

ภูมิปัญญาชาวบ้าน: พัฒนาการของเรือ Thai Local Wisdom and Evolution of Boats

ณัฐกานต์ เกาศล¹

Natakan Kaosol¹

¹คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต

บทคัดย่อ

เรือเกิดจากภูมิปัญญาชาวบ้านที่ได้รับการสร้างและพัฒนามาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เพื่อเป็นพาหนะในการเดินทางมาแต่ครั้งโบราณ เนื่องจากบ้านเรือนคนไทยสมัยก่อนนิยมปลูก หันหน้าออกทางแม่น้ำ คนไทยจึงนิยมใช้เรือเป็นพาหนะในการเดินทางในชีวิตประจำวัน นอกจากนี้เรือยังถูกปรับเปลี่ยนรูปแบบไปตามความต้องการในการนำเรือไปใช้งาน และมีการเปลี่ยนแปลงทางด้านวัสดุในการสร้างเรือ เดิมเรือสร้างจากไม้ พัฒนามาเป็นวัสดุอื่น ๆ ที่มีความหลากหลายเพื่อความสะดวกในการใช้งานและการทำนุบำรุงรักษา นอกจากนี้ยังมีการนำ เครื่องยนต์เรือมาใช้กับเรือขนาดใหญ่ เพื่อเดินทางไกลหรือบรรทุกสินค้าที่มีปริมาณมาก ซึ่งพัฒนาการของเรือเหล่านี้ล้วนเกิดจากพัฒนาการทางด้านสังคมและเศรษฐกิจของประเทศไทย เป็นสำคัญ

คำสำคัญ: ภูมิปัญญาชาวบ้าน พัฒนาการ เรือ

Abstract

The boat has been a vehicle for traveling by waterways since ancient times. Thai people liked to build their houses by rivers facing the water because in the past they typically used boats for going places. Methods of transportation by boat have been changed and modified as required, resulting in the evolution of boats consistent with each time period. Villagers used their wisdom to create boats, and the craft has been developed continuously since the past. Boats used by the villagers have undergone changes in building materials, from wood to other various types of materials for greater convenience in locomotion and easy maintenance. In addition, engines are installed in bigger boats for long-distance travels or high-volume load carrying. The evolution of Thai boats was mostly and necessarily driven by social and economic development in the country.

Keywords: Local Wisdom, Evolution, Boats

บทนำ

เรื่องเกิดจากภูมิปัญญา หมายถึง องค์ความรู้ที่มีคุณค่า และมีบทบาทสำคัญต่อวิถีชีวิตของคนในชุมชนให้สามารถอยู่ร่วมกับธรรมชาติและสภาวะแวดล้อมได้อย่างกลมกลืนและเหมาะสม ภูมิปัญญาส่วนใหญ่เกิดจากการปรับตัวของชาวบ้านที่รู้จักนำสิ่งแวดล้อมใกล้ตัวมาใช้ให้เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน เนื่องจากมนุษย์ทุกคนต้องการอยู่รอดจึงต้องหาทางดำรงชีวิตด้วยการเรียนรู้และอาศัยธรรมชาติรอบ ๆ ตัว จึงเกิดกระบวนการเรียนรู้ที่จะหยิบเอาธรรมชาติมาดัดแปลงหรือประยุกต์ใช้ เพื่อตอบสนองความต้องการขั้นพื้นฐานของตน ความต้องการทางด้านอาหาร เครื่องอุปโภคบริโภค ที่อยู่อาศัย และยารักษาโรคเป็นสิ่งที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิต ซึ่งกระบวนการเรียนรู้ในการคิดค้นนั้น มีทั้งการลองผิดลองถูก การทดลองใช้ และการปรับเปลี่ยนแก้ไขจนสามารถนำมาใช้ได้อย่างสมบูรณ์ ดังนั้น ภูมิปัญญาจึงมีคุณค่าต่อผู้คนและท้องถิ่น ที่สำคัญภูมิปัญญายังมีผลต่อการวางแผนพัฒนาประเทศให้ยั่งยืนและมั่นคงต่อไป การศึกษากระบวนการเรียนรู้ภูมิปัญญาชาวบ้านทางด้านความคิดค้นประดิษฐ์ หรือดัดแปลงธรรมชาติที่มีอยู่รอบตัวมาใช้ประโยชน์ในชีวิตประจำวันนั้น เป็นการศึกษาตัวกระบวนการ ขั้นตอน วิธีการที่นำธรรมชาติมาใช้ และมีการเรียนรู้และสืบทอดต่อไปยังลูกหลาน สำหรับในยุคสังคมปัจจุบัน การศึกษาภูมิปัญญาชาวบ้านในแต่ละท้องถิ่นมีวัตถุประสงค์หลายอย่าง เช่น เพื่อยกระดับความเข้มแข็งของชุมชน เพื่ออนุรักษ์และสืบทอดองค์ความรู้ของท้องถิ่น เพื่อพัฒนาให้คนในชุมชนพึ่งพาตนเอง เป็นต้น ลักษณะของภูมิปัญญาท้องถิ่นที่สำคัญ เช่น เป็นการอาศัยธรรมชาติ พึ่งพาธรรมชาติ ดัดแปลงจากธรรมชาติ สร้างสรรค์ขึ้นมาให้กลมกลืนกับธรรมชาติ เน้นความเป็นพื้นบ้าน สิ่งที่ทำได้ในท้องถิ่น เป็นเทคโนโลยีที่เหมาะสมในระดับกลางหรือต่ำ มีการฝึกฝนเรียนต่อกันมาในครอบครัว คือทุกคนครอบครัวสามารถพึ่งพาตนเองได้ด้วยตนเอง หรือถ่ายทอดกันภายในชุมชน เมื่อเป็นความรู้ที่ไม่ยุ่งยากซับซ้อนจึงเป็นความรู้ที่คนส่วนใหญ่หยิบเอาไปใช้ได้ เป็นความรู้สาธารณะสร้างความเท่าเทียมกันในสังคมโดยปริยาย มีแนวโน้มไปสู่การพึ่งตนเองของชุมชน เป็นการพึ่งตนเองทั้งในด้านการนำปัจจัยมาใช้และพึ่งตนเองในด้านการถ่ายทอดความรู้ที่ต่อเนื่องไป (อัมพร แก้วหนู, 2540) ดังนั้น สำหรับชาวบ้านแล้ว ภูมิปัญญาจึงเป็นพื้นฐานในการประกอบอาชีพ และเป็นรากฐานของการพึ่งพาตนเอง การพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน ภูมิปัญญานี้สามารถพัฒนาโดยการผสมผสาน เพิ่มเติมองค์ความรู้สากล เกิดเป็นองค์ความรู้ใหม่โดยสร้างสรรค์และต่อยอดให้เป็นภูมิปัญญาใหม่ที่เหมาะสมกับยุคสมัยด้วย

ภูมิปัญญาชาวบ้านหรือภูมิปัญญาท้องถิ่น (Folk wisdom) มีนักวิชาการหลายท่านได้ให้ความหมายไว้ อาทิ ประเวศ วะสี อ้างถึงใน เสรี พงศ์พิศ (2536) เสนอแนวความคิดว่า ภูมิปัญญาท้องถิ่นเกิดขึ้นจากการสังสมประสบการณ์ชีวิตของชาวบ้านและสังคมในสภาพแวดล้อมที่ต่างกัน ซึ่งมีการสืบทอดต่อกันมายาวนานถือเป็นวัฒนธรรมในแต่ละท้องถิ่นมีเอกลักษณ์เฉพาะ

