

## Wagon: Ancient Transport Vehicle to Ruins in Modern Museum

Phra Komsan Jalearnwong<sup>1\*</sup> Anek Yai-In<sup>1</sup> and Kampol Sritho<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Faculty of Social Sciences, Mahachulalongkornrajavidyalaya University, Thailand

\* Corresponding author. E-mail: [sanpkk@hotmail.com](mailto:sanpkk@hotmail.com)

### ABSTRACT

This academic article aims to present past and present changes in the land transport system. The wagon was an important vehicle of transportation and travel in ancient times, and its ruins are on display in the museum in the present day. The most important travel route in ancient times was the "Wagon Path" which was used as a link to travel back and forth to trade and exchange goods with each other. Wagons are valuable, expensive vehicles with a high demand for ownership. It is a tool to show luxury and social wealth. It is a transport vehicle for city-to-city trade, and is important for traveling, migrating, making food. It is a place to live, sleep, relax, escape the sun, escape the rain, etc. In this modern era, there has been development of land transportation infrastructure from the government, making roads for transportation and travel more convenient. There are main routes and secondary routes connecting all over the country. Most people have adapted to the changing times. By turning to cars or trucks for transportation and travel. Carts and ox carts gradually, it loses its importance as a vehicle for transportation and travel. The bullock carts were sold to slaughterhouses. The wagons were sold as home decorations. and displayed in museums to be a learning medium for people in today's era.

**Keywords:** Logistics System, Cart, Learning Museum

## เกวียน : ยานพาหนะขนส่งยุคโบราณสู่ชากปรักหักพังในพิพิธภัณฑ์ยุคปัจจุบัน

พระคมสัน เจริญวงศ์<sup>1\*</sup> เอนก ไยอินทร์<sup>1</sup> และ กำพล ศรีโท<sup>1</sup>

<sup>1</sup> คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ประเทศไทย

\* Corresponding author. E-mail: [sanpkk@hotmail.com](mailto:sanpkk@hotmail.com)

### บทคัดย่อ

บทความวิชาการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอการเปลี่ยนแปลงระบบการขนส่งทางบกในอดีตและปัจจุบัน โดยมีเกวียนเป็นพาหนะขนส่งและการเดินทางที่สำคัญในยุคโบราณสู่การเป็นชากปรักหักพังตั้งโชว์ภายในพิพิธภัณฑ์ในยุคปัจจุบัน เส้นทางเดินทางที่สำคัญที่สุดในยุคโบราณ คือ “เส้นทางเกวียน” ใช้เป็นเส้นทางเชื่อมการเดินทางไปมาหาสู่ติดต่อค้าขาย แลกเปลี่ยนสินค้าซึ่งกันและกัน เกวียนเป็นพาหนะที่มีมูลค่า ราคาแพง มีความต้องการครอบครองเป็นเจ้าของสูงมาก เป็นเครื่องมือแสดงถึงความหุรหุราและความมั่งคั่งทางสังคม เป็นพาหนะขนส่งสินค้าสำหรับการค้าการขายระหว่างเมืองต่อเมือง และมีความสำคัญต่อการเดินทางอพยพย้ายถิ่นฐานทำกิน เป็นที่สำหรับอยู่อาศัยหลับนอน พักผ่อน หลบแดด หลบฝน ฯลฯ ในยุคปัจจุบันนี้ได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งทางบกจากรัฐบาลทำให้ถนนหนทางสำหรับการขนส่งและการเดินทางสะดวกสบายมากขึ้น มีเส้นทางหลักและเส้นทางรองเชื่อมโยงกันทั่วประเทศ คนส่วนใหญ่ได้ปรับตัวให้เข้ากับยุคสมัยที่เปลี่ยนไป โดยหันไปใช้รถยนต์หรือรถบรรทุกเพื่อการขนส่งและการเดินทาง เกวียนและวัวเทียมเกวียนได้ค่อยๆ หดความสำคัญกับการเป็นพาหนะสำหรับขนส่งและการเดินทาง วัวเทียมเกวียนถูกขายไปสู่โรงฆ่าสัตว์ เกวียนถูกขายเป็นของประดับตกแต่งบ้าน และตั้งโชว์ไว้ตามพิพิธภัณฑ์ เพื่อเป็นสื่อการเรียนรู้สำหรับคนในยุคปัจจุบัน

**คำสำคัญ:** ระบบโลจิสติกส์, เกวียน, พิพิธภัณฑ์การเรียนรู้

© 2024 JSDP: Journal of Spatial Development and Policy

### บทนำ

ยุคสมัยอดีตที่ผ่านมาการเดินทางคมนาคมขนส่งค่อนข้างมีความยากลำบาก ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกสบาย ไม่มีถนนลาดยาง ไม่มีถนนคอนกรีต ไม่มีระบบทางด่วนความเร็วสูง ไม่มีรถยนต์ส่วนบุคคล ไม่มีรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ ระบบคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ไม่ทันสมัย ต้องใช้เวลาค่อนข้างนานหลายวันเพื่อติดต่อสื่อสาร ส่งสินค้า ส่งเสบียงอาหาร และเดินทางไปมาหาสู่ซึ่งกันและกัน การใช้ระยะเวลาสำหรับการติดต่อและส่งสินค้าให้ซึ่งกันและกันนั้น เกิดจากระบบคมนาคมของประเทศในอดีตไม่มีความทันสมัย การคิดค้นนวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อการเคลื่อนย้ายคนและสินค้ายังไม่เป็นที่แพร่หลาย การลงทุนเพื่อการคมนาคมและโลจิสติกส์ขึ้นพื้นฐานสำหรับอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนมีไม่มากนัก เพราะรัฐบาลสมัยนั้นให้ความสำคัญกับการเดินทางและการขนส่งทางบกค่อนข้างน้อย เพราะสภาพภูมิประเทศเป็นป่ารกทึบ ต้องลงทุนเพื่อทำถนนค่อนข้างสูง ต้องใช้จำนวนแรงงานจำนวนมาก ค่อนข้างเสี่ยงกับไข้มาลาเรีย ขนส่งได้น้อย เดินทางลำบาก ญัฐวุฒิ ปรียวณิช (2560) ได้อธิบายไว้ว่า “ถนนที่สร้างขึ้นในสมัยรัชการที่ 1-3 มีจุดประสงค์เพื่อเสริมสร้างความงดงามของพระราชวัง และใช้ในพระราชพิธีสำคัญของสถาบันพระมหากษัตริย์เท่านั้น ถนนจึงไม่ใช่ทางคมนาคมหรือทางสาธารณประโยชน์เหมือนเช่นแม่น้ำลำคลอง” ถ้าหากเปรียบเทียบกับการเดินทางและการขนส่งทางน้ำในสมัยนั้นจะเห็นว่ารัฐให้ความสำคัญกับทางน้ำมากกว่าทางบก เพราะประชากรไทยในภาคกลางอาศัยอยู่ตามริมน้ำ ใช้ชีวิตอยู่กับสายน้ำ

เนื่องจากภูมิประเทศเป็นพื้นที่ลุ่มรับน้ำและตะกอนพัดพามาจากภาคเหนือ ชาวกรุงเทพฯ มีความผูกพันกับสายน้ำอย่างยาวนาน เห็นได้จากการตั้งบ้านเรือนที่อยู่อาศัยริมแม่น้ำลำคลอง และเดินทางไปมาหาสู่ติดต่อสัมพันธ์กันทางเรือ หน่วยงานราชการให้ความสำคัญในเรื่องที่เกี่ยวกับน้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การขุดคลองเพื่อประโยชน์ในด้านต่างๆ เช่น ขยายพื้นที่เมือง เส้นทางคมนาคม และการป้องกันพระนคร ฯลฯ การขุดคลองในพระนครจำนวนหลายสายในอดีตได้สะท้อนให้เห็นว่า วิธีชีวิตทางน้ำมีความสำคัญอย่างยิ่ง (อาทิพร ผาจันดา, 2564) อาทิ พระเจ้าตากสินมหาราช โปรดให้ขุดคลองคูเมืองเพื่อป้องกันการรุกรานของข้าศึกศัตรู ขุดตั้งแต่คลองบางกอกน้อยมาออกคลองบางกอกใหญ่ มี 3 ตอน ได้แก่ ตอนที่ 1 เรียกว่า “คลองบ้านขมิ้น” ตอนที่ 2 เรียกว่า “คลองบ้านหม้อ” ตอนที่ 3 เรียกว่า “คลองวัดท้ายตลาด มีความยาวทั้งหมด 4 กิโลเมตร พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช โปรดให้ขุดคลองรอบกรุง (คลองโอ่งอ่าง-บางลำพู) เริ่มตั้งแต่บางลำพู มาออกแม่น้ำเจ้าพระยาด้านใต้ เห็นวัดสามปลื้ม มีความยาวประมาณ 177 เส้น 9 วา (7.09 กิโลเมตร) พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดให้ขุดคลองดำเนินสะดวก เพื่อเป็นเส้นทางคมนาคมระหว่างแม่น้ำท่าจีนกับแม่น้ำแม่กลอง โดยขุดแยกจากแม่น้ำท่าจีนฝั่งขวา ที่ตำบลบางยาง อำเภอกะทู้มณฑล จังหวัดสมุทรสาคร ผ่านอำเภอบ้านแพ้ว ไปเชื่อมกับแม่น้ำแม่กลองที่ตำบลดำเนินสะดวก อำเภอดำเนินสะดวก จังหวัดราชบุรี มีความยาว 840 เส้น (33.6 กิโลเมตร) (สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน เล่มที่ 33, 2516) การพัฒนาระบบการคมนาคมและการขนส่งทางน้ำจึงถูกให้ความสำคัญเอาใจใส่จากรัฐบาลสูงมาก รัฐบาลพร้อมทุ่มงบประมาณจำนวนมหาศาลเพื่อพัฒนาแม่น้ำลำคลองมากกว่าให้งบประมาณจัดสรรเพื่อสร้างถนนหนทางสะดวกสบายต่อการเดินทาง กอปรชาวไทยภาคกลางนิยมการเดินทางสัญจรด้วยเรือ ไปมาหาสู่ซึ่งกันและกันด้วยเรือ ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงทำให้น้ำหนักของการพัฒนาระบบการคมนาคมและขนส่งทางน้ำถูกให้ความสำคัญมากกว่าการคมนาคมและขนส่งทางบก พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงสนับสนุนให้มีการขุดคลองเป็นจำนวนมากโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบ คือ กรมโยธาธิการ มีจุดมุ่งหมายในการขุดคลองเพื่อทำนุบำรุงการเพาะปลูก โดยเฉพาะเรื่องน้ำ (ซิลวี มาตดาสิลา ฮอลลิงกา, 2524) พื้นที่สำคัญสำหรับการปลูกข้าวมี 2 พื้นที่ ได้แก่ทุ่งรังสิต และทุ่งแสลงแสน (วิภา จิรภาไพศาล, 2564) คลองใหม่ที่ขุดขึ้นมาใช้เป็นเส้นทางลำเลียงข้าวออกสู่ตลาดในประเทศและต่างประเทศ เชื่อมการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดข้างเคียง ในสมัยรัชการที่ 5 มีคลองขุดหลายคลอง ได้แก่ คลองประเวศบุรีรมย์ คลองทวีวัฒนา คลองนราภิรมย์ คลองเปรมประชากร คลองนครเนื่องเขตร์ คลองอุดมชลจร คลองราชมนตรี คลองรังสิต ประยูรศักดิ์ คลองประปา และคลองแยกอีกหลายคลอง (ผู้จัดการออนไลน์, 2563) ทำให้ยุคปัจจุบันนี้กรุงเทพฯ มีคูคลองมากมายหลายสาย ผู้คนสัญจรทางเรือในคูคลองคู่ไปกับถนน ทำให้กรุงเทพฯ ได้รับการเรียกขานจากชาวตะวันตกว่าเป็น **“เมืองเวนิชแห่งตะวันออก”** (ไทยรัฐออนไลน์, 2553)

