

การค้ำองเกวียนเมืองนครราชสีมา
กับนโยบายการพัฒนาาระบบคมนาคมของรัฐ
ตั้งแต่ พ.ศ. 2437-2500

บัวพิศุทธิ์ กุลชนะนนทิพร*

บทคัดย่อ

บทความนี้ศึกษาการเปลี่ยนแปลงการค้ำองเกวียนเมืองนครราชสีมา กับนโยบายการพัฒนาาระบบคมนาคมของรัฐต่อเมืองนครราชสีมาตั้งแต่ พ.ศ. 2437-2500 จากการศึกษาพบว่า ในช่วงเวลาดังกล่าวกิจกรรมการค้ำองเกวียนเมืองนครราชสีมาเจริญรุ่งเรืองเป็นอย่างมาก เนื่องจากผลการดำเนินนโยบายเพื่อพัฒนาาระบบคมนาคมทางรางและมีการสร้างเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทำให้เศรษฐกิจในพื้นที่รอบทางรถไฟขยายตัว รวมทั้งนโยบายของรัฐเป็นไปในลักษณะการเกื้อกูลกัน เกิดประโยชน์ซึ่งกันและกันในระยะแรก จนกระทั่งการเริ่มเข้ามาของรถยนต์ และรถบรรทุก ที่มีการใช้งานแพร่หลายมากขึ้นในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ทำให้รัฐเริ่มหันไปดำเนินนโยบายพัฒนาาระบบคมนาคมด้วยการพัฒนาการก่อสร้างถนนมากขึ้น ประกอบกับการก่อสร้างถนนที่มีประสิทธิภาพ ทำให้เกวียนที่เคยเป็นพาหนะหลักเริ่มลดบทบาทลง จนเลือนหายไปจากวิถีชีวิตของผู้คนบนดินแดนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

คำสำคัญ: เกวียน, การค้า, นครราชสีมา, การคมนาคม

* สำเร็จการศึกษาปริญญาตรีจากภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒเมื่อ พ.ศ. 2568

บทนำ

ใน พ.ศ. 2437 เกิดการบริหารราชการหัวเมืองแบบใหม่ขึ้นเป็นปีแรก กระทรวงมหาดไทยได้จัดตั้งการปกครองในรูปแบบมณฑลเทศาภิบาล โดยมีข้าราชการจากกรุงเทพฯ ดำรงตำแหน่งข้าหลวงเทศาภิบาลทำหน้าที่บริหารราชการภายในมณฑลต่างๆ ซึ่งในปีดังกล่าวมีการจัดตั้งมณฑลเทศาภิบาลขึ้น 4 มณฑล ได้แก่ มณฑลพิษณุโลก มณฑลราชบุรี มณฑลปราจีนบุรี และมณฑลนครราชสีมาซึ่งเปลี่ยนแปลงจากสภาพมณฑลแบบเก่ามาเป็นแบบใหม่¹

มณฑลนครราชสีมาประกอบไปด้วยเมืองทั้ง 3 เมือง ได้แก่ เมืองนครราชสีมา เมืองชัยภูมิ และเมืองบุรีรัมย์ สาเหตุที่มีการจัดตั้งมณฑลขึ้น เนื่องมาจากสาเหตุ 3 ประการ คือ การขยายอิทธิพลของฝรั่งเศสทางด้านชายแดน ความล้มเหลวของการปกครอง และปัญหาในหัวเมืองของมณฑลนครราชสีมา ได้แก่ ปัญหาโจรผู้ร้าย และปัญหาการปฏิบัติหน้าที่ของกรมการเมืองต่างๆ ที่ไม่เป็นธรรม² การเข้ามาบริหารจัดการเมืองนครราชสีมาของรัฐบาลสยาม (กรุงเทพฯ) ในช่วงการปกครองมณฑลเทศาภิบาลนั้นจึงครอบคลุมทั้งด้านการเมืองการปกครอง ด้านสังคม รวมไปถึงด้านเศรษฐกิจ ซึ่งเมื่อกล่าวถึงสภาพทางเศรษฐกิจของเมืองนครราชสีมา จะเป็นการแลกเปลี่ยนกันภายในพื้นที่ใกล้เคียงกัน และการค้าทางไกล คือ การค้ากองเกวียน โดยจะมีการนำสิ่งของต่างๆ ไปค้าขายยังจุดหมายปลายทางของการค้า ไม่ว่าจะเป็นมณฑลต่างๆ ในดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือ หัวเมืองลาว รวมทั้งอินโดจีนของฝรั่งเศส และกรุงเทพฯ

การค้ากองเกวียนเป็นการค้าที่มีมาตั้งแต่สมัยโบราณ และเกวียนนั้นเป็นยานพาหนะสำคัญที่ใช้บรรทุกสินค้า โดยบรรทุกตามเส้นทางต่างๆ ที่เชื่อมต่อกันในดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือ³ การค้าในรูปแบบดังกล่าวจะใช้เกวียนเทียมโคหรือกระบือบรรทุกสินค้าไปยังดินแดนต่างๆ ทั้งยังมีกองคาราวานของพ่อค้าโคกระบือที่นำสัตว์ของตนไปขายยังดินแดนต่างๆ เช่นกัน และสินค้ากองเกวียนส่วนมากที่มักมีการนำไปค้าขาย เช่นของป่า เกลือสินเธาว์ หรือมีด

หลังจากการลงนามในสนธิสัญญาเบาว์ริง (Bowring treaty) ใน พ.ศ. 2398 กิจการการค้าโคกระบือเจริญรุ่งเรืองขึ้น เนื่องจากอุปสงค์ของข้าวในตลาดมีเพิ่มมากขึ้น

¹ จักรกฤษณ์ นรินดีผดุงการ, “สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพกับกระทรวงมหาดไทย” (วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2505), 136.

² สมเกียรติ ตุงคะเสรีรักษ์, “การปกครองมณฑลนครราชสีมา ระหว่าง พ.ศ. 2436-2476” (ปริญาญานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 2536), 34.

³ พระโพธิวงศาจารย์ (ดิลก อ้วน), *ลัทธิธรรมเนียมต่างๆ ภาคที่ 18 ตอนที่ 2 ว่าด้วยอาชีพของชาวเมืองในท้องที่จังหวัดกาฬสินธุ์* (พระนคร: โสภณพิพรรฒธนากร, 2469), 4.

รวมทั้งเกิดการขยายพื้นที่การปลูกข้าวในภาคกลาง⁴ โคกระบือจึงต้องเข้าสู่วัฏจักรของปัจจัยการผลิตเพราะเป็นแรงงานสำคัญในกิจกรรมการผลิต ทั้งนี้ การค้ากองเกวียนในดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือ กองคาราวานหนึ่งจะมีนายฮ้อยทำหน้าที่เป็นผู้นำของกองคาราวาน มีบทบาทในการตัดสินใจ รวมทั้งดูแลกองเกวียนให้ไปยังจุดหมายปลายทางอย่างปลอดภัย ซึ่งนายฮ้อยจะต้องรู้จักเส้นทางที่จะไปค้าขายเป็นอย่างดี⁵

เส้นทางการค้าที่เชื่อมกรุงเทพฯ กับเมืองนครราชสีมา 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางดงพญาไฟ และ เส้นทางช่องตะโก (จังหวัดสระแก้วในปัจจุบัน) สำหรับเส้นทางดงพญาไฟจะใช้เส้นทางน้ำในการเดินทางจากกรุงเทพฯ และมาเทียบท่าที่เมืองสระบุรี จากนั้นการเดินทางผ่านเส้นทางนี้จะเดินทางเท้าด้วยเส้นทางบก ผ่านการขึ้นช้างหรือไม้ก้ำ และใช้โคต่างหามหามสิ่งของข้ามผ่านเทือกเขาดงพญาไฟ⁶ เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวมีเขาสูงชันหลายแห่ง จึงทำให้พาหนะเกวียนเทียมโคไม่สามารถผ่านได้ อย่างไรก็ตาม แม้เส้นทางดงพญาไฟจะเป็นเส้นทางลัด ทว่าความยากลำบากในการเดินทางผ่านเส้นทางดังกล่าว ทำให้การบรรทุกสินค้าจากที่ราบสูงดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือลงมาค้าขายยังพื้นที่ภาคกลางต้องใช้ระยะเวลาหลายวัน จึงทำให้บรรดาพ่อค้ากองเกวียนจากเมืองนครราชสีมามักนำสินค้าไปค้าขายยังเมืองเขมรมากกว่า⁷ นอกจากนี้ เส้นทางดงพญาไฟในฤดูฝนก็เต็มไปด้วยโคลน อีกทั้งยังมีไข้ป่าชุกชุม ทว่าเส้นทางดงพญาไฟก็ยังเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญเส้นทางหนึ่งในบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำมูลตอนบนและหัวเมืองลาวหัวเมืองต่างๆ ใช้ติดต่อกับกรุงเทพฯ กับหัวเมืองในดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือ⁸

ขณะที่เส้นทางช่องตะโกเมืองสระแก้วเป็นเส้นทางการค้าที่เชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ กับเมืองนครราชสีมาอีกเส้นทางหนึ่ง ทั้งนี้ บรรดาพ่อค้ากองเกวียนนิยมใช้เส้นทางดังกล่าวในการเดินทางมากกว่า แม้ว่าจะระยะทางที่ไกลกว่าเพราะสามารถใช้เกวียนเป็นพาหนะได้ ทำให้การเดินทางมีความสะดวกกว่า รวมทั้งไม่มีไข้ป่าชุกชุมดังเช่นเส้นทางดงพญาไฟ

⁴ ชุมพล แนวจำปา, “การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน พ.ศ. 2443-2468” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529), 43.

⁵ สุวิทย์ ซีระสาวิต, *ประวัติศาสตร์อีสาน 2322-2488 เล่มที่ 2* (ขอนแก่น: คณะมนุษยศาสตร์ และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2557), 91.

⁶ ไชยเสนพาเตน, พันตรี, *เรื่องเที่ยวที่ต่างๆ ภาคที่ 6 เที่ยวเมืองพิมาย ในจังหวัดนครราชสีมา*, แปลโดย ประสบ อรรถยุกติ (พระนคร: กรมศิลปากร, 2497), 6.

⁷ ชุมพล แนวจำปา, “การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน พ.ศ. 2443-2468”, 52.

⁸ เรื่องเดียวกัน, 54.

