



ประวัติศาสตร์ การพาณิชย์นาวีไทย



หอสมุดแห่งชาติรัชมังกลาภิธาน



ท
959.3
๑922ป



หอสมุดแห่งชาติรัชมังคลาภิเษก
จันทบุรี

ประวัติศาสตร์ การพาณิชย์นาวีไทย

หอสมุดแห่งชาติรัชมังคลาภิเษก จันทบุรี



กรมศิลปากรจัดพิมพ์เนื่องในวโรกาสมหามงคลสมัยที่
สมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอเจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์
เสด็จเปิดพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ พาณิชยนาวี จังหวัดจันทบุรี

สำนักโบราณคดีและพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ
กรมศิลปากร
กระทรวงศึกษาธิการ



หอสมุดแห่งชาติ
วังมณฑล
เชียงใหม่

ประวัติศาสตร์การพาณิชย์นาวีไทย

หนังสือที่ระลึกเนื่องในพิธีเปิดพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ พาณิชยนาวี จันทบุรี
สำนักโบราณคดีและพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ
กรมศิลปากร กระทรวงศึกษาธิการ

ISBN : 974-417-484-6

พิมพ์ครั้งที่ ๑ มกราคม ๒๕๔๔

จำนวน ๓,๐๐๐ เล่ม

ที่ปรึกษา

นาวาอากาศเอก อวุธ เงินชุกลิน

นายอารักษ์ สวัสดิ์กุล

นายวิระ โรจน์พจนรัตน์

นายศิริชัยชาญ พักจำรูญ

นายพิเศษ เจียจันทร์พงษ์

นายสด แดงเอียด

นางจรรยา มานะวิท

นายบรรเวท รุ่งรุจี

นายอัศวิน ศรีจิตติ

นายอำพัน กิจงาม

ผู้เขียนและเรียบเรียง

นายเอิบเปรม วัชรางกูร

ผู้ควบคุมการพิมพ์

พิมพ์ที่

อธิบดีกรมศิลปากร

รองอธิบดีกรมศิลปากร

รองอธิบดีกรมศิลปากร

รองอธิบดีกรมศิลปากร

ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านโบราณคดี

และพิพิธภัณฑ์

ผู้อำนวยการสำนักโบราณคดีและ

พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ

ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านวิชาการ

โบราณคดี สำนักโบราณคดีและ

พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ

ผู้อำนวยการส่วนอำนวยการ

สำนักโบราณคดีและ

พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ

ผู้อำนวยการสำนักงานโบราณคดี

และพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติที่ ๔

ปราจีนบุรี

นักโบราณคดี ๘ ว.

สำนักโบราณคดีและ

พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ

หัวหน้ากลุ่มงานโบราณคดีได้นำ

นายบัณฑิต ลัวชัยชาญ

บริษัท สำนักพิมพ์สมพันธ์ จำกัด

โทร. 243-4147-9

เลขที่

๑๕๙.๓

๑๕๙.๓

เลขที่

๑๕๙.๓

๑๕๙.๓

เลขที่

๑๕๙.๓

คำนำ

กรมศิลปากร กระทรวงศึกษาธิการ ได้ดำเนินการสำรวจและศึกษาค้นคว้า เรื่องราวทางโบราณคดีได้น้ำมาตั้งแต่ปีพุทธศักราช ๒๕๑๗ มีวัตถุประสงค์เพื่อ การศึกษาค้นคว้ารากฐานทางวัฒนธรรมของคนที่เกี่ยวข้องกับน้ำ เช่น ความ เป็นมาของการคมนาคมทางน้ำ การติดต่อค้าขายและความสัมพันธ์ระหว่าง ประเทศในอดีตที่เชื่อมโยงมาจนกระทั่งถึงปัจจุบัน จากการศึกษาค้นคว้ามดังกล่าว ทำให้พบซากเรือสมัยโบราณและโบราณวัตถุจำนวนมาก ซึ่งหลักฐานข้อมูลที่พบนี้ ทำให้เราทราบถึงเรื่องราวทางประวัติศาสตร์และความรู้ด้านการพาณิชย์นาวีที่มี มาแต่สมัยโบราณ

ในการปฏิบัติงานด้านโบราณคดีได้น้ำ นอกจากจะต้องทำการสำรวจ และขุดค้น เก็บหลักฐานทางโบราณคดีแล้ว ยังต้องศึกษาวิจัย จัดทำรายงานเผยแพร่และจัดแสดงหลักฐาน เพื่อเพิ่มพูนความรู้ให้แก่ผู้เรียน นักศึกษา ตลอดจนประชาชนผู้สนใจ รวมไปถึงการสร้างความรู้เข้าใจในการที่จะอนุรักษ์มรดก ทางวัฒนธรรมเหล่านั้นไว้ อีกทั้งเป็นการเผยแพร่ให้นานาประเทศได้ทราบและ เข้าใจถึงการดำเนินงานที่ถูกต้องเกี่ยวกับโบราณวัตถุได้น้ำอันเป็นสมบัติของ ประเทศไทยด้วย

เนื่องในโอกาสที่สมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ เจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์ เสด็จมาเป็นองค์ประธานในพิธีเปิด พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ พาณิชยนาวี จันทบุรี กรมศิลปากรจึงถือวโรกาสอัน สำคัญนี้จัดพิมพ์หนังสือเรื่อง “ประวัติศาสตร์การพาณิชย์นาวีไทย” ขึ้นเพื่อเป็น ที่ระลึก

กรมศิลปากรหวังว่า หนังสือเล่มนี้จะเป็นสื่อเชื่อมโยงความรู้ ความเข้าใจ และเสริมสร้างทัศนคติให้เกิดความรักความหวงแหนในทรัพยากรทาง วัฒนธรรมและภาคภูมิใจในประวัติศาสตร์อีกด้านหนึ่งของชาติไทย

