

บทที่ 4

พัฒนาการทางเศรษฐกิจของเมืองหาดใหญ่

การสร้างทางรถไฟสายใต้โดยมีหาดใหญ่เป็นชุมทางรถไฟที่สำคัญแห่งหนึ่ง ทำให้การค้าของหาดใหญ่ขยายตัวอย่างมาก ในบทนี้จะทำการศึกษาวิเคราะห์ถึงการขยายตัวทางการค้า โดยพิจารณาจากปริมาณสินค้าที่นำเข้าและส่งออกจากสถานีรถไฟหาดใหญ่เป็นประเด็นแรก ประเด็นต่อมา พิจารณาสินค้าที่ส่งออกไปสู่สหพันธรัฐมลายูเพื่อจะได้เข้าใจถึงพัฒนาการทางเศรษฐกิจของหาดใหญ่ ในช่วงดังกล่าวได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

4.1 การขยายตัวทางการค้า

ภายหลังจากเส้นทางรถไฟสายใต้เชื่อมต่อกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายูเรียบร้อยแล้ว การขนส่งสินค้าก็สะดวกรวดเร็วขึ้น ส่งผลให้หาดใหญ่เกิดการขยายตัวทางการค้า โดยสามารถพิจารณาได้จากตารางแสดงปริมาณสินค้าส่งออกและรับเข้า จากสถานีรถไฟหาดใหญ่ระหว่างปี พ.ศ. 2461 – 2481 ได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 6. ตารางแสดงปริมาณสินค้าที่ได้ออกจากสถานีขนาดใหญ่ พ.ศ.2461-2481

หน่วย : ตัน

พ.ศ.	หินห่อ	วัสดุก่อสร้างทางรถไฟ	หวาย	ไม้ต่าง ๆ	ยานพาหนะและอะไหล่	จากต่างประเทศ	วัสดุก่อสร้างทาง	เครื่องแต่งเรือน	น้ำมันก๊าด	สินค้าต่าง ๆ	ตีบ	ผลิตภัณฑ์จากสวน	เครื่องก่อสร้างอาคาร	ของเบ็ดเตล็ดต่าง ๆ	ข้าวสาร	ยาสูบ	ยางพารา	ของป่า	สิ่งหัตถกรรมโลหะและเครื่องจักร	ถ่านหินและถ่านไม้	ไม้ฟืน	เบ็ด, ไม้	ปลา และผลิตภัณฑ์ปลา	ข้าวเปลือก	รำข้าว	หนัง และเขาสัตว์	น้ำมันเบนซิล	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่น ๆ	แป้งสาคู	ซีเมนต์	น้ำแข็ง		
2461	10	38																															
2462	31		5																														
2463	62	10		10	13	18	10	30																									
2464	203	10		40	55			124	5	5	20	60																					
2465	635			25	50			90	40		15	113	30	10	5			10	5		375	10											
2467	1,425			158	365			52				391		288	25				40														
2468	1,565			258	870	60		198	15		40	650	565	195	115	20			55	25			5	10			35						
2470	2,801			188	371	30		102	50	35	633	451	45	179	110	380			1.3						10	32	16						
2472	2,161			123	420	10		136	28		659	354	90	252	48	326			1.8					10		35	5	520					
2475	1,749				193			20		80	45	542	68		35				42			950			10	40	10						
2476	2,361			10	685			40		125	88	534		55	96	5			164			870		10		209							
2477	3,161				652			10	10	94		613		85	102	81		494				1,285							25	5			
2480	5,669			130								681				30		4,525												1,077	254		
2481	5,112			0								817			60		5,168		30										1,627	47			

ที่มา : กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารกระทรวงการคลัง กค.0301

38/22-41 Annual Report the Administration of the Siam State Railways for the year B.E.2461-2481

(Bangkok : Printed At the state Railway Printing office, 24

-2481.

หมายเหตุ : ข้อมูล พ.ศ.2471, 2473-74, 2478-79, 2482-84 ขาดหาย

ตารางที่ 7 ตารางแสดงปริมาณสินค้าที่รับเข้าจากสถานีรถไฟขนาดใหญ่ พ.ศ.2461-2481

หน่วย : ตัน

พ.ศ.	หีบห่อ	วัสดุก่อสร้างทางรถไฟ	ไม้ต่าง ๆ	ยานพาหนะและอะไหล่	จากต่างประเทศ	วัสดุก่อสร้างของกรมทาง	เครื่องแต่งเรือน	น้ำมันก๊าด	สินค้าต่าง ๆ	ดีบุก	ผลิตภัณฑ์จากสวน	เครื่องก่อสร้างอาคาร	ของเบ็ดเตล็ดต่าง ๆ	ข้าวสาร	ยาสูบ	ยางพารา	ของป่า	สิ่งหัตถกรรมโลหะและเครื่องจักร	ถ่านหินและถ่านไม้	ไม้ฟืน	ปลาและผลิตภัณฑ์ปลา	ข้าวเปลือก	รำข้าว	น้ำมันเบนซิล	น้ำมันอื่น ๆ	ซีเมนต์	แป้ง	ไม้ไผ่	เกลือ	น้ำตาลทราย	อาหารกระป๋อง
2461	30	34	50	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2462	67	10	20	10	-	-	-	-	-	-	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2463	142	264	332	-	3	210	5	-	-	-	-	56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45	-	-	-	
2464	388	556	285	25	7	374	20	23	80	-	-	10	15	70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	
2465	800	170	247	45	30	88	43	-	120	-	-	38	15	138	-	-	10	5	10	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	
2467	1,467		758	85	-	298	-	-	165	25	-	231	-	430	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25	-	-	
2468	2,149		773	75	21	70	78	5	160	181	-	360	5	753	-	-	-	60	115	8	-	20	-	-	-	10	-	5	30	-	
2470	2,750		732	145	19	155	111	30	264	315	25	355	22	1,952	-	-	-	501	-	115	-	20	25	45	-	-	-	10	-	-	
2472	2,292		1,023	215	70	262	20	-	135	314	76	492	17	2,184	-	-	-	275	167	65	5	-	13	40	13	-	30	-	6	20	-
2475	2,151			20	-	-	-	-	27	62	85	-	96	-	5	-	-	56	-	-	30	-	-	20	-	-	-	-	-	-	
2476	2,774		325	201	-	131	-	-	35	157	276	212	219	-	26	-	-	345	91	-	-	56	-	5	-	-	-	-	90	-	
2477	3,502			101	13	215	121	10	-	135	-	201	120	1,314	5	273	-	335	-	-	-	40	-	10	360	-	-	-	-	220	
2480	4,825		2,926	-	-	-	-	-	-	315	-	-	-	1,804	-	4,155	-	450	-	-	-	-	-	15	1,107	-	-	-	-	-	
2481	5,210		2,673	-	-	-	-	-	-	455	-	-	-	2,478	-	5,016	-	347	-	-	-	-	-	788	803	-	-	-	-	-	

ที่มา : กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารกระทรวงการคลัง กค.0 38/22-33

Annual Report the Administration of the Siam State Railways for the year B.E. 2461-2477 (Bangkok : Printed of the State Railway Printing office.

2461-77, Statistical year book of the kingdom of Siam 37-38 Published by the Department of Commerce and Statistics, Ministry of Finance, 1937-1938.

จากตารางดังกล่าวจะเห็นได้ว่าปริมาณสินค้าที่บรรทุกออกจากสถานีหาดใหญ่มีปริมาณเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งเป็นการแสดงให้เห็นถึงการขนส่งสินค้าในช่วงระยะเวลาดังกล่าวสามารถทำได้สะดวกรวดเร็วขึ้น ยกเว้นในปี พ.ศ. 2475-2477 ซึ่งเป็นช่วงที่เศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลกจึงทำให้เกิดภาวะชะงักงันในการขนส่งสินค้าจากทางฝั่งไทยไปมลายู กล่าวคือ ในช่วงเวลาดังกล่าวเกิดภาวะชะงักงันเกี่ยวกับอัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราในมลายู ซึ่งมีสาเหตุเนื่องมาจากเมื่ออังกฤษได้ออกจากมาตรฐานปรีวัตรทองคำ ทำให้ส่งผลกระทบต่อกระเทือนมาถึงการขนส่งสินค้าจากฝั่งไทยไปฝั่งมลายูทำให้ทางฝั่งไทยต้องลดปริมาณการขนส่งสินค้าลงเนื่องจากการแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างไทยกับมลายูไม่คงที่ โดยเฉพาะทำให้เกิดผลเสียต่อทางไทยเป็นอย่างมาก กล่าวคือ ถ้าหากทางฝ่ายไทยส่งสินค้าไปขายทางฝั่งมลายูในช่วงเวลาดังกล่าวสินค้าของไทยจะโดนกดราคาต่ำมากทำให้ไม่คุ้มกับต้นทุนที่ส่งไป นอกจากนี้ในช่วงดังกล่าวทางฝั่งมลายูได้ลดจำนวนคนงานในสวนยางพาราลงด้วย จึงทำให้จำนวนสินค้าที่ส่งออกไปจากไทยมีจำนวนลดตามลงไปด้วย

ในเวลาต่อมา ภายหลังจากการสิ้นสุดภาวะชะงักงันในการแลกเปลี่ยนเงินตราทางฝั่งมลายูแล้ว จะเห็นได้ว่าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2480-81 เป็นต้นมา พ่อค้าได้หันมาส่งสินค้าทางรถไฟเหมือนเดิม โดยสามารถดูจากจำนวนน้ำหนักของสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นทั้งสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้า โดยสินค้าที่ส่งออกและรับเข้าที่สถานีรถไฟหาดใหญ่ถ้าดูจากตารางที่ 6 ซึ่งเป็นตารางแสดงสินค้าส่งออก และจากตารางที่ 7 ซึ่งเป็นตารางแสดงสินค้านำเข้า จะเห็นได้ว่าสินค้าที่ตารางทั้ง 2 แสดงออกมาส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่ส่งและรับเข้ามาในรูปของสินค้าหีบห่อและสินค้าเครื่องจักรที่ใช้ประกอบงานทางด้านอุตสาหกรรมหนักเป็นส่วนใหญ่

สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าส่งออกและรับเข้าที่สถานีหาดใหญ่ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

สินค้าส่งออกจากสถานีรถไฟหาดใหญ่

เมื่อเส้นทางรถไฟสายใต้สร้างผ่านไปสู่อำเภอเมืองมลายูเรียบร้อยแล้ว และทำให้การค้าทางเรือเริ่มเปลี่ยนมาสู่การใช้ทางรถไฟแทนดังที่เคยกล่าวไปแล้วนั้น การขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟก็สามารถบรรทุกสินค้าได้มากขึ้นทั้งปริมาณและชนิดของสินค้า นอกจากนี้การขนส่งโดยใช้ทาง

¹ เกษม ศรีพยัคฆ์, งานในชีวิตรถไฟ (พระนคร : การรถไฟแห่งประเทศไทย , 2508), หน้า 7 (พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ นายเกษม ศรีพยัคฆ์ 28 พฤศจิกายน 2508)

รถไฟยังเป็นการขนส่งที่สะดวกและรวดเร็ว โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าประเภทพืชผักต่าง ๆ สามารถขนส่งได้ในระยะทางที่ไกล ๆ ได้มากขึ้น

อย่างไรก็ตามสินค้าส่งออกจากสถานีขนาดใหญ่ ถ้าหากดูปริมาณการส่งออกจากรางที่ 6 จะเห็นได้ว่าสินค้าส่งออกหลัก ๆ มีด้วยกัน 6 อันดับ ได้แก่ สินค้าหีบห่อ อย่างพารา ดีบุก ยานพานะ เปิดไก่อ และ ผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม เหล่านี้เป็นต้น ซึ่งสินค้าต่าง ๆ ที่กล่าวมาบางอย่างเป็นสินค้าที่ไม่ได้ผลิตจากสถานีโดยตรง แต่เป็นสินค้าที่สถานีใหญ่รับมาจากพื้นที่ ต่าง ๆ ทั้งจากภาคใต้ภาคกลางและจากที่อื่น ๆ แล้วสถานีใหญ่ก็จะทำหน้าที่เป็นผู้คอยส่งสินค้าที่รับมาเหล่านี้กระจายออกไปตามเมืองต่าง ๆ เนื่องจากสถานีใหญ่เป็นสถานีชุมทาง ดังนั้นสถานีใหญ่จึงเป็นตัวคอยกระจายสินค้าไปยังพื้นที่ต่าง ๆ เช่น ข้าวสาร เกลือ สุกร ผลผลิตจากสวน ฯลฯ สินค้าต่าง ๆ เหล่านี้ส่วนใหญ่ส่งมาจากเขตภาคกลางและกรุงเทพฯ ถ้าหากต้องการส่งผ่านทางรถไฟยังหัวเมืองมลายูก็ต้องผ่านสถานีใหญ่ก่อน เนื่องจากสถานีใหญ่เป็นสถานีสุดท้ายที่จะผ่านไปยังหัวเมืองมลายู ดังนั้น สินค้าทุกเที่ยวที่ส่งผ่านไปหัวเมืองมลายูต้องเข้าสถานีใหญ่ก่อน แล้วจึงทำขบวนใหม่ เพื่อส่งสินค้าผ่านไปยังไทรบุรีและกลับคืนเมืองชายแดนของมลายู²

สถานีใหญ่นอกจากเป็นเมืองที่คอยส่งผ่านสินค้าต่าง ๆ ทางรถไฟแล้วยังคอยส่งและรับสินค้าต่าง ๆ ที่ขนส่งผ่านทางเรือมายังท่าเรือตามเมืองต่าง ๆ ที่มีเส้นทางรถไฟผ่าน อย่าง เช่น สินค้าจากท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง ท่าเรือบ้านดอนสุราษฎร์ ท่าเรือท่าแพนครศรีธรรมราชและท่าเรือสงขลา³ เหล่านี้เป็นต้น โดยสินค้าที่ส่งมาทางเรือพอลถึงพื้นที่เหล่านี้แล้ว รถไฟจะทำหน้าที่เป็นตัวกระจายของส่งย่อยไปตามสถานีใกล้เคียง

ศูนย์กลางในการขนส่งของเส้นทางสายใต้้นอกจากที่กรุงเทพฯ กับตามแหล่งท่าเรือต่าง ๆ แล้วยังมีการติดต่อกับหัวเมืองมลายูด้วย สิงคโปร์และปีนังเป็นศูนย์กลางในการขนส่งสินค้าของภาคใต้อีกหนึ่ง ซึ่งศูนย์กลางในการขนส่งต่าง ๆ ที่กล่าวมาต่างล้วนแล้วแต่ต้องอาศัยการขนส่งโดยใช้รถไฟเป็นตัวหลักจึงส่งผลกระทบต่อกรขยายตัวทางด้านการค้าของเมืองสถานีใหญ่เป็นอย่างมาก

² สัมภาษณ์ นิยม แก้วพรหมทอง, อายุ 63 ปี, อดีตหัวหน้าพนักงานรักษาความปลอดภัยประจำรถสินค้าสถานีรถไฟขนาดใหญ่, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 99/3 ซ. แก้วพรหมทอง ถ.อนุสรณ์ อาจารย์ทอง อ.สถานีใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ.2543.

³ เกษม ศรีพยัคฆ์, งานในชีวิตรถไฟ (พระนคร : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2508), หน้า 15. (พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพนายเกษม ศรีพยัคฆ์ 28 พฤศจิกายน 2508).

การที่หาดใหญ่มีที่ตั้งเหมาะสมต่อการเป็นชุมทางรับส่งสินค้าเข้าออกที่สำคัญระหว่างประเทศ โดยมีทางรถไฟจากหาดใหญ่ต่อไปกลับตันแล้วเข้าสู่สิงคโปร์ และจากหาดใหญ่ไปไทรบุรี แล้วสู่ปีนัง

จากลักษณะที่ตั้งดังกล่าว จึงดึงดูดให้พ่อค้าชาวจีนจากสหพันธรัฐมลายู เข้ามาทำการค้าที่หาดใหญ่มากขึ้นส่งผลทำให้หาดใหญ่กลายเป็นศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนสินค้าให้กับบริเวณพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วทั้งภาคใต้และส่วนกลาง

สินค้าส่งออกจากหาดใหญ่ซึ่งมีอยู่หลายชนิดนั้นในที่นี้จะยกตัวอย่างสินค้าส่งออกบางชนิด ที่ส่งออกอย่างสม่ำเสมอ เช่น สินค้าหีบห่อ* วัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างต่าง ๆ เช่น อุปกรณ์ก่อสร้างทางรถไฟ อุปกรณ์ก่อสร้างอาคารทางถนนต่าง ๆ รวมทั้ง ยานพาหนะ เครื่องจักรที่ใช้ในงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ดิบุกและยางพารา จะเห็นได้ว่าสินค้าต่าง ๆ เท่าที่กล่าวมานี้ ถ้าหากดูจากตารางแสดงจำนวนสินค้าที่บรรทุกมากับรถไฟสายใต้ แสดงให้เห็นว่าสินค้าที่ส่งออกจากสถานีหาดใหญ่นับตั้งแต่แรกเริ่มมาได้แก่อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการรถไฟ เช่นในปี พ.ศ.2461 ซึ่งในปีดังกล่าว สถานีหาดใหญ่เพิ่งส่งสินค้าออกเป็นครั้งแรกก็ได้ส่งอุปกรณ์ที่ใช้ในการรถไฟออกจำนวน 38 ตัน เป็นการแสดงให้เห็นว่าในช่วงเวลาดังกล่าวยังมีการสร้างทางรถไฟบางตอนที่ยังไม่เสร็จโดยเฉพาะทางสายแยกต่าง ๆ จึงต้องมีการบรรทุกอุปกรณ์ต่าง ๆ สำหรับสร้างทางรถไฟส่งออกไปซึ่งสินค้าดังกล่าวนี้หาดใหญ่รับผ่านมาจากท่าเรือและจากป่าดงเบซาร์อีกทอดหนึ่งเช่นกัน

* สินค้าหีบห่อ หมายถึง สินค้าบางชนิดซึ่งสามารถขนส่งได้ทั้งในลักษณะการบรรจุหีบห่อและไม่บรรจุหีบห่อ เช่น กรณียางพาราถ้าหากขนส่งในรูปของยางแท่งต้องขนในรูปของการบรรจุหีบห่อ เหล่านี้เป็นต้น

สินค้าหีบห่อ* สินค้าที่ส่งออกจากสถานีหาดใหญ่มีทั้งที่ส่งมาจากภาคกลางและส่งมาจากหัวเมืองมลายู ซึ่งสินค้าหีบห่อที่ส่งออกจากสถานีหาดใหญ่ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าสำเร็จรูป สินค้าฟุ่มเฟือยต่าง ๆ เช่น เครื่องกระป๋อง นมกระป๋อง น้ำหวานต่าง ๆ ไม้ขีดไฟ เหล้า บุหรี่ ไบชา เครื่องแก้ว ขนมต่าง ๆ ด้าย ฯลฯ สินค้าที่ส่งออกจากสถานีหาดใหญ่จากข้อมูลของรถไฟไม่ได้ระบุเอาไว้อย่างชัดเจนว่าส่งไปที่ใด แต่จากข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์กล่าวถึงสินค้าหีบห่อที่สถานีหาดใหญ่ส่งออกไปสถานีต่าง ๆ ทั้งในกรุงเทพฯ และจังหวัดภาคใต้ เช่น บางกอกน้อย ทุ่งสง นครศรีธรรมราช นครปฐม เพชรบุรี สงขลา เนื่องจากหาดใหญ่เป็นสถานีส่งผ่าน โดยในปีแรก หาดใหญ่ส่งสินค้าหีบห่อออก 10 ตันและในปีต่อมาก็ค่อย ๆ เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ อย่างเช่นปี พ.ศ.2465 เพิ่มขึ้นเป็น 1425 ตัน ในปี พ.ศ. 2467 และในปี 2480 เพิ่มขึ้นเป็น 5569 ตัน ตามลำดับ