การปล่อยปะละเลยไม่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบคมนาคมและการขนส่งทางบกของประเทศไทยในอดีต ทำให้ระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ทางบกพัฒนาล่าช้ากว่าระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ทางน้ำ ถนนหนทางเพื่อความสะดวกขาดการเหลียวแล เพราะรัฐมองว่ามีความสำคัญต่อการขนส่งเพื่อส่งเสริมด้านเศรษฐกิจของประเทศค่อนข้างน้อย ทำให้รัฐไม่กล้าลงทุนและพัฒนาระบบการขนส่งทางบก ส่งผลให้การขนส่งทางบกต้องอาศัยช่องทางตามธรรมชาติ ร่องทางน้ำ ทางเดินเท้า จากชุมชนหนึ่งไปสู่อีกชุมชนหนึ่ง ซึ่งในอดีตที่ผ่านมามีการเดินทางไปมาหาสู่ซึ่งกัน และการขนส่งทางบก ผู้คนนิยมใช้เส้นทางเกวียน หรือเดินทางลัดเลาะตามเส้นทางที่ใกล้ที่สุด **“ทางเกวียน”** เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าและถ่ายเทสินค้าจากชุมชนหนึ่งไปอีกชุมชนหนึ่ง ถือเป็นเส้นทางสำคัญของระบบโลจิสติกส์ทางบก สมัยโบราณเส้นทางเกวียนมีลักษณะเป็นทั้งถนนหนทาง เป็นเส้นทางระบายน้ำ หรือเป็นร่องน้ำในฤดูฝน เป็นพื้นที่ดักจับสัตว์น้ำ เช่น จับปลา จับกบ จับเขียด จับปลาไหล ฯลฯ เป็นพื้นที่เก็บพืชผักผลไม้ตามฤดูกาล เช่น เห็ดตะไค้ เห็ดโคลน ถั่วถัก สมอไทย ลูกยอ ลูกกระบก ฯลฯ สันติ ภัยหลบลี้

(2566) ได้อธิบายลักษณะเส้นทางเกวียนไว้ว่า ทางเกวียนที่คนโบราณใช้ในการสัญจรไป-มา จะมีลักษณะเป็นร่องลึกขนาดกว้างพอประมาณ กว้างกว่าความกว้างของเกวียนอยู่นิดหน่อย ซึ่งร่องลึกนั้นจะถูกขนาบทั้ง 2 ข้าง ไว้ด้วยเนินดินเตี้ยๆ บ้างเนินสูงชันบ้าง ตามแต่ละสถานที่ ขณะที่ Paul Steele (2022) อธิบายว่า เส้นทางเกวียนมีลักษณะเป็นทางเดินแคบๆ ตัดผ่านสันเขาหินทรายและท้องทุ่ง มีร่องรอยลึกลงไปในหินหรือพื้นดินจนเป็นร่องล้อเกวียน ใช้เป็นเส้นทางการเดินทางของคนเพื่อบรรทุกเกวียนและรถม้า ทางเกวียนเป็นเส้นทางที่มีความขรุขระ เดินทางค่อนข้างยากลำบาก โดยเฉพาะฤดูฝนจะเดินทางยากลำบากมาก เดินทางได้ค่อนข้างช้า มีดินโคลนดินเหนียวทำให้ติดหล่ม วัวเทียมเกวียนไม่ชอบน้ำขัง เป็นต้น จึงทำให้ช่วงฤดูฝนพวกพ่อค้าวาณิชไม่นิยมเดินทางขนส่งสินค้า การขนส่งสินค้าทางเกวียนจะเริ่มศึกศึกอีกครั้งก็เมื่อเสร็จสิ้นฤดูกาลเก็บเกี่ยวผลผลิตเสร็จสิ้นเรียบร้อย ซึ่งอยู่ประมาณราวๆ เดือนอ้ายหรือเดือนยี่ เพราะระยะเวลาดังกล่าวพื้นดินจะแห้งสนิท การเดินทางปลอดภัยไม่กระทบต่อพืชผลทางการเกษตรของชาวบ้าน สามารถเดินทางลัดเลาะตามเส้นทางระยะสั้นหรือระยะยาวได้สะดวกสบาย พาหนะสำคัญที่จะกล่าวถึงและมีบทบาทต่อระบบโลจิสติกส์และการขนส่งทางบกสมัยโบราณนั้นก็คือ **“เกวียน”** และ **“วัวเทียมเกวียน”** ทั้ง 2 อย่างนี้ ถือว่ามีส่วนสำคัญและมีบทบาทเป็นพาหนะขนส่งสินค้าขับเคลื่อนการขนส่งและระบบโลจิสติกส์บนการเดินทางด้วยเส้นทางเกวียน เมื่อเกวียนเป็นพาหนะสำคัญของการขนส่งสินค้า จึงเป็นเหตุผลทำให้ความต้องการ (Demand) เกวียนมีจำนวนมาก ประกอบกับสิ่งที่ใช้ประกอบร่วมกับเกวียน (Complementary Goods) คือ วัวเทียมเกวียน ก็มีความจำเป็นและความต้องการสูงเช่นกัน เกวียนและวัวเทียมเกวียนจึงมีราคาค่อนข้างสูง กลายเป็นคอลเลกชัน (Collection) บ่งบอกถึงความมั่งคั่งฐานะทางสังคม เปรียบเสมือนคนรวยในยุคปัจจุบันที่นิยมสะสมรถหรู เพื่ออวดโชว์ความมั่งคั่งและความร่ำรวย วัสดุและอุปกรณ์ประเภทต่างๆ ที่นำมาประกอบทำเกวียนจึงถือว่าเป็นไอเทม (Item) ที่ค่อนข้างหายากเช่นกัน เช่น ไม้ประดู่ ไม้แดง ไม้พยุง ฯลฯ เมื่อวัสดุประเภทไม้ที่บ่งบอกเป็นไอเทมสำคัญ เกวียนเล่มที่ทำด้วยไม้หายากและแข็งแกร่งจึงบ่งบอกสถานะความมั่งคั่ง ความร่ำรวยของเจ้าของเกวียน



ภาพที่ 1 พ่อใหญ่ทา เจริญวงศ์ กับวัวเทียมเกวียนและเกวียนคู่ใจ

เมื่อยุคสมัยเปลี่ยน ทุกสิ่งทุกอย่างก็ต้องเปลี่ยนไปตามยุคสมัย การขนส่งและระบบโลจิสติกส์แบบขนส่งด้วยทางเกวียนก็เช่นกัน ได้ค่อยๆ หดความสำคัญไปจากสังคมสมัยใหม่ ทำให้พาหนะขนส่งประเภทเกวียนถูกแทนที่ด้วยพาหนะชนิดใหม่ที่เรียกว่า **“รถไฟ”** และ **“รถยนต์”** รัฐยุคสมัยใหม่ได้เล็งเห็นความสำคัญกับการเดินทางและขนส่งทางบก ได้สนับสนุนงบประมาณก่อสร้างทางรถไฟและสร้างถนนหลวง เพื่อความสะดวกต่อการเดินทางและการขนส่ง เชื่อมต่อเมืองสู่เมือง จังหวัดสู่จังหวัด สอดคล้องกับ สมชาย นิลอาธิ (2554) ได้อธิบายว่า จุดเปลี่ยนสำคัญของการใช้เกวียนบรรทุกขนส่ง

