

## บทที่ 3

### กำเนิดและพัฒนาการเมืองขนาดใหญ่

จากการศึกษาสภาพโดยทั่วไปและสภาพเศรษฐกิจของชุมชนขนาดใหญ่ ก่อนการสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้ดังที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 สะท้อนให้เห็นว่าในระแวงเวลาดังกล่าวแม้จะผ่านช่วงเวลาการเปิดประเทศซึ่งเป็นช่วงการเริ่มต้นการค้าเสรีของประเทศไทยในทศวรรษ 2390 และในเวลาต่อมาถึงแม้ว่าจะผ่านช่วงการจัดตั้งมณฑลเทศาภิบาลในทศวรรษ 2440 มาแล้วก็ตาม แต่ความเปลี่ยนแปลงดังที่กล่าวมานี้ก็ยังไม่มียผลกระทบไปถึงชุมชนขนาดใหญ่อย่างมีนัยยะสำคัญแต่อย่างใด จนกระทั่งเมื่อมีการสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้ผ่านมาถึงในปี พ.ศ. 2458 จึงส่งผลให้เกิดเมืองขนาดใหญ่ขึ้น

#### 3.1 การก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้

การก่อสร้างเส้นทางรถไฟ นับได้ว่าเป็นการพัฒนาการคมนาคมทางบกที่ทันสมัยและก้าวหน้าประเภทหนึ่ง ซึ่งได้เกิดขึ้นในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว การสร้างทางรถไฟนับได้ว่าเป็นภารกิจที่มีความจำเป็น และสำคัญอย่างยิ่งต่อสถานการณ์บ้านเมืองในขณะนั้น ดังพระราชดำรัสที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวตรัสไว้ว่า

ไม่มีสิ่งใดที่จะถูกใจฉันยิ่งขึ้นไปกว่าที่ได้เห็นความเจริญที่ได้มีขึ้นในการขยายทางรถไฟของเมืองเรา ทางรถไฟย่อมเป็นพยานแห่งความรุ่งเรืองของบ้านเมือง กับทั้งเป็นหนทางที่จะช่วยให้เกิดความเจริญเช่นนี้ได้อย่างยิ่ง รถไฟทำให้เกิดยานพาหนะอย่างสะดวกและรวดเร็วด้วย แลชักนำให้ต่าบลต่างๆที่อยู่ห่างไกลเข้าใกล้ชิดติดกัน เหตุฉะนั้นจึงทำให้เกิดความสุขแลความเจริญของประชาชนพลเมืองยิ่งขึ้น รถไฟทำให้รัฐบาลสามารถที่จะจัดการเอาใจใส่ดูแลให้ยิ่งขึ้นได้อย่างหนึ่ง ซึ่งเป็นการจำเป็นของการรักษาบ้านเมืองที่จะเป็นผลดีได้<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยธ. 5.4/7 เอกสารกรมราชเลขาธิการรัชกาลที่ 5 กระทรวงโยธาธิการ "เรื่องร่างพระราชดำรัสตอบรัชกาลที่ 5 เปิดทางรถไฟสายตะวันออกและทางรถไฟสายนครราชสีมาช่วงปากน้ำโพ-พิษณุโลก วันที่ 24 มกราคม ร.ศ. 126 เวลา 9 โมงเช้า".

### 3.1.1 สาเหตุของการก่อสร้างรถไฟสายใต้

#### สาเหตุทางการเมือง

มูลเหตุจูงใจที่ทำให้รัฐบาลตัดสินใจก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้ ก็เป็นเหตุผลเดียวกันกับการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ สายกรุงเทพ – นครราชสีมา และเส้นทางรถไฟสายเหนือ นั่นคือ มีเหตุจูงใจมาจากความมั่นคงทางการเมือง เพื่อเป็นการสกัดกั้นการขยายอิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตก โดยเฉพาะอังกฤษไม่ให้เข้ามาแทรกแซงหัวเมืองมลายูของไทย และเพื่อเป็นการกระชับการปกครองหัวเมืองภาคใต้ให้ใกล้ชิดกับส่วนกลางมากขึ้น

เป็นที่ทราบกันดีแล้วว่าจักรวรรดินิยมตะวันตกเริ่มคุกคามเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มาตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว<sup>2</sup> อย่างไรก็ตามการคุกคามในช่วงดังกล่าวยังไม่ได้เกิดขึ้นกับประเทศไทยโดยตรงแต่จะเกิดกับประเทศเพื่อนบ้านของไทยก่อน อย่างเช่น อังกฤษได้เข้าปกครองทั้งพม่าและมลายู ฝรั่งเศสปกครองอินโดจีน ส่วนเยอรมันนีและรัสเซียเริ่มเข้ามามีบทบาทในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยได้แสดงความจำนงที่จะมีสถานีเชื้อเพลิงของตนในภูมิภาคนี้ ส่วนบริเวณภาคใต้ของไทยนับได้ว่าเป็นที่ที่ตะวันตกให้ความสนใจเป็นอย่างมากกล่าวคือ ได้มีการเสนอจากทั้งอังกฤษและฝรั่งเศสที่จะเข้ามาขุดคลองบริเวณคอคออดกระ ซึ่งในที่สุดรัฐบาลไทยรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ตัดสินใจยับยั้งข้อเสนอดังกล่าว เนื่องจากเกรงว่า จะเป็นการเปิดโอกาสให้ชาติตะวันตกขยายอำนาจเข้ามายึดครองดินแดน<sup>3</sup>ของไทยได้ อย่างไรก็ตามหลังจากปี พ.ศ. 2430 เป็นต้นมา อิทธิพลของอังกฤษในบริเวณภาคใต้ของไทยเริ่มเด่นชัดขึ้น เนื่องจากรัฐบาลอังกฤษได้ขยายอิทธิพลเข้ามายังรัฐต่าง ๆ ทางปลายแหลมมลายูรวมทั้งทางภาคใต้ของไทย โดยอังกฤษได้สนใจที่จะเข้ามาขอสัมปทานการขุดแร่ดีบุก พร้อมกับนั้นอังกฤษยังขอสัมปทานสร้างทางรถไฟจากหมู่บ้านบุกิต เมอร์ติเจม ( BUKIT MERTIJAM ) ซึ่งอยู่ในแคว้น

<sup>2</sup> ใก่อกุล ยืนยงอนันต์, การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ( กรุงเทพมหานคร : หน่วยศึกษานิตศ กรมการฝึกหัดครู, 2520 ), หน้า42

<sup>3</sup> ผอบ จิ่งแสงสถิตย์พร, " ปัญหาการขุดคอคออดกระ พ.ศ. 2394 – 2482". ( วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2510), หน้า 59.

เวลลีสลีมายังพรมแดนเมืองไทรบุรี เพื่อจะต่อมาถึงเมืองแร่ที่เมืองกุลิมา<sup>4</sup> ซึ่งไทยก็ได้ตอบปฏิเสธไป อย่างไรก็ตามความสนใจของอังกฤษดังกล่าวทำให้ไทยเริ่มตระหนักถึงความจำเป็นที่จะต้องสร้างทางรถไฟสายใต้ เนื่องจากขณะนั้นภาคใต้มีความล่อแหลมต่อการเข้าแทรกแซงของอังกฤษมาก รัฐบาลจึงตัดสินใจสร้างทางรถไฟสายใต้ขึ้นมาทั้งนี้เพื่อเป็นการกระชับการปกครองหัวเมืองภาคใต้ให้ใกล้ชิดกับรัฐบาลกลางมากขึ้นและเพื่อเป็นการสกัดกั้นอิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตกที่เข้ามาแทรกแซงหัวเมืองทางภาคใต้ของไทย รัฐบาลจึงตัดสินใจสร้างทางรถไฟสายใต้ขึ้นมา

การก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ รัฐบาลได้แบ่งออกเป็น 2 ช่วงระยะทางใหญ่ ๆ คือ ช่วงแรก ตั้งแต่กรุงเทพ – เพชรบุรี และช่วงที่สอง คือ ระยะต่อจากเพชรบุรีลงไปยังหัวเมืองในแหลมมลายูของไทย การสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ – เพชรบุรี ได้แล้วเสร็จพอใช้การได้ในวันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2445 โดยสิ้นงบประมาณในการก่อสร้างประมาณ 7,880,000 บาท และสามารถเปิดเดินรถได้ในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2446<sup>5</sup>

ภายหลังจากรัฐบาลได้ลงมือก่อสร้างทางรถไฟ สายกรุงเทพ – เพชรบุรี เมื่อ พ.ศ. 2443 โดยสร้างแล้วเสร็จถึงเพชรบุรีในปี พ.ศ. 2445 หลังจากนั้นรัฐบาลต้องพักการก่อสร้างเส้นทางระยะที่สอง ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟสายใต้ที่สร้างต่อจากเพชรบุรีลงไปยังหัวเมืองภาคใต้ต่อกับเขตแดนของสหพันธรัฐมลายูเอาไว้ชั่วคราวก่อน เนื่องจากในเวลานี้รัฐบาลเริ่มมีปัญหาด่าง ๆ ที่ไม่อาจตัดสินใจได้หลายประการ เช่น ประการแรก รัฐบาลไม่แน่ใจว่าเส้นทางสายนี้จะสร้างต่อจากเพชรบุรีลงไปทางปลายแหลมมลายู หรือจะสร้างเชื่อมต่อระหว่างหัวเมืองต่าง ๆ ทางภาคใต้ตอนล่างก่อน อย่างเช่น ระหว่างสงขลา กับ ไทรบุรี ซึ่งขณะนั้นยังอยู่ภายใต้การปกครองของไทย เป็นต้น ประการที่สอง ในระยะเวลาดังกล่าวเป็นช่วงที่กรมรถไฟหลวงกำลังเร่งก่อสร้างทางรถไฟสายเหนืออยู่ จึงทำให้รัฐบาลไม่มีงบประมาณในการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ การสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้จำเป็นต้องกู้เงินจากต่างประเทศ หรือไม่ก็ต้องให้สัมปทานแก่ชาวต่างชาติเข้ามาทำ ปัญหาด่าง ๆ ที่กล่าวมานี้จึงทำให้การก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้ต้องหยุดชะงักไประยะหนึ่ง

<sup>4</sup> กจช, กต. 5.10/10 “ เรื่องอังกฤษขอทำทางรถไฟจากบูกิต เมอร์ติเจมถึงเขตแดนไทรบุรี ( พ.ศ. 2466 )”,

<sup>5</sup> เกื้อกุล ยืนยงอนันต์, การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่ ( กรุงเทพมหานคร : เจริญวิทย์การพิมพ์, 2520 ), หน้า 120.

อย่างไรก็ตามการสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้ก็ต้องรีบดำเนินการ เนื่องจากเมื่อประมาณ ปีพ.ศ. 2440 รัฐบาลไทยได้ทราบข่าวว่ารัฐบาลอังกฤษได้มีโครงการที่จะสร้างทางรถไฟจากพม่า ผ่านประเทศไทยไปถึงปลายแหลมมลายู<sup>6</sup> โดยโครงการนี้มีทางที่จะเป็นไปได้มากที่สุดที่เดียว นอกจากนี้ในปีพ.ศ. 2446 รัฐบาลอังกฤษซึ่งได้ขยายอิทธิพลเข้ามาทางภาคเหนือ ก็ได้ขยายอิทธิพลเข้ามายังรัฐต่าง ๆ ทางปลายแหลมมลายูรวมทั้งภาคใต้ของไทยด้วย ขณะเดียวกันบริษัทของชาวอังกฤษก็ได้มีความสนใจเข้ามาขอสัมปทานการขุดแร่ดีบุกเป็นจำนวนมาก โดยพ่อค้าเหล่านี้ได้กระตุ้นให้รัฐบาลไทยพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพื่อความสะดวกในการค้าขายและการขนส่งแร่ และในปีเดียวกันนั้นเองอุปทูตอังกฤษก็ได้ส่งหนังสือของผู้แทนอังกฤษ ที่เมืองสิงคโปร์เรื่องที่มีผู้จะขอสัมปทานสร้างทางรถไฟจากหมู่บ้านบุกิต เมอร์ติเจม ซึ่งอยู่ในแคว้นเวลเลสลีย์มายังเมืองไทรบุรี โดยจะต่อมาถึงเหมืองแร่ที่เมืองกูลิมซึ่งอยู่ในไทรบุรีเช่นกัน<sup>7</sup> โดยทางฝ่ายไทยได้ตอบปฏิเสธการขอสัมปทานไป อย่างไรก็ตามความสนใจของอังกฤษดังที่กล่าวมา ก็เป็นสิ่งกระตุ้นเตือนให้รัฐบาลไทยตระหนักถึงความจำเป็นที่จะต้องสร้างทางรถไฟสายใต้ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในเรื่องต่าง ๆ เช่น เรื่องการค้า การขนส่งแร่ อันจะเป็นการป้องกันไม่ให้อังกฤษและพ่อค้าอังกฤษถือเป็นข้ออ้างในการขยายอิทธิพลเข้ามาในเขตแดนไทย ประกอบกับต่อมาในปี พ.ศ. 2448 ได้มีผู้ขออนุญาตสัมปทานสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปป็นังอ็อก ซึ่งทางฝ่ายรัฐบาลไทยก็ได้ตอบปฏิเสธไปและแจ้งว่าจะสร้างทางรถไฟเอง

ในการสร้างทางรถไฟสายใต้ รัฐบาลต้องพิจารณาถึงผลได้ที่จะตามมาอย่างถี่ถ้วน ซึ่งปรากฏเหตุผลในการพิจารณาตามรายงานเสนาบดีสภา เมื่อ วันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2449 กล่าวถึงข้อดีของการสร้างทางรถไฟสายใต้ว่า

รถไฟสายแหลมมลายู คิดข้างทางประโยชน์กำไรดีเท่ากันยิ่งกว่าสายเชียงใหม่ ทางประโยชน์การปกครอง ถ้าราชการบ้านเมืองทางแหลมมลายูคงอยู่อย่างเป็นมาแล้ว ถึงจะทำรถไฟหรือไม่ทำ ไม่สู้มีประโยชน์ผิดกันนัก แต่พิเคราะห์ดูเท่าที่จะแลเห็นได้ ทางแหลมมลายูถึงเวลาที่จะมีการหนักแน่น ด้วยมีชาวต่าง

<sup>6</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5. ยธ. 5.2/7 เอกสารกรมราชเลขาธิการรัชกาลที่ 5 กระทรวงโยธาธิการ "เรื่องพระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 ถึงกรมหลวงเทเวศร์วงศ์โรปภรณ์ 29 กันยายน ร.ศ. 115".

<sup>7</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, กต. 5.10/10 เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ "เรื่องอังกฤษขอทำทางรถไฟจากบุกิต เมอร์ตอกัมถึงเขตแดนไทรบุรี ( พ.ศ. 2446 )".

ประเทศกำลังตั้งหน้าจะเข้ามาทำการค้าขายในหัวเมืองมณฑล เหล่านั้นมาก และจะยิ่งมากขึ้นทุกที ด้วยเหตุหลายอย่าง คือ ข้อสำคัญนั้นดีบุกทางหัวเมืองมลายูของอังกฤษหมดไปหาได้ไม่พอ ขาย เป็นเหตุให้ราคาดีบุกขึ้น จึงเป็นเหตุให้พวกแสวงหาทรัพย์มุ่ง หน้ามาหาแร่ในเหมืองแร่ในพระราชอาณาจักร ซึ่งยังมีอยู่มากจริง ด้วย การเป็นดังนี้ถ้ารัฐบาลก็ดกกันไม่ให้ชาวต่างประเทศเข้ามาค้า ขายในหัวเมืองเหล่านั้น ก็คงเกิดปากเสียงกับรัฐบาลต่างประเทศ จะถึงได้ทานกันด้วยกำลังอำนาจ ถ้าเกิดปล่อยให้ค้าขายตามพอใจ ไม่ช้านานเท่าใดหัวเมืองเหล่านั้นจะเต็มไปด้วยชาวต่างประเทศที่เทศาภิบาลจะปกครองได้โดยยาก เพราะเหตุที่อยู่ห่างไกลกับกรุงเทพ ฯ ...รัฐบาลควรริบสร้างทางรถไฟให้มณฑลเหล่านั้นติดต่อกับกรุงเทพ ฯ ทั้งการค้าขายและการปกครองจึงจะรับภาระ ภายหน้าอยู่ ว่าโดยย่อรถไฟสายแหลมมลายูนี้มีทางจำเป็นเพื่อ ป้องกันพระราชอาณาจักรเป็นลำดับที่ 1 เพื่อประโยชน์กำไรเป็นที่ 2 รองลงมา เพื่อประโยชน์การปกครอง<sup>๘</sup> . . .

ขณะที่รัฐบาลกำลังพิจารณาถึงผลได้ผลเสียของการสร้างทางรถไฟสายใต้อยู่นี้ ปรากฏว่า พระยาศรีสุนทรเทพ ( เล็ง วิริยะศิริ ) ปลัดทูลฉลองกระทรวงมหาดไทย และ นายเจน.ไอ.เวสเตน การ์ด\* ( JENS.I.WESTENGARD ) ผู้ช่วยของนายเอ็ดเวิร์ด เฮนรี สโตรเบล ( EDWARD HENRY STROBLE ) ที่ปรึกษาทั่วไปของรัฐบาลไทย ซึ่งกลับมาจาก การตรวจราชการมณฑลภูเก็ต มณฑลไทรบุรี และมณฑลนครศรีธรรมราช ได้เสนอรายงานการตรวจราชการในแหลมมลายู โดย ได้เปรียบเทียบให้เห็นถึงการทนุบำรุงบ้านเมืองและการคมนาคมของเมืองขึ้นในแหลมมลายูของ อังกฤษกับหัวเมืองมลายูภายใต้การปกครองของไทย ได้แก่ ไทรบุรี (เกดะ) กลันตัน ตรังกานู และ

<sup>๘</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5. ยธ. 5.1/24 เอกสารกรมราชเลขาธิการรัชกาลที่ 5 กระทรวง โยธาธิการ "เรื่องความเห็นเรื่องการสร้างทางรถไฟในพระราชอาณาเขตร์ [29 มิ.ย. 118 - 24 ก.ค. 133 ( ปี ร.ศ. 120 ) ]".

\* นายเจน.ไอ. เวสเตนการ์ด ต่อมาคือ พระยาภักยาดนไมตรี ซึ่งได้รับพระราชทานยศเป็น พระยาภักยาดนไมตรีในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ขณะนั้นดำรงตำแหน่งที่ ปรึกษาทั่วไปของรัฐบาลไทย

ปะลิส ว่าการบริหารการปกครองและการสาธารณูปโภคต่างๆ โดยเฉพาะการคมนาคมทางบก เช่น ถนนและทางรถไฟของฝ่ายอังกฤษเจริญรุ่งเรืองกว่าของไทยมาก เป็นผลทำให้กิจการพาณิชย์ใน หัวเมืองมลายูของอังกฤษเจริญรุ่งเรืองทำให้รัฐบาลเก็บภาษีได้มากและสามารถนำเอารายได้จากการทำเหมืองแร่มาบำรุงบ้านเมืองสร้างการคมนาคมให้ดีขึ้น ซึ่งต่างจากไทยโดยเฉพาะมณฑล ภูเก็ตนั้นสามารถทำรายได้ให้แก่รัฐบาลถึงปีละประมาณ 4,000,000 บาท แต่รัฐบาลนำเงินมาปรับปรุงมณฑลได้เพียงปีละ 100,000 บาท รายได้ส่วนที่เหลือต้องส่งเข้าเมืองหลวง โดยไม่มีการใช้จ่ายเพื่อความเจริญของบ้านเมืองแต่อย่างใดซึ่งเป็นการไม่ยุติธรรมต่อมณฑลภูเก็ต

ข้อแตกต่างดังกล่าวนี้เป็นเรื่องที่ได้รับการวิพากษ์วิจารณ์กันมาก โดยเฉพาะในหมู่ข้าราชการชั้นสูงของอังกฤษในสหพันธรัฐมลายู นอกจากนี้รายงานยังกล่าวไว้ว่ารัฐบาลของสหพันธรัฐมลายูยังให้ความสนใจภูเก็ตเป็นอย่างมาก สิ่งเหล่านี้จึงนับได้ว่าเป็นเครื่องหมายของอันตรายที่จะเกิดในอนาคตกับหัวเมืองของไทย นายเวสเตนการ์ดจึงได้เสนอวิธีการแก้ไขว่ารัฐบาลควรนำรายได้จากหัวเมืองภาคใต้กลับไปลงทุนบำรุงและเปิดบ้านเมืองเสียโดยเร็วก่อนที่จะสายเกินไป<sup>9</sup> นอกจากนี้เขายังให้ความเห็นว่าเป็นการไม่ฉลาดนักถ้าหากรัฐบาลเพิกเฉยต่อการปรับปรุงภูเก็ต เพราะอุปทูตอังกฤษในกรุงเทพฯ ได้แย้งทำที่เกี่ยวกับเรื่องนี้ไว้ว่า ถ้ารัฐบาลไทยไม่ปรับปรุงการคมนาคมและทำให้ภูเก็ตเป็นเมืองเปิด อังกฤษจะถือสิทธิดำเนินการเสียเองและในรายงานการตรวจราชการนี้ก็ได้อ้างถึงเรื่องนี้ที่อาจจะมาถึงความว่า

อันตรายอาจไม่ถึงขั้นวิกฤติในวันนี้ปีนี้ หรือแม้แต่ปีหน้า แต่จะต้องเกิดขึ้นโดยไม่มีปัญหา นอกจากรัฐบาลสยามจะลงมือดำเนินการและปรับปรุงนโยบาย เพื่อความก้าวหน้าของภูเก็ต ถ้าไม่เช่นนั้นปัญหาที่ร้ายแรงจะต้องเกิดขึ้นอย่างแน่นอนในเร็ว ๆ นี้ จะ

---

<sup>9</sup>สมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์, "บทบาทของประเทสหราชอาณาจักรตะวันตกในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว." (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2517 ), หน้า 294

มัวชักช้าต่อไปไม่ได้แล้ว รัฐบาลอังกฤษจะคงยืนยันขอให้สยาม  
เปิดเมืองภูเก็ต ถ้าสยามไม่เต็มใจที่จะทำอังกฤษก็จะจัดการเอง<sup>10</sup>

จากรายงานการตรวจราชการที่กล่าวมา แสดงให้เห็นว่าข้าราชการทั้งสองต่างมีความเห็น  
ตรงกันให้รับสร้างทางรถไฟ เนื่องจากในขณะนั้นรถไฟเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับบ้านเมือง และเพื่อ  
เป็นการพัฒนาบ้านเมืองให้มีความเจริญรุ่งเรือง ดังความว่า

เพื่อจุดมุ่งหมายของการพัฒนา ไม่มีเครื่องมือที่ทรงประสิทธิ  
ภาพยิ่งกว่าทางรถไฟและปราศจากทางรถไฟแล้วย่อมไม่สามารถ  
ทำงานที่ควรแก่การพอใจอย่างแท้จริง ตามความเห็นของเราแล้ว  
รถไฟเป็นสิ่งจำเป็น”<sup>11</sup>

จากความเห็นที่ปรากฏในรายงานของข้าราชการทั้งสองท่านที่ได้กล่าวมาล้วนมีความ  
สอดคล้องกับข้อเสนอของนายเฮนรี กิตตินส์ ( HENRY GITTINS ) วิศวกรชาวอังกฤษผู้ดำรง  
ตำแหน่งเลขานุการกระทรวงโยธาธิการที่ได้สนับสนุนให้มีการสร้างทางรถไฟสายใต้โดยเร็วด้วย  
เหตุผลทางการเมืองและการปกครองรวมทั้งเพื่อเป็นการป้องกันการแทรกแซงของอังกฤษดังนี้

การชักช้าเปิดทางรถไฟสายนี้ เมื่อจะกล่าวถึงทางไปลิตติกแล้วก็  
แปลว่าจะเปิดบ้านเมืองตอนใต้ให้เข้าไป ถ้าเป็นเช่นนี้หนังสือพิมพ์  
สะเตรสก็กล่าวยุยงต่าง ๆ ลงปลายจะทำให้พวกสะเตรสมีเสียง  
เข้ามาแทรกแซงในเรื่องนี้ ความซื่อตรงของเจ้าเมืองแขกตาม  
หัวเมืองปักษ์ใต้นั้นเป็นข้อน่าสงสัยมากอยู่ แต่ถึงกระนั้นเมื่อรัฐ  
บาลทำการติดต่อกับหัวเมืองเหล่านี้ตลอดเร็วเข้าแลสนิทสนมกัน  
เข้าแล้ว ความมั่นคงจะมีมากขึ้น สังเกตเมืองภูเก็ตแลตามข้างใต้

<sup>10</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5. ม.2.14/50 เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5  
กระทรวงมหาดไทย “MEMMORANDUM OF PHYA SRI SAHADEHEB AND JENS I.  
WESTENGARD Dec. 1906”.

<sup>11</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5. ม.2.14/50 เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5  
กระทรวงมหาดไทย “MEMMORANDUM OF PHYA SRI SAHADEHEB AND JENS I.  
WESTENGARD Dec. 1906”.

เมืองนั้นดูทำการสนิทสนมกับเมืองปิ้งมากกว่ากรุงเทพฯ แล  
 ความคิดทั้งสินค้าดูเหมือนจะดำเนินไปข้างเมืองปิ้งเป็นธรรมดา  
 อยู่เอง เพราะมีเรือกลไฟเดินติดต่ออยู่ทุกอาทิตย์ ทางกรุงเทพฯ  
 ห่างทีเดียว ถ้ามีทางรถไฟเดินตลอดไป แลทำการติดต่อกันได้ทุก ๆ  
 วัน ความสนิทสนมแห่งหัวเมืองเหล่านี้จะแข็งแรงขึ้นการที่จะพูดจา  
 ได้ต่อบกก็ได้รวดเร็วขึ้น เมื่อรัฐบาลเราจัดการแข็งแรงขึ้น แม้ว่าจะมี  
 ข้อความที่เข้าใจผิดกันอย่างไร ก็อาจจะเยียวยาได้โดยรวดเร็ว ทั้ง  
 เมืองโทรแลเมืองกลันตันก็เหมือนกัน<sup>12</sup>

จากข้อเสนอของนายกิตติณส์ ที่กล่าวมาข้างต้นเป็นการสนับสนุนให้รัฐบาลริบสร้างทาง  
 รถไฟสายใต้โดยเร็ว เนื่องจากถ้าหากว่ารัฐบาลไม่ริบสร้างอาจจะตกเป็นเป้าหมายให้หนังสือ  
 พิมพ์สตรีทโจมตีเอาได้ และอาจทำให้อังกฤษถือเป็นโอกาสเข้ามาแทรกแซงได้ เนื่องจากในขณะ  
 นั้นหัวเมืองทางภาคใต้ของไทยมีความใกล้ชิดกับทางปิ้งมากกว่าทางกรุงเทพฯ ดังนั้นเพื่อเป็นการ  
 กระชับให้หัวเมืองทางภาคใต้ใกล้ชิดกับส่วนกลางมากขึ้นรัฐบาลจึงต้องริบสร้างทางรถไฟ

นอกจากเสนอให้มีการสร้างทางรถไฟแล้วกิตติณส์ยังเสนออีกว่า ถ้าหากตอนนี้รัฐบาลยัง  
 ไม่ริบทำก็ควรให้บริษัทเป็นผู้ทำ เนื่องจากตอนนี้อังกฤษกำลังสำรวจทางเข้ามายังอาณาเขตไทย  
 แล้วดังความว่า

กว่าจะถึงเวลาที่จะเริ่มทำรัฐบาลเราจะได้รับความร  
 บกวนเสียพอ โดยมีผู้คิดจะขอคอนเซสชันทำโดยมาก ถึงแม้ว่า  
 เวลานี้จะขัดขึ้นผู้ที่อนุญาตได้ก็จริงอยู่ แต่ต่อไปก็กลัวจะป้องกันไม่  
 ด้วยว่าในเวลาที่มีผู้ที่มีทุนรอนและพวกพ้องค้าตามหัวเมืองปักษ์ใต้  
 ตั้งใจอยู่ว่าจะสร้างทางขึ้นอยู่ทั้งนั้น ถ้ารัฐบาลมีความมุ่งหมาย  
 จะให้บ้านเมืองเจริญขึ้นแล้ว ก็ต้องคิดจัดการก่อสร้างเสีย หรือมี  
 ฉะนั้นยอมให้บริษัททำ

<sup>12</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยธ. 5.5/24 เอกสารกรมราชเลขาธิการรัชกาลที่ 5  
 กระทรวงโยธาธิการ "เรื่องจะต่อทางรถไฟจากสายเพชรบุรี ไปแหลมมลายู (28 กุมภาพันธ์ 124 -  
 21 กรกฎาคม 128)".



