

บทที่ 2

ชุมชนดั้งเดิมของพัทธยา

2.1 ลักษณะทั่วไปของพัทธยา

2.1.1 ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์

พัทธยาที่เรารู้จักในฐานะสถานตากอากาศที่มีชื่อเสียงในประเทศไทยนั้น ตั้งอยู่ที่เส้นละติจูด 13 องศาเหนือ และเส้นลองจิจูดที่ 101 องศาตะวันออก อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 150 กิโลเมตร ในท้องที่อำเภอบางละมุง พื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในตำบลหนองปรือและบางส่วนอยู่ในตำบลนาเกลือ โดยอาณาบริเวณของพัทธยาติดกับชายฝั่งทางตะวันออกของอ่าวไทย ด้านหนึ่งติดถนนสุขุมวิทรวมถึงพื้นที่ที่เป็นเขาพัทธยา และบางส่วนของพื้นที่หลังเขาลงไปทางใต้ พื้นที่ที่เรียกว่า พัทธยา ในปัจจุบันเป็นที่ราบเล็กๆ เชิงเขาอูร์ิมอ่าวที่มีคลื่นลมสงบ อ่าวที่สำคัญคือ อ่าวตาตุ่มและอ่าววงพระจันทร์อยู่ทางตอนเหนือ มีชายหาดที่สำคัญในบริเวณนั้น คือ หาดนาเกลือยาวประมาณ 6.4 กิโลเมตร หาดพัทธยายาว 2.8 กิโลเมตร และหาดจอมเทียนยาวประมาณ 6.8 กิโลเมตร นอกฝั่งมีเกาะสำคัญหลายแห่ง เช่น เกาะล้าน เกาะไผ่

ลักษณะพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ พื้นที่ส่วนใหญ่ในพัทธยานั้นเป็นเนินเขาเตี้ยๆ มีความสูงไม่เกิน 100 เมตรจากระดับน้ำทะเล นับตั้งแต่ทิศเหนือลงมาเป็นเนินเขาเตี้ยๆ ไม่มีชื่อ สูงเพียง 35 เมตรจากระดับน้ำทะเล มีพื้นที่ประมาณ 9.9 ตารางกิโลเมตร ถัดมาเป็นเขาน้อย เขาตาโล เขาเสาธง สูงประมาณ 65 เมตร แนวเขาเหล่านี้เชื่อมต่อกับเขาพัทธยาทางตะวันตกติดชายฝั่ง ไม่มีความลาดชันของพื้นที่มากนัก ทางตะวันออกจะลาดผ่านที่ราบลุ่ม มีที่ราบเป็นส่วนน้อยระหว่างชายทะเลและเชิงเขา ขนาดประมาณ 6.5 ตารางกิโลเมตร แวดล้อมด้วยเนินเขาเตี้ยๆ เป็นที่ตั้งหลักแหล่งของชุมชนโดยเฉพาะอย่างยิ่งตามริมชายฝั่งทะเลต่อเนื่องกับที่ราบที่ชายฝั่งนาจอมเทียนทางใต้

ลักษณะของเนินเขาและที่ราบดังกล่าวทำให้เกิดทางน้ำตามธรรมชาติ ซึ่งโดยทั่วไปมีขนาดเล็ก และมักจะตื้นเขินในฤดูร้อน ที่สำคัญคือห้วยเสือเผี้ยว และคลองนาเกลือ ไหลจากทางตะวันออกลงอ่าวนาเกลือ ที่บางละมุง ส่วนน้ำที่ไหลลงอ่าวพัทธยานั้น ได้แก่มาบโตนเจียและคลองพัทธยา ไหลมาบรรจบลงสู่ทะเลใกล้แหลมพัทธยาเป็นแหล่งน้ำธรรมชาติขนาดเล็กสำหรับการเกษตรกรรม เนื่องจากพื้นที่ใน

ลุ่มน้ำนี้ส่วนใหญ่เป็นไร่และสวนผลไม้ สภาพอากาศบริเวณพัทยามีลักษณะร้อนชื้น มีลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ลมบก และลมทะเลพัดผ่านเป็นประจำ¹

2.1.2 ที่มาของคำว่า “พัทยา”

คำว่า “พัทยา” ที่เราเรียกกันมาอย่างติดปากนั้น เดิมสันนิษฐานว่ามีที่มา 3 แนว โดยแนวแรกจากการศึกษาบันทึกความเป็นมาของพัทยา เห็นว่าน่าจะมีการตั้งชุมชนในบริเวณนี้มาตั้งแต่ปลายสมัยกรุงศรีอยุธยา เนื่องจากเป็นที่รู้จักในฐานะที่พระเจ้าตากสินได้เดินทางมาตั้งทัพระหว่างที่จะเดินทางไปจันทบุรี เมื่อ พ.ศ. 2310 พระเจ้าตากสิน ซึ่งในขณะนั้นเป็นเจ้าพระยากำแพงเพชร ได้รวบรวมไพร่พลเพื่อกอบกู้บ้านเมืองเดินทางผ่านชลบุรี และได้มาตั้งค่ายพักค้างที่พัทยา 1 คืน จึงกลายเป็นที่เรียกกันของชาวบ้านว่า “ทัพพระยา” ภายหลังได้เพี้ยนมาเป็น “พัทยา” มีปรากฏในหลักฐานทางประวัติศาสตร์ เช่น พระราชพงศาวดารฉบับพันจันทนุมาศ (เจิม) ดังนี้ “...ครั้นวันรุ่งขึ้น ณ วันที่ 3 2 ค่ำ นายกล้าคุมไพร่ 100 นำเสด็จไปถึงพัทยา หยุดประทับแรมที่นั่น รุ่งขึ้นมา ยกมาหาจอมเทียนประทับแรมที่นั่นคืนหนึ่ง จึงยกมาแรมทัพไก่อเดีย...”²

นอกจากนี้ในพระราชพงศาวดาร ฉบับพระราชหัตถเลขา ได้กล่าวถึงการตั้งทัพของพระเจ้าตากบริเวณพัทยาในรายละเอียด ดังนี้

“...ในขณะนั้น ชุมชุมของนายกลม ได้กุมไพร่พลคอยสกัดกั้นอยู่ พระยากำแพงเพชร ขึ้นขี่ช้างพลายถือปืนนกสับวางแดงพร้อมพลทหารตรงเข้าไปในระหว่างพวกพลนายกลมซึ่งมีสกัดกั้นอยู่ ทำให้นายกลมกลัวเกรงบารมีเข้าอ่อนน้อมยอมเป็นข้า แล้วนำพระยากำแพงเพชรไปหยุดพัก ณ ที่มีหนองน้ำ ครั้นรุ่งขึ้นจึงเดินทัพไปถึงตำบลแห่งหนึ่งจึงหยุดพักแรม พอรุ่งขึ้นก็ออกเดินทัพมาถึงนาจอมเทียนและทุ่งไก่อเดีย สัตหีบ หยุดพักแรมแห่งละคืน”³

¹สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, รายงานความเหมาะสมในการจัดหาน้ำให้สุขาภิบาลบางละมุง (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์สำนักนายกรัฐมนตรี้, 2519), หน้า 69.

²กรมศิลปากร, “พระราชพงศาวดารกรุงธนบุรี จดหมายเหตุรายวันทัพสมัยกรุงธนบุรี,” ประชุมพงศาวดารฉบับพันจันทนุมาศ (เจิม) (พระนคร: โรงพิมพ์เดลิเมตส์, 2540), หน้า 8

³อ้างใน จำลอง ทองดี, พัทยาที่รัก (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มิตรสยาม, 2526), หน้า 17

อีกแนวหนึ่งเชื่อว่า คำว่า “พัทยา” มาจากชื่อลม “พัทยา” ซึ่งเป็นลมประจำฤดูของไทยชนิดหนึ่งที่พัดอยู่ในทิศทางที่แน่นอน คือจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือในฤดูฝน ประมาณช่วงต้นฤดูมรสุม คือต้นเดือนพฤษภาคมถึงปลายเดือนตุลาคมเป็นประจำทุกปี คำว่า “ลมพัทยา” เป็นชื่อที่เรียกกันมาตั้งแต่โบราณ ในบางท้องถิ่นในภาคใต้ เรียกว่า “ลมพลัดยา” โดยรากคำสันนิษฐานว่ามาจาก BARAT DAYA แปลว่า ทิศตะวันตกเฉียงใต้⁴ ลมพัทยานั้นเมื่อพัดมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้จะแผ่อิทธิพลปกคลุม ทำให้ฝนตกเป็นสัญญาณของฤดูฝน ถ้าลมพัทยาพัดมาตามปกติ จะมีน้ำท่าและพืชพันธุ์จะอุดมสมบูรณ์ แต่ถ้าลมมีกำลังอ่อนจะทำให้ฝนไม่ตกต้องตามฤดูกาล การที่ชื่อ “พัทยา” มาจากชื่อลมนั้น อาจเป็นเพราะจากการตั้งทัพของพระเจ้าตากนั้น สถานที่ตั้งทัพเป็นทำเลที่ดี มีลมทะเลคือ ลมพัทยาพัดผ่าน จึงเรียกที่นี่ว่า “พัทยา” แต่ภายหลังได้ตัดตัว ฐ ออกเพี้ยนเป็น “พัทยา”

แนวที่ 3 ในงาน “พัทยาที่รัก” ของจำลอง ทองดีนั้น ได้กล่าวถึงที่มาของคำว่า “พัทยา” ที่แตกต่างออกไป เนื่องจากเห็นว่าคำว่าพัทยา อาจจะมาจกจำนวนที่ปักหรือริบเป็นค่าภาคหลวงพัทยากร⁵

2.2 ลักษณะชุมชนดั้งเดิมของพัทยา

ความเป็นมาทางประวัติศาสตร์ ด้านการปกครองในเขตจังหวัดชลบุรีแต่เดิมตั้งแต่สมัยขอมมีอำนาจนั้น ทางภาคตะวันออกมีชุมชนเมืองโบราณชายฝั่งทะเล 2 แห่ง คือ พระรถ (บริเวณอำเภอนันทนิคมในปัจจุบัน) และเมืองศรีพะโร (บริเวณตำบลหนองไม้แดง อำเภอเมือง ชลบุรีในปัจจุบัน) ยังปรากฏซากโบราณสถานอยู่จนทุกวันนี้ ในแผนที่ไตรภูมิสมัยกรุงศรีอยุธยา มีชื่อตำบลสำคัญของชลบุรี 4 แห่ง เรียงจากเหนือไปได้ คือบางทราย บางปลาสร้อย บางพระเรือ (ภายหลังกลายเป็นบางพระ) และบางละมุง ไม่ปรากฏคำว่า ชลบุรี ในทำเนียบศักดินาหัวเมืองเมื่อ พ.ศ. 1998 มีคำว่าชลบุรี แต่มีการตั้งบางละมุงเป็นเมืองหนึ่ง ผู้ปกครองชลบุรีในสมัยนั้นมีตำแหน่งว่า ออกเมืองชลบุรีศรีมหาสมุทร จะเห็นได้ว่าในสมัยอยุธยามีการจัดตั้งพื้นที่บริเวณจังหวัดชลบุรีขึ้นเป็นหัวเมืองชั้นใน มีศักดินาหัวเมือง 2400 ไร่ และมีความสำคัญปรากฏในพระราชพงศาวดารสมัยกรุงศรีอยุธยาในด้านการสงคราม สมัยพระราเมศวร พระยาละแวกยกกองทัพเข้ามาทางชายทะเลตะวันออก และกวาดต้อนผู้คนในเขตจันทบุรีและชลบุรีไปจำนวนหลายพันคน

⁴ สารานุกรมวัฒนธรรมไทย ภาคกลาง ฉบับต้นแบบ: 158 – 159.

⁵ จำลอง ทองดี. พัทยาที่รัก, หน้า 20.

ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ในสมัยรัชกาลที่ 1 ยังคงจัดการปกครองให้เป็นเมืองจัตวาแต่มี ศักดินาเพิ่มเป็น 3000 ไร่ มีผู้ปกครองคือพระชลบุรี บริเวณหัวเมืองตะวันออกทั้งหมด เช่น ชลบุรี ระยอง จันทบุรีและตราด จะอยู่ภายใต้การปกครองของกรมท่าและมีความสำคัญเนื่องจากเป็นพื้นที่ ผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกของสยาม นอกจากนี้ ลักษณะทำเลที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างเมืองหลวงกับ แหล่งอื่นๆ เช่นหัวเมืองในภาคอีสานและหัวเมืองเขมร ทำให้พื้นที่ทางตะวันออกมีความสำคัญทางด้านการปกครองด้วย ในสมัยรัชกาลที่ 3 พระอินทราชา ต้นสกุลทุมานนท์ ได้ไปตั้งหลักแหล่งทำมาหากิน ในท้องที่ฉะเชิงเทรากับชลบุรีต่อกัน (บริเวณอำเภอพนสนิมคมในปัจจุบันนี้) จนชุมชนมีความเป็นปึกแผ่น ทางกรจึงตั้งขึ้นเป็นเมืองพนสนิมคม⁶ ส่วนบริเวณที่เป็นอำเภอย่านนั้นอยู่ภายใต้การปกครองของ เจ้าพระยาบางละมุงดำรงเป็นเจ้าเมืองซึ่งมีฐานะเป็นเมืองจัตวาเช่นเดียวกัน

ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 เกิดความขัดแย้งเรื่องดินแดนฝั่งซ้ายแม่น้ำโขงกับฝรั่งเศส รัฐบาลไทยต้องยอมให้ฝรั่งเศสส่งกองทหารเข้ามาประจำการใน จันทบุรี (พ.ศ.2436 – 2449) จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงระเบียบการปกครองใหม่ และมีการจัดการปกครองท้องที่ในหัวเมืองต่างๆ ออกเป็นหน่วย รวมถึงการจัดตั้งมณฑลเทศาภิบาล ชลบุรีได้รับการจัดรวม อยู่ในมณฑลปราจีนบุรีเมื่อ พ.ศ. 2437 มีศูนย์กลางการบริหารงานมณฑลอยู่ที่ฉะเชิงเทรา และได้ย้ายที่ตั้งของเมืองบางละมุงเข้ามาอยู่ที่บางพระ ต่อมาใน พ.ศ.2447 มีการยุบเมืองบางละมุงเข้ามารวมเป็นอำเภอเมือง ชลบุรีร่วมกับเมืองพนสนิมคม และย้ายเมืองชลบุรีจากสังกัดกรมท่าที่กระทรวงมหาดไทย ภายใต้การปกครองมณฑล⁷ จนภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 จึงมีการยกเลิกการปกครองแบบมณฑล และมีการปรับการปกครองเป็นจังหวัดและอำเภออย่างในปัจจุบัน

การตั้งถิ่นฐานของประชาชนในบริเวณที่เป็นพัทยาในปัจจุบันนั้น จากการศึกษาหลักฐานทางประวัติศาสตร์ ได้รับการสันนิษฐานว่ามีประชาชนอาศัยอยู่ในบริเวณนี้มาตั้งแต่อดีต ข้อมูลในรายงานเกี่ยวกับความเหมาะสมในการจัดหาน้ำให้สุขาภิบาลพัทยา – นาเกลือได้ชี้แจงว่า เนื่องด้วยสภาพของอำเภอย่านนั้นเป็นโค้งอ่าว มีที่กำบังคลื่นลมเวลามีมรสุม ในอดีตมักมีชาวประมงนำเรือไปจอดเพื่อหลบลมพายุในฤดูมรสุม จึงเป็นที่มาให้ชาวประมงจำนวนมากเดินทางมาตั้งถิ่นฐานในบริเวณนี้ในภายหลัง⁸

⁶ สาราุกรมไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน 10 (2512 – 2513): 6026 – 6027.