และเดินทางไกล คือ การสร้างทางรถไฟสายแรกของประเทศไทย เริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา ระยะทาง 264 กิโลเมตร โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ เสด็จฯ ไปทรงเปิดการเดินทางรถไฟสายนี้ เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2443 รถไฟสามารถขนถ่ายสัมภาระหรือสินค้าได้จำนวนคราวละมากๆ เดินทางสะดวกรวดเร็วมากกว่าเกวียน ทำให้บทบาทของเกวียนลดลง ขณะที่ นักรบ มุลมานัส (2561) ได้อธิบายว่า พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีดำริให้สร้างถนนอย่างชาวตะวันตกโดยโปรดให้สร้างถนนเจริญกรุง เป็นถนนสายแรกของประเทศไทย เมื่อปี พ.ศ. 2404 ใช้งบประมาณทั้งสิ้น 19,700 บาท ความตอนหนึ่งทรงชี้แจงประเด็นเรื่องความกว้างของถนนด้วยสายพระเนตรอันยาวไกลไว้ว่า “ถ้าจะทำแต่แคบๆ พอคนเดินก็จะดี แต่ซึ่งทำใหญ่ไว้นี้ ก็เพื่อไว้ว่าเมื่อนานไปภายหน้าบ้านเมืองสมบูรณ์ที่ผู้คนมากมายขึ้น รถและม้าและคนเดิน จะได้คล่องแคล่วจึงทำให้ใหญ่ไว้” เมื่อมีถนนหนทางเรียบร้อยแล้ว การตั้งรกรากบนบกจึงเกิดขึ้นด้วยการสร้างตึกแถว มีรถม้า รถจักรยาน และรถยนต์ส่วนตัววิ่งตามท้องถนนมากขึ้น มีความสะดวกสบายในการเดินทาง ความเจริญทั้งหลายย้ายขึ้นมาบนบก ทำให้เกิดระบบการค้าเสรี มีห้างร้านและสถานประกอบการ ในปี พ.ศ. 2500 ได้สร้างถนนมิตรภาพ คือ เส้นทางหลวงสายสุดบรรทัด และสายเจนจบทิศ จากตำบลปากเพรียว จังหวัดสระบุรี ไปสิ้นสุดที่จังหวัดหนองคาย ได้รับความช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกา ทั้งในด้านงบประมาณและเทคนิคในการก่อสร้าง ทำให้การเดินทางมีความสะดวกรวดเร็ว และเป็นที่ยอมรับมากขึ้นเรื่อยๆ ขณะเดียวกันหน่วยงานของรัฐ คือ สำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบท (รพช.) ก็ได้สร้างเส้นทางเชื่อมระหว่างหมู่บ้านในชนบทมากขึ้น จึงมีการใช้รถกระบะบรรทุกแทนเกวียน ทำให้เกวียนส่วนใหญ่ที่เคยใช้เป็นพาหนะในการบรรทุกขนส่งและเดินทาง ถูกนำมาเก็บไว้ได้ถนนเรือน (สมชาย นิลอาธิ, 2554) การพัฒนาถนนหลวงและค่านิยมการใช้รถยนต์ที่เข้ามาทดแทน ทำให้บทบาทของเกวียนค่อยๆ เลือนหายไปจากสังคมไทย วัวเทียมเกวียน/วัวงามคู่ ถูกขายให้พ่อค้าวัวค้าควาย (นายฮ้อย) เพื่อนำไปเป็นสัตว์เลี้ยงสวยงามหรือถูกขายไปสู่โรงฆ่าสัตว์เป็นอาหารเลี้ยงประชากร เส้นทางเกวียนที่เคยใช้คมนาคมไปมาหาสู่ ขนถ่ายสินค้าระหว่างกันและกัน บางส่วนถูกเวนคืนจากรัฐจัดสรรเพื่อสร้างทางหลวงเพื่อขนถ่ายสินค้า บางส่วนถูกนำมาสร้างถนนชนบท (ถนนรอง) เพื่อคมนาคมระหว่างชุมชนระยะใกล้ๆ กัน บางส่วนก็ไม่ได้ถูกใช้ ผู้คนไม่ใช่สัญจร ถูกปล่อยให้เป็นที่รกร้างกลายเป็นทางเกวียนโบราณ ขณะเดียวกันเกวียนที่เคยเป็นพาหนะขนถ่ายสินค้าก็ถูกทอดทิ้งไปเฉย ๆ ปลดประจำการ ที่สุดแล้วก็ถูกขายเป็นของประดับตกแต่งบ้าน และนำไปตั้งโชว์ตามพิพิธภัณฑ์ท้องถิ่น เพื่อให้คนรุ่นหลังได้ศึกษาและเป็นอนุสรณ์ความทรงจำและอดีตการเดินทางด้วยคาราวานเกวียนที่เคยรุ่งเรืองในอดีตที่ผ่านมา

### ความสำคัญของเกวียนยุคโบราณ

“เกวียน” คือยานพาหนะทางบกชนิดหนึ่ง มีสองล้อ เทียมด้วยวัวหรือควาย ใช้บรรทุกพืชผลต่างๆ หรือใช้เป็นพาหนะเดินทาง ประกอบด้วยล้อไม้ขนาดใหญ่สองล้อสำหรับรับตัวเกวียนหรือเรือนเกวียน ล้อจะหมุนรอบเพลลาที่มีดุมเป็นศูนย์กลาง โดยมีกำหรือโครงสร้างของล้ออยู่ในกรอบของไม้ฝักมะขามและมีแม่แปลกเป็นไม้ประกอบบังคับล้อเกวียนให้หมุนรอบเพลลา ส่วนตัวเกวียนหรือเรือนเกวียนมีลักษณะเป็นกระบะโปร่งๆ มีไม้ซี่เล็กๆ เรียงสองแถวเป็นคล้ายกรง โดยด้านล่างตั้งอยู่บนไม้รูปหรือคาน (พิชชา ทองขลิบ, 2564) คานเกวียน ช่างเกวียนและคนที่ใช้เกวียนมักเรียกว่า ไม้ขวางทาง หรือแปรงขวาง มีสองชิ้นอยู่ด้านหน้าและด้านหลัง เรียกว่า ขวางทางหน้า และขวางทางหลัง เป็นตัวไม้โครงสร้างด้านสกัดของเกวียน ทำหน้าที่รองรับรูปหรือทาก โดยไม่มีไม้หัวเต่า หรือไม้ข่มเหง วางนาบทับอยู่บนคานรูป แล้วใช้เครือไม้หรือหวายผูกมัดบังคับไว้ให้แน่น (สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน เล่มที่ 36, 2516) ยุคโบราณเกวียนเป็นพาหนะสำคัญสำหรับขนถ่ายสินค้าจำนวนมากๆ เพื่อนำไปแลกเปลี่ยนค้าขายซึ่งกันและกันกับเมืองอื่นๆ ที่อยู่ห่างไกลออกไป โดยมีวัวเทียมเกวียนหรือควาย

เป็นสัตว์ลากจูง คนไทยโบราณจะนิยมใช้วัวลากเกวียนมากกว่าใช้ควายลากเกวียน เพราะวัวเป็นสัตว์ไม่กลัวแดด สามารถทนร้อนได้ดีกว่าควายยามเดินทางไกล ส่วนควายสามารถนำมาลากเกวียนได้เช่นกัน แต่คนไม่นิยมชอบนำมาลากเกวียนระยะทางไกลๆ เพราะควายเป็นสัตว์ไม่ทนร้อน ชอบลงแช่น้ำ หรือนอนปลักโคลน ควายจึงเป็นสัตว์ที่คนนิยมนำมาไถนา ซึ่งถือว่าสอดคล้องกับสภาพภูมิอากาศและการใช้แรงงานสัตว์ได้อย่างเหมาะสม เกวียนเป็นพาหนะขนส่งพลังงานสะอาดไม่ก่อมลพิษต่อสภาพอากาศ เกิดอุบัติเหตุค่อนข้างน้อย วัวเทียมเกวียนจึงเป็นสัตว์ที่มีมูลค่า มีความสำคัญกับการดำรงชีพและการขนส่งค้าขาย เจ้าของจะดูแลเอาใจใส่เป็นอย่างดี ปรคบประหงมการเลี้ยงดู คัดเลือกพื้นที่ทุ่งหญ้าที่เหมาะสมสำหรับการเล็มหญ้าของวัว คัดเลือกฟางข้าวอย่างดีสำหรับป้อนวัวเวลาเดินทางไกล หากเกิดอาการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บจากอุบัติเหตุต่างๆ ที่ไม่ได้คาดการณ์ไว้ เช่น ถูกสัตว์มีพิษทำร้าย วัวป่วย โจรปล้นวัว เป็นต้น จะทำให้การเดินทางล่าช้า ไปถึงจุดหมายปลายทางไม่ตรงตามเวลาที่กำหนดไว้ ซึ่งอาจจะทำให้การเดินทางกลับถึงบ้านหรือภูมิลำเนาเดิมได้ช้าลง ลูก/เมียที่รออยู่บ้านก็จะเกิดความกังวล เป็นอันกินไม่ได้นอนไม่หลับ เพราะยุคสมัยนั้นไม่มีเครื่องมือสื่อสารหรือโทรศัพท์ไว้สำหรับโทรหากันได้อย่างเช่นในสมัยปัจจุบันนี้ สิ่งที่ต้องระวังจากการเดินทางด้วยเกวียนเป็นอย่างยิ่ง คือ โจรปล้นวัวปล้นควาย หากเจอกับกลุ่มโจรพวกนี้แล้วต้องสูญเสียวัว, เกวียน และของมีค่าที่ขนส่งไปแลกเปลี่ยนค้าขาย ยิ่งทำให้ต้องขาดทุนย่อยยับ ดังนั้น การเดินทางด้วยเกวียนจึงต้องเดินทางไปเป็นขบวนคาราวานหรือกองเกวียนเป็นจำนวนครั้งละมากๆ ปัญหาใหญ่ที่สุดของคณะกองเกวียนก็คือ “การปล้น การจี้ หรือการลักขโมย” การป้องกันตัวที่ตุนั้น ตามเส้นทางจะต้องผูกมิตรกับคนในท้องถิ่น ในขณะที่จะมีการติดอาวุธไปด้วยตามสมควร เพื่อป้องกันตัว เวลาพักแรมที่ไหนก็จะต้องรวมตัวกันเป็นกลุ่มเป็นก้อน ลากเกวียนมาล้อมเป็นวงกลมจนชิดกัน คนจะอยู่ด้านในวงล้อมของเกวียนมีเว้นทางออกเพียงทางเดียว มีการอยู่เวรยามเพื่อระวังเหตุและดูแลความเรียบร้อยตลอดคืน (เรื่องศักดิ์ ละทัยนิล, 2546) การเดินทางแต่ละครั้งจะจัดเป็นขบวนใหญ่ เรียกว่า “กองคาราวานเกวียน” เพื่อจะได้สามารถบรรทุกสินค้าไปขายคราวละมากๆ เพื่อความปลอดภัยจากโจรผู้ร้าย ในกองเกวียนจะมีผู้ดูแลเรียกว่า “นายฮ้อยกองเกวียน” (ชุตินันท์ ทองคำ, 2556) เส้นทางเกวียนเป็นโครงข่ายเชื่อมต่อกันของแต่ละหมู่บ้าน โดยอาศัยการวางเส้นทางตามสภาพภูมิประเทศที่เหมาะสม ลัดเลาะไปตามพื้นที่ราบ ร่องเขาแคบ และร่องน้ำเล็กๆ ที่สามารถเดินทางผ่านได้สะดวก ซึ่งนานวันเข้าทำให้เส้นทางเกวียนเป็นร่องของล้อเกวียนลึกกลงไปในพื้นดินหรือร่องหิน

คำว่า “เกวียน” เรียกแตกต่างกันออกไปตามท้องถิ่น เขมรเรียกว่า ระแทะ, ระตะตะ, ระทะทะ รันแทะ, กระทบ, กระทบ ภาคอีสานและลาวเรียกว่า เกียน, เจียน ภาคเหนือเรียกว่า เกวียน, ล้อ, ล้อจัว, ล้อเฮือน, เฮือนล้อ ภาคใต้เรียกว่า เกียน, เกวียน, ล้อ (สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน เล่มที่ 36, 2516) ชื่อเรียกอาจจะเรียกแตกต่างกันออกไป แต่พาหนะชนิดหนึ่งที่มี 2 ล้อ ใช้ควายหรือวัวเทียม มีจุดประสงค์ คือ ใช้สำหรับเดินทางและขนส่งสินค้าจากเมืองหนึ่งไปสู่อีกเมืองหนึ่ง เช่น ไม้ซุง สินค้าอุปโภคบริโภค ของป่า ฝ้าย ไม้ฝาง ผ้าไหม ข้าวสาร และอื่นๆ ในจังหวัดเชียงใหม่ใช้วัวล้อทำหน้าที่เป็นพาหนะขนส่งสินค้าจากท่าเรือและสถานีรถไฟไปยังพื้นที่ต่างๆ ทั้งภาคในเมืองและชนบท สินค้าเกษตรที่ใช้เกวียนขนส่ง ได้แก่ ข้าว ถั่ว และกระเทียม เป็นต้น (เชียงใหม่นิวส์, 2562) ใช้บรรทุกข้าวเปลือกและพืชผลต่างๆ ถ้าใช้บรรทุกเมล็ดข้าวเปลือก เมล็ดข้าวโพด จะมีกระซุกหรือกระซุสานด้วยไม้ไผ่เป็นกระบะใส่ไว้ในเกวียน (พิชชา ทองขลิบ, 2564) เป็นพาหนะคู่ชีวิตของผู้คนในทุกสังคมเพื่อใช้บรรทุกพืชผลทางการเกษตร และการเดินทางขนส่งทางบก รวมถึงประโยชน์ด้านอื่นๆ อีกมากมาย ในโอกาสพิเศษ ในฐานะพาหนะบรรทุกเครื่องพิธีร่วมขบวนแห่ในงานบุญ ประเพณีต่างๆ หรือแม้แต่เป็นพาหนะเคลื่อนศพ-แห่งศพด้วย (ติก แสนบุญ, 2566) เป็นพาหนะคู่ใจของชาวนา ใช้ประโยชน์ในการบรรทุกข้าวหรือพืชผลทางการเกษตร ใช้เป็นพาหนะการเดินทางติดต่อกันระหว่างหมู่บ้านหรือชุมชนต่างๆ เช่น การเดินทางไปเยี่ยมญาติพี่น้อง การเดินทางไปร่วมงานบุญต่างๆ ที่มีระยะทางไกลเกินกว่าจะเดินทางด้วยเท้า และจำเป็นต้องบรรทุกสิ่งของจำนวนมากไปด้วย ใช้ตกแต่ง

เป็นขบวนแห่ในงานบุญต่างๆ เช่น ขบวนแห่บั้งไฟเอื้งในงานบุญบั้งไฟ ขบวนแห่เทียนพรรษา ขบวนแห่ปราสาทผึ้งในงานออกพรรษา ขบวนแห่กฐิน รวมไปถึงการตกแต่งเกวียนเพื่อใช้เป็นพาหนะเคลื่อนศพหรือแห่ศพ (สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน, เล่มที่ 36, 2516) ยุคสมัยโรมันเรื่องอำนาจเป็นผู้ครอบครองดินแดนส่วนใหญ่ของโลก เป็นอาณาจักรที่ยิ่งใหญ่เกรียงไกร เป็นที่นำเกรงขามของอาณาจักรต่างๆ อาณาจักรน้อย-ใหญ่ต้องสวามิภักดิ์ ยอมเป็นเมืองขึ้นอยู่ภายใต้อำนาจการปกครอง การที่อาณาจักรโรมันยิ่งใหญ่ได้นั้น เกิดจากระบบขนส่งด้วยล้อที่มีประสิทธิภาพจากนวัตกรรมการออกแบบโครงสร้างถนน การก่อสร้างถนนหนทางจากดินแดนต่างๆ เชื่อมสู่กรุงโรมซึ่งเป็นศูนย์กลางอำนาจเกิดขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนย้ายทรัพย์สินมีค่าทั้งหลาย รวมทั้งศิลปวัตถุขนาดใหญ่ เช่น เสาโอบิลิกต์จากประเทศอียิปต์จำนวนหลายต้นมาสู่กรุงโรม (กัลยาณี ถนอมแก้ว, 2564) ดังคำกล่าวที่ว่า “ถนนทุกสายมุ่งสู่กรุงโรม” (All Roads Lead to Rome) กรุงโรมเป็นเมืองใหญ่และเป็นศูนย์กลางการค้า การเมือง และวัฒนธรรม ถนนและเส้นทางสายหลักจะต้องสะดวกในการเดินทางเชื่อมเมืองหลวงและเมืองที่ล้อมรอบ ซึ่งทั้งหมดนี้นำไปสู่ศูนย์กลางของเมือง ถนนทุกสายจึงมุ่งสู่กรุงโรมไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง (Candace Osmond, 2024) ถนนทุกสายเป็นเส้นทางสำหรับเศรษฐกิจโรมันที่เข้มแข็งและการส่งกำลังกองทัพโรมันอย่างรวดเร็ว (Jahnavi Kakuturu & Alper Toker, 2022) นั้นหมายความว่า วิวัฒนาการการสร้างถนนของคนโรมันมีประสิทธิภาพสูง เมื่อถนนหนทางสภาพดี เดินทางสะดวกสบาย การเดินทางที่รวดเร็วยิ่งขึ้น การส่งเสบียงอาหารสนับสนุนกองทัพก็สามารถทำได้รวดเร็ว รถม้าหรือกองทัพล้อเลื่อนของโรมันจึงเคลื่อนทัพได้รวดเร็ว เดินทางถึงจุดหมายก่อนการคาดหมายของศัตรู สามารถกำหนดยุทธศาสตร์การสู้รบและชิงลมมือก่อน ซึ่งทำให้ได้เปรียบในการทำสงคราม ดังนั้น เกวียนหรือรถม้าที่ถูกพัฒนาให้เหมาะสมกับสงครามของชาวโรมันจึงสร้างความได้เปรียบในสนามรบยามทำศึกสงคราม

### ระบบโลจิสติกส์อาศัยเกวียนเป็นพาหนะขนส่ง

การขาดงบประมาณสนับสนุนการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน รวมไปถึงการดูแลไม่ทั่วถึงและขาดการกระจายอำนาจไปสู่ท้องถิ่น การบริหารงบประมาณเพื่อสนับสนุนสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานถูกจำกัดไว้เฉพาะส่วนกลาง โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระบบขนส่งที่มีความสะดวกสบาย ไม่ว่าจะทางบกหรือทางน้ำ จึงรวมศูนย์ความเจริญรุ่งเรืองอยู่เฉพาะในเขตพระนครเท่านั้น เหตุการณ์กบฏผีบุญอีสาน ในสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นภาพที่สะท้อนให้เห็นการลุกขึ้นมาต่อสู้ของกลุ่มคนที่ไม่พอใจกับการรวมศูนย์ความเจริญอยู่ที่เมืองหลวงเท่านั้น โดยทำการปลุกกระดมทางความคิด เพื่อให้คนเข้ามาต่อต้านอำนาจรวมศูนย์ของรัฐ เพราะข้านั้นสังคมเศรษฐกิจขณะนั้นชาวอีสานต้องส่งส่วยหรือภาษีให้กับรัฐ โดยชายฉกรรจ์ต้องส่งส่วยคนละ 4 บาท ซึ่งส่งผลกระทบต่อดำรงชีวิตของคนอีสานเป็นจำนวนมาก เพราะคนอีสานสมัยนั้นสามารถอยู่ได้โดยไม่ต้องใช้เงิน (พาฝัน หน่อแก้ว, 2563) มณฑลทางอีสาน และมณฑลทางเหนือ นิยมใช้การขนส่งและทำมาค้าขายด้วยทางเกวียน มีเกวียนหลายพันเล่มขนส่งสินค้า นำสินค้ามาค้าขายในเมืองหลวงในสมัยยุคโบราณ จากเอกสารคำให้การขุนหลวงวัดประดู่ทรงธรรม ได้กล่าวถึงกองเกวียนสมัยอยุธยาไว้ว่า “อนึ่งที่บ้านศาลาเกวียนนั้นมีศาลาใหญ่ห้าห้องสองหลังสำหรับเกวียนเมืองนครราชสีมาและเมืองพระตะบองมาจอดที่ศาลานั้น ในระดูเดือนสามเดือนสี่ต่างแลเกวียนเมืองนครราชสีมาบรรทุกสินค้าต่างๆ คือ น้ำรัก ขี้ผึ้ง ปีกนก ผ้าตะรางผ้าสายบัว...แลหนังเนื้อ เอนเนื้อ เนื้อแผ่น ครั่ง ไหม กายาน ตีบุก หน่องา ของป่าต่างๆ เกวียนเมืองพระตะบองพวกเขมรบันทุกลูกแร่ กระจวาน ไหม กายาน ครั่ง ตีบุก หน่องา แลผ้าปุม แพรญวน ทองพรายพลอยแดง แลสินค้าต่างๆ ตามเมืองเขมร” (สถาบันพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ, 2534) ชาวบ้านในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นที่ทำการค้าเล็กๆ น้อยๆ นั้น จะทำการค้าอยู่เฉพาะในภูมิภาคของตน และพ่อค้าพื้นเมืองเหล่านี้จะมีชื่อเรียกต่างกันไปในแต่ละภูมิภาค กล่าวคือ พ่อค้าพื้นเมืองในภาคเหนือ เรียกกันว่า “พ่อค้าวัวต่าง” พ่อค้าพวกนี้จะใช้เกวียน

บรรทุกสินค้าพวกเมี่ยง ยาเส้น และครั่ง ออกจากหมู่บ้านไปขายตามที่ต่างๆ แล้วซื้อสินค้าจากภายนอก เช่น ปลาแห้ง เกลือ และเสื้อผ้า กลับเข้ามาขายในหมู่บ้าน ส่วนพ่อค้าพื้นเมืองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือนี้เรียกกันว่า “นายฮ้อย” หรือ “นายร้อย” พวกนายฮ้อยจะนำสินค้าประเภทของป่า เช่น หนังสัตว์ เขาสัตว์ ครั่ง หรือคুমวัวควายต่างๆ มาขายที่เมืองนครราชสีมา แล้วซื้อสินค้าที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตกลับมาขาย เช่น ข้าว ปลาแห้ง และเกลือ (ศุภรัตน์ เลิศพาณิชย์กุล, 2533) ชาวภาคเหนือมีเรื่องเล่า “ม้าต่าง-วัวต่าง” ในอดีต เมืองหรือชุมชนล้านนาที่อาศัยอยู่ตามแอ่งที่ราบต่างๆ ทางภาคเหนือ ไม่ได้อยู่กันอย่างโดดเดี่ยว แต่มีการเดินทางข้ามแอ่งไปมาหาสู่กันบ่อยๆ เพื่อค้าขายหรือแลกเปลี่ยนสินค้าที่ตัวเองมี เช่น เมี่ยง เกลือ ข้าว น้ำมันก๊าด ไม้ขีดไฟ เครื่องเหล็ก ฯลฯ ซึ่งหัวเมืองสำคัญ ในแถบนี้ได้แก่ เมืองเชียงใหม่ เชียงตุง เมืองสิงห์ในพม่า รวมทั้งหัวเมืองใหญ่ล้านนา (ชูสิทธิ์ ชูชาติ, 2545) เกวียนใช้ในการบรรทุกข้าวจากนาเป็นหลัก เมื่อเก็บเกี่ยวและนำข้าวเก็บในยุ้งฉางแล้ว จึงจะนำเกวียนมาใช้ในโอกาสอื่นๆ ได้แก่ บรรทุกขนส่งเกลือ บรรทุกข้าวไปขายหรือนำไปแลกเปลี่ยนสิ่งของอื่น รับจ้างขนส่งสินค้าหรือพืชผลทางการเกษตร บรรทุกซักลากไม้ซุงทั้งต้น ส่วนใหญ่เป็นการใช้เกวียนในระยะทางที่ไม่ไกลมากนัก แต่บางครั้งอาจใช้เกวียนเดินทางไปค้าขายในระยะทางไกลๆ เช่น จังหวัดสระบุรี นครนายก ชลบุรี หรือดอนวัวควายไปขายถึงกรุงเทพมหานคร ประเทศกัมพูชา ซึ่งต้องใช้เวลาในการเดินทางเป็นเดือน หรือนานถึง 3 เดือน (สมชาย นิลอาธิ, 2554) หากกล่าวถึงความเป็นห่วงเกี่ยวกับการเดินทางบกเพื่อความสะดวกสบายของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 สมัยที่ยังไม่มีรถยนต์ ไม่มีถนนหนทางสะดวกสบาย รถไฟก็ไปได้แค่อุทยาและโคราช มีแต่ช้าง ม้า เกวียน เรือเป็นพาหนะที่สำคัญ เสนาบดีจะออกไปตรวจราชการหัวเมืองยามมีศึกสงครามเท่านั้น แต่ในสมัยรัชกาลที่ 5 มีเหตุการณ์พิเศษที่จะต้องดูแลหัวเมืองให้เป็นปึกแผ่นมั่นคง ถ้าปล่อยให้หละหลวมอย่างที่เป็็น ก็อาจจะทำให้เสียเอกราชได้ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยมีหน้าที่ดูแลการปกครองจึงต้องขี่ม้าขี่เกวียนไปทั่วประเทศ (โรม บุญนาค, 2566) ด้วยระบบการเดินทางและการขนส่งทางบกไม่ได้สะดวกสบายเช่นในยุคปัจจุบันนี้ เดินทางด้วยเส้นทางเกวียน สภาพขรุขระ ลำบาก ทุลุกทุเล รอคอยฤดูกาลและอาศัยสภาพดินฟ้าอากาศที่เหมาะสมสำหรับการออกเดินทาง เพื่อป้องกันความเสี่ยงและไม่ทำให้การขนส่งสินค้าเสียหาย เกวียนถือว่าเป็นพาหนะขนส่งสินค้าที่เหมาะสมกับยุคสมัย โดยมีวัวหรือควายลากจูงเกวียนไปตามสภาพภูมิประเทศในสมัยนั้นได้เป็นอย่างดี จากข้อมูลที่กล่าวมาแสดงให้เห็นถึงความมั่งคั่งและความเฟื่องฟูของกองคาราวานเกวียนในยุคสมัยนั้น เป็นพาหนะที่ดีที่สุดสำหรับการขนถ่ายสินค้าจากเมืองหนึ่งสู่เมืองหนึ่ง สามารถบรรจุน้ำหนักได้คราวละจำนวนมากๆ ขนสินค้าจำพวกมีน้ำหนักได้ดี เป็นที่อยู่อาศัยและครวัปรุงอาหาร หลบแดด หลบฝน ยามเวลาเดินทางไกลๆ เกวียนจึงเป็นพาหนะเคลื่อนที่ประเภทอเนกประสงค์ และเป็นพาหนะที่มีความสำคัญสำหรับการค้าขายที่ดีที่สุดในยุคนั้น

### ของสะสมของคนรวยและคนมีฐานะทางสังคม

ความสำคัญของเกวียนในยุคโบราณไม่ใช่แค่เป็นพาหนะสำคัญสำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างกันหรือใช้เดินทางไปมาหาสู่ซึ่งกันและกันเพียงเท่านั้น แต่สิ่งที่พิเศษของการได้ครอบครองเกวียน คือ การแสดงถึงความมั่งคั่ง ความร่ำรวย ความหรูหรา และแสดงถึงฐานะทางสังคมของผู้ครอบครองเกวียนเล่มนั้นๆ เกวียนเล่มหนึ่งๆนั้นมีราคาแพง ผู้ครอบครองหรือเจ้าของจะต้องเป็นคนที่มีเงิน มีฐานะทางสังคม เพราะองค์ประกอบของเกวียนที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้าจำเป็นต้องมีวัวเทียมเกวียน 2 ตัว หรือมากกว่านั้น (บางพื้นที่อาจจะใช้ควายลากจูงแทนวัว) ซึ่งก็แล้วแต่งานขนส่งในรอบนั้นๆ วัวเทียมเกวียนเป็นองค์ประกอบการลากจูงเกวียน ถือว่าเป็นของที่ใช้ประกอบกัน (Complementary Goods) ถ้าหากขาดสิ่งใดสิ่งหนึ่งไปจะหาสิ่งอื่นมาทดแทนได้ไม่สมบูรณ์มากนัก ดังนั้นจึงทำให้วัวเทียมเกวียนมีราคาแพงตามความต้องการจำนวนเล่มเกวียนที่ใช้ประกอบกัน ทั้งหมดนี้จึงเป็นเหตุผลให้ทั้ง 2 อย่าง (เกวียน+วัว) รวมกันแล้วถือว่ามีมูลค่าราคาแพง เป็นสิ่งที่คนทั่วไปจำเป็นต้อง



ได้ยากยิ่ง จะต้องเป็นคนมีเงิน ร่ำรวย มีฐานะทางการเงินและฐานะทางสังคม เกือบมีคุณค่าหลักคือใช้เป็นพาหนะบรรทุกที่ช่วยผ่อนแรงในการเดินทาง เป็นงานสร้างสรรค์ที่มีคุณค่าทางจิตใจ และมีมูลค่าทางเศรษฐกิจ ผู้มีเกวียนถือว่าเป็นผู้ที่มีฐานะและอำนาจบารมีในสังคม ในมหาวาณิชชาดก (ขุ.ชา) ได้กล่าวถึงความมั่งคั่งของพวกพ่อค้าชาวพระนครสาวัตถิในคราวเข้าไปเฝ้าพระพุทธเจ้า ไว้ว่า “เรื่องมีว่า พ่อค้าเหล่านั้นเมื่อจะไปค้าขาย ก่อนจะไปได้ถวายมหาทานแต่พระศาสดา ดำรงมั่นในสละและศีล กราบทูลว่า ข้าแต่พระองค์ผู้เจริญ ถ้าพวกข้าพระองค์กลับมาได้ จักขอบังคมพระบาทยศของพระองค์อีกพระเจ้าข้า แล้วออกเดินทางไปกับเกวียน 500 เล่ม” (พระไตรปิฎกฉบับมหาจุฬาฯ เล่มที่ 27, 2539) การต่อเติมเกวียนถือว่าเป็นการสร้างสรรค์ด้วยวิธีประดิษฐ์ต่างลงบนชิ้นไม้ในส่วนต่างๆ ของเกวียนให้เกิดความงดงาม การแกะสลักลวดลายอย่างวิจิตรบรรจง วิธีเขียนภาพและประดับกระจกบนผนังของเกวียนทำให้เกวียนดูสวยงามและหรูหรา (ติก แสนบุญ, 2566) สิ่งสำคัญที่แสดงถึงความหรูหราและบ่งบอกถึงความร่ำรวยผ่านเล่มเกวียนที่ครอบครอง คือ “วัสดุ/อุปกรณ์สำหรับประกอบเกวียน” สำหรับไม้ที่ใช้ทำเกวียนจำเป็นต้องใช้ไม้เนื้อแข็ง ทั้งในส่วนที่เป็นโครงสร้างและส่วนประกอบของเกวียน เพราะต้องใช้บรรทุกสิ่งของและเดินทางไกล ซึ่งต้องรับน้ำหนักมาก ตลอดจนรับแรงกระแทกและแรงเสียดสีตลอดเวลาที่ใช้งานทุกครั้ง ประกอบไปด้วย คุมเกวียน ใช้ไม้ประดู่ ไม้พยุง, อ้ว ใช้ไม้เต็ง (ไม้จิก), เปลาเกวียน, ใช้ไม้เค็ง, กำเกวียน ใช้ไม้พยุง, กงเกวียนหรือกีบ ใช้ไม้ประดู่ ไม้พยุง ไม้พะยอม ไม้สะแบง ไม้มะค่า, แพดหรือแปรง ใช้ไม้พยุง ไม้แดง, คานหรือข้าง ใช้ไม้พยุง ไม้พะยอม ไม้ประดู่, แอก ใช้ไม้กระทุ้ม ไม้ลิ้นฟ้า (ต้นเพกา), ลูกแอกหรือลูกสะเซ ใช้ไม้พยุง, แป้นขานหรือแป้นนั่ง ใช้ไม้พยุง, ไม้ค้ำ ใช้ไม้ไผ่ (สมชาย นิลอาธิ, 2554) เกวียนภาคเหนือจะนิยมสร้างด้วยไม้สัก ไม้ประดู่เหลือง ไม้ประดู่แดง ไม้เหียง ไม้ตึง ไม้ไผ่ (ธวัชชัย ทำทอง, 2564) ไม้ที่นำมาสร้างเกวียนต้องเป็นไม้ที่มีความแข็งแรง มั่นคง มีความเหนียว ยืดหยุ่นได้ดี มีความคงทน ใช้งานได้ยาวนาน ไม่หักง่าย ไม่แตกง่าย ไม้ที่นำมาทำเกวียนก็มีหลายหลายชนิดซึ่งขึ้นอยู่กับความเชื่อท้องถิ่นนั้นๆ และผ่านการทดลอง/ทดสอบการนำมาสร้างเกวียนหลายรุ่นคน จากรุ่นสู่รุ่นกลายเป็นตำราหรือคัมภีร์การสร้างเกวียนให้รุ่นต่อๆ มาได้นำองค์ความรู้นั้นมาประกอบการสร้างเกวียน ราคาและมูลค่าของเกวียนนั้นขึ้นอยู่กับชนิดของไม้ที่นำมาสร้าง (พระโพธิวงศาจารย์ (ติสโส อ้วน), 2469) ไม้จำพวกที่มีความแข็งแรงทนทานและยืดหยุ่นดีจะเป็นที่ต้องการ (Demand) ของผู้ซื้อเกวียนอย่างมากและทำให้ไม้ขาดตลาด เพราะไม้ที่มีความแข็งแรง ทำยาก ตัดยาก ถากยาก ขึ้นรูปยาก เจาะยาก ฯลฯ เหตุผลที่ช่างทำได้ยากก็เพราะอุปกรณ์เครื่องมือก่อสร้างไม่ทันสมัย ไม่มีเลื่อยไฟฟ้า ไม่มีสว่านไฟฟ้า ไม่มีอุปกรณ์ขึ้นรูป ไม่มีเครื่องทุ่นแรง ฯลฯ ช่างผู้สร้างจะต้องใช้ความสามารถและเครื่องมือโบราณด้วยความสามารถพิเศษ ค่อยๆ เจาะ ค่อยๆ เลื่อย ค่อยๆ ตอกลิ้ม เครื่องมือหรือวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับช่างโบราณ คือ อุปกรณ์ตีเหล็กสำหรับทำเกวียนและตีมัด ได้แก่ ทั้งเหล็ก ค้อนและคีมขนาดต่างๆ เต้าหลอมเหล็ก อุปกรณ์ช่างไม้สำหรับประกอบตัวเกวียน กบไสไม้ สิว ฆ้อน (ธวัชชัย ทำทอง, 2564) การสร้างเกวียนในยุคโบราณจึงต้องใช้ความสามารถและความทุ่มเทอย่างมาก เพื่อที่จะให้ได้เกวียนแต่ละเล่มสำหรับขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีความมั่นคงไม่พุงพังง่าย เพราะจะทำให้เสียเวลาการขนส่ง ต้องซ่อมแซมและอาจขาดทุนจากการขนส่งสินค้าไปค้าขายยังเมืองต่างๆ ไม้ที่มีความแข็งแรง เช่น ไม้พยุง ไม้ประดู่ ไม้เค็ง ไม้แดง เป็นต้น จึงเป็นไม้ที่คนส่วนใหญ่ต้องการนำมาทำเกวียน เป็นไม้ที่มีความสวยงาม สีสวย แข็งแรง มั่นคง ไม่แตกหักง่าย กลายเป็นคอลเลกชัน (Collection) ที่ผู้ครอบครองเกวียนต้องมี ต้องอวด ต้องนำมาแสดงให้ผู้อื่นได้เห็น เพื่อให้รู้ว่ามีแรร์ไอเทม (Rare Item) ที่หายาก ในยุคโบราณซึ่งหากใครมีเกวียนที่สร้างด้วยไม้หายาก เช่น ไม้พยุง ไม้ประดู่ ฯลฯ จะเป็นการแสดงให้เห็นถึงความร่ำรวย ความมั่งคั่ง มีฐานะทางสังคม เปรียบเสมือนยุคปัจจุบันที่มีการครอบครองรถหรู เช่น Porsche, Lamborghini, Audi, Mercedes-Benz เป็นต้น ถือว่าเป็นไอเทมคอลเลกชันที่มีวิวัฒนาการเปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัย จากยุคมีเกวียนหรูหราเล่ม

งาม ประกอบสร้างขึ้นด้วยไม้แข็งแกร่ง สู่ยุคที่มีรถบรรทุกหทาราคาแพงสะสม เพื่อแสดงถึงความมั่งคั่ง ดังนั้น เกวียนที่ประกอบสร้างขึ้นด้วยไม้แกร่งจึงหายาก มีความต้องการสูงจากกลุ่มพ่อค้าเกวียน มีแล้วดูดี มีความสง่าสวยงาม หรรษา ราคาแพง

### พิพิธภัณฑสถานเกวียนโบราณ

เมื่อความต้องการสินค้ามีมาก ขณะเดียวกันสินค้ามีจำนวนน้อยไม่เพียงพอต่อความต้องการก็จะเกิดสิ่งๆที่เรียกว่า “สินค้าราคาแพง” ยุคสมัยโบราณที่มีความรุ่งเรืองด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ทางบก โดยมีเกวียนเป็นพาหนะมีความสำคัญสำหรับขนส่งสินค้า ทำให้ความต้องการและการอยากครอบครองเกวียนมีจำนวนมาก แต่เมื่อกาลเวลาเปลี่ยนไป การพัฒนาประเทศมีความเจริญและทันสมัยมากขึ้น ทำให้ระบบขนส่งทางบกมีการพัฒนาและมีความทันสมัยสะดวกสบายสำหรับการเดินทาง รัฐบาลมีแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งทางบกมากขึ้น โดยแบ่งออกเป็น 2 อย่าง คือ ระบบขนส่งทางรางและการขนส่งทางถนน (1) ระบบขนส่งทางราง คือ การลงทุนและพัฒนารถไฟ ทำให้การขนส่งสินค้าได้จำนวนครั้งละจำนวนมาก โดยในปี พ.ศ. 2430 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ก่อตั้งกรมรถไฟขึ้น สร้างรถไฟสายแรกขึ้น คือ สายกรุงเทพ-นครราชสีมา งบประมาณ 9,956,164 บาท (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2566) (2) การขนส่งทางถนน คือ การลงทุนและพัฒนาถนนทางหลวงแผ่นดิน และถนนทางหลวงชนบท ระหว่างปี พ.ศ. 2404-2407 ประเทศไทยได้สร้างถนนสายแรกขึ้น คือ “ถนนเจริญกรุง” เพื่อใช้สัญจรภายในกลางเมือง (เมธินี จิรวัดนา, 2567) ทางหลวงแผ่นดิน เป็นเส้นทางสาธารณะสายหลักที่เป็นโครงข่ายเชื่อมระหว่างภาค จังหวัด อำเภอ ตลอดจนสถานที่ที่สำคัญ เพื่อให้การเดินทางและขนส่งเป็นไปได้อย่างสะดวกยิ่งขึ้น มีทั้งหมด 4 หมายเลข ได้แก่ หมายเลข 1 ถนนพหลโยธิน, หมายเลข 2 ถนนมิตรภาพ, หมายเลข 3 ถนนสุขุมวิท, หมายเลข 4 ถนนเพชรเกษม (กรมทางหลวง, 2560) ทางหลวงชนบท คือ ทางหลวงที่กรมทางหลวงชนบทเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงชนบท ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม พ.ศ. 2545 (กรมทางหลวงชนบท, 2567) การเกิดขึ้นของการขนส่งระบบราง การก่อสร้างถนนทางหลวงแผ่นดินและถนนทางหลวงชนบท ทำให้ลดความสำคัญของการขนส่งสินค้าด้วยทางเกวียน เส้นทางเกวียนบางเส้นทางถูกพัฒนาให้เป็นถนนทางหลวงแผ่นดิน ถนนลาดยางมะตอย 4 เลน, 6 เลน, 8 เลน และ 10 เลน เป็นต้น ตามความสำคัญของถนนเส้นนั้นๆ บางเส้นทางถูกนำไปสร้างเป็นถนนทางหลวงชนบท ทำเป็นถนนคอนกรีต หรือ ลาดยางมะตอย มีความสะดวกสบาย ใช้สัญจรไปมาซึ่งกันและกันได้ง่ายขึ้น บางเส้นทางถูกปล่อยทิ้งร้างผู้คนไม่ใช้สัญจรกลายเป็นเส้นทางเปลี่ยวและรกร้าง ซึ่งปัจจุบันนี้เรียกเส้นทางนี้ว่า “เส้นทางเกวียนโบราณ” เส้นทางที่ใช้เกวียนจึงเหลือน้อยลงและระยะทางสั้นลง คงใช้กันระหว่างชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงกันเป็นส่วนใหญ่ มีการใช้รถบรรทุกแทนเกวียนในการบรรทุกขนส่งและเดินทาง ช่างประกอบเกวียนเปลี่ยนไปประกอบอาชีพอื่น ช่างสลักกลวดลายเปลี่ยนไปทำงานแกะสลักบานประตูหน้าต่างของโบสถ์ วิหาร ศาลาการเปรียญ แทนการทำเกวียนสลักกลวดลาย (สมชาย นิลอาถิ, 2554) ส่วนเกวียนและวัวเทียมเกวียนก็ค่อยๆ หดความสำคัญไปตามกาลเวลา เกวียนถูกจอดไว้ตามข้างรั้วบ้านหรือใต้ถุนบ้าน ขณะเดียวกันผู้คนก็ไม่นิยมสร้างบ้านแบบมีใต้ถุนเพื่อเก็บสิ่งของและเลี้ยงสัตว์ไว้ใต้ถุนบ้าน เนื่องด้วยกระทรวงสาธารณสุขมี การรณรงค์เกี่ยวกับสุขอนามัยให้คนตามชนบทตระหนักถึงสุขอนามัยที่ถูกต้อง การเลี้ยงสัตว์ใต้ถุนบ้านถือว่าไม่ถูกต้องตามเรื่องสุขาภิบาลครัวเรือน จะทำให้เกิดกลิ่นเหม็น มีแมลงสัตว์พาหะนำโรค มีฝุ่นละอองและขยะอยู่ในบ้าน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อคนในบ้านป่วยและเป็นโรคที่มาจากพาหะนำเชื้อโรค (ศูนย์พัฒนาอนามัยพื้นที่สูง, 2552) ประกอบกับพฤติกรรมและรสนิยมของผู้คนไม่นิยมขึ้นไปพักอาศัยบนบ้าน มีการก่ออิฐถือปูนใต้ถุนบ้านเพื่อเป็นที่อยู่อาศัย ดังนั้น จึงทำให้ต้องขายทั้งเกวียนและวัวเทียมเกวียนไปให้กับพ่อค้าคนกลาง ดังคำผญาอีสานที่ว่า “มีเกวียนบั้งวัวพร้อมลิเอาหยังมาแก่ เกวียนบั้งไม่มีค้ำหัวลิจ้ำใส่ดิน” แปลความได้ว่า

มีเกวียน แต่ไม่มีวัวด้วย จะใช้อะไรลาก หากเกวียนไม่มีไม้ค้ำ หัวเกวียนก็จะคะมำลงพื้น (สำลี รักสุทธิ, 2551) เกวียนและวัวเทียมเกวียนถูกยุคสมัยจับให้แยกออกจากกัน เพราะมองไม่เห็นคุณค่าและหมดประโยชน์สำหรับการขนส่งและการเดินทาง ผู้คนหันไปสนใจกับพาหนะที่ทันสมัยและมีความรวดเร็วสำหรับการขนส่งและการเดินทาง ดังคำผญาอีสานโบราณที่ว่า **“เกวียนหากเหมิดคุณค่า ถ้าขาดคู่วัวเทียม, ก็เป็นของบ่มีคุณค่า หากขาดพืมมาค้ำ, ฉางเป็นเพียงโงงไม้ แม้โพงพบขึ้นอยู่, ผักกะตุ ก็หากเป็นแค่แผ่นไม้ วงกบค้ำ หากบ่มี”** การเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาประเทศทำให้เกวียนถูกขายให้กับพ่อค้ารับซื้อของเก่าโบราณ หรือพ่อค้ารับซื้อของตกแต่งบ้านตกแต่งสวน ซึ่งปัจจุบันเราจะเห็นล้อเกวียนและอุปกรณ์เกวียนชิ้นต่างๆ นำไปทำเป็นรั้วบ้านและประดับตกแต่งบ้าน วัวเทียมเกวียนถูกขายให้นายฮ้อยหรือพ่อค้าวัวควาย นำเข้าสู่โรงฆ่าสัตว์หรือขายต่ออีกทอดไปสู่ตลาดวัวควายเพื่อนำไปเป็นอาหารมนุษย์หรือนำไปเป็นสัตว์เลี้ยงเพื่อความสวยงาม

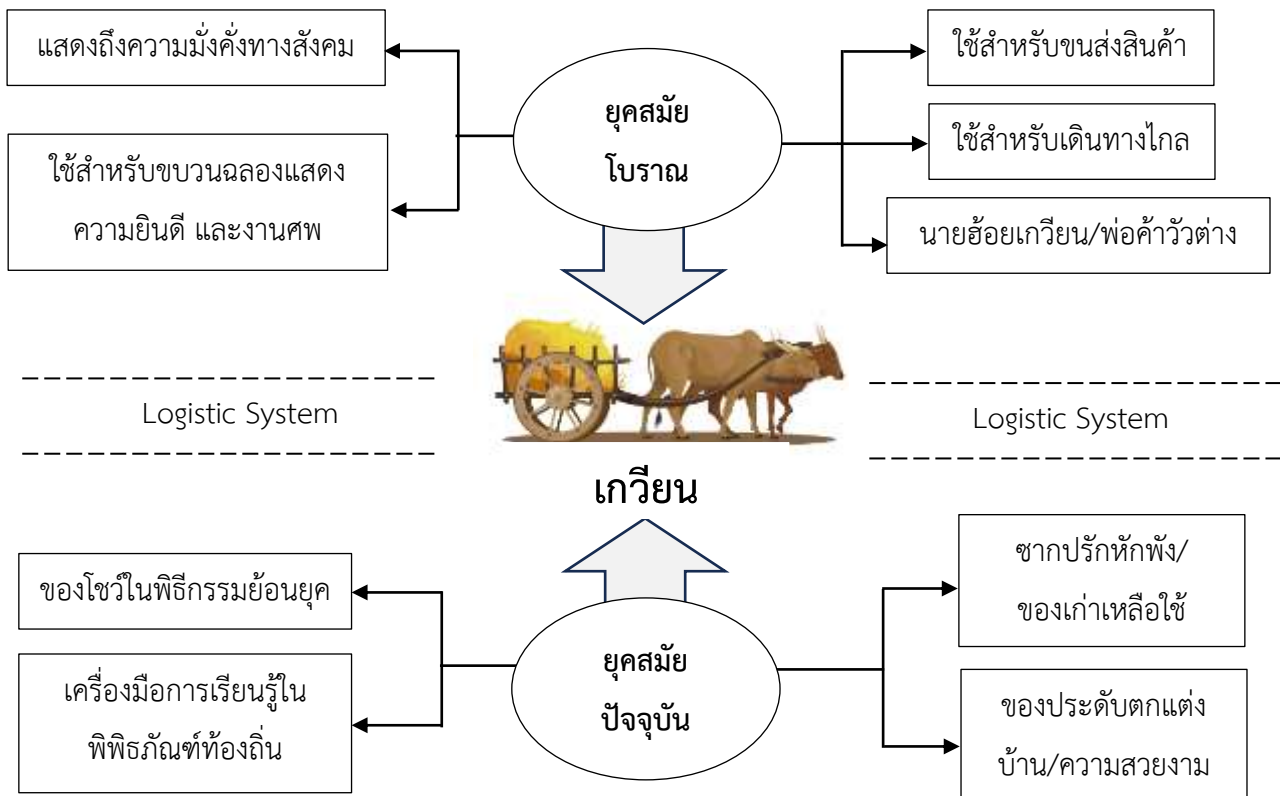


ภาพที่ 2 เกวียนและชิ้นส่วนประกอบต่างๆ ในพิพิธภัณฑ์การเรียนรู้ของชุมชน

ความสำคัญของเกวียนได้ถูกลดคุณค่าลงและเลือนหายไปตามกาลเวลา ถนนหนทางมีความทันสมัยมากขึ้นเท่าไร การใช้เกวียนก็ลดลงเร็วมากเท่านั้น เพราะการขับเกวียนบนถนนในยุคปัจจุบันมีความเสี่ยงสูง วัวมีอาการตกใจเมื่อมีรถวิ่งผ่านซึ่งจะทำให้ลากจูงเกวียนตกถนน ท้ายเกวียนไม่มีไฟท้าย ไม่มีสัญญาณไฟเลี้ยว หรือสัญญาณสะท้อนแสงซึ่งอาจทำให้รถที่วิ่งตามหลังมามองไม่เห็น โดยเฉพาะเวลากลางคืนอาจทำให้รถชนท้ายเกวียนและ อาจทำให้มีผู้เสียชีวิต ซึ่งอุบัติเหตุจากเกวียนมาให้เห็นจนถึงยุคปัจจุบัน อาทิเช่น เด็กๆ วิ่งหนีตายอลหม่านหลังวัวเทียมเกวียนวิ่งพุ่งเข้าหากลุ่มคนดูที่มานั่งชมการแข่งขันวัวเทียมเกวียน เทศกาลประจำปีของจังหวัดเพชรบุรี ทำให้ต้องตัดป้ายประกาศเตือนเป็นพื้นที่เสี่ยงอันตราย (MRG Online, 2556) ในประเทศอินเดียได้เกิดความวุ่นวายบนท้องถนน เนื่องจากลาและเกวียนถูกรถยนต์ส่วนบุคคลวิ่งมาด้วยความเร็วชนเข้ากับท้ายเกวียน (Dailymail, 2019) เกิดอุบัติเหตุรถม้าบนถนน Red Road กลางเมืองโกลกาตา ประเทศอินเดีย มีผู้ได้รับบาดเจ็บจากการถูกรถม้าลากเกวียน เป็นหญิงสาวแม่ลูกสองคน อาการบาดเจ็บที่แขนและขา ถูกนำส่งไปรับการรักษาที่โรงพยาบาล SSKM (The Telegraph India, 2022) จากการเกิดอุบัติเหตุและความไม่ปลอดภัยยิ่งทำให้การใช้เกวียนลดลงเรื่อยๆ เกวียนที่มีลักษณะสมบูรณ์ วัสดุและอุปกรณ์ยังอยู่ครบถ้วนถูกซื้อจากกลุ่มคนที่มีความชื่นชอบและเก็บสะสมเกวียน กลุ่มอนุรักษ์เกวียนโบราณ ซึ่งจะเห็นโดยทั่วไปตามศูนย์การเรียนรู้ พิพิธภัณฑ์ท้องถิ่น สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และบ้านบุคคลสำคัญทางประวัติศาสตร์ เป็นต้น โดยได้มีการก่อตั้งพิพิธภัณฑ์เกวียนแห่งแรกของประเทศไทยและโลก ที่บ้านด่านเกวียน ตำบลด่านเกวียน อำเภอโชคชัย จังหวัดนครราชสีมา (วิโรฒ ศรีสุโร, 2556) จากที่เคยเป็นพาหนะที่มีมูลค่า มีราคาสูง มีผู้คนต้องการสูง กลักลับกลายเป็นพาหนะที่มีมูลค่าทางจิตใจและเป็นเสมือนจิตวิญญาณให้หวนระลึกถึง

ความหลัง ยุคสมัยการเดินทางด้วยความทุกข์ยากลำบาก ต้องใช้ระยะเวลาอันยาวนาน ขนถ่ายสินค้าไปยังเมืองหรือสถานที่ต่างๆ ปัจจุบันนี้เกวียนถูกปลดประจำการ มีปรากฏให้เห็นเป็นเพียงแค่วัตถุโบราณ เป็นของสะสมไว้ประดับบ้านเรือนให้ดูสวยงาม และถูกจัดไว้ให้เยาวชนคนรุ่นหลังไว้ศึกษาหาความรู้ตามพิพิธภัณฑ์ต่างๆ ซึ่งนั่นก็เปรียบเสมือนสุสานเก็บซากปรักหักพังของเกวียนไว้เพื่อเป็นอนุสรณ์และความทรงจำดีๆ ที่เกวียนเคยมีความสำคัญและเป็นพาหนะนำพาผู้คนและสินค้าไปมาหาสู่และแลกเปลี่ยนค้าขายซึ่งกันและกัน

**องค์ความรู้ใหม่**



ภาพที่ 3 แสดงองค์ความรู้ใหม่

จากภาพที่ 3 แสดงให้เห็นว่าเกวียนมีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตของคนไทยตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ถึงแม้ว่าค่านิยมและการให้ความสำคัญกับการใช้เกวียนจะเปลี่ยนแปลงไปก็ตาม เกวียนก็ยังรักษากลิ่นไอวัฒนธรรม วิถีการเดินทาง และการมีส่วนร่วมกับผู้คนไว้เป็นอย่างดี ในอดีตเกวียนมีความสำคัญเป็นพาหนะขนส่งสินค้า เดินทางไกล แสดงความมั่งคั่งทางสังคม ฯลฯ ในยุคปัจจุบันเกวียนได้ลดบทบาทความสำคัญต่อวิถีชีวิตของผู้คน แม้ว่าจะมีคนมองว่าเป็นเพียงแค่ซากปรักหักพัง เป็นของประดับตกแต่งบ้าน เป็นของโชว์สำหรับนักสะสมของเก่าวัตถุโบราณ แต่สิ่งดีๆ ที่เกวียนมอบให้คนยุคปัจจุบัน คือเครื่องมือการเรียนรู้และวิวัฒนาการเกี่ยวกับการเดินทางและการขนส่งตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันได้เป็นอย่างดี

**บทสรุป**

การพัฒนาเศรษฐกิจของโลกใบนี้มีการปรับเปลี่ยนและพัฒนาให้เจริญก้าวหน้ามีความทันสมัยอย่างไม่หยุดยั้งอยู่กับที่ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการความสะดวกสบายและรสนิยมของผู้คนบนโลกใบนี้อย่างไม่สิ้นสุด (Infinity) การพัฒนาระบบขนส่งทางบกจะต้องมีการปรับเปลี่ยนและพัฒนาให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงและนโยบายทิศทางการพัฒนาของ

ประเทศทั่วโลก ระบบโลจิสติกส์ขนและการขนส่งทางบกมีความสะดวกสบายเดินทางได้รวดเร็ว ขนส่งสินค้าไปยังผู้บริโภค และลูกค้าปลายทางได้รวดเร็วทันใจไม่ต้องรอสินค้าเป็นเวลานานๆ รถยนต์ส่วนบุคคล รถมอเตอร์ไซค์ รถกระบะ รถบรรทุกสินค้า และรถไฟความเร็วสูง เข้ามามีบทบาทกับการขนส่งสินค้าและการเดินทางของผู้คนมากยิ่งขึ้น พัฒนาการระบบขนส่งโดยสารทางบกมีการพัฒนาลงทุนระบบขนส่งทางหลวงและระบบรางด้วยงบประมาณจำนวนมหาศาล ทำให้การเดินทางไปยังเมืองต่างๆ หรือจุดหมายปลายทางมีความรวดเร็วมากขึ้น ย่นระยะเวลาการเดินทางให้เหลือเวลาน้อยลง เมื่อการพัฒนา ระบบขนส่งทั่วโลกพัฒนาด้วยความรวดเร็ว ระบบขนส่งทางเคเวียนแบบดั้งเดิมที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการเดินทางก็ค่อยๆ หายไปตามกาลเวลา เป็นเพียงแค่คำบอกเล่า นิทานปรัมปรา บอกกล่าวให้รุ่นหลานรุ่นเหลน และคนรุ่นต่อไป ได้รับทราบวิธีการเดินทางขนส่งสินค้าและการค้าขายของคนโบราณ วัวเทียมเคเวียนพันธุ์พื้นบ้านสูญพันธุ์และหายไปจากประเทศไทย กลายเป็นสัตว์เลี้ยงเพื่อฆ่าเป็นอาหาร ไม่ใช่เลี้ยงเพื่อการขนส่ง เหลือเพียงวัตถุโบราณที่จัดไว้ตามสถานที่สำคัญ และพิพิธภัณฑ์เป็นอีกหนึ่งชุดความรู้ที่คนรุ่นหลังจะได้ศึกษาและเรียนรู้ในอนาคตต่อไป

### เอกสารอ้างอิง

- กรมทางหลวง. (2560). *ระบบหมายเลขทางหลวง*. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก <https://shorturl.asia/dAmbl>.
- กรมทางหลวงชนบท. (2567). *ความเป็นมาของกรมทางหลวงชนบท*. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก [https://drr.go.th/?page\\_id=15](https://drr.go.th/?page_id=15).
- กัลยาณี ถนอมแก้ว. (2564). *ถนนทุกสายมุ่งสู่กรุงโรม*. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก <https://www.gotoknow.org/posts/692266>.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2566). *ประวัติการรถไฟแห่งประเทศไทย*. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก <https://shorturl.asia/X0V5j>.
- ชลวิ มาดดาสิรินา ฮอลลิงกา. (2524). *การจัดการชลประทานในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว*. กรุงเทพฯ: มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.
- ชุตินันท์ ทองคำ. (2556). *การค้าแบบกองเคเวียน ณ เมืองนครราชสีมา*. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก <https://www.gotoknow.org/posts/551148>.
- ชูลิทธิ ชูชาติ. (2545). *พ่อค้าวัวต่าง : ผู้บุกเบิกการค้าขายในหมู่บ้านภาคเหนือของประเทศไทย (พ.ศ.2389-2503)*. กรุงเทพฯ: ศูนย์ศึกษาภูมิปัญญาท้องถิ่น.
- เชียงใหม่นิวส์. (2562). *“วัวลื้อ” ขบวนเคเวียนขนส่งสินค้าในอดีตเมื่อ 50 ปีก่อน*. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก [https://www.chiangmainews.co.th/page/archives/895581#google\\_vignette](https://www.chiangmainews.co.th/page/archives/895581#google_vignette).
- ณัฐวุฒิ ปรียานิตย์. (2560). *เศรษฐกิจการเมืองของการตัดถนนในพระนคร สมัยรัชการที่ 1-5*. กรุงเทพฯ: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ติก แสนบุญ. (2566). *“เคเวียนอีสาน” ผสานวิถีชีวิตและภูมิปัญญาสี่ลาข้างจนมีลักษณะสวยงามกว่าเคเวียนภาคอื่น*. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก [https://www.silpa-mag.com/culture/article\\_77435](https://www.silpa-mag.com/culture/article_77435)
- ไทยรัฐออนไลน์. (2553). *พระอัจฉริยะเรื่องน้ำของ ร.5*. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก <https://www.thairath.co.th/news/politic/120841>.
- ธวัชชัย ทำทอง. (2564). *ช่างทำเคเวียน*. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก <https://shorturl.asia/5p8H0>.

- นักรบ มุลมานัส. (2561). กรุงเทพฯ ราตรี จุดเริ่มต้นการท่องเที่ยวของชาวกรุงรัตนปุ๋ยาตาทวดที่มาพร้อมการตัดถนน รถรางไฟฟ้า และรถยนต์. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก <https://readthecloud.co/notenation-4/>.
- ผู้จัดการออนไลน์. (2556). เด็กหนีตายอลหม่าน “วัวเทียมเกวียน” พุ่งเข้าหากลุ่มคนขณะนั่งชมการแข่งขัน. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก <https://mgronline.com/local/detail/9560000020023>.
- \_\_\_\_\_. (2563). พระปิยมหาราชกับการชูดคลอง. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก <https://mgronline.com/daily/detail/9630000108315>.
- พระโพธิวงศาจารย์ (ติสโส อ้วน). (2469). ลัทธิธรรมนิยมต่างๆ : ว่าด้วยยานพาหนะทางก (เกวียน). สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก <https://shorturl.asia/pJYQO>.
- พาฝัน นน่อแก้ว. (2563). “กบฏผีบุญ” วาทกรรมที่ถูกสร้างขึ้นใหม่โดยรัฐไทยและเมื่อเพิ่มคำว่ากบฏมาด้วย นั้นหมายความว่า... ว่าสามารถฆ่าได้. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก <https://themomentum.co/feature-pheeboon/>.
- พิชชา ทองขลิบ. (2564). เกวียน. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก [https://www.sac.or.th/databases/traditional-objects/th/equipment-detail.php?ob\\_id=200](https://www.sac.or.th/databases/traditional-objects/th/equipment-detail.php?ob_id=200).
- มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย. (2539). พระไตรปิฎกภาษาไทย ฉบับมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย.
- มูลนิธิโครงการสารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน. (2516). สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน เล่มที่ 33 คลองขุดในประเทศไทย. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก <https://www.saranukromthai.or.th/sub/book/book.php?book=33&chap=3&page=t33-3-infodetail03.html>.
- \_\_\_\_\_. (2516). สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน เล่มที่ 36 คำเรียกเกวียน. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก <https://shorturl.asia/fiYvb>.
- \_\_\_\_\_. (2516). สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน เล่มที่ 36 โครงสร้างและส่วนประกอบของเกวียน. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก <https://www.saranukromthai.or.th/sub/book/book.php?book=36&chap=3&page=t36-3-infodetail04.html>.
- \_\_\_\_\_. (2516). สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน เล่มที่ 36 ประโยชน์ใช้สอยของเกวียน. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก <https://www.saranukromthai.or.th/sub/book/book.php?book=36&chap=3&page=t36-3-infodetail06.html>.
- เมธินี จิรวิวัฒนา. (2567). ถนนเจริญกรุง. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก <https://shorturl.asia/0VaYx>.
- เรื่องศักดิ์ ละทัยนิล. (2546). ภูมิปัญญาไทยเกี่ยวกับควาย. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด.
- โรม บุญนาค. (2566). สมัยไม่มีถนนไม่มีรถ เสนาบดีขี่ม้านั่งเกวียนไปตรวจราชการ แต่ก็หาที่ตั้งศาลากลางได้ทั่วประเทศ. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก <https://mgronline.com/onlinesection/detail/9660000042983>.
- วิภา จิรภาไพศาล. (2564). รัชการที่ 5 ทรงอนุญาตขุด “คลองรังสิต” ในทุ่งหลวงเหนือกรุงเทพฯ ที่มีโคลนขังและใช้ป่า. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก <https://shorturl.asia/730ob>.

- วิโรฒ ศรีสุโร. (2556). พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติวิโรฒ ศรีสุโร. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก [https://nm.sut.ac.th/koratdata/?m=detail&data\\_id=1619](https://nm.sut.ac.th/koratdata/?m=detail&data_id=1619).
- ศุภรัตน์ เลิศพานิชย์กุล. (2533). เอกสารการสอนชุดวิชา เศรษฐกิจไทย. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- ศูนย์พัฒนาอนามัยพื้นที่สูง. (2552). สถานการณ์อนามัยสิ่งแวดล้อมบนพื้นที่สูง. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก <https://shorturl.asia/84gcG>.
- สถาบันพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ. (2534). คำให้การขุดหลวงวัดประตูทรงธรรม เอกสารจากหอหลวง. กรุงเทพฯ: คณะกรรมการชำระประวัติศาสตร์ไทยฯ สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี.
- สมชาย นิลอาธิ. (2554). เกวียน. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก [https://saranukromthai.or.th/Ebook/BOOK36/pdf/book36\\_3.pdf](https://saranukromthai.or.th/Ebook/BOOK36/pdf/book36_3.pdf).
- สันติ ภัยหลบลี้. (2566). สืบเส้นทางเกวียนโบราณ จากศาสตร์ ภูมินาม-ภูมิสารสนเทศ. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2567. จาก <https://www.mitrearth.org/24-70-toponymy-kwean/>.
- สำลี รักสุทธี. (2551). ผญา (ฉบับมีคำแปลเป็นภาษากลาง) : ปรัชญาการดำเนินชีวิตอันล้ำค่าของชาวอีสาน. กรุงเทพฯ: พัฒนาศึกษา.
- อาทิพร ผาจันทร์ดา. (2564). 100 ปี ถนนเจริญกรุงกับการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. 2411-2511). (ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ).
- Candace Osmond. (2024). *All Roads Lead to Rome-Origin & Meaning*. Retrieved 17 March 2024. from <https://grammarist.com/proverb/all-roads-lead-to-rome/>.
- Dailymail. (2019). Now THAT'S a donkey ride! Mule is hoisted up and sent speeding through the air after car crashes into its cart in India. Retrieved 21 March 2024. from <https://shorturl.asia/QCO6f>.
- Jahnavi Kakuturu and Alper Toker. (2022). Do all roads lead to Rome. *European Journal of Cardio-Thoracic Surgery*, 62(1), 338.
- Paul Steele. (2022). *The Guernsey Wagon Ruts of the Oregon Trail*. Retrieved 15 March 2024. from <https://www.baldhiker.com/the-guernsey-wagon-ruts-of-the-oregon-trail/>.
- The Telegraph India. (2022). *Car hits horse carriage on Red Road, woman and two daughters from Odisha injured*. Retrieved 21 March 2024. from <https://shorturl.asia/dcn7k>.

