



พจนานุกรม (2558, สิงหาคม) “100 ปี สะพานโค้งที่ชะวอด” สารานุกรมวัฒนธรรมราช.
45(8) : หน้า 53-61.

ย้อนรอยอาณาจักรตามพรลิงค์

“๑๐๐ ปี สะพานโค้งที่ชะวอด”

พจนานุกรม วัฒนธรรมราช.



(สะพานรถไฟข้ามลำคลองชะวอด หรือสะพานโค้งชะวอด)

“พี่พายเรือไปหาน้อง ก็คลองก็คดพี่มิได้จุดได้จ้อง แต่พอเห็นหน้าน้อง คลองมันชี้พี่ราว” ประโยคที่ขลุ่ยมาเป็นบทกลอนของหนังตะลุงในครั้งอดีต แต่ไม่สามารถสืบทราบได้ว่าเป็นของคณะใด ลักษณะบทกลอนเป็นการสอดแทรกมุกตลกและอารมณ์ขันทางวาทีของศิลปินชาวนครใต้ ถือได้ว่าเป็นทั้งศาสตร์และศิลป์ในการใช้คำและภาษา

เรือ สะพานและลำคลองเป็นของคู่กันมาตั้งแต่ครั้งโบราณโดยเฉพาะ “สะพาน” นั้นหมายถึงสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้นเพื่อเชื่อมต่อระหว่างฝั่งลำน้ำใช้สำหรับข้าม เช่น ลำห้วย ลำธาร คู คลอง แม่น้ำ ถนนทั้งถนนรถยนต์และถนนรถไฟ สะพานในยุคแรกๆ สร้างด้วยท่อนไม้ หรือหินมีลักษณะโครงสร้างแบบเรียบง่ายพบเห็นได้ในยุคโรมันสมัยต่อมาได้นำอิฐมาเป็นส่วนประกอบในการสร้าง ส่วนสะพานเขื่อนนั้นเป็นสะพานที่ซึ่งทั้งสองข้างของหน้าผาโดยชนเผ่าอินคา พบในบริเวณเทือกเขาแอนดิสในทวีปอเมริกาใต้ ในยุคปฏิวัติอุตสาหกรรมได้นำเหล็กมาใช้ในการสร้างสะพานโดยเชื่อมต่อโครงสร้าง จึงสามารถสร้างสะพานให้มีขนาดใหญ่ ยาวและสูงเพิ่มมากขึ้นได้



พจนานุกรม (2558, สิงหาคม) “100 ปี สะพานโค้งที่ชะวอด” สารนครศรีธรรมราช.
45(8) : หน้า 53-61.

สำหรับสะพานโค้งชะวอดนั้น คือสะพานทางรถไฟที่สร้างด้วยเหล็กเชื่อมต่อกัน ข้ามลำคลองชะวอด โดยชาวชะวอดทั่วไปเรียกว่า “สะพานโค้ง” มาตั้งแต่ครั้งโบราณแล้ว เหตุเพราะเป็นสะพานเหล็กที่สูงใหญ่และโค้ง ซึ่งมีอยู่แห่งเดียวในอำเภอชะวอด ด้านทิศเหนืออยู่บนฝั่งในหมู่ที่ ๑ ตำบลชะวอด ส่วนด้านทิศใต้อยู่บนฝั่งหมู่ที่ ๑ และหมู่ที่ ๗ ตำบลท่าเสม็ด อำเภอชะวอด จังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นสะพานแบบ “๑ x ๘๐ Truss Bridge” กว. ที่ ๘๐๖ x ๕๘๖.๗๕” อันหมายถึง ๑ ช่วง สะพาน ความยาวของคานเหล็ก ๘๐ เมตร (ไม่รวมความยาวของคอสสะพาน) เป็นโครงสร้างสะพานแบบ ทรัส (Truss Bridge) ห่างจากสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ๘๐๖ กิโลเมตร กับอีก ๕๘๖.๗๕ เมตร