หวาย เดิมชาวบ้านจะตัดมาเหลาให้เป็นเส้นเล็ก ๆ ทำก้านจากแล้วพับโดยมัดหนึ่งมีประมาณร้อยเส้น และมัดจนครบพันมัดและจะฝากข้างไปขายที่สงขลาโดยสงขลาจะนำไปขายต่อที่บางกอกและสิงคโปร์ โดยส่งไปทางเรือใบ นำไปทำเครื่องเรือน⁴ แต่ต่อมาเมื่อทางรถไฟผ่านมาถึงชาวบ้านจึงนำหวายส่งผ่านสถานีหาดใหญ่โดยเห็นได้จากปี 2462 สถานีหาดใหญ่ส่งหวายออกเป็นจำนวน 5 ตัน ซึ่งในปีเดียวกันนั้นทางสถานีสงขลาไม่ได้ส่งหวายออกเลย และจากการส่งหวาย

* จากรายงานประจำปี ฉบับที่ 21 ว่าด้วยกิจการงานของกรมรถไฟหลวงประจำปี พ.ศ. 2460 ได้กล่าวถึงสินค้าหีบห่อที่ส่งทางรถไฟ ได้แก่สินค้านี้

น้ำหวาน น้ำโซดา เครื่องสาตราวุธและกระสุน จากดับ เปลือกไม้ ของทำด้วยทองเหลือง มูลค่างควา ถั่วต่าง ๆ น้ำมันเบนซิน หมากและใบพลู ไร่ อีฐและกระเบื้อง ขนมต่าง ๆ ปูนซิเมนต์ ถ่านไม้ พริก เครื่องนุ่งห่มต่าง ๆ มะพร้าว เงินตรา หนุ่นฝ้าย ผลมะเกลือ เครื่องภาชนะทำด้วยดิน ไขเปิดไขไก่ หีบเข่งตะกร้าต่าง ๆ ปลาต่าง ๆ แป้งขนมปัง ดอกไม้ต่าง ๆ ผลไม้ต่าง ๆ กัญชา กระจับปี่ เครื่องแก้ว หนังส และเขาสัตว์ น้ำมัน เครื่องใช้ในบ้านต่าง ๆ น้ำแข็ง เหล็กต่าง ๆ กะปิ น้ำมันกาด ปูนขาว สุรา สัตว์มีชีวิต เครื่องจักร ข้าวโพด ไม้ขีดไฟ เสื้อต่าง ๆ เนื้อสด ต้นไม้ทำยา สินค้าต่าง ๆ น้ำมัน หัวหอม ผืน ข้าวเปลือก สีน้ำมันต่าง ๆ กระจับปี่ พริกไทย ต้นไม้ต่าง ๆ เมื่อกมัน เปิดไก่ เสบียงอาหาร หวาย ข้าวสาร เขือกต่าง ๆ ยางรับเบอร์ เกลือ น้ำปลา พรรณเมล็ดผลไม้ต่าง ๆ ศิลา มะขาม ไบชา เครื่องมหรสพ ป่าน ด้าย ไม้ต่าง ๆ แร่ดีบุก ยาสูบ ขมิ้น ผักต่าง ๆ เกรียนล้อเลื่อน น้ำจืด และสังกะสี (กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, นร.6 คค. /21 รายงานประจำปีฉบับที่ 21 ว่าด้วยกิจการงานของกรมรถไฟหลวง ประจำปีพ.ศ. 2460)

⁴ สัมภาษณ์สุทิน ดังแก้ว, อายุ 76 ปี , สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 82 หมู่ 1 (บ้านใหม่) ต.ปริก อ. สะเดา จ.สงขลา เมื่อ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2543

ออกในครั้งนี คาคว่าน่าจะส่งไปยังปาดังเบซาร์ เนื่องจากในปีดังกล่าวทางสถานีปาดังเบซาร์ รับ หวายเข้ามาจำนวน 25 ตัน ดังนั้นจึงอาจสันนิษฐานได้ว่าหยาที่ส่งไปยังสถานีปาดังเบซาร์ ส่วน หนึ่งน่าจะมาจากสถานีหาดใหญ่เนื่องจากการขนส่งที่มีระยะทางใกล้กว่าที่จะส่งไปยังบริเวณอื่น

ไม้ต่าง ๆ ส่วนใหญ่ส่งมาจากสถานีบางกอกน้อย แล้วหาดใหญ่ส่งต่อไปยังปาดังเบซาร์ เช่น ไม้เหลียง ไม้สัก ไม้ตะเคียน ไม้ประดู่ ไม้มะยม ส่วนหนึ่งเอาไปทำก้านไม้ขีดไฟ ไม้จันทร์เอา ไปทำสมุนไพรร และรูป⁵ โดยส่งผ่านไปยังปีนังและสิงคโปร์

ยานพาหนะและอะไหล่ เป็นสินค้าส่งผ่านอีกประเภทหนึ่งที่ส่งออกจากสถานีหาดใหญ่ ซึ่งจากข้อมูลของการรถไฟไม่ได้ระบุเอาไว้ว่าสินค้าชนิดนี้ส่งไปยังสถานีใดบ้าง แต่ข้อมูลที่ได้จาก การสัมภาษณ์พอจะบอกได้ว่า สินค้าชนิดนี้ส่งออกไปยังพื้นที่บริเวณใกล้เคียง โดยเฉพาะเขตรอบ นอกอำเภอหาดใหญ่ และพื้นที่ภาคใต้ฝั่งตะวันออกขณะนั้นกำลังทำการผลิตอุตสาหกรรมแร่ดีบุก เพื่อส่งออกเป็นจำนวนมาก จึงทำให้มีการส่งสินค้าโดยเห็นได้จากสินค้าชนิดดังกล่าวส่งออกในปี แรก คือ พ.ศ.2463 จำนวน 13 ตัน ซึ่งเป็นช่วงที่ชาวตะวันตกเริ่มเข้ามาทำเหมืองแร่ทางหัวเมือง ภาคใต้ฝั่งตะวันออก ในปี พ.ศ.2468 ส่งออกจำนวน 870 ตัน และในปี พ.ศ.2477 เป็นช่วงที่ เศรษฐกิจตกต่ำ ส่งออกลดลงเหลือจำนวน 652 ตัน

จากจำนวนปริมาณการส่งออกของสินค้าชนิดดังกล่าว โดยเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ.2463 ที่ส่ง ออกในปริมาณ 13 ตัน และในปีต่อมามีปริมาณการส่งออกสูงขึ้นเรื่อย ๆ และลดปริมาณการส่ง ออกลงในปี พ.ศ.2477 อาจกล่าวได้ว่าสินค้าชนิดนี้น่าจะมีการสั่งเข้ามาเพื่อใช้ในธุรกิจการขนส่ง เช่น การขนส่งแร่ออกจากแหล่งผลิตออกสู่สถานีรถไฟ ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์พระครูวิมล ปัญญาสาร เจ้าคณะอำเภอบางกล่ำ ซึ่งเคยเป็นคณงานในเหมืองแร่ของชาวตะวันตกที่บ้าน ดิน ลานได้กล่าวเกี่ยวกับยานพาหนะที่ใช้ขนส่งแร่ออกจากเหมืองไว้ดังนี้

เวลาที่เขาขนแร่ออกจากเหมืองไปขึ้นรถไฟเขาใช้รถยนต์ บรรทุกออกไป สมัยก่อนเขาใช้รถดีด ซึ่งเป็นรถชนิดที่ต้องใช้หมุน ซึ่งที่หมุนจะอยู่ด้านหน้าของตัวรถ รถดีดที่ฝรั่งนำมาบรรทุกแร่นี้ เขาส่งมาแล้วนำมาประกอบเป็นตัวถังที่เมืองไทย ที่เหมืองแร่ที่ดิน

⁵ เกษม ศรีพิชัย, งานในชีวิตรถไฟ (พระนคร : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2508), หน้า 15. (พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพนายเกษม ศรีพิชัย 28 พฤศจิกายน 2508).

ลานหลวงพ่อเคยเห็นฝรั่งเอาชิ้นส่วนรถมาประกอบ พร้อมกับทำการ
ทดสอบสมรรถนะด้วยการวิ่งชนต้นไม้ดูกันว่าตัวถังบอบหรือไม่⁶

วัสดุก่อสร้างของกรมทาง เป็นสินค้าอีกชนิดที่ส่งออกจากสถานีหาดใหญ่อย่างสม่ำเสมอ โดยเริ่มส่งออกปีแรกเมื่อ พ.ศ.2463 จำนวน 30 ตัน แล้วปีต่อ ๆ มาก็ค่อย ๆ เพิ่มขึ้น เช่นปี พ.ศ.2468 เพิ่มเป็น 198 ตัน แต่ในปีต่อ ๆ มาก็ค่อย ๆ ลดปริมาณลงอย่างปี พ.ศ.2476 ลดลง เหลือเพียง 40 ตัน⁷

จากข้อมูลที่แสดงออกมา กล่าวได้ว่าสินค้าวัสดุก่อสร้างของกรมทางที่ส่งออกจากสถานี หาดใหญ่น่าจะส่งไปยังพื้นที่บริเวณใกล้เคียงเนื่องจากในช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงที่กรมทางหลวง กำลังเริ่มก่อสร้างถนนหนทางจึงมีความต้องการวัสดุก่อสร้างที่ใช้สำหรับก่อสร้างทางเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งวัสดุต่าง ๆ เหล่านี้บางครั้งส่งผ่านมาจากท่าเรือแล้วส่งผ่านมาที่หาดใหญ่ เพื่อให้ หาดใหญ่ กระจายต่อไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ที่กำลังมีการก่อสร้างเส้นทางอยู่ในช่วงเวลาดังกล่าว

ดีบุก เป็นสินค้าอีกชนิดหนึ่งที่ส่งออกจากสถานีหาดใหญ่ สินค้าชนิดนี้ส่วนหนึ่งเป็นผลผลิตที่ได้จากบริเวณ รอบ ๆ อำเภอหาดใหญ่ เช่น จาก บ้านดินลาน บ้านพรุ น้ำน้อย พรุเตาะ วังพา หนองขวน เหล่านี้เป็นต้น โดยแร่ที่ส่งผ่านจากสถานีหาดใหญ่ จากตารางที่ 6 จะเห็นได้ว่าปีแรกที่ส่งคือ พ.ศ.2464 ส่งออกเพียง 60 ตัน และในปีต่อ ๆ มา ผลผลิตที่ส่งก็เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากเป็นเพราะในช่วงดังกล่าวตลาดโลกต้องการดีบุกเป็นจำนวนมากจนกระทั่งปี พ.ศ.2472 ผลผลิตที่ส่งได้ลดลงเป็น 354 ตัน ผลผลิตที่ลดลงในปีดังกล่าวอาจกล่าวได้ว่าเป็นผลเนื่องมาจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำจึงทำให้ผลผลิตส่งออกน้อย ต่อมาหลังจากปี 2472 ไปแล้วผลผลิตก็ค่อย ๆ เพิ่มขึ้น อย่าง เช่นในปี พ.ศ.2481 หาดใหญ่ส่งแร่ดีบุกออกจำนวนมากถึง 817 ตัน⁸ ส่วนใหญ่แล้วดีบุกที่ส่งออกจากหาดใหญ่ ต้องส่งผ่านไปยังมลายูเพื่อนำไปกลึงต่อที่ปีนังและสิงคโปร์

⁶ สัมภาษณ์ พระครูวิมลปัญญาสาร, อายุ 78 ปี, เจ้าคณะอำเภอบางกล่ำ, สัมภาษณ์ที่วัดยูงทอง ต.ท่าช้าง อ.บางกล่ำ จ.สงขลา เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ.2543

⁷ กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารกระทรวงการคลัง ก.ค.0301.1.38 I / 24, 28, 35 Annual Report the Administration of the Siam State Railways for the year B.E. 2463.-81

⁸ กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารกระทรวงการคลัง ก.ค.0301.1 38 I / 24, 28, 35 Annual Report the Administration of the Siam State Railways for the year B.E. 2463.-81

แต่จากการสัมภาษณ์คุณกี จิระนคร* ซึ่งอดีตเคยทำเหมืองแร่และเคยส่งแร่ออกจากสถานีรถไฟหาดใหญ่ไปหัวเมืองมลายู เล่าว่า "...แร่ดีบุกปีหนึ่งส่งออกจากสถานีรถไฟหาดใหญ่ประมาณ 2 หมื่นกว่าตัน⁹.."

แร่ส่วนใหญ่ที่ส่งออกก็ผ่านไปตามล่ายเพื่อนำไปถลุงที่โรงงานถลุง ซึ่งมีอยู่ 2 แห่ง คือ ที่ปิ้งได้แก่ บริษัทอีสเทอนสมลตั้ง และที่สิงคโปร์ ได้แก่ บริษัทสเตรทเทรตตั้ง โดยโรงถลุงทั้งสองเป็นผู้รับซื้อดีบุกไป ถลุง แล้วส่งออกขายทั่วโลกในรูปของดีบุกแท่ง¹⁰

ยางพารา เป็นผลิตผลอีกชนิดหนึ่งที่ส่งออกจากสถานีหาดใหญ่ในอันดับต้น ๆ โดยสินค้าชนิดนี้เป็นผลผลิตที่ได้จากบริเวณใกล้เคียงแถบรอบ ๆ อำเภอหาดใหญ่ เป็นสินค้าที่ผลิตเพื่อส่งออกอย่างเดียว ยางพาราเป็นสินค้าอีกชนิดหนึ่งที่ส่งผ่านไปปิ้ง และสิงคโปร์ เนื่องจากเป็นตลาดกลางของสินค้าชนิดนี้ ไม่ว่าจะเป็ดีบุกหรือยางพารามีตลาดกลางอยู่ที่สิงคโปร์ และสิงคโปร์ ก็จะเป็นผู้กำหนดราคาสินค้าทั้งสองที่กล่าวมา

ยางพาราส่วนใหญ่ที่ส่งออกจากสถานีหาดใหญ่ จากการสัมภาษณ์พนักงานรถไฟประจำสถานีหาดใหญ่ท่านหนึ่ง ได้กล่าวถึงการขนส่งยางพาราออกจากสถานีหาดใหญ่ไว้ว่า

ยางที่ขนส่งจากสถานีหาดใหญ่จะเป็นยางที่ได้รับการรมควันเรียบร้อยแล้ว โดยส่งออกในรูปของยางลูกขุน หรือยางแท่ง โดยลูกขุนลูกหนึ่งหนัก 100 กิโล โดยขนมาจากโรงยางสยามปักษ์ได้บ้าง โรงยาง

* ข้อมูลการขนส่งแร่ที่ได้จากสถิติของการรถไฟ กับข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มีความแตกต่างกันมาก ทั้งนี้เนื่องจากบางครั้งส่งออกในรูปของสินค้าหีบห่อ จึงทำให้สถิติอาจเกิดความคลาดเคลื่อนได้

⁹ สัมภาษณ์ กี จิระนคร, อายุ 78 ปี, อดีตประธานสภาเทศบาลนครหาดใหญ่, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 79/17 ถ.ธรรมนาถวิถึ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา เมื่อ 23 ธันวาคม พ.ศ.2538.

¹⁰ เรื่องเดียวกัน.

ไทยรับเบอร์บ้าง โดยตู้ ๆ หนึ่งถ้าหากเป็นตู้ใหญ่ก็รับน้ำหนักได้ 15
ตัน ตู้เล็กก็รับน้ำหนักได้ 12 1/2 ตัน¹¹

ตารางที่ 8 ตารางแสดงรายรับของสถานีต่าง ๆ ในเส้นทางรถไฟสายใต้

หน่วย : บาท

พ.ศ.	สุราษฎร์ฯ	ทุ่งสง	นครศรีฯ	สงขลา	หาดใหญ่	ตรัง	กันตัง
2460	72,656	92,532	112,101	97,968	-	30,477	83,644
2461	94,151	113,379	111,208	139,418	3,693	38,318	88,782
2462	96,011	145,032	111,376	157,058	11,918	48,234	97,721
2463	84,339	131,018	106,897	188,220	18,894	41,844	76,688
2464	87,802	111,929	90,243	161,918	34,770	43,564	52,612
2465	83,501	94,969	90,979	113,449	65,866	23,576	59,849
2466	98,579	87,716	88,228	99,881	80,141	25,394	46,894
2467	113,372	101,763	94,656	120,949	103,830	20,086	54,040
2468	128,786	125,311	126,681	117,119	145,200	25,831	60,986
2469	138,252	123,854	128,978	88,378	169,368	1,141	63,737
2470	159,024	126,483	137,418	107,342	205,660	22,795	67,236
2471	166,612	129,290	175,820	81,742	201,445	30,622	84,752
2472	160,869	125,273	166,901	74,078	185,477	26,213	83,601
-	-	-	-	-	-	-	-
2474	79,628	58,933	67,145	42,608	95,143	16,933	22,450
2475	82,972	51,767	50,442	61,156	105,117	20,489	32,603
2476	102,108	59,569	76,886	53,732	139,897	18,634	46,509
2477	119,985	62,766	70,122	49,030	155,792	21,519	52,736

ที่มา : กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารกระทรวงการคลัง กค.0301.1.38.1 / 21-37 Annual Report the Administration of the Siam State Railways for the year B.E. 2460-2477 (Bangkok : Printed At The State Railway Printing Office, 2461-2468)*

¹¹สัมภาษณ์ นิยม แก้วพรหมทอง, อายุ 63 ปี, อดีตพนักงานรถไฟประจำสถานี รถไฟหาดใหญ่ สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 99/3 ซ.แก้วพรหมทอง ถ.อนุสรณ์อาจารย์ทอง อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ.2543

* ข้อมูลเท่าที่หาได้มีถึงแค่ปี พ.ศ. 2477 เท่านั้น

จากตารางที่ 8 แสดงให้เห็นถึงพัฒนาการทางเศรษฐกิจของเมืองหาดใหญ่ในช่วงเวลาตั้งแต่ ปีพ.ศ. 2461 – 2477 โดยจะเห็นได้ว่าในปี พ.ศ. 2461 สถานีหาดใหญ่เริ่มต้นด้วยรายได้ที่ทำให้รัฐน้อยที่สุดในบรรดา 7 สถานี แต่ในปี พ.ศ. 2468 สถานีหาดใหญ่สถานีหาดใหญ่สามารถทำรายได้ให้รัฐมากที่สุด รายได้ดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงการค่อย ๆ เป็นชุมทางการค้าที่สำคัญของสถานีหาดใหญ่

ตารางที่ 9 ตารางแสดงสินค้าต่าง ๆ ที่ส่งออกและรับเข้าที่สถานีรถไฟหาดใหญ่

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2461-2481

น้ำหนัก : ตัน

ปี	ส่ง	รับ
2461	48	129
2462	36	127
2463	153	1090
2464	522	1921
2465	1423	1949
-	-	-
2467	3385	3833
2468	4546	5092
-	-	-
2470	5648	8025
-	-	-
2472	7004	7836
-	-	-
2475	3919	3428
2476	5312	5765
2477	7051	8482
-	-	-
2480	14,799	20910
2481	14,983	21,940

ที่มา : กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารกระทรวงการคลัง กค.0301.1.38 I / 22-33
Annual Report the Administration of the Siam State Railways for the year B.E.
2461-81 (Bangkok : Printed at the State Railway Printing Office, 2461-81.

