

การให้คุณค่า ความหมายของสถานีรถไฟกันตังก่อนกระแสการท่องเที่ยว¹

Value Creation Meaning of Kantang Railway Station Forwards the Tourism Wave¹

อนงค์นารถ รัตติโชติ^{2*} และเก็ตถวา บุญปรากฏ³

Anongnart Rattichot^{2*} and Kettawa Boonprakarn³

¹ บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์เรื่อง “สถานีรถไฟกันตัง: สถานีรถไฟสายประวัติศาสตร์สู่การกลายเป็นสินค้าในกระแสการท่องเที่ยว”

¹ This article is part of the thesis subject. “Kantang Railway Station: From Being Historic Railway Station to Being a Tourism Product”

² นักศึกษาปริญญาโท สาขาพัฒนามนุษย์และสังคม คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่

² Graduate student, Human and Social Development, Faculty of Liberal Arts, Prince of Songkla University, Hatyai Campus

³ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร., อาจารย์ประจำภาควิชาสารัตถศึกษา คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่

³ Asst.Prof.Dr., professor in Department of Educational Foundation, Faculty of Liberal Arts, Prince of Songkla University, Hatyai Campus

* Corresponding author, E-mail: jubjib9@hotmail.com

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการให้คุณค่า ความหมายของสถานีรถไฟกันตังก่อนกระแสการท่องเที่ยว ใช้วิธีวิจัยเชิงปรากฏการณ์วิทยา โดยสัมภาษณ์แบบเจาะลึกจากผู้ให้ข้อมูล 13 คน วิเคราะห์ข้อมูลโดยการนำข้อมูลมาจำแนกหมวดหมู่ ดีความ สร้างข้อสรุป และนำเสนอผลการวิจัยด้วยวิธีพรรณนาเชิงวิเคราะห์ ผลการศึกษาพบว่า การนิยามคุณค่า ความหมายของสถานีรถไฟกันตังในสมัยอดีตได้ถูกประกอบสร้างขึ้นเพื่อให้คนในชุมชนใช้เป็นที่ขนส่งสินค้า ติดต่อเดินทาง เป็นจุดรวมกลุ่มและค้าขาย เป็นสถานีสุดเส้นทางรถไฟฝั่งอันดามันและเป็นสถานีรถไฟสายประวัติศาสตร์ที่มีชื่อเสียงในฐานะของการเป็นศูนย์กลางทางฝั่งทะเลตะวันตกที่เจริญรุ่งเรืองอย่างมากในอดีต เมื่อกาลเวลาผ่านไป สถานีรถไฟกันตังได้ลดบทบาทลง แต่ด้วยการเป็นสถานีรถไฟที่มีคุณค่าและความหมายต่อความทรงจำของคนในชุมชน สถานีรถไฟกันตังจึงถูกพัฒนาจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม

คำสำคัญ: สถานีรถไฟกันตัง คุณค่า ความหมาย การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม

Abstract

This article aims to study the value creation meaning of Kantang railway station forwards the tourism wave by using Phenomenological research methodology, in-depth interviews of 13 people who provided information to the data analyzed by classification, interpretation and conclusion and presents descriptive analytical findings. The results showed that the value definition of the meaning of the former railway station that was created to engage the community as cargo, a junction for the trader groups assembly and trading activities. This railway station is located on the west coast end and famous for its historical line as the center of the west coast that flourished greatly in the past. After time passes, Kantang railway station was scaled down. However, the meaning and value of this place is worth remembering for the community, therefore, it has been promoted to be the tourist cultural tourism site.

Keywords: Kantang railway station, Value Meaning, cultural tourism

บทนำ

รถไฟไทย เริ่มขึ้นในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ยุคสมัยแห่งการปฏิรูปแรกเริ่มเรียก รถไฟหลวง ทางรถไฟสายนครราชสีมา คือ สายแรกที่เริ่มสร้าง เมื่อ พ.ศ. 2434 ต่อมาได้เปิดใช้รถไฟหลวงครั้งแรก ใน พ.ศ. 2439 จากกรุงเทพฯ ถึงอยุธยา พ.ศ. 2442 เริ่มสร้างทางรถไฟสายใต้ ถึงเพชรบุรีเปิดใช้ใน พ.ศ. 2446 เมื่อ พ.ศ. 2452 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้เพิ่มเติม โดยมีแผนให้เริ่มสร้างจากเพชรบุรีลงใต้ มีสายแยกทุ่งสง-กันตัง หาดใหญ่-สงขลา ส่วนสายแยกอื่นๆตามมาทีหลัง แม้จะสิ้นสุทธรัชกาลเสียก่อน แต่โครงการนี้ได้ลงมือทำต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว จนเสร็จสิ้นเรียบร้อย ต่อมาได้ขยายเส้นทางไปจนถึงสหพันธรัฐมลายู (กันตังหน้าต่างอันดามัน, 2551)

ทางรถไฟสายตรง สร้างจากท่าเรือกันตังขึ้นไปทุ่งสง เพราะเครื่องมืออุปกรณ์จากต่างประเทศมาขึ้นที่กันตัง ด้วยเหตุผลนี้สถานีรถไฟกันตัง จึงเป็นที่ตั้งโรงงานชั่วคราวประกอบรถจักรและล้อเลื่อนไปพร้อมกัน เสร็จแล้วได้ส่งไปใช้งานในที่อื่น ๆ เพียง 2 ปี ก็เปิดการเดินรถครั้งแรกจากสถานีกันตังไปห้วยยอดในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2456 ต่อมาวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2456 เปิดสายห้วยยอด – ทุ่งสง กันตังจึงเป็นสุดเส้นทางรถไฟฝั่งอันดามัน (ปกิณกัณฑ์วัฒนธรรม จังหวัดตรัง, 2554)

