



ภาพที่ 3.29 ภาพการสำรวจธรรมศาลา

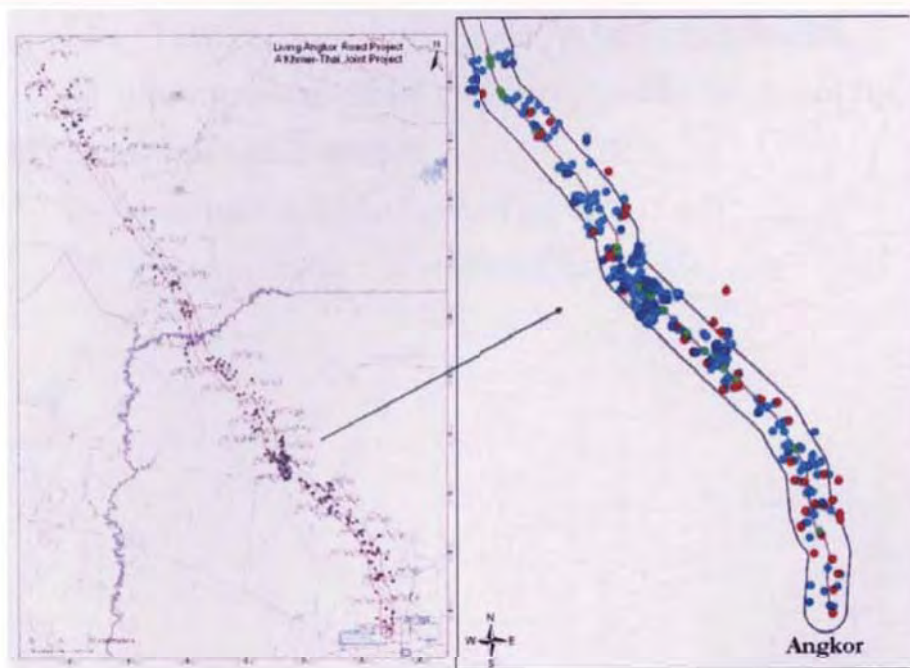


ภาพที่ 3.30 ภาพการสำรวจธรรมศาลา

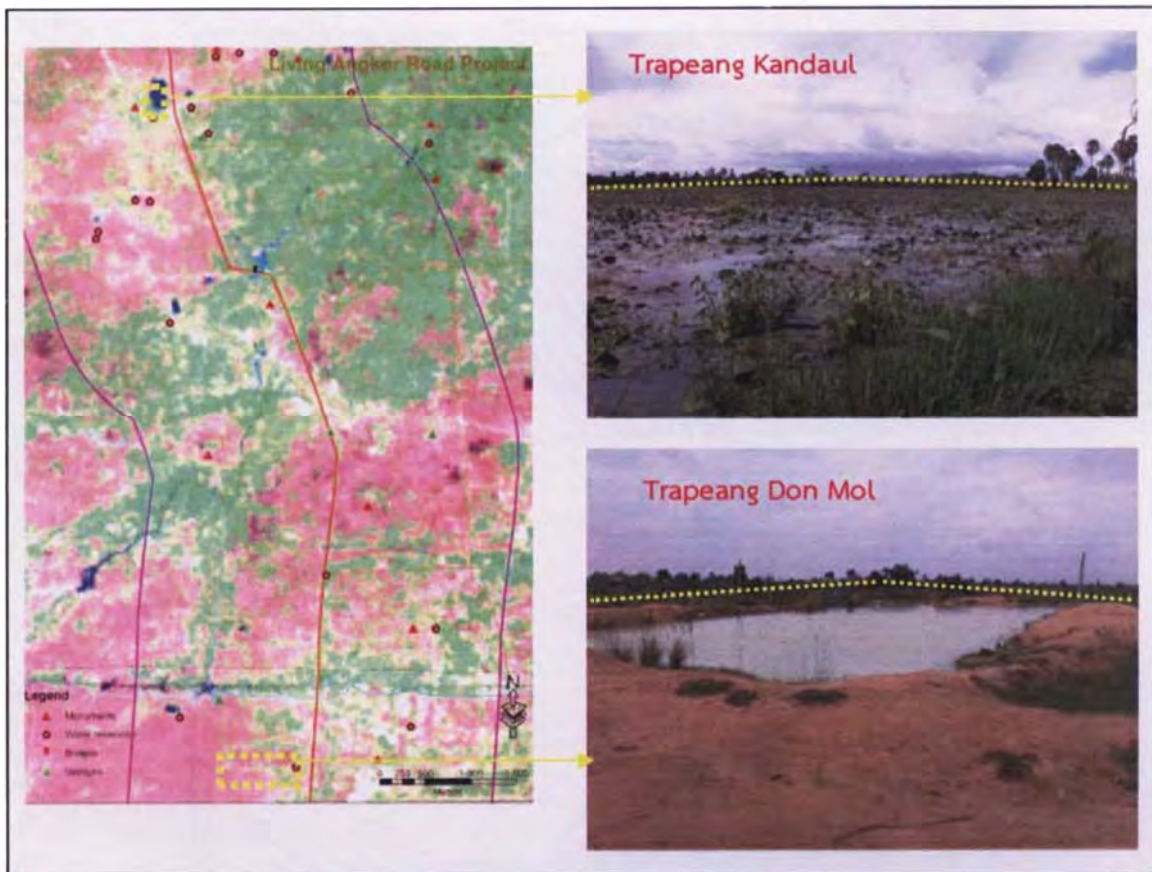


ภาพที่ 3.32 ภาพการสำรวจสะพานศิลาแลง

2) แหล่งน้ำใกล้เคียงแนวถนนโบราณจำนวน 385 แหล่ง



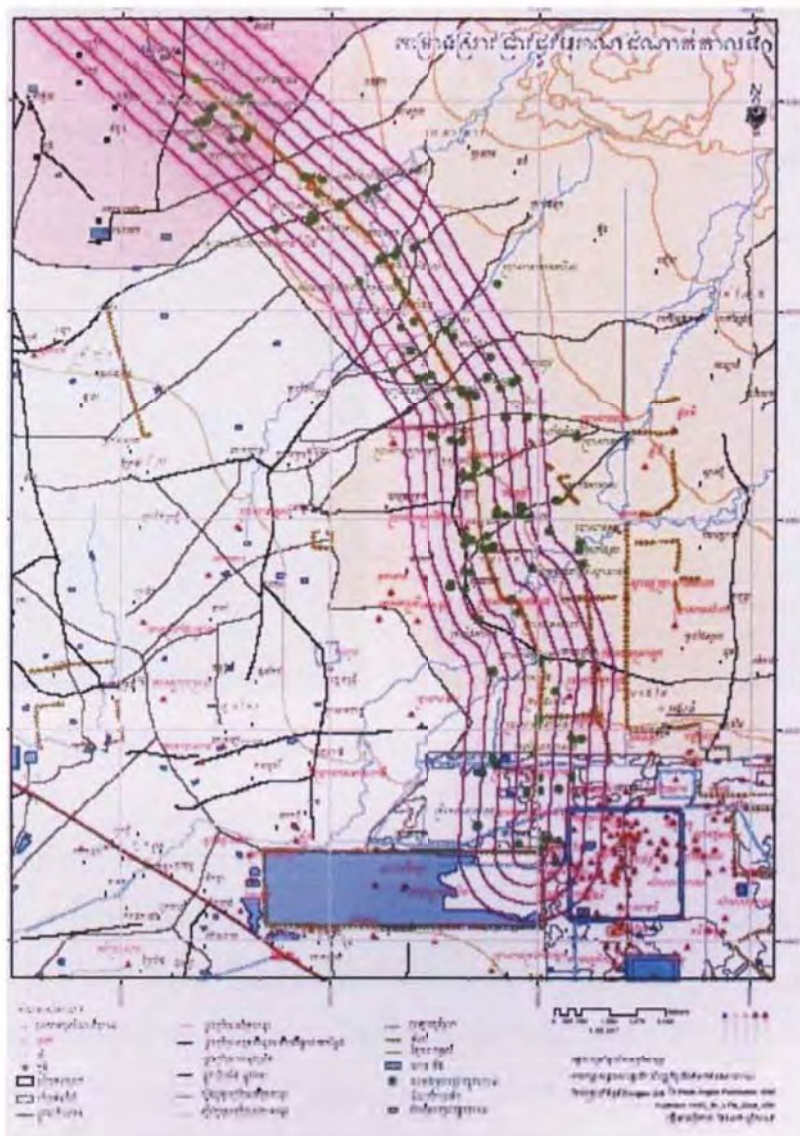
ภาพที่ 3.33 ภาพแสดงแนวแหล่งน้ำใกล้เคียงแนวถนนโบราณในฝั่งประเทศกัมพูชา



ภาพที่ 3.34 ภาพแหล่งน้ำใกล้เคียงแนวถนนโบราณในฝั่งประเทศกัมพูชาตามแนวถนนโบราณ

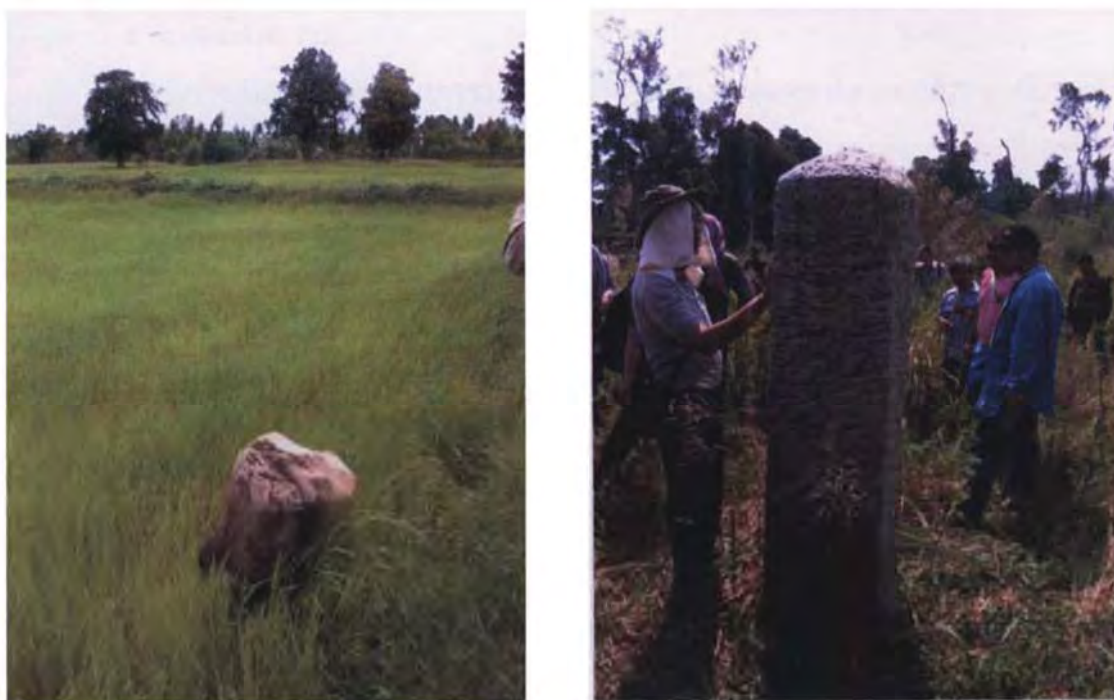
3) ศาสนสถานโบราณในอารธรรมเขมรโบราณที่อยู่ในอาณาบริเวณใกล้เคียงกับถนนโบราณจำนวนทั้งสิ้น 87 แห่งตามแนวถนนโบราณในกัมพูชา โดยมีรายละเอียดดังนี้

- (1) ประเภทอาคารก่อสร้างด้วยอิฐจำนวน 68 หลัง ซึ่งสามารถระบุยุคสมัยได้ทั้งในช่วงก่อนเมืองพระนคร และยุคเมืองพระนคร
- (2) ประเภทอาคารก่อสร้างด้วยหินทรายจำนวน 13 หลัง
- (3) ประเภทอาคารก่อสร้างด้วยศิลาแลงจำนวน 6 หลัง



ภาพที่ 3.35 ภาพตำแหน่งขุดค้นทางโบราณคดีในจังหวัดเสียมเรียบ

4) หลักเขตศิลาโบราณจำนวน 14 หลัก โดยบางหลักอยู่ในแนวถนน แต่บางหลักอยู่ในนาข้าว บริเวณพื้นที่ศึกษาสองฝั่งของแนวถนนโบราณ



ภาพที่ 3.36 ภาพหลักเขตศิลาโบราณใกล้เคียงแนวถนนโบราณ

5) แหล่งเตาเผาภาชนะโบราณ

มีการค้นพบเตาเผาโบราณตามแนวถนนโบราณ ซึ่งมีการตรวจพบแหล่งเตาเผาที่มีความหนาแน่นมากในจังหวัดอุตรดิตถ์ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการขยายตัวของกิจกรรมตามแนวถนนโบราณ ลักษณะของการผลิตมีสองลักษณะคือ การผลิตเพื่อการใช้เอง และผลิตเพื่อส่งออก มีการค้นพบเครื่องเคลือบลักษณะ Brown glazed, unglazed and green glazed



ภาพที่ 3.37 ภาพเศษเครื่องเคลือบจากเตาเผาโบราณใกล้เคียงแนวถนนโบราณ

6) แหล่งโลหะกรรม

มีการค้นพบแหล่งโลหะกรรมในพื้นที่ศึกษาบ้าง แต่แหล่งโลหะกรรมขนาดใหญ่มีชื่อเรียกว่า "Prey Sanlong" อยู่ห่างจากแนวถนนโบราณมากกว่าสิบกิโลเมตรทางด้านทิศตะวันออกของแนวถนนโบราณในเขต Chong Kal district



ภาพที่ 3.38 ภาพแหล่งโลหะกรรมใกล้เคียงแนวถนนโบราณ

7) แหล่งชุมชนโบราณ

จากการสำรวจพบว่าแหล่งชุมชนโบราณ 46 แหล่งตามแนวถนนโบราณในรัศมีสองกิโลเมตรในแต่ละด้านจากแนวแกนของถนนโบราณ โดยแหล่งเหล่านี้ถูกเรียกว่า “โคก” (“Kok”) ซึ่งหมายถึงเนินดิน



ภาพที่ 3.39 ภาพแหล่งชุมชนโบราณ Kok Dong ใกล้เคียงแนวถนนโบราณ

8) แหล่งโบราณคดีก่อนประวัติศาสตร์

จากการสำรวจแหล่งโบราณคดีก่อนประวัติศาสตร์ในเขตพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนโบราณ พบแหล่งโบราณคดีก่อนประวัติศาสตร์ทั้งสิ้นจำนวน 16 แหล่ง อยู่ในพื้นที่จังหวัดเสียมเรียบจำนวน 13 แหล่ง โดยมีแหล่งก่อนประวัติศาสตร์จำนวน 3 แหล่ง ที่ถูกตรวจพบโดย Dr. Elizabeth Moore ซึ่งได้ค้นพบก่อนหน้านี้แล้ว และพบในจังหวัดอุดรมีชัยจำนวน 3 แหล่ง

ลักษณะของแหล่งโบราณคดีก่อนประวัติศาสตร์ในเขตพื้นที่ศึกษาสามารถแบ่งประเภทตามลักษณะโครงสร้างของแหล่งเหล่านี้ดังนี้

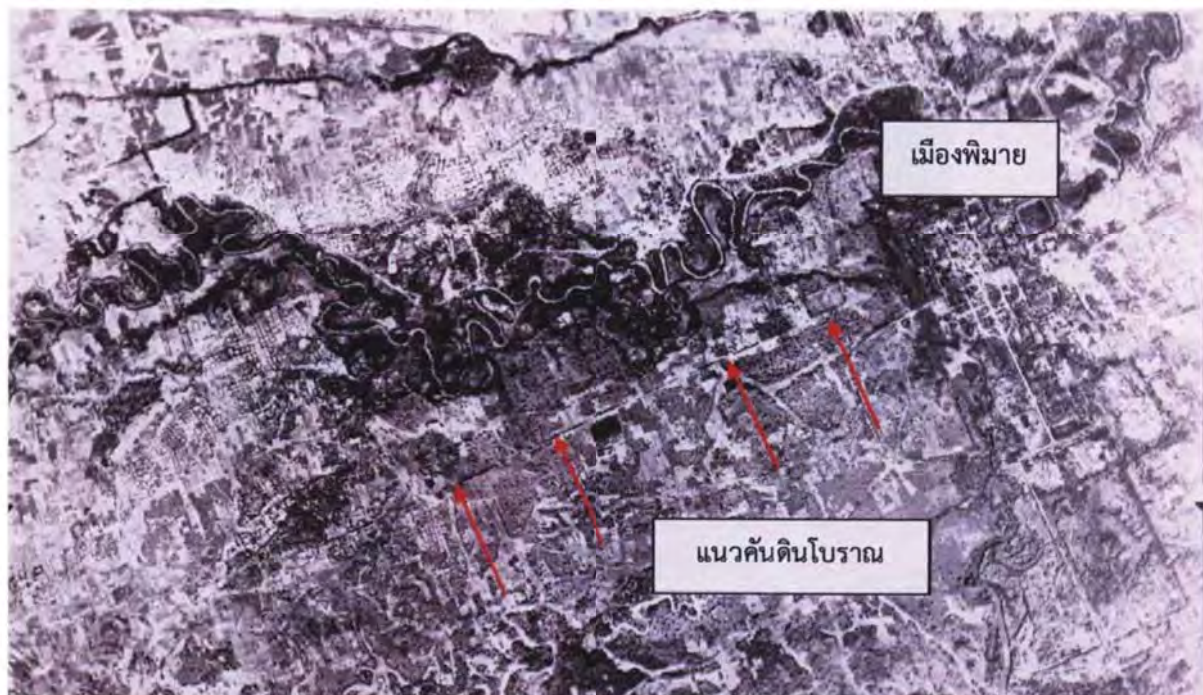
- 3 แหล่ง มีลักษณะเป็น circular moated mounds
- 4 แหล่ง มีลักษณะเป็น circular mounds
- 9 แหล่ง มีลักษณะเป็น mounds

5. เส้นทางโบราณจากเมืองพิมายมายังเมืองลพบุรี

จากการศึกษาเพื่อตรวจสอบโครงข่ายถนนโบราณบริเวณเมืองพิมาย ได้พบแนวคันดินที่มีลักษณะต่อเนื่องในแนวตรง ซึ่งมีแนวตัดตรงออกจากด้านตะวันตกของเมืองพิมาย ซึ่งมีลักษณะเป็นแนวถนนโบราณมากกว่าที่จะเป็นแนวคันดินเพื่อการชลประทาน โดยแนวถนนโบราณดังกล่าวมีปลายแนวที่สามารถต่อเชื่อมไปยังประตูเมืองด้านตะวันตกของเมืองพิมาย โดยส่วนที่เหลืออยู่ในปัจจุบันที่สามารถตรวจสอบได้ มีแนวเริ่มต้นจากบริเวณที่เรียกว่าสระเพลงแห้ง ซึ่งเป็นสระน้ำโบราณที่อยู่นอกเมืองพิมายและมีแนวต่อไปในเขตบ้านขามและบ้านสูงซึ่งเป็นแหล่งโบราณคดีสมัยก่อนประวัติศาสตร์ในสมัยเหล็ก ซึ่งแนวคันดินดังกล่าวสามารถตรวจสอบได้อย่างชัดเจนจากภาพถ่ายทางอากาศ พ.ศ. 2497 (ภาพที่ 3.40) และยังสามารถตรวจสอบได้จากการวิเคราะห์ข้อมูล AirSAR (<http://airsar.jpl.nasa.gov/>) ซึ่งเป็นข้อมูลเรดาร์ที่มีความยาวคลื่นในสามช่วงคลื่นคือ L band C band และ P band ซึ่งจากการวิเคราะห์ข้อมูล AirSAR ทำให้สามารถตรวจสอบคันดินโบราณนี้ซึ่งได้ถูกทำลายไปเป็นจำนวนมากได้เป็นบางส่วนเมื่อทำการใช้การรวมข้อมูลโดยวิธี color composite แบบ R:G:B Phv:Pvv:Phh (v: vertical h: horizontal) (ภาพที่ 3.41)

ร่องรอยแนวแนวคันดินนี้ อาจเป็นส่วนหนึ่งของถนนโบราณที่มีรูปแบบที่ชัดเจนที่สุดในเขตประเทศไทย ซึ่งการตรวจสอบด้านตำแหน่งที่ตั้งและทิศทางพบว่ามีแนวที่สามารถเชื่อมต่อกับปราสาทพนมวัน ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งห่างออกไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ประมาณ 39 กิโลเมตร ทั้งปราสาทพิมาย และปราสาทพนมวันมีที่ตั้งอยู่ในเขตภูมิศาสตร์แบบเดียวกัน คือ อยู่ในที่ราบลุ่มแม่น้ำมูลซึ่งเป็นที่ราบน้ำท่วมถึง ซึ่งเป็นสภาพที่ตั้งที่มีความแตกต่างอย่างเห็นได้ชัดกับสภาพพื้นที่ระหว่างเมืองพิมายถึงปราสาทตาเมือนธมซึ่งเป็นพื้นที่สูงกว่า ดังนั้นสภาพแวดล้อมและความสูงของพื้นที่อาจเป็นปัจจัยหลักในการสร้างถนน ข้อมูลเส้นทางระหว่างพิมายถึงพนมวันหรือเส้นทางสายตะวันตกจากเมืองพิมายปรากฏอยู่ในเขตที่ราบน้ำท่วมถึง จึงมีความจำเป็นต้องก่อสร้าง

พูนดินขึ้นเพื่อรักษาเส้นทางให้ใช้ได้ตลอดปี เช่นเดียวกับเงื่อนไขแบบเดียวกันในเขตกัมพูชา ที่แนวถนนยังคงปรากฏอยู่อย่างชัดเจน



ภาพที่ 3.40 ภาพถ่ายทางอากาศ 2497 แสดงแนวคันดินโบราณทางทิศตะวันตกของเมืองพินาย



ภาพที่ 3.41 ภาพจาก AIRSAR แสดงแนวคันดินโบราณทางทิศตะวันตกของเมืองพินาย (R:G:B Phv:Pvv:Phh)

ในปัจจุบันแนวคันดินนี้ถูกรบกวนจากการขยายพื้นที่นาทำให้ร่องรอยถูกทำลายเป็น
ส่วนมากตามที่ปรากฏในภาพที่ 3.42

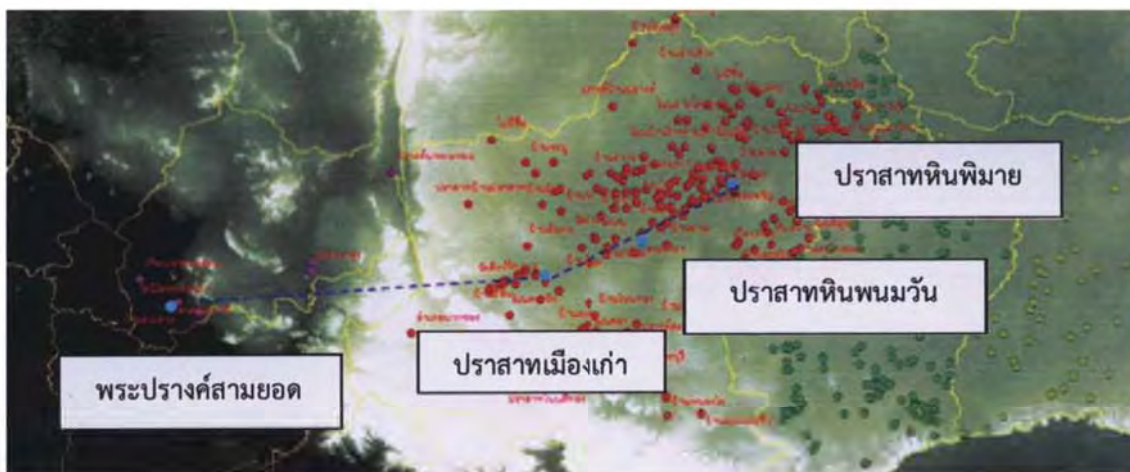


ภาพที่ 3.42 แสดงแนวคันดินที่ยังคงสภาพอยู่ในปัจจุบัน

จากการศึกษาวิเคราะห์เพื่อหาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างเมืองพิมายไปยังหัวเมืองเขมร
โบราณในภาคกลางของประเทศไทย ซึ่งหัวเมืองที่สำคัญคือเมืองลพบุรีหรือลพบุรีในปัจจุบัน โดยการ
วิเคราะห์จากแหล่งโบราณคดีและศาสนสถานสมัยเขมรโบราณที่สำคัญ ในพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างเมือง
พิมายและลพบุรี โดยเฉพาะศาสนสถานที่มีความน่าจะเป็นที่จะอยู่ในแนวเส้นทางโบราณคือ

