

## บทที่ 6

### การขนส่งทางรถไฟกับการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและการขยายตัวของเมือง

การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างเส้นทางรถไฟกับการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและการขยายตัวของเมือง บริเวณเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเชิงเหนือตอนล่าง เป็นกรณีศึกษาอิทธิพลของเส้นทางรถไฟที่มีต่อการขยายตัวของชุมชนเมืองสุรินทร์

ในการศึกษาความสัมพันธ์ดังกล่าว ได้วิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม เช่น ปริมาณสินค้าเข้าออก การเกิดอาชีพใหม่ เป็นต้น นอกจากนี้ยังวิเคราะห์การเพิ่มขึ้นของการตั้งถิ่นฐาน บ้านเรือน ร้านค้า โรงแรม บริเวณสถานีรถไฟสุรินทร์ เป็นต้น โดยได้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนบริเวณสถานีรถไฟสุรินทร์ ที่ประกอบอาชีพต่าง ๆ จำนวน 30 คน ได้แก่ ผู้ประกอบการร้านค้า 15 ราย ผู้ประกอบการโรงแรม 2 ราย ผู้ประกอบการที่เป็นอดีตร้านค้า 5 ราย ที่อยู่อาศัยโดยไม่ได้ประกอบกิจการ 8 ราย โดยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจงผู้ที่อาศัยอยู่ก่อนปี พ.ศ. 2500 และการสังเกตภาคสนาม

เนื่องจากข้อมูลส่วนใหญ่เป็นข้อมูลจากในสมัยอดีต ซึ่งข้อมูลบางอย่างของบุคคลผู้ให้สัมภาษณ์อาจลืมเลือนและไม่ชัดเจน ข้อมูลอีกส่วนหนึ่งจึงต้องรวบรวมจากเอกสารของบุคคลที่อยู่ในเมืองสุรินทร์มาตั้งแต่อดีต และเอกสารรวมถึงหนังสือของบุคคลอื่น ๆ ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติที่ได้รวบรวมไว้ โดยเฉพาะในช่วงกำลังพัฒนาเส้นทางรถไฟ (ช่วงเริ่มสร้างเส้นทางถึงช่วงก่อนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คือช่วง พ.ศ. 2463 - 2504) จำเป็นต้องใช้ข้อมูลจากเอกสารเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างไม่สามารถให้ข้อมูลได้

นอกจากนี้ได้นำผลการศึกษามาวิเคราะห์ร่วมกับแผนที่การใช้ที่ดินในเทศบาลเมืองสุรินทร์ที่ได้จากการแปลภาพถ่ายทางอากาศ และภาพถ่ายเทียม ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งทางรถไฟกับการขยายตัวของเมืองดังกล่าว แบ่งเป็น 3 ช่วงเวลา คือ 1) ช่วงกำลังพัฒนา (ช่วงเริ่มสร้างเส้นทางถึงช่วงก่อนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คือช่วง พ.ศ. 2460 - 2504) 2) ช่วงพัฒนาเต็มที่ (ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 - 6 คือช่วง พ.ศ. 2505 - 2534) และ 3) ช่วงพัฒนาช้า ซึ่งเป็นช่วงการแข่งขันกับการขนส่งทางถนน (ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 เป็นต้นมา คือช่วง พ.ศ. 2535 - ปัจจุบัน) ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 6.1 ช่วงกำลังพัฒนาเส้นทางรถไฟ (พ.ศ. 2460 - 2504)

รถไฟเป็นสิ่งมหัศจรรย์หรืออาจเป็นสิ่งศักดิ์สิทธิ์ในสายตาของคนอีสานในสมัยนั้น ดังปรากฏในบันทึกของ Herbert Smith อธิบดีกรมราชโลหกิจและภูมิวิทยา ในขณะที่มาสำรวจแร่ในภาคอีสานผ่านไปบริเวณที่มีการก่อสร้างทางรถไฟที่ใกล้จะเปิดใช้งานได้ในบางช่วง ท่านบันทึกไว้โดยสรุปว่า หัวรถจักรสำหรับลากขบวนรถไฟแห่งแรกในเขตนี้กำลังจะเปิดใช้งาน ผู้คนพากันคุกเข่ายกมือไหว้ขณะที่มันผ่านไป โดยทำเช่นเดียวกับเวลาที่เขายกมือไหว้พลังอำนาจที่เกรงกลัวและนับถือ ดูเหมือนพวกเขาจะรู้สึกว่าการพลังอำนาจซึ่งแฝงตัวอยู่ในสิ่งประดิษฐ์คิดค้นอันทรงอำนาจภาพได้ตั้งตระหง่านอยู่ตรงหน้า (Smith, 2544: 262 - 263)

แต่รถไฟในสมัยนั้นก็น่าอัศจรรย์ เพราะหัวรถจักรสามารถลากโบกี้รถไฟได้หลายโบกี้และบรรทุกสินค้าได้จำนวนมาก เมื่อเปรียบเทียบกับเกวียนซึ่งบรรทุกได้น้อยกว่ารถไฟหลายเท่า ซึ่งเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้ค่าขนส่งสินค้าด้วยเกวียนสูงกว่ารถไฟมาก เช่น ค่าขนส่งจากนครราชสีมาไปสุรินทร์ (156 กิโลเมตร) ก่อนมีทางรถไฟสูงถึงตันละ 60 - 80 บาท หรือประมาณ 2 - 6.5 เท่าของราคาสินค้า ในขณะที่การขนส่งทางรถไฟ เช่น ขนส่งข้าวเปลือก 1 ตัน จากนครราชสีมาไปกรุงเทพฯ (264 กิโลเมตร) เสียค่าขนส่งประมาณ 30 บาท (ราคาข้าวสารประมาณ 1,500 บาท) หรือร้อยละ 2 ของราคาสินค้าเท่านั้น

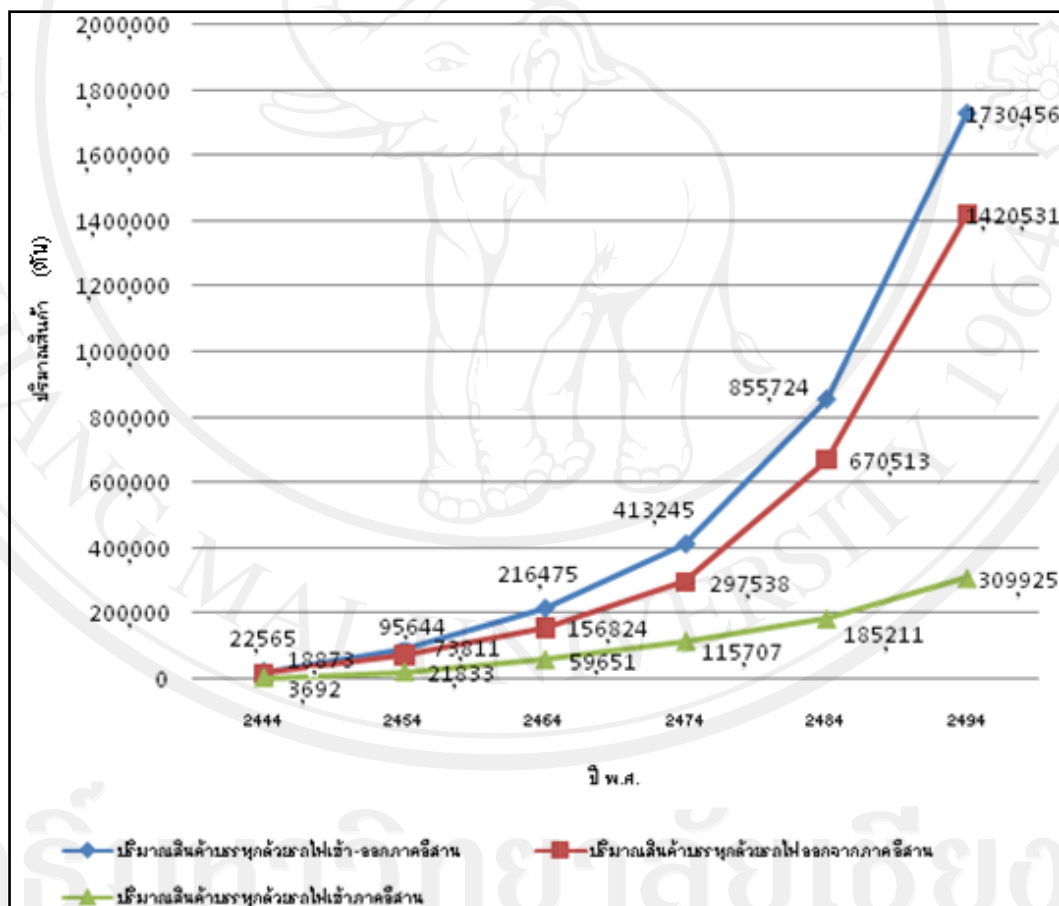
ในขณะเดียวกันความเร็วของเกวียนประมาณ 24 - 33.6 กิโลเมตรต่อวัน หากเดินทางวันละ 8 ชั่วโมง ความเร็วเฉลี่ย 3.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในขณะที่รถไฟสินค้าวิ่งได้เร็วประมาณ 40 - 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือเฉลี่ย 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เท่ากับรถไฟวิ่งได้เร็วเป็น 16.7 เท่าของเกวียน ก่อนมีทางรถไฟการเดินทางจากกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา ใช้เวลา 16 - 27 วัน หรือเฉลี่ย 22 วัน พอมีรถไฟใช้เวลาเพียง 5 - 6 ชั่วโมง

การบรรทุกผู้โดยสารรถไฟ 1 ตู้ชั้นสามมีที่นั่ง 76 ที่ รถไฟ 1 ขบวนสามารถบรรทุกผู้โดยสารเฉพาะนั่งได้ถึง 1,520 คน ถ้ามีผู้โดยสารส่วนหนึ่งยืนจะบรรทุกผู้โดยสารได้ไม่ต่ำกว่า 2,000 คน ในขณะที่เกวียน 1 เล่ม บรรทุกคนได้ประมาณ 6 คน

เพราะเหตุที่รถไฟเป็นพาหนะที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยจากไข้ป่า และโจร และราคาถูกกว่าการขนส่งแบบเก่าทุกชนิดทำให้เกิดการขนส่งสินค้าและผู้คนมากขึ้นอย่างมาก ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและด้านอื่น ๆ ในภาคอีสานเป็นอย่างมาก การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในภาคอีสานต่อไปนี้ ส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการสร้างทางรถไฟ แต่บางส่วนก็เกิดจากปัจจัยหลายอย่างประกอบกัน

### 6.1.1 การเพิ่มขึ้นของการขนส่งสินค้าในภาคอีสานทั้งด้านปริมาณ และชนิดสินค้า

ด้วยประสิทธิภาพที่สูงมากของรถไฟทำให้ปริมาณสินค้าเข้า-ออก ภาคอีสานเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ก่อนสร้างทางรถไฟมาถึงภาคอีสาน มีการส่งสินค้าเข้าออกภาคกลางกับภาคอีสาน น้อยมาก คือประมาณปีละ 1,800 - 2,400 ตัน แต่พอทางรถไฟมาถึงนครราชสีมา (พ.ศ. 2443) ในปีต่อมาสินค้าที่บรรทุกด้วยรถไฟเข้า-ออก ภาคอีสานได้เพิ่มเป็น 22,565 ตัน หรือเพิ่มเป็น 10.7 เท่า หลังจากนั้นก็เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จนกระทั่งหลังจากมีทางรถไฟมาถึงนครราชสีมา 50 ปี ปริมาณสินค้าที่บรรทุกเฉพาะทางรถไฟได้เพิ่มขึ้นประมาณ 90 เท่า ของช่วงก่อนมีทางรถไฟ ดังจะเห็นได้ชัดเจนในรูป 6.1 ซึ่งจะเห็นได้ว่าปริมาณสินค้าออกจากภาคอีสานสูงกว่าสินค้าเข้าในอัตราส่วนที่มากขึ้นเรื่อย ๆ บ่งบอกถึงการขยายตัวทางเศรษฐกิจหลังจากที่มีทางรถไฟเข้ามา (สุวิทย์ ชีรสอวน, 2551)



รูป 6.1 ปริมาณสินค้าที่บรรทุกเฉพาะทางรถไฟเข้า-ออก ภาคอีสาน ตั้งแต่ พ.ศ. 2444 - 2494

ที่มา: คัดแปลงจาก ชุมพล แนวจำปา, “การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจบริเวณลุ่มน้ำมูล ตอนบน พ.ศ. 2443 - 2468” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529), หน้า 141., และ สุวิทย์ ชีรสอวน, เศรษฐกิจชุมชนอีสานหลังมีทางรถไฟ (2443 - 2488) (ขอนแก่น: คลังนานาวิทยา, 2551), หน้า 44.

### 6.1.2 การเพิ่มขึ้นของชนิดสินค้าเข้าอีสาน

จากการสัมภาษณ์ผู้สูงอายุในชุมชนเมือง จังหวัดสุรินทร์ ซึ่งอาศัยอยู่บริเวณสถานีรถไฟเป็นเวลานานจนได้เห็นการเปลี่ยนแปลงบริเวณริมทางรถไฟในเมืองสุรินทร์อย่างชัดเจนโดยสรุปว่ารถไฟมีอิทธิพลที่เห็นได้ชัดเจน คือ การใช้สังกะสีมุงหลังคา เมื่อก่อนจะมุงหลังคาด้วยจากหรือแฝก ส่วนร้านขายของจะมีสินค้าจากยุโรปวางขายเคลื่อน เช่น ผ้า เครื่องดื่มต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเบียร์ สินค้าประเภทอะลูมิเนียม เครื่องนุ่งห่มต่าง ๆ อีกทั้งเครื่องใช้สอยภายในครัวเรือน เป็นต้น เมื่อก่อนสินค้าเหล่านี้แพงมากเฉพาะคนที่มีความดีเท่านั้นที่จะซื้อได้ แต่ตอนนี้ชาวบ้านธรรมดาซื้อสินค้าเหล่านี้ใช้ได้ เนื่องจากราคาลดลงมาก เช่นเบียร์ขวดหนึ่งราคาแพงมากขนาดชาวยุโรปที่มีฐานะดียังไม่กล้าซื้อ เพราะการขนส่งทางรถไฟทำให้ราคาสินค้าลดลงมาก จึงไม่น่าประหลาดใจที่เดี๋ยวนี้ไม่มีเกวียน หรือขบวนคนหาบที่ขนส่งสินค้าเหลืออยู่เลย

ในบันทึกของไพบูลย์ สุนทรารักษ์ ข้าราชการบำนาญกรมประชาสัมพันธ์ เล่าถึงการมาถึงครั้งแรกของรถไฟที่เมืองสุรินทร์โดยสรุปว่า รถไฟมาถึงสุรินทร์เมื่อใดก็จะมีของบางกอกมาขาย เช่น ปลาทุบเค็ม ปลาทุบึ่ง ส้มโอหวาน ทุเรียนกวน ฯลฯ ในปี พ.ศ. 2469 รถไฟมาถึงสุรินทร์ผู้คนแตกตื่นไปดูรถไฟกันมีดฟ้ามัดดิน ตั้งแต่รถไฟมาถึงก็มีของมาขายมากมาย โดยเฉพาะพวกขนมและมีมากที่สุด ส้มโอหวานที่เรียกว่าส้มโอบางกอก ราคาลูกละ 10 สตางค์ ถือเป็นของแปลก เพราะส้มโอที่เมืองสุรินทร์ไม่เคยหวาน ที่อร่อยอีกอย่างคือปลาทุบึ่ง ราคาแข่งละ 5 สตางค์ เวลานั้นคนจีนอพยพมามากกว่าเก่า ตั้งร้านค้าใหม่ ๆ มากมาย (วิลาศ โพบูลย์, 2536: 354)

### 6.1.3 การเพิ่มขึ้นของชนิดสินค้าออกจากภาคอีสาน

ดังกล่าวแล้วในบทที่ 4 ว่าสินค้าออกจากภาคอีสานก่อนมีทางรถไฟ เป็นสินค้าที่มีน้ำหนักไม่มากนัก เช่น ผลไม้ ข้าวไหม ข้าง โค กระบือ ซึ่งพวกพ่อค้าอีสานนำไปขายในภาคกลางเมื่อมีรถไฟมาถึงภาคอีสาน ชนิดและปริมาณสินค้าส่งออกจากภาคอีสานก็เพิ่มขึ้นด้วย

### 6.1.4 เกิดการแปรรูปผลผลิตเพื่อการพาณิชย์

ก่อนมีทางรถไฟมาถึงเมืองสุรินทร์ การผลิตหลักของชาวสุรินทร์ คือ การทำนา ทำไร่ปลูกข้าว ปลูกพืชผักสวนครัวเพื่อการบริโภคในครัวเรือนเป็นหลัก ปลูกฝ้าย ปลูกหม่อน เลี้ยงไหมเพื่อนำมาทอผ้าไว้ใช้ในครัวเรือน เมื่อมีทางรถไฟมาถึงภาคอีสาน ทำให้การผลิตเพื่อขายก็เริ่มเกิดขึ้นในพื้นที่ที่อยู่ใกล้ทางรถไฟ เพราะเป็นพื้นที่ซึ่งไม่ลำบากมากนักในการขนส่ง สินค้าที่นำไปขาย เช่น ข้าวเปลือก สุกร หนังวัว หนังควาย และของป่า เช่น หวาย กล้วย ชัน หนังสัตว์ป่า น้ำมันยาง เป็นต้น สินค้าที่น่าสนใจ คือ สินค้าเกษตรซึ่งแต่ก่อนผลิตเพื่อบริโภคเท่านั้น คือ ข้าว ไม่ได้ส่งออกนอกพื้นที่ภาค เพราะน้ำหนักมาก ส่วนโคกระบือ แม้จะมีน้ำหนักมาก แต่ก็ยังเป็นสินค้าที่เดินได้ ดังนั้นจึงมีการส่งออกจากภาคอีสานตั้งแต่ทางรถไฟยังมาไม่ถึง โดยดัดแปลงเป็นฟองออกไปขายยัง