สะพานรถไฟโครงสร้างแบบทรัสนี้จะอาศัยการยึดรวมกันของโครงสร้าง ซึ่งโครงสร้างหลักคือ “คานตรงสามแท่งต่อกันเป็นรูปสามเหลี่ยม” ซึ่งจะรับและถ่ายแรงกันอย่างสมดุลภายในแต่ละโครง แต่ละช่วงและเมื่อนำโครงหลายๆ ชุดมาเชื่อมต่อกันเป็นโครงสร้างสะพาน ขึ้นส่วนต่างๆ ของทรัสหรือตัวสะพานจะช่วยกันถ่ายเทและต้านน้ำหนักที่เกิดขึ้นในขณะที่ขบวนรถไฟแล่นผ่าน โดยแทนที่พื้นสะพานจะรับน้ำหนักนี้โดยตรง น้ำหนักนั้นจะถูกถ่ายส่งไปยังแรงอัดและแรงดึงภายในคานต่างๆ ของโครงสร้างสะพาน ความสมดุลในการถ่ายแรงระหว่างคานนี้เองจะป้องกันมิให้คานสะพาน “บิด” หรือ “แอ่น” ซึ่งสามารถรองรับน้ำหนักของขบวนรถไฟได้ในที่สุด นอกจากนั้นยังสามารถทำให้ช่วงข้ามยาวขึ้นได้มากกว่าสะพานแบบคานธรรมดาอีกด้วย

สะพานโค้งชะวอดนี้สร้างขึ้นมาพร้อมกับเส้นทางรถไฟสายใต้ ช่วงทุ่งสง - พัทลุง ในสมัยรัชกาลที่ ๕ แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ฉะนั้นขอย้อนกล่าวถึงการสร้างทางรถไฟสายนี้และความจำเป็นเร่งด่วนที่พระองค์ทรงพระราชมติให้สร้างขึ้น ทั้งๆ ที่รัฐบาลขณะนั้นไม่มีงบประมาณต้องทำสัญญาขอกู้เงินจากต่างประเทศและต้องยินยอมเสียเอกราชในดินแดนบางส่วนเพื่อแลกเปลี่ยนพลองสิ่งเหล่านี้



ในช่วงศตวรรษนั้นเป็นยุคแห่งการล่าอาณานิคมของมหาอำนาจชาติตะวันตก ซึ่งไทยได้รับผลกระทบและเสียดินแดน เสียมณฑล พระตะบอง และศรีโสภณให้กับฝรั่งเศสไปแล้ว ส่วนทางตะวันตกเราเสียพม่า มะริด และตะนาวศรีให้กับอังกฤษไปแล้วเช่นกัน และตอนนี้ดินแดนทางภาคใต้ก็กำลังเกิดปัญหากับอังกฤษอีก พระองค์ (ร.๕) มีพระราชดำริว่า “เส้นทางคมนาคมทางรถไฟเท่านั้นที่จะสามารถยับยั้งและผนึกดินแดนเหล่านี้ให้เชื่อมโยงใกล้ชิดกับส่วนกลางคือ กรุงเทพฯ ได้มากยิ่งขึ้น” พระองค์จึงทรงกำหนดแผนงานและโครงการไว้ว่า



ผจญ มีจิตต์. (2558, สิงหาคม) “100 ปี สะพานโค้งที่ชะวอด” สารนครศรีธรรมราช.
45(8) : หน้า 53-61.



(ยุคลำอาณานิคมของชาติมหาอำนาจตะวันตก)

๑. ในระหว่างปี พ.ศ.๒๔๕๐-๒๔๕๓ จะต้องสำรวจพื้นที่ ปักเขตบริเวณที่เส้นทางรถไฟตัดผ่าน ตั้งแต่เพชรบุรี ถึง สุโขทัย ให้แล้วเสร็จ

๒. ในระหว่างปี พ.ศ.๒๔๕๓-๒๔๕๔ ต้องสร้างเส้นทางรถไฟสายนี้ให้เสร็จและเปิดใช้ได้ตลอดสาย (แต่เมื่อสร้างจริงได้เปิดใช้ตลอดสายเมื่อ พ.ศ.๒๔๖๔ ความยาวทั้งหมด ๑,๑๔๔ กิโลเมตร ค่าก่อสร้างทั้งสิ้น ๖๒,๔๓๕,๑๙๔ บาท)