และมีการบูรณาการโดยเน้นความสำคัญทางจริยธรรมมากกว่าวัตถุประสงค์ การพัฒนาภูมิปัญญาในแต่ละท้องถิ่นโรงเรียนควรเป็นศูนย์ข้อมูลข่าวสารในเรื่องภูมิปัญญา และรัฐบาลควรให้การสนับสนุนในหลาย ๆ ด้าน เพื่อการศึกษาค้นคว้าทำนุบำรุงภูมิปัญญาท้องถิ่นด้วย และอเนก นาตะบุตร (2536) เห็นความสำคัญของภูมิปัญญาท้องถิ่นว่ามีความสำคัญต่อการพัฒนาท้องถิ่น เป็นความรู้ที่มีคุณค่าและสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวันได้อย่างต่อเนื่อง การเรียนรู้ภูมิปัญญาชาวบ้านนี้สามารถกระทำได้หลายรูปแบบ เช่น งานประเพณี การประกอบพิธีกรรม เป็นต้น

นอกจากนี้ ยังมีการใช้คำว่าภูมิปัญญาที่มีความหมายใกล้เคียงกันเพิ่มเติมอีกหลายคำ เช่น ภูมิปัญญาพื้นบ้าน ภูมิปัญญาชาวบ้าน ภูมิปัญญาท้องถิ่น ภูมิปัญญาไทย เป็นต้น ภูมิปัญญาพื้นบ้านมักใช้อธิบายองค์ความรู้ดั้งเดิมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินชีวิตของชาวบ้าน เกิดจากความสามารถของบุคคลที่สั่งสมประสบการณ์และได้รับการสืบทอดต่อ ๆ กันมา เห็นได้ชัดจากภูมิปัญญาพื้นบ้านในการรักษาโรคโดยใช้พืชสมุนไพร ซึ่งผู้ที่เป็นหมอยาประจำหมู่บ้านได้รับการถ่ายทอดมาตั้งแต่รุ่นบรรพบุรุษ เป็นต้น ภูมิปัญญาชาวบ้านมักใช้อธิบายองค์ความรู้ที่เกิดจากวิธีการปฏิบัติตนของชาวบ้านที่คิดแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวัน โดยอาศัยประสบการณ์ตรงที่เกิดขึ้นกับตนเอง เกิดเป็นองค์ความรู้หรือนวัตกรรม เช่น การสร้างเรือผีหลอกเพื่อใช้เป็นอุปกรณ์จับปลา ภูมิปัญญาท้องถิ่นมักใช้อธิบายถึงองค์ความรู้ที่มีอยู่ทั่วไปในท้องถิ่นนั้น ๆ ซึ่งปรากฏให้เห็นในชุมชนหรือสังคมอย่างเด่นชัด ด้วยความเป็นเอกลักษณ์ของชุมชนสามารถพัฒนาต่อยอดให้เป็นนวัตกรรมเฉพาะท้องถิ่นของตนเองได้ เช่น ชุมชนจักสานปลาตะเพียนด้วยใบลาน ชุมชนทำครกหินอ่างศิลา เป็นต้น ภูมิปัญญาไทยมักใช้อธิบายถึงองค์ความรู้ที่มีกระบวนการของการเรียนรู้ มีการคัดสรรและจัดเป็นระบบเพื่อให้เกิดความสะดวกต่อการศึกษาค้นคว้า สามารถใช้พัฒนาวิถีชีวิตชาวบ้านให้เกิดความสมดุลกับสภาพแวดล้อม และมีความเหมาะสมทันสมัย มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง และได้รับการเผยแพร่ในระดับประเทศ เช่น ภูมิปัญญาผ้าไหมไทยที่ถักทอหลากหลายอย่างสวยงามและมีเอกลักษณ์โดดเด่นเป็นที่ชื่นชอบของชาวต่างชาติ ปัจจุบันถูกนำมาดัดแปลงเป็นส่วนประกอบของผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ และจำหน่ายในหลายประเทศ สร้างชื่อเสียงให้กับประเทศไทย

ดังนั้น เรือจึงเกิดจากภูมิปัญญาชาวบ้านที่รู้จักสร้างเรือขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการของตนเองในการนำเรือไปใช้ในการดำเนินชีวิตประจำวัน ชาวบ้านสร้างเรือขึ้นมากมายหลายชนิดหลายประเภท ในขั้นแรกชาวบ้านสร้างเรือโดยใช้ไม้ที่มีอยู่มากในท้องถิ่นของตน จากนั้นชาวบ้านก็เรียนรู้ที่จะใช้ไม้ที่มีความคงทนแข็งแรงมากขึ้น เริ่มเรียนรู้ลักษณะความเหมาะสมของไม้แต่ละชนิด พัฒนารูปแบบและลักษณะของเรือให้ตรงตามวัตถุประสงค์ในการใช้งานมากขึ้น เรือยังได้รับความนิยมใช้งานทั้งในราชสำนักและในการดำเนินชีวิตของชาวบ้านด้วย

ประวัติความเป็นมาของเรือ

เรือจัดเป็นภูมิปัญญาชาวบ้านที่ควรค่าแก่การศึกษา เพื่ออนุรักษ์ไว้ให้เป็นสมบัติของชาติไทย หากจะกล่าวถึงเรือที่มีอยู่ในประเทศไทยนั้น จะพบว่าเรือมีบทบาทและความสำคัญต่อวิถีชีวิตคนไทยมาเนิ่นนานตั้งแต่สมัยดึกดำบรรพ์ สำหรับเรือในยุคดึกดำบรรพ์นั้นเกิดจากภูมิปัญญาของคนในสมัยก่อนที่รู้จักประยุกต์ใช้ของที่มีอยู่ตามธรรมชาติมาดัดแปลงให้สามารถลอยน้ำได้โดยอาศัยวัสดุที่มีในท้องถิ่น มีเรื่องเล่าถึงกษัตริย์ของอินเดียพระองค์หนึ่ง เมื่อครั้งไปทำศึกสงคราม ได้เสด็จหนีเข้าศึกโดยใช้หนังควายแห้งอัดลมให้ปองและเกาะหนังควายนั้นลอยน้ำข้ามแม่น้ำคงคา จึงเห็นได้ว่าการใช้หนังสัตว์ทั้งตัวทำเป็นพาหนะข้ามน้ำนิยมใช้ในหลายท้องที่ บางท้องที่ก็ใช้พืชบางชนิดทำเป็นเรือ ต่อมามนุษย์มีความคิดทำเรือจากต้นไม้โดยการขุดก่อนเป็นอันดับแรก (ส. พลายน้อย, 2516)

สำหรับเรือในประวัติศาสตร์มีการกล่าวถึงเรือศักดิ์สิทธิ์ เมื่อไม่น้อยกว่า 3,000 ปีมาแล้ว ปรากฏเป็นรูปสลักบนผนังถ้ำในถ้ำหินขลุ่ยที่จังหวัดสุโขทัย สันนิษฐานได้ว่าชุมชนบริเวณที่พบถ้ำของนี้อาจนำรูปแบบของเรือศักดิ์สิทธิ์มาพัฒนาเป็นเรือพระราชพิธี ซึ่งเรือนี้มีรูปร่างมาจากงูทั้งหัวเรือและหางเรือ (สุจิตต์ วงษ์เทศ, 2551) ดังนั้น จะเห็นได้ว่าเรือมีบทบาทสำคัญต่อสถาบันพระมหากษัตริย์ จากพิธีกรรมที่สำคัญของพระเจ้าแผ่นดินที่ทรงทำหน้าที่เหมือนพระวิษณุหรือพระอินทร์ปราบพญานาค หากปีใดมีน้ำในปริมาณมากซึ่งสร้างความเสียหายกับบ้านเมือง พระเจ้าแผ่นดินจะทำพิธีไล่เรือ โดยพระเจ้าแผ่นดินและพระมหาลี พระเจ้าลูกเธอและพระสนมแต่งตัวในชุดพระราชพิธีและเสด็จลงเรือพระที่นั่ง ประทับยืนบนเรือพระราชพิธีพร้อมทั้งทรงพชนีบังคับให้น้ำลด (สุเมธ ชุมสาย ณ อยุธยา, 2539) นอกจากนี้เรือในพระราชพิธีแล้ว ยังมีเรือหลวงซึ่งเป็นเรือในพระราชพิธีกระบวนพยุหยาตราทางชลมารค จากจดหมายเหตุลา ลูแบร์ มีการกล่าวถึงเรือยาวพระที่นั่งต้น โดยระบุว่ามีความยาว 100 ถึง 120 นาย นั่งขัดสมาธิเรียงคู่กันไปบนแผ่นกระดาน สำหรับขุนนางชั้นผู้น้อยจะใช้เรือขนาดเล็กกว่าและพายน้อยกว่า สิ่งที่น่าสังเกตคือหัวเรือและท้ายเรือสูงมาก รูปร่างเหมือนคอกและหางของนาคราชหรือปลาขนาดใหญ่มาชนิดใดชนิดหนึ่งและใบพายทั้งสองกราบคล้ายปีกหรือครีบ (ลา ลูแบร์, 2548)