นครราชสีมา และส่งต่อไปภาคกลาง และบางส่วนตอนไปขายถึงเขมร เมื่อมีรถไฟเข้ามาก็เริ่มมีชาวจีนมาขวานซื้อข้าวเปลือกจากชาวนา นำไปสีที่โรงสีใกล้กับตลาดสถานีรถไฟ แล้วบรรทุกโดยรถไฟไปขายยังภาคกลาง ผลก็คือทำให้พื้นที่นาเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่วนโคกระบือ พ่อค้าอีสานก็ยังตอนเป็นฝูงไปขายยังภาคกลางเหมือนเดิม เพราะวิธีตอนเป็นฝูงนั้น มีต้นทุนถูกกว่าบรรทุกด้วยรถไฟ สินค้าอีกรายการที่มีการผลิตและส่งออกจากภาคหลังมีทางรถไฟ คือสุกร ซึ่งเป็นสินค้าที่ชาวอีสานไม่นิยมบริโภค แต่เลี้ยงเพื่อส่งขายให้ชาวจีน ทั้งในเมืองสุรินทร์ ภาคอีสานเอง และในภาคกลาง ทำให้ปริมาณสุกรที่บรรทุกรถไฟสายอุบลราชธานีไปกรุงเทพ ฯ เพิ่มขึ้นมาก (ตารางที่ 6.1) อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ในช่วงแรกที่มีทางรถไฟเข้ามามีจำนวนคนส่งสุกรมีจำนวนมาก แต่จำนวนสุกรเริ่มลดลงในปีต่อ ๆ มา อาจเป็นเพราะเริ่มมีการผลิตในพื้นที่ต่าง ๆ มากขึ้น

ตาราง 6.1 การเปรียบเทียบจำนวนสุกรที่จำหน่ายช่วงก่อนมีทางรถไฟ กับช่วงมีทางรถไฟ ในพื้นที่ 3 จังหวัดในเขตอีสานใต้ (ตัว)

| พ.ศ.              | จังหวัดสุรินทร์ | จังหวัดศรีสะเกษ | จังหวัดอุบลราชธานี |
|-------------------|-----------------|-----------------|--------------------|
| ช่วงก่อนมีทางรถไฟ |                 |                 |                    |
| 2454              | 6,287           | 3,085           | 1,076              |
| 2455              | 695             | 1,863           | 1,701              |
| ช่วงมีทางรถไฟ     |                 |                 |                    |
| 2469              | 67,042          | -               | -                  |
| 2472              | 52,664          | 34,285          | -                  |
| 2475              | 24,570          | 19,029          | 20,497             |
| 2478              | -               | -               | -                  |
| 2481              | 11,065          | 10,330          | 42,900             |
| รวม 2469-2481     | 155,341         | 63,644          | 63,397             |

ที่มา: คัดแปลงจาก สุวิทย์ ชีรสอวัต, *เศรษฐกิจชุมชนอีสานหลังมีทางรถไฟ (2443 -2488)*

(ขอนแก่น: คลังนาวิทยา, 2551), หน้า 64.

#### 6.1.5 ปริมาณการเพิ่มขึ้นของผู้ใช้บริการมีมากขึ้น

ก่อนมีทางรถไฟไม่มีสถิติที่แน่นอนว่ามีผู้คนเดินทางระหว่างเมืองต่าง ๆ ในภาคอีสาน และระหว่างภาคอีสานกับภาคอื่นว่าเป็นจำนวนเท่าไร แต่คาดว่ามีน้อย เพราะการเดินทางช่วงก่อนมีทางรถไฟนั้นลำบากมาก ช้า และอันตรายจากไข้ป่าดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น เมื่อมีรถไฟเข้ามาผู้คนก็เริ่มใช้บริการตั้งแต่สร้างยังไม่ถึงนครราชสีมา กล่าวคือ เมื่อสร้างทางรถไฟมาถึงสถานีปากช่องก็เริ่มเปิดบริการอย่างไม่เป็นทางการ

#### 6.1.6 การขยายตัวของชุมชนเมือง ชุมชนการค้าหรือชุมชนชาวจีน

ทางรถไฟทำให้เกิดการตั้งถิ่นฐานของชาวจีนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะชุมชนใกล้สถานีรถไฟ นอกจากนั้นยังมีชาวจีนอีกจำนวนไม่น้อย แต่มาทีหลังพวกแรกซึ่งไปตั้งถิ่นฐานใกล้สถานีรถไฟ จึงเลียงไปตั้งถิ่นฐานที่ไกลออกไป ตามอำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดสุรินทร์ นอกจากนี้ยังมีชาวจีนอีกจำนวนหนึ่งไปตั้งถิ่นฐานในชนบท ชาวจีนรุ่นแรกดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่ามาตั้งถิ่นฐานใกล้กับสถานีรถไฟนั้นอพยพมาในช่วงประมาณ พ.ศ. 2465 - 2475 ซึ่งหลังจากโดยสารเรือสำเภามาจากเมืองจีน แล้วมาลงที่กรุงเทพฯ ซึ่งกรุงเทพฯ เวลานั้นเริ่มมีประชากรมาจับจองที่ดินทำกินมากแล้ว ทำให้ชาวจีนบางส่วน นั่งรถไฟไปตามพื้นที่ต่าง ๆ ซึ่งอาจจะคุ้มลงหรือมีเพื่อนฝูงญาติพี่น้องที่ไปอยู่ก่อนแล้ว โดยชาวจีนที่อพยพมาในเมืองสุรินทร์นั้น มาในช่วงซึ่งเป็นเวลาที่ทางรถไฟมาถึงเมืองสุรินทร์พอดี ซึ่งปัจจุบันลูกหลานชาวจีนเหล่านั้นก็ยังตั้งถิ่นฐานค้าขายอยู่บริเวณใกล้กับสถานีรถไฟอยู่อย่างหนาแน่น

การตั้งถิ่นฐานของชาวจีนดังกล่าว เป็นส่วนหนึ่งทำให้ชุมชนเมืองสุรินทร์ขยายตัวได้อย่างรวดเร็ว เกิดตลาด โรงงานอุตสาหกรรม เช่น โรงสี โรงเลื่อย โรงน้ำแข็ง และโรงแรมบริเวณสถานีรถไฟ และเริ่มกลายเป็นชุมชนการค้า การค้าขายตัวอย่างไม่เคยมีมาก่อน ถึงแม้เมืองสุรินทร์จะไม่เป็นศูนย์กลางการค้าลำดับศักดิ์สูงเท่ากับเมืองนครราชสีมา แต่พอมีรถไฟมาถึงในปี พ.ศ. 2469 เมืองสุรินทร์ก็กลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของเขตอีสานใต้ตอนกลาง ผู้คนบริเวณศรีสะเกษ และอุบลราชธานี หรือแม้กระทั่งภาคอีสานตอนกลาง ต้องเดินทางมาขึ้นรถไฟที่สุรินทร์ นอกจากนี้สินค้าปลาทูกรอบจากเขมร เมื่อก่อนต้องผ่านนครราชสีมา โดยใช้เกวียนบรรทุกเป็นกองคาราวานกองละประมาณ 50-60 เล่ม จากเขมร ผ่านปราจีนบุรีเข้ากรุงเทพฯ แต่พอมีทางรถไฟมาถึงบุรีรัมย์ และสุรินทร์ ก็บรรทุกเกวียนเข้ามาทางสุรินทร์เพื่อมาขึ้นรถไฟ เมืองสุรินทร์ในสมัยนั้นกลายเป็นเมืองศูนย์กลางการค้าปลีกที่มีสินค้าทุกอย่างที่มีในกรุงเทพฯ แต่แต่น้ำแข็งก็ยังมี และเป็นศูนย์กลางการค้าส่ง คือ เป็นที่รวมสินค้าของภาคอีสาน ตั้งแต่ข้าวเปลือก หมู น้ำมันยาง ส้ม มะขามป้อม มะเกลือ อ้อย เนื้อวัว ไม้เสาเรือน เป็นต้น สภาพการค้าภายในตัวเมืองสุรินทร์ภายหลังเปิดการเดินทางรถไฟ ก็มีความคึกคักมากทั้งธุรกิจขนาดใหญ่และการค้าขายขนาดเล็ก ขบวนเกวียนพ่อค้าจากหัวเมืองที่อยู่ภายนอก เข้ามาซื้อสินค้าและขายสินค้ามีอยู่อย่างสม่ำเสมอ

#### 6.1.7 การย้ายสถานที่ราชการมาใกล้สถานีรถไฟ

บทบาทของทางรถไฟไม่เพียงแต่มีต่อการขยายตัวของชุมชนเดิมให้เป็นชุมชนการค้า และชุมชนชาวจีนเท่านั้น แต่ยังมีผลกระทบต่อชุมชนเดิมที่ตั้งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟ ถึงขนาดมีการย้ายที่ทำการอำเภอมาตั้งใหม่ใกล้สถานีรถไฟ เพื่อความสะดวกของประชาชนในการเดินทางมาใช้บริการ การย้ายที่ว่าการอำเภอนั้น ทำให้ชุมชนเดิมมีขนาดเล็กลง แต่ทำให้ชุมชนบริเวณสถานีรถไฟ

ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เช่น ที่ว่าการอำเภอศีขรภูมิ จังหวัดสุรินทร์ เดิมตั้งอยู่ที่บ้านอนันต์ แต่สถานีรถไฟศรีขรภูมิตั้งอยู่ที่บ้านระแงง บ้านอนันต์ซึ่งเป็นเส้นทางผ่านของทางเกวียนสาย นครราชสีมา-บุรีรัมย์-สุรินทร์-ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี เมื่อสร้างทางรถไฟซึ่งไม่ผ่านบ้านอนันต์ และเส้นทางเกวียนก็ไม่มีคนใช้ คนเริ่มหันมาใช้รถไฟ หลวงจรูญจิตประสา นายอำเภอศีขรภูมิในเวลานั้น จึงเสนอให้ย้ายที่ว่าการอำเภอ และบ้านพักข้าราชการมาอยู่ที่บ้านระแงง ใกล้กับบริเวณสถานีรถไฟ บ้านระแงงซึ่งเดิมเป็นหมู่บ้านเล็ก ๆ ก็ขยายตัวอย่างรวดเร็ว เพราะมีทั้งที่ว่าการอำเภอ สถานีรถไฟ และตลาด เช่นเดียวกับจังหวัดข้างเคียง คือที่ว่าการอำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ เดิมตั้งอยู่ที่บ้านสำโรงใหญ่ ต่อมาเมื่อมีสถานีรถไฟซึ่งตั้งห่างจากที่ว่าการอำเภอ จึงมีการย้ายที่ว่าการอำเภอ และบ้านพักข้าราชการไปอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟ

นอกจากนี้อำเภออื่น ๆ ที่อยู่ใกล้เคียง เช่น อำเภอสำโรงทาบ จังหวัดสุรินทร์ ซึ่งต้องย้ายที่ว่าการอำเภอ และบ้านพักข้าราชการมาตั้งใหม่ใกล้สถานีรถไฟด้วยเหตุผลเดียวกันกับอำเภอศีขรภูมิ ประกอบกับการสร้างเส้นทางรถไฟไม่อาจโค้งไปตามชุมชนเหมือนกับการตัดถนน แต่ส่วนใหญ่ต้องสร้างเป็นเส้นตรงเพื่อความปลอดภัยในการเดินรถ ผลก็คือทำให้หน่วยราชการไม่น้อยที่ต้องย้ายที่ตั้งมาอยู่ใกล้สถานีรถไฟ ซึ่งมีผลทำให้ชุมชนใกล้สถานีรถไฟขยายตัวอย่างรวดเร็ว

#### 6.1.8 การลดลงของอาชีพหัตถกรรม

ราคาค่าขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ถูกลงทำให้มีการส่งออกสินค้าเกษตร และของป่าออกจากจังหวัดสุรินทร์มากขึ้น ขณะเดียวกันสินค้าสำเร็จรูปที่นำเข้าก็เพิ่มขึ้นหลายชนิด เช่น สินค้าหัตถกรรม ซึ่งรวมไปถึงเสื้อผ้าเครื่องนุ่งห่มซึ่งชาวสุรินทร์เคยผลิตได้เอง ก็เริ่มหันไปใช้เสื้อผ้าสำเร็จรูป มีหลักฐานจากปริมาณสินค้าประเภทเครื่องนุ่งห่มที่บรรทุกรถไฟมาลงสถานีรถไฟในเขตจังหวัดสุรินทร์ ใน พ.ศ. 2475 จำนวน 500 ตัน นอกจากนี้ยังมีการนำเข้าผ้าจากต่างประเทศ

ในรายงานการตรวจราชการในมณฑลนครราชสีมา พ.ศ. 2465 ซึ่งมีเมืองสุรินทร์รวมอยู่ด้วย ได้ยืนยันถึงการลดลงของการปลูกฝ้าย และการทอผ้า ในเมืองสุรินทร์ โดยสรุปว่า ในช่วงเวลานั้น ผ้าและผ้าของต่างประเทศแพร่หลายออกไปตามหมู่บ้านมากขึ้น ประชาชนเห็นแก่ความสะดวกสบายพากันเลิกการปลูกฝ้ายกันหมด นิยมซื้อผ้าและผ้าต่างประเทศใช้กันมากขึ้น เพราะไม่ต้องปลูกต้องทอ ทั้งฝ้านุ่งห่มของต่างประเทศก็มีราคาถูกและสวยงามกว่าผ้าที่ทอเอง ที่ยังคงปลูกและทอใช้เอง ก็มีแต่ชาวบ้านที่อยู่ห่างไกลจากตลาดเท่านั้น (ชุมพล แนวจำปา, 2528: 207) ในรายงานอีกฉบับให้เหตุผลที่ชาวบ้านหันไปใช้ผ้าต่างประเทศ เนื่องจากเพราะราคาถูก สีสดฉูดฉาด และสีไม่ตกเหมือนผ้าพื้นเมือง ผ้าที่นำมาขายมีทั้งผลิตในยุโรป และญี่ปุ่น (สุวิทย์ ชีรสอวัต, 2550)

นอกจากเสื้อผ้าที่ชาวสุรินทร์เริ่มหันไปใช้ของต่างประเทศแล้ว เครื่องมือเกษตรที่เคยผลิตขึ้นใช้เอง เช่น จอบ เสียม เป็นต้น และแลกเปลี่ยนหรือขายกับเกษตรกรคนอื่น ก็ลดการผลิตลง

เกษตรกรหันไปซื้ออุปกรณ์การเกษตรอื่น ๆ จากต่างประเทศมากขึ้น เพราะคุณภาพดีกว่าเครื่องมือที่ผลิตเองภายในจังหวัด

#### 6.1.9 การเกิดอาชีพใหม่

อาชีพใหม่ ๆ ในภาคอีสาน ได้เกิดขึ้นมาตั้งแต่เริ่มมีการสร้างทางรถไฟ อาชีพที่สำคัญ ๆ เช่น

1. อาชีพกรรมกร มีทั้งกรรมกรสร้างทางรถไฟ สร้างสะพานรถไฟ ซึ่งส่วนใหญ่ในช่วงแรกจะเป็นชาวจีน มีคนไทยค่อนข้างน้อย เพราะคนไทยมักจะทำได้ไม่กี่วัน แล้วก็หยุดพัก พอใช้เงินหมดก็จะกลับมาทำอีก กรรมกรคนไทยส่วนใหญ่เป็นพวกที่อยู่ใกล้เส้นทางรถไฟ มีจำนวนน้อยที่มาจากหมู่บ้านไกล ๆ ในช่วงฤดูฝน ไม่ค่อยมีคนไทยมารับจ้างสร้างทางรถไฟเพราะส่วนใหญ่ต้องกลับไปทำนา งานกรรมกรสร้างทางรถไฟถือเป็นงานที่ลำบากมาก เช่น การขุดดินมาถมทำทางรถไฟ 1 คน จะได้ดิน 1 หลุม ใช้เวลา 3 วัน ได้ค่าแรง 1.50 บาท เสื้อผ้า อาหาร น้ำดื่มต้องจัดหาตัวเอง ไม่มีที่นอนต้องนอนตามหลุมที่ขุดบ้าง ใต้รั้วไม้บ้าง ต้องนำปิ่นกั๊ใส่ดินมาด้วย แต่จบนั้นทางกรรมกรรถไฟหลวงจัดให้ งานกรรมกรนอกจากงานสร้างทางรถไฟแล้วยังมีงานกรรมกรแบกหามตามสถานีรถไฟเพื่อขนของขึ้นลงรถไฟ เป็นต้น (อัยยงค์ ชมดี, 2552)

2. อาชีพโสเภณี เมื่อเกิดชุมชนเมืองตามสถานีรถไฟ ได้มีผู้หญิงขายบริการตามโรงแรมต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นนครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ วารินชำราบ โสเภณีเหล่านี้เป็นแหล่งสำคัญในการแพร่กระจายโรคจากเมืองไปสู่ชนบท หรือชุมชนอื่น ๆ ซึ่งในอดีตไม่เคยมีโรคติดต่อเหล่านี้

3. อาชีพบริการที่พัก ซึ่งก็คือโรงแรม เช่น ในเมืองสุรินทร์ มีโรงแรมนิวไฮเต็ล และโรงแรมอีก 2-3 แห่งในบริเวณใกล้เคียง เพราะความจำเป็นเรื่องที่พัก เช่น เวลารถไฟมาถึงเวลาเย็นหรือค่ำซึ่งหารถหรือเกวียนเช่าต่อไปไม่ได้ จึงต้องพักใกล้สถานีรถไฟ คนที่ทำงานบริการที่พักมีทั้งเจ้าของโรงแรม ผู้จัดการ พนักงานต้อนรับ และเก็บเงิน พนักงานทำความสะอาด พนักงานยกกระเป๋า เป็นต้น