อนึ่งเป็นสิ่งที่ไม่ควรจะลืมว่า รัฐบาลแหลมมลายูของ  
อังกฤษ ได้ลงมือเซอร์เวย์ทางลูกกลมเข้ามาในอาณาเขตเมืองไทย  
แล้ว เป็นต้นว่าทางเมืองกลันตันนี้ ซึ่งให้เห็นพออยู่แล้วว่า เป็นการ  
จำเป็นที่จะต้องทำทางไปทางใต้โดยเร็วที่สุด ที่จะเป็นไปได้<sup>13</sup>

จากข้อเสนอของนายกิตตินส์ดังกล่าว เป็นการแสดงให้เห็นว่าถ้าหากรัฐบาลไทยไม่รีบ  
สร้างทางรถไฟสายใต้โดยเร็วอังกฤษอาจถือโอกาสเข้าแทรกแซงได้ เพราะขณะนั้นรัฐบาลสหพันธ  
รัฐมลายูได้สำรวจลูกกลมเข้ามาในพระราชอาณาเขตแล้ว อีกประการหนึ่งเพื่อเป็นการกระชับการปก  
ครองหัวเมืองทางภาคใต้ของไทยให้เข้มแข็งยิ่งขึ้น การนำหัวเมืองเหล่านี้ให้เข้ามาใกล้ชิดกับรัฐ  
บาลกลางโดยวิธีทางคมนาคมได้เร็วเท่าไร ความปลอดภัยก็ยิ่งเพิ่มมากขึ้นเท่านั้น เพราะใน  
เวลานั้นหัวเมืองทางตอนล่างของไทยได้มีความใกล้ชิดกับป็นังมากกว่ากรุงเทพฯ ขณะเดียวกัน  
ทัศนคติในการดำรงชีวิตของพลเมืองก็มีแนวโน้มค่อนข้างไปทางสหพันธรัฐมลายูมากกว่าทางฝ่าย  
ไทย ดังนั้นวิธีเดียวที่รัฐบาลสามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ก็คือ รัฐบาลต้องรีบปรับปรุงการ  
คมนาคมในภาคใต้อย่างเร่งด่วนโดยเฉพาะการสร้างทางรถไฟเพื่อป้องกันการถือโอกาสเข้าแทรกแซง  
หัวเมืองมลายูของไทยและเพื่อเป็นการช่วยลดความแตกต่างและเพื่อเป็นการกระชับการปกครอง  
หัวเมืองภาคใต้ของไทย ทั้งยังเป็นการตัดความรำคาญจากนักล่าสัมปทานขอสร้างทางรถไฟที่เฝ้า  
รบกวนอยู่เสมอรัฐบาลไทยจึงตกลงใจสร้างทางรถไฟสายใต้ลงสู่แหลมมลายูด้วยตัวเอง โดยเริ่มต้น  
ตั้งแต่เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2452<sup>14</sup>

ในการกู้เงินจากต่างประเทศเพื่อสร้างทางรถไฟสายใต้ รัฐบาลก็ได้กู้เงินจากรัฐบาลสห  
พันธรัฐมลายูของอังกฤษ ด้วยการเจรจาแลกเปลี่ยนกับการที่ไทยต้องยอมยกสิทธิการปกครองและ  
การบังคับบัญชาเหนือดินแดนไทรบุรี กลันตัน ตรังกานู ปะลิส และเกาะใกล้เคียงให้แก่อังกฤษ  
ส่วนอังกฤษยินยอมให้คนในบังคับอังกฤษขึ้นศาลต่างประเทศ และคนอังกฤษที่จดทะเบียนหลังวัน  
ที่ลงนามในสัญญาดังกล่าว ต้องขึ้นศาลไทยแต่กงสุลอังกฤษยังมีสิทธิเรียกเอาคดีมาพิจารณาได้

<sup>13</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยธ. 5.5/24 เอกสารกรมราชเลขาธิการรัชกาลที่ 5  
กระทรวงโยธาธิการ “เรื่องจะต่อทางรถไฟจากสายเพชรบุรี ไปแหลมมลายู (28 กุมภาพันธ์ 124 -  
21 กรกฎาคม 128)”.

<sup>14</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ยธ. 5.1/24 ความเห็นเรื่องสร้างทางรถไฟในราชอาณาจักร  
20 ตุลาคม ร.ศ. 120.

จนกว่าไทยจะประกาศใช้ประมวลกฎหมายครอบครัวตามหลักสากลแล้วเป็นเวลา 5 ปี โดยอังกฤษยอมยกเลิกอนุสัญญาฉบับ\* ที่ทำไว้กับไทย ในปี พ.ศ. 2440 และรัฐบาลสหพันธรัฐมลฑลของอังกฤษก็ยินยอมให้รัฐบาลไทยกู้เงินได้ไม่เกิน 4,000,000 ปอนด์สเตอร์ลิง โดยทั้งสองฝ่ายได้มีการลงนามในข้อตกลงกู้เงินในวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2451 โดยสาระของข้อตกลงได้ระบุให้รัฐบาลไทยต้องนำเงินกู้ทั้งหมดไปใช้ในการสร้างทางรถไฟรวมทั้งการวางสายโทรศัพท์ด้วย โดยเงินกู้ที่รัฐบาลสหพันธรัฐมลฑลจะแบ่งจ่ายเป็นงวด ๆ โดยมีเงื่อนไขว่ารัฐบาลไทยเบิกได้ไม่เกินปีละ 750,000 ปอนด์ และมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4 ต่อปี โดยคิดจากจำนวนเงินกู้ของแต่ละปี การจ่ายและการชำระเงินกู้จะ

---

\* อนุสัญญาฉบับนี้มีใจความดังต่อไปนี้

มาตราที่ 1 สมเด็จพระเจ้ากรุงสยามทรงรับสัญญาว่า จะไม่ยกสิทธิใด ๆ เนื้อดินแดนหรือเกาะที่อยู่ทางตอนใต้ของเมืองบางตะพาน หรืออินลิตีและดินแดนดังกล่าวให้เป็นของต่างประเทศแก่มหาอำนาจหนึ่งอำนาจใด

มาตราที่ 2 สมเด็จพระนางเจ้าอังกฤษทรงรับสัญญาในสวนอังกฤษว่า จะอุดหนุนสมเด็จพระเจ้ากรุงสยามในการต่อต้านความพยายามใด ๆ จากมหาอำนาจที่ 3 ซึ่งจะแสวงหาอาณานิคมหรือเข้าไปตั้งอิทธิพลของตน หรือคุ้มครองป้องกันในดินแดน หรือที่เกาะทั้งหลายดังกล่าวแล้ว

มาตราที่ 3 สมเด็จพระนางเจ้าอังกฤษได้ทรงรับสัญญาไว้ตามข้อที่กล่าวมาก่อนนี้แล้วว่า จะอุดหนุนสมเด็จพระเจ้ากรุงสยามในการต่อต้านความพยายามอย่างหนึ่งอย่างใดของมหาอำนาจที่ 3 ที่จะเข้าไปแสวงหาอาณานิคม หรือเพื่อจะเข้าไปตั้งอิทธิพล หรืออำนาจรักษาในดินแดนหนึ่งดินแดนใด หรือเกาะแห่งหนึ่งแห่งใดดังกล่าวมาข้างต้นแล้ว สมเด็จพระเจ้ากรุงสยามทรงรับสัญญาว่าจะไม่อนุญาต ยกหรือยอมให้มีสิทธิพิเศษหรือมีผลประโยชน์อันเป็นการผูกขาดทำได้ฝ่ายเดียว ในเรื่องเกี่ยวกับที่ดินหรือการค้าขายอย่างใด ๆ ภายในเขตจำกัดดังกล่าวมาแล้วนั้นไม่ว่าแก่รัฐบาลหรือคนในบังคับของมหาอำนาจที่ 3 โดยปราศจากการยินยอมพร้อมใจเป็นลายลักษณ์อักษรของรัฐบาลอังกฤษ ( British and Foreign States Papers , Vol. 102 ,pp.124 – 5 อ้างถึงใน สายจิตต์ เหมินทร์, " การเสียรัฐไทรบุรี กลันตัน ตรังกานู และปลิสของไทยให้แก่อังกฤษ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว..." , หน้า 259 – 60 ).

กระทำที่กรุงลอนดอน ภาวะปลอดหนี้ 14 ปี โดยการผ่อนชำระให้เริ่มตั้งแต่ปีที่ 15 นับจากวันลงนามในสัญญา การให้กู้ยืมเงินขึ้นอยู่กับเงื่อนไข 3 ประการคือ<sup>15</sup>

1. กรมรถไฟแห่งสหพันธรัฐมลายูมีสิทธิในการตรวจสอบการดำเนินงานต่าง ๆ เมื่อสร้างทางรถไฟสายนี้ นับตั้งแต่การวางแผนจนถึงการก่อสร้างในแต่ละขั้นตอน
2. รัฐบาลไทยต้องแต่งตั้งชาวอังกฤษให้เป็นหัวหน้าวิศวกรควบคุมการก่อสร้าง
3. รัฐบาลไทยต้องรับประกันว่าจะเชื่อมทางรถไฟของไทยเข้ากับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายู

ดังนั้นจากที่กล่าวมาเป็นการแสดงให้เห็นว่าการคุกคามของจักรวรรดินิยมตะวันตกเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนทำให้รัฐบาลกลางตัดสินใจสร้างทางรถไฟสายใต้ขึ้นมา ซึ่งนับว่ามีผลดีมากกว่าผลเสียกล่าวคือ ในสมัยนั้นรถไฟเป็นการคมนาคมทางเดียวที่ช่วยกระชับระยะทางและระยะเวลาและยังสามารถเชื่อมหัวเมืองทางภาคใต้ซึ่งอยู่ห่างไกลจากการปกครองของส่วนกลางเข้ากับกรุงเทพฯ ได้สะดวกมากขึ้นนอกจากนี้ยังช่วยยกระดับฐานะทางเศรษฐกิจของประชาชนในภาคใต้จากเศรษฐกิจแบบพอยังชีพเป็นเศรษฐกิจเพื่อการค้าภายหลังที่รถไฟเข้ามายังพื้นที่ต่าง ๆ และที่สำคัญที่สุดคือเส้นทางรถไฟใต้มีส่วนทำให้ภาคใหญ่กลายเป็นชุมทางรถไฟที่สำคัญของภาคใต้

### สาเหตุทางเศรษฐกิจ

การก่อสร้างทางรถไฟสายใต้นอกจากสาเหตุทางด้านการเมืองดังที่กล่าวมาแล้ว ความต้องการผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจในหัวเมืองทางภาคใต้ ก็เป็นสิ่งจำเป็นที่รัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อการสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้ ด้วยอีกประการหนึ่ง กล่าวคือ

รัฐบาลต้องการหวังรายได้จาก ค่าโดยสาร ค่าบรรทุกสินค้า จากการเปิดเดินรถไฟสายใต้เพื่อนำไปผ่อนชำระค่าดอกเบี้ย และค่าเงินต้นที่ได้ยืมมาจากต่างประเทศ ด้วยเหตุนี้นโยบายสงวนพื้นที่สองข้างทางรถไฟจึงต้องถูกยกเลิกไปในปี พ.ศ. 2454 เพื่อให้บริเวณพื้นที่สองข้างทางรถไฟเป็นเขตลงทุนของทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ และเพื่อจะได้สร้างผลผลิตไว้รอคอยเส้นทางรถไฟที่

---

<sup>15</sup> สมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์, "บทบาทของประเทศมหาอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2517), หน้า 317.

กำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง โดยรัฐบาลคาดว่าเมื่อรถไฟสายใต้เปิดทำการรัฐจะมีรายได้จากการบรรทุกสินค้าในปีแรก ๆ ประมาณ 2 ล้านกว่าบาท และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในปีต่อมา ( ดูจากตารางที่ 1 ) ฉะนั้นจึงไม่จำเป็นที่จะต้องรอให้ทางรถไฟเสร็จก่อนรัฐจึงยกเลิกนโยบายสงวนพื้นที่สองข้างทางดังกล่าว

ตารางที่ 1 : ตารางแสดงรายได้ที่รัฐคาดว่าจะได้รับจากการเปิดเส้นทางรถไฟสายใต้เมื่อเปิดบริการตลอดสาย

ปีที่	เพิ่มขึ้นร้อยละ	จำนวนเงิน	
		บาท	สต.
3	20	2,438,726	40
4	10	2,682,598	04
5	10	2,950,857	84
6	15	3,393,486	51
7	5	3,563,160	83
8	5	3,741,318	87
9	5	3,928,384	81
10	5	4,124,804	05

ที่มา : กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.6 น. 36/37 เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 6 กระทรวงนครบาล "เรื่องกะประเมินเงินรายได้ของรถไฟสายใต้ ร.ศ. 130 (พ.ศ. 2454)".

อย่างไรก็ตามปรากฏว่า รายได้ที่รัฐได้รับเมื่อเปิดเดินรถไฟ กลับใกล้เคียงกับรายได้ที่รัฐได้คาดการณ์ไว้ กล่าวคือ รัฐคาดว่าจะได้รับรายได้จากค่าโดยสารและค่าระวางสินค้าเมื่อเปิดเดินรถไฟสายใต้ในปี พ.ศ. 2461 ประมาณ 2,032,272 บาท แต่รายได้ที่รัฐได้รับจริงในปีดังกล่าวได้แก่ 3,309,706 บาท ซึ่งมากกว่าที่รัฐได้คาดการณ์ไว้ 277,434 บาท และในปีต่อ ๆ มารายได้ที่รัฐรับจริงจะมากกว่าเงินที่รัฐคาดว่าจะได้รับโดยตลอด ( ดูจากตารางที่ 2 )

ตารางที่ 2 ตารางเปรียบเทียบรายได้ที่รัฐคาดว่าจะได้รับกับรายได้จริงจากการเปิดเส้นทางรถไฟสายใต้

พ.ศ.	รายได้ที่รัฐคาดหวัง	รายได้จริง
2461	2,032,272	3,309,706
2462	2032272	3852980
2463	2438726	3854246
2464	2682598	3859180
2465	2950857	3804288
2466	3393486	
2467	3563160	13618685
2468	3741318	15733361
2469	3928384	
2470	4124804	

ที่มา : กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.6 น.36/37 " กะประมาณเงินรายได้ของรถไฟสายใต้ ร.ศ. 130 ( พ.ศ. 2454 ) " , กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, กค. 0301.1.381/22/23/24/27 Railway for the year ...B.E. 2461 – 2470.

### 3.1.2 การดำเนินการสร้างทางรถไฟสายใต้

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งให้นายเฮนรี กิตตินด์ ชาวอังกฤษซึ่งเป็นเลขานุการและที่ปรึกษาของกระทรวงโยธาธิการให้ดำรงตำแหน่งวิศวกรผู้บังคับการทางรถไฟสายใต้ คือ มีอำนาจหน้าที่ควบคุมการสร้างทางรถไฟสายใต้ทั้งหมด

สำหรับการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้นั้นเขาได้กำหนดว่าจะสร้างให้แล้วเสร็จในเวลา 7 ปี ตามรายการที่กะไว้ดังนี้

ปีที่ 1 จะลงมือทำทางตั้งแต่เมืองเพชรบุรีไปชุมพร จากตรังมาพัทลุง จากสงขลามาพัทลุง โดยเริ่มต้นพร้อม ๆ กันและประมาณว่าทางจากเพชรบุรีไปชุมพรระยะยาว 285 กิโลเมตร ใช้เวลาสร้าง 4 ปี ทางจากเมืองตรังมาพัทลุงระยะยาว 100 กิโลเมตร ใช้เวลาสร้าง 4 ปี ทางจากสงขลาไป

พัทลุงระยะยาว 100 กิโลเมตร ใช้เวลาสร้าง 3 ปี ต่อจากนั้นจึงสร้างทางตามระยะระหว่างกลาง เพื่อเชื่อมเส้นทางเหล่านั้นเข้าด้วยกัน

ปีที่ 2 จะลงมือสร้างทางตอนเมืองพัทลุงมาเมืองนครศรีธรรมราชระยะยาว 91 กิโลเมตร ใช้เวลาสร้าง 3 ปี และจากสงขลาไประแงะระยะทาง 180 กิโลเมตร ใช้เวลาสร้าง 4 ปี

ปีที่ 3 จะสร้างทางตอนเมืองนครศรีธรรมราชมาไชยา (บ้านดอน) มาเมืองชุมพรระยะยาว 174 กิโลเมตร ใช้เวลาสร้าง 5 ปี<sup>16</sup>

หลังจากที่รัฐบาลได้ตัดสินใจสร้างทางรถไฟสายใต้ลงไปสู่แหลมมลายูในปี พ.ศ. 2452 แล้วรัฐบาลก็ได้ประกาศนโยบายสงวนพื้นที่ 2 ข้างทางรถไฟสายใต้ เพื่อเป็นการสกัดกั้นการขยายอิทธิพลของชาวต่างชาติ โดยเฉพาะการขยายอิทธิพลของอังกฤษ ขณะเดียวกันก็เพื่อทำเป็นย่านสถานีรถไฟภายในอนาคต<sup>17</sup> อย่างไรก็ตาม ต่อมาในปี พ.ศ. 2454 รัฐบาลก็จำเป็นต้องยกเลิกนโยบายสงวนพื้นที่ 2 ข้างทางรถไฟดังกล่าวเนื่องจากในช่วงที่ รัฐบาลกำลังสร้างทางรถไฟอยู่นั้นเป็นช่วงที่รัฐกำลังประสบปัญหาทางการเงินเพราะการสร้างทางรถไฟต้องใช้เงินทุนสูงมาก จึงทำให้รัฐบาลจำเป็นต้องกู้เงินจากต่างประเทศ

การสร้างทางรถไฟได้เริ่มในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2452 แต่ก็ได้มีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางจากเดิมอีกครั้ง โดยเริ่มทำทางจากสงขลามาพัทลุง ท่งสงและตรัง และเพื่อเป็นการย่นระยะทางให้สั้นเข้าจึงใช้วิธีการสร้างทางจากบ้านดอนมาตรังและจากบ้านดอนมาพัทลุงโดยตรง และได้ตัดเส้นทางตรัง-พัทลุงออก โดยให้มีจุดแยกเส้นทางสายตรังและสายพัทลุงที่ท่งสง<sup>18</sup> ส่วนการสร้างทางในระยะอื่นยังคงเป็นไปตามกำหนดการเดิมที่วางไว้ ส่วนระยะเวลาในการก่อสร้างตามเดิมให้สร้างแล้วเสร็จในเวลา 7 ปี แต่ต่อมาได้มีการยืดระยะเวลาออกไปโดยให้แล้วเสร็จในเวลา 10 ปี รวมทั้งการสร้างทางรถไฟสายสงขลา-ระแงะด้วย

<sup>16</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5.ยธ. 5. /24 เอกสารกรมราชเลขาธิการที่ 5 กระทรวงโยธาธิการ “เรื่องจะต่อทางรถไฟจากเพชรบุรีไปแหลมมลายู (28 กุมภาพันธ์ 124 – 21 กรกฎาคม 128)”

<sup>17</sup> สัมภาษณ์ ประสงค์ นิโครธา, อายุ 88 ปี, อดีตเจ้าหน้าที่การรถไฟ, สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2541

<sup>18</sup> การรถไฟแห่งประเทศไทย, ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี (กรุงเทพ :โรงพิมพ์การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2513 ), หน้า 180.

สำหรับการสร้างเส้นทางตอนใต้ตั้งแต่เมืองสงขลาไประแงะนั้น ได้ลงมือก่อสร้างเมื่อปี พ.ศ. 2459 ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้าง 3 ปี โดยได้ลงมือก่อสร้างจากสถานีชุมทางคูตะเภาลงไปทางใต้เพื่อไปเชื่อมกับทางรถไฟฝั่งตะวันออกของสหพันธรัฐมลายูที่มาจากเมืองกลันตัน การสร้างทางในช่วงนี้ได้แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 3 ตอน คือ ตอนที่ 1 เริ่มจากคูตะเภมาถึงเทพา ระยะทางยาวประมาณ 72 กิโลเมตร ตอนที่ 2 ตั้งแต่เทพาถึงยะลา ระยะทางยาวประมาณ 40 กิโลเมตร ตอนที่ 3 ตั้งแต่ยะลาถึงเขตแดนเมืองกลันตัน ในตอนนี้มีระยะทางยาวประมาณ 104 กิโลเมตร<sup>19</sup> เส้นทางรถไฟสายนี้มีสถานีสุโข-ลกเป็นสถานีร่วมชายแดนซึ่งอยู่ในเขตประเทศไทย และเพื่อเป็นการเชื่อมโยงทางรถไฟของไทยกับของสหพันธรัฐมลายูทางฝั่งตะวันตกอีกทางหนึ่ง รัฐบาลจึงได้สร้างทางรถไฟสายแยกจากสถานีชุมทางคูตะเภาไปยังฝั่งตะวันตกของแหลมมลายู ไปต่อกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายูที่พรมแดนเมืองไทรบุรี (เกดะ) ซึ่งอยู่ห่างจากสถานีชุมทางคูตะเภาประมาณ 45 กิโลเมตร<sup>20</sup> โดยมีสถานีป่าดงเบขาร์เป็นสถานีร่วมชายแดนซึ่งอยู่ในเขตของ สหพันธรัฐมลายูทำหน้าที่เชื่อมทางรถไฟระหว่างไทยกับสหพันธรัฐมลายู โดยทางรถไฟสายแยกเส้นนี้สร้างเสร็จในปี พ.ศ. 2459 แต่เปิดเดินรถได้เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2461<sup>21</sup>

การสร้างทางรถไฟสายใต้ได้สร้างเสร็จตามหมายกำหนดที่วางไว้ คือ ช่วงเพชรบุรี - สงขลา ใช้เวลาสร้าง 7 ปี โดยเริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2452 - 2459 ส่วนช่วงสงขลาถึงระแงะ ใช้เวลาสร้าง 3 ปี คือ จาก พ.ศ. 2459 - 2462<sup>22</sup> โดยสิ้นงบประมาณในการก่อสร้างประมาณ 58,051,750 บาท ขนาดของรางที่ใช้เป็นขนาด 1 เมตร เช่นเดียวกับช่วงกรุงเทพ - เพชรบุรี เพื่อไปเชื่อมต่อกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายูที่เมืองกลันตันและไทรบุรี

<sup>19</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, กต. 5.5/8 เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ "เรื่องรัฐบาลสยามตกลงจะต่อทางรถไฟสายใต้ทางเมืองกลันตัน และขอกู้เงินอังกฤษเพิ่มขึ้นอีกตอนที่ 1 (พ.ศ. 2456)".

<sup>20</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, กต.5.5/21 เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ "เรื่องการสร้างทางรถไฟสายใต้ต่อกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายู (พ.ศ. 2459)".

<sup>21</sup> การรถไฟแห่งประเทศไทย, ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี (กรุงเทพ: โรงพิมพ์การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2513), หน้า 180.

<sup>22</sup> ปิยนาด บุนนาค, "รายงานผลการวิจัยการวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว." (กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2518), หน้า 142. (เอกสารโรเนียวเย็บเล่ม).

จากที่กล่าวมาทั้งหมดเกี่ยวกับเส้นทางรถไฟสายใต้จะเห็นได้ว่าปัจจัยหลักที่ทำให้รัฐบาลตัดสินใจสร้างทางรถไฟ เป็นผลมาจากภาวะบีบคั้นทางการเมืองโดยเฉพาะถ้าไม่มีปฏิกริยาจากอังกฤษในสหพันธรัฐมลายู หรือจากการเร่งเร้าอันเนื่องมาจากการเปรียบเทียบฐานะทางเศรษฐกิจและความเจริญด้านการคมนาคมระหว่างหัวเมืองมลายูซึ่งอยู่ในการปกครองของไทยและของอังกฤษแล้ว การสร้างทางรถไฟสายใต้จะมีจุดเริ่มต้นที่ช้ากว่าที่เป็นอยู่แน่นอน เนื่องจากสมัยนั้นภาวะการเงินของไทยไม่เอื้ออำนวยต่อการสร้าง ซึ่งต้องใช้งบประมาณก้อนใหญ่ แต่อย่างไรก็ตามเมื่อรัฐบาลถูกผลักดันจากปัญหาการแทรกแซงจากอังกฤษในหัวเมืองภาคใต้ รัฐบาลจึงตกลงใจสร้างทางรถไฟสายใต้ด้วยตนเอง ซึ่งการตัดสินใจสร้างทางรถไฟของรัฐบาลในครั้งนี้นับได้ว่าเป็นผลดีมากกว่าผลเสีย กล่าวคือ รถไฟเป็นการคมนาคมทางเดียวที่ช่วยกระชับระยะทางระยะเวลา และสามารถเชื่อมหัวเมืองทางภาคใต้ซึ่งอยู่ห่างไกลจากการปกครองของส่วนกลางเข้ากับกรุงเทพฯ ได้สะดวก และง่ายขึ้นกว่าการคมนาคมที่ผ่านมาในอดีต นอกจากนี้ยังช่วยยกระดับฐานะทางเศรษฐกิจของประชาชนในภาคใต้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเศรษฐกิจแบบพอเพียงชีพให้พัฒนาเป็นเศรษฐกิจเพื่อการค้า ภายหลังจากที่รถไฟเข้ามาถึงพื้นที่ต่าง ๆ และที่สำคัญที่สุด คือ เส้นทางรถไฟได้มีส่วนทำให้หาดใหญ่กลายเป็นชุมทางรถไฟที่สำคัญของภาคใต้

การสร้างทางรถไฟสายใต้ในตอนแรกทางรัฐบาลได้คาดการณ์ไว้ว่าจะสร้างทางรถไฟผ่านไปสู่มืองตรังเพื่อไปยังเมืองท่ากันตังจะได้ทำการขนส่งสินค้าต่าง ๆ ลงเรือไปยังภูเก็ต<sup>23</sup> เนื่องจากภูเก็ตต้องบริโภคสินค้าที่นำเข้ามาจากปีนังแทบทั้งสิ้น ดังนั้นเพื่อเป็นการตัดปัญหาดังที่กล่าวมา รัฐบาลจึงมีโครงการที่จะสร้างทางรถไฟโดยจะใช้เส้นทางสาย ตรัง - กันตัง - ภูเก็ต<sup>24</sup> เป็นตัวเชื่อมโยงเศรษฐกิจของชายฝั่งทะเลทั้งสองด้านคือ ฝั่งทะเลตะวันออกกับชายฝั่งทะเลตะวันตก เพื่อเป็นการตัดปัญหาที่ภูเก็ตต้องนำเข้าสินค้าจากปีนังแต่ปรากฏว่าเส้นทางสายนี้ไม่เป็นไปตามที่รัฐบาลได้วางไว้ เนื่องจากได้มีการระงับโครงการสร้างท่าเรือน้ำลึกที่กันตังจึงส่งผลให้เส้นทางรถไฟสาย ตรัง - กันตัง - ภูเก็ต ต้องหยุดชะงักตามลงไปด้วย และที่สำคัญที่สุดคือ การเรียกร้องแกมบังคับของอังกฤษให้มีการสร้างทางรถไฟสายใต้จากหาดใหญ่ผ่านไปสู่อำเภอดำรงเพ็ญ เพื่อต่อกับทางรถไฟ

<sup>23</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร. 5 ม.2.47/19 “เรื่องรายงานราชการมณฑลนครศรีธรรมราช”, ( 10 มิถุนายน 113 - 5 ตุลาคม 129 ).

<sup>24</sup> พิสมัย นันทแสง, “ ระบบเทศบาลกับผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจมณฑลเทศาภิบาล พ.ศ. 2439 - 2476 “. ( วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2536 ), หน้า 102.



ของมลายูสู่ลอสสตาร์และป็นัง สิ่งที่ถูกกล่าวมานี้จึงกลายเป็นผลพลอยได้ที่ดีต่อหาดใหญ่ในเวลาต่อมา คือทำให้หาดใหญ่กลายเป็นเมืองชุมทางและเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจที่สำคัญของภาคใต้

อย่างไรก็ตามการที่รถไฟทำให้หาดใหญ่กลายเป็นชุมทางที่สำคัญของภาคใต้อาจจะเนื่องมาจากสาเหตุที่จะกล่าวถึงดังต่อไปนี้ กล่าวคือ ก่อนหน้าที่จะมีการสร้างทางรถไฟไปสู่รัฐกลันตันของมลายูเพื่อไปออกสู่สิงคโปร์ ทางพระยารัษฎานุประดิษฐ์ได้มีความคิดที่จะสร้างท่าเรือขึ้นที่กันตังเพื่อแข่งขันกับป็นัง นอกจากนี้เป้าหมายของรัฐบาลไทยในตอนแรกที่จะสร้างทางรถไฟได้มีเป้าหมายที่จะสร้างทางรถไฟสู่สิงคโปร์เพื่อตัดความสำคัญของป็นังลง อย่างไรก็ตามปรากฏว่าต่อมาเมื่อพระยารัษฎานุฯ ได้มาเสียชีวิตลง อังฤกษ์จึงได้ให้รัฐบาลไทยหยุดการสร้างทางจากอู่ตะเภาไปสู่สิงคโปร์ลงก่อน ด้วยการให้สร้างทางจากอู่ตะเภาไปไทรบุรีเพื่อเข้าสู่ป็นังแทน ดังข้อความที่กล่าวถึงต่อไปนี้

อนึ่งมีศตวรรษที่สิบได้ความว่าความคิดของรัฐบาลเฟดเดอเรลเดอเดอเลสเตดในตอนหลังนี้ การทำทางรถไฟแต่สิงคโปร์ขึ้นไปทางเมืองกลันตันนั้นยังสงบอยู่ไม่มีกำหนดว่าจะทำเมื่อไร ถ้าหากว่าเราจะทำทางรถไฟไปถึงเขตแดนเมืองกลันตันแล้ว ก็คงไม่มีกำหนดว่าจะติดต่อกันได้ เหตุฉะนั้นมีศตวรรษที่สิบจึงมีความเห็นว่าควรงดการทำรถไฟตอนแต่อู่ตะเภาไปถึงเขตแดนเมืองกลันตันนั้นเสีย เปลี่ยนทางไปทำแต่ตำบลอู่ตะเภาไปยังเขตแดนเมืองไทร...ถ้ารัฐบาลจะตกลงเปลี่ยนทางรถไฟตอนนี้แล้ว ฝ่ายข้างรัฐบาลเฟดเดอเรลเดอเดอเลสเตดก็จะเป็นที่พอใจและเป็นที่เข้าใจต่อกันว่ารัฐบาลได้ประพฤติตามสัญญาที่เงิน พ.ศ. 2453 นั้น...เพราะเขา [ อังกฤษ - ผู้เขียน ] ต้องการจะให้ป็นังเป็นท่าเรือสำหรับทางรถไฟสายใต้ของเราด้วย และในตอนหลังนี้ ที่มีข่าวว่ารัฐบาลจะคิดบำรุงเมืองตรังให้เป็นที่ท่าเรือใหญ่ยิ่งขึ้น พวกป็นังก็ยิ่งหึงจัดขึ้น เพราะฉะนั้นการสร้างทางรถไฟแต่ตำบลไทร ซึ่งอยู่ตรงข้ามเกาะป็นังแลซึ่งเป็นต้นทางของรถไฟเฟดเดอเรลเดอเดอเลสเตดตกลงไปทาง