สมัยสุโขทัยมีการติดต่อค้าขายกับต่างชาติทางเรือ จากการศึกษาทางโบราณคดี พบว่าสุโขทัยมีอุตสาหกรรมทำเครื่องถ้วยชาม สามารถสันนิษฐานได้ว่าสุโขทัยได้ช่างมาจากเมืองจีน เนื่องจากเครื่องสังคโลกมีรูปแบบคล้ายจีนและมีคุณภาพดีสามารถผลิตเป็นสินค้าเพื่อส่งออกได้ภูมิศาสตร์และที่ตั้งของเมืองสุโขทัยตั้งอยู่บนที่ดอน แต่มีแม่น้ำยม แม่น้ำปิง แม่น้ำน่าน และลำน้ำแม่รำพัน ซึ่งไหลผ่านทางเหนือของเมือง ชาวสุโขทัยจึงใช้เรือเป็นพาหนะในการคมนาคมและขนส่งสินค้าจำพวกเครื่องปั้นดินเผาไปยังเมืองท่าด่านใต้และส่งขายยังเมืองต่าง ๆ (พิศาล บุญผูก, 2550)

สมัยอยุธยา มีการกล่าวถึงการค้าขายทางเรือจากทางเมืองเหนือและเมืองชายทะเล มีการนำเรือสินค้ามาจอดตามย่านการค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยาและท่าแขก มีการกล่าวถึงเรือกับการค้าที่ตลาดน้ำวบางกะจะซึ่งเป็นตลาดที่เป็นจุดนัดพบของพ่อค้าและแม่ค้าจากเหนือและใต้ รวมทั้งย่านใกล้เคียง ในช่วงฤดูลมมรสุมที่นักเดินเรือใช้แล่นไปมาระหว่างภูมิภาคตะวันออกและตะวันตก คือลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้เกิดขึ้นช่วงกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม ช่วยในการเดินเรือจากมหาสมุทรอินเดียเข้ามาสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือเกิดในช่วงกลางเดือนตุลาคมจนถึงกลางเดือนกุมภาพันธ์ ช่วยในการเดินทางจากทะเลจีนใต้ลงมาแถบคาบสมุทรมลายู และพาเรือไปยังฝั่งมหาสมุทรอินเดีย การเดินทางที่ขึ้นอยู่กับลมมรสุมตามฤดูกาลนี้ ทำให้ต้องมีเมืองท่าสำหรับการขนถ่ายสินค้าที่พ่อค้าสามารถรอการเปลี่ยนทิศทางการเดินทางหรือการมาของคู่ค้า ในช่วงเวลานี้ตลาดน้ำวบางกะจะมีเรือสินค้าจากนานาประเทศ เช่นเรือสำเภา (จีน) เรือกำปั่น (ชาวตะวันตก) เรือสรูป (แขก) นำสินค้าจากประเทศของตนมาจอดเทียบบริเวณนี้ เรือที่เกิดขึ้นในสมัยอยุธยาจึงเป็นเรือที่มีขนาดใหญ่สำหรับขนส่งสินค้าไปทางทะเล และมีเทคโนโลยีการต่อเรือจากต่างประเทศเข้ามาแล้ว รัฐบาลมีการเรียกเก็บค่าเบีกร่อง เป็นค่าอนุญาตให้เรือเข้ามาค้าขาย เรียกเก็บตามขนาดของเรือ หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า ภาษีปากเรือ โดยเก็บภาษีสำหรับเรือที่ปากกว้างตั้งแต่ 4 วาขึ้นไป สำหรับเรือที่ราษฎรใช้ขนส่งสินค้าตามลำน้ำก็มีการเรียกเก็บภาษีจกอบตามขนาดของเรือ คือวัดความยาวของเรือ แล้วเก็บวาละ 1 บาท โดยมีการตั้งด่านตามเส้นทางที่ราษฎรใช้เดินทางขนส่งสินค้าอยู่เสมอ (อัสสัมจินพงศ์ ฉัตราคม, 2553)

จากนั้น เรือมีบทบาทที่เด่นชัดขึ้นอีกครั้งในช่วงรัตนโกสินทร์ มีการต่อเรือสำเภาซึ่งเป็นของคนจีนและใช้ช่างจีน แต่ไม้ที่ใช้เป็นไม้เนื้อแข็งของไทยที่มีราคาถูก การต่อเรือสำเภาจึงแพร่หลายไปอย่างรวดเร็ว มีผลต่ออุตสาหกรรมป่าไม้ เนื่องจากเรือสำเภาเป็นเรือขนาดใหญ่ต้องใช้ลูกเรือเป็นจำนวนมาก หากเปรียบเทียบกับเรือกำปั่นฝรั่งจึงถือเป็นปัญหาสำคัญของการค้าสำเภาหลวง ด้วยเหตุนี้ ช่วงสมัยรัชกาลที่ 3 - 4 พวกชนชั้นเจ้านายจึงนิยมต่อเรือกำปั่นแบบฝรั่งขึ้น รวมทั้งพยายามสร้างเรือกำปั่นไฟขึ้นใช้เอง (ณัฐวุฒิ สุทธิสงคราม, 2541) สำหรับพาหนะทางน้ำส่วนใหญ่ชาวบ้านยังคงใช้เรือแจว เรือพาย และเรือกรรเชียง นอกจากนี้ ในสมัยรัชกาลที่ 4 ทางราชการก็ได้ใช้เรือกลไฟทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็กตามแบบตะวันตก ซึ่งมีมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3 เพิ่มมากขึ้นด้วย สำหรับชาวบ้านยังคงนิยมใช้เรือในการเดินทางอยู่เป็นจำนวนมากทั้งในกรุงเทพฯ และบริเวณใกล้เคียง เนื่องจากการคมนาคมทางน้ำยังเป็นเส้นทางหลักอยู่ (สุจิตต์ วงษ์เทศ, 2551)

เส้นทางคมนาคมทางน้ำได้รับการพัฒนาเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนมากขึ้น เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักในการคมนาคมขนส่งและการเดินทางเรือของประชาชน ช่วงปี พ.ศ. 2485 มีบริษัทเรือที่นำเรือขนส่งผู้โดยสารมาให้บริการแก่ประชาชนที่ต้องการเดินทางระหว่างจังหวัด

พัฒนาการของเรือเริ่มต้นขึ้นอย่างชัดเจน จากเรือพายที่ชาวบ้านใช้ไปมาหาสู่กันในพื้นที่ใกล้เคียง ชาวบ้านเริ่มมีความต้องการใช้งานเรือในการเดินทางไปยังต่างพื้นที่และต่างจังหวัด จึงเริ่มมีเรือติดเครื่องยนต์เพื่อช่วยย่นระยะเวลาในการเดินทาง และพัฒนามาเป็นเรือติดเครื่องยนต์แต่มีขนาดใหญ่ขึ้น เป็นเรือโดยสารทั้งขนาดกลางและขนาดใหญ่ สำหรับเรือโดยสารขนาดใหญ่ ที่ได้รับความนิยม เช่น เรือสุพรรณ สีของเรือเป็นสีเลือดหมู เป็นเรือโดยสารระหว่างสุพรรณบุรี - ท่าเดียน เรือขุนพิทักษ์ สีของเรือเป็นสีแดง เป็นเรือโดยสารระหว่างอำเภอผักไห่ - ท่าเดียน เรือเขียว สีของเรือเป็นสีเขียว เป็นเรือโดยสารระหว่างพระนครศรีอยุธยา - ท่าเดียน เรือมอเดิร์นโบต สีของเรือเป็นสีเหล็ก เป็นเรือโดยสารระหว่างสามโคก - ท่าเดียน และรังสิต - ปากเกร็ด - ท่าเดียน เรือมหาราช สีของเรือเป็นสีส้ม เป็นเรือโดยสารระหว่างพระนครศรีอยุธยา - ท่าเดียน เป็นเรือโดยสารที่มีขนาดใหญ่ (พิศาล บุญผูก, 2552)