4. อาชีพให้เช่าเกวียนและต่อมามีอาชีพเดินรถประจำทาง โดยในระยะแรกไม่มีรถยนต์จึงมีอาชีพให้เช่าเกวียนก่อน ซึ่งจุดเช่าจะอยู่บริเวณตลาดใกล้กับสถานีรถไฟสุรินทร์ ค่าเช่าใน พ.ศ. 2475 วันละ 4 บาท ต่อเกวียน 1 เล่ม เจ้าของเกวียนจะเป็นผู้ขับเกวียนให้

5. อาชีพเจ้าของโรงยาฝิ่น ในชุมชนทั้งใกล้ และไกลสถานีรถไฟได้มีโรงยาฝิ่นไว้บริการด้วย ในส่วนของเมืองสุรินทร์ไม่มีจุดตั้งของโรงฝิ่นที่แน่นอน แต่คาดว่าอยู่ฝั่งตรงข้ามกับโรงสี ซึ่งในปัจจุบันตั้งอยู่บริเวณสถานีขนส่ง เจ้าของโรงยาฝิ่นส่วนมากเป็นคนจีน เช่นเดียวกับเจ้าของโรงแรม

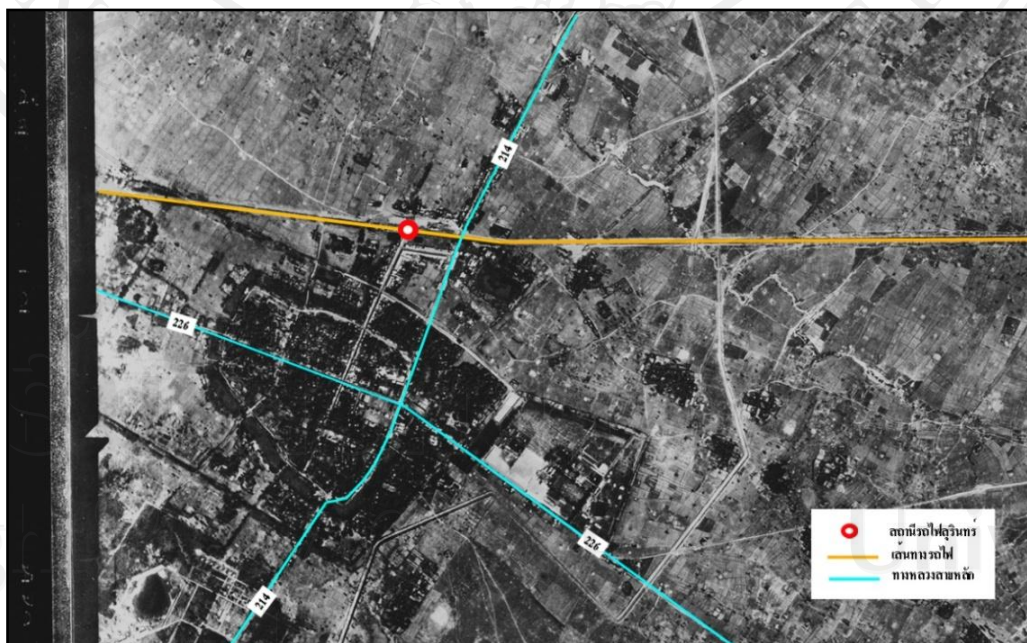
6. อาชีพค้าขาย ก่อนมีทางรถไฟก็มีอาชีพค้าขายอยู่แล้ว แต่มีจำนวนไม่มากนัก คนไทยบางคนก็ค้าขาย แต่เกือบทั้งหมดมักจะทำนาทำไร่ หลังมีทางรถไฟเข้ามาในเมืองสุรินทร์ ทำให้คนจีนเข้ามาค้าขายเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และคนจีนเหล่านี้เกือบทั้งหมดจะทำอาชีพค้าขาย อย่างเดียว ไม่ได้ทำอาชีพอื่น ส่วนคนไทยส่วนใหญ่ก็ยังเหมือนเดิม คือ บางคนก็ค้าขายก็ทำเกษตรไปด้วย มีน้อยมากที่

ค้าขายเพียงอย่างเดียว ซึ่งจะมีบ้างตามพื้นที่ใกล้สถานีรถไฟ คนไทยบางคนที่มีฐานะดีก็เป็นพ่อค้าคนกลาง ก็จะรับซื้อข้าว และของป่าจากเกษตรกร แล้วนำไปขายต่ออีกที เช่น โรงสีสีนอุดม และโรงสีอื่น ๆ ที่อยู่ฝั่งตรงข้ามทางรถไฟ โดยช่วงแรกก็ยังทำการเกษตรควบคู่ไปด้วย แ่่นาน ๆ ไป ก็เลิกทำ โดยเอาไร่นาให้คนอื่นเช่า แล้วหันไปค้าขาย และออกเงินกู้ กับพวกพ่อค้าหาบเร่ นอกจากนี้ อาชีพขายอาหาร ผัก ผลไม้ตามสถานีรถไฟ และตลาดในเมือง กลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะเป็นผู้หญิง ที่อยู่ในเมือง

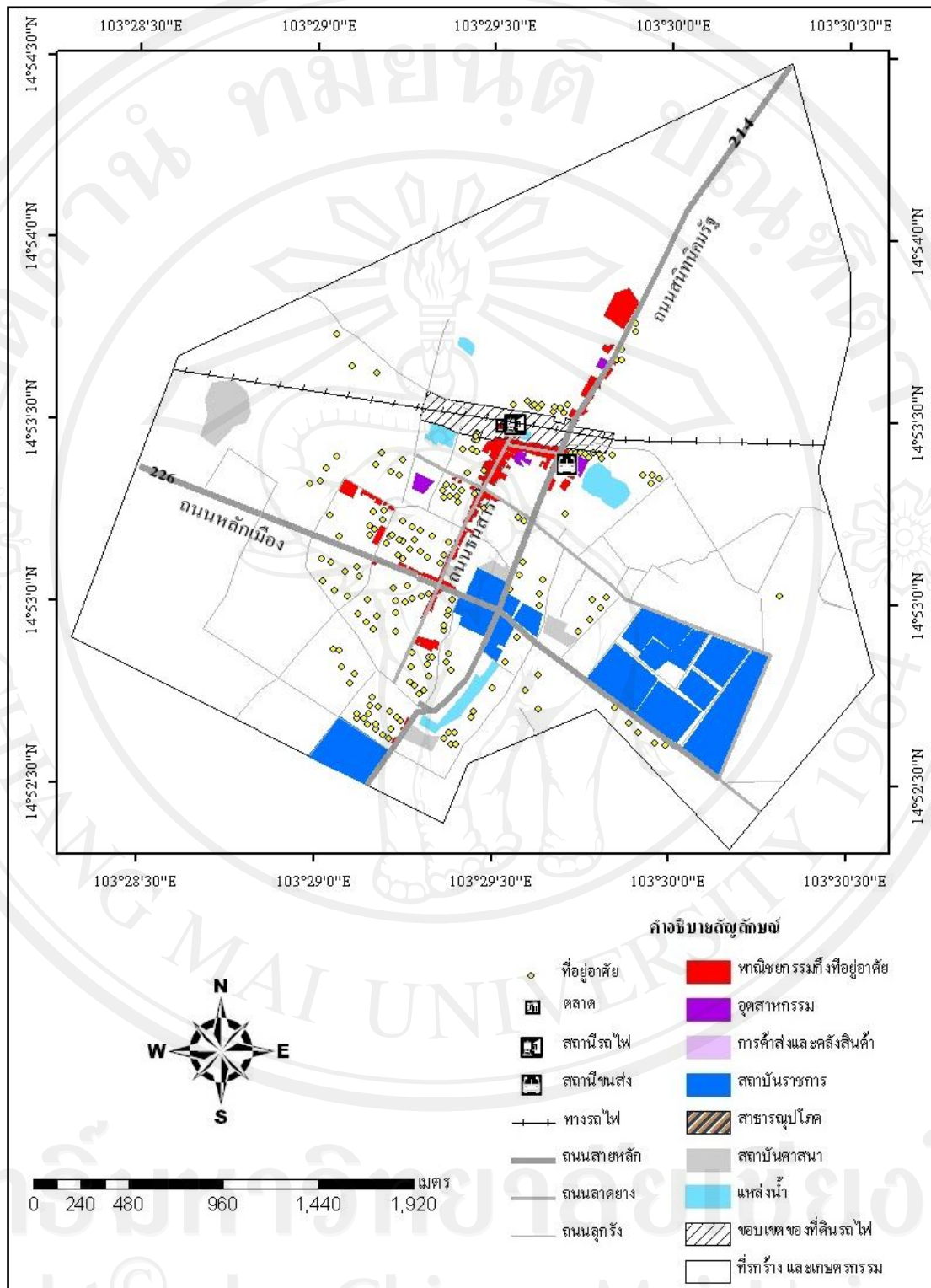
7. อาชีพผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ซึ่งในเมืองสุรินทร์ในช่วงนั้น มีทั้งโรงเลื่อยศรีสุรินทร์ โรงสีสีนอุดม เป็นต้น ซึ่งทั้งหมดของผู้ประกอบการเป็นคนจีน โรงงานเหล่านี้กระจายอยู่ในพื้นที่ใกล้สถานีรถไฟ เพื่อสะดวกในการขนส่งวัตถุดิบ และนำผลผลิตไปสู่ตลาด

8. อาชีพช่าง มีทั้งช่างไม้ ช่างทอผ้า (เกือบทั้งหมดเป็นผู้หญิง) ช่างเย็บปักถักร้อย ช่างตัดเสื้อ และกางเกง ช่างทอง ช่างเงิน ช่างปั้นดินเผา ช่างเหล็ก ช่างซ่อมรถ และเครื่องยนต์ เป็นต้น ช่างเหล่านี้มีอาชีพช่างเป็นอาชีพหลักเพียงอย่างเดียว แต่บางคนทำอาชีพช่างเป็นอาชีพหลัก และยังทำการเกษตรเป็นอาชีพเสริมด้วย

จะเห็นได้ว่าอาชีพใหม่ ๆ ได้เกิดขึ้นมากมายหลังมีทางรถไฟ ซึ่งในปัจจุบันอาชีพต่าง ๆ เหล่านี้ก็ยังมียู่ในเมืองสุรินทร์ คนที่ทำอาชีพการค้าเป็นหลักส่วนใหญ่เป็นคนจีน ยกเว้นแม่ค้าในตลาดสด นอกจากนี้ทางรถไฟยังก่อให้เกิดอาชีพด้านการขนส่ง และการคมนาคมอื่น ๆ มากขึ้น จากที่ได้กล่าวมา เห็นได้ชัดเจนว่าอาชีพเหล่านี้เกิดขึ้นควบคู่กับการขยายตัวของเมืองซึ่งมีมากขึ้นอย่างรวดเร็วหลังมีทางรถไฟเข้ามาสู่เมืองสุรินทร์ ใน พ.ศ. 2469 (รูป 6.2 และ 6.3)



รูป 6.2 ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณเมืองสุรินทร์ วันที่ 21 มกราคม พ.ศ. 2497



รูป 6.3 การใช้ที่ดินในเขตเทศบาลเมืองสุรินทร์ ปี พ.ศ. 2497

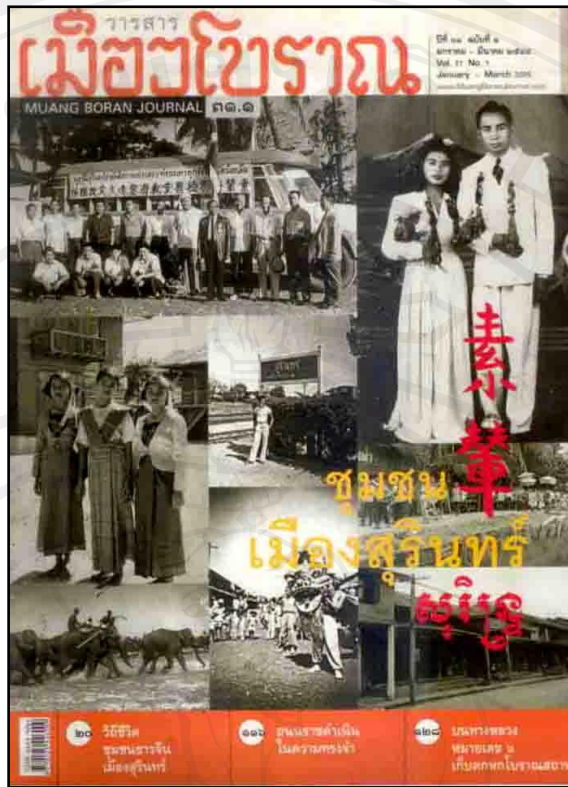
ที่มา: จากการแปลภาพถ่ายทางอากาศบริเวณเมืองสุรินทร์ วันที่ 21 มกราคม พ.ศ. 2497

จากรูป 6.3 เป็นแผนที่การใช้ที่ดินบริเวณเมืองสุรินทร์ใน พ.ศ. 2497 ซึ่งในเวลานั้นมีทางรถไฟมาแล้ว 28 ปี เศรษฐกิจการค้าในชุมชนเมืองมีพัฒนาการมาแล้วระยะหนึ่ง การขนส่งจากที่เคยใช้เทียมเกวียนเป็นหลัก ก็เริ่มมาใช้รถไฟทั้งการขนส่งไปจังหวัดใกล้เคียง และเข้าสู่กรุงเทพ การเดินทางเข้าสู่กรุงเทพ ฯ สามารถย่นระยะเวลาได้มากขึ้น ในช่วงนี้รถไฟสามารถรับส่งสินค้าได้แทบทุกชนิด ดังกล่าวแล้ว สินค้าไม่ว่าเข้าหรือออกจะมารวมที่สถานีรถไฟทุกทิศทาง ซึ่งสถานีรถไฟอาจถือเป็นจุดเริ่มต้นทำให้ชุมชนเมืองสุรินทร์พัฒนา และขยายตัว โดยลักษณะการขยายตัวของเมือง ยังไม่มีทิศทางการเจริญเติบโตที่แน่นอน มีถนนสายหลักเกิดขึ้นแล้วในปี พ.ศ. 2490 พื้นที่ส่วนใหญ่ในเมืองสุรินทร์ยังเป็นพื้นที่กร้า และพื้นที่เกษตรกรรมอยู่ ยังไม่มีการกระจุกตัวของร้านค้า บ้านเรือน มีเพียงบริเวณทิศใต้สถานีรถไฟเท่านั้น ที่เริ่มมีการกระจุกตัวบ้าง ผู้ประกอบการร้านค้าในช่วงนั้นเป็นคนจีนทั้งหมด รูปบริเวณตลาดหน้าสถานีรถไฟสุรินทร์ ใน พ.ศ. 2494 (รูป 6.4) และชาวจีนในยุคแรกที่อพยพเข้ามาเมืองสุรินทร์ (รูป 6.5) โดยทางรถไฟแล้วสู่ลงตามสถานีต่าง ๆ อาจกล่าวได้ว่าช่วงเวลาดังกล่าวนี้ เส้นทางรถไฟมีอิทธิพลค่อนข้างมากต่อการตั้งถิ่นฐาน การขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการค้า ในชุมชนเมืองสุรินทร์ พื้นที่การขยายตัวของเมืองสุรินทร์ในปี พ.ศ. 2497 แสดงดังรูป 6.6



รูป 6.4 ตลาดหน้าสถานีรถไฟสุรินทร์ ใน พ.ศ. 2494

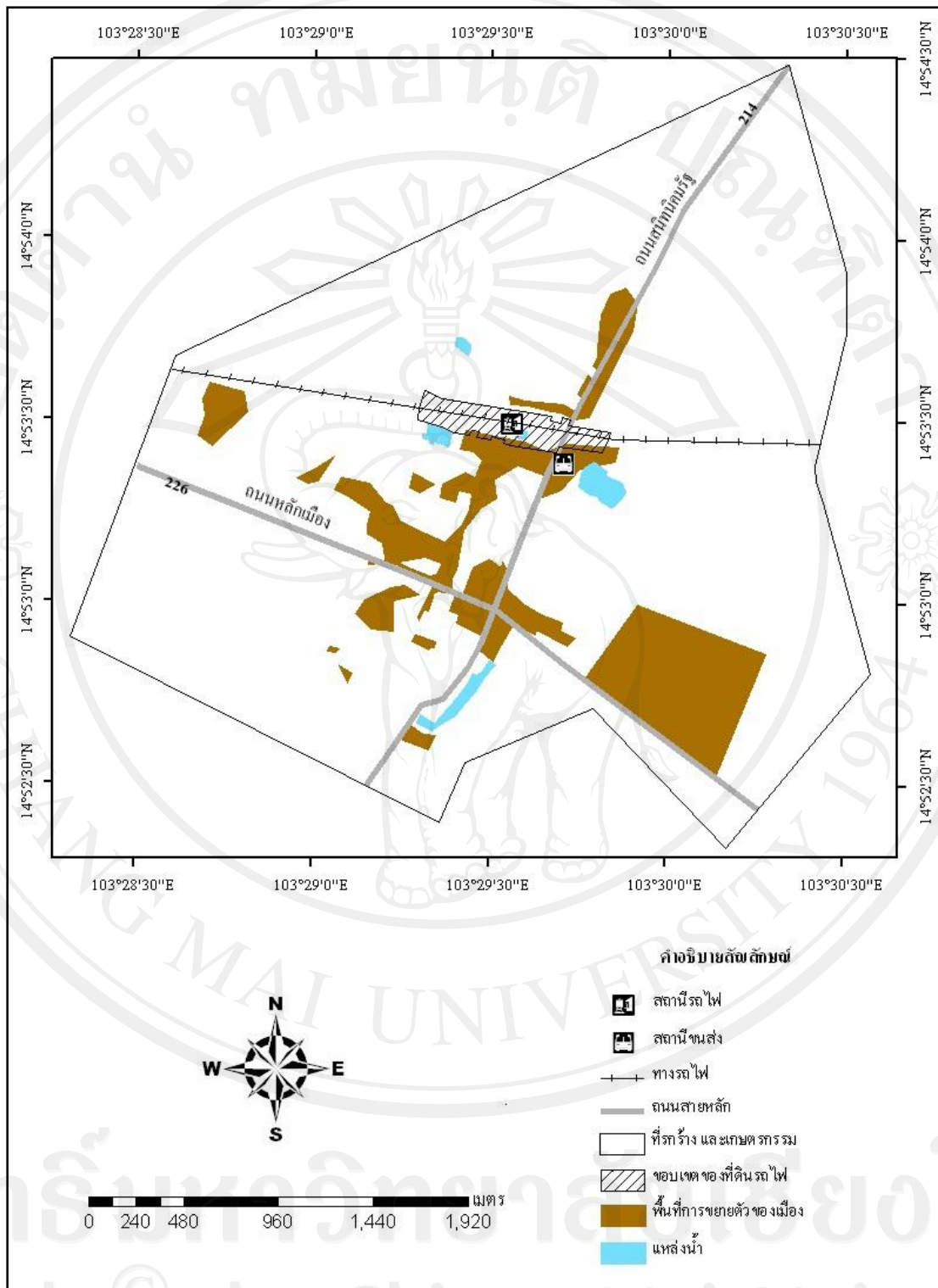
ที่มา: ปรีชา วรเศรษฐสิน. “วิถีชีวิตชุมชนชาวจีนเมืองสุรินทร์.” (ระบบออนไลน์)  
แหล่งที่มา: [www.visitsurin.com](http://www.visitsurin.com))