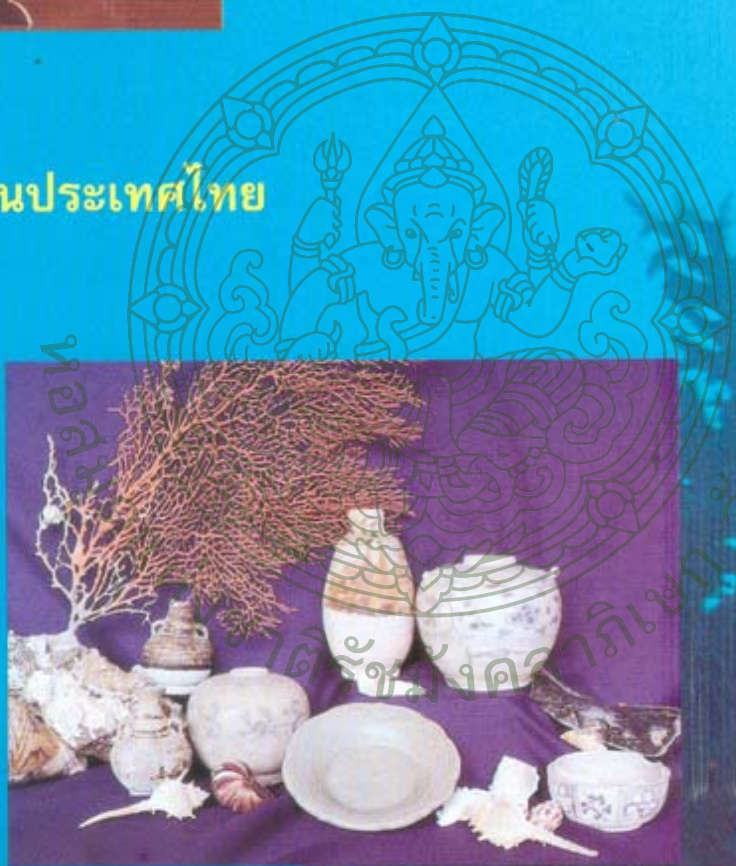
นาวาอากาศเอก


(อาวุธ เงินชุกลั่น)
อธิบดีกรมศิลปากร



บทที่ ๕

เรือชนิดต่าง ๆ ในประเทศไทย



บทที่ ๖

สินค้าจากใต้ทะเลไทย



บทที่ ๗

ชีวิตชาวเรือ : หลักฐานจากอดีต

สารบัญ

บทที่ ๑ การขนส่งทางน้ำเป็นรากฐานการพัฒนาโลก..... ๑๐

หลักฐานแรกเริ่มของการเดินเรือ..... ๑๐

เส้นทางเชื่อมตะวันตกกับตะวันออก..... ๑๕

การเล่นเรือในมหาสมุทร คำตอบอยู่ในสายลม..... ๑๙

การเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ของการค้าทางเรือของยุโรป..... ๒๕

บทที่ ๒ การค้าทางทะเล ในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้..... ๓๒

ช่องแคบมะละกา การควบคุมการค้านานาชาติ..... ๓๔

ประเทศไทยในฐานะที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางการค้าโลก..... ๓๗

คนก่อนประวัติศาสตร์เมื่อ ๕,๐๐๐ - ๓,๐๐๐ ปีมาแล้วออกทะเล..... ๔๐

พุทธศตวรรษที่ ๑ - ๕ เอกสารการติดต่อขึ้นแรก..... ๔๒

“จารึกพระเจ้าอโศก”..... ๔๒

พุทธศตวรรษที่ ๕ เส้นทางสายไหม- เส้นทางสายเครื่องเทศ..... ๔๒

พุทธศตวรรษที่ ๖ - ๗ อินเดียติดต่อกับโรมันและสุวรรณภูมิ..... ๔๓

การค้าระหว่างอินเดียกับจีน..... ๔๔

บทที่ ๓ บทบาทของเรือในประวัติศาสตร์ไทย..... ๔๖

สมัยประวัติศาสตร์ตอนต้น..... ๔๖

พุทธศตวรรษที่ ๑๖- ๑๘ อิทธิพลวัฒนธรรมเขมรหรือลพบุรี..... ๔๙

พุทธศตวรรษที่ ๑๙ สมัยสุโขทัย “รุ่งอรุณแห่งความสุข”..... ๕๒

สมัยอยุธยา “เมืองท่านานาชาติ”..... ๕๔

บทบาทด้านการค้าชายทางทะเล..... ๕๗

บทบาทด้านการศาสนา..... ๖๑

คู่ค้าสำคัญทางทะเลของอยุธยา..... ๖๑

สมัยกรุงธนบุรี พ.ศ. ๒๓๑๐ - ๒๓๒๕..... ๖๒

สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช “วีรกษัตริย์ผู้สามารถ”..... ๖๒

สมัยรัตนโกสินทร์ พ.ศ. ๒๓๒๕ - ปัจจุบัน..... ๖๕

การพาณิชย์นาวีสมัยรัตนโกสินทร์..... ๖๕

บทที่ ๔ เรือสำเภา..... ๖๘

เรือสำเภาจีน..... ๖๘

รูปร่างของเรือสำเภาจีน..... ๗๐

ประเภทของเรือสำเภาจีน..... ๗๒

เรือสำเภาไทย..... ๗๖

หลักฐานจากซากเรือโบราณในอ่าวไทย..... ๗๘

บทที่ ๕ เรือชนิดต่าง ๆ ในประเทศไทย.....	๘๖
วิวัฒนาการของเรือ.....	๘๘
เรือในแม่น้ำ.....	๙๐
พัฒนาการของการเดินทางในทะเล.....	๑๐๐
เรือพระราชพิธีในราชสำนักสยาม.....	๑๐๑
บทบาทของเรือในพระราชพิธี.....	๑๐๔
เรือพระราชพิธีที่สำคัญ.....	๑๐๕

บทที่ ๖ เครื่องถ้วยและสินค้าจากใต้ทะเลไทย.....	๑๐๘
เครื่องถ้วยจีน.....	๑๐๘
เครื่องถ้วยไทย.....	๑๑๔
เครื่องถ้วยเวียดนาม.....	๑๒๐
เครื่องถ้วยกลุ่มพิเศษไม่ทราบแหล่งผลิต.....	๑๒๑
ทองแดงและตะกั่ว.....	๑๒๒
เงินเหรียญและเครื่องทอง.....	๑๒๕
รูปเคารพลัทธิคัมภีร์ของชนพื้นเมือง.....	๑๒๗
ปืนใหญ่จากใต้ทะเล.....	๑๓๐

บทที่ ๗ ชีวิตชาวเรือ : หลักฐานจากอดีต.....	๑๓๔
อาหารและเครื่องขบเคี้ยวของชาวสำเภา.....	๑๓๗
หม้อข้าวและเตาไฟของกะลาสี.....	๑๔๐
หลักฐานเกี่ยวกับชีวิตความเป็นอยู่.....	๑๔๕
ชาวสยาม “ชาวน้ำ”.....	๑๔๖
ทะเล : สิ่งที่ไม่น่าไว้วางใจ.....	๑๔๖
วิถีชาวน้ำ.....	๑๔๗
วิถีที่เปลี่ยนไป.....	๑๔๘

บรรณานุกรม.....	๑๔๙
-----------------	-----



บทที่ ๑

การขนส่งทางน้ำ

เป็นรากฐานการพัฒนาโลก

หลักฐานแรกเริ่มของการเดินเรือ

เนื่องด้วยมนุษย์อาศัยอยู่บนดาวพระเคราะห์ที่มีน้ำปกคลุมอยู่ถึง ๓ ใน ๔ ส่วน อารยธรรมเริ่มแรกก็เราพบหลักฐานในเมโสโปเตเมียและอียิปต์ แสดงการขยายตัวของชุมชนที่กระจายไปตามลำน้ำ ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎี การตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ที่พบว่า การตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ในสมัยแรกเริ่ม มีปัจจัยประกอบที่ใกล้เคียงกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง องค์ประกอบทางกายภาพ ที่ประกอบด้วยทำเลที่ตั้งอันได้เปรียบ เช่น ลุ่มน้ำที่เป็นแหล่งอาหาร แหล่ง น้ำ เชื้อเพลิง ฯลฯ ปัจจัยประกอบอื่นๆ ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี ที่มนุษย์สามารถสร้างผลผลิตเหลือใช้ เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดกระบวนการ ทางสังคม เกิดสถาบันใหม่และลบลบซับซ้อนขึ้น มีการแบ่งหน้าที่ทางสังคม มีการแบ่งงาน แบ่งการใช้ที่ดิน จากชุมชนขนาดย่อมกลายเป็นชุมชนขนาดใหญ่ และตามมาด้วยความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างชุมชนเมืองและ เติบโตเป็นโครงข่ายการค้าระหว่างเมือง (จิตรชัย พงศ์ประยูร, ๒๕๓๖ : ๕๖-๖๐)