สินค้าที่รับเข้าที่สถานีหาดใหญ่

ขณะที่สินค้าที่ส่งออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าจำพวกวัตถุดิบ เช่น ยางพารา ดีบุก แต่สินค้าที่รับเข้าที่สถานีรถไฟหาดใหญ่ส่วนใหญ่จะเป็นพวกสินค้าสำเร็จรูปที่เข้ามาในรูปของสินค้าหีบห่อ ซึ่งสามารถดูได้จากตารางที่ 7 จำนวนสินค้าที่รับเข้ามากกล่าวได้ว่า หาดใหญ่เป็นสถานีที่รับสินค้าต่าง ๆ ไว้จำนวนมากมายหลายชนิด แต่สินค้าส่วนใหญ่ที่สถานีหาดใหญ่รับเข้ามาเห็นได้ว่าเป็นสินค้าที่มีลักษณะใกล้เคียงกับสินค้าที่ส่งออกไปจากสถานีหาดใหญ่ ดังที่กล่าวมา ซึ่งในที่นี้อาจสันนิษฐานได้ว่าอาจจะเป็นเพราะหาดใหญ่เป็นสถานีส่งผ่านก็ได้ ดังนั้นสินค้าที่รับเข้ามาส่วนใหญ่จึงมีลักษณะใกล้เคียงกับสินค้าที่ส่งออกไป ซึ่งสินค้าที่รับเข้ามาส่วนใหญ่ก็จะรับมาจากทั้งทางฝั่งไทย เช่น จากเขตภาคกลาง ภาคใต้ และจากฝั่งมลายู ในที่นี้จะยกตัวอย่างสินค้าที่รับเข้ามาจากสถานีหาดใหญ่บางชนิดที่รับเข้าอย่างสม่ำเสมอ เช่น วัสดุก่อสร้าง สินค้าหีบห่อ ยานพาหนะและอะไหล่ ดีบุก ยางพารา เครื่องแต่งเรือน เหล้า เป็นต้น

สินค้าหีบห่อ ที่สถานีหาดใหญ่รับมาก็มีทั้งจากรับมาจากภาคกลาง และรับมาจากทางป่าดงเบซาร์ และจากท่าเรือต่าง ๆ ในเขตจังหวัดภาคใต้ โดยสินค้าหีบห่อที่รับเข้ามาจากข้อมูลที่ได้จากรายงานของรถไฟไม่ได้กล่าวถึงไว้ว่ารับมาจากสถานีใดบ้าง แต่อาศัยข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์พอจะทำให้ทราบได้ว่าสินค้าต่าง ๆ เหล่านี้บางอย่างรับมาจาก กรุงเทพฯ นครปฐม เพชรบุรี เช่น เส้นไหม เสื้อผ้า ของใช้ฟุ่มเฟือย¹² ถ้วยชาม กาละมัง เกลือ น้ำตาลทรายแดง ข้าวสารตากแห้ง¹³ ข้าวสาร¹⁴ สำหรับสินค้าหีบห่อที่รับมาจากทางมลายูก็มี เช่น ไม้ขีดไฟ น้ำหอม โบชากะปोंง นม บุหรี่ เหล้า กาแฟเมล็ด¹⁵ เครื่องหอม แพร นาฬิกา¹⁶ เหล้านี้ เป็นต้น

¹² สัมภาษณ์ นิยม แก้วพรหมทอง, อายุ 63 ปี, อดีตพนักงานรถไฟประจำสถานี รถไฟหาดใหญ่ สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 99/3 ซ.แก้วพรหมทอง ถ.อนุสรณ์อาจารย์ทอง อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ.2543

¹³ สัมภาษณ์ เจิม สอนแก้ว, อายุ 74 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 82/1 หมู่ 1 (บ้านใหม่) ต.ปริก อ.สะเดา จ.สงขลา เมื่อ 25 ธันวาคม 2543

¹⁴ สัมภาษณ์ สุทินดังแก้ว, อายุ 76 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 82 หมู่ 1 (บ้านใหม่) ต. ปริก อ.สะเดา จ.สงขลา เมื่อ 25 ธันวาคม พ.ศ.2543.

¹⁵ สัมภาษณ์เด็กไฮ่ จันทวิระ, อายุ 77 ปี, อดีตพ่อค้าขายของชำ, สัมภาษณ์ที่บ้านบ้านน้ำน้อย ต.น้ำน้อย อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ.2543.

¹⁶ กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, น. 1/74 สิ่งพิมพ์รัฐบาล เรื่องรายงานตรวจราชการในจังหวัดภาคเหนือ และภาคใต้ของพระยาอรรณภะวิสุนทร ข้าหลวงใหญ่ พ.ศ.2477.

สินค้าหีบห่อที่กล่าวมาส่วนใหญ่พ่อค้าชาวจีนจะเป็นผู้รับเข้ามา เช่น สินค้าที่รับมาจากกรุงเทพฯและภาคกลางดังที่กล่าวมาข้างต้นจะขนมาในรูปของสินค้าเหมาคัน สำหรับพ่อค้าที่ส่งสินค้าเข้ามาจะมีทั้งพ่อค้าจากหาดใหญ่ พ่อค้าจากพื้นที่ใกล้เคียง เช่น พ่อค้าจากสงขลา และพ่อค้าจากมลายู เนื่องจากสินค้าต่าง ๆ เมื่อส่งมาถึงสถานีหาดใหญ่ เรียบร้อยแล้วก่อนที่จะส่งไปยังผู้รับสถานีปลายทาง เช่น สงขลา ปาดังเบซาร์ สุโงโกลก ขบวนรถสินค้าเหล่านี้ต้องมาทำขบวนใหม่ที่สถานีหาดใหญ่ ก่อนจะนำสินค้าไปส่งผู้รับปลายทาง

ดังนั้น จึงมีบ่อยครั้งที่พ่อค้าจากที่ต่าง ๆ จะมาคอยรอรับสินค้าของตนที่สถานีรถไฟหาดใหญ่ เพื่อส่งต่อไปยังจุดหมายปลายทางที่ตนต้องการ อย่าง เช่น พ่อค้าจากมลายู และสงขลา

ในกรณีพ่อค้าจากมลายู จากการสัมภาษณ์ชาวบ้านที่เคยรับจ้างขนสินค้าที่พ่อค้าจากมลายูส่งไปจากฝั่งไทยซึ่งพวกเขาเหล่านั้นต้องมาคอยรับสินค้าที่โกดังเก็บสินค้าของสถานีรถไฟ ได้กล่าวถึงการบรรทุกสินค้าในช่วงดังกล่าวไว้ว่า

สินค้าส่วนใหญ่ที่ส่งออกจากสถานีหาดใหญ่ ก็มีข้าวสารตากแห้ง ข้าวสาร น้ำตาลทรายแดง เส้นหมี่ เกลือ โดยบรรทุกกับเกวียน เกวียนเล่มหนึ่งสามารถบรรทุกได้ 14 กระสอบ รถไฟ 1 ตู้ สามารถบรรทุกของได้ 14 คันเกวียน โดยบรรทุกไปส่งที่ด่านนอก* แล้วเจ้าของสินค้าก็จะนำเข้าสู่สิงคโปร์ ปีนังอีกทอดหนึ่ง¹⁷

นอกจากนี้จากการสัมภาษณ์สุทิน ดังแก้ว ซึ่งเป็นอีกผู้หนึ่งที่เคยรับจ้างขนของให้พ่อค้าชาวจีนมลายู ซึ่งได้ส่งข้าวสารจากภาคกลางมาลงที่สถานีหาดใหญ่แล้วจ้างให้คนมาขนไปส่งที่ด่านนอกได้กล่าวว่า

* จากการสัมภาษณ์ เจิม สอนแก้ว และ สุทิน ดังแก้ว ซึ่งเคยรับจ้างบรรทุกสินค้าที่พ่อค้าจากมลายูส่งสินค้ามาลงที่สถานีหาดใหญ่ แล้วบรรทุกไปส่งที่ด่านนอกซึ่งอยู่ในเขตอำเภอสะเดาแต่อยู่คนละเส้นทางกับทางรถไฟจะไปปาดังเบซาร์ ที่ด่านนอกในช่วงเวลาดังกล่าวเป็นเพียงแค่วางเก็บสินค้าของพ่อค้าชาวจีนจากหัวเมืองมลายูเท่านั้น

¹⁷ สัมภาษณ์ เจิม สอนแก้ว, อายุ 74 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 82/1 หมู่ 1 (บ้านใหม่) ต.ปริก อ.สะเดา จ.สงขลา เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2543.

ตอนนั้นลงไปรับจ้างขนข้าวสาร เจ้าของที่สั่งเข้ามาส่วนใหญ่เป็นคนจีนทั้งนั้น ข้าวสารที่เขาสั่งมาแต่ละครั้งมาเป็นสิบ ๆ ตู๋ ต่อหนึ่งเจ้า ถ้าอย่างต่ำ ๆ ก็ประมาณ 4-5 ตู๋ เามาเข้าโกดังไว้ก่อนแล้วมาจ้างพวกลงไปขน สมัยก่อนเกวียนที่ไปรับข้าวสารมีเป็นร้อย ๆ เล่ม เกวียนเล่มหนึ่งสามารถบรรทุกข้าวสารได้คราวละ 20 กระสอบป่าน¹⁸

นอกจากสินค้าที่รับมาจากกรุงเทพดังกล่าวแล้วก็มีสินค้าที่รับมาจากทางมลายูด้วย (สามารถดูได้จากตารางที่ 10) เช่น สินค้าหีบห่อ ยานพาหนะและเครื่องอะไหล่ น้ำมันกาด เครื่องก่อสร้าง เครื่องแต่งเรือน ของเบ็ดเตล็ดต่าง ๆ ไม้ขีดไฟ ฯลฯ เป็นสินค้าที่หาที่ใหญ่รับจาก ปาดังเบซาร์แล้วส่งต่อไปทั่วภาคใต้ภาคกลางและกรุงเทพฯ สินค้าที่ส่งไปกรุงเทพฯ เช่น ไม้ขีดไฟ เครื่องหอม แพร นาฬิกา และของใช้ฟุ่มเฟือยต่าง ๆ โดยเฉพาะจะเห็นได้ว่าที่กรุงเทพฯ สินค้าไม้ขีดไฟมีราคาแพงมาก กล่าวคือ ที่หาที่ใหญ่ ขายกัน กลักละ 20-30 สตางค์ ที่กรุงเทพฯขายกันกลักละ 50 สตางค์กว่า¹⁹ นอกจากนี้ไม้ขีดไฟแล้วสินค้าอื่น ๆ ก็มีเครื่องหอม แพร นาฬิกา เป็นสินค้าที่ส่งมาจากสิงคโปร์และปีนัง

¹⁸ สัมภาษณ์ สุทิน ดังแก้ว, อายุ 76 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 82 หมู่ 1 (บ้านใหม่) ต. ปริก อ. สะเดา จ.สงขลา เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ.2543

¹⁹ กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, น. 1/74 สิ่งพิมพ์รัฐบาล เรื่องรายงานมาจากราชการในจังหวัดภาคเหนือและภาคใต้ของพระยาอรรณภะวิสุนทร ข้าหลวงใหญ่ พ.ศ.2477

ตารางที่ 10 ตารางแสดงจำนวนสินค้าที่สถานีขนาดใหญ่ส่ง และรับผ่านปาดังเบซาร์

หน่วย : ตัน

พ.ศ.	หีบห่อ		ยานพาหนะและเครื่อง		ม้า		โคกระบือ		น้ำมันก๊าด		ดีบุก		เครื่องก่อสร้างอาคาร		เครื่องแต่งเรือน		ของเบ็ดเตล็ดต่าง ๆ		ข้าวสาร		สุรา		น้ำมันอื่น ๆ		ข้าวเปลือก		น้ำตาลอ้อย	
	ส่ง	รับ	ส่ง	รับ	ส่ง	รับ	ส่ง	รับ	ส่ง	รับ	ส่ง	รับ	ส่ง	รับ	ส่ง	รับ	ส่ง	รับ	ส่ง	รับ	ส่ง	รับ	ส่ง	รับ	ส่ง	รับ	ส่ง	รับ
2461		1																										
2463		3																										
2464		7		10						15	5																	
2465		-	5		2		3																					
2467		47	10	5									231	5														
2468		92	5	40									120	15		5	10											
2470	1	132	5	86						93	550		90	11	5		55	10			5		10		5		5	5
2472	1	71	5	35						83	421			6		5	22	11			5		72				49	
2475											282																	10
2476		15									340														5			32

ที่มา : กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เบาะสารกระทรวงการคลัง กค.0301.1.38/22-33

Annual Report the Administration of the Siam State Railways for the year B.E. 2461-2477 (Bangkok : Printed of the state Railway Printing office.

2461-77, Statistical year book of the kingdom of Siam 1937-38 Published by the Department of commerce and statistic ministry of Finance 1937-1938.

สินค้าวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ ที่ส่งมาจากมลายูก็มี เช่น เหล็กเส้น เหล็กสายโทรเลข²⁰ สินค้าเหล่านี้ส่งมาเป็นขบวน เหล็กเส้นส่วนใหญ่จะนำมาใช้ในการก่อสร้างต่าง ๆ โดยส่งไปทั่วภาคใต้

ยานพาหนะและอะไหล่ ดังที่กล่าวไว้ตอนต้นเกี่ยวกับสินค้าส่งออกจากหาดใหญ่ ว่าสินค้าชนิดนี้เป็นสินค้าส่งผ่านมาจากปีนัง และสิงคโปร์ โดยส่งมาลงที่หาดใหญ่ก็จะมีเอเยนต์อย่างเช่น บริษัทฮิบอินชอย จะเป็นตัวกระจายสินค้าไปตามสถานที่ต่าง ๆ เช่น สงขลา พัทลุง หรือตามบริเวณแหล่งแร่ต่าง ๆ ที่มีความจำเป็น ในการใช้รถยนต์เป็นพาหนะในการขนส่งผลผลิตออกสู่ภายนอก

หาดใหญ่นอกจากรับสินค้าต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้วยังรับสินค้าประเภท ผักและผลไม้สด เช่น ถั่วเหลือง ต้องสั่งซื้อจากมลายู ถึง 40% ในจำนวนผักสดที่สั่งซื้อเข้ามา สำหรับผลไม้สดที่ทางสถานีหาดใหญ่รับเข้ามาจากมลายูก็มีรวมทั้งแห้วจีนด้วย นอกจากนี้สินค้าจำพวกผักแห้งที่ส่งเข้ามาก็มีสินค้าพวกกระเทียม หัวหอมใหญ่ เผือก มันเทศ และมันฝรั่ง

สำหรับสินค้าผักสดและผลไม้สดที่รับเข้ามาจากฝั่งมลายูมีมูลค่าปีละประมาณ 2 ล้านบาท ส่วนผักแห้งที่ทางฝั่งไทยรับเข้ามามีมูลค่าปีละประมาณ 3 ล้านบาท²¹

ตีบูกและยางพารา ที่สถานีหาดใหญ่รับเข้ามาส่วนใหญ่ก็รับมาจากหัวเมืองภาคใต้ฝั่งตะวันออก กล่าวคือ ตั้งแต่ชุมพร หลังสวน สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุงและ สงขลา²² เนื่องจากสินค้าตีบูกและยางพาราสมัยก่อนใช้ขนส่งโดยรถไฟซึ่งต้องผ่านมาสู่หาดใหญ่แล้ว หาดใหญ่จะส่งผ่านไปยังมลายูอีกต่อหนึ่ง กล่าวคือ สินค้า 2 ประเภทที่กล่าวมา ทางฝั่งไทยเพียงแต่เป็นฝ่ายส่งไปทางมลายูเพียงฝ่ายเดียว

โดยสินค้าที่รับเข้ามาส่วนใหญ่มักจะ ได้แก่ ตีบูก ข้าว ยางพารา ซึ่งหาดใหญ่รับมาจากทางภาคใต้ด้วยกัน อย่างเช่น ตีบูก ยางพารา และข้าว สำหรับข้าวสถานีหาดใหญ่รับมาจากทั้งจากภาคกลางและภาคใต้ ในภาคใต้จังหวัดที่ส่งข้าวออกได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช พัทลุง และสงขลา

²⁰ สัมภาษณ์ นิยม แก้วพรหมทอง, อายุ 63 ปี, อดีตพนักงานรถไฟประจำสถานี รถไฟหาดใหญ่ สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 99/3 ซ.แก้วพรหมทอง ถ.อนุสรณ์อาจารย์ทอง อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ.2543

²¹ เกษม ศรีพยัคฆ์, งานในชีวิตรถไฟ (พระนคร : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2508) , หน้า 23. (พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ นายเกษม ศรีพยัคฆ์ 28 พฤศจิกายน 2508),

²² สัมภาษณ์ กิ จิระนคร, อายุ 78 ปี, อดีตประธานสภาเทศบาลนครหาดใหญ่, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 79/17 ถ.ธรรมานุญูวิถึ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา เมื่อ 23 ธันวาคม พ.ศ.2538.

สำหรับบางพาราผู้ค้าอย่างส่วนใหญ่เป็นนายทุนชาวจีนที่มาจากป่กิ่งสิงคโปร์และมลายูซึ่งได้เข้ามาตั้งบริษัท ค้าขายขึ้นเช่น บริษัทเด๊กบี๋ห้างจำกัด บริษัทสินไทย จำกัด บริษัทไทยประสิทธิ์ จำกัด บริษัททรวงแสง จำกัด บริษัทประธานยาง จำกัด และบริษัทอิสเอเชียติก จำกัด เป็นต้น โดยบริษัทของนายทุนชาวจีนต่าง ๆ ที่กล่าวมาส่วนใหญ่จะทำการระดมทุนมาจากภายนอกประเทศโดยเฉพาะจากธนาคารของชาวจีนโพ้นทะเลที่สิงคโปร์และป่กิ่ง เช่น ธนาคารจีนโพ้นทะเลจำกัด (The Overseas Chinese Banking Corporation หรือ O.C.B.C.) ธนาคาร Yat Lae Bank ซึ่งเป็นธุรกิจของตระกูลฉีและจาง (Chee and Chang Families) ในสิงคโปร์²³ หรือไม่ก็ระดมทุนโดยผ่านธนาคารที่เข้ามาจัดตั้งสาขาในประเทศไทยอย่างเช่น ธนาคารชาเตอร์²⁴ (The Chartered Bank) หรือธนาคารของไทยอย่างเช่น ธนาคารสยามกัมมาจล (Siam Commercial) ซึ่งเข้ามาตั้งสาขาต่างจังหวัดสาขาแรกที่อำเภอทุ่งสงเมื่อ พ.ศ. 2462 และต่อมาในปี พ.ศ. 2467 ก็ต้องปิดกิจการลงเนื่องจากผู้ใช้บริการลดน้อยลง และธนาคารเอเชียซึ่งเข้ามาตั้งสาขาที่หาดใหญ่เมื่อปี พ.ศ. 2482

บริษัทอิสเอเชียติกจำกัด นอกจากดำเนินการส่งออกยางพาราแล้วยังเป็นตัวแทนจำหน่ายจักรเย็บผ้ายี่ห้อพาฟฟ์²⁵ อีกด้วย ส่วนสินค้านำเข้านั้นส่วนมากมักจะ ได้แก่ สินค้าจำพวกอาหาร เครื่องจักร น้ำมัน เหล็ก เครื่องมือการเกษตร เครื่องสุขภัณฑ์ ไม้ และสิ่งทอโดยจากจำนวนสินค้านี้เหล็กน้ำมันและเครื่องจักรจัดเป็นสินค้านำเข้าที่มีบทบาทต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจในขณะนั้น สำหรับสินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าฟุ่มเฟือย ได้แก่ เครื่องกระป๋องต่าง ๆ เช่น ปลากระป๋อง ผลไม้กระป๋อง มักกะโรนี นมกระป๋อง น้ำแร่²⁶ สินค้าเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มีราคาแพงและนำเข้ามาเพื่อตอบสนองความต้องการของ

²³ ภูวดล ทรงประเสริฐ, ทุนจีนในภาคใต้: บทวิเคราะห์เฉพาะยุคสมบูรณาญาสิทธิราชย์ เศรษฐศาสตร์การเมือง 6 (ตุลาคม 2529 – มีนาคม 2530) , หน้า 100.

²⁴ เขาวลี จงประเสริฐ, บทบาทชาวจีนทางเศรษฐกิจสมัยต้นรัตนโกสินทร์, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ปทุมวัน 6 (กุมภาพันธ์ 2524) , หน้า103.

²⁵ ดร.ณิ บุญภิบาล , รายงานวิจัยพัฒนาการทางเศรษฐกิจ ของจังหวัดสงขลา หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ถึง พ.ศ. 2530(สงขลา : สถาบันทักษิณคดีศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ สงขลา 2532, หน้า 40)

²⁶ พิสมัย นันทแสง, "ระบบเทศบาลกับผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจมณฑลนครศรีธรรมราช พ.ศ. 2439-2479. "(วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหาร บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2536), หน้า 135.

