

ภาคผนวก ก.

ความเป็นมาของการทำไม้ในประเทศไทย

กิจการป่าไม้หรือตลาดธุรกิจค้าไม้ในประเทศไทย เริ่มต้นและพัฒนามาตั้งแต่ประเทศอังกฤษแผ่ขยายอำนาจการปกครองเข้าไปในประเทศพม่าเมื่อปี พ.ศ. 2369 โดยพม่าได้ทำสัญญากับอังกฤษยินยอมให้อังกฤษเข้าปกครอง ต่อมาอังกฤษจึงเริ่มเข้ามาทำธุรกิจค้าขายไม้สักในบริเวณชายแดนพม่า เนื่องจากไม้สักในบริเวณนี้มีคุณภาพดีและมีลวดลายที่สวยงาม กิจการการทำไม้สักได้เจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว มีการตั้งบริษัททำไม้อย่างเป็นทางการขึ้นในประเทศพม่า เช่น บริษัทบริติชบอร์เนียว (British Borneo Company, Ltd.) และบริษัทบอมเบย์เบอร์มา (Bombay Burma Trading Corporation, Ltd.) เป็นต้น นอกจากนั้นยังมีการสร้างโรงเลื่อยจักรขึ้นที่เมืองมะละแหม่งจนกลายเป็นเมืองท่าส่งออกไม้สักที่สำคัญแห่งหนึ่งของพม่า บริษัทของอังกฤษทำไม้อยู่ในพม่ามานานหลายปี จนปริมาณไม้สักในพม่าเริ่มลดลง ชาวอังกฤษรวมทั้งชาวพม่า ไทยใหญ่ กะเหรี่ยงและตองสู จึงเริ่มเข้ามาทำไม้สักในบริเวณชายแดนไทยพม่า

ต่อมาในช่วงปี พ.ศ. 2383 ชาวจีน พม่า มอญและเงี้ยว (ไทยใหญ่) ได้รับอนุญาตจากเจ้าผู้ครองนครต่างๆ จากหัวเมืองทางเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่ ลำพูน และลำปาง ให้เข้าไปตัดฟันไม้สักออกจากป่าโดยเสียเงินค่า "ต่อไม้" ให้แก่เจ้าผู้ครองนครที่เป็นเจ้าของป่า ซึ่งตรงกับสมัยรัชกาลที่ 3 โดยเจ้าเมืองมีสิทธิให้เข้าทำป่าไม้แบบไม่ต้องขออนุญาตจากส่วนกลาง เพราะอยู่ในความครอบครองถือสิทธิของเจ้าผู้ครองนครแต่ละแคว้น ในปี พ.ศ. 2385 มีการขอเข้าตัดไม้แถวบริเวณแม่น้ำยวม และในปี พ.ศ. 2389 มีการทำสัญญาตกลงระหว่างเจ้าเมืองเชียงใหม่กับข้าหลวงในอังกฤษเรื่องค่าต่อไม้ หลังจากปี พ.ศ. 2398 ที่รัฐบาลไทยได้ตกลงทำสนธิสัญญาบาวริง (Bowring Treaty) เพื่อติดต่อกับอังกฤษ ชาวอังกฤษและคนในบังคับ ได้แก่ พม่า เงี้ยว และมอญ ได้เข้ามาร่วมทำกิจการไม้สักมากขึ้น จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2399 เกิดการรบแย่งชิงความเป็นใหญ่ในหมู่หัวเมืองไทยใหญ่แถบตะวันตกของแม่น้ำสาละวิน จึงมีชาวไทยใหญ่และตองสูที่เชี่ยวชาญการทำไม้จากเขตพม่าจำนวนมากอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานและเริ่มเข้ามาหาทางทำกินในฝั่งไทยมากขึ้น

ในปี พ.ศ. 2407 บริษัทบริติชบอร์เนียว (British Borneo Company, Ltd.) เข้ามาเริ่มดำเนินกิจการป่าไม้ในประเทศไทย โดยรับซื้อไม้จากพวกที่ทำไม้มาก่อนแล้ว ในปี พ.ศ. 2425 กัปตันแฮช เอ็น แอน เดอร์เซน (Captain H.N. Andersen) กัปตันเรือชาวเดนมาร์ก ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกัปตันเรือสำเภาบรทุกสินค้าระหว่างประเทศของไทยในสมัยรัชกาลที่ 4 ชื่อเรือ "ทูลกระหม่อม" ได้บรรทุกไม้สักจากไทยไปขายยังเมืองลิเวอร์พูล (Liverpool) ประเทศอังกฤษเป็น

ครั้งแรก ปรากฏว่าไม้สักที่บรรทุกไปขายได้ราคาสูงมากและขายหมดในระยะเวลาอันรวดเร็ว ได้กำไรมากกว่าร้อยละ 100 ทำให้ชื่อเสียงของไม้สักแพร่กระจายอย่างรวดเร็วในหมู่ชาวยุโรปถึงความงดงามของไม้สักคุณภาพดีจากเมืองไทย จึงได้มีบริษัทต่างๆ ในยุโรปสั่งจองซื้อไม้สักจากประเทศไทยเป็นจำนวนมาก

ในปี พ.ศ. 2426 รัฐบาลไทยเริ่มอนุญาตให้ชาวยุโรปเข้ามาจับสัมปทานทำไม้สักในประเทศไทย และในช่วงเวลาเดียวกันคือหลังจากปี พ.ศ. 2428 เป็นต้นมา พม่าได้ปิดป่าไม้สักไม่ให้มีการทำไม้ เนื่องจากสภาพป่าสักเสื่อมโทรมลงมากจากการทำไม้ของบริษัทต่างชาติ ทำให้ความต้องการไม้สักจากไทยในหมู่ประเทศยุโรปจึงมีมากขึ้น บริษัทต่างชาติจึงเริ่มเข้ามาลงทุนทำไม้สักในประเทศไทยเพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2432 เป็นต้นมา บริษัทอังกฤษเริ่มเปลี่ยนบทบาทจากการรับซื้อไม้จากชาวพม่า ชาวไทยใหญ่และคนท้องถิ่นมาลงทุนทำไม้ในประเทศไทยเองอย่างเต็มตัว โดยขอเช่าสัมปทานป่าไม้จากเจ้าเมืองโดยตรง

ในปี พ.ศ. 2432 บริษัทบอมเบย์เบอร์มา (Bombay Burma Trading Corporation, Ltd.) ของอังกฤษซึ่งเป็นบริษัทใหญ่และมีอิทธิพลมากในประเทศพม่า เข้ามาลงทุนที่แม่ฮ่องสอน (สมัยพญาพิทักษ์สยามเขต) โดยเข้ามาเช่าสัมปทานจากรัฐบาลสยาม ซึ่งได้รับสัมปทานจากรัฐบาลให้เช่าทำทั้งหมดเป็นเวลา 50 ปี หลังจากมีการทำป่าไม้ของอังกฤษบริเวณชายแดนระหว่างไทยกับพม่า ซึ่งในขณะนั้นเป็นดินแดนที่อุดมสมบูรณ์ไปด้วยไม้สักคุณภาพดี ทำให้พ่อค้าไม้เดิมขาดอิสรภาพไม่เหมือนเมื่อก่อน จึงถือเป็นช่วงตกต่ำของพ่อค้าไม้ในแม่ฮ่องสอนและแถบเชียงใหม่ในสมัยนั้น สำหรับผู้ที่มีช้างเป็นจำนวนมากเมื่อเข้าทำไม้หรือรับเป็นลูกช่วงกับบริษัทค้าไม้ ทำให้ขาดทุนต้องส่งช้างให้เป็นสมบัติของบริษัท และเนื่องจากชาวบ้านทั่วไปไม่สามารถเข้าไปตัดฟันไม้ได้เองเหมือนแต่ก่อน จึงต้องกลายมาเป็นลูกจ้างของอังกฤษหรือรับช่วงทำไม้ส่งให้แก่บริษัทต่างชาติแทน นอกจากนี้ยังได้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการบริหารการป่าไม้ของเจ้าเมืองทางเหนือ ทำให้เกิดเหตุการณ์พิพาทกับทางบริษัทป่าไม้ของอังกฤษและคนในบังคับบัญชา ปัญหาเขตสัมปทานป่าไม้ที่ไม่มีการกำหนดอย่างชัดเจนและมีการตัดไม้ที่ยังไม่ได้อายุ ปัญหาดังกล่าวเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้ไทยต้องเสียดินแดนฝั่งตะวันตกของแม่น้ำสาละวินติดกับเขตแม่ฮ่องสอนได้แก่ เมืองแจะ เมืองใหญ่ เมืองทา เมืองจวด เมืองหาง เมืองต่วน เมืองยวน เมืองตุม เมืองกวาน เมืองไฮ เมืองฮองลิก และเมืองโก ซึ่งเคยอยู่ใต้การปกครองของล้านนา มาตั้งแต่สมัยพญาท้าวละให้แก่อังกฤษ ดังนั้นในปี พ.ศ. 2432 รัฐบาลสยามจึงปรับระบบการบริหารราชการแผ่นดินโดยรวมหัวเมืองเข้าสู่ส่วนกลาง ยกเลิกฐานะหัวเมืองประเทศราช รวมหัวเมืองล้านนาจัดตั้งขึ้นเป็นมณฑลพายัพ และจัดการปกครองแบบมณฑลเทศาภิบาลขึ้นแทน