ขณะที่รัฐบาลไทยหาแหล่งเงินกู้และกำลังให้เยอรมันเป็นผู้ก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ทำให้เกิดมีกระแสข่าวกันว่า “อังกฤษทำสัญญากับฝรั่งเศสอย่างลับๆ จะเอาแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นแบ่งเขตโดยให้ฝรั่งเศสยึดเอาดินแดนฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยาและภาคอีสานทั้งหมดไปรวมกับลาวและเขมร ส่วนฝั่งขวาของแม่น้ำเจ้าพระยา รวมทั้งภาคใต้ทั้งหมด อังกฤษจะยึดไปรวมกับพม่า” เมื่อเหตุการณ์ผันแปรและสับสนเช่นนี้ รัฐบาลไทยขณะนั้นจำเป็นต้องผ่อนปรนให้อังกฤษเป็นผู้สร้างทางรถไฟสายได้แทนเยอรมัน พร้อมกับขอกู้เงินจำนวน ๔ ล้านปอนด์ สเตอริงค์ หรือ ๔๔ ล้านบาท เพื่อแลกกับสิทธิครอบครองเหนือดินแดน กลันตัน ตรัง กานู ไทรบุรี และปะลิสให้กับอังกฤษ โดยฝ่ายไทยส่งพระเจ้าลูกยาเธอ เจ้าฟ้าบุษย์ประไพฯ ไปการกรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน (ยศในขณะนั้น) ซึ่งสำเร็จวิศวกรมรณไฟจากเยอรมัน



(กรมหลวงกำแพงเพชรอัครโยธิน)



พจนานุกรม (2558, สิงหาคม) “100 ปี สะพานโค้งที่ชะวอด” สารานุกรมวัฒนธรรมราช.
45(8) : หน้า 53-61.



สารานุกรมวัฒนธรรมราช.

เป็นวิศวกรร่วมก่อสร้าง ดังนั้นปัจจุบันจะเห็นรูปฉัตร ๓ ชั้น และพระนาม “บุรฉัตร” ติดอยู่ที่หัวรถจักร รถไฟทุกคัน เพื่อเป็นที่ระลึกถึงพระองค์ท่าน

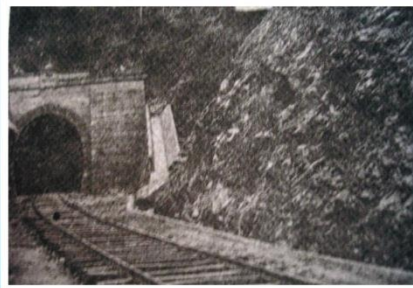
ในการสำรวจและปักเขตแดนเส้นทางรถไฟสายใต้ตั้งแต่เพชรบุรี ถึงมณฑลปัตตานีครั้งนั้น ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระยาวชิรญาณวโรรส (เจ้า ศรียาภัย) จางวางเมืองไชยา เป็นหัวหน้าคณะสำรวจเพราะเป็นผู้ที่มีความชำนาญในภูมิประเทศพื้นที่หัวเมืองปักษ์ใต้เป็นอย่างดี

