

เรือไทย : กรณีศึกษาเรือไทยพื้นบ้านในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี จังหวัดลพบุรี

ปริญญานิพนธ์
ของ
อรรวรรณ สมใจนึก

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต สาขาวิชาศิลปศึกษา
ตุลาคม 2547

๒๖/๑๑/๒๕๔๗
๑๕๖
๑๕

เรือไทย : กรณีศึกษาเรือไทยพื้นบ้านในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี จังหวัดลพบุรี

๐ ๘ ก.พ. ๒๕๔๘

บทคัดย่อ
ของ
อรวรรณ สมใจนึก

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต สาขาวิชาศิลปศึกษา
ตุลาคม ๒๕๔๗

อรรณพ สมใจนิก. (2547). เรือไทย : กรณีศึกษาเรือไทยในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี จังหวัดลพบุรี
ปริญญาโท กศ.ม. (ศิลปศึกษา). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

คณะกรรมการควบคุม : รองศาสตราจารย์ วรรณรัตน์ ตั้งเจริญ , ผู้ช่วยศาสตราจารย์ อำนาจ
เย็นสบาย

การวิจัยครั้งนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาประเภท รูปแบบ ของเรือไทยพื้นบ้าน วิถีชีวิต พิธีกรรมความเชื่อที่
เกี่ยวข้องกับเรือ ซึ่งผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้

จากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าเรือที่พบในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี แบ่งตามลักษณะการใช้
สอยคือ เรือขนาดใหญ่ใช้บรรทุกสิ่งของที่มีน้ำหนักมาก เรือขนาดเล็กใช้สำหรับเดินทางไปมาระหว่างสถานที่ต่างๆ
และมีวิธีการผลิต 2 ประเภทคือ ประเภทเรือซุด ซึ่งเป็นการสร้างจากไม้ทั้งต้น มีทั้งหมด 8 รูปแบบ คือ เรือชะล่า
เรือพายม้า เรือหมู เรือโปง เรือผีหลอก เรือยาว เรือมาดโขน ประเภทที่ 2 ประเภทเรือต่อ เป็นเรือที่สร้างจากไม้
กระดาน มีทั้งหมด 9 รูปแบบคือ เรือบดรูปแบบเพรียว เรือบดแบบหัวเรือเพรียว เรือกระแซง เรือเขม เรือป้าบ เรือ
ลำปั่นเพรียว เรือลำปั่นสวน เรือลำปั่นคอน เรือเมล์ และจากการวิเคราะห์รูปแบบเรือพบว่า เรือแต่ละรูปแบบมี
โครงสร้างคล้ายกัน แตกต่างกันที่ขนาด เนื่องจากจุดมุ่งหมายในการใช้สอยต่างกัน และไม้ที่นิยมใช้ต่อเรือคือ ไม้
สัก ไม้มะค่า ไม้ตะเคียน ไม้มะยมหอม และไม้อย่าง เคลื่อนที่โดยการพาย , ถ่อ และแจว

วิถีชีวิตริมน้ำในสมัยก่อนผู้คน มักตั้งบ้านเรือ และตั้งสถานที่สำคัญไว้ริมแม่น้ำเพื่อความสะดวกสบายใน
การเดินทางติดต่อ เนื่องจากในสมัยก่อนแม่น้ำเป็นเส้นทางคมนาคม ลักษณะการปลูกบ้านเรือนจะเป็นบ้านใต้
ถุนสูงเพื่อการป้องกันน้ำท่วมในหน้าน้ำเป็นทั้งแหล่งอุปโภคและบริโภคที่สำคัญ เป็นแหล่งอาหาร และใช้น้ำ
ในการเกษตร มีประเพณีพิธีกรรมและความเชื่อต่างๆเช่น ประเพณีการลอยผมไฟ ประเพณีการลอยกระทง
ประเพณีการเล่นเพลงเรือ ประเพณีการแข่งขันเรือยาว ทอดผ้าป่า ทอดกฐิน ประเพณีการบูชาแม่ย่านางเรือเมื่อนำเรือ
ที่เก็บไว้ลงน้ำ ประเพณีการบูชาแม่ย่านางในการซุดเรือยาว เมื่อซุดเรือเสร็จแล้วจึงอัญเชิญแม่ย่านางสิงสถิตในเรือ
ซึ่งส่วนหัวเรือคือที่สถิตของแม่ย่านาง ซึ่งชาวเรือถือว่าเป็นสิ่งศักดิ์สิทธิ์ประจำเรือ และต่อมาเมื่อมีการพัฒนาการ
คมนาคมทางบกมีการตัดถนนเชื่อมโยงกันทั่วประเทศ มีการนำน้ำประปา ไฟฟ้าเข้ามา ทำให้ผู้คนใช้การคมนาคม
ทางบกมากกว่าทางน้ำเนื่องจากมีความสะดวกสบายและรวดเร็วมากกว่า เรือและแม่น้ำจึงค่อยๆลดบทบาทลง
ประเพณี พิธีกรรมและความเชื่อที่เกี่ยวข้องกับเรือค่อยๆหายไปจากวิถีชีวิต แต่ในปัจจุบันได้มีการฟื้นฟูสภาพแม่น้ำ
น้ำ มีการอนุรักษ์ประเพณีพิธีกรรมไว้ให้เป็นมรดกแก่คนรุ่นหลัง โดยความร่วมมือของทั้งภาครัฐ เอกชน และคนใน
ท้องถิ่น

THAI BOATS : CASE STUDY OF THAI BOAT IN WAT YANG NA RANGSI INDIGENOUS
BOAT MUSSIUM, LOUBRI PROVINCE

AN ABSTRACT
BY
ORAWAN SOMJAINUK

Presented in partial fulfillment of the requirements
for the Master of Education degree in Art Education

At Srinakarinwirot University

October 2004

Orawan Somjainuk (2004) *Thai Boats : Case Study of Thai Boats in Wat Yang Na Rangsi Indigenous Boat Museum, Lopburi Province*. Master thesis. M.Ed.(Arts Education), Bangkok : Graduate School, Srinakharinwirot University. Advisor Committee : Assoc. Prof. Wannarat Tangcharoen , Assist. Prof. Amnart Yensabai

This research is aimed for studying the various types and shapes of Thai indigenous boats, the way of living, ritual ceremony and beliefs relating to these Thai boats. The result of this study is summarized as follows :

After the analysis of the collected data, the study reveals that Thai boats shown in Wat Na Yang Na Rangsi Indigenous Boats Museum are divided into two groups according to boats building method. The first group is a dug-out boat made of the whole tree trunk, having 8 categories of shapes; i.e. "Chala boat" (เรือชะล่า), "Phai-Ma boat" (เรือพายม้า), "Mard boat" (เรือมด), "Pig boat" (เรือหมู), "Pong boat" (เรือโปง), "Phee Lok boat" (เรือผีหลอก), "Yao boat" (เรือยาว), "Mard Khone boat" (เรือมดโขน). The second group is a boat which is built of wood boards, having 9 categories of shapes; i.e. "Slender shape lifeboat" (เรือใบรูปแบบเพรียว), "Lifeboat with narrow prow" (เรือใบแบบหัวเรือเพรียว), "Krasaeng boat" (เรือกระแซง), "Khem boat" (เรือเข็ม), "Parb boat" (เรือป้าบ), "Slender Sampan boat" (เรือลำปั่นเพรียว), "Sampan Suan boat" (เรือลำปั่นสวน), "Sampan Khon boat" (เรือลำปั่นคอน), "Mail boat" (เรือเมล์). The result of boat shapes analysis reveals that all categories of boat shapes have the same structure but they are of different sizes due to different utilization purposes. The kinds of wood which are commonly used for building these Thai boats are teakwood (ไม้สัก), Makha wood (ไม้มะค่า), Takhian wood (ไม้ตะเคียน), Mayom Hom wood (ไม้มะยมหอม) and Yang wood (ไม้ยาง). These Thai boats are moved along the rivers by paddling, poling and oaring.

Regarding the way of living of Thai people in the past, they liked to locate their houses and important buildings along the riverside to facilitate their travelling and transportation from one place to another place because in the past river is the main line of communication. People liked to build their houses with the floors lifted up from the underground in order to prevent their houses from being flooded during the rainy season. Rivers are the resources of consumer goods and water supply for irrigation. Formerly, along the riverside, there were ritual ceremonies and beliefs such as Loy Phom Fai Ceremony (พิธีลอยผมไฟ), Loy Krathong Festival (ประเพณีลอยกระทง), Boat Songs Singing Festival (ประเพณีการเล่นเพลงเรือ) , Yao Boat Paddling Contest Festival (ประเพณีการแข่งขันเรือยาว), Tod Pha Pa and Tod Krathin Ceremony (ทอดผ้าป่า ทอดกฐิน), Mae Ya Nang Spirit Worshipping Ceremony when a kept boat was floated in the river, the ceremony of worshipping Mae Ya Nang Spirit after the building of Yao boat (เรือยาว) was finished. After this kind of boat was built, people held a ritual ceremony for inviting Mae Ya Nang Spirit, regarded by boatman as sacred, to dwell in the boat's prow. Later on, roads and highways have been constructed and linked throughout the country. Besides, waterworks and electricity supply began to accede to the rural areas. People prefer travelling by roads to travelling by waterway because of faster and more convenient communication on roads. The important roles of boats and rivers have

gradually been reduced. Boats, festivals, ritual ceremony and beliefs relevant to boats have gradually disappeared from Thai people's way of living. At present, there is a policy to restore the river's environment. The Thai Government in collaboration with private agencies and local people have begun to preserve the customs and ritual ceremonies as the heritage of Thai coming generation.

ปริญญานิพนธ์

เรื่อง

เรือไทย : กรณีศึกษาเรือไทยพื้นบ้านในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี จังหวัดลพบุรี

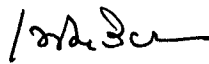
ของ

นางอรรวรรณ สมใจนึก

ได้รับอนุมัติจากบัณฑิตวิทยาลัยให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต สาขาวิชาศิลปศึกษา

ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ



..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

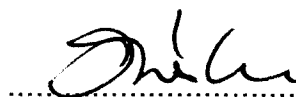
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เพ็ญสิริ จีระเดชากุล)

วันที่ 15 เดือน ตุลาคม พ.ศ. 2547

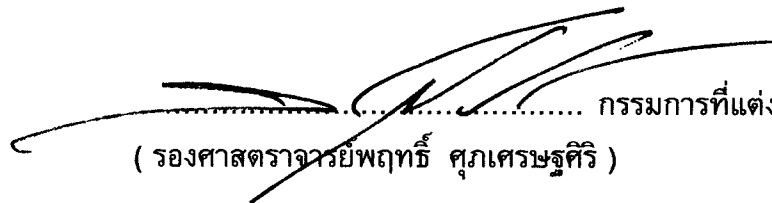
คณะกรรมการสอบปริญญานิพนธ์



..... ประธาน
(รองศาสตราจารย์วรรณรัตน์ ตั้งเจริญ)



..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์อำนาจ เย็นสบาย)



..... กรรมการที่แต่งตั้งเพิ่มเติม
(รองศาสตราจารย์พฤทธิ์ ศุภเศรษฐศิริ)



..... กรรมการที่แต่งตั้งเพิ่มเติม
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์สมศักดิ์ ขวาลาวณ์)

ประกาศคุณูปการ

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลงได้ด้วยความช่วยเหลืออย่างยิ่ง จากบุคคลที่เกี่ยวข้องหลายฝ่ายตลอดจน
แก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ด้วยความเอาใจใส่อย่างดีตลอดมา พร้อมทั้งคำแนะนำ ชี้แนะแนวทาง คำสอน
จากระองศาสตราจารย์วรรณรัตน์ ตั้งเจริญ ผู้ช่วยศาสตราจารย์อำนาจ เย็นสบาย คณาจารย์คณะศิลปกรรม
ศาสตร์ บุคลากร มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ผู้วิจัยรู้สึกทราบบ้างและขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงในความ
กรุณาของท่านไว้ ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ทุกท่านที่ประสิทธิ์ประสาทความรู้ตั้งแต่ขั้นพื้นฐานจนถึงระดับปริญญาตรี
ขอขอบพระคุณคณะอาจารย์โรงเรียนประจักษ์ฯ ที่อำนวยความสะดวกและให้คำแนะนำ และเป็น
กำลังใจเสมอมา

สุดท้ายนี้ ผู้ทำปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ ขอกราบขอบพระคุณคุณพ่อ คุณแม่ และสมาชิกในครอบครัว ที่ให้
ความช่วยเหลือและเป็นกำลังใจให้ผู้ทำปริญญานิพนธ์ฉบับนี้มาตลอด

อรรวรรณ สมใจนึก

สารบัญ

บทที่		หน้า
1	บทนำ.....	1
	ภูมิหลัง.....	1
	ความมุ่งหมายของการวิจัย	4
	ความสำคัญของการวิจัย	4
	ขอบเขตของการวิจัย	4
	การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	4
	นิยามคำศัพท์เฉพาะ	5
2	เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	6
	ข้อมูลเกี่ยวกับพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี.....	7
	การก่อตั้งพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี.....	7
	ประวัติศาสตร์การเปรียญ.....	8
	ข้อมูลเกี่ยวกับเรือ.....	9
	ประวัติความเป็นมาของเรือ.....	9
	ประวัติการใช้เรือเป็นพาหนะในประเทศไทย.....	10
	ประวัติเรือพระที่นั่งแจวพายในประเทศไทย.....	13
	ความเป็นมาเรือในพระราชพิธี.....	15
	ชนิดของเรือไทยพื้นบ้าน	18
	ชนิดของไม้ที่ใช้ในการขุดและต่อเรือ	24
	วิถีชีวิตริมน้ำและชาวเรือ.....	26
	ประเพณีและการละเล่นทางน้ำ	28
	พิธีกรรมและความเชื่อเกี่ยวกับเรือ.....	32
	ข้อมูลเกี่ยวกับหัตถกรรมพาหนะ.....	38
	ความเป็นมาของหัตถกรรม	39
	ความหมายของหัตถกรรม	39
	ความสำคัญของหัตถกรรม	40
	หัตถกรรมพาหนะ	40
	ข้อมูลเกี่ยวกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1 พ.ศ. 2505-2509	42
	ความเป็นมาของการวางแผนพัฒนาในประเทศ.....	42
	สภาพของประเทศไทยก่อนมีการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1.....	43
	แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1.....	44
	การพัฒนาการคมนาคมและขนส่งในแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ	44
	ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการสร้างพิพิธภัณฑ์ให้เป็นแหล่งเรียนรู้ตลอดชีวิต.....	45
	วัตถุประสงค์หลักของพิพิธภัณฑ์.....	45

สารบัญ(ต่อ)

บทที่		หน้า
2(ต่อ)	ปัจจัยต่างๆที่เป็นองค์ประกอบสำคัญในการวางแผนเพื่อให้พิพิธภัณฑ์เป็นแหล่งเรียนรู้	
	ตลอดชีวิตอย่างแท้จริง.....	46
	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	47
3	วิธีการดำเนินการศึกษาค้นคว้า	48
	กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย	48
	การเก็บรวบรวมข้อมูล	48
4	ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	52
5	สรุปอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ.....	96
	บรรณานุกรม.....	105
	ภาคผนวก.....	109
	ประวัติย่อผู้วิจัย.....	119

บัญชีภาพประกอบ

ภาพประกอบ	หน้า
1 พืชพันธุ์เรือพื้นบ้าน วัดยาง ณ รังสี.....	7
2 ศาลาการเปรียญหลังเก่า.....	8
3 เรือชะล่า.....	56
4 เรือพายม้า.....	57
5 เรือมาด.....	59
6 เรือหมู.....	60
7 เรือโปง.....	62
8 เรือผีหลอก(เฉพาะตัวเรือ).....	63
9 เรือยาว.....	64
10 เรือมาดโขน.....	66
11 เรือรบแบบเพรียว.....	67
12 เรือรบแบบหัวเรือเรียว.....	69
13 เรือกระแซง.....	71
14 เรือเข็มหรือเรือโอ.....	72
15 เรือป๊าบหรือเรือแตะ.....	74
16 เรือสำปั้นเพรียว.....	75
17 เรือสำปั้นสวน.....	76
18 เรือสำปั้นคอน.....	77
19 เรือเมล์.....	79
20 เรือที่รอกการซ่อมแซม.....	93
21 ผู้บรรยาย.....	94
22 ผังคำบรรยาย.....	95

บทที่ 1

บทนำ

ภูมิหลัง

จากประวัติศาสตร์นั้นได้กล่าวไว้ว่า ชนชาติไทยในอดีตเป็นชนชาติที่ก่อตั้งบ้านเมืองอยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาตอนกลางมาตั้งแต่พุทธศักราช 1600 และสามารถโค่นอำนาจของขอมได้ เมื่อประมาณพุทธศักราช 1763 จากนั้นก็ตั้งตนเป็นใหญ่เหนือดินแดนลุ่มน้ำแห่งนี้เรื่อยมา ซึ่งการเป็นเจ้าของดินแดนลุ่มแม่น้ำทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของชนชาติไทยผูกพันและเกี่ยวข้องกับแม่น้ำตลอดมา จนสามารถกล่าวได้ว่าคนไทยในอดีต มีสัญชาติญาณของชาวน้ำอยู่ในเลือดเนื้อและชีวิต ชีวิตความเป็นอยู่ของคนไทยในอดีตนั้นพึ่งพาอาศัยแม่น้ำ ลำคลอง ในการยังชีพด้วยการทำนาและการเกษตรกรรมอื่นๆ ซึ่งทำให้การสร้างบ้านเรือนจึงเป็นไปตามธรรมชาติและภูมิประเทศ

เรื่อยลงมาเมื่อครั้งกรุงสุโขทัย กรุงศรีอยุธยา จนถึงกรุงรัตนโกสินทร์ คนไทยได้ใช้แม่น้ำเป็นปัจจัยหลักสำหรับการดำรงชีวิต ทั้งด้านการเกษตรกรรม กลสิกรรม การค้าขาย ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศหรือแม้แต่การศึกษาสงคราม แม่น้ำเป็นพื้นฐานที่ตั้งทัพและพาหนะสำคัญที่ใช้ในการทำกิจกรรมต่างๆ นั้น จะใช้เรือเป็นพาหนะหลัก ดังหลักฐานในศิลาจารึกพ่อขุนรามคำแหงมหาราชได้ทรงจารึกไว้ในหลักที่ 4 ด้านที่ 4 กล่าวถึงการเดินทางด้วยเรือและถนนนั้น ย่อมหมายถึงว่ามีการสร้างเรือเพื่อใช้ในการเดินทางทางเรือ ซึ่งแน่นอนว่าเรือได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก และมากกว่าเกวียนซึ่งเป็นพาหนะทางบก เพราะเรือสร้างง่ายกว่ามาก สะดวก มีประโยชน์ใช้สอยได้มากกว่า และในสมัยนั้นแม่น้ำนั้นเชื่อมต่อกัน เดินทางไปมาหาสู่กันได้สะดวกกว่าทางบก เพราะยังไม่มีถนนที่สะดวกสบายซึ่ง มานพ ถนอมศรี ได้กล่าวถึงการใช้เรือในสมัยกรุงศรีอยุธยาไว้ดังนี้

ชาวต่างชาติที่เข้ามาในประเทศไทยสมัยกรุงศรีอยุธยา บันทึกเกี่ยวกับการเดินทางด้วยเรือของคนไทยเอาไว้ว่า จะไปไหนต่อไหนก็เจอแต่เรือแน่นไปหมด จนไม่สามารถแหวกผ่านทางไปได้หากไม่ชำนาญ แต่นั่นแหละ พวกนี้เขาชำนาญพายเรืออย่างแท้จริง ทั้งนี้เพราะเขาเป็นชาวสะเท็นน้ำสะเท็นบก และอยู่กับน้ำมาตั้งแต่เกิด เขาให้เด็กพายเรือตั้งแต่อายุยังไม่ถึง 10 ขวบ รวมทั้งเด็กผู้หญิงด้วย ดังนั้นทั้งเรือที่จอดแน่นขนัดเช่นนี้ก็ไม่น่าแปลกว่ามีอุบัติเหตุขึ้นแต่อย่างใด เป็นเรื่องน่าอัศจรรย์ยิ่ง (มานพ ถนอมศรี, 2533 : 100)

คลองในเกาะเมืองอยุธยาเคยมีตามธรรมชาติอยู่แล้ว แต่ไม่มากนักและไม่ตัดตรงเป็นระเบียบ เมื่อชุมชนบนเกาะเมืองขยายกว้างออกไป ทางราชการจึงขยายคลองในเมืองทั้งแนวนอนด้านตะวันตก-ตะวันออก และแนวตั้งทั้งด้านเหนือและใต้ เพื่อใช้เป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำและชักน้ำเข้าในเมือง รวมทั้งระบายน้ำในฤดูน้ำหลากด้วย เมื่อมองดูรวมๆ แล้วจะเห็นคลองทั้งแนวตั้งและแนวนอนเป็นเส้นตรงตัดกันไปมาราวกับใยแมงมุม ชาวยุโรปที่เข้ามาเห็นคูคลองและเรือนานาชนิดจึงบันทึกว่าสวยงามราวเมืองเวนิสในอิตาลี ซึ่งคลองคลองสำคัญๆ ในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา สุจิตต์ วงเทศ ได้กล่าวถึงคลองต่างๆ ไว้ ดังนี้

คลองท่อหรือคลองฉะไกรใหญ่ ผ่านท้ายพระราชวังหลวงที่อยู่ด้านตะวันตก เพื่อชักน้ำเข้าเขตพระราชฐาน เช่น ชักน้ำเข้าพระที่นั่งบรรยงก์รัตนสน์ คลองนี้เรียกกัน 2 ชื่อ ด้านเหนือเรียกคลองท่อ ด้านใต้เรียกคลองฉะไกรใหญ่ และคงขุดมาแต่แรกสถาปนากรุงศรีอยุธยา จึงมีตราไว้ในกฎหมายตราว่าห้ามประชาชนล่อยเรือ

เล่นเพลงเป่าปี่สีซอดีโหนดับในคลองนี้ เพราะเป็นเขตพระราชฐาน

คลองประตูข้าวเปลือกหรือคลองประตูจีน ผ่านข้างวัดราชประดิษฐาน คลองนี้เรียกกัน 2 ชื่อ ด้านเหนือเรียก

คลอง ประตูข้าวเปลือก ด้านใต้เรียกคลองประตูจีน

คลองในไก่หรือคลองมะขามเรียง ผ่านหลังวัดเสนาลงไปออกข้างป้อมเพชร

คลองประตูหอรัตนไชย เป็นคลองด้านขวาง ต่อจากคลองประตูข้าวเปลือกไปทางตะวันออก

คลองฉะไกรน้อย ออกจากบึงพระราม ขนานถนนหน้าวังไปลงแม่น้ำเจ้าพระยาทางด้านใต้

คลองประตูเทพหมี ออกจากบึงพระรามลงไปออกแม่น้ำเจ้าพระยาทางด้านทิศใต้

คลองแกลบ เป็นคลองแนวนอนเชื่อมคลองฉะไกรใหญ่ไปออกแม่น้ำเจ้าพระยาทางด้านตะวันตก

คลองฉางมหาไชย เป็นคลองแนวนอนเชื่อมคลองฉะไกรใหญ่ไปออกแม่น้ำเจ้าพระยาทางด้านตะวันออก

คลองฝาง เป็นคลองแนวนอนเชื่อมคลองท้อไปออกแม่น้ำเจ้าพระยาทางด้านตะวันตก

คลองสะพานนาค เชื่อมคลองประตูเทพหมีหรือเทศสมิไปจนลำคูปากสมุทร

คลองริมพระคลังสินค้า ใกล้ป่าดอง

คลองหน้าวัดบรมพุทธาราม

คลองหัวไผ่ อยู่ทางตะวันตก ไปทางวัดสวนหลวงสบสวรรค์

คลองบ้านช่างเงิน

คลองประตูไชย (สุจิตต์ วงเทศ. 2544 : 149 - 152)

จากการกล่าวถึงการขุดคลองในการแก้ปัญหาน้ำท่วมในสมัยกรุงศรีอยุธยาแล้ว ยังเพื่อใช้เป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำนั้น ย่อมแสดงให้เห็นว่าเรือมีความสำคัญและจำเป็นในการดำรงชีวิตของชาวกรุงศรีอยุธยาและยังบ่งบอกให้เห็นถึงความเจริญก้าวหน้าในการวางผังเมืองไว้อย่างชัดเจน โดยการขุดคลองให้เป็นลักษณะที่สามารถเดินทางเชื่อมถึงกันได้ตลอดแสดงถึงความชาญฉลาดของบรรพบุรุษชาวไทย

สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น แม่น้ำลำคลองมีประโยชน์มากมาย ไม่เพียงแต่เป็นทางลำเลียงสินค้าขึ้นล่อง ยังมีบทบาทสำคัญต่อการเพาะปลูก การอุปโภค บริโภค และเพื่อการอื่นๆ สมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกโปรดให้ขุดคลองบางลำภู คลองหลอด คลองมหานาค รัชกาลที่ 2 โปรดให้ขุดคลองปากลัด รัชกาลที่ 3 โปรดให้ขุดคลองอีก 4 คลอง โดยเฉพาะคลองแสนแสบจัดเป็นคลองที่ยาวที่สุด รัชกาลที่ 4 โปรดให้ขุดคลองผดุงกรุงเกษมอีกหนึ่งคลองด้วย

อิทธิพลที่ทำให้กรุงรัตนโกสินทร์ต้องขุดคลองเพิ่มขึ้น เนื่องมาจากประเทศไทยได้ทำการติดต่อค้าขายระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น และมีอัตราการผลิตเพื่อการส่งออกเพิ่มกว่าแต่ก่อน การเดินทางด้วยเรือจึงยังเป็นหลักของการคมนาคมภายในอยู่ ซึ่งเรือที่สร้างขึ้นในสมัยนั้นเป็นเรือที่สร้างโดยใช้วิธีขุด ถาก ท่อนซุง ทิ้งต้นให้เกิดเป็นเรือขึ้นมา วิธีการนี้นิยมทำกันมาตั้งแต่สมัยโบราณ อาจจะเป็นเพราะสภาพภูมิประเทศเป็นป่า มีต้นไม้ใหญ่มากมาย จึงทำให้ไม่มีความจำเป็นต้องหวงแหนไม้เท่าใดนักส่วนใหญ่แล้วเรือขุดมักจะเป็นเรือที่ต้องการให้มีขนาดใหญ่และยาว สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมาก และเป็นเรือที่สามารถบ่งบอกถึงฐานะของผู้เป็นเจ้าของได้ว่ามีฐานะร่ำรวย หรือมียศฐาบรรดาศักดิ์ใด ซึ่งราชวดี งามสง่า ได้กล่าวถึงการขุดเรือดังนี้

การขุดท่อนซุงให้เป็นเรือนั้น ไม่ใช่สิ่งที่จะทำกันได้ง่ายๆ โดยเฉพาะสมัยโบราณยังไม่มีเครื่องมือเครื่องใช้และเครื่องทุ่นแรงที่ทันสมัยเช่นปัจจุบัน การสร้างเรือขุดแต่ละลำจะต้องใช้กำลังคนเป็นจำนวนมากและใช้วิธีการทางธรรมชาติเข้าช่วย แต่ถึงอย่างไรก็ตามเรือขุดก็ยังเป็นที่นิยมของประชาชนชาวไทยในอดีตเรื่อยมา โดยสร้างสรรค์ดัดแปลงให้มีรูปร่างของเรือให้แตกต่างกันไป ตั้งแต่ลำเล็ก ๆ ไปจนถึงขนาดใหญ่ สามารถบรรทุกทุกคนเป็นจำนวนร้อย (ราชวดี งามสง่า. 2535 : 24)

ต่อมาได้พัฒนามาเป็นเรือต่อ ซึ่งจะทำด้วยไม้กระดานแล้วยาด้วยชัน ในแบบที่ใช้ในครอบครัวสามัญชนทั่วไป ซึ่งเพิ่งจะมีริเริ่มทำขึ้นในช่วงเวลาหลังสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย รัชกาลที่ 2 จากนั้นก็แพร่ความนิยมไปอย่างรวดเร็ว เพราะง่ายแก่การทำให้สิ้นเปลืองมากเหมือนเรือขุดที่เคยทำมาแต่โบราณ และจากที่มีแม่น้ำลำคลองมากมายทำให้มีวัฒนธรรมประเพณีที่เกี่ยวข้องกับเรือเกิดขึ้นตามมา

จากคำกล่าวที่ว่าประเทศไทยนั้น ในน้ำมีปลาในนามีข้าว ยังมีพืชผักผลไม้มีนานาชนิดที่ใช้เป็นอาหารที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติที่เกิดขึ้นในแม่น้ำ คู คลอง เช่นกระจับ กระเซด บัว เมื่อถึงฤดูน้ำก็จะเห็นบัวหลากหลายชนิดออกดอกเกื้อนกลาด จึงเกิดประเพณีการเล่นต่างๆ เช่น ประเพณีเก็บบัวมาบูชาพระ ประเพณีโยนบัว ประเพณีชักพระ หรือแม้แต่การทอดกฐิน ผ้าป่า จะใช้เรือประเภทต่างๆเป็นพาหนะ เช่นเรือ พายม้า เรือบด เรือสำปั้น นอกจากใช้เรือเป็นพาหนะในการสัญจรทางน้ำแล้ว เรื่อยังมีบทบาทอีกมากมาย มีคนอีกจำนวนไม่น้อยที่ใช้เรือเป็นที่อยู่อาศัยและประกอบอาชีพ และเรือยังสามารถบ่งบอกถึงฐานะของผู้เป็นเจ้าของเรือ โดยดูจากจำนวนฝีพายและขนาดของเรือ ตลอดจนการตกแต่ง เรือจึงเป็นพาหนะเดินทาง ที่อยู่อาศัย ที่ประกอบอาชีพ ถ้ายาย จากที่ผู้คนที่มีชีวิตผูกพันกับเรือนั้นจะให้ความสำคัญกับเรือเปรียบเสมือนผู้มีพระคุณ ดังนั้นจึงเกิดพิธีกรรมและความเชื่อต่างๆเกี่ยวกับเรือขึ้นมากมาย เช่นในการที่จะนำไม้มาสร้างเป็นเรือได้นั้นจะต้องมีการบวงสรวงต้นไม้เพื่อให้สิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่อยู่ในต้นไม้รับทราบ เมื่อสร้างเสร็จต้องมีการดูฤกษ์ในการที่จะใช้เรือ หรือแม้แต่เรือที่จะซื้อก็ต้องดูฤกษ์ในการซื้อเรือ ดังนั้นเราจะเห็นได้ว่าเรือจึงมีคุณเอนกนานาประการสำหรับคนไทยในสมัยก่อน

ในเวลาต่อมาวิวัฒนาการด้านเครื่องจักรกลได้พัฒนาขึ้น รูปแบบของเรือก็ได้เปลี่ยนแปลงไปตามความเหมาะสมในการดำรงชีวิต จากเรือพาย เรือแจว ที่เคยมีมาตั้งแต่สมัยโบราณจะค่อยๆ เปลี่ยนรูปแบบไปเนื่องจากข้อจำกัดในการใช้ไม้ที่นำมาทำเรือหายาก กระบวนการสร้างยุ่งยาก ใช้เวลาในการสร้างมาก ดังนั้นจึงมีผู้นำเหล็กหรือวัสดุอื่นมาประกอบเรือแทน และจากการขับเคลื่อนโดยการพาย การแจว การถ่อ ก็นำเครื่องจักรกลมาใช้เพื่อให้เกิดความรวดเร็ว เริ่มมีมาแล้วตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ด้วยทรงเห็นว่าเรือกลไฟที่ฝรั่งนำมาใช้นั้น น่าจะนำมาใช้เป็นเรือรบสำหรับป้องกันพระนครบ้างจากการนำเรือกลไฟเข้ามาเพื่อป้องกันพระนคร ต่อมาได้พัฒนารูปแบบให้ใช้ในประโยชน์ต่างๆเพิ่มขึ้น ซึ่ง จินตนา กระบวนแสง ได้กล่าวถึง การนำเรือกลไฟเข้ามาในประเทศไทย ไว้ดังนี้

สมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ (ช่วง บุนนาค) ขณะดำรงตำแหน่งพระยาศรีสุริยวงศ์ ได้สั่งเครื่องจักรกลเข้ามาต่อเรือพระที่นั่งโดยมีเจ้าพระยาสุรวงศ์ไวยวัฒน์ เมื่อครั้งเป็นจมหันไวยวรนาถเป็นผู้ดำเนินการต่อ และได้มอบเกล้าฯ ถวายแด่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2398 ภายหลังพระราชทานชื่อว่า “เรือสยามอรสมพล” และต่อเรือพระประเทียบอีก 2 ลำ นอกจากนี้ยังมีบรรดาขุนนางและเศรษฐีต่างก็หันมาใช้เรือกลไฟแทนการนั่งเรือพาย เรือแจว ที่มีมาแต่เดิมในสมัยรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เรือกลไฟนิยมกันแพร่หลายมากขึ้น ไม่ได้อยู่ในวงจำกัดเช่นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จนถึงกับมีผู้นำเรือกลไฟมารับจ้างส่งคนโดยสารข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาหลายจุดด้วยกัน เช่น ข้ามระหว่างท่าช้างวังหน้าไปวัดระฆังโฆสิตาราม จากท่าจักรวรรดิไปปากเกร็ด และจากวัดอรุณราชวรารามไปท่าเตียน ฯลฯ จนปัจจุบันมีเรือที่ใช้เครื่องจักรใช้แพร่หลายอยู่ทั่วไป (จินตนา กระบวนแสง, 2540 : 38)

จากที่มีความเจริญรุ่งเรืองเข้ามาในประเทศไทย หลังจากประเทศไทยประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1 พ.ศ. 2505 – 2509 มีการตัดถนนเชื่อมต่อทั่วประเทศมีการใช้รถกันมากขึ้น ทำให้การเดินทางสะดวกขึ้นไม่ต้องอาศัยการเดินทางด้วยเรือเพียงอย่างเดียว และสามารถเดินทางได้ตลอดเวลาผู้คนเปลี่ยนการดำเนินวิถีชีวิตจากคนที่อยู่ริมน้ำ เคยใช้เรือพาย เรือแจว ตามลำน้ำอันเงียบสงบกลับต้องมี

ชีวิตที่สับสนวุ่นวาย ทั้งที่อยู่อาศัยเดิมขยายตัวเมืองไปอยู่อาศัยในที่ดินว่างเปล่า จากชุมชนริมน้ำ สู่ชุมชนบก และในปัจจุบันเรือที่เราสามารถพบเห็นได้ในปัจจุบันนั้นก็ประเภทเรือหางยาว เรือติดเครื่องยนต์ซึ่งได้พัฒนารูปแบบของเรือขึ้นมาให้สอดคล้องกับชีวิตความเป็นอยู่ในปัจจุบันที่ต้องการความรวดเร็ว ทำให้เรือที่เคยใช้กันมาในอดีต ประเพณี พิธีกรรมและความเชื่อต่าง ๆ อันเกี่ยวข้องกับเรือ ค่อยๆ เปลี่ยนแปลงรูปแบบ และเลือนหายไปจากสังคมไทย แต่ในปัจจุบันมีชาวบ้านหลายชุมชนที่มีชีวิตผูกพันกับเรือ ได้มีการรวบรวม และจัดตั้งเป็นพิพิธภัณฑ์เรือขึ้นมา เพื่อเป็นแหล่งเรียนรู้สำหรับบุคคลทั่วไป และมีให้เรื่องราวของเรือไทยพื้นบ้านนั้นเลือนหายไปจากประเทศไทย

จากการค้นคว้าดังกล่าวผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาศึกษาค้นคว้าและรวบรวมเรื่องราวของเรือไทยในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้าน วัดยาง ณ รังสี ในประเภทของเรือพื้นบ้านตามลักษณะการใช้สอย กระบวนการผลิต รูปแบบโครงสร้างวิถีชีวิต ประเพณีและความเชื่อที่เกี่ยวข้อง อันเป็นมรดกทางภูมิปัญญาที่มีคุณค่าทางวัฒนธรรมของชาติ เพื่อจะได้เป็นหลักฐานให้เยาวชนคนรุ่นหลังได้ศึกษาค้นคว้าต่อไป นอกจากนี้ยังช่วยให้เรื่องราวเกี่ยวกับเรือกว้างขวางขึ้น ทำให้ผู้ที่ได้พบเห็นได้รับความรู้ตระหนักในคุณค่า เกิดความรักและหวงแหน เกิดความสนใจใคร่ศึกษาค้นคว้าให้มากยิ่งขึ้น

ความมุ่งหมายของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาประเภทของเรือพื้นบ้านตามลักษณะการใช้สอย กระบวนการผลิต รูปแบบโครงสร้าง
2. เพื่อศึกษาวิถีชีวิต ประเพณีและความเชื่อที่เกี่ยวข้องกับเรือ
3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลให้พิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี เป็นแหล่งเรียนรู้ตลอดชีวิต

ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า

1. เพื่อรวบรวมองค์ความรู้เรื่องเรือไทยเกี่ยวกับ ประเภทของเรือตามลักษณะการใช้สอย รูปแบบโครงสร้าง กระบวนการผลิต วิถีชีวิต พิธีกรรมความเชื่อที่เกี่ยวข้องกับเรือ
2. เพื่อเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจศึกษาเกี่ยวกับเรือไทยพื้นบ้านได้ใช้ผลงานวิจัยนี้เป็นแนวทางการศึกษาต่อไป
3. เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาพิพิธภัณฑ์พื้นบ้านต่างๆเป็นแหล่งเรียนรู้ตลอดชีวิต

ขอบเขต

1. สถานที่ในการศึกษาวิจัยคือ
 - 1.1. พิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้าน วัดยาง ณ รังสี หมู่ที่ 2 อำเภอเมือง ตำบลตลุง จังหวัดลพบุรี
2. กลุ่มตัวอย่าง
 - 2.1 ประชากรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้แก่เรือในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสีจำนวน 80 ลำ
 - 2.2 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้แก่เรือในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี

จังหวัด ลพบุรีที่มีความสมบูรณ์จำนวน 50 ลำ

3. การดำเนินงานแบ่งเป็น 3 ขั้นตอนคือ
 - 3.1. การศึกษาค้นคว้า เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพร้อมทั้งเลือกกลุ่มตัวอย่าง
 - 3.2. การเก็บข้อมูลภาคสนามในพิพิธภัณฑ์
 - 3.3. การวิเคราะห์และรายงานผล

นิยามคำศัพท์เฉพาะ

เรือไทย หมายถึง เรือไทยพื้นบ้านทุกชนิดที่ปรากฏอยู่ในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี จังหวัดลพบุรี

ประเภท หมายถึง ประเภทของเรือพื้นบ้านที่ปรากฏอยู่ในพิพิธภัณฑ์ซึ่งแบ่งได้ 2 ประเภทคือ เรือขุด และเรือต่อ

เรือขุด หมายถึง เรือที่ใช้ซุงทั้งต้นมาขุดให้เป็นเรือ

เรือต่อ หมายถึง เรือที่ใช้ไม้กระดานที่เป็นแผ่นต่อเป็นเรือ

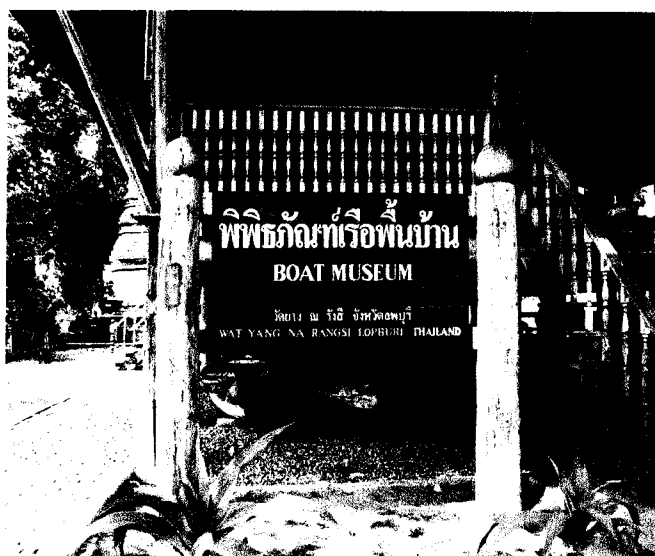
รูปแบบ หมายถึง รูปแบบของเรือพื้นบ้านที่อยู่ในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี จังหวัดลพบุรี

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า

ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาเรือไทย : กรณีศึกษาเรือไทยที่ปรากฏในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้าน วัดยาง ณ รังสี จังหวัดลพบุรี ในครั้งนี้แยกไว้เป็นหมวดหมู่ดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลเกี่ยวกับพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้าน วัดยาง ณ รังสี
 - 1.1 การก่อตั้งพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้าน วัดยาง ณ รังสี
 - 1.2 ประวัติการก่อสร้างศาลาการเปรียญ
2. ข้อมูลเกี่ยวกับเรือ
 - 2.1 ประวัติความเป็นมาของเรือ
 - 2.2 ประวัติการใช้เรือเป็นพาหนะในประเทศไทย
 - 2.3 ประวัติเรือพระที่นั่งแจวพายในประเทศไทย
 - 2.4 ความเป็นมาของเรือในพระราชพิธี
 - 2.5 ชนิดของเรือพื้นบ้าน
 - 2.6 ไม้ที่ใช้ในการซุดและต่อเรือ
 - 2.7 วิธีชีวิตชาวเรือ
 - 2.8 ประเพณีและการละเล่นทางน้ำ
 - 2.9 พิธีกรรมและความเชื่อเกี่ยวกับเรือ
3. ข้อมูลเกี่ยวกับหัตถกรรมพาหนะ
 - 3.1 ความเป็นมาของหัตถกรรม
 - 3.2 ความหมายของหัตถกรรม
 - 3.3 ความสำคัญของหัตถกรรม
 - 3.4 หัตถกรรมพาหนะ
4. ข้อมูลเกี่ยวกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1 พ.ศ.2502 – 2509
 - 4.1 ความเป็นมาของการวางแผนพัฒนาในประเทศ
 - 4.2 สภาพของประเทศไทยก่อนมีการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1
 - 4.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1
 - 4.4 การพัฒนาการคมนาคมและขนส่งในแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1
5. ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการสร้างพิพิธภัณฑ์ให้เป็นแหล่งเรียนรู้ตลอดชีวิต
 - 5.1 วัตถุประสงค์หลักของพิพิธภัณฑ์
 - 5.2 ปัจจัยต่างๆที่เป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้พิพิธภัณฑ์เป็นแหล่งเรียนรู้ตลอดชีวิต
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง



ภาพประกอบ 1 พิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้าน วัดยาง ณ รังสี

1. ประวัติพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้าน วัดยาง ณ รังสี

1.1 การก่อตั้งพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี

วัดยาง ณ รังสี ตั้งอยู่ที่ หมู่ 2 ตำบลตลุก อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี มีศาลาการเปรียญไม้หลังใหญ่ สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2470 ตั้งอยู่ริมแม่น้ำลพบุรี เป็นสถาปัตยกรรมแบบศาลาของวัดในชนบทของภาคกลาง ประเทศไทยที่ในปัจจุบันนับว่าหาดูได้ยาก เพราะความนิยมของวัดต่างๆ ในเวลานี้คือรื้อศาลาเดิมทิ้งและสร้างศาลาการเปรียญคอนกรีตหลังใหม่ขึ้นแทน สำหรับศาลาการเปรียญไม้ของวัดยาง ณ รังสี ก็เช่นกัน เมื่อทางวัดได้เริ่มสร้างโครงการสร้างศาลาการเปรียญคอนกรีตหลังใหม่เมื่อ พ.ศ. 2525 ก็ดำริจะรื้อศาลาไม้หลังเดิมทิ้ง เมื่อประชาชนทราบเรื่องนี้จึงได้ขอร้องให้ทางวัดเก็บรักษาไว้เพราะเห็นว่าถึงแม้ศาลาจะทรุดโทรมบ้าง แต่เมื่อบูรณะซ่อมแซมแล้วก็ยังใช้ประโยชน์ได้อีกทั้งหากช่วยกันอนุรักษ์ไว้ก็จะเป็นการรักษาฝีมือช่างไทยในอดีตเอาไว้เหลือให้เห็นเป็นมรดกทางวัฒนธรรมของชาติสืบต่อไป ทางวัดยาง ณ รังสีเห็นชอบด้วยและได้ขอร้องให้ช่วยหาทุนบูรณะซ่อมแซมให้ วันที่ 28 มิถุนายน พ.ศ. 2529 สมาคม ชมรม สถาบันการศึกษา หน่วยงานราชการ บุคคลและอื่นๆ อาทิเช่น สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน สยามสมาคม ชมรมอนุรักษ์โบราณสถานและสิ่งแวดล้อม จังหวัดลพบุรี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สำนักงานชลประทานที่ 8 พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ สมเด็จพระนารายณ์ หน่วยศิลปากรที่ 1 และทายก ทายิกา วัดยาง ณ รังสี โดยมีนายมีชัยและ ม.ร.ว.บุตรี วีระไวทยะ เป็นประธาน ได้ทำการทอดผ้าป่าสามัคคีเพื่อนำปัจจัยที่ได้มาใช้เป็นทุนในการบูรณะศาลาได้รับเงินบริจาครวมทั้งสิ้น 323,624.50 บาท เงินจำนวนดังกล่าวนี้ได้ใช้จ่ายเป็นค่ารื้อศาลาเพื่อวางรากฐานใหม่มั่นคงเปลี่ยนตัวไม้ที่ผุ มุงกระเบื้องใหม่ ซ่อมแซมเครื่องประดับหลังคาคือซ้อฟ้า นาคเลื้อย โดยทำขึ้นใหม่สำหรับบางส่วนที่หักหายไปและซ่อมแซมของเดิมโดยการปิดกระจกสีใหม่ทำระเบียงและบันไดไม้ เมื่อเงินดังกล่าวหมดลงแต่การซ่อมแซมศาลายังไม่แล้วเสร็จจึงได้มีการทอดผ้าป่าสามัคคีเป็นครั้งที่ 2 เมื่อวันที่

13 มีนาคม พ.ศ. 2531 โดยมีนายจำรูญ จินดาสงวน ผู้เชี่ยวชาญพิเศษ (ตำแหน่งในขณะนั้น) กรมชลประทาน เป็นประธาน ได้เงินบริจาค 169,881 บาท จึงได้ใช้เงินจำนวนนี้บูรณะศาลาส่วนที่ยังคงค้าง

การบูรณะซ่อมแซมศาลาแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2531 นั้นเอง ใช้งบประมาณไปทั้งสิ้นประมาณ 420,000 บาท และยังมีเงินเหลืออีกจำนวนหนึ่ง จึงได้เกิดความคิดต่อมาว่า ศาลาหลังนี้ควรได้ใช้ประโยชน์แทนการบูรณะเสร็จและทิ้งว่างไว้ และด้วยเหตุผลที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำลพบุรี ชีวีตชาวบ้านใกล้เคียงผูกพันอยู่กับแม่น้ำ และในแต่ละบ้านเรือนมีเรือพื้นบ้านรูปแบบต่างๆใช้ที่ในปัจจุบันส่วนใหญ่จะถูกทอดทิ้ง เช่นเรือมาด เรือหมู เรือพายม้า เรือโปง ฯลฯ จึงสมควรได้รวบรวมเรือรูปแบบต่างๆนั้นมาจัดแสดงในศาลาหลังนี้ โครงการพิพิธภัณฑสถานเรือพื้นบ้าน วัดยาง ณ รังสี จึงเกิดขึ้นโดยใช้เงินบริจาคส่วนที่เหลือจัดซื้อเรือพื้นบ้านรวบรวมไว้ใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายเรือจากที่ต่างๆที่มีผู้บริจาคหรือขายให้นำมาเก็บไว้ที่วัดยาง ณ รังสี ซ่อมแซมเรือที่ชำรุดรวมทั้งจัดทำฐานฐานแพงฉากเพื่อการแสดงและอื่นๆ

ในการดำเนินโครงการจัดตั้งพิพิธภัณฑสถานเรือพื้นบ้าน วัดยาง ณ รังสี สามารถดำเนินการลุล่วงได้ด้วยดีเพราะความร่วมมือร่วมใจของหน่วยงานและบุคคลต่างๆดังต่อไปนี้คือ หน่วยศิลปากรที่ 1 (ได้อนุเคราะห์ซ่อมแซมเรือมาดโหล่น เรือรูปครุฑ 1 ลำ และบูรณะเจดีย์เก่าข้างศาลา) คณะอาสาสมัครพิพิธภัณฑสถาน (The Nation Museum Volunteer Goup) ได้ร่วมกันทอดผ้าป่าสามัคคีหาปัจจัยซื้อพายรูปแบบต่างๆมอบให้พิพิธภัณฑสถานเรือพื้นบ้านแห่งนี้ พระอธิการสุนทร อติสุนทรโร (เจ้าอาวาสวัดยาง ณ รังสี) ดำเนินการร่วมกับชาวบ้าน (ภุทธ ภูมธณ 33 : 2533)



ภาพประกอบ 2 ศาลาการเปรียญหลังเก่า

1.2 ประวัติศาลาการเปรียญ (หลังเก่า) วัดยาง ณ รังสี

ศาลาการเปรียญ (หลังเก่า) สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2470 ผู้ออกแบบคือนายปั้น แดงบุญ ช่างไม้ที่อาศัยอยู่ที่หมู่บ้านใกล้เคียงวัดยาง ณ รังสี และมีเรื่องเล่ากันว่า ด้วยความสามารถของท่านผู้นี้ประกอบกับในชนบทในเวลานั้นขาดแคลนกระดาษ หมึก ปากกา ผู้ออกแบบจึงจำลองรูปอาคารแบบศาลาที่พิมพ์อยู่ในธนบัตรวางลงบนพื้นดินแล้วสร้างหุ่นจำลองขึ้นโดยใช้ไม้ไผ่ ต่อจากนั้นจึงทำการขยายแบบทำการก่อสร้างดังที่เห็นในปัจจุบันลักษณะทางสถาปัตยกรรมของศาลาหลังนี้คือ เป็นศาลาไม้โถงขนาดยาว 26 เมตร กว้าง 12.50 เมตร ใต้ถุนสูง หลังคาปีกนกซ้อนกัน 3 ชั้นสำหรับหลังคาปีกนกชั้นกันสาดนั้นเดิมมุงด้วยสังกะสีเพื่อให้มีน้ำหนักเบาต่อเมื่อได้ทำการบูรณะซ่อมแซมในคราวนี้จึงได้เปลี่ยนเป็นหลังคามุงกระเบื้อง สำหรับพื้นจั่วด้านหน้าและด้านหลังแกะสลักไม้ปิดทองประดับกระจกเป็นรูปเทพารักษ์นั่งอยู่ในซุ้ม ท้องลาย สลักเป็นรูปเทพพนมประกอบลายก้านขด มีเครื่องประดับหลังคาเป็นลายก้านขด นาคเลื้อยอย่างสวยงามความงดงามของศาลาหลังนี้ คือการออกแบบให้มีหลังคาซ้อนและมีหลังคาปีกนกหลายชั้น รวมทั้งเครื่องประดับตกแต่งหลังคาที่มีคุณค่าทางศิลปะ (ภุทธ ภูมธน 35 : 2533)

2. ข้อมูลเกี่ยวกับเรือ

2.1 ประวัติความเป็นมาของเรือ

กล่าวได้โดยละเอียดว่าเรือเกิดขึ้นมานานแล้ว เพียงแต่สมัยหลายร้อยหลายพันปี อาจจะได้เรียกกันว่า เรือ รู้เพียงแต่ว่า ขอนไม้ขนาดใหญ่ที่ถูกขุดและเนื้อไม้เป็นร่องลึกเพื่อใช้ข้ามแม่น้ำ หรือเพื่อการล่าสัตว์ หรือเหตุผลอื่นใดก็ตามที่ แต่ต่อมาขอนไม้นี้ก็ถูกขนานนามว่า เรือ นั่นเอง

สมัยก่อนประวัติศาสตร์ ย้อนรอยไปในยุคดึกดำบรรพ์ มนุษย์มีการเจริญเติบโตในทุก ๆ ด้านทั้งสรีระ จนถึงวิวัฒนาการทางด้านสมองที่สามารถบรรจุความคิดไว้ได้มากมายมหาศาลเขาจึงได้เรียกขานมนุษย์ ผู้เป็นสัตว์ประเสริฐ วิวัฒนาการของมนุษย์ยุคหินหรือยุคดึกดำบรรพ์นั้น เริ่มจากรู้จักการใช้ภาชนะเพื่อการกินดื่ม รู้จักใช้อาวุธที่ทำขึ้นจากธรรมชาติ ก้อนหินฝนให้บางคม หรือไม้เลาแหลมเพื่อใช้ในการพุ่งแทงสำหรับล่าสัตว์หรือจับปลา และเมื่อต้องการข้ามน้ำข้ามทะเลต้องนำวัสดุอุปกรณ์ที่ได้จากธรรมชาติมาใช้เป็นพาหนะข้ามน้ำไป เช่น ใช้ท่อนไม้ต่าง ๆ ที่เบาและสามารถลอยน้ำได้ อาจจะเป็นต้นกล้วย หรือต้นนุ่น หรือต้นไผ่ที่นำมาผูกติดเป็นแพ อย่างในเมืองจีนบางแห่งก็ยังใช้แพไม้ไผ่ทำต่างเรือเพื่อทอดแหหาปลา บางถิ่นก็ถาดหาไม้ไผ่ยาวหรือไม้สะดวก ก็ใช้อุปกรณ์อันเป็นของใช้ประจำถิ่นนั้น เช่น หนังสัตว์แห้งที่ใช้ใส่ผ้า เมื่อจะข้ามน้ำก็เทน้ำที่อยู่ภายนอกออก เป่าลมให้พอง ใช้เป็นท่อนประคองตัวว่ายน้ำข้ามไป ส่วนในอียิปต์โบราณก็ใช้พืชหญ้าบางชนิดมาทำเป็นเรือ เช่น ต้นปะปรัสมาสานทำเป็นเรือ ต่อมามนุษย์ก็มีความคิดทำเรือจากไม้ทั้งต้นคือ เอาต้นไม้หรือซุงมาขุดแล้วใช้ไฟเผาสุ่มแล้วตกแต่งเป็นเรือ

ซึ่ง ส.พลายน้อยได้กล่าวถึงประวัติความเป็นมาของเรือ ในยุคเริ่มต้นที่มีการสร้างเรือไว้ในหนังสือเกร็ดโบราณประวัติศาสตร์ไทย ดังนี้

ยานพาหนะทางน้ำที่มนุษย์เราใช้กันมาแต่สมัยดึกดำบรรพ์นั้นย่อมใช้ของอันตามธรรมชาติก่อนเป็นครั้งแรกเช่น ท่อนไม้ ต่าง ๆ ที่เบาและลอยน้ำได้ อาจเป็นต้นกล้วยต้นนุ่น อะไรก็ได้ในถิ่นที่มีต้นไผ่อาจเอาต้นไผ่มาผูกมัดทำเป็นแพในเมือง

จินบางแห่งก็ยังใช้ไม้ไผ่ทำต่างเรือทอดแหปลา บางถิ่นกันดารหาไม้ไผ่ยากหรือไม่สะดวกก็ใช้อุปกรณ์อันเป็นของใช้ประจำถิ่นนั้น เช่นหนังสือแห่งที่ใช้ไสน้ำ เมื่อจะข้ามน้ำก็เทน้ำออกเป่าลมให้พองใช้เป็นทุนประคองตัวว่ายข้ามไปได้ มีเรื่องเล่ากันว่า ควาหนึ่งพระเจ้าหามายนักษัตริย์อินเดียได้เสด็จหนีข้าศึกที่มารุกราน ได้เสด็จถึงแม่น้ำคงคาหาเรือข้ามฟากไปไม่ได้ ข้าราชการที่ตามเสด็จจึงเอาหนังควายแห้งอัดลมให้พองลอยน้ำ ใช้เป็นพาหนะให้พระเจ้าหามายนเกาะข้ามแม่น้ำคงคาไปได้อย่างปลอดภัย การใช้หนังสือทั้งตัวเป็นพาหนะลอยข้ามนั้นนิยมใช้กันอยู่ในหมู่ชนหลายพวก ในบางประเทศก็ใช้พืชหญ้าบางชนิดมาประดิษฐ์ทำเป็นเรือใช้อย่างเช่นในประเทศอียิปต์ ก็ใช้ต้นปะปรัสประกอบกันเป็นเรือ มีนิทานเล่าประกอบอีกว่า ใครที่นั่งเรือชนิดนี้แล้วจะเข้จะไม่ทำร้าย เพราะครั้งหนึ่งนางไอซิสหนีไอสิริสได้เคยใช้เรือชนิดนี้ จะเข้กลัวไอซิสจึงไม่กล้าทำร้าย ต่อมามนุษย์ได้มีความคิดทำเรือจากไม้ทั้งต้นขึ้นคือเอาไม้หรือซุงมาขุดแล้วใช้ไฟลวก (ส. พลายน้อย. 2539 : 228)

2.2 ประวัติการใช้เรือเป็นพาหนะในประเทศไทย

การมีแม่น้ำลำคลองกระจายอยู่เป็นจำนวนมากภายในพื้นที่ราบภาคกลางประเทศไทย ที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติรวมทั้งที่ขุดขึ้นใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการเส้นทางคมนาคม เพื่อพัฒนาการเกษตรหรือเพื่อการยุทธศาสตร์ ทำให้พื้นที่ราบภาคกลางประเทศไทยหากดูจากทางอากาศแล้วเหมือนผืนผ้าที่มี ลวดลายกระจายเต็มไปหมด สภาพภูมิประเทศดังกล่าวนี้ก่อให้เกิดความจำเป็นสำหรับผู้อยู่อาศัยต้องคิดหาประดิษฐ์เรือและแพขึ้นใช้ สำหรับกิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ที่พึงจะเกิดขึ้น เช่น เพื่อการหาอาหารเลี้ยงชีพ เพื่ออยู่อาศัย เพื่อการค้า เพื่อการขนส่งสินค้า เพื่อการสงคราม เพื่อเกมกีฬาสนุกสนานรื่นเริง และเพื่อการเดินทางไปมาเป็นต้น

ในการศึกษาประวัติการใช้เรือเป็นพาหนะในประเทศไทย โดยเฉพาะในยุคแรกๆ ก่อนที่จะมีการบันทึกเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ ทั้งโดยชาวไทยและชาวต่างประเทศที่ละเอียดมากยิ่งขึ้นในราวต้นพุทธศตวรรษที่ 21 นั้น ต้องอาศัยหลักฐานทางโบราณคดีเป็นสำคัญ และก็มีไม่มากนัก จากหลักฐานโบราณคดีดังกล่าวก็ไม่เอื้ออำนวยให้แยกศึกษาเฉพาะเรือที่ใช้ในแม่น้ำลำคลอง หรือเรือที่ใช้ในทะเลเรื่องใดเรื่องหนึ่งได้ จึงคงต้องกล่าวถึงภาพรวมของประวัติการใช้เรือเป็นพาหนะในประเทศไทย