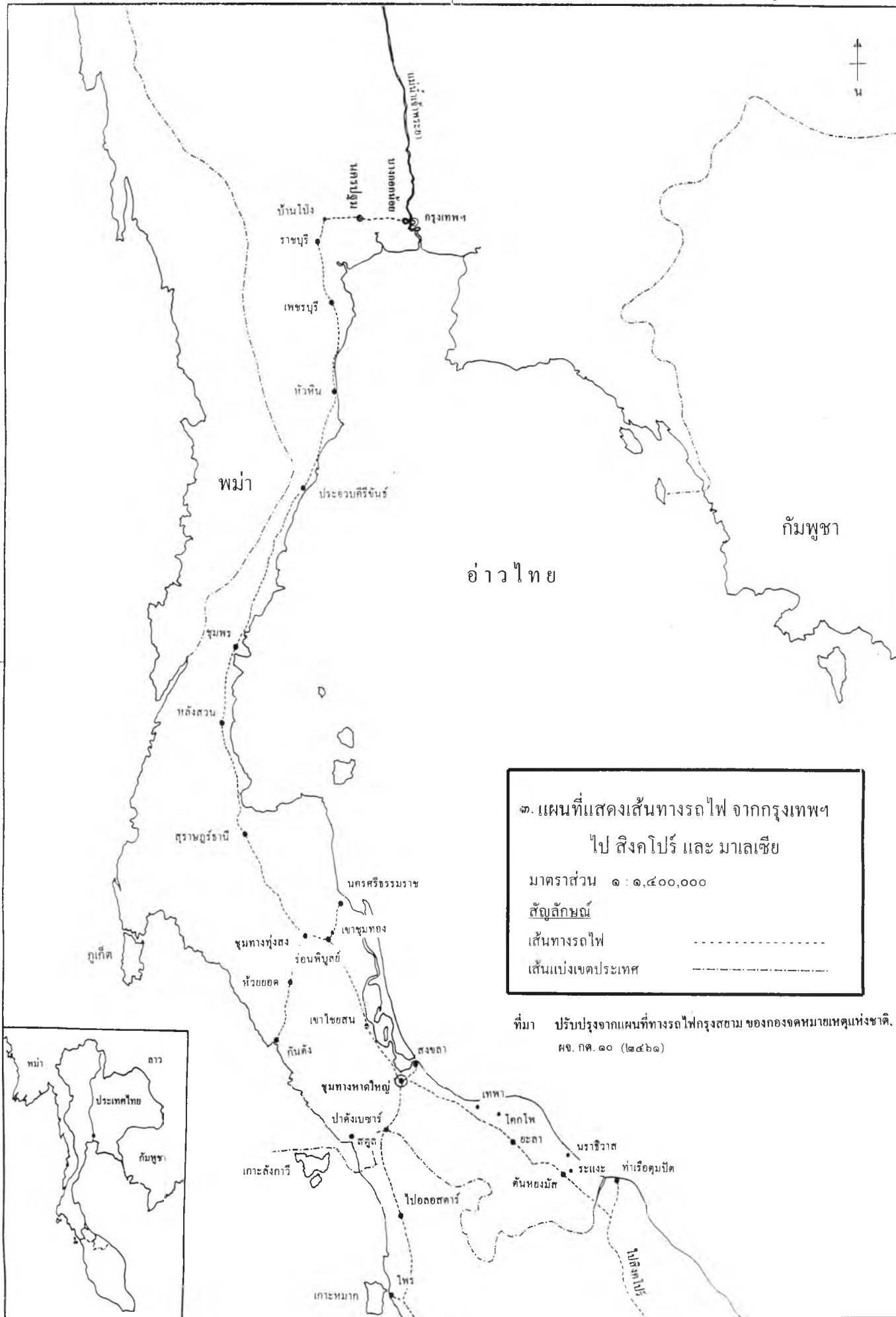
สิงคโปร์ มาทางเมืองไทร เพื่อบรรจบกับรถไฟของเรานั้น คงสำเร็จ  
 เป็นแน่ เพราะเป็นประโยชน์แก่เขาหลายอย่าง<sup>25</sup>

การเปลี่ยนแปลงเส้นทางดังที่กล่าวมา อาจกล่าวได้ว่าเนื่องมาจากพ่อค้าในหัวเมืองมลายู  
 ของอังกฤษคงมองเห็นลู่ทางแล้วว่าหากปล่อยให้มีการสร้างทางรถไฟตามเป้าหมายเดิมที่วางไว้ก็  
 จะทำให้ป็นงหมดความสำคัญลงและจะเป็นการสร้างความสำเร็จให้แก่ภาคได้มากกว่า

จากที่กล่าวมาดั่งนั้นทางฝ่ายไทยจึงต้องยอมสร้างทางรถไฟต่อจากอุตะเภามาไปสู่ไทรบุรีเพื่อ  
 เข้าไปป็นงอีกทางหนึ่ง ซึ่งส่งผลให้หาดใหญ่กลายเป็นชุมทางรถไฟที่สำคัญของภาคได้ในเวลา  
 ต่อมา

---

<sup>25</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, กต. 5ง5/7 อังกฤษขอซื้อเท็จจริงเกี่ยวกับข่าวลือว่ารัฐบาล  
 สยามจะเปลี่ยนเส้นทางบางตอน ( พ.ศ. 2456 )



ตารางที่ 3 : ตารางแสดงกำหนดการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้จากเพชรบุรี ถึง ระแงะ

เส้นทางระหว่าง	ระยะทาง (ก.ม.)	ปีที่ดำเนินการ (พ.ศ.)	ปีที่เสร็จ (พ.ศ.)	จำนวนปี
เพชรบุรี ถึง บ้านชะอำ	42	2452	2454	3
ตรัง ถึง พังงา	100	2452	2455	4
สงขลา ถึง พัทลุง	100	2452	2455	4
ชุมพร ถึง นครศรีธรรมราช	319	2453	หลัง 2458	6
พัทลุง ถึง นครศรีธรรมราช	91	2454	2456	3
บ้านชะอำ ถึง ชุมพร	243	2455	2458	4
สงขลา ถึง ระแงะ	180	2459	2461	3
รวม	1075	-	-	9

ที่มา : กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5 ยธ.5.5/24 เอกสารกรมราชเลขาธิการรัชกาลที่ 5 กระทรวง

โยธาธิการ "เรื่องจะต่อทางรถไฟจากสายเพชรบุรีไปแหลมมลายู (28 ก.พ. 124 – 21 ก.ค. 128)".

โดยสรุป การสร้างทางรถไฟสายใต้เกิดขึ้นมาเนื่องจากภาวะบีบคั้นทางการเมืองเป็นปัจจัยหลัก ซึ่งเชื่อว่าถ้าหากไม่มีปฏิกริยาจากอังกฤษหรือขาดการเร่งเร้าจากการเปรียบเทียบฐานะทางเศรษฐกิจและความเจริญทางด้านคมนาคมระหว่างไทยกับมลายูแล้วคาดว่าจะการสร้างทางรถไฟสายใต้คงจะมีจุดเริ่มต้นที่ช้ากว่านี้อย่างแน่นอน เนื่องจากภาวะทางการเงินของไทยไม่เอื้ออำนวยเนื่องจากการสร้างทางรถไฟต้องให้เงินทุนก้อนใหญ่ อย่างไรก็ตามเมื่อรัฐบาลไทยถูกผลักดันจากสถานะทางการเมืองระหว่างประเทศโดยเฉพาะจากปัญหาเกี่ยวกับอนุสัญญาฉบับที่ห้าขึ้นมาระหว่างไทยกับอังกฤษเมื่อปี พ.ศ.2440 ซึ่งได้ทำการรื้อถอนสิทธิของไทยเหนือดินแดนตั้งแต่ตำบลบางตะพานลงไปจนถึงแหลมมลายู จากปัญหาอนุสัญญาฉบับดังกล่าวจึงเป็นเหตุทำให้อังกฤษพยายามเข้ามาแทรกแซงหัวเมืองทางภาคใต้ของไทยและส่งผลทำให้รัฐบาลไทยตกใจที่จะทำการสร้างทางรถไฟสายใต้ขึ้นมา

อย่างไรก็ตามแม้ว่ารัฐบาลไทยได้ตกลงใจที่จะสร้างทางรถไฟด้วยตัวเองแล้วก็ตามแต่ อังกฤษก็ไม่วายที่จะแทรกแซงกิจการภายในของไทย โดยเห็นได้จากการกำหนดตัวหัวหน้าวิศวกรผู้ควบคุมการก่อสร้างทางรถไฟจะต้องเป็นชาวอังกฤษเท่านั้น นอกจากนี้ในการสร้างทาง

รถไฟสายใต้ไทยต้องทำการสละรัฐมลายูทั้ง 4 ให้กับอังกฤษเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนกับการขอยกเลิกสิทธิสภาพอาณาเขตและการที่รัฐบาลสหพันธรัฐมลายูยอมให้ไทยกู้เงินสร้างทางรถไฟสายใต้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำ รถไฟเป็นการคมนาคมทางเดียวในขณะนั้นที่สามารถเชื่อมต่อกับหัวเมืองทางภาคใต้ที่อยู่ห่างไกลจากการปกครองของส่วนกลางได้สะดวกและง่ายขึ้นกว่าการคมนาคมที่เคยผ่านมาในอดีต นอกจากนี้ยังเป็นการช่วยยกระดับฐานะทางเศรษฐกิจของประชาชนให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นและที่สำคัญซึ่งเป็นผลพลอยได้จากการสร้างทางรถไฟสายใต้ในครั้งนี้ คือ การสร้างทางรถไฟสายใต้ได้ส่งผลให้ชุมชนขนาดใหญ่สามารถกลายเป็นชุมทางการคมนาคมทางบกที่สำคัญของภาคใต้

เส้นทางรถไฟสายใต้เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ก็ได้ทำการเปิดเดินรถเป็นตอน ๆ ไป กล่าวคือ 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 เปิดการเดินรถจากสถานีบ้านกรูดถึงบางสะพานใหญ่ วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2459 เปิดการเดินรถจากสถานีบางสะพานใหญ่ถึงชุมพร วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2458 เปิดการเดินรถจากสถานีทุ่งสงถึงบ้านนา วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ.2457 เปิดการเดินรถจากสถานีทุ่งสงผ่านถ้ำที่ร้อนพิบูลย์ถึงพัทลุง วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2456 เปิดการเดินรถจากสถานีพัทลุงถึงอุตะเภา<sup>26</sup> สำหรับสถานีชุมทางอุตะเภาต่อมาประมาณปี พ.ศ.2458 กรมรถไฟได้ขอซื้อที่บริเวณที่ตั้งสถานีรถไฟหาดใหญ่ปัจจุบันซึ่งอยู่ห่างจากสถานีชุมทางอุตะเภาทางใต้ 3 กิโลเมตร และในปี พ.ศ. 2460 ก็ได้ย้ายสถานีจากอุตะเภามาอยู่ที่หาดใหญ่เนื่องจากบริเวณสถานีอุตะเภาเป็นที่ลุ่มน้ำท่วมอยู่เป็นประจำทำให้ไม่เหมาะแก่การตั้งสถานี ต่อมาในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2460 ได้ทำการเปิดเดินรถจากสถานีชุมทางหาดใหญ่ถึงคลองทราย วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2463 เปิดการเดินรถจากสถานีคลองทรายถึงบालอ วันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2463 เปิดการเดินรถจากสถานีบาลอถึงตันหยงมัส วันที่ 17 กันยายน พ.ศ.2464 เปิดการเดินรถจากสถานีตันหยงมัสถึง

<sup>26</sup> การรถไฟแห่งประเทศไทย, ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์การรถไฟแห่งประเทศไทย,2507),หน้า 179.

สุโข-ลก<sup>27</sup> ซึ่งเป็นอันสิ้นสุดการเปิดเดินรถไฟสายใต้ช่วงเส้นทางสายหลักโดยมีปลายทางต่อเชื่อมกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายูที่มาจากกัลันตันที่สถานีสุโข-ลก เป็นสถานีร่วมซึ่งอยู่ในเขตประเทศไทย ส่วนเส้นทางสายแยกจากสถานีที่ชุมทางหาดใหญ่ไปสู่ชายแดนเมืองไทรบุรี(เกตะ)นั้นได้เปิดการเดินรถในวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ.2461

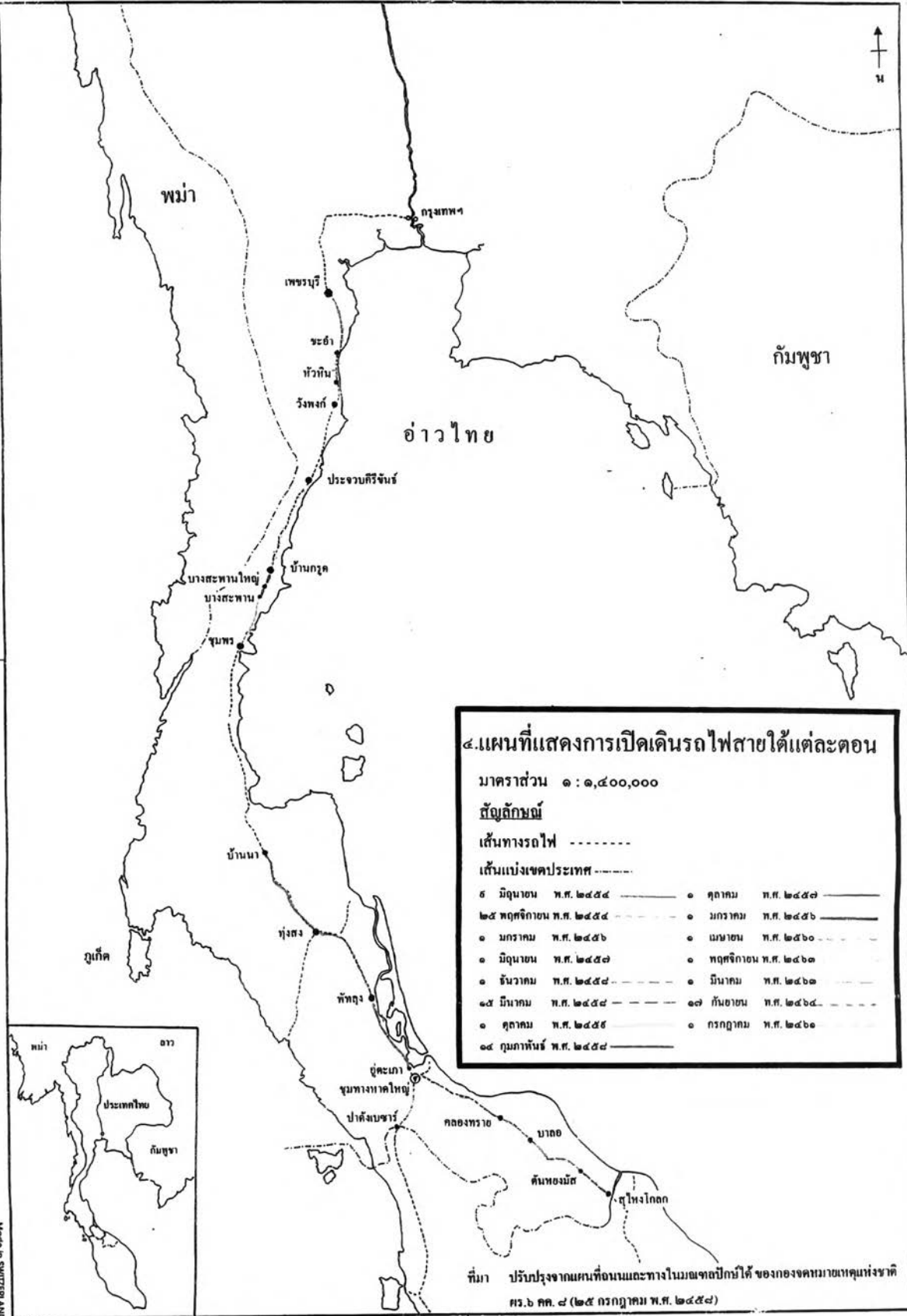
ตารางที่ 4 : ตารางแสดงการเปิดเดินรถไฟสายใต้แต่ละตอน

วันที่เปิดเดินรถ	เปิดเดินรถจาก
9 มิถุนายน พ.ศ. 2454	เพชรบุรี ถึง บ้านชะอำ
25 พฤศจิกายน พ.ศ.2454	ชะอำ ถึง หัวหิน
1 มกราคม พ.ศ. 2456	หัวหิน ถึง วังภัก
1 มิถุนายน พ.ศ. 2457	วังภัก ถึง ประจวบคีรีขันธ์
1 ธันวาคม พ.ศ. 2458	ประจวบ ถึง บ้านกรูด
15 มีนาคม พ.ศ. 2458	บ้านกรูด ถึง บางสะพาน
1 ตุลาคม พ.ศ. 2459	บางสะพานใหญ่ ถึง ชุมพร
14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2458	ทุ่งสง ถึง บ้านนา
1 ตุลาคม พ.ศ. 2457	ทุ่งสง ถึง พัทลุง
1 มกราคม พ.ศ. 2456	พัทลุง ถึง อุตะภา
1 เมษายน พ.ศ. 2460	ชุมทางหาดใหญ่ ถึง คลองทราย
1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2463	คลองทราย ถึง บาลอ
1 มีนาคม พ.ศ. 2463	บาลอ ถึง ดันหยงมัด
17 กันยายน พ.ศ. 2464	ดันหยงมัด ถึง สุโข-ลก
1 กรกฎาคม พ.ศ. 2461	ชุมทางหาดใหญ่ ถึง ปาดังเบซาร์

ที่มา : ปรับปรุงจากหนังสือที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี ( กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์การรถไฟแห่งประเทศไทย 2507 ), หน้า 179 – 180. ., กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ก.สบ. 24/ 4 กล่อง 1 งานฉลองรถไฟหลวงแห่งกรุงสยามครบสามรอบ พ.ศ. 2439 – 2475 ( พระนคร : โรงพิมพ์กรมรถไฟหลวง , 2475 ), หน้า 26 – 35 .

<sup>27</sup>การรถไฟแห่งประเทศไทย, ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2507), หน้า 180.

SIHI TRANSLUCENT PAPER 92 gm<sup>2</sup> SIZE A3



Made in SWITZERLAND

### 3.2 ผลของการสร้างทางรถไฟสายใต้ต่อการเกิดเมืองขนาดใหญ่

ในระยะแรกที่มีการค้าทางเรือยังคงมีบทบาทสำคัญ สำหรับการติดต่อค้าขายระหว่าง บริเวณมณฑลนครศรีธรรมราชกับกรุงเทพและสิงคโปร์นั้น บริเวณที่เป็นชุมชนการค้าส่วนใหญ่มัก ตั้งอยู่บริเวณท่าเรือ เช่น สงขลา ปากพั่น นครศรีธรรมราช และพัทลุง<sup>28</sup> อย่างไรก็ตามต่อมาเมื่อมีการสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้ซึ่งสามารถไปเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟของมลายูขึ้นมา ก็เป็นเหตุทำให้การค้าทางเรือ และชุมชนการค้าบริเวณท่าเรือค่อย ๆ ลดบทบาทความสำคัญลง เนื่องจากสินค้าต่าง ๆ ส่วนใหญ่ที่มาจากทางเหนือจะถูกขนส่งโดยทางรถไฟสายใต้แทนการขนส่งทางเรือ โดยไปออกที่มลายูจึงเป็นเหตุทำให้บริเวณที่ตั้งของสถานีรถไฟค่อย ๆ กลายเป็นชุมชนการค้าขึ้นมาแทนชุมชนการค้าทางเรือ ทั้งนี้เนื่องจากได้มีการก่อสร้างทางรถไฟและบรรดาพ่อค้าจากที่ต่าง ๆ เข้ามาทำการตั้งบ้านเรือน และร้านค้าต่าง ๆ ขึ้นบริเวณสถานีรถไฟเพื่อจะได้เป็นการสะดวกสำหรับการรวบรวมสินค้าต่าง ๆ ที่รับซื้อมานำขึ้นบรรทุกรถไฟ เพื่อขนส่งไปขายยังสถานที่ต่าง ๆ

ดังนั้นการเข้ามาของรถไฟจึงกล่าวได้ว่าเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้พื้นที่บริเวณรอบๆ สถานีรถไฟค่อย ๆ กลายเป็นแหล่งชุมชนการค้าแห่งใหม่ขึ้นมา ในกรณีรถไฟสายใต้ก็เช่นกันหลังจากเส้นทางรถไฟสร้างผ่านมาสู่ภาคใต้ ก็ได้ส่งผลให้เกิดชุมชนในการขนถ่ายสินค้าที่สำคัญขึ้นมาบริเวณรอบๆ สถานีรถไฟเช่นทุ่งสง หาดใหญ่ และป่าดงเบขาร์<sup>29</sup> โดยชุมชนเหล่านี้ได้กลายเป็นชุมชนเมืองขึ้นมาในช่วงเวลาดังกล่าว

<sup>28</sup> พิสมัย นันทแสง, "ระบบเทศบาลกับผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจมณฑล นครศรีธรรมราช พ.ศ. 2539-2476". (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2536), หน้า 110.

<sup>29</sup> พรพณี อวนสกุล, "เศรษฐกิจการพาณิชย์ต่างประเทศของเมืองนครศรีธรรมราชระหว่าง พุทธศตวรรษที่ 19-24", ในรายงานการสัมมนาประวัติศาสตร์นครศรีธรรมราชครั้งที่ 2 ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจและสังคมของนครศรีธรรมราช (กรุงเทพมหานคร : กรุงเทพมหานครการพิมพ์, 2526), หน้า 532.



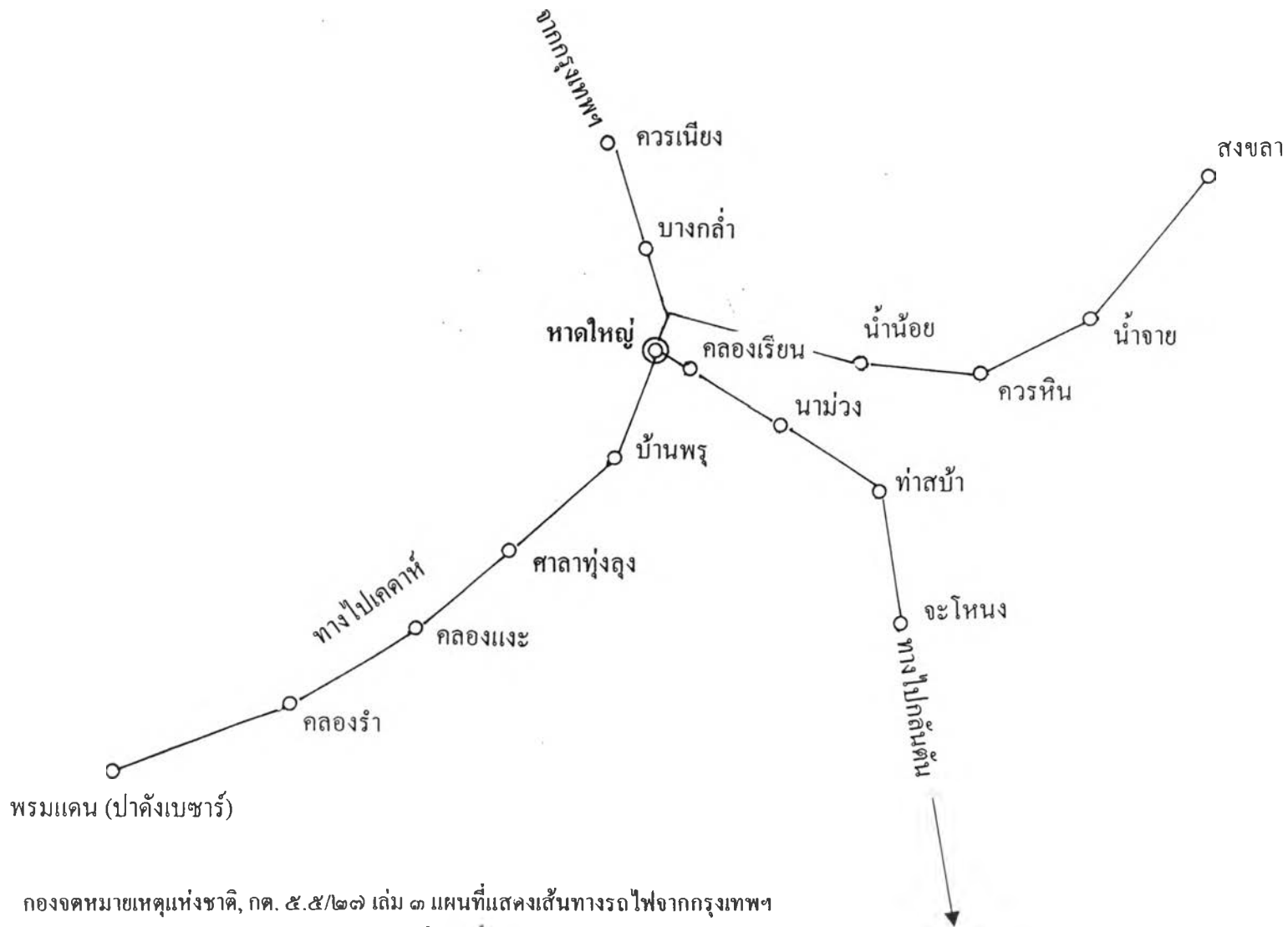
ดังได้กล่าวแล้วว่าเมื่อทางรถไฟสายใต้สร้างผ่านมาถึงหาดใหญ่ ขณะนั้นชื่อ "อำเภอเหนือ" ในปี พ.ศ. 2458 และต่อมาในปีพ.ศ.2460 ทางกรรรถไฟได้ย้ายจากสถานีอยู่ตะเภา\* ซึ่งเป็นที่ลุ่มและมีน้ำท่วมขังอยู่เป็นประจำมาตั้งที่บ้านโคกเสม็ดชุนซึ่งเป็นที่สูงและในปีเดียวกันนั้นก็ทำการสร้างทางรถไฟแยกออกเป็น 3 ทางคือทางที่ 1 แยกจากชุมทางหาดใหญ่ไปสงขลา ทางที่ 2 แยกจากชุมทางหาดใหญ่ไปเชื่อมต่อกับทางรถไฟของมลายูที่ป่าดงเบซาร์เขตแดนเมืองไทรบุรี ทางที่ 3 แยกจากชุมทางหาดใหญ่ลงไปทางใต้จรดกับเขตแดนที่อำเภอสุโขทัยแล้วเชื่อมต่อกับทางรถไฟของมลายูที่เมืองรันตูในรัฐกลันตัน

การเข้ามาของรถไฟดังกล่าวได้ส่งผลต่อการพัฒนาเมืองหาดใหญ่เป็นอย่างมาก กล่าวคือก่อให้เกิดการอพยพเข้ามาของผู้คนจากต่างถิ่น การขยายตัวทางด้านการผลิตและการขยายตัวทางด้านการค้าซึ่งในเวลาต่อมาก็ได้ก่อให้เกิดการขยายตัวจากชุมชนเล็กๆที่มีสภาพเศรษฐกิจแบบพออยู่พอกินมาเป็นเมืองศูนย์กลางการค้าของภาคใต้ในเวลาต่อมา

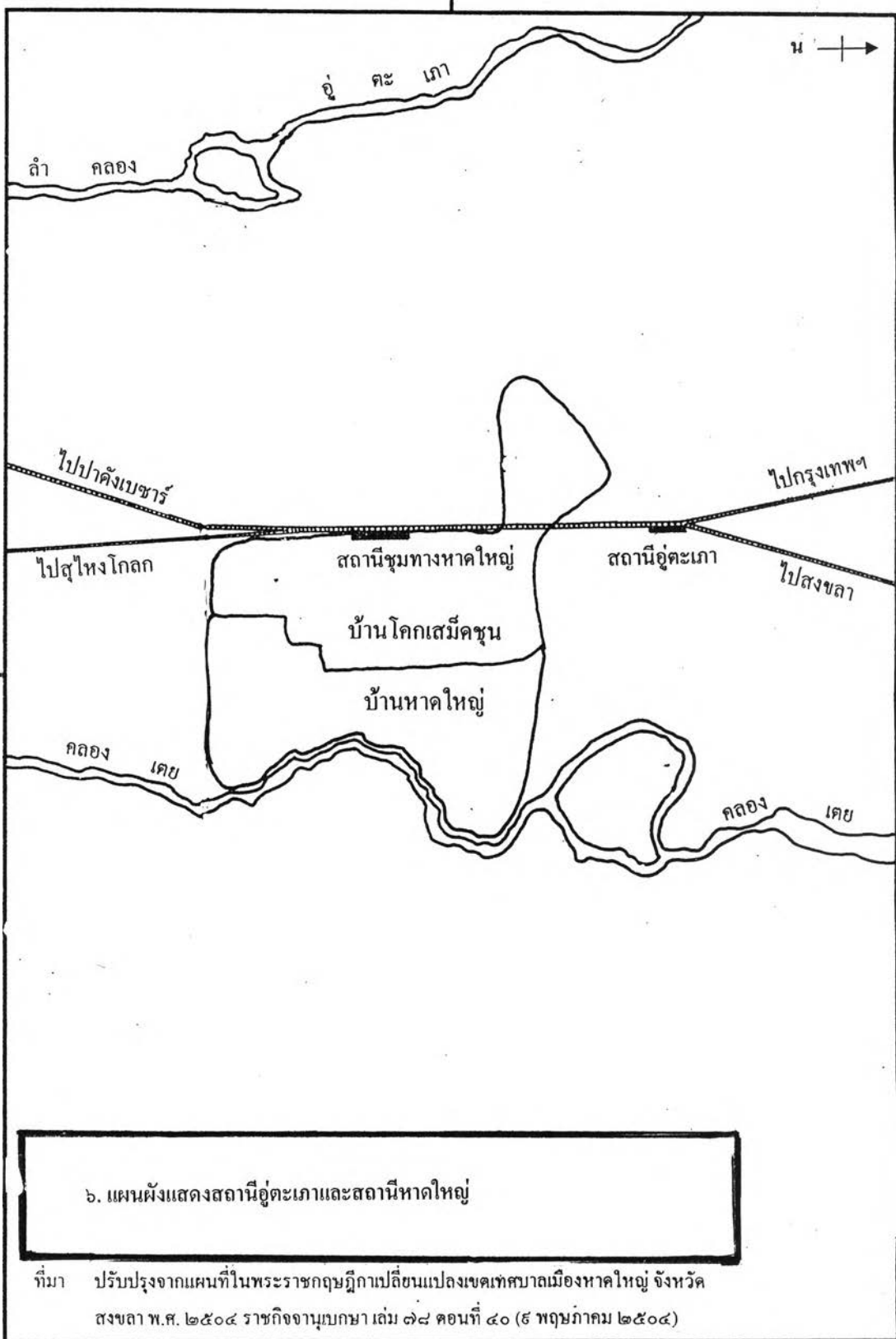
---

\* สำหรับสถานีชุมทางอยู่ตะเภา นั้น ต่อมาประมาณปี พ.ศ. 2458 กรมรถไฟได้ซื้อที่ดินบริเวณสถานีรถไฟหาดใหญ่ปัจจุบัน เพื่อเปลี่ยนสถานีชุมทางไปตั้งที่แห่งใหม่ เพื่อรวมทางแยกไปสงขลา สุโขทัย และป่าดงเบซาร์ ไว้ในที่แห่งเดียวกันซึ่งได้มีการปักป้ายที่หยุดรถไฟชั่วคราว ในที่แห่งใหม่ว่าโคกเสม็ดชุน อีก 3 ปี ต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็นหาดใหญ่ และได้ทำพิธีเปิดฉลองสถานีชุมทางหาดใหญ่นี้พร้อมกับฉลองตลาดหาดใหญ่ในปี พ.ศ. 2467

๕. แผนผังแสดงเส้นทางรถไฟจากหาดใหญ่แยกไปทิศต่าง ๆ



ที่มา กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, กต. ๕.๕/๒๗ เล่ม ๑ แผนที่แสดงเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงป่าดงเบซาร์และแยกไปสงขลา, ปัตตานี วันที่ ๒๗ เมษายน พ.ศ. ๒๔๖๑



๖. แผนที่แสดงสถานีอุตะเกาและสถานีหาดใหญ่

ที่มา ปรับปรุงจากแผนที่ในพระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ จังหวัด สงขลา พ.ศ. ๒๕๐๔ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๗๘ ตอนที่ ๔๐ (๕ พฤษภาคม ๒๕๐๔)

### 3.2.1 การเข้ามาตั้งหลักแหล่งของผู้คนจากต่างถิ่น

การที่หาดใหญ่พัฒนาจากชุมชนเล็กๆจนกลายเป็นเมืองใหญ่นั้น นอกจากปัจจัยของเส้นทางรถไฟสายใต้แล้ว การอพยพเข้ามาของผู้คนจากต่างถิ่น ก็เป็นอีกปัจจัยที่มีส่วนต่อการกำเนิดเมือง หาดใหญ่คือ นอกจากทำให้เมืองหาดใหญ่มีจำนวนประชากรเพิ่มมากขึ้นแล้ว ยังเป็นเหตุทำให้พื้นที่ทางฝั่งตะวันออกของทางรถไฟโดยเฉพาะบริเวณหมู่บ้านโคกเสม็ดชุนและบ้านหาดใหญ่เกิดการขยายตัวเป็นชุมชนใหญ่ขึ้นมาแทนชุมชนเดิมที่ตั้งอยู่บริเวณริมฝั่งคลองอู่ตะเภา

การอพยพเข้ามาของผู้คนจากต่างถิ่นที่มีส่วนร่วมในการพัฒนาหาดใหญ่จนมีความเจริญสูงสุดในภาคใต้ในเวลาต่อมา ในที่นี้ขอยกตัวอย่างบุคคลสำคัญ 4 ท่าน คือ พระเสน่หามนตรี (ชื่น สุคนธหงส์) พระยาอรรณภระวีสุนทร ( สงวน อรรณภระวีสุนทร ) ขุนนิพัทธ์จินนคร (เจียกี้ซี้) และนายชีกิมหยง ฉัยยากุล

การเข้ามาตั้งหลักแหล่งของผู้คนจากต่างถิ่นในที่นี้สามารถแยกออกได้เป็น 2 พวก ได้แก่ ข้าราชการ กับ ชาวจีน

ข้าราชการ ข้าราชการที่กล่าวถึงในที่นี้มี 2 ท่านด้วยกัน คือ

พระเสน่หามนตรี (ชื่น สุคนธหงส์) เป็นผู้หนึ่งที่มีส่วนร่วมพัฒนาเมืองหาดใหญ่ พระเสน่หามนตรี (ชื่น) มีนามเดิมว่า ชื่น สุคนธหงส์ เกิดเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม พ.ศ.2426 เป็นบุตรของพระรณกิจปริชา (ชื่น สุคนธหงส์) และนางเนย สุคนธหงส์ บิดาของพระเสน่หามนตรี (ชื่น) รับราชการอยู่ที่อำเภอหล่มสัก (เพชรบูรณ์) แต่พระเสน่หามนตรี(ชื่น) เกิดที่กรุงเทพฯ เป็นบุตรคนแรกในจำนวนพี่น้องร่วมบิดาทั้งหมด 5 คน โดยมีน้องชาย 1 คน น้องสาว 3 คน<sup>30</sup> เกี่ยวกับทางด้านการศึกษาของพระเสน่หามนตรี (ชื่น) จากหนังสืออนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพของท่านได้กล่าวไว้ว่าท่านเรียนภาษาไทยบาลีจากพระมหาศาลวัดพระเชตุพนฯ และได้ทำการบรรพชากับท่านเจ้าคุณพระธรรมวิหारी ส่วนการศึกษาในระบบโรงเรียนได้กล่าวไว้ว่าท่านได้เข้าเรียนที่โรงเรียนกล่อมพิทยา (วัดพระเชตุพน) ต่อมาได้เข้าเรียนที่โรงเรียนสวนกุหลาบวิทยาลัย จบแล้วเข้าเรียนที่โรงเรียนสถานศึกษาข้าราชการพลเรือน และสุดท้ายเข้าศึกษาที่โรงเรียนมหาดเล็กจนได้รับประกาศนียบัตรประโยคมัธยมศึกษาประโยคสถานศึกษาข้าราชการพลเรือนและการปกครองโรงเรียนมหาดเล็ก

<sup>30</sup> วีระ เตโช, ท้องถิ่นของเรา : จังหวัดสงขลา (สงขลา : โรงเรียนสงขลาวิทยาคม,2531 ), หน้า 65.