⁷ ศรัณญา คันธาศีพ, "พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 – 2475," (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2531), หน้า 34 – 35.

⁸ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, รายงานความเหมาะสมในการจัดหาน้ำให้สุขาภิบาลบางละมุง, หน้า 68.

ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณนี้ประกอบด้วยความหลากหลายทางเชื้อชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งชาวจีนที่เดินทางอพยพมาจากประเทศจีนโดยตรงตั้งแต่สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น เนื่องจากหนีการรุกรานของพวกเขาแมนจู มีเป็นกลุ่มใหญ่ประมาณ 1 ใน 3 ของทั้งหมด⁹ ซึ่งมักตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณริมแม่น้ำและชายฝั่งทะเล ในระยะแรกมักประกอบอาชีพโดยการเป็นกรรมกรรับจ้าง แต่ต่อมาก็ไม่น้อยที่ผันตัวเองมาเป็นเจ้าของกิจการขนาดเล็ก รวมถึงการบุกเบิกที่ดินเพื่อทำการเกษตร ส่วนที่อาศัยใกล้ชายฝั่งทะเลมักทำการประมง ทั้งนี้เนื่องจากชาวจีนที่อพยพเข้ามามักเป็นจีนแต้จิ๋ว จากซัวเถาซึ่งมีความคุ้นเคยกับทะเลและการเพาะปลูก จำนวนชาวจีนในภาคตะวันออกเฉียงใต้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเป็น 2 เท่าระหว่าง พ.ศ.2462 – 2480 ภายหลังจากการเปิดใช้เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงใต้ เป็นระยะทางยาวจากกรุงเทพฯ – อยุธยา ใน พ.ศ. 2469¹⁰

นอกจากนี้ยังมีประชาชนกลุ่มอื่นๆ เช่น ชาวไทย ชาวลาว ชาวเขมรที่ถูกกวาดต้อนมาจากการทำสงครามสมัยรัชกาลที่ 3 ที่มีจำนวนอยู่มากพอสมควร จนถึงกลุ่มมุสลิม ซึ่งล้วนแต่เป็นกลุ่มของนักแสวงโชค กล้าบุกเบิกที่ดินเพื่อประกอบอาชีพเพาะปลูก ทำไร่มันสำปะหลัง สวนผลไม้ ชัยบแยกออกไปหาที่ดินทำกิน มักตั้งชุมชนตรงที่มีเส้นทางคมนาคมติดต่อกับชุมชนอื่นๆ ได้ จนในปัจจุบันได้ยกระดับเป็นอำเภอไปหลายแห่ง เช่น กบินทร์บุรี พนมสารคาม พนัสนิคม¹¹ ซึ่งในชุมชนที่มีความหลากหลายทางเชื้อชาตินี้ จำเป็นต้องมีการจัดระเบียบการอยู่ร่วมกันและการควบคุมผลประโยชน์ในสังคม

การตั้งถิ่นฐานของประชาชนในภาคตะวันออกเฉียงใต้มีลักษณะกระจัดกระจาย แต่ละชุมชนจะตั้งอยู่ห่างๆ กัน บริเวณพืชนั้นจะแบ่งเป็น 2 หมู่บ้าน กระจุกตัวอยู่อยู่บนพื้นที่ราบแคบๆ ชายฝั่งทะเลบริเวณทิศเหนือและทิศใต้ของพืชนั้นคือ ชุมชนบ้านนาเกลือ (ตั้งอยู่หมู่ที่ 5 ตำบลนาเกลือทางด้านพืชนเหนือในปัจจุบัน) และ ชุมชนบ้านพืชน (ตั้งอยู่หมู่ที่ 9 และ 10 ตำบลหนองปรือบริเวณพืชนใต้ในปัจจุบัน) แต่ละหมู่บ้านมีประชากรประมาณ 200 คน โดยมีศูนย์กลางชุมชนด้านการค้าและส่วนราชการ

⁹ อัจฉรา กุมาทพิสมัย, "นักเลงในสังคมไทย: กรณีศึกษา นักเลงเมืองชล," ใน *คนธรรมดา, รวมบทความและข้อเขียนในวาระครบรอบ 60 ปี ม.ร.ว. อคิน รพีพัฒน์* (ขอนแก่น: สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2536), หน้า 106.

¹⁰ กองประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย, *100 ปีรถไฟไทย* (กรุงเทพฯ: เวสต์วิชั่น จำกัด, 2540), หน้า 78.

¹¹ อ่ำพิกา สวัสดิวงศ์, "ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539," (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545), หน้า 52.

การอยู่ที่บ้านนาเกลือ เพราะเป็นสถานที่ตั้งของที่ว่าการอำเภอบางละมุง บางแห่งเรียก บ้านทัพพระยา หรือ บ้านทับยา เพื่อเป็นเกียรติแก่พระเจ้าตากสินเมื่อครั้งมาตั้งทัพที่นี่¹² (ภาพที่1)

ชุมชนนาเกลือมีวัดสว่างฟ้าพุทธารามเป็นวัดเก่าแก่อายุ 300 ปีตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นวัดประจำท้องถิ่นที่นี่ แต่เดิมเรียก "วัดนาเกลือ"¹³ แต่ภายหลังเปลี่ยนชื่อเป็น "วัดสว่างฟ้า" เนื่องจากมีเรื่องเล่าเกี่ยวกับพระเจ้าตากสินในขณะเดินทางผ่านที่ชุมชนนี้ว่า ได้เดินทางมาถึงบริเวณบ้านนาเกลือเมื่อตอนสว่างและได้พักแรมอยู่ที่วัดแห่งหนึ่งที่ชาวบ้านเรียกว่า "วัดนาเกลือ" จึงได้เรียกสถานที่แห่งนั้นว่า "วัดสว่างฟ้า" มาจนถึงปัจจุบันนี้ ส่วนอีกแห่งคือวัดช่องลม เป็นวัดธรรมยุติกนิกาย ส่วนพื้นที่ชายฝั่งตรงกลางระหว่าง 2 ชุมชน (บริเวณพิทยาเหนือในปัจจุบัน) เป็นป่าไม่มีประชาชนอาศัยมาแต่เดิม ใน **นิราศเมืองแกลง** ของสุนทรภู่ได้กล่าวถึงภูมิประเทศของอ่าวพิทยาในระหว่างการเดินทางไปจ.ระยอง ทำให้เห็นภาพของชายหาดพิทยาในช่วงรัชกาลที่ 4 ว่าเป็นเพียงป่ารก

“เข้าเด่นดงพงชฎสังัดเงียบ
ออกชะวากปากทุ่งพิทยา
บุกละแวกแฝกแซมแอร่มรก
ด้วยน้ำฝนล้นลำหนทางเกวียน

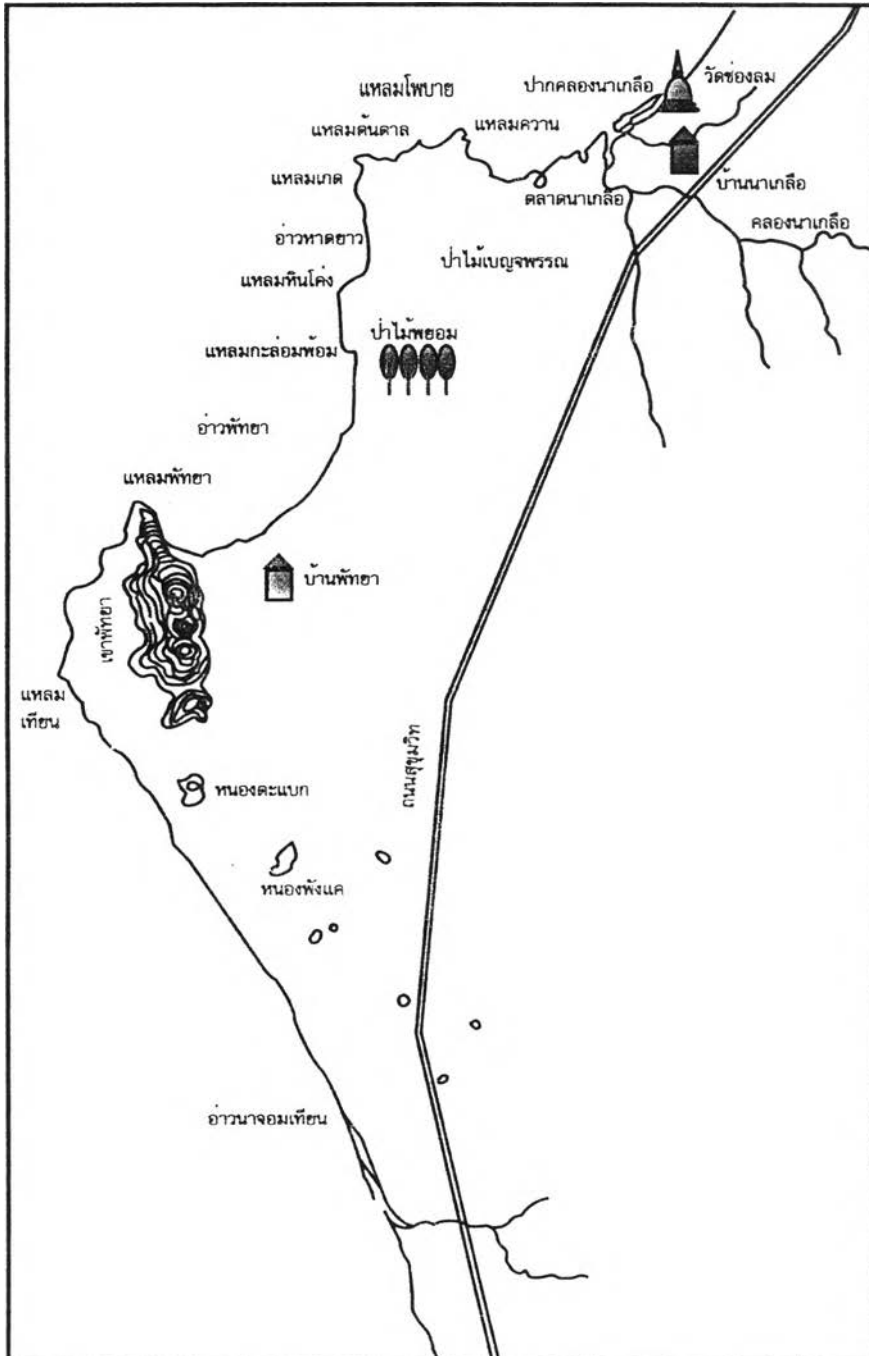
เย็นยะเยียบน้ำค้างพร่างพฤษา
นายแสงพาเลี้ยวหลงเที่ยววงเวียน
กับกอกกสูงสูงเสมอเคียร
ขึ้นโขดเตียนตอกรอกยกกระยา”¹⁴

¹²ทำเนียบผู้ใหญ่บ้าน อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี อ่างใน จำลอง ทองดี, **พิทยาที่รัก**, หน้า 16.

¹³จำลอง ทองดี, **พิทยาที่รัก**, หน้า18. .

¹⁴อ่างใน เรื่องเดียวกัน, น.21.

รูปภาพที่ 1 แผนที่แสดงชุมชนดั้งเดิมของพัทธา



นอกจากนี้ ขุนวิจิตรมาตราได้กล่าวถึงพระราชนิพนธ์ของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 เมื่อครั้งเสด็จประพาสจันทบุรี ใน เรื่องของเมืองชลฯ ว่าเป็นหลักฐานที่ดีที่ใช้ในการอธิบายเกี่ยวกับชลบุรีและได้กล่าวถึงพื้นที่บริเวณหาดพิทยาตอนกลางที่ยังคงเป็นป่า ไม่มีการตั้งถิ่นฐานของประชาชน ดังนี้

“...เวลาสองโมงเศษเรือมาใกล้เกาะนก เห็นหาดและต้นไม้สูงงามดี แลเห็นข้างนอกไกลๆ นั้นเกาะเหลื่อมเกาะไม้ แล้วต่อไปเป็นเกาะเล็กๆ 2 เกาะเรียกเกาะตริงเพดานเกาะวิมานไชย เวลาสามโมงเศษมาตรงเกาะลานเหนือนำร่องเรียกเกาะครก ในระหว่งนั้นเกาะล้านใหญ่และล้านตะวันออก เรียกเกาะสาก แล้วแลดูข้างซ้ายมือเป็นฝั่งตลอด เพราะที่นี้มีสิลาอยู่ข้างนอกจึงเดินชิดตลิ่ง เวลาสามโมงครึ่งตรงแหลมพิทยา ดูต้นไม้เขียวมีหาดทรายและเขา..”¹⁵

จากคำบอกเล่าของคุณสง ศรชัย อายุ 86 ปี เจ้าของกิจการร้านอาหาร ซึ่งอาศัยอยู่ที่บ้านนาเกลือมาตั้งแต่ช่วงทศวรรษ 2480 กล่าวถึงการตั้งถิ่นฐานของประชาชนบริเวณนาเกลือที่มีพื้นที่ติดกับชายหาดพิทยา โดยมีต้นโพธิ์เป็นหลักเขตว่า “...ตั้งแต่มาอยู่ที่นาเกลือนี้ มีคนอยู่ไม่กินต้นโพธิ์นี้หรือออกเลยกว่านี้ไป ไม่มีใครกล้าไปอยู่ เพราะผีหลอก”¹⁶

จากที่กล่าวมานั้น จะเห็นได้ว่า การใช้พื้นที่ชุมชนก่อน พ.ศ.2497 ซึ่งเป็นปีที่เกิดกิจกรรมท่องเที่ยวในพิทยาเป็นครั้งแรก จะอยู่บริเวณรอบอ่าวพิทยาทางตอนเหนือและตอนใต้ ส่วนพื้นที่ชายฝั่งบริเวณอ่าวพิทยาตอนกลางนั้นยังคงมีสภาพเป็นป่ารก ยังไม่มีประชาชนมาตั้งถิ่นฐานมากนักเมื่อเปรียบเทียบกับชุมชนรอบข้าง เช่น สัตหีบ บางพระ บางปลาสร้อย มีลักษณะเป็นเพียงทางผ่านของเส้นทางเดินเรือส่งสินค้า ทำให้มีปัญหาเรื่องโจรสลัดโดยเฉพาะบริเวณที่เรียกกันว่า ช่องแสมสารที่เป็นปากน้ำออกสู่อ่าวไทยมีระยะทางยาวตั้งแต่ ชลบุรีผ่านท่าเรือต่างๆ ออกสู่ทะเล ขุนวิจิตรมาตราได้กล่าวใน เรื่องของเมืองชลฯ เกี่ยวกับโจรสลัดดังนี้

¹⁵ขุนวิจิตรมาตรา, เรื่องของเมืองชลฯ (พระนคร: โรงพิมพ์ชาวพาณิชย์, 2497), หน้า 9.