หลังจากการเปิดการเดินรถไฟ เมื่อ พ.ศ. 2456 กันตังก็ได้กลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมระหว่างเมืองทางฝั่งทะเลตะวันตกกับเมืองอื่น ๆ ตลอดจนถึงกรุงเทพฯ มีเอกสารจดหมายเหตุ แสดงถึงการเดินทางของข้าราชการและการขนส่งสินค้าระหว่างรถไฟกับท่าเรือกันตังเรือจากภูเก็ต พังงา กระบุรี

สตูล และป็นัง จะเข้ามารับผู้โดยสารและสินค้าก็มาลงเรือต่อที่ท่าเรือกันตังเช่นกัน ทำให้กันตังเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางฝั่งทะเลตะวันตก และเป็นเมืองท่าที่มีชื่อเสียง ที่เป็นส่วนหนึ่งของหลักฐานทางประวัติศาสตร์ที่ช่วยบอกเล่าความเป็นมาอันเก่าแก่ของเมืองกันตัง (เที่ยวกันตัง, 2554)

กันตัง เป็นดินแดนที่มีความสำคัญมาแต่โบราณเพราะมีแม่น้ำใหญ่ คือ แม่น้ำตรังไหลผ่านใจกลางเมืองไปลงมหาสมุทรอินเดียที่ปากน้ำกันตัง แม่น้ำตรังกว้างและลึกทำให้เรือสินค้าขนาดใหญ่สมัยโบราณสามารถแล่นเข้าออกได้สะดวกประกอบกับบริเวณปากแม่น้ำมีหมู่เกาะน้อยใหญ่เป็นที่กำบังคลื่นลมได้ดีกันตังจึงเป็นเมืองท่าเรือที่สำคัญของประเทศไทยทางชายฝั่งมหาสมุทรอินเดีย และเป็นที่รู้จักของชาวต่างประเทศมาแล้วแต่โบราณ โดยภูมิหลังของกันตังนั้นส่วนใหญ่ จะสัมพันธ์กับประวัติเมืองตรัง (เมืองนี้ นามกันตัง, 2541)

เมื่อปี พ.ศ. 2456 สถานีรถไฟกันตังในสมัยพระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) เป็นเจ้าเมือง สถานีรถไฟกันตังตั้งอยู่ใกล้กับตึกแถวเก่าแบบจีน - โปรตุเกส ในเขตเทศบาลเมืองกันตัง รถไฟกันตังเคลื่อนที่โดยใช้แรงไอน้ำ มีเครื่องกลับหัวรถจักรแบบหมุนได้อยู่ในรางที่ 4 ไม่ต้องใช้วิธีสับราง ถูกใช้เป็นที่รับส่งสินค้ากับต่างประเทศทั้งสิงคโปร์ มาเลเซีย และอินโดนีเซีย มีรางรถไฟต่อไปเป็นระยะทางประมาณ 500 เมตร จากตัวสถานีถึงท่าเทียบเรือกันตัง เพื่อรับส่งสินค้าถึงท่าเรือกันตัง ซึ่งเป็นท่าเรือเก่าแก่ตั้งแต่โบราณ จึงได้สร้างและเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการจากสถานีรถไฟทุ่งสง แต่เมื่อเวลาผ่านไปรถไฟหันไปส่งหัวรถจักรมาจากญี่ปุ่น นั่นอาจเป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้เส้นทางรถไฟฝั่งอันดามันที่ต่อเชื่อมไปยังท่าเรือกันตังถูกทิ้งร้างลงดังเช่นทุกวันนี้ ซึ่งปัจจุบันทางรถไฟส่วนนี้ถูกชาวบ้านลุกฉ่ำที่ และไม่มีรางรถไฟส่วนนี้แล้ว แต่ยังมีบ่อน้ำ หอถัง และเครื่องกลับหัวรถจักรอยู่ในบริเวณสถานี ปัจจุบันสถานีรถไฟกันตังมีรางรถไฟ 3 ราง ใช้สำหรับกลับหัวรถ การสับราง หรือเปลี่ยนรางรถไฟทุกวันใช้เวลาประมาณ 30 นาที ซึ่งปัจจุบันยังคงมีการใช้งานอยู่วันละขบวน โดยมีรถไฟสายกรุงเทพฯ - กันตังเดินรถทุกวัน (กันตังหน้าต่างอันดามัน, 2551)

อย่างไรก็ตาม สถานีรถไฟกันตังได้ลบทบาทในการเป็นเส้นทางรถไฟที่ใช้ในการคมนาคม โดยสะท้อนถึงวิถีชีวิตของชาวบ้านที่ไม่คึกคักเหมือนเช่นดังอดีต ทำให้สถานีรถไฟกันตังเงียบเหงาลงไปตามวิวัฒนาการ แต่ด้วยความสวยงามของสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟกันตัง การเป็นสถานีรถไฟที่มีประวัติศาสตร์อันยาวนาน และการมีอัตลักษณ์ที่โดดเด่นทำให้สถานีรถไฟกันตังได้ถูกปลูกให้ฟื้นขึ้นมาเป็นสถานีรถไฟที่มีชีวิตอีกครั้ง โดยได้รับการผลักดันจากการรถไฟแห่งประเทศไทยและเทศบาลเมืองกันตัง เมื่อปี พ.ศ. 2553 พัฒนาเป็นสถานที่ท่องเที่ยว และเนื่องด้วยพื้นที่ดังกล่าวมีความเหมาะสมต่อการพัฒนาให้สามารถเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และสถานที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม จึงทำให้พื้นที่ในย่านสถานีรถไฟกันตัง มีห้องสมุดรถไฟที่ให้เยาวชนนำมาใช้เป็นแหล่งเรียนรู้ และร้านสถานีรัก ที่ช่วยให้เศรษฐกิจในย่านนี้มีการเคลื่อนไหว



