่าวว่า “การค้าในเมืองบามอถือว่าเป็นหัวใจของเมืองบามอ ซึ่งเป็นการค้าทั้งในแม่น้ำอิระวดีตอนบนและตอนล่าง”⁸⁹

ในขณะที่รัฐบาลอาณานิคมอังกฤษได้เล็งเห็นความสำคัญทางการเพิ่มปริมาณทางการค้ากับจีนดังนั้นจึงดำริให้มีการสร้างเส้นทางถนนขึ้นมาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางและสามารถเดินทางติดต่อค้าขายและดำเนินการทางการควบคุมพื้นที่ของรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษได้สะดวกดังปรากฏในรายงานประจำหัวเมืองกล่าวว่า

“การเพิ่มขึ้นของการคมนาคมสัญจรโดยระหว่างรัฐฉานมายังเมืองบามอ-เมืองน้ำคำ เป็นเส้นทางที่สามารถใช้ได้ตลอดฤดูกาลเป็นการเพิ่มปริมาณการค้าให้กับเมืองบามอ การค้าข้ามพรมแดนระหว่างพม่ากับจีนนั้นทำการค้าได้ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม และลดลงในช่วงฤดูมรสุมนั้น”⁹⁰

ทางรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษได้เข้ามามีส่วนในการสนับสนุนให้เมืองบามอกลับมาเป็นเมืองท่าบนในพม่าตอนบน ดังปรากฏในเอกสารรายงานประจำหัวเมืองบามอคือ

“เรื่องของเส้นเจียวเป็นเรื่องของถนนระหว่างเมืองน้ำคำและเมืองบามอ โดยมีข้อตกลงในเรื่องของการสร้างถนนจาก โมก๊อค(Mogok)- เมืองบามอ(Bhamo)- เมืองบามอ(Momiek) และเมืองซื่อ (Si-U)”⁹¹

ทั้งนี้เพื่อผลประโยชน์สองส่วนด้วยกันคือ 1) การกำหนดและสร้างถนนที่ถูกทำลายในยามสงครามเพื่อผลประโยชน์ในการเดินทางทั้งในด้านการค้า และ2) ความสะดวกในการเดินทางเพื่อดูแลเมืองพรมแดนต่างๆ

นอกจากการค้าที่ใช้ลักษณะเด่นของเมืองบามอในการเป็นเมืองท่าทางแม่น้ำเชื่อมกับเส้นทางบกเข้าสู่จีนนั้นแล้ว การค้าที่ปรากฏขึ้นในเมืองบามอคือ การค้าอาวุธ การค้าดังกล่าวเกิดขึ้นเนื่องจากภาวะของสงครามภายในของจีนที่กระตุ้นให้เกิดการหลั่งไหลของอาวุธที่ตกค้างจากช่วงของสงครามโลกครั้งที่สอง มาซื้อขายให้กับกองทหารจีนทั้งสองฝ่าย โดยการซื้อขายดังกล่าวเกิดขึ้นตามพรมแดนระหว่างพม่ากับมณฑลยูนนาน โดยอาศัยพ่อค้าจากเมืองบามอและพ่อค้าจากรัฐฉาน

⁸⁹NAD, Series 1/6, Acc No. 25, (1946), p. 3.

⁹⁰Ibid., p. 3.

⁹¹NAD, Acc No. 766, Series 10/1, File No. 29 HSB 48, (1948), pp. 4-7.

พ่อค้าดังกล่าวส่วนใหญ่แล้วเป็นกลุ่มคนที่มีความพยายามที่เรียกร้องการปกครองตนเองออกจากการปกครองของรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษ ดังปรากฏในเอกสารรายงานประจำหัวเมืองบามอกล่าวว่

“เจ้าเมืองชื่อ เมือง เมียว กำลังสั่งให้คนคะฉิ่นที่อยู่อาศัยในอาณัติของตนเองนั้นให้เป็นพ่อค้าขายอาวุธให้กับเหล่าทหารจีนที่ส่งฝ่าย โดยกลุ่มนี้จัดตั้งกลุ่มกบฏของตนเองขึ้นมาชื่อ ค้ำแสน (KHAM SEN) บ่อยครั้งที่มีทหารจีน 30-100 นายที่มาเยือนฐานที่มั่นของเจ้าเมืองดังกล่าว”⁹²

กล่าวได้ว่าด้วยภาวะแห่งสงครามได้ส่งผลให้กับกลุ่มคนจำนวนหนึ่งได้รับผลประโยชน์ทางการค้าภายใต้เงื่อนไขของสงคราม ในขณะที่เดียวกับกลุ่มคนอีกจำนวนหนึ่งไม่สามารถปรับตัวเองให้เข้าไปช่วงชิงผลประโยชน์ทางการค้าในภาวะสงครามได้ อย่างไรก็ตามภาวะของสงครามดังกล่าวได้ส่งผลกับการดำเนินชีวิตของคนให้ปรับเปลี่ยนตัวเองตามความสามารถของกลุ่มคนนั้นๆ

2.3 สภาพสังคมและวิถีชีวิตของคนในเมืองบามอ

เมืองบามอมีกลุ่มชุมชนหลากหลายกลุ่มอยู่อาศัยร่วมกัน นอกเหนือจากชุมชนชาวพม่าซึ่งจะกระจายอยู่ทั่วเมืองแล้วนั้นมีการจัดที่อยู่อาศัยของกลุ่มชุมชนดังต่อไปนี้คือ

ทางด้านทิศเหนือ มีชุมชนคนจีน-ฉาน และชุมชนคะฉิ่น เนื่องจากว่าบริเวณทางเหนือของเมืองบามอดัดต่อกับเขตภูเขาและเมืองมิดจินา อันเป็นบริเวณที่กลุ่มคะฉิ่นโดยส่วนใหญ่อยู่อาศัย เพราะฉะนั้นกลุ่มคะฉิ่นจึงอาศัยอยู่ในบริเวณส่วนนี้ของเมือง ซึ่งสามารถติดต่อกับกลุ่มคนคะฉิ่นส่วนใหญ่ที่อยู่ในเขตเมืองมิดจินา

ทางด้านตะวันออก อันมีทำเลซึ่งเชื่อมกับแม่น้ำไทปิง บริเวณฟากนี้ของเมืองจะเป็นที่ตั้งบ้านเรือนของกลุ่มคนจีนบางส่วน

บริเวณใจกลางเมืองบามอ ซึ่งเป็นแหล่งศูนย์กลางการค้า เป็นที่อยู่ของกลุ่มชุมชนคนจีน

บริเวณทางด้านใต้ของเมือง ซึ่งอยู่ใกล้กับรัฐฉานเป็นที่อยู่ของกลุ่มชุมชนฉานรวมถึงชุมชนคนพม่า-ฉาน

สภาพของความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มคนเหล่านี้ในเมืองบามอเป็นไปอย่างราบรื่น ดังปรากฏในเอกสารรายงานทางการทูตของอังกฤษ กล่าวว่

⁹²Ibid, p. 54.

“พวกเขาเป็นกลุ่มคนพื้นเมืองของพม่าที่มีชีวิตบนพื้นฐานของความเป็นมิตร ช่วยแก้ไขปัญหาระเบิดกัญชาในเขตแดน ซึ่งยังคงอยู่ในอำนาจการพิจารณาและพื้นที่ของเมืองบามอ ต่อด้านคนขาที่เข้ามาในเมืองบามอ”⁹³

2.3.1 กลุ่มผู้อพยพเนื่องจากสภาวะสงคราม

ในช่วงเวลาของสงครามเมืองบามอได้กลายเป็นเมืองยุทธศาสตร์การรบ ซึ่งส่งผลต่อลักษณะทางกายภาพของเมืองที่ต้องปรับเปลี่ยนเพื่อสอดรับกับภาวะของสงคราม พื้นที่บางส่วนถูกใช้เพื่อประโยชน์ในการรบของทั้งกองทัพอังกฤษและกองทัพญี่ปุ่น ถูกแปรสภาพให้เอื้ออำนวยต่อการสงคราม ความเปลี่ยนแปลงดังกล่าวนี้ส่งผลกระทบท่อที่อยู่อาศัยของชาวเมืองบามอด้วยเช่นกัน

สิ่งที่เกิดขึ้นในสภาวะสงครามอย่างแทบจะหลีกเลี่ยงไม่ได้คือ การอพยพย้ายถิ่นฐานของผู้คนจากพื้นที่ซึ่งได้รับผลกระทบจากสงคราม ดังจะพบว่าเกิดการอพยพของคนจีนมายังเมืองบามอ นับตั้งแต่คราเกิดเหตุการณ์สงครามระหว่างจีนกับญี่ปุ่น โดยเส้นทางอพยพของคนจีนที่เดินทางเข้ามาเมืองบามอมืออยู่สองเส้นทางหลักด้วยกันคือ

เส้นทางแรก เป็นเส้นทางจากเมืองเตียงยูในมณฑลยูนนาน ผ่านแม่น้ำไทปิงมายังเมืองเมียวทิด เมืองโมเมียว จากนั้นจึงเข้าสู่เมืองบามอ กลุ่มคนจีนที่อพยพเข้ามาโดยเส้นทางนี้จะตั้งถิ่นฐานของตนเองอยู่ในบริเวณชุมชนคนจีน-จวนและชุมชนคะฉิ่น

เส้นทางที่สอง เป็นเส้นทางถนนพม่าผ่านเมืองหวานตึง เมืองน้ำคำ เมืองนามยู เมืองแมนลี และเข้าสู่ทางใต้ของเมืองบามอ คนจีนอพยพเส้นทางนี้มักจะมาตั้งชุมชนในบริเวณชุมชนคนจวน

การอพยพดังกล่าวนี้เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและในปริมาณที่เห็นได้ชัด ข้าราชการท้องถิ่นเมืองบามอเริ่มกังวลต่อการอพยพเข้ามาของคนจีน และได้รายงานไปยังรัฐบาลอาณานิคม พร้อมเรียกร้องให้หามาตรการรองรับปัญหาปริมาณผู้อพยพจำนวนมากนี้⁹⁴ ทั้งนี้ นับตั้งแต่เกิดสงครามระหว่างจีนกับญี่ปุ่นเป็นต้นมา รายงานการตรวจคนเข้าเมืองและคนอพยพประจำปีนั้น ไม่สามารถบันทึกจำนวนของคนจีนที่ลี้ภัยเข้ามาในพม่าโดยทั้ง 2 เส้นทางได้ทั้งหมด เนื่องจากคนจีนอพยพเข้าเมืองบามอมีเพิ่มขึ้นวันต่อวัน⁹⁵

จากตาราง 4.4 แสดงจำนวนประชากรของเมืองต่างๆ ในพม่าตอนบนได้ชี้ให้เห็นถึงจำนวนประชากรในช่วงปี ค.ศ. 1931 ในเมืองบามอและจำนวนประชากรชาวจีนในเมือง เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับตาราง 4.4 พบว่าจำนวนประชากรในเมืองบามอเพิ่มขึ้นจาก 121,193 เป็น 129,303

⁹³NAD, Acc No: 6061, Series 1/1 (A), File No: 264 D (D), (1938), p. 5.

⁹⁴NAD, Acc No. 5962, Series 1/1 (A), File No: 228 D (M), (1939), p. 6.

⁹⁵Ibid., p. 10.

ทั้งนี้ยังจะเห็นถึงที่มาดังกล่าวนี้ได้ชัดเจนยิ่งขึ้นเมื่อพิจารณาจากข้อมูลที่ว่าประชากรบามอในช่วงปี ค.ศ. 1942-43 นั้นมีจำนวนเพียงประมาณ 8,000 คนเท่านั้น⁹⁶

ตารางที่ 4.4

แสดงจำนวนประชากรของเมืองในเขตต่างๆ ของพม่าตอนบนในปี ค.ศ. 1931

ชื่อเมือง	จำนวนประชากรทั้งหมด	จำนวนประชากรชาวจีน
เมืองบามอ	121,193	2,545
เมืองมิดจินา	171,524	4,112
เมืองชเวโบ (Shwebo)	446,790	811
เมืองสกายัง	335,965	229
เมืองกะทา	254,170	2,715
เขตฉิ่นวินตอนเหนือ	383,434	475
เขตฉิ่นวินตอนใต้	204,982	236
รวม	1,918,058	11,123

ที่มา: Victor Purcell, *The Chinese in Southeast Asia* (London: Oxford university press, 1952), pp. 57-58.

ตารางที่ 4.5

แสดงพื้นที่และจำนวนประชากรของเมืองต่างๆ ในเขตพม่าตอนบน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ. 1944)

ชื่อเมือง	พื้นที่ (ตารางไมล์)	จำนวนประชากร
มิดจินาและพื้นที่ของคะฉิ่น	30,882	298,323
เมืองบามอ	4,146	129,302

⁹⁶NAD, Acc No: 230, Series1/2, File No: 5A-4, (1948-1949), p. 1.

