

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจบริเวณน้ำมูลตอนบน พ.ศ. 2443-2468



นายชุมพล แวงจำปา

คู่มือทางประวัติศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาค้นคว้าตามหลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต
ภาควิชาประวัติศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย


พ.ศ. 2529

ISBN 974-566-358-1

011877

I 15531284

The Economic Change in The Upper Mun Basin 1900 - 1925



Mr. Choompon Naewchampa

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Arts

Department of History

Graduate School

Chulalongkorn University

1986

หัวข้อวิทยานิพนธ์ การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน พ.ศ.2443-2468
 โศก นายชุมพล แวงจำปา
 ภาควิชา ประวัติศาสตร์
 อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ แล ศิลภวิทยารัตน์
 รองศาสตราจารย์ ธิดา สาระथा



บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยนี้เป็นส่วนหนึ่ง
 ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโท

.....
 (รองศาสตราจารย์ คร.สรชัย พิศาลบุตร)
 รักษาการในตำแหน่งรองคณบดีฝ่ายวิชาการ
 ปฏิบัติราชการแทนรักษาการในตำแหน่งคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

- ประธานกรรมการ
 (ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คร.บุษกร กาญจนจारी)
- กรรมการ
 (ผู้ช่วยศาสตราจารย์ แล ศิลภวิทยารัตน์)
- กรรมการ
 (รองศาสตราจารย์ คร.ธิดา สาระथा)
- กรรมการ
 (รองศาสตราจารย์ ปิษนาถ บุญนาค)
- กรรมการ
 (อาจารย์วิมลวรรณ ภัทโรตม)

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หัวข้อวิทยานิพนธ์ การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน พ.ศ.2443-2468
 ชื่อผู้เขียน นายชุมพล แนวจำปา
 อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ แล ศิลกวิหิตรัตน์
 รองศาสตราจารย์ อธิกา สารธยา
 ภาควิชา ประวัติศาสตร์
 ปีการศึกษา 2528



บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์นี้มุ่งศึกษาถึงผลกระทบของทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมาที่มีต่อเศรษฐกิจบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน เนื่องจากสภาพการคมนาคมระหว่างภูมิภาคนี้กับกรุงเทพฯ ก่อนมีทางรถไฟนั้นไม่สะดวก เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าตลอดจนการเดินทางของผู้คน ดังนั้น เมื่อมีการสร้างทางรถไฟสายนี้แล้วทำให้การคมนาคมขนส่งสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยกว่าเมื่อก่อนหน้านั้นเป็นอันมาก ทางรถไฟสายนครราชสีมาจึงน่าจะมีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจขึ้นในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนซึ่งหมายถึงอาณาเขตของจังหวัดนครราชสีมาบุรีรัมย์และชัยภูมิในปัจจุบัน โดยมีนครราชสีมาเป็นศูนย์กลาง

ผลจากการศึกษาพบว่า ทางรถไฟสายนครราชสีมาได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน กล่าวคือการคมนาคมขนส่งระหว่างบริเวณนี้กับกรุงเทพฯ ก่อนหน้าจะมีทางรถไฟนั้นเป็นไปได้ด้วยความยากลำบากเพราะต้องผ่านเทือกเขาซึ่งล้อมรอบภูมิภาคนี้เอาไว้ การคมนาคมขนส่งจะต้องใช้โคต่างบรรทุกสิ่งของเพื่อข้ามเทือกเขาที่สูงชันนี้ สภาพการคมนาคมขนส่งดังกล่าวทำให้การขนส่งสินค้ากระทำได้เฉพาะสินค้าบางประเภทที่กินระวางบรรทุกน้อยแต่มีราคาแพง เช่น หนังสัตว์ เขาสัตว์ งา โหม ครั่ง เป็นต้น และสินค้าที่จะบรรทุกขึ้นมาจากกรุงเทพฯก็บรรทุกได้น้อยเช่นเดียวกัน การขนส่งสินค้าก่อนมีทางรถไฟนั้นจะมีสินค้าที่ซื้อขายแลกเปลี่ยนกันน้อยประเภทและค่าใช้จ่ายในการขนส่งก็แพงมากด้วย ดังนั้นสินค้าที่มีการแลกเปลี่ยนกันจึงต้องเป็นสินค้าที่มีราคาแพงพอที่จะคุ้มกับค่าขนส่งนั้น

เมื่อเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมาในปี พ.ศ.2443 เป็นต้นมา การขนส่งสินค้าระหว่างบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนกับกรุงเทพฯสะดวกและรวดเร็วขึ้น ทำให้ปริมาณและประเภท

ของสินค้าที่มีการแลกเปลี่ยนซื้อขายกันในระหว่างบริเวณุ่มน้ำมูลตอนบนกับกรุงเทพฯ มีมากขึ้น กล่าวคือมีการขนส่งสินค้าซึ่งเมื่อก่อนไม่เคยมีการแลกเปลี่ยนซื้อขายกันกระทำใล้สะดวกขึ้น ทำให้เศรษฐกิจบริเวณุ่มน้ำมูลตอนบนซึ่งเป็นเศรษฐกิจเพื่อเลี้ยงตัวเองอยู่มากนั้น เริ่มเปลี่ยนเป็นเศรษฐกิจเพื่อการค้ามากขึ้น ราษฎรเริ่มพบช่องทางในการที่จะประกอบการผลิตบางอย่างเพื่ออนาคตที่กรุงเทพฯ ใ้ค้ามากขึ้น ในขณะที่เขวกันสินค้าสำเร็จรูปจากกรุงเทพฯ ที่มากับรถไฟก็มีปริมาณมากขึ้น ทำให้ราษฎรหันมาซื้อสินค้าสำเร็จรูปเหล่านี้ใ้แทนการผลิตขึ้นใ้เอง

การขยายตัวทางด้านการค้าทำให้กลุ่มพ่อค้าชาวจีนขยายตัวขึ้นเพื่อทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการแลกเปลี่ยนสินค้ำระหว่งบริเวณุ่มน้ำมูลตอนบนกับกรุงเทพฯ ทางรถไฟทำให้เมืองนครราชสีมาซึ่งเป็นศูนย์กลางของบริเวณุ่มน้ำมูลตอนบนขยายตัวเป็นเมืองศูนย์กลางแห่งการพาณิชย์ของภูมิภาค การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจจากระบบเศรษฐกิจเพื่อเลี้ยงตัวเองเป็นระบบเศรษฐกิจเพื่อการค้าในบริเวณุ่มน้ำมูลตอนบนนี้ใ้รับการสนับสนุนอย่างเต็มที่จากรัฐบาลที่กรุงเทพฯ การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจดังกล่าวเป็นพื้นฐานของการเปลี่ยนแปลงที่จะขยายออกไปยังดินแดนส่วนอื่นๆ ในภูมิภาคที่ราบสูงโคราชในเวลาต่อมา

อย่างไรก็ตาม วิทยานิพนธ์นี้ก็มีข้อจำกัดอยู่บางประการคือ อาจจะใ้ภาพเศรษฐกิจก่อนหน้าที่จะมี "การปฏิรูปการปกครอง" ไม่ชัดเจนเท่าที่ควร อันเนื่องมาจากการขาดแคลนเอกสาร เพราะเอกสารที่มีอยู่ใ้โดยมากเป็นเอกสารที่เกิดขึ้นในสมัยหลังจาก "การปฏิรูปการปกครอง" และเอกสารที่กล่าวถึงด้านเศรษฐกิจใ้โดยตรงนั้นมีน้อย แต่จะแฝงอยู่ในหนังสือราชการของกระทรวงมหาดไทยบ้าง การทรงวงโยธาธิการบ้าง กระทรวงเกษตรราธิการบ้าง เป็นต้น แต่ถึงแม้จะมีข้อจำกัดในต้นเอกสารที่ใ้เป็นหลักฐาน แต่ภาพของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจภายหลังจากมีทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ก็นับว่ามีมากที่เห็น

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

Thesis Title The Economic Change in The Upper Mun Basin
1900 - 1925

Name Mr. Choempen Naewchampa

Thesis Adviser Assistant Professor Lae Dilokvidhyarat
Associate Professor Dhiha Saraya

Department History

Academic Year 1985



ABSTRACT

This thesis aims to study the socio-economic impact of Bangkok-Nakornratchasima railroad completion upon the Upper Mun Basin. It is assumed that the completion of railroad construction will ever come inconveniences of transportation between Bangkok and Nakornratchasima. Consequently, socio-economic condition in Upper Mun Basin should be transformed to a more market-oriented one.

The study reveals that the introduction of Bangkok-Nakornratchasima railroad accelerated socio-economic transformation as hypthesized.

The primitive means of transportation, dependent on animals and man, was gradually changed to a modern and more efficient one; that is railways. The more efficient means of transportation help transform not only volume but also nature of trade. The volume of trade increased significantly. The nature of commodity traded changed from those of light weight and expensive to those of heavier, more bulky, inexpensive and commonly consumed.

The Upper Mun Basin, as a result, became a market-induced economy in place of self-subsistent one. Increasingly, people have been drawn into monetized economic performance. Not only product from the area were increasingly exported to Bangkok but those of Bangkok also imported to the Upper Mun Basin.

Concomitantly, Chinese middle men emerged to satisfy the need of growing capitalistic nature of the economy. This middleman-class formation results in the spread of market economy throughout the Northeast.

The thesis however, expresses its limitation. It's still not able to show evidently the Upper Mun Basin economy before the introduction of railroad due to the lack of written information. The available information is that of the government. This information therefore is of limited use as it concentrated more on administration than social and economic aspect of the area.

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



กิตติกรรมประกาศ

บุคคลที่จะกล่าวถึงต่อไปนี้เป็นผู้มีส่วนช่วยเหลือและให้ความร่วมมือในการค้นคว้า เพื่อเขียนวิทยานิพนธ์เล่มนี้ ผู้เขียนขอขอบพระคุณมา ณ ที่นี้

รองศาสตราจารย์ธิดา สาระยา และผู้ช่วยศาสตราจารย์แล ทิลกวิฑิตร์ตัน อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ทั้ง 2 ท่าน ซึ่งเสียสละเวลาเป็นจำนวนมากไม่ย่อเพื่อให้คำแนะนำ และเป็นกำลังใจแก่ผู้เขียนตลอดมา อาจารย์ไพฑูรย์ สายสว่าง ผู้ก่อรูปความคิดของผู้เขียน ให้เป็นรูปเป็นร่างเป็นครั้งแรกจนกระทั่งผู้เขียนตัดสินใจทำวิจัยเรื่องนี้ อาจารย์ฉลอง สุนทรารามิข, อาจารย์สายชล วรรณรัตน์ แห่งภาควิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และอาจารย์นครินทร์ เมฆไตรรัตน์ แห่งภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ทั้ง 3 ท่านได้ให้กำลังใจต่อผู้เขียนเสมอมา เจ้าหน้าที่หอจดหมายเหตุแห่งชาติและหอสมุดต่างๆ ที่ผู้เขียนใช้เป็นแหล่งค้นคว้าก็ได้ให้ความร่วมมือต่อผู้เขียนเป็นอย่างดี

เหนือสิ่งอื่นใด ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณนายชวน แฉะจำปา นางอารี แฉะจำปา บิศาและมารดาผู้เป็นกำลังใจอันยิ่งใหญ่ของผู้เขียน

ศูนย์วิจัยและทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ฉ
กิตติกรรมประกาศ	ช
สารบัญตาราง	ฎ
สารบัญแผนที่และแผนภูมิ	ฃ
บทนำ	1
บทที่ 1 สภาพทางภูมิศาสตร์	6
สภาพทางภูมิศาสตร์ของบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน	6
แม่น้ำมูล	20
สาขาของแม่น้ำมูลตอนบน	20
ดิน	23
ลักษณะภูมิอากาศ	24
ฤดูกาล	25
ลักษณะฝน	26
ลักษณะที่ตั้งของบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน	27
ประชากรและการประกอบอาชีพ	30
สรุป	35
บทที่ 2 สภาพเศรษฐกิจบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนก่อนมีทางรถไฟในปี พ.ศ. 2443	37
เศรษฐกิจเพื่อเลี้ยงตัวเองในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน	37
1. การผลิต	37
2. การค้า	41
2.1 การค้าโคยพ่อค้าท้องถิ่น	41
2.2 การค้าโคยพ่อค้าชาวจีน	43
การคมนาคม : ปัจจัยสำคัญของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ	45

สารบัญ

	หน้า
1. การคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯกับนครราชสีมา	51
2. เส้นทางคมนาคมระหว่างนครราชสีมากับหัวเมืองอื่นๆ	57
ความเคืองครันของราษฎรซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการผลิต	60
1. ภาวะในการเสียค่านา	61
2. ภาวะในการถูกเกณฑ์แรงงาน	66
2.1 การเกณฑ์ในราชการสงคราม	67
2.1.1 ศึกข์อ	67
2.1.2 วิกฤติการณ์ ร.ศ. 112	71
2.2 การเกณฑ์ในราชการเร่งด่วนอื่นๆ	74
3. ความขาดแคลนอันเนื่องมาจากธรรมชาติ	78
สรุป	84
บทที่ 3 การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน พ.ศ. 2398-2443	86
เศรษฐกิจบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนภายหลังสนธิสัญญาเบาริง พ.ศ. 2398	87
1. การเพิ่มปริมาณการค้าโคกระบือ	89
2. ชาวจีน : ปัจจัยสำคัญของการเปลี่ยนแปลง	92
2.1 การค้าระหว่างนครราชสีมากับกรุงเทพฯ	93
2.2 การค้าระหว่างนครราชสีมากับหัวเมืองลาวอื่นๆ	95
2.3 นครราชสีมา : ศูนย์กลางการพาณิชย์ของภูมิภาค	101
3. การผลิตในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนภายหลังสนธิสัญญาเบาริง	108
การเข้าจัดการปกครองโดยกรุงเทพฯกับเศรษฐกิจบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน	120
1. การปราบปรามโจรผู้ร้ายและการจัดระเบียบการปกครองใหม่มั่นคง	122
2. การยกเลิกระบบไพร่และทาส	127
3. การส่งเสริมการผลิตเพื่อตลาด	132
4. การพัฒนาเส้นทางคมนาคมภายใน	134
บทที่ 4 การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน พ.ศ. 2443-2468	138

สารบัญ

	หน้า
ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา	138
การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่ทางกรุงเทพฯคาดว่าจะเกิดขึ้นอันเนื่องมาจาก ทางรถไฟ	140
บทบาทของรัฐบาลในการส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ	145
ทางรถไฟกับการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการค้า	148
ทางรถไฟกับการขยายตัวของเส้นทางการคมนาคมภายใน	156
การขยายตัวทางด้านการค้า	161
1. การเพิ่มของปริมาณการแลกเปลี่ยน	161
2. การขยายตัวของอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการค้า	163
3. การขยายตัวของเมืองและชุมชนการค้า	167
3.1 นครราชสีมา : ศูนย์กลางแห่งการพาณิชย์	167
3.2 ชุมชนการค้าสาขาของเมืองนครราชสีมา	174
3.2.1 พิมาย : ชุมทางการค้าของหัวเมืองลาวตะวันออก	174
3.2.2 ท่าช้าง : ท่าเรือสินค้าในลำน้ำมูล	176
3.2.3 การขยายตัวทางการค้าในหัวเมืองรอบนอกของบริเวณ ลำน้ำมูลตอนบน	177
การเปลี่ยนแปลงปริมาณการผลิตและประเภทของผลผลิต	180
1. การเปลี่ยนแปลงการผลิตข้าว	183
1.1 การขยายตัวของระบบชลประทานขนาดย่อม	189
1.2 การขยายพื้นที่ปลูกข้าว	196
2. ทางรถไฟกับหัตถกรรมทอผ้า	199
2.1 หัตถกรรมผ้าไหม	200
2.2 การพึ่งหลายของหัตถกรรมผ้าฝ้าย	206
3. ทางรถไฟกับการเลี้ยงสัตว์	207
3.1 ทางรถไฟกับขบวนการค้าโคกระบือ	208

สารบัญ

	หน้า
3.2 ทางรถไฟกับการผลิตและการค้าสุกร	211
ปัญหาและอุปสรรคของการเลี้ยงสุกรในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน ...	217
ขอบเขตของการเปลี่ยนแปลง	220
บทสรุป	227
บรรณานุกรม	233
ภาคผนวก ก ทำเนียบการปกครองบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน	245
ภาคผนวก ข พระราชดำรัสการเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา	258
ภาคผนวก ค รายชื่อพระหลวงราชฎรไทยจีนที่ขอพระราชทานหูลเกล้าฯ ถวายเงินในราชการทัพ ร.ศ.112	261
ภาคผนวก ง รายชื่อผู้ออกเงินช่วยในการตั้งโรงเลี้ยงอาหารข้าราชการตามเสด็จ คราวเสด็จพระราชดำเนินโคราช ปีร.ศ.119	266
ภาคผนวก จ รายงานรถไฟปี พ.ศ.2443	272
ภาคผนวก ฉ รายงานรถไฟปี พ.ศ.2446	278
ภาคผนวก ช รายงานรถไฟปี พ.ศ.2448	285
ภาคผนวก ซ รายงานรถไฟปี พ.ศ.2455-2459	291
ภาคผนวก ฅ รายงานรถไฟปี พ.ศ.2461	294
ภาคผนวก ฎ รายงานรถไฟปี พ.ศ.2461-2465	300
ภาคผนวก ฏ รายงานรถไฟปี พ.ศ.2465-2469	304
ภาคผนวก ฐ สถิติประชากรบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนภายหลังจากมีทางรถไฟ	308
ภาคผนวก ฑ ประเภทของดินบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน	319
ภาคผนวก ท ประเภทของเงินรายไค้ที่เก็บไปจากบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน ปี พ.ศ.2468	323
ประวัติผู้เขียน	325

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 จำนวนประชากร สัตว์เลี้ยง และเกวียน บริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน พ.ศ. 2436	30
ตารางที่ 2 จำนวนเงินส่วย ภาษีอากร และมูลค่าสินค้าปี พ.ศ. 2435-2439	73
ตารางที่ 3 ปริมาณน้ำฝนตลอดปี พ.ศ. 2461-2465	79
ตารางที่ 4 จำนวนเงินประมูลภาษีพื้นเมืองนครราชสีมาและเมืองขึ้นบริเวณลุ่มน้ำมูล ตอนบน	102
ตารางที่ 5 ปริมาณสินค้าเข้า-ออก บริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน พ.ศ. 2435-2438	106
ตารางที่ 6 ชื่อภาษีอากรและจำนวนเงินที่ประมูลได้ในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน พ.ศ. 2435-2439	109
ตารางที่ 7 จำนวนคนโดยสำรตรถไฟสายนครราชสีมาปี พ.ศ. 2442-2448	156
ตารางที่ 8 น้ำหนักสินค้าที่ไ้รับและส่งออกจากบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบน โดยขบวนรถไฟ พ.ศ. 2444-2461 (ต้น)	161
ตารางที่ 9 จำนวนประชากรในภูมิภาคที่ราบสูงโคราชแยกตามเชื้อชาติ พ.ศ. 2462 ..	164
ตารางที่ 10 จำนวนน้ำหนักสินค้าที่บรรทุกโดยรถไฟต่างระหว่างนครราชสีมากับสระบุรี พ.ศ. 2432	181
ตารางที่ 11 จำนวนสินค้าที่บรรทุกรถไฟสายนครราชสีมาปี พ.ศ. 2444	184
ตารางที่ 12 ปริมาณข้าวเปลือกที่ส่งออกไปจากบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนโดยทางรถไฟ พ.ศ. 2444-2469	188
ตารางที่ 13 จำนวนท่านบในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนหลังจากมีทางรถไฟ	192
ตารางที่ 14 จำนวนท่านบบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนแยกเป็นอำเภอ ปี พ.ศ. 2463	195
ตารางที่ 15 จำนวนเนื้อที่นาในมณฑลนครราชสีมา พ.ศ. 2454-2455	198
ตารางที่ 16 พื้นที่ปลูกข้าวและผลผลิตที่ได้ในมณฑลนครราชสีมา พ.ศ. 2465-2469 ..	199
ตารางที่ 17 จำนวนไหมส่งเข้าไปกรุงเทพฯที่ด้านภาษีเมืองนครราชสีมา พ.ศ. 2444	205

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 18	จำนวนสุกรส่งออกจากบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนที่บรรทุกรถไฟสาขนครราชสีมา พ.ศ. 2455-2459	213
ตารางที่ 19	จำนวนสุกรที่ส่งไปจากนครราชสีมาเทียบกับที่ส่งมาจากที่อื่น พ.ศ. 2461.	213
ตารางที่ 20	จำนวนสุกรส่งออกจากบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนที่บรรทุกรถไฟ สาขานครราชสีมา พ.ศ. 2461-2465 (5ปี)	214
ตารางที่ 21	จำนวนสุกรส่งออกจากบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนที่บรรทุกรถไฟ สาขานครราชสีมา พ.ศ. 2465-2469 (5ปี)	214
ตารางที่ 22	จำนวนสุกรในมณฑลนครราชสีมา พ.ศ. 2454-2455	219

ศูนย์วิจัยและพัฒนาการ
สุภาพสงกรรมมหาวิทยาลัย

สารบัญแผนที่และแผนภูมิ

	หน้า	
แผนที่ 1	แสดงเขตมณฑลต่างๆสมัยที่มีการปกครองแบบมณฑลเทศาภิบาล	7
แผนที่ 2	ทางรถไฟกรุงเทพฯ	8
แผนที่ 3	หัวเมืองในภูมิภาคที่ราบสูงโคราช	9
แผนที่ 4	หัวเมืองในบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนบนแบ่งเป็นจังหวัดและอำเภอ	10
แผนที่ 5	บริเวณจังหวัดนครราชสีมา	11
แผนที่ 6	บริเวณจังหวัดบุรีรัมย์	12
แผนที่ 7	บริเวณจังหวัดชัยภูมิ	13
แผนที่ 8	เทือกเขา ชองเขา และแม่น้ำในบริเวณลุ่มน้ำมูล	14
แผนที่ 9	สาขาของแม่น้ำมูลตอนบน	15
แผนที่ 10	ลักษณะทางกายภาพของภูมิภาคที่ราบสูงโคราช	16
แผนที่ 11	ภูเขาในภูมิภาคที่ราบสูงโคราช	17
แผนที่ 12	แผนที่แสดงบริเวณฝนเฉลี่ยรายปีตกเท่ากันในภูมิภาคที่ราบสูงโคราช ไคจากเกณฑ์เฉลี่ยระยะยาว	18
แผนที่ 13	การคมนาคมภายในประเทศก่อนรัชกาลที่ 5	46
แผนที่ 14	การคมนาคมในภูมิภาคที่ราบสูงโคราชก่อนรัชกาลที่ 5	47
แผนที่ 15	เส้นทางบกภูมิภาคที่ราบสูงโคราชในสมัยรัชกาลที่ 5	48
แผนที่ 16	เส้นทางการค้าในภูมิภาคที่ราบสูงโคราช	49
แผนภูมิ	เส้นทางเดินเรือบนมณฑลนครราชสีมา	50