พระเสน่หามนตรี (ชื่น) เริ่มเข้ารับราชการครั้งแรกในปี พ.ศ.2441 โดยรับราชการเป็นเสมียนในกรม รongสารรับสั่ง กระทรวงวัง ที่จังหวัดหล่มสัก\* หลังจากนั้นได้มีการโยกย้ายและเลื่อนตำแหน่งต่าง ๆ ที่สำคัญคือ พ.ศ. 2442 เป็นเสมียนมหาดไทย ผู้ช่วยว่าการเมืองเพชรบูรณ์ พ.ศ.2443 เข้าเป็นนักเรียนมหาดเล็ก พ.ศ. 2448 เข้ารับราชการในกระทรวงมหาดไทย เป็นมหาดเล็กรายงานมณฑล นครสวรรค์ เป็นนายอำเภอที่อำเภอกลาย ต่อมาในปีเดียวกันนั้นก็ได้อ้ายไปเป็นปลัดเมืองพัทลุง จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2457 ได้ย้ายมาเป็นนายอำเภอเหนือ\*\* หรืออำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ในปัจจุบัน หลังจากนั้นก็ได้โยกย้ายไปยังที่อื่น ๆ และตำแหน่งทางราชการก็สูงขึ้นเป็นลำดับ โดยตำแหน่งสุดท้ายก่อนที่จะลาออกจากราชการคือ ตำแหน่งผู้ว่าราชการจังหวัดหล่มสัก โดยเป็นผู้ว่าราชการจังหวัดหล่มสักอยู่จนกระทั่งถึง พ.ศ.2475 ซึ่งตอนนั้นมีอายุได้ 50 ปี จึงลาออกจากราชการ แล้วมาอาศัยอยู่ที่อำเภอหาดใหญ่ จนกระทั่งถึงแก่กรรม<sup>31</sup>

พระเสน่หามนตรี (ชื่น) ช่วงที่ย้ายจากพัทลุงมาเป็นนายอำเภอเหนือใน ปี พ.ศ. 2457 มีบรรดาศักดิ์เป็นหลวงทิพย์กำแหงสงครามและอำเภอเหนือเป็นแต่เพียงอำเภอเล็กๆ อำเภอหนึ่ง โดยบริเวณตัวอำเภอมีสภาพเป็นหมู่บ้านเล็กๆ มีบ้านเรือนหลังคามุงจากอยู่ไม่กี่หลังคาเรือนตั้งอยู่ริมคลองอยู่ตะเภาโดยอยู่ห่างจากตัวเมืองปัจจุบันประมาณ 2 กิโลเมตร ในสมัยนั้นบริเวณที่ตั้งที่ว่าการอำเภอเป็นที่ราบลุ่มมีดินเสม็ดขุ่นขึ้นอยู่ทั่วไป ส่วนบริเวณที่ดินที่เป็นตัวเมืองในปัจจุบันเป็นป่า รกร้างปราศจากผู้คนอาศัย<sup>32</sup> พระเสน่หามนตรี(ชื่น) มีความรู้สึกพึงพอใจบริเวณป่าแห่งนี้มากจึงได้ตกลงใจซื้อที่ดินไว้แปลงหนึ่งจำนวน 50 ไร่ ในราคา 200 บาท<sup>33</sup> โดยที่ดินของท่านอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟหาดใหญ่ โดยในตอนแรกท่านว่าจะเอาไว้ทำสวนยางพาราหลังจากเกษียณอายุราชการ แต่ปรากฏว่าในปี พ.ศ. 2460 เมื่อสถานีรถไฟได้ย้ายจากอุตะเภามาตั้งใกล้กับที่ดินของท่าน พระเสน่หามนตรี (ชื่น) จึงได้เริ่มถางป่าบริเวณนั้นและได้ให้คนมาเช่าที่ของท่านปลูกอาคารเพื่อทำเป็นที่พักอาศัยและการค้าขาย

\* ปัจจุบันคือจังหวัดเพชรบูรณ์

\*\* พระเสน่หามนตรี (ชื่น สุคนธ์หงส์) เป็นนายอำเภอหาดใหญ่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2457 – 2464

<sup>31</sup> พรศักดิ์ พรหมแก้ว, "เสน่หามนตรี (ชื่น สุคนธ์หงส์)", ใน สารานุกรมวัฒนธรรมภาคใต้ เล่ม 10 พ.ศ. 2529 (กรุงเทพมหานคร : อมรินทร์พริ้นติ้งการพิมพ์, 2529) หน้า 3887.

<sup>32</sup> วีระ เตโช, ท่องถิ่นของเรา : จังหวัดสงขลา (สงขลา : โรงเรียนสงขลาวิทยาคม, 2531), หน้า 65.

<sup>33</sup> เจริญรัตน์ ประชาศรีสรเดช, "เล่าเรื่องเมืองหาดใหญ่," อนุสาร อ.ส.ท. 23(พฤษภาคม 2526) หน้า 47.



ภาพที่ 1 ภาพถ่ายพระเสนาหามนตรี (จีน สุคนธหังส)  
 ที่มา : พรศักดิ์ พรหมแก้ว, "เสนาหามนตรี(จีน สุคนธหังส), พระ", ใน  
 สารานุกรมวัฒนธรรมภาคใต้ พ.ศ.2529 เล่ม 10 (กรุงเทพมหานคร :  
 อมรินทร์พริ้นติ้งการพิมพ์, 2529), หน้า 3887.

**พระยาอรรณภกรวิสุนทร (สงวน อรรณภกรวิสุนทร)** ตามประวัติที่ปรากฏในหนังสืออนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพของท่าน กล่าวว่าพระยาอรรณภกรวิสุนทรเกิดเมื่อวันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2428 จบการศึกษาจากโรงเรียนข้าราชการพลเรือนจากนั้นก็เข้ารับราชการในกระทรวงมหาดไทยเริ่มด้วย ตำแหน่งมหาดเล็กgrayงาน เลขานุการมณฑล ปลัดมณฑล นายอำเภอ ผู้ว่าราชการจังหวัด อัยการมณฑล โดยได้มาดำรงตำแหน่งอัยการมณฑลนครศรีธรรมราช ซึ่งตั้งที่ว่าการมณฑลที่จังหวัดสงขลา และสมุหเทศาภิบาลมณฑล<sup>34</sup> ต่อมาครั้นเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการปกครองใน พ.ศ. 2475 รัฐบาลได้ทำการยุบเลิกมณฑล และตำแหน่งสมุหเทศาภิบาล พระยาอรรณภกรวิสุนทรก็ได้ไปรับตำแหน่งใหม่เป็นข้าหลวงตรวจการกระทรวงมหาดไทย ต่อมารัฐบาลได้อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยระเบียบราชการบริหารแห่งราชอาณาจักรสยาม พุทธศักราช 2476 ให้มีตำแหน่งข้าหลวงใหญ่ขึ้นตรงต่อคณะรัฐมนตรี โดยให้อำนาจหน้าที่ตรวจควบคุมและแนะนำชี้แจงราชการบริหารทั่วไปตามกฎหมายและระเบียบแบบแผน และได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้า ฯ ตั้งให้พระยาอรรณภกรวิสุนทรเป็นข้าหลวงใหญ่ด้วยผู้หนึ่ง พระยาอรรณภกรวิสุนทรเป็นข้าหลวงใหญ่ในสังกัดคณะรัฐมนตรีจนถึง พ.ศ. 2481 จึงออกจากราชการมารับพระราชทานบำนาญ<sup>35</sup> และจากการสัมภาษณ์คุณก๊ี้ จิระนคร ทำให้ทราบว่าพระยาอรรณภกรวิสุนทรเป็นชาวกรุงเทพฯ มีตำแหน่งทางราชการมากมาย โดยได้ไปประจำยังจังหวัดต่างๆ มากมายเช่นกัน โดยเวลาที่ท่านไปรับราชการที่ไหนก็ตามท่านมักจะซื้อที่ดินเอาไว้เสมอ เช่นเดียวกับช่วงที่ท่านได้มารับราชการที่หัวเมืองภาคใต้ท่านก็ได้มาซื้อที่เอาไว้มากมายโดยเฉพาะที่หาดใหญ่ได้ซื้อที่ต่อจากขุนนิพัทธ์ จิระนคร (เจียกี้ซึ) (บริเวณร้านขายหนังสือ

<sup>34</sup> สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ , เทศาภิบาล (พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพพระยาอรรณภกรวิสุนทร (สงวน ศตรัตน์ – อรรณภกรวิสุนทร) ณ สุสานหลวง วัดเทพศิรินทราวาส วันที่ 9 พฤษภาคม 2503.) , หม่อมเจ้าหญิงมารยาตภักัญญา ดิศกุล, " ประวัติคุณหญิงหลง อรรณภกรวิสุนทร" , ใน อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพคุณหญิงหลง อรรณภกรวิสุนทร ปม. ณ เมรุหน้าพลับพลาอิศริยาภรณ์ วัดเทพศิรินทราวาส วันอาทิตย์ที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2521 หน้า ( 7 ) .

<sup>35</sup> สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ , เทศาภิบาล (พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพพระยาอรรณภกรวิสุนทร (สงวน ศตรัตน์ – อรรณภกรวิสุนทร) ณ สุสานหลวง วัดเทพศิรินทราวาส วันที่ 9 พฤษภาคม 2503.) .

หนานหยาง ตลอดไปจนถึงถนนธรรมณูญีวิถีติดกับถนนนิพัทธ์อุทิศ 2 ในปัจจุบัน) แล้วให้คนมาเช่าทำเป็นที่พักอาศัยและอาคารร้านค้า นอกจากนี้ท่านยังได้เข้าไปจับจองที่ดินบริเวณเชิงเขาคองหงส์ซึ่งเป็นบริเวณกว้างขวางมาก ต่อมาเมื่อท่านได้ลาออกมารับพระราชทานบำนาญแล้วท่านก็ได้ตั้งบริษัทของท่านเองเพื่อประกอบธุรกิจการค้าในด้านต่างๆ นอกจากนี้ในปี พ.ศ. 2481 ท่านยังได้ร่วมก่อตั้งและดำเนินงานร่วมกับพลเรือตรี ถวัลย์ ธำรงนาวาสวัสดิ์ อีก 2 บริษัท คือ บริษัทสหไทยเศรษฐกิจ จำกัด ซึ่งทำการค้าแร่ ยางพารา และส่งสินค้าเข้าออกกับ บริษัทสาธารณูปโภค จำกัด ซึ่งทำการผลิตและจำหน่ายกระแสไฟฟ้าและน้ำแข็งที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา<sup>36</sup> พระยาอรรณทระวีสุนทร\* ท่านเป็นผู้หนึ่งที่ได้มีส่วนร่วมทำประโยชน์และร่วมสร้างสรรค์ความเจริญให้กับหาดใหญ่จนกลายเป็นเมืองใหญ่

---

<sup>36</sup> สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ , เทศาภิบาล (พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพพระยาอรรณทระวีสุนทร (สงวน ศตวรรต - อรรณทระวีสุนทร ) ณ สุสานหลวง วัดเทพศิรินทราวาส วันที่ 9 พฤษภาคม 2503.)

\* ต่อมาเมื่อท่านได้เสียชีวิตลงคุณหญิงหลง อรรถทระวีสุนทรซึ่งเป็นภรรยาของท่านก็ได้บริจาคที่ดินบริเวณเชิงเขาคองหงส์เป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่





๐ ๘๓ ๓

ภาพที่ 2 ภาพถ่ายพระยาอรรณภระวิสุนทร(สงวน ศตรัตน์-อรรณภระวิสุนทร)  
 ที่มา : สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ, เทศาภิบาล  
 (พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพพระยาอรรณภระวิสุนทร  
 (สงวน ศตรัตน์- อรรณภระวิสุนทร) ณ สุสานหลวง วัดเทพศิรินทราวาส  
 วันที่ 9 พฤษภาคม พ.ศ. 2503

ชาวจีน ภายหลังจากที่เส้นทางรถไฟได้ผ่านมาถึงชุมชนขนาดใหญ่และได้เปิดบริการไปสู่หัวเมืองมลายูดังที่กล่าวมาแล้วก็ได้เพิ่มความคึกคักให้แก่ธุรกิจการค้าในเมืองขนาดใหญ่ ซึ่งครั้งหนึ่งเคยเป็นเพียงชุมชนเล็กๆ แต่ขณะนี้ได้กลายเป็นชุมทางรถไฟที่ใหญ่ที่สุดของภาคใต้ ซึ่งสามารถพัฒนาขึ้นมาเป็นเมืองศูนย์กลางทางการคมนาคม เศรษฐกิจ และการค้าของภาคใต้ อันเป็นเหตุดึงดูดให้ชาวจีนซึ่งเป็นคนที่มีนิสัยรักการค้าขายอยู่แล้วต่างก็ได้พากันหลั่งไหลเข้ามาอยู่ที่ขนาดใหญ่เพิ่มมากยิ่งขึ้น จนทำให้ขนาดใหญ่กลายเป็นเมืองที่มีชาวจีนเข้ามามีบทบาททางด้านการค้าขายมากที่สุดเมืองหนึ่งในภาคใต้

ชาวจีนเริ่มอพยพเข้ามาสู่ภาคใต้ตั้งแต่ปลายสมัยอยุธยาโดยเฉพาะที่เมืองสงขลา กลุ่มของชาวจีนในยุคนี้ได้แก่ กลุ่มของเฮ้าเหยียง และสมัครพรรคพวกซึ่งเป็นจีนฮกเกี้ยนได้เข้ามาสถาปนาเมืองสงขลาขึ้นมาใหม่จึงทำให้ชาวจีนที่สงขลาส่วนใหญ่เป็นชาวจีนฮกเกี้ยนที่อพยพมาจากแถบมณฑลฝูเจี้ยนซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของเมืองอ๋อหมิง หรือเมืองเซียนเหมินในปัจจุบัน<sup>38</sup> ซึ่งต่างจากที่เมืองใหญ่กลุ่มชาวจีนที่อพยพเข้ามาส่วนใหญ่เป็นกลุ่มชาวจีนแคะ<sup>39</sup>

สาเหตุที่เมืองใหญ่มีกลุ่มชาวจีนแคะมากที่สุดเนื่องจากในช่วงที่มีการสร้างทางรถไฟสายใต้ผ่านมาถึงพื้นที่แห่งนี้ได้มีชาวจีนแคะเป็นผู้คุมงาน ดังนั้นเมื่อมีชาวจีนแคะเป็นผู้คุมงาน จึงได้ชักชวนพวกเดียวกันมาเป็นก๊วนเพื่อเป็นการสะดวกต่อการควบคุม<sup>40</sup> ดังนั้นก๊วนสร้างทางรถไฟช่วง

<sup>38</sup> สงบ สงเมือง, รายงานวิจัยเรื่องวิวัฒนาการการเขียนประวัติศาสตร์ภาคใต้ (ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ สงขลา, 2531), หน้า 90., เคี่ยม สังกิติเสถียร และสุทธิวงศ์ พงศ์ไพบูลย์, "จีนผู้คนและวัฒนธรรมในภาคใต้," ใน สารานุกรมวัฒนธรรมภาคใต้ (กรุงเทพมหานคร : อมรินทร์พริ้นติ้ง จำกัด 2529), หน้า 821.

<sup>39</sup> ภูวดล ทรงประเสริฐ, "บทบาทของชาวจีนที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของเมืองสงขลา" จดหมายเหตุสังคมศาสตร์ 10 (กุมภาพันธ์ - เมษายน 2531), หน้า 52., สัมภาษณ์ เจสสิยา สือเกียรติบัณฑิต, อายุ 65 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 14 ซ. ราษฎร์อุทิศ 1 ถ. ราษฎร์อุทิศ อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม พ.ศ. 2543.

<sup>40</sup> สัมภาษณ์ กิ จิระนคร, อายุ 79 ปี, อดีตประธานสภาเทศบาลนครหาดใหญ่, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 79/17 ถ.ธรรมานุญูวิธิ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ. 2538.

นี้ส่วนใหญ่จึงเป็นชาวจีนแคะ รองลงมาก็เป็นชาวจีนแต้จิ๋ว จีนกวางตุ้ง และจีนไหหลำ<sup>41</sup> โดยชาวจีนเหล่านี้ส่วนใหญ่จะมาจากเมืองจีนโดยตรง เมื่อทางรถไฟสายใต้สร้างเสร็จแล้วก็ได้มีชาวจีนโพ้นทะเลที่อพยพมาจากแหล่งอื่น ๆ เข้ามาอยู่อาศัยที่เมืองหาดใหญ่มากขึ้น เช่น ชาวจีนจากกรุงเทพฯ จากสหพันธรัฐมลายูของอังกฤษ จากปีนัง สิงคโปร์ และจากอินโดนีเซีย ของเนเธอร์แลนด์ โดยชาวจีนเหล่านี้ส่วนใหญ่จะเข้ามาทำการค้าขาย ทำเหมืองแร่ และทำสวนยางพารา การค้าแร่ดีบุก ยางพารา ปลูกและสร้างโรงงานทำมันสำปะหลังสำหรับทำสาकुส่งต่างประเทศ เป็นสินค้าที่ขนส่งโดยทางรถไฟและทางรถยนต์เป็นส่วนใหญ่ การเข้ามาของชาวจีนก่อให้เกิดการขยายตัวมากขึ้นดังที่ข้อเขียนของวิทย์ บุญรัตน์ ซึ่งได้เขียนเรื่อง "สภาพเมืองหาดใหญ่" ลงในหนังสือพิมพ์กรุงเทพฯ วารศัพท์ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ.2479 มีความกล่าวถึงไว้ว่า

หาดใหญ่นี้แหละเป็นศูนย์กลางของการค้าแร่ดีบุกเป็นส่วนมากและแร่ทุกชนิดยางพาราไร่เบอร์และการปลูกยาง, มันสำปะหลังสำหรับทำสาकुส่งต่างประเทศในภาคใต้ของประเทศสยาม การค้าขายนั้นโดยมากมักเป็นชาวจีน ชาวพื้นเมืองโดยมากมีอาชีพในการรับจ้างกรีดยาง ทำสวนยางโดยมาก รองลงมาทำเหมืองแร่และทำนา<sup>42</sup>

การเข้ามาทำการค้าขายของชาวจีนในเมืองหาดใหญ่ ทำให้หาดใหญ่กลายเป็นชุมชนของชาวจีนที่เด่นชัดมาก ดังที่บทความข้างต้นกล่าวถึงการเกิดชุมชนจีนที่หาดใหญ่ ความว่า

หาดใหญ่นี้แหละ เป็นศูนย์กลางของการค้า...เป็นศูนย์กลางของทางรถไฟในภาคใต้...ทั้งเป็นอำเภอๆ เดียวในภาคใต้ที่มีการติดต่อกับต่างประเทศ และมีความเจริญครึกครื้นเทียบเท่า

<sup>41</sup> ถ่องแท้ ोजनाสัณห์, ชีวประวัติขุนนิพัทธ์จีนนครผู้พัฒนาเมืองหาดใหญ่ (พระนคร: ไทยวิสิณการพิมพ์, 2507 ), หน้า 13.

<sup>42</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.7 ม.5.13/75 เรื่องสภาพหาดใหญ่ กรุงเทพฯวารศัพท์ 1 ตุลาคม 2479.

ที่ตั้งของจังหวัดที่เดียว.... พลเมืองของหาดใหญ่ที่อยู่ในตลาด  
การค้าขายนั้นโดยมาก เป็นชาวจีน<sup>43</sup>

การเพิ่มขึ้นของจำนวนชาวจีนส่วนหนึ่งเป็นผลมาจาก ชาวจีนที่เข้ามาสร้างทางรถไฟสาย  
ใต้ซึ่งในแต่ละปีต้องใช้แรงงานกุลีสจีนประมาณ 10,000 คน<sup>44</sup> การใช้แรงงานชาวจีนจำนวนมากดัง  
กล่าว จึงอาจสันนิษฐานได้ว่าเมื่อเส้นทางรถไฟสร้างแล้วเสร็จ ชาวจีนเหล่านี้บางส่วนอาจจะตั้งถิ่น  
ฐานทำมาหากินในบริเวณภาคใต้

ดังนั้นการอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานและประกอบอาชีพทางการค้าของชาวจีนที่หาดใหญ่จึง  
มีมากยิ่งขึ้น ภายหลังจากการสร้างทางรถไฟสายใต้ เนื่องจากชาวจีนที่เคยเป็นกุลีสสร้างทางรถไฟ ได้  
เลือกทำเลที่ตั้งเอาไว้แล้ว ดังนั้นจึงเป็นผลดีต่อชาวจีนรุ่นใหม่ที่อพยพเข้ามาสมทบกับชาวจีนรุ่น  
แรก ซึ่งทำให้ เกิดการขยายตัวทางด้านการค้าควบคู่กับการขยายตัวของเศรษฐกิจของเมืองหาด  
ใหญ่

ชาวจีนที่เข้ามาที่หลังมักจะได้รับความช่วยเหลือจากชาวจีนที่มาอยู่ก่อน โดยเป็นพ่อค้า  
คนกลางส่งสินค้าต่าง ๆ ออก เช่น แร่ดีบุก ยางพารา<sup>45</sup> ตลอดจนการเป็นผู้นำสินค้าจากกรุงเทพ  
จากหัวเมืองมลายูของอังกฤษเข้ามาจำหน่ายที่หาดใหญ่และหัวเมืองภาคใต้ การเป็นพ่อค้าคน  
กลางทำให้คนจีนมีบทบาท ซึ่งสามารถควบคุมเครือข่ายการค้าทั่วทั้งภาคใต้ กล่าวคือสินค้าสำเร็จ  
รูปที่มาทางรถไฟไม่ว่าจะมาจากกรุงเทพหรือจากหัวเมืองมลายูจะถูกพ่อค้าชาวจีนนำไปขายยัง  
ท้องถิ่นต่าง ๆ นอกจากนี้พ่อค้าชาวจีนยังมีบทบาทในการนำผลผลิตที่ชาวบ้านผลิตได้กลับออกมา  
ขายในเมือง เช่น ยางพาราซึ่งพื้นที่แถบบริเวณรอบนอกอำเภอหาดใหญ่เพิ่งจะตัดกันได้ นั้น จะมี  
พ่อค้าชาวจีนเข้าไปรับซื้ออย่างแผ่ตามสวนยางของชาวบ้านโดยจะนำสินค้าจากเมืองไปขาย เช่น  
ขนม ของใช้ต่างๆ ใส่หีบไปขาย ส่วนชากลับก็จะซื้ออย่างแผ่ของชาวบ้านกลับออกมาขายที่ตลาด

<sup>43</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.7 ม.5.13/75 เรื่องสภาพหาดใหญ่ กรุงเทพวารศัพท์ 1  
ตุลาคม 2479.

<sup>44</sup> ภูวดล ทรงประเสริฐ, "ทุนจีนในภาคใต้ : บทวิเคราะห์เฉพาะยุคสมบูรณาญาสิทธิราชย์", ใน  
เศรษฐศาสตร์การเมือง 6 (ตุลาคม 2529-มีนาคม 2530) หน้า 97.

<sup>45</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.7 ม.26.5ก./10 "เรื่องสภาพหาดใหญ่" หนังสือพิมพ์เดลินิวส์  
14 สิงหาคม พ.ศ. 2471.

อีกทอดหนึ่ง<sup>46</sup> ยิ่งมีการเข้ามาของชาวจีนจำนวนมากก็ทำให้เกิดการแข่งขันในการทำการค้า ทำให้มีพ่อค้าปลีกย่อยในท้องที่ต่างๆที่มีการทำสวนยางพาราและการทำเหมืองแร่เกิดขึ้นมาก หรือเป็นพ่อค้าเร่ ซึ่งพ่อค้าเหล่านี้ทำหน้าที่ติดต่อค้าขายระหว่างพ่อค้าคนกลางในเมืองกับผู้ผลิต มีส่วนทำให้พ่อค้าชาวจีนกลายเป็นพ่อค้าที่สามารถควบคุมเครือข่ายการค้าในพื้นที่แห่งนี้ได้สะดวกทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นสินค้าออกหรือนำเข้า

บรรดาพ่อค้าชาวจีนที่เข้ามามีบทบาททางด้านการค้าที่มั่นคงขึ้นในภาคใต้ โดยเฉพาะที่หาดใหญ่อันเนื่องมาจากความสามารถในการทำหน้าที่เป็นพ่อค้าคนกลาง ซึ่งต้องผูกพันอยู่กับสินค้านำเข้า-ส่งออกและการเข้าควบคุมกลไกการค้าของตลาดภายในภูมิภาค โดยบรรดาพ่อค้าชาวจีนดังกล่าวนี้ทำหน้าที่เป็นทั้งพ่อค้าและนักลงทุนควบคู่กันไปในเวลาเดียวกัน โดยกิจการที่พ่อค้าชาวจีนเข้ามาเป็นผู้ลงทุนควบคู่กับการเป็นพ่อค้า ได้แก่ กิจการเหมืองแร่ดีบุกและกิจการสวนยางพารา ซึ่งจะได้กล่าวในรายละเอียดต่อไป

การเข้ามาของชาวจีนภายหลังการสร้างทางรถไฟสายใต้ ทำให้เกิดชุมชนชาวจีนขึ้นมาบริเวณสถานีรถไฟหาดใหญ่ ทั้งนี้เนื่องจากพ่อค้าชาวจีนส่วนใหญ่มักจะเลือกตั้งบ้านเรือนและร้านค้าอยู่แถวสถานีรถไฟเพื่อจะได้สะดวกในการคมนาคมขนส่งสินค้า จึงทำให้บริเวณแถวสถานีรถไฟกลายเป็นแหล่งชุมชนของชาวจีนที่สำคัญของเมืองหาดใหญ่ในยุคแรก ๆ โดยชาวจีนที่อพยพเข้ามาในเมืองหาดใหญ่ มี 4 กลุ่มด้วยกัน คือ

1. จีนแคะ (Hakka) ถือได้ว่าเป็นกลุ่มชาวจีนที่มีจำนวนมากที่สุดในเมืองหาดใหญ่ โดยชาวจีนกลุ่มนี้เมื่ออาศัยอยู่ที่เมืองจีนจะอาศัยอยู่ตามนอกเมืองแถวทางตะวันออกและทางตะวันตกของมณฑลฮกเกี้ยนไปจนถึงมณฑลกว๋างสีและในระหว่างช่องเขาที่เป็นแนวทางไปจนถึงทางเหนือของมณฑลกว๋างตุ้ง ซึ่งเป็นถิ่นที่ทุรกันดารและแห้งแล้ง ชาวจีนกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จึงมักประกอบ

---

<sup>46</sup> สัมภาษณ์ สุทิน ดังแก้ว, อายุ 76 ปี, อาชีพทำสวนยาง, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 82 หมู่ที่ 1 หมู่บ้านใหม่ ต. ปริก อ. สะเดา จ. สงขลา เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2543, สัมภาษณ์ เพ็ญ เทอดรัตนานนท์, อายุ 81 ปี, อาชีพทำสวนยาง, สัมภาษณ์ที่บ้านควนซี้แรด หมู่ที่ 6 ต. พะตง อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2543.

