

บทที่ 3

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในลำนานา : กรณีมณฑลมหाराษฎร์

(พ.ศ. 2459-2480)

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในเขตลำนานาค่อย ๆ ปรับเปลี่ยนไปอย่างช้า ๆ ภายหลังจากเปิดสถานีรถไฟสายเหนือไปยังเมืองต่าง ๆ เช่น นครสวรรค์ พิษณุโลก การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจเริ่มเห็นได้ชัดยิ่งขึ้น เมื่อเส้นทางรถไฟสายเหนือก่อสร้างถึงเมืองลำปาง และเปิดเดินรถไฟถึงสถานีลำปางในปี พ.ศ. 2459 ซึ่งขณะนั้นรัฐบาลกรุงเทพฯ ได้จัดตั้งมณฑลมหाराษฎร์ขึ้น

การจัดตั้งมณฑลมหाराษฎร์ ทำให้รัฐบาลกรุงเทพฯ สามารถที่จะจัดการและควบคุมดูแลประชาชนในเขตลำนานา โดยเฉพาะบริเวณมณฑลมหाराษฎร์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ขณะเดียวกันยังสามารถที่จะควบคุมดูแล และดำเนินกิจการทางเศรษฐกิจได้อย่างรัดกุม โดยเฉพาะในการปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิต การค้า การจัดการทางเศรษฐกิจไปในทิศทางที่รัฐบาลกรุงเทพฯ ต้องการ จากการดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจดังกล่าว ส่งผลให้รัฐบาลกรุงเทพฯ สามารถเชื่อมโยงเครือข่ายการค้าในมณฑลมหाराษฎร์ให้เข้ามามีส่วนร่วมสัมพันธ์ทางการค้ากับกรุงเทพฯ มากขึ้นกว่าแต่เดิม

นโยบายทางเศรษฐกิจที่ผ่านมา รัฐบาลกรุงเทพฯ มักจะเริ่มจากเมืองเล็ก ๆ ก่อน เช่น กิจการป่าไม้ รัฐบาลกรุงเทพฯ ได้ดำเนินนโยบายปรับเปลี่ยนระบบกรรมสิทธิ์ป่าไม้จากเจ้านายพื้นเมืองแพร์ น่าน ก่อนจึงค่อยขยายมาดำเนินนโยบายกับเมืองลำปาง ลำพูน เชียงใหม่ ดังกล่าวมาแล้ว ดังนั้นการดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจของรัฐบาลกลางผ่านการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือซึ่งเริ่มไปตามหัวเมืองที่ทางรถไฟผ่านจึงมีประสิทธิภาพมากกว่าที่จะไปมุ่งการเปลี่ยนแปลงเมืองใหญ่ เช่น เชียงใหม่เท่านั้น

ภายใต้การผลักดันของรัฐบาลกรุงเทพฯ ได้ก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนกระบวนการค้า การผลิตที่มุ่งเน้นเพื่อการส่งออกผ่านทางรถไฟเข้าสู่กรุงเทพฯ ในมณฑลมหाराษฎร์ระหว่างปี พ.ศ. 2459-2480 จึงเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญที่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ และสังคมในเขตลำนานาในระยะต่อมา อันนำไปสู่การพัฒนาทางพื้นที่ในแง่ของ “เมืองแบบใหม่” ที่รองรับความเจริญทางการค้า การผลิต และเทคโนโลยีต่าง ๆ

3.1 การเปลี่ยนแปลงทางการค้า

การเปลี่ยนแปลงทางการค้าในมณฑลมหाराษฎร์ เป็นพัฒนาการทางการค้าที่เปลี่ยนแปลงจากเส้นทางการขนส่งสินค้าทางเรือ ระหว่างอาณาบริเวณของล้านนากับกรุงเทพฯ มาสู่การขนส่งด้วยรถไฟ ซึ่งจะทำให้สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ และสินค้าอุตสาหกรรมขนาดใหญ่จากกรุงเทพฯ ก็สามารถนำเข้าสู่เขตล้านนาได้อย่างรวดเร็ว อันจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการค้าข้ามพรมแดน เนื่องจากสินค้าจากเมืองท่าเมาะละเหม่ง ไม่อาจแข่งขันกับสินค้าจากกรุงเทพฯ ได้ จึงมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบทางการค้าของพ่อค้าไทยใหญ่ พ่อค้าพม่า พ่อค้าจีนฮ่อ ตลอดจนพ่อค้าลาว ที่เคยค้าขายข้ามพรมแดน มาซื้อสินค้าที่ส่งมาจากกรุงเทพฯ ทางรถไฟแทนการซื้อสินค้าจากเมืองเมาะละเหม่ง ส่งผลให้การค้าข้ามพรมแดนมีปริมาณลดลง ดังจะเห็นได้จากปริมาณการนำเข้าสินค้าต่าง ๆ จากกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นเป็นลำดับ

ขณะเดียวกันความเจริญของการคมนาคมขนส่งได้เปิดโอกาสให้กลุ่มพ่อค้าจีนที่เคยเดินทางค้าขายทางเรือกับกรุงเทพฯ และพ่อค้าจีนรุ่นใหม่ทีอพยพเข้ามาในเขตล้านนาหลังจากตัดเส้นทางรถไฟสามารถขยายบทบาททางการค้าไปอย่างกว้างขวาง โดยเฉพาะบทบาทในการผลักดันและเคลื่อนย้ายผลผลิตจากล้านนาออกไปสู่ตลาดกรุงเทพฯ เช่น ข้าวเปลือก ข้าว ไม้แปรรูป สัตว์เลี้ยง สินค้าของป่า ดังปรากฏในปริมาณสินค้าส่งออกจากเขตล้านนาที่เพิ่มสูงขึ้นทั้งปริมาณและจำนวนสินค้าที่มีความหลากหลายยิ่งขึ้น

3.1.1 ความเปลี่ยนแปลงของการค้าทางเรือภายหลังการเปิดเส้นทางรถไฟสายเหนือ

การค้าทางเรือระหว่างกรุงเทพฯ กับเขตล้านนาก่อนการเปิดเส้นทางรถไฟสายเหนือ ดำเนินการโดยกลุ่มพ่อค้าชาวจีนที่ได้รับสัมปทานเป็นเจ้าภาษีนายอากร รวบรวมสินค้าและภาษีสินค้าชนิดต่าง ๆ บรรทุกไปขายที่กรุงเทพฯ แต่ส่วนใหญ่พบว่าจะเป็นการบรรทุกสินค้าจากกรุงเทพฯ เข้าไปขายในเขตล้านนามากกว่า เนื่องจากปริมาณสินค้าออกจากล้านนามีจำนวนน้อย และส่วนใหญ่จะเป็นพวกของป่า เช่น หนังสัตว์ ครั่ง ซึ่งมีราคาถูก ส่วนสินค้าเข้าที่สำคัญคือ ผ้า¹ ดังนั้นการค้าขายส่วนใหญ่ของเมืองในเขตล้านนาจึงมักจะขาดดุลการค้า ดังปรากฏว่าในปี พ.ศ. 2454 สินค้าเข้าจากกรุงเทพฯ มาล้าปางเป็นจำนวนถึง 380,700 บาท ส่วนสินค้าออกจากล้าปางไปกรุงเทพฯ มีเพียง 75,600 บาท²

¹ มาร์โก ทาเก แมคเมอร์แรน, "ประวัติและพัฒนาการของการค้าขายในล้าปางตั้งแต่ปลายคริสต์ศตวรรษที่ 19 ถึง 1939," แปลโดย เครือมาศ วุฒิกวรรณ์ *วารสารมนุษยศาสตร์* 12(กรกฎาคม - ธันวาคม 2527): 4.

² นพช. ร.5 คค. 5/2 "มิสเตอร์แฮร์ไวเลอร์ กราบบังคมทูลพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์" ที่ 111 บ (20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2455).

การค้ำทางเรือเริ่มได้รับผลกระทบเมื่อรัฐบาลกรุงเทพฯ ก่อสร้างทางรถไฟถึงสถานีรถไฟปากน้ำโพ ในปี พ.ศ. 2448 และกรมรถไฟเปิดเดินรถไฟเป็นตอน ๆ ไป เมื่อการก่อสร้างเสร็จเป็นช่วง ๆ ตามแผนที่กำหนดไว้ เพื่อที่จะอำนวยความสะดวกในการเดินทาง พร้อมกับเป็นการแสวงหารายได้ให้เพียงพอสำหรับเงินต้นและดอกเบี้ยที่กู้มาจากรัฐบาลอังกฤษในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือ ซึ่งจะทำให้ระยะทางในการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ ถึงปากน้ำโพย่นระยะเวลาในการเดินทางจากทางเรือได้ถึง 1-2 สัปดาห์³

นอกจากความสะดวกและประหยัดเวลาแล้ว การขนส่งสินค้าทางรถไฟยังประหยัดค่าใช้จ่ายในการบรรทุกสินค้า อาทิเช่น การขนส่งจากกรุงเทพฯ มายังลำปางได้ลดค่าขนส่งลงจากเดิมประมาณ 20 รупี (23.6 บาท) ดังปรากฏในตารางสินค้าที่ 6 ทำให้พ่อค้าได้เริ่มเปลี่ยนการเดินทางจากเดิมเป็นการใช้รถไฟจากกรุงเทพฯ ขึ้นมาถึงปากน้ำโพ จากนั้นก็ใช้เรือต่อมาถึงลำปาง แม้ว่าการขนส่งทางรถไฟจะไม่ใช่ที่พอใจของบรรดาพ่อค้าทางเรือ เนื่องจากเจ้าหน้าที่ของกรมรถไฟไม่ค่อยระมัดระวังสินค้าที่แตกหักหรือเสียหายได้ง่าย และมีการสูญหายของสินค้าระหว่างการเดินทาง ประกอบกับกฎเกณฑ์ข้อบังคับต่าง ๆ มีมากเกินไป⁴

ตารางที่ 6 เปรียบเทียบค่าเดินทางและขนส่งสินค้าทางเรือและทางรถไฟจากกรุงเทพฯ-ลำปาง

ระยะทาง	อัตราค่าเรือบรรทุกสินค้า 1 ลำไปและกลับระหว่างกรุงเทพฯ-ลำปาง พร้อมลูกเรือ 4 คน	อัตราค่าบรรทุกสินค้าโดยทางรถไฟจากกรุงเทพฯ-ปากน้ำโพ และค่าบรรทุกเรือจากปากน้ำโพ-ลำปาง
ลำปาง - ปากน้ำโพ	280 รุปี (302.4 บาท)	280 รุปี (302.4 บาท)
ปากน้ำโพ - กรุงเทพฯ	50 รุปี (54 บาท)	30 รุปี (32.4 บาท)
รวม	330 รุปี (356.4 บาท)	310 รุปี (334.8 บาท)

ที่มา : BCR., Lampang, 1906, p.8.

หมายเหตุ : คำนวณเป็นเงินบาทโดยผู้เขียน

ความนิยมในการเดินทางโดยรถไฟมีเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ดังปรากฏในรายงานของกงสุลอังกฤษเมื่อ ปี พ.ศ. 2454 ว่า พ่อค้าทางเรือในลำปางใช้รถไฟในการขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ จนถึง

³ FO. 422 Series, Confidential Print : Siam and South East Asia, UK no. 60 :1906 อ้างถึงใน มารโก ทาเก แมคเมอร์เรน, ประวัติและพัฒนาการของการค้าในลำปาง...หน้า 5.

⁴ BCR., Chiangmai, 1907.

ปากน้ำโพ จากนั้นจึงใช้เรือขนสินค้าต่อมาจนถึงลำปาง ยกเว้นแต่สินค้าที่แตกหักเสียหายง่าย พ่อค้ายังคงใช้การขนส่งทางเรือโดยตรงจากกรุงเทพฯ มายังลำปางอยู่⁵

จากความสะดวกและประหยัดของเส้นทางรถไฟทำให้จำนวนเรือที่ล่องมาซื้อขายสินค้าที่ปากน้ำโพมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ในปี พ.ศ. 2456 มีเรือจำนวน 300 ลำ เดินทางระหว่างปากน้ำโพและลำปาง อาจจะเนื่องจากสินค้าที่จะมาจากกรุงเทพฯ โดยทางรถไฟนี้คงมีราคาถูกลงด้วย เพราะรถไฟ 1 ตู้สามารถบรรทุกสินค้าได้ 10 ตัน หรือประมาณ 5-10 ลำเรือ* ในราคาค่าระวาง 1 ตู้รถไฟเท่ากับ 1700 บาท⁶ ซึ่งราคาค่าระวางที่ถูกลงน่าจะทำให้ปริมาณการค้าเพิ่มมากขึ้น ดังปรากฏในรายงานของกงสุลอังกฤษในปี พ.ศ.2453 ถึงการเพิ่มมูลค่าสินค้านำเข้าจากกรุงเทพฯ มูลค่าสินค้าเข้าจากกรุงเทพฯ มีจำนวน 60,000 ปอนด์ และ พ.ศ.2454 เพิ่มขึ้นเป็น 66,666 ปอนด์⁷ พ.ศ.2456 เพิ่มขึ้นเป็น 100,000 ปอนด์ และในปี พ.ศ.2457 มูลค่าสินค้านำเข้าจากกรุงเทพฯ มีจำนวน 200,000 ปอนด์⁸

แนวโน้มที่แสดงให้เห็นถึงการปรับเปลี่ยนวิธีการขนส่งสินค้า จากเดิมที่จะเลือกใช้ทางเรือมาเป็นการขนส่งทางบก จะเห็นได้ในช่วงเวลาหลังจากที่ทางรถไฟได้ขยายมาถึงสถานีบ้านดารา จังหวัดอุตรดิตถ์ ในปี พ.ศ.2451 ได้มีพ่อค้าบางกลุ่มเริ่มหันมาใช้การคมนาคมทางบกควบคู่ไปกับการเดินทางทางรถไฟ ตัวอย่างเช่น นางแดง พานิชพันธ์ แม่ค้าทางเรือคนสำคัญของลำปางได้หันมาใช้ในการขนส่งโดยทางรถไฟมาถึงบ้านดารา แล้วใช้การเดินทางด้วยม้าต่างๆ มายังลำปาง เพราะวิธีนี้สามารถเดินทางได้เร็วกว่าการใช้เรือ⁹ จนกระทั่ง ปี พ.ศ. 2457 การรถไฟขยายขึ้นไปถึงสถานีเด่นชัย เป็นผลให้การค้าทางเรือเริ่มลดลง พ่อค้าได้เปลี่ยนมาซื้อสินค้าที่เด่นชัย โดยเดินทางทางบกจากลำปางมาขึ้นรถไฟที่สถานีเด่นชัย เพื่อไปซื้อสินค้าที่กรุงเทพฯ ซึ่งใช้เวลาทั้งหมดเพียง 4 วัน

เมื่อรถไฟเปิดเดินรถถึงสถานีลำปาง การค้าทางเรือในแม่น้ำวังซบเซาลงอย่างมากเนื่องจากบรรดาพ่อค้าทางเรือได้หันมาใช้รถไฟในการขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ มายังลำปางมีปริมาณ

⁵ BCR., Chiangmai, 1910.

* คำนวณจากการบรรทุกข้าวสาร 50-100 กระสอบต่อเรือ 1 ลำ ในการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ-ปากน้ำโพ

⁶ หจข. ร.6 คค. 5.3/8 “กรมขุนกำแพงเพชรเสด็จตรวจรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ บันทึกข้อความในเรื่องการต่อทางรถไฟจากนครลำปางไปนครเชียงใหม่.” (6 กรกฎาคม 2461).

⁷ BCR, Chiangmai, 1911.

⁸ BCR, Chiangmai, 1914.

⁹ พูนพร พูลทาจกร, “การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในมณฑลพายัพหลังการต่อเส้นทางรถไฟสายเหนือ พ.ศ. 2464-2484,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิตสาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2530), หน้า 80.

เรือบรรทุกสินค้าลดลงเพราะไม่จำเป็นต้องการขนส่งสินค้าอีกต่อไปดังรายงานของสมุหเทศาภิบาลมณฑลมหาสารบุรี ได้กล่าวถึงเรือบรรทุกสินค้าในลำปางลดลงจากปี พ.ศ. 2457 จำนวน 192 ลำ เหลือเพียง 80 ลำ ในปี พ.ศ. 2463 ซึ่งมีเหตุมาจาก “ที่จังหวัดลำปางรถไฟไปถึง การบรรทุกสินค้าไปมาได้บรรทุกรถไฟ เรือจึงน้อยลง”¹⁰ นอกจากนั้นยังปรากฏในรายงานของกงสุลอังกฤษในปี พ.ศ. 2457 ว่า “การเปิดเส้นทางรถไฟ ได้ทำลายการค้าทางเรือหมดแล้ว...ที่ลำปางเจ้าของเรือพยายามเสนอขายเรือในราคาถูก แต่ยังหาคนซื้อได้ยาก...”¹¹

สำหรับการค้าทางเรือในแม่น้ำยมและน่านเริ่มเปลี่ยนแปลงเมื่อการก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือถึงสถานีท่าเสา เมืองอุตรดิตถ์ในปี พ.ศ. 2452 แต่เดิมนั้นการค้าทางเรือในลำแม่น้ำยมและแม่น้ำน่านมีศูนย์กลางอยู่ที่ตำบลท่าอิฐ เมืองอุตรดิตถ์ เมื่อรถไฟสายเหนือก่อสร้างเสร็จถึงสถานีท่าเสา สถานีท่าเสาจึงกลายเป็นศูนย์กลางสินค้าจากกรุงเทพฯ พ้อค้าจากเมืองแพร่และน่านจึงหันไปซื้อสินค้าที่มาจากทางรถไฟที่สถานีท่าเสา ทำให้ท่าเรือที่ทำอิฐลดความสำคัญลง ดังที่สมเด็จพระมหาสมณเจ้ากรมพระวชิรญาณวโรรส เมื่อครั้งเสด็จตรวจการคณะสงฆ์ในมณฑลฝ่ายเหนือ ในปี พ.ศ. 2457 ได้ทรงบันทึกว่า

“...ที่เมืองนี้ก่อนมีรถไฟ ตำบลท่าอิฐเป็นที่ครึกครื้นเพราะเป็นที่ประชุมสินค้าทางเรือ...พอรถไฟเดินถึงท่าเสา กลับมีทางส่งสินค้าไปมาสะดวกกว่าทางเรือ...พวกทำอิฐจึงพากันอพยพไปอยู่ที่ท่าเสาเสียมาก ทำอิฐจึงร่วงโรยลงในเวลานี้ไม่เป็นตลาดแล้ว”¹²

ในการเดินทางไปซื้อสินค้าที่สถานีรถไฟท่าเสา พ้อค้าจากเมืองแพร่สามารถใช้การเดินทางทางบกพร้อมมัวต่างเดินทางมาซื้อสินค้า โดยใช้เวลาการเดินทางไปและกลับประมาณ 5 วันเท่านั้น และเสียค่าขนส่งในอัตรา 80 บาทต่อน้ำหนัก 1 ตัน¹³ ส่วนพ้อค้าจากเมืองน่านยังคงใช้การเดินทางเรือล่องมาตามลำแม่น้ำน่าน แม้จะใช้เวลาในการเดินทางนานกว่าทางบกแต่ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางเรือถูกกว่าทางบกมาก¹⁴

¹⁰ หจข. ร.6 ม. 24/1 “รายงานสมุหเทศาภิบาลมณฑลมหาสารบุรี” (20 กันยายน 2464).

¹¹ BCR., Chiangmai, 1914.

¹² สมเด็จพระมหาสมณเจ้า กรมพระวชิรญาณวโรรส, ระยะทางสมเด็จพระมหาสมณเจ้า เสด็จตรวจการคณะสงฆ์มณฑลฝ่ายเหนือ พ.ศ.2457 (กรุงเทพฯ : องค์การค้าของคุรุสภา, 2504), หน้า 29.

¹³ BCR., Chiangmai, 1909.

¹⁴ BCR., Chiangmai, 1909.

ต่อมาใน พ.ศ. 2454 เส้นทางรถไฟสายเหนือได้เปิดเดินรถไฟถึงสถานีแม่พริก ห่างจากเมืองแพร่ประมาณ 30 กิโลเมตร กงสุลอังกฤษรายงานว่าพ่อค้าจากเมืองแพร่สามารถใช้เวลาเพียง 2 วันในการติดต่อกับกรุงเทพฯ พ่อค้าจากเมืองแพร่อาศัยรถไฟบรรทุกสินค้ามาจากกรุงเทพฯ ในอัตรา 6 บาทต่อน้ำหนัก 1 ตัน มาถึงสถานีแม่พริก จากนั้นก็ใช้วัวต่างบรรทุกสินค้าจากแม่พริกไปยังตัวเมืองแพร่ ค่าบรรทุกวัวต่างเท่ากับ 24 บาทต่อน้ำหนัก 1 ตัน รวมค่าบรรทุกสินค้าจากกรุงเทพฯ ถึงเมืองแพร่เป็นเงิน 30 บาทต่อ 1 ตัน¹⁵ ซึ่งถูกกว่าการขนส่งสินค้าจากอุตรดิตถ์ถึง 50 บาทต่อ 1 ตัน ความสะดวกและประหยัดในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ทำให้การค้าทางเรือที่เมืองแพร่สิ้นสุดลงในตอนนี้อย่างแน่นอน

สำหรับเมืองน่านการค้าทางเรือระยะสั้นระหว่างเมืองน่านกับสถานีท่าเสา จังหวัดอุตรดิตถ์ ยังคงใช้อย่างกว้างขวาง ทั้งนี้เนื่องจากเส้นทางรถไฟไม่ตัดผ่านเมืองน่าน และเส้นทางคมนาคมทางถนนระหว่างสถานีรถไฟเด่นชัยไปยังเมืองน่านอยู่ในสภาพที่ไม่ค่อยดี พ่อค้าจากเมืองน่านจึงใช้เรือเดินทางไปซื้อสินค้าที่สถานีท่าเสาได้ง่ายกว่าที่จะเดินทางมาซื้อสินค้าจากสถานีเด่นชัย อย่างน้อยค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางเรือก็ถูกกว่าการขนส่งทางบก และลักษณะการค้าเช่นนี้ ดำเนินมาจนกระทั่งถนนระหว่างเมืองแพร่กับเมืองน่านก่อสร้างเสร็จ การค้าทางเรือระหว่างท่าเสากับเมืองน่านจึงได้หมดความนิยมไป¹⁶

3.1.2 การค้าทางรถไฟ

การค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างบริเวณมณฑลมหาสารภูริกับกรุงเทพฯ เริ่มเปลี่ยนจากการค้าทางน้ำโดยใช้เรือมาเป็นการค้าทางบกโดยอาศัยรถไฟดังที่กล่าวมาแล้ว นอกจากความสะดวกรวดเร็วประหยัดราคาในการบรรทุกแล้ว การขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟยังสามารถบรรทุกสินค้าได้มากขึ้นทั้งปริมาณและชนิดของสินค้า เพราะรถไฟบรรทุกของได้ถึงตู้ละ 10 ตัน¹⁷ ในขณะที่เรือบรรทุกได้เพียง 2 ตันครั้งเท่านั้น สินค้าบางอย่างซึ่งมีน้ำหนักมากและมีขนาดใหญ่ไม่สามารถขนส่งทางเรือได้ เช่น เครื่องจักรกล ยานพาหนะ ข้าวเปลือก ข้าว ไม้แปรรูป แร่ธาตุ และ

¹⁵ BCR., Chiangmai, 1910.

¹⁶ กรมประชาสัมพันธ์, สภาพความเป็นอยู่ของเมืองน่าน, หน้า 11.

¹⁷ หจข. ร.6 คค. 5.3/5 “บันทึกการตรวจรถไฟสายเหนือของกรมขุนกำแพงเพชร เรื่อง ปัญหาการต่อทางรถไฟจากนครลำปาง-นครเชียงใหม่” (6 กรกฎาคม 2461).

สัตว์มีชีวิตต่าง ๆ ก็สามารถขนส่งโดยทางรถไฟได้ ทำให้การค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างมณฑลมหาสารภูฏากับกรุงเทพฯ มีเพิ่มขึ้นทั้งปริมาณและชนิดของสินค้า¹⁸

สินค้าส่งออกไปยังกรุงเทพฯ ก่อนหน้าที่จะเปิดเดินรถไฟสายเหนือสินค้าส่งออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าของป่า เช่น เขาสัตว์ หนังสัตว์ และครั่ง ซึ่งเป็นสินค้าที่มีระวางการบรรทุกต่ำ แต่มีราคาสูง ส่วนสินค้าที่กินระวางบรรทุกสูง เช่น ข้าวเปลือก ไม้แปรรูป ตลอดจนสัตว์มีชีวิตไม่สามารถขนส่งทางเรือได้ หลังจากมีการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือถึงนครลำปางในปี พ.ศ. 2459 ปริมาณและชนิดของสินค้าส่งออกในมณฑลมหาสารภูฏามีเพิ่มมากขึ้น (ดูรายละเอียดในตารางหมายเลข 7 และ 8) สินค้าที่ส่งออกเป็นจำนวนมาก และมีเป็นประจำทุกปี ได้แก่ ข้าวเปลือก ม้าสุกร โค และสินค้าของป่า เขาสัตว์ หนังสัตว์ ตลอดจนไม้แปรรูป

สินค้าส่งออกจากบริเวณมณฑลมหาสารภูฏาไปยังกรุงเทพฯ อาจแบ่งได้เป็น 2 ช่วง คือ ในระยะแรกที่รถไฟเปิดเดินรถไฟสายเหนือ สินค้าส่งออกจะเป็นสินค้าจากป่าและพืชผลทางการเกษตร ในระยะเวลาต่อมาสินค้าที่ส่งออกจะเป็นผลิตภัณฑ์ที่แปรรูป เช่น น้ำตาล ไม้แปรรูป และชิ้นส่วนยานพาหนะ (เกวียน) จะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ

สินค้าของป่าและพืชผลทางการเกษตร ในระยะแรก ๆ จะมีปริมาณการส่งออกจากสถานีลำปางและเด่นชัยจำนวนมาก เนื่องจากเป็นสินค้าที่เคยมีการขนส่งโดยทางเรือมาก่อน ประกอบกับสินค้าของป่าเป็นสินค้าที่หาง่าย และมีการค้าอยู่ก่อนแล้ว ในบริเวณมณฑลมหาสารภูฏาจากพ่อค้าวัวต่าง สินค้าที่ส่งออกจำนวนมากในระยะแรกๆ นี้ได้แก่ เปลือกไม้ สีเสียดก้อน ครั่ง ไม้ซุง ปลา ตลอดจนหมากพลู โดยเฉพาะบรรดาพ่อค้าจากเมืองเชียงรายจะนำสินค้าของป่ามาจำหน่ายที่เมืองลำปาง ดังนั้นสถานีลำปางจึงเป็นสถานีที่มีการส่งสินค้าของป่าออกมากที่สุด รองลงมาได้แก่ สถานีเด่นชัย ในระยะเวลาต่อมา รถไฟสายเหนือตัดถึงเมืองเชียงใหม่ ปริมาณการค้าของป่าในเมืองลำปางยังมีปริมาณสูงอยู่ดังปรากฏในตารางที่ 7 และ 8 โดยมีปริมาณการส่งออกสินค้าของป่า ผลิตภัณฑ์จากธรรมชาติ ประเภทครั่ง เป็นสินค้าออกที่ราคาสูงในระยะแรกเป็นจำนวนมาก เพราะในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 ครั้งเป็นที่ต้องการของตลาดต่างประเทศทำให้มีปริมาณการส่งออกจากสถานีลำปางไปกรุงเทพฯ เป็นจำนวนมาก คือปี พ.ศ. 2460 มีการส่งครั่งถึง 221 ตัน เนื่องจากใช้เป็นวัตถุดิบสำหรับแปรรูปเป็นสินค้าอุตสาหกรรม เช่น ชอล์ก และเป็นวัสดุประสาน ก่อนที่จะมีพลาสติกใช้อย่างกว้างขวาง ความต้องการครั้งในตลาดโลกมีอยู่เสมอ แต่ผลผลิตครั้งถูก

¹⁸ นจข. ร.6 คค. 5.3/2 "รายงานการสำรวจผลเมืองและจำนวนสินค้าในมณฑลพายัพ โดยมีสเตอร์ แฮร์ ไวเลอร์ ในเรื่องสร้างทางรถไฟตั้งแต่แม่พริกไปถึงเด่นชัย และเด่นชัยถึงเชียงใหม่" (13 พฤษภาคม 2454 - 6 พฤษภาคม 2463).

ตารางที่ 7 ตารางแสดงปริมาณสินค้าที่ส่งออกผ่านสถานีเด่นชัยระหว่างปี พ.ศ. 2459-2477

รายชื่อสินค้า	สินค้าส่งออก (คิดเป็นตัน)													
	2459	2460	2461	2462	2463	2464	2465	2467	2468	2470	2472	2475	2476	2477
ปลาและผลิตภัณฑ์ปลา	110	44	60	30	21	40	46		40	16	46	5		
เขาสัตว์และหนังสัตว์	116	80	6	50	20	23	70	123	102	67	103	170	284	210
ผลิตภัณฑ์จากสวน				416	369	339	342	590	755	575	596	81	10	
เครื่องตกแต่งเรือน	20	36	60		90	85	98	108	100	74	255	371	125	55/789
ผลิตภัณฑ์จากป่า	10	52	43	25	5	28	41	68	98	22	354	26	236	
น้ำมันหมู		41	77	91										6
ขง	20	20	20											
สินค้าทั่วไป	88	45	5	10	5	10				5				
รถยนต์	6		15											
เครื่องใช้ไฟฟ้าเครื่องจักร					18	17		5			5	426	93	
สินค้าเบ็ดเตล็ด		60	10	25	15	5	15	10	5	6	5	30	106	190
หีบห่อ	361	495	640	547	519	385	355	6016	488	483	507	475	364	538
ข้าวเปลือก	1069	2678	4683	1269		983	1766		4170	10629	5650	1795	2929	11201
ข้าว	328	123	20	10	130	148	59	20	27	102	432	236		403
เกลือ	135	10	20			12	12			10	10			
ครึ่ง		58	20											
อ้อย				10										
น้ำอ้อย น้ำตาล	10		60	67			55	11						
ไม้แปรรูป	387	608	604	870	607	657	3078	2296	1732	1341	1083	3228	2321	1160
ยาสูบ				40	20	20	32	42	85	111	60	45	100	70
ล้อเลื่อน เกวียน	35	70	137	251	94	67	119	367	473		352	475	557	
ม้า	26	124	59	21	6	104	26		19	4	22	10		
โค	1	16	53	14	4	133	90	2698			20	6	30	862
หมู	1040	1192	2018	1968	1056	1875	3350	3	5817	5134	6067	1938	1450	1342

* เอกสารถูกเก็บเนื่องจากชำรุด คือ ปี พ.ศ. 2466, 2471, 2473 และ 2474

ที่มา : หจข.กค.0307.1.381/16. "Report on The Administration of The Royal State Railways" For the year 2459-2477.

ตารางที่ 8 ตารางแสดงปริมาณสินค้าที่ส่งออกผ่านสถานีลำปางระหว่างปี พ.ศ. 2459-2477

รายชื่อสินค้า	สินค้าส่งออก (คิดเป็นตัน)													
	2459	2460	2461	2462	2463	2464	2465	2467	2468	2470	2472	2475	2476	2477
วัสดุก่อสร้าง	20	75	5	10	22	23	28	57	60	58	215	25	20	52
ซีเมนต์ กระเบื้อง	10	20									50	436	66	66
ผลิตภัณฑ์จากปลา	15	16	15	32	30	62	86	67	51	46	26	5		33
ผลิตภัณฑ์จากสวน		5			6	5	10	50	115	142	231	130	166	174
เขาสัตว์ หนังสัตว์	175	133	51	26	12	16	113	368	361	318	397	571	506	436
เครื่องตกแต่งเรือน	130	100	85	106	115	105	95	104	90	190	197	145	136	86
สินค้าจากป่า	16	56	55	127	251	804	436	714	1277	1497	3393	119	951	2158
น้ำมันก๊าด		5	12	16	53									
น้ำมันหมู	85	287	359	217	195	116	22		48	77		25	5	16
ขง			280											
ดินขาว		33	51	20	221		22		5	19		50	10	
สินค้าทั่วไป	76	138	10	714	212	139	25		10					
เครื่องจักร เครื่องใช้ไฟฟ้า					10	5		16	6	63	35	70	150	191
รถ	5		5											
สินค้าเบ็ดเตล็ด			178	70	50	58	37	50		10	30	60	31	56
หีบห่อ	295	625	576	783	1075	1106	551	373	425	577	717	688	706	901
ข้าวเปลือก				2885	425	211	77	2884	4482	4801	8677	607	23	20
วัสดุนำทาง	153	170	1016		1353	737								
ข้าว		17	231	101	1262	300	78	20	118	53	845	12748	15270	29903
เกลือ	170	433	309		186	196	99			10			26	10
น้ำอ้อย น้ำตาล	30		70	299	56	5	423	684	703	117	445	581	906	1439
ไม้แปรรูป	40	26	90	469	578	310	995	547	196	200	720	2119	1106	983
ยาสูบ			40	35	15		10	10	80	132	70	46	215	65
ล้อเลื่อน เกวียน และชิ้นส่วนพาหนะ	40	35	75	50	15	45	30	150	95	269	235	143	110	
ม้า	712	383	343	309	296	381	182	47	113	361		10	9	
โค	64	60		8									14	644
หมู	848	4203	10178	11377	12130	22965	12960	4184	9534	27829	31843	25877	30316	42810

* เอกสารถูกเก็บเนื่องจากชำรุด คือ ปี พ.ศ. 2466, 2471, 2473 และ 2474

ที่มา : หจข.กค.0307.1.381/16. "Report on The Administration of The Royal State Railways" For the year 2459-2477.

กำหนดโดยธรรมชาติไม่อาจเพาะปลูกได้ ทำให้ปริมาณของครึ่งไม้คงที่และราคาก็ขึ้นลงตามปริมาณของครึ่งไม้ในตลาด ดังปรากฏว่าในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 1 ครึ่งไม้ราคาโลกมีราคา 100 บาท ในขณะที่ราคาปกติของครึ่งไม้ที่กิโลกรัมละ 6-7 บาท ทำให้มีปริมาณการส่งออกครึ่งไม้มากกว่าปกติ (ดูเพิ่มเติมตารางที่ 7 และ 8)

สินค้าของป่าอีกประเภทหนึ่งคือเขาสัตว์และหนังสัตว์ เป็นสินค้าออกจากบริเวณมณฑลมหาสารบุรีอีกชนิดหนึ่งที่มีจำนวนมากและสม่ำเสมอทุก ๆ ปี ส่วนใหญ่จะเป็นหนังโคและกระบือ สินค้าชนิดนี้มีการส่งออกทางเรือมานานแล้วเช่นกัน หลังจากมีทางรถไฟสายเหนือ ปริมาณการส่งออกสินค้าประเภทเขาสัตว์และหนังสัตว์ได้มีปริมาณเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะที่สถานีลำปาง ดังปรากฏในตารางที่ 9

ตารางที่ 9 แสดงปริมาณเขาและหนังสัตว์ที่ส่งออกในช่วงปี พ.ศ. 2459-2477 (หน่วยเป็นตัน)

ปี	สถานี		
	เด่นชัย	ลำปาง	เชียงใหม่
2459	116	175	-
2460	80	133	-
2461	6	51	-
2462	50	26	-
2463	20	12	-
2464	23	16	40
2465	70	113	121
2466 *	-	-	-
2467	123	368	232
2468	102	361	243
2469 *	-	-	-
2470	67	318	206
2471 *	-	-	-
2472	103	397	205
2473*	-	-	-
2474*	-	-	-
2475	176	571	354

ตารางที่ 9 แสดงปริมาณเขาและหนังสือที่ส่งออกในช่วงปี พ.ศ. 2459-2477 (ต่อ)

ปี	สถานี		
	เด่นชัย	ลำปาง	เชียงใหม่
2476	284	506	565
2477	210	436	488

* เอกสารถูกเก็บเนื่องจากชำรุด

ที่มา : หจข. กค 0307.1.381/16. "Report on The Administration of The Royal State Railways" For the years 2459-2477.

จากตารางดังกล่าว ได้สะท้อนให้เห็นถึงสถานะของเมืองลำปางในการเป็นศูนย์กลางการส่งออก เช่น เขาสัตว์และหนังสือ ที่สำคัญของเขตล้านนา อันเนื่องมาจากเมืองลำปางเป็นแหล่งรวบรวมสินค้าประเภทนี้จากบรรดาพ่อค้าจากหลวงพระบาง เมืองแพร่ และน่าน บรรดาพ่อค้าจากเมืองดังกล่าว จะนำสินค้าของป่าและผลิตภัณฑ์ประเภทเขาสัตว์และหนังสือ มาจำหน่ายในเมืองลำปางเพื่อเป็นสินค้าออก โดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ.2459-2460 มีปริมาณการส่งออกหนังสือสัตว์เป็นจำนวนมาก อันเป็นผลเนื่องมาจากสงครามโลกครั้งที่ 1 ที่ความต้องการหนังสือในกิจการเครื่องหนัง เช่น รองเท้า ถุงมือ มีปริมาณสูงขึ้น¹⁹

ในระยะต่อมาสินค้าที่ส่งออกจากมณฑลมหาสารภูริยังเพิ่มปริมาณและชนิดของสินค้ามากยิ่งขึ้น สินค้าที่ส่งออกไม่ได้มีเพียงเฉพาะสินค้าของป่าและผลิตภัณฑ์จากธรรมชาติเท่านั้น ผลิตภัณฑ์แปรรูปก็มีจำนวนการผลิตและส่งออกเพิ่มมากขึ้นทุกปี เช่น น้ำมันหมู ผลิตภัณฑ์จากสวน ผลิตภัณฑ์จากปลา ไม้แปรรูป ล้อเลื่อน เกวียน และส่วนประกอบของยานพาหนะต่าง ๆ ที่ทำจากไม้

โดยเฉพาะไม้แปรรูปเป็นสินค้าออกที่ไม่เคยมีการส่งออกมาก่อน เพราะแต่เดิมการส่งออกไม้ตั้งแต่อดีตจะส่งไม้ซุง เช่น ไม้สัก ไม้พลอง ซึ่งจะส่งไปในลักษณะของแพซุง ล่องมาตามแม่น้ำต่าง ๆ ลงมากรุงเทพฯ เพราะไม้เหล่านี้เป็นไม้ที่มีน้ำหนักเบา ลอยน้ำได้ โดยเฉพาะไม้สักเป็นไม้ที่มีความสำคัญและเป็นไม้ประเภทเดียวที่มีการส่งออกอย่างกว้างขวาง เนื่องจากไม้สักเป็นไม้ที่มีคุณภาพดีและยังขนส่งง่ายจึงมีปริมาณการส่งออกมาก ในขณะที่ไม้ชนิดอื่น ๆ ไม่มีโอกาสส่งออก การมีเส้นทางรถไฟจึงทำให้มีการส่งออกไม้แปรรูป (Timber) โดยการเลื่อยเป็นแผ่นกระดานหรือเป็นท่อน ๆ เป็นสินค้าออกได้สะดวกและปริมาณที่เพิ่มขึ้นทุกปี ในระยะแรก ๆ ปรากฏว่ามีการส่งไม้เป็น

¹⁹ BCR., Chiangmai, 1926, หน้า 45.

สินค้าออกในรูปไม้ซุง (Log) ก่อนและค่อย ๆ ลดลงจนการส่งไม้ซุงหายไปจากรายการสินค้าส่งออกของมณฑลมหาษฎร์ ดังในตารางที่ 7 และ 8 จะพบว่าที่สถานีเด่นชัยมีปริมาณการส่งออกไม้ซุงเพียง 3 ปี เท่านั้น คือ ปี พ.ศ. 2459 - 2461 ส่วนสถานีลำปางมีการส่งออกเพียงปีเดียวคือปี พ.ศ. 2461 เท่านั้น มีเพียงแต่ไม้แปรรูปเท่านั้นที่เป็นสินค้าออกที่มีอย่างสม่ำเสมอและเพิ่มมากขึ้นทุก ๆ ปี (ดังปรากฏในตารางที่ 10)

ตารางที่ 10 แสดงปริมาณไม้แปรรูปที่ส่งออกในช่วงปี พ.ศ. 2459-2477 (หน่วยเป็นตัน)

ปี	สถานี		
	เด่นชัย	ลำปาง	เชียงใหม่
2459	387	40	-
2460	608	26	-
2461	604	90	-
2462	870	469	-
2463	607	578	-
2464	657	310	-
2465	3,078	995	-
2466 *	-	-	-
2467	2,296	547	110
2468	1,732	190	-
2469 *	-	-	-
2470	1,341	200	27
2471 *	-	-	-
2472	1,083	720	-
2473 *	-	-	-
2474 *	-	-	-
2475	3,228	2,119	92
2476	2,321	1,106	160
2477	1,160	983	60

* เอกสารถูกเก็บเนื่องจากชำรุด

ที่มา : หจข. กค. 0307.1.381/16. "Report on The Administration of The Royal State Railways" For the years 2459-2477.

จากตารางดังกล่าวได้แสดงให้เห็นถึงปริมาณการส่งออกไม้แปรรูปที่เพิ่มมากขึ้นในเขตอำเภอเด่นชัย เมืองแพร่ เมืองลำปาง การที่มีปริมาณไม้แปรรูปจำนวนมากส่งออกจากบริเวณเขตมณฑลมหาสารบุรี เนื่องจากที่สถานีเด่นชัยมีการตั้งโรงเลื่อยขึ้น เพื่อเลื่อยไม้ไปส่งที่กรุงเทพฯ โดยทางรถไฟ²⁰ นอกจากนี้ที่เมืองลำปางปรากฏหลักฐานว่าในปี พ.ศ. 2473 มีโรงเลื่อยไม้อยู่แล้ว 2 โรง และกำลังจะมีเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งโรง เนื่องจากขณะนั้นรัฐบาลอนุญาตให้คนในท้องถิ่นสามารถทำไม้ได้ในเขตป่าไม้ที่ระยะเวลาสัมปทานสิ้นสุดลง ทำให้เกิดการกระตุ้นให้มีการเปิดดำเนินการกิจการโรงเลื่อยขึ้นในเขตมณฑลมหาสารบุรีเพิ่มขึ้น²¹ ปริมาณของไม้แปรรูปมีปริมาณการส่งออกเป็นจำนวนมากทุกสถานี แม้แต่สถานีย่อย ๆ ระหว่างเมืองต่าง ๆ เช่น สถานีบ้านปิน สถานีผาดอ สถานีปางปวย และสถานีอื่น ๆ บางสถานีมีปริมาณการส่งออกที่มากกว่าสถานีใหญ่อย่างเชียงใหม่ด้วย ดังปรากฏในตารางที่ 11

ตารางที่ 11 แสดงปริมาณไม้แปรรูปที่ออกจากสถานีย่อยระหว่างเด่นชัยไปยังเมืองลำปาง ภายหลังการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือถึงเมืองเชียงใหม่ ในช่วงปี พ.ศ. 2464-2477

สถานี	ปี							
	2464	2467	2468	2470	2472	2475	2476	2477
แก่งหลวง	61	-	178	196	456	-	-	-
บ้านปิน	2,384	2,973	3,105	3,437	2,123	1,099	2,251	2,144
ผาดอ	487	312	460	229	353	395	2,884	3,949
ปางปวย	47	816	773	1,325	1,998	973	2,115	2,147
บ้านแม่จาง	591	828	446	496	503	228	633	319
บ้านแม่เกาะ	-	262	152	-	253	145	404	-
ด่าลาผาลาด	50	1,063	456	396	338	-	385	-
บ้านแม่ทา	120	56	-	-	-	53	-	149
แม่ต้า	-	-	-	-	-	-	152	-

ที่มา : หจข. กค. 0301.1.381/16. "Report on the Administration of the Royal State Railways" For the Years 2464 - 2477

²⁰ หจข. ร.6 ม. 27/10 "รายงานเสด็จตรวจมณฑลภาคพายัพของสมเด็จพระเจ้าฟ้า กรมหลวงนครราชสีมา" (15 ธันวาคม 2463).

²¹ ปลาย้อ ชนะนนท์, นายทุนพ่อค้ากับการก่อตัวของระบบทุนนิยมในภาคเหนือของไทย พ.ศ. 2464-2523 (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์สร้างสรรค์, 2530), หน้า 50.

นอกจากไม้แปรรูปสินค้าประเภทไม้มีการแปรรูปเป็นล้อเลื่อน เกวียน และอุปกรณ์ของยานพาหนะที่ทำจากไม้ มีปริมาณการส่งออกไปยังพื้นที่ต่าง ๆ เป็นจำนวนมากเช่นกัน ดังปรากฏในตารางที่ 12

ตารางที่ 12 แสดงปริมาณล้อเลื่อน เกวียน และชิ้นส่วนยานพาหนะที่ส่งออกในช่วงปี พ.ศ. 2459-2477

ปี	สถานี		
	เด่นชัย	ลำปาง	เชียงใหม่
2459	35	40	-
2460	70	5	-
2461	137	75	-
2462	251	50	-
2463	94	15	-
2464	67	45	15
2465	119	30	45
2466	-	-	-
2467	367	150	20
2468	473	95	40
2469 *	-	-	-
2470	552	269	30
2471 *	-	-	-
2472	352	235	30
2473 *	-	-	-
2474 *	-	-	-
2475	475	143	55
2476	557	110	55
2477	-	-	-

* เอกสารถูกเก็บเนื่องจากชำรุด

ที่มา : หจข. กค. 0307.1.381/16. "Report on The Administration of The Royal State Railways" For the years 2459-2477.

จากตารางที่ปรากฏดังกล่าว ได้แสดงถึงปริมาณการส่งออกสินค้าที่เป็นผลิตภัณฑ์แปรรูปที่แตกต่างไปจากลักษณะเดิม ๆ ในรูปเกวียน ล้อเลื่อน และชิ้นส่วนยานพาหนะ โดยมีศูนย์กลางการส่งออกอยู่ที่เด่นชัย เนื่องจากมีโรงเลื่อยและทรัพยากรป่าไม้เพียงพอต่อการผลิต โดยมีตลาดสินค้าที่สำคัญคือตลาดภาคกลาง ดังปรากฏในรายการรับสินค้าของเมืองต่าง ๆ ในภาคกลาง มีปริมาณการรับสินค้าประเภทเกวียนและล้อเลื่อนไปบางส่วน ทำให้ปริมาณการนำเข้าสินค้าประเภทนี้ในกรุงเทพฯ มีปริมาณน้อยมากเมื่อเทียบกับปริมาณส่งออก เช่น ในปี พ.ศ. 2459 สถานีกรุงเทพฯ รับเกวียนและล้อเลื่อนเพียง 20 ตัน ขณะที่ในปีเดียวกันมีปริมาณส่งออก จากสถานีลำปางและเด่นชัยถึง 75 ตัน หรือในปี พ.ศ. 2463 มีปริมาณการรับเกวียนและล้อเลื่อนที่กรุงเทพฯ เพียง 50 ตัน ขณะที่ปริมาณการส่งจากสถานีลำปางและเด่นชัยมีถึง 109 ตัน²²

สินค้านำเข้าในมณฑลมหาสารบุรี เส้นทางรถไฟไม่เพียงแต่ทำให้เกิดการเพิ่มปริมาณการส่งออกในมณฑลมหาสารบุรีเท่านั้น แต่ยังเพิ่มปริมาณการนำเข้าสินค้าจากกรุงเทพฯ อีกด้วย โดยสินค้าประเภทสำเร็จรูป เครื่องจักร รถยนต์ต่าง ๆ ได้ถูกบรรทุกขึ้นมาจากทางรถไฟมากขึ้น เมืองต่าง ๆ ในบริเวณมณฑลมหาสารบุรีมีปริมาณสินค้าสำเร็จรูปจำนวนมาก ดังปรากฏว่ารายงานการตรวจราชการของกรมขุนกำแพงเพชรในปี พ.ศ.2461 ได้รายงานถึงรายได้ของกรมรถไฟจากการเปิดสถานีรถไฟในปี พ.ศ. 2459 “ว่าเป็นเงินถึง 71,320 บาท มีปริมาณการส่งออก 1,467 ตัน มีปริมาณการนำเข้า 12,822 ตัน และปริมาณการนำเข้าก็เพิ่มขึ้นทุก ๆ ปี”²³

สาเหตุที่เมืองลำปางในมณฑลมหาสารบุรีมีปริมาณการค้าที่คึกคักและจำนวนมาก เพราะสถานีรถไฟสายลำปางเป็นศูนย์กลางการค้าที่สำคัญในการกระจายสินค้าไปในเมืองต่างๆ ของล้านนา ดังปรากฏในรายงานการตรวจราชการของกรมขุนกำแพงเพชร ในปี พ.ศ.2461 ได้กล่าวถึงปริมาณและการกระจายของสินค้าเข้าที่ผ่านสถานีรถไฟลำปางว่า สถานีลำปางรับน้ำมันก๊าดจากกรุงเทพฯ ถึง 780 ตันปี เท่ากับ 45,000 ปีบ เนื่องจากเมืองลำปางเป็นตลาดในการกระจายสินค้าและนำไปจำหน่ายยังเมืองเชียงราย 1 ใน 4 และที่เชียงใหม่ 1 ใน 2 และเก็บไว้ใช้เอง 1 ใน 4²⁴ บัญชีแสดงจำนวนสินค้านำเข้าที่บรรทุกโดยรถไฟสายเหนือของกรมรถไฟแสดงถึงจำนวนสินค้าที่รับเข้ามาเป็นประจำและสม่ำเสมอในสถานีต่าง ๆ บริเวณมณฑลมหาสารบุรี คือ สินค้า

²² หจข. นค. 0301.1.381/16. “Report on the Administration of the Royal State Railways” For the Years 2450 – 2477.

²³ หจข. ร.6 คค. 5.3/8 “บันทึกข้อความในเรื่องการต่อรถไฟจากนครลำปางไปนครเชียงใหม่ เรื่อง กรมขุนกำแพงเพชรเสด็จตรวจรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ” (6 กรกฎาคม 2461)

²⁴ หจข. ร.6 คค. 5.3/8 “รายงานของกรมขุนกำแพงเพชรอัศวิน เรื่อง กรมขุนกำแพงเพชรเสด็จตรวจทางรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ” (13 กรกฎาคม 2461).

ตารางที่ 13 ตารางแสดงปริมาณสินค้าที่นำเข้ามาผ่านสถานีเดินขีระหว่างปี พ.ศ. 2459-2477

รายชื่อสินค้า	สินค้าส่งออก (คิดเป็นตัน)													
	2459	2460	2461	2462	2463	2464	2465	2467	2468	2470	2472	2475	2476	2477
เบ็นซิน	73	35	20	30	46	36	90	210	139	224	304	145	166	171
ปลาและผลิตภัณฑ์จากปลา	635	572	601	615	360	500	535		644	643	517	565	577	
ผลิตภัณฑ์จากสวน				23	52	20	20	16	150	263	399	318	163	
เครื่องตกแต่งเรือน	35	75	65		85	181	146	188	180	120	386	188	156	115
เหล็ก	33	6	15	126			45							
น้ำมันก๊าด	185	178	209	213	115	175	152		279	199	250	237	241	321
สินค้าทั่วไป	606	435	355	420	249	324	510	548	584	5				
รถยนต์	5		15											
เครื่องไฟฟ้า เครื่องจักร				365		28		539	193		918	193	136	252
สินค้าเบ็ดเตล็ด		71	100	77	50	5	61	163	246	6	595	420	527	129
หีบห่อ	422	539	547	504	497	448	387		521	480	692	709	743	981
ข้าวเปลือก				12	166		22		30				10	
ข้าว	233	259	141	222	2615	2060	826		893	298	553	880		54
เกลือ	792	885	930	1239	938	1014	967	671	804	426	814	575		653
หิน	10	6	10					10	5	10	10			50
น้ำอ้อย น้ำตาล	77	104	89	117	40	175	105	107	149	138	404	210	121	91
ไม้แปรรูป	494	50	50	60	85	23	10			40	323	241	23	66
ยาสูบ		5	15	30	15	20	40	10	26	51	42	30	10	
ยานพาหนะและชิ้นส่วน	60	20	50	50	90	25	60	120	175	504	333	182	110	
ผ้า	44	140	75	23	103	109	163		23	2	44	1		
โค	8		18	11	16	81			23					7

* เอกสารถูกเก็บเนื่องจากชำรุด คือ ปี พ.ศ. 2466, 2471, 2473 และ 2474

ที่มา : นจข.กค.0307.1.381/16. "Report on The Administration of The Royal State Railways" For the years 2459-2477.

ตารางที่ 14 ตารางแสดงปริมาณสินค้าที่นำเข้ามาผ่านสถานีลำปางระหว่างปี พ.ศ. 2459-2477

รายชื่อสินค้า	สินค้าส่งออก (คิดเป็นตัน)													
	2459	2460	2461	2462	2463	2464	2465	2467	2468	2470	2472	2475	2476	2477
ถั่วเหลือง			5	10	5	10								10
เบ็นดิน	15	30	25	20	20	35	66	130	201	799	1360	843	812	1152
วัสดุก่อสร้าง	522	432	115	150	200	179	156	361	490	787	2091	1209	20	20
ปลาและผลิตภัณฑ์ปลา	615	991	867	689	993	1037	689	676	1001	824	827	796		1245
ผลิตภัณฑ์จากสวน	27	10	25	149	136	26	380	866	1430	1271	1940	1670	1907	1916
เขาและหนังสือ				10	10	10	20	77	10		5			
เครื่องแต่งเรือน	155	120	100	180	173	216	195	190	213	297	978	813	484	395
น้ำมันก๊าด	708	503	628	658	776	637	444	728	760	1090	1450	860	987	1139
ไม้ซุง	220	560	220											
เครื่องจักร	6													
สินค้าทั่วไป	1373	1187	958	1656	1682	1685	1270	1595	1750	1929				
รถยนต์	29		10											
เครื่องไฟฟ้าและเครื่องจักร					81	125								
หีบห่อ	607	550	549	876	815	639	562	528	671	953	1189	1131	1275	1899
สินค้าเบ็ดเตล็ด			56	122	125	47	213	536	74	763	2336	2176	2186	586
ข้าวเปลือก				880	245	424	637						32	187
ข้าว	1299	704	71	222	2109	2151	2099	288	475	544	210	197	10	
เกลือ	3496	3386	3900	1239	3660	3578	1967		2809	2458	3570	4049	4213	4413
น้ำอ้อย น้ำตาล	168	231	175	321	371	384	220	337	269	460	901	595	318	321
ไม้แปรรูป	883	678		271	374	220	175	120	195	74	26	407	455	1380
ยาสูบ	37	20		20	25	20	10	6	33	45	77	40	258	207
ยานพาหนะและล้อเลื่อน	10	10		30		60	130	60	228	198	215	110	145	
ผ้า	26	153	84	16	8	22	46	20	72	4	45	18	9	
โค	1			8		44								
หมู					240	688	22	24			45	19	40	

* เอกสารถูกเก็บเนื่องจากชำรุด คือ ปี พ.ศ. 2466, 2471, 2473 และ 2474

ที่มา : หจข.กค.0307.1.381/16. "Report on The Administration of The Royal State Railways" For the years 2459-2477.

ประเภทวัสดุก่อสร้าง เช่นพวก อิฐ กระเบื้องมุงหลังคา ซีเมนต์ สีทาบ้าน สินค้าประเภทอาหาร เช่น ผลิตภัณฑ์แปรรูปจากปลา ปลา เกล็ด น้ำตาล เครื่องจักรกล ยานพาหนะ สินค้าเบ็ดเตล็ด สินค้าทั่วไป สินค้าหีบห่อ เช่น ด้าย เครื่องกระป๋อง เครื่องแก้ว เหล้า ไม้ขีดไฟ ตลอดจนน้ำมันก๊าด น้ำมันเบนซิน โดยดูรายละเอียดในตารางที่ 13, 14 และ 15

ตารางที่ 15 แสดงปริมาณสินค้าทั่วไป สินค้าเบ็ดเตล็ดและหีบห่อ ที่นำเข้าในช่วงปี พ.ศ. 2459-2477

ปี	สถานี								
	เด่นชัย			ลำปาง			เชียงใหม่		
	สินค้าทั่วไป	สินค้าเบ็ดเตล็ด	หีบห่อ	สินค้าทั่วไป	สินค้าเบ็ดเตล็ด	หีบห่อ	สินค้าทั่วไป	สินค้าเบ็ดเตล็ด	หีบห่อ
2459	606	-	422	1,373	-	607	-	-	-
2460	435	71	539	1,187	-	550	-	-	-
2461	355	100	547	958	56	549	-	-	-
2462	420	77	504	1,656	112	876	-	-	-
2463	249	50	497	1,682	125	815	-	-	-
2464	324	5	448	1,685	47	639	397	15	179
2465	510	61	387	1,270	213	562	1,759	84	494
2466 *	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2467	549	163	-	1,595	536	528	1,812	422	544
2468	584	246	521	1,759	774	671	1,750	685	590
2469 *	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2470	537	255	480	1,929	763	953	2,093	681	603
2471 *	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2472	-	595	-	-	2,336	-	-	1,921	-
2473 *	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2474 *	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2475	-	420	709	-	2,173	1,131	-	1,688	1,104
2476	-	527	743	-	2,186	1,275	-	1,542	1,147
2477	-	129	981	-	586	1,899	-	660	1,236

* เอกสารถูกเก็บเนื่องจากชำรุด

ที่มา : หจข. กค. 0307.1.381/16. "Report on The Administration of The Royal State Railways" For the years 2459-2477.

จากตารางดังที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่าในมณฑลมหาสารภูมิจึงมีปริมาณการนำเข้าสินค้าสำเร็จรูปเป็นจำนวนมากขึ้นทุกปี และเมื่อเทียบกับปริมาณการส่งออกสินค้าทั่วไป สินค้าเบ็ดเตล็ดและหีบห่อของมณฑลมหาสารภูมิจึงปรากฏในตารางที่ 16

ตารางที่ 16 แสดงปริมาณสินค้าทั่วไป สินค้าเบ็ดเตล็ดและหีบห่อ ที่ส่งออกจากมณฑลมหาสารภูมิจึงในช่วงปี พ.ศ. 2459-2477

ปี	สถานี								
	เด่นชัย			ลำปาง			เชียงใหม่		
	สินค้าทั่วไป	สินค้าเบ็ดเตล็ด	หีบห่อ	สินค้าทั่วไป	สินค้าเบ็ดเตล็ด	หีบห่อ	สินค้าทั่วไป	สินค้าเบ็ดเตล็ด	หีบห่อ
2459	88	-	361	76	-	295	-	-	-
2460	45	60	495	138	-	625	-	-	-
2461	5	10	640	10	178	576	-	-	-
2462	10	25	547	714	70	783	-	-	-
2463	5	15	519	212	50	1,075	-	-	-
2464	10	5	385	139	58	1,106	-	-	52
2465	-	15	355	25	37	551	-	-	-
2466 *	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2467	-	10	6,016	-	50	373	5	10	420
2468	-	5	488	10	-	425	21	10	518
2469 *	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2470	5	6	483	-	10	577	10	76	511
2471 *	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2472	-	5	507	-	30	717	-	164	449
2473 *	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2474 *	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2475	-	30	475	-	60	688	-	170	413
2476	-	106	364	-	31	706	-	140	498
2477	-	190	538	-	56	901	-	50	620

* เอกสารถูกเก็บเนื่องจากชำรุด

ที่มา : หจข. นค. 0307.1.381/16. "Report on The Administration of The Royal State Railways" For the years 2459-2477.

จะพบว่า การนำเข้าและส่งออกสินค้าประเภทสินค้าทั่วไป สินค้าเบ็ดเตล็ด และหีบห่อ ซึ่งมีปริมาณการนำเข้าผ่านสถานีลำปางและเด่นชัยจะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นทุกปี ในขณะที่มีปริมาณของสินค้าส่งออกประเภทเดียวกันจากสถานีทั้งสองจำนวนน้อยกว่ามาก ย่อมสะท้อนให้ทราบถึงปริมาณและความต้องการในสินค้าสำเร็จรูปของประชาชนในเขตล้านนา โดยมีสถานีรถไฟเด่นชัยและลำปางเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้า ดังปรากฏในรายงานการสำรวจสภาพทางการเกษตรในปี พ.ศ.2464 บรรดาพ่อค้าวัวต่างจากเชียงใหม่ พะเยา ได้บรรทุกข้าวมาขายกับพ่อค้าในเมืองต่าง ๆ เพื่อที่จะซื้อสินค้าสำเร็จรูปจากกรุงเทพฯ กลับไปขายยังเมืองเชียงใหม่²⁵

สินค้านำเข้าในเขตมณฑลมหาสารภีที่ผ่านสถานีรถไฟเด่นชัยและลำปางอีกประเภท คืออาหาร เช่น เกลือ ข้าว มีการนำเข้าเกลือจากทะเล ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นในการบริโภคมาয়มณฑลมหาสารภี โดยวิธีการขนส่งโดยทางรถไฟ ซึ่งเป็นวิธีที่สะดวกและรวดเร็วกว่าการที่พ่อค้าจะเดินทางบกไปซื้อที่แหล่งเกลือเมืองน่าน เกลือที่นำเข้ามาทางรถไฟถึงสถานีลำปางและสถานีเด่นชัยนี้จะถูกส่งกระจายไปยังเมืองต่างๆ ในเขตล้านนาอีกด้วย ดังจะเห็นได้จากตารางที่ 13 และ 14 ว่ามีปริมาณการนำเข้าเกลือเป็นจำนวนมากทุกปี และเหตุที่มณฑลมหาสารภีมีการนำเข้าข้าว เนื่องจากการผลิตข้าวในมณฑลมหาสารภีไม่เพียงพอต่อการบริโภค ประกอบกับปริมาณข้าวเปลือกถูกส่งออกมาที่กรุงเทพฯ โดยรถไฟเพื่อนำไปขายต่างประเทศต่อไป จนเกิดภาวะขาดแคลนข้าวในมณฑลมหาสารภี⁴⁵ ดังเช่นในปี พ.ศ. 2464 มีรายงานของเกษตรมณฑลมหาสารภีเรื่องภาวะการขาดแคลนข้าวของประชาชนในเมืองลำปาง โดยคิดผลผลิตจากจำนวนเพาะปลูกข้าว 180,223 ไร่ ได้ปริมาณข้าว 78,847 เกวียน เมื่อเทียบกับจำนวนประชากร 275,580 คน คิดเป็นปริมาณบริโภคข้าวทั้งปี 86,121 เกวียน และเก็บไว้ทำพันธุ์ 3,772 เกวียน เมืองลำปางยังคงขาดข้าวถึง 10,846 เกวียนจึงจะเพียงพอต่อการบริโภคและเก็บไว้ทำพันธุ์ ขณะเดียวกันท้องที่ที่ผลิตข้าวเพียงพอต่อการบริโภค เช่น อำเภอดงหลวง ประชาชนส่วนใหญ่ได้ส่งข้าวไปจำหน่ายยังกรุงเทพฯ จนเกษตรมณฑลเกรงว่าจะไม่มีข้าวเพียงพอสำหรับการบริโภคภายในอำเภอเช่นกัน⁴⁶ ทำให้บรรดาพ่อค้าในมณฑลมหาสารภีสั่งข้าวมาจำหน่ายในเมืองดังปรากฏในตารางที่ 17

⁴⁴ หจข. ก.ส.1.2/13. “มณฑลมหาสารภีส่งรายงานการสำรวจการแผนกเกษตร จ.แพร่ และเมืองลงจ.ลำปาง ของหลวงประสิทธิภูมิการ” (25 มีนาคม 2464).

⁴⁵ เรื่องเดียวกัน.

⁴⁶ เรื่องเดียวกัน.

ตารางที่ 17 ตารางเปรียบเทียบการนำเข้าข้าวและส่งออกข้าวเปลือกในมณฑลมหาสารบุรี
ระหว่างปี พ.ศ. 2459-2477

ปี	สถานี			
	ข้าวเปลือก (ส่งออก)		ข้าว (นำเข้า)	
	เด่นชัย	ลำปาง	เด่นชัย	ลำปาง
2459	1,069	-	233	1,299
2460	2,678	-	259	704
2461	4,683	-	141	71
2462	1,269	2,885	222	222
2463	-	425	2,615	2,109
2464	983	211	2,060	2,181
2465	1,766	77	826	2,099
2466 *	-	-	-	-
2467	6,016	2,884	-	288
2468	4,170	4,482	893	475
2469 *	-	-	-	-
2470	10,629	4,801	298	544
2471 *	-	-	-	-
2472	5,650	8,677	553	210
2473 *	-	-	-	-
2474 *	-	-	-	-
2475	1,795	607	880	197
2476	2,929	23	-	10
2477	11,201	20	54	-

* เอกสารถูกเก็บเนื่องจากชำรุด

ที่มา : หจข. นค. 0307.1.381/16. "Report on The Administration of The Royal State Railways" For the years 2459-2477.

จากตารางดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงจำนวนข้าวที่เข้ามาในมณฑลมหาสารบุรี ว่ามีจำนวนการนำเข้าไม่แน่นอน เป็นไปตามความต้องการการบริโภคภายในมณฑล เมื่อเปรียบเทียบปริมาณการส่งออกข้าวเปลือกที่ผ่านสถานีรถไฟเด่นชัยและลำปางในแต่ละปีพบว่าปริมาณการส่งออกเพิ่มขึ้นทุกปี ในขณะที่มณฑลมหาสารบุรีขาดแคลนข้าวในการบริโภคแต่ละวันก็เป็นอย่างยิ่ง

กลางของการค้าข้าว เนื่องจากสภาพทางการค้าของเมืองลำปางที่เป็นศูนย์กลางรวบรวมข้าวเปลือกจากเมืองพะเยา และเชียงราย จึงส่งผลให้มีปริมาณการส่งออกข้าวเปลือกผ่านสถานีรถไฟลำปางมีจำนวนมากและเพิ่มขึ้นทุกปี ขณะที่สถานีรถไฟเด่นชัยเป็นแหล่งรวบรวมข้าวเปลือกจากแพร่และน่านเช่นเดียวกัน⁴⁷ พร้อมทั้งบรรดาชาวนาในมณฑลมหาสารบุรีบางส่วนก็มุ่งหวังผลกำไรจากการขายข้าว เพื่อให้ได้ผลกำไรเป็นเงินตรามาซื้อสินค้าสำเร็จรูปต่างๆ⁴⁸

สำหรับสินค้าประเภทผ้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าจากอังกฤษที่เข้ามาโดยพ่อค้ากองคาราวานในระบบการค้าข้ามพรมแดน และพ่อค้าทางเรือที่รับผ้ามาจากกรุงเทพฯ แต่เมื่อมีการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือเข้ามาในเขตล้านนาทำให้มีการสั่งผ้าฝ้ายของญี่ปุ่นและเยอรมันเข้ามาแข่งขันด้วยผ้าฝ้ายในการซื้อขายมีทั้งผ้ายัดและผ้าสีก็ากี ส่วนผ้าสักหลาดและหมวกสักหลาด พบว่าสินค้าจากอิตาลีได้รับความนิยมมากที่สุด การทำการค้าผ้าในเขตล้านนาถูกครอบครองโดยพ่อค้าอินเดียเกือบทั้งหมด โดยพ่อค้าอินเดียไม่เพียงมีร้านขายผ้าของตนในเมืองเท่านั้น แต่จะส่งพ่อค้าเร่ออกไปเร่ขายตามท้องถื่นชนบทด้วย⁴⁹ ในมณฑลมหาสารบุรีการค้าผ้าก็ตกอยู่ใต้อิทธิพลพ่อค้าอินเดียเช่นกัน ซึ่งแต่เดิมเป็นพ่อค้าในกรุงเทพฯ และขยายกิจการการค้าเข้ามาในมณฑลมหาสารบุรี โดยเฉพาะเมืองลำปางและแพร่มีร้านค้าผ้าของพ่อค้าชาวอินเดียจำนวน 3 ร้าน ใน 4 ร้าน (ดังปรากฏในตารางที่ 18)

ตารางที่ 18 รายชื่อบริษัทที่เปิดสาขาในกิจการค้าผ้าที่มณฑลมหาสารบุรี

ชื่อร้านค้า	วันที่จดทะเบียน	สถานที่ตั้ง	ประเภทสินค้า
เอส. อาร์ ชิงส์	9 มิถุนายน 2465	ประตูไชย อ.เมือง จ.แพร่	จำหน่ายผ้าและผ้าแพร
อุโทแสง	26 กรกฎาคม 2460	ถนนหน้าสถานี อ.เมือง จ.ลำปาง	จำหน่ายสินค้าต่าง ๆ และผ้า
บาเรียนซิง ฮาระวันซิง	17 มีนาคม 2463	ตลาดจีน ริมแม่น้ำวัง จ.ลำปาง	จำหน่ายผ้า
ยากัดซิงค์ดาลีปซิงค์	23 เมษายน 2466	ตลาดถนนพะเนียดช้าง จ.ลำปาง	จำหน่ายผ้า

ที่มา : หจข. รพท. 2/8-9 กลอง 3 เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย, จดหมายเหตุสภาพเผยแพร์พาณิชย์ บัญชี 4 หุ้นส่วนจำกัด จดทะเบียนไว้กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม

⁴⁷ หจข. ร.6 คค. 5.3/8 “เรื่องกรมขุนกำแพงเพชรเสด็จตรวจทางรถไฟสายเหนือ” (13 กรกฎาคม 2461).

⁴⁸ หจข. ก.ส. 1.2/229 “รายงานการเพาะปลูกและการชุดเหมืองของหลวงสวรรคโกสัย”(2468).

⁴⁹ พูนพร พุทธาจักร, “การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจหลังตัดรถไฟสายเหนือ...”, หน้า 95.

สินค้าเข้าอีกประเภทหนึ่งที่มีความนิยมและถูกส่งเข้ามาทางรถไฟเพื่อจำหน่ายในมณฑลมหาสารบุรี คือ รถยนต์ ดังจะเห็นได้ว่าในมณฑลมหาสารบุรีมีการส่งรถยนต์เข้ามาด้วยเช่นกัน ดังปรากฏในตารางที่ 19

ตารางที่ 19 ตารางแสดงรถยนต์ที่มีในมณฑลมหาสารบุรีระหว่างปี พ.ศ. 2459-2463

ปี	จำนวนรถยนต์ (คัน)
2459	22
2460	20
2461	20
2462	26
2463	28

ที่มา : หจข. ร. 6 ม. 24/1 "รายงานสมุหเทศาภิบาลมณฑลมหาสารบุรี" (20 กันยายน 2464)

จากตารางได้แสดงให้เห็นถึงจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้มีการบริโภคน้ำมันเบนซินเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนวัสดุในการซ่อมแซมรถยนต์ เช่น มอเตอร์รถยนต์ อะไหล่ต่าง ๆ ของรถยนต์ก็เพิ่มจำนวนความต้องการมากขึ้นด้วยเช่นกัน ดังปรากฏว่าในปี พ.ศ. 2467 มีการนำเข้าเครื่องจักรอะไหล่รถยนต์ถึง 1,181 คัน จากเดิมในปี พ.ศ. 2464 มีการนำเข้าเพียง 125 คัน (ดูตารางที่ 14) อันแสดงให้เห็นถึงความเจริญทางเทคโนโลยีที่เข้ามาพร้อมรถไฟ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมต่าง ๆ เช่น การขับรถยนต์ การใช้สินค้าอะลูมิเนียมในการรับประทานอาหาร ตลอดจนที่อยู่อาศัยที่ใช้กระเบื้อง และสินค้าจากตะวันตก เช่น สังกะสี

อาจกล่าวได้ว่าสินค้าที่นำเข้ามาจากกรุงเทพฯ และดินแดนอื่น ๆ ทำให้ประชาชนในมณฑลมหาสารบุรีและพายัพสัมผัสกับสินค้าต่าง ๆ ที่มีความหลากหลาย สินค้าบางอย่างไม่เคยมีการนำเข้ามาก่อน เช่น รถยนต์ เครื่องจักร น้ำมันเบนซิน ก็เริ่มมีการนำเข้ามา และสินค้าอุปโภคต่าง ๆ ก็ได้เข้ามาขดเขยสินค้าที่ท้องถิ่นขาด การที่สินค้าได้เพิ่มขึ้นทั้งปริมาณและชนิด ทำให้เกิดการหมุนเวียนของสินค้าและเงินตรา เริ่มจากเมืองที่มีสถานีรถไฟ กระจายสู่เมืองต่างๆ ในลำนานอย่างกว้างขวาง จนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางการผลิต และเกิดการยอมรับเศรษฐกิจระบบเงินตราในรูปแบบเงินบาทมากยิ่งขึ้น ดังจะได้อีกกล่าวต่อไป

3.1.3 ผลกระทบจากการขยายตัวทางการค้าทางรถไฟที่มีต่อการค้าข้ามพรมแดน

ในอดีตการค้าข้ามพรมแดนเป็นระบบการค้าที่มีบทบาทอย่างมากต่อสภาพเศรษฐกิจในล้านนา โดยเฉพาะเมืองท่าเมาะละหม่งในเขตพม่า ซึ่งมีพ่อค้าไทยใหญ่และพ่อค้าพม่าเป็นผู้ดำเนินการค้า พ่อค้าเหล่านี้จะนำเอาสินค้าสำเร็จรูปจากเมืองท่าเมาะละหม่งบรรทุกวัวต่าง เดินทางเป็นขบวนเข้ามาขายสินค้าในเมืองและหมู่บ้านต่าง ๆ ในเขตล้านนา ชากลับก็จะซื้อสินค้าของป่าต่าง ๆ กลับไปขายยังพม่า การค้าข้ามพรมแดนกับพมานี้ไม่มีการเก็บภาษีแต่อย่างใด เพราะรัฐบาลกรุงเทพฯ ทำสัญญาพระราชไมตรีกับอังกฤษตั้งแต่ พ.ศ. 2420 ว่าจะงดเก็บภาษีการค้าทางบกที่ระแหง ซึ่งเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญระหว่างเมืองเมาะละหม่งกับบริเวณเขตล้านนา เพื่อเป็นการบำรุงสินค้า ยกเว้นสินค้าบางชนิด เช่น เกลือและสินค้าอื่น ๆ ที่กำหนดให้เสียภาษีชั้นใน ก็ให้เสียภาษีตามที่กำหนด⁵⁰

แต่เมื่อมีการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือ ได้ก่อให้เกิดผลกระทบอันนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงต่อระบบการค้าข้ามพรมแดนระหว่างเมาะละหม่งและยูนนาน กับอาณาบริเวณต่าง ๆ ในเขตล้านนา โดยเฉพาะเมื่อการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือถึงสถานีปากน้ำโพ ทำให้ปริมาณสินค้าผ่านการค้าข้ามพรมแดนลดน้อยลง ในปี พ.ศ. 2447 มูลค่าการนำสินค้าเข้ามาจากพม่าผ่านเมืองระแหง (ตาก) ลดลงจากเดิม ดังปรากฏในรายงานกงสุลอังกฤษว่า มีปริมาณเพียง 6,098 ปอนด์ เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2446 มีมูลค่าสินค้าเข้าจากพม่าผ่านระแหงถึง 9,437 ปอนด์ พร้อมกันนั้นกงสุลอังกฤษยังได้รายงานถึงภาวะของการลดจำนวนลงของสินค้าจากพม่าว่า ถ้าเส้นทางรถไฟสร้างเสร็จถึงอุตรดิตถ์ ปริมาณการค้าคงจะลดลงต่อไป เพราะพ่อค้าจากเมืองแพร่และเมืองลำปางก็จะสามารถเดินทางไปซื้อสินค้าจากกรุงเทพฯ ได้สะดวกขึ้น⁵¹ ประกอบกับอัตราค่าใช้จ่ายในการคมนาคมทางบกระหว่างเมืองท่าเมาะละหม่งกับอาณาบริเวณเขตล้านนามีอัตราสูงถึง 5 เท่า⁵² เมื่อเทียบกับการคมนาคมทางน้ำระหว่างปากน้ำโพถึงเมืองลำปาง ดังปรากฏในรายงานของสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมขุนกำแพงเพชรฯ ในปี พ.ศ. 2460 ถึงอัตราค่าใช้จ่ายในการบรรทุกสินค้าจากเมืองเมาะละหม่งไปยังดินแดนต่าง ๆ ในเขตล้านนา ดังความว่า

⁵⁰ หจข. ร.6 คค. 5/110 “เรื่องด่านภาษีแม่สอดต่อแดนพม่า”.

⁵¹ BCR., Chiangmai, 1905.

⁵² หจข. ร.6 คค. 5.3/8 “กรมขุนกำแพงเพชรเสด็จตรวจทางรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ” (4 สิงหาคม 2460 – 17 สิงหาคม 2461).

“...แม้ว่าราคาสินค้าจากเมะละแหม่งจะถูกกว่าสินค้าจากกรุงเทพฯ เพราะเป็นของไม่ต้องเสียภาษี... แต่อัตราค่าระวางในการขนส่งค่าเช่าวัวต่างและเรือ มีราคาสูงมาก โดยมีอัตราค่าจ้างวัวต่าง 2 หาบ 14 บาท ค่าจ้างเรือใหญ่หาบละ 10 บาท...”⁵³

นอกจากนั้นสาเหตุที่การค้าข้ามพรมแดนลดน้อยลง น่าจะมาจากการเปลี่ยนเส้นทางการขนส่งไม้สักออกจากเขตล้านนา ที่จากเดิมเคยใช้เส้นทางตามแม่น้ำสาละวินไปสู่เมืองท่าเมะละแหม่ง เปลี่ยนมาเป็นเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยาไปสู่กรุงเทพฯ ทำให้การติดต่อค้าขายกับเขตแดนพม่ามีปริมาณลดน้อยลงด้วย ดังจะเห็นได้จากปริมาณการส่งออกไม้สักออกจากล้านนาไปประทับตราของรัฐบาลกรุงเทพฯ ที่ด่านตรวจเมืองชัยนาท ในปี พ.ศ. 2443 ว่ามีจำนวนเพิ่มสูงมาก โดยมีจำนวนไม้สักไปยังกรุงเทพฯ ถึง 120,000 ท่อน เมื่อเทียบกับที่ส่งไม้สักที่ส่งไปที่เมะละแหม่งเพียง 25,550 ท่อนเท่านั้น⁵⁴

เมื่อรถไฟสายเหนือถึงลำปางในปี พ.ศ. 2459 ได้ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการค้าขายข้ามพรมแดนระหว่างมณฑลมหาสารภูริกับเมะละแหม่ง และยูนนาน มีปริมาณการค้าลดน้อยลงอย่างรวดเร็ว เนื่องจากมีปริมาณการขนส่งและชนิดของสินค้าที่เข้ามาในเขตมณฑลมหาสารภูริน้อยกว่าสินค้าสำเร็จรูปนำเข้าจากกรุงเทพฯ ประกอบกับค่าขนส่งทางบกและทางเรือมีราคาสูง ทำให้สินค้าจากเมะละแหม่งมีราคาสูงกว่าสินค้าที่มาจากกรุงเทพฯ จนในที่สุดไม่สามารถแข่งขันกับสินค้าจากกรุงเทพฯ ได้ จึงทำให้ปริมาณการนำเข้าสินค้าจากเมืองท่าเมะละแหม่งมีจำนวนลดน้อยลง ดังปรากฏในตารางเปรียบเทียบมูลค่าการนำเข้าสินค้าจากพม่าในเขตล้านนาก่อนและหลังการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือ และเปิดเดินรถไฟสายเหนือมายังสถานีลำปางในปี พ.ศ. 2459 ดังปรากฏในตารางที่ 20

⁵³ หจข. ร.6 คค. 5.3/8 “กรมขุนกำแพงเพชรเสด็จตรวจทางรถไฟสายเหนือและสายตะวันตกเฉียงเหนือ” (4 สิงหาคม 2460 – 17 สิงหาคม 2461).

⁵⁴ BCR., Chiangmai, 1900 หน้า 6-7.

ตารางที่ 20 เปรียบเทียบมูลค่าการนำเข้าสินค้าจากพม่าก่อนและหลังตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือถึงลำปาง

ช่วง เวลา	ปี	มูลค่าการนำเข้าสินค้าจากพม่า / ปอนด์						รวม	รวมสินค้า
		เงินรูปี	ผ้าฝ้าย	ผ้าไหม	เสื้อผ้าอาภรณ์	อื่น ๆ			
ก่อน	2455	101,805	50,568	10,443	10,325	38,700	211,844	110,036	
	2456	118,090	48,611	7,458	9,118	27,728	211,005	92,915	
	2457	147,719	48,489	5,984	8,183	26,959	237,334	89,615	
เปิดเส้นทางรถไฟสายเหนือถึงลำปางในปี พ.ศ. 2459									
หลัง	2461	39,682	48,536	4,620	5,509	24,884	123,231	83,549	
	2462	47,682	54,525	6,123	6,726	38,537	153,673	105,991	
	2463	63,343	71,003	4,725	10,221	38,669	187,959	124,616	

ที่มา : Suthy Prasartsert, *A Study of Production and Trade of Thailand* p. 267.

จากความเจริญในการขนส่งและการค้าทางรถไฟ ทำให้พ่อค้าในมณฑลมหาสารภูรินิยมซื้อสินค้าที่มาจากกรุงเทพฯ มากกว่าสินค้าจากพม่า นอกจากนั้นบรรดาพ่อค้าแม่ค้ายังนำสินค้าจากกรุงเทพฯ ไปขายยังเมืองเมาะละหม่งเพิ่มมากขึ้นด้วย เช่น สักมาริน (ชันทสกร) บุหรี่ ยาสูบ ไม้ขีดไฟ เครื่องประดับ เป็นต้น สินค้าดังกล่าวมีปริมาณการส่งออกที่เพิ่มมากขึ้น จนกระทบกระเทือนตัวสินค้าสำเร็จรูปของอังกฤษในดินแดนพม่า ทำให้รัฐบาลอังกฤษออกเลิกสัญญาข้อตกลงไม่เก็บภาษีที่ทำในปี พ.ศ. 2420 โดยอ้างว่า

“...มาบัดนี้ฐานะการคมนาคมและการค้าเปลี่ยนแปลงไปแล้วเป็นอันมาก ในเวลานั้นสินค้าที่นำเข้า ออกระหว่างเมืองพม่าและเมืองระแหง มักจะเป็นสิ่งของในพื้นที่เมืองนั้น ๆ หาใช่สินค้าต่างประเทศ ซึ่งนำผ่านเมืองนั้นเข้าไปอีกเมืองหนึ่งไม่ แต่มาบัดนี้เกิดมีสินค้าต่างประเทศบางอย่างเช่น สักมาริน ไม้ขีดไฟ และยาสูบ เป็นต้น ซึ่งถ้าแม้ว่าจะนำเข้าไปในเมืองพม่าโดยทางอื่น...จะต้องเสียภาษีศุลกากรเข้าตามพิกัดภาษีทั่วไปของรัฐบาลพม่า แต่ด้วยการตกลงเช่นกล่าวแล้วข้างต้นนั้น* ถ้าแม่สินค้านำเข้าทั้ง 3 นั้น ๆ เข้าไปทางเมืองระแหงไร้เป็นอันไม่ต้องเสียภาษีศุลกากรแต่อย่าง

* ข้อตกลง พ.ศ.2420

ใด... ทำให้รายได้ของรัฐบาลพม่าขาดไปปีละหลายรูปี รัฐบาลอินเดียจึงต้องห้ามมิให้
นำบุหรี่ยาเสพติด สัตคารินและไม้ขีดไฟเข้าไปในเมืองพม่าจากสยาม⁵⁵

นอกจากนั้นรัฐบาลอังกฤษยังได้ตั้งด่านเก็บภาษีจากพ่อค้าซึ่งนำสินค้าจากเขตแดนสยาม
เข้าไปจำหน่ายในเขตพม่า ที่บริเวณอำเภอแม่สอด และอำเภออุ้มผางจังหวัดตาก โดยเก็บภาษีการ
ค้าและห้ามนำสินค้าบางชนิดจากเขตแดนสยามเข้าสู่พม่า โดย "...จะต้องเสียภาษีศุลกากรขาเข้า
ตามพิกัดภาษีทั่วไปของรัฐบาลพม่า..."⁵⁶ อันนำมาสู่ผลกระทบในการค้าข้ามพรมแดน เนื่องจาก
บรรดาพ่อค้าเอกชนหลายรายถอนตัวออกจากการค้ากับพม่า เนื่องจากเกรงว่าจะมีการประกาศ
ห้ามเกี่ยวกับการค้าสินค้าชนิดอื่นๆ อีก⁵⁷ จนในที่สุดได้ก่อให้เกิดการล่มสลายของการค้าข้าม
พรมแดนระหว่างมณฑลมหาสารภูฏากับเมืองเมะละแหม่ง

ส่วนการค้าข้ามพรมแดนทางด้านเหนือติดต่อกับรัฐฉานตอนใต้โดยเฉพาะเมืองเชียงตุง
และมณฑลยูนนานนั้น ก็ปรากฏว่าสินค้าอุตสาหกรรมสำเร็จรูปจากกรุงเทพฯ ได้ถูกส่งจากสถานี
ลำปางไปยังเชียงราย โดยใช้ถนนสายลำปางไปถึงเชียงราย เพื่อส่งต่อไปยังเมืองเชียงตุงและ
มณฑลยูนนาน โดยบรรทุกสินค้าจากสถานีลำปางไปจำหน่าย และบรรทุกสินค้าของป่าและข้าว
จากเชียงรายส่งลงมาจำหน่ายในลำปางด้วย โดยสินค้ากรุงเทพฯ นำไปจำหน่ายในบางส่วนของ
จีนด้วยนอกจากรัฐฉานของพม่า⁵⁸ ดังปรากฏถึงปริมาณการนำเข้าน้ำมันก๊าดของสถานีลำปาง
รับน้ำมันจากกรุงเทพฯ ถึง 708 ตันปี คิดเป็นจำนวน 45,000 ปิบ น้ำมันก๊าดนี้ลำปางใช้เพียง ¼
ของปริมาณทั้งหมด นอกนั้นส่งไปยังเชียงใหม่และเชียงราย โดยส่งไปยังเชียงใหม่ ½ ของทั้งหมด
และส่งไปที่เชียงราย ¼ ของทั้งหมด โดยเฉพาะที่เชียงรายนำไปจำหน่ายยังเชียงตุงอีก ½ ของทั้ง
หมดที่ได้รับจากลำปาง⁵⁹ ทางด้านการค้าข้ามพรมแดนด้านนี้จะยิ่งขยายตัวมากขึ้นเมื่อสภาพถนน
ได้รับการปรับปรุงขึ้น ดังปรากฏในปี พ.ศ. 2475 มีรายงานว่าการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกจาก
เชียงรายไปยังเชียงตุงอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งส่งผลให้การส่งออกสินค้าไม้ขีดไฟ น้ำมันก๊าด และสินค้า
ผ้า จากชายแดนสยามเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด⁶⁰

⁵⁵ หจข. ร.6 ค. 5/10 "เรื่องด่านภาษีแม่สอดต่อแดนพม่า"

⁵⁶ เรื่องเดียวกัน.

⁵⁷ BCR., Monthon Maharat, 1923-24 p. 40.

⁵⁸ หจข. ร.6 คค. 5.3/8 "เรื่องกรมขุนกำแพงเพชรเสด็จตรวจทางรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกเฉียง
เหนือ บันทึกข้อความในเรื่องการต่อทางรถไฟจากนครลำปางไปยังนครเชียงใหม่" (6 กรกฎาคม 2461).

⁵⁹ เรื่องเดียวกัน.

⁶⁰ BCR., Chiangmai, 1932 p.33.

สำหรับพ่อค้าไทยใหญ่บางคน และพ่อค้าลาวจากหลวงพระบางก็ได้ซื้อสินค้าสำเร็จรูปต่าง ๆ เช่น เสื้อผ้า เครื่องใช้โลหะ ยาสูบ และน้ำมันก๊าดจากเมืองท่าเชียงแสนและเมืองเชียงรายนำเอาบรรทุกเรือขุดขนาดใหญ่ เดินทางไปค้าขายในเขตลาวของฝรั่งเศส แล้วซื้อสินค้าท้องถิ่น เช่น ของป่า กลับมาขายให้แก่พ่อค้าคนจีนที่เชียงราย ซึ่งรับซื้อแล้วส่งต่อไปขายที่กรุงเทพฯ อีกทีหนึ่ง⁶¹ การค้าข้ามพรมแดนกับลาวอีกเส้นทางหนึ่งได้แก่ เส้นทางทางบกผ่านเมืองน่านเข้าไปในเขตลาวโดยสินค้าจากกรุงเทพฯ จะถูกขนส่งจากสถานีเด่นชัยไปตามถนนสายแพร่-น่าน เพื่อส่งต่อเข้าไปในบริเวณชายแดนหลวงพระบางด้วย⁶²

3. 2 บทบาทของรัฐบาลกลางต่อการส่งเสริมระบบเศรษฐกิจเพื่อส่งออก

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในบริเวณมณฑลมหาสารภี ที่เริ่มเกิดขึ้นภายหลังจากการเปิดเส้นทางรถไฟสายเหนือจากกรุงเทพถึงสถานีลำปางในปี พ.ศ. 2459 อันได้แก่การค้าที่ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วจนนำไปสู่การปรับเปลี่ยนรูปแบบการผลิตและกระบวนการผลิต ซึ่งแต่เดิมเป็นการผลิตเพื่อยังชีพ ไปสู่การผลิตที่มีเป้าหมายเพื่อการขายมากยิ่งขึ้น มีการเร่งขยายพื้นที่การเพาะปลูก และทำการผลิตสินค้าที่เป็นที่ต้องการของตลาดโดยเน้นพืชผลที่ใช้ในการบริโภคทั้งภายในท้องถิ่นและตลาดกรุงเทพฯ เช่น อ้อย ยาสูบ ข้าวเปลือก รวมทั้งมีความพยายามในการแปรรูปผลิตผล เพื่อตอบสนองต่อตลาดทั้งในระดับท้องถิ่นและกรุงเทพฯ อาจกล่าวได้ว่าส่วนหนึ่งเป็นผลเนื่องมาจากการที่รัฐบาลส่วนกลางมีนโยบายในการสนับสนุนส่งเสริมการทำการผลิตเพื่อป้อนตลาดสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นด้วยนั่นเอง

นอกจากการสร้างรัฐสมบูรณาญาสิทธิราชย์ ในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่รวมศูนย์อำนาจมาไว้ที่ส่วนกลางหรือองค์พระมหากษัตริย์ โดยการขยายอำนาจทางการเมืองเข้าไปปกครองดินแดนที่เคยมีอำนาจแต่เพียงในนามให้เข้ามาอยู่ในพระราชอาณาจักรอย่างแท้จริงแล้ว ยังเป็นการสร้างรัฐแบบใหม่ ที่มุ่งเน้นการพัฒนา สร้างความเจริญก้าวหน้าในดินแดนที่อยู่ในขอบเขตพระราชอำนาจของพระมหากษัตริย์แห่งรัฐสมบูรณาญาสิทธิราชย์ โดยมีระบบราชการแบบใหม่เป็นกลไกของรัฐในการบังคับใช้กฎหมาย และจัดการปัญหาต่าง ๆ เช่น การรักษาความสงบภายใน ความมั่นคง

⁶¹ Fo. 371/12535 , "Note on Article IV of the Franco - Siamese Convention 1926 by Mr. Wood General Consular at Chiangmai District " p. 140.

⁶² Fo. 371/20302, "Report on official made by Mr. W.W. Cultas, His Majesty's Consular at Chiangmai to Phre ,Nan, Chiengrai Province," (January and February 1936).

ดูรายละเอียดใน บทที่ 2.4 ปัญหาทางเศรษฐกิจการเมืองและสังคมที่เกิดขึ้นในเมืองลำปางแพร่ น่าน ก่อนปี พ.ศ. 2459

ภายนอก การเก็บภาษีอากร การจัดการศึกษา รวมถึงการจัดการด้านการผลิต การค้า การสาธารณูปโภค เช่น การรถไฟ ถนน คลอง

แนวคิดของรัฐสมบูรณาญาสิทธิราชย์และรัฐแบบใหม่นี้ปรากฏในความเห็นของสมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพ เรื่องการจัดการการปกครองในรูปเทศาภิบาล ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ว่า "...ต้องการเปลี่ยนให้ไพร่เหล่านั้นมีสภาพเป็นราษฎรเสมอกันและอยู่ภายใต้การบริหารของรัฐโดยตรง..."⁶³ นอกจากนี้สมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพยังอธิบายถึงการปกครองภายใต้การบริหารของรัฐแบบใหม่กับการปกครองแบบเดิม มีเป้าหมายที่แตกต่างกันในการดำเนินการดังปรากฏความว่า

"...ความหมายของการปกครองอย่างเก่าและอย่างใหม่ก็อยู่ในบ้านเมืองอยู่เย็นเป็นสุขนั้นผิดกันแต่เข้าใจอธิบายคำอยู่เย็นเป็นสุข นั้นผิดกันอย่างเก่าถือว่า ถ้าบ้านเมืองปราศจากภัยต่าง ๆ เช่น โจรผู้ร้าย เป็นต้น ก็เป็นสุข... ความคิดที่ว่าจะให้บ้านเมืองอยู่เย็นเป็นสุขต้องจัดการทะนุบำรุงในเวลาบ้านเมืองปกติเป็นคติที่เกิดขึ้นใหม่..."⁶⁴

แนวความคิดในเรื่องการปกครองของรัฐสมัยใหม่ โดยมีระบบราชการเป็นเครื่องมือในการจัดการกับปัญหาต่าง ๆ และสร้างความเจริญให้แก่พระราชอาณาจักร ยังคงมีผลต่อเนื่องมายังรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวภายใต้แนวความคิดจะทำนุบำรุงบ้านเมืองให้มีความเจริญก้าวหน้า ดังปรากฏในคำนำการจัดทำหนังสือของสภาเผยแพร่วาณิชยในปี พ.ศ.2464 ว่า

"... ส่วนนัยยะดำเนินกิจการทำนุบำรุงพาณิชย์ของบ้านเมือง ซึ่งรัฐบาล ได้ประกอบมาโดยลำดับ จนได้ทรงพระกรุณาให้ตั้งสภาเผยแพร่วาณิชยขึ้น ในการก่อนรัชกาลพระพุทธเจ้าหลวง ได้ใส่ใจของประชาราษฎร์ ซึ่งนับว่ารัฐบาล ได้ประกอบมานะอันแน่นหนา หากต่อเมืองพาณิชย์การของชาวต่างประเทศ ได้เข้ามาถึงภายในบ้านเมืองเป็นส่วนใหญ่ขึ้นทุกทีแล้วรัฐบาล จึงได้เกื้อหนุน เช่น บังคับเก็บผูกขาดการ

⁶³ สมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพ, เทศาภิบาล (งานพระราชทานเพลิงศพ นางบุญร่วม บุญวัฒน์ พ.ศ. 2534), หน้า 57.

⁶⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 58.

เผยแพร่พาณิชย์ของบ้านเมือง ตัวอย่างแห่งรัฐพาณิชย์เช่นนี้ ได้แก่ การก่อสร้างรถไฟ
หลวงเป็นอาทิ...”⁶⁵

3.2.1 แนวคิดรัฐสมัยใหม่ในเรื่องเศรษฐกิจ

การดำเนินนโยบายภายใต้แนวคิดเรื่องรัฐสมัยใหม่ที่มีระบบราชการเป็นกลไกสำคัญที่รัฐ
ได้สร้างขึ้นมา เพื่อที่จะสร้างความเจริญและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินการจัดการทางด้าน
เศรษฐกิจ การบริการและการผลิต ดังปรากฏในรายงานของแฮร์ ไวเลอร์ เจ้ากรมรถไฟถึงความ
คาดหวังต่อการเปลี่ยนแปลงอาชีพของประชาชนในมณฑลพายัพ เมื่อมีการเปิดเดินรถไฟสายเหนือ
ในปี พ.ศ.2454 ว่า

“... นอกจากนี้ จะเป็นการชักนำให้เกิดสินค้าส่งไปมาค้าขายกันได้ ก็จะมี
สินค้าเกิดขึ้นส่งไปมาค้าขายทางรถไฟ...และยังจะเป็นประโยชน์ที่สำคัญในทางราช
การส่วนการปกครองพระราชอาณาจักนั้นด้วย...”⁶⁶

จากรายงานของแฮร์ ไวเลอร์ข้างต้น ได้สะท้อนให้ทราบถึงแนวคิดในการสร้างเครือข่าย
ของการปกครองและการค้าภายใต้รถไฟ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของรูปแบบรัฐสมัยใหม่ที่จะรวมศูนย์
อำนาจ และรักษาอำนาจภายในพระราชอาณาจักอย่างแท้จริง ทั้งการปกครองและเศรษฐกิจแบบ
ใหม่ภายใต้การดูแลของรัฐ ซึ่งนอกจากการเปิดเดินรถไฟ รัฐสมัยใหม่ยังขยายเครือข่ายของตนผ่าน
เส้นทางคมนาคม ทางบก โดยการตัดถนนจากสถานีรถไฟต่าง ๆ เช่น สถานีเด่นชัย สถานีลำปาง
เข้าไปยังดินแดนภายในต่าง ๆ ที่รถไฟเข้าไปไม่ถึง เพื่อขยายอำนาจทางการเมืองและ เป็นการช่วย
ในการขยายกิจการการค้าไปยังดินแดนต่าง ๆ ในพระราชอาณาจักอย่างทั่วถึง ดังปรากฏ ใน
หนังสือกราบทูลของเจ้าพระยาวงศาอนุประพันธ์ในปี พ.ศ.2458 ถึงการตัดถนน สายลำปาง-
เชียงใหม่ จะเป็นการสร้าง เครือข่ายทางการค้า และการปกครองอันจะก่อให้เกิดผลประโยชน์แก่
ประชาชน ความว่า

⁶⁵ หจข. รฟท2. เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย จดหมายเหตุสภาเผยแพร่พาณิชย์ 24 มิถุนายน
2464 หน้า 2.

⁶⁶ หจข. ร.6 คค. 5.3/2. “รายงานการสำรวจพลเรือนและอาชีพของประชากรมณฑลพายัพ” ของมิส
เตอร์ แฮร์ ไวเลอร์ (2454).

“...เมื่อข้าพระพุทธเจ้าได้ไปเห็นภูมิฐานบ้านเมืองของเมืองเชียงราย, เชียงแสนและ ได้ทราบกิจการของบ้านเมืองในแถบนี้บ้างแล้ว ทำให้ข้าพระพุทธเจ้าบังเกิดความรู้สึก ว่า ถ้าได้จัดการให้มีทางขึ้นในระหว่างเมืองนครลำปางและเมืองเชียงรายให้ล้อยาน เดินสะดวกได้ตลอดปีแล้ว คงจะบังเกิดประโยชน์หลายประการ เช่นในการปกครอง, การค้าขาย, การเพาะปลูก และการเพิ่มพูนผลประโยชน์ให้แก่รถไฟเป็นอาทิ ด้วยทาง สายนี้เมื่อทำให้ล้อยานเดินได้สะดวกแล้ว เกือบจะว่าบุญแก่ประตู่แห่งการค้าขายใน เมืองเชียงตุงของฝ่ายอังกฤษและในภาคใต้แห่งมณฑลยูนนานของประเทศจีนอยู่ใน มือเราก็ว่าได้ และบางทีอาจจะแผ่ไปถึงมณฑลลาวของฝรั่งเศสตามแม่น้ำโขงบาง ตอนก็ได้บ้าง เพราะเมื่อนำสินค้าขึ้นไปยังเมืองเชียงรายได้สะดวกแล้ว ราคาก็คงจะ ย่อมเยาลงกว่าในเวลานี้”⁶⁷

จากหนังสือกราบทูลของเจ้าพระยาวงษาอนุประพันธ์ได้สะท้อนถึงภาระของรัฐสมัยใหม่ใน การสร้างความเจริญให้แก่ราษฎรในยามสงบสุข โดยอาศัยระบบราชการที่จะช่วยในการบริการ สาธารณูปโภค การวางแผนทางการผลิต และการค้า ให้แก่ประชาชน ตลอดจนสร้างความมั่นคง แก่พระราชอาณาจักร รัฐบาลเห็นความสำคัญในการสร้างความเจริญด้านการค้าขายและการทำ มาหากินของประชาชน จะเห็นได้ในรายงานการตรวจราชการของสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมขุน กำแพงเพชรอัครโยธิน ในปี พ.ศ. 2462 ที่กล่าวถึงประโยชน์ของถนนเส้นทางสาย ลำปาง-เชียงราย ว่าก่อให้เกิดความสะดวกในการค้าขายมากขึ้น (ดูภาพประกอบที่ 3.1) โดยลดระยะเวลาในการ เดินทาง และถนนสายนี้ยังช่วยให้บรรทุกสินค้าได้มากขึ้น โดยเสียค่าใช้จ่ายเท่าเดิมคือ จากเดิม ราคาสรรทุกของ 120 กิโลกรัม ราคา 8 บาท ใช้วัวต่าง 8 ตัว เมื่อใช้เกวียนในราคาเท่ากันบรรทุก ของได้ 240-480 กิโลกรัม โดยใช้วัวเพียง 2 ตัวเท่านั้น และถึงแม้ว่าทางสายนี้จะไม่สะดวกสำหรับ รถยนต์ แต่ใช้เกวียนได้ตลอดจนถึงเชียงรายแล้ว ใช้เวลาเกวียน 6 วัน ไม่เหมือนแต่ก่อนที่ต้องใช้ เวลาในการเดินทางถึง 8 วัน และใช้วัวต่างแทบทั้งสิ้น⁶⁸

⁶⁷ หจข. ร.6 ก.1/17 “หนังสือกราบบังคมทูลมหาอำมาตย์เอกเจ้าพระยาวงษาอนุประพันธ์” (18 มกราคม พ.ศ. 2458)

⁶⁸ หจข. ร.6 คค. 5.3/8, “รายงานการตรวจทางหลวงแผ่นดินสายลำปาง - เชียงราย ของกรมขุน กำแพงเพชรอัครโยธิน” (24 พฤศจิกายน 2462).



รูปภาพประกอบที่ 3.1 ภาพการขนส่งสินค้าบนเส้นทางสายลำปาง – เชียงราย
ในปี พ.ศ. 2458

นอกจากถนนสายลำปาง-เชียงใหม่ รัฐบาลยังได้ตัดถนนเพื่อเชื่อมระหว่างทางรถไฟกับเมืองต่าง ๆ ดังปรากฏว่าในปี พ.ศ. 2458 ได้อนุมัติเงินเพื่อใช้ในการโยกหินบนถนนสายลำปาง ไปยังเมืองพะเยา ระยะทางรวมทั้งสิ้น 83 กิโลเมตร⁶⁹ และก่อสร้างถนนสายเด่นชัย-เมืองแพร่ เพื่อให้รถยนต์สามารถแล่นได้ตลอดปี⁷⁰ พร้อมกันนั้นยังได้ปรับปรุงเส้นทางคมนาคมภายในตัวเมืองและระหว่างตัวเมืองกับอำเภอรอบ ๆ อีกด้วย ดังปรากฏว่าในบริเวณเมืองลำปาง แพร่ น่าน มีการปรับปรุงเส้นทางสายต่าง ๆ เช่น ถนนระหว่างตัวเมืองลำปางไปยังอำเภอห้างฉัตร ระยะทาง 22 กิโลเมตร และเส้นทางจากเมืองลำปางไปยังอำเภอแม่เมาะ และจากตัวลำปางไปยังอำเภองาว⁷¹ ส่วนเมืองแพร่ทำการต่อถนนระหว่างเมืองแพร่ไปยังอำเภอร่องขวาง นอกจากนี้ได้ซ่อมแซมสะพานที่ชำรุดเพื่อให้รถยนต์พาหนะข้ามไปมาอย่างสะดวก⁷² พร้อมกันนั้นได้บำรุงเส้นทางในเมืองแพร่ระยะทางยาว 880 เมตร⁷³ ส่วนเมืองน่านทำการปรับปรุงถนนหน้าหอคำไปยังตลาด⁷⁴ และซ่อมแซมสะพานที่ชำรุดให้รถยนต์พาหนะข้ามไปมาอย่างสะดวก เช่นกัน⁷⁵

นอกจากการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการค้า รัฐบาลยังเห็นความสำคัญในการส่งเสริมการผลิตสินค้าทางการเกษตร และงานหัตถกรรมเพื่อการส่งออกขาย ดังจะเห็นได้จากวัตถุประสงค์ในการจัดงาน การแสดงศิลปกรรมที่ เมืองลำปาง มณฑลมหาสารบุรี ในปี พ.ศ. 2459 ความว่า

“...ส่วนพืชผลและสิ่งของเครื่องหัตถกรรมต่าง ๆ ซึ่งราษฎรได้ประกอบการหาเลี้ยงอยู่ในเวลานี้ช้านานแล้ว โดยธรรมดาการที่เคยทำมาอย่างไร ก็ยังทำกันอยู่เป็นประจำหาได้คิดยกย้ายเปลี่ยนแปลง แก้ไขให้ดีและเหมาะสมยิ่งขึ้นตามสมัยที่สมควรไม่ที่เป็นดังนี้ก็โดยราษฎร ไม่รู้สึกถึงผลที่จะเจริญ เพื่อจะแก้ไขการขัดข้องดังกล่าวมาแล้วและเพื่อบำรุงการเพาะปลูกกับการหัตถกรรมต่าง ๆ ให้

⁶⁹ หจช. ร.6 คค. 6.1/19 “สร้างสะพานในมณฑลมหาสารบุรี” (10 มิถุนายน 2462).

⁷⁰ หจช. ร.6 คค. 6.1/16 “ถนนในมณฑลมหาสารบุรี” (25 มิถุนายน 2460).

⁷¹ เรื่องเดียวกัน.

⁷² หจช. ร.6 ค.1/17 “หนังสือกราบบังคมทูลมหาอำมาตย์เอกเจ้าพระยาวงษาอนุประพันธ์” (18 มกราคม 2458).

⁷³ หจช. ร.6 กค. 0301.1.16/6 “รายงานการประชุมคณะกรรมการการทำทางบก” (3 มิถุนายน 2458).

⁷⁴ หจช. ร.6 คค. 6.1/16 “มหาอำมาตย์เอกเจ้าพระยาวงษาอนุประพันธ์ เสนาบดีกระทรวงคมนาคม กราบทูลกรมหลวงประจักษ์กิติบดี ราชเลขานุการ” (29 มิถุนายน 2460).

⁷⁵ หจช. ร.6 คค. 6.1/19 “สร้างสะพานในมณฑลมหาสารบุรี” (10 มิถุนายน 2462).

เจริญขึ้น ถ้าแม้เพียงแต่จะชักชวนหรือใช้คำแนะนำด้วยปากหรือด้วยหนังสืออย่างเดียวแล้ว ก็คงไม่มีผลดีกว่าที่จะเอาสิ่งของและพืชพันธุ์ต่าง ๆ เหล่านั้น ออกตั้งแสดงให้เห็นปรากฏด้วยตา เท่ากับได้เรียนไปทางอ้อมโดยไม่รู้สึก ทั้งอาจจะทราบได้ว่าผลแห่งตนที่ได้กระทำอยู่นั้นดีเลวมีผู้นิยมต้องการอย่างไร...”⁷⁶

ด้วยมีวัตถุประสงค์ดังกล่าวมานี้ คณะผู้จัดจึงหวังว่าการจัดแสดงกิจกรรมจะทำให้ “การหัตถกรรมและพาณิชยกรรมต่าง ๆ ในจังหวัดและมณฑลนี้ (มณฑลมหาสารบุรี-ผู้เขียน) คงจะเจริญขึ้นโดยรวดเร็วเป็นแน่”⁷⁷ สำหรับสินค้าที่นำมาจัดแสดงในครั้งนี้ แบ่งเป็น 3 ประเภท คือ ประเภทที่หนึ่ง สินค้าทางการเกษตร ประเภทที่สอง เป็นแร่ธาตุต่าง ๆ ประเภทที่สามงานหัตถกรรมต่าง ๆ นอกจากนี้ยังมีของป่าและสินค้าจากต่างประเทศที่มาจากกรุงเทพ เช่นสบู่ เครื่องหอม น้ำมัน นอกจากนี้การจัดงานยังมีการสาธิตวิธีการทำอุตสาหกรรมต่าง ๆ เช่น การฟอกหนังสัตว์ การเลี้ยงสัตว์ และงานฝีมือต่าง⁷⁸

อาจกล่าวได้ว่า รัฐสมัยใหม่เห็นความสำคัญที่จะต้องเข้ามามีบทบาท ไม่ว่าจะเป็นการอำนวยความสะดวกต่อการค้า เข้าไปดูแลสาธารณูปโภคอันจะเอื้อต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการให้ความรู้และการศึกษาแก่พลเมืองที่มีบทบาทสำคัญในการผลิตสินค้าต่าง ๆ อันจะนำมาซึ่งรายได้ของรัฐบาลในระยะต่อมา

3.2.2 การดำเนินงานของข้าราชการเพื่อส่งเสริมระบบเศรษฐกิจเพื่อการค้า

จากการที่รัฐสมัยใหม่มีแนวคิดทางเศรษฐกิจดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ทำให้บรรดาข้าราชการที่ถูกส่งมาดำเนินงานในมณฑลมหาสารบุรี เช่นข้าหลวงเทศาภิบาล และข้าราชการต่างๆ จากกรุงเทพฯ พยายามที่จะส่งเสริมและผลักดันให้ประชาชนหันมาผลิตสินค้าที่เป็นที่ต้องการของตลาดกรุงเทพฯ ให้มากขึ้น เช่นในปี พ.ศ. 2459 สมุหเทศาภิบาลมณฑลมหาสารบุรี พยายามส่งเสริมให้ราษฎรปลูกข้าวเจ้า โดยมีหนังสือขอพันธุ์ข้าวเจ้าที่ดีมาแจกจ่ายให้กับประชาชนได้ทดลองปลูก⁷⁹ นอกจากความพยายามของข้าราชการที่จะให้ประชาชนปลูกข้าวเจ้าเพื่อเป็นสินค้าออกของ

⁷⁶ หจข. กส.13/1256 “มณฑลพายัพส่งรายงานของมิสเตอร์ เอฟ ลุปซ่า เรื่องการแสดงกิจกรรมที่ลำปาง” (2459).

⁷⁷ เรื่องเดียวกัน.

⁷⁸ เรื่องเดียวกัน.

⁷⁹ หจข. กส. 13/1303 “มณฑลมหาสารบุรีขอพันธุ์ข้าวเจ้าเพื่อแจกจ่ายแก่ราษฎรทดลองเพาะปลูก” (6 มิถุนายน 2459)

มณฑลแล้ว ยังพยายามหาพันธุ์พืชต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนได้ทดลองปลูกเพิ่มเติมเพื่อเป็นสินค้าดังปรากฏว่า กรมการอำเภอบ้านกลางได้ "...ขอพันธุ์ถั่วเหลืองเพื่อแจกจ่ายแก่ราษฎรเพื่อทดลองเพาะปลูกให้เป็นสินค้าเจริญขึ้น..."⁸⁰ ขณะเดียวกันนั้นบรรดาข้าราชการจากกรุงเทพฯ ยังพยายามให้ข้าราชการในท้องที่ต่าง ๆ หาสินค้าที่ผลิตในท้องที่ มาพัฒนาให้เป็นสินค้าที่สามารถส่งออกขายได้ ดังปรากฏในหนังสือตอบรายงานจากเมืองแพร่ถึงการปลูกส้มและกาแฟของราษฎรบ้านกลางจังหวัดแพร่ต่อหลวงสุวรรณคีโกสัย เกษตรมณฑลมหาษฎร์ เมื่อปี พ.ศ.2468 ว่า

"... หลักของการที่จะคิดบำรุงการเพาะปลูกอย่างไร ในเบื้องต้นควรคิดถึงการเพาะปลูกอย่างไร ๆ ที่ราษฎรได้กระทำเป็นสินค้าพื้นเมืองอยู่แล้ว แต่การที่ราษฎรทำนั้นยังไม่เหมาะแก่วิธีการ เรายแนะนำส่งเสริมราษฎรทำในสิ่งที่ถูกเพื่อให้สิ่งที่เพาะปลูกเหล่านั้นเจริญ จะได้เป็นสินค้าใหญ่โตขึ้นดังนี้ เหมาะสมที่จะคิดจัดการในเรื่องส้มและกาแฟ..."⁸¹

การดำเนินงานทางด้านพัฒนาเกษตรกรรมและหัตถกรรม ของข้าราชการต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจ เพื่อการค้าไม่ได้มีเพียงหาพันธุ์พืชที่ตลาดต้องการแนะนำแก่ประชาชนเท่านั้น ยังได้ทำการตรวจสอบดูแล และพยายามพัฒนารูปแบบการผลิตให้เหมาะสมเพื่อที่จะเห็นสินค้าส่งออก ดังปรากฏในคำกราบทูล พระยามโนปกรณนิติธาดา ปลัดทูลฉลองสมุหเทศาภิบาลมณฑลมหาษฎร์ เมื่อปี พ.ศ. 2459 ความตอนหนึ่งว่า

"...ได้รับพันธุ์เข้าจำวชื่อสายหยุด...เพื่อแจกจ่ายแก่ราษฎรตามจังหวัดต่าง ๆ ในมณฑลมหาษฎร์ทำพันธุ์ เมื่อได้เพาะปลูกแล้วเป็นผลอย่างไรจะได้ส่งตัวอย่าง ที่ได้ทำการเพาะปลูกแล้วรายงานแสดงการเพาะปลูกมาให้ทราบ

บัดนี้ ได้รับตัวอย่างเข้าจำวชื่อสายหยุดและรายงานการแสดงการเพาะปลูกที่จังหวัดต่าง ๆ ได้ แจกจ่ายให้ราษฎรเพาะปลูกใน พ.ศ. 2460 ได้ผลแล้ว ดังตัวอย่าง ข้าว 1 ถุง พร้อมกับบัญชีรายละเอียดแสดงการเพาะปลูก 1 ฉบับ..."⁸²

⁸⁰ หจข. กส. 13/1304 "จังหวัดแพร่ขอถั่วเหลืองเพื่อการเพาะปลูก" (2560).

⁸¹ หจข. กส. 1.2/229 "รายงานการตรวจการเพาะปลูกแลการขุดเหมืองทำฝายของหลวงสุวรรณคีโกสัย" (2468).

⁸² หจข. กส.13/1303 "มณฑลมหาษฎร์ขอพันธุ์ข้าวเพื่อแจกราษฎรทดลองเพาะปลูก" (6 มิถุนายน 2459).

จากข้อความข้างต้นได้สะท้อนความสนใจและเร่งดำเนินการในการแสวงหาและแนะนำให้ราษฎร ปลูกข้าวเจ้าเพื่อเป็นสินค้าออกของข้าราชการมณฑลมหาสารบุรี โดยเฉพาะความพยายามในการเร่งรัดให้ราษฎรหันมาปลูกข้าวเจ้า ดังปรากฏ ในรายงานการตรวจราชการ ในบริเวณมณฑลภาคพายัพของสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมขุนนครราชสีมา เมื่อปี พ.ศ. 2463 ว่า

“...ไถนาในที่ใกล้เมืองนครลำปางนี้ ข้าวงามทั้งสิ้น สำหรับปีนี้ได้ความว่าแต่ก่อนราษฎรก็ปลูกข้าวตามธรรมเนียมพื้นเมือง แต่ในเวลานี้เจ้าผู้ครองจังหวัดกำลังพยายามชักชวนให้ปลูกข้าวเจ้าให้มากขึ้น เพราะขายได้ราคาดีกว่า แต่ไม่ค่อยจะสำเร็จราษฎรเชื่อบ้าง ไม่เชื่อบ้าง ก็มีผู้ปลูกข้าวเจ้ามากขึ้นเหมือนกัน...”⁸³

จากรายงานการตรวจราชการได้สะท้อนภาวะและความพยายามของข้าราชการที่จะผลักดันให้เกิดการผลิตสินค้าที่เป็นที่ต้องการของตลาด เนื่องจากราคาดีกว่า โดยให้มีการขยายการผลิตไปยังท้องที่ต่าง ๆ โดยการทดลองพันธุ์ข้าวที่รัฐบาลแนะนำ มาให้ถึงอำเภอต่าง ๆ ดังปรากฏในตารางที่ 21 ในเขตมณฑลมหาสารบุรีที่ได้รับพันธุ์ข้าวเจ้าชื่อสายหยุด ไปเพาะปลูกและได้รับแสดงผลเปรียบเทียบกับข้าวพันธุ์พื้นเมือง ถึงอัตราความเจริญเติบโตความงอกงาม เพื่อที่จะเร่งให้ประชาชนเพาะปลูกยิ่งขึ้น แต่ผลปรากฏว่าพันธุ์ข้าวสายหยุดมีปริมาณการงอกงามต่ำ ทำให้ไม่เป็นที่นิยมของประชาชนในเขตมณฑลมหาสารบุรี

นอกจากข้าราชการพยายามที่จะพัฒนาพันธุ์ข้าวแล้ว ยังพยายามจะส่งเสริมให้เปลี่ยนชนิดของข้าวจากข้าวเหนียวเป็นข้าวเจ้า เพื่อที่จะเร่งให้เกิดการผลิตข้าวเจ้าเป็นสินค้าส่งออกแก่ประชาชนในเขตมณฑลมหาสารบุรี แต่ประชาชนเขตมณฑลมหาสารบุรีไม่นิยมที่จะเพาะปลูกข้าวเจ้า ส่งผลให้การดำเนินนโยบายของข้าราชการในการพัฒนาการเพาะปลูกข้าวไม่อาจจะ

⁸³ หจข. ร.6 ม. 27/10 “รายงานการเสด็จตรวจราชการมณฑลภาคพายัพ ของสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวงนครราชสีมา” (15 ธันวาคม 2463).

ตารางที่ 21 ตารางเปรียบเทียบผลการเพาะปลูก ชาวเจ้าพันธุ์สายหยุดกับชาวพันธุ์พื้นเมือง ใน
เขตมณฑลมหाराษฎร์ ปี พ.ศ. 2460

ตำบลที่เพาะปลูก		ปลูกเข้าสายหยุด		ที่รายนี้ปลูก เข้าพื้นเมือง เคยได้รับผล	ความงอกงามกับเข้าพื้นเมืองเป็นอย่างไร กัน
อำเภอ	จังหวัด	เนื้อที่	ได้รับ ผล		
เมืองแพร่	แพร่	-	-	-	เป็นบัวยิ่งกว่าเข้าพื้นเมืองไม่มีใครได้ผล
เมืองลำปาง	ลำปาง	1 งาน	3 สัด	5 สัด	ต้นงอกงามกว่าเข้าพื้นเมืองแต่ที่ได้ผลน้อย เพราะที่นาดอน เข้าชนิดนี้ชอบที่ลุ่มมีน้ำ มาก
แจ้ห่ม	ลำปาง	2 งาน	14 สัด	12 สัด	งามดีกว่าเข้าพื้นเมืองแลชอบที่ลุ่ม
สบปราบ	"	2 งาน	10 สัด	10 สัด	ต้นงอกงามดีไม่ล้มเหมือนเข้าพื้นเมือง
เกาะคา	"	-	-	-	จ่ายไปแห่งละเล็กน้อยได้ผลรวมไม่ถึง 10 สัดงอกงามดีกว่าเข้าพื้นเมือง
แม่ทะ	"	-	-	-	ต้นงอกงามดีไม่ล้มเหมือนเข้าพื้นเมือง จ่ายไปแห่งละเล็กน้อยได้ผลรวมไม่ถึง 10 สัดงอกงามดีกว่าเข้าพื้นเมือง
ทางสัดว์	"	1 ไร่	10 สัด	24 สัด	ไม่สู้งามเหมือนเข้าพื้นเมือง
เมืองลอง	"	3 งาน	15 สัด	12 สัด	งามดีกว่าเข้าพื้นเมืองแต่เป็นเข้าหนักเก็บ เกี่ยวล่าช้ากว่าเข้าพื้นเมือง
เมืองเถิน	"	-	-	-	
เมืองงาว	"	1 งาน	10 สัด	10 สัด	จ่ายไปแห่งละเล็กน้อยเพาะปลูกแล้วน้ำ ท่วมเสียหายหมด
เมืองน่าน	น่าน	-	-	-	คล้ายคลึงกันกับเข้าพื้นเมืองพรรณเข้า สาวหยุด 1 สัดเพาะปลูกได้ผลประมาณ 50 สัด และได้แจกจ่ายไปตามอำเภอ ต่างๆ อีก

ที่มา : หจข. กส. 13/1303 "มณฑลมหाराษฎร์ขอพันธุ์ข้าวเพื่อแจกราษฎรทดลองเพาะปลูก," 6 มิถุนายน
2459.

ประสบความสำเร็จ ดังปรากฏ ในรายงานตรวจราชการของสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมขุนกำแพงเพชร ในปี พ.ศ. 2461 ว่า

“...ลำปางเคยเป็นจังหวัดหนึ่งตั้งแต่รถไฟสร้าง คนทำนามากขึ้นและในขณะนี้ถึงส่งเข้าออกขายมาก และราคาก็ไม่ขึ้นมาเลยด้วยเหตุที่เมื่อราคาขึ้นบ้างทางใต้ก็ส่งเข้ามาทุกที่ ไซแต่เท่านั้น เข้าเหนียวก็คงมีเข้าได้ซื้อเพื่อต้มเหล้า ดังเช่นเข้าเหนียวเด่นไชยส่งมาพิษณุโลกเวลานี้ เป็นต้น...”⁸⁴

ถึงแม้ความพยายามของข้าราชการที่จะแนะนำเร่งรัดให้เกิดการผลิตข้าวเจ้าเป็นสินค้าออกไม่สำเร็จ แต่ผลจากการได้กระตุ้นของรัฐบาลในการส่งเสริมการเกษตรและทำเหมืองฝายตลอดจนแสวงหาผลผลิตทางการเกษตรอื่น ๆ เพื่อเป็นสินค้าออกทั้งสินค้าภาคเกษตรกรรม และอุตสาหกรรมแปรรูปได้รับการส่งเสริมพัฒนา และผลักดันเป็นสินค้าออกหลายชนิดดังปรากฏในรายงานการเดินทางของ รองอำมาตย์เอก หลวงประสิทธิ์ภูมิการ ผู้รั้งเกษตรมณฑลมหาสารบุรี ซึ่งได้เดินทางไปตรวจราชการจังหวัดแพร่ และ จังหวัดลำปาง ในปี พ.ศ.2464 แผนกเกษตรตามตำบลท้องที่อำเภอในจังหวัดแพร่ และเมืองลำปางถึงเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่ได้ตรวจและจัดการคือ (1) อากาศและภูมิลำเนาการเพาะปลูก (2) การเลี้ยงและป้องกันโรคสัตว์ (3) การรักษาพันธุ์ปลา (4) การเหมืองฝาย (5) ความเป็นอยู่ของราษฎร และสิ่งที่ควรจัดการบำรุงต่อไป (6) เรื่องไปตรวจอำเภอเมืองลอง⁸⁵

จากรายงานการเดินทางของหลวงประสิทธิ์ภูมิการฉบับดังกล่าว ได้สะท้อนความพยายามและการดำเนินงานของข้าราชการเพื่อการพัฒนากระบวนการผลิตเพื่อขายในมณฑลมหาสารบุรีอย่างมาก ดังปรากฏในความหลาย ๆ ตอน ของรายงานฉบับนี้ เช่น ในการผลิตยาสูบ ว่า

“...สิ่งที่ทำกันพอเป็นสินค้าซื้อขายอยู่บ้างในท้องที่อำเภอต่าง ๆ คือ ในอำเภอบ้านกลางได้ปลูกยาสูบที่มีชื่อว่ายาเมืองลอง เป็นยาที่มีผู้นิยมว่ามีรสชาติดี และมีราคาอยู่นั้นเป็นสินค้าจำหน่ายไปต่างท้องที่และจังหวัดต่างๆ...ข้าพเจ้าได้ทำตัว

⁸⁴ หจข. ร.6 ม. 27/10 “รายงานการเสด็จตรวจราชการมณฑลภาคพายัพ ของสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวงนครราชสีมา” (15 ธันวาคม 2463).

⁸⁵ หจข. กส.12/3 “มณฑลมหาสารบุรีส่งรายงานตรวจราชการ จ. แพร่ และเมืองลอง จ. ลำปางของหลวงประสิทธิ์ภูมิการ” (2464).

อย่างไร้และวิธีการทำและเก็บใบยา ให้มีรสจัดและดีขึ้นสำหรับใช้มวนเป็นบุหรื
อย่างฝรั่ง...จะคิดให้ราคาสูงขึ้น...”⁸⁶

นอกจากความพยายาม ในการพัฒนาการผลิตยาสูบ ยังคิดที่จะพัฒนาการผลิตโดยปลูก
อ้อยทำน้ำตาล แทนการทำนา ดังปรากฏในรายงานหลวงประสิทธิภูมิการฉบับเดียวกัน ในปี
พ.ศ.2465 ถึงแนวทางในการเพิ่มผลิต และการรวบรวมอ้อยจากตำบลและจังหวัดใกล้เคียงเมือง
ลำปางมาเพื่อที่จะให้เพียงพอต่อการตั้งโรงงานหีบอ้อยขึ้นที่เมืองลำปาง ดังความว่า

“...ถ้าได้มาตั้งทำโรงหีบอ้อย ในมณฑลนี้ได้การปลูกอ้อยทำน้ำตาลจะ
เจริญได้มาก...เพราะน้ำตาลเป็นสินค้าที่ต้องซื้อหาเมืองต่างประเทศ ใช้ปีหนึ่งมี
จำนวนเงินมาก ถ้าจะคิดจัดทำขึ้น เครื่องจักรทำน้ำตาลราคาเพียงเครื่องละ 4,000
บาทเท่านั้น...”⁸⁷

นอกจากความพยายามในการเร่งให้ประชาชนหันมาเพาะปลูกพืชเพื่อส่งออก
และผลิตเป็นสินค้าหัตถกรรม อุตสาหกรรม เพื่อสร้างราคาลดลงจนให้เกิดการกระตุ้นให้เกิดการ
ผลิตเพื่อขาย ยังปรากฏความพยายามแสวงหาทรัพยากรธรรมชาติที่จะส่งขายเพื่อสร้างรายได้ให้
แก่ มณฑลและรัฐบาล ดังปรากฏหลักฐานเรื่องนี้ในปี พ.ศ.2461 จากรายงานการเสด็จตรวจทาง
รถไฟของสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมขุนกำแพงเพชร ความว่า

“...ในจังหวัดนครลำปางมีที่ซึ่งมีแร่หลายตำบล มีแร่ซูลเฟรมและแร่ทองแดงเป็นต้น
ตลอดจนถึงแร่เหล็ก และมีผู้ต้องการแร่นี้มากแต่ยังขัดข้องที่กระทรวงมหาดไทยชี้แจง
ว่าเป็นที่หวงห้ามป่าไม้ ห้ามไม่ให้ทำแร่...ท่าทีของข้าพระพุทธเจ้า ในเรื่องนี้มีอยู่เพียง
ว่าจะต้องพยายามไม่ให้เกิดเหตุต้องเดินเปล่าได้เลย... ถ้าแม้มีผู้ทำแร่แล้ว แร่คงไม่
ลดลงจากทางน้ำ คงจะได้มาในสวนรถไฟหลวงทั้งสิ้น...”⁸⁸

⁸⁶ หจข. กส.12/3 “มณฑลมหาสารบุรีส่งรายงานตรวจราชการ จ. แพร่ และเมืองลอง จ. ลำปางของ
หลวงประสิทธิภูมิการ” (2464).

⁸⁷ เรื่องเดียวกัน.

⁸⁸ หจข. ร.6 คค. 5.3/8 “รายงานการเสด็จตรวจทางรถไฟสายเหนือของกรมขุนกำแพงเพชร...”

ขณะเดียวกันข้าราชการในท้องที่มณฑลมหาสารบุรี ก็เสนอทางแก้ปัญหาความยากจนของประชาชนในมณฑล โดยการตั้งบริษัททำการขุดแร่ที่ลำปางให้เป็นพิเศษเฉพาะราษฎรทำเป็นบริษัทในรูปสหกรณ์ ดังปรากฏรายงานตรวจราชการ ของหลวงประสิทธิ์ภูมิการในปี พ.ศ. 2465 ความว่า

“...เพื่อแก้ความอึดอัดขัดสนจนยากของราษฎรให้ได้ประโยชน์ต่อรัฐบาล สำหรับเวลานี้ และในเวลาที่จะเกิดบุตรหลานมากทวีขึ้น ในปีต่อ ๆ ไปได้ทั่วกันทั่วทุกตำบลและจังหวัด ข้าพเจ้าเห็นว่าควรขอให้กระทรวงพาณิชย์ตั้งการสหกรณ์ขึ้นในมณฑลนี้ขอให้ราษฎรที่ตั้งทว่า แหล่ง (ไดบิวซิล) อยู่ในพื้นเมืองเอาไร่นาข้างม้า โค กระบือบ้านเรือนที่มีราคาอยู่เป็นประกันเงินกู้ เอาเงินที่กู้มาตั้งเป็นบริษัททำการขุดแร่ โดยเป็นการทำเหมืองแร่ที่ลำปางให้เป็นพิเศษเฉพาะราษฎรทำเป็นบริษัท แลราษฎรก็จะมั่งงานทางรับจ้างทำการขุดแร่อีกทางหนึ่ง ประโยชน์หรือกำไรที่ทำนั้นก็พอเป็นที่หวังความเจริญ แลสมบูรณขึ้นได้ตลอดไป และเป็นกำลังต่อรัฐบาลที่จะเก็บภาษีอากรต่าง ๆ ให้เจริญขึ้น...”⁸⁹

ความพยายามของข้าราชการกับการพัฒนาระบบเศรษฐกิจเพื่อการค้า มิได้ประสบความสำเร็จทั้งหมด แต่จากบทบาทของข้าราชการในการช่วยเหลือราษฎรในการพัฒนาระบบการเกษตรกรรม ได้ก่อให้เกิดแรงกระตุ้นและปลุกเร้าให้ราษฎรเริ่มหันมาคิดที่จะผลิตเพื่อขายเพิ่มขึ้น และผลักดันให้เกิดการขยายพื้นที่ทางการเกษตร เพื่อการผลิตสินค้าส่งออกให้มีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ประกอบความสะดวกสบายในการบรรทุกในสินค้าจากบริเวณต่าง ๆ โดยการคมนาคมทางบก ซึ่งจะเชื่อมต่อกับทางรถไฟทำให้มีปริมาณสินค้า และชนิดของสินค้าที่เป็นจะมีลักษณะเฉพาะตามความต้องการของตลาดกรุงเทพฯ ส่งออกจากมณฑลมหาสารบุรีมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นทุกปี นำไปสู่ความเจริญในบริเวณสถานีรถไฟ ซึ่งเป็นชุมทางการค้า ดังจะได้กล่าวต่อไป

3.3 การเปลี่ยนแปลงทางการผลิตและกระบวนการผลิตในมณฑลมหาสารบุรี

ภายหลังจากที่เส้นทางรถไฟสายเหนือได้ตัดเข้ามาในเขตล้านนา การส่งสินค้าออกจากมณฑลมหาสารบุรีไปยังกรุงเทพฯ เพิ่มมากขึ้นทั้งปริมาณและชนิดของสินค้า โดยเฉพาะสินค้าที่ไม่เคยส่งออกไปจำหน่ายมาก่อน เช่น สัตว์มีชีวิต ไม้แปรรูป และพืชผลต่าง ๆ ก็สามารถส่งออกไปทาง

⁸⁹ หจข. กส.12/3 “มณฑลมหาสารบุรีส่งรายงานตรวจราชการ จ. แพร่ และเมืองลอง จ. ลำปาง ของหลวงประสิทธิ์ภูมิการ” (2464)

รถไฟได้ นอกจากนั้นการค้าทางรถไฟยังกระตุ้นการผลิตเพื่อการค้าให้มากขึ้นในมณฑลมหาสารบุรี เช่น การเลี้ยงสุกร การผลิตและการส่งออกข้าว ตลอดจนการเพาะปลูกพืชชนิดต่าง ๆ ในขณะเดียวกันก็เกิดการแปรรูปสินค้า จากการนำเข้าอุปกรณ์และสินค้าประเภทเครื่องจักรเข้ามาในเขตมณฑลมหาสารบุรี จนมีการส่งออกไม้แปรรูป การทอผ้าไหม ซึ่งนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทางการผลิตจากการผลิตเพื่อยังชีพ หรือการผลิตเพื่อบริโภคภายในท้องถิ่นไปสู่การผลิตเพื่อขายควบคู่กันไปกับการผลิตเพื่อยังชีพ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงทางการผลิตยังเป็นไปอย่างกว้างขวางและเด่นชัดขึ้นในมณฑลมหาสารบุรี

อาจแยกการเปลี่ยนแปลงทางการผลิตและกระบวนการผลิตสินค้าในมณฑลมหาสารบุรี ออกเป็น 2 ประเภทด้วยกัน ประเภทแรก คือ กลุ่มสินค้าเกษตรกรรม ได้แก่ การผลิตข้าวและการค้าข้าวเปลือก การเลี้ยงสัตว์เพื่อการจำหน่าย เช่น สุกร และผลิตผลทางการเกษตรต่าง ๆ ประเภทที่สอง การผลิตในภาคอุตสาหกรรม ได้แก่ ผลผลิตจาก โรงสี โรงเลื่อย และโรงงานทอผ้า

3.3.1 การเปลี่ยนแปลงการผลิตภาคเกษตรกรรม

การขยายการผลิตในภาคเกษตรกรรม อาจกล่าวได้ว่าอาจแบ่งได้เป็น 2 ระยะ คือ ระยะแรกเป็นการขยายการผลิตข้าวเพื่อเป็นสินค้าส่งออกผ่านทางรถไฟก่อนที่รัฐบาลจะเข้าไปให้การส่งเสริม และในระยะที่ 2 รัฐบาลได้เข้ามามีบทบาทในการส่งเสริมให้เกิดผลิตผลในการส่งออกอย่างอื่นนอกเหนือจากข้าว

ในระยะแรกนั้นจากรายงานการสำรวจสภาพการค้าในการเสด็จตรวจทางรถไฟสายเหนือของกรมขุนกำแพงเพชร ในปี พ.ศ. 2461 ได้แสดงให้เห็นถึงความพยายามในการผลิตข้าวเพื่อเป็นสินค้าออกของราษฎรในเมืองลำปางหลังจากการขยายตัวของทางรถไฟว่า

“...ลำปางเคยเป็นจังหวัดที่อดข้าว ตั้งแต่รถไฟมาถึง คนทำนามากขึ้นแลในขณะนี้ถึงส่งข้าวออกขายมาก แลราคาก็ไม่ดีขึ้นมาเลย ด้วยเหตุที่เมื่อราคาขึ้นบ้าง ทางใต้ก็ส่งข้าวขึ้นมาทุกที ไซ้แต่เท่านั้น ข้าวเหนียวก็คงมีชาวใต้ซื้อเพื่อต้มเหล้า ดังเช่นข้าวเหนียวเด่นไชยส่งมาพิษณุโลกเวลานี้ เป็นต้น...”⁹⁰

จะเห็นได้ว่า เมืองลำปางและแพร่ ได้มีการขยายการเพาะปลูกข้าว(เหนียว) ให้มีปริมาณมากพอที่จะทำการส่งออกขายได้บ้าง หลังจากมีการสร้างทางรถไฟมาถึงเมืองดังกล่าว แต่อย่างไรก็ตามการขยายตัวของราษฎรยังคงไม่ได้ผลกำไรมากเท่าที่ควร เนื่องจากการที่มีข้าวจากภาค

⁹⁰ หจข. ร.6 คค. 5.3/8 “บันทึกการตรวจทางรถไฟสายเหนือของกรมขุนกำแพงเพชร เรื่องปัญหาการต่อเส้นทางรถไฟนครลำปางไปนครเชียงใหม่” (6 กรกฎาคม 2461).

กลางส่งขึ้นมาขายแข่งขันด้วย ทำให้ราคาข้าวถูกลง ข้าวที่ทำการผลิตและส่งขายในระยะแรกนี้ ยังคงเป็นข้าวเหนียว ซึ่งเป็นข้าวที่ปลูกและบริโภคทั่วไปในเขตลำนนา การปลูกข้าวเจ้า เพื่อที่จะส่งไปขายยังกรุงเทพฯ ซึ่งนิยมบริโภคข้าวเจ้ามากกว่าข้าวเหนียวยังไม่เป็นที่รู้จักหรือนิยมกันมากนัก ดังจะเห็นได้จากรายงานการเสด็จตรวจราชการในบริเวณมณฑลพายัพของสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวงนครราชสีมา เมื่อปี พ.ศ. 2463 ได้กล่าวถึงสภาพการเพาะปลูกในเขตเมืองลำปางไว้ว่า

“...ไผ่มาที่ใกล้เมืองนครลำปางนี้ข้าวงามทั้งสิ้น สำหรับปีนี้ได้ความว่าแต่ก่อนราษฎรก็ปลูกข้าวเหนียวตามธรรมเนียมพื้นเมือง แต่ในเวลานี้เจ้าผู้ครองจังหวัดกำลังพยายามชักชวนให้ปลูกข้าวเจ้าให้มากขึ้น เพราะขายได้ราคาดีกว่า แต่ยังไม่ค่อยสำเร็จ ราษฎรเชื่อบ้าง ไม่เชื่อบ้าง ก็มีผู้ปลูกข้าวเจ้ามากขึ้นเหมือนกัน...”⁹¹

จากรายงานการตรวจราชการของทั้ง 2 พระองค์ ได้สะท้อนให้เห็นถึงความพยายามของประชาชนในเขตมณฑลมหาสารราษฎร์ในการขยายโอกาสการค้าข้าวของตนแก่ตลาดภายนอกโดยอาศัยเส้นทางรถไฟ ถึงแม้ว่าสภาพทางภูมิประเทศจะไม่เอื้ออำนวยต่อการผลิตข้าว แต่ชาวนาในเขตมณฑลมหาสารราษฎร์มีความพยายามในการเพิ่มผลผลิตข้าวให้มากขึ้น เพื่อที่จะได้มีส่วนเกินทางการผลิตสำหรับนำไปขาย วิธีการเพิ่มผลผลิตก็คือความพยายามในการขยายพื้นที่เพาะปลูก โดยการปรับพื้นที่ที่รกร้างว่างเปล่าหลายแห่งให้เป็นนาข้าว ดังปรากฏว่าชาวนาในเมืองแพร่และลำปางส่วนหนึ่งได้อพยพออกไปจับจองที่ดินว่างเปล่าในเขตอำเภอเชียงคำเพื่อทำนาข้าว ทั้งนี้เนื่องจากในเมืองลำปางและเมืองแพร่ มีพื้นที่ราบไม่มากนัก พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขา อีกทั้งยังขาดความอุดมสมบูรณ์ ชาวนาจึงพากันอพยพเข้าไปบุกเบิกพื้นที่นาในเขตเมืองเชียงราย⁹²

นอกจากการขยายพื้นที่ทางการเกษตรเพื่อเพาะปลูกข้าวแล้ว ยังได้พยายามนำเทคโนโลยีการชลประทานขนาดย่อมที่เรียกว่า “เหมืองฝาย” มาใช้ในเขตพื้นที่ห่างไกลและขาดแคลนน้ำสำหรับหล่อเลี้ยงต้นข้าว โดยการขุดเหมืองฝายเพื่อช่วยทดน้ำจากแม่น้ำหรือลำห้วยเข้าไปยังพื้นที่นาที่บุกเบิกใหม่ โดยการทดน้ำวิธีนี้ชาวบ้านจะช่วยกันสร้างฝาย หรือทำนบกั้นน้ำในแม่น้ำ เพื่อที่จะให้น้ำมีระดับสูงขึ้นจากเดิม และสามารถไหลเข้า “เหมือง” หรือร่องทางน้ำไหลที่ขุดขึ้นมารับน้ำให้ไหลไปยังพื้นที่นา โดยเฉพาะพื้นที่ในมณฑลมหาสารราษฎร์ “เปนลาดเปนเนิน ลุ่ม ๆ ดอน ๆ ... ไม่เปนพื้นราบลุ่มเหมือนอย่างทางใต้ เมื่อเวลาฝนตกลงมาน้ำไหลทราบซึมลงไปสู่ที่ต่ำได้เร็ว... จึง

⁹¹ หจข. ร.6 ม. 27/10 “รายงานการเสด็จตรวจราชการมณฑลพายัพของสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวงนครราชสีมา” (15 ธันวาคม 2463).

⁹² BCR., Note on Trade in Phre and Nan 1926, p. 51.

ต้องหาวิธีท่อน้ำตามลำธารต่าง ๆ เพื่อให้ได้นำใช้ในการเพาะปลูก”⁹³ ทำให้ในเขตมณฑลมหา
ราชบุรีมีการขุดเหมืองฝายเพื่อใช้ในการทำนาเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในแม่น้ำท่าจีน มีการขุด
เหมืองฝายมาก เนื่องจากเป็นตลิ่งไม่สูงมากนัก ในส่วนบริเวณลุ่มแม่น้ำวังและลุ่มแม่น้ำยมมีการ
ขุดเหมืองฝายน้อยกว่า เพราะแม่น้ำทั้งสองมีตลิ่งสูงทำการท่อน้ำได้ลำบาก⁹⁴

การขุดเหมืองฝายจำเป็นอาศัยแรงงานจำนวนมาก ในอดีตการทำเหมืองฝายเป็นหน้าที่ที่
สำคัญของเจ้านายพื้นเมืองที่จะรับหน้าที่ในการเกณฑ์แรงงานราษฎรให้มาช่วยกันขุดเหมือง ทำ
ฝายท่อน้ำ เมื่อเสร็จแล้วก็แบ่งพื้นที่ป่าข้าง ๆ เหมืองให้แก่ชาวนาผู้ออกแรงช่วยทำมากบ้างน้อย
บ้างตามสมควร⁹⁵ เมื่อภายหลังการเปิดเส้นทางรถไฟสายเหนือส่งผลให้การผลิตข้าวเป็นที่ต้องการ
และเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญในเขตล้านนา ทำให้การขุดเหมืองฝายมีเพิ่มมากขึ้นเพื่อเปิดพื้นที่ใน
การทำนาให้เพิ่มมากขึ้น เป็นผลให้ต้องมีข้าราชการท้องถิ่นที่ออกตรวจดูพื้นที่นาที่จะทำเหมืองฝาย
ก่อน แล้วจึงจะอนุญาตให้จับจองถางป่าทำนาได้ ดังปรากฏในรายงานถึงวิธีการขุดเหมืองฝาย
ดังปรากฏในรายงานตรวจการแผนกเกษตรในจังหวัดแพร่ ในปี พ.ศ. 2461

“ก่อนที่จะจับจองโกนสร้างที่ป่าแห่งหนึ่งแห่งใดลงเป่นนา ก็ต้องมีหัวหน้าเที่ยวตรวจ
ดูที่ ๆ จะขุดเหมืองดีฝายคิดเอาน้ำเข้าไปใช้ให้ได้เสียก่อนจึงจะอนุญาตโกนสร้างที่ป่า
ลงได้ และต้องขุดลำเหมืองรับน้ำมาจากที่ไกล ๆ ด้วยน้ำจึงจะแรง... เพราะฉะนั้นการ
ขุดเหมืองดีฝายก็เป็นการสำคัญสำหรับการทำนาอันหนึ่ง ผู้ที่มีทุนทรัพย์น้อยหรือ
กำลังน้อยก็ทำไม่สำเร็จ”⁹⁶

ต่อมาการขุดเหมืองฝายได้เปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากได้กลายเป็นการลงทุนแบบหนึ่งเพื่อ
สร้างรายได้แก่กลุ่มนายทุนพ่อค้า โดยราษฎรไม่สามารถร่วมกันขุดเหมืองฝายได้อย่างแต่ก่อน เอก
ชนที่มีเครื่องมือ และทุนทรัพย์ เพื่อจ้างราษฎรได้ เช่นพ่อค้าชาวจีนและเจ้านายพื้นเมือง จะเป็นผู้
ลงทุนขุดเหมืองและได้ผลตอบแทนเป็นกรรมสิทธิ์บนที่ดินริมเหมือง ซึ่งจะมีสิทธิในการนำไปแบ่ง

⁹³ หจข. ร.6 ม. 24/1 “รายงานราชการมณฑลมหาราชบุรี” (20 กันยายน 2464)

⁹⁴ หจข. ร.6 ม. 27/10 “รายงานการเสด็จตรวจราชการมณฑลพายัพของสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว
(15 ธันวาคม 2463).

⁹⁵ หจข. กส. 5/266 “มณฑลมหาราชบุรีส่งสำเนารายงานตรวจการเกษตร ซึ่งได้นำกราบสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว
หลวงนครราชสีมา ในระหว่างตรวจราชการมณฑลพายัพ”.

⁹⁶ หจข. กส. 5/105 เล่ม 27 “มณฑลมหาราชบุรีส่งรายงานนายเชื่อม ประสานเกษม ตรวจราชการ
เกษตรในจังหวัดแพร่” (พ.ศ. 2461).

ขายและให้ชาวนาเช่าต่อไป นอกจากนี้ยังมีสิทธิในการเก็บค่าใช้น้ำจากลำเหมือง โดยจะเก็บเป็นผลผลิตข้าวที่แน่นอนเพื่อที่จะนำผลผลิตส่งออกขายตามทางรถไฟต่อไป

การเปิดเส้นทางรถไฟเข้ามายังเมืองต่าง ๆ ในเขตล้านนาได้ส่งผลให้มณฑลมหาสารภีขยายการผลิต โดยเฉพาะการผลิตข้าว ประชาชนในมณฑลมหาสารภีพยายามขยายเนื้อที่การเพาะปลูกโดยการอพยพไปยังพื้นที่ว่างที่เหมาะสมต่อการปลูกข้าว หรือพัฒนาเทคโนโลยีการชลประทาน เช่นการทำเหมืองฝาย อย่างไรก็ตามการเพิ่มผลผลิตในมณฑลมหาสารภีก็เป็นเพียงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับมณฑลพายัพ เนื่องจากในอาณาบริเวณมณฑลมหาสารภี ไม่สามารถผลิตข้าวได้ผลมากนัก เมื่อเปรียบเทียบกับบริเวณอื่น ๆ ในเขตล้านนา เช่น ในเขตที่ราบเมืองเชียงใหม่-ลำพูน เชียงรายและพะเยาจะมีพื้นที่ปลูกข้าวได้ผลดีมากกว่าเมืองในเขตมณฑลมหาสารภี ดังปรากฏให้เห็นถึงพื้นที่ปลูกข้าวของมณฑลมหาสารภี เมื่อเปรียบเทียบกับมณฑลพายัพระหว่างปี พ.ศ. 2460 - 2465 ดังปรากฏในตารางที่ 22

ตารางที่ 22 เปรียบเทียบพื้นที่ปลูกข้าวของมณฑลมหาสารภีกับมณฑลพายัพระหว่างปี พ.ศ. 2460 - 2465

มณฑล	2460	2461	2462	2463	2464	2465	พื้นที่เพาะปลูกข้าวเพิ่มขึ้นร้อยละ
พายัพ	755,600	817,960	832,969	905,791	906,130	965,090	27.7
มหาสารภี	372,400	375,710	338,573	322,349	441,520	391,280	5.0

ที่มา : SYB เล่ม 6 พ.ศ. 2461 หน้า 254-255 เล่ม 8 พ.ศ. 2466 หน้า 266-269.

จากตารางดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าพื้นที่การเพาะปลูกข้าวของเมืองในเขตมณฑลมหาสารภีมีจำนวนน้อย และมีอัตราเพิ่มขึ้นเพียง 5% ในขณะที่มณฑลพายัพมีอัตราการขยายพื้นที่เพื่อเพาะปลูกข้าวมากขึ้นถึง 27%

แต่อย่างไรก็ตามการส่งออกข้าวเปลือกผ่านสถานีรถไฟเด่นชัยและลำปางมีปริมาณการส่งออกที่สม่ำเสมอทุกปี เนื่องจากสถานีรถไฟทั้งสองในเขตมณฑลมหาสารภีเป็นแหล่งรวบรวมสินค้าส่งออกจากเมืองเชียงราย พะเยา แพร่ น่าน จึงส่งผลให้มีปริมาณการส่งออกข้าวเปลือกจากสถานีดังกล่าวโดยตลอด ดังปรากฏในตารางที่ 23

ตารางที่ 23 แสดงจำนวนข้าวเปลือกที่ส่งออกจากสถานีเด่นชัย ลำปาง เชียงใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2459-2477

ปี	สถานี		
	เด่นชัย	ลำปาง	เชียงใหม่
2459	1,069	-	-
2460	2,678	-	-
2461	4,683	-	-
2462	1,269	2,885	-
2463	-	425	-
2464	983	211	694
2465	1,766	77	-
2466 *	-	-	-
2467	6,016	2,884	11,303
2468	4,170	4,482	12,825
2469 *	-	-	-
2470	10,629	4,801	24,563
2471 *	-	-	-
2472	5,650	8,677	11,789
2473 *	-	-	-
2474 *	-	-	-
2475	1,795	607	19,623
2476	2,929	23	9,825
2477	11,201	20	9,825

* เอกสารถูกเก็บเนื่องจากชำรุด

ที่มา : หจช. กค. 0307.1.38/16. "Report on The Administration of The Royal State Railways" For the years 2459-2477.

จากตารางดังกล่าวปริมาณการส่งออกข้าวเปลือกจากสถานีรถไฟเด่นชัยและลำปางในระยะแรกก่อนเส้นทางรถไฟถึงเชียงใหม่ คงเป็นศูนย์กลางของการส่งผ่านการส่งออกข้าวเปลือกจากดินแดนต่างๆในล้านนา ในระยะต่อมาเมื่อทางรถไฟถึงสถานีเชียงใหม่ในปี พ.ศ. 2464 สถานีเชียงใหม่ได้กลายเป็นแหล่งผลิตและส่งออกข้าวเปลือกที่สำคัญของล้านนา ในขณะที่สถานีเด่นชัย

และลำปางยังคงเป็นเพียงจุดผ่านการส่งออกข้าวเปลือกจากดินแดนต่างๆ โดยมีปริมาณการส่งออกข้าวเปลือกสม่ำเสมอทุกปี

มณฑลมหาสารบุรีไม่สามารถที่จะผลิตข้าวได้เพียงพอต่อการจำหน่าย ประกอบกับมีความขาดแคลนข้าวในหลายจังหวัดและหลายอำเภอ การปลูกข้าวไม่ค่อยได้ผล เพราะฝนแล้งเสมอ⁹⁷ แต่ภายหลังจากที่มีการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือถึงลำปางในปี พ.ศ. 2459 ได้ทำให้เกิดการขยายการผลิตข้าวขึ้นในมณฑลมหาสารบุรี แม้ว่าจะได้ผลผลิตที่ไม่สูงนัก พร้อมกันนั้นการเปิดเส้นทางรถไฟสายเหนือ ทำให้ข้าหลวงเกษตรมณฑลมหาสารบุรีออกให้การแนะนำ ตลอดจนแสวงหาสินค้าเกษตรต่าง ๆ นำมาเพาะปลูกแทนข้าว เพื่อเป็นสินค้าออกทางรถไฟออกไปจำหน่ายยังกรุงเทพฯ จนปรากฏในรายงานราชการว่า สินค้าที่ออกจำหน่ายจากท้องที่มณฑลมหาสารบุรีเป็นพวก ถั่ว พริกแห้ง หอม กระเทียม ฝ้าย น้ำอ้อย ยาสูบ⁹⁸ และภายหลังเกิดสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลก ระหว่างปี พ.ศ. 2472-2477 ราคาข้าวได้ตกต่ำลง ทำให้ชาวนาในเขตล้านนาจำนวนมากหันมาปลูกพืชอื่น ๆ แทนข้าว ดังปรากฏว่าชาวนาในเขตรอบ ๆ เมืองเชียงใหม่ได้เปลี่ยนพื้นที่เพาะปลูกประมาณ ร้อยละ 30 ของพื้นที่นา มาเป็นพื้นที่ปลูกพืชชนิดอื่น ๆ ได้แก่ กระเทียม หัวหอม ถั่วเหลือง และผักต่าง ๆ ในขณะที่มณฑลมหาสารบุรีได้เริ่มสนับสนุนการผลิตพืชผลสินค้าเกษตรกรรมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2459 และพัฒนาเป็นสินค้าหลักของมณฑลในการส่งออกจำหน่ายทางรถไฟ ตลอดจนแปรรูปเป็นอุตสาหกรรมขนาดย่อม เช่น กิจการยาสูบ กิจการน้ำตาลทราย และการเลี้ยงสุกร

อ้อย การปลูกอ้อยของราชการในบริเวณมณฑลมหาสารบุรีมีมานานแล้ว และหลังจากเส้นทางรถไฟถึงลำปางในปี พ.ศ. 2459 ก็ได้เพิ่มปริมาณการปลูกมากขึ้นทุกปี ดังปรากฏในรายงานของพนักงานเกษตรมณฑลมหาสารบุรีในปี พ.ศ. 2464 ความว่า

“ในอำเภอร่องวางได้ปลูกอ้อยทำน้ำตาลโดยหีบด้วยแรงกระบือที่ตำบลแม่คำมี ปีนี้ได้ปลูกกันเกือบทุกหมู่บ้านเพราะการทำนาไม่ได้ผล ได้อาไศรยการปลูกอ้อยซื้อขายพอได้เงินซื้อเข้าไปลารับประทานและใช้จ่าย กำนันเจ้าตำบลชี้แจงว่าการปลูกอ้อยทำน้ำตาลในตำบลนี้ได้ขายส่งโรงต้มกลั่นสุราแลในที่ต่าง ๆ น้ำตาลที่ทำสีแดงดีกว่าในท้องที่อื่น”⁹⁹

⁹⁷ หจข. ร.6 ม. 24/1 “รายงานราชการมณฑลมหาสารบุรี” (20 กันยายน 2464) หน้า 18.

⁹⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 29.

⁹⁹ หจข. กส.1.2/13 “รายงานตรวจราชการแผนกเกษตรมณฑลมหาสารบุรี”(2464).

การปลูกอ้อยเพื่อทำน้ำตาลน่าจะมียุ่ทั่วไปในมณฑลมหาษฏร์ ดังปรากฏว่า มีพื้นที่ปลูกอ้อยในปี พ.ศ. 2464 ถึง 6,576 ไร่ มีจำนวนอ้อย 986,400 หาบ คิดเป็นไร่ละ 150 หาบ ดังปรากฏในตารางที่ 24

ตารางที่ 24 ตารางแสดงจำนวนไร่อ้อยที่เพาะปลูกในจังหวัดแพร่ ลำปาง ในปี พ.ศ. 2464

จังหวัดที่เพาะปลูก	จำนวนที่ได้เพาะปลูก			ที่ดินที่คาดว่าจะปลูกได้อีก
	ไร่	หาบ	อ้อยต่อไร่	
จังหวัดแพร่				
อำเภอเมืองแพร่	4,700	700,500	150	5,000 ไร่
อำเภอสูงเม่น	1,144	171,750	150	
อำเภอร้องกวาง	52	7,800	150	
อำเภอบ้านกลาง	199	29,850	150	
จังหวัดลำปาง				
อำเภอเกาะคา	480	72,000	150	2,000 ไร่
รวม	6,576	986,400	150	7,000 ไร่

ที่มา : หจข. กส. 1.2/13 "รายงานตรวจการแผนกเกษตรมณฑลมหาษฏร์" (2464).

จำนวนพื้นที่ปลูกอ้อยที่มากและปริมาณผลผลิตอ้อยที่สูงถึง 150 ไร่ต่อหาบ ทำให้ข้าหลวงมณฑลมหาษฏร์ ได้ขอซื้อเครื่องจักรเพื่อตั้งโรงงานหีบอ้อย เพื่อจะได้ปริมาณน้ำอ้อยที่มากและน้ำตาลที่ได้จะขาวสะอาดกว่าเดิม โดยเสนอตั้งโรงหีบอ้อยด้วยเครื่องจักรขึ้นที่เด่นชัย ซึ่งเป็นบริเวณตรงกลาง รับอ้อยจากจังหวัดต่าง ๆ ที่อยู่ริมทางรถไฟบรรทุกรถไฟตั้งทำที่เด่นชัยก็ได้ แต่ได้รับการคัดค้านจาก เจ้าพระยาพลเทพ เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการว่า "ในมณฑลมหาษฏร์อาจจะไม่มีอ้อยเพียงพอต่อการผลิตได้ แต่ก็ยินดีให้ติดตั้งเครื่องหีบขนาดเล็ก ๆ ได้"¹⁰⁰

ภายหลังจากการติดตั้งเครื่องหีบอ้อยขนาดเล็กในมณฑลมหาษฏร์ ทำให้มีปริมาณการส่งออกน้ำอ้อยและน้ำตาลในเมืองลำปางมากขึ้นกว่าแต่เดิม จากเดิมปี พ.ศ. 2459 ส่งน้ำตาลได้เพียง 30 ตัน เพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2465 ถึง 423 ตัน ดังปรากฏในตารางที่ 25

¹⁰⁰ หจข. กส.1.2/13 "รายงานตรวจราชการแผนกเกษตรมณฑลมหาษฏร์"(2464).

ตารางที่ 25 ตารางปริมาณน้ำอ้อยและน้ำตาลที่ส่งจากสถานีลำปางระหว่างปี พ.ศ. 2459-2477 (หน่วยเป็นตัน)

ปี	2459	2460	2461	2462	2463	2464		
ปริมาณการส่งออกก่อนมีเครื่องหีบอ้อย	30	-	70	299	56	5		
ปี	2465	2467	2468	2470	2472	2475	2476	2477
ปริมาณการส่งออกหลังมีเครื่องหีบอ้อย	423	684	703	117	445	581	906	1,439

ที่มา : หจข. กค. 0307.1.381/16. "Report on The Administration of The Royal State Railways" For the years 2459-2477.

จากปริมาณการส่งออกที่เพิ่มมากขึ้นจากตารางดังกล่าวได้แสดงให้เห็นถึงปริมาณการผลิตที่เพิ่มมากขึ้นในการปลูกอ้อย ตลอดจนการส่งเสริมของราชการในการผลิตอ้อยและน้ำตาล ทำให้ปริมาณการผลิตน้ำตาลมีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นจากเดิม กลายเป็นสินค้าออกที่สำคัญของเมืองลำปาง รัฐบาลสยามได้จัดตั้งโรงงานน้ำตาลขึ้นที่อำเภอเกาะคา จังหวัดลำปาง ในปี พ.ศ. 2480 โดยรัฐบาลซื้อโรงงานน้ำตาลทรายขาวจากประเทศเชคโกสโลวาเกีย เพื่อสนองต่อความต้องการในการอุปโภคภายในประเทศ¹⁰¹ พร้อมกันนั้นรัฐบาลยังชักชวนให้ราษฎรในบริเวณรอบ ๆ โรงงานปลูกอ้อยให้มากขึ้น เพื่อที่จะมาขายให้โรงงานน้ำตาล รัฐบาลออกทุนในการปลูกไร่ละ 16 บาท โดยไม่คิดดอกเบี้ย และจัดรถไปรับขนส่งอ้อยจากไร่อ้อยในรัศมี 20 กิโลเมตร มายังโรงงานด้วย¹⁰² ทำให้โรงงานน้ำตาลที่เกาะคามีกำลังการผลิตได้วันละ 50 ตัน¹⁰³

ยาสูบ ยาสูบเป็นสินค้าอีกชนิดหนึ่งที่ปลูกมานานแล้วในจังหวัดแพร่ โดยเฉพาะในอำเภอบ้านกลาง จังหวัดแพร่ ได้ปลูกยาสูบที่มีชื่อว่า "ยาเมือง" เป็นยาสูบที่มีรสดีมีผู้นิยมสูบกันมากเป็นสินค้าที่มีจำหน่ายไปต่างท้องที่และจังหวัดต่าง ๆ¹⁰⁴ แต่เนื่องจากมีพื้นที่ทำการเพาะปลูกน้อย ปลูก

¹⁰¹ สำนักงานอ้อยและน้ำตาล, อุตสาหกรรมน้ำตาลในประเทศไทย (อัครสำเนา), หน้า 28.

¹⁰² หจข. สร. 0201.40/1381 "จดหมายของนายแสง เอกรัตน์ ถึงคณะราษฎร" (24 มกราคม 2481).

¹⁰³ สำนักงานอ้อยและน้ำตาล, อุตสาหกรรมน้ำตาลในประเทศไทย, หน้า 27.

¹⁰⁴ หจข. กส.1.2/13 "รายงานตรวจการแผนกเกษตรกรรมทลมหาษฎร์" (2464)

ได้เฉพาะตลิ่งริมแม่น้ำ หรือบริเวณน้ำท่วมถึง และพื้นที่โคลนตมแม่น้ำ¹⁰⁵ ทำให้มีพื้นที่ปลูกยาสูบในอำเภอบ้านกลางมีเพียง 300 กว่าไร่ แต่จากความขาดแคลนรายได้ของประชาชนในมณฑลมหาสารากร¹⁰⁶ ข้าหลวงเกษตรมณฑลมหาสารากรได้เข้าช่วยเหลือประชาชน โดยให้ประชาชนหัดมวนบุหรี่แบบฝรั่ง หรือนำใบยาสูบส่งห้างซีปายาม้วนเป็นบุหรี่ฝรั่งเพื่อเพิ่มราคาของยาสูบให้สูงขึ้น ดังปรากฏในรายงานแผนกเกษตรของมณฑลมหาสารากร ในปี พ.ศ. 2464 ความว่า

“ข้าพเจ้า (อำมาตย์เอก หลวงประสิทธิภูมิการ ผู้รั้งเกษตรมณฑลมหาสารากร-ผู้เขียน) ได้นำตัวอย่างใบยา แลวิธีการทำ แลการเก็บใบยาให้มีรสจัด แลดีขึ้นสำหรับใช้มวนบุหรี่ฝรั่งได้ตามตัวอย่าง แลคำแนะนำของห้างซีปายาซีแจงให้ราษฎรทำแลทดลองดู ราษฎรรับจะทำแลส่งใบยาที่อำเภอสำหรับให้ห้างซีปายาม้วนเป็นบุหรี่ฝรั่งทดลองเพื่อห้างจะคิดให้ราคาสูงขึ้น หรือจัดหาคนให้มาทำการฝึกหัดชาวเมืองนี้ให้มวนบุหรี่ฝรั่งต่อไป เพราะเป็นของง่ายต่อการจะทำ ไม่ต้องใช้เครื่องมือแลกระดาษ สำหรับมวนอย่างใดนั้น ตามคำสั่งของพระเดชพระคุณเจ้า”¹⁰⁷

และยังสามารถเพิ่มผลผลิตต่อไร่มากขึ้น รวมประมาณได้ 92 ชั่งต่อไร่ มีรายได้ประมาณ 2,910.75 บาท¹⁰⁸ จากการเพิ่มพื้นที่ และเพิ่มผลผลิตเป็นจำนวน 2 เท่า จากผลผลิตในอำเภอบ้านกลาง จังหวัดแพร่ คาดว่าผลผลิตในมณฑลมหาสารากรน่าจะเพิ่มมากขึ้นด้วยเช่นกัน ดังปรากฏในรายได้ของมณฑลมหาสารากร จากการเก็บค่าภาษีสัมภักษร ซึ่งเก็บจากยาสูบได้เพิ่มขึ้น เช่นในปี พ.ศ.2459 เก็บได้ 29,981 บาท ปี พ.ศ.2463 เก็บได้ 37,200 บาท¹⁰⁹

¹⁰⁵ คาร์ล, ซี ชิมเมอร์แมน, การสำรวจเศรษฐกิจในชนบทแห่งสยาม แปลโดย ชิม วีระไวทยะ (กรุงเทพฯ : มูลนิธิโครงการตำราฯ), หน้า 95.

¹⁰⁶ หจข. กส. 1.2/229 "รายงานการเพาะปลูกและชุดเหมืองของหลวงสวรรคโลกสัย"(2468)

¹⁰⁷ หจข. กส. 1.2/113 "มณฑลมหาสารากรส่งรายงานตรวจการแผนกเกษตร จ. แพร่ และที่เมืองลอง จ. ลำปางของหลวงประสิทธิภูมิการ".(2464)

¹⁰⁸ เรื่องเดียวกัน.

¹⁰⁹ หจข. ร.6 ม. 24/1 "รายงานราชการมณฑลมหาสารากร" (24 กันยายน 2464).

ตารางที่ 26 ตารางแสดงพื้นที่ปลูกยาสูบในอำเภอบ้านกลางในปี พ.ศ. 2466

ตำบล	เนื้อที่ปลูก			รายได้	
	ไร่	งาน	วา	บาท	สตางค์
เตาปูน	40	2	79	180	50
บ้านกลาง	179	1	65	734	25
บ้านหนอง	321	3	25	1,353	-
ห้วยหม้าย	91	-	43	398	25
ต้นหนอง	22	1	15	97	50
วังหลวง	28	-	33	123	50
น้ำวัด	5	-	98	23	25
รวม	686	2	58	2,910	75

ที่มา : หจข. กส. 1.2/229 "รายงานการเพาะปลูกและชุดเหมืองของหลวงสวรรค์โกสัย" (2468)

การเปลี่ยนแปลงทางการผลิตยาสูบในมณฑลมหาสารบุรี เกิดจากความสนับสนุนของ รongมหาอำมาตย์เอก หลวงประสิทธิ์ภูมิการ ผู้ซึ่งเป็นเกษตรมณฑลมหาสารบุรี ที่ได้พยายามผลักดันพันธุ์ยาสูบพื้นเมืองให้นำมาขายยังกรุงเทพฯ ในขณะที่ประชาชนในประเทศต่างนิยมซื้อบุหรี่จากต่างประเทศ แต่เมืองแพร่สามารถผลิตยาสูบออกมาจำหน่ายเป็นรายได้แก่ประชาชนแทนข้าว ดังปรากฏในตารางการส่งออกสินค้าในสถานีเด่นชัย (ดูเพิ่มเติมตารางที่ 13) ว่ามีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี และเป็นรายได้ที่สำคัญของราษฎรในเขตมณฑลมหาสารบุรีทดแทนการส่งออกข้าว

การเลี้ยงและการค้าสุกร สุกรกลายเป็นสินค้าส่งออกไปยังกรุงเทพฯ เป็นจำนวนมากและสม่ำเสมอจากมณฑลมหาสารบุรีโดยทางรถไฟ นับตั้งแต่รถไฟเปิดเดินรถถึงสถานีลำปางในปี พ.ศ. 2459 เช่นเดียวกับไม้แปรรูปและน้ำตาล ซึ่งก่อนหน้านี้สุกรมิใช่สินค้าที่มีการจำหน่ายและส่งออกจากเมืองต่าง ๆ ในมณฑลมหาสารบุรี เนื่องจากเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักมาก ไม่สามารถบรรทุกทางเรือได้ และไม่สามารถดัดอนให้เดินไปเองได้เหมือนกับโคและกระบือ จึงไม่ปรากฏว่ามีจำหน่ายในกรุงเทพฯ และพม่า แต่มีเพียงการค้าเล็ก ๆ น้อย ๆ ในเมืองต่าง ๆ รอบ ๆ มณฑลมหาสารบุรี ดังปรากฏในตารางที่ 27

ตารางที่ 27 แสดงจำนวนสุกรที่ส่งออกจากเมืองแพร่และเมืองน่านไปขายยังเมืองต่าง ๆ ในปี พ.ศ. 2454

สุกรจากเมือง	ส่งไปขายที่	จำนวน
ลำปาง	สวรรคโลก	40 ตัว
ลำปาง	นครสวรรค์	278 ตัว
เมืองแพร่	มณฑลพิษณุโลก	655 ตัว
เมืองแพร่	อุตรดิตถ์	70 ตัว
รวม		1,043 ตัว

ที่มา : หจข. กส. 13/837, 13/838 “รายงานสัตว์ประจำเดือนของเมืองลำปางและแพร่,” (พ.ศ. 2454)

เพราะแต่เดิมการเลี้ยงสุกรมีจำนวนน้อย เนื่องจากเป็นสัตว์ที่ใช้แรงงานไม่ได้ และมีขนาดใหญ่เกินกว่าจะส่งเลี้ยงเอาไว้เป็นอาหารของครอบครัวอย่างเปิดและไก่ คงมีแต่ที่เลี้ยงไว้เพื่อขายแก่พ่อค้าในเมืองนำไปฆ่าแหละขาย ดังปรากฏว่าการเก็บอาชญาบัตรก่อนปี พ.ศ. 2464 ฆ่าสุกรเพียงตัวละ 1 บาท เนื่องจากเป็นการผลิตเพื่อใช้บริโภคในชุมชนเท่านั้น¹¹⁰

ภายหลังที่มีเส้นทางรถไฟเป็นเส้นทางคมนาคม จึงมีการส่งสุกรเป็นสินค้าออกจากมณฑลมหาสารบุรีไปกรุงเทพฯ เป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นไปตามความคาดหมายของแฮร์ ไวลเลอร์ เจ้ากรมรถไฟ ซึ่งได้รายงานไว้ในปี พ.ศ. 2454 ว่า สุกรเป็นสินค้าที่จะถูกขนส่งทางรถไฟไปกรุงเทพฯ โดยเฉพาะดังปรากฏในรายงานว่า

“...การเปิดเส้นทางรถไฟสายเหนือจะทำให้เกิดการค้าขายสินค้าบางชนิดที่ยังไม่เคยมีมาก่อน อันเนื่องจากการขาดเส้นทางคมนาคมที่สะดวกรวดเร็ว สินค้าดังกล่าว ได้แก่ สัตว์มีชีวิตต่าง ๆ ทั้งสัตว์พาหนะและสุกร...”¹¹¹

การค้าสุกรเริ่มเจริญขึ้นภายหลังจากที่เปิดเดินรถไฟถึงสถานีลำปาง ดังปรากฏถึงปริมาณการส่งออกสุกรเป็นสินค้าออกจำนวนมากออกจากสถานีต่าง ๆ ในมณฑลมหาสารบุรีไปยังกรุงเทพฯ ดังปรากฏในตารางที่ 28

¹¹⁰ หจข. ร.6 ม.24/1 “รายงานราชการมณฑลมหาสารบุรี” (24 กันยายน 2464).

¹¹¹ หจข. ร.6 คค. 5.3/2 “รายงานการสำรวจจำนวนพลเมืองและสินค้าในมณฑลพายัพ โดยมีสเตอร์ แฮร์ ไวลเลอร์”.

ตารางที่ 28 แสดงปริมาณสุกรที่ส่งออกในช่วงปี พ.ศ. 2459-2473

ปี	สถานี		
	เด่นชัย	ลำปาง	เชียงใหม่
2459	1,040	848	-
2460	1,192	4,203	-
2461	2,018	10,178	-
2462	1,968	11,377	-
2463	1,056	12,130	-
2464	1,875	22,965	1,854
2465	3,350	11,960	10,598
2466 *	-	-	-
2467	2,698	4,184	6,051
2468	5,817	9,534	9,630
2469 *	-	-	-
2470	5,134	27,829	15,740
2471 *	-	-	-
2472	6,067	31,843	27,077

* เอกสารถูกเก็บเนื่องจากชำรุด

ที่มา : หจข. กค 0307.1.381/16. "Report on The Administration of The Royal State Railways" For the years 2459-2473.

จากตารางทำให้ทราบได้มีปริมาณการส่งออกสุกรผ่านสถานีรถไฟเด่นชัยและลำปางเพิ่มมากขึ้นทุกปี จนข้าหลวงมณฑลมหาสารบุรี เสนอที่จะเพิ่มค่าอาชญาบัตรฆ่าสุกรเป็น 2 บาท ดังปรากฏในรายงานของสมุหเทศาภิบาลมณฑลมหาสารบุรีในปี พ.ศ.2464 ความว่า

"...จังหวัดแพร่และจังหวัดลำปางตั้งแต่รถไฟไปถึงราคาอาหารการบริโภคก็สมบูรณ์ดี ควรเก็บอาชญาบัตรฆ่าสุกรเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งบาท...จะไม่เป็นการเดือดร้อนแก่ผู้ที่บริโภค...เรื่องสุกรเป็นเรื่องใหญ่...อีกประการหนึ่งได้มีบรรดาพ่อค้าเที่ยวกว้านซื้อสุกรบรรทุกรถไฟไปขายกรุงเทพฯ มาก โดยราคาทางกรุงเทพฯ แพงกว่าราคาซื้อขายกันในพื้นเมือง การเก็บเงินค่าอาชญาบัตรจึงต่ำไป..."¹¹²

¹¹² หจข. ร.6 ม.24/1 "รายงานราชการมณฑลมหาสารบุรี" (20 กันยายน 2464)

จากความสะดวกในการคมนาคมขนส่งทางรถไฟช่วยให้พ่อค้าที่รับซื้อสุกรจากราษฎรสามารถนำสุกรบรรทุกรถไฟไปจำหน่ายที่กรุงเทพฯ ได้ เมื่อสุกรกลายเป็นสินค้าออกที่สำคัญในมณฑลมหาสารบุรี ทำให้บรรดาประชาชนในมณฑลมหาสารบุรีก็คงจะเริ่มเลี้ยงสุกรอย่างแพร่หลายขึ้น แม้ในเขตที่ห่างไกลทางรถไฟก็ยังมี การเลี้ยงสุกรเพิ่มมากขึ้น เช่น พะเยามีการเลี้ยงสุกรและนำมาจำหน่ายที่สถานีลำปาง

ภายหลังจากการที่มีบรรดาพ่อค้าชาวจีนเข้ามากว้านซื้อสุกรเพื่อนำไปขายที่กรุงเทพฯ จนสุกรกลายเป็นสินค้าที่นิยมเลี้ยงเพื่อการค้ามากขึ้น และกระจายไปในตำบลต่าง ๆ อย่างกว้างขวาง ทำให้สมุหเทศาภิบาลต้องให้ข้าราชการออกมาดูแลการเลี้ยงให้เหมาะสม เพื่อจะได้นำรายได้มาสู่ประชาชน ดังปรากฏในรายงานราชการมณฑลมหาสารบุรีว่า ปี พ.ศ.2464 "เรื่องสุกรนี้เป็นสินค้าสำคัญอย่างหนึ่ง คนที่เลี้ยงจำหน่ายไม่ค่อยทันผู้ซื้อ ได้ให้นายอำเภอและกำนันแนะนำราษฎร"¹¹³ และจากรายงานการตรวจราชการของรองอำมาตย์เอก หลวงประสิทธิภูมิการ ผู้รั้งเกษมมณฑลมหาสารบุรีในเดือนมกราคม พ.ศ. 2464 ได้กล่าวถึงสภาพของการเลี้ยงสุกรในมณฑลมหาสารบุรีว่า

“สุกรเลี้ยงกันคนละตัวสองตัวพอซื้อขายได้เงินใช้บ้าง แต่จะเลี้ยงให้มาก ๆ ไม่มีอาหารพอที่จะเลี้ยงดูกันที่เลี้ยงกัน จึงให้พอกับรำที่ได้สีซอมเข้ารับประทานในครอบครัวหนึ่งเท่านั้น”¹¹⁴

และรายงานการสำรวจโรคภัยตามชนบทครั้งที่ 2 ในปี พ.ศ. 2477 ของแอนดรูส์ ได้กล่าวถึงสภาพการผลิตการค้าขายสุกรในเขตลำนานว่า พ่อค้าคนจีนเป็นผู้ดำเนินการ โดยจะเร่งขายสุกรให้แก่ราษฎร ให้แก่ชาวนา เมื่อชาวนารับซื้อเอาไว้เลี้ยงจะขายคืนให้พ่อค้าชาวจีนที่ตระเวนมารับซื้อคืนไปขายต่อ หรือไม่ก็นำมาขายให้แก่พ่อค้าคนจีนในเมือง¹¹⁵ เมื่อพ่อค้ารับซื้อสุกรได้จำนวน 35 ตัว (หรือถ้าขนาดเล็ก 45 ตัว) ก็จะนำขึ้นบรรทุกตู้รถไฟไปขายกรุงเทพฯ ต่อไป¹¹⁶

¹¹³ หจข. ร.6 ม.24/1 “รายงานราชการมณฑลมหาสารบุรี” (20 กันยายน 2464).

¹¹⁴ หจข. กส.1.2/113 “มณฑลมหาสารบุรีส่งรายงานตรวจการแผนกเกษตร จ.แพร่ และที่เมืองลอง จ.ลำปาง ของหลวงประสิทธิภูมิการ”(2464).

¹¹⁵ เยมส์, เอ็ม แอนดรูส์, รายงานการสำรวจโรคภัยตามชนบท ครั้งที่ 2 พ.ศ. 2477 (พระนคร : กระทรวงเศรษฐกิจ, 2480), หน้า 136.

¹¹⁶ หจข. สร. 0201.32/3 “รายงานพระยาสุริยานุวัตร เรื่องการเผยแพร่สิทธิทางภาคเหนือ ความเห็นเรื่องสุกรขายจากเชียงใหม่ถึงกรุงเทพฯ” (27 กรกฎาคม 2475).

ขณะนั้นรัฐบาลได้พยายามให้ประชาชนที่เลี้ยงสุกรรู้จักวิธีผสมพันธุ์และเพาะเลี้ยงสุกรอย่างถูกต้องตามหลักวิชา เพื่อให้มีการเลี้ยงสุกรอย่างกว้างขวาง ดังปรากฏในตำราเรียนฝึกหัดครูเกษตรกรรม ได้พยายามอธิบายถึงการเลี้ยงสุกร และป้องกันโรคระบาด

แต่ถึงอย่างไร ในรายงานของแอนดรูส์ถึงการสำรวจโรคคิกตามชนบทครั้งที่ 2 ในปี พ.ศ. 2477 ได้กล่าวถึงสถานภาพของชาวนาผู้เลี้ยงสุกร ว่ายังคงเป็นผู้เลี้ยงสุกรให้โตเท่านั้นเอง ประชาชนควรที่จะหัดผสมพันธุ์สุกรของตนเองดีกว่าที่จะอาศัยลูกสุกรของพ่อค้าคนจีน เพราะวิธีการค้าขายเช่นเดิมนี้อพ่อค้าคนจีนจะกำหนดราคาได้ทั้งราคาขายลูกสุกร และราคาซื้อสุกรโต¹¹⁷

ถึงแม้ว่าสุกรจะเป็นสินค้าที่มีการบรรทุกรถไฟปีละจำนวนมาก และทำรายได้ให้แก่กรรมรถไฟปีละมาก ๆ แต่การส่งสุกรออกจากมณฑลมหาสารภูมิมีปัญหาดังต่อไปนี้

“...เสียใจแต่ว่าในการบรรทุกสุกรส่งลงมาที่นี่ เจ้าพนักงานกรมรถไฟเหิกเฉย ไม่เอื้อเพื่อส่งเสริมเสียเลย... กว่าจะลงมาถึงกรุงเทพฯได้ ต้องรับความทรมารอยู่ถึงสองวันสองคืน ก่อนที่รถไฟจะออกจากสถานีต้องบรรทุกสุกรให้เสร็จ แล้วปิดคู้ล้นกฎแฉ ปิดมาตลอดทางจนกระทั่งถึงกรุงเทพฯ เจ้าของสุกรนั้นหยวกบรรจุมากับสุกรพอเป็นอาหารต่างเข้าน้ำตามทาง หยวกนั้นถูกสุกรเหยียบย่ำปนกินไม่ได้ ตลอดจนถึงกรุงเทพฯ สุกรซุบผอม น้ำหนักเบาลงราวหาละ 25 ชั่ง...”¹¹⁸

นอกจากปัญหาการอดอาหารของสุกรทำให้น้ำหนักลดลงแล้ว ยังมีปัญหาเกี่ยวกับตู้รถไฟที่บรรทุกสุกรซึ่งเป็นที่ไม่ระแนงห่าง ๆ ทำให้แดดส่องผ่านฝาตัวสุกรได้ในเวลากลางวัน สุกรทนความร้อนไม่ไหวบางที่ถึงกับตายไปอย่างน้อย 3 ตัว หรือบางที่ 16 ตัวต่อ 1 ตู้ ทำให้พ่อค้าสุกรขาดทุน ซึ่งพ่อค้าสุกรได้แนะนำวิธีการแก้ไข โดยขอร้องให้พนักงานรถไฟเอาน้ำราดตัวสุกรบ้างเมื่อถึงสถานีรถไฟปากน้ำ¹¹⁹

จากที่กล่าวมาแล้วในภาคเกษตรกรรม จะเห็นได้ว่า เมื่อภายหลังเส้นทางรถไฟถึงเมืองลำปางในมณฑลมหาสารภูมิ ได้ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการค้ามากขึ้น เช่น การส่งออกข้าวเปลือก พืชผักต่าง ๆ และยาสูบ ตลอดจนมีการค้าสินค้าที่ไม่เคยมีการส่งออกจากมณฑลมหาสารภูมิมาก่อน เช่น สุกร โดยมีการผลิตเพื่อการค้าโดยเฉพาะสำหรับการค้าทางรถไฟ การเปลี่ยนแปลงทางการค้าจากทางเรือมาสู่การค้าทางรถไฟ ได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางการผลิตจาก

¹¹⁷ เยมส์, เอ็ม แอนดรูส์ รายงานการสำรวจโรคคิกตามชนบท ครั้งที่ 2 พ.ศ. 2477. หน้า 136.

¹¹⁸ หจข. สร. 0201.32/3 “รายงานพระยาสุริยานุวัตร เรื่องการเผยแพร่สิทธิทางภาคเหนือ...”.

¹¹⁹ เรื่องเดียวกัน.

เดิมที่ผลิตเพียงย้งซีพ มาสู่การผลิตเพื่อการค้า ตลอดจนข้าราชการในเขตมณฑลมหาสารบุรียังผลักดันแสวงหาและพัฒนาการผลิตสินค้าประเภทต่าง ๆ ขึ้นมาทดแทนสินค้าที่ไม่สามารถผลิตได้มากนัก โดยเฉพาะการผลิตสินค้าที่มีอยู่ในท้องถิ่นชนิดต่าง ๆ เช่น อ้อย และยาสูบ ขึ้นมาเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของมณฑลมหาสารบุรี

3.3.2 การเปลี่ยนแปลงการผลิตและการขยายการผลิตในสินค้าภาคอุตสาหกรรม

ก่อนการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือ ในเขตลำนานามีการผลิตหัตถกรรมในหมู่บ้านกระจายอยู่ในมณฑลมหาสารบุรี ซึ่งลักษณะการผลิตเป็นการผลิตเพื่อใช้สอยในชุมชนและแลกเปลี่ยนระหว่างท้องถิ่นต่าง ๆ ในเขตลำนานา แต่ละหมู่บ้านก็จะมีควมชำนาญเฉพาะอย่าง* การทอผ้าก็เป็นหัตถกรรมอีกประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญทางด้านการค้า เพราะพ่อค้านำผ้าทอจากเขตลำนานาไปขายยังภูมิภาคต่าง ๆ โดยส่งผ่านการค้าข้ามพรมแดนกับพม่า แต่ก็เริ่มเสื่อมลงเมื่อการค้าทางรถไฟขยายตัวขึ้นในระยะต่อมา อันจะทำให้สินค้าจากกรุงเทพฯ เข้ามาแทนที่

ภายหลังการเปิดเส้นทางรถไฟภาคเหนือถึงสถานีลำปางได้ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางการผลิตในเขตลำนานา โดยเฉพาะการผลิตในภาคอุตสาหกรรมขั้นต้นได้ขยายตัวขึ้น เนื่องจากพ่อค้าสามารถที่จะนำเครื่องมือและเครื่องจักรบรรทุกมาทางรถไฟได้อย่างสะดวกสบาย ได้นำไปสู่การผลิตในภาคอุตสาหกรรมเพื่อแปรรูปสินค้าภาคเกษตรกรรม โดยมีเป้าหมายเพื่อตอบสนองความต้องการของท้องถิ่น และเพื่อส่งออกขายภายนอก เช่น กิจการโรงสี โรงเลื่อย และโรงงานทอผ้า

การขยายตัวทางการผลิตในภาคอุตสาหกรรมขั้นต้น เป็นผลต่อเนื่องจากการขยายตัวของการนำเข้าที่เพิ่มขึ้นในสินค้าประเภทเครื่องจักร เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ที่ใช้ในโรงงานต่าง ๆ โดยมีบริษัทการค้ายุโรปเป็นกลุ่มที่ผูกขาดการนำเข้าสินค้าในราชอาณาจักรสยาม แม้ว่าการผลิตในภาคอุตสาหกรรมจะกระทบต่อการค้าสินค้าอุตสาหกรรมสำเร็จรูปจากประเทศอังกฤษที่มีสินค้าประเภทต่าง ๆ เข้ามาแข่งขันในตลาดลำนานา แต่การขยายตัวของการผลิตอุตสาหกรรมในเขตลำนานายังเป็นประโยชน์สำหรับการนำเข้าสินค้าเครื่องจักร โดยผ่านบริษัทการค้ายุโรปซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทของอังกฤษ¹²⁰

* ดูรายละเอียดเพิ่มเติม บทที่ 2.2.1 ลักษณะการผลิตของเมืองลำปาง แพร์ น่าน.

¹²⁰ ปลาย้อ ชนชนนท์, บทบาทนายทุนพ่อค้ากับการก่อตั้งและขยายตัวของระบบทุนนิยมในภาคเหนือของไทย พ.ศ. 2464-2523 (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์สร้างสรรค์, 2530), หน้า 48.

กิจการโรงสีข้าว กิจการโรงสีข้าวในเขตลำนนา เริ่มเป็นที่สนใจของบรรดาพ่อค้าในบริเวณ มณฑลมหาสารบุรี เมื่อภายหลังการเปิดเส้นทางรถไฟสายเหนือ ดังปรากฏในสถิติการส่งออกข้าว ที่ผ่านสถานีต่าง ๆ ในเขตลำนนา โดยเฉพาะสถานีเมืองลำปาง และเชียงใหม่มีปริมาณเพิ่มสูงขึ้น ทุก ๆ ปี แม้ว่ามณฑลมหาสารบุรีจะประสบปัญหาการขาดแคลนข้าว จนบางปีไม่เพียงพอต่อการ บริโภค แต่ สถานีรถไฟลำปางเป็นแหล่งรวบรวมและส่งออกข้าวเปลือกของเขตลำนนาในระยะแรก ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของกิจการโรงสีในเมืองลำปาง โดยข้าวเปลือกที่ถูกส่งผ่านสถานีลำปาง ได้เป็นวัตถุดิบในการป้อนเข้าสู่โรงสีข้าวก่อนส่งออกขาย ผ่านสถานีรถไฟลำปาง จึงส่งผลให้มี ปริมาณการส่งออกข้าวสารจากสถานีรถไฟลำปางเพิ่มขึ้นทุกปี ในขณะที่ปริมาณการส่งออก ข้าวเปลือกในเมืองลำปางลดน้อยลงอย่างมากเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณในระยะแรก ดังปรากฏ ในตารางที่ 17 ว่ามีปริมาณการส่งข้าวเปลือกลดลงจากเดิม คือ ในปี พ.ศ.2472 มีปริมาณการส่ง ออกข้าว 8,677 ตัน และในปี พ.ศ.2475 เหลือเพียง 607 ตัน ในขณะที่ปริมาณการส่งออกข้าวสาร จากสถานีรถไฟลำปาง ในปี พ.ศ.2470 มีการส่งออก 53 ตัน และเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ.2472 ส่งข้าวสาร ออก 845 ตัน และปี พ.ศ.2475 ส่งออก 12,748 ตัน ดังตารางที่ 29

ตารางที่ 29 ตารางเปรียบเทียบการส่งออกข้าวสารระหว่างสถานีลำปางและสถานีเชียงใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2459-2477

ปี	สถานี	
	ลำปาง	เชียงใหม่
2459	-	-
2460	17	-
2461	231	-
2462	101	-
2463	1,262	-
2464	300	-
2465	78	-
2466 *	-	-
2467	20	294
2468	18	230
2469 *	-	-
2470	53	1,143
2471 *	-	-

ตารางที่ 29 ตารางเปรียบเทียบการส่งออกข้าวสารระหว่างสถานีลำปางและสถานีเชียงใหม่
ระหว่างปี พ.ศ. 2459-2477 (ต่อ)

ปี	สถานี	
	ลำปาง	เชียงใหม่
2472	845	115
2473 *	-	-
2474 *	-	-
2475	12,748	3,437
2476	15,270	2,557
2477	29,903	1,920

* เอกสารถูกเก็บเนื่องจากชำรุด

ที่มา : นจข. กค. 0307.1.381/16. "Report on The Administration of The Royal State Railways" For the years 2459-2477.

จากตารางแสดงให้เห็นถึงปริมาณการส่งออกข้าวสารจากสถานีลำปาง มีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นทุกปี เช่น ในปี พ.ศ. 2475 ข้าวสารถูกส่งออกจากสถานีลำปางถึง 12,748 ตัน และปี พ.ศ.2476 เพิ่มขึ้นเป็น 15,270 ตัน ขณะที่สถานีเชียงใหม่มีปริมาณการส่งออกที่ลดลงทุกปี เช่น ปี พ.ศ.2475 มีการส่งออก 3,437 ตัน ปี พ.ศ.2476 มีการส่งออก 2,557 ตัน และเมื่อเปรียบเทียบจากตารางที่ 28 พบว่าข้าวสารจำนวนหนึ่งที่ส่งออกจากเขตล้านนามาผ่านสถานีลำปาง โดยมีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นทุกปี น่าจะมีสาเหตุมาจากเมืองลำปางเป็นศูนย์กลางการค้าของเขตเชียงใหม่และพะเยา จึงส่งผลให้ลำปางกลายเป็นแหล่งส่งออกข้าวที่สำคัญอีกแห่งหนึ่ง แม้ว่าภายในเมืองลำปางและเมืองต่าง ๆ ในมณฑลมหาสารภูริชาดแคลนข้าวเพื่อการบริโภค

โดยข้าวเปลือกที่นำมาสีบรรดาพ่อค้าจะเดินทางซื้อมาจากชาวนาและเจ้าของที่นาซึ่งมีอยู่ชานอยู่ในบ้าน นอกจากนี้จะมีพ่อค้าวัวต่างที่บรรทุกข้าวมาขายให้แก่โรงสีในเมือง ข้าวที่สีแล้วนำมาขายทั้งในเมืองและส่งไปขายที่กรุงเทพฯ พ่อค้าในเมืองลำปางต้องเสียค่าไถ่ให้แก่พ่อค้ากรุงเทพฯ ที่รับซื้อร้อยละ 2 และพ่อค้ารับซื้อข้าวในกรุงเทพฯ จะแจ้งราคาข้าว และกำหนดราคารับซื้อข้าวได้เหมาะสม โดยในระยะหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ประมาณปี พ.ศ. 2465 ลำปางมีโรงสีข้าวเพียง 1 โรง และสีข้าวเหนียวขายในท้องถิ่นโดยได้ข้าวเปลือกมาจากเชียงใหม่ บางส่วนส่งขายกรุงเทพฯ เพื่อส่งออกไปยังตลาดฮ่องกงบางเวลา เช่น ก่อนเทศกาลตรุษจีน และก่อนสงครามโลก

ครั้งที่ 2 เมืองลำปางมีโรงสีอยู่เพียง 2 โรง¹²¹ ส่วนใหญ่เจ้าของโรงสีจากเมืองลำปางจะสะสมทุนมาจากการค้าขายของชำ เช่น โรงสี ไพฑูรย์เจริญพานิช ของตระกูลศรีสมิต โรงสีเล่าเลี้ยงกี ของตระกูลธรรมทัศน์ และเหล่าประภัสสร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวจีนไหหลำ¹²² โดยในช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 ต้นทุนในการผลิตข้าวสารหนึ่งกระสอบที่เมืองลำปาง มีดังนี้

ค่าข้าวเปลือก	0.88 - 1.50	บาท
ค่ากระสอบ	0.07 - 0.10	บาท
ค่าสี	0.50	บาท
ค่าขนส่ง (ลำปาง-กรุงเทพฯ)	0.07 - 0.80	บาท
รวมราคาต้นทุน	2.15 - 2.90	บาท

ส่วนราคาข้าวสาร พ่อค้าจะตั้งให้สูงกว่าต้นทุนประมาณ 10-15 เปอร์เซ็นต์ คือราคากระสอบ (100 กิโลกรัม) ละ 2.47 - 3.33 บาท¹²³

กิจการโรงเลื่อย กิจการโรงเลื่อยเป็นกิจการอีกชนิดหนึ่งที่เกิดขึ้นหลังจากมีการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือผ่านเขตมณฑลมหาสารบุรีเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตลาด และเป็นสินค้าส่งออกจากเขตล้านนาโดยทางรถไฟ โดยในเขตมณฑลมหาสารบุรีมีโรงเลื่อยจักรที่เมืองลำปาง 3 โรง และที่เด่นชัย 1 โรง¹²⁴ เพื่อแปรรูปไม้เป็นท่อนและแผ่นส่งไปขายที่กรุงเทพฯ โดยเฉพาะเมื่อภายหลังรัฐบาลอนุญาตให้คนในท้องถิ่นทำป่าไม้ได้ในเขตป่าที่ระยะเวลาสัมปทานสิ้นสุดลง ทำให้อุตสาหกรรมโรงเลื่อยในมณฑลมหาสารบุรีมีจำนวนมากขึ้น

แต่กิจการโรงเลื่อยในมณฑลมหาสารบุรีเป็นกิจการที่มีการขยายตัวช้า ทั้งที่เป็นแหล่งผลิตและส่งออกไม้แปรรูปจำนวนมากและสม่ำเสมอทุก ๆ ปี ดังปรากฏในตารางที่ 10 เนื่องจากมีสาเหตุประการสำคัญ คือ ประการแรก ในระยะแรก ๆ โรงเลื่อยมือยังเปิดดำเนินการโดยทั่วไป โดยเฉพาะการแปรรูปไม้ส่งออกไปให้ตลาดมีปริมาณไม้แปรรูปเพียงพอต่อความต้องการ โดยมีปริมาณเหลือเพียงพอที่จะจัดจำหน่ายไปยังตลาดกรุงเทพฯ เพื่อระบายสินค้า ดังปรากฏเด่นชัดในปริมาณไม้ที่ออกจากสถานีย่อย ๆ ที่มีจำนวนมากและสม่ำเสมอ โดยมีปริมาณการส่งออกมากกว่าสถานีใหญ่ เช่น สถานีเชียงใหม่ และลำปางในบางปี ดังปรากฏในตารางที่ 11 ประการที่สอง น่าจะเกิดจาก

¹²¹ สัมภาษณ์ สวงน คูสุวรรณ, อ้างถึงใน ปลาย้อ ชนชนนท์ บทบาทนายทุนพ่อค้า... หน้า 49.

¹²² เรื่องเดียวกัน, หน้า 50.

¹²³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 49.

¹²⁴ นจช. ร.6 ม. 27/10 "รายงานการเสด็จตรวจมณฑลภาคพายัพของสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวงนครราชสีมา" (15 ธันวาคม 2463).

ปัญหาความขาดแคลนไม้ส่งเข้าโรงเลื่อย ทั้งนี้เพราะไม้ที่ได้มาเป็นไม้เหลือจากสัมปทานหรือไม้ล้างป่า ซึ่งเป็นไม้ที่ไม่เป็นที่นิยมเช่นเดียวกับไม้สักที่บริษัทต่างชาติตัดและล่องตามลำแม่น้ำไปแปรรูปในโรงเลื่อยกรุงเทพฯ ดังปรากฏในรายงานราชการมณฑลมหาสารบุรี ได้กล่าวถึง ไม้ล้างป่า หรือไม้ที่เหลือจากสัมปทาน ที่ชาวบ้านในมณฑลตัดขาย ได้แก่ ไม้กระยาเลย ไม้ประดู่ ซึ่งไม่ค่อยมีราคา นอกจากนั้นกิจการป่าไม้ยังคงอยู่ที่อิทธิพลตะวันตก¹²⁵

หัตถกรรมทอผ้า หัตถกรรมทอผ้าเป็นกิจกรรมที่มีลักษณะพิเศษในกลุ่มภาคอุตสาหกรรม เนื่องจากมีลักษณะการผลิตที่เป็นแบบหัตถกรรม โดยมีเทคนิคทางการผลิตแบบเดิม โดยเปลี่ยนเพียงแต่การใช้กี่กระสวยพุ่งเป็นกี่กระตุกเท่านั้น ไม่ได้มีการนำเครื่องจักรกลมาใช้แต่อย่างใด เนื่องจากหัตถกรรมทอผ้าเป็นกิจกรรมที่สัมพันธ์อยู่กับวิถีการผลิตแบบยังชีพ คือ ชาวบ้านจะมีการทอผ้าควบคู่ไปกับการปลูกข้าว โดยเกือบทุกบ้านจะปลูกฝ้ายและปลูกหม่อนเลี้ยงไหมเพื่อนำมาทอเป็นผ้าสำหรับนุ่งห่มก่อนที่จะมีด้ายเข้ามา เมื่อภายหลังจากการเปิดการค้าภายใต้สนธิสัญญาบาวริงในปี พ.ศ. 2398 จะมีผ้าที่ทอจากโรงงานทอผ้าจากตะวันตกเข้ามาขาย และมีด้ายและผ้าจากเมืองท่ามาทะเลาะแห่งเข้ามาขายโดยพ่อค้าไทยใหญ่และพม่า ตลอดจนพ่อค้าคนจีนได้นำผ้าจากกรุงเทพฯ เข้ามาขายด้วย ชาวบ้านในเขตล้านนาก็มิได้ละทิ้งการทอผ้ายังคงมีการทอผ้าเช่นในอดีต เพียงแต่เลิกการปลูกฝ้าย และซื้อด้ายจากพ่อค้ามาทอเป็นผ้าเพื่อใช้นุ่งห่มในครอบครัวเท่านั้น ดังปรากฏในรายงานของแผนกเกษตรกรรมมณฑลมหาสารบุรีในปี พ.ศ.2464 ว่า “การปลูกฝ้ายในท้องที่อำเภอต่าง ๆ ราษฎรได้ปลูกปนกับเช่า (ข้าว) ไร่...แลทำพอสำหรับใช้ทอผ้าชั่วคราวหนึ่งเท่านั้น...แลต่างพากันทำการเพาะปลูกฝ้ายลดน้อยลง...”¹²⁶

แต่อย่างไรก็ตามท่ามกลางการแข่งขันของผ้าสำเร็จรูปภายหลังการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือ พ่อค้าชาวจีนยังทำการค้าผ้าทอพื้นเมืองโดยรับซื้อผ้าจากชาวบ้านนำไปขายนอกภูมิภาคทั้งในเขตพม่าและกรุงเทพฯ เช่นเดิม โดยอาศัยวัตถุประสงค์ที่ใช้ในการทอผ้าทั้งด้ายและไหม จากพ่อค้าจีนยี่ห้อที่นำไหมดิบจากมณฑลยูนนาน ดังปรากฏในรายงานของกงสุลอังกฤษว่า ในปี พ.ศ. 2467 ล้านน่านำเข้าไหมดิบจากพม่ามูลค่า 17,000 ปอนด์¹²⁷ สำหรับด้ายพ่อค้าจีนจะนำมาจากกรุงเทพฯ ซึ่งมีทั้งด้ายจากอังกฤษและจากญี่ปุ่น โดยเฉพาะด้ายญี่ปุ่นจะนำเข้ามาขายประมาณเดือนละ 10,000-20,000 ม้วน¹²⁸

¹²⁵ หจข. ร.6 ม. 24/1 “รายงานราชการมณฑลมหาสารบุรี”.

¹²⁶ หจข. กส. 12/13 “รายงานตรวจการแผนกเกษตรตามท้องที่ใน จ. แพร่ และอำเภอเมืองลอง จ.

ลำปาง ของหลวงประสิทธิ์ภูมิการ” (19 มกราคม 2464) หน้า 4-5.

¹²⁷ BCR., Chiangmai 1924, p.37.

¹²⁸ BCR., Chiangmai 1926, p.41.

การดำเนินกิจการหัตถกรรมผ้าทอพื้นเมืองแม้ว่าจะถูกกระทบจากการค้าผ้าสำเร็จรูป โดยเฉพาะในเขตมณฑลมหาสารบุรี มีการนำผ้าสำเร็จรูปมาขายในราคาถูก เช่น ผ้าชีนญี่ปุ่นที่มีลวดลาย สีสดชัดและสีไม่ตกเข้ามาค้าแข่งขันกับผ้าชีนพื้นเมือง อย่างไรก็ตามการลงทุนในหัตถกรรมทอผ้าก็ยังคงอยู่โดยมีทั้งพ่อค้าชาวจีน พ่อค้าพื้นเมือง และพ่อค้าไทยใหญ่และพม่า ตลอดจนเจ้านายพื้นเมือง เข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมทอผ้า โดยวิธีการลงทุนในหัตถกรรมทอผ้าเพื่อส่งออกขายภายหลังจากการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนืออาจจะแบ่งการดำเนินการเป็น 2 แบบ คือ แบบที่หนึ่ง พ่อค้าจะนำด้ายไปแจกจ่ายให้ชาวบ้านทอเป็นผืนแล้วรับมาขายให้แก่เจ้าของด้าย หรือจ่ายเป็นค่าแรงแก่ชาวบ้าน โดยแรงงานที่เข้ามารับจ้างทอผ้าจะทำการเกษตรกรรมควบคู่ไปด้วยกับการรับจ้างทอผ้าตามบ้าน ซึ่งในการผลิตแบบนี้ผลิตภัณฑ์ผ้าไหมจะถูกส่งออกไปขายพม่าเป็นส่วนใหญ่ โดยเฉพาะโสร่งและผ้าชีนจะเป็นสินค้าหลัก แบบที่สอง คือ การจัดตั้งเป็นโรงงานโดยจ้างแรงงานมารับจ้างทอผ้า ดังปรากฏว่า ในปี พ.ศ. 2460 เจ้าบุญวาทย์วงษ์มานิต เจ้านครลำปางคนสุดท้ายได้ลงทุนจัดตั้งโรงงานทอผ้าที่มีทุกทอผ้าถึง 80 ทูก และรับจ้างคนงานมาทอผ้าประจำโรงงานถึง 40 คน เพื่อทอผ้าชีนส่งไปขายกรุงเทพฯ¹²⁹ และการผลิตผ้าของลำปางนับได้ว่าได้คุณภาพดี และเป็นที่ต้องการของตลาดกรุงเทพฯ ความนิยมในการใช้ผ้าจากโรงงานของเจ้าบุญวาทย์วงษ์มานิต อาจะมาจากการใช้ด้ายในการทอผ้าเป็นด้ายจากอังกฤษที่มีคุณภาพดี เนื่องจากรายงานของกงสุลอังกฤษกล่าวว่า "...ด้ายอังกฤษส่วนใหญ่ถูกนำไปใช้ที่โรงงานทอผ้าที่ลำปาง ส่วนสินค้าด้ายจากญี่ปุ่นมักจะถูกนำไปขายตามชนบท เนื่องจากถูกกว่าด้ายจากอังกฤษถึง 25 เปอร์เซ็นต์..."¹³⁰ (ดูรูปประกอบ 3.2)

การขยายตัวของหัตถกรรมทอผ้าทำให้การดำเนินกิจการทอผ้าเป็นสินค้าออกที่สำคัญของเขตล้านนา ได้มีการผลิตเพื่อออกไปจำหน่ายยังมาละแหม่งประเทศพม่าเป็นประจำทุก ๆ ปี แม้ว่าจะมีปริมาณไม่แน่นอน (ดังปรากฏในตารางที่ 30)

¹²⁹ หจข. ร.6 คค. 5.3/8 "รายงานการเสด็จตรวจราชการทางรถไฟสายเหนือของกรมขุนกำแพงเพชร" (6 กรกฎาคม 2461).

¹³⁰ BCR., Monthon Maharat, 1923, p. 48.

ตารางที่ 30 มูลค่าการส่งออกผ้าไหมจากภาคเหนือไปพม่า พ.ศ. 2453 - 2467

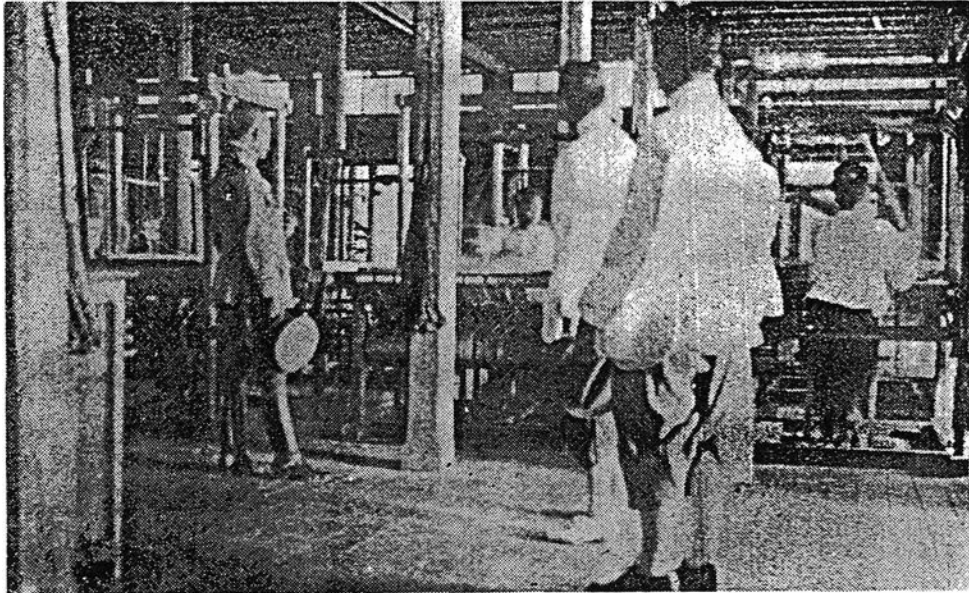
ปี	มูลค่า (หน่วย : ปอนด์สเตอร์ลิง)
2453	1,822
2454	5,866
2455	3,393
2456	7,369
2457	9,556
*	*
*	*
2461	2,779
2462	4,216
2463	5,901
2464	4,850
2465	1,200
2466	8,158
2467	14,552

ที่มา : BCR., Chingmai 1910 - 1925.

แต่สำหรับการค้าหัตถกรรมทอผ้าที่ลำปางน่าจะเป็นการค้ากับกรุงเทพฯ มากกว่า เนื่องจากผลิตภัณฑ์ที่ส่งออกไปขายกรุงเทพฯ และเป็นที่ยอมรับ คือ ผ้าซิ่น พร้อมกันนั้นจากรายงานการตรวจราชการของสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมขุนกำแพงเพชร ในปี พ.ศ.2461 ได้กล่าวถึงโรงงานทอผ้าของเจ้าบุญวาทย์วงษ์มานิต ว่าได้ดำเนินกิจการโรงทอผ้าโดยจ้างคนงานมาทอผ้าประจำโรงงาน เพื่อทอผ้าซิ่นส่งไปขายกรุงเทพฯ และเป็นที่ต้องการของตลาดกรุงเทพฯ อย่างมากจนเป็นที่นิยม¹³¹

จากรายงานการสำรวจชนบทครั้งที่ 2 ของแอนดรูส์ ในปี พ.ศ. 2477 ได้รายงานถึงการปรับเปลี่ยนรูปแบบการผลิตของชาวบ้านในเขตล้านนาถึงการผลิตหัตถกรรมทอผ้า ว่ายังคงมิได้เปลี่ยนแปลงจากเดิมมากนัก ยังคงทอผ้า และยังคงละเลยการใช้ที่กระตุกตามแบบชาวจีน ทั้งที่ทอผ้าได้มากกว่าก็ทอผ้าแบบพุ่งกระสวยซึ่งเป็นวิธีเก่าถึงเท่าตัว มีแต่เพียงโรงงานขนาดใหญ่ของนายทุนเงินเท่านั้นที่พัฒนาหัตถกรรมทอผ้าแบบเดิมไปสู่การผลิตเพื่อขาย

¹³¹ หจข. ร.6 คค. 5.3/8 "รายงานการเสด็จตรวจราชการทางรถไฟสายเหนือของกรมขุนกำแพงเพชร"



รูปภาพประกอบที่ 3.2 โรงงานทอผ้าของเจ้าบุญวาทย์วงษ์มานิต เมื่อคราวที่เจ้าพระยา
วงษานุประพันธ์เดินทางมาตรวจราชการในเมืองลำปาง ปี พ.ศ. 2463

ที่มา : ศักดิ์ รัตนชัยและคณะ เสื้อผ้านุ่งเมือง วัฒนธรรมการแต่งกายเมืองลำปาง
(ลำปาง : วัชรการพิมพ์ 2539) หน้า 79.

อาจกล่าวได้ว่า การพัฒนาหัตถกรรมทอผ้าในบริเวณมณฑลมหาสารบุรี มีการเปลี่ยนแปลงจากการทอผ้าเพื่อให้สอยในครัวเรือนมาสู่การทอผ้าเพื่อขายมากขึ้น โดยเฉพาะการพัฒนารูปแบบของแรงงานที่ใช้เป็นแรงงานภาคเกษตรกรรม ที่อาศัยเวลาว่างจากการทำนามารับจ้างทอผ้าหารายได้เพิ่มเติมตามแบบเดิม มาสู่การขยายและสร้างแรงงานอิสระที่หาเลี้ยงชีพด้วยเงินค่าจ้างแรงงาน เพียงแต่ระบบที่ทำในโรงงานของเจ้าบุญวาทย์วงศ์มานิต น่าจะเป็นการใช้แรงงานที่มีส่วนสัมพันธ์กับระบบอุปถัมภ์แบบดั้งเดิม โดยเข้าไปจัดการระบบแรงงานในการผลิตที่ตนต้องการ โดยแรงงานยังคงมิได้หลุดออกจากภาคเกษตรกรรมและหาเลี้ยงชีพด้วยค่าจ้างแรงงาน และมีเพียงเล็กน้อย ทำให้แรงงานประเภทนี้มีโอกาสสะสมกำไร ตลอดจนเปลี่ยนแปลงการผลิตไปสู่ระบบการผลิตแบบอุตสาหกรรมด้วยเครื่องจักรที่ซับซ้อนได้

3.4 การก่อตัวและขยายตัวของนายทุนพ่อค้าในมณฑลมหาสารบุรี

การก่อตัวของกลุ่มนายทุนพ่อค้าในเขตมณฑลมหาสารบุรี เริ่มเกิดขึ้นภายใต้ระบบการค้าภายในท้องถิ่น และการค้าข้ามพรมแดน โดยมีพ่อค้าชาวพม่า ไทยใหญ่ จีนฮ่อ และชาวลาวเป็นผู้ดำเนินการค้าที่สำคัญในระบบการค้าข้ามพรมแดน และการค้าภายในท้องถิ่น โดยใช้วัวต่าง ม้าต่าง บรรทุกสินค้าข้ามไปค้าขายระหว่างเขตล้านนากับเมืองท่ามาละละหม่าง ประเทศพม่า* และกลุ่มพ่อค้าคนจีนจากกรุงเทพฯ ที่เดินทางค้าขายระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองลำปาง แพร่ น่าน นอกจากนี้ยังมีบรรดาพ่อค้าชาวจีนที่เดินทางมาจากกรุงเทพฯ เพื่อมารับซื้อไม้จากเจ้านายเมืองแพร่ เมืองน่าน เช่น นายอกรเต็ง นายอ่ำ ล้ำซ้ำ

ในส่วนของบรรดาเจ้านายพื้นเมืองในเขตมณฑลมหาสารบุรี มีบทบาทในฐานะเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มนายทุนพ่อค้าเช่นกัน เนื่องจากกิจการป่าไม้ บรรดาเจ้านายพื้นเมืองก็เป็นผู้ที่มีผลประโยชน์ในกิจการป่าไม้ จากการดำเนินกิจการตัดไม้ป่าไม้เอง อาศัยแต่เพียงการจัดจำหน่ายโดยผ่านพ่อค้าจีนเท่านั้น แม้ภายหลังรัฐบาลกรุงเทพฯ จะเข้ามาควบคุมกิจการป่าไม้เอง แต่ก็ยังอนุญาตให้เจ้านายพื้นเมืองในเขตมณฑลมหาสารบุรีประกอบกิจการได้** พร้อมกันนั้นบรรดาเจ้านายพื้นเมืองบางส่วนได้พยายามลงทุนดำเนินกิจการต่าง ๆ เช่น การสร้างตลาด หัตถกรรมทอผ้า

ภายหลังจากรถไฟสายเหนือเข้ามาถึงเขตล้านนา บรรดาพ่อค้าชาวจีนทวีความสำคัญขึ้นในมณฑลมหาสารบุรี โดยเฉพาะบรรดาพ่อค้าชาวจีนที่เดินทางเข้ามาตั้งถิ่นฐานตามเมือง ต่าง ๆ บนเส้นทางรถไฟ ได้เข้ามาดำเนินการค้าเป็นพ่อค้าค้าปลีกและค้าส่งในบริเวณสถานีรถไฟต่าง ๆ ดังปรากฏว่า บรรดาพ่อค้าชาวจีนที่สบตุ้ย เมืองลำปาง แสงนากำไรจากการค้า ในหัตถกรรม

* ดูรายละเอียดใน บทที่ 2.2.2 ลักษณะการค้าของเมืองลำปาง แพร่ น่าน

** ดูรายละเอียดใน บทที่ 2.3.2 การดำเนินนโยบายปฏิรูปการปกครอง.

ท้องถิ่นของคนพื้นเมือง ในกิจการผลิตเครื่องเหล็ก และหัตถกรรมต่าง ๆ¹³² จากความพยายามในการครอบงำการค้าและแสวงหาช่องทางสะสมทุนของบรรดาพ่อค้าชาวจีน ทำให้เกิดการขยายตัวของระบบการค้าและการลงทุน นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงระบบการเงินและปรับเปลี่ยนระบบเงินตราขึ้นในเขตมณฑลมหาสารบุรี ในระยะเวลาต่อมา

3.4.1 การก่อตัวและขยายตัวของพ่อค้าชาวจีนในมณฑลมหาสารบุรี

บรรดาพ่อค้าชาวจีนในมณฑลมหาสารบุรีที่เจริญเติบโตในระบบการค้าทางรถไฟ จนกลายเป็นกลุ่มคนที่สำคัญของเมืองต่างๆ ในมณฑลมหาสารบุรี เป็นกลุ่มพ่อค้าที่อพยพเข้ามาดำเนินการค้าทางเรือก่อน และขยายกิจการการค้าจนกลายเป็นผู้สะสมทุนทางการค้าก่อนการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือ โดยเป็นผู้ประกอบอาชีพพ่อค้าปลีกในเมืองสำคัญ ๆ

เมื่อภายหลังการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือถึงลำปางในปี พ.ศ. 2459 บรรดาชาวจีนได้อพยพมาตั้งถิ่นฐานและประกอบอาชีพทางการค้าในเขตล้านนาเพิ่มมากขึ้น ดังปรากฏว่าในปี พ.ศ. 2457 มีจำนวนคนจีนในเขตล้านนาประมาณ 2,000 คน และจำนวนชาวจีนได้เพิ่มสูงขึ้นในปี พ.ศ. 2462 มีจำนวนชาวจีนในเขตล้านนา 3,626 คน โดยเฉพาะในมณฑลมหาสารบุรีมีชาวจีนในมณฑลถึง 2,295 คน¹³³ โดยชาวจีนที่อพยพเข้ามาในมณฑลมหาสารบุรีเคยเป็นคณงานรับจ้างก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือได้เลือกเข้ามาตั้งถิ่นฐานตามเมืองต่างๆบนเส้นทางรถไฟ เช่น การอพยพเข้ามาของ นายเกากี้ พานิชพันธ์ ซึ่งแต่เดิมเป็นชาวจีนไหหลำ ตั้งถิ่นฐานที่สุโขทัยก่อนและค่อยอพยพมาอยู่ที่เมืองลำปาง¹³⁴ โดยมาเป็นนายช่างคุมการก่อสร้างทางรถไฟและมาลงทุนในการค้าปลีก และเดินทางซื้อขายสินค้าทางเรือกลับกรุงเทพฯ จนมีชื่อเสียง และต่อมาได้เปิดห้างสรรพสินค้าที่ตลาดจีน เมืองลำปาง¹³⁵ การเข้ามาของกลุ่มชาวจีนรุ่นใหม่ที่อพยพเข้ามาสมทบกับบรรดาพ่อค้าชาวจีนรุ่นแรก ทำให้เกิดการแข่งขันในทางการค้า โดยพ่อค้าชาวจีนส่วนหนึ่งก็อพยพออกไปประกอบอาชีพเป็นพ่อค้าปลีกในท้องที่ห่างไกลตัวเมือง และห่างไกลเส้นทางรถไฟ ดังกรณีของตระกูล จิระสันติการ ซึ่งได้อพยพจากเมืองลำปางไปค้าขายที่เมืองเถิน¹³⁶ หรือปรากฏในบันทึกการตรวจราชการ

¹³² BRC., "Notes on Trade - Nakawn Lampang 1926" อ้างถึงใน มาร์โก ทาเก แมคมอร์แรน, ประวัติและพัฒนนาการของการค้าในลำปาง.... หน้า 8.

¹³³ SYB., No. 8, p. 26.

¹³⁴ สัมภาษณ์ อาจารย์ วิถี พานิชพันธ์, อ้างถึงใน พูนพร พูลทาจกร, การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ.... หน้า 102.

¹³⁵ มาร์โก ทาเก แมคมอร์แรน, ประวัติและพัฒนนาการของการค้าในลำปาง.... หน้า 10.

¹³⁶ สถาบันศิลปวัฒนธรรมโยนก สถาบันวิจัยโยนก, อัตชีวประวัติแม่ไต้ย จิระสันติการ, หน้า 10.

การของกรมหลวงนครราชสีมา ในปี พ.ศ. 2460 ถึงการขยายตัวของบรรดาพ่อค้าชาวจีนมีไปจนถึงเมืองน่าน¹³⁷

ในเมืองน่านแต่เดิมบรรดาพ่อค้าชาวจีนไม่สามารถที่จะเดินทางไปค้าขายที่เมืองน่านได้ เนื่องจากไม่สามารถหาหนทางทำการค้าที่นั่นได้ จึงต้องเลิกความคิดที่จะลงทุนในเมืองน่าน หรือเดินทางไปอยู่ได้ไม่นานก็ต้องเดินทางกลับ เพราะเมืองน่านเป็นตลาดเล็ก ประชาชนไม่มีเงินในการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า ยังคงใช้เกลือเป็นสื่อกลางในการแลกเปลี่ยน ประชาชนไม่มีเงินในการซื้อขายแลกเปลี่ยน มีความต้องการน้อย มีความเป็นอยู่ง่าย มีเพียงร้านค้าของบรรดาพ่อค้าไทยใหญ่¹³⁸ แต่ภายหลังจากรถไฟเข้าถึงเมืองลำปาง ปรากฏว่า มีบรรดาพ่อค้าจีนอพยพเข้าไปตั้งบ้านเรือนค้าขายสินค้าในเมืองน่านมากขึ้น จากร้านค้าเกือบทั้งหมด และแผงลอยในตลาดถูกรวบครองโดยคนจีนเกือบทั้งหมด¹³⁹

การขยายตัวทางการค้าของบรรดาพ่อค้าชาวจีนได้เข้ามามีบทบาททางการค้าแทนที่พ่อค้าไทยใหญ่ ดังจะเห็นว่าในเมืองลำปางการค้าเกือบทั้งหมดอยู่ในมือชาวจีนในทุกแห่งที่ไปถึงโดยรถไฟหรือรถยนต์¹⁴⁰ เช่น กรณีของตระกูลพานิชพันธ์ โดยนายเกากี พานิชพันธ์ ได้เปิดร้านสรรพสินค้าขึ้นที่ตลาดจีน (แก๊จาว) บริเวณใกล้แม่น้ำวัง เมืองลำปาง แต่เสียชีวิตในปี พ.ศ. 2458 ทำให้การดำเนินกิจการร้านค้าตกอยู่ภายใต้การดูแลของนางแดง ภรรยา และกิมเพาะ น้องสาว โดยการดำเนินการค้านั้น มีบรรดาเจ้านายและข้าราชการเป็นลูกค้าประจำ โดยเฉพาะการจัดงานสำคัญของคนในลำปาง เช่น งานมงคลสมรส งานศพ งานอุปสมบท นางแดงจะได้รับมอบหมายให้ดูแลเครื่องใช้ อาหาร และของชำร่วยต่าง ๆ¹⁴¹

นอกจากนั้นบรรดาพ่อค้าชาวจีนในบริเวณสถานีรถไฟสบตุ๋ย ได้แสวงหาการค้าโดยการนำเหล็กแผ่นไปยังหมู่บ้านกาดเมฆ และผูกขาดแรงงานการผลิต รวมทั้งการส่งออกเครื่องเหล็กต่าง ๆ จากหัตถกรรมท้องถิ่น ในการผลิตเครื่องมือ เครื่องใช้ในการเพาะปลูก และยังแสวงหาการค้าและ

¹³⁷ หจช. ร.6 ม. 27/10 "รายงานการเสด็จตรวจมณฑลภาคพายัพของเจ้าฟ้ากรมหลวงนครราชสีมา" (15 ธันวาคม 2463).

¹³⁸ หจช. ร.5 BPP. 3/1 "Siam - Diplomatic and Consular Report 1902"

¹³⁹ Fo. 371/20302 "Report on tour by Mr. W.W. Cultas to Phrae Nan Chiangmai Province (January February 1936).

¹⁴⁰ BCR., "Note on Trade Nakown Lampung 1926," p. 51.

¹⁴¹ มาร์โก ทาเก แมคมอร์แรน, ประวัติและพัฒนาการของการค้าในลำปาง.... หน้า 11.

กำไรจากการลงทุนค้าครั้งแห่ง ซึ่งเป็นสินค้าออกที่สำคัญของลำปาง โดยการออกเดินทางไปรวบรวมจากอำเภอรายรอบ เมืองลำปาง¹⁴²

การเข้ามามีบทบาททางการค้าของบรรดาพ่อค้าชาวจีนที่ขยายออกไปอย่างกว้างขวางดังกล่าวแล้ว ทำให้บรรดาพ่อค้าไทยใหญ่ พ่อค้าพม่า และพ่อค้าลาว ที่เคยมีบทบาทในการค้าปลีกในชนบทมาก่อนถูกกีดกันออกไปจากกิจการการค้า ดังปรากฏในรายงานของกงสุลอังกฤษในปี พ.ศ.2475 ได้รายงานว่าบรรดาพ่อค้าในเมืองเชียงใหม่รู้สึกถึงการกีดกันทางการค้า เนื่องจากการขยายตัวทางการค้าของพ่อค้าชาวจีนในเมืองลำปาง

“...ในเชียงใหม่ถึงแม้ว่าพ่อค้าพม่า เงี้ยว และอินเดียจะมีบทบาทสำคัญในการค้า แต่พวกเขาก็รู้สึกกีดกันทางการค้า อันเกิดจากการแข่งขันของพ่อค้าชาวจีน ซึ่งมีความขยันขันแข็ง และกำลังรุกไล่พ่อค้าพม่า เงี้ยว และอินเดียในที่อื่น ๆ (ลำปาง) ออกจากธุรกิจการค้า...”¹⁴³

ทำให้บรรดาพ่อค้าไทยใหญ่และพม่าก็หันไปประกอบอาชีพเกษตรกรรม และบางส่วนก็เดินทางกลับไปยังถิ่นฐานเดิมของตนในเขตแดนพม่า¹⁴⁴ แต่อย่างไรก็ตาม บรรดาพ่อค้าชาวจีนก็ไม่อาจที่จะเข้ามาแทรกแซง และมีบทบาทมากนักในการค้าผ้าซึ่งมีชาวอินเดียควบคุมเอาไว้ เช่นในเมืองลำปางมีร้านค้าของชาวอินเดียถึง 3 ร้าน ในขณะที่ร้านค้าของชาวจีนมีเพียง 1 ร้านเท่านั้น¹⁴⁵

นอกจากนั้น ปัจจัยที่ทำให้บรรดาพ่อค้าชาวจีนประสบความสำเร็จในการขยายบทบาททางการค้าจนเข้าไปแทนที่พ่อค้าชาวไทยใหญ่ น่าจะมาจากการที่บรรดาพ่อค้าชาวจีนรุ่นใหม่ที่อพยพมาหลังการเปิดเส้นทางรถไฟ มักจะได้รับความช่วยเหลือด้านเงินทุนจากบรรดาคนจีนรุ่นดั้งเดิม โดยพ่อค้าชาวจีนดั้งเดิมมีความมั่งคั่งมาจากการค้าทางเรือได้นำเงินทุนที่สะสมไว้ ออกมาให้บรรดาพ่อค้าจีนรุ่นใหม่กู้เพื่อนำไปลงทุนค้าขาย¹⁴⁶ ตลอดจนถึงปรากฏว่าพ่อค้าปลีกชาวจีนสามารถซื้อสินค้าด้วยระบบเงินเชื่อจากร้านค้าขายส่งของพ่อค้าชาวจีนในเมืองใหญ่ เช่น นางแดงพานิชพันธ์ จะให้สินค้าเชื่อแก่พ่อค้าปลีกเป็นระยะเวลา 1 เดือน อาจกล่าวสรุปถึงปัจจัยสำคัญที่ทำให้

¹⁴² มาริโอ ทาเก แมคมอร์แรน, ประวัติและพัฒนาการการค้าในลำปาง... หน้า 13.

¹⁴³ BCR., “Note on Trade Nakown Lampung, 1932” เรื่องเดียวกัน, หน้า 9

¹⁴⁴ ปลาย้อ ชนธนนท์, บทบาทนายทุนพ่อค้าในการก่อตัวและขยายตัวของระบบ... , หน้า 25.

¹⁴⁵ หจช. รพท. 2/8-9 กล่อง 3. “เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย จดหมายเหตุสุภาแผยแพร่พาณิชย์ บัญชีที่ 4 หุ้นส่วนจำกัด จดทะเบียนไว้กระทรวงพาณิชย์ และคมนาคม”

¹⁴⁶ ปลาย้อ ชนธนนท์, บทบาทนายทุนพ่อค้าในการก่อตัวและขยายตัวของ... , หน้า 87.

ให้พ่อค้าสามารถขยายบทบาททางการค้าได้อย่างรวดเร็ว น่าจะมาจากคุณสมบัติต่างๆ ของพ่อค้าชาวจีนที่แตกต่างจากพ่อค้าพม่าและพ่อค้าไทยใหญ่ คือ ความขยันหมั่นเพียร ความคิดริเริ่มในการประกอบอาชีพ และสุดท้ายที่สำคัญคือ ได้รับการสนับสนุนจากทางการเมืองและแหล่งทุนจากพ่อค้าชาวจีนรุ่นดั้งเดิมในการขยายกิจการการค้า¹⁴⁷

การขยายตัวทางการค้าที่เกิดขึ้นในมณฑลมหाराษฎร์ ภายหลังจากรถไฟถึงลำปางในปี พ.ศ. 2459 ได้นำสินค้าสำเร็จรูปต่าง ๆ จากกรุงเทพฯ มาয়ัมณฑลมหाराษฎร์ ในขณะที่เดียวกันก็กระตุ้นให้เกิดการผลิตเพื่อขายขึ้นในท้องถิ่น ซึ่งพ่อค้าจีนมีบทบาทในการชักนำให้เกษตรกรผลิตสินค้าเพื่อการเกษตรบางชนิด ตลอดจนสินค้าอุตสาหกรรมบางชนิดออกสู่ตลาด โดยเป็นผู้รวบรวมและส่งสินค้าออกไปขายที่กรุงเทพฯ

3.4.2 บทบาทของเจ้านายพื้นเมือง ข้าราชการ และพ่อค้าชาวจีนในกิจการป่าไม้

การดำเนินกิจการป่าไม้ภายใต้การควบคุมของกรมป่าไม้ ภายหลังจากที่บรรดาเจ้านายพื้นเมืองได้อินกิจการและอำนาจในการจัดการเกี่ยวกับป่าไม้ให้แก่กรมป่าไม้ โดยเฉพาะในเขตมณฑลมหाराษฎร์ซึ่งอินอำนาจให้แก่กรมป่าไม้เป็นมณฑลแรก กรมป่าไม้จะเป็นผู้พิจารณาอนุญาตทำป่าไม้ โดยการให้สัมปทานป่าไม้เองทั้งหมด เพื่อลดความซ้ำซ้อน และแก้ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

การดำเนินการป่าไม้ภายใต้การควบคุมของกรมป่าไม้ ปรากฏว่าส่วนใหญ่บริษัทของชาติตะวันตกมักจะได้รับอนุญาตให้ได้รับทำสัมปทานป่าไม้ ในเขตมณฑลมหाराษฎร์ บริษัทต่างชาติที่สำคัญ คือ บริษัทอมเบย์เบอร์มา บริษัทอีสต์เอเชียติก และบริษัทหลุยส์ ที. เลียวโนเวนส์ นอกจากบริษัทป่าไม้ของชาติตะวันตกแล้ว ยังมีบริษัทป่าไม้ที่ดำเนินการโดยชาวจีนในเขตมณฑลมหाराษฎร์ ได้แก่ บริษัท ลำซำ จำกัด และบริษัท กิมเซ่งหลี และยังมีเอกชนรายย่อย เช่น เจ้านายพื้นเมือง

อาจกล่าวได้ว่า กิจการป่าไม้หลังปี พ.ศ. 2452 กรมป่าไม้ได้ดำเนินนโยบายให้สัมปทานระยะยาวรอบละ 15 ปี มีผลทำให้บริษัทป่าไม้ของชาวตะวันตก สามารถเข้ามาดำเนินการป่าไม้ได้สูงขึ้น เนื่องจากระยะเวลาของการสัมปทานระยะยาวนี้ ส่งผลดีต่อบริษัทชาติตะวันตกที่มีทุนสูงโดยการสัมปทาน ปรากฏว่าบริษัทป่าไม้ของชาวตะวันตกได้สัมปทานถึงร้อยละ 76.66

¹⁴⁷ ดูรายละเอียดใน ชูสิทธิ์ ชูชาติ, "การกำเนิดระบบเศรษฐกิจทุนนิยม กับผลกระทบที่มีต่อสังคมชาวนาในภาคเหนือ (พ.ศ. 2396-2475)," *สังคมศาสตร์* 5, 1 (เมษายน - กันยายน 2524): 49-52.

เปอร์เซ็นต์¹⁴⁸ และทำให้บทบาทของบรรดาพ่อค้าชาวจีนและเจ้านายพื้นเมืองในกิจการป่าไม้ก็ลดลงอย่างมาก

ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีความพยายามในการลดบทบาทของบริษัทป่าไม้ของชาวตะวันตกลง โดยการสนับสนุนให้เอกชนชาวไทยและเจ้านายพื้นเมืองกลับเข้ามามีส่วนร่วมในการรับสัมปทานป่าไม้ให้มากขึ้น ดังปรากฏในรายงานของพระยาศรีสหเทพ ในปี พ.ศ. 2465 ถึงนโยบายเกี่ยวกับป่าไม้ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ความว่า

“...ส่วนที่ยังเหลืออยู่อีก 14% กับในประเภทที่ 2 และ 3 อีก 1½ และ 3 ½% รวม 3 ประเภท เป็น 20% นั้น นับว่าอยู่ในมือคนพื้นเมือง ซึ่งมีส่วนเช่นนี้เพราะบริษัทต่างประเทศได้เข้าครอบครองป่าไม้เสียมากแล้ว ตั้งแต่ก่อนรัฐบาลลงมือควบคุมป่าไม้ ยังซ้ำเจ้านายมณฑลพายัพก็ดี ชาวพื้นเมืองและไทยนั้นก็ดีที่ได้รับอนุญาตทำป่าอยู่แล้ว ได้พากันขายหรือยืมเงินจากชาวต่างประเทศจนเขาได้เข้าครอบครองป่าของพวกนี้อีกมาก การเช่นนี้ไม่เป็นที่พึงปรารถนาของรัฐบาลไทย...”¹⁴⁹

นโยบายเกี่ยวกับกิจการป่าไม้ของรัฐบาลกรุงเทพฯ ในการให้สัมปทานแก่คนไทยได้นำมาสู่นโยบายในทางปฏิบัติ ตลอดจนวิธีการปฏิบัติ เพื่อที่จะส่งเสริมให้ประชาชนชาวไทยได้รับสัมปทานให้มากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ โดยดำเนินการ 2 ประการคือ

ประการแรก กรมป่าไม้เข้ามาเป็นผู้รับทำป่าไม้สักเอง โดยความพยายามลดการแข่งขันในการขอสัมปทานบริษัทต่างชาติลง และการที่กรมป่าไม้รับสัมปทานเอง ทำให้รัฐบาลกรุงเทพฯ ได้รับผลประโยชน์ต่าง ๆ อย่างเต็มที่ เช่น ทราบถึงราคาต้นทุนการทำไม้ที่แท้จริง การทดลองปลูกป่าและบำรุงรักษาป่า¹⁵⁰ โดยการดำเนินนโยบายนั้นรัฐบาลกรุงเทพฯ ได้เริ่มเข้ายึดป่าสัมปทานที่ผู้ขอสัมปทานไม่อาจดำเนินการได้ และปิดป่าเก็บไว้ไม่ให้สัมปทานแก่ผู้ใด¹⁵¹

¹⁴⁸ ไสลรัตน์ ดลอารมณ. "พัฒนาการของการทำป่าไม้สักในประเทศไทย พ.ศ.2439 – 2475," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิตศึกษาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2529), หน้า 117.

¹⁴⁹ หจช. ร.6 ม.14/1 "เจ้าพระยาพลเทพ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" (21 พฤษภาคม 2465).

¹⁵⁰ หจช. ร.7 กส. 5.1/8 "โน้ตเรื่องปัญหาว่ารัฐบาลจะทำเองหรือให้เขาทำอย่างไรจะเป็นประโยชน์บำรุงสินค้าและเศรษฐกิจ".

¹⁵¹ เรื่องเดียวกัน.

ประการที่สอง ส่งเสริมให้เอกชนชาวไทยได้รับทำสัมปทาน โดยผู้ที่รับสัมปทานป่าไม้ นั้นต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้คือ มีทุนเพียงพอที่จะทำป่าไม้ได้ตลอดอายุสัมปทาน และต้องมีประสบการณ์ในการทำป่าไม้มาก่อน หากขาดไปข้อใดข้อหนึ่งก็จะไม่พิจารณาให้สัมปทาน¹⁵² และรัฐบาลได้หาทางป้องกันมิให้มีการนำสัมปทานไปขายต่อหรือโอนกิจการให้แก่บริษัทต่างชาติ โดยมากการออกกฎข้อบังคับในการขอสัมปทานทุกรอบว่า ห้ามนำไปขาย โอน จำนอง จำนำ โดยทางตรงหรือทางอ้อมแก่ผู้อื่น และถ้าผิดสัญญารัฐบาลจะยึดสัมปทาน

จากนโยบายของรัฐบาลในขณะนั้น ทำให้บรรดาพ่อค้าไม้และเจ้านายพื้นเมืองที่เคยมีประสบการณ์ในการทำป่าไม้ และมีทุนได้กลับเข้ามามีบทบาทในกิจการป่าไม้เพิ่มมากขึ้น ได้แก่ ตระกูล ณ ลำปาง และตระกูลชาวจีนที่เคยทำกิจการป่าไม้ ได้แก่ ตระกูลลำซำ นอกจากนี้ยังมีกลุ่มนายทุนชาวบ้าน ชำราชากร เข้ามาขอทำสัมปทานเพิ่มมากขึ้น เช่น ชุนอนุวัติกิจโกศล

รัฐบาลได้ให้สัมปทานป่าแม่ต้า เมืองลอง แก่เจ้าบุญวาทย์วงศ์มานิต เจ้าผู้ครองนครลำปาง ให้สัมปทานป่าแม่จรม แก่เจ้าราชบุตร ณ น่าน 1 รอบ (15 ปี)¹⁵³ เจ้าราชสัมพันธ์ ณ ลำปาง 2 รอบ (30 ปี)¹⁵⁴ เนื่องจากเจ้านายพื้นเมืองเคยเป็นเจ้าของป่ามาก่อน หรือเป็นเจ้าของผู้ครองนคร ตลอดจนมีบรรพบุรุษที่เคยทำป่าไม้มาก่อน กลุ่มเจ้านายพื้นเมืองได้เรียกร้องให้รัฐบาลมอบสัมปทานแก่ตน โดยอ้างว่าเคยเป็นเจ้าของป่ามาก่อน หรือทำเพื่อหาเลี้ยงชีพและดำรงวงศ์ตระกูล เนื่องจากมีช้างคนละหลายเชือกแต่ไม่มีงานทำ ตลอดจนการเข้ารับทำราชการป่าไม้จะเป็นการแสดงความจงรักภักดี และตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในเรื่องป่าไม้ ดังปรากฏในหนังสือกราบบังคมทูลสมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพของเจ้ามหาพรหมสุรธาดา เจ้าผู้ครองนครน่าน ในปี พ.ศ. 2774 ความว่า

“...การทำป่าไม้ ซึ่งข้าพระพุทธเจ้ารับพระราชทานทำอยู่ กับที่จะได้รับพระราชทานทำต่อไปนี้ บุตรชาติข้าพระพุทธเจ้ารับพระราชทาน คือ สัญญาเช่าทำแทนข้าพระพุทธเจ้า เพื่อเป็นกำลังรับราชการฉลองพระเดชพระคุณและดำรงวงศ์ตระกูลวงศ์ของข้าพระพุทธเจ้าสืบไป... อนึ่ง เจ้าราชบุตรผู้นี้ เปนบุตรชายของข้าพระพุทธเจ้าซึ่ง

¹⁵² หจข. ร.6 ม.14/15 “กรมพระยาดำรงราชานุภาพ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว” (9 มิถุนายน ร.ศ. 130).

¹⁵³ หจข. สบ.2. 46/9 “เจ้ามหาพรหมสุรธาดา กราบทูลสมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพ” (8 มิถุนายน 2474).

¹⁵⁴ กรมป่าไม้, รายงานประจำปีแสดงกิจการป่าไม้กระทรวงเกษตร ประจำปี พ.ศ. 2476 (พระนคร : โรงพิมพ์การรถไฟ, ม.ป.ป.), บัญชีแสดงสัมปทานป่าไม้ หน้า 1.

เหลืออยู่แต่ผู้เดียวอันจะสืบตระกูลของข้าพระพุทธเจ้าให้รุ่งเรืองต่อไปได้ เปนผู้ที่มีความจงรักภักดีต่อแผ่นดินและเจ้านาย กับมีความซื่อสัตย์สุจริตโอบอ้อมอารียิ่งนัก ข้าพระพุทธเจ้าขออารัมภ์เกล้าปกกระหม่อมทรงพระกรุณาชุบเลี้ยงใช้สอยตั้งได้ ทรงพระกรุณาแก้ตัวข้าพระพุทธเจ้ามาแต่หนหลัง..."¹⁵⁵

นอกจากนั้นเจ้ามหาพรหมสุรธาตายังอ้างถึง "...ภาระนอกเนื่องจากงานราชการประจำตัว จะต้องปฏิบัติฉลองพระเดชพระคุณแล้ว ในสถานะของเกล้ายังมีภาระอื่นอันเกี่ยวกับสมณะและประชาชนทั่วไปอีกเป็นอันมาก"¹⁵⁶ จึงจำเป็นต้องขอสัมปทานป่าไม้ และมีเครื่องมือเครื่องมือจำนวนมากต้องดูแลรักษา ดังความว่า

"...ช้างของเกล้าและของบุตรหลานที่เคยใช้อยู่ในป่านี้เป็นจำนวน 30 เศษ พร้อมด้วย ล้อเลื่อนและเครื่องอุปกรณ์ต่าง ๆ ก็วางเปล่าต้องดูแลรักษาไว้โดยหาประโยชน์มิได้..."¹⁵⁷

กลุ่มพ่อค้าไม้ชาวจีนที่มีบทบาทในการกิจการป่าไม้มณฑลมหाराษฎร์ ได้แก่ นายอ่ำ ล่ำ ซำ มีถิ่นฐานเดิมอยู่ที่ตำบลชิงเขว จังหวัดหน่วงยี้ย ประเทศจีน ได้เดินทางเข้ามาทำการค้าในประเทศไทย โดยตั้งชื่อบริษัทการค้าว่าห้างกงวงง่วนล้ง และได้เข้ารับทำสัมปทานป่าในเมืองแพร่ โดยมีโรงเลื่อยของตนเองอยู่ที่ตำบลบางซอณ กรุงเทพฯ¹⁵⁸ และลูกหลานก็ได้ทำการกิจการป่าไม้ต่อมา โดยบริษัทล่ำซำได้รับสัมปทานป่าไม้ในเขตเมืองแพร่ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2468 และได้ดำเนินกิจการป่าไม้มาจนถึงปี พ.ศ. 2483 ก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2¹⁵⁹ ดังปรากฏในตารางที่ 31

¹⁵⁵ หจข. สบ.2.46/9 "เจ้ามหาพรหมสุรธาตา กราบทูลสมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพ" (8 มิถุนายน 2474).

¹⁵⁶ เรื่องเดียวกัน.

¹⁵⁷ เรื่องเดียวกัน.

¹⁵⁸ ไศลรัตน์ ดลอารมณณ์, "พัฒนาการการทำป่าไม้สักในประเทศไทย พ.ศ. 2339-2475 " หน้า 123.

¹⁵⁹ กรมป่าไม้, รายงานประจำปีแสดงกิจการของกรมป่าไม้กระทรวงเกษตร ประจำปี พ.ศ. 2496

ตารางที่ 31 แสดงรายนามผู้รับสัมปทานของพ่อค้าชาวจีน, ข้าราชการ และเจ้านายพื้นเมือง

รายนาม	ชื่อป่า	ปี พ.ศ. - พ.ศ.	หมายเหตุ
เจ้าอินทวโรรสสุริยวงศ์	แม่แจ่ม	2452	รัฐบาลยึดสัมปทานคืน
เจ้านุญวาทย์วงษ์มานิต	แม่ต้า แม่ลอง	2452	รัฐบาลยึดสัมปทานคืน
เจ้าราชาภาติกวงษ์	แม่สะเลียบ	2452 - 2460	ให้เช่า 6 ปี
เจ้าราชบุตร ณ น่าน	แม่จริม	2467 - 2482	ได้รับสัมปทาน 1 รอบ
เจ้าบุรีรัตน์ ณ เชียงใหม่	แม่สเกิบ	2452 - 2482	ได้รับสัมปทาน 2 รอบ
เจ้าราชสัมพันธ์ ณ ลำปาง	แม่ทรายคอก	2452 - 2482	ได้รับสัมปทาน 2 รอบ
แม่เจ้าจันคำบุรีรัตน์	ห้วยบ่อทอง	2452 - 2482	ได้รับสัมปทาน 2 รอบ
หลวงประสารไมตรีราษฎร์	ห้วยหลวง	2452 - 2482	ได้รับสัมปทาน 2 รอบ
นายบุญมี กิจโกศล	แม่ฮิด	2475 - 2490	ได้รับสัมปทาน 1 รอบ
เจ้าทิพวัน กฤดากร	แม่แต๊ะโกโก้	2468 - 2484	ได้รับสัมปทาน 1 รอบ
บริษัทลำซำ	แม่แย้	2468 - 2483	ได้รับสัมปทาน 1 รอบ

รอบสัมปทานป่าไม้ เท่ากับ 15 ปี

ที่มา : หจข. ๑.6 ม.14.1/6 "เจ้าพระยาพลเทพ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว," (10 พฤษภาคม พ.ศ. 2466).

กรมป่าไม้, รายงานประจำปีแสดงกิจการป่าไม้กระทรวงเกษตร ประจำปี พ.ศ. 2476 (พระนคร : โรงพิมพ์การรถไฟ, ม.ป.ป.), บัญชีแสดงสัมปทานป่าไม้ หน้า 1.

กรมป่าไม้, รายงานประจำปีแสดงกิจการป่าไม้กระทรวงเกษตร ประจำปี พ.ศ. 2496 (พระนคร : โรงพิมพ์การรถไฟ, 2499), หน้า 48.

นอกจากตระกูลลำซำแล้ว ตระกูลวงศ์วรรณได้เริ่มเข้ามาทำกิจการป่าไม้เมื่อภายหลังรัฐบาลเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาดำเนินกิจการป่าไม้ได้ โดยนายแสน วงศ์วรรณ (ผาทอง) ต้นตระกูลวงศ์วรรณ เป็นบุตรนายพุทธวงศ์และนางแก้ววรรณ ชาวนาที่มีฐานะดี ซึ่งเป็นชาวพื้นเมืองที่ร่ำรวยมาจากการค้าข้าวเปลือกให้แก่พ่อค้าจีนที่สถานีรถไฟเด่นชัย และได้รับทำป่าไม้ให้แก่บริษัทอีสต์เอเชียติก เมืองแพร่ ประมาณปี พ.ศ. 2472 ได้เข้ารับเป็นตัวแทนทำป่าไม้ให้เจ้าวงศ์แสนศรีพันธ์ ซึ่งได้สัมปทานป่าไม้ แม่ต้า เมืองลอง ต่อจากเจ้านุญวาทย์วงษ์มานิต และต่อมาก็

เป็นลูกช่วงรับทำป่าไม้ของบริษัทอีสต์เอเชียติกทำป่าไม้ แม่คำปอง อำเภอร้องกวาง เมืองแพร่ ตั้งแต่ก่อนสงครามโลก และขยายจนเจริญเติบโตเมื่อภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ลึ้นสุดลง¹⁶⁰ หรือในเมืองลำปางหม่องจันอง* ได้ลาออกจากตำแหน่งหัวหน้าคนในบังคับอังกฤษ ในปี พ.ศ. 2468 ได้ออกมาเป็นผู้เช่ารับช่วงทำป่าไม้ โดยได้รับการสนับสนุนจาก มิสเตอร์ หลุยส์ ที. ลีโอโนเวนส์ ซึ่งมอบช้างและเครื่องมือในการประกอบกิจการป่าไม้จันรำรวยจากกิจการป่าไม้¹⁶¹

แต่อย่างไรก็ตามตระกูลลำซำก็เป็นพ่อค้าชาวจีนรายเดียวที่ได้รับสัมปทานทำไม้จากรัฐบาลกรุงเทพฯ เนื่องจากเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติตรงตามที่รัฐบาลกำหนด คือ มีเงินทุนและมีประสบการณ์ในการทำป่าไม้ บรรดาพ่อค้าพื้นเมืองถึงจะมีทุน แต่ขาดประสบการณ์จึงได้อาศัยแต่รับช่วงต่อจากบรรดาบริษัทต่างชาติและเจ้านายพื้นเมืองเท่านั้น ดังปรากฏในคำวินิจฉัยตัดสินการทำสัมปทานป่าไม้ของบริษัทลำซำ ของเจ้าพระยาพลเทพ ต่อพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ในปี พ.ศ. 2566 ความว่า

“..ส่วนบริษัทลำซำเป็นบริษัทที่ได้ทำการค้าขายไม้ติดต่อกับต่างประเทศ ทั้งได้รับพระราชทานทำไม้ของสนักมานาน มีทุนรอนและกำลังพาหนะเพียงพอ ตลอดจนคนงานมีความรู้ช่ำชองในการทำป่าไม้ ทั้งมีโรงเลื่อยจักรเป็นส่วนของบริษัทเองด้วย...”¹⁶²

อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า ในช่วงหลังก่อนปี พ.ศ. 2480 บรรดากลุ่มเจ้านายพื้นเมือง และพ่อค้าชาวจีนเริ่มกลับเข้ามามีบทบาทในกิจการป่าไม้เพิ่มขึ้น และเป็นกลุ่มพ่อค้ากลุ่มหนึ่งที่ก่อตัวและขยายตัวขึ้นมาในมณฑลมหाराษฎร์ภายหลังจากการเปิดเดินเส้นทางรถไฟสายเหนือเข้ามาถึงเมืองลำปางในปี พ.ศ. 2459

3.4.3 การขยายบทบาทของกลุ่มพ่อค้าชาวจีนกับการเปลี่ยนแปลงระบบการเงิน

การเปลี่ยนแปลงของระบบเศรษฐกิจ เพื่อการค้าที่เกิดขึ้นในมณฑลมหाराษฎร์ ภายหลังจากการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือถึงสถานีลำปางในปี พ.ศ. 2459 ทำให้เกิดความต้องการการใช้

¹⁶⁰ ดูเพิ่มเติมได้จาก ปลาย้อ ชนะนนท์, บทบาทนายทุนพ่อค้าในการก่อตัวและขยายตัวของระบบทุนนิยม... , หน้า 81.

* กล่าวถึงในบทที่ 2.3.2 ปัญหาความขัดแย้งระหว่างเจ้านายพื้นเมืองกับคนในบังคับต่างชาติ.

¹⁶¹ มาริโอ ทาเก แมคมอร์แรน, “ประวัติศาสตร์และพัฒนาการของการค้าในลำปาง...”, หน้า 8.

¹⁶² หจข. ร.6 ม.14.1/21 “เจ้าพระยาพลเทพ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว” (21 สิงหาคม พ.ศ. 2466).

เงินตรามากขึ้นภายในมณฑล โดยเฉพาะพวกพ่อค้าคนจีนรุ่นใหม่ที่อยู่พวยพเข้ามาหลังจากที่ตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือ พ่อค้าคนจีนเหล่านี้ได้เข้ามาประกอบกิจการการค้าส่งระหว่างกรุงเทพฯกับมณฑลมหाराษฎร์ และดำเนินกิจการค้าปลีกระหว่างสถานีรถไฟในมณฑลมหाराษฎร์ เช่น สถานีเด่นชัย ลำปาง และกระจายการค้าและผลิตภัณฑ์จากกรุงเทพฯไปสู่ตำบลและหมู่บ้านต่าง ๆ ในมณฑลมหाराษฎร์ นอกจากนั้นยังกระจายสินค้าไปยังจังหวัดอื่น ๆ เช่น เชียงราย พะเยา

การขยายตัวของบรรดาพ่อค้าเงินในมณฑลมหाराษฎร์เพิ่มสูงขึ้น ในการค้าปลีกและค้าส่งสินค้ากับกรุงเทพฯ ทำให้มีการเช่าที่ดินและตลาดตั้งร้านค้ามากขึ้น ดังปรากฏว่า ค่าเช่าที่ดินแลค่าเช่าตลาดของรัฐบาลเก็บในมณฑลมหाराษฎร์ได้เพิ่มขึ้นทุกปีในปี พ.ศ. 2460 เก็บได้ 2,569 บาท ปี พ.ศ. 2461 เก็บได้ 4,431 บาท และในปี พ.ศ. 2462 เก็บได้ 5,010 บาท¹⁶³ การขยายตัวทางการค้าที่เกิดขึ้นในมณฑลมหाराษฎร์ ได้แสดงถึงความต้องการของประชาชนในมณฑลมหाराษฎร์ต่อผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปจากกรุงเทพฯที่ส่งมาตามทางรถไฟ ทำให้มีปริมาณเงินทุนทางการค้าที่สูงขึ้นและจำนวนร้านค้าที่เพิ่มมากขึ้นดังปรากฏในรายงานของมณฑลมหाराษฎร์ในปี พ.ศ. 2464 ว่าในมณฑลมหाराษฎร์มีตลาดของแห่งตามชุมชนการค้าต่าง ๆ เช่น ที่เด่นชัย แพร่ ลำปาง น่าน มีร้านค้ากว่า 552 ร้าน มีเงินทุนหมุนเวียนเป็นเงินทุนจำนวน 1,599,360 บาท ดังปรากฏรายละเอียด ในตารางที่ 32

ตารางที่ 32 ตารางแสดงจำนวนร้านค้าและเงินทุนในจังหวัดลำปาง แพร่ น่าน ในปี พ.ศ.2464

จังหวัด	จำนวนร้าน (ร้าน)	เงินทุน (บาท)
แพร่	207	351,060
ลำปาง	282	933,300
น่าน	63	315,000
รวม	552	1,599,360

ที่มา : หจข. ร.6 ม.24/1 "รายงานราชการมณฑลมหाराษฎร์" พ.ศ.2464

จากตารางดังกล่าวได้สะท้อนให้เห็นถึงความเจริญและความสะดวกเร็วในการขนส่งทางรถไฟต่อการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเงินที่หมุนเวียนใน

¹⁶³ หจข. ร.6 ม.24/1 "รายงานราชการมณฑลมหाराษฎร์," (20 กันยายน 2464).

เมืองน่านในปี พ.ศ.2443 มีมูลค่าสินค้าประมาณ 55,600 รูปี (60,048 บาท)¹⁶⁴ ในขณะที่ในปี พ.ศ.2464 เมืองน่านมีจำนวนเงินทูลหมั้นเวียน 315,000 บาท การขยายตัวของเงินทูลหมั้นเวียนในเมืองน่านซึ่งแต่เดิมเป็นเพียงตลาดการค้าเล็กๆ ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วยอมสะท้อนถึงการเจริญเติบโตของการค้าและการลงทุนในเมืองลำปางและแพร่ ซึ่งเคยเป็นศูนย์กลางการค้าที่สำคัญในการค้าทางเรือ ประกอบกับบรรดาชาวจีนที่อพยพมาภายหลังการตัดเส้นทางรถไฟได้แสวงหาช่องทางในการค้า โดยอาศัยความสัมพันธ์ทางเครือญาติระหว่างกลุ่มคนที่เป็ชาวจีนกลุ่มใหม่กับกลุ่มชาวจีนดั้งเดิมที่ค้าขายปลีกในเขตล้านนา ดังเช่น การเข้ามาของนายจิกโกไซ ต้นตระกูล จิวะสันติการ พ่อค้าใหญ่ในเมืองลำปาง ได้อพยพเข้าที่เมืองลำปางในปี พ.ศ.2467 มาอาศัยอยู่บริเวณตลาดเก้าจาว ไกล ๆ สถานีรถไฟลำปาง โดยเข้ามาประกอบธุรกิจการค้าซีอิ๊ว น้ำปลา อาศัยความสัมพันธ์กับอาเจ็กซึ่งเป็นญาติที่เดินทางเข้ามาค้าขายในลำปางก่อนหน้านั้น¹⁶⁵ ขณะเดียวกันพ่อค้าจีนในเมืองลำปาง แพร่ น่านบางกลุ่มได้อพยพออกไปดำเนินการค้าตามอำเภอรอบ ๆ ที่ไกลจากเส้นทางรถไฟ แต่ยังคงอาศัยความสัมพันธ์กับพ่อค้าชาวจีนดั้งเดิมที่เคยเดินทางเข้ามาค้าขายทางเรือ เข้ามาซื้อสินค้าแล้วนำไปขายยังอำเภอต่าง ๆ เมื่อขายได้แล้วก็นำเงินมาจ่ายแก่พ่อค้าขายส่ง ดังเช่นระบบการค้าที่นางแดง พานิชพันธ์ ได้กระทำกับลูกค้าของตน คือ ปล่อยสินเชื่อเป็นระยะเวลา 1 เดือน

การขยายตัวทางการค้าในเขตล้านนาส่งผลให้พ่อค้าชาวจีนดั้งเดิมบางกลุ่มอาศัยเป็นช่องทางในการแสวงหากำไรทางการค้า โดยการสะสมทุนที่มีดั้งเดิมในรูปการออกเงินกู้และจำนอง ดังปรากฏว่าที่ลำปาง นางแดง พานิชพันธ์ และหม่อมยี่ บริบูรณ์ เป็นพ่อค้าสำคัญในการเป็นแหล่งเงินกู้ของมณฑลมหาสารบุรี ดังปรากฏว่า นางแดง เป็นแหล่งเงินกู้เอกชนที่สำคัญของบรรดาเจ้านายพื้นเมือง เช่น เจ้าหลวงนครลำปางและธิดา ได้นำทรัพย์สินสมบัติหลายชิ้นเป็นเครื่องค้ำประกันเงินกู้ เช่น เครื่องเพชรพลอย ทอง ช้าง 2 เชือก และที่ดินที่บ้านกาดเมฆ เป็นจำนวน 60 ไร่ จนภายหลังของประกันเงินกู้ได้ตกอยู่ภายใต้การครอบครองของนางแดง¹⁶⁶ หรือตลาดกลางเมืองลำปาง ซึ่ง

¹⁶⁴ รัตนพร เศรษฐกุล, "ประวัติศาสตร์เมืองน่านก่อนการปฏิรูปการปกครอง พ.ศ.2442," ใน เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่อง สืบสานอดีตอันรุ่งเรืองของเมืองน่าน ข้อมูลและมุมมองใหม่ทางโบราณคดีประวัติศาสตร์และชาติพันธุ์ (จัดโดยโครงการศึกษาชนชาติไทย มหาวิทยาลัยพายัพ ร่วมกับประชาคมเมืองน่าน 18 -21 ธันวาคม 2540 ณ โรงแรม ซิตีพาร์ค จังหวัดน่าน), หน้า 77.

¹⁶⁵ สถาบันศิลปวัฒนธรรมโยนก, สถาบันวิจัยโยนก, อัตชีวประวัติแม่ไต้ย จิวะสันติการ, หน้า 7.

¹⁶⁶ มารโก ทากา แมคเมอร์แรน, ประวัติและพัฒนาการของการค้าในลำปาง... หน้า 11.

เจ้าทิพย์วรรณ (ณ ลำปาง) ณ เชียงตุง หลานของเจ้าบุญวาทย์วงษ์มานิต ผู้ครองนครลำปางก่อตั้งตลาดทิพย์วรรณขึ้น ภายหลังจากเกิดเป็นกรรมสิทธิ์ของหม่องยี บริบูรณ์ พ่อค้าจากการกู้ยืมเงิน¹⁶⁷

นอกจากนั้นบรรดาพ่อค้ายังแสวงหากำไรจากความต้องการของประชาชนในการใช้เงินตรามากขึ้น เพื่อใช้จ่ายในการซื้อสินค้าสำเร็จรูปมาใช้ แต่เงินตราที่หมุนเวียนอยู่ในกระแสดังกล่าวมีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการของราษฎร โดยเฉพาะเงินปลีก ซึ่งเป็นเงินที่ราษฎรมีความต้องการใช้มากขึ้น ทำให้เกิดการขาดแคลนเงินปลีกขึ้น จนพ่อค้าแสวงหากำไรจากการแลกเปลี่ยนเงินปลีก ซึ่งเมื่อราษฎรต้องการเงินหนึ่งบาทไปแลกเปลี่ยนเป็นเงินปลีก 1 สตางค์ จะได้รับเพียง 96 สตางค์ หรือถ้าเป็นเหรียญ 2 สลึง จะได้รับเพียง 48 สตางค์ เท่านั้น¹⁶⁸ นอกจากนี้เงินเหรียญสตางค์แล้ว ธนบัตรปลีกก็ปรากฏว่ามีการขาดแคลนเช่นกัน¹⁶⁹ ซึ่งแต่เดิมเงินบาทไม่เป็นที่นิยมใช้กัน มีแต่เพียงเงินรูปเท่านั้นที่ใช้จ่ายในเขตล้านนา การเปลี่ยนแปลงของระบบเงินตราที่เกิดขึ้นในมณฑลมหาธาษฎร์จากความนิยมใช้เงินรูปมาเป็นการใช้เงินบาท จนเกิดการแสวงหากำไรจากการแลกเปลี่ยนเงินปลีกกับเงินบาท ซึ่งแต่เดิมเป็นการแสวงหากำไรจากการแลกเปลี่ยนเงินบาทไปเป็นเงินรูป อาจจะมาจากการค้าทางรถไฟที่เจริญเติบโต โดยการขยายตัวของกลุ่มพ่อค้าชาวจีน ได้เข้ามาแทนที่การค้าวัวต่างโคต่างของบรรดาพ่อค้าพม่าและพ่อค้าไทยใหญ่ ที่ดำเนินการค้าข้ามพรมแดนในอดีต

นอกจากนั้น การตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือทางตะวันออกของล้านนา คือ เมืองลำปาง แพร่ น่าน มีส่วนขยายอิทธิพลของเงินบาทในเขตล้านนาอย่างมาก เนื่องจากการตัดเส้นทางรถไฟมายังมณฑลมหาธาษฎร์ ซึ่งแต่เดิมมีการค้ากับทางพม่าน้อยกว่าทางด้านตะวันตกอยู่แล้ว สำหรับติดต่อค้าขายกับกรุงเทพฯ ได้อย่างสะดวกและรวดเร็วกว่าเมืองอื่น ๆ เงินบาทจึงเข้ามามีบทบาทและใช้กันอย่างแพร่หลาย และเป็นที่ยอมรับได้อย่างรวดเร็วในมณฑลมหาธาษฎร์ ดังปรากฏว่าเมื่อเส้นทางรถไฟได้เปิดทำการในเขตล้านนา นับตั้งแต่ตัดเส้นทางรถไฟถึงสถานีพิษณุโลกในปี พ.ศ. 2451 อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินรูปกับเงินบาทในเขตล้านนา มีราคาสูงขึ้น ดังปรากฏในตารางที่ 33

¹⁶⁷ ศักดิ์ รัตนชัย, "เมืองลำปาง," วารสารประจำโรงเรียนบุญวาทย์วิทยาลัย (ม.ป.ท.: ม.ป.ป.), หน้า 10.

¹⁶⁸ หนังสือพิมพ์ไทยหนุ่ม, วันที่ 19 พฤศจิกายน 2471, หน้า 1.

¹⁶⁹ หนังสือพิมพ์ศรีเชียงใหม่, วันที่ 1 มกราคม 2470, หน้า 3.

ตารางที่ 33 แสดงอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินรูปีกับเงินบาท ในบริเวณมณฑลพายัพระหว่างปี พ.ศ. 2449 – 2456

ปี	อัตราแลกเปลี่ยน		เทียบต่อ 1 หน่วย	
	เงินรูปี	เงินบาท	เงินรูปี	เงินบาท
2449	100	108	1	1.08
2450	100	105-113	1	1.05-1.13
2451	114	100	1.14	1
2452	115	100	1.15	1
2453	114-115	100	1.14-1.15	1
2454	114	100	1.14	1
2455	108-112	100	1.08-1.12	1
2456	114-116	100	1.14-1.16	1

ที่มา : BCR., Chiangmai, 1904-1912.

จากตารางได้แสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงทางการเงินที่เริ่มมีผลกระทบในมณฑลมหา
ราชบุรี เนื่องจากการเปลี่ยนเส้นทางการค้าจากทางเรือมาสู่การปรับเส้นทางการค้าทางบก เพื่อ
เชื่อมต่อการค้ารถไฟ (ดังกล่าวมาแล้วในบทที่ 3.1) และขยายจนเป็นที่นิยม จนในระยะเวลาต่อ
มาเกิดความต้องการเงินบาทอย่างสูงในมณฑลมหาราชบุรี และเมืองต่าง ๆ ในเขตล้านนา จนนำ
ไปสู่การแสวงหากำไรของพ่อค้าจากการแลกเปลี่ยนเงินบาทกับเงินปลีก

การขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ตลอดจนการปรับเปลี่ยนของระบบเงินตราใน
บริเวณมณฑลมหาราชบุรี ได้ก่อให้เกิดความต้องการทางด้านบริการทางการเงินของสถาบันทาง
การเงินเพิ่มขึ้น ซึ่งแต่เดิมในมณฑลมหาราชบุรีมีสถาบันทางการเงินของราชการที่ได้จัดตั้งขึ้นคือ
พระคลังออมสิน สังกัดพระคลังมหาสมบัติ ซึ่งฝากไว้กับพระคลังจังหวัดทำหน้าที่เป็นสถาบันรับ
ฝากเงิน โดยเปิดดำเนินการเพื่อที่จะกระตุ้นให้เกิดการเก็บเงินขึ้นในท้องถิ่น โดนเปิดดำเนินการที่
เมืองแพร่ วันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2460 เมืองลำปางและเมืองน่านในวันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2462
โดยส่วนมากผู้ฝากเงินเป็นข้าราชการ ซึ่งในปี พ.ศ. 2464 มีเงินฝากเพียง 12,611 บาท¹⁷⁰ ปัญหา
ที่พระคลังออมสินไม่เป็นที่นิยมของกลุ่มพ่อค้าในเมือง เป็นเพราะพระคลังออมสินทำหน้าที่เพียง
สถานที่รับฝากเงิน ไม่ได้ปล่อยสินเชื่อทางการเงิน น่าจะส่งผลให้พ่อค้าไม่ใช้บริการของพระคลัง
จังหวัด ทำให้อนาคารพาณิชย์ได้เข้ามาเปิดดำเนินการในมณฑลมหาราชบุรี คือ แบงก์สยามกัม-

¹⁷⁰ นจข. ร 6 ม.24/1 "รายงานราชการมณฑลมหาราชบุรี" (20 กันยายน พ.ศ. 2464).

มาจล (ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด) * ที่เมืองลำปางในปี พ.ศ. 2473 มีเป้าหมายเพื่อให้บริการทางการเงินโดยมีผู้จัดการสาขาในระยะแรกเป็นฝรั่ง ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องมีผู้ติดเป็นนายหน้าระหว่างธนาคารและพ่อค้าในเมือง โดยธนาคารอาศัยพ่อค้าชาวจีนเป็นคอมปราโดร์ ติดต่อกับพ่อค้าชาวจีน โดยที่เมืองลำปางมี หม่องยี บริบูรณ์ เป็นคอมปราโดร์ โดยลักษณะการดำเนินการของคอมปราโดร์ที่ล้าขนาดล้ากับการทำงานของคอมปราโดร์ในกรุงเทพฯ คือ เป็นผู้พิจารณาสินเชื่อแทนธนาคารพาณิชย์และค้าประกันเงินกู้ แต่การตั้งสถาบันการเงินในระยะแรก ๆ มีผลต่อระบบธุรกิจน้อยมาก เนื่องจากระบบธุรกิจธนาคารยังไม่เป็นที่คุ้นเคยและนิยมในหมู่มุคนท้องถิ่น

บรรดาประชาชนและพ่อค้าในท้องถิ่นยังนิยมระบบการกู้เงินจากผู้ที่มีฐานะมั่งคั่งจากการค้าและประกอบกิจการป่าไม้ เนื่องจากยังผูกพันในระบบสินเชื่อทางการค้า โดยในเมืองลำปางมีแหล่งเงินกู้ที่สำคัญ ได้แก่ ตระกูลพานิชพันธ์ และตระกูลบริบูรณ์¹⁷¹ และในเมืองแพร่มีแหล่งเงินกู้ที่สำคัญคือ ตระกูลวงศ์วรรณ ซึ่งร่ำรวยมาจากกิจการป่าไม้

แต่อย่างไรก็ตาม การเปิดดำเนินการของธนาคารพาณิชย์ น่าที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงระบบการเงินในมณฑลมหาสารบุรี คือมี การหมุนเวียนของกระแสเงินตรา คือ ทำให้การแลกเปลี่ยนเงินตราของราษฎรทั่วไปมีความสะดวก และไม่ต้องเสียเปรียบพ่อค้าในการแลกเปลี่ยนเงินปลีกอีกต่อไป นอกจากนั้น การเข้ามาของธนาคารพาณิชย์ยังทำให้เงินรูปี ค่อย ๆ หดไปจากกระแสการเงินของบริเวณเขตล้านนา เนื่องจากธนาคารยอมรับทั้งเงินบาทและเงินรูปี แต่จะปล่อยเฉพาะเงินบาทออกไปเท่านั้น¹⁷² ดังปรากฏหลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงบทบาทของธนาคารที่ช่วยให้ประชาชนหันมาใช้เงินบาทแทนเงินรูปีของประชาชนในเมืองลำปาง ในหนังสืออัตชีวประวัติของ ม.ร.ว. คึกฤทธิ์ ปราโมช ได้กล่าวถึงบทบาทของธนาคารต่อระบบการเงินของเมืองลำปางในสมัยที่ท่านไปเป็นผู้จัดการแบงก์สยามกัมมาจล(ธนาคารไทยพาณิชย์) สาขาลำปางในช่วงปี พ.ศ.2478-2486 ดังความว่า

“...ในระหว่างที่ทำงานที่อยู่สยามกัมมาจล ม.ร.ว. คึกฤทธิ์ได้เคยไปประจำอยู่ที่สาขาลำปาง และได้ช่วยให้มีการใช้เงินไทยแทนเงินรูปีในหมู่ประชาชน วิธีการปฏิบัติคือธนาคารรับฝากเงินรูปี แต่ลงบัญชีเป็นเงินบาท จากนั้นก็ส่งพนักงานไปเก็บเงินรูปีใน

* แบงก์สยามกัมมาจล หรือ ธนาคารไทยพาณิชย์ และเปิดดำเนินการครั้งแรกในล้านนาในปี พ.ศ. 2470 ที่เมืองเชียงใหม่ และเปิดทำการที่เมืองลำปางเป็น สาขาที่ 2 พ.ศ.2473

¹⁷¹ มารโก ทาเก แมคมอร์แรน, ประวัติและพัฒนาการของการค้าเมืองลำปาง... หน้า 9.

¹⁷² BCR., Chiangmai, 1928, p.27.

ตลาด โดยนำเงินปลีกพวกเหรียญบาท เหรียญสองสลึง เหรียญสลึง เศษสตางค์ทุก
ราคาไปแลกเงินรูป ด้วยเหตุนี้ ราวๆ 2480 การใช้เงินรูปในตลาดที่ล้าปางสิ้นสุด..."¹⁷³

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าภายหลังจากการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือ การอพยพของพ่อค้าชาวจีนได้
ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางการค้าการผลิต ตลอดจนระบบเงินในมณฑลมหाराษฎร์ ทำให้
บรรดาพ่อค้าจีนดั้งเดิมเปลี่ยนรูปแบบการแสวงหาผลประโยชน์จากการค้า มาเป็นการออกเงินกู้
แทน และเมื่อระบบการค้าได้ขยายตัวมากยิ่งขึ้น จากการค้าทางรถไฟจนก่อให้เกิดการผลิตและการ
ค้าจากยังชีพไปสู่การผลิตเพื่อการค้า ก็ได้ส่งผลให้ระบบธนาคารเข้ามามีบทบาทในการเป็นแหล่ง
แลกเปลี่ยนเงินตรา และกู้ยืมเงินแทนแหล่งเงินกู้เอกชน

อาจกล่าวสรุปได้ว่าการศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของล้านนา โดยทั่วไปมัก
จะศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับเศรษฐกิจเมืองเชียงใหม่อันถือว่าเป็นเมืองศูนย์กลางใหญ่
ของล้านนา หลังจากการสร้างทางรถไฟในปี พ.ศ. 2464 แต่จากการศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงทาง
เศรษฐกิจในบริเวณที่เรียกว่ามณฑลมหाराษฎร์ จะเห็นได้ว่า หลังจากการสร้างเส้นทางรถไฟและ
เปิดเดินรถในปี พ.ศ. 2459 ได้ทำให้ราษฎรในเขตล้านนามีแรงจูงใจในการทำการผลิตสินค้าเพื่อส่ง
ออกผ่านทางรถไฟมากยิ่งขึ้น พร้อมกับการให้การสนับสนุนและส่งเสริมของข้าราชการจากส่วน
กลางตามแนวคิดของรัฐบาลสมัยใหม่ที่มุ่งพัฒนาความเจริญและรายได้ของราษฎรในท้องถิ่น โดย
พัฒนาทางด้านเกษตรกรรม สร้างผลิตผลและสินค้าแปรรูปต่างๆ เพื่อการส่งออกมากยิ่งขึ้น เช่น
อ้อย ยาสูบ และสุกร นำไปสู่การขยายตัวของกลุ่มนายทุนพ่อค้าโดยเฉพาะพ่อค้าชาวจีน เกิดความ
เจริญในบริเวณชุมทางการค้า และมีการสร้างเครือข่ายทางการค้าในบริเวณสถานีรถไฟ และขณะ
เดียวกันก็ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มข้าราชการกับประชาชน และพ่อค้ากับประชาชนใน
การกระตุ้น และแสวงหาการพัฒนาการผลิตและกระบวนการผลิตการค้า ให้เกิดความเจริญใน
ระบบเศรษฐกิจ โดยมีเป้าหมายในการผลิตเพื่อการค้าจนนำไปสู่การก่อตัวแบบใหม่ที่มีพ่อค้าและ
ข้าราชการเป็นกลไกสำคัญที่จะผลักดันนโยบายและแนวคิดต่าง ๆ แก่ชุมชน จนนำไปสู่การปรับ
เปลี่ยนวิถีคิด และสถานะกลุ่มชนดั้งเดิมในมณฑลมหाराษฎร์ในระยะเวลาต่อมา ดังจะได้กล่าวใน
บทต่อไป

¹⁷³ สมบูรณ์ - เถาว์ลัย นันทาภิวัฒน์ "ม.ร.ว. ศักดิ์ฤทธิ ปราโมช กับงานธนาคาร" ใน อาลัยศักดิ์ฤทธิ
(กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มติชน, 2538), หน้า 65