

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน พ.ศ. 2443-2468

ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา

ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมาได้ลงมือทำการก่อสร้างในปี พ.ศ. 2434 และสร้างเสร็จเปิดเดินรถตลอดสายจากกรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมา เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2443 รวมระยะทาง 265 กิโลเมตร¹ โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนินไปทำพิธีเปิดเดินรถไฟ ณ เมืองนครราชสีมา นับเป็นทางรถไฟหลวงสายแรกของสยาม

จุดมุ่งหมายในการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมาของรัฐบาลสยามขณะนั้นก็เพื่อผลทางการเมืองเป็นหลัก สาเหตุเนื่องมาจากการขยายอิทธิพลทางการเมืองของฝรั่งเศสเข้ามายังดินแดนแถบหัวเมืองเขมรและลาว ในขณะที่หัวเมืองหัวเมืองต่างๆ ในบริเวณที่ราบสูงของสยามขณะนั้นยังมีลักษณะกระจัดกระจาย กรุงเทพฯจึงต้องเร่งรีบเข้าจัดการปกครองหัวเมืองในบริเวณที่ราบสูง โดยใช้นครราชสีมาเป็นศูนย์กลางของการเข้าจัดการปกครองทั้งลาว สมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอกรมหลวงเทเวศวงศ์โรปกการ

¹"รายงานการเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา ซึ่งพระเจ้าน้องยาเธอเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ กราบบังคมทูลพระกรุณา" ใน กรมศิลปากร, รวมเรื่องเมืองนครราชสีมา (พระนคร: สำนักพิมพ์ประจักษ์วิทยา, 2511), หน้า 117-118. (พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานสถาปนาภิษทนางบุญเหลือ พลราชภรรยา รุ่ง ณ เมรุสมานมิตร วัดแจ้ง อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา วันที่ 7 เมษายน พ.ศ. 2511)

อนึ่ง งานวิจัยของ เกื้อกุล ยืนยงอนันต์, การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (กรุงเทพมหานคร: หน่วยศึกษานพิเศษ กรมการฝึกหัดครู, 2520), หน้า 108 และ 112. ได้กล่าวถึงกำหนดการเปิดทางรถไฟสายนี้เป็นวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2443.

เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ กล่าวเกี่ยวกับเรื่องนี้ว่า

...คือว่าเมืองลาวเหล่านี้ ทุกวันนี้ก็ยังไม่ได้ผลประโยชน์มาใช้สมกับที่ควรจะได้มา แรกทีเดียวก็กลัวต่อนหนึ่งเหมือนเมืองประเทศราช แผลงก็เล็กน้อยแต่มีเงินส่วย ตัวเงินก็โตไม่คุ้มกับที่ต้องจ่ายไปรักษา แลแต่ก่อนยังไม่มีใครจะมาแย่งชิงก็หอคึงไว้ให้ลาวรักษาเมืองไปก็ ครั้นมาเมื่อฝรั่งเศสตั้งหาจะครอบครองเอา เห็นว่าถ้าปล่อยไว้ไม่จัดการก็ตั้งจะหลุดไป ไม่ใช่จะเสียเพียงเกียรติยศ ความลำบากกับฝรั่งเศส จะมีมากด้วยเมืองลาวหลุดไป...จึงจำเป็นจะต้องคิดรวบรัดเข้ารักษาเมืองลาวเหล่านี้ เสียเองก่อน...¹

ดังนั้นเส้นทางรถไฟสายนครราชสีมาซึ่งได้จัดสร้างขึ้นแทนเส้นทางคมนาคมทางบกที่เคยใช้กันมาแต่เดิมนั้น รัฐบาลหวังว่าจะเป็นประโยชน์ทางยุทธศาสตร์และการรักษาเอกราชของประเทศสะกดกแกการปกครองตรวจตราป้องกันการรุกราน²

เกี่ยวกับจูงหมายในทางการเมืองของการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา มีหลักฐานที่เป็นประกาศของทางราชการน้อยมาก นั่นคือเจตนาารมย์ของกรุงเทพฯที่ประกาศออกมาเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟสายดังกล่าวเกือบจะมีได้กล่าวถึงเหตุผลทางการเมืองเลย แต่ส่วนมากจะกล่าวถึงเหตุผลในทางเศรษฐกิจและความสมบูรณ์ของดินแดนที่ทางรถไฟจะไปถึง³ เอกสารของทางกรุงเทพฯที่กล่าวถึงจูงหมายในทางการเมืองของการสร้างทางรถไฟที่ค่อนข้างชัดเจนเท่าที่พอจะหาได้ คือ คำกล่าวของที่ปรึกษากระทรวงการคลังในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว คือนายคัมภีร์ เจ. เอฟ. วิลเลียมสัน (W. J. F. Williamson) โดยกล่าวถึงเหตุผลของการใช้จ่ายเงินแผ่นดินในการสร้างทางรถไฟเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายเพื่อการชลประทานเอาไว้ว่า "...ก่อนที่เราจะไปนึกถึงโครงการชลประทานที่ใหญ่โตเช่นนั้น เราจะต้องคำนึงถึงทุนที่จะต้องใช้ในการสร้างทางรถไฟ ซึ่งเป็นประโยชน์ในแง่ยุทธศาสตร์ และมีความสำคัญต่อการปกครอง

¹ หจข., ร.5 ม.2.3/4 เรื่อง จักการตั้ง ส่ง เปลี่ยนข้าหลวงหัวเมืองลาว (และแบบจักคำแห่งข้าหลวง) อ้างถึงใน พวงไข่มุก คุณารัตนพฤษ, "ความสำคัญของเมืองนครราชสีมา...", หน้า 100.

² เรื่องเดียวกัน. หน้า 126.

³ คุกากมนวก ช. "พระราชดำริสการเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา"

มดพลหัวเมือง..."¹

คาร์ล เบทเก ชาวเยอรมันผู้มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้มีการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ใ้กล่าวถึงเหตุผลทางการเมืองในการสร้างทางรถไฟสายนี้เอาไว้ว่า "ประเทศสยามนั้นอยู่ในสถานอันเป็นโชคร้ายที่จะทำให้การเป็นจุดประโยชน์ค้ำสร้างทางรถไฟ ไซ้แต่จะเป็นความเจริญอย่างใหม่เท่านั้นก็หามิได้ ย่อมจะเป็นจุดประโยชน์ในทางราชการบ้านเมืองแลในทางโค้แลเสียของประโยชน์แผ่นดินค้ำช..."²

หากจะเปรียบเทียบปริมาณและประเภทของทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนตลอดจนหัวเมืองต่างๆในบริเวณที่ราบสูงของสยามขณะนั้นกับภูมิภาคอื่นๆของสยามไม่ว่าจะเป็นป่าไม้ในภาคเหนือ หรือแร่ทุกในภาคใต้แล้ว จะเห็นโค้อย่างชัดเจนว่าทางรถไฟหลวงสายแรกของกรุงสยามที่ค้ค้เข้ามายังบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนคือที่นครราชสีมา นั้นมีจุดมุ่งหมายที่สำคัญคือ เพื่อความสะดวกในการเข้าจัดการปกครองหัวเมืองในบริเวณดังกล่าว ประกอบกับความไม่สะดวกในการคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯกับหัวเมืองเหล่านั้นนั้น

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่ทางกรุงเทพฯคาดว่าจะเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากทางรถไฟ

นอกจากจุดมุ่งหมายในทางการเมืองซึ่งเป็นจุดสำคัญแล้ว จุดมุ่งหมายในทางเศรษฐกิจก็เป็นเรื่องที่ทางกรุงเทพฯให้ความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนกว่ากัน และจากความไม่สะดวกในการคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯกับนครราชสีมาก่อนการมีทางรถไฟนั้นเองที่ทำให้มีการคาดการันกันว่า ทางรถไฟจะเข้าไปมีบทบาทในทางเศรษฐกิจต่อบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนอยู่ไม่น้อย

ตั้งแต่ก่อนมาจนบัดนี้ของที่บันทุกไปมาที่เมืองนครราชสีมาที่ไซ้สั้ค้บันทุกๆโค้ต่างโค้เดินทางไกล หนทางก็กันคานคองชามเขาเขาป่าล้าบามาก สินค้าที่ไปจากกรุงเทพฯ

¹พรเพ็ญ ชันตระกูล, "การใช้จ่ายเงินแผ่นดินในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว," (วิทยานพนธ์อักษรศาสตร์มหาดลิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลากรณ์มหาวิทยาลัย, 2517), หน้า 38.

²หงช., ร.5 ขธ.5.6/1 เรื่องรถไฟนครราชสีมา หนังสือ คาร์ล เบทเก มีถึงกรมหลวงเทววงค์วโรปการ เดือนกรกฎาคม ค.ศ. 1889.

ก็ต้องเดินทางถึง 20 วัน 30 วัน...อีกประการหนึ่ง สินค้าที่เกิดในเมืองนครราชสีมาแล่นที่ไกลเคียงเป็นคณา ข้าว, ผลไม้, ไม้แกน และสิ่งอื่นๆเหล่านี้ เป็นของไม้ไต่บันทุกออกจากเมืองทั้งสิ้น เพราะคั้งนั้นพวกราษฎรจึงได้ปลูกทำแต่สวนเฉพาะคองการในเมืองเท่านั้น การเหล่านี้ ถ้าได้เปิดทางเดินรถไฟแล้วก็จะเปลี่ยนแปลงไปเหมือนคังเลนกล...

สภาพการคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯกับนครราชสีมาที่ไม่สะดวกคังคักกล่าวไว้ อยู่ตลอดเวลาของงานวิจัยนี้ได้ส่งผลถึงการขนส่งสินค้าในขณะนั้น

...สิ่งของในระหว่างเมืองสระบุรีกับเมืองนครราชสีมาเป็นรายเดือนทุกวันก็คิดตัวโคเพียงประมาณเดือนหนึ่ง 3-4000 โคค่างๆหนึ่ง 50 กิโลกรัม รวมเป็น 150-200 คอง (คอง 1 ประมาณ 1 เกวียน) จำนวนสิ่งของที่น้อยนคังเช่นนี้ก็เพราะคางจางบันทุกแหงนคัก บันทุกของควยโคค่างโคหนึ่งมาจากเมืองนครราชสีมาถึงเมืองสระบุรีก็คองเสียคางจางถึง 3-4 บาท หากกับคาระวางคองหนึ่งถึง 60-80 บาท ซึ่งเป็นคาระวางจะเสียโคคักคองมีราคา เป็นคณาหนังกคัง, โหม, งาช้าง, น้ำคาลทราย, ครัง, ชีฝง, คินประสิ่ว, ก่าข่าน และโค ซึ่งเป็นตัวสินค้าอยู่ในบัตนี²

จากสภาพการคมนาคมขนส่งที่ไม่สะดวก กับสภาพเศรษฐกิจโดยทั่วไปที่คังร่างอยู่ในขณะนั้น ได้มีการกล่าวถึงการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจซึ่งน่าจะเกิดขึ้นเมื่อมีทางรถไฟ

เมื่อคักคักพิชพรรคคณไม่ทิ้งองงามคัก แลคักคักอันสมควรกับการปลูกเพาะก็เห็นว่าเป็นธรรมคาคักราษฎรจะเพาะปลูกโคคองคองมากที่จะทำโคคักเพื่อจะโคบันทุกออกไปจากเมือง เพราะการจางบันทุกของถูกลง แลคักคักในกรุงก็เปิดรับควยแล้ว ผลมะพร้าวซึ่งเป็นสินค้าในกรุงเทพฯ บัตนีเป็นของบันทุกเขามาแต่เมืองสิงคโปร์ แลคักเมืองนครราชสีมาก็มีผลงวมมาก ในบันคาศินคาคักความเจริญของทางรถไฟจะอาไสยโคคักเป็นประธานนั้น ก็คือเข้าแลโคกระบือซึ่งเห็นวาคักจะเป็นสินค้าใหญ่โคคัก

ตามคักพุดของกรมการแลราษฎรนั้นวาคัก จะบุงการปลูกเพาะคักเข้าให้ทวีมากขึ้นในแขวงเมืองนครราชสีมาคักจะโคคักโดยจาย การทำนออยู่บัตนีคักคักทำแต่เฉพาะคองการใช้ในพื้นเมืองเท่านั้น ถ้ามักคักช่ายเขาคักเหลือใช้ในเมืองคักคักจะทำกันทวี

¹ เรื่องเดียวกัน.

² เรื่องเดียวกัน.

มากขึ้นถึง 3-4 เท่า เขาที่ใช้ในแขวงเมืองนครราชสีมาทุกวันนี้ คิดประมาณเอาจำนวนราษฎร 30,000 คน แลจำนวนเรือน 1,000 หลัง ก็ก่อกิจไควว่าวันหนึ่งถึง 50-60 ตอน...เป็นการเห็นไควซึ่งทางรถไฟไปเมืองนครราชสีมา นั้นคงจะเปิดพื้นที่กินอันกว้างใหญ่แก่การเพาะปลูกทั้งปวงแลคนทั้งปวงไควไปมาในบ้านป่าซึ่งไม่มีคนอยู่

บัดนี้แลจะเป็นความเจริญแก่การค้าขายในแผ่นดินสยามด้วย เพราะคั้งนั้นผลประโยชน์แผ่นดินของสยามจึงเห็นชัควาต้องเกี้ยวของค้วที่จะทำทางรถไฟนี้ด้วย...¹

อย่างไรก็ตาม คำกล่าวข้างต้นของคาร์ล บทเกนนั้น เป็นความพยายามของเขาที่จะให้มีการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา คั้งนั้นเขาจึงพยายามชี้แจงถึงความเหมาะสมในการสร้างทางรถไฟสายดังกล่าวต่อทางกรุงเทพฯ ซึ่งยังมีความคลางแคลงใจถึงผลประโยชน์จากทางรถไฟซึ่งจะไควจากค่าระวางสินค้า คั้งนั้นเขาจึงพยายามวาทภาพของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นเนื่องค้วทางรถไฟนั้นก่อนข้างจะกระฉับกระเฉงเกินความเป็นจริงอยู่บ้าง

จุดมุ่งหมายหลักในการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา ก็คือ เพื่อสนับสนุนการเข้าจัดการปกครองหัวเมืองในบริเวณที่ราบสูงทั้งหมด เหตุผลที่เห็นไควซึ่งประการหนึ่งก็คือ ทรัพยากรธรรมชาติที่จะเป็นสินค้าที่สำคัญในภูมิภาคนี้มีไม่มากเหมือนกับภูมิภาคอื่นๆ ของสยาม เช่น ภาคเหนือ ภาคใต้ หรือแม้แต่หัวเมืองทางตะวันออก คั้งนั้นการที่รัฐบาลที่กรุงเทพฯ ตัดสินใจสร้างทางรถไฟหลวงสายแรกของสยามเข้าไปยังดินแดนที่ค่อนข้างจะว่างเปล่าในทางทิศทรพธ์นั้น จึงเป็นเหตุผลทางการเมืองคั้งกล่าวแล้ว แต่ถึงแม้ว่าทรัพยากรที่เป็นตัวสินค้าของบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนและภูมิภาคโคยรอบจะมีจำกัด ทางรัฐบาลกลางที่กรุงเทพฯ ก็พยายามที่จะเข้าไปส่งเสริมให้มีการผลิตเพื่อการค้าขึ้น เพื่อให้มีสินค้าสำหรับป้อนรถไฟซึ่งกำลังจะมีขึ้นในอนาคต ไม่ให้รถไฟต้องขาดทุนมากนัก คั้งพระบรมราชาโชวาทของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวที่ทรงประทานแก่ข้าหลวงคนใหม่ที่จะขึ้นมาปกครองมณฑลนครราชสีมา ในปี พ.ศ. 2434 (ก่อนทางรถไฟไปถึง 9 ปี)

มีพระบรมราชาโชวาทว่าค่าแห่งข้าหลวงเมืองนครราชสีมา นี้ แต่เดิมไปคั้งเพื่อจะให้กำกับรักษาราชการตลอดออกไปจนถึงหัวเมืองลาวกลางกระทั่งถึงหัวเมืองลาวชั้นนอกค้ว นัน้อย่าง 1 จะให้ปราบปรามโจรผู้ร้ายขณะนั้นกำลังชุกชุมมาก

¹ เรื่องเดียวกัน.

นัยอย่าง 1 จะให้จัดการหนุบ่ารุงบ้านเมืองแลค้าขายไว้กับรถไฟนั้นอย่าง 1...

อนึ่ง พระราชประสงค์ที่ข้าหลวงกองนี้ เพื่อจะให้ตรวจตราแลหนุบ่ารุงทาง
ค้าขาย ทางสินค้าที่จะมีมาแต่หัวเมืองต่างๆ ซึ่งทางมารวมที่นครราชสีมา นั้น เพื่อ
ว่าเมื่อทางรถไฟแล้วไปถึงเมืองนครราชสีมาจะไ้มีสินค้าบริบูรณ์พอประโยชน์ของรถไฟ
การที่จะหนุบ่ารุงบ้านเมืองให้คงความเป็นสง่าเปิดเผยนั้น ไม่สำคัญเหมือนจะ
คิดสอคล้องหนทางมาของสินค้าแลบ่ารุงสินค้าในเมือง แลห์มาจากหัวเมืองทั้งปวง
ให้เจริญยิ่งขึ้นไว้รอรถไฟ ให้รถไฟไ้ใช้ประโยชน์ในการรับสินค้าเหล่านี้ ให้พอ
แก่หนุบ่ารุงไว้คอยรับรถไฟเหมือนกัน เมื่อจัดการค้าขายเจริญขึ้น ความมั่งคั่ง
แลเจริญของเมืองก็คงต้องมีขึ้นเอง ไม่ต้องคิดจัดทำในชั้นต้น

การถนนหนทางก็ควรคิดตัดทางเดิมที่มีอยู่แล้วให้ดีขึ้น ให้เป็นทางสะดวกแก่ลูกค้า
ที่จะไปมาค้าขายกันทุกสินค้าลงมาจำหน่ายต่อไป... แลควรจะสอคล้องทางใด เพื่อ
จะมีสินค้าลงมาได้อีกก็ให้คิดเปิดทางให้กว้างขึ้น เช่น ทางซึ่งไปตกปลายน้ำ
ที่ไปรกละเข้าพระยาราชเสนาจกเรือไฟเดินอยู่ 2 ลำ แล่นั้นเป็นต้น ถึงว่าทาง
นี้ภายหลังจะเป็นทางรถไฟ แต่การยังจะช้าควรบ่ารุงทางเก่าลือจะตัดทางขนอย
ไร ให้สินค้าเมืองลาวตกเข้ามาทางเมืองนครราชสีมาให้สะดวกจงใจ ส่วนสินค้า
ในเมืองก็ควรจะตรวจตราว่าสิ่งใดจะเป็นสินค้า ควรบ่ารุงให้เป็นสินค้าใหญ่ไ้
แลหกลองพืชพรรณที่ควรเพาะปลูกให้เป็นสินค้าไ้ต่อไป ก็ให้ชักชวนพ่อค้าให้หัว
ประโยชน์ขึ้นแก่แผ่นดิน แลเป็นประโยชน์แก่พื้นเมืองแลทางรถไฟด้วย...¹

ผลจากความพยายามดังกล่าวของกรุงเทพฯที่จะให้มีการเปลี่ยนแปลงในทาง
เศรษฐกิจจากเศรษฐกิจเพื่อเลี้ยงตัวเองเป็นเศรษฐกิจเพื่อการค้า ทำให้บริเวณลุ่มน้ำมูล
คอนบนมีความพร้อมที่จะรับการเปลี่ยนแปลงในทางเศรษฐกิจเมื่อมีทางรถไฟไปถึง

การค้าขายในมณฑลนี้ ข้าหลวงเก็บภาษีสินค้าได้เล็ยกว่ามณฑลอื่นอันนี้ ทิเคราะห์
ดูภาษีสินค้าตั้งแต่จัดการเทศาภิบาล การค้าขายเจริญขึ้นเป็นอันมาก มาโถมลง
คราวหนึ่งเมื่อศก 112 ต่อมาก็กลับขึ้นขึ้นอีก ด้ารถไฟแล้วคงจะเจริญขึ้นได้อีกเป็น
อันมาก ด้วยสินค้าที่มีอยู่ในเวลานี้ สินค้าออกจากเมืองเป็นสินค้าป่า คือ หนึ่ง
เขา เป็นต้นโดยมาก ทั้งสินค้าที่มาแต่ฝั่งซ้ายแม่น้ำโขง... ถารถไฟแล้วทำให้การ
ขนสินค้าสะดวก คงจะมีคนไปตั้งทำการเพาะปลูก หรือจัดหาสินค้าในมณฑลนี้ตลอด
จนมณฑลฝ่ายเหนือ แลฝ่ายตะวันออกเฉียงเหนือเป็นอันมากโดยไม่ต้องสงสัย²

¹ พวงไข่มุกข์ จุฬารัตนพุกข์, "ความสำคัญของเมืองนครราชสีมา...",

หน้า 143 - 144.

² หจข., ร.5 ม.46/10 รายงานจัดการต่างทางมณฑลนครราชสีมา, วันที่ 30

มิถุนายน ร.ศ.118.

ถึงแม้ว่าจุดมุ่งหมายที่สำคัญของรัฐบาลสยามในการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาจะเป็นไปเพื่อเหตุผลทางการเมือง คือเพื่อสนับสนุนการเข้าจัดการปกครองหัวเมืองในบริเวณที่ราบสูงของสยามก็ตาม แต่ผลในทางเศรษฐกิจก็ได้เกิดขึ้นแก่หัวเมืองแถบนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนโดยมีนครราชสีมาเป็นศูนย์กลาง การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจดังกล่าวนี้คือ การเปลี่ยนจากเศรษฐกิจแบบเลี้ยงตัวเองเป็นเศรษฐกิจแบบการค้าในบริเวณที่ทางรถไฟตัดไปถึง ตลอดจนบริเวณที่ไกลทางรถไฟ หรือมีการคมนาคมกับทางรถไฟได้สะดวก เช่น ท่าช้าง พินาย และอื่นๆ



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทบาทของรัฐบาลในการส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ

รัฐบาลที่กรุงเทพฯ มองเห็นความสำคัญของเมืองนครราชสีมาในฐานะที่เป็นศูนย์กลางทางการค้าระหว่างหัวเมืองต่างๆ ในภูมิภาคที่ราบสูงกับกรุงเทพฯ บทบาทของรัฐบาลในการส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจมี 2 ประการคือ ประการแรกรัฐบาลมีความต้องการให้มีการผลิตเพื่อการค้ามากขึ้น ประการที่สองรัฐบาลต้องการให้การติดต่อค้าขายของหัวเมืองต่างๆ ทั้งในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนและหัวเมืองที่อยู่รอบนอกออกไปนั้นกระทำต่อกรุงเทพฯ มากกว่าที่จะให้หัวเมืองเหล่านั้นติดต่อค้าขายกับหัวเมืองที่อยู่ในเขตอิทธิพลของฝรั่งเศส ความพยายามในประการหลังของรัฐบาลนี้จะส่งผลให้นครราชสีมาซึ่งเป็นศูนย์กลางของบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนกลายเป็นศูนย์กลางทางการค้าขายระหว่างหัวเมืองในภูมิภาคนี้กับกรุงเทพฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งระยะที่รัฐบาลมีโครงการที่จะก่อสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา และภายหลังจากมีทางรถไฟแล้ว ความพยายามทั้งสองประการของรัฐบาลนั้นมีความเกี่ยวเนื่องสัมพันธ์กันและกระทำไปพร้อมๆ กัน นั่นคือในขณะที่รัฐบาลพยายามเข้าไปส่งเสริมการผลิตเพื่อการค้านั้น รัฐบาลก็พยายามที่จะสร้างเส้นทางการค้าให้ทันเหเข้ามานครราชสีมาให้มากขึ้นด้วย ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจจากเศรษฐกิจเพื่อเลี้ยงตัวเองเป็นเศรษฐกิจเพื่อการค้าในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนนั้น รัฐบาลที่กรุงเทพฯ ได้มีบทบาทอยู่ด้วยไม่ว่าบทบาทนั้นรัฐบาลจะประสบความสำเร็จหรือความล้มเหลว แต่การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจดังกล่าวก็เป็นความปรารถนาอันสูงส่งของรัฐบาล

นับตั้งแต่รัฐบาลได้เข้าจัดการปกครองในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน กิจกรรมต่างๆ ที่กรุงเทพฯ กระทำต่อบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนนั้นล้วนส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน (ดูรายละเอียดที่ 3) เช่น การปราบปรามโจรผู้ร้ายและการสร้างความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม การยกเลิกระบบไพร-ทาส การส่งเสริมการผลิตเพื่อการค้า การบูรณะเส้นทางคมนาคมให้สะดวกขึ้น เป็นต้น บทบาทของรัฐบาลในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจดังกล่าวได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากพ่อค้าชาวจีนในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน และรัฐบาลเองก็ให้การสนับสนุนชาวจีนให้ทำการค้าขายได้โดยสะดวกและปลอดภัยด้วย หลักฐานการร่วมมือกันระหว่างชาวจีนกับเจ้าหน้าที่ของรัฐในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนนั้นมีเป็นอันมาก ถึงการร่วมมือกันเป็นรายบุคคลและเป็นกลุ่ม เช่น รายชื่อเจ้าเมืองกรมการไทย-จีนบริจาคเสบียงอาหารจ่ายกองหัวทางสายโทรเลข ปี พ.ศ. 2428¹ การอนุญาต

¹ หจข., ร.5 ม.2, 12ก/4 ใบบอกเมืองนครราชสีมา วันพฤหัสบดี เดือนห้า ขึ้น 4 ค่ำ ปีระกา ฉศก (เมษายน ร.ศ.104).

ให้พวกจีนที่ตั้งทำการค้าขายอยู่บริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนก็มีผลถึงความกันด้วยเรื่องหนี้สิน "ให้
 ถูกความเลือกตั้งอนุญาตตุลาการจีนจะเลือกจีนหรือไทยผู้หนึ่งผู้ใดเป็นตุลาการก็เลือกได้ตาม
 กฎหมายนั้น"¹ และบัญชีรายชื่อผู้ออกเงินช่วยในการตั้งโรงเรียนอาหารข้าราชการความเสด็จ
 คราวเสด็จพระราชดำเนินนครราชสีมาในปี พ.ศ.2443 (ร.ศ.119) เพื่อทำพิธีเปิดทางเดิน
 รถไฟสายนครราชสีมา² เป็นต้น

ทางรถไฟสายนครราชสีมาซึ่งเปิดเดินรถเมื่อปี พ.ศ.2443นั้น นอกจากจะทำให้
 การขนส่งสินค้าสะดวกรวดเร็วขึ้นแล้ว ยังทำให้รัฐบาลที่กรุงเทพฯ เข้ามามีเริ่มโครงการต่างๆ
 ในการส่งเสริมการผลิตเพื่อการตลาดที่มากขึ้นด้วย มีโครงการต่างๆของรัฐบาลเป็นอันมาก
 ที่เข้ามาทำในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนภายหลังจากมีทางรถไฟแล้ว เช่น งานของกรมช่างไหม
 การส่งสัตว์แพทย์เข้าระงับโรคระบาดของสัตว์พาหนะ ตลอดจนงานค่านอื่นๆของเจ้าหน้าที่
 กระทรวงเกษตรธิการในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวข้างต้นของรัฐบาล
 เป็นการเผยแพร่ความรู้ด้านการเกษตร ตลอดจนช่องทางที่จะผลิตสินค้าเพื่อการพาณิชย์³ เป็น
 ความลำบากที่จะกล่าวว่างานต่างๆของรัฐบาลที่ใดกระทำให้ลงไปนั้นประสบความสำเร็จหรือความ
 ล้มเหลว เพราะผลงานบางอย่างไม่สามารถจะประเมินได้อย่างเป็นรูปธรรม หรือบางงาน
 ก็ไม่เห็นผลโดยเร็ว แต่อย่างไรก็ตาม กิจกรรมต่างๆเหล่านั้นของรัฐบาลก็ทำให้แนว
 ความคิดในการผลิต การซื้อ ตลอดจนค่านิยมในการดำรงชีพบางอย่างเปลี่ยนแปลงไปในทาง
 ที่เห็นดีเห็นงามกับระบบเศรษฐกิจแบบใหม่ที่กำลังแผ่ขยายเข้ามาอันเนื่องมาจากทางรถไฟสาย
 นครราชสีมาในปี พ.ศ.2443

สำหรับบทบาทของรัฐทางด้านการส่งเสริมให้การติดต่อค้าขายของหัวเมืองต่าง ๆ ใน
 ภูมิภาคที่ราบสูงกระทำกับนครราชสีมาและกรุงเทพฯ มากกว่าที่จะให้ทำกับ เขตอิทธิพลของฝรั่งเศส

¹ หจช., ร.5 ม.2.14/66 เรื่อง กรมหมื่นดำรงเสด็จขึ้นไปตรวจเมืองนครราชสีมา เห็นว่าการชำระความที่โรงศาลยังไม่เรียบร้อย วันที่ 8 มีนาคม ร.ศ.115.

² หจช., ร.5 ม.46/6 เรื่องรายงานจักราชการแลก่อสร้างมณฑลนครราชสีมา วันที่ 15 มกราคม ร.ศ.119.

³ มีเอกสารเป็นอันมากเกี่ยวกับกิจกรรมทางค่านนี้ของรัฐบาลในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนในห้วงจดหมายเหตุแห่งชาติ ทั้งรายงานของกระทรวงมหาดไทย กระทรวงโยธา กระทรวงเกษตรธิการ และเอกสาร กส.

นั้น จะเป็นไปได้ในรูปของการพัฒนาเส้นทางคมนาคมจากหัวเมืองต่างๆ เข้ามายังนครราชสีมา การกล่าวถึงเส้นทางการค้าระหว่างนครราชสีมากับหัวเมืองอื่นๆ นั้น รัฐบาลมักจะพูดถึงผลประโยชน์ทางการค้าที่ว่า จะตกเป็นของฝรั่งเศสหรือว่าจะตกเป็นของกรุงเทพฯ

ไคท์ราบชาวฝรั่งเศสกำลังคิดจะสร้างทางรถไฟขนาดย่อมจากพระตะบองมาสู่วายจิก ซึ่งเป็นปากทางช่องเสม็ดในเขตรฝรั่งเศส ช่องเสม็ดนั้นเป็นทางกว้างเกี่ยวลงใต้ เพื่อจะขนส่งน้ำตาลทรายจากมณฑลลือสาฬ นครราชสีมาตอนใต้ไปลงเรือใหญ่ที่พระตะบอง ถ้าฝรั่งเศสสร้างทางรถไฟสายนี้จริงแล้วสินค้าทางนางรอง ประโคนชัย บุรีรัมย์ สุรินทร์ สังขะ ศรีสะเกษ อุบลราชธานี คงไปลงช่องเสม็ดไปทางฝรั่งเศสหมด เมืองนครราชสีมาซึ่งเป็นตลาดกลางจะร่วงโรยลงเกือบถึงครึ่งตัว และจะเป็นความเสียหายแก่รถไฟหลวงสายใหญ่ต้องขาดผลประโยชน์ไปไม่น้อย¹

อนึ่ง เรื่องคมนาคมระหว่างอุบลราชธานีกับนครราชสีมา นี้ ยังมีความสำคัญอีกข้อหนึ่ง คือ ฝรั่งเศสเสนอขายอมพยายามจะหันทางเดินการค้าขายของมณฑลตะวันออกเฉียงเหนือออกพระราชนครราชสีมา ไปหาแม่น้ำโขง... ถ้าฝ่ายเราไม่จัดการให้มีการคมนาคมสะดวกขึ้นบ้างสินค้าก็อาจตกไปทางโน้น เป็นการขาดผลประโยชน์เราไปบ้าง...²

บทบาทของกรุงเทพฯ ในการส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในบริเวณนี้ น้ำมูลตอนบนนั้น เกี่ยวเนื่องกันกับเหตุผลทางการเมือง ที่รัฐบาลกรุงเทพฯ พยายามจะช่วงชิงอำนาจทางการเมืองกับฝรั่งเศสในดินแดนหัวเมืองลาวและเขมรทางตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งนับว่ากรุงเทพฯ ประสบความสำเร็จในการช่วงชิงดังกล่าว และส่วนสำคัญที่ทำให้กรุงเทพฯ ประสบความสำเร็จก็คือทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา และในทำนองเดียวกันความพยายามดังกล่าวของกรุงเทพฯ ก็ส่งเสริมให้นครราชสีมาเพิ่มบทบาทความเป็นศูนย์กลางทางการค้ามากขึ้น

ศูนย์วิทยุทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ หจช., ร.6 ม.1/7 ความเห็นบำรุงการสินค้าในมณฑลนครราชสีมา แลเรื่องจะหารถไฟไปมณฑลลือสาฬ วันที่ 30 มีนาคม ร.ศ.129.

² หจช., สบ.1/15 รายงานการตรวจราชการมณฑลนครราชสีมา และมณฑลภาคพายัพ พ.ศ.2458 วันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ.2458.

ทางรถไฟกับการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการค้า

คงได้กล่าวไว้แล้วในตอนต้นว่าสภาพที่ตั้งของบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนนั้นเป็นชุมทางของการคมนาคมติดต่อระหว่างหัวเมืองลาวต่างๆตลอดจนถึงแม่น้ำโขงกับกรุงเทพฯและหัวเมืองบริเวณภาคกลางอื่นๆ สินค้าต่างๆตลอดจนการค้าโคกระบือเพื่อส่งลงไปยังบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยามักจะกระทำผ่านบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายหลังจากสนธิสัญญาเบาริงในปีพ.ศ.2398 ซึ่งทำให้ฐานะความเป็นศูนย์กลางทางการค้าของเมืองนครราชสีมาเด่นชัดยิ่งขึ้น "...ในระหว่างกรุงเทพมหานครแลเขตแขวงแม่น้ำโขง จนตลอดพระราชอาณาเขตฝ่ายตะวันออก ถือเอาเมืองโคราชซึ่งเป็นนครราชสีมาเก่า แลเป็นประธานท่ากลางแห่งพาณิชย์กรรมในชั้นที่ 1 เป็นที่สุดปลายทางในชั้นต้นแห่งทางรถไฟสายตะวันออก"¹

อย่างไรก็ตาม เนื่องมาจากความไม่สะดวกในการคมนาคมขนส่งระหว่างนครราชสีมากับสระบุรี ซึ่ง "เป็นทางไกลก็จริงแต่ลำบากมากด้วยเป็นทางห่างบ้านแลอู่เรือนก็ไปไม่ได้ ทางก็เป็นน้ำเป็นโคลน ศาลาอาศัยก็มีคเคือง"² ดังนั้นจึงมีการใช้เส้นทางอื่นในการค้าขายอยู่ด้วย ทำให้สินค้ารั่วไหลไปยังที่อื่น ซึ่งสร้างความไม่พอใจให้กับรัฐบาล

¹ หจช., ยธ.5.6/16 คำมิสเตอร์เบเทเก เจ้ากรมรถไฟ อานกราบถวายบังคมทูล พระกรุณาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ เมื่อเวลาเสด็จมาเปิดทางรถไฟในวันที่ 26 มีนาคม ร.ศ.115.

² หจช., ร.5 ม.46/1 หนังสือราชการมหาดไทย บอกข้าหลวงเมืองนครราชสีมา วันที่ 17 เมษายน ร.ศ.111.

สยามขณะนั้นมากที่สุด¹

เส้นทางการค้า เส้นทางอื่นที่นอกเหนือจากเส้นทางที่ผ่านบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน เพื่อเข้ามาสู่บริเวณภาคกลางนั้นมีหลายเส้นทาง เช่น เส้นทางจากหัวเมืองลาวต่างๆ ข้ามช่องเขาทางค้ำชายแดนเขมรเข้าไปในเขมร

ด้วยสินค้าที่มีอยู่ในเวลานี้ สินค้าออกจากเมืองเป็นสินค้าป่า คือหนัง เขา เป็นต้น โดยมาก ทั้งสินค้าที่มาจากฝั่งซ้ายแม่น้ำโขง แต่สินค้าฝั่งซ้ายแม่น้ำโขงนี้ สักเกตดู ลดลงกว่าเดิมนั้น ดูเหมือนจะเป็นด้วยเหตุฝรั่งเศสจัดการค้าชายฝั่งแม่น้ำโขงตอนใต้ พาสินค้าทางนั้นลงทางลำน้ำโขงไปส่วนหนึ่ง...²

แม้แต่บริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนก็มีรายงานว่าในปีหนึ่งๆ มีสินค้าทะลักเข้าไปยังเขมร ปีหนึ่งเป็นจำนวนไม่น้อย³ นอกจากนี้ยังมีการขนส่งสินค้าจากหัวเมืองลาวทางค้ำเหนือ ที่ติดกับแม่น้ำโขง "ไปลงทางจตุรทิศและเมืองน่านเสียเป็นอันมากส่วนหนึ่ง"⁴

การคมนาคมติดต่อระหว่างหัวเมืองลาวต่างๆ กับบริเวณลุ่มน้ำเจ้าพระยา ก่อนมีทางรถไฟนั้น แม้วัดบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนจะเป็นศูนย์กลางของการติดต่อโดยมาก แต่ก็ มีเส้นทางย่อยอื่นๆ อยู่กระจัดกระจายตามช่องเขาต่างๆ ทั้งชายแดนทางค้ำลาว - เขมร ทางทิศเหนือและทิศตะวันออก หรือติดต่อกับภาคเหนือของสยามทางทิศเหนือและตะวันตก แต่เมื่อมีทางรถไฟสายนครราชสีมาตั้งแต่ปีพ.ศ. 2443 เป็นต้นมา เส้นทางการติดต่อระหว่าง หัวเมืองลาวต่างๆ กับกรุงเทพฯ นั้น ได้มุ่งเข้ามาสู่ทางรถไฟที่นครราชสีมา และได้เป็นเส้นทางผูกขาดตลอดมา แม้แต่สินค้าจากเมืองเขมร เช่น ปลาเค็ม ปลากรอบ ก็ถูกนำส่ง

¹ หจข., ร.5 เอกสารเขียนเล่มกรมมหาดไทย จ.ศ. 1238 เล่ม 11 เรื่องให้หลวง สโมสร หลวงพิชญเทพ กับต้นลบเด็ก ขึ้นไปทำแผนที่ระยะทาง.

² หจข., ร.5 ม. 46/10 รายงานจัดการต่างๆ ทางมณฑลนครราชสีมา, วันที่ 30 มิถุนายน ร.ศ. 118.

³ หจข., ร.5 เอกสารเขียนเล่มกรมมหาดไทย จ.ศ. 1238 เล่ม 11 เรื่องให้หลวง สโมสร หลวงพิชญเทพ...

⁴ หจข., ร.5 ม. 46/10 รายงานจัดการต่างๆ ทางมณฑลนครราชสีมา...