การขนส่งทางน้ำมีมานานกว่า ๙,๐๐๐ ปีมาแล้ว ขณะที่มนุษย์ยังใช้ชีวิต ด้วยการล่าสัตว์และเก็บหาของป่าเป็นอาหารยังไม่รู้จักการตั้งถิ่นฐานเป็นชุมชน

เส้นทางการค้า ระหว่าง
เมืองท่าทั่วโลกในช่วง
คริสต์ศตวรรษที่ ๑๙
เป็นเส้นทางที่เกิดจาก
การเดินทางตามกระแส
ลม



ร่องรอยชุมชนบนเกาะสกายรอสซึ่งอยู่กลางทะเลไอเจียนระหว่างประเทศกรีซและตุรกีคือหลักฐานการเดินทางข้ามทะเลของมนุษย์ยุคแรกเริ่ม

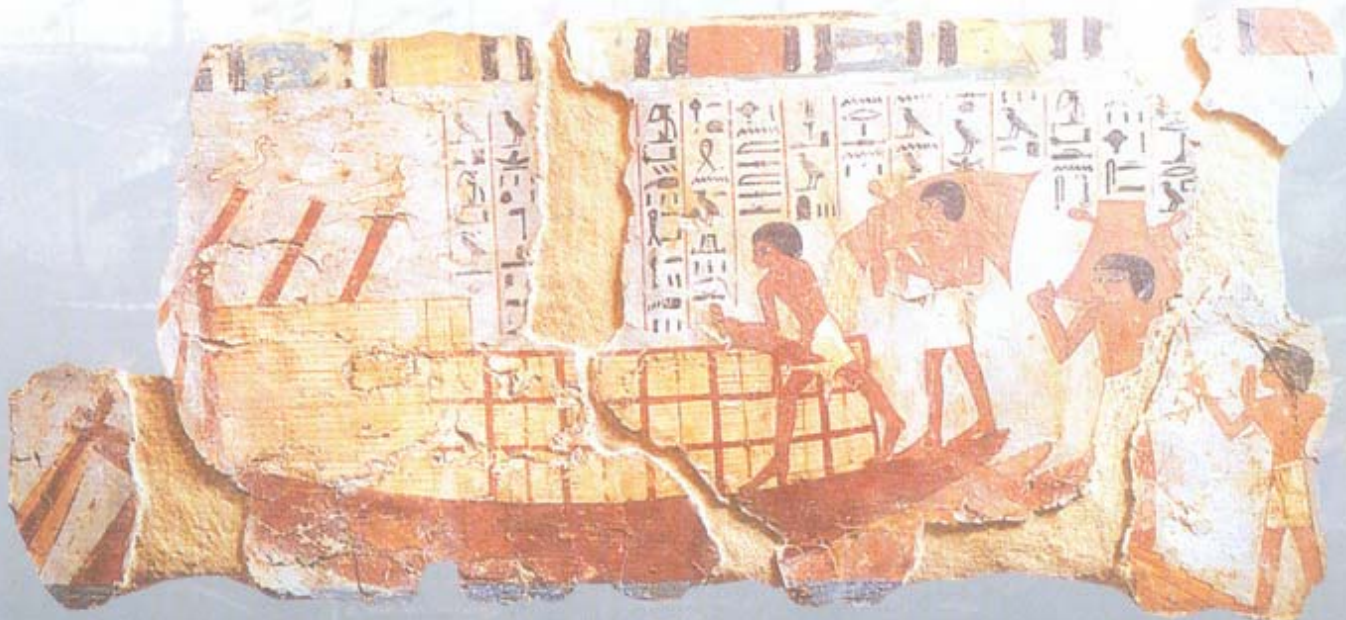


แหล่งโบราณคดียุคหินของภาคตะวันออกเฉียงใต้
เมื่อน้ำแข็งหดตัวทำให้เกิดเส้นทางเชื่อม
ต่อกันระหว่างหมู่เกาะและทวีปต่างๆ

ยังไม่มีรู้จักการเพาะปลูกหรือการเกษตร มี
หลักฐานทางโบราณคดีในสมัยหินกลาง
(Mesolithic) ที่พบบนฝั่งทะเลเอเจียนทาง
ตอนใต้ของทวีปยุโรป ซึ่งเป็นหลักฐานแรก
เริ่มที่แสดงถึงการขนส่งสินค้า การถ่ายเท
วัตถุศิลปะประเภทหินที่ใช้ทำใบมีดเดินทางข้าม
ทะเล และเมื่อ ๘,๐๐๐ ปีที่ผ่านมา ร่องรอยการ

อยู่อาศัยบนเกาะ Skyros ในทะเลเอเจียนทางตะวันออก
ของประเทศกรีกแสดงถึงการอพยพ การโยกย้ายกลุ่มคน ข้าม
ทะเลจากฝั่งไปสู่เกาะด้วย (BASS, GEORGE F., 1972 : 9-12) หลักฐานเหล่านี้
แสดงให้เห็นว่า ก่อนที่มนุษย์จะรู้จักกลหลักปักฐานเป็นหมู่บ้าน รวม
ตั้งก่อนการประดิษฐ์ล้อเลื่อน ล้อเลื่อนนำมาใช้ครั้งแรกที่ซูเมอร์ (Sumer)
แถบลุ่มแม่น้ำไทกริสและยูเฟรติส เมื่อ ๓,๒๕๐ ปี ก่อน ค.ศ.) และ
ก่อนที่เขารู้จักการทอผ้าขนสัตว์ เขารู้จักการเดินทางข้ามทะเล
แล้วด้วยพาหนะอย่างใดอย่างหนึ่ง การเดินทางในระยะแรกนั้นเกิดจาก
ความต้องการของมนุษย์ที่จะหาแสงสว่างอาหารและผลผลิตทางธรรมชาติ
เพื่อใช้ในการดำรงชีวิต ต่อมาจึงเกิดการแลกเปลี่ยนสิ่งของเครื่องใช้
ระหว่างคน ระหว่างกลุ่ม ซึ่งเป็นรากฐานของการติดต่อสื่อสารที่พัฒนา
เติบโตขึ้นมาเป็นการค้า ไม่ว่าจะเป็นการค้าหรือการแลกเปลี่ยนสินค้า ล้วน
แล้วแต่มีสาเหตุสำคัญ ที่เกี่ยวกับความแตกต่างกันด้านสิ่งแวดล้อม อันเป็น
ผลให้ผลผลิตการเกษตรในแต่ละท้องถิ่นมีความแตกต่างกัน เช่น ข้าวจะ

ภาพสลักหินในหลุมศพของโฮปีที่ซึกการา อายุ ๒,๕๐๐
ปีก่อนคริสตกาลแสดงการควบคุมเรือด้วยหางเสือ การ
ขึ้นใบ ลดใบเรือ มัดเชือกที่โคนเสาใบ แสดงว่าสามารถ
ถลัมเสาใบเรือลงได้