จุดเด่นของสถานีรถไฟกันตัง ก็คือ เป็นสถานีรถไฟประวัติศาสตร์ที่มีคุณค่าการดำรงอยู่ครบรอบร้อยปี เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2556 ของการเป็นสถานีสุดท้ายปลายทางเส้นทางรถไฟฝั่งอันดามัน และครบรอบ 115 ปีรถไฟไทย เป็นการตั้งต้นของเส้นทางสถานีรถไฟกันตังเป็นสถานีแรก ซึ่งอาคารสถานีรถไฟกันตังยังคงเอกลักษณ์เดิมตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 เป็นอาคารไม้ชั้นเดียวทรงปั้นหย่า ตัวอาคารทาสีเหลืองมัสตาร์ดสลับน้ำตาล โดยภาพรวมยังรักษาสภาพดั้งเดิมเหมือนเมื่อแรกสร้าง อาคารสถานีรถไฟกันตังได้รับประกาศขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถาน โดยกรมศิลปากร เป็นอาคารอนุรักษ์ดีเด่น และประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 113 ตอนพิเศษ 50 ง วันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2539 ซึ่งในปัจจุบันพื้นที่ในบริเวณสถานีรถไฟยังปรากฏหลักฐานทางประวัติศาสตร์ทั้งที่เป็น วัตถุ และสิ่งก่อสร้าง โดยในปัจจุบันสถานีรถไฟแห่งนี้เป็นสถานีรถไฟที่มีความสวยงามเป็นพิเศษอีกแห่งหนึ่งของเมืองไทย เป็น 1 ใน 20 โบราณสถานของจังหวัดตรังที่ถือได้ว่าเป็นแลนด์มาร์คแห่งเมืองกันตัง และแม้ว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่มาที่นี่จะไม่ได้เดินทางด้วยรถไฟ แต่ทุกคนก็มาถ่ายรูปไว้เป็นที่ระลึกทำให้สถานีรถไฟกันตังเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมชื่อดังแห่งหนึ่งในจังหวัดตรัง (กันตังหน้าต่างอันดามัน, 2551)

จากปรากฏการณ์ข้างต้นจึงทำให้ผู้วิจัยเกิดคำถามขึ้นมาว่า สถานีรถไฟกันตังถูกให้คุณค่าความหมายก่อนกระแสรท่องเที่ยวอย่างไร เพื่อที่จะทำให้เข้าใจถึงวิถีชีวิตของผู้คนที่อยู่บริเวณสถานีรถไฟกันตัง ซึ่งเคยดำรงชีวิตตามปกติ แต่กลับถูกให้คุณค่าที่แตกต่างไปจากเดิมโดยถูกทำให้เป็นส่วนหนึ่งของการท่องเที่ยวอันจะเป็นแนวทางในการสะท้อนคุณค่าของสถานีรถไฟกันตังและการให้ความหมายในบริบทการท่องเที่ยว

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาการให้คุณค่า ความหมายของสถานีรถไฟกันตังก่อนกระแสรท่องเที่ยว

แนวคิด ทฤษฎี กรอบแนวคิด

แนวคิดที่ใช้ในการวิจัย ผู้วิจัยใช้แนวคิดในการวิเคราะห์ปรากฏการณ์สนาม ดังนี้

1) แนวคิดพื้นที่ของ Lefebvre (1991) และ 2) แนวคิดอัตลักษณ์ Woodward (1997) ดังนี้

แนวคิดพื้นที่ของ Lefebvre (1991) ซึ่ง Lefebvre (1991) ได้อธิบายเกี่ยวกับพื้นที่ไว้ว่า พื้นที่นั้นถูกสร้างโดยการผ่านเวลา และมักจะแสดงตัวเองในฐานะที่เป็นเหมือนดังชิ้นส่วนที่มาประกอบเข้าด้วยกันโดยการเชื่อมสัมพันธ์กันด้วยเวลา ดังนั้นแต่ละพื้นที่จึงมีลักษณะทางประวัติศาสตร์ของตนเอง ประวัติของพื้นที่จึงไม่ใช่สิ่งอื่นใดนอกจากประวัติศาสตร์ของการดำรงอยู่ของพื้นที่ และเป็นผลผลิตหรือสิ่งที่ถูกผลิต จากกิจกรรมที่รวมเอาเศรษฐกิจและเทคโนโลยี

ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ไชยรัตน์ เจริญสินโอฬาร (2549) แสดงให้เห็นว่าพื้นที่ต่าง ๆ ในสังคมที่ถูกเก็บกดปิดกั้นไว้หรือเป็นพื้นที่ที่ไม่ได้รับความสนใจศึกษาจากทางวิชาภูมิศาสตร์ ไม่ว่าจะเป็น



ภูมิศาสตร์ทางการเมือง ภูมิศาสตร์ทางกายภาพหรือภูมิศาสตร์มนุษย์ แต่เป็นพื้นที่ที่สำคัญเกี่ยวข้องและ เป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวันของคนในสังคม ซึ่งเป็นการศึกษาพื้นที่โดยตรง กระบวนการ ขั้นตอน และ รายละเอียดในการผลิต/สร้าง พื้นที่เหล่านี้ขึ้นมา เป็นการศึกษาพื้นที่ในฐานะที่เป็นผู้กระทำเป็นตัวสร้างเอกลักษณ์ ความหมายให้กับคนในสังคม และพื้นที่ในทัศนะของ ธงชัย วินิจกุล (2534) แสดงให้เห็นว่าแม้ พื้นที่ทุกตารางนิ้วบรรจุด้วยความหมายมากมาย ซึ่งความหมายต่าง ๆ นั้นไม่ได้เลื่อนลอยไร้ทิศทาง แต่กลับถูกกำหนดทิศทางด้วยการสร้างกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ก่อให้เกิดความหมายนั้นมามีอำนาจศักดิ์สิทธิ์เป็นที่ยอมรับ ด้วยความหมายและนัยที่หลากหลาย บนเงื่อนไขทั้งสองที่สอดรับและขัดแย้งความหมายจึงผันแปรไปตามผู้แสดงตัวตนทางความคิดพฤติกรรมในฐานะที่เป็นเจ้าของพื้นที่ พื้นที่ในทางกายภาพจึงแยกออกจากกันด้วยพรมแดนที่ครอบคลุมอยู่เหนือพื้นที่ทางสังคมนำไปสู่การสร้างความเป็นหนึ่งเดียวด้วยกิจกรรม ภาษา วัฒนธรรม พิธีกรรม การเมือง ตัวตน