เข้ามานครราชสีมา เพื่อขึ้นรถไฟไปสู่ตลาดที่กรุงเทพฯ¹ และไปสู่อำเภอเมืองลาวอีกอีกส่วนหนึ่งด้วย ดังนั้นความเปลี่ยนแปลงในเรื่องของเส้นทางการค้าภายหลังจากมีทางรถไฟสายนครราชสีมาแล้วก็คือ ทางรถไฟทำให้เส้นทางการค้าซึ่งกระจุกกระจายออกไปยังส่วนอื่นๆอยู่บ้างนั้น หันเข้ามารวมศูนย์ที่โคราชมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการติดต่อระหว่างหัวเมืองลาวต่างๆตลอดทั้งภูมิภาคกับกรุงเทพฯนั้นจะกระทำผ่านบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนเพียงแห่งเดียว

ทางรถไฟกับการขยายตัวของเส้นทางการคมนาคมภายใน

ภายหลังจากรัฐบาลได้เข้าไปจัดการปกครองในหัวเมืองบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน กิจกรรมอย่างหนึ่งที่รัฐบาลได้กระทำก็คือการพัฒนาเส้นทางการคมนาคมภายใน เพื่อความสะดวกในการจัดการปกครอง การพัฒนาเส้นทางการคมนาคมดังกล่าวเป็นหน้าที่โดยตรงของกระทรวงโยธา และมีจุดมุ่งหมายทางการเมืองเป็นหลัก แต่ภายหลังจากที่การจัดการปกครองเป็นปึกแผ่นมั่นคงแล้ว จุดมุ่งหมายในการพัฒนาได้เปลี่ยนไปเป็นเพื่อผลในทางเศรษฐกิจมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายหลังจากมีทางรถไฟสายนครราชสีมาแล้ว

การโยธาที่ได้ทำมาแล้วโดยมากมักจะเกี่ยวแก่การปลูกสร้างสถานที่ต่างๆเสียมาก... คือไปควรคิดถึงเรื่องการโยธาซึ่งจะเป็นประโยชน์ใหญ่ กล่าวคือ ทำถนนหนทางที่จะได้ให้ราษฎรขนส่งสินค้าไปติดคอคอชายถึงกันสะดวกยิ่งขึ้น ภูเขาคลองน้ำ เหมือนน้ำเพื่อบำรุงการเพาะปลูกแลการไปมาให้เจริญขึ้นตามภูมิประเทศของบ้านเมือง²

จากข้อความข้างต้นชี้ให้เห็นนโยบายของรัฐในการส่งเสริมการผลิตเพื่อการค้าให้เพิ่มมากขึ้น แต่ปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้การผลิตเพื่อการค้าขยายตัวได้ปัจจัยหนึ่งก็คือ จะต้องมีการคมนาคมขนส่งที่สะดวก

เนื่องจากท้องที่บริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนนั้นไม่สามารถจะใช้เส้นทางแม่น้ำลำคลองในการคมนาคมขนส่งได้เหมือนกับในท้องที่ภาคกลางหรือภาคอื่นๆของสยาม ดังนั้นการขนส่งส่วนใหญ่จะใช้เกวียนเป็นพาหนะที่สำคัญ ทางเกวียนก็คือทางหลวงของภูมิภาคที่ราบสูงของสยามในสมัยนั้น ภายหลังจากมีทางรถไฟสายนครราชสีมา รัฐบาลพยายามที่จะหาสินค้า

¹หจข., ร.5 ม.2.14/17 กรมหลวงดำรงราชานุภาพโปรดตรวจราชการมณฑลนครราชสีมาและมณฑลอีสาน วันที่ 21 มกราคม ร.ศ.121.

²หจข., ร.5 ม.2.11/3 รายงานการประชุมเทศาภิบาลแผนกโยธา เรื่อง จะจัดการโยธาในหัวเมือง วันที่ 11 กันยายน ร.ศ.126.

จากแหล่งต่างๆให้มาบ่อนรถไฟเพื่อเป็นรายได้ของรัฐบาลอีกอย่างหนึ่ง พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหลวงคำรกราชานุภาพกล่าวในที่ประชุมเสภาภิบาล แผนกโยธาตอนหนึ่งว่า

...การสร้างถนนเป็นสิ่งที่ดีอยู่แล้วว่าเป็นของต้องทำต้องคิด เพราะเมื่อมีถนนบริบูรณ์แล้วจะเป็นประโยชน์กับบ้านเมืองถึง 3 ประการ ประการที่ 1 เป็นประโยชน์โดยตรงกับทางรถไฟ กล่าวคือเมื่อมีทางไปมากับรถไฟสะดวกขึ้นแล้ว สินค้าในแถบนั้นก็คงไหลมาสู่รถไฟโดยไม่ต้องส่งเสีย เป็นผลเกิดกำไร ประการที่ 2 เมื่อได้คิดถนนไป ๗ ที่ใด ๒ ข้างทางที่คิดไปนั้นคงจะมีผู้ไปตั้งประกอบการทำมาหากิน มีการเพาะปลูกเป็นต้น เป็นการบำรุงเมืองแลบำรุงสินค้าให้เจริญขึ้นด้วย ประการที่ 3 ในบางมณฑลที่ท้องที่เป็นเขาเป็นคอนไปมายากลำบากโดยไม่มีทาง การบรรทุกสินค้าไปมาค้าขายคือใช้ช้างแลโคซึ่งไม่สามารถจะนำสินค้าไปไคมากนักทั้งช้าเวลาด้วย อนึ่งช้างแลโคซึ่งสำหรับบรรทุกสินค้าก็เป็นของที่มีราคามากแลนับวันแต่จะหมด การสินค้าจะไม่เจริญขึ้นได้...ทางที่จะแก้ไขให้เป็นการสะดวกก็เห็นมีอยู่แต่ที่จะคิดสร้างถนนขึ้นให้เกวียนเดินไคเท่านั้น¹

ถนนและสะพานนับว่ามีความสำคัญต่อการคมนาคมในท้องที่ลุ่มน้ำล้นตอนบน สำหรับถนนในบริเวณลุ่มน้ำล้นตอนบนขณะนั้นหมายถึงทางเกวียนนั่นเอง ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมหลักที่ใช้กันในภูมิภาคนี้ การตัดทางเกวียนนั้นเป็นเรื่องไม่ลำบากนัก เพียงแต่ตัดต้นไม้พอลอดท้องเกวียนให้เกวียนข้ามไปไคก็เพียงพอแล้ว

ท้องที่ภาคอีสานและมณฑลนครราชสีมาทั้งมณฑลปราจีนคอนตะวันออกตลอดถึงเขมรอาณาเขตฝรั่งเศส การส่งสินค้าไปมาใช้เกวียนขนาดเล็กหรือที่เรียกว่าระตะอย่างเดียวกันทั้งนั้น ทางสำหรับเกวียนชนิดนี้เพียงแต่ตัดไม้ที่กีดขวางพอลอดท้องเกวียนไคแล้วเป็นไคไหนไปไค การบำรุงสำหรับให้ความสะดวกก็อย่างเดียวกับสะพานข้ามห้วยแลลำน้ำให้เท่านั้นเป็นพอ ข้าพเจ้าเห็นควรปฏิบัติเอาทางเกวียนนี้แลเป็นทางหลวงของมณฑล...²

ความยากลำบากในการเดินทางทั้งโดยเกวียนและการขนส่งอื่นๆในสมัยก่อนก็คือไม่มีสะพานข้ามแม่น้ำลำคลอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในหน้าน้ำ ทำให้การเดินทางต้องล่าช้า

¹ เรื่องเดียวกัน.

² หจช., ร.6 ฉ.26/3 รายงานอุปราชาภาคอีสานตติงจัดการบำรุงทางน้ำทางบกในท้องที่ภาคอีสาน วันที่ 18 กันยายน พ.ศ.2465.

โคกระบือต้องลงข้ามคลองบางที่ก็เกิดเจ็บป่วยเคล็ดขวมเสียบ้าง เกวียนชำรุดบ้าง หิ้งของสินค้าก็ชำรุดเสียหายบ้างอันเนื่องมาจากความลำบากในการข้ามแม่น้ำลำคลอง ในฤดูฝนที่มือน้ำมากนั้นน้ำในแม่น้ำลำคลองจะมีมากอยู่หลายเดือน เป็นอุปสรรคต่อการที่จะข้ามไป ต้องหยุดถ่ายสินค้าลงเรือข้าม ในบางแห่งต้องอ้อมไปหาท่าเลที่มีน้ำตื้นข้าม ทำให้เสียเวลาเป็นอันมาก ดังนั้นการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำลำคลองจึงนับเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการคมนาคมขนส่งในขณะนั้น "การแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้ดีขึ้นนั้น จะทำให้การจ้างอ่อนจะลดราคาลงเป็นที่จุดหมุนความเจริญของบ้านเมืองทุกประการ"¹

มีหลักฐานเป็นจำนวนมากที่กล่าวถึงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนภายหลังจากมีทางรถไฟแล้วโดยการสร้างถนนและสะพาน² การก่อสร้างถนนและสะพานต่างๆดังกล่าวแล้วนั้นมีชื่อที่น่าสนใจเกตุบางประการคือ

ประการแรก แรงงานและค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างนั้นได้มา 2 ทางคือ การเกณฑ์แรงงานราษฎรในท้องที่ที่ก่อสร้างนั้นรวมทั้งวัสดุในการก่อสร้างด้วย เช่น ไม้ที่ใช้ทำสะพาน ค่าใช้จ่ายที่ได้อีกทางหนึ่งคือการบริจาคมของบรรดาพ่อค้าและข้าราชการในท้องถิ่น ซึ่งในกรณีหลังนั้นส่วนมากจะเป็นการก่อสร้างในบริเวณตัวเมืองหรือใกล้กับตัวเมือง เช่น การสร้างสะพานข้ามลำตะคองริมวัดพลับพลา ทางไปถนนจอหอในเมืองนครราชสีมา โดยใช้วิธีจ้างเหมาช่างทำเป็นสะพานชั้นใหม่ ไซ้ไม้เนื้อแข็งหึ่งสัน เป็นราคาเงิน 1,780 บาท เงินค่าใช้จ่ายในการทำสะพานนี้ได้ใช้เงินที่พวกพ่อค้าชาวจีนบริจาคเป็นจำนวนเงิน 2,692 บาท 24 สตางค์ ชื่อที่น่าสนใจเกตุเป็นอย่างมากก็คือรายนามผู้บริจาคหึ่งสันมี 287 คน ผู้บริจาคทั้งหมดคือพ่อค้าชาวจีน และผู้บริจาคจำนวนมากที่สุด (160 บาท) ก็เป็นพ่อค้าชาวจีนด้วย³ อีกตัวอย่างหนึ่งคือ การสร้างสะพานข้ามคลองไผ่ในท้องที่อำเภอกระโทกใน

¹ หจช., ร.5 ยธ.9/106 เรื่อง จะตักทางช่องตะโก วันที่ 16 มีนาคม ร.ศ.126.

² หจช., ร.5 ยธ.9/88 ทำห้ามบ ถนน สะพาน ในมณฑลนครราชสีมา (12 มีนาคม ร.ศ.121-19 ธันวาคม ร.ศ.128); หจช., ร.6 ม.15.1/7 สะพานในมณฑลนครราชสีมา (พ.ศ.2453-2463); หจช., ร.5 ยธ.9/106 เรื่องจะตักทางช่องตะโก...

³ หจช., ร.6 ม.15.1/7 สะพานในมณฑลนครราชสีมา, วันที่ 2 มีนาคม พ.ศ.2458.

ปีพ.ศ.2463 สิ้นเงิน 800 บาท ตามรายชื่อผู้บริจคนั้นล้วนแต่เป็นพ่อค้าชาวจีนทั้งสิ้น¹ อย่างไรก็ตาม แม้จะมีการบริจาคโดยพ่อค้าข้าราชการตลอดจนการบริจาคไม่ของราษฎรแล้วก็ตาม แต่แรงงานที่ใช้ในการก่อสร้างนั้นคือการขอแรงจากราษฎรในท้องถิ่นนั้นๆ (การเกณฑ์แรงงานได้ค่อยๆ เปลี่ยนรูปเป็นการขอแรงกันมากขึ้น คือไม่ถึงกับบังคับเอาเลยทีเดียว)

ข้อสังเกตประการต่อมาคือ บุคคลซึ่งเป็นหัวเรี่ยวหัวแรงในการก่อสร้างสาธารณะประโยชน์เหล่านั้นมักจะเป็นนายอำเภอ หรือเจ้าเมือง หรือข้าหลวง ถ้าเป็นระดับหมู่บ้าน มักจะมีกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน เข้ามามีส่วนร่วมอยู่ด้วย และที่สำคัญก็จะมีพระสงฆ์ที่เป็นเจ้าอาวาส เข้ามามีส่วนนำด้วย เพื่อเป็นศูนย์รวมของประชาชนในการก่อสร้าง เช่น การก่อสร้างสะพาน 3 สะพานในเมืองนครราชสีมาในปี พ.ศ.2455 เพื่อข้ามลำตะคองและลำเหมือง "พันแดง" กำนันตำบลเมืองเก่า และพระซุซเจ้าอธิการวัดโนนตาลกับผู้ใหญ่บ้านราษฎรช่วยกันจัดสร้างสะพานขึ้น 3 สะพาน² และ "เจ้าอธิการสำหรัยและราษฎรในตำบลหนองปล่องได้จัดการสร้างสะพานข้ามลำห้วย 1 สะพาน"³

เส้นทางการค้าที่สำคัญระหว่างนครราชสีมาซึ่งเป็นศูนย์กลางของบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนและเป็นสถานีปลายทางของทางรถไฟสายนครราชสีมากับหัวเมืองอื่นๆ ที่อยู่ไกลออกไปนั้นก็คือ

1. เส้นทางเกี่ยวจากพิมายไปยังมณฑลอุตร (รวมทั้งมณฑลร้อยเอ็ดที่ถูกแยกจากมณฑลอีสานในตอนหลัง)

2. เส้นทางเกี่ยวจากพิมายไปยังมณฑลอีสานที่เมืองอุบลราชธานี

3. เส้นทางเกี่ยวจากโคราชผ่านนางรอง ข้ามเขาตรงช่องตะโกไปยังปราจีนบุรี

บุรี

¹ หจข., ร.6 ม.15.1/7 สะพานในมณฑลนครราชสีมา, วันที่ 20 พฤษภาคม พ.ศ. 2463.

² หจข., ร.6 ม.15.1/7 สะพานในมณฑลนครราชสีมา, วันที่ 26 เมษายน ร.ศ. 131.

³ หจข., ร.6 ม.15.1/7 สะพานในมณฑลนครราชสีมา, วันที่ 16 ตุลาคม ร.ศ. 130.

นอกจากเส้นทางทั้ง 3 ดังกล่าวแล้วก็มีเส้นทางช้อยในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนที่แยกตัวจากเส้นทางทั้ง 3 ข้างต้น และเส้นทางช้อยที่ติดต่อกับนครราชสีมาหรือเส้นทางรถไฟโดยตรงด้วย

การพัฒนาเส้นทางคมนาคมภายในที่กล่าวถึงนี้ส่วนมากจะเป็นการหนุบ่ารุงทางเดิมที่มีอยู่แล้วให้ใช้การได้ดีขึ้นมากกว่าที่จะตัดหรือเปลี่ยนเส้นทางใหม่ การเปลี่ยนเส้นทางใหม่จะทำเป็นบางตอน เช่น ตอนที่ทางคองผ่านหน้าของราษฎร ซึ่งในฤดูหนาวเกี่ยวนไม่สามารถผ่านไปได้ก็จะมีการเปลี่ยนเส้นทางใหม่เพื่อให้เกี่ยวนผ่านไปได้ในฤดูหนาว แต่โดยส่วนรวมแล้วก็จะใช้เส้นทางเดิมนั้น

ภายหลังจากเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมาในปี พ.ศ. 2443 เส้นทางจากหัวเมืองต่างๆที่ติดต่อกับนครราชสีมาและบริเวณโดยรอบได้มีการพัฒนามากขึ้น ตลอดจนปริมาณผู้คนที่ใช้เส้นทางเหล่านี้ในการเดินทางขนถ่ายสินค้าก็มากขึ้นเพื่อติดต่อกับชายกับรถไฟ รวมทั้งแรงงานรับจ้างจากหัวเมืองต่างในบริเวณที่ราบสูงของสยามที่จะเดินทางไปขึ้นรถไฟที่นครราชสีมาเพื่อไปขายแรงงานยังมณฑลอื่นในค้ำย การคมนาคมที่สะดวกขึ้นย่อมส่งผลซึ่งกันและกันกับการขยายตัวของการค้าขายแลกเปลี่ยน ตลอดจนการเดินทางของผู้คน คนสามารถที่จะเดินทางไปพำมาหากินในบริเวณที่กว้างขึ้น อาณาเขตการประกอบอาชีพของคนได้ขยายกว้างออกไปจากเดิมที่เคยทำกินอยู่เฉพาะในท้องถิ่น หรือบริเวณที่อยู่ใกล้ๆกับภูมิลำเนาของตน การคมนาคมภายในที่สะดวกขึ้นจะช่วยสนับสนุนให้การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจจากเศรษฐกิจเพื่อเลี้ยงตัวเองเป็นเศรษฐกิจเพื่อการค้าเป็นไปไ้รวดเร็วและกว้างขวางขึ้น การคมนาคมที่สะดวกขึ้นจะมีความสำคัญมากต่อการรวบรวมสินค้าสำหรับป้อนตลาดที่กรุงเทพฯ และกระจายสินค้าสำเร็จรูปที่มากับรถไฟ เข้าไปยังแหล่งชุมชนต่างๆในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนและหัวเมืองอื่นๆ การคมนาคมที่สะดวกและปลอดภัยขึ้นจะส่งผลให้การ เดินทางของผู้คนมีมากขึ้นค้ำย

การคมนาคมที่สะดวกขึ้นเป็นผลมาจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และเป็นเหตุที่จะเร่งการขยายตัวนั้นให้ดำเนินต่อไปได้ นอกจากช่วยให้สินค้าไหลไปมาไ้สะดวกขึ้นแล้ว ยังทำให้คน ความคิด มาตรฐาน ค่านิยม รสนิยมจากแหล่งหนึ่งระบาทไปสู่อีกแหล่ง

“วิทิตลป์ สิวัดณะ, การเคลื่อนย้ายแรงงานอีสานเข้าสู่ส่วนกลางในอดีต,”
วารสารธรรมศาสตร์. 3(กันยายน 2525): 56-65.

หนึ่งโศกอย่างรวดเร็วจนตาย¹

ทางรถไฟกับการเดินทางของผู้คน

ผลกระทบของทางรถไฟที่มีต่อบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนนั้นมีมากกว่าหลักฐานที่หลงเหลืออยู่จะสามารถบอกได้ ดังที่ผู้เขียนได้ขุดคุ้ยคลอกในงานวิจัยนี้ถึงความแตกต่างของการคมนาคมขนส่งระหว่างก่อนหน้าที่จะมีทางรถไฟสายนครราชสีมา ฉะนั้นผลกระทบจากการมีทางรถไฟจึงมีมากและผลกระทบในแต่ละส่วนต่างก็เกี่ยวโยงสัมพันธ์กับผลกระทบในท่านอื่นๆ ผลกระทบต่างๆที่ผู้เขียนได้กล่าวมาแล้วนั้นจึงเป็นเพียงส่วนหนึ่งของผลกระทบที่มากมายเหล่านั้น

พระราชดำรัสในการเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมาของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ.:2443 (ร.ศ.119) มีข้อความบางตอนดังนี้

ในไม่ช้าก็ชั่วโมงนั้ก รถไฟที่คอยรับพวกเราอยู่ที่นี่ ก็จะไต่เร็วรี่ไปตลอดทางซึ่งทำให้ใหม่ในตำบลที่เมื่อเร็วๆนี้ คนเดินทางแลคนค้าขายทั้งหลายต้องไปมาโดยลำบาก แลโดยความลำบากยากเย็นซึ่งใจคลอกในป่าอันหนึ่งซึ่งเพียงแต่ชื่อของบ้านนั้นก็ทำให้คิดเห็นเป็นความรอนอย่างเผอิไฟ แลมีไอเป็นโรครายติดต่อกันด้วย เมื่อถึงที่นั่นแล้ว เราก็จะคำนึงไต่โดยความยินดีว่า ตั้งแต่นั้นสืบไป ถนนทางไปมาระหว่างประชาชนทั้งหลายที่เมืองนครราชสีมา ที่กรุงเก่า ที่กรุงเทพฯ กับตำบลที่ห่างอันตั้งอยู่ในหามกลางแถบนี้ จะดีขึ้นเพียงไร คำใช้สอยเดินทางจะถูกกลางกว่าแต่ก่อนเท่าไร แลจะไม่เป็นที่น่ากลัวอันตรายเหมือนแต่ก่อนเพียงไรด้วยแล้ว แลจะเห็นไต่เหมือนกันว่าจะเป็นการสะดวก แลมีผลขึ้นไต่อีกเพียงไรในการที่จะไปตั้งถิ่นฐานบ้านเรือน ทำการเพาะปลูกหาทำการค้าขายอย่างใดๆในแถบที่ไกลกั้ทางรถไฟหนึ่งแห่งหนึ่งแห่งไต่เหมือนกันหมด...เราหวังใจอีกด้วยว่า เมื่อประชาชนไต่คบหาไปมาถึงกันมากยิ่งขึ้นกว่าแต่ก่อนโดยมีทางรถไฟใช้ไต่จ่ายแล้ว คงจะกระหน่ำน้ำใจมีความรักใคร่ซึ่งกันแลกันนั้นกั้ดี แลความรักบ้านเมืองของตนด้วยกั้ดี ให้แข็งแรงยิ่งขึ้นอีก...²

นอกจากทางรถไฟจะทำให้การขนส่งสินค้าสะดวกยิ่งขึ้นแล้ว ยังทำให้การเดินทางของผู้คนกระทำไต่จ่ายยิ่งขึ้นไปด้วย ปริมาณของคนไต่ใช้ทางเพิ่มขึ้นนี้หมายถึงทั้งคนไต่โดยสารรถไฟและการใช้เส้นทางที่ติดต่อกับทางรถไฟที่มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นด้วย จากรายงานการเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา จากรายงานการเปิดทางรถไฟซึ่งพระเจ้าอนงยาเธอเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ กราบบังคมทูล เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม

¹นิธิ เอียวศรีวงศ์, วัฒนธรรมกมฺพื้กับบรรดกรรมคนรัศนโกสินทร์, หน้า 126.

²กรมศิลปากร, รวมเรื่องเมืองนครราชสีมา, หน้า 120 - 122.

พ.ศ. 2443 นั้น ใ้กล่าวจำนวนรถไฟสำหรับที่จะใช้โดยสารและสำหรับบรรทุกสินค้าว่า
 "เครื่องล้อเลื่อนซึ่งมีอยู่ในเวลานี้คือ ระจัน 19 คัน รถสำหรับคนโดยสาร 38 คัน รถสำหรับ
 บรรทุกสินค้า 211 คัน"¹

ตารางที่ 7 จำนวนคนโดยสารรถไฟสายนครราชสีมา ปี พ.ศ. 2442-2448.

สถานี	จำนวนตัว ปี 2442	จำนวนตัว ปี 2443	จำนวนตัว ปี 2444	จำนวนตัว ปี 2445	จำนวนตัว ปี 2446	จำนวนตัว ปี 2447	จำนวนตัว ปี 2448
1. นครราชสีมา	-	10,459	28,579	44,982	51,549	63,137	59,941
2. บ้านหลักร้อย	-	-	-	522	925	1,158	1,463
3. บ้านหัวทะเลิง	-	-	-	462	372	805	708
4. ภูเขาลาด	-	413	4,139	9,833	8,737	11,750	14,150
5. บ้านยาง	-	-	-	726	1,954	3,071	370
6. บ้านคิ้ว	-	-	-	1,333	4,049	5,930	1,567
7. โทกกรวด	-	4,001	10,558	19,843	17,287	19,009	21,561
8. สลักไธ	-	-	-	439	1,803	3,015	1,587
9. ฤคจิก	-	1,125	7,141	12,976	13,567	15,314	18,793
10. สูงเนิน	-	4,413	18,775	26,426	25,363	29,583	32,500
11. บ้านใหม่	-	-	-	212	1,434	2,525	994
12. สีคิ้ว	-	4,230	14,200	14,807	15,818	17,749	18,600
13. หนองน้ำซุ่น	-	-	6,209	8,191	10,569	10,163	13,070
14. ลาดบัวขาว	-	3,948	12,018	11,867	11,253	9,261	7,524
15. คลองไผ่	-	2,337	1,967	468	603	407	200

(มีต่อ)

¹ เรื่องเดียวกัน.

ตารางที่ 7 (ต่อ) จำนวนคนโดยสารรถไฟสายนครราชสีมา ปี พ.ศ. 2442-2448.

สถานี	จำนวนตัว ปี 2442	จำนวนตัว ปี 2443	จำนวนตัว ปี 2444	จำนวนตัว ปี 2445	จำนวนตัว ปี 2446	จำนวนตัว ปี 2447	จำนวนตัว ปี 2448
16. จันทัก	-	993	3,372	1,463	1,904	1,685	2,838
17. ปากช่อง	3,337*	5,774	4,562	3,671	3,873	4,458	5,250
รวมจำนวนตัว	3,337	37,693	111,520	158,221	171,060	199,020	188,046

ที่มา: หจข., ร.5 ขธ.5.6/47 รายงานกองจัดการครั้งที่ 6 กล่าวด้วยการเดินรถไฟหลวง (สายนครราชสีมาแลลพบุรี) ประจำศก 121; หจข., ร.5 ขธ.5.6/48 รายงานกองจัดการ ครั้งที่ 7 กล่าวด้วยการเดินรถไฟหลวง ก. สายนครราชสีมา ข. สายเพชรบุรี ประจำศก 122; หจข., ขธ.5.1/52 รายงานกองจัดการครั้งที่ 9 ว่าด้วยการเดินรถไฟหลวงในกรุงเทพฯ ประจำศก 124.

จากตารางที่ 7 จะชี้ให้เห็นถึงปริมาณของคนในอาณานิคมบริเวณแม่น้ำมูลตอนบน ที่เดินทางโดยรถไฟ แม้ว่าจะไม่มิตัวเลขของคนเดินทางในสมัยก่อนที่จะมีทางรถไฟเพื่อนำมาเปรียบเทียบ แต่จากสภาพของการคมนาคมที่แตกต่างกันระหว่างก่อนและหลังมีทางรถไฟนั้น ก็สามารถประเมินได้ถึงปริมาณที่เพิ่มขึ้นในการเดินทางของผู้คนในบริเวณแม่น้ำมูลตอนบน

นิธิ เอียวศรีวงศ์ กล่าวถึงผลกระทบของการคมนาคมบางส่วนว่า

...นอกจากช่วยให้สินค้าไหลไปมาได้สะดวกขึ้นแล้ว ยังทำให้คน ความคิด มาตรฐาน ค่านิยม วัฒนธรรม จากแหล่งหนึ่งระบาคไปสู่อีกแหล่งหนึ่งได้อย่างรวดเร็วขึ้นด้วย... หลักฐานเกี่ยวกับพัฒนาการของเส้นทางคมนาคมและการคมนาคมอาจมีไม่มากนัก แต่ผลของการขยายตัวของการคมนาคมนี้สะท้อนให้เห็นว่าพัฒนาการนั้นกว้างขวางกว่า

* เปิดเดินรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงปากช่อง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2442.

หลักฐานที่เหลืออยู่จะสามารถบอกได้ ผลที่สำคัญในทางสังคมที่เรากำลังจะมองเห็นได้ก็คือ ขอบข่ายของชีวิตคนกว้างขวางขึ้น¹

การถ่ายเทของผู้คนระหว่างบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนกับกรุงเทพฯและบริเวณอื่นๆโดยทางรถไฟนั้น ทำให้ "ความคิด มาตรฐาน ค่านิยม รสนิยม" ของกรุงเทพฯและบริเวณอื่นๆระบาคเข้ามาในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนมากขึ้น การแพร่กระจายของข่าวสารจากแหล่งอื่นๆที่เข้ามายังบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนพร้อมกับทางรถไฟนั้น จะช่วยส่งเสริมให้การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนเป็นไปอย่างกระฉับกระเฉง

นอกจากการเดินทางของคนโดยขบวนรถไฟจะมีมากขึ้นแล้ว ทางรถไฟยังทำให้การใช้ทางของคนระหว่างทางรถไฟกับบริเวณที่อยู่นอกออกไปให้มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นด้วย ระบบเศรษฐกิจแบบเงินตราที่ขยายตัวนั้นไม่เพียงแต่ทำให้การแลกเปลี่ยนมีมากขึ้น แต่ทำให้การเดินทางของคนเพื่อไปประกอบอาชีพต่างๆ กว้างขวางขึ้นด้วย ในปี พ.ศ. 2444 ซึ่งเป็นเวลาเพียง 1 ปีภายหลังจากมีทางรถไฟสายนครราชสีมาที่ปรากฏว่า รายได้ที่สำคัญส่วนหนึ่งของค่าโดยสารรถไฟนั้นได้มาจาก "...พวกลาวที่กลับจากการทำไร่ทำนาใช้โดยสารรถไฟมากขึ้นกว่าปีก่อน"²

มีหลักฐานเป็นอันมากที่กล่าวถึงราษฎรคามหัวเมืองต่างๆ ในเขตลพบุรี อีสาน ตลอดจนหัวเมืองในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน ลงไปรับจ้างทำนาในบริเวณเขตชลประทาน โดยมี "นายช้อย" เป็นผู้ควบคุมนำลงไปเป็นกลุ่ม ตั้งแต่ 17 - 120 คน โดยมาขึ้นรถไฟที่นครราชสีมา³

สันนิษฐานเบาบางซึ่งส่งผลให้เกิดการขยายตัวของระบบเงินตรานั้นนับว่ามีผลกระทบต่อกันแค้นที่ราบสูงอยู่บ้างเหมือนกัน⁴ แต่เนื่องจากการคมนาคมที่ไม่สะดวก ทำให้การเดินทางของผู้คนเข้าไปยังมณฑลขึ้นในกระทำได้ลำบาก อีกประการหนึ่งก่อนที่กรุงเทพฯจะเข้า

¹ นิธิ เอียวศรีวงศ์, วัฒนธรรมกุ่มที่บัววรรณกรรมคันรัตนโกสินทร์, หน้า 126.

² หจช., กส. 1/182 เรื่อง กรมรถไฟส่งรายงานการเดินทางรถไฟของกรุงเทพฯ
ในระหว่างปี 120.

³ ทวีศิลป์ สืบวัฒนะ, "การเคลื่อนย้ายแรงงานอีสานเข้าสู่ส่วนกลาง...", : 56-65.

⁴ เรื่องเดียวกัน.

จัดการปกครองหัวเมืองต่างๆในภูมิภาคนั้น ภูมิภาคนี้มีศูนย์กลางของอำนาจหลายแห่ง เช่น เวียงจันทน์ นครจำปาศักดิ์ และนครราชสีมา¹ แต่ภายหลังจากการเข้าจัดการปกครอง โดยกรุงเทพฯแล้ว ทำให้ความเป็นศูนย์กลางแห่งอำนาจของนครราชสีมาชัดเจนขึ้น จากแรงกระตุ้น 2 ประการคือ ความต้องการเงินตราซึ่งมีมากขึ้นภายหลังเบาริ่งประการหนึ่ง และการขยายอำนาจทางการเมืองของกรุงเทพฯเข้าไปยังภูมิภาคนี้อีกประการหนึ่ง ทำให้เห็นนครราชสีมาเป็นศูนย์กลางการเดินทางของผู้คนระหว่างหัวเมืองลาวต่างๆกับมณฑลชั้นใน แต่อุปสรรคในเรื่องของการคมนาคมที่ไม่สะดวกจึงทำให้การเคลื่อนย้ายของผู้คนกระทำได้น้อย² เมื่อมีทางรถไฟสายนครราชสีมาแล้วทำให้การเคลื่อนย้ายของผู้คนลงไปยังมณฑลชั้นในกระทำได้ง่ายขึ้น กลุ่มคนที่เดินทางกันมากขึ้นภายหลังจากมีทางรถไฟอาจจำแนกออกได้เป็น 4 ประเภทคือ

1. พวกชายแรงงาน ซึ่งส่วนมากจะมาจากมณฑลอุดรและอีสาน ลงไปรับจ้างทำน้ายังมณฑลชั้นใน โดยจะลงมาเป็นกลุ่มๆมาขึ้นรถไฟที่นครราชสีมา มี "นายช้อย" เป็นหัวหน้าคุมลงไป พอสิ้นฤดูการทำนาแล้วแรงงานรับจ้างเหล่านี้ก็จะเดินทางกลับโดยรถไฟมาลงที่นครราชสีมาแล้วจึงเดินเท้ากลับภูมิลำเนาเดิม

2. พวกนายช้อยซึ่งเป็นพ่อค้าท้องถิ่น นายช้อยเหล่านี้ยังแยกเป็น นายช้อยโคกระบือ นายช้อยสุกร(นายช้อยหมู) และนายช้อยที่เป็นผู้ควบคุมแรงงานเข้าไปทำน้ายังมณฑลชั้นใน สำหรับนายช้อยโคกระบือนั้น ตอนลงไปยังมณฑลชั้นในจะต้องโคกระบือลงไปเป็นผู้ๆโดยไม่ขึ้นรถไฟ แต่ตอนกลับจะขึ้นรถไฟกลับแล้วมาลงที่นครราชสีมาหรือสถานีอื่นๆในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนเพื่อเดินทางกลับหมู่บ้านของตน ส่วนนายช้อยสุกรและนายช้อยที่ควบคุมแรงงานรับจ้างไปทำน้ายังมณฑลชั้นในนั้นจะใช้บริการรถไฟทั้งขาขึ้นและขาล่อง อย่างไรก็ตาม สำหรับนายช้อยสุกรนั้นเป็นไปได้อย่างมากที่จะสิ้นสุดการเดินทางอยู่เพียงนครราชสีมาโดยขายสุกรให้กับพ่อค้าส่งออกที่นครราชสีมาตนเอง แล้วพ่อค้าคนกลางซึ่งเป็นชาวจีนที่นครราชสีมาบางเป็นผู้นำสุกรเหล่านี้บรรทุกรถไฟไปขายต่อยังกรุงเทพฯ เพราะพ่อค้าสุกรที่นครราชสีมาจะคุ้นเคยกับตลาดที่กรุงเทพฯมากกว่า สำหรับนายช้อยที่เดินทางมาถึงเพียงนครราชสีมาแล้วกลับจะซื้อสินค้าสำเร็จรูปเอาที่นครราชสีมาตนเอง เพราะทางรถไฟไค่นำ

¹ เรื่องเดียวกัน.

² เรื่องเดียวกัน.

เอาสินค้าต่างๆบรรดามีอยู่กรุงเทพฯมาไว้ที่นครราชสีมาอย่างค้ำเค้น เช่น ผ้า ค้าย เข็ม ไม้ขีดไฟ ฯลฯ

3. พ่อค้าชาวจีนซึ่งติดต่อกับค้าขายอยู่เป็นประจำระหว่างนครราชสีมากับกรุงเทพฯ. กลุ่มชาวจีนเหล่านี้เห็นว่าขายตัวอย่างมากมายหลังจากมีทางรถไฟแล้ว ทำให้การค้าขายของขายตัว ชาวจีนเหล่านี้เป็นผู้มีบทบาทในการส่งเสริมการค้าขายตัวของเศรษฐกิจเพื่อการตลาด

4. การเดินทางของเจ้าหน้าที่รัฐบาลในการติดต่อราชการต่างๆ

จากงานวิจัยหลายชิ้นที่กล่าวถึงแรงงานในบริเวณที่ราบสูงของสยามที่ลงไปรับจ้างทำนาในมณฑลซันใน มักจะไม่กล่าวถึงแรงงานในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนมากนัก แต่เน้นหนักแรงงานของพวก "ลาว" ในมณฑลอุดรและอีสานเป็นส่วนใหญ่¹ แต่อย่างไรก็ตาม การเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นภายหลังจากมีทางรถไฟนั้น ผู้ที่ใช้เส้นทางมากที่สุดก็คือผู้คนที่อยู่ในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนนั่นเอง กรุงเทพฯมิได้เป็นสิ่งที่ "แปลก" สำหรับผู้คนที่อยู่ในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนอีกต่อไป

การเดินทางของผู้คนที่เพิ่มมากขึ้นอันเนื่องมาจากการคมนาคมที่สะดวกโดยทางรถไฟนั้น ไม่ว่าจะเป็นคนกลุ่มใดก็ตาม ล้วนส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจขึ้นในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนให้เป็นเศรษฐกิจเพื่อการค้ามากขึ้น การที่คนได้เคลื่อนย้ายไปมาติดต่อกับกรุงเทพฯมากขึ้นนี้ ทำให้ "ความคิด มาตรฐาน ค่านิยม รสนิยม" ของกรุงเทพฯ ระบายเข้ามาในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนอย่างชนิดที่หลักฐานที่หลงเหลืออยู่ไม่อาจจะให้ภาพที่สมบูรณ์จริงๆได้

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹งานของ ทวีศิลป์ สิววัฒน์, "การเคลื่อนย้ายแรงงานอีสาน...", ; สิวทรัพย์ โททยวัฒน์, วิวัฒนาการเศรษฐกิจชนบทในภาคกลาง...; และ ประมุข ทรัพย์สาร, "วิวัฒนาการเศรษฐกิจหมู่บ้านในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ...", เป็นต้น.

การขยายตัวทางด้านการค้า

1. การเพิ่มของปริมาณการแลกเปลี่ยน

ดังที่กล่าวไว้แล้วในตอนต้นว่า จากสภาพการคมนาคมที่ไม่สะดวกระหว่างบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนกับกรุงเทพฯ ซึ่งการขนถ่ายสินค้าจะต้องใช้โคค่างและการหาหนามเพื่อข้ามเทือกเขาที่สูงชันหลายแห่ง เป็นการลำบากไม่เฉพาะแต่การขนถ่ายสินค้าเท่านั้น แม้แต่การเดินทางของคนธรรมดาข้ามเทือกเขาคงพระยาไฟก็เป็นที่ล้าลือก้นนักหนาถึงความทุรกันดารของภูมิประเทศ นอกจากนี้ยังมีไข้ป่าซึ่งเป็นที่ครั่นคร้ามของคนเดินทาง จากสภาพของการคมนาคมดังกล่าวทำให้ปริมาณการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนกับกรุงเทพฯ มีจำกัด แต่ภายหลังจากมีทางรถไฟสายนครราชสีมาในปีพ.ศ. 2443 แล้ว การขนส่งสินค้าโดยขบวนรถไฟที่สะดวกและรวดเร็วขึ้น ทำให้ปริมาณสินค้าที่มีการแลกเปลี่ยนกันเพิ่มมากขึ้นอย่างชัดเจน

ตารางที่ 8 น้ำหนักสินค้าที่ได้รับและส่งออกจากบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนโดยขบวนรถไฟ

พ.ศ. 2444-2461 (ตัน)

	พ.ศ. 2444	พ.ศ. 2445	พ.ศ. 2446	พ.ศ. 2448	พ.ศ. 2461
ส่งออก	18,873	28,983	27,994	28,580	73,927
รับ	3,692	4,275	5,548	9,075	17,372

ที่มา: หจช., กส. 1/82 เรื่อง กรมรถไฟส่งรายงานการเดินรถไฟของกรุงสยาม ในระหว่างปี 120; หจช., ร.5 ยธ. 5.6/47 รายงานกองจัดการครั้งที่ 6 กล่าวด้วยการเดินรถไฟหลวง(สายนครราชสีมาแลลพบุรี)ประจำปี 121; หจช., ร.5 ยธ. 5.6/48 รายงานกองจัดการครั้งที่ 7 กล่าวด้วยการเดินรถไฟหลวง... ประจำปี 122; หจช., ร.5 ยธ. 5.1/52 รายงานกองจัดการครั้งที่ 9 กล่าวด้วยการเดินรถไฟหลวงในกรุงสยามประจำปี 124; หจช., ร.6 คค. 5/20 รายงานประจำปี ฉบับที่ 22 ว่าด้วยกิจการงานของกรมรถไฟหลวงประจำปีพุทธศักราช 2461.