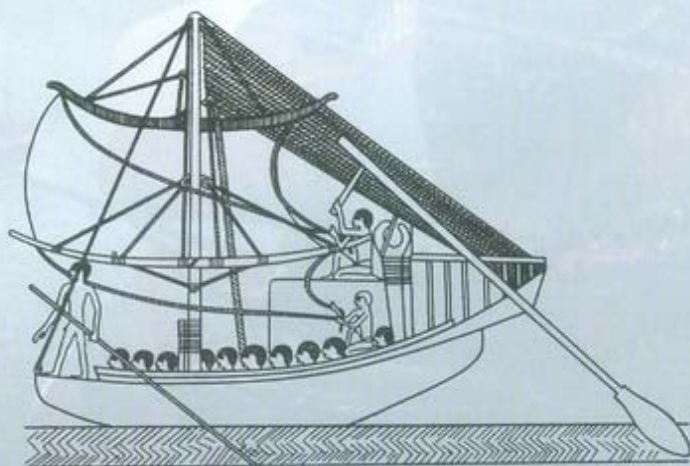
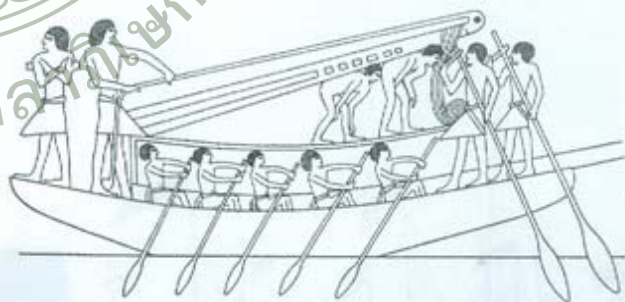
เพาะปลูกได้ดีในแถบภูมิอากาศร้อนชื้น การกระจายตัวของทรัพยากรธรรมชาติของโลกไม่สม่ำเสมอ เช่น น้ำมันมีมากในตะวันออกกลาง อะลูมิเนียมมีมากแถบหมู่เกาะคาริเบียน หรืออีกประการหนึ่ง ความสามารถในการผลิตในท้องถิ่นที่แตกต่างกันออกไป สิ่งเหล่านี้ทำให้เกิด “การค้า”

มหาสมุทรแปซิฟิก ดินแดนที่มีร่องรอยการตั้งถิ่นฐานที่สำคัญแห่งหนึ่งของมนุษย์ วัฒนธรรมบริเวณชายขอบของมหาสมุทรแปซิฟิกมีความหลากหลายและซับซ้อนเช่นเดียวกับวัฒนธรรมทางยุโรปและเมดิเตอร์เรเนียน

ทุกวันนี้ ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจเริ่มขยายขยายมาสู่มหาสมุทรแปซิฟิก ผู้คนที่อยู่รอบๆ เป็นตลาดที่จะรองรับสินค้าได้จำนวนมหาศาล ดอกเตอร์อลัน ทอร์น (DR. ALAN THORNE) นักมานุษยวิทยาและนักโบราณคดีชาวออสเตรเลีย และโรเบิร์ต เรมอนด์ (ROBERT RAYMOND) นักหนังสือพิมพ์ชาวอังกฤษได้ท่องเที่ยวไปทั่วคาบสมุทร รวมทั้งได้บันทึกเรื่องราวเกี่ยวกับวิวัฒนาการของคน ตลอดจนลักษณะทางธรรมชาติของเรื่องต่างๆ เหล่านี้ไว้

เริ่มต้นจาก มนุษย์ปักกิ่งและมนุษย์ชาอู๋ บรรพบุรุษของพวกเราในแถบนี้ เขาพบว่าการอพยพย้ายถิ่นตั้งแต่เมื่อราว ๕๐๐,๐๐๐ ปีที่แล้ว (ยุคน้ำแข็งเริ่มเมื่อ ๓๐,๐๐๐ ปี และสิ้นสุดลงเมื่อ ๑๐,๐๐๐ ปีที่แล้ว) เมื่อหมู่เกาะโพลินีเซียระหว่างยุคน้ำแข็งครั้งสุดท้ายระดับน้ำทะเลได้ลดลง พอที่จะทำให้เกิดเส้นทางเชื่อมระหว่างเอเชีย ออสเตรเลีย และเอเชียสู่อเมริกาเหนือ เขาได้พบกับวัฒนธรรมอันเก่าแก่ที่ยังคงอยู่บริเวณรอบๆ มหาสมุทร เช่น กสิกรชาวเอนดินโนเปรู ช่างพ่อค้าชาวมายัน ในเม็กซิโก ช่างปั้นหม้อ pueblo ทางตะวันตกเฉียงใต้ของอเมริกา นักล่าปลาวาฬชาวเอสกีโมที่ช่องแคบแบริง นักประมงน้ำตื้นท้องถิ่นชาวญี่ปุ่น นักแล่นเรือชาวเมลานีเซีย และชาวอะบอริจินบรรพบุรุษของทวีปออสเตรเลียและจีนเป็นผู้นำในยุคบรรพกาลของดินแดนแถบนี้ ส่วนญี่ปุ่นก็มีช่างหัตถกรรมเยี่ยมยอดอันดับต้นๆ ของโลก

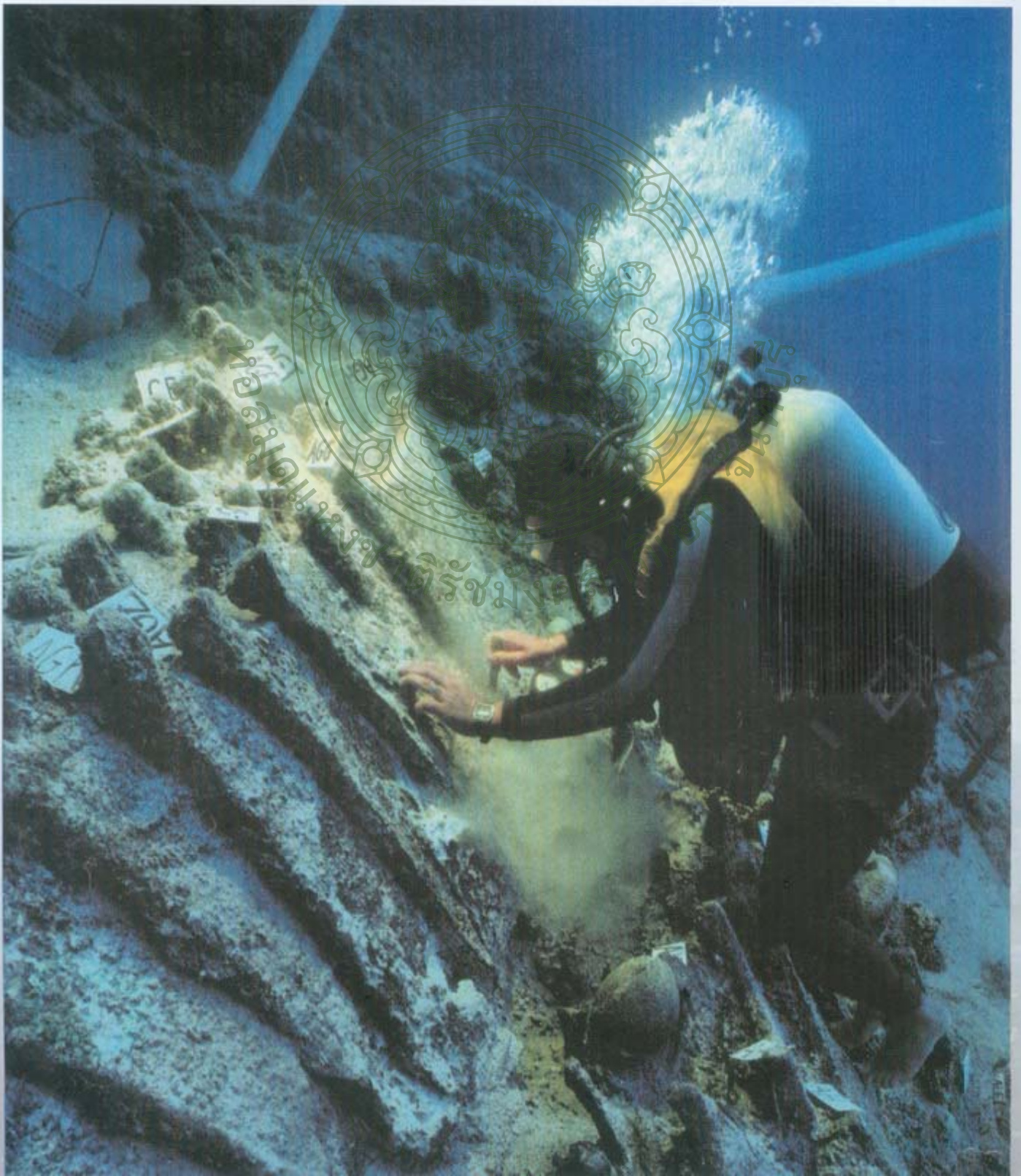
ภาพเขียนเรือบรรทุกธัญพืชของอียิปต์โบราณอายุ ๔,๐๐๐ ปี แสดงถึงการค้ายุคแรกเริ่มในย่านทะเลเมดิเตอร์เรเนียน