เมืองกะทา	7,593	290,290
ฉิ่น	10,675	186,405
ฉิ่นวินตอนเหนือ และนากา	19,001	209,575
ส่วนไปโกกู ชาวโบ และฉิ่นวินตอนล่าง	2,000	150,000
อะรากัน	1,901	34,005
ยะไข่ (เฉพาะตอนเหนือ)	1,000	200,000
รวม	77,198	1,497,900

ที่มา: NAD, Call No: 4/1 (21) M. 45 15343, "British military administration Burma annual, 1944," p. 11.

เพื่อจะทำความเข้าใจกับผลกระทบของการอพยพผู้เมืองบามอ อาจจะหันไปพิจารณาจากตารางที่ 4.5 ซึ่งให้รายละเอียดเกี่ยวกับขนาดพื้นที่และจำนวนประชากรของเมืองต่างๆ ในพม่าตอนบนปลายปี ค.ศ. 1944 จะพบว่าเมืองบามอมีพื้นที่เพียง 4,146 ตารางไมล์ ขณะที่มีจำนวนประชากร 129,302 คน ซึ่งหมายความว่าในพื้นที่ 1 ตารางไมล์จะมีประชากรอาศัยอยู่ประมาณ 31.19 คน เมื่อเทียบกับเมืองใกล้เคียงคือเมืองกะทาซึ่งมีพื้นที่ 7,593 ตารางไมล์ พบว่าพื้นที่ 1 ตารางไมล์มีจำนวนประชากรอาศัยประมาณ 38.23 คน เมื่อเปรียบเทียบกับเมืองกะทา จะพบว่าในขณะที่พื้นที่ของเมืองกะทาใหญ่กว่าเมืองบามอประมาณ 2 เท่า (1.83) เมื่อเปรียบเทียบความหนาแน่นของจำนวนประชากรจะพบว่าเมืองบามอมีความหนาแน่นของประชากรใกล้เคียงกับเมืองกะทา ความหนาแน่นของประชากรในเมืองบามอในช่วงปีดังกล่าวนี้ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่สงครามโลกครั้งที่สองกำลังทวีความรุนแรงอย่างมากนั้น ย่อมมีที่มาจาก การอพยพเข้ามาของคนจีนที่หนีภัยของสงครามมายังเมืองบามอ

สภาวะสงครามครั้งนี้ผลักดันให้เกิดขบวนการอพยพครั้งใหญ่เกิดขึ้นในพม่า เมืองบามอซึ่งเป็นเมืองหน้าด่านของพม่าตอนบน ได้กลายเป็นแห่งรองรับผู้อพยพ ทั้งนี้ผู้อพยพส่วนหนึ่งได้เข้ามาตั้งรกรากอยู่ในเมืองบามอ แต่สำหรับอีกส่วนหนึ่งอาจจะไม่ได้มีจุดหมายปลายทางสิ้นสุดลงที่เมืองบามอเท่านั้น รายงานของบริษัทการเดินเรือของอิระวดีฟลอทิลลา กล่าวว่ามีการอพยพของชาวจีนออกจากเมืองบามอโดยอาศัยเรือล่องมาตามแม่น้ำอิระวดี แต่ไม่สามารถประมาณจำนวนผู้อพยพได้⁹⁷ แสดงให้เห็นว่านอกจากที่มีการอพยพเข้ามาแล้วนั้นยังมีคนจีนอพยพบางส่วนที่เดินทางออกจากเมืองไปยังพม่าตอนล่างด้วยเช่นกัน

⁹⁷NAD, Acc No. 5962, Series 1/1 (A), File No: 228 D (M), (1939), p. 10.

ในกรณีของชาวจีนอพยพที่หลังไหลเข้ามาตั้งหลักแหล่งอยู่ในเมืองบามอนั้น ได้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการจัดชุมชนของเมือง ที่เห็นได้ชัดเจนคือในกรณีการจัดชุมชนของคนจีนฉานซึ่งเคยตั้งชุมชนอยู่ในบริเวณทิศตะวันออกของเมืองบามอมาแต่เดิม⁹⁸ ชุมชนเดิมเหล่านี้ได้รับผลกระทบจากการอพยพเข้ามาของคนจีนกลุ่มใหม่ ถูกแย่งพื้นที่ให้ต้องย้ายชุมชนของตนออกจากพื้นที่เดิม บางส่วนถูกผลักดันให้ต้องโยกย้ายไปตั้งบ้านเรือนอยู่ในป่าแทนการอยู่เมือง บางหมู่บ้านของกลุ่มคนจีนฉานจำต้องเคลื่อนย้ายออกไปตั้งหมู่บ้าน

ปัญหาที่ติดตามมาจากการเข้าสู่เมืองบามอของคนกลุ่มใหม่ ทั้งที่เป็นคนอพยพและกลุ่มทหาร ได้รับการรายงานโดยข้าราชการท้องถิ่นอยู่เป็นประจำ ตัวอย่างเช่นเอกสารที่รายงานสถานการณ์ดังกล่าวในช่วงปี ค.ศ. 1942 และ 1943 กล่าวอย่างชัดเจนว่ากลุ่มผู้อพยพและทหารเข้ามาใช้พื้นที่ในฐานะที่แปลกแยกกับชาวเมืองแต่เดิม กระทั่งเกิดเป็นความขัดแย้งอย่างรุนแรง⁹⁹ ปัญหาต่อเนื่องดังกล่าวกระตุ้นให้หน่วยงานราชการท้องถิ่นต้องรีบเข้ามาจัดการ โดยการออกกฎหมายเกี่ยวกับกลุ่มชาวเขาในเมืองมิดจินา บามอ และคะทา เป้าหมายของข้อกฎหมายดังกล่าวนี้คือความพยายามที่จะจัดสรรพื้นที่ให้แก่ชาวเมืองบามอ โดยเฉพาะสำหรับกลุ่มผู้ที่อพยพเข้ามาใหม่¹⁰⁰

2.3.2 ปัญหาจากกองโจรชาวจีน

ปัญหาที่สร้างความเดือดร้อนให้แก่ชาวเมืองดั้งเดิมของบามอนั้น นอกจากปัญหามาพร้อมผู้อพยพแล้ว ปัญหาจากกองโจรที่ซ่อนตัวอยู่ในบางส่วนของเมืองและบนเส้นทางอพยพก็เป็นปัญหาที่เมืองบามอเผชิญอยู่อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงปี ค.ศ. 1944 ซึ่งปัญหานี้ทวีความรุนแรงมากขึ้นทุกขณะ¹⁰¹ ช่วงปีดังกล่าวนี้สถานการณ์สงครามกำลังขยายพื้นที่การรบ และผู้คนจำนวนมากในบริเวณสมรภูมิมิสงครามได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง สิ่งนี้เป็นอีกกรณีที่สะท้อนให้เห็นถึงผลพวงของสงครามที่เข้ามามีอิทธิพลต่อวิถีการดำเนินชีวิตของผู้คนในเมืองบามอ กล่าวคือ เมืองบามอได้ประสบกับปัญหาเรื่องกองโจรจีนที่เข้ามาปล้นและซ่อนตัวอยู่ในเมือง กลุ่มโจรเหล่านี้ได้อาศัยเส้นทางจากเส้นทางจากเมืองเตียงยูมาทางแม่น้ำไทปิง เดินทางมายังถนนพม่า กองโจรดังกล่าวเป็นกลุ่มของทหารจีนที่แตกทัพและกลุ่มคนพื้นเมืองด้วยกันเอง หมู่บ้านในบริเวณทิศตะวันตก ทิศใต้ และทางเหนือของเมืองบามอ ถูกโจมตีจากกลุ่มกองโจรจีน ในแต่ละหมู่บ้านในเมืองบามอจึงตั้งหน่วยงานป้องกันรักษาหมู่บ้านขึ้นมาเพื่อป้องกันการโจมตีของกองทัพญี่ปุ่นและกองโจรจีน

⁹⁸NAD, Acc No. 192, Series 10/1, File No. 5CA/PL8, (1944), p. 3.

⁹⁹Ibid., p. 1.

¹⁰⁰NAD, Acc No: 79, Series 10/1 (A), File No: -, (1942), p. 22. และ NAD, Acc No: 192, Series 10/1 (A), File No: 5CA/PL 8, (1944), p. 3.

¹⁰¹NAD, Acc No. 192, Series 10/1, File No. 5CA/PL8, (1944), p. 3.

มีรายงานจากเมืองมิดจินาและเมืองบามอกว่าถึงปัญหาของกองกำลังทหารจีนที่เข้ามาตรึงกำลังอยู่ในพื้นที่เมืองบามอหลังจากที่ยึดเมืองคินจากกองทัพญี่ปุ่นได้ในปี ค.ศ. 1944 เมืองบามอต้องประสบกับปัญหาเกี่ยวกับบางส่วนของกองโจรจีนที่เข้ามาในเมืองบามอ กองทหารจีนได้เข้ามาปราบปรามกองโจรดังกล่าว¹⁰² กลุ่มคนท้องถิ่นในเมืองบามอบางส่วนไม่สามารถอยู่ในเมืองบามอได้ เพราะกลัวรัฐศึกไม่ปลอดภัย พร้อมกันนั้นก็ได้รับการปฏิบัติที่ไม่ดีจากกลุ่มคนจีนที่อพยพเข้ามาใหม่ อีกทั้งกองโจรจีนก็เข้ามาปล้นและทำร้ายคนในเมือง กลุ่มคนที่ได้รับผลกระทบดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นกลุ่มคนจีน-ฉานและคนคะฉิ่น เป็นเหตุให้กลุ่มคนเหล่านี้ออกจากเมืองบามอไปอาศัยในเขตภูเขาเหนือเมืองบามอขึ้นไปอันเป็นพื้นที่ของกลุ่มชาวเขาที่เรียกตนเองว่า คะเยน (Kakhyens) หรือเรียกว่า คะฉิ่น¹⁰³

กลุ่มกองโจรชาวจีนได้อาศัยเมืองบามอเป็นที่ซ่อนสุ่มกำลังและออกปล้นภายในเมือง รายงานของข้าราชการอาณานิคมได้ให้ภาพของการหลั่งไหลของกลุ่มกองโจมที่เข้ามายังเมืองบามอว่า กลุ่มคนเหล่านี้เหมือน “หิมะที่ตกลงมาอย่างไม่ขาดสายและปกคลุมไปทั่ว”¹⁰⁴ สภาพการณ์ดังกล่าวนี้ทำให้ข้าราชการท้องถิ่นไม่พอใจในพฤติกรรมของกลุ่มกองโจรจีน โดยเห็นว่ากองโจรดังกล่าวได้เข้ามาสร้างความวุ่นวายและความเสียหายให้กับชาวเมืองบามอ เมื่อเป็นเช่นนี้เมืองบามอเองจึงได้แสวงหามาตรการป้องกัน โดยให้แต่ละหมู่บ้านเตรียมพร้อมสำหรับการบุกปล้นสะดมกลุ่มกองโจรทางราชการมีนโยบาย “ให้มีการเตรียมตัวป้องกันภายในหมู่บ้านเอง มีกองกำลังเป็นของตนเองในแต่ละหมู่บ้าน รวมถึง การสร้างป้อมปราการต่างๆ”¹⁰⁵

โดยสมาชิกของกองกำลังต่างๆ คนต้องตรึงกำลังในบริเวณเขตรอยต่อ ควรติดอาวุธประจำตัว และควรมีคน 6-10 คนเพื่อดูแลตรงบริเวณพื้นที่ดังกล่าว คนเหล่านี้จะได้รับการฝึกฝนจากกองทัพของสหรัฐฯ¹⁰⁶

กองกำลังป้องกันตนเองดังกล่าวแบ่งออกเป็นหน่วยเล็กๆ แต่ละหน่วยดูแลในพื้นที่ต่างๆ แต่ละพื้นที่ให้มีหัวหน้าหน่วยดูแล และให้การฝึกฝนสมาชิกหน่วย โดยให้มีการดำเนินการดังนี้คือ¹⁰⁷

1. ในแต่ละพื้นที่ต้องมีหน่วยที่มีหน้าที่ในการต่อต้าน และโจมตีกลุ่มโจรจีนหรือกลุ่มคนที่เข้ามาในเมือง

¹⁰²NAD, Acc No: 86, Series 1/5 (A), File No: 99, (1945), p. 1.

¹⁰³E.R. Leach, *Politic systems of highland Burma: a study of Kachin social structure* (Boston: Beacon Press, 1954).

¹⁰⁴NAD, Acc No: 192, Series 10/1 (A), File No:5CA/PL 8, (1944), p. 1.

¹⁰⁵NAD, Acc No: 63, Series 10/1 (A), (1943-1945), p. 9.

¹⁰⁶Ibid.

¹⁰⁷Ibid.