เมื่อเส้นทางดงพญาไฟมีความลำบากหลายประการในการเดินทางเข้าสู่ดินแดน ตะวันออกเฉียงเหนือ ทั้งยังใช้ระยะเวลาหลายวันในการเดินทางเข้ามาค้าขายยังกรุงเทพฯ ทางรัฐบาลสยามจึงต้องกำหนดนโยบายเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมให้มีความสะดวก รวดเร็ว และไปมาหาสู่กันได้โดยง่าย กระทั่งใน พ.ศ. 2443 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า เจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) เสด็จพระราชดำเนินเปิดทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ซึ่งเป็นทางรถไฟสายแรกที่เชื่อมต่อดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือเข้ากับกรุงเทพฯ

ความเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นเมื่อรถไฟในฐานะพาหนะรูปแบบใหม่ได้เชื่อมดินแดน ตะวันออกเฉียงเหนือกับกรุงเทพฯ เข้าด้วยกัน อาทิ เรื่องพ่อค้าในมณฑลอีสาน และ มณฑลอุดร ไม่พึงพาการแลกเปลี่ยนสินค้าจากพ่อค้าคนกลางเมืองโคราช บรรดาพ่อค้าใน มณฑลดังกล่าวได้ลงไปซื้อสินค้าต่างๆ ด้วยตนเองที่กรุงเทพฯ อย่างไรก็ตาม การค้ากอง เถวียนก็ยังปรากฏอยู่และยังเดินทางไปค้าขายยังมณฑลอื่นๆ ในหัวเมืองลาว รวมทั้งอินโด จีนของฝรั่งเศส โดยที่พ่อค้าเมืองนครราชสีมาบรรทุกปลาอย่างและปลากรอบจากเมืองพระ ตะบองทางเถวียนมา แล้วบรรทุกรถไฟไปขายยังกรุงเทพฯ⁹

การพัฒนาระบบคมนาคมของรัฐบาลสยามที่จะเชื่อมต่อเมืองนครราชสีมา กับ หัวเมืองอื่นๆ ได้หยุดชะงักลง เนื่องจากการใช้งบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัดในการก่อสร้าง ทางรถไฟสายเหนือและทางรถไฟสายใต้ จนกระทั่ง พ.ศ. 2468 ทางรถไฟสายอีสานได้ ดำเนินการก่อสร้างต่อในช่วงปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) จนแล้วเสร็จสมบูรณ์เชื่อมต่อไปถึงเมืองอุบลราชธานี ใน พ.ศ. 2473 และเมือง หนองคาย ใน พ.ศ. 2499¹⁰

กิจการการค้ากองเถวียนยังคงดำเนินไปจนกระทั่งการเปิดถนนมิตรภาพใน พ.ศ. 2500 ซึ่งได้เปลี่ยนจากการค้ากองเถวียนมาสู่การใช้รถยนต์และรถบรรทุก ประเภท พาหนะ 4 ล้อ และพาหนะ 6 ล้อ ซึ่งสามารถบรรทุกน้ำหนักสิ่งของได้มากกว่า ทั้งยังสะดวก และรวดเร็วในการเดินทางระหว่างดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือกับที่ราบลุ่มภาคกลาง นับ ได้ว่ารถยนต์และรถบรรทุกได้เข้ามามีบทบาทและการเปลี่ยนแปลงนับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

การศึกษาที่ผ่านมามุ่งเน้นไปที่สภาพโดยรวมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั้งด้าน การเมือง สังคม และเศรษฐกิจ เพื่อแสดงให้เห็นถึงพัฒนาการของดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือ ในภาพกว้างจากความเปลี่ยนแปลงทั้งสามด้านหรือเจาะจงไปในด้านใดด้านหนึ่ง หรือเน้น ไปที่เรื่องของการก่อสร้างทางรถไฟเป็นหลัก ดังนั้น การศึกษาเรื่องพัฒนาการของการค้า

⁹ ตำราพระราชานุญาต, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา, *เอกสารเสด็จตรวจราชการ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ร.ศ. 119-131 (พ.ศ. 2443-2455)* (กรุงเทพฯ: สำนักวรรณกรรมและ ประวัติศาสตร์ กรมศิลปากร, 2564), 35.

¹⁰ สุวิทย์ วีระศาสตร์, *ประวัติศาสตร์อีสาน 2322-2488 เล่มที่ 2* (ขอนแก่น: คณะมนุษยศาสตร์ และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2557), 108.

กองเกวียนกับเมืองนครราชสีมาตั้งแต่ พ.ศ. 2437-2500 จึงมีจุดมุ่งหมายที่จะศึกษา พัฒนาการของการค้ากองเกวียนในเมืองนครราชสีมา ทั้งยังศึกษาความเปลี่ยนแปลงของ กิจกรรมการค้ากองเกวียนจากนโยบายการพัฒนาระบบคมนาคมของรัฐที่มีต่อเมือง นครราชสีมา ทั้งนี้ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษาการค้าของเมืองนครราชสีมาและภาค ตะวันออกเฉียงเหนือในอดีต รวมทั้งเส้นทางการค้าสินค้าที่นำไปค้าขาย จุดหมาย ปลายทางของการค้ากองเกวียน และสิ่งที่เกิดขึ้นจากการเข้ามาบริหารจัดการดินแดน ตะวันออกเฉียงเหนือของรัฐบาลสยาม ซึ่งว่าด้วยเรื่องของนโยบายการพัฒนาระบบ คมนาคมที่ส่งผลกระทบต่อการค้ารูปแบบดังกล่าว จนกระทั่งถึงการเปิดการเดินทางของ ถนนมิตรภาพ ใน พ.ศ. 2500 ความเปลี่ยนแปลงของกิจกรรมการค้ากองเกวียนจากนโยบาย การพัฒนาระบบคมนาคมของรัฐต่อเมืองนครราชสีมาในช่วง พ.ศ. 2437-2500 แบ่ง ออกเป็น 3 ช่วง ดังนี้

มณฑลเทศาภิบาลและช่วงเวลาแห่งรถไฟ พ.ศ. 2437-2468

การค้ากองเกวียนของเมืองนครราชสีมาเจริญรุ่งเรืองเป็นอย่างมาก อันเป็นผลมา จากการส่งเสริมการค้าขายและการเปิดการเดินทางของรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ประกอบการขยายเส้นทางรถไฟเข้าสู่ดินแดนอีสานตอนในอย่างต่อเนื่อง และนโยบายการ พัฒนาระบบคมนาคมของรัฐต่อเมืองนครราชสีมาเป็นไปในลักษณะการเกื้อกูลกันและเกิด ประโยชน์ซึ่งกันและกัน

ใน พ.ศ. 2437 การปกครองรูปแบบมณฑลเทศาภิบาลได้ก่อตัวขึ้นในดินแดน ตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเริ่มต้นที่มณฑลนครราชสีมา รัฐบาลสยามได้ส่งข้าหลวง เทศาภิบาลและข้าราชการจากกรุงเทพฯ เข้าปกครองดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบกับการประกาศใช้ “พระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ ร.ศ. 116” ที่มี การแบ่งหน้าที่การบริหารราชการในท้องที่อย่างชัดเจน อาทิ ในส่วนของการดูแลผู้ค้าขายและสัตว์ พาหนะจะเป็นหน้าที่ของกรมการอำเภอที่จะต้องทำตัวพิมพ์รูปพรรณสัตว์ ทั้งนี้หากราษฎร ในจังหวัดและอำเภอนั้นๆ จะไปกิจธุระหรือไปค้าขายต่างเมือง ต่างอำเภอ ก็จะต้องทำ หนังสือเดินทางผ่านทางกรมการอำเภอ¹¹ ทำให้การบริหารราชการในมณฑลของ ข้าราชการจากกรุงเทพฯ เป็นไปอย่างเต็มที่ ในระยะแรก พระยาประสิทธิ์ศิลปการ (สอาด สิงหเสนี)¹² ข้าหลวงใหญ่คนแรกบริหารจัดการมณฑลนครราชสีมาให้เป็นระบบระเบียบ ยิ่งขึ้น ทั้งในด้านการเมืองการปกครอง การปรับปรุงด้านการศาล การทหาร การศึกษา

¹¹ พระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 14, 30 พฤษภาคม 2440: 121.

¹² ต่อมาเป็นพระยาสิงห์เสนี ดำรงตำแหน่งสมุหเทศาภิบาลสำเร็จราชการมณฑลนครราชสีมา ตั้งแต่ พ.ศ. 2436-2444

สนับสนุนอาชีพและการค้าขายของราษฎร ปรับปรุงการไปรษณีย์โทรเลข รวมทั้งปรับปรุงสิ่งสาธารณประโยชน์ต่างๆ ให้ถูกสุขลักษณะยิ่งขึ้น อาทิ การปรับปรุงการคมนาคมทั้งในเมืองนครราชสีมาและท้องที่ต่างๆ ในมณฑล ซึ่งถือว่าเป็นนโยบายที่ก่อให้เกิดการเกื้อกูลกันทั้งในด้านการปกครองและด้านเศรษฐกิจ

รัฐบาลสยามได้ดำเนินการปรับปรุงการคมนาคม โดยพระยาประสิทธิ์ศิลปการได้สานต่อการตัดถนนภายในตัวเมืองนครราชสีมาต่อจากการบริหารจัดการราชการของพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงสรรพสิทธิประสงค์และตัดถนนสายใหม่ รวม 10 ช่วง ได้แก่ ช่วงที่ 1 ชื่อถนนจอมพลและถนนชุมพล ช่วงที่ 2 ชื่อถนนกำแพงและถนนประจักษ์ ช่วงที่ 3 ชื่อถนนยมราช ช่วงที่ 4 ชื่อถนนประสิทธิ์ ช่วงที่ 5 ชื่อถนนสรรพสิทธิใน ช่วงที่ 6 ชื่อถนนนมัส ช่วงที่ 7 ชื่อถนนจักรกรี (จักรี) ช่วงที่ 8 ชื่อถนนกุดั่นและช่วงต่อจากถนนสรรพสิทธิไปยังถนนจอมพลนั้นยังไม่มีชื่อ ช่วงที่ 9 ชื่อถนนมหาดไทย และช่วงที่ 10 ชื่อถนนท้าวสุระนารี (ท้าวสุระนารี) ซึ่งถนนที่ได้รับการตัดแล้ว ก็ได้มีการปลูกต้นไม้ไว้สองข้างถนน ได้แก่ ต้นจันทร์ ต้นहुกวาง ต้นมะขาม ต้นไทร ต้นมะม่วง ทั้งยังแผ้วถางเกลี่ยดินถมรอยเกวียนที่เป็นร่องให้ราบเรียบอยู่เสมอ¹³

ไม่เพียงแต่มีการปรับปรุงถนนเท่านั้น ทางเกวียนก็ได้รับการปรับปรุงดูแลเช่นกัน พระยาประสิทธิ์ศิลปการได้ส่งขวานเงินไปให้ข้าหลวงนายอำเภอสั่งการกำนันผู้ใหญ่บ้าน ขอแรงราษฎรตัดถนนหนทางและแผ้วถางทางที่รกชัฏ เนื่องด้วยบรรดาพ่อค้าไม่ตัดรากไม้และแผ้วถางทางเกวียนให้ดี¹⁴ จึงได้มีการจัดการตั้งที่กล่าไปข้างต้น เพื่อให้ราษฎรที่ต้องใช้พาหนะด้วยโคเทียมเกวียนเดินทางได้อย่างสะดวกมากขึ้น

เมื่อการขยายตัวของลัทธิจักรวรรดินิยมและการล่าอาณานิคมได้แผ่ขยายอิทธิพลมากขึ้น ประกอบกับการขยายตัวด้านเศรษฐกิจและเทคโนโลยี ตลอดจนผลพวงจากอุปสรรคของการคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ กับตะวันออกเฉียงเหนือ ส่งผลให้รัฐบาลสยามริเริ่มนโยบายการพัฒนาาระบบคมนาคมไปสู่ดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือผ่านการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา และได้เปิดทำการเดินรถเป็นปีแรก ใน พ.ศ. 2443 โดยมีจุดประสงค์สำคัญทางการเมืองเพื่อการเกื้อกูลทางการค้าและสวัสดิภาพของราษฎร ดังเช่นพระราชดำรัสตอนหนึ่ง ความว่า

ในไม่ช้าก็โมงนักร รถไฟที่รอกคอยรับพวกเรายูบัตนี้ ก็จะได้เร็วรีไปตลอดทางตอน ซึ่งทำใหม่ในตำบลที่เมื่อเร็ว ๆ นี้คนเดินทางแลคนค้าขายทั้งหลาย ต้องไปมาอยู่โดยช้ำมาก [...] ความลำบากยากเย็นเข็ญใจ ตลอดในป่า [...] หนึ่ง ซึ่งเพียงแต่

¹³ รายงานข้าหลวงเทศาภิบาลมณฑลนครราชสีมา, *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 16, 1 ตุลาคม 2442: 408-409.