¹⁶สัมภาษณ์ คุณสง ศรชัย เจ้าของร้านอาหาร "ลุงสงอาหารป่า" วันที่ 24 กันยายน 2544 อายุ 86 ปี ต.นาเกลือ อ. บางละมุง จ.ชลบุรี.

“ตรงช่องแสมสารนี้เล่ากันว่า พอยังปืนใหญ่ออกไป เป็นต้องเห็นฉลามขึ้น เป็นฝูง ทั้งนี้เพราะเคยได้กินเหยื่อคือคนเรือที่ถูกสลัดใจมต้อยู่เสมอ สลัดขอบ ปล้นเรือลูกค้าในเวลาคลื่นลมสงบ ทะเลเมืองชลก็เหมาะที่จะเป็นแดนสลัด มาแต่โบราณ”¹⁷

ปัญหาโจรสลัดได้ส่งผลกระทบต่อการเดินทางเรือริมฝั่งทะเล จึงมีการก่อตั้งสถานีทหารเรือตาม ตำบลต่างๆ เลียบชายฝั่งทะเลตั้งแต่ชลบุรี บางพระ บางละมุง เกาะเสม็ด ระยอง ฯลฯ ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 เพื่อป้องกันการปล้นสินค้า นอกจากนี้ได้มีโครงการสร้างฐานทัพเรือที่สัตหีบในสมัยรัชกาลที่ 6 ทาง ภาครัฐได้ถือกรรมสิทธิ์ตั้งฐานทัพเรือที่สัตหีบตั้งแต่ พ.ศ. 2465¹⁸ การดำเนินการขยายฐานทัพอย่างต่อเนื่องนี้ทำให้ชุมชนสัตหีบขยายตัวขึ้นมากกว่าเดิม จึงมีการยกระดับสัตหีบจากกิ่งอำเภอขึ้นเป็นอำเภอ ใน พ.ศ. 2493 เพราะจากการสำรวจของรัฐ ชุมชนสัตหีบมีปริมาณงานและจำนวนประชาชนเพิ่มขึ้น มากจนสามารถยกระดับการปกครองขึ้นเป็นอำเภอได้¹⁹

นอกจากนี้สัตหีบยังเป็นชุมชนที่มีทั้งประชาชนท้องถิ่นและข้าราชการอาศัยอยู่ปนกันอย่างละครึ่ง เนื่องจากเป็นที่ตั้งของมณฑลทหารเรือจึงมีคนเดินทางเข้าออกบริเวณนี้มาก และเป็นชุมทางการคมนาคมที่จะไปยังจังหวัดต่างๆ โดยมีเรือกลไฟรับส่งคนและสินค้าทุกวันพุธและวันเสาร์ เมื่อเปรียบเทียบกับชุมชนบริเวณบางละมุงที่เป็นเพียงทางผ่านระหว่างการเดินทางไปยังชุมชนต่างๆ ในจุดประสงค์ทั้งการรับส่งคนและสินค้าเท่านั้น²⁰ จะเห็นได้ว่ามีการสร้างประการการเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินเรือ 3 แห่ง ที่เกาะไม้ เกาะจุนและเกาะจวง²¹

¹⁷ อนุจิตรมาตรา, เรื่องของเมืองชลฯ, หน้า 3.

¹⁸ ฐานทัพเรือสัตหีบเคยได้รับการใช้เป็นสถานที่จอดพักเรือรบเวลาฝึกซ้อมในทะเลและเป็นที่พักพิงต่อรบปีโดของกองเรือ ซึ่งรัชกาลที่ 6 ได้เสด็จทอดพระเนตรการซ้อมรบที่นี่ และพิจารณาลักษณะภูมิประเทศว่าเป็นสถานที่เหมาะสำหรับการจัดตั้งเป็นฐานทัพเรือ เพราะสามารถจอดพักเรือได้เป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ฐานทัพเรือยังมีเกาะ ห้อมล้อมเป็นที่กำบังได้เป็นอย่างดี มีน้ำลึกและไม่มีหินใต้น้ำ จึงมีการสงวนเขตที่ดินไว้เพื่อกิจการทางยุทธศาสตร์ และทางกองทัพเรือได้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินดังกล่าวตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน พ.ศ. 2465 เป็นต้นมา.

¹⁹ หจข.สร.0201.5/ 20 เรื่อง ยกฐานะกิ่งอำเภอเป็นกิ่งอำเภอ.

²⁰ พระยาศรีมหาเกษตร, ชลบุรีภาคต้น (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์พิมพ์นามกฤตราชวิทยาลัย, 2483), หน้า 11.

²¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 64.

2.3 โครงสร้างทางการผลิต

โครงสร้างทางการผลิตของประชาชนในพื้นที่พัทยา — นาเกลือในช่วงก่อน พ.ศ. 2497 มีความแตกต่างจากพื้นที่อื่นในภาคตะวันออก มีการตั้งสมมติฐานว่าแต่ก่อนมีการทำนาเกลือกันมาก จากพระราชนิพนธ์ของพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระสมมตอมรพันธุ์ซึ่งเสด็จประพาสชายทะเลตะวันออก ใน พ.ศ. 2438 ได้กล่าวถึงบ้านนาเกลือ ดังนี้

“...วันที่ 15 ออกเรือจากสัตหีบมาพักนอนที่บางพระ ระยะทางวันนี้ผ่านบ้านนาเกลือมา ที่มีนามหมู่บ้านว่าบ้านนาเกลือที่น่าจะเข้าใจว่าที่นี่เขาทำนาเกลือ ครั้นสืบสวนเข้าก็ได้ความว่าหาได้ทำนาเกลือไม่ ชรอยจะเป็นที่ที่เขาทำนาเกลือมาแต่โบราณ นามอันนั้นจึงคิดมา”²²

ประชาชนโดยมากประกอบอาชีพทางเกษตรกรรมเพาะปลูก แต่พื้นที่ที่ติดชายฝั่งทะเลมักประกอบอาชีพประมง ไม่ต่างจากพื้นที่ติดชายฝั่งอื่นๆ ส่วนการเพาะปลูกมีอยู่บ้างเพียงเล็กน้อย เพราะสภาพพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ไม่อุดมสมบูรณ์เหมาะกับการเกษตร สามารถอธิบายรูปแบบการผลิตของประชาชนในพัทยา - นาเกลือเป็นประเภทต่างๆ ได้ดังนี้

1. การเกษตรกรรม พื้นที่ภาคตะวันออกในบริเวณไม่ติดชายฝั่งทะเลทางตอนกลางของภาค มีการเพาะปลูกหลายรูปแบบ เช่น การทำนาปลูกข้าว และการทำพืชไร่

พื้นที่สำหรับปลูกข้าวในภาคตะวันออกจะมีมากในบริเวณพื้นที่ลุ่ม เช่น บริเวณริมฝั่งแม่น้ำบางปะกงเนื่องจากความอุดมสมบูรณ์ของภูมิประเทศ จึงมีการทำนาในบริเวณนี้มาตั้งแต่สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ในสมัยรัชกาลที่ 5 การขยายตัวของระบบเศรษฐกิจแบบการค้า ทำให้ข้าวกลายเป็นสินค้าออกที่สำคัญของประเทศ ทำให้มีการขยายพื้นที่เพาะปลูกข้าวมากขึ้น

นอกจากนี้ยังมี การปลูกพืชไร่ โดยเฉพาะการทำไร่อ้อยเพื่อส่งขายตามจังหวัดต่างๆ งาน Thailand: Aspects of Landscape and Life ของ Robert Pendelton กล่าวว่าในภาคตะวันออกของประเทศไทย ลักษณะภูมิประเทศเหมาะกับการปลูกอ้อยมากกว่าในภาคอื่นๆ และมีการเพาะปลูกอ้อย

²² อนุวิจิตรมาตรา, เรื่องของเมืองชลฯ, หน้า 23.

ในพื้นที่มาเป็นระยะเวลาานาน²³ จะเห็นได้จากบันทึกการกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวของเจ้าพระยาเทเวศร์วงศ์วิวัฒน์ในการไปรักษาตัวที่ชลบุรี ดังนี้

“...เมื่อข้าพพุทธเจ้าป่วยและได้กราบบังคมลาออกไปรักษาตัวอยู่ที่เมืองชล พ้ออาการค่อยคลายขึ้น ได้ขี่ม้าไปเที่ยวตรวจดูตามนา , ไร่และสวนในแถวเมืองชล เห็นการเพาะปลูกเจริญแปลกตาขึ้นมา มีไร่อ้อย – นามากกว่าอย่างอื่น แลสวนมะพร้าวก็มีขึ้น”²⁴

ประชาชนโดยเฉพาะอย่างยิ่งชาวจีนมักจะเข้ามาจับจองที่ดินเพื่อทำการเกษตร พบว่ามีมากถึงหลายสิบล้านในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 ชาวบ้านจะถางที่ดินบริเวณไม่ติดชายฝั่งทะเล ซึ่งโดยมากเป็นป่าไม้และสวนจากอย่างหยาบๆ โดยว่าจ้างไร่ละ 30 – 40 บาท พื้นที่ที่ประชาชนจองโดยมากเป็นพื้นที่ทำการเกษตรย่อยๆ ขนาดไม่เกิน 10 ไร่ โดยไม่มีหลักฐานความเป็นเจ้าของ ประชาชนเริ่มมีกรรมสิทธิ์ในที่ดินเป็นครั้งแรกเมื่อทางกระทรวงเกษตรได้ริเริ่มทำแผนที่เพื่อออกโฉนดที่ดินจังหวัดชลบุรีในช่วง ร.ศ. 120 สมัยรัชกาลที่ 5 เนื่องจากประชาชนในชลบุรีมีปัญหาเรื่องความขัดแย้งในที่ดินที่ปราศจากหลักฐานทางกรรมสิทธิ์ รวมถึงปัญหาแผนที่หลักเขต แต่พื้นที่ที่ตั้งอยู่ชายฝั่งทะเลจะเห็นว่า ประชาชนไม่นิยมประกอบอาชีพด้านเกษตรกรรม จึงมีประชาชนมาจับจองที่ดินเพื่อออกโฉนดน้อยกว่าพื้นที่ที่อยู่ทางตอนใน เช่น บริเวณบางละมุงที่มีประชาชนประกอบอาชีพประมงมาก เมื่อทางราชการได้ประกาศออกโฉนดที่ดินใน พ.ศ. 2462 มีประชาชนมาจับจองพื้นที่เพื่อออกโฉนดเพียง 351 ราย ซึ่งน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่บริเวณอื่นๆ ในช่วงเดียวกัน เช่น บริเวณบางปลาสร้อยมีประชาชนมาจับจอง 7406 ราย พนัสนิคม 9977 ราย พานทอง 3688 ราย และศรีราชา 2974 ราย²⁵

สำหรับกรรมสิทธิ์ที่ดินในท้องที่พัทธา - นาเกลือ นั้น เมื่อพ.ศ. 2470 กระทรวงเกษตรจึงส่งพนักงานไปทำการออกตรวจโฉนดที่ดินถึง ต.นาเกลือ ซึ่งขณะนั้นมีประชาชนมาจับจองเป็นเจ้าของเพียง 29 ราย โดยกระจุกตัวอยู่ริมทะเลช่วงเลยอ่าวพัทธาขึ้นไป

รายงานของกระทรวงเกษตรได้กล่าวถึงการจับจองที่ดินเพื่อทำการเกษตรของท้องที่นาเกลือ ดังนี้

²³Robert L. Pendleton, Thailand: Aspects of Landscape and Life (Bangkok: American Geographical society, 1963), p. 191.

²⁴หจข.กส.7/ 197 เรื่อง กระทรวงเกษตรวาดคิดจะทำแผนที่เมืองชลเพื่อจะออกโฉนดที่ดิน.

²⁵หจข.กส.6/ 9688 – 9695 เรื่อง รายงานทำการแผนออกโฉนดที่ดิน มณฑลปราจีน พุทธศักราช 2462.