การได้สัมปทานทำไม้สักเพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดการแก่งแย่งการทำไม้ในแต่ละแปลงสัมปทาน มีการขัดผลประโยชน์ระหว่างบริษัทกับบริษัทและบริษัทกับเจ้าเมืองต่างๆ จึงมีเรื่องร้องทุกข์และฟ้องร้องไปยังรัฐบาลอยู่เสมอ ในปี พ.ศ. 2436 สมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพ ซึ่งเป็นเสนาบดีมหาดไทยในขณะนั้นทรงเห็นว่า มร.แคสตันโจลด์ (มร.เอฟ เดอร์ เคสตันกอยด์) บุตรขุนนางชาวเดนมาร์ก ซึ่งเข้ารับราชการในกรุงเทพฯ เป็นทหารยศกัปตัน และทำหน้าที่เป็นครูอยู่ในกองทหารล้อมพระราชวัง มีความสนใจเรื่องการทำไม้และเคยขออนุญาตทำป่าไม้ในกลุ่มแม่น้ำโขงแต่ไม่ได้รับอนุญาต รวมทั้งสัญญาในงานเป็นครูสอนทหารหมดลงพอดี กระทรวงการคลังมหาสมบัติจึงได้ว่าจ้าง มร.แคสตันโจลด์ให้จัดการเก็บรวบรวมไม้และตรวจการทำไม้ของหลวง โดยทำสัญญาจ้างมีกำหนดระยะเวลา 2 ปี แต่ มร.แคสตันโจลด์ทำงานเสร็จภายในเพียงปีเดียว กระทรวงมหาดไทยจึงขอรับโอน มร.แคสตันโจลด์ มาช่วยงานด้านป่าไม้และให้ขึ้นไปตรวจป่าสักในภาคเหนือ แต่พอ มร.แคสตันโจลด์เดินทางไปถึงจังหวัดตาก ก็ได้ล้มป่วยลงและถึงแก่กรรม

สมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพจึงทูลเกล้าฯ ถวายความเห็นต่อรัชกาลที่ 5 ว่า ควรหาผู้มีความรู้มาช่วยจัดการป่าไม้ตามหลักวิชาการ ซึ่งก็ทรงดำริเห็นชอบด้วย ในเดือนมกราคม พ.ศ.2438 จึงขอยืมตัว มิสเตอร์ เอช สเลด (Mr. H. Slade) หรือ มิสเตอร์ เจมส์ สเลด (Mr. James Slade) ชาวอังกฤษซึ่งมาสำรวจและวางโครงการจัดการป่าไม้ในประเทศพม่าให้แก่รัฐบาลอังกฤษ มาสำรวจการทำไม้และปัญหาต่างๆ ในการให้สัมปทานการทำไม้แก่บริษัทต่างๆ ในภาคเหนือของประเทศ มิสเตอร์ เอช สเลด ได้เสนอรายงานต่อรัฐบาลว่า ควรตั้งหน่วยงานควบคุมป่าไม้ขึ้นเป็นของรัฐบาล มีหน้าที่รับผิดชอบ วางแผน พัฒนาบำรุงส่งเสริมความอุดมสมบูรณ์ของป่าและจัดวางโครงการจัดการป่าไม้ตามหลักวิชาการที่ถูกต้อง รวมทั้งจัดเก็บรายได้ด้านป่าไม้ทุกประเภท ดังนั้นกระทรวงมหาดไทยจึงนำความกราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5 เมื่อวันที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2439 ซึ่งพระองค์ทรงดำริเห็นชอบด้วย จึงได้พระราชทานพระราชหัตถเลขานี้ที่ 62/385 ลงวันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2439 ถึงเสนาบดีมหาดไทย ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้จัดตั้งกรมป่าไม้ขึ้นในวันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2439 และมีสำนักงานกรมป่าไม้แห่งแรกอยู่ที่จังหวัดเชียงใหม่ (ที่ทำการสำนักงานป่าไม้เขตเชียงใหม่ปัจจุบัน) ซึ่งในขั้นแรกกรมป่าไม้ขึ้นกับกระทรวงมหาดไทย และได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าแต่งตั้งให้ มิสเตอร์ เอช สเลด เป็นเจ้ากรมป่าไม้หรืออธิบดีกรมป่าไม้คนแรกของประเทศไทย เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ. 2439

ในปี พ.ศ. 2440-2443 รัฐบาลได้ดำเนินการเจรจา รับโอนกรรมสิทธิ์พื้นที่และการอนุญาตให้สัมปทานทำไม้จากเจ้าเมืองต่างๆ ให้มาเป็นสมบัติของแผ่นดิน เพื่อที่รัฐบาลจะดำเนินกิจการป่าไม้สักเอง โดยรัฐบาลยินยอมจ่ายเงินส่วนแบ่งค่าตอไม้ครึ่งหนึ่งของที่เก็บได้ทุกปีให้แก่

เจ้านายฝ่ายเหนือที่เคยได้รับ จากนั้นรัฐบาลได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติและกฎหมายป่าไม้ต่างๆ เกี่ยวกับระเบียบการทำไม้ การป้องกันรักษาป่าไม้ การตั้งด่านภาษี และได้มีการปรับปรุงแก้ไขสัญญาอนุญาตทำป่าไม้สักกับบริษัทต่างๆอย่างรัดกุมเพื่อให้ได้ประโยชน์สูงสุดและถูกต้องตามหลักวิชาการมากยิ่งขึ้น รวมทั้งให้ทำสัญญาอนุญาตทำไม้สัญญาละ 6-12 ปี ต่อมาได้ขยายเวลาสัญญาออกเป็นสัญญาละ 15 ปี ตามหลักการจัดการป่าสักโดยวางโครงการตัดฟัน 30 ปี โดยเริ่มต้นในปี พ.ศ. 2451 ต่อมาในปี พ.ศ. 2453 ได้ย้ายที่ทำการกรมป่าไม้จากจังหวัดเชียงใหม่มาอยู่ที่กรุงเทพมหานคร

หลังจาก บริษัทบอมเบย์เบอร์ม่า (Bombay Burma Trading Corporation, Ltd.) ได้สัมปทาน ก็เข้ามาตั้งสำนักงานสาขาอยู่ตามเมืองต่างๆ ตั้งแต่ป่าถึงแม่สะเรียง โดยมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่แม่ฮ่องสอนและเมืองยวม (ได้รับการเปลี่ยนชื่อเป็นแม่สะเรียงเมื่อปี พ.ศ. 2467) บริษัทบอมเบย์เบอร์ม่า เข้ามาทำไม้จนหมดสัมปทานสุดท้ายคือป่าฝั่งตะวันตกของแม่น้ำยวมในปี พ.ศ. 2472 หลังจากนั้นป่าทั้งหมดก็ปิดชั่วคราว แต่ทางการได้อนุญาตให้พ่อค้าไม้ท้องถิ่นรายย่อยเข้ามาทำไม้ไม่ได้มาตรฐานหรือไม้ที่ไม่ได้ขนาด (ไม้แป) ซึ่งเป็นไม้ตกค้างจากการทำของ บริษัทบอมเบย์เบอร์ม่า จนกระทั่งเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2484-2489)

สัมปทานการทำไม้และการแปรรูปไม้สักของประเทศไทยในสมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 ส่วนใหญ่อยู่ในมือของชาวต่างชาติซึ่งเป็นบริษัทยุโรป 5 บริษัทคือ บริษัทบริติชบอร์เนียว (British Borneo Company, Ltd.) บริษัทบอมเบย์เบอร์ม่า (Bombay Burma Trading Corporation, Ltd.) บริษัทสยามฟอเรสต์ (Siam Forest Company, Ltd.) หรือบริษัทแองโกลไทย จำกัดในปัจจุบัน บริษัทอีสต์เอเชียติก จำกัด (East Asiatic Co.) ของเดนมาร์กและบริษัทหลุยส์ทีเลียวโนเวนส์ (Louis T. Leonowens, Ltd.) ซึ่งแยกมาจากบริษัทบริติชบอร์เนียวในปี พ.ศ. 2439 (อำนาจ คอวนิช, 2525) บริษัทต่างๆ เหล่านี้ได้รับสัมปทานการทำไม้สักจากรัฐบาลมาอย่างน้อยบริษัทละ 2 รอบ (รอบละ 15 ปี ตามอายุสัมปทานสมัยนั้น) บางบริษัทได้ถึง 3 รอบ คือ 45 ปี และแต่ละบริษัทได้รับสัมปทานป่าไม้สักกันบริษัทละหลายป่า ต่อมาจึงมีบริษัทของคนไทยคือ บริษัทลำซำ และบริษัทกิมเซ่งหลี ได้รับสัมปทานทำไม้สักจากป่าต่างๆ จากเจ้าเมืองเพิ่มขึ้น การทำไม้สักจึงได้ขยายออกไปยังจังหวัดอื่นๆ ที่มีไม้สักอยู่ จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2455 สมัยที่ Mr. W.F. Lloyd เป็นเจ้ากรมป่าไม้ เห็นว่ารัฐบาลควรจะทำไม้สักและทำการค้าไม้สักเอง เพื่อให้พนักงานป่าไม้มีความรู้ความชำนาญด้านการทำไม้ จะได้ตรวจตราและควบคุมการทำไม้ของเอกชนได้ ในขณะเดียวกันก็ยังเป็นการช่วยรักษาระดับราคาไม้ในตลาดไม่ให้ผันแปรไปตามความพอใจของ

พ่อค้ารายใหญ่ อีกทั้งยังทำให้หน่วยงานราชการได้รับความสะดวกจากการซื้อขายในระหว่าง
ราชการด้วยตนเองในราคาที่เป็นธรรมและได้ไม้ที่มีคุณภาพ

ภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครองแผ่นดินเมื่อปี พ.ศ. 2475 กระทรวงเกษตรรา
การต้นสังกัดของกรมป่าไม้ในขณะนั้น ได้มีพระราชกฤษฎีกาจัดระเบียบราชการในกระทรวงเกษตร
ตรากิจการ ปี พ.ศ. 2476 กำหนดให้ตั้ง “กองทำไม้” ขึ้นเป็นราชการส่วนกลาง สังกัดกรมป่าไม้ เพื่อ
ทำไม้สักออกจำหน่ายเป็นรัฐพาณิชย์โดยตรง ซึ่งกองทำไม้ของรัฐบาลสังกัดกรมป่าไม้ที่เข้าทำป่า
ไม้สักในระยะนั้นมีเพียง 3 ป่า คือ ป่าแม่ต้า แม่ลอง ป่าแม่แฮด จังหวัดแพร่ และป่าแม่แจ้ฟ้า
จังหวัดลำปาง และล่องลงมาขายที่ปากน้ำโพ จังหวัดนครสวรรค์ จากนั้นได้ขยายการทำไม้ในป่า
อื่นๆ เพิ่มเติมตามกำลังเจ้าหน้าที่ที่มี

เนื่องจากไม้สักเป็นไม้ที่มีค่าและราคาแพง บริษัทต่างประเทศผู้รับสัมปทานดังกล่าว
จึงมีรายได้จากทรัพยากรธรรมชาติของไทยปีหนึ่งๆ เป็นจำนวนมาก เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2
เกิดขึ้น (พ.ศ.2484-2489) บริษัทต่างประเทศซึ่งเป็นของชนชาติอังกฤษ 4 บริษัท ยกเว้นบริษัท
อีสต์เอเชียติก (East Asiatic Co.) เพียงบริษัทเดียวที่เป็นของชาวเดนมาร์ก เนื่องจากประเทศ
อังกฤษอยู่ในฐานะคู่สงครามกับประเทศไทย ซึ่งประเทศไทยจำเป็นต้องยึดทรัพย์สินไว้ เจ้าหน้าที่
ของบริษัทที่เป็นชนชาติอังกฤษจึงต้องละทิ้งงานด้านป่าไม้และหลบหนีออกจากประเทศไทยไป ทำ
ให้บริษัทเหล่านั้นไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ รัฐบาลไทยจึงได้จัดตั้ง “บริษัทไม้ไทย” ซึ่งเป็น
บริษัททำไม้ของรัฐบาลขึ้นเพื่อเข้ารับช่วงงานทำไม้จากบริษัทของชนชาติอังกฤษ โดยรับเอา
สัมปทานป่าไม้สักที่เคยเป็นของบริษัทดังกล่าวมาดำเนินงานทั้งหมด บริษัทไม้ไทยจึงมีโครงสร้าง
การบริหารที่ใหญ่มาก เพราะต้องนำกิจการของ 4 บริษัทมารวมเป็นบริษัทไม้ไทยเพียงบริษัทเดียว
แต่บริษัทไม้ไทยก็ดำเนินการอยู่ได้เพียง 5 ปี เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 สงบลง บริษัทต่างประเทศ
ดังกล่าวจึงกลับเข้ามาดำเนินกิจการของตนในเมืองไทยต่อไป บริษัทไม้ไทยจึงต้องยุบตัวเองลง
ทั้งนี้เป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทานแบบ ซึ่งรัฐบาลไทยได้ทำไว้กับฝ่ายตรงข้ามเมื่อ
สงครามโลกยุติลงรัฐบาลไทยในขณะนั้นยังต้องอนุญาตให้บริษัทดังกล่าวทำไม้สักออกจากป่าเป็น
การทดแทนเท่ากับจำนวนต้นที่บริษัทไม้ไทยได้ทำออกในระหว่างสงครามและต้องอนุญาตให้ทำไม้
เพิ่มเติมเพื่อชดเชยรายได้ที่ขาดหายไปในช่วงหยุดทำงานอีกด้วย

ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 ประเทศไทยจำเป็นต้องประกาศสงครามกับฝ่าย
พันธมิตรโดยเข้าร่วมกับฝ่ายอักษะ เมื่อสงครามโลกสิ้นสุดลงโดยพันธมิตรเป็นฝ่ายมีชัย ประเทศ
ไทยจึงถูกเรียกร้องให้ชดใช้ค่าปฏิกรรมสงครามเป็นจำนวนมหาศาล รวมทั้งยังต้องใช้เงินอีกเป็น
จำนวนมากในการฟื้นฟูบูรณะประเทศ วิธีที่จะหารายได้ให้แก่ประเทศได้มากและรวดเร็ว เพื่อแก้ไข

สถานการณ์เศรษฐกิจดังกล่าวทางหนึ่งก็คือขยายการทำป่าไม้ให้มากยิ่งขึ้น แต่ด้วยศักยภาพและข้อจำกัดของกองทำไม้ในขณะนั้น ที่ยังอิงอยู่กับระบบราชการ ขาดความคล่องตัวในการปฏิบัติ ประกอบกับเจ้าหน้าที่และงบประมาณมีจำกัด ถ้าให้รับผิดชอบและดำเนินการอย่างต่อเนื่องต่อไป ก็ยากที่จะแข่งขันกับชาวต่างประเทศได้ คณะรัฐมนตรีในขณะนั้นจึงมีมติให้ยุบกองทำไม้ลง

เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2490 รัฐบาลไทยได้รับการเสนอแนะจากนักเศรษฐศาสตร์ที่มีชื่อเสียง ซึ่งเป็นสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร 2 ท่าน คือ ดร.ทองเปลว ชลภูมิ และ นายทองอินทร์ ภูริพัฒน์ ให้จัดตั้งองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ขึ้นเป็นรัฐวิสาหกิจ โดยให้เป็นส่วนงานในสังกัดกรมป่าไม้ มีภารกิจหลักด้านการทำไม้สักในป่าภาคเหนือในส่วนที่สัมปทานของบริษัทต่างประเทศหมดอายุลง ขณะเดียวกันก็ให้รับเอางานแปรรูปไม้ของโรงเลื่อยจักร และงานเก็บหาของป่าบางชนิดซึ่งอยู่ในความควบคุมของกรมป่าไม้ขณะนั้นมาดำเนินการด้วย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหารายได้เป็นค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูประเทศที่เสียหายจากภัยสงคราม ในระยะแรกของการดำเนินงานประสบปัญหาการขาดแคลนทุนทรัพย์ที่จะนำมาใช้จ่ายในด้านต่างๆ รวมถึงเงินเดือนของพนักงาน เนื่องจากกระทรวงการคลังได้ตัดเงินงบประมาณของกองทำไม้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2490 เป็นต้นมา ดังนั้นจึงมีเพียงทรัพย์สินที่รับโอนมาจากกองทำไม้เดิม พร้อมกับสัมปทานการทำป่าไม้สักตลอดจนไม้ซุงสักที่มีทั้งหมดในขณะนั้นเป็นทุนดำเนินกิจการ

องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้และองค์กรของรัฐอื่นๆ ที่ตั้งขึ้นในสมัยนั้นจะต้องหารายได้เลี้ยงตัวเองและต้องหารายได้ส่งรัฐบาลตามข้อตกลง โดยรัฐบาลไม่ต้องตั้งงบประมาณรายจ่าย คงตั้งไว้แต่งบประมาณรายได้ ซึ่งเป็นวิธีการใหม่ในขณะนั้น ในระยะนั้นรัฐบาลได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการทำไม้สักของประเทศออกเป็น 3 ส่วน คือ ให้องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ทำ 1 ใน 3 ให้บริษัทต่างประเทศเดิม 5 บริษัททำ 1 ใน 3 และอีก 1 ใน 3 ให้บริษัทป่าไม้ร่วมทุน (Joint Venture Timber Co.) ซึ่งเป็นบริษัทหุ้นส่วนระหว่างองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้กับบริษัทชนชาติอังกฤษทั้งสี่ บริษัทป่าไม้ร่วมทุนเกิดขึ้นเนื่องจากการเรียกร้องสิทธิของบริษัททั้งสิ้น ขอให้รัฐบาลจัดป่าไม้ให้ทำเพื่อชดเชยรายได้เท่ากับระยะเวลาที่ต้องหยุดไปในช่วงสงคราม 5 ปี เมื่อครบ 5 ปีบริษัทป่าไม้ร่วมทุนก็เลิกล้มไป และบริษัทต่างประเทศก็เริ่มลดปริมาณการทำไม้สักลงเพราะสัมปทานไม้สักซึ่งมีอายุ 15 ปี ได้ค่อยๆ หมดอายุไปปีละป่าสองป่า เมื่อเปิดสัมปทานป่าไม้สักรุ่นใหม่ รัฐบาลก็มอบสัมปทานไม้สักให้แก่องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ทำต่อไป

ผู้บริหารและพนักงานยุคบุกเบิกขององค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ ได้พยายามร่วมกันทำงานจนค่อยๆ ตั้งตัวได้ เมื่อกิจการเป็นปึกแผ่นมั่นคงขึ้น ซึ่งเป็นช่วงจังหวะที่สัมปทานป่าไม้ของบริษัทต่างชาติในป่าต่างๆ จะหมดอายุลง และรัฐบาลมีนโยบายจะทำป่าไม้สักเองให้มากขึ้น โดยมี