จากแนวคิดพื้นที่ผู้วิจัยนำมาอธิบายถึงพื้นที่ในการสร้างเอกลักษณ์ ความหมายให้กับคนในสังคม ที่แสดงถึงความสัมพันธ์ของคนกับพื้นที่ ผู้วิจัยจึงได้นำแนวคิดพื้นที่มาใช้วิเคราะห์ถึงการใช้องค์กรไฟฟ้ กั้นตั้งในการสร้างความหมายที่มีต่อพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกั้นตั้ง

แนวคิดอัตลักษณ์ของ Woodward (1997) อธิบายไว้ว่า อัตลักษณ์ คือสิ่งที่เรารับรู้ตนเองว่า เราคือใคร และเราดำเนินความสัมพันธ์กับคนอื่น ๆ ตลอดจนโลกที่แวดล้อมตัวเราอยู่อย่างไร อัตลักษณ์คือสิ่งที่กำหนดทางเดินให้กับเรา เป็นสิ่งที่บ่งบอกว่า ใครเป็นพวกเดียวกับเรา และใครที่แตกต่างจากเรา กล่าวโดยอีกนัยหนึ่ง อัตลักษณ์เกิดจากการนิยามว่าตัวเองคือใครมีความเป็นมาอย่างไร แตกต่างจากคนอื่นในสังคมอย่างไร และใช้อะไรเป็นเครื่องหมายในการแสดงออกของอัตลักษณ์ดังกล่าว

ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ อานันท์ กาญจนพันธุ์ (2548) ได้ให้ความหมายของอัตลักษณ์ว่า หมายถึง การนิยามตัวตนของตนเอง ไม่ใช่ผู้อื่นนิยาม เช่น ที่แฝงอยู่ในความหมายของเอกลักษณ์ความคิดเรื่องอัตลักษณ์จึงช่วยให้เข้าใจมุมมองที่แตกต่างในสังคม ซึ่งแสดงให้เห็นว่า อัตลักษณ์เป็นสิ่งที่ตัวบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของอัตลักษณ์นั้น ๆ สามารถกำหนด และให้ความหมายด้วยตนเองได้ โดยไม่จำเป็นต้องมีความแตกต่างกับบุคคลอื่น และอัตลักษณ์ในงานวิจัยของ ฉลาดชาย รมิตานนท์ (2540) ให้คำอธิบายความหมายของอัตลักษณ์ว่าหมายถึงสิ่งที่เรารู้สึกว่าเป็น “พวกเรา” แตกต่างจากเขา “พวกเขา” หรือ “คนอื่น” อัตลักษณ์ไม่จำเป็นต้องมีหนึ่งเดียว แต่อาจมีหลายอัตลักษณ์ที่ประกอบกันขึ้นมาเป็นตัว “พวกเรา” อัตลักษณ์ไม่ใช่สิ่งที่มีอยู่ตามธรรมชาติ แต่เป็นสิ่งที่ถูกสร้างขึ้นโดยสังคม อัตลักษณ์จึงจำเป็นต้องมีกระบวนการสร้างความเหมือนระหว่าง “พวกเรา” หรือ “คนอื่น” หรือกระบวนการสร้างอัตลักษณ์เกิดควบคู่กันไป

จากแนวคิดอัตลักษณ์ผู้วิจัยนำมาวิเคราะห์ ถึงตัวตนหรือลักษณะเฉพาะของสถานีรถไฟกั้นตั้งที่มีอัตลักษณ์ชัดเจนในการเป็นสถานีสุดเส้นทางรถไฟฝั่งอันดามัน และเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางฝั่ง



ตะวันตกที่มีบทบาทในการสร้างความเจริญรุ่งเรืองอย่างมากในอดีต และมีจุดเด่นที่ถือเป็นแลนมาร์กในการดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาเยือน

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก โดยเป็นเพียงแนวคำถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย และเก็บข้อมูลภาคสนามโดยการสังเกตแบบมีส่วนร่วม โดยผู้วิจัยเข้าไปร่วมกิจกรรม และไม่มีส่วนร่วมโดยสังเกตกิจกรรมต่าง ๆ เป็นเครื่องมือรวบรวมข้อมูลภาคสนาม โดยมีพื้นที่ที่ใช้ในการวิจัย คือ พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังโดยเน้นที่สถานีรถไฟกันตังเนื่องจากสถานีรถไฟกันตังเป็นพื้นที่หลักหรือพื้นที่เศรษฐกิจที่สร้างความเจริญให้อำเภอกันตังอย่างมากในอดีตจนถึงปัจจุบันที่สถานีรถไฟกันตังเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในด้านการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม โดยผู้ให้ข้อมูลหลัก ได้แก่ กลุ่มพ่อค้าแม่ค้าหรือกลุ่มคนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง และเจ้าหน้าที่สถานีรถไฟกันตัง เป็นจำนวน 13 คน ประเด็นที่ใช้ศึกษา เป็นประเด็นที่ศึกษาถึงการให้คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตังก่อนกระแสนักท่องเที่ยว รวมถึงการเข้าสู่โปรแกรมการท่องเที่ยวร่วมกับการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า โดยการตรวจสอบต่างแหล่งข้อมูล ตามระยะเวลา สถานที่ และบุคคล วิเคราะห์ข้อมูลด้วยการนำข้อมูลมาจำแนกหมวดหมู่ตีความ สร้างข้อสรุป และนำเสนอผลการศึกษาดังด้วยวิธีพรรณนาเชิงวิเคราะห์

