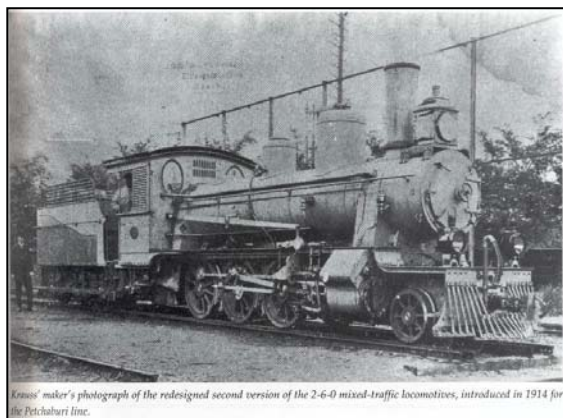


โดยได้รับการยินยอมจากรัฐบาลไทย ซึ่งได้ตั้งเงื่อนไขกับบริษัทรถไฟที่นายอาร์มสตรองจัดตั้งขึ้น เพื่อทำการนี้ต้องเป็นบริษัทสยามเท่านั้น แต่ปรากฏว่า นายอาร์มสตรองยังไม่เริ่มดำเนินการสร้างทางรถไฟ เพราะเขาต้องการเปลี่ยนเส้นทางสัมปทานใหม่ ซึ่งรัฐบาลไทยจะยอมให้ก็ต่อเมื่อนายอาร์มสตรองทำเรื่องขอสัมปทานใหม่ และต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขใหม่ที่รัฐบาลไทยจะกำหนดให้ แต่นายอาร์มสตรองไม่ตกลงและได้ขายสัมปทานให้แก่ (Peter Bugislaus Darteus Kinch) ชาวเดนมาร์ก ผู้เคยเข้าหุ้นกับนายเวสเดนโฮลซ์เมื่อแรกขอสัมปทานทางรถไฟสายกรุงเทพ-เพชรบุรี



ภาพที่ 18 รถไฟสายเพชรบุรี รุ่นที่ 2

นำเข้ามาในปี พ.ศ. 2457

ต่อมานายกินซ์ได้ขอให้รัฐบาลไทยโอนทางรถไฟสายนี้กลับคืนโดยได้ชี้แจงรายรับ-รายจ่าย และผลประโยชน์ที่รัฐบาลควรจะได้รับการสร้างทางรถไฟสายนี้อย่างละเอียด ดังนั้นในปี พ.ศ.2443 รัฐบาลจึงได้รับซื้อสัมปทานทางรถไฟจากนายกินซ์เป็นจำนวน 25,000 บาท โดยมีกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา ในฐานะตัวแทนของรัฐบาลไทยเป็นผู้รับโอน¹² เมื่อรับโอนสัมปทานทางรถไฟแล้วกระทรวงโยธาธิการก็ได้ออกประกาศห้ามการซื้อขายและโอน หรือเปลี่ยนสภาพที่ดินตั้งแต่ลำน้ำเจ้าพระยาริมคลองบางกอกน้อยกรุงเทพจนถึงเพชรบุรีตามแนวทางที่กรมรถไฟได้สำรวจและปักกรุยหมายเลขสองข้างทางทางรถไฟ¹³ หลังจากนั้นรัฐบาลก็ได้จ้างให้นายกินซ์เป็นผู้สำรวจเส้นทางรถไฟและเริ่มลงมือสร้างทางตั้งแต่ พ.ศ.2443 ไปตามแนวทางจากต้นปากคลองบางกอกน้อยตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงคลองมหาสวัสดิ์ข้ามแม่น้ำท่าจีนตรงตำบลบ้านเขมาไปจนถึงฝั่งแม่น้ำแม่กลองบริเวณตำบลบ้านโป่งแล้วไปทางทิศใต้เลียบไปใกล้ฝั่งแม่น้ำ ข้ามแม่น้ำแม่กลองที่เมืองราชบุรีแล้วตรงไปตามทางบนดอนจนถึงเพชรบุรี¹⁴ ซึ่งเป็นขนาดของรางรถไฟที่ใช้ในแหลมมลายูของอังกฤษ ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการต่อเชื่อมกับทางรถไฟของทั้งสองประเทศ อีกประการหนึ่งเข้าใจว่าเพื่อเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายด้วย

การสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ-เพชรบุรี ได้แล้วเสร็จพอใช้การได้ในวันที่ 31 มีนาคม พ.ศ.2445 ลี้นงบประมาณในการก่อสร้างประมาณ 7,880,000 บาท และสามารถเปิดเดินรถได้ในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2446¹⁵

แต่หลังจากนั้น รัฐบาลกลับต้องพักการก่อสร้างเส้นทางระยะที่สอง ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟสายใต้ที่สร้างต่อจากเพชรบุรีลงไปยังหัวเมืองภาคใต้ต่อกับเขตแดนของสหพันธรัฐมลายูเอาไว้ชั่วคราวก่อน เนื่องจากรัฐบาลไม่แน่ใจว่า เส้นทางสายนี้จะสร้างต่อจากเพชรบุรีลงไปทางปลายแหลมมลายู หรือจะสร้างเชื่อมต่อระหว่างหัวเมืองต่างๆ ทางภาคใต้ตอนล่างก่อน เมื่อรัฐบาลเองก็ไม่มีงบประมาณ และยังตัดสินใจไม่ได้ว่า จำเป็นต้องกู้เงินจากต่างประเทศ หรือไม่ก็ต้องให้สัมปทานแก่ชาวต่างชาติเข้ามาทำ ทำให้การก่อสร้างต้องหยุดชะงักไประยะหนึ่ง เพราะ นายชาลส์ ดันลอปผู้รับสัมปทานสร้างทางรถไฟสายสงขลา-ไทรบุรี ไม่สามารถหาทุนมาก่อสร้างได้ และยังขอให้รัฐบาลไทยค้ำประกันเงินกู้สร้างทางรถไฟสายนี้ด้วย

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเห็นว่า นายชาลส์ ดันลอป เสนอเงื่อนไขผูกมัดรัฐบาลไทยผิดไปจากที่กำหนดไว้ในการขอสัมปทานเดิม ดังนั้นจึงทรงโปรดเกล้าฯ ให้ยกเลิกสัมปทานรถไฟสายสงขลา-ไทรบุรีเสียในปี พ.ศ.2447 (รศ.123)¹⁶

อย่างไรก็ตามการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ก็ต้องริบดำเนินการ เนื่องจากเมื่อประมาณปี พ.ศ.2440 รัฐบาลไทยได้ทราบข่าวว่ารัฐบาลอังกฤษได้มีโครงการที่จะสร้างทางรถไฟจากพม่าผ่านประเทศไทยไปถึงปลายแหลมมลายู ประกอบกับรัฐบาลอังกฤษได้มีโครงการสนับสนุนให้บริษัทอังกฤษขอสัมปทานการสร้างทางรถไฟสายใต้จากรัฐบาลไทยด้วย ทำให้รัฐบาลไทยเกรงว่า ถ้ายอมเช่นนั้นแล้ว อังกฤษอาจถือโอกาสผนวกเอาภาคใต้ของไทยเข้าไปเป็นอาณานิคม ประกอบกับพระยาศรีสหเทพ (เส็ง วิริยะศิริ) ปลัดทูลฉลองกระทรวงมหาดไทยและนายเวสเตอร์การ์ด (Westengard) ผู้ช่วยของนายเอดเวิร์ด สโตรเบล (Edward Henry Strobel) ที่ปรึกษาทั่วไปของรัฐบาลไทย ซึ่งกลับจากการตรวจราชการมณฑลภูเก็ต มณฑลไทรบุรี และมณฑลนครศรีธรรมราช ได้เสนอรายงานการตรวจราชการกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเปรียบเทียบการทำนุบำรุงบ้านเมือง และการคมนาคมของหัวเมืองขึ้นในแหลมมลายูของอังกฤษกับหัวเมืองมลายูภายใต้การปกครองของไทยว่า การบริหารการปกครองและการสาธารณูปโภคต่าง ๆ โดยเฉพาะการคมนาคมทางบก เช่น ถนนและทางรถไฟของฝ่ายอังกฤษเจริญก้าวหน้ากว่าของไทยมาก ทำให้รัฐบาลเก็บภาษีได้มาก รัฐบาลสหพันธรัฐมลายูได้นำรายได้จากการทำเหมืองแร่มาบำรุงบ้านเมือง

ส่วนทางฝ่ายไทยโดยเฉพาะมณฑลภูเก็ตนั้นทำรายได้ให้แก่ประเทศถึงปีละประมาณ 4,000,000 บาท แต่รัฐบาลไทยกลับนำรายได้ส่วนใหญ่ไปเมืองหลวง นอกจากนี้รายงานดังกล่าวยังแจ้งว่า รัฐบาลสหพันธรัฐลาซาให้ความ สนใจสูงมาก นับว่านี่คือ สัญญาณอันตรายต่ออนาคตของหัวเมืองมลายู ส่วนของไทย นายเวสเดนการ์ดได้เสนอว่า รัฐบาลควรนำรายได้จากหัวเมืองภาคใต้กลับไปทำนุบำรุง และเปิดบ้านเมืองโดยเร็วก่อนที่จะสายเกินไป และเขาเห็นว่า การพัฒนาดินแดนดังกล่าวไม่มีเครื่องมือใดที่มีประสิทธิภาพ ยิ่งไปกว่าการสร้างทางรถไฟ

“รถไฟสายแหลมมลายู คิดข้างทางประโยชน์กำไรดีเท่ากันยิ่งกว่า
สายเชิงใหม่ทางประโยชน์การปกครอง ถ้าราชการบ้านเมืองทาง
แหลมมลายูคงอยู่อย่างเป็นมาแล้วถึงจะทำรถไฟหรือไม่ทำ ไม่สู้มีประโยชน์ผิดกันนัก
แต่พิเคราะห์ดูเท่าที่จะแลเห็นได้การชักช้าเปิดทางรถไฟสายนี้
เมื่อจะกล่าวถึงทางไปลิดีกแล้วก็แปลว่า จะเปิดบ้านเมืองตอนใต้ให้ข้าลงไป
ถ้าเป็นเช่นนี้หนังสือพิมพ์สะเตรสก็กล่าวยุงต่าง ๆ ลงปลายจะทำให้
พวกสะเตรสมีเสียงเข้ามาแทรกแซงในการเรื่องนี้ ความซื่อตรงของเจ้าเมืองแขกตามหัวเมือง
ปักษ์ใต้นั้นเป็นข้อน่าสงสัยมากอยู่ แต่ถึงกระนั้นเมื่อรัฐบาลทำการติดต่อกับหัวเมืองเหล่านี้
ตลอดเร็วเข้าแลสนิทสนมกันเข้าแล้ว ความมั่นคงจะมีมากขึ้น สังเกตเมืองภูเก็ตแลตามข้าได้
เมืองนั้นดูทำการสนิทสนมกับเมืองปีนังมากกว่ากรุงเทพฯ แลความคิดทั้งสินค้าคูเหมือนจะ
ดำเนินไปข้างเมืองปีนังเป็นธรรมดาอยู่เอง เพราะมีเรือกลไฟเดินติดต่ออยู่ทุกอาทิตย์
ทางกรุงเทพฯ ห่างทีเดียว ถ้ามีทางรถไฟเดินตลอดไป และทำการติดต่อกันได้ทุก ๆ วัน
ความสนิทสนมแห่งหัวเมืองเหล่านี้จะแข็งแรงขึ้น แม้ว่าจะมีข้อความที่เข้าใจผิดกัน
อย่างไร ก็อาจจะเยียวยาได้โดยรวดเร็ว ทั้งเมืองไทรแลเมืองกลันตันก็เหมือนกัน¹⁷

จากข้อเสนอของนายกิตตินส์ดังกล่าว สรุปให้เห็นถึงเหตุผลที่เขาเสนอให้รัฐบาลไทยรีบ
ดำเนินการสร้างทางรถไฟสายได้ว่า

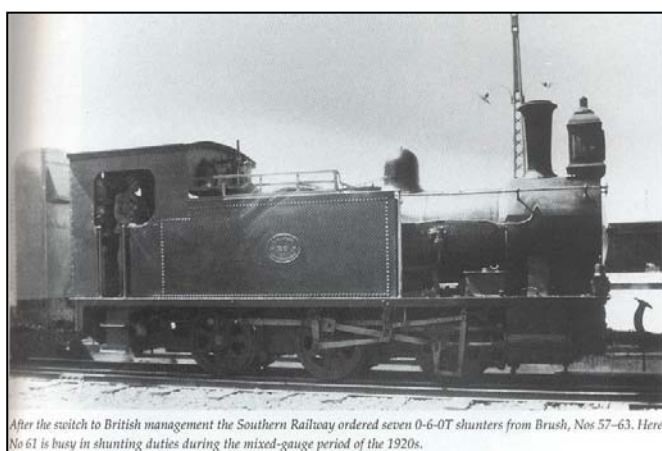
ประการแรก ถ้ารัฐบาลไทยไม่รีบสร้างทางรถไฟสายได้โดยเร็ว อังกฤษอาจถือโอกาสเข้า
แทรกแซงได้ เพราะขณะนั้นรัฐบาลสหพันธรัฐมลายูได้สำรวจรุกล้ำเข้ามาในพระราชอาณาเขตแล้ว

ประการที่สอง เพื่อเป็นการกระชับการปกครองหัวเมืองภาคใต้ของไทยให้เข้มแข็งยิ่งขึ้น การ
นำหัวเมืองเหล่านี้ให้เข้ามาใกล้ชิดรัฐบาลโดยการคมนาคมได้รวดเร็วเท่าไร ความปลอดภัยก็ยิ่งเพิ่ม
มากขึ้นเท่านั้น เพราะในเวลานั้นหัวเมืองภาคใต้ตอนล่างมีความใกล้ชิดปีนังมากกว่ากรุงเทพฯ

ประการที่สาม การดำรงชีวิตของประชาชนมีความคล้อยคลึงกับทางมลายูมากกว่าทางฝ่ายไทย ฉะนั้นการปรับปรุงการคมนาคมในภาคใต้อย่างเร่งด่วน โดยเฉพาะการสร้างทางรถไฟเพื่อป้องกันการถือโอกาสแทรกแซงหัวเมืองมลายูของไทย และเพื่อลดความแตกต่างรวมทั้งกระชับการปกครองหัวเมืองภาคใต้ของไทย

ประการที่สี่ เพื่อเป็นการตัดรำคาญจากนักล่าสัมปทานขอสร้างทางรถไฟ รัฐบาลไทยจึงตัดสินใจสร้างทางรถไฟสายใต้ลงสู่แหลมมลายูด้วยตนเอง โดยเริ่มต้นตั้งแต่เดือนสิงหาคม พ.ศ.2452¹⁸

ภาพที่ 19 หัวรถจักรรถไฟสายใต้
seven 0-6-0T ปี พ.ศ. 2463 -
2473



After the switch to British management the Southern Railway ordered seven 0-6-0T shunters from Brush, Nos 57-63. Here No 61 is busy in shunting duties during the mixed-gauge period of the 1920s.

อย่างไรก็ตาม รัฐบาลได้ให้อังกฤษเข้ามาดูแลการสร้างทางรถไฟสายใต้ จากเพชรบุรี ลงมายังแหลมมลายูทั้งหมด เนื่องจากอังกฤษและเยอรมันเกิดความขัดแย้งกัน รัฐบาลได้กู้เงินจากรัฐบาลสหพันธรัฐมลายูของอังกฤษเพื่อนำมาใช้ในการสร้างทางรถไฟสายใต้ ด้วยการเจรจาแลกเปลี่ยนกับการที่ไทยต้องยอมยกสิทธิการปกครองและการบังคับบัญชาเหนือดินแดนไทรบุรี กลันตัน ตรัง กานู ปะลิส และเกาะโกลันเกียงให้อังกฤษ ส่วนอังกฤษยินยอมให้คนในบังคับอังกฤษขึ้นศาลต่างประเทศ และคนในบังคับอังกฤษที่จดทะเบียนหลังวันที่ลงนามในสัญญาดังกล่าว ต้องขึ้นศาลไทยแต่กงสุลอังกฤษยังมีสิทธิเรียกเอาคดีมาพิจารณาได้ จนกว่าไทยจะประกาศใช้ประมวลกฎหมายครอบครัวตามหลักสากลแล้วเป็นเวลา 5 ปี โดยอังกฤษยอมยกเลิกอนุสัญญาฉบับ¹⁹ ที่ทำไว้กับไทย ในปี พ.ศ.2440 และรัฐบาลสหพันธรัฐมลายูของอังกฤษก็ยินยอมให้ รัฐบาลไทยกู้เงินในวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ.2451²⁰

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงแต่งตั้งให้นายเฮนรี กิตตินส์ ชาวอังกฤษ ซึ่งเป็นเลขานุการและที่ปรึกษาของกระทรวงโยธาธิการเป็นผู้จัดการสร้างทางรถไฟสายใต้และพยายาม

ทำงานจนโครงการนี้บรรลุผลให้ดำรงตำแหน่งวิศวกรผู้บังคับการทางรถไฟสายใต้ คือ มีอำนาจหน้าที่ควบคุมการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ทั้งหมด ซึ่งกำหนดระยะเวลาไว้ 7 ปี โดยมีรายละเอียดดังนี้²¹

ขั้นตอนการสำรวจเส้นทางรถไฟ กำหนดให้เสร็จในเวลา 3 ปี มีดังนี้

ปีที่ 1 ในขั้นแรกให้ส่งเจ้าพนักงานไปสำรวจทาง 2 พวก พวกหนึ่งให้สำรวจทางตั้งแต่เมืองเพชรบุรีลงไปทางใต้ อีกพวกหนึ่งให้สำรวจตั้งแต่เมืองตรังมาเมืองพัทลุง กลางปีที่ 1 ให้ส่งพนักงานสำรวจอีก 2 พวก ให้สำรวจทางระหว่างเมืองนครศรีธรรมราช กับเมืองพัทลุง และระหว่างเมืองสงขลา กับเมืองระแงะ และปลายปีที่ 1 ให้ส่งพนักงานสำรวจเส้นทางอีกพวกหนึ่งไปสำรวจเส้นทางช่องเขาทองระหว่างเมืองไชยา(บ้านดอน) กับเมืองนครศรีธรรมราช โดยระยะทางที่สำรวจได้ในปีที่ 1 ตั้งแต่เพชรบุรีลงไปทางใต้สำรวจได้ประมาณ 140 กิโลเมตร ตั้งแต่เมืองนครศรีธรรมราชถึงเมืองพัทลุง 90 กิโลเมตร ตั้งแต่เมืองพัทลุงถึงเมืองสงขลา 100 กิโลเมตร ตั้งแต่เมืองตรังมาเมืองพัทลุง 90 กิโลเมตร ตั้งแต่เมืองพัทลุงถึงเมืองสงขลา 100 กิโลเมตร ตั้งแต่เมืองตรังมาเมืองพัทลุงสำรวจถึงเพียงแค่ตำบลทับเที่ยงประมาณ 30 กิโลเมตร ส่วนทางตั้งแต่เมืองสงขลาไประแงะสำรวจได้เพียง 30 กิโลเมตร

ปีที่ 2 สำรวจทางจากเพชรบุรีไปชุมพรตอนหนึ่ง จากเมืองตรังไปพัทลุงอีกตอนหนึ่ง จากสงขลาไประแงะอีกตอนหนึ่ง เมื่อทางเหล่านี้เสร็จแล้วก็สำรวจทางจากนครศรีธรรมราชไปไชยา (บ้านดอน) และสำรวจทางต่อไปยังเมืองชุมพร

ปีที่ 3 สำรวจทางส่วนที่ค้างไว้ให้แล้วเสร็จทั้งหมด

ตารางที่ 5 แสดงพัฒนาการของการสร้างทาง ระยะเวลาก่อสร้าง ระยะทาง ในการเปิดสถานีรถไฟสาย
ได้แต่ละตอน

ลำดับ ที่	เปิดเดินรถจาก	ระยะ ทาง (กม.)	ปีที่ดำเนินการ (พ.ศ.)	วันที่เปิด เดินรถไฟ	จำนวน ปี	หมายเหตุ
1	กรุงเทพฯ – เพชรบุรี		สร้าง พ.ศ. 2443 เริ่มใช้ 31 มี.ค. 2445	1 เม.ย. 2546	3	งบ 7,880,000 บาท การสร้าง หยุดชะงักเพราะ 1. รัฐไม่แน่ใจว่าสร้างทาง เชื่อมต่อหัวเมืองลงไป หรือสร้างเชื่อมเมือง ภาคใต้ก่อน 2. กำลังสร้างรถไฟสาย เหนือหากทำสายใต้ต้อง กู้หรือให้สัมปทาน ต่างประเทศ 3. การขยายตัวสัมปทาน แร่ การค้าส่ง ปี 2448 มีผู้เสนอสร้างทาง กรุงเทพฯ - ปีนัง
2	เพชรบุรี – บ้าน ชะอำ	42	2452	9 มี.ย.2454	3	
3	บ้านชะอำ- หัวหิน			25 พ.ย. 2454		
4	หัวหิน – วิกังพัง			1 ม.ค.2456		
5	วิกังพัง – ประจวบคีรีขันธ์			1 มี.ย.2457		
6	ประจวบคีรีขันธ์ – บ้านกรูด			1 มี.ย.2457		
7	บ้านกรูด – บาง สะพานใหญ่			1 ธ.ค.2458		
8	บางสะพานใหญ่ – ชุมพร			1 ต.ค.2459		
9	ทุ่งสง – บ้านนา			14 ก.พ. 2458		

สุลิมา นฤมล วงศ์สุภาพ พัฒนาการเมืองหาดใหญ่ : สภาพชุมชน เขตแดน และการสร้างความหมายเมือง

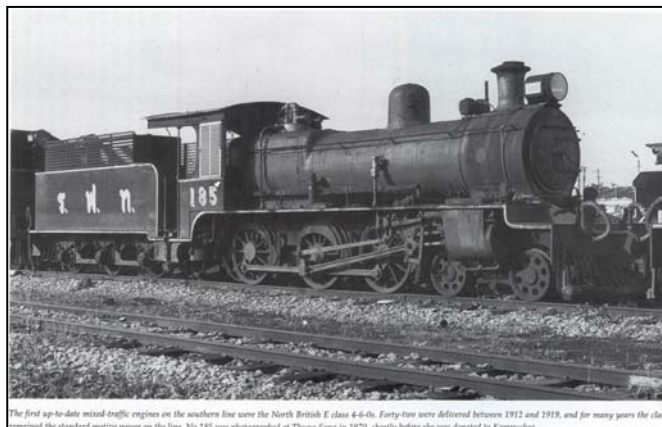
10	ทุ่งสง – ถ้ำร้อน พิบูลย์ - พัทลุง			1 ต.ค.2457		
11	พัทลุง – อุตะเขา			1 ม.ค.2456		พ.ศ. 2458 สถานีชุมทางอุตะเขตรมรถไฟได้ขอซื้อที่ดินบริเวณที่ตั้งสถานีรถไฟหาดใหญ่ปัจจุบันห่างจากสถานีชุมทางอุตะเขาทางใต้ 3 กม. และ พ.ศ. 2460 ได้ย้ายสถานีจากอุตะเขามาอยู่ที่หาดใหญ่ เนื่องจากสถานีอุตะเขาอยู่ในที่ลุ่มน้ำท่วมประจำไม่เหมาะแก่การตั้งสถานี
12	หาดใหญ่ – คลองทราย			1 เม.ย.2460		
13	คลองทราย – บาลอ			1 พ.ย.2463		
14	บาลอ – ดันหยงมัส			1 มี.ค.2463		
15	ดันหยงมัส – สุโงโกลก			17 ก.ย. 2464		
16	ชุมทางหาดใหญ่ – ปาดังเบซาร์			1 ก.ค. 2461		

ที่มา : จากการศึกษาสำรวจและ ปรับปรุงจาก หนังสือที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์การรถไฟแห่งประเทศไทย 2507), หน้า 179 – 180., กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ภ.สบ. 24/4 กล่อง 1 งานฉลองรถไฟหลวงแห่งกรุงสยามครบสามรอบ พ.ศ. 2439 – 2475 (พระนคร : โรงพิมพ์กรมรถไฟหลวง, 2475), หน้า 26-35. เกื้อกูล ยืนยงอนันต์ (2520 : 120) และ มลิวรรณ (2543 : 70)

ส่วนขั้นตอนการสร้างทางรถไฟกำหนดไว้ 10 ปี โดยแบ่งขั้นตอนคร่าว ๆ ไว้สามช่วงคือ

ภาพที่ 20 หัวรถจักร ร.ฟ.ท. พ.ศ. 2455

– 2462 ครั้งแรกที่มีการเพิ่มเครื่องยนต์
ที่มีประสิทธิภาพในการคมนาคม
สำหรับรถไฟสายใต้ คือ North British
E class 4 – 6 0s



The first up-to-date mixed-traffic engines on the southern line were the North British E class 4-6-0s. Forty-two were delivered between 1912 and 1913, and for many years the class remained the standard motive power on the line. No. 185 was photographed at Thung Song in 1970, shortly before she was donated to Kamputh.

ช่วงที่ 1 จะลงมือทำทางตั้งแต่เมืองเพชรบุรีไปชุมพร จากตรังมาพัทลุง จากสงขลาไปพัทลุง โดยเริ่มต้นพร้อม ๆ กันและประมาณว่าทางจากเพชรบุรีไปชุมพรระยะยาว 285 กิโลเมตร ใช้เวลาสร้าง 4 ปี ทางจากเมืองตรังมาพัทลุงระยะยาว 100 กิโลเมตร ใช้เวลาสร้าง 4 ปี ทางจากสงขลาไปพัทลุงระยะยาว 100 กิโลเมตร ใช้เวลาสร้าง 3 ปี ต่อจากนั้นจึงสร้างทางตามระยะระหว่างกลางเพื่อเชื่อมเส้นทางเหล่านั้นเข้าไว้ด้วยกัน

ช่วงที่ 2 จะลงมือสร้างทางตอนเมืองพัทลุงมาเมืองนครศรีธรรมราชระยะยาว 91 กิโลเมตร ใช้เวลาสร้าง 3 ปี และจากสงขลาไปประจวบระยะทาง 180 กิโลเมตร ใช้เวลาสร้าง 4 ปี

ช่วงที่ 3 จะสร้างทางตอนเมืองนครศรีธรรมราชมาไชยา (บ้านดอน) ระยะยาว 145 กิโลเมตร ใช้เวลาสร้าง 5 ปี และจากไชยา (บ้านดอน) มาเมืองชุมพรระยะยาว 174 กิโลเมตร ใช้เวลาสร้าง 5 ปี²²

จากการศึกษา²³ (ดูรายละเอียดจาก ตาราง ที่ 5 และ 6 แสดงกำหนดการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้จากเพชรบุรี ถึงระแงะ) พบว่า ระยะเวลาการสร้างทางรถไฟตั้งแต่ช่วง เส้นทางรถไฟสายใต้เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จได้เปิดเดินรถเป็นตอน ๆ คือ วันที่ 9 มิถุนายน พ.ศ.2454 ได้เปิดการเดินรถจากสถานีเพชรบุรีถึงบ้านชะอำ

วันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ.2454 เปิดการเดินรถจากสถานีบ้านชะอำถึงหัวหิน

วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2456 เปิดการเดินรถจากสถานีหัวหินถึงวังคัง

วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2457 เปิดการเดินรถจากสถานีวังคังถึงประจวบคีรีขันธ์

วันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2458 เปิดการเดินรถจากสถานีประจวบคีรีขันธ์ถึงบ้านกรูด

วันที่ 15 มีนาคม พ.ศ. 2458 เปิดการเดินรถจากสถานีบ้านกรดถึงบางสะพานใหญ่
 วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2459 เปิดการเดินรถจากสถานีบางสะพานใหญ่ถึงชุมพร
 วันที่ 17 กรกฎาคม พ.ศ. 2459 เปิดการเดินรถจากสถานีบ้านนาถึงชุมพร
 วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2458 เปิดการเดินรถจากสถานีทุ่งสงถึงบ้านนา
 วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2457 เปิดการเดินรถจากสถานีทุ่งสงผ่านถ้ำที่ร้อนปิบลูถึงพัทลุง
 วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2456 เปิดการเดินรถจากสถานีพัทลุงถึงอุตะเถา²⁴

ลำดับเหตุการณ์ และเรื่องราวสำคัญของการสร้างทางรถไฟสายใต้ จากเอกสารทางราชการในยุคราชกาลที่ 6

จากลำดับเหตุการณ์ และเรื่องราวสำคัญของการสร้างทางรถไฟสายใต้ ซึ่งศึกษาจากเอกสาร
 ราชการและข้อมูลจากตาราง 6 แสดงกำหนดการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้จากเพชรบุรี ถึงระแงง
 แสดงให้เห็นว่าช่วงการตัดสินใจสร้างทางรถไฟสายใต้และการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ในช่วงแรกอยู่
 ในช่วงรัชกาลที่ 5 และได้พัฒนาดำเนินการต่อในช่วงรัชกาลที่ 6 มีรายละเอียดที่บันทึกไว้ดังนี้

4 กันยายน 2457 บริบทตอนนั้นระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 เจ้าพระยาวงษาอนุประพันธุ์กราบ
 ทูลมหาเสวกเอกพระเจ้าพี่ยาเธอกรมหลวงปราจิณกิติบดี ราชเลขานุการมีใจความว่า การเกิดมหา
 สงครามยุโรป (สงครามโลกครั้งที่ 1) ทำให้เกรงว่า เครื่องล้อเลื่อนและเครื่องเหล็กสะพานที่สั่งให้ทำอยู่
 แล้วในประเทศเยอรมันนั้น คงจะไม่ทำแล้วหรือส่งเข้ามาไม่ทันตามกำหนดที่ต้องการ เพราะได้ทราบว่า
 ห้างร้านในประเทศเยอรมันต้องหยุดงานเป็นส่วนใหญ่ ส่วนรถจักรกับสะพานและรถบรรทุกของที่กรม
 รถไฟต้องเรียกประมูลเพิ่มเติมมีดังนี้

รถจักร 5 คัน ประมาณราคา 209,989 บาท

รถบรรทุกของ 50 คัน ประมาณราคา 141,570 บาท

เครื่องเหล็กสะพาน 28 สะพานประมาณราคา 277,147 บาท

แต่ถ้าเรียกประมูลเหมือนเช่นเคย ก็คงเป็นการติดขัดไม่สะดวก จึงขออนุญาตสั่งตรงไปยังห้าง
 ในประเทศอังกฤษ เพราะไม่ต้องหยุดการงานและมีเรือจะบรรทุกเข้ามาได้ ซึ่งกรมรถไฟหลวงสายใต้
 ได้มีโทรเลขสอบถามไปยังห้างที่เคยรับทำในประเทศอังกฤษแล้ว ห้างนั้นตอบว่า รถจักร 5 คันต้องขอ

คิดราคาเพิ่มขึ้นไปจากราคาที่เคยรับประมูลส่งมาในครั้งหลังที่สุดอีกคันละ 50 ปอนด์ หรือประมาณ 650 บาท รถบรรทุกของ 50 คัน ขอเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 1 เครื่องเหล็กสะพานขอเพิ่มขึ้นอีกคันละ 1 ปอนด์ เพราะเครื่องเหล็กในยุโรปเวลานี้ขึ้นราคา และคงทวีสูงขึ้นทุกทีเห็นจะต้องเพิ่มเงินเป็นค่าประกัน อันตรายในการที่จะส่งของบรรทุกเรือส่งเข้ามาในระหว่างเวลาที่มีสงครามอีกร้อยละ 4 ด้วย ทางกรมรถไฟหลวงสายใต้จึงขออนุญาตที่จะตกลงกับห้างต่อไปตามนี้ เพราะถ้ารอช้าไปราคาเครื่องเหล็กต่าง ๆ คงจะสูงขึ้นอีก และถ้าเครื่องรถไฟที่ได้สั่งทำในประเทศเยอรมนีเข้ามาไม่ถึงทันกำหนดจะได้นำเครื่องรถไฟที่สั่งใหม่นี้ใช้แทนในบางตอน จะได้ไม่เสียเวลาในการก่อสร้างไปโดยไม่จำเป็น

เจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์เห็นว่า แม้การทำตามที่กรมรถไฟได้ชี้แจงมานี้ทำให้ต้องเสียเงินเพิ่มขึ้นในราคาของและค่าประกันอันตรายทางทะเลในระหว่างเวลาทำศึกสงครามกันอยู่ ก็ยังดีกว่าปล่อยให้ติดขัดเสียเวลาเพราะ เครื่องรถไฟขาดมือลง เจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์ จึงอนุญาตให้กรมรถไฟหลวงสายใต้ตกลงไปกับห้างตามนี้แล้ว และขอให้มหาเสวกเอก พระเจ้าพี่ยาเธอกรมหลวงปราจิณกิติบดี ผู้เป็นราชเลขาณูการนำความขึ้นกราบบังคมทูลพระเจ้าอยู่หัวด้วย

13 พฤษภาคม ร.ศ.130 เขียนที่กระทรวงโยธาธิการ โดยกรมหลวงนเรศวรฤทธิ์ ถึงพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว มีใจความถึงการสร้างทางรถไฟหลวงสายใต้ ตั้งแต่เพชรบุรีไปตำบลชะอำ เป็นระยะทางยาว 37 กิโลเมตรนั้น ได้ทอดหมอนวางรางเหล็กสำเร็จแล้ว สามารถเดินรถรับส่งคนโดยสารแลสินค้าได้ แต่เครื่องล้อเลื่อนสำหรับคนโดยสารและบรรทุกสินค้าของแผนกกongรถไฟสายใต้ยังไม่พร้อม จึงเสนอว่า ทางต่อเนื่องกับทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-เพชรบุรี ถ้าใช้เครื่องล้อเลื่อนของรถไฟสายเพชรบุรีเดินให้ตลอด ก็จะได้ผลประโยชน์แผ่นดินจากทางที่สร้างขึ้น ไม่สมควรรอการเดินรถไฟเงินเครื่องล้อเลื่อนแผนกรถไฟสายใต้เข้ามาถึง จะทำให้ขาดประโยชน์เงินแผ่นดินไปช้านาน

กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์จึงได้ให้มิสเตอร์ไวเลอร์เจ้ากรมรถไฟ ผู้บังคับการเดินรถไฟสายเพชรบุรี กับมิสเตอร์กิตตินส์ นายช่างผู้บังคับการสร้างทางรถไฟหลวงสายใต้หารือกันในการที่จะจัดรถสายเพชรบุรีเดินในทางสายใต้นั้นตกลงกันว่า จะจัดรถจักรและรถพ่วงของกองสายเพชรบุรีลงไปเดินในทางกองสายใต้นำคนโดยสารและสินค้ามาเชื่อมกับทางสายเพชรบุรีได้ ตั้งแต่ 1 มิถุนายน เป็นต้นไป ส่วนผลประโยชน์ที่จะได้แต่การเดินรถตอนนี้ จะทำบัญชีแยกเป็นส่วนหนึ่งต่างหาก เมื่อหักเงินค่าจ้างพนักงานและค่าใช้สอยในการเดินรถแล้ว ผลประโยชน์กำไรจะเป็นของทางรถไฟสายใต้ ทางสายเพชรบุรีก็ได้ประโยชน์จากการที่ได้คนโดยสารและสินค้ามาเพิ่มขึ้น

กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์ได้ทูลขอความนี้กับกรมหลวงเทวะวงษ์ฯ และได้ปรึกษากับมิสเตอร์เวสเดนการ์ดในข้อความที่เกี่ยวข้องกับหนังสือสัญญาระหว่างกรุงสยามกับอังกฤษก็เห็นว่าไม่ขัดขวาง เพราะได้แยกบัญชีเงินเป็นต่างแผนกกันแบ่งผลประโยชน์ในทางที่ถูกต้องแล้ว จึงขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตสั่งให้กรมรถไฟเดินรถในทางแผนกสายใต้ รับส่งคนโดยสารและสินค้าเก็บผลประโยชน์ที่ควรจะได้ไปพลางก่อน ตั้งแต่ 1 มิถุนายน เป็นต้นไป

4 ธันวาคม พ.ศ.2456 เจ้าพระยาวงษาอนุประพันธ์ถึงมหาเสวกเอกพระเจ้าพี่ยาเธอ กรมหลวงปาจิณกิตติดี ราชเลขานุการ มีใจความอ้างถึงหนังสือของเจ้าพระยาวงษาอนุประพันธ์ ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตเดินรถรับส่งคนโดยสารและสินค้าในทางรถไฟสายใต้ที่สร้างเสร็จแล้วเป็นตอน ๆ ไป เพื่อเริ่มเก็บผลประโยชน์ที่ควรจะได้ตั้งแต่ 1 มกราคม นี้ก็ใกล้ถึงกำหนดแล้ว แต่พระเจ้าอยู่หัวยังมิได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ จึงเรียนถามมาเพื่อทางกระทรวงคมนาคมได้พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้เดินรถตามกำหนดนั้นด้วย

29 ตุลาคม พ.ศ. 2456 ที่กระทรวงคมนาคม เจ้าพระยาวงษาอนุประพันธ์ถึงกรมหลวงปาจิณกิตติดี ราชเลขานุการ อ้างถึงรายงานของกรมรถไฟสายใต้ว่า การสร้างทางรถไฟตั้งแต่หัวหินไปถึงตำบลวังพงแขวงเมืองปราณเป็นระยะทางยาว 20 กม.ตอนหนึ่งกับทางสายแยกตั้งแต่เมืองตรังถึงทุ่งสงเป็นระยะทางยาว 94 กม. ตอนหนึ่ง และตั้งแต่เมืองสงขลาถึงพัทลุงเป็นระยะทางยาว 107 กม.อีกตอนหนึ่งนั้น กรมรถไฟได้ทอดหมอนวางรางเป็นอันแล้วสำเร็จเรียบร้อยพอที่จะเดินรถได้สะดวกใน วันที่ 1 มกราคม เจ้าพระยาวงษาอนุประพันธ์ เห็นว่า สมควรที่จะเดินรถรับส่งคนโดยสารและสินค้าในตอนต่าง ๆ เพื่อเริ่มเก็บผลประโยชน์ได้บ้างตามเวลาที่ควรเก็บได้ และเพื่อให้การไปมาค้าขายในตำบลเหล่านั้นสะดวกและเจริญยิ่งขึ้นถ้ามีโอกาสอันสมควร ขอให้กรมหลวงปาจิณกิตติดีในฐานะราชเลขานุการได้นำความขึ้นกราบบังคมทูลพระกรุณาเพื่ออนุญาติเดินรถรับส่งคนโดยสาร และสินค้าในตอนต่างๆ ในวันเฉลิม พระชนมพรรษาปีนี้เป็นต้นไป

2 กันยายน พ.ศ. 2458 ที่กระทรวงคมนาคม เจ้าพระยาวงษาอนุประพันธ์ ถึงกรมหลวงปาจิณกิตติดี ราชเลขานุการมีใจความว่า เจ้าพระยาวงษาอนุประพันธ์ได้รับรายงานจากกรมรถไฟหลวงสายใต้ว่า การสร้างทางรถไฟสายใต้ตอนตั้งแต่เกาะหลักลงไปถึงบ้านกรูดแขวงอำเภอกำเนิดเมืองประจวบคีรีขันธ์เป็นระยะทางยาว 58 กม. ตอนหนึ่ง กรมรถไฟได้ทำการก่อสร้างทางสำเร็จเรียบร้อยพอที่จะให้รถเดินได้สะดวกในวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2458

อนึ่ง จากสถานีทุ่งสงแขวงเมืองนครศรีธรรมราชขึ้นมาถึงเมืองสุราษฎร์ธานี และต่อมาถึงบ้านหนองทวายแขวงอำเภอชุมเรียงเมืองไชยา เป็นระยะทางยาว 179 กิโลเมตรอีกตอนหนึ่งนั้น การก่อสร้างจะได้ทำสำเร็จพอที่จะให้รถเดินได้ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2458

ซึ่งเจ้าพระยาวงษาอนุประพันธ์ เห็นว่า สมควรจะขยายการเดินรถรับส่งสินค้าและคนโดยสารต่อไปและให้เจ้าพระยาวงษาอนุประพันธ์ กราบบังคมทูลพระเจ้าอยู่หัวเพื่อได้รับพระบรมราชานุญาตเดินรถรับส่งคนโดยสารและสินค้าตั้งแต่เกาะหลักถึงบ้านกรูด ตั้งแต่ 1 ธันวาคม และตั้งแต่ทุ่งสงถึงเมืองสุราษฎร์ธานีและบ้านหนองทวาย ตั้งแต่ 1 มกราคม พ.ศ. 2458 เป็นต้นไป

7 กันยายน พ.ศ. 2458 มีหนังสือจากกรมราชเลขาอนุญาตให้มีการเดินรถรับส่งคนโดยสารและสินค้าในตอนใต้ ตั้งแต่เกาะหลักถึงบ้านกรูด แขวงเมืองประจวบคีรีขันธ์ในวันที่ 1 ธันวาคม และจากทุ่งสงถึงสุราษฎร์ธานี และบ้านหนองทวายในวันที่ 1 มกราคมนั้น ทรงทราบแล้วและอนุญาต

ตารางที่ 6 แสดงกำหนดการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้จากเพชรบุรี ถึงระแงะ

ลำดับ ที่	เส้นทางระหว่าง	ระยะ ทาง (กม.)	ปีที่ ดำเนินการ (พ.ศ.)	ปีที่ เสร็จ (พ.ศ.)	จำนวนปี	หมายเหตุ
1	เพชรบุรี – บ้านชะอำ บ้านชะอำ – หัวหิน หัวหิน – วังก้งพง วังก้งพง – ประจวบคีรีขันธ์ ประจวบคีรีขันธ์ – บ้าน กรูด บ้านกรูด – บางสะพาน ใหญ่ บางสะพานใหญ่ – ชุมพร	42	2452	2454 2454 2456 2457 2458 2458 2459	3	
2	สงขลา – พัทลุง ทุ่งสง – ตรัง บ้านดอน (ไชยา) – ตรัง บ้านดอน (ไชยา) – พัทลุง	100	2452	2455	4	ย่นระยะทางให้สั้น โดยตัดเส้นทางตรัง – พัทลุงออก มีจุด แยกเส้นทางสายตรัง และพัทลุงที่ทุ่งสง
3	ชุมพร – นครศรีธรรมราช	319	2453	หลัง 2458	6	
4	พัทลุง – นครศรีธรรมราช	91	2454	2456	3	
5	บ้านชะอำ – ชุมพร	243	2455	2458	4	
	ทุ่งสง – บ้านนา			2458		
	ทุ่งสง – อ่าวร่อนพิบูลย์- พัทลุง			2457		
6	สงขลา – ระแงะ หาดใหญ่ – คลองทราย	180	2459	2461 2460	3	

	คลองทราย – บาลอ			2463		
	บาลอ – ดันหยงมัส			2463		
	ตันหยงมัส – สุไหงโกลก			2464		
7	ชุมทางอุตะเถา – เทพา	72				* เพื่อเชื่อมกับทางรถไฟฝั่งตะวันออกของสหพันธรัฐมลายูที่มาจากเมืองกลันตัน โดยมีสถานีสุไหงโกลกเป็นสถานีร่วมชายแดนอยู่ในเขตไทย
	เทพา – ยะลา	40				
	* ยะลา – สุไหง-โกลก	104		2464		
	**อุตะเถา – ปาดังเบซาร์	45		2459		

ที่มา : จากการศึกษาสำรวจและปรับปรุงจาก กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยธ.5.5/24 เอกสารราชเลขาธิการรัชกาลที่ 5 กระทรวงโยธาธิการ “เรื่องจะต่อทางรถไฟจากสายเพชรบุรีไปแหลมมลายู (28 ก.พ. 124 – 21 ก.ค. 128)” และมลิวรรณ (2543 : 68)

สำหรับสถานีชุมทางอุตะเถานี้ต่อมาประมาณ ปี พ.ศ. 2458 กรมรถไฟได้ขอซื้อที่ดินบริเวณที่ตั้งสถานีรถไฟหาดใหญ่ปัจจุบันซึ่งอยู่ห่างจากสถานีชุมทางอุตะเถามาทางใต้ 3 กิโลเมตรและในปี พ.ศ. 2460 ได้ย้ายสถานีจากอุตะเถามาอยู่หาดใหญ่ เนื่องจากสถานที่บริเวณสถานีอุตะเถาเป็นที่ลุ่มน้ำท่วมเป็นประจำทำให้ไม่เหมาะแก่การตั้งสถานี ดังจะเห็นได้จากรายงาน เรื่องที่ 2 ม ร 6 คค5.2/12 เรื่องกรมขุนกำแพงเพชร รัชเดศตรวจทางรถไฟสายใต้ ตลอดจนถึงสายของอังกฤษในแหลมมลายู (23 ส.ค.2460-12 ต.ค.2468) กรมขุนกำแพงเพชร มีความเห็นที่แตกต่างจากนายช่างผู้บังคับการ คือนายกิตตินันท์ซึ่งเวลานั้นเป็นนายช่างผู้บังคับการอยากให้ใช้สถานีอุตะเถาตามเดิม กรมขุนกำแพงเพชร เห็นว่า ชุมทางหาดใหญ่ ต่อไปจะเป็นชุมทางที่สำคัญมาก เพราะเป็นทางแยกไปปาดังเบซาร์ และปัตตานี เป็นที่อยู่บน

ดอน ไม่ต้องถมดิน ซึ่งท่านเห็นว่า ต่อไปในภายภาคหน้าสถานีอุ้ต๊ะเกาะจะโหมลง เพราะเป็นสถานีตั้งอยู่ในที่ซึ่งต้องถมดินสูงราว 3 ถึง 4 เมตร จะขยายตัวออกไปไม่ได้เด็ดขาด ท่านเห็นว่า ถ้าได้ที่ชุมทางหาดใหญ่จะสะดวกมากขึ้นและคงจะตั้งสถานีรถจักรอยู่ที่นั่น และต่อจากนั้นมีการย้ายทางซึ่งแยกไปสงขลามารเข้าสถานีหาดใหญ่ตามที่นายช่างได้กำหนดไว้ ในภายหลังน้ำท่วม