¹⁴ เรื่องเดียวกัน, 407.

ชื่อของป่านนั้นก็ทำให้คิดเห็นเป็นความร้ออย่างเผาไฟ และมีไอเป็นโรค ร้ายติดต่อกันด้วย เมื่อถึงที่นั่นแล้ว เราก็จะคำนึงได้โดยความยินดีว่าตั้งแต่นี้สืบไปหนทางไปมาในระหว่างประชาชนทั้งหลายที่เมืองนครราชสีมา ที่กรุงเก่า ที่กรุงเทพฯ กับตำบลทั้งปวงอันตั้งอยู่ในท่ามกลางแถบนี้จะดีขึ้นได้เพียงไร ค่าใช้สอยเดินทางจะถูกลงกว่าแต่ก่อนเท่าไร และจะไม่เป็นที่น่ากลัวอันตรายเหมือนแต่ก่อนเพียงไรด้วยแล้ว และจะได้เห็นเหมือนกันว่าเป็นการสะดวก และมีผลขึ้นอีกเพียงไร ในการที่จะไปตั้งถิ่นฐานบ้านเรือน ทำการเพาะปลูก ฤๅทำการค้าขายอย่างใดๆ ในแถบที่ใกล้กับทางรถไฟนี้แห่งหนึ่งเหมือนกันหมด¹⁵

การมาถึงของรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา จึงเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญแรกๆ ต่อการค้ากองเกวียน เนื่องด้วยการเดินทางด้วยรถไฟสะดวกและรวดเร็ว ทั้งยังบรรทุกสินค้าได้มากกว่า ทำให้เกิดการขยายตัวของการค้า มีสินค้าส่งออกจากดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือไปสู่กรุงเทพฯ และสินค้าจากกรุงเทพฯ ที่เข้าสู่ดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือมากขึ้น เมื่อเส้นทางรถไฟมาถึงเมืองนครราชสีมาส่งผลให้เกิดความเจริญและเมืองนครราชสีมา กลายเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจด้านพาณิชย์กรรมในดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือในที่สุด ไม่ว่าจะเป็นการเข้ามาทำการค้าขายของพ่อค้าจากต่างมณฑล เข้ามาซื้อขายสินค้ากันเองโดยไม่ผ่านพ่อค้าคนกลางและการตั้งร้านค้าโดยพ่อค้าชาวจีน เป็นต้น

เมื่อคราวสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ขณะยังทรงดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงมหาดไทย เสด็จตรวจราชการเมืองนครราชสีมาใน ร.ศ. 121 (พ.ศ. 2445) และได้รายงานเรื่อง การที่แปลกเปลี่ยนในโคราชตั้งแต่มีรถไฟ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ทรงได้รายงานถึงความเปลี่ยนแปลงและความเจริญของเมืองนครราชสีมา หลังจากที่มีการเสด็จ เปิดทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา อย่างเป็นทางการในวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2443 ส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลง ดังนี้

1. พ่อค้ามณฑลอีสาน อุดร ไม่รับซื้อสินค้าจากพ่อค้าโคราชตั้งแต่ก่อนลงไปซื้อ เสียเองที่กรุงเทพฯ
2. สินค้าลง เข้าเปลือก สุกร ยาง ส้ม มะขามป้อม สมอ นุ่น มะขามฝัก (เพราะคน เมืองนี้ไม่กิน) มะเกลือ ส้ม อ้อย เนื้อโค ไม้เสาเรือน ไม้ไถ ไม้เครื่องเกวียน ไม้แดง ไม้ท่อน ศิลา โคน้ำ เป็ดไก่
3. สินค้าขึ้นของกรุงเทพฯ ขึ้นหมดทุกอย่าง มีน้ำแข็งเป็นที่สด

¹⁵ พระราชดำรัสการเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 17, 6 มกราคม 2443: 589.

4. ปลาย่าง ปลากรอบ คนโคราชไปบรรทุกเกวียนมาคร่าวละกว่า 50-60 เล่ม มาแต่พระตะบองแล้วบรรทุกรถไฟลงไปขายกรุงเทพฯ
5. คนโคราชกินเกลือทะเล แต่คนบ้านนอกยังกินเกลือสินเธาว์ แต่ก่อนใช้ยาเพชรบูรณ์ แลหนองคาย เดียวนี้ใช้ยาเกาะกร่าง หมากพลู ปูนแดง ยาจืด มาแต่กรุงเทพฯ แต่ก่อน ใช้ปลาร้าพิมาย เดียวนี้ใช้ปลาร้า กรุงเก่า
6. โรงเรือนมุงสังกะสีมาก มีโรงแถวปลูกขึ้นใหม่มาก ทั้งในเมืองแลนอกเมืองเกือบตลอด ถึงสะเตชั่น มีโรงรับจ้างทำอิฐ ทำกระเบื้อง
7. ราคาที่ดินแรงขึ้น ที่ริมถนนท้องตลาดราคาถึงวาละ 6 บาท 7 บาท
8. บ้านข้างทางรถไฟ ลาดบัวขาว สีคิ้ว บ้านชองก็มากขึ้น แต่ไม่เหมือนที่บ้านสูงเนิน มีตลาดแล โรงแถวครึกครื้นขึ้นมาก¹⁶

จากรายงานดังกล่าว การเปิดการเดินรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมาได้เพียง 2 ปี ก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงจากการคมนาคมขนส่งที่สะดวกรวดเร็ว ส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงในเมืองนครราชสีมาในหลายด้าน ได้แก่

ด้านสินค้าอุปโภคบริโภคและวิถีชีวิต คือ เรื่องสินค้าลงและสินค้าขึ้น ซึ่งมีการนำเข้าน้ำแข็งจากกรุงเทพฯ อาทิ การบริโภคเกลือทะเลของชาวโคราช ขณะที่ในท้องที่ยังคงบริโภคเกลือสินเธาว์ เนื่องจากดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือยังคงมีการผลิตเกลือสินเธาว์สำหรับบริโภคในครัวเรือนในหลายพื้นที่ แม้แต่เรื่องการใช้ยาเส้นเดิมมักนิยมใช้ยาเส้นจากเมืองเพชรบูรณ์และเมืองหนองคาย ต่อมานิยมใช้ยาเกาะกร่าง หมากพลู ปูนแดง ยาจืด ซึ่งมาจากกรุงเทพฯ แทน และ เรื่องการบริโภคปลาร้า แต่เดิมมักรับประทานปลาร้าจากเมืองพิมาย ภายหลังได้หันไปรับประทานปลาร้ากรุงเก่าแทน เป็นต้น

ด้านพาณิชยกรรม กล่าวคือ เรื่องพ่อค้าในมณฑลอีสาน และมณฑลอุดร ไม่เพียงพาการแลกเปลี่ยนสินค้าจากพ่อค้าคนกลางเมืองนครราชสีมา แต่ได้ลงไปซื้อสินค้าต่างๆ ด้วยตนเองที่กรุงเทพฯ รวมทั้งมีการนำปลาย่างและปลากรอบจากเมืองพระตะบองบรรทุกรถไฟไปขายยังกรุงเทพฯ

ด้านที่อยู่อาศัย มีการสร้างบ้านเรือนขึ้นใหม่เป็นจำนวนมากและมุงด้วยสังกะสีทั้งในเมืองและนอกเมือง ทั้งยังมีโรงงานทำอิฐและโรงงานทำกระเบื้อง ในระหว่างทางรถไฟช่วงลาดบัวขาว สีคิ้ว บ้านเรือนก็มีมากขึ้น ทว่าไม่เหมือนกับที่สูงเนิน ที่มีตลาดและโรงแถว ซึ่งจะเห็นได้ชัดว่ามีความเจริญมาก นอกจากนี้ ในเรื่องของที่ดิน กล่าวคือ ราคาที่ดินสูงขึ้น ที่ดินริมถนนท้องตลาดราคาถึงตารางวาละ 6-7 บาท

¹⁶ ตำราราชานุกาพย์, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา, *เอกสารเสด็จตรวจราชการเสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ร.ศ. 119-131 (พ.ศ. 2443-2455)* (กรุงเทพฯ: สำนักวรรณกรรมและประวัติศาสตร์ กรมศิลปากร, 2564), 35.

ใน พ.ศ. 2447 ความเจริญของเมืองนครราชสีมาในช่วงหลังการเปิดการทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ยังถูกบันทึกไว้ในบันทึกและจดหมายส่วนตัวของลูอิส ไวลเลอร์ (Luis Weiler)¹⁷ เมื่อครั้งที่ไวเลอร์ได้เดินทางมายังสยามครั้งที่ 2 ไวลเลอร์บรรยายถึงความเปลี่ยนแปลงของสิ่งปลูกสร้างและบ้านเรือนในเมืองนครราชสีมาไว้ ดังเช่นรายงานการเสด็จตรวจราชการเมืองนครราชสีมาของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ นั่นคือ ผู้คนหันมานิยมใช้สังกะสีในการมุงหลังคาแทนการใช้ใบจาก ในด้านการพาณิชย์ ไวลเลอร์บรรยายถึงสินค้าและผลิตภัณฑ์จำนวนมากจากทวีปยุโรปที่วางจำหน่ายอยู่ในร้านค้าเมืองนครราชสีมาส่วนใหญ่ชาวจีนเป็นเจ้าของกิจการต่างๆ อาทิ ฝ้าย น้ำมันก๊าดใช้สำหรับจุดตะเกียง เครื่องดื่มโดยเฉพาะเบียร์ วัสดุอุปกรณ์สำหรับช่างฝีมือ รวมทั้งเสื้อผ้าและของใช้ภายในครัวเรือน¹⁸

อย่างไรก็ตาม ในยุคของรถไฟ พบว่า ภายในตัวเมืองนครราชสีมาคึกคักไปด้วยบรรดาเกวียนรับจ้างบรรทุกสินค้าและกองเกวียนของพ่อค้าจากมณฑลต่างๆ เข้ามาซื้อขายสินค้าโดยตลอด พระยากำแหงสงคราม (นพ พหลโยธิน)¹⁹ สมุหเทศาภิบาลสำเร็จราชการมณฑลนครราชสีมาในขณะนั้น ได้มีใบบอกเข้ามายังกระทรวงมหาดไทยว่า บริเวณตำบลโพธิ์กลางในเขตสุขาภิบาลเมืองนครราชสีมา นั้นมียานพาหนะ อาทิ รถและเกวียนบรรทุกสินค้าไปมาในเขตสุขาภิบาลเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นเหตุทำให้ถนนและเส้นทางต่างๆ ในเขตสุขาภิบาลชำรุด ทั้งยังเป็นอันตรายต่อผู้ที่สัญจรไปมาในท้องที่ จึงจำเป็นต้องจัดการซ่อมแซมให้ดีขึ้น จึงได้ประชุมกับกรรมการสุขาภิบาล และหารือเห็นพร้อมกันว่าสมควรที่จะเก็บภาษีรถและเกวียนซึ่งสัญจรไปมาในเขตสุขาภิบาล เพื่อนำภาษีดังกล่าวไว้ใช้จ่ายบำรุงในการสุขาภิบาล ทำให้มีการประกาศใช้ “ประกาศเก็บเงินรถและเกวียนในเขตสุขาภิบาลเมืองนครราชสีมา” และได้มีการตกลงอัตราที่จะเก็บ ดังนี้

1. รถม้าคู่สำหรับคนโดยสารหรือบรรทุกของ เก็บคันละ 10 บาทต่อปี
2. รถม้าเดี่ยวสำหรับคนโดยสารหรือบรรทุกของ เก็บคันละ 8 บาทต่อปี
3. เกวียน เก็บเล่มละ 2 บาทต่อปี²⁰

¹⁷ วิศวกรชาวเยอรมันที่เข้ามาควบคุมการก่อสร้างทางรถไฟในสยามตั้งแต่ พ.ศ. 2436-2440 (ค.ศ. 1893-1897) และช่วง พ.ศ. 2447-2460 (ค.ศ. 1904-1917)

¹⁸ ไวลเลอร์, ลูอิส, *กำเนิดการรถไฟในประเทศไทย* แปลโดย ถนอมนวล โอเจริญ, วิไลตา ศรีอุฬารพงศ์ (กรุงเทพฯ: คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2556), 99.