ปราสาทหินพิมาย	ตำบล ในเมือง	อำเภอ พิมาย	จังหวัด นครราชสีมา
ปราสาทพนมวัน	ตำบล บ้านโพธิ์	อำเภอ เมือง	จังหวัด นครราชสีมา
ปราสาทเมืองเก่า	ตำบล โคราซ	อำเภอ สูงเนิน	จังหวัด นครราชสีมา
ปราสาทสามยอด	ตำบล ท่าหิน	อำเภอ เมืองลพบุรี	จังหวัด ลพบุรี

ซึ่งปราสาทเมืองเก่าเป็นศาสนสถานประจำโรงพยาบาล หรือ อโรคยาศาลา สมัยพระเจ้า
ชัยวรมันที่ 7 จากการศึกษที่ผ่านมาพบว่าอโรคยาศาลาจะตั้งอยู่ในชุมชนเขมรโบราณหรือตามแนว
เส้นทางโบราณ การวิเคราะห์ตำแหน่งร่วมกับความสูงพบว่าแนวเชื่อมโยงระหว่างปราสาททั้งสี่
เชื่อมโยงกันในแนวความสูงที่สามารถใช้เป็นเส้นทางเดินทางในอดีตได้เป็นอย่างดีดังแสดงในภาพที่
3.43

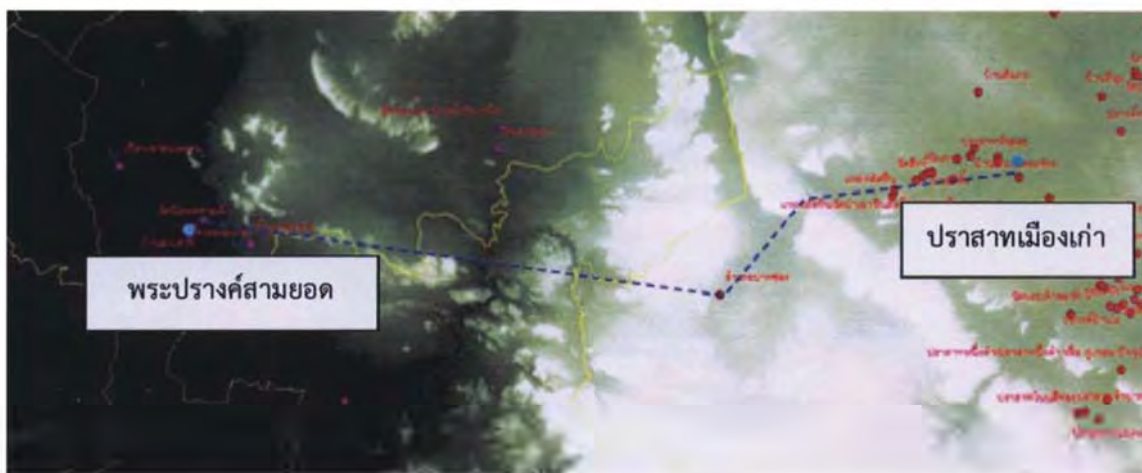


ภาพที่ 3.43 แสดงตำแหน่งของแหล่งโบราณคดีสมัยเขมรโบราณจากเมืองพิมายถึงเมืองลพบุรี ประกอบกับข้อมูลความสูง และแนวที่น่าจะเป็นเส้นทางโบราณจากเมืองพิมายถึงลพบุรี

เมื่อเปรียบเทียบระดับความสูงของพื้นที่ตามแนวระหว่างเมืองพิมายถึงเมืองลพบุรี จะเห็นได้ว่าถ้าเดินทางจากเมืองพิมายถึงเมืองลพบุรีเป็นการเดินทางขึ้นที่ราบสูง ผ่านช่องเขา มายังที่ราบต่ำ ดังภาพที่ 3.44 และ 3.45 ดังนั้นเส้นทางโบราณในส่วนของการข้ามที่ราบสูงจึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องสร้างเป็นคันดินยกสูงดังเช่นแนวคันดินที่ออกจากเมืองพิมาย จึงอาจเป็นเหตุผลส่วนหนึ่งที่ไม่สามารถตรวจพบแนวคันดินนอกเหนือจากแนวคันดินที่ออกจากเมืองพิมาย



ภาพที่ 3.44 แสดงตำแหน่งของแหล่งโบราณคดีขอมโบราณปราสาทหินพิมายถึงปราสาทเมืองเก่า ประกอบกับข้อมูลความสูงและแนวที่น่าจะเป็นเส้นทางโบราณจากเมืองพิมายถึงลพบุรี



ภาพที่ 3.45 ภาพแสดงตำแหน่งของแหล่งโบราณคดีสมัยเขมรโบราณ ปราสาทเมืองเก่าถึงพระปรางค์สามยอด ประกอบกับข้อมูลความสูงและแนวที่น่าจะเป็นเส้นทางโบราณจากเมืองพิมายถึงลพบุรี

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังที่ได้กล่าวข้างต้น จึงได้มีความพยายามหาหลักฐานที่จะยืนยันสมมติฐานเกี่ยวกับเส้นทางจากเมืองพิมายมายังเมืองลพบุรี อันนำมาซึ่งหลักฐานสำคัญเกี่ยวกับการมีอยู่จริงและการใช้งานของเส้นทางโบราณไปยังเมืองพิมายจากกรุงศรีอยุธยา นอกจากนั้นแล้วยังเป็นข้อมูลที่แสดงให้เห็นถึงการใช้งานอย่างต่อเนื่องของถนนโบราณจากเมืองพระนครถึงเมืองพิมายตั้งแต่สมัยเขมรโบราณจนถึงสมัยอยุธยาตอนต้น

สาเหตุของการสำรวจและศึกษาเส้นทางโบราณนี้ เนื่องจากการได้รับข้อมูลว่ามีการพบเส้นทางโบราณบนเขาในเขตอำเภอลำสนธิ จังหวัดลพบุรี จากอาจารย์ภูธร ภูมะธน ผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับจังหวัดลพบุรี ผ่านทางรองศาสตราจารย์สุรพล นาถะพินธุ โดยนอกจากการพบเส้นทางโบราณดังกล่าวแล้ว ยังมีการพบจารึกโบราณ ซึ่งได้กล่าวถึงการใช้เส้นทางโบราณนี้ในสมัยอยุธยาไปยังเมืองพิมาย (จากข้อมูลเบื้องต้นจากอาจารย์ภูธร ภูมะธน ผ่านทางรองศาสตราจารย์สุรพล นาถะพินธุ)



ภาพที่ 3.46 ภาพถ่ายดาวเทียมรายละเอียดสูงบริเวณตำแหน่งถนนโบราณที่สำรวจพบใหม่ในจังหวัดลพบุรี
(แหล่งข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียม : Google Earth)



ภาพที่ 3.47 บริเวณทางแยกที่มีการพบแผ่นจารึกหินโบราณ



ภาพที่ 3.48 จารึกขุนศรีไชยราชขมกเทพ (นม. 78) ที่กล่าวถึงการใช้เส้นทางสมัยอยุธยา



ภาพที่ 3.49 ลักษณะของแนวเส้นทางโบราณบนเนินเขา มีสภาพเป็นการขุดเป็นร่องลึกลงไป เพื่อให้พื้นเรียบ



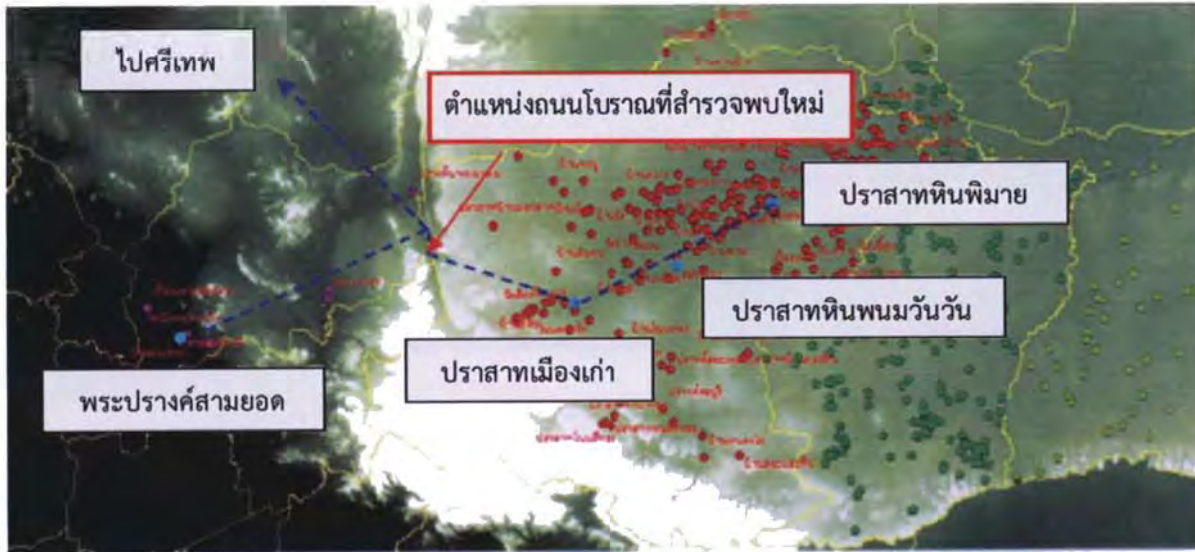
ภาพที่ 3.50 เศษเครื่องเคลือบจีนโบราณที่พบบนยอดเขาในแนวเส้นทางโบราณ

จากผลการแปลจารึกขุนศรีไชยราชมณฑล (น.ม. 78) ที่พบใหม่ ซึ่งปัจจุบันอยู่ที่วัดบ้านฉางประชานิคม ตำบลบ้านฉาง อำเภอลำสนธิ จังหวัดลพบุรี ซึ่งด้านหนึ่งเป็นภาษาไทย อีกด้านหนึ่งเป็นภาษาเขมรโบราณ สามารถสรุปเนื้อหาได้โดยสังเขปได้ว่าในสมัยสมเด็จพระบรมราชาธิราชที่ 2 (เจ้าสามพระยา) ได้โปรดเกล้าให้ขุนศรีไชยราชมณฑลเทศาภิบาลไปตีเมืองพิมาย และพนมรุ้ง และเมื่อเสร็จศึกสามารถตีเมืองทั้งสองได้แล้วระหว่างเดินทางกลับกรุงศรีอยุธยา ได้มีการทำศิลาจารึกนี้ไว้ เมื่อปีพุทธศักราช พ.ศ. 1974 ซึ่งเป็นปีเดียวกับที่สมเด็จพระบรมราชาธิราชที่ 2 (เจ้าสามพระยา) ได้ยกทัพไปตีเมืองพระนคร ซึ่งสอดคล้องกับเนื้อหาจากพระราชพงศาวดารกรุงศรีอยุธยา ฉบับปลีกของหอสมุดวชิรญาณ (ศานติ ภัคติกำ, 2554)

จากข้อมูลดังกล่าวและข้อมูลทางภูมิศาสตร์จะเห็นได้เส้นทางจากกรุงศรีอยุธยาไปยังเมืองพระนครที่สั้นกว่าจะเป็นการเดินทางไปทางเมืองปราจีนบุรีมากกว่าจะต้องเดินทางไปทางลพบุรี นครราชสีมา บุรีรัมย์ ซึ่งจะเห็นได้ว่าสาเหตุที่ใช้เส้นทางนี้ในสมัยอยุธยาตอนต้นนั้นเพราะเป็นเส้นทางที่สะดวกและใช้กันมาอย่างต่อเนื่อง แต่ได้เปลี่ยนการใช้เส้นทางมาทางเมืองปราจีนบุรีในสมัยต่อมา

เมื่อเรานำเนื้อหาจากจารึกขุนศรีไชยราชมณฑลเทศาภิบาลมาทำการวิเคราะห์สนธิกับการวิเคราะห์แนวถนนโบราณต่อเนื่องจากเมืองพระนครร่วมกับข้อมูลจากพงศาวดารสมัยอยุธยา และแผนที่โบราณทำให้เห็นภาพได้ชัดเจนขึ้นว่า มีการใช้ถนนเส้นนี้มาจนถึงสมัยอยุธยาตอนต้นในการเดินทางจากพื้นที่ภาคกลางของประเทศไทย โดยเฉพาะจากกรุงศรีอยุธยาไปยังเมืองพระนคร ดังนั้นจากหลักฐานทั้งหมดที่มีในปัจจุบันสามารถยืนยันการเคยมีอยู่ของถนนโบราณเส้นนี้อย่างชัดเจน ซึ่งยังทำให้เห็นถึงความเชื่อมโยงของหัวเมืองตั้งแต่พื้นที่ภาคกลางของประเทศไทยไปจนถึงศูนย์กลางของ

อาณาจักรเขมรโบราณ (เมืองพระนคร) เส้นทางโบราณที่ค้นพบใหม่นี้จึงมีความสำคัญเป็นอย่างมาก ต่อการศึกษาส่วนขยายของเส้นทางโบราณจากเมืองพิมายมายังพื้นที่ภาคกลางของประเทศไทยในปัจจุบัน การค้นพบหลักฐานใหม่ทำให้ทราบว่าเส้นทางโบราณจากเมืองพิมายมายังเมืองลพบุรีนั้นมีเส้นทางดังที่แสดงไว้ในภาพ 3.51 ซึ่งเส้นทางโบราณที่พบใหม่ยังสามารถเชื่อมโยงไปยังศรีเทพ ซึ่งเป็นเมืองโบราณขนาดใหญ่ในพื้นที่ใกล้เคียงได้โดยสะดวกเช่นกัน



ภาพที่ 3.51 แสดงตำแหน่งของแหล่งโบราณคดีขอมโบราณจากเมืองพิมายถึงเมืองลพบุรีประกอบกับข้อมูลความสูง และแนวที่น่าจะเป็นเส้นทางโบราณจากเมืองพิมายถึงลพบุรี (หลังการพบหลักฐานใหม่)

ถนนโบราณเส้นอื่นๆ

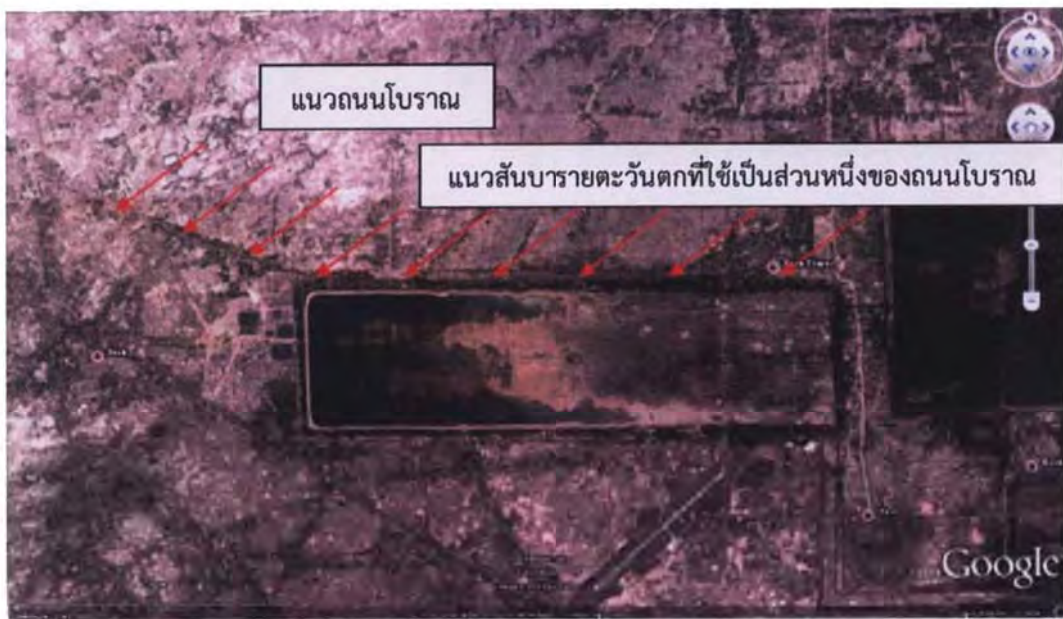
จากการศึกษาวิเคราะห์ถนนโบราณจากเมืองพระนครถึงเมืองพิมายและส่วนต่อขยาย ทำให้เกิดองค์ความรู้ในด้านต่างๆ เกี่ยวกับสังคมโบราณ ความสัมพันธ์ของกลุ่มชนต่างๆ ตามแนวถนนโบราณ ความสำคัญของถนนโบราณต่อชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชนโบราณตามแนวถนนโบราณ การพัฒนาของอุตสาหกรรมโบราณ เช่น อุตสาหกรรมเครื่องปั้นดินเผา อุตสาหกรรมการถลุงโลหะ ซึ่งถนนโบราณสามารถมีส่วนสนับสนุนการเจริญขึ้นของอุตสาหกรรมดังกล่าว ดังนั้นจึงได้มีการขยายหัวข้อการศึกษา เพื่อการศึกษาแนวถนนโบราณเส้นอื่นๆ จากเมืองพระนคร และเส้นทางโบราณในประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับแนวถนนโบราณจากเมืองพระนคร และเส้นทางโบราณในสมัยอื่นๆ เช่น เส้นทางจากกรุงศรีอยุธยาไปยังเมืองทวายในสมัยอยุธยา เป็นต้น ซึ่งแนวถนนโบราณจากเมืองพระนครเส้นต่างๆ ได้แสดงอยู่ในภาพที่ 3.52



ภาพที่ 3.52 แผนที่แสดงแนวถนนโบราณจากเมืองพระนครในทิศทางต่างๆ

1. ถนนโบราณจากเมืองพระนครไปทางทิศตะวันตก (ไปยังปราสาทสด๊กก๊อกธม)

เส้นทางโบราณจากเมืองพระนครมายังปราสาทสด๊กก๊อกธมนั้นเริ่มต้นออกจากเมืองพระนครโดยสามารถตรวจได้จากภาพถ่ายทางอากาศ ภาพถ่ายดาวเทียม เนื่องจากเส้นทางโบราณเส้นนี้ถูกก่อสร้างขึ้นมาเป็นคันดินมีความกว้างและยกสูงจากพื้นที่โดยรอบค่อนข้างมากดังภาพที่ 3.53 ซึ่งแสดงส่วนของถนนโบราณเมื่อเริ่มออกจากเมืองพระนคร โดยใช้คันบารายตะวันตกทางด้านทิศเหนือเป็นส่วนหนึ่งของถนน เมื่อถึงขอบบารายทางด้านตะวันตกเฉียงเหนือ จึงแยกแนวออกไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ



ภาพที่ 3.53 แนวถนนโบราณจากเมืองพระนครมาทางทิศตะวันตก (แหล่งข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียม Google Earth)

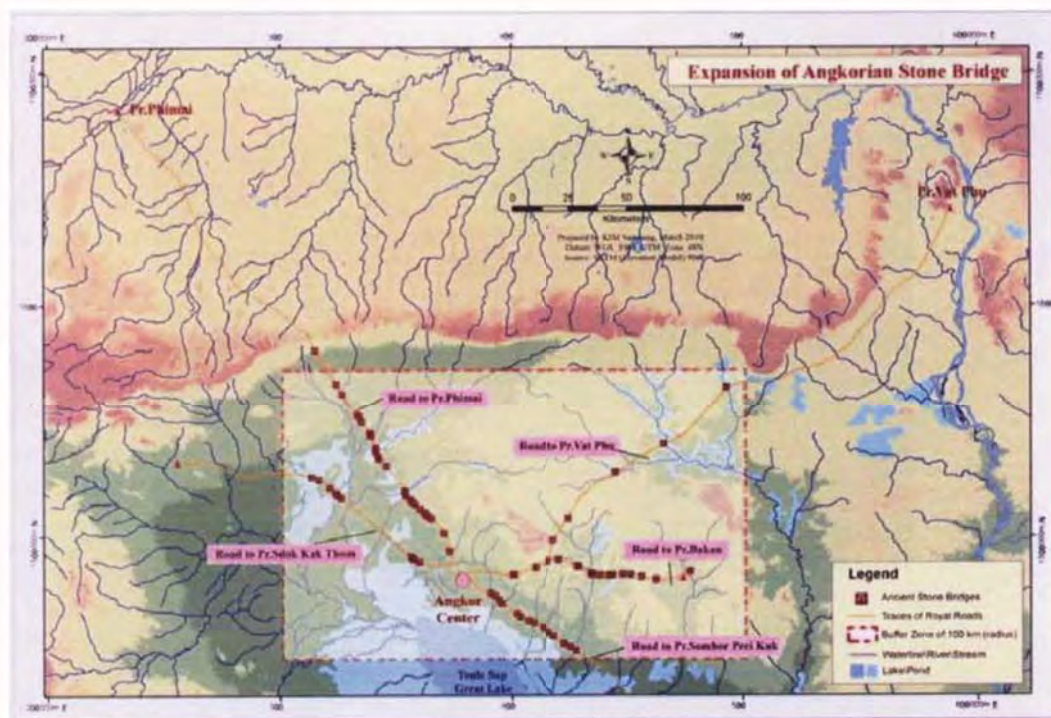
จากการสำรวจและศึกษาถนนโบราณนี้ทำให้พบข้อมูลสำคัญดังนี้

1) แนวถนนโบราณจากเมืองพระนครไปทางทิศตะวันตกยังสามารถตรวจสอบได้ตลอดระยะทางจากเมืองพระนครถึงอำเภอสวายจิก นอกจากนั้นแนวถนนโบราณนี้ในบางช่วงยังมีการใช้ในการคมนาคมปัจจุบันอีกด้วย

2) ไม่มีการพบธรรมศาลาหรือศาสนสถานประจำที่พักคนเดินทางสมัยพระเจ้าชัยวรมันที่ 7 ตามแนวเส้นถนนโบราณเส้นนี้ดังเช่นที่พบตามแนวถนนโบราณจากเมืองพระนครถึงเมืองพิมาย แต่ได้พบศาสนสถานประจำที่พักคนเดินทางในสมัยที่เก่ากว่าที่มีชื่อเรียกว่าเป็น temple d'étape จำนวนหนึ่งหลังทางทิศตะวันตกของเมืองสวายจิก

3) สามารถตรวจสอบพบสะพานโบราณจำนวน 10 สะพานในเขตจังหวัดเสียมเรียบและ 18 สะพานในเขตจังหวัดบันเตียนเมียนเจยดังภาพที่ 3.54 โดยสะพานที่ยาวที่สุดชื่อ Spean Sreng มีขนาดยาว 136 เมตร กว้าง 14.50 เมตร โดยสะพานบางส่วนมีการประดับตกแต่ง เช่น Spean Dach ดังภาพที่ 3.55 แต่สะพานบางส่วนไม่มีการประดับเช่น Spean Khmeng ดังภาพที่ 3.56

4) สามารถสำรวจพบแหล่งโบราณคดีก่อนประวัติศาสตร์ในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโบราณนี้จากอำเภอพนมสโรกถึงอำเภอสวายจิก จังหวัดบันเตียนเมียนเจย ซึ่งแหล่งโบราณคดีที่พบมีลักษณะคล้ายคลึงกับแหล่งโบราณคดี Phum Snay ซึ่งเป็นแหล่งโบราณคดีก่อนประวัติศาสตร์ยุคเหล็กขนาดใหญ่ในพื้นที่