ชาวต่างประเทศประเทศที่เข้ามาทำกิจการเหมืองแร่ดีบุก ไม่ได้สั่งมาเพื่อความต้องการของประชาชนโดยทั่วไป

สินค้าต่าง ๆ ที่กล่าวมาไม่ว่าจะเป็นสินค้าที่มาจากกรุงเทพฯ หรือจากหัวเมืองมลายูส่วนใหญ่จะถูกนำไปจำหน่ายโดยพ่อค้าชาวจีน และพ่อค้าชาวจีนอีกเช่นกันที่เป็นผู้รวบรวมสินค้าภายในท้องถิ่นและจากเมืองใกล้เคียงออกไปจำหน่ายยังหัวเมืองมลายู ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าพ่อค้า ชาวจีนเป็นผู้มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของพื้นที่แห่งนี้จากการผลิตเพื่อยังชีพมาสู่การผลิตเพื่อการค้า ๆ ผู้ที่ทำธุรกิจการค้า ส่วนมากมักเป็นชาวจีน ดังนั้นภาษาจีน จึงมีความจำเป็นอย่างมากในช่วงระยะเวลาดังกล่าว

4.2 สินค้าออกสำคัญ

4.2.1. การค้าแร่ดีบุก

ที่หาดใหญ่บริษัทรับซื้อแร่ส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟ เพื่อความสะดวกในหาขนส่ง บริษัทรับซื้อแร่ที่หาดใหญ่ในช่วงแรก ๆ เช่น บริษัทรับซื้อแร่ของนายหลี่เอ็งเสียงซึ่งเป็นชาวจีนที่มาจากปีนังเข้ามาตั้งบริษัทรับซื้อแร่ชื่อ บริษัทดินปีนัง ที่บริเวณถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 เข้ามาเมื่อประมาณปี พ.ศ. 2460 – 2461 มาเช่าที่ดินของพ่อคุณหมอกำธรแล้วสร้างห้องแถวขึ้นมา 2 ห้อง ตั้งเป็นบริษัทรับซื้อแร่ส่งไปกลุ่ที่ปีนัง ส่วนอีกบริษัทที่เข้ามารับซื้อแร่ในระยะเวลาไล่เลี่ยกันคือ บริษัทบันดินหลัม นอกจากบริษัททั้ง 2 ที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่า บริเวณถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 มีบริษัทรับซื้อแร่รายใหญ่อยู่อีกบริษัทหนึ่ง ชื่อบริษัทยิบอินซอยซึ่งรับซื้อแร่ได้มากกว่าบริษัทอื่น เกี่ยวกับบริษัทรับซื้อแร่ที่หาดใหญ่ได้มีกล่าวในหนังสือพิมพ์เดลิเมสต์ดังความตอนหนึ่งว่า

ที่รับซื้อแร่ดีบุกในตำบลนี้มีหลายบริษัทด้วยกัน แต่บริษัทใหญ่ ๆ มีอยู่ 2 แห่งคือบริษัทบันดินหลัมผู้แทนบริษัทเสตทเทรอดตั้งเมืองสิงคโปร์ และบริษัทยิบอินซอย ผู้แทนบริษัทอิสเตอนสเมลติง อยู่ติดกับสถานทูตสยามในปีนัง ซึ่งเป็นบริษัทที่ใหญ่ที่สุดในการซื้อแร่ส่งออก บริษัทยิบอินซอยทราบมาว่า เป็นของชาวกรุงเทพฯ เป็นพวกพ่อของห้างเทียนเซ็งตอง มีนายยิบอินซอย บุตรชายเจ้าของห้างนี้เป็นอาทิ ซึ่งเป็นผู้ดูแลกิจการ โดยมากทั้งชาวต่างประเทศ ไทย และชาวจีน ชอบส่งมาขายยังบริษัทยิบอินซอย ซึ่งเป็นบริษัทที่ซื้อแร่ได้มากกว่าบริษัทอื่น ๆ

ทั้งนี้ได้ทราบจากผู้ส่งแร่แล้วว่าบริษัทเดียวที่ซื้อตรงและมีใจ
โอบอ้อมอารีต่อลูกค้าทุกคน²⁷

บริษัทรับซื้อแร่ของนายยิบอินซอยดังกล่าวเป็นตัวแทนของบริษัทอีสเต็ลสเมลติง (The Eastern Smelting Company) ซึ่งเป็นบริษัทตัวแทนของนายทุนต่างชาติ ตั้งอยู่ที่บ้านเลขที่ 147 ถนนพหลโยธิน 1 โดยตอนแรกบริษัทนั้นตั้งขึ้นมาในนามของห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคลภายใต้ชื่อว่ายิบอินซอยแอนโก โดยตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2468 ในระยะแรกบริษัทนี้ได้ดำเนินการซื้อแร่เพื่อส่งออกไปขายให้แก่โรงงานถลุงแร่ที่ปิ้งงอย่างเดียว แต่ต่อมาก็กิจการได้ขยายจากการรับซื้อแร่เป็นการค้าในรูปของการส่งสินค้าออก เช่น แร่ ยาง ไม้สัก และสินค้าพื้นเมืองทุกชนิดที่ตลาดต่างประเทศต้องการ ส่วนการส่งสินค้าเข้ามาขายก็เริ่มจากการเป็นตัวแทนขายน้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมของบริษัทเท็กซากโก้ ต่อมาก็ขยายต่อไปถึงการเป็นตัวแทนจำหน่ายเครื่องจักรกล รถยนต์ เครื่องมือการเกษตร เครื่องเหล็ก เครื่องสุขภัณฑ์ ปู่ และการประกันภัยเป็นต้น²⁸ นอกจากนี้ยิบอินซอยแล้วบริษัทบันดินหลัมก็เป็นอีกบริษัทหนึ่งซึ่งเป็นตัวแทนของบริษัทสเตรด เทรดดิ้ง (The Strait Trading Company) โดยบริษัทสเตรดเทรดดิ้งเป็นบริษัทของนายทุนข้ามชาติอังกฤษที่ได้เข้ามาตั้งโรงงานถลุงแร่ในสิงคโปร์เมื่อปี พ.ศ. 2430 ส่วนบริษัทอีสเต็ลสเมลติงเป็นบริษัทของกลุ่มหุ้นส่วนธุรกิจชาวจีนสองกลุ่มคือ กลุ่มบริษัทโกหงวนจำกัด ซึ่งเป็นของตระกูล ณ ระนองและบริษัทเคียนหงวนจำกัด ซึ่งเป็นบริษัทหุ้นส่วนทางธุรกิจของตระกูล ณ ระนอง ได้ก่อตั้งขึ้นที่เกาะปีนังใน พ.ศ. 2451 โดยบริษัททั้งสองที่กล่าวมาจะทำกรกว้านซื้อแร่ทั่วทั้งภาคได้ไว้ได้เกือบทั้งหมดถึง 70%²⁹ ของมูลค่าการส่งออกเพื่อนำไปถลุงที่ปิ้งงและสิงคโปร์ โดยตลาดปิ้งงจะเป็นแหล่งระบายสินแร่จากหัวเมืองฝั่งตะวันตก ส่วนตลาดที่สิงคโปร์จะเป็นแหล่งระบายสินแร่จากหัวเมืองชายฝั่งตะวันออก นอกจากนี้บริษัทข้ามชาติใหญ่ ๆ ทั้งสองดังที่กล่าวมาแล้วยังมีบริษัทเอกชนชาวไทยและร้านรับซื้อแร่ของชาวไทยเชื้อสายจีนอีกมากมาย เช่น บริษัทของพระยาอรุณภระวีสุนทร ได้แก่บริษัทสหไทยเศรษฐกิจ

²⁷ กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.7 ม.26-5 ก/10 “เรื่องสภาพขนาดใหญ่” เดลิเมล์ วันที่ 14 สิงหาคม 2471.

²⁸ กรมราชโลหกิจ, ตีบุก (พระนคร : โรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช จำกัด, 2513), ไม่มีเลขหน้า. (จัดพิมพ์เป็นอนุสรณ์แด่นายยิบอินซอย), สัมภาษณ์เลาะ บิลนมาต, อายุ 72 ปี , อดีตพนักงานบริษัทยิบอินซอย, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 75 / 1 ถนนพหลโยธิน 5 เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ. 2543.

²⁹ สุรีย์ เลียงแสงทอง, การศึกษาวิเคราะห์สภาพเศรษฐกิจเมืองภูเก็ตระหว่าง พ.ศ. 2396 – 2475 (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2524), หน้า 116.

จำกัด บริษัทนี้ตั้งขึ้นมาเพื่อรับซื้อแร่ ยางพารา และส่งสินค้าเข้าออก นอกจากบริษัทต่าง ๆ ดังที่กล่าวมายังมีร้านรับซื้อแร่ของชาวจีนซึ่งเป็นร้านรับซื้อแร่รายย่อยโดยจะทำการรับซื้อแร่จากเหมืองแร่เล็ก ๆ เนื่องจากเหมืองแร่เหล่านี้ไม่ค่อยมีทุนรอนมากนัก เมื่อขุดหาแร่ได้ก็ต้องรีบขายเพื่อจะได้นำเงินทุนมาหมุนเวียนต่อไป แต่ถ้าเป็นบริษัทเหมืองแร่รายใหญ่ ๆ อย่างบริษัทอิสเตนสเมลดิงและบริษัทสเตรดเทรตดิงดังที่กล่าวมา จะเห็นได้ว่าบริษัทเหล่านี้ส่วนใหญ่จะทำการซื้อขายโดยตรงกับบริษัทต่างประเทศโดยไม่ผ่านการรับซื้อขายแร่ภายใน

แร่ดีบุกที่ผลิตได้แทบทั้งหมดทั่วภาคใต้ต้องส่งไปจำหน่ายในรูปสินแร่ที่ปิ้งและสิงคโปร์ เพื่อถลุงเป็นโลหะดีบุก สิงคโปร์จึงจัดได้ว่าเป็นตลาดแร่ดีบุกในเอเชียซึ่งมีปริมาณแร่ดีบุกมากกว่าครึ่งหนึ่งของโลก และราคาของแร่ดีบุกในตลาดสิงคโปร์ก็เป็นราคาที่ขึ้นลงตามราคาของตลาดโลกที่กรุงลอนดอนและตลาดโลกที่นิวยอร์ก ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าตลาดแร่ในยุโรปและอเมริกาซึ่งเป็นประเทศผู้ใช้ดีบุกจะเป็นผู้ควบคุมราคาปริมาณของแร่ซึ่งมีผลทำให้เศรษฐกิจการค้าขายยัตว ตามแหล่งที่มีการทำเหมืองแร่และตามตัวเมืองต่าง ๆ ที่เป็นตลาดกลางขนถ่ายแร่เพื่อไปถลุงยังสิงคโปร์และปิ้งดังกล่าว

4.2.2 การค้ายางพารา

ยางพาราถือได้ว่าเป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของภาคใต้ ภาคใต้ฝั่งตะวันออกเริ่มปลูกยางพารามาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2451³⁰ ขณะนั้นเป็นช่วงที่มหาอำนาจตะวันตกกำลังคุกคามภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงทำให้รัฐบาลมีนโยบายกีดกันชาวตะวันตกโดยเฉพาะอังกฤษ ซึ่งขณะนั้นได้แสดงท่าทีอย่างเปิดเผยในการขยายอิทธิพลเข้ามาในภาคใต้ของไทย รัฐบาลจึงได้ยกเลิกนโยบายสงวนพื้นที่สองข้างทางรถไฟ ด้วยการเปิดโอกาสให้กุลิจีนสร้างทางรถไฟมีสิทธิเท่าเทียมกับชาวไทยทุกประการในการถือครองที่ดินทำกิน ถึงแม้ว่าในช่วงดังกล่าวจะตรงกับสมัยรัชกาลที่ 6 ซึ่งถือได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นของลัทธิชาตินิยมสมัยใหม่ ด้วยการที่ผู้ปกครองได้กระโดดลงมาต่อต้านบทบาทของชาวจีนด้วยพระราชกฤษฎีกาต่าง ๆ ตลอดจนพระราชบัญญัติที่เกี่ยวกับการเมืองการปกครองหลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติแปลงสัญชาติ ร.ศ. 130 พระราชบัญญัติเนรเทศคนเข้าเมือง ร.ศ. 131 พระราชบัญญัติเชื้อชาติ พ.ศ. 2456 และพระราชบัญญัติสมาคม พ.ศ. 2457 หรือแม้แต่การจัดตั้ง

³⁰ พิสมัย นันทแสง, "ระบบเทศบาลกับผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจมณฑล นครศรีธรรมราช พ.ศ. 2439 – 2476", (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2536), หน้า 170.

สภาเผยแพร่พาณิชย์ และระบบสหกรณ์ขึ้นมาครั้งแรกในประเทศไทย แต่การเคลื่อนไหวดังกล่าวก็เป็นเพียงกุศโลบายทางการเมืองและการรณรงค์โฆษณาชวนเชื่อ เพื่อเบี่ยงเบนความสนใจไม่ให้คนที่อ่านออกเขียนได้ในสมัยนั้นให้ความสนใจเกี่ยวกับระบบการปกครองแบบสาธารณรัฐในประเทศมากกว่าเป้าหมายอื่น ส่วนทางด้านกรปฏิบัติจริงนั้น กล่าวได้ว่าตลอดสมัยรัชกาลที่ 6 รัฐบาลยังคงให้การส่งเสริมบทบาททางเศรษฐกิจของชาวจีนอย่างต่อเนื่อง แม้แต่รัชกาลที่ 6 เองก็ยังทรงดำรงสในที่ประชุมเสนาบดี อย่างตรงไปตรงมาในปีพ.ศ. 2456 ว่า

คนเข้าเมืองที่เรารารถนาคือ คนงาน สยามยังมีแผ่นดิน
ว่างเปล่าอยู่มากและมีพลเมืองน้อย ถ้าจะทำความเจริญให้
ประเทศและทำให้แผ่นดินไทยมีค้ำยั้งขึ้นแล้วเมืองไทยยังต้องการ
คนงานอยู่อีกมาก³¹

เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายที่จะใช้ทุนจีนโพ้นทะเลเป็นเครื่องมือสำคัญในการสกัดกั้นอิทธิพลของอังกฤษ ไม่ให้ขยายตัวเข้ามาลงทุนบุกเบิกที่ดินสองข้างทางรถไฟสายใต้ โดยเฉพาะตั้งแต่บริเวณชุมทางหาดใหญ่จนจรดพรมแดนมลายู ซึ่งขณะนั้นอังกฤษได้แสดงท่าทีสนใจอย่างเปิดเผย ดังนั้นรัฐบาลจึงได้ร่วมมือกับนายทุนชาวจีนแคะ ซึ่งเป็นผู้รับเหมาร้างทางรถไฟสายใต้ – กรุงเทพฯ (The Bangkok – Southern Railway Construction Co.) ซึ่งขณะนั้นกำลังดำเนินการก่อสร้างโครงการทั้งหมดอยู่ ซึ่งจะแล้วเสร็จระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 (พ.ศ.2457 – 2462)

โดยนายทุนชาวจีนแคะกลุ่มดังกล่าวได้ระดมทุนตั้งบริษัทสวนยางขนาดใหญ่ขึ้นมาสองบริษัทคือ Jeng Plantation The Jeng Co. และ The Wae Chang Yen Plantation Co. สำหรับรับทุนที่ระดมมาในครั้งแรกในปี พ.ศ. 2460 มีมูลค่ากว่า 6 ล้านบาท³² โดยธนาคาร Yat Lae Bank

วิธีการทำสวนยางของบริษัททั้งสองมีลักษณะดังนี้ คือ ได้มีการจ้างแรงงานชาวจีนแคะส่วนใหญ่ ซึ่งเคยเป็นกสิกรสร้างทางรถไฟสายใต้ แต่มีความประสงค์ไม่อยากจะกลับบ้านเกิดเมืองนอนของตนให้เข้ามาเป็นลูกจ้างของบริษัท โดยบริษัท Jeng Plantation The Jeng Co ได้จ้างคนงานเหล่านี้เพื่อบุกเบิกทำสวนยางในพื้นที่ประมาณ 30, 000 ไร่ ตรงบริเวณรอยต่อระหว่างอำเภอหาด

³¹ กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.6 กษ. 15 .1 / 3 เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 6 กระทรวงเกษตราธิการ “ เรื่องพระราชบัญญัติคนเข้าออก พ.ศ. 2456 “,

³² Phuwadol Songprasert .“The Development of Chinese Capital in Southern Siam . 1868 - 1932’. ph.D. Thesis, Monash University , 1986 .pp 349-350.

ใหญ่กับคลองแวง ส่วนบริษัท The Wae Chang Yen Plantation Co. ได้ทำการสร้างสวนยางพารา ขนาดพื้นที่ประมาณ 20,000 ไร่ ตรงบริเวณรอยต่อระหว่างตำบลปาดังเบซาร์และอำเภอสะเตาะ³³

นอกจากนี้บริษัททั้งสองยังได้ระดมแรงงานชาวจีนแคะจากอาณานิคมของอังกฤษและ ฮอลันดาเข้ามาทำสวนยางพาราในประเทศไทย เช่นเดียวกับพวกกุลีจีนดังที่กล่าวมา และยังมีดี จ่ายเงินทุนให้กับผู้ที่ เป็นลูกจ้างของบริษัทเพื่อบุกเบิกสร้างสวนยางพาราในบริเวณพื้นที่อื่น ๆ นอกจากบริเวณจับจองของแต่ละบริษัท ซึ่งได้รับการอนุมัติโดยตรงจากรัฐบาลในขณะนั้น โดยได้มีการ แบ่งสวนยางให้ลูกจ้างชาวจีนแคะแต่ละรายเข้าครอบครองเป็นเจ้าของครึ่งหนึ่งตามสัญญาที่ได้ทำ กับบริษัท³⁴

อนึ่ง เพื่อเป็นข้ออ้างในการบอกรับปิดการขอสัมปทานสร้างสวนยางพาราขนาดใหญ่ของ อังกฤษและนายทุนตะวันตกอื่น ๆ ในภาคใต้ ในปี พ.ศ. 2463 รัฐบาลจึงได้มีคำสั่งถึงสมุหเทศาภิบาลมณฑลต่าง ๆ ทั่วภาคใต้ให้อนุญาตชาวจีนทุกคนที่ไม่ได้อ้างตัวเป็นคนในบังคับชาว ตะวันตกสามารถจับจองที่ดินทำสวนยางพาราได้ไม่เกินคนละ 100 ไร่³⁵ โดยให้ทางราชการขออนุญาตให้ผู้ขอเหล่านี้แต่ละรายให้เสร็จสิ้นภายในเวลาเพียง 1 วัน หากชาวจีนคนไหนต้องการสร้าง สวนยางในพื้นที่มากกว่า 500 ไร่ ขึ้นไป ขอให้ทำเรื่องยื่นต่อนายอำเภอของแต่ละพื้นที่ ซึ่งจะเป็นผู้ นำเรื่องดังกล่าวขออนุมัติอีกครั้งจากสมุหเทศาภิบาลมณฑลแต่ละแห่ง โดยจะทราบผลอนุมัติภายในเวลาไม่เกิน 2 – 3 เดือน³⁶

จากการประกาศใช้นโยบายระดมทุนชาวจีนโพ้นทะเลจากประเทศข้างเคียงเข้ามาทำสวนยางพาราดังกล่าว ในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 เมื่อเส้นทางรถไฟสายใต้มาบรรจบกับเส้นทาง

³³ ภูวดล ประเสริฐ, ทุนสิงคโปร์การผูกขาดตลาดยางพาราและทรงตีบุกไทย (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535), หน้า 71.

³⁴ ภูวดล ประเสริฐ, ทุนสิงคโปร์การผูกขาดตลาดยางพาราและทรงตีบุกไทย (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535), หน้า 71.

³⁵ ภูวดล ประเสริฐ, “บูรณาการแห่งชาติและการดำรงความเป็นจีนในบริบทของประวัติศาสตร์ภาคใต้”, เอเชียปริทัศน์ (8 มกราคม – เมษายน 2530), หน้า 62 .

³⁶ ภูวดล ประเสริฐ, ทุนสิงคโปร์การผูกขาดตลาดยางพาราและทรงตีบุกไทย (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535), หน้า 71.- 72 .