น้ำหนักของสินค้าตามตารางที่ 8 นั้นยังมีโดยรวมจำนวนสัตว์มีชีวิตโดยเฉพาะอย่างยิ่งสุกรซึ่งส่งออกจากบริเวณลุ่มน้ำมูลโดยขบวนรถไฟเป็นจำนวนมาก เพราะสัตว์มีชีวิตเหล่านี้จะนับจำนวนเป็นตัวมิไค้นับเป็นตันเหมือนอย่างสินค้าประเภทอื่นๆ

ประเภทของสินค้าที่บรรทุกออกไปจากบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนนั้นส่วนมากจะเป็นผลิตผลทางการเกษตร ผลิตผลจากป่าและของป่า เช่น ข้าวเปลือก ไม้ ถ่านไม้ หนัง เขา ใหม เป็นต้น (ดูในภาคผนวก) ดังนั้นจากตารางที่ 8 จะเห็นได้ว่าปริมาณน้ำหนักสินค้าที่ส่งออกไปจะมีปริมาณมากกว่าน้ำหนักของสินค้าที่ได้รับตามสถานีต่างๆ ในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน ทั้งนี้เพราะสินค้าส่งออกส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าที่กินระหว่างบรรทุกมากแต่มีมูลค่าน้อย เช่น ข้าวเปลือก ไม้ เป็นต้น ส่วนสินค้าเข้ามาจะเป็นสินค้าสำเร็จรูปที่ส่งเข้ามาในรูปของหีบห่อ แม้ว่าจะมีปริมาณน้ำหนักน้อยแต่ก็มีมูลค่ามาก

ปริมาณของสินค้าที่แลกเปลี่ยนระหว่างลุ่มน้ำมูลตอนบนกับกรุงเทพฯ ที่เพิ่มขึ้นนี้ จะส่งผลกระทบซึ่งกันและกันกับการเปลี่ยนแปลงการผลิตให้เป็นการผลิตเพื่อการค้ามากขึ้นของราษฎรและการซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคที่มาจากกรุงเทพฯ ราษฎรจะสามารถซื้อหาสินค้าสำเร็จรูปที่เข้ามาด้วยรถไฟได้ก็ต่อเมื่อเขาสามารถที่จะเปลี่ยนผลผลิตส่วนเกินของเขาให้เป็นเงินตราที่มากพอต่อสินค้าเหล่านั้น รถไฟก็นำเอาผลผลิตสินค้าการเกษตรเข้ามาใกล้กับบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนมากขึ้น และรถไฟก็นำเอาบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของตลาดสินค้าสำเร็จรูปจากโรงงานอุตสาหกรรมของต่างประเทศด้วย อย่างไรก็ตามสินค้าต่างๆ ที่ส่งออกไปจากบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนและสินค้าที่นำเข้ามาในบริเวณนี้ มิได้จำกัดด้วยขบวนรถไฟเพียงอย่างเดียว การ कुछ ขยับเอาสินค้าไปนั้นได้กระทำต่อหัวเมืองลาวอื่นๆ ที่อยู่นอกออกไปด้วย และสินค้าสำเร็จรูปที่มากับรถไฟก็แพร่หลายออกไปยังหัวเมืองเหล่านั้นด้วย จะขอยกตัวอย่างลักษณะดังกล่าวที่หัวเมืองต่างๆ ของมณฑลร้อยเอ็ดในปี พ.ศ. 2455

การเลี้ยงไหม... จึงรับเส้นไหมไปจำหน่ายที่มณฑลนครราชสีมาบ้างราคาหาละ 28 บาท ถึง 420 บาท... การเลี้ยงสุกร... สุกรที่จะนำไปขายมณฑลนครราชสีมาคิดเป็นน้ำหนักหาละหนึ่งราคา 23 บาทถึง 25 บาท นับว่าเป็นสินค้าอันดีอีกอย่างหนึ่ง... ก็มีสินค้าอยู่อีกอย่างหนึ่งคือ หนัง เขา โคนกระบือ ครั่งดิบ พอกำในมณฑลร้อยเอ็ดได้นำลงไปขายที่มณฑลนครราชสีมาหาละราคา... ไรฝ้ายที่มณฑลร้อยเอ็ดเวลานี้ ราษฎรหาโคลงมือเพาะปลูกคงแตกอนไม่ เพราะหากพอกำเงินได้นำมาขายกลางทะเลไปจำหน่ายราษฎรได้พากันซื้อค้ายมาห่อโดยเห็นว่าราคาที่ไปซื้อมาห่อเหล่านั้นเป็นสะดวกดีกว่าจะเพาะ

ปลูกฝ้ายมาขึ้นเป็นค้าย¹

อย่างไรก็ตาม ปริมาณของการค้าขายแลกเปลี่ยนที่เพิ่มมากขึ้นอันเนื่องมาจากรถไฟนั้นย่อมจะมีหนาแน่นมากในบริเวณที่อยู่ใกล้กับทางรถไฟมากกว่าบริเวณหัวเมืองลาวอื่นๆ ในมณฑลอุดรและอีสาน "เมื่อหันตัวลิสต์ขึ้นไปเห็นได้ความมีความเจริญขึ้นมาก ค้ายว่ามี การเจริญค้ายสินค้าส่งไปมาในระหว่างตำบลเหล่านี้กับกรุงเทพฯ เสมอๆ"²

2. การขยายตัวของอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการค้า

จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างลุ่มน้ำมูลตอนบนกับกรุงเทพฯ และหัวเมืองลาวอื่นๆ กับบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนนั้น ทำให้ปริมาณของคนที่เข้ามาทำงานที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนสินค้าเหล่านี้มีจำนวนเพิ่มขึ้นค้าย บุคคลสำคัญที่ทำหน้าที่ในการแลกเปลี่ยนสินค้าเหล่านี้ได้แก่ชาวจีน และรวมทั้งราษฎรอื่นๆ ก็เข้ามาเกี่ยวข้องกับอาชีพอย่างใหม่นี้ค้าย

ชาวจีนได้เข้ามาในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนมากขึ้นภายหลังสนธิสัญญาเบาริงในปี พ.ศ. 2398³ ชาวจีนเหล่านี้เข้ามาประกอบอาชีพค้าขายโดยรับซื้อสินค้าของป่าต่างๆ ของท้องถิ่นนำลงไปยังกรุงเทเพฯ และนำเอาสินค้าสำเร็จรูปจากกรุงเทพฯ เข้ามาจำหน่ายยังหัวเมืองต่างๆ ในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน จากรายงานการผูกบี่เงินในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนและบันทึกของเจมส์ แมคคาร์ธีย์ ในปี พ.ศ. 2427 กล่าวเอาไว้ตรงกันว่า มีชาวจีนอยู่บริเวณนี้ประมาณ 1,000 คน ชาวจีนเหล่านี้ส่วนใหญ่จะอยู่ในตัวเมืองนครราชสีมาและเมืองค้าขายรอบนอกออกไป โดยทำหน้าที่เป็นคนกลางในการค้าขายแลกเปลี่ยนระหว่างกรุงเทพฯ กับบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนและหัวเมืองรอบนอก ชาวจีนเหล่านี้มีความชำนาญในการประกอบอาชีพค้าขาย และมีความพร้อมที่จะเข้าทำหน้าที่นี้ยิ่งขึ้นเมื่อทางรถไฟมาถึง⁴

¹ หจข., ร.5 ม.20/4 รายงานราชการมณฑลร้อยเอ็ด วันที่ 25 สิงหาคม ร.ศ. 131.

² หจข., ร.5 ยธ.9/106 เรื่องจะคักทางช่องตะโก วันที่ 16 มีนาคม ร.ศ. 126.

³ กรมศิลปากร, รวมเรื่องเมืองนครราชสีมา, หน้า 21.

⁴ หจข., ร.5 ม.46/6 เรื่องรายงานจัดการการค้าก่อสร้างมณฑลนครราชสีมา กรมหมื่นดำรงราชานุภาพ กราบหม่อมหมื่นสมมตอมรพันธ์ วันที่ 15 มกราคม ร.ศ. 119.

ตารางที่ 9 จำนวนประชากรในภูมิภาคที่ราบสูงโคราช แยกตามเชื้อชาติ พ.ศ.2462

มณฑล	ไทย	จีน	อินเดียน	พม่า	กัมพูชา	ญี่ปุ่น	ชาวผิวขาว	รวม
นครราชสีมา	573,473	4,175	71	55	13,306	2	2	591,084
อุบลราชธานี	917,675	882	6	5	57,893	-	17	976,478
ร้อยเอ็ด	695,264	515	22	212	1,554	-	-	697,567
อุทธร	826,083	654	10	218	8	-	15	826,988

ที่มา: S.Y.B. vol.8, p. 26.

ตั้งแต่นั้นมาแล้วในตอนต้นว่าชาวจีนที่อพยพเข้ามาอยู่ในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนนั้น มิได้เข้ามาเพื่อประกอบอาชีพการเกษตรเพื่อเลี้ยงตัวเอง แต่เข้ามาประกอบอาชีพที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจการค้า จากตารางที่ 9 จะเห็นได้ว่าสัดส่วนระหว่างประชากรทั้งหมดกับชาวจีนในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน (มณฑลนครราชสีมา) กับหัวเมืองลุ่มน้ำอื่นนั้นแตกต่างกันอย่างชัดเจน ซึ่งให้เห็นถึงการขยายตัวของปริมาณพ่อค้าคนกลาง ซึ่งเกิดขึ้นพร้อมๆกับการเติบโตของเศรษฐกิจแบบการค้าในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน ชาวจีนเหล่านี้ส่วนมากจะปักหลักอยู่ที่หัวเมืองใหญ่ที่เป็นศูนย์กลางทางการค้า และกระจายออกไปตามศูนย์การค้าย่อยต่างๆในหัวเมืองที่อยู่นอกออกไป นครราชสีมา นับว่าเป็นศูนย์กลางของธุรกิจการค้านานาชาติ และก็เป็นแหล่งชาวจีนที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเช่นกัน ภายหลังจากทางรถไฟสายนครราชสีมาได้เปิดเดินรถในปี พ.ศ.2443 มีชาวจีนอพยพเข้ามาทำธุรกิจการค้าในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนกันมากขึ้น ชาวจีนเหล่านี้มีความพร้อมทั้งในด้านเงินทุน ความชำนาญในการค้า ตลอดจนความใกล้ชิดกับชนชั้นปกครองที่มีมาแต่เดิม การเข้าจัดการปกครองโดยกรุงเทพฯ ที่กระทำต่อบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนก็ได้รับความร่วมมืออย่างดีจากชาวจีนที่อยู่ในบริเวณนี้

การขยายตัวทางด้านการค้านี้ นอกจากจะทำให้ปริมาณพ่อค้าชาวจีนที่เข้ามาทำหน้าที่เป็นคนกลางในการแลกเปลี่ยนสินค้าเพิ่มขึ้นแล้ว ยังมีราษฎรอีกจำนวนไม่น้อยที่เข้ามาหัวพันกับธุรกิจการค้าด้วย ราษฎรเหล่านี้บางครั้งก็จะเป็นผู้ขายแรงงานให้กับชาวจีนในธุรกิจการค้าต่างๆ

ธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างนครราชสีมากับหัวเมืองที่อยู่รอบนอกออกไป นับว่าเป็นธุรกิจที่สำคัญอย่างหนึ่งที่นำเอาแรงงานของราษฎรในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย เนื่องจากเส้นทางคมนาคมในภูมิภาคที่เชื่อมต่อกับทางรถไฟที่สำคัญคือทางเกวียน ซึ่งนับได้ว่าเป็นทางหลวงของแผ่นดินในสมัยนั้น จึงทำให้อาชีพรับจ้างขนส่งสินค้าของราษฎรผู้ที่มีเกวียนเทียมโคคึกคักขึ้นมา ปรากฏว่าหลังจากมีทางรถไฟสายนครราชสีมาแล้ว ราษฎรบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนเมื่อว่างจากการทำนาได้นำเอาเกวียนและโคออกรับจ้างขนส่งสินค้าระหว่างนครราชสีมากับหัวเมืองรอบนอก รวมทั้งหัวเมืองที่อยู่ไกลออกไปในเขตลพบุรีและอีสานด้วย ซึ่งนับว่าเป็นอาชีพสำคัญที่ทำรายได้ให้กับราษฎรแถบนี้

จากรายงานการประกอบอาชีพของราษฎรอำเภอกวางตุ้งในปี พ.ศ. 2449 กล่าวถึงการหาเลี้ยงชีพของราษฎรอำเภอนี้ว่า "...ประกอบการทำงานอย่าง 1 ทำไร่อย่าง 1 หาขี้เถ้าอย่าง 1 ทำเกลืออย่าง 1 เลี้ยงสุกรขายอย่าง 1 ที่มีเกวียนก็รับจ้างขนส่งสินค้าด้วยอีกอย่าง 1"¹ และจากรายงานของแพทย์สัตว์ที่ออกไปฉีดยาและระงับโรคระบาดสัตว์ตามท้องที่ต่างๆ ในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนนั้น มีเป็นจำนวนมากที่กล่าวถึงสาเหตุการระบาดของโรคว่า "พวกราษฎรในตำบลนั้นนำโครับจ้างเชิฐเกวียนบรรทุกของไปค้าขายทางมณฑลร้อยเอ็ด มณฑลอุดร เมื่อกลับมาแล้วสัตว์ก็ล้มเจ็บ"² และ "โรคนี้ได้เกิดมาจากตำบลท่าวาง อำเภอกระโทก เชื้อโรคติดตามมากับโคเกวียนพวกพ่อค้าเดินทางผ่านมาหยุดพัก"³

สำหรับอัตราค่าจ้างเกวียนในการขนส่งสินค้านี้ไม่มีหลักฐานกล่าวไว้ แต่อาจจะประเมินได้จากค่าจ้างเกวียนที่ทางราชการจ้างเป็นพาหนะเดินทาง ตามบัญชีที่แพทย์สัตว์เบิกค่าพาหนะเดินทางไปฉีดยาป้องกันโรคระบาดสัตว์ในท้องที่อำเภอนนทบุรี ในปี พ.ศ. 2465 "...ไปกลับ 5 วัน คิดเล่มละ 2 บาทต่อวัน ไปมา 5 วัน"

¹ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระดำรงราชานุภาพ, เรื่องเที่ยวที่ต่างๆ ภาคที่ 4 ว่าด้วยเที่ยวมณฑลนครราชสีมา มณฑลอุดร และมณฑลร้อยเอ็ด (พระนคร: โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร, 2466), หน้า 3-4. (มหาอำมาตย์ตรี พระธรรมสารเนตรวิเศษภักดี พิมพ์ในงานปลงศพสนองคุณ หม่อมชวา บุนนาค ผู้มารดา เมื่อปี พ.ศ. 2466)

² หจช., กส. 13/1698 สัตว์เป็นโรคจังหวัดนครราชสีมา พ.ศ. 2465 สมุหเทศาภิบาลรายงานเสนาบดีกระทรวงเกษตรราธิการ วันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2465.

³ เรื่องเดียวกัน.

ค่าโดยสารเกวียนเล่มละ 10 บาท 2 เล่มเป็นเงิน 20 บาท"¹ ซึ่งการเบิกจ่ายเงินค่าพาหนะดังกล่าวคงจะใช้ตราเดียวกับค่าขนส่งโดยเกวียนเทียมโคที่จ้างกันในขณะนั้น และอาชีพรับจ้างขนส่งนี้คงจะทำรายได้ให้กับราษฎรแถบนี้พอสมควรทีเดียว

การใช้เกวียนรับจ้างขนส่งสินค้าดังกล่าวจะกระทำในฤดูที่ว่างจากการทำนา เพราะอาชีพรับจ้างขนส่งสินค้าโดยเกวียนนั้นเป็นอาชีพที่เสริมเข้ามาเท่านั้นส่วนอาชีพหลักของประชาชนในบริเวณนี้คือการทำนา และอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การขนส่งในหน้าแล้งมีปริมาณมากก็คือ การคมนาคมสะดวกไม่มีน้ำขัง การข้ามห้วยและลำคลองกระทำได้ง่าย ประกอบกับเส้นทางเกวียนบางแห่งต้องผ่านทุ่งนา ซึ่งในฤดูแล้งเส้นทางเหล่านี้จะใช้ในการขนส่งลำบาก บางทีต้องเดินทางอ้อม

อาชีพในธุรกิจการขนส่งนั้นนอกจากการใช้เกวียนและโครับจ้างขนส่งแล้ว ยังมีราษฎรอีกส่วนหนึ่งขายแรงงานในการขนส่งสินค้าขึ้นลงตามแหล่งที่มีการซื้อขายสินค้า เช่น การขนส่งสินค้าระหว่างนครราชสีมากับอุบลราชธานีในหน้าน้ำจะใช้การขนส่งทางเรือในลำน้ำมูลได้ในปีหนึ่งประมาณ 2 เดือน การขนส่งทางเรือโดยเส้นทางนี้นับว่าลืดยากตลอด 2 เดือนที่สามารถเดินเรือได้

...เมื่อข้าพเจ้าพระพุทธเจ้ากลับมาถึงท่าช้างใต้ตรวจบัญชีเรือห้อยค้ำจอดอยู่ในลำน้ำมูลประมาณ 40 ลำ การจ้างเรือมาแถมเพื่อลือค่าแถมบรรทุกสินค้ามาเมืองนครราชสีมา พร้อมด้วยลูกจ้างหิ้วไปมาเจ้าของสินค้าต้องเสียเงินค่าจ้างเที่ยวหนึ่ง 320 บาท และระยะเวลาในมาห้อยที่ท่าช้างเพียง 8 วัน ถ้าเกินกว่านั้นไปต้องคิดค่าลูกจ้างวันหนึ่งคนละ 21 อัฐ 10 เบี้ย ตามรายวัน ลูกจ้างในเรือนี้ลำหนึ่งไม่ต่ำกว่า 8 คน คิดด้วยเกล้าขวาต่อไปสินค้าในมณฑลลือค่าแถมจะมาทางเรือ มณฑลอุดรจะมาทางเกวียน ส่งมาขายมณฑลนครราชสีมาเจริญมากขึ้น โดยที่จะมีรถไฟสายนครราชสีมาไปถึงท่าช้าง นับว่ามณฑลนครราชสีมาเป็นห้วงกลางคอยรับสินค้ามณฑลลือค่าแถมและมณฑลอุดรทวีมากขึ้นอีกหลายส่วน²

¹ หจข., กส.13/1698 เรื่อง สัตว์เป็นโรคจังหวัดนครราชสีมา พ.ศ.2465 ผู้ช่วยเกษตรมณฑลนครราชสีมา เรียนผู้อำนวยการกองผสมพันธุ์สัตว์ กระทรวงเกษตรธิการ วันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2465.

² หจข., ร.5 ม.2.14/6 รายงานมณฑลนครราชสีมา วันที่ 1 กันยายน ร.ศ.

จากการขยายตัวทางการค้าในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนภายหลังจากมีทางรถไฟสาย กรุงเทพฯ - นครราชสีมา ได้ดึงเอาผู้คนจำนวนหนึ่งให้เข้ามาประกอบอาชีพที่เกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนสินค้า ทั้งเข้ามาเต็มตัวและเข้ามาเป็นบางส่วน หอการค้าภายหลังจากมีทางรถไฟ นอกจากจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นแล้ว ประเภทของธุรกิจการค้าที่พ่อค้าเหล่านั้นประกอบการกันก็มีมากประเภทขึ้น รวมทั้งขนาดของธุรกิจต่างๆก็เติบโตขึ้นกว่าเดิมด้วย การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวได้ดึงเอาราษฎรซึ่งเมื่อก่อนยังไม่ค่อยจะคุ้นเคยกับเงินตรามากนักให้เข้ามาร่วมวงในระบบเศรษฐกิจแบบใหม่นี้ด้วยทั้งโดยตรงและโดยอ้อม

3. การขยายตัวของเมืองและชุมชนการค้า

การขยายตัวทางการค้าในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนได้ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองการค้าแบบใหม่โดยมีนครราชสีมาเป็นศูนย์กลาง และมีเมืองการค้าย่อยๆที่แตกแขนงออกไปจากนครราชสีมาตามแหล่งซึ่งเป็นชุมทางการค้าที่สำคัญ เมืองการค้าแบบใหม่จะเป็นตลาดสำหรับกระจายสินค้าอุปโภคบริโภคที่มากับรถไฟให้กระจายไปยังหัวเมืองต่างๆที่อยู่รอบนอก และยังเป็นตลาดสำหรับรวบรวมสินค้าท้องถิ่นจากหัวเมืองต่างๆเหล่านั้นเพื่อขึ้นรถไฟและส่งออกไปยังกรุงเทพฯ

3.1 นครราชสีมา : ศูนย์กลางแห่งการพาณิชย์

นอกจากจะเป็นศูนย์กลางแห่งอำนาจทางการเมืองของกรุงเทพฯ เพื่อเข้าจัดการปกครองหัวเมืองอื่นๆในภูมิภาคเดียวกันแล้ว นครราชสีมายังเป็นศูนย์กลางทางการค้าของภูมิภาคอีกด้วย แมื่อก่อนจะมีทางรถไฟสายนครราชสีมา เส้นทางการค้าระหว่างหัวเมืองต่างๆในภูมิภาคนี้กับกรุงเทพฯก็กระทำผ่านเมืองนครราชสีมาเป็นส่วนใหญ่ แต่ก็มีการค้าต่อเส้นทางอื่นอยู่บ้าง เช่น บริเวณลุ่มน้ำมูลตอนกลางอาจจะติดต่อผ่านเข้าไปในดินแดนเขมรหรือหัวเมืองแถบอีสานตอนเหนือก็อาจจะติดต่อค้าขายกับทางภาคเหนือโดยผ่านแม่น้ำโขงซึ่งได้เคยกล่าวไว้แล้วในตอนต้น แต่ภายหลังจากมีทางรถไฟสายนครราชสีมาแล้วการค้าต่อทางการค้าจะกระทำผ่านเมืองนครราชสีมาทั้งสิ้น และรัฐบาลเองก็มุ่งผลประโยชน์ในทางเศรษฐกิจที่จะผูกขาดการค้าต่อค้าขายให้กระทำที่นครราชสีมาเพียงแห่งเดียว¹ ทางรถไฟ

¹ หจช., ร.6 ม.1/7 ความเห็นข่าวการสินค้าในมณฑลนครราชสีมา แลเรื่อง จะทำรถไฟไปในมณฑลอีสาน วันที่ 30 มีนาคม ร.ศ.129.

ได้ทำให้เมืองนครราชสีมากลายเป็นศูนย์กลางทางการค้าของภูมิภาคอย่างสมบูรณ์ เป็นทั้งตลาดของสินค้าสำเร็จรูปจากกรุงเทพฯ เพื่อส่งต่อไปยังหัวเมืองรอบนอกต่อไป และเป็นทั้งตลาดที่จะรวบรวมสินค้าท้องถิ่นจากหัวเมืองต่างๆทั้งในบริเวณลุ่มน้ำมูลคานบนและหัวเมืองที่อยู่ไกลออกไปในมณฑลอุดรและอีสาน เพื่อส่งต่อไปยังกรุงเทพฯโดยขบวนรถไฟ

เมืองนครราชสีมาเป็นธรรมดาที่ได้เจริญขึ้นแล้วทั้ง 2 อย่าง คือสินค้าและเป็นเมืองที่สำคัญ... สะพานรถไฟตั้งอยู่ไกลจากหัวเมืองประมาณ 50 เส้น พวกพ่อค้าคนข้างจะมีความลำบากในการขนส่งสินค้าบรรทุกรถไฟไปแลมา ต้องการที่จะให้มีเครื่องสำหรับบรรทุกที่หนักและสะดวกกว่าเกวียนที่ใช้อยู่ทุกวันนี้ ข้าพระพุทธเจ้าสืบส่วนได้ความว่ามีสินค้าบรรทุกรถไฟประมาณ 100 เล่มเกวียนหรือมากกว่าบางทุกๆวัน มีผู้โดยสารไปมาที่สะพานประมาณวันละ 167 คน ถ้ามีรถรางเดินแต่เมืองมาสะพานโต ก็จะเป็นประโยชน์อันดี... ทั้งจะเป็นกำไรอันงามแก่เจ้าของผู้ทำรถรางด้วย...¹

เมืองนครราชสีมาเป็นที่รับส่งสินค้าในระหว่างกรุงเทพฯกับหัวเมืองในมณฑลอุดรและอีสานตลอดถึงลำแม่น้ำโขง เมืองนครราชสีมาเป็นตลาดสำคัญในการค้าขายเมืองหนึ่งแต่เพราะเมื่อเดิมทางไปมาลำบากจึงกระปรกกระเบียดอยู่ ครั้นมีรถไฟเดินสะดวกแก่การขนส่งสินค้าแล้ว เมืองนครราชสีมาจึงเจริญขึ้นโดยรวดเร็วและยังจะเจริญยิ่งขึ้นไปอีกไม่ใช่น้อย เพียงในเวลาไม่กี่ปีสินค้าของก็มีราคาแพงกว่าแต่ก่อนหลายเท่า ที่ซึ่งวางเปล่าอยู่แต่ก่อนมีผู้ไปตั้งบ้านเรือนประกอบการค้าขายขึ้นเสมอ...²

ทางรถไฟทำให้หัวเมืองนครราชสีมาขยายตัวขึ้นเป็นเมืองค้าขาย มีสินค้านานาชนิดที่มากับรถไฟวางขายอย่างดาษดื่นในบริเวณหัวเมืองนครราชสีมา มีหลักฐานเป็นอันมากที่กล่าวถึงการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจอันเนื่องด้วยการมีทางรถไฟสายนครราชสีมา กรมพระยาดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยจึงได้ไปตรวจราชการมณฑลนครราชสีมาในปี พ.ศ. 2445 ซึ่งเป็นระยะเวลาเพียง 2 ปีภายหลังจากมีทางรถไฟ ก็ได้กล่าวถึง "การที่ได้แปลกเปลี่ยนในโคราชตั้งแต่มีรถไฟ" เอาไว้ว่า

¹ หจข., ร.5 ขธ.9/106 เรื่องจะตัดทางช่องตะโก วันที่ 16 มีนาคม ร.ศ.

² หจข., ร.5 ม.2.14/16 รายงานมณฑลนครราชสีมา พระยาจำเริญบดินทร์ กราบทูลพระเจ้าน้องยาเธอกรมหลวงดำรงราชานุภาพ วันที่ 29 พฤษภาคม ร.ศ. 127.

1. หอคำนพทลิวสาฬ อูทร ไม่รับซื้อดินทำจากหอคำนโคราชตั้งแต่ก่อน ลงไปซื้อเสียเองที่กรุงเทพฯ
2. สินค้าลง เข้าเปลือก สุกกร ยาง ส้ม มะขามป้อม มะขามฝัก(เพราะคนเมืองนี้ไม่กิน) มะเกลือ ส้ม อ้อย เนืงโค ไม่เส้าเรือน ไม้ไผ่
3. สินค้าขึ้นของกรุงเทพฯ ขึ้นหมดทุกอย่าง มีน้ำแข็งเป็นที่สุด
4. ปลาข้าง ปลากรวย คนโคราชไปบรรทุกเกี่ยวจนมากราวละกว่า 50-60 เล่ม มาแต่พระตะบองแล้วบรรทุกรถไฟลงไปยังกรุงเทพฯ
5. คนโคราชกินเกลือทะเล แต่คนบ้านนอกยังกินเกลือสินเทา¹ แต่ก่อนใช้ยาเพชรบูรณ์ แลหนองคาย เตี้ยวนี่ใช้ยาเกาะกร่าง หนามพลุ ขุนแดง ยาจิก มาแต่กรุงเทพฯ แต่ก่อนใช้ปลาร้าทิมาย เตี้ยวนี่ใช้ปลาร้ากรุงเทพฯ
6. โรงเรียนหญิงสะสีมาก มีโรงเรียนลูกขึ้นใหม่มาก ทั้งในเมืองแลนอกเมือง เกือบตลอดถึงสะเตชั่น มีโรงเรียนจ้างทำอิฐ ทำกระเบื้อง
7. ราคาที่ดินแรงขึ้น ที่ริมถนนห้องตลาดราคาถึงวาละ 6 บาท 7 บาท
8. บ้านข้างทางรถไฟ ลาดบัวขาว สีทิว บ้านช่องก็มากขึ้น แต่ไม่เหมือนที่บ้านสูงเนิน มีตลาดแลโรงเรียนขึ้นขึ้นมาก¹

ขณะที่เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยไปตรวจการนั้นเป็นระยะเวลาเพียง 2 ปีภายหลังจากมีทางรถไฟ การเปลี่ยนแปลงในเมืองนครราชสีมาก็นับว่ามากทีเดียว การแข่งขันกันระหว่างสินค้าของท้องถิ่นและสินค้าจากรถไฟในสินค้าประเภทเดียวกันคงจะเป็นไปอย่างน่าตื่นตะลึง และคงจะมีสินค้าของท้องถิ่นเป็นจำนวนไม่น้อยที่ต้องสูญเสียตลาดที่ตัวเองเป็นเจ้าของตลอดกาลมาแล้ว เพราะแต่แต่"ปลาร้าทิมาย" ที่ขึ้นชื่อในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนก็ยังคงหลีกเลี่ยงให้กับ"ปลาร้ากรุงเทพฯ"

อัตราการเติบโตของเมืองนครราชสีมาทำทางว่าจะไปได้ไกลในอนาคต เพราะในอีก 4 ปีต่อมาคือ พ.ศ.2449 กรมพระยาดำรงราชานุภาพซึ่งได้ไปเห็นนครราชสีมาอีกครั้ง ถึงกับคิดจะเอาเมืองนครราชสีมาสู้กับเมืองสงขลา "...การโรงเรียนและการค้าขายเจริญขึ้นมาก...การโยธาในเวลานี้ต้องการเรื่องแต่งถนนและซันน้ำที่ในเมือง ซึ่งเป็นของทำไฉงง่าย ๆ ถ้าทำสำเร็จเมืองนครราชสีมาแทบสู้เมืองสงขลาได้ในไม่ช้านัก เพราะการ

¹ หจพ., ร.5 ม.2.14/17 กรมหลวงดำรงราชานุภาพไปตรวจการมณฑลนครราชสีมา และมณฑลอุดรอีสาน วันที่ 21 มกราคม ร.ศ.121.

ค้าขายกำลังเจริญ"¹

สถานการณ์ค้าขายภายในตัวเมืองนครราชสีมาภายหลังเปิดเจริญรถไฟแล้วนั้นแม้ว่า
 ดึกดึกมากที่สุดก็เขียว ทั้งธุรกิจขนาดใหญ่และการค้าขายขนาดเล็กย่อย ชนวนเกวียนพ่อค้าจากหัวเมือง
 ที่อยู่รอบนอกออกไป เข้ามารื้อสินค้าและขายสินค้าในมืออยู่อย่างสม่ำเสมอ "ไปทางถนนบ้านจีน
 พ่อค้า ถึงดึกเงินอีกและหักมาลงชอชูลินค้า ภูยางกะดังกะดิว ภูผาหางกระรอก ภูไม้กฤษณา
 ..."² "...ไปเที่ยวชมสถานที่ต่างๆก็ท่องตลาด...ชมว่าใหญ่โตมาก...กับมองซิเออร์
 ใต้ถุนรูป...แม่ค้าขายไก่เข้ามาในเมือง 1 หมู่ เกวียนพ่อค้า 1 หมู่"³

ทางรถไฟนอกจากจะนำเอาสินค้าอันมีนานาชนิดทั้งที่เคยเป็นสินค้าอยู่เดิมและที่
 ไม่เคยส่งออกมาก่อนลงไปยังกรุงเขตนแล้ว ทางรถไฟยังได้นำเอาสินค้าใหม่ๆทั้งประเภทที่
 จำเป็นและประเภทฟุ่มเฟือย ทั้งที่เคยมีขายอยู่บ้างแล้วก่อนมีทางรถไฟและทั้งที่เป็นสินค้าแปลก
 ใหม่เข้ามาเสนอขายให้กันในบริเวณชุมชนลุ่มน้ำลพบุรี แต่ที่แน่นอนก็คือประเภทของสินค้าเหล่านี้
 มีหลากหลาย และมีจำนวนที่มากหน่อที่ผู้มีเงินตราในเมืองจะสามารถจับจ่ายซื้อหาได้อย่างไม่อัน

รถไฟมีอิทธิพลที่เห็นได้อย่างเด่นชัด ผลที่เห็นได้ประการแรกคือการใช้ถังกะสีสูงหลังคา
 เรือน ซึ่งปรากฏว่า ก่อนนี้มีบ้านมุงหลังคาทวยสังกะสีมากมาย เมื่อก่อนโน้นบ้านเรือน
 จะมุงด้วยจากหรือแฝกเท่านั้น... ส่วนในร้านขายของซึ่งเจ้าของเป็นคนจีนนั้นจะมีสินค้า
 จากยุโรปวางขายเกลื่อน ตัวอย่างเช่น ผ้า นามันผัก เครื่องดื่มต่างๆ อีกทั้ง
 เครื่องใช้สัรรอยภายในครัวเรือนเป็นต้น เมื่อก่อนโน้นสินค้าเหล่านี้ราคาแพงมาก
 เฉพาะคนชั้นสูงฐานะดีเท่านั้นที่จะสุราหากลาซื้อใช้ แต่ตอนนี้สินค้าประเภทนี้มิว่างขาย
 มากมาย ซึ่งยืนยันว่าชาวบ้านธรรมดาจะเอื้อซื้อสินค้าเหล่านี้ใช้ได้ เนื่องจากราคา
 ถูกลง ยกตัวอย่างเช่นเบียร์เป็นต้น สมัยเมื่อยังไม่มมีทางรถไฟ ความหัวเมืองห่างจาก
 กรุงเทพฯเล็กน้อยเข้าไปนั้น ปรากฏว่าเบียร์ขวดหนึ่งราคาแพงมาก ขนาดชาวยุโรปที่มี
 ฐานะดียังซื้อมากไม่ค่อยกล้าซื้อ หอนั้นเบียร์ขวดหนึ่งราคาเพียง 3 สลึงเท่านั้น หรือ
 ไม่ก็น้ำดื่มขี้ เมื่อก่อนราคาบิลละ 8 บาท ตอนนี้ราคา 3 บาท...⁴

¹ หจช., ร.5 ม.2.14/17 กรมหลวงดำรงราชานุภาพไปตรวจการมณฑลนครราชสีมา และมณฑลอุดรอีสาน วันที่ 19 ธันวาคม ร.ศ.125.

² หจช., ร.5 ม.2.14/16 รายงานมณฑลนครราชสีมา พระยาอภัยแห่งสงคราม
 กราบหมูลกรมหลวงดำรงราชานุภาพ วันที่ 28 กรกฎาคม ร.ศ.122.

³ เรื่องเดียวกัน, วันที่ 28 พฤศจิกายน ร.ศ.122.

⁴ เจลแมนส์ ไวลเลอร์, "คนเยอรมันกับทางรถไฟสายแรกๆในเมืองไทย" ใน เยอรมัน
 มองไทย, เกลาส์ เวงส์ และ เกลาส์ โรสเซ็นเบิร์ก (รวบรวม) (พระนคร: สำนักพิมพ์เศสตีไทย,
 2520), หน้า 117 - 118.

จากการค้าที่ขยายตัวทั้งการค้าส่งออกและการนำเข้าโดยรถไฟ ทำให้เมืองนครราชสีมาขยายตัวขึ้นเป็นเมืองการค้า ถนนหนทางที่เคยตัด เคยทำไว้แต่เดิมมันก็จะคับแคบไป "ด้วยเมืองนครราชสีมาเวลานี้กำลังเจริญทั้งในเมืองและนอกเมือง บ้านเรือนที่กำลังปลูกขึ้นใหม่ก็มี ที่เปลี่ยนโรงเป็นตึกก็มี ส่วนถนนหนทางยังคับแคบและสกปรกเสียเป็นอย่างมาก"¹ ดังนั้นในปี พ.ศ. 2451 จึงได้มีการวางแผนกันในการที่จะตัดถนนหนทางในตัวเมืองนครราชสีมาเสียใหม่ และมีการคิดเมื่อไว้สำหรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตด้วย แต่ยานพาหนะที่ใช้เป็นหลักในการขนส่งขณะนั้นคือเกวียน ดังนั้นการตัดถนนจึงต้องคำนึงถึงสภาพของยานพาหนะ และทั้งยังต้องคำนึงถึงถนนสำหรับรถยนต์ในอนาคตด้วย สำหรับเกวียนที่บรรทุกสินค้าเข้าออกเพื่อทำการค้าขายในตัวเมืองนครราชสีมาเวลานั้นนับว่ามีหนาแน่นมาก เพราะเป็นชุมทางการค้าระหว่างหัวเมืองต่างๆในมณฑลอุดรและอีสานด้วย "...แต่ที่เมืองนครราชสีมา นั้นต้องคิดเรื่องท่าถนน เพราะเหตุว่าเกวียนมาจากมณฑลอุดรแลมณฑลอิสานมาก..."²

การขยายตัวของเมืองนครราชสีมาอันเนื่องด้วยการค้าขายตัวทางการค้าภายหลังรถไฟนั้นได้เป็นไปตลอดเวลา จนกระทั่งระบบบริหารชุมชนในตัวเมืองแบบเดิมล้าสมัย มีการพยายามที่จะนำระบบการปกครองท้องถิ่นในรูปแบบสุขาภิบาลมาใช้ เพราะการขยายตัวทางการค้าทำให้ตัวเมืองเสื่อมโทรมไป "...การบำรุงเมืองจึงเป็นความจำเป็นที่ต้องรีบคิดแลรีบทำให้ทันกับความเจริญของเมือง"³ ปัญหาที่จะต้องแก้ไขในตัวเมืองนครราชสีมาขณะนั้นคือการปลูกเรือนที่อยู่อาศัยตลอดจนร้านค้าแออัดยัดเยียดกันเกินไปประการหนึ่ง เรื่องการหาน้ำเข้ามาใช้ในตัวเมืองและการระบายน้ำประการหนึ่ง บริเวณนี้ยังมีปัญหามากและจะนำเอาระบบสุขาภิบาลมาใช้คือตำบลโพธิ์กลางซึ่งเป็นย่านธุรกิจการค้าที่สำคัญ เป็นชุมชน

¹ หจช., ร.5 ยถ.9/88 หน้า ๓๖๖ ถนน ตะพาน ในมณฑลนครราชสีมา วันที่ 9 เมษายน ร.ศ.127.

² เรื่องเดียวกัน, วันที่ 27 เมษายน ร.ศ.127.

³ หจช., ร.5 ม.2.14/16 รายงานมณฑลนครราชสีมา พระยาจำเริญบดินทร์ กราบ หลงพระเจ้าน้องยาเธอกรมหลวงดำรงราชานุภาพ วันที่ 29 พฤษภาคม ร.ศ.127.