รูป 6.5 ชาวจีนในยุคแรกที่อยู่พหุเข้ามาเมืองสุรินทร์

ที่มา: ปรีชา วรเศรษฐสิน. “วิถีชีวิตชุมชนชาวจีนเมืองสุรินทร์.” (ระบบออนไลน์)  
แหล่งที่มา: [www.visitsurin.com](http://www.visitsurin.com)

สำหรับพื้นที่ของการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในเทศบาลเมืองสุรินทร์ใน พ.ศ. 2497 (ตาราง 6.2) พบว่าในช่วงเวลานั้นพื้นที่ของเมืองสุรินทร์ส่วนใหญ่ยังเป็นพื้นที่ที่รกร้างที่ยังไม่ได้พัฒนา พื้นที่เศรษฐกิจการค้าจะกระจุกตัวอยู่บริเวณหน้าสถานีรถไฟ รวมพื้นที่พาณิชย์กรรมถึงที่อยู่อาศัย ประมาณ 270.10 ไร่ ซึ่งถือว่าเป็นการใช้ที่ดินมากที่สุดในช่วงเวลานั้น และจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการร้านค้าบริเวณสถานีรถไฟ ที่อาศัยอยู่มาก่อนปี พ.ศ. 2500 พบว่า แต่ก่อนสินค้าแทบทุกอย่างมารวมที่สถานีรถไฟ นอกจากนี้ยังมีตลาดซึ่งมีลักษณะเป็นแผงชั่วคราว อยู่บริเวณหน้าสถานีรถไฟ ตามที่ได้กล่าวไปแล้วการค้าในบริเวณนั้นค่อนข้างคึกคักและถือเป็นจุดศูนย์กลางเศรษฐกิจของชุมชนเมืองสุรินทร์ในขณะนั้น ในช่วงเวลาดังกล่าวมีการอพยพย้ายถิ่นเข้ามาตั้งถิ่นฐานบริเวณใกล้เคียงกับสถานีรถไฟมากขึ้น โดยเฉพาะคนจีน และคนไทยเชื้อสายจีน หลังจากตั้งถิ่นฐานแล้วก็จะทำการค้า จากเอกสารในอดีตซึ่งได้กล่าวแล้วข้างต้น ก่อนที่รถไฟจะมาถึงเมืองสุรินทร์ บริเวณดังกล่าวยังเป็นพื้นที่รกร้าง บ้านเรือนตั้งอยู่อย่างกระจัดกระจาย แต่เมื่อมีทางรถไฟมาถึงความเป็นชุมชนก็มีมากขึ้น โดยสถานีรถไฟสุรินทร์ถือเป็นจุดกำเนิดให้เกิดการตั้งถิ่นฐาน การพาณิชย์กรรม รวมถึงการเป็นจุดเริ่มต้นในการขยายตัวของเมืองต่อไป



รูป 6.6 พื้นที่การขยายตัวของเมืองสุรินทร์ ปี พ.ศ. 2497

ที่มา: จากการแปลภาพถ่ายทางอากาศบริเวณเมืองสุรินทร์ วันที่ 21 มกราคม พ.ศ. 2497

ตาราง 6.2 ประเภทการใช้ที่ดินในเทศบาลเมืองสุรินทร์ใน พ.ศ. 2497

| ประเภทการใช้ที่ดิน         | พื้นที่ (ไร่) | พื้นที่ (เฮกตาร์) | ร้อยละ |
|----------------------------|---------------|-------------------|--------|
| ที่อยู่อาศัย               | 230.71        | 36.91             | 3.24   |
| อุตสาหกรรม                 | 5.42          | 0.87              | 0.08   |
| ตลาด                       | 0.35          | 0.06              | 0.01   |
| สถาบันศาสนา                | 19.70         | 3.15              | 0.28   |
| สถาบันราชการ               | 55.04         | 8.81              | 0.77   |
| แหล่งน้ำ                   | 13.15         | 2.10              | 0.18   |
| พาณิชยกรรมกึ่งที่อยู่อาศัย | 270.10        | 43.22             | 3.79   |
| การค้าส่งและคลังสินค้า     | 3.01          | 0.48              | 0.04   |
| สาธารณูปโภค                | 1.25          | 0.20              | 0.02   |
| ขอบเขตที่ดินการรถไฟ        | 15.13         | 2.42              | 0.21   |
| ที่รกร้างและเกษตรกรรม      | 6,504.89      | 1,040.78          | 91.38  |
| รวม                        | 7,118.75      | 1,139.00          | 100    |

ที่มา: จากการคำนวณรูป 6.3

สรุปได้ว่าในช่วงแรกนี้ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ถือเป็นส่วนหนึ่งของทางรถไฟสายแรกของรัฐ และอาจกล่าวได้ว่าเป็นทางรถไฟสายประธานในประเทศไทย นับว่าเป็นการปฏิบัติการคมนาคมทางบกของประเทศไทย เพราะรถไฟหนึ่งขบวนสามารถบรรทุกได้เท่ากับเกวียน 909 - 1,818 เล่ม แล่นเร็วกว่าเกวียนประมาณ 18 เท่า และสามารถเพิ่มผลตู้ได้ตามต้องการ ผลของการนำรถไฟมาใช้ทำให้การขนส่งด้วยเกวียนระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างกับภาคอื่นหมดไป ทำให้เกิดการกระจุกตัวของการตั้งถิ่นฐาน ร้านค้า บ้านเรือน บริเวณสถานีรถไฟ การขยายตัวของเมือง การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างอย่างมหาศาล เช่น การเพิ่มขึ้นของปริมาณสินค้าเข้า - ออก ชนิดของสินค้าเข้า - ออก ภาคอีสานเพิ่มมากขึ้น เกิดการผลิตเพื่อขายมากขึ้น ปริมาณคนเดินทางมากขึ้น เกิดการขยายตัวของชุมชนการค้า เกิดการย้ายสถานที่ราชการเข้ามาตั้งอยู่ใกล้สถานีรถไฟ อาชีพหัตถกรรมลดลง และเกิดอาชีพใหม่มากมาย เปรียบเทียบดังคำกล่าวที่ว่า สนธิสัญญา Bowring ทำให้เกิดระบบทุนนิยมในภาคกลาง ภาคเหนือตอนล่าง และภาคใต้ ฉะนั้น ทางรถไฟทำให้เกิดทุนนิยมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างนั่นเอง

## 6.2 ช่วงพัฒนาเต็มที (พ.ศ. 2505 - 2534)

ความสัมพันธ์ระหว่างเส้นทางรถไฟกับการขยายตัวของเมืองในช่วงนี้ เป็นผลของการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 ราย ซึ่งอยู่อาศัยมาก่อน พ.ศ. 2500 แยกตามประเภทร้านค้าและกิจการ (ตาราง 6.3)

ตาราง 6.3 ข้อมูลเบื้องต้นของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 ราย แบ่งตามลักษณะของที่อยู่อาศัย

| ลักษณะที่อยู่อาศัย                             | จำนวน (ราย) |
|------------------------------------------------|-------------|
| ร้านค้าขนาดใหญ่มีทั้งค้าส่งและปลีก             | 8           |
| ร้านค้าขนาดเล็กเน้นการค้าปลีก                  | 7           |
| โรงแรมขนาดกลาง                                 | 2           |
| อดีตร้านค้า ปัจจุบันเป็นที่อยู่อาศัยอย่างเดียว | 5           |
| ที่อยู่อาศัยอย่างเดียว                         | 8           |
| รวม                                            | 30          |

จากการสัมภาษณ์ร้านค้าขนาดใหญ่ที่มีการค้าส่งและปลีกจำนวน 8 ราย และร้านค้าขนาดเล็กจำนวน 7 ราย ในภาพรวม พบว่า ในช่วงก่อนหน้านี้ที่ได้กล่าวไปแล้วว่ามีตลาดสดอยู่บริเวณหน้าสถานีรถไฟ ในช่วงนี้ตลาดในเมืองสุรินทร์ได้ย้ายจากหน้าสถานีรถไฟถัดลงไปทางใต้ประมาณ 1 กิโลเมตร เนื่องจากบริเวณที่เคยเป็นตลาดได้เปลี่ยนสภาพเป็นถนน และเริ่มมีตึกแถวเพื่อทำการค้ามาสร้าง หลังจากปี พ.ศ. 2500 เป็นต้นมา บริเวณหน้าสถานีรถไฟซึ่งอยู่ทางทิศใต้ของสถานี เริ่มเฟื่องฟู และขยายตัวมากขึ้นกว่าแต่ก่อนที่เคยเป็นเหมือนตลาดนัด เข้าเปิดพอช่วงสายก็วาย และร้านค้าปลีกย่อย ก็เริ่มเปลี่ยนเป็นร้านค้าที่ถาวรมากขึ้น มีการจับจองพื้นที่เพื่อการค้า มีร้านค้าส่ง ค้าปลีก รวมถึงร้านขายของเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ มากมาย สินค้าส่วนใหญ่ที่นำเข้ามาขายในเมืองสุรินทร์ส่วนใหญ่ใช้รถไฟในการขนส่งเป็นหลัก เนื่องจากในช่วงประมาณก่อน พ.ศ. 2520 ถนนยังไม่พัฒนามากนัก การขนส่งทางรถไฟที่นิยมในช่วงนั้น คือการขนส่งโดยขบวนรถรวมที่มีการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า ในขบวนเดียวกัน หรือที่ชาวบ้านสมัยนั้นเรียกว่า รถแม่ค้า

สินค้าที่สำคัญที่ขนส่งโดยทางรถไฟเข้ามาในเมืองสุรินทร์ก่อน พ.ศ. 2520 เช่น สินค้าจำพวกอุปกรณ์การเกษตร อะไหล่ต่าง ๆ น้ำมันก๊าด น้ำมัน สิ่งของอุปโภคบริโภคจากโรงงาน ขนเมล็ดพืชเครื่องดื่มน้ำ และอื่น ๆ อีกมากมาย ส่วนสินค้าออกจากเมืองสุรินทร์ที่สำคัญในช่วงนั้น เช่น สุนัข สัตว์ปีกมีชีวิต โค กระบือ ปลา ไม้พื้น ถ่าน เครื่องจักรสาน ข้าวเปลือก เส้นก้วยเดี่ยว นุ่น ครั่ง ผ้าไหม เป็นต้น (ตาราง 6.4)

ตาราง 6.4 สินค้าสำคัญที่เข้าออกเมืองสุรินทร์ช่วง พ.ศ. 2520

| สินค้าเข้า                                                                                              | สินค้าออก                                                                                                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| อุปกรณ์การเกษตร และอะไหล่ต่าง ๆ น้ำมันก๊าด<br>น้ำมัน สิ่งของอุปโภคบริโภคจากโรงงาน ขน<br>เครื่องคุ้มครอง | สัตว์ต่าง ๆ เช่น สุกร สัตว์ปีกมีชีวิต โค กระบือ ปลา<br>ไข่ไก่ ไข่เป็ด ไม้ฟืน ถ่าน เครื่องจักสาน ข้าวเปลือก<br>เส้นก๋วยเตี๋ยว บะหมี่ นุ่น ครั่ง ชัน เส้นไหม ผ้าไหม |

ที่มา: จากการสัมภาษณ์

ชาวจีนท่านหนึ่งกล่าวว่า การขนส่งไปบางกอก เวลารถไฟจอดระหว่างทาง เช่น สถานีลำปลายมาศ จังหวัดบุรีรัมย์ ต้องจ้างให้คนรับจ้างบริเวณนั้นสาดน้ำขึ้นมาบนรถไฟเพื่อให้สุกร เป็ด ไก่ ได้คลายร้อน ค่าจ้างหาบละ 2 บาท และเมื่อถึงสถานีบางซื่อที่กรุงเทพฯ ก็จะมีรถยนต์มารับสุกรไปส่งโรงฆ่า การเดินทางส่งสุกร เป็ด ไก่ แต่ละรอบใช้เวลาไปกลับประมาณ 2 - 3 วัน การติดต่อซื้อขายในขณะนั้นจะใช้ภาษาจีนเป็นหลักระหว่างพ่อค้า นอกจากนี้พ่อค้าที่ส่งไก่ไปบางกอก ในยุคนั้นจะใช้แข่งสานด้วยไม้ไผ่ ซึ่งส่วนใหญ่จะซื้อและนำเข้ามาจากบ้านสวาย และบ้านโคกแซะ เมืองโคราช โดยทางรถไฟ ราคาใบละ 5 บาท ก่อนบรรจุไก่อลงในแข่งจะต้องทำแข่งเป็นสองชั้นโดยใช้ไม้ไผ่ (ชาวบ้านจะตัดไม้ไผ่ผูกด้วยเชือกแถววัลย์บรรทุกใส่เกวียนมาเร่ขายตามโรงรับซื้อไก่) ผูกด้วยลวดแบ่งแข่งเป็นสองชั้น ชั้นล่างใส่ไก่ประมาณ 30 - 40 ตัว ชั้นบนประมาณ 20 - 30 ตัว ในแข่งก็จะใช้ใบตองรองพื้นใส่ข้าวตากแห้ง เพื่อให้ไก่กินตลอดเส้นทางขนส่งเข้าบางกอก โดยพ่อค้าจะใช้รถเข็นสองล้อเข็นไก่ เทียวละ 4 - 5 แข่ง ส่งขึ้นตู้ที่สถานีรถไฟสุรินทร์ การขนส่งไก่มีชีวิตเข้าบางกอกดังกล่าวนี้ วันหนึ่ง ๆ สุรินทร์ส่งออกไก่พื้นเมืองเข้าบางกอกประมาณ 100 แข่ง เป็นจำนวนไก่ประมาณกว่า 6,000 - 7,000 ตัว

จากการสัมภาษณ์คนจีนสูงอายุ และผู้ประกอบการร้านค้า และอดีตผู้ประกอบการร้านค้า ที่อยู่ใกล้เคียงกัน ในบริเวณถนนบล็อทที่สองบริเวณหน้าสถานีรถไฟ ซึ่งเป็นชุมชนชาวจีนในปัจจุบันยังคงสภาพเดิมอยู่ ท่านเหล่านี้กล่าวว่า หลังจากการขนส่งที่เฟื่องฟูโดยทางรถไฟในช่วงก่อน พ.ศ. 2520 หลังจากนั้น รถยนต์ และถนนสาย 24 ซึ่งถึงแม้จะอยู่ไกลจากอำเภอเมืองถึง 30 กิโลเมตร แต่ก็ยังเป็นถนนสายหลักในการเดินทางเข้าสู่กรุงเทพฯ ได้เข้ามามีบทบาทขึ้น การคมนาคมสื่อสารอื่น ๆ ดีขึ้น ถนนหนทางถูกพัฒนาให้เป็นถนนลาดยาง กิจการไฟฟ้า โทรศัพท์ โทรเลข ธนาคาร ฯลฯ ได้เข้ามามีบทบาททางการค้า พ่อค้ามีฐานะดีและร่ำรวยจากการสะสมทุนมาตั้งแต่อดีต ได้มีการปลูกบ้านหลังใหม่เพิ่มขึ้น และบูรณะตึกแถวรวมถึงสถานที่ค้าขาย จากไม้ชั้นเดียวเป็นบ้านไม้สองชั้น ประตูกว้างที่เคยเป็นแผ่นไม้กระดาน ได้เปลี่ยนเป็นประตูพับที่ใช้บานพับ แต่ส่วนใหญ่ก็ยังใช้แผ่นกระดานไม้สอดเรียงบนรางประตูอยู่ หลายบ้านมีรถยนต์ไว้ใช้สำหรับขนส่งติดต่อซื้อขายระหว่างในเมืองกับชนบท