“ราษฎรจับจองบางแปลงอยู่ใกล้ชิดติดกัน บางแปลงห่างเป็นหย่อมเป็นตอน พื้นที่มีอยู่ในเขตตลาดนาเกลือบ้างอยู่ห่างตลาดบ้าง เป็นที่อยู่ริมทะเลแลอยู่ห่างกับหลักถานซึ่งเป็นสิ่งถาวรที่มีอยู่ในระหว่างแผนที่ จ.ชลบุรีไปทางทิศใต้ ประมาณ 210 เส้นเศษ”²⁶

แต่จากการสำรวจกิจการของจังหวัดชลบุรี เพื่อจัดตั้งสถานีทดลองกสิกรรมนั้น ทางรัฐบาลเห็นว่าประชาชนไม่มีความสนใจในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการประกอบอาชีพ ทั้งนี้เนื่องจากประชาชนไม่ชอบทำการลงทุนทำการเกษตรใหม่ๆ โดยยังไม่เห็นผลตอบแทน ประชาชนจึงยังคงประกอบอาชีพตามสภาพที่เคยกระทำมา บันทึกของทางราชการเกี่ยวกับการประกอบอาชีพเกษตรกรรมของคนในท้องถิ่นนี้ในช่วงทศวรรษที่ 2480 – 2490 ว่าไม่ค่อยมีพัฒนาการทางด้านการเพาะปลูก ทำให้ได้ผลผลิตไม่มากนัก ลักษณะความเป็นอยู่และการผลิตในบริเวณนี้เป็นการผลิตเพื่อการยังชีพมากกว่า

“การอาชีพของพลเมืองในจังหวัดชลบุรี ซึ่งปรากฏอยู่ในเวลานี้ ว่าโดยจะเพาะส่วนบก พลเมืองได้ประกอบการทำงาน ทำสวนอยู่ทั่วๆ ไป เช่น ทำสวนส้ม ฝรั่ง มะม่วง หนุ่ย เป็นต้น การอาชีพเหล่านี้พลเมืองเก็บผลซื้อขายกันในท้องที่โดยมาก จะส่งไปจำหน่ายต่างจังหวัดเป็นส่วนน้อย...ผลที่ได้ไม่มีใครจะมากมุล ตกอยู่ในฐานะพอทำพอกิน ชั่วปีหนึ่งๆ ไม่กว้างขวาง แม้จะมีการปลูกอ้อยหีบเป็นน้ำตาลทรายส่งไปขายต่างท้องที่ก็ดี กลับปรากฏว่าน้ำตาลขายไม่มีใครจะสะดวก ราคาที่ตกต่ำถึงกับขาดทุนต้องล้มเลิกไปมาราย ถึงกระนั้นราษฎรก็ยังคงพยายามประกอบอาชีพเหล่านี้้อยู่ตามสภาพที่ได้เคยกระทำมา”²⁷

ช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา พื้นที่ทางเกษตรกรรมในหลายประเทศได้รับความเสียหายมาก แต่ความต้องการในระดับโลกไม่ได้ลดลง ราคาสินค้าพืชไร๋ได้สูงขึ้นมาก ทางภาครัฐได้ส่งเสริมกิจกรรมเพาะปลูกเพื่ออุตสาหกรรมช่วงทศวรรษ 2480 – 2490 ส่งผลให้รูปแบบการเกษตรกรรมในภาคตะวันออกเริ่มขยายตัวเป็นการเพาะปลูกเพื่อการค้า มีการบุกเบิกที่ดินเพื่อปลูกพืชไร๋มากขึ้น

²⁶ หจข.ก.ส.8/ 178 เรื่อง มณฑลปราจีน ขอให้ส่งพนักงานรังวัดไปช่วยทำการทางหอทะเลเบียน จ.ชลบุรี 1 นาย เพื่อได้ทำการรังวัดออกตราจองที่ดิน ต.นาเกลือ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี.

²⁷ หจข.มท.5.16.9/ 29 เรื่อง งบประมาณซึ่งตั้งทางจังหวัดชลบุรี.

โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ไม่ติดชายฝั่ง เช่น อำเภอพนัสนิคม อำเภอนมสาร²⁸ และเกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เกิดอาชีพทางการค้าและอาชีพนายทุนอย่างเห็นได้ชัด ตั้งแต่หลัง พ.ศ. 2493 เป็นต้นมา ทำให้อัตราส่วนของการทำงานที่เพิ่มมากขึ้นเทียบเท่าการทำงาน

แต่สำหรับบริเวณบางละมุง ซึ่งเป็นที่ตั้งของชุมชนพทยา - นาเกลือที่มีลักษณะเป็นชายฝั่งทะเลนั้น เนื่องจากประชาชนโดยมากมักประกอบอาชีพประมง อีกทั้งสภาพดินไม่เหมาะกับการเพาะปลูก จึงมีพื้นที่สำหรับการเกษตรกรรมน้อยมาก ส่วนมากไม่นิยมเพาะปลูกเพื่อการค้า ประชาชนจึงยังไม่เห็นความสำคัญของพื้นที่ริมทะเลสำหรับการเกษตรมากนัก²⁹ ราคาที่ดินในเขตพทยา - นาเกลือจึงมีราคาต่ำ ในช่วงทศวรรษที่ 2480 ราคาที่ดินในบ้านนาเกลือมีราคาไม่เกิน 100 บาทต่อไร่ ในขณะที่บ้านพทยาไร่ละ 100 บาท ส่วนบริเวณหาดพทยาตอนกลางซึ่งยังคงเป็นป่ารกไม่มีเจ้าของนั้น ราคาเพียงไร่ละ 30 บาทเท่านั้น³⁰ งาน พทยาที่รัก ของ จำลอง ทองดีได้กล่าวถึงการเกษตรกรรมของประชาชนในท้องที่นี้ ดังนี้ “การจับจองที่ดินของชาวบ้านคงหนีไม่พ้นการโค่นถางไม้ถางป่าเพื่อปลูกพืชไร่ตามเชิงเขาที่มีที่ดินอุดมสมบูรณ์”³¹

2. การประมง การประมงเป็นที่นิยมกันมากสำหรับประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณริมแม่น้ำและชายฝั่งทะเล แบ่งออกเป็นประมงน้ำจืดและน้ำเค็ม การประมงน้ำจืดส่วนใหญ่ทำในบริเวณแม่น้ำและเป็นการประมงเพื่อเลี้ยงชีพ

ส่วนการประมงน้ำเค็มนั้นถือเป็นอาชีพหลักของประชาชนในพื้นที่พทยา - นาเกลือ ประชาชนจึงตั้งถิ่นฐานบริเวณริมชายฝั่งทะเลหนาแน่น แต่เดิมประชาชนนิยมทำการประมงโดยใช้เครื่องมืออย่างง่าย ๆ ขนาดเล็ก เช่น การทำโป๊ะ ชาวประมงได้แบบอย่างมาจากจีนไหหลำซึ่งได้มารีเริ่มการทำโป๊ะในบริเวณอ่าวไทยเป็นครั้งแรก³² แต่ในบริเวณนี้ไม่สามารถทำโป๊ะน้ำลึกได้ เพราะกีดขวางเส้นทางเดินเรือขนาดใหญ่ที่ไปยังสถานีทหารเรือสัตหีบ จึงสามารถทำได้เพียงแค่อุปกรณ์น้ำตื้นเท่านั้น โดยการใช้ไม้ไผ่เหลาเป็นไม้เรียวผูกเป็นเฟือกกับเสากระทุ้งหยั่งถึงดิน ก้นคอกเป็นวงกลมกว้างขนาดที่เรือลอมจะ

²⁸ศรีศักร วัลลิโภดม, “ลักษณะสภาพสังคมและวัฒนธรรมทางภาคตะวันออก,” ใน รายงานการสัมมนา เรื่อง วัฒนธรรมภาคตะวันออก (ชลบุรี: กมลศิลป์การพิมพ์, 2524), หน้า 4.

²⁹จำนง คุรุแก้ว, “หลบร้อนไปพักผ่อนที่ชลบุรี” อนุสาร อ.ส.ท. 6: 10 (พฤษภาคม 2509): 11.

³⁰วิศิษฐ์ พรหมบุตร, “การศึกษาองค์ประกอบทางกายภาพของชุมชนเพื่อเสริมสร้างความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองพทยา,” (วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539), หน้า 90.

³¹จำลอง ทองดี, พทยาที่รัก, หน้า 28.

³²สว่าง เจริญผล, “ทฤษฎีเกี่ยวกับโป๊ะไม้และโป๊ะเชือก” ชาวการประมง 7: 3 (กรกฎาคม 2497): 233.

สามารถเข้าไปอยู่ในนั้นได้ 2 – 3 ลำ โดยต้องถักไม้ไผ่ให้มันคงเพื่อป้องกันลมพัดแรง ที่ปากคอกนั้นก็มีช่องขนาดใหญ่พอขนาดเรือจะเข้าไปได้ ต่อปากช่องออกมามีรั้วทำเป็นปีกกาสำหรับวางอวนไว้ดักปลา

รูปแบบการทำประมงอีกอย่างหนึ่งของประชาชน คือ การลงเรือจับปลาทะเล โดยการใช้เรือฉลอมซึ่งมีลักษณะเด่น คือมีใบเรือเป็นรูปสี่เหลี่ยมสำหรับออกจับปลา ได้ผลไม่ค่อยดีนัก ชาวบ้านมักทำประมงกันอยู่เฉพาะชายฝั่งใกล้ๆ บ้านซึ่งปลูกสร้างบนเสายกพื้นสูงให้พื้นน้ำและทำเป็นสะพานยาวลงไปในทะเลสำหรับจอดเรือโดยไม่ต้องเสียเงินซื้อที่ดิน โดยแต่ละบ้านต้องผูกเรือกับเสาหลัก และติดต่อกับบนบกโดยทำเป็นสะพานแคบๆ ทอดไปเป็นทางเดินติดต่อกัน การสร้างบ้านจะสร้างยาวต่อๆ กันไป หากบ้านใดสร้างสะพานก่อนก็สามารถอนุญาตให้คนอื่นสร้างบ้านยาวลงทะเลต่อไปอีกได้ ซึ่งการสร้างทำเทียบเรือยื่นลงไปในทะเลนี้ ชาวประมงถือว่าเป็นการดี เพราะสามารถทำมาหากินได้หลากหลาย นอกเหนือจากการจับปลา เช่น การเลี้ยงหอย³³ ความสะดวกในการสร้างบ้านยื่นลงไปในทะเล บริเวณพื้นที่ที่ห่างจากชายฝั่งทะเลจึงไม่มีประชาชนตั้งถิ่นฐานอยู่บนพื้นดินมากนัก ถ้าไม่มีการเพาะปลูก ก็ปล่อยให้รกร้าง ไม่มีคนจับจอง

แรงงานที่ใช้ในการประมงเป็นแรงงานในครัวเรือน และมักใช้เครื่องมือในการจับปลาหลายๆ อย่างประกอบกันเพื่อจับปลาให้ได้จำนวนมาก ส่วนปลาที่นิยมจับคือ ปลาอินทรีและปลาสะ โดยใช้วิธีการลากเบ็ดซึ่งทำเงินได้ฤดูละ 300 – 400 บาท นอกจากนี้ยังนิยมจับปลาทรายโดยอาศัยการลากเบ็ดคู่ ในวันหนึ่งๆ ชาวประมงที่ตกปลาทราย จะขายปลาได้อย่างน้อย 3 – 4 บาท นอกจากนี้ยังมีการเก็บไข่จระเม็ดขาย โดยมีผู้รับผูกขาดจากรัฐบาลทุกปี ซึ่งในทศวรรษที่ 2480 นั้น รัฐบาลได้ภาษีจากค่าอากรฟองเต่าเฉลี่ยปีละประมาณ 2,000 บาท³⁴

ปลาที่ชาวบ้านจับได้ในชุมชนพทยา – นาเกลือจะมีทั้งซื้อขายสดและการแปรรูป ในการซื้อขายสดนั้นจะมีพ่อค้ามารับซื้อที่เกาะไผ่ โดยมีเรือบรรทุกน้ำแข็งมารวบรวมจากหมู่บ้านต่างๆ สัปดาห์ละหลายครั้งเพื่อไปขายในกรุงเทพฯ อีกทอด ซึ่งปลาจำนวนนี้ทั้งหมดอยู่ในมือพ่อค้าชาวกรุงเทพฯ ส่วนน้อยเท่านั้นที่จะมีการซื้อขายในพื้นที่³⁵ แต่ปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้ส่วนมากมักปิดเป็นความลับ เพราะผู้ผลิตจะต้องเสียภาษีเงินได้เต็มจำนวน แต่ภายหลังทางรัฐบาลได้ทำการสงวนอาชีพประมงไว้สำหรับคนไทย โดยการใช้ พ.ร.บ.ว่าด้วยสิทธิประมงในเขตต์การประมงไทย พ.ศ. 2482³⁶

³³ จ้างนง ครุฑแก้ว, “หลบร้อนไปพักผ่อนที่ชลบุรี” อนุสาร อ.ส.ท. 6: 10 (พฤษภาคม 2509): 11.

³⁴ พระยาศรีมหาเกษตร, ชลบุรีภาคต้น, หน้า 63.

³⁵ คาร์ล ดับลิว, “สภาวะการประมงในอ่าวไทย” ข่าวการประมง 4: 4 (ตุลาคม 2494): 297.

³⁶ กรมการประมง, “สังคม – เศรษฐกิจ” ข่าวการประมง 3: 2 (เมษายน 2493): 183.

ในระยะหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา ชาวประมงได้เปลี่ยนรูปแบบการจับปลาจากวิธีดั้งเดิมมาใช้อวนลาก ซึ่งต้องลงทุนมากและออกเรือไปอยู่ในทะเลนานครั้งละ 1 – 2 สัปดาห์ แต่ปริมาณปลาที่เพิ่มขึ้นนั้นได้ส่งผลถึงการขยายตัวของการค้าและอุตสาหกรรมสัตว์น้ำมากขึ้น

3 **อุตสาหกรรม** ด้วยความสมบูรณ์ของพื้นที่ ทั้งการปลูกพืชไร่ เช่น อ้อยและมันสำปะหลัง รวมถึงทรัพยากรธรรมชาติทั้งสัตว์น้ำและป่าไม้ อุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อพื้นที่ภาคตะวันออกคือ อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าทางการเกษตร เช่น อุตสาหกรรมมันสำปะหลัง อุตสาหกรรมน้ำตาลทราย อุตสาหกรรมแปรรูปผลิตภัณฑ์จากการประมง และอุตสาหกรรมป่าไม้

อุตสาหกรรมผลิตน้ำตาลทราย ซึ่งมักเป็นกิจการของชาวจีน ตั้งแต่ช่วงรัชกาลที่ 2 พ.ศ. 2364 (ค.ศ. 1821) เป็นต้นมานั้น ปรากฏว่าอาชีพการทำน้ำตาลนั้นได้ตกอยู่ในมือชาวจีน และนับว่าเป็นอุตสาหกรรมอย่างแรกในภาคตะวันออก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณพนัสนิคมและบางปลาสร้อย (อยู่ในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรีในปัจจุบันซึ่งไม่ห่างจากชุมชนพญา - นาเกลือมาก) น้ำตาลที่ผลิตได้นั้นมีคุณภาพดีเมื่อเทียบกับผลผลิตจากต่างประเทศ จนสามารถส่งเป็นสินค้าออกได้ในสมัยนั้น มีการขยายเขตการเพาะปลูกอ้อยและโรงหีบน้ำตาลไปตามพื้นที่ต่างๆ รวมทั้งบริเวณบางละมุง จากบันทึกของเจ้าพระยาเทเวศร์วงศ์วิวัฒน์ได้กล่าวถึงอุตสาหกรรมน้ำตาลในสมัยรัชกาลที่ 5 ดังนี้ “...โรงหีบนั้น สอบสวนดูได้ทราบว่ามีประมาณ 8 โรง โรงน้ำตาลทรายแดง ปีหนึ่งได้ซื้อขายกันออกจากพื้นบ้านเมือง ประมาณ 50,000 หาบๆ หนึ่ง ประมาณราคา 10 บาทเป็นอย่างกลาง เป็นเงิน 500,000 บาท”³⁷

ในสมัยรัชกาลที่ 5 กิจการน้ำตาลได้รับผลกระทบด้านการส่งออก เพราะยุโรปสามารถผลิตน้ำตาลทรายได้เอง ไทยจึงต้องยุติการส่งออกน้ำตาลทรายใน พ.ศ. 2432 มีเพียงการผลิตเพื่อบริโภคภายในประเทศเท่านั้น จนถึงช่วงทศวรรษ 2480 – 2490 ทางภาครัฐได้ส่งเสริมพื้นที่ปลูกอุตสาหกรรมน้ำตาลทรายขึ้นมาอีกครั้ง เนื่องจากพื้นที่ทางการเกษตรในต่างประเทศได้รับความเสียหายจากผลของสงครามโลกครั้งที่ 2 แต่ความต้องการสินค้าพืชไร่ยังคงเท่าเดิม ราคาน้ำตาลสูงขึ้นมากในตลาดโลก รวมถึงการที่รัฐบาลวางมาตรการห้ามนำเข้าน้ำตาลทรายขาว และเก็บภาษีน้ำตาลที่บริโภคภายในประเทศ

นอกจากนี้ยังมีอุตสาหกรรมมันสำปะหลังแปรรูป ซึ่งได้พัฒนาขึ้นมาอย่างจริงจังช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เพราะมีการตั้งโรงงานผลิตแป้งมันที่ทันสมัยขึ้นมาในภาคตะวันออก เนื่องจากได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาล

³⁷ หจข.กส.7 / 197 เรื่อง กระทรวงเกษตรคิดจะทำแผนที่เมืองชลเพื่อออกโฉนดที่ดิน.