ภาพที่ 3.54 แผนที่แสดงตำแหน่งสะพานตามแนวถนนโบราณจากเมืองพระนคร



ภาพที่ 3.55 ภาพแสดงสะพาน Spean Dach



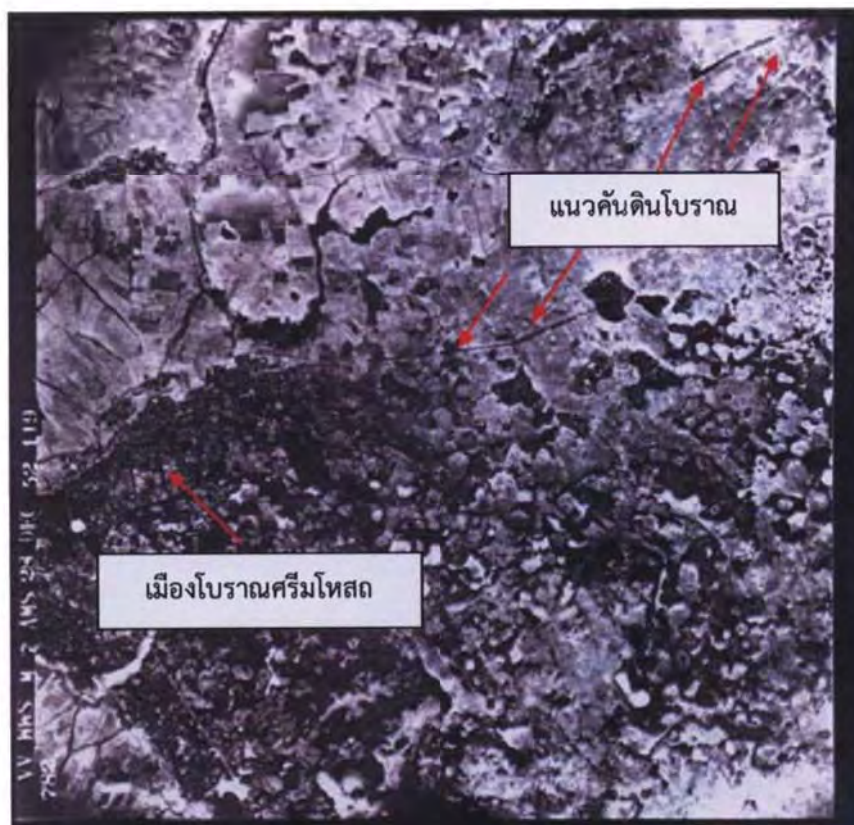
ภาพที่ 3.56 ภาพแสดงสะพาน Spean Khmeng

2. เส้นทางโบราณในภาคตะวันออกของประเทศไทย

สืบเนื่องจากการศึกษาแนวถนนโบราณจากเมืองพระนครทางทิศตะวันตกและในเขตประเทศไทยที่ต่อเนื่องกันนั้น จากการตรวจสอบตำแหน่งของแหล่งโบราณคดีในพื้นที่ภาคตะวันออก เราได้พบว่ามีแนวคันดินโบราณเป็นช่วงๆ ที่เชื่อว่าเป็นถนนโบราณที่เชื่อมโยงกันระหว่างเมืองโบราณในพื้นที่ เช่น แนวคันดินโบราณในพื้นที่เมืองโบราณศรีมโหสถ นอกจากนี้แล้วยังมีแนวแนวคันดินโบราณที่น่าสนใจคือแนวแนวคันดินโบราณที่มีชื่อในท้องถิ่นว่า “ถนนพระรถ” ซึ่งเชื่อว่าเชื่อมโยงกับเมืองโบราณ “เมืองพระรถ” ซึ่งเป็นชุมชนเมืองโบราณ อยู่ใต้บ่อน้ำพระธาตุ อำเภอนนทบุรี อยู่ห่างจากตัวอำเภอนนทบุรี มาทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ประมาณ 1 กิโลเมตร จากโบราณสถานและโบราณวัตถุที่พบ เชื่อว่าเมืองนี้เป็นเมืองในสมัยทวารวดี (ประมาณพุทธศตวรรษที่ 12-16) และเจริญสืบเนื่องมาจนถึงสมัยลพบุรี (ประมาณพุทธศตวรรษที่ 17-18) เมืองพระรถ จัดว่าเป็นเมืองขนาดใหญ่สมัยทวารวดี ตั้งอยู่ระหว่างที่สูงและที่ลุ่มมาบรรจบกัน ซึ่งมีความสัมพันธ์กับแหล่งโบราณคดีในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดปราจีนบุรี จากการสำรวจแนวถนนพระรถในพื้นที่เขต จังหวัดชลบุรี ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี และแหล่งโบราณคดีในพื้นที่ ปรากฏว่าตามแนวถนนพระรถมีแหล่งโบราณคดีเมืองโบราณที่มีลักษณะเป็นเนินดินจำนวนมาก และได้มีผู้กดำนานเกี่ยวกับพระรถเมรีเข้าไปกับแหล่งโบราณคดี เมืองโบราณเหล่านี้

จากการวิเคราะห์เมืองโบราณในพื้นที่ภาคตะวันออกของประเทศไทย พบว่าเมืองที่ใหญ่ที่สุดคือเมืองโบราณศรีมโหสถ ในตำบลโคกปี่ อำเภอสรีมโหสถ จังหวัดปราจีนบุรี ดังนั้นจึงเป็นข้อสันนิษฐานเบื้องต้นว่าถนนโบราณจากเมืองพระนครทางทิศตะวันตกน่าจะเชื่อมต่อไปยังเมืองโบราณศรีมโหสถ ในขณะที่เดียวกันก็ปรากฏแนวคันดินโบราณทางทิศตะวันออกของเมืองโบราณศรีมโหสถ ซึ่ง

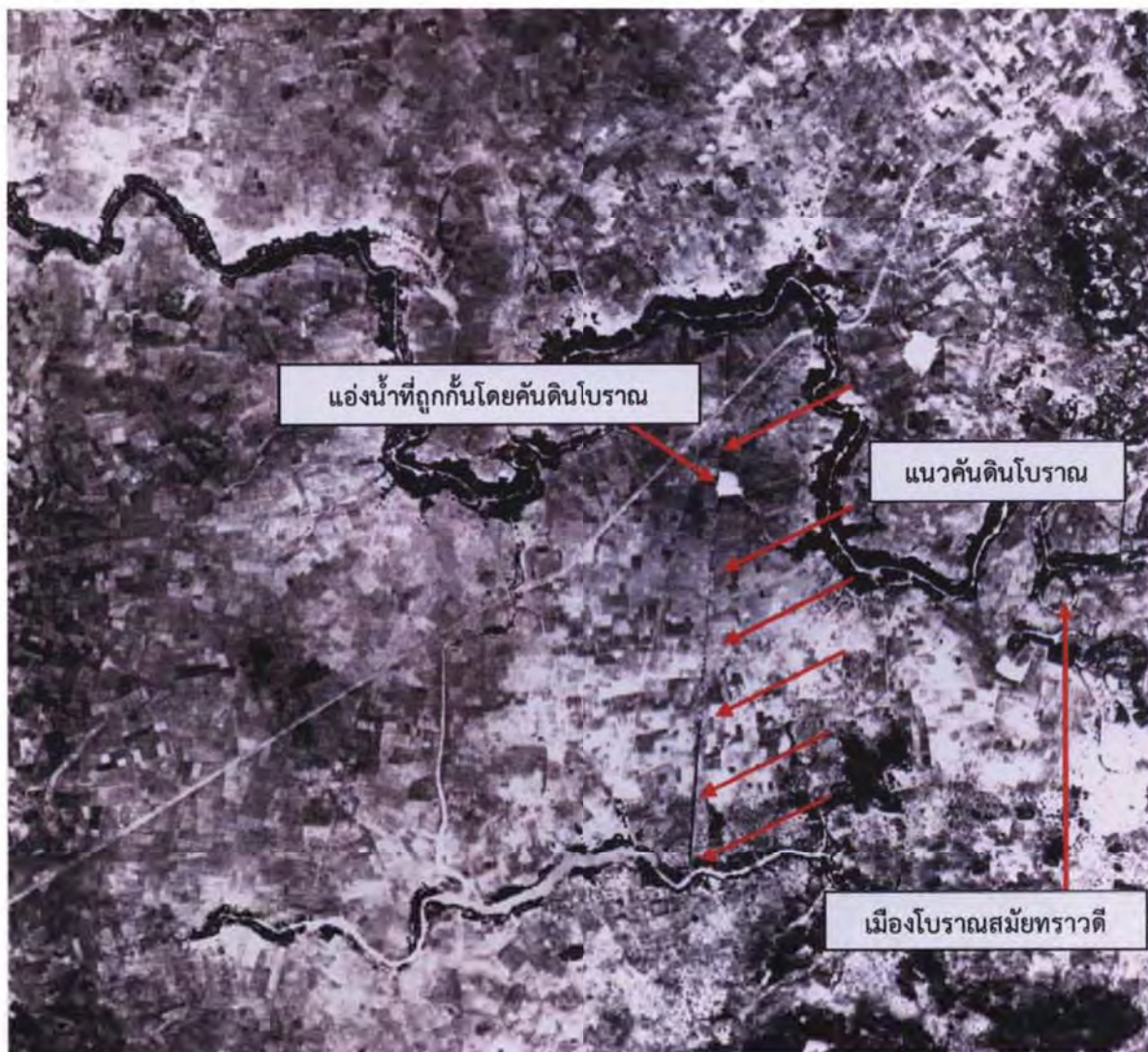
ถูกเรียกว่าถนนโบราณ แต่จากการตรวจสอบแนวดังกล่าวแล้วจุดประสงค์หลักของแนวกั้นดินดังกล่าว น่าจะสร้างขึ้นเพื่อประโยชน์ทางชลประทานและหน้าที่รองคือใช้เป็นเส้นทางคมนาคมทางบก (ภาพที่ 3.57)



ภาพที่ 3.57 แนวกั้นดินโบราณทางทิศตะวันออกของเมืองโบราณศรีมโหสถ

การวิเคราะห์แนวกั้นดินโบราณในพื้นที่เขตอำเภอนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทราจากภาพถ่ายทางอากาศ ข้อมูลความสูง พบว่าแนวกั้นดินดังกล่าวน่าจะถูกสร้างขึ้นโดยมีจุดประสงค์หลักของแนวกั้นดินดังกล่าวเพื่อประโยชน์ทางชลประทานและหน้าที่รองคือใช้เป็นเส้นทางคมนาคมทางบก เนื่องจากตรวจพบว่ามีเมืองโบราณในลักษณะเมืองคูน้ำคันดิน อยู่ในพื้นที่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของคันดินดังกล่าว และมีเส้นทางน้ำโบราณอยู่ในตำแหน่งที่สามารถใช้คันดินโบราณนี้เก็บกักน้ำได้ (ภาพที่ 3.58) ในขณะเดียวกัน ไม่มีร่องรอยของความต่อเนื่องของคันดินโบราณในทางทิศเหนือและทิศใต้ของคันดินโบราณดังกล่าว ถ้าคันดินโบราณดังกล่าวถูกสร้างขึ้นเพื่อจุดประสงค์หลักเพื่อการเป็นถนน ความต่อเนื่องของคันดินดังกล่าวน่าจะมีต่อเนื่องไปทั้งทางทิศเหนือและทิศใต้ แต่ไม่สามารถตรวจพบได้ ถ้าคันดินทางทิศเหนือและทิศใต้เคยถูกสร้างขึ้น ก็น่าจะมีหลักฐานหลงเหลือให้

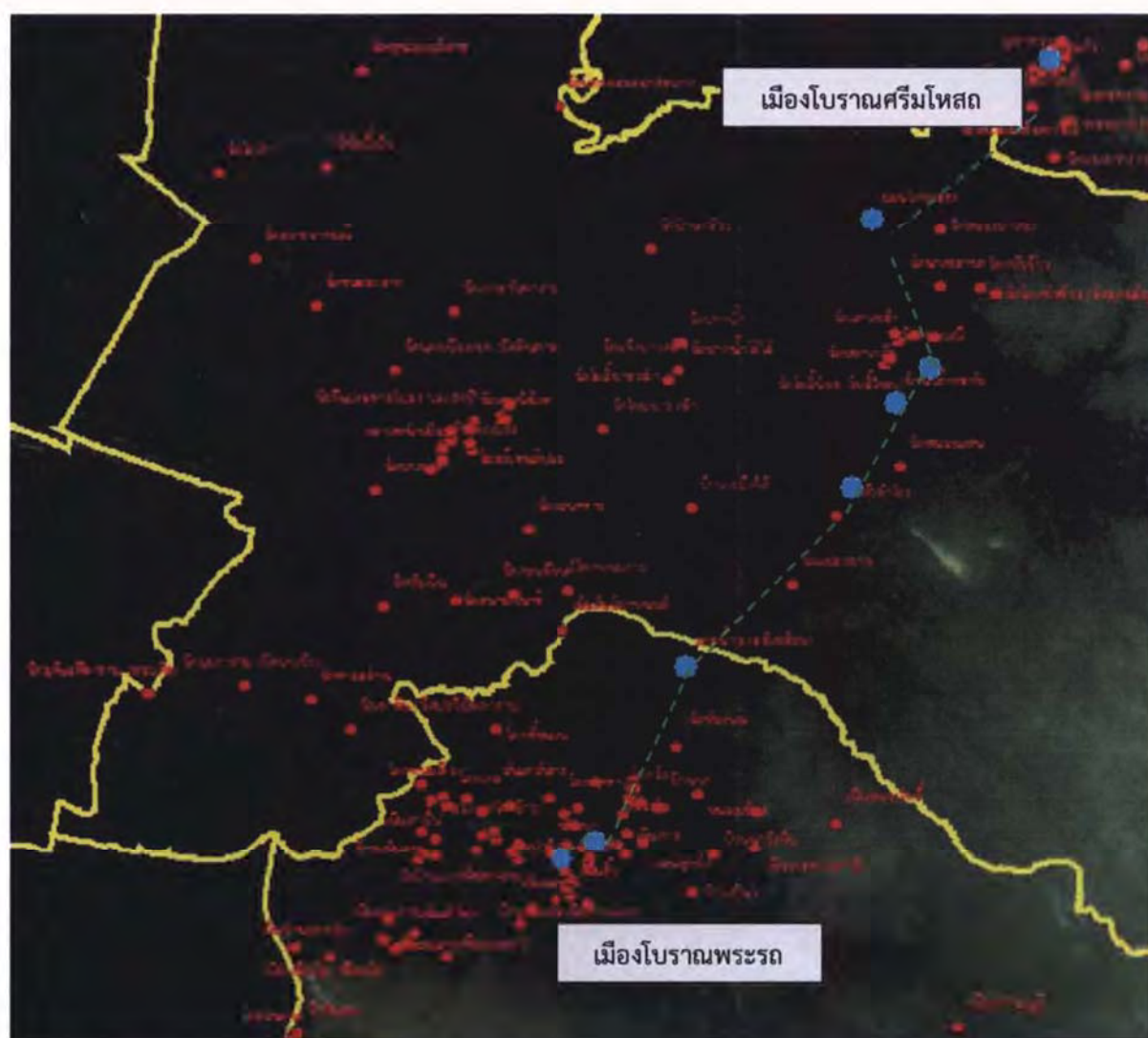
เห็นดังเช่นแนวคันดินโบราณดังกล่าว ที่สามารถตรวจพบได้จากภาพถ่ายทางอากาศเก่าเช่นเดียวกับการตรวจพบแนวคันดินโบราณนี้เช่นกัน



ภาพที่ 3.58 แนวคันดินโบราณในพื้นที่เขตอำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา

เมื่อพิจารณาในภาพกว้างโดยการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจแหล่งโบราณคดีในพื้นที่จากเมืองโบราณศรีมโหสถมายังเมืองพระรถ จากการศึกษาผลการสำรวจแหล่งโบราณคดีในพื้นที่จากเมืองโบราณศรีมโหสถมายังเมืองพระรถพบว่าการระบุถึงแนวคันดินที่เรียกว่าแนวถนนพระรถในพื้นที่แหล่งโบราณคดีจำนวน 6 แห่ง สาเหตุที่ต้องใช้ผลการสำรวจแหล่งโบราณคดีในอดีต เนื่องจากในปัจจุบัน มีการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ไปค่อนข้างมาก ดังนั้นหลักฐานที่สามารถนำมาใช้ศึกษาคือผลของการสำรวจในอดีตและภาพถ่ายทางอากาศเก่า ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ ภาพถ่ายทางอากาศ พ.ศ.

2497 ของพื้นที่ได้ถูกนำมาใช้ในการศึกษาร่วมกับข้อมูลจากการสำรวจในอดีต พร้อมทั้งข้อมูลความสูงของพื้นที่ เพื่อวิเคราะห์หาจุดประสงค์หลักของการสร้างคันดินโบราณเหล่านี้



ภาพที่ 3.59 แผนที่แหล่งโบราณคดีประกอบความสูงแสดงตำแหน่งของแนวคันดินโบราณ ในพื้นที่จากเมืองโบราณศรีมโหสถมายังเมืองพระรถ (สีเข้มหมายถึงความสูงต่ำ)

จากการวิเคราะห์ตำแหน่งของแนวคันดินโบราณที่ได้มีการตรวจพบจากการสำรวจ (ภาพที่ 3.59) จะเห็นได้ว่าแนวคันดินที่พบอยู่ในแนวเชื่อมโยงเมืองโบราณศรีมโหสถมายังเมืองพระรถ ทำให้สามารถสรุปได้ในระดับหนึ่งว่าแนวคันดินโบราณดังกล่าวสามารถใช้ในการเดินทางระหว่างเมืองโบราณทั้งสอง แต่จุดประสงค์หลักอาจจะมิใช่เพื่อการคมนาคม ดังที่ได้มีการวิเคราะห์แนวคันดินในเขตอำเภอนมสารตาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ในขณะเดียวกัน เมื่อพิจารณาระดับความสูงของพื้นที่ จะ

เห็นได้ว่าตำแหน่งของแนวคันดินที่เคยตรวจพบอยู่บริเวณชายขอบของระดับความสูงที่มีลักษณะชายขอบของที่ราบสูงในพื้นที่

3. ถนนโบราณจากเมืองพระนครไปยังปราสาทวัดภู (ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ)

ถนนโบราณจากเมืองพระนครไปยังปราสาทวัดภูนี้เป็นถนนสายตะวันออกเฉียงเหนือเชื่อมต่อระหว่างเมืองพระนครกับเมืองสำคัญในประวัติศาสตร์มอญโบราณได้แก่ เบงมีเลีย เกาะแกร์ จนมาถึงปราสาทวัดภู เป็นระยะทางประมาณ 171 กิโลเมตร โดยปราสาทวัดภูเป็นศาสนสถานที่เก่าแก่และมีความสำคัญในแขวงจำปาสัก มีที่ตั้งอยู่บนทางตะวันออกของภูเก้า ห่างจากเมืองจำปาสักไปทางตะวันตกเฉียงใต้ประมาณ 6 กิโลเมตร ปราสาทวัดภูและโบราณสถานหลายแห่งในเขตนี้เป็นพื้นที่ที่พบแหล่งโบราณคดีหลายแห่งที่เกี่ยวข้องกับอาณาจักรเจนละราวพุทธศตวรรษที่ 11 ซึ่งมีหลักฐานทางวัฒนธรรมเชื่อมโยงกับหลักฐานสมัยก่อนเมืองพระนครที่ค้นพบในประเทศไทยในแถบจังหวัดอุบลราชธานี เพชรบูรณ์ และสุรินทร์

จากการสำรวจและศึกษาแนวถนนโบราณในฝั่งประเทศกัมพูชาในพื้นที่จากปราสาท Beng Mealea ถึงบริเวณบริเวณเขต Svay Loe เป็นระยะทางประมาณ 40 กิโลเมตร มีผลการสำรวจและศึกษาที่สำคัญดังนี้

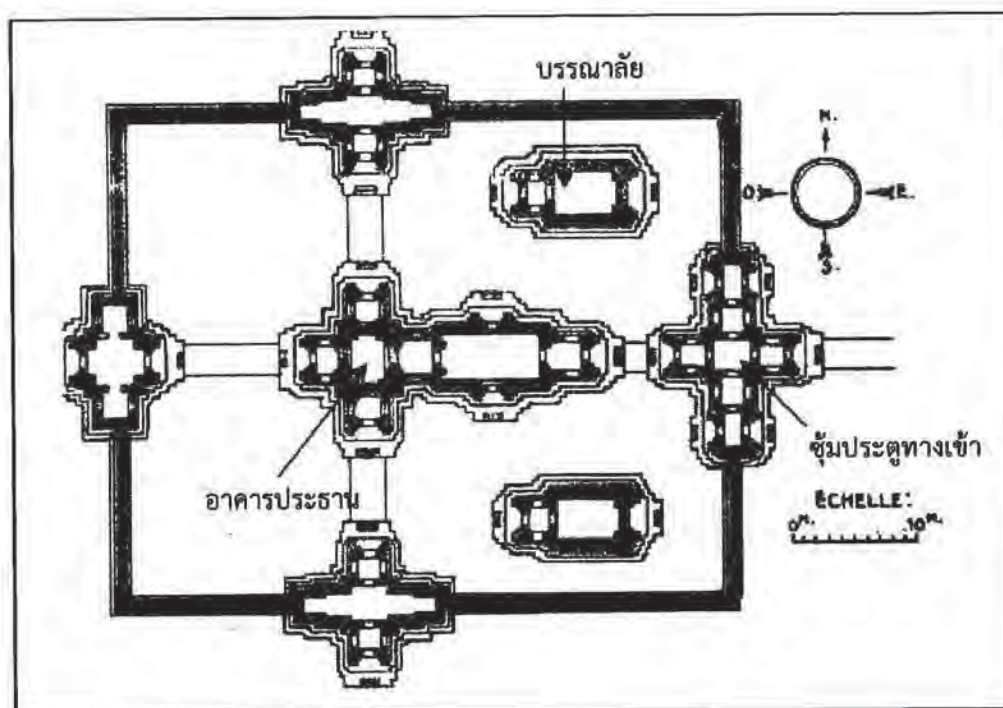
1) แนวถนนโบราณ : แนวถนนโบราณยังปรากฏอยู่อย่างชัดเจน สามารถตรวจสอบได้ด้วยสายตา โดยคนท้องถิ่นในพื้นที่ยังมีการรับรู้เรื่องราวของถนนโบราณที่ได้รับการถ่ายทอดจากบรรพบุรุษ ลักษณะของแนวถนนโบราณมีแนวเป็นเส้นตรงในระยะสั้นและมีความโค้งเพื่อบังคับทิศทางให้ถนนมีทิศทางไปในทิศทางของจุดหมายระหว่างทางนั่นเอง



ภาพที่ 3.60 ภาพการขุดแนวถนนโบราณจากเมืองพระนครถึงวัดภูบริเวณ Svay Loe District, Siem Reap province

2) ศาสนสถานประจำที่พักคนเดินทาง : จากการสำรวจได้ตรงพบศาสนสถานประจำที่พักคนเดินทางที่เก่ากว่าศาสนสถานประจำที่พักคนเดิน (ศาลาหรืออณิศา) สมัยพระเจ้าชัยวรมันที่ 7 ที่มีชื่อเรียกเฉพาะว่า *Temple d'étape* ชื่อ Prasat Svay Loe ลักษณะของปราสาทมีรูปแบบแผนผังประกอบด้วยอาคารประธานตั้งอยู่ตรงกลางหันหน้าไปทางทิศตะวันออก ล้อมรอบด้วยกำแพงแก้ว มีประตูทางเข้าเดียวทางด้านหน้า มีบริณาลัยขนาดเล็กสองหลังตั้งอยู่หน้าอาคารประธาน และมีสระน้ำอยู่นอกกำแพงแก้ว โดยปราสาทหลังดังกล่าวตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของแนวถนนโบราณ

รูปแบบแผนผังดังกล่าวสามารถเปรียบเทียบกับศาสนสถานหลายแห่งในเมืองพระนครโดยเฉพาะในสมัยรัชกาลพระเจ้าชัยวรมันที่ 6 ประมาณพุทธศตวรรษที่ 16 อาทิ ปราสาทเจ้าสายเทวดา ดังภาพที่ 3.61 หรือในรัชกาลอื่นในสมัยก่อนหน้าเช่น รัชกาลพระเจ้าอุทัยทิตยวรมันที่ 2 ซึ่งได้มีการสำรวจพบตามถนนโบราณเส้นนี้ในฝั่ง สปป. ลาว จำนวน 3 หลัง



ภาพที่ 3.61 แผนผังปราสาทเจ้าสายเทวดา



ภาพที่ 3.62 Prasat Svay Loe

3) สะพานศิลาแลง : ได้มีการสำรวจพบสะพานศิลาแลงจำนวน 3 สะพาน ดังนี้ Spean Toul Pongro, Spean O Svay และ Spean Khmeng โดยสะพานทั้งสามไม่มีการตกแต่งเป็นพิเศษ



ภาพที่ 3.63 สะพาน Spean O Svay



ภาพที่ 3.64 สะพาน Spean O Svay



ภาพที่ 3.65 โครงสร้างสะพาน Spean Khmeng

จากการสำรวจและศึกษาแนวถนนโบราณในฝั่ง สปป. ลาว จากปราสาทวัดภูลงมามีผลการสำรวจและศึกษาที่สำคัญดังนี้

(1) ปลายทางถนนโบราณที่ตัดตรงมาจากเสียมเรียบ เบงมีเลีย เกาะแกร์ในฝั่งกัมพูชา มายังลิงคบรรพตโดยตัดเรียบเชิงเขามาหยุดลงด้านหลังวิหารโคนนทิ มีรูปร่างเป็นคันดินยกสูงชันกรู ขอบด้วยหินในด้านที่ติดเขาและด้านตรงข้ามลาดเอียงลงพื้นราบ กว้างประมาณ 7-10 เมตร แนวคันดินนี้ปัจจุบันยังคงเห็นได้มีความยาวหลายสิบกิโลเมตร