นอกจากนี้จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการโรงแรมนิวไฮเต็ล หน้าสถานีรถไฟสุรินทร์ ซึ่งตั้งมาก่อน พ.ศ. 2500 พบว่า การตั้งถิ่นฐานของบริเวณเมืองสุรินทร์ มีการอพยพเข้ามานานแล้ว แต่ไม่ได้อยู่บริเวณสถานีรถไฟในปัจจุบัน แต่อยู่ทางทิศเหนือทางรถไฟในปัจจุบันไปประมาณ 20 กิโลเมตร แต่ก่อนบริเวณทางรถไฟเคยเป็นที่รกร้างแทบไม่ผู้ใดสนใจมาตั้งถิ่นฐานเลย การอพยพดังกล่าวเป็นการอพยพเข้ามาของชาวจีน โดยที่ชาวจีนส่วนใหญ่ที่อพยพเข้ามาก่อตัวเป็นชุมชนขึ้น ในจังหวัดสุรินทร์นั้น สาเหตุหลัก ๆ มาจากปัญหาการลี้ภัยสงครามที่เกิดขึ้นต่อเนื่องยาวนาน นับตั้งแต่ยุคการปฏิวัติประชาธิปไตยสมัยขุนยัดเซ็น การปฏิวัติคอมมิวนิสต์นำโดยเหมา เจ๋อตง และสงครามโลกครั้งที่ 2 กองทัพญี่ปุ่นที่บุกจีนต่อเนื่องยาวนานถึง 54 ปี ในระหว่าง พ.ศ. 2438 - 2492 ทำให้ประชาชนเดือดร้อนมาก โดยเฉพาะช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ชาวจีนแต่จิว ในมณฑล กวางตุ้งได้อพยพลี้ภัยเข้ามายังเมืองไทยเป็นจำนวนมาก สายหนึ่งมาทางเรือ ขึ้นฝั่งที่เมืองบางกอก อีกสายหนึ่งผ่านเข้ามาทางเวียดนามและลาว ชุมชนชาวจีนที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานในจังหวัดสุรินทร์อาจแบ่งออกเป็นสองช่วงใหญ่ ๆ ได้แก่ ก่อนการสร้างทางรถไฟผ่านเมืองสุรินทร์ และหลังจากทางรถไฟมาถึงจังหวัดสุรินทร์แล้ว จนกระทั่ง พ.ศ. 2500 เป็นต้นมาก็ยังมีชาวจีนที่ยังอพยพมาอยู่ แต่ส่วนใหญ่จะตามญาติ พี่น้องมา ซึ่งสอดคล้องกับชาวจีน 4 คน ที่ได้สัมภาษณ์บริเวณฟากทิศเหนือ ทางรถไฟที่มีการอพยพตามญาติมาอยู่ที่เมืองสุรินทร์

จากการสัมภาษณ์บุคคลอื่น ๆ ที่อาศัยบริเวณใกล้สถานีรถไฟ และบริเวณถนนธนสาร ย่านเศรษฐกิจเมืองสุรินทร์ พบว่า หลัง พ.ศ. 2520 เป็นต้นมา สิ่งที่เปลี่ยนไปอย่างชัดเจนในเมืองสุรินทร์ คือ ประชากรเริ่มเพิ่มมากขึ้น การแลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้าระหว่างเมืองกับชนบทเป็นไปอย่างคึกคัก จากกรุงเทพ ฯ มาสุรินทร์โดยรถไฟ และต่อรถสองแถวจากตลาดไปยังชนบท วิธีการดำเนินชีวิตสังคมในชนบทเริ่มพึ่งพาสังคมเมืองมากขึ้น ทรัพยากรจากชนบทถูกนำมาใช้แลกเปลี่ยนซื้อขายกับสังคมเมืองมากขึ้น รถคอกหมูมีบทบาทสำคัญในการขนส่งคนจากต่างอำเภอมายังสถานีรถไฟเพื่อเดินทางต่อ หรือมายังในเมือง เช่น รถมุ่งเจริญ รถเลี้ยวคง รถอุยงฮวด เป็นต้น ประมาณแปดโมงเช้า รถคอกหมูจะทยอยขนส่งผู้โดยสารจากบ้านนอกเข้าถึงในเมือง

รถยนต์โดยสารที่เข้าเมืองจะให้บริการรับส่งทั้งผู้โดยสาร และขนส่งสินค้าของป้านาชนิดเข้ามาขายในเมือง เช่น ข้าวเปลือก นุ่น ครั่ง ชัน เส้นไหม ผ้าไหม ข้าวตาก สุกกร ไก่ ไข่เป็ด หนั้วว หนั้วควาย ปลา ฯลฯ และให้บริการขนส่งสินค้าเครื่องใช้ต่าง ๆ มากมาย จากในเมืองกลับไปชนบท สภาพการค้าขายเปลี่ยนไป แต่เดิมเริ่มจากสะพานข้ามคลองริมทางรถไฟไปประมาณ 300 เมตร จะเต็มไปด้วยร้านรับซื้อขาย ยุงสินค้า ร้านรับซื้อเส้นไหม หนั้ววควาย ข้าว นุ่น อยู่ซ่อมรถยนต์ โรงฟักลูกเป็ด โรงรับซื้อสุกร โรงฆ่าสุกร โรงรับซื้อขายเป็ดไก่ ไข่เป็ด ปอ นุ่น เส้นไหม ฯลฯ

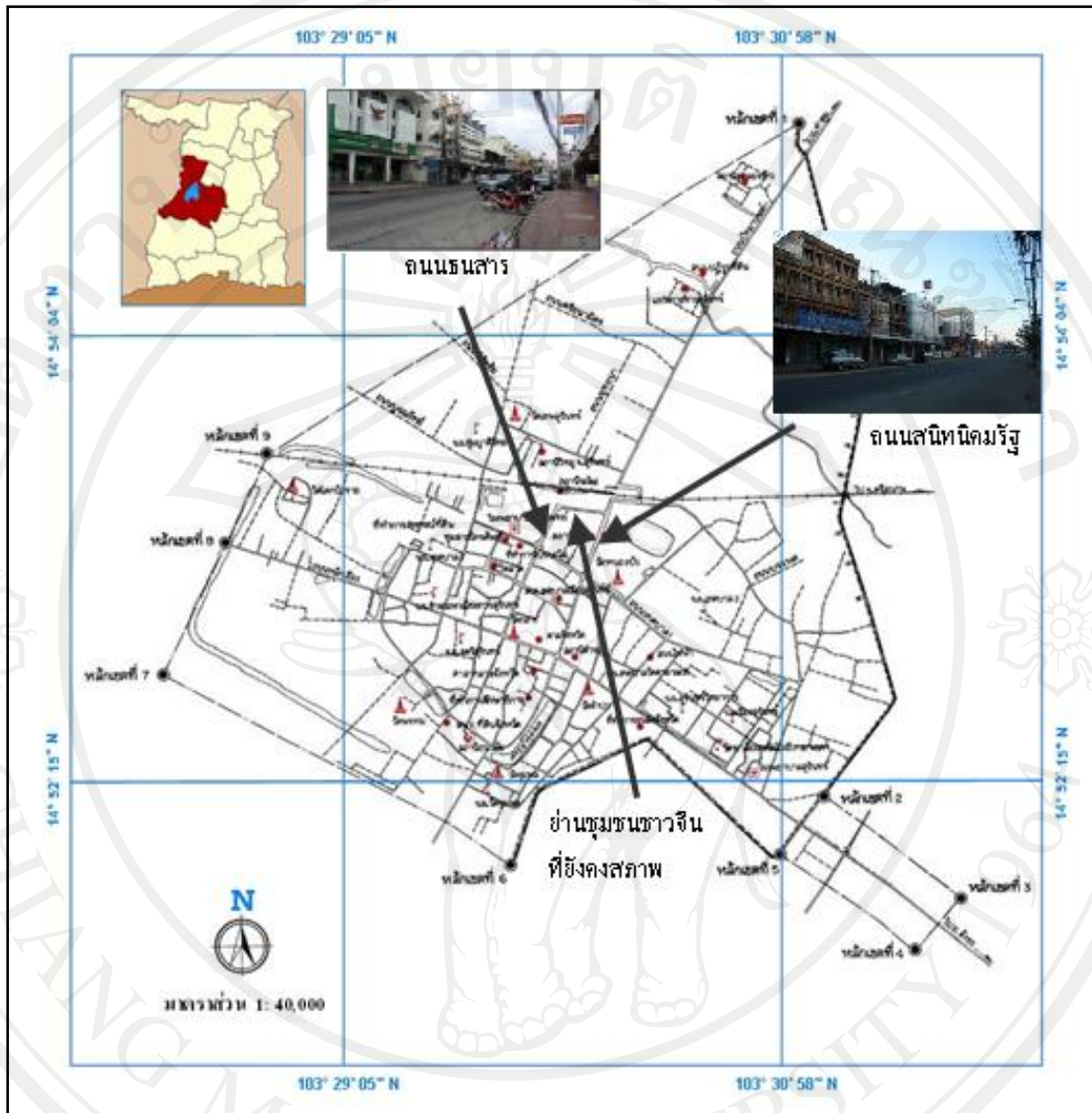
การแข่งขันทางการค้า รถคอกหมูจะบรรทุกผู้โดยสาร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพ่อค้าแม่ค้าจากนอกเมือง นำสินค้าจากนอกเมืองเข้ามาขายในเมือง และซื้อสินค้าจากในเมืองไปขายในหมู่บ้าน ดังนั้นรถโดยสารจึงอัดแน่นไปด้วยผู้โดยสารและสินค้า ทั้งภายในรถและหลังการรถ เมื่อรถจอด เจ้าแต่ละร้านค้าจะให้ลูกน้องของตนแย่งกันจับจองสินค้าที่มากับรถคอกหมู “ลูกน้องจากร้านค้าต่างๆ จะออกวิ่งไล่ตามรถโดยสารท่ามกลางฝุ่นดินแดง เบียดเสียดกันเพื่อหาจังหวะกระโดดเกาะคอกหมูปืนไต่ขึ้นไปบนหลังคา เพื่อจับจองสินค้า”

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการร้านขายรถจักรยานยนต์บริเวณใกล้กับสถานีรถไฟ ซึ่งเป็นร้านที่เก่าแก่ ตั้งอยู่บริเวณย่านชุมชนชาวจีนหน้าสถานีรถไฟ พบว่า ในช่วงประมาณ พ.ศ. 2520 สินค้าญี่ปุ่นเริ่มเข้ามาในไทย การค้าขายที่เริ่มคึกคักขึ้นมาตั้งแต่ พ.ศ. 2500 หรือหลังมีทางรถไฟประมาณ 31 ปี เป็นช่วงเวลาที่เศรษฐกิจเริ่มขยายตัวอีกครั้ง สินค้าญี่ปุ่นก็เริ่มทะลักเข้ามาเมืองไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถยนต์ขนาดเล็ก 1,300 C. C. และขนาดกลาง 2,000 - 3,000 C. C. ที่มีราคาถูกประหยัดน้ำมัน ใช้งานคล่องได้อย่างอเนกประสงค์ ใช้งานส่วนตัวและรับจ้างทั่วไป

จะเห็นได้ว่าหลังจากมีสินค้าญี่ปุ่นเข้ามา ประกอบกับถนนหนทางดีขึ้น การขนส่งทางรถไฟจึงเริ่มลดความสำคัญลงตั้งแต่ประมาณ พ.ศ. 2530 ช่วงเวลานี้ วิถีชีวิตแบบเดิมของชาวลาวโซ่งเริ่มเปลี่ยนแปลง โดยเริ่มถูกรอรับด้วยทุนนิยมมากขึ้น ย่านการค้าเริ่มคึกคักมากขึ้นเต็มพื้นที่ทั้งถนนธนสาร (ตึกโกย) และถนนสนธิทนิคมรัฐ (ห้วยโหล่ว) ซึ่งปัจจุบันคือทางหลวงหมายเลข 214 ที่ตั้งของถนนธนสาร และถนนสนธิทนิคมรัฐ ซึ่งเป็นย่านการค้าเก่าของเมืองสุรินทร์ (รูป 6.7)

นอกจากนี้ยังเกิดคิวรถสองแถวตลาดสดเทศบาล และคิวรถ บ.ข.ส. พ่อค้ารายใหม่ ๆ เกิดขึ้นมากมาย จนแทบจะแยกไม่ออกว่าร้านไหนเป็นร้านใหญ่ หรือร้านเล็ก ซึ่งในช่วงเวลานั้น แม้ว่าการค้าในระดับชาติจะขาดดุลการค้ามหาศาล แต่ในระดับท้องถิ่นการค้าในชุมชนเมืองสุรินทร์กลับคึกคัก สร้างความร่ำรวยให้เจ้าเก่ารายใหม่ ๆ หลายร้อยราย

หลังจากประมาณ พ.ศ. 2530 เป็นต้นมา ชุมชนทิศเหนือทางรถไฟ (บริเวณถนนสนธิทนิคมรัฐ) จากที่เคยเป็นศูนย์กลางการค้าของป่าที่คึกคัก ได้กลายเป็นย่านที่การค้าเงียบเหงา ร้านค้าของป่ารายใหญ่ ๆ ต่างเคลื่อนย้ายกิจการของตนออกไปตั้งโรงงานห่างจากตัวเมือง จุดเริ่มตั้งแต่ กิโลเมตรที่ 3 ถึง กิโลเมตรที่ 7 เช่น โรงสีข้าว โรงอัดปอ โรงงานปั่นอัดนุ่น เป็นต้น สาเหตุเกิดจากผู้ประกอบการที่อยู่ในพื้นที่นี้เก็บสะสมทุนได้มากแล้วจึงย้ายสถานประกอบการสู่ชานเมืองเพื่อขยายกิจการ ส่วนมากจะให้ลูกหลานดำเนินกิจการต่อ ร้านเดิมก็จะลดกิจการเหลือขนาดเล็กลง และเนื่องจากผู้ประกอบการรายเดิมสูงอายุมากแล้ว ทำให้ย่านปากตรงข้ามทางรถไฟ เริ่มเงียบเหงาลง คงเหลือแต่เพียงโรงรับซื้อขายไก่ เป็ด ไช้เป็ด ไช้ไก่ และปริมาณการซื้อขายก็เริ่มลดลงเรื่อย ๆ จะเหลือเพียงคนจีนสูงอายุเท่านั้น



รูป 6.7 ที่ตั้งของถนนธารสาร ถนนสนธิคมรัฐ และย่านชุมชนชาวจีน

จากการสัมภาษณ์ผู้สูงอายุที่อาศัยอยู่ด้านเหนือของสถานีรถไฟ พบว่า สาเหตุที่ปริมาณสัตว์ปีกลดลง เพราะเริ่มมีการนำเอาไก่กระทง (ไก่ขาว) ไก่พันธุ์ไข่ เข้ามาส่งเสริมการเลี้ยงในลักษณะฟาร์ม ต่อมาเรียกว่าสัตว์เศรษฐกิจ เนื่องจากเลี้ยงง่าย โตไว หาซื้อลูกไก่จำนวนมาก ๆ มาเลี้ยงได้ง่าย และต้นทุนต่ำ แม้ว่าไก่กระทงจะยังไม่เป็นที่นิยมบริโภคของตลาดก็ตาม แต่ไข่ไก่กลับได้รับความนิยมอย่างแพร่หลาย และมีต้นทุนที่ต่ำกว่าไข่เป็ด ทำให้การเลี้ยงเปิดได้ທຸ່ງຄ່ອຍໆ หายไปจากตลาด ต่อมาพ่อค้าสัตว์ปีกในชุมชนพากันตรงข้ามทางรถไฟบางรายต้องผันตัวเองไปเป็นเกษตรกรประกอบอาชีพฟาร์มเลี้ยงไก่ และสุกร พ่อค้ารุ่นเก่าคนไหนไม่ยอมปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง การค้าขายก็ต้องถดถอยลง กลายเป็นร้านค้ารายย่อย ๆ ไป

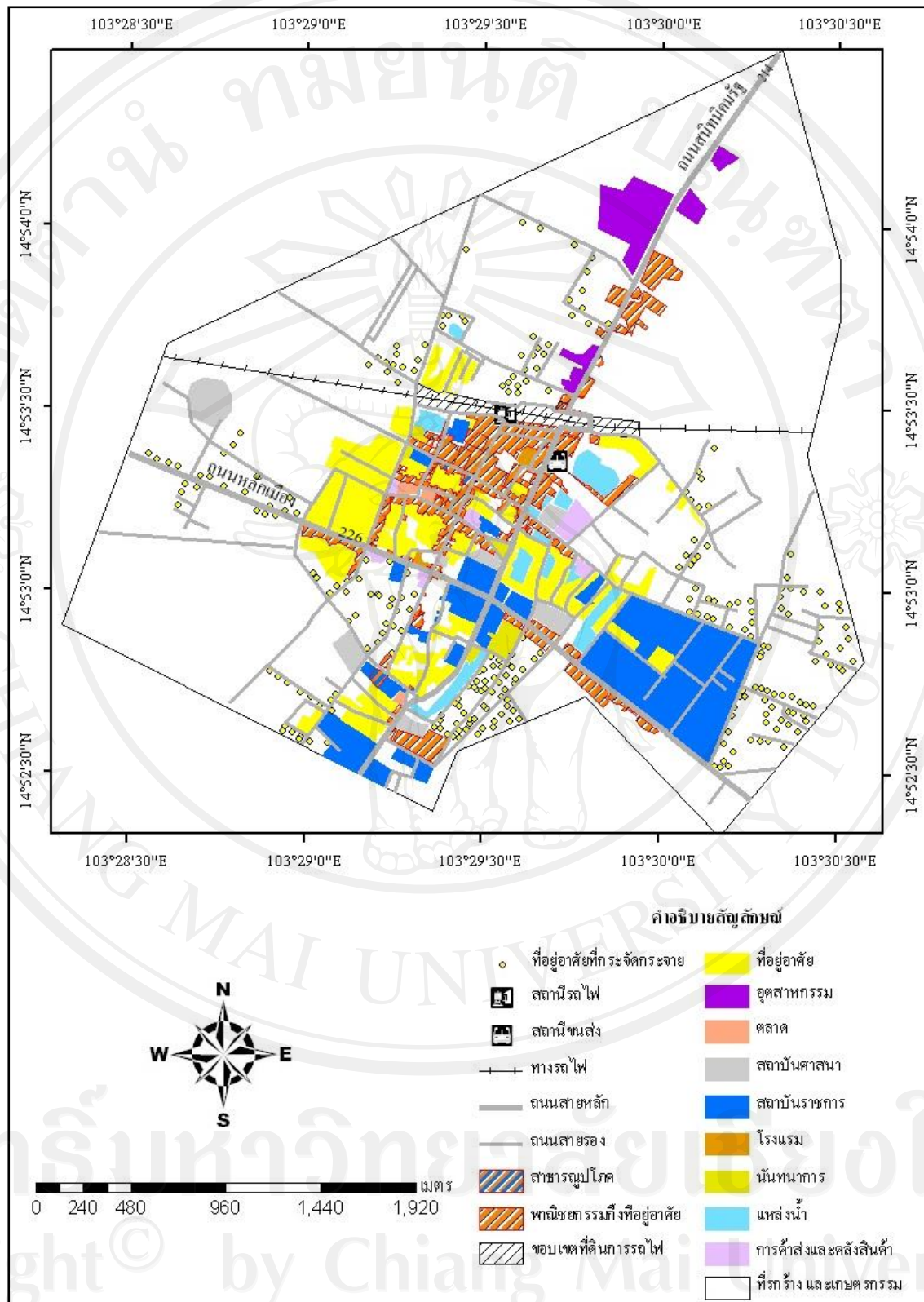
จะเห็นได้ว่าการค้าขาย และเศรษฐกิจที่เจริญรุ่งเรืองในช่วงนี้ ส่วนใหญ่เป็นผลสืบเนื่องมาจากการมีทางรถไฟเข้ามา ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนสินค้านานาชนิดทั้งจากกรุงเทพ ฯ มาสุรินทร์ จากสุรินทร์ไปกรุงเทพ ฯ หรือไปจังหวัดอื่น ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยการที่ชุมชนเมืองมีความเจริญรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจอย่างมาคนั้น ทำให้ส่งผลสืบเนื่องอีกทอดหนึ่งคือการขยายตัวของการใช้ที่ดินในพื้นที่เมือง ซึ่งจุดกำเนิดมาจากบริเวณสถานีรถไฟมาทางใต้ ได้แก่ ถนนชนसार และทางทิศเหนือ คือ ถนนสนธิทนิคมรัฐ แต่ประมาณช่วง พ.ศ. 2525 เป็นต้นมา ถนนสนธิทนิคมรัฐ ก็เริ่มซบเซา และมากระจุกตัวที่ถนนชนसार