อาชีพรับจ้างและเป็นพวกที่มีประสิทธิภาพสูงในการสร้างทางรถไฟ<sup>47</sup> ชาวจีนกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เมื่อเข้ามาอยู่ที่หาดใหญ่ มักจะประกอบอาชีพทำสวนยางและทำเหมืองแร่

2. จีนกวางตุ้ง เป็นกลุ่มชาวจีนกลุ่มใหญ่ของมณฑลกวางตุ้งและตามภาคต่าง ๆ ทางตะวันออกเฉียงใต้ของมณฑลกวางตุ้งซึ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมของจีน ชาวจีนกวางตุ้งจึงมีความชำนาญในด้านงานช่างและงานเครื่องจักรกล ชาวจีนกวางตุ้งส่วนใหญ่ที่อพยพมาอยู่ที่หาดใหญ่ จึงมักจะเปิดร้านขายทองรับเหมาก่อสร้าง และบางส่วนก็จะไปอยู่ตามเหมืองแร่

3. จีนฮกเกี้ยน เป็นชาวจีนที่อยู่ทางภาคใต้ของมณฑลฮกเกี้ยนโดยมีเมืองฮั่นเหมิงเป็นศูนย์กลาง จีนฮกเกี้ยนส่วนใหญ่ที่เข้ามาอยู่ที่หาดใหญ่มักจะเข้ามาเปิดห้างร้าน ขายเสื้อผ้า ขายของชำ และทำเหมืองแร่

4. จีนไหหลำ เป็นประชากรส่วนใหญ่ของเกาะไหหลำ จีนไหหลำส่วนใหญ่ที่เข้ามาอยู่ที่หาดใหญ่มักจะทำการเปิดร้านขายกาแฟ และทำธุรกิจโรงแรม โดยธุรกิจโรงแรมส่วนใหญ่ข้างล่าง มักจะเป็นร้านเสริมสวยข้างบนจะเป็นโรงแรมที่พัก หรือไม่กี่ชั้นล่างเป็นร้านอาหารชั้นบนเป็นโรงแรมเหล่านี้เป็นต้น<sup>48</sup>

สำหรับชาวจีนที่ยกมากล่าวถึงในที่นี้ มี 2 ท่านด้วยกัน ได้แก่

**ขุนนิพัทธ์จีนนคร (เจียกี้ซี)** ท่านผู้มาก่อนหน้าที่จะเข้ามาบุกเบิกเมืองหาดใหญ่เคยเป็นผู้ควบคุมการสร้างทางรถไฟสายใต้มาก่อน ขุนนิพัทธ์จีนนคร หรือ เจียกี้ซี เกิดเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2426 ที่ตำบลจุไฮ อำเภอยุ้ยเซียน มณฑลกวางตุ้ง ประเทศจีนเป็นบุตรคนที่ 4 ในจำนวนพี่น้อง 6 คน ของนายเจียซุ่นหลินและนางหลิมคอนกุ ต้นตระกูลของนายเจียกี้ซีเกิดที่อำเภอยุ้ยเซียน มณฑลกวางตุ้ง ประเทศจีน ในวัยเยาว์เจียกี้ซีได้รับการศึกษาอบรมจากคุณปู่ ต่อมา

<sup>47</sup> ขจัดภัย บุรุษพัฒน์, ชาวจีนในประเทศไทย (กรุงเทพมหานคร : แพรวพิทยา, 2517), หน้า 15, บำรุง สุขพรรณ, บทบาทของชาวจีนในประเทศไทย (กรุงเทพมหานคร : คณะวารสารศาสตร์และสื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2524), หน้า 30.

<sup>48</sup> จรัญ จิตเสโน, "เล่าเรื่องเมืองหาดใหญ่ตอนโครงสร้าง ความเจริญเติบโต", ใน หาดใหญ่วันนี้ , รัชนิพร เพชรพินิจ, บรรณาธิการ (สงขลา : ม.ป.ท., 2534) หน้า 18., สัมภาษณ์ที่ จิระนคร, อายุ 76 ปี , อดีตประธานสภาเทศบาลเมืองหาดใหญ่, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 79 /17 ถ. ธรรมบุญวิถี อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2538.

เมื่อคุณปู่สิ้นชีวิตลง บิดาของเจียกี้ซี้ก็ได้เดินทางไปประกอบอาชีพส่วนตัวที่เมืองซินปูฮี้ ต่อมาเมื่อเจียกี้ซี้อายุได้ 13 ปี ก็ได้เดินทางไปเมืองซินปูฮี้ เพื่อช่วยบิดาทำกิจการค้าและที่เมืองซินปูฮี้เองเจียกี้ซี้ ก็ได้ใช้เวลาศึกษาถึงชีวิตของคนขายของอยู่นานถึง 4 ปี เต็ม ๆ ต่อมาเมื่อเจียกี้ซี้อายุได้ 17 ปี ก็ได้ตั้งร้านค้าของเก่าขึ้นมาแต่ก็ดำเนินกิจการอยู่ได้เพียง 2 ปี<sup>49</sup> ก็ประสบกับความล้มเหลวจนในที่สุดก็ได้ตัดสินใจเดินทางมาประเทศไทยซึ่งในช่วงนั้นเจียกี้ซี้มีอายุได้ 19 ปีพอดี

ในปี พ.ศ. 2448 เจียกี้ซี้ก็ได้เดินทางมาประเทศไทยกับเรือของบริษัทญี่ปุ่น เมื่อมาถึงกรุงเทพฯก็ได้สมัครเข้าทำงานที่ร้านจำหน่ายสุราต่างประเทศยี่ห้อเด็กเฮงไห้ของนายหย่องเฮียงซังซึ่งเคยเป็นศิษย์ของปูนายเจียกี้ซี้มาก่อน

ต่อมาในปี พ.ศ. 2452 เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระบรมราชโองการให้สร้างทางรถไฟสายใต้จากเพชรบุรีไปสุดชายแดนภาคใต้ เจียกี้ซี้จึงได้ลาออกจากร้านจำหน่ายสุรามานะเชิญโชคโดยได้สมัครเข้าทำงานกับบริษัทรับเหมาส่งทางรถไฟสายใต้ โดยเจียกี้ซี้มีหน้าที่เป็นผู้ตรวจการและผู้จัดการทั่วไป<sup>50</sup> ซึ่งงานสร้างทางรถไฟสายใต้ในสมัยนั้นเป็นไปอย่างยากลำบากเนื่องจากสมัยนั้นปักชั้ได้ยังมีพลเมืองน้อยพื้นที่ส่วนใหญ่ยังเป็นป่าทึบเต็มไปด้วยไข้ป่าพื้นที่บางแห่งก็เป็นหลุมมีน้ำขึ้นสูง เจียกี้ซี้รับหน้าที่ควบคุมคนงานถางป่าให้เป็นแนวกว้างประมาณ 400 เมตร เพื่อเป็นแนวทางลงดินลงหินสำหรับการวางรางรถไฟ แต่เนื่องจากงานสร้างทางรถไฟมีระยะทางยาวหลายร้อยกิโลเมตร จึงต้องมีการแบ่งงานออกเป็นช่วง ๆ ช่วงละ 30 กิโลเมตร โดยแต่ละช่วงมีโรงงานขนาดใหญ่กว่า 10 แห่ง มีคนงานช่วงละ 200 คน มีนายช่างชาวอิตาลีเป็นผู้ดำเนินการทางเทคนิคพร้อมผู้ช่วยชาวเอเชียอีก 2 คน คนงานสร้างทางรถไฟส่วนใหญ่เป็นคนจีนหลายภาษาจึงต้องมีการแบ่งหน้าที่กันทำคือ ชาวจีนแคะทำหน้าที่บุกเบิกถางป่า ชาวจีนแต้จิ๋วทำหน้าที่โกยดินถมทาง ชาวจีนกวางตุ้งทำหน้าที่โรยหินบนดินที่ถมไว้เพื่อเป็นแนวทางรถไฟ

ต่อมาในปี พ.ศ. 2453 เจียกี้ซี้ได้รับเหมาส่งทางรถไฟช่วงพัทลุงถึงร่อนพิบูลย์ซึ่งมีช่องเขาอันทุรกันดารและเป็นป่าทึบ โดยเจียกี้ซี้มีหน้าที่เป็นผู้รับเหมางานขุดดินเจาะอุโมงค์ลอดภูเขา

<sup>49</sup> ถ่องแท้ รตจนาสันท์, ประวัติชุมชนพัทลุง (พระนคร : ไทยวิสิณการพิมพ์, 2507), หน้า 10.

<sup>50</sup> ลักขมี จิระนคร, "ท่านขุนนิพัทธ์จีนนครผู้บุกเบิกภาคใต้อุญยุคแรกสุด," ศิลปวัฒนธรรม 6 (ตุลาคม 2528), หน้า 125.

โดยรับช่วงจากนายซีจื่อถินซึ่งเป็นผู้รับเหมาต่อจากบริษัทต่างประเทศอีกทอดหนึ่ง ก่อนหน้านี้เคยมีบริษัทเบอร์ลียูกเกอร์จำกัดรับเหมาขุดดินเจาะอุโมงค์อยู่ก่อนแล้ว แต่คนงานของบริษัทนั้นบ๊วยต้องมาล้มตายลง เนื่องจากช่องเขาแห่งนี้เป็นช่องเขาที่มีความทุรกันดาร เจียกี้ซีเมื่อเข้ารับงานขึ้นนี้ เขาก็ได้ใช้ความสุจริตรอบคอบในการควบคุมงานอย่างเต็มที่ จนสามารถขุดอุโมงค์เสร็จได้ตามกำหนดเวลา โดยอุโมงค์ที่เจียกี้ซีขุดได้สำเร็จนี้ ปัจจุบันเรียกกันว่าซุมทางเขาซุมทอง หลังจากทำงานด้านขุดเจาะอุโมงค์แห่งนี้สำเร็จแล้ว เจียกี้ซีก็ได้เข้าไปควบคุมการสร้างทางรถไฟสายฉวางถึงทุ่งสงต่ออีก 2 ปี เมื่อเสร็จจากงานรับเหมาช่วงฉวางถึงทุ่งสงแล้วเจียกี้ซีก็ได้รับเหมาสร้างทางรถไฟสายใต้ช่วงต่อไปอีก งานรับเหมาได้มาสิ้นสุดลงที่สถานีอุตะเถาซึ่งตั้งอยู่แถวคลองอุตะเถา ต่อมาเจียกี้ซีก็ได้รับเหมางานก่อสร้างทางรถไฟช่วงต่อไปอีก ครั้นถึง พ.ศ. 2455 เมื่อเจียกี้ซีเสร็จจากงานรับเหมาก่อสร้างทางรถไฟช่วงหนึ่งแล้วเขาก็ได้มาตั้งบ้านเรือนอยู่ริมคลองอุตะเถา แต่เนื่องจากบริเวณนี้มีสภาพเป็นที่ลุ่มน้ำท่วมอยู่เสมอ เขาจึงมีความรู้สึกว่าสถานที่แห่งนี้ไม่เหมาะสมกับการตั้งบ้านเรือนจึงได้ออกสำรวจหาพื้นที่ที่เหมาะสมแห่งใหม่เพื่อปลูกสร้างบ้านเรือนอย่างถาวร โดยเขาได้พบป่าเสม็ดชุนแห่งหนึ่ง โดยบริเวณป่าแห่งนี้มีหมู่บ้านตั้งอยู่ 2 แห่ง คือ บ้านหาดใหญ่และบ้านโคกเสม็ดชุน หมู่บ้านทั้งสองแห่งนี้มีผู้คนอาศัยอยู่น้อยมาก โดยบ้านโคกเสม็ดชุนมีผู้คนอาศัยอยู่ 10 หลังคาเรือน ส่วนบ้านหาดใหญ่มีผู้คนอาศัยอยู่เพียง 4 หลังคาเรือน<sup>51</sup> เจียกี้ซีจึงได้ตัดสินใจซื้อที่ดินที่เป็นป่าเสม็ดชุนจำนวน 50 ไร่ เป็นเงินจำนวน 175 บาท<sup>52</sup> จากชาวบ้านผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดินบริเวณนั้นโดยซื้อผ่านนายหน้าคือผู้ใหญ่บ้านหนูเปือก จันทรประทีปและผู้ใหญ่บ้านพรหมแก้ว ทรัพย์รัตน์ พื้นที่ป่าเสม็ดชุนแห่งนี้อยู่ห่างจากสถานีอุตะเถาเพียง 3 กิโลเมตร

หลังจากที่เจียกี้ซีได้ซื้อป่าเสม็ดชุนแห่งนี้แล้ว เขาก็ได้ทำการโค่นต้นเสม็ดชุนและได้ทำการสร้างห้องแถวหลังคามุงจากขึ้นมา โดยกิจการห้องเช่าของเขาได้ทำรายได้ให้กับเขาอย่างมาก

<sup>51</sup> ลักขมี จิระนคร, "นิพัทธ์จินนคร(เจียกี้ซี),ขุน," สารานุกรมวัฒนธรรมภาคใต้ เล่ม 5 (2529): 1785.

<sup>52</sup> กี่ จิระนคร, ขุนนิพัทธ์จินนคร (หาดใหญ่:ไทยนำ, 2528), ไม่มีเลขหน้า.( เนื่องในโอกาสพิธีเปิดอนุสาวรีย์ท่านขุนนิพัทธ์จินนคร วันที่ 1 กันยายน 2528 ).





ภาพที่ 3 ภาพถ่ายขุนนิพัทธ์จินนคร (เจียกชี)

ที่มา : ลักษณะมี จิระนคร, "นิพัทธ์จินนคร(เจียกชี),ขุน", ใน สารานุกรมวัฒนธรรมภาคใต้ เล่ม 5 (กรุงเทพมหานคร : อมรินทร์พริ้นติ้งการพิมพ์, 2529), หน้า 1785.

นายชีกิมหยง\* นายชีกิมหยงเกิดที่บ้านเจาพู อำเภอเจียวหลิง มณฑลกลวงต้งประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน นายชีกิมหยงเป็นบุตรคนโตของนายชียกซัน (ต่อมาได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็นขุนศุภสารรังสรรค์)<sup>53</sup> และจากการที่ได้สัมภาษณ์คุณกี จิระนคร บุตรชายขุนนิพัทธ์จีนนคร (เจียกี้ซี้) ท่านได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับประวัติของนายชีกิมหยงไว้อย่างคร่าว ๆ ว่า นายชีกิมหยง ได้อพยพเข้ามาอยู่ที่หาดใหญ่ภายหลังจากเส้นทางรถไฟสายใต้ได้สร้างผ่านมาถึงหาดใหญ่แล้ว นายชีกิมหยงมีบิดาชื่อ ชียกซัน หรือ ขุนศุภสารรังสรรค์ บิดาของนายชีกิมหยงเข้ามาอยู่เมืองไทยก่อนชีกิมหยง โดยตอนแรกได้เข้ามาเป็นผู้รับเหมาส่งทางรถไฟสายหาดใหญ่ -สงขลา นายชีกิมหยงยังมีลุงอีกคนหนึ่งชื่อชี่จ้อถินเป็นผู้รับเหมาส่งทางรถไฟสายช่วงจังหวัดตรัง<sup>54</sup> ในเรื่องของการพัฒนาเมืองหาดใหญ่ นายชีกิมหยงเป็นอีกผู้หนึ่งที่ได้ซื้อที่ดินต่อจากชาวบ้านไว้จำนวนมากมาย แต่ที่ดินของท่านส่วนใหญ่อยู่บริเวณทางด้านตะวันออกของทางรถไฟหรือฝั่งถนนเพชรเกษมปัจจุบัน

---

\* เกี่ยวกับชื่อของชีกิมหยง ปรากฏการเขียน 2 แบบ คือ

1. ชีกิมหยง โดยเห็นได้จากในหนังสือ บันทึกรายงานการก่อสร้างอาคารเรียน – หอประชุม และพิธีเปิดโรงเรียนศรีนคร หาดใหญ่ ซึ่งชีกิมหยงได้เป็นผู้อุทิศที่ดินให้สร้างโรงเรียนดังกล่าว ได้เขียนประวัติของชีกิมหยงโดยได้เขียนชื่อของชีกิมหยงว่า "ชีกิมหยง" ( บันทึกรายงานการก่อสร้างอาคารเรียน – หอประชุมและพิธีเปิดโรงเรียนศรีนคร หาดใหญ่ วันพฤหัสบดีที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2539.) ,ไม่มีเลขหน้า.

2. ชีกิมหยง โดยเห็นได้จากในหนังสือ ที่ระลึกงานสร้างอาคารใหม่ โรงเรียนศรีนคร หาดใหญ่ ( พ.ศ.2531 –2542 ) ( คณะกรรมการก่อสร้างโรงเรียนศรีนคร หาดใหญ่ หนังสือที่ระลึกงานสร้างอาคารใหม่ โรงเรียนศรีนคร หาดใหญ่ ( พ.ศ 2531 – 2542 ) , ไม่มีเลขหน้า .

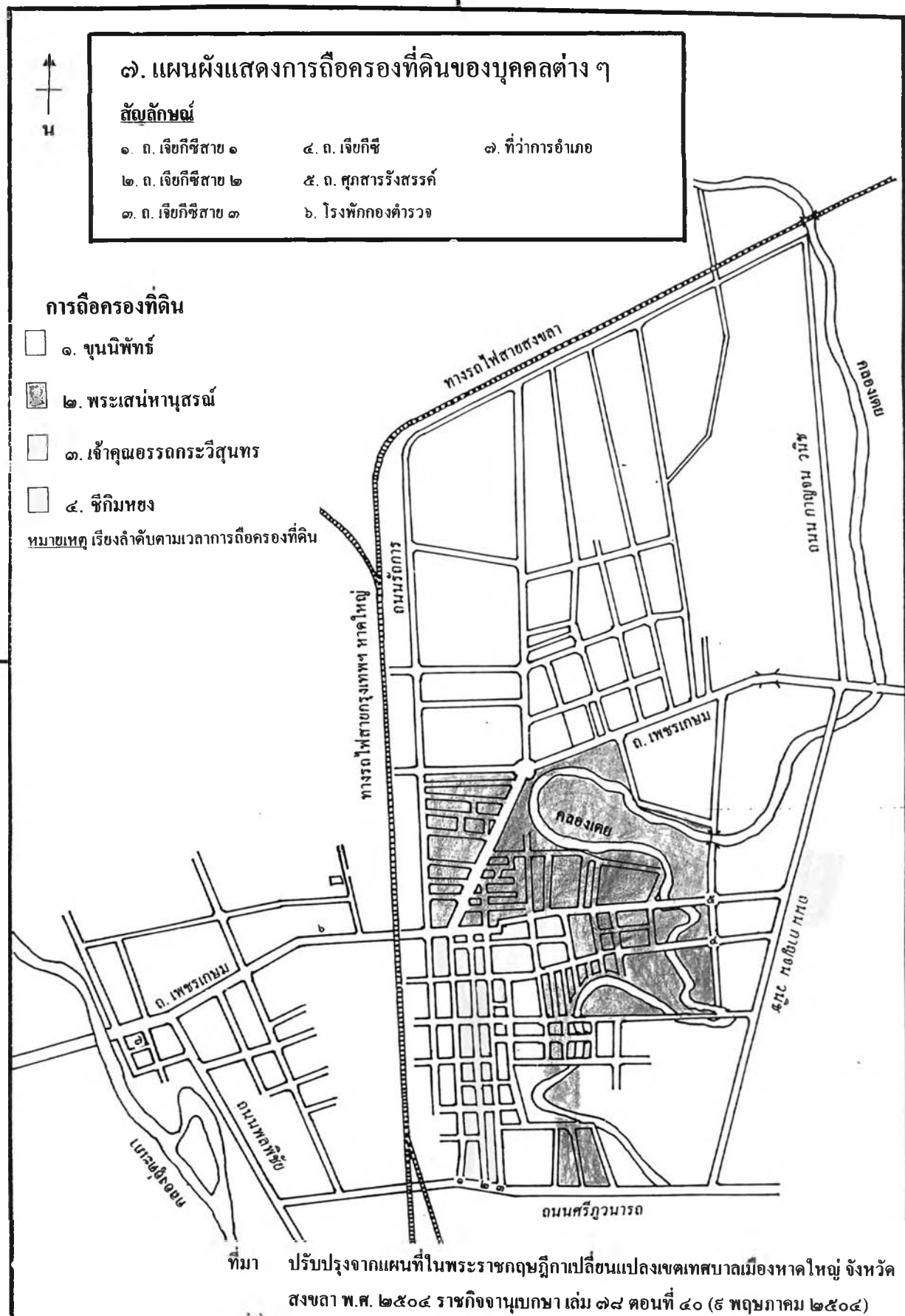
<sup>53</sup> บันทึกรายงานการก่อสร้างอาคารเรียน หอประชุมและพิธีเปิดโรงเรียนศรีนคร หาดใหญ่ เมื่อ วันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2539.

<sup>54</sup>สัมภาษณ์ กี จิระนคร,อายุ 76 ปี , อดีตประธานสภาเทศบาลนครหาดใหญ่,สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 79 / 17 ถ. ธรรมบุญวิถี เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2538.



ภาพที่ 4 ภาพถ่ายนายชีกิมหยง ฉัยยากุล  
ที่มา : คณะกรรมการก่อสร้างโรงเรียนศรีนครขนาดใหญ่, หนังสือที่ระลึก  
งานสร้างอาคารใหม่โรงเรียนศรีนครขนาดใหญ่ พ.ศ. 2531-2542.

จะเห็นได้ว่าผู้คนที่มาจากต่างถิ่นไม่ว่าจะเป็นพระเสน่หามนตรี (ซิ่น) พระยาอรรณภระวีสุนทร ขุนนิพัทธ์จันนคร (เจียกีส) และนายซีกิมหยง ทั้ง 4 ท่านนี้ล้วนเป็นบุคคลสำคัญที่ริเริ่มสร้างสรรคความเจริญเติบโตให้แก่หาดใหญ่จากชุมชนเล็กๆ จนสามารถกลายเป็นเมืองใหญ่อย่างรวดเร็ว และผลที่ตามมาคือ ทำให้เกิดการขยายตัวและการเติบโตของชุมชนเมืองในเวลาต่อมา



นอกจากบทบาทด้านการค้าที่สำคัญดังกล่าว กลุ่มชาวจีนยังมีการรวมตัวกันเป็นสมาคม ด้วยการแยกตามกลุ่ม ซึ่งทำให้สามารถช่วยเหลือซึ่งกันและกันได้มากยิ่งขึ้น เช่น มีการจัดแสดงละครเพื่อหาเงินส่งไปช่วยเหลือญาติพี่น้องที่เมืองจันทราวที่ถูกญี่ปุ่นรุกราน ช่วงเกิดกรณีพิพาท เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม พ.ศ.2480 ซึ่งญี่ปุ่นบุกรุกสะพานหลูโกวที่ปักกิ่งอันเป็นชนวนระเบิดของสงครามระหว่างสองประเทศ<sup>55</sup> พ่อค้าชาวจีนที่หาดใหญ่ขณะนั้นยังได้ตั้งโรงเรียนสอนภาษาจีนขึ้นด้วย ชื่อโรงเรียนยี่ฉิน เป็นโรงเรียนสอนภาษาจีนแห่งแรกของเมืองหาดใหญ่ ดังที่เคยกล่าวมาแล้วข้างต้น เนื่องจากที่หาดใหญ่ระยะแรก ผู้ที่ทำธุรกิจการค้า ส่วนมากมักเป็นชาวจีน ดังนั้น ภาษาจีนจึงมีความจำเป็นอย่างมากในช่วงระยะเวลาดังกล่าว

### 3.2.2 การขยายตัวและการเติบโตของชุมชนเมือง

ชุมชนหาดใหญ่มีการขยายตัวและเติบโตอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับองค์ประกอบของชุมชนด้านต่างๆ ได้แก่ ประชากรและสิ่งก่อสร้างทั้งหลาย อาทิ ตลาด ห้องแถว ถนนหนทาง กิจการโรงแรมและการเพิ่มขึ้นของโรงพยาบาล สิ่งบันเทิงต่างๆ

**การขยายตัวของประชากร** เมื่อก่อนที่เส้นทางรถไฟสายใต้จะสร้างผ่านมานั้น เห็นได้ว่าจำนวนประชากรและครัวเรือนในพื้นที่ชุมชนหาดใหญ่มีจำนวนน้อยมากดังที่เคยกล่าวไว้ในบทที่ 2 แต่อย่างไรก็ตามต่อมาเมื่อรถไฟสร้างผ่านมาถึงพื้นที่แห่งนี้ปรากฏว่าจำนวนประชากรในพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

ในปี พ.ศ. 2471 จำนวนบ้านเรือนและจำนวนประชากรในตลาดเมืองหาดใหญ่ก็ได้เพิ่มขึ้นเป็น 654 หลังคาเรือน และขณะเดียวกันจำนวนประชากรได้เพิ่มขึ้นเป็น 2,950 คน<sup>56</sup> เฉพาะในเขตตัวเมืองหาดใหญ่ ต่อมาในปี พ.ศ. 2488 จำนวนประชากรของเมืองหาดใหญ่ก็ได้เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 10,104 คน<sup>57</sup>

<sup>55</sup> ยรรยง จิระนคร, "ประสบการณ์ชีวิตในวัยเด็กที่เมืองหาดใหญ่ ระหว่างสงครามโลก ครั้งที่ 2." ใน *ขุนนิพัทธ์จินนคร* (หาดใหญ่ : โรงพิมพ์ไทยนำ, 2528), ไม่มีเลขหน้า. , สัมภาษณ์, กี่ จิระนคร, อายุ 79 ปี , อดีตประธานสภาเทศบาลนครหาดใหญ่ สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 79 / 17 ถ. ธรรมบุญวิถี อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2538.

<sup>56</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.7 ม.7.4/3 เอกสารกรมราชเลขาธิการกระทรวงมหาดไทย เรื่องสุขาภิบาลจังหวัดสงขลา (23 พ.ค. - 25 ก.ค.2471).

<sup>57</sup> สำนักผังเมืองกระทรวงมหาดไทย, *ผังเมืองหาดใหญ่ 2533 จังหวัดสงขลา* (พระนคร : ม.ป.ท., 2533), หน้า 37.

การเปลี่ยนแปลงของอาคารสิ่งก่อสร้าง จากจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังที่ได้ยกตัวอย่างมาสามารถกล่าวได้ว่าการเพิ่มของจำนวนประชากรดังกล่าวย่อมส่งผลต่อการขยายตัวของเมืองหาตใหญ่ได้เป็นอย่างดี กล่าวคือ ก่อให้เกิดการสร้างอาคาร บ้านเรือนและร้านค้าขึ้นมาบริเวณย่านชุมชนสถานีรถไฟหาตใหญ่ เพื่อใช้เป็นสถานที่ประกอบธุรกิจการค้าและที่พักอาศัยโดยรูปแบบที่อยู่อาศัยจะค่อยๆเปลี่ยนไป จากเมื่อก่อนชาวบ้านจะอยู่อาศัยกันอย่างกระจัดกระจายตามหมู่บ้านต่างๆ ก็เริ่มที่จะรวมตัวกันขึ้นมาอย่างหนาแน่นและได้มีการสร้างอาคารต่างๆ โดยเริ่มจากอาคารไม้หลังคามุงจากมาเป็นเรือนไม้ 2 ชั้นหลังคามุงกระเบื้องจากนั้นก็เป็นการสร้างอาคารครึ่งตึกครึ่งไม้ และในเวลาต่อมาก็กลายเป็นอาคารตึกถือปูนโดยเห็นได้จากตึกยิบอินซอยซึ่งเป็นตึกปูนหลังแรกของเมืองหาตใหญ่สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2472<sup>58</sup> โดยตั้งอยู่บนถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 ตึกหลังดังกล่าวเป็นที่ตั้งสำนักงานรับซื้อแร่ดีบุกของบริษัทยิบอินซอย (ดูภาพที่ 5 ประกอบ) โดยตึกหลังดังกล่าวเป็นตึกแบบอินโดนีเซีย นอกจากตึกแบบอินโดนีเซียดังที่กล่าวมาแล้วตึกที่สร้างขึ้นมาบริเวณย่านสถานีรถไฟโดยเฉพาะบริเวณถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 นั้น ยังมีตึกแบบ ชิโน-โปรตุกีส อีกด้วย กล่าวคือเป็นตึกที่มีความผสมผสานระหว่างสถาปัตยกรรมแบบจีนกับสถาปัตยกรรมโปรตุเกส<sup>59</sup> โดยตึกที่เรียกว่าชิโน-โปรตุกีสดังกล่าวจะอยู่ถัดขึ้นไปจากตึกยิบอินซอยไปเล็กน้อย(ดูภาพที่ 6 ประกอบ) ซึ่งมีอยู่เกือบสิบห้อง ตั้งอยู่ทั้งบริเวณฝั่งซ้าย และฝั่งขวาของถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 โดยเริ่มตั้งครั้งแรกมีเพียง 4 ห้องเท่านั้น กล่าวคือ 4 ห้องในทางฝั่งโรงพิมพ์ไทยนา ซึ่งชาวจีนจากปิ่นท่งที่เข้ามาทำเหมืองแร่ในอำเภอหาตใหญ่ได้เป็นผู้เข้ามาสร้างเอาไว้<sup>60</sup>

<sup>58</sup> "พลิกแฟ้มประวัติหาตใหญ่ตึกยิบอินซอย บ้านปูนหลังแรก," โฟกัสสงขลา 1 (19-25 ตุลาคม 2541) : 11, สัมภาษณ์ กิตติ จิระนคร, 20 กุมภาพันธ์ 2541.