รถไฟของสหพันธรัฐมลายูแล้วก็ได้มีกลุ่มชาวจีนกลุ่มใหม่ ซึ่งเคยมีประสบการณ์ในฐานะเจ้าของสวนยางขนาดเล็ก หรือในฐานะลูกจ้างสวนยางเดิมจากหัวเมืองมลายูและดินแดนที่เป็นอาณานิคมของเนเธอร์แลนด์ ได้อพยพเข้ามาจับจองที่ดินเพื่อบุกเบิกสร้างสวนยางพาราตามสองข้างทางรถไฟสายใต้เป็นจำนวนมากตั้งแต่บริเวณชายแดนจังหวัดยะลา นราธิวาส ปัตตานี สงขลา และชุมทางทุ่งสง ขณะที่ชาวจีนแคะส่วนใหญ่จะสร้างสวนยางใกล้กับชายแดนมลายูของอังกฤษ เช่น ในบริเวณอำเภอเบตง จังหวัดยะลา อำเภอหาดใหญ่ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา และอำเภอหรือเสาะจังหวัดนราธิวาส

ผลจากการดำเนินนโยบายของรัฐบาลตั้งที่กล่าวมาทำให้เนื้อที่การทำสวนยางพาราในภาคใต้ เพิ่มขึ้นจากประมาณ 109,000 ไร่ ในพ.ศ. 2460 เพิ่มเป็นประมาณ 886,000 ไร่ ในพ.ศ. 2471 และเป็นประมาณ 2,710,000 ไร่ ในปี พ.ศ. 2484³⁷

ขณะเดียวกันเมื่อมีการทำสวนยางพาราขึ้นมาก็ต้องมีตลาดรองรับ เพราะฉะนั้นปริมาณยางพาราที่ผลิตได้แทบทั้งหมดจึงต้องระบายออกสู่ตลาดต่างประเทศ โดยมีสิงคโปร์และปีนังเป็นฐานรวบรวมและระบายออกสู่ตลาดต่างประเทศ ซึ่งอยู่ภายใต้การดูแลของบริษัทตันกาเกี (Tan Kah Kee & Co.) ตั้งแต่สมัยหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 เป็นต้นมา

สำหรับการทำธุรกิจผูกขาดยางพาราในประเทศไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2463 ตันกาเกีเริ่มต้นด้วยการขยายทุนเข้ามาครอบงำตลาดภายในและการส่งออกยางพาราด้วยการตั้งบริษัทยางพาราขึ้นมา 3 บริษัท ในเวลาใกล้เคียงกัน คือ บริษัทน้ำเตียม จำกัด (บริษัทสยามปักซีใต้ จำกัด) บริษัทใต้ ต้อง จำกัด และบริษัทน้ำไถ่ จำกัด (บริษัทไทยปักซีใต้ จำกัด) ซึ่งต่อมาบริษัททั้งสามก็ถูกยุบรวมเข้าเป็นบริษัทเดียวกัน คือ บริษัทเต็กบี่ห้าง จำกัด โดยมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่หาดใหญ่

ในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 นับได้ว่าเป็นช่วงที่การทำสวนยางพาราได้มีการขยายตัวอย่างจริงจัง และรวดเร็วมากขึ้น โดยการขยายตัวของยางพาราในช่วงนี้มีผลมาจาก ความนิยมการปลูกยางพาราในช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่ 1 ซึ่งต้นยางส่วนใหญ่ เพิ่งให้ผลผลิต อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าในช่วงระยะเวลาดังกล่าวจะอยู่ในช่วงที่ราคายางตกต่ำเนื่องจากประเทศผู้ใช้อย่างพารารายใหญ่ได้หันมาใช้ยางสังเคราะห์แทนยางธรรมชาติมากขึ้น จึงทำให้ราคายางธรรมชาติมีราคาคงต่ำ อย่างไรก็ตามในช่วงระยะเวลาดังกล่าว เฉลี่ยแล้วชาวสวนยางก็ยังขายยางได้ราคาสูงโดยราคายาง

³⁷ ภูวดล ประเสริฐ, ทุนสิงคโปร์การผูกขาดตลาดยางพาราและทองดีบุกไทย

(กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535), หน้า 75.

แผ่นรมควันในช่วงดังกล่าว ซึ่งมีการซื้อขายกันในบริเวณอำเภอหาดใหญ่ มีราคาสูงถึงกิโลกรัมละ 3 บาท³⁸ ซึ่งถือได้ว่ามีราคาดีมากเมื่อเปรียบเทียบกับค่าของเงินจำนวนนี้กับค่าครองชีพในระยะเวลาดังกล่าว จึงเป็นเหตุจูงใจให้ชาวบ้านบุกเบิกป่าเพื่อปลูกยางกันมากขึ้น แต่ในช่วงดังกล่าวยางพาราได้ผูกติดกับปัจจัยทางด้านราคาเป็นอย่างมาก โดยเมื่อใดที่ภาวะการค้ายางในตลาดโลกไม่ดีกิจการยางพาราก็จะตกต่ำตามไปด้วย เช่น ในช่วง พ.ศ. 2467 ราคายางได้ตกต่ำลงเป็นกิโลกรัมละ 1.29 บาท ต่อมาใน พ.ศ. 2468 ราคายางกลับเพิ่มขึ้น เป็นกิโลกรัมละ 2.26 บาท หลัง พ.ศ. 2468 การค้ายางของไทยกลับตกต่ำลงไปอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งตลาดการค้ายางในภาคใต้โดยเฉพาะที่หาดใหญ่ ในช่วงนี้ราคาของยางพาราจะมีความเคลื่อนไหวขึ้นลงเป็นอย่างมาก ดังจะเห็นได้จากใน ปี พ.ศ. 2469 ราคาของเฉลี่ย กิโลกรัมละ 1.54 บาท แต่ในบางเดือนราคาของได้ลดลงเหลือถึงกิโลกรัมละ 25 สตางค์³⁹ ซึ่งทำให้ชาวสวนยางและพ่อค้าปรับตัวตามแทบไม่ทัน

ต่อมาระหว่างปี พ.ศ. 2472 – 2475 การผลิตยางพารา ก็ต้องหยุดชะงักลงชั่วคราวเนื่องจากเกิดภาวะเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลกจึงทำให้ราคาของยางพาราตกต่ำตามภาวะเศรษฐกิจโลก ปริมาณการผลิตมีเกินความต้องการของตลาดโดย ในช่วง พ.ศ. 2473 – 2474 จำนวน ผลผลิตยางทั่วโลกมีถึงประมาณ 500,000 ตัน ทำให้ราคาเฉลี่ยของยางในตลาดสิงคโปร์ลดลงเหลือเพียงไม่กี่สตางค์ ต่อ 1 กิโลกรัม เช่น ใน พ.ศ. 2474 ราคาของในตลาดสิงคโปร์ลดลงเหลือเพียงกิโลกรัมละ 15 เซ็นต์ หรือเท่ากับ 1.01 บาท⁴⁰ และในปี พ.ศ. 2475 ราคาได้ลดลงไปอีกโดยราคาที่ซื้อขายกันในภาคใต้ในปีนี้ตกต่ำที่สุดตั้งแต่มีการประกอบอาชีพทำสวนยางพาราในประเทศไทย คือลดลงเหลือเพียงกิโลกรัมละ 13 สตางค์ จึงทำให้กิจการสวนยางพาราได้รับความกระทบกระเทือนอย่างหนัก จนถึงกับทำให้เจ้าของสวนยางในภาคใต้ตลอดจนถึงลูกจ้างในสวนยางเหล่านี้ต่างตกอยู่ในภาวะเดือดร้อนซึ่งในช่วงนี้เจ้าของสวนยางบางรายถึงกับหยุดกรีดยางหยุดปลูกยาง

³⁸ ประเทือง ดลกิจ และ สวิส เสนาะกุล, “การส่งเสริม และการพัฒนาสวนยาง.” (หาดใหญ่ : ศูนย์วิจัยยางหาดใหญ่, 2525), หน้า 1. (เอกสารโรเนียว).

³⁹ ประเทือง ดลกิจ และ สวิส เสนาะกุล, “การส่งเสริม และการพัฒนาสวนยาง.” (หาดใหญ่ : ศูนย์วิจัยยางหาดใหญ่, 2525), หน้า 1. (เอกสารโรเนียว).

⁴⁰ วีรณัฐ วจนวารีรัตน์, “การปลูกแทนกับการพัฒนาสวนยางของประเทศไทย.” (วิทยานิพนธ์ ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัยธรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2517), หน้า 15.

ความตกต่ำของราคายางในช่วงดังกล่าวก็ได้ส่งผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้องกับกิจการสวนยางพาราและตลอดจนถึงฝ่ายรัฐบาลด้วย เนื่องจากรัฐบาลได้มีรายได้จากกิจการสวนยางพาราด้วย โดยเป็นรายได้ในรูปของภาษีอากร ทั้งภาษีที่ดิน ภาษีการค้า และภาษีศุลกากร ซึ่งต่อมาเมื่อราคายางตกต่ำลงมากเช่นนี้ จึงมีส่วนทำให้รายได้ของรัฐบาลที่ควรจะได้รับก็มีอันต้องตกต่ำตามลงมาด้วย ดังนั้นเพื่อเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมอาชีพการทำสวนยางโดยเฉพาะการปรับปรุงทางด้านพันธุ์ยางเพื่อเป็นการเพิ่มผลผลิตต่อไร่ให้สูงขึ้น รัฐบาลจึงได้ก่อตั้งแผนกยางขึ้นมาในกระทรวงเกษตรธิการกล่าวคือใน พ.ศ. 2476 ได้มีการจัดตั้งแผนกยางขึ้นและต่อมาก็ได้ขยายงานเป็นกองการยาง พร้อมกันนั้นก็ได้มีการจัดตั้งสถานีทดลองเกี่ยวกับยางพาราขึ้นในจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคใต้ซึ่งสถานีทดลองเกี่ยวกับยางพาราในภาคใต้ที่มีบทบาทและสำคัญมากที่สุดก็คือ สถานีทดลองกสิกรรมภาคใต้ ที่ตำบลคองหงส์ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2476⁴¹

สถานีทดลองกสิกรรมภาคใต้ นับได้ว่าเป็นสถานีทดลองยางพาราแห่งแรกของประเทศไทย ซึ่งต่อมาได้พัฒนาก้าวหน้ายกระดับขึ้นเป็น ศูนย์วิจัยยางซึ่งทำหน้าที่ทำการทดลองค้นคว้าวิจัยเกี่ยวกับพืชและสัตว์และส่งเสริมให้คำแนะนำแก่เกษตรกรโดยพืชที่สถานีทดลองเน้นหนักก็คือยางพารา⁴² เพราะว่ายางพาราเป็นพืชหลักที่เกษตรกรส่วนใหญ่ในภาคใต้ยึดเป็นอาชีพในขณะนั้น สำหรับเจ้าหน้าที่หรือนักวิชาการที่ปฏิบัติงานในสถานีทดลองกสิกรรมภาคใต้ในสมัยนั้นนอกจากจะทำหน้าที่ทำการทดลองค้นคว้าแล้ว ยังทำหน้าที่ปรับปรุงทางด้านพันธุ์ยางพาราที่ปลูกใหม่ด้วย โดยการคัดเลือกพันธุ์พื้นเมืองที่มีลักษณะดีมารวมไว้ แล้วคัดเลือกพันธุ์ที่เหมาะสมจะส่งเสริมแนะนำให้เกษตรกรปลูกและคัดเลือกไว้เป็นพ่อพันธุ์และแม่พันธุ์เพื่อทำการผสมพันธุ์ใหม่ที่ดีกว่า ขณะเดียวกันก็จะซื้อเมล็ดพันธุ์ยางและกิ่งตายางพันธุ์ดีจากต่างประเทศเข้ามาปลูกและขยายพันธุ์ในสถานีทดลอง เพื่อแจกจ่ายและจำหน่ายให้แก่ชาวสวนยางด้วย

ในระยะเวลาเดียวกันนี้คือในช่วง พ.ศ. 2477 ได้เกิดภาวะราคายางตกต่ำทั่วโลก โดยราคายางในขณะนั้นได้ลดลงเหลือกิโลกรัมละ 7 สตางค์ เนื่องจากผลผลิตยางพารามีมากเกินไปเกินความต้องการของตลาด จึงทำให้ชาวสวนยางบางคนได้หันมาโค่นต้นยางทิ้ง แล้วหันมาปลูกมะพร้าว

⁴¹ วิจิต กาฬกาญจน์, นโยบายการผลิตและการค้ายางพาราในภาคใต้ของไทย พ.ศ. 2444 – 2503 (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528), หน้า 111.

⁴² ประเทือง ดลกิจ และ สวิส เสนาะกุล, "การส่งเสริมและการพัฒนาสวนยาง." (หาดใหญ่ : ศูนย์วิจัยยางหาดใหญ่, 2525), หน้า 1. (เอกสารโรเนียว).

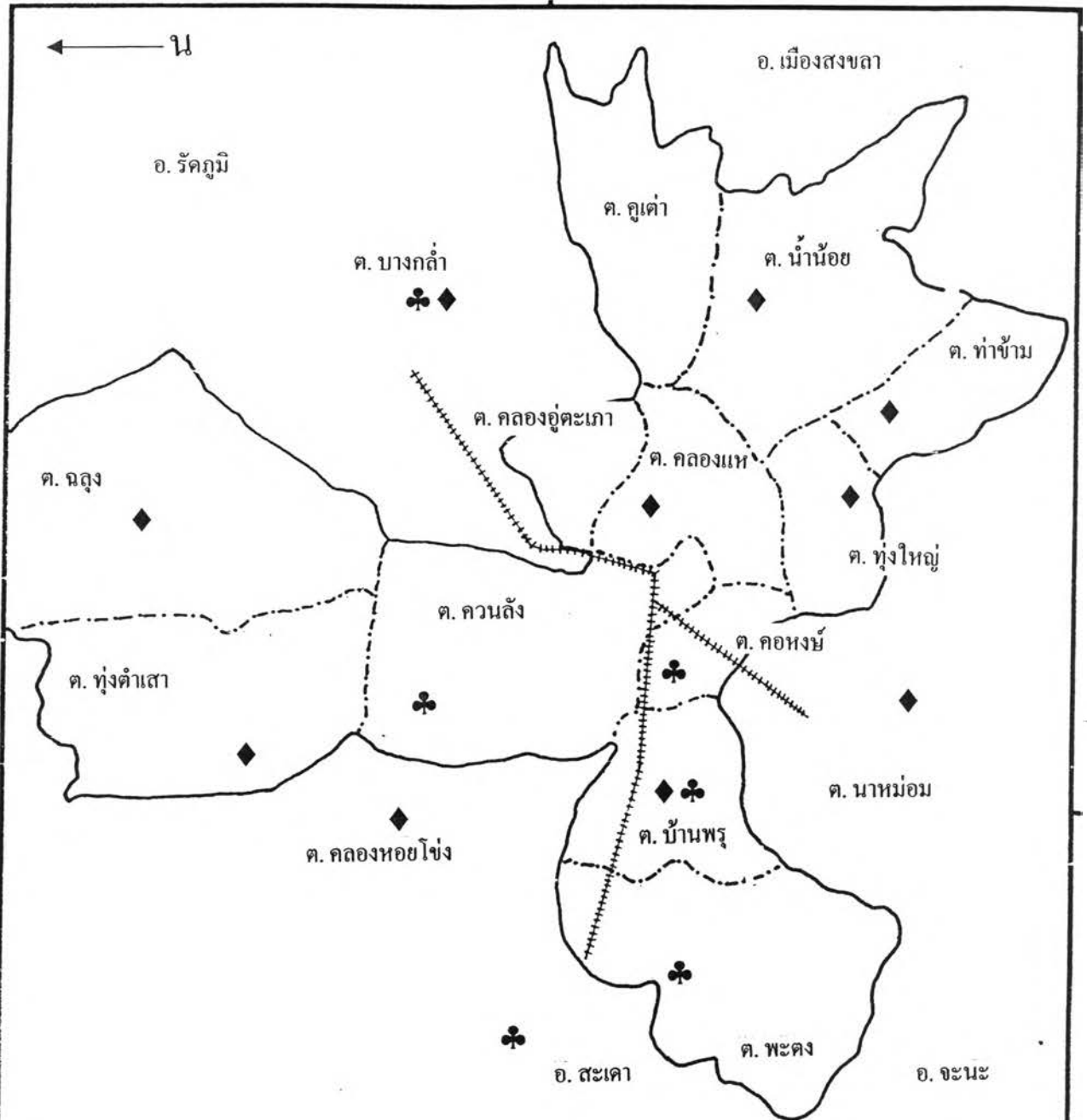
แทนกันมากขึ้น หรือไม่ก็หันไปประกอบอาชีพอื่นแทน จนทำให้ทางฝ่ายรัฐบาลต้องยื่นมือเข้ามาเกี่ยวข้องกับด้วยการขอเข้าเป็นสมาชิกในภาคีความตกลงควบคุมยางพาราระหว่างประเทศ (International Rubber Restriction Agreement) ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2477 เพื่อตกลงกันในระหว่างประเทศผู้ผลิตยางพาราว่าประเทศใดควรจะผลิตเท่าใด และส่งเป็นสินค้าออกเท่าใดโดยแบ่งเป็นเปอร์เซ็นต์ของยางที่ประเทศผู้ผลิต ผลิตได้ทั้งหมดในระยะสั้นและระยะยาวเพื่อรักษาเสถียรภาพของยางพาราซึ่งทำให้ชาวสวนยางพาราเริ่มหันมาปลูกยางพารากันอีกโดยในช่วงนี้พื้นที่ปลูกยางพาราได้มีการขยายตัวมากขึ้นโดยมีจำนวนเกือบสองล้านไร่และผลจากการเข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงควบคุมจำกัดยางระหว่างประเทศในครั้งนี้ประเทศไทยก็ได้ออกพระราชบัญญัติควบคุมจำกัดยางพระพุทธศักราช 2477

พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดวิธีการควบคุมการปลูกยางการทำยางและการส่งยางพาราออกนอกประเทศตามบทบัญญัติแห่งสัญญาจำกัดยางระหว่างประเทศ ซึ่งทางฝ่ายประเทศผู้ผลิตได้ตกลงกำหนดโควตาให้ประเทศต่าง ๆ ผลิตและส่งออกได้ตามโควตาของตน โดยมีประเทศอังกฤษเป็นตัวตั้งตัวตีในการดำเนินการจำกัดยาง โดยให้ประเทศไทยมีโควตาส่งออกยางเป็นจำนวน 40,000 ตัน และในขณะเดียวกันก็มีการตกลงให้ไทยปลูกยางใหม่ได้โดยไม่เกินปีละ 77,500 ไร่⁴³ ซึ่งไม่มีประเทศใดได้รับสิทธิ์นี้นอกจากประเทศไทย นอกจากนี้ประเทศไทยยังได้ออกคู่มือกำกับการขายยาง ตามข้อตกลงโดยให้นักเรียนที่เรียนจบจากโรงเรียนประโยคประถมศึกษา กสิกรรม ที่ตำบลคอหงส์มาเป็นผู้ดำเนินงานควบคุมการออกคู่มือ และควบคุมการขายยางของพ่อค้ายางโดยเจ้าพนักงานพวกนี้มีชื่อเรียกกันโดยทั่วไปว่า นายยาง⁴⁴

หลังจากมีพระราชบัญญัติควบคุมจำกัดยางระหว่างประเทศ ตั้งแต่ พ.ศ. 2477 – 2484 ทำให้การผลิตยางมีปริมาณที่แน่นอน คุณภาพของยางก็ดีขึ้น ราคาขายธรรมชาติก็มีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น โดยความสำเร็จในการจำกัดโควตาดังกล่าวทำให้ราคาขายค่อย ๆ ดีขึ้นตามลำดับ เช่น ราคาขายแผ่นรมควันจำหน่ายได้สูงถึงกิโลกรัมละ 1 บาท นอกจากนี้ในปี พ.ศ. 2477 ปริมาณการผลิตและการส่งออกมีจำนวนถึง 23,156 ตัน และในปี พ.ศ. 2484 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายของการจำกัดยางก็เพิ่มขึ้นเป็น 49,086 ตัน

⁴³ นันดา แก้วสุวรรณ, "พัฒนาการของการผลิตและการค้ายางพาราในภาคใต้ของประเทศไทย พ.ศ. 2488 – 2516", (วิทยานิพนธ์ ปริญญาโท สาขาประวัติศาสตร์ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2537), หน้า 36.

⁴⁴ สงบ ส่งเมือง, "วิวัฒนาการเศรษฐกิจภาคใต้", เศรษฐศาสตร์การเมือง 6 (ตุลาคม 2529 – มีนาคม 2530), หน้า 70.