การปักเขตแดนและสำรวจสร้างทางรถไฟช่วงทุ่งสง-พัทลุง นั้นได้เริ่มจากทุ่งสงตัดข้ามบ้านช่องเขา โดยทับไปบนเส้นทางเดินโบราณจากฝั่งอันดามันไปสู่ฝั่งอ่าวไทย ในเขตร่อนพิบูลย์ เมื่อถึงช่องเขาต้องเจาะอุโมงค์เพื่อลดระยะทางลงสู่ที่ราบฝั่งตะวันออกของเทือกเขานครศรีธรรมราช และเมื่อถึงเขาชุมทองก็หักเลี้ยววกลงไปทางทิศใต้สู่พัทลุงอันมียอดเขา “ออกทะเล” เป็นที่หมายตา (Land Mark) ระยะทาง ๘๙ กิโลเมตร การสร้างทางรถไฟช่วงนี้สำคัญที่สุดลำบากที่สุดและทุรกันดารมากที่สุดของสายใต้คือตั้งแต่เพชรบุรี-มณฑลปัตตานี เพราะต้องเจาะหินบริเวณบ้านช่องเขาให้เป็นอุโมงค์ ซึ่งจะต้องใช้คนงานกรรมกรวันละไม่ต่ำกว่า ๒๐๐-๓๐๐ คน นายช่างวิศวกรต้องมีความชำนาญเป็นพิเศษ ดังคำบันทึกของ ชุนนิพัทธ์ จีระนคร (เจียกี้) ผู้ตรวจการและผู้จัดการทั่วไปของบริษัทผู้รับเหมาการสร้างทางรถไฟสายนี้ว่า “การขุดเจาะอุโมงค์ตลอดเขานี้มีหลายบริษัทต้องทิ้งงานไปเพราะบริเวณนี้เป็นป่าทึบ ทุรกันดารมาก มีไข้ป่าทุกชุม คนงานกรรมกรรุ่นแล้วรุ่นเล่าเป็นร้อยๆ ต้องประสบกับการเจ็บป่วยและเสียชีวิตไปในที่สุด”

ประกอบกับในภาคใต้ตอนนั้นพลเมืองมีน้อยจึงต้องอาศัยคนงานและกรรมกรจากต่างถิ่นโดยให้คนงานกางป่าเป็นแนวกว้างประมาณ ๑ เส้น หรือ ๔๐ เมตร เพื่อเป็นแนวลงดินและลงหินสำหรับวางรางเหล็กจึงต้องแบ่งงานกันเป็นช่วงๆ ละ ๓๐ กิโลเมตร แต่ละช่วงมีโรงงานเก็บวัสดุอุปกรณ์และที่พักของคนงานกรรมกร ๘-๑๐ หลัง กรรมกรคนงานส่วนใหญ่เป็นคนจีนและแบ่งงานกันทำคือชาวจีนและทำหน้าที่บุกเบิกกางป่า จีนแต่เจ้าทำหน้าที่โกยดินถมทางให้สูงประมาณ ๔.๕ เมตร จีนกางตั้งทำหน้าที่โรยหินบนดินที่ถมไว้ที่ได้ระดับแล้ว เพื่อเป็นแนววางรางรถไฟต่อไป แต่บางครั้งก็เกิดปัญหาเนื่องจากภาคใต้เป็นเขตรมูมเมื่อถึงฤดูฝน ฝนตกน้ำท่วมหรือไม่ก็น้ำป่าหลากชะล้างเส้นทางที่จัดทำไว้เรียบร้อยพังทลายลงอีก



พระยาวชิรญาณวโรรส (เจ้า ศรียาภัย)



(การเจาะอุโมงค์ตลอดช่องเขา)



ผจญ มีจิตต์. (2558, สิงหาคม) “100 ปี สะพานโค้งที่ชะวอด” สารนครศรีธรรมราช.
45(8) : หน้า 53-61.

หรือบางครั้งโขลงช้างป่าเหยียบย่ำทำลายแนวคันดิน
วัสดุการก่อสร้าง ผลักทำลายไม้หมอน โรงรับและ
โรงเรียนพักคนงานกรรมกรล้มระเนระนาดโดยเฉพาะ
เส้นทางช่วงป่าพะยอม ควนขนุน เพราะเส้นทางรถไฟ
ไปข้างเส้นทางเดินหากินของโขลงช้างเหล่านั้น ระหว่าง
เทือกเขารัดกับบริเวณที่ราบลุ่มน้ำทะเลน้อยและ
ทะเลสาบสงขลา กรรมกรคนงานก็ต้องเริ่มงานกันใหม่อีก
ตลอดเส้นการสร้างทางรถไฟช่วงนี้ต้องใช้คนงาน
หลายพันคนที่เจ็บป่วยและเสียชีวิตไปเพราะไข้ป่าก็มี
เป็นจำนวนมาก