ความเห็นที่จะยกองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ขึ้นเป็นนิติบุคคล เพื่อให้มีอำนาจหน้าที่กว้างขวาง ดำเนินการได้โดยเอกเทศ มีความคล่องตัวในการทำงานที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากขึ้น จึงได้มีประกาศพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ พ.ศ. 2499 ขึ้น โดยกำหนดให้องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้เป็นรัฐวิสาหกิจ ขึ้นตรงกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ตั้งแต่วันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ. 2499 เป็นต้นมา องค์การฯ จึงได้ดำเนินการโดยอิสระในฐานะนิติบุคคลภายใต้การบริหารของคณะกรรมการชุดหนึ่งมาจนทุกวันนี้ จนเมื่อวันที่ 19 เมษายน พ.ศ. 2503 ได้มีมติจากคณะรัฐมนตรีให้องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้เป็นผู้ทำไม้สักแต่ผู้เดียว พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ พ.ศ. 2499 มีการแก้ไขเพิ่มเติมอีกหลายครั้งในปี พ.ศ. 2517, พ.ศ. 2533, พ.ศ. 2542 ต่อมาได้มีพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (ฉบับที่ 5) วันที่ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2546 ให้โอนองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ไปเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

จากเหตุการณ์เหล่านี้จะเห็นได้ว่ารัฐบาลไทยใช้วิธีการค่อยๆ ดึงเอาสัมปทานป่าไม้จากบริษัทต่างประเทศให้กลับเข้ามาอยู่ในมือของรัฐทีละน้อยๆ เมื่ออายุสัมปทานของแต่ละป่าหมดลง โดยไม่ใช้วิธีการอันรุนแรง องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ผูกขาดการทำไม้สักของประเทศได้ ต่อมาอีก 4-5 ปี นโยบายการทำไม้สักของไทยก็เปลี่ยนไปตามนโยบายของรัฐบาลแต่ละสมัย ปัจจุบันองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ไม่ได้ทำไม้สักแต่เพียงผู้เดียว เพราะได้มีการให้สัมปทานป่าไม้แก่บริษัทเอกชนและองค์การของรัฐอื่นๆ ด้วย

ในด้านไม้กระยาเลย (ไม้ต้นทุกชนิดที่ไม่ใช่ไม้สัก) สมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 ไม้ค่อยมีผู้ทำไม้กระยาเลยออกมาเป็นสินค้ามากนัก จะมีบ้างก็เป็นพวกไม้เนื้อแข็งซึ่งใช้ทำ เสา รอด ตง และคาน ส่วนไม้เนื้ออ่อนไม่ค่อยนิยมใช้กัน ผู้ทำไม้กระยาเลยในสมัยนั้นจะขอรับอนุญาตทำไม้จากรัฐบาลเป็นรายย่อย หรือแบบผูกขาดซึ่งมีกำหนด 3 ปี ส่วนการขอรับสัมปทาน 15 ปี มีเฉพาะบริษัทใหญ่ๆ เพียง 4-5 บริษัท ส่วนใหญ่เป็นบริษัทของคนไทย จนถึงสมัยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ประชาชนนิยมใช้ไม้กระยาเลยกันมากขึ้น โดยเฉพาะไม้ยางซึ่งเป็นไม้ขนาดใหญ่ราคาถูกเหมาะสำหรับใช้ก่อสร้างบ้านของผู้มีรายได้น้อย ได้ถูกทำออกจากป่าเป็นจำนวนมาก ประกอบกับมีผู้ใช้อุบายจับจองเนื้อที่ป่าโดยอ้างว่าเป็นที่ดินกรรมสิทธิ์ แล้วใช้สิทธิการเป็นเจ้าของที่ดินตัดไม้ในบริเวณพื้นที่ของตน ทำให้ไม้กระยาเลยต่างๆ โดยเฉพาะไม้ยางซึ่งเป็นไม้มีค่าทางเศรษฐกิจและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับผู้มีรายได้น้อย ได้ถูกตัดออกจากป่าด้วยวิธีการอันฉ้อฉลนี้เป็นจำนวนมาก จนรัฐบาลคิดว่าถ้าหากไม่ดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อยับยั้งวิธีการทำไม้แบบนี้แล้ว ไม้ยางจะหมดไปจากป่าเมืองไทยอย่างแน่นอน ซึ่งในมติคณะรัฐมนตรีลงวันที่ 19 เมษายน พ.ศ. 2503

กำหนดให้องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้เป็นผู้ทำไม้สักแต่เพียงผู้เดียวนั้น จึงได้ระบุให้องค์การฯทำไม้ ยางแต่เพียงผู้เดียวด้วย องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้จึงเป็นองค์การที่ผูกขาดทำไม้สักและไม้ยางแต่ เพียงผู้เดียวตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา ต่อมาในปี พ.ศ. 2513 รัฐบาลได้เปลี่ยนนโยบายการให้สัมปทาน ป่าไม้ใหม่ โดยขยายอายุการให้สัมปทานจากเดิม 15 ปี มาเป็น 30 ปี เรียกว่า “สัมปทานป่าไม้ ระยะเวลาเลยระยะยาว” พร้อมกับการให้สัมปทานระยะยาวนี้ รัฐบาลได้กำหนดนโยบายจัดตั้ง “บริษัททำไม้ประจำจังหวัด” ขึ้นตามจังหวัดต่างๆ ที่มีป่าไม้ด้วย

ในปัจจุบัน การทำไม้ในประเทศไทยไม่ว่าจะเป็นไม้สักหรือไม้กระยาเลย ต่างเป็นของ คนไทยทั้งหมด เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้ประวัติศาสตร์ซ้ำรอยเหมือนที่เคยเกิดขึ้นในสมัยก่อน สงครามโลกครั้งที่ 2 ปัจจุบันประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงหลายประเทศกำลังประสบปัญหาในเรื่อง บริษัทชาวต่างประเทศเข้ามามีบทบาทและมีอิทธิพลในการทำไม้ของชาติ เมื่อบริษัทชาว ต่างประเทศเข้ามาลงทุนในการทำไม้ ก็จะนำเครื่องมือ เครื่องใช้ และเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้โดย มีวัตถุประสงค์เพื่อทำไม้ออกมาให้มากที่สุด รวมทั้งผลประโยชน์ในด้านอื่นๆ หรือขนทรัพยากรจาก ชาติอื่นกลับไปบ้านเมืองของตน โดยไม่คำนึงถึงปัญหาแรงงานของคนพื้นเมืองหรือปัญหาอื่นๆ ที่ จะตามมาในอนาคต ปล่อยให้เป็นภาระของรัฐบาลเจ้าของป่าไม้แก้ปัญหาการว่างงานของ พลเมืองและปัญหาอื่นๆ ต่อไป

การทำไม้

"การทำไม้" คือ การดำเนินงานในป่าซึ่งเริ่มตั้งแต่การโค่นล้มต้นไม้ การทอนไม้โดยตัด ทอนเป็นท่อนซุงแล้วชักลากด้วยช้างหรือรถแทรกเตอร์ และการขนส่งไม้โดยนำซุงบรรทุกรถยนต์ หรือล่องแพไปจนถึงโรงเลื่อย โรงงาน ตลาดการค้า หรือเรือเดินทะเลเพื่อส่งไปจำหน่ายยัง ต่างประเทศ รวมถึงการแปรรูปไม้ในป่าเพื่อลดต้นทุนหรือเพื่อสะดวกในการขนส่ง และการวาง แผนการทำไม้ให้บรรลุถึงเป้าหมายที่วางไว้ แต่ไม่รวมถึงการแปรรูปโดยโรงงานซึ่งจำเป็นต้องใช้ เทคนิคโดยเฉพาะ

ไม้ซุง คือ ไม้แต่ละต้นที่อยู่ในป่า เมื่อนำออกมาใช้ปลูกบ้านหรือทำประโยชน์อย่าง อื่น จะต้องใช้เลื่อยหรือขวานโค่นให้ล้มลง แล้วตัดส่วนที่มีกิ่งก้านซึ่งใช้การไม่ได้ออกให้เหลือแต่ ส่วนของต้นไม้ แล้วใช้ช้าง รถยนต์ หรือรถแทรกเตอร์ ลากซุงออกมารวมไว้เป็นแห่งๆ ต่อจากนั้นจึง นำไม้ซุงมาผูกเป็นแพล่องไปตามลำแม่น้ำ หรือนำขึ้นบรรทุกรถยนต์ รถไฟ ไปยังโรงเลื่อยเพื่อเลื่อย ให้เป็นไม้แผ่นขนาดต่างๆ เพื่อนำมาใช้ปลูกบ้านและทำของใช้อื่นๆ

การทำไม้ แบ่งออกเป็น 2 ตอน คือ การทำไม้ "ตอนป่า" และการทำไม้ "ตอนยวดยาน" การทำไม้แต่ละตอนมีวิธีการแตกต่างกัน ดังต่อไปนี้