เมืองสุรินทร์ได้ขยายตัวอย่างต่อเนื่องเรื่อยมา ลงมาทางทิศใต้ผ่านถนนชนसार และเริ่มกระจายไปทางทิศตะวันออก ทางรถไฟจะมีอิทธิพลมากเฉพาะถนนชนसार ถนนสนธิทนิคมรัฐ ซึ่งเป็นย่านเมืองเก่า รวมถึงถนนอื่น ๆ ที่อยู่ใกล้เคียงเท่านั้น และด้วยอิทธิพลของการพัฒนาถนนที่มีมากขึ้น รวมถึงการเพิ่มขึ้นของประชากร ทำให้เมืองขยายตัวออกมาตามถนนสายหลักในทิศตะวันออก (รูป 6.8, 6.9 และ 6.10)

แม้ว่าในช่วงหลัง พ.ศ. 2516 การรถไฟจะเริ่มขาดทุน แต่ก็กิจการรถไฟก็ยังพัฒนาไปได้ค่อนข้างดี ประชาชนก็ยังนิยมใช้รถไฟเป็นจำนวนมาก ประกอบกับอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ให้บริการยังอยู่ในสภาพดี และถนนยังไม่ได้รับการพัฒนามากนัก ทำให้การขนส่งทางรถไฟได้รับความนิยมอยู่มาก ส่งผลต่อเศรษฐกิจการค้าของเมืองสุรินทร์ค่อนข้างมาก จุดศูนย์กลางยังคงกระจุกอยู่ในพื้นที่ซึ่งใกล้กับสถานีรถไฟ สินค้าเข้าออกเมืองสุรินทร์มีจำนวนมากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งสัตว์ซึ่งนำมาเป็นอาหาร เช่น หมู เป็ด ไก่บ้าน ไข่เป็ด รวมถึงอาหารทะเล เป็นต้น สินค้าแทบทุกชนิดยังมุ่งตรงมา

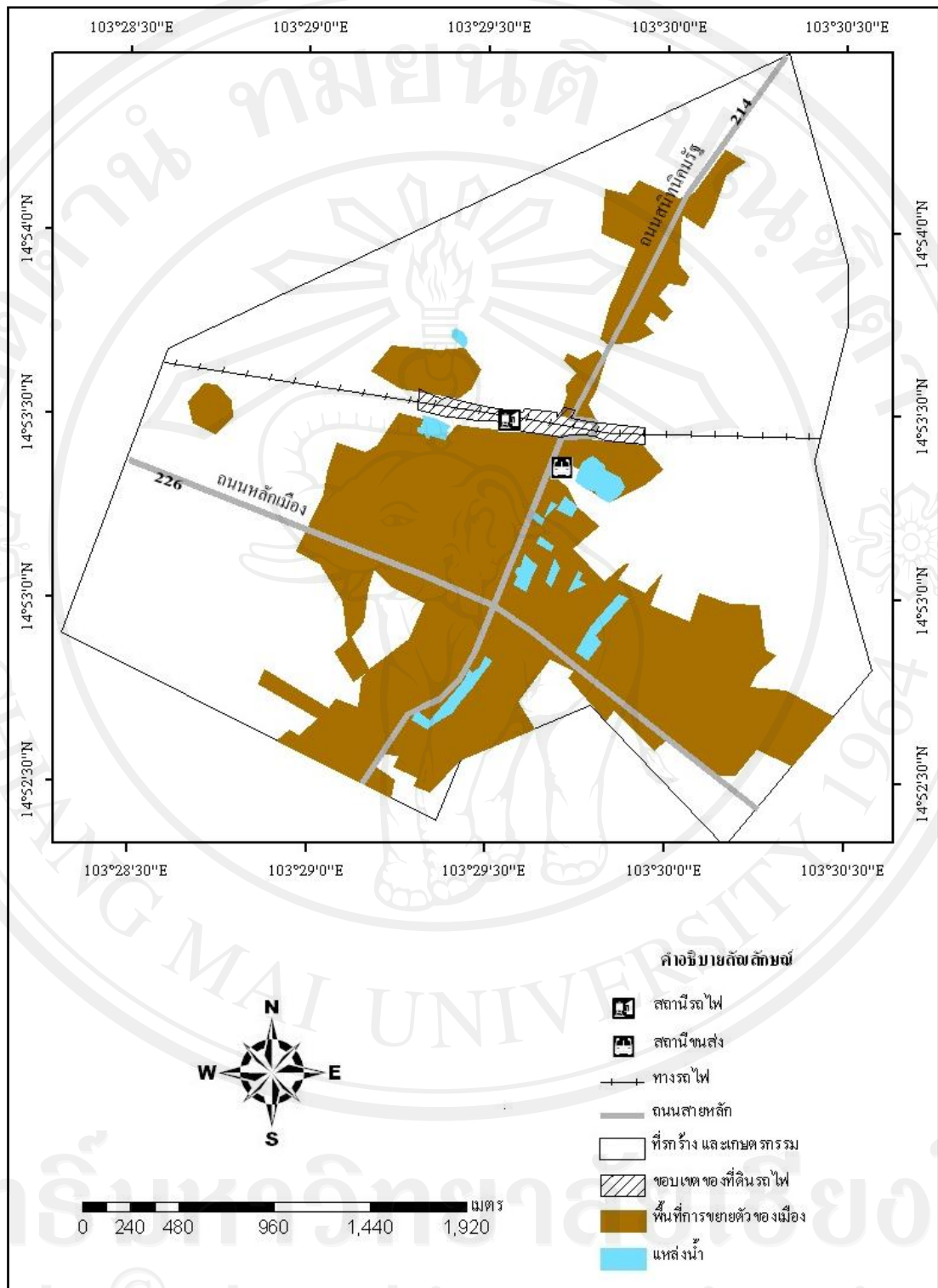


รูป 6.8 ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณเมืองสุรินทร์ วันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2526



รูป 6.9 การใช้ที่ดินในเขตเทศบาลเมืองสุรินทร์ ปี พ.ศ. 2526

ที่มา: จากการแปลภาพถ่ายทางอากาศบริเวณเมืองสุรินทร์ วันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2526



รูป 6.10 พื้นที่การขยายตัวของเมืองสุรินทร์ ปี พ.ศ. 2526

ที่มา: จากการแปลภาพถ่ายทางอากาศบริเวณเมืองสุรินทร์ วันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2526

ที่สถานีรถไฟเพื่อขนส่ง การขนส่งสินค้าสู่กรุงเทพฯ ฯ ถ้าใช้ถนนจะไม่สะดวกเท่ากับทางรถไฟ รวมถึงขนส่งได้จำนวนน้อยกว่า ในภาพรวม การขนส่งทางรถไฟยังมีผลทำให้มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอยู่มาก แต่ก็น้อยลงเรื่อย ๆ ตามการพัฒนาของถนน ซึ่งมีมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ในช่วงนี้เศรษฐกิจการค้าของเมืองสุรินทร์มีความเฟื่องฟู พื้นที่ต่าง ๆ ถูกจับจองกันอย่างหนาแน่นมากขึ้น โดยเริ่มจากสถานีรถไฟ มาทางถนนที่มุ่งออกจากสถานีรถไฟมาทางด้านใต้ (ปัจจุบันคือถนนธนสาร) ทำให้ชุมชนเมืองสุรินทร์เกิดการขยายตัวมากกว่าเดิม โดยมีทิศทางการทางด้านใต้ของสถานีรถไฟ ในขณะเดียวกันเมืองได้เริ่มขยายตัวไปในทิศทางอื่น แต่จะขยายตัวมากทางด้านทิศตะวันออก

สำหรับพื้นที่ของประเภทการใช้ที่ดินในเขตเทศบาลเมืองสุรินทร์พ.ศ. 2526 (ตาราง 6.5) พบว่าในช่วงเวลานั้นพื้นที่ของเมืองสุรินทร์เริ่มมีความหนาแน่นของการใช้ที่ดินมากขึ้น โดยเฉพาะที่อยู่อาศัย แต่เดิมมีการกระจายกระจายไม่มีการกระจุกตัวแต่อย่างใด โดยเพิ่มจากร้อยละ 3.24 ในปี พ.ศ. 2497 เป็นร้อยละ 7.45 ในปี พ.ศ. 2526 ของพื้นที่เทศบาลเมือง การเพิ่มที่มากขึ้นนอกจากมีการใช้พื้นที่บริเวณจุดศูนย์กลางเมืองเดิมที่แล้ว ที่อยู่อาศัยมีการกระจายออกไปทางทิศตะวันออก และทิศใต้ และมีแนวโน้มที่ขยายออกไปสู่ชานเมืองในอนาคต

ตาราง 6.5 ประเภทการใช้ที่ดินในเทศบาลเมืองสุรินทร์ใน พ.ศ. 2526

| ประเภทการใช้ที่ดิน         | พื้นที่ (ไร่) | พื้นที่ (เฮกตาร์) | ร้อยละ |
|----------------------------|---------------|-------------------|--------|
| ที่อยู่อาศัย               | 530.14        | 84.82             | 7.45   |
| อุตสาหกรรม                 | 4.52          | 0.72              | 0.06   |
| ตลาด                       | 0.55          | 0.09              | 0.01   |
| สถาบันศาสนา                | 21.86         | 3.50              | 0.31   |
| สถาบันราชการ               | 123.96        | 19.83             | 1.74   |
| โรงแรม                     | 25.32         | 4.05              | 0.36   |
| นันทนาการ                  | 9.79          | 1.57              | 0.14   |
| แหล่งน้ำ                   | 31.65         | 5.06              | 0.44   |
| พาณิชยกรรมทั้งที่อยู่อาศัย | 349.19        | 55.87             | 4.91   |
| การค้าส่งและคลังสินค้า     | 17.72         | 2.84              | 0.25   |
| สาธารณูปโภค                | 3.54          | 0.55              | 0.05   |
| ขอบเขตที่ดินการรถไฟ        | 15.13         | 2.42              | 0.21   |
| ที่รกร้างและเกษตรกรรม      | 5,985.38      | 956.08            | 84.07  |
| รวม                        | 7,118.75      | 1,139.00          | 100    |

ที่มา: จากการคำนวณรูป 6.9

ส่วนพื้นที่พาณิชย์กรรมกึ่งที่อยู่อาศัย ก็เริ่มกระจายตัวเต็มพื้นที่ศูนย์กลางเมือง และกระจายออกไปในทิศทางเดียวกับที่อยู่อาศัย โดยเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 3.79 ในปี พ.ศ. 2497 เป็นร้อยละ 4.91 ในปี พ.ศ. 2526 พิจารณาจากตัวเลขแล้วถือว่าพื้นที่พาณิชย์กรรมไม่ได้เพิ่มขึ้นมากนัก หมายความว่ามีการค้าใหม่ตั้งขึ้นน้อย จากการออกภาคสนาม พบว่า ส่วนใหญ่ร้านค้าก็ยังกระจุกตัวในศูนย์กลางเมือง และยังคงเป็นร้านค้าเก่า แต่มีการปรับปรุงสภาพร้านมากขึ้น การขยายตัวส่วนมากก็จะกระจายไปตามถนนสายหลัก ส่วนการขยายตัวออกสู่ชานเมืองก็มีบ้าง แต่ไม่มากเท่ากับการขยายตัวของที่อยู่อาศัย

จากรูป 6.8, 6.9 และ 6.10 จะเห็นได้ว่าชุมชนเมืองสุรินทร์มีการขยายตัวมากขึ้นกว่าปี พ.ศ. 2497 มาก จากสถานีรถไฟทางด้านใต้ รวมถึงขยายตัวมาทางทิศตะวันออก พื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ที่รกร้างลดลงมาก และถูกเปลี่ยนเป็นบ้านเรือนร้านค้า และสิ่งปลูกสร้างทั้งหมด ถนนถูกพัฒนาขึ้นทั้งตัดใหม่ และปรับปรุงพื้นผิว ทำให้อิทธิพลของทางรถไฟที่ส่งผลต่อการขยายตัวของเมืองเริ่มลดลง จากช่วงแรกที่เขตเมืองเก่ากระจุกตัวอยู่บริเวณสถานีรถไฟ ก็เริ่มขยายตัวมาทางด้านใต้ หลังจากนั้นอิทธิพลของทางรถไฟเริ่มหมดไป ทิศทางการขยายตัวของเมืองเริ่มไปตามถนนสายหลักไปทางทิศตะวันออก (ทางหลวงหมายเลข 226) และในอนาคตคาดว่าจะมีการขยายตัวออกตามถนนสายหลักชัดเจนมากกว่านี้ ในช่วงนี้ก็คือว่าทางรถไฟยังมีอิทธิพลต่อการขยายตัวของเมืองอยู่ โดยเฉพาะเรื่องเศรษฐกิจการค้า แต่ก็เริ่มที่จะน้อยลงเรื่อย ๆ และกำลังจะหมดความสำคัญลงไป

### 6.3 ช่วงพัฒนาซ้ำ (พ.ศ. 2535 - ปัจจุบัน)

จากการสัมภาษณ์บุคคลที่อยู่อาศัยในเมืองสุรินทร์มานานกว่า 60 – 70 ปี และเป็นผู้ใช้รถไฟเป็นประจำ พบว่า หลังจาก พ.ศ. 2535 เป็นต้นมา ถึงประมาณ พ.ศ. 2545 ความนิยมใช้รถไฟเพื่อโดยสารและขนส่งสินค้า ยังพอที่จะมีให้เห็นอยู่เรื่อย ๆ แต่ไม่ได้รับความนิยมเท่ากับตอนสมัยท่านเล็ก ๆ เช่น การขนส่งเนื้อสัตว์ เช่น สุกร เป็ด ไก่ เป็นต้น การขนส่งเครื่องเช่น ไข่ อุปกรณ์สังฆภัณฑ์ ก็ยังพอมี แต่จะน้อยรายกว่าแต่ก่อน ร้านค้าที่ยังอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟก็ยังเลือกที่จะขนส่งทางรถไฟบ้าง หรืออย่างน้อยที่สุดคือ ใช้เพื่อโดยสาร แต่สำหรับร้านค้าที่ย้ายออกไปตั้งที่อื่นแล้ว ก็จะหันไปใช้การขนส่งทางรถยนต์ทั้งหมด ยกเว้นในการเดินทางสำหรับผู้สูงอายุมักจะเลือกการเดินทางโดยทางรถไฟ เนื่องจากสามารถผ่อนคลายเป็นอิสระได้ และมีส่วนลดสำหรับผู้สูงอายุในช่วงเดือนมิถุนายนถึงกันยายน

นอกจากนี้สิ่งที่เปลี่ยนไปสำหรับการขนส่งทางรถไฟ เช่น รถรวมหรือที่เคยเรียกกันว่ารถแม่ค้า ก็ไม่มีแล้ว รถแม่ค้าก็กลายเป็นชื่อที่ใช้เรียกรถไฟท้องถิ่นแทน ซึ่งเป็นลักษณะขบวนรถพ่วงสั้น 4 - 5 ตู้ จะมีแม่ค้าจำนวนมากเอาของขึ้นไปขายบนรถไฟ เช่น กล้วย ข้าวเหนียว น้ำ ข้าวกล้อง

เป็นต้น โดยจะขึ้นลงเป็นช่วง ๆ ช่วงละแค่ข้ามจังหวัด เช่น จากสถานีเมืองที่ไปลงที่ศรีสะเกษ แล้วรอขึ้นรถอีกขบวนหนึ่งกลับมา เป็นต้น ซึ่งแม้ค่าเหล่านี้บางคนได้รับการยกเว้นค่าโดยสาร เนื่องจากมีฐานะยากจน จนกระทั่งมาถึงช่วงรถไฟฟรีจึงไม่ต้องจ่ายค่าโดยสาร จะเห็นได้ว่าในช่วง พ.ศ. 2535 - 2545 ถึงแม้จะยังมีการขนส่งสินค้าทางรถไฟบ้างแต่น้อยลงกว่าในอดีตทั้งสองช่วงที่ได้กล่าวมาอย่างน่าใจหาย โดยสินค้าต่าง ๆ เป็นทั้งสินค้าใหม่ และสินค้าดั้งเดิมที่ยังหลงเหลือในการขนส่งทางรถไฟรวบรวมไว้ในตาราง 6.6

ตาราง 6.6 สินค้าใหม่ และสินค้าดั้งเดิมที่ยังหลงเหลือในการขนส่งทางรถไฟช่วง พ.ศ. 2535 - 2545

| สินค้าเข้าเมืองสุรินทร์                                                                        | สินค้าออกจากเมืองสุรินทร์                                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| เครื่องเล่นไฟฟ้า อุปกรณ์สังฆภัณฑ์<br>อุปกรณ์การเกษตร และอะไหล่ต่าง ๆ<br>ขนม เครื่องดื่มกระป๋อง | เนื้อสัตว์ เช่น เนื้อหมู เป็ด ไก่<br>เส้นก๋วยเตี๋ยว บะหมี่<br>นุ่น ผ้าไหม ข้าวตาก |

ที่มา: จากการสัมภาษณ์

หลังจาก พ.ศ. 2545 เป็นต้นมา ภาพรวมในแง่เศรษฐกิจของเมืองสุรินทร์ แทบจะไม่ได้พึ่งพาการขนส่งทางรถไฟแล้ว รถไฟเป็นเพียงแค่ยานพาหนะทางเลือกประเภทหนึ่งเท่านั้น การขนส่งสินค้าทางรถไฟมีจำนวนน้อยลงมาก ที่ยังใช้รถไฟอยู่จะเป็นสินค้าจำพวกน้ำมัน และปูนซีเมนต์เท่านั้น ซึ่งก็ไม่ได้ขนส่งเข้ามายังเมืองสุรินทร์มากนัก จะเป็นเพียงทางผ่านเท่านั้น สินค้าประเภทอื่น ๆ ก็เปลี่ยนไปขนส่งทางถนนทั้งหมด ยกเว้นการขนส่งสินค้าเล็ก ๆ น้อย ๆ อาจจะแค่บรรจุเป็นลังเท่านั้นที่ยังใช้บริการรถไฟอยู่บ้าง เช่น อะไหล่รถยนต์ อุปกรณ์เครื่องเขียน หนังสือ เป็นต้น แต่ส่วนใหญ่เท่าที่สัมภาษณ์จากผู้ประกอบการร้านขายอุปกรณ์ และเครื่องจักรการเกษตรที่ยังทำการค้าอยู่ใกล้สถานีรถไฟ พบว่า สินค้าที่นำมาขายทุกอย่างไม่ได้ใช้การขนส่งทางรถไฟเป็นหลักเหมือนแต่เดิม แต่เป็นเพียงชั่วคราวเท่านั้น ตามความสะดวก หรือตามจำนวนสินค้า ถ้าสินค้านั้นจำนวนมากจะใช้การขนส่งทางถนนเท่านั้น เนื่องจากมีการประกันความเสียหาย ส่วนการขนส่งทางรถไฟนั้นการประกันความเสียหายมีน้อยมาก ถ้าสินค้านั้นน้อย หรือเป็นการส่งสินค้าบางประเภทที่ทางร้านไม่ได้นำมาขาย ปริมาณการส่งเพียง 1 - 2 ชั้น ก็อาจจะส่งทางรถไฟ จะเห็นได้ว่าร้านค้าในปัจจุบันแทบจะไม่ได้ขนส่งสินค้าทางรถไฟเลย ประกอบกับการพัฒนาของถนนซึ่งมีหลายสายทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและเข้าถึงทุกพื้นที่มากขึ้น

จากข้อมูลดังกล่าวประกอบกับการสัมภาษณ์พนักงานการรถไฟ ฯ ที่คอยรับส่งสินค้า พบว่าสินค้าที่ถูกรับส่งในปัจจุบันเกือบทั้งหมดมีลักษณะการบรรจุเป็นลัง โดยจะคิดราคาตามน้ำหนัก ส่วนสินค้าอื่น ๆ ที่ใหญ่เกินกว่าจะบรรจุได้ ที่ได้รับความนิยมในการขนส่งทางรถไฟ เช่น รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน เครื่องใช้ไฟฟ้าต่าง ๆ เช่น ทีวี พัดลม เครื่องเสียง และของเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ

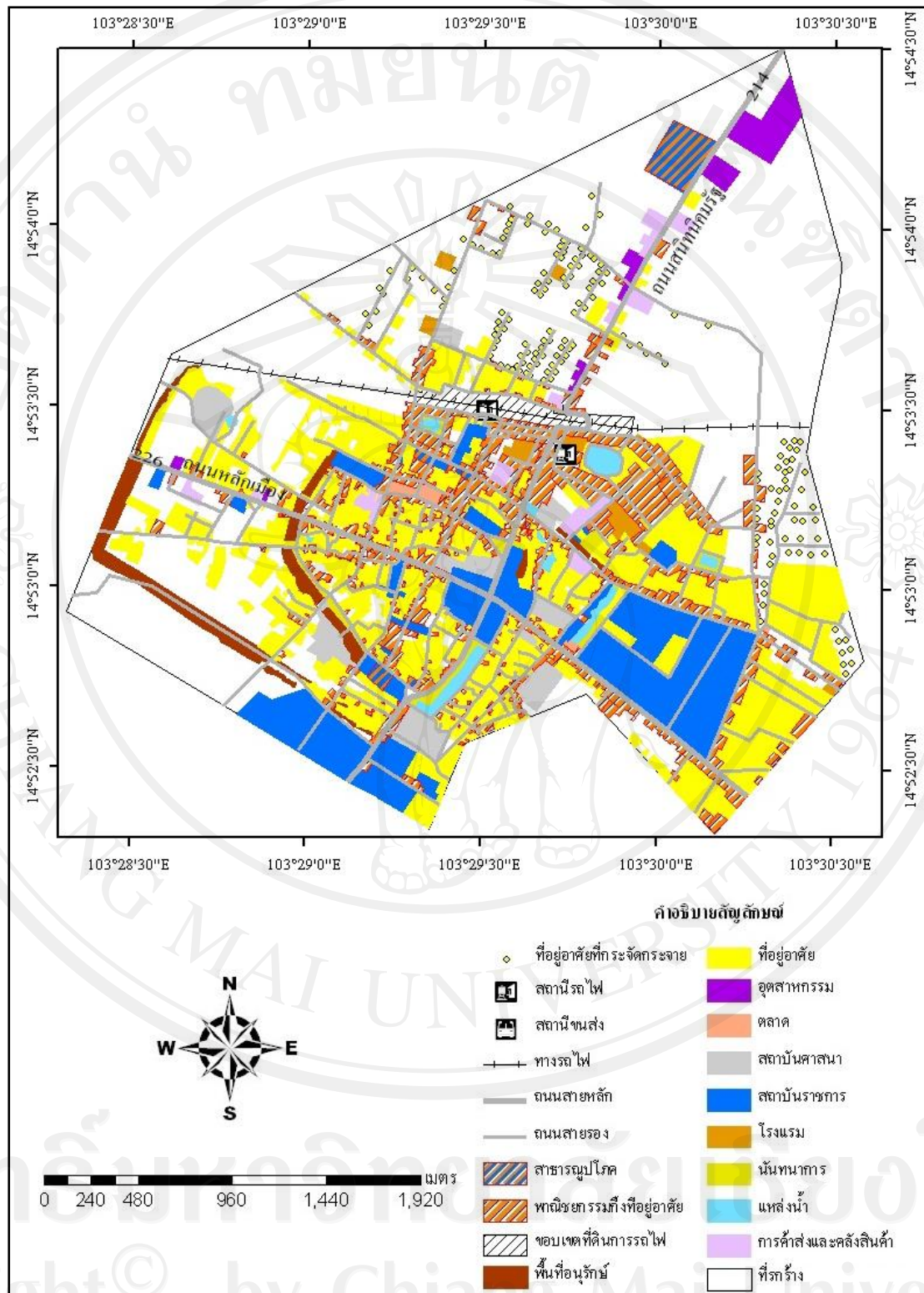
โดยสิ่งของเหล่านี้จะถูกขนส่งโดยโบกี้ บ.พ.ท. (โบกี้สัมภาระและมีเครื่องห้ามล้อ) โดยส่วนใหญ่โบกี้ดังกล่าวจะถูกพ่วงมากับ รถด่วน และรถเร็ว การขนส่งสินค้าชนิดอื่น ๆ ในจำนวนมาก ๆ อาจจะต้องเป็นลักษณะเช่าเหมาหลัง หรือเช่าทั้งขบวนรถสินค้า ซึ่งปัจจุบันเหลือผู้ค้าน้อยรายที่ยังบริการด้านนี้อยู่

ในขณะเดียวกันชุมชนการค้าบริเวณใกล้กับสถานีรถไฟ ทั้งคนไทย และชาวจีน ซึ่งแต่เดิมซึ่งตั้งถิ่นฐานค้าขายอยู่บริเวณใกล้กับสถานีรถไฟ บางรายก็ยังคงอยู่ แต่การค้าก็ไม่เพียงพเหมือนแต่ก่อน ทำให้มีผู้ประกอบการบางส่วน ย้ายทำเลที่ตั้งไปอยู่ตามย่านเศรษฐกิจอื่น ๆ เช่น บริเวณถนนชานเมือง ด้านทิศตะวันออก (ทางหลวงหมายเลข 226) เป็นต้น ส่วนร้านค้าหรือบ้านเรือนเดิม ก็ปล่อยร้างไว้ หรือนำไปใช้ประโยชน์ในด้านอื่น เช่น ให้เช่า โกดังเก็บสินค้า เป็นต้น โดยยังเหลือผู้ที่ทำการค้าที่อยู่แต่เดิมน้อยมาก

จากภาพถ่ายเทียม Theos บริเวณเมืองสุรินทร์ในปี พ.ศ. 2553 (รูป 6.11) และแผนที่การใช้ที่ดินของเทศบาลเมืองสุรินทร์ในปี พ.ศ. 2553 (รูป 6.12) จะเห็นได้ว่าพื้นที่เมืองสุรินทร์มีความหนาแน่นของการใช้ที่ดินและเต็มไปด้วยสิ่งปลูกสร้างมากมาย หลังจากที่เมืองเริ่มขยายไปตามถนนสายหลักทางทิศตะวันออกในช่วงที่ผ่านมา ในช่วงนี้จะเห็นได้ว่า ในทางทิศใต้ได้มีการตั้งถิ่นฐานกันอย่างหนาแน่น อาจเป็นเพราะในด้านตะวันออก และด้านใต้ของเมืองสุรินทร์มีการเพิ่มช่องทางการจราจรทางถนน ทำให้เป็นแรงดึงดูดให้คนไปตั้งถิ่นฐานบริเวณนั้น ส่งผลให้เกิดการใช้ที่ดินที่หนาแน่นมากขึ้นในทิศทางนั้นตามไปด้วย เศรษฐกิจจากเดิมอยู่ใกล้สถานีรถไฟก็เริ่มแผ่ขยายออกมา กระจายออกสู่ด้านตะวันออกและด้านใต้ในบริเวณถนนสายหลัก และมีแนวโน้มที่จะขยายออกไปสู่ชานเมืองมากขึ้นเรื่อย ๆ ในอนาคต (รูป 6.13)

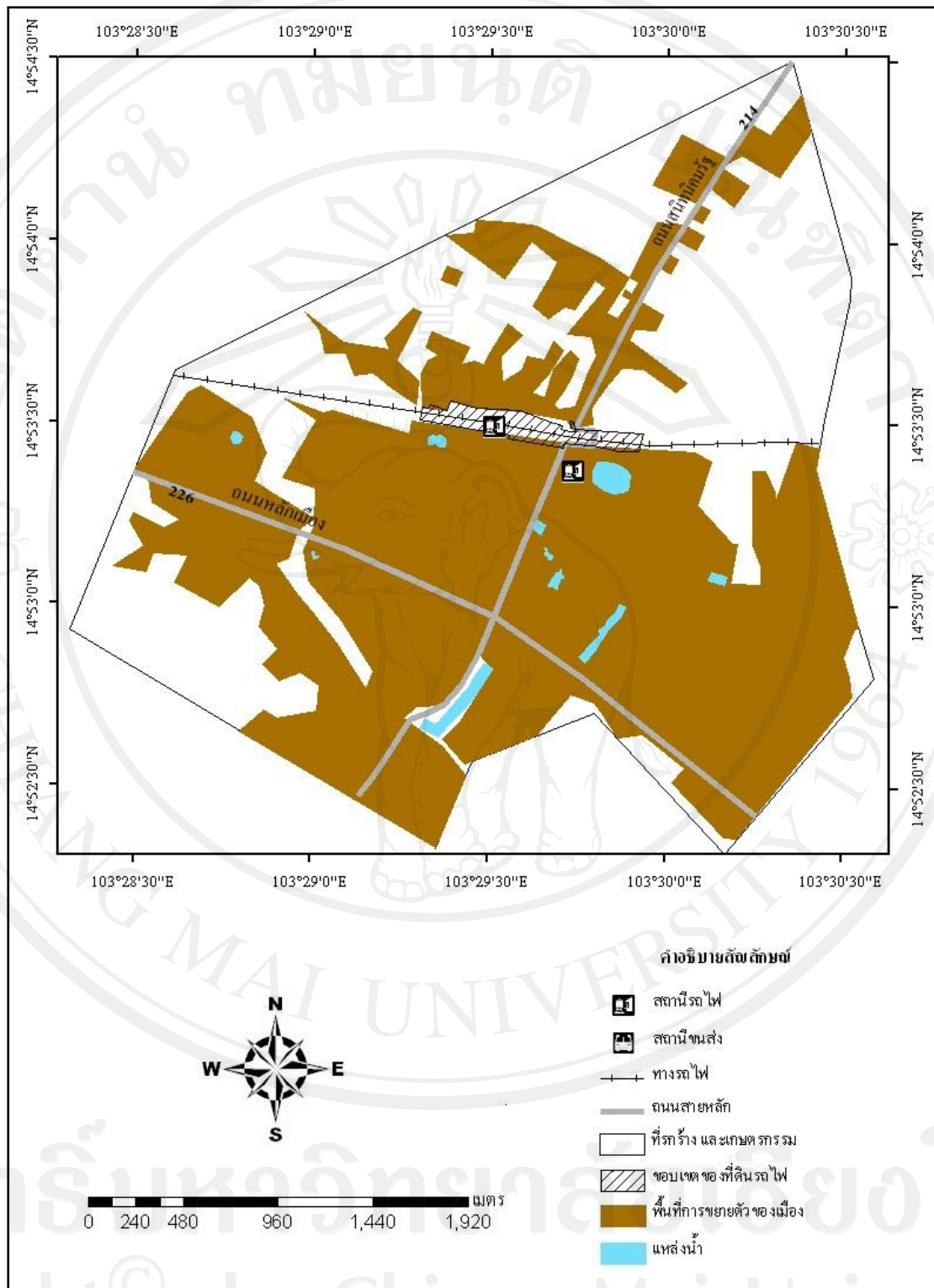


รูป 6.11 ภาพถ่ายดาวเทียม Theos บริเวณเมืองสุรินทร์ วันที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2553



รูป 6.12 การใช้ที่ดินในเขตเทศบาลเมืองสุรินทร์ ปี พ.ศ. 2553

ที่มา: จากการแปลภาพถ่ายเทียม Theos บริเวณเมืองสุรินทร์ วันที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2553



รูป 6.13 พื้นที่การขยายตัวของเมืองสุรินทร์ ปี พ.ศ. 2553

ที่มา: จากการแปลภาพถ่ายเทียม Theos บริเวณเมืองสุรินทร์ วันที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2553

สำหรับพื้นที่ของประเภทการใช้ที่ดินในเขตเทศบาลเมืองสุรินทร์พ.ศ. 2553 (ตาราง 6.7) พบว่าในปัจจุบัน พื้นที่ของเมืองสุรินทร์มีความหนาแน่นของการใช้ที่ดินมากขึ้นทุกประเภท โดยเฉพาะที่อยู่อาศัย โดยเพิ่มจากร้อยละ 7.45 ในปี พ.ศ. 2526 เป็นร้อยละ 34.97 ของพื้นที่เทศบาลเมือง การเพิ่มที่มากขึ้น เป็นเพราะสาเหตุการมีประชากรมากขึ้น จากการอพยพของชนจากชนบทเข้ามาพักอาศัย และตั้งถิ่นฐานในเมือง เพื่อทำงานและประกอบอาชีพ อีกทั้งถนนหนทางมีสภาพดี เมื่อประชากรในเขตเทศบาลเมืองมีความแออัด ก็จะเกิดการอพยพของชนบางส่วนสู่ชานเมือง ซึ่งพื้นที่ชานเมืองสุรินทร์ยังมีพื้นที่ว่างอยู่มาก ซึ่งจะแออัดเหมือนในเมือง ประเภทการใช้ที่ดินที่มีมากรองลงมาคือ พาณิชยกรรม โดยเพิ่มจากร้อยละ 4.91 ในปี พ.ศ. 2526 เป็นร้อยละ 13.57 ในปี พ.ศ. 2553 ซึ่งถือเป็นการเพิ่มขึ้นในลักษณะก้าวกระโดด ร้านค้าต่าง ๆ ได้ขยายตัวออกไปในทุกทิศทาง โดยเฉพาะถนนสายหลักฟากเหนือทางรถไฟ เกิดร้านค้าขนาดใหญ่เพิ่มขึ้นมากมาย นอกจากนี้ร้านค้าที่มีมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัดในช่วงนี้คือ ร้านอาหาร แต่อย่างไรก็ตามร้านค้าดั้งเดิมที่ก่อกำเนิดมาจากการเข้ามาของรถไฟ และตั้งอยู่แถบบริเวณหน้าสถานีและถนนธนสาร ส่วนใหญ่