¹⁹ ต่อมาเป็นพระยาพหลโยธิน ดำรงตำแหน่งสมุหเทศาภิบาลสำเร็จราชการมณฑลนครราชสีมาตั้งแต่ พ.ศ. 2456-2462

²⁰ ประกาศเก็บเงินรถและเกวียนในเขตสุขาภิบาลเมืองนครราชสีมา, *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 32, 26 ธันวาคม 2458: 401-402.

เพื่อเป็นการบำรุงถนนหนทาง ประกอบกับอีกหนึ่งปัจจัยที่เป็นปัจจัยเกื้อหนุนให้บรรดาพ่อค้าจากดินแดนต่างๆ เดินทางมาค้าขายยังเมืองนครราชสีมาและนำสินค้าบรรทุกออกไปยังดินแดนอื่นๆ นั่นคือ การพัฒนาระบบคมนาคมของรัฐ อาทิ การบำรุงทางเกวียน และการตัดถนน การสร้างสะพาน ดังเช่นใน พ.ศ. 2450 กระทรวงโยธาธิการทำการสำรวจสภาพของเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางในมณฑลต่างๆ เพื่อจะได้ทำการปรับปรุง บำรุงและแก้ไขเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางให้ดียิ่งขึ้น ทั้งยังได้ให้มีการสร้างสะพานข้ามคลอง ห้วย และลำธาร ตามแบบของกระทรวงโยธาธิการ เพื่อย่นระยะทางและทำให้การเกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินลดลง

ในปีเดียวกันนี้ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์ ข้าหลวงใหญ่สำเร็จราชการมณฑลปราจีน (มณฑลปราจีนบุรี) ได้เสนอเรื่องการบำรุงทางช่องตะโกต่อที่ประชุมข้าหลวงเทศาภิบาล เนื่องด้วยช่องตะโกเป็นเขตติดต่อระหว่างเมืองวิวัฒนาภิบาลกับเมืองศรีโสภณมาเมืองปราจีนบุรีให้ใช้เดินทางไปมาได้สะดวก เพื่อการค้าขายจะได้เจริญยิ่งขึ้น เพราะเส้นทางช่องตะโกเป็นเส้นทางรวมสินค้าจากมณฑลนครราชสีมา มณฑลอุดร มณฑลอีสานและเขตการปกครองของฝรั่งเศส ซึ่งให้มีการสำรวจเส้นทางช่องตะโกแล้วพบว่าเกวียนที่บรรทุกของไม่สามารถเดินทางผ่านทางช่องตะโกได้ เนื่องจากพื้นที่เป็นภูเขาที่เต็มไปด้วยกองศิลาก้อนใหญ่ทับถมกัน เมื่อเป็นเช่นนั้นผู้คนที่เดินทางผ่านช่องทางนี้จะต้องขนของลงจากเกวียนก่อน แล้วจึงขนของแบกขึ้นป่าเดินทางข้ามช่องเขาด้วยความยากลำบาก จากนั้นจึงจะขนของขึ้นบรรทุกเกวียนได้ก็ต่อเมื่อพ้นหนทางที่เป็นอุปสรรคเพราะเกวียนเปล่าที่ไม่ได้บรรทุกสิ่งใดเท่านั้นที่จึงจะข้ามผ่านช่องเขาไปได้

ถึงกระนั้นเพลากเกวียนและเกวียนก็ยังได้รับความเสียหาย รวมทั้งโคที่เทียมเกวียนด้วย ประกอบกับการที่พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระนเรศรวรฤทธิ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ เสด็จฯ ไปสำรวจเส้นทางช่องตะโกด้วยพระองค์เอง การบำรุงทางที่ช่องตะโกจึงได้พิจารณาให้เร่งทำ โดยทางที่ตัดใหม่นี้ยาวประมาณ 3,849 เมตร²¹ ซึ่งการบำรุงถนนหนทางที่มีอยู่แต่เดิมแล้วนั้น เป็นการดำเนินนโยบายเพื่อคลายความกังวลของรัฐบาลสยามต่อผลประโยชน์ที่จะไปขึ้นกับฝรั่งเศสและเร่งกระทำเพื่อไม่ให้เสียผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ จะเห็นได้ว่าการสละมณฑลบูรพา²² ของสยามได้ส่งผลกระทบต่อการค้าของเกวียนเช่นกัน

²¹ ปิยนาด บุณนาค, รายงานผลการวิจัย เรื่อง การวางรากฐานการคมนาคม ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (กรุงเทพฯ: ภาควิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2518), 90-93.

²² มณฑลบูรพา เดิมมีชื่อว่า มณฑลเขมรหรือมณฑลตะวันออก ประกอบด้วยเมืองทั้ง 4 ได้แก่ พระตะบอง เสียมราฐ ศรีโสภณ และพนมศก กระทั่งใน พ.ศ. 2449 รัฐบาลสยามได้สละมณฑลนี้ให้แก่ฝรั่งเศส พร้อมกับเมืองประจันตคีรีเขต อ้างอิงจาก บัณฑิต จุลาสัย, รัชดา โชติพานิช, “มณฑลแห่งสยาม

ทั้งนี้ใน พ.ศ. 2458 เมื่อคราวที่สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าจักรพงษ์ภูวนาถ กรมหลวงพิษณุโลกประชานาถ ขณะทรงดำรงตำแหน่งเสนาธิการทหารบกได้ทรงรายงาน การตรวจราชการมณฑลนครราชสีมาและมณฑลอุบลราชธานี ซึ่งมีเนื้อความเกี่ยวกับ ข้อเสนอเรื่องการบำรุงการคมนาคมระหว่างมณฑลนครราชสีมาและมณฑลอุบลราชธานี โดยเสนอให้บำรุงการคมนาคมทางลำน้ำมูลเป็นหลัก ซึ่งเป็นไปเพื่อสวัสดิภาพของราษฎร ประกอบกับยุทธศาสตร์ทางการเมืองและเศรษฐกิจ

แท้จริงเรื่องการคมนาคมระหว่างนครราชสีมากับอุบลนี้ ก็ต้องการรถไฟอย่างยิ่ง แต่การสร้างรถไฟย่อมแพงมาก จึงเห็นด้วยเกล้าด้วยกระหม่อมว่าควรจัดการให้ แม่น้ำมูลเป้นการคมนาคมอย่างนั้นประการ ๑ ก็ควรทำถนนให้รถยนต์เดินได้ จากนครราชสีมาไป บุรีรัมย์, สุรินทร์, ศรีสะเกษ อุบล แล้วรัฐบาลเดินรถยนต์ รับส่งสินค้าเอง, หรือยอมให้ผู้อื่นเดินรถ แต่เก็บเงินค่าใช้ถนนก็อาจจะได้เงินพอ แก่การรักษาดนนั้นได้²³

อย่างไรก็ตาม สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าจักรพงษ์ภูวนาถ กรมหลวงพิษณุโลกประชานาถไม่เพียงแต่ทรงเสนอให้บำรุงการคมนาคมทางลำน้ำมูลเป็นหลักเท่านั้น แต่ได้ทรงเสนอให้ทำถนนเชื่อมระหว่างเมืองต่าง ๆ ในดินแดนตะวันออกเฉียงเหนืออีกด้วย ทั้งยังทรงเสนอให้รัฐเปิดการเดินรถยนต์เพื่อการขนส่งหรืออาจให้บริษัทเอกชนสัมปทานการเดินรถ ประกอบกับเก็บค่าใช้ถนน โดยจะนำมาซึ่งเงินบำรุงถนนที่มีการสัญจรและขนส่งสินค้าต่อไป แต่ถึงกระนั้นราษฎรส่วนใหญ่ในดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือก็ยังคงใช้เกวียนเพื่อการเดินทางและการค้าขายอยู่ ด้วยรถยนต์ยังไม่ได้มีการใช้งานอย่างแพร่หลาย จึงทำให้รัฐได้กำหนดนโยบายเพื่อสร้างมาตรฐานการใช้เกวียนในเวลาต่อมา นั่นคือ “พระราชบัญญัติขนาดเกวียน พระพุทธศักราช 2459” เพื่อกำหนดขนาดของเกวียนและต้องจดทะเบียน

สาระสำคัญของพระราชบัญญัติขนาดเกวียน พระพุทธศักราช 2459 มีการกำหนดเรื่องต่าง ๆ ว่าด้วยการอธิบายชนิดเกวียน โดยเกวียนต้องมีขนาดอย่างเดียวกัน กล่าวคือ เมื่อคุมเกวียนชิดกับแปรงต้องมีขนาด 1 เมตร 45 เซนติเมตร เป็นส่วนกว้างของเรือนเกวียน และมีการให้ผู้บัญชาการปกครองท้องที่ทำตัวอย่างเกวียนเป็นตัวอย่างไว้ ณ ที่ว่าการหนึ่งเล่ม เรื่องว่าด้วยการจดทะเบียนเกวียน บรรดาเกวียนทั้งหมดจะต้องมีการจดทะเบียนเกวียน แม้เจ้าของเกวียนจะมีการใช้หรือไม่ได้ใช้ก็ตาม และให้กระทำการจดทะเบียนในที่ซึ่งสะดวกต่อการเดินทางและให้ทำการจดทะเบียนโดยรวดเร็วที่สุด เพื่อ

ประเทศ,” วารสารศรีปทุมปริทัศน์ ฉบับมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ปีที่ 21 ฉบับที่ 2 (กรกฎาคม-ธันวาคม 2564): 185.

²³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, สบ1/15 รายงานการตรวจราชการมณฑลนครราชสีมา แลมณฑลภาคพายัพ (เอกสารเกี่ยวกับการทหาร 2449-2467).