การทำไม้ตอนป่า

การทำไม้ออกจากป่านั้น ไม่ว่าจะทำไม้ออกมาเพื่อใช้สอยส่วนตัวหรือเพื่อการค้า ถ้าไม้ที่จะนำออกมานั้นเป็นไม้หวงห้าม คือ ไม้ชนิดดีและมีค่า จะต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ของกรมป่าไม้เสียก่อน สำหรับไม้ชนิดที่สำคัญๆ เช่น ไม้สัก แดง ประดู่ หลุมพอ มะค่าโมง เต็ง รัง ฯลฯ เจ้าหน้าที่กรมป่าไม้จะเข้าไปคัดเลือกและตีตราประจำต้น เพื่ออนุญาตให้ตัดฟันได้ เมื่อตัดโค่นไม้ที่มีตราลงแล้วก็ใช้เลื่อยทอนต้นไม้ที่ล้มลงมาให้เป็นท่อนๆ โดยปกติความยาวของไม้ที่ทอนออกเป็นท่อนจะต้องคำนึงถึงความต้องการของตลาดและสภาพของพื้นที่ในป่าด้วย เช่น ในท้องที่ที่เป็นภูเขาสูงและนำไม้ซุงออกมาได้ยาก ต้องทอนไม้ให้เป็นท่อนสั้นๆ เพื่อให้น้ำหนักของไม้แต่ละท่อนเบาลง ถ้าท้องที่ที่ทำไม้ออกเป็นที่ราบอาจทอนไม้เป็นท่อนยาวได้ หรือไม้ที่ขนส่งทางรถไฟมีความยาวสูงสุดได้เพียง 12 เมตร เพราะความยาวของตู้รถไฟบรรทุกไม้จำกัดความยาวไว้เพียง 12 เมตร ไม้ซุงที่นำออกมานั้นจะต้องพยายามทอนเอาเฉพาะส่วนที่ตรง และตัดส่วนที่เป็นง่ามหรือปุ่มตาออก ส่วนไม้ซุงที่ทำออกมาจากป่าและต้องการนำไปเลื่อยเป็นแผ่นสำหรับก่อสร้างบ้านเรือน ความยาวของไม้ซุงแต่ละท่อนไม่ควรสั้นกว่าความยาวมาตรฐานของห้องในบ้านคือ 4.00 เมตร ยกเว้นจะนำไปใช้ทำประโยชน์อย่างอื่น เช่น ทำเครื่องเรือน ทำไม้อัด หรือต่อเรือ ก็ต้องกำหนดความยาวของท่อนซุงให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของงานที่จะใช้ไม้นั้น

ในการตัดทอนไม้ทำเป็นซุงนั้น มีข้อกำหนดในสัมปทานทำไม้สักและสัมปทานทำไม้หวงห้ามธรรมดา นอกจากไม้สัก ระบุว่าผู้รับสัมปทานจะต้องใช้เลื่อยและต้องตัดทอนตามวิธีที่จะให้ได้ไม้ซุงที่มีปริมาตรเนื้อไม้มากที่สุด และให้ได้ไม้อย่างดีมีลักษณะตรงตามสมควรเท่าที่จะทำได้ ถ้าฝ่าฝืนผู้รับสัมปทานต้องรับชำระเบี้ยปรับให้แก่ผู้ให้สัมปทานเป็นเงินไม่เกินต้นละหรือท่อนละหนึ่งร้อยบาท (อำนาจ คอวนิช, 2525) สำหรับไม้ชนิดที่สำคัญๆ ซึ่งพนักงานได้ตีตราประจำต้นให้ตัดฟันได้ เมื่อล้มลงและตัดทอนแล้ว จะต้องแจ้งให้เจ้าหน้าที่มาตรวจสอบอีกครั้งหนึ่งว่า ไม้ที่ล้มนั้นมีตราถูกต้องหรือไม่ ทอนได้เป็นกี่ท่อน เมื่อตรวจสอบถูกต้องแล้ว เจ้าหน้าที่จะตีตราที่ท่อนซุงทุกท่อนไว้อีกครั้งหนึ่ง การตีตราตรวจสอบในครั้งนี้อาจเรียกว่า "ตีตราซักลาก" เมื่อได้ผ่านวิธีการนี้แล้วจึงจะซักลากไม้นั้นให้ห่างออกไปจากตอเดิมได้ ไม้ที่ล้มแล้วทอนไว้เป็นท่อนซุงนี้ ถ้าเป็นบริเวณที่มีภูเขาสูงชัน ผู้ทำไม้จะใช้ช้างหรือรถแทรกเตอร์ลากไม้ซุงนั้นมารวมไว้เป็นแห่งๆ ในที่ซึ่งรถยนต์หรือพาหนะอย่างอื่นจะเข้ามาบรรทุกไม้นั้นต่อไปได้ การใช้ช้างหรือรถแทรกเตอร์ลากไม้ซุงจากตอที่ตัดมารวมไว้เป็นแห่งๆ นี้เรียกว่า "ถอนตอ" ส่วนสถานที่ที่นำไม้ซุงมารวมไว้เป็นที่เดียวกันนั้น เรียกว่า

"หมอนไม้" และการทำไม้ตั้งแต่โค่นล้มรวมถึงการชักลากมารวมเป็นกองเพื่อเตรียมไว้บรรทุกโดยรถยนต์ภายในบริเวณป่า เรียกรวมๆ กันว่า "การทำไม้ตอนป่า" ส่วนการทำไม้ในที่ราบ อาจจะใช้รถยนต์ไปบรรทุกไม้จากตอที่เดียวโดยไม่ต้องถอนตอไปรวมกองไว้ก็ได้

การทำไม้ตอนยวดยาน

เมื่อได้ชักลากไม้มารวมกองไว้ที่หมอนไม้ในป่าแล้ว ผู้ทำไม้ก็จะขนส่งไม้ซุงนั้นต่อไปยังโรงเลื่อยหรือตลาดการค้า ซึ่งเป็นระยะทางที่ไกลออกไป การขนส่งช่วงนี้อาจจะใช้รถยนต์ รถไฟ หรือพาหนะอย่างอื่น ซึ่งเป็นการขนส่งนอกอาณาเขตป่าที่ทำไม้ โดยเรียกการขนส่งตอนนี้ว่า "การทำไม้ตอนยวดยาน" ไม้ซุงที่ได้รับอนุญาตให้ทำออกจากป่า เมื่อจะขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางที่ใด โดยใช้ยานพาหนะอะไร จะต้องขอรับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ป่าไม้ก่อน เมื่อเจ้าหน้าที่ป่าไม้ตรวจสอบได้ว่า ไม้ซุงนั้นทำออกมาโดยถูกต้องตามระเบียบและกฎหมายแล้ว ก็จะออกหนังสือสำคัญในการขนส่งให้ หนังสือสำคัญนี้เรียกว่า "ใบเบิกทาง" ผู้ขนส่งไม้จะต้องนำใบเบิกทางติดตัวไป เพื่อให้เจ้าหน้าที่ป่าไม้ตรวจเมื่อผ่านด่านป่าไม้ จึงจะขนส่งไม้ซุงออกไปได้

การชักลากไม้ด้วยวิธีอื่น

นอกเหนือไปจากการชักลากไม้ด้วยกำลังสัตว์และการชักลากไม้ด้วยรถแทรกเตอร์แล้ว ยังมีการชักลากไม้ด้วยวิธีอื่นซึ่งนิยมใช้กันในประเทศ คือ การชักลากไม้โดยสายลวด (High Lead System) อุปกรณ์สำคัญของการชักลากไม้วิธีนี้ คือ เครื่องกว้านซึ่งหมุนด้วยกำลังเครื่องยนต์ สายลวดเกลียว (Cable) และเสาหรือต้นไม้สำหรับผูกลวดกว้าน (Spar Tree) เมื่อทราบสถานที่ที่จะทำไม้ได้แล้ว ผู้ทำไม้จะต้องกำหนดจุดที่จะรวมไม้ที่ชักลากออกมา โดยมากมักจะอยู่ริมถนน ซึ่งสามารถจะขนส่งไม้ที่ชักลากออกมาแล้วไปยังที่อื่นต่อไปได้ ณ จุดที่รวมไม้ที่กำหนดไว้นี้ ผู้ทำไม้จะนำเครื่องกว้านมาตั้งไว้ โดยเลือกหาต้นไม้ใหญ่และสูงเป็นเสาสำหรับผูกลวดกว้านเสาแรกใกล้ๆ กับเครื่องกว้าน ต่อจากนั้นก็หาต้นไม้อีกต้นหนึ่งซึ่งอยู่ปลายทางของการชักลากไม้ไว้เป็นเสา สำหรับผูกลวดกว้านต้นที่สอง ผูกลวดกว้านระหว่างเสาต้นแรกกับต้นที่สองให้เชื่อมติดต่อกัน แล้วติดรอกให้วิ่งบนลวดกว้านที่เชื่อมระหว่างต้นไม้ 2 ต้นนั้น ที่รอกมีสายลวดเกลียวผูกเชื่อมติดกับเครื่องกว้าน เมื่อจะชักลากไม้ซุงต้นใด ก็เอาปลายลวดของรอกผูกติดกับซุงแล้วเดินเครื่องกว้านให้ไม้ซุงแขวนตามเส้นลวดที่ซึ่งระหว่างเสา 2 ต้นมายังเครื่องกว้าน ทำซ้ำๆ เช่นนี้จนกว่าจะหมดไม้ซุงที่ต้องการจะชักลาก การชักลากไม้แบบนี้มักจะทำกันในป่าที่เป็นภูเขาสูงชัน และเป็นการทำไม้โดยวิธีตัดหมด (Clear Felling System) คือ ตัดออกหมดทุกต้นในบริเวณที่กำหนดไว้ เนื่องจากการเคลื่อนย้ายเครื่องกว้านและการติดตั้งเสาสำหรับผูกลวดกว้านตลอดจนการผูกลวดกว้านระหว่างเสา 2 ต้น ทำได้ยากและต้องลงทุนสูง จึงไม่สามารถย้ายเครื่องกว้าน

บ่อยๆ ได้ วิธีนี้จึงไม่เหมาะสำหรับการทำไม้ในประเทศไทย ที่ใช้ระบบการทำไม้แบบเลือกตัด (Delection System) ซึ่งมีไม้ที่อนุญาตให้ตัดได้แต่ละต้นห่างกันมาก