<sup>59</sup> ดร.ณิ แก้วม่วง, นิธิ เอียวศรีวงศ์ และคนอื่นๆ, "จีน : คน และวัฒนธรรมในภาคใต้", ใน สารานุกรมวัฒนธรรมภาคใต้ พ.ศ. 2529 เล่ม 2 (กรุงเทพมหานคร : อมรินทร์การพิมพ์, 2529), หน้า 829, สมหมาย ปิ่นพุทธศิลป์, บรรณาธิการ, ประเพณีเกาะภูเก็ต (ภูเก็ต : ศูนย์วัฒนธรรมจังหวัดภูเก็ต วิทยาลัยภูเก็ต, 2531), หน้า 24.

<sup>60</sup> "พลิกแฟ้มประวัติหาตใหญ่ตึกยิบอินซอยบ้านปูนหลังแรก," โฟกัสสงขลา 1 (19-25 ตุลาคม 2541) : 11, สัมภาษณ์ กิตติ จิระนคร, 20 กุมภาพันธ์ 2541, สัมภาษณ์ กิ จิระนคร, อดีตประธานสภาเทศบาลเมืองหาตใหญ่, 23 ธันวาคม 2538.



ภาพที่ 5 ภาพตึกยิบอินซอยตึกหลังแรกของเมืองหาดใหญ่ สร้างเมื่อ พ.ศ.2472  
ถ่ายจากถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์  
พ.ศ.2542

ภาพโดย : มลิวรรณ รักษ์วงศ์





ภาพที่ 6 ภาพตึกชิโนโปรตุกีสสร้างเมื่อประมาณ พ.ศ.2472  
 ถ่ายจากบริเวณถนนนิพัทธ์อุทิศ 1อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา เมื่อวันที่  
 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2542  
 ภาพโดย : มลิวรรณ รักษ์วงศ์

การสร้างห้องแถว ประมาณปี พ.ศ.2459 เจียกกีซีซึ่งเป็นเจ้าของที่ดินรายใหญ่ที่หมู่บ้านโคกเสม็ดชุนและที่บ้านหาดใหญ่ดังกล่าวมาแล้ว เมื่อทราบข่าวว่าจะมีการย้ายสถานีจากอุตะเนามาตั้งที่โคกเสม็ดชุน ก็ได้เสนอที่ดินของตนเองเพื่อใช้ตั้งสถานีรถไฟ<sup>61</sup> นอกจากนี้ได้ลงทุนตัดถนนดินสายแรกขึ้นมาหลังสถานีรถไฟ โดยให้ชื่อว่าถนนเจียกกีซี โดยตัดออกไปสู่ชานเมืองพร้อมกับการตัดถนนก็ได้สร้างห้องแถวหลังคามุงจากขึ้นมา 5 ห้องแรกเพื่อไว้สำหรับรองรับกรรมกรชาวจีน ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวได้เสร็จสิ้นจากการสร้างทางรถไฟโดยบางคนที่ไม่ประสงค์จะกลับบ้าน ต่อมาประมาณปี พ.ศ.2463 ซึ่งเป็นช่วงที่รถไฟสายใต้เปิดใช้แล้วเป็นเวลา 2 ปี ในช่วงนี้เจียกกีซีได้สร้างห้องแถวเพิ่มขึ้นอีกหลายห้องโดยสร้างต่อจากห้องแถว 5 ห้องแรก ซึ่งปัจจุบันก็คือ ร้านหนังสือหนานหยาง ร้านรอยแยล ร้านสวนสน ซึ่งตั้งอยู่บริเวณสี่แยกถนนเจียกกีซีสาย 2 ตัดกับถนนเจียกกีซีบริเวณห้องแถวที่เจียกกีซีสร้างขึ้นใหม่ได้มีคนเข้ามาเช่าอยู่อาศัยและทำธุรกิจ

ต่อมาเมื่อมีผู้คนเข้ามาอยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น เจียกกีซีได้สร้างห้องแถวเรือนไม้สองชั้นขึ้นมาอีกเป็นห้องแถวหลังคามุงกระเบื้อง โดยสร้างไว้ริมถนนเจียกกีซีฝั่งตรงข้ามกับห้องแถว 5 ห้องแรก ซึ่งได้เปิดเป็นสำนักงานส่วนตัวและให้ชาวจีนไหหลำเข้ามาเช่าทำเป็นโรงแรมชื่อโรงแรมวันออน ฝ่อ<sup>62</sup>

---

<sup>61</sup> สัมภาษณ์ กี่ จิระนคร, อายุ 79 ปี, อดีตประธานสภาเทศบาลนครหาดใหญ่, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 79/17 ถ. ธรรมบุญวิถึ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2538

<sup>62</sup> ลักขมี จิระนคร, "ท่านขุนนิพัทธ์จินนครผู้พัฒนาหาดใหญ่ยุคแรกสุด", ศิลปวัฒนธรรม 6 (ตุลาคม 2528) : 127.

**การขยายตัวของตลาด** การขยายตัว และการเติบโตของชุมชนเมืองหาดใหญ่ยังได้ ก่อให้เกิดตลาดถาวรขึ้นมาซึ่งในเวลานั้นเรียกกันว่าตลาดโคกเสม็ดชุน\* หรือตลาดคุณนาย เกษร\*\* ตลาดโคกเสม็ดชุน หรือตลาดคุณนายเกษรถือได้ว่าเป็นตลาดถาวรแห่งแรกของเมืองหาด ใหญ่<sup>63</sup> เนื่องจากก่อนหน้านี้อหาดใหญ่มีแต่ตลาดนัดโดยเฉพาะตลาดนัดวันอาทิตย์ บริเวณริมคลอง อยู่ตะเภาดังที่เคยกล่าวมาแล้วในบทต้นๆ ในปี พ.ศ. 2467 ซึ่งเป็นปีที่มีการฉลองเปิดสถานีรถไฟ หาดใหญ่และฉลองตลาดหาดใหญ่\*\*\* พร้อมๆ กันโดยตลาดหาดใหญ่ได้ขยายตัวมาจากตลาดคุณ นายเกษรซึ่งได้กลายเป็นตลาดถาวรแห่งแรกของเมืองหาดใหญ่ นอกจากนี้จะเห็นได้ว่าในปีดัง

---

\* ตลาดโคกเสม็ดชุน หรือตลาดหาดใหญ่ประกอบด้วยพื้นที่บริเวณถนนพิพัทธ์อุทิศ 1,2 และ 3 ซึ่งเป็นอาณาบริเวณพื้นที่ของบ้านโคกเสม็ดชุน และบ้านหาดใหญ่ โดยคนเมื่อสมัยประมาณ 70-80 ปีที่แล้วเรียกกันว่า โคกเสม็ดชุน เนื่องจากพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นป่าเสม็ด ใครที่ต้องการไม้เสม็ดไป ทำฟืน ทำรั้วบ้าน หรือต้องการใบพ้อเพื่อนำไปทำต้ม หรือต้องการต้นหม้อข้าวแกงลิง ก็ต้องแวะไปหา แถวถนนพิพัทธ์อุทิศ 1, 2 และ 3 ในปัจจุบัน สมัยก่อนตัวหาดใหญ่จริงอยู่บริเวณถนนราชบุรีเสรีใกล้ ริมคลองอยู่ตะเภา แต่ที่บริเวณแห่งนี้ไม่สามารถเจริญไปได้มาก เนื่องจากที่ดินส่วนมากแถบนี้เป็นที่ดิน ของราชพัสดุ โดยรอบๆบริเวณที่ว่าการอำเภอรศมีประมาณ 500 เมตร ที่ดิน 80% เป็นของทางราช การ จึงไม่มีใครกล้าก่อสร้างตึกกรมบ้านช่องที่ใหญ่โตหรูหราเนื่องจากที่ดินไม่ใช่ของตนเอง

\*\* คุณนายเกษรเป็นภรรยาของคุณพระเสน่หามนตรี (ชื่น สุกนธหงส์) ซึ่งเป็นนายอำเภอคน แรกภายหลังที่อำเภอเหนือเปลี่ยนชื่อมาเป็นอำเภอหาดใหญ่ (2457-2464) การที่ชาวบ้านเรียกว่า ตลาดคุณนายเกษร เนื่องจากคุณนายเกษรเป็นผู้สร้างขึ้น มา ตลาดคุณนายเกษร คาดว่าน่าจะสร้าง ขึ้นมาประมาณ พ.ศ. 2458-2459 เป็นอย่างต่ำ โดยตอนแรกเป็นตลาดนัดชั่วคราวก่อนโดยจะมีนัดกัน เฉพาะวันอังคาร ต่อมาเมื่อพวกกรรมกรสร้างทางรถไฟ กรรมกรสวนยาง และกรรมกรเหมืองแร่จากที่ อื่น ๆ เข้ามาอยู่ในพื้นที่หาดใหญ่มากขึ้นจึงกลายมาเป็นตลาดถาวรในเวลาต่อมา

<sup>63</sup> สัมภาษณ์เลียน ศิริชัย, อายุ 83 ปี , สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 82 ถ. พลพิชัย อ.หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2538.

\*\*\* ตลาดหาดใหญ่ในที่นี่ได้แก่พื้นที่บริเวณถนนทั้ง 4 สายที่กล่าวมาคือถนนเจียกี้ซี ถนนเจีย กี้ซีสาย 1 ถนนเจียกี้ซีสาย 2 และถนนเจียกี้ซีสาย 3 ซึ่งเป็นอาณาเขตพื้นที่ของบ้านโคกเสม็ดชุนและ บ้านหาดใหญ่

กล่าวบริเวณตลาดหาดใหญ่มีบ้านเรือนเพิ่มขึ้นมา 100 กว่าหลังคาเรือนแล้ว<sup>64</sup> อย่างไรก็ตาม สำหรับผู้ที่อยู่อาศัยในเขตตลาดส่วนใหญ่ไม่ใช่คนไทย โดยคนไทยส่วนใหญ่ยังคงอาศัยอยู่ทางฝั่งริมคลองอุตะเกา แต่คนที่อาศัยอยู่ในเขตตลาดมักจะเป็นชาวต่างชาติอย่างเช่น ชาวจีน ส่วนใหญ่จะเข้ามาประกอบธุรกิจการค้าขาย พวกแขก ในช่วงเริ่มแรกจะเป็นพวกแขกเทศส่วนใหญ่จะเข้ามาประกอบอาชีพรับจ้าง เช่น รับจ้างเลี้ยงวัวเลี้ยงควาย สำหรับฝรั่งในยุคเริ่มแรกจะเข้ามาประกอบอาชีพทำเหมืองแร่<sup>65</sup> เกี่ยวกับพลเมืองที่อาศัยอยู่ในตลาดหาดใหญ่ในช่วงเวลาดังกล่าวได้ปรากฏในหนังสือพิมพ์เดลิเมล์ดังความตอนหนึ่งว่า

พลเมืองโดยมากเป็น จีน, แขก, ฝรั่ง, ซึ่งเข้ามาทำการ  
ค้าขาย, เหมืองแร่ และสวนยาง, คนพื้นเมืองที่เป็นไทยมักตั้งบ้าน  
เรือนอยู่ใกล้บริเวณที่ว่าการอำเภอสำหรับในท้องตลาดแล้วหาบ้าน  
ไทยได้ยากเต็มที่<sup>66</sup>

<sup>64</sup> ลักษณะมี จิระนคร, "นิพัทธ์จีนนคร (เจียกี้ซี้), ชุน "ในสารานุกรมวัฒนธรรมภาคใต้ พ.ศ. 2529 เล่ม 5 (กรุงเทพมหานคร : อมรินทร์การพิมพ์, 2529), หน้า 1785-1786.

<sup>65</sup> สัมภาษณ์ กี่ จิระนคร, อายุ 79 ปี , อดีตประธานสภาเทศบาลหาดใหญ่, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 79 / 17 ถ. ธรรมบุญญวิถี อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2538., สัมภาษณ์ พระครูวิมลปัญญาสาร, อายุ 78 ปี, เจ้าคณะอำเภอบางกล่ำ, สัมภาษณ์ที่วัดยูงทอง ต. ท่าช้าง อ. บางกล่ำ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2543., สัมภาษณ์ เล็ก วารีกุล, อายุ 83 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 16 หมู่ที่ 1 บ้านหัวถนน ต. หุ่นใหญ่ อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2543., สัมภาษณ์ เลาะ บิลหมาด, อายุ 72 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 75 / 1 ถ. นิพัทธ์สงเคราะห์ 5 อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ. 2543., สัมภาษณ์หลวงตาพร้อม สัญญาโม, อายุ 81 ปี, สัมภาษณ์ที่วัดอุตะเกา หมู่ที่ 8 ต. คูเต่า อ.หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม พ.ศ. 2543

<sup>66</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.7 ม.26.5 ก/10 เอกสารกรมราชเลขาธิการ กระทรวงมหาดไทย ข้าราชการจังหวัดสงขลา "เรื่องชุมทางหาดใหญ่", เดลิเมล์ วันที่ 8 มีนาคม พ.ศ. 2471



ภาพที่ 7 ภาพเมืองหาดใหญ่เมื่อพ.ศ. 2467ถ่ายจากสถานีรถไฟหาดใหญ่ไปยัง  
 เขาคอหงส์ เมื่อวันที่ 2 กันยายน พ.ศ.2467 สังเกตได้จากภาพจะแล  
 เห็นรถยนต์กับรถแจ็ก(รถลาก) ส่วนป้ายชื่อร้านค้าเป็นภาษาจีนทั้งหมด  
 สำหรับหลังคาบ้านหลายหลังยังคงมุงจาก  
 ที่มา : ได้รับความอนุเคราะห์ภาพจากคุณกี จิระนคร

อย่างไรก็ตามภายหลังจากการจัดตั้งสหภาพ พ.ศ.2471 ในท้องที่ตำบลหาดใหญ่ก็ได้มีนายทุนจากต่างถิ่นเข้ามาสร้างตลาดถาวรขึ้นมาอีกแห่งหนึ่งจึงทำให้เกิดการแข่งขันกันขึ้นมาระหว่างนายทุนในพื้นที่คือ คุณนายเกษรซึ่งเป็นเจ้าของตลาดเก่ากับนายชีกิมหยง ซึ่งเป็นนายทุนจากต่างถิ่น ดังข้อความที่หนังสือพิมพ์เดลเมิร์ลกล่าวไว้ความตอนหนึ่งว่า

เวลานี้เรื่องอะไรจะมาชู้ซ่าเท่าเรื่องตลาดของนางเส่นหามนตรี (เกษร) กับนายชีกิมหยง พ่อค้าจีน จังหวัดสงขลาเป็นไม่มี แต่เดิมหาดใหญ่ไม่มีตลาดถาวร คงมีแต่ "ตลาดนัด" ซึ่งเป็นประเพณีของทางปักษ์ใต้ ตกลงว่าจะมีกันที่ไหน, วันอะไรพวกแม่ค้าต่าง ๆ ก็มาพร้อมกันที่นั่น การทำเช่นนี้แห่งหนึ่งคงจัดให้มีขึ้นไม่เกิน 2-3 ครั้ง ต่อหนึ่งสัปดาห์ ครั้นต่อมานางเส่นหามนตรีเจ้าของตลาดนัดได้พยายามจัดตั้งตลาดถาวรประจำขึ้นมาเพื่อเก็บผลประโยชน์การก็ได้เป็นไปโดยเรียบร้อย แต่บัดนี้เกิดตลาดประจำอย่างถาวรขึ้นอีกแห่งหนึ่งเป็นของนายชีกิมหยงพ่อค้าสงขลาตั้งขึ้นแข่งขันกับตลาดนางเส่นหามนตรี

ความประสงค์ของนายชีกิมหยงที่ตั้งตลาดนี้ขึ้นมา ก็เพื่อหวังจะให้ที่ดินของตนเจริญ สะดวกแก่การที่จะตั้งโรงงานขึ้นเก็บผลประโยชน์ในภายหน้า แต่การกระทำของนายชีกิมหยงค่อนข้างจะแอนตี้นางเส่นหามนตรีอยู่มาก อาทิเช่น ก่อนเปิดตลาดมีโนราห์นั่งตลุง ฉลองหลายวัน หลายคืน แจกบุหรี่ปู่มาเที่ยวงานฉลองตลาด จัดรถยนต์ให้แม่ค้า 4-5 คัน สำหรับโดยสารไปขายของที่ตลาดของตน จากสงขลาโดยไม่คิดค่าโดยสาร...และจัดจ้างคนคอยชักจูงแม่ค้าตามทางแยกซึ่งอาจไปตลาดเก่าก็ได้ ตลาดใหม่ก็ได้ ให้ไปตลาดของตนเสีย โดยคิดค่าจ้างวันละ 3 บาท นอกจากนี้ยังมีข้อบังคับว่าผู้ชายของตลาดใหม่จะต้องขายของให้ถูกกว่าตลาดเก่า เพื่อเป็นการล่อใจผู้ซื้อ ส่วนเงินที่ขาดทุนไปเท่าไร นายชีกิมหยง ยอมจ่ายทดรองให้ ตัวอย่างเช่น เนื้อหมูตลาดเก่าขายซังละ 60 สต. ตลาดใหม่คงขายเพียงซังละ 40 สต. เท่านั้น

กล่าวกันว่านายกิมหยงยอมสละทุนนับเป็นจำนวนหมื่น เพื่อบำรุงตลาดใหม่ให้เจริญ แต่มีข้อน่าจะกล่าวอีกหน้อยว่านาย กิมหยงกล้าจ้างคนให้ไปพูดจาเกลี้ยกล่อมบรรดาพวกพ่อค้าแม่ค้า ให้ไปขายที่ตลาดใหม่ได้ โดยอาศัยอำนาจเงินเป็นเครื่องจูงใจผู้ ที่เห็นแก่ประโยชน์ก็เลยพากันไปขายของที่ตลาดใหม่<sup>67</sup>

**การสร้างถนน** ต่อมาเมื่อมีผู้คนเข้ามาอยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น เจียกี้ซี้ก็ได้ทำการตัดถนน เพิ่มขึ้นอีก 3 สาย คือ ถนนเจียกี้ซี้สาย 1 ถนนเจียกี้ซี้สาย 2 และถนนเจียกี้ซี้สาย3<sup>68</sup> โดยในขณะนั้น ถนนทั้งสามสายยังเป็นเพียงถนนดินเท่านั้น ถนนทั้งสามสายที่กล่าวมาได้ตัดเป็นตาหมากรุกเพื่อ เชื่อมต่อกับถนนเจียกี้ซี้ซึ่งเป็นถนนที่ตัดเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟ การวางผังเมืองดังกล่าวเจียกี้ซี้ได้ ความคิดมาจากเมืองสุโขทัยประเทศไทยเนื่องจากสภาพของเมืองสุโขทัยมีลักษณะ คล้ายคลึงกับพื้นที่ที่เจียกี้ซี้ได้จับจองเอาไว้ซึ่งต่อมาพื้นที่บริเวณดังกล่าวก็ได้กลายเป็นตัวเมืองขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามการตัดถนนเพิ่มขึ้นดังกล่าวมีผลทำให้ตัวเมืองขยายออกไปทางทิศตะวันออก มากขึ้น และทำให้ประชาชนจากที่ต่าง ๆ โดยเฉพาะชาวจีนจากประเทศเพื่อนบ้านต่างพากันหลั่ง ไหลเข้ามาตั้งบ้านเรือนและร้านค้าต่างๆ บริเวณถนนทั้งสี่สายมากขึ้น ส่งผลให้กลายเป็นที่อยู่ของ ชาวจีน โดยเห็นได้จากป้ายหน้าร้านที่แขวนอยู่บริเวณถนนทั้ง 4 สายล้วนแต่เป็นตัวหนังสือที่เขียน เป็นภาษาจีนทั้งนั้น (ดูภาพที่ 9 ประกอบ)

<sup>67</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.7 ม.26.5ก/10 เอกสารกรมราชเลขาธิการ กระทรวงมหาดไทย" เรื่องจังหวัดสงขลา (3 พ.ศ. 2471 - 28 ก.พ. 2472).

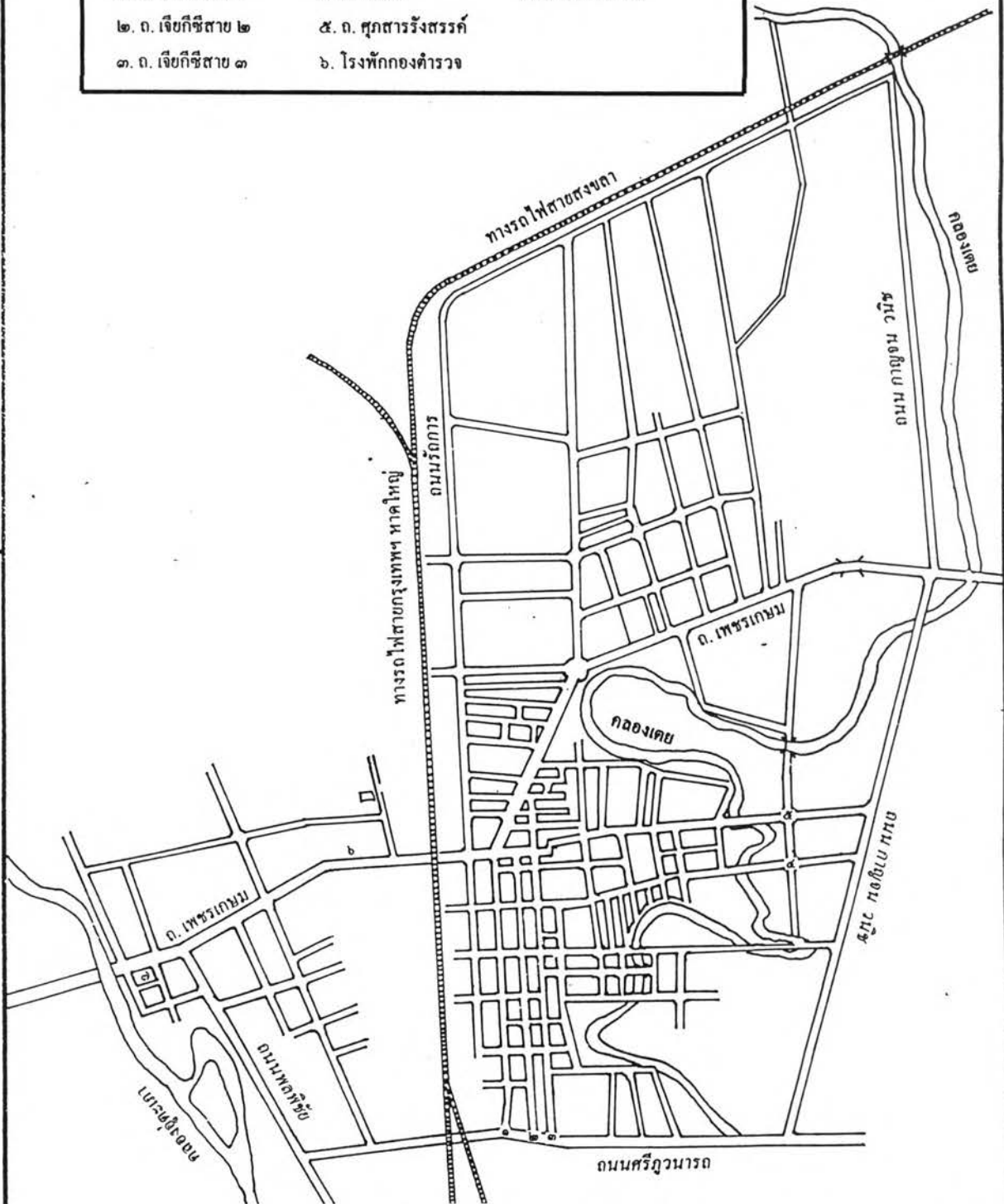
<sup>68</sup> "ชีวประวัติขุนนิพัทธ์จันนคร", ใน ขุนนิพัทธ์จันนคร (หาดใหญ่ : โรงพิมพ์ไทรโยค, 2528), ไม่มีเลขหน้า, (พิมพ์เนื่องในโอกาสพิธีเปิดอนุสาวรีย์ขุนนิพัทธ์จันนคร เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2538).. ลักษณะมี จิระนคร."นิพนธ์จันนคร (เจียกี้ซี้), ขุน", ใน สารานุกรมวัฒนธรรมภาคใต้เล่ม 5 (2529 : 1785).



**๘.แผนผังแสดงถนนสายหลักในเมืองหาดใหญ่**

**สัญลักษณ์**

๑. ถ. เจียกซีสาย ๑	๔. ถ. เจียกซี	๗. ที่ว่าการอำเภอ
๒. ถ. เจียกซีสาย ๒	๕. ถ. ศูนย์ราชการ	
๓. ถ. เจียกซีสาย ๓	๖. โรงพยาบาล	



ที่มา ปรับปรุงจากแผนที่ในพระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ จังหวัด สงขลา พ.ศ. ๒๕๐๔ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๗๘ ตอนที่ ๔๐ (๕ พฤษภาคม ๒๕๐๔)





ภาพที่ 8 ภาพเมืองหาดใหญ่เมื่อปี พ.ศ. 2474 ภาพนี้ถ่ายจากสถานีรถไฟ  
หาดใหญ่ตรงไปยังถนนเจียกซี(ธรรมญญูวิถี) สองข้างฟากถนนจะเป็น  
ร้านค้าซึ่งส่วนใหญ่เป็นของชาวจีน ภาพนี้ถ่ายเมื่อวันที่ 2 มิถุนายน  
พ.ศ.2474

ที่มา : อเนก นาวิกมูล, สมุดภาพสงขลามหาวชิราวุธ (กรุงเทพมหานคร :  
บริษัทอมรินทร์พริ้นติ้ง แอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด(มหาชน), 2536), หน้า 150.

นอกจากตัดถนนและสร้างห้องแถวแล้วเจียกี้ซียังได้ขายที่ดินส่วนหนึ่งริมถนนเจียกี้ซีย สาย 1 และถนนเจียกี้ซียสาย 3 ให้กับชาวจีนที่มาจากประเทศมลายูโดยชาวจีนเหล่านี้ได้เข้ามาลงทุนทำสวนยางและเหมืองแร่บริเวณพื้นที่รอบนอกตัวเมืองหาดใหญ่ ซึ่งชาวจีนเหล่านี้ได้เข้ามาปลูกบ้านไม้ไว้หลายหลัง ในช่วงแรกๆ อย่างไรก็ตามเกี่ยวกับการพัฒนาเมืองหาดใหญ่ของขุนนิพัทธ์จีนนครจากการสัมภาษณ์ คุณกี จิระนคร ซึ่งเป็นบุตรชายท่านได้กล่าวว่า

คุณพ่อ [ขุนนิพัทธ์จีนนคร-ผู้เขียน] ได้พูดไว้ว่าเราเป็นเจ้าของที่ดินคนเดียวจะสร้างความเจริญให้กับเมืองคนเดียวยอมทำอะไรไม่ได้เพราะเราไม่มีกำลังเพียงพอ เราจะปลูกบ้านให้เช่าเราไม่มีปัญญาทำเราจึงคิดแบ่งที่ดินให้คนอื่น เป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เมื่อเขาเป็นเจ้าของเขายอมฝากเงินลงทุนจะค้าจะขายจะอะไรก็ตามก็ทำให้มีบ้านเรือนเกิดขึ้น<sup>69</sup> บางแห่งคุณพ่อยอมไปเช่าที่ดินจากคนอื่น มาสร้างห้องแถว สมัยนั้นห้องแถวห้องหนึ่งราคา 700-800 บาท แยกยอมขายไปในราคา 500-600 บาท ยอมขาดทุนเพื่อตั้งให้คนเข้ามาอยู่หาดใหญ่มากขึ้น<sup>70</sup>

**กิจการโรงแรม** การสร้างโรงแรมก็เป็นกิจการที่สำคัญอีกด้านหนึ่งที่แสดงให้เห็นถึงการขยายตัวของเมืองหาดใหญ่ ซึ่งเมื่อประมาณปี พ.ศ. 2459-2461 มีโรงแรมที่สร้างขึ้น 3 แห่ง ได้แก่ โรงแรมเคียนไถ่ โรงแรมหยี่กี เจ้าของเป็นชาวจีนไหหลำ และโรงแรมซีฟัดของขุนนิพัทธ์จีนนคร โดยโรงแรมทั้งหมดดังกล่าวนี้ล้วนตั้งอยู่ในบริเวณย่านสถานีรถไฟ ซึ่งปัจจุบันได้แก่บริเวณที่ตั้งธนาคารนครหลวงไทย จำกัด สำหรับลักษณะของโรงแรมที่ได้มีการสร้างขึ้นในยุคเริ่มแรกที่หาดใหญ่นั้นเป็นลักษณะเรียบง่าย ตัวโรงแรมเป็นฝาไม้ไผ่ขัดตะ ส่วนหลังคามุงด้วยจากและหญ้าแฝกซึ่งเป็นวัสดุที่ราคาถูกและหาได้ง่ายในท้องถิ่น ดังที่พระประมณฑปปัญญา ผู้จัดการธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด สาขาชลบุรี ได้กล่าวถึงสภาพของโรงแรมที่หาดใหญ่ในยุคดังกล่าวซึ่งท่านเคยไปพักมาว่า

เมื่อ พ.ศ.2462 ผมไปเที่ยวประเทศชวาได้ผ่านหาดใหญ่เป็นครั้งแรกและขากลับได้พักค้างคืนที่โรงแรมชั่วคราวหลังสถานีรถไฟ

<sup>69</sup> สัมภาษณ์ กี จิระนคร, อายุ 79 ปี, อดีตประธานสภาเทศบาลนครหาดใหญ่, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 79/ 17 ถ. ธรรมานุญูวิถึ อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2538.

<sup>70</sup> เรื่องเดียวกัน.