ผลการวิจัย

1. การให้คุณค่า ความหมายของสถานีรถไฟกันตังภายใต้บริบทการท่องเที่ยว

หากจะกล่าวถึงอำเภอกันตัง คงต้องย้อนรอยไปในยุคของการย้ายเมืองตรงมาตั้งที่ตำบลกันตังเมื่อ พ.ศ. 2436 สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้พระยารัชฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี้ ณ ระนอง) เป็นผู้ว่าราชการเมือง ในสมัยนั้นพระยา รัชฎานุ ดำเนินการพัฒนาเมืองตรงทุกด้าน โดยมีจุดมุ่งหมายจะทำให้เป็นเมืองท่าค้าขาย ซึ่งสอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงในส่วนกลางที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงปฏิรูประบบการปกครองและนำพาประเทศเข้าสู่ความเจริญสมัยใหม่ การพัฒนาที่สำคัญเรื่องหนึ่งคือการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ที่มีเส้นทางแยกจากทุ่งสงมุ่งสู่ท่าเรือกันตัง โดยเส้นทางรถไฟสายนี้เปิดใช้เมื่อ พ.ศ. 2456 นำความเจริญมาสู่จังหวัดตรัง และเมืองกันตังในสมัยนั้นสินค้าที่นำเข้าและส่งออกจากท่าเทียบเรือกันตังมีจำนวนมหาศาล ถูกขนส่งโดยขบวนรถไฟ เพราะมีความสะดวก ปลอดภัย ทันสมัยที่สุด เมืองกันตังคือเมืองท่าที่เปิดค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น มาเลเซีย สิงคโปร์และอินโดนีเซีย ด้วยปัจจัยการรับเครื่องมือเครื่องใช้จาก "ตะวันตก" โดยเฉพาะหัวรถจักร โบกี้รถไฟ และเหล่าเครื่องมือในอุตสาหกรรมหนักที่ล้วนมาจากสหรัฐอเมริกาอังกฤษและอินเดีย ซึ่งในสมัยนั้นมีเส้นทางรถไฟต่อไปยังท่าเรือกันตังเป็นระยะทาง 500 เมตร ทำให้การขนส่งสินค้าสะดวก



ยิ่งขึ้น โดยเส้นทางรถไฟสายนี้ส่งเสริมนโยบายเมืองท่าค้าขายของพระยารัษฎาฯ ได้เป็นอย่างดี ซึ่งในอดีตกลุ่มคนรุ่นแรก ๆ ที่เข้ามาประกอบอาชีพค้าขายล้วนเป็นชาวจีนที่อพยพมาตั้งถิ่นฐาน ทั้งคนไทยเชื้อสายจีน ไทย มุสลิม และคนไทยพุทธ เห็นได้จากย่านตึกเก่าบริเวณสถานีรถไฟกันตังและริมหาดท่าเรือที่มีสถาปัตยกรรมแบบซิโนโปรตุกีสซึ่งแสดงถึงความเจริญรุ่งเรืองในสมัยนั้น โดยถูกสร้างเป็นบ้านเรือนสำหรับที่อยู่อาศัยและค้าขายเป็นส่วนใหญ่ ดังเช่นเสียงสะท้อนถึงความเปี่ยมมาของพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังดังนี้

“แต่ก่อนกันตังเฟื่องฟู พ่อค้า ลินค้า ผู้คน ทั้งรถ เรือ รถไฟขวั๊กไชว บ้านเรานำเข้าลินค้าเทคโนโลยีคมนาคมการรถไฟจากตะวันตก ที่นี้เลยเป็นทางหลักอีกทาง ที่เติบโตควบคู่กับอีกแห่งทางตะวันออกคือสงขลา มีโรงงานชั่วคราวประกอบปรดจักรและล้อเลื่อนส่งไปที่อื่น เทียวรถไฟมีมาก ผู้คนคึกคักมีรางรถเชื่อมไปจนถึงท่าเรือริมแม่น้ำตรัง ขนย้ายลินค้าขนาดใหญ่มากมายไปปีนัง มาเลเซีย อินโดนีเซีย หรือแม้แต่ที่ไกลกว่านั้นผมยังมีภาพวันนี้ไม่ออกเลยว่ามันร้างลงไปเมื่อไหร่” (พันธ์ทิพย์ นุ่นแก้ว, 2557)

“แต่ก่อนกันตังต้องซื้อข้าวจากปีนังนะ กังฉั้นแล้วว่าท่านยกเลิกการเก็บภาษีอากร และเกณฑ์แรงงานคนไปทำนา พอเราปลูกข้าวได้มากก็ส่งขายปีนัง พอมายุคเดี๋ยนี้มีไปขายหมด ไก่ หมู วัว พริกไทย ไม้เคี่ยม ไม้ยาง เขวากันตังเติบโตด้วยการค้าขายพารา น้อยาง ไบยาสูบ กับต่างชาติเป็นหลัก” (วันดี ช่วยแจ้ง, 2557)

“อย่างว่า แต่ก่อนเรือ รถไฟ มันเหมือนเดินมาคู่กัน บางขบวนคึกคัก บรรทุกวัวมาลงเรือล่องไปออกทะเล เพื่อขายในมาเลเซีย มากันเป็นแถว ๆ เลย สัตว์ลงก่อน ตามด้วยลินค้าจีปาละ แต่ก่อนรถไฟมาจ่อถึงท่าเรือเลย” (สมพร บัวนาค, 2557)

“แต่ก่อนมีบ้านอยู่รอบท่าเรือนี้เต็มหมด แต่หลังยังเรือจอดทุกบ้านแหละ บ้านนี้มีสองสามลำ แต่สมัยนี้มีสี่สิบกว่าหลังแล้ว บางหลังก็มีเรือ บางหลังก็ไม่มีแล้ว ถึงแม้แรกใช้เรือพาย ไม่ใช่เรือสมัยนี้ รถไฟก็มีเต็มหมด ทั้งเรือใหญ่ เรือเล็กมีหมดแหละ” (ฉลอง ศรีประสิทธิ์, 2557)