ต่อมาในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2460 ได้ทำการเปิดทางเดินรถจากสถานีชุมทางหาดใหญ่ถึงคลองทราย วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2463 เปิดการเดินรถจากสถานีคลองทรายถึงบало วันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2463 เปิดการเดินรถจากสถานีบалоถึงตันหยงมัส

วันที่ 17 กันยายน พ.ศ. 2464 เปิดการเดินรถจากสถานีตันหยงมัสถึงสุไหงโกลก²⁵ ซึ่งเป็นอันสิ้นสุดการเปิดเดินรถไฟสายใต้ช่วงเส้นทางสายหลักโดยมีปลายทางต่อเชื่อมกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายูที่มาจากกลันตัน โดยมีสถานีสุไหงโก-ลกเป็นสถานีร่วมอยู่ในเขตประเทศไทย ส่วนเส้นทางสายแยกจากสถานีชุมทางหาดใหญ่ไปสู่ชายแดนเมืองไทรบุรี(เคดาห์) นั้นได้เปิดการเดินรถในวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2461 เส้นทางรถไฟสายใต้เมื่อสร้างเสร็จและเปิดเดินรถเป็นตอน ๆ จนถึงหาดใหญ่ในปี พ.ศ. 2458 ทำให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการอพยพของคนต่างถิ่น ซึ่งจะกล่าวรายละเอียดในบทต่อไป

4.2 แนวคิดเรื่องเทคโนโลยีการคมนาคม กับการกลายเป็นเมือง (Technological determinism and city)

ในยุคของแนวคิดเรื่องการพัฒนาเมืองให้ทันสมัย โดยเฉพาะมีการนำเครื่องจักรและเทคโนโลยีจากตะวันตกเข้ามาใช้ในประเทศโลกที่สาม และพัฒนาเมืองตามแบบแปลน ของประเทศที่พัฒนาแล้ว นั้น ได้มีแนวคิดเรื่องการใช้เทคโนโลยีการคมนาคม กับการกลายเป็นเมือง (Technological determinism and city) เกิดขึ้นเพื่อทำความเข้าใจปรากฏการณ์ร่วมที่ดูมีแบบแผนคล้ายคลึงกันในแต่ละประเทศโลกที่สามซึ่งรับเทคโนโลยีการคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะ เทคโนโลยีรถไฟเข้ามาพัฒนาประเทศให้ทันสมัย หรือแม้กระทั่งรถไฟถูกใช้เป็นเครื่องทำให้เกิดความมั่นคงภายในประเทศ หรือเกี่ยวข้องกับสงคราม ในประเทศไทยเช่นกัน มีงานศึกษาเรื่องบทบาทของทางรถไฟอยู่หลายชิ้น เช่น งานของปลาย่อ ชนานนท์ ซึ่งศึกษา บทบาทของรถไฟในการสร้างความเติบโตแก่ทุนในภาคเหนือ งานของมลิวรรณ รักษ์วงศ์ (2543) ศึกษาพัฒนาการของเมืองหาดใหญ่จากการมาถึงของทางรถไฟ

งานวิจัยชิ้นนี้จึงพยายามคิดต่อจากงานที่มีอยู่ และมองเข้าไปในรายละเอียดเพื่อเชื่อมต่อให้เห็นทั้งภาพของ คน และภาพเชิงโครงสร้างที่ลึกลงอยู่ ต่างมีบทบาทต่อการสร้างเมือง และในที่สุดรถไฟเป็นปัจจัยสำคัญหนึ่งของกระบวนการกลายเป็นเมืองในที่สุด โดยพยายามที่จะหาคำตอบว่า การมาถึงของทางรถไฟส่งผลกระทบต่อการเกิดขึ้นของชุมชนขนาดใหญ่และการกลายเป็นเมืองขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าของภาคใต้ในปัจจุบันได้อย่างไร

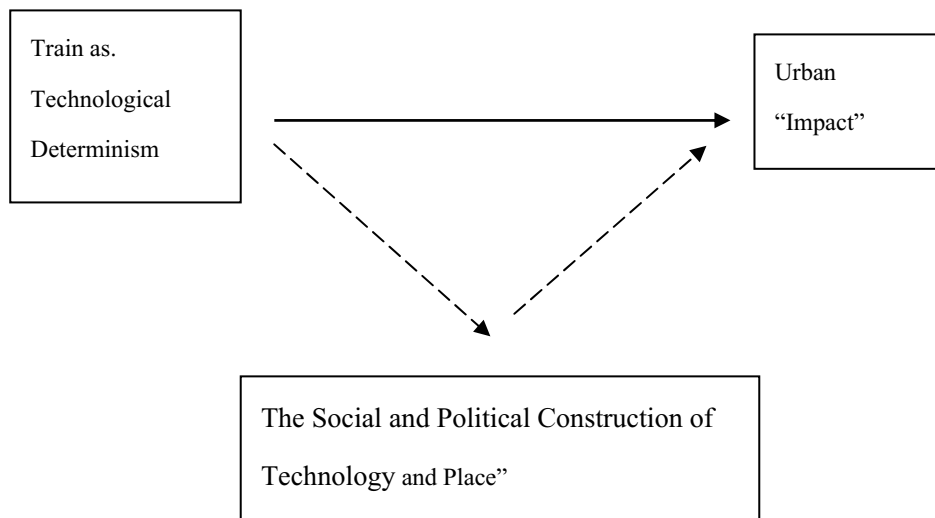
การมอง “เมืองขนาดใหญ่” จากปัจจุบัน ย้อนกลับไปในอดีตจากร่องรอยของชุมชนเดิม และผู้คนที่ยังมีชีวิตอยู่ไม่ใช่เรื่องง่าย โดยเฉพาะการมองว่า เมื่อเงื่อนไขของการคมนาคมโดยทางรถไฟซึ่งเป็นเทคโนโลยีใหม่ที่รัฐบาลกลาง นับตั้งแต่รัชกาลที่ 5 เป็นต้นมา กำหนดให้ “รถไฟ” เป็นยุทธศาสตร์หนึ่งของการสร้างความมั่นคง และความเจริญให้แก่ราชอาณาจักรทางใต้ อันเนื่องมาจากการรุกราน บีบรัดของจักรวรรดินิยม โดยเฉพาะทางอังกฤษซึ่งครอบครองหัวเมืองทางใต้ซึ่งเป็นแหล่งทำรายได้สำคัญให้แก่รัฐบาลกลางตลอดมา รัฐบาลกลางพยายามแก้ปัญหาการถูกคุกคามจากภายนอกของอังกฤษ ซึ่งแผ่อิทธิพลผ่านมาทางสายป่าน เข้ามามีอิทธิพลในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างที่ติดต่อกับป่านัง โดยเฉพาะสงขลา

การมองว่า “รถไฟ” เป็นปัจจัยทำให้เกิดเมือง เป็นสิ่งจำเป็น และ จะเป็นข้อสรุปที่มีความเป็นไปได้สูงมาก แต่ถ้ามองต่อไปว่า ถ้าเช่นนั้น เส้นทางรถไฟที่ผ่านชุมชนต่าง ๆ น่าจะพัฒนากลายเป็นเมืองเหมือนหาดใหญ่ทุก ๆ จุดของชุมทางใหญ่ ๆ เช่นกัน ถ้าคำอธิบายนั้นยังไม่เพียงพออะไร เป็นเงื่อนไขที่ทำให้หาดใหญ่มีความเป็นพิเศษแตกต่างจากเมืองอื่น เมืองที่กลายเป็นศูนย์กลางการค้าของภาคใต้ในเวลาอันรวดเร็ว นับตั้งแต่รถไฟมาถึงในปี พ.ศ. 2460 และสร้างตัวตนของหาดใหญ่เป็นเมืองค้าขายที่สินค้าและบริการที่หลากหลาย

แนวคิดในการมองเรื่อง Technological Determinism (ดูแผนภาพที่ 4) มีว่า เมื่อรัฐได้นำเทคโนโลยีการคมนาคมเข้ามาแล้ว (Train as technological determinism) ผลกระทบที่ตามมาคือ เกิดเมืองใหญ่ (Urban “impact”) ทันที โดยเฉพาะ เช่น นครสวรรค์ เชียงใหม่ หาดใหญ่ ขอนแก่น การกลายเป็นเมืองใหญ่ต่างๆ เช่น หาดใหญ่ จึงเป็นสิ่งที่น่าสนใจยิ่ง เพราะในเชิงโครงสร้าง การสร้างทางรถไฟมีผลกระทบและก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว เกิดการแลกเปลี่ยนผลิต สินค้าและบริการต่างๆ อย่างเข้มข้น และหลากหลาย ย่นทั้งระยะทาง และระยะเวลา พอร์รถไฟมาป็น ก็กลายเป็นเมืองใหญ่ในเวลาไม่นาน จะเป็นคำอธิบายที่ซับซ้อนน้อยเกินไป และเป็นมองการพัฒนาของชุมชนแบบสายเดี่ยว

ถ้าดูจากเอกสารของรัฐซึ่งสะท้อนมุมมองจากจุดยืนของชาติในยุครัชกาลที่ 5 เรื่องความมั่นคงแห่งชาติกลับเป็นหลักที่ทำให้ชาติอยู่รอด เรื่องราวที่ปรากฏในหัวข้อ 4.1 มาจากข้อมูลเอกสารราชการเป็นหลักซึ่งให้ภาพที่สำคัญในเชิงของโครงสร้างการเปลี่ยนแปลงและกระบวนการขั้นตอนการทำงานของรัฐบาลได้ดี อย่างไรก็ตามข้อมูลเหล่านั้น มีเรื่องราวของผู้คนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสร้างทางรถไฟและปฏิสัมพันธ์ของผู้คนในท้องถิ่นที่ทางรถไฟผ่านไปถึง ปรากฏน้อยมาก เรื่องราวของเจียกชี (ขุนนิพัทธ์จินนคร) และคนอื่นจึงไม่ปรากฏมากนัก จนกระทั่งราววัยหรือใหญ่โตแล้วจึงมีปรากฏบ้าง เช่น การแสดงหลักเขตด้านหนึ่งของสุขาภิบาลหาดใหญ่ ในปี พ.ศ. 2471 ณ. หลักแดนที่บ้านเจียกชี (ขุนนิพัทธ์จินนคร) หรือการเปลี่ยนแซ่ เป็นนามสกุล “จิระนคร” ในปี พ.ศ. 2482 เป็นต้น

ในขณะที่มุมมองของสามัญชนอาจเป็นเรื่องของการดิ้นรนทำมาหากินรับจ้างทำงานสร้างทางรถไฟ เพื่อให้ตัวเองและครอบครัว เพื่อนพ้องต่างมีชีวิตอยู่รอด เราจะเชื่อมโยงภาพสองภาพนี้ด้วยกันได้อย่างไร งานวิจัยชิ้นนี้จะพยายามเสนอการมองการมาถึงของเทคโนโลยี การรถไฟ กับกระบวนการกลายเป็นเมือง โดย มองความเปลี่ยนแปลงเคลื่อนไหวของชุมชนหาดใหญ่ และคนเฉกเช่น เจียกชี (ขุนนิพัทธ์จินนคร) และคนจีนพลัดถิ่นอื่น ล้อไปกับการเปลี่ยนแปลงนโยบายและโครงสร้างสังคมของรัฐที่เผชิญกับความสัมพันธ์เชิงอำนาจหลายชุดที่ทับซ้อนกัน เมื่อเส้นทางคมนาคมใหม่ที่มีประสิทธิภาพ ในสมัยนั้น เช่น รถไฟ ในการสื่อสารข้อมูลได้รวดเร็วและขนถ่ายสินค้าที่มีปริมาณมาก และหนัก ใหญ่ได้ ต้องใช้กำลังแรงงานของคนสูง เช่น แร่ และ ยาง ได้ในปริมาณมาก ๆ และเร็วกว่า ย่อมส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงต่อระบบเศรษฐกิจและตัวตนของเมืองอย่างรวดเร็ว และรุนแรง เข้มข้นกว่า จึงเร่งให้ทุนนิยมเติบโตอย่างรวดเร็ว ในช่วงระยะเวลาไม่นานมาก (ดูแผนภาพที่ 4)



แผนภาพที่ 4 แสดงแนวคิดเทคโนโลยีการคมนาคมกับการกลายเป็นเมือง และการสร้างทางสังคม และการเมืองของพื้นที่และเทคโนโลยี

จากเดิมที่ใช้เส้นทางสายน้ำสำคัญ ๆ ในการเชื่อมต่อบุคคลและชุมชนออกสู่โลกภายนอก เช่น ทางทะเลสาบสงขลา ออกไปสู่อ่าวไทย และคลองอู่ตะเภา รวมทั้งสายน้ำเล็ก ๆ ที่ผู้คนและชุมชนเล็ก ซึ่งไกลจากถิ่นศูนย์กลางความเจริญ ให้เชื่อมต่อโลกเข้าด้วยกัน สายน้ำเหล่านี้ล้วนมีความสำคัญในอดีต โดยเฉพาะในระยการแลกเปลี่ยนผลผลิตเพื่อให้ชุมชนเติบโตและเข้มแข็ง เมื่อรถไฟมาถึง ชุมทางหาดใหญ่ ก็ออกสู่โลกภายนอก ในทางภูมิศาสตร์(Physical Space) ของเส้นทางรถไฟ จะเป็นแหล่งศูนย์กลางของส่วนปลายแหลมที่กว้างที่สุด ชายมือมีสายรถไฟเชื่อมต่อไปยังพังงาและภูเก็ต ซึ่งเป็นเมืองที่เจริญแล้วจากสินแร่ ขวามือของหาดใหญ่จรดปลายฝั่งที่จังหวัดสงขลา

เนื่องจากหนทางการสร้างทางตัดภูเขาและป่าทึบ หุบเขา หนองพรตต่าง ๆ จะเป็นเงื่อนไขให้การก่อสร้างยากยิ่งขึ้น ในการสร้างทางรถไฟไปถึงไทรบุรี เมืองเป้าหมายแท้ที่จริง กาลกลับกลายเป็นเมืองหาดใหญ่เจริญขึ้น รถไฟอาจมิใช่ปัจจัยเดียวที่ทำให้เกิดการกลายเป็นเมืองโดยตัวของมันเอง แต่รถไฟกลับกลายเป็นเครื่องมือ (means) สำคัญซึ่ง นำสินค้าและบริการที่หลากหลายในแต่ละที่ แต่ละแห่ง จากภายในและภายนอกประเทศมาพบกันบนชุมทางแห่งนี้ รถไฟมีนัยแห่งการเป็นตัวเร่งให้การกระจายและแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการรวดเร็วขึ้น เข้มข้นขึ้น และนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงของเมือง

อย่างไรก็ตาม การมองจากโครงสร้างเพียงอย่างเดียวอาจไม่เพียงพอ เพราะโครงสร้างของความสัมพันธ์ของชุมชนท้องถิ่น (ชุมชนในพื้นที่นั้นๆ มากกว่าจะหมายรวมไปถึงนัยยะของ ท้องถิ่นกับ ศูนย์กลางอำนาจรัฐ) และปัจเจกบุคคลในท้องถิ่นต่างเป็นปัจจัยสำคัญในการเลือกตั้งรับ กำหนดทิศทางการต่อรอง เปลี่ยนย้าย หรือนำพาความเจริญให้แก่ชุมชนได้ ชุมชนและ ผู้คนมีมาก่อนทางรถไฟมาแล้ว และมีคนจีนกลุ่มใหญ่ (ช่วงหนึ่ง 30 กิโลเมตร ใช้คนราว 200 คน) เข้ามาเป็นกรรมกรก่อสร้างทาง การมองเช่นนี้ อาจทำให้เข้าใจชีวิตและพลังของชุมชนได้ดีขึ้น ทำให้เราได้เห็น เจียกชี้ (ขุนนิพัทธ์จินนคร) คนจีนสามัญชน ผู้อพยพ ซึ่งชีวิตผกผันมารับจ้างทำทางรถไฟ เรียนรู้ และจัดการแรงงานคนจีน ซึ่งมาร่วมสร้างทางรถไฟจนกลายเป็นหัวหน้าควบคุมการสร้างทาง ชีวิตของปัจเจกวิ่งล่อไปตามการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างสังคม ต่างกำหนดซึ่งกันและกันในปฏิสัมพันธ์นั้น ๆ การมองเรื่อง agency ที่มีบทบาทขับเคลื่อนภายในโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคม จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้เราเห็นคนอื่นๆ ที่เป็นคนสามัญ ที่ขับเคลื่อนความสัมพันธ์อยู่ในชีวิตประจำวันที่ถูกกลืนเลย

การก่อสร้างชุมชนหรือเมืองจึงมีประเด็นเรื่อง social and political construction of technology and place ควบคู่ไปด้วย อิทธิพลของกลุ่มคนจีนพลัดถิ่น โดยเฉพาะ คนจีนชื่อ เจียกชี้ (ขุนนิพัทธ์จินนคร) และผู้นำชุมชนท้องถิ่นหลายคน ในการพลิกผันประวัติศาสตร์ชุมชนขนาดใหญ่ จากการศึกษาสืบค้นทั้งเอกสาร และการสัมภาษณ์ พบว่า เจียกชี้ (ขุนนิพัทธ์จินนคร) อยู่ในฐานะผู้มีบทบาทสำคัญต่อความเป็นไปของหาดใหญ่ รวมทั้งเป็นผู้เสนอให้ย้ายที่ตั้งของสถานี ผู้เลือกที่ตั้งสถานีรถไฟหาดใหญ่แทนสถานีอยู่ตะเภาชึ่งน้ำท่วม นักวิจัยได้พบข้อมูลสนับสนุนในเอกสารประวัติศาสตร์ชาติ ที่นายกิตตินันท์ช่างกรรมรถไฟ เสนอให้ใช้สถานีอยู่ตะเภาชึ่งน้ำท่วม ขณะที่กรมพระยาดำรงฯ เสนอให้ย้ายสถานีจากอยู่ตะเภามาที่ใหม่ ตามรายงานของคนในพื้นที่ที่เสนอมา แม้ไม่ปรากฏชื่อของ เจียกชี้ (ขุนนิพัทธ์จินนคร) แต่ข้อมูลจากประวัติศาสตร์ความทรงจำของชุมชนต่างบอกเป็นเสียงเดียวกันว่าเป็นท่าน ข้อมูลบางแหล่งอ้างว่า ชื่อสถานีหาดใหญ่ได้มาจาก ข้อเสนอของเจียกชี้ (ขุนนิพัทธ์จินนคร) ในการพลิกผันประวัติศาสตร์ชุมชนขนาดใหญ่ โดยเสนอเจ้านายเชื้อพระวงศ์ให้ เลือกที่ตั้งสถานีรถไฟที่หาดใหญ่ปัจจุบัน แทนสถานีอยู่ตะเภาชึ่งน้ำท่วม ข้อมูลบางแหล่งอ้างว่า ชื่อสถานีหาดใหญ่ ได้มาจากข้อเสนอของเจียกชี้ (ขุนนิพัทธ์จินนคร) ในการเรียกสถานที่ตั้งรกรากนี้ว่า สถานีหาดใหญ่ ทั้งนี้ เนื่องจากก่อนมีสถานีนี้ ผู้คนที่มาค้าขายติดต่อกับต่างประเทศทางไปรษณีย์ ใช้ชื่อหาดใหญ่ เป็นสถานที่ในการส่งจดหมายถึงกัน

และข้อมูลจากหลายแหล่งชี้ตรงกันว่า เจียกชี้ (ขุนนิพัทธ์จินนคร) ได้มีการจับจองที่ดินบริเวณสถานีรถไฟ ร่วมกับผู้นำอีกสามท่านคือ ชิกิมหยง พระเสน่หานุสรณ์ (นายอำเภอคนแรกของหาดใหญ่) เจ้าคุณอรรรถวิสุนทร อาจารย์เจริญ ลิ้มสกุล อดีตสถาปนิกของเทศบาลนครหาดใหญ่เล่าว่า ท่านเป็นคน

ออกแบบเสาธงของเทศบาลบริเวณฐานเป็นภาพของสี่ผู้นำคนสำคัญผู้สร้างเมืองหาดใหญ่ และเป็นเจ้าของที่ดินรายใหญ่ของหาดใหญ่ งานชิ้นนี้พยายามพิจารณาถึงปัจจัยภายในเพื่อเสริมต่อภาพการมองเชิงโครงสร้างจากโครงสร้างของอำนาจรัฐส่วนกลาง และปัจจัยของรถไฟเป็นอย่างเดียว เรามาดูกันว่าเจียกชี (ขุนนิพัทธ์จินนทร)เป็นใคร มีบทบาทสำคัญต่อการสร้างทางรถไฟ และสร้างเมืองหาดใหญ่อย่างไร ในบทที่ 5

¹ เกื้อกูล ยืนยงอนันต์ การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว กรุงเทพมหานคร : หน่วยศึกษานิเทศก์ กรมการฝึกหัดครู 2520 หน้า 24.

² เอกสาร ร.5 ขธ.5.5/2 คำแปลที่ 12514 นายตันลอปล ทูลกรมหลวงเทวะวงศัโรปการ ลงวันที่ 1 ธันวาคม ร.ศ.108

³ ด.ที่ 91/13593 กรมหลวงเทวะวงศัโรปการ กราบทูล, พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 15 มกราคม ร.ศ.108

⁴ ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 16 ร.ศ.116-117 หน้า 540-541

⁵ ร.ที่ 436/111 ต.ป. 76 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงกรมหลวงเทวะวงศัโรปการ ลงวันที่ 1 กันยายน ร.ศ.111

⁶ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 5.5/2 สำเนาสัญญาเมื่อวันที่ 4 มีนาคม ร.ศ.109

⁷ กองบรรณสาร กระทรวงต่างประเทศ เอกสารหมวดรถไฟ แฟ้ม 29 ส่วนวันที่ 3 ที่ 2131 /48 กรมขุนพิทยลาภพฤฒิธาดา ทูลกรมหลวงเทวะวงศัโรปการ ลงวันที่ 19 ธันวาคม ร.ศ.112

⁸ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขธ.5.5/3 ที่ 106 /9133 กรมหลวงเทวะวงศัโรปการ ลงวันที่ 23 สิงหาคม ร.ศ.111

⁹ หอจดหมายเหตุ เอกสาร ร.5 ขธ.5.5/3 กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 18 ธันวาคม ร.ศ.114

¹⁰ หอจดหมายเหตุ เอกสาร ร.5 ขธ.5.8/6 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงกรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์ ลงวันที่ 2 ตุลาคม ร.ศ.115

¹¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขธ.5.5/13 ที่ 32/1104_ไม่ปรากฏผู้เขียนและผู้รับ ลงวันที่ 10 พฤษภาคม ร.ศ.117

¹² มลิวรรณ หน้า 27 อ้างจาก กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ กต.5.4/6” เรือนายกินซ์

ชาวเคนมาร์กขอให้รัฐบาลสยามรับโอนสัมปทาน 2441”

¹³ เรื่องเดียวกัน หน้า 28 อ้างจาก กองจดหมายเหตุแห่งชาติ , เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ กต.5.4/8 “เรื่องพระราชดำรัสเปิดทางรถไฟสายกรุงเทพฯ –เพชรบุรี 2441

¹⁴ เรื่องเดียวกัน หน้า 28 อ้างจาก กองจดหมายเหตุแห่งชาติ , เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ กต.5.4/8 “เรื่องพระราชดำรัสเปิดทางรถไฟสายกรุงเทพฯ –เพชรบุรี 2446

¹⁵ มลิวรรณ หน้า 28 อ้างจาก เกื้อกูล (2520: 120) .

¹⁶ ปก แก้วกาญจน์ (2534)อ้างจาก กองจดหมายเหตุ, เอกสาร ร.5 ,ยธ.5.2/7 พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 ถึงกรมหลวงเทวะวงศ์ สำนัที่ 36/455. 29 กันยายน ร.ศ.115.

¹⁷ มลิวรรณ(เรื่องเดียวกัน:55-56) อ้างจาก เอกสารกองจดหมายเหตุแห่งชาติ ,ร.5 ยธ.5.5/24 เอกสารกรม ราชเลขาธิการรัชกาลที่ 5 กระทรวงโยธาธิการ “เรื่องจะต่อทางรถไฟจากสายเพชรบุรีไปแหลมมลายู (28 กุมภาพันธ์ ร.ศ.124-21 กรกฎาคม ร.ศ.128)

¹⁸ มลิวรรณ (เรื่องเดียวกัน :57) อ้างจาก เอกสารกองจดหมายเหตุแห่งชาติ ,ยธ.5.1/24 ความเห็นเรื่อง สร้างทางรถไฟในพระราชอาณาเขต 20 ตุลาคม ร.ศ.120.

¹⁹ อนุสัญญาที่มีใจความดังต่อไปนี้

มาตราที่ 1 สมเด็จพระเจ้ากรุงสยามทรงรับสัญญาว่า จะไม่ยกสิทธิใด ๆ เหนือดินแดนหรือเกาะ ที่อยู่ทางตอนใต้ของเมืองบางตะพาน หรือโอนสิทธิและดินแดนดังกล่าวให้เป็นของต่างประเทศแก่ มหาอำนาจหนึ่งมหาอำนาจใด

มาตราที่ 2 สมเด็จพระนางเจ้าอังกฤษทรงรับสัญญาในส่วนของอังกฤษว่า จะอุดหนุนสมเด็จพระเจ้ากรุงสยามในการต่อต้านความพยายามใด ๆ จากมหาอำนาจที่ 3 ซึ่งจะแสวงหาอาณานิคม หรือ เข้าไปตั้งอิทธิพลของตน หรือคุ้มครองป้องกันในดินแดน หรือที่เกาะทั้งหลายดังกล่าวแล้ว

มาตราที่ 3 สมเด็จพระนางเจ้าอังกฤษได้ทรงรับสัญญาไว้ตามข้อที่กล่าวมาก่อนนี้แล้วว่า จะ อุดหนุนสมเด็จพระเจ้ากรุงสยามในการต่อต้านความพยายามอย่างหนึ่งอย่างใดของมหาอำนาจที่สาม ที่ จะเข้าไปแสวงหาอาณานิคม หรือเพื่อจะเข้าไปตั้งอิทธิพล หรืออำนาจอารักขาในดินแดนหนึ่งดินแดน ใด หรือเกาะแห่งหนึ่งแห่งใดดังกล่าวมาข้างต้นแล้ว สมเด็จพระเจ้ากรุงสยามทรงรับสัญญาว่าจะไม่ อนุญาต ยก หรือยอม ให้มีสิทธิพิเศษหรือมีผลประโยชน์อันเป็นการผูกขาดทำได้ฝ่ายเดียว ในเรื่อง ที่ เกี่ยวกับที่ดินหรือการค้าขายอย่างใด ๆ ภายในเขตจำกัดดังได้กล่าวมาแล้วนั้น ไม่ว่าแก่รัฐบาลหรือคนใน บังคับของมหาอำนาจที่สาม โดยปราศจากการยินยอมพร้อมใจเป็นลายลักษณ์อักษรของรัฐบาลอังกฤษ (British and Foreign States Papers, Vol.102 , pp.124-5 อ้างถึงใน สายจิตต์ เหมินทร์, ”การเสียดินแดนไทย บริติช กลันตัน ตรังกานู และปสิขของไทยให้แก่อังกฤษในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว” หน้า 259-60).

²⁰ มลิวรรณ (2543:57-58)

²¹ มลิวรรณ (2541: 36)

²² มลิวรรณ หน้า 37 อ้างจาก กองจดหมายเหตุแห่งชาติ,ร.5.ยธ.5./24 เอกสารกรมราช เลขาธิการที่ 5 กระทรวงโยธาธิการ “เรื่องจะต่อทางรถไฟจากเพชรบุรีไปแหลมมลายู(28 กุมภาพันธ์ 124-21 กรกฎาคม 128) .

²³ มลิวรรณ หน้า 44 อ้างจาก การรถไฟแห่งประเทศไทย, ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี. (กรุงเทพ: โรงพิมพ์การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2507) , หน้า 179.

²⁴ เรื่องเดียว

²⁵ รายงานประจำปีเกี่ยวกับทางรถไฟสายใต้ 2457 (ฉบับภาษาไทยโดยย่อ)

1. กระทรวงคมนาคมรายงานว่า การสร้างทางรถไฟสายใต้ซึ่งได้เริ่มลงมือทำเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ.2453 คือ สร้างต่อจากเมืองเพชรบุรีลงไปข้างใต้ และสร้างจากข้างใต้มณฑลนครราชสีมาขึ้นมานั้น ได้ทอดหมอนวางรางรถไฟมาบรรจบกันที่ตำบลมาปรีด แขวงเมืองชุมพร ตั้งแต่วันที่ 14 พฤษภาคม นี้แล้ว ทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปถึงเมืองสงขลาและเมืองตรังเดินรถติดต่อถึงกันได้ แต่ในระหว่างมณฑลชุมพรยังไม่ผู้เรียบร้อย อีกประมาณ 9 เดือนจึงจะเสร็จสมบูรณ์รวมทางที่ได้ทำแล้ว 988 กิโลเมตร ยังจะต้องทำต่อไปประมาณ 217 กิโลเมตร
2. นายด่านสร้างทางรถไฟเมืองนครราชสีมาและสุราษฎร์ธานีรายงานว่า ทางรถไฟระหว่างเมืองตรังกับทุ่งสงไม่มีความเสียหายเท่าใด แต่สะพานเหล็กขนาด 15 เมตร ตอนใต้ทุ่งสง น้ำเซาะตัวสะพานไม่เสียหาย คันดินรถไฟพังบ้างเล็กน้อย ต้องหยุดการเดินรถเพื่อซ่อมราว 2-3 วันเท่านั้น ทางจากทุ่งสงถึงตำบลแยกนครไม่เสียหายเท่าใด เพียงแต่ท่อใต้ทางรถไฟน้ำพัดไปท่อหนึ่ง คันดินทางรถไฟพังบ้าง แต่ทางแยกไปนครราชสีมา น้ำพัดสะพานไม้เสียหายสะพานหนึ่ง เจ้าหน้าที่ได้ซ่อมแล้ว ทางตอนตำบลแยกนครถึงพัทลุงไม่เสียหาย แต่จากพัทลุงถึงสงขลาเสียหายมาก สะพานไม้ถูกน้ำพัดไปหลายสะพาน ถ้าซ่อมอย่างดีเหมือนเดิมต้องใช้ประมาณ 3 สัปดาห์ ส่วนทางเมืองสุราษฎร์ธานีเสาสะพานเหล็กที่ตำบลลำพูนพังเพราะถูกน้ำเซาะ ตัวสะพานไม่เป็นอันตรายกับคันดินทางรถไฟยาว 18 เมตรเหนือ สถานีไชยาได้ถูกน้ำพัดไปที่เมืองสุราษฎร์ธานีน้ำในแม่น้ำขึ้นสูงกว่าระดับน้ำอย่างสูงที่สุดที่เคยมีมา แต่ก่อนถึง 40 เซนติเมตร
3. กระทรวงมหาดไทยได้รับวิทยุโทรเลขจากเมืองนครราชสีมาว่า เมืองนครราชสีมาฝนตกตั้งแต่วันที่ 21 พฤศจิกายนสกนี้ ทั้งกลางวันและกลางคืน จนถึงวันที่ 2 ธันวาคมสกนี้ น้ำท่วมพื้นสะพาน รางและตลาดท่าวังถึงบ้านจีนชุ่นหงวนน้ำลึกซอกเศษท่วมโรงต้มกลั่นสุราต้มไม่ได้ เรือราษฎรน้ำพัดไป 6 หลัง ผู้ว่าราชการเมืองได้สั่งให้ปิดศาลากลางเมืองให้ข้าราชการกับตำรวจช่วยขนราษฎร ทางรถไฟสายแยกนคร สะพานชำรุดโคนน้ำพัด 2 แห่ง ที่ทุ่งสงทางชำรุดรถเดินไม่ได้ กระทรวงมหาดไทยได้ตอบไปว่าที่ได้ช่วยเหลือราษฎรนั้นชอบแล้ว และกำชับให้พร้อมมือกันช่วยเหลือโดยสุจริต ต่อมาได้รับโทรเลขจากมณฑลสุราษฎร์ธานีว่า เมืองสุราษฎร์ธานีฝนตกทั้งกลางวันกลางคืนตั้งแต่

วันที่ 21 พฤศจิกายนถึงวันที่ 2 ธันวาคมปีนี้ น้ำท่วมทั้งสองฝั่งแม่น้ำตาปีได้รับความจากรายการที่อำเภอพระแสงน้ำสูงกว่าธรรมดา 6 สกท่อมบ้านเรือนราษฎรหนีขึ้นไปอยู่บนควนราว 2,000 คน อดอยากอาหาร ผู้ว่าราชการเมืองสุราษฎร์ธานียังไปไต่สวนอยู่กระทรวงมหาดไทยได้กำชับไปว่า เมื่อไต่สวนได้ความอย่างไรให้รีบบอกมาและร่วมมือกันช่วยเหลือสุดกำลัง ป้องกันอันตรายและความอดอยากของราษฎรอย่างดีที่สุดเท่าที่จะทำได้ (28 พฤศจิกายน พ.ศ.2459 ที่กระทรวงคมนาคม)

บทที่ 5

คนจีน และการสร้างเมืองหาดใหญ่ในยุคหลังการสร้างรถไฟสายมลายู

บทที่แล้วเป็นการให้ภาพเบื้องหลังการสร้างทางรถไฟ จากข้อมูลเอกสารราชการเป็นหลัก ดังจะพบว่าตัวละครที่ปรากฏเป็นกษัตริย์ ชุนนางในราชสำนักสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นกลุ่มผู้นำระดับประเทศ ในการเจรจา และจัดการเรื่องการสร้างทางรถไฟกับผู้นำต่างประเทศ ในบทที่ 5 นี้ ให้ภาพของกลุ่มคนในพื้นที่ท้องถิ่น ความเคลื่อนไหวของคนในการสร้างหลักปักฐาน และการสร้างเมืองคนจีน และพัฒนาการของความเจริญเติบโตของชุมชนขนาดใหญ่ ภาพของหาดใหญ่ที่น่าสนใจ กำหนดขอบเขตไว้ที่ย่านชุมชนคนจีนเป็นหลัก โดยเริ่มจากการปักหลัก จัดซื้อสร้างบ้านแปลงเมืองของกลุ่มคนจีนกลุ่มหนึ่ง ในงานชิ้นนี้ขอเน้นไปที่บทบาทของ เจีย กิชี หรือขุนนิพัทธ์จินนคร กับผู้นำท้องถิ่น และคนจีนอื่นๆ ในการสร้างทางรถไฟสายมลายูและการสร้างถิ่นฐานที่เมืองหาดใหญ่

5.1 เจียกิชีหรือ ขุนนิพัทธ์จินนคร เขาคือใคร

จากบันทึกความทรงจำของถ่องแท้ รัตนาสันต์ ผ่านการพูดคุยกับเจียกิชี หรือขุนนิพัทธ์จินนคร และเอกสารบันทึกโดย ลักขมี จิระนคร ได้ให้ภาพของเจียกิชี หรือขุนนิพัทธ์จินนคร และ การสร้างเมืองหาดใหญ่ไว้ดังนี้



ภาพที่ 21 ภาพของ เจียกิชี หรือขุนนิพัทธ์จินนคร

ภาพเจียกิชี หรือขุนนิพัทธ์จินนคร ใบหน้า และ แววดาบงบอกถึง ความจริงจัง ครุ่นคิด บนผนังกำแพงของบ้านกั้งไม้กั้งตึกซ่อนตัวอยู่หลังป้อมน้ำมนต์และธนาคารกสิกรไทยสาขาเพชรเกษม ใครเลยจะรู้ว่าคือบ้านของท่านขุนนิพัทธ์จินนคร บนถนนเพชรเกษม ซึ่งในอดีตมีผู้นำของชาตินิยมเยี่ยงเขยคนแล้วคนเล่า ภาพนั้นบอกเราได้ทันที ว่าผู้

อาวโสท่านนี้ผ่านประสบการณ์ชีวิตมาอย่างไร หากท่านมีชีวิตอยู่ถึงวันนี้ ท่านอายุราว 117 ปี (เกิด ปี ค.ศ. 1886)

ในระหว่างการเก็บข้อมูลของโครงการวิจัย ก่อนที่คุณ กิ จิระนคร ท่านจะจากไปสู่อีกภพหนึ่ง ได้มีโอกาสพูดคุยสนทนากับท่านหลายครั้งมาก รวมทั้งท่านได้พาคณะที่ต่างๆ ในหาดใหญ่ และ กรุณาให้เอกสารและรูปภาพที่สำคัญหลายอย่าง รวมทั้ง อ่านงานของลักษมี จิระนคร ในสารานุกรม ภาคใต้ และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับเมืองหาดใหญ่ และได้มีโอกาสพูดคุยกับ คุณบุปผา ธโนฆารณ์ คุณลักษมี จิระนคร คุณนิพนธ์ จิระนคร ผู้ซึ่งเป็น บุตรสาวและบุตรชาย คุณกิ จิระนคร และพอประมวลเป็นเรื่องราวได้ว่า

เจียกชี คนฮากกา¹ กำเนิดขึ้น วันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ.2429 (ค.ศ. 1886) ที่บ้านตำบลงูไฮ อำเภอเหมยเซี่ยน มณฑลกวางตุ้ง ประเทศจีน เป็นบุตรคนที่ 4 ในจำนวนพี่น้อง 6 คนของ นายเจียซู้ หลินและนาง หลิม คอนกู เป็นหลานปู่ของนายเจียหยุ่นฟอง และคุณย่าแซ่หยอง ชื่อ ฉื่อเฉา

บรรพชนของ เจียกชี หรือขุนนิพัทธ์จินนคร ต้นสายตระกูลเจีย เชื้อสายเจียฟุกลูก เกิดที่ อำเภอเหมยเซี่ยน มณฑลกวางตุ้ง ประเทศจีน

ในปี พ.ศ.1821 มีทหารแซ่เจีย ประจำกองของ ขุนพลห่วนเทียนเสียงท่านหนึ่ง ได้ยกทัพจาก มณฑลกังไสนำทหารบุกเข้าโจมตีอำเภอเหมยเซี่ยน ซึ่งตกเป็นเมืองขึ้นของชาวมองโกล เป็นผลสำเร็จ ในปี พ.ศ.1820 (หรือในปลายสมัยราชวงศ์ซ่ง) และในปี พ.ศ.1821 นายทหารเจียฟุกลูก หรือ “เจียชิน” ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งผู้ปกครองอำเภอเหมยเซี่ยนแต่นั้นมา ท่านเจียฟุกลูกได้สืบเชื้อสาย ตระกูลเจียไว้หลายรุ่น จนกระทั่งถึงเหลนรุ่นที่ 11 ได้แยกครอบครัวไปตั้งรกรากอยู่ที่ตำบลงูไฮ สืบ ลูกสืบหลานตระกูลเจียไว้หลายรุ่น จนถึงเหลนรุ่นที่ 20 คือ นายเจียซุ่นหลิน จึงได้ให้กำเนิดนายเจียกชี (ขุนนิพัทธ์จินนคร) พร้อมทั้งพี่น้องชายหญิงอีก 5 คน ต่อมาภายหลังบิดามารดาและพี่ชาย น้องชาย ของนายเจียกชี ได้อพยพมาอยู่ที่แผ่นดินสยามทั้งหมด (ดูสาแหรกตระกูล จิระนคร ในภาคผนวก)

ในวัยเยาว์ท่านได้รับการอบรมศึกษาจากคุณปู่ ซึ่งเป็นอาจารย์มาอย่างดี เมื่อคุณปู่สิ้นชีวิตลง บิดาของเจียกชี (ขุนนิพัทธ์จินนคร) ซึ่งแต่เดิมยึดถืออาชีพเกษตรกรรมอยู่ที่ตำบลงูไฮ ได้อพยพออกจากงูไฮ เมืองไมยิ่น มณฑลกวางตุ้งไปขายกระดาษยังถิ่นอื่นพร้อมกับพี่ชายนานถึง 4 ปี

เมื่อเจียกี้ซี (ขุนนิพัทธ์จินนคร) อายุ 17 ปี ได้เดินทางไปเมืองชินปูฮือ เพื่อช่วยบิดาทำกิจการค้าจนกระทั่งอายุ 19 ปี ได้อพยพถิ่นฐานทำมาหากินบนผืนแผ่นดินสยาม

ในปี พ.ศ. 2448 เจียกี้ซี (ขุนนิพัทธ์จินนคร) เดินทางมากับเรือของบริษัทญี่ปุ่นขนาดระวาง 1,000 ตันกรอส บรรทุกผู้โดยสาร 5,000 คน เสียค่าโดยสารคนละ 5 เหรียญ แอ๊ดดัลเคียครอนแรม ในทะเลเป็นเวลา 7 วัน จึงเข้าเทียบท่าบางกอก เมื่อถึงแผ่นดินสยามแล้ว เจียกี้ซี (ขุนนิพัทธ์จินนคร) อาศัยสายสัมพันธ์ของคนญุกปู จึงได้เข้าทำงานที่ร้านจำหน่ายสุราต่างประเทศ (ชื่อเด็กเฮงไ้) ที่บางกอกเป็นร้านของนายหย่องเฮียงจิว ผู้เคยเป็นศิษย์ของปู่ของ เจียกี้ซี (ขุนนิพัทธ์จินนคร) ทำงานอยู่ที่ร้านจำหน่ายสุราได้ระยะหนึ่งก็ลาออกไปเผชิญโชคด้วยตนเอง

ต่อมาในปี พ.ศ. 2452 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมหาราช มีพระบรมราชโองการให้สร้างทางรถไฟสายเพชรบุรีจรดสุดชายแดนภาคใต้ ในปี พ.ศ.2452 เจียกี้ซี (ขุนนิพัทธ์จินนคร) จึงได้สมัครเข้าทำงานกับบริษัทรับเหมาทางรถไฟสายนี้ โดยรับหน้าที่เป็นคนงานสร้างทางรถไฟสายได้ร่วมกับพี่น้องคนจีนและอื่นๆที่ชักชวนกันมา ร่วมทำทางรถไฟ เราไม่ทราบแน่ชัดว่าท่านทำหน้าที่อะไร เพราะมีการกล่าวถึงหลายกระแส แต่ต่อมาท่านได้รับความไว้วางใจจาก บริษัทสร้างทางให้เป็นหัวหน้างาน ผู้ตรวจการและผู้จัดการทั่วไป ในเวลาต่อมา และร่วมสร้างทางมาจนถึงนครศรีธรรมราช ขณะนั้นนครศรีธรรมราชเป็นเมืองเก่าแก่ที่มีความเจริญรุ่งเรืองทางวัฒนธรรมสังคม เป็นศูนย์กลางอาณาจักรหัวเมืองภาคใต้มานาน มากกว่าสงขลา

ขณะที่สร้างทางที่นครศรีธรรมราช ในปี พ.ศ.2453 นั้น ท่านได้แต่งงานกับ คุณเลื่อน แซ่ฮิว ซึ่งเป็นคนร่อนพิบูลย์ จังหวัดนครศรีธรรมราช ได้กำเนิดบุตรชาย 1 คน บุตรหญิง 1 คน ต่อมาได้ย้ายมาอยู่ที่หาดใหญ่และได้กำเนิดบุตรหญิงอีก 7 คน รวมทั้งหมด 10 คน แต่เดิมท่านมีภรรยาจากเมืองจีนแล้ว 1 คน เนื่องจากต้องเลี้ยงชีพมายังดินแดนสยามสมัยนั้นไม่อาจพาภรรยามาด้วย แต่ภรรยาจากเมืองจีนได้เดินทางตามมาในปี พ.ศ. 2457 มาพักอาศัยอยู่ที่บ้านหาดใหญ่ในกับขุนนิพัทธ์จินนคร จวบจนปี พ.ศ.2459 จึงได้ให้กำเนิดบุตรชายของขุนนิพัทธ์จินนคร กับนาง จุงซ็อนยิน 1 คน คือ นายกีจิระนคร ณ บ้านริมคลองอยู่ตะเภาข้างที่ว่าการอำเภอหาดใหญ่



ภาพที่ 22 ครอบครัวของขุนนิพัทธ์จันทร(ต้นตระกูลจิระนคร)

รวมบุตรชายหญิงของขุนนิพัทธ์จันทร ทั้งสิ้น 11 คน คือ นายสุกิตต์ จิระนคร นายสุธรรม จิระนคร นางอัมพา(เชื้อม) จูตระกูล นายกี จิระนคร นางชูจิตร ชูจิตรบุตร นางจินตนา แซ่ฉั่ว (ถึงแก่กรรมใน ปี พ.ศ.2505) นางจूरีย์ ดันพานิช นางมาลี จิระนคร นายนิพัทธ์ จิระนคร (ถึงแก่กรรม พ.ศ.2521) นางกรองกาญจน์ สีนสกุล และนายกิตติ จิระนคร

5.2 เจียกชี คนจีน กับ บทบาทในการสร้างทางรถไฟสายแหลมมาลายู

เส้นทางการเริ่มต้นชีวิตของเจียกชี (ขุนนิพัทธ์จันทร) อาจจะแตกต่างจากภาพของคนจีน ปักขั้วได้ทั่วไปที่เรารับรู้ว่าเป็นกรรมกรจีนมาทำเหมืองแร่ อพยพมาตามสายชาวจีนผ่านปันัง สิงคโปร์ เมดาน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวฮกเกี้ยน แต่เจียกชี (ขุนนิพัทธ์จันทร) กลับผ่านสายทางกรุงเทพ เราไม่แน่ใจว่าเป็นเพราะสายธารของการอพยพของ “ชาวแคะ” หรือเปล่า ที่ต่อสายแห่งการอพยพ มาลงที่ กรุงเทพฯ เป็นจุดเริ่มต้นของการเข้ามาหางานทำในแผ่นดินสยาม จวบจนจังหวะโอกาสเชิงโครงสร้างเปิดให้ คนจีน ชื่อ เจียกชี เห็นช่องทาง นั้น