กิจการอุตสาหกรรมพืชไร่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เจ้าของกิจการซึ่งโดยมากเป็นชาวจีนมักจะบุกเบิกที่ดินเพื่อทำการเกษตร อย่างไร่อ้อย ไร่มันสำปะหลัง จนในที่สุดมักจะเป็นเจ้าของกิจการ บรรดาหลงจู้ เจ้าของโรงหีบอ้อยมักเป็นเจ้าของไร่เอง ด้วยพื้นฐานจากการเกษตรทำให้เจ้าของโรงงานอุตสาหกรรมเหล่านี้มีความใกล้ชิดกับชาวบ้าน ยกตัวอย่างเจ้าของกิจการอุตสาหกรรมน้ำตาลหลายท่าน เช่น หลงจู้เฮง เนื่องจ๋านงค์ นอกจากจะเป็นเจ้าของกิจการน้ำตาลแล้ว ยังมีกิจการโรงเลื่อยและเป็นเจ้าของตลาดบ้านบึง หรือหลงจู้ไซ แซ่ฮั้ง ซึ่งเป็นเจ้าของโรงหีบน้ำตาลหลายสิบแห่งโดยการบุกเบิกที่ดินเพื่อปลูกอ้อยมีฐานอำนาจอยู่ที่การอุปถัมภ์จากเครือญาติและพวกพ้อง รวมถึงการสร้างความสัมพันธ์ทางการผลิตกับลูกไร่และคนงานโรงหีบน้ำตาล³⁸ ปัจจัยทางการผลิตทั้งด้านเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมนั้นได้ส่งผลถึงการแก่งแย่งที่ดิน ความหลากหลายทางเชื้อชาติ รวมถึงโครงสร้างทางการผลิตเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้การปกครองในแถบนี้เกี่ยวเนื่องกับการควบคุมผลประโยชน์

ส่วนในท้องที่อำเภอบางละมุง ซึ่งเป็นที่ตั้งของชุมชนพัทยา - นาเกลือไม่มีอุตสาหกรรมขนาดใหญ่เกี่ยวกับน้ำตาลและมันสำปะหลังมากนัก เนื่องจากพื้นที่เป็นที่ราบชายฝั่งทะเลไม่มีพื้นที่ทางการเกษตรขนาดใหญ่ ในบริเวณจึงมีเพียงอุตสาหกรรมในครัวเรือนอย่างง่าย ๆ เช่น การทำโรงสี โรงเลื่อยจักร โรงเลื่อยไม้ โรงงานทำไม้ขีดไฟ โรงงานทำน้ำมันยาง และอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าจากการประมง ชาวบ้านนิยมนำปลาที่จับได้มาแปรรูปเป็นปลาเค็มเพื่อบรรทุกเรือไปขาย³⁹ หรือส่งให้โรงงานน้ำปลาที่มีอยู่ในท้องถิ่นนั่นเอง

ส่วนอุตสาหกรรมเกี่ยวกับป่าไม้ ความสมบูรณ์ของพื้นที่ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้มีผู้สนใจทำกิจการป่าไม้ในสมัยรัชกาลที่ 5 สำหรับท้องที่บางละมุงที่มีป่าไม้พะยอมมาก มีการขออนุญาตทำป่าไม้ 1 ราย คือกิจการของเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีร่วมมือกับหลวงอุดรพาณิชย์ และห้างกิมเซ่งหลี ภายใต้บริษัทศรีมหาราชา⁴⁰ ซึ่งถือเป็นกิจการป่าไม้แห่งแรกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีการลงทุนสูง ทำการชักลากไม้ในเขตศรีราชา บ้านบึง บางละมุงเพื่อผลิตไม้แปรรูป การดำเนินงานของบริษัทได้ส่งเสริมให้ประชาชนในท้องที่เข้าไปรับจ้างเป็นลูกจ้าง และช่วยขยายตลาดสินค้าของป่า เช่น ไม้ น้ำมันยาง ฯลฯ ให้มากขึ้น

4. การค้าของป่า รูปแบบการผลิตนอกเหนือจากเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมอีกอย่างคือการค้าขายผลิตภัณฑ์จากป่า ซึ่งจากลักษณะที่ตั้งบริเวณบางละมุง ตั้งอยู่กึ่งกลางระหว่างการเดินทาง

³⁸ อัจฉรา กุมุทพิสมัย, "นักเลงในสังคมไทย: กรณีศึกษา นักเลงเมืองชล", หน้า 111-112.

³⁹ พระยาศรีมหาเกษตร, *ชลบุรีภาคต้น*, หน้า 68 – 69.

⁴⁰ ปรีชา อุปโยคิน, "ลักษณะการประกอบอาชีพเกษตรกรรมในเขตชนบท จ.ชลบุรี," (วิทยานิพนธ์หลักสูตรปริญญาสังคมวิทยา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ มหาวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2519), หน้า 20.

ไปยังชุมชนต่างๆ รวมทั้งบริเวณบ้านนาเกลือ นอกจากจะเป็นชุมชนที่พักอาศัยแล้ว ยังเป็นชุมชนด้านการค้ามากกว่าบ้านพัทยา เนื่องจากเป็นที่ตั้งของตลาด ท่าเรือ เป็นท่าสินค้าของชุมชนอื่นๆ ทำให้มีการค้าขายของป่า เช่น พืน ไม้เข็ม หวาย ใต้ น้ำมันยาง หนังสัตว์ รวมถึงสินค้าพื้นเมืองต่างๆ จำลอง ทองดี ได้กล่าวถึงชุมชนพัทยา - นาเกลือที่เป็นตลาดและเป็นท่าการค้าของป่าใน **พัทยาที่รัก** ดังนี้ "ชาวบ้านจะนำของป่าและเปลือกพะยอมอันเป็นสินค้าที่สำคัญมาลงที่ท่านี้"⁴¹

แม้ว่าประชาชนในชุมชนพัทยา - นาเกลือจะมีไม่มากและประกอบอาชีพเพียงไม่กี่อย่าง แต่กิจกรรมทางการผลิตจะมีความเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา⁴² ความซับซ้อนทางการผลิตจะมีมากกว่าพื้นที่ที่ไม่ติดชายฝั่งทะเลโดยเฉพาะในบริเวณบ้านนาเกลือ มีการก่อสร้างอาคารตึกแถวไม้เพื่อการค้าขายที่ต่างไปจากชุมชนบ้านพัทยาได้ และมีประชาชนอาศัยอยู่มากกว่า พระยาศรีมหาเกษตรซึ่งเป็นผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี ช่วงทศวรรษ 2480 ได้อธิบายถึงความเป็นอยู่ และลักษณะการประกอบอาชีพของประชาชนในชุมชนบ้านพัทยา - นาเกลือใน **ชลบุรีภาคต้น** ดังนี้

"...การทำมาหากินนั้นแบ่งออกเป็น 4 พวก พวกหนึ่งทำการชักลากไม้ในป่า ทำน้ำมันยาง พวกหนึ่งทำการจับปลา พวกหนึ่งทำการค้าขาย ทำไร่นา และอื่นๆ ไม่ได้ทำใหญ่โต เพียงแต่ต่างบ้านต่างปลูกเพื่อเลี้ยงครอบครัวของตน ถ้าได้ผลมากกว่าต้องการ จึงขายแลกเปลี่ยนของอื่นตามต้องการ"⁴³

ส่วนงาน **พัทยาที่รัก** ของจำลอง ทองดีได้สรุปลักษณะการประกอบอาชีพของประชาชนในพัทยา - นาเกลือ ที่สัมพันธ์กับการตั้งถิ่นฐาน ดังนี้ "...ไม่มีใครคิดจับจองหาดทรายชายทะเลเพื่อการพักผ่อนสุดสัปดาห์เป็นแน่ นอกเสียจากเป็นแหล่งพำนักของชาวประมง"⁴⁴

⁴¹จำลอง ทองดี, **พัทยาที่รัก**, หน้า 28.

⁴²ปรีชา อุปโยคิน, "ลักษณะการประกอบอาชีพเกษตรกรรมในเขตชนบท จ.ชลบุรี," หน้า 102.

⁴³พระยาศรีมหาเกษตร, **ชลบุรีภาคต้น**, หน้า 22.

⁴⁴จำลอง ทองดี, **พัทยาที่รัก**, หน้า 28.

2.4 การคมนาคม

2.4.1 การคมนาคมกับชุมชนภายนอก

ในการคมนาคมภายนอกระหว่างจังหวัดนั้น แต่เดิมการเดินทางไปจังหวัดชลบุรีต้องอาศัยการสัญจรทางน้ำเท่านั้น ทั้งทางคลอง และตามชายฝั่งทะเล การเดินทางโดยทางคลองนั้นต้องอาศัยการเดินทางเรือตามลำน้ำบางปะกงเป็นหลัก ซึ่งไหลผ่านหลายจังหวัดมาลงอ่าวไทย สามารถใช้เดินทางได้ตลอด เป็นเส้นทางสำคัญที่สามารถเดินทางติดต่อกับเมืองหลวง โดยเดินทางตามแม่น้ำบางปะกงออกอ่าวไทยและแล่นเรือเลียบชายฝั่งเข้าแม่น้ำเจ้าพระยาไปกรุงเทพฯ⁴⁵ นอกจากนี้ยังสามารถใช้ แม่น้ำสายสั้นๆ ตามแนวชายฝั่งทะเล เช่น แม่น้ำจันทบุรี แม่น้ำระยอง ฯลฯ แต่ใช้ในการขนส่งได้แค่บางฤดูกาลเท่านั้น

ส่วนการสัญจรตามชายฝั่งทะเล มีความสำคัญมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา เมืองท่าต่างๆ ตามชายฝั่งตะวันออกนั้นเป็นจุดแวะพักของเรือสินค้า ซึ่งอยู่ในเส้นทางการค้าและการเดินเรือตามชายฝั่งทะเล⁴⁶ เช่น บางพระ , บางละมุง , ระยอง , จันทบุรี ฯลฯ จึงมีความสำคัญต่อระบบการค้าทางทะเล บริเวณอ่าวไทยและทะเลจีนใต้เนื่องจากเป็นศูนย์กลางในการขนส่งทางทะเล โดยมีสินค้าบางส่วนเช่น เครื่องเทศและของป่า ที่รวบรวมมาจากศูนย์กลางการค้าทางบกอย่างปราจีนบุรี จาก **เรื่องของเมืองชลฯ** ของขุนวิจิตรมาตรา ได้ยกเอาพระราชนิพนธ์ของรัชกาลที่ 5 ในระยะทางเสด็จประพาสจันทบุรีโดยการเดินทางเรือ รวมถึงสภาพพื้นที่ของพญาเมื่อวันที่ 2 ๕ 2 ค่ำ ปีมวดยุทธศก 1237 ให้เราเห็นถึงการคมนาคมจากกรุงเทพฯถึงชลบุรี และหัวเมืองตะวันออกต่างๆ ได้

“...ในระหว่างนั้นเกาะล้านใหญ่และเกาะล้านตะวันออกเรียกเกาะสาก แล้วแลดูข้างซ้ายมือเป็นฝั่งตลอด เพราะที่นี้มีศาลอยู่ข้างนอก จึงเดินชดถลึงเวลา 3 โมงครึ่ง ตรงแหลมพญาดูต้นไม้เขียว มีหาดทรายและเขา 4 โมงเข้าเรือตรงเกาะรีน เกาะรำฟาง เกาะยักษ์กะโดงห่างๆ ไปเป็นลำดับ อยู่ทางขวามือไกลๆ ไม่เห็นต้นไม้ เรืออรรคราชแล่นมานั้น เรือกมูทมาลากับเรือปาน

⁴⁵อำพิกา สวัสดิวงศ์, “ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477 –2539,” หน้า 63.

⁴⁶ปรารภนา ศรีวิศาลศักดิ์, “ความสำคัญทางเศรษฐกิจของจันทบุรีก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2,” (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2542), หน้า 176 – 177.