แหล่งโบราณคดีใต้น้ำที่อุบลราชธานี ทางตอนใต้ของบุรีรัมย์ที่มีความลึก ๑๕๐ ฟุต พบแท่งทองแดง ชนิดมี ๔ ด้านจับจำนวนมากกว่า ๒๐๐ ชิ้น กำหนดอายุได้ประมาณ ๑,๔๐๐ ปีก่อนคริสตกาล นับเป็นแหล่งโบราณคดีใต้น้ำที่มีอายุเก่าแก่ที่สุดในโลก

การค้าในโลกในสมัยโบราณ มีหลักฐานเริ่มแรก ในกลุ่มการค้าที่มี อยู่แถบภาคตะวันออกเฉียงเหนือทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ในช่วง ๕,๐๐๐ ถึง ๕๐๐ ปีก่อนคริสต์ศักราช มีหลักฐานทางโบราณคดีว่า ชาวอียิปต์จากที่ราบริมฝั่งแม่น้ำไนล์ ชาวฟินิเซีย เชื้อสายเผ่าซีมิติกอยู่ริมฝั่งทะเลทางด้านตะวันออก ติดทิวเขาเลบานอนทำให้ชาวฟินิเซียไม่มีทางติดต่อกับดินแดนอื่นนอกจากทางทะเล จึงมีความชำนาญด้านการเดินเรือ และชาวซูเมอร์เรีย ที่เข้ามาจับจองพื้นที่แถบเมโสโปเตเมีย ริมฝั่งแม่น้ำไทกริสและยูเฟรติส รวมทั้งต่อ

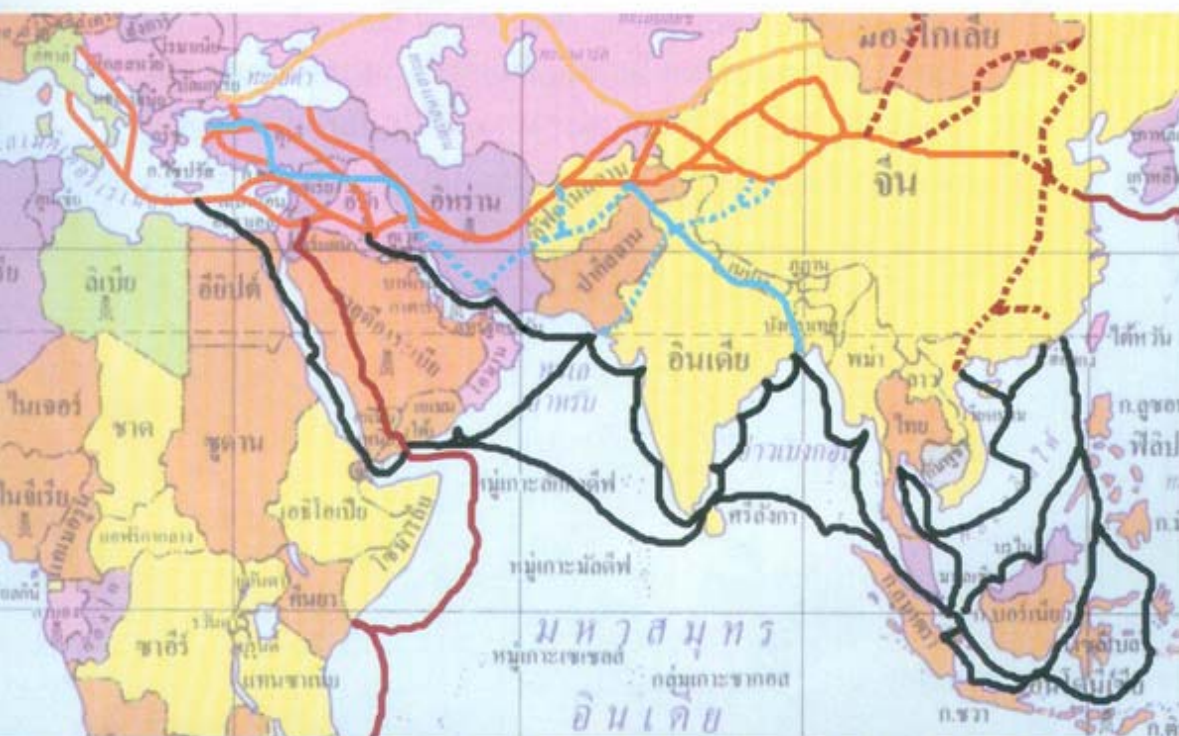


มามีชาวอิทโทที่อยู่ทางตอนใต้ของตุรกีด้วย ได้ค้าขายกันโดยมีศูนย์กลางอยู่ที่เมืองตามัสคัส (ปัจจุบันเป็นเมืองหลวงของประเทศซีเรีย ตะวันออกกลาง)

แม่น้ำไนล์ ที่ไหลไปลงสู่ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน เป็นเส้นทางแพร่กระจายของสินค้าประเภทไม้เนื้อแข็งสีดำ ไม้มะเกลือ (Ebony) จากแอฟริกา แม่น้ำไทกริสและยูเฟรติส ที่ไหลลงสู่อ่าวเปอร์เซีย เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าไปสู่เมืองท่าริมฝั่งทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และขนส่งทางเรือ ในห้วงระยะเวลา ๓,๐๐๐ ปีก่อนคริสต์ศตวรรษ ขณะเดียวกันกลุ่มพวกอิทโทก็ขายสินค้าทองแดงที่มีมากแถบตอนใต้ของตุรกีซึ่งเป็นวัตถุดิบที่กลุ่มอียิปต์และตะวันออกกลางต้องการ (Bass, george F., 1987 : 699)

เส้นทางเชื่อมตะวันตกกับตะวันออก

เมื่อ ๑๓๘ ปีก่อนคริสตกาล ชาวจีนในสมัยราชวงศ์ฮั่น รู้จักตะวันตกจากตำนานของราชวงศ์ฮั่น ที่กล่าวถึงความต้องการม้าขนาดใหญ่ที่มีเลี้ยงอยู่ในแคว้นฟอร์การนาทางตะวันตกของจีน จักรพรรดิ หวู่ตี้ (พระเจ้าอองมั่ง) แห่งราชวงศ์ฮั่นส่งคณะสำรวจทางเกียนไปฟอร์การนา และต่อมาส่งราชทูตไปยังเอเชียตะวันตกเมื่อ พ.ศ. ๔๒๘ และส่งทหารไปยึดครองแถบตะวันตกไว้ได้เมื่อ พ.ศ. ๕๕๒ (คาร์ริงตัน กู๊ดริช เขียน, ส.ศิวรักษ์ แปล, ๒๕๔๑ : ๓๑)