การสร้างทางเป็นไปด้วยความยากลำบากเกินกว่าที่คนรุ่นเราจะเข้าใจได้ คนจีนโพ้นทะเลหรือผู้พลัดถิ่นทั้งหลาย ที่เราเห็นเป็นอาภังค์ อาม่า ในวันนี้ต่างเผชิญกับงานหนักแสนสาหัสมาแล้วในอดีต จากการวิจัยจากความทรงจำของชุมชนและเอกสารราชการ พบว่าตลอดระยะทางของการก่อสร้างทางรถไฟนั้น มีความจำเป็นต้องใช้แรงงานคนจีนเป็น หลัก

จากศึกษาบันทึกเอกสารราชการเอง พบว่า ขุนนางและเชื้อพระวงศ์ที่เข้ามาดูแลการสร้างทางเองมีความเชื่อมั่นในการทำงานให้แล้วเสร็จของกรรมกรจีน มากกว่าแรงงานคนไทยตามข้อเสนอของที่ปรึกษาคือนายเฮนรี กิตตินส์ ชาวอังกฤษ ซึ่งเป็นเลขานุการและที่ปรึกษาของกระทรวงโยธาธิการเป็นผู้คิดการสร้างทางรถไฟสายใต้ ข้อคิดเห็นของกรมพระยาดำรงราชานุภาพ และกรมพระสมมุดอมรพันธุ์ ในครั้งกระนั้น ได้เปิดโอกาสและเปิดพื้นที่เฉพาะ(niche)ให้คนจีนพลัดถิ่นเข้ามาทำงาน

คำถามคือจะไปหาคนจีนได้ที่ไหน เป็นใคร ในการร่วมสร้าง โภยดิน บรรทุกหิน เข้าป่าหาไม้ มาทำไม้ขอน หมอนทางรถไฟ และเจียกั๊ซึ่งเป็นบุคคลสำคัญคนหนึ่ง ที่รับงานจากลุงของเจ้าแก้งคี่หยง (อ่านรายละเอียดท้ายบท) เข้ามามีบทบาทในการรวบรวมคนและปกครองกุลีจีนกลุ่มต่างๆ ให้อยู่ด้วยกันตลอดเวลา 6 ปีของการสร้างทางที่ยากลำบาก ในการก่อสร้าง ซึ่งยังไม่มีเครื่องจักรเครื่องมือทันสมัย ใช้แรงงานของกุลีจีนเป็นหลัก ต้องต่อสู้กับสภาพภูมิประเทศที่ยากลำบากและภัยธรรมชาติ ดังจะเห็นได้จาก บันทึก ที่ ๓๘ /๑๔๖๕กระทรวงคมนาคม วันที่ ๓ ธันวาคมพระพุทธศักราช ๒๔๕๘ มหาอำมาตย์เอก เจ้าพระยาวงษาอนุประพันธ์ เสนาบดีกระทรวงคมนาคม แจ้งความมายัง มหาเสวกโท พระยาศรีสุนทรโวหาร แทนราชเลขานุการ ความว่า

ตารางที่ 7 แสดงพัฒนาการของการสร้างทาง ระยะเวลาก่อสร้าง ระยะทางในการเปิดรถไฟสายใต้แต่ละตอน

ลำดับที่	เปิดเดินรถจาก	ระยะทาง (กม.)	ปีที่ดำเนินการ (พ.ศ.)	วันที่เปิด เดินรถไฟ	จำนวน ปี	หมายเหตุ
1	กรุงเทพฯ – เพชรบุรี		สร้าง พ.ศ. 2443 เริ่มใช้ 31 มี.ค. 2445	1 เม.ย. 2546	3	งบ 7,880,000 บาท การสร้างหยุดชะงักเพราะรัฐไม่แน่ใจว่าสร้างทางเชื่อมต่อหัวเมืองลงไปหรือสร้างเชื่อมเมืองภาคใต้ก่อน กำลังสร้างรถไฟสายเหนือหากทำสายใต้ต้องกู้หรือให้สัมปทานต่างประเทศ การขยายตัวสัมปทานแร่ การค้าส่ง ปี 2448 มีผู้เสนอสร้างทาง กรุงเทพฯ - ปีนัง
2	เพชรบุรี – บ้านชะอำ	42	2452	9 มี.ย.2454	3	
3	<u>บ้านชะอำ – หัวหิน</u>			25 พ.ย.2454		
4	หัวหิน – วิกังพง			1 ม.ค.2456		
5	วิกังพง – ประจวบคีรีขันธ์			1 มี.ย.2457		
6	ประจวบคีรีขันธ์ – บ้านกรูด			1 มี.ย.2457		
7	บ้านกรูด – บางสะพานใหญ่			1 ธ.ค.2458		
8	บางสะพานใหญ่ – ชุมพร			1 ต.ค.2459		

9	<u>ทุ่งสง – บ้านนา</u>			14 ก.พ. 2458		
10	ทุ่งสง – ถ้ำร้อน พิบูลย์ – พัทลุง			1 ต.ค.2457		
11	พัทลุง – อุตะเกา			1 ม.ค.2456		พ.ศ. 2458 สถานีชุมทาง อุตะเกากรรมรถไฟได้ขอ ซื้อที่บริเวณที่ตั้งสถานี รถไฟหาดใหญ่ปัจจุบัน ห่างจากสถานีชุมทางอุ ตะเกามาทางใต้ 3 กม. และ พ.ศ. 2460 ได้ย้าย สถานีจากอุตะเกามาอยู่ ที่หาดใหญ่ เนื่องจาก สถานีอุตะเกาอยู่ในที่ลุ่ม น้ำท่วมประจำไม่เหมาะ แก่การตั้งสถานี
12	หาดใหญ่ – คลองทราย			1เม.ย.2460		
13	คลองทราย – บาลอ			1 พ.ย.2463		
14	บาลอ – ดันหยง มัส			1 มี.ค.2463		
15	ดันหยงมัส – สุ ไหงโกลก			17 ก.ย.2464		
16	ชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์			1 ก.ค. 2461		

ที่มา : จากการศึกษาสำรวจและ ปรับปรุงจาก มลิวรรณ (2543 : 70) หนังสือที่ระลึกในวันคล้ายวัน
สถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์การรถไฟแห่งประเทศไทย 2507),
หน้า 179 – 180., กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ภ.สบ. 24/4 กล่อง 1 งานฉลองรถไฟหลวงแห่งกรุง
สยามครบสามรอบ พ.ศ. 2439 – 2475 (พระนคร : โรงพิมพ์กรรมรถไฟหลวง, 2475), หน้า 26-35.
เกื้อกูล ยืนยงอนันต์ (2520 : 120)

สุลีมาน นฤมล วงศ์สุภาพ คนจีน และการสร้างเมืองหาดใหญ่ในยุคหลังการสร้างรถไฟสายมลายู

แผนภาพที่ 5 แสดงสถานการณ์เรื่องราวความยากลำบากในการก่อสร้างทางจากเอกสารราชการ

“ด้วยเมื่อวันที่ ๒๖ เดือนก่อน กระทรวงคมนาคมได้รับข่าว จากมณฑลนครศรีธรรมราชว่า เมื่อวันที่ ๒๐ เดือนก่อนที่เมืองสงขลาฝนตกใหญ่ทั้งกลางวันแกลงคืน น้ำท่วมถนนในเมืองแลนอกเมือง มาก รถไฟได้ติดค้างอยู่ระหว่างหนองจันทน์กับอุตะเภาก็กลับเมือง ครึ่งหรือสงขลาไม่ได้ เพราะสะพานพังไม่มีรถไฟไปมา

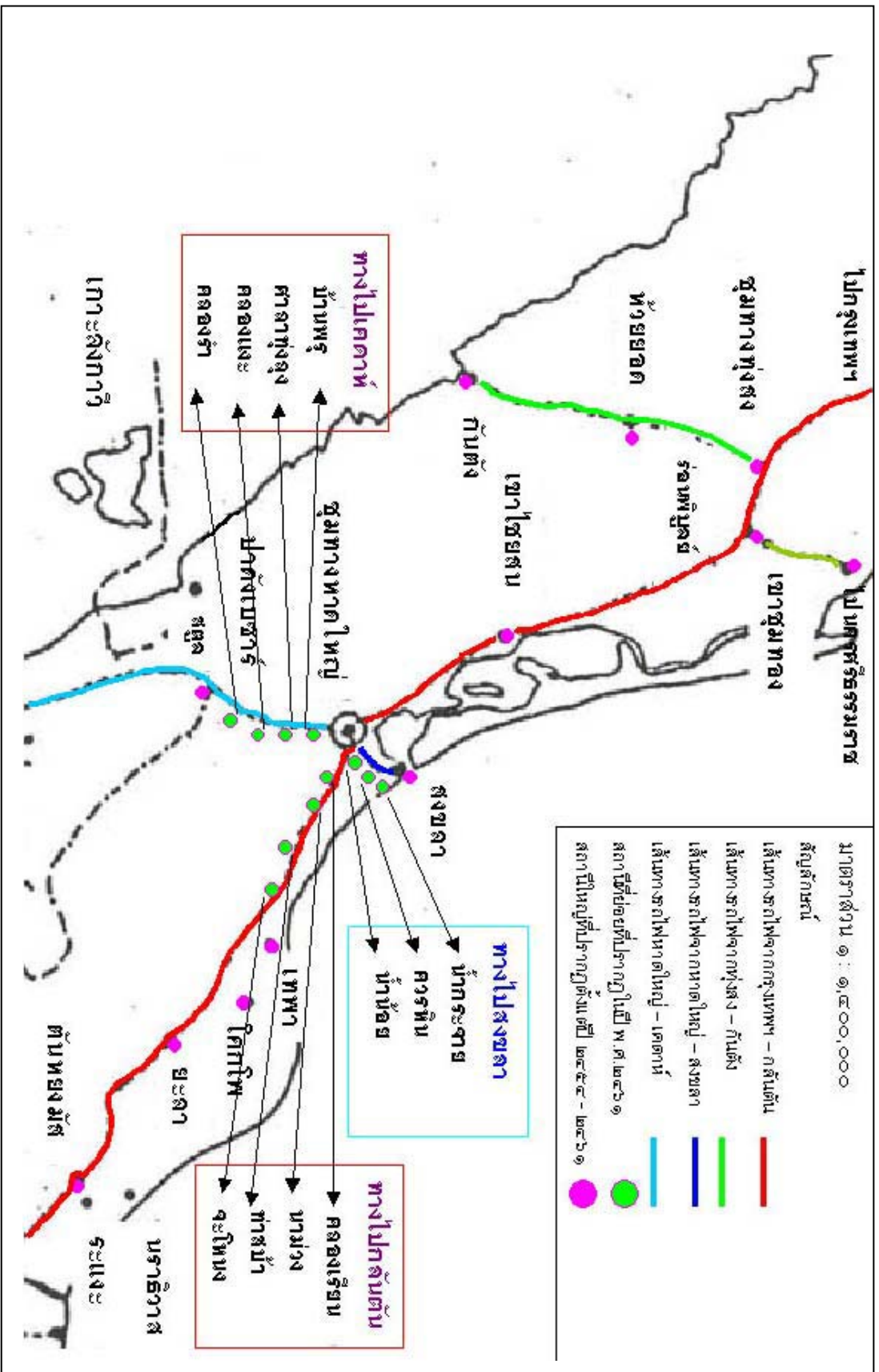
ข่าวเรื่องเสียหายนี้กรมรถไฟยังหาได้รับข่าวคราวจากนายด่านสร้างทางรถไฟเมืองสงขลาไม่ เพราะเสาสายโทรเลข ชำรุดเสียหายมากาส่งโทรเลขไปมาไม่ได้ ครั้นเมื่อวันที่ ๑ เดือนนี้กรมรถไฟสายได้รายงาน ว่า ได้รับข่าวจากนายด่านสร้างทางรถไฟเมืองสุราษฎร์ธานีว่า ตั้งแต่ฉวางถึงสุราษฎร์ธานีฝนตกใหญ่ น้ำท่วมทางรถไฟสะพานรถไฟที่ทำด้วยไม้พังตลอดไป ๑ สะพานที่ชำรุด เสียหายบ้างเล็กน้อยอีก ๒ สะพาน ส่วนสะพานเหล็ก ๑ สะพานนั้น เสาสพานที่ทำด้วยคอนกรีตถูกน้ำเซาะพังไป ๑ เส้า แต่ตัวสะพานเหล็กนั้นหาเป็นอันตรายไม่ ถนนเดินทางรถไฟทรุดลงหลาย แห่ง ครั้นวันนี้กรมรถไฟสายได้ได้รับวิทยุโทรเลขจากนายด่านสร้างทางรถไฟเมืองสงขลาความว่า ฝนตก ๘ วัน ๘ คืนไม่หยุด หย่อนใน ๓ วัน รอน้ำได้ถึง ๓๖ นิ้วฟุต เมื่อวันที่ ๒๔ เดือนก่อน (น.15)

ลมได้ฝนแล่นน้ำป่าได้ทำลายสะพานไม้ต่างๆ หลายสะพาน แลทางรถไฟที่อยู่ทิศตะวันออกแห่งสถานีอุตะเภา ได้ชำรุดเสียหายครึ่งกิโลเมตร แลที่ระยะกิโลเมตร ๑๕.๕ ก็ชำรุดเสียหายอย่างเดียวกัน กับไม่ทราบข่าวว่าทางรถไฟที่ระยะกิโลเมตร ๑๐๔ และ ๑๐๖ ก็ ได้ชำรุดเสียหายเหมือนกัน แลสะพานไม้หลายสะพานได้ถูกน้ำพัดพาไป กับสะพานเหล็กซึ่งมีช่วงกว้าง ๒๕ เมตรน้ำก็ได้พัดพาไปด้วยอีก สะพานหนึ่งเวลาเช้าวันที่ ๒๔ เดือนก่อนดินสองข้างช่องทางรถไฟที่ตัดไปพังลงทับทาง แลที่ระยะกิโลเมตร ๖.๒ ก็มี ความชำรุดเสียหายแต่ไม่สู้มาก ทางตอนนี้จะทำให้กลับคืนดีได้ภายใน ๘ วัน กระบวนรถคนโดยสารคนรางที่ระยะกิโลเมตร ๕๖ แตรถจักรแลรถคนโดยสารไม่เป็นอันตรายเสียหาย เสียแต่-รถบรรทุกสินค้า อับเฉากับรถบรรทุกเข้าเปลือกหลัง ๑ ที่สถานีอุตะเภาที่น้ำท่วมถึงขนานาสถานี ตัวอนานิเณยานายด่านเอง ได้ติดอยู่ที่สถานีอุตะเภาถึง ๒ วัน แล้วกลับมายังสงขลาได้โดยเรือลัดมาในป่าแลในทุ่ง

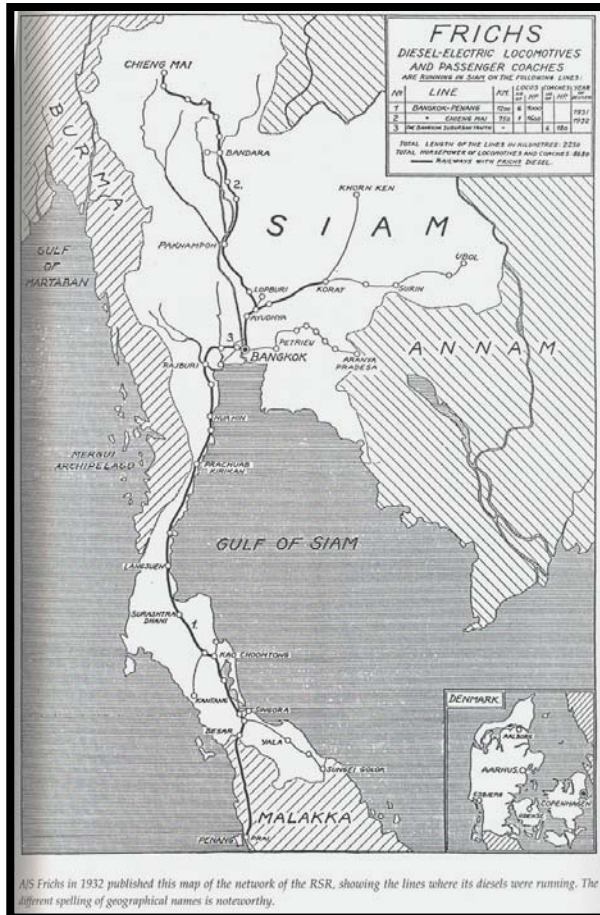
ทางรถไฟตอนใต้สถานีอุตะเภาลงไป คือทางปัตตานีนั้น น้ำได้พัดพาสะพานไม้ไปสะพานหนึ่ง ถนนเดินทางรถไฟตั้งแต่สถานีอุตะเภาลงไปถึงระยะกิโลเมตร ๔๕ เสียหายบ้างเล็กน้อย สะพานเหล็ก ๓ สะพานที่กำลังคิดตั้งอยู่นั้นไม่เป็นอันตราย เสียแต่รางร้านบ้างเล็กน้อย ให้ระยะกิโลเมตร ๔๕ นี้ลงไปยังไม่ได้รับข่าวประการใด เพราะออกจากสงขลาไม่ได้มรสุมยังขึ้นแรงอยู่ แต่น้ำนั้นลดลงบ้าง เพราะออกจากสงขลาไม่ได้มรสุมยังขึ้นแรงอยู่ แต่น้ำนั้นลดลงบ้างนายด่านจะได้พยายามลงไปตรวจจนถึงอำเภอเทพาในวันที่ ๓ เดือนนี้ (น.16) “

ที่มา : จากบันทึก ที่ ๓๘ /๒๔๖๕กระทรวงคมนาคม วันที่ ๓ ธันวาคมพระพุทธศักราช ๒๔๕๘ มหาอำมาตย์เอก เจ้าพระยาวงษาอนุประพันธ์ เสนาบดีกระทรวงคมนาคม แจ้งความมายัง มหาเสวกโท พระยาศรีสุนทรโวหาร แทนราชเลขาณูการ

ภาพที่ 23 แผนที่ เส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ - โคกโพธิ์ ซึ่ง เจียกีส มีส่วนเกี่ยวข้องในการก่อสร้างทางสถานีย่อยและสถานีใหญ่ที่ปรากฏในช่วงปี พ.ศ. ๒๔๕๔ - ๒๔๖๑



ที่มา : ปรับปรุงจากแผนที่ทางรถไฟกรมของกองมหาดมณฑลแห่งชาติ ผ.ศ. ๑๐ (๒๔๖๑) และ ผ.ศ. ๕/๒๗ เล่ม ๓ แผนที่แสดงเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงปาดังเบซาร์และแยกไปสงขลา ใต้ดาร์บี กับที่ ๒๗ เมษายน ๒๔๖๑ (ดราฟต์แสดงเส้นทางรถไฟแต่จะสงขลาทางแสดงงานมหาดมณฑลสร้างเส้นทางรถไฟสงขลาใต้ดาร์บี พ.ศ. ๒๔๕๔ - ๒๔๖๑)

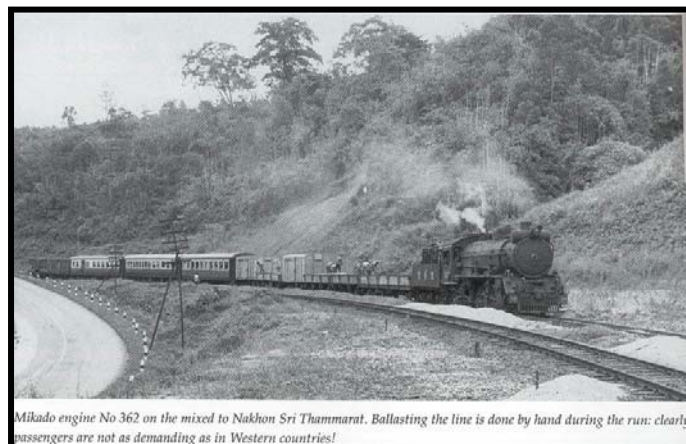


ภาพที่ 24 แผนที่เครือข่ายของกรมรถไฟไทย
ปี พ.ศ. 2475 แสดงเส้นทางการเดินรถ

หากเราจินตนาการกลับไป จะเห็นได้ว่างานสร้างทางรถไฟสายใต้ในสมัยนั้นเป็นไปอย่างยากลำบาก ปักข์ไต้ยังมีพลเมืองน้อย เป็นป่าทึบเต็มไปด้วยไข้ป่า บางแห่งเป็นที่ลุ่มน้ำขึ้นสูง ขุนนิพัทธ์จินนทร มีหน้าที่ควบคุมงานทางป่าให้เป็นแนวกว้างประมาณ 40 เมตร เพื่อเป็นแนวทางการลงดิน ลงหินสำหรับวางรางรถไฟ เนื่องจากการสร้างทางรถไฟมีระยะทางยาวหลายร้อยกิโลเมตร จึงต้องแบ่งงานออกเป็น ช่วง ๆ ช่วงละ 30 กิโลเมตร แต่ละช่วงมีโรงงานขนาดใหญ่กว่า 10 แห่ง มีคนงานช่วงละ 200 คน มีนายช่างอดีลเป็นผู้ดำเนินการทาง

เทคนิค พร้อมผู้ช่วยชาวเอเชียอีก 2 คน คนงานสร้างทางรถไฟส่วนใหญ่เป็นคนจีนหลายภาษา จึงต้องแบ่งหน้าที่การงานโดยให้ชาวจีนและทำหน้าที่บุกเบิกทางป่า ชาวจีนแต่จิวทำหน้าที่ไถดิน ถมทางให้สูงประมาณ 4.5 เมตร ชาวจีนกวางตั้งทำหน้าที่โรยหินบนดินที่ถมไว้ เพื่อเป็นแนวทางการรถไฟ บางครั้งงานที่ทำเสร็จเรียบร้อยแล้วถูกน้ำป่าเซาะหลายก็ต้องเริ่มงานกันใหม่อีก ตลอดเส้นทางการสร้างทางรถไฟสายใต้ต้องใช้คนทั้งหมดหลายพันคน

ภาพที่ 25 รถไฟสายใต้ที่ใช้
เครื่องยนต์ Mikado No 362 วิ่ง
เส้นทาง จ.นครศรีธรรมราช สภา
ภูมิประเทศเป็นป่าเขารกชุก



ในปี พ.ศ.2453 เจียกี้ซี (ขุนนิพัทธ์จินนคร) ได้รับเหมาก่อสร้างทางรถไฟช่วงพัทลุงถึงร่อนพิบูลย์ มีช่องเขาอันกัณดารเป็นป่าทึบ ท่านรับเหมางานขุดดินเจาะอุโมงค์ลอดเขาจาก นายซี จื่อ ถิ่น ซึ่งเป็นผู้รับเหมาต่อจากบริษัทต่างประเทศอีกทอดหนึ่ง ก่อนหน้านี้นี้เคยมีบริษัท เบอร์ลีย์ยูคเกอร์ จำกัด รับเหมาขุดเจาะอุโมงค์อยู่ก่อนแล้ว แต่คนงานรุ่นแล้วรุ่นเล่าล้มบรื๋อย ๆ คนต้องประสบกับความตายมากมาย เนื่องจากช่องเขาอันกัณดาร เมื่อเจียกี้ซี (ขุนนิพัทธ์จินนคร) รับเหมางานนี้แล้วได้ใช้ความสุจริตรอบคอบในการควบคุมงานเต็มที่ จนสามารถขุดอุโมงค์เสร็จได้ตามกำหนดเวลา ซึ่งอุโมงค์นี้ก็คือ “ชุมทางเขาชุมทอง” หลังจากนั้นแล้ว จึงเข้าควบคุมเส้นทางสายรถไฟสายฉวาง-ทุ่งสง ต่อไปอีก 2 ปี



ภาพที่ 26 คนงานบริเวณ อ. ทุ่งสง จ. นครศรีธรรมราช กำลังขนไม้ฟืน ขึ้นไปยังขบวนรถไฟ รุ่น Pacific No 835 และ Mikado No.927

เมื่อเสร็จจากงานรับเหมาช่วงฉวาง-ทุ่งสงแล้ว ก็ได้รับเหมาทางรถไฟสายใต้ช่วงต่อไปอีก งานรับเหมาได้มาสิ้นสุดลงที่สถานีอุตะเถาซึ่งตั้งอยู่แถบคลองอุตะเถา ห่างจากที่ว่าการอำเภอหาดใหญ่ประมาณ 1.5 กิโลเมตร ชุมทางสถานีอุตะเถาเป็นเส้นทางรถไฟสายหาดใหญ่ในสมัยนั้น ปัจจุบันใช้เป็นเพียงที่หยุดรถไฟ

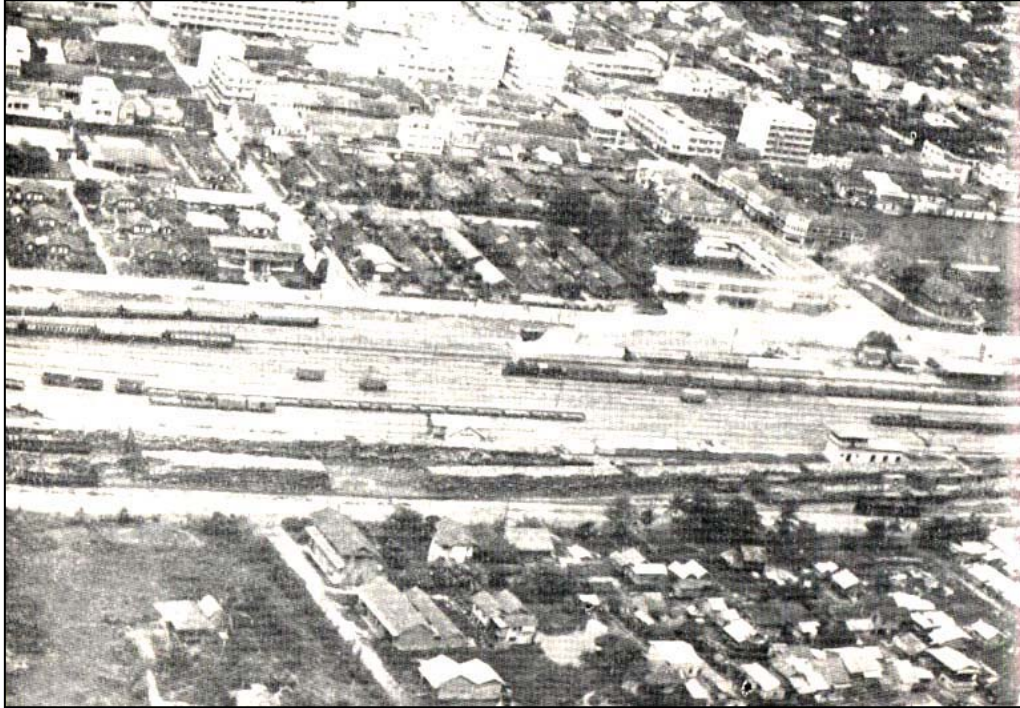
ท่านรับเหมางานสร้างทางรถไฟช่วงต่อไปอีกที่อำเภอโคกโพธิ์ จังหวัดปัตตานีเป็นเวลาหลายปี เสร็จจากงานที่อำเภอโคกโพธิ์แล้ว ได้กลับมารับงานซ่อมทางรถไฟสายอุตะเกายามว่างจากงานก็ออกสำรวจหาแหล่งแร่ดีบุกกุลแฟรมที่เขาวังพา ตำบลทุ่งตำเสาและตำบลท่าช้างซึ่งเป็นป่าที่บออยู่ในเขตอำเภอหาดใหญ่ บางครั้งต้องค้างคืนในป่าเพื่อการค้นหาเหมืองแร่จนเกือบตลอดชีวิตของท่าน จนในบั้นปลายชีวิตของท่านได้ทิ้งมรดกการทำเหมืองแร่ให้กับลูกหลานรับช่วงต่อมา

งานสร้างทางรถไฟแหลมมลายู ในส่วนที่เริ่มจากเพชรบุรีจรดสุดชายแดนภาคใต้เสร็จสิ้นลงโดยดี สถานีสุดท้ายสุดชายแดนคือ สถานีสุโขทัย โกลกและสถานีป่าดงเบขาร์ (ดูแผนผัง แสดงรายชื่อสถานีรถไฟตั้งแต่จังหวัดนครศรีธรรมราช – ชายแดนประเทศมาเลเซีย ที่เจียกซีมีมีส่วนร่วมสร้างและภาพแสดงชุมทางรถไฟหาดใหญ่และสภาพเมืองหาดใหญ่ในอดีต พ.ศ. ๒๕๑๐ .)



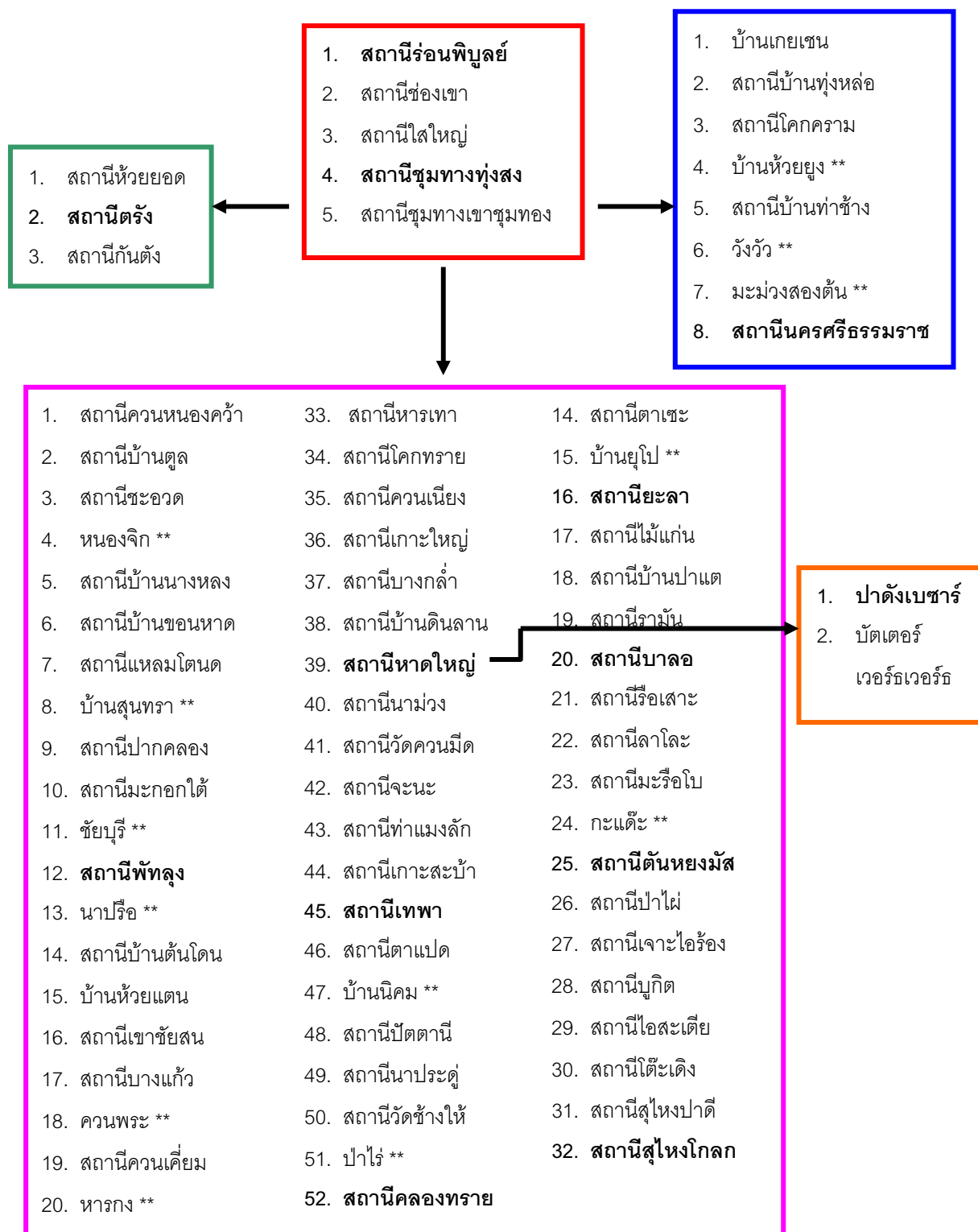
ภาพที่ 27 รถไฟขบวน No 552 วิ่งจากไทยไปสิงคโปร์ เป็นครั้งแรกในวันที่ 20 พฤษภาคม พ.ศ. 2475 โดยบุคคลที่มีชื่อเสียงได้ร่วมเดินทางไปกับขบวนรถด่วนนานาชาติเที่ยวนี้ด้วย

ภาพที่ 28-29 ภาพแสดงชุมทางรถไฟหาดใหญ่และสภาพเมืองหาดใหญ่ในอดีต พ.ศ. 2510 บ้านเรือน
 ตึกกรามบ้านช่องยังไม่ขยายตัวกลายเป็นเมืองใหญ่เช่นปัจจุบัน



สุลีมาน นฤมล วงศ์สุภาพ คนจีน และการสร้างเมืองหาดใหญ่ในยุคหลังการสร้างรถไฟสายมลายู

แผนภาพที่ 6 รายชื่อสถานีรถไฟตั้งแต่จังหวัดนครศรีธรรมราช – ชายแดนประเทศมาเลเซีย พ.ศ. 2545



ที่มา: จากการศึกษาสำรวจ และตามรอยรถไฟ พ.ศ. 2545

หมายเหตุ 1. เครื่องหมาย ** หมายถึง ไม่ใช่สถานีแต่เป็นป้ายที่ขบวนรถไฟต้องถอยจอด

2. ตัวใหญ่อักษรหนา หมายถึง เป็นชื่อสถานีที่ตั้งขึ้น ตั้งแต่ พ.ศ. 2452-2464
สุลมาน นุถิมลี วังสุภาพ คนจน และการสร้างมณฑลใหญ่ในยุคหลังการสร้างรถไฟสายมลายู

5.3 เจียกี้ ซี (ขุนนิพัทธ์จินนคร) กับการสร้างบ้านสร้างเมืองของชุมชนคนจีนหาดใหญ่

จากนั้น ในปี พ.ศ.2455 เสร็จจากงานรับเหมารสร้างทางรถไฟช่วงหนึ่งแล้ว กอปรกับมีครอบครัวในเมืองไทย ท่านจึงคิดวางหลักปักฐาน และหาแหล่งปักหลักสร้างครอบครัว เจียกี้ซี (ขุนนิพัทธ์จินนคร) ได้มาพักอาศัยอยู่ริมคลองอู่ตะเภา ข้างที่ว่าการอำเภอหาดใหญ่ แถบสถานีรถไฟอู่ตะเภานี้มีสภาพเป็นที่ลุ่มน้ำท่วมเป็นประจำ เจียกี้ซี (ขุนนิพัทธ์จินนคร) รู้สึกว่าไม่เหมาะกับการตั้งสถานีและบ้านเรือนจึงได้ออกสำรวจหาแหล่งพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการปลูกบ้านเรือนอยู่อย่างถาวรต่อไป ซึ่งก็พบป่าเสม็ดแห่งหนึ่งมีผู้อาศัยอยู่บ้างประปราย “บ้านโคกเสม็ดชุน” อยู่ห่างจากที่ตั้งสถานีรถไฟอู่ตะเภาประมาณ 3 กิโลเมตร ขุนนิพัทธ์จินนคร จึงได้เริ่มซื้อขายต้นเสม็ดรายแรกเป็นจำนวน 50 ไร่ เป็นเงิน 175 บาท จากชาวบ้านผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดินบริเวณนั้น โดยผ่านนายหน้าช่วยติดต่อค้าขาย คือ ผู้ใหญ่บ้านหนูเปือก จันทร์ประทีป และผู้ใหญ่นายนพรหมแก้ว ละครันต์ ซึ่งเป็นอดีตผู้ใหญ่โคกเสม็ดชุนแต่อาศัยอยู่ในละแวกบ้านหาดใหญ่

ลักขมี จิระนคร เล่าให้ฟังว่า “เรื่องความเจริญของเมืองหาดใหญ่ คิดว่า เริ่มที่โคกเสม็ดชุน เพราะเป็นป่าชายหาดไฟอยู่แล้ว คือ สถานีหาดใหญ่แต่เดิมเป็นป่าชายหาดไฟโคกเสม็ดชุน จากที่พี่บอกแล้วว่า อู่ตะเภาเนี่ยน้ำท่วม เขาจึงย้ายมาที่ป่าชายหาดไฟโคกเสม็ดชุน เพราะน้ำไม่ท่วม ปู่จึงมาถากถางต้นเสม็ด จะเป็นป่าเสม็ด มาจับจองที่ดินอยู่ตรงหลังสถานีรถไฟโคกเสม็ดชุน หลังจากนั้นเป็นป่าชายหาดใหญ่ที่ตรงนั้น “ จะเห็นได้ว่า เมื่อรถไฟมาถึง สถานีใหญ่อยู่ที่ สถานีอู่ตะเภา ขณะที่สถานีหาดใหญ่ มีฐานะเพียงป่าชายหาดไฟ และสถานีย่อย

ก่อนปี พ.ศ.2455 “บ้านโคกเสม็ดชุน” มีบ้านอยู่ 10 หลังคาเรือน และ “บ้านหาดใหญ่” มีอยู่ 4 หลังคาเรือน อยู่ในความปกครองของอำเภอหลวงรักษาพลสยาม สังกัดเมืองสงขลา ต่อมาในปี พ.ศ.2457 มีบุตรหลานของชาวบ้านที่อาศัยอยู่ที่บ้านหาดใหญ่ ได้สำรวจและทำหลักฐานขึ้นอย่างไม่เป็นทางการ พบว่า เฉพาะฝั่งถนนศรีภูวนารมมีบ้านเรือนเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนทั้งหมด 9 หลัง ปลูกเลียบริมฝั่งคลองเตยอยู่ทางทิศใต้ของสถานีรถไฟหาดใหญ่ไปทางตะวันออก ตั้งอยู่ที่หมู่ที่ 3 บ้านหาดใหญ่ อำเภอฝ่ายเหนือ

หลังจากที่ขุนนิพัทธ์จินนคร ได้ซื้อที่ป่าต้นเสม็ดแล้ว ทางรถไฟได้ขอซื้อที่ดินส่วนหนึ่งต่อในราวปี พ.ศ. 2458 เพื่อทำเป็นย่านรถไฟ ได้ขอซื้อที่ดินจากแนวทางรถไฟที่มีอยู่แล้ว เริ่มจากด้านหลังของสถานีชายหาดไฟชั่วคราว “โคกเสม็ดชุน” หรือสถานีรถไฟหาดใหญ่ในปัจจุบันกินเนื้อที่เป็น

บทสัมภาษณ์ของ จ.ส.อ นุญต มุณีสิทธิ์ คงช่วยให้เราเข้าใจชุมชนคนจีนเมืองเก่าหาดใหญ่ในอดีตได้ดีขึ้น เราดูแบบแปลนการสร้างผังเมืองซึ่งเจียกี้ชี่ได้ทำไว้ (ดูแผนที่ที่แผนผังการวางแปลนเมืองและการตัดถนนของเจียกี้ชี่)

“ในแผนที่ที่เจียกี้ชี่ออกแบบ มีถนนอยู่แถวนี้(ชี้แผนที่บริเวณสาย 1-2-3) คล้ายเหมือนกับขุนนิพัทธ์จินนคร ทำ คือ ออกแบบไว้ แต่ตรงนี้ก็มิชุมชนคือ ท่าเทียบ ทางรถไฟจะอยู่ทางทิศเหนือ ตรงนี้เป็นสถานีรถไฟ ตรงนี้เป็นคลองอุตะเถา ตรงนี้เป็นตัวอำเภอ ชุมชนเดิมนี้ ตำบลหาดใหญ่จะคลุมหมดเลย มีบ้านเดิมทีเดียว ทวดผมมีรูปถ่ายอยู่ที่บ้าน ผมอายุ 7 ขวบ ทวดผมเกือบ 100 แล้วนะครับ ชุมชนตรงนี้เป็นชุมชนบางหักเป็นชุมชนเก่าแก่ ตรงนี้ไม่มีวัด ส่วนวัด โศกสมานคุณเกิดทีหลัง จากตรงนี้จะไปเป็นชุมชนบ้านท่าเทียบ ส่วนวัดเกิดทีหลัง เกิดไม่กี่ปีนี่เอง คือ วัดปรักกริม เกิดขึ้นมาทีหลัง ตรงนี้เป็นอุโมงค์ ตรงนี้เป็นบ้านควนลัง เป็นอบต.ควนลัง อยู่ฝั่งนี้ ที่เก่าแก่สักนิด ตรงนี้มีอยู่แล้ว มีท่านหมื่นแสง พัฒโน ตอนหลังมาเป็นขุนหาดใหญ่”

ภาพที่ 31 ภาพถ่ายเมืองหาดใหญ่ ปี พ.ศ.2467



สุลมาน นุญต วงศ์สุภาพ คนจีน และการสร้างเมืองหาดใหญ่ในยุคหลังการสร้างรถไฟสายมลายู

ต่อมาในปี พ.ศ.2459 ขุนนิพัทธ์จินนทร ก็ได้ไต่โคนต้นเสม็ดเพื่อปราบพื้นที่ให้กว้างใหญ่ไว้สร้างห้องแถวให้กับครอบครัวพร้อมเพื่อนบ้าน เริ่มด้วยการสร้างห้องแถวมาจาก จำนวน 5 ห้อง ต่อจากเขตน่านรถไฟ แล้วแบ่งสันปันส่วนบ้านทั้ง 5 หลังไว้ให้เป็นสัดส่วน โดยบ้านสองหลังแรกเปิดเป็นโรงเตี๊ยม และร้านขายของเบ็ดเตล็ด ซึ่งมีราคาค่าเช่าที่פקคินละ 25 สตางค์ เป็นกิจการที่ทำรายได้เป็นอย่างดีให้กับครอบครัว แม้ว่าจะเป็นเพียงบ้านชั้นเดียวและบ้านหลังคามุงจากก็ตาม ในระยะเวลาไม่ถึงปี เพื่อนคนจีนคนหนึ่งได้ย้ายตามมาขอเช่ากิจการของท่านไป ด้วยความยินดีที่จะมีเพื่อนบ้าน ท่านก็ขยับขยายตัวเองไปสร้างบ้านใหม่ยังฝั่งตรงข้ามบนพื้นที่ที่ได้รับการจับจองไว้แล้ว เมื่อมีทุนรอนมากขึ้นจึงสร้างเป็นบ้านไม้ 2 ชั้น หลังคามุงกระเบื้องไว้ 2 หลัง ดำเนินธุรกิจโรงเตี๊ยมที่ชั้นล่างของบ้านและ เปิดสำนักงานส่วนตัวที่ห้องชั้นสอง ไว้ที่ชั้นล่างของอีกห้องถัดไป ส่วนชั้นสองจัดไว้ให้ครอบครัวได้พักอาศัย การใช้ประโยชน์จากพื้นที่ได้สะท้อนวิถีชีวิตที่เรามีต่อพื้นที่นั้น การนิยามและการจัดการพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับปัจเจกได้แสดงภาพว่าบุคคลได้วางตำแหน่งของตัวเองในสังคม การยึดโยงตนเองในฐานะเป็นคนจีน ตัดถนนและสร้างชุมชนแบบวัฒนธรรมห้องแถวและโรงเตี๊ยม ให้เพื่อนพ้อง ญาติมิตรได้มาใช้ประโยชน์

หลังจากที่ทางการได้ซื้อที่ดินจากขุนนิพัทธ์จินนทร ไว้บริเวณย่านรถไฟแล้ว อีก 3 ปีต่อมา (ประมาณ ปี 2460-2461) ได้มีการเปลี่ยนป้ายสถานีโคกเสม็ดชุน มาเป็นสถานีรถไฟใหญ่ แต่ก่อนจะมีการเปลี่ยนชื่อป้ายของสถานีรถไฟใหม่นี้ ข้าราชการหลายท่านรวมทั้งปลัดเทศาภิบาล นายไปรษณีย์ได้เชิญขุนนิพัทธ์จินนทร ไปปรึกษาหารือเกี่ยวกับการตั้งชื่อสถานีรถไฟ ขุนนิพัทธ์จินนทร ได้ชี้แจงในที่ประชุมถึงการที่ดินเองมีการติดต่อจดหมายกับชาวมลายู ฝรั่งเศสและจีน ในธุรกิจการค้าของท่าน และใช้ชื่อ “หาดใหญ่” เป็นสถานที่ติดต่อ² ที่ประชุมเห็นชอบด้วยกับการใช้ชื่อนี้จึงเสนอให้ใช้ชื่อว่า “สถานีชุมทางหาดใหญ่” เมื่อปี พ.ศ.2460 ระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 และเป็นปีเดียวกันกับที่มีการเปลี่ยนชื่ออำเภอฝ่ายเหนือเป็นอำเภอหาดใหญ่ด้วย แต่ที่ว่าการอำเภอยังอยู่ที่เดิม คือ ที่บ้านหาดใหญ่ริมคลองอู่ตะเภา บริเวณที่บางคนในยุคนี้เรียกว่า “บ้านโน” ซึ่งในปัจจุบัน คนในยุคนี้เรียกว่า “หาดใหญ่โน”³

ตลาดหาดใหญ่ซึ่งประกอบด้วยถนนนิพัทธ์อุทิศ 1, 2 และ 3 สมัยนี้ คนสมัยเมื่อ 70-80 ปีที่แล้วเขาเรียกกันว่า “โคกเสม็ดชุน” เพราะที่ที่เจริญรุ่งเรืองสมัยก่อนนั้นเป็นป่าเสม็ด ใครต้องการไม้เสม็ดไปทำฟืน ทำรั้วบ้าน หรือใบพ้อไปทำค้ำ ดันหม้อข้าวหม้อแกงลิง ก็ต้องแะไปหาแถวที่เป็นถนนนิพัทธ์อุทิศ 1, 2 และ 3 เคียวนี่ สมัยนั้นตัวหาดใหญ่จริงๆ คือ ถนนราษฎรณศรี แต่ที่เจริญไปไม่มาก ก็เพราะว่าส่วนมากที่ดินเป็นของที่ราชพัสดุ ครอบๆ บริเวณที่ว่าการอำเภอรัศมี 500 เมตร 80 % ที่ของทางราชการไม่มีใครที่จะก่อสร้างตึกรามบ้านช่องให้ใหญ่โตหรูหรา เพราะที่ดินไม่ใช่ของตนเอง