มารุตไปหน้า เรืออภิมวย้ไปตรงเรือพระที่นั่ง เรือบุษบาแบ่งกลีบไปตรงท้าย
เรือ ขางหลังนั้นเรือชิงวันมาฆา เรือเขจรชลดดีมาซ้าย เรือกันโบดมากกลาง ดู
เป็นหมู่กันงามๆ ดี...”⁴⁷

จาก **ชลบุรีภาคต้น** ของพระยาศรีมหาเกษตร พบว่าภายหลังทศวรรษ 2480 ประชาชนสามารถเดินทางได้โดยการโดยสารเรือเมล์ของบริษัทเดินเรือสายตะวันออก แล่นผ่านจังหวัดต่างๆ รับส่งคนและสินค้าที่ทำต่างๆ เช่น นาเกลือ สัตหีบ สามารถเดินทางไปยังจังหวัดต่างๆ ทั้งกรุงเทพฯ และในภาคตะวันออกได้

ส่วนการคมนาคมทางบก ลักษณะที่ตั้งของพื้นที่เชื่อมต่อกับทางภาคอีสาน ทำให้มีประชาชนเดินทางเกวียนเพื่อค้าขายสินค้าผ่านทางช่องตะโกจากนครราชสีมามายังภาคตะวันออก ในช่วงรัชสมัยของรัชกาลที่ 5 เป็นต้นมา ทางภาครัฐได้มีโครงการปรับปรุงเส้นทางคมนาคม ประชาชนสามารถเดินทางไปภาคตะวันออกได้ 2 ทาง คือ ทางรถไฟและทางถนน

1. ทางรถไฟสายตะวันออก รัฐบาลได้เริ่มดำเนินการสร้างใน พ.ศ. 2448 มีเส้นทางเดินรถตั้งแต่ กรุงเทพฯ — ฉะเชิงเทรา เปิดการเดินรถครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2450 ต่อมาได้สร้างทางรถไฟต่อจาก ฉะเชิงเทราไปจนถึงอรัญประเทศอีก 199 กิโลเมตร และเปิดเดินรถเมื่อ พ.ศ. 2464 ในการดำเนินการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกตั้งแต่บริเวณฉะเชิงเทรา รวมถึงชลบุรี และปราจีนบุรีนั้นได้รับความสนใจของรับสัมปทานจากเอกชนหลายราย เนื่องจากพื้นที่บริเวณนี้มีความสำคัญในทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นแหล่งปลูกข้าวเพื่อการส่งออกที่สำคัญแต่ทางภาครัฐไม่อนุมัติ มีการสำรวจเส้นทางสายตะวันออกอีกครั้งใน พ.ศ. 2444 เพื่อดำเนินการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ — ศรีราชา ระยะทางยาวทั้งหมด 137 กิโลเมตร ในระยะแรกต้องระงับโครงการไปเนื่องจากต้องใช้งบประมาณในการก่อสร้างมาก แต่หลังจากดำเนินการก่อสร้างใน พ.ศ. 2448 สำเร็จ ทำให้การเดินทางไปยังภาคตะวันออกสะดวกขึ้นกว่าการใช้เส้นทางน้ำเป็นหลัก ประชาชนสามารถเดินทางโดยรถไฟร่วมกับทางเรือเพื่อย่นระยะเวลาการเดินทาง กล่าวคือ การเดินทางโดยเรือที่ปกติต้องใช้เวลาถึง 3 วันย่นเหลือเพียงวันเดียวทางรถไฟ ประชาชนสามารถเดินทางจากกรุงเทพฯ ถึงฉะเชิงเทราโดยรถไฟซึ่งใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง และจากนั้นสามารถลงเรือยนต์จากฉะเชิงเทราไปถึงนาเกลือได้⁴⁸

⁴⁷ขุนวิจิตรมาตรา, **เรื่องของเมืองชลฯ**, หน้า 9.

⁴⁸สุดใจ พงศ์กล้า, "มณฑลปราจีนบุรีสมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์ พ.ศ. 2436 - 2458," (ปริญญาณิพนธ์ การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร, 2528), หน้า 335 - 336.

2. การคมนาคมโดยถนนนั้น แต่เดิมประชาชนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือสามารถเดินทางด้วยเส้นทางภายในระหว่างพนัสนิคมถึงระยองได้ มีการใช้เส้นทางสายนี้มาจนถึงช่วง ร.ศ. 112 จนถึงระยะหลังมีสร้างถนนสาย 22 ซึ่งเป็นชุมทางจากฉะเชิงเทราไปที่สัตหีบ โดยตัดผ่านแปดริ้ว ฉะเชิงเทรา พนัสนิคม ชลบุรี เลียบชายฝั่งทะเลไปถึงสัตหีบ ส่วนการเดินทางไปจังหวัดระยองนั้นมีทางแยกจากถนนสาย 22 ที่สัตหีบ⁴⁹ และเริ่มมีการนำรถมาให้บริการรับส่งระหว่างอำเภอเมือง ชลบุรี - พนัสนิคม โดยให้บริการครั้งแรกใน พ.ศ. 2465 ในสมัยที่พระยาสุจริตโยธา (สรอง ศรีเพ็ญ) เป็นผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี (พ.ศ. 2462 – 2471)⁵⁰

ต่อมาใน พ.ศ. 2477 รัฐบาลในสมัยประชาธิปไตยให้ความสนใจพัฒนาประเทศส่วนภูมิภาคเป็นอย่างมาก รวมถึงมีนโยบายสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างหัวเมือง และมีการตัดถนนเพื่อให้พื้นที่ท้องที่บางเขตสามารถติดต่อกับส่วนกลางได้มากขึ้น โดยโครงการหลักในประเทศไทยครั้งแรกคือ “โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2479” เพื่อสร้างเส้นทางคมนาคมเชื่อมภาคและจังหวัดต่างๆ ในประเทศ โดยเริ่มจากการสร้างทางเชื่อมหัวเมืองต่างๆ เข้าด้วยกันเป็นถนนสายสั้นๆ หลายตอนใน พ.ศ. 2480 ต่างจากรูปแบบในการสร้างถนนเดิมเพราะการสร้างถนนในชนบทต่างๆ นั้นมักจะสร้างตามความคิดเห็นของเจ้าเมืองแต่ละเมือง และมักเป็นการสร้างถนนจากชุมชนเข้าสู่สถานีรถไฟเสียเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากรถไฟเคยเป็นเส้นทางหลักในการคมนาคมระหว่างจังหวัดมาก่อน

ในส่วนของภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รัฐบาลสมัยประชาธิปไตยได้ร่วมมือกับกองทัพเรือในการสร้างถนนไปภาคตะวันออกเฉียงเหนือถึงฐานทัพเรือสัตหีบ จึงได้เริ่มดำเนินการสร้างถนนสุขุมวิทเลียบชายฝั่งทะเลตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเริ่มระหว่าง พ.ศ. 2479 - 2494 แบ่งเป็นช่วงต่างๆ ได้ดังนี้⁵¹

- ช่วงกรุงเทพฯ จากพระโขนงไปปากน้ำที่สมุทรปราการ จากนั้นได้ทำการขยายถนนจากปากน้ำไปบางปะกงและชลบุรี เลียบตามคลองชลประทานที่มีอยู่เดิม รวมถึงการสร้างสะพานเทพหัสดินทร์เพื่อข้ามแม่น้ำบางปะกง เมื่อ พ.ศ. 2484 ทำให้การเดินทางไปที่ชลบุรีนั้นมีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ทั้งทางรถยนต์และรถโดยสาร จากเดิมต้องนำรถขึ้นแพขนานยนต์ข้ามไปชลบุรี

⁴⁹ พระยาตรีมหาเกษตร, *ชลบุรีภาคต้น*, หน้า 66.

⁵⁰ อัจฉรา กุมาพิสมัย, “นักเลงในสังคมไทย: กรณีศึกษา นักเลงเมืองชล,” หน้า 109.

⁵¹ การสร้างถนนไปภาคตะวันออกเฉียงเหนือในระยะแรกนั้นจะประกอบด้วย ทางสายกรุงเทพฯ – สมุทรปราการ , ทางสายฉะเชิงเทรา – ชลบุรี – สัตหีบ (ตอนชลบุรี– สัตหีบ) , ทางสายสัตหีบ – ระยอง และทางสายบางปะกง – ชลบุรี.

- ช่วงจากชลบุรีไปที่สัตหีบ ได้มีการสร้างทางเชื่อมจากสมุทรปราการ — แปรริ้ว — ชลบุรี — ศรีราชา และสัตหีบเมื่อ พ.ศ. 2483 — 2484 ขณะเกิดกรณีพิพาทอินโดจีนกับฝรั่งเศส ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ทางยุทธศาสตร์⁵²

อย่างไรก็ตามสภาพถนนในการเดินทางจากชลบุรี – สัตหีบในช่วงแรกนั้น ถนนยังมีสภาพเป็นถนนหิน และเพิ่งได้รับการปรับเป็นถนนแอสฟัลท์ในบางส่วน เพื่อการใช้งานที่ดีขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2484⁵³ ได้ทางป่าขุดต่อถมดินตลอดทั้งสาย สร้างสะพานไม้กึ่งถาวร ฝังท่อระบายน้ำ ฯลฯ โดยโครงการของทางจังหวัดนี้ได้ประมาณผลที่จะได้รับจากการขยายเส้นทางนี้ว่า “เพื่อเชื่อมการคมนาคม การขนส่ง และเป็นการชักชวนให้ประชาชนไปเที่ยวเตร่พักผ่อนหย่อนใจได้ชมวิวทัศน์ชาติ และอากาศชายทะเลให้ได้มีสุขภาพดีขึ้น”⁵⁴

2.4.2 การคมนาคมภายในชุมชน

ในการสร้างเส้นทางสายย่อยในภาคตะวันออกนั้นมักต้องบรรจบกับถนนสาย 22 ซึ่งเป็นสายหลัก (เรียกในภายหลังว่า ถนนสุขุมวิท ตามชื่อของพระพิศาลสุขุมวิทซึ่งเป็นวิศวกรดำเนินโครงการก่อสร้าง) รวมถึงมีการสร้างทางหลวงจังหวัดแยกจากถนนสาย 22 เข้าในพื้นที่ต่างๆ ของภาคตะวันออก การคมนาคมภายในชุมชนพัทยา — นาเกลือ นั้น ประชาชนในท้องที่ยังคงใช้เกวียนที่ทำเองเป็นพาหนะสำหรับเดินทางและขนส่งสินค้า จึงมีเพียงทางเกวียนดั้งเดิมสำหรับเดินทางจากถนนสุขุมวิทเข้าสู่บ้านพัทยาและบ้านนาเกลือซึ่งเป็นที่ตั้งของที่ว่าการอำเภอ และเป็นแหล่งการค้าสำคัญ ในภายหลังได้มีการดำเนินการสร้างถนนแยกจากทางหลวงสายที่ 22 เข้าที่ว่าการอำเภอบางละมุงและตลาดนาเกลือโดยตรงด้วยความช่วยเหลือของสถานีทหารเรือสัตหีบ ได้มีการเวนคืนที่ดินจากคนในท้องที่ซึ่งโดยมากเป็นชาวจีนเข้ามาตั้งถิ่นฐานเพื่อทำการเกษตรอยู่ในบริเวณนั้น และใช้แรงงานคนค้ำเงินค้ารับชื้ออุปการ

⁵² นจข. (2) 0202.66.5.2/ 27 เรื่อง การสร้างถนนจากจังหวัดสมุทรปราการไปจังหวัดชลบุรี.

⁵³ อัมพิกา สวัสดิ์วงศ์, “ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477 – 2539,” หน้า 72 – 73.

⁵⁴ นจข.กส.19.3/ 5 เรื่อง โครงการบำรุงท้องที่ จ.ชลบุรี พัทลุง และจ.สกลนคร ตามประมวลรัสดากร พ.ศ. 2485.

รวมถึงบรรดานักโทษมาก่อนสร้างเส้นทางสายนี้ จนสำเร็จเมื่อ วันที่ 7 มกราคม พ.ศ. 2480⁵⁵ แต่เป็นทาง
ลูกรังสำหรับเกวียนจึงไม่สะดวกสำหรับการใช้รถยนต์

(ตาราง 2.1)

**บัญชีรายนามเจ้าของที่ดินซึ่งบริจาคที่ดินให้ทำถนนแยก
จากทางหลวงสายที่ 22 เข้าที่ว่าการอำเภอบางละมุง แลตลาดนาเกลือ**

ที่	ชื่อ	จำนวนเนื้อที่เป็นตารางเมตร	บาท	สต.
1	จ.ส.ต. หมื่นศรีกรณีกิจ	1580	31	60
2	นายเจียม	1760	35	20
3	นายแพ้ม เจริญจิตร	880	17	60
4	นายดี	440	8	80
5	นายหลาบ สุขศิริ	300	6	-
6	นายอ้า	250	5	-
7	นายเล็ง	203	4	60
8	นายเกียม	48	-	96

(ที่มา: หจช. มท. 5.3.9 / 97 เรื่อง กองโยธาสถานีทหารเรือสัตหีบตัดถนนซอยเข้าที่ว่าการอำเภอบาง
ละมุง แลตลาดตำบลนาเกลือ (พ.ศ.2480) จ.ชลบุรี)

ต่อมาใน พ.ศ. 2485 ได้มีการสร้างทางหลวงชนบทสำหรับรถยนต์เดินทางเข้าหมู่บ้านนาเกลือ
ถึงถนนสาย 22 โดยทำการทางป่าขุดตอถมดินรวมระยะทางยาวทั้งหมด 460 เมตร เพื่อให้รถยนต์เดินทาง
รับส่งสินค้าและประชาชนระหว่างชลบุรีและตลาดนาเกลือได้สะดวกมากยิ่งขึ้น ส่วนของบ้านพัทยา
ตำบลหนองปรือนั้นได้เริ่มสร้างทางเดินรถในปีเดียวกันจำนวน 2 สาย สายแรกจากหลักกิโลเมตรที่
100 ถนนสาย 22 ไปถึงหมู่บ้านมาบยายเลียยาวทั้งสิ้น 8 กม. ลงสู่ท่าเรือชายทะเล ตำบลนาเกลือสายที่ 2

⁵⁵ หจช. มท. 5.3.9 / 97 เรื่อง กองโยธาสถานีทหารเรือสัตหีบตัดถนนซอยเข้าที่ว่าการอำเภอบางละมุงแล
ตลาดนาเกลือ (พ.ศ.2480) จ.ชลบุรี.