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าเรือมีความสำคัญต่อประชาชนคนไทยมาในหลายยุคหลายสมัยแล้ว โดยเฉพาะคนที่อาศัยอยู่บริเวณริมแม่น้ำและประกอบสัมมาอาชีพโดยพึ่งพาอาศัยน้ำเป็นแหล่งสำคัญในการทำมาหากิน ประชาชนจึงนิยมใช้เรือในทุกภาคของประเทศไทย

บริเวณภาคเหนือ ด้วยสภาพทางภูมิศาสตร์ทางแม่น้ำ เรือต้องขึ้นล่องไปตามแม่น้ำ ปิง วัง ยม น่าน เนื่องจากต้องล่องแก่งเสี่ยงอันตรายชาวบ้านจึงนิยมใช้เรือขุด เพราะสภาพแวดล้อมของทางภาคเหนืออุดมสมบูรณ์ไปด้วยป่าไม้ จึงมีไม้ที่ใช้สำหรับทำเรือได้หลากหลาย ชาวบ้านจึงนิยมสร้างเรือด้วยการขุด เรือที่พบส่วนใหญ่ คือ เรือสีดอ เรือหางแมลงปอง เรือแม่ปะ ซึ่งเป็นเรือขนาดใหญ่และท้องเรือมีความหนา เนื่องจากการล่องเรือจากทางเหนือลงมาทำการค้าต่างเมือง ต้องล่องมาตามแม่น้ำผ่านเกาะแก่ง ไซตหินที่แหลมคม การใช้เรือลักษณะนี้จึงมีความจำเป็นอย่างมาก ส่วนใหญ่พ่อค้าจากเหนือจะล่องเรือมาขายยาสูบ ของป่า และไม้ บรรทุกมาในเรือเอี่ยมจูน พอถึงบริเวณปากน้ำโพจะใช้เรือกลไฟในการลากจูงไปจนถึงอยุธยา และมีพวกพ่อค้าไม้ซึ่งจะตัดไม้และลากไปรวมที่ริมแม่น้ำน่านและจัดทำแพสำหรับล่องไปตามแม่น้ำ (ราตรี โตเพ่งพัฒน์, 2543)

บริเวณภาคใต้ เนื่องด้วยสภาพทางภูมิศาสตร์ของภาคใต้ส่วนใหญ่ติดกับทะเล ชาวบ้านประกอบอาชีพทำการประมงเพื่อหาปลาเป็นอาหารในการดำรงชีวิตและเพื่อค้าขาย เรือประมงที่ชาวบ้านนิยมใช้ คือเรือกอลและทำจากไม้เนื้อแข็งจากพื้นถิ่นที่มียางในไม้ จำพวกไม้ตะเคียน (จ็องกา) ไม้พะยอม เป็นต้น เพราะไม้พวกนี้มีความแข็งแรง มีความยืดหยุ่นดี ในอดีตเรือกอลและใช้ใบเรือในการแล่นเรือ ต่อมาจึงพัฒนามาติดเครื่องยนต์ ชาวประมงภาคใต้จึงมีความชำนาญในการสร้างเรือและใช้เรือ มีหลักฐานทางประวัติศาสตร์กล่าวว่า ขุนนางเชื้อสายอาหรับมุสลิมมีความสามารถเป็นอย่างยิ่งในด้านกิจการค้าทางทะเล รัฐบาลได้ตำแหน่งเป็นเจ้าของท่า ลังกัดกองทัพอเรือเป็นจำนวนมาก จนกลายเป็นตำแหน่งสืบทอดแบบประเพณี จึงสันนิษฐานได้ว่า ชาวบ้านในภาคใต้มีความคุ้นเคยและชำนาญในการใช้เรือมาตั้งแต่สมัยโบราณและสืบทอด

ความชำนาญทางด้านการเดินเรือและการประมงให้แก่ลูกหลาน ลักษณะเด่นของเรือกอและ คือ ลวดลายและสีลันที่จิตรกรพื้นบ้านบรรจงวาดลงที่ตัวเรือนั่นเอง นอกจากนี้เรือกอและแล้ว ภาคใต้ ยังมีเรือของชาวมอแกน เรียกว่า เรือกำบาง ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นในชีวิตของชาวมอแกน คือเป็นทั้งพาหนะ เครื่องมือทำมาหากิน บ้านพักอาศัยและบ่อยครั้งเป็นสถานที่เกิดและสถานที่ตายของชาวมอแกน เรือกำบางมีเอกลักษณ์ที่โดดเด่นคือมี “ง่าม” หรือรอยหยักเว้าที่หัวเรือและท้ายเรือ ประโยชน์ใช้สอยของง่ามที่หัวและท้ายเรือก็คือเป็นที่ปีนและก้าวขึ้นลงเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อชาวมอแกนลงทะเลเพื่อว่ายน้ำและดำน้ำ การขึ้นเรือทางข้างเรือที่มีกราบทำด้วยไม้ระกำ เป็นไปได้ยากเพราะไม้ระกำที่เสียบต่อกันด้วยซี่ไม้ไผ่แน่นไม่แข็งแรงพอที่จะรับน้ำหนักคนไหนขึ้นง่าม มีประโยชน์สำหรับเป็นที่จับยึดเวลาลากเรือขึ้นและลงหาด (พลาเดช ณ บ่อมเพชร, 2546)

บริเวณภาคอีสาน ด้วยสภาพภูมิศาสตร์ของทางภาคอีสาน ส่วนใหญ่เป็นพื้นดินและมีความแห้งแล้งทฤกัันดาร แต่ยังคงมีลำน้ำที่สำคัญของชาวอีสานคือลำโขง ลำมูล ลำชี ลำปาว เป็นต้น ชาวอีสานที่พักอาศัยในบริเวณลุ่มแม่น้ำนี้มีความจำเป็นต้องใช้เรือในการคมนาคมและการจับสัตว์น้ำมาเป็นอาหาร นอกจากนี้ ยังมีงานประเพณีแข่งเรือประจำปี เรือในภาคอีสานมีเพียงไม่กี่ชนิด และมีลักษณะคล้ายกับเรือของทางภาคกลางแต่แตกต่างกันตรงชื่อเรียกที่เป็นภาษาถิ่นอีสานเท่านั้น สามารถแบ่งได้ดังนี้ คือ เรือขุดเป็นเรือที่ขุดจากต้นไม้ให้เป็นลำเรือ เช่น เรือตาลหรือเรืออีโปง เพื่อใช้จับสัตว์น้ำและข้ามฝั่ง เรือขอนหรือเรือกำนสวย เป็นเรือขุดที่มีรูปร่างคล้ายกระสวยที่ชาวอีสานใช้ทอดผ้า เรือสงวหรือเรือยาว เรือติด เป็นเรือที่นำไม้กระดานมาประกอบเป็นลำเรือ เช่น เรือแค้น เรือหมากโม เรือเหล็ก เป็นเรือที่ประกอบขึ้นจากแผ่นเหล็ก รูปแบบการสร้างเหมือนเรือติด (ประยูร วรรณาม, 2543)