ภาพที่ 3.66 พลับพลาโคนนทิ (ศรีชัย) และแนวถนน

(2) ปราสาทท้าวเต่าห่างจากปราสาทวัดภูไปทางตะวันตกเฉียงใต้ประมาณ 2.4 กิโลเมตร ซึ่งเป็นรอยศาลสร้างด้วยหินทรายและใช้ศิลาแลงก่อแอทรกบางจุด พบองค์ประกอบแผนผังแบบทั่วไป คือ ปราสาทประธาน บรรณาลัย โคปุระ กำแพงแก้ว สระน้ำ ในบริเวณปราสาทท้าวเต่า มีร่องรอยถนนโบราณเป็นเนินดินเตี้ยๆ กว้างประมาณ 30 เมตร อยู่กลางทุ่งนา มีร่องรอยที่เห็นชัดเจนในบริเวณนั้นเป็นแนวยาวประมาณ 60 เมตร และยังคงใช้เป็นเส้นทางเดินทางของคนท้องถิ่น



ภาพที่ 3.67 ปราสาทท้าวเต่า



ภาพที่ 3.68 ตำแหน่งปราสาทวัดกุ ปราสาทท้าวเต่า และแนวถนนโบราณ

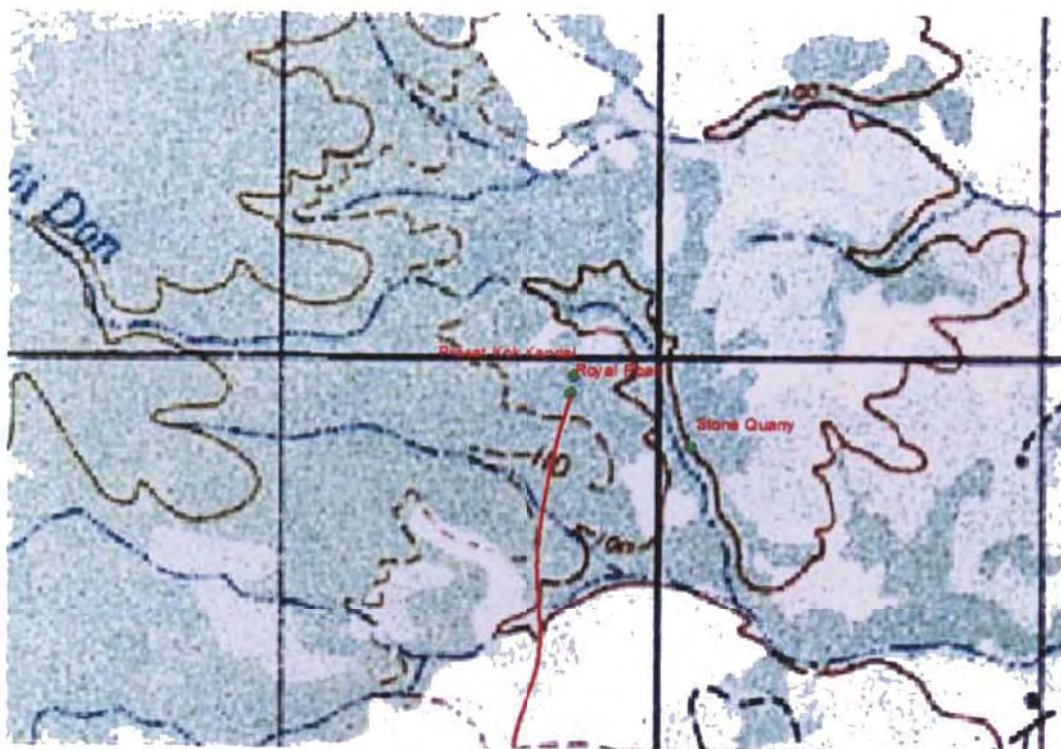


ภาพที่ 3.69 ร่องรอยแนวถนนโบราณ

(3) ในเขตบ้านปัว

- พบแหล่งตัดหินห้วยโดน ในเขตบ้านโดน มีรอยการตัดหินทรายที่อยู่กลางลำห้วย พบเป็นร่องรอยสักรัดหินไม่กี่ก้อน

- ปราสาท Kok Kandal (โคกกระโดน) ขนาด 28 x 33 เมตร ห่างจากแนวถนนโบราณที่สำรวจพบ 85 เมตร แนวถนนมีความกว้างประมาณ 11 เมตร วางตัวตามทิศตะวันออกและตะวันตก รูปแบบของปราสาทโคกกระโดนมีลักษณะเป็นอาคารทรงปราสาท มีบรรณาลัยตั้งอยู่ด้านหน้าสองหลัง ล้อมรอบด้วยกำแพงแก้วศิลาแลงและโคปุระซึ่งเป็นชุมประตูทางเข้าทางด้านหน้า



ภาพที่ 3.70 ตำแหน่งปราสาทโคกกระโดน แนวถนน และแหล่งตัดหิน



ภาพที่ 3.71 แหล่งตัดหิน และแนวถนน



ภาพที่ 3.72 ปราสาทโคกกระโดน



ภาพที่ 3.73 ชาวบ้านพูดภาษาเขมร

ประชากรที่อาศัยในเขตบ้านปัว และหลายหมู่บ้านในเขตเมืองมุนละปาโมก พูดภาษาเขมร เป็นกลุ่มคนที่อพยพมาจากถิ่นที่อยู่เดิมในแถบแนวถนนโบราณเพราะหนีภัยสงคราม และ เป็นกลุ่มคนที่อยู่โดดเดี่ยวในพื้นที่ป่าสัมผัสกับกลุ่มคนภายนอกน้อยมาก ซึ่งการใช้ภาษา คำพูด ยังมี

ความหมายแตกต่างจากชาวกัมพูชา ภาษาพูดบางคำไม่มีใช้ในกัมพูชากว่า 100 ปีแล้ว แต่ยังคงมีใช้อยู่ในแถบนี้

(4) เขตบ้านเขียม (Ban Khiam)

- พบปราสาท Pong Tuk (ปราสาทหนองไข่น้ำ) มีลักษณะเป็นอาคารเดี่ยวทรงปราสาทก่ออิฐ ฐานศิลาแลง หันหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ล้อมรอบด้วยกำแพงแก้ว มีบรรณาลัยสองหลังตั้งอยู่ด้านหน้าปราสาท ปราสาทมีขนาด 22.70x27.40 เมตร ห่างจากบารายประมาณ 560 เมตร ห่างจากคันดิน 450 เมตร รูปแบบอาคารจัดอยู่ในสมัยรัชกาลพระเจ้าชัยวรมันที่ 5

- แนวถนนโบราณ สํารวจในบริเวณที่มีถนนลูกรังตัดผ่านห่างจากปราสาทหนองไข่น้ำ 4.80 กิโลเมตร ตัวปราสาทห่างออกไปจากจุดนี้ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ร่องรอยแนวถนนโบราณมีความกว้างประมาณ 30 เมตร ตามแนวทิศตะวันออก-ตะวันตก ชาวบ้านในแถบนี้รู้ว่าเป็นแนวถนนโบราณ จึงมีสภาพเป็นป่าดิบ

- ปราสาทนางอิง (Prasat Nang-Ing) มีลักษณะเป็นปราสาทก่ออิฐแบบเดียวกับปราสาทหนองไข่น้ำแต่ได้มีการก่อมุขยื่นออกมาด้านหน้าในภายหลัง เหนือกรอบประตูทางเข้าปราสาทมีรอยโคลนเค้าร้างลวดลายประดับตกแต่ง นอกจากนี้ยังตกแต่งที่เสาเป็นชั้นฐานบัวเชิงองค์ประกอบสำคัญที่เป็นแบบแผนของสถาปัตยกรรมแบบนี้คือ โคปุระด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ ยังคงสภาพค่อนข้างสมบูรณ์และสระน้ำด้านทิศเหนือ



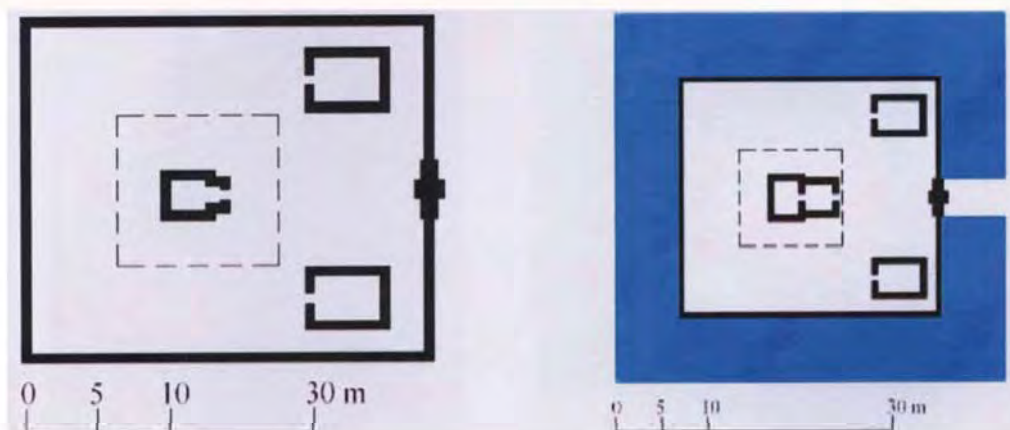
ภาพที่ 3.74 สภาพทั่วไปและแนวคันดิน



ภาพที่ 3.75 ชาวบ้านพุดเชมรและสภาพหมู่บ้าน

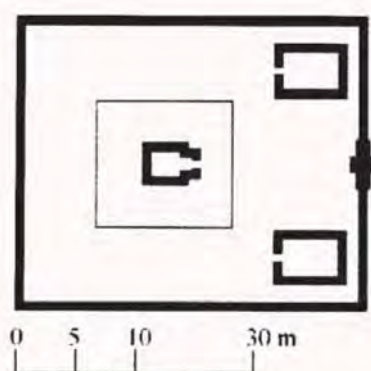


ภาพที่ 3.76 ปราสาทหนองไข่น้ำ



ภาพที่ 3.77 แผนผังปราสาทหนองไข่น้ำ

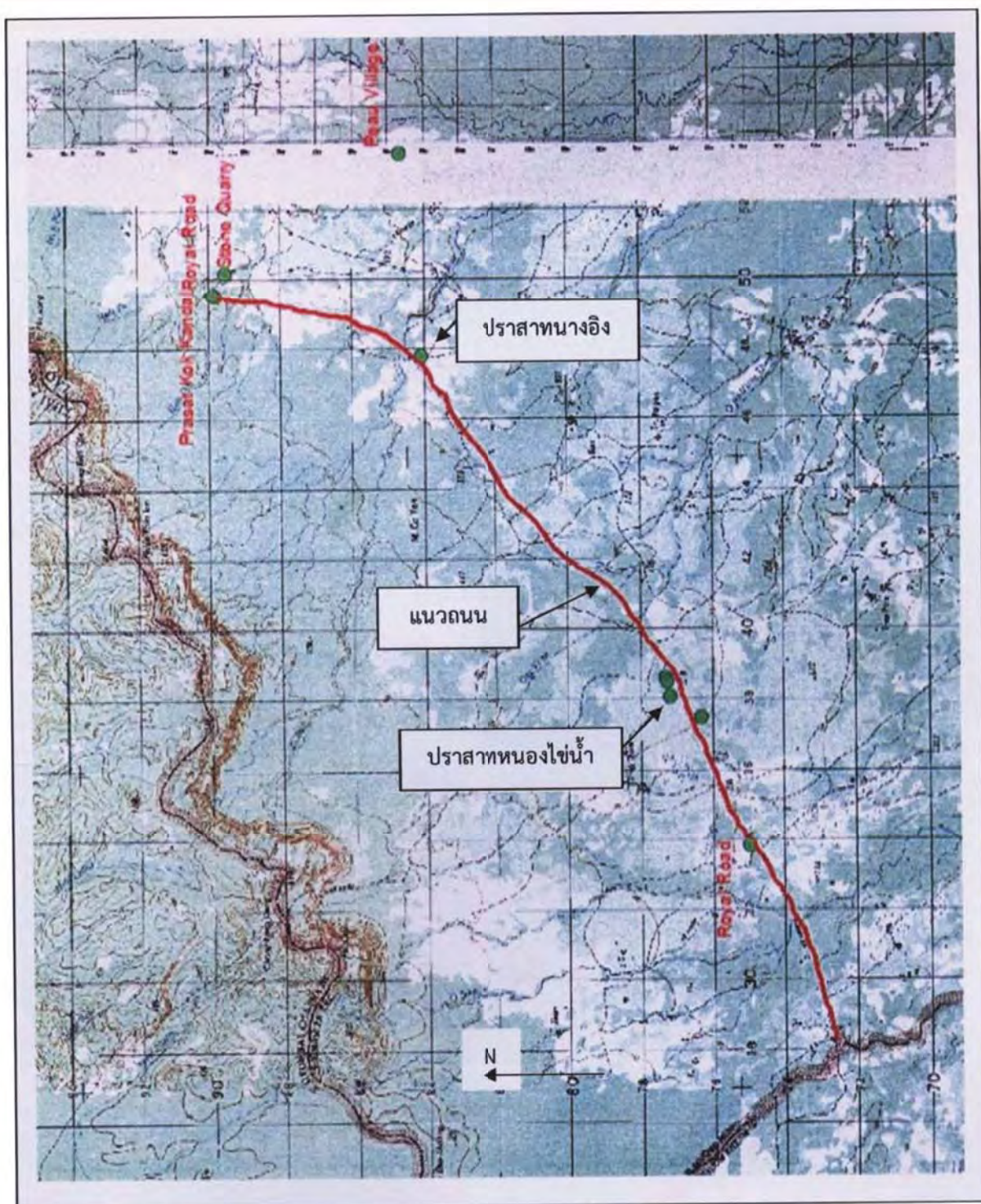
ภาพที่ 3.78 แผนผังปราสาทนางอิง



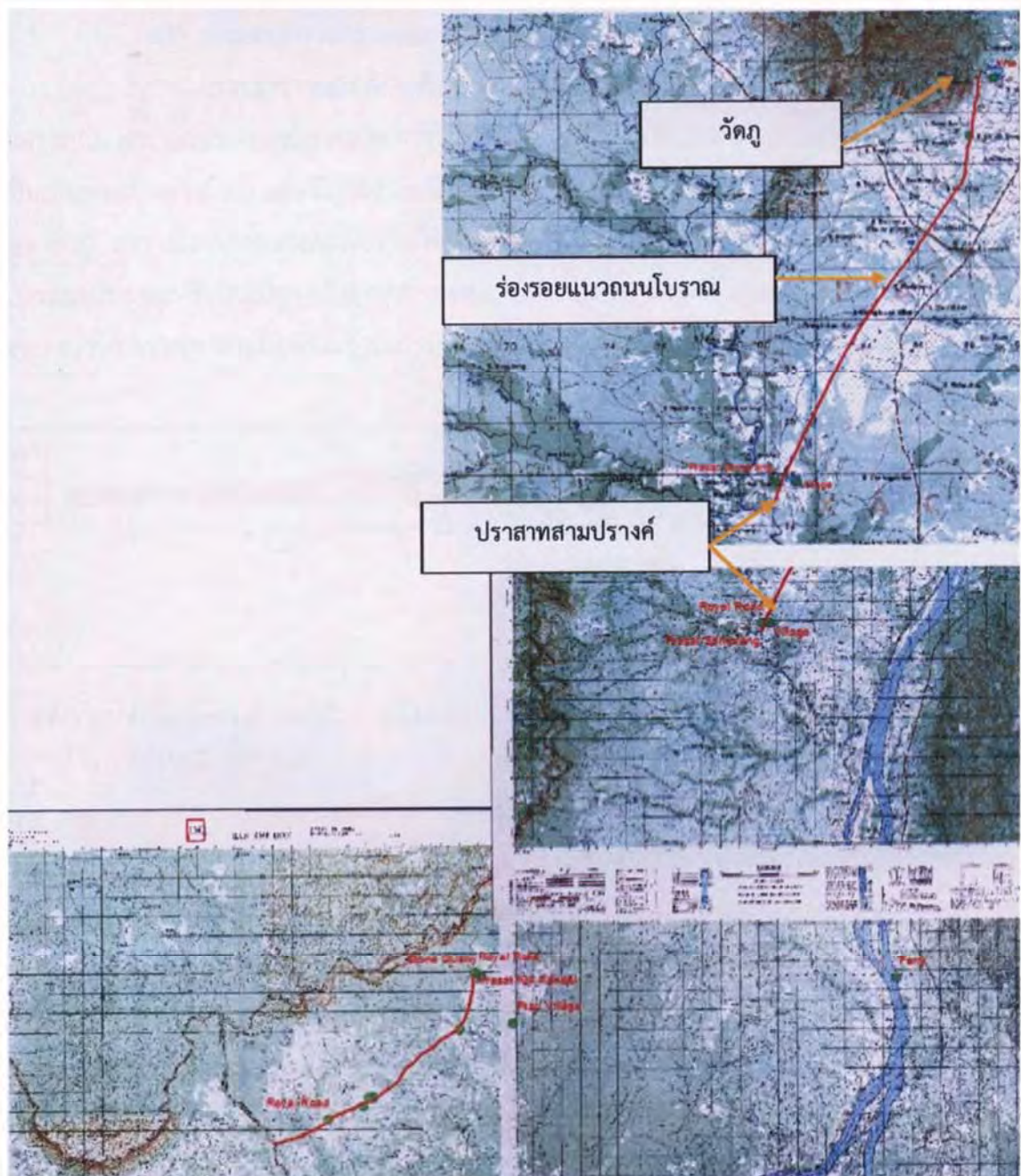
ภาพที่ 3.79 แผนผังปราสาทโคกกระโดน



ภาพที่ 3.80 ปราสาทนางอิง



ภาพที่ 3.81 แผนที่แสดงตำแหน่งแหล่งที่สำรวจพบ



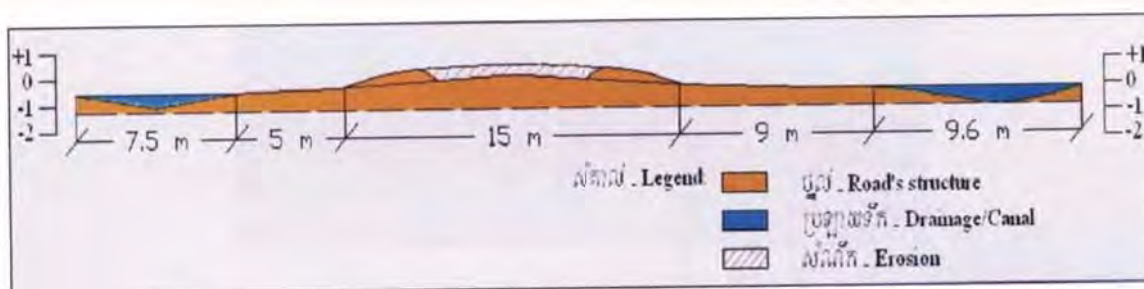
ภาพที่ 3.82 ตำแหน่งร่องรอยแนวถนนโบราณ

ตารางที่ 3.3 แสดงระยะห่างระหว่างปราสาทที่พบใหม่และแนวถนนโบราณ

ชื่อ	ระยะห่างจากถนน (เมตร)	ทิศ
Nongkai nam	370	S
Nang Ing	225	NW
Kok Kandal	85	S, E

(5) สรุปผลการสำรวจและศึกษาวิเคราะห์

การสำรวจและศึกษาวิเคราะห์แนวถนนโบราณจากเมืองพระนครไปยังปราสาท วัดภู สปป. ลาว ผลจากการสำรวจและการวิเคราะห์ข้อมูลภูมิสารสนเทศพบว่าแนวถนนโบราณเส้นนี้เป็นเส้นตรงเป็นส่วนใหญ่ และมีบางส่วนเป็นแนวโค้ง สามารถตรวจสอบได้เป็นส่วนใหญ่ในพื้นที่ในเขต สปป. ลาว เนื่องจากแนวถนนโบราณในพื้นที่แถบนี้เป็นคันดินยกสูง โดยตัวอย่างของลักษณะของแนวถนนโบราณบริเวณเมือง Muanglapamok, Champasak แสดงในภาพ 3.83 นอกจากนั้นไม่มีการตรวจพบธรรมศาลาสมัยพระเจ้าชัยวรมันที่ 7 และสะพานศิลาแลงในพื้นที่ สปป. ลาว



ภาพที่ 3.83 ลักษณะของแนวถนนโบราณบริเวณเมือง Muanglapamok, Champasak, Laos (แหล่งข้อมูล : นักวิจัยทีม APSARA)

ลักษณะของปราสาททั้งสามหลังมีรูปแบบแผนผังแบบเดียวกันประกอบด้วยอาคารประธานตั้งอยู่ตรงกลางหันหน้าไปทางทิศตะวันออก ล้อมรอบด้วยกำแพงแก้ว มีประตูทางเข้าเดียวทางด้านหน้า มีบรรณาลัยขนาดเล็กสองหลังตั้งอยู่หน้าอาคารประธาน และมีสระน้ำอยู่นอกกำแพงแก้ว รูปแบบแผนผังดังกล่าวสามารถเปรียบเทียบได้กับศาสนสถานหลายแห่งในเมืองพระนคร โดยเฉพาะในสมัยรัชกาลพระเจ้าชัยวรมันที่ 6 ประมาณพุทธศตวรรษที่ 16 อาทิ ปราสาทเจ้าสายเทวดา ซึ่งแผนผังแสดงดังภาพที่ 3.61 ซึ่งเป็นหลักฐานที่แสดงให้เห็นการวางระบบโครงสร้างสนับสนุนอำนาจทางการเมืองภายในราชอาณาจักร

2. ถนนโบราณจากเมืองพระนครไปทางทิศตะวันออก

แนวถนนโบราณจากเมืองพระนครไปทางทิศตะวันออกเริ่มต้นจากเมืองพระนครไปทางทิศตะวันออกถึงปราสาท Beng Mealea ต่อเนื่องไปยังพื้นที่เขต Khvav จนถึงปราสาท Bakan (Preah Khan at Kompong Svay) ตามภาพที่ 3.52 และพื้นที่ Phnom Dek โดยมีรายละเอียดที่น่าสนใจดังนี้

1) แนวถนนโบราณ : แนวถนนโบราณยังปรากฏอยู่อย่างชัดเจน สามารถตรวจสอบได้ด้วยสายตาจากเมืองพระนครในระยะทางกว่า 100 กิโลเมตร โดยมีแนวตรง และมีการก่อสร้างเป็นคัน

ดินยกสูง ซึ่งความสูงขึ้นอยู่กับลักษณะของภูมิประเทศที่ถนนพาดผ่าน บางส่วนของถนนโบราณได้ถูกถนนปัจจุบันหมายเลข 66 สร้างทับซ้อน



ภาพที่ 3.84 ตัวอย่างแนวถนนโบราณและสะพานโบราณจากเมืองพระนครไปยังปราสาท Bakan (Preah Khan at Kompong Svay) ซึ่งได้มีการปรับปรุงเพื่อการใช้งานให้เป็นถนนปัจจุบัน

2) ศาสนสถานประจำที่พักคนเดินทาง : จากการสำรวจได้ตรงพบศาสนสถานประจำที่พักคนเดินทางที่เก่ากว่าศาสนสถานประจำที่พักคนเดิน (ศาลาหรืออณิศาสา) สมัยพระเจ้าชัยวรมันที่ 7 ที่มีชื่อเรียกเฉพาะว่า *Temple d'étape* ชื่อ Prasat Trapeang Khnar โดยปราสาทหลังนี้ตั้งอยู่ทางทิศเหนือของแนวถนนโบราณ



ภาพที่ 3.85 Prasat Trapeang Khnar

3) สะพานศิลาแลง : ได้มีการสำรวจพบสะพานศิลาแลงจำนวน 12 สะพานจากเมืองพระนครถึงเขต Khvav ซึ่งมีระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตร และได้มีการตรวจพบสะพานจำนวน 3 สะพานในพื้นที่ใกล้กับปราสาท Bakan (Preah Khan at Kompong Svay)



ภาพที่ 3.86 สะพาน Spean Ta Ong บนถนนสายตะวันตก

4) แหล่งผลิตเครื่องปั้นดินเผา : ได้มีการสำรวจพบแหล่งผลิตเครื่องปั้นดินเผาใกล้กับสะพาน Spean Ta Ong ซึ่งเตาเผาที่สำรวจพบมีขนาดใหญ่ โดยผนังของเตาเผายังสามารถตรวจสอบได้ และได้มีการตรวจพบเศษเครื่องปั้นดินเผาชนิด brown glazed production ในพื้นที่



ภาพที่ 3.87 การสำรวจแหล่งผลิตเครื่องปั้นดินเผาใกล้กับสะพาน Spean Ta Ong

5) แหล่งตัดหิน : ได้มีการสำรวจพบแหล่งตัดหินจำนวน 4 แหล่งในพื้นที่ใกล้เคียงกับปราสาท Bakan (Preah Khan at Kompong Svay) แต่แหล่งตัดหินโบราณเหล่านี้ อยู่ห่างจากแนว