“แต่ก่อนแถวท่าเรือเป็นป่ารก ถึงต่อมากลายเป็นตลาด ยังไม่มีถนนที่ เห็นย่านตึกเก่าริมหาดท่าเรือมีอายุเป็นร้อย ๆ ปี ทั้งหมดแหละ ส่วนมากเป็นคนมาค้าขาย แถวนี้เค้าค้าขายกันมานานแล้ว ตั้งแต่สมัยก่งนุ่นแหละ ได้ยินเค้าเล่าต่อ ๆ กันมาอีกที” (จิราภรณ์ แซ่เล้า, 2557)

“แต่ก่อนตรงริมหาดท่าเรือ เป็นดินทั้งนั้น ยังไม่มีสวนสาธารณะที่ เรือจะบรรทุกถ่านมา ถึงรถไฟมาจอดรอแล้วเอาถ่านนั้นแลใส่ในรถไฟ ถึงรถไฟก็เอาไปขายที่อื่นอีกที ตรงสวนนี้ก็มีหลุมใส่ถ่านสามหลุมได้แหละ เค้าเก็บไว้ขายกันใช้กัน เมื่อก่อนรับจ้างวิ่งรถตอนกลางวัน มีลูกเรือพามาจ้างให้พาไปเที่ยวหลังขึ้นท่าจากท่าประมง พอกลางคืนเป็นยามเฝ้าท่าเรือ นั่งเฝ้าของ เศรษฐกิจมันดี วันหนึ่งได้หลายบาท” (อำพล นวลขำ, 2557)



“ตั้งแต่ลุงจำความได้จนอายุ 60 กว่าปีแล้ว ยุคนั้นก็มีเรือเดินสมุทรลำใหญ่แล่นที่ท่าเรือ ส่งสินค้าไปต่างประเทศ เป็นสายเดี่ยวของฝั่งทะเลอันดามันที่ใหญ่ที่สุดคู่กับสงขลา มีทั้งเรือลำเล็ก ลำใหญ่ ประมาณ 70 กว่าลำได้ รถไฟก็มาจอดรอที่ท่าเรือ ตรงท่าเรือเป็นดินทรายทั้งเพ ไม่ได้เป็นถนนเหมือนสมัยนี้ แล้วก็มีโกดังเก็บสินค้าที่แถว ๆ ท่าเรือกัน ส่วนรางรถไฟที่ต่อไปสถานีกันตั้ง ใช้ส่งหั่วรถจักรกันเมื่อก่อนตอนนี้ไม่มีแล้ว” (เพียร พรหมอินทร์, 2557)

“เมื่อก่อนชาวบ้านจะรวมกลุ่มกันที่สถานีรถไฟ มาขายของบ้าง เดินทางบ้าง สินค้าส่งออกสมัยก่อนก็มีข้าวสาร เฉาก๊วยเป็นถึง ๆ หั่วรถจักร สินค้าใหญ่ ๆ ก็จะไปโบกี้ท้ายสุด” (มงคล พิพิชิตชัย, 2557)

คำกล่าวข้างต้นเป็นส่วนหนึ่งของเสียงอันหลากหลายของผู้คนที่ใช้ชีวิตในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตั้ง และพื้นที่บริเวณริมท่าเรือกันตั้ง ที่เล่าผ่านความทรงจำในอดีตของคนดั้งเดิม คำบอกเล่าของบรรพบุรุษ ที่ชี้ชวนให้นึกถึงภาพความเจริญรุ่งเรืองเมื่อครั้งวันวานในอดีต ที่รถไฟได้ขนส่งสินค้าพร้อมทั้งลำเลียงผู้คนจากชุมชนหนึ่งไปสู่อีกชุมชนหนึ่งที่มีความแตกต่างทางประเพณี วัฒนธรรม มาสู่กันตั้ง มีผู้คนจากหลายถิ่น หลายภาษา มาอยู่รวมกันที่นี่ เพื่อประกอบอาชีพประมง คำขาย รับจ้าง ซึ่งรถไฟก็คือนานพาหนะที่นำผู้คนทั่วสารทิศเข้าออกสู่เมืองกันตั้งนั่นเอง นอกจากนี้ยังสะท้อนให้เห็นว่า กันตั้งในสมัยพระยารัษฎาฯ นั้นมีความเจริญรุ่งเรืองอย่างมากในฐานะเป็นสายเดี่ยวสุดฝั่งอันดามัน และเป็นศูนย์กลางฝั่งทะเลตะวันตก ทั้งเป็นเมืองท่าทางเศรษฐกิจที่มีชื่อเสียงและสร้างรายได้ให้แก่ชาวบ้านกันตั้งอย่างมหาศาลมาอย่างช้านาน

อย่างไรก็ดี ความรุ่งเรืองไม่สามารถอยู่คู่ชาวบ้านกันตั้งได้ตลอด ทุกอย่างย่อมผันแปรตามกาลเวลาแม่น้ำสายใหญ่ที่เคยเป็นเหมือนสิ่งขับเคลื่อนให้กันตั้งเติบโต ปัจจุบันได้ลดบทบาทลง เนื่องจากเส้นทางขนส่งสินค้าเปลี่ยนแหล่งผลิต มีการนำเข้าหั่วรถจักรจากญี่ปุ่นเข้ามาแทน ซึ่งมักมาขึ้นท่าที่ฝั่งอ่าวไทย รวมถึงถนนหนทางที่สะดวกขึ้น เส้นทางรถไฟขึ้นล่องกันตั้งกับที่อื่น ๆ เทียบรถจากที่เคยมีมากลดเหลือเพียงวันละหนึ่งเที่ยว จึงทำให้กันตั้งลดบทบาทการเป็นเมืองท่าขนาดใหญ่ของหัวเมืองฝั่งอันดามันลง แต่อย่างไรก็ตามเมืองท่าที่เคยเจริญรุ่งเรืองในปัจจุบัน มีแพขนานยนต์ที่ขนส่งรถและผู้โดยสารไปยังบ้านท่าส้มซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้าม และชาวบ้านที่ดำรงชีพด้วยการค้าขาย ทำประมง รับจ้างขับเรือขนส่งสินค้าและผู้คนที่ต้องการชมทัศนียภาพรอบเกาะ ศึกษาวิถีชีวิตของชาวบ้านบนเกาะที่ดำรงชีพด้วยการทำประมงและทำป่าจาก รวมไปถึงการสร้างสวนสาธารณะริมน้ำกันตั้ง เนื่องจากมีภูมิทัศน์และทำเลที่เหมาะสมแก่การพัฒนาให้เป็นพื้นที่สร้างออกซิเจนให้แก่ประชาชน อีกทั้งยามเย็นผู้คนต่างมารอชมพระอาทิตย์ตกดินที่ไ้บรรยากาศที่อบอุ่นไปด้วยวิถีชีวิตของชาวบ้าน และเป็นจุดรวมกลุ่มของชาวบ้านกันตั้ง ดังเช่นเสียงสะท้อนถึงความเป็นมาของพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตั้ง ดังนี้