ชาวจีนที่ใหญ่ที่สุดในนครราชสีมา "...การสุขาภิบาลที่จะจัดนั้นในชั้นต้นควรทำที่ตลาดโกลกลางนอกเมืองก่อน...ที่ตลาดโกลกลางมีแต่พวกพ่อค้าเป็นพื้น หุดแก่หัวหน้าสัก 2-3 คนให้เข้าใจเท่านั้นก็สำเร็จหมด..."¹ และในที่สุดเมื่อได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากบรรดาพ่อค้าชาวจีนซึ่งต้องการในเรื่องสุขาภิบาลอยู่แล้ว ในปีพ.ศ. 2451 (ร.ศ. 127) "จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้จัดการสุขาภิบาลที่ตำบลโกลกลางตั้งแต่รัตนโกสินทร์ 127 เป็นต้นไป..."² โดยมูลเหตุแห่งการจัดสุขาภิบาลนั้นก็เนื่องจาก "ห้องที่ตำบลโกลกลางในจังหวัดอำเภอนครราชสีมาเป็นที่ประชุมการค้าขาย มีบ้านเรือนแลผู้คนมาก สมควรจะจัดการสุขาภิบาลให้ด้วยความเรียบร้อยของห้องที่ตำบลนี้"³

สำหรับหลักอัตราเก็บเงินบำรุงสุขาภิบาลที่ตำบลโกลกลางนั้นได้กำหนดดังนี้

1. เรือนเป็นที่อยู่อย่างเดียว เก็บเป็นส่วนกว้างยาวของเรือนเป็นตารางวา ตารางวาละ 16 สตอปี
2. เรือนจำหน่ายสินค้ากำหนดเป็นราคาเช่า เก็บร้อยละ 10 ต่อปี
3. เรือนเป็นที่เก็บสินค้ากำหนดเป็นราคาเช่า เก็บร้อยละ 10 ต่อปี
4. เรือนให้คนเช่าอยู่อย่างเดียว เก็บค่าเช่า ร้อยละ 10 ต่อปี⁴

จากประเภทของเงินบำรุงสุขาภิบาลดังกล่าวจะเห็นว่าเมืองนครราชสีมาอันมีทั้งการค้าส่งห่าน และการค้าปลีกย่อย อันเนื่องมาจากความเป็นเมืองศูนย์กลางของการแลกเปลี่ยน จึงต้องมีโถงเก็บสินค้าสำหรับที่จะขึ้นรถไฟและเก็บสินค้าที่มากับรถไฟเพื่อรอการส่งต่อไปยังหัวเมืองรอบนอกต่อไป และจากงบประมาณรายได้อำเภอในปี พ.ศ. 2452 (ร.ศ. 127) ปรากฏว่ารายได้อำเภอเพียงพอกับรายจ่าย คือรายได้อำเภอ 7,045 บาท รายจ่าย

¹ เรื่องเดียวกัน.

² หจช., ร. 5 ม. 12.2/4 สุขาภิบาลตำบลโกลกลาง เมืองนครราชสีมา วันที่ 1 มกราคม ร.ศ. 127.

³ เรื่องเดียวกัน.

⁴ เรื่องเดียวกัน.

รวม 6,400 บาท¹ และในปีเดียวกันนี้เอง "พวกพ่อค้าราษฎรไทยจีนซึ่งตั้งบ้านเรือนอยู่
ตำบลไชยณรงค์(ในเมือง) รวม 38 ชื่อ"² ก็ได้ยื่นเรื่องราวว่าอยากจะขอตั้งสุขาภิบาลที่
ตำบลไชยณรงค์บ้าง แต่ปรากฏว่าไม่ได้รับอนุญาต เนื่องจากเหตุผลว่าความสกปรกในตำบล
ไชยณรงค์ยังไม่มากนัก และเกรงว่าเงินบำรุงสุขาภิบาลจะไม่เพียงพอ³

ต่อมาในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2458 ได้มีการร่างประกาศ "เก็บเงินภาษีรถ
แลเกวียนในเขตสุขาภิบาลเมืองนครราชสีมา" อันเนื่องมาจากการสุขาภิบาลที่ได้จัดที่ตำบล
โทกลางนั้น บรรดาพ่อค้าประชาชนต่างๆได้รับประโยชน์โดยทั่วหน้ากัน "จนทำให้เซกต์ท้องถิ่น
สุขาภิบาลถึงเกิดบริบูรณ์ขึ้นด้วยการค้าขาย มียานพาหนะ เช่น รถแลเกวียนเดินชนสินค้า
ไปมาในเซกต์สุขาภิบาลเป็นอันมาก เป็นเหตุให้ถนนหนทางในเซกต์สุขาภิบาลชำรุด..."⁴

อัตราเงินภาษีรถและเกวียนซึ่งเก็บไปมาในเขตสุขาภิบาลที่เก็บมีดังนี้

1. รถม้าคู่สำหรับคนโดยสารหรือบรรทุกของเก็บคันละ 10 บาทต่อปี
2. รถม้าเดี่ยวสำหรับคนโดยสารหรือบรรทุกของเก็บคันละ 8 บาทต่อปี
3. เกวียนเก็บเล่มละ 2 บาทต่อปี⁵

นับตั้งแต่มีทางรถไฟสายนครราชสีมาในปี พ.ศ.2443 เป็นต้นมา การขยายตัวของ
การค้าขายแลกเปลี่ยนระหว่างหัวเมืองบริเวณลุ่มน้ำคอนบนตลอดจนหัวเมืองรอบนอกอื่นๆกับ
กรุงเทพฯนั้น มีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ทำให้นครราชสีมาซึ่งเป็นปลายทางของรถไฟสายนี้ขยาย
ตัวขึ้นเป็นเมืองท่าค้าขายสำหรับสินค้าที่มาจากกรุงเทพฯเพื่อจะส่งผ่านต่อไปยังหัวเมืองต่างๆ
ที่อยู่รอบนอกออกไป และทั้งเป็นเมืองท่ารวบรวมสินค้าท้องถิ่นจากหัวเมืองต่างๆ เพื่อส่งไป
ขายยังกรุงเทพฯ การขยายตัวนี้ทำให้เป็นไปอย่างคึกคักเนื่องตั้งแต่เริ่มเปิดเดินรถไฟ จนกระทั่ง

¹ เรื่องเดียวกัน.

² หจช., ร.5 ม.12.2/4 สุขาภิบาลตำบลโทกลาง..., วันที่ 30 พฤศจิกายน
ร.ศ.128.

³ เรื่องเดียวกัน.

⁴ หจช., ม.2.12/5 สุขาภิบาลตำบลโทกลางแลตำบลในเมืองนครราชสีมา ร่าง
ประกาศเก็บเงินภาษีรถแลเกวียนในเขตสุขาภิบาลเมืองนครราชสีมา วันที่ 26 พฤศจิกายน
พ.ศ.2458.

⁵ เรื่องเดียวกัน.

ปี พ.ศ. 2468 จึงได้มีการขยายทางรถไฟไปถึงบุรีรัมย์ และได้มีการขยายต่อไปเรื่อยๆ ในสมัยต่อมา รวมทั้งสายอุบล-หนองคายด้วย ตลอดเวลาระหว่าง พ.ศ. 2443-2468 นี้ นับว่านครราชสีมาคือศูนย์กลางผูกขาดทางการค้าแห่งเดียวของภูมิภาค

3.2 ชุมชนการค้าสาขาของเมืองนครราชสีมา

3.2.1 พินาย : ชุมทางการค้าของหัวเมืองลาวตะวันออก

เส้นทางการค้าระหว่างนครราชสีมากับหัวเมืองรอบนอกที่สำคัญและนับว่าเป็นทางหลวงที่ใหญ่ที่สุดของภูมิภาคมี 3 เส้นทางคือ "ทางไปเมืองอุบล 1 ทางไปเมืองอุตร 1 ทางช่องตะโกไปเมืองปราจีน 1..."¹ การติดต่อค้าขายระหว่างเมืองนครราชสีมากับหัวเมืองรอบนอกเหล่านี้จะใช้เส้นทางเกวียน และการเดินทางขนส่งจะทำในหน้าแล้งมากที่สุดเพราะสะดวกในการข้ามห้วยและทุ่งนา ตลอดจนไม่มีการติดหล่มของเกวียน เฉพาะเส้นทางสายอุบลราชธานีนั้นในฤดูน้ำมากสามารถจะขนส่งทางเรือในลำแม่น้ำมูลได้ 2 เดือนใน 1 ปี ซึ่งนับว่าเป็นเส้นทางขนส่งที่สำคัญอีกเส้นทางหนึ่ง ท่าเรือสำหรับขนถ่ายสินค้าที่ไปมากับเรือระหว่างนครราชสีมากับอุบลราชธานีนั้นมี 2 แห่งคือ ที่พินายและท่าช้าง แลแล้วแต่ว่าจะมีน้ำมากหรือน้อย ถ้าน้ำในแม่น้ำมูลมากก็สามารถไปได้ถึงท่าช้าง แต่ถ้าเป็นปลายฤดูน้ำลดลงก็จะไปได้แค่พินาย สำหรับพินายนอกจากจะเป็นท่าเรือสินค้าระหว่างอุบลฯกับนครราชสีมาแล้ว ยังเป็นศูนย์รวมของเส้นทางเกวียนของบรรดาพ่อค้าระหว่างหัวเมืองต่างๆ ทั้ง 3 เส้นทางดังกล่าวข้างต้นกับนครราชสีมาด้วย ดังนั้นพินายภายหลังจากมีทางรถไฟสายนครราชสีมาจึงมีการขยายตัวของเมืองการค้าด้วย

ได้เห็นท่าเลเมืองพินายเป็นที่เหมาะอยู่ใกล้ลำน้ำมูล ซึ่งเป็นทางที่พวกเรือสินค้าเมืองอุบลฯ ว่าเป็นท้องผาน และถาระคูแลงสินค้าทางเมืองร้อยเอ็ด สุวรรณภูมิ สารคาม ก็ผานทางเมืองพินายนี้เหมือนกัน การค้าขายคงจะเจริญขึ้นในภายหน้า แลที่คืนก็อุดมเหมาะแก่การเพาะปลูก²

¹ หจช., ร.5 ม.2. 14/16 รายงานมณฑลนครราชสีมา วันที่ 29 พฤษภาคม ร.ศ. 127.

² หจช., ร.5 ม.2. 14/16 รายงานมณฑลนครราชสีมา กรมหลวงดำรงราชานุภาพ กราบหมูลพระเจ้าน้องยาเธอกรมขุนสมมตอมรินทร์ วันที่ 27 กรกฎาคม ร.ศ. 128.

เมืองพิมายนับเป็นเมืองสาขาทางการค้าชายของนครราชสีมาแห่งหนึ่งสำหรับส่งผ่านไปยังหัวเมืองในมณฑลอุดรและมณฑลอีสาน ภายในตัวเมืองพิมายเองก็เป็นชุมชนการค้าขนาดใหญ่ มีการค้าขายเป็นอาณานิคม จะเห็นได้จากการก่อสร้างเรือนจำสาขาของนครราชสีมาซึ่งพิมายได้มีการเรียรายกันในหมู่พ่อค้านักธุรกิจในตัวเมืองพิมาย "...ส่วนตะปูแลสังกะสีให้เรียรายผู้ที่มีประโยชน์เกี่ยวเนื่องในการค้าขายที่เมืองพิมาย"¹

และจากสภาพการค้าขายในเมืองพิมาย ปี พ.ศ. 2448

...ที่ท่าส่งกรานต์ใกล้ที่ว่าการอำเภอพิมาย...มีร้านห่อค้าซึ่งตั้งขึ้นล้วนประสาทหิน 19 ร้าน ขายของต่างๆ เช่น เครื่องนุ่งห่มและเครื่องอุปโภคบริโภคทุกร้าน และในลำน้ำมูลน้ำขึ้นมาก เรือพ่อค้าเดินได้สะดวก แคน้ำไหลเชี่ยวเพราะลำมูลคอคองที่สุด ชาวชนมาเดอบลถึงท่าข้าง 20 วันบ้าง 25 วันบ้าง ชาล่องจากท่าข้างถึงเมืองอุบล 8 วันบ้าง 10 วันบ้าง กำนันผู้ใหญ่บ้านในท้องที่อำเภอพิมายนี้เป็ใจด้วยราชการมาก ...ทั้งราษฎรก็มีภริยาเรียบร้อย...การทำกินเลี้ยงไหม ห่อผ้า ห่อเสื่อ ทำไร่ ทำนา หาปลาตามลำมูล เลี้ยงสุกรกับเลี้ยงโคตัวเมียตอนไปขายมณฑลอุดร และซื้อของเช่นเครื่องนุ่งห่ม เครื่องบริโภค เครื่องใช้ต่างๆ ที่เมืองนครราชสีมา บรรทุกเกวียนไปขายมณฑลอุดรและมณฑลอีสาน แล้วบรรทุกหนึ่ง, เขา, งา, นอ, ไหม จากมณฑลอุดรและมณฑลอีสานมาขายเมืองนครราชสีมา สินค้าที่เกิดในอำเภอพิมายมีปลาแห้ง ปลาข้างเป็นต้น และใช้หาณะเรือโดยมาก...²

ในการไปตรวจราชการอำเภอต่างๆ ในท้องที่บริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนนั้น มีอำเภอที่ได้รับราชการชมเชย 3 อำเภอ 1 ใน 3 อำเภอ นั้นคือ "อำเภอพิมายที่ทางการบำรุงบ้านเมือง อุทิศทุนราษฎรในทางค้าขาย...อีกอย่างหนึ่งนั้นอุทิศทุนราษฎรในทางค้าขายแลเพาะปลูก แต่เดิมเมืองพิมายอุทิศแต่เข้ากับปลา เวลานั้นมีผักสดแลกล้วยอ้อยซื้อขายกันอย่างเหลือเฟือ..."³

¹ เรื่องเดียวกัน.

² หจข., ร.5 ม.2.14/16 รายงานมณฑลนครราชสีมา วันที่ 1 กันยายน ร.ศ.124.

³ หจข., ร.5 ม.2.14/19 พระยาจำแสนบดินทร์ ไปตรวจราชการมณฑลนครราชสีมา วันที่ 10 มีนาคม ร.ศ.124.

ก่อนที่ทางรถไฟจะถึงนครราชสีมาในปี พ.ศ. 2443 นั้น สภาพเศรษฐกิจของพินายยังคงเป็นแบบเลี้ยงตัวเองอยู่มาก ถึงแม้ว่าจะมีความอยู่ดีกินดีก็แต่เพียงชื่อว่า "อุดมแต่เข้ากับปลา" แต่ภายหลังจากที่มีทางรถไฟสาขานครราชสีมาแล้วความเติบโตของพินายทางด้านการค้าจึงเป็นที่ต้องใจของรัฐ เงินตราได้เข้าไปมีบทบาทในชีวิตประจำวันของชาวพินายมากขึ้น

3.2.2 ท่าช้าง : ท่าเรือสินค้าในลำน้ำมูล

ท่าช้างเป็นท่าเรือขนถ่ายสินค้าในลำแม่น้ำมูลระหว่างนครราชสีมากับหัวเมืองต่างๆ ตามลำแม่น้ำมูล ซึ่งมีสุรินทร์ ศรีสะเกษ และสุโขทัยทางที่อุบลราชธานี ระยะทางจากท่าช้างถึงอุบลราชธานีประมาณ 400 เส้น (21 กิโลเมตรเศษ)¹ อยู่ห่างทิศตะวันออกของเมืองนครราชสีมา

บ้านท่าช้างเป็นท่าเรือสำหรับรับส่งสินค้าจากแขวงเมืองอุบล มีทางเกวียนเดินตลอดถึงเมืองนครราชสีมาบันทุกสินค้า ปลา หนังกุ้ง หนามันยางแลอื่นๆ ส่งไปยังเมืองนครราชสีมา ประมาณวันละ 100 เล่มเกวียนแทบทุกวัน ทางตั้งแต่เมืองนครราชสีมาถึงพินายผ่านทางบ้านท่าช้างเป็นท่าเลพลเมืองมีตลอดทาง²

ระยะทางจากอุบลถึงท่าช้างถ้าเป็นขาขึ้นมาจากอุบลจะใช้เวลาเดินทาง 20-25 วัน ส่วนขาล่องจากท่าช้างถึงเมืองอุบลใช้เวลาเดินทาง 8-10 วัน การขนส่งสินค้าโดยทางเรือตามลำแม่น้ำมูลนี้ไม่สามารถจะใช้ตลอดปีเนื่องจากมีเกาะแก่งในแม่น้ำมูลมาก ในหน้าแล้งน้ำจะลด ดังนั้นจึงใช้เส้นทางขนส่งทางเรือในแม่น้ำมูลได้ประมาณ 2 เดือนใน 1 ปี แต่ถึงแม้ว่าจะเป็นช่วงระยะเวลาเพียง 2 เดือน แต่กิจการเดินเรือสินค้าในลำแม่น้ำมูลระหว่างท่าช้างกับอุบลก็นับว่าคึกคักมาก ในฤดูน้ำมากจะมีเรือจอดเทียบท่าอยู่ที่ท่าช้างไม่ขาดมากบ้างน้อยบ้างตามโอกาส บางครั้งมีเรือจอดอยู่ที่ท่าช้างนับได้ถึง 40 ลำ³ ขนาดของเรือเป็นเรือที่สามารถบรรทุกของได้ประมาณ 150-200 หาบ ในเรือเหล่านี้จะมีคนรับจ้างเป็น

¹ เต็ม วิชาศย์พจนกิจ, ประวัติศาสตร์อีสาน (พระนคร: สำนักพิมพ์สมาคมนักประวัติศาสตร์แห่งประเทศไทย, 2513), 2: 543.

² หจช., ร.5 ยธ.9/106 เรื่องจะตัดทางช่องตะโก วันที่ 16 มีนาคม ร.ศ.126.

³ หจช., ร.5 ม.2.14/16 รายงานมณฑลนครราชสีมา วันที่ 1 กันยายน

เป็นลูกเรือติดตามมากับเรือค้าขาย โดยลูกจ้างในเรือลำหนึ่งๆจะมีไม่ต่ำกว่า 8 คน ค่าแรงงานคนหนึ่ง 21 อัฐ 10 เบี้ยต่อหนึ่งวัน นอกจากแรงงานรับจ้างชนของในเรือแล้ว เรือดังกล่าวเจ้าของสินค้าก็ต้องเสียเงินค่าจ้างเหมาเที่ยวหนึ่งเป็นเงิน 320 บาท ซึ่งนับว่าเป็นจำนวนมิใช่น้อยในสมัยนั้น และคงจะเป็นธุรกิจที่ให้ผลตอบแทนเป็นเงินที่มากพอควร เรือเหล่านี้จะทำงานตลอดเวลา 2 เดือนเพื่อขนสินค้าให้ทันก่อนที่น้ำจะลด เจ้าของเรือจะอนุญาตให้จอดเรือเพื่อขนถ่ายสินค้าที่ท่าข้างใต้เพียง 8 วันเท่านั้น ถ้าเกินกำหนดจะต้องคิดค่าลูกจ้างคนละ 21 อัฐ 10 เบี้ยต่อวัน¹

การขยายตัวทางการค้าระหว่างหัวเมืองต่างๆของมณฑลยี่สานกับเมืองนครราชสีมา ภายหลังจากมีทางรถไฟสายนครราชสีมาแล้ว ทำให้ท่าข้างในฤดูน้ำมากเป็นท่าเรือขนส่งสินค้าที่คึกคักในช่วงเวลาประมาณ 2 เดือนต่อ 1 ปี การขนส่งทางเรื่อนับว่าสะดวกมากกว่าทางเกวียน เพราะการขนส่งโดยทางเกวียนจะใช้เวลาเดินทางมากกว่า² และบรรทุกสินค้าได้ปริมาณน้อย สินค้าที่บรรทุกโดยเกวียนจึงเป็นสินค้าที่กินระวางบรรทุกน้อยแต่มีราคาแพง การขนส่งสุกรเพื่อไปจำหน่ายยังนครราชสีมาภายหลังจากมีทางรถไฟนั้นก็สามารรถบรรทุกโดยทางเรือได้³ แต่ในหน้าแล้งจะใช้วิธีคือนำไปเป็นฝูงๆ อย่างไรก็ตามการขนส่งระหว่างเมืองนครราชสีมากับเมืองอุบลในฤดูแล้งก็ใช้เส้นทางเกวียนเช่นเดียวกับหัวเมืองในมณฑลอุดรและหัวเมืองรอบนอกอื่นๆ

3.2.3 การขยายตัวทางการค้าในหัวเมืองรอบนอกของบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน

เนื่องมาจากความสะดวกในการขนส่งระหว่างทางรถไฟกับหัวเมืองต่างๆในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน จึงทำให้การขยายตัวทางการค้าในหัวเมืองต่างๆเหล่านี้เป็นไปอย่างกระฉับกระเฉงกว่าหัวเมืองรอบนอกอื่นๆที่อยู่ไกลออกไป สินค้าสำเร็จรูปจากกรุงเทพมหานครที่มากับรถไฟได้เข้ามาสร้างความคุ้นเคยกับผู้คนในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนที่ใกล้ชิดกับทางรถไฟ

¹ เรื่องเดียวกัน.

² หงช., สบ.1/15 รายงานตรวจราชการมณฑลนครราชสีมา และมณฑลภาคพายัพ พ.ศ.2458 วันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ.2458.

³ เรื่องเดียวกัน.

ได้มากกว่าหัวเมืองที่อยู่ไกลออกไปทั้งบริเวณดินค้าและประเภทของสินค้า การได้สัมผัสกับสินค้าสำเร็จรูปหลากชนิดส่งผลให้เขาเองก็ต้องเปลี่ยนแปลงกิจกรรมการผลิตในชีวิตประจำวันให้หันไปประกอบการผลิตเพื่อขายมากขึ้น หรือไม่เช่นนั้นก็เป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับเงินตรามากขึ้น เพื่อให้ได้มาซึ่งเงินตราสำหรับใช้จ่ายแลกเปลี่ยนในอาณาบริเวณที่ระบบเศรษฐกิจแบบการค้าที่มากับรถไฟถูกนำมาถึง

เมืองทิมายซึ่งได้กล่าวไปแล้วในตอนต้นนั้นนับว่ามีการขยายตัวทางการค้าค่อนข้างชัดเจน เพราะเป็นชุมทางการค้าระหว่างระหว่างนครราชสีมากับหัวเมืองลาวอื่นๆ นอกจากนี้เมืองที่เป็นสถานีรถไฟในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน เช่น ปากช่อง หนองน้ำจุ่น ลาดบัวขาว สีคิ้ว สูงเนิน โลกจรด จันทัก ฯลฯ จากปริมาณสินค้าและประเภทของสินค้าที่ได้มีการขนส่งมาที่รถไฟและที่รับไปจากรถไฟความสถานีต่างๆ เหล่านี้ชี้ให้เห็นถึงการขยายตัวทางการค้าของเมืองต่างๆ เหล่านี้ จากการตรวจราชการของกรมพระยาดำรงราชานุภาพในปี พ.ศ. 2445 ซึ่งเป็นเวลาภายหลังจากมีทางรถไฟเพียง 2 ปี ก็ปรากฏว่าตามสถานีต่างๆ เหล่านี้มีผู้คนเข้าไปตั้งบ้านเรือนหนาแน่นขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่สีคิ้วนั้น "มีตลาดแลโรงแถวครึกครื้นขึ้นมาก"¹

การขยายตัวทางการค้าที่นครราชสีมาและเมืองอื่นๆ ที่อยู่ใกล้กับทางรถไฟนั้น ได้ถูกส่งต่อไปยังหัวเมืองอื่นๆ ที่อยู่รอบนอกออกไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งนครราชสีมาซึ่งเป็นเมืองพาณิชย์ที่สำคัญมากนั้น นับว่ามีบทบาทในการกระจายระบบเศรษฐกิจแบบการค้าไปยังหัวเมืองต่างๆ ในอาณาบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนได้เป็นอย่างดี

ที่อำเภอกลางซึ่งอยู่ไม่ไกลนักจากหัวเมืองนครราชสีมาสามารถจะติดต่อกับนครราชสีมาโดยทางเกวียนกับนครราชสีมาได้โดยใช้เวลาเดินทางประมาณ 2 วัน จากรายงานในปี พ.ศ. 2449 ซึ่งเป็นเวลา 6 ปีภายหลังจากมีทางรถไฟ ได้กล่าวถึงการท่ามาหากินและการค้าขายของราษฎรอำเภอกลางนี้ว่า

¹ หจข., ร.5 ม.2.14/17 กรมหลวงดำรงราชานุภาพโปรดตรวจราชการมณฑลนครราชสีมาและมณฑลอุดรอีสาน วันที่ 21 มกราคม ร.ศ. 121.

การหาเลี้ยงชีพของราษฎรอำเภอนี้ ประกอบด้วยการทำงานอย่าง 1 ทำไร่อย่าง 1
หาขึ้นอย่าง 1 ทำเกลืออย่าง 1 เลี้ยงสุกรขายอย่าง 1 ที่มีเกวียนก็รับจ้างขนสินค้า
ด้วยอีกอย่าง 1...ที่อำเภอกลางนี้แต่เดิมไม่มีตลาด จนมาตั้งว่าการอำเภอที่บ้าน
บ้านนี้ จึงมีพ่อค้ามาตั้งตลาดร้านขายของตุกรักเร็น...ที่ตลาดมีโรงแถว 2 แถว พ่อค้า
เงินจีนขายของเล็กๆน้อยๆ ของที่ขายเงินของกรุงเทพฯโดยมาก ร้านแถวหนึ่ง 5
ห้อง อีกแถวหนึ่งประมาณ 10 ห้อง เช่ากันถึงห้องละ 3 บาทต่อเดือน และมีตึกอย่าง
โคราชของขุนนางขุนกุลการ และของผู้อื่นอีก 2 แห่ง¹

การขยายตัวทางการค้าได้ก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงในชีวิตความเป็นอยู่ของราษฎร
กล่าวคือระบบเศรษฐกิจแบบการค้าทำให้ราษฎรต้องไต่คว้าเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินตรา เพื่อให้
มีชีวิตอยู่ได้ในระบบเศรษฐกิจแบบใหม่ เงินตราได้เข้ามามีบทบาทในชีวิตประจำวันของราษฎร
มากขึ้น ดูจากอาชีพของราษฎรในอำเภอกลางนี้จะเห็นว่ามียุหลายอย่างเป็นการผลิตเพื่อ
การค้า และนั่นเป็นเพียงการเปลี่ยนแปลงในระยะหัวตัวเท่านั้น เพราะเป็นระยะเวลา
ภายหลังจากมีทางรถไฟได้เพียง 2 ปี ความพยายามที่จะให้ได้มาซึ่งเงินตราของราษฎรนั้น
จะสัมพันธ์กับสภาพของ "ตลาด" ที่ขยายตัวขึ้นด้วย สินค้าใหม่ๆจากรถไฟได้ถูกลามเข้าไป
ทำความคุ้นเคยกับชาวบ้าน

ลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจจึงกล่าวได้ว่าได้ถูกลามแผ่เข้ามาไปยังส่วนต่างๆ
ของบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนเท่าที่การคมนาคมโดยทางเกวียนจะไปถึงโดยไม่ลำบากจนเกินไป
ปริมาณชาวจีนที่เพิ่มขึ้นภายหลังการขยายตัวทางการค้าอันเนื่องมาจากรถไฟ และชาวจีนเหล่านี้
นี้ต่างก็ชักจูงพร้อมที่จะเข้าทำหน้าที่เป็นคนกลางในการเสนอสินค้าใหม่ๆจากรถไฟ และชี้
แนวทางสำหรับการผลิตแบบใหม่ที่จะทำให้ได้มาซึ่งเงินตรา ชาวบ้านจะรับทราบจากพ่อค้า
ชาวจีนเหล่านี้ว่ามีผลผลิตอะไรบ้างที่เป็นที่ต้องการของตลาด "ตึกอย่างโคราชของขุนนางช
นกุลการ"² ในอำเภอกลางนี้จึงเป็นเสมือนธงชัยชนะของระบบเศรษฐกิจแบบใหม่ที่เข้า
ไปยึดเหนี่ยวอยู่เคียงข้างอย่างองอาจกับระบบเศรษฐกิจแบบเลี้ยงตัวเอง

¹ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระดำรงราชานุภาพ, เรื่องเที่ยวที่ต่างๆภาคที่ 4
ว่าด้วยเที่ยวมณฑลนครราชสีมา มณฑลอุดร และมณฑลร้อยเอ็ด, หน้า 3-4.

² เรื่องเดียวกัน.

การเปลี่ยนแปลงปริมาณการผลิตและประเภทของผลผลิต

เนื่องมาจากความไม่สะดวกในการคมนาคมขนส่งระหว่างหัวเมืองบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนกับบริเวณลุ่มน้ำเจ้าพระยาซึ่งถือว่าเป็นตลาดที่สำคัญของสินค้า ประมาณปีพ.ศ. 2432 การขนส่งสินค้าระหว่างเมืองนครราชสีมาถึงสระบุรีเดือนหนึ่งประมาณ 3,000 - 4,000 โคตต่าง โคตต่างหนึ่งบรรทุกได้ 50 กิโลกรัม รวมเดือนละ 150,000 - 200,000 กิโลกรัม การที่ปริมาณแลกเปลี่ยนผลผลิตมีจำนวนจำกัดนั้นก็เนื่องมาจากค่าจ้างบรรทุกแพงมาก กล่าวคือบรรทุกของด้วยโคตต่าง 1 ตัวจากเมืองนครราชสีมาถึงสระบุรีต้องเสียค่าจ้างถึง 3-4 บาท ซึ่งเป็นค่าระวางที่จะเสียได้ก็เฉพาะของที่มีราคาแพงและกินระวางบรรทุกไม่มาก เช่น หนังสัตว์, โหม, งาม้าง, น้ำตาลทราย, ครั่ง, ชีผึ้ง, ดินประสิว, กายาน และไต ซึ่ง เป็นสินค้าที่มีการซื้อขายแลกเปลี่ยนกันอยู่ในขณะนั้น ส่วนสินค้าและผลผลิตที่เกิดในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนที่กินระวางบรรทุกมากและราคาไม่สู้แพงนัก เช่น ผลไม้ ข้าว ไม้แก่น และอื่นๆ เหล่านี้ล้วนแต่ไม่ไ้บรรทุกออกจากบริเวณดังกล่าว

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 10 จำนวนน้ำหนักสินค้าที่บรรทุกโดยโคต่างระหว่างนครราชสีมากับสระบุรี
พ.ศ.2432

ระยะเวลา	จำนวนโคต่าง	น้ำหนักสินค้า		หมายเหตุ
		กิโลกรัม	ตัน	
1 เดือน	3,000-4,000	150,000-200,000	150-200	1 โคต่างบรรทุก ได้ 50 กิโลกรัม
12 เดือน	36,000-48,000	-	1,800-2,400	

ที่มา: หจช., ร.5 ขธ.5.6/1 หนังสือของคาร์ล เบทเก ถึงกรมหลวงเทเวศร์วรวงศ์โรปกการ
เดือนมกราคม ค.ศ. 1889.

การขนส่งโคต่างนอกจากค่าธรรมเนียมบรรทุกจะแพงแล้ว การขนส่งยังขึ้นอยู่กับ
ความพร้อมของโคต่างที่จะบรรทุกสินค้าด้วย ในปีพ.ศ.2436 และ2437 จะเห็นได้ว่ามูลค่า
ของสินค้าท้องถิ่นน้อยกว่าปีพ.ศ.2435มาก (โปรดดูในตารางที่ 5 ในบทที่ 3 ประกอบ) มูลเหตุ
ที่สำคัญประการหนึ่งก็คือ "...เพราะโคต่างเป็นโรคป่วยอยู่โคมากไม่มีใครจะไคมันทุก
สิ่งของทั้งปวง ค้างมาบนทุกปีนี้โคมาก..."¹

จากสภาพการขนส่งดังกล่าวแล้วชี้ให้เห็นถึงสภาพการผลิตในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน
ว่าปริมาณการผลิตนั้นส่วนใหญ่ยังอยู่ในระบบเศรษฐกิจแบบเลี้ยงตัวเอง นั่นคือผลผลิตประเภท
ที่ราคาไม่แพงและกินระหว่างบรรทุกมาก เช่น ข้าว ผลไม้ ไม้แก่น ฯลฯ เหล่านี้
ราษฎรไคผลิตเฉพาะส่วนที่ต้องการบริโภคภายในท้องถิ่นเท่านั้น แม้แต่ตัวสินค้าที่มีการ
แลกเปลี่ยนซื้อขายกันในขณะนั้นส่วนมากก็เป็นสินค้าของป่าที่มีโคผ่านขบวนการผลิตมากนัก
ยกเว้นไหมซึ่งแม้ว่าจะเป็นสินค้าที่ต้องผ่านกระบวนการผลิตที่ซับซ้อนแต่ก็เป็นสินค้าที่เหลือจาก
การบริโภค กล่าวคือมีการผลิตใหม่เพื่อการค้าน้อยมาก จุดมุ่งหมายหลักในการผลิตก็คือ
เพื่อใช้บริโภคในครอบครัว

¹หจช., ร.5 ม.46/6 เรื่องรายจ่ายกิจการแลก่อสร้างมณฑลนครราชสีมา
พระยาประสิทธิ์ศิลปการกรบาทหุลกรมหมื่นดำรงราชานุภาพ วันที่ 22 มีนาคม ร.ศ.114.

จากสภาพการคมนาคมขนส่งที่ไม่สะดวก ทำให้ปริมาณการผลิตและประเภทของผลผลิตก่อนมีทางรถไฟสายนครราชสีมาเป็นไปในแบบเพื่อเลี้ยงตัวเองอยู่มาก ถึงแม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงอยู่บ้างภายหลังสนธิสัญญาเบาริงก็ตาม แต่ข้อจำกัดของการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญก็คือ เส้นทางที่จะพาสินค้าให้ไหลไปมาได้นั้นไม่สะดวก ด้วยเหตุนี้ปริมาณการผลิตจึงมีน้อย จุดประสงค์ในการผลิตนั้นเป็นไปเพื่อเลี้ยงตัวเอง การค้าขายแลกเปลี่ยนเป็นการค้าผลผลิตที่เหลือจากการบริโภคเล็กน้อย และส่วนมากจะเป็นการแลกเปลี่ยนกันภายในท้องถิ่นเอง สำหรับประเภทของผลผลิตนั้นมีหลายประเภท คือท้องถิ่นต้องผลิตของทุกอย่างเพื่อสนองต่อการเลี้ยงตัวเองได้ แต่ผลผลิตแต่ละประเภทจะผลิตในปริมาณเพียงพอเลี้ยงตัวเองเท่านั้น ผลผลิตที่เป็นตัวสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นของเหลือจากการบริโภค และของป่าที่กินระวางบรรทุกน้อย มีราคาแพง และไม่ต้องผ่านกระบวนการผลิตที่ซับซ้อน

ภายหลังการเปิดเดินรถไฟสายนครราชสีมา ทำให้การคมนาคมติดต่อระหว่างบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนกับกรุงเทพฯ สะดวกและรวดเร็วขึ้น ปริมาณสินค้าที่บรรทุกรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ กับนครราชสีมาเพิ่มขึ้น ตลอดจนประเภทของสินค้าก็หลากหลายขึ้น นั่นคือมีสินค้าและผลผลิตหลายอย่างที่ไม่เคยมีการขนส่งแลกเปลี่ยนกันเลยก่อนมีทางรถไฟ

จากรายงานรถไฟในปีพ.ศ. 2444 คือ 1 ปี ภายหลังจากเปิดเดินรถไฟ จะเห็นได้ว่าปริมาณสินค้าที่ส่งออกจากรบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนเพิ่มขึ้นกว่าสมัยก่อนมีทางรถไฟ ปริมาณน้ำหนักรถของสิ่งของเฉพาะที่ส่งไปกรุงเทพฯ ในรอบปีพ.ศ. 2444 หนัก 14,021 ตัน (ไม่รวมสัตว์เป็นตัว เช่น โค กระบือ ม้า สุกร) และรวมน้ำหนักสิ่งของที่ได้รับ 3,606 ตัน

นอกจากปริมาณของสินค้าจะเพิ่มมากขึ้นแล้ว ประเภทของสินค้าก็เพิ่มมากขึ้นกว่าเมื่อก่อนมีทางรถไฟด้วย กล่าวคือสินค้าที่กินระวางบรรทุกมาก มีราคาไม่สูงจะแพงนัก และต้องผ่านกระบวนการผลิตที่ซับซ้อนขึ้นนั้น เมื่อก่อนที่จะมีทางรถไฟสินค้าเหล่านี้มิได้บรรทุกออกจากท้องถิ่นเลย คงผลิตกันเฉพาะเพียงพอในการบริโภคกันเฉพาะในท้องถิ่นเท่านั้นเอง แต่ภายหลังจากมีทางรถไฟแล้ว การขนส่งสะดวกและรวดเร็วทำให้สินค้าประเภทดังกล่าว เช่น ข้าว ผลิตผลจากไม้ต่างๆ เช่น ฝืน ไม้เป็นท่อน ไม้แปรรูป ถ่านไม้ และสุกร มีการส่งออกไปขายยังกรุงเทพฯ เป็นจำนวนมาก จะขอกกล่าวถึงเฉพาะสินค้าบางประเภท ที่ต้องผ่านกระบวนการผลิตที่ค่อนข้างซับซ้อน การผลิตนั้นแม้ว่าบางอย่างจะมีการผลิตอยู่ก่อนจะมีทางรถไฟก็ตาม แต่จุดประสงค์เพื่อการค้าก็มีเพิ่มเข้ามาในการผลิต

และการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีขอบเขตเป็นบริเวณกว้าง

1. การเปลี่ยนแปลงการผลิตข้าว

การทำนาเป็นสิ่งซึ่งราษฎรบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนกระทำอยู่ก่อนแล้วเมื่อก่อนจะมีทางรถไฟ ราษฎรทุกหมู่บ้านและเกือบจะทุกครอบครัวต่างคุ้นเคยกับการทำนาซึ่งเป็นอาชีพหลัก แต่ลักษณะการผลิตข้าวก่อนที่จะมีทางรถไฟในปีพ.ศ. 2443 นั้น เป็นการผลิตเพียงเพื่อเลี้ยงตัวเองเท่านั้น การค้าขายแลกเปลี่ยนระหว่างกันเฉพาะเพื่อทดแทนส่วนที่ขาดไปและป้อนชุมชนเมืองซึ่งมิได้ทำการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเอง การขนส่งข้าวกระทำไต่ในบริเวณที่ไม่ห่างไกลกันมากนัก เพราะถ้าขนส่งไกลเกินไป ค่าขนส่งจะไม่คุ้มกับราคาข้าว

จากรายงานรถไฟในปีพ.ศ. 2444 มีข้าวที่ส่งออกจากบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนตามสถานีต่างๆ รวม 3,589 ตัน ข้อสังเกตประการหนึ่งของการส่งข้าวออกจากบริเวณนี้ก็คือ ปริมาณข้าวที่ส่งไปจากสถานีต่าง ๆ นั้น มีปริมาณที่ใกล้เคียงกัน และมีบางสถานีจะมีปริมาณมากกว่าที่สถานีโคราช จากปริมาณข้าวที่ส่งไปจากสถานีต่างๆนี้ชี้ให้เห็นว่าข้าวที่ส่งไปจากบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนนั้น มีแหล่งผลิตอยู่อาณาบริเวณที่ใกล้กับทางรถไฟ หรือเป็นแหล่งผลิตที่จะสามารถขนส่งมาสู่สถานีรถไฟได้สะดวก ซึ่งแตกต่างจากสินค้าอื่นๆ (สินค้าที่อยู่ในลักษณะเดียวกับข้าวคือ ผลผลิตจากไม้ต่างๆ เช่น ฟืน ไม้เป็นท่อน ไม้แปรรูป ถ่านไม้ ฯลฯ) ที่มีปริมาณรับส่งที่สถานีนครราชสีมา มากกว่าสถานีอื่นๆอย่างเห็นได้ชัด ทั้งนี้เนื่องมาจากนครราชสีมาเป็นศูนย์กลางของการค้าขายระหว่างกรุงเทพฯ กับภูมิภาคของบริเวณที่ราบสูงของสยามทั้งหมด ดังนั้นสินค้าต่างๆในหัวเมืองลาวที่จะส่งลงไปกรุงเทพฯจึงมาขึ้นรถไฟที่นครราชสีมา และสินค้าจากกรุงเทพฯ ก็มาลงที่นครราชสีมาในปริมาณที่มากกว่าสถานีอื่นๆอย่างชัดเจนเช่นกัน ทั้งนี้เพราะสินค้าที่ขึ้นมาจากกรุงเทพฯเหล่านั้นจะรอการแจกจ่ายไปตามหัวเมืองต่างๆอยู่ที่นครราชสีมา

จากข้อสังเกตดังกล่าวข้างต้น การเปลี่ยนแปลงการผลิตข้าวที่เกิดขึ้นในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนจึงมีขอบเขตจำกัด นั่นคือบริเวณที่ติดต่อกับทางรถไฟได้สะดวก จะมีอัตราการเปลี่ยนแปลงในการผลิตเพื่อขาย มากกว่าบริเวณที่อยู่ห่างไกลออกไปหรือบริเวณที่การขนส่งลำบาก

การที่ราษฎรในท้องที่อำเภอจันทิกเกิดการกันดารเข้าปลากันมากก็เป็นด้วยเหตุที่อำเภอจันทิกอยู่ไกลทางรถไฟ เมื่อเวลาที่เข้าไต่ก็ขายให้แก่พวกเงินที่ตั้งรับซื้ออยู่ตามสถานี

ตารางที่ 11 จำนวนสินค้าที่บรรจุกรมไฟสาขนครราชสีมา ปีพ.ศ.2444.