2. หน่วยงานอีกส่วนหนึ่งมีหน้าที่ในการตรึงกำลังไว้ที่ทางออกทั้งหมดของหมู่บ้าน มีหน้าที่ต่อต้านและโจมตีตอบโต้กองกำลังของกลุ่มโจรหรือกองกำลังของญี่ปุ่นที่รุกกรานเข้ามา
3. มีหน่วยซึ่งทำหน้าที่ในการดูแลส่งข่าว โดยแยกเป็น 2 กลุ่มเพื่อรายงานให้กับตำรวจที่ตรวจตราอยู่ในบริเวณใกล้เคียง
4. มีหน่วยซึ่งทำหน้าที่จดบันทึกเกี่ยวกับลักษณะของกลุ่มโจรและกองกำลังของญี่ปุ่น จากฐานที่มั่นของกลุ่มโจรและกองทัพญี่ปุ่น
5. มีหน่วยงานดูแลตรวจตราปัญหาอาชญากรรมในหมู่บ้าน

เมืองบามอในช่วงต้นปี ค.ศ. 1943 – ปลาย ปี ค.ศ. 1944 เมืองบามอได้มีกองกำลังทหารของกองทัพญี่ปุ่นที่ดูแลป้องกันเมืองบามอ โดยเป็นหน่วยกำลังที่สำคัญที่ตั้งอยู่ในส่วนที่พวกเขาตั้งฐานและควบคุมเอาไว้ในช่องว่างระหว่างแม่น้ำอิระวดีและพื้นที่ระหว่างนั้น ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อยู่ในทางตะวันออกของฝั่งที่ราบแม่น้ำอิระวดี เริ่มเห็นความแตกต่างในเรื่องของ กลุ่มคนที่อยู่ใกล้ชิดกันทั้งในด้านเรื่องของตึกและร้านค้าต่างๆ ซึ่งเป็นการจัดตั้งโดยทั่วไปในเอเชีย เมืองบามอได้รับผลกระทบในด้านนี้ด้วย ในส่วนของเรื่องความสงบที่อยู่ภายใต้การปกครองของอังกฤษในพม่า ¹⁰⁸ ประเด็นดังกล่าวยังสามารถเชื่อมโยงให้เห็นถึงสังคมในเมืองบามอและวิถีชีวิตของคนที่เปลี่ยนแปลงไปตามตัวร้านและตึกและอาชีพที่เปลี่ยนแปลงไป

2.3.3 การปรับตัวเข้าสู่อาชีพและธุรกิจใหม่ๆ

การเข้าสู่ภาวะสงครามได้ชักนำให้เกิดธุรกิจใหม่ๆ ขึ้นในเมืองบามอ ธุรกิจเหล่านี้ผูกพันอยู่กับยุทธศาสตร์การรบ และเกิดขึ้นเพื่อรองรับกิจกรรมใหม่ๆ ของเมือง การดำเนินธุรกิจดังกล่าวได้ดึงดูดให้ชาวบามอส่วนหนึ่งเข้าร่วมในธุรกิจเหล่านี้ อย่างน้อยก็ในฐานะของลูกจ้าง

ธุรกิจที่เติบโตอย่างมากในเมืองบามอช่วงสงครามคือธุรกิจการค้าเลี้ยงยุทธปัจจัยการรบ คนในเมืองบามอบางส่วนได้ผันตัวเองเข้าสู่อาชีพพนักงานขับรถให้กับบริษัทการเดินรถ South-West Transportation Company ดึงเอกสารราชการอาณานิคมได้รายงานรายละเอียดเกี่ยวกับกลุ่มคนที่ทำงานนี้ว่า

¹⁰⁸ Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *China-Burma-India theater: time run out in CBI*, p. 115.

“พบว่ามีคนพม่าจำนวนมากที่มาเป็นคนขับรถบรรทุก ขนส่งอาวุธจากพม่าผ่าน ไปยัง ถนนพม่า จำนวนคนขับรถนั้นเป็นคนพม่า 83 คน คนอินเดีย 86 คน คนพม่า-อังกฤษ 23 คน คนฉานและคะฉิ่น 36 คน คนจีน 13 คน”¹⁰⁹

กระนั้นก็ดี อาชีพที่ส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงต่อวิถีชีวิตในด้านการงานของชาวเมือง บามอเป็นอย่างมาก คืออาชีพทหาร อาชีพดังกล่าวนี้ แบ่งออกเป็นสองลักษณะคือ ทหารที่ถูกเรียก เกรณมาเข้าร่วมกับกองทัพ และทางใต้ตามเส้นทางถนน และการเป็นทหารโดยสมัครใจ ใน หน่วยงานของกองทัพเองได้ทำการคัดเลือกคนก่อนที่จะเห็นชอบให้เข้าร่วม การเลือกคนมาทำใน หน่วยงานดังกล่าวเป็นการคัดเลือกคนในพื้นที่บริเวณรอบๆ เขตแดนจีน ดังจะเห็นได้จาก กลุ่มคน คะฉิ่นและกลุ่มนากา (Naga) ถือว่าเป็นกลุ่มคนที่เข้าไปเกี่ยวข้องกับสงครามครั้งนี้อย่างจริงจัง กล่าวคือกลุ่มคะฉิ่นและกลุ่มนากา อาศัยอยู่ในบริเวณพม่าตอนบนเหนือเมืองมิดจินาขึ้นไป และ บริเวณพรมแดนพม่ากับอัสสัม ได้เข้าเป็นหน่วยรบร่วมกับกองทัพของอังกฤษและสหรัฐฯ เป็น ทหารร่วมรบในนามของ Detachment 101¹¹⁰ เพื่อเป้าหมายในการต่อต้านการุกรานของกองทัพญี่ปุ่น ก่อนหน้าที่กลุ่มคะฉิ่นจะเข้าร่วมรบกับกองทัพของอังกฤษและสหรัฐฯ กองทัพดังกล่าวได้ส่งกอง กำลังของตนเองเข้าไปสร้างความสนิทสนมกับกลุ่มคนเหล่านี้ทั้งในเมืองมิดจินาและเมืองบามอ โดย กองทัพอังกฤษและสหรัฐฯมองว่ากลุ่มคะฉิ่นและกลุ่มนากามีความสามารถในการรบและชำนาญใน พื้นที่บริเวณอินเดีย, พม่าตอนบนและจีน อีกทั้งเครือข่ายความสัมพันธ์มีอยู่ทั่วพม่าตอนบน ใน รายงานการรบของกองทัพสหรัฐฯกล่าวว่า มีกลุ่มคนพม่าเองก็เข้ามามีส่วนร่วมกับการเป็นทหารใน หน่วยรบดังกล่าว นอกเหนือจากกลุ่มคะฉิ่น¹¹¹

การจัดตั้งหน่วยรบขึ้นมาจำเป็นต้องมีการฝึกสอน ดังนั้นกองทัพสหรัฐฯจึงให้มีการตั้ง โรงเรียนฝึกการรบแบบสมัยใหม่ที่บริเวณพรมแดนพม่ากับอัสสัม โดยให้เรียนรู้เกี่ยวกับการใช้ปืน ยุทธวิธีการรบ รวมถึงกองทัพสหรัฐฯเรียนรู้วิธีการรบในพื้นที่ป่าจากกลุ่มคะฉิ่นด้วยเช่นกัน จะเห็น ภาพกลุ่มคนส่วนหนึ่งในเมืองบามอได้เข้าไปร่วมเป็นทหารอาสาและร่วมเข้าเรียนใน โรงเรียนฝึก การรบ

การบุกโจมตีเมืองบามอและพม่าตอนบนของกองทัพญี่ปุ่นในปลายปี ค.ศ. 1943 และยึดพม่า ตอนบนได้ในปี ค.ศ. 1943 การบุกโจมตีดังกล่าวได้ส่งผลให้เกิดการอพยพของกลุ่มคนทั้งจากเมือง บามอเองและจากเมืองต่างๆ ในพม่าตอนบน กลุ่มคนอพยพดังกล่าวส่วนหนึ่งได้เข้าไปอยู่ในค่ายลี้

¹⁰⁹NAD, Acc No: 5964, Series 1/1 (A), File No: 245 D (M), (1939), pp. 49, 50.

¹¹⁰Kermit Roosevelt (with a new introduction), *The overseas targets war report of the OSS (office of Strategic Services Volume 2)* (New York: Walker and Company, 1976), p. 371. และ Richard Dunlop, *Behind the Japanese lines with the OSS in Burma* (Chicago: Rand McNally and Company, 1979), pp. 131, 142.

¹¹¹Richard Dunlop, *Behind the Japanese lines with the OSS in Burma*, pp. 30-31, 51, 166.

ภัยของกองทัพอังกฤษและสหรัฐฯที่บริเวณพรมแดนพม่ากับอัสสัม ทำให้กลุ่มคนอพยพเหล่านี้เข้าร่วมกับกองกำลังต่อต้านกองทัพญี่ปุ่นซึ่งมีจำนวนประมาณ 4,040 คนด้วยกัน¹¹²

นอกจากนี้แล้วการงานอีกประเภทหนึ่งที่ดูซับซ้อนแรงงานชาวเมืองบามอเข้าไปมีส่วนร่วมไม่น้อย ก็คืองานในภาคธุรกิจร้านค้าและที่พักแรม ซึ่งคนงานโดยส่วนใหญ่จะเป็นคนจีนของเมืองบามอ ได้มีการรายงานถึงความเคลื่อนไหวในอาชีพการงานกลุ่มนี้ไว้ว่า

“ในที่พักแรมค้างคืนในเมืองบามอจะมีคนจีนเป็นเจ้าของสถานที่ประกอบการ มีลูกจ้างจำนวนมากในปีนี้ (ปี ค.ศ. 1940-1942) เพราะสถานที่เหล่านั้นมีงานให้พวกเขาทำมาก สภาพทางสังคมและการประกอบอาชีพของคนในเมืองบามอเอง และภาวะการณ์ของสงครามที่มีการเข้ามาของคนอพยพ ยิ่งทำให้เกิดการจ้างงานที่มากขึ้น”¹¹³

บรรดาอาชีพที่ยกตัวอย่างขึ้นมาเหล่านี้ล้วนเป็นอาชีพการปรากฏและเพิ่มอัตราการจ้างงานขึ้นเนื่องด้วยสภาวะของสงคราม ชาวเมืองบามอจำนวนหนึ่งได้เข้าไปมีส่วนร่วมในอาชีพการงานใหม่ๆ ที่เปิดกว้างขึ้นนี้โดยการเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของภาคธุรกิจและการเศรษฐกิจที่เติบโตขึ้นจากภาวะสงคราม อาชีพเหล่านี้เป็นอาชีพใหม่ที่สะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนของเมืองและผู้คนในเมืองบามอ ภาพความเปลี่ยนแปลงในด้านอาชีพการงานนี้จะยังเห็นได้เด่นชัดเมื่อเปรียบเทียบกับข้อสังเกตในเอกสารหลายชิ้นซึ่งบันทึกไว้โดยนักเดินทางสำรวจหรือแม้แต่ข้าราชการอาณานิคม¹¹⁴ ซึ่งมักจะบรรยายถึงอาชีพการงานของชาวเมืองบามอจำกัดอยู่เพียงแค่สองอาชีพหลักคือ การประกอบอาชีพทางเกษตรกรรมและการค้า รายงานเหล่านี้ไม่ได้สังเกตเห็นถึงอาชีพใหม่ๆ ที่ทวีความคึกคักขึ้นอย่างรวดเร็วหลังเกิดสงครามโลกครั้งที่สอง ซึ่งต่างกับรายงานซึ่งทำขึ้นในช่วงสงครามซึ่งได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับอาชีพเหล่านี้ไว้อย่างชัดเจน

ในปี ค.ศ. 1946 อันเป็นปีที่สิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่สอง เมืองบามออันเป็นเมืองสำคัญในฐานะที่เป็นเมืองต้นทางในการเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์นั้นยังคงมีหน้าที่ในลักษณะดังกล่าวนี้อยู่ จากเดิมเป็นสงครามที่มียุทธภูมิในอินเดีย พม่า และจีน ซึ่งเกี่ยวข้องกับหลายส่วนอาทิ อังกฤษ สหรัฐฯ ญี่ปุ่น อินเดีย พม่า และจีน ต่อมาในช่วงเวลาปี ค.ศ. 1946-1949 เมืองบามอเป็นเมืองบนเส้นทางยุทธศาสตร์การรบระหว่างจีนคอมมิวนิสต์กับรัฐบาลจีนคณะชาติ โดยบ่อยครั้งที่เมืองมีการรบระหว่างกันขึ้นทหารจากส่วนของจีนคอมมิวนิสต์ได้เข้ามาอาศัยเมืองบามอเป็นเสมือนที่ซ่อนตัวและซ่อนสม โดยเส้นทางที่สำคัญในการรบและการเดินทางมายังเมืองบามอคือ ถนนพม่า การเข้ามาของทหารจีน

¹¹²Ibid., p.50.

¹¹³NAD, Acc No. 5962, Series 1/1 (A), File No. 228 D (M), (1939), p. 10.