เมื่อราว 2000 – 3000 ปีมาแล้ว ภาพเขียนสีแดงบนผนังคูหาเล็ก ๆ ของถ้ำผาแดง ในอำเภอวังงา แสดงรูปขบวนเรือและปลา ลักษณะเรือเป็นแบบเรือหัวและท้ายโค้งขึ้น ไม่มีใบ สันนิษฐานว่า เป็นผลงานของกลุ่มคนประวัติศาสตร์ที่เรียกว่าชาวน้ำรุ่นเก่าที่เร่ร่อนอยู่ในน้ำน่านน้ำแถบนี้ (กรมศิลปากร . 2531 : 38)

กลองมโหระทึกพบที่เกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นของวัฒนธรรมแบบดองซอน อายุราว 2000 - 3000 ปีมาแล้ว มีลวดลายประดับเป็นรูปเรือส่งวิญญาณ คือ ลักษณะเป็นเรือยาว ๆ หัวและท้ายโค้งขึ้นเล็กน้อย ในเรือมีนักและคนครั้งหนึ่งที่หัวระดับขนนกอยู่ 5-6 คน คนก่อนประวัติศาสตร์ที่ใช้และค้าขายกลองมโหระทึกจะต้องรู้จักการใช้เรือเป็นอย่างดีเลิศ เพราะแม้แต่ในความเชื่อเกี่ยวกับการตาย ก็ยังใช้สัญลักษณ์เรือเป็นพาหนะส่งวิญญาณคนตายไปยังอีกโลกหนึ่ง (กรมศิลปากร. 2521 : 39)

เมื่อราวพุทธศตวรรษที่ 8 –15 มีหลักฐานทางประวัติศาสตร์จำนวนหนึ่งที่มียุยุ ราวพุทธศตวรรษที่ 12 กล่าวถึงการติดต่อทางทะเลระหว่างตะวันออกและตะวันตก โดยเดินทางผ่านใกล้คาบสมุทรไทย – มลายู เรือที่ใช้โดยสารทางทะเลเป็นประเภทเรือใบหลักฐานทางโบราณคดีที่แสดงให้เห็นในรูปแบบของเรือที่ใช้อยู่ในยุคสมัยนี้คือ เหรียญสำริด ประทับตราเรือใบสองเสา ด้านหนึ่งและอีกด้านหนึ่งประทับตรารูปหัว พบที่แหล่งโบราณคดีควนลูกบัด อำเภอลำทะเมนชัย จังหวัดกระบี่ อายุราวพุทธศตวรรษที่ 12 รูปเรือใบบนเหรียญนั้นมิใช่

ศึกษาว่าเป็นเรือใบเดินทะเลแบบโรว์ (Dhow) ที่ชาวอาหรับ เปอร์เซีย และแอฟริกันตะวันตก ใช้เดินทางติดต่อค้าขายก่อนพุทธศตวรรษที่ 22 มีลักษณะใบเรือรูปสามเหลี่ยมซึ่งติดกันกับคานใบขนาดใหญ่ (กรมศิลปากร . 2531 : 45)

ตราประทับดินเผารูปเรือใบ พบที่เมืองนครปฐม ปัจจุบันแสดงอยู่ที่พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติพระนคร อายุราวพุทธศตวรรษที่ 12 ลักษณะของเรือที่ปรากฏนั้นคือ กราบเรือสูงพ่นน้ำมากและโค้ง สากระโดงถูกตรึงด้วยเชือกทั้งสองข้างให้มั่นคง ใบเรือซึ่งเป็นใบแขวนโค้งแสดงว่ากำลังรับลมอย่างเต็มที่ และที่ท้ายเรือดูเหมือนว่ามีบุคคลกำลังถือหางเสือที่ติดอยู่ข้างกราบเรือ โดยลักษณะรวม ๆ ของรูปแบบเรือดังกล่าวนี้อาจจะกล่าวได้ว่า เป็นแบบเรือเก่าแก่เดินทะเลของพวกมาเลย์ – อินโดนีเซีย ที่แพร่หลายอยู่ทางฝั่งทะเลตะวันออกของคาบสมุทรอินเดีย ตราประทับดินเผารูปเรือ (ไม่มีใบ) และมีตรารูปศรีวิไลอยู่ข้างบน พบที่เมืองอุทอง จังหวัดสุพรรณบุรี ปัจจุบันแสดงอยู่ที่พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติสมเด็จพระนารายณ์ จังหวัดลพบุรี ลักษณะของตัวเรือโค้งหัวและท้ายมีลักษณะคล้ายกัน ตราประทับชิ้นนี้คงมีอายุราวพุทธศตวรรษที่ 12 ภาพปูนปั้น ภาพหนึ่งในจำนวนหลายภาพที่ตกแต่งในช่องของผนังลานประทักษิณ เจดีย์จุลประโคน จังหวัดนครปฐม แสดงภาพชายสองคนอยู่ในเรือ คนที่นั่งอยู่หัวเรือมีลักษณะเป็นผู้ที่มีความสำคัญกว่า ภาพนี้เป็นเรื่องของพระโพธิสัตว์เมื่อเสวยพระชาติเป็นสุปารกะ นายเรือผู้มีชื่อเสียง ลักษณะของเรือนั้นไม่มีใบ ตัวเรือโค้ง ทวนหัวและทวนท้ายเรือตรงและชี้ขึ้นสูง อายุราวพุทธศตวรรษที่ 11-14 (ปริยะ ไกรฤกษ์.1974 : 16 - 19)

สำหรับหลักฐานทางอ้อมที่แสดงให้เห็นว่ามีการใช้เรือเดินทางติดต่อระหว่างประเทศนั้น คือ การพบโบราณวัตถุต่างประเทศ เช่น เหรียญโรมัน ตะเกียงโรมัน แก้วอาหรับ ภาชนะเคลือบจากจีน เปอร์เซีย ที่มีอายุตั้งแต่ราวพุทธศตวรรษที่ 8-15 ณ แหล่งโบราณคดีตามคาบสมุทรไทย-มลายู รวมทั้งพบที่เมืองโบราณต่างๆ ในภาคกลางประเทศไทย เช่น เมืองอุทอง เมืองพงตึก เมืองดงละคร ฯลฯ เป็นการพิสูจน์ถึงความกว้างขวางในการติดต่อค้าขายระหว่างตะวันตก – ตะวันออก ในต้นสมัยประวัติศาสตร์ได้หนักแน่นยิ่งขึ้น ทั้งนี้โดยอาศัยการค้าทางทะเลเป็นสำคัญ และเรือนั้นคงจะมีบทบาทอยู่มาก

เมื่อราวพุทธศตวรรษที่ 16 – 18 ในระยะเวลาดังกล่าวนี้นั้นดินแดนส่วนใหญ่ของประเทศไทย โดยเฉพาะภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคกลาง อยู่ภายใต้อิทธิพลวัฒนธรรมเขมรจากเมืองพระนคร หลักฐานของการใช้เรือเป็นพาหนะในหนังสือประวัติศาสตร์หรือในศิลปกรรมยังไม่พบโดยตรงในประเทศนี้ แต่ได้พบว่ามีบันทึกของชาวจีนกล่าวถึงเรื่องเรือของชาวเขมร รวมทั้งมีภาพแกะสลักหินบางภาพของปราสาทหินเขมรปรากฏรูปเรือ ก็พบจะสรุปได้ว่าเป็นเรื่องของการใช้เรือเป็นพาหนะในภูมิภาคนี้ กล่าวคือ

ภาพสลักหินที่ปราสาทหินนครวัด สร้างขึ้นโดยพระเจ้าสุริยวรมันที่ ๒ (พ.ศ.1656-1693) แสดงให้เห็นรูปเรือสำเภาแบบจีนที่ใช้ใบแบบมีพรวนใบ หางเสือกขึ้นลงได้ และใช้กว้านสมอ (ศูนย์วิจัยทางทะเล.1967 : 13)

จากบันทึกเรื่องชีวิตชาวเขมรโดย จู ตากวน ซึ่งได้พบเห็นและได้บันทึกไว้ตั้งแต่ พ.ศ.1839 – 1840 กล่าวถึงเรือของชาวเขมรว่า “เรือขนาดใหญ่นิยมต่อโดยใช้ไม้กระดานเนื้อแข็ง ซึ่งผู้ต่อเรือผ่าไม้ทำกระดานโดยมีเครื่องมือขวานเพียงอย่างเดียวและไม่มีเลื่อยไม้ใช้เลย จึงก่อให้เกิดความสิ้นเปลืองเนื้อไม้และแรงงานจำนวนมากและเมื่อไรก็ตามที่ต้องการใช้สลักไม้ก็จะเหลาให้เป็นรูปสลักโดยใช้สิ่ว วิธีการดังกล่าวนี้ใช้ในการก่อสร้างเรือเช่นกันกับการ์ณของการทำเรือขนาดใหญ่ จะใช้ตะปูจากเหล็กตัวเรือจะถูกคลุมด้วยใบเดียว (เขมรเรียก คะจาง) และจะถูกเคลื่อนย้ายโดยใช้ต้นหมาก เรือรูปแบบนี้เรียกสินนา (Hsin-Na) และเล่นได้โดยการแจว น้ำยาเคลือบเรือทำจากปลาและผสมด้วยแร่หินปูน เรือที่แล่นเร็วกว่านั้นทำจากท่อนซุงขนาดใหญ่ที่ถูก

ชุดออก เนื้อไม้จะถูกทำให้ขูดงายขึ้นโดยการรมไฟ และถูกทำให้กว้างออกโดยการดึงเนื้อไม้ (เบ่งกราบเรือ) โดยวิธีการเช่นนี้จึงทำให้เรือกว้างตรงกลางและเพรียวแหลมที่ส่วนหัวและท้ายเรือชนิดนี้ สามารถบรรทุกคนได้จำนวนหนึ่งและไม่ใช่ใบ คงแล่นได้โดยวิธีการพายอย่างเดียว ชื่อของเรือชนิดนี้คือ พิลัน (p'i-lan) (กรมศิลปากร. 2531 : 47)

เมื่อราวพุทธศตวรรษที่ 19 – รัชกาลสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย (พ.ศ.2367) ยุคนี้อาจจะเรียกว่าเป็นยุคที่ปรากฏหลักฐานการใช้เรือสำเภาและเรือกำปั่นแบบฝรั่ง เดินทางไปมาค้าขายระหว่างอาณาจักรอยุธยากับอาณาจักรใกล้เคียง ทั้งด้านมหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนอย่างกว้างขวางและสิ้นสุดเมื่อมีเรือกลไฟเข้ามามีบทบาทแทน

หลักฐานทางประวัติศาสตร์และโบราณคดี ที่ปรากฏในเรื่องของการใช้เรือเป็นพาหนะที่สำคัญในช่วงเวลานี้คือ การค้าทางทะเลของอาณาจักรอยุธยาได้พบหลักฐานโบราณคดี จุดเรือสำเภาจมในอ่าวไทย แล้วถึง 12 จุด และสามารถระบุได้ว่าเป็นเรือสำเภาบรรทุกเครื่องถ้วยสังคโลกไทย เครื่องถ้วยจีน ญวน มีอายุตั้งแต่ราวพุทธศตวรรษที่ 22 (กรมศิลปากร.2531 : 76 - 77)

เรือสำเภาจีนคงมีบทบาทมากในต้นสมัยอยุธยา จากหลักฐานความสัมพันธ์ระหว่างอาณาจักรอยุธยากับชาติตะวันตกชาติแรกคือ โปรตุเกส ในรัชสมัยสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2 เมื่อ พ.ศ.2054 นั้น ผู้สำเร็จราชการโปรตุเกสที่เมืองมะละกาคือ อฟองโซ เดอ อัลบูเกอ์เก ได้ส่งผู้แทนคือ ดูอาร์เต เพอร์นานเดส เดินทางมาติดต่อกับราชสำนักอยุธยาโดยเดินทางมากับเรือสำเภาจีน (กรมศิลปากร. 2528 : 48)

จากหลักฐานประวัติศาสตร์ไทย ระบุถึงการเข้ามาของเรือกำปั่นแขกฝรั่งต่างชาติ (ฝรั่งเศส อังกฤษ วิลันดา สุริต) ลำแรก ๆ ในรัชสมัยสมเด็จพระเจ้าจักรพรรดิ (พ.ศ.2092 - 2112) แห่งอาณาจักรอยุธยามีจิตรกรรมที่มีอายุอยู่ในสมัยอยุธยาหลายแห่ง ที่ปรากฏรูปเรือที่ใช้ในแม่น้ำลำคลองและเรือทะเลเช่น ภาพวาดบนสมุดไทย เป็นภาพกระบวนพยุหยาตราชลมารคในรัชการสมเด็จพระนารายณ์มหาราช (พ.ศ.2199 - 2231) แสดงให้เห็นจำนวนเรือทั้งหมดที่เข้ากระบวนถึง 113 ลำ และมีรูปแบบต่าง ๆ

จากข้อมูลที่ห้หมดนั้นย่อมเป็นหลักฐานยืนยันของการใช้เรือเป็นพาหนะว่ามีใช้มาากันนานมาแล้วซึ่งราชชาติ งามสง่าได้กล่าวถึงที่มาของเรือในประเทศไทยในแต่ละยุคตั้งแต่ยุคก่อนกรุงสุโขทัยจนถึงกรุงรัตนโกสินทร์ไว้ในหนังสือ เรือ : ชีวิตริมน้ำภาคกลาง ไว้ดังนี้

ก่อนที่จะมีการก่อตั้งอาณาจักรสุโขทัย เป็นอาณาจักรแรกของชาวไทย เมื่อประมาณพุทธศักราช 1800 มีเรื่องราวของชนชาติที่เรียกว่า “ชาวสยาม” ปลูกสร้างบ้านเรือนอยู่ในบริเวณลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนกลางมาก่อน จารึกภาษาจามพบที่เมืองนาตรัง ประเทศเวียดนามใต้ ซึ่งเคยเป็นดินแดนในอาณาจักรจัมปา เป็นหลักฐานที่เก่าแก่ที่สุดที่กล่าวถึงชนชาติสยาม และนักประวัติศาสตร์เชื่อมั่นว่า ชนชาติสยามในศิลาจารึกนั้นเป็นชนชาติเดียวกับคนไทย ที่ตั้งบ้านเมืองอยู่ทางตอนกลางของลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา ถึงแม้ว่าจะไม่สามารถค้นพบหลักฐาน การเดินทางติดต่อซึ่งกันและกันของชนชาติสยามในสมัยนั้น แต่จากการที่มีชีวิตความเป็นอยู่และบ้านเมืองอยู่ริมฝั่งแม่น้ำ ทำให้สันนิษฐานได้ว่าคนไทยรู้จักการใช้เรือเป็นพาหนะในการเดินทางไปมาหาสู่ซึ่งกันและกันแล้ว สมัยสุโขทัย ศิลาจารึกหลักที่ ๔ ด้านที่ ๔ กล่าวถึงการเดินทางด้วยเรือและถนน นั้นย่อมหมายความว่ามีการสร้างเรือเพื่อใช้ในการเดินทางติดต่อซึ่งกันและกันแล้ว และเป็นที่น่าพอใจว่าเรือจะต้องได้รับความนิยมจากประชาชนมากกว่าระแทะหรือเกวียน ซึ่งเป็นพาหนะทางบกในเวลานั้น เพราะสร้างง่ายกว่า มีประโยชน์ใช้สอยมากกว่า นอกจากนั้นยังสามารถใช้ได้ทุกโอกาสและฤดูกาล นักประวัติศาสตร์เชื่อว่าการติดต่อเรือกันอย่างกว้างขวาง ทั้งเป็นเรือที่ทำจากซุงไม้ทั้งต้นและเรือที่ใช้ไม้กระดานต่อกันแล้วเอาซันยา สมัยกรุงศรีอยุธยาการติดต่อค้าขายกับชาวต่างประเทศเจริญรุ่งเรืองมาก ทำให้มีความจำเป็นต้องมีเรือเดินทะเลขนาดใหญ่ เช่น เรือสำเภาและเรือกำปั่น ไว้สำหรับลำเลียงสินค้า มีอยู่ต่อเรือหลวงอยู่เป็นจำนวนมาก เฉพาะที่ท้ายบ้านท่าเรือข้ามแห่งเดียว มีอยู่ต่อเรือสำเภาและเรือกำปั่นหลวงถึง 18 ลำ โดยมียายช่างเป็นชาวจีนบ้าง

ฝรั่งบ้าง ส่วนกรรมกรในด้านต่อเรือนั้นใช้นักโทษเป็นกำลังสำคัญสำหรับเรือเล็ก เรือน้อย ที่ใช้กันใน หมู่ประชาชน นั้นแทบไม่ต้องกล่าวถึง บาทหลวง ชาวฝรั่งเศสถึงกับบันทึกเอาไว้ด้วยด้วยความตื่นตะลึงว่า “ในแม่น้ำลำคลองเต็มไปด้วยเรือ จะไปไหนต่อไหนก็เจอแต่เรือแน่นไปหมด จนไม่สามารถแหวกทางผ่านกันไปได้หากไม่ชำนาญ ทั้งที่เรือแน่นขนาดจอแจเช่นนี้ ก็ไม่ปรากฏว่ามีอุบัติเหตุแต่อย่างใด ซึ่งเป็นเรื่องน่าอัศจรรย์ยิ่ง” สมัยรัตนโกสินทร์ แม่น้ำลำคลองมีประโยชน์แก่ประชาชนมาก ไม่เพียงแต่เป็นทางลำเลียงสินค้าและทางคมนาคมเท่านั้น ยังมีบทบาทสำคัญต่อการเพาะปลูก ทางอุปโภค บริโภค และอื่น ๆ อีกด้วย เพราะฉะนั้นจึงมีการขุดคลองขึ้นเป็นอันมาก นับตั้งแต่รัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร โปรดเกล้าฯ ให้ขุดคลองคูพระนคร 2 คลอง พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราชโปรดเกล้าฯ ให้ขุดคลองบางลำภู คลองหลอด คลองมหานาค รัชกาลที่ 2 โปรดเกล้าฯ ให้ขุดคลองปากลัด รัชกาลที่ 3 โปรดเกล้าฯ ให้ขุดคลองอีก 4 คลอง โดยเฉพาะคลองแสนแสบ ซึ่งจัดว่าเป็นคลองที่ยาวที่สุด รัชกาลที่ 4 โปรดให้ขุดคลองผดุงกรุงเกษมอีกหนึ่งคลองด้วย (ราชาวดี งามสง่า.2535 :12-15)

จึงสรุปได้ว่า ในประเทศไทยได้พบหลักฐานของการใช้เรือมานานนับพันปี และที่ปรากฏหลักฐานการใช้เรือกันมากคือ เมื่อศูนย์กลางอำนาจประเทศอยู่ที่กรุงศรีอยุธยาและกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีทำเลที่ตั้งอยู่ในที่ราบลุ่ม มีแม่น้ำลำคลองมากมาย และมีพาหนะชนิดเดียวเท่านั้นที่ใช้ได้สะดวกคือเรือ สภาพสิ่งแวดล้อมดังกล่าวก่อให้เกิดความเอาใจใส่ต่อการสร้างเรือ ในรูปแบบต่างๆ เพื่อเหมาะสมกับประโยชน์ใช้สอย

2.3 ประวัติเรือพระที่นั่งประเภทเรือแจวพายในแม่น้ำของไทย

จากการศึกษาประวัติความเป็นมาของเรือพระที่นั่งเป็นเรือสำหรับพระมหากษัตริย์ และเจ้านายชั้นสูงรวมไปถึงพระภิกษุสงฆ์ที่มีสมณศักดิ์สูงระดับพระสังฆราช และบรรดาขุนนางผู้ใหญ่ด้วย ซึ่งเรือพระที่นั่งส่วนใหญ่จะเป็นเรือที่ขุดขึ้นจากต้นไม้ม้วนเพื่อให้เกิดเรือที่มีขนาดใหญ่และเหมาะสมกับฐานะของผู้เป็นเจ้าของเรือซึ่ง กรมศิลปากร ได้กล่าวถึงประวัติเรือพระที่นั่งของไทยไว้ดังนี้

การกล่าวถึงกระบวนเรือพระที่นั่งครั้งแรกในประวัติศาสตร์ไทยที่เก่าแก่ที่สุดคือ การจัดกระบวนเรือรับพระศรีศรัทธาราชจุฬามณีศรีรัตนลึงกาที่ปมหลาสามเป็นเจ้า ซึ่งเป็นหลานพ่อขุนผาเมืองและได้ไปบวชเรียนอยู่ที่ลังกา กลับสู่สุโขทัยในสมัยพระเจ้าลิไท ซึ่งพระองค์ทรงจัดกระบวนเรือรับเสด็จด้วย นอกจากนี้จากหนังสือเรื่องนางนพมาศหรือตำรับท้าวศรีจุฬาลักษณ์ ซึ่งเดิมสันนิษฐานว่าน่าจะมีหนังสือเก่าเขียนไว้ในสมัยสุโขทัย ด้วยกล่าวถึงพระร่วงเจ้า จากหนังสือเล่มนี้พบว่าชื่อเรือพระที่นั่ง 2 ลำ ซึ่งใช้ในพิธีอาศุขอันเป็นพระราชพิธีโบราณที่ประกอบขึ้นในเดือน 11 เพื่อสังเวทพระนารายณ์ (วิษณุ) คือเรือพระที่นั่งชัยเฉลิมมรรณกับเรือพระที่นั่งชัยสินธุพิมาน และเมื่อตรวจสอบกับชื่อเรือพระที่นั่งที่สร้างในสมัยหลัง โดยเฉพาะในสมัยรัชกาลพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 3 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ก็ไม่ปรากฏว่ามีเรือพระที่นั่งชื่อดังกล่าว จึงทำให้น่าเชื่อได้ว่าอาจจะเป็นชื่อเรือพระที่นั่งในสมัยกรุงสุโขทัยมาแต่เดิมเพื่อใช้ล่องมานมัสการพระพุทธชินราชที่พิษณุโลก แต่อย่างไรก็ดีในหนังสือนางนพมาศ ปรากฏชื่อเรือพระที่นั่งประพาสแสงจันทร์ ซึ่งเหมือนกับเรือพระที่นั่งครั้งรัชกาลที่ 3 โปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้น จึงอาจจะเป็นเรื่องที่มีการแต่งเพิ่มเติมบางตอนขึ้นใหม่เข้าไปในตำรับท้าวศรี จุฬาลักษณ์เล่มเดิมในรัชกาลที่ 3 ดังที่สมเด็จพระบรมวงศ์เธอกรมพระยาดำรงราชานุภาพทรงสันนิษฐานไว้ (กรมศิลปากร 2531 : 9)

การใช้เรือพระที่นั่งในสมัยสุโขทัย มีหลักฐานความเป็นมาตามที่กล่าวมา อันเป็นหลักฐานกล่าวถึง กระบวนเรือและชื่อเรือพระที่นั่งที่เก่าแก่ที่สุดของไทยและในสมัยต่อมาคือกรุงศรีอยุธยาได้เกิดเรือพระที่นั่งอีกหลายลำดังที่ กรมศิลปากร กล่าวไว้ใน เรือพระราชพิธี ดังนี้

ในสมัยกรุงศรีอยุธยา ได้ปรากฏว่ามีเรือพระที่นั่งมาตั้งแต่รัชกาลพระมหาจักรพรรดิคือ เรือพระที่นั่งศรี-สุพรรณหงส์ รัชกาลสมเด็จพระนเรศวรมหาราช (พ.ศ.2133 - 2148) มีเรือพระที่นั่งสุพรรณวิมานนาวา ซึ่งทรงใช้เพื่อเสด็จไปเมืองเพชรบุรีและสามยอด รัชกาลสมเด็จพระพุทธเจ้าเสือ (พ.ศ.2245 - 2252) ปรากฏชื่อเรือพระที่นั่งมหานาวาท้ายรถ จากปากคำให้การชาวกรุงเก่าปรากฏชื่อเรือพระที่นั่งและเรือขบวนดังนี้

เรือพระที่นั่งมี 8 ลำ ล้วนตั้งบุษบกที่กลางลำ ได้แก่

1. ทินครุฑ (ที่นั่งครุฑ) ศิริระครุฑ (มงคลสุพรรณ)
 2. ทินหงส์ (ที่นั่งหงส์) ศิริระหงส์ (สุพรรณหงส์)
 3. ทินกิ้ง (ที่นั่งกิ้ง) ศิริระช่อดอกไม้ ซึ่งคือลายกนก
 4. เอกไชย
 5. ทองควีนปลา (ทองขวานฟ้า ซึ่งคือ ทองแหวนฟ้า)
 6. (ที่นั่ง) ไกรสรมุขมรรุช
 7. นาคเถร (นาคเหรา) ศิริระนาค
 8. นาควาสกรี (ตรง) ศิริระนาค
- เรือขบวน มี 28 ลำ
1. ทังกลมหรณพ ศิริระสิงห์ (มงคลมหรณพ)
 2. มังคลสุดกุดบันใจ ศิริระสิงห์
 3. โทมหรณพ โต
 4. ดิสุตเชยศรี โต
 5. ศิริเอกเชย (ศรีประสุนทรไชย)
 6. ไกรสร (ไกรสรจักร)
 7. ศิริพิมานไชย (ชลพิมานไชย เดิมอาจจะเป็นศรีพิมาไชยคู่กับไกรสรมาศ)
 8. พิศประดะยา
 9. อลงกฏนาวา
 10. หงส์ทอง (น่าจะเป็นเอกไชย เห็นหาว คู่ชัก)
 11. ลาวทอง (เอกชัยหลาวทอง คู่ชัก)
 12. นรสีห์วอสุทธิไชยชิน (มนุสสีห์)
 13. นรชิน ททวิน อากาศ มนุสสีห์
 14. ชินหรณาด สิงโต (น่าจะเป็นครุฑเห็นหาง)
 15. ชินหัสสนาวา โต (น่าจะเป็นครุฑเตีร็จไตรจักร)
 16. โลโต แดก ปุ่ปะแวก (น่าจะเป็นกระบี่ราญรอนราพน)
 17. โลโต แดก ปุ่ปะวัง (น่าจะเป็นกระบี่ปราบเมืองมาร)
 18. เชยสวัสดิ์ (น่าจะเป็นไชยสวัสดิ์)
 19. เซนรัตนพิมาน (ไชยรัตนพิมาน)
 20. อังวะ เรือพม่า (เห็นจะเป็นเรือกระแซ)
 21. สุรพิมาน เรือพม่า
 22. นุ่ปปสิต เรือพม่า
 23. โลกา
 24. คชคีรี (คชสีห์ หรือสมุทกลาโหม)
 25. ราชคีรี (ราชสีห์ หรือสมุหนายก)

26. ม้า (เรือปลัดทุลงมหาดไทย)
 27. เลียงผา (เรือปลัดทุลงมกลาโหม)
 28. เรจิ
 (กรมศิลปากร. เรือพระราชพิธี. 2531 : 9-12)

ซึ่งในการใช้เรือพระที่นั่งนั้นจะใช้ในการที่พระมหากษัตริย์เสด็จพระราชดำเนินทางน้ำ ซึ่งในสมัยก่อนจะมีเรือ 2 ลำรับ เป็นเรือทองอันหมายถึงเรือที่สลักกลดลายและลงรักปิดทองสำหรับจะใช้เวลาเสด็จในกระบวนที่เป็นพระราชพิธี ส่วนอีกสำหรับหนึ่งมักจะใช้ทรงในเวลาปกติทั่วไปไม่ปะปนกัน

2.4 ความเป็นมาของเรือพระราชพิธี

เรือพระราชพิธีนั้นเป็นเรือไทยอีกชนิดหนึ่ง ถือว่าเป็นเรือหลวงมีไว้ใช้ในราชการ ซึ่งบรรดาเรือหลวงที่มีไว้ในราชการนั้น ได้สร้างขึ้นเพื่อให้มีพอเพียงแก่ราชการ เช่น การเดินทางติดต่อส่งข่าวสาร การใช้เป็นพาหนะทางน้ำเพื่อเดินทางไปในที่ต่างๆ ตลอดจนการใช้เป็นเรือรบขับไล่ข้าศึกที่มารุกราน และการขนส่งบรรทุกทหารและยุทโธปกรณ์ เพื่อไปปราบปรามหัวเมืองที่อยู่ริมน้ำหรือริมทะเล ซึ่งทำได้รวดเร็วกว่าการเดินทางทางบก ซึ่งโดยเฉพาะการจัดเรือเป็นรูปกระบวนทัพนั้นมีมาแต่สมัยโบราณแล้ว โดยที่มีได้มีการแบ่งเหล่าทหารออกเป็น ทหารบก และทหารเรือ อย่างชัดเจน แต่ในยามสงครามทหารจะใช้ได้ทั้งการรบทางบกและทางทะเล ถ้ายกทัพไปทางทะเลก็เลือกแม่ทัพนายกองที่มีความชำนาญทางทะเลเป็นผู้นำทัพ และที่เรียกว่าเรือรบนั้นในสมัยโบราณใช้เรือทุกประเภทที่มีเกะเกณฑ์กันไป ที่เป็นเรือหลวงมักจะมีขนาดใหญ่และยาวกว่าเรือธรรมดา ซึ่งเมื่อในยามว่างศึกก็นำมาใช้เป็นเรือค้าขายกับต่างประเทศ เดิมมักจะเป็นเรือสำเภาซึ่งบรรทุกคนและสินค้าได้มาก และแข็งแรงพอที่จะโต้คลื่นลมในทะเลได้ และสำหรับเรือพระราชพิธีนั้นมักมาจากเรือรบที่ว่างจากการรบ กรมศิลปากร ได้กล่าวถึงเรือพระราชพิธี ดังนี้

สำหรับเรือหลวงที่นำมาใช้ในพระราชพิธีนั้น สมัยก่อนส่วนมากเป็นเรือที่มีขนาดใหญ่และยาวพอสมควร สามารถใช้ฝีพายพายไปได้เร็ว จึงมักมีรูปร่างเพรียวและเดิมใช้เรือรบประเภทขับไล่ในน้ำเสียมาก ซึ่งแต่เดิมเรือรบทางแม่น้ำมี 4 ชนิด คือ เรือแซ เรือไชย เรือศรีระสตร์ หรือเรือรูปสัตว์ และเรือกราบ มีการสร้างเรือรบขึ้นเป็นครั้งแรกในสมัยกรุงศรีอยุธยา รัชกาลสมเด็จพระมหาจักรพรรดิ (พ.ศ.2091 - 2111) โดยโปรดให้ดัดแปลงเรือแซ ซึ่งเป็นเรือสำเภาสำหรับใช้บรรทุกทหารและอาวุธยุทธภัณฑ์ต่างๆ ให้เป็นเรือไชย กับเรือศรีระสตร์ โดยได้วางปืนใหญ่ประเภทปืนจ่ารงให้อยู่ได้จากหัวเรือ ซึ่งจัดได้ว่าเป็นต้นแบบของเรือรบในสมัยต่อมา เรือแซนั้นเป็นเรือยาว ใช้ตีกรรเชียงประมาณลำละ 20 คน ส่วนเรือไชยและเรือศรีระสตร์เป็นเรือยาวแบบเรือแซ แต่เปลี่ยนกรรเชียงเป็นใช้พายและบรรทุกทหารให้ลงประจำเรือได้ลำละ 60 – 90 คน ซึ่งเมื่อพายแล้วไปได้รวดเร็วกว่าเรือแซและให้ชื่อใหม่ว่า “เรือไชย” เรือศรีระสตร์นั้นสร้างแบบเดียวกับเรือไชย แต่ทำให้หัวเรือกว้างสำหรับเจาะช่องตั้งปืนใหญ่ได้ เหนือช่องปืนขึ้นไปทำเป็นรูปสัตว์ เช่น ครุฑ ลิง (กระปี่) อันเป็นเครื่องหมายของกองต่างๆ ในกระบวนทัพ สำหรับเรือแซเดิมก็ยังคงใช้เป็นเรือสำหรับลำเลียงอาหารและอาวุธเช่นเดิม ต่อมาก็มีเรือกราบขึ้นอีกชนิดหนึ่ง ใช้การเลียบแบบเรือไชย แต่แล่นได้เร็วกว่าอย่างไรก็ตาม ในเวลาว่างศึกสงคราม พระเจ้าอยู่หัวแต่ละพระองค์มักจะโปรดให้ใช้กระบวนทัพเรือเสมอ โดยเสด็จบำเพ็ญพระราชกุศล เช่น ทอดผ้าพระกฐิน หรือเสด็จนมัสการพระพุทธบาท โดยถือว่าเป็นการฝึกซ้อมเรียกระดมพลไปด้วย กองเรือเหล่านี้จะตกแต่งอย่างสวยงาม มีการแก้ไขดัดแปลงเพิ่มเติมขึ้นอีกในสมัยหลังจึงมีเรือกิ่งและเรือศรี ซึ่งเป็นการตกแต่งเรือไชยด้วยการสลักกลดลายให้สวยงามขึ้น เรียกว่าเรือพระที่นั่งกิ่ง ถ้ามีการตั้งบุษบกและตกแต่งขึ้นเรียกว่า เรือพระที่นั่งศรีหรือเรือศรี จากเอกสารของชาวฝรั่งเศส ได้บันทึกเกี่ยวกับเรือของราชอาณาจักรสยามในสมัยรัชกาลสมเด็จพระนารายณ์มหาราชไว้ว่า เรือลำนั้นลำยาวและแคบมาก มักจะทำขึ้นจากซุงท่อนเดียว ใช้สิ่วเจาะเอาตามความยาว แล้วถากด้วยเครื่องมือเหล็กแล้วนำขึ้นแขวนอย่างไฟ และค่อยๆ เบิกให้

กว้างที่สุดเท่าที่จะทำได้โดยไม่ให้เนื้อไม้แตก เรือเหล่านี้มีราคาแพง เรือลำหนึ่งๆ ใช้ฝีพาย 50 – 60 คน ที่ตกแต่งกันอย่างสวยงามและทำด้วยฝีมือประณีตก็มีเหมือนกัน แตกต่างกันไปตามสถานภาพของบุคคลที่เป็นเจ้าของ เรือของขุนนางชั้นผู้ใหญ่ก็มีฝีพาย 50 – 60 คน มียกพื้นที่กลางลำใช้เป็นที่นั่งของพวกขุนนางเหล่านั้น เครื่องตกแต่งมีแต่ตัวไม้และเสื้อลำแพนเท่านั้น แต่ประดิษฐ์ลวดลายสวยงามมาก หลังคาเรือกัญญาของพวกออกญาทำเป็นสามชั้นของพวกออกพระกับออกหลวงซึ่งลำเล็กมาหน่อยมีสองชั้น ส่วนพวกขุนนางอื่นๆ นั้นมีชั้นเดียว เรือของประชาชนไม่มีหลังคาเลย ถึงจะมีก็ไม่ตกแต่งประดับประดาอะไรทั้งนั้น ทำเป็นรูปหลังคายาวและต่ำ การที่ทำเป็นประทุนเรือแบบนี้ก็เพื่อป้องกันแดดและฝนโดยแท้ มีแต่เรือของท่านเสนาบดีผู้ใหญ่สองท่านทองลงชาติให้เป็นบำเหน็จแก่ขุนนาง ซึ่งมีความงามเกือบเท่าๆ กับเสนาบดี แต่จะนำออกใช้ได้เฉพาะโอกาสตามเสด็จพระราชดำเนิน และในงานพิธีบางอย่างตามหมายกำหนดการเท่านั้น

ในสมัยกรุงศรีอยุธยา มีกล่าวถึงเรือพระที่นั่งอยู่บ้าง ตั้งแต่รัชสมัยพระชัยราชา เมื่อพระองค์เสด็จไปเมืองเชียงใหม่ พ.ศ.2081 ปรากฏชื่อเรือ 2 ลำ ในกระบวนของกองทัพเรือคือ เรืออ้อมแก้วแสนเมืองมา และเรือไกรแก้ว ซึ่งโดยพายุเสียหายและต่อมาในรัชกาลพระมหาจักรพรรดิ พ.ศ.2091 เมื่อครั้งที่ทรงผนวชอยู่นั้นขุนพิเรนทรเทพได้ส่งเรือพระที่นั่งขัญญ์พรหมหงส์ ไปรับที่วัดราชประดิษฐฐานเพื่อนิมนต์ให้ลาสิกขาบทและขึ้นเสวยราชย์และใน

พ.ศ.2095 โปรดให้แปลงเรือแซงเป็นเรือชัยและเรือศิระสัตว์ ต่อมาในรัชกาลสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ปรากฏมีเรือพระที่นั่งคือ เรือพระที่นั่งอลงกตนาว่า เรือพระที่นั่งศรีสมรฤไชย เรือพระที่นั่งพระศุขพาหะ เรือพระที่นั่งชลวิมานกาญจนาบวรนาว่า เรือพระที่นั่งนเรศวรมิณกาญจนาอลงกตมทานาว่าเอกชัย เรือพระที่นั่งจิตรพิमानกาจณมณีศรีสมรฤไชย เรือพระที่นั่งศรีสุพรรณหงส์ นอกจากนี้มีเรือกระบวนซึ่งได้แก่ เรือตั้ง เรือกัน เรือชัย เรือรูปสัตว์ และเรือขานานรัชกาลพระเพทราชา ปรากฏชื่อเรือพระที่นั่งไกรสรมุขพิमान และเรือพระที่นั่งบัลลังก์มานทอง ซึ่งชื่อเหล่านี้เข้าใจว่าเป็นการบอกลักษณะเรือมากกว่าที่จะเป็นชื่อ รัชกาลพระเจ้าเสือ มีเรือพระที่นั่งมทานาว่าท้ายรถและเรือพระที่นั่งเอกชัย ส่วนรัชกาลพระเจ้าอยู่หัวบรมโกศ มีเรือพระที่นั่งไกรสรมุขพิमानและศรีสมรฤไชย

ในสมัยกรุงธนบุรี รัชกาลพระเจ้าตากสินมหาราช ปรากฏชื่อเรือพระที่นั่งคือ

1. เรือพระที่นั่งสุวรรณหิขยานาว่าท้ายรถ มีขนาดยาว 17 วา ปากกว้าง 3 วาเศษ ใช้พลกรเชียง 29คน
2. เรือพระที่นั่งกราบ มีขนาดยาว 11 วา ถึง 13 วา ใช้พลพาย 40 คน

สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช รัชกาลที่ 1 มีเรือพระที่นั่งปรากฏชื่อดังนี้ คือ

1. เรือพระที่นั่งบัลลังก์แก้วจักรพรรดิ
2. เรือพระที่นั่งสวัสดิขิงชัย
3. เรือพระที่นั่งบัลลังก์บุษบกพิศาล
4. เรือพระที่นั่งพิमानเมืองอินทร์
5. เรือพระที่นั่งบัลลังก์ทินกรสองศรี
6. เรือพระที่นั่งสำภาทองท้ายรถ
7. เรือพระที่นั่งมณีจักรพรรดิ
8. เรือพระที่นั่งศรีสมรฤไชย ซึ่งโปรดเกล้าให้สร้างใหม่กับเรือกระบวนอื่นๆ

การเสด็จเลียบพระนครจัดเป็นส่วนหนึ่งในพระราชพิธีบรมราชาภิเษก เนื่องมาแต่พิธีที่ทำในพระราชฐาน มีการเสด็จออกท้องพระโรงให้ข้าราชการทั้งปวงได้มีโอกาสดำเฝ้าทูลละอองธุลีพระบาท เมื่อเสร็จการพิธีในพระราชฐานจึงเสด็จออกเลียบพระนคร เพื่อให้ประชาชนได้มีโอกาสดำเฝ้ากันถ้วนหน้าด้วย แต่ประเพณีการเลียบพระนครแห่งเสด็จพระเจ้าแผ่นดินเป็นกระบวนพยุหยาตราอย่างใหญ่ คล้ายกับยกกองทัพ ผิดกับกระบวนแห่งเสด็จในการพิธีอื่นนั้น น่าจะสันนิษฐานได้ว่าประเพณีโบราณเป็นการเสด็จเลียบเมืองรายรอบมณฑลราชธานี โดยทางบกบ้างทางเรือบ้าง และประทับรอนแรมไปหลายวันจนกว่าจะรอบมณฑลราชธานีเพื่อบำรุงความสามัคคี และให้ประจักษ์พระเดชานุภาพแก่ประชาชนทั้งหลายระยะต่อมาเห็นเป็นการลำบากโดยมีจำเป็น จึงย่นระยะทางลงมาเป็นเพียงเสด็จเลียบพระนครราชธานี การเสด็จเลียบพระนคร ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ เลียบพระนครทางเรือเคยมีแค่ 2 ครั้ง คือในรัชกาลที่ 1 พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช เมื่อสร้างพระนครและเครื่องเฉลิมพระราชอิสริยยศต่างๆ รวมทั้งเรือกระบวนแห่งเสด็จสำเร็จแล้วทำการพระราชพิธีบรมราชาภิเษกเต็มตามตำราเมื่อ พ.ศ. 2318 จึงเสด็จเลียบพระนครทั้งทางบกและทาง

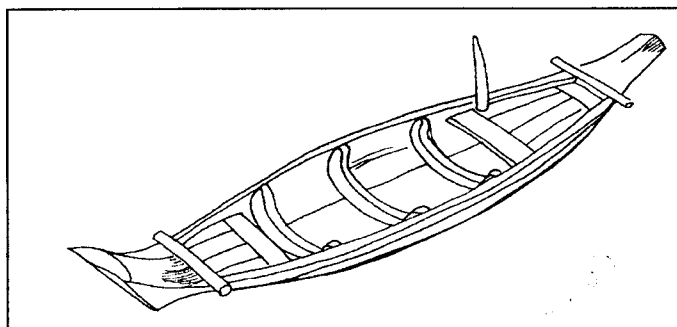
เรือครั้งหนึ่ง กับรัชกาลที่ 4 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดให้มีการเสด็จเลียบพระนครทั้งทางบกและทางเรืออีกครั้งหนึ่ง เนื่องจากในปลายสมัยรัชกาลที่ 3 พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงสร้างและซ่อมแซมเรือพระที่นั่งและเรือกระบวนไว้ เมื่อพระบรมราชาภิเษกใน รัชกาลที่ 2 รัชกาลที่ 3 รัชกาลที่ 5 ถึงรัชกาลปัจจุบัน มีการเสด็จเลียบพระนครทางชลมารคด้วย

การลอยพระประทีปในสมัยรัชกาลที่ 3 พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ใช้เรือบัลลังก์ขนาน ซึ่งมี 2 ลำ จอดขนานกัน ในเรือบัลลังก์นั้นแต่เดิมลดในกันมานานเป็นที่พระบรรทม ที่สงฆ์ ที่ลงพระบังคน เครื่องที่สำหรับตั้งนั้นก็มิพระสุพรรณราช และมีขึ้นพระสุธารส อย่างเช่นเสวยพระกระยาหาร ต่อมาในรัชกาลที่ 4 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรับสั่งให้เลิกที่สงฆ์ที่พระบรรทมเสีย คงแต่เครื่องพระสุธารสการจัดเรือพระที่นั่งอีกพิธีหนึ่งที่ปรากฏคือ ในเรือบัลลังก์ทั้งสองลำนั้นกันมานานสกัดทั้งหัวเรือท้ายเรือใช้ หัวเรือท้ายเรือเป็นข้างหน้า ที่ตรงมาสกัดหัวเรือท้ายเรือมีม่านยี่ดอออกไปในน้ำ บังมิให้เจ้าพนักงานที่อยู่หัวเรือ ท้ายเรือแลเห็นเข้ามาข้างใน ต่อเมื่อเวลาจะปล่อยเรือกระบวนจึงได้ชักม่านการป้องกันรักษา มีการล้อมลงในลำน้ำทอดทุ่นเป็น 3 สาย สายในมีแพทอดรายเป็นระยะ เรือประจำทุ่นสายในข้างเหนือน้ำมีกรมกองลาดตระเวนขวา กรมกองอาสาขวา ประดุจกรมพระกลาโหม เจ้ากรมพระตำรวจนอกขวา เจ้ากรมพระตำรวจสมุทราธิบดี เรือกรมสรรพากรในสรรพากรนอก ส่วนทางใต้ลำน้ำหัวเรือบัลลังก์ทุ่นสายใน กรมกองลาดตระเวนซ้าย เรือประดุจกรมมหาดไทย กรมกองกลางซ้าย เจ้ากรมพระตำรวจนอกซ้าย เจ้ากรมพระตำรวจสมุทราธิบดี เรือทุ่นกรมท่ากลาง ภายหลังเติมเรือทหารทอดสมอสกัดเหนือน้ำท้ายน้ำขึ้นอีกข้างเหนือน้ำ กรมทหารหน้า 4 ลำ ข้างใต้หน้า 2 ลำ ทุ่นสายกลางเหนือน้ำ มีเรือทุ่นกรมอาสาจาม 2 ลำ เรือทุ่นกรมเรือกันขวา เรือสิงโตกรมอาสาใหญ่ขวา เรือสาธิตกรมทวนทองขวา เรือเหรากรมอาสาธนูขวา เรือกีเลนกรมเขนทองขวา เรือทุ่นสามพระคลังทอดเชือก อย่างละ 1 ลำ ส่วนใต้หน้ามี เรือกรมอาสาจาม 2 ลำ เรือกรมเรือกันซ้าย เรือสิงโตกรมอาสาใหญ่ซ้าย เรือสาธิตกรมทวนทองซ้าย เรือเหรากรมอาสาธนูซ้าย เรือกีเลนกรมเขนทองซ้าย เรือทุ่นสามพระคลังทอดเชือก อย่างละ 1 ลำ ส่วนทุ่นกลางตรงหน้าบัลลังก์ มีเรือดอก เรือพิณพาทย์ เรือกลองแขก เรือเจ้ากรมพระตำรวจใน และเรือเจ้ากรมพระตำรวจใหญ่ มีทั้งเหนือน้ำ ท้ายน้ำ แห่ละลำ นอกทุ่นสายกลางมีเรือทหารปืนใหญ่อยู่นอกทุ่นสายกลาง เหนือน้ำ และท้ายน้ำ แห่ละลำ จะเห็นได้ว่าการจัดสายเรือทอดทุ่นนี้ ก็เป็นการจัดกระบวนเรือที่คล้ายกับกระบวนเสด็จพยุหยาตราชลมารค และบรรดาเรือที่มาทอดทุ่นก็เป็นเรือของข้าราชการจากกรมต่างๆ เช่นเดียวกับในกระบวนเสด็จพยุหยาตราชลมารคอีกเช่นกันกระทั่งหลวงซึ่งสำหรับทรงลอยที่มีมาแต่เดิมนั้น คือ เรือรูปสัตว์ต่างๆ เรือศรี เรือชัย เรือโอ้ เรือคอน และมีเรือหยวก ใน พ.ศ.2368 และ พ.ศ.2369 พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดให้พระบรมวงศานุวงศ์ ข้าราชการ ทำกระบวนใหญ่ถวาย และมีมาตลอดรัชกาล ซึ่งการกระทำนี้ต้องลงทุนมาก ครั้นถึงรัชกาลที่ 4 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงทราบว่าเปลืองเงินมากจึงโปรดให้ยกเลิกและภายหลังจึงโปรดให้มีเรือพระที่นั่งอนันตนาคราช และเรือชัยแด่แทนกระบวนใหญ่สองลำ ในบุษบกเรือพระที่นั่งอนันตนาคราชตั้งพระพุทธรูปสี่องค์น้อย เรือชัยสำหรับตั้งพานพุ่มไม่มีเครื่องนมัสการ ต่อมาในรัชกาลที่ 5 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงใช้เรือพระที่นั่งสุพรรณางส์แทนเรือชัย (กรมศิลปากร 2531 : 9 –15)

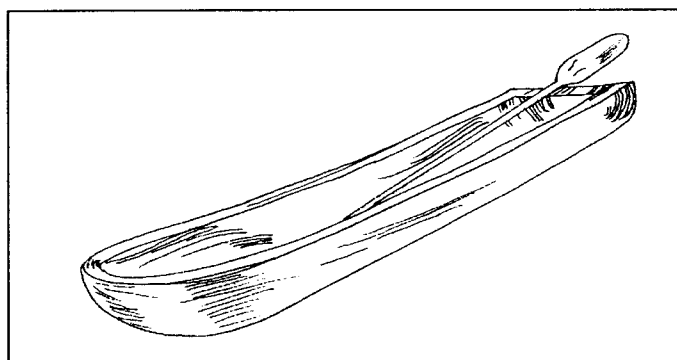
นี่เป็นหลักฐานอีกอย่างหนึ่งถึงการใช้เรือพระที่นั่งและเรือกระบวนในงานอื่นนอกเหนือไปจากงานเสด็จพยุหยาตราชลมารค ซึ่งจะเปรียบเทียบได้กับกระบวนแห่พระกฐินพยุหยาตราชลมารคในรัชกาลที่ 3 เช่นเดียวกัน หรือเปรียบเทียบกับกระบวนเสด็จเลียบพระนครทางชลมารคในรัชกาลที่ 4 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งเรือในพระราชพิธีเหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็นเรือที่สร้างด้วยการขุดทั้งสิ้น

2.5 ชนิดของเรือไทยพื้นบ้าน

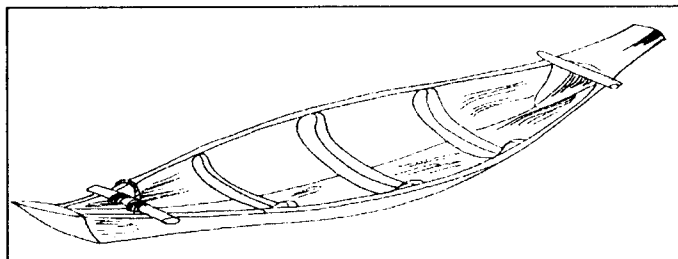
เรือในเมืองไทยในสมัยก่อนที่เราสามารถพบเห็นได้มากที่สุดนั่นคือเรือพื้นบ้าน เรือพื้นบ้านสามารถแบ่งชนิดของเรือไว้ 2 ชนิด คือ เรือขุด เป็นเรือพื้นบ้านรุ่นแรก และต่อมาได้พัฒนาเป็นเรือต่อเรือต่อ ซึ่งเรือขุดและเรือต่อนั้นมีมากมายหลายชนิด ตั้งแต่ขนาดเล็กไปจนถึงเรือพระราชพิธี ไม่ว่าจะเป็นเรือชนิดใดก็ตามล้วนแต่มีกรรมวิธีการสร้างคล้ายคลึงกันทั้งสิ้น แต่แตกต่างกันในด้าน รูปลักษณะและ ลักษณะการใช้งาน



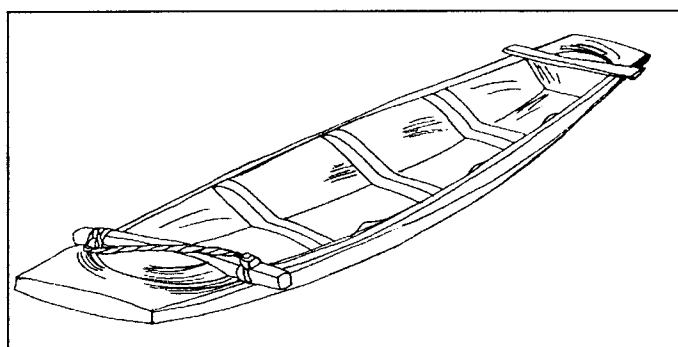
เรือชะล่า เป็นเรือขุดชนิดหนึ่งที่ขุดจากต้นไม้ทั้งต้นทำให้เป็นรูปเรือโดยไม่ต้องเปิดปากเรือให้กว้าง ท้องเรือแบนความกว้างของลำเรือเท่ากันตลอดทั้งลำ ลักษณะของหัวเรือและหางเรือแบนโตและนิยมตัดตรง โดยปรกติเรือชะล่าจะขุดจากไม้ซุงสัก



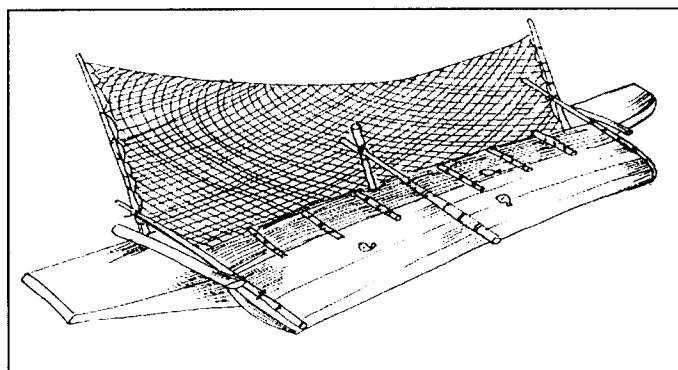
เรืออีโปง หรือเรือหลุมโปง เป็นเรือขุดชนิดหนึ่งหัวมนแหลมและท้ายตัด ทำจากไม้ต้นตาลโดยมีวิธีทำคือนำโคนต้นตาลมาผ่าออกเป็นสองซีก ใช้แกลบสุมไส้จนเหลือแต่เปลือกนอกและเลื่อยกระดาดปิดตรงท้าย ยาด้วยชัน จัดเป็นเรือไม้ถาวรและเป็นเรือพื้นบ้านอย่างแท้จริง



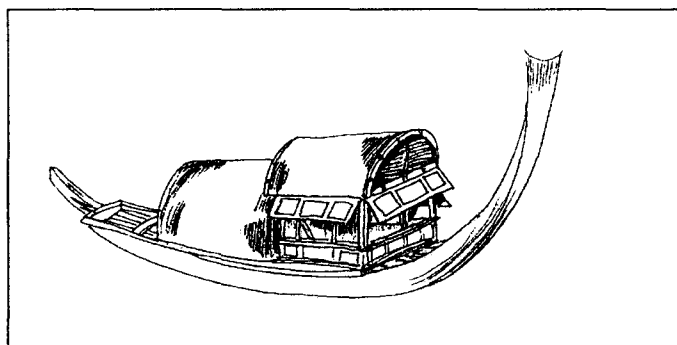
เรือมด เป็นเรือขุดไม้เสริมกราบ หัวเรือแบบกว้าง (ไม่งอนมากเหมือนเรือพายม้าและไม่เพรียวเล็กเหมือนเรือหมู) มีหลายขนาด ขนาดใหญ่ใช้บรรทุกข้าวเปลือก ไม้ฟืน หิน โดยใช้แจวให้เคลื่อนที่ ขนาดเล็กใช้บรรทุกของที่มีน้ำหนักน้อยกว่าปลา หรือเรือมดรูปร่างเพรียวใช้สำหรับแข่ง นิยมขุดจากไม้ตะเคียนหรือไม้สัก และคงเป็นรูปแบบเรือประจำท้องถิ่นอันเก่าแก่ของภาคกลางของไทย



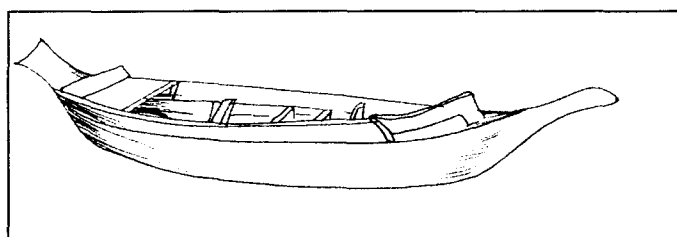
เรือสำปันนี้ เป็นเรือขุดที่มีลักษณะคล้ายเรือชะล่า แต่แบนดินและมีปากเรือกว้างกว่า ส่วนหัวและท้ายแบนโต มีน้ำหนักมากต้องใช้วิธีแจวหรือถ่อเท่านั้น ใช้สำหรับบรรทุกสิ่งของ หรือเป็นเรือค้าขาย



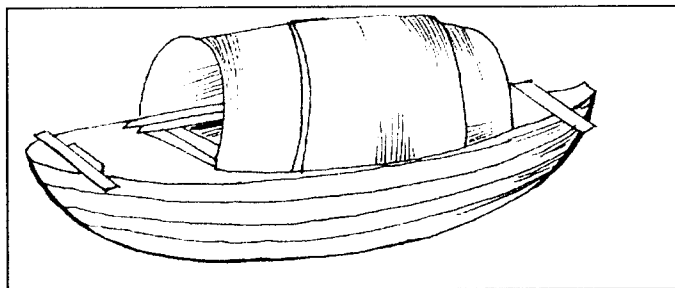
เรือผีหลอก เป็นเรือขุดอีกประเภทหนึ่งรูปร่างคล้ายเรือสำปันนี้ แต่มีกระดานทาสีขาวติดอยู่ข้างเรือด้านหนึ่ง เวลาเรือแล่นไปข้างกระดานจะเอียงลาดประน้ำเล็กน้อย ใช้สำหรับหาปลาในเวลากลางคืน เพราะกระดานที่ทาสีขาว ท่ามกลางความมืดของกลางคืน จะทำให้ปลาตกใจ โดดขึ้นมาตกลงกลางท้องเรือ



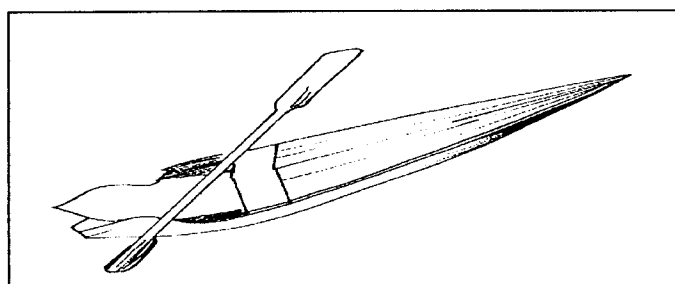
เรือแม่ปะหรือเรือหางแมงป่อง เป็นเรือขุดขนาดใหญ่ ใช้สำหรับเดินทางไปในที่ไกลๆหรือใช้บรรทุกสินค้า ขึ้นล่องระหว่างจังหวัด มีลักษณะพิเศษ โดยต่อโคนเรือให้งอนสูงขึ้นไปข้างบนทั้งด้านหัวและท้าย ส่วนใหญ่ติดประทุนก่อนไปทางท้ายเรือ เพื่อใช้เป็นที่ยอยู่อาศัย