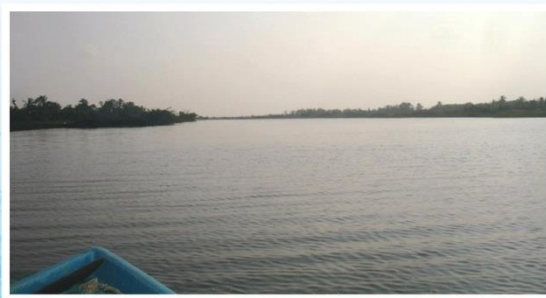


(โขลงช้างป่า)

การสร้างทางรถไฟสายใต้ครั้งนี้ทำเรือที่จัดส่งวัสดุอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องจักรได้แก่ทำเรือกันดั่ง จังหวัดตรัง
ทำเรือสงขลา และที่บรรทุกเรือเดินทะเลขนาดย่อมลำเลียงตามลำน้ำ ลำคลองไปยังบริเวณก่อสร้างทางรถไฟก็มี เช่น
แม่น้ำตาปี แม่น้ำปากพนัง เป็นต้น ซึ่งวัสดุอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องจักรเหล่านี้ล้วนบรรทุกเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่
มาจากบริษัทอังกฤษในอินเดีย และบางส่วนส่งไปยังมาเลเซีย ญี่ปุ่นและจีนด้วยเพราะประเทศเหล่านั้นก็กำลังพัฒนา
สร้างทางรถไฟอยู่เช่นกัน

วัสดุเหล่านี้เมื่อมาถึงท่าเรือทางภาคใต้ของไทยแล้ว ก็ใช้ช้าง วัว ควายและล้อเลื่อนขนส่งไปเป็นทอดๆ
ส่วนทางน้ำก็ใช้เรือขนาดกลาง ขนาดย่อมขนส่งลำเลียงไปตามแม่น้ำลำคลองจนถึงสถานที่ หรืออำเภอ หรือจังหวัด
ต่างๆ ตามที่เส้นทางรถไฟผ่าน

ดังเช่นในการก่อสร้างทางรถไฟช่วงทุ่งสง-พัทลุง ระยะทาง ๘๙ กิโลเมตรนั้น แม่น้ำปากพนัง คลองเชียร
และคลองชะอวดต่างมีบทบาทสำคัญมากในการใช้ลำเลียงขนส่งวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือต่างๆ ที่บรรทุกเรือ
เดินสมุทรขนาดใหญ่มาจอดทอดสมอบริเวณอ่าวไทยแล้วขนถ่ายลงเรือขนาดกลาง ขนาดย่อมล่องไปตามแม่น้ำปากพนัง
คลองเชียรและคลองชะอวด มาขึ้นฝั่งที่ชะอวด แล้วลำเลียงทางบกไปยังบ้านทุ่งค่าย (มีคลังเก็บวัสดุขนาดใหญ่ตั้งอยู่)
บ้านตุล เขาชุมทองและร่อนพิบูลย์ ส่วนด้านทิศใต้ลำเลียงไปยัง บ้านนางหลง บ้านซอนหาด แหลมโดนดและปากคลอง
เป็นต้น



(แม่น้ำชะอวดปัจจุบัน)

ส่วนโครงสร้างสะพานรถไฟชะวอด หรือที่ชาวชะวอดเรียกกันจนติดปากว่า “สะพานโค้ง” ซึ่งทำสำเร็จมาจากต่างประเทศแล้วบรรทุกเรือล่องมายังชะวอดบริเวณที่เส้นทางรถไฟตัดผ่านก็ใช้ปั้นจั่น หรือเครน (Crane) ขนาดใหญ่ยกขึ้นครอบประกอบลงบนคอสพาน ซึ่งนายช่างวิศวกรได้คำนวณเขียนแบบไว้แล้วประกอบเข้าเป็นโครงทึบ หรือโครงสะพานตามแบบที่เราเห็นกันอยู่



(สะพานโค้งรถไฟดอนขามลำคลองชะวอด)