¹¹⁴อาทิเช่น John Anderson, *A report on the expedition to Western Yunan via Bhamo* และ NAD, Acc No. 824, Series 1/1 (A), File No. 35 B, (1867).

คอมมิวนิสต์ดังกล่าวได้ทำให้กลายเป็นปัญหาระหว่างรัฐบาลอังกฤษกับรัฐบาลจีนคณะชาติทั้งใน ส่วนของประเด็นเรื่องของพรมแดน

ก่อนอื่นที่จะเข้าสู่ประเด็นปัญหาเรื่องพรมแดนระหว่างพม่ากับจีนนั้น จะขอกกล่าวให้เห็น ภาพของเมืองบามอในช่วงปีแรกของภาวะสิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่สองเพื่อให้เห็นถึงสภาพความ เป็นอยู่ของคนในเมืองบามอในช่วงเวลาดังกล่าว

2.3.4 อาวุธและคนกลุ่มน้อยกับเมืองบามอในยุคหลังสงครามโลกครั้งที่สอง

ในเวลาต่อมาหลังจากสิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่สอง รัฐบาลอังกฤษในพม่าพยายามที่จะเข้าไปควบคุมกลุ่มคนเหล่านี้เพราะว่าคนเหล่านี้ต้องการที่จะแยกตนเองออกจากพม่าอยู่แล้ว ประกอบ กับกลุ่มคนเหล่านี้มี “ฝีมือ” ในการรบร่วมกับกองทัพสหรัฐฯ มาแล้วในช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง ทำให้เป็นประเด็นปัญหาที่รัฐบาลอังกฤษต้องกังวลว่ากลุ่มคนเหล่านี้จะต่อต้านรัฐบาลหรือไม่ เพราะ ก่อนหน้านี้คณะตนเองแสดงเจตจำนงของตนเองว่า ต้องการเป็นอิสระจากการปกครองของอังกฤษ

รัฐบาลอาณานิคมอังกฤษจึงออกกฎหมายให้มีการเก็บรวบรวมอาวุธที่ตกค้างจากสงครามช่วงปี ค.ศ. 1937-1945 ความโกลาหลในช่วงหลังสงครามทำให้เกิดการนำอาวุธดังกล่าว มาใช้ประโยชน์ใน การสร้างกองกำลังของตนเองในกลุ่มชนกลุ่มน้อยต่างๆ ในพม่า เช่น คณะจีน นากา กะเหรี่ยง เป็นต้น ซึ่งกองกำลังที่สำคัญคือ กองกำลังของกลุ่มคะฉิ่น ซึ่งได้รับการฝึกจากกองกำลังของสหรัฐฯ ดังนั้น กลุ่มคะฉิ่นจึงเป็นกลุ่มที่ทางรัฐบาลพม่าต้องเข้าป้องกันการก่อกบฏที่คาดว่าจะเกิดจากกลุ่มคนกลุ่มนี้ ดังนั้นทางรัฐบาลพม่าได้ออกกฎหมายเรียกอาวุธในช่วงสงครามโลกครั้งที่สองคืน และให้มีการนำ อาวุธต่างๆ เข้ามาขึ้นทะเบียนอาวุธ จากนั้นในช่วงปลายปี ค.ศ. 1945 ทางรัฐบาลพม่าได้เดินทางเพื่อ ตรวจสอบเรื่องของอาวุธ และได้เดินทางมายังเมืองบามอด้วยเช่นกัน ดังปรากฏในเอกสารรายงานทาง ราชการของข้าราชการอังกฤษ กล่าวว่า

“เมื่อออกเดินทางมายังพม่าตอนบนเพื่อเรียกเก็บอาวุธ พบว่ามีความยากลำบากในการ เรียกเก็บอาวุธ เมื่อมาถึงเมืองบามอแล้วอาวุธที่เรียกเก็บได้นั้นเก็บไว้ในกล่องและ ลำเลียงมาเก็บไว้ที่เมืองบามอ”¹¹⁵

จากวิธีปฏิบัติและการออกกฎหมายบางอย่างของรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษ อาจจะสามารถกล่าวได้ว่าใน เวลาต่อมาได้เกิดเป็นการสร้างความรับรู้และความเข้าใจที่รัฐบาลอังกฤษมีต่อคนเหล่านี้ ว่าเป็น “ชน กลุ่มน้อย” ซึ่งเป็นทัศนคติที่ดำรงอยู่อย่างยาวนานในบรรดาเจ้าอาณานิคม กรณีที่เห็นได้ชัดเจนคือ ประเด็นปัญหาเรื่องที่ทำกินและที่อยู่อาศัยของกลุ่มชาวคะฉิ่น ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วมีทำเลที่ตั้งของ

¹¹⁵NAD, Acc No: 230, Series1/2, File No: 5A-4, (1948-1949), pp. 1, 77.

หมู่บ้านอยู่ในเขตป่า และอาศัยเข้าไปทำกินในบริเวณดังกล่าว รัฐบาลอังกฤษในพม่าเองไม่ต้องการให้เข้าไปทำการตัดต้นไม้เพื่อขาย เพราะว่าเป็นป่าไม้สัมปทานของรัฐบาล ดังนั้นจึงได้ออกกฎหมายมาบังคับใช้ต่อกรณีที่ทำกินในเขตป่าของรัฐบาล ดังปรากฏในเอกสารรายงานราชการว่า

“กรณีการทำป่าไม้ของกลุ่มคนคะฉิ่นนั้นต้องได้รับการอนุญาตจากข้าราชการอาณานิคมก่อน และมีการออกกฎหมายเกี่ยวกับการอนุรักษ์ป่าไม้ กรณีที่จะตัดไม้ต้องหลังจากต้นไม้อายุได้ 6-10 ปี ขึ้นไป ใช้ป่าไม้ในกรณีทางศาสนาได้ หมู่บ้านที่เข้าอยู่ในอาณาเขตสัมปทานป่าไม้ของรัฐบาลอังกฤษมีประมาณ 800 หมู่บ้านในเมืองบามอ โดยทั้งหมดเป็นหมู่บ้านของกลุ่มคะฉิ่น และทางรัฐบาลได้ขยายพื้นที่การดูแลป่าไม้และควบคุมการอยู่อาศัยของกลุ่มคะฉิ่น ประมาณ 30,000 เอเคอร์”¹¹⁶

ปัญหาเรื่อง “คนกลุ่มน้อย” นี้ เจ้าอาณานิคมอังกฤษมีความความพยายามที่จะผนวกเข้ามาอยู่ การปกครองของตนเอง โดยอาศัยประเด็นของการศึกษาที่อังกฤษพยายามจะดึงคนเหล่านี้เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของระบบการปกครองอาณานิคมอังกฤษ อาจจะกล่าวได้ว่า ช่วงสงครามโลกครั้งที่สองถือว่าเป็นช่วงเวลาของการแตกหน่ออ่อนของการสร้างกำลังของคะฉิ่นเองให้เข้มแข็ง ทั้งนี้โดยเริ่มต้นจากเป้าหมายในการต่อต้านกองทัพของญี่ปุ่นเป็นเป้าหมายหลัก กระทั่งในเวลาต่อมาจึงได้พัฒนาเป็นการต่อต้านการปกครองของส่วนกลาง ไม่ว่าจะเป็นรัฐบาลอาณานิคม หรือแม้แต่รัฐบาลพม่าเองก็ตาม

2.3.5 ปัญหาเรื่องพรมแดน: ความขัดแย้งระหว่างคะฉิ่นกับรัฐบาลจีนคณะชาติ

ปัญหาเรื่องพรมแดน อันเนื่องมาจากสงครามระหว่างจีนด้วยกันเอง คือการต่อสู้กันระหว่างรัฐบาลจีนคณะชาติ(ก๊ก มิน ตี้ง) อันนำโดยเจียง ไค เช็ก กับกลุ่มคอมมิวนิสต์ การต่อสู้ดังกล่าวได้ส่งผลกระทบมายังเมืองบามอทำให้เมืองบามอเป็นเมืองลี้ภัยของกลุ่มทหารของคอมมิวนิสต์ บางส่วนที่เข้ามาอาศัยเมืองบามอเป็นแหล่งซ่อนตัวจากมณฑลยูนนานมายังเมืองบามอโดยอาศัยถนนพม่าเป็นเส้นทางหลัก เหตุการณ์ดังกล่าวนำมาสู่การเกิดปัญหาระหว่างรัฐบาลอังกฤษต่อรัฐจีนคณะชาติ ซึ่งในช่วงสงครามโลกครั้งที่สองปัญหาเรื่องพรมแดนนั้นเป็นปัญหาในการจัดการของเมืองตามพรมแดนนั้นๆ กับมณฑลยูนนาน

อย่างไรก็ตามเหตุการณ์ที่กล่าวได้นำนามาสู่ความไม่ไว้วางใจของจีนคณะชาติที่มีต่อพม่า ปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นในวันที่ 26 เดือนธันวาคม ค.ศ. 1947 เกิดการต่อสู้ระหว่างกลุ่มฉานและคะฉิ่น

¹¹⁶NAD, Acc No: 4908, Series 1/1 (A), File No: 414 B30 , (1930), pp. 4, 10-11.

กับข้าราชการท้องถิ่นของรัฐบาลจีนคณะชาติชื่อว่า Woo Yint และคณะ ได้ทำลายไร่ฝิ่นในวันที่ 26-12-47¹¹⁷ กลุ่มคนคะฉิ่นไม่พอใจที่เข้ามาทำลายไร่ฝิ่นของตนเองทำให้เกิดการต่อสู้กันขึ้น นำมาสู่ความเข้าใจผิดของรัฐบาลจีนฯ ที่กล่าวว่าคะฉิ่นให้ความร่วมมือและช่วยเหลือกลุ่มทหารจีนที่เข้ามาชงสุ่มในเมืองบามอ รัฐบาลอาณานิคมอังกฤษเลยออกมาเตือนกลุ่มคนคะฉิ่นว่าไม่ให้เข้าไปยุ่งเกี่ยวกับทหารจีนเหล่านั้น (กลายเป็นเรื่องของการเมืองระหว่างรัฐฯต่อรัฐฯ)

นอกจากนี้แล้วเหตุการณ์การต่อสู้ในบริเวณพรมแดนของพม่ากับมณฑลยูนนานทวีความรุนแรงมากขึ้นดังจะเห็นได้จาก เหตุการณ์การสู้รบกันระหว่างทหารจีนคณะชาติกับกลุ่มจินคอมมิวนิสต์ ทหารของฝ่ายคอมมิวนิสต์ที่แตกพ่ายและเคลื่อนพลลงจากมณฑลยูนนานมายังพรมแดนพม่ากับจีน โดยอาศัยเส้นทางถนนพม่า และเข้ามายังเมืองบามอ ดังปรากฏในเอกสารรายงานประจำหัวเมืองบามอครั้งนี้คือ “เกิดการต่อสู้ของทหารจีน ทหารจีนดังกล่าวต่อสู้ในพื้นที่เมือง Muse ในเขตมณฑลยูนนานและพื้นที่ใกล้กับมูเส่นั้นเป็นฐานที่มั่นของคะฉิ่น”¹¹⁸

ด้วยเหตุดังกล่าวฝ่ายข้าราชการของรัฐบาลจีนคณะชาติก็ได้เข้ามาเจรจาเรื่องดังกล่าวที่เมืองบามอ ในวันที่ 3 เดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1948¹¹⁹ ในรายงานดังกล่าวได้แสดงคำให้การของพยานที่รู้อยู่ในเหตุการณ์ดังกล่าว

“มีบางคนกล่าวว่ามียุทธการพร้อมอาวุธปืนขนาดเล็ก 3 กระบอก... บางคนกล่าวว่ามิใช่ให้ความช่วยเหลือคือกลุ่มคะฉิ่น โดยช่วยเหลือให้เข้ามายังพรมแดนของพม่า โดยกลุ่มคะฉิ่นและคนงาน ได้ต่อสู้กับกลุ่มคนจีนเนื่องจากต้องการทำลายไร่ปลูกฝิ่น โดยกลุ่มคนคะฉิ่นได้โจมตีกลุ่มข้าราชการจีนท้องถิ่น ทำให้หัวหน้าของข้าราชการกลุ่มดังกล่าวเข้าใจผิดและกล่าวคำแนะว่าเป็นผู้ที่ให้ความช่วยเหลือกับผู้ก่อกบฏ”¹²⁰

“วันที่ 11 กุมภาพันธ์ 1948 เกิดการทะลักเข้ามาของทหารจินคอมมิวนิสต์มายังพรมแดนระหว่างพม่ากับจีนและเข้ามายังเมืองบามอ โดยจีนคณะชาติมองว่าคะฉิ่นเข้ามาร่วมกับการให้ความช่วยเหลือกับกลุ่มทหารเหล่านี้”¹²¹

ซึ่งการให้การดังกล่าวนำมาสู่ความระแวงของรัฐบาลจีนคณะชาติที่มีต่อรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษในพม่า เพราะฉะนั้นปัญหาของกลุ่มคนที่เข้าไปเกี่ยวข้องกับปัญหาภายในของจีนเองส่งผลกระทบต่อเมืองบามอ กลุ่มคนคะฉิ่นที่เริ่มถูกมองให้เป็นกลุ่มคนที่ “อันตราย” ในความหมายของ

¹¹⁷NAD, Acc No. 766, Series 10/1, File No. 29 HSB 48, (1948), p. 4.