สินค้า	สถานี	ส่งไป (ตัน)	สินค้า	สถานี	ไว้ (ตัน)
1. เครื่องศพราวุธ	โคราช	18	1. จากตับ	สูงเนิน	4
2. จากตับ	"	5	2. เปลือกไม้ต่างๆ	โคราช	5
3. กาว	"	45	"	สีคิ้ว	5
4. เครื่องใช้สำหรับเรือน	"	20	3. อีฐ, ติลา, กระเบื้อง	โคราช	57
5. หนังสัตว์และเขา	"	899	4. ปูนซีเมนต์	"	5
6. ข้าวเปลือก	"	1,127	5. เครื่องนุ่งห่มต่างๆ	"	481
"	โคกกรวด	484	"	สีคิ้ว	2
"	ภูคจิก	380	6. เครื่องกระเบื้อง	โคราช	285
"	สูงเนิน	1,308	"	สูงเนิน	5
"	สีคิ้ว	290	7. ทัพห่อเปล่า	โคราช	5
7. เส้า, ไม้ที่ยังไม่ได้แต่ง	โคราช	875	8. ปลาเค็ม	"	38
"	โคกกรวด	340	"	สีคิ้ว	11
"	ภูคจิก	10	9. ผลไม้	โคราช	70
"	สูงเนิน	189	10. กระเทียมคอง	"	59
"	สีคิ้ว	232	"	สูงเนิน	4
"	หนองน้ำขุ่น	815	"	สีคิ้ว	5
"	ลำบัวขาว	1,127	11. เครื่องใช้สำหรับเรือน	โคราช	24
"	ปากช่อง	552	12. ปูน	"	41
8. ขางไม้	โคราช	186	13. ไม้ซีกไฟ	"	225
"	โคกกรวด	5	14. น้ำมัน	"	107
"	สีคิ้ว	10	15. ข่องที่เป็นท่อนเป็นอัน	"	354
9. ไม้กระดานและไม้ที่แต่งแล้ว	โคราช	5	"	โคกกรวด	15
"	สีคิ้ว	60	"	ภูคจิก	1
"	หนองน้ำขุ่น	45	"	สูงเนิน	85

ตารางที่ ๑๑ จำนวนสินค้าที่บรรทุกรถไฟสายนครราชสีมา ปี พ.ศ. 2444.

สินค้า	สถานี	ส่งไป (ตัน)	สินค้า	สถานี	โคช (ตัน)
10. ของเป็นทอน, อัน	โคราช	241	15. ของที่เป็นทอน, อัน	สีคิ้ว	60
"	โคกกรวด	8	"	หนองน้ำขุ่น	16
"	สูงเนิน	147	"	ลาดบัวขาว	54
"	สีคิ้ว	24	"	คลองไผ่	21
"	ลาดบัวขาว	12	"	จันทัก	66
"	คลองไผ่	1	"	ปากช่อง	126
"	จันทัก	3	16. เกลือ	โคราช	38
"	ปากช่อง	95	"	สีคิ้ว	35
11. ไม้หมอน	โคราช	167	17. ข้าวสาร	จันทัก	5
"	โคกกรวด	390	18. เหล็กกล้า, เครื่องเหล็ก	โคราช	314
"	สูงเนิน	298	" "	จันทัก	33
"	สีคิ้ว	303	19. น้ำตาล	โคราช	33
"	หนองน้ำขุ่น	542	20. ของเบ็ดเตล็ดและเครื่อง		
"	ลาดบัวขาว	70	บริโภค	"	640
"	คลองไผ่	63	21. ยาสูบ	"	69
"	จันทัก	887	22. ค้าช	"	169
"	ปากช่อง	1,511	"	สีคิ้ว	1
12. ผักต่างๆ	สีคิ้ว	14	23. ผักต่างๆ	โคราช	6
13. เกวียนล้อต่างๆ	โคราช	9			
14. ช้าง		5			
15. ศิลา	คลองไผ่	130			
16. เหล็กกล้า, เครื่องเหล็ก	จันทัก	75			
17. ของเบ็ดเตล็ด	โคราช	9			
18. ม้า		(53)			

ตารางที่ 11 จำนวนสินค้าที่บรรทุกรถไฟสายนครราชสีมา ปี พ.ศ.2444.

สินค้า	สถานี	ส่งไป (ตัว)		
19. สุกกร	โคราช	4,000		
"	โคกกรวด	270		
"	สูงเนิน	300		
สถานี	รวมจำนวนที่ได้ส่งไป (ตัน)	รวมจำนวนที่ได้รับ (ตัน)	หมายเหตุ	
1. โคราช	7,854	3,095		
2. โคกกรวด	1,507	13		
3. ภูคจิก	390	1		
4. สูงเนิน	2,251	103		
5. สีคิ้ว	938	118		
6. หนองน้ำขุ่น	1,402	16		
7. ลาดบัวขาว	1,209	54		
8. คลองไผ่	199	21		
9. จันทัก	965	145		
10. ปากช่อง	2,158	126		
รวม	18,873	3,692		

ที่มา: หจช., กส.1/182 เรื่อง กรมรถไฟส่งรายงานการเดินรถไฟของกรุงเทพมหานคร
ในระหว่างปี 120.

เสียหาย ไม่ได้อาศัยประมาณค่าเข้าของตนจะพอเลี้ยงชีพต่อไปหรือไม่ อำเภอฟันชนะราษฎรก็ได้รับความเดือดร้อนในเรื่องเข้ามากเหมือนกัน แต่ไม่ถึงกับต้องขมออกเข้า เช่นอำเภोजันท์ก็ตามที่ข้าพเจ้าได้ทราบมา เพราะอำเภोजันท์อยู่ไกลทางรถไฟจำหน่ายเข้าได้สะดวกกว่า เรื่องนี้ได้ทราบว่าอำเภोजันท์มีคำสั่งปิดไม่ให้จำหน่ายเข้ามานานแล้ว¹

ระบบเศรษฐกิจแบบการค้าได้เข้าไปมีอิทธิพลต่อชาวนาในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน โดยเฉพาะส่วนที่อยู่ไกลชุกกับทางรถไฟ ความคั่งเต็นต์ต่อระบบเศรษฐกิจแบบใหม่นี้ทำให้ชาวนากระวิกระวาคขายข้าวจนเกิดความขาดแคลนต่อการเลี้ยงตัวเอง

สำหรับบริเวณที่อยู่ห่างไกลจากทางรถไฟมากๆ เช่น ส่วนใหญ่ของจังหวัดชัยภูมิ และจังหวัดบุรีรัมย์ อิทธิพลของทางรถไฟที่มีต่อการผลิตข้าวจะไม่มากนัก และราษฎรจะผลิตเฉพาะเพียงพอเลี้ยงตัวเองเท่านั้น

จากตารางที่ 11 ระยะเวลา 1 ปีภายหลังจากมีทางรถไฟแล้ว ราษฎรกำลังเริ่มปรับตัวในการผลิตเพื่อขายจึงมีปริมาณข้าวส่งออกไม่มากนัก แต่ในปีต่อมา ภายหลังจากทางรถไฟได้ไปถึงนครราชสีมาเป็นเวลานานเข้า ปริมาณข้าวที่ส่งออกจากบริเวณนี้ก็เพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด (โปรดดูในตารางที่ 12) ระยะแรกที่ทางรถไฟไปถึงคือประมาณ 2-3 ปีแรก ปริมาณผลผลิตข้าวยังไม่เพิ่มมากนัก ทั้งนี้เนื่องมาจากชาวนาจะต้องปรับตัวในการทำนาเพื่อเพิ่มผลผลิตให้เหลือสำหรับการจำหน่าย เช่น การบุกเบิกพื้นที่เพาะปลูกใหม่เพื่อขยายพื้นที่เพาะปลูก หรือการก่อสร้างทำนบเพื่อให้มีปริมาณน้ำที่เพียงพอแก่พื้นที่ที่ขยายออกไป ทำให้ปริมาณการผลิตและการส่งออกในระยะเริ่มแรกยังไม่เพิ่มมากนัก

เงินผลประโยชน์ที่ได้จากทางรถไฟสายนครราชสีมา นั้น เงินที่ได้จากค่าระวางบรรทุกข้าวเปลือกจากนครราชสีมาไปยังกรุงเทพฯ นับว่าเป็นรายได้ที่สำคัญของทางรถไฟสายนี้ การเพิ่มหรือลดปริมาณผลผลิตข้าวในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนจึงเกี่ยวข้องกับการเพิ่มหรือลดของเงินผลประโยชน์จากการเดินรถไฟสายนี้ด้วย ในปี พ.ศ. 2446 (ร.ศ. 122)

¹ หจข., กส. 13/743 เรื่องมณฑลนครราชสีมา ส่งรายงานตรวจการอำเภอฟันชนะ อำเภोजันท์ของนายพูน (ตอนที่ 1) วันที่ 17 กรกฎาคม ร.ศ. 131.

ตารางที่ 12 ปริมาณข้าวเปลือกที่ส่งออกไปจากบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนโดยทางรถไฟ
(พ.ศ.2444-2469)

ลำดับ	ปี พ.ศ.	จำนวนตันที่ส่งไป
1	2444	3,589
2	2448	11,675
3	2455	12,892
4	2456	22,462
5	2457	24,347
6	2458	31,228
7	2459	23,492
8	2461	25,449
9	2462	15,734
10	2463	3,325
11	2464	10,695
12	2465	10,454
13	2466	37,810
14	2467	53,144
15	2468	32,985
16	2469	21,518

ที่มา: หจข., กส.1/182 เรื่อง กรมรถไฟส่งรายงานการเดินรถไฟของกรุงเทพฯ
ในระหว่างปี ร.ศ.120.

หจข., ขธ.51/52 รายงานกองจัดการครั้งที่ 9 กล่าวด้วยการเดินรถไฟหลวง
ในกรุงเทพฯประจำศก 124.

S.Y.B. vol.3, pp. 167-172.

S.Y.B. vol.8, pp. 195-202.

S.Y.B. vol.12, pp. 229-236.

ซึ่งเป็นระยะเวลาหลังจากเปิดเดินรถไฟสายนี้แล้ว 3 ปี ปรากฏว่าเงินผลประโยชน์ของรถไฟสายนี้ลดลงกว่าปี พ.ศ.2445 (ร.ศ.121) คือเงินรายไค้ลดลง 9.55 % "...การที่เงินรายไค้ตกต่ำไปนั้น เพราะการทำนาปีที่แล้วมาไม่ใครไค้ การบรรทุกเข้าเปลือกจึงเบาบางไป คือในเดือนมิถุนายนสก 121 มีจำนวนเงินค่าระวางถึง 15,034 บาท ในเดือนนี้มีจำนวนเงินค่าระวางเพียง 1,382 บาทเท่านั้น"¹ แม้แต่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 เองก็ทรงเป็นห่วงถึงกิจการค้าข้าวในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน เพราะกิจการค้าดังกล่าวส่งผลถึงรายไค้ของรถไฟและส่วนอื่นๆด้วย "เห็นว่าเงินค่าบรรทุกสินค้าสาชนครราชสีมาตก จะเป็นด้วยเข้าเสียอย่างเดียว ถ้าเป็นด้วยพ่อค้าที่คิดไปบรรทุกเข้าแต่ก่อนจะเลิกไปด้วยไม่เห็นผลกำไรประการใดควรจะสืบคุ้สักหน่อย จะไค้เป็นทางคิด"² และจากการตรวจการอย่างรอบคอบถึงสาเหตุที่เงินรายไค้จากค่าระวางบรรทุกสินค้าสาชนครราชสีมาตกลง ปรากฏว่า "...เหตุที่ค่าบรรทุกสินค้าบรรทุกรถไฟน้อยไปนั้น เป็นด้วยราษฎรทำเข้าไม่ไค้อย่างเดียว ไม่ใช่เพราะพ่อค้าเลิกถอนการค้าเข้า...ความเสื่อมถอยแห่งค่าบรรทุกสินค้าคงจะกลับไค้มากขึ้นในปีหน้าอีก เพราะปี(ร.ศ.123)ฝนไค้มาก"³

1.1 การขยายตัวของระบบชลประทานขนาดย่อม

เนื่องมาจากโอกาสของชาวนาที่จะสามารถขายข้าวซึ่งเป็นผลผลิตที่เขาคุ้นเคยในการผลิตมาเป็นเวลานานแล้ว ทำให้ชาวนาพยายามที่จะเพิ่มผลผลิตข้าวของตัวเองให้ไค้มากๆ เพื่อที่จะให้เหลือสำหรับการจำหน่าย มีหลักฐานที่กล่าวถึงการเปลี่ยนแปลงเทคนิคการผลิตของชาวนาในบริเวณนี้ ที่ค่อนข้างชัดเจนคือความพยายามที่จะนำเอาระบบชลประทานขนาดย่อมเข้ามาช่วยในการทำนา เพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนน้ำ และเพื่อส่งน้ำไปยังพื้นที่ที่อยู่ไกลออกไปหรือพื้นที่นาคอนที่น้ำไม่ค่อยจะขัง นั่นคือการปักท่อนบ่ตักน้ำ ซึ่งปรากฏว่าภายหลังจากมีทางรถไฟสาชนครราชสีมา ชาวนามีความกระตือรือร้นมากในการปักท่อน

¹ หจช., ร.5 ยธ.5.1/42 คำโดยสารรถไฟ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ทูลเกล้าฯถวายบัญชีเงินผลประโยชน์รถไฟ วันที่ 27 กรกฎาคม ร.ศ.122.

² หจช., ร.5 ยธ.5.1/42 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทศอบหนังสือกรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ วันที่ 16 กันยายน ร.ศ.122.

³ เรื่องเดียวกัน.



เพื่อนำน้ำในแม่น้ำต่างๆเข้าไปในพื้นที่นา การปิดท่านบึงกล่าวได้รับการส่งเสริมจากทาง
กรุงเทพฯ โดยเจ้าหน้าที่เกษตรประจำมณฑลนครราชสีมา ร่วมกับเอกชนและชาวนา

ท่านบึงคือคันดินที่ใช้กั้นน้ำตามแม่น้ำสาขาย่อยของแม่น้ำมูล เพื่อให้น้ำในแม่น้ำ
เหนือท่านบึงมีปริมาณและระดับสูงขึ้นเพียงพอที่จะส่งกระจายไปยังท้องนา เพื่อให้มีปริมาณ
น้ำเพียงพอต่อการทำนา เทคนิคการก่อสร้างท่านบึงในสมัยนั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งระยะ
แรกๆที่ทางรถไฟไปถึงนครราชสีมา การก่อสร้างจะใช้ไม้และดินเป็นวัสดุสำคัญ เพราะ
เหล็กและปูนซีเมนต์ยังไม่แพร่หลาย ตัวอย่างเช่นการปิดท่านบึงห้วยตาโอด ริมบ้านกระแชะ
ท้องที่อำเภอโนนลาว จังหวัดนครราชสีมา ในปี พ.ศ. 2462

ส่วนชนิดท่านบึงที่จะสร้างนี้ควรสร้างเป็นท่านบึง 3 ลูกแฝดคือ ลูกกลางกำลังหนา 6 วา
สูงพินฝั่ง 2 ศอก และลูกที่เล็กลง 2 ข้างกำลังหนาลูกละ 6 ศอก สูงเสมอมฝั่ง รวม
กำลังของท่านบึงนี้หนา 9 วา และไม้ที่จะสร้างท่านบึงนี้ใช้ขาฟแจกประมาณว่า
จะต้องใช้เสาหุบเปลือกโต 3 ก่า ขาว 13 ศอก 110 ต้น

เสาหุบเปลือกโต 3 ก่า ขาว 11 ศอก 110 ต้น

ไม้กระดานเลื่อยหรือตากนา 10 นิ้ว หนา 2 นิ้ว ขาว 9 ศอก 350 แผ่น

ไม้กระดานเลื่อยหรือตากนา 10 นิ้ว หนา 2 นิ้ว ขาว 7 ศอก 420 แผ่น

ไม้คร่าวนา 4 นิ้ว หนา 3 นิ้ว ขาว 8 ศอก 160 อัน

ไม้ซื่อหนา 5 นิ้ว หนา 2 นิ้วครึ่ง ขาว 7 ศอก 90 อัน

ไม้เท้าแซนโต 2 ก่า ขาว 6 ศอก 90 อัน

ไม้เข็มโต 1 ก่าครึ่ง ขาว 4 ศอก 800 อัน¹

ห้วยตาโอดนี้เป็นลำห้วยแยกออกจากลำเชิงไกร เมื่อน้ำในลำเชิงไกรไหลเข้า
ในห้วยนี้แล้วก็ไหลลงลงไปร่วมกับคลองจอก ซึ่งไม่ได้ประโยชน์ในการทำนาเลย เมื่อปิด
ท่านบึงนี้แล้วเนื้อที่นาจะได้ประโยชน์จากท่านบึงหลังตั้งกล่าวรวม 17 หมู่บ้าน เป็นจำนวน
เนื้อที่นาประมาณ 3,000 ไร่²

¹ หจช., กส. 13/1476 เรื่อง มณฑลนครราชสีมา บอกเรื่องสัตว์เป็นโรคระบาด
ขอเงินเบิกชีรา, ยา และขอแพทย์ไปจัดการป้องกัน วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2462.

² เรื่องเดียวกัน.

เนื่องจากเทคนิคการก่อสร้างที่ยังเป็นแบบดั้งเดิม ท่อขบจึงไม่มีความมั่นคงและมีการหักพังอยู่บางแห่ง มีการซ่อมแซมอยู่เสมอ การปิดท่อขบมักจะปิดตามลำห้วยที่ไม่ใหญ่โตนัก เพราะถ้าปิดแม่น้ำที่ใหญ่ๆ เช่น ลำแม่น้ำมูล ท่อขบแบบโบราณดังกล่าวจะไม่สามารถทนทานต่อแรงน้ำได้ และจะพังในที่สุด

จำนวนท่อขบที่ปิดไปแล้วนั้น โดยมากเป็นท่อขบซึ่งปิดตามลำห้วยแลลำคลองที่ตื้นและเล็กกระแสน้ำไม่สู้จะไหลเชี่ยวนัก ส่วนลำห้วยแลลำน้ำใหญ่ซึ่งกระแสน้ำไหลแรงเมื่อปิดแล้วก็มักจะหักพังเสียโดยมาก ถ้าจะปิดให้อยู่เป็นการถาวรจะต้องใช้แรงแลทุนทรัพย์มาก แลผู้จัดการในการปิดท่อขบก็ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้ในวิชาช่างซึ่งในมณฑลนครราชสีมาในเวลานี้จะหาได้โดยยาก¹

ท่อขบ 1 หลังจะให้ประโยชน์ในการทำนาของราษฎรประมาณ 2,000 - 3,000 ไร่ แลแล้วแตขนาดของท่อขบ²

ก่อนที่จะมีทางรถไฟไปยังนครราชสีมา นั้น ยังไม่พบหลักฐานถึงการแพร่หลายของการใช้ท่อขบเข้าช่วยในการทำนา แต่ภายหลังจากมีทางรถไฟ ชาวโคกกลายเป็นสินค้าออกที่สำคัญของท้องถิ่น "การเพาะปลูกซึ่งนับว่าหนักมากที่สุดจนถึงกับ เป็นสินค้าส่งไปจำหน่ายนอกมณฑลก็มีแต่ทำนาอย่างเดียว นับว่าเป็นทางหาเลี้ยงชีพอย่างสำคัญของราษฎรในมณฑลนี้"³ ท่อขบได้เข้าไปมีบทบาทอย่างสำคัญในการทำนาบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่ติดต่อกับทางรถไฟได้สะดวก อย่างเช่นการทำนาในอำเภอพันชนะ (ตำบลขุนทด) ในปีพ.ศ. 2455 "ปีนั้นว่าไม่สู้เดือดร้อนในเรื่องน้ำนัก เพราะโดยมากได้อาไศรอน้ำทำนา ที่เป็นนาอาไศรอน้ำฝนแท้ก็มีบ้างแต่น้อย"⁴ ดังนั้นถ้าปีใดฝนน้อยก็ต้องอาศัยปิดท่อขบนำน้ำขึ้นไปใช้ในนา "การปิดท่อขบนี้เป็นสิ่งที่ราษฎรชาวนาใน

¹ หจข., กส. 13/735 เรื่อง มณฑลนครราชสีมาส่งรายงานของกองเกษตรประจำปี พ.ศ. 2455.

² หจข., กส. 13/1112 เรื่อง เทศมณฑลนครราชสีมา ส่งสำเนารายงานของขุนชำนาญไปตรวจการเพาะปลูกแลการทำนาหาเลี้ยงชีพของราษฎรในท้องที่อำเภอปักธงชัยวันที่ 22 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 131.

³ หจข., กส. 13/735 เรื่อง มณฑลนครราชสีมาส่งรายงานของกองเกษตร...

⁴ หจข., กส. 13/743 เรื่อง มณฑลนครราชสีมาส่งรายงานตรวจการ...

มณฑลนครราชสีมาขมมากที่สุด นอกจากออกแรงช่วยในการบิแล้ว บางอำเภอจะออกเงินช่วยนับด้วยหมื่นบาท"¹ การบิท่านที่เป็นขนาดใหญ่และเป็นท่านบสาธารณณะส่วนมากจะอาศัยเจ้าหน้าที่ของรัฐเป็นผู้ประสานงาน แต่ก็มีบางครั้งที่เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่อาจจะสนองความต้องการของราษฎรได้ทัน "ราษฎรได้เคยเรียโรเงินจ้างจันบิคร่าวหนึ่งสิ้นเงินประมาณ 2,000 บาท"²

การเปลี่ยนแปลงการผลิตข้าวจากที่เคยผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเองเป็นการผลิตเพื่อค่านี้ได้เพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ ทั้งจะเห็นได้จากจำนวนของท่านบในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนที่เพิ่มขึ้น ดังตารางที่ 13

ตารางที่ 13 จำนวนท่านบในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนหลังจากมีทางรถไฟ

เมือง	พ.ศ. 2455	พ.ศ. 2463
นครราชสีมา	294	503
บุรีรัมย์	172	101
ไชยภูมิ	38	103
รวม	504	707

ที่มา: หจช., กส.13/1112 เรื่อง เทศมณฑลนครราชสีมา ส่งสำเนารายงานของขุนชำนาญ..., วันที่ 22 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 131; หจช., กส.13/735 เรื่องมณฑลนครราชสีมาส่งรายงานของกองเกษตรประจำปี พ.ศ. 2455.

ความพยายามที่จะเพิ่มผลผลิตข้าวของราษฎรในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนภายหลังจากมีทางรถไฟแล้วนั้นกระทำกันอย่างกระฉับกระเฉงและต่อเนื่อง ปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการท่านก็คือน้ำ ความนิยมของราษฎรในการบิท่านบเพื่อนำน้ำในแม่น้ำลำคลอง มาใช้ในการเพาะปลูกนั้นเป็นไปอย่างเข้มข้น มีราษฎรบางรายที่มีกรณีพิพาทเรื่องการแก่งแย่ง-

¹ หจช., กส.13/735 เรื่อง มณฑลนครราชสีมาส่งรายงานของกองเกษตรประจำปี พ.ศ. 2455.

² หจช., กส.13/735 เรื่องมณฑลนครราชสีมา...

น้ำในการทำนา โดยเจ้าของนาที่อาศัยน้ำจากลำน้ำสายเดียวกัน ซึ่งทางฝ่ายที่อยู่ใต้
 ทำนบมักจะเป็นผู้เสียเปรียบและร้องเรียนว่ามีน้ำไม่เพียงพอในการทำนา เนื่องจากทำนบ
 ที่อยู่เหนือขึ้นไปเก็บกักน้ำไว้มากจนเกินไป¹ "...เมื่อถึงฤดูการทำนาราชบุรุษชาวนาแถว
 เหล่านั้นมีการทู่เถียงกันในเรื่องน้ำอยู่เสมอ"² อย่างเช่นในลำน้ำริบรุณ ท้องที่อำเภอเมือง
 นครราชสีมา ตั้งแต่ตำบลพุดราถึงตำบลจอหอ "...มีทำนบซึ่งราษฎรปิดท่อน้ำขึ้นทำนบหลาย
 สิบล้าง การสร้างทำนบกั้นน้ำขึ้นบำรุงการเพาะปลูกก็เป็นธรรมดาของพื้นเมือง ถ้าไม่ทำ
 ทำนบกั้นน้ำก็ทำการเพาะปลูกไม่ได้"³ จากความกระตือรือร้นที่จะเพิ่มผลผลิตข้าวนี้เองทำให้
 ชาวนาบางคนถึงกับใช้ทุนส่วนตัวก่อสร้างทำนบหรือซ่อมแซมทำนบเก่าที่ชำรุด แล้วก็ถือกรรม
 สิทธิ์ "...เมื่อน้ำไหลไปถึงนาใครก็เก็บเอาเข้ากับเจ้าของนาแห่งละ 2 สัก เมื่อ พ.ศ.
 ก่อนนางซิดเก็บเข้าได้ 500 สักเศษ"⁴

เทคนิคการนำน้ำในแม่น้ำลำคลองเข้าไปยังพื้นที่นาของราษฎร นอกจากการ
 ปิดทำนบแล้วก็มีการใช้ระหัด แต่การใช้ระหัดนี้ไม่แพร่หลายเหมือนกับการปิดทำนบ และ

¹ หจข., กส.1/2229 มณฑลนครราชสีมาส่งรายงานหลวงธราทรพิทักษ์ซึ่งไปดู
 ทางน้ำที่ทำนบท่ากระโดนระหว่างท้องที่อำเภอโนนวิเศษและอำเภอโนนลาวซึ่งราษฎรแย้งน้ำ
 กันทำนา วันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ.2464; หจข., กส.1/3424 เรื่องมณฑลนครราชสีมา
 ส่งรายงานตรวจการทำนา, ทำนบ, ไรศสัตว์ ของนายจาง หัสดีธรรม วันที่ 29 พฤษภาคม
 พ.ศ.2465; หจข; กส.1/3760 เรื่อง มณฑลนครราชสีมาส่งรายงานตรวจการของนายจาง
 หัสดีธรรม พนักงานเกษตร วันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ.2465.

² หจข., กส.1.2/83 เรื่อง มณฑลนครราชสีมาส่งรายงานตรวจการทำนาของ
 ราษฎรตำบลพุดรา แลได้ตรวจจัดการซ่อมแซมทำนบคลองบริบูรณ์จากคลองระก้าท้องที่อำเภอ
 เมืองนครราชสีมา ของพระชนูปการกิจ เกษตรมณฑล แลได้ส่งบัญชีผู้ออกเงินช่วยเหลือการทำ
 ทำนบส่งแผนที่แปลนที่ทำนบกับรูปถ่ายทำนบ กระทรวงไคพิจารณที่ราษฎรได้วัดจัดสร้างทำนบ
 ตำบลพุดราแล้ว เห็นว่าทำถูกต้องตามวิชาช่างโดยมาก วันที่ 5 มิถุนายน พุทธศักราช2465.

³ หจข., กส.1/1967 เรื่องมณฑลนครราชสีมา ส่งรายงานหลวงธราทรพิทักษ์
 ตรวจการหาเลี้ยงชีพของราษฎร และทางน้ำ กระทรวงว่าถ้าต่อไปรายงานเรื่องปิดทำนบ
 และซุกเหมืองแล้ว ให้ส่งแผนที่ประกอบ วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2463.

⁴ เรื่องเดียวกัน.

การใช้ระหัดนั้นก็ใช้เฉพาะลำน้ำที่ปิดท้นบ่ไม่ได้เท่านั้น ท้องที่อำเภอจันทน์ก็เป็นท้องที่หนึ่งที่ใช้ระหัดในการทำนา ท้องที่อำเภอจันทน์ต้องใช้น้ำจากลำตะคอง ซึ่งทางการไม่อนุญาตให้ปิดท้นบ่ เนื่องจากลำตะคองเป็นลำน้ำที่ไหลผ่านเข้าไปในเมืองนครราชสีมา สำหรับระหัดที่ราษฎรท้องที่อำเภอจันทน์ใช้นั้น

... เป็นระหัดที่ใช้กำลังน้ำหมุนล้อใหญ่อันหนึ่งศูนย์กลางกว้างประมาณ 1 วา ตามขอบล้อข้างในมีไม้กระบอกผูกติดกับล้อเอียงกันเป็นพื้นปลา เมื่อน้ำไหลแรงกระบอกล้อก็หมุน กระบอกที่ผูกติดอยู่กับล้อก็ดันน้ำหมุนขึ้นไปตามล้อ ชั้นคั้นน้ำในกระบอกยังไม่หกแต่พอลอหมุนขึ้นไปน้ำในกระบอกก็ค่อยๆ เหลงในรางซึ่งทำไว้ทอดกับน้ำที่จะไหลลงถัง 2 ข้างของล้อ น้ำจึงไหลไปตามรางเข้าในนาได้ ระหัดชนิดนี้ถ้าไม่มีแรงก็ไม่ค่อยมีประโยชน์ เพราะไม่หมุน ใช้ต่างท้นบ่เท่านั้นเอง ทั้งน้ำก็ไหลเข้านาช้ากว่าท้นบ่ด้วย¹

ระหัดที่ใช้ในการทำนาบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนมีหลายแบบ เพราะระหัดที่ใช้ในอำเภอจันทน์ "ผิดกับระหัดที่ใช้กันแถวกลางซึ่งใช้กำลังคนด้วย"²

การพยายามนำเอาเทคนิคต่างๆ เข้ามาใช้ในการผลิตข้าวเพื่อเพิ่มผลผลิตในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนนั้น อาจจะไม่ใช่เรื่องใหม่ในประวัติศาสตร์การทำนาของประเทศสยาม แต่สำหรับภูมิภาคนี้และหัวเมืองลาวอื่นๆ ในขณะนั้นแล้ว นับว่าชาวนาในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนได้ปรับเปลี่ยนตัวเองในการผลิตข้าว จากการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเองเป็นการผลิตเพื่อขาย และเทคนิคดังกล่าวคงจะเป็นแบบแผนเฉพาะของชาวนาบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน ก่อนที่จะแพร่หลายไปยังหัวเมืองลาวอื่นๆ อย่างน้อยก็ช่วงระยะเวลาหนึ่งก่อนที่การคมนาคมที่สะดวกจะไปถึงหัวเมืองลาวเหล่านั้น

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ชาวนาบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนจะนำเอาระบบชลประทานขนาดเล็กมาใช้ในการเพิ่มผลผลิตข้าวโดยการปิดท้นบ่ แต่การทำนาในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนก็ยังอาศัยน้ำฝนเป็นปัจจัยสำคัญในการทำนา ดังนั้นปริมาณผลผลิตข้าวในแต่ละปีของบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนจึงขึ้นอยู่กับปริมาณน้ำฝนที่ตกในแต่ละปีด้วย ถ้าปีใดภาวะฝนฟ้า

¹ หจข., กส. 13/743 เรื่องมณฑลนครราชสีมา ส่งรายงานตรวจการอำเภอจันทน์ อำเภอท้นชนะ ของนายพูน (ตอนที่ 1) วันที่ 17 กรกฎาคม ร.ศ. 131.

² เรื่องเดียวกัน.

ไม่อำนวย ผลผลิตข้าวก็จะตกต่ำไปทั่ว¹

การทำนาในเขตลุ่มน้ำตามธรรมชาติที่จะเพาะปลูกได้มากแลได้ผลดีหรือเลวนั้น ก็สุดแล้วแต่ฝนฟ้าอากาศจะอุดมดีหรือไม่ ถ้าปีใดฝนแล้งการทำนาก็เสื่อมทรามลง เพราะภูมิภาคประเทศเป็นที่ดอนไม่มีลำน้ำสายใหญ่ๆที่มีน้ำใช้ตลอดปี ถึงจะมีลำน้ำลำคลองอยู่บ้างก็จริง แต่ถ้าฝนไม่ตกแลบางแห่งจะไม่มีน้ำเลย หรือจะมีบ้างก็ขึ้นไม่ถึงพื้นนา เพราะฉะนั้นถ้าปีใดฝนน้อยก็ต้องอาศัยปีตกน้ำขึ้นไปใช้ในนาเท่านั้น²

ตารางที่ 14 จำนวนทำนบบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนแยกเป็นอำเภอ พ.ศ.2463.

ลำดับ	จังหวัดนครราชสีมา		จังหวัดชัยภูมิ		จังหวัดบุรีรัมย์	
	ท้องที่	จำนวน	ท้องที่	จำนวน	ท้องที่	จำนวน
1	อำเภอเมือง	55	อำเภอเมือง	22	อำเภอเมือง	31
2	อำเภอพิมาย	37	อำเภอจตุรัส	52	อำเภอนางรอง	60
3	อำเภอโนนวัต	65	อำเภอผักปัง	29	อำเภอพุทไธสง	3
4	อำเภอปักธงชัย	98			อำเภอตะลุง	7
5	อำเภอด่านขุนทด	67				
6	อำเภอกระโทก	19				
7	อำเภอสูงเนิน	6				
8	อำเภอจันทัก	35				
9	อำเภอโนนลาว	7				
10	อำเภอบัวใหญ่	114				
รวม	10 อำเภอ	503	3 อำเภอ	103	4 อำเภอ	101

ที่มา: หจช., กส.1/2954 เรื่องมณฑลนครราชสีมาส่งรายงานแผนกเกษตรประจำ พ.ศ.2463 วันที่ 2 สิงหาคม พ.ศ. 2464.

¹หจช., ร.6 ม.3.4/5 เข้ายากหมากแพงแลห้ามจำหน่ายเข้าไม้ให้ออกจากหัวเมืองในมณฑลนครราชสีมา พ.ศ.2454-2455.

²หจช., กส.13/735 เรื่องมณฑลนครราชสีมาส่งรายงานของกองเกษตร...

เท่านั้นแต่ละหลังจะมีขนาดไม่เท่ากัน และใช้ประโยชน์ในการทำนาได้ไม่เท่ากัน เช่น ทำนบที่ห้วยกองแดงอำเภอโนนลาว "ใช้ประโยชน์ในการทำนา 800 ไร่"¹ ส่วนทำนบที่ลำสะเทกเรียกว่าวังตาสวน หอ้งที่อำเภอบัวใหญ่ "ใช้ประโยชน์ในการทำนาประมาณ 13,000 ไร่"² และที่อำเภอบัวใหญ่นี้มีทำนบเป็นจำนวนมากที่สุดด้วย (ดูตารางที่ 14)

จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าปริมาณทำนบในท้องที่ต่างๆของเมืองนครราชสีมา นั้นมีมากกว่าบุรีรัมย์และไชยภูมิ ทั้งนี้เนื่องจากอำเภอต่างๆของจังหวัดนครราชสีมาติดต่อกับทางรถไฟ ใกล้เคียงกว่า การเปลี่ยนแปลงในการผลิตข้าวเพื่อจำหน่ายจึงเกิดขึ้นก่อนและมากกว่า บริเวณอื่นๆของบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนอีกทั้งขนาดทำนบก็มีขนาดใหญ่ให้ประโยชน์แก่พื้นที่ปลูกข้าวได้เป็นบริเวณกว้างกว่าด้วย³

1.2 การขยายพื้นที่ปลูกข้าว

การเปลี่ยนแปลงการผลิตข้าวจากการผลิตเพื่อบริโภคภายในท้องถิ่น เป็นการผลิตเพื่อขายส่งออกไปนอกบริเวณโดยเจหาอย่างยิ่งกรุงเทพฯ โดยใช้ระบบชลประทานขนาดย่อมนี้ ส่งผลให้พื้นที่เพาะปลูกข้าวเพิ่มขึ้น รวมทั้งการบุกเบิกพื้นที่ใหม่ และการปรับปรุงพื้นที่นาเดิมที่มีอยู่แล้วด้วย

ในมณฑลนี้มีที่ดินที่ปรับปรุงด้วยการเพาะปลูก คือ จังหวัดนครราชสีมา แลเป็นจังหวัดที่มีรถไฟติดต่อกับกรุงเทพฯ การบรรทุกสินค้าไปมาก็สะดวก แลทั้งที่ดินนับวันก็เจริญขึ้นทุกที ข้าพเจ้าได้สังเกตเห็น ถ้าที่ป่าไม้อาจจะทำนาได้ก็มีผู้ขออนุญาตจับจองทำเป็นที่นาเสียทุกแห่ง นับว่าที่นาในจังหวัดนี้เจ้าของได้มีหลักฐานปักแผ่นมั่นคงตลอดทั่วกัน⁴

มีหลักฐานที่น่าเชื่อถือมากนักเกี่ยวกับปริมาณเนื้อที่นาและเงินค่านาที่ เก็บได้ใน ปี พ.ศ.2425 ของเมืองนครราชสีมาและเมืองขึ้นในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน สาเหตุที่หลักฐานดังกล่าวไม่น่าเชื่อถือก็เนื่องจากการแจ้งจำนวนเนื้อที่นาและปริมาณเงินค่านาของ

¹ หจช., กส.1/2954 เรื่องมณฑลนครราชสีมา ส่งรายงานแผนกเกษตรประจำ พ.ศ.2463 วันที่ 2 สิงหาคม พ.ศ.2464.

² เรื่องเดียวกัน.

³ เรื่องเดียวกัน.

⁴ เรื่องเดียวกัน.

เจ้าหน้าที่ในท้องถิ่นนั้นมักจะต่ำกว่าความเป็นจริง

ค่ายเมืองนครราชสีมา แต่ก่อนมาเงินค่านาถึง 400 ชั่งเศษ แต่ตั้งนั้นการที่ลด
ตัดเนื้อนาที่เจริญมาก ไม่มีคิดสิ่งใดกับเมืองนครศรีธรรมราชมากนัก ค่ายมีเมืองขึ้น
ถึง 13 หัวเมือง เสนาหัวเมืองกับหัวราชการตามหัวเมืองขึ้นนั้น เหมือนเป็นการ
เหน็บในตอนนี้ จักรการที่ขึ้นแล้วเงินค่านาคงจะขึ้นอีกมาก...¹

แม้ว่ารายงานแจ้งยอดจำนวนเนื้อที่นาที่เก็บค่านาได้จะต่ำกว่าความเป็นจริง
แต่ก็คงทำให้มองเห็นการขยายพื้นที่ทำนาภายหลังทางรถไฟถึงนครราชสีมา

จากรายงานจำนวนเนื้อที่นาและเงินค่านาที่เก็บได้ในปี พ.ศ. 2425 "คงนาหลวง
73,841 ไร่ เงิน 346 ชั่ง 2 ตำลึง 2 บาท สลึงเพ็ญนาโกนสร้างปีที่ 1 ปีที่ 2 ปีที่ 3 มีไร่
เรียก นา 1,856 ไร่ 3 งาน..."² ปริมาณเนื้อที่นาที่เก็บค่านาได้ดังกล่าวนั้นเป็นปริมาณ
ขนาดกลาง เพราะบางปีก็เก็บเงินค่านาได้มากถึง 400 ชั่งเศษ แต่บางปีก็เก็บได้เพียง
200 ชั่ง เท่านั้น³

จนถึงปี พ.ศ. 2455 ซึ่งเป็นเวลาภายหลังจากมีทางรถไฟสายนครราชสีมาถึง
12 ปี ปรากฏว่าพื้นที่นาได้ขยายออกไปเป็นอันมาก

เนื้อที่นาซึ่งได้เคยทำเป็นแปลงแล้ว มีจำนวน 437,019 ไร่ โคนสร้างขึ้นใหม่ใน
ปี 97,915 ไร่ รวมเป็นจำนวนเนื้อที่โคนสร้างทำเป็นนาแล้ว 534,934 ไร่
เนื้อที่ไร่ที่ทำการเพาะปลูกพืชพันธุ์ต่างๆในนี้มี 25,753 ไร่ ที่สวน 1,506 ไร่
รวมทั้งไร่อะลู 27,259 ไร่ รวมเนื้อที่เรียกสวนไร่นาทั้งหมดที่มีในปี
535,909 ไร่ จำนวนเนื้อที่เหล่านี้แยกเป็นจำนวนที่เก็บเงินอากร 459,246 ไร่
ที่กินในมณฑลนครราชสีมา ซึ่งได้ออกใบเหยียบย่ำไปแล้วตั้งแต่ พ.ศ. 2447 จนถึง
พ.ศ. 2455 รวมเป็นจำนวนเนื้อที่ 12,645 ไร่ 2 งาน 66 ไร่ เมื่อได้เปรียบเทียบ
ดูในระหว่าง 3 ปี ก็ตั้งแต่ พ.ศ. 2453 ถึง พ.ศ. 2455 จะเห็นว่าจำนวนใบเหยียบ

¹ หจข., ร.5 กษ.3.2/5 เรื่องเก็บเงินค่านาเมืองนครราชสีมา วันที่ 7
มีนาคม ร.ศ. 109.