ซึ่งเป็นโรงแรมทำด้วยไม้ไผ่หลังคามุงแฝกใช้ฟากทำด้วยไม้ไผ่ เหมือนกัน แต่ก็พอพักนอนหลับได้สบายดีผมมาคำนึงว่าโรงแรมชั่วคราวนี้เป็นของใครหนอมาสร้างไว้ เพราะมองดูรอบๆ แล้วเป็นป่าละเมาะทั้งนั้น<sup>71</sup>

ในเวลาต่อมา เมื่อมีผู้คนเดินทางผ่านเมืองหาดใหญ่มากขึ้นก็ทำให้มีการสร้างโรงแรมเพิ่มตามขึ้นมามากมาย โรงแรมในยุคหลังปี พ.ศ. 2463 ระยะต้นๆส่วนใหญ่ มีลักษณะเป็นเรือนไม้ 2 ชั้น หลังคามุงกระเบื้อง หรือไม้ก็เป็นเรือนครึ่งตึกครึ่งไม้ โดยชั้นบนจะเป็นที่พัก ส่วนชั้นล่างจะเป็นร้านอาหาร อย่างเช่น โรงแรมอาจิวิโฮเต็ล เจ้าของเป็นชาวจีนไหหลำ ชื่อนายลิ้ม ฮงฮุย โดยชั้นบนเปิดเป็นโรงแรมส่วนชั้นล่างเปิดเป็นร้านอาหารชื่อห่อเคงฮัวอัน โดยมีนายอึ้ง หว่อโห่งเป็นผู้จัดการ<sup>72</sup> นอกจากนี้ก็มีโรงแรมรถไฟในสมัยนั้นเรียกกันว่าโฮเต็ลรถไฟ โดยที่โฮเต็ลรถไฟแห่งนี้เมื่อครั้งที่สมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพเสด็จหัวเมืองปักษ์ใต้เมื่อปี พ.ศ. 2472 พระองค์ได้ใช้เป็นที่พักระหว่างการเดินทาง ดังข้อความตอนหนึ่งที่กล่าวถึงไว้ความว่า

เมื่อวันที่ 3 กันยายนพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาดำรงราชานุภาพได้เสด็จกลับจากปัตตานีโดยขบวนรถไฟสายสุโข-ลก ประทับที่โฮเต็ลรถไฟ ณ สถานีชุมทางหาดใหญ่...ครั้นรุ่งขึ้นวันที่ 4 กันยายน เวลาประมาณ 9 น. เศษ ได้เสด็จรถยนต์จากหาดใหญ่ไปจังหวัดอะลอสตาร์ (ไทรบุรี) เพื่อประสงค์ในกิจอันสำคัญ<sup>73</sup>

<sup>71</sup> พระประมณฑปัญญา, "ประวัติชุมชนพัทลุงจีนนคร", ใน ชุมชนพัทลุงจีนนคร (หาดใหญ่ : โรงพิมพ์ไทรโยค 2528), ไม่มีเลขหน้า.

<sup>72</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.7 ม.26.ก/10 เอกสารกรมราชเลขาธิการ กระทรวงมหาดไทย ข้าราชการจังหวัดสงขลา "เรื่องฆาตกรรมสยดสยองของจีนกุ๊ตถูกคนร้ายจับเชือดคอด้วยมีดหมู" เดลิเมล์ 16 เมษายน 2472

<sup>73</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.7ม.26.5ก/10 เอกสารกรมราชเลขาธิการ กระทรวงมหาดไทย ข้าราชการจังหวัดสงขลา

นอกจากโรงแรมอาจิวโฮเต็ลและโรงแรมรถไฟดังที่กล่าวมา ในยุคดังกล่าวยังมี โรงแรมนิปปอน ซึ่งเจ้าของเป็นชาวญี่ปุ่นชื่อนายเคชิบะ<sup>74</sup> โดยโรงแรมดังกล่าวตั้งอยู่ที่ตลาดโคกเสม็ดขุน

โรงแรมสรรพและสถานบันเทิง สิ่งบันเทิงที่มีปรากฏแพร่หลายอยู่คือ ภาพยนตร์ จั๋วและละคร โดยโรงภาพยนตร์จะเป็นที่นิยมสนใจของผู้คนอย่างมาก ซึ่งภาพยนตร์ในยุคเริ่มแรกมีอยู่เพียงโรงเดียวคือ โรงภาพยนตร์ของคุณนายเกษรหรือที่ชาวบ้านในสมัยนั้นเรียกกันว่าวิกคุณพระ ตั้งขึ้นมาเมื่อประมาณปี พ.ศ. 2467<sup>75</sup> วิกนี้ตั้งอยู่บริเวณตลาดโคกเสม็ดขุน ซึ่งในปัจจุบันคือศูนย์การค้าสันติสุขและร้านยงดี ลักษณะของโรงภาพยนตร์สมัยก่อนจะมีลักษณะเป็นอาคารไม้หลังคามุงสังกะสี ฝากั้นสังกะสีภายในโรงจะมีม้านั่งไม้กระดานสำหรับให้คนนั่งชม ภาพยนตร์เป็นหนังใบ้ มีภาพฝนตก โดยจะมีคนนั่งอยู่หลังจอ คอยเอาหินกรวดใส่ถาดทองเหลืองร้อนไปมาเพื่อให้เกิดเสียงดังคล้ายฝนตก ส่วนภาพยนตร์ที่มีม้าวิ่ง ก็จะมีคนนั่งอยู่หลังจอคอยเอากะลามะพร้าวเคาะลงบนพื้นกระดานทำให้เกิดเสียงดังกุกๆ คล้ายกับเสียงเวลาม้าวิ่ง และภาพยนตร์สมัยดังกล่าวชาวบ้านจะเรียกกันว่าหนังญี่ปุ่น<sup>76</sup> ในโรงภาพยนตร์นอกจากมีการฉายหนังดังที่กล่าวมาแล้วยังมีการแสดง จั๋วและละครอยู่ไม่ได้ขาดโดยเฉพาะละครที่มีคนนิยมมากในยุคนั้นได้แก่ละครทองเบิ้มและละครทองสุก<sup>77</sup>

<sup>74</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร7 ม.26.5/10 เอกสารกรมราชเลขาธิการ กระทรวงมหาดไทย เรื่องญี่ปุ่นโคกเสม็ดขุนถูกขโมย เดลิแมล์ 22 พฤษภาคม 2472.

<sup>75</sup> สัมภาษณ์ สมบุญรัตน์อุดม, อายุ 70 ปี, อาชีพค้าขาย , สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 110 / 8 ถ.ศรีภูวนารถใน อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2543, สัมภาษณ์ กี้ จิระนคร, อายุ 79 ปี, อดีตประธานสภาเทศบาลนครหาดใหญ่ ,1 สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 79 / 17 ถ. ธรรมบุญวิถี อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2542.

<sup>76</sup> สัมภาษณ์ เลียน ศิริชัย, อายุ 83 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 82 ถ. พลพิชัย อ. หาดใหญ่ ขจ. สงขลา เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2538.

สัมภาษณ์ เลียน ศิริชัย, อายุ 83 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 82 ถ. พลพิชัย อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2538.

<sup>77</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.7 ม. 26.5 ก/10 เอกสารกรมราชเลขาธิการกระทรวงมหาดไทย เรื่องชุมทางหาดใหญ่ "การมหรสพ", เดลิแมล์ วันที่ 8 มีนาคม 2471., พลับ ไชยวงศ์, บันทึกความทรงจำของพลับ ไชยวงศ์ (ลายมือเขียน) ไม่มีเลขหน้า.

ต่อมานายซีกิมหยงยังได้สร้างโรงภาพยนตร์ขึ้นมาอีกแห่งหนึ่ง ชื่อว่า โรงภาพยนตร์คิงส์ ตั้งอยู่ใกล้กับบริเวณตลาดกิมหยง โดยโรงหนังคิงส์ดังกล่าวได้สร้างขึ้นแบบเดียวกับโรงละครของฝรั่งซึ่งถือได้ว่าทันสมัยมากในยุคดังกล่าว เนื่องจากรูปแบบของโรงหนังและโรงมหรสพในยุคดังกล่าวมีลักษณะเป็นอาคารไม้ หลังคามุงลั้งกะสีเท่านั้น เกี่ยวกับโรงหนังของนายซีกิมหยง มีกล่าวถึงไว้ใน หนังสือพิมพ์ เดลิเมล์ ความตอนหนึ่งว่า

เมื่อพูดถึงวิกที่สร้างขึ้นใหม่นี้ชวนให้เกิดปัญหาว่า  
 เจ้าน่าที่อนุญาตให้กัน อย่างไร เพราะวิกที่สร้างขึ้นนั้นสร้างทำ  
 นองกับโรงละครฝรั่ง ซึ่งเป็นการผิดต่อพระราชบัญญัติจัดการ  
 มหรสพทั้งได้ทราบที่วิกทำนองนี้ได้มีผู้ขออนุญาตจะตั้งแสดง  
 ที่สงขลามาแล้ว ผู้ว่าราชการจังหวัดไม่อนุญาต แต่เ็นบัดนี้  
 จึงจะอนุญาตให้แสดงที่หาดใหญ่ได้<sup>78</sup>

---

<sup>78</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.7 ม.26.5ก/10 เอกสารกรมราชเลขาธิการ กระทรวงมหาดไทย "เรื่องชุมนุมทางหาดใหญ่ การมหรสพ", เดลิเมล์ วันที่ 8 มีนาคม 2571.



ภาพที่ 9 ภาพป้ายหน้าร้านที่เขียนเป็นภาษาจีน ถ่ายเมื่อ วันที่ 2 มิถุนายน  
พ.ศ.2474 ภาพนี้ถ่ายจากสถานีรถไฟหาดใหญ่ไปยังถนนเจียกซี  
(ธรรมบุญวิถึ)

ที่มา : ได้รับความอนุเคราะห์ภาพจาก คุณพัชนี ต้นสกุล

ความเปลี่ยนแปลงของกิจการด้านอื่นๆ นอกจากนี้ยังมีความเปลี่ยนแปลงในกิจกรรมด้านอื่นๆ ที่แสดงให้เห็นถึงการขยายตัวและการเติบโตของเมืองขนาดใหญ่ที่มีขึ้นอย่างต่อเนื่องอีกด้วย อาทิ การสร้างโรงเรียน และคลินิกรักษาผู้ป่วย โดยโรงเรียนที่สร้างขึ้นมาในยุคแรกๆ นั้นได้แก่โรงเรียนสอนภาษาจีนตั้งอยู่บริเวณทางแยกของถนนธรรมานุญูวิถีตัดกับถนนเสน่หานุสรณ์ในปัจจุบัน โดยโรงเรียนจีนแห่งนี้สร้างขึ้นมาเพื่อให้ลูกหลานชาวหาดใหญ่ใช้เป็นสถานศึกษามีชื่อว่าโรงเรียนจงหัวยี่ฉิน<sup>79</sup> โดยได้ทำการเปิดสอนครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2467 นอกจากการก่อตั้งโรงเรียนสอนภาษาจีนแล้ว ในปีดังกล่าวยังมีการก่อตั้งคลินิครักษาโรคของนายแพทย์ชาวอินเดียอย่างน้อย 3 คน ซึ่งได้เข้ามาตั้งรกรากที่หาดใหญ่ในช่วงดังกล่าวด้วย กล่าวคือ นายแพทย์วีริยะ มาแมนสกุล นายแพทย์แซม โทมัส และนายแพทย์พีอาร์ พิลีย์<sup>80</sup> โดยนายแพทย์ทั้ง 3 ได้เข้ามาพร้อมกับชาวอินเดีย และชาวปากีสถานที่ได้เข้ามามีอาชีพค้าขายผ้าแพรพรรณ และค้าขายวัว<sup>81</sup> โดยนายแพทย์วีริยะ มาแมนสกุล ได้ทำการเปิดคลินิกอยู่บริเวณหน้าสถานีรถไฟซึ่งในปัจจุบันเป็นเกสเฮ้าส์ใกล้กับศูนย์การค้าโรบินสัน ส่วนหมอพีอาร์ พิลีย์ จากการสัมภาษณ์อาจารย์ประดี สนิทมัจโร ซึ่งเป็นลูกสาวของหมอพิเลีย ได้กล่าวถึงหมอพิเลียไว้ว่าหมอพิเลียได้ทำการเปิดคลินิครักษาโรคทั่วไปภายใต้ชื่อ ร้านดาราสยามไอสถ ตั้งอยู่บริเวณถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 ปัจจุบันได้กลายเป็นร้านรุ่งแสงอะไหล่ยนต์ โดยร้านดาราสยามไอสถได้ทำการเปิดรักษาคนไข้มาจนถึงปี พ.ศ. 2493 ก็ได้ย้ายมาตั้งยังบริเวณถนนศุภสารรังสรรค์<sup>82</sup> เนื่องจากในปีดังกล่าวได้เกิดเพลิงไหม้ครั้งใหญ่ขึ้นที่เมืองหาดใหญ่ โดยเฉพาะบริเวณถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 ตลอดทั้งสาย โดยต้นเพลิงเกิดจากปั้มน้ำมันซึ่งได้

<sup>79</sup> "พลิกแพ้มโรงเรียนศรีนคร : จงฝายี่ฉิน". ไฟกัสนงขลา 2 (7-13 มิถุนายน 2542) : 13., ยรรยง จิระนคร, "ประสบการณ์ชีวิตในวัยเด็กที่เมืองหาดใหญ่ระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2," ใน ขุนนิพัทธ์จีนนคร (หาดใหญ่ : โรงพิมพ์ไชน่า, 2528), ไม่มีเลขหน้า., สัมภาษณ์ กี่ จิระนคร, อายุ 79 ปี, อดีตประธานสภาเทศบาลเมืองหาดใหญ่, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 79 / 17 ถ. ธรรมานุญูวิถี อ.หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2538.

<sup>80</sup> "แพทย์อินเดีย : การตั้งถิ่นฐานในหาดใหญ่", ไฟกัสนงขลา 2 (10-16 พฤษภาคม 2542): 13.

<sup>81</sup> สัมภาษณ์เชษฐ ชัยวิวัฒน์พงศ์, อายุ 73 ปี, อดีตพ่อค้าวัว, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 60 ถ. สาครมงคล อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2543, สัมภาษณ์เยี่ยม ทวีรัตน์, อายุ 76 ปี, อดีตเคยเป็นผู้เลี้ยงวัวให้กับกำนันวร ทวีรัตน์, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 109 ถ. กาญจนวนิช อ. หาดใหญ่ จ.สงขลา เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2543.

<sup>82</sup> สัมภาษณ์ ประดี สนิทมัจโร, อาจารย์โรงเรียนบ้านคลองหระ, 20 กุมภาพันธ์ 2542.

ระเบิดขึ้นมา ได้ทำการเผาผลาญบ้านเรือนซึ่งส่วนใหญ่เป็นเรือนไม้ได้รับความเสียหายตลอดถนน นีพท์ธูทิด<sup>83</sup> 1 จึงเป็นเหตุทำให้ร้านคาราสยามโอสถต้องย้ายมาตั้งยังบริเวณถนนศุภสารรังสรรค์ ดังกล่าว นอกจากการเปิดคลินิกของนายแพทย์อินเดียดังกล่าว ที่หาดใหญ่สมัยนั้นยังมีร้านขายยา ซึ่งเรียกกันว่า โรงขายยา มีอยู่ด้วยกัน 3 ร้าน ดังมีกล่าวถึงไว้ในหนังสือพิมพ์เดลิเมล์ ดังความตอน หนึ่งว่า

โรงขายยามีอยู่ 3 ร้านด้วยกัน ทั้งหมดเจ้าของเป็นชาว  
สิงหล แต่ที่เจริญที่สุด คือ ยูไนเต็ดฟามาซี แห่งเดียวเท่านั้น<sup>84</sup>

การขยายตัวและการเติบโตของเมืองหาดใหญ่ นอกจาก การสร้างถนน ห้างแถวหลังคา มุงจาก อาคารร้านค้า ตึกแถว การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร การสร้างตลาดถาวรแห่งแรกขึ้นมา การเปิดคลินิก โรงเรียนสอนภาษาจีน และการมีร้านขายยา ดังกล่าวแล้ว การสร้างโรงพยาบาล และโรงแรมก็เป็นส่วนหนึ่งของการขยายตัวของเมืองหาดใหญ่ในยุคแรกๆ ด้วยเช่นกัน

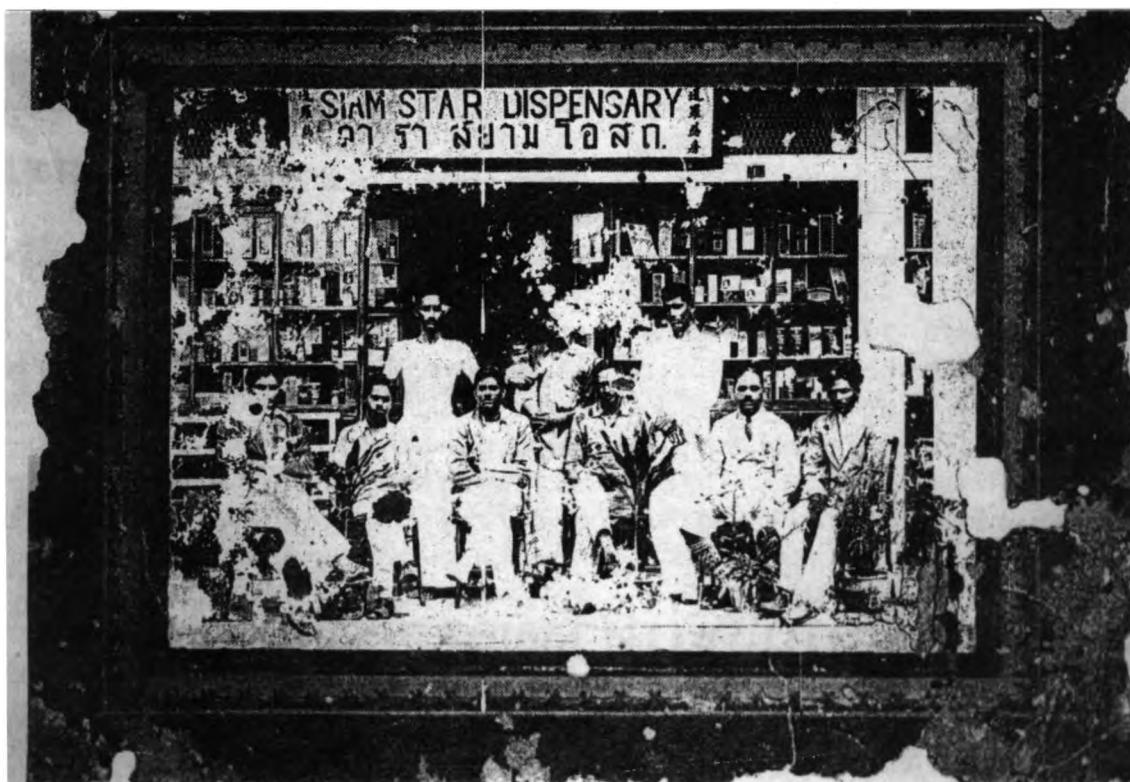
จากที่กล่าวมา การเพิ่มมากขึ้นของประชากรและความเปลี่ยนแปลงของอาคารสิ่งก่อสร้าง ตลอดจนกิจการที่สำคัญด้านต่างๆ แสดงให้เห็นถึงพัฒนาการของชุมชนเมืองหาดใหญ่ที่มี การขยายตัวและเติบโตขึ้นเป็นลำดับ

---

<sup>83</sup> สัมภาษณ์ เขียม ทวีรัตน์, อายุ 76 ปี, อดีตเคยเป็นผู้เลี้ยงวัวให้กับกำนันวร ทวีรัตน์, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 109 ถ. กาญจนวนิช อ. หาดใหญ่ จ.สงขลา เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2543.

<sup>84</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.7 ม.26.5 ก/10 เอกสารกรมราชเลขาธิการกระทรวงมหาดไทย ชาวจังหวัดสงขลา "เรื่องสภาพหาดใหญ่", เดลิเมล์ วันที่ 14 สิงหาคม 2471.





ภาพที่ 10 ภาพนายแพทย์อินเดียที่เข้ามาเปิดคลินิกรักษาโรคที่หาดใหญ่  
 ช่วงปี พ.ศ.2467 โดยส่วนชองนายแพทย์ฟ็อาร์ พิลัยได้เปิดคลินิก  
 ชื่อ ดาราสยามไอสด บริเวณถนนนันทพัทธ์อุทิศ 1  
 ที่มา : “ดาราสยามไอสด : อีกหนึ่งตำนานแพทย์อินเดียในหาดใหญ่,” โพกัสสงขลา  
 2(17-23 พฤษภาคม พ.ศ.2542) : หน้า 3.

**การจัดระเบียบของชุมชน** การจัดระเบียบของชุมชนเมืองขนาดใหญ่โดยเฉพาะในเรื่องของการสุขาภิบาลยังเป็นปัญหาอยู่ไม่น้อย จึงเป็นเหตุให้คนท้องถิ่นเรียกร้องให้รัฐจัดตั้งสุขาภิบาลขนาดใหญ่ขึ้นมา ดังเห็นได้จากข้อความที่ปรากฏในหนังสือพิมพ์เดลิเมล์ ความตอนหนึ่งว่า

พลเมืองโดยมากเป็นจีน แซก ฝรั่งเศส ซึ่งเข้ามาทำการค้าขาย ทำเหมืองแร่ และสวนยาง คนพื้นเมืองที่คนไทยมักตั้งบ้านเรือนอยู่ใกล้ที่ว่าการอำเภอ สำหรับในท้องตลาดแล้วหาบ้านไทยได้ยากเต็มที การสุขาภิบาลที่เปนอยู่ในเวลานี้ก็อาศัยพวกพ่อค้าจัดจ้างให้กุลีก่อไปตามลำพัง ทางฝ่ายบ้านเมืองยังมิได้เอาใจใส่เลย ถนนในตลาดสกปรกโสโครกมาก ยิ่งในฤดูฝนด้วยแล้วเดินแทบไม่ได้ทีเดียว เพราะถนนเป็นโคลนตม บางสายมีกลิ่นเหม็นอันเนื่องมาจากตามโฮเต็ลมักทิ้งเศษขยะมูลฝอย, อุจจาระลงไว้ตามท่อข้างถนน เมื่อเป็นการสมควรอย่างยิ่งที่ทางฝ่ายบ้านเมืองจะต้องประกาศใช้พระราชบัญญัติจัดการสุขาภิบาล สำหรับหาใหญ่ขึ้นบ้าง<sup>85</sup>

ในที่สุดทางรัฐบาลจึงได้ประกาศการจัดตั้งสุขาภิบาลท้องที่อำเภอขนาดใหญ่ขึ้นมาในวันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ.2471<sup>86</sup> เพื่อความเป็นระเบียบของการปกครองบ้านเมือง และเพื่อประโยชน์สุขของประชาชน เกี่ยวกับการจัดตั้งสุขาภิบาลท้องที่อำเภอขนาดใหญ่ได้มีกล่าวถึงไว้ในเรื่องสุขาภิบาลจังหวัดสงขลาความตอนหนึ่งว่า

ด้วยกระทรวงมหาดไทยได้รับใบบอกสมุหเทศาภิบาลสำเร็จราชการมณฑลนครศรีธรรมราชว่าในเวลานี้การก่อสร้างบ้านเรือนที่ตำบลขนาดใหญ่ อำเภอขนาดใหญ่ จังหวัดสงขลาได้เจริญเป็นปึกแผ่นไชยภูมิที่ก็อยู่ในทำเลอันเหมาะ เพราะเป็นชุมทางรถไฟ

<sup>85</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ ร.7 ม.26.5ก/10 เอกสารกรมราชเลขาธิการ กระทรวงมหาดไทย เรื่องชุมทางขนาดใหญ่ "การสุขาภิบาล", เดลิเมล์ วันที่ 8 มีนาคม 2471.

<sup>86</sup> ประภัสสร อธิธิเสน, "บทบาทของสุขาภิบาลที่มีต่อการปกครองตนเองในท้องถิ่นระหว่าง พ.ศ. 2441-2476." (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2523) หน้า 61.

การค้าขายก็เจริญมากแต่ยังหย่อนในการอนามัยและการ  
สุขาภิบาล สมุหเทศาภิบาลมณฑลนครศรีธรรมราชจึงเห็นว่าถึง  
เวลาอันสมควรที่จะได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติสุขาภิบาล  
หัวเมือง ร.ศ.127 ในตำบลหาดใหญ่นี้เพื่อประโยชน์ และความสุข  
สำราญแก่ประชาชน<sup>87</sup>

โดยในการประกาศจัดตั้งสุขาภิบาลตำบลหาดใหญ่ในครั้งนี้ทางกระทรวงมหาดไทยได้  
ประกาศให้สุขาภิบาลมีเนื้อที่ทั้งหมด 5 ตารางกิโลเมตร โดยได้ทำการกำหนดอาณาเขตไว้ทุกด้าน  
ทั้งด้านเหนือ ด้านตะวันออก ด้านใต้ ด้านตะวันตก โดยในเขตที่จะจัดการสุขาภิบาลนี้มี 654  
บ้าน และ 231 หลังคาเรือน มีราษฎรชายหญิงรวม 2950 คน และมีการกำหนดอัตราค่าภาษีโรง  
ร้านต่างๆ<sup>88</sup>

ภาพความเปลี่ยนแปลงของเมืองหาดใหญ่ภายหลังการจัดตั้งสุขาภิบาล ดังปรากฏอยู่ใน  
ข้อเขียนของผู้ใช้นามแฝง "ไชยฉินัมพร" ที่ได้บรรยายให้เห็นไว้ว่า

หาดใหญ่นี้เป็นสถานที่ที่มีชนชาวต่างประเทศชอบมาเที่ยว  
และชอบเข้ามาตั้งการค้าขาย และตั้งที่ประกอบกิจการอื่น ๆ เนื่อง  
กับการอาชีพ ส่วนชนชาติซึ่งอยู่ในสยามตลอดจนเจ้านายผู้ใหญ่  
ย่อมใฝ่ฝันถึงเสมอ เพราะหาดใหญ่ เป็นชุมทางรถไฟชุมชุมการค้า  
ขาย ชุมชุมที่ตั้งบริษัทใหญ่ๆ มีกรรมกรนับตั้งพัน ๆ คน ส่วนทาง  
ราชการเล่ายิ่งเพิ่มหน้าที่ และแผนกมากขึ้นเป็นลำดับ เช่น เพิ่ม  
การสุขาภิบาล และกองตรวจคนเข้าเมือง เพิ่มโทรศัพท์สำหรับ  
ประชาชน ในตลาดมีโรงไฟฟ้าโรงทำน้ำแข็ง โรงมหรสพถึง 2 โรง

<sup>87</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.7ม.7.4/3 เอกสารกรมราชเลขาธิการกระทรวงมหาดไทย เรื่อง  
สุขาภิบาลจังหวัดสงขลา (23 พ.ค. - 25 ก.ค.2471)

<sup>88</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.7 ม.7.4/3 เอกสารกรมราชเลขาธิการ กระทรวงมหาดไทย  
เรื่องสุขาภิบาลจังหวัดสงขลา (23 พ.ค.-25 ก.ค.2471)

ห้องแถวแต่ล้วนเป็นตึก และเรือนโรงอันเป็นสิ่งถาวรทั้งนั้น พื้นที่ก็  
ไม่แฉะ นับว่าเป็นที่ทำเลเหมาะเจาะด้วยประการทั้งปวง<sup>89</sup>

**เส้นทางคมนาคม** ความเจริญของเมืองหาดใหญ่นอกจากได้มีการปรับปรุงในเรื่องของ  
การสุขาภิบาลต่างๆ ดังที่กล่าวมาแล้ว ยังมีการปรับปรุงในเรื่องการคมนาคมขนส่งด้วย โดยในช่วง  
ดังกล่าวได้มีการปรับปรุงเส้นทางโดยเฉพาะเส้นทางจากหาดใหญ่ไปสงขลา และเส้นทางจากหาด  
ใหญ่ไปไทรบุรีด้วยการลาดยางแอสฟัลต์<sup>90</sup> เพื่อจะได้สะดวกในการคมนาคมขนส่งโดยเฉพาะใน  
เรื่องการติดต่อค้าขายกับเมืองต่างๆ ดังข้อความที่กล่าวถึงไว้ในหนังสือพิมพ์กรุงเทพวารศัพท์เกี่ยวกับ  
กับสภาพเมืองหาดใหญ่ดังข้อความตอนหนึ่งว่า

การคมนาคม และการติดต่อขนส่งระหว่างหาดใหญ่กับ  
อำเภอ และจังหวัดอื่น ๆ นั้นเป็นของสำคัญ และจำเป็นที่สุด  
สำหรับหาดใหญ่ เพราะหาดใหญ่เป็นตลาดศูนย์กลางของการค้า  
ทางภาคใต้แห่งหนึ่ง จึงย่อมมีการติดต่อกับตลาดการค้าแห่งอื่น ๆ  
เสมอ แต่หาดใหญ่มีการคมนาคมได้ทางเดียวคือ ทางบก สำหรับ  
ทางบกนอกจากทางรถไฟแล้วก็ต้องนับว่าทางหลวงเป็นทาง  
คมนาคมที่จำเป็นสำคัญยิ่งของหาดใหญ่ และก็เพราะทางหลวงนี้  
ที่ได้ช่วยส่งเสริมให้หาดใหญ่เจริญรุ่งเรืองขึ้นเท่าเทียมจังหวัดอื่น ๆ  
ทั้ง ๆ ที่หาดใหญ่มีฐานะเพียงอำเภอเท่านั้น ทางหลวงที่นับว่าเป็น  
สายสำคัญของหาดใหญ่ก็คือ สายจากหาดใหญ่ไปสงขลา สาย  
หนึ่ง และสายหาดใหญ่ไปเมืองไทรบุรีตลอดไปจนถึงป็นังได้นั้นอีก  
สายหนึ่ง...และเนื่องจากหาดใหญ่มีการค้าติดต่อกับต่างประเทศ  
เช่นนั้น ถนนหนทางจึงได้รับการบำรุงดีขึ้นยกเว้นแต่ภายในตลาด  
การค้าอันทำให้การคมนาคมติดต่อได้สะดวก และเร็ว ดังนี้แหละ

<sup>89</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.7 ม.26.5ก/21 เอกสารกรมราชเลขาธิการกระทรวงมหาดไทย  
"เรื่องเก็บตกอีกชิ้นหนึ่งความเป็นเอกชน", เดลิเมิลล์ วันที่ 30 กรกฎาคม 2472.

<sup>90</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.7 ม.26.5ก/10 เอกสารกรมราชเลขาธิการกระทรวงมหาดไทย  
เรื่องสภาพหาดใหญ่ "การคมนาคม" เดลิเมิลล์ วันที่ 14 สิงหาคม 2471.