¹¹⁸Ibid., p. 5.

¹¹⁹Ibid., pp. 4-7.

¹²⁰Ibid., pp. 4-7.

¹²¹Ibid., p. 4.

รัฐบาลอาณานิคมอังกฤษ กลุ่มคนเหล่านี้ก็ถูกมองเช่นเดียวกันโดยรัฐบาลจีนคณะชาติ อาจจะกล่าวได้ว่าเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อกลุ่มคนคะฉิ่นและคนฉานถูกเพิกเฉยจากรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษและรัฐบาลจีนคณะชาติ ดังจะเห็นได้จากการออกกฎและคำเตือน ดังจะเห็นได้จากในรายงานของหัวเมืองบามอกกล่าวว่า

“รัฐบาลอาณานิคมอังกฤษก็ได้ออกมาเตือนกลุ่มคะฉิ่นดังกล่าวว่าให้ระวังการกระทำและการเคลื่อนไหวในเขตพรมแดนของพม่ากับจีน และได้ออกเป็นกฎหมายเลข 220 FA”¹²²

การเพิกเฉยดังกล่าวเนื่องมาจากการที่คนคะฉิ่น คนฉาน และคนฉานบางส่วนได้เข้าสู่อาชีพการเป็นทหารในกองทัพของอังกฤษและสหรัฐฯ รวมถึงการได้เข้ารับการฝึกการรบแบบสมัยใหม่ทำให้กลุ่มคนเหล่านี้เป็น “ผู้ชำนาญ” ในการรบและการใช้อาวุธแบบสมัยใหม่ คุณสมบัติดังกล่าวถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้กลุ่มคนเหล่านี้อาจจะเข้าร่วมให้การสนับสนุนเพื่อผลประโยชน์ทางการเมืองบางอย่างของกลุ่มตนเอง

ความรุนแรงของการต่อสู้กันระหว่างจีนคณะชาติ(ก๊ก มิน ต้ง)กับจีนคอมมิวนิสต์และได้ขยายผลกระทบจากการรบในพื้นที่ของมณฑลยูนนานที่มีต่อเมืองตามพรมแดน ทั้งจากการเข้ามาตั้งกองกำลังเพื่อเตรียมพร้อมที่จะรุกกับกองทัพของรัฐบาลจีนคณะชาติ รวมถึงการที่มีทหารของรัฐบาลจีนคณะชาติเข้ามาเตรียมทัพเพื่อรบกับจีนคอมฯ ในบริเวณเขตรัฐฉานและเมืองบามอในบางส่วน ดังปรากฏในบริเวณพรมแดนระหว่างพม่ากับมณฑลยูนนานบ่อยครั้งมากขึ้น ดังจะเห็นได้ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์เป็นต้นมา ดังปรากฏในเอกสารรายงานประจำหัวเมืองบามอกกล่าวว่า

“วันที่ 23 เมษายน 1948 ในรายงานดังกล่าวกล่าวถึงมีกองทหารจีนประมาณ 200 นาย เป็นทหารจีนคอมฯ กำลังจะเดินทางเข้ามายังเขตพรมแดนพม่ากับจีน ทำให้เจ้าเมืองรัฐฉานต้องดำเนินการเตรียมกองกำลังพร้อม โดยเจ้าเมืองดังกล่าวได้เรียกข้าราชการประจำหัวเมืองต่างๆ ประชุมโดยกล่าวว่าทหารจีนได้มีการประชุมกันที่เมืองหวานติง”¹²³

เป็นที่น่าสังเกตว่าเรื่องราวที่ถูกบันทึกแล้วแต่เป็นเรื่องราวของเหตุการณ์ที่เกิดในบริเวณพรมแดนพม่ากับจีน เป็นเรื่องราวที่รัฐบาลอาณานิคมอังกฤษให้ความสนใจในประเด็นของการเมืองในจีนซึ่งเกี่ยวข้องกับเรื่องของพรมแดนของพม่า เห็นได้ตลอดทั้งรายงานประจำหัวเมืองอันเป็นภาพสะท้อนให้เห็นว่ารัฐบาลอังกฤษตระหนักถึงผลกระทบอันเนื่องมาจากการสู้รบกันภายในจีนเองที่มีต่อเมืองตามพรมแดน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองบามอ รวมถึงผลกระทบต่อความสัมพันธ์

¹²²Ibid., pp. 4-7.

¹²³Ibid., p. 14.

ระหว่างรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษกับจีนว่าควรเป็นไปในทิศทางใดต่อไป ดังปรากฏในเอกสารรายงานประจำหัวเมืองบามอกล่าวว่

“วันที่ 16 และ 17 กรกฎาคม 1948 กรกฎาคม มีรายงานว่าทางการจีนเองพยายามที่จะสร้างเส้นทางถนนจากคุนหมิงมายังเมืองเตียงยูเชื่อมกับถนนสทิลเวลด์เก่า (อันหมายถึงถนนเลโท) เชื่อมกับเมืองมิดจินาไปถึงเมืองเลโทอินเดีย อันเป็นเส้นทางที่สั้นระหว่างอินเดียบัยูนนาน”¹²⁴

“...เท่าที่พิจารณาสภาพเหตุการณ์ในจีนพบว่าเมืองต่างๆ รัฐบาลจีนคณะชาติได้สร้างแนวการป้องกันคอมมิวนิสต์โดยอาศัยเส้นทางการค้าโบราณทั้งสิ้น อาทิ เมืองหลวงลิ่งเปาฉาน เตียงยูและสามารถเข้าสู่เมืองบามอ อันวิธีเป็นการพยายามรับรู้ข่าวสารของรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษที่มีต่อสภาพการณ์ในจีน”¹²⁵

รัฐบาลอาณานิคมอังกฤษมีความพยายามในการวิเคราะห์ถึงสถานะการณ์ในมณฑลยูนนานพบว่า

“ในมณฑลยูนนานเป็นพื้นที่อยู่ในบริเวณตะวันตกเฉียงใต้ของจีน มีพรมแดนติดกับอินโดจีนและพม่า ขึ้นตรงกับรัฐบาลกลางปริมาณทหารจะเพิ่มขึ้นตามกิจกรรมที่กองกำลังของจีนคอมมิวนิสต์ที่ดำเนินการเคลื่อนไหวในพื้นที่ดังกล่าว”¹²⁶

ในขณะเดียวกันสถานะการณ์ที่อังกฤษวิตกเรื่อยมาและปรากฏว่าเกิดขึ้นมาโดยตลอดระยะเวลาของปี ค.ศ. 1947-1948 คือ การเข้ามาใช้เมืองบามอเป็นฐานรวบรวมกำลังของทหารจีนทั้งสองฝ่ายอันส่งผลกระทบต่อประเด็นเรื่องของพรมแดนซึ่งเป็นประเด็นที่จะนำมาสู่ความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลจีนคณะชาติกับรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษในเวลาต่อมา ดังปรากฏในเอกสารรายงานประจำหัวเมืองบามอกล่าวว่

“วันที่ 10 พฤษภาคม 1948 เป็นข่าวเรื่องของการเข้ามาของกองกำลังทหารจีนคอมมิวนิสต์มายังพรมแดนพม่า”¹²⁷

“เป็นรายงานที่กล่าวถึงกองทัพจีนได้โจมตีคอมมิวนิสต์ และกองทัพจีนได้ลดจำนวนของกองทัพพลหลังจากที่เข้ายึดครองพื้นที่เขตแดนของพม่า”¹²⁸

¹²⁴Ibid., p. 37.

¹²⁵Ibid., p. 36.

¹²⁶Ibid., p. 36.

¹²⁷Ibid., p. 21.

¹²⁸Ibid., p. 23.

อย่างไรก็ตามกลุ่มคนคะฉิ่นในเมืองบามเองได้เข้าไปมีส่วนในการสนับสนุนกองกำลังของทหารจีนคอมมิวนิสต์ ในขณะที่เจ้าเมืองรัฐฉานก็ให้การสนับสนุนกับกองกำลังทหารจีนคณะชาติ ส่งผลให้เมืองบามกลายเป็นเสมือนพื้นที่ยุทธศาสตร์การรบย่อยๆ โดยภาวะดังกล่าวย่อมมีการเดินทางเข้ามาของกองทหารจีนทั้งสองฝ่าย ดังปรากฏในเอกสารรายงานประจำหัวเมืองบามกล่าวว่า

“มีทหารจีนประมาณ 1000 คนแต่จะมีการแบ่งออกเป็นหน่วย แต่ละหน่วยมีประมาณ 50-60 คน กลุ่มดังกล่าวนี้จะเชื่อมกับกลุ่มคะฉิ่น ฉาน และคนจีน วันที่ 4 พฤศจิกายน 1948 มีรายงานว่ามilitaryจีนประมาณ 500 คนมาถึงหมู่บ้าน SIMA ในจีน 15 วันมาแล้ว ทหาร 500 นายนี้อาศัยที่จวนของเจ้าเมืองฉานที่ กานเกีย (KANGAI) ใช้เป็นฐานที่มั่น ทหารกลุ่มนี้แต่งกายเป็นทหารจีนทั่วไปและมีอาวุธครบมือเช่นปืนกล ปืนกลหนัก ปืนกลส่องลำแสง”¹²⁹

ภาวะการณ์ดังกล่าวสะท้อนให้เห็นภาพของเมืองบามอในบางส่วนของพื้นที่ที่มีทหารจีนเข้ามาอาศัยอยู่ และเมืองบามอและผู้คนในเมืองเองต่างก็ต้องตกอยู่ในภาวะของเมืองที่ถูกใช้เพื่อการสงครามอีกครั้ง อาจจะทำให้ภาวะการณ์ดังกล่าวทำให้เมืองบามเองไม่สามารถที่จะดำเนินกิจกรรมทางการค้าระหว่างพม่ากับจีนได้อย่างสะดวก รายได้ของประชากรหลักคือการค้า ทำให้ประชากรในเมืองบามอบางส่วนอพยพออกจากเมืองเพื่อลงมายังพม่าตอนล่าง ดังปรากฏในเอกสารรายงานประจำหัวเมืองบามอว่า มีจำนวนประชากรที่เป็นคนในเมืองเหลือเพียงประมาณ 8,000 คน เท่านั้น¹³⁰ ในบางส่วนรายงานถึงจำนวนทหารจีนคอมมิวนิสต์ที่เข้ามายังเมืองบามอไว้ ดังปรากฏในเอกสารรายงานประจำหัวเมืองบามอกล่าวว่า

“วันที่ 9 ธันวาคม 1948 มีรายงานกล่าวถึงข้อมูลที่ได้รับมาจากทหารจีน โดยเชื่อว่ากลุ่มคอมมิวนิสต์เป็นกลุ่มที่ไม่ใช่รัฐบาลประมาณ 3000 นายพร้อมที่จะเข้ามายังเมืองบามอและเมืองมิดจินาตันที่หลังจากได้ยึดในเดือนมีนาคม 1949 โดยที่พวกเขาได้ศึกษาเส้นทางทั้งหลายเพื่อเก็บอาวุธและดินปืนสำหรับกองทัพ”¹³¹

ในปี ค.ศ. 1948 มีรายงานว่าประชากรชาวจีนได้ร้องเรียนเพื่อขอเข้ามาลี้ภัยสงครามภายในของจีนมายังพม่าประมาณ 19,000 คน การอพยพดังกล่าวเนื่องจากภาวะสงครามระหว่างกองทัพของ

¹²⁹ Ibid., p. 52.

¹³⁰ NAD, Acc No. 25, Series 1/6, (1946-1948), pp. 3-5.

¹³¹ NAD, Acc No. 766, Series 10/1, File No. 29 HSB 48, (1948), p. 64.