² หจข., ร.5 ม.2.12ก/1 ใบขอกนครราชสีมา (กันยายน ร.ศ. 95 - มีนาคม
ร.ศ. 103) พระยากำแหงสงครามฯ ผู้สำเร็จราชการเมืองนครราชสีมา ขอกราบเรียนพล
หัวเจ้าท่านลูกขุน ณ ศาลา จ.ศ. 1245.

³ หจข., ร.5 กษ.3.2/5 เรื่องเก็บเงินค่านาเมืองนครราชสีมา...

ยาที่อนุญาตไปทวีขึ้นทุกปีดังต่อไปนี้

พ.ศ. 2453 930 ไร่ 2 งาน 94 วา

พ.ศ. 2454 2,094 ไร่ 1 งาน 15 วา

พ.ศ. 2455 5,123 ไร่ 2 งาน 33 วา

เมื่อการออกใบเหยียบย่ำทวีมากขึ้นเช่นนี้ก็แสดงให้เห็นว่า ที่ดินในมณฑลนครราชสีมาได้มีความเจริญมีผู้ต้องการเลหวงแทนมากขึ้น เพราะฉะนั้นจำนวนความแห้งซึ่งพิพาทกันด้วยเรื่องที่ดินที่ร้องฟ้องกันยังศาลก็มีจำนวนทวีขึ้นเป็นลำดับทุกปี ดังปรากฏความบาดูซึ่งฟ้องกันเฉพาะในศาลมณฑลนครราชสีมาที่มีรายการดังนี้

พ.ศ. 2453 40 เรื่อง

พ.ศ. 2454 54 เรื่อง

พ.ศ. 2455 87 เรื่อง¹

ตารางที่ 15 จำนวนเนื้อที่นาในมณฑลนครราชสีมา พ.ศ.2454-2455.

ลำดับ	ท้องที่	พ.ศ.	เคยเป็นฟางแล้ว	ไถนสร้างขึ้นใหม่	รวม
1	เมืองนครราชสีมา	2454	211,107	2,110	213,217
		2455	213,217	71,957	285,986
2	เมืองบุรีรัมย์	2454	123,393	15	123,408
		2455	128,904	82	128,986
3	เมืองไชยภูมิ	2454	98,902	1,050	99,952
		2455	94,898	25,876	120,774
	รวมทั้งมณฑล	2454	433,402	3,175	436,577
		2455	437,019	97,915	534,934

ที่มา: หจช., กส.13/735 เรื่อง มณฑลนครราชสีมาส่งรายงานของกองเกษตรประจำปี พ.ศ. 2455.

¹หจช., กส.13/735 เรื่อง มณฑลนครราชสีมา...

ตารางที่ 16 พื้นที่ปลูกข้าวและผลผลิตที่ได้ในมณฑลนครราชสีมา พ.ศ.2465-2469.

พื้นที่, ผลผลิต	พ.ศ.2465	พ.ศ.2466	พ.ศ.2467	พ.ศ.2468	พ.ศ.2469
รวมพื้นที่เพาะปลูก(ไร่)	554,726	628,442	638,212	509,882	3,260,170
พื้นที่ปลูกข้าว (ไร่)	549,420	622,900	630,430	498,330	3,223,510
ผลผลิตทั้งหมด (หาบ)	2,684,580	4,507,370	3,365,140	1,836,080	13,410,140
ผลผลิตต่อไร่(หาบ/ไร่)	4.89	7.24	5.34	3.68	4.16

ที่มา: S.Y.B. vol.I2, pp. 305-310.

กล่าวโดยสรุป เมื่อทางรถไฟไปถึงนครราชสีมาซึ่งเป็นศูนย์กลางของบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนในปีพ.ศ.2443 แล้ว ทำให้การขนส่งสินค้าที่กินระวางบรรทุกมากๆลงไปยังชายฝั่งกรุงเทพฯได้ ข้าวซึ่งเป็นผลผลิตที่ไม่เคยส่งไปชายกรุงเทพฯเลย และเป็นสิ่งที่ราษฎรในบริเวณนี้คุ้นเคยในการผลิตอยู่แล้วจึงกลายเป็นสินค้าออกที่สำคัญของท้องถิ่นที่จำหน่ายบรรทุกรถไฟไปยังกรุงเทพฯ ชาวนาได้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการผลิตข้าวจากที่เคยผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเองเป็นผลิตเพื่อจำหน่ายขึ้นรถไฟ หลักฐานที่ชี้ให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวก็คือ การนำระบบชลประทานขนาดย่อมเข้ามาใช้ในการทำนา ปริมาณพื้นที่เพาะปลูกข้าวเพิ่มขึ้น ปริมาณส่งข้าวเปลือกออกจากบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนโดยรถไฟไปยังกรุงเทพฯเพิ่มขึ้น ตลอดจนกรณีพิพาทในการใช้น้ำและพื้นที่ในการเพาะปลูกข้าว การเปลี่ยนแปลงในการผลิตข้าวดังกล่าวแล้ว ย่อมส่งผลถึงการผลิตตลอดจนการดำรงชีวิตในค้ำอื่นๆของราษฎรในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนด้วย

2. ทางรถไฟกับหัตถกรรมทอผ้า

ทางรถไฟนอกจากจะทำให้ชาวนาผลิตข้าวเพิ่มขึ้นเพื่อจำหน่ายแล้ว กิจกรรมการผลิตอย่างอื่นของชาวนาก็ได้รับผลกระทบจากทางรถไฟด้วย แต่การเปลี่ยนแปลงในการผลิตค้ำอื่นๆนั้นจะไม่เห็นชัดเจนเหมือนกับการผลิตข้าว "เพราะราษฎรไม่ใคร่นิยมนอกจากสิ่งที่จำเป็นเช่นการทำนา ซึ่งถ้าไม่ทำก็ต้องออกเช่าแล้ว ก็ไม่ใคร่จะทำอะไรให้เป็นขึ้นเป็น

อัน ปลุกอะไรก็เล็ก ๆ น้อย ๆ หารับประทานพอใช้สร้อย"¹ การที่ราษฎรนิยมที่จะปลูกข้าวเพื่อจำหน่ายมากกว่าการเพาะปลูกสินค้าชนิดอื่นนั้นก็เนื่องจากการทำนาเป็นอาชีพหลักของราษฎรอยู่แล้ว ราษฎรคุ้นเคยกับการทำนามาแต่ดั้งเดิม และสาเหตุประการสำคัญก็คือ ตลาดของข้าวบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนภายหลังจากมีทางรถไฟนั้นกว้างขวางและให้ความมั่นใจกับชาวนาได้ว่า เมื่อเขาผลิตมากจนเกินปริมาณเพื่อเลี้ยงตัวเองแล้ว เขาสามารถที่จะขายผลผลิตได้อย่างแน่นอน รัฐบาลเคยแนะนำส่งเสริมให้ราษฎรเพาะปลูกพืชอย่างอื่นให้มากขึ้นเพื่อจำหน่าย เช่น การปลูกฝ้ายที่เล็กราไปเมื่อทางรถไฟไปถึง แต่ราษฎรกลับร้องว่า "แนะนำให้ปลูกแล้วจะไปซื้อขายที่ไหน"² ทั้งนี้ "ราษฎรมักปลูกพืชผลอย่างอื่น ๆ กันแต่เพียงสิ่งละเล็กละน้อยเพื่อรับประทานใช้สร้อยเท่านั้น"³ สำหรับบริเวณที่อยู่ติดกับทางรถไฟนั้น การผลิตเพื่อการค้าจะทำได้กว้างขวางกว่าบริเวณที่อยู่ห่างออกไป เพราะการจำหน่ายผลผลิตกระทำได้สะดวก ตัวอย่างเช่นอำเภอจันทน์ "ปลูกกันมากน้อย เพราะอยู่ใกล้ทางรถไฟที่จำหน่ายได้สะดวก"⁴

หัตถกรรมทอผ้านับว่าเป็นกิจกรรมการผลิตในระบบเศรษฐกิจเพื่อเลี้ยงตัวเองของราษฎรบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนและหัวเมืองลาวอื่นๆ การปลูกฝ้ายและการปลูกหม่อนเลี้ยงไหมเพื่อใช้ทอเป็นเครื่องนุ่งห่ม เป็นกิจกรรมการผลิตที่เกิดขึ้นรอบครัวต้องทำ ก่อนที่ค้าขายและผ้าสำเร็จรูปจากต่างประเทศจะถูกนำเข้ามาอย่างแพร่หลายเมื่อมีการคมนาคมขนส่งที่สะดวกโดยทางรถไฟ หัตถกรรมทอผ้าเป็นหัตถกรรมในครัวเรือนที่ราษฎรทำเมื่อว่างจากการทำนา จุดประสงค์หลักคือเพื่อใช้สร้อยในครอบครัว และอาจจะมีการแลกเปลี่ยนกับผลผลิตอย่างอื่นบ้างเล็กน้อย เมื่อผลผลิตนั้นเหลือบริโภคภายในครอบครัว

2.1 หัตถกรรมผ้าไหม

การปลูกหม่อนเลี้ยงไหมและการทอผ้าไหมนับว่าเป็นกิจกรรมการผลิตที่แพร่หลายของราษฎรบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนตลอดจนหัวเมืองลาวและเขมรอื่นๆ แม้เมื่อก่อนที่ทางรถไฟ

¹ หจช., กส.13/743 เรื่องมณฑลนครราชสีมา ส่งรายงานตรวจการอำเภอพันชนะ อำเภอจันทน์ของนายพูน(ตอนที่ 1) วันที่ 17 กรกฎาคม ร.ศ.131.

² เรื่องเดียวกัน.

³ เรื่องเดียวกัน.

⁴ เรื่องเดียวกัน.

จะไปถึงยังบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนก็ปรากฏว่าผ้าไหมนับเป็นสินค้าออกที่สำคัญอย่างหนึ่งของภูมิภาคนี้ที่ส่งลงไปขายยังกรุงเทพฯ แต่การผลิตเพื่อขายมีได้กระทำอย่างเป็นล่ำเป็นสัน ส่วนที่เป็นสินค้าที่เห็นนั้นเป็นเพียงส่วนน้อยของผลผลิตที่เหลือจากการใช้สอยภายในครอบครัวเท่านั้น

กระบวนการของหัตถกรรมการทอผ้าไหมนั้น นับตั้งแต่การปลูกต้นหม่อน การเลี้ยงตัวไหม การสาวเส้นไหมตลอดจนขั้นตอนการทอผ้าไหม นับว่าเป็นกระบวนการที่ซับซ้อนละเอียดอ่อน ต้องใช้เวลาและความอดทนอย่างมาก¹ ทั้งนี้ผ้าไหมจึงนับว่าเป็นเครื่องนุ่งห่มที่มีราคาแพง เป็นเครื่องนุ่งห่มสำหรับใช้เพื่อความมั่งคั่งมากกว่าเพื่อประโยชน์ใช้สอยจริงๆ สำหรับเครื่องนุ่งห่มเพื่อประโยชน์ใช้สอยจริงๆ นั้นคือผลผลิตจากฝ้ายซึ่งมีการผลิตกันมากเช่นเดียวกับ นอกจากนั้นฝ้ายยังมีความทนทานไม่แพ้ผ้าไหมอีกด้วย

จากคุณสมบัติ "พิเศษ" ของผ้าไหมดังกล่าวจึงทำให้ผ้าไหมเป็นผลผลิตที่ "มีราคา" ของท้องถิ่น แม้ว่าผลผลิตจะเป็นไปเพื่อสนองความต้องการในครอบครัว แต่ผ้าไหมก็เป็นสินค้าที่แพร่หลายในท้องถิ่น การเก็บรักษาผ้าไหมนั้นมักจะทำอย่างระมัดระวังเนื่องจากความเป็นผลผลิตที่ "มีราคา" ดังกล่าวแล้ว ปริมาณผ้าไหมในแต่ละครอบครัวมีไว้ครอบครองจึงเป็นเครื่องวัตถุฐานะทางเศรษฐกิจของครอบครัวได้อีกอย่างหนึ่ง (นอกจากขนาดของบ้านเรือนจำนวนโคกระบือ และนา) การโจรกรรมกันในท้องถิ่น สิ่งของที่มีจะมีการโจรกรรมกัน นอกจากเงินทอง โคกระบือแล้วก็มีผ้าไหมด้วย²

สำหรับไหมดิบที่ซื้อต่อผ้าไหมนั้น นอกจากราษฎรผลิตเองโดยการปลูกหม่อนและเลี้ยงตัวไหมแล้ว ยังมีไหมดิบจากเวียดนามที่เรียกกันว่า "ไหมรงนก" เข้ามาจำหน่ายในบริเวณลุ่มแม่น้ำมูลตอนบนด้วย และมีปริมาณที่มากพอสมควรทีเดียว เช่นในปี พ.ศ. 2438 มีปริมาณไหมรงนกมาจากเวียดนามเข้ามาจำหน่ายในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนมากกว่าปี พ.ศ. 2437

¹ หจช., กส. 13/1112 เรื่องเทศมณฑลนครราชสีมา ส่งสำเนารายงานของขุนชำนาญไปตรวจราชการเพาะปลูกแลการทำมาหาเลี้ยงชีพของราษฎรในอำเภอปักธงชัย วันที่ 22 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 131.

² หจช., ร. 5 ม. 46/1 รายงานประจำศก 114 รายงานการบัญชีราชการในมณฑลนครราชสีมาของพระยาประสิทธิ์ศัลยการ วันที่ 7 กันยายน ร.ศ. 115.

ถึง 251 หาบ¹

ในปี พ.ศ. 2445 (หลังจากทางรถไฟถึงนครราชสีมาแล้ว 3 ปี) รัฐบาลกลางที่กรุงเทพฯ ได้จ้างผู้เชี่ยวชาญการผลิตไหมจากญี่ปุ่นเข้ามาตั้งเป็น กรมช่างไหมขึ้นที่เมืองนครราชสีมา เพื่อทดลองและเผยแพร่วิธีการผลิตไหมตามแบบของญี่ปุ่นและประเทศที่ส่งไหมเป็นสินค้าออกที่สำคัญอื่นๆ เนื่องจากการปลูกหม่อนเลี้ยงไหมและการทอผ้าไหมแพร่หลายอยู่แล้วในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน² เป็นความพยายามที่จะเปลี่ยนแปลงการผลิตไหมในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนให้เป็นการผลิตเพื่อการค้า โดยป้อนตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ ความพยายามดังกล่าวมิได้ประสบผลสำเร็จมากนัก เนื่องมาจากมูลเหตุหลายประการ เช่น ไม่ได้ได้รับความร่วมมือจากรัฐอย่างเพียงพอ ความอ่อนแอของระบบราชการ แต่มูลเหตุประการสำคัญก็คือ ภายหลังจากทางรถไฟไปถึงนครราชสีมาแล้ว สินค้าสำเร็จรูปจำพวกผ้าและค้ายจากโรงงานอุตสาหกรรมได้ถูกนำเข้าไปจำหน่ายในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนเป็นจำนวนมาก (ภูมิภาคผนวก จ, ฉ, ช, ซ, ฅ, และ ญ) สินค้าผ้าและค้ายสำเร็จรูปดังกล่าวได้เข้ามาพังหลายหัตถกรรมทอผ้าแบบเลี้ยงตัวเองของราษฎรในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน ในขณะที่ราษฎรเหล่านั้นยังไม่มีคามมั่นใจว่า ระบบการผลิตไหมแบบใหม่ที่ทางราชการนำไปเผยแพร่นั้น จะให้ความมั่นคงทางเศรษฐกิจกับเขาเพียงใด พร้อมๆกับที่ทางรถไฟได้เปิดคูหาในการประกอบกิจกรรมการผลิตเพื่อการตลาดประเภทอื่นๆ ให้ขยายตัวขึ้น "...ได้สังเกตเห็น การเรียกนักเรียนสาวไหมที่เมืองนั้นลำบากมากไม่มีใครมีผู้ใดสมัคร เพราะราษฎรในเมืองเช่นนั้น ย่อมทำมาค้าขายกันอย่างอื่น หาได้สาวไหมเป็นเครื่องเลี้ยงชีพไม่"³

¹ หจช., ร.5 ม. 14/65 รายงานประจำศก 114 รายงานการบัญชีราชการ ในมณฑลนครราชสีมาของพระยาประสิทธิ์ศัลยการ วันที่ 7 กันยายน ร.ศ. 115.

² ดูรายละเอียดใน โทชิฮารุ โยชิฮาวา, ผู้เชี่ยวชาญด้านการผลิตไหมชาวญี่ปุ่น ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (กรุงเทพมหานคร: สถาบันไทยคดีศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2525); และเอกสารกระทรวงเกษตรในหอจดหมายเหตุแห่งชาติ กรมศิลปากร มีรายงานของกรมช่างไหมเป็นจำนวนมาก.

³ หจช., กส. 13/261 เรื่อง กรมเพาะปลูก ขออนุญาตเปลี่ยนแปลงการสอน ที่เมืองนครราชสีมา วันที่ 29 เมษายน ร.ศ. 127.

ความล้มเหลวในการส่งเสริมการเลี้ยงไหมแบบใหม่ของรัฐบาลในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนนั้น มูลเหตุก็เนื่องมาจากความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในบริเวณนั้นเอง กล่าวคือ การเลี้ยงไหมเป็นกิจกรรมการผลิตในระบบเศรษฐกิจเพื่อเลี้ยงตัวเอง ถึงแม้ว่าจะมีการจำหน่ายบ้างก็เป็นส่วนที่เหลือจากการบริโภคในครอบครัวและท้องถิ่น ดังนั้นคราใดที่การคมนาคมยังไม่สะดวกพอ ระบบเงินตรายังไม่แพร่หลาย และราษฎรยังไม่เห็นทางที่จะผลิตสิ่งของอื่นที่ให้ผลตอบแทนที่ดีกว่าแล้ว การปลูกหม่อนเลี้ยงไหมจึงแพร่หลายอยู่ได้ แต่เมื่อมีทางรถไฟแล้ว เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจเป็นแบบการค้า ชาวบ้านมองเห็นหนทางที่จะผลิตสิ่งของอื่นๆ เพื่อขายได้ง่ายกว่าการผลิตไหม ซึ่งเป็นขบวนการที่ยุ่งยากและละเอียดอ่อน ทำให้ชาวบ้านหันมาประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างใหม่ ที่ให้ผลตอบแทนเป็นเงินตราได้เร็ว และมีตลาดที่แน่นอนกว่าไหม แม้แต่กิจกรรมการผลิตในระบบเศรษฐกิจเพื่อเลี้ยงตัวเองบางอย่างก็ถึงกับพังทลายไป เช่นการพังทลายของหัตถกรรมผ้าฝ้าย(จะกล่าวถึงข้างหน้า) ดังนั้น การที่รัฐบาลส่งเสริมการปลูกหม่อนเลี้ยงไหมตามวิธีการแบบใหม่ ซึ่งแม้ว่าจะมีจุดประสงค์เพื่อการส่งออกก็ตาม แต่ความยุ่งยากในการผลิต ตลอดจนความไม่กว้างขวางของตลาดที่จะรับซื้อไหมนั้น ไม่เอื้ออำนวยและคล้องจองกับการแผ่กระจายของระบบเศรษฐกิจเพื่อตลาดที่กำลังงอกงามขึ้นในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนหลังจากมีทางรถไฟ

ทางรถไฟทำให้หัตถกรรมการผลิตไหมเปลี่ยนแปลงอยู่หลายประการ และการเปลี่ยนแปลงนั้นก็เป็นที่ไปในลักษณะที่เป็นผลกระทบจากระบบเศรษฐกิจเพื่อการค้าที่ขยายตัวขึ้นนั่นเอง

การเปลี่ยนแปลงประการแรกก็คือ ปริมาณผู้คนที่ผลิตไหมน้อยลง ก่อนการเข้ามาของระบบเศรษฐกิจแบบการค้าขึ้น การทอผ้าไหมนับเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่จำเป็นสำหรับใช้บริโภคภายในครอบครัวและท้องถิ่น แต่ภายหลังจากมีผ้าและผ้าสำเร็จรูปเข้ามาจำหน่ายถึงท้องถิ่นเป็นจำนวนมาก ทำให้ผู้ผลิตไหมบางส่วนเลิกผลิตและหันมาซื้อผ้าหรือผ้าสำเร็จรูปแทน

การเปลี่ยนแปลงประการที่สองคือ ราษฎรที่ยังไม่ยอมเลิกผลิตไหมในบริเวณที่เศรษฐกิจเพื่อการค้าได้แผ่ไปถึงนั้น จะเปลี่ยนจุดประสงค์ในการผลิตไหมเป็นการผลิตเพื่อขายมากขึ้นโดยเพิ่มเข้าไปในจุดประสงค์เพื่อเลี้ยงตัวเอง ยกตัวอย่างเช่นราษฎรอำเภอปักธงชัย ในปี พ.ศ. 2455

...ส่วนอีกพวกหนึ่งนั้น...ตั้งบ้านเรือนอยู่ในตำบลที่ใกล้กับที่ว่าการอำเภอ เช่น ตำบลเมืองปักนั้นว่าหากันมากเป็นที่ 1 ตำบลจะโทะเป็นที่ 2 แลตำบลนอกอกเป็นที่ 3 รวมจำนวนคนที่ทำการทอผ้าไหมในเวลานี้มี 656 คน พวกเหล่านี้ตั้งใจทอเป็นสินค้าทั้งสิ้น เวลานี้เห็นว่าทำการทอผ้าไหมในอำเภอปักธงไชยเป็นสินค้าแลเป็นทางการเลี้ยงชีพอันสำคัญซึ่งใครหากันจนเป็นเงินเป็นทองได้อย่างหนึ่ง ความเจริญของสินค้าผ้าไหมสำหรับอำเภอปักธงไชยนี้ถึงกับทอไหมพันชายตลอดคปี พอดีที่ไปรับซื้อต้องไปรอตั้งหลายวัน¹

การเปลี่ยนแปลงประการที่สามคือกระบวนการผลิต กล่าวคือ ขั้นตอนการผลิตบางอย่างที่ยุ้งยากและต้องใช้เวลาจากราชฎจะตัดขึ้นตอนดังกล่าวออกไปเพราะต้องเสียเวลาและไม่คุ้มกับทุนที่ต้องลงไป บางครั้งราชฎจะใช้ระบบการแลกเปลี่ยนเข้ามาแทน เช่น ราชฎที่ปักธงไชยบางส่วนไม่ปลูกหม่อนเลี้ยงไหมเอง แต่จะซื้อเส้นไหมสำเร็จรูปจากพ่อค้านำมาทอเป็นผ้าไหมเลข ระบบการผลิตใหม่ได้เปลี่ยนไปเป็นมีการแข่งขันกันมากขึ้น การผลิตทุกขั้นตอนจะเริ่มคำนึงถึงโอกาสที่จะได้กำไร นั่นคือคำนึงถึงทุน - กำไรด้วย

...พ่อค้าเหล่านี้เมื่อเวลาจะไปซื้อผ้าใต้นำเส้นไหมรังนกไปขายแล้วกลับซื้อผ้ามาขายยังมีผล รวมจำนวนไหมรังนกที่นำไปขายเฉพาะอำเภอปักธงไชยนี้หนึ่งประมาณ 20 หาบ คิดราคาปานกลางหาบละ 950 บาท โหมด 20 หาบเป็นจำนวนเงิน 19,000 บาท เส้นไหม 20 หาบนี้ทอเป็นผืนผ้าใต้อันหนึ่งประมาณ 2,000 ผืน ขายราคาตัวผืนละ 20 บาท เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้นราว 40,000 บาท หักแล้วคงได้กำไรหนึ่งประมาณ 21,000 บาท²

การเปลี่ยนแปลงในการผลิตผ้าไหมจากการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเองไปเป็นการผลิตเพื่อการค้านี้จะมีปริมาณที่เข้มข้นในบริเวณที่อยู่ใกล้กับทางรถไฟหรือบริเวณที่ติดต่อกับทางรถไฟสะดวก "...ที่จริงราคาผ้าอำเภอนี้เมื่อเทียบกับอำเภอนางรอง ผ้าอำเภอนี้แพงกว่าอำเภอนางรองแลฝีมือคนทอก็สู้ชาวนางรองไม่ได้ ที่ชายคลองแลได้ราคาแพงกว่าผ้านางรองนั้นคงจะเป็นด้วยอำเภออยู่ใกล้กับมณฑลทางไปมาสะดวก"³ เพราะการอยู่ใกล้กับรถไฟนั้นสะดวกทั้งในแง่รับซื้อวัตถุดิบและการขายผลผลิต

¹ หจข., กส.13/1112 เรื่อง เทศมณฑลนครราชสีมา...,

วันที่ 22 กุมภาพันธ์ ร.ศ.131.

² เรื่องเดียวกัน.

³ เรื่องเดียวกัน.

ตารางที่ 17 จำนวนไหมส่งเข้าไปกรุงเทพฯที่ท่าภาษีเมืองนครราชสีมา พ.ศ.2444.

เดือน	หาบ	ชั่ง	ค่าสิ่ง	ราคา
เมษายน	96	45	-	
พฤษภาคม	19	6	8	
มิถุนายน	1	50	8	
กรกฎาคม	3	88	8	
สิงหาคม	2	41	-	
กันยายน	-	27	-	
ตุลาคม	-	49	8	
พฤศจิกายน	28	5	-	
ธันวาคม	67	29	-	
มกราคม	53	65	-	
กุมภาพันธ์	71	3	8	
รวมจำนวน	344	8	8	เป็นเงิน6,534บาท48อัฐ

ที่มา: หจข., ร.5 กษ.8/1 รายงานพระองค์เพ็ญ รายงานมิสเตอร์โตยามะ เรื่อง
ทำไหม วันที่ 9 เมษายน ร.ศ.121.

เนื่องจากผ้าไหมเป็นสินค้าที่มีราคาค่อนข้างแพง และตลาดที่จะรับซื้อผ้าไหม
ก็มีจำกัด ไม่กว้างขวางเหมือนกับผลผลิตค่านอื่นๆ ดังนั้นการผลิตเพื่อขายของหัตถกรรม
ผ้าไหมในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนจึงมีจำกัด ลักษณะการผลิตส่วนมากยังเป็นการผลิตเพื่อใช้
สร้อยในครอบครัวอยู่ ปริมาณผ้าไหมส่งออกที่ท่าภาษีเมืองนครราชสีมาจนถึงแม้ว่าจะมี
ปริมาณค่อนข้างมาก แต่ก็เป็นส่วนที่เหลือจากการผลิตเพื่อใช้สร้อยในครอบครัวซึ่งมีจำนวน
ครอบครัวละไม่มากนัก มีเพียงบางหมู่บ้านเท่านั้นที่มีการผลิตเพื่อขายอย่างจริงจัง เช่น
บางตำบลในอำเภอปักธงชัยดังกล่าวแล้ว นอกจากนี้ยังมีผ้าไหมจากหัวเมืองอื่นๆในมณฑล
อุดรและอีสานส่งเข้ามายังนครราชสีมาเป็นจำนวนมากด้วย ผู้เขียนยังไม่สามารถหาตัวเลข

ของปริมาณสินค้าใหม่ส่งออกของภูมิภาคนี้ก่อนมีทางรถไฟ แต่ที่ประมาณได้ว่าปริมาณผ้าไหมส่งออกภายหลังจากมีทางรถไฟนั้นมีปริมาณที่เพิ่มมากขึ้น

2.2 การพึ่งหลายของหัตถกรรมผ้าฝ้าย

ผลกระทบของระบบเศรษฐกิจแบบการค้าที่มีต่อหัตถกรรมผ้าไหมคงได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น แตกต่างจากผลกระทบที่มีต่อหัตถกรรมผ้าฝ้าย เนื่องจากไหมนั้นถึงแม้จะถูกแข่งขันโดยสินค้าค้ายและผ้าสำเร็จรูปจากโรงงาน แต่ความเป็นของ "มีราคา" มิใช่ของที่ผลิตขึ้นเพื่อประโยชน์ใช้สอยใดๆ ทำให้หัตถกรรมผ้าไหมปรับตัวเป็นการผลิตเพื่อการค้าได้ และหัตถกรรมผ้าไหมก็มีได้พึ่งหลายลงไปโดยสิ้นเชิง แต่สำหรับหัตถกรรมผ้าฝ้ายนั้นเป็นหัตถกรรมในระบบเศรษฐกิจเพื่อเลี้ยงตัวเองใดๆ กล่าวคือผ้าฝ้ายนั้นมีราคาถูกและมีกระบวนการผลิตที่ยุ่งยากไม่น้อยเช่นกัน ดังนั้นเมื่อสินค้าสำเร็จรูปพวกค้ายและผ้าที่มีราคาถูกมีจำหน่ายอย่างแพร่หลาย ราษฎรที่เคยปลูกฝ้ายและกรอค้ายจากฝ้ายเพื่อทอเป็นผืนผ้าจึงเลิกการปลูกฝ้าย หันมาซื้อค้ายสำเร็จรูปมาทอเป็นผ้า หรือไม่ก็ซื้อผ้าสำเร็จรูปต่างๆ ซึ่งมีขายอย่างแพร่หลาย มีหลักฐานเป็นจำนวนมากกล่าวถึงราษฎรในบริเวณที่อยู่ใกล้ทางรถไฟเลิกปลูกฝ้าย แล้วหันไปซื้อค้ายสำเร็จรูปจากพ่อค้ามาทอเป็นผ้าแทนการปลูกฝ้าย จากหลักฐานที่กล่าวถึงการปลูกฝ้ายในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน ในปี พ.ศ. 2453 คือ 10 ปีหลังจากมีทางรถไฟ กล่าวว่า

... ฝ้ายเป็นที่ขึ้นผลหรือสินค้าชนิดหนึ่งที่พลเมืองในมณฑลนครราชสีมาเคยประกอบจัดทำกันมาแต่สมัยโบราณแล้ว แลประมาณ 10 ปีที่ล่วงมาแล้วนี้มณฑลนครราชสีมายังคงเคยโคส่งฝ้ายไปจำหน่ายที่กรุงเทพฯ ครั้นมาเวลานี้มีค้ายเข็ดที่ใช้สำหรับทอผ้าและผ้าที่ทอค้ายของต่างประเทศเข้ามาขายมาก พลเมืองก็พากันละทิ้งการปลูกฝ้าย การปลูกฝ้ายจึงได้ซุกโหมไป...¹

รายงานการทำไร่ฝ้ายในอำเภอพันชนะ ซึ่งเป็นอำเภอที่สามารถติดต่อกับทางรถไฟได้สะดวก ในปี พ.ศ. 2455 กล่าวว่า

¹ หจข., กส. 13/546 เรื่อง รายงานกองช่างใหม่มณฑลนครราชสีมา ประจำรัตนโกสินทร์ศก 129 ข้างหลวงเทศาภิบาลมณฑลนครราชสีมา กราบเรียนเสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการ วันที่ 1 กันยายน ร.ศ. 130.

...ราษฎรไม่มีใครจะทำกันเพราะเวลานั้นสินค้าผ้าแลค้ายของต่างประเทศยิ่งแพร่หลายออกไปตามหมู่บ้านมากขึ้นทุกที ราษฎรเห็นแก่ความสบายพากันละเลิกการปลูกฝ้ายเสียหมด นิยมซื้อผ้าแลค้ายต่างประเทศใช้กันชุกชุม เพราะไม่ต้องปลูกทองหล่อ ห้างฝ้ายนุ่งหมของต่างประเทศก็มีราคาถูกลงแลสวยงาม เรียบร้อยกว่าผ้าค้ายบ้านของราษฎรที่ทำกันด้วย ยังมีที่คงปลูกทองหล่อใช้เองก็แต่พวกที่อยู่ห่างไกลจากตลาดซึ่งจำหน่ายสินค้าต่างประเทศเท่านั้น พวกเหล่านี้ในไม่ช้าถ้าฝ้ายนุ่งหมแลค้ายต่างประเทศแพร่หลายไปถึงมากเมื่อไรก็คงจะพากันเลิกเสียบ้างเหมือนกัน¹

กล่าวโดยสรุป การเปลี่ยนแปลงในหัตถกรรมทอผ้าในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนนี้เกิดขึ้นในระดับที่แตกต่างกัน ในระดับแรกคือราษฎรที่อยู่ใกล้กับตลาดหรือการขนส่งสะดวก เช่น ราษฎร 3 ตำบลที่อยู่ใกล้กับที่ว่าการอำเภอปักธงชัยนั้นจะทอผ้าไหม และ "พวกเหล่านี้ตั้งใจทอเป็นสินค้าทั้งสิ้น"² ส่วนเสื้อผ้าเครื่องนุ่งหมสำหรับใช้สอยนั้นจะซื้อเสื้อผ้าสำเร็จรูปที่พ่อค้านำมาจำหน่าย การเปลี่ยนแปลงในระดับที่สองคือ ราษฎรที่อยู่ห่างจากตลาดออกไปมากกว่าพวกแรก แต่ก็มีโอกาสจนถึงกับต้องปลูกฝ้ายเอง ตัวอย่างเช่นราษฎรในอำเภอปักธงชัยที่อยู่ไกลที่ว่าการอำเภอออกไป "...ทอผ้าค้ายเพื่อประโยชน์ใช้เองในบ้านเรือน เส้นค้ายที่ใช้ซื้อฝ้ายจากพวกชาวบนมานั้นเองบ้าง ซื้อค้ายระหันจากพ่อค้าจีนบ้าง พวกเหล่านี้มักอยู่ตามตำบลหมู่บ้านที่ห่างไกลจากที่ว่าการอำเภอ"³ สำหรับราษฎรที่อยู่ห่างจากทางรถไฟหรือห่างจากตลาดมากๆ หรือการขนส่งไม่สะดวก หัตถกรรมการทอผ้าจะยังเป็นแบบเลี้ยงตัวเองอยู่โดยมาก

3. ทางรถไฟกับการเลี้ยงสัตว์

ทางรถไฟกับการเลี้ยงสัตว์ในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนที่จะกล่าวถึงต่อไปนี้จะกำหนดเอาเฉพาะสัตว์เลี้ยงที่มีบทบาทในทางเศรษฐกิจ และเกี่ยวข้องกับผู้คนจำนวนมาก นั่นคือ โคกระบืออย่างหนึ่ง และสุกรอีกอย่างหนึ่ง ส่วนช้าง ม้า นั้นแม้ว่าจะมีการเลี้ยงอยู่บ้าง

¹ หจข., กส.13/743 เรื่อง มณฑลนครราชสีมา ส่งรายงานตรวจการอำเภอ พันชนะ อำเภอจันทักของนายพูน(คอนที่) วันที่ 17 กรกฎาคม ร.ศ.131.

² หจข., กส.13/1112 เรื่อง เทศมณฑลนครราชสีมา..., วันที่ 22 กุมภาพันธ์ ร.ศ.131.

³ เรื่องเดียวกัน.

แต่ก็เป็นปริมาณน้อย มีคัมภีรบทาในทางเศรษฐกิจคือผู้คนอย่างกว้างขวาง สำหรับเปิด ใกล้เคียงกันมากเกือบจะทุกครอบครัว แต่ก็เป็นภาระเลี้ยงในระบบเศรษฐกิจแบบ เพื่อเลี้ยงตัวเอง และไม่มีหลักฐานที่ชัดเจนที่จะชี้ให้เห็นความเปลี่ยนแปลงในการผลิตและการค้าเปิดไถ่ภายหลังจากรถไฟแล้ว ตรงกันข้ามกับสุกรซึ่งจะกล่าวถึงในข้างหน้าต่อไป ดังนั้นผลกระทบของทางรถไฟต่อการเลี้ยงสัตว์ในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนที่จะกล่าวถึงต่อไปนี้จะพูดถึงผลกระทบต่อการผลิตและการค้าโคกระบือ อย่างหนึ่ง และผลกระทบต่อการผลิตและการค้าสุกร อีกอย่างหนึ่ง สาเหตุที่ห้องกล่าวถึงโคกระบือแยกออกจากสุกรก็เนื่องจากว่าผลกระทบของทางรถไฟที่มีต่อสัตว์ทั้ง 2 ประเภทนั้นแตกต่างกันอย่างชัดเจน

3.1 ทางรถไฟกับขบวนการค้าโคกระบือ

ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีลักษณะภูมิประเทศที่แห้งแล้งและเป็นที่ยากลำบาก การเพาะปลูกมักจะให้ผลไม่เต็มที่และสม่ำเสมอ แต่สิ่งหนึ่งที่ชาวบ้านแถบนี้ทำกันอย่างสม่ำเสมอคือการเลี้ยงสัตว์พาหนะโคกระบือไว้เป็นจำนวนมาก โคกระบือเหล่านี้นอกจากจะใช้แรงงานในการทำนา และเป็นพาหนะสำคัญในการขนส่งแล้ว¹ ยังมีถูกรับส่งมาขายยังภาคกลางอยู่เป็นประจำ จึงทำให้เกิดพ่อค้าท้องถิ่นที่ซื้อโคกระบือ แล้วนำลงไปจำหน่ายยังหัวเมืองชั้นในบริเวณภาคกลาง พ่อค้าท้องถิ่นพวกนี้เรียกกันว่า "นายฮ้อย" ภายหลังการเปิดประเทศให้มีการค้าแบบเสรีในปี พ.ศ. 2398 ทำให้มีการขยายพื้นที่เพาะปลูกข้าวในบริเวณที่ราบภาคกลาง ความต้องการโคกระบือเพื่อใช้เป็นแรงงานก็เพิ่มมากขึ้นด้วย ดังนั้นขบวนการค้าโคกระบือของ "นายฮ้อย" ท้องถิ่นจึงคึกคักขึ้นภายหลังเขาร้าง

ชาวนาในภาคกลางใช้กระบือเป็นส่วนมากในการทำนา... ชาวนาในภาคกลางไม่ได้เลี้ยงกระบือไว้ขาย เป็นแค่ซื้อมาใช้ในการทำนา และขายเฉพาะสัตว์ที่ชำรุดทำงานไม่ได้... ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือราษฎรพากันเลี้ยงสัตว์พาหนะเพื่อขายให้ชาวนาในภาคกลาง เพราะเหตุนี้ครอบครัวของชาวนาในภาคนี้จึงมีสัตว์พาหนะมากกว่าชาวนาในภาคอื่น ๆ²

¹ ใหจช., ร.5 กษ.7/1 พระราชบัญญัติ(สัตว์พาหนะ)ค่างจ.ร.ศ.110 สารตรา เจ้าพระยาจักรี มาถึงข้าหลวง เจ้าเมือง กรมการ 42 เมือง.