ถนนโบราณมากกว่า 10 กิโลเมตร ดังนั้นจึงเป็นไปได้ว่าน่าจะมีถนนโบราณสายย่อยในพื้นที่จากแหล่งตัดหินดังกล่าวมายังถนนสายหลัก



ภาพที่ 3.88 ตัวอย่างแหล่งตัดหินในพื้นที่ใกล้เคียงกับปราสาท Bakan (Preah Khan at Kompong Svay)

6) แหล่งศิลาแลง : ได้มีการสำรวจพบแหล่งตัดศิลาแลงโบราณขนาดใหญ่ในพื้นที่ใกล้เคียงกับหมู่บ้าน Khvav ซึ่งอยู่ห่างจากแนวถนนโบราณเป็นระยะทาง 2-3 กิโลเมตร ในปัจจุบันได้มีการตัดศิลาแลงจากแหล่งนี้เพื่อนำไปใช้ในการบูรณะโบราณสถานในเมืองพระนครอีกด้วย



ภาพที่ 3.89 แหล่งตัดศิลาแลงโบราณขนาดใหญ่ในพื้นที่ใกล้เคียงกับหมู่บ้าน Khvav

7) แหล่งถลุงเหล็กโบราณ : ได้มีการสำรวจพบแหล่งถลุงเหล็กโบราณจำนวน 6 แหล่งในพื้นที่ใกล้เคียงกับเหมืองแร่เหล็ก บริเวณ Phnom Dek ซึ่งมีชุมชนชาวกวย (ส่วย) อาศัยอยู่ตั้งแต่สมัยโบราณ



ภาพที่ 3.90 แหล่งถลุงเหล็กโบราณในพื้นที่ใกล้เคียงกับเหมืองแร่เหล็ก บริเวณ Phnom Dek



ภาพที่ 3.91 ปล่องเตาถลุงเหล็กจากแหล่งถลุงเหล็กโบราณจำนวน 6 แหล่งในพื้นที่ใกล้เคียงกับเหมืองแร่เหล็ก บริเวณ Phnom Dek

5. ถนนพระร่วงในจังหวัดกำแพงเพชรและสุโขทัย

ถนนพระร่วงซึ่งเป็นแนวเส้นทางเชื่อมระหว่างเมืองกำแพงเพชร สุโขทัยและศรีสัชนาลัยมีระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 118 กิโลเมตร ซึ่งจากการศึกษาวิเคราะห์พบว่า ถนนโบราณเส้นนี้มีลักษณะใกล้เคียงกับถนนโบราณจากเมืองพระนครไปยังทิศต่างๆ แต่มีขนาดเล็กกว่า โดยมีลักษณะที่สำคัญดังนี้

- 1) มีลักษณะเป็นเส้นตรงแล้วเปลี่ยนทิศทางเป็นช่วงๆ (ไม่ใช่เป็นเส้นตรง เส้นเดียวตลอดแนว)

2) มีแนวคูน้ำอยู่ด้านข้าง (ไม่ตลอดแนว)

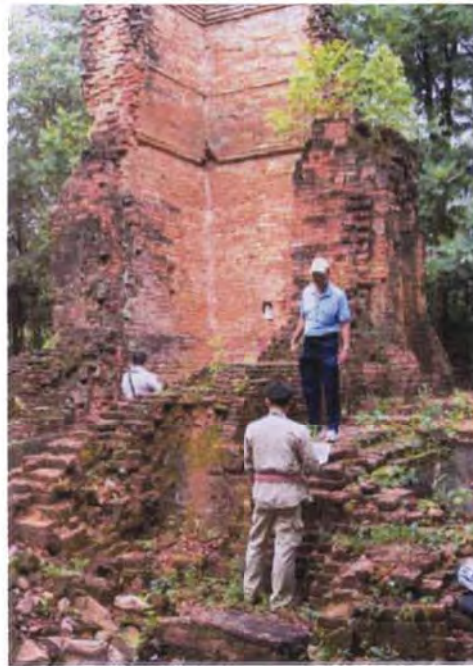
3) มีโบราณสถานอยู่ตามแนวเป็นระยะ

ตามแนวถนนพระร่วงจากเมืองกำแพงเพชรมายังเมืองสุโขทัย มีศาสนสถานเขมรโบราณที่สำคัญซึ่งมีชื่อเรียกในปัจจุบันว่าปรางค์เขาปู่จา ประเด็นที่น่าสนใจมากคืออายุสมัยและที่ตั้งของปรางค์เขาปู่จา (ตามภาพที่ 3.93) ซึ่งตำแหน่งของปรางค์เขาปู่จายอยู่บนเขาขนาดเล็กในแนวถนนพระร่วง (ตามภาพที่ 3.94) จากการประเมินอายุของปรางค์เขาปู่จาทางโบราณคดีร่วมกับนักโบราณคดีกัมพูชา Mr. Im Sokrithy สันนิษฐานว่าเป็น ศาสนสถานสมัยก่อนเมืองพระนคร ซึ่งมีอายุเก่ากว่าสมัยสุโขทัย เป็นเวลามากกว่าหนึ่งร้อยปี ทำให้เกิดข้อสมมุติฐานขึ้นได้ว่า ถนนพระร่วงนี้อาจมีการสร้างขึ้นในสมัยขอมเรืองอำนาจ



ภาพที่ 3.92 ภาพถ่ายดาวเทียมแสดงแนวถนนพระร่วงจากเมืองกำแพงเพชรถึงเมืองศรีลัชนาลัย (แหล่งข้อมูล

ภาพถ่ายดาวเทียม : Google Earth)



ภาพที่ 3.93 ปรังค์เขาปู่จา



ภาพที่ 3.94 ภาพถ่ายดาวเทียมแสดงตำแหน่งปรังค์เขาปู่จาและแนวถนนพระร่วง (แหล่งข้อมูล : Google Earth)

ในปัจจุบันแนวถนนพระร่วงได้ถูกทำลายไปอย่างมาก จากการรื้อถอนของประชาชนที่เข้ามาตั้งบ้านเรือนในแนวถนนพระร่วงและยึดพื้นที่คันดินโบราณเป็นพื้นที่ของตัวเอง ตัวอย่างดังภาพที่ 3.95 ซึ่งเป็นภาพจากการสำรวจครั้งล่าสุดเปรียบเทียบกับภาพที่ถ่ายเมื่อปีซึ่งเป็น พ.ศ. 2545



ภาพที่ 3.95 ภาพแสดงแนวถนนพระร่วงบริเวณวัดโคไกราราม พ.ศ. 2545 เทียบกับปัจจุบัน (2554)

การดำเนินการศึกษาแผนที่โบราณสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นบริเวณพื้นที่ในประเทศไทยที่ต่อเนื่องกับสหภาพเมียนมาร์ (พม่า) ตามแนวเส้นทางโบราณ ร่วมกับข้อมูลจากการสำรวจ

อีกประเด็นหนึ่งการศึกษาในเรื่องถนนโบราณคือการสำรวจและศึกษาเส้นทางโบราณจากแผนที่โบราณสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ซึ่งการสำรวจพื้นที่ตามเส้นทางโบราณในเขตพื้นที่ประเทศไทยถึงบริเวณชายแดนไทย-พม่า ในเขตอำเภอทองผาภูมิ จังหวัดกาญจนบุรี และการสำรวจพื้นที่บริเวณเมืองทวายทำให้สามารถดำเนินการศึกษาเปรียบเทียบกับแผนที่ระวางเมืองทวาย ทั้งในด้านภูมิศาสตร์ และตำแหน่งสำคัญที่ได้ระบุไว้ในแผนที่โบราณ

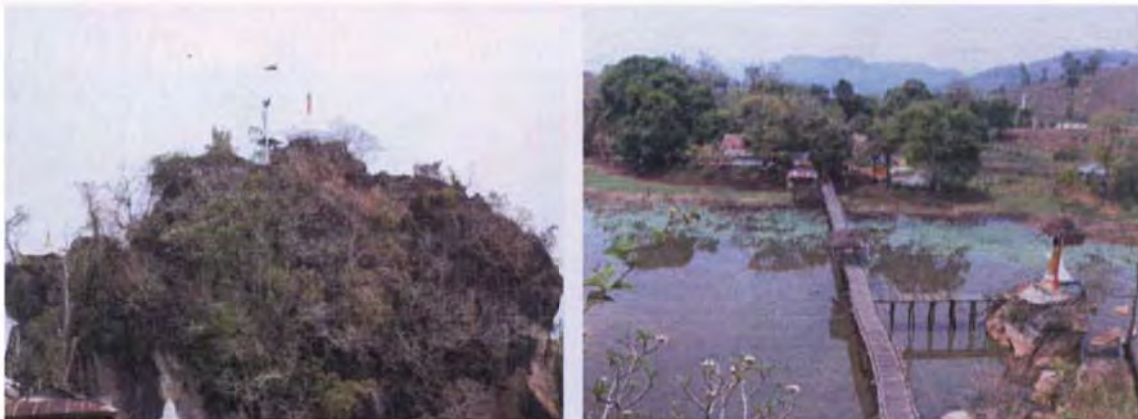


ภาพที่ 3.96 แผนที่โบราณสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ระวางเมืองทวาย

ผลจากการสำรวจสามารถตรวจพบตำแหน่งสำคัญที่ได้ระบุไว้ในแผนที่โบราณ ลักษณะทางภูมิศาสตร์ตามแนวนอนโบราณที่สามารถตอบคำถามเกี่ยวกับการเดินทางในช่วงต่างๆ นอกจากนี้ยังได้ทำการศึกษาเอกสารทางประวัติศาสตร์เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์เส้นทางโบราณนี้



ภาพที่ 3.97 แผนที่โบราณระวางเมืองทวาย แสดงรายละเอียดเจดีย์บ่ออ่อง



ภาพที่ 3.98 รายละเอียดเจดีย์บ่ออ่อง (ม่ออ่อง) จากการสำรวจ

การดำเนินการศึกษาเอกสารทางประวัติศาสตร์เพื่อกลั่นกรองเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง เดินทัพไปยังพม่าในสมัยอยุธยาและรัตนโกสินทร์ตอนต้น โดยจากการศึกษาเอกสารประวัติศาสตร์ ทำให้ทราบว่า พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกได้เสด็จพระราชดำเนินยกทัพ

จากกรุงเทพฯ โดยทางชลมารคไปทางท่าจีน, แม่กลอง ทวนน้ำขึ้นไปถึงท่าตะกั่ว ลำน้ำแควน้อย เมืองกาญจนบุรี มีในพระราชพงศาวดารว่า “ฝ่ายทัพหลวงก็เสด็จขึ้นข้ามเขาสูงหนุ่ไป แลเขานั้นชันนัก จะทรงช้างพระที่นั่งขึ้นไปมิได้ สมเด็จพระบวรราชเจ้าอยู่หัวดำรัสให้ผูกทวน แล้วต้องทรมานพระกาย เสด็จพระราชดำเนินพระบาทยุศราวขึ้นไปตั้งแต่เชิงเขา แต่เข้าจนเที่ยงจึงถึงยอดเขา แลช้างซึ่งขึ้นเขานั้น เอาจวงยุศตันไม้จึงเหนียวกายขึ้นไป ได้รับความลำบากนัก ช้างนั้นก็พลัดพลัดตกเขาลงมาตายทั้งคนทั้งช้างก็มีบ้าง จึงมีพระราชโองการดำรัสว่า “ไม่รู้วาท่านี้เดินยากพาลูกหลานมาได้ความลำบากยิ่งนัก” เมื่อลงไปเชิงเขาข้างโน้น ก็เสด็จพระราชดำเนินทรงยุศราวลงไปเหมือนกัน



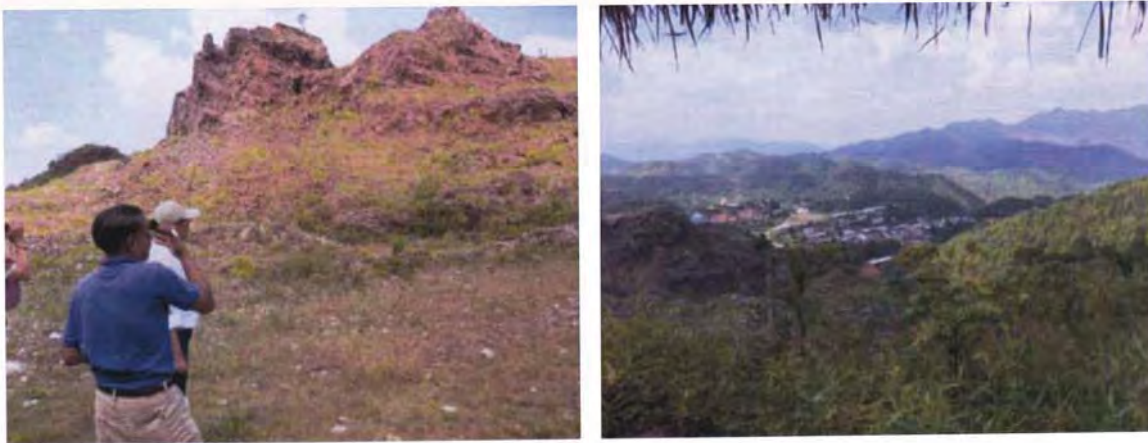
ภาพที่ 3.99 จิตรกรรมโคลงภาพพระราชพงศาวดารแผ่นดินสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช ตอนตีค่ายปีกภาพม่าที่เมืองทวาย วาดโดยพระโต เมื่อ พ.ศ. 2430 ปัจจุบันเก็บรักษา ณ พระที่นั่งวโรภาษพิมาน พระราชวังบางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา (อภินันท์ โปษยานนท์, 2536)



ภาพที่ 3.100 รายละเอียดเส้นทางในภูมิประเทศบริเวณชายแดนไทย-พม่า จากการสำรวจ



ภาพที่ 3.101 รายละเอียดเส้นทางในภูมิประเทศบริเวณชายแดนไทย-พม่า จากการสำรวจ



ภาพที่ 3.102 รายละเอียดภูมิประเทศบริเวณเหมืองบิล็อก โก๊หลัชายแดนไทย-พม่า จากการสำรวจ

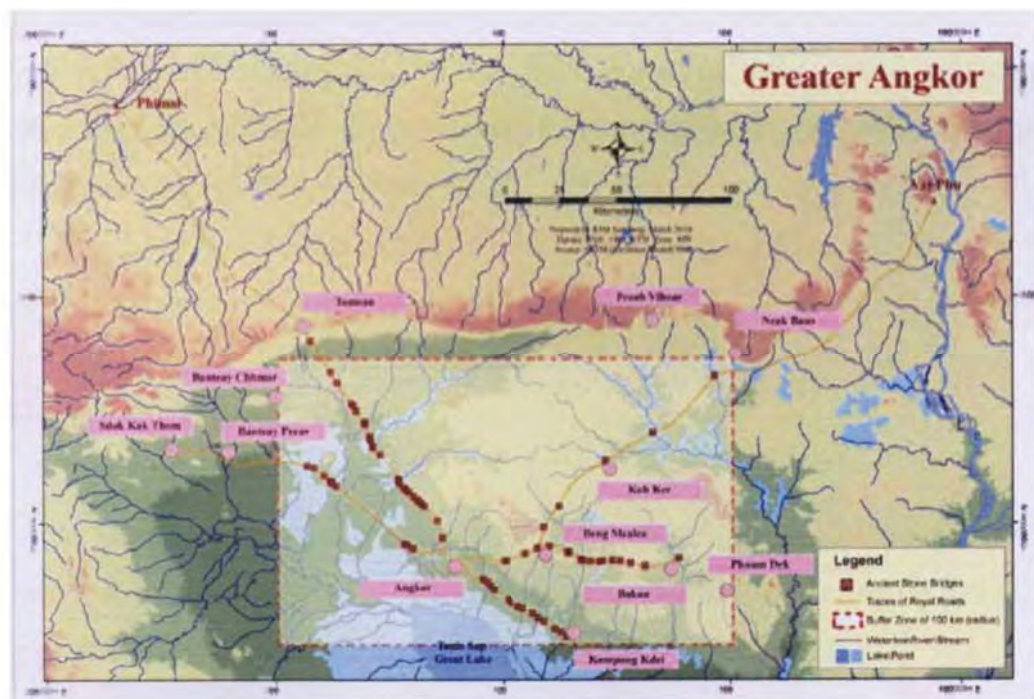
จากการวิเคราะห์เบื้องต้นเกี่ยวกับสภาพภูมิศาสตร์ตามแนวเส้นทางโบราณ แหล่งโบราณคดี แหล่งทรัพยากร ตามแนวเส้นทางโบราณนี้ ทำให้เชื่อว่าเส้นทางนี้ได้มีการใช้ในการคมนาคม ขนส่ง มาเป็นเวลานาน ก่อนหน้าที่มีการบันทึกเอกสารสมัยอยุธยาและรัตนโกสินทร์ เนื่องจากการบังคับของสภาพพื้นที่ และเนื่องจากแหล่งทรัพยากรในพื้นที่ ซึ่งต้องอาศัยเส้นทางนี้ในการขนส่ง และการแลกเปลี่ยนทรัพยากร และสินค้าตามจากฝั่งทะเลอันดามันมายังพื้นที่ภาคกลางของไทยในอดีต

สรุป

จากการศึกษาถนนและเส้นทางโบราณระหว่างเมืองในอดีตทำให้เห็นถึงความเชื่อมโยงของชุมชนโบราณในระดับภูมิภาค โดยลักษณะของถนนและเส้นทางโบราณนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ เช่น ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของพื้นที่ ระยะห่างจากศูนย์กลางการปกครอง ซึ่งในประเด็นของระยะห่างจากศูนย์กลางการปกครองนั้นมีตัวอย่างที่สามารถนำมาวิเคราะห์ เช่น ประเด็นของการสร้างสะพาน

โบราณที่เรียกว่าสะพานขอม ซึ่งมีการใช้ศิลาแลงเป็นวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ซึ่งจากการดำเนินการขุดค้นทางโบราณคดีของสะพานขอมในฝั่งกัมพูชา พบว่าต้องใช้แรงงานและทรัพยากรในการก่อสร้างอย่างมาก (สุรัตน์ เลิศล้ำ และคณะ, 2551) จากการศึกษาถนนโบราณจากเมืองพระนครในทิศทางต่างๆ พบว่าสะพานขอมมีการตรวจพบเฉพาะในพื้นที่ใกล้กับศูนย์กลางการปกครอง คือเมืองพระนคร ไม่มีการตรวจพบสะพานขอมตามแนวถนนโบราณในพื้นที่ประเทศไทย และ สปป. ลาว ซึ่งอาจจะเป็นไปได้ว่าพื้นที่ภายในของอาณาจักรเขมรโบราณมีขอบเขตจำกัด ตามภาพที่ 3.103 โดยเมืองพินายเมืองจำปาสักนั้นเป็นพื้นที่รอบนอกของอาณาจักร การสร้างโครงสร้างที่ต้องใช้กำลังอำนาจ เช่น สะพานขอม จึงไม่ปรากฏตามแนวถนนโบราณในพื้นที่ประเทศไทย และ สปป. ลาว

นอกจากนั้นหลักฐานเกี่ยวกับถนนและเส้นทางโบราณในสมัยต่างๆ ที่นำเสนอขึ้นนั้นทำให้เห็นถึงการใช้ถนนและเส้นทางนั้นอาจมีความต่อเนื่องหรือการยุติลง ขึ้นอยู่กับปัจจัยเกี่ยวกับอำนาจรัฐ และ ทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่ที่ถนนหรือเส้นทางพาดผ่าน



ภาพที่ 3.103 สมมุติฐานอาณาเขตภายในของอาณาจักรเขมรโบราณ (source : Im Sokrithy)

บทที่ 4

การศึกษาถนนและเส้นทางโบราณระหว่างเมือง

กล่าวนำ

จากการศึกษาถนนโบราณซึ่งมีใช้ถนนที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลวงและหัวเมือง ในพื้นที่ต่างๆ ในพื้นที่ประเทศไทย กัมพูชา และสหภาพเมียนมาร์ที่ผ่านมา พบว่าถนนโบราณในกลุ่มดังกล่าวสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ ได้แก่ ถนนโบราณภายในเมืองและถนนโบราณเชื่อมโยงสถานที่สำคัญ ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดคำจำกัดความโดยสังเขปไว้ดังนี้

1. ถนนโบราณภายใน เมืองหมายถึงถนนโบราณภายในเมือง ซึ่งเป็นถนนเพื่อใช้ในการคมนาคมภายในเมือง เช่น ถนนโบราณภายในกรุงศรีอยุธยา ถนนโบราณจากเมืองพระนครศรีอยุธยาถึงเมืองพิมายและส่วนต่อขยาย

2. ถนนโบราณเชื่อมโยงสถานที่สำคัญ หมายถึงถนนโบราณที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะมิใช่เพื่อการใช้งานโดยทั่วไป เช่น ถนนโบราณที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อการเสด็จพระราชดำเนินโดยเฉพาะหรือถนนถูกสร้างเพื่อพิธีการสำคัญเชิญเพื่อการอัญเชิญพระพุทธรูปซึ่งพระมหากษัตริย์ได้พระราชทาน

โดยในการศึกษาครั้งนี้มีขอบเขตพื้นที่การศึกษาในประเทศไทย กัมพูชา และสหภาพเมียนมาร์ ภายในช่วงเวลาตั้งแต่สมัยเมืองพระนครจนถึงอยุธยา

การศึกษาถนนโบราณภายในเมือง

1. กล่าวนำ

เพื่อให้ให้เห็นภาพของลักษณะของถนนโบราณภายในเมืองในสมัยต่างๆ หลักนิยามในการก่อสร้างถนนโบราณภายในเมืองที่ได้มีการถ่ายทอดจากสมัยหนึ่งสู่สมัยหนึ่ง จึงขอนำเสนอการศึกษาการศึกษาถนนโบราณภายในเมืองดังต่อไปนี้

1) ถนนโบราณภายในกรุงศรีอยุธยา

2) ถนนโบราณภายในเมืองพระนคร

3) ถนนโบราณภายในเมืองพิมาย

สำหรับการศึกษาถนนโบราณในเมืองในครั้งนี้ ถนนโบราณภายในกรุงศรีอยุธยาเป็นถนนที่มีข้อมูลทางประวัติศาสตร์และโบราณคดีซึ่งสามารถนำมาใช้ในการศึกษามากที่สุด เนื่องจากมีเอกสารของชาวต่างชาติที่ได้บันทึกไว้ ข้อมูลจากการสำรวจในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยพระยาโบราณราชธานินทร์ยังเอื้อประโยชน์ในการศึกษาเป็นอย่างมาก นอกจากนั้นแล้วกรมศิลปากรได้ทำการศึกษาผังเมืองของ

กรุงอยุธยาในอดีตโดยละเอียดมาแล้ว ดังนั้นในการศึกษาถนนโบราณภายในเมืองจึงมิใช่การค้นหาถนนโบราณภายในเมืองเป็นหลัก แต่จุดประสงค์หลักเป็นการศึกษาเปรียบเทียบข้อมูลต่างๆ เพื่อเปรียบเทียบสภาพแวดล้อมในอดีตที่ผ่านมาและในปัจจุบัน

ในส่วนของถนนภายในเมืองพระนครและถนนภายในเมืองพิมาย ถึงแม้จะมีข้อมูลทางประวัติศาสตร์ให้ใช้ในการศึกษาไม่มากเทียบกับข้อมูลทางประวัติศาสตร์ของพระนครศรีอยุธยา แต่การศึกษาถนนภายในเมืองทั้งสองมีความสำคัญอย่างมากในการเปรียบเทียบหลักนิยมเกี่ยวกับการวางผังเมือง ระบบถนนภายในเมืองและระบบชลประทานภายในเมือง ซึ่งจะได้มีการเปรียบเทียบให้เห็นถึงการถ่ายทอดของหลักนิยมต่างๆ จากสมัยหนึ่งสู่อีกสมัยหนึ่งอย่างชัดเจน

2. ถนนภายในกรุงศรีอยุธยา

ข้อจำกัดของการดำเนินการศึกษาถนนโบราณภายในเขตกรุงศรีอยุธยานั้นอยู่ที่ข้อมูลแผนที่ ข้อมูลรายละเอียดของการอธิบายเกี่ยวกับผังเมือง ลักษณะสภาพแวดล้อม ถนนและเส้นทางน้ำภายในเมืองเป็นข้อมูลที่ถูกบันทึกโดยชาวยุโรปที่เดินทางมายังพระนครศรีอยุธยา ที่ได้ถูกบันทึกไว้ในสมัยอยุธยากลางถึงปลาย ดังนั้นสภาพของผังเมือง ลักษณะสภาพแวดล้อม ถนนและเส้นทางน้ำจึงไม่สามารถระบุให้ไปถึงสมัยอยุธยายุคต้นได้ แต่ข้อสมมุติฐานเบื้องต้นคือ แนวผังเมือง แนวถนน เส้นทางน้ำ ไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงไปมากนัก แต่สิ่งที่เปลี่ยนคือวิธีการก่อสร้าง วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ดังเช่นตัวอย่างของกำแพงเมือง ซึ่งมีการระบุไว้ในพงศาวดารว่ากำแพงเมืองเดิมนั้นสร้างด้วยดิน และมีการปรับปรุงเป็นกำแพงอิฐในภายหลัง (กรมศิลปากร, 2554: 15)