พัฒนาการด้านวัสดุในการสร้างเรือ

เรือถือเป็นภูมิปัญญาชาวบ้านที่มีความสำคัญควรค่ากับการศึกษาเพื่อบันทึกไว้ให้กับคนรุ่นหลังได้รับทราบ ทั้งนี้เรือได้รับการพัฒนามาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการในการใช้งานเป็นสำคัญ โดยเฉพาะการพัฒนาการทางด้านรูปแบบของเรือที่ถูกปรับเปลี่ยนไปตามความจำเป็นในการใช้สอยเป็นผลให้เกิดมีเรือชนิดต่าง ๆ ขึ้น และปรับปรุงเปลี่ยนแปลงพัฒนาตามยุคตามสมัยได้มากขึ้น จากงานวิจัยของ ณัฐกานต์ เกาศล (2559) เรื่อง เรือภูมิปัญญากับวิถีชีวิตพื้นบ้านและบทบาทในสังคมไทยภาคกลาง พบพัฒนาการของเรือ ดังนี้

1. เรือสร้างขึ้นจากต้นไม้ 1 ต้น เดิมเรือสร้างจากต้นไม้ 1 ต้น เป็นเรือขุดที่มีขนาดเล็ก มีข้อจำกัดในการใช้งาน เช่น บรรทุกผู้โดยสารได้เพียง 1 - 2 คน เท่านั้น หรือใช้เป็นเรือหาปลาในแม่น้ำลำคลองตื้น ๆ เมื่อมีความต้องการที่จะบรรทุกคนให้มากขึ้น ก็ขยายขนาดของเรือให้มีขนาดใหญ่ขึ้น โดยใช้ต้นไม้ที่มีขนาดใหญ่ขึ้น และขุดให้ตรงกลางลำเรือกว้างมากขึ้น มีการใส่กงเรือ

เพื่อยืดท้องเรือเป็นช่วง ๆ ให้เรือมีความแข็งแรง มีการเสริมกราบเรือทั้งสองข้างเพื่อให้บรรทุกได้มากขึ้น หากต้องการทำให้สวยงาม ก็มีการใส่เก้งหรือประทุนเพิ่มเข้าไปให้สามารถเดินทางได้ในระยะไกลมากขึ้น หากต้องการให้เรือแล่นได้เร็วขึ้นก็ปาดหัวเรือและท้ายเรือ เพื่อไม่ให้ต้านน้ำมากเกินไป ญัฐวุฒิ สุทธิสงคราม (2541) อธิบายลักษณะและการใช้งานของเรือชุดต่าง ๆ ดังนี้

1) เรือพายม้า เรือแผ่นม้า เรือแพม้า และเรือพะม้า มีทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ นิยมใช้ในการเดินทาง หรือเล่นเพลงเรือและแข่งเรือ

2) เรือมาด มีทั้งขนาดใหญ่ (ใส่เก้งหรือประทุนเรือ เพื่อใช้เป็นที่อยู่อาศัย) ใช้แจวสองแจวหรือใช้ถ่อ และขนาดเล็กใช้พาย นิยมใช้ในงานทอดกฐิน ผ่าป่า

3) เรือชะล่า เป็นเรือต้นแบบของเรือชุดชนิดอื่น ๆ มีขนาดเล็กนิยมใช้บรรทุกข้าวเปลือก และในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงใช้เรือชะล่าในการเสด็จประพาสต้น

4) เรือมอ มีขนาดใหญ่ใช้บรรทุกเกลือหรือฟืนและเป็นที่อยู่อาศัย

5) เรือเบ็ด ใช้บรรทุกสินค้า มีทั้งเรือเบ็ดน้ำจืดและเรือเบ็ดทะเล

6) เรือหมู นิยมใช้เป็นเรือโดยสาร ท่องเที่ยวในระยะทางใกล้ ๆ หรือใช้หาปลาตามทุ่ง

7) เรือม่วง ใช้พายที่มีทั้งชายและขวา นิยมใช้พายแข่งในงานเทศกาล

8) เรือโปง เรือโปงตาล เรืออีโปง นิยมใช้เป็นเรือโดยสารข้ามปากในแม่น้ำลำคลองที่ไม่ลึกนัก

9) เรือสามเก๋ง คล้ายเรือมาด เป็นเรือที่ในอดีต เจ้านายนิยมใช้โดยสาร

10) เรือยาว ในอดีตใช้เป็นเรือฝึกซ้อมฝีพายของทหาร ปัจจุบันใช้สำหรับพายแข่งในงานประเพณี

2. เรือสร้างจากแผ่นไม้ขนาดเล็กมาต่อกันเป็นเรือ หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า เรือต่อ ชาวบ้านจำเป็นต้องหาไม้มาสร้างเรือ โดยใช้แผ่นไม้ขนาดเล็กมาต่อกันเป็นเรือ โดยมีขั้นตอนและวิธีการสร้างเรือที่เป็นแบบแผน ทำให้เรือมีขนาดใหญ่ได้ตามความต้องการของผู้ใช้ และมีความแข็งแรงทนทานมากขึ้น โดยเรือต่อขนาดเล็กจะใช้ไม้กระดานสามแผ่น เมื่อต้องการขนส่งหรือเดินทางบรรทุกให้มากขึ้น ก็เพิ่มจำนวนไม้กระดานเป็นห้าแผ่น ซึ่งเรือหลายชนิดเลียนแบบลักษณะเรือมาจากเรือของต่างประเทศ

สุนทร ชูตินทรานนท์, อัมพร สโมสร, พิชญ์ เขียวภิรมย์, และไวส์เนน ริก (2545) ได้อธิบายลักษณะของเรือต่อและการใช้งานไว้ ดังนี้

1) เรือป่าบหรือเรือแตะ ลักษณะทุกอย่างเหมือนกัน แตกต่างกันที่เรือแตะต้องเป็นเหลี่ยม เรือป่าบต้องเรือกลมกว้างไม่มีกราบ มือลึงเปลี่ยนเป็นกง นิยมใช้บรรทุกผลผลิตออกมาจากสวนหรือบรรทุกคนจำนวนไม่มาก

2) เรือบด มีขนาดเล็ก นิยมใช้เดินทางไปมาใกล้ ๆ ระหว่างหมู่บ้าน

3) เรือเข็มหรือเรือโอ้ นิยมใช้สำหรับพระที่ต้องออกไปรับบาตรและพายติดต่อบริเวณหมู่บ้าน

4) เรือผีหลอก เป็นเรือสำหรับทำการประมงโดยเฉพาะ

5) เรือกระแซง มีขนาดใหญ่ นิยมบรรทุกทุกข้าว ลากจูงด้วยเรือยนต์แต่สามารถใช้พายและถ่อได้

6) เรือเอี่ยมจุ่น มีขนาดใหญ่ ใช้ลำเลียงสินค้าไปมาระหว่างเรือใหญ่กับโกดังเก็บสินค้า

7) เรือลำปั้ง มีหลายขนาด ขนาดใหญ่นิยมใช้เป็นที่พักอาศัยและขายสินค้าขนาดกลางนิยมใช้รับส่งผู้โดยสาร ขนาดเล็กนิยมบรรทุกของที่มีน้ำหนักไม่มาก หรือไว้ทำการค้าหรือพระใช้สำหรับออกบิณฑบาต

8) เรือช่างกระดาน มี 3 ตอน เหมาะสำหรับการเดินทางไกล หรือเป็นที่พักอาศัยประมาณ 5 - 6 คน

9) เรือฉลอม มีขนาดใหญ่ใช้สำหรับบรรทุกสินค้าในระยะทางไกล ๆ หรือทำการประมงทางทะเล

10) เรือสำเภา เป็นเรือต่อชนิดหนึ่งที่เหมาะสมกับการเดินทางในทะเล มักแล่นค้าขายอยู่ในน่านน้ำอ่าวไทย

11) เรือแก่งพั้ง เป็นเรือที่ดัดแปลงมาจากเรือลำปั้งจีนขนาดใหญ่ ใช้เป็นเรือพระที่นั่งและเรือของเจ้านายข้าราชการชั้นผู้ใหญ่