พรรคคอมมิวนิสต์จีนกับกองทัพของรัฐบาลจีนคณะชาติ ในจำนวนนี้มี 4,652 คนที่ได้ส่งตัวมายังพม่าเรียบร้อยแล้วในปี ค.ศ. 1947 ส่วนอีก 14,000 รอการส่งตัวมายังพม่า¹³²

กล่าวได้ว่าเหตุการณ์การสู้รบกันภายในประเทศจีนนั้นได้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพความเป็นอยู่ของคนในเมืองบามอคือ ได้ก่อให้เกิดกลุ่มชุมชนของเหล่าทหารจีนทั้งของจีนคณะชาติกับกลุ่มของจีนคอมมิวนิสต์ โดยเดินทางมาตามถนนพม่า ซึ่งอยู่ในอารักขาของทั้งฝ่ายของเจ้าเมืองเองและฝ่ายของกลุ่มคะฉิ่น สะท้อนให้เห็นถึงสภาพผู้คนในเมืองที่เข้าไปเกี่ยวข้องกับการรบบระหว่างจีน คือ ภาพความหนาแน่นของทหารดังเช่นในช่วงสงครามโลกครั้งที่สองก็ตาม แต่กลับมีกลุ่มทหารและกลุ่มเคลื่อนไหวทางการเมือง รวมถึงผู้อพยพจากภัยสงครามภายในของจีนมาอยู่อาศัยในเมืองบามอในขณะที่ผู้อพยพบางส่วนได้อพยพลงมายังพม่าตอนล่างโดยอาศัยการเดินทางไปตามแม่น้ำอิระวดี

การเคลื่อนไหวของผู้คนในยามสงครามภายในของจีนได้ส่งผลทำให้เขตแดนของเมืองบามอนั้นไม่ชัดเจนทั้งนี้เนื่องจากการเข้ามาตั้งกองกำลังและอาศัยเมืองบามอในบางส่วนเป็นเสมือนฐานที่มั่นของกองกำลังทั้งสองฝ่าย การกระทำดังกล่าวเปรียบเสมือนว่า ทักษะของจีนเองมองว่าเมืองบามอเป็นส่วนหนึ่งของมณฑลยูนนานและเป็นยุทธศาสตร์การรบของกองทัพทั้งสอง ดังจะเห็นได้จาก กองทหารจีนทั้งสองฝ่ายได้เข้ามาตั้งกองกำลังลับๆ ที่รัฐฉานและเมืองบามอ โดยกองทัพของจีนคณะชาติเพื่อมาโจมตีกองทหารของจีนคอมมิวนิสต์ โดยได้รับการสนับสนุนจากกลุ่มคนคะฉิ่น ในขณะที่เจ้าเมืองรัฐฉานที่ชื่อ เมือง เมียว นั้นเป็นกองกำลังสนับสนุนให้กับกองทหารจีนคณะชาติ ซึ่งกองกำลังทหารจีนคณะชาติได้เข้ามายังเมืองบามอ ส่วนกองทหารของคะฉิ่นได้ส่งกองกำลังของตนเองเพื่อมาสะกดกั้นกองกำลังของทหารจีนคณะชาติ¹³³ ดังปรากฏในเอกสารรายงานประจำหัวเมืองบามอกล่าวว่า

“วันที่ 24 ธันวาคม 1948 มีรายงานว่าจะมีการเคลื่อนพลของกองทหารจีนคณะชาติเข้าไปยังเทือกเขาคะฉิ่นและโจมตีเมืองบามอและพื้นที่ในเมืองบามอ”¹³⁴

ทำให้รัฐบาลอาณานิคมอังกฤษต้องเร่งดำเนินการในการตกลงเรื่องเขตแดนระหว่างพม่ากับจีนให้ชัดเจนดังนั้นก็มีความจำเป็นที่จะต้องรื้อฟื้นเรื่องพรมแดนขึ้นมา

ภาพของเมืองบามอตั้งแต่ช่วงปี ค.ศ. 1937-1949 เมืองบามอไม่เคยที่จะยุติบทบาทของเมืองในการเป็นเมืองทางสงครามได้เลย ภาวะของสงครามที่เกี่ยวข้องกับเมืองบามอนั้นทำให้เมืองบามอกลายเป็นเมืองยุทธศาสตร์การรบ ไม่ว่าจะเป็นในช่วงปี ค.ศ. 1937-1945 รวมถึงปี ค.ศ. 1946-1949 ก็

¹³² Victor Purcell, *The Chinese in Southeast Asia* (London: Oxford university press, 1952), p. 55.

¹³³ NAD, Acc No. 766, Series 10/1, File No. 29 HSB 48, (1948), p. 64.

¹³⁴ Ibid., p. 66.

ตาม ความเป็นเมืองดังกล่าวส่งผลให้ผู้คนที่ย้ายเข้ามาในเมืองบามอต่างพลัดเปลี่ยน ไหลเวียนกันเข้ามา อาศัย ชุมชนเดิมที่เคยอยู่อาศัยบางกลุ่มต้องอพยพออกจากเมืองบามอเนื่องจากสงครามที่เกิดขึ้นทั้งสองช่วงเวลา เกิดชุมชนที่เรียกได้ว่า ชุมชนทหารจีนขึ้นในเมืองบามอ โดยการสนับสนุนของคณะจีน และรัฐบาล

ในขณะที่เดียวกันเมืองบามอในช่วงปี ค.ศ. 1946 ประสบกับภาวะของเมืองในภาวะหลังสงคราม กล่าวคือมีลักษณะของภาวะของชุมชนเดิมของเมืองล่มสลายลง ต้องเริ่มการสร้าง ความสัมพันธ์กับกลุ่มคนต่างๆ ที่หลากหลายอาชีพ ทหารและคนจีนที่อพยพมาตั้งแต่สงครามโลกครั้งที่สอง กลุ่มคนที่เข้าสู่อาชีพทั้งในด้านการเป็นคนขับรถ เกษตรกร ทำงานเป็นลูกจ้างในที่พักชั่วคราว ที่พักริมทาง เป็นต้น

อย่างไรก็ตามปัญหาเรื่องพรมแดนเริ่มต้นขึ้นอีกครั้ง โดยในครั้งนี้ได้กลายเป็นปัญหาในระดับของรัฐบาลต่อรัฐบาล อันนำมาสู่ผลกระทบต่อเมืองบามออันเป็นเมืองตามพรมแดนและที่สำคัญคือเป็นเมืองยุทธศาสตร์การช่องสุ่มกำลังของกองกำลังทหารจีนคอมมิวนิสต์และกองกำลังทหารจีนคณะชาติ

เมืองบามอตลอดช่วงปี ค.ศ. 1937-1949 ไม่เคยยุติการเป็นเมืองยุทธศาสตร์การรบแบบใหม่เลย ภาวะของการเป็นเมืองที่มีบทบาทหน้าที่ตามกล่าวนี้ผู้คนที่อยู่อาศัยในเมืองบามอต่างแสวงหา การดำเนินชีวิตที่เข้ากับภาวะของสงคราม อีกทั้งทางรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษก็พยายามเข้ามาปรับ สภาพของเมืองบามอให้กลับมาสู่สภาวะของการเป็นเมืองการค้า ผู้คนดำเนินชีวิตโดยการค้าเป็นหลัก ถึงแม้ว่าจะมีภัยจากปัญหาเรื่องพรมแดนเข้ามาเกี่ยวข้องก็ตาม

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 5 บทสรุป

ถนนพม่า ถูกสร้างขึ้นภายใต้ภาวะของสงคราม อาจกล่าวได้ว่าถนนสายนี้เป็นผลิตผลของสงคราม ซึ่งส่งผลกระทบต่อเมืองและผู้คนในแถบเส้นทางดังกล่าว สงครามได้สร้างความเปลี่ยนแปลงตามมาหลายประการ ทั้งในด้านโครงสร้างทางกายภาพของเมือง เศรษฐกิจการค้า และวิถีชีวิตของผู้คน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองบามออันเป็นเมืองต้นทางจากพม่าที่จะเข้าสู่ถนนสายดังกล่าวได้

ถนนพม่า มีพัฒนาการมาจากการเป็นเส้นทางการค้าโบราณระหว่างพม่ากับจีน โดยที่ถนนสายดังกล่าวถูกสร้างขึ้นทับกับเส้นทางการค้าโบราณที่เรียกว่าเส้นทางบามอ-มณฑลยูนนาน ซึ่งมีบทบาททางการค้าระหว่างพม่ากับจีน เส้นทางดังกล่าวนี้สามารถเชื่อมกับเส้นทางระหว่างพม่ากับอินเดียได้ ก่อให้เกิดเป็นเครือข่ายเส้นทางขนาดใหญ่ขึ้น โดยเรียกว่าเส้นทางอินเดีย พม่า และจีน

ด้วยเหตุที่ถนนพม่าที่สร้างขึ้นซ้อนทับกับเส้นทางการค้าโบราณดังกล่าว จึงต้องปรับปรุงโครงสร้างทางกายภาพของถนนเพื่อรองรับกับเป้าหมายในการเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ทั้งการลำเลียงยุทธปัจจัยการทหารและเส้นทางจราจร ทำให้เส้นทางถนนพม่าจากที่แต่เดิมเป็นเส้นทางเกวียนซึ่งทำให้เกิดความจำเพาะช่วงเวลาในการเดินทางติดต่อทั้งในด้านการค้าและการคมนาคมได้ในบางฤดูกาลเท่านั้น กลายเป็นเส้นทางที่ใช้ได้ทุกฤดูกาล ถนนพม่าถูกสร้างขึ้นด้วยความจำเป็นในภาวะของสงครามโลกครั้งที่สอง เพื่อทำหน้าที่ในด้านการเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์การลำเลียงยุทธปัจจัยและยุทธศาสตร์การรบระหว่างฝ่ายสัมพันธมิตร กับฝ่ายของกองทัพญี่ปุ่น ในยุทธภูมิการรบที่อินเดีย พม่า และจีน

ด้วยเหตุนี้กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนถนนสายดังกล่าว คือกิจกรรมการรบและการลำเลียงยุทธปัจจัยการรบ ได้เข้าไปแทนที่กิจกรรมที่เคยมีอยู่เดิม คือการค้าและการเดินทางคมนาคมติดต่อกันระหว่างพม่ากับจีน ด้วยเหตุนี้ทำให้เมืองต่างๆ บนเส้นทางและวิถีชีวิตของคนในเมืองนั้นๆ เปลี่ยนแปลงตามไปด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองบามออันเป็นเมืองต้นทางสำคัญในการลำเลียงยุทธปัจจัยการรบและยุทธศาสตร์การรบจากพม่าไปยังจีน

ความเปลี่ยนแปลงของเมืองและคนในเมืองตามเส้นทางถนนพม่า เกิดขึ้นภายใต้ภาวะของสงคราม ทำให้เมืองทางการค้าเดิมกลายเป็นเมืองยุทธศาสตร์การสงคราม เมืองบามอก็เช่นเดียวกัน

เมืองบามอนั้นแต่เดิมเป็นเมืองทางการค้าที่สำคัญในพม่าตอนบน เมืองบามอเป็นเมืองสองระบบเส้นทางคือ เส้นทางแรกเป็นเส้นทางการค้าทางบก ได้แก่เส้นทางการค้าระหว่างพม่ากับจีน และเส้นทางที่สองคือ เส้นทางแม่น้ำอิระวดี ซึ่งเป็นแม่น้ำสายสำคัญในการค้าและการคมนาคมหลักของพม่า ทำให้เมืองบามอเป็นทำหน้าที่เป็นเสมือนตัวเชื่อมระหว่างเส้นทางสองเส้นทางดังกล่าว ทำให้กิจกรรมทางการค้าระหว่างพม่ากับจีนเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

เมื่อเข้าสู่ภาวะของสงครามเมืองบามอกลายเป็นเมืองที่มีหน้าที่ในการเป็นเส้นทางลำเลียง ยุทธปัจจัยการรบ อีกทั้งยังเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์การรบที่สำคัญ เนื่องจากว่าเมืองบามอเป็นเมืองต้นทางในการเคลื่อนพลของทั้งกองทัพของพันธมิตรและกองทัพของญี่ปุ่นจากพม่าเข้าสู่จีนเพื่อเข้าควบคุมเส้นทางถนนพม่าและจีน

การเปลี่ยนแปลงของเมืองบามอในช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง เกิดขึ้นในสามส่วนด้วยกัน คือ ด้านกายภาพของเมือง เศรษฐกิจการค้า และวิถีชีวิต ในส่วนของความเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพของเมืองบามอเป็นไปในรูปแบบของการใช้พื้นที่บางส่วนของเมืองเพื่อประโยชน์ทางการทหาร อาทิ การสร้างป้อมปราการของทั้งกองทัพอังกฤษและกองทัพญี่ปุ่น การสร้างคลังเก็บอาวุธ เสาบียงคลังน้ำมัน และสร้างที่พักริมทางขึ้นเพื่อให้ทั้งนักเดินทางและพนักงานขับรถที่ลำเลียงยุทธปัจจัยการทหารจากพม่าเข้าสู่จีน

ส่วนความเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจและการค้าในเมืองบามอ จะเห็นได้ว่าก่อนสงครามโลกครั้งที่สองเมืองบามอเป็นเมืองทางการค้าที่สำคัญในการเป็นเมืองท่าแลกเปลี่ยนและส่งออกสินค้าจากพม่าเข้าสู่จีน เมื่อมาถึงยุคของสงครามโลกครั้งที่สอง ประชากรบางส่วนในเมืองบามอยังคงทำกินในด้านเกษตรกรรมอยู่ เป็นการผลิตเพื่อสนองต่อความต้องการของกองทัพทั้งของอังกฤษและญี่ปุ่น เพื่อให้ทันกับความต้องการในยามสงคราม ทำให้ต้องผลิตและปลูกพืชตามความต้องการของกองทัพ ซึ่งบ่อยครั้งชนิดของพืชที่ปลูกไม่เป็นไปตามฤดูกาล