“500 เมตร ที่เหลือเดี๋ยวนี้กลายเป็นชุมชนแล้ว ลุงเองก็ไม่ทันเห็น ต้องเป็นคนดั้งเดิม รุ่นปู่รุ่นพ่อ” (วิเชียร จรูญจิต, 2557)



“แต่ก่อนมีเที่ยวรถเยอะมาก กันตัง-สุราษฎร์ฯ กันตัง-พัทลุง ไปยะลาก็มี เดี่ยวนี้ก็อย่างที่เห็น วันละเที่ยว แต่ดีแล้วที่สถานีรถไฟมันยังอยู่ มีเรื่องราวในนี้เยอะ ผมเองไม่ยากไปประจำการที่อื่นอีก เพราะมีความผูกพันกับที่นี่ อยู่แล้วมีความสุข” (ประพัฒน์ ไหมขาว, 2557)

“อย่างที่เห็นเที่ยวรถไฟวิ่งรอบเดียว คนน้อยกว่าเมื่อก่อนมาก เมื่อก่อนที่นี่จะคึกคัก พ่อค้า แม่ค้าก็เยอะกว่านี้ และขายได้มากกว่านี้เยอะ แต่ก็อยู่ได้เพราะร้านสถานีรักษายแพ่งกว่าป่า” (ปราณี ประเสริฐ, 2557)

“นั่งรถไฟไปลงสถานีรถไฟตรง ค่าตั๋ว 5 บาท ประหยัดดี ดีกว่านั่งเบียดบนรถแท็กซี่ แพ่งก็แพง ป่านั่งหลับตาแป็บเดียวก็ถึงสถานีแล้ว” (อำภา ทองด้วง, 2557)

“มาขายของที่ท่าเรือเกือบทุกวัน คนมารอขึ้นเรือข้ามฟาก ป้ามาขายของตั้งแต่เช้าถึงค่ำนั้นแล ตั้งแต่ 6 โมงครึ่ง ถึง 2 ทุ่ม” (มาลัย วิไลกุล, 2557)

คำกล่าวข้างต้นสะท้อนให้เห็นว่าความเป็นศูนย์กลางเมืองท่าของฝั่งตะวันตกและเส้นทางรถไฟสายเดียวฝั่งอันดามันของสถานีรถไฟกันตังได้ลบลบบาทหลงจากที่เคยเป็นมาในอดีต ทำให้ 500 เมตรที่ต่อไปยังท่าเรือกันตังปัจจุบันได้ถูกชาวบ้านรื้อล้าที่และไม่มีรางรถไฟส่วนนี้แล้ว สิ่งที่เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงได้ชัดเจน ก็คือ เที่ยวขบวนรถไฟ เหลือเพียงเที่ยวรถไฟขบวนกรุงเทพฯ – กันตัง ที่วิ่งรอบเดียวต่อวันเท่านั้น สำหรับนักเดินทางที่หลงมนต์เสน่ห์ของชีวิตทางรถไฟ ไม่ควรพลาดที่จะเดินทางไปกับขบวนรถไฟกันตังสายนี้ โดยส่วนใหญ่ชาวบ้านในพื้นที่จะโดยสารรถไฟเข้าตัวเมืองตรง ซึ่งผู้คนได้ใช้บริการรถไฟในการขนส่งสินค้า และติดต่อเดินทางลดน้อยลงไป ทำให้พ่อค้าแม่ค้า ชาวบ้าน และรถไฟไม่คึกคักเช่นดังอดีต แต่อย่างไรก็ตามการเดินทางด้วยเส้นทางรถไฟสายประวัติศาสตร์ยังคงอยู่คู่ชาวบ้านกันตังจวบจนถึงปัจจุบัน

สรุปและอภิปรายผล

ในสมัยพระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) เป็นผู้ว่าราชการเมืองกันตัง สถานีรถไฟกันตังเป็นสถานีสุดเส้นทางรถไฟฝั่งอันดามันและเป็นสถานีรถไฟสายประวัติศาสตร์ที่มีชื่อเสียงในฐานะของการเป็นศูนย์กลางทางฝั่งทะเลตะวันตกที่เจริญรุ่งเรืองอย่างมากในอดีตเปรียบดั่งกันตังเป็นเมืองท่าทองของไทยเลยก็ว่าได้ แต่เมื่อกาลเวลาผ่านไปกันตังก้าวเข้าสู่ยุคแห่งความเจริญขึ้น ทำให้สถานีรถไฟกันตังในอดีตที่มีเส้นทางรถไฟต่อไปยังท่าเรือกันตังจึงไม่ได้ใช้งานและถูกชาวบ้านรื้อล้าที่ จึงทำให้กันตังลดบทบาทการเป็นเมืองท่าขนาดใหญ่ของหัวเมืองฝั่งอันดามันลง ทำให้สถานีรถไฟกันตังไม่คึกคักเช่นดังอดีต และถูกให้คุณค่าความหมายจากผู้คนที่แตกต่างกันไปจากเดิม กล่าวคือ สถานีรถไฟกันตังในอดีตสะท้อนถึงวิถีชีวิตของผู้คนที่ใช้พื้นที่ของสถานีรถไฟกันตังในการขนส่งสินค้า ติดต่อเดินทาง และเป็นจุดรวมกลุ่มของชาวบ้านในการดำรงชีพด้วยการค้าขาย โดยสร้างอาชีพ สร้างรายได้ให้แก่ชาวบ้านกันตังอย่างมากมาย แต่ปัจจุบันได้กลายมาเป็นสถานที่ท่องเที่ยวให้ผู้คนได้ชมความสวยงามคลาสสิกของสถานีรถไฟกันตังซึ่งแฝง