ครั้งเหตุการณ์สงครามมหาเอเชียบูรพากับสะพานโค้งชะวอด

เมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๔๘๔ สถานีวิทยุ บี.บี.ซี ของอังกฤษรายงานข่าวว่า กองเรือรบญี่ปุ่นราว ๒๐๐ ลำกำลังเคลื่อนที่ลงมาถึงทะเลจีนใต้ ๗ ธันวาคม ๒๔๘๔ ในตอนบ่ายทะเลอ่าวไทยคลื่นลมแรงขึ้นทุกที พร้อมด้วยเมฆฝนตั้งเค้าและตกลงมาพรำๆ ไม่ขาดสาย พร้อมกันนั้นสถานีวิทยุ บี.บี.ซี. ของอังกฤษรายงานข่าวทั้งภาคเช้าและภาคค่ำว่า เครื่องบินลาดตระเวนของอังกฤษตรวจพบเรือรบของญี่ปุ่นเคลื่อนเข้ามาในอ่าวไทยจำนวนหนึ่ง

เข้ามีวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๔๘๔ ชาวประมงกลุ่มหนึ่งในหมู่บ้านปากพูนกำลังออกเรือไปหาปลาประกอบอาชีพประจำวัน ครั้นถึงฝั่งทะเลเห็นเรือขนาดใหญ่จำนวนหลายลำแล่นเข้ามาใกล้ปากน้ำ พร้อมด้วยเรือระบายกำลังพลจำนวนมากแล่นออกจากเรือใหญ่มุ่งหน้าเข้าฝั่งก็ทราบด้วยสัญชาตญาณว่าเป็นเรือข้าศึกจึงตกใจหันเรือกลับเข้าฝั่งหนีไป และบ่ายวันเดียวกันนั้น กองทหารญี่ปุ่นจำนวน ๕๐,๐๐๐ นาย เดินทางสู่กรุงเทพฯ และหลังจากนั้นไม่ถึง ๔๘ ชั่วโมง ญี่ปุ่นก็ยึดกรุงเทพฯ ได้

ถนอม พูนวงศ์ กล่าวเหตุการณ์ครั้งนี้ไว้ว่า “สะพานรถไฟข้ามแม่น้ำท่าภาคได้กลายเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญ เพราะเป็นเส้นทางทหารเดินทัพของทหารญี่ปุ่นไปโจมตีมาเลเซีย สิงคโปร์และยึดช่องแคบมะละกาเพื่อเปิดทางให้กองทัพเรือของตนบุกไปโจมตีพม่าและอินเดียซึ่งเป็นอาณานิคมของอังกฤษ เครื่องบินของอังกฤษบินมาทิ้งระเบิดที่ตั้ง



พจนานุกรม (2558, สิงหาคม) “100 ปี สะพานโค้งที่ชะวอด” สารนครศรีธรรมราช.
45(8) : หน้า 53-61.

ของกองทัพญี่ปุ่นแต่ถูกเครื่องบินญี่ปุ่นยิงโต้ตอบขับไล่และตกหลายลำ ในปี พ.ศ.๒๔๘๖ ฝ่ายสัมพันธมิตรนำเครื่องบิน บี. ๒๔ นำระเบิดร้อยเป็นพวงไปทิ้งระเบิดสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำตาปี ทำลายจนกระทั่งสะพานหักตรงกลางจมลงสู่แม่น้ำ”

สะพานโค้งชะวอดในเหตุการณ์สงครามมหาเอเชียบูรพา นั้นกองทัพเรือญี่ปุ่นได้นำกำลังพลมาคุ้มกัน สะพานข้ามคลองชะวอดหรือสะพานโค้งที่อำเภอชะวอดเช่นกัน เพราะญี่ปุ่นเกรงว่าหากฝ่ายสัมพันธมิตร (อังกฤษ อเมริกา ฝรั่งเศส) นำระเบิดมาทิ้งทำลายสะพานแห่งนี้ เส้นทางลำเลียงกำลังพล อาวุธ และเสบียงของตนที่จะส่งไปบุกโจมตี มาเลเซีย สิงคโปร์และยึดช่องแคบมะละกาจะเกิดปัญหา ญี่ปุ่นจึงได้ส่งกองกำลังมาป้องกันและควบคุมดังกล่าว ดัง “อินเม็ง แซ่ถ้อย” อายุ ๘๗ ปี ชาวบ้านในตลาดชะวอด ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่าเมื่อประมาณ พ.ศ.๒๔๘๖ ตนเองเรียนอยู่ชั้น ป.๔ ที่โรงเรียนบ้านชะวอด ญี่ปุ่นได้ส่งกำลังทหารเป็นร้อยๆ มาคุ้มกันสะพานโค้งที่ชะวอดโดยยึดเอาอาคารโรงเรียนบ้านชะวอด ซึ่งอยู่ห่างจากสะพานโค้งประมาณ ๕๐-๖๐ เมตร เป็นกองบัญชาการ จนครูและนักเรียนต้องย้ายไปเรียนที่วัดศรีมาประสิทธิ์ซึ่งอยู่ฝั่งตรงกันข้ามกับเส้นทางรถไฟไปทางตะวันตกราว ๗๐-๘๐ เมตร เป็นการชั่วคราว