รถยนต์ที่จอดอยู่กลางถนน และวิ่งอยู่หัดใหญ่นั้นมีจำนวนตั้ง 50  
เปอร์เซ็นต์ เป็นรถมาจากจังหวัดต่าง ๆ ในแหลมมะลายู<sup>91</sup>

จากที่ได้มีการปรับปรุงเส้นทางการคมนาคมดังกล่าวได้ส่งผลให้หัดใหญ่มีความคึกคัก  
มากขึ้น โดยเฉพาะในตลาดหัดใหญ่เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นย่านการค้าที่สำคัญ เมื่อการ  
คมนาคมสะดวกสบายมากขึ้นก็ทำให้ผู้คนจากที่ต่าง ๆ เข้าทำการค้าขายและสร้างบ้านเรือนยัง  
บริเวณแห่งนี้มากขึ้น เช่น จากมลายู จากหมู่บ้านต่าง ๆ หรือแม้กระทั่งจากกรุงเทพฯ ต่างก็ได้  
อพยพ เข้ามาในพื้นที่ดังกล่าวมากขึ้นทำให้ตลาดหัดใหญ่มีความเจริญเติบโตมากขึ้นจนในที่สุด  
ทางการจึงได้ประกาศยกฐานะจากสุขาภิบาลตำบลขึ้นเป็นเทศบาลตำบล\* เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม  
พ.ศ. 2478<sup>92</sup> สำหรับพื้นที่ของเขตเทศบาลตำบลนั้นยังไม่มีเปลี่ยนแปลง กล่าวคือ ยังคงเนื้อที่  
5 ตารางกิโลเมตรไว้เช่นเดิม ( ดูจากแผนผังที่ )

เกี่ยวกับการยกฐานะจากสุขาภิบาลขึ้นมาเป็นเทศบาลตำบลหัดใหญ่ ในครั้งนี้ตอนแรก  
ทางการมีความเห็นที่จะยกฐานะจากสุขาภิบาลตำบลขึ้นเป็นเทศบาลเมืองหัดใหญ่ในปีพ.ศ.  
2478 แต่ปรากฏว่าทางการเกิดปัญหาติดขัดบางประการ ดังข้อความที่จะกล่าวต่อไปนี้

หนึ่งในการที่จะเปลี่ยนสภาพท้องถิ่นได้จัดการ  
สุขาภิบาลเป็นเทศบาลนี้โดยเฉพาะสำหรับท้องถิ่นสุขาภิบาล  
ตำบลหัดใหญ่แม้จะมีจำนวนราษฎรภายในเขตอยู่หนาแน่น ใน  
เวลานี้เข้าเกณฑ์อันอาจจะจัดเปลี่ยนสภาพเป็นเทศบาลเมืองได้  
ตามตอน 2 ของมาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติจัดระเบียบเทศ

<sup>91</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.7 ม5. 13/75 เอกสารกรมราชเลขาธิการกระทรวงมหาดไทย  
เรื่อง สภาพหัดใหญ่ กรุงเทพมหานคร วันที่ 1 ตุลาคม 2479.

\* เกี่ยวกับการยกฐานะขึ้นเป็นเทศบาลตำบลนั้นในตอนแรกทางการมีความประสงค์จะยก  
ฐานะเป็น เทศบาลอำเภอแต่ติดขัดอยู่ตรงจำนวนประชากรของเมืองหัดใหญ่มีความไม่แน่นอนเนื่อง  
จากส่วนใหญ่ แล้วเป็นชาวจีนที่มาจากมลายูเข้ามาทำการค้าขายเมื่อเวลาใดที่การค้าซบเซาก็จะกลับไป  
ไปประเทศของตนทำให้จำนวนประชากรมีความไม่แน่นอน และทำให้ไม่สามารถจัดตั้งเป็นเทศบาล  
อำเภอได้ในช่วงเวลาดังกล่าว

<sup>92</sup> เทศบาลนครหัดใหญ่, ประวัติความเป็นมาของเทศบาลนครหัดใหญ่ (หัดใหญ่ : ม.ป.ป.)  
ไม่มีเลขหน้า. (พิมพ์ดีด).

บาล พ.ศ. 2476 นั้นก็ดี แต่ผู้คนพลเมืองในท้องถิ่นนี้โดยมากเป็น คนต่างด้าว เข้ามาอาศัยตั้งทำการค้าขายประกอบอาชีพโดยเช่า ฎีที่อยู่ที่ทำมาหาเลี้ยงชีพอยู่ชั่วเวลาที่การค้าเจริญดี เมื่อการค้า ขยายผิดเคืองตกต่ำก็อพยพกลับไปเสีย ท้องถิ่นชักร่วงโรยลงทันที ความเป็นปึกแผ่นแน่นหนาของผู้คนพลเมืองในเขตท้องถิ่นยังไม่ แน่น

เมื่อสภาพความเป็นอยู่ของคนพลเมืองยังไม่เป็นหลักฐาน อันมั่นคงแน่นอนเช่นนี้ ถ้าจัดท้องถิ่นเปลี่ยนสภาพเป็นเทศบาล เมืองขึ้น ผลประโยชน์ที่จะได้มาบำรุงก็คงไม่เพียงพอแก่การที่จะ บำรุงท้องถิ่นอันมีฐานะเป็นเทศบาลเมืองได้เต็มภาคภูมิเป็นแน่ ข้าพเจ้า [พระสครบูรณรักษ์-ผู้เขียน] ได้พิจารณาโดยถี่ถ้วนแล้ว เห็นว่าในชั้นนี้จึงควรเปลี่ยนสภาพท้องถิ่นสุขาภิบาลตำบลหาด ใหญ่ให้เป็นเพียงเทศบาลตำบลหาดใหญ่ไปก่อน ต่อไปภาย หน้า เมื่อผู้คนพลเมืองได้ตั้งตัวเป็นผู้มีหลักฐานอยู่ประจำเป็นปึก แผ่นแน่นหนาแล้ว จึงค่อยขยายการจัดเป็นเทศบาลเมืองต่อไป<sup>93</sup>

การขยายตัวและการเติบโตของชุมชนเมืองหาดใหญ่นอกจากการยกฐานะขึ้นเป็นเทศ บาลตำบลแล้วคณะมนตรีเทศบาลตำบลยังได้จัดทำรายงานประจำปีเทศบาลตำบลขึ้นมาเพื่อ ความเป็นระเบียบของการบริหารโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้คือ

1. ว่าด้วยจำนวนราษฎรบ้านเรือน และยานพาหนะภายในเขตเทศบาลตำบลหาดใหญ่ ซึ่งสามารถแสดงออกมาเป็นตารางได้ดังนี้

<sup>93</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, มท.5.16.4/13 เรื่องสมาชิกสภาเมืองสงขลา และตำบลหาด ใหญ่ (พ.ศ. 2477-2478)

ตารางที่ 5 ตารางแสดงบัญชีสามโนครวัในเขตเทศบาลตำบลหาดใหญ่ พ.ศ. 2478

ตำบล	ชาย						หญิง					
	ก่อน พ.ศ. 2478	เกิด	มา	ตาย	ไป	คงอยู่	ก่อนพ.ศ. 2478.	เกิด	มา	ตาย	ไป	คงอยู่
หาดใหญ่	1998	74	83	36	45	2,074	1584	38	64	15	34	1638
รวมทั้งสิ้น	1998	74	83	36	45	2,074	1584	38	64	15	34	1638

ที่มา : ปรับปรุงจาก กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, มท5 . 16 .6 / 11 เอกสารกระทรวงมหาดไทย เรื่อง รายงานประจำปี จังหวัดสงขลา ( หาดใหญ่ ) พ.ศ. 2478 – 2479

## 2. ว่าด้วยการเงิน

ก. รายรับใน พ.ศ. 2478 จัดเก็บได้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน ถึงวันที่ 9 ธันวาคม มีดังนี้ คือ ค่าภาษีโรงเรือน 3109.81 บาท ค่าคอกสัตว์ ค่าเบ็ดเตล็ด 1 บาท ค่าผูกขาดตั้งถึงเทอจจวระ 1412 บาท ค่าเช่าที่ดิน 383.16 บาท ค่าบำรุงถนนเบิกจากกทาง ค่าตลาดนัด ท่าเรือจ้าง 435.96 บาท ค่าทดแทนเงินเดือนแพทย์ 360 บาท รวมเงินที่เก็บได้ทั้งหมด 5701.93 บาท<sup>94</sup>

### ข.. การโยธาในเขตเทศบาลตำบลหาดใหญ่

1. ได้จัดการบดทับถนนสาย 3 ซึ่งจัดทำเป็นถนนหินที่ค้างมาจากศกก่อนให้เป็นที่เรียบร้อย จากถนนชอยหลังตลาดซีกิมหยง (ดวงจันทร์) ไปจนจดถนนเจียกี้ซี

จัดทำถนนดินจากถนนสาย 1 ตอนสุดทางทิศใต้ต่อไปจนจดถนนคลองเรียนระยะทางยาว 120 เมตร กว้าง 8 เมตร เสร็จจนยวดยานพาหนะเดินได้ และได้จัดการแต่งผิวถนนที่ถนนเจียกี้ซีสาย 1-2 ถนนหน้าที่ว่าการอำเภอ ถนนริมคลองอยู่ตะเภา และถนนตลาดหาดใหญ่เฉพาะตอนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ ให้ได้ระดับและสะดวกแก่การจราจร

2. ได้จัดการขุดวางระบายน้ำที่ถนนสาย 1 ถนนเจียกี้ซี ถนนชอยหน้าบริษัทยิบอินชอย ถนนหน้าอำเภอ ถนนตลาดหาดใหญ่ เพื่อเป็นการระบายน้ำให้ไหลสะดวก และทำการขุดคูยลิ่ง

<sup>94</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, มท5. 16.6/11 เอกสารกระทรวงมหาดไทย เรื่องรายงานประจำปี จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) (พ.ศ. 2478-2479)

โลโคทรกที่เกรอะกรังในวางระบายน้ำที่ ถนนสาย 2-3 และสายที่สามตอนหน้าโรงฆ่าสัตว์ เพื่อเป็นการระบายให้ไหลลงคลองได้สะดวกยิ่งขึ้น

#### ค.. การประปา

1. การประปาในเขตเทศบาลตำบลหาดใหญ่ ยังไม่ได้จัดทำและจะได้อำนาจต่อไปเมื่อการเงินของเทศบาลดีขึ้นกว่าเวลานี้

#### จ. การศึกษา

ในเรื่องการศึกษาภายในเขตเทศบาลตำบลหาดใหญ่มีโรงเรียนเทศบาลตำบลหาดใหญ่ 1 แห่ง การศึกษาของโรงเรียนนี้มีเพียงประโยคประถมศึกษาชั้น 6) โดยเมื่อเดือนเมษายน 2478 มีนักเรียนชาย 116 คน หญิง 87 คน รวม 203 คน สิ้นปีมีนักเรียนชาย 134 คน หญิง 83 คน รวม 217 คน<sup>95</sup>

---

<sup>95</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, มท.5.16.6/11 เอกสารกระทรวงมหาดไทย เรื่องรายงานประจำปี จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) (พ.ศ. 2478-2479).





### 3.2.3 ผลกระทบของการเกิดเมืองต่อวิถีชีวิตของชาวบ้าน

เมื่อเส้นทางรถไฟสายใต้ผ่านมาถึง สภาพการดำเนินชีวิตของชาวบ้านบางส่วนเริ่มเปลี่ยนไปกล่าวคือ จากการกำเนิดเมืองขนาดใหญ่และการขยายตัวของเมืองทำให้ชาวบ้านส่วนหนึ่งต้องปรับเปลี่ยนการประกอบอาชีพ

เมื่อมีการสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้ ซึ่งสามารถไปเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟของมลายูขึ้นมา ก็เป็นเหตุทำให้การค้าทางเรือและชุมชนการค้าบริเวณท่าเรือลดบทบาทความสำคัญลงสินค้าต่าง ๆ ส่วนใหญ่จะถูกขนส่งโดยรถไฟแทน โดยเฉพาะสถานีรถไฟหาดใหญ่กลายเป็นสถานีชุมทางที่สำคัญของภาคใต้ เนื่องจากเมื่อทางรถไฟผ่านมาถึงสถานีหาดใหญ่ แล้วแยกออกเป็นสามทาง กล่าวคือ ทางหนึ่งแยกไปสงขลา ส่วนอีกสองทางที่เหลือแยกไปสู่หัวเมืองมลายูของอังกฤษ จึงเป็นเหตุทำให้บริเวณที่ตั้งของสถานีรถไฟกลายเป็นชุมชนการค้าขึ้นมา โดยเฉพาะสถานีรถไฟหาดใหญ่กลายเป็นสถานีชุมทางที่สำคัญของภาคใต้ ได้มีบรรดาพ่อค้าจากที่ต่าง ๆ เข้ามาทำการตั้งบ้านเรือนและร้านค้าต่าง ๆ

เมื่อเมืองขยายตัวออกดังกล่าวกว่า ชาวบ้านดั้งเดิมบางส่วนได้ปรับเปลี่ยนการประกอบอาชีพโดยชาวบ้านบางส่วนจึงต้องหันมาเป็นลูกจ้างของชาวจีน เช่น ขายของหน้าร้าน กุ๊ตตามสวนยาง และเหมืองแร่ ทำงานบ้าน รับจ้างบรรทุกสินค้าผ่านแดน คนงานตามโรงยาง ฯ ล ฯ บางส่วนที่พอจะมีทุนรอนบ้างก็ได้เริ่มทำการค้าขายเล็ก ๆ น้อย ๆ อย่างเช่น ในกรณีของคุณย่าหนูแก้ว วาณิชกุล ซึ่งพื้นเพเดิมเป็นคนที่มาจากบ้านบางเขียด ตำบลม่วงงาม อำเภอสิงหนคร ท่านได้มาอยู่ที่หาดใหญ่ตั้งแต่เข้าสู่วัยสาว จากคำบอกเล่าของหลานชายท่านได้กล่าวถึงคุณย่าหนูแก้วไว้ความว่า

คุณย่าหนูแก้วเป็นผู้หนึ่งในช่วงสมัยที่ทางรถไฟสายใต้กำลังสร้างผ่านมาถึงหาดใหญ่ คุณย่าหนูแก้วกับสามีของท่านคือคุณปู่สิงห์ได้ทำการค้าขายเล็ก ๆ น้อย ๆ กับพวกกุ๊ตสร้างทางรถไฟ เช่น ขายกล้วยเตี๋ย ข้าว ขนม และของใช้จำเป็น โดยตอนนั้นปู่สิงห์กับคุณย่าหนูแก้วขายของริมทางรถไฟกับพวกกุ๊ตจีน จนกระทั่งทางรถไฟเสร็จรถไฟสามารถแล่นไปจนถึงยะลา ปู่สิงห์กับ

คุณย่าหนูแก้วก็ยังคงค้าขายกับคู่โดยสารที่สถานีรถไฟหาดใหญ่  
ต่อไป<sup>96</sup>

นอกจากคุณย่าหนูแก้วแล้วชาวบ้านคนอื่น ๆ ก็มีการค้าขายบ้างเล็ก ๆ น้อย ๆ เช่น  
ครอบครัวของป่าสมบุญ รัตนอุดม ชาวบ้านบ้านหาดใหญ่ และครอบครัวของป่า ชิม รัตนมณี  
ชาวบ้านบ้านท่าเคียน ได้ทำขนมจีนขาย ส่วนใหญ่ก็ขายเฉพาะภายในหมู่บ้าน<sup>97</sup>

ในช่วงภายหลังจากเส้นทางรถไฟสายใต้สร้างผ่านมาถึงหาดใหญ่แล้ว ยังมีชาวบ้านบาง  
ส่วนที่ยังคงดำรงชีวิตด้วยการทำนา อย่างเช่น ชาวบ้านแถบบ้านกลาง บ้านบางหัก บ้านเกาะ  
เลียบ บ้านฉาง บ้านคลองเรียน จากการสัมภาษณ์ จำสืบเอกนุกูล มุณีสิทธิ์ กรรมการผู้จัดการ  
ห้างหุ้นส่วน จำกัด บ้านจำ และ ประธานบริษัทผลดาว จำกัด ซึ่งเป็นคนพื้นเพเดิมบ้านคลอง  
เรียนได้กล่าวว่า ชาวบ้านคลองเรียนในช่วงที่รถไฟสายใต้ผ่านมาแล้วก็ยังคงทำนากันอยู่ โดย  
ท่านกล่าวว่า "...ปู่และพ่อของท่านเคยเล่าให้ฟังว่าเมื่อรถไฟมาถึงในระยะแรกพอลงรถไฟที่สถานี  
รถไฟหาดใหญ่ แล้วมองตรงไปยังบ้านคลองเรียนจะเห็นทุ่งนาเขียวเต็มไปหมด<sup>98</sup> ..."

อย่างไรก็ตามต่อมาเมื่อเริ่มมีคนจากที่อื่นเข้ามาอยู่มากขึ้น ผู้คนเหล่านี้ส่วนใหญ่จะเข้ามา  
ซื้อที่ดินถูก ๆ จากชาวบ้านเก็บเอาไว้ทำที่จัดสรรเพื่อหาผลประโยชน์จากการขยายตัวของเมืองดัง  
กล่าวมา ส่วนชาวบ้านซึ่งเป็นคนในพื้นที่เมื่อได้เงินจากการขายที่มาก็จะนำเงินบางส่วนมา  
สร้างที่อยู่อาศัยใหม่ บางคนก็เอาเงินมาสร้างบ้านให้คนมาเช่า บางคนก็เอาเงินไปเล่นการพนัน

<sup>96</sup> สัมภาษณ์ ถวัลย์ วาณิชกุลย์, สมาชิกชมรมรวบรวมเรื่องหาดใหญ่, สัมภาษณ์ที่ บ้าน  
เลขที่ 370 ถ. ธรรมบุญวิถี อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม พ.ศ. 2542.

<sup>97</sup> สัมภาษณ์ ชิม พัฒนมนี, อายุ 65 ปี, อาชีพ ค้าขาย, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่  
126 ถ. ศรีภูวนารถใน อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2543., สัมภาษณ์  
สมบุญ รัตนอุดม, อายุ 70 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 110/8 ถ. ศรีภูวนารถใน อ. หาดใหญ่  
จ. สงขลา เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ. 2543.

<sup>98</sup> สัมภาษณ์ จำสืบเอกนุกูล มุณีสิทธิ์, อายุ 64 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ กรรมการผู้จัดการ  
การห้างหุ้นส่วน จำกัด บ้านจำและประธานบริษัทผลดาว จำกัด, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 381 -  
383 ถ. ศุภสารรังสรรค์ อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2542.

เมื่อเงินหมดก็ไปเป็นลูกจ้างของชาวจีน<sup>99</sup> ต่อมาเมื่อมีการนำยางพาราเข้ามาปลูกชาวบ้านบางส่วนก็เริ่มหันมาทำสวนยางพารากันมากขึ้น เนื่องจากยางมีราคาดี อย่างเช่น นายนวน นางด้วง ประสมศรี ได้นำเมล็ดยางพารามาจากเมืองไทรบุรีเข้ามาปลูกที่บ้านควนลังและที่บ้านพรุ<sup>100</sup> พร้อมกันนั้นก็ได้นำเมล็ดพันธุ์ยางไปแจกจ่ายให้กับชาวบ้านแถบบ้านคลองหระและบ้านข้างเคียง อย่างเช่นที่ บ้านคลองเรียนจากการสัมภาษณ์กระจ่าง จันทราช ได้เล่าถึงอาชีพของชาวบ้านคลองเรียนเอาไว้ความว่า

สมัยเมื่อตอนที่ลุงยังเล็กอยู่แถบบ้านลุงจะเป็นป่าจำพวก ป่ายาง ชาวบ้านเขาทำสวนยางกัน โดยทำตลอดไปจนถึงฝั่งตรงข้ามกับมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ส่วนถ้าออกไปทางถนนสามสิบเมตรก็จะเป็นทุ่งนาตลอดไปจนถึง ถนนเพชรเกษม ถนนศรีภูวนารถ เป็นทุ่งนาทั้งนั้น คือ ทางคลองเรียนฝั่งตะวันออกชาวบ้านเขาจะทำสวนยางกัน โดยสวนยางที่ใหญ่ที่สุดสมัยนั้นได้แก่สวนของเจ้าคุณอรรถกระวีสุนทร<sup>101</sup>

สำหรับนายนวน และนางด้วง สองท่านนี้เป็นชาวหาดใหญ่ดั้งเดิมจัดได้ว่าเป็นผู้มีฐานะ มีบ้านเรือนอยู่แถบบ้านโคกเสม็ดชุน<sup>102</sup> โดยก่อนหน้าที่จะมาทำสวนยางพารา นายนวนเคยมีอาชีพ

<sup>99</sup> สัมภาษณ์ กระจ่าง จันทราช, อายุ 65 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 15 ถ. กระจ่างอุทิศ อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ. 2543.

<sup>100</sup> สัมภาษณ์ กี่ จิระนคร, อายุ 83 ปี, อดีตประธานสภาเทศบาลนครหาดใหญ่, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 79 / 17 ถ. ธรรมบุญวิถี อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2542.

<sup>101</sup> สัมภาษณ์ กระจ่าง จันทราช, อายุ 65 ปี, เจ้าของโรงเรียนอุดมศึกษาพาณิชย์การ, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 15 ถ. กระจ่างอุทิศ อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ. 2543.

<sup>102</sup> สัมภาษณ์ อรรถ รักษ์วงศ์, อายุ 91 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 81 – 82 / 1 ถ. พลพิชัย อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 23 ตุลาคม 2538., สัมภาษณ์ เลียน ศิริชัย, อายุ 83 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 82 ถ. พลพิชัย อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2538.

เลี้ยงช้างมาก่อน เนื่องจากนายนวนเป็นผู้ใหญ่บ้านทำหน้าที่เลี้ยงช้างให้หลวง ชาวบ้านบางส่วนที่ไม่มีทุนรอนพอก็จะทำอาชีพรับจ้างกรีดยางกัน<sup>103</sup>

นอกจากการทำสวนยางพาราแล้วชาวบ้านบางส่วนก็มีการทำเหมืองแร่ด้วยแต่ก็สู้ชาวจีนไม่ได้เนื่องจากชาวจีนมีทุนมากกว่า<sup>104</sup> ชาวบ้านส่วนใหญ่จึงหันไปเป็นลูกจ้างของชาวจีน นอกจากอาชีพต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้ว อาชีพการค้าปศุสัตว์เพื่อส่งออกไปมลายูดังจะกล่าวรายละเอียดในบทต่อไป เช่น พกวัวควาย ก็มีผู้ประกอบการอาชีพนี้อยู่หลายคนด้วยเช่นกันโดยเลี้ยงวัวควายแถบชานเมือง แต่ผู้ที่เลี้ยงวัวควายรายใหญ่สุดที่หาดใหญ่ ก็เห็นจะได้แก่ กำนันวร ทวีรัตน์ ซึ่งรับจ้างเลี้ยงวัวให้กับบุคคลอื่น ๆ เช่น บริษัทของนายพืดซึ่งเป็นลูกของกิมหยง บริษัทสหสามัคคีค้าสัตว์ซึ่งเจ้าของเป็นคนจีนจากกรุงเทพ บริษัทของแขกปากีสถาน<sup>105</sup> เนื่องจากกำนันวรเป็น "ผู้กว้างขวาง" สมัยก่อนผู้ที่เลี้ยงวัวส่วนใหญ่จะต้องเป็นผู้ป้องกันคนที่จะมาลักขโมย เนื่องจากการเลี้ยงวัวนั้นวัวฝูงหนึ่งก็ประมาณ 50 – 60 ตัว ก็จะปล่อยให้หากินเอง

กล่าวโดยสรุป การเข้ามาของรถไฟ ส่งผลต่อพัฒนาการของเมืองหาดใหญ่อย่างมาก กล่าวคือ ก่อให้เกิดการอพยพเข้ามาของผู้คนจากต่างถิ่น ที่อาจแยกออกเป็น 2 พวก ที่มาสร้าง ความเจริญให้กับหาดใหญ่ คือ ข้าราชการ ได้แก่ พระเสน่หามนตรี (ชื่น สุคนธ์หงส์) และพระยาอรรถกระวีสุนทร (สงวน อรรถกระวีสุนทร) และอีกพวกหนึ่ง คือ ชาวจีน ซึ่งหลังไหลเข้ามาอยู่ที่หาดใหญ่อย่างมาก มีทั้งจีนแคะ แต่จิว กวางตุ้ง ไทหล่า โดยจะมาเป็นกรรมกรสร้างทางรถไฟส่วนหนึ่งก่อนแล้ว และเข้ามาทำการค้าขายจนทำให้หาดใหญ่กลายเป็นชุมชนของชาวจีนที่เด่นชัดมาก ชาวจีนที่มีบทบาทในการพัฒนาเมืองหาดใหญ่อย่างมาก ได้แก่ ขุนนิพัทธ์จินนคร กับ นายชีกิมหยง ที่ก่อสร้างกิจการต่าง ๆ เอาไว้มากมาย

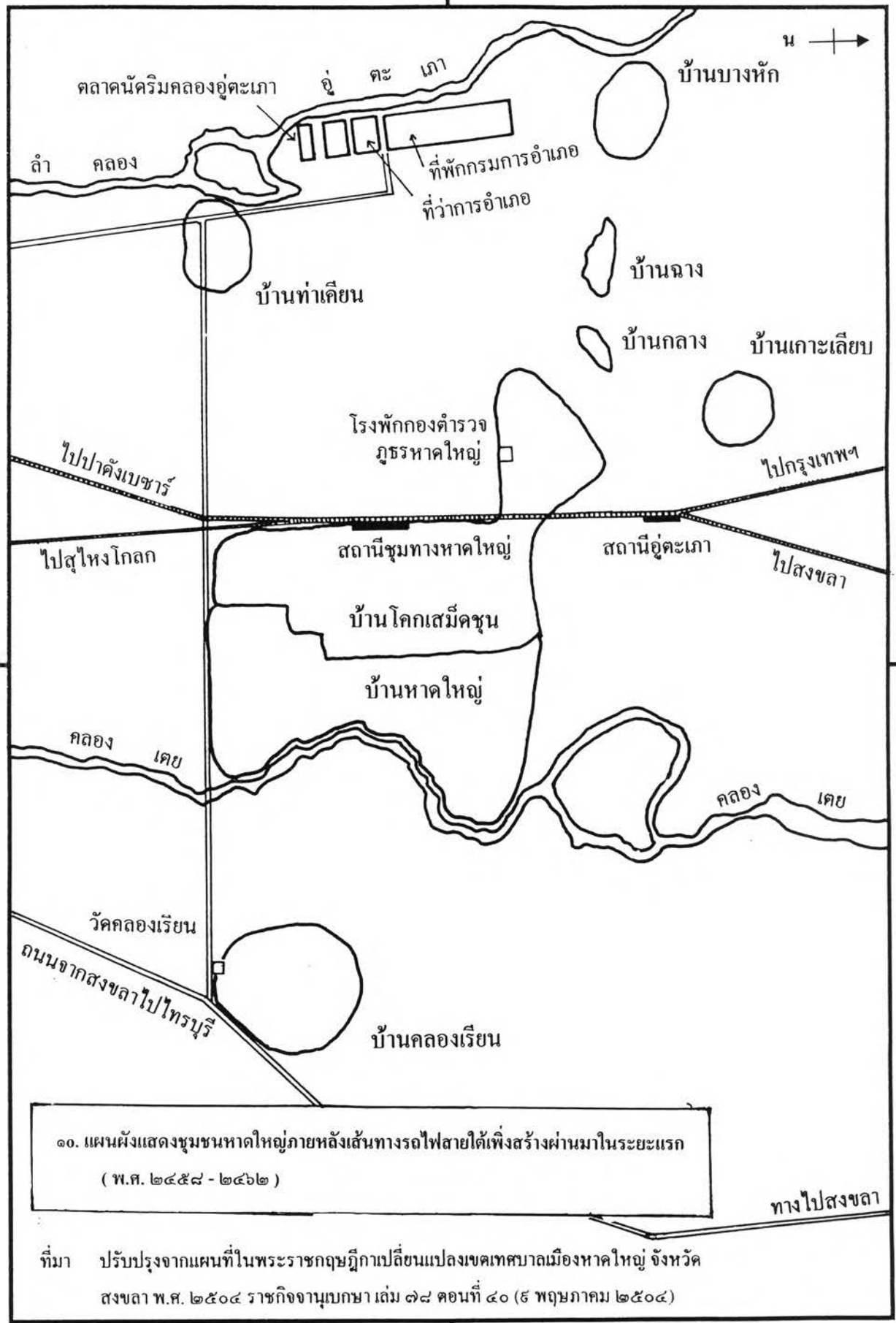
<sup>103</sup> สัมภาษณ์ จำสืบเอกนกุล มณีสิทธิ์, อายุ 64 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ กรรมการผู้จัดการห้างหุ้นส่วน จำกัด บ้านจำและประธานบริษัทผลดาว จำกัด, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 381 – 383 ถ. ศุภสารรังสรรค์ อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2542.

<sup>104</sup> สัมภาษณ์ กี่ จิระนคร, อายุ 78 ปี, อดีตประธานสภาเทศบาลเมืองหาดใหญ่, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 79/17 ถ. ธรรมานุวัติ อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2538.

<sup>105</sup> สัมภาษณ์ เอี่ยม ทวีรัตน์, อายุ 76 ปี, สัมภาษณ์ที่บ้านเลขที่ 109 ถ. กาญจนวณิช อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ. 2543

ประชากรในพื้นที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ตลอดจนมีการขยายตัวของชุมชนเมืองอย่างเด่นชัด ได้แก่ มีการเปลี่ยนแปลงอาคารบ้านช่องจากหลังคามุงจากเป็นอาคารไม้และตึกรามห้องแถว เกิดตลาดถาวรขึ้น มีการตัดถนนเพิ่ม สร้างโรงแรมที่พัก โรงละครและสิ่งบันเทิง และธนาคาร เป็นต้น อันเป็นความเปลี่ยนแปลงที่ทำให้ได้เห็นเมืองหาดใหญ่ขยายตัวและเติบโตขึ้นมาอย่างรวดเร็ว

การกำเนิดเมืองหาดใหญ่และการขยายตัวของเมืองทำให้วิถีชีวิตของชาวบ้านที่อาศัยในบริเวณนี้มาแต่เดิมเริ่มปรับเปลี่ยนไป กล่าวคือ การผลิตเพื่อยังชีพเริ่มไม่เพียงพอต่อการเลี้ยงตนเองและครอบครัวดังแต่ก่อน เนื่องจากการซื้อขายกลายเป็นกิจกรรมเศรษฐกิจที่สำคัญ ชาวบ้านบางส่วนที่พอมีทุนรอนจึงต้องปรับเปลี่ยนการประกอบอาชีพ เช่น การค้าขายเล็ก ๆ น้อย ๆ การทำสวนยางพาราซึ่งเป็นสินค้าที่ต้องการของโลกอยู่ขณะนั้น ชาวบ้านบางส่วนที่ไม่มีทุนรอนพอก็ผันตัวเองไปเป็นลูกจ้างของชาวจีน เช่น รับจ้างตัดยาง กู้ติดตามเหมืองแร่ ค้าปศุสัตว์ ลูกจ้างร้านขายของชำ รับจ้างขนสินค้า เพื่อนำเงินที่ได้มาซื้อสิ่งของเครื่องใช้แทนการผลิตเอง



๑๐. แผนที่แสดงชุมชนหาดใหญ่ภายหลังเส้นทางรถไฟสายใต้เพิ่งสร้างผ่านมาในระยะแรก  
( พ.ศ. ๒๔๕๘ - ๒๔๖๒ )

ที่มา ปรับปรุงจากแผนที่ในพระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ จังหวัด  
สงขลา พ.ศ. ๒๕๐๔ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๗๘ ตอนที่ ๔๐ (๕ พฤษภาคม ๒๕๐๔)