ไม่ให้ผู้คนเดินทางไกลและเสียเวลาทำมาหากิน ทั้งเจ้าพนักงานจะต้องจดข้อความต่าง ๆ ลงในสมุดทะเบียนและใบอนุญาตที่ออกให้เจ้าของเกวียน รวมทั้งต้องทำเครื่องหมายประจำที่ตัวเกวียนให้ตรงกับใบอนุญาตและห้ามเรียกเงินในการจดทะเบียนกับเจ้าของเกวียนเด็ดขาด อีกทั้งยังมีเรื่องว่าด้วยโทษ ถ้าหากเจ้าของเกวียนและผู้ใช้เกวียนไม่ปฏิบัติตามความในพระราชบัญญัตินี้ จะมีการปรับครั้งหนึ่งเป็นเงินไม่เกิน 20 บาท²⁴



ภาพที่ 1: แผนที่มณฑลนครราชสีมาใน พ.ศ. 2468
ที่มา: หนังสือภูมิศาสตร์ประเทศสยาม (ปรับปรุงโดย หน่วยวิจัยแผนที่และเอกสารประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรม)

²⁴ พระราชบัญญัติขนาดเกวียน พระพุทธศักราช 2459, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 32, 28 พฤศจิกายน 2458: 376-378.

การเข้ามาของรถยนต์และการสร้างถนน พ.ศ. 2469-2486

จากความสำเร็จของการดำเนินการของทางรถไฟสายกรุงเทพ-นครราชสีมา ใน พ.ศ. 2443 ส่งผลให้เมืองนครราชสีมาเกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และกลายเป็น ศูนย์กลางทางพาณิชย์กรรมศูนย์รวมของผู้คนและสินค้าหลากหลายชนิด เมื่อความสำเร็จของทางรถไฟสายกรุงเทพ-นครราชสีมา ปรากฏให้เห็นอย่างต่อเนื่อง รัฐบาลสยามจึงมีความพยายามในการพัฒนาดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือให้เข้าถึงความเจริญและความ สะดวกสบาย ทั้งยังช่วยลดอุปสรรคทางการคมนาคมของแต่ละท้องที่ให้ทั่วถึงกันผ่าน ความพยายามในการขยายเส้นทางรถไฟสู่ดินแดนอีสานตอนใน โดยเชื่อมเส้นทางรถไฟ ต่อจากเมืองนครราชสีมาไปจนถึงเมืองอุบลราชธานี มีการประกาศก่อสร้างขึ้นในวันที่ 8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2462 ซึ่งเป็นการขยายทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างเมืองนครราชสีมา กับ ดินแดนอีสานตอนล่างให้ใกล้ชิดมากขึ้น

เมื่อการสร้างทางรถไฟส่วนขยายจากเมืองนครราชสีมาไปยังเมืองอุบลราชธานี เสร็จสมบูรณ์ (ได้เปิดทำการเดินรถขึ้นใน พ.ศ. 2473) ต่อมา มีการขยายเส้นทางรถไฟขึ้น ใหม่ จากเมืองนครราชสีมาไปยังเมืองขอนแก่น โดยเริ่มก่อสร้างทางรถไฟในวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2466 ต่อมา มีการขยายเส้นทางรถไฟจากเมืองขอนแก่นต่อไปยังเมือง หนองคายและเมืองนครพนมใน พ.ศ. 2472 โดยเป็นการเชื่อมต่อดินแดนอีสานตอนบน

ครั้นทางรถไฟสาย ต่อจากนครราชสีมาไปยังขอนแก่นสร้างแล้วเสร็จและมีการ เปิดการเดินรถใน พ.ศ. 2476 การขยายตัวทางเศรษฐกิจของอีสานใต้เจริญเติบโตอย่างรวดเร็วและเป็นการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ว่างเปล่าให้กลายเป็นที่อยู่อาศัยและพื้นที่ทาง เศรษฐกิจในเวลาต่อมา ถึงแม้ว่ารัฐบาลสยามยังคงดำเนินนโยบายพัฒนาระบบคมนาคมใน เรื่องของการสร้างและขยายทางรถไฟในดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือเป็นนโยบายหลัก แต่ถึงกระนั้นการสร้างทางรถไฟได้มาพร้อมกับการสร้างถนนคู่ขนานกันไปกับเส้นทาง รถไฟ อาจกล่าวได้ว่าการสร้างถนนนับเป็นนโยบายพัฒนาระบบคมนาคมที่สำคัญในเวลา ต่อมารองจากนโยบายการสร้างและขยายเส้นทางรถไฟในดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อรองรับรถยนต์และรถบรรทุกที่จะมีการใช้งานมากขึ้น

ในช่วงเวลาเดียวกันนี้ การค้ากองเกวียนเริ่มซบเซาลง ซึ่งเกิดจากความ เปลี่ยนแปลงด้วยปัจจัยหลายประการ ทั้งจากการก่อสร้างและการขยายเส้นทางรถไฟสาย ต่างๆ การเข้ามาของรถยนต์และรถบรรทุก รวมทั้งยุคสมัยที่เปลี่ยนแปลงไปในดินแดน ตะวันออกเฉียงเหนือ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าบริพัตรสุขุมพันธุ์ กรมพระ นครสวรรค์วรพินิต ทรงตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับบรรดาเกวียนในเมืองนครราชสีมา เมื่อคราว เสด็จตรวจราชการมณฑลภาคอีสานและนครราชสีมาใน พ.ศ. 2469 ความว่า

... อนึ่ง การที่รถไฟทำการเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นในการเศรษฐกิจ มีข้อพึงสังเกต อีกอย่างหนึ่งก็คือว่า นครราชสีมาซึ่งเคยเป็นปลายทางรถไฟจึงเป็นที่ชุมนุมแห่ง

เกวียนบรรทุกสินค้ามารวมส่งจาก ภาคอีสานทั่วไป เคยได้ค่าเกวียนเป็นผลประโยชน์สุขาภิบาลปีหนึ่งตั้งสองหมื่นบาท บัดนี้ มีทางรถไฟก้าวหน้าไปกับการมีรถยนต์รับจ้างขึ้นด้วยเกวียนเข้ามาน้อยลง ค่าเกวียนตกลงมาในศกก่อนได้เพียง หมื่นบาทเศษ ปีนี้เพียงถึงเดือนนี้ได้เพียงประมาณ 2,000 บาทเท่านั้น ถ้าไม่เจียดการอย่างอื่นให้เป็นประโยชน์สุขาภิบาล นำกลั้วสุขาภิบาลจะล้ม ...²⁵

จากการตั้งข้อสังเกตของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าบริพัตรสุขุมพันธุ์ กรมพระนครสวรรค์วรพินิต แสดงให้เห็นว่าบรรดาเกวียนได้ลดลงไปมาก จากที่เคยเก็บค่าธรรมเนียมเกวียนได้มากถึง 20,000 บาท กระทั่งใน พ.ศ. 2469 ค่าธรรมเนียมเกวียนลดลงไปมากถึง 10 เท่า ทั้งนี้การเข้ามาของรถยนต์ยังมีส่วนที่ทำให้บรรดาเกวียนบรรทุกสินค้าเข้ามาค้าขายน้อยลงด้วย ถึงแม้ว่ารัฐได้ออกนโยบายเพื่อรองรับการใช้รถยนต์ที่กำลังแพร่หลายในหัวเมืองต่างๆ แต่รัฐก็ยังคงใช้นโยบายสำหรับผู้ใช้เกวียนเช่นเดิม เนื่องด้วยการคมนาคมของรัฐยังเข้าไม่ถึงในบางพื้นที่ของดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือ

ใน พ.ศ. 2471 รัฐบาลได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถจ้าง ร.ศ. 124 (พ.ศ.2448) และพระราชบัญญัติล้อเลื่อน พ.ศ. 2460 ทั่วทุกจังหวัดในมณฑลนครราชสีมา เนื่องด้วยการใช้ยานพาหนะล้อเลื่อน²⁶ ใช้กันอย่างแพร่หลายในพื้นที่มณฑลนครราชสีมา ประกอบกับรัฐได้ออกกฎหมายพาณิชย์และคมนาคม เพื่อกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมจดทะเบียนออกใบอนุญาตสำหรับล้อเลื่อนในมณฑลนครราชสีมา โดยได้กำหนดอัตรา ค่าธรรมเนียมจดทะเบียนออกใบอนุญาต ดังนี้

ข้อ 1 ผู้ใดจะใช้ล้อเลื่อนชนิดใด หรือจะทำการเป็นคนขับ คนลากเข็น คนควบคุม ให้ไปจดทะเบียน รับใบอนุญาตต่อนายทะเบียนปีละครั้ง เริ่มแต่วันที่ 1 เมษายน ทุกปีไป ใบอนุญาตนั้นมีกำหนดอายุใช้ได้จนถึง สิ้นเดือนมีนาคมของปีที่จดทะเบียน

ข้อ 2 ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมจดทะเบียนและออกใบอนุญาตสำหรับล้อเลื่อน และคนขับ คนลากเข็น คนควบคุม ตามอัตราดังต่อไปนี้ คือ

²⁵ นครสวรรค์วรพินิต, จอมพล สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระ, *เทอดพระเกียรติ จอมพล สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าบริพัตรสุขุมพันธุ์ กรมพระนครสวรรค์วรพินิต* (กรุงเทพฯ: สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, 2524), 48-49.

²⁶ ยานพาหนะล้อเลื่อน ตามความหมายในพระราชบัญญัติล้อเลื่อน พระพุทธศักราช 2460 นิยามว่าล้อเลื่อน คือ “บรรดารถหรือเกวียนหรือสิ่งหนึ่งสิ่งใดอันมีรูปเป็นตัวตั้งหรือเป็นแม่แคร่อันตั้งอยู่บนเพลประกอบด้วยล้อเลื่อน ซึ่งใช้เป็นยานพาหนะมีล้อตั้งแต่ 2 ล้อขึ้นไปเทียมด้วยสัตว์หรือลากเข็นด้วยแรงคนไม่เกี้ยวด้วยแรงเครื่องจักรหรือเครื่องไฟฟ้า” อ้างอิงจาก พระราชบัญญัติล้อเลื่อน พระพุทธศักราช 2460, *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 34, 20 มิถุนายน 2460: 112.

รถเทียมด้วยม้า

1. รถม้า 4 ล้อ สำหรับใช้เอง 6 บาท
2. รถม้า 2 ล้อ สำหรับใช้เอง 4 บาท
3. รถม้าบรรทุก สำหรับใช้เอง 4 บาท

เกวียน

1. เกวียนสำหรับบรรทุกเทียมด้วยสัตว์พาหนะ 2 บาท

รถจักรยาน

1. รถจักรยานทุกชนิด 1 บาท

ล้อเลื่อน

1. ล้อเลื่อนลากหรือเข็นด้วยกำลังคนกว่าคนหนึ่งขึ้นไป 4 บาท
2. ล้อเลื่อนลากหรือเข็นด้วยกำลังคนๆ เดียว 2 บาท

ส่วนค่าธรรมเนียมออกไปอนุญาตสำหรับคนขับ คนลากเข็น คนควบคุม ยกเว้นคนขับเกวียน ฉบับละ 1 บาท²⁷

นโยบายการพัฒนาาระบบคมนาคมของรัฐต่อเมืองนครราชสีมาในช่วงเวลานี้ไม่ได้ส่งผลให้การค้ำองเกวียนลดลงอย่างเห็นได้ชัด แม้จะมีการประกาศให้ใช้พระราชบัญญัติรถจ้าง ร.ศ. 124 และพระราชบัญญัติล้อเลื่อน พ.ศ. 2460 ทั่วทุกจังหวัดในมณฑลนครราชสีมา ประกอบกับการออกกฎเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม เพื่อกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมจดทะเบียนออกไปอนุญาตสำหรับล้อเลื่อนในมณฑลนครราชสีมา โดยได้กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมจดทะเบียนออกไปอนุญาตของเกวียนเป็นจำนวน 2 บาทต่อปี ซึ่งเป็นจำนวนเงินเดียวกันกับการประกาศเก็บเงินรถและเกวียนในเขตสุขาภิบาลเมืองนครราชสีมา ฉะนั้นการเก็บค่าธรรมเนียมของเกวียนสำหรับบรรทุกที่เทียมด้วยสัตว์พาหนะจึงไม่ได้เพิ่มขึ้นหรือลดลงแต่อย่างใด กระทั่งในปีถัดมาได้มีการประกาศงดเก็บค่าจดทะเบียนเกวียน เนื่องด้วยทางเกวียนที่สัญจรไปมา ส่วนใหญ่แล้วราษฎรและพ่อค้าเป็นผู้จัดสร้างทำทางเกวียนขึ้นเอง รัฐจึงได้งดเก็บค่าธรรมเนียมจดทะเบียนและออกไปอนุญาตสำหรับเกวียน สำหรับเป็นการบำรุงการคมนาคมและอำนวยความสะดวกให้ผู้คน ตลอดจนเป็นประโยชน์แก่การค้าขายและการเดินทาง²⁸

²⁷ กฎเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมจดทะเบียนออกไปอนุญาตสำหรับล้อเลื่อนในมณฑลนครราชสีมาและมณฑลอุดร, *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 45, 9 กันยายน 2471: 141-143.

²⁸ ประกาศงดการเก็บค่าธรรมเนียมจดทะเบียนออกไปอนุญาตสำหรับล้อเลื่อนในมณฑลนครราชสีมาและมณฑลอุดร, *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 46, 1 ธันวาคม 2472: 257.

เมื่อมีการขยายเส้นทางรถไฟสู่ดินแดนอีสานตอนใน เศรษฐกิจของดินแดน ตะวันออกเฉียงเหนือขยายตัวมากขึ้น รถไฟไม่เพียงแต่ทำให้การค้าก่อกว้างเกิดความ เปลี่ยนแปลงเท่านั้น แต่พาหะสำคัญอย่างรถยนต์และรถบรรทุก มีประสิทธิภาพที่ เหนือกว่าเกวียนได้เริ่มแพร่หลายมากขึ้น แม้ว่าในช่วงแรกจะยังมุ่งเน้นการก่อสร้างทาง รถไฟและทำถนนเพียงระยะทางสั้นๆ ซึ่งไม่ได้มุ่งเน้นไปที่นโยบายการก่อสร้างเท่าใดนัก เนื่องจากถนนสามารถชำระได้งายจากฝนตก ทำให้ถนนเสียหายกลายเป็นดินโคลนและ เป็นหลุมเป็นบ่อ ซึ่งต้องใช้งบประมาณในการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งไม่สามารถ ใช้ได้ในทุกฤดูกาล หากถนนเดิมที่เคยสัญจรเกิดความเสียหายอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นการ ชำรุดจากการชะล้างของฝนหรือเหตุต่างๆ บนเส้นทางนั้น ผู้สัญจรก็จะต้องหาทางเลี่ยงไป ใช้สัญจรเส้นทางอื่นให้ได้ จึงทำให้รัฐบาลเริ่มมุ่งเน้นการพัฒนาระบบคมนาคมจากการ สร้างทางรถไฟไปเป็นการสร้างถนน เพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของรถยนต์และรถบรรทุกมาก ยิ่งขึ้น นับตั้งแต่ช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา

การแพร่หลายของรถยนต์และทางหลวง พ.ศ. 2486-2500

การเพิ่มขึ้นของรถยนต์และรถบรรทุก รวมทั้งนโยบายการพัฒนา ระบบคมนาคม ของรัฐที่หันไปพัฒนาการก่อสร้างถนนมากขึ้น ทำให้เกวียนเริ่มลดบทบาทลงไป โดยใน พ.ศ. 2486 ซึ่งเป็นช่วงเวลาระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 ทางหลวงกลายเป็นปัจจัยสำคัญ ในการส่งเสริมอาชีพและสวัสดิภาพของผู้คน รัฐบาลไทย ในช่วงเวลานั้นจึงได้วางโครงการ สร้างทางหลวงขึ้น เพื่อเชื่อมโยงส่วนต่างๆ ของราชอาณาจักรให้ติดต่อและเชื่อมถึงกัน โดยเป็นการรักษาไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันกลมเกลียวของประชาชาติ ทั้งนี้ในบรรดาทาง หลวงที่รัฐบาลได้ก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์แล้วนั้น มีทางหลวงที่เชื่อมต่อระหว่างภาคกลางกับ ภาคอีสาน โดยเฉพาะกับเมืองนครราชสีมา ซึ่งเป็นถนนโรยกรวด ได้แก่ ถนนสุนทรารายณ์ และถนนสีปศิริ

การมาถึงของทางหลวง ทำให้รัฐได้กำหนดกฎเกณฑ์บางอย่างขึ้น นั่นคือ “ประกาศกรมทางเรื่อง ห้ามล้อเกวียนเดินบนทางหลวง” ซึ่งมีการประกาศลงราชกิจจานุเบกษาใน พ.ศ. 2487 ประกาศดังกล่าวได้กล่าวถึงการใช้เกวียนบนทางหลวงแผ่นดินสาย ต่างๆ เป็นจำนวนมาก นำมาซึ่งเหตุที่พื้นถนนเกิดการชำรุดเสียหาย ทั้งยังทำให้การจราจร ไม่สะดวกและติดขัด ประกอบกับเป็นภาระทางด้านการงบประมาณที่จะต้องนำมาบำรุงถนน หนทางที่ชำรุดเสียหาย เมื่อเป็นเช่นนี้ รัฐจึงได้ออกข้อห้ามบรรดาเกวียนเดินบนทาง หลวง เพื่อเป็นการรักษาสภาพของถนนและเพื่อความปลอดภัยในการจราจร ดังนี้

1. เมื่อมีทางอื่นใกล้เคียงทางที่เกวียนใช้เดินทางได้อยู่แล้ว
2. จัดทำทางข้ามทางหลวงและปักป้ายเครื่องหมายบอกไว้ให้ทราบ เพื่อให้เกวียนเดินทางข้ามทางหลวงในบางแห่งเท่าที่จำเป็น และห้ามเดินทางข้ามทางหลวง นอกจากทางข้ามที่ปักป้ายกำหนดให้ข้าม
3. การใช้เกวียนเดินทางบนทางหลวงเป็นการชั่วคราวได้ ต้องเป็นเกวียนที่ใช้ในราชการด่วน เกวียนที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างของกรมทางที่จำเป็นต้องใช้เกวียน และเกวียนที่เดินทางไม่ได้ เนื่องจากทางเกวียนใกล้เคียงทางหลวงชำรุดเสียหายมากจนไม่สามารถใช้เดินทางได้²⁹

จากประกาศข้างต้น การใช้เกวียนในการเดินทางเริ่มมีข้อจำกัดเข้ามา นอกเหนือไปจากการเก็บค่าธรรมเนียม จนกระทั่งในเวลาต่อมา รัฐบาลพลเรือตรี หลวงธำรงนาวาสวัสดิ์ (ถวัลย์ ธำรงนาวาสวัสดิ์) ได้พยายามกำหนดกฎเกณฑ์ต่อเกวียนอีกครั้ง โดยมีการประกาศเลิกการห้ามล้อเกวียนเดินบนทางหลวง ความว่า

ด้วยปรากฏว่า การขนส่งโดยทางหลวงขาดแคลนพาหนะที่จะใช้ในการนั้นเป็นเหตุให้ค่าขนส่งโดยทั่วไปแพงขึ้น เพื่อส่งเสริมให้การขนส่งโดยทางหลวงแพร่หลายขึ้น ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินจึงประกาศยกเลิกประกาศกรมทางเรื่องห้ามล้อเกวียนเดินบนทางหลวง ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2487 ตั้งแต่นั้นเป็นต้นไป และเพื่อให้ทางหลวงแผ่นดินมีสภาพใช้การจราจรได้โดยสม่ำเสมอและประหยัดค่าบูรณะคันทาง ให้นายช่างกำกับแขวงการทางแต่ละแขวง จัดให้มีป้ายตักเตือน “ห้ามล้อเกวียนเดินนอกพื้นจราจร” ในตอนที่มีล้อเกวียนเดินบนทางหลวงแผ่นดินไว้ทุกแห่ง เพราะปรากฏในการที่ล่องมาแล้วว่าล้อเกวียนมักเดินบนริมคันทาง ทำความเสียหายแก่คันทาง อันเป็นการประทุษร้ายต่อสาธารณะสมบัติของแผ่นดินและเพิ่มค่าใช้จ่ายในการบูรณะมากขึ้น³⁰

ความพยายามของรัฐในการกำหนดกฎเกณฑ์และออกนโยบายสำหรับเกวียนที่ยังคงมีการใช้งานอยู่ในยุคแห่งถนน แสดงให้เห็นว่ารัฐพยายามหาความสมดุลให้กับผู้คนที่ยังคงใช้เกวียนอยู่ รวมทั้งพยายามสร้างข้อจำกัด โดยไม่ให้บรรดาเกวียนมาทำให้พื้นถนนหรือทางหลวงได้รับการชำรุดเสียหายและนำมาซึ่งการใช้งบประมาณที่ต้องบำรุงถนนอย่างต่อเนื่อง

²⁹ ประกาศกรมทาง เรื่อง ห้ามล้อเกวียนเดินบนทางหลวง, *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 61 ตอนที่ 36 ง, 13 มิถุนายน 2487: 1050-1051.

³⁰ ประกาศกรมทาง เรื่อง เลิกการห้ามล้อเกวียนเดินบนทางหลวง, *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 64 ตอนที่ 31 ง, 15 กรกฎาคม 2490: 1769.