(โรงเรียนบ้านชะวอด)



(วัดศรีมาประสิทธิ์)

หลังจากนั้นทหารญี่ปุ่นและเชลยฝรั่งได้ต่อเติมโครงสร้างสะพานโค้งชะวอดให้แข็งแรงยิ่งขึ้นโดยการเสริมเสาต่อม่อค้ำยันเป็นไม้ทุ้งตั้งต้นค้ำโครงสร้างสะพานทั้งสองด้านทั้งนี้เพื่อให้สะพานแข็งแรงทนทานยิ่งขึ้นสามารถรับน้ำหนักของขบวนรถไฟบรรทุกอาวุธหนัก รถถัง กำลังพลและเสบียงอาหารของตนส่งเป็นกำลังบำรุงไปยังมาเลเซีย สิงคโปร์ หรือเมื่อถูกระเบิดจากศัตรูจะไม่ทลายลงได้ง่ายๆ นอกจากนั้นกองทัพเรือญี่ปุ่นยังได้สร้างสะพานถ้ำคลองชะวอดไว้อีกสะพานหนึ่งด้วย ทางด้านตะวันออกของสะพานโค้งปัจจุบัน ขบวนรถไฟสามารถแล่นผ่านไปมาได้อย่างสะดวก เพราะคิดว่าญี่ปุ่นคาดการณ์ไว้หากสะพานโค้งชะวอดถูกระเบิดของข้าศึกทำลาย ตนก็สามารถใช้สะพานถ้ำรองนี้ได้ทันที

ขบวนรถไฟแต่ละเที่ยวที่วิ่งมาจากรัฐบาลไปทางมาลาญ ลิงคโพร้ บรรทุกทหารญี่ปุ่นอาวุธ ข้าวสาร เป็นกระสอบๆ และมีอาวุธปืนกลอยู่หัวขบวน กลางขบวน และท้ายขบวนจุดละ ๒ กระบอก ขณะเดียวกันบนอากาศ ได้เห็นเครื่องบินเข้าใจว่าเป็นของญี่ปุ่นเพื่อบินคุ้มกันขบวนรถไฟ ขบวนรถไฟนั้นเห็นชัดเจนเพราะเมื่อถึงสถานีชะวอด แล้วขบวนรถไฟจะจอดเพื่อเอาข้าวสารอาหาร อาวุธส่งให้กับกองทหารที่ตั้งกองอยู่ในโรงเรียนบ้านชะวอดดังกล่าว



(สะพานข้ามแม่น้ำตาปี)

ในปี พ.ศ.๒๔๘๘ เมื่อญี่ปุ่นประกาศยอมแพ้สงคราม ดินหนึ่งกองทหารญี่ปุ่นที่โรงเรียนบ้านชะวอดได้ช่วยกัน ขุดหลุมหน้าโรงเรียนกว้างและลึก แล้วนำเอาอาวุธยุทโธปกรณ์ เสนียงอาหารและเสื้อผ้าเครื่องแบบทหารใส่ในหลุม แล้วเผาไฟทำลายหมดสิ้น ครั้นเช้าขึ้นมาปรากฏว่ากำลังทหารเหล่านั้นหายไปหมดสิ้นอย่างไม่มีร่องรอย ทราบภายหลัง ว่าทหารญี่ปุ่นเหล่านี้ไปปล้นเรือชาวบ้านที่จอดอยู่ริมฝั่งคลองชะวอดหลายลำแล้วลงเรือช่วยกันพายและแจวหนีไปตาม ลำคลองชะวอด เขียวใหญ่ ปากพ่นออกสู่อ่าวไทยหลังจากก็ขึ้นเรือรบของตนหนีไป