๑๐.แผนที่แสดงแหล่งแร่และการทำสวนยางในอำเภอหาดใหญ่
สัญลักษณ์
 ◆ แหล่งแร่ ♣ สวนยางพารา
 เส้นแบ่งเขตตำบล ----- เส้นทางรถไฟ ++++++

ที่มา ปรับปรุงจากแผนที่อำเภอหาดใหญ่ ในหนังสืออำเภอหาดใหญ่จังหวัดสงขลา ๒๕๑๘

ต่อมาเมื่อการปลูกยางพาราได้แพร่หลายไปสู่พื้นที่ต่าง ๆ ทั่วภาคใต้และศูนย์กลางการค้า ยางพาราก็ได้ย้ายมาอยู่ที่หาดใหญ่ ซึ่งการที่จะพิจารณาว่าแหล่งใดจะเป็นศูนย์กลางการค้าที่สำคัญทางภาคใต้นั้น ต้องพิจารณาจากปัจจัยสำคัญหลาย ๆ อย่างประกอบเข้าด้วยกัน เช่น บริเวณความหนาแน่นของเนื้อที่สวนยางโดยเฉพาะพื้นที่บริเวณรอบนอกอำเภอหาดใหญ่ เช่น ตำบลบ้านพรุ ตำบลพะตง ตำบลทุ่งลุง ตำบลคลองแงะ⁴⁵ ตำบลบางกล้า ตำบลควนลัง⁴⁶ และพื้นที่ส่วนใหญ่ของบริเวณอำเภอสะเดา โดยสวนยางมีเนื้อที่ประมาณ 50,000 ไร่ขึ้นไป⁴⁷ สถาบันให้บริการทางการเงินในแหล่งนั้น ๆ และสิ่งที่สำคัญ ก็คือ จะต้องเป็นแหล่งที่มีการคมนาคมไปมาได้โดยสะดวก เมื่อพิจารณาจากปัจจัยประกอบทั้ง 3 ประการแล้ว ถือได้ว่าหาดใหญ่ เป็นศูนย์กลางการค้าที่ใหญ่ที่สุดของภาคใต้โดยหาดใหญ่ เป็นแหล่งศูนย์กลางที่มีเนื้อที่สวนยางหนาแน่นที่สุดในภาคใต้ เป็นเมืองศูนย์กลางการค้าที่มีสถาบันการเงินหลายแห่ง เป็นชุมทางรถไฟ ปริมาณยางที่ผลิตได้ก็มากและมีคุณภาพชั้นดี ทำให้ผู้ปลูกได้รับราคาดีเมื่อเทียบกับที่อื่น ๆ

นอกจากนี้ จำนวนผู้รับซื้อยางตั้งเป็นร้านค้า อยู่ในตัวเมืองหาดใหญ่มีมากกว่า 25 ราย และมีบริษัทส่งออกยางใหญ่ ๆ ถึง 5 บริษัท คือ บริษัทเด็กบั้งน้ำ จำกัด บริษัทสินไทย จำกัด บริษัทไทยประสิทธิ์จำกัด บริษัทกรุงแสง จำกัด และบริษัทประธานยาง จำกัด⁴⁸ โดยบริษัทต่าง ๆ เหล่านี้มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่หาดใหญ่ ยางพารานอกจากผลิตได้มากที่หาดใหญ่แล้วยังมีการส่งมาจากจังหวัดใกล้เคียงที่มีเขตติดต่อกับจังหวัดสงขลา เช่น จังหวัดสตูล พัทลุง นราธิวาส ยะลา สุราษฎร์

⁴⁵ ประเทือง ตลกกิจ และ สวิส เสนาะกุล, "การส่งเสริมและการพัฒนาสวนยาง." (หาดใหญ่ : ศูนย์วิจัยยางหาดใหญ่ , 2525), หน้า 1. (เอกสารโรเนียว). สัมภาษณ์ เพ็ญม เทอดรัตนานนท์, อายุ 81 ปี , อาชีพทำสวนยาง, สัมภาษณ์ที่บ้านควนซี้แรด หมู่ 6 ต. พะตง อ.หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2543..

⁴⁶ สัมภาษณ์ พระครูวิมล ปัญญาสาร, อายุ 78 ปี, เจ้าคณะอำเภอบางกล้า, สัมภาษณ์ที่วัดยุงทอง ต.ท่าช้าง อ.บางกล้า จ.สงขลา เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ.2543

⁴⁷ ภูตล ทรวงประเสริฐ, "ทุนเงินในภาคใต้ : บทวิเคราะห์เฉพาะยุคสมบูรณาญาสิทธิราชย์" เศรษฐกิจศาสตร์การเมือง 6 (ตุลาคม 2529 – มีนาคม 2530), หน้า 100.

⁴⁸ สุวรรณ ทิพยกุล , "วิเคราะห์ตลาดยางธรรมชาติของประเทศไทย." (ศูนย์วิจัยการยาง หาดใหญ่ เอกสารฉบับที่ 73 ธันวาคม 2518)(เอกสารโรเนียว)

ธานี ตรังและนครศรีธรรมราช⁴⁹ ทั้งนี้เพราะเกี่ยวกับค่าขนส่งและความจุใจในด้านราคาซึ่งนอกจากจะส่งทางเรือโดยผ่านทางท่าเรือที่สงขลาแล้วยังส่งออกทางปาดังเบซาร์โดยทางรถไฟและทางรถยนต์ผ่านอำเภอสะเดาเข้าสู่มาเลเซีย ศูนย์กลางการค้าขนาดใหญ่จึงถือได้ว่าเป็นตลาดกลางของการค้าอาหารที่ใหญ่ที่สุดของเมืองไทยโดยราคาย่างทุกประเภทที่ตลาดแห่งนี้ปรกติจะสูงกว่าราคาย่างในตลาดอื่น ๆ ภายในประเทศเพราะเป็นแหล่งต้นตอในการกำหนดราคาย่างและการขนส่งยางไปสู่ตลาดโลกซึ่งสามารถทำได้ 3 ทางคือ ทางรถไฟไปสู่มาเลเซียและสิงคโปร์ ทางรถยนต์เข้าสู่มาเลเซีย และทางเรือจากท่าเรือสงขลาตามที่กล่าวมา

โครงสร้างการค้าขนาดใหญ่ แบ่งออกได้เป็น 3 ระดับคือ

1. ระดับหมู่บ้าน มีอยู่ 2 พวกคือ

1.1 พ่อค้าเร่ คือ พ่อค้าที่ตระเวน ไปซื้อขายตามบ้าน ตามสวน ของชาวสวนยาง พ่อค้าเร่บางคนเป็นตัวแทนของพ่อค้าย่อยตามหมู่บ้านหรือพ่อค้าในเมืองโดยรับเงินทุนจากพ่อค้าเหล่านั้นแต่บางคนก็ดำเนินการค้าโดยอิสระวิธีดำเนินการของพ่อค้าเร่คือตระเวนเข้าไปรับซื้อขายจากชาวสวนยางโดยใช้วิธีการเดินเท้าหรือใช้รถจักรยาน เมื่อซื้อขายแล้วก็จะหาหรือบรรทุกจักรยานไปส่งที่ร้านค้าย่อยในหมู่บ้านหรือพ่อค้าในเมืองสำหรับราคาซื้อขายนั้นพ่อค้าจะเป็นผู้กำหนดเอง ซึ่งชาวสวนยางมักจะเป็นฝ่ายเสียเปรียบเพราะไม่รู้ราคาที่แท้จริง

1.2 พ่อค้าย่อยประจำหมู่บ้าน โดยสวนใหญ่พ่อค้าเหล่านี้จะตั้งร้านรับซื้อขายในหมู่บ้านโดยรับซื้อขายทั้งจากชาวสวนยางและจากพ่อค้าเร่แล้ว จึงนำไปขายต่อให้แก่พ่อค้าในเมืองหรือพ่อค้าส่งออก

2. พ่อค้าคนกลางในเมือง เป็นกิจการค้าขนาดใหญ่มีทั้งทุนรอนในการดำเนินการและทำหน้าที่รับซื้อขายทุกประเภททั้ง ยางแผ่นดิบ ชี้อยาง และเศษยาง แล้วนำไปขายให้แก่พ่อค้าในเมือง หรือพ่อค้าส่งออก เช่น ร้านรับซื้อขาย ของหลวงประธานราษฎรนิกร (จุเอ็งหงวน) ซึ่งเป็น

⁴⁹สุวรรณ ทิพยกุล, การศึกษาเบื้องต้น เรื่องสถานการณ์ ยางธรรมชาติของประเทศไทย ในปัจจุบัน (พระนคร : กองเศรษฐกิจการเกษตรสำนักงานปลัดกระทรวงเกษตร กระทรวงเกษตร, 2512) หน้า 39.

นายทุนชาวสงขลาที่ได้มาตั้งร้านรับซื้อยางที่หาดใหญ่ ขณะเดียวกันก็เป็นผู้ปล่อยเงินกู้ให้แก่เกษตรกรชาวหาดใหญ่ด้วย⁵⁰ หรือร้านโหวงซุ่นเฮงซึ่งมีเจ้าของเป็นชาวจีนแต่ใจ⁵¹

3. พ่อค้าส่งออก จะดำเนินการใน 2 ระดับคือ

3.1 ตั้งเป็นบริษัทรับซื้อยางทุกประเภทจากเจ้าของสวนยางขนาดใหญ่ รวมทั้งจากพ่อค้าย่อยและพ่อค้าคนกลางในเมืองโดยผู้ค้ายางส่วนใหญ่จะเป็นนายทุนชาวจีนจากสิงคโปร์และมลายู ได้เข้ามาตั้งบริษัทค้ายางที่หาดใหญ่ และจังหวัดอื่น ๆ ในภาคใต้ เช่น บริษัทยางไทย ปักซีโต้ จำกัด บริษัทสินไทย จำกัด บริษัทไทยประสิทธิ์ จำกัด บริษัทกรุงแสง จำกัด บริษัทประธานยาง จำกัด บริษัทอีสเอเชียติก จำกัด โดยกลุ่มควบคุมการส่งยางออกประมาณร้อยละ 55 % ของปริมาณยางส่งออกทั้งหมดและกลุ่มที่ใหญ่ที่สุดมี 2 กลุ่มคือ บริษัทยางไทยปักซีโต้ จำกัด หรือชื่อเดิม บริษัท เต็กบี่ห้าง จำกัด เป็นบริษัทข้ามชาติของชาวจีน ตระกูลหลี่ ซึ่งมีภูมิลำเนาและทำธุรกิจการยางขนาดใหญ่อยู่ในมาเลเซีย สิงคโปร์ และภาคใต้ของไทยเป็นเจ้าของ และอีกกลุ่มคือ กลุ่มฮ่วยชวน ซึ่งเป็นบริษัทของชาวจีน ที่มีภูมิลำเนา อยู่ในไทย สิงคโปร์ และมลายู โดยการขนส่งและการส่งยางออกทางภาคใต้จะถูกผูกขาดไว้ในกำมือของนายทุนต่างชาติ และนายหน้าที่กล่าวมาเหล่านี้เพียงไม่กี่รายดังที่กล่าวมา⁵²

3.2 การดำเนินการค้ากับต่างประเทศ โดยปกติจะส่งยางออกไปจำหน่ายยังตลาดสิงคโปร์ แต่บางครั้งก็ส่งตรงไปยังผู้ใช้ทางท่าเรือกรุงเทพฯ ไปสู่ประเทศผู้ใช้อย่าง โดยไม่ผ่านตลาดสิงคโปร์ก็มี

4.2.3 การค้าสัตว์

หลังจากปี พ.ศ. 2460 เป็นต้นมา การค้าสัตว์ข้ามพรมแดนของหัวเมืองต่าง ๆ ในมณฑลนครศรีธรรมราชก็เริ่มมีความสำคัญมากขึ้นเนื่องจากในปี พ.ศ. 2461 เมื่อเส้นทางรถไฟสายใต้ได้เปิดเชื่อมกับรถไฟของสหพันธรัฐมลายูเรียบร้อยแล้ว ก็ทำให้การโดยสารและการขนส่งสินค้า ต่าง ๆ

⁵⁰ สัมภาษณ์ กี่ จิระนคร, อายุ 79 ปี , อดีตประธานสภาเทศบาลเมืองหาดใหญ่, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 79 / 17 ถ. ธรรมานุญูวิที อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ. 2538.

⁵¹ สัมภาษณ์ เลียน เพชรมณี, อายุ 83 ปี , ภรรยาอดีตเจ้าของร้านรับซื้อยางพาราโหวงซุ่นเฮง, วันที่ 21 พฤษภาคม พ.ศ. 2543.

⁵² เศรษฐสุยาม, “เด็กบี่ฮ้างกับยางพารา, สยามรัฐสัปดาห์วิจารณ์ (23 ธันวาคม 2522):33.

ดีขึ้นและเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็วกว่าแต่ก่อน เช่นเดียวกับการค้าสัตว์ข้ามพรมแดน ในช่วงดังกล่าว ก็ได้มีการเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย เช่น การค้า โค กระบือ สุกร เป็ด ไก่ เดิมก่อนที่จะมีการเปิดเส้นทางรถไฟมักจะทำการค้ากันเป็นกองคาราวาน และเส้นทางที่ใช้ คือเส้นทางสายสงขลา ไทรบุรี ดังที่กล่าวมา แต่เมื่อรถไฟสายใต้เปิดใช้แล้วก็ทำให้พ่อค้าโคกระบือพื้นเมืองพ่อค้าแขกมลายูสามารถทำการขนส่งโคกระบือได้สะดวกมากขึ้นกว่าเดิม โดยใช้วิธีการขนส่งบรรทุกตู้สินค้ารถไฟแทนโดยตู้หนึ่งสามารถบรรทุกโคกระบือได้ประมาณ 12 ตัว⁵³ ซึ่งทำให้สะดวกในการขนส่ง การเปิดเส้นทางไฟสายใต้ดังกล่าวเป็นการช่วยเปิดตลาดการค้าให้กว้างขึ้นทั้งตลาดภายในและภายนอกประเทศโดยตลาดภายนอกประเทศสำหรับซื้อโคกระบือ ที่สำคัญได้แก่ ตลาดที่ไทรบุรี ซึ่งทำการรับซื้อโคกระบือเพื่อส่งต่อไปยังปีนังและสิงคโปร์อีกทอดหนึ่ง ส่วนตลาดรับซื้อโคกระบือภายในประเทศหลังการเปิดเส้นทางรถไฟสายใต้แล้วก็จะมีการทำการค้ากันที่บางกอกน้อยเนื่องจากในปี พ.ศ. 2469 ทางรัฐบาลไทรบุรีห้ามนำโคเข้าไทรบุรีเนื่องจากโคเป็นโรคจึงทำให้โคต่าง ๆ จากมณฑลนครศรีธรรมราช จำนวน 13,867 ตัว⁵⁴ ที่รถไฟสายใต้บรรทุกอยู่ต้องทำการย้ายตลาดมาอยู่ที่บางกอกน้อยแทน

⁵³ สัมภาษณ์ เศรษฐ์ ชัยวิวัฒน์พงศ์, อายุ 72 , อดีตพ่อค้าวัว, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 60 ถ.สาคร มงคล อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2543, สัมภาษณ์ เข้ม ทวีรัตน์, อายุ 76 ปี, อดีตผู้เคยเลี้ยงวัวให้กับกำนันวร ทวีรัตน์, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 109 ถ.กาญจนวนิช อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ. 2543.

⁵⁴ กจช. ร.6 กสง 13/1371 เรื่องดำริห้ามไม่ให้ส่งกระบือไปขายต่างประเทศ 15 ก.ย. ร.ศ.122 (พ.ศ. 2454)

ตารางที่ 11 ตารางแสดงจำนวนสัตว์มีชีวิตส่งออกและรับเข้าที่สถานีขนาดใหญ่

จำนวนตัว

พ.ศ.	ม้า		กระบือ		สุกร		โค		สัตว์อื่น ๆ	
	ส่ง	รับ	ส่ง	รับ	ส่ง	รับ	ส่ง	รับ	ส่ง	รับ
2461		20								
2462	1								65	114
2463	2			8					5	
2464									28	45
2465			1		16				67	180
2467			12		229	44	359			
2468			84	210	362	363	184	2		
2472			536		162	162	461	16		14
2475			1226		3281		519	15	240	
2476			1143		6344	44	605	15	322	3
2477			585		2488	24	483			7
2480			1158	430						
2581				48						

ที่มา : กองจดหมายเหตุแห่งชาติ , เอกสารกระทรวงการคลัง กค. 0301.1 .38 I/22-33 Annual Report the Administration of the Siam State Railways for the year B.E. 2461-2477 (Bangkok : Printed at the State Railway Printing Office,2461-77, Statistical Year Book of the Kingdom of Siam 1937-38 Published by the Department of commerce and Statistic Ministry of Finance 1937-1938.

เกี่ยวกับการค้าวัว-ควายภายหลังการเข้ามาของรถไฟจะเห็นได้ว่า ภายหลังทางรถไฟเข้ามาทำให้การค้าวัว-ควาย สะดวกมากขึ้น กล่าวคือได้มีผู้ตั้งบริษัทรับซื้อวัวควายขึ้นมาหลายบริษัท เช่นบริษัทสหสามัคคีค้าสัตว์ เจ้าของเป็นคนจีนที่มาจากกรุงเทพฯ บริษัทของนายพัดซึ่งเป็นลูกชายของซีกิมหยง บริษัทของชาวมุสลิมซึ่งเป็นแขกจากปากีสถาน ซึ่งเข้ามารับซื้อควาย⁵⁵ บริษัทต่าง ๆ ที่กล่าวมานี้ ส่วนใหญ่จะทำการซื้อขายวัวควายกันคราวละมาก ๆ ซึ่งส่วนใหญ่จะไปรับซื้อมาจากหลายสถานที่เช่นจากชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช ตรัง โดยบรรทุกตู้รถไฟมาลงที่สถานีขนาดใหญ่ ต่อจากนั้นก็จะมีคนมาต้อนไปไว้แถวบริเวณตลาดสดเทศบาลในปัจจุบัน ซึ่งเคยเป็นสถานที่เลี้ยงวัวควายมาก่อนในอดีต เพื่อรอการตรวจสอบจากด่านกักสัตว์ ก่อนที่จะส่งผ่านไปยังปาดังเบซาร์อีกทอด

ดังนั้น สมัยก่อนจึงต้องมีผู้รับจ้างเลี้ยงวัวซึ่งต้องเป็นผู้กว้างขวางในพื้นที่ เช่น กำนันวร ทวีรัตน์ ซึ่งจะเป็นผู้รับเลี้ยงวัวให้กับหลายบริษัท โดยวัวควาย ฝูงหนึ่ง ก็มีประมาณ 50-60 ตัว⁵⁶ ซึ่งไม่สามารถดูแลคนเดียวได้ทั่วถึงจึงต้องหากคนมาช่วยเลี้ยง และจากการสัมภาษณ์ กำนันเอี่ยม ทวีรัตน์ ซึ่งเป็นผู้หนึ่งที่เคยเลี้ยงวัวให้กับกำนันวร กล่าวว่า

ตอนผมหนุ่ม ๆ ผมเคยเลี้ยงวัวให้กับกำนันวร ตอนแรก ค่าเลี้ยงตัวละ 10 สตางค์ ต่อมาก็ค่อยเขยิบขึ้นมาเป็นตัวละ 1.50 บาท วัวส่วนใหญ่ที่เลี้ยงก็เพื่อคอยขึ้นตู้รถไฟส่งไปปาดัง⁵⁷

นอกจากบริษัทต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้ว ชาวบ้านในพื้นที่ที่รับซื้อวัวควายในช่วงดังกล่าวก็พอจะมีบ้าง เช่น เชษฐ ชัยวิวัฒน์พงศ์ และโชติ อินทะสระโร

⁵⁵ สัมภาษณ์ เอี่ยม ทวีรัตน์ อายุ 76 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 109 ถ.กาญจนวนิช อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ. 2543.

⁵⁶ สัมภาษณ์ เชษฐ ชัยวิวัฒน์พงศ์, อายุ 73 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 60 ถ.สาครมงคล อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2543.