สร้างระหว่างหลักกิโลเมตรที่ 105 – 106 ไปถึงชายทะเลหมู่บ้านพัทยายาวทั้งสิ้น 4 กม.⁵⁶ เพื่อเชื่อมการเดินทางระหว่างท่าเรือชายทะเลหมู่บ้านพัทยากับถนนสาย 22

การเดินทางระหว่าง 2 ชุมชนในระยะแรกใช้รถยนต์ได้แค่ตรงปากทางเท่านั้น นอกจากนั้นต้องเดินเท้าต่อประมาณ 1 ชั่วโมง⁵⁷ หรือใช้เส้นทางเกวียนเป็นหลัก แต่ภายหลังได้มีการสร้างเส้นทางเชื่อมจากบ้านพัทยาไปบ้านนาเกลืออีกสาย คือถนนเลียบชายหาดที่สร้างใน พ.ศ. 2496 สมัยที่ นายชั้น สุวรรณทรภก เป็นนายอำเภอบางละมุง ภายหลังจากการตัดถนนเส้นนี้แล้ว ทำให้สามารถเดินทางไปมาระหว่างชุมชนสะดวกมากขึ้น⁵⁸ (ภาพที่2)

2.5 ชายฝั่งตะวันออกกับวัฒนธรรมการท่องเที่ยวชายทะเล

กิจกรรมท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นในสังคมไทยเป็นครั้งแรก ซึ่งเป็นที่นิยมของประชาชนอย่างแพร่หลาย คือกิจกรรมท่องเที่ยวที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อบำรุงรักษาสุขภาพ ที่ได้รับอิทธิพลจากความเชื่อเรื่องการรักษาร่างกายแบบตะวันตกที่แนะนำให้ประชาชนเดินทางไปพักผ่อนเพื่อ “เปลี่ยนอากาศ” และ “สูดโอโซน” ในสถานที่ที่มีอากาศบริสุทธิ์ รวมถึงการอาบน้ำแร่เพื่อสุขภาพและรักษาโรค ตามความเชื่อของชาวตะวันตกแต่โบราณนั้นเห็นว่าการอาบน้ำแร่นั้นมีประโยชน์ เพราะมีผลในการรักษาบำบัดโรคเหมือนการรักษาด้วยยา ทำให้ชาวตะวันตกนิยมอาบน้ำแร่มาตั้งแต่สมัยโรมัน และการอาบน้ำแร่นั้นกลับมาเป็นที่นิยมอีกครั้งในยุโรปตั้งแต่ศตวรรษที่ 18 นอกจากความนิยมในการอาบน้ำแร่แล้ว การอาบน้ำทะเลก็เป็นที่นิยมและเชื่อกันว่ามีประโยชน์เช่นเดียวกับการอาบน้ำแร่

ความตื่นตัวในการพักผ่อนตากอากาศชายทะเลในประเทศไทยเกิดขึ้นเป็นครั้งแรกในสมัยรัชกาลที่ 3 เนื่องจากชาวต่างประเทศที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ เช่นบรรดามิชชันนารีอเมริกัน ต้องการสถานที่พักผ่อนให้เหมือนอย่างในประเทศเดิมของตน รวมถึงสถานตากอากาศชายทะเลเพื่ออากาศบริสุทธิ์⁵⁹ นอกจากรัฐบาลจะทำการสร้างสถานที่สำหรับขี่ม้าของชาวต่างประเทศขึ้นแถวพญาไทแล้ว

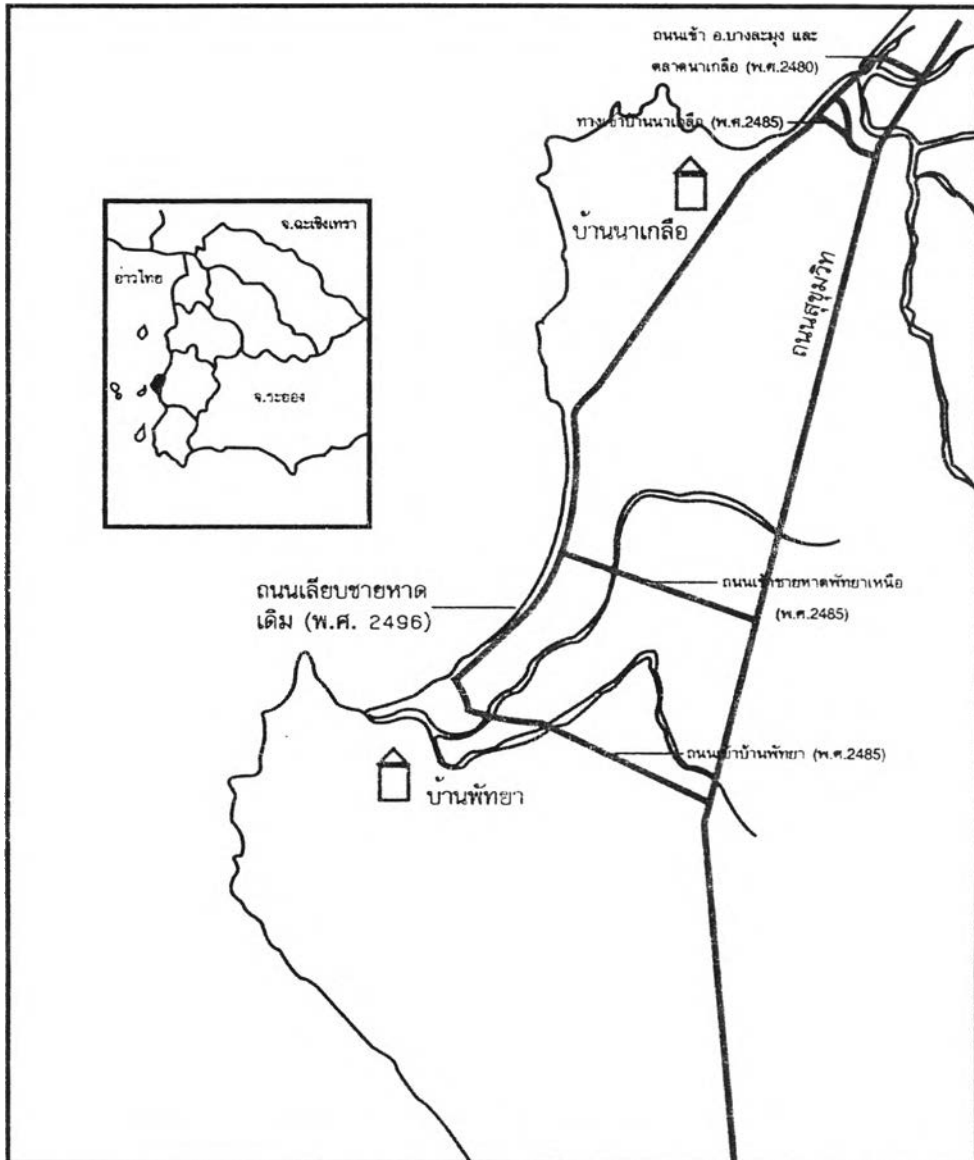
⁵⁶ หจข.กส.19.3/ 5 เรื่อง โครงการบำรุงท้องที่ จ.ชลบุรี พัทลุง และจ.สกลนคร ตามประมวลรัสดากร พ.ศ. 2485.

⁵⁷ พระยาศรีมหาเกษตร, *ชลบุรีภาคต้น*, หน้า 73.

⁵⁸ จำลอง ทองดี, *พัทยาที่รัก*, หน้า 29.

⁵⁹ กรมศิลปากร, “จดหมายเหตุของราชทูตฝรั่งเศส โปรดุเกสท์ที่เข้ามาในแผ่นดินสมเด็จพระนารายณ์ และ จดหมายเหตุของหมอบรัดเล,” *ประชุมพงศาวดาร ภาค 12* (พระนคร: โรงพิมพ์เจตนาผล, 2474), หน้า 275.

รูปภาพที่ 2 แผนที่แสดงถนนในพัทยา ทศวรรษ 2490



พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ยังได้โปรดเกล้าฯ ให้ ตำบลอ่างหิน (หรืออ่างศิลา ในเวลาต่อมา) ให้เป็นสถานที่สำหรับตากอากาศของชาวต่างประเทศ

ความสำคัญของอ่างศิลาในหมู่มชนชั้นสูงนี้ จะเห็นได้จากการกล่าวถึง อ่างศิลา แขวงเมืองชล ในพระราชหัตถเลขาพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวว่า เป็นสถานที่ที่อากาศดี จึงมีชนชั้นสูง อย่างพระบรมวงศานุวงศ์และขุนนางต่างๆ เดินทางมาพักผ่อนเป็นอันมาก ถึงแม้จะไม่ได้โปรดเกล้าฯ ให้สร้างพระราชวัง แต่ก็มีการสร้างพลับพลาที่ประทับและถมนหินใต้น้ำเป็นสะพานเพื่อทำท่าจอดเรือ นอกจากนี้เพื่อเป็นการเชื้อเชิญต่อผู้คนที่มาพักผ่อน รัชกาลที่ 4 จึงโปรดเกล้าฯ ให้มีการสร้าง “อาศรัยสถาน” ขึ้นที่นี้ โดยเป็นตึก 2 หลัง สร้างโดยสมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ (ขณะที่เป็น เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ ที่สมุหนกษาใหม่) และเจ้าพระยาทิพากรวงศ์ (เจ้าคุณกรมท่า) ในเวลาต่อมา สมเด็จพระนางเจ้าเสาวภาผ่องศรี พระบรมราชินีนาถ ได้บูรณะตึกทั้งสองนี้เพื่อถวายเป็นพระราชกุศล เฉลิมพระชนมพรรษาแก่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 จึงได้พระราชทานนาม ว่า “ตึกมหाराช” และ “ตึกราชินี” ซึ่งบางแห่งยังคงปรากฏอยู่จนทุกวันนี้ รัชกาลที่ 5 ได้เสด็จประพาส ที่อ่างศิลา 2 ครั้ง โดยทางเรือ ขุนวิจิตรมาตราได้กล่าวถึงรัชกาลที่ 5 กับความนิยมในการพักผ่อนที่อ่าง ศิลาของชนชั้นสูงใน เรื่องของเมืองชลฯ ดังนี้

“...ด้วยที่บ้านอ่างศิลานี้ เราไม่รู้ว่าจะเป็นที่สำคัญขึ้นในปีใด เป็นแน่แต่ใน แผ่นดินทูลกระหม่อมมาแล้ว ฝรั่งเขานับถือที่นี้เป็นที่อากาศดี พอใจมีคน ที่เจ็บไม่สบาย แล้วมาอยู่ในที่นี้บ่อยๆ ทูลกระหม่อมก็ได้เสด็จมาหลายครั้ง โปรดว่าเป็นที่อากาศดีนัก แต่หาได้ทำเป็นรั้วเป็นวังอะไรขึ้นไม่ มีแต่พลับพลา เล็กหลังหนึ่ง เมื่อเสด็จเข้าไปอยู่ในนั้นก็ประทับอยู่แต่ในพระที่นั่งทรงม้าไป ประพาสที่ตะกาศหลังเขาสมมุขบ้าง ที่อื่นๆ บ้าง แต่ทำที่ขึ้นนั้นมีศิลา มากนัก ถ้าเวลาน้ำแห้งก็เป็นเลนออกไปห่างฝั่งหลายสิบเส้น จึงโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าคุณ กรมท่าที่ตายออกมาทำสะพานศิลายาวออกไป พอพื้นที่ศิลาในน้ำ ตะพาน นั้นก็ยังใช้ได้อยู่จนทุกวันนี้ ในขณะนั้นสมเด็จพระยาท่านก็ได้มาสร้างตึก ขึ้นไว้ สำหรับคนป่วยใช้ได้อาศัยหลังหนึ่ง ของเจ้าคุณกรมท่าสร้างหลังหนึ่ง ภายหลังคุณสุรวงษ์ไปทำไว้ข้างใต้สะพานลงไปอีกหลังหนึ่งก็เป็นที่คนต่าง ประเทศไปมาอาศัยอยู่เสมอ...”⁶⁰

⁶⁰ ขุนวิจิตรมาตรา, เรื่องของเมืองชลฯ, หน้า 21.

กล่าวได้ว่านับตั้งแต่รัชกาลที่ 5 เป็นต้นมา ชนชั้นสูง เช่น พระบรมวงศานุวงศ์ รวมถึงขุนนางชั้นผู้ใหญ่ต่างก็รับวัฒนธรรมการท่องเที่ยวอย่างตะวันตกมาปฏิบัติอย่างแพร่หลาย เช่น ความนิยมเดินทางไปตากอากาศเมื่อไม่สบาย และปฏิบัติตามคำแนะนำทางการแพทย์ที่ให้หยุดพักผ่อนเพื่อ "เปลี่ยนอากาศ" ปีละ 1 ครั้ง⁶¹

สถานที่ตากอากาศยอดนิยมภายใต้วัฒนธรรมการท่องเที่ยวแบบเดิม ที่เน้นจุดหมายในด้านการบำรุงรักษาสุขภาพอีกแห่งหนึ่ง คือที่สีซัง ในสมัยนั้นการปกครองขึ้นอยู่กับจังหวัดสมุทรปราการ โดยทราบจากบันทึกการเดินทางของชนชั้นสูง เช่น โคลงของกรมหมื่นพิชิตปรีชากร , กรมขุนบดินทร์ไพศาล และพระยาภาสกรวงศ์ในการตามเสด็จรัชกาลที่ 5 ประพาสหัวเมืองตะวันออก ใน พ.ศ.2419 ที่สีซังมีการปลูกสร้างพระที่นั่งมณเฑียรรัตนโรจน์ และพระที่นั่งจุฑาราชฐานเพื่อเป็นที่ประทับเปลี่ยนอากาศ โดยแบ่งออกเป็นเขตพระราชฐานและเขตสำหรับบุคคลทั่วไป สีซังถือเป็นสถานตากอากาศแห่งแรกที่มีบริการครบครัน มีการสร้างท่าเทียบเรือโดยทำเป็นสะพานยาวลงไปในทะเล ในปัจจุบันใช้เป็นที่จอดเรือเดินสมุทรที่กินน้ำลึก ถนน สิ่งอุปโภคบริโภค เช่น ตลาด ไปรษณีย์ ภัตตาคาร สระน้ำ การบริการบ้านพัก รวมถึงการอำนวยความสะดวกในการเดินทางโดยเรือกลไฟรับส่งตรงระหว่างกรุงเทพฯ - สีซัง รัชกาลที่ 5 ได้เสด็จประพาสตากอากาศที่นี่ถึง 5 ครั้ง นอกจากนี้สถานที่ที่ชนชั้นสูงนิยมไป "เปลี่ยนอากาศ" อีกแห่งคือ ศรีราชา ซึ่งได้กลายเป็นสถานที่ที่ชนชั้นสูงจากเมืองหลวงมาพักผ่อนเพื่อรักษาตัว เนื่องจากมีการสร้างตึกโรงพยาบาล "สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าศรีราชา" ขึ้น

ความนิยมในการ "เปลี่ยนอากาศ" ของชนชั้นสูงในเมืองหลวง ทำให้มีการสร้างบ้านพักตากอากาศเกิดขึ้นโดยทั่วไป ความนิยมในการเดินทางไปพักผ่อนในชายทะเลฝั่งตะวันออก 2 - 3 แห่งที่กล่าวมา เป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่ผลักดันให้รัฐบาลดำเนินการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกนอกเหนือจากเหตุผลด้านการพัฒนาเศรษฐกิจในภาคตะวันออก เพื่อบริการนักท่องเที่ยวซึ่งส่วนมากเป็นชนชั้นสูงจากในเมืองหลวงให้เดินทางมายังหัวเมืองตะวันออกได้สะดวกยิ่งขึ้น

แต่อย่างไรก็ตามในระยะหลังแหล่งตากอากาศในภาคตะวันออกได้ลดความนิยมไป เมื่อเกิดวิกฤตการณ์ ร.ศ. 112 ที่จันทบุรีและตราด เนื่องจากฝรั่งเศสได้เข้ามาปิดอ่าวไทย พร้อมทั้งส่งทหารจำนวนหนึ่งขึ้นมายึดเกาะสีซัง ทำให้การก่อสร้างสถานที่อำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวต่างๆ ต้องชะงัก นอกจากนี้การที่ชนชั้นสูงจะเดินทางไปตากอากาศในสถานตากอากาศเหล่านั้นเป็นภาวะ

⁶¹ อรวรรณ ศรีอุดม, "การศึกษาเรื่องการท่องเที่ยวในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2453 - 2468)," (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2543), หน้า 3.