ภาพที่ 32 ถนนสาย 1 หรือถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 ย่านศูนย์กลางการค้าเมืองหาดใหญ่ ได้รับอิทธิพลจาก ปีนัง และอีโป การสร้างตึกแถวแบบชิโนโปรตุกีส ในอดีตคนจีนต่างค้าขายสามารถซื้อที่ดินได้ โฉนดรุ่นแรกๆ จึงเป็นชื่อคนจีน ต่างค้าที่เข้ามาทำกินในเมืองไทย คุณชาญ สีสารณนำโฉนดที่ดิน ถนนสาย 1 มาให้ดู พบหลักฐานยืนยันเช่นเดียวกัน

เมื่อชุมชนเริ่มมีคนจากมาเลเซีย สิงคโปร์ เดินทางมาค้าขายมากขึ้น กิจการค้าขายก็คึกคักตามสถานะเศรษฐกิจที่ดีจากการทำเหมืองแร่และการปลูกสวนยางพาราในระยะปี พ.ศ.2459-2460 ท่านขุนนิพัทธ์จินนครได้วางแผนผังชุมชน ตามที่เคยไปมาหาสู่กับเมืองอีโป มาเลเซีย โดยตัดถนนเพิ่มขึ้นอีก 3 สายคือ ถนนเจียกี้ชี 1 ถนนเจียกี้ชี 2 ถนนเจียกี้ชี 3 (ปัจจุบันคือ ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1,2,3 ที่นิยมเรียกกันว่า ถนนสาย 1,2,3) มีร้านหมอแผ่นโบราณ(หมอแมะ) เปิดขึ้นอีกหลายร้าน เช่น ร้านหมอฮิวชีวถัน ร้านหมอเหลียงเซ้าคิว และร้านหมอเจียยุกชีว ตามมาด้วยการเปิดสถานผดุงครรภ์วุ้นพู้หยิน มีคลินิกแพทย์แผนปัจจุบันของนายแพทย์ถวิล และนายแพทย์เชนต๋โทมัสชาวอินเดีย ส่วนร้านทำฟันชาวจีน มีร้านแจนไจ้แซน ร้านจองยุกชัน และร้านกูลินมาเป็นรายหลังสุดในยุคนั้น ส่วนคุณพระเสน่หานุสรณ์ มาดำรงตำแหน่งนายอำเภอเหนือหลังปี พ.ศ.2460 ก็เป็นบุคคลหนึ่งที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ห้องแถวหลายห้องบนถนนช่วงที่ 2 ของถนนเจียกี้ชี ต่อจากท่านขุนนิพัทธ์จินนคร

คุณกสิณ จิโรจน์สุข เลขานุการคณะกรรมการมูลนิธิโรงเรียนศรีนคร เล่าให้ฟังว่า

“คนจีนที่มารับจ้างสร้างทางรถไฟ โดยเฉพาะ คนจีนสายกวางสิน ส่วนมากจะเหมือนกับ นาวิกโยชิน คือไปเรื่อย ๆ หยุดไม่ได้ จนกว่าทางรถไฟเสร็จ ถึงจะแยกย้าย เช่นทางการรถไฟจะเอากลุ่มนี้ไปไว้ยะลา หรือหาดใหญ่ คนกลุ่มนี้จึงไม่ได้ค้าขาย แต่หลังจากทางรถไฟเสร็จแล้ว คนแคะก็เข้า คนกวางสิดก็เข้ามา คนแคะเข้ามาทำเหมือง เจ้าของเหมือง และเจ้าของศูนย์การค้า สมัยก่อนร้านสโตร์มีทุกอย่างแต่ไม่มีของกินอย่างเดียว คนแต่จี๊ขายของชำ เหมือนกับกรุงเทพได้ฟ้าเมื่อก่อน เสื้อผ้ารองเท้า ตอนนั้นแถวใต้โรงแรมแหลมทองขณะนี้ สมัยก่อนเป็นเรือนไม้สองชั้น ทั้งย่านเลย กวางสิดก็มาเปิดร้านทอง มีร้านถ่ายรูป ร้านตัดผม ร้านขายนาฬิกา แต่คนแต่จี๊จะถนัดไปทางร้านโชห่วย คนชีฮั่ว สิจั้น ก็ถือว่าเป็นคนกวางสิด แล้วร้านเก่าแก่คือร้านถ่ายรูปศรีวิไล อยู่ตรงข้ามคนชีฮั่ว ตอนหลังย้ายมาอยู่สาย 3 และร้านฮอลลิวูด เคียวนี๊ยุบไปแล้ว หลังจากเจ้าของเสียแล้วลูกชายเขาไม่ทำ ถ้าคนแคะก็มีไปจिनร้านเดียว ร้านพวกนี้ก็เก่าแก่พอ ๆ กับไปจिन”

ความเจริญเริ่มขยายขึ้นมา มาจากการวางแผนการพัฒนาที่ดินของท่านขุนนิพัทธ์จินนคร ที่พยายามดึงดูดคนเข้ามาลงทุน ช่วยกันพัฒนาพื้นที่ พื้นที่ชุมชนคนจีนหาดใหญ่ดั้งเดิมที่งานวิจัยนี้พูดถึง จึงหมายถึง พื้นที่ชุมชนคนจีนดั้งเดิมที่เจียกชี ตัดถนน โดยเฉพาะถนน 8 สายหลักของหาดใหญ่ และถนนในรอบวงที่หุบคี่อื่นร่วมตัดเพิ่มเมื่อตลาดคุณพระเกิดขึ้น หาดใหญ่ชุมชนคนจีนในยุคเริ่มแรก ที่เจียกชีวางแผนผังเมืองไว้น่าจะมีขอบเขตของชุมชน

ดังข้อสรุปความคิดเห็นของอาจารย์เจริญ อ.เจริญ ถัมสกุล อดีตอาจารย์คณะวิศวกรรมศาสตร์ ภาควิชาการโยธา มอ.(หาดใหญ่) และสถาปนิกของเทศบาลนครหาดใหญ่ อายุ 64 ปี ดังนี้

“.....ส่วนท่านขุนนิพัทธ์ได้ชื่อว่า เป็นผู้วางผังเมืองยุคแรก คือ ยุคก่อตั้งเมือง เข้าใจว่า พ.ศ.2459 มีถนนที่เป็นหลักฐานอยู่คือ ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 ไปทางทิศเหนือจากวงเวียนน้ำพุขึ้นไป เป็นถนนตัดใหม่ ชื่อ ถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ แสดงว่า ท่านขุนเป็นผู้วางแนวตัดถนนนั้นไป ในยุค พ.ศ.2492 นายช่างเทศบาลชื่อ เสถียร สุทธิรักษ์ ท่านมาเป็นนายช่างของเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ท่านเล่าให้ผมฟังว่า ท่านมาอยู่ 20 ปีแล้ว (เพิ่มเสียชีวิตไปเมื่อปีที่แล้ว) อายุ 84 ปี ท่านตัดถนนในเมืองหาดใหญ่รวม ๆ แล้ว 20 กว่ากิโลเมตร ท่านเป็นคนชวนผมมาเป็นสถาปนิกเทศบาล ลูกท่านก็อายุรุ่นราวคราวเดียวกับผม...

....ชื่อขุนนิพัทธ์มีถนนอยู่แปดสาย จิระนครเป็นสายหนึ่ง มีนิพัทธ์อุทิศ 1-2-3 และนิพัทธ์
 สงเคราะห์ 1-2-3-4-5 เรียงตั้งแต่หน้าโรงเรียนเทศบาล 1 ออกที่ปี่ชี นิพัทธ์สงเคราะห์ 1 ขนานมาสายที่
 2 แถวใกล้โรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย นิพัทธ์สงเคราะห์ 5 อยู่ใกล้ธนาคารชาติ นิพัทธ์สงเคราะห์นี้
 เข้าใจว่า หลัง 2500 มาแล้วนะ ส่วนนิพัทธ์อุทิศ 1-2-3 นี้ เป็นยุคแรก ๆ อย่างสมัยก่อนมีถนนธรรมเนียม
 วิถี สถานี รถไฟมาชนที่ถนนนิพัทธ์อุทิศ 3 ก็หยุดอยู่แค่นั้นมาติดตลาด เป็นอาคารตลาดของเจ้า
 คุณอรรถ(พระยาอรรถกวีสุนทร) ที่ภรรยาท่านคุณหญิงหลงมอบที่ดินให้ มอ. 790 ไร่ ตอนนั้นเจ้าคุณ
 อรรถเป็นผู้พิพากษา หรืออธิบดีศาล ของมณฑลนครฯ อยู่ที่สงขลา ...

...ที่ขนานกับนิพัทธ์อุทิศ 3 คือ ถนนเสน่หานุสรณ์ เป็นถนนสายสั้น ๆ คือ หน้าเซ็นทรัลใน
 ปัจจุบัน ผ่านบ้านคุณพระเสน่หามนตรีซึ่งเป็นอดีตนายอำเภอคนแรกของหาดใหญ่ ท่านขุนนิพัทธ์ได้
 ยกที่ดินให้สร้างสนามกีฬาจิระนครเดิมนี่ หลังเทศบาลก็ไปซื้อเพิ่มเติมขึ้นมามาก ตอนยกให้ครั้งแรก
 30 ไร่...

...หาดใหญ่ในยุคเริ่มแรกที่เจริญเป็นเมืองแล้ว หรือในสมัยที่จำความได้ตอนเด็ก ๆ เราจะ
 คิดถึงถนนนิพัทธ์ อุทิศ 1-2-3 และธรรมเนียมวิถี จากสถานีรถไฟพุ่งตรงมาทางตะวันออก ตอน
 หลังหลังจากไฟไหม้ตลาด ของเจ้าคุณอรรถแล้ว(ปัจจุบันอยู่บริเวณห้างโอเดียน) ถนนนี้ตัดตรง
 มาถึงหน้าโรงเรียนแสงทอง แล้วรู้สึกว่าจะเปลี่ยนชื่อหรือเปล่าไม่รู้ ตอนหลังตรงมาถึงถนนที่ตัดมา
 ใหม่ คือ ถนนราษฎร์ยินดี (บ้านที่ จิระนคร ในปัจจุบัน) ถนนนั้นยาว 30 เมตรพอดี ราษฎร์ยินดีทางฝั่ง
 ตะวันตก ก็มีถนนราษฎร์อุทิศ ถ้ามองเป็นถนนวงแหวน ถนนราษฎร์ยินดีทางทิศใต้ชนกับถนนศรีภู
 วนารถ ลงไปทางตะวันตก ไปเจอถนนนิพัทธ์อุทิศ 1-2-3 มาชนถนนศรีภูวนารถทางด้านทิศใต้ ก็ลัด
 ทางรถไฟที่เป็นอุโมงค์ไปและลดเลี้ยวไปทางทิศเหนือไปทางถนนราษฎร์อุทิศ ไปชนถนนทางรถไฟ
 ข้างคลองอู่ตะเภา เมื่อเลี้ยวขวาก็มีสะพานข้ามทางรถไฟข้ามมายังฝั่งสนามกีฬาพอดีตรงนั้น คือ เป็น
 วงแหวนรอบใน”...

5.3 ยุคการทำเหมืองแร่



ภาพที่ 33 ที่ล้างแร่ ของบริษัท
นิพัทธ์และบุตรจำกัด

หาดใหญ่ในยุคเริ่มแรก เป็นพื้นที่ทำเหมืองแร่ และค้าแร่ส่งไปทางมาเลเซียและสิงคโปร์ที่สำคัญ เจียกซี้ได้จับกิจการทำเหมืองแร่ เป็นนายหัวเจ้าของเหมืองแร่หลายแห่ง เอกสารแผนที่กรมทหารยังระบุบริเวณที่ดินทำเหมืองแร่ บริเวณดินลานว่า “เหมืองขุนนิพัทธ์จินนคร” แสดงให้เห็นถึงชื่อเสียงและขนาดของการทำเหมืองของท่านถือเป็นตระกูลนายเหมืองหนึ่งของภาคใต้ด้านแถบอำเภอไทย หากอ่านงานเรื่องสาวโยตระกูลงานทวี แลวิถีและพลังมังกรใต้ ของ ศุภิมา นฤมล วงศ์สุภาพ จะพบว่านายเหมืองสมัยก่อน รู้จักมักคุ้นกัน มีความชำนาญ และการจัดการเฉพาะอย่างที่อยู่ในแวดวงเดียวกัน หลายตระกูลกิจการนี้ส่งทอดมาถึงลูกหลานด้วย ดังจะพบได้จากเอกสารหลายฉบับ

ดังเห็นได้จากเอกสารราชการดังนี้กรมทรัพยากรธรณี “คำขออาชญาบัตรผูกขาดสำรวจแร่ดีบุก” เชียงรุด

ที่ 6/2537 นายกี จิระนคร ต.วังใหญ่ อำเภเทพา จังหวัดสงขลา เนื้อที่ 1,202 ไร่ คำขอที่ 6/2537 ลงวันที่ 3 มีนาคม 2537. กรมทรัพยากรธรณี “คำขออาชญาบัตรผูกขาดสำรวจแร่ดีบุก ที่ 8/2537” นางสาวลักขมี จิระนคร ต.ท่าหม่อไพร อำเภจะนะ จังหวัดสงขลา เนื้อที่ 450 ไร่ คำขอที่ 7/2537 ลงวันที่ 22 เมษายน 2537.และมลิวรรณ เรื่องการขอประทานบัตรทำเหมืองแร่ของคนในบังคับสยามและต่างประเทศ ในอำเภอหาดใหญ่ ระหว่าง พ.ศ.2446-2475

ตารางที่ 8 แสดง การขอประทานบัตรทำเหมืองของขุनिพัทธ์จีนนครและครอบครัวตั้งแต่ปี พ.ศ.2468

วันเดือนปี	นามผู้ขอประทานบัตร	ได้บังคับ	เนื้อที่			สถานที่
			ไร่	งาน	ตรว.	
19 ม.ค.2468	นายเจียกี้ชี	ชาติจีนและ บังคับสยาม	183	1	81	ต.ท่าช้าง หาดใหญ่
28 ก.ค.2468	นายเจียกี้ชี	ชาติจีนและ	162		65	ต.ท่าช้าง หาดใหญ่
9 ก.ย.2468		บังคับสยาม				
	นายเจียกี้ชี	ชาติจีนและ	47	3	28	ต.ท่าช้าง หาดใหญ่
29 ก.ค.2469		บังคับสยาม				
	นายเจียกี้ชี	ชาติจีนและ	92	2	31	ต.ท่าช้าง หาดใหญ่
10 พ.ย.2469		บังคับสยาม				
	นายเจียกี้ชี	ชาติจีนและ	120			ต.ท่าช้าง หาดใหญ่
28 ส.ค.2473		บังคับสยาม				
	ขุนนิพัทธ์จีนนคร	ชาติจีนและ	48	2	45	ต.ท่าช้าง หาดใหญ่
3 มี.ค.2537		บังคับสยาม				
4 มี.ค.2537	นายกี จิระนคร	ชาติไทย	1202			ต.วังใหญ่ เทพา
22 เม.ย.2537	ลักขมี จิระนคร	ชาติไทย	760			ต.ท่าหมอไทร จະนะ
	ลักขมี จิระนคร	ชาติไทย	450			ต.ท่าหมอไทร จະนะ

อย่างไรก็ตามการศึกษาเรื่องราวของชีวิตผู้คนในท้องถิ่น ล้วนแล้วแต่หาเอกสารสืบค้นยากลำบากพอสมควร กอปรกับปัจจัยทางการเมือง และผลประโยชน์บางประการ ทำให้เรื่องหลายเรื่องกลายเป็นเรื่องเก็บลับ เรายังสืบค้นไม่เพียงพอ ในเรื่องกิจการเหมืองแร่ในฝั่งด้านอำเภอไทย ในงานชิ้นนี้จึงต้องการเพียงเปิดประเด็นไว้ให้คนได้ศึกษาต่อ และไม่ตกหล่น ตระกูลจิระนครในฐานะนายเหมืองของภาคใต้ ฝั่งอำเภอไทย เราจึงเก็บเรื่องเล่าจากผู้อาวุโสที่พอจะฉายภาพให้เราเข้าใจครอบครัวของเจียกี้ชีได้บ้าง

ผู้อาวุโสท่านหนึ่งที่ใกล้ชิด เจียกี้ชี (ขุนนิพัทธ์จีนนคร) ได้เล่าว่า

“นิพัทธ์บุตรชายเป็นคนดูแลเหมืองที่ดินลาน และอีกคนหนึ่งคือเจ้าแก่งหนองจ้อง ชื่อจริงไม่รู้ชื่ออะไรแต่เขาเรียกกันแบบนี้ แก่เป็นพี่คนโต ดูแลที่ลิว หงอน

.....คนที่มาหาท่านขุนส่วนใหญ่ก็เป็นเพื่อนกันนั่นแหละ เป็นคนจีน แต่ลุงไม่รู้จัก เพราะเป็นคนจีนทั้งนั้น ทั้งมีอายุ และไม่ค่อยมีอายุ แต่คนที่มาหาท่านขุนฯ ส่วนใหญ่จะเป็นคนมีอายุขุนนิพัทธ์เวลาพูดกับลูก ๆ พูดภาษาจีนกลาง กับลุงเขาพูดภาษากลาง ไม่ได้พูดได้ แกพูดไม่เป็น ส่วนลูก ๆ ทั้งสี่ คนพูดกับพวกเราเป็นภาษาใต้



เหมืองแร่บริษัทนิพัทธ์และบุตรจำกัด ตำบลท่าช้าง อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา
角一之場礦司公子父發宜

ภาพที่ 34 เหมืองแร่บริษัทนิพัทธ์และ
บุตรจำกัด ตำบลท่าช้าง อ.หาดใหญ่
จ.สงขลา

ภาพที่ 35 เหมืองแร่
ของบริษัทนิพัทธ์และ
บุตรจำกัด กำลังใช้น้ำ
ฉีดหาแร่



เหมืองแร่ของบริษัทนิพัทธ์และบุตรจำกัด กำลังใช้น้ำฉีดหาแร่
中泥沙於射猛之筆水中場礦

สุลีมาน นฤมล วงศ์สุภาพ คนจีน และการสร้างเมืองหาดใหญ่ในยุคหลังการสร้างรถไฟสายมลายู



ภาพที่ 36 เหมืองแร่ของชน
นิพัทธ์จีนนคร ที่ตำบลท่า
ช้าง อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา

.....เพราะคนงานในเป็นคนใต้
ทั้งนั้น เขาพูดได้ชัด เพราะเขาเกิด
ที่นี่ แต่เวลาพูดกับคนอื่นเขาก็พูด
ภาษากลาง ส่วนท่านขุนพูดได้
ไม่ได้ พูดกลางก็ไม่ค่อยชัด อ่าน

หนังสือไทยไม่ได้ อ่านหนังสือจีนอย่างเดียว เช่น หนังสือพิมพ์จีน แยกชอบอ่านมากลูกผู้หญิงทั้งหลายก็
มาเยี่ยมอยู่ เขาอยู่ปีนังบ้าง กรุงเทพฯ มั่ง ออกเรือนไป ก็มาเป็นครั้งคราว อย่างถ้าเป็นคนไทยเราก็คือเดือน



ภาพที่ 37 เหมืองแร่บริษัทนิพัทธ์และบุตรจำกัด ตำบลท่าหมอไทร อ.จะนะ จ.สงขลา

สิบ เดือนห้า ของเขาก็ตรุษจีน เซงเม้ง เขาก็จะมารวมกันหมด ...

.....การทำเหมืองแร่ที่หมู่บ้านวังพา(ในอดีตเป็นพื้นที่สีแดงที่มีพค.มาก) มีความลำบากยิ่ง สภาพภูมิประเทศรายล้อมด้วยภูเขา และเป็นป่าดงดิบ ถนนหนทางที่จะเข้าไปในป่าจึงไม่ใช่เรื่องง่าย ผู้ที่เข้าไปทำงานในเหมืองแร่ต้องใช้ชีวิตอยู่ท่ามกลางป่าดงดิบใช้แหล่งน้ำธรรมชาติจากลำธารในการ

ดำรงชีวิตประจำวัน จึงป่วยเป็นโรคไข้ป่าแทบทุกราย จะหายมารักษาก็ไม่มีนอกจากยาลูกกลอนที่นำติดตัวไปด้วย บางครั้งได้อาศัยาหม้อของชาวบ้านที่อาศัยอยู่ในละแวกใกล้เคียงบ้าง พอที่จะประคับประคองตัวเองให้เดินทางออกจากป่าได้ก็ต้องใช้เวลาในการเดินเท้าไม่น้อยกว่า 8 ถึง 10 ชั่วโมง จึงจะถึงอำเภอเหนือ รายที่ป่วยหนักก็ว่าจ้างเกวียนหรือลูกหาบให้หามออกมา ให้ถึงแหล่งชุมชน....

....เนื่องจากยังไม่มีสถานพยาบาล ประกอบกับคนงานเหมืองส่วนใหญ่เป็นคนจีนจากต่างถิ่นต่างภาษา จะพึ่งพาญาติมิตรให้ช่วยดูแลรักษาที่ยากยิ่ง จำต้องอาศัยนอนอยู่ตามชายคาบ้านเรือนให้ช่วยดูแลรักษาที่ยากยิ่ง จำต้องอาศัยนอนอยู่ตามชายคาบ้านเรือนของชุมชนเพื่อรอการรักษาไม่ว่าทางใดก็

ทางหนึ่ง
ต่อไปตาม
ยถากรรม
.....⁴



ท่านขุนนิพัทธ์จีนนคร กำลังยืนกับคนงาน (ขวา) หน้าโครงไม้ในเมือง
ของบริษัทนิพัทธ์และบุตรจำกัด

營一前架木錫洗場礦幫沙威他那在生先謝

ภาพที่ 38 ท่านขุนนิพัทธ์จีนนคร กำลังยืนกับคนงาน (ขวา) หน้าโครงไม้ในเมือง
ของบริษัทนิพัทธ์และบุตรจำกัด

ภาพที่ 39 ภาพเหมืองของขุนนิพัทธ์จินนกร ในเขตจังหวัดสงขลา



5.5 การสร้างตลาด และย่านศูนย์การค้าขายของหาดใหญ่

จากช่วงปี พ.ศ.2467 เป็นต้นไปที่ได้มีพิธีลงเปิดสถานีรถไฟหาดใหญ่และตลาดหาดใหญ่ ชุมชนคนจีนหาดใหญ่ชุมชนเล็กๆในอดีตที่มีตลาดเล็กชื่อตลาดโคกเม็จซุน และตลาดนัดใกล้กันที่ทำ



หาดใหญ่ ชื่อตลาดนัดท่าหาดใหญ่ เมื่อทางรถไฟเสร็จสิ้นในปี พ.ศ. 2462 ได้ค่อยๆพัฒนาอย่างรวดเร็ว ดึงดูดคนทั้งจากย่านลุ่มคลองอู่ตะเภา ลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา มลายู ปีนัง สิงคโปร์และผู้อพยพอื่น ตลาดหาดใหญ่ได้กลายเป็นพื้นที่ที่คนมาแลกเปลี่ยนสินค้า ทั้งคนต่างถิ่นและในถิ่นมาขึ้นขายแลกเปลี่ยนพบปะกัน จากเดิมที่เป็นตลาดชาวบ้าน

ภาพที่ 40 ภาพการเปิดตลาดเจียกี้ชี ของขุนนิพัทธ์จินนกร

เจียกซีได้พัฒนาตลาดให้เป็นระบบขึ้น และขยายต่อมาเป็นย่านศูนย์กลางการค้าของหาดใหญ่ร่วมกับคหบดีสำคัญของหาดใหญ่ซึ่งเจียกซีรู้จักสนิทสนม วางแผนงานหลายอย่างร่วมกัน ดังจะกล่าวต่อไป

เมื่อตลาดหาดใหญ่ได้เริ่มเป็นศูนย์กลางธุรกิจ มีการทำการค้ากับชาวมลายูขึ้นเมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ.2471 ท้องที่ตลาดหาดใหญ่ได้ถูกยกฐานะให้เป็นสุขาภิบาล ขุนนิพัทธ์จินนทร ได้รับ การแต่งตั้งให้เป็นกรรมการสุขาภิบาลด้วย ต่อมาเมื่อ 7 ธันวาคม 2478 ได้ยกฐานะเป็นเทศบาล ตำบลหาดใหญ่ และเมื่อ 16 มีนาคม 2492 ได้ยกฐานะเป็นเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ก่อนที่ถูกยกฐานะ เป็นเทศบาลนครหาดใหญ่เมื่อปี 2540

ในราวปี พ.ศ.2470 ขุนนิพัทธ์จินนทร ได้ย้ายครอบครัวจากห้องแถวริมถนนเจียกซี หรือ ถนนธรรมานุญาติในปัจจุบัน ไปอยู่ที่ฝั่งถนนเพชรเกษม ท่านได้สร้างห้องแถวบนที่ดินว่างเปล่าของท่านเอง ซึ่งอยู่ปลายถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 (ปัจจุบันคือ ที่ตั้งของบริษัทชูชุก จำกัดตลอดแถว) ในราวปี พ.ศ.2480 ที่ท่านได้ขยายบ้านเรือนไปยังปลายถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 นั้น ถนนสายนี้ยังเป็นสถานที่ค่อนข้างเงียบเหงา ท่านได้ขายห้องแถวเหล่านั้นในราคาต่ำกว่าต้นทุน เพื่อเป็นการชักจูงให้ผู้คนขยายแหล่งทำกินออกไปให้กว้างขึ้นอีก

ท่านได้จัดตั้งตลาดเอกชนขึ้นด้วย เรียกว่า ตลาดเจียกซี ตั้งอยู่ที่ 836 ถนนสาย 1-2 (ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1-2) ซึ่งได้รับอนุญาตจากนายกเทศมนตรีตำบลหาดใหญ่ เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2482 ตามใบอนุญาตที่ 192/2482 ให้เปิดตลาดตั้งแต่เวลา 04.00 น. ถึง 19.00 น. และต่อมาได้สร้างโรงภาพยนตร์เฉลิมยนต์ และตึก 3 ชั้นได้เข้าให้กับธนาคารเอเชีย จำกัด

ภาพที่ 41 ภาพการเปิดตลาดเจียกซี ของขุนนิพัทธ์จินนทร มีการนำมโนราห์มาแสดง



ขณะเดียวกันพระ เสน่หา มนตรี ซึ่งดำรง ตำแหน่งนายอำเภอหาดใหญ่ ได้ตกลงใจซื้อที่ดินไว้แปลง หนึ่งมีเนื้อที่ 60 ไร่ เป็นเงิน จำนวน 200 บาท โดยตั้งใจว่า หลังจากที่ท่านได้ปลด

เกษียณอายุจากราชการแล้ว จะมาทำไร่ปลูกสวนยางไว้เป็นที่ทำมาหากินในบั้นปลายชีวิตจากที่ดิน 60 ไร่ พระเสน่หามนตรีได้คิดที่จะหักร้างถางป่าบริเวณนั้นในที่ดินของท่านโดยวางผังเมืองร่วมกับพระยาอรรณกะวิสุนทร ขุนนิพัทธ์จินนทร และนายชีกิมหยง ซึ่งเป็นเจ้าของที่ดินแปลงใหญ่ๆในบริเวณนั้น เช่นเดียวกัน ได้ทำการตัดถนนสายแรกโดยตัดถนนจากหน้าสถานีรถไฟตัดตรงผ่านที่ดินของพระเสน่หามนตรีและพระยาอรรณกะวิสุนทร จากนั้นตัดถนนสายอื่นๆขนานหรือตั้งฉากกับถนนสายแรกเป็นตารางหมากรุกตามผังเมืองเกาะปิ้ง จากนั้นลงมือสร้างตลาดสดและห้องแถวตามริมถนนสายแรกโดยบริเวณที่ดินด้านซ้ายเป็นของพระยาอรรณกะวิสุนทร และด้านขวาเป็นที่ดินของท่านเอง ลักษณะของร้านค้านั้นสมัยนั้นเป็นห้องแถวไม้ชั้นเดียว ซึ่งใช้เป็นที่ค้าขายและที่อยู่อาศัยไปในตัว เนื่องจากบริเวณนั้นเป็นบริเวณที่ตั้งของสถานีชุมทางรถไฟภาคใหญ่ เมืองจึงเริ่มมีความเจริญมากขึ้นอย่างรวดเร็วเป็นลำดับ และเป็นศูนย์กลางของการค้าขายในภาคใต้จวบจนถึง ทุกวันนี้

คำบอกเล่าจากความทรงจำของปราโมทย์ ย่งสกุล คงทำให้พวกเราเห็นภาพความเจริญของเมืองค้าขายกับชายแดนและต่างประเทศได้ดี

“ กังเป็นคนจีนอพยพแล้วมารับใช้คุณพระเสน่หาฯ เก็บค่าเช่าบ้าน เป็นบ้านไม้ชั้นเดียว ลักษณะเป็นห้องแถว ปีละ 40 บาท ผมอยู่ตั้งแต่ลิการ์เดินสัซซอยที่เป็นฟิงค์เลดี้ปัจจุบันจนทะเล ตลาดเก่าของคุณพระ ซึ่งก็คือตลาดสันติสุขตอนนี้ เป็นตลาดที่ชุมชนใช้ นอกนั้นจะไปใช้ตลาด กิมหยง ตลาดคุณพระเป็นตลาดที่สวยมากเป็นสถาปัตยกรรมแบบปันหย่า เหมือนหอประชุมของเทคนิคสงขลา เป็นกระเบื้องว่าวขึ้นมา 4 มุม แล้วมีร้านค้าอยู่ตรงกลาง ด้านข้างเป็นร้านอาหาร ตอนนั้นคุณพระเป็นนายอำเภอ มารุ่นผมท่านแก่ มากแล้วแต่ยังเดินได้ ผมก็เข้าไปเล่นในบ้านท่าน บ้านเขาจะเป็นลักษณะของคหบดีชั้นสูง มีลานเต็นรำกลางแจ้งหน้าบ้าน (ปัจจุบันคือศูนย์การค้าเสน่หามนตรี ติดกับฟิงค์เลดี้)

“.....ผมว่าหาดใหญ่เจริญมาตั้งแต่สมัยคุณพระแล้ว เพราะมันมีสิ่งอำนวยความสะดวก เรายังรู้จักเล่นโบว์ลิ่ง ที่สุคนธา ก่อนนั้นก็หลังหาดใหญ่ราม่า แถวนั้นจะเป็นที่เล่นโบว์ลิ่ง ที่แรกผมอายุ 18 ปีได้ เด็ก ๆ พวกเราใส่เสื้อผ้าดีกว่าพวกกรุงเทพฯ เพราะของเรามาจากปิ้ง มองตาคุณเญ่พวกเราใส่ก่อนแล้ว มาหลายทางจาก ลันตู โกลก ลันตูนี้ระดับคนภาคกลางจะไปเที่ยวเขาจะรู้จักลันตูมากกว่าเรา ส่วนเราจะรู้จักปาดังเบซาร์”

จากพื้นที่ทางประวัติศาสตร์ในอดีต หากมองในปัจจุบัน คือสถานที่ที่ผู้คนต้องถิ่นจดจำได้ดีเกี่ยวกับตัวท่านคือ ศูนย์การค้าสันติสุข โรงแรมยงค์ หรือโรงพยาบาลนครของคุณนายเกษร ฯ ลักษณะ

อาคารเป็นอาคารไม้ หลังคามุงสังกะสี ฝากันสังกะสี ภายในเป็นชั้นอัฒจันทร์สำหรับคนนั่งชม ภาพยนตร์ ซึ่งลักษณะของภาพยนตร์สมัยนั้นเป็นหนังใบ้ ภาพฝนตก ทางผู้จัดฉายได้นำเอาหินกรวดใส่ถาดทองเหลืองร้อนไปมา ให้แลดูเสมือนฝนตก มีเด็กนั่งหลังจอ เคาะกะลามาพริ้ว ชาวบ้านเรียกภาพยนตร์ในยุคนั้นว่า หนังญี่ปุ่น ซึ่งจะกล่าวโดยละเอียดในบทที่ 6 ต่อไป

คหบดีคนสำคัญมีส่วนร่วมทำให้หาดใหญ่เจริญ คือชีกิมหยง อายุรุ่นหนุ่มเป็นบุตรชายของ นาย ชียิซาน เป็นผู้รับเหมาเส้นทางรถไฟสายใต้ ที่ ขุนนิพัทธ์จินนทร ร่วมสร้างในการขยายเส้นทางรถไฟสายใต้จากจังหวัดเพชรบุรีไปยังป่าดงเบขาร์ อำเภอสะเดาจังหวัดสงขลา เพื่อเชื่อมต่อกับทางรถไฟของมาเลเซียทางตอนเหนือ (นายชียิซานเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการตั้งโรงเรียนแสงทองมาสร้างที่หาดใหญ่ โยการบริจาคที่ดิน ขนาดใหญ่)

ชีกิมหยง ขณะนั้นมีอายุเพียง 20 ปี ได้สังเกตเห็นลักษณะภูมิประเทศของเมืองหาดใหญ่มีทำเลอุดมสมบูรณ์ด้วยทางน้ำ



ภาพที่ 42 คหบดีคนสำคัญของหาดใหญ่ที่มีส่วนร่วมในการวางฐานเมืองหาดใหญ่ร่วมกับขุนนิพัทธ์จินนทร พระยาอรรณทวิสุนทร และ พระเสน่หามนตรี

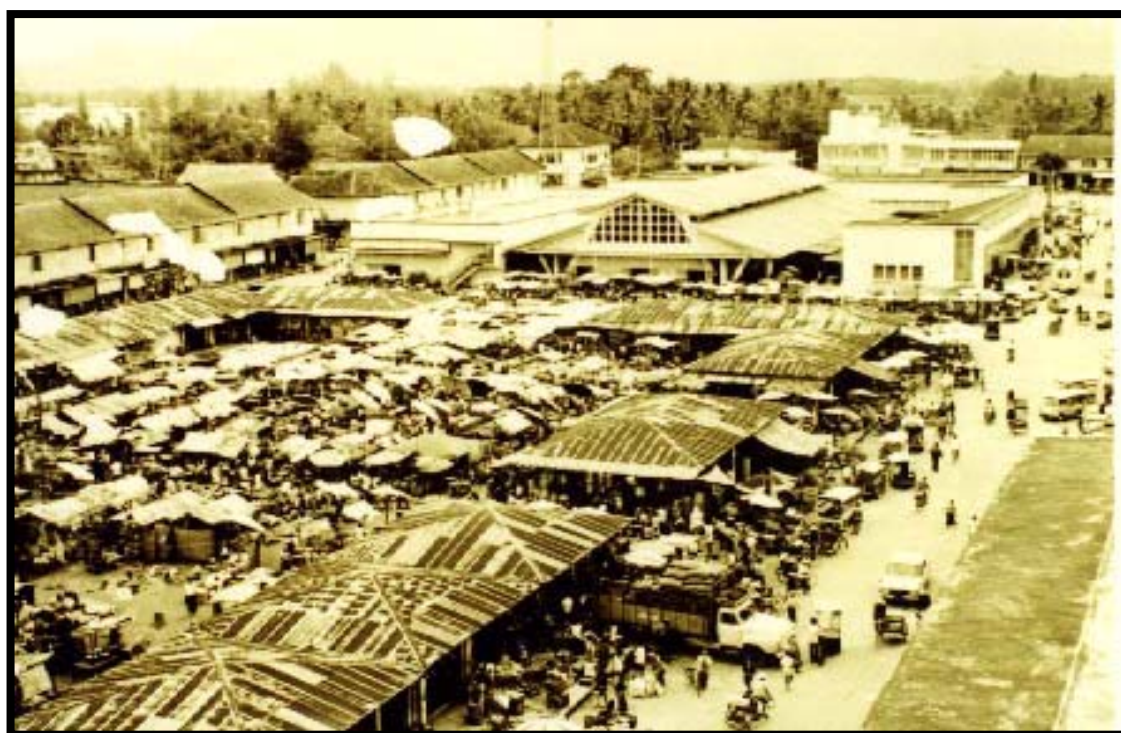
ไหลผ่านและมีภูเขา ตรงตามลักษณะดวงชัยของจีน ประกอบกับเป็นศูนย์กลางการคมนาคมระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซีย และในอนาคตบริเวณนี้น่าจะเป็นเมืองชุมชนที่ใหญ่โตแน่ ชีกิมหยง จึงได้ซื้อที่ดินไว้เป็นจำนวนมาก โดยเริ่มแรกในราวปี พ.ศ.2464 เป็นต้นมา ชีกิมหยงมาสร้างบ้านพักอยู่ที่บริเวณถนนสาย 1 แบบเรือนไทยยกพื้นสูงจากพื้นดิน แบบบ้านฝรั่ง วัสดุการสร้างเสาและเครื่องประกอบใช้ไม้กลม หลังคามุงจาก ตรงข้ามบริษัทวินิจการค้า เจ้าแก๊ยกสันซึ่งเป็นบิดาของชีกิมหยง พักอยู่ที่สงขลา ซึ่งท่านได้เข้ามาทางภาคใต้ของไทยโดยการรับเหมาก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5

ต่อมาเจ้าแก้งกิมหยงได้เปลี่ยนสภาพบ้านยกพื้น เป็นห้องแถวไม้ชั้นเดียว และรับซื้อที่ดินบริเวณบ้านใกล้เคียง ซึ่งที่นั่นเป็นทุ่งหญ้าและป่าละเมาะไว้เป็นกรรมสิทธิ์ในการครอบครองหลายแปลง ปัจจุบันบริเวณที่กล่าวถึงคือ ห้างสรรพสินค้าบาจา โรงแรมรักไท โรงแรมถิ่นเอก

ที่ดินแปลงที่สอง นับตั้งแต่สี่แยกป้อมไฟ เจริญสะพานลอย ถนนกรมทางหลวง⁵ เป็นทุ่งนาปลูกกะพ้อ มีต้นกะพ้อล้อมรอบเป็นกำแพง เป็นที่นาของนายสั๊ก บุญมี และได้ขายไป ต่อจากนั้นเป็นทุ่งนาหนอง บึง เกาะปลวกไม้ล้มลุก เรียกว่า เกาะหัวชัน เป็นทุ่งหญ้าไปถึงเขตติดต่อกับที่ดิน

นายก อินทะสะโร ที่ดินดังกล่าวสมัยก่อนคนจีนนำมะพร้าวไปปลูก และเห็นหลักเกษตรปักเป็นระยะ ชาวบ้านจึงรู้แน่ชัดว่า เป็นที่ดินของเจ้าแก้งกิมหยง มะพร้าวที่นำไปปลูกไม่ทันตั้งราก วัชพุ่มก็กินหมด ทางทิศตะวันตกเป็นแนวเขตทางรถไฟ ทางทิศตะวันออก เป็นแนวเขตที่ดินกรมทางหลวง

ภาพที่ 43 ตลาดสดหาดใหญ่



ต่อมาหลังสงครามมหาเอเชียบูรพา เจ้าแก้งกิมหยง ได้ตัดที่เป็นแนวทางถนน โดยเปลี่ยนวิธีการเสริมสร้างปรับปรุงถนนตามที่ได้วางแผนไว้ก่อน ให้ได้มาตรฐานถนนดินลูกรัง มีป้ายชื่อบอกเป็นถนนรัชฎาภิบาล⁶ ซึ่งแน่ชัดว่า เป็นถนนของเจ้าแก้งกิมหยง หลังจากนั้นได้เปลี่ยนเจ้าของ

กรรมสิทธิ์⁷ โดยการโอนให้ มอบให้ ขายให้ผู้อื่นไปบางส่วน และบางส่วนบริจาคการกุศลสร้างสุเหร่า และโรงพระจีน ซึ่งได้เปลี่ยนกรรมสิทธิ์ครอบครองกันมาหลายท่าน

ที่ดินแปลงที่สาม อยู่ทางทิศตะวันตกของทางรถไฟ ทิศตะวันออกของวัดโคกเสม็ดขุน เป็นทุ่งนาดอน และเป็นปลัก ชาวบ้านเรียกปลักขอน เดิมเป็นที่นาของนายง่วน นางชีด้วง สระระ ต่อมาได้ขายให้เจ้าแก้วชีกิมหยง ครอบครองกรรมสิทธิ์ ต่อมาเจ้าแก้วชีกิมหยง ได้มอบที่ดินส่วนหนึ่งให้น้องค์กรคริสต์ สร้างโรงพยาบาลมิชชัน

ที่ดินแปลงที่สี่ อยู่ทางทิศเหนือ คือ บริษัทสาธารณูปโภค จำกัด ถนนเสน่หานุสรณ์ ก่อนปี พ.ศ.2513 เป็นโรงไฟฟ้า ปัจจุบันคือ โรงแรมบี.พี.แกรนด์ทาวเวอร์ และต่อมาทิศเหนือ เดิมเป็นโรงเรียนจีน ปัจจุบันคือ โรงแรมสากล ต่อจากนั้นไปทางทิศตะวันออก ถึงคลองเตย เป็นที่ดินของเจ้าแก้ว ชีกิมหยง ซึ่งตอนนั้นเป็นป่าไม้ล้มลุก และเป็นแนวทางถนนดิน ต่อมาหลังสงครามมหาเอเชียบูรพา บางตอนเป็นห้องแถวไม้ชั้นเดียว และมีป้ายบอกชื่อ ถนนกิมประดิษฐ์ ชูอุทิศ และหยงวิถึ

ถนนหยงวิถึ ก็คือ ถนนธรรมานุญูวิถึในปัจจุบัน แต่เดิมถนนเส้นนี้นับจากสถานีรถไฟชุมทาง



หาดใหญ่มาถึงถนนสาย 3 มีลักษณะเป็นสามแยก ฟันไปทางตะวันออกไม่ได้ เพราะบ้านเรือนติดแถวไม้สองชั้นครึ่งกั้นขวางอยู่ แต่ต่อมามีบ้านเรือนติดแถวไม้สองชั้นครึ่งหลังนี้ถูกไฟไหม้หมดสภาพไป เทศบาลหาดใหญ่ในขณะนั้น จึงขยายเขตออกไป ให้ถนนธรรมานุญูวิถึไปถึงโรงเรียนอุดมศึกษาพาณิชยการ เรื่อยไปถึงถนนกาญจนวนิชย์ เป็นชื่อถนนธรรมานุญูวิถึตลอดไป

ภาพที่ 44 ภาพนายจี จิระนคร บุตรชายของขุนนิพัทธ์จินนทร อดีตท่านเป็นนายกเทศมนตรีเมืองหาดใหญ่

ส่วนที่ดินที่ชาวบ้านเรียกว่า ที่ดินปลักมดหนอย ซึ่งมีลักษณะเป็นพื้นที่ราบสูงหลายสิบไร่ ฤดูมรสุมเดือนอ้ายเดือนยี่น้ำไม่ท่วม เจ้าของสัตว์เลี้ยงจึงได้นำวัวควาย มาพักอาศัยหนีน้ำ ซึ่งชาวบ้านรับรู้กันว่า ตรงนี้เจ้าแก้งคึกคักมีกรรมสิทธิ์ครอบครองที่ดินแปลงนี้

ช่วงเวลานั้นหาดใหญ่ได้รับการยกฐานะจากสุขาภิบาล มาเป็นเทศบาลตำบล เจ้าแก้งคึกคักได้มาตั้งสำนักงานที่ถนนหอมหวล บริเวณสามแยกมีลักษณะเป็นห้องแถวไม้ชั้นเดียว เจ้าแก้งคึกคักได้บริจาคที่ดินส่วนหนึ่งให้องค์การคริสต์สร้างโรงเรียน ชื่อ โรงเรียนแสงทอง และที่ดินส่วนหนึ่งได้มอบให้ 5 สมาคมจีนหาดใหญ่สร้างโรงเรียน ชื่อ โรงเรียนศรีนคร ซึ่งอยู่ด้านตรงกันข้าม ด้านทิศตะวันออกติดต่อปลักมดหนอย ใกล้โรงแรมโนราปัจจุบัน และอีกส่วนหนึ่งไปทางทิศใต้มอบให้มูลนิธิมิตรภาพสงเคราะห์ สร้างโรงพระมือนุสาวรีย์ม้ายืนที่ประตู และด้านทิศตะวันตกติดต่อโรงเจ ถัดไปทางทิศใต้เป็นสวนผักของชาวจีน ถึงถนนศรีสุวรรณารถ ปัจจุบันเป็นอาคารพาณิชย์จัดสรร เปลี่ยนเจ้าของกรรมสิทธิ์การปกครองไปแล้วทั้งหมด

ต่อมานายवास บุญวรรโณ และคนอื่น ๆ ที่เจ้าแก้งคึกคักไว้เนื้อเชื่อใจมอบหมายให้ควบคุมดูแลกิจการทั่วไป ได้ทยอยกันถึงแก่กรรมด้วยวัยชรา คุณนายละม้าย ภรรยาของท่านได้มอบหมายให้กำนันวร ทวีรัตน์ อดีตกำนันคอหงส์ รับผิดชอบดูแลต่อไป⁸

สำหรับพระยาอรรณทวิสุนทร มีส่วนร่วมสร้างความเจริญในฐานะข้าหลวงและเจ้าของที่ดินรายใหญ่ ขณะเป็นข้าราชการเป็นข้าหลวงใหญ่ในสังกัดคณะรัฐมนตรี เวลาที่ท่านไปรับราชการที่ไหนก็มักจะซื้อที่ดินเก็บไว้เสมอ เมื่อมารับราชการที่หัวเมืองภาคใต้ท่านก็ได้มาซื้อที่ไว้มากมายโดยเฉพาะที่หาดใหญ่ ท่านได้ซื้อที่ต่อจากขุนนิพัทธ์จินนกร (เจียกซี้) ตั้งแต่บริเวณร้านขายหนังสือหานยางตลอดไปจนถึงถนนธรรมานุญูติดกับถนนนิพัทธ์อุทิศ 2 นอกจากนี้ท่านยังได้ซื้อที่ดินเก็บไว้เสมอ ท่านยังได้ซื้อที่ดินบริเวณเชิงเขาคอหงส์ซึ่งเป็นที่ดินที่มีบริเวณกว้างขวางมาก