12) เรือแหวด 6 แหว ใช้สำหรับขุนนางออกตรวจราชการ

13) เรือโปะจ่าย ใช้สำหรับบรรทุกสินค้าไปส่งขึ้นเรือใหญ่

14) เรือจู้ต ใช้สำหรับพายติดต่อบริเวณค้าขายผลไม้

3. เรือสร้างจากเหล็ก การเปลี่ยนแปลงวัสดุจากไม้มาเป็นเหล็ก สันนิษฐานว่าเริ่มมีมากช่วงที่ประเทศไทยทำการค้ากับต่างประเทศ อัสสัมจินพงศ์ ฉัตรราชม (2553) อธิบายไว้ว่าในช่วงสมัยอยุธยาการค้าขายกับต่างประเทศเจริญรุ่งเรือง เรือเริ่มมีบทบาทมากขึ้น ชาวตะวันตกเริ่มมาค้าขายมากขึ้นในสมัยสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2 แต่ยุคที่การค้าต่างประเทศเจริญรุ่งเรืองสูงสุดคือ ตั้งแต่สมัยพระเอกาทศรถจนถึงสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช จึงเป็นไปได้ที่ประเทศไทยจะเริ่มมีการต่อเรือเพื่อบรรทุกสินค้าไปค้าขายกับต่างประเทศในช่วงนั้น เรือมีการปรับเปลี่ยน

รูปแบบและขนาดของเรือ รวมถึงวัสดุในการสร้างเรือก็เปลี่ยนไปโดยค้ำึงถึงประโยชน์ใช้สอยเป็นหลัก เดิมที่ใช้ไม้ในการสร้างเรือจึงเปลี่ยนมาเป็นเรือเหล็กแทน เรือเหล็กเป็นเรือที่มีขนาดใหญ่ ใช้บรรทุกสินค้าที่มีขนาดหนักและมีปริมาณมาก เพื่อการขนส่งสินค้าไปยังต่างประเทศในระยะทางที่ไกลต้องฝ่าคลื่นลมและพายุ การใช้เรือเหล็กจึงมีความแข็งแรงมากกว่าเรือไม้ ในลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาเรือเหล็กที่พบมากจะเป็นเรือที่ต้องใช้เรือโยงในการลากจูง และใช้ชนทราย ขนหิน ขนดิน มาส่งตามท่าเรือเพื่อนำไปขายต่อไป

4. เรือสร้างจากไฟเบอร์กลาส (ใยแก้ว) ต้นกำเนิดจากการที่กรมอุทกหารเรือได้พัฒนาการต่อเรือไฟเบอร์กลาสขึ้นเป็นหน่วยงานแรก เมื่อ พ.ศ. 2505 โดยทหารกลุ่มหนึ่งซึ่งเป็นคณะกรรมการตรวจการจ้างการสร้างเรือหลวงจันทร์ ที่สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีได้ไปชมการสร้างเรือด้วยไฟเบอร์กลาส และกลับมาทดลองสร้างที่กรมอุทกหารเรือ โดยสั่งซื้อวัสดุจากสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีทั้งหมด เรือลำแรกเป็นเรือยนต์ขนาดเล็ก ความยาวประมาณ 5 เมตร (กรมอุทกหารเรือ, ม.ป.ป.) เรือไฟเบอร์กลาสมีคุณสมบัติเด่นที่ความแข็งแรง เบากว่าเรือเหล็ก แต่หนักกว่าเรือไม้ และทนทานต่อแสงแดด ทนฝน ไม้ดูดซึมน้ำ ทนต่อทุกสภาวะอากาศร้อนหนาว ทนการกัดกร่อนของน้ำทะเล และสารเคมี อายุการใช้งานนานนับสิบปี ตัวเรือรับน้ำหนักได้ดี การขับหรือบังคับทิศทางทำได้ง่าย สามารถติดเครื่องเรือหางยาวได้

5. เรือสร้างจากสแตนเลส ส่วนใหญ่เกษตรกรรมใช้ ถือเป็นอุปกรณ์ทางการเกษตรในร่องสวน ใช้เป็นเรือรดน้ำ เรือฉีดพ่นยา ด้วยคุณสมบัติของสแตนเลสทำให้ยากต่อการขึ้นสนิม เมื่อเทียบกับโลหะหรือวัสดุชนิดอื่น ๆ ค่าบำรุงรักษาต่ำ ง่ายต่อการเชื่อมและการขึ้นรูป ระยะเวลาการใช้งานคุ้มค่างับราคา และสามารถนำกลับมาใช้ได้ใหม่

6. เรือสร้างจากอลูมิเนียมมีคุณสมบัติ คือมีอายุการใช้งานนาน 10 - 15 ปี ตัวเรือใช้ได้ทั้งน้ำจืดและน้ำทะเล ตัวเรือแข็งแรงทนทานไม่มีรอยร้าวซึม ด้านข้างเรือและท้องเรือมีโครงกันกระแทก นิยมใช้เป็นเรือโดยสารและเรือขนของโดยเฉพาะในแม่น้ำเจ้าพระยา เพราะรองรับการกระแทกของคลื่นจากเรือลำใหญ่ได้ดี

7. เรือสร้างจากพลาสติก เป็นเรือที่ผลิตจากวัสดุสังเคราะห์เพื่อใช้แทนวัสดุธรรมชาติ โครงสร้างผลิตจากโพลีเอทิลีน (Low density polyethylene) มีกระบวนการผลิตอันทันสมัยด้วยเทคโนโลยีการผลิต Rotomolding ทำให้ได้ผลิตภัณฑ์ที่มีความแข็งแรง ทนทาน อายุการใช้งานยาวนาน ด้วยรูปลักษณ์ที่สวยงาม คุ้มค่าทุกการใช้งานและมีหลายสีให้เลือก

เมื่อสภาพทางสังคมเปลี่ยนแปลงไป มีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจมากขึ้น เรือจึงปรับเปลี่ยนลักษณะของเรือตามวัตถุประสงค์ในการใช้งานและตามความจำเป็นของชาวบ้าน ประกอบกับเริ่มมีการติดต่อค้าขายกับชาวต่างประเทศ ทำให้มีการนำเทคโนโลยีทางด้าน

เครื่องยนต์มาประยุกต์ใช้เพื่อการขนส่งสินค้า และช่วยให้การเดินทางมีความรวดเร็วมากขึ้น ซึ่งเทคโนโลยีที่นำมาใช้กับเรือนี้ เป็นไปตามสภาพเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในช่วงนั้น เป็นสำคัญ

8. เรือที่ใช้เครื่องยนต์เรือ

ในระยะเริ่มแรกเป็นเรือต่อแล้วนำมาติดเครื่องยนต์ที่ข้างท้าย เพื่อความรวดเร็วในการเดินทางเทคโนโลยีที่นำมาใช้กับเรือ คือการใช้เครื่องยนต์เพื่อเพิ่มสมรรถนะของเรือนิยมติดเครื่องยนต์เรือในเรือโดยสาร เรือหางยาว เรือประมง เรือบรรทุกทุกสินค้าและเรือรบ เรือได้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบและขนาดของเรือ รวมถึงวัสดุในการสร้างเรือที่เปลี่ยนไปด้วยโดยคำนึงถึงประโยชน์ใช้สอยเป็นหลักเรือที่ใช้เทคโนโลยีเครื่องยนต์เรือ มีดังนี้

1) เรือกำปั่น ต่อขึ้นเป็นครั้งแรกในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 3 เป็นเรือเดินทะเลแบบฝรั่งหัวเรือเรียวแหลม มีเสากระโดง 3 เสาและมีใบเรือที่ทำด้วยเสื่อกกผืนใหญ่ สามารถอุ้มลมได้ดีในระยะกระชั้นชิด หากลมเปลี่ยนทิศทางพัดมาทางด้านหน้าก็สามารถแล่นต่อไป โดยไม่ต้องกลับใบเรือเพื่อเปลี่ยนทิศทางตามกระแสลม เรือกำปั่นเป็นทั้งเรือที่ใช้สำหรับการค้าและเป็นเรือที่สามารถมีอาวรูปืนใหญ่ติดตั้งเป็นจำนวนมากได้ โดยทั่วไปจะมีขนาดใหญ่กว่าเรือสำเภา มีลูกเรือประมาณ 40 - 140 คน (สุนทร ชูติธรรมนทร์, อัมพร สโมสรร, พิชญ์ เขาร์ภิรมย์, และไวส์เนน ริก, 2545)