ยังมีการชักลากไม้โดยใช้เครื่องกว้านอีกประเภทหนึ่ง ซึ่งใช้เครื่องกว้านขนาดใหญ่ เดินด้วยเครื่องยนต์ที่ตั้งอยู่บนพื้นดิน โดยผูกเครื่องกว้านติดไว้กับต้นไม้หรือปักหลักยึดไว้ แล้วปล่อยปลายสายลวดกว้าน ซึ่งยาวประมาณ 50-100 เมตรไปผูกซุงที่จะชักลาก ต่อจากนั้น จึงเดินเครื่องกว้าน ดึงซุงเข้ามาหาจุดที่เครื่องกว้านตั้งอยู่ วิธีนี้เหมาะสำหรับการทำไม้ในที่ราบ ซึ่งต้องการตัดต้นไม้เพื่อเปิดที่ดินทำประโยชน์อย่างอื่น และไม่เหมาะสำหรับการทำไม้บนภูเขาหรือทำไม้ตามระบบเลือกตัด เพราะการลากไม้วิธีนี้จะทำลายลูกไม้เล็กๆ และทำลายหน้าดินให้เสียหาย นอกจากนั้น การย้ายเครื่องกว้านไปติดตั้งที่อื่น จะทำโดยวิธีการลวดกว้านผูกกับต้นไม้ตรงจุดที่ต้องการจะตั้งเครื่องกว้าน แล้วเดินเครื่องยนต์ให้ตัวกว้านเคลื่อนตัวเข้าไปหา เนื่องจากเครื่องกว้านนี้มีน้ำหนักมาก ดังนั้น การเคลื่อนตัวของเครื่องกว้านจึงทำลายหน้าดินและต้นไม้ที่กีดขวางจนหมด ซึ่งทำความเสียหายให้แก่ป่าไม้มาก วิธีนี้จึงไม่เหมาะที่จะนำมาใช้ในประเทศไทยเช่นกัน

การขนส่งไม้ซุง

เมื่อมีการชักลากไม้ในป่ามากองรวมกันไว้ เพื่อเป็นจุดที่ยานพาหนะต่างๆ เข้ามารับ ช่วงขนส่งไม้ซุงไปยังจุดหมายปลายทางต่อไป โดยจะเรียกช่วงงานทำไม้ขั้นต่อไปว่า การขนส่งไม้ซุง ซึ่งมีอยู่ด้วยกันหลายวิธี เช่น

การขนส่งไม้ด้วยสัตว์พาหนะ

ถ้าการขนส่งไม้ซุงไปยังจุดหมายปลายทางมีระยะทางสั้น คือ ไม่เกิน 10 กิโลเมตร อาจใช้การขนส่งด้วยสัตว์พาหนะได้ พาหนะที่ใช้ในการขนส่งด้วยสัตว์พาหนะนี้ ได้แก่ ล้อหรือเกวียน ซึ่งเทียบด้วยวัวและควาย ล้อหรือเกวียนที่ใช้ในการขนส่งไม้ เป็นล้อเกวียนที่ชาวบ้านใช้กันทั่วไป แต่เอากระบะที่ใช้บรรทุกของออกและติดตั้งหมอน คือ ท่อนไม้สี่เหลี่ยมยาววางไว้บนล้อหรือเกวียนเพื่อรองรับไม้ซุง การบรรทุกไม้บนล้อหรือเกวียนนี้ใช้เฉพาะไม้ที่มีน้ำหนักไม่มากนัก และบรรทุกได้เพียงครั้งละ 1-2 ท่อน วิธีการเอาไม้ขึ้นล้อ ชาวบ้านจะใช้ล้อนั้นเป็นคานยกหัวไม้ซุงให้สูงขึ้นแล้วค่อยๆ เลื่อนล้อให้เข้าหาศูนย์กลางของท่อนไม้โดยใช้ชะแลงเหล็กช่วยยัด แล้วจึงมัดไม้ซุงให้ติดกับคานของล้อ และให้วัวหรือควายเทียมคู่ลากไปยังสถานที่ที่ต้องการต่อไป การขนส่งไม้ด้วยล้อหรือเกวียนนี้ นิยมใช้กันในละแวกบ้านที่มีล้อเกวียนเป็นจำนวนมากๆ ซึ่งเป็นวิธีหนึ่งที่จะกระจายงานให้ชาวบ้านได้มีงานทำ

การขนส่งไม้ด้วยรถแทรกเตอร์และรถยนต์

การทำไม้ในประเทศไทย ส่วนใหญ่ยังต้องอาศัยสภาพของดินฟ้าอากาศอยู่ เพราะถนนในป่ายังไม่ดีพอที่จะใช้ขนส่งไม้ได้ตลอดปี ดังนั้น คนทำไม้จึงพยายามตัดฟันชักลากไม้ที่อยู่ในป่า แล้วนำมากองไว้ริมถนนในป่าให้เสร็จก่อนฤดูแล้ง เพราะถนนในป่าจะใช้การได้เฉพาะฤดูแล้งซึ่งอาจมีเวลาเพียง 3-4 เดือน ที่จะต้องรับขนส่งไม้เหล่านี้มาไว้ริมถนนหลวงให้เสร็จก่อนฤดูฝน เมื่อถึงถนนหลวงแล้วอาจขนส่งต่อไปยังจุดที่ต้องการในระหว่างฤดูฝนได้ เพราะการขนส่งบนถนนหลวงสามารถทำได้ตลอดปี

ตามที่กล่าวมานี้ จะเห็นได้ว่าการขนส่งไม้แบ่งออกเป็น 2 ตอน คือ ตอนขนส่งในป่า และตอนขนส่งบนถนนหลวง สำหรับการขนส่งในป่า ถ้าระยะทางขนส่งไม่เกิน 25 กิโลเมตร ผู้ทำไม้ซึ่งใช้รถแทรกเตอร์ล้อยางแบบรถไถนา อาจใช้รถแทรกเตอร์พ่วงล้อพวงบรรทุกไม้เพื่อขนส่งในระยะทางสั้นๆ ได้ ในการขนส่งโดยใช้รถแทรกเตอร์ลากล้อพวงนี้ สามารถบรรทุกไม้ซุงได้ครั้งละ 5-7 ลูกบาศก์เมตรตามความหนักเบาของไม้ซุง แต่การเอาไม้ซุงขึ้นและลงล้อพวง จะมีเครื่องมืออื่นๆ เช่น รถยกหรือใช้ช่างช่วย ถ้าระยะทางลากขนในป่าไกลหรือผู้ทำไม้มีรถยนต์ขนส่งไม้ซุง การขนส่งไม้ซุงโดยรถยนต์นั้น ในขั้นแรก จะต้องรวมกองไม้ให้มีขนาดและน้ำหนักพอที่จะบรรทุกรถยนต์แต่ละเที่ยว การรวมกองไม้นี้ส่วนมากมักจะใช้ช่างหรือรถแทรกเตอร์เป็นผู้รวมกอง ซึ่งเรียกกันในวงการไม้ว่า "ก๊อปไม้" ต่อจากนั้น จึงใช้รถปั้นจั่นหรือเรียกกันสั้นๆ ว่า "รถยก" ยกไม้ทั้งกองขึ้นบนล้อพวง ซึ่งติดอยู่กับส่วนท้ายของรถยนต์ลากไม้ แล้วมัดไม้ทั้งกองให้ติดแน่นกับรถพ่วงด้วยโซ่หรือลวดเกลียว รถยกที่ใช้ในการทำไม้ของไทยนั้นเป็นรถที่ประดิษฐ์ขึ้นเองภายในประเทศ โดยใช้รถยนต์ทหารที่เหลือใช้จากสงครามโลกครั้งที่ 2 ซึ่งมีราคาถูกและมีคุณภาพใช้การได้ดี สามารถยกไม้ซุงซึ่งมีน้ำหนัก 10 ตันได้ จึงนับได้ว่ารถยกแบบนี้เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศและการทำไม้ในประเทศไทย

เนื่องจากการขนส่งไม้ซุงในป่าต้องใช้ถนนสำหรับลากไม้ แต่เป็นถนนชั่วคราวซึ่งตัดขึ้นเฉพาะใช้งานขนส่งไม้ในฤดูแล้ง ดังนั้นอัตราบรรทุกไม้บนรถยนต์แต่ละเที่ยวจึงบรรทุกได้ครั้งละไม่เกิน 7 ลูกบาศก์เมตร เมื่อขนส่งไม้ไปถึงริมถนนหลวงแล้ว ถ้าผู้ทำไม้ต้องการจะขนส่งไม้ทางรถยนต์บนถนนหลวงต่อไปเป็นระยะทางยาว ผู้ทำไม้มักจะเพิ่มอัตราบรรทุกแต่ละเที่ยวให้สูงขึ้น ซึ่งอาจจะเป็นเที่ยวละ 12-25 ลูกบาศก์เมตร ตามความหนักเบาของไม้ ประเภทของรถยนต์และล้อพวงที่ใช้ ทั้งนี้เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งบนถนนหลวงลง ในการเพิ่มอัตราบรรทุก ผู้ทำไม้ต้องวางแผนไว้ล่วงหน้าและจะต้องกำหนดสถานที่รวมกองไม้ไว้ริมถนนหลวง เพื่อใช้เป็นที่วางไม้และรวมกองไม้ใหม่ให้แต่ละกองมีปริมาตรของไม้เท่ากับอัตราที่จะบรรทุกรถยนต์บนถนนหลวง การ

ขนส่งไม้บนถนนนี้ รถยนต์แต่ละคันจะต้องมีใบเบิกทางพร้อมทั้งนำไม้ที่บรรทุกไปให้เจ้าหน้าที่ตรวจตามด่านป่าไม้ต่างๆ ที่ผ่านด้วย