ต่อมาเมื่อท่านได้ลาออกจากราชการมารับพระราชทานบำนาญ ท่านได้ตั้งบริษัทของตนเองเพื่อประกอบธุรกิจการค้าในด้านต่าง ๆ คือ บริษัทสหไทยเศรษฐการ จำกัด ซึ่งทำกิจการเกี่ยวกับการค้าแร่ ยางพารา และส่งสินค้าเข้าออกน้ำแข็งที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ต่อมาท่านได้เสียชีวิตลง คุณหญิงหลง อรรถกระวีสุนทร ภรรยาของท่านได้บริจาคที่ดินบริเวณเชิงเขาคอหงส์เป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่ และต่อมาในปี พ.ศ. 2497 ในสมัยที่นายกี จิระนคร เป็นนายกเทศมนตรีของเมืองหาดใหญ่ ได้ทำการสร้างตลาดสดเทศบาลขึ้นมา โดยทำพิธีเปิดตลาดสดแห่งนี้เมื่อปี พ.ศ. 2500 โดยในช่วงที่มีการ สร้างตลาดเทศบาลขึ้นมานี้ มีการขยายตัวเมืองหาดใหญ่ซึ่ง

ในช่วงแรก ๆ เริ่มจากบริเวณย่านสถานีรถไฟแล้วขยายออกไปสู่บริเวณถนนนิพัทธ์อุทิศ 1-3 แล้วจึงค่อยๆ ขยายตัวออกไปสู่บริเวณตลาดสดเทศบาลคือ บริเวณถนนมนตรี 1-2 ⁹ ซึ่งต่อมาบริเวณดังกล่าวได้กลายเป็นย่านการค้าสำคัญ ซึ่งผู้อยู่อาศัยมักเป็นคนจีนซึ่งเข้ามาทำการค้าขาย ส่วนคนพื้นเมืองโดยมากตั้ง บ้านเรือนอยู่ใกล้กับที่ว่าการอำเภอหาดใหญ่ ¹⁰

5.6 การได้รับราชทินนามจากรัฐไทย

กล่าวต่อไปตลาดโคกหมี่ชุมชน

สร้างสถานีรถไฟเป็นครั้งแรก	เป็นของแปลกที่สุดรัฐอุดหนุน
คุมคนงานกุลีมีพระคุณ	เพราะท่านขุนคนดีมีบุญญา
สร้างตลาดโคกหมี่ชุมชนลงทุนหลาย	ท่านขุนได้อ่านจาวาสนา
ความเจริญทุกด้านที่ผ่านมา	นามท่านขุนมีค่าคนนิยม
ปรากฏชื่อถนนอยู่แปดสาย	นิพัทธ์ได้รับเกียรติที่เหมาะสม

ผู้ประพันธ์ : จ.ส.อ.นุกูล มุนีสิทธิ์

ในสมัยรัชกาลที่ 7 พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาประชาธิปกเสด็จประพาสภาคใต้ ได้พิจารณาถึงคุณงามความดีและกิตติศัพท์อันเลื่องลือ ถึงความขยันขันแข็งของท่าน ในการสร้างตนเองและพัฒนาตลาดหาดใหญ่จากป่าดงเสม็ดมาเป็นเมืองใหญ่ของภาคใต้ จึงมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ท่านเป็น “ขุนนิพัทธ์จันทน์” และพระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ด้วย ในปี พ.ศ.2472

เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2475 มีการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.อ.พระยาพลพลพยุหเสนา เป็นนายกรัฐมนตรีได้กราบทูลขอพระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ช้างเผือกชั้นสามแก่ท่าน จนกระทั่งสมัยจอมพล ป.พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรี ก็ได้กราบทูลขอเครื่องอิสริยาภรณ์ทั้งเหรียญตราและเข็มกว่า 30 ชนิด และได้รับอนุญาตให้แปลงสัญชาติเป็นไทย จากกระทรวงการต่างประเทศ ถึงนายกรัฐมนตรีฯ เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2482 และหนังสือที่ ร. 6249/2482]';yomuj 27 dyopkpk /ภค/ จากเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ถึงนายกรัฐมนตรีฯ อีกสองปี ต่อมาเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2484 ท่านได้รับอนุญาตให้ใช้ราชทินนามเป็นชื่อตัวคือ “นิพัทธ์” จากกระทรวงมหาดไทย และได้รับอนุญาตให้จดทะเบียนนามสกุล “จิระนคร” จากกระทรวงมหาดไทย เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2487 ตามลำดับ

ในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา ทหารญี่ปุ่นได้ยกพลขึ้นมาถึงหาดใหญ่ พร้อมกับขอใช้บ้านขุนนิพัทธ์จินนทร เป็นฐานบัญชาการย่อย แต่ขุนนิพัทธ์จินนทร ไม่ยอมยกให้พร้อมกับตอรองให้ใช้บ้านฝั่งตรงข้าม ซึ่งก็คือ สยามนครินทร์ในปัจจุบัน ซึ่งนายทหารญี่ปุ่นก็ยินยอมเพราะต้องการมวลชนผู้ใหญ่ในท้องถิ่น เป็นแกนหลักในการประสานกับประชาชน

หลังจากทราบเจตนารมณ์ของญี่ปุ่นแล้วว่า ต้องการเอาหาดใหญ่เป็นเพียงทางผ่าน ขุนนิพัทธ์จินนทร จึงได้เข้าประชุมร่วมกับหน่วยราชการ เพื่อแจ้งให้ประชาชนที่ตกใจหลบหนี กลับมาประกอบอาชีพตามปกติ ซึ่งประชาชนก็กลับมา แต่เศรษฐกิจหาดใหญ่ขณะนั้นแทบจะหยุดชะงักหมด เพราะผลของสงคราม

เหตุการณ์ครั้งนี้ นับเป็นช่วงวิกฤตที่สุดทุกคนในหาดใหญ่เหมือนถูกตัดขาดจากโลกภายนอก เพราะการติดต่อระหว่างจังหวัดก็ไม่สามารถทำได้ ชาวบ้านส่วนใหญ่ก็อาศัยชาวบ้านรอบนอกนำปลาอาหารมาขายดำรงชีวิตไปวัน ๆ จนกระทั่งสงครามสงบ

ขุนนิพัทธ์จินนทร เองก็เหมือนกับคนอื่นๆ ที่เสียหายจากสงครามไปไม่น้อย ด้านธุรกิจเขาเกือบล้มละลายเนื่องจากต้องกู้เงินจาก นายเสรี และนายบรรหาร เลขะกุล ที่จังหวัดสงขลา เพื่อมาเริ่มต้นธุรกิจหลักอีกครั้ง ทั้งการพัฒนาที่ดิน และเหมืองแร่

ขุนนิพัทธ์จินนทร ถึงแก่กรรม เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ.2515 และฝังศพที่สุสานจิระนทร ภายในสวนขุนนิพัทธ์ด้านหลังสถานีรถไฟน่าน้อย ตำบลน่าน้อย อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ¹¹

กล่าวได้ว่าท่านขุนนิพัทธ์จินนทร หรือ เจียกิชี เป็นบุคคลสำคัญของหาดใหญ่ในยุคการสร้างยุคการบุกเบิก การวางแผนผังเมืองและการตัดถนน พัฒนาที่ดินของท่านจากการมองเห็นไกล เป็นฐานสำคัญของการพัฒนาเมืองหาดใหญ่ให้แปรเปลี่ยนไปเป็นเมือง พัฒนาจนกลายเป็นศูนย์กลางการค้าพาณิชย์ในภาคใต้ คือ ผู้ที่ขำน้ำข้ามทะเลมาจากดินแดนไกลโพ้นมาสู่ดินแดนใหม่ด้วยความยากลำบาก บุกป่าฝ่าหนาม แต่ด้วยความขยันขันแข็งและความสามารถเฉพาะตัวผนวกกับความเป็นผู้มองเห็นไกล ได้บุกเบิกชุมชนดังต่อไปนี้

อุทิศที่ดินส่วนหนึ่งเพื่อสร้างโรงเรียน ปัจจุบันคือ โรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย

อุทิศที่ดินส่วนหนึ่งเป็นจำนวน 14 ไร่ให้กับเทศบาลเมืองหาดใหญ่เพื่อสร้างสนามกีฬาจิระนทร

อุทิศที่ดินส่วนหนึ่งเป็นจำนวน 4 ไร่ครึ่ง ให้กับเทศบาลเมืองหาดใหญ่เพื่อสร้างโรงพยาบาล
หาดใหญ่

อุทิศที่ดินจำนวน 180 ไร่ เพื่อใช้เป็นสุสานเมืองหาดใหญ่ ปัจจุบันคือ สุสานบ้านพรุ

อนุญาตให้ใช้สถานที่เพื่อสร้างสถานสงเคราะห์คนชรา จำนวน 1 ไร่ครึ่ง ตั้งอยู่ริมถนนนิพัทธ์

อุทิศ 3

อุทิศที่ดินตัดถนนธรรมเนียมวิถี ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 ถนนนิพัทธ์อุทิศ 2 ถนนนิพัทธ์อุทิศ 3

ถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 1-5 ถนนซอยนิพัทธ์สงเคราะห์รวม 25 สาย

ถนนจิระนคร ถนนนิพัทธ์ภักดี ตรอกจิระพัทธ์ ถนนจิระอุทิศ และซอยนิพัทธ์อุทิศรวม
ทั้งหมด 39 สาย ให้กับเทศบาลเมืองหาดใหญ่¹² เปรียบเสมือนว่าเป็นหัวใจของหาดใหญ่ก็ได้ สมัยนั้น
สะพานคอนกรีตข้ามคลองใกล้หน้าอำเภอยังไม่มี ใครจะข้ามปากจะต้องมาขึ้นข้ามเรือที่ท่านี้ ทั้งนี้
เพราะที่อื่นข้ามไม่ได้ เพราะไม่มีหาดและตลิ่งชันมาก จะเรียกว่าถึง 90 องศาว่าได้

ดังนั้นที่หาดนี้จึงเป็นจุดสำคัญของอำเภอหาดใหญ่ในสมัยเมื่อ 100 ปีที่ผ่านมา การข้ามปาก
ระหว่างฝั่งตะวันออกกับตะวันตกหลายตำบลที่มาติดต่อซึ่งกันและกัน หรือมาติดต่อทางราชการคับคั่ง
มากจนกระทั่งต้องมีการประมูลเป็นนายท่าต่อที่ว่าการอำเภอ นายยิ้ม บุญธรรม เป็นผู้ประมูลได้
รวมทั้งโรงยี่โป่งก็เป็นของนายยิ้มด้วย การตั้งบ้านเรือนตั้งอยู่ริมฝั่งคลองอยู่ตะเภาสองฟากฝั่ง มี
เรือแจว เรือข้ามปากด้วยการแจวเรือพายเรือถึงได้เป็นมาจนกระทั่งบัดนี้ท่านี้หาดนี้ นอกจากจะเป็นการ
ติดต่อระหว่างทั้งสองฟากหลายตำบลแล้ว ทุกวันเสาร์-อาทิตย์ จะมีตลาดนัดใหญ่ ตลอดสายสองฟาก
ถนนราษฎร์เสรีไปจนถึงสนามหญ้า ซึ่งเดิมนี่เป็นสำนักงานประปา ทุกเสาร์-อาทิตย์จะมีเรือบรรทุก
ของประเภทน้ำตาล โตนดชนิดเหลวและชนิดแวน ข้าวสาร น้ำส้มโตนด จากมูงหลังคา ขนาดประเภท
ต่างๆ และของพื้นเมืองอีกมากมายเดินทางมาจากทางทะเลสาบสงขลา ตั้งแต่บ้านปากอ รัตภูมิไป
จนถึงอำเภอปากพะยูนหรือระโนด บรรทุกเรือมาขาย หรือแลกเปลี่ยนของที่จำเป็น ซึ่งมีไม่ต่ำกว่า 50
ลำ ที่มาจอดที่ท่าหาดแห่งนี้

นอกจากของพื้นเมืองที่นำมาจากทางเรือแล้ว ของป่า ของพื้นเมืองทางตะวันตกหลายตำบล
ตลอดไปถึงอำเภอรัตภูมิที่จะเข้ามาอำเภอหาดใหญ่ก็ต้องนำมาผ่านหาดหรือท่านี้

ถนนราษฎร์เสรีสมัยนั้นเจริญมากมีร้านขายทอง ทำทองรูปพรรณ ร้านรับซื้อยางพารา ร้านน้ำ
ชา ร้านอาหาร โต๊ะบิลเลียด ร้านขายจักรยาน ร้านประกอบรถสามล้อพ่วงซึ่งสมัยนั้นเป็นที่นิยมกันทั่ว
ภาคใต้ สำหรับที่สงขลาแล้วส่วนมากก็มาหาซื้อหรือสั่งประกอบกันที่ตลาดแห่งนี้

ต่อมาสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ทหารญี่ปุ่นมาทำสะพานข้ามคลองอู่ตะเภาเพื่อเชื่อมทางสายอำเภอหาดใหญ่กับอำเภอรัตภูมิขึ้น การข้ามคลองอู่ตะเภาโดยสะพานใกล้หน้าอำเภอสะควกขึ้น ท่าหาดใหญ่ ที่เคยเจริญก็ต้องกลายเป็นบ้านอาศัยธรรมดาๆ พอถึงปีก็ไปเสียค่าเช่าที่ดินให้กับเทศบาล

ที่ดินทางโคกเสม็ดชุนทั้งหมดเป็นป่าจัดจองของเอกชน-จีน ซื้อขายกันได้ตามอรรถาัย ประกอบกับขุนนิพัทธ์จินนทร อุทิศที่ดินให้เป็นถนนถึง 3 สาย แต่ละสายยาวกิโลกว่าจึงทำให้เสม็ดชุนกลายเป็นนครหาดใหญ่ขึ้นมาดังอย่างทุกวันนี้

จากประวัติความเป็นมาและผลงานในการสร้างบ้านแปงเมืองหาดใหญ่ของท่านขุนนิพัทธ์จินนทร ต้นตระกูลจิระนคร ทำให้สามารถมองเห็นทิศทางการสร้างบ้านแปงเมือง และการกลายหาดใหญ่หมู่บ้านเล็ก ๆ มาสู่เมืองหาดใหญ่ชุมทางชายแดนเมืองสำคัญของภาคใต้ได้ดังนี้

ประการแรก การที่ท่านได้รับเหมาทำทางรถไฟสายใต้ ทำให้เกิดการใช้จ่ายเงินจำนวนมากทั้งชาวจีนและ ไทหล่า และแต่จิว ซึ่งนับเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญอันหนึ่งซึ่งทำให้หาดใหญ่กลายเป็นเมืองศูนย์กลางของการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และการผสมผสานกลมกลืนของคนพื้นเมืองและคนต่างถิ่นที่เข้ามาอาศัยอยู่ร่วมกัน เช่นเดียวกับที่ลัทธิมี จิระนคร หลานสาวของท่านได้เล่าว่า ท่านขุนนิพัทธ์ได้พัฒนาบริเวณที่ดินโคกเสม็ดชุนที่ท่านซื้อมาจากชาวบ้านมาสร้างเป็นโรงเตี๊ยมในลักษณะห้องแถว เพื่อให้คนจีนจากต่างถิ่นที่เข้ามาเยี่ยมญาติหรือเข้ามาหางานเหมืองหรือสวนยางพาราได้มาพักค้างคืน ความเจริญในรูปแบบของการกลายเป็นเมือง (urbanization) จึงเริ่มต้นจากการเดินทาง การติดต่อสื่อสาร ระหว่างคนต่างถิ่น ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาเป็นเมืองค้าขายชายแดน

ประการที่สอง ขุนนิพัทธ์จินนทร มีแนวคิดที่ชัดเจนมากในการผสมผสานกลมกลืนกับคนไทยทั้งที่เป็นคนพื้นเมืองและคนต่างถิ่น โดยพิจารณาจากเรื่องเล่าของท่านที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดสนิทสนมกับคนต่างถิ่นด้วยกัน โดยเฉพาะคนไทยที่เป็นข้าราชการระดับสูง คือ คุณพระเสน่หามนตรี และพระยาอรรณพวิสุนทร โดยเริ่มจากการจัดสรรที่ดินแบ่งขายให้แก่บุคคลเหล่านี้ จนนำไปสู่แนวคิดร่วมกันในการวางผังเมือง การตัดถนน และการพัฒนาเมืองหาดใหญ่ ให้มีความเจริญเหนือกว่าอำเภออื่น ๆ ในจังหวัดสงขลา ที่เห็นชัดเจนจนเป็นที่กล่าวขานและชื่นชมของคนรุ่นราวคราวเดียว หรือใกล้เคียงกับท่าน ตลอดจนถึงลูกหลานชาวหาดใหญ่คือ การวางผังเมืองที่ทันสมัยในลักษณะที่ใกล้เคียงกับผังเมืองของเมืองฮิโตะ ประเทศมาเลเซีย ในย่านใกล้ทางรถไฟคือ ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1-3 จึงถือได้ว่าการพัฒนาใจกลางของเมืองเช่นนี้ ได้เป็นตัวอย่างในการพัฒนาเมืองและการตัดถนนสายสำคัญของเทศบาลนครหาดใหญ่ในเวลาต่อมา

ส่วนในกรณีของคนไทยพื้นเมือง ขุนนิพัทธ์จีนนคร ได้บริจาคไม้หมอนรถไฟที่ไม่ใช้แล้ว มาทำสะพาน ซึ่งพระครูปัญญากัมมัท(พ่อท่านแก้ว) เจ้าอาวาสวัดคลองเรียน เล่าให้ฟังว่า เดิมบริเวณที่เป็นถนนศรีสุวรรณารณปัจจุบัน ตั้งแต่บริเวณโรงแรมโนราห์ ศาลาท่งโค้ง มาถึงบ้านทุ่งเสาใหญ่ น้ำท่วมถึงเอว ชาวบ้านเดินทางไปตลาดไม่สะดวก เพราะต้องเดินฝ่าพายุไป ท่านขุนนิพัทธ์จีนนคร จึงทำสะพานให้ในลักษณะของสะพานไม้สองแผ่น ทำให้การเดินทางไปมาวัดคลองเรียนมีความสะดวกมากขึ้น¹³

แม้แต่เรื่องบ้านที่ท่านได้อาศัยอยู่ ก็มีความกลมกลืนกับชาวไทยและชาวมุสลิมเช่นกัน เนื่องจากครั้งหนึ่ง ท่านและนางกิมเลี่ยน ผู้เป็นภรรยา ได้เคยย้ายมาอยู่ที่ห้องแถวไม้ชั้นเดียว หลังคามุงจาก ติดต่อกับเขตที่ดินการรถไฟ ซึ่งเป็นที่ตั้งของธนาคารนครหลวงไทย จำกัดในเวลานี้ บริเวณนั้นมีร้านอาหารไทย-มุสลิม ตั้งอยู่หนึ่งร้าน ย่อมแสดงว่า การตั้งถิ่นฐานพำนักของท่านเองก็ปะปนอยู่กับคนท้องถิ่นทุกเชื้อชาติและภาษา¹⁴

ประการที่สาม ขุนนิพัทธ์จีนนคร เป็นผู้ดำเนินการสร้างอาชีพให้หลากหลาย เช่น การเป็นผู้ดำเนินการทำสวนยางพารา ในช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง ทำให้คนจีนและคนไทยพื้นเมืองได้ริเริ่มทำสวนยางพารา จนกลายเป็นอาชีพสำคัญอาชีพหนึ่งของชาวหาดใหญ่ และอำเภอใกล้เคียง และอาชีพการทำเหมืองแร่ดีบุกและพลูม ในช่วงปี พ.ศ.2457-2458 ซึ่งขุนนิพัทธ์จีนนคร พระยาอรรณทวิสุนทร นิจื้อถิ่น และนิยุกซัน คือ คนหาดใหญ่ยุคแรก ๆ ที่ยื่นความประสงค์จะประกอบกิจการเหมืองแร่ต่อสำนักงานโลหะกิจ(สำนักงานทรัพยากรธรณีจังหวัดสงขลา) หรือการตัดถนนนิพัทธ์อุทิศ 1-3 นำมาสู่การย้ายมาตั้งถิ่นฐานของชาวจีนภาษาต่าง ๆ เพื่อทำอาชีพค้าขาย

นอกจากบทบาทในการสร้างบ้านแปลงเมืองของขุนนิพัทธ์จีนนคร ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ยังมีบุคคลอีกสามคนซึ่งมีชีวิตอยู่ในรุ่นราวคราวเดียวกับท่าน และทำคุณประโยชน์ให้เมืองหาดใหญ่มากมายในทางสาธารณกุศล คือ พระยาอรรณทวิสุนทร ชีกิมหยง และคุณพระเสน่หามนตรี

คุณกี จิระนครเล่าว่า

...“ การสร้างเมืองหาดใหญ่นอกจากคนแซ่เจีย ซึ่งก็คือพ่อผม (เจียกีชี) แล้ว ยังมีอีกแซ่หนึ่งซึ่งถือเป็นคนเริ่มเช่นกันคือ แซ่ชี ซึ่งก็คือ “ฉี จื่อ กิ่น” (ลุงของชีกิมหยง) และนิยุก ลิน (พ่อของชีกิมหยง) ที่ต่อมาได้บรรดาศักดิ์เป็น “ขุนสุภसार” ลุงกี ย้อนอดีตถึงผู้เริ่มสร้างเมืองหาดใหญ่ว่ามาจาก 2 แซ่เท่านั้น

ส่วนคนอื่นๆ ที่ตามมาร่วมกันสร้างเมืองก็มีคุณพระเสน่หามนตรี¹² ซึ่งเป็นนายอำเภอหาดใหญ่ ในสมัยต่อมา ที่ต่อมาได้มีบรรดาศักดิ์เป็นหลวงทิพย์ ซึ่งได้ พัฒนาที่ได้ที่บริเวณฝั่งตรงข้าม 5 ห้อง แรก เหนือถนนธรรมณูวิถี”



The southbound Bangkok-Butterworth express after the war: KTM (ex FMSR) oil-burning three-cylinder Pacific No 564.28, formerly class O and a direct derivative of the earlier S class, heading the express near Alor Star.

ภาพที่ 45 รถไฟ No 564.28 วิ่ง
เส้นทางกรุงเทพฯ - บัตเตอร์เวิร์ธ
ใกล้ถึงเมือง Alor Star หลัง
สงครามโลกครั้งที่ 2

มีพระยารรณกระวิสุนทร นักพัฒนาคนสำคัญ¹³ ที่คุณเกี จิระนกระบุว่า ได้เข้ามาซื้อที่ดิน จากขุนนิพัทธ์จินนกร แถวร้านขายข้าวต้มนายยาว (ปัจจุบัน) ไปถึงธนาคารนครหลวงไทย ซึ่งคน เหล่านี้ถือเป็นรุ่นที่ 2 ขุนนิพัทธ์จินนกร หรือ นายเจียชีก๊ว ชาวจีนจากมณฑลทกวางตุ้ง ที่มาพร้อมกับการพัฒนาเส้นทางรถไฟสายใต้ นั้น ต้องบันทึกไว้ว่าเป็นบุคคลหัวแถวสุด ในการมีส่วนร่วม ผลักดัน วางรากสร้างฐานและอุทิศตน เพื่อความเติบโตของเมือง ขณะที่พระเสน่หามนตรี (ชื่น สุคนทรหงส์) นายอำเภอคนแรกของหาดใหญ่เป็นท่านหนึ่ง นายชีกิมหยง¹⁴ คหบดีคนสำคัญใน อดีตเป็นอีกท่านหนึ่ง รวมทั้งประชาชนทั้งที่เป็นกรรมกรสร้างทางรถไฟ กรรมการเหมืองแร่ และ พ่อค้าวานิช ที่ร่วมบุกเบิกแผ่นดินหาดใหญ่การมาถึงของทางรถไฟสายใต้ ทำให้เราได้เห็นภาพ หาดใหญ่ในบั้นที่แตกต่างจากบั้นที่ 3 ที่ผ่านมาก็คือ หาดใหญ่ได้กลายเป็นเมืองที่มีคนต่างถิ่นเข้ามาอาศัย อยู่เป็นจำนวนมาก โดยเริ่มจากการให้ภาพของเจียชีก๊ว พระยาเสน่หามนตรี พระยารรณกระวิสุนทร และชีกิมหยง ซึ่งท่านทั้งสี่ได้ร่วมจับจอง พัฒนาที่ดิน ตัดถนน และบริจาคที่ดินเพื่อทำการสาธารณ กุศลให้แก่เมืองหาดใหญ่ตามที่กล่าวถึงด้วยเหตุและปัจจัยซึ่งนำมาสู่การก่อเกิดของทางรถไฟสายใต้ ทำให้เห็นได้อย่างชัดเจนว่า ทางรถไฟได้ทำให้หาดใหญ่เปลี่ยนแปลงไปจากอำเภอเล็กๆ อำเภอหนึ่งของจังหวัดสงขลา กอปรกับปัจจัยภายในชุมชนที่มีความหลากหลายของผู้คนกลุ่มอาชีพ และกลุ่มชาติพันธุ์ ต่างๆ ที่ดำรงอยู่ท่ามกลางความหลากหลายนั้นได้ หาดใหญ่ได้กลายเป็นชุมทางรถไฟที่สำคัญ ของภาคใต้ พร้อมทั้งได้กลายเป็นศูนย์กลางทางการค้าขายไปด้วย เนื่องจากรถไฟเมื่อสร้างผ่าน มาถึงหาดใหญ่แล้วเชื่อมต่อกับทางรถไฟของมลายูได้ถึงสองทาง คือ เส้นทางแรกจากชุมทางหาดใหญ่ ผ่านอำเภอสะเดาไปปาดังเบซาร์แล้วเชื่อมต่อกับทางรถไฟของมลายู ที่พรมแดนเมืองไทรบุรีผ่าน

ไปสู่เมืองบัตเตอร์เวิร์ธในรัฐปะลิสของมลายู ส่วนอีกทางหนึ่งคือ จากสถานีชุมทางหาดใหญ่ผ่านไปสู่ทุ่งโกลกแล้วเชื่อมต่อกับทางรถไฟของมลายูที่เมืองรันตูในรัฐกลันตัน และยังสามารถผ่านไปสู่สิงคโปร์ได้ด้วยความสะดวกในการคมนาคมดังกล่าวทำให้การค้าขายและการขนส่งสินค้าต่าง ๆ สะดวกยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ การขยายตัวด้านการค้าของหาดใหญ่ยังมีปัจจัยอื่นๆ อีก อาทิ สภาพภูมิศาสตร์ที่ตั้งของหาดใหญ่ ซึ่งการที่หาดใหญ่เป็นเมืองชายแดนติดกับมลายูซึ่งเป็นเมืองที่มีความสำคัญต่ออุตสาหกรรมและเป็นตลาดเศรษฐกิจที่สำคัญของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้นเมื่อฝ่ายไทยได้ทำการสร้างทางรถไฟสายใต้เชื่อมต่อกับมลายูจึงทำให้หาดใหญ่เกิดการขยายตัวด้านการค้าอย่างรวดเร็ว เช่น การค้าแร่ ยางพารา ซึ่งสิ่งเหล่านี้มีส่วนทำให้หาดใหญ่กลายเป็นศูนย์กลางการค้า โดยเฉพาะเป็นศูนย์กลางการค้ายางพาราที่สำคัญภายในประเทศ เนื่องจากหาดใหญ่เป็นศูนย์กลางในการกำหนดราคายาง และการขนส่งยางออกไปสู่ตลาดโลกก็ทำได้สะดวก เมื่อมีความเจริญทางการค้าอย่างรวดเร็วเช่นนี้ ทำให้ผู้คนจากทั้งใกล้และไกลเดินทางเข้าหาดใหญ่มากขึ้นและประกอบอาชีพมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะจากช่วงปี พ.ศ.2467 เป็นต้นไปที่ได้มีพิธีฉลองเปิดสถานีรถไฟหาดใหญ่และตลาดหาดใหญ่ มาจนถึงปี พ.ศ.2471 หาดใหญ่มีบ้านเรือนมากกว่าร้อยหลังคาเรือน¹⁵ จากแต่เดิมเมืองหาดใหญ่เป็นเพียงชุมชนเล็ก ๆ มีบ้านเรือนอยู่ไม่กี่หลังคาเรือน

ทิศทางการเปลี่ยนแปลงที่เห็นได้อย่างชัดเจนคือ ได้เกิดการขยายตัวเมืองออกไปโดยรอบบริเวณสถานีรถไฟ เช่น ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1-3 ได้กลายเป็นย่านพาณิชย์ที่สำคัญของเมืองหาดใหญ่ นโยบายการสร้างทางรถไฟสายมลายูของรัฐจากโครงสร้างส่วนบนมีส่วนผลักดันให้หาดใหญ่กลายเป็นเมืองการค้าที่สำคัญ แต่หาดใหญ่เมืองที่ด้อยทุนทรัพย์ จะเกิดขึ้นไม่ได้เหมือนเหมือนเมืองอีกมากมายที่รถไฟวิ่งผ่าน ถ้าไม่มีเจียกจิชี ผู้นำของหาดใหญ่หลายท่าน คนจีนคนแขกพลัดถิ่น และชาวบ้านทั่วไปมีบทบาทสำคัญขับเคลื่อนให้หาดใหญ่มีชีวิต เติบโตขึ้น ก่อนที่หาดใหญ่จะพัฒนามาถึงวันนี้ที่เปลี่ยนไปมาก จากฐานรากเดิม การร่วมกันสร้างชุมชนสะท้อนได้จาก ความคิดของคุณกลีส

อาจกล่าวได้ว่า ขุนนิพัทธ์เป็นผู้วางหลักปักฐานให้เกิดเมืองหาดใหญ่ คุณพระเสนหาเจ้าแก้วชีกิมยง เจ้าคุณอรอด เป็นแค่เจ้าของที่ แต่คนที่กระทุ้งให้หาดใหญ่เป็นเมืองที่เจริญคือกลุ่มคนจีนที่ชอบค้าขาย ถ้าเมืองไหนไม่มีคนเข้ามาค้าขายก็ไม่เจริญ คนที่บริจาคที่รายใหญ่ ๆ สมาคมจวงฮั่วสงเคราะห์คนอนาถา จะมี 3 คน คือ ขุนนิพัทธ์รายใหญ่ ชีกิมยงแปลงเล็ก และมีคนกวางสี่อีกคนหนึ่งประมาณ

ครึ่งไร่ ซึ่งไม่มีคนเอ่ยชื่อเลย เพราะไม่มีลูกหลาน ขาดทายาท ที่ผมกระตือรือร้นอยู่ทุกวันนี้ก็เพราะจุดนี้ ถ้าไม่เชื่อโฉนดมีให้เห็น ชื่อหลี่เสียง ไม่ค่อยมีใครรู้จัก

เราก็ไม่ได้ปฏิเสธคุณซีกิมหยง คุณพระเสนหา เจ้าคุณอรธ หรือแม่กระทั่งขุนนิพัทธ์ เพราะพวกนี้เขามองการณ์ไกล เขาเป็นเศรษฐีที่ดิน แต่อย่าลืมว่าถึงแม้คุณเป็นเศรษฐีมีที่ดิน ถ้าชุมชนไม่สนับสนุนที่ดินคุณก็เจริญไม่ได้ การสร้างเมืองหาดใหญ่จริง ๆ ไม่ใช่ว่าจะสร้างได้ 2 คน 3 คน มันเยอะทีเดียว “

ก่อนที่คนจีนกลุ่มใหม่ คนอื่นจากกรุงเทพและที่อื่นๆต่างอพยพเข้ามาทำธุรกิจ เป็นกลุ่มทุนใหญ่หน่อย ที่เคลื่อนทุนมาจากที่อื่น และไม่มีรากของชุมชน หรือความปิ่นละแวกบ้าน เจกเช่นในอดีต กลุ่มคนจีนดั้งเดิมหาดใหญ่ ยังคงดำรงอยู่ หลายคนตั้งข้อสังเกตว่า คนจีนหาดใหญ่ที่เข้ามาค้าขายจริงน้อยมากที่จะรวยระดับหลายร้อยล้าน ในชั่วเวลา ๕๐ ปี จะมีแต่ทุนใหม่ ที่มาพร้อมกับความสัมพันธ์รูปแบบใหม่ เราไม่รู้ว่าจะพัฒนามาถูกหรือเปล่า แต่ในอดีต มีความยึดเหนี่ยวท่ามกลางกลุ่มชาติพันธุ์เดียวกันเหนียวแน่น เป็นหมุดกมลให้หาดใหญ่หมุนไปได้ ซึ่งเห็นได้ชัดจากการรวมกลุ่มสมาคมคนจีนในอดีต

บทกลอนนี้จะให้ภาพหาดใหญ่และบทบาทคนสำคัญที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งความสัมพันธ์ของคนในชุมชนได้ดี ประพันธ์ โดย จ.ส.อ นฤมล มณีสิทธิ์

ส่วนอดีตหาดใหญ่ในร้อยปี	หลักฐานชี้ให้เห็นเป็นอักษร
ผู้สร้างเมืองพัฒนาให้ถาวร	คือจิระนครต้นตระกูล
นามท่านขุนนิพัทธ์เจียกชี	หลักฐานมีบันทึกไว้มิให้สูญ
ชื่อถนนหลายสายได้ข้อมูล	วงศ์ตระกูลบ่งชัดท่านศรีทรา
บริจาคที่ดินเป็นกุศล	พระคุณล้วนช่วยด้านการศึกษา
สถานที่ ม.ชายท่ามอบให้มา	ทั้งสนามกีฬาจิระนคร
เคยมองเห็นช่วยเหลือราชการ	เทศบาลจึงสร้างอนุสรณ์
รูปท่านขุนยืนสง่าสถาพร	นิรันดร์คู่หาดใหญ่ไปแสนนาน
สมัยนั้นคนสำคัญของหาดใหญ่	มองการไกลประจักษ์สร้างหลักฐาน
สถานรถไฟใหญ่ตระการ	รถไฟผ่านชุมทางรางรถไฟ
จากเมืองหลวงไปได้สบายจิตต์	ท่านครุ่นคิดอนาคตสุดสดใส
มองพื้นดินรกร้างกว้างขวางไกล	ตกลงใจซื้อหามาครอบครอง

ดงเสม็ดป่าเสม็ดต้นจืดขาว
 ชื่อสิทธิของชาวบ้านท่านเมียงมอง
 สมัยนั้นที่ดินของชาวบ้าน
 ผู้ครอบครองจะต้องทำไร่นา
 ดินกร้างว่างเปล่าขายด้วยปาก
 เจียกชีสายตามองการไกล
 ชื่อต่อติดไปทางทิศด้านเหนือ
 อีกคุณพระเสนาหาผู้อารี
 สร้างสถานบ้านพักอยู่อาศัย
 เสน่หานุสรณ์ท่านในบุญ
 อีกหนึ่งชื่อกิมหยงคงต้องกล่าว
 สร้างตลาดสร้างถนนให้คนเดิน
 มอบที่ดินทั้งสิ้นสิบกว่าไร่
 เป็นโรงเรียนศรีนครสอนวิชา
 สร้างรูปคู่ภรรยาหน้าถนน
 โคมหมีดขุนเจริญได้ไม่อาทร
 หนึ่งทำเลหนึ่งชุมชนคนอาศัย
 กล้าลงทุน เสียสละทุกเวลา
 รวมกลุ่มกับชาวบ้านแต่ดั้งเดิม
 คือคณะท่านทั้งหลายบรรดามี
 ไม่อิจฉริษยาพยาบาท
 หาดใหญ่จึงเจริญเกินประมาณ
 ให้อภัยรู้แพ้รู้ชนะ
 ทั้งพุทธคริสตอิสลามความผูกพัน

พ่อ ใฝ่บางน้ำจางทั้งบัวหนอง
 จ่ายเงินทองไปก็บาทขาดราคา
 เอกสารไม่มีที่จัดหา
 สร้างเคหาปลูกไม้ผลระคนไป
 ไม่ลำบากเขตกำหนดต้นไม้ใหญ่
 หลายสิบไร่บูรพาสถานี่
 ท่านซื้อเพื่อพวกพ้องไม่หมองศรี
 ทำซื้อที่สร้างตลาดโคกหมีดขุน
 ทนสมัยโรงหนัง.....
 ท่านการุณเสริมสร้างทางเจริญ
 ถึงเรื่องราวผูกพันคนสรรเสริญ
 ที่ดินเกินต้องการท่านศรัทธา
 ส่งมอบให้ก็ตามการศึกษา
 คนทั่วหน้าสรรเสริญเจริญพร
 เพื่ออนุชนรุ่นหลังได้สังสรรค์
 หากมองย้อนอดีตกาลที่ผ่านมา
 มองการไกลสามัคคีดีนักหนา
 ปวงประชาตั้งหนึ่งตั้งความดี
 คอยส่งเสริมการค้าสมรสี
 ในท้องที่ปกครองเทศบาล
 จึงอำนาจเช่นฆ่ามาประหาร
 ตลอดการผ่านมาไม่ฆ่าฟัน
 ยึดธรรมมะพุทธองค์ทรงสร้างสรรค์
 ประองคองกันร่วมรักสามัคคี

ในบทต่อไป จะได้กล่าวถึงการคมนาคมและความเจริญก้าวหน้าของเมืองหาดใหญ่ตามลำดับ
 พัฒนาการ

¹ อาจารย์วรศักดิ์ มหัทธโนบล ผู้เขียนหนังสือเรื่อง “คือ ฮากกา คือ จีนแคะ” ในศิลปวัฒนธรรม ฉบับพิเศษ สำนักพิมพ์มติชน : กรุงเทพฯ วิเคราะห์ว่า ในเมืองไทย เรียกคน “ฮากกา” ว่า “จีนแคะ” ซึ่งเป็นชาติพันธุ์หนึ่งของฮั่น “แคะ” ฮาก แปล แก หรือ อาคันตุกะ ส่วนคำว่า กา หรือ เจีย แปลว่า บ้าน หรือ สำนัก ในบางบริบท หมายถึง พวก กลุ่ม หรือครอบครัว

“จีนแคะ” เป็นคำจีนแต้จิ๋ว เนื่องจากสังคมไทยมีจีนสยามที่เป็นจีนแต้จิ๋วโดยส่วนใหญ่ จีนกลุ่มนี้จึงเป็นสื่อกลาง ในการถ่ายทอดเกี่ยวกับวัฒนธรรมจีนให้แก่สังคมไทย เมื่อคนจีนแต้จิ๋ว เรียก “คนจีนแคะ” ว่า “แคะนี้” คนไทยจึงเข้าใจว่า “แคะ” ตามไปด้วย ด้วยเหตุนี้ คำว่า “จีนแคะ” จึงไม่ได้หมายถึง “ฮากกา” ที่เป็นอีกสายหนึ่งของจีนฮั่น ตรงๆ แต่เพียงด้านเดียว หากแต่ลึกลงไปแล้วยังหมายถึงเฉพาะ “จีนฮากกา” ที่อยู่ในไทยด้วย และเป็นจีนที่ส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตได้กลมกลืนเข้ากับวัฒนธรรมไทย จนยากที่จะแยกออก และในส่วนนี้เองที่ทำให้จีนแคะ และจีนสำเนียงอื่นๆ ที่อยู่ในเมืองไทย จึงมีวัฒนธรรมเฉพาะของคนที่ไม่ใช่วัฒนธรรมจีนโดยสมบูรณ์ แต่ก็ไม่ใช่วัฒนธรรมไทยโดยสมบูรณ์ เช่นกัน (2546: หน้า 11-14)

² ในภาษาจีนยังเขียนอ่านได้ว่า “ฮับใหญ่”

³ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ เกี่ยวกับประวัติความเป็นมาของอำเภอหาดใหญ่ และร้านถ่ายรูปโป๊จีน .ในช่วงเดือน ตุลาคม พ.ศ. 2545 ถึง เดือน มีนาคม พ.ศ. 2546

⁴ ที่ จิระนคร “เรื่องเล่าของนายก็” หนังสืออนุสรณ์เนื่องในงานพระราชทานเพลิงศพนายก็ จิระนคร 9 สิงหาคม 2544.

⁵ ปัจจุบันคือ ถนนเพชรเกษม ข้อมูลส่วนนี้มาจาก จากการสัมภาษณ์ และสำรวจข้อมูลภาคสนาม ช่วงเดือน ตุลาคม ถึง ธันวาคม 254571.

⁶ หรือถนนเชื่อมรัฐในปัจจุบัน

⁷ จากการสัมภาษณ์ และสำรวจข้อมูลภาคสนาม ช่วงเดือน ตุลาคม ถึง ธันวาคม 2545

⁸ จากการสัมภาษณ์ และสำรวจข้อมูลภาคสนาม ช่วงเดือน ตุลาคม ถึง ธันวาคม 2545

⁹ มลิวรรณ เรื่องเดียวกัน หน้า 115 อ้างจาก กระทรวงมหาดไทย ,ผังเมืองหาดใหญ่ 2533 จังหวัดสงขลา.(พระนคร: มปท. 2531), หน้า 20.

¹⁰ มลิวรรณ หน้า 115 อ้างจาก กองจดหมายเหตุแห่งชาติ , ร.7 ม.26.5 ก/10 กรมราชเลขาธิการรัชกาลที่ 7 กระทรวงมหาดไทย “เรื่องจังหวัดสงขลา(3 พ.ศ.2471-28 ก.พ.2472).”

¹¹ อ้างจาก หนังสือชีวประวัติขุนนิพัทธ์จีนนคร จากบันทึกการบอกเล่าของขุนนิพัทธ์ฯ 2507 และจากความทรงจำของนายก็ จิระนคร บุตรชาย ซึ่งเรียบเรียงโดยลักขมี จิระนคร 18 มิถุนายน 2529.

¹² มลิวรรณ รักษ์วงศ์ กำเนิดและพัฒนาการของเมืองหาดใหญ่ พ.ศ.2458-2484 วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹³ สัมภาษณ์ พระครูปัญญาภิวัฒน์ เจ้าอาวาสวัดคลองเรียน อายุ 80 ปี สัมภาษณ์ที่วัดคลองเรียน อำเภอ หาดใหญ่ จังหวัดสงขลา เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2545.

¹⁴ การสัมภาษณ์ “ประวัติความเป็นมาของอำเภอหาดใหญ่ และร้านถ่ายรูปโป๊จีน “ ข้อมูลการสัมภาษณ์ ช่วงเดือน มกราคมและกุมภาพันธ์ 2544,หน้า 14.