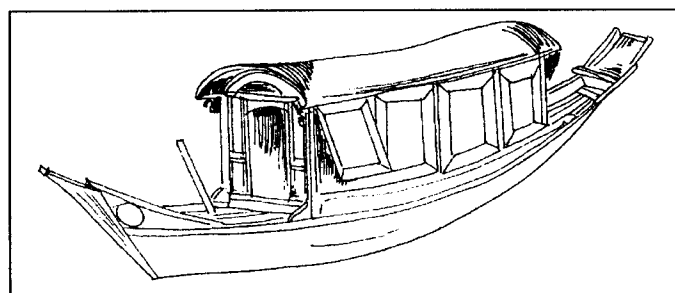
เรือพายม้เป็นชื่อเรียกเรือขุดชนิดหนึ่ง ที่นิยมขุดจากซุงไม้สักหรือตะเคียน เสริมกราบ และมีทุกระต่าย หัวท้ายสูงเท่าๆกัน สมเด็จพระยานวิธานุวัตินวงศ์ทรงสันนิษฐานว่า คงได้รับแบบอย่างมาจากพม่า เพราะมีรูปร่างเหมือนเรือขุดขนาดเล็กของพม่าและชื่อเรือพายม้ก็นคงเพี้ยนมาจากชื่อเดิมคือ พม่า ประโยชน์ใช้สอยคือใช้บรรทุกคน สินค้า เล่นเพลงเรือ รวมทั้งใช้งานอื่นๆในเรือน พวกที่พบเห็นใช้เรือพายม้กันอย่างกว้างขวางคือ อยุธยา ลพบุรี อ่างทอง สิงห์บุรี ชัยนาท



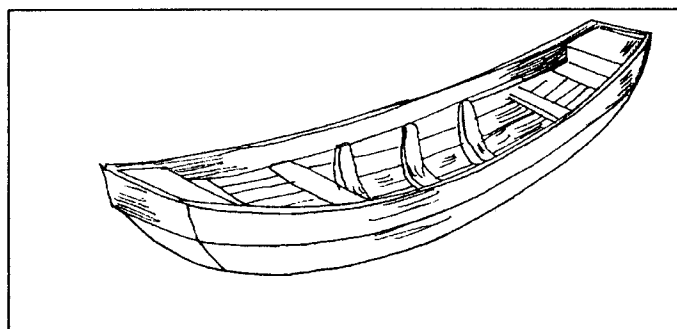
เรือกระแชง เป็นชื่อเรือต่อชนิดหนึ่ง ทำจากไม้สักทอเรือโค้งกลมมีหลายขนาด แต่เดิมที่เคลื่อนโดยการแจวหรือต่อ ต่อเมื่อมีรถยนต์ลากจูง หรือบางครั้งก็ใช้เครื่องยนต์ติดท้ายเรือเหมือนเรือหางยาว หรือที่เรียกว่าเรือกระแชงนั้นเพราะแต่เดิม ใช้กระแชงซึ่งคือใบเตยหรือใบจาก นำมาเย็บเป็นแผงเป็นประทุนกันแดด บังฝน แต่ในสมัยต่อมาใช้สังกะสีแทน เรือกระแชงใช้เป็นเรือบรรทุกของที่มีน้ำหนัก หรือมีจำนวนมาก เช่น ข้าวเปลือก หิน หวาย



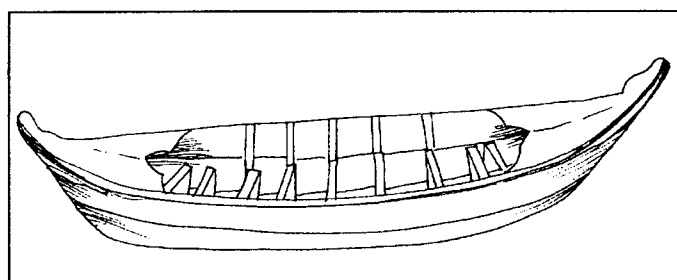
เรือเขม ลักษณะของเรือชนิดนี้คือ หัวและท้ายเรือเรียวเชิดกราบเรือสูงพ้นน้ำเพียงเล็กน้อย มีพนักพิงกลางลำ เรือนั่งพายคนเดียว โดยเหยียดขาไปข้างหน้า ใช้พาย 2 ใบเรือแบบนี้สามารถใช้พายได้เร็วใช้สำหรับไปธุระไปเที่ยวในบางโอกาสใช้สำหรับพายแข่งขัน และใช้สำหรับการบิณฑบาตของพระภิกษุ



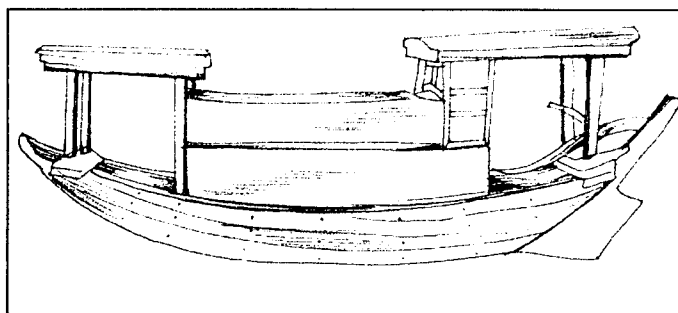
เรือเก๋งพัง เป็นเรือต่อ ที่มีลักษณะแบบเรือแจวของญวนหัวเรือเล็ก ส่วนท้ายกว้าง กลางลำเรือตั้งเก๋งประทุน เรือชนิดนี้พระวรวงศ์เธอเจ้าฟ้ากรมขุนอิศราณฤกษ์ ซึ่งเสด็จไปทัพเขมรและญวน เมื่อ พ.ศ.2385 จำแบบอย่าง มาสร้างขึ้นใช้ในประเทศไทย



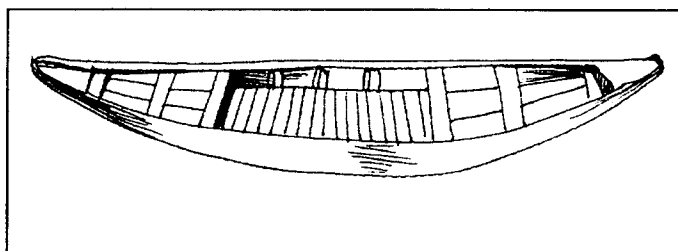
เรือสำปั้น หรือเรือสามปั้น เป็นชื่อเรือต่อที่ท้ายเรือ เปิดสูงกว่าหัวเรือ คนไทยได้แบบอย่างมาจากเมืองจีน ซึ่ง ต่(เดิมเป็นเรือต่อด้วยไม้กระดานสามแผ่น (สามปั้น แปลว่าไม้กระดาน ๓ แผ่น) เรือสำปั้นมีหลายขนาด ขนาดใหญ่ยาว ๔ - ๘ วา มีประทุนสำหรับพักอาศัย ขนาดกลางยาว ๓ - ๔ วา ใช้เป็นเรือสำปั้นจ้าง และ ขนาดเล็กใช้สำหรับพายขายสินค้า บรรทุกของ และสำปั้นเพรียว ใช้เป็นเรือบิณฑบาตของพระภิกษุ



เรือบด เป็นเรือต่อขนาดเล็ก ลักษณะเพรียวมีทวนหัวทวนท้ายโค้งเรียว ยาวขึ้นไป เรียกว่า หงอนเรือ มีดาดฟ้าหัวท้าย มีมือลิงยึดตามขนาดของเรือ ตรงกลางเรือปูพื้นต่ำ เพื่อไม่ให้เรือโคลง นั่งได้ 1 - 2 คน หากใช้เป็นเรือแข่งจะใช้ฝีพายประมาณ 5 - 8 ฝีพาย อาจจะใช้พายชนิดที่มีใบพายทั้ง 2 ด้าน



เรือข่างกระดานหรือเรือเครื่องเทศ มีแฉกหัวท้ายเรือ ท้องเรือแบนกว่าเรือสำปั้นส่วนหางเลือกกว้างกว่าตรงกลางมีประทุนหลังคามุงด้วยสังกะสีส่วนข้างประทุนติดกรุด้วยไม้กระดานหัวและท้ายเรือทำเป็นชยาบยกขึ้นไปมีที่นั่งสำหรับคนที่ถือหางเสือท้ายเรือด้วย เรือข่างกระดานใช้เป็นเรือขายของ เช่น เครื่องใช้ในครัวเรือ เสื้อผ้า อาหารแห้ง หรือเครื่องเทศ คล้ายกับร้านขายของชำหรือ ซูเปอร์มาร์เก็ตในปัจจุบัน นอกจากนี้เรือข่างกระดานยังใช้เป็นที่อยู่อาศัย



เรือป๊าบ หรือบางครั้งเรียกว่าเรือแตะ เป็นเรือต่อไม้เสริมกราบ หัวและท้ายมน ลักษณะคล้ายเรือสำปั้น หรือบางครั้งมีผู้สังเกตว่ามีรูปร่างเหมือนผลแตงโมผ่าซีก แต่มีหัวท้ายโผล่ขึ้นไป ข้างเรือเป็นเหลี่ยม ไม่กลมเหมือนผลแตงไทย (ราชวดี งามสง่า.2535 : 30-36)

เรือต่อและเรือซุดที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ ได้รับความนิยมในการใช้งานจากประชาชนชาวไทยทั่วไป ซึ่งมักตั้งอยู่ริมแม่น้ำลำคลองที่มีอยู่มากมาย โดยระยะหลังเรือซุดซึ่งมีกรรมวิธีในการทำตลอดจนไม้ที่ต้องใช้อย่างสิ้นเปลือง เพราะมีส่วนที่ต้องตากและเผาทิ้งไปเสียกว่าครึ่ง จึงไม่สนับสนุนในการทำกันมากนัก เรือต่อซึ่งต่อมาสามารถใช้ไม้อื่นแทนไม้ฉำฉาที่ต้องส่งมาจากเมืองจีนได้แล้ว ก็เข้ามาเป็นที่นิยมของประชาชนทั่วไปอย่างเต็มที่ นอกเหนือจากเรือสำปั้นแล้วนายช่างต่อเรือในสมัยต่อมา ยังได้พยายามดัดแปลงรูปร่างรูปทรงของเรือต่อให้แตกต่างกันออกไป เช่น เรือที่ต้องการความรวดเร็วในการเคลื่อนที่ก็ไม่จำเป็นต้องบรรจุทุกคนหลายคน ก็ลดปากเรือให้แคบลงเสริมความยาวและความแหลมของหัวเรือท้ายเรือมากขึ้น ทำให้เรือกินน้ำน้อยสามารถพุ่งไปข้างหน้าได้อย่างรวดเร็วเหมือนเข็ม เรือชนิดนี้มีชื่อเรียกว่า เรือบด และเรือเข็ม ซึ่งมักจะพบได้ตามวัดในชนบทติดแม่น้ำลำคลองทั่วไป เพราะเรือชนิดนี้ใช้สำหรับเป็นพาหนะในการบิณฑบาตรของ

พระภิกษุ ซึ่งนอกจากจะต้องมีความชำนาญในการพายเรืออย่างเยี่ยมยอดแล้ว ยังต้องมีสมาธิแน่วแน่ มั่งคั่ง ไม่วอกแวกด้วยมีฉนั้นเรืออาจล่มได้

2.6 ชนิดของไม้ที่ใช้ในการต่อและขุดเรือต่อเรือ

ในดินแดนประเทศไทยทุกภูมิภาคนั้น แต่เดิมอุดมสมบูรณ์ไปด้วยไม้นานาชนิด ไม้ที่มีคุณภาพเหมาะที่จะใช้สำหรับขุดเรือสามารถหาซื้อได้ง่ายและมีราคาถูก จึงได้มีการต่อเรือขึ้นใช้หรือขายให้กับชาวต่างชาติกันอย่างกว้างขวาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งคือเรือสำเภา ไม้ดี ๆ ในประเทศไทยจึงร่อยหรอลง ทางราชการได้เริ่มสนใจที่จะสงวนไม้ดี ๆ ไว้ใช้ในประเทศมากกว่าที่จะอนุญาตให้มีการต่อเรือขนาดใหญ่ขึ้นใช้อย่างเสรีมาตั้งแต่ครั้งสมัยกรุงศรีอยุธยา และที่ปรากฏเป็นหลักฐานแน่ชัดคือ การประกาศใช้พระราชกำหนดเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมต่อเรือในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช พ.ศ.2328 คือ ด้วยพระกรุณาธิคุณเกล้าฯ สั่งว่า แต่ครั้งก่อนสมเด็จพระพุทธเจ้าหลวงในพระบรมโกศฐีให้มิกฎหมายไว้ว่า ไม้ซุงสัก ไม้ขอนสัก ไม้ตะเคียน ไม้เคี่ยม ไม้อินทนิล และไม้เบ็ดเสร็จทั้งปวง ต้องการจะได้นุรณะปฏิสังขรณ์สร้างวัดวาอาราม และใช้ในราชการเบ็ดเสร็จแต่ละปีเป็นอันมาก และฝ่ายผู้มีชื่อ ลูกค้า ผู้มีเงินมากย่อมคิดอ่านซื้อหาต่อสำเภาขึ้นเป็นอันมาก ไม้ซุงสัก ไม้ขอนสัก และไม้เบ็ดเสร็จ ซึ่งจะได้จ่าย ราชการนั้นเปลืองไป หาประโยชน์แก่กรุงเทพมหานครไม่ไปเป็นประโยชน์แก่ลูกค้า ฝ่ายไม้ทั้งปวงซึ่งจะได้จ่ายราชการ ณ กรุงเทพมหานครขัดสน แต่นี้สืบไปเมื่อหน้าห้ามอย่าให้ผู้ใดต่อสำเภา แต่อาเภอใจเป็นอันขาดทีเดียวถ้าแลผู้ใดจะต่อสำเภาจำเพราะให้กราบทูลพระกรุณา (พลเรือตรีแซน บัจจุสานนท์. 2509 : 69)

ซึ่งจากประกาศดังกล่าวย่อมแสดงให้เห็นว่าความต้องการรักษาไม้ไว้ใช้ในราชการรวมทั้งชนิดของไม้ที่นิยมมาใช้ขุดและต่อเรือ ที่โดยปกติจะนิยม ไม้สัก ซึ่งเป็นไม้ที่มีถิ่นกำเนิดในประเทศไทยตอนเหนือและประเทศพม่ามีคุณสมบัติโดยทั่วไปคือ เป็นไม้เนื้อแข็ง คงที่ ไม่หด ทนทาน ตกแต่งง่าย และมีคุณสมบัติที่ดีที่ใช้ในการต่อเรือคือ เป็นไม้เนื้อแข็งมีน้ำหนักปานกลาง ทนทาน และตกแต่งเป็นรูปต่างๆได้ง่าย เรือที่นิยมทำจากไม้สักคือเรือสำเภา เรือสำเภา เรือชะล่า เรือกระแซง และเรืออื่นๆอีกมากมาย

ไม้เคี่ยม เป็นไม้ที่มีถิ่นกำเนิดในภาคใต้ประเทศไทยนับตั้งแต่จังหวัดชุมพรลงไป มีคุณสมบัติโดยทั่วไปเป็นไม้เนื้อแข็งที่ทนแดด ทนฝนได้อย่างดี นิยมใช้ต่อเรือกันมาก ไม้เคี่ยมเนื้อแข็งกว่ามีน้ำหนักและความยืดหยุ่น มากกว่าไม้สัก มีสีน้ำตาลปนเทา เนื้อไม้เรียบ เมื่อถูกแดดถูกลมจะมีสีเข้มขึ้นหากไม่มีการดำเนินการวิธีเพื่อรักษาเนื้อไม้อย่างใดเลย เช่น การอบ การอาบน้ำยา ฯลฯ ไม้เคี่ยมจะมีความคงทนอยู่ได้ 10 ปี

ไม้เคี่ยมเป็นไม้ที่มียาง และเพียงไม้ไคร้กินเช่นเดียวกับไม้สัก เปรียบเป็นสัตว์ที่รบกวนเจ้าของเรือไทยให้ได้รับความเดือดร้อน (ศูนย์วิจัยชายฝั่งทะเลไทย.1963 : 60)

ไม้ตะเคียนเป็นไม้ที่กำเนิดอยู่ในป่าดงดิบทั่วประเทศไทย และมีหลายชนิด คือ ตะเคียนทอง ตะเคียนหนู ตะเคียนหิน ตะเคียนหยก ตะเคียนแดง และตะเคียนไผ่มีคุณสมบัติดีนำมาขุดหรือเป็นเรือต่อคือ เป็นไม้เนื้อแข็ง ลอยน้ำ น้ำหนักพอประมาณ แลอยู่ในน้ำได้ดี ไม่ผุง่าย (วินัย รอดจ่าย. 2532 : 16-17)

และไม้อีกชนิดหนึ่งที่มีความเหมาะสมในการต่อเรือคือ ไม้ประดู่ เป็นไม้ที่ขึ้นตามป่าเบญจพรรณ และป่าเต็งรังที่ค่อนข้างชื้น ออกดอกสีเหลืองบานหอมในเดือนมีนาคม – เมษายน และร่วงหล่นในเวลารวดเร็ว

มีคุณสมบัติทั่วไปคือ เนื้อละเอียดปานกลาง แข็งแรง และทนทาน ไสกบดกแต่งและชักเงาได้ดี และมีคุณสมบัติที่ดีในการต่อเรือคือเนื้อเหนียวแข็ง ทนทาน เรือที่นิยมทำจากไม้ประดู่คือ เรือกระแซง เรือเมล์ เรือแท็กซี่

และเรือที่ใช้ในแม่น้ำทั่วไปมักจะเป็นเรือชุด เช่น เรือพระที่นั่ง เรือพายม้า เรือมาด เรือหมู เรือยาว (เรือแข่ง) และในการชุดเรื่อนั้นจะต้องเริ่มจากจากหาต้นไม้ที่มีความสูง ลำต้นตรงและรอบวงลำต้นใหญ่ พอเหมาะที่จะชุดเรือแต่ละประเภทขึ้นใช้กล่าวคือ

สำหรับเรือพระที่นั่งที่เป็นเรือชุดเช่นเรือพระที่นั่งอนันตนาคราช (ลำเดิมเป็นเรือที่เอามาดเส้น 4 คอก 20 วา 4 คอก) ทำเป็นเรือพระที่นั่ง (ณัฐภักดิ์ จันทวิช. 2528 : 38)

เรือยาว (เรือแข่ง) นิยมใช้ไม้ตะเคียนและจะต้องเลือกต้นที่มีความสูงและความใหญ่เพียงพอที่จะนำมาชุดเรือในแต่ละประเภทเช่น เรือใหญ่ จะต้องมีความยาว (สูง) ตั้งแต่ 13 ถึง 15 วา เรือกลาง จะต้องมีความยาว (สูง) ประมาณ 12 – 13 วา เรือจืดจะต้องมีความยาว (สูง) ประมาณ 10 วา ของลำต้นวัดรอบตรงโคน 3.5 เมตร วัดรอบปลายลำต้น 3.5 เมตร เป็นขนาดที่เหมาะสมที่สุด ที่จะนำมาชุดเรือ (วินัย รอดจ่าย .2532 : 22)

เรือพายม้าเป็นเรือที่ชุดจากไม้ซุงไม้ตะเคียน ขนาดไม่ยาวมากนัก โดยเฉลี่ยประมาณ 4.50 เมตร

เรือหมูเป็นเรือชุดจากไม้ซุงขนาดเล็ก ความยาวเฉลี่ยประมาณ 4 เมตร

วิธีการทำซุงให้เป็นเรือ สำหรับเรือชุดนั้นมีขั้นตอนการทำเป็น 2 ขั้นตอนดังนี้คือ

การฟันเรือ ขั้นตอนนี้เริ่มจากตัดซุงให้ได้ขนาดความยาวตามต้องการแล้วใช้ขวานฟันถาก เบิกเป็นปากเรือชุดภายในให้เป็นรูปร่างคล้ายรางหมูเสร็จแล้วพลิกคว่ำเอาด้านท้องขึ้น ฟันถากหัวท้ายให้แหลมเป็นรูปหัวท้ายเรือ ซึ่งเรียกว่าฟันแก้มหมู เมื่อตกแต่งให้ดีแล้วจึงพลิกคว่ำหงายขึ้นอีกครั้งหนึ่งก็จะได้เป็นรูปเรือคว่ำๆ ซึ่งเรียกว่าโกลนเรือ (สารานุกรมภาคใต้. 2529 : 68)

การเบิกเรือ ที่ทำกันโดยทั่วไปนั้นคือ นำเศษไม้ เปลือกไม้ ที่ชุดก่อกให้เป็นทางยาวตลอดลำเรือ นำเรือที่ชุดได้คว่ำลง ลงไฟให้ความร้อนตลอดลำเรือเมื่อลำเรือร้อนแล้วหงายลำเรือขึ้น ทำการเบิกเรือโดยใช้ไม้ปากกา (รูปร่างเหมือนกรรไกร) จัดกราบเรือทั้งสองข้าง แล้วใช้ไม้ค้ำกราบเรือ ทั้งไว้จนเนื้อไม้เย็นลง ปลอยไม้ปากกาหรือไม้ค้ำออก การเบิกปากเรื่อนี้จะต้องค่อยๆเป็นค่อยๆไป ทำหลายๆครั้งเพื่อเบิกกราบเรือให้กว้างออกได้ขนาดตามที่ต้องการ (วินัย รอดจ่าย. 2532 : 31-32)

และในสารานุกรมภาคใต้ได้กล่าวถึงการเบิกปากเรือเอาไว้ว่า การเบิกปากเรือโดยใช้ไม้เผาไฟนี้สามารถทำได้โดยเอาสะเก็ดไม้ กิ่งไม้แห้งๆ ใส่ลงไปในท้องเรือ แล้วก่อไฟให้ลุกโชนจนเรือร้อนจัดดับไฟแล้วเอาไม้ค้ำปากเรือให้กว้างออกไปทำหลายๆครั้งจนปากเรือได้ขนาดเป็นที่พอใจ และยังมีวิธีเบิกปากเรือโดยวิธีเบิกน้ำ คือเอาน้ำใส่ท้องเรือจนเต็ม ทิ้งไว้หลายวัน น้ำจะดันเบิกแคมเรือให้กว้างออกไปและ เบิกปากขวาน คือการตกแต่งฟันด้วยขวาน(สารานุกรมภาคใต้. 2529 : 68)

เทคนิคการทำเรือทั้งสองชนิดนี้เป็นเทคนิคเก่าแก่ที่สืบทอดกันมาแต่โบราณ ซึ่งพัฒนามาจากการที่มนุษย์เรารู้จักต่อซุงให้เป็นแพ แล้วพัฒนาพาหนะทางน้ำโดยการชุด และต่อมาพัฒนาในรูปแบบของการต่อเพื่อสามารถรองรับความต้องการในการใช้เรือในการสัญจร การบรรทุกสิ่งของ การออกศึกสงคราม ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.7 วิธีชีวิตริมน้ำและชาวเรือชาวเรือ

วิธีชีวิตริมน้ำนั้นเป็นวิถีชีวิตดั้งเดิมของคนไทยในอดีตที่มักตั้งบ้านเรือนอยู่ริมน้ำเพื่อความสะดวกสบายในการเดินทาง ค้าขาย การเกษตร การอุปโภคบริโภค จึงจำเป็นที่จะต้องเกิดการเรียนรู้ในการที่จะอาศัยอยู่ในสภาพแวดล้อมนั้นๆ ผู้ที่ตั้งบ้านเรือนอยู่ริมน้ำหรือผู้ที่ใช้เรือแพเป็นที่อยู่อาศัย ก็มีความเป็นอยู่ที่มีเอกลักษณ์ของตนเอง ดังที่ ส. พลายน้อย ได้กล่าวถึงวิถีชีวิตริมน้ำ และชาวเรือในหนังสือ เกิดในเรือ ดังนี้

การหัดว่ายน้ำครั้งแรกที่เด็กชาวเรือจะต้องเรียนรู้ก็คือ จะต้องหัดว่ายน้ำให้เป็น จะต้องดำน้ำโดยไม่กลัว เพราะเด็กที่อยู่ในเรือก็ดี อยู่บ้านริมคลองก็ดี จะต้องเสี่ยงอันตรายที่เกิดขึ้นจากน้ำตลอดเวลา ซึ่งการหัดว่ายน้ำนั้นบางครั้งจะเริ่มด้วยการหัดดำน้ำก่อน ที่ต้องหัดให้ดำน้ำก่อนก็เพื่อฝึกให้ใจกล้า ให้มีความรู้สึกว่าจมน้ำแล้วไม่เป็นอะไร ซึ่งการฝึกดำน้ำนั้นเขาจะปักหลักในบริเวณน้ำตื้นๆ หรือน้ำลึกเพียงแค่อพอกที่เท้าจะเหยียบพื้นดินได้ เพื่อเด็กจะได้ไม่หวาดกลัวเพราะรู้ว่ามือจับหลักอยู่และเท้าเหยียบพื้นคงไม่จมน้ำแน่นอน และเมื่อดำน้ำจนชำนาญแล้วก็จะไม่ต้องใช้หลักอีกต่อไป และเมื่อดำน้ำได้แล้วก็มีความกล้าในการหัดว่ายน้ำซึ่งมีหลายวิธี เช่น ครั้งแรกอาจหัดโผ คือ โผจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งในระยะใกล้ๆ อาจใช้คน 2 คนช่วยจับส่งและคอยรับ หรือให้โผจากหลักต้นหนึ่งไปสู่หลักอีกต้น แต่ที่นิยมกันมากก็คือใช้มะพร้าวแห้งทั้งเปลือก เลือกเอาชนิดที่เปลือกแห้ง ซึ่งจะเบาลอยน้ำได้ดีกว่าชนิดเปลือกยังสด เลือกให้มีขนาดเท่าๆ กัน 2 ลูก ฝึกเปลี่ยนขนาดเท่านี้วกย่อยจากทั้ง 2 ลูก เอามาผูกติดกัน เอาผ้าพันให้เรียบร้อยกันเด็กจับ แล้ววางเด็กที่จะหัดว่ายน้ำลงในช่องระหว่างมะพร้าว 2 ลูกนี้ มะพร้าวก็จะช่วยพยุงไม่ให้จมน้ำ ในสมัยโบราณมะพร้าวหัวที่มีเปลือกแห้งดังกล่าวนี้นับเป็นสิ่งสำคัญมาก ในเรือพระประเทียบของฝ่ายในจะต้องมีไว้ขาดไม่ได้ เมื่อคราวฉุกเฉินเรือล่ม ก็จะช่วยพยุงไม่ให้จมน้ำได้ และในการฝึกหัดว่ายน้ำหากไม่มีมะพร้าวก็นำชูชีพที่ทำด้วยสังกะสี ทาสีสวยสะอาดตา ในสมัยก่อนยังไม่มีชูชีพทำด้วยยาง บางทีก็ใช้ต้นกล้วยให้เด็กเกาะ แล้วหัดให้เด็กรู้จักกระตุมน้ำก่อนแล้วค่อยๆ ปล่อยมือจนว่ายน้ำเป็น(ส.พลายน้อย. 2537 : 20)

การพายเรือ แกวเรือ เป็นวิชาพื้นฐานชั้น เป็นวิชาพื้นฐานขั้นต้นของการใช้ชีวิตริมน้ำหรือในเรือแพ ซึ่งในการหัดมักจะใช้เรือขนาดเล็ก ฝึกการประคองตัว ซึ่ง ส.พลายน้อยได้กล่าวถึงการพายเรือ ไว้ในหนังสือ เกิดในเรือ ดังนี้

ภาษาที่ใช้เกี่ยวกับการใช้พายมีอยู่ 2 คำ คือ “คัด” กับ “วาด” คัด เป็นการกุดด้ามพายลง จะเรียกว่าเอาพายจัดกับข้างเรือก็ได้ กัดทางด้านซ้ายหัวเรือก็หันไปทางซ้าย ถ้าคัดไปทางขวาหัวเรือก็จะหันไปทางขวา ที่กล่าวนี้นับเป็นการคัดของคนถือท้ายเรือหรือจะพายคนเดียวก็แบบเดียวกัน ถ้าเป็นการพายคนเดียวจะคัดทางซ้ายโดยมาก และถ้าต้องการจะให้หัวเรือเบนไปทางขวา ก็วาดหรือปาดไปพายไปทางซ้าย หัวเรือก็จะหันไปทางขวา วิธีนี้ต้องยกพายข้ามเรือส่วนการพายเรือ 2 คน คือพายทางหัวเรือคนหนึ่งและพายทางท้ายเรือคนหนึ่ง คนที่พายทางท้ายเรือจะมีหน้าที่คัดหรือวาดเพื่อให้เรือตรงทาง คนพายหัวเรือมีหน้าที่พายอย่างเดียว จะช่วยคัดหรือวาดบ้างก็ต่อเมื่อคนพายท้ายคัดหรือวาดไม่ไหว เช่นในกรณีที่กระแสน้ำไหลเชี่ยวซึ่งคนที่พายเรือชำนาญแล้วเขาไม่ต้องคอยคัดวาดกันมาก แต่เขาจะคัดวาดไปในตัวหมายความว่าขณะที่จุ่มพายลงในน้ำเขาจะบิดไปพายเล็กน้อยเมื่อต้องการวาด และกระดิกปลายในพายทางซ้ายทีหนึ่งพายทางขวาทีหนึ่งสลับกันไป เขาว่าการพายอย่างนี้ไม่เมื่อย ไม่เหมือนพายข้างเดียวแต่การทรงตัวจะต้องดีและเวลาเปลี่ยนข้างพายก็ต้องรวดเร็ว การพายแบบนี้แล้วแต่ความเคยชิน การแกวเรือก็เป็นศิลปะอย่างหนึ่งและยากกว่าการพายเรือ เพราะการแกวต้องใช้ทั้งแขนและขา ต้องยืนทรงตัวให้ดี บางคนหัดแกวใหม่ๆ กระยะไม่ถูกโบแกวหัวน้ำคือปาดพื้นผิวน้ำขึ้นมาทำให้เสียหลักตกน้ำ ฉะนั้นจึงต้องคอยสังเกตดูว่าจะให้โบแกวจมลงไปในน้ำแค่ไหน หมวกแกวต้องอยู่ในระดับไหน พอกระยะได้ถูกต้องแล้วก็แกวได้ แกว มีลักษณะคล้ายๆ พายแต่ใหญ่และยาวกว่าประมาณ 2 – 3 เท่า ตรงปลายด้ามแกวมีไม้ยาวราว 7 นิ้ว สวมสีกัดไว้สำหรับจับเรียกว่า “หมวกแกว” หมวกแกวนี้สำคัญมากเพราะจะช่วยในการบังคับแกวให้อยู่ในลักษณะที่ต้องการ จะวาดจะคัดก็บังคับที่

หมวกแฉนี้ ซึ่งการคัดด้วยแฉไม่เหมือนคัดด้วยพาย เพราะแฉมีขนาดใหญ่ กินน้ำลึก ต้องโหนตัวให้ตามแฉต่ำลง มา แต่ต้องมีวิธีทำให้ใบแฉไม่จมน้ำเต็มหน้าต้องให้ใบแฉเบี่ยงสลับไปสลับมาเพื่อไม่ให้หนักแรง เรียกตามภาษาคน เรียกว่า “ควง” และแฉจะไม่มีประโยชน์เลยถ้าไม่มีหลักแฉ หลักแฉจะยาวราว 2 ฟุต เสียบลงในช่องเต้าแฉหรือที่บางคนเรียกว่า “เต้าหับ” ที่อยู่ข้างเรือ ถ้าหลักแฉไม่แน่นก็ใช้ลิ้มตอกบังคับจนแน่น หลักแฉถ้าอยู่ทางท้ายเรือจะอยู่ทางซ้ายมือของคนแฉ ถ้าอยู่ทางหัวเรือหลักแฉจะอยู่ทางขวาของคนแฉ (ส.พลายน้อย 2537 : 25)

การรักษาเรือ ปัญหาที่ชาวเรือหนีไม่พ้นอีกเรื่องหนึ่งก็คือเรือรั่ว ต้นเหตุที่เรือรั่วเกิดขึ้นได้หลายอย่าง เช่น เรือคายหมัน เปรียงกิน และกระดานผุร่อน ฯลฯ ตามธรรมชาติเรือขนาดใหญ่ที่เรียกว่าเรือต่อจะมีแนวเรือคือร่องระหว่างริมกระดานต่อกัน แนวเรือดังกล่าวนี้ถ้าไม่อุดตามแนวให้แน่นน้ำก็จะไหลเข้าเรือทำให้เรือจมได้ ฉะนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องมีการอุดไม่ให้เรือรั่ว ซึ่ง หากการที่เราอาศัยอยู่กับแม่น้ำ แล้วเกิดเรือรั่ว จะเกิดอุปสรรคในการดำรงชีวิตเป็นอย่างมาก ซึ่ง ส.พลายน้อย ได้กล่าวถึงการซ่อมแซมเรือ ไว้ในหนังสือเกิดในเรือ ดังนี้

หากเรือรั่วต้องอุดแนวเรือด้วยหมัน ซึ่งหมันเป็นเปลือกไม้ชนิดหนึ่งทุบให้เป็นเส้นเล็กๆ ชุบน้ำมันยาง ใช้หมันตอกอัดเข้าไปตามแนวให้แน่น แล้วจึงเอาชันยาทับอีกครั้งหนึ่ง วิธีการเช่นนี้เรียกว่า “ตอกหมันยาชัน” ซึ่งหมันที่ตอกอัดเข้าไปในแนวเรือถ้าตอกไม่แน่นเมื่ออยู่ในน้ำนานๆ หมันก็อาจจะพองและล้นหลุดออกมาจากแนวเรือ อาการที่หมันพองหลุดออกมาในภาษาชาวเรือเรียกว่า “เรือคายหมัน” เมื่อหมันคายหลุดออกมาน้ำก็จะเข้ามาแทนที่ น้ำไหลเข้าเรือได้ ถ้าแก้ไขไม่ทันเรือก็จมบางทีปล่อยเรืออยู่ในน้ำนานๆ ไม่ได้เอวขึ้นคานตรวจซ่อมสิ่งที่ชำรุด เปรียงก็อาจเกาะไขกระดานท้องเรือจนทะลุ น้ำไหลเข้าไปได้ เปรียงเป็นสัตว์น้ำตัวเล็กๆ มีเปลือกคล้ายหอย ปากแข็งจึงเจาะไขไม้ได้เรือบางลำถูกเปรียงก็อาจเกาะไขกระดานท้องเรือจนทะลุ น้ำไหลเข้าไปได้ เปรียงนั้นสัตว์น้ำเล็กๆ มีเปลือกคล้ายหอย ปากแข็งจึงเจาะไขไม้ได้เรือบางลำถูกเปรียงเกาะกินเป็นรูพรุนไปหมด วิธีการจัดเปรียงขึ้นต้น เขาจะไขเชือกครูดใต้ท้องเรือจากทางหัวเรือไปทางท้ายเรือและครูดเชือกจากท้ายเรือไปทางหัวเรือ เชือกจะครูดหรือกวาดตัวเปรียงที่เกาะอยู่ตามผิวไม้กระดานให้หลุดไป ส่วนเปรียงที่กัดฝังตัวอยู่ในกระดานแล้วก็จะคงอยู่ในแผ่นกระดานต่อไป ซึ่งการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าเกี่ยวกับเรือรั่วมีอยู่หลายวิธี เช่น ใช้ขี้เลื่อยใส่ตะกร้อที่มีด้ามถียวๆ สอดตะกร้อเข้าไปที่บริเวณเรือรั่ว เขย่าให้ขี้เลื่อยกระจายออก เพื่อให้ขี้เลื่อยไปอุดตามรอยรั่ว ถ้าไม่มีขี้เลื่อยบางทีก็ใช้ขี้้นผงแทน และถ้ารู้ตำแหน่งที่เรือรั่วแน่นอนก็อาจผสมขี้้นน้ำอุดบริเวณนั้นการรักษาเรือไม่ให้ผุขึ้นต้องระวังรักษาทั้งภายนอกและภายในภายนอกนั้นตามปกติก็ต้องกอกหมันยาชันทาน้ำมันยางอยู่แล้ว ส่วนภายในนั้นก็ต้องคอยระวังพื้นท้องเรือให้แห้งอยู่เสมอ ถ้าปล่อยให้ชื้นเปียกก็จะทำให้เนื้อไม้ผุ โดยเฉพาะบริเวณใต้ท้องกงจะผุง่ายกว่าที่อื่นเพราะน้ำซึมเข้าไปขังอยู่ข้างใต้ ฉะนั้นเจ้าของเรือที่รักเรือจะต้องลงทุนทาน้ำมันยางด้านในของเรือด้วย บางคนจะเทน้ำมันยางแช่ไว้หลายๆ วัน เพื่อให้น้ำมันยางไหลซึมเข้าไปใต้ท้องกงและให้เนื้อไม้ดูดซึมน้ำมันไว้มากๆ ซึ่งน้ำมันที่ใช้ทาเรือและยาเรือนั้นเรียกว่า “น้ำมันยาง” เป็นน้ำมันที่ได้จากต้นยางจึงได้เรียกอย่างนั้น ถ้าเป็นน้ำมันยางชนิดใสก็จะใช้ทาตัวเรือด้านนอก เพราะจะทำให้ไม้กระดานเหลืองเป็นเงางาม ถ้าเป็นชนิดเลวกวาก็จะใช้ทาภายใน สมัยก่อนน้ำมันยางบางละมุนมีชื่อเสียงมากและราคาแพง ถ้าเป็นน้ำมันยางชนิดเลวจะตกตะกอนเป็นสีเทาดำซึ่งเรียกกันว่าน้ำมันขี้ไล่

(ส.พลายน้อย 2537 : 241-45)

และนอกจากการดูแลรักษาเรือแล้ว เด็กๆ ก็ยังสามารถใช้แม่น้ำ ลำคลองเป็นสถานที่เล่นได้อย่างสนุกสนานซึ่งเกมการเล่น ของเล่นของเด็กชาวเรือเมื่อเด็กดำน้ำเป็นและว่ายน้ำเก่งแล้ว ก็มีกิจกรรมต่างๆ เข้ามาเล่นในน้ำ ซึ่ง ส.พลายน้อยกล่าวไว้ในหนังสือ เกิดในเรือ ดังนี้

หมาเฒ่า คือเด็กผู้หญิงที่นุ่งผ้าถุงหรือโสร่ง พุ้ยน้ำเข้าไปโปงคือในผ้าถุงทำให้มีอากาศ ผ้าจะโปงพองขึ้น ส่วนเด็กผู้ชายก็อาจใช้ผ้าขาวม้าทำเป็นโปงได้เหมือนกัน อาการที่ผ้าโปงลอยไปโดยมีเจ้าของอยู่ข้างในนี้คล้ายหมาเฒ่าลอยน้ำ จึงได้เรียกกันว่าเล่น “หมาเฒ่า”

โจนน้ำ จะเป็นการละเล่นของเด็กผู้ชาย โดยสถานที่ที่ใช้เล่นก็จะเป็นตามสะพาน ซึ่งการโจนจากสะพานนี้จะมีท่าแปลกๆ เช่น ถ้าโจนลงไปใกล้ขณะยืนตรงเรียกว่าทำตึง ถ้าโจนลงไปแล้วอขาเอามือทั้งสองรัดหัวเข้าไว้เรียกว่าทั้งมะพร้าว นอกจากนี้ก็มีตีลังกาหน้า ตีลังกาหลัง พุ่งหลาว แล้วแต่ความสามารถของแต่ละคน

เรือกาบมะพร้าว เมื่อเอากาบมะพร้าวมาตกแต่งให้เรียบร้อยทำเป็นรูปเรือหัวงอนท้ายงอนให้สวยงามขึ้น แล้วทำตุ๊กตานั่งกลางลำ มีพายเล็กๆ เสียบที่ตุ๊กตาข้างละอัน กะให้ใบพายแตะน้ำเพียงเล็กน้อยเสร็จแล้วเอาเชือกผูกปล่อยลงน้ำ

เรือใบขนไก่ โดยการเอาไม้ไผ่มาเหลาให้เป็นรูปเรือ ดัดหัวท้ายให้งอน ทาเทียนลงไฟจนเทียนจับผิวไม้ไผ่เรียบเสมอกันดี จึงเอาขนไก่ที่มีรูปตรงขนาดยาว 3 – 4 นิ้ว มาปักเรียงกันทำต่างใบ เมื่อวางลงบนผิวน้ำและมีลมพัดมาเรือใบขนไก่ก็จะวิ่งฉิว ซึ่งหากไม่มีลมก็สามารถเอapakเป่าช่วยได้

ไม้จระเข้ โดยการนำไม้กระดานขนาดกว้าง 3 นิ้ว ยาว 10 – 12 นิ้ว มาตากเป็นรูปจระเข้อย่างหยาบๆ คือมีหัว มีหาง แล้วก็เหลาไม้ขนาดตะเกียบยาวสัก 3 นิ้ว เสียบตอกทางด้านข้างของตัวจระเข้ กะให้ก่อนไปทางหางเล็กน้อย เอาเชือกผูกกับปลายไม้ตะเกียบ ปลายอีกข้างหนึ่งถือไว้ วิธีการเล่นก็โยนไม้จระเข้ลงไปในน้ำที่กำลังไหลแรง แล้วค่อยๆ ดึงเชือกที่ผูกกับไม้ตะเกียบให้ตัวจระเข้ขวางน้ำ กระแสน้ำจะปะทะแผ่นกระดาน พอเชือกที่รั้งไว้ถึงตัวจระเข้ก็จะทะยานวิ่งทวนน้ำขึ้นไป ทำให้มองเห็นเหมือนกับจระเข้กำลังว่ายทวนน้ำอยู่

การเล่นเรือขนาดเล็ก โดยการนำไม้กระดานขนาดที่ทำจระเข้ไม้มาชิ้นหนึ่ง กว้างราว 2 นิ้วหรือ 3 นิ้ว ยาว 5 – 6 นิ้ว ตามแต่จะหาได้ แล้วใช้สิ่วสกัดตอนปลายด้านหนึ่งให้เว้าเป็นมุมสี่เหลี่ยม มีขายื่นออกมา 2 ขา ใช้อย่างหนึ่งสติกคล้องระหว่างขาทั้งสองนี้ หาไม้บางๆ ชิ้นเล็กๆ สอดเข้าไปในเส้นยางแล้วหมุนให้ยางม้วนเป็นเกลียว พอปล่อยเรือลงไปในน้ำ ยางก็จะคลายหมุนกลับไม่ขึ้นเล็กๆ ที่ขัดไว้ ก็จะพุ้ยน้ำให้เรือแล่นไปได้ ส่วนตอนปลายอีกด้านหนึ่งจะปาดให้เรียวแหลม เรือเช่นน้ำใช้เล่นในบริเวณริมตลิ่งที่น้ำไม่ไหลเพราะมีกำลังน้อยมาก

(ส.พลายน้อย 2537 : 115-120)

2.8 ประเพณีและการละเล่นทางน้ำ

ฤดูน้ำในสมัยโบราณเป็นเวลาที่ชาวนาได้พักผ่อน ดังนั้นจึงเกิดประเพณีหลายอย่าง เช่น การเทศน์มหาชาติ ประเพณีทอดกฐิน งานไหว้วัด จัดได้ว่าเป็นประเพณีที่ทำในฤดูน้ำซึ่งในสมัยโบราณถือว่าสะดวกแม้วัดที่อยู่กลางทุ่งก็ใช้เรือไปได้ ความสนุกสนานรื่นเริงที่ยังหลงเหลืออยู่จนถึงปัจจุบันก็คือการแข่งเรือ

ประเพณีไหว้วัดหรือไหว้พระในฤดูน้ำ เป็นงานสำคัญของชาวบ้านเป็นงานที่หนุ่มสาวจะได้พบปะเที่ยวตามลำน้ำด้วยความสนุก โดยชักชวนเพื่อนบ้านที่ชอบพอกันลงเรือลำเดียวกันช่วยกันพาย บางลำก็เป็นผู้หญิงล้วน บางลำก็เป็นชายล้วน เมื่อพบปะกันกลางทางก็พายเคียงคู่กันไป ถ้ามีคนเจ้าบทเจ้ากลอนไปด้วยก็ร้องโต้ตอบกันเป็นที่สนุกสนานรื่นเริง เป็นเหตุให้เกิดเพลงดอกสร้อย สักวา และเพลงเรือ ซึ่งในสมัยโบราณเป็นเพลงที่ร้องเล่นในเรือทั้งสิ้น ประเพณีนี้ได้สืบทอดมาจนถึงสมัยกรุงรัตนโกสินทร์

เมื่อพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช สถาปนากรุงเทพมหานครขึ้นแล้ว มีพระราชดำริถึงไพร่ฟ้าประชาชน ที่เคยมีความสุขสนุกสนานร้องเล่นเพลงในเรือมาแต่สมัยครั้งกรุงศรีอยุธยาสมควรจะหาที่สำหรับราษฎรได้มีโอกาสรื่นเริงเหมือนอย่างแต่ก่อน จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ขุดคลองเหนือวัดสระเกศ พระราชทานนามว่า คลองมหานาค เพื่อให้ชาวพระนครลงเรือไปประชุมเล่นเพลงและสักวาในเทศกาลฤดูน้ำ เป็นที่สนุกของชาวกรุงเทพฯ มาจนถึงสมัยรัชกาลที่ 4 ก็ยังมีการเล่นแข่งเรือ ร้องเพลงเรือ เล่นดอกสร้อย สักวา จุดดอกไม้ไฟทั้งในน้ำและบนบก (ส.พลายน้อย.2540 : 121)

และนอกจากนี้แล้ว จินตนา กระบวนแสง ยังได้รวบรวม ประเพณีการเล่นทางน้ำไว้ในหนังสือ
เรือ : วิถีชีวิตริมน้ำภาคกลางไว้ ดังนี้

สักวาเป็นมหรสพสำหรับการเล่นสนุกทางน้ำของไทยอย่างหนึ่ง ซึ่งมีมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี ส่วนมากจะเล่นในเทศกาลทอดผ้าป่า ทอดกฐิน โดยเฉพาะในฤดูน้ำหลากราวเดือนสิบเอ็ดและเดือนสิบสองของทุกปี เป็นมหรสพที่นิยมเล่นกันทั้งเจ้านายผู้มีบรรดาศักดิ์และราษฎรทั่วไป เมื่อถึงหน้าน้ำหลากเจ้านายและผู้มีบรรดาศักดิ์จะนำนักร้องและวงมโหรีของตน ลงเรือพายเที่ยวไปตามท้องทุ่งหรือไปทอดผ้าป่าหรือทอดกฐิน เรือที่ใช้ในการเล่นสักวามักจะเป็นเรือใหญ่ บรรจุคนได้มาก เช่น เรือพายม้า หรือเรือมาด เมื่อพายไปพบกับเรือวงมโหรีของคนอื่นก็จะชวนกันเล่นสักวา โดยการผูกเป็นเรือและแต่งเป็นกลอนสดขึ้น ใช้เรื่องในวรรณคดีเป็นเค้าเรื่อง แต่ตัวกลอนนั้นจะแต่งใหม่ทั้งหมด อาจเป็นเรื่องเสียดสีการเมืองเช่นปัจจุบันหรือบทเกี้ยวพาราสีก็ได้

กลอนสักวาจะมีลักษณะเป็นกลอนบทละคร มีวรรคละ 6 – 9 คำ ขึ้นต้นด้วยคำว่า “สักวา” สักวาบทที่หนึ่งมี 8 วรรคหรือ 4 คำกลอน ลงท้ายทุกบทด้วยคำว่า “เอ๋ย” เครื่องดนตรีที่ใช้ในการเล่นสักวาคือ โทน รำมะนา ฉิ่ง และกรับพวง การเล่นสักวานั้นมีระเบียบแบบแผนมาตั้งแต่โบราณ คือ เริ่มด้วยการไหว้ครู เพื่อให้เป็นสิริมงคลแก่วงสักวาและการเล่นสักวา ตามปกติจะมอบให้ผู้ที่มิอาจไล่ในวงสักวาเป็นผู้ไหว้ครู หลังจากไหว้ครูแล้วจะเป็นการเกริ่นชวน โดยฝ่ายชายจะเกริ่นชวนก่อนและฝ่ายหญิงเป็นฝ่ายรับ จากนั้นจึงเป็นการแจกตัวตามเรื่องที่กำหนดไว้ ผู้บอกสักวาแจกตัวนี้อาจจะเป็นผู้อาวุโส ผู้รับเชิญเป็นแขกเกียรติยศของวงหรือหัวหน้าวงสักวาก็ได้ การแจกตัวสักวาหากไม่จบในบทเดียวก็อาจจะแจกต่อไปอีกบทหนึ่งได้ ต่อจากนั้นจึงจะดำเนินตามเรื่องไปจนกระทั่งจบเรื่องที่จะเล่น จึงถึงบทลาหรือ “ลาลา” การลานั้นผู้เล่นสักวาอาจจะมอบหมายให้คนใดคนหนึ่งในวงเป็นผู้ลาแทน หรืออาจจะให้ฝ่ายชายลาคนหนึ่งฝ่ายหญิงลาคนหนึ่ง หรือผู้เล่นทุกคนว่าสักวาต่อกันไปคนละวรรค หรือคนละคำก็ได้ตามแต่เวลาและสถานที่ที่จะอำนวยความสะดวกในการเล่นว่าสักวาบทใดจะใช้เพลงอะไรนั้น ครูผู้เชี่ยวชาญที่ควบคุมวงดนตรีไทยจะเป็นผู้กำหนด หรือผู้บอกสักวาที่รู้เพลงจะบอกเองก็ได้ บทเพลงที่นิยมใช้ในการไหว้ครู เช่น เพลงเทวาประสิทธิ์ มหาชัย ขึ้นพลับพลา พระพระทอง เป็นต้น ตอนอื่นๆ นั้นกำหนดเพลงตามแต่จะเห็นสมควร ลาลานั้นส่วนมากจะนิยมใช้เพลงหวาน ๆ เศร้า ๆ เช่น เพลงนกจาก เต่ากินผักบุ้ง ฯลฯ และผู้ร้องจะนำเนื้อในบทสักวามาร้องตามทำนองเพลงที่กำหนด ดอกสร้อย มีระเบียบและวิธีการเล่นเหมือนสักวา คือมีบทไหว้ครู บทเกริ่น บทลา มีวงดนตรีและขับร้องบทเพียงแต่ไม่มีบทแจกตัวเหมือนสักวาเท่านั้น ลักษณะของดอกสร้อยมี 4 คำกลอน เรียกว่า 1 บท วรรคแรกมี 4 คำ คำที่ 2 จะเป็นคำว่า “เอ๋ย” วรรคหนึ่งจะมี 6 – 9 คำ และตอนจบบทจะลงท้ายด้วย “เอ๋ย”

ในสมัยโบราณนิยมเรียกดอกสร้อยและสักวาคู่กันเสมอ อาจเป็นเพราะลักษณะการเล่นของดอกสร้อยและสักวาเหมือนกันก็ได้ การเล่นดอกสร้อยสักวานิยมเล่นตั้งแต่หัวค่ำจนรุ่ง

เพลงเรือการเล่นเพลงเรือนิยมเล่นกันในฤดูน้ำหลากเช่นเดียวกับดอกสร้อยและสักวา หรือในเทศกาลทอดกฐินผ้าป่า นิยมเล่นกันมากในระดับภาคกลางที่มีชื่อเสียงมากคือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี ลักษณะของเพลงเรือจะเล่นในทำนองเกี้ยวพาราสีระหว่างชายหญิง ได้ตอบกันด้วยปฏิภาณ โดยอาศัยเพลงหลักสำคัญ 6 ตอน เป็นข้อบังคับในการเล่นคือ เพลงลอบ เพลงประ เที่ยบได้กับบทเกริ่นของสักวา เพลงผูกรัก ชิงชู และตีหมากเครื่องดนตรีที่ใช้ในการเล่นเพลงเรือคือ กรับพวง ซึ่งลูกคู่ของแต่ละฝ่ายจะเป็นผู้ตีฉิ่ง พ่อเพลงแม่เพลงแต่ละฝ่ายเป็นผู้ตีเรือที่ใช้ในการเล่นเรื่อนั้น นิยมใช้เรือพายม้าหรือเรือมาดเนื่องจากเป็นเรือที่บรรทุกคนได้มาก อนึ่ง ในการเล่นเพลงเรือนี้ ผู้ที่เป็นลูกคู่นอกจากจะรับหน้าที่เป็นลูกคู่แล้ว ยังต้องรับหน้าที่พายเรืออีกด้วย หนุ่ม ๆ สาว ๆ ที่ลงเล่นเพลงเรือในสมัยโบราณนั้นจะอยู่ในสายตาและการควบคุมของพ่อแม่ เพลงที่จะไม่ทำสิ่งใดให้เกินเลยหรือผิดประเพณีอันดีงามของไทย เพลงเรือเป็นที่นิยมกันในหมู่ราษฎรทั่วไป แต่ในปัจจุบันได้กลายเป็นรูปแบบออกไปเป็นลักษณะของเพลงลูกทุ่ง

เรือยาว สิ่งแรกที่พลพายหรือฝีพายจะต้องทำคือ ต้องฝึกซ้อมให้ร่างกายแข็งแรงสมบูรณ์ ให้กำลังอยู่ตัวและพร้อมอยู่เสมอ ที่สำคัญที่สุดคือฝีพายทุกคนจะต้องมีความสามัคคีกัน นอกจากฝีพายแล้วจะต้องมีผู้ให้สัญญาณต่อฝีพาย ซึ่งจะต้องเป็นผู้มีความมั่นใจในตนเองสูงมาก การที่เรือจะแพ้หรือชนะขึ้นอยู่กับ การให้สัญญาณนี้ เรือยาวที่เล่นดอกสร้อยสักวาโดยเฉพาะเพลงเรือนี้ นอกจากเป็นการรื่นเริงของผู้ที่อยู่มิมน้ำแล้ว ยังแสดงให้เห็นถึงนิสัยเจ้าบทเจ้า

กลอนของคนไทยได้เป็นอย่างดี แม้พอเพลงแม่เพลงบางคนจะอ่านหนังสือไม่ออกเขียนหนังสือไม่เป็น แต่สามารถบอกเพลงได้อย่างไพเราะด้วยปฏิภาณฉันทลักษณ์ว่องไว

การแข่งขันเรือยาว มีมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา แต่ในปัจจุบันเป็นที่นิยมของประชาชนมาก จึงมีประเพณีการแข่งขันเรือยาวขึ้นทั่วทุกภาคของประเทศไทย เช่น ภาคเหนือที่จังหวัดพิจิตร พิษณุโลก และน่าน ภาคกลางที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี ชัยนาท ภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่จังหวัดร้อยเอ็ด สกลนคร บุรีรัมย์ และหนองคาย เป็นต้น ส่วนภาคใต้ที่จังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี นราธิวาส และปัตตานี นอกจากนี้การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยยังให้ความร่วมมือกับการกีฬาแห่งประเทศไทย จัดการแข่งขันเรือยาวขึ้นบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา หน้าศูนย์ศิลปาชีพ อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ตั้งแต่พุทธศักราช 2529 เป็นประจำทุกปีจนกระทั่งถึงปัจจุบัน นอกจากจะแข่งขันกันภายในประเทศแล้วยังส่งไปแข่งขันกับนานาชาติในต่างประเทศอีกด้วยจะแข่งกันแบ่งออกเป็น ๓ ประเภทด้วยกันคือ

ประเภทเรือยาวใหญ่จะมีฝีพายตั้งแต่ 41 ฝีพายขึ้นไป

ประเภทเรือกลางจะมีฝีพายตั้งแต่ 30 - 40 ฝีพาย

ประเภทเรือเล็กจะมีฝีพายตั้งแต่ 29 ฝีพายลงมา

ระยะทางแข่งเรือยาวตามกติกา ประมาณ 600 – 650 เมตร และจะมีหุ่นบอกทุกระยะ 100 เมตร เรือที่เข้าแข่งขันจะต้องชนะ 2 ครั้งติดต่อกันจึงถือว่าชนะ เมื่อแข่งไปเที่ยวหนึ่งแล้วจะต้องเปลี่ยนสายน้ำสลับกัน หากผลัดกันแพ้ผลัดกันชนะจะต้องแข่งขันตัดสินกันอีกครั้งหนึ่งในเที่ยวที่ 3 การแข่งขันเรือยาวนอกจากจะแสดงออกถึงความสามัคคีกลมเกลียวกันแล้ว ยังแสดงถึงวัฒนธรรมประเพณีอันเก่าแก่ที่คนริมน้ำได้สั่งสมขึ้นไว้ตั้งแต่โบราณกาล และแสดงให้เห็นถึงความเคารพมั่นต่อแม่น้ำอันเป็นสิ่งศักดิ์สิทธิ์ของชาวเรือหรือคนริมน้ำ ตั้งแต่โบราณกาลจนถึงปัจจุบัน

การทอดผ้าป่าลอยแพ เจ้าของผ้าป่าจะนำหอยกกล้วยมาต่อเป็นแพขนาดย่อม ๆ แล้วจัดต้นผ้าป่ามีเครื่องผ้าป่าพร้อมด้วยอาหารแห้ง อาหารสุกใสในหม้อดิน แล้วปล่อยแพไปตามน้ำ โดยมีเจ้าของผ้าป่านายเรือตามไป เมื่อพระภิกษุรูปใดพบแพผ้าป่านั้นก็จะชักผ้าป่า และเจ้าของแพผ้าป่าก็จะลากแพผ้าป่าน้ำไปถวายที่วัด การทอดผ้าป่าแพนี้หากเจ้าของผ้าป่าจะทำเพื่อเป็นการทำบุญอุทิศก็ได้ จัดแพผ้าป่าจำนวนเท่ากับอายุแล้วปล่อยตามน้ำไปที่ละแพจนครบ นอกจากนี้ยังอาจทำรูปหุ่นคนนอนอยู่บนแพแทนต้นผ้าป่าก็ได้ แต่ไม่นิยมมากนัก จะเห็นสักครั้งหนึ่ง การทำรูปหุ่นนี้เจ้าของผ้าป่าอาจจะหมายถึงการทำบุญอุทิศให้แก่คนตาย หรือตามธรรมเนียมเดิมที่พระสงฆ์จะต้องชักผ้าบังสุกุลจากซากศพ เพื่อนำไปชกย้อมและเย็บเป็นจีวรในสมัยพุทธกาล ยังมีผ้าป่าอีกอย่างหนึ่งที่คนริมน้ำนิยมทำคือในการถวายผ้ากฐินจะจัดเตรียมผ้าป่าไปถวายอย่างน้อย ๑ องค์

เมื่อถวายกฐินยังวัดที่จองไว้แล้ว ในตอนเช้ากลับจะนำผ้าป่าไป ทอดยังวัดที่ผ่าน โดยจะจัดผ้าป่าไปให้ครบตามจำนวนทุกวัดที่เป็นทางผ่าน หรือจะทอดวัดเดียวก็ได้ตามศรัทธา เมื่อนำผ้าป่าไปทอดไว้ ณ วัดใด เจ้าของผ้าป่าจะจุดประทัดเพื่อเป็นการบอกกล่าวพระในวัดให้ทราบว่ามีคนมาทอดผ้าป่า พระภิกษุจะลงมาชักผ้าป่าไป ประเพณีดังกล่าวปัจจุบันสูญไปแล้ว เนื่องจากวิถีชีวิตของคนริมน้ำเปลี่ยนแปลงไป