การณ์ที่ไม่ปลอดภัย นอกจากนี้การระงับการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเพื่อย่นระยะเวลาในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ถึงหัวเมืองชายทะเลที่มีปัญหาทางด้านงบประมาณดังที่กล่าวมานั้น ได้ส่งผลต่อความนิยมในการพักผ่อนของนักท่องเที่ยวจากเมืองหลวง แต่อย่างไรก็ตาม ความนิยมเรื่องสถานที่สำหรับ "เปลี่ยนอากาศ" ของชนชั้นสูงไทยจึงเปลี่ยนจากชายฝั่งทะเลตะวันออกอย่าง อ่างศิลาและสีซังเข้ามาเป็นชายฝั่งทะเลตะวันตกที่ปลอดภัยกว่าแทน

การพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางรถไฟของกรมรถไฟหลวงสายใต้ ที่รับผิดชอบการก่อสร้างตั้งแต่เพชรบุรีลงไป ใน พ.ศ. 2443 ได้เปิดเส้นทางถึงหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ตั้งแต่ พ.ศ. 2454 ในระหว่างที่นายช่างชาวต่างชาติทำการสำรวจเส้นทางเพื่อสร้างทางรถไฟนี้ ได้ค้นพบหัวหินซึ่งขณะนั้นเป็นหมู่บ้านสมอเรียงว่าเป็นชายทะเลที่มีบรรยากาศดี มีทิวทัศน์สวยงามแปลกตา พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระนเรศวรวรฤทธิ จึงได้โปรดให้สร้างพระตำหนักสุขเวศน์ขึ้นที่นี้และพระราชทานชื่อใหม่ว่า "บ้านหัวหิน" ความสวยงามของธรรมชาตินี้ทำให้หัวหิน รวมทั้งชะอำได้กลายเป็นสถานที่ "เปลี่ยนอากาศ" สำหรับชนชั้นสูงไทยแห่งใหม่ มีนักท่องเที่ยวซึ่งเป็นผู้มีอันจะกินจากในกรุงเทพฯ เดินทางไปพักผ่อนที่ชะอำ และที่หัวหินเป็นจำนวนมาก ต่อมาสมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ ได้โปรดเกล้าฯ ให้สร้างพระตำหนักที่ประทับขึ้นที่ริมหาดจำนวน 19 หลัง และให้มีการตัดถนนจากสถานีรถไฟหัวหินมายังพระตำหนักด้วย เรียกถนนดำเนินเกษม เมื่อสมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถเสด็จสวรรคตแล้ว รัชกาลที่ 6 ได้พระราชทานพระตำหนักและที่ดินนี้ให้กับกรมรถไฟ

การขยายตัวในกิจการรถไฟของรัฐบาลภายใต้การดำเนินงานของพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินซึ่งดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์ และคมนาคม รวมถึงเป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟในสมัยนั้น ได้ทำการส่งเสริมการท่องเที่ยวชายทะเลตะวันตกโดยทางรถไฟ โดยท่านได้เป็นนายกสภาจัดบำรุงสถานที่ชายทะเลทิศตะวันตก โดยได้ทำนุบำรุงหัวหินเพื่อสร้างให้เป็นสถานที่ตากอากาศแห่งใหม่สำหรับชนชั้นสูง มีการตั้ง "กองโฮเต็ล" เพื่อสร้างโรงแรมที่นี้ ใน พ.ศ. 2464 ตามอย่างมาตรฐานตะวันตก⁶² รวมถึงการบริการเกี่ยวกับการตากอากาศอย่างครบครัน เช่น ภัตตาคาร สนามกีฬา อย่างสนามกอล์ฟซึ่งรัชกาลที่ 6 มีพระราชประสงค์จะสร้างให้เป็นสนามที่ทันสมัยที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ความนิยมมาตากอากาศที่หัวหินไม่เพียงแต่จำกัดเฉพาะนักท่องเที่ยวไทยเท่านั้น เมื่อมีการขยายเส้นทางรถไฟสายใต้เชื่อมกับสายมลายูของอังกฤษดาวน์ใน พ.ศ. 2465 ทำให้ชาวต่างชาติเดินทางมาที่หัวหินได้สะดวกมากขึ้น

⁶² สรศัลย์ แพงสภา, ราชรีประดับดาวที่หัวหิน (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์สารคดี, 2539), หน้า 40

หัวหินได้กลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวยอดนิยมมากขึ้น หลัง พ.ศ. 2470 เมื่อกรมพระนเรศวร วรฤทธิ์ มจ.อมรทัตศน์ กฤดากรและประชาชนหัวหินได้นำถมเกล้าฯ ถวายที่ดินริมชายหาดจำนวน 300 ไร่ รัชกาลที่ 7 ได้พระราชทานเงินตอบแทน และได้โปรดเกล้าฯ ให้สร้างพระราชวังไกลกังวลที่นี่ ใน พ.ศ. 2469 โดยให้ มจ.อิทธิเทพสุวรรณ กฤดากร ผู้อำนวยการกรมศิลปากรสถาน ออกแบบและควบคุมการสร้างพระราชวังแบบอิตาลี ประกอบด้วยพระตำหนักเปี่ยมสุขและพระตำหนักใหญ่น้อยอีกหลายแห่ง รวมถึงการสร้างตลาดจัตุรไชยขึ้นตามมา ซึ่งเป็นตลาดสดทันสมัยและถูกสุขลักษณะเป็นแห่งแรกของ คนไทย⁶³ นอกจากนี้ยังมีการสร้างบ้านพักตากอากาศส่วนตัวของผู้มีอันจะกินเป็นจำนวนมาก ในช่วง พ.ศ. 2467 – 2471 นั้น เป็นช่วงที่มีการสร้างบ้านพักตากอากาศส่วนตัวที่ชายทะเลหัวหินมากที่สุด รวมทั้งที่ดินเปล่าอีกหลายแปลงที่มีผู้จับจองไว้เพื่อสร้างบ้านพักส่วนบุคคลตลอดทั้งหาด

ภายใต้วัฒนธรรมในการท่องเที่ยวเพื่อ “เปลี่ยนอากาศ” ในสมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 นั้น จะเห็นได้ว่าได้จำกัดความนิยมอยู่ในกลุ่มชนชั้นสูงเท่านั้น ประชาชนธรรมดาไม่มีโอกาสเพราะโดยมากไม่มีเวลาว่างจากการประกอบอาชีพและถือว่าเป็นการสิ้นเปลือง⁶⁴ ส่วนสถานที่ตากอากาศที่นิยม นั้น งาน “วัฒนธรรมการท่องเที่ยวในสังคมไทย” ของ ปิ่นเพชร จำปาได้ชี้แจงว่าช่วงก่อนสงครามโลก ครั้งที่ 2 ตั้งแต่ พ.ศ. 2445 – 2474 ชนชั้นสูงในเมืองหลวงประกอบด้วยพระบรมวงศานุวงศ์และข้าราชการนิยมท่องเที่ยวชายทะเลเป็นอันมาก โดยชายทะเลฝั่งตะวันตกที่หัวหิน ประจวบคีรีขันธ์จะได้รับความนิยมมากที่สุด รองลงมาคือชายทะเลฝั่งตะวันออก เช่น ศรีราชา สีซัง ชลบุรี นอกจากนี้ยังมีชายหาดอื่นๆ นอกเหนือจากชายหาดยอดนิยมอย่างหัวหินที่มีการสร้างบ้านพักตากอากาศ จาก **สาส์น สมเด็จ** ปลายพระหัตถ์สมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพถวายสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์เมื่อ 2478 พบว่ามีการปลูกสร้างบ้านพักตากอากาศที่ เพชรบุรี ปากน้ำปราณ ชุมพร และสงขลา

แต่สำหรับที่หาดพัทยา ยังไม่มีนักท่องเที่ยวนิยมเดินทางมาพักผ่อนมากเท่าที่อื่นๆ มีเพียงการสร้างบ้านพักตากอากาศส่วนบุคคลสำหรับคหบดี ขุนนางชั้นสูงเพียงไม่กี่แห่งเท่านั้น จากข้อมูลเท่าที่สำรวจได้ก่อน พ.ศ. 2497 มีเพียงบ้านวงศ์อมาตย์ และบ้านพักตากอากาศของพระยศสุนทรเพียง 2 แห่งเท่านั้น และยังไม่มีการบริการทางการท่องเที่ยวสำหรับรับนักท่องเที่ยวจำนวนมากเหมือนที่หัวหิน เห็นได้จากการที่กองโรงเรียนนายเรือเกล็ดแก้วที่พานักเรียนนายเรือจำนวน 100 คน ไปค้างแรมเพื่อฝึก

⁶³ปราโมทย์ ทัศนาศูวรรณ, **ปราโมทย์คลาสสิก รำลึกเมืองไทยเมื่อวันวาน** (กรุงเทพฯ: กองวารสารการ ท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2543), หน้า 216 – 218.

⁶⁴ส.พลายน้อย, **วันก่อนคืนเก่า** (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์คำ, 2543), หน้า 72.

และศึกษาสถานที่ชายหาดบางละมุง ในวันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2492 ต้องแสดงความจำนงขอพักค้างแรมที่โรงเรียนประชาบาลและวัดช่องลมในชุมชนนาเกลือ เพราะยังไม่มีที่พัก⁶⁵

เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุดลง หัวหินยังคงเป็นสถานที่ตากอากาศยอดนิยม⁶⁶ การรถไฟได้ปรับปรุงกิจการที่พัก โดยสร้างบางกะโล เอ – บี – ซี เพิ่มรวม 19 หลังและสร้างโมเต็ลขึ้นมาอีก 2 หลัง นอกจากนี้ยังขอซื้อบางส่วนของพระตำหนักสุขเวศน์เพื่อจัดเป็นกลุ่มบ้านพักตากอากาศ แต่ต่อมาไม่นานการบริหารงานโรงแรมเริ่มประสบความล้มเหลวจากระบบราชการ รวมถึงความเสียหายจากภาวะสงครามได้ส่งผลกระทบต่อความนิยมในการท่องเที่ยวโดยรถไฟ⁶⁷ เนื่องจากกิจการรถไฟได้รับความเสียหายจากการทำลายทางอากาศในหลายเส้นทาง รวมถึงเส้นทางกรุงเทพฯ – หัวหิน ความเสียหายจากการรถไฟ ทำให้ทางรัฐบาลต้องขอความช่วยเหลือจากหน่วยควบคุมพัสดุที่เหลือใช้จากสงคราม และกู้เงินจากธนาคารโลกจำนวน 3 ล้านดอลลาร์⁶⁸ เพื่อมาปรับปรุงเส้นทางคมนาคมซึ่งใช้เวลานานในการดำเนินงาน และโอนกิจการรถไฟมาเป็นองค์การอิสระ หัวหินซึ่งเป็นสถานตากอากาศชายทะเลที่มีชื่อเสียงมากที่สุดในช่วงนั้น ได้รับผลกระทบทางด้านความนิยมเนื่องจากความไม่สะดวกในการคมนาคม

ความเสียหายของการรถไฟสายใต้พร้อมๆ กับการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางถนนหลายสาย ช่วงหลังสงครามโลก เช่น ถนนสุขุมวิทซึ่งพัฒนาจากถนนสาย 22 ทางภาคตะวันออก และถนนมิตรภาพสำหรับการเดินทางไปทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเริ่มดำเนินการสร้างใน พ.ศ. 2493 ทำให้ประชาชนเริ่มหันไปสนใจสถานที่ท่องเที่ยวแห่งใหม่ในภาคตะวันออกหลายแห่ง ที่ได้รับการประชาสัมพันธ์จากภาครัฐ ในขณะที่ถนนเพชรเกษมสำหรับการเดินทางไปภาคใต้ในช่วงนั้นยังคงมีสภาพเป็นถนนล้าหลังผิวดินถึงร้อยละ 75 นอกจากนี้การบริหารโรงแรมรถไฟหัวหินภายใต้ระบบรัฐวิสาหกิจทำให้แหล่งท่องเที่ยวชายทะเลทางฝั่งตะวันตกเริ่มเสื่อมความนิยม และเป็นโอกาสใหม่ของชายทะเลฝั่งตะวันออกที่ได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาล เช่น บางปูและบางแสนกลายเป็นสถานตากอากาศสำหรับคนในเมืองหลวงตั้งแต่ทศวรรษ 2490 เป็นต้นไป

⁶⁵ หจข. มท.0201.2.1.43/ 47 เอกสารกระทรวงมหาดไทย เรื่อง จ.ชลบุรีรายงานมาว่านักเรียนเตรียมนายเรือได้ไปค้างอ้างแรมที่ อ.บางละมุง.

⁶⁶ สวัสดิ์ แพ่งสภา, *ราตรีประดับดาวที่หัวหิน*, หน้า 258 – 259.

⁶⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 265.

⁶⁸ การรถไฟแห่งประเทศไทย, “การปรับปรุงการเดินรถและการพาณิชย์รถไฟหลังสงครามมหาเอเชียบูรพา” ใน *การรถไฟแห่งประเทศไทย (2439 – 2500)* (มปท:โรงพิมพ์การรถไฟ), หน้า 87 – 88.

การที่ชายทะเลฝั่งตะวันออกเริ่มได้รับความนิยมขึ้นใหม่ตั้งแต่ในช่วงเวลาดังกล่าว นับเป็นการ
กลยุทธ์การเปลี่ยนแปลงพื้นที่จากชุมชนชาวประมงมาเป็นแหล่งตากอากาศแห่งใหม่ดังที่จะได้
ศึกษาวิเคราะห์ในบทต่อไป