¹² ประวัติของพระเสน่หามนตรี จากคือ เมืองหาดใหญ่, เอกสารอ้างอิงจากห้องสมุดประชาชน อำเภอหาดใหญ่และหนังสืออนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพนางเสน่หามนตรี(เกสร สุคนธหงส์)

พระเสน่หามนตรี เป็นบุคคลสำคัญคนหนึ่ง เป็นที่รู้จักกันไปทั่วในจังหวัดสงขลาและภาคใต้ เป็น นักปกครองที่ได้ปกครองหลายท้องที่ในประเทศ แต่ชื่อเสียงของท่านปรากฏเด่นชัดเมื่อครั้งรับราชการเป็นนายอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา สมัยเมื่อครั้งที่อำเภอหาดใหญ่เป็นอำเภอเล็กๆอำเภอหนึ่งซึ่งมีชื่อในครั้งนั้นว่า อำเภอเหนือ จนกระทั่งเปลี่ยนชื่อมาเป็นอำเภอหาดใหญ่ และพัฒนามาตามลำดับ จึงกล่าวได้ว่า ท่านเป็นนายอำเภอคนสุดท้ายของอำเภอเหนือ และเป็นนายอำเภอคนแรกของอำเภอหาดใหญ่

พระเสน่หามนตรี เป็นผู้หนึ่งที่มีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการพัฒนาเมืองหาดใหญ่ให้กลายมาเป็นเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการพาณิชย์ที่สำคัญแห่งหนึ่งในภาคใต้ ซึ่งนอกจากบทบาททางการปกครองแล้ว ท่านยังเป็นผู้ประกอบคุณงามความดี ช่วยเหลือกิจสาธารณประโยชน์ด้านต่างๆอีกมากมาย

พระเสน่หามนตรี มีชื่อเดิมว่า ชื่น สุนทรหงส์ เกิดเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม พ.ศ. 2426 เป็นบุตรของพระรณกิจปริชา (รื่น สุนทรหงส์) และนางเนย สุนทรหงส์ บิดารับราชการอยู่ที่อำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ แต่พระเสน่หามนตรีเกิดที่กรุงเทพ เป็นบุตรคนแรกในจำนวนพี่น้องร่วมบิดาทั้งหมด 5 คน เป็นชาย 2 คน หญิง 3 คน ดังนี้

1. พระเสน่หามนตรี (ชื่น สุนทรหงส์)
2. นายชิต สุนทรหงส์
3. นางชุบ สุนทรหงส์
4. นางสาวเชื้อ สุนทรหงส์
5. นางสาวบุญเรือน สุนทรหงส์

ประวัติการศึกษาของพระเสน่หามนตรีไม่ปรากฏหลักฐานศักราชแน่ชัด จากหนังสืออนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพของท่านกล่าวว่า เรียนภาษาไทย – บาติกับพระมหาชาล วัดพระเชตุพน และได้บรรพชากับท่านเจ้าคุณพระธรรมวิহারิ ส่วนการศึกษาในระบบโรงเรียนกล่าวไว้ว่า เข้าเรียนที่โรงเรียนกล่อมพิทยาคม (วัดพระเชตุพน) ต่อมาเรียนที่โรงเรียนสวนกุหลาบวิทยาลัย จบแล้วเข้ารับการศึกษาต่อที่โรงเรียนสถานศึกษาข้าราชการพลเรือน และสุดท้ายเข้าศึกษาที่โรงเรียนมหาดเล็ก ได้รับประกาศนียบัตรประโยคมัธยมศึกษา ประโยคสถานศึกษาข้าราชการพลเรือน และการปกครองโรงเรียนมหาดเล็ก ตามลำดับ

พระเสน่หามนตรีเริ่มรับราชการครั้งแรกในปี พ.ศ. 2441 โดยรับราชการเป็นเสมียนในกรมรองสารรับสั่งกระทรวงวังที่จังหวัดเพชรบูรณ์ หลังจากนั้นได้มีการโยกย้ายและเลื่อนตำแหน่งต่างๆ ที่สำคัญ ดังนี้

- พ.ศ. 2442 เป็นเสมียนมหาดไทย ผู้ช่วยว่าการเมืองเพชรบูรณ์
- พ.ศ. 2446 เป็นมหาดเล็กgrayงาน
- พ.ศ. 2448 รับราชการในกระทรวงมหาดไทย เป็นมหาดเล็กgrayงานมณฑลนครสวรรค์
- พ.ศ. 2450 ย้ายไปเมืองนครศรีธรรมราช
- พ.ศ. 2452 รักษาการนายอำเภอกราย (อำเภอท่าศาลา ในปัจจุบัน)
- พ.ศ. 2453 เป็นนายอำเภอกราย และย้ายไปเป็นปลัดเมืองพัทลุง
- พ.ศ. 2457 เป็นนายอำเภอเหนือ (อำเภอหาดใหญ่ ในปัจจุบัน)
- พ.ศ. 2464 เป็นนายอำเภอปากพนัง นครศรีธรรมราช
- พ.ศ. 2466 เป็นปลัดเมืองนครศรีธรรมราช
- พ.ศ. 2467 รักษาการนายอำเภอทุ่งสง

สุลิมาน นฤมล วงศ์สุภาพ คนจีน และการสร้างเมืองหาดใหญ่ในยุคหลังการสร้างรถไฟสายมลายู

พ.ศ. 2468 เป็นนายอำเภอทุ่งสง

พ.ศ. 2469 รักษาการเจ้าเมืองกาฬสินธุ์

พ.ศ. 2470 เป็นเจ้าเมืองกาฬสินธุ์

พ.ศ. 2472 เป็นเจ้าเมืองหล่มสัก เพชรบูรณ์

พ.ศ. 2475 เมื่ออายุได้ 50 ปี ได้ลาออกจากราชการ กลับมาอยู่ที่อำเภอหาดใหญ่ จนกระทั่งถึงแก่กรรม เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515

ตลอดชีวิตรับราชการของท่าน แม้จะได้โยกย้ายไปรับราชการตามสถานที่ต่างๆ หลายแห่งก็จริง แต่ท่านก็ใช้ชีวิตรับราชการในภาคใต้มากที่สุด โดยเฉพาะที่จังหวัดสงขลา นครศรีธรรมราช และพัทลุง และท่านได้รับยศและบรรดาศักดิ์ที่สำคัญเมื่อครั้งรับราชการอยู่ในภาคใต้ด้วย เช่น เป็นรองอำมาตย์โท และเป็นขุนทิพย์กำแพงสงคราม ในปี พ.ศ. 2454 เมื่อรับราชการอยู่ในจังหวัดพัทลุง เป็นรองอำมาตย์เอกและเป็นหลวงทิพย์กำแพงสงคราม ในปี พ.ศ. 2455 เมื่อครั้งรับราชการอยู่ในจังหวัดพัทลุง เป็นอำมาตย์เอกในปี พ.ศ. 2460 เมื่อครั้งรับราชการอยู่ในจังหวัดสงขลา และเป็นพระเสน่หามนตรีในปี พ.ศ. 2467 เมื่อครั้งรับราชการอยู่ในจังหวัดนครศรีธรรมราช ตามลำดับ

พระเสน่หามนตรี ได้สมรสกับนางเกษร สุคนธ์หงส์ และนางเทียม สุคนธ์หงส์ มีบุตรชายหญิงรวม 3 คน คือ

1. คุณหญิงชื่นจิตร สุขุม
2. นางชุนิน ตันวิสุทธิ์
3. นายชูศักดิ์ สุคนธ์หงส์

เป็นนายอำเภอฝ่ายเหนือและหาดใหญ่ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2457-2464 สมัยนั้นท่านดำรงบรรดาศักดิ์เป็นหลวงทิพย์กำแพงสงคราม อำเภอหาดใหญ่ยุคนั้นเป็นเพียงอำเภอเล็ก ๆ อำเภอหนึ่ง มีบ้านเรือนมุงจากอยู่ไม่กี่หลังคาเรือน ตั้งอยู่ริมคลองอู่ตะเภา และอยู่ห่างจากตัวเมืองปัจจุบันประมาณ 2 กิโลเมตร บริเวณที่ตั้งอำเภอก็คงเป็นที่ราบลุ่ม มีดินเสม็ดขึ้นอยู่ทั่วไป ส่วนบริเวณที่ดินและป่ากร้างปราศจากผู้คนอาศัย จึงได้ตัดสินใจซื้อไว้ แต่เมื่อออกจากราชการแล้ว ท่านก็ได้กลับมาอยู่หาดใหญ่จริง ๆ แต่ไม่ได้ใช้ที่ดินที่ท่านซื้อไว้ดำเนินการตามที่ได้ตั้งเจตนาไว้ไว้ ด้วยช่วงนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ย้ายสถานีจากที่เดิมซึ่งถูกน้ำท่วมมา ไปตั้งสถานีขึ้นที่บ้านดอน ซึ่งติดกับที่ดิน 50 ไร่ของท่าน ท่านจึงมองการณ์ไกลว่า ต่อไปภายภาคหน้าหาดใหญ่จะเป็นเมืองเจริญและขยายตัวอย่างรวดเร็ว ท่านจึงได้เริ่มถางป่าบริเวณนั้นและคิดวางผังเมืองร่วมกับพระยาอรรดกวีสุนทร และนายชิ กิมหยง ซึ่งเป็นเจ้าของที่ดินแปลงใหญ่ในบริเวณนั้นเช่นกัน ได้ทำการตัดถนนสายแรกจากหน้าสถานีรถไฟตัดตรงผ่านที่ดินของท่านและพระยาอรรดกวีสุนทร หลังจากนั้นจึงพยายามสร้างห้องแถวอาคารร้านค้าเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง พร้อมกับได้สร้างโรงพยาบาลแห่งแรกในภาคใต้ และในที่สุดบริเวณที่ดิน 50 ไร่ของท่านก็ได้สร้างโรงแรมน้อยใหญ่ 10 กว่าแห่ง จนท่านได้ชื่อว่า เป็นคนคบคิดคนสำคัญคนหนึ่งในเมืองหาดใหญ่

¹³ พระยาอรรดกวีสุนทร (สงวน อรรถกระวีสุนทร) เกิดเมื่อวันที่ 18 กันยายน 2428 เคยดำรงตำแหน่งมหาดเล็ก รายงาน เลขานุการมณฑลผู้ว่าราชการจังหวัด และสมุหเทศาภิบาลมณฑล

-พ.ศ. 2475 รัฐบาลได้ทำการยุบเลิกมณฑลและตำแหน่งสมุหเทศาภิบาล พระยาอรรดกวีสุนทรก็ได้รับตำแหน่งใหม่เป็นข้าหลวงตรวจการกระทรวงมหาดไทย

-พ.ศ.2476 รัฐบาลได้อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยระเบียบราชการบริหารแห่งราชอาณาจักรสยาม ให้มีตำแหน่งข้าหลวงใหญ่ขึ้นตรงคณะรัฐมนตรี

-พ.ศ.2481 ออกจากราชการมารับพระราชทานบำนาญ

¹⁴ **ชีกิมหยง** บุคคลอีกคนหนึ่งที่มีบทบาทความเป็นมาจากผลพวงของการสร้างทางรถไฟที่กล่าวมาในตอนต้นของบทนี้ คือ ชิกิมหยง ซึ่งเป็นลูกชายของ**ชีกิมหยง**

เกิดที่บ้านเจาพู อำเภอเจียวหลิ่ง มณฑลกว๋างตุ้ง ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นบุตรคนโตของนาย **ชียชีซาน**

-พ.ศ.2452 ร.5 ทรงรับสั่งให้มีการสร้างขยายเส้นทางรถไฟสายได้จากจังหวัดเพชรบุรีไปยังปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดาจังหวัดสงขลา เพื่อเชื่อมต่อกับทางรถไฟของมาเลเซียทางตอนเหนือ นาย**ชียชีซาน**พ่อของ**ชีกิมหยง** เป็นผู้รับเหมาเส้นทางรถไฟสายได้

-หลังจากนั้น ชิกิมหยงจึงตั้งถิ่นฐานอยู่หาดใหญ่ จนถึงแก่กรรมในปี 2491

บทที่ 6

การคมนาคม และ การเปลี่ยนผ่านสู่ความทันสมัยของเมืองหาดใหญ่

บทที่แล้ว ได้กล่าวโดยละเอียดถึงชุมชนชาวจีนในเมืองหาดใหญ่ยุคเริ่มแรกที่ทางรถไฟมาถึงก่อนสงครามโลกครั้งที่สอง ว่า มีความเป็นมาในการอพยพและการตั้งถิ่นฐานในตัวเมืองหาดใหญ่อย่างไร รวมถึงการจัดสวัสดิการชุมชนในหมู่ชาวจีน ในบทต่อไปนี้จะเป็นการกล่าวถึง พัฒนาการของการคมนาคมในหาดใหญ่ และเงื่อนไขสำคัญสามสี่ประการที่ทำให้หาดใหญ่ก้าวสู่ความทันสมัย โดยเฉพาะพัฒนาการในการคมนาคมขนส่งของตัวเมืองหาดใหญ่ และการขยายตัวของเศรษฐกิจสังคมซึ่งนำพาความเจริญอย่างรวดเร็วมาสู่เมืองหาดใหญ่

6.1 เงื่อนไขจากการคมนาคม กับการขยายตัวของเมืองหาดใหญ่

6.1.1 สายน้ำ สายเชื่อมชีวิตทางเศรษฐกิจสังคมของคนละแวกหาดใหญ่



ภาพที่ 46 ภาพคลองอู่ตะเภา แม่น้ำสายสำคัญของผู้คนในอำเภอหาดใหญ่
สายน้ำเชื่อมโลกของคนหาดใหญ่ออกไปสู่โลกภายนอกที่ทะเลสาบสงขลา

การคมนาคมดูเหมือนเป็นเงื่อนไขสำคัญของการกลายเป็นเมืองในแทบทุกแห่งของโลก เพราะหมายถึงเครื่องมือสำคัญในการเชื่อมโยงสังคม หรือพื้นที่ทางสังคมของคนในที่ต่างๆ เข้ามาทำกิจกรรมทุกอย่างของชีวิตร่วมกัน ในอดีตการคมนาคมทางน้ำมีความสำคัญยิ่งของผู้คนแทบลุ่มทะเลสาบ และเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังเมือง

อื่น หรือต่างประเทศ การคมนาคมทางน้ำและการขนส่งสินค้าของเมืองหาดใหญ่ หรือเส้นทางการค้าทางเรือในอดีต ชาวบ้านรู้จักกันในนามของ *ท่าโพธิ์- อยู่ตะเกา*

มีหลักฐานการค้าทางเรือโดยมีผู้ได้พบเหรียญเงินตราโบราณ ทำด้วยตะกั่ว เจาะรูตรงกลาง ขนาดเท่าเหรียญ 5 บาทขนาดใหญ่ที่ยกเลิกใช้ไปแล้ว ด้วยอักษรไทยว่า *สงขลา* สลับกับอักษรจีน และภาษาอาหรับ หรือมลายู โดยกองอยู่ประมาณ 500 เหรียญ¹



ภาพที่ 47 ภาพวัดเก่าแก่ วัดอยู่ตะเกา สมัยกรุงศรีอยุธยา ริมฝั่งคลองอยู่ตะเกา

จากปากบางคลองรำก็จะมีคนล่องเรือ และแพนำของป่าและไม้มาทำบ้านเรือน อีกกลุ่มหนึ่งมาจากตอนล่างของน้ำทั้งที่เป็น “พระ” จากวัดต่าง ๆ “คนต่อเรือ” รวมถึงคนจากกลุ่มทะเลสาบ ที่มาโกนเรือจากคันไม้ขนาดใหญ่ร่อนลงไปลำนน้ำประจำทุกปี²

นายอำเภอ นิลเพชร อายุ 88 ปี เป็นชาวหาดใหญ่โดยกำเนิด เล่าว่าทั้งฝั่งคลองบริเวณด้านข้างที่ว่าการอำเภอหาดใหญ่ ด้านเหนือ น้ำ หามองจากคลองอยู่ตะเกา และฝั่งด้านศาลาลงทองมีตลาดนัดจับจ่ายสินค้ากันทุกวันอาทิตย์



ภาพที่ 48 ภาพวิถีชีวิตคนความผูกพันของชาวบ้าน ริมคลองอยู่ตะเกา สายน้ำแห่งชีวิตที่หล่อเลี้ยงผู้คน และเป็นทางเชื่อมต่อคนในที่ต่างๆ ก่อนถนนมาถึง

เรือส่งสินค้า ร้านค้าชั่วคราวเรียงรายอยู่เป็นแนวยาวประมาณ 100-200 เมตร ทั้งสองฝั่งคลอง เรือสินค้าจะเริ่มทยอยมาตั้งแต่วันศุกร์ จนนัดจ่ายกันเป็นวันสำคัญในวันอาทิตย์ ฝั่งด้านศาลาลงทองชาวบ้านเรียกกันโดยทั่วไปว่า “ท่าตก” และนั่นคือ หาดใหญ่ที่แท้จริง ในคลองนอกจากจะมีเรือขนส่งสินค้าและผู้คนแล้ว การข้ามฟากก็ยังมีเรือข้ามฟากรับส่งผู้คนเป็นประจำทุกวัน เก็บค่าข้ามฟากคนละ 1 สตางค์ ที่ท่าหาดใหญ่ เป็นตลาดนัดริมคลอง ผู้คนมาตั้งบ้านเรือนอยู่สองฝั่งคลอง คนที่มาค้าขายนอกจากมาทางเรือแล้วยังมีคนนำสินค้าประเภทของป่า สัตว์ป่า กล้วย ผัก ผลไม้ ชัน น้ำมันยาง ฯลฯ มาจากวังพา คลองหอยโข่ง นาหม่อม และบริเวณใกล้เคียงอีกมาก³

นายฉ่ำ ขุนเพชร ซึ่งแต่เดิมก็เกิดที่รัตนภูมิ แต่มาอยู่หาดใหญ่ที่บ้านครูปลิ้ม⁴ ตั้งแต่อายุ 7 ปีแล้วว่า ริมคลองมีคันกระทอน คันมะม่วงคันใหญ่ อยู่ทางฝั่งทางออกในคลองบริเวณใกล้ศาลาลงทอง มีต้นไม้ล้มขวางคลองอยู่ต้นหนึ่ง แต่ไม่รู้ว่าเป็นต้นอะไร ลูกฉ่ำ กล่าวว่า เขาเป็นคนที่เข้าออกค้าขายหาญปุ่นเป็นประจำ เมื่อครั้งที่ยังเป็นเด็ก เมื่อโรงเรียนปิดเทอมได้ไปทำงานกับหาญปุ่น ซึ่งเดิมเป็นหมออยู่ปุ่นในตลาด มาฉีดวัคซีนให้พวกเด็ก ๆ เมื่ออยู่ปุ่นขึ้นเมืองกลายเป็นนายหาญปุ่นขรือยเอก เขาทำงานช่วยแปลภาษาหาญปุ่นเท่าที่พอจะทำได้ แต่หน้าที่สำคัญคือ เป็นเด็กซื้อกับข้าวจากตลาดกิมหยงให้หาญปุ่น หาญปุ่นตั้งค่ายอยู่บริเวณโรงเรียนเทศบาล 2 และตรงข้ามบ้านอดีต ส.ส.อนันต์ เรืองกุล เป็นที่ตั้งปั้นต่อสู้อากาศยาน 4-5 กระบอก เพราะที่ตรงนั้นมีต้นพะยอมขนาดใหญ่เท่าต้นมะพร้าวประมาณ 20 ต้น หาญปุ่นสร้างสะพานครั้งแรกเป็นสะพานไม้เพื่อข้ามคลองอุตะเกาที่ฟากระหว่างฝั่งที่สูบน้ำของดับเพลิงปัจจุบันกับศาลาลงทอง แต่ต่อมาก็สร้างเป็นสะพานอุตะเกา



ภาพที่ 49 ภาพสายน้ำ และ วัดอุตะเกา วัดเก่าแก่ สมัยกรุงศรีอยุธยาริมฝั่งคลองอุตะเกา

การค้าขายจากท่าหาดใหญ่ ถ้าขึ้นไปทางต้นน้ำ จะไปได้ถึงวังแป้น เขตมาเลเซีย แล้วทะลุไปเขาลูกช้าง ซึ่งสถานที่ที่ต้องจดจำเสมอคือ ท่าต่าง ๆ ตลอดจนจุดอันตรายทางน้ำ โดยเฉพาะที่วังบ้า ซึ่งเป็นแหล่งน้ำวน ถ้าคนเรือไม่ชำนาญเรือจะจมได้ง่าย จากวังบ้าสามารถขึ้นไปถึงวังคา บางหลา(ท่าศาลา) ไปท่าแขก(วังบางขน) ย่านยาง พุงลุง คลองแะ ท่าโพธิ์ ท่าหำ คลองรำ และท่าข่อย แล้วเป็นทางแยก

ไปวังแป้น ปาดังเบซาร์ แยกหนึ่งไปบางกลม จนทะลุไปเขาลูกช้าง อันเป็นต้นน้ำ ส่วนตอนล่างของท่าหาดใหญ่ พบว่า เป็นเส้นทางเดินเรือขนาดใหญ่ สะดวกแก่การคมนาคมออกสู่ทะเลสาบไปเมืองสงขลา และอื่น ๆ ⁵

กล่าวได้ว่าคลองอู่ตะเภาในอดีตเป็นคลองใหญ่มาก นอกจากจะเป็นเส้นทางคมนาคม แล้วยังเป็นเส้นทางธุรกิจ ด้านค้าขาย และเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์อีกด้วย สามารถติดต่อกันได้ระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิก ทะเลจีนใต้ด้านอ่าวไทยฝั่งตะวันออกโดยผ่านเข้ามาทางทะเลสาบสงขลาเข้าคลองอู่ตะเภา ผ่านไปได้ถึงไทรบุรีด้านมหาสมุทรอินเดีย ทะเลอันดามันฝั่งตะวันตก เป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำในอดีตนั้น

สอดคล้องกับปก แก้วกาญจน์ ซึ่งได้บรรยายภาพของการคมนาคมและการค้าทางเรือของจังหวัดลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา ก่อนการมาถึงของทางรถไฟสายใต้ว่า เดิมทีการค้าทางเรือระหว่างเมืองต่าง ๆ บริเวณรอบชายฝั่งทะเลอ่าวไทยจากศูนย์กลางเมืองสงขลาไปอำเภอหัวไทร และอำเภอปากพนัง โดยเล่นเรือเลียบฝั่งไปทางใต้ แวะเมืองปัตตานี สายบุรี และนราธิวาส⁶ ชุมชนต่าง ๆ มีการแลกเปลี่ยนสินค้าที่เป็นผลผลิตหลัก ๆ จากชุมชน โดยได้นำผลิตภัณฑ์ที่เป็นเครื่องปั้นดินเผาของบ้านสทิงหม้อและของป่า ตลอดจนเครื่องเทศ พริกไทย เป็นต้น เพื่อส่งหัวเมืองปัตตานีและสายบุรี โดยใช้เรือใบ เรือกลไฟ และพัฒนาเป็นเรือยนต์ ตามลำดับ ส่วนปัตตานีมีสินค้าหลักที่เข้ามาสู่เมืองสงขลา และแพร่กระจายสินค้าต่อไปในชุมชนบริเวณรอบทะเลสาบสงขลา ได้แก่ เกลือ ผ้าปาเต๊ะ เป็นต้น ⁷

วิธีการค้าขายทางเรือ พบว่ากระทำในสองลักษณะคือ

วิธีการค้าส่งตามท่าเรือหลัก ได้แก่ การค้าส่งระหว่างผู้ผลิตสินค้า หรือผู้รวบรวมสินค้าขึ้นทางกับผู้ค้าหลักตามชุมชนซึ่งอยู่ปลายทาง โดยการจัดส่งสินค้าตามใบสั่งซื้อ หรือใบบอกไปกับเรือให้ผู้รับ หรือผู้ค้าตามชุมชนปลายทาง และ/หรือ โดยผู้เป็นเจ้าของสินค้านำลงเรือไปขายด้วยตนเองยังปลายทางให้กับผู้ค้าหลักตามชุมชนปลายทาง

วิธีการค้าตามท่าเรือย่อยหรือการค้าเร่ตามชุมชน เป็นวิธีการนำสินค้าใส่เรือแล้วพาเรือเร่ขายตามชุมชน หรือตามบ้านเรือนในชุมชนต่าง ๆ หรือการค้าเร่ตามตลาดนัด ตลอดจนการค้าปลีกตามบ้านที่ผู้ซื้อมีบ้านอยู่ใกล้เคียงกันมาหาซื้อเอง

การค้าขายแลกเปลี่ยน โดยมากมีสินค้าหลากหลายประเภท อาทิ ของป่า ข้าว น้ำตาลโตนด รั้งนก ปลาตากแห้ง กุ้งตากแห้ง เป็นต้น สินค้าอุตสาหกรรม เช่น เครื่องปั้นดินเผา ผ้า เหล็ก เครื่องมือเครื่องใช้ในการก่อสร้างบ้านเรือน เป็นต้น และสินค้าอื่น ๆ เช่น เกลือ เสื่อกระจูด กระสอบกระจูด เสื่อ กระสอบกก และผลไม้ เป็นต้น ⁸

จ.ส.อ.นุกุล มุนีสิทธิ์ คนเก่าแก่ของเมืองหาดใหญ่ เล่าให้ฟังว่า เส้นทางคมนาคมจากหาดใหญ่ไปคลองอู่ตะเภา ต้องไปขึ้นเรือที่ทำเรือบริเวณใกล้วัดหาดใหญ่ในปัจจุบัน ชาวบ้านเรียกว่า “ท่าน้ำ” ซึ่งถือว่าเป็นตลาดนัดขายสินค้าพื้นเมืองของชาวหาดใหญ่ด้วยเช่นกัน เรือยุคนั้นมีลักษณะเป็นเรือกลไฟมีหลังคา ทำด้วยไม้ มีขนาดใหญ่ มีพวงมาลัยสำหรับใช้ขับ ซึ่งเป็นเส้นทางเดียวกับเส้นทางรถไฟทางเรือ ซึ่งชาวบ้านจากสงขลาและเขตใกล้เคียงที่ทำการค้าขายทางเรือได้บรรทุกกระเบื้อง โถ ชาม ลงเรือมาด้วย

“คนสงขลาอาจจะมาค้าขายหลายจุด คือ ทางเกาะยอ เข้ามาเรื่อย ๆ มาคลองแห ท่าแซะ มาบางหัก อู่ตะเภา คิดว่า คนค้าขายน่าจะแจวเรือมาเอง รู้ว่า มีตลาดนัด มีสินค้า เรือมาจอด มีเรือติดเครื่อง มาจอดที่ตลาด มีตลาดนัด มีเรือมาจอดแล้วอาจจะซื้อสินค้ากลับไป เอาสินค้ากลับมาการค้าขายยุคนั้นต้องมาทางเรือ เดินเท้าไม่ได้หรอกมันไกล”⁹

6.1.2 การเปลี่ยนฐานการคมนาคม จากทางน้ำ สู่ทางบก

เมื่อการคมนาคมทางเรือเสื่อมคลายความสำคัญลงไปตามลำดับ แต่ยังคงมีการใช้เรืออยู่จนกระทั่งมีการพัฒนาการคมนาคมทางบกเพิ่มขึ้น คือ เส้นทางรถยนต์และรถไฟ ซึ่งเมื่อเทียบเคียงกันแล้ว มีความ



ภาพที่ 50 ภาพถนนกาญจนาภิเษกตัดกับถนนสุภาวรังสรรค์ ในอดีต คือถนนไทรบุรี เดิม ที่เชื่อมต่อ สงขลา กับ ไทรบุรี

สะดวกสบายมากกว่า โดยการคมนาคมทางรถยนต์ยุคนั้นมีถนนสายหลักคือ ถนนไทรบุรี ซึ่งเชื่อมเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ ภายในตัวเมืองหาดใหญ่ชาวบ้านอาศัยการเดินทางและจักรยานสองล้อเป็นหลัก รถยนต์ส่วนตัวยังไม่เป็นที่นิยมใช้กัน ตำรวจจราจรมีเพียงสองคน¹⁰ หาดใหญ่ในฐานะสุขาภิบาลตำบลในปี พ.ศ.2471 การค้าขายภายในตัวเมืองค่อนข้างคึกคัก มีการสร้างตลาดถาวร คือ ตลาดโคกเสม็ดชุน หรือที่ชาวบ้านเรียกว่า “ตลาดคุณนายเกษร”¹¹ แต่เดิมมีสภาพเป็นตลาดนัดชั่วคราวเฉพาะวันอังคาร ต่อมาเมื่อพวกกรรมกรรถไฟ กรรมกรสวนยาง และกรรมกรเหมืองแร่จากที่อื่น ๆ เข้ามาอยู่ในพื้นที่หาดใหญ่เพิ่มมากขึ้น เจียกชีจึงจัดทำตลาดแห่งนี้จึงกลายเป็นตลาดถาวรในเวลาต่อมา¹² มีบ้านเรือนเพิ่มขึ้นเป็น 100 กว่าหลังคาเรือน¹³ ดังปรากฏในหนังสือพิมพ์เดลิเมล์ตอนหนึ่งว่า

พลเมืองโดยมากเปน จีน,แขก,ฝรั่ง ,ซึ่งเข้ามาทำการค้าขาย,เหมืองแร่ และสวนยาง คนพื้นเมืองที่เปน ไทยมักตั้งบ้านเรือนอยู่ใกล้บริเวณที่ว่าการอำเภอ สำหรับในท้องตลาดแล้วหาบ้านไทยได้ยากเต็มที่¹⁴

สุขาภิบาลตำบลหาดใหญ่ จึงเป็นชุมทางรถไฟ มีชาวต่างชาติชอบเข้ามาเที่ยวและค้าขาย มีบริษัทใหญ่ ๆ กรรมกรนับพัน ๆ คน ในตลาดมีโรงไฟฟ้า โรงทำน้ำแข็ง โรงภาพยนตร์ ตึกห้องแถวและโรงเรือนถาวร¹⁵ ส่วนการคมนาคม ได้มีการลาดยางถนนสายหาดใหญ่ไปสงขลา และเส้นทางจากหาดใหญ่ไปไทรบุรีจนถึงปีนัง เนื่องจากในช่วงเวลานั้น หาดใหญ่มีการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศ แต่มีข้อสังเกตว่า รถยนต์ส่วนบุคคลที่วิ่งไปมาและจอดอยู่ริมถนน เป็นรถยนต์ที่มาจากเมืองต่าง ๆ ในแหลมมลายู¹⁶ ส่วนรถประจำ



ภาพที่ 51 ภาพถนนศรีภูวนารถ ถนนตัดผ่านปลายถนนนิพัทธ์อุทิส สายหนึ่ง สอง และสาม

ทางมีลักษณะเป็นรถสองแถวเรียงหันหน้าเข้าหากัน แต่ในยุคหน้านั้น ๆ ถึงจะมีรถมาสักคันหนึ่ง และต้องวิ่งวนไปเวียนมาอยู่หลายรอบเพื่อรออนุญาตโดยสาร จนเต็มคันรถจึงจะออก โดยปลายทางคือ เมืองสงขลาบ่อ

แผ่นดิน *ทางหลวงแผ่นดินสายสงขลา-นราธิวาส ระยะทาง 257 กม. ทางหลวงแผ่นดินสายหาดใหญ่-ตรัง

ระยะทาง 159 กม. ทางหลวงแผ่นดินสายคลองแวง – คลองพรวน ระยะทาง 31 กม. ปรับปรุงย่านสถานีรถไฟ หาดใหญ่ สร้างอาคารตึกแทนอาคารไม้เดิม การสื่อสาร สร้างเสาพาดสายโทรเลขหาดใหญ่-สงขลา หาดใหญ่-คลองแวง คลองแวง-โคกโพธิ์ หาดใหญ่-สะเดา หาดใหญ่-สตูล ติดตั้งวิทยุโทรศัพท์ทางไกล เชื่อมระบบกับมาเลเซีย

6.1.3 การคมนาคมทางรถไฟ

นอกจากการเดินทางโดยรถยนต์แล้ว มีอีกทางเลือกหนึ่งคือ การเดินทางโดยทางรถไฟซึ่งได้เปิดใช้อย่างไม่เป็นทางการ ก่อนมีการเปิดเส้นทางรถไฟสถานีหาดใหญ่อย่างเป็นทางการ ปี พ. ศ. 2460 (ดูรายละเอียดบทที่ 5)



ภาพที่ 52 แผนที่แสดงเส้นทาง การเดินทางรถไฟหาดใหญ่จากบอร์ดแสดง นิทรรศการ สกว.สัญจร ภาคใต้ โครงการวิจัยชุดประวัติศาสตร์ท้องถิ่นน้ำทะเลสาบสงขลา วันที่ 19-21 กรกฎาคม 2547

เส้นทางของ การเดินทางโดยรถไฟยุคนั้น คือ เส้นทางสายปาดังเบซาร์-หาดใหญ่ ,หาดใหญ่-สุโขทัย และสงขลา-กันตัง อย่างละ 1 ขบวน คนท้องถิ่นเรียกกันว่า รถหวานเย็น มีตู้พ่วง การจอดแต่ละสถานีใช้เวลานานมาก



ภาพที่ 53 - 54 ภาพสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่ ถ่ายจากด้านข้างสถานีถนนรถไฟ ไปจรดถนน
ธรรมานุญูวิถีทางด้านซ้ายมือ เปรียบเทียบภาพในอดีต กับภาพในปัจจุบัน



ศุภิมา นฤมล วงศ์สุภาพ การคมนาคม และการเปลี่ยนผ่านสู่ความทันสมัยของเมืองหาดใหญ่

“รถสงขลา-กันตัง เข้าหาดใหญ่แล้วเลี้ยวมาซ้าย เพราะหาดใหญ่เป็นชุมทางพอวิ่งเข้ามาข้างท้ายเป็นข้างหัว ข้างหัวเป็นข้างท้าย หัวรถจักรนี่พอมาเข้าสถานีรถไฟปับ ทิศตะวันตกกลงไปแล้วใช้หมุนที่กลับหัวรถเอา พอเข้าไปในรางแล้วพนักงานก็หมุน คือ พนักงานหลายคนหมุนหัวรถจักร เป็นการหมุนเพื่อกลับหัว



กลับทาง ให้หัวมันไปกลับ ถ้าไม่หมุนก็กลับไม่ได้ เพิ่งมาเลิกหัวรถจักรช่วงหลังรถไฟมันช้าเสียเวลา บางทีเสียครึ่งชั่วโมง เพราะการขนส่งสินค้าใช้ทางรถไฟ¹⁷

ภาพที่ 55 บ้านพักคนงานรถไฟ

ลุงเอี่ยม หลวงผล อายุ 68 ปี อยู่บริเวณสถานีรถไฟมานาน 50 ปี คุณลุงบอกว่าเมื่อก่อนรถไฟวิ่งกับพื้นไม้ใช้หัวรถจักรเหมือนปัจจุบัน มาอยู่ตอนนั้น พ.ศ. 2503 อาคารไม้ชั้นเดียว คุณลุงอยู่ได้ไม่นาน อาคารก็ได้สร้างใหม่เป็นอาคารคอนกรีตใน ปี พ.ศ. 2511 สมัยแรกที่คุณลุงมาอยู่มีรางรถไฟแค่ 2 ราง บริเวณด้านล่างและด้านหลังสถานีก็เป็นป่า รอบนอกจะเป็นกองฟืนเพื่อใช้ในการเผาไหม้เครื่องจักร ถัดจากกองฟืนก็จะเป็นที่ตั้งของหัวรถจักรสมัยสงครามโลกครั้งที่สอง สมัยแรกชุมชนก็มีไม่มาก ส่วนใหญ่จะเป็นชาวหาดใหญ่ดั้งเดิมถนนหนทางก็ยังไม่ลาดยางเป็นดินแดง ตัวคุณลุงเองเป็นคนสทิงพระมาทำที่สถานีรถไฟเมื่ออายุ 13 ปี เป็นคนหัวสัสมภาระให้คนเดินทางบริเวณด้านหน้าสถานี ทำไปนาน ๆ ก็รู้จักคนเยอะ



จึงได้เข้ามาอยู่ในแผนกรับฝากของของสถานี คุณลุงบอกว่าหน้าสถานีรถไฟในสมัยก่อนเป็นสนามบาสเก็ตบอลและถนนดินแดง มีต้นไม้ใหญ่ต่าง ๆ มากมาย มีบ้านนายสถานี บริเวณสนามฟุตบอลคือโรบินสันในปัจจุบัน มีบ้านอนาบาลรถไฟ ฝั่งทิศเหนือของสถานีจะเป็นทุ่งนา ในส่วนของรางรถไฟมีการเพิ่มเติมจาก 2 รางมาเป็น 3 ราง 4 รางเรื่อย ๆ โดยมีบริษัทวานิชย์เป็นผู้รับเหมามาถมดินให้

ภาพที่ 56 ภาพสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่ในปัจจุบัน

ภาพที่ 57 อาคารโรงแรมหาดใหญ่เดิม



อาคารโรงแรมหาดใหญ่เดิม

เราจะเห็นความเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของหาดใหญ่ได้ โดยมองผ่านการพัฒนาของการรถไฟ เมื่อหาดใหญ่กลายเป็นเมืองทันสมัยเจริญและมีสิ่งอำนวยความสะดวก ความบันเทิง มีทุกอย่างที่หาดใหญ่ การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงมีการปรับปรุงอาคารสถานี ชุมทางครั้งใหญ่ ในการ

นี้ มีการจัดทำโรงแรมรถไฟ ซึ่งมีชื่อเสียงมากของหาดใหญ่ ในแง่ความหรูหรา สะดวกสบาย อาหารและสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน

จากวันทำพิธีเปิดอาคารสถานีปัจจุบันที่ก่อสร้างตั้งแต่ได้เปิดการเดินรถครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2460 นับได้เป็นเวลา 45 ปีแล้วในพิธีวางศิลาฤกษ์อาคารสถานีชุมทางหาดใหญ่ เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2509

ในระหว่างที่ผ่านมานี้ ก็ได้ทำการขยายตัวอาคารสถานี และขนานขบวนตลอดจนห้องพัสดุโดยสาร เพื่อให้ข้าราชการ , พ่อค้า และประชาชนได้รับความสะดวกตามสมควรเป็นลำดับตลอดมาด้วย แต่กระนั้นความขยายตัวของความเจริญปรากฏว่าพื้นที่ปฏิบัติงานในตัวอาคารสถานี และพื้นที่ที่จะให้บริการแก่ประชาชนไม่สะดวกที่จะให้บริการที่จำเป็นในการจะประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ทั้งการโดยสารและรับส่งสินค้า ซึ่งนับวันแต่จะทวีจำนวนและปริมาณยิ่งขึ้นในอนาคตทางการรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ตกลงที่จะปรับปรุงก่อสร้างอาคารสถานีชุมทางแห่งนี้ขึ้นใหม่ให้มีพื้นที่ปฏิบัติงานและให้บริการที่จำเป็นให้สอดคล้องสมกับความต้องการของท้องถิ่นที่จะเจริญรุดหน้าสืบไป



ภาพที่ 58 ภาพถ่ายทางอากาศของ สถานีชุมทางรถไฟเมืองหาดใหญ่ ปี พ.ศ. 2529

คำกล่าวรายงานของ วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธารายงานแก่ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยในพิธีวางศิลาฤกษ์อาคารสถานีชุมทางหาดใหญ่ เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2509 พบว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับอนุมัติงบประมาณ ให้สร้างอาคารสถานีขึ้นใหม่ และปรับปรุงบริเวณหลังสถานีให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวแล้ว เป็นเงิน 8,000,000.00 บาท (แปดล้านบาทถ้วน) ตัวอาคารสถานีที่กำลังจะก่อสร้างนี้จะเป็นอาคารตึก 3 ชั้นขนาดยาว 128,000 เมตรขณะนี้อยู่ในระหว่างพิจารณาผลการประกวดราคาก่อสร้างอยู่ กำหนดเวลาก่อสร้างจะแล้วเสร็จภายใน 300 วันนับแต่วันที่ได้รับมอบสถานที่จากการรถไฟฯ เป็นต้นไป ซึ่งประมาณว่าจะเสร็จบริบูรณ์ภายในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2510 เมื่อการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยและเปิดใช้การแล้วอาคารสถานีชุมทางแห่งนี้ จะเป็นจุดเด่นที่สง่างามแก่ท้องถิ่น นับว่าจะเป็นอาคารสถานีที่ใหญ่ที่สุดในภาคใต้ อันจะเป็นที่เชิดหน้าชูตาของประเทศชาติ และนำความสะดวกราบรื่นมาสู่การคมนาคมระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียอีกด้วย

จากคำกล่าวตอบของผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยในพิธีวางศิลาฤกษ์ อาคารสถานีชุมทางหาดใหญ่ ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2509 แก่ท่านผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา และ จากบทรายงานของผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยเนื่องในพิธีเปิดอาคารสถานีและโรงแรมหาดใหญ่ ณ วันพฤหัสบดี ที่ 9 พฤษภาคม 2511ซึ่งรายงานแก่ ฯพณฯ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีรายละเอียดที่น่าสนใจและบอกถึงความ

เคลื่อนไหวทางเศรษฐกิจ สังคม ความสัมพันธ์ของผู้คน และความเจริญอย่างรวดเร็ว รวมทั้งการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศ และความสัมพันธ์ข้ามชาติของดินแดนแห่งนี้ได้ดี เราพบว่ามิชบวรรถไฟในแต่ละวันที่ติดต่อเชื่อมโยงผู้คนอย่างเข้มข้น มีการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครมาได้ถึงวันละ 7 ขบวน ต่อวันในปี พ.ศ. 2509 เราลองมาดูรายละเอียดที่ละเอียดเรื่อง ดังนี้



ภาพที่ 59 ภาพถ่ายทางอากาศ เมือง
หาดใหญ่ บริเวณ สถานีรถไฟเมือง
หาดใหญ่ ปี พ.ศ. 2529

อาคารสถานีรถไฟ
ส่วนมากซึ่งเป็นอาคารให้
ก่อสร้างมาเป็นเวลา 40 - 50 ปี แม้
จะได้มีการบำรุงรักษาเป็นอย่างดี
อย่างไรก็ตามก็ย่อมมีการชำรุด
ทรุดโทรมไปตามวาระวาระ หนึ่ง

การคาดคะเนเมื่อเริ่มสร้างสถานีนี้ไม่มีผู้ใดจะทราบได้ว่าความเจริญในอนาคตของสถานีใดจะมีขึ้นรวดเร็วเพียงใดโดยเฉพาะอาคารสถานีชุมทางหาดใหญ่ไม่มีผู้ใดจะคาดถึงว่าเพียงระยะเวลา 40 ปีเศษ พื้นที่คาดไว้จะคับแคบ ไม่เพียงพอกับปริมาณการโดยสารของท้องถิ่น ตลอดจนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ และราชการของหน่วยศุลกากร ตรวจคนเข้าเมืองของประเทศไทยและโดยที่สถานีชุมทางหาดใหญ่ได้มีทางแยกไปยังสถานีปาดังเบซาร์ซึ่งเป็นสถานีร่วมระหว่างรถไฟไทยกับรถไฟมาเลเซียต่อจากสถานีปาดังเข้าไปในเขตมาเลเซียได้มีเส้นทางรถไฟของมาเลเซียไปยังสถานีไทยและสิงคโปร์ได้โดยสะดวก จึงเป็นได้ว่าสถานีชุมทางหาดใหญ่นอกจากจะเป็นย่านธุรกิจแล้วยังเป็นที่ทัศนจรของชาวมาเลเซียและชาวต่างประเทศโดยทั่วไปอีกด้วยฉะนั้นสมควรที่จะจัดสร้างอาคารสถานีหาดใหญ่ขึ้นใหม่เพื่อให้มีความสง่างามจนเป็นที่เชิดหน้าชูตาเหมาะสมกับที่เป็นอาคารสถานีชุมทางที่ใหญ่ที่สุดในภาคใต้เพื่อให้บริการแก่บรรดาข้าราชการ พ่อค้า ประชาชน ทั้งชาวไทยและต่างประเทศ

อาคารสถานีหาดใหญ่เดิมซึ่งเป็นอาคารไม้ได้ก่อสร้างมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2460 จนถึงบัดนี้เป็นเวลานานนับได้ร่วม 52 ปี ในระยะแรกนั้นมีขบวนรถด่วนสายใต้ (ขบวน 11/12) เดินขึ้นลงเพียงสัปดาห์ละ 2 ขบวน ขบวนรถโดยสารขบวนรถสินค้าก็มีเดินเพียงจำนวนน้อยไม่กี่ขบวนภายหลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 เสร็จสิ้นการโดยสารและการขนส่งสินค้าทวีปริมาณมากขึ้น การรถไฟฯ จึงได้พิจารณาจัดเดินขบวนรถเพิ่มขึ้น ขบวนรถด่วนสายใต้ที่เคยเดินเพียงสัปดาห์ละ 2 ขบวน ก็เพิ่มเป็นสัปดาห์ละ 3 ขบวน 4 ขบวน และ 6 ขบวน

ตามลำดับ และตั้งแต่วันที่ 14 พฤศจิกายน 2509 เป็นต้นมา มีขบวนรถด่วนสายใต้เดินสัปดาห์ละ 7 ขบวน คือเดินระหว่างสถานีกรุงเทพฯ - สุโขทัย สัปดาห์ละ 4 ขบวน เดินระหว่างสถานีกรุงเทพฯ - ปาดังเบซาร์ สัปดาห์ละ 3 ขบวน

ขบวนรถเร็ว (45/46) เดิมมีเดินทุกวันระหว่างสถานีธนบุรี-ชุมพรตั้งแต่วันที่ 24 มิถุนายน 2499 และขบวนรถเร็ว (47/48) มีเดินระหว่างสถานีชุมพร - สุโขทัย ตั้งแต่วันที่ 10 ธันวาคม 2501 ต่อมาเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2505 ได้เลื่อนสถานีปลายทางต้นทางของขบวนรถเร็วสองตอนนี้ออกจากสถานีชุมพรไปที่สถานีสุราษฎร์ธานี ภายหลังโดยการเสนอแนะของ ฯพณฯ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อให้ความสะดวกรวดเร็วประหยัดทั้งเวลา และค่าใช้จ่ายของผู้โดยสารที่จังหวัดทางภาคใต้ ขบวนรถเร็ว 45/46 ได้เดินเป็นขบวนรถเร็วขบวนเดียวตลอดจากธนบุรีถึงสุโขทัย เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2508 ทำให้ประชาชนนิยมเดินทางโดยรถไฟมากขึ้นอีกนอกจากนี้ในปัจจุบันมีขบวนรถโดยสารที่เดินเป็นประจำวัน คือขบวน 123/124 เดินระหว่างสถานีทุ่งสง - ยะลา, ขบวน 129/130 เดินระหว่างสถานีหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์, ขบวน 131/132 เดินระหว่างสถานีหาดใหญ่ - สุโขทัย, ขบวน 413/414 เดินระหว่างสถานีพัทลุง - ปาดังเบซาร์ ตั้งแต่วันที่ 12 สิงหาคม 2508 เป็นต้นมาจึงให้มีขบวน 247/248 เดินไปกลับระหว่างสถานีหาดใหญ่ - สงขลาเพิ่มขึ้น คือในวันธรรมดาเดินไปกลับรวม 12 เที่ยวเฉพาะในวันหยุดราชการเพิ่มขบวน 249/250 เดินไปกลับระหว่างสถานีหาดใหญ่ - สงขลาอีก 2 เที่ยว รวมเป็น 14 เที่ยว และตั้งแต่วันที่ 15 กันยายน 2510 เป็นต้นมาเปิดเดินขบวนรถโดยสารดีเซลรางระหว่างประเทศ จากสถานีปัตเตอร์เวอร์ธในมาเลเซียกับสถานีหาดใหญ่ ส่วนขบวนรถสินค้าขบวน 701/706 เดิมมีเดินระหว่างสถานีธนบุรี - หาดใหญ่ เพียงสัปดาห์ละ 1 ขบวนและได้เพิ่มเดินมากขึ้นจนในปัจจุบันเดินขบวนรถสินค้า 701/710 ทุกวันระหว่างธนบุรี - หาดใหญ่ - สุโขทัย เป็นสัปดาห์ละ 7 ขบวน

การเพิ่มพูนขบวนรถทั้งในด้านการโดยสาร และการขนส่งสินค้า โดยใช้ย่านและอาคารสถานีชุมทางหาดใหญ่ได้ก้าวหน้าไปมากตามลำดับนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2508 พ.ศ. 2509 และ พ.ศ. 2510 ตลอดมา ทำให้บรรดารางที่มีใช้อยู่ในบริเวณย่านสถานีชุมทางหาดใหญ่คับแคบและแออัด การรถไฟฯ จึงได้พิจารณาพัฒนาและจัดโครงการปรับปรุงขยายย่านสถานีชุมทางโดยจัดขยายและสร้างย่านโดยสาร ย่านเดินรถ ย่านสินค้า และย่านช่างกล เพื่อให้สามารถรับกับปริมาณการเดินรถทั้งภายในประเทศ และที่ต่อเนื่องกับประเทศมาเลเซียที่มีทวีเพิ่มขึ้นในระยะ 3 ปีที่กล่าวมาข้างต้น