เส้นทางรถไฟช่วงทุ่งสง - พัทลุง สายนี้เริ่มก่อสร้างเมื่อ พ.ศ.๒๔๕๔ ใช้เวลาก่อสร้างอยู่ ๔ ปี เสร็จและ เปิดใช้เมื่อ พ.ศ.๒๔๕๘ ดังนั้นขณะนี้สะพานโค้งชะวอด มีอายุยืนยาวมา ๑๐๐ ปี แล้ว ช่วงระยะเวลา ๑๐๐ ปี ดังกล่าวมีการซ่อมแซมครั้งใหญ่เมื่อ พ.ศ.๒๕๑๒ ในอดีตสะพานโค้งชะวอดแห่งนี้ผ่านการใช้งาน บริการขนส่งผู้คน สินค้าและในการสงครามหรือในการไม่ปกติของความมั่นคงของประเทศสะพานแห่งนี้เป็นเส้นทางลำเลียงกำลังพล อาวุธยุทโธปกรณ์ตลอดมาไม่มีสิทธิ์ปฏิเสธใดๆ ทั้งสิ้น ปัจจุบันยังคงยืนหยัดโดดเด่นเดียวสูงดำทะมึน ท่าแต่ลมฝน



พจนานุกรม (2558, สิงหาคม) “100 ปี สะพานโค้งที่ชะวอด” สารานุกรมวัฒนธรรมราช.
45(8) : หน้า 53-61.

ผ่านมาหนึ่งศตวรรษแล้ว ชนชาวชะวอดต่างยินดี ภาคภูมิใจและพูดได้อย่างเต็มปากเต็มคำว่าเป็น “๑๐๐ ปี สะพานโค้งที่ชะวอด” และสะพานแห่งนี้ตามความรู้สึกของผู้คนที่เดินทางผ่านและคนชะวอดต่างยอมรับว่าเป็นสัญลักษณ์และเป็นเครื่องหมายตา (Land Mark) ของอำเภอชะวอดไปแล้วโดยปริยาย ดังคำเปรียบเปรยกล่าวว่า

“พานโค้งชะวอดเป็นพานมานานปี
รับใช้ชนชนส่งถิ่นลงทุกเมื่อ
เคยซ่อมสร้างมาบางครั้งยังปรากฏ
ตั้งโดดเด่นเห็นส่งชาวขาลำคลอง

บัดนี้ยังบริการมานานเหลือ
ทั้งได้เห็นออกตกไม้บกพร่อง
กำหนดนั้นสองพันห้าร้อยสิบสอง
หะมีมองสัญลักษณ์แก่นักเดินทาง”



(สะพานโค้งชะวอดปัจจุบัน)

เอกสารอ้างอิง

- ไกรฤกษ์ นานา “หน้าหนึ่งในสยาม” มติชน , ๒๕๕๖
- ชาลี เขียมกระสินธุ์ “จารึกสยาม” ตันอ้อ ๑๙๙๙, ๒๕๔๒
- ถนอม พูนวงศ์ “ประวัติศาสตร์เมืองสุราษฎร์ธานี” โอเดียนสโตร์, ๒๕๕๖
- ทศนา ทศมิตร “สงครามตะวันออก - ตะวันตก ในแผ่นดินพระพุทธเจ้าหลวง” บางกอกบุ๊ค, ๒๕๕๓
- ประกัสร์ ชูวิเชียร “ทางรถไฟบนเส้นทางโบราณ” ๒๕๕๕
- ลักขมี จีระนคร “ชีวประวัติขุนนิพัทธ์กับการสร้างทางรถไฟสายใต้” ๒๕๒๘