ในการดำเนินการสำรวจและศึกษาถนนโบราณภายในกำแพงกรุงศรีอยุธยานั้นพบว่า ไม่มีถนนโบราณในสภาพเดิมที่สามารถตรวจสอบได้ในปัจจุบัน เนื่องจากผลของการพัฒนาการของกรุงศรีอยุธยา ทำให้ถนนโบราณส่วนหนึ่งถูกก่อสร้างทับด้วยถนนปัจจุบัน และอีกส่วนหนึ่งถูกสิ่งปลูกสร้างต่างๆ สร้างทับซ้อนบนแนวถนนโบราณภายในเมือง

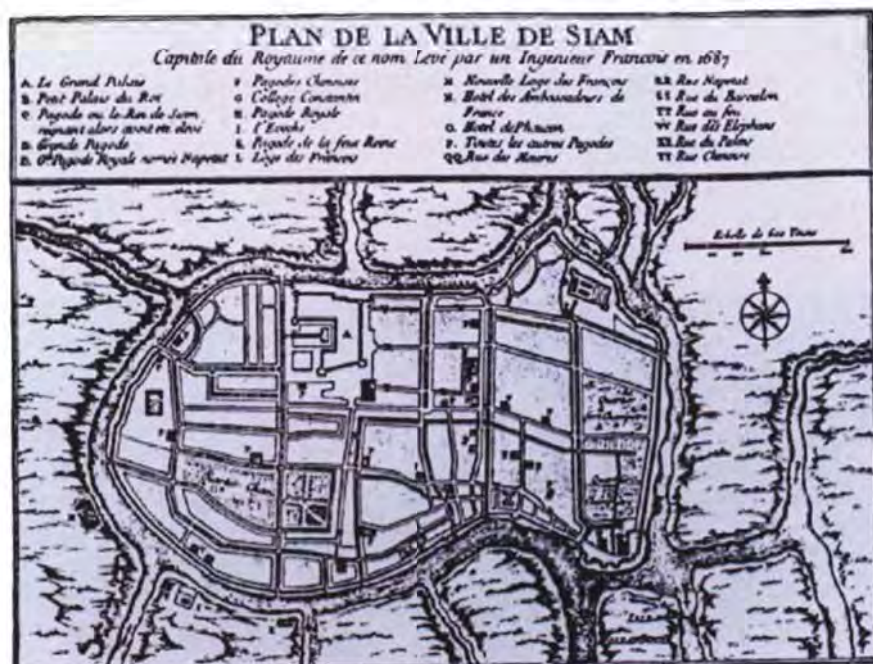
2.1 การดำเนินการศึกษา

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ทำให้การดำเนินการศึกษาระบบถนนโบราณภายในกรุงศรีอยุธยาจึงต้องอาศัยข้อมูลต่างๆ ดังต่อไปนี้

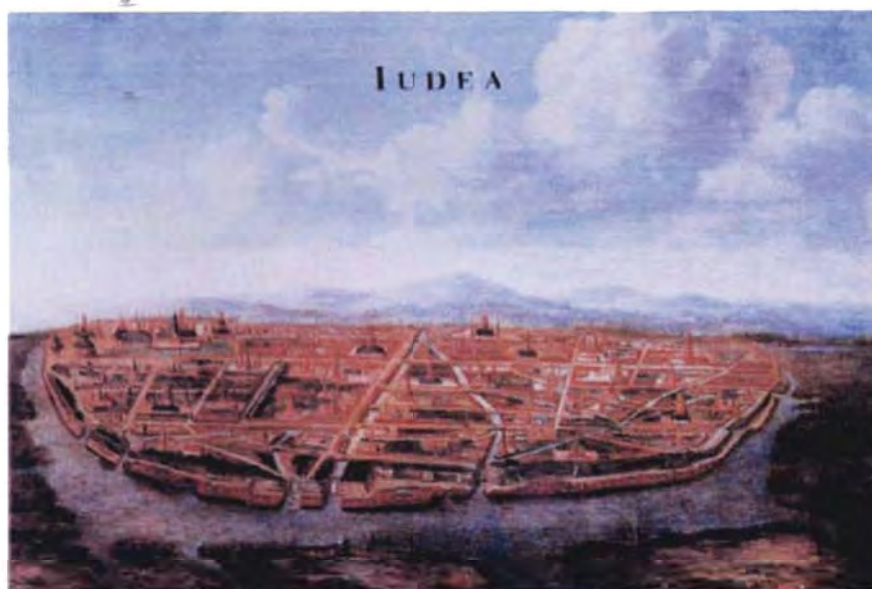
- 1) ภาพวาด แผนที่โบราณของกรุงศรีอยุธยา
- 2) ข้อมูลจากเอกสารทางประวัติศาสตร์ เช่น จดหมายเหตุ บันทึกของชาวต่างชาติ
- 3) ภาพถ่ายทางอากาศโบราณ
- 4) ภาพถ่ายดาวเทียมรายละเอียดสูง
- 5) แผนที่โบราณสถานและถนนโบราณ
- 6) หลักฐานทางโบราณคดี

1) ภาพวาด แผนที่โบราณของกรุงศรีอยุธยา

ภาพวาดและแผนที่โบราณของกรุงศรีอยุธยานั้นเป็นเอกสารที่ผลิตขึ้นโดยชาวยุโรปที่ได้เดินทางมายังกรุงศรีอยุธยาและได้ทำการสำรวจและบันทึกลักษณะทางกายภาพของกรุงศรีอยุธยา ในบางกรณีเป็นเอกสารที่ทำการคัดลอกต่อกันโดยชาวยุโรปอีกทีหนึ่ง โดยมีตัวอย่างดังต่อไปนี้



ภาพที่ 4.1 แผนที่กรุงศรีอยุธยา ค.ศ. 1687 วาดโดยช่างสำรวจชาวฝรั่งเศส



ภาพที่ 4.2 ภาพกรุงศรีอยุธยา "iudea" ของดัตช์ ประมาณปี ค.ศ. 1650

2) ข้อมูลจากเอกสารทางประวัติศาสตร์

ข้อมูลเกี่ยวกับผังเมืองส่วนมากพงศาวดาร บันทึกในสมัยอยุธยา และจะบันทึกโดยชาวยุโรปที่ได้เดินทางมายังกรุงศรีอยุธยาและได้ทำการสำรวจและบันทึกลักษณะทางกายภาพของกรุงศรีอยุธยาไว้ในจดหมายเหตุ หรือบันทึกต่างๆ นอกจากนั้นแล้วเอกสารจากการสำรวจของพระยาโบราณราชธานินทร์ (กรมศิลปากร, 2554: 19)

3) ภาพถ่ายทางอากาศโบราณ

ภาพถ่ายทางอากาศโบราณมีความสำคัญในการวิเคราะห์ลักษณะของโครงสร้างโบราณต่างๆ ก่อนที่จะมีการสร้างชุมชนขึ้นในเมืองโบราณ ซึ่งมักจะมีการเริ่มต้นการตั้งชุมชนขึ้นหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ซึ่งภาพถ่ายทางอากาศโบราณทำให้เห็นลักษณะผังเมืองโบราณอย่างค่อนข้างชัดเจนดังตัวอย่างในภาพ 4.3



ภาพที่ 4.3 ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณเมืองพระนครศรีอยุธยา พ.ศ. 2489 จาก Williams-Hunt Collection

4) ภาพถ่ายดาวเทียมรายละเอียดสูง

ภาพถ่ายดาวเทียมรายละเอียดสูงมีความสำคัญในการวิเคราะห์ลักษณะของผังเมืองปัจจุบันที่สร้างทับซ้อนบนโครงสร้างโบราณต่างๆ ในเมืองโบราณ ทำให้เห็นลักษณะผังเมืองปัจจุบันอย่างค่อนข้างชัดเจนดังตัวอย่างในภาพ 4.4



ภาพที่ 4.4 ภาพถ่ายดาวเทียม IKONOS บริเวณเมืองพระนครศรีอยุธยา

5) แผนที่โบราณสถาน เส้นทางน้ำและถนนโบราณ

แผนที่โบราณสถาน เส้นทางน้ำและถนนโบราณซึ่งผลิตโดยกรมศิลปากรมีความสำคัญอย่างมากในการศึกษาระบบถนนโบราณภาพในกรุงศรีอยุธยา เนื่องจากสามารถใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการเริ่มต้นวิเคราะห์เกี่ยวกับระบบผังเมือง เส้นทางน้ำ และถนนโบราณได้เป็นอย่างดี ดังตัวอย่างในภาพ 4.5

6) หลักฐานทางโบราณคดี : สะพานโบราณในเขตกรุงศรีอยุธยา

เนื่องจากการที่พื้นที่ภายในเมืองถูกเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมเป็นอย่างมาก โดยพื้นที่ที่เหลืออยู่คงเดิมมีเพียงพื้นที่โดยรอบโบราณสถานเท่านั้นทำให้ในปัจจุบันไม่สามารถตรวจสอบแนวถนนโบราณภายในกรุงศรีอยุธยาได้อย่างชัดเจน แต่จากเอกสารชาวยุโรปเช่น แผนที่โบราณ จดหมายเหตุต่างๆ ดังตัวอย่างเช่น จดหมายเหตุแกมพ์เฟอร์ ที่บรรยายถึงบรรยากาศภายในกรุงศรีอยุธยานั้น ได้กล่าวว่าเส้นทางคมนาคมภายในพระนคร เช่น คลองจำนวนมาก และสะพานข้ามคลองจำนวนมาก ถนนสายหลักในพระนครนั้นปูด้วยอิฐ (กรมศิลปากร, 2554: 79) ทำให้สันนิษฐานได้ว่าภายในกรุงศรีอยุธยานั้นมีระบบคมนาคมที่สมบูรณ์ เนื่องจากมีถนนและลำคลองอยู่ทั่วเมือง ส่งผลให้การคมนาคมสามารถทำได้ทั้งทางบกและทางน้ำ ดังจะสังเกตได้จากสะพานโบราณที่สร้างด้วยอิฐ ซึ่งถือเป็นหลักฐานที่หลงเหลืออยู่ในปัจจุบัน จากการตรวจสอบพบว่าสะพานที่เหลืออยู่ภายในกรุงศรีอยุธยาได้แก่

- (1) สะพานป่าถ่าน (บูรณะแล้ว)

- (2) สะพานซีกุน
- (3) สะพานบ้านดินสอ (บูรณะแล้ว)
- (4) สะพานวานร หรือ สะพานเทพหมี



ภาพที่ 4.5 แผนที่แสดงตำแหน่งโบราณสถานในเมืองพระนครศรีอยุธยา

ดังภาพที่ 4.6-4.9 ส่วนถนนนั้นไม่สามารถตรวจพบถนนที่ยังคงสภาพเดิม ดังนั้น การศึกษาเรื่องถนนโบราณภายในกรุงศรีอยุธยาต้องดำเนินการโดยการตรวจสอบพื้นที่ที่อยู่ในแนว สะพานโบราณเหล่านี้ และตำแหน่งของสะพานอื่นๆ ที่เคยมีอยู่จากผังเมืองโบราณ เพื่อวิเคราะห์หา แนวถนนที่แน่นอนจากข้อมูลเหล่านี้ ร่วมกับข้อมูลอื่นๆ เช่น แผนที่โบราณ ภาพถ่ายทางอากาศ โบราณ แผนที่โบราณสถาน แผนที่แนวถนนโบราณ ภาพถ่ายดาวเทียมรายละเอียดสูง และอุปกรณ์ ระบุตำแหน่ง เป็นต้น-



ภาพที่ 4.6 ภาพสะพานป่าถ่าน



ภาพที่ 4.7 ภาพสะพานชีกุน



ภาพที่ 4.8 ภาพสะพานบ้านดินสอ



ภาพที่ 4.9 ภาพสะพานวานร หรือ สะพานเทพหมี

2.2 การนำข้อมูลดังกล่าวมาดำเนินการวิเคราะห์ร่วมกัน

ในการนำข้อมูลที่กล่าวข้างต้นมาประยุกต์ใช้ร่วมกันนั้น มีประเด็นสำคัญที่จะต้องดำเนินการดังนี้

- (1) การนำแผนที่โบราณมาปรับปรุงแก้ไขทางภูมิศาสตร์
- (2) การนำข้อมูลทางประวัติศาสตร์มาเชื่อมโยงกับข้อมูลทางภูมิศาสตร์
- (3) การมองภาพทางประวัติศาสตร์อยุธยาประกอบข้อมูลเชิงภูมิศาสตร์และ

สิ่งแวดล้อม



ภาพที่ 4.10 แผนที่กรุงศรีอยุธยา ค.ศ. 1687 วาดโดยช่างสำรวจชาวฝรั่งเศส หลังจากการปรับแก้ทางภูมิศาสตร์

2.3 สรุปลักษณะของถนนโบราณในกรุงศรีอยุธยา

จากการดำเนินการประยุกต์ใช้ข้อมูลดังกล่าวข้างต้นร่วมกันอย่างเป็นระบบก็จะสามารถระบุถึงแนวถนน คลอง และสิ่งก่อสร้างต่างๆ เช่นแนวกำแพงเมือง ประตูเมืองในสมัยอยุธยาได้อย่างใกล้เคียงกับตำแหน่งจริงในอดีตมากที่สุด ดังตัวอย่างจากภาพ 4.11 โดยสามารถสรุปรายละเอียดต่างๆ ได้ดังนี้

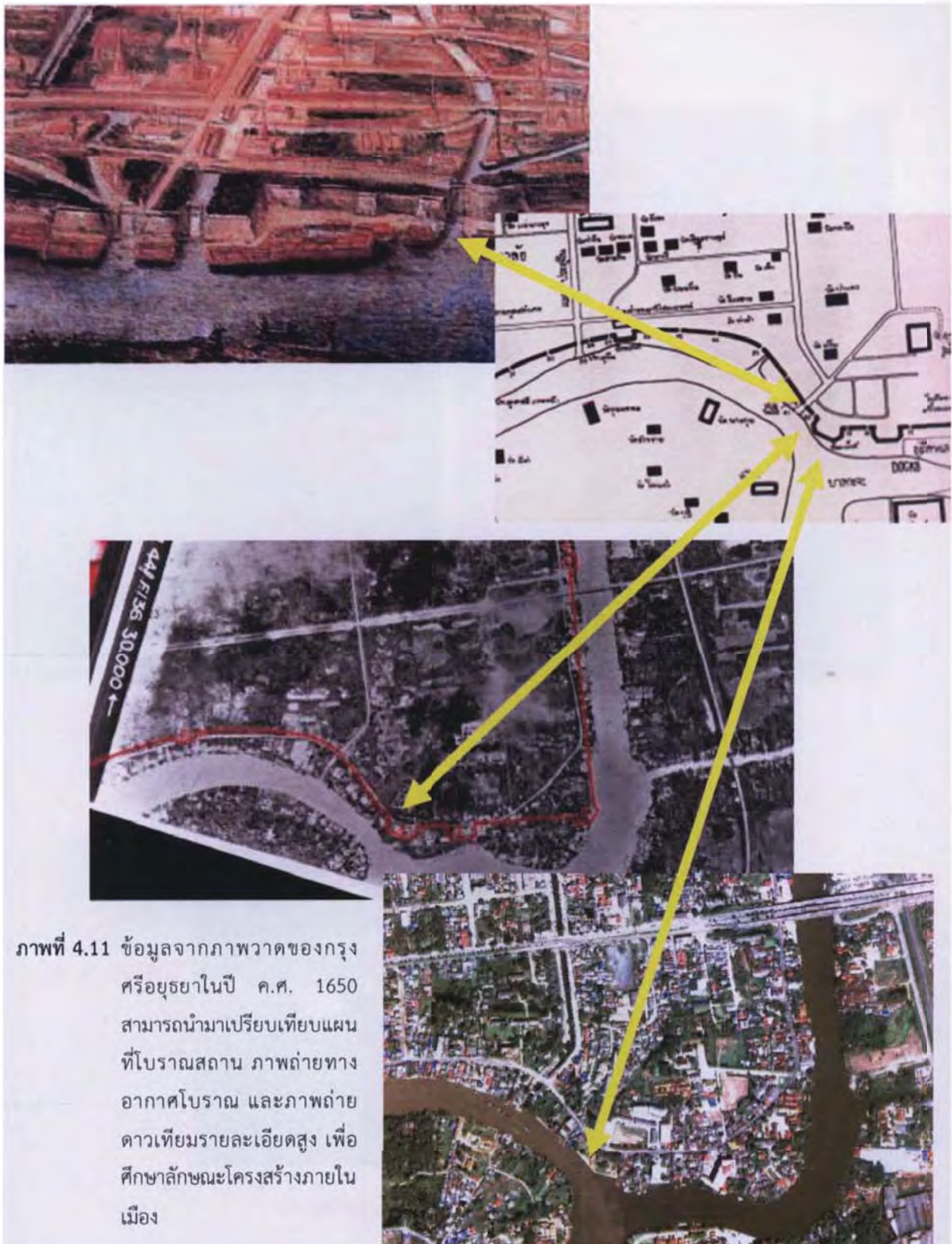
1) ลักษณะการวางผังเมือง

เนื่องจากพื้นที่กรุงศรีอยุธยานั้นถูกล้อมรอบด้วยลำน้ำ ลักษณะของการวางกำแพงเมืองจึงถูกบังคับด้วยสภาพแวดล้อม ซึ่งในที่นี้ก็คือ ลำน้ำ ลักษณะของกำแพงเมืองจึงไม่มีรูปทรงทางเรขาคณิต ซึ่งเป็นหลักนิยมในการวางผัง เช่น เมืองพระนคร สุโขทัย เชียงใหม่ เป็นต้น

2) ลักษณะการวางตัวของถนน และเส้นทางน้ำ

ถึงแม้การวางตัวของกำแพงเมืองจะไม่มีรูปทรงทางเรขาคณิต แต่ผังของถนนและเส้นทางน้ำที่ถูกสร้างขึ้นนั้นมีการวางผังตามแนวทิศเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งสามารถตรวจสอบได้จากหลักฐานทุกแหล่งที่มีการกล่าวถึงระบบคมนาคมและเส้นทางน้ำภายในเมือง ซึ่ง

นอกจากนั้นแล้วประเด็นสำคัญอีกประเด็นหนึ่งที่สำคัญคือ ถนนส่วนใหญ่มีการวางตัวของถนนอยู่คู่กับเส้นทางน้ำ ซึ่งสามารถอธิบายได้จากการขุดดินเพื่อสร้างเส้นทางน้ำขึ้น แล้วนำดินดังกล่าวมาใช้ในการสร้างคันดินให้เป็นถนน



3) ลักษณะโครงสร้างของถนน

จากหลักฐานทางเอกสารและหลักฐานจากการสำรวจทางโบราณคดี (กรมศิลปากร, 2554: 79) ทำให้ทราบว่าถนนสายหลักในกรุงศรีอยุธยานั้นจะเป็นถนนปูอิฐที่มีขนาดกว้าง ในขณะที่ถนนสายรองจะเป็นถนนดิน โดยตัวอย่างของถนนโบราณที่เรียกว่า “ถนนเหล็ก” ซึ่งตั้งอยู่ทางตะวันตกเฉียงใต้ของเมือง ได้แสดงอยู่ในภาพด้านล่าง



ภาพที่ 4.12 ภาพตำแหน่งและภาพถนนเหล็กหลังการบูรณะ



ภาพที่ 4.13 ภาพถนนเหล็กหลังการบูรณะ



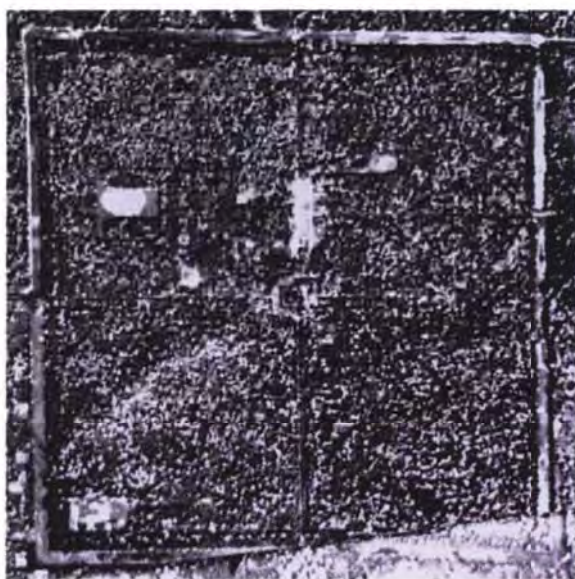
ภาพที่ 4.14 ภาพถนนหลักในปัจจุบันในส่วนที่ไม่ได้รับการบูรณะ

3. ถนนโบราณภายในเมืองพระนคร

เมืองพระนครเป็นเมืองหลวงของอาณาจักรเขมรโบราณในช่วงพุทธศตวรรษที่ 15-19 (จิโต, 2552) โดยที่เมืองพระนครมีความยาวของกำแพงเมืองรวมกันทั้งสิ้น 12 กิโลเมตร และมีพื้นที่ภายในเมืองทั้งสิ้นประมาณ 900 hectares (Clark ed., 2007: 138) โดยมีระบบเครือข่ายของถนนและระบบชลประทานที่ซับซ้อน โดยมีตัวอย่างข้อมูลดังนี้

3.1 ผังเมือง

รายละเอียดของผังเมืองพระนครมีลักษณะเป็นสี่เหลี่ยมจัตุรัส โดยมีการวางตัวตามแนวเหนือใต้ โดยมีกำแพงเมืองและคูเมืองขนาดใหญ่ล้อมรอบ มีประตูเมืองทั้งสิ้น 5 ประตู มีระบบเส้นทางระบายน้ำ และถนนภายในเมืองวางตัวตามแนวเหนือ-ใต้ ตะวันออก-ตะวันตก



ภาพที่ 4.15 ภาพถ่ายทางอากาศเก่าบริเวณเมืองพระ นคร พ.ศ. 2489

ภาพที่ 4.16 ภาพถ่ายดาวเทียมรายละเอียดสูงบริเวณเมือง พระนคร พ.ศ. 2543



ภาพที่ 4.17 ผังเมืองพระนครจากการศึกษาของ EFEO

3.2 ถนนภายในเมือง

ตามบันทึกของ โจ ตา กวน ได้กล่าวถึงรายละเอียดของผังเมือง ถนน ในอดีตไว้ว่า “กำแพงรอบเมืองมีความยาวโดยรวม 20 ลี้ (ประมาณ 10 กิโลเมตร) โดยมีประตูเมืองทั้งสิ้น 5 ประตู โดยภายนอกประตูเมืองมีคูเมืองกว้างใหญ่ล้อมรอบ โดยมีสะพานและถนนขนาดใหญ่เชื่อมโยงจากภายนอกเข้ามาในเมือง” (Harris, 2007: 47)

จากคำบรรยายดังกล่าว ทำให้ทราบถึงลักษณะของผังเมืองพระนครในขณะนั้น ซึ่งการศึกษาผังเมืองโดยใช้ภาพถ่ายทางอากาศ หรือภาพถ่ายดาวเทียมนั้นไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากความหนาแน่นของต้นไม้ภายในเมือง ดังที่ปรากฏในภาพที่ 4.15 และ 4.16



ภาพที่ 4.18 ภาพแนวถนนบริเวณประตูเมืองพระนครด้านทิศใต้



ภาพที่ 4.19 ภาพแนวถนนบริเวณประตูเมืองพระนครด้านตะวันตก



ภาพที่ 4.20 ภาพแนวถนนภายในเมืองพระนครศรีอยุธยาเนื่องจากประตูเมืองพระนครศรีอยุธยาหันตะวันตก

3.3 ระบบระบายน้ำ

ภายในเมืองพระนครศรีอยุธยามีระบบระบายน้ำภายในเมืองประกอบด้วย

- 1) คูเมืองขนาดใหญ่
- 2) คลองระบายน้ำภายในเมือง
- 3) ระบบทางน้ำลอด

นอกจากนี้ในพื้นที่รอบๆ เมืองพระนครศรีอยุธยาก็มีการสร้างสะพานข้ามเส้นทางน้ำ เพื่อให้เส้นทางน้ำไม่ถูกปิดกั้น