ตาราง 6.7 ประเภทการใช้ที่ดินในเทศบาลเมืองสุรินทร์ใน พ.ศ. 2553

| ประเภทการใช้ที่ดิน         | พื้นที่ (ไร่) | พื้นที่ (เฮกตาร์) | ร้อยละ |
|----------------------------|---------------|-------------------|--------|
| ที่อยู่อาศัย               | 2,489.14      | 398.26            | 34.97  |
| อุตสาหกรรม                 | 75.42         | 12.07             | 1.60   |
| ตลาด                       | 7.25          | 1.16              | 0.10   |
| สถาบันศาสนา                | 35.02         | 5.60              | 0.49   |
| สถาบันราชการ               | 170.40        | 27.26             | 2.39   |
| โรงแรม                     | 39.16         | 6.27              | 0.55   |
| นันทนาการ                  | 82.87         | 13.26             | 1.16   |
| แหล่งน้ำ                   | 31.20         | 4.99              | 0.44   |
| พาณิชยกรรมกึ่งที่อยู่อาศัย | 965.72        | 154.52            | 13.57  |
| การค้าส่งและคลังสินค้า     | 54.90         | 8.78              | 0.77   |
| สาธารณูปโภค                | 6.02          | 0.96              | 0.08   |
| ขอบเขตที่ดินการรถไฟ        | 15.13         | 2.42              | 0.21   |
| พื้นที่อนุรักษ์            | 19.22         | 3.08              | 0.27   |
| ที่รกร้าง                  | 3,127.26      | 500.37            | 43.40  |
| รวม                        | 7,118.75      | 1,139.00          | 100    |

ที่มา: จากการคำนวณรูป 6.12

ยังคงอยู่ แต่อาจเปลี่ยนประเภทสินค้าในการค้าขายใหม่ เพื่อให้ทันกับยุคสมัย ดังจะเห็นได้จาก ในปัจจุบันมีร้านค้าประเภทไอที เครื่องใช้ไฟฟ้า ร้านเสริมสวย คลินิกหน้าใสต่าง ๆ รวมถึงห้างสรรพสินค้าขนาดกลาง ร้านกาแฟ ร้านอินเทอร์เน็ต เป็นต้น

ร้านค้าต่าง ๆ ที่ได้กล่าวไปข้างต้น มักพบเห็นทั่วไปในเขตเทศบาลเมือง และมีแนวโน้มที่ขยายออกไปสู่ชานเมืองตามที่อยู่อาศัยในอนาคต จะเห็นได้ว่าในช่วงปัจจุบันนี้แทบจะไม่เหลือความสำคัญของการขนส่งทางรถไฟต่อเศรษฐกิจของเมืองสุรินทร์แล้ว การขนส่งส่วนใหญ่เป็นการขนส่งเฉพาะผู้โดยสารเท่านั้น อาจมีการขนส่งสินค้าร่วมด้วยเป็นครั้งคราว แต่อย่างไรก็ตามรถไฟก็ยังเป็นยานพาหนะที่สำคัญในเมืองสุรินทร์ ถึงแม้จะไม่มีส่วนกับเศรษฐกิจโดยตรง แต่ก็ยังเป็นยานพาหนะเสริมที่ทำให้ระบบการขนส่งในแถบภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีความสมบูรณ์

ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งทางรถไฟกับการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและการขยายตัวของเมืองสุรินทร์ใน 3 ช่วงเวลาที่ได้กล่าวไปแล้ว สามารถสรุปความสัมพันธ์ที่สำคัญในช่วงเวลาต่าง ๆ ดังตาราง 6.8

#### 6.4 สรุป

ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งทางรถไฟกับการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและการขยายตัวของชุมชนเมืองสุรินทร์ ในช่วงแรกหลังจากมีเส้นทางรถไฟมาถึงใน พ.ศ. 2469 ทำให้เศรษฐกิจการค้าบริเวณเมืองสุรินทร์ขยายตัวมากขึ้น และถือเป็นการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ในชุมชนเมืองสุรินทร์ โดยเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟ เกิดการดึงดูดการตั้งถิ่นฐานมากขึ้น เกิดอาชีพใหม่ ๆ มากมาย การขนส่งสินค้า และผู้โดยสาร มีปริมาณมากขึ้น และใช้รถไฟเป็นส่วนใหญ่ หลังจากนั้นการรถไฟฯ ก็พัฒนาเรื่อยมา โดยเฉพาะการปฏิรูปจากกรมรถไฟหลวง เป็นแบบรัฐวิสาหกิจ ภายใต้ชื่อ การรถไฟแห่งประเทศไทย ใน พ.ศ. 2494 ระบบการบริหารจัดการจึงเริ่มเปลี่ยนแปลง

หลังจากนั้นตั้งแต่ พ.ศ. 2505 เป็นต้นมา ถนนเริ่มถูกพัฒนามากขึ้น แต่ยังไม่มีความกระทบต่อการรถไฟฯ มากนัก การขนส่งทางรถไฟในช่วงนี้ถือว่าเฟื่องฟู ผู้คนนิยมใช้บริการ การขนส่งสินค้าเข้าออกเมืองสุรินทร์ ยังใช้รถไฟเป็นส่วนใหญ่ จนกระทั่งในช่วงปี พ.ศ. 2516 การรถไฟฯ เริ่มที่จะขาดทุนจากวิกฤตราคาน้ำมัน ทำให้การรถไฟฯ หลังจากปีนั้นเป็นต้นมา เริ่มพัฒนาช้าลงอย่างเห็นได้ชัดเนื่องจากงบประมาณเริ่มขาดดุล ประกอบกับถนนถูกพัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารบางส่วน จากอดีตที่ใช้รถไฟแทบทั้งหมด ก็เริ่มถูกแบ่งไปใช้บริการการขนส่งทางถนนแทน เช่น รถทัวร์ บริษัทเอกชนรับส่งของ เป็นต้น แต่การรถไฟฯ ก็ยังพออยู่ได้ ผู้ใช้บริการถึงจะถูกแบ่งไปบ้าง แต่โดยรวมก็ยังมีผู้โดยสารมากอยู่ สำหรับการขยายตัวของเมืองสุรินทร์จากแต่ก่อนที่เคยกระจุกตัวใกล้กับสถานีรถไฟ ก็เริ่มขยายตัวลงมาตามถนนที่มุ่งจากสถานี

ตาราง 6.8 ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งทางรถไฟกับการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและการขยายตัวของเมืองสุรินทร์ ในช่วงเวลาต่าง ๆ

| ช่วงเวลา                               | ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งทางรถไฟกับการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและการขยายตัวของเมืองสุรินทร์                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ช่วงกำลังพัฒนา<br>(พ.ศ. 2460 - 2504)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางรถไฟไปถึงเมืองสุรินทร์ใน พ.ศ. 2469 ถือเป็นสิ่งมหัศจรรย์ และเป็นการปฏิวัติการขนส่งของเมืองสุรินทร์</li> <li>- มีคนจีนอพยพเข้ามามากกว่าเดิมอย่างชัดเจน ส่งผลให้เกิดการตั้งถิ่นฐาน ชุมชนร้านค้า และการขยายตัวของชุมชนเมืองมากขึ้น</li> <li>- สินค้าเข้าออกภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะสินค้าจากกรุงเทพฯ</li> <li>- เกิดการแปรรูปผลผลิตเพื่อการพาณิชย์</li> <li>- ปริมาณการเพิ่มขึ้นของผู้ใช้บริการมีมากขึ้น</li> <li>- การย้ายสถานที่ราชการมาใกล้สถานีรถไฟ</li> <li>- การลดลงของอาชีพหัตถกรรม และการเกิดอาชีพใหม่ เช่น กรรมกร โสเภณี บริการที่พักรถ เจ้าของโรงสี เป็นต้น</li> <li>- สินค้าไม่เข้าหรือออกจะมารวมที่สถานีรถไฟ ซึ่งอาจเป็นจุดเริ่มต้นทำให้ชุมชนเมืองสุรินทร์พัฒนาและขยายตัว</li> <li>- การขยายตัวของเมือง ยังไม่มีทิศทางการเจริญเติบโตที่แน่นอน</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| ช่วงพัฒนาเต็มที่<br>(พ.ศ. 2505 - 2534) | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตลาดได้ย้ายจากหน้าสถานีรถไฟไปอยู่กลางเมืองใน พ.ศ. 2503 บริเวณที่เคยเคยเป็นตลาดได้เปลี่ยนเป็นถนน และเริ่มมีตึกแถวมาสร้างเพื่อทำการค้า</li> <li>- หลังจากปี พ.ศ. 2500 เป็นต้นมา บริเวณหน้าสถานีรถไฟเริ่มเฟื่องฟู และขยายตัวมากขึ้นกว่าแต่ก่อนที่เคยเป็นเหมือนตลาดนัด ก็เริ่มเปลี่ยนเป็นการค้าถาวรมากขึ้น ทั้งร้านค้าส่ง ร้านปลีก สินค้าส่วนใหญ่ที่เข้ามา มักจะใช้การขนส่งทางรถไฟเป็นหลักเนื่องจากถนนยังไม่พัฒนามากนัก โดยเฉพาะการขนส่งโดยรถรวม หรือที่ชาวบ้านสมัยนั้นเรียกว่า รถแม่ค้า</li> <li>- ย่านการค้าเริ่มคึกคักมากขึ้นเต็มพื้นที่ทั้งถนนธนสาร และถนนสนธิทนิคมรัฐ</li> <li>- หลังจาก พ.ศ. 2520 ถนนสนธิทนิคมรัฐ เริ่มขยายออกไปข้างเหลือเพียงร้านค้าเล็ก ๆ อาชีพบางอย่างเริ่มหายไป เช่น โสเภณี เจ้าของโรงสี เป็นต้น ส่วนในบางอาชีพที่มีการประยุกต์เปลี่ยนแปลง เช่น คีวรถขนส่งแบบดั้งเดิมเปลี่ยนเป็นคิวยานยนต์สองแถว เป็นต้น</li> <li>- ประมาณ พ.ศ. 2530 เริ่มมีสินค้าญี่ปุ่นเข้ามา ประกอบกับถนนหนทางดีขึ้น การขนส่งทางรถไฟจึงลดความสำคัญลงกว่าเดิมอีก วิถีชีวิตแบบเดิมของชาวสุรินทร์เริ่มเปลี่ยนแปลง โดยเริ่มถูกรอบด้วยตัวชุมชนมากขึ้น</li> <li>- การขยายตัวของเมืองได้ขยายลงมาทางทิศใต้ผ่านถนนธนสาร และเริ่มกระจายไปทางทิศตะวันออก</li> </ul>                                                                                                      |
| ช่วงพัฒนาช้า<br>(พ.ศ. 2535 - ปัจจุบัน) | <ul style="list-style-type: none"> <li>- หลังจาก พ.ศ. 2535 เป็นต้นมา ถึงประมาณ พ.ศ. 2545 ผู้ใช้บริการนิยมใช้รถไฟลดลงมาก</li> <li>- รถรวมหรือที่เคยเรียกกันว่ารถแม่ค้าไม่มีแล้ว รถแม่ค้าก็กลายเป็นชื่อที่ใช้เรียกรถไฟท้องถิ่นแทน</li> <li>- หลังจาก พ.ศ. 2545 เป็นต้นมา เศรษฐกิจของเมืองสุรินทร์ แทบจะไม่ได้พึ่งพาการขนส่งทางรถไฟแล้ว รถไฟเป็นเพียงแค่ยานพาหนะทางเลือกประเภทหนึ่งเท่านั้น</li> <li>- สินค้าที่ยังใช้รถไฟอยู่ ได้แก่ ผลผลิตกัญชง ไร่โคโรเลียม และปูนซีเมนต์ ซึ่งไม่ได้ขนส่งเข้ามายังเมืองสุรินทร์ เป็นเพียงทางผ่านเท่านั้น สินค้าประเภทอื่น ๆ ก็เปลี่ยนไปขนส่งทางถนน ยกเว้นการขนส่งสินค้าเล็ก ๆ น้อย ๆ หรืออาจจะแค่บรรจุเป็นลังเท่านั้น</li> <li>- ชุมชนการค้าบริเวณใกล้กับสถานีรถไฟ ผู้ประกอบการบางรายก็ยังคงอยู่ แต่การค้าก็ไม่เฟื่องฟูเหมือนแต่ก่อน ทำให้ผู้ประกอบการบางส่วน ย้ายทำเลที่ตั้งไปอยู่ตามย่านเศรษฐกิจอื่น ๆ เช่น บริเวณถนนชานเมืองด้านทิศตะวันออก เป็นต้น ส่วนร้านค้าหรือบ้านเรือนเดิม ก็ปล่อยร้างไว้ หรือนำไปใช้ประโยชน์ในด้านอื่น เช่น ให้เช่า ปรับเปลี่ยนเป็นโกดังเก็บสินค้า เป็นต้น</li> <li>- การขยายตัวของเมืองสุรินทร์เต็มไปด้วยร้านค้า บ้านเรือน และสิ่งปลูกสร้างมากมาย หลังจากเมืองเริ่มขยายตัวไปทางทิศตะวันออกในช่วงที่ผ่านมา ก็เริ่มขยายตัวไปทางทิศใต้ ส่งผลให้ย่านเศรษฐกิจของเมืองสุรินทร์เริ่มแผ่ขยายออกสู่ด้านตะวันออกและด้านใต้ตามไปด้วย</li> </ul> |

รถไฟมาทางทิศใต้ คือ ถนนธนสาร ซึ่งอิทธิพลของทางรถไฟเริ่มน้อยลงเรื่อยมาตามการพัฒนาของถนน การตั้งถิ่นฐานร้านค้า เริ่มขยายตัวตามถนนสายหลักซึ่งมุ่งไปสู่ทางด้านทิศตะวันออก การค้าบริเวณสถานีรถไฟ เริ่มลดความสำคัญลงเป็นเพียงแค่ เขตตลาดเก่า และร้านค้าเก่าแก่เท่านั้น

หลังจาก พ.ศ. 2535 เป็นต้นมา การรถไฟ ฯ จากเดิมที่พัฒนาช้าลงแล้วระยะหนึ่ง ก็เริ่มพัฒนาช้าลงไปอีก การพัฒนาส่วนใหญ่จะเป็นเพียงการซ่อมแซมบำรุงทาง รวมถึงอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ ขบวนรถส่วนใหญ่ก็ยังใช้ของเดิม ผู้ใช้บริการก็ลดลงเรื่อย ๆ ประกอบกับการขนส่งทางถนนค่อนข้างสะดวกเร็วกว่าการขนส่งทางรถไฟมาก ทำให้ผู้ให้บริการส่วนใหญ่หันไปให้บริการการขนส่งทางถนนแทบทั้งหมด เหลือเพียงผู้ให้บริการบางส่วนที่ยังชอบที่จะใช้รถไฟอยู่ เช่น ผู้ที่อาศัยอยู่ใกล้สถานีรถไฟ พวกแม่ค้าจากชนบท ผู้ที่ชอบขึ้นรถไฟอยู่แล้ว คนสูงอายุ เป็นต้น ซึ่งอาจเป็นเพราะรถไฟมีความปลอดภัยมากกว่า และสามารถผ่อนคลายเป็นที่ยอมรับได้ ซึ่งในช่วงนี้เมืองสุรินทร์มีการขยายตัวตามถนนสายหลักอย่างชัดเจน จากเดิมที่ขยายไปทางทิศตะวันออก ก็เริ่มขยายไปทางทิศใต้ ทางรถไฟแทบจะไม่มีอิทธิพลต่อการขยายตัวของเมืองเศรษฐกิจ แต่ในเรื่องการขนส่งผู้โดยสารก็ยังถือว่ามีความสำคัญอยู่ แต่การขนส่งสินค้าถูกลดความสำคัญลงไปมาก

เป็นที่น่าสังเกตว่าทิศทางการขยายตัวของเมืองสุรินทร์ไม่ได้ขยายไปทางทิศเหนือ และทิศตะวันตกมากนัก สาเหตุอาจเป็นเพราะถนนได้รับการพัฒนาเฉพาะพื้นผิวเท่านั้น ยังไม่ได้รับการพัฒนาเพิ่มช่องทางการจราจร ทำให้เกิดแรงดึงดูดน้อยต่อการตั้งถิ่นฐาน และประกอบกิจการอื่น ๆ แต่อย่างไรก็ตามคาดว่าในอนาคต ถ้ามีการปรับปรุงเพิ่มช่องทางการจราจรเมืองสุรินทร์น่าจะขยายไปในทิศทางดังกล่าวอย่างเห็นได้ชัดกว่าในปัจจุบัน

จากทั้งหมดที่กล่าวมา ทำให้เป็นการตอกย้ำในการให้บริการของรถไฟที่นับวันมีแต่จะแย่ลง และอาจกล่าวได้ว่าเศรษฐกิจ การค้า ของเมืองสุรินทร์ในช่วง พ.ศ. 2545 เป็นต้นมา แทบจะไม่ต้องพึ่งพาการขนส่งทางรถไฟเลย ที่รถไฟยังคงอยู่ได้ในปัจจุบันเป็นผลมาจากการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งถือว่ามีความสำคัญอยู่มาก ซึ่งยังมีภาพลักษณ์ที่เสริมกับการขนส่งประเภทอื่น ๆ มากกว่าการแข่งผู้โดยสารกัน การขยายตัวของเมืองสุรินทร์ก็ไม่ได้เกิดจากอิทธิพลของทางรถไฟแล้ว ในขณะเดียวกันการขนส่งทางถนนมีการพัฒนาขึ้นมาก ทั้งการขนส่งสินค้า และการเดินทาง ทั้งนี้เพื่อความรวดเร็วเป็นหลัก ประกอบกับรัฐบาลในทุกยุคสมัยก็ยังให้การพัฒนาระบบซ่อมแซมถนนเป็นอย่างมาก และแทบจะละทิ้งการพัฒนาบริการรถไฟ มีประชาชนเหลือเพียงบางส่วนเท่านั้นที่ยังคงใช้รถไฟอยู่ แต่สำหรับประชาชนส่วนใหญ่แล้ว การเดินทาง หรือการเลือกใช้บริการรถไฟมักถูกเลือกเป็นลำดับท้าย ๆ