เส้นทางสายไหม ที่ผ่านแอ่งทาริม สภาพภูมิประเทศแถบนี้เปลี่ยนไปน้อยมากนักตั้งแต่ช่วงเกียนเดินทางผ่านไปเมื่อ พ.ศ. ๔๒๘

เส้นทางการค้าหลายเส้นทางที่เชื่อมต่อกันระหว่างยุโรปและจีน



ภาพแกะสลักหินรูป
นักรบชาวพาร์เซียน



ขวดเหล้าในสมัยคริสต์ศตวรรษที่ ๑๓
ผลิตในอัฟกานิสถานและส่งไปขายที่
อินเดีย



พระพุทธรูปหินแกะสลักจาก
เมืองคันธาระที่แสดงอิทธิพล
ศิลปะกรีก

ราชทูตจีนเดินทางไปนำองุ่นและหญ้าอัลฟัลฟา (Alfalfa) (พืชตระกูลถั่ว หน่อเลี้ยง ใช้เป็นอาหารสัตว์) ไปปลูกในจีน หลังจากนั้นเกิดเส้นทางการค้าทางบก เป็นเส้นทางสายไหมติดต่อกันระหว่างจีนและเปอร์เซีย ขนส่งสินค้าหลายชนิด ได้แก่ ผ้าไหม ที่จีนนำไปแลกขนสัตว์ อัญมณี งาช้าง หัวหอม แตงกวา องุ่น (ที่ชาวชนในภาษาจีนเป็นคำเดียวกับภาษากรีก น่าจะรับอิทธิพลมาจากคนในแถบเทรียนส์ออกซัสของอัฟกานิสถานปัจจุบันในสมัยนั้นใช้ภาษากรีกเป็นภาษาพื้นเมืองและมีชื่อเสียงด้านการปลูกองุ่น) มะเดื่อ ทัปทิมและมันฮ่อ (Wolnut) เส้นทางนี้มีระยะยาวมากกว่า ๕,๐๐๐ กิโลเมตร เริ่มจากเมืองฉางอัน (Xian หรือซีอานในปัจจุบัน ตั้งอยู่ริมแม่น้ำฮวงโห) เมืองหลวงของจีนโบราณเดินทางได้ทะเลทรายโกบี ไปทางตะวันตกเฉียงเหนือ แยกเป็นสองสายลงใต้เส้นทางตอนเหนือของทะเลทราย ทาคลามากันสายหนึ่ง และอีกสายขึ้นเหนือผ่านเทือกเขาปามีร์ หรืออีกชื่อคือ คาราโครัม จากนั้นจะผ่านเข้าไปยังอัฟกานิสถานแล้วมุ่งหน้าลัดไปทางตอนใต้ของทะเลสาบแคสเปียน เข้าสู่เมืองท่าริมทะเลฝั่งตะวันออกของทะเลเมดิเตอร์เรเนียน

แต่ที่จริงแล้วเส้นทางสายไหมเป็นเส้นทางที่ยังหมายถึงเส้นทางอื่นๆ เช่น ยูเรเชียสเตปป์ ที่เชื่อมเมืองท่าคอนสแตนติโนเปิลริมฝั่งทะเลดำในตุรกี กับเส้นทางตอนเหนือทะเลสาบแคสเปียนไปยังเทือกเขาเทียนชานทาง

ตะวันตกของจีนด้วย เส้นทางสายใหม่นี้ยังรวมเอาเส้นทางโบราณหลายสายเข้าไว้ด้วยกัน เส้นทางบกที่เก่าแก่สายหนึ่ง เช่น ทางหลวงสายเปอร์เซีย ระยะทาง ๑,๕๐๐ ไมล์ สร้างขึ้นเมื่อประมาณ ๕๐๐ ปีก่อนคริสต์ศตวรรษ โดยจักรพรรดิคาริอุสแห่งจักรวรรดิเปอร์เซีย ที่ครองพื้นที่จากกรีกถึงอินเดีย เพื่อใช้เป็นเส้นทางการค้า และเส้นทางนี้กษัตริย์อเล็กซานเดอร์มหาราช ทรงนำกองทัพเข้ายึดครองทางตะวันตกของเอเชียเมื่อ ๓๓๑ ปีก่อนคริสตกาล ด้วย

ในขณะเดียวกันที่จีนค้าขายกับเปอร์เซีย อินเดียก็เริ่มติดต่อค้าขายกับกรีก โดยพวกกรีกเริ่มมีการใช้พริกไทยและเครื่องเทศที่เห็นได้ชัดว่าเป็นผลผลิตของตะวันออก ซึ่งเส้นทางการค้าระยะแรกนี้เป็นเส้นทางการค้าทางบกที่เชื่อมต่อระหว่างโรมัน อินเดีย และเอเชีย

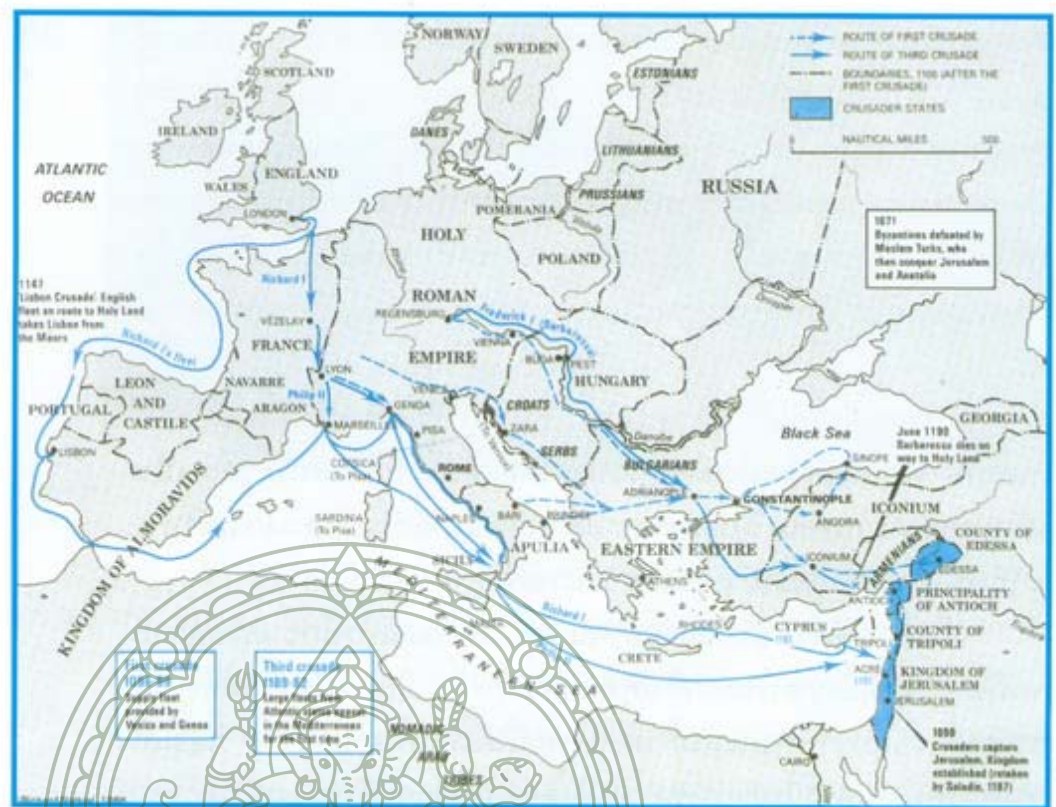
เส้นทางนี้ใช้เดินทางมาอย่างน้อยตั้งแต่ ๒๐๐ ปีก่อนคริสตกาล จนถึงกระทั่งมีปัญหาในราวต้นพุทธศตวรรษที่ ๒๐ เมื่อชาวมองโกลสามารถควบคุมการค้าบนเส้นทางสายใหม่นี้ได้แทบทั้งสาย ชาวพาร์เธียนที่เคยควบคุมเส้นทางนี้ระหว่างทะเลเมดิเตอร์เรเนียนจนถึงทางตะวันตกของอินเดียก็สูญเสียอำนาจการควบคุมให้แก่พวกอินหร่าน (ชาวซาคาเนียน) พวกนี้ควบคุม ทำกำไรจากการเป็นพ่อค้าคนกลางและเก็บภาษีเส้นทางนี้ในตอนกลางทวีป ประกอบกับจีนก็มีเรื่องยุ่งยากภายในประเทศถึงกับมีนโยบายปิดประเทศใน พ.ศ. ๑๙๙๕

เมื่อเกิดสงครามครูเสด เป็นสงครามศาสนาระหว่างยุโรปกับชาวมุสลิมบนดินแดนชายฝั่งตะวันออกที่ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ระหว่างพุทธศตวรรษที่ ๑๗-๑๙ และจนกระทั่งชาวมุสลิมได้ขับไล่ชาวคริสต์ออกไปจนถึงเมืองคอนสแตนติโนเปิลในปี พ.ศ. ๑๙๙๖ นับว่าเป็นจุดจบของอาณาจักรไบแซนทีนของโรมันตะวันออก ชาวยุโรปไม่สามารถเดินทางค้าขายได้อย่างเสรีในแถบตะวันตกของเส้นทางสายใหม่ จากนั้นการค้าทั้งหมดระหว่างสองทวีปก็ตกอยู่ภายใต้การควบคุมของพ่อค้ามุสลิมโดยสิ้นเชิง

ตอนต้นพุทธศตวรรษที่ ๒๑ นี้เองที่เป็นจุดเริ่มต้นของการสำรวจทางทะเล



เส้นทางเดินทัพของชาว
ยุโรปที่เข้าร่วมกับกองทัพ
มุสลิมบนชายฝั่งตะวันออก
ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน



เส้นทางการค้าตามทิศทางลม
มรสุมในมหาสมุทรอินเดีย
เชื่อมโยงทวีปยุโรปและอินเดีย
มาตั้งแต่ยุคโรมัน

จากคลังความรู้ซึ่งเดิมเคยเก็บรักษาไว้ที่ห้องสมุดไบเซนทีน ซาซาเนียน และอาหรับ ได้ถูกค้นพบและถูกนำออกมาเผยแพร่ในยุโรป ช่วงนี้เองที่เรา รู้จักและเรียกกันว่า ยุคเรอเนสซองส์ หรือยุคฟื้นฟูศิลปวิทยา ระยะแรกก็เป็นเพียงความสนใจทางด้านศิลปะและสถาปัตยกรรมเท่านั้น แต่ต่อมาก็ได้พัฒนาไปสู่การศึกษาทางวิทยาศาสตร์และการค้นคว้าทางภูมิศาสตร์ ชาวยุโรป ซึ่งตระหนักแล้วว่าโลกกลม เริ่มมองหาเส้นทางใหม่ไปทางตะวันตก เพื่อที่จะเดินทางไปติดต่อกับอินเดียและจีน ในปี พ.ศ. ๒๐๓๕ คริสโตเฟอร์ โคลัมบัส จึงออกเดินทางไปค้นหาเส้นทางสู่อินเดีย และค้นพบ “โลกใหม่” หรือทวีปอเมริกาในที่สุด (พอล สแตรเธิร์น เขียน, ขวัญใจ ศศิวิมล แปล, ๒๕๔๐ : ๔๐-๔๑)

ในขณะเดียวกันในอินเดียระหว่างพุทธศตวรรษที่ ๑๐ ถึง ๑๑ ที่ราชวงศ์คุปตะเริ่มมีพลังอำนาจมากขึ้นในทางแถบภาคเหนือของอินเดียและเป็นช่วงเวลาที่น่าับได้ว่าวัฒนธรรมอินเดียเจริญขึ้นสูงถึงขีดสุด จนเรียกกันว่า เป็นยุคทองของอินเดีย กลุ่มพ่อค้าชาวอินเดียเริ่มมองหาเส้นทางขนส่งสินค้า แหล่งวัตถุดิบและสินค้าจากแหล่งอื่นๆ ด้วยเช่นกัน

การเล่นเรือในมหาสมุทร ถัดมาอยู่ในสายลม

มนุษย์ประดิษฐ์พารานะเพื่อเดินทางทางน้ำมาแล้วตั้งแต่ยุคก่อนประวัติศาสตร์ พวกเขาเดินเรือและค้าขายทางทะเลมานาน โดยการค้าขายกับชนต่างเผ่า ต่างถิ่น ต่างเมือง ซึ่งเป็นกิจกรรมของชนเมืองท่าชายฝั่งมาตลอด ทั้งนี้เป็นผลมาจากการเล่นเรือขลุ่ยฝั่งที่อาศัยลมประจำถิ่นชายฝั่งทะเลได้แลลมบกลมทะเล ที่เวลากลางคืน น้ำทะเลจะมีอุณหภูมิสูงกว่าแผ่นดิน ความร้อนที่เกิดขึ้นจะลอยตัวขึ้นสูงและปล่อยให้อากาศจากแผ่นดินซึ่งเย็นกว่าไหลเข้าไปแทนที่ เกิดเป็นลมพัดจากบกไปสู่ทะเล และในเวลารุ่งเช้าแผ่นดินเริ่มได้รับความร้อนและคายความร้อนได้เร็วกว่าน้ำ จะมีอุณหภูมิสูงลอยตัวขึ้น ปล่อยให้อากาศเย็นจากทะเลไหลเข้ามาแทนที่ เกิดเป็นลมพัดจากทะเลลมบกลมทะเลเป็นลมที่มีกำลังค่อนข้างเบา แต่ก็อยู่ทุกที่ ทุกชายฝั่ง



การใช้เครื่องมือวัดมุมดวงอาทิตย์ในการกำหนดตำแหน่งการเล่นเรือในมหาสมุทร เป็นความรู้ของคาบสมุทรอาหรับที่แพร่กระจายออกไปทั่วโลกในปัจจุบัน



แผนที่แสดงพื้นที่บางส่วนของ
เมืองอเล็กซานเดรีย ปัจจุบันจม
อยู่ในทะเลเมดิเตอร์เรเนียน