² คาร์ล ซี. ซิมเมอร์แมน, การสำรวจเศรษฐกิจชนบทแห่งสยาม, แปลโดย นายชิม วีระไวทยะ (กรุงเทพมหานคร: มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2525), หน้า 21.

ในระยะที่โครงการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมากำลังเริ่มต้นนั้น ความคาดหวังอย่างหนึ่งของสินค้าที่จะได้บรรทุกรถไฟสายนี้ก็คือการขนส่งโคกระบือ ซึ่งคาดว่าจะทำรายได้ให้กับรถไฟหนึ่งเป็นจำนวนไม่น้อย "ในสินค้าซึ่งความเจริญของทางรถไฟจะอาศัยได้เป็นประธานนั้น ก็คือเข้าแลโคกระบือซึ่งเห็นว่าคงจะเก็บสินค้าใหญ่ได้"¹

ภายหลังจากมีทางรถไฟสายนครราชสีมา การคาดคะเนที่ว่าจะมีจำนวนโคกระบือที่บรรทุกรถไฟและทำรายได้ให้กับรถไฟนั้น ผิดคาดไป ขบวนการค้าโคกระบือซึ่งใช้วิธีการค้อนไปเป็นฝูงโดยใช้เวลาเป็นเดือนๆยังคงปฏิบัติอยู่เช่นเดิม มูลเหตุอย่างหนึ่งก็คือ เพื่อหลีกเลี่ยงการระวางบรรทุกรถไฟซึ่งแพงมากถึงตัวละ 6-7 บาท

ส่วนโคกระบือที่มาจากเหนือและฝั่งตะวันออกแห่งแม่น้ำโขงนั้นปรากฏว่ามีจำนวนเป็นอันมากเอาลงมายังประเทศสยามข้างใต้ โดยผ่านทางเมืองกระบิน มีจำนวนแต่เล็กน้อยที่เดินทางเมืองนครราชสีมาแลสูงเนิน ในรายงานเจ้ากรมรถไฟ การบรรทุโคกระบือจากเมืองนครราชสีมาขึ้นขบวนลงทุกปี คือ เมื่อศก 123 มี 3,600 ตัว ศก 125 มี 1,543 ตัว ในช่วง 2 ปีมีจำนวนผิดกันถึง 2,067 ตัว ไททราบจากพ่อค้าโคกระบือว่า การที่น้อยลงนี้ไม่ใช่เพราะโคกระบือน้อยลง ความจริงคือจะหลีกเลี่ยงการระวางรถจากเมืองนครราชสีมาหรือสูงเนิน ซึ่งเบ็ดราคาตัวละ 7 บาท และ 6 บาท 32 อัฐนั้น พวกพ่อค้าจึงใช้ค้อนโคกระบือผ่านมาจากหน้ลับถึงเมืองสระบุรี แลซื้อขายกันในนั้น²

เส้นทางการค้าโคกระบือที่พวกนายช้อยใช้มากเส้นทางหนึ่งคือ เส้นทางผ่านางรองข้ามเขาที่ช่องตะโกลงไปทางเมืองกระบินบุรี เข่าปราจีนบุรี และการซื้อขายโคกระบือก็จะเริ่มต้นตั้งแต่ตอนนั้น

ทางช่องตะโกนี้ได้เดินกันมากในจำพวกเจ้าของโคกระบือมณฑลเหนือๆและมณฑลตะวันออกตอนลงมาเป็นผู้ๆ ไปขายตามแขวงมณฑลปราจีน จนถึงมณฑลจันทบุรีแลมาทางมณฑลกรุงเก่าก็มี แลไททราบจากปลัดเมืองกระบินว่ามีโคกระบือคอกมาจากเหนือใน

¹หจช., ร.5 ยธ.5.6/1 หนังสือ คาร์ล เบทเก มีถึงกรมหลวงเทววงศ์วโรปการ เดือนมกราคม 1889.

²หจช., ร.5 ยธ.9/106 เรื่องจะคัดทางช่องตะโก ซี. อาเลกรี อินนิเยอใหญ่ กรมโยธา กราบหูลพระเจ้าน้องยาเธอ กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ วันที่ 16 มีนาคม ร.ศ.:126.

ปีหนึ่งอยู่ในชนิดละ 15,000 ตัว ถึง 20,000 ตัว โคนกระบือเหล่านี้ข้างพวกที่มาทาง
ช่องตะโก บางพวกก็มาทางช่องเสม็ด¹

มูลเหตุอีกอย่างหนึ่งของการที่พวกนายฮ้อยไม่นิยมบรรทุกโคนกระบือไปกับรถไฟก็เนื่อง
มาจากตลาดของโคนกระบือเหล่านี้มีไต่อยู่ตามเส้นทางรถไฟ แต่กระจัดกระจายอยู่เป็นบริเวณ
กว้าง กล่าวคือตลาดของโคนกระบือเหล่านี้จะอยู่เรียงรายตามขอบของเทือกเขาซึ่งกันเซต
แดนของที่ราบสูงไว้ คือตั้งแต่นครบุรีของจังหวัดปราจีนบุรีทางคันตะวันตก เรื่อยไปถึง
สระบุรีกรุงเทพฯ ตลอดจนก่อนไปทางทิศตะวันตกถึงแนวภูเขาพุนรี บริเวณที่ราบลุ่มเหล่านี้
ล้วนแต่เป็นตลาดสำคัญของโคนกระบือจากหัวเมืองในบริเวณที่ราบสูง ขบวนการค้าโคนกระบือ
ของนายฮ้อยดังกล่าวกระทำกันมาเป็นเวลานานจนนายฮ้อยเหล่านี้คุ้นเคยกับกระบวนการค้า
ดังกล่าว ความสัมพันธ์ระหว่างตลาดกับนายฮ้อยเหล่านี้มีมากกว่าที่ทางรถไฟซึ่งมีค่าระวาง
บรรทุกที่แพงมากและไม่มีหลักประกันในความปลอดภัยของโคนกระบือนั้นว่าจะอยู่ในสภาพ
ที่สมบูรณ์เมื่อไปถึงตลาด จะสามารถจะเปลี่ยนแปลงขบวนการค้าโคนกระบือนี้ได้ การค้าย
โคนกระบือลงไปเป็นฝูงๆ โดยตลอดทางโคนกระบือมีโอกาสจะได้อาหาร น้ำ และพักผ่อน
ไปตลอดทางกว่าจะไปถึงตลาดลูกที่ตกลูกออกมาใหม่ก็สามารถจะขายได้พอดี และแม้แต่ตลาด
ที่รับซื้อโคนกระบือนั้นก็อาจจะพอใจซื้อโคนกระบือจากกระบวนการค้าตามแบบเดิมมากกว่า
โคนกระบือที่มากับรถไฟ

โดยสรุป ทางรถไฟมิได้มีผลกระทบต่อขบวนการค้าโคนกระบือซึ่งมีมาก่อนทางรถไฟ
ทางรถไฟมิได้เปลี่ยนแปลงขบวนการค้าโคนกระบือของนายฮ้อยท้องถิ่นเหมือนกับที่ได้สร้างความ
เปลี่ยนแปลงในการค้าอย่างอื่นๆ แต่อย่างไรก็ตามทางรถไฟคงจะช่วยเสริมให้การค้าโค
กระบือแบบเดิมนั้นพัฒนาขึ้นในทางอ้อม กล่าวคือขบวนการค้าโคนกระบือภายใต้ทางรถไฟนั้น
สะดวกยิ่งขึ้นและปลอดภัยยิ่งขึ้นโดยใช้เส้นทางก่อนโคนกระบือไปไกลๆกับทางรถไฟ พวก
นายฮ้อยเองหลังจากขายโคนกระบือหมดแล้วก็จะเดินทางกลับโดยรถไฟที่สะดวกสบาย พร้อม
กับสินค้าสำเร็จรูปจากโรงงานที่ซื้อกลับเข้ามายังท้องถิ่น ตลอดจนทางรถไฟช่วยให้ระบบเงิน
ตราขยายตัวขึ้น ซึ่งจะช่วยให้ขบวนการค้าโคนกระบือของนายฮ้อยเหล่านี้กระฉับกระเฉง
ขึ้นด้วย

¹ เรื่องเดียวกัน.

3.๕ ทางรถไฟกับการผลิตและการค้าสุกร

ผลกระทบของทางรถไฟที่มีต่อขบวนการค้าโคกระบือนั้น แตกต่างอย่างชัดเจนกับผลกระทบที่มีต่อขบวนการค้าสุกร ผู้เขียนไม่พบหลักฐานที่แสดงว่ามี การส่งสุกรออกไปจาก บริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนและหัวเมืองลาวอื่นๆ ไปขายยังกรุงเทพฯ ก่อนมีทางรถไฟสายนครราชสีมา แต่ภายหลังจากมีทางรถไฟแล้วมีหลักฐานจำนวนมากกล่าวถึงการขยายตัวของ การผลิตและการค้าสุกรในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนและหัวเมืองลาวอื่นๆ ปู่ของผู้เขียนเองซึ่งเกิดใน ปีพ.ศ. 2441 ก็มีอาชีพรองจากทำนาเป็น "นายช้อยหมู" โดยค้อนหมูจากแขวงเมือง อุบลมาขึ้นรถไฟที่นครราชสีมา แม้ในปัจจุบันก็ยังมีคนแก่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเล่าขาน ถึงการไปค้าหมูที่นครราชสีมาอยู่เสมอ

จากหลักฐานการเก็บภาษีสุกรที่กรุงเทพฯ ที่ให้เห็นว่าภาษีสุกรในปี พ.ศ. 2444-2445 เงินภาษีส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นเป็นภาษีสุกรที่มากับทางรถไฟสายนครราชสีมา และสุกร ส่วนใหญ่ที่อ่อนตลาดในกรุงเทพฯ ก็คือสุกรที่มากับทางรถไฟสายนครราชสีมา "...แลสุกรทาง เมืองนครราชสีมาที่ตกลงมามากพอ...แต่เกรงว่าสุกรเมืองนครราชสีมาตกลงมาเสียในปี นี้มากก็ขพรณ์ก็น้อยลง ปีหน้าจะไม่มีสุกรทางเมืองนครราชสีมาตกลงมาเหมือนปีนี้ น่ากลัว เงินอากรจะตก"¹

มูลเหตุแห่งปัญหาเรื่องภาษีสุกรที่กรุงเทพฯ ดังกล่าวข้างต้นนั้นคือ เงินรายได้จาก การอนุญาตฆ่าสุกรกรุงเทพฯ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2444-2448 โดยเงินอนุญาตฆ่าสุกรขึ้นเพียงปีเดียว คือปี พ.ศ. 2445 ต่อมาปี พ.ศ. 2446, 2447, 2448 เงินลดลงไปเป็นลำดับ แต่จาก ความคาดหมายตามรายงานประจำปีพ.ศ. 2445 (ร.ศ. 1๖1) ตามที่กล่าวถึงข้างต้นนั้นว่า สุกรที่มากับรถไฟเมืองนครราชสีมาในปีนั้นมาก เห็นว่าพิษพันธ์สุกรจะเกิดไม่ทัน สุกรที่ส่ง มาทางรถไฟเมืองนครราชสีมาจะน้อยลงในปีหลังๆ น่ากลัวเงินจะลดลง ส่วนเงินค่าอนุญาต ฆ่าสุกรที่ลดลงจริงตามความคาดหมายของกรมสรรพากรในปีนั้น ต่อมาได้มีการตั้งคณะกรรมการ ขึ้นสอบสวนความไม่ชอบมาพากลเกี่ยวกับเงินภาษีสุกรดังกล่าว จากการตรวจสอบโดยพระยา

¹ หนช., ร.5 ค. 14.2ก/36 ภาษีสุกรมณฑลต่างๆ วันที่ 28 มีนาคม ร.ศ. 125.

สุริยานุวัตร "...แต่ตรวจตามรายงานกรมรถไฟได้ความว่า สุกรทางเมืองนครราชสีมา กลับมากทวิขึ้นทุกๆศก..."¹

จำนวนสุกรที่มาโดยทางรถไฟสายนครราชสีมาที่มาลงกรุงเทพฯ ตามรายงานของ กรมรถไฟมีดังนี้

พ.ศ. 2444	27,442	ตัว
" 2445	36,541	"
" 2446	38,064	"
" 2447	42,072	"
" 2448	52,791	"

หักเทียบสุกรมาทางรถไฟ ชั้นลดตามลำดับปี มีจำนวนดังนี้

ปี 2445	ชั้นกว่าปี 2444	9,099	ตัว
" 2446	" 2445	1,523	"
" 2447	" 2446	4,008	"
" 2448	" 2447	10,749	" ²

มีหลักฐานที่กล่าวถึงปริมาณสุกรจากนครราชสีมาว่า มีการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนมาก ภายหลังจากที่มีทางรถไฟสายนครราชสีมา

แลภาษีสุกรกรุงเทพฯ แต่เดิมมาได้ตรวจความบัญชี 8 จำนวน มีตกอยู่ 2 ปี เพียงปีละสองพันบาทเศษเท่านั้น นอกนั้นขึ้นราวปีละหมื่นบาทเศษ... แลเงินที่ขึ้น เพียงปีละหมื่นบาทนั้นเป็นโดยเวลานั้นยังไม่มารถไฟที่จะพาสุกรทางเมืองนครราชสีมา ลงมาได้³

จากปริมาณที่เพิ่มมากขึ้นของการส่งสุกรออกจากบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนต่อนครราชสีมา นั้น ทำให้เงินรายได้ของรถไฟสายนครราชสีมาจากการบรรทุกสุกรนั้น นับเป็นรายได้

¹ เรื่องเดียวกัน.

² เรื่องเดียวกัน.

³ เรื่องเดียวกัน.

ที่สำคัญอย่างหนึ่งของรถไฟสายนี้ นอกเหนือจากการบรรทุกข้าวเปลือกและอื่นๆ

ตารางที่ 18 จำนวนตู้รถส่งออกจากบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนที่บรรทุกรถไฟสายนครราชสีมา

พ.ศ.2455 - 2459 (5 ปี)

สถานี	พ.ศ.2455 ตัว	พ.ศ.2456 ตัว	พ.ศ.2457 ตัว	พ.ศ.2458 ตัว	พ.ศ.2459 ตัว
นครราชสีมา	75,933	62,983	62,049	86,530	111,104
โคกกรวด	45	403	134	135	222
ภูคจิก	-	340	171	411	793
สูงเนิน	985	796	627	495	908
สีคิ้ว	179	89	181	217	713
รวม	77,142	64,611	63,162	87,788	113,740

ที่มา: S.Y.B. vol.3, pp. I73-I74.

ตารางที่ 19 จำนวนตู้รถส่งไปจากนครราชสีมาเทียบกับที่ส่งมาจากที่อื่น พ.ศ.2461

ปี พ.ศ.	รวมจำนวนที่ส่งไป ตัว	ตู้รถที่ส่งจากแขวงโคราช ตัว	จำนวนตู้รถที่ส่งจาก โคราชเฉลี่ยเป็นร้อยละ
2457	68,254	63,162	92.45%
2458	89,864	87,788	97.69%
2459	118,204	113,740	96.22%
2460	133,197	125,672	94.35%
2461	129,906	113,150	87.10%

ที่มา: หจข., ร.6 คค.5/20 รายงานประจำปี ฉบับที่22 ว่าด้วยกิจการงานของกรม
รถไฟหลวง ประจำปีพุทธศักราช 2461.

ตารางที่ 20 จำนวนผู้ส่งออกจากบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนที่บรรทุกรถไฟสายนครราชสีมา
พ.ศ. 2461 - 2465 (5ปี)

สถานี	พ.ศ. 2461 ตัว	พ.ศ. 2462 ตัว	พ.ศ. 2463 ตัว	พ.ศ. 2464 ตัว	พ.ศ. 2465 ตัว
นครราชสีมา	110,765	77,966	53,728	58,748	98,719
โคกกรวด	-	-	-	24	-
ภูคจิก	487	987	885	1,950	945
สูงเนิน	1,679	716	488	292	636
สีคิ้ว	46	194	-	64	360
รวม	112,977	79,863	55,101	61,078	100,660

ที่มา: S.Y.B. vol.8, pp. 203-204.

ตารางที่ 21 จำนวนผู้ส่งออกจากบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนที่บรรทุกรถไฟสายนครราชสีมา
พ.ศ. 2465 - 2469 (5ปี)

สถานี	พ.ศ. 2465 ตัว	พ.ศ. 2466 ตัว	พ.ศ. 2467 ตัว	พ.ศ. 2468 ตัว	พ.ศ. 2469 ตัว
นครราชสีมา	98,719	72,620	97,247	109,834	73,571
โคกกรวด	-	225	-	270	90
ภูคจิก	945	990	314	891	494
สูงเนิน	636	539	-	45	354
สีคิ้ว	360	495	810	675	223
รวม	100,660	74,867	98,371	111,715	74,732

ที่มา: S.Y.B. vol.I2, pp. 237-238.

จากตารางแสดงจำนวนผู้ส่งออกจากบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนที่บรรทุกรถไฟสาย นครราชสีมาตามสถานีต่าง ๆ นั้น นอกจากจะชี้ให้เห็นถึงการขยายตัวของการผลิตและการค้า สุกุรภายหลังจากมีทางรถไฟสายนครราชสีมาในปี พ.ศ. 2443 แล้ว จากปริมาณผู้ขึ้นรถไฟ ตามสถานีต่าง ๆ นั้น ปริมาณผู้ที่สถานีนครราชสีมาจะมีมากกว่าสถานีอื่นๆ อย่างชัดเจน ที่เป็น ดังนั้นก็เนื่องจากภายหลังมีทางรถไฟแล้ว นครราชสีมาได้เพิ่มความสำคัญในฐานะชุมทางการ ค้าระหว่างหัวเมืองลาวต่างๆกับกรุงเทพฯ มากขึ้นกว่าสมัยก่อนที่จะมีทางรถไฟซึ่งการส่งออก สุกุรไปยังกรุงเทพฯ นั้นจะกระทำไม่ได้ เนื่องจากการขนส่งข้ามเทือกเขาที่สูงชันซึ่งแม้แต่เกวียน ก็ยังขนส่งไม่ได้ ต้องใช้โคต่างในการขนส่ง ดังนั้นภายหลังจากมีทางรถไฟสายนครราชสีมา การขนส่งสุกัรจากนครราชสีมาไปยังกรุงเทพฯ จึงทำได้สะดวกโดยการบรรทุกลูกสุกัรไปกับรถไฟ ปริมาณผู้ที่ส่งไปกับรถไฟสายนี้ นอกจากผู้ที่เลี้ยงอยู่ภายในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนแล้ว ยังมีผู้ส่งจากหัวเมืองต่างๆในมณฑลอุดรและอีสานอีกเป็นจำนวนมากที่ส่งเข้ามายังนครราชสีมา โดยพ่อค้าท้องถิ่นที่เรียกว่า "นายช้อยหนู" พ่อค้าสุกัรเหล่านี้จะไล่ต้อนสุกัรเป็นฝูงใหญ่เข้ามา ยังนครราชสีมาโดยใช้เวลาหลายวันแล้วแต่ระยะทาง เนื่องจากสุกัรเป็นสัตว์ที่ไม่ทนความร้อน ดังนั้นการเดินทางจึงมักจะใช้เวลาเข้ากับเวลาเย็น ตลอดเส้นทางจะต้องมีน้ำสำหรับบรรเทา ความร้อนให้กับหมู จากรายงานสินค้าของมณฑลร้อยเอ็ดที่ส่งเข้ามายังนครราชสีมาในปี พ.ศ. 2455 ก็กล่าวถึงการเลี้ยงและการค้าสุกัรของราษฎรในมณฑลร้อยเอ็ดว่า "การเลี้ยงสุกัร โดยมากเลี้ยงทุกบ้านๆหนึ่งเลี้ยงเพียงตัวหนึ่งหรือสองตัวเท่านั้นหาได้เลี้ยงมากไม่... สุกัรที่จะ นำไปขายมณฑลนครราชสีมาค่านักหนาบหนึ่งราคา 23 บาทถึง 25 บาท นับว่าเป็นสินค้า อันก็อีกอย่างหนึ่ง"¹

สำหรับเมืองอุบลราชธานีและหัวเมืองอื่นๆที่อยู่ใกล้กับแม่น้ำมูลนั้น การติดคอค้าขาย กับนครราชสีมา นอกจากจะใช้เส้นทางบกโดยการต้อนสุกัรไปเป็นฝูงแล้ว ในฤดูน้ำมากจะใช้ วิธีการขนส่งทางเรือจากอุบลราชธานีไปขึ้นที่ท่าช้างแขวงเมืองนครราชสีมาได้ในบึงหนึ่งประมาณ 2-3 เดือน มีหลักฐานว่ามีการขนส่งสุกัรทางเรือจากเมืองอุบลราชธานีไปยังจังหวัดนคร

¹ หจช., ร.6 ม.20/4 รายงานราชการมณฑลร้อยเอ็ด หม่อมเจ้าธำรงศิริ ข้าราชการเสนาภิบาลมณฑลร้อยเอ็ด กราบทูลกรมพระคำมั่งราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย วันที่ 25 สิงหาคม ร.ศ. 131.

ราชสีมา จากรายงานตรวจราชการมณฑลอุบลในปี พ.ศ.2458 กล่าวถึงอาชีพการเลี้ยง
สัตว์ชายของราษฎรว่า

การเลี้ยงสัตว์ชายนั้นคือ เลี้ยงโค กระบือ สุกร แล้วยังส่งไปขายในมณฑลอื่น หรือ
ไปนอกพระราชอาณาเขต สุกรส่งไปนครราชสีมาทั้งสิ้น (แล้วส่งลงมากรุงเทพฯอีก
ต่อ) ส่วนโคกระบือโคส่งไปขายมากในมณฑลกรุงเทพฯ กรุงเทพฯ ปรากฏ และใน
เมืองเขมร ใช่วิธีตอนไปเป็นฝูงๆ แต่สุกรนั้นในระกุน้ำก็ส่งทางเรือ ซึ่งเป็นการ
สะดวกมาก¹

จุดประสงค์ของการเลี้ยงสุกรนั้นแตกต่างจากการเลี้ยงโคกระบือและสัตว์ที่ใช้แรง
งานประเภทอื่นๆ กล่าวคือจุดประสงค์ในการเลี้ยงสัตว์ประเภทโคกระบือนั้นมีสองประการคือ
เพื่อใช้แรงงานกับเพื่อจำหน่าย เพราะโคกระบือเป็นสัตว์ที่จำเป็นต่อการประกอบอาชีพของ
ราษฎร คือใช้ไถนาและการขนส่งอื่นๆ ถึงแม้ว่าจะไม่มีการจำหน่ายซื้อขายหรือแม่ในสมัย
ที่ระบบเศรษฐกิจแบบการค้าจะยังไม่เกิดขึ้น แต่ทุกครอบครัวก็ต้องมีโคกระบือเหล่านี้เพื่อใช้งาน
อยู่แล้ว ดังนั้นการเลี้ยงสัตว์พาหนะจำพวกโคกระบือจึงมีจุดประสงค์เพื่อเลี้ยงตัวเองและห้อง
ถิ่นอยู่ส่วนหนึ่ง และอีกส่วนหนึ่งคือจุดมุ่งหมายเพื่อการค้า ส่วนการเลี้ยงสุกรนั้นมีจุดมุ่งหมาย
เพื่อการค้าเพียงประการเดียว เพราะสุกรเป็นสัตว์ที่ใช้แรงงานไม่ได้ และมีขนาดใหญ่
หนักเกินกว่าจะเลี้ยงไว้เพื่อเป็นอาหารสำหรับครอบครัวเหมือนอย่างเช่นเป็ด ไก่ ฯลฯ

การเปลี่ยนแปลงในการเลี้ยงสุกรเพื่อจะจำหน่ายขึ้นรถไฟสายนครราชสีมา
บริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนซึ่งเป็นบริเวณที่ใกล้กับทางรถไฟมากกว่าหัวเมืองลาวอื่นๆในมณฑลอุดร
และมณฑลอีสานจึงมีการเปลี่ยนแปลงในการเลี้ยงสุกรเพื่อจำหน่ายก่อนและมากกว่าแหล่งอื่นๆ
ที่อยู่ห่างไกลออกไป ในหนังสือที่ระลึกในคราวเสด็จพระราชดำเนินทางรถไฟสายตะวันออก
เฉียงเหนือไปยังนครราชสีมา พ.ศ.2464 โค้อธิบายสภาพของสถานีต่างๆว่า "สีคิ้วเป็นสถานี
มีสินค้าสุกรเป็นส่วนมาก ซึ่งพ่อค้านำมาบรรทุกรถไฟส่งไปจำหน่ายที่กรุงเทพฯ"² และจาก

¹ หจช., สบ.1/15 รายงานตรวจราชการมณฑลนครราชสีมา และมณฑลภาคพายัพ
พ.ศ.2458 สมเด็จเจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลกประชานาถ รายงานตรวจราชการทหารบก ณ เมือง
นครราชสีมาและเมืองอุบลฯ วันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ.2458.

² ไม่ปรากฏผู้แต่ง, โคราชจากหน้าต่างรถไฟ (ที่รถูกในคราวเสด็จพระราชดำเนิน
โดยทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือไปยังนครราชสีมา พ.ศ.2464) เป็นคำอธิบายประกอบ
แผนผังทางเดินรถไฟสายนครราชสีมาและอธิบายภาพประกอบ ไม่มีเลขหน้า.

รายงานตรวจการในท้องที่อำเภอพันชนะและอำเภอจันทักไคกล่าวถึงการเลี้ยงสุกรและเปิดโอกาสให้
เอาไว้วา "การเลี้ยงสุกรเปิดไกรราษฎรแลเห็นผลแล้วว่าเป็นเงินเป็นทอง ค้อมมีที่จำหน่ายได้
สะดวกไม่เหมือนการทำไร่ฝ้าย"¹

อย่างไรก็ตาม อาชีพหลักของราษฎรในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนก็คือการทำนา ดังนั้น
การเลี้ยงสัตว์รวมทั้งสุกรนั้นก็เป็นกิจกรรมการผลิตในเวลาว่างจากการทำนาเท่านั้น และใน
ระบบเศรษฐกิจที่ยังเป็นแบบเลี้ยงตัวเองอยู่โดยมากนั้นราษฎรจะต้องผลิตสิ่งของหลายอย่าง
เพื่อสนองความต้องการของครอบครัวและท้องถิ่น ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับการเลี้ยง
สุกรเพื่อจำหน่ายนี้เห็นเพียงเครื่องชี้ให้เห็นการก่อตัวของการผลิตเพื่อการค้าที่เกิดขึ้นภายหลัง
จากมีทางรถไฟ

สุกรในมณฑลนี้ใครๆก็ยอมทราบว่าเป็นสินค้าที่ซื้อขายคล่อง ถึงราษฎรชาวบ้าน
ก็รู้จักดี แต่ไม่มีใครจะมีใครเลี้ยงมาก ที่เลี้ยงกันอยู่บ้านละเล็กละน้อยนั้น ก็เพื่อ
สำหรับจะให้รับประทานเขาเท่านั้น ซึ่งจะเลี้ยงจนถึงกับต้องชวนชวายเป็นอาหารอันมา
เลี้ยงเกือบจะไม่มีเลย²

ปัญหาและอุปสรรคของการเลี้ยงสุกรในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน

นอกจากปัญหาที่ราษฎรไม่มีเวลาสำหรับการประกอบอาชีพเลี้ยงสุกรเพื่อจำหน่ายได้
เต็มที่อันเนื่องมาจากราษฎรจะต้องทำการผลิตหลายอย่างเพื่อเลี้ยงตัวเอง และปัญหาขาดเงิน
ทุนที่จะใช้ในการเลี้ยงสุกรแล้ว ราษฎรยังประสบปัญหาและอุปสรรคอย่างอื่นอีกหลายประการ
คือ

ประการแรก การเก็บภาษีอากรของรัฐบาล เนื่องจากบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนนี้
เป็นบริเวณที่รัฐบาลเรียกเก็บภาษีอากรหลายประเภท และเรียกเก็บก่อนหัวเมืองลาวอื่นๆ
ในภูมิภาคที่ราบสูงทั้งหมด จำนวนเงินภาษีที่เก็บได้ในมณฑลนครราชสีมาเป็นที่ทราบกันดี
ว่ามีปริมาณมากกว่าหัวเมืองลาวอื่นๆในภูมิภาคเดียวกัน ดังนั้นราษฎรบางคนจึงเช็ดชยากที่จะ
ทำการผลิตใหม่จำนวนมาก หรือทำเป็นกิจการใหญ่โต เพราะเกรงว่าจะถูกรัฐบาลเรียก

¹ หจข., กส. 13/743 เรื่อง มณฑลนครราชสีมาส่งรายงานตรวจการอำเภอพันชนะ
อำเภอจันทักของนายพูน, วันที่ 17 กรกฎาคม ร.ศ. 131.

² หจข., กส. 13/1112 เรื่อง เทศมณฑลนครราชสีมา....
วันที่ 22 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 131.

เก็บภาษี

อนึ่งเรื่องภาษีอากรต่างๆ มักจะมีผู้คอยขยุงราษฎรให้ตื่นตกใจในทางที่ผิดเสมอ เช่น นานมาแล้วมีผู้พูดว่ารัฐบาลจะเก็บภาษีสุกรหรือสุกรจะกลายเป็นยักษ์ เช่นนี้เป็นต้น ราษฎรที่เป็นคนหูป่าตาเด๋อนเมื่อได้ยิน เช่นนั้นก็พากันเกรงกลัวขายสุกรเสียดูๆ แลพากันเช็กชยาคนไม่อยากจะเลี้ยง... ข้าพเจ้าไปตรวจคราวนี้ไปแนะนำเรื่องการทำมาหาเลี้ยงชีพอย่างใดมักจะมีผู้ถามถึงเรื่องภาษีเสมอว่า ถ้าทำขึ้นแล้วจะเก็บภาษีหรือไม่¹

ปัญหาและอุปสรรคของการเลี้ยงสุกรประการต่อมาก็คือ ราษฎรยังใหม่ต่อระบบ เศรษฐกิจแบบการค้า จึงทำให้เสียเปรียบต่อพ่อค้าคนกลาง เช่นการเลี้ยงสุกรที่อำเภอ ปักธงไชยในปี พ.ศ. 2454

การขายสุกรในอำเภอนี้ราษฎรมีทางเสียเปรียบพวกจีนอยู่อย่างหนึ่งคือ เมื่อสุกรตกถูก มาโคสีก 2 เดือนหรือบางทีเดือนเดียว พวกจีนก็ไปเที่ยววางมัดจำไว้ตัวละ 2 บาท ถ้าจะขายให้สำหรับเวลานั้นก็เป็นการสมราคาอยู่แล้ว แต่พวกจีนก็ยังหาเอาไปขณะนั้นไม่ ผากให้ราษฎรเลี้ยงต่อไปอีกราว ๕ เดือนหรือ 5 เดือนจึงจะเอาไป ถ้าสุกรนั้น คายไปในระหว่างที่เจ้าของเก็บเลี้ยงไว้แล้ว ก็ต้องคืนเงินมัดจำให้แก่พวกจีน²

จากปัญหาและอุปสรรคในเรื่องภาษีอากรและเล่ห์เหลี่ยมของพ่อค้าคนกลางจึงกล่าว ทำให้การเลี้ยงสุกรในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนของราษฎรภายหลังมีทางรถไฟไม่คึกคักเท่าที่ควร จะเป็น

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ หจข., กส. 13/743 เรื่องมณฑลนครราชสีมา... วันที่ 17 กรกฎาคม
ร.ศ. 131.

² หจข., กส. 13/1112 เรื่องเทศมณฑลนครราชสีมา... วันที่ 22 กุมภาพันธ์
ร.ศ. 131.

ตารางที่ 22 จำนวนสุกรในมณฑลนครราชสีมา พ.ศ.2454-2455.

ท้องที่	ศักราช	จำนวนมีใน คนศักราช	จำนวนที่ เกิดขึ้นใหม่	ชื่อและ อพยพมา	รวม
เมืองนครราชสีมา	2454	37,388	7,636	77,351	122,375
	2455	37,960	4,637	42,677	85,274
เมืองบุรีรัมย์	2454	18,073	2,445	35	20,553
	2455	15,410	2,240	-	17,650
เมืองชัยภูมิ	2454	6,516	2,483	763	9,762
	2455	7,811	1,915	4,121	13,847
รวมทั้งมณฑล	2454	61,977	12,564	78,149	152,690
	2455	61,181	8,792	46,798	116,771

ที่มา: หจข., กส.13/735 เรื่อง มณฑลนครราชสีมาส่งรายงานของกองเกษตร
ประจำปี พ.ศ.2455.

จากตารางที่ 22 จะเห็นได้ว่าจำนวนสุกรของเมืองนครราชสีมาจะมีมากกว่าเมือง
บุรีรัมย์และชัยภูมิ สาเหตุนอกจากความเป็นเมืองที่มีประชากรมากกว่าแล้วก็นื่องมาจาก
ท้องที่เมืองนครราชสีมาอยู่ใกล้ทางรถไฟมากกว่าบุรีรัมย์และชัยภูมิ ดังนั้นทางรถไฟจึงมี
อิทธิพลต่อการเพิ่มปริมาณการเลี้ยงสุกร นั่นคือจะมีการเลี้ยงสุกรกันมากในบริเวณที่อยู่ใกล้กับ
ทางรถไฟ ข้อสังเกตประการต่อมาคือ จำนวนสุกรที่ชื่อและอพยพมาของเมืองนครราชสีมา
นั้นมากกว่าเมืองบุรีรัมย์และชัยภูมิอย่างชัดเจน ทั้งนี้เนื่องจากเมืองนครราชสีมาเป็นปลาย
ทางของทางรถไฟสายนี้ เมืองนครราชสีมาจึงเป็นชุมทางของสุกรจากหัวเมืองต่างๆในมณฑล
อุดรและอีสาน (ตลอดจนหัวในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนที่อยู่รอบนอกออกไป แล้วค้อนมาขึ้นรถไฟ
ที่นครราชสีมาเพื่อส่งไปขายที่กรุงเทพฯ อีกประการหนึ่ง ที่นครราชสีมานั้นเป็นแหล่งชุมนุม
ของบรรดาพ่อค้าสุกรส่งออกจำนวนมาก ดังนั้นการขายสุกรที่นครราชสีมาจึงน่าจะได้อำนาจ

สูงกว่าแห่งอื่นๆ ปริมาณสุกรที่ซื้อและอพยพมาที่เมืองนครราชสีมานั้นมีจำนวนมากกว่าจำนวนสุกรที่เลี้ยงกันในท้องถิ่นด้วย ที่เป็นดังนี้ก็เพราะมีสุกรมาจากทั้งมณฑลอุดรและอีสานรวมกัน แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบจำนวนดูแล้วก็ยังนับว่า การเลี้ยงสุกรในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนนั้นมีมากกว่าหัวเมืองลาวส่วนอื่นๆ และที่สำคัญต่อเศรษฐกิจบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนก็คือ ธุรกิจการค้าสุกรที่นครราชสีมาเพื่อพุนั้นมากภายหลังที่มีทางรถไฟ

ขอบเขตของการเปลี่ยนแปลง

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนภายหลังจากมีทางรถไฟสายนครราชสีมาในปี พ.ศ. 2443 นั้น เป็นการเปลี่ยนแปลงจากเศรษฐกิจเพื่อเลี้ยงตัวเองเป็นเศรษฐกิจเพื่อการค้า การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเกี่ยวข้องกับ การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากสนธิสัญญาเบาริงที่เกิดขึ้นในสยาม แต่เนื่องมาจากเงื่อนไขในเรื่องของการ

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กมณาคมนสงฆ์ที่ไม่สะดวกจึงทำให้ผลกระทบของสนธิสัญญาเบาริงที่มีต่อบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนนั้นเป็นไปอย่างจำกัด ต่อเมื่อมีทางรถไฟสายนครราชสีมาแล้ว การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจอันเป็นผลมาจากเบาริงจึงเข้าไปมีบทบาทในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนอย่างจริงจัง นั่นก็คือทางรถไฟไค้นำเอาบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนเข้าไปมีส่วนได้เสียกับระบบเศรษฐกิจแบบส่งออกของสยามซึ่งได้ขยายตัวขึ้นอย่างมากภายหลังเบาริง ปัญหาที่จะพิจารณาในตอนนั้นก็คือเศรษฐกิจเพื่อการค้านี้ไปกระทบกับผู้คนกว้างขวางเพียงใด คำตอบของปัญหาข้างต้นอาจพิจารณาได้จากเงื่อนไขหลายประการดังนี้

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนตลอดจนหัวเมืองลาวอื่นๆ นั้นเกิดขึ้นภายหลังภูมิภาคอื่นๆ ของสยาม อันเนื่องมาจากการคมนาคมที่ไม่สะดวก ประกอบกับทรัพยากรธรรมชาติของภูมิภาคนี้ที่เป็นที่ดึงดูดใจของนักลงทุนนั้นไม่มี ผิดกับภาคเหนือซึ่งมีป่าไม้ ภาคใต้ซึ่งมีดีบุก และภาคกลางที่มีที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาอันอุดมสมบูรณ์เหมาะต่อการปลูกข้าวเพื่อการส่งออก การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนแม้ว่าจะมีอยู่บ้างภายหลังสนธิสัญญาเบาริงในแง่ที่ว่ามิชชันนารีเข้าไปทำการค้ามากขึ้น และมีการส่งออกโคกระบือและของป่าบางอย่างเพิ่มขึ้น แต่ก็นับว่าน้อยมากหากจะเทียบกับภูมิภาคอื่นๆ ของสยามในระยะเวลาเดียวกัน ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจภายหลังจากมีทางรถไฟนั้น จึงนับว่าเป็นการก่อตัวของระบบเศรษฐกิจเพื่อการค้า และเกิดขึ้นภายหลังภูมิภาคอื่นๆ ของสยาม การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจดังกล่าวหลีกเลี่ยงไม่พ้นที่จะต้องกระทบต่อผู้คนเป็นจำนวนมาก ผลักดันให้เขาเริ่มผลิตเพื่อตลาดบ้าง เพิ่มเข้ามาในการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเองซึ่งประชาชนแถบนี้ทำเป็นปกติอยู่แล้ว ดังนั้นการผลิตเพื่อตลาดที่เกิดขึ้นในบริเวณนี้จึงแฝงตัวอยู่ในระบบเศรษฐกิจเพื่อเลี้ยงตัวเอง โดยเขาจะผลิตบางอย่างที่สามารถขายได้ให้มากขึ้นเพื่อให้เหลือจากการบริโภค แล้วนำไปจำหน่ายเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินตราสำหรับใช้ซื้อสินค้าสำเร็จรูปบางอย่างมาแทนผลผลิตบางอย่างที่เขาเลิกผลิตไป เช่น การซื้อค้ำจจากพ่อค้าชาวจีนแทนการปลูกฝ้ายและการกรอเส้นค้ำจออกจากฝ้าย เป็นต้น

ขนาดความเข้มข้นของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจดังกล่าวมิได้มีปริมาณที่เท่าเทียมกันทั้งหมดตลอดบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน บริเวณที่ทางรถไฟผ่านหรือที่ติดต่อกับทางรถไฟสะดวก การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจจะเข้มข้นกว่าบริเวณที่อยู่ห่างไกลออกไปหรือบริเวณที่การคมนาคมไม่สะดวก การคมนาคมขนส่งที่ใช้ติดต่อกับเส้นทางรถไฟซึ่งนับว่าเป็นเส้นทางหลักในขณะนั้นก็คือทางเกวียน การขนส่งโคชทางเกวียนนั้นมีข้อจำกัดในตัวเอง

อยู่แล้วเกี่ยวกับปริมาณที่จะบรรทุกได้ เวลาที่ใช้ในการเดินทางตลอดจนราคาค่าขนส่ง ดังนั้น ผลผลิตบางอย่างจึงไม่สามารถขนส่งโดยใช้เกวียนได้ในระยะทางไกลๆ เพราะไม่คุ้มกับค่าขนส่ง เช่น ข้าวเปลือก หรือฝ้ายเป็นต้น จากรายงานของอุปราชภาคอีสานในปีพ.ศ. 2465 ตอนหนึ่งว่า

...ข้าพเจ้าได้ทราบเรียบร้อยแล้วว่าการขนส่งสินค้าของมณฑลภาคนี้ใช้เกวียนขนาค้อมระหว่างบรรทุกโคเพียงหาบครึ่ง ระยะทางสินค้ากว่าจะมาถึงรถไฟก็กินเวลาหลายวัน ถ้าไรที่จะโคจากสินค้าไม่คุ้มกับค่าจ้างเกวียน จึงคงเหลือที่ส่งแต่สินค้ามีราคาสูงแก่กับบรรทุกน้อย เช่น โหม, หนั่ง, เซา, ครั่ง, ชาง เหล่านี้เป็นต้น สินค้าที่เลิกแต่การเพาะปลูกนั้นเป็นอันว่าส่งไม่โคที่เคียว...

ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจจึงเกิดขึ้นค่อนข้างเข้มข้นในบริเวณที่อยู่ใกล้ทางรถไฟ กล่าวคือการผลิตเพื่อขายจะกระทำโคสัควกเพราะอยู่ใกล้ตลาดโคโดยเฉพาะอย่างยิ่งตลาดในหัวเมืองนครราชสีมา ตัวอย่างที่เห็นโคขี้คึกเจมมากก็คือการขยายพื้นที่ปลูกข้าวในท้องที่เมืองนครราชสีมาที่อยู่ใกล้ทางรถไฟ เพราะไม่ต้องเสียค่าขนส่งมาก อย่างเช่นการทำนาที่ไชยภูมิในปี พ.ศ. 2466

...ส่วนอำเภอเมืองไชยภูมิราษฎรทำนาโคข้าวมาก แต่ไม่มีทางจำหน่ายเพราะเป็นอำเภอที่อยู่กลางพวกลูกคา จะจ้างโคเกวียนบรรทุกไปจำหน่าย ค่าจ้างโคเกวียนก็แพงไม่พอแก่โชยู ราคาข้าวในตลาดไชยภูมิเมื่อข้าพเจ้าไปถึงหาบละ 1 บาท 20 สตางค์ ท้องที่อำเภอจตุรัสแล้ง 2 บาท 2 สตางค์ แลพวกลูกคานำไปจำหน่ายทางอำเภอจันทัก ซึ่งเป็นระยะทางไกลรถไฟ...

จากความเห็นในการบำรุงสินค้าในมณฑลนครราชสีมา การคมนาคมนับว่าเป็นเงื่อนไขสำคัญมาก ในการเปลี่ยนการผลิตของราษฎรให้ผลิตเพื่อตลาดให้มากขึ้น

¹พจช., ร.6 ม.26/3 รายงานอุปราชภาคอีสานตักจัดการบำรุงทางน้ำทางบก ในท้องที่ภาคอีสาน พระยาราชบุณย์ อุปราชภาคอีสาน กราบเรียนเจ้าพระยามรราช เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย วันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 1465.

²พจช., กส.1.2/231 รายงานตรวจการเกษตรมณฑลนครราชสีมา (แผนกเพาะปลูก) พระชนูปการกิจ เกษตรมณฑลนครราชสีมา รายงานกราบเรียนพระยากำแพงสงครามสำเร็จราชการมณฑลเทศาภิบาล วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2466.

ในการส่งสินค้าหากว่ายังเป็นอยู่ตั้งเช่นเวลานี้แล้ว ตามการที่จะบำรุงก็คงเป็นประโยชน์แต่เฉพาะที่ไกลทางรถไฟหรือใกล้ลำน้ำใหญ่ซึ่งจะขนทางเรือได้ นอกนั้นถึงจะโตบำรุงให้มีจำนวนสินค้ามากขึ้นก็จะได้ประโยชน์นักเพราะหนคาขนช่วงไม่ไหว ยกตัวอย่างเช่นเขาอำเภอกุสุมาลย์ (ระยะห่างจากโคราช 5 วัน) ซื้อชายกัน 100 สักเป็นเงิน 16 บาท ค่าเกี่ยวขนส่งมาโคราช 6 เล่ม เงิน 60 บาท ถึงโคราชเข้า 100 สักเป็นเงินทุน 76 บาท แต่ราคาซื้อชายที่โคราช 100 สักเป็นเงินเพียง 65 บาทเป็นอันว่าขาดทุนส่งมาไม่ได้ โดยเฉพาะมณฑลนครราชสีมาเห็นควรถวายจำเป็นจะต้องลงมือทำทางขนสินค้าพร้อมกับการบำรุงเมืองด้วยทีเดียว

สภาพการขนส่งระหว่างทางรถไฟกับชุมชนต่าง ๆ นั้นนับว่าเป็นเงื่อนไขสำคัญประการหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน แต่ถึงแม้ว่าการขนส่งจะเป็นอุปสรรคต่อการเปลี่ยนแปลง แต่ก็ได้หมายความว่าทางรถไฟจะไม่มีผลกระทบต่อกินแทนเหล่านั้นเอาเสียเลย การขนส่งสินค้าที่กันระหว่างน้อยแต่มีราคาแพงยิ่งขึ้นคงกระทบกันอย่างลึกซึ้งและสม่ำเสมอระหว่างทางรถไฟกับชุมชนที่อยู่ไกลออกไป แต่สำหรับชุมชนที่อยู่ใกล้กับทางรถไฟโดยเฉพาะอย่างยิ่งนครราชสีมา นั้นนับว่าการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากทางรถไฟนั้นชัดเจนมาก เงินตราได้เข้าไปมีบทบาทในชีวิตของผู้คนเป็นอันมาก ผู้ทำหน้าที่ในการแลกเปลี่ยนผลผลิตระหว่างรถไฟกับดินแดนต่างๆ ขยายตัวขึ้น กล่าวคือกลุ่มพ่อค้าชาวจีนขยายตัวขึ้น รวมทั้งกิจการค้าก็เติบโตและมีธุรกิจมากประเภท กิจกรรมการค้าที่ขยายตัวขึ้นนี้ได้ดึงเอาบุคคลอื่นๆ อีกมากให้เข้ามาเกี่ยวข้องกับธุรกิจของพ่อค้าเหล่านี้

นอกจากเงื่อนไขในด้านการคมนาคมแล้ว อัตราการว่างรถไฟก็นับว่าเป็นเงื่อนไขอันหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับอัตราของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจดังกล่าว การคมนาคมขนส่งโดยทางรถไฟถึงแม้จะสะดวก รวดเร็ว และลดอันตรายจากการเสียหายของสินค้าก็ตาม แต่อัตราการว่างสินค้าของรถไฟขณะนั้นนับว่าค่อนข้างจะแพง ในปี พ.ศ. 2453 พระยาจำแลนบดี ข้าหลวงเทศาภิบาลมณฑลนครราชสีมาได้แสดงความเห็นที่จะให้มีการลดค่าระวางรถไฟเพื่ออุทธรณ์การเพาะปลูกว่า

1 หจข., ร.6 ม. 1/7 ความเห็นบำรุงการสินค้าในมณฑลนครราชสีมา แลเรื่องจะหารถไฟไปในมณฑลลือสาธ ข้าหลวงเทศาภิบาล (พระยาจำแลนบดี) ให้ความเห็นกราบทูลพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย วันที่ 30 มีนาคม ร.ศ. 129.

เข้าเปลือก เวลานี้ส่งมาจากนายยังตลาดนครราชสีมาโตก็แต่ห้องที่อำเภอที่อยู่ใกล้กับเมือง ท้องที่ไกลออกไป เช่นอำเภอนอกหรือเมืองบุรีรัมย์ก็ส่งมาไม่โต ด้วยราคาเข้าในพื้นที่เมืองในที่นั้นราคาอย่างกลางเกี่ยวละ 25 บาท ต้องใช้เกี่ยวบรรทุก 5 เล่ม เล่มหนึ่งค้ำจ้ง 8 บาท เป็นเงิน 40 บาท เมื่อถึงโคราชราคาเข้าเกี่ยวหนึ่งตก 65 บาท แต่ราคาเข้าที่ซื้อชากันที่โคราชเพียงเกี่ยวละ 62 บาทเท่านั้น ส่วนพ่อค้าโคราชที่รับซื้อส่งกรุงเทพฯ นั้นต้องเสียค่าระวางรถไฟก็เฉลี่ยเกี่ยวหนึ่งเป็นเงิน 11 บาทเศษ จึงเห็นว่าดัลคค่าระวางลง 25 เปอร์เซนต์พ่อค้าเข้าที่โคราชก็อาจซื้อสูงขึ้นได้ถึงเกี่ยวละ 65 บาท เข้าอำเภอและบุรีรัมย์ก็เป็นอันส่งมาจากนายยังตลาดโคราชได้

อัตราค่าระวางรถไฟที่แพงทำให้พ่อค้าคนกลางต้องซื้อผลผลิตเหล่านั้นในราคาที่ต่ำลง เพราะพ่อค้าเหล่านั้นจะต้องบวกค่าระวางรถไฟเข้าไปด้วยแล้วจึงคำนวณราคาขายที่กรุงเทพฯ ดังนั้นการที่ค่าระวางบรรทุกสินค้าของรถไฟแพงมากนั้นก็กลับเป็นผลร้ายต่อราษฎรผู้ผลิตเองที่จะต้องขายสินค้าของตนในราคาที่ต่ำมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งราษฎรที่ไกลจากทางรถไฟเช่นราษฎรอำเภอและบุรีรัมย์ขายข้าวเปลือกได้เกี่ยวละ 25 บาท ในขณะที่นครราชสีมาขายเกี่ยวละ 62 บาท และในขณะที่ชานาขายข้าวได้เพียงเกี่ยวละ 25 บาทนั้นรัฐบาลได้ค่าระวางรถไฟถึงเกี่ยวละ 11 บาทเศษ และมีหน้าข้าวราคาข้าวเปลือกเกี่ยวละ 25 บาทนั้นก็เป็นที่พ่อค้าส่งออกไปซื้ออยู่แล้วเพราะไม่คุ้มกับค้ำจ้งเกี่ยวอีกเล่มละ 8 บาท การเก็บค่าระวางที่สูงมากนั้นจะทำให้เกษตรกรขายผลผลิตได้ในราคาที่ต่ำ เนื่องจากถูกพ่อค้าคนกลางกดราคาเพราะพ่อค้าเหล่านั้นต้องบวกค่าขนส่งเข้าไปด้วย ในขณะที่สินค้าสำเร็จรูปที่มากับรฟนั้นราษฎรก็ต้องซื้อในราคาที่แพงเพราะต้องบวกค่าระวางรถไฟเข้าไปในราคาของสินค้าเหล่านั้นด้วย ดังนั้นค่าระวางบรรทุกสินค้าของรถไฟที่แพงเกินไปจึงเป็นเงื่อนไขอย่างหนึ่งที่ทำให้การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจจากเศรษฐกิจเพื่อเลี้ยงตัวเองเป็นเศรษฐกิจเพื่อการค้าในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนไม่โตเกิดขึ้นอย่างกว้างขวางเท่าที่ควร

พ.ศ. 1/795 เรื่อง รายงานประชุมข้าหลวงเทศาภิบาล ศก 129 พระยา
จำแนกข้าหลวงเทศาภิบาล เรียงเจ้าจุดมรมมาทบ่ารุง ปลัดทูลฉลองกระทรวงเกษตร
ธิการ วันที่ 27 กันยายน ร.ศ. 129.

อีกประการหนึ่งค่าระวางรถไฟบรรทุกของในประเทศสยามในเวลานี้สูงกว่าประเทศ
ญี่ปุ่นถึง 2-3 เท่า ทั้งนี้เป็นด้วยสินค้ายังไม่เกิดขึ้น แต่ตามธรรมดาถ้าค่าระวาง
รถไฟแพงอยู่คราใดสินค้าก็คงเกิดขึ้นไม่ไต่ เพราะไม่มีผู้ใดกล้าทำสินค้าส่งไปขาย
โดยหากว่าไรไม่ไต่ ชาวเขาชวยออกตัวอย่างในประเทศญี่ปุ่น ถ้ารัฐบาลใดอุดหนุนการ
เพาะปลูกหรือสินค้าอย่างหนึ่งอย่างใดขึ้น รัฐบาลก็ลดค่าระวางรถไฟซึ่งบรรทุกสินค้า
อย่างนั้นให้ยอมเขาลง แลถ้ารัฐบาลใดอุดหนุนการเพาะปลูกหรือสินค้าให้เกิดขึ้น ณ
ที่ใด รัฐบาลก็ขยายการทำทางรถไฟไปถึงที่แห่งนั้น เพราะยอมทราบอยู่แล้วว่ารถไฟ
เป็นยานพาหนะสำหรับส่งสินค้าไต่เร็วและสะดวก โดยเหตุนี้ชาวเขาจึงเห็นว่าควรจะ
ขออนุญาตเปลี่ยนอัตราค่าระวางรถไฟส่งสินค้าในสิ่งที่รัฐบาลใดอุดหนุนนั้นให้ยอมเขาลง
หรือไม่ว่าสรรพสินค้าสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่ส่งออกไปจากพื้นบ้านเมืองแล้ว ควรลดหย่อนให้
น้อยลง แลเรียกค่าระวางซึ่งบรรทุกสินค้าอันเป็นสิ่งไม่จำเป็นต้องให้เข้ามาในพื้นที่บ้าน
เมืองนั้นให้แรงยิ่งขึ้น ถ้าไต่เปลี่ยนอัตราค่าระวางรถไฟอุดหนุนการส่งสินค้าเช่นนี้แล้ว
ไม่เข้าสินค้าที่ส่งออกจากหัวเมืองแลมณฑลต่างๆ ก็ยิ่งจะทวีขึ้นอีกเป็นอันมาก ธรรมดา
รถไฟกับสินค้าต้องเป็นของคู่เคียงอาศัยซึ่งกันแลกัน ถ้าจะมีแต่รถไฟสินค้าไม่มีแล้ว
รถไฟก็คงไม่ไต่รับประโยชน์เพียงพอ แลถ้ารถไฟไม่มีแล้วสินค้าก็คงไม่เกิดขึ้น เปรียบ
เสมือนล้อเกวียนแลตัวเกวียนต้องอาศัยซึ่งกันแลกันดังนี้แล ล้อเกวียนจึงจะมีประโยชน์
แลตัวเกวียนจึงจะเลื่อนไปไต่

เงื่อนไขประการสุดท้ายที่เกี่ยวของกับขอบเขตของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ
ในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนภายหลังจากมีทางรถไฟสายนครราชสีมาในปี พ.ศ. 2443 ก็คือ
ทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน ดังแม้ว่าภายหลังจากมีทางรถไฟแล้ว
จะได้มีการบรรทุกสินค้าที่ผลิตในท้องถิ่นหลายอย่างลงไปยังกรุงเทพฯ เช่น ข้าวเปลือก
ไม้ต่างๆ สุก ร ฯลฯ แต่เมื่อเปรียบเทียบกับภูมิภาคอื่นๆ ของสยามในขณะนั้นแล้ว บริเวณ
ลุ่มน้ำมูลตอนบนตลอดจนหัวเมืองลาวและหัวเมืองเขมรอื่นๆ ที่อยู่รอบนอกออกไปนั้นมิได้มีทรัพยากร
ธรรมชาติที่เป็นจุดสนใจของนักลงทุนชาวจีนและชาวตะวันตก ซึ่งแตกต่างจากภาคเหนือ
ที่มีป่าไม้สักอันอุดมสมบูรณ์ที่สามารถจะขนส่งทางน้ำไต่สะดวก ภาคใต้ซึ่งมีแร่ดีบุกที่ตลาดโลก
กำลังต้องการ หรือภาคกลางซึ่งมีที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาอันอุดมสมบูรณ์เหมาะต่อการปลูก
ข้าว การสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมานี้มีจุดประสงค์หลักก็คือเพื่อสนับสนุนการเข้าจัด
การปกครองในบริเวณหัวเมืองลาวและหัวเมืองเขมรต่างๆ และเมื่อภารกิจต่างๆ บรรลุตาม

วัตถุประสงค์ทางการเมืองแล้ว การสร้างทางรถไฟที่จะทำต่อจากนครราชสีมาไปยังหัวเมือง
อื่นๆในมณฑลอุดรและอีสานจึงต้องระงับไว้ก่อน

ทางรถไฟต่อจากเมืองนครราชสีมาไม่ว่าไปทางใดๆ คุกคามผลประโยชน์ทางกำไร
เป็นที่สงสัย ถึงยังไม่คิดไปเห็นแก่ตาเอง เหาที่ไทรอบมาแต่ที่หังปวง หัวเมือง
มณฑลอุดรแลอีสานอยู่ข้างจะอึดคึด ไม่น่าจะต่อกำไร ประโยชน์ในทางการปกครอง
ก็จะขึ้นด้วยเป็นการสะกุกขึ้น แต่จะไม่ไคผลแปลกปลากว่าทุกวันนี้ แลจะไม่ลุด
เงินลงไปมากนัก... ด้วยเหตุหังปวงนี้ที่จะต่อรถไฟจากเมืองนครราชสีมาไป ไม่ว่า
ทางใดๆ ดูเป็นเรื่องที่ยังไม่ควรคิดภายใน 10 ปีนี้

แนวความคิดในการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา นั้น แท้จริงแล้วก็เพื่อผลทาง
การเมือง นั่นคือการที่กรุงเทพฯสามารถเข้าไปจัดการปกครองในดินแดนเหล่านี้ได้อย่างมี
ประสิทธิภาพ เพราะกรุงเทพฯเองก็ตระหนักดีว่าสำหรับผลในทางเศรษฐกิจแล้วหัวเมือง
เหล่านี้ "อยู่ข้างจะอึดคึด" ดังนั้นภายหลังจากที่ทางรถไฟสามารถสนองผลประโยชน์ในทาง
การเมืองให้แก่กรุงเทพฯได้ระดับหนึ่งแล้ว การสร้างทางรถไฟต่อจากนครราชสีมาไปยังหัว
เมืองอื่นๆในมณฑลอุดรและอีสานจึงไม่มี เพราะ "จะไม่ไคผลแปลกปลากว่าทุกวันนี้"

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนภายหลังจากมีทาง
รถไฟนั้นเป็นระยะเริ่มต้นของเศรษฐกิจเพื่อการค้า แต่ก็นับว่าเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญจุดหนึ่ง
ของประวัติศาสตร์เศรษฐกิจบริเวณนี้ การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวนี้ไม่อาจจะเปรียบเทียบได้
กับบริเวณภาคอื่นๆของสยามขณะนั้น ไม่ว่าจะเป็นภาคเหนือ ภาคใต้ หรือภาคกลาง เนื่อง
มาจากเงื่อนไขทางภูมิศาสตร์ที่แตกต่างกัน กล่าวคือนอกจากการขนส่งที่ลำบากในการข้าม
เทือกเขาที่รายรอบอาณาบริเวณที่จะติดต่อกับภาคกลางและภาคเหนือแล้ว การคมนาคมภายใน
ท้องถิ่นก็ไม่สามารถใช้แม่น้ำลำคลองได้เหมือนกับภูมิภาคอื่นๆของสยาม ประกอบกับทรัพยากร
ธรรมชาติที่อยู่ข้างจะอึดคึด ทำให้การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นภายหลังมีทาง
รถไฟขึ้น มีลักษณะเฉพาะอันเนื่องมาจากข้อจำกัดหลายประการดังกล่าวแล้ว

¹ หจข., ร.5 ขธ. 5.1/24 ความเห็นเรื่องสร้างทางรถไฟในราชอาณาจักร
กรมหลวงดำรงราชานุภาพ หลดทราบฝ่าละอองธุลีพระบาท วันที่ 20 พฤศจิกายน ร.ศ.125.

บทสรุป

บริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนเป็นส่วนหนึ่งของดินแดนที่ราบสูงของสยาม (ปัจจุบันเรียกว่า "ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย") ปัจจุบันคืออาณาเขตของจังหวัดนครราชสีมา บุรีรัมย์ และชัยภูมิ ไคยมีนครราชสีมาเป็นศูนย์กลาง ภูมิภาคดังกล่าวเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างหัวเมืองต่างๆในภูมิภาคที่ราบสูงกับกรุงเทพฯตั้งแต่สมัยอดีตจนถึงปัจจุบัน การติดต่อไคยระหว่างหัวเมืองต่างๆในภูมิภาคที่ราบสูงกับกรุงเทพฯมักจะผ่านบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน แต่เนื่องมาจากสภาพทางภูมิศาสตร์ที่มีเทือกเขาล้อมรอบบริเวณที่ราบสูงเอาไว้ ทำให้การคมนาคมขนส่งระหว่างกรุงเทพฯกับหัวเมืองเหล่านี้เป็นไปด้วยความยากลำบาก มีเส้นทางที่ใช้ติดต่อกับกรุงเทพฯโดยผ่านตามช่องเขาที่รายล้อมภูมิภาคนี้เอาไว้หลายเส้นทาง แต่เส้นทางที่ใช้ติดต่อส่วนมากก็จะผ่านบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนตรงส่วนใดส่วนหนึ่ง และจะมีบ้างสำหรับการติดต่อระหว่างหัวเมืองลาวอื่นๆกับกรุงเทพฯที่ไม่ต้องผ่านบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน เช่น เส้นทางที่ผ่านช่องเขาคำน้ำจืดหรือศรีสะเกษเข้าไปในดินแดนเขมรแล้ววกเข้ากรุงเทพฯทางปราจีนบุรี แต่เส้นทางดังกล่าวก็เป็นเส้นทางอ้อมต้องใช้เวลาในการเดินทางมาก การปฏิรูปเส้นทางคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯกับภูมิภาคที่ราบสูงที่สำคัญครั้งแรกคือการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมาซึ่งเปิดเดินรถในปี พ.ศ.2443 ทางรถไฟสายนี้ทำให้การคมนาคมติดต่อระหว่างภูมิภาคที่ราบสูงไคยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนกับกรุงเทพฯเป็นไปไคยสะดวกและรวดเร็วกว่าสมัยก่อนหน้านั้นอย่างชัดเจน เส้นทางติดต่อระหว่างหัวเมืองเหล่านี้กับกรุงเทพฯที่กระจัดกระจายอยู่ตามช่องเขาต่างๆนั้นไคยมารวมศูนย์อยู่ที่นครราชสีมาซึ่งเป็นปลายทางของทางรถไฟ ดังนั้นผลกระทบของทางรถไฟสายนครราชสีมาที่มีต่อบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนและหัวเมืองอื่นๆที่อยู่รอบนอกออกไปจึงมีมาก

สขธิสัญญาเบาริงไคยสยามทำกับประเทศตะวันตกในปี พ.ศ.2398 นั้น ไคยก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจต่อประเทศสยามไคยส่วนรวมอย่างกว้างขวาง ไคยเศรษฐกิจไคยเปลี่ยนจากเศรษฐกิจเพื่อเลี้ยงตัวเองเป็นเศรษฐกิจเพื่อการค้ามากขึ้น แต่ผลกระทบของเบาริงที่มีต่อภูมิภาคที่ราบสูงของสยามนั้นนับว่ามีจำกัดเนื่องมาจากสภาพการคมนาคมขนส่งที่ไม่สะดวก แต่ถึงแม้ว่าจะมีข้อจำกัดทางด้านการคมนาคมแต่เบาริงก็ทำให้มีการเปลี่ยนแปลง

ทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนอยู่บ้าง กล่าวคือมีการเพิ่มปริมาณการส่งออกสัตว์พาหนะจำพวกโคกระบือไปจำหน่ายยังมณฑลอื่นในมากขึ้นเพื่อตอบสนองต่อการขยายพื้นที่เพาะปลูกข้าวเพื่อการส่งออกในบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา การเปลี่ยนแปลงอันเนื่องมาจากเขาริงประการต่อมาคือมีปริมาณชาวจีนเข้ามาทำการค้าขายในภูมิภาคนี้มากขึ้น ชาวจีนเหล่านี้จะเป็นตัวเร่งให้การแลกเปลี่ยนผลผลิตระหว่างกรุงเทพฯกับหัวเมืองต่างๆในภูมิภาคนี้มีปริมาณมากขึ้น แม้ว่าสินค้าที่มีการแลกเปลี่ยนเหล่านั้นจะถูกจำกัดปริมาณและประเภทโดยสภาพการคมนาคมก็ตาม ศูนย์กลางที่ชาวจีนเหล่านี้ใช้เป็นหลักแหล่งในการประกอบอาชีพก็คือบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตัวเมืองนครราชสีมา สนธิสัญญาเบาริงจึงทำให้ขบวนการส่งสินค้าด้วยโคต่างระหว่างนครราชสีมากับกรุงเทพฯและขบวนการขนส่งสินค้าระหว่างนครราชสีมากับบริเวณที่อยู่รอบนอกออกไปนั้นมีความคึกคักมากขึ้น นับว่าชาวจีนมีส่วนสำคัญในการนำเอาระบบเงินตราเข้าไปเผยแพร่ในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน ทำให้ผู้คนได้สัมผัสกับระบบเศรษฐกิจแบบเงินตราในวงกว้างขึ้น

การเปลี่ยนแปลงในการเก็บส่วยและค่านาจากที่เคยเก็บเป็นสิ่งของมาเก็บเป็นตัวเงินซึ่งเกิดขึ้นพร้อมๆกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจจากเศรษฐกิจเพื่อเลี้ยงตัวเองเป็นเศรษฐกิจเพื่อการค้าในสยามนั้น ได้ถูกนำไปใช้ในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนเช่นเดียวกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งนับตั้งแต่ต้นรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเป็นต้นมาส่วยและค่านาที่เก็บไปจากบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนนั้นเป็นตัวเงินเกือบทั้งสิ้น การเปลี่ยนแปลงในการเก็บส่วยและค่านาดังกล่าวก็เป็นตัวเร่งอันหนึ่งที่ทำให้ราษฎรต้องทำการผลิตเพื่อการค้ามากขึ้น เพื่อให้ได้มาซึ่งเงินตราสำหรับจ่ายให้แก่รัฐในรูปของส่วยและค่านา

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนอันเนื่องมาจากสนธิสัญญาเบาริงเบาริงนั้นนอกจากจะเป็นไปท่ามกลางสภาพการคมนาคมที่ไม่สะดวกแล้ว ยังเป็นไปท่ามกลางสภาพภูมิอากาศและภูมิประเทศที่แห้งแล้งขาดแคลน และสภาพสังคมในระบบไพร่ที่แรงงานการผลิตส่วนมากถูกจำกัดอยู่ภายใต้โครงสร้างทางสังคมในระบบศักดินาที่ไพร่และทาสไม่มีโอกาสที่จะเกิดทางเคลื่อนย้ายการประกอบอาชีพได้อย่างเสรี และต้องรับภาระในการถูกเกณฑ์แรงงานและภาระอื่นๆในระบบสังคมแบบเดิม

การปฏิรูปการปกครองในส่วนภูมิภาคของสยามซึ่งเกิดขึ้นอย่างจริงจังในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้น สำหรับหัวเมืองต่างๆในภูมิภาคที่ราบสูง

ทางกรุงเทพฯ ได้เข้าจัดการปกครองในลักษณะที่กิ่งอำเภอเข้าสู่ศูนย์กลางที่กรุงเทพฯ มากขึ้น หัวเมืองต่างในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนได้ถูกกรุงเทพฯ เข้าจัดการปกครองอย่างจริงจังตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2434 เป็นต้นมา การเข้าจัดการปกครองบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนโดยกรุงเทพฯ นั้น ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองและทางสังคมบางประการที่สนับสนุนต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นเมื่อทางรถไฟมาถึง กล่าวคือมีการปราบปรามโจรผู้ร้าย ทำให้ บ้านเมืองสงบเรียบร้อยมั่นคงขึ้น การเดินการค้าขายและการประกอบอาชีพของราษฎร กระทำได้โดยสะดวกและปลอดภัยขึ้นภายใต้การควบคุมอย่างเข้มงวดของทางกรุงเทพฯ มีการยกเลิกระบบไพร่ - ทาส ทำให้ไพร่ - ทาสซึ่งเป็นแรงงานการผลิตที่สำคัญมืออิสระ ไม่ต้องสังกัดอยู่กับมูลนายตามระบบสังคมแบบเดิม การเกิดแรงงานอิสระเช่นนี้ส่งเสริมให้การ ประกอบอาชีพและธุรกิจในระบบเศรษฐกิจเพื่อการค้าภายหลังรถไฟเป็นไปได้อย่างราบรื่น นอกจากนี้พร้อมๆกับการเข้าจัดการปกครอง ทางกรุงเทพฯ ยังได้ส่งเสริมการผลิตเพื่อการค้า ให้แก่ราษฎรและมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมภายในเพื่อความสะดวกในการเข้าจัดการปกครอง และเพื่อเป็นเส้นทางของสินค้าที่จะมาป้อนทางรถไฟซึ่งกำลังจะมีขึ้น

ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมาได้เปิดเดินรถถึงเมืองนครราชสีมาในปี พ.ศ. 2443 ทำให้การคมนาคมขนส่งระหว่างหัวเมืองต่างๆในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนกับกรุงเทพฯ ซึ่งเคยเป็นไปด้วยความยากลำบากนั้นเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็วขึ้น ทางรถไฟได้ทำให้เส้นทางติดต่อระหว่างหัวเมืองต่างๆในที่ราบสูงกับกรุงเทพฯ ทึ่มมารวมศูนย์อยู่ที่เมืองนครราชสีมาซึ่งเป็นสถานีปลายทางของรถไฟ ทำให้นครราชสีมาเป็นศูนย์รวมทางการค้าของภูมิภาค ปริมาณชาวจีนซึ่งเข้าไปทำการค้ากันมากขึ้นตั้งแต่หลังเบาริง เป็นต้นมานั้นได้เพิ่มปริมาณมากขึ้นภายหลังรถไฟและมีการค้าขายกันอย่างคึกคัก สินค้าที่เคยบรรทุกโดยโคค่าง ข้ามเทือกเขาท่งพระธาเขยที่สูงชันและกันคานนั้นทำให้สามารถบรรทุกสินค้าได้ปริมาณน้อย และมีสินค้าที่ทำการค้าขายแลกเปลี่ยนกันอยู่เพียงไม่กี่ประเภท แต่ภายหลังจากที่มีทางรถไฟแล้วทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าที่บรรทุกโดยรถไฟมีปริมาณมากขึ้น และประเภทของสินค้าที่มีการค้าขายแลกเปลี่ยนกันก็มีมากประเภทขึ้นด้วย

การเปลี่ยนแปลงในเรื่องของการคมนาคมขนส่งอันเนื่องมาจากการมีทางรถไฟนี้ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจขึ้นในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนซึ่งเป็นบริเวณปลายทางของรถไฟสายนครราชสีมาจากระบบเศรษฐกิจเพื่อเลี้ยงตัวเองเป็นระบบเศรษฐกิจเพื่อการค้า

การผลิตของราษฎรซึ่งเคยผลิตสิ่งของจำเป็นทุกอย่างสำหรับการบริโภคในครอบครัวนั้นได้ถูก
กระทบโดยสินค้าอุปโภคบริโภคสำเร็จรูปจากต่างประเทศเป็นจำนวนมากที่บรรทุกมากับรถไฟ
มีสินค้าสำเร็จรูปเป็นจำนวนมากที่เข้าไปแทนที่ผลผลิตของราษฎรที่กระทำอยู่เป็นประจำใน
บริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดก็เช่นผ้าและผ้าสำเร็จรูปจากต่างประเทศ
ได้เข้าไปทำให้หัตถกรรมผ้าฝ้ายและผ้าไหมต้องปรับเปลี่ยนในการผลิต โดยเฉพาะอย่างยิ่ง
หัตถกรรมผ้าฝ้ายนั้นถึงกับพังทลายลงโดยสิ้นเชิงในบริเวณที่อิทธิพลของทางรถไฟไปถึง

การที่มีสินค้าสำเร็จรูปนานาชนิดเข้าไปกับรถไฟในปริมาณที่มากเช่นนี้ ประกอบกับ
การที่ราษฎรเองก็มีช่องทางที่จะประกอบอาชีพเพื่อการค้าอย่างอื่น ๆ ได้มากขึ้นนี้ ทำให้ราษฎร
บริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนมีการปรับเปลี่ยนในการผลิตของตัวเองเป็นการผลิตที่มีจุดประสงค์เพื่อ
การค้าเพิ่มขึ้นจากการผลิตเพื่อเลี้ยงตัวเอง การทำนาเป็นอาชีพหลักดั้งเดิมที่ราษฎรทำเพื่อ
บริโภคอยู่ก่อนแล้วนั้น ภายหลังจากมีทางรถไฟเข้าสามารถส่งไปขายยังกรุงเทพฯ ได้ จึงมี
การเปลี่ยนแปลงการผลิตข้าวเพื่อจำหน่ายไปกับรถไฟลงไปยังกรุงเทพฯ มีการนำระบบชล
ประทานขนาดย่อมมาใช้ในการเพิ่มผลผลิตข้าว เกิดการขยายพื้นที่เพาะปลูกข้าวอย่างกว้าง
ขวางในบริเวณที่ติดต่อกับทางรถไฟได้สะดวก ปริมาณข้าวเปลือกที่ส่งออกไปกับรถไฟนั้น
มีเป็นอันมาก

นอกจากการผลิตข้าวแล้วยังมีกิจกรรมการผลิตอื่น ๆ ที่ได้รับผลกระทบจากทางรถไฟ
อีกเป็นอันมาก เช่น หัตถกรรมพื้นบ้าน ตลอดจนการเลี้ยงสุกรเพื่อจำหน่าย การเปลี่ยนแปลง
การผลิตเป็นไปในลักษณะที่ราษฎรหันมาประกอบอาชีพบางอย่างที่สามารถจะขายหรือแลกเปลี่ยน
กับเงินตราได้มากขึ้น และเลิกการผลิตบางอย่างที่สามารถจะทดแทนได้ด้วยสินค้าสำเร็จรูป
ที่มากับรถไฟ ปริมาณและประเภทของสินค้าที่ส่งไป-มาระหว่างนครราชสีมากับกรุงเทพฯ นั้น
เป็นตัวบ่งชี้ถึงการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนได้เป็นอย่างดี

การเปลี่ยนแปลงการผลิตและการขยายตัวทางการค้าอันมีความเกี่ยวเนื่องสัมพันธ์
กัน ปริมาณการค้าขายแลกเปลี่ยนที่เพิ่มมากขึ้นนั้นก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการผลิตให้
ผลิตเพื่อขายมากขึ้น เกิดการขยายตัวของอาชีพที่เกี่ยวเนื่องกับการค้า ปริมาณของคนเข้ามา
ทำหน้าที่เป็นคนกลางในการแลกเปลี่ยนมีมากขึ้นทั้งที่เข้ามาเต็มตัวและเข้ามาเป็นบางส่วน
กลุ่มคนที่เข้ามามีบทบาทในการเป็นคนกลางสำหรับการแลกเปลี่ยนได้แก่ชาวจีนซึ่งมีความพร้อม
อยู่แล้วต่อการเข้ามาทำหน้าที่นี้ เพราะคนกลุ่มนี้มีอิสระไม่ต้องอยู่ในกฎเกณฑ์ของระบบศักดินา

สามารถเดินทางไปค้าขายยังที่ต่างๆ ตลอดจนเลือกประกอบอาชีพได้อย่างอิสระในขณะที่คนไทยส่วนใหญ่ยังอยู่ในระบบไพร่ ประกอบกับชาวจีนเหล่านี้ได้สะสมทุนไว้เป็นจำนวนมากจากการค้าขายและการเป็นเจ้าของนาขอร การที่กลุ่มชาวจีนเหล่านี้จึงเข้ารับหน้าที่ในการเป็นพ่อค้าคนกลางซึ่งเป็นกลุ่มชนชั้นกลางที่ขยายตัวขึ้นพร้อมๆกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจไปเป็นเศรษฐกิจเพื่อการค้า กลุ่มพ่อค้าชาวจีนเหล่านี้ได้ขยายตัวขึ้นอย่างมากในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนภายหลังจากมีทางรถไฟ ชาวจีนเหล่านี้จะทำหน้าที่เป็นคนกลางในการนำสินค้าท้องถิ่นลงไปขายยังกรุงเทพฯ และนำสินค้าสำเร็จรูปต่างๆจากกรุงเทพฯ ขึ้นมาขายยังบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนและหัวเมืองรอบนอกอื่นๆ กลุ่มพ่อค้าเหล่านี้ขยายตัวขึ้นทั้งในแนวกว้างและแนวลึก กล่าวคือในแนวกว้างกลุ่มพ่อค้าชาวจีนเหล่านี้มีปริมาณที่เพิ่มขึ้นคือเป็นคนกลุ่มใหญ่ขึ้น ส่วนในแนวลึกนั้นคือภายในโครงสร้างของกลุ่มพ่อค้าเองก็มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมคือมีธุรกิจการค้ามากประเภทขึ้นและธุรกิจการค้าในแต่ละประเภทก็มีทั้งธุรกิจการค้าส่งและธุรกิจการค้าย่อย นอกจากนี้การขยายตัวในแนวลึกยังหมายถึงการก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจอีกเป็นอันมากที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจเพื่อการค้า เช่น ธุรกิจการขนส่ง ธุรกิจการเงิน ตลอดจนการขยายตัวของแรงงานรับจ้างที่เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจดังกล่าว

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนภายหลังจากมีทางรถไฟนั้นมีศูนย์กลางอยู่ที่เมืองนครราชสีมา เมืองนครราชสีมาได้ขยายตัวเป็นศูนย์กลางการพาณิชย์ของภูมิภาค และได้เกิดมีชุมชนการค้าย่อยขึ้นตามหัวเมืองรอบนอกที่เป็นชุมทางของเส้นทางการค้าที่ค่อออกไปยังหัวเมืองรอบนอกอื่นๆ ตลอดจนหัวเมืองอื่นๆในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนและเมืองที่อยู่รอบนอกออกไป เส้นทางการค้าโดยทางเกวียนที่ติดต่อค้าขายกับทางรถไฟนั้นเพิ่มความคึกคักยิ่งขึ้น

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการมีทางรถไฟนั้นนับว่ามีผลกระทบต่อบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนมากกว่าหัวเมืองอื่นๆที่อยู่ไกลออกไป เพราะโอกาสที่จะได้สัมผัสกับสินค้าสำเร็จรูปใหม่ๆ และโอกาสที่จะผลิตสินค้าเพื่อขายไปกับทางรถไฟนั้นมีมากกว่าหัวเมืองในบริเวณที่อยู่ไกลออกไป ทางรถไฟไค่นำเอาบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนเข้าไปมีส่วนได้ - เสียกับระบบทุนนิยมโลกที่กำลังแผ่เข้ามาในสยามภายหลังจากสนธิสัญญาเบาริง ทางรถไฟสายนครราชสีมา นับว่าเป็นประตูที่เปิดเอาเชื้อแห่งระบบเศรษฐกิจแบบการค้าเข้าไปยังบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนเป็นครั้งแรก และเป็นพื้นฐานสำหรับการที่จะติดต่อลูกกลมเข้าไปยังส่วนต่างๆของ

—ภูมิภาคที่ราบสูงของสยามซึ่งเรียกว่า "ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย" ใน
ปัจจุบัน เท่าที่การคมนาคมที่สะดวกจะสามารถนำเข้าไปได้



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย