

# นครศรีธรรมราชกับเส้นทางคาบสมุทร

“แสงรุ่ง” - เรียบเรียง

## เส้นทางข้ามคาบสมุทร

ฝั่งทะเลวันเวลา  
 ตะวันตกตะวันออก  
 เหนือจดใต้ในวันวาร  
 เส้นทางประวัติศาสตร์  
 คาบสมุทรสุดนที  
 หนึ่งทางทอง...ของการค้า  
 ประดับโลกประดับใจ

## เส้นสมมุติเส้นศึกษา

การขายค้ามานานาน  
 ตะวันบอกรบราณสถาน  
 ศาสตร์โบราณคดี  
 สืบเชื้อชาตินครศรีฯ  
 อัญมณี...ฝั่งอ่าวไทย  
 หนึ่งเมืองท่าที่ยิ่งใหญ่  
 ประดับไว้...มรดกธรรม.

ประเทศไทยเป็นประเทศในกลุ่มเอเชียอาคเนย์ ที่ตั้งอยู่ใกล้ทะเล บนเส้นทางการติดต่อระหว่างตะวันตกกับตะวันออกมาแต่โบราณ ตะวันตกในที่นี้หมายถึงอินเดีย ส่วนตะวันออกหมายถึงจีน การเดินทางติดต่อระหว่างประเทศทั้งสองนี้ นักประวัติศาสตร์โบราณคดีให้ความเห็นพอสรุปได้ดังนี้

๑. การเดินทางทางทะเล มี ๒ ทาง ทางแรกเดินทางเรือตลอด คือแล่นเรือจากอินเดีย ผ่านหมู่เกาะอันดามันและนิโคบาร์มา แวะที่เกาะสุมาตราหรือชวา และอาจแล่นเรือข้ามแหลมมลายูมาแวะแถบฝั่งอ่าวไทย หรือแถบปากน้ำแม่โขง แล้วจึงเดินทางไปยังจามปา ญวน และจีน ทางที่สองเป็นการเดินทางทะเล และบก คือแล่นเรือจากอินเดียมาขึ้นบกที่ฝั่งทะเลด้านตะวันตกของประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย แล้วก็เดินทางบกข้ามคาบสมุทรจากชายทะเลด้านตะวันตก มายังฝั่งทะเลด้านตะวันออกที่อ่าวไทย แล้วก็ขึ้นเรือจากชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกต่อไปยังปากแม่น้ำโขง จามปา ญวน และ จีน



๒. การเดินทางทางบก เป็นการเดินทางทางบกโดยตลอด เข้าไปทางพม่าตอนเหนือ แล้วต่อไปยังแคว้นยูนนานทางตอนใต้ของประเทศจีน

การเดินทางจากทางตะวันตกและตะวันออก มายังประเทศไทยในสมัยโบราณนั้น ถ้าหากพิจารณาจากเส้นทางการเดินทางและสภาพทางภูมิประเทศแล้ว ก็อาจกล่าวได้ว่าเป็นการเดินทางเรือมาทางฝั่งทะเลด้านตะวันตกหรือตะวันออกก่อนขึ้นบก แล้วเดินทางข้ามคาบสมุทรมาลงเรืออีกฝั่งหนึ่ง เพื่อให้ถึงจุดหมายปลายทาง

ถ้าหากเป็นการเดินทางทะเลโดยตลอดแล้วก็อาจจะเดินทางจากอินเดียหรือลังกามาพัก ณ บริเวณชายทะเลหรือเกาะใกล้เคียงฝั่ง ณ ที่ใดที่หนึ่งทางด้านตะวันตก แล้วจึงแล่นเรือต่อไปยังสุมาตรา หรือชวา หรือเกาะใดในเขตประเทศมาเลเซียหรืออินโดนีเซีย ต่อจากนั้นก็อาจแล่นเรือหรือตัดผ่านอ่าวไทยไปยังปากแม่น้ำโขงไปแถบที่เคยเป็นอาณาจักรฟูนัน และจามปา ก่อนที่จะเดินทางต่อไปยังญวนและจีน แต่ถ้าหากเดินทางจากจีนหรือจากแหล่งใดแหล่งหนึ่งทางตะวันออกแล้ว ก็คงจอดแวะที่ท่าเรือแถวปากแม่น้ำโขงเท่านั้น แล้วก็เดินทางตัดมายังหมู่เกาะในเขตประเทศมาเลเซียหรืออินโดนีเซีย จึงเดินทางต่อไปยังประเทศอินเดียหรือทางตะวันตกได้ การเดินทางในลักษณะนี้ไม่จำเป็นต้องแวะมายังเมืองท่าที่อยู่ทางฝั่งทะเลด้านตะวันออกของประเทศไทยหรือประเทศมาเลเซีย นอกจากมีความประสงค์ที่จะแลกเปลี่ยนสินค้ากับบ้านเมืองเหล่านั้น

ดังนั้น การติดต่อระหว่างตะวันตกและตะวันออกทางทะเลโดยผ่านประเทศไทย จึงอาจกล่าวได้ว่า บรรดาบ้านเมืองที่อยู่บนคาบสมุทรมาลายูในเขตประเทศไทยที่พัฒนาขึ้นนั้น เนื่องจากการติดต่อกับต่างประเทศจะมีอยู่สองลักษณะคือ

๑. เป็นแหล่งจอดเรือพักสินค้า หรือเป็นสถานีบนเส้นทางการเดินทาง
๒. เป็นแหล่งที่ทำการค้าขายติดต่อกับต่างประเทศ

หลักฐานทางประวัติศาสตร์โบราณคดีในด้านเอกสาร ได้แก่จดหมายเหตุจีน กรีกและอาหรับ ได้กล่าวถึงการเดินทางจากจีนหรืออินเดียมายังบ้านเมืองและแคว้นต่างๆ บนคาบสมุทรมาลายูในสมัยโบราณตั้งแต่พุทธศตวรรษที่ ๘ ลงมาเป็นจำนวนมาก แต่ว่าการตั้งชื่อและตำแหน่งที่ตั้งของบ้านเมืองโบราณเหล่านั้น ยังคงเป็นเรื่องที่สับสน ไม่อาจกำหนดให้ถูกต้องแน่นอน มักเป็นเรื่องที่ถกเถียงกันระหว่างนักประวัติศาสตร์และนักโบราณคดีอยู่เสมอ แต่ก็มีความจริงในลักษณะกว้างๆ ซึ่งให้เห็นว่า การเดินทางระหว่างตะวันออกและตะวันตกที่เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับดินแดนประเทศไทยนั้น เป็นเรื่องเกี่ยวกับการเดินทางทางทะเล มาขึ้นบนคาบสมุทรมาลายู แล้วเดินทางข้ามคาบสมุทรขึ้นเรืออีกด้านหนึ่ง อีกเรื่องก็คือ เอกสารเหล่านั้นส่วนใหญ่ระบุให้เห็นว่าบรรดาบ้านเมืองใหญ่โต ที่เป็นแคว้นเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางทะเลนั้น จะตั้งอยู่ทางชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกซึ่งติดกับอ่าวไทยและบนคาบสมุทรมาลายู เส้นทางข้ามคาบสมุทรจากฝั่งทะเลด้านตะวันตกมายังด้านตะวันออกนั้น ไม่ได้มีเพียงเส้นทางเดียว แต่มีอยู่หลายๆ แห่ง การใช้เส้นทางใดเป็นเส้นทางสำคัญนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัย ๓ อย่าง คือ

๑. ความนิยมของแต่ละยุคแต่ละสมัย
๒. ความสำคัญในทางเศรษฐกิจของบ้านเมือง
๓. เส้นทางการคมนาคมในแต่ละยุคแต่ละสมัย

เส้นทางคมนาคมที่แสดงให้เห็นถึงการเดินทางบกข้ามคาบสมุทรที่สำคัญที่มีกล่าวในเอกสารชาวต่างประเทศในสมัยพุทธศตวรรษที่ ๘-๑๒ ได้แก่ เส้นทางจากเมืองดักโกลาซึ่งอยู่ทางชายฝั่งทะเลด้านตะวันตก ข้ามมายังฝั่งทะเลด้านตะวันออกแล้วเดินทางต่อทางเรือไปยังจามปาและประเทศจีน การเดินทางดังกล่าวนี้มีระบุอยู่ในหนังสือ



ภูมิศาสตร์ของปโตเลมี-นักภูมิศาสตร์ของกรีก ที่นำมาบันทึกการเดินทางของอเล็กซานเดอร์-นักเดินเรือมากล่าวไว้ เส้นทางข้ามคาบสมุทรนี้ นักโบราณคดีและนักประวัติศาสตร์สนใจกันมาก ได้พยายามค้นหาตำแหน่งเมือง และเส้นทางกันอย่างจริงจัง มี ๒ กลุ่ม คือ

**กลุ่มแรก** เชื่อว่าเป็นการเดินทางจากตะวันตกมาขึ้นบกที่เมืองตะกั่วป่า อำเภอตะกั่วป่า จังหวัดพังงา แล้วเดินทางขึ้นไปตามลำน้ำตะกั่วป่าจนถึงต้นน้ำ ต่อจากนั้นก็ขึ้นถ้ำสินค้ำข้ามเทือกเขาศก มายังต้นน้ำของลำน้ำพุมดวง หรือลำน้ำศรีรัฐ แล้วเดินทางไปตามลำน้ำนี้ไปยังเมืองไชยา ไปออกทะเลที่อ่าวบ้านดอน อำเภอยะยา จังหวัดสุราษฎร์ธานี แนวความคิดของนักปราชญ์กลุ่มนี้เป็นที่ยอมรับกันอย่างแพร่หลาย เพราะคำว่าตักโลกาที่ปรากฏในเอกสารของกรีกนั้น ดูคล้ายคลึงกับคำว่าตะกั่วป่า และบริเวณเขตเมืองตะกั่วป่าเอง ก็มีโบราณสถานและโบราณวัตถุมากมาย ที่สำคัญ ได้แก่บริเวณเกาะคอเขา ซึ่งอยู่บริเวณปากแม่น้ำตะกั่วป่า เป็นแหล่งที่มีโบราณสถานและโบราณวัตถุ เช่น เศษเครื่องปั้นดินเผา เศษแก้ว ลูกปัด และเครื่องประดับ เครื่องใช้ที่เป็นของชาวต่างประเทศ เป็นที่เชื่อได้ว่าบริเวณนี้เป็นแหล่งที่พักสินค้าหรือท่าเรือของนักเดินเรือชาวต่างประเทศอย่างแน่นอน นอกจากนั้น ตามลำน้ำตะกั่วป่า ก็มีโบราณสถานอยู่เป็นระยะๆ ไป โดยเฉพาะที่เขาและเชิงเขาในเขตตำบลเหล พบเทวรูปพระอิศวรและพระนารายณ์ ศิลา ซึ่งเป็นศิลปะแบบปาละวะสมัยพุทธศตวรรษที่ ๑๓-๑๔ และมีจารึกภาษาอินเดียใต้ ที่แสดงถึงการตั้งถิ่นฐานของชาวอินเดียด้วย โบราณวัตถุที่เก่าแก่ ที่พบในเขตอำเภอตะกั่วป่าอีกอย่างหนึ่งก็คือ เทวรูปพระนารายณ์ แบบสุมหมวกแขก ซึ่งเป็นศิลปะในราวพุทธศตวรรษที่ ๑๒-๑๓ ก็นับว่าเป็นหลักฐานที่ยืนยันถึงความสำคัญของเมืองตะกั่วป่าเป็นอย่างดี

ดังนั้นถ้าหากเดินทางตามเส้นทางนี้จากเมืองตะกั่วป่าไป หลังจากข้ามเทือกเขาศกไปแล้ว ก็พบโบราณสถานริมฝั่งแม่น้ำศรีรัฐ เช่นที่วัดถ้ำศรีรัฐพบเทวรูปพระนารายณ์สุมหมวกแขก ในเขตอำเภอยะยา จังหวัดสุราษฎร์ธานี พบศาสนสถานที่ประดิษฐานเทวรูปพระนารายณ์สุมหมวกแขกบนเขาศรีวิชัย และเมื่อเดินทางไปถึงเมืองไชยาแล้ว จะเห็นว่าเมืองไชยานี้เป็นเมืองสำคัญมาก มีร่องรอยของเมืองโบราณสถานขนาดใหญ่และโบราณวัตถุหลายสมัย ที่บันทึกเป็นหลักฐานที่ยอมรับกันทั่วไป โดยเส้นทางคมนาคมเส้นนี้ได้ใช้กันเรื่อยมาหลายยุคหลายสมัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลายเป็นเส้นทางเดินทัพในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์

**กลุ่มที่สอง** มีความเห็นในทำนองขัดแย้งว่า เมืองตักโลกานั้นอาจจะไม่ใช่เมืองตะกั่วป่าเป็นอย่างดี และเส้นทางข้ามคาบสมุทรนั้น ก็ไม่น่าจะเป็นเส้นทางจากต้นลำน้ำตะกั่วป่า ข้ามเทือกเขาศก แล้วเดินทางไปตามลำน้ำศรีรัฐไปยังไชยา เพราะเมื่อตรวจสอบสภาพทางภูมิศาสตร์แล้วเป็นการเดินทางที่ยากลำบาก โดยเฉพาะการเดินทางข้ามเทือกเขาศกซึ่งสูงชันไม่สะดวกแก่การขนถ่ายสินค้า กลุ่มนี้จึงเสนอเส้นทางใหม่ ที่มีความน่าเป็นไปได้ในทางภูมิศาสตร์มากกว่า คือเชื่อว่าเมื่อเดินทางจากตะวันตกมานั้น น่าจะขึ้นฝั่งทะเลในเขตอ่าวหรือชายทะเลในเขตจังหวัดกระบี่ หรือจังหวัดตรัง ถ้าขึ้นในเขตจังหวัดกระบี่ก็จะเดินทางผ่านช่องเขาพนม ซึ่งเป็นเทือกเขาหินปูนมีช่องทางที่ผ่านไปได้สะดวก ไม่สูงชัน มายังเขตอำเภอยะยาใหญ่ แล้วเดินทางตามลำคลองสินปุนไปออกลำแม่น้ำหลวง จากนั้นก็ผ่านเมืองเวียงสระขึ้นไปตามลำแม่น้ำหลวงหรือลำน้ำตาปีไปออกอำเภอยะยาใหญ่ แล้วเดินทางต่อไปยังเมืองไชยาที่อ่าวบ้านดอน แต่ถ้าหากเดินทางมาขึ้นบกที่ปากแม่น้ำในเขตจังหวัดตรัง ก็จะเดินทางต่อไปยังเขตอำเภอยะยาใหญ่แล้วต่อไปยังอำเภอยะยาใหญ่ขึ้นไปตามลำน้ำตาปี ไปไชยาหรือไม่ก็แยกออกไปทางตะวันออกผ่านช่องเขาในเขตอำเภอยะยาใหญ่ไปยังเมืองนครศรีธรรมราช ไปออกฝั่งทะเลที่อ่าวเมืองนครศรีธรรมราช

ระหว่างเส้นทางข้ามคาบสมุทรทั้งสองแห่งนี้ คือจากตะกั่วป่าไปไชยา กับจากตรังหรือกระบี่มาไชยา หรือนครศรีธรรมราชนั้น ถ้าหากเป็นเพียงเส้นทางติดต่อกันธรรมดาแล้ว ก็มีความเป็นไปได้ทั้งสองแห่ง แต่ถ้าหากเป็นเส้นทางขนถ่ายสินค้าแล้ว เส้นทางจากตรังหรือกระบี่มายังไชยาหรือนครศรีธรรมราช เป็นเส้นทางที่สะดวก และเป็นไปได้มากกว่าเส้นทางจาก ตะกั่วป่าไปไชยา เพราะฉะนั้นคำว่าเส้นทางบนข้ามคาบสมุทร ในที่นี้จะต้องมีความหมายไปถึงการขนถ่ายสินค้าจากด้านตะวันตกไปตะวันออกด้วย

การจะนำหลักฐานทางโบราณคดีมาพิสูจน์ว่าเป็นเมืองดักโกลาหนั้นก็ไม่ควรทำอย่างผิวเผิน โดยเพ่งเล็งเอาเฉพาะที่ตะกั่วป่าแต่เพียงอย่างเดียว ควรจะพิจารณาแหล่งชุมชนหรือโบราณสถานที่ตั้งอยู่ระหว่างทางของถึงจุดหมายปลายทางที่ตั้งอยู่บนฝั่งทะเลตะวันออกด้วย นักวิชาการกลุ่มแรกไม่เคยพิสูจน์เลยว่าบรรดาวัตถุโบราณที่พบที่ตะกั่วป่า กับพบที่เส้นทางไปจนถึงเมืองไชยานั้นมีอะไรคล้ายคลึงกันบ้าง โบราณวัตถุที่ควรนำมาเปรียบเทียบที่จะให้ผลก็คือ บรรดาเครื่องปั้นดินเผาหรือสิ่งที่เป็นสินค้าอื่นๆ และโบราณวัตถุเหล่านี้เป็นของ ในยุคเดียวกันหรือไม่ ซึ่งขณะนี้ยังไม่มีผู้ใดได้ทำการศึกษาค้นคว้าให้จริงจัง

ตามลำน้ำพุมดวงหรือลำน้ำศรีรัฐลงมานั้นไม่พบแหล่งโบราณสถานที่พอจะเป็นเมืองเล็กๆ หรือเป็นที่พักสินค้า และการเดินทางแต่อย่างใด แต่มีแหล่งชุมชนโบราณอยู่ตามลำแม่น้ำหลวงหรือแม่น้ำตาปี และแหล่งสำคัญคือ เมืองเวียงสระ เมืองนี้เป็นชุมชนที่ตั้งอยู่บนเส้นทางข้ามคาบสมุทร น่าจะเป็นแหล่งที่พักสินค้าระหว่างตะวันตก และตะวันออก โบราณวัตถุที่พบที่นี่ มีเก่าแก่ใกล้เคียงกับสมัยเมืองดักโกลาที่ปรากฏในเอกสารชาวต่างประเทศ ในพุทธศตวรรษที่ ๘-๑๒ เช่นพระพุทธรูปศิลาที่เป็นศิลปะแบบคุปตะและเทวรูปพระนารายณ์สวมหมวกแขก เป็นต้น สิ่งของเหล่านี้สอดคล้องกันดีกับโบราณวัตถุที่พบในเมืองนครศรีธรรมราช พุนพินและไชยา ซึ่งมีพบเทวรูปพระนารายณ์ รุ่งเก่าที่สุดที่ถือสังข์เหนือตะโพก และเทวรูปพระนารายณ์สวมหมวกแขก ยิ่งกว่านั้น การใช้เมืองเวียงสระเป็นแหล่งที่พักเดินทางบนเส้นทางคมนาคมสายนี้ ก็ยังคงมีอยู่ต่อมา เพราะมีโบราณวัตถุในสมัยหลังๆ ปรากฏอยู่ โดยเฉพาะในสมัยพุทธศตวรรษที่ ๑๘ จนถึงสมัยกรุงศรีอยุธยาตอนต้นนั้น บริเวณนี้ก็ได้รับการปรุงแต่งให้เป็นเมืองขึ้น มีการขุดคูเมืองและกำแพงดิน มีการสร้างพระพุทธรูปหินทรายสีแดง ขึ้นบูชาเป็นสิ่งสักการะสำคัญทางพระพุทธศาสนา เช่นที่พบในท้องถิ่นอื่นๆ ในภาคใต้ทางฝั่งทะเลด้านตะวันออก

ดังนั้น เส้นทางข้ามคาบสมุทรที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าจากเมืองดักโกลาทางฝั่งทะเลด้านตะวันตกมายังเมืองท่าทางฝั่งทะเลด้านตะวันออกนั้น คือการเดินทางจากเมืองท่าแห่งใดแห่งหนึ่งในเขตจังหวัดกระบี่ทางฝั่งทะเลด้านตะวันตก ผ่านมายังเมืองเวียงสระแล้วเดินทางต่อไปยังแม่น้ำตาปีขึ้นไปยังพุนพินและไชยา หรือไม่ก็แยกจากเวียงสระตัดข้ามช่องเขาในเขตอำเภอทุ่งสงมายังเมืองนครศรีธรรมราช ไม่เชื่อว่าเมืองดักโกลาจะอยู่ที่อำเภอตะกั่วป่า ซึ่งอาจจะเป็นแหล่งจอดเรือพักสินค้าแห่งหนึ่ง เมืองดักโกลาอาจอยู่ใกล้ลำน้ำที่ไหลออกทะเลในเขตจังหวัดกระบี่ในแห่งใดแห่งหนึ่ง หรือบางที่อาจจะเป็นแถวๆ คลองท่อม ในเขตอำเภอคลองท่อมก็เป็นได้ เพราะบริเวณนี้พบโบราณวัตถุมากมายหลายยุคหลายสมัย

จากหลักฐานทางเอกสารและโบราณคดี พบว่าในระยะแรกเริ่มของประวัติศาสตร์นั้น ทั้งเมืองไชยา และเมืองนครศรีธรรมราช ต่างก็มีความสำคัญในฐานะที่เป็นเมืองท่าเพื่อการขนถ่ายสินค้า และเป็นเมืองสำคัญ ของแคว้นที่ติดเทียมกัน เมืองไชยาจะเป็นเมืองที่สำคัญของรัฐใดไม่ปรากฏแน่ชัด แต่สภาพตำแหน่งที่ตั้งและหลักฐานทางโบราณวัตถุโบราณสถานนี้ ชี้ให้เห็นว่า เมืองนี้มีความสำคัญ ส่วนเมืองนครศรีธรรมราชในระยะพุทธศตวรรษ

ที่ ๑๑-๑๒ นั้น มีชื่อเรียกที่แน่นอนซึ่งปรากฏหลักฐานทางเอกสารว่าเมืองตามพรลิงค์ แต่ว่าร่องรอยของบ้านเมืองในสมัยพุทธศตวรรษที่ ๑๑-๑๒ นั้น ดูไม่ตรงกับตำแหน่งเมืองที่เห็นในปัจจุบัน เพราะมีหลักฐานแน่ชัดว่าเมืองนครศรีธรรมราชที่เห็นอยู่ในขณะนี้ เป็นเมืองที่สร้างขึ้นในสมัยราวพุทธศตวรรษที่ ๒๐ ลงมา สืบต่อจากเมืองเก่าที่ตั้งอยู่บริเวณวัดพระเวียงซึ่งก็มีหลักฐานว่าสร้างขึ้นในราวพุทธศตวรรษที่ ๑๘

การที่ชื่อของเมืองไชยาในสมัยพุทธศตวรรษที่ ๑๑-๑๒ หายไป แต่ร่องรอยของเมืองยังอยู่ ส่วนเมืองนครศรีธรรมราชหรือตามพรลิงค์ยังมีชื่อสืบต่อกันมา แต่ร่องรอยของเมืองเดิมหายไปนั้น ไม่ใช่สิ่งที่แปลกประหลาดแต่เป็นเรื่องธรรมดาของการเปลี่ยนแปลงของชุมชนโบราณโดยทั่วไป คือถ้าหากชุมชนใดเจริญรุ่งเรืองขึ้นยุคหนึ่งแล้วเสื่อมไปนั้น เมืองนั้นมักจะปรากฏซากและร่องรอยให้เหลือเห็นอยู่ และชาวคนดูแลเอาใจใส่รักษา อาจลดฐานะลงมาเป็นแค่ชุมชนเล็กๆ ได้ในสมัยต่อมา เรื่องเช่นนี้มีพบเห็นมากมายในเขตภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีร่องรอยของเมืองโบราณและสอบไม่ได้ความว่าเป็นเมืองใด

ในทางตรงข้าม ถ้าเมืองใดมีความเจริญรุ่งเรืองสืบต่อมาหลายยุคหลายสมัย ก็มักจะมีการซ่อมแซมและเปลี่ยนแปลงเรื่อยๆ มา ยากที่จะหาซากหรือร่องรอยความเก่าแก่เหลือให้เห็น ยกเว้นเพียงชื่อของเมืองนั้นเท่านั้นก็ยังคงสืบต่อในความทรงจำของคนเรื่อยมา

คงจะเห็นได้ว่าเมืองเชียงใหม่ก็ดี กรุงเทพฯก็ดี หรือลพบุรีก็ดี ที่เป็นเมืองสืบต่อมาจนถึงปัจจุบัน ล้วนแต่ยากที่จะเห็นร่องรอยความเก่าแก่ในยุคแรกๆ ทั้งสิ้น ปัจจุบันเกือบจะกล่าวได้ว่า เราไม่อาจเห็นร่องรอยโบราณสถาน ที่สร้างขึ้นในสมัยพระเจ้ามังราย สมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก และสมัยทวารวดี ดังนั้นเมืองนครศรีธรรมราชหรือตามพรลิงค์ในสมัยพุทธศตวรรษที่ ๑๑-๑๒ นั้นจึงเหลือให้ทราบแต่เพียงชื่อเท่านั้นที่ยังมีจดบันทึกไว้ในหลักฐานทางเอกสารยุคหลังๆ ลงมา ซึ่งถ้าหากนำไปประกอบหลักฐานทางวัตถุที่ได้จากการศึกษาค้นคว้าอย่างมีระบบ ก็อาจจะสืบหาร่องรอยของเมืองเดิมในยุคแรกๆ ได้

สรุปว่า เมืองนครศรีธรรมราชและเมืองไชยา ต่างก็เคยเป็นเมืองหลวงของแคว้นที่เคยรุ่งเรืองและเป็นเมืองท่าเรือเมืองสำคัญ ทางฝั่งทะเลด้านตะวันออกของเส้นทางข้ามคาบสมุทรมลายู แต่เมืองนครศรีธรรมราชมีอายุยืนในฐานะเป็นเมืองสำคัญกว่าเมืองไชยา เหตุผลอย่างหนึ่งที่ทำให้เมืองนครศรีธรรมราชมีการสืบเนื่อง ก็เพราะการเปลี่ยนแปลงเส้นทางขนถ่ายสินค้าข้ามสมุทรมลายูนั่นเอง คือ เส้นทางซึ่งแต่เดิมเคยเป็นการเดินทางจากเมืองท่าในจังหวัดกระบี่หรือตรัง ที่ผ่านเวียงสระไปไชยานั้น ได้เปลี่ยนไปออกฝั่งทะเลด้านตะวันออกที่เมืองนครศรีธรรมราชแทน โดยเฉพาะเส้นทางจากเมืองตรังมายังเมืองนครศรีธรรมราชโดยตรงนั้น เป็นเส้นทางที่นิยมกันมากในระยะหลังๆ ดังปรากฏในตำนานเมืองนครศรีธรรมราชว่า เจ้าธนกุมารและนางเหมชาลาเดินทางจากหาดทรายแก้ว ซึ่งเป็นที่ตั้งเมืองนครศรีธรรมราชปัจจุบัน ไปยังจังหวัดตรังเพื่อขึ้นเรือไปเมืองลังกา.

#### หนังสืออ้างอิง

ศรีศักร วัลลิโภดม, “นครศรีธรรมราชกับเส้นทางคาบสมุทรมลายู”, *ชีวิตไทยปากมัสยิด*, วารสาร “วิชา”

ฉบับพิเศษ ปีที่ ๓ ฉบับที่ ๓ และ ๔ (มีนาคม-พฤษภาคม ๒๕๒๑ และมิถุนายน-สิงหาคม ๒๕๒๑)

กรุงสยามการพิมพ์, กรุงเทพฯ ๒๕๒๑, หน้า ๓-๑๐.