2) เรือกลไฟ ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ได้มีการสร้างเรือกลไฟขึ้นแต่แรกเดิมต่อขึ้นเพื่อใช้เป็นเรือรบ ในระยะแรก ๆ เป็นเรือกลไฟจักรข้าง ต่อมาเปลี่ยนเป็นเรือจักรท้าย ตัวเรือต่อด้วยไม้ ส่วนเรือที่เป็นเหล็กนำมาจากต่างประเทศ ใช้เป็นเรือรบและใช้บรรทุกสินค้าจากต่างแดนเข้ามาในประเทศไทย นิยมใช้ในการลากจูงเรืออื่น ๆ มักใช้เครื่องยนต์ประเภท เครื่องเผาหัว ต้องใช้คนที่มีแขนที่แข็งแรงจึงจะหมุนมูเลให้เรือติดได้ ลักษณะของเรือจะเป็นห้องเครื่อง มีปล่องไฟโผล่เหนือหลังคาเรือ ด้านท้ายมีห้องน้ำและบันไดขึ้นดาดฟ้าเรือ

3) เรือแท๊กซี่ หรือเรือยนต์ลากจูง ต่อจากไม้สัก ความยาวตลอดลำเรือ 10 - 12 เมตร มีลักษณะหัวแบนกว้างและเซิดขึ้นเล็กน้อย ท้ายเรือลาดและมีลักษณะมนโค้ง ห้องเรือมีลักษณะกลมและเรียวแคบลงคล้ายตัววี มีแก่งคุดมกลางลำเว้นไว้ในส่วนของดาดฟ้า ในปัจจุบันพัฒนาวัสดุจากไม้มาเป็นเรือเหล็ก นิยมใช้ลากจูงเรือบรรทุกสินค้าล่องตามแม่น้ำเจ้าพระยา เรียกว่า เรือโยง

4) เรือเมล์ นิยมต่อด้วยไม้สัก หรือไม้ตะเคียนทอง มีความยาวตลอดลำเรือประมาณ 12 - 16 เมตร ลักษณะห้องเรือกลม ใช้เครื่องยนต์วางกลางลำเรือ มีแบบชั้นเดียวและสองชั้นใช้เป็นพาหนะสำหรับรับผู้โดยสารจำนวนมาก ในอดีตแล่นรับผู้โดยสารจากท่าเตียนไปชัชวาท สิงห์บุรี อ่างทอง

5) เรือหางยาว เป็นเรือที่นำเครื่องยนต์มาติดท้ายเรือที่เรียกว่าเครื่องหางยาว มีหลายรุ่นตั้งแต่ รุ่นโทลเลอร์ โทลเลอร์โลแท็ค โทลเลอร์แรม ถ้าเครื่องใหญ่ขึ้นมา เรียกว่าพวกบิ๊กก็มีเครื่องวิเย่นซิน ใช้น้ำมันเบนซิน ต่อมาพัฒนาเป็นเครื่องจีโร่ 900 13 แรงม้า ถึงจีโร่ 20 ต่อมา มี โลแท็ค 7 แรงม้า 18 แรงม้า 20 แรงม้า 25 แรงม้า รุ่นที่มีประสิทธิภาพที่สุดคือ โลแท็ค 33 (สุรเชษฐ เวชชพิทักษ์, 2533) การติดเครื่องยนต์นี้เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการเดินทาง

ประวัติในการสร้างเรือหางยาวเริ่มจากนายสนอง ฐิตะปุระ, นายสุชีพ รัตนสาร, นายสมัย กิตติกุล, นายสุขุม จีรวาณิช และนายชาญชัย ไพรัชกุล คือกลุ่มผู้ประดิษฐ์เครื่องเรือหางยาวที่คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ มอบรางวัลในการคิดค้นนวัตกรรมเรือหางยาวในปี พ.ศ. 2527 เริ่มต้นจาก พ.ศ. 2476 นายสนอง เป็นคนนำเครื่องยนต์นี้มาใช้เป็นคนแรก ท่านเป็นข้าราชการกระทรวงมหาดไทย ตำแหน่งนายท้ายเรือยนต์หลวง ต่อมา นายสุชีพ, นายชาญชัย, นายสุขุม และนายสมัย เป็นผู้ประดิษฐ์และพัฒนาเรือหางยาวเพื่อให้เรือมีประสิทธิภาพตรงตามความต้องการในการใช้งาน จากนั้นไม่นานเรือหางยาวก็ได้รับการพัฒนารูปแบบเรือให้มีรูปร่างสั้นลงเป็นสองตอน คือท่อนหลังเรียบเป็นแผ่นกระดานยกหักฉากกับท่อนแรก ซึ่งเป็นส่วนที่เรียววงขึ้น เวลาวิ่งท่อนหัวตรงส่วนที่ยกหักจากท่อนหางจะตื้นน้ำ ส่วนท่อนหางจะลึมน้ำเพียงเล็กน้อย และมีการพัฒนารูปร่างมาเรื่อย ๆ ปัจจุบันนิยมใช้เครื่องยนต์จากรถยนต์มาติดตั้ง เพราะมีกำลังสูงและแล่นได้เร็วมาก ทำให้สามารถแล่นไปได้ในแม่น้ำลำคลอง หนองบึง ในน้ำตื้นหรือในที่ที่มีขยะหรือสวะมากได้ โดยยกใบพัดให้พ้นที่ตื้นเขินหรือสวะ ประกอบกับบังคับเรือได้ง่าย (เรือหางยาว, 2531)

6) เรือสำราญเพื่อการท่องเที่ยว วัสดุที่ใช้ยังคงเป็นหลัก ไฟเบอร์กลาส และอลูมิเนียม บางครั้งเป็นไม้อัดหุ้มไฟเบอร์กลาส เนื่องด้วยสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป มุ่งเน้นการขยายตัวทางเศรษฐกิจการท่องเที่ยว เรือจึงมีการปรับเปลี่ยนและพัฒนาให้มีความสวยงาม มีเครื่องยนต์เรือที่มาจากต่างประเทศ และมีสิ่งอำนวยความสะดวกทุกอย่างภายในเรือ เรือสำราญจึงเข้ามามีบทบาทให้บริการการท่องเที่ยวในกลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาสำหรับนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติ เนื่องด้วยนักท่องเที่ยวต่างชาตินิยมพักโรงแรมบริเวณเส้นทางริมแม่น้ำเจ้าพระยา โรงแรมจึงจัดให้มีบริการล่องเรือสำราญขนาดใหญ่เพื่อรับประทานอาหารเช้าและบริการล่องเรือท่องเที่ยวไปตามเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา

ในปัจจุบันเรือจะถูกสร้างขึ้นตามวัตถุประสงค์ของการใช้งานเป็นสำคัญ เรือที่ต่อขึ้นในอุตสาหกรรมไทยที่เป็นเรือเหล็กหรือเรือไฟเบอร์นั้น สามารถแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่มเรือสินค้าหรือเรือพาณิชย์ กลุ่มเรือประมง กลุ่มเรือเฉพาะทาง ได้แก่ เรือสำราญและกีฬา เช่น เรือยอร์ช เรือที่ใช้ในกิจการสนับสนุนต่าง ๆ เช่น เรือส่งเสบียง เรือขุด เรือที่ใช้ในราชการพลเรือนและทหาร เช่น เรือตรวจการณ์ เรือรบ เรือโดยสาร และเรือเฟอร์รารี (ณัฐกานต์ เกาศล, 2559)