ภาพที่ 4.21 ระบบทางน้ำลอดถนนโบราณภายในเมืองพระนครศรีอยุธยา



ภาพที่ 4.22 สะพานโบราณบริเวณหน้าเมืองพระนครทางด้านทิศตะวันออก

3.4 สรุปลักษณะของถนนโบราณในเมืองพระนคร

จากการศึกษาผังเมืองของนักโบราณคดีชาวฝรั่งเศส และการสำรวจถนนโบราณในเมืองพระนคร ทำให้สามารถสรุปข้อมูลเกี่ยวกับเมืองพระนครได้ดังนี้

1) ลักษณะการวางผังเมือง

ลักษณะของผังเมืองมีกำแพงเมืองเป็นรูปสี่เหลี่ยมโดยมีคูเมืองขนาดใหญ่ล้อมรอบ โดยมีประตูเมืองทั้งสิ้น 5 ประตู ดังภาพที่ 4.13

2) ลักษณะการวางตัวของถนน และเส้นทางน้ำ

ลักษณะของถนนภายในเมืองเป็นถนนที่มีการวางตามแนวแกนเหนือ-ใต้ ตะวันออก-ตะวันตก โดยที่เครือข่ายถนนภายในเมืองมีระบบระบายน้ำที่มีลักษณะเป็นทางน้ำลอด และสะพานข้าม

3) ลักษณะโครงสร้างของถนน

ลักษณะโครงสร้างของถนน เป็นลักษณะถนนดินยกสูงจากพื้นที่โดยรอบ ในขณะเดียวกันมีการใช้ศิลาแลงประกอบในส่วนที่ต้องการความแข็งแรง เช่น ทางน้ำลอด สะพาน เป็นต้น

4. ถนนโบราณภายในเมืองพิมาย

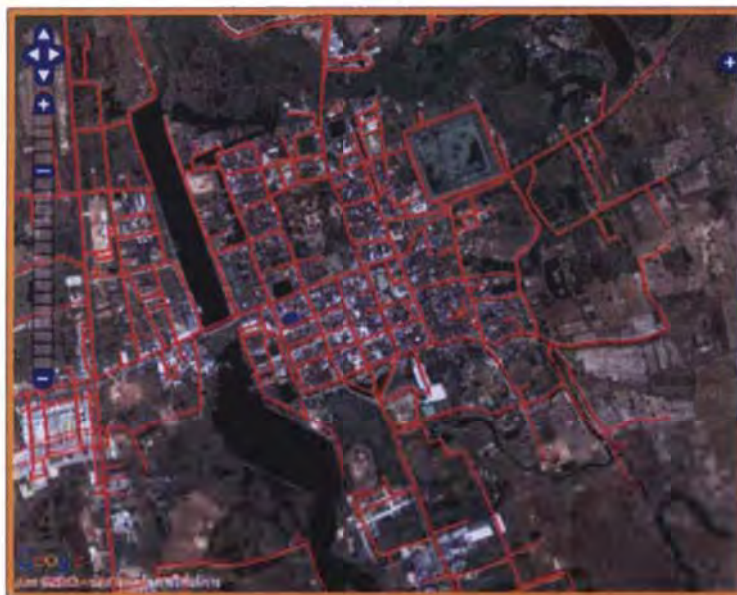
4.1 ประเด็นศึกษา

เมืองพิมายเป็นเมืองโบราณที่สามารถย้อนประวัติความเป็นมากลับไปได้ถึงสมัยต้นของอาณาจักรเขมรโบราณ แต่จนถึงปัจจุบันยังไม่มีการศึกษาถนนโบราณภายในเมืองพิมายอย่างเป็นระบบ ดังนั้นการศึกษาครั้งนี้จึงต้องใช้ภาพถ่ายทางอากาศเก่ามาศึกษาเป็นหลัก ประกอบกับข้อมูลผังเมืองในปัจจุบัน ภาพถ่ายอากาศสมัย พ.ศ. 2489 แสดงให้เห็นถึงผังเมืองเก่าภายในพิมายอย่างชัดเจน ในขณะเดียวกันก็แสดงให้เห็นว่าไม่มีชุมชนอาศัยอยู่ในพื้นที่เมืองพิมายมากเช่นปัจจุบัน



ภาพที่ 4.23 ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณเมืองพิมาย พ.ศ. 2489

ในขณะที่ภาพถ่ายดาวเทียมรายละเอียดสูง IKONOS ที่ถ่ายภาพไว้ในปี พ.ศ. 2541 แสดงให้เห็นถึงการตั้งชุมชนในปัจจุบัน โดยมีการตั้งบ้านเรือนเต็มพื้นที่ภายในเมืองพิมาย แต่ในทางตรงกันข้ามผังเมืองพิมายยังมิได้มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก โดยแนวถนนภายในเมืองยังคงดำรงตำแหน่งและทิศตามผังเมืองเดิม



ภาพที่ 4.24 ภาพถ่ายดาวเทียมรายละเอียดสูง IKONOS บริเวณเมืองพิมาย พ.ศ. 2541

4.2 สรุปลักษณะของถนนโบราณในเมืองพิมาย

1) ผังเมือง

ผังเมืองพิมายนั้นมีรูปทรงเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้าหันหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้

2) แนวถนน

แนวถนนโบราณภายในเมืองพิมายมีลักษณะเป็นตาราง โดยมีแนวถนนที่ขนานและตั้งฉากกับแนวผังเมือง ซึ่งเป็นลักษณะของการวางถนนในเมืองโบราณของเขมรโบราณ

5. หลักฐานเกี่ยวกับถนนโบราณภายในเมืองในพื้นที่อื่นๆ

นอกจากถนนโบราณภายในเมืองดังที่กล่าวข้างต้นแล้ว ยังมีหลักฐานเกี่ยวกับถนนโบราณภายในเมืองในพื้นที่ต่างๆ ของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านดังต่อไปนี้

5.1 สะพานขอม สกลนคร

สะพานขอมที่ตั้งอยู่ที่หน้าเมืองสกลนคร เป็นสะพานศิลาแลงสมัยขอมสะพานเดียวที่มีการพบในประเทศไทย ซึ่งเป็นหลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงการแผ่ขยายของอาณาจักรเขมรโบราณในพื้นที่



ภาพที่ 4.25 ภาพถ่ายโบราณของสะพานขอมที่สกลนคร



ภาพที่ 4.26 ภาพถ่ายปัจจุบันของสะพานขอมที่สกลนครและแผนที่ภาพถ่ายดาวเทียมเมืองสกลนคร

5.2 ถนนภายในเมืองศรีเกษตร

ถนนภายในเมืองศรีเกษตรเป็นอีกตัวอย่างหนึ่งของถนนภายในเมืองโบราณในภูมิภาค และยังสามารถตรวจสอบสภาพเดิมได้บางส่วน เนื่องจากภายในเมืองไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก ซึ่งถนนโบราณภายในเมืองศรีเกษตรมีลักษณะเป็นแนวคันดินที่สูงจากพื้นที่โดยรอบ แต่ไม่มากนัก



ภาพที่ 4.27 ภาพถ่ายประตูเมืองทางด้านทิศเหนือและแนวถนนโบราณเมืองศรีเกษตร สหภาพเมียนมาร์



ภาพที่ 4.28 ภาพถ่ายประตูเมืองทางด้านทิศใต้และแนวถนนโบราณเมืองศรีเกษตร สหภาพเมียนมาร์

5.3 ถนนภายในเมืองย่างกุ้ง

บริเวณพื้นที่เมืองเก่าของเมืองย่างกุ้ง ยังมีแนวถนนโบราณสมัยอาณานิคมยังปรากฏให้เห็นอยู่บ้าง โดยมีลักษณะปูด้วยอิฐ อาจทำให้เห็นภาพของถนนสายหลักในกรุงศรีอยุธยาในอดีตได้ ไม่มากนักน้อย



ภาพที่ 4.29 ถนนโบราณสมัยอาณาจักรล้านนา ย่านเมืองเก่า นครย่างกุ้ง

การศึกษาถนนโบราณเชื่อมโยงสถานที่สำคัญ

การศึกษาถนนโบราณเชื่อมโยงสถานที่สำคัญครั้งนี้ประกอบด้วย

1. ถนนโบราณบริเวณพระนครศรีอยุธยา
2. ถนนโบราณบริเวณเมืองทวาย
3. ถนนพระเจ้าทรงธรรม

1. ถนนโบราณบริเวณพระนครศรีอยุธยา

นอกจากถนนโบราณภายในเมืองตามที่ได้มีการนำเสนอมาแล้วนั้น บริเวณกรุงศรีอยุธยา ยังมีถนนเส้นหนึ่งที่น่าจะมีจุดประสงค์การใช้งานเฉพาะคือถนนโบราณจากวัดวรเชตุเทพบำรุงมายังริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

ถนนโบราณเส้นนี้สามารถตรวจสอบได้จากข้อมูลต่างๆ ดังต่อไปนี้

- 1) แผนที่โบราณสมัยอยุธยา
- 2) ภาพถ่ายทางอากาศ พ.ศ. 2487
- 3) ภาพถ่ายดาวเทียม
- 4) การสำรวจภาคพื้นดิน

วัดวรเชตุเทพบำรุงมีหลักฐานการสร้างที่ยังไม่ชัดเจนนัก มีข้อสันนิษฐานที่น่าสนใจเกี่ยวกับการที่อาจเป็นวัดที่มีการถวายพระเพลิงพระบรมศพของสมเด็จพระนเรศวรมหาราช แต่ยังไม่ มีหลักฐานที่ชัดเจนพอที่จะสรุปได้แน่นอน เนื่องจากภายในกำแพงกรุงศรีอยุธยา ยังมีวัดอีกวัดหนึ่งชื่อ วัดวรเชษฐาราม ดังนั้นจึงยังเป็นข้อถกเถียงกันในปัจจุบันเกี่ยวกับประเด็นดังกล่าว แต่สิ่งหนึ่งที่เป็น เครื่องชี้ถึงสำคัญของวัดนี้ได้แก่ การมีการสร้างถนนและขุดเส้นทางน้ำ เพื่อการเดินทางจากฝั่ง

แม่น้ำเจ้าพระยามายังวัดวรเขตเทพบารุง ซึ่งปรากฏหลักฐานอย่างชัดเจนในแผนที่โบราณสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ดังภาพที่ 4.30

ในแผนที่โบราณได้แสดงเส้นทางน้ำจากฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามายังวัดวรเขตเทพบารุง ซึ่งเมื่อทบทวนวิธีการสร้างถนนโบราณจะพบว่าบริเวณด้านข้างของถนนโบราณจะมีคูน้ำอยู่ด้านข้าง อันเกิดจากการขุดดินขึ้นมาถมพื้นดินเดิมให้เป็นคันดินสูงขึ้น ซึ่งมีตัวอย่างในพื้นที่ต่างๆ ตามแนวถนนโบราณทั้งในประเทศกัมพูชา (ถนนโบราณจากเมืองพระนคร) และประเทศไทย (ถนนพระร่วง) ดังนั้นจึงเป็นไปได้ว่าแผนที่โบราณได้บันทึกเฉพาะแนวคูน้ำ เนื่องจากเส้นทางน้ำเป็นเส้นทางหลักของการคมนาคมในกรุงศรีอยุธยา โดยเส้นทางบกมายังวัดวรเขตเทพบารุงนั้นอาจจะเป็นเส้นทางคมนาคมสำหรับชนชั้นสูง

จากการสำรวจภาคพื้นดิน สามารถสังเกตได้อย่างชัดเจนว่าแนวดินดังกล่าวมีความสูงกว่าพื้นที่ด้านข้างเป็นอย่างมาก มีลักษณะเป็นคันดินถมสูงขึ้น โดยมีการตรวจพบเศษอิฐ บนแนวคันดินนี้เป็นระยะ ในการตรวจสอบจากภาพถ่ายดาวเทียมที่ถ่ายในระยะเวลาใกล้เคียงปัจจุบัน และการตรวจสอบภาคพื้นพบว่าคันดินดังกล่าวถูกทำลายไปเป็นพื้นที่บริเวณกว้าง เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวกลายเป็นที่ดินของเอกชนไปแล้ว

จากลักษณะของถนนซึ่งด้านหนึ่งเป็นวัดวรเขตเทพบารุง อีกด้านหนึ่งเป็นริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ถนนโบราณเส้นนี้น่าจะเป็นถนนที่จัดอยู่ในประเภทเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่สำคัญคือระหว่าง ศาสนสถานกับแม่น้ำซึ่งเป็นแหล่งน้ำสำคัญของชุมชนโบราณ



ภาพที่ 4.30 แผนที่สมัยปลายรัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ค.ศ. 1686 (Piriya Krairiksh, 1992)



ภาพที่ 4.31 ภาพถ่ายทางอากาศ Williams-Hunt Collection พ.ศ. 2487 บริเวณเมืองพระนครศรีอยุธยา สามารถระบุแนวถนนโบราณจากวัดวรเชตุเทพบารุงมายังริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาได้อย่างชัดเจน



ภาพที่ 4.32 ภาพถ่ายดาวเทียมบริเวณแนวถนนโบราณจากวัดวรเชตุเทพบารุงมายังริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา (แหล่งข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียม : Google Earth)



ภาพที่ 4.33 ภาพบริเวณแนวถนนโบราณจากวัดวรเชตุเทพบำรุงมายังริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

2. ถนนโบราณในเขตเมืองทวาย

การศึกษาถนนโบราณในเขตเมืองโบราณ Mokhti และเมืองโบราณ Dhat Wei Maungmeshan เพื่อศึกษาถึงลักษณะ วิธีการก่อสร้าง รวมถึงประโยชน์การใช้สอยของถนนโบราณ เหล่านั้นเปรียบเทียบกับถนนโบราณในเขตเมืองในประเทศไทย ซึ่งได้ดำเนินการศึกษาแนวถนนโบราณในพื้นที่เขตพระนครศรีอยุธยา ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น จากการดำเนินการสำรวจร่วมกับนักโบราณคดีพม่า และ Dr. Elizabeth Moore จาก SOAS, มหาวิทยาลัยลอนดอน ทำให้ได้รับข้อมูลที่ น่าสนใจในประเด็นของถนนโบราณในเขตเมืองดังนี้

1) ถนนโบราณถูกสร้างขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เกี่ยวกับศาสนาพุทธ คือใช้เป็นเส้นทาง อัญเชิญพระพุทธรูปขึ้นจากแม่น้ำไปยังวัดที่จะประดิษฐานพระพุทธรูป (ถนนโบราณในเขตเมือง โบราณ Mokhti) เป็นถนนในแนวเส้นตรงมีทิศทางมุ่งไปทิศตะวันตกเฉียงใต้เพื่อไปยังริมฝั่งแม่น้ำทวาย สภาพปัจจุบันเป็นถนนก่อด้วยอิฐซ้อนกัน 7 ชั้น มีความกว้างประมาณ 1.5 เมตร ระยะทางประมาณ 600 เมตร

2) ถนนโบราณถูกสร้างขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เพื่อการใช้โดยชนชั้นสูงในสังคม (ถนนโบราณ ในเขตเมืองโบราณ Dhat Wei Maungmeshan) เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างศาสนสถานสำคัญ 2 แห่ง ของเมือง มีความสูงประมาณ 1 เมตร ระยะทาง 1.6 กิโลเมตร ถนนเส้นนี้มุ่งไปทางทิศตะวันตกเฉียง เหนือ มีความกว้างประมาณ 1.5 เมตร และมีสภาพสมบูรณ์กว่าถนนที่ Mokhti

3) ลักษณะของถนนโบราณเป็นถนนก่อด้วยอิฐ

4) ถนนโบราณได้รับการนับถือจากผู้นำและประชาชนท้องถิ่น ทำให้สามารถรอดพ้นจาก การทำลายได้จนถึงปัจจุบัน

5) เป็นถนนที่จัดอยู่ในประเภทเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่สำคัญ คือระหว่างศาสนสถานกับแม่น้ำซึ่งเป็นแหล่งน้ำสำคัญของชุมชนโบราณ โดยในพื้นที่ปรากฏร่องรอยทางประวัติศาสตร์เป็นตำนาน เรื่องเล่า เกี่ยวกับการอัญเชิญพระพุทธรูปขึ้นจากแม่น้ำ และเป็นเส้นทางสำหรับกษัตริย์ ซึ่งสอดคล้องกับรูปแบบถนนที่ยกสูงจากพื้น ก่อสร้างด้วยวัสดุมั่นคงแข็งแรง และขนาดความกว้างอันจำกัด ลักษณะการใช้งานดังกล่าวเปรียบเทียบกับถนนศิลาแลงในเมืองเกาะแกร์ ประเทศกัมพูชา และถนนที่มุ่งหน้าเข้าวัดวรเชตุเทพบารุง ซึ่งมีรูปแบบคล้ายกันและมีหน้าที่ใช้สอยแบบเดียวกันคือเฉพาะบุคคล และแตกต่างอย่างชัดเจนกับถนนที่เชื่อมระหว่างเมืองที่ศึกษามาก่อนหน้านี้



ภาพที่ 4.34 ภาพถ่ายดาวเทียมบริเวณแนวถนนโบราณที่เมืองโบราณ Mokti (แหล่งข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียม : Google Earth)



ภาพที่ 4.35 ภาพบริเวณแนวถนนโบราณที่เมืองโบราณ Mokti



ภาพที่ 4.36 ภาพบริเวณแนวถนนโบราณที่เมืองโบราณ Mokti



ภาพที่ 4.37 ภาพถ่ายดาวเทียมบริเวณแนวถนนโบราณที่เมืองโบราณ Dhat Wei Maungmeshan (แหล่งข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียม : Google Earth)



ภาพที่ 4.38 ภาพบริเวณแนวถนนโบราณที่เมืองโบราณ Dhat Wei Maungmesan



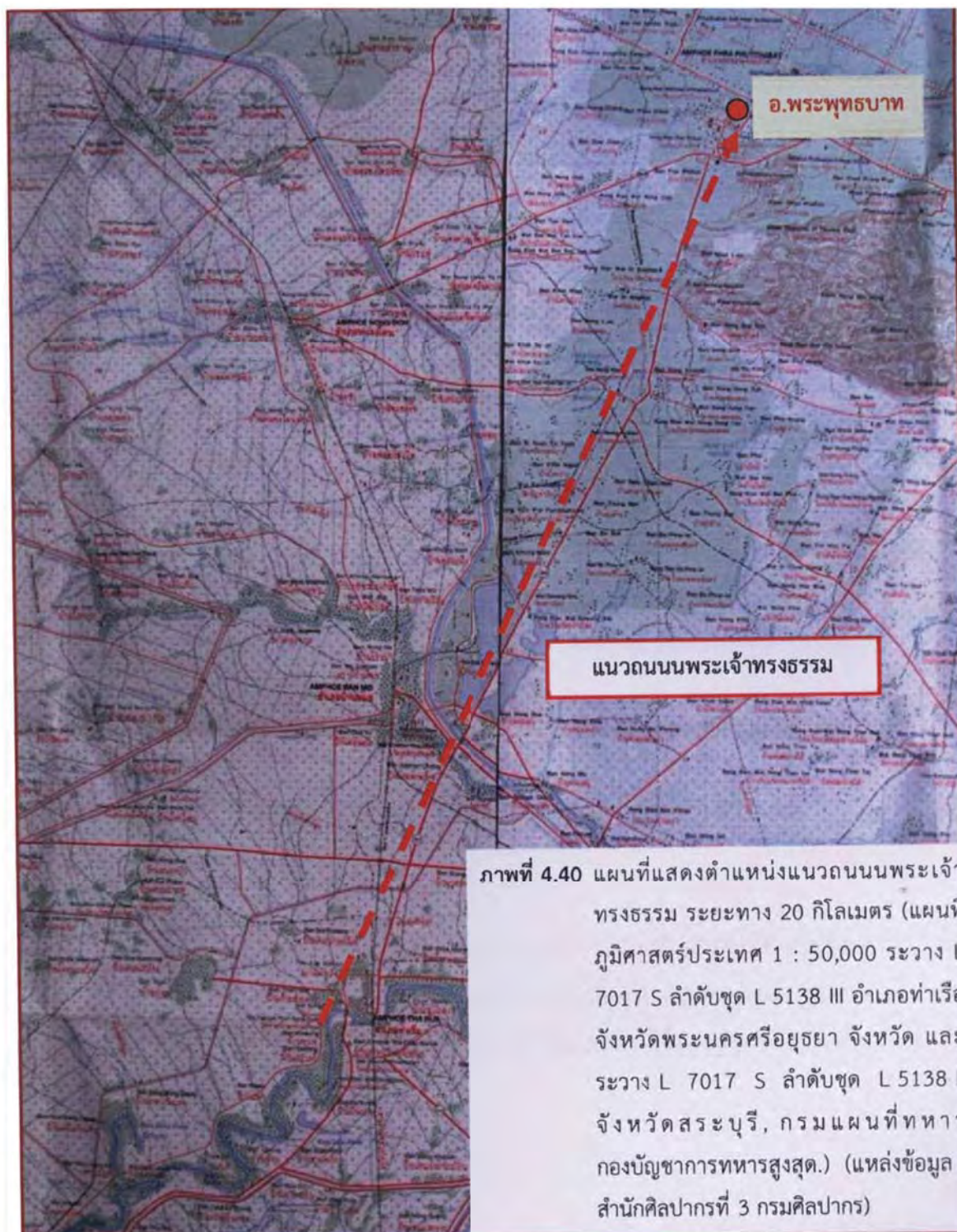
ภาพที่ 4.39 ภาพบริเวณแนวถนนโบราณที่เมืองโบราณ Dhat Wei Maungmesan

3. ถนนพระเจ้าทรงธรรม

ถนนพระเจ้าทรงธรรมเป็นถนนระหว่างสถานที่สำคัญคือเป็นเส้นทางเสด็จพระราชดำเนินจากกรุงศรีอยุธยาไปยังพระพุทธบาท โดยที่ถนนพระเจ้าทรงธรรมนี้มีหลักฐานระบุว่าพระเจ้าทรงธรรมโปรดให้สร้างขึ้นหลังจากที่พระองค์เสด็จกลับจากการพระเสด็จพระราชดำเนินไปสักการะพระพุทธบาท จังหวัดสระบุรีในปัจจุบันในพงศาวดารกรุงศรีอยุธยา ฉบับพระราชหัตถเลขาระบุว่าถนนเส้นนี้กว้าง 10 วา หรือ 20 เมตร ซึ่งแนวถนนเดิมเริ่มตั้งแต่บริเวณที่ตั้งของท่าเกย อันเป็นท่าเทียบเรือพระที่นั่งอยู่ฝั่งตรงข้ามกับพระตำหนักท่าเจ้าสนุกโดย แนวถนนจะผ่านหน้าศาลเจ้าพ่อเขาตก

ผ่านพระตำหนักสระยอจนจรดกำแพงวัดพระพุทธรบาท ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดของแนวถนนฝรั่งสองกล้างหรือถนนพระเจ้าทรงธรรม

จากการศึกษาของกรมศิลปากรก่อนหน้านี้ ทำให้ทราบถึงแนวถนนโบราณนี้ แหล่งโบราณคดีในยุคต่างๆ ที่อยู่ในแนวของถนนโบราณนี้ และผลของการสำรวจ และศึกษาวิเคราะห์เส้นทางจากเมืองพิมายมายังลพบุรี ซึ่งอยู่ในระยะที่ไม่ไกลจากแนวที่สามารถต่อเชื่อมได้กับถนนพระเจ้าทรงธรรม ทำให้เกิดข้อสันนิษฐานว่า ถนนโบราณเส้นนี้น่าจะมีอยู่ก่อนสมัยพระเจ้าทรงธรรม แต่ได้รับการบูรณะโดยชาวโปรตุเกส ในสมัยพระเจ้าทรงธรรม ซึ่งจะต้องมีการดำเนินการศึกษาในเชิงลึกเป็นการต่อไป





ภาพที่ 4.41 ภาพแนวถนนพระเจ้าทรงธรรมจากการสำรวจ

บทสรุป

จากการศึกษาถนนโบราณภายในเมืองและถนนโบราณระหว่างสถานที่สำคัญที่ผ่านมาทำให้สามารถเห็นถึงพัฒนาการ การถ่ายทอดหลักนิยมในการสร้างถนนโบราณภายในเมืองและถนนโบราณระหว่างสถานที่สำคัญในระดับภูมิภาค ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของกลุ่มชนในระดับภูมิภาคอีกทางหนึ่งด้วยเช่นกัน

บทที่ 5

บทสรุป

จุดเริ่มต้นถึงจุดปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นการศึกษาถนนและเส้นทางโบราณประเทศไทยและกัมพูชานั้นเริ่มต้นจากการศึกษาราชมรรคาจากเมืองพระนครถึงเมืองพิมายซึ่งเริ่มต้นขึ้นในปี พ.ศ. 2548 โดยเป็นการทำงานร่วมกันของนักวิชาการไทยและกัมพูชาอย่างที่ไม่เคยปรากฏมาก่อน ไม่แต่เพียงเป็นการศึกษาข้ามชาติ แต่เป็นการศึกษาข้ามศาสตร์เพื่อให้ได้มาซึ่งองค์ความรู้เกี่ยวกับถนนโบราณเส้นนี้ ทำให้เกิดองค์ความรู้ในด้านต่างๆ เกี่ยวกับสังคมโบราณ ความสัมพันธ์ของกลุ่มชนต่างๆ ตามแนวถนนโบราณ ความสำคัญของถนนโบราณต่อชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชนโบราณตามแนวถนนโบราณ พัฒนาการของอุตสาหกรรมโบราณ เช่น อุตสาหกรรมเครื่องปั้นดินเผา อุตสาหกรรมการถลุงโลหะ ซึ่งถนนโบราณมีส่วนสนับสนุนการเจริญขึ้นของอุตสาหกรรมดังกล่าว ดังนั้นจึงได้มีการขยายหัวข้อการวิจัย เพื่อศึกษาแนวถนนโบราณเส้นอื่นๆ จากเมืองพระนคร และเส้นทางโบราณในประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับแนวถนนโบราณจากเมืองพระนคร ทั้งส่วนขยายของถนนโบราณจากเมืองพระนครถึงเมืองพิมาย ถนนโบราณจากเมืองพระนครถึงปราสาทสด๊กก๊อกธม ถนนโบราณจากเมืองพระนครทิศตะวันออกเฉียงเหนือถึงปราสาทวัดภู และถนนโบราณทิศตะวันออกจากเมืองพระนครถึงปราสาทพระขรรค์ ที่กำปงสวาย

ในปัจจุบันได้ศึกษาถนนโบราณเส้นอื่นๆ ซึ่งมีลักษณะแตกต่างจากถนนโบราณจากเมืองพระนคร เช่น ถนนโบราณในกรุงศรีอยุธยา ถนนโบราณในสหภาพเมียนมาร์ (พม่า) เป็นต้น อันนำมาซึ่งการแบ่งประเภทของถนนโบราณได้เป็น 3 ประเภท ดังนี้

1) ถนนโบราณระหว่างเมือง

ถนนและเส้นทางโบราณระหว่างเมืองในที่นี้หมายถึงเครือข่ายของถนนและเส้นทางโบราณที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อเชื่อมโยงเมืองโบราณในอดีต ซึ่งสามารถเปรียบเทียบกับทางหลวงที่ทอดผ่านจังหวัดต่างๆ ในปัจจุบัน

2) ถนนโบราณภายในเมือง

ถนนโบราณภายในเมืองหมายถึงถนนโบราณซึ่งเป็นถนนเพื่อใช้ในการคมนาคมภายในเมือง เช่น ถนนโบราณภายในกรุงศรีอยุธยา

3) ถนนโบราณเชื่อมโยงสถานที่สำคัญ

ถนนโบราณเชื่อมโยงสถานที่สำคัญหมายถึงถนนโบราณที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะมิใช่เพื่อการใช้งานโดยทั่วไป เช่น ถนนโบราณที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อการเสด็จพระราชดำเนิน

โดยเฉพาะหรือถนนถูกสร้างเพื่อพิธีการสำคัญเชิญเพื่อการอัญเชิญพระพุทธรูปซึ่งพระมหากษัตริย์ได้พระราชทาน

ประเด็นสำคัญจากการศึกษาถนนและเส้นทางโบราณสายต่างๆ

การศึกษาถนนและเส้นทางโบราณสายต่างๆ ประกอบด้วยการดำเนินการสำรวจเส้นทางโบราณทั้งในพื้นที่ประเทศไทย กัมพูชา สปป. ลาว และสหภาพเมียนมาร์ (พม่า) ในพื้นที่ต่างๆ โดยเป็นการสำรวจเพื่อศึกษาลักษณะของถนนโบราณทั้งที่เป็นถนนระหว่างเมือง ถนนในเขตเมือง และถนนเชื่อมโยงสถานที่สำคัญ เพื่อศึกษาเปรียบเทียบลักษณะโครงสร้างของถนนโบราณและประโยชน์ใช้สอย ทำให้สามารถสรุปภาพรวมของระบบคมนาคมในอดีตได้ดังนี้

1. ถนนโบราณคืออะไร

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานได้ให้ความหมายของคำว่า ถนน ไว้ว่า “[ถนน] น. ถนนทางที่สร้างขึ้น, ลักษณะนามว่า สาย, ถนน ก็ว่า โบราณเขียนเป็น ถนน. (จารึกวัดป่ามะม่วง); (กฎ) ทางเดินรถ ทางเท้า ขอบทาง ไหล่ทาง “ทางข้าม ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ตรอก ซอย สะพาน หรือ ถนนส่วนบุคคล ซึ่งเจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้เป็นทางสัญจรได้. (ข. ถนน)” (ราชบัณฑิตยสถาน, 2546)

ดังนั้น “ถนนโบราณ” จึงควรหมายถึง “ถนน” ตามความหมายที่มีการถูกสร้างขึ้นในอดีต ซึ่งขนาด โครงสร้าง ย่อมขึ้นอยู่กับยานพาหนะ และ เทคโนโลยีในการก่อสร้างในสมัยนั้นๆ

2. ถนนโบราณมีจริงหรือไม่

เพื่อเป็นการสรุปในประเด็นว่าถนนโบราณจากเมืองพระนครที่ได้มีการนำเสนอมีจริงหรือไม่ จึงขอนำเสนอหลักฐานต่างๆ ดังต่อไปนี้พอสังเขป

1) หลักฐานจากจารึกซึ่งมีการกล่าวถึงเรื่องเกี่ยวกับถนนในสมัยโบราณ

K.254, *Trapeang Don Ong's Inscription*, 11th century

Social and Public Infrastructures

15 ធុត្ថវ័ណ្ឌក្សណ៍តេចតាញ្ញត្រតពះះច្ចុវ

16 សង្ឃាធន្តោតភាគាតិច្ចាបណ្ណាច្រះរាជម្មវិ

...building up roads, constructing bridges for linking to the royal road, that were for offering the fruits (acquiring merits) to the King as it's a royal foundation...

Preah Khan's Inscription, late 12th century

CXXII. Sur les routes de Yaçodharapura à la capitale de Campā, (il a construit) 57 gîtes d'étape avec du feu (9).

CXXIII. De la capitale à la ville de Vimāy (10), (il y a) 17 gîtes avec du feu. De la capitale à Jayavatī, de cette ville à Jayasimhavatī,

CXXIV. de là à Jayavīravatī, de cette ville à Jayarājagiri, de Jayarājagiri à Çrī Suvīrapurī,

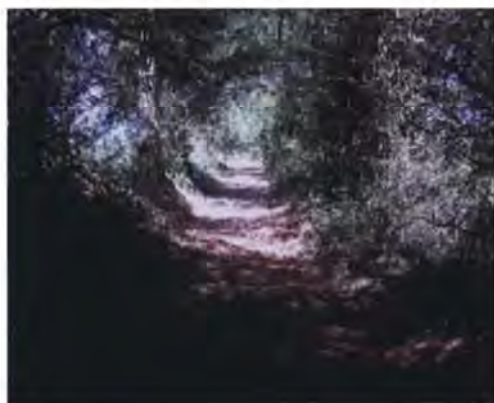
CXXV. de cette ville à Yaçodharapura (le long de cette route) il y a 14 gîtes avec du feu. Il y en a un à Çrī Sūryaparvata,

CXXVI. un à Çrī Vijayādityapura, un à Kalyāṇasiddhika. Au total 121 (gîtes d'étape).

...rest-houses were been built along the roads that linked between the capital and provincial cities

2) ตัวอย่างแนวถนน

หลักฐานที่สำคัญที่แสดงให้เห็นถึงการมีอยู่จริงของถนนโบราณสายต่างๆ คือแนวถนนที่คงเหลืออยู่ในปัจจุบัน ดังตัวอย่างที่ชัดเจนต่อไปนี้



ภาพที่ 5.1 ตัวอย่างลักษณะแนวถนนโบราณ



ภาพที่ 5.2 ลักษณะของถนนบนแนวสะพานโบราณในปัจจุบัน

3) สิ่งก่อสร้างประกอบการเดินทาง ที่พักคนเดินทาง แหล่งน้ำที่ถูกสร้างขึ้น

นอกจากแนวถนนที่คงเหลืออยู่ในปัจจุบันแล้ว องค์ประกอบอื่นๆ ที่ได้ถูกกล่าวถึงในหลักฐานทางประวัติศาสตร์ยังเป็นสิ่งยืนยันให้เห็นถึงการมีอยู่จริงของถนนโบราณสายต่างๆ เช่น ภาพศาสนสถานประจำที่พักคนเดินทาง สะพานโบราณ แหล่งน้ำที่ถูกขุดขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง



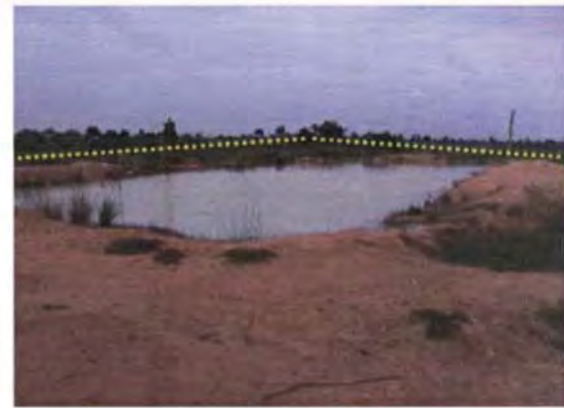
ภาพที่ 5.3 ภาพแกะสลักเล่าเรื่องราวของที่พักคนเดินทางที่ปราสาทบายน



ภาพที่ 5.4 ภาพศาสนสถานประจำที่พักคนเดินทาง



ภาพที่ 5.5 แนวสะพานโบราณในถนนจากเมืองพระนครถึงเมืองพิมาย



ภาพที่ 5.6 แหล่งน้ำตามแนวถนนโบราณจากเมืองพระนครถึงเมืองพิมาย

4) สภาพภูมิศาสตร์และสภาพแวดล้อม

ลักษณะภูมิประเทศและสภาพแวดล้อมตามแนวถนนโบราณแสดงให้เห็นถึงปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างถนน เช่น ความลาดชันของพื้นที่ แหล่งน้ำธรรมชาติ ซึ่งสามารถศึกษาได้จากภาพถ่ายดาวเทียม ดังตัวอย่างในภาพที่ 5.7 ถึงแม้ว่าภาพถ่ายดาวเทียมที่ได้จะแสดงถึงลักษณะภูมิประเทศและสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน แต่ก็สามารถทำให้สันนิษฐานเกี่ยวกับการสร้างถนนในแต่ละพื้นที่ ซึ่งบางพื้นที่สร้างเป็นคันดินยกสูง แต่ในบางพื้นที่มิได้สร้างเป็นคันดินยกสูง โดยตัวอย่างที่เป็นคันดินยกสูงมีดังนี้

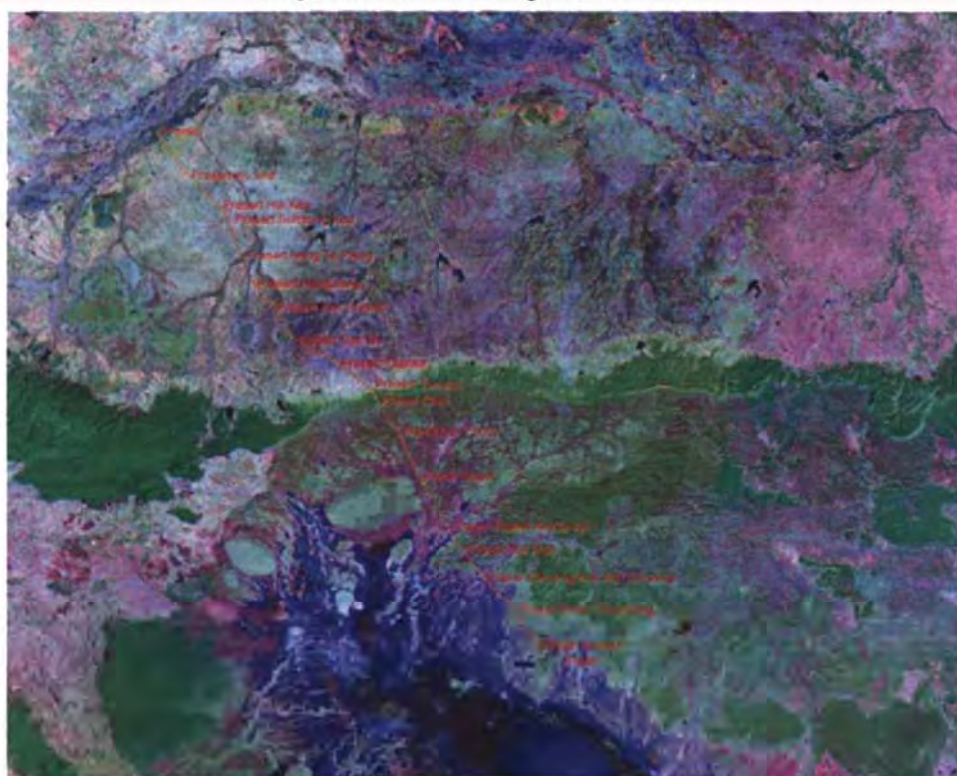
กัมพูชา : แนวถนนจากเมืองพระนครมาทางทิศตะวันตก

ไทย : แนวถนนโบราณ บริเวณบ้านถนนน้อย บ้านตาปาง อำเภอบ้านกรวด จังหวัดบุรีรัมย์

ลาว : แนวถนนโบราณจากวัดภูลงมาทางทิศใต้ถึงชายแดนประเทศ
กัมพูชา

ในขณะเดียวกัน การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่เพื่อทำการเกษตร ก็ทำให้เกิดการสูญหาย
ของแนวถนน โดยเฉพาะแนวถนนโบราณในประเทศไทย ดังนั้นจึงเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องศึกษา
ลักษณะของแนวถนนโบราณในพื้นที่ที่ยังมีแนวถนนโบราณที่ยังสมบูรณ์อยู่เพื่อเป็นตัวอย่างในการ
ค้นหาแนวถนนโบราณในพื้นที่ที่มีการสูญหายของแนวถนน

Royal Road from Angkor to Phimai



**Living Angkor Road Project
Khmer/Thai Collaboration Research
Supported by Thailand Research Fund**

ภาพที่ 5.7 แผนที่ภาพถ่ายดาวเทียมแสดงสภาพภูมิศาสตร์ตามแนวถนนจากเมืองพระนครถึงเมืองพิมาย

3. จุดประสงค์ที่คาดในการสร้างถนน

จากการศึกษาถนนโบราณเส้นต่างๆ นั้น ทำให้เราทราบว่าถนนโบราณเส้นต่างๆ มีการ
สร้างขึ้นเพื่อจุดประสงค์เฉพาะ เช่น สร้างขึ้นเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลวงกับหัวเมืองสำคัญในอาณาจักร
(ถนนระหว่างเมือง) สร้างขึ้นเพื่อใช้สำหรับการคมนาคมภายในเมือง (ถนนภายในเมือง) และสร้างไว้
สำหรับบุคคลสำคัญ (ถนนระหว่างสถานที่สำคัญ) ซึ่งถนนทุกเส้นไม่สามารถสร้างได้โดยง่าย ต้องมีการ

ใช้แรงงานในการก่อสร้างเป็นจำนวนมากทั้งสิ้น ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพของอาณาจักร ความสำคัญของหัวเมือง พระราชอำนาจของพระมหากษัตริย์ ด้วยเช่นกัน

4. ถนนโบราณต่างจากเส้นทางโบราณอย่างไร

ตามความหมายของ “ถนน” ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นในหัวข้อที่ 1. นั้น จากการศึกษาที่ผ่านมาทำให้พบว่า สามารถแบ่งลักษณะเส้นทางคมนาคมขนส่งออกเป็น 2 แบบคือ “ถนนโบราณ” ซึ่งเป็นการคมนาคมขนส่งที่มีลักษณะการก่อสร้างที่ชัดเจน มีความสะดวกในการเดินทาง และ “เส้นทางโบราณ” เป็นการคมนาคมขนส่งที่ไม่มีการก่อสร้างที่ชัดเจน แต่เป็นการเดินทางในพื้นที่ ซึ่งเส้นทางคมนาคมขนส่งทั้งสองแบบนี้ต่างก็สามารถใช้ในการเดินทางได้เช่นเดียวกัน แต่อาจจะต่างกันในเรื่องของความสะดวกในการเดินทางเท่านั้น

5. การใช้ถนนในช่วงเวลาต่างๆ ในอดีต

จากการศึกษาทำให้ทราบว่า การใช้ถนนโบราณนั้นขึ้นอยู่กับ

- 1) อำนาจทางการปกครอง
- 2) ทรัพยากร
- 3) สภาพทางภูมิศาสตร์

ซึ่งเมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงขึ้นในปัจจุบันเหล่านี้ มีผลกระทบต่อถนนโบราณที่เกี่ยวข้อง ยกตัวอย่างเช่น ถนนโบราณจากเมืองพระนครศรีอยุธยาไปยังเมืองลพบุรี

6. การถ่ายทอดองค์ความรู้เรื่องถนนโบราณจากสมัยหนึ่งสู่สมัยหนึ่ง

หลักฐานการถ่ายทอด : ถนนจากเมืองพระนครมายังถนนพระร่วง

ถนนภายในกรุงศรีอยุธยา

จากการศึกษาเปรียบเทียบลักษณะของถนนจากเมืองพระนครและถนนพระร่วง ทำให้ได้พบกับข้อเท็จจริงของการถ่ายทอดองค์ความรู้เรื่องถนนโบราณจากสมัยหนึ่งสู่สมัยหนึ่งในด้านต่างๆ ดังนี้

- 1) การวางผังถนนเป็นเส้นตรงเป็นระยะ แต่ไม่ตลอดระยะทาง
- 2) ลักษณะโครงสร้างของถนน
- 3) โดยมีข้อแตกต่างเกี่ยวกับขนาดของถนน โดยถนนพระร่วงมีขนาดเล็กกว่าถนนจากเมืองพระนคร

ผลที่ได้รับจากการศึกษาถนนโบราณ

1. ผลโดยตรง

องค์ความรู้เรื่องถนนโบราณ ทำให้เกิดความเข้าใจในความสัมพันธ์ในอดีตของชุมชนโบราณ นอกจากนั้นยังช่วยให้สามารถตอบคำถามเกี่ยวกับการพัฒนาการทางด้านเทคโนโลยีในอดีตได้อีกทางหนึ่ง

องค์ความรู้เรื่องอุตสาหกรรมโบราณ เป็นผลจากการหาคำตอบเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ของถนนโบราณ ทำให้ทราบถึงจุดประสงค์ของการสร้างถนนโบราณ และขยายไปสู่พัฒนาการของอุตสาหกรรมโบราณ

องค์ความรู้เรื่องการคมนาคมโบราณ ทำให้สามารถเริ่มต้นมองเห็นภาพรวมของการคมนาคมในอดีต ซึ่งทำให้เริ่มเห็นภาพความสัมพันธ์ในระดับภูมิภาคจากหลักฐานมากกว่าข้อสันนิษฐานเพียงอย่างเดียว

2. ผลทางอ้อม

การให้ความรู้แก่ชุมชน ทำให้ชุมชนตามแนวถนนโบราณได้รับทราบถึงคุณค่าทางประวัติศาสตร์ของท้องถิ่น เรื่องราวของชุมชนในอดีตในพื้นที่ ซึ่งจากการดำเนินการที่ผ่านมาทำให้ทราบว่าชุมชนตามแนวถนนโบราณในปัจจุบันในฝั่งไทยมีการรับรู้เกี่ยวกับวัฒนธรรมในอดีตน้อยมากในฝั่งไทย เมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน

การสร้างความสัมพันธ์จากมิติวัฒนธรรมร่วม ความสัมพันธ์ของชุมชนตามแนวถนนโบราณในอดีตจะเป็นสิ่งกระตุ้นให้เกิดความรู้สึกถึงความสัมพันธ์ของชุมชนตามแนวถนนโบราณในปัจจุบันอีกทางหนึ่ง โดยจะช่วยลดกระแสการแบ่งแยกจากเส้นเขตแดนระหว่างประเทศในปัจจุบัน

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- ชลิต ชัยครรชิต. (2535). “ความสำคัญของการถลุงเหล็กกับการพัฒนาการชุมชนโบราณลุ่มแม่น้ำมูล.” วารสารศิลปากร. ปีที่ 35 ฉบับที่ 6. หน้า 68-88.
- จิโต, มาดเลน. (2552). ประวัติเมืองพระนครของขอม. แปลโดย สุภัทรดิศ ดิศกุล. กรุงเทพฯ: จันทรานิพนธ์.
- ผาสุข อินทรารุช และคณะ. (2533). การศึกษาแหล่งโบราณคดีที่บ้านกระเบื้องนอก. กรุงเทพฯ: คณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ปานใจ ธารทัศน์วงศ์ และคณะ. (2550). โครงการค้นหาและพัฒนาสารสนเทศของถนนโบราณสมัยพระเจ้าชัยวรมันที่ 7 (Living Angkor Road Project). กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- ปรุงศรี วัลลิโถม และคณะ. (2542). วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดบุรีรัมย์. กรุงเทพฯ : องค์การค้าของคุรุสภา.
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2546). พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542. กรุงเทพมหานคร : นานมีบุ๊คส์พับลิเคชันส์.
- ศานติ ภักดีคำ. (2554). เขมรรบไทย. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มติชน.
- ศิลปากร, กรม. (2554). กำแพงเมือง ป้อม ประตู ถนนและสะพานฯ ออยุธยา. กรุงเทพฯ: ออนป้า.
- ศิลปากร , กรม. หน่วยศิลปากรที่ 6 นครราชสีมา. 2531. รายงานการขุดแต่งและค้ายันปราสาทบ้านบุ ตำบลจรเข้มาก อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์. ฉบับที่ 10/2531. (เอกสารอัดสำเนา)
- สุรัตน์ เลิศล้ำ และคณะ. (2551). โครงการค้นหาและพัฒนาสารสนเทศของถนนโบราณสมัยพระเจ้าชัยวรมันที่ 7 ระยะที่ 2 (Living Angkor Road Project Phase II). กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- สุรัตน์ เลิศล้ำ และคณะ. (2553). โครงการศึกษาความเชื่อมโยงของวัฒนธรรมท้องถิ่นสมัยอดีตถึงปัจจุบันเพื่อพัฒนาฐานข้อมูลวัฒนธรรมและอารยธรรมโบราณ ในพื้นที่บริเวณลุ่มแม่น้ำโขงและคาบสมุทรทลายา. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- หม่อมเจ้าสุภัทรดิศ ดิศกุล. (2535). ประวัติศาสตร์เอเชียอาคเนย์ถึง พ.ศ. 2000. กรุงเทพฯ: รุ่งแสงการพิมพ์.

หม่อมเจ้าสุภัทรดิศ ดิศกุล. (2537). “ที่พักคนเดินทางของพระเจ้าชัยวรมันที่ 7.” ศิลปวัฒนธรรม. ปีที่ 16 ฉบับที่ 2. หน้า 104-106.

อภิรักษ์ โพทยานนท์. (2536). จิตรกรรมและประติมากรรมแบบตะวันตกในราชสำนัก 2. กรุงเทพฯ: สำนักพระราชวัง.

ภาษาต่างประเทศ

Joyce Clark, ed. (2007). **Bayon: New Perspectives**. n.p.: River Books.

Dagens, B. (1991). “dans Deuxième Symposium Franco-Thaï. Recherches récentes en archéologie en Thaïlande.” **Centralisme et architecture des hôpitaux de Jayavarman VII en Thaïlande**. Bangkok : Université de Silpakorn.

Harris, Peter. (2007). **Zhou Daguan : A Record of Cambodia, The Land and Its People**, Translated with an introduction and notes. Chiang Mai: Silkworm Books.

Jet Propulsion Laboratory. (2005). **Lost city of Ubar**. Accessed September 22. Available from <http://www.jpl.nasa.gov/radar/sircxsar/ubar.html>

Lunet de Lajonquière, E. (1907). **Inventaire Descriptif des Monuments du Cambodge**. Vol. 1, Paris : Ernest Leroux.

Finot, L. (1925). “Dharmaçâlâs au Cambodge.” **B.E.F.E.O.** Vol.25, Hanoi: IDEO. pp 417-412.

Phasuk, S. and Stott, P. (2004). **Royal Siamese maps: war and trade in nineteenth century Thailand**. Bangkok : River Books.

Piriya Krairiksh. (1992). **The Journal of the Siam Society**. Vol. 80, Part 1. Bangkok: Amarin.