พร้อมกันนั้นได้เกิดบริษัทรถเดินรถขึ้นเพื่อขนส่งยุทธปัจจัยการทหาร โดยที่เมืองบามอเป็นเหมือนกับสถานีชุมทางของสินค้าทั้งยุทธปัจจัยการรบและเสบียงที่เกิดจากการผลิตในเมืองบามอเองและจากนอกเมือง ทำให้สภาพเมืองบามอเต็มไปด้วยรถที่แล่นออกจากเมืองเพื่อเข้าสู่จีน จากการที่เมืองบามอเป็นเส้นทางลำเลียงยุทธปัจจัยการทหารทำให้รัฐบาลอังกฤษในพม่าได้ประโยชน์ในด้านการค้ายุทธปัจจัยดังกล่าว ทั้งในส่วนของ การเก็บภาษีของสินค้าและภาษีรถ ด้วยเหตุดังกล่าวจึงทำให้เกิดการสร้างที่พักแรมหรือเรียกว่าเป็นธุรกิจ “โรงแรม” ขึ้น

ขณะที่ความเปลี่ยนแปลงด้านวิถีชีวิตของคนในเมืองบามอ เมืองบามอประกอบด้วยกลุ่มคนหลายกลุ่มด้วยกัน กลุ่มคนดังกล่าวประกอบด้วยคนฉาน พม่า จีน-ฉาน จีน และคะฉิ่น เมื่อกองทัพของทั้งอังกฤษและกองทัพญี่ปุ่นเข้ามาในเมืองบามอ เพื่อใช้เมืองดังกล่าวเป็นต้นทางเข้าสู่จีน ก็ทำให้คนจำนวนหนึ่งในเมืองบามออพยพออกจากเมือง ในขณะที่เดียวกันก็มีการอพยพเข้ามาของคนจีนยังเมือง การอพยพดังกล่าวเพื่อหนีภัยสงคราม ซึ่งมีผลก่อให้เกิดปัญหาในด้านความสัมพันธ์กับคนในเมืองบามอ ซึ่งถือว่าเป็นกลุ่มประชากรดั้งเดิมของเมือง พร้อมกันนั้นเมืองบามอก็ยังคงประสบกับปัญหาในเรื่องโจรซึ่งเป็นผลพวงหนึ่งของการสงครามในช่วงเวลาดังกล่าว

ในขณะเดียวกันเมืองบามอได้กลายเป็นสถานีการเดินรถเพื่อลำเลียงยุทธปัจจัยสงครามจากพม่าไปยังจีนจึงทำให้คนในเมืองบามอส่วนหนึ่งได้เข้าสู่อาชีพคนขับรถบรรทุกบนถนนพม่า

นอกจากนี้แล้วเกิดการสร้างสถานที่พักแรมค้างคืนขึ้น ทำให้มีกลุ่มคนบางส่วนเข้าสู่อาชีพการเป็นพนักงานในสถานที่พักแรมดังกล่าว

กล่าวได้ว่าสงครามได้ก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงของวิถีชีวิตทั้งในด้านการประกอบอาชีพ วิธีการผลิตเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของกองทัพ ซึ่งส่งผลต่อเวลาในการทำกินของคนในเมืองบามอ

สภาพความเปลี่ยนแปลงของเมืองบามอตามกล่าวข้างต้นชี้ให้เห็นถึงความสามารถในการปรับตัวเองให้ได้รับผลประโยชน์จากภาวะของสงครามที่เกิดขึ้นได้ กล่าวคือ คนจำนวนหนึ่งในเมืองบามอได้ปรับตัวเองให้เข้าสู่ระบบเศรษฐกิจการค้าทั้งของภาครัฐและท้องถิ่น โดยการผันตัวเองจากการประกอบอาชีพเป็นเกษตรกร มาเป็นคนขับรถของบริษัทรถยนต์ การผันตัวเองดังกล่าวทำให้ชีวิตที่เคยดำเนินตามช่วงเวลาของฤดูกาล มาเป็นการดำเนินชีวิตภายใต้ตารางเวลาที่แน่นอนที่ไม่ขึ้นกับฤดูกาลแต่อย่างใด

ด้วยบทบาทของเมืองบามอในฐานะที่เป็นเส้นทางลำเลียงยุทธปัจจัยการรบจึงมีส่วนทำให้เมืองบามอถูกสร้างที่พักแรมค้างคืนขึ้นมา การดำเนินธุรกิจดังกล่าวถือเป็นการสร้างผลประโยชน์จากกิจกรรมที่เกิดขึ้นในเมือง ธุรกิจดังกล่าวนี้ได้ก่อให้เกิดการสร้างโอกาสในการประกอบอาชีพให้กับผู้คนที่เข้ามาอาศัยในเมืองบามอ

นอกจากนี้แล้วยังมีคนบางส่วนที่ยังคงยึดถืออาชีพของตนในการเป็นเกษตรกรเดิม เป็นการปลูกพืชตามช่วงของฤดูกาล ชนิดของพืชที่ปลูกก็ต้องให้เติบโตตามช่วงเวลาของพืชชนิดนั้นๆ แต่เมื่อเกิดภาวะของสงคราม คนกลุ่มเหล่านี้ต้องปรับเปลี่ยนตัวเองให้ทำงานได้ทุกเมื่อ และเป็นการผลิตที่สนองต่อความต้องการของกองทัพเป็นหลัก ทำให้เวลาในชีวิตของคนเหล่านี้ต้องขึ้นอยู่กับ “ผู้บริโภคร” ไม่ใช่ขึ้นอยู่กับฤดูกาลโดยเฉพาะอีกต่อไป ดังปรากฏในเอกสารของข้าราชการอาณานิคมอังกฤษ

ขณะที่สภาพเศรษฐกิจในสภาวะแห่งสงครามนั้น ปริมาณการค้ามักจะผันผวนไปตามสถานการณ์ของสงคราม มากกว่าจะเป็นการเศรษฐกิจที่แน่นอน มีการปรับและผันตัวเองของคนบางส่วน ในการเข้าสู่การเป็นทหารเช่น คะฉิ่น โดยคนเหล่านี้ได้เข้าเป็นหน่วยรบร่วมกับกองทัพของอังกฤษและสหรัฐฯ เป็นทหารร่วมรบในนามของ Detachment 101¹ ในรายงานการรบของกองทัพสหรัฐฯ กล่าวว่า มีกลุ่มคนพม่าเองก็เข้ามามีส่วนร่วมกับการเป็นทหารในหน่วยรบดังกล่าว นอกเหนือจากกลุ่มคะฉิ่น² กองทัพสหรัฐฯ จึงให้มีการตั้งโรงเรียนฝึกการรบแบบสมัยใหม่ที่บริเวณ

¹Kermit Roosevelt (with a new introduction), *The overseas targets war report of the OSS (office of strategic services Volume 2)* (New York: Walker and Company, 1976), p. 371; Richard Dunlop, *Behind the Japanese lines with the OSS in Burma* (Chicago: Rand McNally and company, 1979), pp. 131, 142.

²Richard Dunlop, *Behind the Japanese lines with the OSS in Burma* (Chicago: Rand McNally and company, 1979), pp. 30-31, 51, 166.

พรมแดนพม่ากับอัสสัม โดยให้มีการเรียนรู้เกี่ยวกับการใช้ปืน ยุทธวิธีการรบ รวมถึงกองทัพสหรัฐฯ เรียนรู้วิธีการรบในพื้นที่ป่าจากกลุ่มกะฉิ่นด้วยเช่นกัน

ในขณะที่ช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่สองเมืองบามอกลายเป็นเมืองที่ประสบกับปัญหาเรื่องพรมแดนระหว่างพม่ากับจีนและการกำหนดเขตแดนของเมืองตามพรมแดนให้แน่นอน อันเกี่ยวข้องกับเรื่องของสงครามภายในของจีนเอง ทำให้เมืองบามอในช่วงเวลาดังกล่าวกลายเป็นเมืองยุทธศาสตร์การช่องสุ่มกำลังของเหล่าทหารจีนคณะชาติและทหารจีนคอมมิวนิสต์ที่มาใช้เมืองบามอเป็นฐานลับเพื่อปฏิบัติการตอบโต้กันในมณฑลยูนนาน ภาวะของสงครามในเมืองบามอยังไม่ได้ยุติลง แต่ก็มีได้รุนแรงเท่ากับสงครามโลกครั้งที่สองในภูมิภาคอินเดีย พม่า และจีน สภาพของปัญหาดังกล่าวนำมาสู่ปัญหาในระดับของรัฐต่อรัฐฯ คือระหว่างรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษและรัฐบาลจีนคณะชาติในเรื่องของพรมแดนและเขตแดน

สภาพความเป็นอยู่ของผู้คนในเมืองบามอในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่สองนี้ นอกจากที่ จะมีผู้ที่ต่างกลับเข้ามาอยู่อาศัยยังเมืองของตนเองแล้วนั้น เกิดกลุ่มชุมชนทหารจีนมาคือกลุ่มชุมชนทหารจีนที่ตกค้างในเมืองบามอและได้กลายเป็นปัญหาเรื่องของการขอพื้นที่บางส่วนของเมืองบามอให้เป็นของจีนเพราะว่าเป็นเรตอเบแทนการปลดปล่อยพม่าออกจากการยึดครองของกองทัพญี่ปุ่นด้วยการร่วมรบกับกองกำลังของสหรัฐฯ อังกฤษและอินเดีย

นอกจากนี้แล้วผู้คนที่เข้ามาอยู่ในเมืองบามอบางส่วนก็เชื่อว่าจะเป็นชุมชนดั้งเดิมที่เคยอยู่อาศัย ชุมชนเดิมในบางครั้งก็ทนรับกับสภาวะของการเป็นเมืองที่ตกอยู่ในภาวะของสงครามซ้ำแล้วซ้ำเล่าไม่ได้ จึงมีบางส่วนอพยพลงได้มายังพม่าตอนล่าง ผู้คนที่หลงเหลือในเมืองบามอในช่วงหลังสงครามโลกนี้ มีบางส่วนได้ปรับตัวเองให้เป็นพ่อค้าอาวุธ โดยซื้อขายกันตามพรมแดนพม่ากับมณฑลยูนนานเพื่อใช้ในการรบภายในของจีน พ่อค้าอาวุธดังกล่าวมักเป็นคนกะฉิ่น ฉานเป็นต้น กลุ่มพ่อค้าดังกล่าวมีสองสถานะคือนอกจากเป็นพ่อค้าแล้ว ยังเป็นหนึ่งในสมาชิกของกลุ่มเรียกร้องการปกครองตนเองจากรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษ

สภาพการณ์ดังกล่าวนี้สะท้อนให้เห็นถึงช่วงเวลาแห่งสงครามที่ผู้คนต่างต้องอยู่ในเมืองที่เป็นเมืองยุทธศาสตร์การรบให้ได้ การอยู่ให้รอดดังกล่าวก็คือความพยายามที่มนุษย์ได้ปรับและผันตัวเองให้เข้ากับสภาวะการณ์แห่งสงครามไม่ว่าสงครามจะโหดร้ายมากแค่ไหนก็ตาม โดยที่วิหยาณิพนธ์ฉบับนี้มีได้มุ่งเสนอสภาพความโหดร้ายของสงครามในแง่ของการสู้รบ การแย่งชิงพื้นที่ยุทธศาสตร์ต่างๆ ในเมือง หากแต่เสนอสภาพของความโหดร้ายของความเป็นเมืองแห่งสงครามที่ต้องทำให้ผู้คน ชุมชน พื้นที่ของเมืองถูกแปรสภาพเมืองเพื่อรองรับการใช้งานในยามสงคราม ชุมชนบางชุมชนต้องล่มสลายลง ผู้คนพลัดพราก แต่ก็มีอีกคนกลุ่มหนึ่งที่ปรับและผันตัวเองให้เข้ากับสงครามอย่างไม่ยากนัก

รายการอ้างอิง

เอกสารจากหอจดหมายเหตุแห่งชาติพม่า (Myanmar National Archive Department)

Acc No: 25, Series 1/6, File No: -, (1946).

Acc No: 63, Series 10/1 (A), (1943-45).

Acc No: 79, Series 10/1 (A), File No: -, (1942).

Acc No: 80, Series 1/2, File No: 37, (1946).

Acc No: 86, Series 1/5 (A), File No: 99, (1945).

Acc No: 192, Series 10/1 (A), File No: 5CA/PL 8, (1944).

Acc No: 230, Series 1/2, File No: 5A-4, (1948-1949).

Acc No: 480, Series 1/6 (A), File No: -, (1942).

Acc No: 481, Series 1/6 (A), File No: -, (1943-44).