เนื่องจากการรถไฟฯ ได้พัฒนาปรับปรุงย่านสถานีชุมทางหาดใหญ่และจัดให้มีการเดินขบวนรถเพิ่มขึ้นอย่างสูงนี้ทำให้การสัญจรไปมาของประชาชนบนทางหลวงเพชรเกษมระหว่างด้านที่ทำการอำเภอหาดใหญ่ซึ่งอยู่ทางฝั่งตะวันตกของย่านรถไฟกับย่านธุรกิจการค้าตลาดหาดใหญ่ทางฝั่งตะวันออกของย่านรถไฟหาดใหญ่ได้รับความไม่สะดวก และไม่เป็นการปลอดภัยเพราะยานต่าง ๆ บนทางหลวงเพชร

เกษมจะต้องผ่านร่างของย่านสถานีหาดใหญ่ด้านเหนือถึง 9 ร่างซึ่งมีขบวนรถต่าง ๆ เดินเข้าออกและมีการทำสับเปลี่ยนรถพ่วงอยู่ตลอดเวลา การรถไฟฯ ก็ได้ร่วมแก้ปัญหาโดยให้เหตุผลสนับสนุนให้กรมทางหลวงได้รับงบประมาณก่อสร้างสะพานถนนเพชรเกษมข้ามทางรถไฟตรงบริเวณ ดังกล่าว และได้ร่วมให้ข้อมูลทางด้านเทคนิคในการออกแบบอย่างใกล้ชิด ซึ่งผลการประกวดราคาก่อสร้างสะพานดังกล่าวปรากฏว่าบริษัทสง่าพาณิชย์ จำกัด เป็นผู้รับทำการก่อสร้างในราคา 5 ล้านบาท งานก่อสร้างสะพานได้เริ่มตั้งแต่ต้นเดือนมีนาคม 2511 เป็นต้นมา และจะเสร็จภายใน 12 เดือน การรถไฟฯ ได้ใจที่ได้มีสะพานถนนให้แก่ทางหลวงเพชรเกษมได้ข้ามย่านสถานีหาดใหญ่ครั้งนี้เพราะทั้งถนน และการรถไฟฯ จะได้ร่วมกันพัฒนาเศรษฐกิจของศูนย์ธุรกิจการค้าของหาดใหญ่ และภูมิภาคนี้โดยกิจการทั้งสองได้ประสานกัน

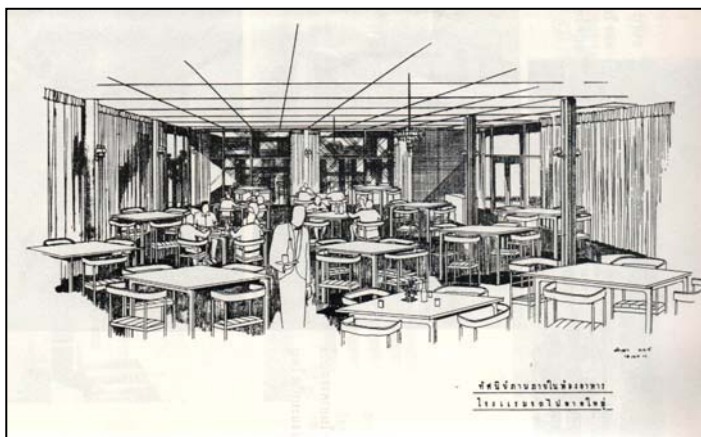
จากการที่การรถไฟฯ ได้พัฒนากิจการโดยได้ปรับปรุง และขยายอาณาบริเวณย่านสถานีชุมทางหาดใหญ่ให้กว้างขวางเพียงพอกับปริมาณที่ทวีขึ้นของกิจการเดินรถประกอบการโดยสารรถไฟได้หนาแน่นรวมทั้งการให้บริการแก่ผู้โดยสารได้ทบทวีเพิ่มขึ้นกิจการตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากรก็จำเป็นต้องเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับรถไฟพื้นที่สำหรับปฏิบัติงานในตัวอาคารสถานีหลังเก่าจึงคับแคบไม่สะดวกที่จะอำนวยความสะดวกและบริการในด้านการโดยสารและอื่น ๆ ได้โดยเหมาะสม แม้จะได้มีการดัดแปลงอาคารสถานีตลอดจนห้องพักผู้โดยสาร และต่อเติมชานชาลาให้ยาวออกไปอีกข้างละ 20 เมตร เสร็จเรียบร้อยใช้การเมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2501 แล้วก็ตาม เมื่ออำเภอหาดใหญ่ซึ่งเป็นศูนย์ธุรกิจการค้าได้เจริญเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วมากเป็นพิเศษ การทัศนจรทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศที่ผ่านเข้ามายังศูนย์ธุรกิจการค้า ชุมทางรถไฟหาดใหญ่จึงขยายตัวเพิ่มปริมาณของการใช้บริการตามไปด้วย

ตามที่ได้ปรับปรุงตัวอาคารสถานีไปครั้งหนึ่งแล้ว ก็ยังไม่สามารถรับกับปริมาณของการโดยสารและการขนส่งสินค้าที่ทวีขึ้นได้การรถไฟฯ ตระหนักถึงหน้าที่ในอันที่จะอำนวยความสะดวกให้แก่ข้าราชการ พ่อค้า และประชาชนในการเดินทางไปมาระหว่างกรุงเทพฯ กับสุโขทัย ปาดังเบซาร์ และสงขลา จึงได้พิจารณาและตัดสินใจเสนอโครงการสร้างอาคารสถานีชุมทางแห่งนี้ เพื่อให้สัมพันธ์กับย่านชุมทางหาดใหญ่ซึ่งได้พัฒนาปรับปรุงและขยายไปแล้วโดยนำเอากิจการโรงแรมไปรวมไว้บนอาคารสถานีชั้น 2 และมีที่ทำการของเจ้าหน้าที่ในการรถไฟสังกัดต่าง ๆ รวมอยู่ ณ ชั้น 3 อีกด้วย

การก่อสร้างอาคารสถานีนี้ แบบทรวดทรงตัวอาคารทางด้านสถาปัตยกรรมการรถไฟฯ เป็นผู้ออกแบบเองและ กำหนดให้ผู้ยื่นซองประกวดราคาเป็นผู้ออกแบบโครงสร้างซึ่งผลการพิจารณาปรากฏว่า บริษัทวิศกรรมโกวิท จำกัด เป็นผู้ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการก่อสร้างในราคา 7,630,000 บาท (เจ็ดล้านบาทถ้วน)

กำหนดแล้วเสร็จภายใน 390 วันบริษัทวิศวกรรมโกวิท จำกัด ได้เริ่มทำการก่อสร้าง ตั้งแต่วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2510 แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2511 ตัวอาคารสถานีหาดใหญ่ที่ก่อสร้างใหม่นี้ เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก 3 ชั้นทรวดทรงแบบสถาปัตยกรรมไทยประยุกต์มีความยาว 128.00 เมตร กว้าง 14.00 เมตร มีดังนี้

พื้นที่ล่างเป็นกิจการของสถานีที่เกี่ยวกับการโดยสารมีห้องพักผู้โดยสารชั้น 1-2 (ติดเครื่องปรับอากาศ) ห้องพักผู้โดยสารชั้น 3 พร้อมด้วยห้องสุขา ชั้น 1 ชั้น 2 และ ชั้น 3 ที่ทำการด่านศุลกากร ที่ทำการตรวจคนเข้าเมืองที่ทำการไปรษณีย์โทรเลข ห้องปฐมพยาบาล ห้องประชาสัมพันธ์ ห้องจำหน่ายตั๋ว และยังมีห้องภัตตาคารขนาดใหญ่พร้อมห้องบาร์ (ติดตั้งเครื่องปรับอากาศด้วย) พื้นที่สองของอาคาร จัดให้เป็นกิจการของโรงแรม มีห้องพักธรรมดาเตียงคู่ 17 ห้อง ห้องพักติดตั้งเครื่องปรับอากาศเตียงคู่ 22 ห้อง และยังมีห้องชุดขนาดใหญ่มีห้องรับแขก และห้องนอนเตียงคู่ติดตั้งเครื่องปรับอากาศอีก 4 ชุดรวมห้องพักทั้งสิ้น 43 ห้อง



ภาพที่ 60 ห้องอาหารภายในโรงแรมรถไฟหาดใหญ่

พื้นที่บนสุดของอาคารจัดให้เป็นที่ทำกรของกิจการรถไฟฝ่าย และสำนักงานต่าง ๆ ได้แก่ที่ทำกรของกองจัดการเดินรถเขต สารวัตรเดินรถ วิศวกรกำกับกรเขตบำรุงทาง อาณานิคมเขตและ

แผนกควบคุมการเดินรถแขวงพร้อมด้วยห้องประชุมติดตั้งเครื่องปรับอากาศมีโต๊ะประชุมขนาด 12 คน พร้อมเก้าอี้ครบชุดห้องประชุมดังกล่าวนี้จะเปิดให้ประชาชนเข้าใช้เป็นที่พักประชุมหรือประกอบพิธีต่าง ๆ อีกด้วยโดยขอค่าบำรุงในอัตราพอสมควร

ที่ขานชาลาหน้าสถานีมีทางเดินเท้าได้ดินติดต่อกันระหว่างขานชาลา 1-2-3 หนึ่งทาง เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารไม่ต้องเดินข้ามรางในการดำเนินการ จัดสร้างครุภัณฑ์ สำหรับห้องต่าง ๆ ของโรงแรมในอาคารสถานีชุมทางหาดใหญ่นี้ ห้างหุ้นส่วน จำกัด ชญาเฟอร์นิช ซึ่งก่อสร้างเสนอมาเป็นเงิน 449,000.00 บาท (สี่แสนสี่หมื่นเก้าพันบาทถ้วน) แล้วเสร็จภายใน 65 วัน

ในการจัดสร้างอาคารสถานี และโรงแรมหาดใหญ่หลังใหม่ แม้จะได้ลงทุนก่อสร้างด้วยเงินจำนวนสูงแต่ก็จะอำนวยความสะดวกแก่ข้าราชการพ่อค้าประชาชนให้ได้รับความสะดวกในการเดินทางทั้ง

ภายในประเทศและระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก นอกจากการก่อสร้างตัวอาคารสถานี่ และโรงแรมขนาดใหญ่แล้วการรถไฟฯ มีโครงการที่จะปรับปรุงบริเวณที่ต่อเนื่องกับอาคารสถานี่ โดยพิจารณาดำเนินการในปีต่อ ๆ ไป ได้แก่บริเวณที่เป็นอาคารโรงแรมรถไฟขนาดใหญ่ ปัจจุบันเมื่อได้ย้ายกิจการโรงแรมขึ้นมายู่บนชั้น 2 ของอาคารสถานี่แล้วก็จะรื้ออาคารเดิมแล้วจัดทำเป็นสวนสาธารณะเพื่อให้ประชาชนได้มีโอกาสเข้ามาใช้พักผ่อนหย่อนใจ และใช้เป็นสถานที่สำหรับการจัดงานเลี้ยงสำหรับกิจการของโรงแรมรถไฟภายนอกอาคารสถานี่ ส่วนบริเวณที่เป็นบ้านพักของสารวัตรเดินรถ สารวัตรรถจักร และอาณานิคมเขตในปัจจุบัน ก็ได้วางโครงการไว้เพื่อจัดเป็นบริเวณสำหรับก่อสร้างอาคารธุรกิจการค้าที่ทันสมัยต่อไปในอนาคตการรถไฟฯ ตระหนักว่านอกจากมีหน้าที่ที่จะต้องพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมโดยจัดบริการและอำนวยความสะดวกในด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างจังหวัดและเชื่อมต่อระหว่างภาคต่าง ๆ ของประเทศแล้วยังมีส่วนที่จะต้องเข้าไปประสานงานพัฒนาด้านธุรกิจการค้าและสังคมของบริเวณท้องถิ่นที่สถานีรถไฟตั้งอยู่ เพื่อร่วมมือประสานงานด้วยดี ในการพัฒนาท้องถิ่นแก่เทศบาลเมืองหาดใหญ่ และจังหวัดสงขลา

กล่าวได้ว่า การเริ่มต้นของทางรถไฟ มีผลกระทบต่อการเป็นเมืองหาดใหญ่และนำพาความทันสมัยมาสู่หาดใหญ่อย่างรวดเร็ว หาดใหญ่ขยายตัวอย่างมากก่อนยุคการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2497 หาดใหญ่ได้รับการยกฐานะเป็นเทศบาลตำบลแล้ว และในปี พ.ศ. 2504 หาดใหญ่ ได้ขยายพื้นที่เทศบาลออกไป จาก 5 ตารางกิโลเมตร เป็น 8 กิโลเมตร ภายในเวลาเพียง 7 ปี นี่คงแสดงให้เห็นถึงการขยายตัวทางการค้าขายอย่างรวดเร็ว นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2500 เป็นต้นมา หาดใหญ่ปรับตัวเพื่อรองรับการพัฒนาประเทศให้ทันสมัยตามนโยบายของรัฐบาลกลางมากขึ้น และปรับตัวต่อเนื่องต่อการขยายตัวทางธุรกิจ การค้า การศึกษา สาธารณสุข ตามแผนการพัฒนาเมืองหลักในภูมิภาค ส่งผลให้หาดใหญ่กลายเป็นศูนย์กลางราชการ การศึกษา สาธารณสุข และการค้าขายที่สำคัญของประเทศ แหล่งดูดการลงทุน แรงงานจากทั่วประเทศ เข้ามายังหาดใหญ่ บ้านไม้ห้องแถวต่างๆ ที่เรียงรายอยู่ตามถนนสายต่างๆ ของคนมีเงิน มีทรัพย์สิน หรือตระกูลเก่า ในยุคแรกๆ ถูกเช่าใช้เป็นที่ ทำมาค้าขายรูปแบบต่างๆ เช่น ร้านค้าสำนักงาน ร้านขาย ดั้มชำ ร้านโกปี ร้านขายอาหาร หากเราเดินสำรวจดูจะพบบ้านเก่าๆ มากมาย ที่คนใช้พื้นที่ ไม่ได้เป็นเจ้าของที่ แต่เช่าที่ เช่าบ้านเพื่อทำกิน เจ้าของคือ คนรุ่นเก่าของหาดใหญ่หลายตระกูล ที่ย้ายไปอยู่ที่กรุงเทพฯ หรือต่างประเทศ เช่น มาเลเซีย ปีนัง สิงคโปร์ หรือไม่กี่รุ่นลูกหลานย้ายเข้ามาทำงานระดับสูงในเมืองหลวง นี่เป็นเหตุให้ผู้คนต่างรำลึกว่า หาดใหญ่ไฟไหม้แล้ว เมืองสวยขึ้นทุกที มีการก่อสร้างตึกที่ทันสมัยขึ้น สลักภาพบ้านห้องแถวไม้ การพัฒนาให้ทันสมัย แบบเมืองใหญ่ ทั่วไปที่ขาดพลัง และความยึดเหนี่ยวทางชุมชนของคนในชุมชน ซึ่งหลังไหลเข้ามาหางานในกระแสรของการอพยพของผู้ใช้แรงงาน ทำให้เกิดคนจนเมืองในหลายจุด จุดใหญ่ชาวบ้านจับจองที่ดินปึกหลักอยู่อาศัยทำมาค้าขายบริเวณที่ดินการรถไฟ และสถานี่หาดใหญ่ คือ เป้าหมายสำคัญของการทำมาหากินของคนผู้อพยพ เข้ามาเผชิญโชค

ชาวบ้านจะเล่าว่าในอดีต โรงแรมรถไฟเป็นสถานที่หรูหราที่สุด มีพ่อค้าคนดีทั้งไทยและต่างประเทศ ข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ มาพัก ใช้ทำกิจกรรมทางสังคมต่างๆ ผิดกับปัจจุบัน เราไม่ทราบว่าความเปลี่ยนแปลงนี้เริ่มมาเมื่อไหร่ และเพราะอะไร แต่มีข้อสังเกตว่ามีความแตกต่างจากอดีตจากหน้ามือเป็นหลังมือ กล่าวคือระบบการสร้างทางและการจัดระบบการจัดการยุคแรกได้รับอิทธิพลจากอังกฤษชัดเจน และมีการจัดระบบบริการสาธารณะที่ดีแก่ประชาชน ก่อนที่รัฐจะเริ่มใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่สาม พื้นที่บริเวณรอบรถไฟ กลับกลายเป็นความหมายไปเป็นพื้นที่ของคนจนเมือง กลายเป็นพื้นที่ของคนยากจน ชุมชนแออัด ดังเห็นได้จากความคิดเห็นของคนที่มาอาศัยทำมาหากินอยู่ที่นี่



ภาพที่ 61 ชุมชนใต้สะพานข้ามทางรถไฟ ตัดถนนรัชการ ปลายทางถนนนิพัทธ์ อุทิศสายหนึ่ง

“สมัยก่อนเป็นที่พรุ ต่อมาก็มีการถมที่และเปิดตลาดในบริเวณนี้ โดยนายเกร่งได้เช่าที่บริเวณนี้ให้ชาวบ้านได้ทำมาหากินค้าขายกัน ภายหลังชาวบ้านจึงได้ปลูกบ้านพักเป็นของตัวเอง ต่อมาเมื่อหมดสัญญาเช่าที่ของนายเกร่งชาวบ้านจึงไม่มีที่ แต่มีเงื่อนไขคือให้ชาวบ้านเช่าที่ลื้อคละ 5,000 บาท ด้วยความยากจนชาวบ้านก็ไม่มีเงินมาเช่าที่อีกทั้งลูกก็หลายคน จึงมาปลูกสลัม

อยู่แถวข้าง ๆ ตลาด หลังจากนั้นชาวบ้านก็ถูกไล่โดยมีบริษัทเอกชนมาจ้างคนที่ทำงานอยู่ที่สถานีรถไฟมาไล่ชาวบ้านหลายต่อหลายครั้ง ชาวบ้านจึงต้องช่วยเหลือกันโดยรวมกลุ่มกันปิดทางรถไฟ ในที่สุดจึงมีการเจรจาของเทศบาลว่าให้อยู่ต่อ หลังจากนั้นก็มีกรมข่มเหงไล่อีกหลายครั้ง แต่ชาวบ้านก็ไม่หวั่นต่อสู้กันทุกครั้ง เพื่อต้องการที่อยู่ เพื่อให้ลูกได้เรียนใช้จ่ายไปวัน ๆ ตอนสมัยที่ มาอยู่สถานีรถไฟก็ไม่มีมีการเปลี่ยนแปลงแต่อย่างใดจนถึงปัจจุบันนี้ก็ยังเหมือนเดิม”¹⁸

ต่อมาเมื่อสุขาภิบาลหาดใหญ่เจริญเติบโต เนื่องจากมีประชาชนอพยพเข้ามาอยู่มากขึ้น และกลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและการพาณิชย์ โดยมีสถานีชุมทางรถไฟหาดใหญ่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมและการขนส่งสินค้า มีการก่อสร้างสิ่งบริการพื้นฐาน อาคารที่อยู่อาศัยและอาคารพาณิชย์เพิ่มมาก

ขึ้น รัฐบาลจึงได้ยกฐานะสุขาภิบาลหาดใหญ่ขึ้นเป็นเทศบาลตำบลหาดใหญ่ เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2479 โดยพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งเทศบาลตำบลหาดใหญ่ มีพื้นที่ 5 ตารางกิโลเมตร และในระยะเริ่มแรกที่มีการจัดตั้ง มีประชากรประมาณ 5,000 คน และมีรายได้เทศบาลต่อปีงบประมาณ 60,000 บาท¹⁹

เทศบาลตำบลหาดใหญ่ เป็นศูนย์กลางการคมนาคมและการพาณิชย์ โดยมีสถานีชุมทางรถไฟหาดใหญ่เป็นศูนย์กลาง สามารถส่งสินค้าออกไปยังประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ ในขณะเดียวกันก็เป็นศูนย์กลางรับสินค้าเข้าจากประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย ส่งต่อไปยังจังหวัดใกล้เคียง นักธุรกิจและประชาชนทั่วไปจึงได้เข้าไปประกอบอาชีพในเขตเทศบาลตำบลหาดใหญ่และพื้นที่ใกล้เคียงเพิ่มมากขึ้น ความเจริญทางธุรกิจจึงขยายออกไปนอกเขตเทศบาลด้วย เทศบาลตำบลหาดใหญ่มีรายได้เพิ่มมากขึ้น และมี



ภาพที่ 62 ภาพหัวจักรรถไฟ สถานีชุมทางรถไฟหาดใหญ่

ความเจริญเข้าหลักเกณฑ์ที่จะยกฐานะเป็นเทศบาลเมืองได้ จึงได้มีพระราชกฤษฎีกายกฐานะเทศบาลตำบลหาดใหญ่เป็นเทศบาลเมืองหาดใหญ่ เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2492 มีพื้นที่ 5 ตารางกิโลเมตรเท่าเดิม²⁰ และมีการพัฒนาตามลำดับขั้นจนถึงปัจจุบัน ได้กลายเป็นเทศบาลนครหาดใหญ่ ซึ่งเป็นเทศบาลนครที่มีรายได้มากเป็นลำดับต้น ๆ ของประเทศไทย ความผูกพันที่ชาวหาดใหญ่มี

ต่อรถไฟ เป็นเหตุให้เทศบาลนครหาดใหญ่ ใ้รถไฟ เป็นสัญลักษณ์ของเมืองหาดใหญ่ ด้วย และในตอนต่อไปจะกล่าวถึงปัจจัยที่นำไปสู่การเจริญเติบโตของเมืองหาดใหญ่

6.2 การเติบโตทางเศรษฐกิจของเมืองหาดใหญ่ อันสืบเนื่องมาจากการมาถึงของทางรถไฟสายใต้

6.2.1 ปัจจัยอันเนื่องมาจากการทำเหมืองแร่และธุรกิจค้าแร่

การทำเหมืองดีบุกในเขตภาคใต้ มีความเป็นมาสืบเนื่องมาจากการในช่วงสมัยอยุธยาตลอดมาจนถึงรัตนโกสินทร์ตอนต้น ทางรัฐบาลกลางมีนโยบายให้เจ้าเมืองในเขตภาคใต้ในแต่ละหัวเมืองพัฒนาแหล่งแร่ดีบุก ในดินแดนภายใต้การปกครองของแต่ละตระกูลเป็นหลักการสำคัญ ซึ่งเจ้าเมืองภาคใต้ได้ฉวยโอกาสดักตวงกำไรอย่างมหาศาลจากการผูกขาดการทำเหมืองแร่ในดินแดนของตนด้วยวิธีการหลากหลายรูปแบบ ทั้งโดยถูกและผิดกฎหมาย ซึ่ง H.Warington Smyth ที่ปรึกษาการทำเหมืองแร่ดีบุกในประเทศไทย ระหว่าง พ.ศ.2434 –2438 ถึงกับยอมรับว่า วิธีการที่เขาระบุมานี้ มีส่วนสำคัญในการทำให้การทำเหมืองดีบุกในภาคใต้ของไทยเกิดขึ้นและพัฒนาต่อไป²¹

ดังนั้น รายได้จากแร่ดีบุกจึงเป็นรายได้สำคัญของระบบเจ้าภาษีนายอากรของไทยตั้งแต่สมัยรัตนโกสินทร์ ถือได้ว่า ชาวจีนที่อพยพมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3 เป็นผู้รุกรายทางกิจการเหมืองแร่ยุคใหม่ของไทยและเข้าควบคุมการทำเหมืองแร่ทั้งหมดตลอดจนถึงสิ้นสมัยรัชกาลที่ 5 ชาวจีนที่เข้ามาทำเหมืองแร่มักทำงานกับนายเหมืองจีน อยู่กินเสรีภายใต้ “ระบบกงสี” และได้ค่าจ้างเป็นเงินตอบแทน²²

นับจากช่วงปลายสมัยรัชกาลที่ 5 จนถึงยุคสมัยสมบูรณาญาสิทธิราชย์ รัฐบาลตั้งอัตราการเก็บแบบคงที่โดยจะมีการเก็บในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 16 ของปริมาณการผลิตแร่ดีบุกที่แต่ละเหมืองผลิตได้ในแต่ละปี และเพิ่มเป็นอัตราร้อยละ 25 ของผลผลิตตั้งแต่สมัยหลังสงครามโลกครั้งที่สอง เป็นต้นมา

บริษัทรับซื้อแร่ดีบุกที่สำคัญของหาดใหญ่คือ **บริษัทดินบีจัน** ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 นายหลีเอ็งเสียง ชาวจีนจากปีนัง เข้ามาหาดใหญ่ในปี พ.ศ.2460-61 โดยมาเช่าที่ดินแล้วสร้างห้องแถวขึ้นมา 2 ห้อง ตั้งเป็นบริษัทรับซื้อแร่ส่งไปถลุงที่ปีนัง ส่วนอีกบริษัทที่เข้ามารับซื้อแร่ในระยะเวลาใกล้เคียงกันคือ **บริษัทบันดินหลัม** นอกจากนี้ยังมีบริษัทยิบอินซอยซึ่งรับซื้อแร่ได้มากกว่าบริษัทอื่น ตั้งอยู่บ้านเลขที่ 147 ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 โดยตอนแรกตั้งขึ้นมาในนามของบริษัทยิบอินซอยแอนโก โดยตั้งขึ้นในปี พ.ศ.2468 ในระยะแรกดำเนินการซื้อแร่เพื่อส่งออกไปขายให้แก่โรงงานถลุงแร่ที่ปีนังอย่างเดียว แต่ต่อมากิจการได้ขยายจากการรับซื้อแร่เป็นการค้าในรูปของการส่งออก เช่น แร่ ยาง ไม้สัก และสินค้าพื้นเมืองทุกชนิดที่ตลาดต่างประเทศต้องการ ส่วนการส่งสินค้าเข้ามาขายก็เริ่มจากการเป็นตัวแทนจำหน่ายเครื่องจักรกล รถยนต์ เครื่องมือการเกษตร เครื่องเหล็ก เครื่องสุขภัณฑ์ ปู่ และการประกันภัย เป็นต้น

นอกจากบริษัทชินฮอยแล้ว ยังมีบริษัทสหเทรตดิงเป็นบริษัทของนายทุนข้ามชาติชาวอังกฤษ ที่เข้ามาตั้งโรงงานถลุงแร่ในสิงคโปร์เมื่อปี พ.ศ.2430 ส่วนบริษัทอิสเตนสเมดิง เป็นบริษัทของกลุ่มหุ้นส่วนธุรกิจชาวจีนสองกลุ่มคือ กลุ่มบริษัทโกหงวน จำกัด ซึ่งเป็นของตระกูล ณ ระนอง และบริษัทเทียนหงวน จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทหุ้นส่วนทางธุรกิจของตระกูล ณ ระนอง ได้ก่อตั้งขึ้นที่เกาะปีนังใน พ.ศ.2451 โดยบริษัททั้งสองได้กว้านซื้อแร่ทั่วภาคใต้ เกือบทั้งหมดถึง 70%²³ ของมูลค่าการส่งออกเพื่อนำไปถลุงที่สิงคโปร์และปีนัง นอกจากบริษัทข้ามชาติใหญ่ ๆ ดังที่กล่าวมาแล้ว ยังมีบริษัทรับซื้อแร่ของคนไทยเชื้อสายจีนอีกมากมายเช่น บริษัทของพระยาอรรณทระวิสุนทร ได้แก่บริษัทสหไทยเศรษฐการ²⁴ จำกัด เพื่อรับซื้อแร่ ยางพารา และสินค้าเข้าออก

แร่ดีบุกที่ผลิตได้แทบทั้งหมดในภาคใต้ต้องส่งไปจำหน่ายในรูปสินแร่ที่ปีนังและสิงคโปร์ เพื่อถลุงเป็นโลหะดีบุก สิงคโปร์จัดได้ว่า เป็นตลาดใหญ่ของโลก ราคาของแร่ดีบุกในตลาดสิงคโปร์เป็นราคาที่ขึ้นลงตามราคาของตลาดโลกที่กรุงลอนดอนและตลาดโลกนิวยอร์ก

ในช่วงเวลาระหว่างปี พ.ศ.2457-2458 ข้าราชการชั้นผู้ใหญ่และพ่อค้าชาวจีนที่อาศัยอยู่ในอำเภอเหนือ หรืออำเภอหาดใหญ่ในปัจจุบัน ได้ว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญในการหาเส้นทางแร่จากประเทศมาเลเซีย และจ้างคนท้องถิ่นเพื่อนำทางเข้าป่าค้นหาแหล่งแร่พลูมที่หมู่บ้านวังพา ตำบลทุ่งตำเสา ซึ่งอยู่ห่างจากอำเภอเหนือราว 30 กิโลเมตร หมู่บ้านวังพาเป็นสถานที่ที่นับได้ว่า มีแหล่งแร่พลูมที่สมบูรณ์มากแห่งหนึ่งในประเทศไทย

ผู้ที่ยื่นขอประทานบัตรต่อสำนักงานโลหกิจ²⁵ มีผู้ยื่นขอเป็นรุ่นแรก ๆ ในยุคนั้นคือ

- 1) พระยาอรรณทระวิสุนทร
- 2) ขุนนิพัทธ์จินนทร (ต้นตระกูลจิระนคร) ยื่นขอในนามของยี่ห้อยี่ฐานของ²⁶

สำหรับขุนนิพัทธ์จินนทร ซึ่งเป็นคหบดี เจ้าที่ดิน เป็นทุนท้องถิ่นที่มีฐานมาจากที่ดิน การค้าแร่ต้องอาศัยความรู้ความชำนาญ ทักษะทางภาษา และต้องมีเงินสดในมือด้วย เจียกจีเองได้มีกิจการทำแร่ของตนเองหลังจากการเข้ามาของบริษัทใหญ่ในนามของยี่ห้อยี่ฐานของ ที่รู้จักกันรุ่นใหม่ คือ บริษัทนิพัทธ์และบุตร ทำเหมืองบริเวณ ลิว และดินลาน แม้ในแผนที่ทหารยังปรากฏชื่อ เหมืองขุนนิพัทธ์จินนทรในแผนที่ทหารด้วย นอกจากนั้นท่านและครอบครัวได้ทำกิจการหลายอย่าง ลื่นไหลไปตามโอกาสและความเปลี่ยนแปลงของหาดใหญ่ แต่ภาพหลักของท่านคือคหบดีเจ้าของที่ดิน เหมืองแร่ สวนยาง ทำน้ำมันจากยาง และทำยางมะตอยราดถนน

ในยุคของจอมพล ป.พิบูลสงคราม ปลายปี พ.ศ.2482 ได้มีการจัดตั้งองค์การเหมืองแร่ขึ้นเป็นครั้งแรกตามแนวทางชาตินิยม โดยมีเป้าหมายที่จะควบคุมและปลดแอกการผูกขาดอุตสาหกรรมดีบุกจากชาวต่างชาติเป็นสำคัญ และเมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 เกิดขึ้น รัฐบาลไทยได้ตั้งเป็นบริษัทจำกัดในนาม *บริษัทแร่และยางไทย* จำกัด เพื่อเป็นตัวแทนในการทำธุรกิจเหมืองแร่และยางพาราในกิจการต่าง ๆ ²⁷

ทิศทางการเข้าร่วมสงครามโลกครั้งที่สองของไทยโดยการเป็นพันธมิตรกับญี่ปุ่น ได้เปิดโอกาสให้นายเหมืองชาวไทยเชื้อสายจีนสามารถอาศัยช่องโหว่ทางกฎหมาย และช่องทางดักตวงผลประโยชน์จากการเมือง เข้าเป็นนายหน้าหรือหุ้นส่วนของบริษัทแร่และยางไทย ได้อย่างสะดวกในทุกจังหวัดที่มีการทำแร่ดีบุก โดยมีลักษณะของการหลีกเลี่ยงภาษี ผูกขาดการผลิตและรับซื้อดีบุกทั่วประเทศ โดยมีญี่ปุ่นเป็นตลาดสำคัญแทนที่ตลาดสิงคโปร์และปีนังเหมือนที่ผ่านมา มาในระยะก่อนหน้านี้นี้ ผลจากสถานการณ์ครั้งนี้ทำให้เกิดการขยายพื้นที่ทำแร่ดีบุกไปสู่แหล่งใหม่ เนื่องจากมีเรื่องของผลกำไรเป็นแรงกระตุ้นที่สำคัญ ²⁸

ต่อเนื่องมาถึงสมัยของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ หรืออีกนัยหนึ่งคือ ยุคแห่งการเริ่มต้นการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในยุคสมัยใหม่ของไทย ทำให้มีการตัดทางหลวงเชื่อมระหว่างบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกได้อย่างกว้างขวางกว่าที่เคยผ่าน ๆ มา ขณะเดียวกันเจ้าของเหมืองก็สามารถลดต้นทุนการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่แหล่งแร่ใหม่ ยุคนี้มีการเปลี่ยนแปลงสำคัญในส่วนของท่านั่งคือ เหมืองแร่ได้เปลี่ยนจากเหมืองขนาดเล็กเป็นเหมืองขนาดใหญ่ในรูปของเหมืองสูบ เหมืองเรือ เหมืองฉีด และเหมืองขุด

หาดใหญ่ในยุคหลังการมาถึงของทางรถไฟสายใต้ ²⁹ การค้าแร่ดีบุกในตัวเมืองศูนย์กลางการค้าชายแดนแห่งนี้ไว้ว่า บริษัทรับซื้อแร่ที่หาดใหญ่ในช่วงแรก ๆ เช่น บริษัทรับซื้อแร่ของนายหลี่เอ็งเสียง ซึ่งเป็นชาวจีนมาจากปีนังเข้ามาตั้งบริษัทชื่อ บริษัทดินบีจัน บริเวณถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 ในราวปี พ.ศ.2460-61 โดยเป็นบริษัทรับซื้อแร่มาดลูงที่ปีนัง ส่วนอีกบริษัทหนึ่งคือ บริษัทบันดินหลิม นอกจากนี้ยังมีบริษัทยิบอินซอย ซึ่งก่อตั้งในปี พ.ศ.2468

แม้กระทั่งคนไทยต่างถิ่นอย่างพระยาอรรถกวีสุนทร ก็ได้เข้าร่วมบันทึกประวัติศาสตร์การทำเหมืองแร่ ด้วยการตั้งบริษัทสหไทยเศรษฐกิจ จำกัด เพื่อรับซื้อทั้งแร่ ยางพารา และส่งสินค้าเข้าออก แม้ว่า กิจการที่มีผลพวงจากการทำเหมืองดีบุกจะซบเซาลงในช่วงทศวรรษ 2530 มาจนถึงปัจจุบัน แต่ก็ไม่อาจปฏิเสธถึงการก่อร่างสร้างเศรษฐกิจสมัยใหม่ โดยมีกิจการการทำเหมืองและการค้าแร่เป็นตัวละครสำคัญในช่วงหนึ่งของยุคสมัยนี้ได้

6.2.2 ปัจจัยจากเศรษฐกิจการยาง สวนยาง พืชเศรษฐกิจใหม่ของภาคใต้

กรณีของยางพารา ในปี พ.ศ.2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จประพาสชาว ได้มีขุนนางผู้ใหญ่โดยเสด็จด้วยหลายท่าน ซึ่งรวมทั้งพระยารัษฎาฯ ผู้ว่าราชการเมืองตรัง ซึ่งท่านได้เห็นการทำสวนยางพาราเป็นครั้งแรก ต่อมาท่านได้เดินทางไปชวากอีกครั้งหนึ่งใน พ.ศ.2443 เพื่อศึกษาวิธีการสร้างทางหลวงบนภูเขาแบบของพวกดัชท์ ทำให้พระยารัษฎาฯ เดินทางไปมาระหว่างเมืองตรังกับปีนังเป็นประจำ

เมื่อข่าวเกี่ยวกับคุณค่าของยางพาราในฐานะเป็นสินค้าออกเป็นที่ต้องการของตลาดโลก ได้กระจายจากคนจีนในมลายูและปีนังมาสู่คนจีนในภาคใต้ของไทย จึงมีบุคคลกลุ่มหนึ่งพยายามหาหนทางนำเมล็ดพันธุ์ยางจากปีนังมาปลูกที่เมืองตรัง เช่นเดียวกัน บุคคลกลุ่มนี้ นำโดยหลวงโสภณผลารักษ์ (อึ้งเตียวหุย)³⁰ นายภาษีอากรท่าเรือกันตังและเป็นเจ้าของบริษัทเดินเรือรับส่งระหว่างกันตังกับปีนัง ชื่อบริษัทนั้นแข่งขันทำการค้าขายยางด้วย

กล่าวได้ว่าในระหว่างปี พ.ศ. 2444-2476 รัฐบาลให้การสนับสนุนการปลูกยางพาราเป็นพืชเศรษฐกิจในภาคใต้ เนื่องมาจากฐานะการคลังของประเทศประสบภาวะวิกฤตอย่างรุนแรง เนื่องจากในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงใช้เงินแผ่นดินจำนวนมากในการพัฒนาประเทศไปสู่ความทันสมัย³¹ ดังนั้น รัฐบาลจึงได้พยายามหาหนทางแก้ไข โดยการส่งเสริมให้ประชาชนทั่วประเทศผลิตสินค้าเพื่อส่งออกให้มากขึ้น พอคืบกับในระยเวลานั้น ยางพาราเป็นสินค้าที่กำลังเป็นที่ต้องการของตลาดโลกเป็นอย่างมาก รัฐบาลจึงอาศัยยางพาราเป็นเครื่องมือแก้ปัญหาการคลังได้อีกทางหนึ่ง

สำหรับยางพารา ผู้ค้าบางส่วนใหญ่นายทุนชาวจีนที่มาจากปีนัง สิงคโปร์ และมลายู ซึ่งได้เข้ามาตั้งบริษัทค้ายางคือ เต็กปีห้าง กรุงแสง สินไทย และไทยประสิทธิ์ โดยบริษัทนายทุนชาวจีนต่าง ๆ ที่กล่าวมาส่วนใหญ่จะทำการระดมทุนมาจากภายนอกประเทศโดยเฉพาะจากธนาคารของชาวจีนโพ้นทะเลที่สิงคโปร์ และปีนัง เช่น ธนาคารจีนโพ้นทะเลจำกัด (The Overseas Chinese Banking Corporation หรือ O.C.B.C.) ธนาคาร Yat Lae Bank ซึ่งเป็นธุรกิจของตระกูลฉีและตระกูลจาง (Chee and Chang Families) ในสิงคโปร์³² หรือไม่กระดมทุนโดยผ่านธนาคารที่เข้ามาตั้งสาขาในประเทศไทยเช่น ธนาคารชาร์เตอร์³³ (The Chartered Bank) หรือธนาคารของไทยเช่น ธนาคารสยามกัมมาจล (Siam Commercial) ซึ่งเข้ามาตั้งสาขาต่างจังหวัดสาขาแรกที่อำเภอทุ่งสงเมื่อ พ.ศ. 2462 และต่อมาปิดกิจการเนื่องจากมีผู้ใช้บริการลดน้อยลง ในปี พ.ศ. 2467 ส่วนธนาคารเอเชียมาตั้งสาขาที่หาดใหญ่เมื่อปี พ.ศ. 2482

นางภาวนา แซ่โจ้ว อดีตหัวหน้าฝ่ายการเงินของเด็กบีห้าง เล่าว่า” ชาวจีนฮกเกี้ยนในกลุ่มที่ทำธุรกิจ ยางพารา จะมีความสัมพันธ์กันข้ามขอบเขตการทำงานและเรื่องส่วนตัว ไม่ว่าพ่อของเธอ ที่ไปทำงานใน มาเลเซีย หรือ พี่เขยซึ่งคุมโรงงานบางกล้า การเดินทางไปมาหาไหญ่- มาเลเซีย หรือหาไหญ่-สิงคโปร์ เพื่อทำธุรกิจการค้า หรือการส่งลูกหลานไปเรียนภาษาจีนและคอมเมริส จึงเป็นเรื่องปกติของชาวจีน หาไหญ่ในยุคก่อนทศวรรษ 2510”

จะเห็นได้ว่าธุรกิจค้ายางและแร่จะขยายตัวไม่ได้เลยถ้าไม่มีการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศมานาน ก่อนอำนาจรัฐจะเข้ามาจัดการอย่างเป็นระบบ หาไหญ่ได้มีความเป็นเมืองค้าขายมาแล้วในอดีตนับตั้งแต่ เริ่มต้นการก่อเกิด มีการค้าขายข้ามชายแดนมาก่อนนำยางมาปลูกภาคใต้ เห็นได้จากคำกล่าวของลักษมี จิระ นคร เล่าให้ฟังว่า ความเจริญของหาไหญ่น่าจะหมายถึง มีการติดต่อกับต่างประเทศทั้งจดหมายและการ เดินทาง นายกี พ่อของเธอเล่าว่า การเดินทางในยุคนี้ มีรถยนต์ของชาวมลายูคนหนึ่ง เป็นรถฟอร์ด เป็น เพื่อนของขุนนิพัทธ์จินนคร เพื่อนคนนี้จะเดินทางมาเยี่ยมปู่ของเธอบ่อยมาก ปู่ของเธอก็เคยติดตาม เขาไปมาเลเซีย คิดว่า เขาน่าจะอยู่ปีนัง คือ เท่ากับในยุคทองของปู่เธอในช่วงก่อนปี พ.ศ.2500 มีการติดต่อกับต่างประเทศแล้ว แม้การค้าขายระหว่างหาไหญ่กับมาเลเซียยังมีไม่มากก็ตาม แต่ในการทำเหมืองหรือ สวนยาง ชาวจีนจากมาเลเซียและสิงคโปร์ก็เดินทางเข้ามาจับจองตั้งหลักแหล่งเพื่อบุกเบิกทำเหมือง และ ยางพารา รวมทั้งการเปิดบริษัทค้ายางรายใหญ่นั้น ก็มีจุดเริ่มที่ชาวจีนจากมาเลเซีย หรือสิงคโปร์ อาทิ ต้นกาก็ และลิเอตอง ด้วยเช่นกัน

อาจกล่าวได้ว่า พื้นที่หาไหญ่เป็นพื้นที่ กั้นชนระหว่างปัญหาความไม่มั่นคง จากการรุกของ จักรวรรดินิยม อังกฤษ และยังปัญหาการเคลื่อนไหวของจีนคอมมิวนิสต์ รัฐไทยยุคนี้จึงใจใช้ความรู้ความ ชำนาญของชาวจีนในมลายู ปีนัง และสิงคโปร์ มาเป็นผู้บุกเบิกการทำสวนยางพาราในประเทศไทย โดยเริ่ม จากนโยบายการเปิดโอกาสให้แรงงานจีนที่เคยทำทางรถไฟ และไม่ประสงค์จะกลับมาตุภูมิ บุกเบิกจับจอง ที่ดินสองข้างทางได้ ส่งผลให้ในระยะเวลาต่อจากนั้นชาวจีนกลายเป็นผู้ครอบครองสวนยางขนาดใหญ่³⁴ แต่ละสวนมีขนาด 50 ไร่ จนถึง 2,000-3,000 ไร่³⁵ ในขณะที่สวนของคนไทยมีขนาดเล็กเพียง 2-5 ไร่ เท่านั้น เนื่องจากคนไทยไม่เคยปลูกพืชเพื่อการค้ามาก่อน ส่วนใหญ่มักนิยมปลูกพืชหลายชนิดเพื่อใช้บริโภคในครัวเรือนเท่านั้น และประการสำคัญคือ คนไทยมักไม่มีทุนรอนจำนวนมากนัก ความสัมพันธ์ระหว่างคนไทยและชาวจีนอพยพในระยะเริ่มแรกของการบุกเบิกสวนยาง จึงเป็นไปในลักษณะที่คนไทยเรียนรู้และ กระทำเลียนแบบชาวจีนผู้ประสบความสำเร็จในกิจการสวนยางพารา³⁶

การที่มีชาวจีนและคนพื้นเมืองหันมาสนใจอาชีพการทำสวนยางพารามากขึ้น ทำให้เศรษฐกิจของภาคใต้เริ่มแปรเปลี่ยนเป็นเศรษฐกิจเพื่อการค้ามากยิ่งขึ้น โดยพ่อค้าชาวจีนได้ตั้งตัวเป็นผู้รับซื้อผลผลิตจากเจ้าของสวนยางถึงในระดับหมู่บ้าน ทำให้เศรษฐกิจระดับมหภาคมีเรื่องของเศรษฐกิจการยางที่รัฐต้องให้การส่งเสริม ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากนโยบายรัฐที่สนับสนุนให้ปลูกยางเพื่อการส่งออก และสถานการณ์ของยางในตลาดโลกมีราคาสูง มากโดยเฉพาะในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่สอง และสงครามเกาหลี ความต้องการยางสูงมาก รัฐจึงต้องมีการปรับปรุงกำหนดกติกาของการซื้อขายและทำให้ธุรกิจยางมีความทันสมัยมากยิ่งขึ้นตามทันกับพ่อค้าอย่างซึ่งได้รับความรู้ความชำนาญจากการค้ากับปีนังและสิงคโปร์ จนมาถึงยุคสมัยที่รัฐบาลให้การสนับสนุนชาวสวนยางพารอย่างจริงจังในลักษณะที่เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น โดยการจัดตั้งสถานีการยางคองหงส์ ที่หาดใหญ่ในปี พ.ศ.2492 เพื่อทำการศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับยางพาราว่า ยางพันธุ์ใดจะให้ผลดีที่สุด แล้วจะได้ขยายพันธุ์ที่ดี่นั้นออกไปสู่ชาวสวนยางให้มากขึ้น³⁷ จากนั้นมา รัฐบาลจึงได้จัดสร้างแปลงเพาะขยายพันธุ์ยางในจังหวัดสงขลาขึ้นอีกสองแห่ง คือ แปลงเพาะในสถานีการยางคองหงส์ อำเภอหาดใหญ่ และแปลงเพาะขยายพันธุ์อำเภอสะเดา³⁸

กล่าวได้ว่า ปี พ.ศ.2492 จังหวัดสงขลาสามารถผลิตยางได้เป็นอันดับสองของภาคใต้ และเมื่อปี พ.ศ.2493 ช่วงสงครามเกาหลี ราคายางก็สูงขึ้นถึงกิโลกรัมละ 27-30 บาท เพราะการกว้านซื้อโดยไม่คำนึงระดับราคายางของประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกา ปรากฏการณ์เช่นนี้ส่งผลให้พื้นที่ทำสวนยางและจำนวนโรงงานรมยางในจังหวัดสงขลาเพิ่มขึ้น และไทยสามารถส่งออกยางสู่ตลาดโลกได้ถึง 114,034.94 เมตริกตัน มูลค่าการส่งออก 725,344,061 บาท³⁹

ในปี พ.ศ.2495, 2496 และ 2498 รัฐบาลมีนโยบายช่วยเหลือชาวสวนยางขนาดเล็กในการผลิตยางให้ได้คุณภาพสูงขึ้น โดยการตั้งสหกรณ์อุตสาหกรรมยางแผ่นขึ้นที่สงขลา 3 แห่งด้วยกันคือ สหกรณ์วังปริง สหกรณ์บ้านปริง และสหกรณ์บ้านน้ำน้อย โดยให้เจ้าของสวนขนาดเล็กรวมกลุ่มกันแล้วรัฐบาลจะให้แต่ละกลุ่มกู้เงินเพื่อจัดตั้งโรงงานผลิตยางและโรงรมที่ถูกแบบแผน เพื่อจัดซื้ออุปกรณ์ต่าง ๆ ในการปรับปรุงกรรมวิธีในการผลิตยาง⁴⁰

ในเขตจังหวัดสงขลา ผู้ที่บุกเบิกทำสวนยางพารารุ่นแรก ๆ คือ ขุนนิพัทธ์จินนทร หลังจากที่ทำนได้เสร็จสิ้นการรับเหมารับทำทางรถไฟแล้ว และมาเลิกทำเมื่อราคายางเริ่มตกต่ำ ชาวบ้านในเขตรอบนอกของหาดใหญ่จึงหันมาทำสวนยางกันบ้าง โดยเฉพาะบริเวณที่เป็นตำบลบ้านพรุ นอกจากนั้นชาวบ้านยังจับจองพื้นที่กันตั้งแต่บริเวณวัดศรีสว่างวงศ์มาถึง โรงพยาบาลหาดใหญ่ เริ่มจากปลูกกันคนละเล็กน้อย ประมาณ 1-2 ไร่ และมาขยายเพิ่มมากขึ้น แต่ช่วงหลังได้ไปจับจองที่ดินบริเวณอำเภอสะเดา เพราะมีพื้นที่

รกร้างว่างเปล่ามากกว่าเขตตัวเมืองหาดใหญ่ เพราะการทำสวนยางต้องมือน้อย 10-20 ไร่จึงจะพอคุ้มทุน และทำเป็นอาชีพพอเลี้ยงครอบครัวได้⁴¹

กล่าวได้ว่า อาชีพการทำสวนยางพาราได้ก่อให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การตลาดและระบบเศรษฐกิจแบบเงินตราให้มีความรุ่งเรืองขึ้นในเขตภาคใต้ การกำหนดราคาซื้อขายยางพาราของบรรดาพ่อค้าจะคล้อยตามราคาซื้อขายยางในตลาดโลกสองแห่งคือ ลอนดอนและนิวยอร์ก โดยมีตลาดกลางการซื้อขายยางพาราสำคัญของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อยู่ที่ประเทศสิงคโปร์ ทำให้ชาวบ้านภาคใต้ที่ประกอบอาชีพอื่น เช่น ชวนา โดยเฉพาะชาวนารุ่นหนุ่มที่ไม่มีที่นาเป็นของตนเอง ต้องปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตไปเป็นลูกจ้างในสวนยาง หรือจ้างที่ดินเพื่อปลูกสร้างสวนยางเป็นจำนวนไม่น้อย⁴² ทำให้ชาวภาคใต้แทบทุกอาชีพต้องหาที่ดินสร้างสวนยางเป็นหลักประกันของครอบครัว⁴³

นอกจากผลกระทบของยางพาราที่มีต่อนโยบายเศรษฐกิจไทย ซึ่งเปลี่ยนเป็นการผลิตเพื่อส่งออกเป็นสำคัญแล้ว ผลกระทบทางสังคมคือ ทำให้คนไทยในภาคใต้มีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับชาวจีนอย่างใกล้ชิด ดังนั้นผู้ที่ได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่จากนโยบายการผลิตและการค้ายางพาราก็คือ พ่อค้าชาวจีนทุกระดับ โดยเฉพาะพ่อค้าส่งออกซึ่งดำเนินการค้าในลักษณะการผูกขาด⁴⁴

ในประเด็นความเปลี่ยนแปลงที่นำไปสู่การค้าสมัยใหม่ในเขตอำเภอหาดใหญ่นั้น สืบเนื่องมาจากเมื่อยางพาราและแร่ดีบุกเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เศรษฐกิจของหาดใหญ่ เปลี่ยนมาเป็นเศรษฐกิจการค้าอย่างเต็มรูปแบบ เมื่อมาประกอบกับการคมนาคมขนส่งที่สะดวกขึ้นทั้งทางรถยนต์และทางรถไฟ ทำให้หาดใหญ่กลายมาเป็นผู้กระจายสินค้าไปยังพื้นที่ส่วนอื่น ๆ เนื่องจากหาดใหญ่เป็นสถานีสุดท้ายที่จะผ่านไปถึงหัวเมืองมลายู จึงมีส่วนดึงดูดให้พ่อค้าชาวจีนจากสหพันธรัฐมลายูเข้ามาทำการค้าที่หาดใหญ่มากขึ้น สินค้าที่สำคัญ อาทิ สินค้าหีบห่อ หวาย ไม้ต่าง ๆ ยานพาหนะและอะไหล่ ดีบุก ยางพารา⁴⁵

6.2.3 การขยายตัวของภาคการค้า เครื่องอุปโภคและบริโภค และภาคบริการ

การมาถึงของทางรถไฟ ทำให้เกิดการเคลื่อนไหวทางสังคมของคนจากถิ่นต่าง ๆ นอกเหนือจากเรื่องการทำธุรกิจเกี่ยวกับยางและแร่ แล้ว มีธุรกิจทำให้หาดใหญ่ได้กลายเป็นศูนย์กลางการค้าว้าว/ควาย เพื่อส่งเข้าปาดังเบซาร์ ในเขตแดนของประเทศมาเลเซีย มีผู้ตั้งบริษัทรับซื้อว้าวควาย อาทิ บริษัทสหสามัคคีค้าสัตว์ เจ้าของเป็นคนจีนที่มาจากกรุงเทพฯ บริษัทของนายพิตลูกชายเจ้าแก้งคิมหยง บริษัทของชาวมุสลิมซึ่งเป็นชาวปาเกีสถาน⁴⁶ บริษัทค้าสัตว์เหล่านี้ได้ส่งสินค้ามีชีวิตตัวเป็น ๆ เหล่านี้มาพักกินหญ้าที่ด่านกักสัตว์ถนนศรีภูวนารด โดยกำนันวร ทวีรัตน์ กำนันอิทธิพลคนดังแห่งตำบลคอกหงส์เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ ด้วยการ

ตรวจนับว่า ในแต่ละเที่ยวมีวัวควายมาลงทั้งหมดกี่ตัว และรับเลี้ยงให้กินหญ้าอยู่ที่นี้ ก่อนจะส่งต่อเป็นเวลานานประมาณ 15-30 วัน โดยมีเสมียนคือ นายเคร่ง สุวรรณวงศ์ เป็นเสมียนเซ็นชื่อในใบอาชญาบัตรแทนกำนันคนดัง ผ่านจากหาดใหญ่ สินค้ามีชีวิตเหล่านี้จึงถูกลำเลียงไปปาดังเบซาร์ต่อไป

นอกจากการขนส่งวัวควายผ่านเส้นทางรถไฟสายใต้แล้ว ยังมีสินค้าชนิดอื่น ๆ อาทิ สินค้าบรรจุหีบห่อ⁴⁷ วัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างต่าง ๆ ยานพาหนะ เครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรม ดินุกและยางพารา มีการระบุว่า ในปี พ.ศ. 2461 สถานีหาดใหญ่เพิ่งส่งสินค้าออกเป็นครั้งแรก⁴⁸ โดยที่เส้นทางรถไฟบางตอนยังสร้างไม่เสร็จโดยเฉพาะทางสายแยกต่าง ๆ จึงต้องมีการบรรทุกอุปกรณ์ต่าง ๆ สำหรับสร้างทางรถไฟส่งออกไปซึ่งสินค้านี้กล่าวนี้หาดใหญ่รับผ่านมาจากท่าเรือและจากปาดังเบซาร์อีกทอดหนึ่งเช่นกัน โดยจะกล่าวรายละเอียดดังต่อไปนี้

สินค้าวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ ที่ส่งมาจากมลายู อาทิ เหล็กเส้น เหล็กสายโทรเลข⁴⁹ สินค้าเหล่านี้ส่งมาเป็นขบวน เหล็กเส้นส่วนใหญ่จะนำมาใช้ในการก่อสร้างต่างๆ โดยส่งไปทั่วภาคใต้

ยานพาหนะและอะไหล่ ดังที่กล่าวไว้ตอนต้นเกี่ยวกับสินค้าส่งออกจากหาดใหญ่ ว่าสินค้าชนิดนี้เป็นสินค้าส่งผ่านมาจากปีนัง และสิงคโปร์ โดยส่งมาลงที่หาดใหญ่ก็จะมีเอเยนต้อย่างเช่น บริษัทยิบอินซอยจะเป็นตัวกระจายสินค้าไปตามสถานที่ต่าง ๆ เช่น สงขลา พัทลุง หรือตามบริเวณแหล่งแร่ต่าง ๆ ที่มีความจำเป็น ในการใช้รถยนต์เป็นพาหนะในการขนส่งผลผลิตออกสู่ภายนอก

หาดใหญ่นอกจากรับสินค้าต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้ว ยังรับสินค้าประเภท ผักและผลไม้สด เช่น ถั่วเหลือง ต้องสั่งซื้อจากมลายู ถึง 40% ในจำนวนผักสดที่สั่งซื้อเข้ามา สำหรับผลไม้สดที่ทางสถานีหาดใหญ่รับเข้ามาจากมลายูที่น่าสนใจคือ แห้วจิน นอกจากนี้ยังมีพวกกระเทียม หัวหอมใหญ่ เผือก มันเทศ และมันฝรั่ง ซึ่งถูกระบุว่า สินค้าผักสดและผลไม้สดที่รับเข้ามาจากฝั่งมลายูมีมูลค่าปีละประมาณ 2 ล้านบาท ส่วนผักแห้งที่ทางฝั่งไทยรับเข้ามามีมูลค่าปีละประมาณ 3 ล้านบาท⁵⁰

ดินุกและยางพาราเป็นสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟเป็นหลัก สถานีหาดใหญ่รับเข้ามาส่วนใหญ่อีกก็รับมาจากหัวเมืองภาคใต้ฝั่งตะวันออก ตั้งแต่ชุมพร หลังสวน สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุงและสงขลา⁵¹ สินค้าจำพวกนี้เมื่อมีการส่งผ่านหาดใหญ่ แล้วหาดใหญ่จะส่งผ่านไปทางมลายูอีกทอดหนึ่ง สินค้าที่ลืมนไม่ได้และมีบทบาทสำคัญคือข้าว คุณลุงที่ในอดีตเป็นกรรมกรจากอีสานมารับจ้างสถานีรถไฟ เล่าว่า แก่เป็นกุลีมา 90 ปีแล้วมาได้เมียที่นี่ ทำหน้าที่แบกขางขึ้นลงรถไฟ มีกระสอบข้าวด้วย

สำหรับชาวนั้น มีบทบาทต่อภาคใต้มาตลอด อย่างสม่ำเสมอ กลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลาในอดีต และลุ่มน้ำปากพนังจึงมีบทบาทสำคัญต่อภาคใต้ และแถบคาบสมุทรมาลายู แต่โดยทั่วไปมักให้ความสำคัญกับยาง

และแร่เป็นหลัก หาดใหญ่รับมาจากจังหวัดที่ส่งข้าวออกคือ นครศรีธรรมราช พัทลุง และสงขลา ข้าวเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญมากของภาคใต้ โดยเฉพาะในยุครัชกาลที่ 4 เป็นต้นมา การสร้างทางรถไฟสายตรง พัทลุง และนคร ซึ่งเป็นแหล่งปลูกข้าวใหญ่ของภาคใต้ จึงเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญที่รัฐเล็งเห็นประโยชน์ในการลงทุนสร้างทางรถไฟ มีการขนสินค้ามากทั้งจากท่าเรือสายกันตรัง ทั้งนี้ เนื่องจากความต้องการข้าวจากมลายู ซึ่งเกิดความขาดแคลนข้าว ในยุคทำเหมืองในมาเลเซีย ที่อังกฤษ ขนแรงงานจากจีนเข้ามาทำเหมืองแร่ในมาลายู จนกระทั่งแร่ดีบุกเริ่มลดน้อยลง เป็นเหตุให้ต้องขยับตัว เข้ามาแสวงหา ตามสายแร่ในสยาม เข้มขันมากขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 การเข้ามาของอังกฤษนั้น ทั้งทางสายสงขลา และสายภูเก็ต ความต้องการข้าวมีมาตลอดแม้กระทั่งหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ข้าวจึงเป็นสินค้าขนส่งทั้งทางรถไฟ รถยนต์และทางน้ำ ที่สำคัญ

มีข้อน่าสังเกตว่า สินค้านำเข้าที่เข้ามาสู่หาดใหญ่ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าฟุ่มเฟือย สะท้อนให้เห็นถึงกำลังซื้อ และวัฒนธรรมการบริโภค สินค้าดังกล่าว เช่น อาหารกระป๋อง น้ำแร่ หรือผลไม้กระป๋อง⁵² สำหรับกิจการของท่านขุนนิพัทธ์จินนคร ยังมีธุรกิจอย่างอื่นอีก เช่น “เรื่องกิจการฝ้ายเย็น ผู้ใกล้ชิดของท่านขุนนิพัทธ์จินนครท่านหนึ่ง ได้เล่าว่า “ ฝ้ายเขารับมาจากกรุงเทพฯ เป็นลัง ๆ ซื้อมามาก วันหนึ่งส่ง 1,000 กว่าถุง ส่งทุกวัน หาดใหญ่มี สงขลา มี ก็มีคนขับรถไปส่งเอง ลูกน้องที่ขับก็ทำเหมืองมี ขับริดมี ทำหลายอย่าง คือ ถือว่าอยู่ใน บริษัท ก็เป็นฝ้ายขนหนูเหมือนปัจจุบัน ทำอยู่หลายปี รายได้ดีเหมือนกัน เขามาหยุดตอนไปอยู่กรุงเทพฯ หลังจากท่านขุนตาย คือย้ายไปอยู่กรุงเทพฯ เลิกกิจการทุกอย่าง กิจการฝ้ายเย็นไม่ได้ทำต่อ คือเขาไม่ได้จ้างเขาทำ ในนามบริษัทนิพัทธ์และบุตร แต่เมียคุณนิพัทธ์เป็นหัวเรี่ยวหัวแรง”

จากตารางพบว่าปริมาณการส่งยางจากการขนส่งทางรถไฟมีมาก เมื่อพิจารณาจากพัสดุหีบห่อสินค้าหีบห่อว่า หมายถึง สินค้าบางชนิดซึ่งสามารถขนส่งได้ทั้งในลักษณะการบรรจุหีบห่อ และไม่บรรจุหีบห่อ เช่น กรณียางพาราถ้าหากขนส่งในรูปแบบของยางแท่งต้องขนในรูปแบบของการบรรจุหีบห่อ จากตารางจะเห็นว่าในปี พ.ศ. 2461 ที่มีการเปิดเดินรถไฟสถานีหาดใหญ่นั้นเริ่มมีหีบห่อแล้ว แต่ในรอบ 20 ปีถึงปี พ.ศ. 2481 มีหีบห่อเพิ่มมาจาก 10 ตัน เป็น 5,112 ตัน มาปรับตัวสูงกว่าเดิมเป็นพันตันในปี พ.ศ. 2467 และ พ.ศ. 2468 ทั้งหีบห่อและ แร่ดีบุก ยานพาหนะและอะไหล่ โลหะและเครื่องจักร

ตารางที่ 9 ตารางแสดงปริมาณสินค้าที่ได้ออกจากสถานีหาดใหญ่ พ.ศ. 2461-2481

ตารางแสดงปริมาณสินค้าที่ได้ออกจากสถานีหาดใหญ่ พ.ศ. 2461-2481 (หน่วย:ตัน)													
พ.ศ.	หีบ ห่อ	วัสดุ ก่อสร้าง ทาง รถไฟ	ยาน พาหนะ และ อะไหล่	วัสดุ ก่อสร้าง ของ กรมทาง	สิ่ง ปลูก	เครื่อง ก่อสร้าง อาคาร	ข้าวสาร	ยาง พารา	หัตถ กรรม โลหะ เครื่อง จักร	เปิด โก	น้ำมัน เบน ซิล	ผลิต-ภัณฑ์ ปิโตรเลียม อื่น ๆ	ซีเมนต์
2461	10	38											
2462	31												
2463	62	10	13	30									
2464	203	10	55	124	60								
2465	635		50	90	113	10			5	10			
2467	1,425		365	52	391				40				
2468	1,565		870	198	650	195	25		55		35		
2470	2,801		371	102	451	179	20		153		32	16	
2472	2,161		420	136	354	252	380		158	1,602	35	5	
2475	1,749		193	20	542		326		42	950	40	10	
2476	2,361		685	40	534	55			164	870	209		
2477	3,161		652	10	613	85	81	494	167	1,285			25
2480	5,669				681		30	4,525	159			1,077	254
2481	5,112				817		60	5,168	30			1,627	47
(Bangkok : Printed at the state Railway Printing office, 2461 - 2481.)													
หมายเหตุ : ข้อมูล พ.ศ. 2471, 2473 - 74, 2478 - 79, 2482 - 84 ขาดหายไป													

6.2.4 การขยายตัวของการค้าขายแดน และการค้าระหว่างประเทศของเมือง หาดใหญ่

นอกจากนั้น การค้าขายแดนก็มีประเด็นที่น่าสนใจเมื่อสืบสาวดูพัฒนาการจากคำบอกเล่าเก่าแก่ของ หาดใหญ่ สะเดา และปาดังเบซาร์ ในแง่ที่ว่า ปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อการค้าขายแดนของเมืองหาดใหญ่คือ ผลพวงจากวิกฤตยุคสงครามโลกครั้งที่สอง เมื่อทางฝั่งป็นัง สิงคโปร์ ข้าวของขาดแคลน และทหารญี่ปุ่นเองก็มาซื้อสินค้าของจำเป็นจากไทย ยุคนั้นมีการติดต่อค้าขายกันทางเกวียน ทั้งคนไทยและคนจีนต่างเห็นช่องทางในการค้าขายของในยุคสงครามเช่นเดียวกัน โดยมากสินค้าจะเป็นข้าว เส้นก๊วยเตี๋ย ถั่วเหลือง ถั่วลิสง และมะขามเปียก⁵³

จินเซ่าหุ่่น หรือหมอจินแวน ผู้บันทึกตำนานแห่งหมู่บ้านชายแดนแห่งหนึ่งติด ชายแดนปาดังเบซาร์ ชื่อ **หมู่บ้านป่านหู่เตียม** ให้ภาพการค้าขายตามชายแดนหลังสงครามโลกครั้งที่สองสงบลงว่า เมื่อญี่ปุ่นยอมแพ้สงคราม สถานการณ์ต่าง ๆ ย่ำแย่ลงไป โดยเฉพาะข้าวของแพงมาก แต่สำหรับปาดังเบซาร์ในระยะนั้นกลับเจริญรุ่งเรืองผิดปกติ เนื่องจาก ประชาชนจากฝั่งมลายูได้พากันอพยพแย่งกันขึ้นรถไฟเพื่อมาหาซื้อสินค้าราคาถูกกว่าฝั่งไทย เนื่องจากสินค้าพื้นเมืองไทยมีราคาถูกซื้อขายกันโดยไม่ผ่านพ่อค้าคนกลาง ผลผลิตของไทยมีทั้งจำพวกที่ส่งออกได้อย่างเสรี และประเภทที่ได้รับการควบคุมให้ชำระภาษี ครั้งนั้น สินค้าไทยทุกชนิดไม่อาจขนไปยังปาดังเบซาร์ได้โดยตรง ต้องขนส่งมายังทับกบ(ป่านหู่เตียม) เพื่อหลีกเลี่ยงการถูกตรวจสอบ หมู่บ้านทับกบจึงเป็นพื้นที่เสี่ยงภัย การขนย้ายต่อจากนั้น อาศัยรถจักรยานจำนวนร้อยคันผ่านทางเดินเล็ก ๆ ของสวนยางไปยังปาดังเบซาร์ฝั่งมลายู ทำให้คนในหมู่บ้านนี้มีรายได้จากการขนส่งสินค้าจำนวนมาก บางคนซื้อของจากสะเดาบรรทุกส่งไปตลาดปาดังเบซาร์ฝั่งมลายู และค้าขายด้วยตนเอง ได้กำไรมาก สร้างฐานะให้แก่คนในหมู่บ้าน⁵⁴

ผลพวงสำคัญอีกประการหนึ่ง ซึ่งเกิดขึ้นระหว่างสงครามโลกครั้งที่สองคือ **การที่ญี่ปุ่นกว้านซื้อข้าวจากสงขลา** เพื่อนำไปใช้ในการอุปโภคบริโภคของชาวอินโดนีเซียและมาเลเซีย ดังภาพปรากฏจากความทรงจำของคนในรุ่นนั้นว่า ในทะเลสาบสงขลามีเรือใบขนาดใหญ่มาจอดรอรับข้าวสาร เพื่อบรรทุกไปจำหน่ายตามประเทศเพื่อนบ้านตามที่ได้เอ่ยชื่อมาข้างต้น⁵⁵ ทำให้เกิดการส่งเสริมการทำนาโดยรัฐ โดยมีรูปธรรมคือ การดำเนินการสร้างประตุน้ำปากกระแที่อำเภอระโนด จังหวัดสงขลา ขึ้นใน พ.ศ.2493 และดำเนินการเสร็จสิ้นลงในปี พ.ศ.2498 เพื่อเก็บกักและระบายน้ำ ถือเป็นระบบชลประทานแห่งแรกของสงขลา ครอบคลุมพื้นที่ 30,000 ไร่ และยังสร้างฝายคอนกรีตเสริมเหล็ก ที่ลำคลองท่าชะมวง อำเภอรัตนภูมิ ซึ่งเริ่มเมื่อ พ.ศ.2498 และเสร็จสิ้นลงใน พ.ศ.2505 ดังนั้นในปี พ.ศ.2502 จังหวัดสงขลาจึงมีพื้นที่ทำนามากขึ้นเป็น 543,100 ไร่⁵⁶

อย่างไรก็ตาม ในยุคของสงครามมหาเอเชียบูรพา และช่วงเวลาหลังจากนั้นที่หาดใหญ่มีทหารญี่ปุ่นเข้ามาพักอาศัย นอกจากไม่มีการผลิตยางพาราเพื่อการส่งออกแล้ว รถไฟยังขาดรายได้จากการขนส่งสินค้า ราง สถานี สะพาน รถจักร และรถตู้ ได้รับความเสียหายจากแรงระเบิด โดยเฉพาะบริเวณ โกดังเก็บสินค้าของสถานีรถไฟถูกระเบิด ยังทำให้เกิดภาวะน้ำมันขาดแคลน รถราในตัวเมืองหาดใหญ่ต้องหันมาใช้ถ่านไม้เป็นเชื้อเพลิง ขุนนิพัทธ์จินนทรเริ่มทดลองสูตรกลั่นน้ำมันยางพารา และนำออกมาจำหน่าย⁵⁷ แต่ได้ล้มเลิกไปภายหลังจากที่ญี่ปุ่นพ่ายแพ้สงคราม และเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัวขึ้นมาอีกครั้งหนึ่ง

ขณะที่คนท้องถิ่น ซึ่งมีชีวิตอยู่ในช่วงเวลานั้น ได้วิเคราะห์ถึงการฟื้นตัวอย่างรวดเร็วของเมืองหาดใหญ่หลังสงครามโลกครั้งที่สองว่าเป็นเพราะ หาดใหญ่ได้รับความเสียหายจากสงครามในแง่ของการตกเป็นเหยื่อของการทุบระเบิดน้อยกว่าสงขลา และทหารญี่ปุ่นที่มาอาศัยอยู่ที่อุตะเกาและตำบลบางกล้าก็มีเพียงเล็กน้อย อีกทั้งยังไม่ได้ทำร้ายชาวบ้านที่ทำมาหากินอยู่ในบริเวณเดียวกัน การซื้อขายแลกเปลี่ยนเป็นไปอย่างค่อนข้างปกติ⁵⁸ ก่อนที่จะจากไปในราวปี พ.ศ.2489

6.3 วิถีชีวิตชาวหาดใหญ่ช่วงสงครามโลกครั้งที่สองและในยุคการพัฒนาให้ทันสมัยนิยม

ภาพปรากฏของหาดใหญ่ก่อนปี พ.ศ.2500 วิถีชีวิตของชาวบ้านทั้งคนไทยท้องถิ่น และชาวจีนโพ้นทะเลผู้อพยพเข้ามาอาศัยอยู่บริเวณย่านการค้าใจกลางเมือง ดำรงชีวิตอยู่ด้วยการเกษตรกรรม เหมืองแร่ และการค้าขาย ด้านหนึ่งนั้น การขยายตัวของการคมนาคมขนส่ง ได้ทำให้หาดใหญ่ได้พัฒนาความเป็นเมืองทันสมัยในหลาย ๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็น การมีตึกห้องแถวแทนบ้านไม้เดิม การเกิดขึ้นของโรงแรมทั้งในลักษณะโรงแรมในยุคแรก และโรงแรมทันสมัยในยุคต่อมา ได้ทำให้วิถีชีวิตของชาวบ้านเปลี่ยนแปลงไป ในแง่ของการซื้อขายเปลี่ยนมือที่ดินเป็นไปอย่างรวดเร็วมาก เนื่องจากมีผู้มาติดต่อซื้อที่ดินด้วยราคาถูก ชาวบ้านในพื้นที่เมื่อขายที่มาแล้ว ได้นำเงินบางส่วนมาสร้างที่อยู่อาศัยใหม่ หรือนำเงินมาสร้างบ้านให้คนอื่นเช่า หรือบางส่วนเป็นลูกจ้างของชาวจีน โดยเฉพาะการเป็นลูกจ้างในโรงงานยาง ลูกจ้างในเหมืองแร่⁵⁹

ในช่วงเวลานี้เอง ความเชื่อมโยงระหว่างหาดใหญ่กับมาเลเซียในช่วงราวปี พ.ศ.2484 นั้นมีหลักฐานระบุว่า หาดใหญ่ในช่วงเวลานั้นมีสถานคาสีโนแล้ว ซึ่งนายกิตติ จิระนคร ทายาทขุนนิพัทธ์จิระนคร ซึ่งยังเป็นเด็กในช่วงเวลานั้นเล่าว่า การเปิดคาสีโนในเมืองหาดใหญ่มีวัตถุประสงค์เพื่อเชิญชวนนักท่องเที่ยวชาวมาเลเซียเข้ามาเล่น เพื่อเป็นการนำเงินเข้าประเทศ และเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวของหาดใหญ่ ให้มีจุดขายที่เด่นชัด

โรงหนังและคาสีโน

คาสีโนแห่งใหญ่ของหาดใหญ่ อยู่บริเวณหลังสถานีรถไฟซึ่งเป็นที่ตั้งของตำรวจรถไฟ ครอบคลุมบริเวณหลังสถานีรถไฟทั้งหมด คือ ตั้งแต่ถนนหลังรถไฟไปจดถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 สร้างเป็นห้องโถงใหญ่ มีห้องเล็ก ๆ อีกมากที่จะใช้สำหรับเล่นรูเล็ต ไพ่ สลากเกอร์ หรือเกมส์การพนัน อื่น ๆ



ภาพที่ 63 รัฐมนตรีกระทรวงการคลังเดินทางมาเปิดบ่อนคาสีโนที่หาดใหญ่

สถานคาสีโนจริง ๆ เท่าที่จำได้คาสีโนแห่งนี้เป็นห้องโถงใหญ่ ที่เหมือนสโมสรของเจ้าหน้าที่การรถไฟ เพราะมีงานเดินรำ มีการแสดงต่าง ๆ อยู่เป็นประจำ⁶⁰ ซึ่งถือว่า นี่คือการสร้างจุดดึงดูดครั้งแรกให้กับ



การท่องเที่ยวของหาดใหญ่ที่ผูกติดกับมาเลเซียเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน แต่คาสีโนแห่งนี้ก็ต้องหายไปเพราะพิษของไฟไหม้ในระยะเวลาต่อมา

ภาพที่ 64 ภาพโรงภาพยนตร์ ในอดีต ของ เมืองหาดใหญ่ และภาพน้ำท่วมเมืองหาดใหญ่

พิชัย ศรีใส ผู้อำนวยการศูนย์วัฒนธรรมอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา เล่าถึงสถานบันเทิงของเมืองหาดใหญ่ในยุคก่อนว่า มีการเล่นจ้ำป๊ะ โดยคณะที่มาเล่นนี้ยกลงมาจาก “ศาลาเฉลิมกรุง” กรุงเทพฯ และมาปักหลักแสดงอยู่ที่โรงภาพยนตร์คิงส์ ซึ่งเคยตั้งอยู่ตรงข้ามโรงแรมวีแอล ในปัจจุบัน

ส่วนโรงภาพยนตร์แห่งแรกๆ ในเมืองหาดใหญ่ ชื่อ โรงหนังคิงส์ เป็นของซีกิมหยง อยู่ตรงกันข้ามกับโรงแรมวีแอลปัจจุบัน

โรงหนังคิงส์เมื่อก่อน ฉายหนังไป ไม่มีการพากย์ แต่มีคนตรีประกอบให้คนดูจินตนาการเอาเอง และบางช่วงก็มีนักดนตรีบรรเลงอยู่ข้าง ๆ นั้นพร้อม ๆ ไปกับการแสดงสด ๆ เช่น หนักวบอย เมื่อฉาย ๆ ไประยะหนึ่งบางครั้งก็ตัดมาเป็นการแสดงสด ที่มีคนขี่ม้าไล่หมวกออกมาไล่กันหน้าเวที พร้อม ๆ กับดนตรีที่จะสนั่นขึ้นมา นอกจากนั้นยังมีหนังจีนเรื่อง “โอลิจู” ที่ฉาย ๆ ไปก็ตัดมาที่คนแสดงสดมีคนเหาะเหิน พร้อม ๆ กับการฟันดาบเฉียดฉิว เฉียดฉิว ดั่งลั่น ซึ่งพระเอก-นางเอกเรื่องนี้จะใส่ชุดดำและคนที่เป่าซำเปทประกอบคนหนึ่ง⁶¹

หลังจากนี้ ก็มีโรงภาพยนตร์โรงอื่น ๆ ตามมาเป็นระยะ ๆ คือ โรงหนังสุคนธ์หงส์ ในราวปี พ.ศ.2480 ของคุณพระเสน่หามนตรี ซึ่งเป็นนายอำเภอหาดใหญ่คนแรก ตั้งอยู่ระหว่างห้างสรรพสินค้าโอเดียนช้อปปิ้งมอลล์ กับห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลในปัจจุบัน เกิดขึ้นมาพร้อมกับการเติบโตของเมืองหาดใหญ่

จากนั้นประมาณปี พ.ศ.2482-2483 โรงภาพยนตร์เฉลิมยงค์ ของขุนนิพัทธ์จินนทร ได้เกิดขึ้น โดยมีที่ตั้งอยู่บริเวณสำนักงานใหญ่ของบริษัทยางไทยปักษ์ใต้ (เต็กบีห้าง) จำกัดในปัจจุบัน⁶²

แต่เมื่อเกิดสงครามญี่ปุ่นยกพลขึ้นหาดใหญ่ โรงภาพยนตร์ทั้งหมดก็ต้องปิด เพราะมีทั้งระเบิด และเหตุการณ์หลายอย่างเกิดขึ้น โดยนายกิตติ เล่าว่า ในช่วงปี พ.ศ.2484 ธุรกิจโรงภาพยนตร์เงียบสนิท โดยมีรูปแบบการบันเทิงอื่นเข้ามาแทน นั่นคือ “จ้ำป๊ะ” ลิเก โรงรำวง และรถไต่ถัง

ประมาณ ปี พ.ศ. 2500 หลังจากญี่ปุ่นพ่ายแพ้สงคราม ได้มีโรงภาพยนตร์เกิดใหม่คือ โรงหนังสยา ซึ่งเจ้าของเดิมทำธุรกิจโรงไม้สยา เปิดใหม่ด้านหลังโรงหนังคิงส์ ที่ระบะนั้นได้ปิดตัวเพื่อปรับปรุง แต่โรงหนังคิงส์ก็ไม่ได้ล้มเลิก เพียงแต่ได้เปลี่ยนชื่อใหม่เป็น “โรงภาพยนตร์เฉลิมไทย” แล้วย้ายมาอยู่ที่ตลาดกิมหยง ถนนธรรมบุญวิถี ซึ่งปัจจุบันเป็นอาคารขายสินค้าต่าง ๆ แล้วหลังจากนั้นได้ย้ายมาอยู่หน้าหอนาฬิกาในปัจจุบัน พร้อมกันนั้น ซีกิมหยง ก็ยังได้ไปสร้างโรงหนังเพิ่มอีกแห่งหนึ่งในช่วงประมาณปี พ.ศ. 2510 ที่ตลาดซีกิมหยง

โรงพยาบาลของเมืองหาดใหญ่ในขณะนั้น คือ โรงพยาบาลศิริกิมหยง โรงพยาบาลสุคนทหงส์ ของคุณพระเสน่หามนตรี และโรงพยาบาลเฉลิมยตร์ ของขุนนิพัทธ์จินนทร ต้องถูกปิดไปหลังจากสงครามโลกครั้งที่สองสงบได้ไม่นาน เนื่องจากปัญหาเรื่องไฟฟ้าและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ กลายเป็นปัจจัยที่ใช้การไม่ได้ดีนัก ด้วยเหตุแห่งผลพวงของระเบิดที่ตกบ่อยครั้งในบริเวณย่านใจกลางเมืองหาดใหญ่⁶³ แต่ภายหลังจากปี พ.ศ. 2505-6 เศรษฐกิจของเมืองหาดใหญ่กลับมาฟื้นตัวอีกครั้ง ทำให้เกิดสถานบันเทิงรูปแบบใหม่ขึ้นมาคือ ไนต์คลับ แห่งแรกอยู่หลังร้านอาหารแม่ทิพย์ในปัจจุบันและเป็นจุดเริ่มต้นของการที่เมืองหาดใหญ่ได้กลายเป็นศูนย์กลางความเจริญของภาคใต้ในปัจจุบัน⁶⁴

จากโรงเตี๊ยม สู่วัฒน

ธุรกิจโรงแรม ซึ่งเป็นผลพวงของการเดินทางและการติดต่อค้าขายระหว่างหาดใหญ่กับจังหวัดอื่น ๆ เริ่มเกิดขึ้นในช่วงเวลานี้เช่นเดียวกัน โดยมีวิวัฒนาการจากยุคแรกเริ่มที่มีโรงแรมในลักษณะโรงเตี๊ยม จากสถานีรถไฟไปทางรถไฟทางตะวันออก ซึ่งเป็นถนนธรรมเนียมวิถีในปัจจุบัน มีโรงแรมเกิดขึ้น 6 แห่งคือ โรงแรมอมรินทร์ ถิ่นเหยียน เกียนไท ชีวุด ยี่กี และน้ำซำ (ไซลักอึ้ง) สภาพโรงแรมในสมัยนั้นเป็นเรือนไม้มุงหลังคาจากชั้นเดียวและสองชั้น มีห้องพักประมาณ 8-9 ห้อง อัตราค่าห้องพักคืนละ 50 สตางค์

ต่อจากนั้นนานหลายปี โรงแรมในหาดใหญ่ได้พัฒนาเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม คือ อาคารไม้ชั้นเดียวมุงหลังคาจาก ได้กลายเป็นอาคารไม้สองชั้นมุงกระเบื้อง จำนวนห้องพักเพิ่มขึ้นกว่าเดิม จาก 8-9 ห้องเป็น 10-30 ห้อง โรงแรมในยุคนี้ ได้แก่ โรงแรมเถียนอัน ผาเป็ก ยองฮันออน ตั้งชะเฮง เก่งฮัวฮาน ท่งเฮง ดันฮัวทอง เวงอัน หัวหน้า แหลมทอง ศรีทักษิณ โรงแรมรถไฟ

ในปี พ.ศ. 2498 โรงแรมในเมืองหาดใหญ่ เริ่มเปลี่ยนสภาพจากอาคารไม้มุงกระเบื้องมาเป็นอาคารคอนกรีต 3-4 ชั้น สภาพห้องพักเปลี่ยนไปเป็นมีห้องน้ำในตัว โรงแรมในยุคนี้ส่วนใหญ่ยังมีอยู่คู่เมืองหาดใหญ่มาจนทุกวันนี้คือ โรงแรมชินอา ซาวอย หอฟ้า รักไทย อานอาน⁶⁵

ผู้วิจัยขอยกตัวอย่างที่สะท้อนสภาพสังคมหาดใหญ่สมัยก่อนยุคแรกของโรงแรม เราจะพบว่าเมืองหาดใหญ่มีผู้คนเดินทางเข้าออกมากกว่าจำนวนประชากรจริงมานานแล้ว ความเจริญจึงเข้ามาพร้อมกับความทันสมัย มีการนำไฟฟ้าเข้ามาใช้แทนตะเกียง มีการจัดระเบียบทางสังคม ในหมู่คนจีน คนที่เข้ามาในชุมชนใหม่ และการจัดระเบียบของเทศบาล เรามาฟังเรื่องเล่าจากคุณป้าเจ้าของโรงแรมอานอาน เพื่อให้เราได้ย้อนกลับไปดูภาพในอดีตของหาดใหญ่

คุณเสาวคนธ์ ผู้ดูแลกิจการโรงแรม อาน อาน ได้เล่าให้ฟังว่าโรงแรมแห่งนี้เดิมมีอยู่ก่อนแล้วประมาณร้อยกว่าปี และมีการเปลี่ยนเจ้าของเรื่อยมาจนกระทั่งเป็นของบิดาของคุณเสาวคนธ์ จนตกทอดเป็นมรดกของคุณเสาวคนธ์ ต่อมา

“โรงแรมอาน อาน แห่งนี้ไม่มีการจ้างคนมาทำงาน เพราะกิจการของโรงแรมนี้จะทำกันภายในครอบครัว ซึ่งมีบิดา เป็นเจ้าของกิจการ มารดาและอา เป็นคนช่วยดูแลกิจการ เนื่องจากในช่วงเริ่มแรกเป็นช่วงก่อร่างสร้างตัว ความเป็นอยู่ภายในบ้านจึงเป็นไปแบบเรียบง่าย ทุกคนมีความขยัน อดทนและมีความประหยัดที่สุดเท่าที่จะทำได้ มารดาของคุณป้าจะเป็นผู้ดูแลเรื่องอาหาร โดยหุงข้าวหม้อใหญ่ไว้หนึ่งหม้อ และต้มแกงไว้อีกหนึ่งหม้อ เมื่อใครหิวก็ไปรับประทานได้เลย และอาหารที่ท่านทำไว้สามารถรับประทานได้ตลอดทั้งวันโดยไม่ต้องเสียเวลาทำอาหารใหม่ทุกมื้อ นอกจากนั้นท่านยังเป็นคนที่ซักผ้าของทุกคนในครอบครัวและรับผ้าจากภายนอกมาซักอีกเพื่อเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับครอบครัวอีกทางหนึ่ง

ชาวจีนส่วนใหญ่ที่อยู่บริเวณนี้เป็นจีนแต้จิ๋วและจีนแคะ มีการใช้ภาษาจีนในการติดต่อสื่อสารกัน คุณป้าเสาวคนธ์เล่าอีกว่า ท่านพูดภาษาไทยเป็นเมื่อตอนอยู่ชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 เพราะอาจารย์บังคับให้พูดภาษาไทย หากพูดภาษาจีนจะถูกปรับค่าละ หนึ่งสลึง อาชีพของคนจีนส่วนใหญ่จะทำการค้าขาย ทำธุรกิจเกี่ยวกับโรงแรม แต่มีบางอาชีพที่คนไทยสงวนไว้เพื่อคนไทยด้วยกันคนจีนไม่สามารถทำการประกอบอาชีพได้ ก็คือ **ช่างตัดผม**”

“โรงแรม อาน อาน” ปัจจุบันตั้งอยู่ที่บ้านเลขที่ 96 ซอยเสนาหา 1 ถ.นิพัทธ์อุทิศ 1 ซึ่งบริเวณนี้สมัยก่อนเป็นชุมชนชาวจีน ส่วนใหญ่เป็นห้องแถวไม้ บริเวณที่อยู่ถัดจากสี่แยกนี้ไปจนถึงสถานีรถไฟจะเป็นป่าซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นต้นหาด ซึ่งมีขนาดใหญ่มาก คุณป้าก็เลยสันนิษฐานว่า ชุมชนหาดใหญ่น่าจะมีชื่อเรียกมาจากเหตุนี้เอง บริเวณโรบินสัน เดิมเคยเป็นสนามฟุตบอล หรือมีการฉายหนังกลางแปลง ก็จะมีคนไปดูเป็นจำนวนมาก บริเวณร้านหนังสือดวงกมลเดิมเคยเป็นโรงแรมรถไฟ ลักษณะของโรงแรมนี้จะเป็นบ้านไม้ยกพื้น

บริเวณที่เป็นชุมชนที่ตรงโรงแรม อาน อาน ตั้งอยู่ ส่วนใหญ่เป็นร้านขายของชำเล็กๆ ของคนจีน มีบริษัทห้างร้าน ธนาคาร ซึ่งอยู่บริเวณถนนนิพัทธ์อุทิศ 2 และ 3 ส่วนใหญ่เป็นร้านขายของมีลักษณะเป็นเพิงตลาดกิมหยงในสมัยก่อน เป็นเพิงขายของเล็กๆ ส่วนร้านอาหารแม่ทิพย์แต่ก่อนเป็นเพิงขายของตอนเย็น ซึ่งตอนนั้นก็มีตลาดกิมหยงอยู่แล้วแต่ไม่เจริญเหมือนในสมัยนี้ ตลาดกิมหยงในสมัยนั้นมีลักษณะเป็นแผงขายของเมื่อฝนตกหนักข้างในก็จะเปียกโคลนไม่สามารถเดินจับจ่ายซื้อของได้

ในตอนเช้าจะมีคนมาขายของกันเป็นจำนวนมาก คุณป้าเล่าให้ฟังด้วยท่าทีสนุกสนานว่า “ขนมจีบ 1 สลึง ข้าวแกง 50 สตางค์ ถ้ากินอย่างล่าช้าหน่อยก็ 150-300 สตางค์เท่านั้นเอง” บริเวณสี่แยกนิพัทธ์อุทิศ 1 สมัยก่อนมีเสาขนาดใหญ่อยู่ตรงกลางคล้าย ๆ เสานาฬิกาแต่ไม่มีนาฬิกาอยู่ ถนนหนทางก็ยังเป็นดินลูกรังอยู่ ขนาดของถนนพอรถวิ่งสวนกันได้ และเพิ่งจะมีการสร้างเป็นถนนลาดยางได้ไม่นานมานี้ ซึ่งปัจจุบันเป็นถนนที่เปิดให้รถวิ่งได้ในช่องเดียวห้ามวิ่งสวนกัน ในสมัยนั้นถ้าเป็นการเดินทางระยะไกล ๆ ก็จะใช้การเดินทางหรือขี่จักรยาน และคุณป้าสาวคนรั้งเล่าเสริมอีกว่า สมัยนั้นมีการสอบใบขับขี่จักรยานอีกด้วย ถ้ามีการซ้อนกันก็จะถูกจับ ถ้าเป็นการเดินทางที่ไม่สามารถขี่จักรยานไปหรือเดินไปได้ก็จะโดยสารโดยใช้รถบรรทุกขนาดกลางเป็นหลังคาตั้งกะสิรับส่งผู้โดยสาร การไฟฟ้าในสมัยนั้นเริ่มแรกก่อตั้งโรงแรมยังไม่มีไฟฟ้าใช้ ต้องใช้ตะเกียงเจ้าพายุ ต่อมาเมื่อมีไฟฟ้าใช้ก็ใช้หลอดนีออน แต่ในสมัยนั้นหาซื้อได้ยากมาก ส่วนใหญ่จึงใช้หลอดไฟกลมๆ สีส้มแทน

คุณป้ายังเล่าอีกว่าสมัยก่อนนั้นโจรผู้ร้ายมีน้อยมากแทบจะไม่มีเลยด้วยซ้ำไป ตอนกลางคืนประมาณ 3-4 ทุ่มก็ยังมานั่งคุยกันหน้าโรงแรมได้โดยไม่ต้องกลัวโจรขโมยไปสิ้น โดยเฉพาะในสมัยจอมพลสฤษดิ์ นั้นแทบไม่มีโจรผู้ร้ายเลย ต่อมา มีการสั่งให้ปิดไฟตอนเที่ยงคืนเพราะเกรงว่าจะมีการชุมนุมปฏิวัติ เพราะช่วงนั้นมีขบวนการคอมมิวนิสต์เข้ามาด้วย



ภาพที่ 65 โรงแรมแหลมทอง โรงแรมเก่าแก่ของหาดใหญ่ บนถนนประชาธิปไตย ตัดกับถนนนิพัทธ์อุทิศ หนึ่ง และ สอง

ภาพที่ 66 โรงแรมคิงส์ ตั้งอยู่บนนิพัทธ์อุทิศ สายหนึ่ง โรงแรมเก่าแก่อีกแห่งของหาดใหญ่