ประกอบกับปัญหาที่เกิดขึ้นในบริเวณดินแดนเขมร สถานีปลายทางการค้าอีกแห่งหนึ่งของเมืองนครราชสีมา ใน พ.ศ. 2489 กองเวียงที่เดินทางไปค้าขายยังดินแดนเขมรได้ยุติเมื่อประเทศไทยคืนดินแดนเขมรส่วนใน ได้แก่ พระตะบอง ศรีโสภณ เสียมราฐ กลับคืนให้ฝรั่งเศส เดิมทีเมื่อการค้าในดินแดนเขมรยังคงมีพลวัตอยู่ กระทรวงมหาดไทยจึงได้สอบถามเรื่อง การขอทราบการแลกเปลี่ยนสินค้าชายแดนด้านอินโดจีนในระยะเวลา 3 เดือน ได้แก่ เดือนมีนาคม เดือนเมษายน และเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2484 ทั้งสินค้าขาเข้าและขาออก ปริมาณสินค้า สินค้าที่มักจะลักลอบนำเข้ามาและส่งออก รวมทั้งท่าทีและความต้องการของเจ้าหน้าที่ฝรั่งเศสในเรื่องการค้าชายแดน ซึ่งส่งไปยังจังหวัดชายแดนด้านอินโดจีนของฝรั่งเศส โดยได้มีการรวบรวมผลได้ ดังนี้

1. สถิติสินค้าขาเข้าและขาออก สินค้าที่มักจะลักลอบนำเข้ามาและส่งออกไปในระยะเวลา 3 เดือน
2. ท่าทีของเจ้าหน้าที่ฝรั่งเศสในเรื่องการค้าชายแดนนั้น ฝ่ายอินโดจีนก็ใคร่จะติดต่อ เพราะขณะนี้ฝ่ายฝรั่งเศสมีการขาดแคลนเครื่องอุปโภคบริโภคอยู่เหมือนกัน การแลกเปลี่ยนสินค้าบางอย่างที่ฝรั่งเศสต้องการจึงไม่ใคร่จะเข้มงวดกวดขันนัก คงมีการควบคุมและกวดขันแต่เฉพาะสินค้าที่ฝ่ายฝรั่งเศสมีปริมาณน้อยแต่ความต้องการมาก และต้องการระบายสินค้าประเภทมีมากหรือสิ่งที่ผลิตขึ้นได้เกินความต้องการออกนอกประเทศเพื่อการแลกเปลี่ยนกับสินค้าที่มีความจำเป็นสำหรับฝ่ายฝรั่งเศส วิธีการควบคุมสินค้าจำเป็นที่ฝ่ายอินโดจีนควบคุมไม่ให้นำออกนั้น ใช้วิธีหน่วงเหนี่ยวชักช้าในเรื่องการขอรับอนุญาต ถ้าปรากฏว่ามีผู้ลักลอบนำออก หากจับตัวผู้กระทำผิดได้ก็ใช้วิธีลงโทษอย่างหนัก
3. ความต้องการของฝ่ายอินโดจีนนั้น ต้องการให้สินค้าประเภทที่ผ่านเขาปริมาณน้อยเข้าประเทศให้มากที่สุด จึงไม่กวดขันปราบปรามการลักลอบนำเข้าสินค้าเข้าประเทศอย่างใด ในขณะที่สินค้าที่ฝ่ายเขาต้องการ คือ ข้าว น้ำตาล ชีผึ้ง งาช้าง กานพลู น้ำมันเชื้อเพลิง ฝ้าย ผ้าและด้าย เครื่องเหล็ก ปูนซีเมนต์ หนังสือสัตว์ เกลือและน้ำปลา รถมอเตอร์และเครื่องประกอบ สัตว์พาหนะ หอม กระเทียม และกระสอบป่าน³¹

ทั้งนี้กระทรวงมหาดไทยยังได้เสนอเรื่องการติดต่อไปมาและการค้าขาย เสนอมาเพียงว่าควรได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น โดยเฉพาะในการแลกเปลี่ยนสินค้า ซึ่งในเรื่องดังกล่าวนี้เป็นปัญหายุ่งยาก กระทรวงพาณิชย์จึงได้เสนอกลับมาว่า ได้พยายามหาทางเปิดการค้าขายกับอินโดจีนมานานแล้ว แต่ไม่เป็นผลสำเร็จ ด้วยเหตุผลซึ่งอาจสรุปได้ ดังนี้

³¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. สร.0201.35/35 กระทรวงมหาดไทยเสนอรายงานปฏิบัติการในจังหวัดที่ได้คืนจากอินโดจีนฝรั่งเศส (พ.ศ. 2484 - พ.ศ. 2486).

1. เกี่ยวกับความรู้สึกทางการเมือง
2. บางครั้งฝ่ายอินโดจีนยินยอมที่จะแลกสินค้าด้วย แต่รายการสินค้าที่จะแลกเปลี่ยนกัน เสนอสินค้าที่ทางฝ่ายไทยไม่ต้องการและต้องการสินค้าที่ฝ่ายไทยไม่ยอมให้ เพราะฝ่ายไทยเองก็ขาดแคลน

ในช่วงเดือนมีนาคม เมษายน และพฤษภาคม ปรากฏว่าฝ่ายไทยได้สินค้ามาจากอินโดจีนมากมายหลายชนิด รวมถึง 116 ชนิดด้วยกัน แต่ที่เราส่งออกมีเพียง 28 ชนิด สินค้าที่ลักลอบนำเข้ามี 16 ชนิด ที่ลักลอบนำออกมี 27 ชนิด สินค้าที่ฝ่ายไทยได้จากอินโดจีน ส่วนมากเป็นสินค้าหัตถกรรม ส่วนสินค้าที่ฝ่ายไทยส่งออก ส่วนมากเป็นพืชผลพื้นเมืองของไทย³²

ปัญหาด้านการนำเข้าและส่งออกสินค้าที่ได้กล่าวไปข้างต้น รวมทั้งปัญหาในเรื่องการปักปันเขตแดนที่ส่งผลให้การค้ากึ่งเกี่ยวระหว่างเมืองนครราชสีมาและหัวเมืองอื่นๆ กับดินแดนเขมรไม่สามารถเดินทางเข้าไปค้าขายได้สะดวก และได้ยุติลงไปในที่สุด³³ แม้ว่าภายหลังได้มีการคืนดินแดนเขมรส่วนใน แต่การค้าขายผ่านทางเกี่ยวระหว่างกันก็ไม่ได้ปรากฏในเส้นทางดังกล่าวอีกเลย



ภาพที่ 3 : จอมพล ป. พิบูลสงคราม นายกรัฐมนตรี และแม็กซ์ บิชอป เป็นประธานในพิธี
รับมอบถนนเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2500

ที่มา : https://www.silpa-mag.com/history/article_25179

³² เรื่องเดียวกัน.

³³ ธีรวิทย์ พิมพ์ทอง, "ภาพลักษณ์ที่ข้ามผ่านห้วงเวลาของนายฮ้อยเมืองโคราช," *วารสารเมืองโบราณ* 47 (2) (เมษายน – มิถุนายน 2564): 64.

จนกระทั่งท้ายที่สุดแล้ว เมื่อภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้เชื่อมต่อยุคสมัยใหม่ด้วยถนน นั่นคือ ถนนมิตรภาพ ซึ่งเป็นทางหลวงสายแรกที่ได้รับการก่อสร้างอย่างถูกต้องทุกชั้นตอนตามแบบมาตรฐานการสร้างทางหลวงและมีผิวทางลาดยางแบบแอสฟัลท์ติกคอนกรีต (Asphaltic Concrete)³⁴ หรือถนนยางมะตอย ซึ่งเป็นถนนยุคใหม่อย่างแท้จริง ผิวทางลาดยางแบบแอสฟัลท์ติกคอนกรีตมีข้อแตกต่างจากถนนโรยกรวดและถนนในอดี้อย่างมาก เนื่องด้วยการที่ถนนถูกก่อสร้างด้วยผิวทางเช่นนี้ ทำให้พาหนะต่างๆ สามารถเดินทางและขนส่งได้ทุกช่วงเวลาและทุกฤดูกาล ใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง ประกอบกับไม่ต้องซ่อมบำรุงบ่อยครั้งเหมือนกับถนนในอดีตที่มักเป็นหลุมเป็นบ่อจากการชะล้างของฝน

ทั้งนี้การก่อสร้างถนนมิตรภาพ ยังเป็นผลมาจากนโยบายต่อต้านการขยายตัวแนวคิดคอมมิวนิสต์ของสหรัฐอเมริกาในช่วงสงครามเย็น (พ.ศ. 2488-2534) สหรัฐอเมริกาได้ให้ความช่วยเหลือประเทศไทยในหลายๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นความช่วยเหลือทางทหาร เศรษฐกิจ และการศึกษา เป็นต้น ซึ่งถนนมิตรภาพเป็นทางที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์และทางเศรษฐกิจ โดยเป็นการส่งเสริมให้สินค้าออกจากดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือไปสู่กรุงเทพฯ และสินค้าจากกรุงเทพฯ ที่เข้าสู่ดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือ เหมือนกับทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ที่มีการเปิดการเดินทางใน พ.ศ. 2443 รวมทั้งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการขนส่งภาคพื้นดินและความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ซึ่งในเส้นทางส่วนแรกของถนนมิตรภาพได้เปิดเดินรถอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2500 โดยจอมพล ป. พิบูลสงคราม นายกรัฐมนตรี และแมกซ์ บิชอป (Max Waldo Bishop) เอกอัครราชทูตสหรัฐอเมริกาประจำประเทศไทยในขณะนั้น เป็นประธานในพิธีรับมอบถนน การเปิดเดินรถอย่างเป็นทางการของถนนมิตรภาพใน พ.ศ. 2500

นอกจากนี้ ในวรรณกรรมเรื่อง “นายฮ้อยทมิฬ” ของคำพูน บุญทวี ศิลปินแห่งชาติ สาขาวรรณศิลป์ ได้มีการพรรณนาถึงนายฮ้อยเคนและผู้ร่วมเดินทางในคาราวานตอนกระบือจากอำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดสกลนคร ซึ่งเป็นช่วงเวลาก่อนการมาถึงของถนนมิตรภาพ รวมทั้งมีรถยนต์และรถบรรทุกในการเดินทางอย่างแพร่หลายแล้ว ทว่ากองคาราวานของนายฮ้อยเคนก็ยังคงใช้การตอนฝูงกระบือและใช้เกวียนในการเดินทางแทนการใช้รถบรรทุก เส้นทางการค้าของนายฮ้อยเคนนั้นเริ่มตั้งแต่อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดสกลนคร เดินทางผ่านทุ่งกุลาร้องไห้ ซึ่งเป็นทุ่งที่กว้างใหญ่ โดยมีพื้นที่ติดต่อกันระหว่าง

³⁴ แอสฟัลท์ติกคอนกรีต คือ วัสดุผสมที่ได้จากการผสมร่อนระหว่างมวลรวม (Aggregate) กับแอสฟัลท์ซีเมนต์ที่โรงงานผสม (Asphalt Concrete Mixing Plant) โดยการควบคุมอัตราส่วนผสมและอุณหภูมิตามที่กำหนด มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในงานก่อสร้าง งานบูรณะ และงานบำรุงทาง โดยการปูหรือเกลี่ยแต่งและบดทับบนชั้นทางใดๆ ก็ได้เตรียมไว้และผ่านการตรวจสอบแล้ว อ้างอิงจาก กรมทางหลวง กองวิเคราะห์และวิจัย, *แอสฟัลท์ติกคอนกรีต (Asphalt Concrete or Hot – Mix Asphalt)*, (2532), (ออนไลน์).