Acc No: 824, Series 1/1 (A), File No: 35 B, (1867).

Acc No: 1899, Series 1/1 (D), File No: 151/1886, (1886).

Acc No: 4908, Series 1/1 (A), File No: 414 B30, (1930).

Acc No: 5063, Series 1/1 (A), File No: -145B34, (1934).

Acc No: 5471, Series 1/1 (A), File No: 630 B.36, (1934).

Acc No: 5962, Series 1/1 (A), File No: 228 D (M), (1939).

Acc No: 5964, Series 1/1 (A), File No: 245 D (M), (1939).

Acc No: 5978, Series 1/1 (A), File No: 633 D (M) 39, (1939).

Acc No: 5991, Series 1/1 (A), File No: 907 D (M), (1939).

Acc No: 6061, Series 1/1 (A), File No: 264 D (D), (1938).

Acc No: 6087, Series 1/1 (A), File No: 355 D (P), (1939).

Acc No: 6342 File 1c-14 Part I, (1904).

Acc No: 6343 File 1c-14 Part II, (1904).

Acc No: 6457 File 1c-1 Part 4 Series 1/1(B), (1908).

Acc No: 6459 File 1c-4 Part I, (1908).

Acc No: 6461 1c-4 Part II Series 1/1 (B), (1908).

Acc No: 7098 Series 1/1 (B) File 1c-22, (1914).

Acc No: 8112, Series 1/1 (C), (1873).

Acc No: 8932, Series 1/1 (C), File No: 1C. 23, (1893).

British military administration Burma annual report. Call No: 4/1 (21), M. 45 15343, (1944).

Burma Gazetteer the Bhamo district. Rangoon: Superintendent Government Printing and Stationery, 1960

Financial and Economic annual of Burma: July. Call No: 4/1 (31), F. 1943 11893, (1943).

Report on the administration of Burma for the year 1904-1905. Rangoon: Office of the Superintendent, Government Printing, 1905.

Report on the administration of Burma for the year 1910-1911. Rangoon: Office of the Superintendent, Government Printing, 1911.

เอกสารการรบของกองทัพญี่ปุ่น

Japanese Monograph No. 57. Burma operation record, Phase I Nov 1941-Dec1942. Burma operations records: Phase I: November 1941-1942. Washington, D.C: Library of Congress, 1963.

Japanese Monograph No. 58, 1943-1944: The record of Burma operation Part II: Beginning of 1943 to summer of 1944. Burma operations records: Phase III: April 1944-August 1945. Washington, D.C: Library of Congress, 1963

Japanese Monograph No. 59 (2). Burma operation record, Phase III April 1944-August 1945. Washington, D.C: Library of Congress, 1963

Japanese Monograph No. 61. Burma operation record, supplement No. 2, October-November 1943. Burma operations records: Phase II: 1943-1944. Washington, D.C: Library of Congress, 1963.

เอกสารรายงานทางการทูตของข้าราชการอังกฤษ

Best, Anthony (editor), Preston, Paul and Partridge, Michael (general editors). British documents on foreign affairs: reports and papers from the Foreign Office confidential print. Part III, from July 1940 through December 1940. Series E. Asia. Bethesda, Md.: University Publications of America, 1997.

Best, Anthony (editor), Preston, Paul and Partridge, Michael (general editors). British documents on foreign affairs: reports and papers from the Foreign Office confidential print. Part III,

from January 1941 through June 1941. Series E. Asia. Bethesda, Md.: University Publications of America, 1997.

Official history of the Indian Armed Forces in the Second World War 1939-1945, The Reconquest of Burma Vol. 1. India: Combined Inter-Services Historical Section, 1958.

เอกสารชั้นรองภาษาอังกฤษ

Anderson, John. A report on the expedition to Western Yunan via Bhamo. Calcutta: Office of the superintendent of government printing, 1871.

Bagby, Wesley M. The Eagle-Dragon alliance: America's relations with China in World War II. New York: Associated University Presses, 1992.

Fu Hua Chen. Between East and West: Life on the Burma Road, The Tibet highway, the Ho Chi Minh trail, and in the United State. Colorado: University Press of Colorado, 1996.

Chiang Yee. The men of the Burma Road. United State: Plant in Press, 1943.

Chiranan Prasertkul. Yunnan trade in the nineteenth century: Southeast China's cross-boundaries functional system. Bangkok: Institute of Asian Studies Chulalongkorn University Press, 1980.

Coe, Douglas. The Burma Road. New York: Julian Messener, 1946.

Dunlop, Richard. Behind the Japanese lines with the OSS in Burma. Chicago: Rand McNally and company, 1979.

Eastman, Lloyd E. Nationalist China during the Sino-Japanese War 1937-1945. In The Cambridge history of China. Vol. 13: Republican China 1912-1949, Part 2. New York: Cambridge University Press, 1990.

Forbes, Andrew D. W. The "Cin-Ho" (Yunnanese Chinese) caravan trade with North Thailand during the late nineteenth and early twentieth centuries. Bangkok: Leverhulm Fellow, British Institute in South-East Asia

Harvey, G.E. History of Burma: From the earliest times to 10 March 1824 the beginning of the English conquest, 2nd ed. London: Frank Cass & Company Limited, 1967.

Hu Pu-yu. A brief history of Sino-Japanese War (1937-1945). Taipei: Chung Wu Publishing Co. China, 1974.

Ike, Nobutaka (Editor). Japan's decision for war: records of the 1941 policy conferences. Stanford: Stanford University Press, 1967.

- Leach, E.R. Politic systems of highland Burma: A study of Kachin social structure. Boston: Beacon Press, 1954.
- Pei-Ying, Tan. The building of the Burma Road. London: Whittlesey House, 1945.
- Prasad, Sri Nandan. The Reconquest of Burma. New Delhi: Combined Inter-services Historical Section (India & Pakistan), 1958.
- Prefer, Nathan N. Vinegar Joe's war: Stilwell's campaigns for Burma. Novato, Calif.: Presidio Press, 2000.
- Romanus, Charles F. and Sunderland Riley. China-Burma-India theater: Time run out in CBI. Washington D.C.: Office of the Chief of military history, 1959.
- Roosevelt, Kermit. The overseas targets war report of the OSS (Office of Strategic Services Volume 2). New York: Walker and Company, 1976.
- Scot James, C. Burma: A handbook of practical information. London: Bibliotheca Orientalis, 1999.
- Talboys, Wheeler J. Journey of a voyage up the Irrawaddy to Mandalay and Bhamo. Bangkok: White Orchid Press, 1996.
- Tamayama, Kazuo and Nunneley, John. Tales by Japanese soldiers. London: Cassell&Co, 2000.
- Tarling, Nicholas. A sudden rampage: the Japanese occupation of Southeast Asia, 1941-1945. London: Hurst & Company, 2001.
- Than Tun. The royal orders of Burma. Tokyo: Toyota Foundation, 1886.

เอกสารภาษาไทย

นราธิปประพันพงศ์, พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระ. พงศาวดารพม่ามอญ. พระนคร: องค์การค้ำค้ำรัฐสภา, 2505.

วิทยานิพนธ์

Jorrg Armin Schendel. The Mandalay economic: Upper Burma's external trade,c. 1850-1890. Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwurde Der Philosophisch-Historischen Fakultat, Der Ruprecht-Kart-Universitat Heidelberg, 2003.

บทความภาษาอังกฤษ

- Blackmore, Thaung. British quest for china trade by the routes across Burma (1826-1876). In Symposium on Historical Archeological and linguistic Studies on Southern China, South-East Asia and the Hong Kong region. Hong Kong: Hong Kong University press, 1964.
- Christian, John L. Burma: Strategic and Political. Far Eastern Survey 11 (January, 1942).
- Christian, John L. Trans-Burma Trade Routes to China. Pacific Affairs 13 (Jun, 1940).
- Craw, Henry. The Burma Road. The Geographical Journal 99 (May-June, 1942).
- Croizier, Ralph C. Antecedent of the Burma Road: British plans for a Burma-China Railway in the nineteenth century. Journal Southeast Asia Study 3 (September 1962).
- Fitzgerald, Patrick. The Yunnan-Burma Road. The Geographical Journal XIV (March 1940).
- Hendershot, Clarence. Role of the Shan States in the Japanese Conquest of Burma. The Far Eastern Quarterly 2 (May, 1943).
- Kratoska, Paul H. The impact of the Second World War on commercial rice production in mainland South-East Asia.
- Myo Aung. The Bamaw-Yunnan trade route in the Konbaung period. In Myanmar two millennia part 2: proceeding of the Myanmar two millennia conference 15-17 December 1999. Yangon: Universities Historical Research Center, 2000.



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

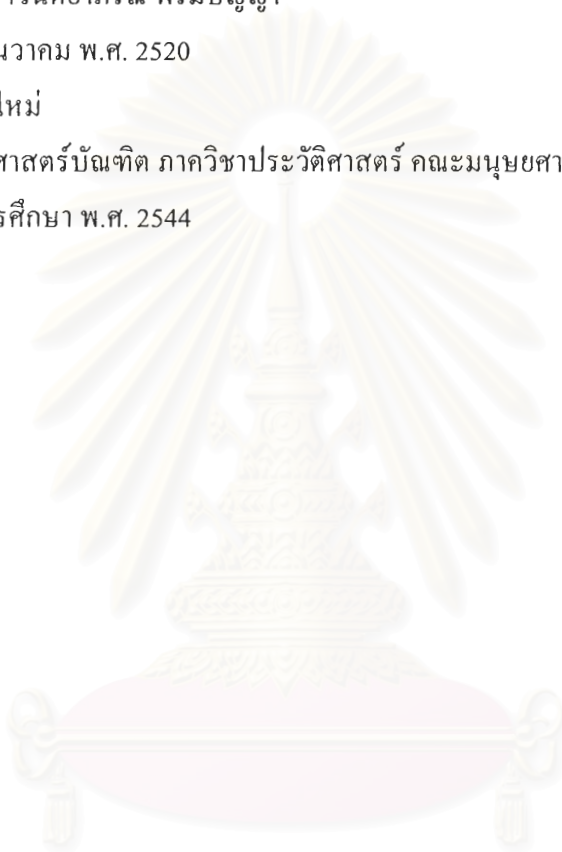
ภาคผนวกแสดงคำศัพท์

เมืองในเขตมณฑลยูนนาน (Yunnan)

เมืองซันฉาน (Sunshan)	เมืองเมืองมิด(Mongmit)
เมืองซูเมียว (Ssumao)	เมืองโมก้อค (Mogok)
เมืองตาลี (Tali)	เมืองโมกอง(Mogaung)
แม่น้ำไทปิง (Taping River)	เมืองโมเมียด (Momien)
เมืองตันฉาน (Shantashan)	คะฉิ่น (Kachin)
เมืองสิน (Mangshin)	เทือกเขาและพื้นที่ในพม่าตอนบน
เมืองหลวงลิง(Lungling)	เทือกเขานากา (Naga Hills)
เมืองหวานติง (Wanting)	เทือกเขามณีปุระ (Munipore)
เมืองคุนหมิง (Kunming)	เทือกอะราคัน (Aracan)
เมืองเฉาซิง (Tshouhsiung)	ผ่านเมืองนาลอง (Na-long)
เมืองเซฟาง(Chefang)	พื้นที่ของฉิน (Chin Hills)
เมืองเปาฉาน (Paoshan)	พื้นที่ราบลุ่มโฮทา (Hotha)
เมืองโมเมียน (Momein) คือเมือง	พื้นที่ราบหูกวาง (Hukuwang Valley)
เดียวกับเมืองเตียงยู (Tengyuch)	พื้นที่หูกวาง (Hukawng)
เมืองยางปิง(Yangping)	ภูเขาพะโย (Pegu Yoma)
แม่น้ำฉินวิน (Chindwin River)	เมืองในเขตอินเดีย-พม่าตอนบน
แม่น้ำสะโตง (Sittang River)	เมืองโคฮิมา (Kohima)
แม่น้ำสาละวิน (Salween)	เมืองเลโด (Ledo)
เมืองในพม่าตอนบน	เมืองอินดอ (Indaw)
เมืองตองจี (Tonggyi)	เมืองอิมภาล (Imphal)
เมืองเมียวทิด (Myo-Chit)	
เมืองลัททา (Latta)	
เมืองเขนจานเจา (Yenangyaung)	
เมืองเยมินดิน (Yamethin)	
เมืองกะลอ (Kalaw)	
เมืองกะทา (Katha)	
เมืองน้ำคำ (Namhkanh)	
เมืองน้ำพวง (Nampaung)	
เมืองบามอ (Bhamo)	

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ชื่อ: นางสาวนิตยาภรณ์ พรหมปัญญา
เกิดวันที่: 12 ธันวาคม พ.ศ. 2520
ภูมิลำเนา: เชียงใหม่
จบการศึกษา: ศิลปศาสตรบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
ปี การศึกษา พ.ศ. 2544



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย