

เส้นทางการค้าในสมัยอยุธยา Trade routes in Ayutthaya period

เพชรรุ้ง เทียนปิวโรจน์¹

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาเส้นทางการค้าในสมัยอยุธยา ผลจากการศึกษาพบว่าเส้นทางการค้าในสมัยอยุธยาอยู่หลายเส้นทาง ทั้งเส้นทางการค้าหัวเมืองเหนือ เส้นทางการค้าทางตะวันออกเฉียงเหนือ เส้นทางการค้าหัวเมืองชายทะเลตะวันตก เส้นทางการค้าหัวเมืองชายทะเลตะวันออก และเส้นทางการค้าทางแม่น้ำเจ้าพระยา เส้นทางการค้าเหล่านี้ช่วยอำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่งสินค้าให้มายังพระนครศรีอยุธยาได้สะดวกยิ่งขึ้นและส่งผลให้พระนครศรีอยุธยาเป็นเมืองท่าการค้าและศูนย์กลางการค้าที่มีสินค้าหลากหลาย

คำสำคัญ: เส้นทางการค้า สมัยอยุธยา

Abstract

The objective of this article is to study Trade routes in Ayutthaya period. The result of this study reveal, Trade routes in the Ayutthaya period, there were several routes. Trade routes to northern cities, Trade routes to the north east cities, Trade routes to west coast cities, Trade route to east coast cities and Chaopraya river trade route. These trade routes helped facilitate the transportation of goods to Ayutthaya easily. And effected Ayutthaya was port and commercial center with a variety of products.

Keywords: Trade routes, Ayutthaya period

¹ อาจารย์ประจำสาขาวิชาประวัติศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

บทนำ

เส้นทางการค้าเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เมืองท่าการค้าของพระนครศรีอยุธยา การที่มีเส้นทางการค้าและเส้นทางการคมนาคมหลายสายจะช่วยให้การเดินทางเข้ามาติดต่อค้าขายและขนส่งลำเลียงสินค้าดำเนินไปได้อย่างสะดวก เส้นทางการค้าที่ใช้ในการเดินทางมาค้าขายยังเมืองพระนครศรีอยุธยา ได้แก่

เส้นทางการค้าหัวเมืองเหนือ

สินค้าจากเมืองเหนืออาศัยเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางคมนาคมสายสำคัญโดยแยกขึ้นไปตามแม่น้ำ 4 สายที่มาบรรจบกัน คือ แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และ แม่น้ำน่าน โดยมีเมืองเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางรับซื้อสินค้าจากบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำโขงขึ้นไป คือ เขตสิบสองปันนา ยูนนาน พม่าทางตอนบนและล้านช้าง (อุษณีย์ ธงไชย, 2526 : 84) เชียงใหม่ตั้งอยู่กลางระหว่างที่ราบลุ่มแม่น้ำกก และแม่น้ำปิง สินค้าจากเมืองในลุ่มแม่น้ำกก และเขตทางตอนบนจะลงมาค้าที่เชียงใหม่ เช่น มีพ่อค้าจากเมืองเชียงแสน ล้านช้างและพ่อค้าฮ่อ เมืองเชียงใหม่มีเส้นทางน้ำที่ติดต่อกับพระนครศรีอยุธยาได้อย่างสะดวก (อุษณีย์ ธงไชย, 2526 : 84) นอกจากเชียงใหม่แล้วยังมีเมืองสุโขทัยที่ตั้งอยู่บริเวณเส้นทางคมนาคมสำคัญ 3 สายคือ แม่น้ำปิง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน แม่น้ำเหล่านี้เชื่อมโยงสุโขทัยกับเมืองต่างๆ ทางตอนบน สุโขทัยมีเส้นทางการค้าทางตะวันออกสามารถติดต่อกับลุ่มน้ำโขงและเวียงจันทน์ ทางด้านเหนือ จากสุโขทัยมีเส้นทางผ่านเมืองแพร่ น่าน เข้าสู่ลุ่มแม่น้ำโขง ทางด้านตะวันตกมีเส้นทางผ่านทางเมืองขoderหรือตากเข้าสู่เกาะตะมะ (ปาริชาติ วิลาวรรณ, 2527 : 62)

เมืองสวรรคโลก เป็นเมืองที่มีสินค้าของป่าและเป็นแหล่งผลิตสังคโลก ซึ่งเป็นสินค้าออกสำคัญและยังเป็นเมืองศูนย์กลางการค้าทางบกและเป็นแหล่งรวบรวมสินค้าจากดินแดนตอนใน สินค้าจะถูกลำเลียงมาโดยลำน้ำยม มีปรากฏในหลักฐานว่า“เรือใหญ่ท้ายแกว่งชานเมืองสวรรคโลกย์แลหัวเมืองฝ่ายเหนือบันทุกสินค้าต่างๆฝ่ายเหนือมาจอดขาย ริมแม่น้ำแลในคลองใหญ่วัดมหาธาตุในเทศกาลน้ำนี้” (วินัย พงศ์ศรีเพียร, 2551 : 62)

เมืองอุตรดิตถ์ มีความสำคัญในฐานะเป็นศูนย์กลางการค้าขายของลาว มีเส้นทางเดินบกไปทางทิศตะวันตกสู่มะละแหม่ง และจากอุตรดิตถ์มีเส้นทางการค้ายังเมืองแพร่ เมืองสัชนาลัย และเมืองสุโขทัย (ปาริชาติ วิลาวรรณ, 2527 : 64)

เมืองกำแพงเพชร เมืองชุมทางการค้าที่สำคัญเมืองหนึ่งทางเหนือจากเมืองกำแพงเพชร นครสวรรค์ ซึ่งเป็นจุดเชื่อมโยงกับแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่าง (ปาริชาติ วิลาวรรณ, 2527 : 65)

เมืองพิษณุโลก เป็นเมืองชุมนุทางการค้าของทางเหนือ เป็นเส้นทางผ่านของพ่อค้าชาวลาว ล้านช้าง ล้านนา ที่ต้องการบรรทุกสินค้าไปขายยังพระนครศรีอยุธยา (ปิยนาด บุนนาค, 2523 : 61) ลา ลู แบร์ บันทึกรไว้ว่า เมืองพิษณุโลกเป็นเมืองที่ทำการค้าขายมาก (เดอ ลา ลูแบร์, 2510 : 17) เมืองพิษณุโลกจึงเป็นศูนย์รวมสินค้าจากทางเมืองเหนือที่ล่องลงมาขายยังพระนครศรีอยุธยา โดยปรากฏในหลักฐานว่า “เรือใหญ่ท้ายแวงขวางเมืองพระพิษณุโลกยฝายเหนือ บรรทุกน้ำอ้อย ยาสูบ ชีผึ้ง สินค้าต่างๆ ฝายเหนือล่องเรือลงมาจอดขาย ตั้งแต่หน้าวัดกล้วยลงมาจนปากคลองเกาะแก้ว” (วินัย พงศ์ศรีเพียร, 2551 : 93)

เมืองตาก เป็นเมืองสำคัญที่รวบรวมสินค้าจากเขตตอนบนล่องเรือมาขายยังพระนครศรีอยุธยาโดยผ่านแม่น้ำปิงและล่องมาตามแม่น้ำเจ้าพระยานอกจากนี้เมืองระแหงยังมีเส้นทางสู่เมืองมะละแหม่ง โดยเส้นทางบกตัดผ่านสันปันน้ำเป็นแนวตรงเพียง 15 ไมล์ (เจมส์ แมคคาร์ธี, 2526 : 95) มีหลักฐานกล่าวไว้ว่า “เรือระแหงแขวงเมืองตาก แลเรือหางเหี่ยวเมืองเพชรบูรณ์นายม บรรทุกครั่ง กายาน เหล็กหางกัง เหล็กกลมเลย เหล็กน้ำกั้ ไต้ หวาย ชันน้ำมันยาง ยาสูบ เขาหนัง หนองงา” (วินัย พงศ์ศรีเพียร, 2551 : 90)

เมืองเพชรบูรณ์ เมืองสำคัญริมแม่น้ำป่าสัก เป็นแหล่งรวบรวมสินค้าในกลุ่มแม่น้ำป่าสัก และมีบทบาทความสัมพันธ์กับอาณาจักรล้านช้าง เพชรบูรณ์เป็นที่มั่นสำคัญแห่งหนึ่งของอาณาจักรอยุธยาสำหรับป้องกันการล่งล้ำเข้ามาของอาณาจักรล้านช้าง เส้นทางตามแม่น้ำป่าสักเป็นเส้นทางการค้าสำคัญที่นำสินค้าของป่าจากกลุ่มแม่น้ำโขงและลุ่มแม่น้ำเหืองเข้ามายังพระนครศรีอยุธยา (โยชิยุกิ มาซุฮาร่า, 2545 : 64-65)

สินค้าจากอาณาจักรล้านช้างจะมีเส้นทางการค้าที่เชื่อมโยงกันสู่ตลาดในเมืองพระนครศรีอยุธยาโดยมีสุโขทัยเป็นชุมทางการค้าที่สำคัญ เส้นทางการค้าสายหลวงพระบาง-น่าน-สุโขทัย เป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักระหว่างภาคเหนือของลาวกับภาคเหนือตอนล่างของไทยมาเป็นเวลาช้านาน (โยชิยุกิ มาซุฮาร่า, 2545 : 63) นอกจากนี้ยังมีเส้นทางจากหลวงพระบางล่องเรือ

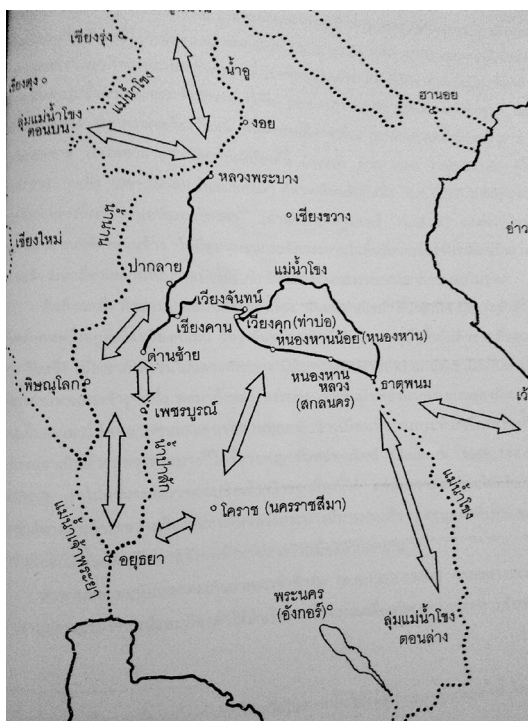
ตามแม่น้ำโขงจนถึงเมืองปากลาย (แขวงไชยบุรี) จากนั้นลงมาทางตะวันตกเฉียงใต้ โดยผ่านเมืองน้ำปาดและเมืองพิชัยแล้วล่องเรือตามแม่น้ำน่านจนถึงพิษณุโลก และล่องมาจนถึงพระนครศรีอยุธยา (โยชียูกิ มาซุฮารุ, 2545 : 64)

เมืองพิชัยจึงเป็นเมืองหนึ่งที่มีบทบาททางการค้าระหว่างอาณาจักรอยุธยาและอาณาจักรล้านช้าง เมืองพิชัย ตั้งอยู่ริมแม่น้ำน่าน บริเวณแถบบางโพ-ท่าอิฐ ซึ่งเป็นแขวงของเมืองพิชัยเป็นเมืองท่าเก่าแก่ที่คอยรับส่งสินค้าที่มาจากสิบสองพันนา หลวงพระบาง แพร่ น่าน แล้วนำมาขายในแถบที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา (สุทธิพล รัตนทรงธรรม, 2531 : 28) และจากพิชัยก็มีเส้นทางบกไปยังเมืองแพร่ ลำปาง เชียงใหม่ และจากเชียงใหม่ก็สามารถล่องแม่น้ำปิงไปเมืองตากถึงเมืองเมาะลำเลิง ซึ่งเป็นเมืองท่าบนฝั่งแม่น้ำสาละวินของพม่า จากบางโพ-ท่าอิฐ มีเส้นทางบกที่สามารถเดินทางไปยังเมืองน่าน หลวงพระบาง และเชียงจันทร์ได้ เส้นทางสายหลวงพระบาง-ปากลาย-น้ำปาด-พิชัย-พิษณุโลก-พระนครศรีอยุธยา (สุทธิพล รัตนทรงธรรม, 2531 : 29) แสดงให้เห็นความสำคัญของเส้นทางการคมนาคมที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างหลวงพระบางกับภาคเหนือตอนล่างสะท้อนความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างอาณาจักรล้านช้างและพระนครศรีอยุธยา

เส้นทางการค้าทางตะวันออกเฉียงเหนือ

เมืองนครราชสีมา เป็นชุมทางการค้าทางบกที่สำคัญทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือของพระนครศรีอยุธยา โดยมีเส้นทางการค้าที่สามารถติดต่อกับอาณาจักรล้านช้างได้ทางเมืองปากลาย เมืองด่านซ้ายและเมืองหนองหาน น้อยติดต่อกับพระนครศรีอยุธยาโดยผ่านพิษณุโลก เพชรบูรณ์ และนครราชสีมา (โยชียูกิ มาซุฮารุ, 2545 : 81) และมีเส้นทางติดต่อกับหัวเมืองทางตะวันออกเฉียงเหนือ คือ เส้นทางเทือกเขาแดงพระยาไฟทางตอนใต้ผ่านช่องตะโก ตาพระยา เมืองสิงสาร่า เมืองนครราชสีมา เส้นทางช่องตะโกเป็นทางเดินสมัยโบราณมีหมู่บ้านตั้งเป็นระยะๆ เส้นทางที่ผ่านภูเขาไม่ค่อยสูงชัน ตลอดเส้นทางมีหญ้าและน้ำอุดมสมบูรณ์ ทำให้บรรดาพ่อค้าโคตต่างนิยมนำวัวควายผ่านเส้นทางนี้ และมีเส้นทางผ่านเทือกเขาแดงพระยาไฟตอนใต้บริเวณด่านช่องเรือแตก ผ่านด่านหนุมาน (เมืองกบินทร์บุรี) ข้ามดงลาน ต้นลำน้ำมูล (ลำมูลบน) เลียบลำน้ำไปทางบ้านครบุรี ด่านจะเข้หิน

ด่านกะโปะ บักรงชัย ผ่านด่านเกวียน เข้าสู่นครราชสีมา เส้นทางนี้เป็นเส้นทางเดินทัพ และเส้นทางค้าวัวควาย (วิระพงศ์ ยศบุญเรือง, 2546 : 18) เมืองนครราชสีมา เป็นศูนย์กลางรวบรวมสินค้าที่มาจากด้านตะวันออกเฉียงเหนือ ล้านช้าง รวมทั้ง เขมรดด้วย ในช่วงเดือนสามเดือนมีเกวียนบรรทุกสินค้าจากเมืองนครราชสีมา นำสินค้าเข้ามาขายที่พระนครศรีอยุธยา ได้แก่ น้ำรัก ขี้ผึ้ง ปักนก ผ้าตาราง ผ้าสยบัว สีคืบหน้าเก็บทอง ผ้าตาบัวปกตาเลดงาหนังเนื้อ เอ็นเนื้อ เนื้อแผ่น ครั่ง ไหม กายาน ติบูก หนองา ของป่าต่างๆ และมีเกวียนจากเมืองพระตะบอง นำสินค้า เร่ว กระวาน ไหม กายาน ติบูก ครั่ง นอแรด งาช้าง ผ้าปุม แพรญวนทองพราย พลอยแดง สินค้าต่างๆ จากเมืองเขมร เข้ามาขายยังพระนครศรีอยุธยา



แผนที่แสดงเส้นทางการค้าทางจากอยุธยาไปยังอาณาจักรล้านช้าง
ที่มา : โยชียูกิ มาซุฮาร่า, 2545 : 83.

เส้นทางการค้าหัวเมืองชายทะเลตะวันตก

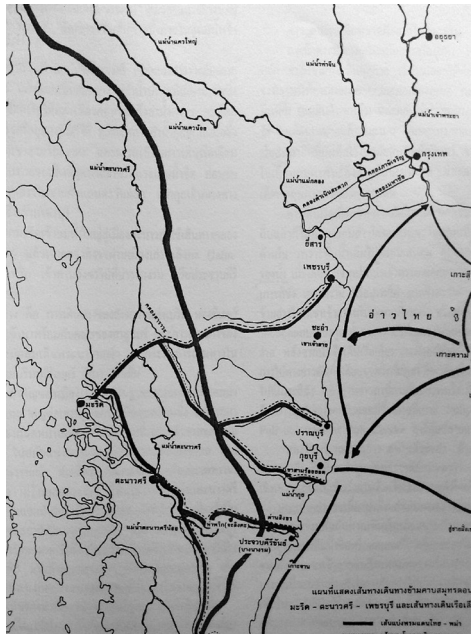
เรือสินค้าที่จะเข้ามาติดต่อค้าขายยังพระนครศรีอยุธยา นั้นจะเข้ามายังพระนครศรีอยุธยาในช่วงฤดูมรสุม โดยจะเข้ามาในช่วงเดือนตุลาคมถึงมีนาคม เป็นช่วงที่ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ หรือลมสินค้า และต้องเดินทางกลับในช่วงที่ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้หรือลมตะเภา ในเดือนเมษายนถึงกันยายน โดยใช้เส้นทางเดินเรือเลียบชายฝั่ง (วลัยลักษณ์ ทรงศิริ, 2545 : 90) เมื่อเดินทางออกจากปากแม่น้ำเจ้าพระยาจะตัดตรงทางตะวันออกไปพักที่เกาะสีชัง เกาะลันตา เกาะครามหรือเกาะไผ่ ทางฝั่งตะวันออก แล้วชักใบแล่นตัดข้ามอ่าวไทยมีจุดหมายที่เขากำลายนบริเวณชายฝั่งชะอำ หรือต่ำลงมาแถวสามร้อยยอดแถบเมืองกุย และเดินเรือเลียบชายฝั่งลงไปต่อไป (วลัยลักษณ์ ทรงศิริ, 2545 : 90) เส้นทางคมนาคมที่เชื่อมระหว่างพระนครศรีอยุธยากับชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกเป็นเส้นทางสำคัญที่ใช้ทั้งเส้นทางน้ำและทางบกต่อกัน เป็นเส้นทางเชื่อมพระนครศรีอยุธยากับแม่น้ำท่าจีน แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำลพบุรี และไปยังเมืองมะริดได้ (วรารัตนา นิพัทธ์สุขกิจ, 2548 : 67) เส้นทางน้ำช่วงแรกเชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับปากน้ำท่าจีน เรียกว่า เส้นทางคลองด่าน แยกออกจากแม่น้ำเจ้าพระยาช่วงแม่น้ำเจ้าพระยาสายเก่าหรือคลองบางกอกใหญ่ ผ่านบางขุนเทียน จอมทอง ท่าข้าม แสมดำ แยกเข้าคลองโคกขามก่อนมีการขุดคลองมหาชัย ต่อกับคลองมหาชัยไปออกที่มหาชัยหรือเมืองท่าจีนข้ามแม่น้ำท่าจีนขึ้นเหนือเล็กน้อยเข้าคลองสามสิบสองคู้หรือคลองสามสิบสองคุดต่อคลองสุนัขหอน ออกจากแม่น้ำแม่กลองขึ้นขวาแยกไปบางช้าง ราชบุรี กาญจนบุรี ตามลำน้ำแม่กลอง ส่วนแยกซ้ายออกทะเล ตัดออกปากอ่าวข้ามทะเลเข้าคลองช่องลัดตามคลองเล็กๆ สายในผ่านคลองยี่สารเข้าคลองบางตะบูน คลองบางครกแล้วเข้าแม่น้ำเพชรบุรีสู่เมืองเพชรบุรี (วลัยลักษณ์ ทรงศิริ, 2545 : 104)

บ้านเมืองทางแถบชายฝั่งทะเลตะวันตกสามารถเดินทางมาค้าขายยังพระนครศรีอยุธยาโดยใช้เส้นทางคลองด่าน-แม่น้ำเจ้าพระยา-พระนครศรีอยุธยา ได้โดยมีเรือสินค้าจากเมืองปากใต้บรรทุกสินค้าเข้ามาขาย เช่น เรือของชาวบ้านจากบ้านยี่สาร บ้านแหลม เมืองเพชรบุรี บ้านบางตะบูน บ้านบางทะลุ น้ำกะปิ น้ำปลา ปูเค็ม ปลากระทุง ปลากระพง ปลาทู ปลากระเบนอย่างมาขาย เรือของพ่อค้า

จันและแขกจาม น้ำน้ำตาลทราย น้ำตาลกรวด สาเหตุเม็ดเล็ก-ใหญ่ กำมะถัน จันทน์แดง หวายตะค้า กระแสงเตย ลินค้ำต่าง ๆ จากเมืองปากใต้เข้ามาขายยัง พระนครศรีอยุธยา

เมืองปากใต้ที่กล่าวถึงคือ หัวเมืองชายทะเลหรือใกล้ทะเล 8 หัวเมือง คือ เมืองนนทบุรี เมืองธนบุรี เมืองนครชัยศรี เมืองสาครบุรี เมืองสมุทรสงคราม เมืองเพชรบุรี เมืองราชบุรี และเมืองสมุทรปราการ ซึ่งเมืองเหล่านี้อยู่ทางใต้ของ พระนครศรีอยุธยารอบปากอ่าวไทย (สุจิตต์ วงษ์เทศ, 2539 : 51) เมืองเหล่านี้ เป็นต้นทางไปสู่บ้านเมืองชายฝั่งคาบสมุทรมลายู และหัวเมืองทางเขาตะนาวศรี เมืองปากใต้มีความสำคัญต่อพระนครศรีอยุธยา เพราะตำแหน่งที่ตั้งเป็นปากประตูสู่ทะเล และสภาพพื้นที่อันอุดมสมบูรณ์ติดกับชายฝั่งทะเล เป็นฐานสำคัญต่อระบบ เศรษฐกิจภายในและการค้าทางทะเลของพระนครศรีอยุธยา เมืองเพชรบุรีคือ จุดเปลี่ยนจากการเดินทางทางน้ำเป็นการเดินทางบก เป็นศูนย์กลางการคมนาคม จากบ้านเมืองภายในสู่เมืองท่าชายฝั่งมะริดหรือตะนาวศรีและเมืองในแถบภาคใต้ (วลัยลักษณ์ ทรงศิริ, 2545 : 104)

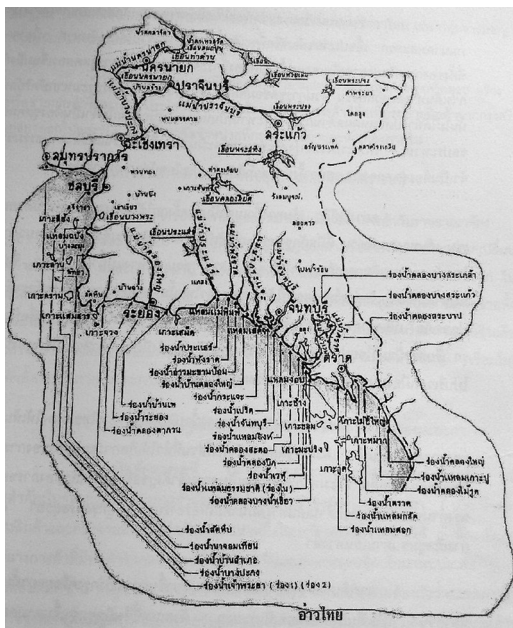
การเดินทางข้ามคาบสมุทรตอนบนสุด เป็นเส้นทางระหว่างฝั่ง อันดามันและอ่าวไทย ที่ใช้เป็นเส้นทางการค้าโบราณ การเดินทางจากมะริดไป พระนครศรีอยุธยาใช้เวลาประมาณ 10-12 วัน โดยมีเส้นทางจากเมืองมะริดเดินทาง ทางบกข้ามแม่น้ำตะนาวศรี ผ่านคลองสาราวะ (sarawa) ข้ามเทือกเขาสุทธะอำ แล้วเดินทางทางบกสู่ที่ราบของเมืองเพชรบุรีลัดเลาะเข้าเส้นทางน้ำภายในสู่แม่น้ำ เจ้าพระยาไปยังพระนครศรีอยุธยา หรือเส้นทางจากเมืองมะริดผ่านแม่น้ำตะนาวศรี เข้าคลองสาราวะล่องตามคลองไปสู่พระนครศรีอยุธยา และเส้นทางจากเมืองมะริด เข้าแม่น้ำใหญ่สู่เมืองตะนาวศรีใช้เส้นทางคลองตะนาวศรีน้อย เข้าคลองสิงขร ผ่านเมืองเก่าจะลิงคะ (Jalinga) หรือท่าพริก เข้าด่านสิงขรไปที่ที่บางนารม หรือประจวบคีรีขันธ์ในปัจจุบัน (วลัยลักษณ์ ทรงศิริ, 2545 : 90) เส้นทางจาก มะริด-พระนครศรีอยุธยามีเส้นทางคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำเป็นทางติดต่อ เชื่อมกันการเดินทางจากเมืองมะริดมาพระนครศรีอยุธยาโดยใช้เส้นทางนี้ทำให้ พ่อค้านักเดินทางไม่ต้องเดินทางผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งอยู่ไกลลงไปเป็นการ ช่วยย่นระยะทาง ทำให้ถึงที่หมายได้เร็วขึ้น



เส้นทางการค้าหัวเมืองชายทะเลตะวันออก

เส้นทางน้ำภายในด้านตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยามีเส้นทางเชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำบางปะกงซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำภายในออกสู่ชายฝั่งทะเลตะวันออก เส้นทางสำคัญคือ เส้นทางคลองลำโรง-ทับนาง คลองลำโรงเป็นคลองด้านทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา อยู่ได้บางกอกลงไปเชื่อมกับแม่น้ำบางปะกง ส่วนคลองทับนางแยกจากคลองลำโรงลงไปทางใต้ ออกอ่าวไทยเส้นทางคลองลำโรง-คลองทับนาง เป็นเส้นทางที่ช่วยให้เรือของพ่อค้า นักเดินทางสามารถใช้เป็นเส้นทางลัดในการเดินทางจากหัวเมืองชายทะเลตะวันออกสู่พระนครศรีอยุธยาได้เร็วขึ้น ในรัชสมัยสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2 เส้นทางคลองลำโรง-คลองทับนางขึ้นเงิน สมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2 จึงทรงโปรดฯ ให้มีการ

ขุดลอกคลองขึ้น “ศักราช ๘๖๐ ปีมะเมียสัมฤทธิ์ศก (พ.ศ.2041) ขณะนั้นคลองลำโรงที่จะไปคลองศิริชะจะระเข้ คลองทับนาง ที่จะไปปากน้ำเจ้าพญาต้นเขินเรือใหญ่จะเดินทางไปมาขัดสน จึงให้ชำระ ขุดได้รูปเทพารักษ์ ๒ องค์ หล่อด้วยทองสัมฤทธิ์ จารึกพระองค์หนึ่งชื่อพญาแสนตา องค์หนึ่งชื่อบาทสังขังกรในที่รวมคลองลำโรงกับคลองทับนางต่อกันจึงให้ปลักรรบบวงสรวงแล้วรับมาประดิษฐานไว้ ณ เมืองพระประแดง(กรมศิลปากร, 2543 : 27) เส้นทางคลองลำโรง-ทับนางเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อป้องกันด้านทิศตะวันออกของพระนครศรีอยุธยาเส้นทางนี้เป็นเส้นทางเดินเรือสายสำคัญจากหัวเมืองชายทะเลตะวันออกเข้าสู่แม่น้ำเจ้าพระยาและพระนครศรีอยุธยาทั้งยังเป็นเส้นทางออกไปสู่เมืองท่าสำคัญด้านทะเลจีนใต้ ลัดเลาะไปจนถึงเวียดนามและจีนใต้



แผนที่แสดงร่องน้ำบริเวณชายทะเลตะวันออก แม้จะเป็นแผนที่ร่องน้ำในปัจจุบันแต่นำมาประกอบเพื่อความเข้าใจและจะได้เห็นภาพการเดินเรือเลียบชายฝั่ง
ที่มา : กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี. <http://www.md.go.th/map-md/>

เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา

เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางสายสำคัญที่ใช้เดินทางไปสู่บ้านเมืองทางตอนบนและออกจากพระนครศรีอยุธยามุ่งสู่ทะเลอ่าวไทย เป็นเส้นทางสายสำคัญที่เรือสินค้าของชาวต่างชาติใช้เดินทางเข้าสู่พระนครศรีอยุธยา เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางที่ได้รับการพัฒนามาก เพื่อให้เรือสินค้าจากปากอ่าวไทยเข้ามายังพระนครศรีอยุธยาได้โดยสะดวกและรวดเร็ว เป็นการเชิญชวนพ่อค้าจากต่างถิ่นเข้ามาค้าขายโดยการขุดแม่น้ำและคลองลัดจากแม่น้ำเจ้าพระยาในรัชกาลสมเด็จพระไชยราชาธิราช (พ.ศ.2077-2089) มีการขุดคลองลัดที่หน้าวัดมะกอกน้อย เป็นระยะทาง 3 กิโลเมตร ช่วยร่นระยะทางจากปากแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นไปพระนครศรีอยุธยา (พระบริหารเทพธานี, 2514 : 123)

รัชกาลสมเด็จพระมหาจักรพรรดิ (พ.ศ.2091-2112) มีการขุดคลองลัดที่บางกรวยตรงมาออกบางระมาด ตลิ่งชัน (พระราชพงศาวดารฉบับพระราชหัตถเลขา, 2516 : 534)

รัชสมัยสมเด็จพระเจ้าทรงธรรม (พ.ศ.2153/2154-2171) มีการขุดคลองลัดตั้งแต่คลองลาดพร้าวถึงปากคลองบางหลวงเชียงราก เรียกว่า คลองเกร็ดใหญ่ อยู่ไม่ห่างจากพระนครศรีอยุธยา โดยทรงโปรดฯ ให้ขุดคลองลัดริมวัดไก่เตี้ยท้ายบ้านสามโคก (พระราชพงศาวดารฉบับพระราชหัตถเลขา, 2516 : 534)

รัชสมัยสมเด็จพระเจ้าปราสาททอง (พ.ศ.2172-2199) มีการขุดคลองลัดตั้งแต่เมืองนนท์มาออกบางกรวย เป็นคลองลัดจากเมืองนนทบุรีมาออกที่ตลาดแก้ว ขุดคลองเป็นระยะทาง 5 กิโลเมตรเพื่อย่นระยะการเดินทางเรือ (พระราชพงศาวดารฉบับพระราชหัตถเลขา, 2516 : 534)

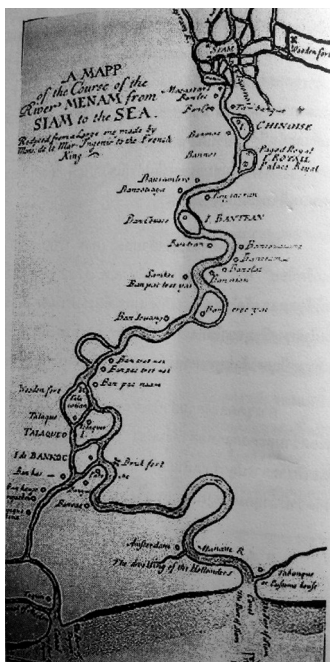
รัชกาลสมเด็จพระเจ้าท้ายสระ (พ.ศ.2251-2275) โปรดฯให้ขุดคลองลัดเกร็ดน้อยหรือปากเกร็ดยาว 2 กิโลเมตร ใน พ.ศ. 2265 ขุดคลองลัดโพธิ์ยาว 1 กิโลเมตรที่พระประแดง เมื่อขุดแล้วเสร็จช่วยย่นระยะทางจากปากน้ำขึ้นไปพระนครศรีอยุธยาได้ 17 กิโลเมตร (พระราชพงศาวดารฉบับพระราชหัตถเลขา, 2516 : 535)

นอกจากการขุดคลองลัดในแม่น้ำเจ้าพระยาแล้วก็ยังมีขุดคลองลัดที่เป็นเส้นทางน้ำเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยา คือ รัชสมัยสมเด็จพระรามาธิบดี

ที่ 2 (พ.ศ.2035-2072) การขุดซ่อมคลองลำโรงและคลองทับนาง ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกงในเมืองสมุทรปราการและการขุดคลองมหาชัย ในรัชกาลสมเด็จพระเจ้าเสือ (พ.ศ.2245-2251) เส้นทางคลองมหาชัยหรือคลองด่านเป็นเส้นทางเชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำท่าจีน การขุดคลองลัดและขุดคลองเชื่อมระหว่างแม่น้ำก็เพื่อทำให้การคมนาคมสะดวกเรือที่เข้ามาค้าขายไปยังพระนครศรีอยุธยาได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น

การพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางน้ำในบริเวณปากอ่าวไทยแสดงให้เห็นความสำคัญของการค้าในบริเวณนี้ การขุดคลองน่าจะมีส่วนทำให้เกิดการขยายตัวของการค้าบริเวณรอบอ่าวไทยมากขึ้นและทำให้เกิดชุมชนขึ้นริมสองฝั่งแม่น้ำ คือ บางกอก ธนบุรี บ้านตลาดแก้ว บ้านตลาดขวัญ บ้านสามโคก ตลอดทางขึ้นไปยังพระนครศรีอยุธยา เดอ ลา ลู แบร์ ได้กล่าวถึงสวนผลไม้ ที่บางกอกมีอาณาบริเวณยาวไปตามชายฝั่งแม่น้ำจนถึงตลาดขวัญ ทำให้พระนครศรีอยุธยาอุดมสมบูรณ์ไปด้วยผลไม้ นานาชนิด (เดอ ลา ลู แบร์, 2510 : 14)

การที่พระนครศรีอยุธยามีเส้นทางการค้าหลายเส้นทางทั้งเส้นทางการค้าทางบกและทางน้ำ ทำให้เกิดความสะดวกในการเดินทางติดต่อค้าขายและขนส่งลำเลียงสินค้าทั้งสินค้าจากดินแดนตอนในและสินค้าที่มาจากภายนอก อีกทั้งยังมีการดูแลเส้นทางการค้าที่สำคัญๆ เช่น การขุดลอกแม่น้ำและลำคลองไม่ให้ตื้นเขิน และการขุดเส้นทางลัดแม่น้ำเพื่อย่นระยะทางทำให้สามารถเดินทางเข้าไปค้าขายยังพระนครศรีอยุธยาได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น



แผนที่เส้นทางจากปากอ่าวไทยขึ้นไปยังพระนครศรีอยุธยา

ที่มา : เดอ ลา ลูแบร์, 2510 : 23.

สรุป

พระนครศรีอยุธยาเป็นเมืองท่าการค้าที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ราชสำนักอยุธยาให้ความสำคัญกับการทำการค้า พระมหากษัตริย์อยุธยาทรงเล็งเห็นผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการทำการค้าและราชอาณาจักรอยุธยาเองก็มีทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์ มีแหล่งผลิตสินค้า มีแหล่งสินค้าจากดินแดนตอนในและมีความสามารถรวบรวมสินค้าจากดินแดนตอนในให้มาออกสู่ตลาดที่พระนครศรีอยุธยาและด้วยทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมไม่ห่างจากอ่าวไทยมากนัก ส่งผลให้พระนครศรีอยุธยาเป็นศูนย์กลางการค้าที่ชาวต่างชาติทั้งเอเชียและยุโรปเดินทางเข้ามา ชาวต่างชาติที่เข้ามานั้นมีทั้งเข้ามาเพื่อแวะพัก เข้ามาค้าขาย เผยแผ่ศาสนาและมีบางส่วนได้เข้ามาอยู่อาศัยในเมือง

พระนครศรีอยุธยา ทำให้พระนครศรีอยุธยาเป็นชุมชนเมืองที่มีคนหลากหลายเชื้อชาติเข้ามาอยู่ร่วมกัน

เอกสารอ้างอิง

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี. สืบค้นเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557,

จาก <http://www.md.go.th/map-md/>

ประสิทธิ์ รุ่งเรืองรัตนกุล. (2525). **ระบบเศรษฐกิจอยุธยา**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ปาริชาติ วิลาวรรณ. (2527). **การค้าของป่าในประวัติศาสตร์อยุธยา พ.ศ. 1893-2310**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

พระบริหารเทพธานี. (2514). **พงศาวดารชาติไทย สมัยศรีอยุธยา ภาคแรก**. พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพพระบริหารเทพธานี 5 สิงหาคม 2514.

พระราชพงศาวดารฉบับพระราชหัตถเลขา. (2516). พระนคร : คลังวิทยา.
โยชิยุกิ มาซุฮารุ. (2545). **ระบบเศรษฐกิจของราชอาณาจักรล้านช้าง (ลาว) ในคริสต์ศตวรรษที่ 16-17**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ลา ลูแบร์, ซีมอง เดอ. (2510). **จดหมายเหตุ ลา ลูแบร์ ฉบับสมบูรณ์** แปลโดย สันต์ ท. โกมลบุตร. พระนคร : ก้าวหน้า.

วรารัณดา นิพัทธ์สุขกิจ. (2548). **กลุ่มคนที่สัมพันธ์กับการค้าในสังคมอยุธยา พ.ศ. 2172-2310**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

วีระพงษ์ ยศบุญเรือง. (2546). **การจัดเก็บภาษีในหัวเมืองฝ่ายตะวันออก พ.ศ. 2367-2433**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต สาขาวิชาเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

วินัย พงศ์ศรีเพียร. (2550). **มรดกความทรงจำแห่งพระนครศรีอยุธยา**. กรุงเทพฯ : สามลดา.

วลัยลักษณ์ ทรงศิริ. (2545) “เส้นทางนิราศ เส้นทางการค้า.” ศิลปวัฒนธรรม 23 , 6 : 102-109 .

วลัยลักษณ์ ทรงศิริ. (2545) . “ยี่สาร ย่านตลาดกลางป่าชายเลน.” ใน สังคมและวัฒนธรรมชุมชนคนยี่สาร. กรุงเทพฯ : ศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร, 69-102.

สุจิตต์ วงษ์เทศ. (2539). แม่น้ำลำคลองสายประวัติศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : มติชน.

สุทธิพล รัตนทรงธรรม. (2531). เมืองพิชัยกับการปราบฮ่อ พ.ศ. 2418. วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาวิชาเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

อุษณีย์ ธงไชย. (2526). ความสัมพันธ์ระหว่างอยุธยาและลานนา พ.ศ. 1834-2310. วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.