การบรรทุกไม้ขึ้นรถยนต์ในภาคใต้ของไทย ได้มีผู้ประดิษฐ์เครื่องมือประกอบรถยนต์บรรทุกไม้ ให้สามารถนำไม้ซุงขึ้นลงจากรถได้เองโดยไม่ต้องใช้รถยก โดยติดก้านรอกและกรอไม้สี่เหลี่ยมเป็นโครงไว้บนรถยนต์ และใช้กำลังเครื่องยนต์ของรถหมุนก้านเอาไม้ซุงขึ้นลงได้ รถบรรทุกไม้ชนิดนี้เรียกว่า "รถจอหนัง" บรรทุกไม้ซุงได้ครั้งละประมาณ 5-6 ลูกบาศก์เมตร ส่วนใหญ่เป็นไม้สั้นๆ



การขนส่งไม้โดยทางรถไฟ

ถ้าการขนส่งไม้ซุงมีระยะทางเกินกว่า 250 กิโลเมตรและมีเส้นทางรถไฟผ่าน ควรจะขนส่งทางรถไฟเพราะเสียค่าใช้จ่ายน้อย แต่จะต้องมีช่างหรือรถสำหรับยกไม้ขึ้นตู้รถไฟด้วย โดยทางการจะจัดตู้สำหรับบรรทุกไม้ซุงให้โดยเฉพาะ เมื่อนำไม้ซุงขึ้นตู้รถไฟเรียบร้อยแล้ว จะต้องใช้ลวดผูกมัดไม้ซุงให้ติดแน่นกับตู้รถไฟเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นระหว่างทาง ตู้รถไฟสำหรับบรรทุกไม้ซุงตู้หนึ่งๆ จะบรรทุกไม้ซุงได้ประมาณ 200 ลูกบาศก์เมตร การบรรทุกไม้ขึ้นตู้รถไฟนี้จะต้องคำนึงถึงน้ำหนักและความยาวของไม้ซุง รวมถึงความสูงของกองไม้ที่บรรทุกตามที่ทางการรถไฟได้กำหนดไว้ด้วย การบรรทุกไม้ขึ้นตู้รถไฟมีข้อเสียคือ เมื่อซุงถึงสถานีปลายทางแล้วจะต้องใช้รถยนต์หรือพาหนะอย่างอื่นขนส่งต่อไปยังโรงงานอีกทอดหนึ่ง ทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงขึ้น ส่วนการขนส่งไม้ทางรถยนต์นั้น สามารถขนส่งจากต้นทางส่งถึงโรงงานหรือจุดหมายปลายทางได้โดยตรง

การนำไม้ออกจากป่าโดยบริษัททำไม้ใหญ่ๆ ที่จะต้องขนส่งไม้ซุงปีละมากๆ นั้น ทางบริษัทอาจจะลงทุนสร้างทางรถไฟและมีรถไฟเพื่อขนส่งไม้ของตนเองเข้าสู่โรงงานได้สะดวก แต่การสร้างทางรถไฟและมีรถไฟเป็นของตนเองนั้น ต้องลงทุนสูงและมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษามาก ดังนั้น ผู้ที่จะลงทุนดังกล่าวจะต้องคำนึงถึงจำนวนไม้ซุงที่จะต้องขนส่งและจำนวนปีที่จะต้อง

ทำงานด้วย ถ้าจำนวนไม้ซุงที่จะขนส่งมีน้อยและมีระยะเวลาที่จะทำงานเหลือเพียง 4-5 ปี ก็ควรจะ
ใช้การขนส่งวิธีอื่นซึ่งลงทุนน้อยกว่า



การขนส่งไม้โดยทางรถไฟ

การล่องแพซุง

ในอดีต การขนส่งไม้ซุงเป็นจำนวนมากๆ มาสู่ตลาดการค้าหรือโรงเลื่อย ใช้วิธีการ
ขนส่งทางน้ำเป็นส่วนใหญ่เพราะมีค่าใช้จ่ายถูก ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าโรงเลื่อยหรือโรงงานที่ใช้ไม้ซุง
เป็นวัตถุดิบมักจะตั้งอยู่ริมแม่น้ำ การขนส่งไม้ซุงทางน้ำจะใช้วิธีผูกไม้ซุงรวมกันเป็นแพแล้วล่องมา
ตามน้ำ เรียกว่า "การล่องแพ" โดยใช้คนเป็นผู้ควบคุมแพล่องไปในทิศทางที่ต้องการ ในปัจจุบัน ได้
มีการใช้เรือโยงช่วยโยงแพเพื่อให้แพถึงจุดหมายปลายทางเร็วขึ้น การล่องแพแบ่งออกได้เป็น 2
ประเภท ตามลักษณะของไม้ซุง คือ ไม้ซุงลอยน้ำและไม้ซุงจมน้ำ

ไม้ซุงลอยน้ำ

ไม้ซุงที่นิยมผูกแบบลอยน้ำ ได้แก่ ไม้สัก ไม้สมพง ไม้กระท้อน ฯลฯ เมื่อผู้ทำไม้
ต้องการจะขนส่งไม้ซุงโดยวิธีล่องแพ จะต้องเตรียมนำไม้ซุงมาไว้ริมตลิ่งให้เสร็จก่อนฤดูฝน เมื่อ
รวบรวมไม้ซุงได้จำนวนมากพอแล้ว จึงตัดหรือกลิ้งไม้ซุงนั้นลงน้ำ ซึ่งเรียกกันว่า "การตัดไม้ลง
น้ำ" ในแม่น้ำจะมีคนคอยจับไม้ซุงมัดติดกันโดยใช้หวายหรือลวดร้อยจมูกซุง (เคยใช้เป็นรูสำหรับ
ร้อยโซ่ ให้ช่างลากไม้) แต่ละท่อนให้ติดกันเป็นแพใหญ่ และมีคานแพซึ่งเป็นไม้ท่อนเล็กๆหรือไม้ไผ่
เป็นตัวสำหรับยึดทางด้านกว้างของแพ บนหลังแพคือส่วนที่อยู่บนน้ำ และจะมีกระท่อมเล็กๆ
จำนวน 1 หรือ 2 กระท่อมที่เรียกกันว่า "ทับแพ" ใช้เป็นที่อยู่อาศัยของคนแพในขณะที่เดินทาง
ทางด้านหัวแพ (ด้านที่อยู่ทางเหนือน้ำ) จะมีบันไดไม้ไผ่ผูกเป็นรูปสามเหลี่ยมตั้งสูงกว่าทับ
แพ เรียกว่า "พะอง" ใช้เป็นที่สำหรับนายแพหรือหัวหน้าคนแพ ซึ่งรับผิดชอบในการล่องแพนั้นๆ ไต่
ขึ้นไปดูร่องน้ำ เพื่อจะได้สั่งให้คนแพนำแพล่องไปให้ตรงร่องน้ำไม่ให้เกยตื้น และทางด้านหัวแพนี้
จะมีเชือกทำด้วยหวายพันเป็นเส้นยาวติดกับคานแพทางด้านหัวแพอยู่ 2 หรือ 3 เส้น เรียกว่า
"พรวน" ปลายของพรวนนี้จะผูกติดกับโคนหลักซึ่งมีคานแพคอยถืออยู่ในน้ำ เวลาแพล่องไปตามน้ำ

พรวนจะดึงโคนหลักนี้ให้ครูดกับท้องน้ำอยู่ตลอดเวลา และคนแพที่บังคับหลักจะคอยฟังคำสั่งจาก นายแพ ซึ่งยืนสั่งการอยู่บนพะอง ให้เคลื่อนย้ายหลักไปทางซ้ายหรือทางขวา เพื่อให้แพเลี้ยวไป ตามร่องน้ำในทิศทางที่ต้องการทางด้านท้ายแพ (ส่วนที่อยู่ทางท้ายน้ำ) จะมีพายขนาดใหญ่ ซึ่ง เรียกว่า "พาย" 2 อัน วางพาดบนง่ามไม้ซึ่งติดอยู่กับคานแพ โดยจะมีไว้สำหรับพายลงในน้ำเพื่อช่วย ให้ท้ายแพเลี้ยวไปมาตามร่องน้ำได้รวดเร็วขึ้น เมื่อถึงฤดูฝนและมีระดับน้ำสูงพอที่จะล่องแพได้ คนแพก็จะเริ่มปล่อยแพทันที

รูปร่างของแพไม้ซุงที่ลอยน้ำนั้น จะมีลักษณะแตกต่างกันไปตามสภาพของลำน้ำ เช่น ในแม่น้ำปิง ซึ่งมีลักษณะกว้าง น้ำตื้น แพที่ผูกจะเป็นรูปป้อมสั้นคล้ายปลา เรียกว่า "แพรูปปลา ตะเพียน" ส่วนในแม่น้ำยม ซึ่งมีลักษณะแคบและลึก รูปของแพจะมีลักษณะเรียวยาว อ่อนตัวได้ ง่าย แพลักษณะนี้เรียกว่า "รูปงูไซ" ปัจจุบันรัฐบาลไทยได้ก่อสร้างเขื่อนกันแม่น้ำสำคัญๆ หลาย สาย เพื่อประโยชน์ในด้านการผลิตไฟฟ้าและด้านชลประทาน ทำให้การล่องแพไม้ตอนเหนือเขื่อน มีอุปสรรคมากขึ้น ดังนั้นการล่องแพจึงยังคงมีอยู่เฉพาะตอนใต้เขื่อนกันน้ำลงมา และขนาดของแพ ไม้ที่จะล่องในแม่น้ำเจ้าพระยา ก็ถูกจำกัดขนาดลง ให้เหลือกว้างไม่เกิน 12 เมตร และยาวไม่เกิน 120 เมตร เพื่อให้แพสามารถล่องผ่านประตูน้ำที่เขื่อนเจ้าพระยาได้สะดวก