จังหวัด 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดมหาสารคาม จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดสุรินทร์ และจังหวัดยโสธร เข้าสู่ทุ่งสัมฤทธิ์ในเขตอำเภอพิมาย และในระหว่างทางที่นายฮ้อยเคนและกองคาราวานต้องเดินทางผ่าน คือเขตเมืองนครราชสีมา ซึ่งได้แสดงให้เห็นว่าเมืองนครราชสีมากลายเป็นเมืองที่มีความเจริญเป็นอย่างมาก มีการกล่าวถึงน้ำแข็งใส ก๋วยเตี๋ยว สถานบันเทิงยามค่ำคืนและโรงแรม เมื่อเดินทางออกจากตัวเมืองนครราชสีมาแล้ว นายฮ้อยเคนและกองคาราวานมุ่งหน้าสู่อำเภอปากช่อง ทั้งยังฝ่าฟันอุปสรรคต่างๆ ในบริเวณดงพญาเย็น จนมาถึงสระบุรีและอยุธยาตามลำดับ เมื่อนายฮ้อยเคนและกองคาราวานขายกระบือพร้อมโคเทียมเกวียนจนเหลือแต่ตัว จึงได้เดินทางเข้ากรุงเทพฯ เพื่อท่องเที่ยวและทัศนเมืองหลวง จากนั้นจึงขึ้นรถไฟกลับบ้านที่หัวลำโพง

ในตอนหนึ่งของนายฮ้อยทมิฬ ยังได้มีการกล่าวถึงการตัดทางหลวงกันชนานใหญ่ ซึ่งหมายถึงถนนมิตรภาพ นายฮ้อยเคนได้พูดกับชาวบ้านว่า “พี่น้องทั้งหลาย ปีนี้ผมมาอีกแล้ว คราวนี้ล้วนแต่มีควายอ้วนพี และไม่มีตัวไหนเจ็บป่วยเลย ใครอยากได้ควายดีๆ งามๆ ก็ให้รีบซื้อไว้ซะ บางทีปีหน้าฟ้าใหม่พวกผมอาจไม่ได้มาอีกเท่านั้นแหละ ขอขอบคุณที่มาอุดหนุนผมอีก”³⁵ ชาวบ้านคนหนึ่งจึงถามนายฮ้อยเคนกลับด้วยความสงสัยว่าทำไมนายฮ้อยเคนถึงจะไม่มาค้าขายกระบืออีก นายฮ้อยเคนจึงตอบกลับไปว่า “เพราะทราบว่าการตัดทางหลวงกำลังจะตัดถนนหนทางเป็นการใหญ่ ต่อไปนี้จะมีควายที่รอดตัวกันมากกว่า”³⁶ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลขสองหรือถนนมิตรภาพนี้ ได้สร้างความเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ให้กับบรรดานายฮ้อยค้าโคกระบือ นายฮ้อยกองเกวียน รวมทั้งผู้ใช้เกวียนในการเดินทางไปมา

การใช้เกวียนเป็นพาหนะในการเดินทางนั้นเป็นทั้งวิถีและจิตวิญญาณของชาวอีสาน ตั้งแต่ในอดีตจนกระทั่งยุคสมัยได้แปรเปลี่ยนไป พาหนะต่างๆ อันได้แก่ รถไฟ รถยนต์ และรถบรรทุกได้เริ่มเข้ามามีบทบาทแทนที่เกวียนมากยิ่งขึ้น ประกอบกับการดำเนินนโยบายต่างๆ ของรัฐ รวมทั้งปัจจัยอื่นๆ ทางด้านการเมือง ด้านเศรษฐกิจ และด้านสังคม ได้เข้ามาทำให้เกวียนในฐานะพาหนะในการเดินทางและพาหนะในการบรรทุกสิ่งของเพื่อนำไปค้าขายยังดินแดนต่างๆ เลือนหายไป

บทสรุป

จากการศึกษาสามารถอภิปรายผลได้ว่า นโยบายการพัฒนาาระบบคมนาคมของ รัฐที่ส่งผลต่อความเปลี่ยนแปลงของการค้ากองเกวียนเมืองนครราชสีมาตั้งแต่ พ.ศ. 2437-2500 ในระยะแรกนั้น การดำเนินนโยบายเป็นไปในลักษณะเกื้อกูลกัน แม้จะมีการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา การมาถึงของรถไฟกลับทำให้กิจการการค้ากอง

³⁵ คำพูน บุญทวี, *นายฮ้อยทมิฬ*, พิมพ์ครั้งที่ 7, (นนทบุรี: โป๊ยเซียน, 2543), 246-247.

³⁶ เรื่องเดียวกัน, 247.

เกวียนเจริญรุ่งเรืองและมีการขยายตัวของการค้าเป็นอย่างมาก ทำให้รัฐต้องกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรฐานเกวียน เพื่อรองรับบรรดากองเกวียนจากหัวเมืองต่างๆ กระทั่งเมื่อรัฐได้ดำเนินนโยบายขยายเส้นทางทางการก่อสร้างทางรถไฟ ประกอบกับเริ่มมีการก่อสร้างถนน เพื่อรองรับรถยนต์และรถบรรทุกที่กำลังเข้ามาเป็นพาหนะในการเดินทางทางบก จนกระทั่งช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 รัฐได้ดำเนินนโยบายก่อสร้างถนนมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นไปเพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพของการเดินทางและการขนส่ง รวมทั้งความเปลี่ยนแปลงของการก่อสร้างผิวทางของถนนจากทางเกวียน ทางลูกรัง ทางโรยกรวดสู่ถนนยางมะตอย

ทั้งนี้การค้ำองเกวียนและการใช้เกวียนสำหรับการเดินทางเกิดความเปลี่ยนแปลงจนเลือนหายไป เนื่องมาด้วยปัจจัยสำคัญอีกปัจจัยหนึ่ง คือ การเข้ามาของรถยนต์และรถบรรทุก นับได้ว่ามีประสิทธิภาพที่เหนือกว่าเกวียนทั้งในด้านการบรรทุกความเร็ว และความสะดวกรวดสบาย ประกอบกับยุคสมัยที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้การใช้งานเกวียนเพื่อเป็นพาหนะในการเดินทางและค้าขายยังดินแดนที่ห่างไกลถูกแทนที่ด้วยรถยนต์และรถบรรทุกในฐานะพาหนะชนิดใหม่ นั่นเอง

รายการอ้างอิง

- กฎเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมจดทะเบียนออกใบอนุญาตสำหรับ ล้อเลื่อนในมณฑลนครราชสีมาและมณฑลอุดร. *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 45, 9 กันยายน 2471: 141-143.
- กรมทางหลวง กองวิเคราะห์และวิจัย. (2532). *แอสฟัลท์คอนกรีต (Asphalt Concrete or Hot-Mix Asphalt)*. สืบค้นเมื่อ 7 ธันวาคม 2567, จาก Chrome-extension ://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfindmkaj/https://doh.go.th/doh/images/aboutus/standard/01/dhs408-32.pdf
- คำพูน บุญทวี. *นายฮ้อยทมิฬ*. พิมพ์ครั้งที่ 7. นนทบุรี: ไบย์เซียน, 2543.
- จักรกฤษณ์ นรนิติผดุงการ. “สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพกับกระทรวงมหาดไทย” *วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์*, 2505.
- ชุมพล แนวจำปา. “การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน พ.ศ. 2443-2468” *วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย*, 2529.
- ไซเดนฟาเดน, พันตรี. *เรื่องเที่ยวที่ต่างๆ ภาคที่ 6 เที่ยวเมืองพิมาย ในจังหวัดนครราชสีมา*. แปลโดย ประสบ อรรถยุกติ. พระนคร: กรมศิลปากร, 2497.

วารสารประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ระดับปริญญาตรี

ณัฐวิทย์ พิมพ์ทอง. “ภาพลักษณ์ที่ข้ามผ่านห้วงเวลาของนายฮ้อยเมืองโคราช.” *วารสารเมืองโบราณ* 47 (1) (เมษายน-มิถุนายน 2564): 62-69.

ดำรงราชานุภาพ, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา. *เอกสารเสด็จตรวจราชการเสนาบดี*

กระทรวงมหาดไทย ร.ศ. 119-131 (พ.ศ. 2443-2455). กรุงเทพฯ: สำนักวรรณกรรมและประวัติศาสตร์ กรมศิลปากร, 2564.

นครสวรรค์วรพินิต, จอมพล สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระ. *เทอดพระเกียรติ จอมพลสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าบริพัตรสุขุมพันธุ์ กรมพระนครสวรรค์วรพินิต*. กรุงเทพฯ: สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, 2524.

บัณฑิต จุลาสัย, รัชดา โชติพานิช. “มณฑลแห่งสยามประเทศ.” *วารสารศรีปทุมปริทัศน์ฉบับมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์* ปีที่ 21 ฉบับที่ 2 (กรกฎาคม-ธันวาคม 2564): 179-192.

ประกาศกรมทาง เรื่อง เลิกการห้ามล้อเกวียนเดินบนทางหลวง. *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 64 ตอนที่ 31 ง, 15 กรกฎาคม 2490: 1769.

ประกาศกรมทาง เรื่อง ห้ามล้อเกวียนเดินบนทางหลวง. *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 61 ตอนที่ 36 ง, 13 มิถุนายน 2487: 1050-1051.

ประกาศเก็บเงินรถแลเกวียนในเขตรัฐบาลเมืองนครราชสีมา. *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 32, 26 ธันวาคม 2458: 401-402.

ประกาศงดการเก็บค่าธรรมเนียมจดทะเบียนออกใบอนุญาตสำหรับล้อเลื่อนในมณฑลนครราชสีมาและมณฑลอุดร. *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 46, 1 ธันวาคม 2472: 257.

ปิยนารถ บุนนาค. *รายงานผลการวิจัย เรื่อง การวางรากฐานการคมนาคม ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว*. กรุงเทพฯ: ภาควิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2518.

พระราชดำรัสการเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา. *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 17, 6 มกราคม 2443: 589.

พระราชบัญญัติขนาดเกวียน พระพุทธศักราช 2459. *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 32, 28 พฤศจิกายน 2458: 376-378.

พระราชบัญญัติล้อเลื่อน พระพุทธศักราช 2460. *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 34, 20 มิถุนายน 2460: 112.

พระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่. *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 14, 30 พฤษภาคม 2440: 121.

รายงานข้าหลวงเทศาภิบาลมณฑลนครราชสีมา. *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 16, 1 ตุลาคม 2442: 407-409.

- พระโพธิวงศาจารย์ (ติสโส อ้วน). *ลัทธิธรรมนิยมต่างๆ ภาคที่ 18 ตอนที่ 2 ว่าด้วยอาชีพของชาวเมืองในท้องที่จังหวัดกาฬสินธุ์*. พระนคร: โสภณพิพรรฒธนากร, 2469.
- ไวเลอร์, ลูอิส. *กำเนิดการรถไฟในประเทศไทย* แปลโดย ถนอมนวล โอเจริญ, วิไลตา ศรีอุฬารพงศ์. กรุงเทพฯ: คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2556.
- สมเกียรติ ตุงคะเสรีรักษ์. "การปกครองมณฑลนครราชสีมา ระหว่าง พ.ศ. 2436-2476" *ปริญญาานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ*, 2536.
- สุวิทย์ วีระศาควัต. *ประวัติศาสตร์อีสาน 2322-2488 เล่มที่ 2*. ขอนแก่น: คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2557.
- หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. สบ1/15 *รายงานการตรวจราชการมณฑลนครราชสีมา และมณฑลภาคพายัพ (เอกสารเกี่ยวกับการทหาร 2449-2467)*.
- _____. สร.0201.35/35 *กระทรวงมหาดไทยเสนอรายงานปฏิบัติการในจังหวัดที่ได้คืนจากอินโดจีนฝรั่งเศส (พ.ศ. 2484 - พ.ศ. 2486)*.