⁵⁷ สัมภาษณ์ เอี่ยม ทวีรัตน์, อายุ 76 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 109 ถ.กาญจนวนิช อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ.2543.

สำหรับเชษฐีย์ ชัยวิวัฒน์พงษ์ เป็นพ่อค้าวัวที่รับซื้อวัวมาจากที่ต่าง ๆ เช่น จากเทพา นาหวี ชุมพร นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี รับซื้อมาเพื่อรอส่งโรงฆ่าสัตว์เพื่อนำเนื้อส่งออกขาย⁵⁸ เพียงอย่างเดียว สำหรับโชติ อินทะสะโรเป็นพ่อค้าวัวในพื้นที่อีกผู้หนึ่งที่รับซื้อวัวโดยซื้อมาจากหลายพื้นที่เช่นจากคลองหอยโข่ง พัทลุง นครศรีธรรมราช โดยบรรทุกรถไฟไปขายที่ปาดังเบซาร์ รถไฟตู้หนึ่งสามารถบรรทุกวัวได้ประมาณ 15-16 ตัว

การค้าสัตว์ข้ามพรมแดนนอกจากค้าวัวควายแล้ว ยังมีการค้าสุกรและเปิดไก่ โดยสุกรที่ส่งผ่านหาตใหญ่ไปมลายูส่วนมากส่งมาจากนครปฐม⁵⁹ บ้านโป่ง โพนารามและราชบุรี⁶⁰ ส่วนทางภาคใต้สุกรที่ส่งบ้างก็มาจากพัทลุง โดยสุกรที่ส่งไปปาดังเบซาร์รถไฟตู้หนึ่งสามารถบรรทุกได้ถึง 45 ตัว โดยในช่วงแรก ๆ ที่สุกรส่งไปนั้นคิดเฉลี่ยวันหนึ่งตกประมาณ 60 ตัว ต่อมาก็ค่อย ๆ เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ อย่างเช่น ในปี พ.ศ. 2476 สถานีต่าง ๆ ส่งสุกรเข้ามาที่สถานีหาตใหญ่จำนวน 6344 ตัว⁶¹

นอกจากส่งสุกรไปขายแล้วทางสถานีรถไฟหาตใหญ่ยังส่งไก่ ออกไปขายที่ปาดังเบซาร์ด้วยโดยส่งมาจากพัทลุงเที่ยวหนึ่งบรรทุกไปประมาณ 500 ตัว บางเที่ยวก็มีถึง 1500 ตัว⁶²

จากที่กล่าวมาสาเหตุที่สถานีรถไฟหาตใหญ่ส่งและรับสัตว์ต่าง ๆ เหล่านี้ออกไปปาดังเบซาร์เป็นจำนวนมาก เนื่องจากราคาของสัตว์ต่าง ๆ เหล่านี้ในเมืองไทยราคาถูกลงกว่าทางแหลมมลายูเป็นอันมาก อย่างเช่น ไก่ที่ภาคใต้ขายตัวละ 50 สตางค์ ขณะเดียวกันเมื่อส่งไปขายที่ปาดัง

⁵⁸ สัมภาษณ์ เชษฐีย์ ชัยวิวัฒน์พงษ์, อายุ ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 60 ถ.สาครมวล อ.หาตใหญ่ จ.สงขลา เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ.2543.

⁵⁹ กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, มท.5/20 เรื่องพ่อค้าสุกรร้องว่ารัฐบาลสหพันธรัฐมลายู ห้ามไม่ให้ส่งสุกรไปขายขอให้รัฐบาลช่วย พ.ศ.2478-2479.

⁶⁰ เกษม ศรีพยัคฆ์, งานในชีวิตรถไฟ (พระนคร : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2508), หน้า 45. พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพนายเกษม ศรีพยัคฆ์ 24 พฤศจิกายน 2508.

⁶¹ กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสารกระทรวงการคลัง กค. 0301.1.38 I /31 Annual Report the Administration of the Siam State Railways for the year B.E.2476 (Bangkok : Printed at the State Railway Printing Office, 2476), P₄.

⁶² กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, คค. 5.2/12 กรมขุนกำแพงเพชรเสด็จตรวจทางรถไฟ สายใต้ ตลอดถึงสายของอังกฤษในแหลมมลายู (23 ส.ค.2460-12 ต.ค.2468)

เบซาร์สามารถขายได้ตัวละ 1 บาท⁶³ ส่วนสุกรที่ซื้อขายกันอยู่ทางภาคใต้ตัวละ 22 บาท แต่ถ้าหากส่งไปขายที่ป่าดงเบซาร์สามารถขายได้ราคาตัวละ 30 บาท⁶⁴ เหล่านี้เป็นต้น

การขยายตัวทางด้านการค้าของหาดใหญ่นอกจากเกิดจากปัจจัยต่าง ๆ ดังที่กล่าวมาแล้ว การขยายตัวของเมืองหาดใหญ่ยังเกิดจากปัจจัยอื่น ๆ อีกเช่น ปัจจัยจากสภาพภูมิศาสตร์ ที่ตั้งของหาดใหญ่ ซึ่งการที่หาดใหญ่เป็นเมืองชายแดนที่เชื่อมต่อกับหัวเมืองมลายูโดยเฉพาะสิงคโปร์และปีนัง ซึ่งเป็นแหล่งที่รับวัตถุดิบและเป็นตลาดเศรษฐกิจที่สำคัญของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในช่วงเวลาดังกล่าว ส่งผลให้มีการขยายตัวทางด้านการค้าที่เมืองหาดใหญ่มากขึ้น

4.3 ผลกระทบจากสงครามโลกครั้งที่ 2 ต่อเมืองหาดใหญ่

ในปี พ.ศ. 2484 ขณะที่ธุรกิจการทำเหมืองแร่ การทำสวนยางพารา และการค้าขายของเมืองหาดใหญ่ กำลังเจริญรุ่งเรือง โดยเห็นได้จากในช่วงดังกล่าวได้มีชาวต่างชาติทั้งชาวตะวันตก ชาวจีน อินเดีย มลายู และอินโดนีเซีย⁶⁵ ต่างพากันหลั่งไหลเข้ามาทำธุรกิจการค้าที่หาดใหญ่กันเป็นจำนวนมาก และผลจากการทำธุรกิจดังกล่าวทำให้ชาวต่างชาติเหล่านี้ล้วนต่างมีฐานะดีขึ้นอย่างถ้วนหน้า แต่อย่างไรก็ตามสถานการณ์เปลี่ยนแปลงไปเมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 ขยายมาสู่ไทย สงครามโลกครั้งที่ 2 เกิดขึ้นในทวีปยุโรปก่อน ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2482⁶⁶ ในตอนแรกเหตุการณ์ยังไม่กระทบกระเทือนถึงประเทศไทยเท่าใดนัก เนื่องจากในตอนนั้นประเทศไทยยังไม่ตัดสินใจเข้าร่วมกับฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ว่าจะเป็นฝ่ายอักษะ หรือฝ่ายสัมพันธมิตร แต่อย่างไรก็ตามต่อมาเมื่อญี่ปุ่นได้ทำการบุกโจมตีอ่าวเพิร์ลฮาร์เบอร์ของสหรัฐอเมริกาเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2484 ขณะเดียวกันญี่ปุ่นได้ส่งทหารบุกเข้าสู่ประเทศไทย ในวันที่ 8 ธันวาคม 2484

⁶³ เกอจจดหมายเหตุแห่งชาติ, คค. 5.2/12 กรมขุนกำแพงเพชรเสด็จตรวจทางรถไฟ สายใต้ตลอดถึงสายของอังกฤษในแหลมมลายู (23 ส.ค.2460-12 ต.ค.2468).

⁶⁴ เรื่องเดียวกัน.

⁶⁵ “ พลิกฟื้นประวัติหาดใหญ่เปิดตำนานขุนนิพัทธ์จีนนคร - คนสร้างเมือง (2) โฟกัสสงขลา 1 (วันที่ 4 – 20 กันยายน 2541) : 11.

⁶⁶ ดิเรก ชัยนาม, ไทยกับสงครามโลกครั้งที่ 2 เล่ม 1 (พระนคร: ห้างหุ้นส่วนจำกัดสื่อการการค้า, 2509), หน้า

การที่ญี่ปุ่นยกพลขึ้นบกที่หาดสมิหรา อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม พ.ศ. 2484 ญี่ปุ่นมีความประสงค์ที่จะใช้สถานที่แห่งนี้เป็นทางผ่านเข้าไปโจมตีมลายูของอังกฤษ ซึ่งในตอนแรกได้มีการยิงต่อสู้กันอย่างหนักระหว่างทหารไทยกับทหารญี่ปุ่นอย่างไรก็ตามต่อมาในช่วงเวลาประมาณ 11.35 น.⁶⁷ ทางกรรก็ได้สั่งให้หยุดยิงและหลีกเลี่ยงให้ญี่ปุ่นใช้เส้นทางเพื่อผ่านไปยังมลายูได้ โดยช่วงที่ญี่ปุ่นเดินทางผ่านไปมลายูนั้นญี่ปุ่นได้เข้ามาตั้งค่ายทหารที่หาดใหญ่หลายแห่งด้วยกัน เช่นที่บ้านคลองเรียนมีค่ายทหารของญี่ปุ่น 1 แห่ง ที่บ้านคลองหะ 1 แห่ง ที่ตั้งโรงเรียนอนุบาลบุญเลิศอนุสรณ์ในปัจจุบัน 1 แห่ง ที่บ้านท่าเคียนบริเวณด้านกักสัตว์ในปัจจุบัน 1 แห่ง และ สถานีตำรวจ 1 แห่ง โดยค่ายใหญ่ของญี่ปุ่นตั้งอยู่ที่สวนยางของหลวงประธานราษฎรนิกร⁶⁸ ในตอนที่ญี่ปุ่นเข้ามาที่หาดใหญ่ เมื่อชาวบ้านรู้ว่าญี่ปุ่นขึ้นก็พากันตกใจกลัวว่าญี่ปุ่นจะทำร้าย ต่างก็พยายามเก็บของมีค่าฝังดินไว้เพราะกลัวว่าญี่ปุ่นจะยึดเอาไป นอกจากนี้ยังมีชาวบ้านอีกมากมายที่ได้หลบหลุกหลนหลบหม้อข้าวหม้อแกงหนีไปหลบซ่อนตามสถานที่ต่าง ๆ กัน หมดส่วนใหญ่ก็หนีไปอยู่ในวัดหรือในสวนยางพาราหรืออย่างบางครอบครัวที่มีฐานะหน่อยก็อพยพหนีไปอยู่แถบนอกตัวเมือง อย่างเช่น ตำบลคลองแห ตำบลควนลัง เหล่านี้เป็นต้น” ตระกูลขุนนิพัทธ์จีนนครและนายสุทินผู้จัดการธนาคารนครหลวงไทยก็ได้หนีไปอยู่ที่วัดคลองแห เมื่อผู้คนหนีกันหมดที่หาดใหญ่ในตอนนั้นจึงแทบจะกลายเป็นเมืองร้าง ดังนั้นหาดใหญ่จึงเงียบเหงามาก

⁶⁷ “ พลิกแฟ้มประวัติหาดใหญ่ วีรกรรมที่สงขลา 8 ธันวาคม 2484 ” โฟกัสสงขลา 2(8 – 14 มีนาคม 2542.

⁶⁸ สัมภาษณ์ กระจ่าง จันทราช, อายุ 65 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 15 ถ. กระจ่างอุทิศ อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2543., สัมภาษณ์ สมบุร รัตนอุดม, อายุ 70 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 110/8 ถ. ศรีภูวนารถใน อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2543 ., สัมภาษณ์ ชิม พัฒนมณี, อายุ 65 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 126 ถ. ศรีภูวนารถใน อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2543. , สัมภาษณ์ โชติ อินทะสระโร, อายุ 81 ปี, อดีตผู้ใหญ่บ้านหมู่บ้านกลาง, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 89 ถ. สาลี อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 30 มกราคม พ.ศ. 2544.

⁶⁹ สัมภาษณ์ เลาะ บิลหมาด, อายุ 72 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 75/1 ถ. นิพัทธ์สงเคราะห์ 5 อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ. 2543. , สัมภาษณ์ สมพิศ ธรรมโชติ, อายุ 78 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 62 ถ. พลพิชัย อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 29 มกราคม พ.ศ. 2544.

กล่าวคือร้านค้าต่าง ๆ โรงมหรสพ เช่น โรงหนังต่างต้องปิดตัวลงเนื่องจากในช่วงสงครามเกิดไฟฟ้าดับบ่อย⁷⁰ นอกจากความเจ็บเหงาอันเนื่องมาจากผู้คนที่ต่างพากันอพยพหลบหนีไปอยู่นอกเมือง

ก่อนการเกิดสงครามในไทยชาวญี่ปุ่นได้เข้ามาอาศัยอยู่ที่หาดใหญ่และที่สงขลา ซึ่งส่วนใหญ่เข้ามาทำธุรกิจพอเป็นพิธีเพื่อเป็นการบังหน้าเท่านั้น เช่น ทำกิจการโรงแรม เป็นนายแพทย์ เป็นทันตแพทย์ เป็นช่างถ่ายรูปนอกจากนี้ก็มีการเข้ามาตั้งบริษัทรับซื้อยางโดยเฉพาะที่หาดใหญ่มีชาวญี่ปุ่นจำนวน 10 กว่าคน ได้เข้ามาตั้งบริษัทรับซื้อยางชื่อบริษัทมิตซูบิชิ⁷¹ นอกจากนี้ก็มีอาชีพอื่น ๆ จำนวนประมาณ 20 กว่าคน เมื่อญี่ปุ่นได้ยกพลขึ้นบก เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2484 แล้วชาวญี่ปุ่นเหล่านี้ต่างได้พากันมาร่วมชุมนุมในงานเลี้ยงที่สถานกงสุลญี่ปุ่นในเมืองสงขลา โดยแต่งเครื่องแบบนายทหารญี่ปุ่นแบบเต็มยศเพื่อเตรียมทำหน้าที่นำทางและเป็นล่ามให้กับกองทัพญี่ปุ่น ซึ่งขณะนั้นนำโดยนายพลยามาซิตะ

สงครามทำให้การทำกิจการเหมืองแร่ดีบุกในช่วงดังกล่าวต้องหยุดชะงักลงเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากกิจการเหมืองแร่ของไทยส่วนใหญ่ขณะนั้นตกอยู่ในกำมือของชาวตะวันตก ดังนั้นเมื่อเกิดสงครามมหาเอเซียบูรพาขึ้นมา จึงทำให้กิจการเหมืองแร่ของไทยส่วนใหญ่ต้องหยุดชะงักลง เนื่องจากไทยต้องยอมเป็นพันธมิตรกับญี่ปุ่น ซึ่งการที่ไทยยอมเป็นพันธมิตรกับญี่ปุ่นก็เท่ากับว่าไทยต้องเป็นศัตรูกับฝ่ายสัมพันธมิตรจึงส่งผลให้นายทุนชาวต่างชาติซึ่งส่วนใหญ่เป็นฝ่ายสัมพันธมิตรได้พากันถอนตัวออกไปจากกิจการเหมืองแร่เนื่องจากกลัวจะถูกจับเป็นเชลยของญี่ปุ่น ในช่วงระหว่างสงครามมหาเอเซียบูรพาจึงทำให้กิจการทำเหมืองแร่ในภาคใต้ต้องหยุดชะงักลงชั่วคราว

ในช่วงระหว่างสงครามมหาเอเซียบูรพานอกจากได้ส่งผลให้มีการหยุดทำกิจการเหมืองแร่ดังที่กล่าวมาแล้ว การทำสวนยางพาราก็เป็นอีกกิจการหนึ่งที่ได้รับผลกระทบจากสงครามในครั้งนี้เช่นกันกล่าวคือ นับตั้งแต่ที่ญี่ปุ่นได้ยกพลขึ้นบกในภาคใต้ของไทยตั้งแต่จังหวัดชุมพรตลอดไปถึงจังหวัดนราธิวาส เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2484⁷² สงครามก็ได้ทำให้การประกอบอาชีพการทำสวน

⁷⁰ สัมภาษณ์ กิตติ จิระนคร, 20 กุมภาพันธ์ 2542.,

⁷¹ แปลก ศิลปกรรมพิเศษ, " เมื่อญี่ปุ่นบุกสงขลา ", รัฐมิแล 11 (มกราคม – เมษายน 2531), หน้า 86.

⁷² แปลก ศิลปกรรมพิเศษ, " เมื่อญี่ปุ่นบุกสงขลา " รัฐมิแล 11 (มกราคม – เมษายน 2531), 81., ดิเรก ชัยนาม, ไทยกับสงครามโลกครั้งที่ 2 เล่ม 1 (พระนคร : ห้างหุ้นส่วนจำกัดสื่อการค้า, 2509), หน้า 199.

ยางพาราในภาคใต้เริ่มซบเซาลงทันที เนื่องจากในช่วงระหว่างสงครามตลาดรับซื้อยางพาราในสิงคโปร์และในมลายูได้ถูกญี่ปุ่นเข้ายึดกิจการ ซึ่งได้ส่งผลกระทบต่อเป็นลูกโซ่มาสู่ตลาดยางพาราในประเทศไทย กล่าวคือ ทำให้ตลาดยางพาราในประเทศไทยต้องทำการปิดตัวลงตามไปด้วย เนื่องจากในช่วงระยะเวลาดังกล่าวราคายางตกต่ำมาก ประกอบกับยางที่ผลิตออกมาไม่มีใครรับซื้อนอกจากนี้เจ้าของสวนยางส่วนใหญ่ซึ่งเป็นชาวจีนต่างได้พากันหลบหนีออกนอกประเทศ จากการสัมภาษณ์ แพ อินทร์ตัน ท่านกล่าวว่าตอนที่ญี่ปุ่นขึ้นนั้นท่านยังเป็นเด็ก และได้เคยถีบรถจักรยานไปสวนยางของชาวจีนที่อำเภอสะเดา เจ้าของสวนยางส่วนใหญ่จะเป็นชาวจีนที่มาจากปีนัง ชาวจีนเหล่านี้เข้ามาทำสวนยางซึ่งเป็นสวนขนาดใหญ่ทำกันเป็น พัน ๆ ไร่ เช่น สวนกงสีหนึ่งถึงกงสีสี่เจ้าของสวนเป็นชาวจีนจากปีนังมีคนงานจำนวนมากเจ้าของจึงปลูกกงสีให้คนงานอยู่ตั้งแต่กงสีหนึ่งถึงกงสีสี่ ตอนที่ญี่ปุ่นขึ้นตอนนั้นแทบกลายเป็นสวนร้างเนื่องจากเจ้าของสวนกับคนงานอพยพหนีกันหมด ตอนนั้นยางที่สวนกงสีตัดได้ก็กองอยู่พะเนินเทินทึก ตอนนั้นยางขายไม่ได้⁷³

อย่างไรก็ตามปรากฏว่าในช่วงสงครามดังกล่าวยังมีผู้ผลิตยางอยู่บ้างแต่ก็ผลิตเป็นส่วนน้อย โดยสวนใหญ่แล้วผลิตเพื่อจำหน่ายให้แก่ญี่ปุ่นแต่ก็ได้ราคาต่ำมาก โดยกล่าวกันว่าในช่วงสงครามราคายางพาราในภาคใต้ลดลงเหลือเพียงกิโลกรัมละ 1 สตางค์เท่านั้น⁷⁴ ในช่วงสงครามนอกจากต้องประสบกับปัญหาราคายางตกต่ำอย่างหนักแล้วยังต้องประสบกับปัญหาขายพาราเหลือค้างอยู่ในประเทศเป็นจำนวนมากด้วย จึงส่งผลให้มีผู้เดือดร้อนกันทั่วหน้าตั้งแต่ชาวสวนยางพ่อค้าไปจนถึงคณะรัฐบาล กล่าวคือ ในส่วนของชาวสวนยางเมื่อการค้าซบเซาลงก็ส่งผลให้ชาวสวนยางต้องหยุดการผลิตยางลง เนื่องจากราคายางในขณะนั้นตกต่ำมากดังที่กล่าวมาข้างต้น

นอกจากต้องประสบกับภาวะราคายางตกต่ำแล้ว ในช่วงสงครามชาวบ้านยังต้องประสบกับภาวะอดอยากขาดแคลนด้วยโดยเห็นได้จากในกรณีของลูกจ้างสวนยางบางคนถึงกับต้องขุดเผือกขุดกลอยมาต้มกินแทนข้าว⁷⁵ ก็มี ในส่วนของพ่อค้ายางพาราช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพาเมื่อ

⁷³ สัมภาษณ์ แพ อินทร์ตัน, อายุ 73 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 42 หมู่ที่ 1 ต. พังลา อ. สะเดา จ. สงขลา เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2543.