ซ้างลากซุง



ไม้ซุงที่นำมาตากจนแห้งเพื่อรอการขนส่ง



ซั้งคัดไม้ลงน้ำ



แพไม้ซุงลอยน้ำ

ไม้ซุงจมน้ำ

ไม้ซุงที่จมน้ำมีหลายชนิด เช่น ไม้แดง ประดู่ เต็งรัง ยาง ฯลฯ เมื่อจะผูกไม้เหล่านี้เป็นแพต้องมีทุ่นที่ใช้ช่วยพยุงแพไม้ซุงที่จมน้ำให้ลอยขึ้นมาได้ ซึ่งได้แก่ไม้ไผ่ โดยจะนำมามัดรวมกันเป็นมัดๆ ละ 80-120 ลำ มัดไม้ไผ่เหล่านี้เรียกว่า "ลูกบวบ" ก่อนที่จะผูกแพให้จมน้ำ คนแพมักจะผูกลูกบวบให้ติดกับคานแพไว้ก่อน โดยเว้นช่องไว้สำหรับนำไม้ซุงมาผูกให้มีลูกบวบขนานกับไม้ซุงอยู่ทั้ง 2 ข้าง ถ้าเป็นไม้ซุงขนาดเล็ก อาจจะใช้ไม้ซุงเรียงกัน 2-3 ต้นแล้วจึงผูกลูกบวบลูกหนึ่งเรียงกันเป็นแถวๆ กว้างประมาณ 10-12 เมตร การผูกไม้ซุงแถวหนึ่งเรียกว่า "ตับหนึ่ง" แพหนึ่งๆ มีระหว่าง 8-15 ตับ วิธีการล่องก็เช่นเดียวกับแพไม้ซุงลอยน้ำ



แพไม้ซุงจมน้ำ

การล่องแพซุงค่อยๆ หมดไป เมื่อการขนส่งทางรถไฟเข้ามามีบทบาทในสมัยของรัชกาลที่ 7 ส่วนการขนส่งทางน้ำในลำน้ำปิงบริเวณเหนือเขื่อน ได้สิ้นสุดลงนับตั้งแต่เริ่มก่อสร้างเขื่อนภูมิพลเมื่อประมาณปี พ.ศ.2496

ไม้ซุงที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ

สะพานแขวนหรือสะพานพระราม 9 เป็นจุดพักของไม้ซุงแห่งหนึ่งในกรุงเทพมหานคร เพื่อรอเจ้าหน้าที่ของกรมป่าไม้มาตรวจสอบและออกใบเบิกทางก่อนที่จะลำเลียงส่งให้กับผู้สั่งซื้อไม้ต่อไป โดยจะมีไม้ที่มาพักค้างชั่วคราวอยู่ประมาณ 4,000 – 5,000 ท่อนเสมอ เมื่อมีไม้ใหม่เข้ามาไม้เก่าก็จะถูกนำออกไป แต่ก็มีที่ไม้บางท่อนถูกปล่อยให้จนตะไคร้จับ (ไม่ทราบว่าเป็นเจ้าของไม่มาเอาแล้วเพราะนำไม้เข้ามาโดยผิดกฎหมาย หรือเจ้าของเลิกกิจการ) ระหว่างรอ

เจ้าหน้าที่ของกรมป่าไม้มาตรวจสอบและเจ้าของมารับจะต้องผูกซุงเป็นแพไว้ ไม่เช่นนั้นท่อนซุงจะถูกกระแสน้ำเจ้าพระยาพัดพาไปได้ คนผูกแพจะทำหน้าที่ผูกซุงโดยตอกเหล็กรูปตัวยูที่หัวไม้แล้วเอาเชือกคล้องผูกกันไว้แล้วลากไปไว้ริมตลิ่งเพื่อรอเจ้าของมารับต่อไป ถ้าซุงหลุดลอยไปหรือจมลงไปในน้ำ จะต้องจ้างนักประดาน้ำมางมหาซุงซึ่งคิดค่าใช้จ่ายครั้งละ 2 พันบาท

ไม้ซุงเหล่านี้ถูกบรรทุกมากับเรือบรรทุกไม้ขนาดใหญ่ โดยจะบรรทุกมาประมาณครั้งละ 4-5 พันท่อน เมื่อเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่บรรทุกไม้เข้ามา เจ้าหน้าที่ศุลกากรก็จะนำเรือเร็วเข้าเทียบและส่งเจ้าหน้าที่ขึ้นเรือ เพื่อตรวจสอบการนำเข้าไม้ทันที นายตรวจศุลกากรจะต้องตรวจสอบเอกสารการนำเข้าไม้ จำนวน ชนิด ขนาดและปริมาณให้ตรงกับใบสั่งซื้อสินค้า รวมถึงตรวจสอบขั้นตอนการเสียภาษีเพื่อให้การนำเข้าไม้ถูกต้องตามกฎหมาย เรือบรรทุกไม้แบบนี้จะเดินทางมาจากพม่าประมาณ 2 สัปดาห์ต่อเที่ยว โดยเรือจะล่องมาจากปากแม่น้ำเอยวดี (หรืออิรวดี) เมืองย่างกุ้ง ทางฝั่งทะเลอันดามัน อ้อมผ่านหมู่เกาะสุรินทร์ เกาะภูเก็ต ลอดช่องแคบมะละกา อ้อมสิงคโปร์ เข้าสู่อ่าวไทยและปากแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะทางประมาณ 1,987 ไมล์ โดยใช้เวลาประมาณ 1 สัปดาห์ เมื่อไม้สักผ่านการตรวจตามกฎหมายเรียบร้อยแล้ว ก็จะถูกขนถ่ายออกจากเรือใหญ่ ส่วนหนึ่งใช้ครนยกจากเรือใหญ่ลงเรือเล็กที่เรียกว่า “เรือฉลอม” เพื่อเดินทางต่อไปยังผู้ประกอบการไม้ซึ่งเป็นผู้ส่งนำเข้าไม้ อีกส่วนหนึ่งจะถูกหย่อนลงน้ำผูกเป็นแพซุง รอเวลาส่งเข้าโรงเลื่อยสุการแปรรูป

การลากแพซุงส่งให้เจ้าของไม้ จะใช้เรือยนต์เข้ามาเทียบที่แพซุงและผูกเชือกเส้นใหญ่เข้ากับแพแล้วลากไปทางทิศเหนือ โดยให้คนนั่งอยู่บนแพเพื่อดึง เชี่ยวหรือจับไม้ให้ไม้หลุดลอยตามน้ำและต้องปักธงแดงไว้กลางแพเพื่อไม่ให้เรือลำอื่นที่วิ่งสวนไปมาเข้ามาชนแพซุง เมื่อถึงโรงเลื่อยจุดหมาย เรือลากซุงเข้าเทียบท่าหน้าของโรงเลื่อย จากนั้นก็จะมีคนงานของโรงเลื่อยคอยออกมารับไม้ซุง โดยใช้อุปกรณ์คือ เท้า มือ ลาก จูง ผลัก ถีบ ดันท่อนซุงจากแม่น้ำเข้าไปที่โรงเลื่อยโดยลัดเลาะเข้าไปในคลองซึ่งเล็ก แคบและคดเคี้ยวซึ่งเรือไม่สามารถเข้าไปได้

จุดแรกที่ท่อนซุงจะถูกแปรรูป คือ “โต๊ะผ่าไม้” ซึ่งเป็นแท่นวางไม้ มีเลื่อยยนต์ขนาดใหญ่ขนาดขาข้าง เพื่อรอเปิดปีกไม้ การเปิดปีกไม้ คือ การเลื่อยไม้ตัดขอบในแนวลึกให้กลายเป็นแท่งสี่เหลี่ยม โดยเสียเนื้อไม้เนื้อที่น้อยที่สุด เพื่อให้ “หลงจู้” หรือหัวหน้าทิมเลื่อยไม้ เห็นเนื้อไม้สักก่อนตัดสินใจว่าจะเลื่อยไม้ท่อนนั้นออกมาอย่างไร เพราะการเลื่อยไม้แปรรูปของโรงเลื่อยต้องการเนื้อไม้ให้ได้มากที่สุด ทิมเลื่อยไม้จะประกอบด้วย หลงจู้ มือเลื่อย และมือใหม่ผู้ช่วย ทุกครั้งที่เลื่อย จะต้องดูสัญญาณจากมือว่าจะเลื่อยเหลี่ยมไหน มุมไหนของไม้ “หลงจู้” จะส่งภาษามือบอกขนาดของไม้ที่จะเลื่อยด้วยฝีมือบวกความชำนาญ จากซุงท่อนใหญ่ๆ ก็กลายเป็นไม้แผ่น

ซึ่งมีทั้ง หนา บาง ใหญ่ เล็ก ไปจนถึงไม้หน้าสอง ไม้หน้าสาม ไม้หน้าแปด หรือแล้วแต่ซุงที่อนั้น
ว่าเล็กหรือใหญ่ จากนั้นไม้สักแปรรูปจากโรงเลื่อย ก็จะถูกร้านค้ามาซื้อเพื่อไปวางขายหน้าร้าน
ตามร้านขายไม้ต่างๆ ต่อไป



เรือยนต์ลากซุง