บทสรุป

บทความนี้ต้องการสื่อให้ผู้อ่านได้เห็นลำดับขั้นตอนพัฒนาการของเรือในอดีตจนเป็นเรือที่เราพบเห็นในปัจจุบัน เรือที่เกิดจากภูมิปัญญาชาวบ้านในการสร้างนั้นมีพัฒนาการเริ่มจากการสร้างด้วยต้นไม้ต้นเดียว เป็นเรือขุด พัฒนามาเป็นนำไม้หลาย ๆ ท่อนมาต่อกันเป็นเรือให้มีขนาดใหญ่เป็นเรือต่อ พัฒนาวัดทุที่ใช้ให้มีความแข็งแรงทนทาน บำรุงรักษาได้ง่ายขึ้น และพัฒนารูปแบบของเรือให้มีลักษณะที่ตรงตามวัตถุประสงค์การใช้งานเป็นสำคัญ และมีการพัฒนาด้านเครื่องยนต์เรือเพื่อตอบสนองต่อเศรษฐกิจแต่ละยุคสมัย การพัฒนาทางด้านภูมิปัญญาในการสร้างเรือนี้ เริ่มพัฒนาอย่างต่อเนื่องและเห็นได้ชัดกับเรือที่มีบทบาททางเศรษฐกิจกับประเทศทางด้านการค้าขายทางเรือ เศรษฐกิจการค้าขายทางเรื่อนั้นมีความรุ่งเรืองอย่างมากในสมัยอยุธยา ก่อนจะซบเซาลงเมื่อเสียกรุง และฟื้นฟูอีกครั้งในสมัยกรุงธนบุรีและกลับมารุ่งเรืองอีกครั้งตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3 เป็นต้นมา เริ่มมีการขยายเส้นทางการค้ามากขึ้น มีการนำวิทยาการในการต่อเรือมาใช้มากขึ้น โดยมีพระมหากษัตริย์เป็นองค์อุปถัมภ์ จึงเริ่มมีการต่อเรือกลไฟและเรือกำปั่นไว้ใช้ในการขนส่งสินค้าได้อย่างรวดเร็ว และมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น จากสภาพแวดล้อมทางสังคมและเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป ในปัจจุบันเรือเพื่อการท่องเที่ยวที่มีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจของคนไทย คือเรือสำราญ แต่การท่องเที่ยวทางเรือก็ยังคงมีการดัดแปลงเรือเอี่ยมจุ่น เรือข้างกระดาน เป็นเรือท่องเที่ยวด้วย จึงเห็นได้ว่าเรือมีความสำคัญกับคนไทยแม้สังคมจะเปลี่ยนแปลงไป เรือก็ได้รับการพัฒนาให้ทันตามสภาพสังคม การศึกษาในครั้งนี้เปิดมุมมองให้คนไทยได้ตระหนักรู้ว่าเรือเกิดจากภูมิปัญญาชาวบ้านและจะยังคงอยู่คู่กับคนไทยได้นั้น เป็นภาระหน้าที่ของเราทุกคนในการช่วยกันธำรงรักษาภูมิปัญญาที่บรรพบุรุษของเราได้คิดค้น คนไทยควรช่วยกันสืบทอดให้เป็นมรดกทางวัฒนธรรมที่สำคัญของชาติไทย เพื่อให้ลูกหลานได้เรียนรู้และสืบทอดมรดกนี้ต่อ ๆ กันไป ถึงแม้ว่าสภาพสังคมจะเปลี่ยนแปลงไป เรือก็ยังคงประโยชน์ให้กับคนไทยไม่เคยเปลี่ยน และยังคงอยู่ในฐานะมรดกทางวัฒนธรรมของชาติ เป็นอีกหนึ่งภูมิปัญญาที่น่าภาคภูมิใจที่อยู่คู่กับคนไทยและแม่น้ำลำคลองตลอดกาล

เอกสารอ้างอิง

- กรมอุทกหารเรือ. (2554). *เรือพระราชพิธีและแห่เรือมาจากไหน?*. กรุงเทพฯ: โพลสตูดิโอส์.
- กรมอุทกหารเรือ. (ม.ป.ป.). *นิทรรศการในพิพิธภัณฑ์เรือหลวงเฉลิมพระเกียรติ 84 พรรษา*
กรุงเทพฯ: กองทัพเรือ.
- ณัฐกานต์ เกาศล. (2559). *เรือ ภูมิปัญญาเกี่ยวกับวิถีชีวิตพื้นบ้านและบทบาทในสังคมไทยภาคกลาง*
(ปริญญาานิพนธ์ปริญญาตรีบัณฑิต). ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ณัฐวุฒิ สุทธิสงคราม. (2541). *ความผูกพันของคนกับสายน้ำ เรือ*. กรุงเทพฯ: เอส ที พี เวิลด์มีเดีย.
- ประยูร วรรณาม. (2543). *วิวัฒนาการเรือลำซี้*. (ปริญญาานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต). มหาสารคาม:
มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- เสวี พงศ์พิศ. (บ.ก.). (2536). *ภูมิปัญญาชาวบ้านกับการพัฒนาชนบท*. กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้ง&กรุ๊ป.
พลาเดช ณ ป้อมเพชร. (2546). *โลกของชาวมอแกน: มองจากความรู้พื้นบ้านเกี่ยวกับทะเลและ*
พื้นที่ชายฝั่ง (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต). กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พิศาล บุญผูก. (2550). *ภูมินามอำเภอปากเกร็ด นนทบุรี: โครงการการจัดการสารสนเทศจาก*
ภูมิปัญญาท้องถิ่นด้านนนทบุรีศึกษาเพื่อส่งเสริมบริการห้องสมุดสู่ชุมชน. นนทบุรี
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- พิศาล บุญผูก. (2552). *ภูมินามอำเภอไทรน้อย*. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- ราตรี โตเพ่งพัฒน์. (2543). *ตลาดน้ำ: วิถีชีวิตของเกษตรกรภาคกลาง*. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.
- เรือหางยาว..สิ่งที่คนไทยควรภูมิใจ. (2531, เมษายน). *สารคดี*, 4(38),112-115.
- ลาอุแบร์, ซีมอง เดอ. (2548). *จดหมายเหตุ ลา ลูแบร์: ราชอาณาจักรสยาม* (สันต์ ท.โกมลบุตร,
ผู้แปล) (พิมพ์ครั้งที่ 2). นนทบุรี: ศรีปัญญา.
- ส. พลายน้อย. (2516). *เกร็ดโบราณคดีประเพณีไทย ชุดที่ 2*. กรุงเทพฯ: บุรินทร์การพิมพ์.
- สุจิตต์ วงษ์เทศ. (บ.ก.). (2551). *แม่น้ำลำคลองสายประวัติศาสตร์* (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ:
เรือนแก้วการพิมพ์.
- สุนทร ชุตติรานนท์, อัมพร สโมสร, พิชญ์ เยารวิกรมย์, และไวส์เนน ริก. (2545). *เรือ: วัฒนธรรม*
ชาวน้ำลุ่มเจ้าพระยา. กรุงเทพฯ: แปลนโมทิฟ.
- สุเมธ ชุมสาย ณ อยุธยา. (2539). *น้ำ บ่อเกิดแห่งวัฒนธรรมไทย*. กรุงเทพฯ: สมาคมสถาปนิกสยาม.
- สุรเชษฐ เวชชพิทักษ์. (2533). *รากฐานแห่งชีวิต วัฒนธรรมชนบทกับการพัฒนา*. กรุงเทพฯ:
สำนักพิมพ์หมู่บ้าน.
- อเนก นาคะบุตร. (2536). *ข่าวสารข้อมูลกับความยั่งยืนของการพัฒนา: ในคนกับดิน น้ำ ป่า*
จุดเปลี่ยนแห่งความคิด. กรุงเทพฯ: สถาบันชุมชนท้องถิ่นพัฒนา.

อัสสัมจินพงศ์ ฉัตรราคม. (2553). *ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย* (พิมพ์ครั้งที่ 8). กรุงเทพฯ:
มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

อัมพร แก้วหนู. (2540). ภูมิปัญญาท้องถิ่นกับการพัฒนา: พัฒนาได้จริงหรือ?. *วารสารทักษิณคดี*,
4(3), 43-55.