⁷⁴ วิจิต กาฬกาญจน์, นโยบายการผลิตและการพัฒนายางพาราในภาคใต้ของไทย พ.ศ. 2444 – 2503 (วิทยานิพนธ์ ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,), หน้า 231.

⁷⁵ กจช, กส.19/208 เอกสารกระทรวงเกษตรราธิการ เรื่องสำเนาโทรเลขจากจังหวัดสงขลาเรื่องราษฎรภาค 5 มีอาชีพทำสวนยางเวลานี้การค้าซบเซงัก ขอทราบความช่วยเหลือ 3 มีนาคม 2485

การค้าขายในภาคใต้หยุดชะงักลงสิ่งที่ตามมาคือ ทำให้พ่อค้าขายตั้งแต่พ่อค้าเร่ไปจนถึงพ่อค้าส่ง ออกต้องกลายเป็นคนว่างงานเช่นเดียวกับชาวสวนยาง ในส่วนของรัฐบาลเมื่อไทยต้องเข้าร่วมเป็น พันธมิตรกับฝ่ายญี่ปุ่น ใน พ.ศ. 2485 ในช่วงนี้ไทยต้องถูกตัดขาดจากการค้าขายกับประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะกับประเทศฝ่ายสัมพันธมิตรซึ่งมีผลทำให้ปริมาณการส่งออกของยางไทยในช่วงสงคราม ต้องลดลงเรื่อย ๆ จนในที่สุดก็ต้องหยุดชะงักลงไป ส่งผลทำให้รัฐบาลต้องขาดรายได้ทางด้านต่าง ๆ จากกิจการสวนยางลงไปมาก โดยเฉพาะต้องสูญเสียรายได้จากภาษีอากร เช่น ภาษีที่ดิน ภาษี การค้า ภาษีศุลกากร และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ อีกหลายประการ

ในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา นอกจากรัฐบาลต้องสูญเสียรายได้ต่าง ๆ ดังที่กล่าวมาแล้ว รัฐบาลยังต้องสูญเสียรายได้จากการขนส่งยางอีกด้วย กล่าวคือ เนื่องจากการขนส่งยางทาง ภาคใต้โดยเฉพาะทางภาคใต้ฝั่งตะวันออกเพื่อไปสู่ตลาดที่สิงคโปร์และที่มลายูสามารถทำการขนส่งได้สะดวกโดยทางรถไฟ การขนส่งยางทางภาคใต้ส่วนใหญ่จึงอาศัยการขนส่งทางรถไฟเป็นหลัก โดยเห็นได้จากการขนส่งในช่วงระหว่าง พ.ศ. 2477 – 2479 ซึ่งเป็นการขนส่งก่อนช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา การขนส่งยางค้อย ๆ เพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อย ๆ ดังนี้ พ.ศ. 2477 ส่งออกร้อยละ 33 ของการผลิตทั้งหมด พ.ศ. 2478 ส่งออกร้อยละ 43 ของผลผลิตทั้งหมดและ พ.ศ. 2479 ส่งออกร้อยละ 67 ของผลผลิตทั้งหมด⁷⁶

อย่างไรก็ตาม ต่อมาเมื่อประเทศไทยต้องตกอยู่ในภาวะสงคราม ซึ่งเป็นช่วงที่ไม่มีการผลิตยางเพื่อส่งออกในช่วงดังกล่าว ทำให้มีผลต่อกิจการของรถไฟเป็นอย่างมาก กล่าวคือ ทำให้รถไฟต้องขาดรายได้จากการขนส่งสินค้าไปด้วย นอกจากต้องขาดรายได้จากการขนส่งสินค้าแล้ว ในช่วงสงครามรถไฟยังต้องประสบกับปัญหาต่าง ๆ อีกหลายประการ เช่น ราง สถานี สะพาน รถจักร และรถตู้ ถูกระเบิดทำลาย ดังเช่น ที่สถานีรถไฟหาดใหญ่และสถานีรถไฟบ้านน้ำน้อย ในช่วงระหว่างสงครามมหาเอเชียบูรพา อังกฤษซึ่งเป็นฝ่ายสัมพันธมิตรได้ขับเครื่องบินจากมลายูเข้ามาทิ้งระเบิดที่บริเวณ สถานีรถไฟบ้านน้ำน้อย จากการสัมภาษณ์ คุณตา เล็ก วารีกุล ท่านกล่าวว่า ตอนที่อังกฤษขับเครื่องบินมาทิ้งระเบิดที่สะพานรถไฟบ้านน้ำน้อยตอนนั้นท่านกำลังเจาะหินอยู่ที่เข้านโดนาง” นอกจากนี้ที่สถานีรถไฟหาดใหญ่และบริเวณโกดังเก็บสินค้าของสถานีรถไฟก็โดน

⁷⁶ Laurence D. Stifel, 'The Growth of the Rubber Economy of Southern Thailand,' Faculty of Economics Discussion, Thammasat university . (Mimeographed), pp.5.

⁷⁷ สัมภาษณ์ เล็ก วารีกุล, อายุ 83 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 16 หมู่ที่ 1 บ้านหัวนอนถนน ต. หุ่นใหญ่ อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2543.

ทิ้งระเบิดด้วย เพื่อเป็นการตัดกำลังไม่ให้ญี่ปุ่นใช้รถไฟขบวนยุทธปัจจัยเข้าสู่มลายูได้ การทิ้งระเบิดของฝ่ายสัมพันธมิตรในครั้งนั้นได้ส่งผลให้รางรถไฟบริเวณสถานีรถไฟหาดใหญ่แยกออกจากกัน นอกจากนี้ยังส่งผลให้ประชาชนที่อยู่บริเวณที่ทิ้งระเบิดดังกล่าวล้มตายไปหลายคน เนื่องจากระเบิดบางลูกเกิดพลาดเป้าไปลงกลางทุ่งนา⁷⁸

นอกจากการทิ้งระเบิดทางรถไฟและสะพานดังที่กล่าวมาแล้วลูกกระจ่างยังเล่าให้ฟังอีกว่า อังกฤษยังได้เข้ามาทิ้งระเบิดที่ค่ายทหารญี่ปุ่นบริเวณที่ตั้งโรงเรียนบุญเลิศอนุสรณ์ในปัจจุบัน แต่ก็ไม่สามารถทิ้งระเบิดได้เนื่องจากญี่ปุ่นได้ยิงต่อสู้ ในช่วงสงครามกองทหารญี่ปุ่นยังได้ยึดรถไฟไปใช้เพื่อผลประโยชน์ของตนเองอีกด้วย กล่าวคือ ญี่ปุ่นได้นำรถไฟไปใช้เพื่อขนส่งทหารและอาวุธยุทธโปกรณ์ต่าง ๆ ของตนเองโดยปราศจากการให้ค่าตอบแทน⁷⁹ อย่างเช่น ช่วงที่ญี่ปุ่นยกพลขึ้นบกที่หาดสมิหราญี่ปุ่นได้เข้ายึดรถไฟช่วงทางสายสงขลา-หาดใหญ่เพื่อนำมาใช้ในการขนส่งภาระของตนจากท่าเรือที่สงขลาเพื่อเข้าสู่ดินแดนมลายูของอังกฤษ เช่น ปืนใหญ่ ระเบิด เลบีียง ทุกอย่างที่เป็นปัจจัยสงครามโดยไม่มีใครกล้าขัดขวาง⁸⁰

ในช่วงสงครามยังเกิดภาวะน้ำมันขาดแคลนเกิดขึ้นอีกด้วยทำให้บนท้องถนนในช่วงดังกล่าวไม่มีรถวิ่งเลย รถบรรทุก รถสองแถวและรถเก๋งบางคันยังต้องหันมาใช้ถ่านไม้เป็นเชื้อเพลิง

⁷⁸ สัมภาษณ์ กระจ่าง จันทราช, อายุ 65 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 15 ถ. กระจ่างอุทิศ อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2543., สัมภาษณ์เอี่ยม ทวีรัตน์, อายุ 76 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 109 ถ. กาญจนนิช อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2543, สัมภาษณ์ สมบุร รัตนอุดม, อายุ 70 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 110/8 ถ. ศรีภูวนารถใน อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2543.

⁷⁹ ผาณิต รวมศิลป์, นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจสมัยจอมพล.พิบูลสงครามตั้งแต่พ.ศ. 2481-2487 (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520), หน้า244-245.

⁸⁰ สัมภาษณ์ เอี่ยม ทวีรัตน์, อายุ 76 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 109 ถ. กาญจนนิช อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2543., สัมภาษณ์ เลาะ บิลหมาด., อายุ 72 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 75/1 ถ. นิพัทธ์สงเคราะห์ 5 อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2543., สัมภาษณ์ กระจ่าง จันทราช, อายุ 65 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 15 ถ. กระจ่างอุทิศ อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2543.

แทน สำหรับการลำเลียงสินค้าในช่วงดังกล่าวต้องหันมาอาศัยเกวียนของพวกเขาแกกปากีสถานแทน สำหรับบรรทุกข้าวสาร เกวียนส่งไปมลายูทางด้านนอก⁸¹

ในช่วงสงครามเป็นช่วงที่ต้องประสบกับภาวะขาดแคลนน้ำมัน ที่หาดใหญ่ในช่วงดังกล่าวได้มีผู้ลองคิดค้นผลิตน้ำมันจากยางพาราขึ้นมาหลายรายด้วยกัน เช่น นายเลื่อน นพพาสี ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 2 ตำบลพะตง อำเภอหาดใหญ่ได้ทดลองเอาขี้ยางพารามาผสมแล้วกลั่นทำเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดน้ำมันกาด ราคาทุนที่ทำแล้วคิดเป็นเงินลิตรละ 17 สตางค์ รายหนึ่ง ส่วนนายดี บันสิริ ชาวบ้านตำบลบ่อพลับอำเภอเมืองสงขลาได้ทำเช่นเดียวกับนายเลื่อนอีกรายหนึ่งทางการได้ทดลองใช้น้ำมันแล้วปรากฏว่ามีคุณภาพดีกว่าน้ำมันกาดเล็กน้อย โดยได้ขายในราคาทุนคือลิตรละ 15 สตางค์ คือซื้อขี้ยางมาราคากิโลกรัมละ 5 สตางค์ หนัก 3 กิโลกรัมกลั่นน้ำมันได้ประมาณ 1 ลิตร⁸² สำหรับขุนนิพัทธ์จีนนครได้ทำการปรึกษากับเสมียนชื่อ นายยับฮือ แซ่ ฮับ ผู้มีความรู้ทางเคมีและมีสูตรผลิตน้ำมันจากเมืองจีนโดยมีส่วนผสมทางเคมีหลายอย่าง เช่น ดินประสิว น้ำกรด แล้วตัดก้อนยางพารามาต้มให้เดือดจนกลายเป็นไอ ผ่านมาเป็นหยดน้ำกลั่นออกมาเป็นน้ำมันเกรดต่ำ คือ น้ำมันโซล่า น้ำมันกาด และกลั่นอีกครั้งจนเป็นน้ำมันเบนซิน ส่วนกากที่เหลือก็กลายเป็นยางมะตอยไปโดยขุนนิพัทธ์เริ่มทดลองสูตรกลั่นน้ำมันจากยางพาราอยู่ประมาณ 6 เดือนก็สามารถนำสินค้าออกจำหน่ายได้ในราคาลิตร 1 – 2 บาท⁸³ อย่างไรก็ตามปรากฏว่าคุณภาพของน้ำมันก็ยังไม่ดีเท่าที่ควรขุนนิพัทธ์จึงต้องทำการปรับปรุงคุณภาพเพิ่มขึ้นจนสามารถกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงมาตรฐานได้ โดยสามารถผลิตได้ถึงวันละ 70 – 280 ปีบ ออกจำหน่ายทั่วทั้งหาดใหญ่ สงขลา และเมืองชายแดนด้านฝั่งมลายูได้ด้วย อย่างไรก็ตามสูตรการผลิตน้ำมันของขุนนิพัทธ์ยังมีจุดเสี่ยอยู่กล่าวคือ เมื่อนำไปใช้กับรถยนต์หรือเรือยนต์ทำให้เกิดคราบของยางพารามักจะจับตัวกัน ทำให้ต้องคอยล้างคาบูเรเตอร์อยู่เป็นประจำ อย่างไรก็ตามการผลิตน้ำมันจากยางพาราของขุนนิพัทธ์ก็ต้องมาหยุดลงเมื่อภายหลังที่ญี่ปุ่นแพ้สงครามเนื่องจากสภาวะทางเศรษฐกิจเริ่มเข้ารูปเข้ารอยอีกครั้งหนึ่ง⁸⁴

⁸¹ ยรรยง จิระนคร, “ประสบการณ์ในวัยเด็กที่เมืองหาดใหญ่ระหว่างสงครามโลก ครั้งที่ 2”, ใน ขุนนิพัทธ์จีนนคร (หาดใหญ่ : ไทยนำ, 2528), ไม่มีเลขหน้า.

⁸² กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, มท. 2.2.3 /134 เรื่องข้าหลวงสงขลารายงานเรื่องมีผู้ทำน้ำมันเชื้อเพลิงจากเศษยางพาราได้ พ. ศ. 2484.

⁸³ พลิกแฟ้มประวัติหาดใหญ่เปิดตำนานขุนนิพัทธ์ฯ – คนสร้างเมือง โพกัสสงขลา 1 (21 – 27 กันยายน 2541), หน้า 11.

⁸⁴ เรื่องเดียวกัน.

ในช่วงสงครามนอกจากต้องประสบกับภาวะขาดแคลนน้ำมันดังที่กล่าวมาแล้วในช่วงเวลาดังกล่าวชาวบ้านต้องประสบปัญหาต่าง ๆ อีกมากมายเนื่องจากเป็นช่วงข้าวยากมากแพงชาวบ้านจึงต้องประสบกับปัญหาราคาข้าวของแพงโดยเฉพาะในเรื่องของเครื่องนุ่งห่ม เสื้อผ้าต่าง ๆ ต้องอาศัยการแบ่งปันกันบางคนถึงกับต้องนำปูที่นอนซึ่งเป็นผ้าเนื้อแข็งมาเย็บทำเป็นเสื้อผ้าโดยการใช้ใยสั้ประรดแทนเส้นด้ายเนื่องจากสมัยดังกล่าวเส้นด้ายขาดแคลนมาก⁸⁵ นอกจากนี้เสื้อผ้าซึ่งได้ว่าเป็นของหายากในช่วงดังกล่าวสบูก็ถือได้ว่าเป็นของหายากเช่นกันจึงทำให้มีชาวบ้านเกิดเป็นโรคผิวหนัง นอกจากนี้การเดินทางไปมาหาสู่ก็ทำได้ลำบากเนื่องจากอัตรัดคดียานพาหนะ

ฉะนั้นจากที่กล่าวมาจึงทำให้เมืองหาดใหญ่เกิดการชะงักเพราะเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 เนื่องจากในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ประเทศผู้รับซื้อผลผลิตที่ส่งออกจากเมืองหาดใหญ่ โดยเฉพาะยางพาราและแร่ได้หยุดกิจการลงชั่วคราว จึงส่งผลมาสู่ธุรกิจของเมืองหาดใหญ่ซึ่งได้ส่งแร่และยางพาราออกในอันดับต้น ๆ ต้องซบเซาตามลงไปด้วยในระยยะเวลาดังกล่าว

กล่าวโดยสรุป การสร้างทางรถไฟสายใต้โดยมีหาดใหญ่เป็นชุมทางรถไฟที่สำคัญแห่งหนึ่งทำให้การค้าของเมืองหาดใหญ่ขยายตัวอย่างมาก โดยสามารถพิจารณาได้จากปริมาณสินค้าที่เข้าและออกจากสถานีรถไฟหาดใหญ่ จากตารางแสดงปริมาณสินค้าเข้าออก จะเห็นได้ว่าตั้งแต่เริ่มแรกทำการเปิดสถานี ปริมาณสินค้าเข้าออกค่อย ๆ เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ

อย่างไรก็ตามสินค้าที่รับเข้าและส่งออกอย่างสม่ำเสมอมีด้วยกัน 6 ชนิด คือ สินค้าหีบห่อ ยางพารา ดีบุก ยานพาหนะ และผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม โดยสินค้าเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นสินค้าส่งผ่าน ยกเว้น ดีบุกกับยางพารา กล่าวคือ หาดใหญ่จะคอยทำหน้าที่ รับส่งสินค้าจากที่ต่าง ๆ ที่บรรดาพ่อค้าสั่งเข้ามา และส่งออกไป อย่างเช่น สินค้าหีบห่อซึ่งเป็นสินค้าที่ทางสถานีหาดใหญ่รับส่งอย่างสม่ำเสมอ คือ จะรับและส่งไปทั่วทั้งภาคกลางและภาคใต้ ขณะเดียวกันก็คอยรับส่งผ่านมลายูด้วย

⁸⁵ สัมภาษณ์กิตติ จิระนคร, 20 กุมภาพันธ์ 2542., สัมภาษณ์กระจ่าง จันทราช, อายุ 65 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 15 ถ. กระจ่างอุทิศ, อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2543, สัมภาษณ์ หลวงตาพร้อม ถาวรเจริญ, อายุ 81 ปี, สัมภาษณ์ที่วัดอู่ตะเภา หมู่ที่ 8 ต. คูเต่า อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2543,

สำหรับยางพารา และดีบุก เป็นสินค้าที่ส่งออกจากสถานีหาดใหญ่โดยตรงเป็นอันดับต้น ๆ โดยส่งมาจากพื้นที่บริเวณรอบนอก และภาคใต้ฝั่งตะวันออกทั้งหมดจะส่งผ่านมาทางรถไฟ ผ่านไปหัวเมืองมลายูแล้วส่งต่อไปดลงที่ปีนัง และสิงคโปร์

การค้าสัตว์ เช่น โค กระบือ ส่วนใหญ่ส่งมาจากหลายพื้นที่ในบริเวณภาคใต้ ส่วนสุกรส่งมาจากเขตภาคกลาง เช่น นครปฐม บ้านโป่ง เป็นต้นโดยส่งผ่านไปหัวเมืองมลายูเช่นกัน

อย่างไรก็ตามขณะที่ธุรกิจการค้าของเมืองกำลังขยายตัว ปรากฏว่าได้เกิดสงครามโลกครั้งที่สองขึ้นมา ในตอนแรกยังไม่กระทบถึงเมืองไทยจวบจนกระทั่งเมื่อญี่ปุ่นโจมตีฮาวเวิร์ดของสหรัฐอเมริกา และได้ส่งทหารเข้าสู่ประเทศไทย โดยให้เป็นทางผ่านเพื่อไปโจมตีหัวเมืองมลายูของอังกฤษ ทำให้ชาวบ้านและนักธุรกิจต้องหลบหนีสงคราม และส่งผลกระทบมาสู่การทำเหมืองแร่และยางพาราต้องหยุดชะงักตามลงไปด้วย เนื่องจากไม่มีผู้ผลิตและไม่มีผู้รับซื้อ ซึ่งส่งผลมาสู่การขนส่งสินค้าทางรถไฟกล่าวคือทำให้รถไฟขาดรายได้ นอกจากนี้ยังต้องประสบกับปัญหาต่าง ๆ เช่น รถจักรถูกญี่ปุ่นยึดเอาไปใช้งาน รางและ สะพาน ถูกระเบิดทำลาย รวมทั้งยังเกิดภาวะขาดแคลน เช่น เกิดภาวะข้าวยากมากแพง ขาดแคลนเครื่องนุ่งห่ม ขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงสิ่งเหล่านี้ส่งผลกระทบให้การขยายตัวของเมืองหาดใหญ่ต้องหยุดชะงักลงชั่วคราว