ไปด้วยความเก่าแก่กว่าค้นหาที่มีความผูกพันเชื่อมโยงกับภูมิหลังประวัติศาสตร์เมืองกันตัง พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังจึงถูกจัดให้อยู่ในการท่องเที่ยว ซึ่งนักท่องเที่ยวจะได้สัมผัส เรียนรู้ และสัมผัสได้ถึงบรรยากาศย้อนอดีตเมื่อเข้ามาชื่นชมสถานที่ท่องเที่ยวแห่งนี้ที่ถือเป็น 1 ใน 20 โบราณสถานของจังหวัดตรังและเป็นแลนด์มาร์คของเมืองกันตังในปัจจุบัน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดพื้นที่ของ Lefebvre (1991) ได้อธิบายเกี่ยวกับพื้นที่ไว้ว่า พื้นที่นั้นถูกสร้างโดยการผ่านเวลา และมักจะแสดงตัวเองในฐานะที่เป็นเหมือนตั้งขึ้นส่วนที่มาประกอบเข้าด้วยกันโดยการเชื่อมสัมพันธ์กันด้วยเวลา ดังนั้นแต่ละพื้นที่จึงมีลักษณะทางประวัติศาสตร์ของตนเอง ประวัติของพื้นที่จึงไม่ใช่สิ่งอื่นใดนอกจากประวัติศาสตร์ของการดำรงอยู่ของพื้นที่ และเป็นผลผลิตหรือสิ่งที่ถูกผลิต จากกิจกรรมที่รวมเอาเศรษฐกิจและเทคโนโลยี จากแนวคิดพื้นที่ผู้วิจัยนำมาอธิบายถึงพื้นที่ในการสร้างเอกลักษณ์ ความหมายให้กับคนในสังคม ที่แสดงถึงความสัมพันธ์ของคนกับพื้นที่ ผู้วิจัยจึงได้นำแนวคิดพื้นที่มาใช้วิเคราะห์ถึงการใช้อยู่อาศัยในพื้นที่กันตังในการสร้างความหมายที่มีต่อพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง

เอกสารอ้างอิง

- คาถา นิตยจำรูญ และคณะ. (2554). *เที่ยวกันตัง*. ตรัง: เอสพรีนท์.
- ฉลาดชาย รมิตานนท์. (2540). *อัตลักษณ์วัฒนธรรมและการเปลี่ยนแปลงศูนย์สตรีศึกษา*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ไชยรัตน์ เจริญสินโอฬาร. (2549). *วาทกรรมการพัฒนา: อำนาจ ความรู้ ความจริง เอกลักษณ์ และความเป็นอื่น*. กรุงเทพฯ: วิชาษา.
- ธงชัย วินิจกุล. (2534). *วิธีการศึกษาประวัติศาสตร์แบบวงศาคาวิทยา*. กรุงเทพฯ: คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พงศ์สุภาพ เพ็ชรสิทธิ์ สุนทรี่ สังข์อยู่ อัมพร ภาวชโลทร. (2551). *กันตังหน้าต่างอันดามัน*. ตรัง: เอสพรีนท์.
- เมืองนี้นามกันตัง. (2541). *หนังสือที่ระลึกพิธีเปิดที่ว่าการอำเภอกันตัง*. ตรัง: เทศบาลเมืองกันตัง.
- สุนทรี่ สังข์อยู่ และคณะ. (2554). *ปกิณกวีวัฒนธรรม จังหวัดตรัง*. ตรัง: เอสพรีนท์.
- อานันท์ กาญจนพันธุ์. (2548). *ทฤษฎีและวิธีวิทยาของการวิจัยวัฒนธรรม*. กรุงเทพฯ: อัมรินทร์.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. London: Blackwell.
- Woodward, Kathryn (1997). *Identity and difference*. London: SAGE, (ed).

บุคลากรกรม

- จิราภรณ์ แซ่เล่า, แม่ค้า ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 7 ธันวาคม 2557 ที่บริเวณท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง.
- ประจวบ ศรีประสิทธิ์, ชาวบ้าน ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 8 ธันวาคม 2557 ที่บริเวณท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง.



ประพัฒน์ ไหมขาว, นายสถานีรถไฟกันตัง ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557 ที่สถานีรถไฟกันตัง จังหวัดตรัง.

ปราณี ประเสริฐ, แม่ค้า ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557 ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง จังหวัดตรัง.

พันธ์ทิพย์ นุ่นแก้ว, เสมียนจำหน่ายตั๋ว ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557 ที่สถานีรถไฟกันตัง จังหวัดตรัง.

เพียร พรหมอินทร์, ชาวบ้าน ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 7 ธันวาคม 2557 ที่บริเวณท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง.

มงคล พิเชิตชัย, พ่อค้า ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 25 พฤศจิกายน 2557 ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง จังหวัดตรัง.

มาลัย วิไลกุล, แม่ค้า ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 8 ธันวาคม 2557 ที่บริเวณท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง.

วันดี ช่วยแจ้ง, แม่ค้า ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 25 พฤศจิกายน 2557 ที่บริเวณท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง.

วิเชียร จรูญจิต, ชาวบ้าน ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 10 ธันวาคม 2557 ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง จังหวัดตรัง.

สมพร บัวนาค, ชาวบ้าน ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 7 ธันวาคม 2557 ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง จังหวัดตรัง.

อำพล นวลขำ, ชาวบ้าน ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 8 ธันวาคม 2557 ที่บริเวณท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง.

อำภา ทองด้วง, ชาวบ้าน ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557 ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง จังหวัดตรัง.