(จินตนา กระบวนแสง, 2540 : 29 - 32)

ในฤดูน้ำยังมีพิธีการเล่นทางน้ำของประชาชนอีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งกระทำกันทั่วทั้งประเทศ พอฤดูน้ำท่วมมาถึงผู้คนจะรู้สึกกระฉับกระเฉงสนุกสนานครึกครื้นขึ้นมาทันที ในชนบทชาวบ้านจะแจวเรือออกไปร่วมงานต่าง ๆ กันอย่างพร้อมเพรียง มีการพายเรือเล่นสัปดาห์ซึ่งผู้เล่นจะได้ครมกันด้วยกาพย์กลอนอย่างสด ๆ โดยคนในเรือลำหนึ่งเริ่มก่อนแล้วคนในเรืออีกลำได้กลับ สลับกันไปเช่นนี้เรื่อย ๆ การต่อกลอนต้องใช้ความจำบ้าง ความชำนาญในสัปดาห์บ้าง แต่ทั้งนี้และทั้งนั้นผู้แต่งกลอนหรือสัปดาห์อาจจะเขียนหนังสือไม่เป็นเลยก็ได้ นอกจากจะเป็นเวลาของสัปดาห์แล้ว ฤดูน้ำยังหมายถึงเวลาเกี่ยวพาราสิอีกด้วย ตอนเย็น ๆ หนุ่มสาวหลายคนพากันพายเรือออกไปจับกลุ่มตามแยกแม่น้ำลำคลองหรือตามท่าวัด ฝ่ายหญิงจะออกหน้าไปก่อนแล้วจอดคอย ฝ่ายชายทำท่าเหมือนกับว่าพายไปเรื่อย ๆ จนเมื่อทันฝ่ายหญิงก็จะกล่าวเกี่ยวด้วยร้องเพลงหรือว่ากลอน

เป็นการเกริ่นนำ ฝ่ายหญิงก็จะตอบ ซึ่งหากว่าตอบรับทั้งหญิงทั้งชายก็จะพายเรือไต่กลอนกันต่อไปจนตึกหรือบางครั้งจนถึงรุ่งเช้าก็มี

ในสมัยก่อน การแข่งเรือถือว่าเป็นงานใหญ่ในภาคต่างๆ ทั่วประเทศ เช่น งานสงกรานต์หรือแข่งเรือประเพณีระหว่างลาวกับไทย ซึ่งปกติจัดที่ฝั่งเวียงจันทน์ที่เคยจัดแข่งกันมีเรือ 20 – 30 ลำ แต่ละลำมีฝีพาย 30 ถึง 50 คน ในภาคอื่นๆ ก็จัดแข่งเรือประเพณีอย่างเอกราชทางปากโขงได้ งานแข่งเรือจัดพร้อมไปกับการเทศกาลของท้องถิ่น (สุเมธ ชุมสาย ณ อยุธยา. 2529 : 63)

วินัย รอดจ่าย ได้กล่าวถึง ประเพณีการแข่งเรือไว้ในหนังสือ เรือยาว : มรดกทางวัฒนธรรมของสายน้ำ ไว้ดังนี้

ในสมัยก่อนเมื่อถึงฤดูน้ำหลาก ว่างเว้นจากการเพาะปลูก บักคำทำนา ราวเดือนกันยายนถึงเดือนธันวาคม โดยเฉพาะช่วงเทศกาลทอดกฐิน คนหนุ่มสาวคนเฒ่าคนแก่ตามหมู่บ้าน ก็จะร่วมแรงร่วมใจกันตกแต่งเรือตั้งองค์กฐินไปทอดตามวัดวาอารามต่างๆ ที่นครราชสีมา วัดต่างๆ ส่วนใหญ่จะก่อสร้างอยู่ริมฝั่งแม่น้ำทั่วไป

ขบวนเรือทอดกฐินจะมีเรือลำใหญ่ ส่วนใหญ่เป็นเรือมาดที่ตกแต่งมีธงทิวอย่างสวยงาม เป็นเรือที่ตั้งองค์กฐิน นอกจากนั้นจะมีเรือขนานรองลงมาพายนำและพายติดตามเรือเหล่านั้นได้แก่ เรือหนู เรือพายม้า เรือยาว แท่นทองคำ กฐินไปตามคั้งน้ำ มีพิณพาทย์ลาคตะโพนในเรือองค์กฐิน บรรเลงอย่างสนุกสนานเสียงดังลั่นไปทั่วท้องน้ำเมื่อทอดกฐินเสร็จเรียบร้อยแล้ว ก็จะมีการเล่นเรือเพลงและลงท้ายด้วยการแข่งขันเรือกัน ระยะแรกอาจมีการแข่งขันกันหลากหลายชนิดตามลักษณะของเรือ แต่เห็นจะเป็นที่สนุกสนานในการแข่งขันเรือพายก็คือ เรือยาว เพราะต้องใช้คนจำนวนมากลงพายแข่งขันและต้องใช้ความสามัคคีในการพายให้พร้อมเพรียงกัน เพื่อให้เรือถึงเส้นชัยเร็วที่สุดการแข่งขันเรือยาว เริ่มจากท้องถิ่นมาเนิ่นนาน ไม่ปรากฏว่ามีการแข่งขันเรือในสมัยใดอย่างแน่ชัด แต่ในสมัยกรุงศรีอยุธยามีการแข่งเรือกันในเดือน 11 และถือเป็นพระราชพิธีประจำเดือน เพราะช่วงเดือน 11 เป็นช่วงที่มีน้ำนองสองฝั่งเหมาะกับการแข่งขันเรืออย่างยิ่ง ในสมัยแผ่นดินสมเด็จพระเอกาทศรถโปรดให้มีการแข่งขันเรือของทหารขึ้น เพื่อต้องการฝึกซ้อมฝีพายของทหาร เมื่อเรือลำใดเข้าเส้นชัยก่อนก็จะพระราชทานรางวัลแก่ทหารเหล่านั้นเพื่อเป็นกำลังใจ เรือยาวที่ใช้แข่งในปัจจุบันนี้ก็เป็นที่พัฒนามาจากเรือที่ใช้ทำสงครามสมัยก่อนนั่นเอง (วินัย รอดจ่าย. 2532 : 8 - 9)

นอกจาก การเล่นเพลงเรือ ลักว้า แข่งเรือแล้ว ศิริพร แก้วแก้ว กล่าวถึงประเพณีการเล่นทางน้ำไว้หลายชนิด ในหนังสือ ประเพณีและการละเล่นทางน้ำของไทย ดังนี้

งานประเพณีแห่เรือชักพระทางน้ำ เป็นพิธีที่มีทำกันเฉพาะวัดที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำทะเลสาบหรือทะเลหลวง การทำเรือพระนิยมใช้เรือขนานยนต์ใหญ่สองลำผูกติดขนานกัน (ในสมัยก่อนเป็นเรือฟาง โดยใช้บรรดาเรือเปรี้ยวซึ่งมีพวกฝีพายพายลากเรือพระ) เฉพาะทางด้านข้างของกาบเรือทั้งสองข้าง จะประดิษฐ์เป็นรูปเรือสุพรรณหงส์ เรือโบราณ ฯลฯ ภายในเรือพระจะต้องประดับสิ่งต่างๆ ให้สวยงาม เช่น สร้างเป็นรูปมณฑปจำลอง พระเจดีย์หรือปูชนียสถานที่สำคัญๆ ในภาคใต้(เนื่องจากเป็นพระเพณีที่นิยมปฏิบัติกันมากทางภาคใต้) แล้วตั้งคร่อมบนเรือ ปักฉัตร ปักธงทิว ติดสายรุ้ง สีต่างๆ ฯลฯ ให้ดูสวยงามโดยเฉพาะพระมณฑปที่ได้จำลองสร้างขึ้นเพื่อเป็นที่ประดิษฐานพระพุทธรูป สิ่งศักดิ์สิทธิ์ตั้งไว้เบื้องบน ส่วนพื้นเบื้องล่างจัดเป็นพิเศษ สำหรับพระภิกษุหนึ่งประกอบพิธีกรรมไปในเรืออีกด้วย การลากใช้เชือกผูกเรือแล้วลากกันไป มีการตีกลองประโคมล่องไปตามลำน้ำเพื่อไปชุมนุมกันยังจุดที่ชุมนุมเรือพระ ซึ่งการทำเรือพระนั้นจะต้องมีการจัดเตรียมล่วงหน้า 1 เดือน โดยมีการตีกลองคุมเรือพระเพื่อเป็นการลั่นสัญญาณให้ประชาชนที่อยู่ใกล้ได้รับทราบประการหนึ่ง และเพื่อเป็นการสร้างเสริมความสัมพันธ์ในชุมชนเพราะชาวบ้านในชุมชนนั้นๆจะเป็นผู้ร่วมทำกิจกรรมต่างๆ ในการสร้างตลอดจนตกแต่งเรือพระด้วยกันตลอดทั้งเดือน นอกจากนี้ยังถือเป็นการร่วมกันทำกุศล และสร้างเสริมความสมัครสมานสามัคคีในละแวกชุมชนนั้นด้วย (ศิริพร แก้วแก้ว .2541 : 25)

และงานประเพณีอีกชนิดหนึ่งที่เป็นที่รู้จักกันมาช้านานและในปัจจุบันก็ยังสืบสานกันต่อมาและเป็นที่รู้จักกันทั่วนั้นคืองานประเพณีโยนบัวของชาวจังหวัดสมุทรปราการ แต่เดิมเรียกการรับบัว เริ่มมีก่อน พ.ศ. 2478 พอถึงวันขึ้น 13 ค่ำ เดือน 11 (ตั้งแต่ตอนเย็นหรือค่ำ) ของทุกปี ชาวอำเภอเมืองสมุทรปราการ และชาวอำเภอพระประแดงจะชักชวนญาติมิตรและเพื่อนฝูง พากันลงเรือเล็กบ้างใหญ่บ้างทั้งจำ ทั้งพาย ทั้งทอ ทั้งแจว พร้อมนำเครื่องดนตรีต่างๆเช่น ปี่ ซอ ฉิ่ง ฉาบ กระຈប់ปี โทน รำมะนา ฯลฯ มาร่วมร้องรำทำ เพลงเป็นที่สนุกสนานครื้นเครงทั้งคืน เรือบางขบวนพายมาตามแม่น้ำเจ้าพระยาแต่ก็มีบางกลุ่มพายวกเข้าลำ คลองต่างๆจนเข้าสู่คลองสำโรง แล้วมุ่งไปยังหมู่บ้านคลองบางพลีใหญ่

สำหรับประเพณีที่ถือปฏิบัติกันมาเป็นประจำของทุกปีของชาวบางพลีก็คือ เมื่อถึงวันขึ้น 11 ค่ำ เดือน 11 จะต้องเตรียมข้าวปลาอาหารไว้ต้อนรับแขกผู้มาเยือนตามแบบฉบับนิสัยของคนไทย ใครมาถึงเรือน ชานต้องต้อนรับ พอรุ่งเช้า ขึ้น 14 ค่ำ เดือน 11 ชาวบางพลีจะหาดอกบัวหลวงไว้ส่วนหนึ่งเพื่อเตรียมให้ผู้มา เยือนนำไปนมัสการหลวงพ่อดุ พระพุทธรูปศักดิ์สิทธิ์ที่วัดบางพลีใหญ่ใน และแบ่งจำนวนหนึ่งไปบูชาพระ คาถาพันปีที่ปากลัด(ปากลัด เป็นชื่อเก่าของอำเภอพระประแดง)

ส่วนชาวต่างถิ่นผู้มาเยือนก็จะพายเรือของตนแยกย้ายกันไป เพื่อขอรับบัวจากชาวบ้านบางพลีทั้ง สองฝั่งคลองสำโรง การให้และการรับกระทำกันอย่างสุภาพคือ การรับส่งแบบมือต่อมือ ก่อนจะให้มีการอธิ ฐานเสียก่อน และผู้รับจะต้องพนมมือไหว้ขอบคุณ แต่ชาวบางพลีกับชาวต่างถิ่นที่คุ้นเคยกันก็จะโยนบัวให้กัน โดยไม่มีพิธีรีตองอะไรเพราะถือว่าเป็นคนกันเอง และเหตุที่มีการโยนบัวให้กันระหว่างผู้คุ้นเคยสนิทกันนี้เอง เมื่อเป็นไปนานๆเข้าก็ค่อยๆกลายเป็นความนิยมทั่วไป การให้และการรับแบบมือต่อมือนิยมไป จนมีการ เรียกติดปากในระยะหลังว่าการโยนบัว แทนที่จะเรียกว่าการรับบัว

2.9 พิธีกรรมและความเชื่อเกี่ยวกับเรือ

ตามคติดั้งเดิมของคนไทยมีความเชื่อถือในเรื่องผีสงเทวดา การที่จะทำการสิ่งใดจึงต้องทำพิธีเช่น สรวงบูชาผีสงเทวดาก่อนทุกครั้ง เพื่อเป็นการขออนุญาตและขอพรให้เกิดความสวัสดิมงคลแก่กิจกรรมนั้นๆ การขุดเรือหรือต่อเรือก็เช่นกัน ช่างผู้ทำเรือจะต้องทำพิธีเช่นสรวงบูชาผีหรือเทวดา โดยเฉพาะ “นางไม้” ซึ่ง เชื่อว่าเป็นผีหรือเทวดาที่สำคัญ ยิ่งเป็นไม้ตะเคียนก็ยิ่งจะต้องทำการเช่นสรวงบูชาให้ถูกต้องและถูกใจ ทั้งนี้ เพื่อความสบายใจของช่างทำเรือที่เชื่อว่าหากไม่เช่นสรวงบูชาให้ถูกต้อง นางไม้หรือนางตะเคียนอาจจะบันดาลให้เกิดเหตุเภทภัยต่างๆ บางครั้งอาจจะถึงแก่ชีวิตได้ ดังนั้นในการตัดไม้มาทำเรือจึงต้องทำพิธีเป็นขั้น ตอนตั้งแต่ตัดไม้ มาสร้างเป็นเรือ จนถึงการนำเรือไปใช้ จินตนา กระบวนแสง ได้กล่าวถึงพิธีกรรมต่างๆไว้ในหนังสือ เรือ : วิถีชีวิตคนไทยภาคกลาง ดังนี้

พิธีพลีไม้เมื่อหาไม้ในป่าที่เหมาะสมจะนำมาขุดเรือตามขนาดและลักษณะที่ต้องการได้แล้ว ไม้ที่นิยมนำมาขุดเป็น เรือส่วนมากจะเป็นไม้ตะเคียน เพราะมีขนาดลำต้นใหญ่กว่าไม้อื่นๆ มีน้ำหนักพอเหมาะไม่หนักหรือเบาเกินไป ลอย น้ำได้ดี และหากได้รับการดูแลรักษาดี ๆ ก็จะมีอายุการใช้งานได้นานนับร้อยปี ก่อนลงมือตัดไม้จะต้องทำพิธี “พลีไม้” โดยตั้งศาลเพียงตาขึ้น ๒ ศาล ศาลหนึ่งสำหรับเช่นสรวงบูชาเจ้าป่าเจ้าเขาที่ต้นไม้นั้นหรือต้นตะเคียนที่จะตัดขึ้นอยู่ เครื่องสังเวยมี หัวหมูต้ม ไก่ต้ม ข้าวปากหม้อ ขนมต้มแดง ขนมต้มขาว เหล้าขาว หมาก พลุ บุหรี่ และบายศรีปาก ชาม นอกจากนี้อาจจะมีสิ่งอื่นที่เจ้าป่าเจ้าเขาแห่งนั้นชอบ เมื่อตั้งเครื่องสังเวยเสร็จช่างทำเรือจะจุดธูปเทียนบูชา กล่าวคำสังเวย และกล่าวขอขมาในกรที่จะต้องขอตัดต้นไม้ในป่าไปเพื่อทำเรือ การเช่นสรวงบูชาเจ้าป่าเจ้าเขาจะทำ

ได้ทั้งวันไม่กำหนดเวลา แต่ไม่นิยมทำในวันพระเพราะเชื่อว่าเทวดารักษาป่าจะต้องขึ้นไปเฝ้าเทพยดาบนสวรรค์ส่วนอีกศาลหนึ่งสำหรับเช่นสรวงนางไม้ มีเครื่องสังเวคคล้ายศาลแรก เว้นแต่ไม่มีเหล้าและบุหรี อีกทั้งยังเพิ่มผ้าแพรแปง หวี น้ำมัน น้ำอบไทย รวมทั้งเครื่องแต่งกายสำหรับผู้หญิงไว้ด้วย หลังจากนั้นช่างจะจัดรูปเทียนบูชากล่าวถวายเครื่องสังเวค ขอบขมาที่จะต้องตัดต้นไม้ และขอเชิญนางไม้ไปด้วยเพื่อเป็นแม่ย่านางของเรือที่จะทำจากต้นไม้

นั้นต่อไป พิธีเช่นสังเวคนางไม้มีกำหนดให้ทำได้ภายในเที่ยงวันเท่านั้น พิธีเชิญนางไม้ขึ้นประทับบนศาลเพียงดาเมื่อชักลากไม้มาถึงที่ที่จะขุดเรือหรือต่อเรือ ช่างจะจัดรูปเทียนและนำพานดอกไม้ไปบูชาที่ต้นไม้ พร้อมทั้งผูกผ้าสีต่างๆ ที่นิยมกันมากคือสีเขียว เหลือง ชมพู และแดง แต่จะใช้สีอะไรก็ได้ บางคนใช้ถึงเจ็ดสี หลังจากนั้นจะสร้างศาลเพียงดา นำเครื่องสังเวคคือขนมต้มแดง ขนมต้มขาว หัวหมูต้ม ไก่ต้ม ไข่ต้ม ทำพิธีอัญเชิญนางไม้ขึ้นประทับบนศาลเพียงดาเป็นการชั่วคราว เป็นการขอขมาต่อรุกขเทวดาก่อนที่จะแปรรูปไม้ให้เป็นส่วนประกอบต่างๆ ของเรือ เมื่อขุดหรือต่อเรือเสร็จแล้วจะต้องทำพิธีเชิญนางไม้ประทับที่หัวเรือ เพื่อเป็นแม่ย่านางเรืออีกครั้งหนึ่ง

พิธีวางกระดูกงู กระดูกงูเป็นส่วนที่แข็งแรงที่สุดของลำเรือ เปรียบเสมือนกระดูกสันหลังของคน ทำด้วยแผ่นไม้หนา กว่าไม้ที่ใช้ทำเรือ หากไม่มีกระดูกงูโดยเฉพาะเรือต่อหรือวางกระดูกงูผิดรูปแบบก็จะส่งผลให้รูปร่างและการทรงตัวของเรือทั้งลำผิดไป ซัดตึกต่างๆ ที่ใช้เรือเป็นพาหนะจะถือว่าการวางกระดูกงูเป็นขั้นตอนที่สำคัญมากที่สุด จะต้องมีการพิธีกรรมในการวางกระดูกงู ซึ่งแต่ละชาติแต่ละท้องถิ่นจะมีพิธีกรรมแตกต่างกันออกไปตามความเชื่อของตน แต่จุดประสงค์สำคัญของการประกอบพิธีก็คือ การบำรุงขวัญและกำลังใจของช่างผู้ประกอบเรือและความเป็นสิริมงคลนั่นเอง

ในประเทศไทยก็เช่นกัน การวางกระดูกงูเรือเป็นพิธีกรรมที่สำคัญและทำกันทั้งพิธีราชภัฏและพิธีหลวง ซึ่งจะมีพิธีกรรมคล้ายกันแต่พิธีหลวงเพิ่มรายละเอียดและขั้นตอนในการประกอบพิธีมากกว่าเท่านั้น ขั้นตอนการทำพิธีวางกระดูกงูเป็นการผสมผสานระหว่างคติความเชื่อในศาสนาพุทธคือการทำพิธีสงฆ์ ศาสนาพราหมณ์คือการบูชาฤๅษี หากฤๅษียามในการทำพิธี และคติความเชื่อเกี่ยวกับผีสาธุเทวดาคือ การเช่นสรวงสังเวคพระภูมิเจ้าที่ ฯลฯ หากจะเปรียบเทียบกับพิธีปลุกบ้าน พิธีวางกระดูกงูเรือก็คือการยกเสาเอกบ้าน

การวางกระดูกงูเรือในสมัยก่อนคงจะมีเพียงการสังเวยธรรมดา เพื่อขอความเป็นสิริมงคลและบันดาลความสำเร็จของงานเท่านั้น ภายหลังจึงเพิ่มพิธีต่างๆ เข้ามาเพื่อให้ดูโอ้อ่าและศักดิ์สิทธิ์ขึ้น อย่างไรก็ตามขั้นตอนในการทำพิธีก็ยังคล้ายกับสมัยก่อนคือ ต้องหาฤๅษีและวันดีในการทำพิธี พร้อมทั้งจัดเตรียมเครื่องเช่นสังเวคต่างๆ ประกอบด้วย เครื่องบตรพลี ได้แก่ กุ้งปลา ปลาขี้ สุนัข ห่อหมก ฯลฯ สำหรับบูชาผี

เครื่องกระยาบวช ได้แก่ ผลไม้ตามฤดูกาล กล้วย มะพร้าว เผือก มัน

ขนมต้มแดง ขนมต้มขาว และบายศรี ฯลฯ สำหรับบูชาเทวดา

เครื่องสังเวคทั่วไป ได้แก่ ไก่ หมู ปลา กุ้ง ปู ต้มหรือหนึ่ง เป็นสำหรับคารว ส่วนสำหรับหวาน ได้แก่ ขนมชั้น

ทองหยิบ ทองหยอด ฝอยทอง จันอับขนมต้มแดง ขนมต้มขาว ฯลฯ

เครื่องสังเวคเหล่านี้จัดวางรวมกัน โดยแยกเครื่องบตรพลีไว้ต่างหาก ผู้ประกอบพิธีจัดรูปเทียนและจัดรูปบายปักเครื่องสังเวคทุกอย่าง กล่าวคำสังเวค เมื่อประธาน(อาจเป็นเจ้าของเรือหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายให้เป็นประธานในพิธี) จัดรูปเทียนสมทานศีล พระสงฆ์ให้ศีล เสร็จแล้วประธานในพิธีจะพรมน้ำพระพุทธรูปที่กระดูกงูเรือ เติมและผูกผ้าสีที่กระดูกงูเรือ คล้องพวงมาลัยที่หัวเรือแล้วใช้ค้อนตอกย้ำหมุดตัวแรกที่กระดูกงู พระสงฆ์ทั้ง 9 รูป สวดชยันโต ไหว้ทำพิธีบูชาฤๅษี ลั่นฆ้องชัย หากเป็นพิธีหลวงหรือพระราชพิธีโดยเฉพาะกรณีที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว หรือ สมเด็จพระบรมวงศานุวงศ์เป็นองค์ประธาน พระสงฆ์ที่มาสวดชยันโตจะเพิ่มเป็น 10 รูป มีวงพิณพาทย์ ฆ้อง สังข์ แตร เมื่อถึงขั้นตอนนี้ พระสงฆ์จะสวดชยันโต วงพิณพาทย์บรรเลงเพลงมหาฤๅษีมหาชัย หากมีวงดุริยางค์สากลก็บรรเลงพร้อมกัน ไห้บูชาฤๅษี ลั่นฆ้องชัย พราหมณ์เป่าสังข์ ไกวบัณเฑาะว์ตามคติพราหมณ์ เมื่อเสร็จพิธีแล้วถวายเครื่องไทยทานแด่พระภิกษุสงฆ์ พระสงฆ์ถวายอนุโมทนาเป็นเสร็จพิธี

พิธีปล่อยเรือลงน้ำหลังจากขุดหรือต่อเรือเรียบร้อยแล้วจะนำเรือลงน้ำเพื่อใช้งานต่อไป การนำเรือลงน้ำนับเป็นพิธีกรรมที่สำคัญพอๆกับพิธีวางกระดูกงูเรือ ก่อนที่จะนำเรือลงน้ำจะต้องทำพิธีอัญเชิญนางไม้ที่เชิญขึ้นสถิตย์บนศาลเพียงดา เมื่อตอนชักลากไม้มาจากป่าก่อนที่จะลงมือขุดหรือต่อเรือ ลงมาสถิตย์เป็น "แม่ย่านาง" ประจำเรือ แม่ย่านางนี้มีความสำคัญมากเชื่อกันว่าหากเช่นตึกผิดก็จะนำความเจริญรุ่งเรือง มีโชคมีชัยมาสู่เจ้าของและลูกเรือ หากเช่นไม่ตึก

พลีไม่ถูกก็อาจจะเกิดอุบัติเหตุอันตราย บางครั้งอาจถึงกับเสียชีวิตและทรัพย์สิน การทำพิธีอัญเชิญแม่ย่านางเรือจึงเป็นพิธีการที่สำคัญมาก ทั้งนี้เพื่อเป็นขวัญกำลังใจและสิริมงคลของลูกเรือหรือฝีพายของเรือสำเภา นั้น มีขั้นตอนการทำพิธีดังนี้

เครื่องสำหรับแม่ย่านางคือ หัวหมูต้ม ไก่ต้ม ไข่ต้ม ผัวแพรสื เป้ง หวี น้ำอบไทย หมาก พลู ฯลฯ

เครื่องสังเวยพระภูมิคือ หัวหมู ไก่ต้มหรือหนึ่ง ข้าวปากหม้อ เหล้าขาว หมาก พลู บุหรี่ ฯลฯ

เครื่องสังเวยธรรมดา คือ กุ้ง ปู ปลา หนึ่งหรือต้ม ผลไม้ตามฤดูกาล

เครื่องกระยาบวชคือ ขนมต้มแดง ขนมต้มขาว ขนมคันหลาว ขนมหูช้าง กล้วยสุก มะพร้าวอ่อน และบายศรีปากชาม เมื่อจัดเครื่องสังเวยเสร็จแล้ว ประธานในพิธี (นิยมให้สตรีเป็นผู้ปล่อยเรือลงน้ำ) จุดธูปเทียนบูชาพระรัตนตรัย จุดธูปรายปักตามเครื่องสังเวยครบทุกสิ่ง พระสงฆ์ทำน้ำพระพุทธรณ์ พิธีกรตั้งน้ำ 3 จบ ชมนมเทวดา ถวายเครื่องเช่นพระภูมิ หลังจากนั้นก็อ่านโองการเชิญแม่ย่านางลงสถิตในเรือ เนื้อหาของโองการแบ่งออกเป็น 2 ตอน คือ ตอนแรกเป็นการอัญเชิญแม่ย่านางลงสถิตในเรือและรับเครื่องสังเวย ส่วนตอนที่ 2 เป็นการขอพรให้ผู้ร่วมงานรวมทั้งเรือและลูกเรือให้ประสบแต่ความสุขความเจริญ คลาดแคล้วจากอุบัติเหตุอันตรายทั้งปวง เสร็จแล้วพระสงฆ์จะประพรมน้ำพระพุทธมนต์เพื่อเป็นสิริมงคลและเจิมหัวเรือ หากต้องเบิกเนตรเรือก็จะทำในขั้นตอนนี้ ต่อจากนั้นประธานจะปิดทอง คล้องพวงมาลัยผูกผ้าแพรสืหัวเรือ เมื่อได้เวลาตามฤกษ์ที่กำหนดก็จะขับเรือลงน้ำ หรืออาจจะนำเรือพร้อมฝีพายลอยลำอยู่ในน้ำก่อนและเมื่อถึงเวลาฤกษ์ประธานจะจัดริบบิ้นหรือพวงมาลัยปล่อยเรือให้ลอยน้ำออกไป ขณะเดียวกันพระสงฆ์ 9 รูป สวดชัยันโต ในการปล่อยเรือลงน้ำหากเป็นเรือแข่งนิยมให้หัวเรือลงแต่น้ำก่อน เพื่อเป็นเคล็ดว่าเรือจะมีโชคมีชัยชนะเพื่อให้เป็นขวัญและเป็นกำลังใจแก่ลูกเรือและฝีพาย

บางท้องถิ่นก่อนจะนำเรือลงน้ำจะต้องแห่กล่อมแม่ย่านางก่อน ดัง ส.พลายน้อย กล่าวไว้ในเรื่องเกิดเรือดังนี้

เมื่อทำเสร็จแล้วก็ต้องทำขวัญ ท่านวัดถนน (ทองอยู่) จังหวัดอ่างทอง ผู้แต่งมหาชาติกัณฑ์ทานกัณฑ์ ได้แต่งบทแห่กล่อมนางตะเคียนไว้ 3 บท เข้าใจว่าท่านจะขุดเรือด้วยไม้ตะเคียนแล้วทำขวัญเรือ จึงได้แต่งบทแห่กล่อมนางตะเคียนต้นใหญ่ขึ้นพิจารณา ดังนี้ ไธระเหย จะกล่าวถึงนางตะเคียนต้นใหญ่ แรกขึ้นสามใบเทวดาเข้าสิงสู่ ผีसाงเข้าอยู่เป็นที่ ท่านก่าอ้าย อายุของนางไม่ยี่นได้พันปี โตใหญ่ยาววิสูงสุดลูกตา กิ่งเล็กกิ่งน้อยแตกเป็นสร้อยสาขา กิ่งก้านเจ้ารานโรนโธนอ่อนอยู่ไปมา แขนงเต้าสาธการ้องอยู่ก้องเสียงไซ ขำท่านกล่าวได้แต่เพียงเท่านั้นเจ้าพ่อนา ไธระเหย วันนี้พราณที่จะเดินไพร แลเห็นแต่ไธล แม้จะเป็นมาดเรือ เอาเนื้อความไปทูลเล่า กับท้าวเมืองเหนือ ไม่จะเป็นมาดเรือคบตะเคียนสาขา ใครเอ๋ยจะไปตัด ไหยกบัตร์ทั้งซ้ายขวา ขาวเหล้าปลาพลา เป็นเครื่องกระยาบวช อารักษ์ผู้ฝู่ผิมาไปด้วยกัน ครั้นเช่นแล้วเสร็จสรรพ จับเอาขวานขึ้นฟัน ล้มลงทั้งนั้น สะเทือนสะท้านพระธรณี อารักษ์ผู้ฝู่ผิ กิ่วังกระจัดพลัดพราย บ้างก็เข้าทอนต้น บ้างก็เข้าทอนปลาย เกือบว้เกือบควาย ชักลากเอาลงมา มาถึงดินท่า พากันมาแลดู ขุนพิโรธช่างแต่ง แปลงเป็นเรือกระหมวดยา พู่ผ้าไหมกรอง ให้ชื่อแม่ทองผ่านฟ้า ซิไปให้เหมือนม้า ซิมาให้เหมือนลมไปไหนก็มีแต่คนชม สมใจพ่อนา ไธระเหย วันนี้จะเย็บบายศรีทั้งซ้ายขวา ล้วนแต่พวงนางฟ้า ลงมาทำขวัญ แสงเงินขึ้นเรืองรอง แสงทองก็ขึ้นมาเรียงรัน ผ้ามาลายกนก ผ้ายกลายเครือวัลย์ นางฟ้าบูชาขวัญ แต่เพียงเท่านั้นเจ้าพ่อนายการเช่นไหวแม่ย่านางเรือดังได้กล่าวมาแล้วว่าแม่ย่านางเรือเป็นสิ่งศักดิ์สิทธิ์สถิตย์อยู่ที่หัวเรือ ดังนั้นการที่จะนำเรือไปใช้หรือนำเรือขึ้นเก็บหลังจากการใช้แล้วจะต้องเช่นบวงสรวงทุกครั้ง ในทางราชการ เช่น ทหารเรือ หรือการใช้เรือพระราชพิธี จะทำพิธีบวงสรวงแม่ย่านางเรือเฉพาะตอนที่นำเรือมาใช้หรือเคลื่อนย้ายเรือเท่านั้น พิธีการบวงสรวงไม่มีอะไรยุ่งยาก เพียงแต่ถวายดอกไม้และจุดธูปเทียนบูชาและขอขมาต่อแม่ย่านาง ที่จะต้องขับหรือเคลื่อนย้ายเรือเพื่อนำไปใช้หรือนำไปซ่อม เมื่อใช้เสร็จแล้วก็นำขึ้นเก็บในโรงเรือ โดยไม่ต้องทำพิธีแต่อย่างใด ส่วนเรือของราษฎรทั่วไปจะมีพิธีเช่นไหวเรือหรือแม่ย่านางเป็นประจำ เช่น เมื่อซ่อมเรือออกมาใหม่หรือจะออกไปค้าขาย เจ้าของเรือจะพิธีเช่นแม่ย่านางเรือโดยการปูผ้าขาวที่หัวเรือ วางบายศรีปากชาม ขนมต้มแดง ขนมต้มขาว กล้วย อ้อย มะพร้าวอ่อน เป้ง และน้ำอบน้ำหอมน้ำมัน หลังจากนั้นจุดธูปเทียนปักที่หัวเรือกล่าวบูชา ๓ จบ แล้วเจิมด้วยของหอม พรหมน้ำมันที่หัวเรือท้ายเรือ และเมื่อจะออกเรือให้หัวน้ำสาธหัวเรือก่อน ๓ ครั้ง นอกจากนี้หากเรือผ่านหน้าศาลเจ้าที่นับถือกันว่าศักดิ์สิทธิ์และเป็นที่นับถือของชาวเรือ บางคนก็จะวิกน้ำหน้าศาลสาธหัวเรือ ๓ ครั้ง ก่อนที่จะผ่านไป ถือกันว่าเป็นสิริมงคลต่อเรือและผู้ที่อยู่ในเรือด้วย การเช่นบูชาหากทำเป็นประจำทุกวันก่อนนำออกไป

ประกอบอาชีพหรือใช้การ จะทำให้เกิดความสวัสดิมีชัย ทำมาค้าขายเจริญรุ่งเรืองและปลอดภัยจากภยันอันตรายทั้งปวง และมีโชแต่เรือตามแม่น้ำลำคลองเท่านั้นที่ทำการเช่นบูชาแม่ย่านาง แม้แต่เรือประมงที่จะออกไปในทะเล ก็จะทำพิธีเช่นแม่ย่านางด้วยการใช้ไถนี้ ผูกผ้าแพรสีจตุรูปเทียนถวายดอกไม้ที่หัวเรือและเมื่อจะออกเรือจะจุดประทัดอีก (จินตนา กระบวนแสง.2540:19-24)

พิธีกรรมที่เกี่ยวข้องกับเรือ ในสมัยโบราณว่า เรือนอกจากจะใช้เป็นพาหนะสัญจรทั่วไป และใช้เป็นเครื่องมือสำหรับประกอบอาชีพแล้ว บางคนยังใช้เรือเป็นที่อยู่อาศัยอีกด้วย ดังนั้นการที่จะซื้อเรือหรือเช่าอยู่อาศัยในเรือ จึงต้องมีฤกษ์ยามเช่นเดียวกับการปลูกบ้านเรือนและขึ้นบ้านใหม่ มีผู้เขียนตำราเกี่ยวกับการซื้อเรือ การเช่าอยู่อาศัยในเรือว่าจะซื้อเรือหรือเช่าอยู่อาศัยในเรือ วันใด เดือนใด จึงจะดี ซึ่ง ส.พลายน้อยได้กล่าวไว้ในหนังสือ เกิดในเรือ ดังนี้

ฤกษ์ซื้อเรือ

วันอาทิตย์	เรือนั้นมิดชิด ทั่วทุกประการ อย่าได้ซื้อไว้ จะมีภัยรำคาญเร่าร้อน โศกสัลย์
วันจันทร์	เรือนั้นโคมตรู เจ้าชู้เหลือหลาย ชี้อื้ออายน ไปแห่งใด ๆ มีลาภทุก ประการ
วันอังคาร	เรือนั้นจะผลาญทรัพย์สิน ฉิบหายไปสิ้น มีข้าข้าหนี มีลูกลูกตาย แม้ชีวิตก็ปลิดปลง
วันพุธ	เรือมุดคุดปลาย แร้งทำรังเป็นไส้สูงเหลื่อม ไฟไหม้กลางคัน ดูให้ชอบกล อย่าซื้อเอาไว้
วันพฤหัสบดี	เรือนั้นสันทัด มีตาหลบลู ชี้อื้ออายน กำไรพรุ่งพรู เจ้าชู้แสนหา
วันศุกร์	ซื้อไว้หายทุกข์ มีสุขสำราญ ชั่วลูกชั่วหลาน ให้เร่งซื้อเอา
วันเสาร์	หัวกุดท้ายเฒ่าเป็นสาธารณ์ ชอบแต่ขุนนาง ชี้อื้ออายน จะได้บำเหน็จ ประทานเสื้อผ้าแพรพรรณ อันงามโสภา"

การเช่าอยู่อาศัยในเรือที่ซื้อใหม่

ลงอยู่เรือเดือนอ้าย	ไม่ดีตัวจะตาย จะเสียทรัพย์สิ่งของ
ลงอยู่เรือเดือนยี่	จะมีสมบัติมาก อายุจะยืนยาว
ลงอยู่เรือเดือนสาม	ไฟไหม้วูวาม เกิดถ้อยเกิดความไม่ดีทุกประการ
ลงอยู่เรือเดือนสี่	ทุกข์ที่มีจะหาย เทียบซื้อเทียบขาย สวัสดิมีชัย
ลงอยู่เรือเดือนห้า	จะร่อนกร่อนใจ โรคภัยเบียดเบียน ไม่มีความสุขสบาย
ลงอยู่เรือเดือนหก	ท่านว่าดีจะมีทรัพย์สินเงินทอง ข้าวของทั้งหลายมากมายเหลือล้น
ลงอยู่เรือเดือนเจ็ด	จะต้องตาย ทรัพย์สินฉิบหาย ไม่ดีทุกประการ
ลงอยู่เรือเดือนแปด	จะเสียสิ่งของและสัตว์สองเท้า สี่เท้า
ลงอยู่เรือเดือนเก้า	ยศศักดิ์เจ้าจะยืนยง ทรัพย์สินอันจำนง ยืนยาววัฒนา
ลงอยู่เรือเดือนสิบ	จะใช้เจ็บไม่ดี ร่างกายผิ โซเซเต็มทน
ลงอยู่เรือเดือนสิบเอ็ด	ทุกข์เท่าฟ้าก็จะมาถึงตน
ลงอยู่เรือเดือนสิบสอง	ทรัพย์สินเงินทองไหลมาเทมา จงเร่งอยู่เถิดประเสริฐนักแล"

วิธีเซ่นหัวเรือ

หัวเรือเป็นสิ่งที่สำคัญยิ่งของเทพยดา ฉะนั้นจึงมีการเซ่นไหว้หัวเรือเป็นประจำ เพื่อการลงอยู่เรือเมื่อซื้อเรือมาใหม่ ก่อนออกเรือไปค้าขาย ปฏิบัติดังนี้

ปูผ้าขาวที่คาดฟ้าหัวเรือใกล้กับแฉก วางบายศรีปากชาม 1 สำรับ ไช้ตัม 1 พอง ขนดัมแดง ขนดัมขาว กล้วย

อ้อย มะพร้าวอ่อน แป้ง น้ำมันหอม

ต่อจากนั้นจตุรูปเทียนที่หัวเรือ แล้วกล่าวบูชาด้วยคาถา

“ โอม มหารุกขัง สุปพยัญชนัง ปริกฤษติ มหากัง ปิยังมานะ ” (ว่า 3 จบ)
 เมื่อกล่าวคาถาจบ ให้เจิมของหอม ทำน้ำมันต์ด้วยคาถา สิโรเมและสัพพะพุทธานุ เวลจะพรมน้ำมันต์ที่หัวเรือ
 ให้ว่า
 คือดางนี้
 “ สีสั่งนาวัง อุปัชชะดิฯ ”
 เมื่อพรมน้ำมันต์ที่ท้ายเรือให้ว่าคาคาถาดังนี้
 “ กายะรูกขัง สัพพะลาภัง อาคัตถะยะ อาคัตถะหิฯ ”
 เมื่อเรือออกเดินทางให้ว่าคาคาถาดังนี้
 “ สมุทคำภิรา อะโจะภยัง คัตตะอะมุหมิ โอกาเสติ ตถาหิฯ ” แล้ววกน้ำสาดหัวเรือ 3 คน จึงพายหัวเรือออก
 เดินทางต่อไป หากท่านทำตามตำราโบราณดังนี้แล้ว ท่านจะประสบโชคดีในการเดินทาง
 (ส .พลายน้อย . 2538 : 175-177)

พิธีลอยเรือสะเดาะเคราะห์

เป็นพิธีที่เก่าแก่อีกอย่างหนึ่ง เพื่อขจัดปัดเป่าโรคร้ายคือ “อหิวาต์” ซึ่งในสมัยก่อนเรียกว่า โรคห่า ในพิธีกรรมที่วิญญูณที่ตายไปมาบอกขอส่วนบุญจากเจ้าสัวในสำเพ็ง เมื่อทำบุญอุทิศส่วน กุศลไปให้แล้ว จะไม่โรคร้ายกลักรายอีกต่อไปซึ่งณัฐวุฒิ เรียบเรียง ได้กล่าวไว้ในหนังสือ เรือ ดังนี้

เริ่มแรกก่อนมีพิธีนี้ เมื่อครั้งแผ่นดินพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช ได้ทรงสร้างราชธานีขึ้นทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา จึงโปรดฯ ให้บรรดาพระยา เศวษฐี และพวกคนจีนมีฐานะซึ่งสร้างบ้านเรือนอยู่ใกล้พระบรมหาราชวังนั้น ย้ายออกไปตั้งใหม่ที่คลองไผ่ฉลิม (วัดจักรวรรดิราชาวาสราชวรวิหาร) ลงไปถึงคลองเหนือวัดสำเพ็ง (วัดปทุมคงคา) ซึ่งสองคลองนี้เป็นจุดเกิดโรคระบาดอย่างหนักจนทำให้ต้องมีพิธีนี้ขึ้น เหตุเกิดโรคระบาดอย่างหนักนี้ เกิดขึ้นเมื่อครั้งกรุงรัตนโกสินทร์ผู้คนล้มตายเป็นจำนวนมาก ครั้งแรกเกิดขึ้นในรัชกาลที่ 1 เมื่อ พ.ศ.2343 ปีวอก ครั้งที่สองเกิดในรัชกาลที่ 2 พ.ศ.2363 ปีมะโรง

จากบันทึกของหมอสมิธ หรือมิสเตอร์แซมมวล จอห์น สมิธ (Samuel John Smith) ชาวอังกฤษ ได้เขียนไว้ในหนังสือชื่อ “แพทย์ในราชสำนักกรุงสยาม” ว่า “ได้เริ่มเป็นเมื่อ พ.ศ.2362 ได้แพร่มาจากอินเดีย ”

ในจดหมายเหตุเรื่องเกิดอหิวาต์โรคในสมัยรัชการที่ 2 ได้จดไว้ว่า “ เมื่อ ณ เดือน 2 ข้างขึ้น เวลายามเศษ ทางทิศพายัพ(ทิศตะวันตกเฉียงเหนือ) และเห็นแสงเพลิงติดในอากาศเรียกว่า พันธุมเพลิง แต่นั้นก็เกิดไข้ป่วงใหญ่มาแต่ทางทะเล ใช้นั้นเกิดมาแต่เมืองเกาะหมากก่อนแล้วข้ามมาหัวเมืองฝ่ายตะวันตก ติดต่อกันมาจนถึงปากแม่น้ำเจ้าพระยา ชาวเมืองสมุทรปราการตายลงเป็นอันมาก ราษฎรพากันอพยพขึ้นมากรุงเทพฯ บ้างก็แยกย้ายไปตามหัวเมืองอื่นๆ บ้าง” จนเป็นเหตุแพร่ระบาดมายังเมืองบางกอกอีกด้วย ตามพงศาวดารกล่าวว่า

“ เริ่มตั้งแต่ปีมะโรง เดือน 7 ขึ้น 6 ค่ำ (ตรงกับวันที่ 18 พฤษภาคม พ.ศ.2363) ไปจนถึงวันเพ็ญ และในระยะเวลาเพียง 8 วันนี้เอง จำนวนคนตายทั้งชายหญิงก็มีจำนวนมากมาเป็นที่น่าตกใจ จำนวนศพที่เอาไปทิ้งในป่าและศาลาดินในวัดสระเกศ วัดวังเวงวัดยารามที่บางลำพลู วัดบพิตรพิมุข วัดปทุมคงคา และวัดอื่นๆ นั้น ปรากฏว่ามากมายวางกายกันเป็นกองฟืนเพราะเผาไม่ทัน ที่เผาไปแล้วก็มีจำนวนมาก

นอกจากนี้ในแม่น้ำลำคลองมีศพลอยเกลื่อนกลาดไปหมด ความร้ายแรงของโรคและศพที่กองกันเต็มวัดนี้ ถึงกับทำให้พระสงฆ์ต้องหนีออกจากวัด ราษฎรต้องหนีออกไปจากบ้านหมด ตามถนนหนทางไม่มีคนเดิน ดูเจ็บปวดทรมานใจมาก ตามตลาดที่เคยมีคนคับคั่งก็ว่างเปล่า ไม่มีผู้คนไปซื้อหาเหมือนแต่ก่อน

ดูบ้านเมืองในครั้งนั้นราวกับว่าไม่มีผู้คนอาศัยอยู่เลย การที่ไม่มีคนไปซื้อหาอาหารที่ตลาดนั้น ก็เนื่องจากเกรงโรคจะมติดต่อกันต่างคนต่างกินแต่อาหารง่าย ๆ มีปลาแห้งและพริกกับเกลือเท่านั้น น้ำในแม่น้ำก็กินไม่ได้ เพราะศพลอยกันราวกับสวะ น้ำสะอาดเสียเลย สมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย รัชกาลที่ 2 มีรับสั่งให้ตั้งพระราชพิธีอาพาธพินาศขึ้น แล้วโรคนั้นก็หายไป แต่เกิดขึ้นอีกครั้งในสมัยรัชกาลที่ 3 พระบาทสมเด็จพระนั่ง-

เกล้าฯ เสด็จอยู่หัว ตามจดหมายเหตุกล่าวไว้ว่า “เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ.2392 ปีระกา ไข้ป่วงที่เกิดขึ้นทางประเทศแถบทะเลทางเมืองฝ่ายตะวันตก ได้ระบาดเข้ามาทางประเทศสยาม พลเมืองเกิดขึ้นเป็นไข้ป่วงกันทั้งแผ่นดิน”สมัย

นั้นเรียกกันว่า, “ ห่าลงปีระกา ” เกิดขึ้นในบางกอกเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน พ.ศ.2392 ตามหนังสือของหมอสุมิ ได้เขียนไว้ว่า “ ผู้คนล้มตายกันมากมาย พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งตอนนั้นยังทรงผนวชอยู่ ได้แนะนำให้เก็บศพไปเผาที่วัดสระเกศ วัดบางลำพู วัดเชิงเลน (วัดบพิตรพิมุข) ปรากฏจำนวนคนที่นำเอาไปฝังและเผาวัดนี้ทั้งสามนี้ ตั้งแต่วันที่ 17 มิถุนายน ถึงวันที่ 15 กรกฎาคม รวม 29 วัน มีจำนวนถึง 5,457 ศพ ” และโดยเฉพาะวันที่ 23 มิถุนายน วันเดียวมีคนตายมากที่สุด 696 คน แต่ถึงกระนั้นก็ดูเหมือนจะยังตายน้อยกว่าในสมัยรัชกาลที่ 2 ซึ่งปรากฏว่าทั้งบางกอกและหัวเมือง ตายไปถึงประมาณสามหมื่นคนและเป็น ผู้หญิงตายมากกว่าผู้ชายถึงประมาณสองในสามส่วน ” นอกจากนี้ยังเกิดโรคระบาดนี้ขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึง 2 ครั้งด้วยกัน ก่อนมีโรคระบาดนี้ขึ้นได้เกิดอาเพศอย่างหนัก เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2415 เกิดฟ้าคะนองอย่างประหลาด แล้ววันรุ่งขึ้นวันที่ 30 พฤษภาคม 2415 ก็เกิดโรคคอหิวน้ำขึ้นอย่างรุนแรงทั้งสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา มีคนตายวันละหลายร้อยคนนับจากนั้นอีก 9 ปี ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2424 น้ำเหนือไหลหลากมีสีแดงเหมือนน้ำปูน พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงทราบถึงความรุนแรงของโรคนี้ จึงโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งโรงพยาบาลชั่วคราวขึ้นเพื่อบำบัดโรคนี้ รวมทั้งหมด 48 ตำบล

โรคระบาดนี้ทำให้ผู้คนล้มตายเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะย่านคลองเหนือสำเพ็ง ย่านวัดปทุมคงคา ปรากฏว่ามีบรรดาวิญญาณต่างเข้าฝันบรรดาเจ้าสัวในสำเพ็งว่าอดอยาก ไม่มีกิน ให้ทำบุญอุทิศส่วนกุศลไปให้บ้าง แล้วจะช่วยคุ้มครองไม่ให้เกิดโรคห่านี้ขึ้น ในฝันได้บอกวิธีทำบุญอุทิศส่วนกุศลไว้ว่า ให้นำอาหารคาว

หวานมาเช่น ไข่ แล้วเอาของใส่เรือพร้อมทั้งตุ๊กตาหักเสีย คือ ทำเป็นตุ๊กตาเสียกับใส่เรือไปด้วย แล้วเอาเรือนี้ลอยลงในแม่น้ำเจ้าพระยาต่อจากนั้นพิธีลอยเรือสะเดาะเคราะห์จึงได้กระทำขึ้นทุกวันขึ้น 8 ค่ำ เดือน 6

(เดือนพฤษภาคม) ของทุกปี โดยเจ้าสัวต่าง ๆ ในสำเพ็งเป็นผู้อุทิศส่วนกุศลไปให้ โรคห่าก็ไม่มีมากอีกเลย แต่มายังช่วยให้การค้าการขายดีขึ้นอีกด้วยปัจจุบันพิธีลอยเรือสะเดาะเคราะห์นี้ได้สูญไปแล้ว เหลือเพียงตระกูลของพระอภัยวานิช(จาด) ซึ่งเป็นเจ้าสัวผูกขาดวังนก สร้างบ้านทรงจีนหลังใหญ่ในย่านวัดปทุมคงคาเป็นผู้สืบทอดงานบุญ ของที่ตระเตรียมไว้เพื่อการทำพิธีนั้น มีไม้ไผ่ กระดาษ และอุปกรณ์ต่างๆ มาทำเรือไว้เพื่อประกอบกันเป็นเรือกระดาษจำลอง ประดับของตกแต่งสวยงาม ตัวเรือยาวสัก 3.50 เมตร กว้าง 1.20 เมตร ทำเป็นเรือ 2 ชั้น การกำหนดชื่อเรือจะไม่ซ้ำกัน ขึ้นอยู่กับปีที่ทำพิธี แล้วตั้งชื่อให้สอดคล้องกับปีนั้น เช่น

ปีชวด ตั้งชื่อว่า “หนูอืด” และ “มุลิกขาว”

ปีฉลู ตั้งชื่อว่า “โค่นทวิศาล” และ “พฤษภโชน”

ปีขาล ตั้งชื่อว่า “เสือโคร่ง” และ “พยัคฆเหิน”

ปีเถาะ ตั้งชื่อว่า “กระต่ายป่า”

ปีมะโรง ตั้งชื่อว่า “มังกรทอง”

ปีมะเส็ง ตั้งชื่อว่า “งูเล็ก” และ “จงอางศึก”

ปีมะเมีย ตั้งชื่อว่า “ม้าทอง” และ “อาชาไนย”

ปีมะแม ตั้งชื่อว่า “แพะขาว”

ปีวอก ตั้งชื่อว่า “ลิงลม” และ “วานรเผือก”

ปีระกา ตั้งชื่อว่า “เอพกา” และ “ไก่ฟ้า”

ปีจอ ตั้งชื่อว่า “ยาเหล” และ “สนับป้า”

ปีกุน ตั้งชื่อว่า “หมูทอง” และ “สุกรน้อย”

อาหารคาวหวาน ได้แก่ ไข่ต้ม ขนมจีนน้ำยา ข้าวเหนียว ถั่วดำ มะม่วงอ่อนรสสุก ทำการเช่นไว้บนฝั่งก่อนที่จะนำเรือลงน้ำ ซึ่งในเรือยังมีพวกเครื่องปรุงรส เช่น กะปิ หอม พริก กระเทียม น้ำตาล น้ำปลา ข้าวสาร และถ่านไว้เพื่อเป็นเสบียงอาหาร เหมือนเรือจริงที่จะออกเดินทาง

การทำพิธีลอยเรือสะเดาะเคราะห์นี้ ได้รับความร่วมแรงร่วมใจจากชาวบ้านอย่างเต็มที่ ไม่จำเป็นแต่ตระกูลที่ต้องทำเท่านั้น หากใครใคร่จะทำบุญอุทิศส่วนกุศลด้วยก็กระทำได้

เมื่อถึงเวลาเที่ยงตรงของวันขึ้น 8 ค่ำ เดือน 6 เรือสะเดาะเคราะห์จะถูกนำไปวางบนแพหอยกกล้วยตานี ปัจจุบันใช้กล้วยน้ำว้า 26 ต้น ทำเป็นแพให้เรือนี้วางลงแล้วลอยไป

ระหว่างที่ปล่อยเรือไปจะมีเสียงล่อโก้ว ตีมูยเอดูยกเอาชัย เวลาเดียวกันก็จุดประทัดให้ผีชั่วร้ายหนีไป และมีการชดข้าวสารกับเกลือลงไปที่เรือ ใส่เสนียดจัญไรที่ทำร้ายผู้คนให้ล้มตาย

พิธีลอยเรือสะเดาะเคราะห์ ไม่เป็นที่แพร่หลายแล้วในปัจจุบัน มีเพียงตระกูลพระภิกษุวานิชได้สืบทอดต่อไป นอกจากจะเชื่อถือเรื่องผีसांगเทวดาและโชคลางต่างๆ แล้ว ผู้ที่อยู่ริมน้ำโดยเฉพาะชาวเรือจะต้องเตรียมตัวเพื่อพร้อมรับสถานการณ์ต่างๆ อยู่ตลอดเวลา เช่น น้ำ และลม เป็นเหตุให้เชื่อถือในเรื่องเครื่องรางของขลัง เช่น พระพุทธรูปปางห้ามสมุทร ยันต์กันลม หรือสิ่งอื่นที่ถือว่าศักดิ์สิทธิ์ และสามารถป้องกันภัยดังกล่าวได้ คนริมน้ำและชาวเรือจะต้องหามาไว้สำหรับคุ้มครองตนและครอบครัว โดยเฉพาะเด็กๆ ให้พ้นจากอันตราย (ณัฐวุฒิ เรียบเรียง .2542:94-99)

พิธีกรรมและขั้นตอนต่างๆ ที่เกี่ยวกับเรือ แสดงให้เห็นถึงการผสมผสานกันระหว่างความเชื่อถือเรื่องผีसांगเทวดา ซึ่งถือว่าเป็นอำนาจลึกลับเหนือธรรมชาติ กับลัทธิศาสนาทั้งพุทธและพราหมณ์ได้เป็นอย่างดี และยังแสดงให้เห็นถึงความละเอียดอ่อนของบรรพบุรุษ ที่ได้นำสิ่งเหล่านี้ผสมผสานเข้าด้วยกันอย่างสนิทแนบเนียน มีระเบียบแบบแผน หรืออนุชนรุ่นหลังได้ยึดถือปฏิบัติสืบทอดกันมาจนถึงปัจจุบัน

นอกจากจะเชื่อถือเรื่องผีसांगเทวดาและโชคลางต่างๆ แล้ว ผู้ที่อยู่ริมน้ำโดยเฉพาะชาวเรือจะต้องเตรียมตัวเพื่อพร้อมรับสถานการณ์ต่างๆ อยู่ตลอดเวลา เช่น น้ำ และลม เป็นเหตุให้เชื่อถือในเรื่องเครื่องรางของขลัง เช่น พระพุทธรูปปางห้ามสมุทร ยันต์กันลม หรือสิ่งอื่นที่ถือว่าศักดิ์สิทธิ์ และสามารถป้องกันภัยดังกล่าวได้ คนริมน้ำและชาวเรือจะต้องหามาไว้สำหรับคุ้มครองตนและครอบครัว โดยเฉพาะเด็กๆ ให้พ้นจากอันตราย

พิธีกรรมและขั้นตอนต่างๆ ที่เกี่ยวกับเรือ แสดงให้เห็นถึงการผสมผสานกันระหว่างความเชื่อถือเรื่องผีसांगเทวดา ซึ่งถือว่าเป็นอำนาจลึกลับเหนือธรรมชาติ กับลัทธิศาสนาทั้งพุทธและพราหมณ์ได้เป็นอย่างดี และยังแสดงให้เห็นถึงความละเอียดอ่อนของบรรพบุรุษ ที่ได้นำสิ่งเหล่านี้ผสมผสานเข้าด้วยกันอย่างสนิทแนบเนียน มีระเบียบแบบแผน หรืออนุชนรุ่นหลังได้ยึดถือปฏิบัติสืบทอดกันมาจนถึงปัจจุบัน

3. ข้อมูลเกี่ยวกับหัตถกรรมยานพาหนะ

3.1 ประวัติความเป็นมาของหัตถกรรม

งานหัตถกรรมมีมาแต่โบราณ และมีความผูกพันกับความเป็นอยู่ของคนไทยมาเป็นเวลาช้านาน เนื่องจากหัตถกรรมไทยนั้นทำกันเพื่อประโยชน์ในการใช้สอยในครอบครัว โดยมีหลักฐานทางประวัติศาสตร์ และการขุดค้นทางโบราณคดี ทำให้ทราบว่าคนบนดินแดนที่เป็นประเทศไทยในปัจจุบัน มีฝีมือในงานหัตถกรรมมาตั้งแต่ 10,000 ปี – 50,000 ปีมาแล้ว ส่วนใหญ่จะเป็นผลิตภัณฑ์หัตถกรรมประเภทที่ใช้ในชีวิตประจำวัน อาทิ เครื่องจักรสาน ภาชนะดินเผา ผ้า เครื่องประดับ งานแกะสลัก และการหล่อโลหะ

รูปแบบหัตถกรรมที่ผลิตเป็นสินค้าในยุคแรกนั้น เริ่มต้นเป็นหัตถกรรมพื้นบ้านในรูปอุตสาหกรรมในครัวเรือน ซึ่งเป็นระบบการผลิตที่ใช้ฝีมือและแรงงานของสมาชิกในครอบครัว โดยใช้วัสดุที่หาได้ภายในท้องถิ่น อาทิ ดินเผา ไม้ไผ่ และหวาย เป็นต้น งานหัตถกรรมในช่วงแรกๆ จะมีรูปลักษณะเรียบง่าย คำนึงถึงประโยชน์ใช้สอยเป็นหลัก และจะมีเอกลักษณ์ที่ต่างกันไปในแต่ละท้องถิ่น เนื่องจากอิทธิพลของสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ ตลอดจนวัฒนธรรม ประเพณี ที่แตกต่างกัน การผลิตจะทำเพื่อใช้สอยในครอบครัวเป็นส่วนใหญ่ จะนำมาซื้อขายแลกเปลี่ยนกันบ้างก็แต่ภายในวงจำกัด อยู่ในระดับท้องถิ่น ต่อมามีความเจริญมากขึ้น การค้าขายได้ขยายตัวออกไปอย่างกว้างขวาง ผลิตภัณฑ์หัตถกรรมบางประเภทได้รับความนิยม และเป็นที่ต้องการมากขึ้น รูปแบบการผลิตสินค้าหัตถกรรมจึงเปลี่ยนไป มีการจ้างช่างฝีมือจากครอบครัวอื่นมา

ช่วยผลิต และในที่สุดก็มีการระดมช่างฝีมือมาทำการผลิตในสถานที่เฉพาะ เป็นการผลิตในระบบแรงงานเพื่อให้ได้ผลผลิตมากขึ้น นับเป็นจุดเริ่มต้นของระบบการผลิตแบบโรงงานในระยะต่อมา(กรมศิลปากร. 2532 : 9)

3.2 ความหมายของหัตถกรรม

ชุม กรมทอง ได้ศึกษาถึงคำว่าหัตถกรรมได้ให้ความหมายไว้ว่าคำว่า “ หัตถกรรม ” (Hand Craft) หมายถึง สิ่งที่มนุษย์สร้างสรรค์ขึ้นมาเพื่อประโยชน์ใช้สอย คือสิ่งที่มนุษย์ทำขึ้นมาโดยมิได้อาศัยเครื่องจักรคือทำด้วยฝีมือของตนเอง จะเป็นการเลียนแบบจากสิ่งที่พบเห็นหรือความต้องการก็ตาม แต่สิ่งนั้นไม่ใช่เพื่อการประดับประดาโดยเฉพาะ เราเรียกว่า หัตถกรรม เช่น ภาชนะใช้สอยภายในครัวเรือน อาทิ ถ้วย ชาม ถาด หม้อ โอ่ง แจกัน และอื่นๆ ไม้หรือโลหะหรือวัตถุอื่นๆ เป็นต้น (ชุม กรมทอง. 2524 : 1)

วิบูลย์ ลิ้มสุวรรณ กล่าวว่า หัตถกรรม หมายถึง งานที่ใช้ฝีมือในการดัดแปลงวัตถุดิบที่มีอยู่ตามธรรมชาติให้เป็นเครื่องมือ เครื่องใช้สอย ในชีวิตประจำวัน ส่วนมากจะเป็นงานประเภทใช้แรงมือทำ งานหัตถกรรมนับว่าเป็นงานที่มีบทบาทและความจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์ ในการสร้างสรรค์แต่ละท้องถิ่นมีความหลากหลาย ทั้งในด้านรูปแบบและกรรมวิธีการผลิต ส่วนมากจะเป็นเครื่องมือที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิต เพื่อตอบสนองความจำเป็นพื้นฐานและทางด้านจิตใจ ความเชื่อ ประเพณี เช่น การทอผ้า การทำเครื่องปั้นดินเผา เครื่องมุก เครื่องเขิน และเครื่องจักรสาน เป็นต้น (วิบูลย์ ลิ้มสุวรรณ .2537 : 41)

พรเทพ ศรีสมบูรณ์ กล่าวถึงงานหัตถกรรมที่เป็นประติมากรรม ฝีมือของผู้สร้างสรรค์นับได้ว่าเป็นงานที่ทรงไว้ซึ่งคุณค่าและคุณภาพของช่างฝีมือ ผู้ประกอบอาชีพจนเป็นเส้นทางหากิน ได้ทำด้วยจิตใจที่มีความรักในการทุ่มเทคุณค่าของงานอยู่ด้วย (พรเทพ ศรีสมบูรณ์. 2536 : 26)

หัตถกรรม หมายถึงกระบวนการผลิตสินค้าด้วยมือ โดยใช้แรงงานเป็นปัจจัยในการผลิตประกอบกับฝีมือที่ประณีตและความชำนาญ ที่สืบทอดกันมาหลายชั่วคน เพื่อให้ได้ผลิตภัณฑ์ที่มีประโยชน์ในการใช้สอย และมีความงามซึ่งสะท้อนถึงศิลปวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์ของไทย และจากวิทยาการที่ก้าวหน้าไปทำให้มีการพัฒนา นำเครื่องทุ่นแรงเข้ามาช่วยในบางขั้นตอนของกระบวนการผลิต แต่ก็ยังคงต้องอาศัยแรงงานที่มีฝีมือและความชำนาญเป็นหลัก การผลิตสินค้าหัตถกรรมของไทยจึงมีทั้งที่ผลิตกันภายในครัวเรือน เป็นหัตถกรรมพื้นบ้านเพื่อประโยชน์ในการใช้สอย รวมทั้งสนองความต้องการของตลาดในท้องถิ่นและที่พัฒนาไปในรูปแบบอุตสาหกรรม ซึ่งมุ่งประโยชน์ในเชิงการค้าเพื่อสนองความต้องการของตลาดภายในประเทศและตลาดต่างประเทศ (กรมศิลปากร. 2532 : 7)

หัตถกรรม คือสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้นจากฝีมือและภูมิปัญญา เพื่อใช้สอยให้เกิดประโยชน์ในการดำรงชีวิต หัตถกรรมชิ้นแรกของมนุษย์ควรจะได้แก่เครื่องมือหินกะเทาะของมนุษย์ก่อนประวัติศาสตร์ ซึ่งถือว่าเป็นการเริ่มต้นของการใช้ฝีมือและความคิดสร้างสรรค์ สร้างเครื่องมือเครื่องใช้ให้เป็นประโยชน์ต่อการดำรงชีวิต จากหัตถกรรมชิ้นแรกมนุษย์ได้สร้างงานหัตถกรรมสำหรับใช้สอยในชีวิตประจำวัน ขึ้นอีกมากมายหลายประเภท พร้อมกับพัฒนารูปแบบของหัตถกรรมเหล่านั้น ให้มีประโยชน์ใช้สอยได้สมบูรณ์ที่สุดเท่าที่จะทำได้ ซึ่งหัตถกรรมบางชนิดต้องใช้เวลาในการพัฒนาสืบทอดกันนานหลายชั่วชีวิต อาจเป็นเวลาหลายร้อยปีหรือนับพันปี(วิบูลย์ ลิ้มสุวรรณ. 2539: 17)

ซึ่งการผลิตหัตถกรรมในประเทศไทยนั้น เริ่มต้นทำกันภายในระดับท้องถิ่น ในลักษณะของหัตถกรรมพื้นบ้าน โดยใช้วัสดุที่หาได้ภายในท้องถิ่นเป็นวัตถุดิบในการผลิต แต่เนื่องจากในแต่ละท้องถิ่นต่างก็มีทรัพยากรที่แตกต่างกันไป ประกอบกับความแตกต่างในด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ ตลอดจน

ชนบทนิยมประเพณีต่างๆ ก่อให้เกิดการพัฒนาผลิตภัณฑ์หัตถกรรมที่มีลักษณะเฉพาะตัวของแต่ละท้องถิ่นเท่านั้น หรือบางประเภทก็มีลักษณะที่แตกต่างกันไปในแต่ละท้องถิ่น

3.3 ความสำคัญของหัตถกรรม

งานหัตถกรรมพื้นบ้านไทย เป็นงานที่ทรงคุณค่าในตนเอง เพราะช่างพื้นบ้านไทยได้ใช้มือสร้างสรรค์งานที่สะท้อน ถ่ายทอดความเข้มซ้อย งดงาม ประณีต จากจิตใจของตนโดยถ่ายทอดลงในรูปแบบของหัตถกรรมพื้นบ้านประเภทต่างๆ ของหัตถกรรมพื้นบ้าน ได้แก่ เครื่องปั้นดินเผา งานช่าง งานทำเครื่องเงิน เครื่องถม งานจักสาน งานถักทอ งานหล่อ และงานตีเหล็ก งานหัตถกรรมพื้นบ้านเหล่านี้ได้ถ่ายทอดความเจริญ ในด้านวัฒนธรรมของจิตใจ จะเห็นได้จากลวดลายที่ออกมาจากโรงงาน แสดงถึงคุณค่าและความงดงามที่สั่งสมมาตั้งแต่บรรพบุรุษ (จารุวรรณ ธรรมวัตร. 2524 : 47)

หัตถกรรม เป็นสินค้าที่ทำขึ้นด้วยมือ และมักจะเป็นสิ่งที่ใช้ในชีวิตประจำวัน หัตถกรรมเหล่านี้มักจะสอดคล้องวัฒนธรรม ประเพณี ของภูมิภาคที่ผลิต หัตถกรรมเป็นสินค้าทำด้วยมือ อาจใช้หรือไม่ใช้เครื่องมือแบบง่าย ๆ ในการผลิตก็ได้แต่ต้องใช้ฝีมือของคนในการผลิตและประกอบด้วยคุณลักษณะดังต่อไปนี้

1. มีการแสดงออกของศิลปะและประเพณีของแหล่งผลิต
2. ผลิตโดยมีผู้ชำนาญ ที่ประกอบกิจกรรมในรูปแบบแห่งอุตสาหกรรมภายในครัวเรือน (Cottage Industry)

จากคำจำกัดความดังกล่าวนี้ สินค้าหัตถกรรม อาจจะทำจากเครื่องจักสานบางส่วน และทำด้วยมือบางส่วน แต่ส่วนที่เป็นจุดเด่นของสินค้านั้น มักจะต้องทำด้วยมือ (ปุ่น คงเจริญเกียรติ. 2533 : 10-11)

อุตสาหกรรมในครอบครัว จัดเป็นหัตถอุตสาหกรรม ที่ทำกันในครัวเรือนของชาวชนบทเป็นส่วนใหญ่ และสามารถสร้างรายได้ให้แก่ผู้ประกอบการในสัดส่วนที่สูงพอสมควร ด้วยเหตุที่อุตสาหกรรมในครอบครัวได้รับการพัฒนา ก็จะเป็นหนทางหนึ่งในการช่วยลดปัญหาการว่างงาน ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญของคนในชนบทอีกด้วย (ศิริวรรณ โภญจนนาท. 2532 : 6)

กรมศิลปากรกล่าวว่า หัตถกรรมไทยเป็นงานศิลปะที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ซึ่งสะท้อนถึงวัฒนธรรมไทยที่แตกต่างกันไปตามถิ่นกำเนิด รูปแบบ และวัสดุที่ใช้ แต่ส่วนใหญ่แล้วมักจะเป็นไปเพื่อความสวยงามมากกว่าสิ่งอื่น คือตั้งอยู่บนพื้นฐานของความเป็นอยู่ของประชาชนในท้องถิ่นเป็นสำคัญ ดังนั้น หัตถกรรมประเภทต่างๆ จึงมีลักษณะเป็นไปตามถิ่นกำเนิด ซึ่งอาจจะมีรูปแบบวิธีการต่างกันไป ทั้งที่เป็นของสิ่งเดียวกัน ชนิดเดียวกัน ที่มีอยู่ในภาคต่างๆ ของประเทศไทย ก็อาจจะไม่เหมือนกัน ทั้งนี้จะเป็นไปตามคติความเชื่อ แบบแผนที่สืบทอดกันมาแต่โบราณตามวัฒนธรรมพื้นบ้าน (กรมศิลปากร. 2532 : 10)

หัตถกรรมบางประเภท สินค้าจากโรงงานสมัยใหม่ ไม่สามารถผลิตมาทดแทนได้พลาสติกกับกระติบข้าว เมื่อใช้กับข้าวเหนียวหนึ่ง กรณีหม้อหุงข้าวไฟฟ้ากับหวดหนึ่งข้าว เมื่อใช้หนึ่งข้าวเหนียว เป็นต้น

3.4 หัตถกรรมพาหะ

กรมศิลปากร ได้กล่าวถึงหัตถกรรมอีกแขนงหนึ่ง ที่มีความสำคัญในการดำเนินชีวิตของคนไทยในสมัยก่อนนั้นก็คือ พาหะ ซึ่งได้มีนักวิชาการกล่าวไว้ดังนี้

วัฒนธรรม จูฬะวิภาคได้กล่าวถึง พาหนะที่ใช้ในการคมนาคมในอดีตมีด้วยกัน 2 ทาง คือ ทางบกและทางน้ำ ทางบกได้แก่ การเดินเท้า เวลาออกไปทำงานทำไร่ ซึ่งอยู่ห่างจากบ้านเรือนหรือเข้าป่าดงเพื่อล่าสัตว์ น้ำ เนื้อ หนั และเขามาขาย หรือเพื่อหาพืชสมุนไพร จะหิ้วหามภาชนะบรรจุข้าวปลาอาหาร ภาชนะใส่น้ำดื่ม มี กระบอกไม้ไผ่ น้ำเต้าน้ำดัน หรือสะพายย่ามไปด้วย สำหรับผู้มีฐานะดี เช่น ขุนนาง ข้าราชการ จะเดินทางโดยช้าง ชี่ม้า บนหลังช้าง ม้า จะมีกุบ ใช้นั่งและวางสัมภาระ การเดินทางไกลหรือไปค้าขายต่างถิ่น จะใช้เกวียนและระแทะเทียมวัวควาย ถ้าต้องผ่านเส้นทางทุรกันดาร ข้ามเทือกเขาและป่าทึบจะเดินทางเป็นกองคาราวานโดยใช้โคหรือควายบนหลังโคจะมีกะซุหรือเข่ง ซึ่งทางภาคเหนือเรียกว่า ก่วยบรรทุกสินค้า วัวหรือควายเหล่านี้จะมีกระพรุนหรือกระดิ่งห้อยคอ โปงลงบนหลัง เพื่อใช้เสียงบอกสัญญาณว่าสัตว์หากินอยู่ตำแหน่งไหน

อย่างไรก็ดี การสัญจรทางน้ำ ถือว่าเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญที่สุด บ้านเรือนที่ตั้งอยู่ริมน้ำจะมีเรือไว้ใช้ทุกบ้าน เพื่อการติดต่อไปมาหาสู่กันมีทั้งเรือสำปั้น เรืออู่แปะ เรือแจว และเรือบด เรือค้าขายมี เรือจ้าง เรือขนข้าว เรือสำเภา นอกจากนี้ ยังมีเรือที่แกะสลักตกแต่งสวยงามเพื่อใช้ในการงานพิธีเทศกาล หรือเล่นกีฬา เช่น การแข่งเรือยาวทางภาคกลาง ภาคอีสาน เรือกอบและทางภาคใต้ (กรมศิลปากร. 2532 : 12)

ยานพาหนะ การเดินทางคมนาคมขนส่งติดต่อและการบรรทุกสิ่งของเคลื่อนย้าย เป็นสิ่งจำเป็นในชีวิตมนุษย์ สำหรับชีวิตคนไทยก็ขึ้นอยู่กับสิ่งเหล่านี้ทั้งในยามปกติและยามสงคราม พื้นที่ภูมิประเทศโดยทั่วไปของไทยจะเป็นทุ่งนา ลุ่มดอน ป่าดงทุรกันดาร ในสมัยก่อนแม่น้ำลำคลอง หนอง บึง ก็มีกระจายอยู่ทุกหนทุกแห่ง การเดินทางมีสะดวกและลำบาก แต่สามารถติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้ไม่ยากนัก

จากลักษณะสภาพความเหมาะสมทางภูมิศาสตร์ ทำให้คนไทยเรารู้จักใช้ยานพาหนะ 2 ชนิด คือ ยานพาหนะทางบก และยานพาหนะทางน้ำ ซึ่งมีใช้มาตั้งแต่สมัยก่อนประวัติศาสตร์แล้ว และไม่เปลี่ยนแปลงมากนักในโครงสร้างจะมีการเปลี่ยนแปลงไปก็ส่วนที่เป็นส่วนประกอบ จริงอยู่พาหนะดั้งเดิมที่เรารู้จักใช้กัน เช่น ช้าง ม้า ลา ล่อ ซึ่งเป็นพาหนะธรรมดาเป็นที่รู้จักกันมานาน

ยานพาหนะทางบกที่สำคัญได้แก่ ล่อเลื่อนทั้งหลาย เช่น เกวียน เลื่อนล้อ โดยเฉพาะเกวียน นิยมใช้กันแพร่หลายมาก และเป็นต้นแบบให้เกิดราซรถ เกวียนมี 2 ชนิด แต่มีหลายขนาดคือ “เกวียนเทียมควาย” มีทั้งชนิดเทียมความตัวเดียวและเทียมความคู่ ซึ่งมีขนาดใหญ่บรรทุกน้ำหนักได้มากและ เกวียนเทียมวัว ภาคเหนือเรียกล้อหระระแทะ เกวียนวัว มีขนาดเล็กดีกว่าเกวียนเทียมควาย และใช้เทียมวัวคู่เป็นหลัก แม้แต่เวลาไถนา เนื่องจากวัวมีขนาดและกำลังน้อยกว่าควาย ภาคกลางนิยมใช้เกวียนเทียมควายมากกว่า เพราะพื้นที่เป็นที่ราบลุ่ม ทุ่งนา หนองบึง ฝนตกน้ำขังพื้นดินอ่อนลื่นไถง่าย อีกอย่างหนึ่งภาคกลางเป็นแหล่งทำนาจึงใช้ควายเป็นส่วนใหญ่ จึงสะดวกในการใช้เกวียนเทียมควาย ภาคเหนือ ภาคอีสานพื้นที่เป็นป่าดงทางแคบ ขึ้นเนิน ลงเนิน แห้งแล้ง การใช้เกวียนเทียมวัวจึงสะดวกกว่า และวัวทนความร้อนแห้งแล้งได้ดี การเดินทางไกล การออกตรวจราชการท้องที่ของเจ้านายสมัยก่อน นิยมใช้เกวียนวัวที่สร้างเป็นพิเศษแกะสลักลวดลายอย่างสวยงาม มีหลังคาประทุนหรือกุบสานขัดด้วยไม้หรือหวายอย่างสวยงาม ประณีต คล้ายรถยนต์กันแดด กันฝน เพราะสามารถใช้ตัวเล่มเป็นที่นอน เขียนหนังสือบนกุบเกวียน ใช้ใต้ถุนเกวียนหุงต้มอาหาร ใช้เป็นที่พักแรมได้สะดวก ระหว่างทางป้องกันสัตว์ร้ายได้ดี และที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งสามารถใช้ได้ทั้งในฤดูแล้งและฤดูฝน

เลื่อน ไม่มีล้อเทียมความเทียมช้าง นิยมใช้บรรทุกของ บรรทุกหรือชักลากไม้และที่อื่นๆ ที่มีน้ำหนักเบา

ลื้อ เป็นยานพาหนะที่คล้ายกับเกวียน แต่ทำหยาบกว่ามาก มีล้อทำด้วยแผ่นไม้ใหญ่ เดี่ยวกว่าเกวียน ใช้บรรทุกข้าว บรรทุกสิ่งของต่างๆ

ยานพาหนะทางน้ำ ได้แก่ เรือทั้งหลาย ซึ่งนอกจากเป็นพาหนะสำหรับเดินทาง บรรทุกสิ่งของและการขนส่งแล้ว ยังใช้จับปลาหาอาหารอีกด้วย และที่สำคัญใช้เฉพาะอย่างตามวัตถุประสงค์ที่สร้างก็มี อาทิ เรือแข่ง เรือรบ เรือหัวหางเป็นรูปสัตว์ต่างๆ แบบสมัยโบราณ เป็นต้น เรือมีมากชนิดมาแบบด้วยกัน เช่น เรือบด เรือเปิด เรืออีแปะ เรืออีป้าป เรืออีโปง เรือชะล่า เรือซุด เรือสำปั้น เรือยาว(เรือเร็ว) เรือแข่ง(เรือตั้ง) เรือแข่ง เรือประทุน เรือเอี่ยมจุ่น เรือกำปั่น เรือสำเภา เรือมอ เรือสิดอ(ภาคเหนือ) เรือกอและ(ภาคใต้) ฯลฯ) เรือเกี่ยวข้องกับชีวิตคนไทยมาก โดยเฉพาะเวลาว่างเทศกาล เช่น การแข่งเรืองานชักพระ งานกฐิน งานลอยกระทง งานไหว้พระประจำปี จะเป็นการชุมนุมเรือแพอย่างแน่นขนัด เพราะเป็นฤดูน้ำ การเล่นเพลงยาว เพลงสักรา เพลงเรือ ของชาวบ้านจึงมีชีวิตชีวาสนุกสนานตามไปด้วย

เรือบางชนิดแกะสลักหรือวาดรูประบายสีอย่างวิจิตร เช่น เรือหัวรูปสัตว์ต่างๆ ในจินตนิยาย อาทิ เรือศรีสุพรรณหงส์ เรืออนันตนาคราช มีชื่อเสียงรู้จักกันทั่วโลก เรือกอและของจังหวัดปัตตานี นราธิวาส เขียนรูปสัตว์ละครกรรมเกียร์ดีและลวดลายไทย ตลอดจนวิวทิวทัศน์อย่างสวยงาม ต่างก็พยายามแข่งขันกันสุดฝีมือ นับเป็นศิลปะพื้นบ้านที่หาได้ยากอย่างหนึ่ง (วัฒน์ จุฑะวิภาค. 2544 : 56-57)

4. ข้อมูลเกี่ยวกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ

ข้อมูลเกี่ยวกับมาและการเริ่มต้นแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 1 พ.ศ. 2505 – 2509

โดยที่ส่วนงานพัฒนาแผนการพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติได้อธิบายไว้ดังนี้

4.1 ความเป็นมาของการวางแผนพัฒนาในประเทศไทย

แนวคิดในการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย เริ่มต้นตั้งแต่ปี พ.ศ.2475 สืบเนื่องจากคณะราษฎรซึ่งเป็นแกนนำในการเปลี่ยนแปลงการปกครอง จากระบบสมบูรณาญาสิทธิราชย์เป็นระบอบประชาธิปไตย โดยมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข ได้ประกาศหลัก 6 ประการ ซึ่งมีเรื่องเกี่ยวกับการรักษาเอกภาพทางเศรษฐกิจและการสร้างความสุขสมบูรณ์ของราษฎรในทางเศรษฐกิจ โดยจะจัดให้มีการวางแผนเศรษฐกิจแห่งชาติ ต่อมา หลวงประดิษฐมนูธรรม (นายปรีดี พนมยงค์) ได้ดำเนินการยกร่างเค้าโครงการเศรษฐกิจขึ้น โดยได้มีการระบุถึงการกำหนดให้มีการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ พร้อมทั้งได้ยกร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการประกอบเศรษฐกิจ ซึ่งเสนอให้มีสภา (หน่วยงาน) เพื่อทำหน้าที่ในการจัดทำแผนเศรษฐกิจแห่งชาติด้วย อย่างไรก็ตามปรากฏว่าสถานการณ์ในขณะนั้นยังไม่เอื้ออำนวย ทำให้ยังไม่มี การดำเนินการในเรื่องดังกล่าว

หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ประเทศต่างๆ ในทวีปเอเชีย แอฟริกา และอเมริกาใต้ ซึ่งมีประชากรรวมกันประมาณ 2 ใน 3 ของประชากรโลก ประสบปัญหาความยากจนและความล้าหลังทางเศรษฐกิจ ประกอบกับเกิดปัญหาข้อขัดแย้งทางการเมืองระหว่างค่ายเสรีนิยมกับสังคมนิยม ประเทศต่างๆ เกิดความตื่นตัวที่จะพัฒนาเศรษฐกิจ เพื่อให้ชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนดีขึ้น ประเทศไทยเองก็ตระหนักถึง ความจำเป็นในเรื่องดังกล่าว จึงได้จัดสรรงบประมาณเพื่อปรับปรุงการคมนาคมขนส่ง การชลประทาน การศึกษา ฯลฯ มากยิ่งขึ้น ในปี พ.ศ.2493 ได้ตั้งสภาเศรษฐกิจแห่งชาติขึ้น เพื่อทำหน้าที่วิเคราะห์วิจัยเกี่ยวกับเรื่องเศรษฐกิจ และเป็นที่ปรึกษาของรัฐบาลในการแก้ไขปัญหาทางการเงิน การคลัง และทางเศรษฐกิจโดยทั่วไป พร้อมทั้งได้

จัดตั้งคณะกรรมการดำเนินการทำผังเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งเป็นก้าวแรกที่จะนำไปสู่การวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจของไทย

ต่อมาในปี พ.ศ.2500 ธนาคารโลกซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์หลักที่จะช่วยทำการฟื้นฟูและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ได้จัดส่งคณะสำรวจเศรษฐกิจเข้ามาช่วยศึกษาข้อมูลและศึกษาวิจัยเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยคำเชิญของรัฐบาลไทยในขณะนั้น คณะผู้เชี่ยวชาญร่วมกับคณะเจ้าหน้าที่ฝ่ายไทยได้จัดทำรายงาน A Public Development Program for Thailand ต่อมาได้มีการแปลเป็นฉบับภาษาไทยชื่อว่า โครงการพัฒนาของรัฐบาลสำหรับประเทศไทย โดยมีการเสนอข้อมูลวิเคราะห์ถึงสภาพ ปัญหา และแนวทางในการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยเห็นว่าควรเน้นการแข่งขันเสรี ต่อมาในปี พ.ศ.2502 รัฐบาลได้กำหนดการออกพระราชบัญญัติพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ และตั้งสำนักงานสภาเศรษฐกิจแห่งชาติขึ้น เพื่อทำหน้าที่วางแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ หลังจากนั้นจึงได้มีการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2504 - 2506 - 2509) เป็นฉบับแรก

4.2 สภาพของประเทศไทยก่อนมีการใช้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1

ในช่วงก่อนที่จะมีการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (ก่อน พ.ศ.2503) ปรากฏว่าประเทศไทยมีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ ทั้งด้านป่าไม้ แหล่งน้ำ แร่ธาตุ ฯลฯ หรืออยู่ในสภาพที่เรียกว่า ในน้ำมีปลาในนามีข้าว ปัญหาสังคมยังไม่มากนัก เพราะผู้คนยังมีความผูกพันเอื้อเฟื้ออาทรต่อกัน แต่อย่างไรก็ตาม ประชาชนส่วนใหญ่ยังมีปัญหาความยากจน โดยมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวไม่ถึง 2,000 บาทต่อปี เพราะเศรษฐกิจขยายตัวร้อยละ 4 ต่อปี ในขณะที่ประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วคือประมาณร้อยละ 3.7 ต่อปี เศรษฐกิจส่วนใหญ่คือประมาณร้อยละ 85 ขึ้นกับภาคการเกษตร รายได้หลักจากการส่งออกมาจากข้าว ไม้สัก ยางพารา และดีบุก ส่วนการลงทุนภาคอุตสาหกรรมยังไม่มากนัก ทำให้มีแรงงานในภาคอุตสาหกรรมเพียงร้อยละ 8.5 ของแรงงานทั้งหมดเท่านั้น

นอกจากนี้ บริการพื้นฐานต่างๆ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ และสังคมยังไม่เพียงพอ เช่น ในปี พ.ศ.2501 มีถนนทั่วไปเพียง 8,000 กิโลเมตร มีโทรศัพท์ทั่วประเทศเพียง 32,067 เครื่อง ส่วนน้ำประปาและไฟฟ้าจะมีเฉพาะกรุงเทพมหานครและเมืองใหญ่เท่านั้น ในขณะที่โรงพยาบาลประจำอำเภอมีเพียง 8 แห่ง สถานอนามัยยังไม่เพียงพอและด้อยคุณภาพ มีแพทย์ทั่วประเทศเพียง 3,172 คน ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในกรุงเทพฯ ทำให้ชนบทมีแพทย์โดยเฉลี่ย 1 คน ต่อประชากรประมาณ 72,000 คน ส่วนโรงเรียนและสถานศึกษาก็มีไม่เพียงพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในชนบทที่ห่างไกล ฯลฯ ปัญหาดังกล่าวทำให้ความเจริญยังคงรวมอยู่ในศูนย์กลาง ไม่กระจายออกไปในต่างจังหวัด คนไทยในสมัยนั้นจึงมีปัญหาด้านความยากจน ความเหลื่อมล้ำในเรื่องของรายได้ โอกาสที่จะได้รับการศึกษาเล่าเรียนมีน้อย และมีปัญหาด้านสุขภาพอนามัยก็ยังมี การเจ็บป่วยล้มตายด้วยโรคระบาดต่างๆ เช่น อหิวาตกโรค ท้องร่วง ไข้มาลาเรีย ไข้เลือดออก รวมทั้งการขาดสารอาหาร ฯลฯ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องเร่งทำการพัฒนาเศรษฐกิจ ซึ่งปรากฏออกมาในรูปของคำขวัญต่างๆ มากมาย เช่น คำขวัญที่ว่า น้ำไหล-ไฟสว่าง-ทางดี-มีงานทำ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า สภาพเศรษฐกิจในยุคก่อนมีการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ 1 เป็นอย่างดี

4.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2505 - 2509)

ดังที่กล่าวข้างต้นแล้วว่าก่อน พ.ศ.2505 ประเทศไทยประสบปัญหาความยากจนและการขาดแคลนบริการพื้นฐานต่างๆ ดังนั้น แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับแรกซึ่งแบ่งเป็น 2 ช่วงคือ ช่วงแรก ระหว่าง พ.ศ.2505 – 2506 และ ช่วงที่ 2 ระหว่าง 2507 – 2509 จึงได้มุ่งเน้นที่จะเร่งรัดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยการพัฒนาอุตสาหกรรมและส่งเสริมการลงทุนภาคเอกชนเป็นพิเศษ และให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การคมนาคมขนส่ง การพลังงาน และการชลประทาน ฯลฯ เพื่อให้มีส่วนสนับสนุนการลงทุนด้านอุตสาหกรรมและส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น

สำหรับเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญๆ ในช่วง พ.ศ.2505 – 2506 มีดังนี้

- 1.ยกระดับอัตราการเพิ่มของรายได้ประเทศ จากร้อยละ 4 เป็นร้อยละ 5 ต่อปี และรายได้เฉลี่ยต่อบุคคล เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี (ซึ่งเดิมเพิ่มไม่ถึงร้อยละ 2 ต่อปี) และเพิ่มมูลค่าผลิตผลทางการเกษตรร้อยละ 3 ต่อปี และทางอุตสาหกรรมและเหมืองแร่เพิ่มขึ้นร้อยละ 12 ต่อปี
- 2.เพิ่มมูลค่าสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้าเฉลี่ยร้อยละ 4 ต่อปี
- 3.เพิ่มการผลิตพลังงานไฟฟ้าจาก 138,000 กิโลวัตต์ ในปี พ.ศ.2503 เป็น 370,000 กิโลวัตต์ ในปี พ.ศ.2506
- 4.ก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินใหม่ 1,000 กิโลเมตรและปรับปรุงถนนที่มีอยู่ให้ได้มาตรฐาน 1,00 กิโลเมตร ฯลฯ

ในส่วนที่เกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ได้มีการระบุอย่างชัดเจนในแผนพัฒนาฯ ว่า จะเร่งก่อสร้างเขื่อนภูมิพลให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ.2506 และเร่งปรับปรุงพัฒนาระบบการจำหน่ายกระแสไฟฟ้าในพระนคร ธนบุรี และจังหวัดใกล้เคียง เร่งก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินในจังหวัดสำคัญๆ ขยายการผลิตน้ำประปาในกรุงเทพฯ เร่งขยายโทรศัพท์ขึ้นอีก 20,500 เลขหมาย โดยได้มีการกำหนดงบประมาณ (ซึ่งมาจากงบประมาณแผ่นดิน เงินกู้ และเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศ) จำนวนมากและมีสัดส่วนสูงสำหรับการพัฒนาสาขาคมนาคมและขนส่ง สาขาพลังงาน และสาขาเกษตรและสหกรณ์ ในส่วนของสาธารณสุขได้กำหนดเป้าหมายที่จะสร้างโรงพยาบาลภาคเพิ่มขึ้น 2 แห่ง โรงพยาบาลอำเภอ 6 แห่ง พัฒนาสถานอนามัยชั้น 2 เป็นชั้น 1 ปีละไม่ต่ำกว่า 10 แห่ง รวมทั้งเร่งการผลิตแพทย์และพยาบาลเพิ่มขึ้น และเน้นเรื่องการรักษาป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ สำหรับด้านการศึกษาได้มีการระบุไว้ในแผนว่าจะส่งเสริมการอาชีวศึกษาเป็นพิเศษ ส่วนรายละเอียดแผนโครงการได้ระบุไว้อย่างชัดเจนว่าเป็นหน้าที่ของสภาการศึกษาแห่งชาติ

ผลการดำเนินการในช่วงแรกของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1 ปรากฏว่าเป็นไปด้วยดี โดยเศรษฐกิจของประเทศขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 6.4 ต่อปี สูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ รายได้ต่อบุคคลเพิ่มสูงกว่าเป้าหมาย ในขณะที่การพัฒนาบริการพื้นฐานต่างๆ เป็นไปตามเป้าหมาย ซึ่งมีส่วนช่วยกระตุ้นกิจการต่างๆ ให้ก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการผลิตภาคอุตสาหกรรม การส่งออก และกิจการด้านการเงินการธนาคาร ดังนั้น จึงได้มีการปรับปรุงเป้าหมายของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1 ระยะที่ 2 ให้สอดคล้องกับสถานการณ์

4.4 การพัฒนาการคมนาคมและขนส่ง

การคมนาคมและการขนส่งมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อประเทศหากปราศจากการคมนาคมและการขนส่งที่ดีแล้ว การพัฒนาเศรษฐกิจด้านอื่นๆ ก็ไม่อาจดำเนินไปได้โดยสมบูรณ์ ฉะนั้น เพื่อที่การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศดำเนินไปอย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพสมความมุ่งหมายของรัฐบาล การพัฒนาด้านสังคมและการขนส่งจึงมีอันดับความสำคัญสูงมาในแผนพัฒนา

การขนส่งทางบก การขนส่งทางบกแบ่งออกเป็น การขนส่งทางถนนและการขนส่งทางรถไฟ การพัฒนาทางถนนนั้น ได้แบ่งออกเป็น การพัฒนาทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัด อาจกล่าวได้ว่าสภาพของถนนหนทางทั่วไปทั้งพระราชอาณาจักร ส่วนมากยังมีมาตรฐานต่ำ ทั้งนี้เนื่องจากในอดีตกาลนโยบายการสร้างทางมุ่งหมายจะเร่งรีบก่อสร้างทางหลวงติดต่อกันทุกจังหวัดให้เร็วที่สุดเป็นสำคัญ และมีได้คำนึงถึงคุณภาพหรือปัญหาการบำรุงรักษาเท่าที่ควร ฉะนั้นต่อมาเมื่อยานพาหนะได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเกินความคาดหมาย ทั้งจำนวนและน้ำหนักที่บรรทุกประกอบกับการขาดแคลนทั้งกำลังเงิน เจ้าหน้าที่ และอุปกรณ์ เพื่อการบูรณะรักษา ทางสายต่างๆ ส่วนมากจึงชำรุดขาดการซ่อมแซมเท่าที่ควร

การขนส่งทางน้ำในประเทศไทยได้มีบทบาทอันสำคัญยิ่งต่อเศรษฐกิจของชาติประมาณร้อยละ 80 ของการขนส่งข้าวในภาคกลางของประเทศต้องอาศัยแม่น้ำลำคลอง การขนส่งโดยเรือชายฝั่งก็มีบทบาทอันสำคัญเช่นกันสำหรับราษฎรที่อยู่อาศัยตามแถบชายฝั่งของภาคใต้ประมาณร้อยละ 75 ของสินค้าที่ส่งไปยังภาคใต้อาศัยการขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง ฉะนั้น การพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งจึงเป็นนโยบายสำคัญประการหนึ่งที่จะต้องดำเนินการในระยะที่สองของแผนการพัฒนาเศรษฐกิจนี้

การขนส่งทางอากาศ นโยบายพัฒนาการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ ได้แก่ การดำเนินการบูรณะและก่อสร้างท่าอากาศยานพาณิชย์ระหว่างประเทศให้ทันสมัยและปรับปรุงบริการสื่อสารและการควบคุมการจราจรทางอากาศให้มีสมรรถภาพสูงขึ้น ในฐานะที่กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางของการบินในภาคตะวันออกไกล ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศภายในประเทศเป็นการดำเนินงานปรับปรุงการทำอากาศยานพาณิชย์ในจังหวัดต่างๆ เพื่อสามารถให้บริการได้ดีทุกฤดูกาล

(ส่วนงานพัฒนาแผนการพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ . 2545 : 117)

และจากการที่ไทยเน้นการพัฒนาประเทศในด้านการคมนาคมได้ส่งผลการทบทวนมา คือการตัดไม้ทำลายป่า เพราะเมื่อมีถนนที่นั้นย่อมมีความเจริญและเมื่อมีความเจริญเกิดขึ้น ก็ย่อมเกิดชุมชน ชุมชนต้องการพื้นที่ในการอาศัย และทำกิน เกิดการตัดไม้ทำลายป่า ทำให้เกิดการสูญเสียทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ และเมื่อถนนมีบทบาทหลักในการคมนาคมมีการใช้ยานพาหนะจักรกลเข้ามา การคมนาคมทางน้ำโดยใช้เรือเป็นพาหนะหลักย่อมลดบทบาทลงไป

5. ข้อมูลเกี่ยวข้องกับกระบวนการสร้างพิพิธภัณฑ์ให้เป็นแหล่งเรียนรู้ตลอดชีวิต

5.1 วัตถุประสงค์หลักของพิพิธภัณฑ์

วัตถุประสงค์หลักสำคัญของการจัดตั้งพิพิธภัณฑ์นั้นคือ การให้การศึกษาแก่ประชาชนโดยสื่อผ่านวัตถุสิ่งของที่นำมาจัดแสดง และจะต้องสร้างประโยชน์ จากสิ่งที่เหมาะสมไว้เป็นเป้าหมายสำคัญ พิพิธภัณฑ์จะต้องจัดการทำทะเบียนวัตถุสิ่งของที่แน่นอนชัดเจน แสดงให้เห็นว่าสิ่งใดเข้ามาและสิ่งใดหายไปและจะต้องมีเจ้าหน้าที่ในการดูแล หาวีธีในการดูแลรักษาวัตถุสิ่งของเหล่านั้น เพื่อให้เกิดกระบวนการเรียนรู้ไปสู่ประชาชนเป็นสำคัญ

ซึ่งกระบวนการจัดสร้างพิพิธภัณฑ์ ไม่เพียงแต่เป็นบทบาทหน้าที่ของสถาปนิกหรือภัณฑรักษ์ที่มีส่วนกำหนดในรายละเอียดและออกแบบส่วนต่างๆ ประชาชนซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายหลักสำคัญที่จะต้องใช้ประโยชน์สูงสุดจากกิจการเหล่านั้น ควรจะมีบทบาทร่วมในการแสดงความคิดเห็น

กลุ่มเป้าหมายดังกล่าว ล้วนมีความหลากหลายทั้งที่เหมือนและแตกต่างกัน ประกอบกับสังคมยุคไร้พรมแดนที่เป็นอยู่ในขณะนี้ พิพิธภัณฑสถาน ในบทบาทของแหล่งเรียนรู้ตลอดชีวิตของประชาชน ทั้งในสภาพของสถานศึกษาและศิลปสถาน จึงควรก่อให้เกิดการบูรณาการทั้งเป็นวิชาความรู้และเป็นสุนทรียรสไปพร้อม ๆ กัน โดยรัฐเป็นผู้สนับสนุน

5.2 ปัจจัยต่าง ๆ ที่เป็นองค์ประกอบสำคัญ ในการวางแผนเพื่อให้พิพิธภัณฑสถาน เป็นแหล่งเรียนรู้ตลอดชีวิตอย่างแท้จริง

ปัจจัยต่าง ๆ ที่เป็นองค์ประกอบสำคัญ ในการวางแผนเพื่อให้พิพิธภัณฑสถาน เป็นแหล่งเรียนรู้ตลอดชีวิตอย่างแท้จริงนั้นได้แก่

5.2.1 สถานที่ตั้งและภูมิทัศน์ ควรเอื้อในการเป็นแหล่งแลกเปลี่ยน เรียนรู้ และที่สำคัญจะต้องอยู่ในพื้นที่ที่สะดวกสำหรับประชาชน ในการเดินทางเข้าถึง

5.2.2 ขนาดหรือรูปลักษณะของอาคารไม่ใช่สิ่งสำคัญ แต่ควรสร้างสรรค์และผสมผสานให้เกิดความเป็นสากล

5.2.3 ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของตัวอาคารอาคาร เปรียบเสมือนร่าง ที่รอการเจริญเติบโต จำนวนผู้คนและกิจกรรมที่ผลัดเปลี่ยนหมุนเวียน อยู่ภายในตัวอาคารเปรียบเสมือนตัวกระตุ้นร่างให้มีชีวิต ดังนั้นจะต้องมีการกำหนดรูปแบบ กิจกรรมที่หลากหลาย หมุนเวียนให้เป็นภาพที่ดูไม่จืดชืด และเปรียบกับ ความอร่อยและความสนุกสนาน เพื่อดึงดูดผู้คนให้เข้ามาลิ้มรสและมีส่วนร่วมในสถานที่นั้น ๆ

5.2.4 กระบวนการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ในพิพิธภัณฑสถาน เป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นมาก เพราะในอดีตจนปัจจุบันพิพิธภัณฑสถานหลายแห่งอยู่ในสภาพของความเก่าแก่ ขาดชีวิตชีวา หากจะมี การสร้างขึ้นมาใหม่ ควรจะต้องกำหนดและวางแผน หัวใจและความมีชีวิตอย่างต่อเนื่อง มิใช่เป็นไปตามกระแสของผู้คน

5.2.5 การบริหารจัดการจะต้องเปิดกว้างเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด แก่ประชาชนเป็นหลัก พิพิธภัณฑสถานที่จะสร้างขึ้นนี้ควรวางระบบบริหารจัดการสามารถสร้างรายได้ให้เกิดแก่องค์กรในการกลับมาพัฒนา ประกอบกับบุคลากรที่จะรับผิดชอบการบริหารงานภายในจะต้องเป็นผู้ที่เข้าใจงานศิลปวัฒนธรรมเป็นอย่างดี เพราะทั้งศิลปะและวัฒนธรรม เป็นเรื่องบอบบางและมีความหมายอย่างหลากหลาย

5.2.6 เงื่อนไขและกฎระเบียบ เป็นสิ่งจำเป็น พิพิธภัณฑสถาน น่าจะเป็นสถานที่แห่งหนึ่งที่จะวางรากฐานระเบียบวินัยสำหรับสมาชิกในสังคมแต่หากมากเกินไป อาจเป็นรั้วที่กั้นการเข้าถึงประชาชน

5.2.7 รูปแบบการบริการ ทั้งด้านการกำหนดเวลา และสิ่งอำนวยความสะดวก จะต้องพร้อมรองรับทุกกลุ่มเป้าหมายที่จะเข้ามาใช้บริการ เรียนรู้ในทุกโอกาส ไม่ว่าจะเป็นเยาวชน ศิลปิน นักวิชาการ ผู้สูงอายุ ผู้ด้อยโอกาส ประชาชนทั่วไปทั้งในประเทศและต่างประเทศ

สิ่งเหล่านี้คือแนวคือในเรื่องของปัจจัยบางส่วนที่น่าจะมีผลต่อความสำเร็จในการดำเนินงานพิพิธภัณฑสถาน หากเรารู้จักการใช้ข้อมูล ความต้องการของผู้ที่ให้บริการคือประชาชนเป็นหลักสำคัญในการกำหนดรายละเอียดและการวางแผนการดำเนินงาน (สุวดี ขนประสิทธิ์พัฒนา. 2535 : 37)

6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

6.1 งานวิจัยภายในประเทศ

มนพ พงศทัต และ กิ่งเพชร ลิปะหาซัง(2525 .บทคัดย่อ) กรุงเทพมหานครแต่เดิมเป็นที่ราบลุ่มมีหมู่บ้านอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นส่วนใหญ่ ลึกเข้าไปจากฝั่งแม่น้ำเป็นที่รกร้างว่างเปล่า และมีน้ำท่วมถึงเป็นพื้นที่ราบลุ่มภาคกลางมีแม่น้ำลำคลองเป็นจำนวนมาก ซึ่งคลองในกรุงเทพนั้นมีทั้งคลองธรรมชาติ คลองขุด คลองเชื่อม เพื่อใช้เป็นเส้นทางคมนาคม ขนส่ง ค้าขาย มีคลองทั้งสิ้น 62 คลองในฝั่งกรุงเทพ 29 คลองในฝั่งธนบุรี และต่อมาได้มีการถมคลองเมื่อความเจริญทางคมนาคมทางบกเกิดขึ้น การคมนาคมทางน้ำจึงลดบทบาทลง

ผลการศึกษาการขนส่งทางน้ำในกรุงเทพมหานครพบว่าจากการทำแผนที่ปริมาณการไหลของผู้โดยสารทางน้ำ การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ จำเป็นที่จะต้องพัฒนาต่อไปเพราะเป็นส่วนที่ช่วยลดปริมาณการจราจรติดขัด ลดมลภาวะเป็นพิษ และทราบเท่ากับการเป็นเมืองของกรุงเทพมหานครด้วย

เฉลิมพันธ์ บุญเสนอ (2537 . บทคัดย่อ) ได้ศึกษาโครงการพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านไทย เกิดจากแนวคิดในการอนุรักษ์ เรือพื้นบ้านไทย ซึ่งเป็นเอกลักษณ์วัฒนธรรมความเป็นอยู่ของไทยในอดีต เพื่อศึกษารวบรวม และเผยแพร่ให้ความรู้แก่ประชาชนทั่วไป เพื่อเป็นการอนุรักษ์และให้ความรู้ ประวัติ วิถีทำ และลักษณะเรือไทยในอดีต ตลอดจนประเพณีและสิ่งเกี่ยวเนื่องกับเรือไทย โดยนำมาจัดแสดงให้น่าสนใจ จึงทำให้เกิดโครงการ พิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านไทยเกิดขึ้น เพื่อเป็นการอนุรักษ์วัฒนธรรม ความเป็นอยู่ของคนไทยในอดีต รวมทั้งเป็นการเผยแพร่ศิลปวัฒนธรรมเป็นสถานที่ให้ความรู้ สถานที่ท่องเที่ยว สำหรับชาวไทยและชาวต่างประเทศ และยังเป็นที่พักผ่อนหรือเป็นสวนสาธารณะสำหรับชุมชนนั้นด้วย จึงนับเป็นโครงการที่ส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมของประเทศไทย

วรรณจันทร์ เอี้ยวศิลป์ (2537 .บทคัดย่อ) โครงการพิพิธภัณฑ์เรือพระราชพิธี เป็นโครงการที่เกิดขึ้นเนื่องจากการเห็นความสำคัญของเรือพระราชพิธี ซึ่งเป็นโบราณวัตถุของไทย ความเป็นศิลปวัตถุที่มีความงาม และยังเป็นสิ่งที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันด้วย เรือพระราชพิธี จึงสมควรที่จะได้รับการดูแลรักษา เพื่อความคงทนของตัวเรือให้มีอายุการใช้งานได้นานสืบต่อไป เนื่องจากการย้ายเรือต้องทำอยู่เสมอ และถ้าทำไม่ถูกต้องจะเกิดความเสียหายแก่เรือได้ง่าย

ศรินทิพย์ พวงเพชร (2545 บทคัดย่อ) ลุ่มน้ำเจ้าพระยา เป็นลุ่มน้ำสำคัญของประเทศที่มีการพัฒนามากกว่าลุ่มน้ำอื่นๆ เพราะสภาพภูมิประเทศตอนบนลุ่มน้ำมีความเหมาะสมในการสร้างเขื่อนกักเก็บน้ำ และพื้นที่ตอนล่างของลุ่มน้ำเป็นพื้นที่ทางการเกษตรถึง 7 – 8 ล้านไร่ เป็นแหล่งผลิตข้าวที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ ทั้งยังเป็นแหล่งไฟฟ้าขนาดใหญ่จากการขยายตัวของพื้นที่การเกษตร อุตสาหกรรม และประชากร ส่งผลให้เกิดปัญหาการใช้ลุ่มน้ำเจ้าพระยา ปริมาณน้ำในอนาคตมีแนวโน้มลดลง

ผลจากการศึกษาในครั้งนี้ได้เสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหา เพื่อยกระดับน้ำในอ่างเก็บน้ำภูมิพลขึ้น เป็น 2 แนวทาง คือ การเปลี่ยนพื้นที่นาปรังบางส่วนในฤดูแล้งเป็นพืชไร่ เพื่อลดปริมาณการใช้น้ำในฤดูแล้ง และการผันน้ำจากลุ่มน้ำอื่นมาอ่างเก็บน้ำเขื่อนภูมิพล

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการศึกษาค้นคว้า

การศึกษาค้นคว้าเรื่อง เรือไทย : กรณีศึกษาเรือไทยในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้าน วัดยาง ณ รังสี จังหวัดลพบุรีในครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงบรรยาย (Descriptive Research) ผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษาค้นคว้าตามขั้นตอนดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
การเก็บรวบรวมข้อมูล
การวิเคราะห์ข้อมูล

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยได้ดำเนินการเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ซึ่งได้แก่

ประชากร

ประชากรที่ศึกษาวิจัยครั้งนี้ได้แก่เรือในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี จังหวัดลพบุรีจำนวน 80 ลำ

กลุ่มตัวอย่าง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ได้แก่เรือในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี ที่มีความสมบูรณ์จำนวน 50 ลำ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลได้จาก 2 ส่วน คือ

1. การเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร (Documentry Sorvey) ผู้วิจัยได้รวบรวมค้นคว้าด้านเอกสารดังนี้

- 1.1. เอกสารเกี่ยวกับประวัติความเป็นมาของเรือ
- 1.2. เอกสารเกี่ยวกับการต่อเรือ
- 1.3. ผลงานวิจัย
- 1.4. ตำราวิชาการ
- 1.5. การค้นคว้าปรึกษาจากผู้ทรงคุณวุฒิ
- 1.6. วารสาร
- 1.7. บทความ

2. การจัดเก็บข้อมูลภาคสนาม (Field Work)

2.1. การสังเกตการณ์ (Observation)

ผู้วิจัยเข้าไปศึกษาในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี และแหล่งความรู้อื่นที่เกี่ยวข้องกับเรือไทยเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลของเรือไทย โดยการเก็บข้อมูลจากการบันทึกเรื่องราวเหตุการณ์ต่างๆ และบันทึกภาพผลงานเรือที่พบในแหล่งนั้นๆ

2.2. การสัมภาษณ์ (Interview)

2.2.1. ผู้วิจัยจะใช้การสัมภาษณ์แบบไม่เป็นทางการ (Informal Interview) โดยสอบถามกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับพิพิธภัณฑ์ วัดยาง ณ รังสี คือ พระสงฆ์ ผู้อาวุโสในหมู่บ้าน ผู้รู้ในท้องถิ่น

รายนามผู้ให้สัมภาษณ์

1. พระอัยยิกาละม้าย จิตภโร (ฉายา) เจ้าอาวาส วัดยาง ณ รังสี หมู่ที่ 2 ตำบลตลุง อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี
2. พระเบิ้ม ญาณธิโป (ฉายา) พระลูกวัด วัดยาง ณ รังสี หมู่ที่ 1 ตำบลตลุง อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี
3. นางเกลียว สายสงค์ อายุ 73 ปี อยู่บ้านเลขที่ 33 หมู่ที่ 2 ตำบลตลุง อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี
4. นายศิริ พูลศิริ อายุ 70 ปี อยู่บ้านเลขที่ 41 หมู่ที่ 2 ตำบลตลุง อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี
5. นางน้อย จิตเลิศ อายุ 67 ปี อยู่บ้านเลขที่ 31 หมู่ที่ 2 ตำบลตลุง อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี

2.3. การบันทึกข้อมูล

ผู้วิจัยจะทำการบันทึกข้อมูลในขณะสังเกตการพูดคุยหรือสัมภาษณ์ การบันทึกข้อมูลแบ่งเป็น 3 ส่วน

2.3.1. การบันทึกข้อมูลเป็นลายลักษณ์อักษร

2.3.2. การบันทึกด้วยเครื่องบันทึกเสียง

2.3.3. การบันทึกโดยใช้กล้องถ่ายรูป เพื่อบันทึกผลงาน รูปแบบเรือ

การจัดเก็บข้อมูลภาคสนาม ผู้วิจัยได้เลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key informant) เพื่อประกอบข้อมูลได้จากการสังเกตและการสัมภาษณ์จากผู้ให้ข้อมูลดังกล่าว เป็นผู้มีชีวิตอยู่มีน้ำใจมีความผูกพันกับเรือและมีความเกี่ยวข้องกับพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี

การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาค้นคว้าในครั้งนี้ผู้วิจัยได้มีการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงบรรยาย (Descriptive Research) โดยแบ่งออกเป็นส่วนดังนี้

1. ประเภทของเรือพื้นบ้านตามลักษณะการใช้สอย
2. กระบวนการผลิต
3. รูปแบบโครงสร้าง
4. วิถีชีวิต ประเพณีและความเชื่อที่เกี่ยวข้อง
5. ปัจจัยที่ส่งผลให้พิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านเป็นแหล่งเรียนรู้ตลอดชีวิต

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการศึกษาวิเคราะห์ เรือไทย : กรณีศึกษาเรือพื้นบ้านในพิพิธภัณฑ์เรือวัดยาง ณ รางสี
จังหวัดลพบุรีจากการศึกษาผลปรากฏดังนี้

การวิเคราะห์

1. ประเภทของเรือพื้นบ้านตามลักษณะการใช้สอย

จากการสัมภาษณ์ นาย ศิริ พูลศิริ ได้ให้ข้อมูลการแบ่งประเภทของเรือโดยแบ่งตามลักษณะการใช้สอย
ไว้ดังนี้ 8 ประเภทดังนี้

1.1 ประเภทใช้บรรทุกสิ่งของที่มีน้ำหนักมากเช่นข้าวเปลือก ข้าวสาร ไม้ หิน ทราบย ฯลฯ

- เรือชะล่า
- เรือมาดขนาดใหญ่
- เรือกระแซง
- เรือพายม้า

1.2 ประเภทใช้บรรทุกสิ่งที่มีน้ำหนักไม่มาก

- เรือมาดขนาดเล็ก
- เรือปีาบ,แตะะ
- เรือลำปั้นสวน
- เรือลำปั้นคอน

1.3 ประเภทใช้โดยสาร,ข้ามฟาก

- เรือมาดขนาดกลาง
- เรือหมู
- เรือโปง
- เรือบดหัวเรือเรียว
- เรือเข็ม
- เรือปีาบ,แตะะ
- เรือเมล์
- เรือพายม้า

1.4 ประเภทใช้แข่งในงานประเพณีต่างๆ

- เรือยาว
- เรือมาดโชน
- เรือบดรูปแบบเพรียว

- เรือเข็ม
 - เรือพายม้า
- 1.5 ประเภทใช้เป็นที่อยู่อาศัย
- เรือกระแซง
- 1.6 ประเภทใช้สำหรับการหาปลา
- เรือหมู
 - เรือผีหลอก
- 1.7 ประเภทใช้สำหรับพระภิกษุสงฆ์บิณฑบาตร
- เรือเข็ม
 - เรือสำปั้นเพรียว
- 1.8 ประเภทใช้สำหรับขายของ
- เรือสำปั้นเพรียว
 - เรือสำปั้นสวน
 - เรือสำปั้นคอน

ประเภทของเรือพื้นบ้านตามลักษณะการใช้สอยนั้นจะเห็นได้ว่า ประเภทการใช้สอย จะสอดคล้องกับ โครงสร้างของเรือ คือเรือขนาดใหญ่จะใช้บรรทุกสิ่งของที่มีน้ำหนักมากหรือจำนวนมาก เรือขนาดกลาง และ ขนาดเล็กใช้บรรทุกสิ่งของที่มีน้ำหนักไม่มาก ใช้เป็นเรือโดยสาร หรือใช้ข้ามฟาก หรือเรือที่ใช้ในการแข่งขัน โครงสร้างของเรือจะถูกกำหนดให้เหมาะสมกับการแข่งขัน ซึ่งประเภทของการใช้สอยก็จะแตกต่างกันไป ตาม ความเหมาะสม แสดงให้เห็นถึงภูมิปัญญาของคนในสมัยก่อนในการคิดค้นไว้อย่างชัดเจน

2 กระบวนการการผลิตเรือพื้นบ้านแบ่งออกเป็น 2 วิธี

2.1. วิธีซุด

การคัดเลือกต้นไม้

โดยเริ่มจากการหาต้นไม้ที่มีความสูงตามความต้องการ ลำต้นตรง รอบวงลำต้นใหญ่ เป็นไม้เนื้อแข็ง ไม่มีตา ไม่มีโพรง หรือรอยแตกร้าวเนื้อไม้ยังไม่แห้งสนิทและมียางอยู่ในเนื้อไม้ ซึ่งไม้ซุงที่นิยมนำมาซุดเรือ คือ ซุงไม้สัก ซุงไม้ประดู่ ซุงไม้ตะเคียน ซุงไม้มะค่า

วิธีการผลิต

เมื่อเลือกเนื้อไม้ได้ตามต้องการแล้ว ช่างทำเรือจะพิจารณาก่อนว่า ควรใช้ทางใดเป็นหัวเรือและทาง ใดเป็นท้ายเรือ แล้วจึงนำไม้ที่จะซุดเป็นเรือ ลอกเอาเปลือกไม้ออกหมดเว้นหัวท้ายไว้ข้างละ 2 ศอก วางลงบน หมอนยึดด้วยลิ้ม แล้วจึงใช้ขวานซุดแซะ ตั้งแต่หัวไปหางกลาง และจากท้ายไปหางกลาง เขาจะให้ลึกตามลำดับ ลงไปจนถึงกลางลำราว 10 นิ้วถึง 15 นิ้ว เมื่อเป็นร่องตามความต้องการแล้วจึงเอาขวานที่ใช้ถากนั้นเปลี่ยน เป็นด้ามใช้ต่างสัวใหญ่ เขาจะเนื้อไม้กลางลำเรือให้กว้าง และตะแคงลง ใช้ขวานเกลารากแต่งให้เป็นรูปเรือโคลน

โดยเหลือความหนาของไม้ไว้ และเมื่อชุดเซาะเนื้อไม้ภายในให้เป็นร่องจากหัวไปหางกลางโดยเว้นหัวท้ายไว้ประมาณ 2 คอกแล้วนั้น จึงเอาแกลบใส่ลงในช่องแล้วสูมไฟ ซึ่งช่วงชุดเรือจะกะได้ว่า จะใช้แกลบซักเท่าใดจึงจะพอเหมาะแก่การสูมแต่ละครั้ง เมื่อแกลบไหม้หมดแล้วจึงเอาน้ำดับ เนื้อไม้จะถูกเผาเป็นถ่าน ต่อจากนั้นช่างจะเอาขวานถากเนื้อไม้ที่ไหม้ ออก ทำสลับกันจนกว่าจะได้ความลึกของเรือตามที่ต้องการ ซึ่งในขณะที่สูมแกลบไม้จะได้รับความร้อนจะอ่อนตัว และขยายตัว เมื่อใช้น้ำลาดดับไฟไม้จะหดตัวลงอย่างรวดเร็ว เนื่องจากกระทบความเย็นของน้ำ ทำให้ติ่งกาบเรือขยายกว้างขึ้นเรียกว่า การเบิกเรือ ซึ่งการเบิกเรือนั้นมี 4 วิธีคือ

- การเบิกไฟ คือการใช้แกลบสูมหลังจากถากเนื้อไม้ที่ไหม้ ออกแล้วจึงใช้ไม้ขนาดยาวประมาณ 10 นิ้ว ถ่างที่ปากเรือแล้วค่อยๆเพิ่มความยาวของไม้ไปเรื่อยๆจนถึงกลางลำเรือซึ่งเป็นส่วนที่กว้างที่สุดแล้วค่อยๆลดขนาดลงจนถึงท้ายเรือแล้วทิ้งไว้ให้เนื้อไม้เย็นจึงดึงไม้ค้ำออกทำวิธีเดียวกันนี้หลายๆครั้งจนได้ขนาดความกว้างของเรือตามที่ต้องการ

- การเอาไฟลงให้เนื้อไม้อ่อนตัวแล้วจึงใช้ปากกาหรือ กงตีด จับปากเรือดึงให้กว้างออก
- การเบิกน้ำคือการนำน้ำใส่ในลำเรือที่ชุดหรือถากแล้วทิ้งไว้หลายวันน้ำจะดันแกลบเรือให้เบิกกว้างออก
- การเบิกขวานคือการใช้ขวานถากให้เรียบได้ขนาดตามความลึกและความกว้างของเรือตามความต้องการ

เมื่อเบิกปากเรือและเบ่งกราบเรือได้ขนาดตามที่ต้องการแล้วจึงใช้ขวานถากพื้นท้องเรือให้เรียบหากรูปทรงเรือไม่สวยงามอาจตกแต่งได้อีก โดยใช้ไม้เป็นง่ามตอกเป็นเสาหลักมีไม้คานเป็นคานหัวท้าย สูงจากพื้นประมาณ 1 คืบ นำเรือขึ้นวางบนคานแล้วผูกติดกับคานให้แน่นใช้โคลนทาพอกที่ท้องเรือปิดเนื้อไม้ป้องกันไม่ให้ไฟไหม้ท้องเรือ โคลนที่ทาไว้จะป้องกันไม่ให้ไฟไหม้ท้องเรือ เมื่อเนื้อไม้อ่อนตัวจึงใช้ไม้จัดแต่งส่วนที่ไม่สวยงามหรือบิดเบี้ยวให้เข้ารูปตามต้องการ

เครื่องมือ

- สิว
- ขวาน
- มีด
- เลื่อย

ซึ่งเรือที่สร้างจากการชุดที่พบในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี พบ 8 รูปแบบคือ

1. เรือชะล่า
2. เรือพายม้า
3. เรือมอด
4. เรือหมู
5. เรือโปง
6. เรือผีหลอก
7. เรือยาว
8. เรือมอดโชน

2.1 วิธีต่อ

การคัดเลือกไม้

ใช้ไม้ที่เลื่อยเป็นแผ่นกระดาน เป็นเนื้อไม้ที่ปล่อยทิ้งไว้จนเนื้อไม้ที่แห้งสนิท ใช้เนื้อไม้แข็ง ไม้หนา หรือเบาจนเกินไปสามารถลอยน้ำได้ดี ไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับชนิดของไม้แต่ไม้ที่นิยมคือ ไม้สัก ไม้ประดู่ ไม้มะค่า ไม้ตะเคียน ไม้ยาง

วิธีการผลิต

เป็นการนำไม้กระดานมาต่อกันเป็นรูปเรือ มีส่วนประกอบอื่นๆเช่น กระดานกระดุกง ใช้ไม้หนากว่าแผ่นกระดานที่มาประกอบเป็นตัวเรือ และมีความยาวตลอดไปจนถึงทวนหัวและทวนท้ายซึ่งจะขีดขึ้นตามลักษณะของเรือแต่ละลำ ขนาดของเรือต่อจะกว้างใหญ่เท่าใด ขึ้นอยู่กับกงเรือที่วางบนกระดุกง จะถ่างมาก ถ่างน้อย เมื่อวางกงเป็นโครงแล้วเสริมกระดานต่อจากกระดุกงแล้วยึดกับกงเรียงขึ้นไปตามลำดับ การยึดแผ่นกระดานให้ติดกับกงมักใช้ลูกประสักไม้แสมสาร เนื้อไม้เป็นสีดำและแข็งมาก ทวนหัวและทวนท้ายจะเป็นแผ่นกระดานตัดให้อ่อนงอนด้วยวิธีการลนไฟ ปลายทวนที่เป็นหัวเรือถูกปาดให้เป็นรูปทรงสามเหลี่ยม ส่วนปลายทวนที่ท้ายเรือจะเป็นรูปมูมป้าน นอกจากนี้ยังมีหางเรือต่อไว้กับท้ายเรือ โดยมีเคื่อยหลัก 2 เคื่อย สอดเข้าไปในห่วงที่ติดอยู่กับทวนทำให้หางเรือเบนไปมาได้คล่อง ท่อนบนของหางเสือมีไม้พังกาสอดไว้เพื่อจะบังคับให้หางเสือบิดไปทางซ้ายหรือทางขวา แล้วดันไม้พังกาไปตามทิศที่ต้องการ

เครื่องมือ

- เลื่อย
- สี่
- ค้อน
- คีม
- สกูล
- สว่าน

เรือที่สร้างโดยวิธีต่อที่พบในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รางสี มีทั้งหมด 9 รูปแบบคือ

1. เรือบดรูปแบบเพรียว
2. เรือบดแบบหัวเรือเรียว
3. เรือกระแซง
4. เรือเข็ม
5. เรือป้าน
6. เรือสำปั้นเพรียว
7. เรือสำปั้นสวน

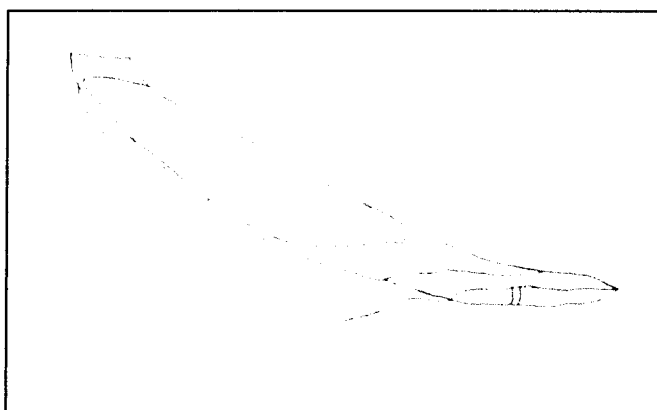
8. เรือสำปั้นคอน

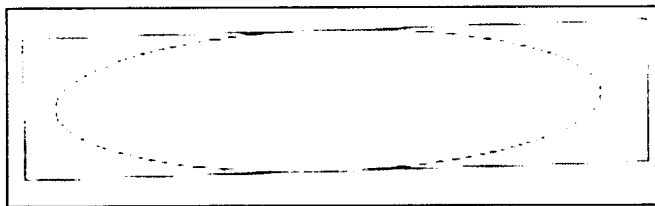
9. เรือเมล์

กระบวนการในการผลิตเรือในสมัยก่อนนั้นยุคเริ่มแรกจะใช้กระบวนการซุดเนื่องจากป่าไม้ยังอุดมสมบูรณ์สามารถหาไม้ได้ตามความต้องการและมีแรงงานในการผลิตมากซึ่งเรือที่ได้จากการซุดจะมีขนาดใหญ่ แต่ต่อมาจากการที่ป่าไม้ลดลงหาไม้ได้ยากจึงมีการปรับเปลี่ยนเป็นจากการกุดซึ่งมีวิธีการยุ่งยากและใช้เวลานานมาเป็นกระบวนการต่อโดยใช้ไม้กระดานเพื่อความสะดวกสบายและได้มีการปรับเปลี่ยนรูปทรงของเรือเพื่อให้ได้ตามความต้องการในการใช้สอยเพิ่มมากขึ้น

3 รูปแบบโครงสร้างเรือพื้นบ้านในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี

จากจำนวนเรือ 50 ลำ ในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี ที่ใช้ศึกษาวิเคราะห์สามารถ แบ่งออกเป็น 17 ชนิดคือ





ภาพประกอบ 3เรือชะล่า

ชื่อ

- ชะล่า

รูปแบบโครงสร้าง

- รูปแบบโครงสร้างหลักลำเรือภายนอกเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า ลำเรือภายในเป็นรูปวงรียาวแคบ เป็นเรือที่มีหลายขนาดมีน้ำหนักมากมักขุดจากซุงทั้งต้น ท้องเรือกลมเกือบแบนไม่เบิกเรือให้กว้างเหมือน เรือขุดชนิดอื่น ความกว้างของเรือเท่ากันเกือบตลอด ลักษณะของหัวและหางเรือ แบนโตและนิยมตัดตรง โดยปกติจะขุดจากไม้ซุงทั้งต้นแต่ยังมีเรือชะล่าอีกชนิดหนึ่งคือเรือชะล่าผ่า คือการใช้ท่อนไม้สักฟันให้เป็นกระดาน 3 แผ่นประกอบกันเป็นเรือ และถ้าหากนำเรือ ชะล่ามาเสริมกราบเรือแล้วนั้น จะเรียก ชะล่ากราบ หรือชะล่าแป้น แต่ถ้าหากนำเรือชะล่าไปติดประทุนเพื่อกันแดดกันฝนเรียกว่า ชะล่าประทุน

ขนาด

- กว้าง 80 เซนติเมตร
- ยาว 5 เมตร

ไม้ที่ใช้สร้าง

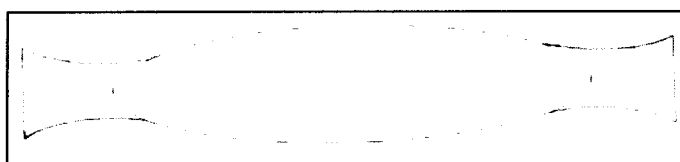
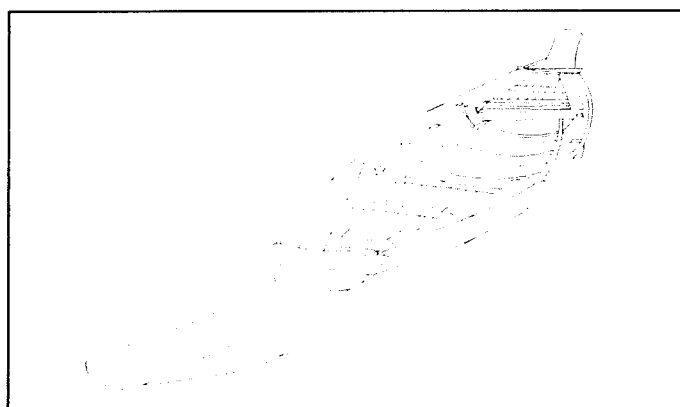
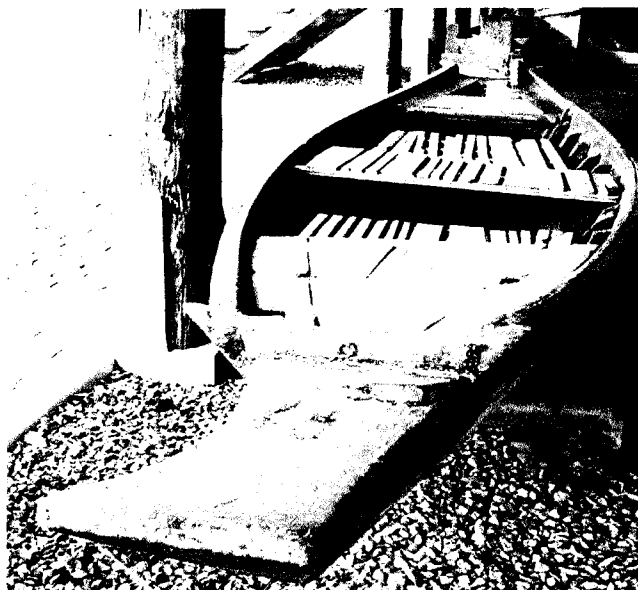
- ไม้สัก

อายุ

- ประมาณ 100 ปี

ลักษณะการเคลื่อนที่

- การถ่อ



ภาพประกอบ 4 เรือพายม้า

ชื่อ

- เรือพายม้า พะม้า แผ่นม้า ไผ่ม้า พลายม้า สมเด็จพระบรมวงศ์เธอเจ้าฟ้ากรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์ ทรงให้ข้อสันนิษฐานว่า คำว่าพะม้า อาจเรียกเพี้ยนมาจากคำว่า พม่า ก็ได้ เนื่องจากรูปร่างลักษณะของเรือ คล้ายกับเรือพื้นเมืองของประเทศพม่า

รูปแบบโครงสร้างหลักลำเรือ

- รูปแบบโครงสร้างหลักลำเรือเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า ช่วงลำเรือภายในเป็นรูปวงรีช่วงกลางวงรีกว้างช่วง หัวและท้ายแคบจนเกือบแหลมเป็นเรือชุดขนาดเล็ก ท้องกลม มีกึ่งตั้งและเสริมกราบด้วยไม้

4 – 5 นิ้วเพียงแผ่นเดียว มีทุกระต่าย หัวและท้ายเรือสูงเท่าๆกัน ซึ่งหัวและท้ายเรือปูแคร่สูงเกือบเสมอกปากเรือ ฉะนั้นจึงกลับข้างได้ข้างหนึ่งให้เป็นหัวหรือท้ายได้ทันที สำหรับเรือพายม้าที่มีขนาดใหญ่ ท้ายเรือจะมี ประทุนสำหรับพักอาศัย

ขนาด

- กว้าง 1.40 เมตร
- ยาว 5 เมตร

ไม้ที่ใช้สร้าง

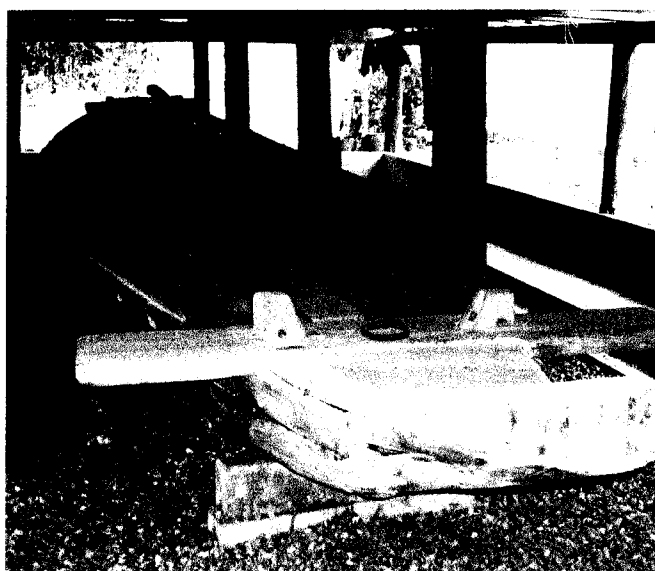
- ไม้ตะเคียน

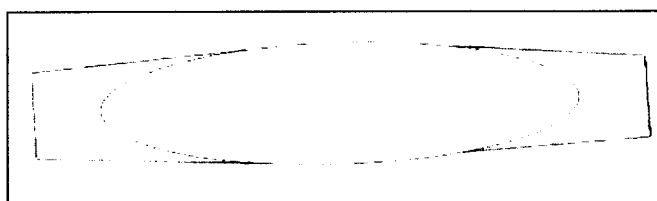
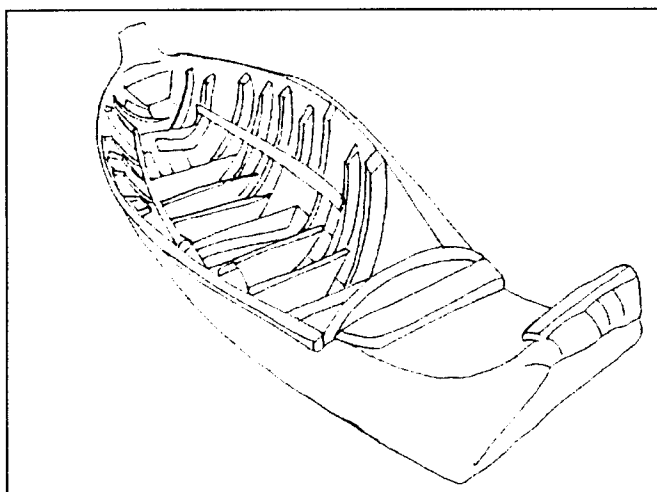
อายุ

- ประมาณ 60 ปี

ลักษณะการเคลื่อนที่

- การพาย , การแจว





ภาพประกอบ 5 เรือมอด

ชื่อ

- มอด

รูปแบบโครงสร้าง

- รูปแบบโครงสร้างหลักลำเรือเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าหัวท้ายตัดตรงกลางลำเรือเป็นวงรี ที่มีขนาดเกือบเท่ากันทั้งวง มีเฉพาะส่วนกลางที่กว้างออกมาเพียงเล็กน้อย เป็นเรือชุดหลายขนาด ขนาดใหญ่ใช้แจวหลายแจว ขนาดกลางใช้แจว 2 แจว หรือใช้ดอ ขนาดเล็กใช้พายเป็นเรือไม่เสริมกราบ หัวเรือแบนกว้างแต่ไม่งอนมากเท่าเรือพายม้า และไม่เพรียวเล็กเท่าเรือหมู มีหลายขนาด เป็นเรือที่มีกม เพราะเป็นเรือแบนกว้าง และต้องการเสริมให้แข็งแรงมากยิ่งขึ้น มีแคร่ที่หัวและท้ายเรือ

ขนาด

- กว้าง 1.50 เมตร
- ยาว 5.5 เมตร

ไม้ที่ใช้สร้างเรือ

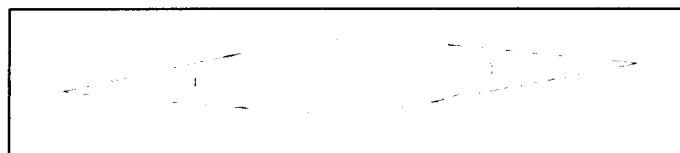
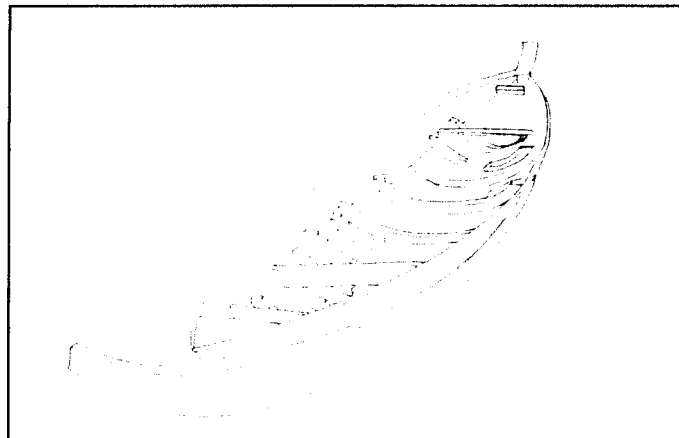
- ไม้สัก

อายุ

- ประมาณ 90 ปี

ลักษณะการเคลื่อนที่

- การแจว,การถ่อ,การพาย



ภาพประกอบ 6 เรือหมู

ชื่อ

- หมู

รูปแบบโครงสร้าง

- รูปแบบโครงสร้างหลักลำเรือเป็นรูปวงรี หัวท้ายบีบแหลมเข้าหากัน โครงสร้างกลางลำเรือเป็นรูปวงรี ส่วนกลางวงรีขยายใหญ่ มีความสมดุลทั้งหัวและท้ายเป็นเรือชุดเสริมกราบ มีขนาดเล็กกว่าเรือพายม้า หัวท้ายเรียว ป่องตรงกลางลำ ส่วนท้ายเรือจะอนเข็ดกว่าหรือเสมอกัน เสริมกราบ 2 ข้างเพื่อให้บรรทุกได้มากขึ้น และในบางครั้งหัวและท้ายเรือจะเลี่ยมด้วยแผ่นทองเหลือง มีลวดลายแปลกๆ เพื่อกันหัวและท้ายเรือแตก พื้นหัวและท้ายเรือทำเป็นแครงปิดเปิดได้ ตอนกลางลำเรือเป็นแครงโปร่ง ลูกกระนวด ซึ่งบางลำจะเสริมความแข็งแรงมากขึ้นจะทำกระดุกู หรือใช้ไม้ไผ่เสริมความยาวภายในท้องเรือ และใช้กงตามขวางเพื่อมิให้ปากเรือหุบ

ขนาด

- กว้าง 70 เซนติเมตร
- ยาว 3 เมตร

ไม้ที่ใช้สร้าง

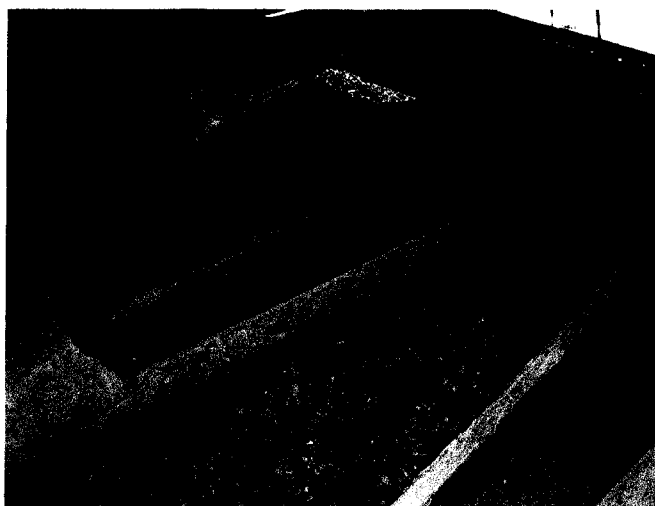
- สัก

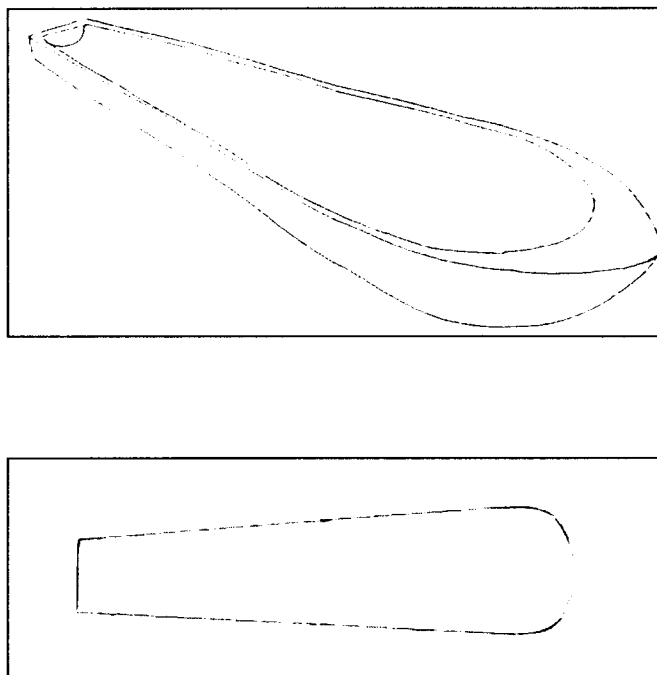
อายุ

- ประมาณ 60 ปี

ลักษณะการเคลื่อนที่

- การถ่อ การพาย





ภาพประกอบ 7 เรือโปง

ชื่อ

- โปง อีโปง หลุ่มโปง

รูปแบบโครงสร้าง

- รูปแบบโครงสร้างหลักลำเรือเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าสี่เหลี่ยมผืนผ้าส่วนหัวโตส่วนท้ายแคบ ส่วนหัวเรือโค้งมนเป็นเรือขุดหัวมนท้ายตัดตรง ทำจากไม้ตาลซึ่งมีกรรมวิธี คือนำต้นตาลมาเลื่อยตามความยาวของลำต้นให้มีความสูงประมาณสามในสี่ส่วน และความยาวของเรือให้ได้ขนาดตามที่ต้องการ เมื่อตัดไม้ตามที่ต้องการได้แล้วนั้นดำเนินการเหมือนการขุดหัวไปคือ นำโคนตาลที่ได้มาผ่าออกเป็น 2 ซีก ใช้เกลบสุมไส้จนเหลือแต่เปลือกนอก แล้วเลื่อยกระดานปิดท้ายยาด้วยชัน เรือชนิดนี้ทำขึ้นใช้เองได้ เทคนิคการทำไม่ยุ่งยาก วัสดุที่ใช้หาได้ง่ายจัดเป็นเรือไม้ถาวร และนับเป็นเรือพื้นบ้านอย่างแท้จริง

ขนาด

- กว้าง 80 เซนติเมตร
- ยาว 2.5 เมตร

ไม้ที่ใช้สร้าง

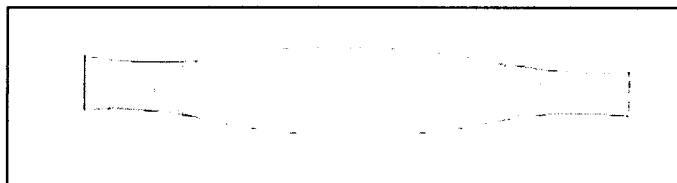
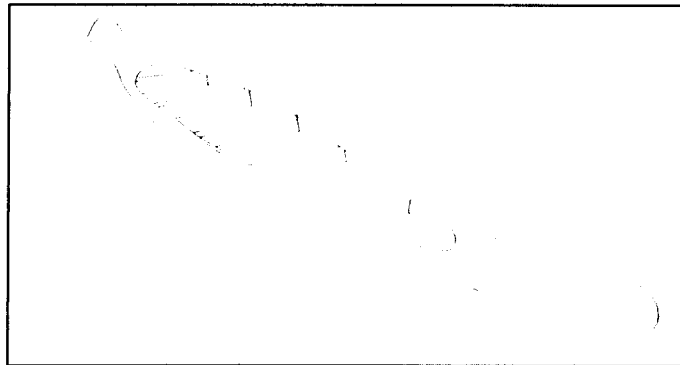
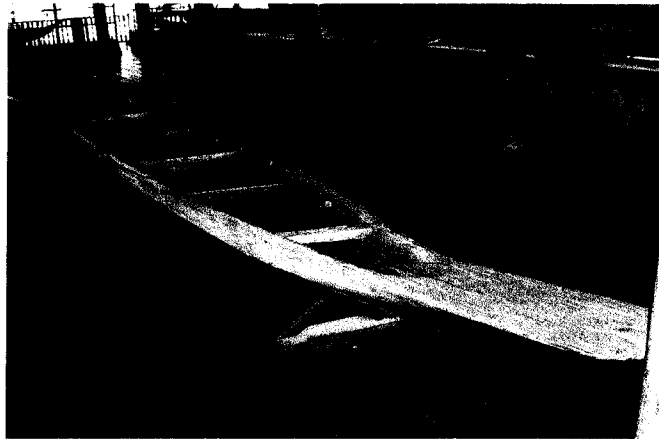
- ไม้ตาล

อายุ

- ประมาณ 60 ปี

ลักษณะการเคลื่อนที่

- การพาย



ภาพประกอบ 8 เรือผีหลอก (เฉพาะตัวเรือ)

ชื่อ

- ผีหลอก

รูปแบบโครงสร้าง

- รูปแบบโครงสร้างหลักเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า กลางลำเรือเป็นรูปวงรีแคบ เป็นเรือขุดยาวกลางลำโล่ง มีไม้กระดานวางพาดพื่อเป็นสะพานเดินจากหัวเรือไปท้ายเรือได้ มีแจวที่ท้ายเรือ ทางกราบซ้ายเป็นเสาสูงต่อขึ้นไปประมาณ 1 เมตร ซึ่งด้วยตาข่าย ด้านขวามีแผ่นกระดานสีขาวห้อยข้างเรือ

ขนาด

- กว้าง 80 เซนติเมตร

- ยาว 5 เมตร

ไม้ที่ใช้สร้าง

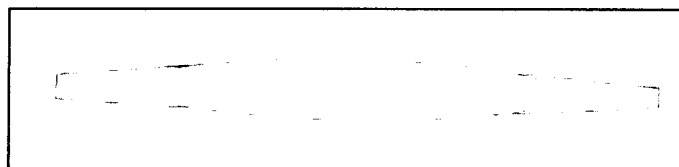
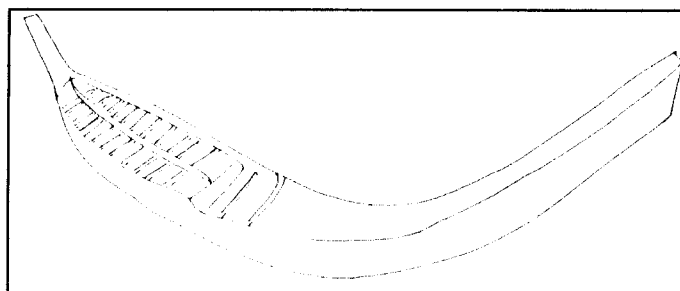
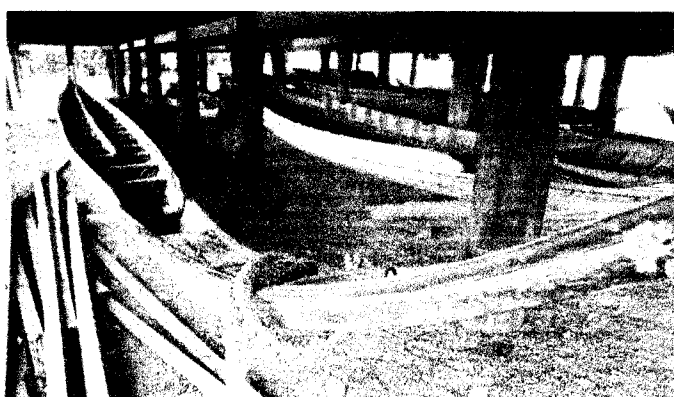
- ไม้สัก

อายุ

- ประมาณ 90 ปี

ลักษณะการเคลื่อนที่

- การแฉก



ภาพประกอบ 9 เรือยาว

ชื่อ

- ยาว

รูปแบบโครงสร้าง

- รูปแบบโครงสร้างหลักเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าส่วนหัวยื่นออกมากกว่าส่วนท้าย กลางลำเรือเป็นวงรีหัวท้ายแคบเป็นเรือขนาดใหญ่ขุดจากต้นไม้ทั้งต้นตลอดลำเรือ มีลักษณะท้องแบน และท้องรูปกะทะ ส่วนหัวเรือเรียก โชนเรือ ส่วนท้ายเรือเรียก ท้ายเรือ ในการขุดจะนิยมใช้ส่วนโคนไม้เป็นหัวเรือและใช้ปลายไม้เป็นท้ายเรือมีลักษณะรูปทรงหัวกว้าง ท้ายเรียว รูปคล้ายปลาช่อน มีการวางกงเรือ โดยกงของเรือจะวางขวางลำเรือตลอดทั้งลำเพื่อให้เรือแข็งแรงและไม่เสียรูปทรงเมื่อทิ้งไว้นานๆ โชนเรือของเรือยาว ใช้ไม้ที่มีน้ำหนักเบา เช่น ไม้ขนุน ไม้สักแกะสลักลวดลายสวยงาม ส่วนหางเรือ จะงอนเชิดเพื่อเป็นที่ยันเท้าของคนคัดท้ายขณะพายเรือ และมีหางรั้งระหว่างขอบเรือทั้ง 2 ข้าง เพื่อไม่ให้เรือเบะมากเกินไป

ขนาด

- กว้าง 1.20 เมตร
- ยาว 15 เมตร

ไม้ที่ใช้สร้าง

- ตะเคียนเงิน

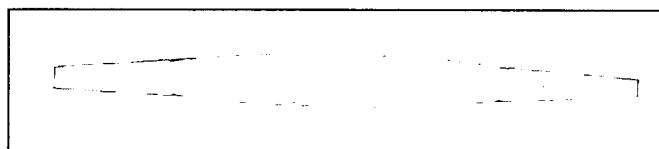
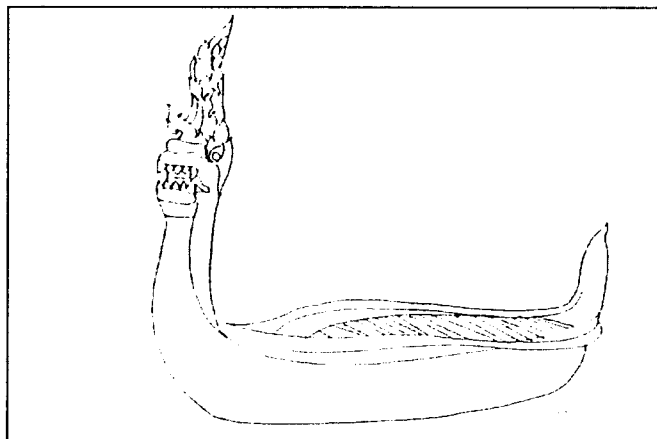
อายุ

- ประมาณ 80 ปี

ลักษณะการเคลื่อนที่

- การพาย





ภาพประกอบ 10 เรือมดโขน

ชื่อ

- มดโขน

รูปแบบโครงสร้าง

- รูปแบบโครงสร้างหลักเป็นรูปวงรียาวกลางลำเรือวงรียาวความกว้างเท่าเกือบตลอดลำเรือ ส่วนหัวกว้างและท้ายเรียวเข้าหากันแคบเข้าหากันเป็นเรือขุดจากต้นยางทั้งต้นตลอดลำเรือ มีลักษณะท้องแบน ส่วนหัวเรือเรียก โขนเรือ ส่วนท้ายเรือเรียก ท้ายเรือในการขุดจะใช้ส่วนโคนไม้เป็นหัวเรือและใช้ปลายไม้เป็นท้ายเรือมีลักษณะรูปทรงหัวกว้าง ท้ายเรียว รูปคล้ายปลาช่อน เพราะหากหัวเรือกว้างจะเบิกน้ำได้ดี การวางกงเรือจะวางขวางตลอดทั้งลำเพื่อให้เรือแข็งแรงและไม่เสียรูปทรงเมื่อทิ้งไว้นานๆ โขนเรือใช้ไม้ที่มีน้ำหนักเบาคือไม้สักและสลักลงดลยสวยงามเป็นรูปส่วนหัวของพญานาคสามารถถอดออกได้ส่วนหางเรือ จะงอนเซ็ดแกะสลักเป็นส่วนหางของพญานาค มีหวายรั้งส่วนขอบเรือทั้งสองข้างเพื่อไม่ให้ขอบเรือเบะมากเกินไป

ขนาด

- กว้าง 1.60 เมตร
- ยาว 12 เมตร

ไม้ที่ใช้สร้าง

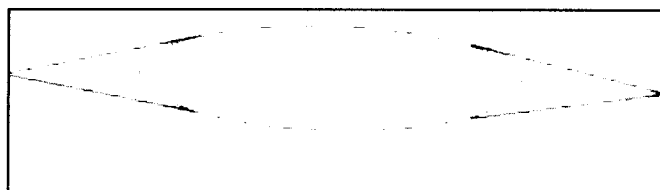
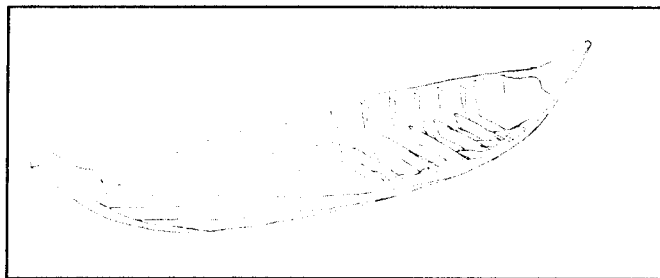
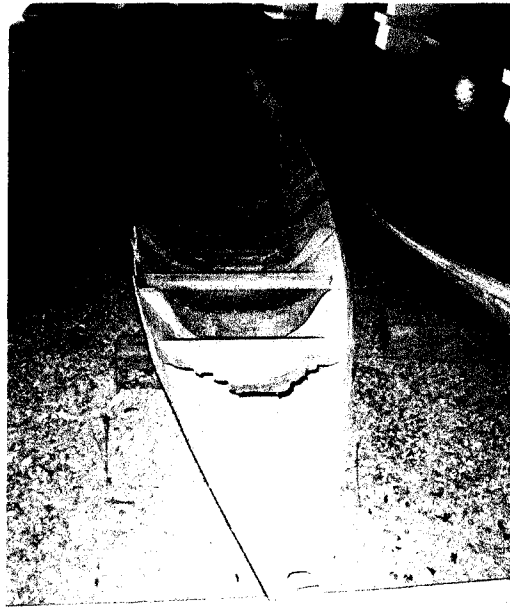
- ยาง

อายุ

- ประมาณ 300 ปี

ลักษณะการเคลื่อนที่

- การพาย



ภาพประกอบ 11 เรือรูปแบบเพรียว

ชื่อ

- บดรูปแบบเพรียว และมีข้อสันนิฐานว่าเรียกเพี้ยนมาจากคำว่า โป้ต (Boat) คนไทยได้ยืมชาวต่างชาติเรียก โป้ต จึงเรียกตาม

รูปแบบโครงสร้าง

- รูปแบบโครงสร้างหลักเป็นรูปวงรีตรงกลางขยายออก หัวและท้ายเรียวแหลม มีความสมดุลทั้งสองด้านเป็นเรือที่มีลักษณะเพรียว มีทวนหัว ทวนท้ายเรือโค้ง เรียว ยาวขึ้นไปเรียกว่า “ หงอนเรือ ” มีคานฟ้าหัวท้ายเรือ มีมือลิง ยึดตามขนาดของเรือ กลางลำเรือปูพื้นต่ำ เพื่อให้เรือโคลง ส่วนหัวและท้ายจะต่อด้วยไม้แผ่นตัดเป็นรูปโค้งปีกกา ปิดส่วนหนึ่งของด้านบนหัวและท้ายเรือ เรียกว่า “ ตะปั้ง ” เรือชนิดนี้เอาด้านใดเป็นส่วนหัวเรือก็ได้ และบางครั้งใช้ 2 พาย มีกำเนิดมาจากเรือบดของตะวันตกที่เรียกว่าเรือคะยัก ใช้เป็นเรือฉกเงินติดมากับเรือเดินทะเลขนาดใหญ่ไม้ที่ใช้สร้างเรือ

ขนาด

- กว้าง 90 เซนติเมตร
- ยาว 3.5 เมตร

ไม้ที่ใช้สร้างเรือ

- ไม้มะค่า

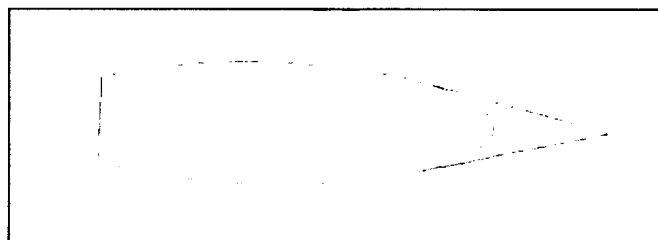
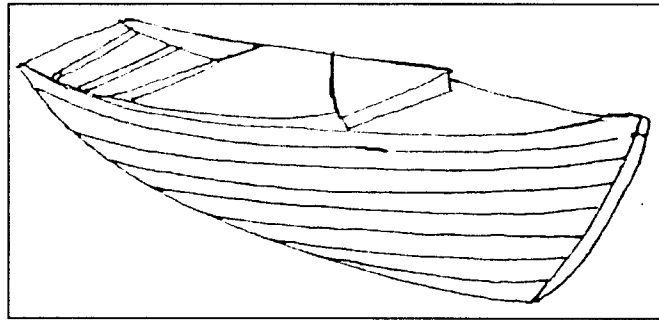
อายุ

- ประมาณ 60 ปี

ลักษณะการเคลื่อนที่

- การพาย





ภาพประกอบ 12 เรือดแบบหัวเรือเรียว

ชื่อ

- เรือดแบบหัวเรือเรียว

รูปแบบโครงสร้าง

- รูปแบบโครงสร้างหลักเป็นรูปวงรี ส่วนหัวเรือแคบเข้าหากัน ส่วนท้ายตัดตรง กลางลำเรือเป็นรูปวงรี ท้ายตัดเป็นเรือต่อทำด้วยไม้กระดาน 4 แผ่น มีรูปร่างส่วนหัวเรียว ส่วนท้ายตัดเป็นเหลี่ยมอย่างเรือทหาร ต่อจากไม้ หรือสังกะสี คล้ายกับเรือกระเชียงของตะวันตก ทั้งรูปร่าง และวิธีพายก็ใช้การพายกระเชียง บางลำภายนอกตัวเรือใช้ไม้กระดานเป็นแผ่นเล็กๆมีลักษณะซ้อนกันเป็นเกล็ด ส่วนโครงเรือทำด้วยไม้ และบางลำก็ต่อขึ้นด้วยเหล็ก

ขนาด

- กว้าง 80 เซนติเมตร
- ยาว 3 เมตร

ไม้ที่ใช้สร้าง

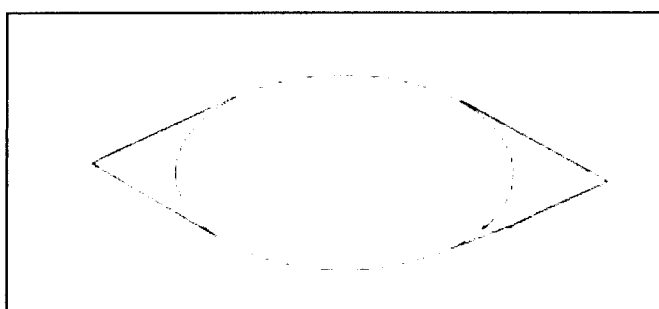
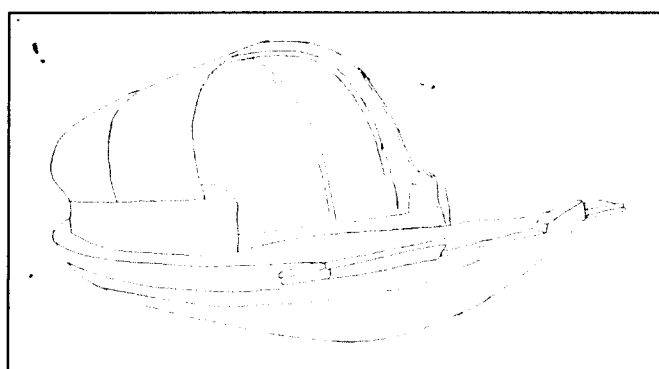
- ไม้มะค่า

อายุ

- ประมาณ 50 ปี

ลักษณะการเคลื่อนที่

- การพาย



ภาพประกอบ 13 เรือกระแซง

ชื่อ

- กระแซง

รูปแบบโครงสร้าง

- รูปแบบโครงสร้างหลักลำเรือวงรีส่วนกลางลำเรือขยายกว้างจนเกือบกลม ด้านหัวและท้ายแคบเข้าเป็นรูป สามเหลี่ยมเป็นเรือขนาดใหญ่ ท้องเรือกลมป่องคล้ายผลแตงโมผ่าซีก หากเป็นเรือลำใหญ่มากท้องเรือจะแบน เพื่อใช้บรรทุกสิ่งของให้ได้มาก จึงมีส่วนให้ทวนหัวและทวนท้ายเรือเป็นทวนแบบเรียบ แผ่นไม้ส่วนที่เป็นหัวและหางเรือ โค้งมน เรือแบบนี้มีแผ่นกระงะทงเหิรเรียกว่า “ แอกล ” วางพาดตรงส่วนของหัวและท้ายเรือ และที่เรียกเรือกระแซงนั้นเนื่องมาจาก แต่ก่อนมีกระแซงสำหรับมุงป้องกันแดดและฝนทำด้วย ใบจากหรือใบไผ่แต่ มักจะใช้ใบไผ่เนื่องจากใบไผ่กันความร้อนได้ดีกว่าหรือใบจาก และในเวลาต่อมาเปลี่ยนสังกะสี และหากใช้เรือเป็นที่อยู่อาศัย เจ้าของเรือจะต้องจะทำหลังคาเสริมตอนท้ายเรือให้สูงขึ้น โดยมีเสา 4 เสา ด้านข้างเป็นแผงปิดเปิดได้ เสา 2 ต้นทางท้ายเรือจะปักอยู่บนเสากระดานพาดระหว่างเสาทั้ง 2 ใช้เป็นที่นั่งถือท้ายเรือได้อีกด้วย

ขนาด

- กว้าง 2 เมตร
- ยาว 5 เมตร

ไม้ที่ใช้สร้างเรือ

- ไม้มะค่า

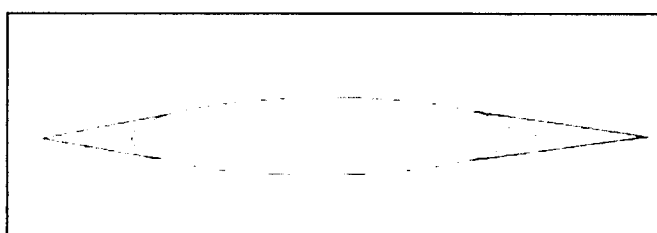
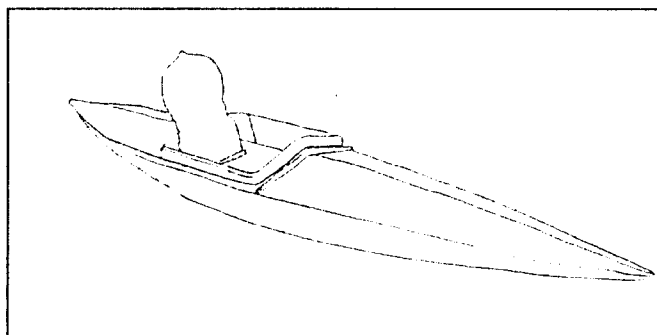
อายุ

- ประมาณ 70 ปี

ลักษณะการเคลื่อน

- การถ่อ ,การแจว





ภาพประกอบ 14 เรือเข็ม หรือ เรือโอ๋

ชื่อ

- เข็ม หรือ โอ๋

รูปแบบโครงสร้าง

- รูปแบบโครงสร้างหลักลำเรือเป็นรูปวงรีแคบ ด้านหัวท้ายแคบสอบเข้าหากันเป็นรูปสามเหลี่ยม กลางลำเรือเป็นรูปวงรีแคบเป็นเรือต่อยาวประมาณ 3 – 4 วา พัฒนามาจากเรือบด มีหัวแหลมท้ายแหลม หัวและท้ายเรียวเชิดคล้ายกับเรือบด มีกระทงนั้งหรือใส่พนักพิงกลางลำเรื่อนั่งพาดคนเดียวหรือสองคนก็ได้โดยเหยียดขาไปข้างหน้า หรือห้อยไว้ด้านข้างลำเรือ ตะปั้งทั้งหัวและท้ายโค้งมน บางลำเป็นแผ่นไม้ประกบกันเป็นสัน เป็นเรือที่มีน้ำหนักเบา พายได้เร็ว และโคลงสามารถลมนั่งง่าย ดังนั้นในการพายผู้พายจะต้องใช้สมาธิในการพายมากกว่าเรือชนิดอื่น

ขนาด

- กว้าง 70 เซนติเมตร
- ยาว 3 เมตร

ไม้ที่ใช้สร้าง

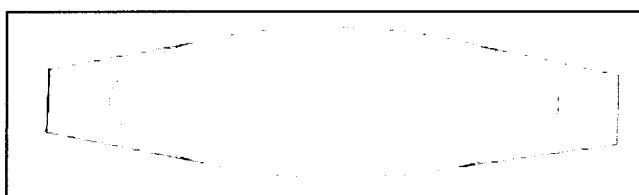
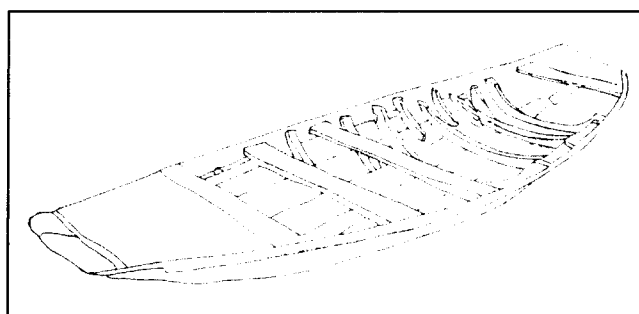
- ไม้มะยมหอม

อายุ

- ประมาณ 60 ปี

ลักษณะการเคลื่อนที่

- การพายโดยใช้พายประเภท 2 พาย



ภาพประกอบ15 เรือป่าบ หรือเรือตะเ

ชื่อ

- ປຶ້ງບາບ ,ແຕ່ຂະ

รูปแบบโครงสร้าง

- รูปแบบโครงสร้างหลักลำเรือเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าปลายสอบเข้าหากันหัวและท้ายตัดตรงกลางลำเรือเป็นรูปวงรีส่วนกลางขยายเป็นเรือเบา เป็นเรือต่อที่ไม่เสริมกราบ ส่วนหัวและท้ายเรือมน แต่ยื่นโผล่ขึ้นไป

รูปร่างคล้ายผลแตงโมผ่าซีก ข้างเรือเป็นเหลี่ยมไม้กลม เหมือนผลแตงไทย ท้องเรือเป็นเหลี่ยม มีบรรจุนคนได้ไม่เกิน 5 – 6 คน

ขนาด

- กว้าง 80 เซนติเมตร
- ยาว 4 เมตร

ไม้ที่ใช้สร้าง

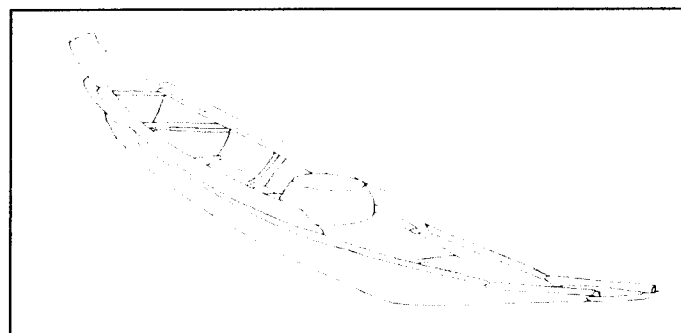
- ไม้สัก

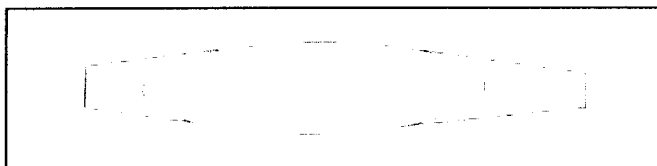
อายุ

- ประมาณ 70 ปี

ลักษณะการเคลื่อนที่

- การพาย





ภาพประกอบ 16 เรือสำปั้นเพรียว

ชื่อ

- สำปั้นเพรียว

รูปแบบโครงสร้าง

- รูปแบบโครงสร้างลำเรือเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าปลายสอบเข้าหากัน หัวท้ายตัดตรง กลางลำเรือเป็นวงรี เป็นสำปั้นขนาดเล็ก ส่วนหัวและท้ายตัดตรง ส่วนท้ายเรือจะแบนกว้างสูงกว่าส่วน หัวเรือซึ่งมีลักษณะแบนเดียวกัน รูปร่างเพรียวและยาวรี ทำมาจากไม้กระดาน 3 แผ่น นำมาประกอบเป็นตัวเรือ คือแผ่นหนึ่งนำมาเป็นท้องเรือ แล้วเสริมต่ออีกข้างละแผ่น มีบังใบสองข้าง ส่วนหัวเรือปูไม้กระดานสำหรับวางบาตร สำหรับพระสงฆ์บิณฑบาตร หรือสำหรับใช้วางของขาย ประเภท กาแฟ ก๋วยเตี๋ยว ในสมัยก่อน

ขนาด

- กว้าง 80 เซนติเมตร
- ยาว 3 เมตร

ไม้ที่ใช้สร้างเรือ

- ไม้ประดู่

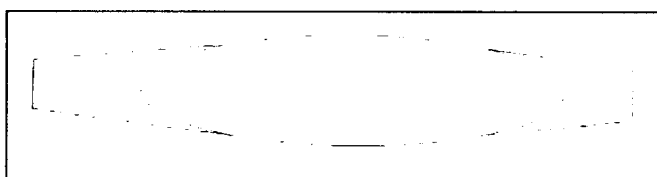
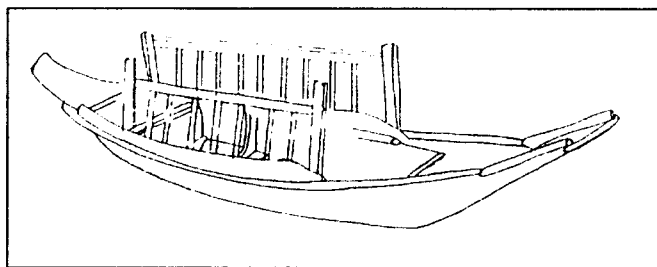
อายุ

- ประมาณ 50 ปี

ลักษณะการเคลื่อนที่

- การพาย





ภาพประกอบ 17 เรือสำปั้นสวน

ชื่อ

- สำปั้นสวน

รูปแบบโครงสร้าง

- รูปแบบโครงสร้างลำเรือเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าปลายสอบเข้าหากัน หัวท้ายตัดตรง กลางลำเรือเป็นวงรี มีการเสริมลูกกรงด้านข้างเรือเป็นสำปั้นขนาดใหญ่ ส่วนหัวและท้ายตัดตรง ส่วนท้ายเรือจะแบนกว้างสูงกว่าส่วนหัวเรือซึ่งมีลักษณะแบบเดียวกัน รูปร่างเพรียวและยาวรี ทำมาจากไม้กระดาน 3 แผ่น นำมาประกอบเป็นตัวเรือ คือแผ่นหนึ่งนำมาเป็นท้องเรือ แล้วเสริมต่ออีกข้างละแผ่น มีบังใบสองข้าง แต่มาขยายมาเป็นใช้ไม้กระดาน 5 แผ่นเพื่อให้ได้เรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้น มีเหล็กพืดคาดประกันความมั่นคงแข็งแรงขึ้น และมีการเสริมลูกกรงด้านข้างเรือเพื่อสะดวกในการขนสิ่งของต่างๆ

ขนาด

- กว้าง 90 เซนติเมตร
- ยาว 3.5 เมตร

ไม้ที่ใช้สร้างเรือ

- ไม้มะค่า

อายุ

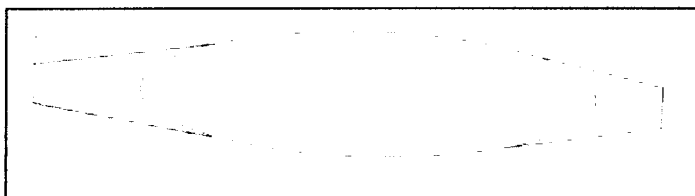
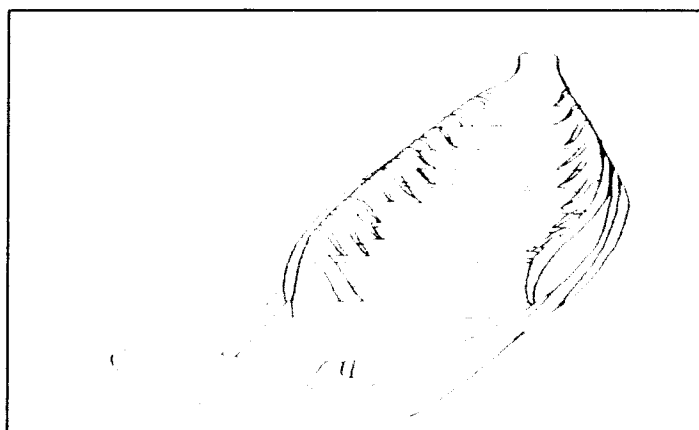
- ประมาณ 50 ปี

ลักษณะการใช้สอย

- ใช้สำหรับพายขายของ หรือใช้สำหรับ พายขนสิ่งของ หรือผลผลิตทางการเกษตร

ลักษณะการเคลื่อนที่

- การพาย



ภาพประกอบ 18 เรือสำปั้นคอน

ชื่อ

- ลำป้านสวน

รูปแบบโครงสร้าง

- รูปแบบโครงสร้างลำเรือเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าปลายสอบเข้าหากัน หัวท้ายตัดตรง กลางลำเรือเป็นวงรี เป็นลำป้านขนาดกลาง ส่วนหัวและท้ายตัดตรง ส่วนท้ายเรือจะแบนกว้างสูงกว่าส่วนหัวเรือซึ่งมีลักษณะแบบเดียวกัน รูปร่างเพรียวและยาวรี ทำมาจากไม้กระดาน 3 แผ่น นำมาประกอบเป็นตัวเรือ คือแผ่นหนึ่งนำมาเป็นท้องเรือ แล้วเสริมต่ออีกข้างละแผ่น มีบังใบสองข้าง และต่อมาขยายมาเป็นใช้ไม้กระดาน 5 แผ่นเพื่อให้ได้เรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้น มีเหล็กพืดคาดประกันความมั่นคงแข็งแรง

ขนาด

- กว้าง 80 เซนติเมตร
- ยาว 4 เมตร

ไม้ที่ใช้สร้าง

- ไม้สัก

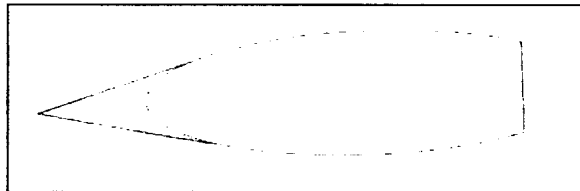
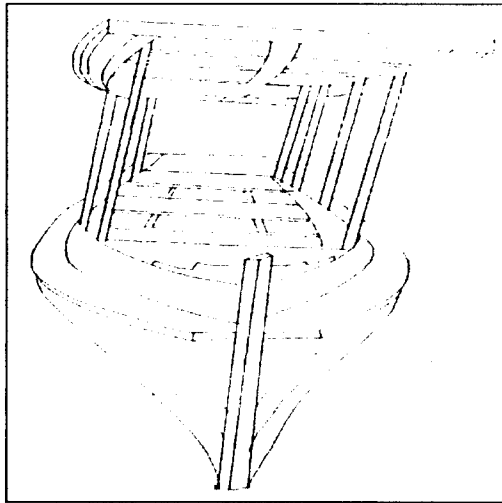
อายุ

- ประมาณ 40 ปี

ลักษณะการเคลื่อนที่

- การพาย





ภาพประกอบ 19 เรือเมล์

ชื่อ

- เมล์

รูปแบบโครงสร้าง

- รูปแบบโครงสร้างหลักลำเรือเป็นรูปวงรีหัวเรือแคบเข้าหากันเป็นสามเหลี่ยม ท้ายตัด

ด้านหลังลำเรือปูด้วยกระดูกสำหรับติดตั้งเครื่องยนต์ และเป็นที่นั่งของคนบังคับ เครื่องยนต์และตลอดลำเรือ
กระดูกเป็นช่วงๆสำหรับเป็นที่นั่ง มีหลังคาโดยต่อเสาเหล็ก ข้างลำเรือข้างละ 5 เส้น แล้วทำหลังคาด้วยไม้
ไว้สำหรับบังแดด บังฝน

ขนาด

- กว้าง 1.50 เมตร
- ยาว 3.5 เมตร

ไม้ที่ใช้สร้าง

- ไม้สัก

อายุ

- ประมาณ 55 ปี

ลักษณะการเคลื่อนที่

- เครื่องยนต์

รูปแบบโครงสร้างของเรือพื้นบ้านที่พบส่วนใหญ่คล้ายคลึงกันคือมีพื้นฐานรูปทรงสี่เหลี่ยมผืนผ้าหัวท้ายเนื่องจากเพื่อความเหมาะสมทางภูมิประเทศและประโยชน์ใช้สอยนั้นใกล้เคียงกัน แต่อาจมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบให้แตกต่างกันออกไปในเรื่องของรายละเอียด เช่นเรือที่ต้องการความเร็วในการเคลื่อนที่ที่ไม่ต้องบรรทุกคนจำนวนมาก ก็จะลดปากเรือให้แคบลง เสริมความยาวและความแหลมของหัวเรือ ท้ายเรือให้มากขึ้นขนาดลำเรือไม่ใหญ่ ทำให้ท้องเรือกินน้ำน้อยลง สามารถพุ่งไปข้างหน้าได้อย่างรวดเร็ว หรือหากเป็นเรือที่ต้องการบรรทุกของมากจะเป็นท้องเรือลึกกินน้ำมากมีขนาดใหญ่ ซึ่งมีการปรับเปลี่ยนเพื่อความเหมาะสมในการใช้งาน มักนิยมใช้ไม้เนื้อแข็งที่มีน้ำหนักไม่มากในการนำมาผลิตเรือ เช่น ไม้สัก ไม้ตะเคียน ไม้ประดู่ และมีวิธีในการเคลื่อนที่เพื่อให้ได้ความเร็วโดยการพาย แฉว หรือถ่อ เพื่อความเหมาะสมกับเรือแต่ละลำ

4. วิถีชีวิตประเพณีและความเชื่อที่เกี่ยวข้อง

4.1 วิถีชีวิต

ข้อมูลการดำเนินชีวิตริมน้ำของผู้คนลุ่มแม่น้ำลพบุรี ได้จากการสัมภาษณ์ นางเกลียว สายสงค์ กรรมการพิพิธภัณฑสถานเรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี ซึ่งได้แบ่งออกเป็น 2 ช่วงคือ

ช่วงก่อนปี พ.ศ. 2517

สภาพแม่น้ำ

แม่น้ำลพบุรีมีความยาว 95 กิโลเมตร แยกสาขามาจากแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดสิงห์บุรี ซึ่งสภาพแม่น้ำลพบุรีก่อน ปี พ.ศ. 2517 อยู่ในสภาพอุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรสัตว์น้ำต่าง ๆ มากมาย น้ำในแม่น้ำใสสะอาดผู้คนใช้อุปโภคและบริโภค เนื่องจากในอดีตยังไม่มีมลพิษเหมือนในปัจจุบันไม่มีโรงงานอุตสาหกรรม ไม่มีการปล่อยน้ำเสียลงคูคลอง และจำนวนผู้คนในสมัยก่อนไม่มากเหมือนทุกวันนี้ผู้คนในสมัยก่อนให้ความสำคัญกับแม่น้ำเพราะถือว่าแม่น้ำคือชีวิตของพวกเขา สมัยก่อนมีความสมบูรณ์ของป่าไม้ทำให้ฝนตกต้องตามฤดูกาล มีน้ำเต็มลำน้ำ และยังไม่มีการสร้างเขื่อนกั้นปากแม่น้ำระหว่างแม่น้ำลพบุรี กับแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งมีการไหลเวียนของปลาจากแม่น้ำเจ้าพระยาเข้าสู่แม่น้ำลพบุรีทำให้อาหารการกินอุดมสมบูรณ์

การดำเนินชีวิต

การดำเนินชีวิตของผู้คนในสมัยก่อนนั้นแม่น้ำเป็นสิ่งจำเป็นในการดำรงชีวิตเป็นทั้งที่อุปโภค บริโภค เริ่มตั้งแต่การเกิด เมื่อครบเด็กเดือนจะมีพิธีโกนผมไฟแล้วนำผมที่ได้ลอยลงแม่น้ำเพื่อฝากให้แม่คงคาช่วยปกป้องรักษาให้อยู่เย็นเป็นสุข และปลอดภัยจากอันตรายทางน้ำที่จะเกิดกับเด็ก และสิ่งแรกที่คนริมน้ำต้องทำคือการหัดว่ายน้ำให้เป็นเนื่องจากบ้านอยุธยาต้องเสี่ยงอันตรายที่จะเกิดขึ้น และการหัดพายเรือเพื่อใช้ในการสัญจรเด็กจะพายเรือไปเรียนหนังสือและใช้แม่น้ำเป็นสถานที่เล่นเกมการละเล่นมากมายเช่น หมาเฝ้าลอยน้ำ ตีโป่ง ฯลฯ หนุ่มสาวพายเรือไปทำมาหากินใช้เรือขนพืชผลทางการเกษตรจากสวนมาทางแม่น้ำออกมาซื้อขายแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกันคนเฒ่าคนแก่พายเรือไปวัด แม่บ้านใช้น้ำในแม่น้ำหุงหาอาหาร ชักผ้า ทำความสะอาดบ้านเรือน ใช้น้ำในแม่น้ำรดพืชผักสวนครัว ปลุกผักบุง ผักกระเฉดเป็นอาหารสำหรับครอบครัว ชักน้ำ

ในแม่น้ำเข้าสู่เลือกสวนไร่นา ผู้คนพายเรือไปมาหาสู่กันผู้คนใช้แม่น้ำในการหล่อเลี้ยงชีวิต ทำมาหากิน มี ประเพณีสนุกสนานเกิดขึ้นมากมายในสายน้ำเช่นลอยกระทง แข่งเรือ ฯลฯ หรือแม้แต่ตอนตายใช้เรือบรรทุก โลงไปวัด เมื่อเผาเสร็จแล้วยังคงนำเอากระดูกลอยอังคารลงในแม่น้ำ ดังนั้นเราจะเห็นได้ว่า ในสมัยก่อนตั้งแต่ เกิดจนตายผู้คนต้องอาศัยแม่น้ำโดยตลอด

สภาพบ้านเรือน

กล่าวว่าวิถีชีวิตริมแม่น้ำนั้นสถานที่ต่างๆจะตั้งติดกับน้ำไม่ว่า จะเป็นบ้านเรือน วัด สถานที่สำคัญๆ ต่างๆ การสร้างบ้านเรือนนั้น ด้วยสภาพพื้นที่ราบลุ่มริมแม่น้ำ บ้านที่ปลูกจะใช้สร้างจากไม้เพราะเป็นวัสดุที่หา ง่ายในท้องถิ่น ลักษณะการปลูกบ้านคล้ายคลึงกับบ้านในภาคกลางของไทยคือเป็นหลังคาทรงสูงมีหน้าต่าง มากเพื่อระบายลมเนื่องจากเป็นเมืองร้อนแดดยกเสาสอง เพื่อป้องกันน้ำท่วมในฤดูน้ำหลาก ซึ่งช่วยระบายน้ำ เพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายกับทรัพย์สิน และได้ทุนนั้นเก็บอุปกรณ์ในการทำนา หาลา เช่น คันไถ เกวียน ลอบ แห อวน ฯลฯ และใช้เก็บรักษาเรือ ซึ่งพื้นที่โล่งได้ทุนนั้นเป็นเสมือนห้องรับแขก เป็นที่พักผ่อนที่นั้งที่นอน เล่นของคนในครอบครัว และยังใช้สร้างงานหัตถกรรมต่างๆ ที่ใช้ในชีวิตประจำวันเช่น สานกระบุง ตระกร้า และลักษณะการตั้งของบ้านเรือนจะเป็นกลุ่มมีการรวมตัวปลูกอยู่ในที่เดียวกันเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้น สามารถขอความช่วยเหลือซึ่งกันและกันได้

การเดินทาง

การใช้เรือสัญจรไปมาทางน้ำเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับผู้ที่ใช้ชีวิตริมน้ำ เรือที่นิยมใช้ในการข้ามฝากใน สมัยนั้นก็จะใช้เรือโปงในการข้ามฝาก แต่หากเป็นการสัญจรไปมาในระยะไม่ไกลมากนักก็จะเป็นเรือพวกเรือ หมู เรือบด แต่ถ้าหากเป็นการเดินทางในระยะไกล เช่นไปกรุงเทพฯ ก็จะใช้บริการเรือเมล์ซึ่งจะมี 2 บริษัทใน การเดินเรือเมล์ เรือประเภทนี้ได้ชื่อเรียกติดปากชาวบ้านว่า เรือเขียว เรือแดง เนื่องจากเรือเขียวจะเป็นบริษัท ของคนไทย ส่วนเรือแดงจะเป็นเรือของบริษัทฝรั่ง การเดินทางทางเรือนั้นจะเริ่มที่ท่าเตียน กรุงเทพฯ นนทบุรี ปทุมธานี บางปะอิน สิงห์บุรี ลพบุรี อุทัยธานี และเรือแต่ละลำนั้นจะมีการตั้งชื่อที่ไม่เหมือนกัน โดยมักนิยม ใช้ชื่อตัวละครจากเรื่องขุนช้างขุนแผน เช่น ขุนไกร ขุนหาญ พลายงาม ฯลฯ ซึ่งอัตราค่าบริการในสมัยนั้น ระหว่าง ท่าเตียน – ลพบุรี คิดราคาเที่ยวละ 20 บาท ใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 1 วันกับอีก 1 คืน แต่ถ้า หากไม่เดินทางทางเรือก็สามารถใช้บริการทางรถไฟ ในอัตราเที่ยวละ 8 บาท แต่ผู้เดินทางจะต้องเดินเท้าจาก หมู่บ้านไปขึ้นรถไฟในตัวเมืองลพบุรี จึงไม่เป็นที่นิยมมากนัก

อาชีพ

อาชีพหลักของของคนลุ่มน้ำลพบุรีคือ อาชีพชาวนา โดยมีการขุดคลองซอย ลำกระโดง เพื่อนำน้ำ เข้าไปยังที่นา เมื่อถึงฤดูเก็บเกี่ยว ใช้เรือเป็นพาหนะในการนำข้าวออกมาจากที่นาโดยใช้เรือที่กินน้ำตื้นเช่น เรือเรือมาด เรือหมู เรือบด และนอกจากใช้ขนข้าวออกจากนาแล้วยังใช้ขนพืชผลทางการเกษตรจากคลองเล็ก ออกมาขายตามลำคลองใหญ่ และชาวบ้านที่ตั้งบ้านเรือนริมแม่น้ำยังใช้ดั่งเป็นที่พักปลูกพืชผักสวนครัวโดยใช้ น้ำในแม่น้ำรด เพื่อเป็นอาหารของคนในครอบครัว ซึ่งพืชผักที่ปลูกมักจะเป็นพืชผัก เช่นข้าว ตะไคร้ โหระพา เนื่องจากเป็นพืชผักดับกลิ่น เพราะอาหารส่วนใหญ่จะทำจากปลา ต้องอาศัยพืชผักเหล่านั้นช่วยในการดับ กลิ่นและสามารถสร้างรายได้เล็กๆน้อยๆให้กับครอบครัวได้ ถึงแม้ว่าจะตั้งบ้านเรือนอยู่ติดแม่น้ำแต่ชาว บ้านแถบนี้ไม่นิยมทำอาชีพประมงเนื่องจากจำนวนปลาในแม่น้ำลพบุรีนั้นมีไม่มากนัก การจับปลาก็มักจะจับ

เพื่อบริโภคในครอบครัวเท่านั้น ซึ่งในการจับปลาจะมีเรือชนิดหนึ่งที่ใช้ในการจับปลาโดยเฉพาะคือเรือผีหลอก และนอกจากนี้ยังมีเครื่องมือจับปลาต่างๆ ที่ชาวบ้านทำขึ้นมาด้วยวัสดุในท้องถิ่นด้วยภูมิปัญญาถ่ายทอดกัน มาเช่น แห, อวน, ลอบ, โพงพาง, สวิง, ยอ, ไซ, สุ่ม ฯลฯ

และอีกอาชีพหนึ่งของลุ่มน้ำลพบุรีคือการค้าขายทางน้ำโดยใช้เรือเป็นพาหนะ ชาวบ้านที่ตั้งบ้านเรือ ก็สามารถซื้อขายของได้จากเรือที่ล่องมาขายของในแต่ละวัน ซึ่งเรือขายของนั้นจะมาในเวลาที่ไม่ตรงกัน เช่น เรือขายหมู เรือขายเนื้อ เรือขายผัก เรือขายผลไม้ จะมาขายในช่วงเช้าของวันเพื่อให้แม่บ้านได้หาซื้อเพื่อ ทำกินในครอบครัว และในช่วงสายๆ จะเป็นเรือขายของรับประทานเช่น เรือกาแฟ เรือกล้วยเตี่ยว เรือข้าวแกง ต่อมาในช่วงเวลาบ่ายแก่ๆ ก็จะเป็นเรือขายเหล้า ขายเครื่องทองของเมา และในช่วงเวลาค่ำจะเป็นเรือขาย ขนมหวานนานาชนิด และในช่วงดึกจะเป็นเรือขายข้าวต้มซึ่งการดำเนินชีวิตในช่วงนี้เป็นการดำเนินชีวิต อย่างเรียบง่าย พึ่งพาอาศัยแม่น้ำเป็นสำคัญ ผู้คนให้ความสำคัญกับเรือและแม่น้ำ เนื่องจากเรือเป็นสิ่งที่มีความ หมายมากในการดำเนินชีวิตในขณะนั้น

และนอกจากรูปแบบของเรือแล้ว ช่างเรือ หรือชาวเรือจะมีการเรียกชื่อส่วนต่างๆ ของเรือที่สร้างและส่วนที่ เกี่ยวข้องกับเรือโดยเฉพาะคือ

กระดุกงู

คือส่วนสำคัญของเรือ เปรียบกับคนที่มีกระดูกสันหลัง มีซี่โครงเป็นส่วนประกอบให้เป็นรูปร่างขึ้น เช่นเดียวกับการต่อเรือก่อนจะต่อเรือก็ต้องวางกระดุกงูเพื่อให้เห็นเป็นลำเรือ

กง

ไม้ท่อนหน้าทำเป็นรูปโค้งขวางตามลำเรือทำเป็นโครงเรือส่วนล่างของกงตรงกลางส่วนโค้งยึดติดกับ

กระดุกงู

กงข้าง, กงค้ำ

ไม้โครงสร้างเรือทำเป็นรูปโค้งขวางตามขวางของลำเรือเฉพาะด้านข้างเว้นส่วนที่เป็นท้องเรือ กงข้าง ใช้วางสลับกับกงเป็นช่วงๆ ตามความยาวของเรือ

กรรเชียง

คือไม้ยึดแผ่นกระดานของกระดุกงูขึ้นไปเพื่อทำให้เป็นรูปเรือต่อไป

กระแซง

แผงเครื่องสานที่มีใบไม้หรือใบจากบรรจุในระหว่างช่องผิวไม้ ไม้ ทำเป็นผืนใช้บังแดดกันลม

กราบ

ไม้เสริมแคมเรือให้สูงขึ้น ส่วนของเรือที่มีไม้เสริม ไม้กระดานที่ติดตรงแคมเรือไปตามแนวนอน สำหรับเดิน

ขยาบ

เครื่องกันแดดและฝนที่เลื่อนเข้าออกจากประทุนเรือได้

แจว

มีลักษณะเช่นเดียวกับพายแต่มีขนาดใหญ่และยาวกว่า ใช้สำหรับเรือที่มีขนาดใหญ่กว่าเรือพาย โดยปรกติจะพาดไว้กับที่แคมเรือผูกติดกับหลักแจว

ถ่อ

ไม้สำหรับยันแล้วดันให้เรือเดิน

คัด

การกดด้ามพายลงจะเรียกว่าเอาพายจัดกับข้างเรือก็ได้

รวาร

รูหรือช่องระบายน้ำที่เจาะส่วนของกงที่แนบท้องเรือจะเจาะรูกว้างประมาณ 2 ซม. สำหรับระบายน้ำเพื่อไม่ให้น้ำขังระหว่างกงกับท้องเรือ

กระทงป่า

ไม้ท่อนไผ่ยืนขวางลำเรือชุดเพื่อช่วยให้กราบเรือเบะต่างกว้างออกไปตามที่ต้องการ

คาดฟ้า

คือส่วนปลายแหลมของหัวเรือและท้ายเรือที่ไม่กระดานเปลือกเรือทั้ง 2 ข้างมาบรรจบกันและทำให้ปิดเอาไว้

หูแจว

เป็นด้ายดิบทำเป็นวงกลมแล้วคล้องเชือกแจวกับหลักให้ติดกันเมื่อติดกันแล้วไม่ได้ติดตายแต่เคลื่อนไหวได้กระดิกพยุ่น้ำ ทำกริยาที่เรียกว่าแจวให้เรือแล่นได้ ด้ายดิบนั้นเมื่อชุบน้ำแล้วจะมีความเหนียวใช้งานได้อย่างน้อย 6 ชั่วโมง กว่าเจ็บบ่เปียกขาดข้อสำคัญต้องคอยรดน้ำอยู่เสมออย่าให้หูแจวแห้งมิฉะนั้นจะขาดก่อนกำหนด

ประทุน

หลังคาเรือ มีรูปร่างโค้งค้อมตามรูปเรือ

พาย

เครื่องมือสำหรับพยุ่น้ำให้เรือเดิน ถ้าลอกกลดลายเป็นคิ้วตลอดกลางใบพายเรียกว่า พายคิ้ว ถ้าด้ามสั้นใบป้อมเพื่อให้จับได้ถนัดเรียกว่าพายทุย

ระโยง

สายยึดเสากระโดงเรือให้ทรงตั้งตัวอยู่ได้

หลักแจว

ไม้ที่ปักไว้ข้างแฉกเรือ เพื่อผูกหลักแจว

กรรเชียง

เครื่องพยุ่น้ำให้เรือเดิน รูปร่างคล้ายแจว มีหลักสำหรับพาด ไขเหนี่ยว

มือลิง

มีลักษณะคล้ายมือลิง เป็นไม้ติดข้างเรือด้านใน ส่วนบนจะโค้งมนและเรียวเล็กลงไปตามลำดับมักจะเห็นในเรือจ้างหรือสำปั้น

เต้าหีบ

บางที่เรียก เต้าแจว ก็ได้ เป็นตัวยืนเพื่อปักหลักแจว

หูกระต่าย

ชาวเรือบางคนเรียก กระทงเหิน , กระทงเหิน จะเป็นไม้กงตัวสุดท้าย ทางหัวเรือและทางท้ายเรือ

หางเสือ

ภาษาเขมรเรียก จังกูด หรือ ตะกูด เป็นไม้ยาวเสียบเข้าไปในหางเสือ เพื่อเปิดหางเสือให้หันมาตามทิศทางที่ต้องการ

จิงโจ้เรือ

เป็นไม้รูปสามเหลี่ยมขายตรงติดอยู่ใต้ท้องเรือตอนท้ายเพื่อเสริมความคล่องตัวไม่ให้เพลารือแกว่งและป้องกันไม่ให้วัตถุอย่างอื่นมากระทบเพลารือด้วยเช่น สวะที่จะสอดเข้าใต้ท้องเรือ จะเข้ามายาก

ราโท

เป็นแผ่นกระดานเรียบ ขนาดหนากว่าแผ่นกระดานที่เป็นตัวเรือมีจำนวน 1 แผ่น ประกอบบนปากเรือบางชนิดสำหรับกันน้ำเข้าเรือหรือเดินเสียบข้างเรือ

โล้

ภาษาจีนหมายถึง แฉว แต่เรือโล้ของจีนไม่ได้แฉวอย่างเรือจ้างไทย การโล้มีลักษณะเป็นการคงไปมามากกว่า

หมัน

เปลี่ยนไม้ชนิดหนึ่งทาบให้เป็นเส้นเล็กๆ ขูดน้ำมันยางใช้หมันตอกอัดเข้าไปในเรือให้แน่น แล้วจึงเอาชันยาทาบอีกครั้งหนึ่งเรียกว่าการตอกหมัน

คานเรือ

สถานที่ซ่อมเรือ เมื่อเรือชำรุดก็นำมาขึ้นคาน เพื่อซ่อมแซมตกแต่งใหม่

ขึ้นคาน

คือการนำเรือขึ้นจากน้ำก็ต้องวางไม้ไว้บนคานไม้ ซึ่งเป็นเสาทั้งต้นวางพาดบนเสาต่อหม้อเป็นสองแถว รองรับทางด้านหัวเรือกับท้ายเรือ

น้ำมันยาง

น้ำมันที่ใช้ทาเรือ และยาเรือ

คานน้ำ

เป็นวิธีขึ้นคานอีกแบบหนึ่ง มักใช้กับเรือที่มีขนาดเล็ก โดยการทำคานขึ้นริมแม่น้ำลำคลองที่มีเวลาน้ำขึ้นน้ำลง วิธีทำขั้นแรกคือ เมื่อรู้วาระดับน้ำขึ้นลงสูงแค่ไหน ก็ให้ทำไม้ขาทราย 2 คู่ ปักไม้ขาทรายลงในดินบริเวณที่จะขึ้นคานกะระยะให้พอดีกับเรือที่จะอยู่บนคานได้หาไม้ที่แข็งแรงพอที่จะทานน้ำหนักของเรือพาดบนขาทราย พอน้ำขึ้นเต็มก็กั้นเรือไปวางบนคานทั้งสองแล้วยกให้สูงพ้นน้ำเล็กน้อย เมื่อน้ำลดลงเรือจะค้างอยู่บนคานเอง เป็นวิธีการที่ไม่ต้องออกแรง เพียงใช้น้ำช่วยยกเรือ

ตู้

เป็นการกระทำเพื่อออกแรงถ่วงให้เรือชะลอช้าลง โดยใช้ไม้แก่นแข็งเหนียว ไม่หักง่าย มีความยาว 4 – 5 เมตร เป็นหลักเรือและเป็นหลักยันคือขณะที่เรือแล่นอยู่ เมื่อจะจอดหรือชะลอให้ใช้หลักทอดยันไปข้างหน้าเรือให้ปลายหลักแตะดินในคลอง แล้วโหนปลายหลักถ่วงไว้หรือออกแรงยัน

สาหลี่

เครื่องบรรทุกของหนักมี 2 ล้อ ใช้ลากหรือใช้ผลักไป แต่ถ้าสาหลี่ที่ใช้กับคานเรือมี 4 ล้อ เป็นไม้สี่เหลี่ยมแบบเสาเรือนมีขนาดใหญ่ 8×8 นิ้ว เอามาประกอบเป็นตัวสาหลี่ รูปสี่เหลี่ยมผืนผ้ากว้าง 2 เมตรครึ่ง

ยาว 4 เมตร ที่มีรูทั้งสี่มีลูกล้อเหล็กที่หมุนได้รอบตัว ทางด้านหัวและท้ายของเสาสี่มีแม่แรงด้านละ 2 ตัว บนแม่แรงมีคานไม้ขนาดเดียวกับเสาสี่เป็นที่ยึดรองรับลำเรือ

เรือคายหมัน

เป็นอาการที่เกิดขึ้นกับเรือต่อขนาดใหญ่ซึ่งมีแนวเรือ คือ ร่องระหว่างริมกระดานต่อกัน ถ้าไม่อุดตามแนวให้แน่น น้ำก็จะไหลเข้าเรือทำให้เรือจมได้ ฉะนั้นจึงต้องอุดเรือด้วยหมัน

เพรียง

เป็นสัตว์น้ำตัวเล็ก ๆ มีเปลือกคล้ายหอย ปากแข็ง จึงเจาะไขไม้ได้ มักเกาะตามกระดานตามท้องเรือ กัดแทะจนเรือทะลุ

แครง

ภาชนะที่ใช้สำหรับวิดน้ำในเรือ ทำด้วยไม้ไผ่สานเป็นรูปคล้ายหอยแครง จึงเรียกว่า แครง ซึ่งต้องใช้ชันทาให้ทั่วกันไม่ให้รั่ว และป้องกันไม่ให้ไม้ผุเร็ว แบบเดียวกับ ครุ ขนาดของแครงจะมีขนาด 5 – 6 นิ้ว หรือสามารถสอดเข้าไประหว่างกงเรือได้

ชักแนวเรือ

เป็นการใช้เหล็กพืดแบน ๆ กว้างราว 1 นิ้ว ยาวประมาณ 10 นิ้ว ปลายข้างหนึ่งทำให้แหลมงอจุ่มคล้ายปากนก ใช้ส่วนที่แหลมนั้นขูดชันเก่าตามแนวรอยเรือออกให้หมด เพื่อตรวจดูหมันเก่าว่ายังแน่นดีหรือไม่ ถ้าหมันคายพองตัวออกมาก็ชันหมันเก่าทิ้ง ดอกหมันใหม่เข้าไปแทน

ลูกประสัก

ทำจากแก่นไม้เสมสาน เนื้อแข็ง สีค่อนข้างดำ ยาวประมาณ 10 นิ้ว มักทำเป็นแท่งสี่เหลี่ยมหน้ากว้างประมาณ 1 นิ้ว เมื่อจะใช้ต้องตากให้กลมทางโคนจะโตกว่าทางปลายเล็กน้อย ใช้เป็นตัวยึดติดกับกระดานให้แน่นกับกงเรือ

กวดลูกประสัก

เป็นการใช้ค้อนตอกลูกประสักทั้งทางด้านหัวและปลายพร้อมกันส่วนหัวของลูกประสักจะบังคับให้กระดานอัดแน่นกับกงเรือส่วนด้านปลายจะบานออกบังคับให้ลูกประสักอัดกงเรือให้แน่นเมื่อแน่นตามต้องการแล้วจึงใช้เลื่อยตัดส่วนเกินทั้งหัวท้ายออกให้เสมอกับกงและท้องเรือใช้ชันยาหัวและท้ายเพื่อกันน้ำเข้า

แอก

คือไม้ที่ตอกขวางหัวและท้ายเรือยื่นออกมาจากตัวเรือทั้งสองข้างเพื่อสะดวกในการคล้องเชือกเมื่อเวลาลากจูง

ทวนหัวและทวนท้าย

ทำด้วยแผ่นกระดานสนไฟให้อ่อนดัดโค้งตามลักษณะของเรือแต่ละชนิด ข้างจะปาดทวนหัวเรือให้เป็นรูปสามเหลี่ยม เพื่อให้สามารถแหวกน้ำให้สามารถแล่นไปได้เร็วส่วนท้ายเรือจะทำเป็นรูปป้าน

โชนเรือ

ไม้สลักรูปลอยตัวติดอยู่ตอนหัวเรือเป็นส่วนประกอบเพิ่มเติมเพื่อความสวยงามในด้านศิลปะ

มีผู้หญิงประจำเรือ โดยปรกติเชื่อว่าทวนหัวเรือเป็นที่สถิตของแม่ย่านาง

สวะ

หมายถึง ผัก หญ้า หรือสิ่งที่ลอยมา

วิถีชีวิตของชาวบ้านลุ่มน้ำลพบุรีในช่วงก่อน พ.ศ. 2517 นั้นแม่น้ำเป็นสิ่งจำเป็นสูงสุดในการดำรงชีวิต เป็นทั้งแหล่งอุปโภค บริโภค ผู้คนยึดริมแม่น้ำเป็นที่ตั้งชุมชน และตั้งสถานที่สำคัญต่างๆ ใกล้แม่น้ำ ใช้แม่น้ำเป็นเส้นทางคมนาคมหลัก มีเรือเป็นพาหนะหลักในการเดินทางติดต่อระหว่างกันหรือการไปเมืองต่างๆ ผู้คนประกอบอาชีพทำนาทำสวนเป็นอาชีพหลักปลูกพืชผักบริโภคเอง โดยอาศัยการชักน้ำจากแม่น้ำเข้าที่นาที่สวน ใช้แม่น้ำเป็นที่ขนส่งผลผลิตเป็นที่ค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้า จับสัตว์น้ำในแม่น้ำเป็นอาหาร มีการสร้างงานหัตถกรรมในครัวเรือนขึ้นใช้เองกินอยู่อย่างพอเพียง เป็นวิถีชีวิตที่เรียบง่ายและสงบสุข

4.1.2 ชีวิตช่วงหลังปี พ.ศ. 2517 ถึงปัจจุบัน

สภาพแม่น้ำ

สภาพแม่น้ำเสื่อมโทรมลงเมื่อมีความเจริญเข้ามา ผู้คนปล่อยน้ำเสียลงแม่น้ำ โรงงานอุตสาหกรรมปล่อยน้ำเสีย หรือน้ำที่บำบัดไม่ได้มาตรงฐานลงแม่น้ำ คนรุ่นใหม่ของชุมชนริมแม่น้ำลพบุรีจึงเห็นการใช้เรือเพียงการใช้เรือข้ามฟาก หรือเรือที่ใช้ในการพายในระยะใกล้ๆ เท่านั้น เนื่องจากใช้การคมนาคมทางบกเป็นหลักสถานะแม่น้ำลพบุรีในปัจจุบันอยู่ในขั้นวิกฤต แม่น้ำเป็นสีเขียว มีตะไคร่ขึ้นเต็มลำน้ำ สายน้ำหยุดนิ่งอยู่กับที่ สิ่งมีชีวิตในแม่น้ำมีเหลือน้อยน้อยเนื่องมาจากหลายสาเหตุ ประการแรกเกิดจากการที่ฝนไม่ตกต้องตามฤดูกาลเกี่ยวเนื่องมาจากการที่มนุษย์เรานั้นตัดไม้ทำลายป่ากันส่งผลให้ปริมาณน้ำในแม่น้ำลพบุรีมีน้อย ประการที่สองมีการหยุดนิ่งของน้ำในแม่น้ำอย่างต่อเนื่อง ไม่มีน้ำไหลเวียนในแม่น้ำลพบุรี เนื่องจากมีการกั้นเขื่อนที่ปากแม่น้ำ น้ำจากแม่น้ำเจ้าพระยาไม่สามารถเข้าหาแม่น้ำในแม่น้ำลพบุรีได้ น้ำลดระดับลงมาจนเหลือน้อย ซึ่งตามข้อตกลงในการสร้างเขื่อนกันลำน้ำนั้นจะมีการปล่อยน้ำเข้ามาในแม่น้ำลพบุรีให้เกิดการไหลเวียนสัปดาห์ละครั้งและในการปล่อยน้ำนั้นจะต้องแจ้งผู้คนที่อาศัยริมน้ำนั้นล่วงหน้า 1 วัน เพื่อป้องกันการเสียหายของทรัพย์สินและอันตรายเนื่องจากกระแสน้ำที่ไหลมาจะรุนแรง แต่ไม่เป็นตามข้อตกลง นานๆ จะปล่อยมาและไม่มีการบอกประชาชนล่วงหน้า และอีกผลกระทบหนึ่งที่พบได้อย่างชัดเจนคือปริมาณของสัตว์น้ำเมื่อน้ำเสียจำนวนสัตว์น้ำก็ลดลง และเมื่อไม่มีการเปิดน้ำจากแม่น้ำเข้ามาทำให้ปลาที่จะเข้ามาตามกระแสเพื่อเข้ามาขยายพันธุ์นั้นขาดหายไปด้วย ซึ่งส่งผลกระทบต่อวงจรชีวิตสัตว์น้ำในแม่น้ำทุกชนิดไม่ใช่แต่ปลาเพียงอย่างเดียวเมื่อเกิดผลกระทบดังกล่าว ดังนั้นจึงเกิดการรวมตัวกันขึ้นระหว่างประชาชนกับทางภาครัฐ โดยบ้านเรือนอยู่ริมน้ำโดยการเริ่มจากตัวเองไม่ทิ้งของเสียลงแม่น้ำ และได้ประสานกับผู้ว่าราชการจังหวัดให้จัดการเรื่องของโรงงานที่ปล่อยน้ำเสียลงแม่น้ำลพบุรีและขอความร่วมมือกับฝ่ายชลประทานในการปิดเปิดประตูกันน้ำให้เป็นเวลาซึ่งในขณะนี้สภาพน้ำในแม่น้ำลพบุรีเริ่มดีขึ้นเป็นลำดับ

การดำเนินชีวิต

การดำเนินชีวิตของผู้คนลุ่มน้ำลพบุรีในปัจจุบัน แตกต่างจากเดิมเป็นอันมาก เนื่องจากในปี พ.ศ. 2517 มีการตัดถนนสาย ลพบุรี – บางปะหัน ทำให้การเดินทางสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น และเมื่อถนนเข้ามาความเจริญด้านต่างๆ ก็เข้ามาตาม ผู้คนมีไฟฟ้าใช้ มีน้ำประปา การที่จากแต่ก่อนการทำมาหาเลี้ยงชีพในอดีตคือการทำนาทำสวน แต่ในปัจจุบันผู้คน หันไปทำงานในโรงงานเนื่องจากได้รายได้ที่แน่นอนไม่เหมือนการทำเกษตรที่รายได้ไม่คงที่ขึ้นอยู่กับผลผลิตและปัจจัยหลายๆ ด้าน หนุ่มสาว แยกย้ายกันไปหางานทำที่อื่นซึ่งมาสาเหตุหลายประการเช่น การได้รับการศึกษาที่สูงขึ้นทำให้ในท้องถิ่นของตนเองไม่มีงานรองรับ สภาพชีวิต

เปลี่ยนไปผู้คนติดในความสะดวกสบาย ไม่มีการเดินทางทางเรือเปลี่ยนจากการอยู่เป็นชุมชนชนบทเป็นชุมชนเมือง

สภาพบ้านเรือน

สภาพบ้านเรือนจากเดิมเป็นไต้ถุนสูงสร้างขึ้นเพื่อป้องกันน้ำท่วมและการปลูกบ้านในสมัยก่อนจะรวมกันอยู่เป็นหมู่บ้าน แต่ในปัจจุบันปลูกในลักษณะที่ดินใครที่ดินมัน บ้านเรือนบางส่วนจึงกระจายกันออกไปปลูกตามที่ติดถนนเป็นตึกแถวใช้ในการค้าขายเพื่อความสะดวกสบายในการคมนาคมและอยู่ใกล้แหล่งความเจริญ ส่วนบ้านที่ติดแม่น้ำได้เปลี่ยนรูปแบบไปตามความเจริญที่เข้ามาจากบ้านไม้ไต้ถุนสูงเปลี่ยนการก่อสร้างเป็นบ้านชั้นเดียวคอนกรีตเสริมเหล็ก เพื่อความคงทนถาวรและตามความนิยม หรือหากบ้านใดเป็นบ้านไต้ถุนสูงแบบสมัยก่อน ชาวบ้านมักจะต่อเติมชั้นล่างให้กลายเป็นบ้าน 2 ชั้น เนื่องจากไต้ถุนสูงไม่มีความจำเป็นอีกต่อไป เพราะไม่มีเหตุการณ์น้ำหลากเกิดขึ้นสาเหตุมาจากสร้างเขื่อนกันปากแม่น้ำลพบุรีทำให้กระแสน้ำในแม่น้ำลดน้อยลงไปมาก

การเดินทาง

ปี พ.ศ.2517 มีการตัดถนนเข้าสู่ตัวเมืองลพบุรีหลายเส้นทางเพื่อเชื่อมต่อระหว่างถนนใหญ่กับชุมชนริมแม่น้ำลพบุรีทำให้ผู้คนหันไปนิยมการเดินทาง ง่ายมากกว่าทางเรือเนื่องจากทำได้สะดวกและรวดเร็ว กว่าทางน้ำ มีถนนสายหลัก ตัดคู่ขนานไปกับแม่น้ำลพบุรี การใช้เรือเริ่มลดบทบาทลง การสัญจรทางน้ำไม่มีความจำเป็นอีกต่อไป ผู้คนใช้การสัญจรทางบกเนื่องจากสะดวกและรวดเร็ว เรือที่พบเห็นมักจะเป็นเรือที่ใช้ข้ามฟากเท่านั้น ผู้คนริมน้ำเมื่อไม่เห็นประโยชน์ของเรือแล้วบางบ้านก็ปล่อยให้ผุพังไปตามกาลเวลา บางบ้านก็นำเรือขึ้นคานเก็บไว้ แม่น้ำลพบุรีทางด้านการเป็นเส้นทางการเดินทาง ไม่มีความจำเป็นต่อการเดินทางและชีวิตของคนริมแม่น้ำลพบุรีอีกต่อไป

อาชีพ

จากแต่เดิมการประกอบอาชีพของผู้คนริมแม่น้ำลพบุรีส่วนมากจะเป็นการทำนา ทำสวน แต่เมื่อมีความเจริญเข้ามามีการสร้างโรงงานอุตสาหกรรม ผู้คนหันไปทำงานโรงงานอุตสาหกรรม เนื่องจากมีรายได้ที่ดีและแน่นอนกว่าการทำนาทำสวน และเมื่อคนเราได้รับการศึกษาที่สูงขึ้นก็มุ่งหวังงานที่ดีกว่าการทำนาทำสวนแต่ถึงแม้ว่าผู้คนส่วนมากจะทำงานในโรงงานอุตสาหกรรมก็ยังมีบางส่วนที่ยึดอาชีพทำนาซึ่งมักจะเป็นคนสูงอายุในหมู่บ้านที่ยังคงยึดอาชีพดั้งเดิมเหล่านี้อยู่

วิถีชีวิตช่วงหลัง พ.ศ 2517 มีการเปลี่ยนแปลงมากมาย เนื่องจากมีการสร้างถนนเข้าที่ชุมชนต่างๆ รวมทั้งชุมชนริมแม่น้ำลพบุรีส่งผลให้ชุมชนขยายตัว ทำให้แม่น้ำและเรือลดบทบาทลง เมื่อมีถนนความเจริญด้านต่างๆก็ตามเข้ามาทั้ง น้ำประปา ไฟฟ้า จากเดิมมีอาชีพทำนาทำสวนเปลี่ยนไปทำงานโรงงานอุตสาหกรรมเนื่องจากได้รายได้ที่แน่นอนทุกเดือนไม่เหมือนกับการทำนาทำสวนที่ต้องพึ่งพระธรรมชาติมีรายได้ที่แน่นอน มีการย้ายถิ่นฐานไปทำงานในเมือง แม่น้ำขาดคนดูแล มีการสร้างเขื่อนกันปากแม่น้ำการปล่อยน้ำเสียจากโรงงานอุตสาหกรรมและจากบ้านเรือน ทำให้สภาพแม่น้ำเสื่อมโทรมลง

4.2 ประเพณีและความเชื่อที่เกี่ยวข้อง

ประเพณี ต่างๆที่เกี่ยวข้องกับแม่น้ำนั้นมากมายหลายอย่างในอดีตแต่ในปัจจุบันประเพณีที่ยังหลงเหลืออยู่ในแถบลุ่มแม่น้ำลพบุรีนั้นนางเกลียว สายสงค์ ได้ให้สัมภาษณ์เกี่ยวกับการดกนมไฟไว้ดังนี้ไว้ดังนี้

การโกนผมไฟ

เมื่อมีเด็กเกิดใหม่และมีอายุครบ 1 เดือน ผู้เป็นพ่อแม่จะหาผู้อาวุโสมาทำพิธีโกนผมไฟเนื่องจากมีความเชื่อว่าจะเป็นสิ่งมงคลแก่เด็ก ซึ่งหากเป็นเด็กผู้ชายจะนิยมให้พระโกน แต่ถ้าเป็นเด็กหญิงจะเป็นผู้อาวุโส เช่น ปู่ ย่า ตา ยาย หรือผู้เฒ่าผู้แก่ในหมู่บ้าน เมื่อโกนผมแล้วจะนำผมที่ได้ ใส่กระทง มีดอกไม้ ธูป เทียน แล้วนำไปลอยในแม่น้ำเพื่อขอฝากให้เด็กที่เกิดเป็นลูกแม่คงคา ให้อยู่เย็นเป็นสุขเหมือนสายน้ำ ให้แม่คงคาปกป้องภัยอันตรายที่จะเกิดกับน้ำ

ประเพณีลอยกระทง

เรื่องราวเกี่ยวกับประเพณีลอยกระทง นางน้อย จิตเลิศ ได้ให้สัมภาษณ์ไว้ว่า การลอยกระทงในสมัยก่อน เป็นการลอยกระทงเพื่อขอบคุณแม่คงคาที่ได้ให้ประโยชน์มากมายต่อผู้คนและขอขมาแม่คงคาที่ได้ล่วงเกินในการใช้น้ำในแม่น้ำไม่ว่าจะเป็นเรื่องใดก็ตาม โดยการประดิษฐ์กระทงด้วยใบตองหรือวัสดุอื่นอย่างสวยงาม ใส่ธูป เทียน แล้วจุดธูป เทียนอธิษฐานขอสิ่งดี ๆ ให้กับชีวิตพร้อมขอขมาแม่คงคา แล้วลอยลงไปในน้ำ เกิดแสงเทียนแวบแวบสวยงามซึ่งในปัจจุบันก็ยังมีประเพณีการลอยกระทงอยู่แต่ในเรื่องความเชื่อของแม่คงคานั้นได้ถูกมองข้ามไป เป็นการลอยเพื่ออนุรักษ์ประเพณีและเพื่อความสนุกสนานเป็นหลัก

ประเพณีการแข่งขันเรือยาว

ประเพณีการแข่งขันเรือ นายมาลัยศักดิ์ พูลศิริและนายศิริ พูลศิริ ได้ให้ สัมภาษณ์ไว้ว่าในการแข่งเรือยาวสนามการแข่งขันนั้นมักจะเป็นทำนบน้ำหน้าวัดเพราะเป็นศูนย์รวมของชาวบ้าน มาทำบุญและร่วมพิธีแข่งเรือซึ่งมักจะมีการติดกาการแข่งขันโดยกำหนดตั้งแต่ขนาดเรือที่จะแข่งซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ขนาดคือ

เรือยาวใหญ่ฝีพายตั้งแต่ 41 คน ไม่เกิน 55 คน

เรือยาวกลางฝีพายตั้งแต่ 31 คน ไม่เกิน 40 คน

เรือยาวเล็กฝีพายตั้งแต่ 30 คนขึ้นไป

การเล่นเพลงเรือ จะมีการละเล่นก็ต่อเมื่อมีการทอดผ้าป่าเท่านั้น เพื่อเป็นการอนุรักษ์มรดกวัฒนธรรมของชาติ ซึ่งในการเล่นเพลงเรื่อนั้น เรือที่พายส่วนใหญ่จะเป็นเรือมอด เรือพายม้าและเรือสำปั้น มาตกแต่งประดับประดาอย่างสวยงาม ทั้งชายและหญิงจะแต่งตัวเหมือนกันทั้งลำเรือ เพื่อความสวยงาม และดึงดูดใจเพศตรงข้าม ซึ่งในเรือแต่ละลำ จะมีพ่อเพลง แม่เพลงหนึ่งคน คนที่เหลือจะเป็นลูกคู่คอยรับ ซึ่งวิธีการเล่นนั้น ฝ่ายชายจะพายเรือเข้ามาเทียบเรือฝ่ายหญิง ซึ่งพ่อเพลงฝ่ายชายจะร้องเพลงปลอบ เป็นธรรมเนียมในการเชิญชวนฝ่ายหญิงให้ร่วมสนุกด้วยกัน แล้วฝ่ายหญิงจะร้องเพลงโต้ตอบ เนื้อหาของเพลงที่ใช้ร้องนั้นจะเป็นประเภท การเกี้ยวพาราสี ขอความรัก ซึ่งในสมัยก่อนนั้นการเล่นเพลงเรือจะเล่นกลางคืนเวลาค่ำและจะสิ้นสุดหลังเที่ยงคืน ในปัจจุบันจะเล่นกลางวันเท่านั้น

ความเชื่อ

ความเชื่อที่เกี่ยวข้องกับเรือที่พบเห็นในปัจจุบันนั้น พระอริการละม้าย เจ้าอาวาสวัดยาง ณรังสีได้ให้สัมภาษณ์ไว้ดังนี้

การบวงสรวงแม่ย่านางเรือ

การบวงสรวงแม่ย่านางเรือก่อนนำเรือลงน้ำ ซึ่งเป็นเรือที่นำขึ้นจากน้ำในกรณีซ่อมแซมเรือ หรือเก็บไว้นานเรือ เมื่อจะนำลงน้ำใช้ต้องมีการบวงสรวงแม่ย่านางให้แม่ย่านางรับรู้ ซึ่งมีเครื่องบวงสรวงดังต่อไปนี้

ข้าวปากหม้อ

ไข่

กล้วย

มะพร้าว

ส้มโอ

ดอกไม้

ธูป

เทียน

ซึ่งพิธีกรรมในการบวงสรวงแม่ย่านางนั้นจะทำเฉพาะบ้านที่ยังคงมีเรืออยู่ นิยมปฏิบัติกันในวันจันทร์ ซึ่งในการบูชาแม่ย่านาง เจ้าของเรือเป็นผู้เป็นเจ้าของเรือเป็นผู้ปฏิบัติ บอกกล่าวขอให้มันแต่สิ่งที่ดีเกิดขึ้นกับตนและครอบครัวให้ปลอดภัย จากการใช้เรือจากการเดินทางทางเรือ

การบวงสรวงในการขุดเรือยาว

พิธีบวงสรวงในการขุดเรือยาวจะเริ่มจากบวงสรวงแม่ย่านาง ซึ่งพิธีบวงสรวงแม่ย่านางในการทำเรือยาวที่ยังคงปฏิบัติอยู่ในปัจจุบัน เริ่มตั้งแต่การบวงสรวงต้นไม้ที่จะนำมาทำเรือก่อนตัดโดยการตั้งศาลเพียงตา ทำพิธีจุดธูปเทียน นำพานดอกไม้ พวงมาลัย ทำพิธีเสี่ยงทายว่าแม่ย่านางชอบหรือไม่ก็จะนำผ้าแพรสีนั้นผูกไว้กับต้นไม้ที่จะตัดเพราะเชื่อกันว่าต้นไม้ที่จะตัดจะมีแม่ย่านางอาศัยอยู่และเตรียมเครื่องบวงสรวงดังต่อไปนี้

ขนมต้มแดง

ขนมต้มขาว

หัวหมู

ไก่ต้ม

ไข่ต้ม

เมื่อตั้งเครื่องบวงสรวงไหว้แม่ย่านางเสร็จแล้ว ก็จะอัญเชิญแม่ย่านางจากต้นไม้ขึ้นสถิตศาลเพียงตา และเมื่อขุดเรือเสร็จเรียบร้อยแล้วจึงอัญเชิญแม่ย่านางจากศาลเพียงตาขึ้นประทับเรืออีกครั้ง และทุกครั้งที่จะนำเรือไปแข่งก็จะมีการเซ่นไหว้ทุกครั้ง โดยก่อนที่จะแข่งจะเมื่อนำเรือลงน้ำต้องวักน้ำจากแม่น้ำรดหัวเรือจำนวน

3 ครั้งเพื่อเอาฤกษ์เอาชัยในการแข่งขัน

การพูด

ไม่ให้พูดจาหรือทำหยาบคายขณะที่อยู่ในเรือ เนื่องจากจะไม่เป็นที่พอใจของแม่ย่านางเรืออาจจะเกิดสิ่งไม่ดีกับผู้กระทำ และห้ามข้ามหัวเรือ หรือนั่งทับหัวเรือเพราะหัวเรือเป็นที่สถิตย์ของแม่ย่านางก็ยังถือปฏิบัติกันอยู่ในกลุ่มคนที่ใช้เรือเป็นพาหนะ

ความเชื่อที่เกี่ยวกับเรือที่ยังหลงเหลืออยู่ในปัจจุบันนั้น ขึ้นอยู่กับความเชื่อและความศรัทธาของคนในชุมชนริมน้ำซึ่งมิได้กระทำกันทุกครัวเรือน หากแต่เป็นเพียงคนบางกลุ่ม ซึ่งความเชื่อเกี่ยวกับเรือแต่เดิมนั้นมีหลากหลายความเชื่อแต่ได้เสื่อมสลายลงไปตามกาลเวลาและค่านิยมในการใช้เรือลดน้อยลง

5. ปัจจัยต่าง ๆ ที่เป็นองค์ประกอบที่ส่งผลให้พิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี เป็นแหล่งเรียนรู้ตลอดชีวิต

จากการสัมภาษณ์ นายศิริ พูลศิริได้กล่าวถึง ปัจจัยต่าง ๆ ที่เป็นองค์ประกอบที่ส่งผลให้พิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี เป็นแหล่งเรียนรู้ตลอดชีวิตดังนี้

5.1 ปัจจัยด้านสถานที่ตั้งและภูมิทัศน์

พิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี ตั้งอยู่ภายในบริเวณวัดยาง ณ รังสี ที่ หมู่ที่ 2 ตำบลสูงอำเภอมือง จังหวัดลพบุรี ตัวพิพิธภัณฑ์ตั้งอยู่ในภายในบริเวณวัดยาง ณ รังสี ด้านหน้าติดทางหลวงสายลพบุรี-บางปะหัน อยู่ห่างจากตัวเมืองลพบุรีประมาณ 9 กิโลเมตร สามารถเดินทางได้ด้วยความสะดวกมาถึงได้ทั้งรถประจำทาง และรถยนต์ส่วนบุคคล หรือหากเดินทางด้วยรถไฟนั้นสามารถลงรถไฟที่สถานีรถไฟลพบุรี แล้วต่อรถเข้ามาประมาณ 9 กิโลเมตรจากตัวเมืองโดยมารดโดยสารจากตัวเมือง 2 สาย คือสายลพบุรี – บางปะหัน สายกรุงเทพ – ลพบุรี ด้านหลังพิพิธภัณฑ์ติดติดแม่น้ำลพบุรี มีศาลาท่าน้ำที่ได้รับการบูรณะพร้อมกับอาคารพิพิธภัณฑ์สำหรับให้อาหารปลา มีการปรับปรุงเส้นทางเดินในบริเวณพิพิธภัณฑ์เป็นทางคอนกรีตเสริมเหล็กพร้อมทั้งปรับปรุงภูมิทัศน์โดยรอบมีการปลูกต้นไม้ จัดสวนอย่างสวยงาม ทำให้สภาพภูมิทัศน์โดยรวมแล้วสามารถให้ความสะดวกสบายแก่ผู้มาใช้พิพิธภัณฑ์ได้อย่างดี

5.2 ปัจจัยด้านขนาดหรือรูปลักษณ์

ในส่วนของพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้าน วัดยาง ณ รังสี ที่ตั้งอยู่ในเขตวัดยาง ณ รังสินั้นแบ่งเป็น 3 ส่วน คือ

- อาคารพิพิธภัณฑ์หลังที่ 1 คือศาลาการเปรียญหลังเก่า สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2470 ที่ได้รับการซ่อมแซมแล้ว เป็นศาลาไม้โถงขนาดยาว 26 เมตร กว้าง 12.5 เมตร ได้ถูกล้างคาปีกนกซ้อนกัน 3 ชั้น หน้าจั่ว แกะสลักไม้ปิดทองประดับกระจก เป็นรูปเทพารักษ์ ท้องลายแกะสลักเป็นรูปเทพนมประลายก้านขด มีเครื่องประดับหลังคาเป็นช่อฟ้า นาคเลื้อยอย่างสวยงาม เป็นอาคาร จัดแสดงเรือ ประเภทเรือขุด และเรือที่มีขนาดใหญ่ มีแผนกจัดแสดงคำบรรยายให้ความรู้สำหรับผู้ที่มาเยี่ยมชม ทั้งด้านบนศาลา และด้านล่างของศาลา มีการจัดวางเรือโดยการสร้างฐานรองรับให้เรือตั้งสูงกว่าทางเดินโดยใช้ฐานเหล็กเพื่อป้องกันการทำลายของปลวกและแมลงต่างๆ

- อาคารพิพิธภัณฑ์หลังที่ 2 เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก สถาปัตยกรรมด้านรูปแบบผสมผสานระหว่างความเป็นไทยกับรูปแบบการก่อสร้างแบบตะวันตกได้อย่างดีเป็นอาคารก่อด้วยศิลาแลง พื้นอาคาร

เทคอนกรีตเป็นทางเดินส่วนที่ตั่งเรือใช้หินปูพื้น มีแผนคำบรรยายเรือชนิดต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ที่มาแสวงหาความรู้สร้างแล้วเสร็จเมื่อ พ.ศ. 2546 ได้รับ งบประมาณสนับสนุนจาก พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ เป็นจำนวนเงิน 36900,00 บาท และออกแบบก่อสร้างโดยกรมโยธาธิการเป็นอาคารที่ใช้จัดแสดงเรือพื้นบ้านขนาดเล็กเป็นเรือชนิดต่อซึ่งงบประมาณการก่อสร้างทั้งสิ้น 36900,00 บาท

- อาคารสำหรับขายสินค้าพื้นเมือง และบริการด้านอาหารแก่ผู้มาเยี่ยมชม เพื่อเป็นการส่งเสริมอาชีพ และการหารายได้ให้กับบุคลากรในชุมชน สินค้าที่นำมาขายนั้นก็จะเป็น ผลไม้ขึ้นชื่อของที่นี่ เช่น กระท้อน มะปราง และสินค้าหนึ่งผลิตภัณฑ์หนึ่งชุมชนในจังหวัดลพบุรี เป็นการอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว ซึ่งในบริเวณอาคารขายสินค้าพื้นเมืองนั้นได้มีการบริการทางด้านห้องสุขาไว้สำหรับผู้เยี่ยมชมด้วย

5.3. ปัจจัยด้านลักษณะทางสถาปัตยกรรมของตัวอาคาร

อาคารพิพิธภัณฑ์หลังที่ 1 อาคารพิพิธภัณฑ์หลังที่ 1 คือศาลาการเปรียญ สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2470 ที่ได้รับการซ่อมแซมแล้วเป็นศาลาไม้โถงขนาดยาว 26 เมตร กว้าง 12.5 เมตร ใต้ถุนหลังคาปีกนกซ้อนกัน 3 ชั้น หน้าจั่ว แกะสลักไม้ปิดทองประดับกระจก เป็นรูปเทพารักษ์ ท้องลายแกะสลักเป็นรูปเทพนมประลายก้าน ขด มีเครื่องประดับหลังคาเป็นช่อฟ้า นาคเลื้อยอย่างสวยงาม เป็นอาคาร จัดแสดงเรือ ประเภทเรือขุด และเรือที่มีขนาดใหญ่ ทั้งด้านบนศาลา และด้านล่างของศาลา เป็นอาคารที่แสดงถึงเอกลักษณ์ของความเป็นไทยได้อย่างสมบูรณ์

อาคารพิพิธภัณฑ์หลังที่ 2 เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก สถาปัตยกรรมด้านรูปแบบผสมผสานระหว่างความเป็นไทยไว้ได้อย่างดีกับวิธีการก่อสร้างแบบตะวันตก โดยการใช้กระเบื้องแบบไทย และใช้ศิลาแรงก่อเป็นตัวอาคารและสร้างแล้วเสร็จเมื่อ พ.ศ. 2546 ได้รับ งบประมาณสนับสนุนจาก พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ เป็นจำนวนเงิน 36900,00 บาท และออกแบบก่อสร้างโดยกรมโยธาธิการเป็นอาคารที่ใช้จัดแสดงเรือพื้นบ้านขนาดเล็กเป็นเรือชนิดต่อ

5.4 ปัจจัยกระบวนการดำเนินการกิจกรรม

กระบวนการดำเนินการกิจกรรมต่างๆ กระบวนการดำเนินการกิจกรรมต่างๆนั้น ยังขาดชีวิตชีวา เนื่องจากยังอยู่ในสภาพของความเก่าเก็บ ไม่มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบอย่างต่อเนื่อง จัดวางวัตถุ สิ่งของอย่างไรก็อยู่อย่างนั้น เนื่องจากวัตถุที่อยู่ในพิพิธภัณฑ์เป็นเรือขนาดใหญ่ไม่สามารถเคลื่อนที่ได้สะดวก และเป็นของเก่า หากเคลื่อนย้ายบ่อยๆจะทำให้เกิดความเสียหายต่อเรือเหล่านั้นได้ แต่ได้มีการจัดรูปแบบการวางเรือในพิพิธภัณฑ์ได้เป็นอย่างดี มีการแยกชนิด ขนาด ให้อยู่ในที่ที่เดียวกัน สะดวกในการเรียนรู้ ขาดก็ซึ่งการหมุนเวียนในการจัดแสดงวัตถุในพิพิธภัณฑ์ แต่เนื่องด้วยความจำเป็น และความเหมาะสม

ในส่วนของเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสร้างพิพิธภัณฑ์ หลักฐานบัญชีชนิดของเรือ จำนวนของเรือ วันที่นำเรือมาหรือส่วนต่างๆเกี่ยวกับพิพิธภัณฑ์ ขาดการเก็บรักษา จึงไม่มีเอกสารหลักฐานที่ปรากฏให้เห็น มีแต่จากการบอกเล่าของคนในชุมชนเท่านั้น ซึ่งทำให้หลักฐานบางส่วนขาดหายไป และจะหมดไปพร้อมกับบุคคลที่จำได้

5.5 ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ

ในการจัดการดูแลพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี นั้นในส่วนของชาวบ้านได้จัดตั้งคณะกรรมการขึ้นเพื่อเป็นผู้ดูแลซึ่งประกอบไปด้วย

นายเกียรติ	อยู่ทวี (ผู้ใหญ่บ้านคนเก่า)	ประธาน
จ.ส.ต สมสิทธิ์	จันทร์น้อย	รองประธาน
นายศิริ	พุลศิริ	คณะกรรมการ
นางเกลียว	สายสงค์	คณะกรรมการ
นายมาลัยศักดิ์	พุลศิริ (ผู้ใหญ่บ้านคนปัจจุบัน)	คณะกรรมการ
นายธงชัย	แป้นพันธ์	คณะกรรมการ
นายจำเนียร	ดัดเพชร	คณะกรรมการ
จ.ส.อ. กเน	วิงวอน	เลขธิการ

ซึ่งคณะกรรมการทั้งหมดนั้นมีหน้าที่เกี่ยวกับพิพิธภัณฑ์ในเรื่องการสนับสนุนในส่วนต่างๆ เช่น การจัดหาทุนสนับสนุน การดูแลความสะอาด การจัดหาเรือเพิ่มและการซ่อมแซมเรือที่มีอยู่ในพิพิธภัณฑ์

การจัดหาทุนสนับสนุน

ในการจัดหาทุนสนับสนุนพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านนั้นได้รายได้มาจากทั้งหมด 4 ส่วนคือ

1. จากการจัดการทอดผ้าป่าพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านจะเป็นความร่วมมือของชาวบ้านและชมรมอนุรักษ์วัดอุโบสถสถานและสิ่งแวดล้อมจังหวัดลพบุรีเป็นผู้จัดขึ้น จะเป็นการทอดผ้าป่าทางน้ำ นอกจากจะเป็นการหารายได้เข้าพิพิธภัณฑ์แล้วยังมีการจัดการเล่น เพลงเรือ เพื่อเป็นการสืบทอดวัฒนธรรมของไทยอีกด้วย ซึ่งรายได้ทั้งหมดจะนำมาใช้จ่ายในกิจการต่างๆของพิพิธภัณฑ์
2. ได้จากการตั้งตู้บริจาคในพิพิธภัณฑ์แล้วแต่จิตศรัทธาเนื่องจากในการเข้าชมพิพิธภัณฑ์ เป็นการชมฟรีไม่เก็บเงินค่าเข้าชม
3. จากการพิมพ์หนังสือเกี่ยวกับเรือให้ผู้ที่มาเยี่ยมชมบริจาคตามแต่ศรัทธา
4. ได้เงินจากทางวัดช่วยสนับสนุนในส่วนที่จำเป็นการดูแลรักษาความสะอาด

ในส่วนของการดูแลรักษาความสะอาดนั้นทางคณะกรรมการของพิพิธภัณฑ์ได้จัดจ้างชาวบ้านมาดูแลความสะอาดทั้งหมดในบริเวณพิพิธภัณฑ์ 1 คน และจะได้รับความช่วยเหลือจากพระสงฆ์ในวัดยาง ณ รังสี และนักเรียนโรงเรียนวัดยาง ณ รังสี ซึ่งโรงเรียนอยู่ในบริเวณวัดมาช่วยในการทำความสะอาด และในการจัดทำความสะอาดนั้นในทุกๆเดือนจะมีการจัดการทำความสะอาดใหญ่ 1 ครั้ง จะได้รับความร่วมมือจากกองพลทหารราบ จังหวัดลพบุรี นำกำลังพลเข้ามาช่วยในการจัดการทำความสะอาดใหญ่ในแต่ละเดือน และในบริเวณพิพิธภัณฑ์ก็มีการจัดตั้งถังขยะเพื่อให้ผู้มาเที่ยวชมได้ช่วยกันดูแลรักษาความสะอาด

ในการจัดหาเรือเพิ่มเติม

ในการจัดหาเรือเพิ่มเติมในพิพิธภัณฑ์นั้นมีการจัดหาเรือมาหลายทาง คือ เริ่มการขอจากชาวบ้านที่มีเรืออยู่แต่ไม่ได้ใช้ประโยชน์อะไรซึ่งในกรณีนั้นบางบ้านก็เมื่อทราบว่าจะนำเรือไปสร้างเป็นพิพิธภัณฑ์เต็มใจบริจาคจากให้โดยไม่คิดสตางค์ แต่บางบ้านนั้นก็ต้องใช้การซื้อจึงจะได้เรือตามที่ต้องการ และบางท่านเมื่อทราบว่ามีการจัดตั้งพิพิธภัณฑ์เรือขึ้นมาก็แจ้งให้ทางวัดทราบเพื่อให้จัดหายานพาหนะไปนำเรือมานำหรือบางท่านก็นำเรือที่มีอยู่มามอบให้ทางวัดด้วยตนเอง ซึ่งในการจัดซื้อเรือนั้นจะใช้เงินที่ได้จากการทอดผ้าป่าพิพิธภัณฑ์โดยการขอเงินจากที่ต่าง ๆ นั้นได้รับความช่วยเหลือทางด้านยานพาหนะและแรงงานจาก กรมทหารราบจังหวัดลพบุรี

การซ่อมแซมเรือ และอาคารพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ

เรือที่ได้มานั้นบางลำก็ได้มาในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมที่จัดแสดง ในขณะที่บางลำนั้นต้องนำมาซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี ซึ่งถ้าหากเป็นเรือพื้นบ้านนั้นชาวบ้านรุ่นเก่าที่มีความรู้เรื่องเรือเป็นผู้ซ่อมแซมโดยได้รับความช่วยเหลือจากคณะอาจารย์จากสถาบันราชภัฏเทพสตรี แต่หากเป็นเรือเก่า เช่นเรือมาดโขงที่มีอายุหลายร้อยปีนั้น ได้รับความช่วยเหลือในด้านการซ่อมแซมจากหน่วยศิลปากรที่ 1 และในส่วนของอาคารพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ เป็นอาคารไม้เก่าแก่มากจะมีปลวก ค้างคาว นก หนูมาอยู่อาศัยและสร้างความเสียหายซึ่งทางวัดได้มีการกำจัด เพื่อป้องกันการเสียหายและได้รับความร่วมมือจากสถาบันราชภัฏเทพสตรีในการดูแลเรื่องการซ่อมแซมอาคารพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติที่ 1 จากอาจารย์ผู้เชี่ยวชาญ



ภาพประกอบ 20 เรือที่รอการซ่อมแซม

5.6 เงื่อนไขและกฎระเบียบ

เงื่อนไขและกฎระเบียบของ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติวัดยาง ณ รังสี เป็นกฎระเบียบที่ถือปฏิบัติกันเป็นสากลทั่วไป คือ

- ถอดรองเท้าก่อนขึ้นอาคาร
- ไม่ส่งเสียงดังในพิพิธภัณฑสถาน
- ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งของที่จัดแสดงไว้

ซึ่งเป็นเงื่อนไขที่ทุกคนสามารถปฏิบัติได้ ถือว่าเป็นการวางรากฐานระเบียบวินัยสำหรับสมาชิกในสังคมได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม

5.7. รูปแบบการบริการ

ด้านการเผยแพร่ความรู้

ในการที่เข้ามาเยี่ยมชมพิพิธภัณฑ์นั้นทางคณะกรรมการชุมชนได้มีการจัดการดังนี้

1. มีการจัดผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับเรือมาประจำที่วัดวันละ 1 ท่านผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกันมาตามความสะดวกเนื่องจากทุกท่านมีภาระหน้าที่ของตนเอง ซึ่งมักจะเป็นผู้สูงอายุในหมู่บ้านซึ่งท่านเหล่านั้นคือคนในชุมชนที่มีความผูกพันกับลำน้ำลพบุรี และคุ้นเคยกับเรือเป็นอย่างดีมาคอยให้ความรู้กับผู้มาเที่ยวชมศึกษาหาความรู้และหากในกรณีที่มีผู้สนใจเข้ามาศึกษาหาความรู้เป็นหมู่คณะนั้น บุคลากรที่ประจำอยู่ไม่เพียงพอก็จะขอความร่วมมือจากคณะครูโรงเรียนวัดยาง ณ รังสี มาเป็นผู้ให้ความรู้ และในขณะนี้ ทางโรงเรียนได้มีการจัดทำโครงการฝึกหัดมัคคุเทศน์น้อยโดยการฝึกนักเรียนในโรงเรียนให้มีความรอบรู้ในเรื่องของพิพิธภัณฑ์ในทุกๆด้าน เพื่อที่สามารถให้ความรู้กับผู้มาเยี่ยมชมได้ ซึ่งในขณะนี้โครงการนี้อยู่ในช่วงการดำเนินงาน



ภาพประกอบ 21 ผู้บรรยาย



ภาพประกอบ 22 ผังคำบรรยาย

2. การจัดทำผังคำอธิบาย เกี่ยวกับเรื่องราวของเรือชนิดต่างๆ จัดตั้งไว้ตามมุมต่างๆในพิพิธภัณฑ์ เพื่อให้ความรู้กับผู้เข้ามาเยี่ยมชม ซึ่งในการจัดทำผังนี้ ได้รับความช่วยเหลือจาก นักศึกษาจากสถาบันราชภัฏเทพสตรีโปรแกรมการท่องเที่ยวเป็นผู้จัดทำ โดยทางวัดเป็นผู้ดูแลในเรื่องของวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ

3. มีการจัดการให้ความรู้กับผู้มาเยี่ยมชมอีกด้านหนึ่งคือการจัดพิมพ์หนังสือเรื่องเรือไทยพื้นบ้าน ซึ่งในการจัดทำนั้นได้รับความช่วยเหลือในด้านการเก็บรวบรวมข้อมูล การจัดรูปเล่มและการจัดพิมพ์ จากอาจารย์สถาบันราชภัฏเทพสตรี ซึ่งผู้เยี่ยมชมจะขอได้จากทางวัด ซึ่งไม่คิดราคา แต่เป็นการบริจาคแล้วแต่ศรัทธา

4. มีการจัดกำหนดเวลาในการเที่ยวชมพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้าน วัดยาง ณ รังสี โดย สามารถเข้าเยี่ยมชมและศึกษาหาความรู้ได้ในเวลา 8.00 – 18.00 น ของทุกวัน

และนอกเหนือจากนี้คณะกรรมการยังมีการจัดการการให้บริการด้านอาหาร สำหรับผู้มาเป็นหมู่คณะและต้องการความสะดวกสบายในเรื่องของอาหาร โดยการแจ้งความจำนงค์มายังพิพิธภัณฑ์ ทางคณะกรรมการพิพิธภัณฑ์ เป็นผู้ดูแลเรื่องนี้ โดยหากเป็นชุด อาหาร ขนมหวาน เครื่องดื่ม คิด ท่านละ 30 บาท แต่ถ้าหากเป็นเครื่องดื่มคิด ท่านละ 10 บาท ซึ่งรายได้ดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งในการนำไปใช้ในพิพิธภัณฑ์

ปัจจัยด้านต่างๆที่ส่งผลให้พิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี เป็นแหล่งเรียนรู้ตลอดชีวิตนั้นนอกจากมีความสมบูรณ์ทางด้าน ความเหมาะสมของสถานที่ตั้ง อาคาร การบริหารการจัดการ การให้ความรู้แก่ผู้มาเยี่ยมชม และการบริการด้านต่างๆเพื่อความสะดวกสบายกับผู้มาท่องเที่ยว ยังต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างคนในชุมชนและทั้งทางภาครัฐและเอกชนจึงจะประสบความสำเร็จ ในการเป็นแหล่งเรียนรู้ตลอดชีวิตที่สมบูรณ์

บทที่ 5

สรุปอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

การศึกษาค้นคว้าเรื่อง เรือไทย : กรณีศึกษาเรือไทยในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้าน วัดยาง ณ รังสี จังหวัดลพบุรีในครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงบรรยาย (Descriptive Research) ผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษาค้นคว้าตามขั้นตอนดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
การเก็บรวบรวมข้อมูล
การวิเคราะห์ข้อมูล

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยได้ดำเนินการเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ซึ่งได้แก่

ประชากร

ประชากรที่ศึกษาวิจัยครั้งนี้ได้แก่เรือในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี จังหวัดลพบุรีจำนวน 80 ลำ

กลุ่มตัวอย่าง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ได้แก่เรือในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี ที่มีความสมบูรณ์จำนวน 50 ลำ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลได้จาก 2 ส่วน คือ

1. การเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Survey) ผู้วิจัยได้รวบรวมค้นคว้าด้านเอกสารดังนี้

- 1.1. เอกสารเกี่ยวกับประวัติความเป็นมาของเรือ
- 1.2. เอกสารเกี่ยวกับการต่อเรือ
- 1.3. ผลงานวิจัย
- 1.4. ตำราวิชาการ
- 1.5. การค้นคว้าปรึกษาจากผู้ทรงคุณวุฒิ
- 1.6. วารสาร
- 1.7. บทความ

2. การจัดเก็บข้อมูลภาคสนาม (Field Work)

2.1. การสังเกตการณ์ (Observation)

ผู้วิจัยเข้าไปศึกษาในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี และแหล่งความรู้อื่นที่เกี่ยวข้องกับเรือไทยเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลของเรือไทย โดยการเก็บข้อมูลจากการบันทึกเรื่องราวเหตุการณ์ต่างๆ และบันทึกภาพผลงานเรือที่พบในแหล่งนั้นๆ

2.2. การสัมภาษณ์ (Interview)

2.2.1. ผู้วิจัยจะใช้การสัมภาษณ์แบบไม่เป็นทางการ (Informal Interview) โดยสอบถามกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับพิพิธภัณฑ์ วัดยาง ณ รังสี คือ พระสงฆ์ ผู้อาวุโสในหมู่บ้าน ผู้รู้ในท้องถิ่น

รายนามผู้ให้สัมภาษณ์

1. พระอัยยิกาละม้าย ฐิตภโร (ฉายา) เจ้าอาวาส วัดยาง ณ รังสี หมู่ที่ 2 ตำบลตลุง อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี
2. พระเบิ้ม ญาณธีโร (ฉายา) พระลูกวัด วัดยาง ณ รังสี หมู่ที่ 1 ตำบลตลุง อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี
3. นางเกลียว สายสงค์ อายุ 73 ปี อยู่บ้านเลขที่ 33 หมู่ที่ 2 ตำบลตลุง อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี
4. นายศิริ พูลศิริ อายุ 70 ปี อยู่บ้านเลขที่ 41 หมู่ที่ 2 ตำบลตลุง อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี
5. นางน้อย จิตเลิศ อายุ 67 ปี อยู่บ้านเลขที่ 31 หมู่ที่ 2 ตำบลตลุง อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี

2.3. การบันทึกข้อมูล

ผู้วิจัยจะทำการบันทึกข้อมูลในขณะสังเกตการพูดคุยหรือสัมภาษณ์ การบันทึกข้อมูลแบ่งเป็น 3 ส่วน

2.3.1. การบันทึกข้อมูลเป็นลายลักษณ์อักษร

2.3.2. การบันทึกด้วยเครื่องบันทึกเสียง

2.3.3. การบันทึกโดยใช้กล้องถ่ายรูป เพื่อบันทึกผลงาน รูปแบบเรือ

การจัดเก็บข้อมูลภาคสนาม ผู้วิจัยได้เลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key informant) เพื่อประกอบข้อมูลได้จากการสังเกตและการสัมภาษณ์จากผู้ให้ข้อมูลดังกล่าว เป็นผู้มีชีวิตอยู่ริมน้ำมีความผูกพันกับเรือและมีความเกี่ยวข้องกับพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี

การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาค้นคว้าในครั้งนี้ผู้วิจัยได้มีการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงบรรยาย (Descriptive Research) โดยแบ่งออกเป็นส่วนดังนี้

1. ประเภทของเรือพื้นบ้านตามลักษณะการใช้สอย
2. กระบวนการผลิต
3. รูปแบบโครงสร้าง
4. วิถีชีวิต ประเพณีและความเชื่อที่เกี่ยวข้อง
5. ปัจจัยที่ส่งผลให้พิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านเป็นแหล่งเรียนรู้ตลอดชีวิต

สรุปผลการวิจัย

ผลการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยสรุปได้ดังนี้

ประเภทของเรือพื้นบ้านแบ่งตามลักษณะการใช้สอย

ประเภทของเรือพื้นบ้านตามลักษณะการใช้สอยสามารถแบ่งออกได้เป็น 8 ประเภทคือ

1. ประเภทใช้บรรทุกสิ่งของที่มีน้ำหนักมากเช่น ข้าวเปลือก ข้าวสาร ไม้หิน ทราบ ไต้แก่ เรือชะล่า เรือมด เรือกระแซง เรือพายม้า
2. ประเภทใช้บรรทุกสิ่งที่มีน้ำหนักไม่มาก ไต้แก่ เรือมดเล็ก เรือปาย เรือสำปั้นสวน เรือสำปั้นคอน
3. ประเภทใช้โดยสารข้ามฟาก ไต้แก่ เรือมดกลาง เรือหมู เรือดโปง เรือบดหัวเรือเรียว เรือเข็ม เรือปาย เรือเมล์ เรือพายม้า
4. ประเภทใช้แข่งในงานประเพณีต่างๆ ไต้แก่ เรือยาว เรือมดโขน เรือบดรูปแบบเพรียวเรือเข็ม เรือพายม้า
5. ประเภทใช้เป็นที่อยู่อาศัย ๑ ไต้แก่ เรือกระแซง
6. ประเภทใช้สำหรับการหาปลา ไต้แก่ เรือหมู เรือผีหลอก
7. ประเภทใช้สำหรับพระภิกษุสงฆ์บิณฑบาต ไต้แก่ เรือเข็ม เรือสำปั้นเพรียว
8. ประเภทใช้สำหรับขายของ ไต้แก่ เรือสำปั้นเพรียว เรือสำปั้นสวน เรือสำปั้นคอน

กระบวนการผลิตเรือพื้นบ้าน

กระบวนการผลิตเรือพื้นบ้านแบ่งออกเป็น 2 วิธีการ

วิธีชุด

โดยวิธีการสร้างช่างจะเริ่มจากการหาต้นไม้ที่มีความสูงตามความต้องการ ลำต้นตรง รอบวงลำต้นใหญ่ ไม่มีตา ไม่มีโพรง หรือมีรอยแตกร้าวในเนื้อไม้ และจะต้องเป็นไม้ที่ยังไม่แห้งสนิทมียางอยู่ในเนื้อไม้ เมื่อได้ไม้ตามที่ต้องการแล้ว ช่างจะใช้ขวานโยนชุดซึ่งไม้ให้กลวงเป็นลำเรือ แล้วใช้ไฟสุมให้กลวง ใช้ขวานถากตกแต่งให้เป็นรูปทรงของเรือ ไม่มีรูปแบบตัวเรือเฉพาะเจาะจง ไม้ที่นิยมนำมาชุดเรือ คือ ไม้สัก ไม้มะค่า ไม้ตะเคียน โดยเฉพาะ ไม้สัก และไม้ตะเคียนจะนิยมนำมาชุดเรือมากที่สุดเนื่องจากมีน้ำหนักพอเหมาะ ไม้หนักหรือเบาเกินไปสามารถลอยน้ำได้ดี และแช่อยู่ในน้ำได้นานและหากได้รับการดูแลรักษาที่ดีจะมีอายุการใช้งานได้นานนับร้อยปีซึ่งเรือชุดที่พบในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสิ มีทั้งหมด 8 รูปแบบ

1. เรือชะล่า
2. เรือพายม้า
3. เรือมาด
4. เรือหมู
5. เรือโปง
6. เรือผีหลอก
7. เรือยาว
8. เรือมาดโขน

วิธีต่อ

เป็นเรือที่สร้างขึ้นโดยใช้ไม้กระดาน มาประกอบกันเป็นเรือ เรือต่อไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับไม้เหมือนเรือชุด เนื้อไม้กระดานที่นำมาทำเรือต้องเป็นเนื้อไม้ที่แห้งสนิทและเป็นเนื้อไม้แข็ง มีหลายขนาดตั้งแต่เล็กมากจนถึงใหญ่มาก โดยเริ่มจากการสร้างกงเรือ ขึ้นเป็นโครงภายในเรือซึ่งส่วนกงจะใช้ไม้หนากว่าตัวเรือ ขนาดของเรือขึ้นอยู่กับกงเรือที่วางบนกระดูกงู เมื่อขึ้นกงเรือเรียบร้อยแล้วจึงใช้ไม้กระดานมาต่อเรือภายนอกเป็นตัวเรือ เรือต่อเกิดขึ้นหลังเรือชุด เรือต่อในสมัยแรกๆยังใช้พายเหมือนเรือชุด และต่อมาได้พัฒนาใช้เครื่องจักรกลเข้ามาแทนที่แรงคนโดยเฉพาะเรือใหญ่ที่ต้องการใช้ฝีพายจำนวนมาก หรือบรรทุกของที่มีน้ำหนักมาก เรือต่อนั้นซึ่งเรือชุดที่พบในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสิ มีทั้งหมด 9 รูปแบบ

1. เรือบดรูปแบบเพรียว
2. เรือบดหัวเรือเรียว
3. เรือกระแซง
4. เรือเข็ม
5. เรือป้าบ
6. เรือสำปั้นเพรียว
7. เรือสำปั้นสวน

8. เรือสำปั้นคอน
9. เรือเมล์

ผลการวิเคราะห์รูปแบบเรือที่พบในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้าน วัดยาง ณ รังสี

ชื่อเรือ

ชื่อเรือที่พบในพิพิธภัณฑ์มีทั้ง หมด 17 ชื่อคือ

1. เรือชะล่า
2. เรือพายม้า
3. เรือมาด
4. เรือหมู
5. เรือโปง
6. เรือผีหลอก
7. เรือยาว
8. เรือมาดโขน
9. เรือบดรูปแบบเพรียว
10. เรือบดหัวเรือเรียว
11. เรือกระแซง
12. เรือเข้ม
13. เรือป้าบ
14. เรือสำปั้นเพรียว
15. เรือสำปั้นสวน
16. เรือสำปั้นคอน
17. เรือเมล์

รูปแบบโครงสร้าง

รูปแบบโครงสร้างที่พบในเรือพื้นบ้านมีความคล้ายคลึงกัน ไม่แตกต่างกันมากนักเนื่องจากประโยชน์ใช้สอยคล้ายคลึงกันซึ่งแบ่งได้เป็น 6 รูปแบบ

- รูปแบบลำเรือภายนอกเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้าลำเรือภายในเป็นรูปวงรี ซึ่งเรือที่มีรูปแบบโครงสร้างหลักดังกล่าวคือ เรือชะล่า เรือพายม้า เรือมาด เรือผีหลอก เรือสำปั้นเพรียว เรือสำปั้นสวน เรือสำปั้นคอน
- รูปแบบโครงสร้างหลักเป็นรูปวงรี หัวท้ายบิบบแหลมเข้าหากัน ลำเรือภายในเป็นรูปวงรี ซึ่งเรือที่มีรูปแบบโครงสร้างหลักดังกล่าวคือ เรือหมู เรือบดรูปแบบเพรียว
- รูปแบบโครงสร้างหลักเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าหัวโตท้ายแคบตัดตรงซึ่งเรือที่มีรูปแบบโครงสร้างหลักดังกล่าวคือ เรือโปง
- รูปแบบโครงสร้างหลักภายนอกเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าส่วนหัวท้ายเรียวเข้าหากันหัวยื่นออกมากกว่าท้าย ซึ่งเรือที่มีรูปแบบโครงสร้างหลักดังกล่าวคือ เรือยาว เรือมาดโขน

- รูปแบบโครงสร้างหลักเป็นรูปวงรี หัวบีบแหลมเข้าหากันท้ายตัดตรง ลำเรือภายในเป็นรูปวงรี ซึ่งเรือที่มีรูปแบบโครงสร้างหลักดังกล่าวคือ เรือบดหัวเรือเรียว เรือเมลล์
- รูปแบบโครงสร้างหลักเป็นรูปวงรี หัวท้ายบีบแหลมเข้าหากัน ลำเรือภายในเป็นรูปวงรี ขยายกว้างจนเกือบกลมซึ่งเรือที่มีรูปแบบโครงสร้างหลักดังกล่าวคือ เรือกระแซง

ลักษณะโครงสร้าง

ลักษณะโครงสร้างของเรือจะขึ้นอยู่กับขนาดของเรือเรือขนาดใหญ่จะมีลักษณะท้องเรือกลม ลึก มีขนาดใหญ่เพื่อใช้สำหรับบรรทุกของจำนวนมากและหากต้องการเพิ่มปริมาณในการบรรทุกจะมีการเสริมกราบเรือ และมีการใส่ประทุนเพื่อเป็นที่พักอาศัยในการเดินทางเป็นเวลานานเช่นเรือกระแซง เรือมด เรือพายม้า หากเป็นเรือขนาดกลางและขนาดเล็ก ท้องเรือจะตื้น หัวเรือเรียวแหลม เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการเดินทาง และใช้พายไปมาในระยะใกล้

ขนาด

ขนาดของเรือขึ้นอยู่กับความต้องการและประโยชน์ในการใช้สอย

- เรือขนาดใหญ่ใช้ในการแข่งขัน ใช้ในประเพณีพิธีต่างๆคือ เรือยาว เรือมดโขน
- เรือขนาดใหญ่ใช้สำหรับบรรทุกสิ่งของคือ เรือชะล่า เรือพายม้า เรือมด
- เรือขนาดกลางใช้สำหรับบรรทุกสิ่งของและใช้ในการเดินทางคือ เรือหมู เรือผีหลอก เรือสำปั้นสวน เรือสำปั้นเปรี้ยว เรือเมลล์
- เรือขนาดเล็กใช้ในการเดินทางคือ เรือเขม เรือโปง เรือบดหัวเรือเรียว เรือบดรูปแบบเปรี้ยว เรือสำปั้นเปรี้ยว

ไม้ที่ใช้สร้างเรือ

ไม้ที่ใช้ในการสร้างเรือมีดังนี้

- ไม้สักใช้สร้าง เรือชะล่า เรือมด เรือหมู เรือผีหลอก เรือป้าบ เรือสำปั้นคอน เรือเมลล์
- ไม้มะค่าใช้สร้าง เรือบดรูปแบบเปรี้ยว เรือบดหัวเรือเรียว เรือสำปั้นสวน
- ไม้ตะเคียนใช้สร้าง เรือพายม้า เรือยาว
- ไม้มะยมหอมใช้สร้าง เรือเขม
- ไม้ตาลใช้สร้าง เรือโปง
- ไม้ยางใช้สร้าง เรือมดโขน

ซึ่งไม้ที่ใช้ในการสร้างเรือจะเป็นไม้ที่มีความแข็ง และมีน้ำหนักพอเหมาะไม่หนักหรือเบาเกินไปและสามารถลอยน้ำได้ดี และทนต่อการแช่น้ำเพื่อสามารถใช้งานได้นาน

ลักษณะการเคลื่อนที่

ลักษณะการเคลื่อนที่ของเรือมี 4 ลักษณะคือ การพาย,การถ่อ,การแจว ,การใช้เครื่องจักรกลรูปแบบการเคลื่อนที่ของเรือแต่ละรูปแบบนั้นมีลักษณะการเคลื่อนที่ได้มากกว่า 1 ลักษณะขึ้นอยู่กับขนาดของเรือว่ามีขนาดเล็กหรือขนาดใหญ่และขึ้นอยู่กับบรรทุกน้ำหนักว่ามากกว่าหรือน้อย ถ้าหากบรรทุกน้ำหนักเบาจะใช้การพาย แต่หากน้ำหนักมากจะใช้การถ่อหรือการแจว จะทำให้เรือเคลื่อนที่ได้ไวเร็วกว่าและในระยะต่อมามีการ

พัฒนาใช้เครื่องจักรกลเข้ามาช่วยในการเคลื่อนที่เพื่อความสะดวกและรวดเร็วซึ่งเรือที่พบแยกลักษณะการเคลื่อนที่ได้ดังนี้

- เคลื่อนที่โดยการถ่อ คือ เรือชะล่า เรือมอด เรือหมู เรือกระแซง
- เคลื่อนที่โดยการพาย คือ เรือพายม้า เรือมอด เรือหมู เรือโปง เรือยาว เรือมอดไซน เรือบดแบบเพรียว เรือบดหัวเรือเรียว เรือเข้ม เรือสำปั้นสวน เรือสำปั้นเพรียว เรือสำปั้นคอน
- เคลื่อนที่โดยการแจว คือ เรือพายม้า เรือมอด เรือผีหลอก เรือกระแซง เรือป้าบ
- เคลื่อนที่โดยใช้เครื่องยนต์ คือ เรือเมล์

อายุ

อายุของเรือนั้นเรือประเภทเรือซุดจะมีอายุมากกว่าเรือประเภทต่อเนื่องจากเรือซุดเป็นเรือที่สร้างขึ้นเป็นชนิดแรกมีมาก่อนเรือต่อซึ่งในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้าน วัดยาง ณ รังสี เรือซุดมีอายุตั้งแต่ 300 ปี ถึง 60 ปี เรือประเภทเรือต่อเป็นเรือที่มีมาทีหลังเรือซุดจึงมีอายุน้อยกว่าเรือซุดซึ่งเรือต่อในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้าน วัดยาง ณ รังสีเรือต่อมีอายุราว ประมาณ 80 ถึง 30 ปี

วิถีชีวิตริมน้ำประเพณีและความเชื่อ

วิถีชีวิตริมน้ำ

วิถีชีวิตริมน้ำของชาวเมืองลพบุรีในอดีต แม่น้ำมีความสำคัญในทุกๆเรื่อง เช่นการเดินทาง การค้าขาย การดำรงชีพอาชีพหลักคือการทำนา ซึ่งต้องอาศัยการชักน้ำจากแม่น้ำเข้ามาช่วย และประกอบอาชีพทางการเกษตรอื่นๆเช่นการทำสวนผลไม้ การจับสัตว์น้ำมาบริโภค และในการสัญจรไปมาติดต่อกันและกันใช้เรือซึ่งมีหลากหลายรูปแบบหลายชนิด ในการใช้ชีวิตริมน้ำเป็นการใช้ชีวิตอย่างเรียบง่าย ให้ความสำคัญกับแม่น้ำ มีความเชื่อว่าแม่น้ำมีเทพเจ้าคอยดูแลนั้นคือ แม่คงคา ผู้คนให้ความเคารพต่อแม่น้ำไม่ทำสิ่งต่างๆที่ถือว่าลบหลู่แม่น้ำ

ต่อมาเมื่อปี พ.ศ 2517 มีการตัดถนนหนทางทั่วไปในสถานที่ต่างๆรวมทั้งมีการตัดถนนเข้าสู่ ตัวเมืองลพบุรีโดยเฉพาะสาย ลพบุรี – บางปะหัน เป็นถนนที่ตัดขนานไปกับแม่น้ำลพบุรีเมื่อมีความเจริญเข้ามาทางคมนาคมทางบก สามารถไปได้สะดวกรวดเร็วกว่าทางน้ำ มีการนำน้ำประปาเข้ามาแทนที่น้ำจากแม่น้ำ หรือแม้แต่การใช้บำบัดน้ำ การดำเนินชีวิตเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมแต่ก่อนเคยพึ่งพาแม่น้ำ ในการทำมาหากิน ผู้คนเปลี่ยนจากการทำเกษตรกรรมมาเป็นการทำงานในโรงงาน หรือทำงานต่างถิ่นความสำคัญของแม่น้ำลดบทบาทลงเหมือนกับสิ่งของสิ่งใดก็ตามเมื่อไม่ได้ใช้สิ่งนั้นก็จะถูกละเลยขาดการดูแลเอาใจใส่ และผลจากการสร้างเขื่อนกั้นปากแม่น้ำลพบุรีแม่น้ำขาดการหมุนเวียนทำให้สภาพแม่น้ำในปัจจุบันอยู่ในสภาวะเสื่อมโทรม คนรุ่นใหม่ไม่นิยมใช้เรือ ไม่รู้จักการพายเรือ ไม่รู้จักเรือชนิดต่างๆ จะเห็นเรือชนิดต่างๆก็ในแต่หนังสือหรือในสารคดี หรือในพิพิธภัณฑ์เท่านั้น และจากสภาพแม่น้ำในปัจจุบัน แม่น้ำลพบุรีต้องได้รับการดูแลเอาใจใส่ ซึ่งปัจจุบันผู้คนรุ่นใหม่เริ่มกลับมาให้ความสำคัญกับแม่น้ำลพบุรีเพิ่มมากขึ้น มีการค้นคว้าหาวิธีในการช่วยกันทั้งทางภาครัฐและทางชุมชนในท้องถิ่น ร่วมมือกันแก้ไขปัญหานี้ เพื่อฟื้นคืนสภาพแม่น้ำลพบุรีให้เหมือนในอดีต

ประเพณี

ประเพณีที่เกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตริมน้ำที่ยังคงอยู่ในปัจจุบันนั้นเหลือประเพณีการลอยศพไฟโดยเมื่อมีเด็กเกิดใหม่ เมื่อมีอายุครบ 1 เดือนจะมีการโกนผมไฟของเด็กโดยผู้ที่โกนจะเป็นพระ หรือผู้อาวุโสในหมู่บ้าน เมื่อได้ผมที่โกนแล้วจะนำผม ใส่กระทง มีดอกไม้ ธูป เทียน แล้วนำไปลอยน้ำเมื่อเวลาจะลอยจะมีการอธิษฐาน ให้เด็กมีแต่ความสุข เยือกเย็น และมีอายุยืนยาว ดุจสายน้ำ และขอให้แม่วางคาปกปักรักษาให้ปลอดภัยจากอันตรายใดที่จะเกิดในน้ำกับเด็ก

ประเพณีลอยกระทงซึ่งในสมัยก่อนเป็นการลอยกระทงในแม่น้ำเพื่อขอขมาต่อแม่วางคา ที่ได้ใช้แม่น้ำในการทำสิ่งต่าง ๆ อาจเป็นสิ่งที่ดีและไม่ดีจึงขอขมาในสิ่งที่ได้ล่วงเกินไปและขอพรให้แม่วางคาปกปักรักษาให้ มีแต่ความสุขความเจริญ แต่ในปัจจุบันการลอยกระทงนั้นเพียงเพื่อความสนุกสนาน รื่นเริงเป็นส่วนมาก มีเพียงส่วนน้อยที่ยังคงยึดถือแบบดั้งเดิม

ประเพณีการแข่งขันเรือยาวซึ่งการแข่งขันเรือยาวถือเป็นประเพณีที่สืบทอดกันมาในทุกๆภาคของประเทศ มักจะแข่งขันกันในหน้าเทศกาลงานบุญ เป็นการนำเรือมาจากที่ต่าง ๆ มาพบกันในงาน เช่นทอดผ้าป่า ทอดกฐิน และมักใช้ทำน้ำหน้าวัดเป็นสถานที่แข่งขัน

ประเพณีเล่นเพลงเรือ นั้นจะเป็นประเพณีที่สร้างขึ้นในหน้าเทศกาลงานทอดผ้าป่า ทอดกฐิน เป็นการละเล่นที่มีขึ้นเพื่ออนุรักษ์มรดกของไทยเอาไว้ ซึ่งเพลงเรือจะเป็นการว่าเพลงระหว่างชายกับหญิง เพลงที่ใช้จะเป็นเพลง ประเภทขอความรัก เกี่ยวพาราสี เล่นในเวลากลางวันผิดจากเดิมที่เล่นเวลาเย็น และเลิกหลังเที่ยงคืนไปแล้ว

ความเชื่อ

ความเชื่อเกี่ยวกับเรือที่มีมาแต่โบราณมีมากมายเช่น พิธีหาฤกษ์ซื้อเรือ การตั้งชื่อเรือ หาฤกษ์เรือลงน้ำ ฯลฯ ที่ยังคงถือปฏิบัติกันจากอดีต ในปัจจุบันนั้นได้สูญหายไปมากแล้ว เนื่องจากสาเหตุที่มีการคมนาคมทางบกสะดวกสบายกว่าทางน้ำ ซึ่งความเชื่อเหล่านั้นเป็นความเชื่อเพื่อให้ผู้ที่ใช้เรือมีแต่ความเจริญรุ่งเรือง ซึ่งที่ยังคงเหลือปฏิบัติอยู่คือ การบวงสรวงเรือเมื่อเวลานำเรือลงน้ำ และพิธีพลิไม้บวงสรวงแม่น้ำนางในการจะตัดไม้ทำเรือหางยาว มีการพลิไม้จากเทพารักษ์ อัญเชิญแม่น้ำนางขึ้นไว้บนศาลเพียงตา จนเมื่อเรือสร้างเสร็จจึงอัญเชิญกลับมาอยู่ในเรือ

ปัจจัยที่ส่งผลให้พิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านเป็นแหล่งเรียนรู้ตลอดชีวิต

ปัจจัยที่เป็นองค์ประกอบสำคัญในการส่งเสริมให้พิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี เป็นแหล่งเรียนรู้ตลอดชีวิตประกอบไปด้วย

- สถานที่ตั้งและภูมิทัศน์ที่เหมาะสมติดถนนสายหลัก ลพบุรี – บางปะหัน การเดินทางสะดวกสบาย
- ขนาดและรูปลักษณะของพิพิธภัณฑ์ผสมผสานกันลงตัวมีการจัดวางสิ่งของในพิพิธภัณฑ์ไว้เป็นหมวดหมู่
- ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของตัวอาคารเป็นแบบไทยแท้ที่คงเอกลักษณ์ของไทยและมีการผสมผสานระหว่างของเก่ากับของใหม่ได้อย่างลงตัว
- มีกระบวนการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ในพิพิธภัณฑ์อย่างเด่นชัดโดยบริหารโดยกลุ่มคนในท้องถิ่น
- มีการบริหารการจัดการโดยบุคคลในท้องถิ่นโดยร่วมมือกับทางภาครัฐ

- มีการตั้งเงื่อนไขและกฎระเบียบที่เหมาะสม
- มีการให้บริการทางด้านต่างๆ เช่น ร้านอาหาร ห้องสุขา สถานที่จอดรถและสิ่งอำนวยความสะดวก

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาเรือไทยในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รั้งสี พบว่าเรือในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านมีจำนวนมาก มีความหลากหลายในประเภทของเรือ แต่เรือแต่ละลำขาดหลักฐานทางด้านการบ่งชี้ว่า มีความเป็นมาอย่างไร ได้มาจากที่ใด ราคาเท่าใด หรือใครเป็นผู้บริจาค หลักฐานทางด้านที่กล่าวมาไม่มีการจัดรวบรวมเป็นหมวดหมู่ หากอยากทราบข้อมูลต้องพึ่งพาความจำเท่านั้น ควรมีการจัดระบบการเก็บรวบรวมข้อมูลให้เป็นหมวดหมู่มีความชัดเจน เพื่อเป็นหลักฐานและเป็นความรู้สำหรับผู้มาค้นคว้า ศึกษา และพบว่าผู้ที่ให้ความรู้เกี่ยวกับเรือในพิพิธภัณฑ์นอกจากรู้เรื่องราวเกี่ยวกับเรือแล้วยังสามารถให้ความรู้เกี่ยวกับ ประเพณี พิธีกรรม และความเชื่อในด้านอื่นๆในอดีตนอกเหนือจากเรื่องเรือ เป็นอย่างดี ควรมีการเก็บรวบรวมและเผยแพร่ให้ความรู้ด้านนี้กับผู้ที่สนใจศึกษาต่อไป

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

ไม่มีการรวบรวมรูปแบบของเรือในภาคต่างๆของประเทศไทยไว้ในที่เดียวกัน ยังไม่ปรากฏข้อเปรียบเทียบความแตกต่างของเรือในแต่ละภาค และไม่ปรากฏการบันทึกหลักฐานอย่างชัดเจนว่าเรือรูปแบบต่างๆมีมาตั้งแต่เมื่อใด ควรที่รวบรวมเรื่องราวเรือในทุกๆประเภทในแต่ละภาคเพราะเรือเป็นอีกหนึ่งภูมิปัญญาที่นายกองของคนไทยในอดีต

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- กรมยุทธการทหารเรือ.(2520).ประวัติเรือรบไทย.กรุงเทพฯ.กรมสารบรรณทหารเรือ.
- กรมศิลปากร. (2528). 470 ปี แห่งมิตรสัมพันธ์ระหว่างไทยและโปรตุเกส. กรุงเทพฯ : กองโบราณคดี
 ----- .(2531). โบราณคดีสี่ศตวรรษ. กรุงเทพฯ กองโบราณคดี
 ----- .(2531).กระบวนพระยุหยาตราประวัตินี้และพระราชพิธี.กรุงเทพฯ : หอสมุดแห่งชาติ
 ----- .(2536).จดหมายเหตุประพาสต้น.กรุงเทพฯ : วัชรินทร์การพิมพ์.
- เกลียว สายสงค์.เป็นผู้ให้สัมภาษณ์.อรรณ สมใจนึก.เป็นผู้สัมภาษณ์ ณ บ้านเลขที่ 33 หมู่ 1 ตำบลตลุง
 อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี . เมื่อวันที่ 29 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547
- เกื้อกูล ยืนยงค์นันต์.(2520).การพัฒนาคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว.
 กรุงเทพฯ : หน่วยศึกษานิเทศกรรมการฝึกหัดครู
- จุลทรรศน์ พยาฆรานนท์และคณะ.(2518).พาหนะทางน้ำ พาหนะทางบกกรุงเทพฯ : ศูนย์เทคโนโลยีทางการ
 ศึกษากรมวิชาการ กระทรวงศึกษาธิการ.
- เจริญ ดันมหาพราณ.(2538). ประเพณีท้องถิ่น.กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แสงแดด
- จินตนา กระบวนแสง. (2544). เรือ:วิถีชีวิตริมแม่น้ำภาคกลาง. กรุงเทพฯ : กรมศิลปากร
 ----- .(2538).ประเพณีท้องถิ่น.กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แสงแดด
- จุมพล หนิมพานิช. (2540). ชุมชนมนุษย์กับสังคม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- แซน ปัจจุสานนท์. พลเรือตรี. (2509). ประวัติการทหารเรือไทย. กรุงเทพฯ : กรมสารบรรณทหารเรือ
- ญาณธิโป (ฉายา).เป็นผู้ให้สัมภาษณ์.อรรณ สมใจนึก.เป็นผู้สัมภาษณ์ ณ วัดยาง ณ รังสี หมู่ที่ 1
 ตำบล ตลุง อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี,เมื่อวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ. 2547
- ฐิตภโร (ฉายา).เป็นผู้ให้สัมภาษณ์.อรรณ สมใจนึก.เป็นผู้สัมภาษณ์ ณ วัดยาง ตำบล ตลุง
 อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี,เมื่อวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ. 2547
- ณัฐวุฒิ เรียบเรียง.(2541).เรือ.กรุงเทพฯ : ฐานการพิมพ์จำกัด
- ณัฏภัทร จันทวิช. (2528). กระบวนพยุหยาตราขลมารค. กรุงเทพฯ : กรมศิลปากร
- ณัฐฤต ติฐวิรุฬห์.ร.ศ. (2545). การเรียนรู้และการผลิตซ้ำภูมิปัญญา ท้องถิ่นของการศึกษาในระบบ-
 โรงเรียน. งานวิจัย กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. ถ่ายเอกสาร
- ธวัช ปุณโณทก. (2531) "ภูมิปัญญาชาวบ้านอีสาน",ใน ทัศนของอาจารย์ปรีชา พิณทอง. กรุงเทพฯ :
 มูลนิธิหมู่บ้าน
- นิธิ เอียวศรีวงศ์. (2539). "ภูมิปัญญาท้องถิ่นกับการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ", ใน สังคมไทยใน
 กระแส การเปลี่ยนแปลง กรุงเทพฯ : คณะกรรมการเผยแพร่และส่งเสริมงานพัฒนา (พลพ.)
 ----- .(2538).ปากไก่และใบเรือ ว่าด้วยการศึกษาประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมต้นรัตนโกสินทร์.
 กรุงเทพฯ : แพร่สำนักพิมพ์.
- น้อย จิตเลิศ.เป็นผู้ให้สัมภาษณ์.อรรณ สมใจนึก.เป็นผู้สัมภาษณ์ ณ วัดยาง ตำบล ตลุง
 อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี,เมื่อวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ. 2547
- ประเวศ วสี. (2530). การสร้างภูมิปัญญาไทยเพื่อการพัฒนา. ชุมชนพัฒนา. กรุงเทพฯ : บริษัท อมรินทร์-
 พรินต์กรุป จำกัด

- . (2534). "การศึกษาของชาติกับภูมิปัญญาท้องถิ่น", ใน *ภูมิปัญญาชาวบ้านกับการดำเนินงานด้านวัฒนธรรมและการพัฒนาชุมชน*. กรุงเทพฯ : บริษัทอมรินทร์พริ้นติ้งจำกัด
- พิรพยะ ไกรฤกษ์. (2533). *ประวัติศาสตร์ศิลปะและโบราณคดีในประเทศไทย*. กรุงเทพฯ : อมรินทร์พริ้นติ้งกรุป 2
- ไพฑูริย์ ขาวมาลา. (2539). *เรือไทย:ชีวิตที่ผูกพันและรักในเรือไทย*. กรุงเทพฯ : แปลนกราฟฟิคจำกัด.
- . *เรือไทย:เรือพื้นบ้านและการทำจำลอง*. เอกสารโรเนียวไม่ปรากฏปีที่พิมพ์.
- ภูธร ภูมะธน. (2533). *เรือในภาคกลาง*. ลพบุรี : หัตถโกสการพิมพ์
- มานพ ถนอมศรี. (2539). *คนไทยสมัยก่อน*. กรุงเทพฯ : บริษัท เลิฟ แอนด์ ลิฟ เพรส จำกัด
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2525). *พจนานุกรม*. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2526). *พจนานุกรมภาคใต้*. (2526). กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช
- ราชวดี งามสง่า. (2535). *เรือไทยสมัยโบราณ*. กรุงเทพฯ : แสงศิลป์การพิมพ์
- วิบูลย์ ลี้สุวรรณ. (2537). *ศิลปะหัตถกรรมพื้นบ้าน*. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ปณยา
- วิบูลย์ ลี้สุวรรณ. (2525, ตุลาคม-มกราคม). "ศิลปะหัตถกรรมพื้นบ้านไทย," *วารสารสังเคราะห์*. 14(2) : 93 -100
- วินัย รอดจ่าย. (2532). *เรือยาว:มรดกทางวัฒนธรรมบนสายน้ำ*. กรุงเทพฯ:แสงศิลป์การพิมพ์
- ศิริ พูลศิริ. เป็นผู้ให้สัมภาษณ์, อรรถวรรณ สมใจนึก, เป็นผู้สัมภาษณ์, ณ บ้านเลขที่ 41 หมู่ 1 ตำบลตลุง อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี, เมื่อวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ 2547
- ศูนย์วิจัยและพัฒนาการท่องเที่ยวระหว่างไทย – สหรัฐ.(2509) *สมุดภาพเรือชายฝั่งของประเทศไทย*. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช.
- วัฒนะ จุฑะวิภาค. (2545). *ศิลปะพื้นบ้าน*. กรุงเทพฯ : หจก. เอมี เทรดดิง
- สามารถ จันทรสูตร. (2534). "การสัมมนาวิชาการเรื่อง", *ภูมิปัญญาชาวบ้าน*. สำนักงานกรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว
- . (2536). "ภูมิปัญญาชาวบ้าน", ใน *ภูมิปัญญาชาวบ้านกับการพัฒนาชนบท*. กรุงเทพฯ : บริษัทอมรินทร์พริ้นติ้งกรุ๊ป จำกัด
- สุจิตต์ วงเทศ. (2544). *อยุธยาฝั่งฟ้า*. กรุงเทพฯ : มติชน
- สุวดี ขนประสิทธิ์พัฒนา. (2535). "เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ", *เรื่องหัตถกรรมกับวิถีชีวิตไทย*. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สุเมธ ชุมสาย ณ อยุธยา. (2529). *น้ำ:บ่อเกิดแห่งวัฒนธรรมไทย*. กรุงเทพฯ :ไทยวัฒนาพานิช
- เสรี พงศ์พิศ. (2534). *วัฒนธรรมกับการพัฒนาในภูมิปัญญาชาวบ้าน*. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว
- สุริพงษ์ พงไพบูลย์. (2540). *ภูมิปัญญาชาวบ้านภาคใต้*. ทักษิณคดี
- . (2538). *เกิดในเรือ:บันทึกความทรงจำ*. กรุงเทพฯ : ด้านสหวิชาการพิมพ์
- สมบัติ จำปาเงิน. (2528). *ประเพณีแข่งเรือ*. กรุงเทพฯ. แสงศิลป์การพิมพ์
- อภิชา อินทรพจน์. (2533, ตุลาคม. 2534 มกราคม). *ประเพณีแข่งเรือในอดีตถึงปัจจุบัน*. วัฒนธรรมไทย ฉบับที่ 13 ปีที่ 9
- อานนท์ อาภาภิรมย์. (2515). *มนุษย์กับสังคม สังคมกับวัฒนธรรม*. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์บำรุงนุกูลกิจ

เอกวิทย์ ณ.กลาง. (2539). *ภูมิปัญญาและกระบวนการเรียนรู้ของชาวบ้าน*. กรุงเทพฯ : โครงการกิตติเมธี
สาขาวิชาศึกษาศาสตร์

ภาคผนวก

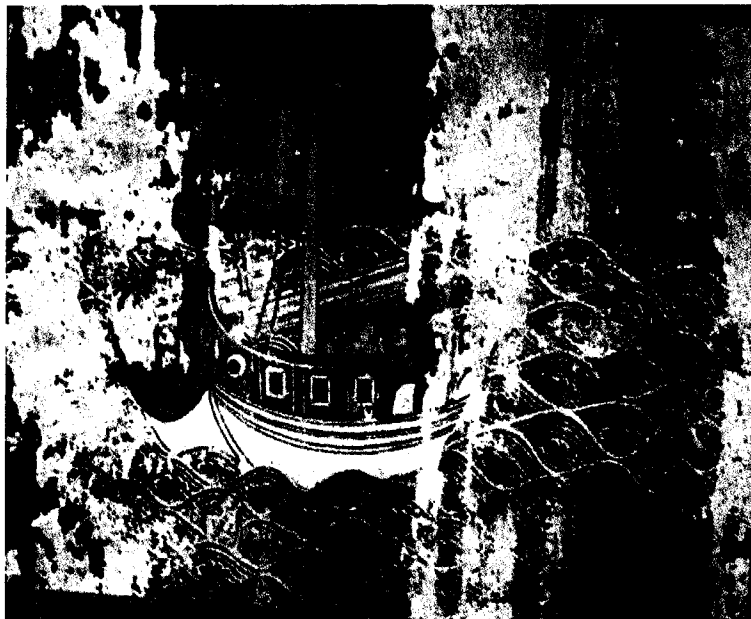
หลักฐานการใช้เรือในอดีต



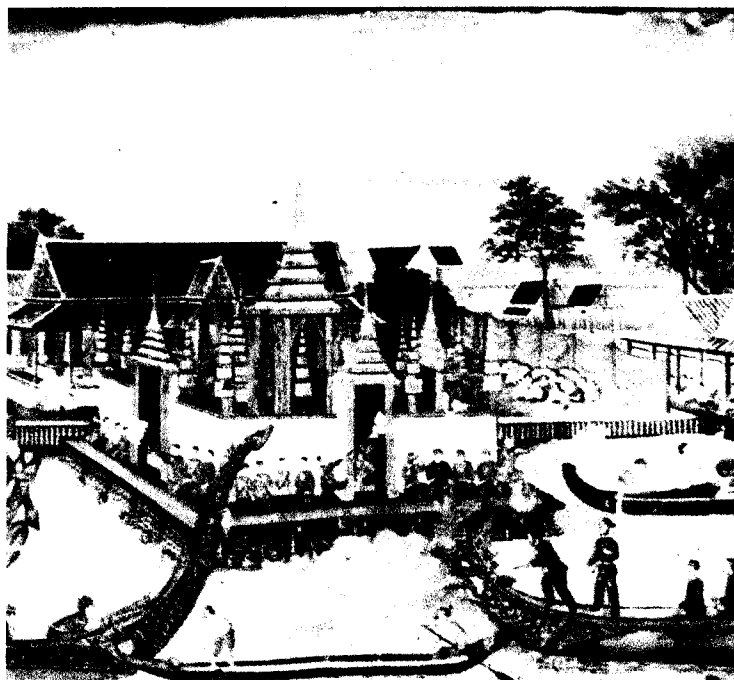
ภาพเขียนเรือใบบนผนังถ้ำ



ภาพจิตรกรรมฝาผนังแสดงวิถีชีวิตริมน้ำ



ภาพวาดจิตกรรมฝาผนังการใช้เรือในอดีต

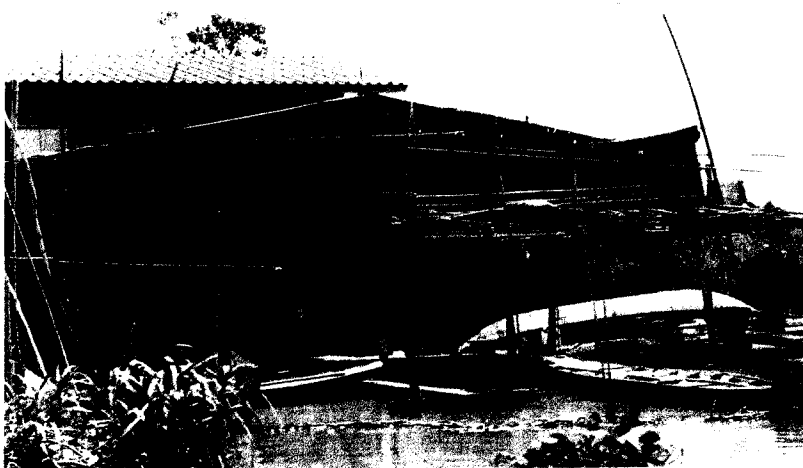


ภาพวาดจิตกรรมฝาผนังขบวนเรือพระราชพิธี

แม่น้ำในปัจจุบัน



แม่น้ำลำคลองในปัจจุบัน



บ้านเรือนริมแม่น้ำ

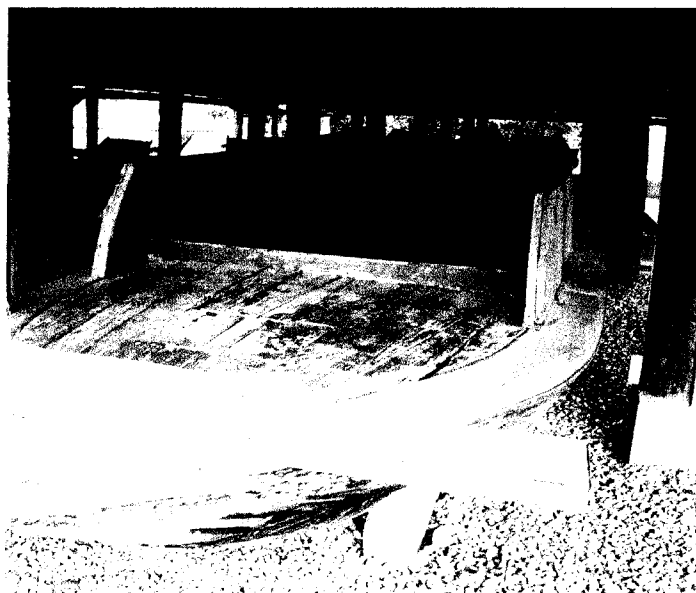


บ้านเรือนริมแม่น้ำ



เรือโยงบรรทุกทราย

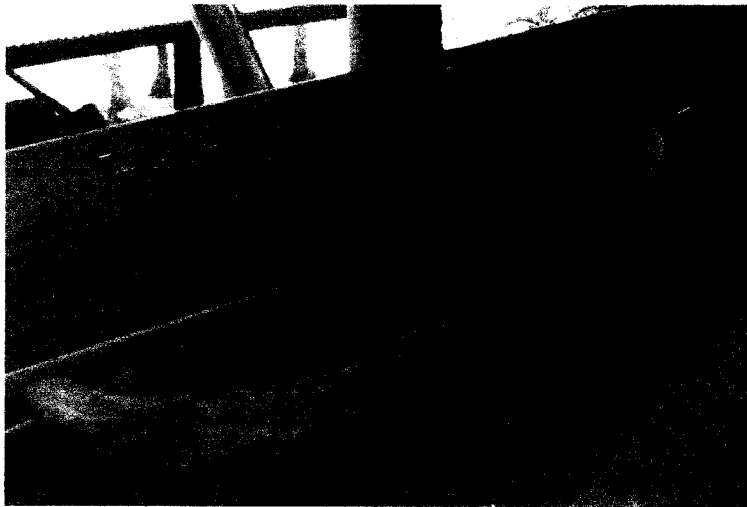
เรือในพิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี



เรือขนาดใหญ่



การจัดวางเรือดำนบนและด้านล่างของอาคารพิพิธภัณฑ์



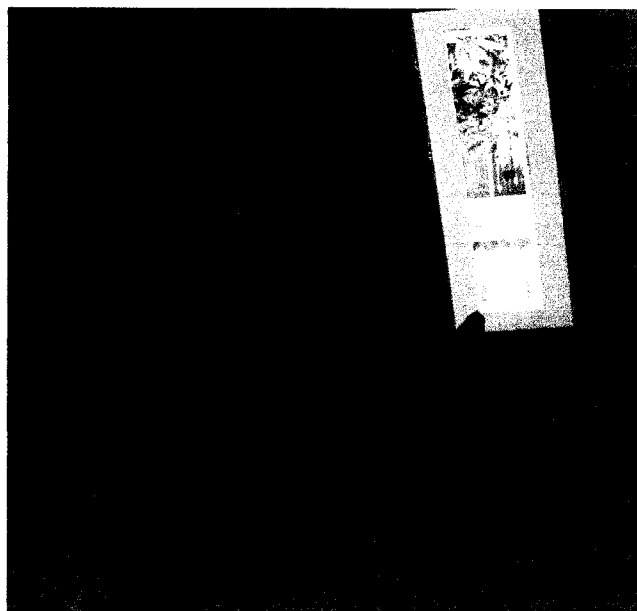
เรือชุดในชุดในยุคเริ่มแรกไม่เสริมกราบไม่เสริมกงเรือ



เรือชุดในยุคหลังเสริมกราบเสริมกงเรือ



เรือต่อขนาดใหญ่



สมอเรือในสมัยโบราณ

ประวัติย่อผู้วิจัย

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ ชื่อสกุล	นาง อรวรรณ สมใจนึก
วันเดือนปีเกิด	วันอาทิตย์ที่ 10 มิถุนายน พ.ศ. 2516
สถานที่เกิด	อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	1692/113 หมู่ 4 ตำบลเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ
ตำแหน่งหน้าที่การงานในปัจจุบัน	รับราชการ
สถานที่ทำงานปัจจุบัน	โรงเรียนประชานิเวศน์ เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	มัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนเมืองปราณบุรี
	ประกาศนียบัตรวิชาชีพ ไทยวิจิตรศิลป์อาชีวะ
	ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง
	สถาบันราชมงคลวิทยาเขตเพาะช่าง
	ปริญญาตรี คบ. ศิลปศึกษา
	สถาบันราชภัฏจันทรเกษม
	ปริญญาโท กศ.ม. ศิลปศึกษา
	มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