สิ่งใหญ่ชาวประมงที่อาศัยบนเส้นทางปลาในสมัยโบราณ จะใช้ลมนี้นี้
เดินทางออกจากฝั่งไปหาปลาในตอนกลางวันและกลับบ้านในตอนรุ่งเช้า (เอิบ
เปรม วัชรานุกร, ๒๕๓๓ : ๕๖) นอกจากนี้ยังมีลมท้องถิ่นชนิดอื่นๆ อีก เช่น ลม
หุบเขาที่พัดระหว่างชายเขาและยอดเขา ฯลฯ ลมท้องถิ่นเหล่านี้เป็นลมที่มี
ความเร็วต่ำ ใช้ในการเดินเรือชายฝั่งได้ดี แต่มีระยะไม่ไกลจากชายฝั่งมาก
นัก โดยทั่วไป ลมนี้มักจะพัดไกลออกไปจากฝั่งถึงประมาณ ๕๐ กม. โดย
มีความเร็วลมกลางทะเลอยู่ประมาณ ๒-๓ นอต (ไมล์ทะเลต่อ ชม.) จนถึง
๑๕ - ๒๐ นอตเมื่ออยู่ใกล้ฝั่ง (Houghton, Pavid, 1992 : 34)

จนกระทั่งในราว ๘๕ - ๑๕ ปีก่อนคริสตศักราช (พ.ศ. ๕๘๘) นักเดิน
เรือชื่อ ฮิปปาลุส ชาวโรมันได้สังเกตเห็นว่า ในมหาสมุทรอินเดีย ตั้งแต่
ทะเลแดงถึงอินเดีย มีลมมรสุมประจำฤดู (มานิต วัลลิโกดม, ๒๕๓๐ : ๕๓)
นั่นคือการเริ่มต้นของการเดินทางไกลข้ามมหาสมุทร จากทวีปหนึ่งสู่อีก

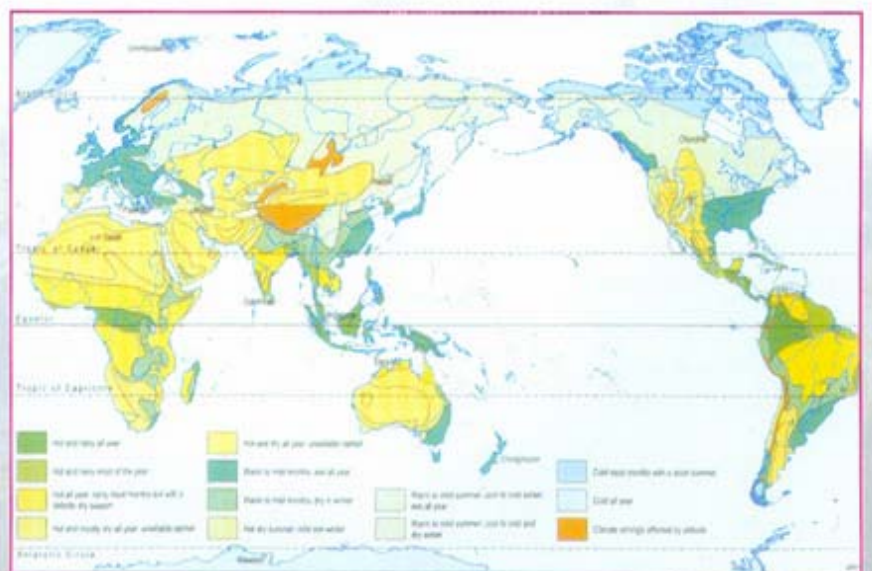


ภาพถ่ายจากดาวเทียมขององค์การนาซา บริเวณเมืองท่าอเล็กซานเดรียในปัจจุบัน

ทวีปหนึ่งที่มีระยะทางห่างกันนับหมื่นกิโลเมตร

คำว่า มรสุม เป็นภาษาฮินดูว่า Mausmon แปลว่า ฤดูฝน ในมหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนใต้ ลมที่เกิดขึ้นบริเวณ ระหว่างเดือนเมษายนถึงเดือนตุลาคมของทุกปี เกิดจากน้ำทะเลในมหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนมีอุณหภูมิต่ำกว่าแผ่นดินแถบทะเลทรายซาฮาราทางตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศอินเดีย และแผ่นดินแถบตอนใต้ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียตะวันออก ลมซึ่งจะพัดจากที่มีอุณหภูมิต่ำ ไปหาพื้นที่ที่มีอุณหภูมิสูงก็จะพัดจากมหาสมุทรอินเดีย เข้าสู่แผ่นดินในเขตต่างๆ ของทวีปเอเชีย ลมนี้จะมีอิทธิพลกับแถบพื้นที่ทะเลอาหรับบ้างเป็นครั้งคราว

ภูมิอากาศที่แตกต่างกันตามสภาพภูมิศาสตร์ทำให้มีผลผลิตของท้องถิ่นที่แตกต่างกัน สินค้าที่แตกต่างกันของแต่ละถิ่นทำให้เกิดการขยายตัวทางการค้ากระจายออกไปทั่วโลก





ในทางกลับกัน ลมมรสุมที่เกิดในฤดูหนาว ระหว่างเดือนตุลาคมถึงเดือนมีนาคม หรือที่เรียกว่าลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ เกิดจากอุณหภูมิจนของแผ่นดินในฤดูหนาวลดต่ำลง ในขณะที่มหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนยังมีอุณหภูมิสูง จึงเกิดเป็นกระแสลมพัดจากใจกลางทวีปออกไปสู่ทะเลจีนและมหาสมุทรอินเดีย (สุวพันธ์ นิลายน, ๒๕๓๔ : ๔๐-๔๑)

การเดินทางข้ามมหาสมุทร มีหลักฐานเก่าแก่ที่สุดคือหนังสือเรื่อง "The Periplus of the Erythraean Sea" ที่มีผู้รวบรวมไว้เมื่อราวพุทธศตวรรษที่ ๑๓ เป็นหนังสือที่เก่าที่สุดที่กล่าวถึงการค้าขายระหว่างเมืองท่าในอินเดีย กับดินแดนที่อยู่เลยไปทางตะวันออก หนังสือเล่มนี้ถูกใช้เป็นคู่มือทางการค้าของกรีกและอียิปต์ เป็นทั้งคู่มือในการเดินเรือในมหาสมุทรอินเดีย แต่ไม่



เริ่มจากคริสต์ศตวรรษที่ ๘ ถึง ๑๑ เส้นทางการค้าในเขตทะเลเหนือได้ขยายตัวออกไปยังทะเลบอลติกและทวีปยุโรปด้านรัสเซีย ส่วนทางด้านตะวันตกชาวไวกิงได้เดินทางไปถึงและตั้งถิ่นฐานอยู่ที่นิวฟาวนด์แลนด์ที่ L'anse aux Meadows ในปี ค.ศ. ๙๘๖

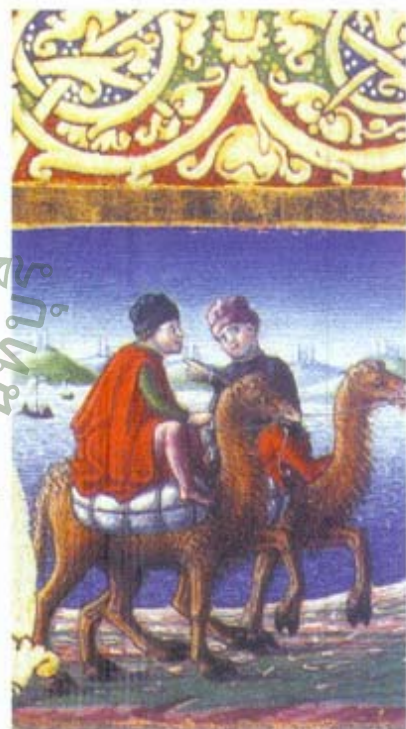


เส้นทางแสวงบุญของอิบน์ บัตตุตา นักเดินเรือชาวอาหรับ ออกจากเมืองแห่งเจียร์ในโมร็อกโกไปถึงอินเดียและจีน

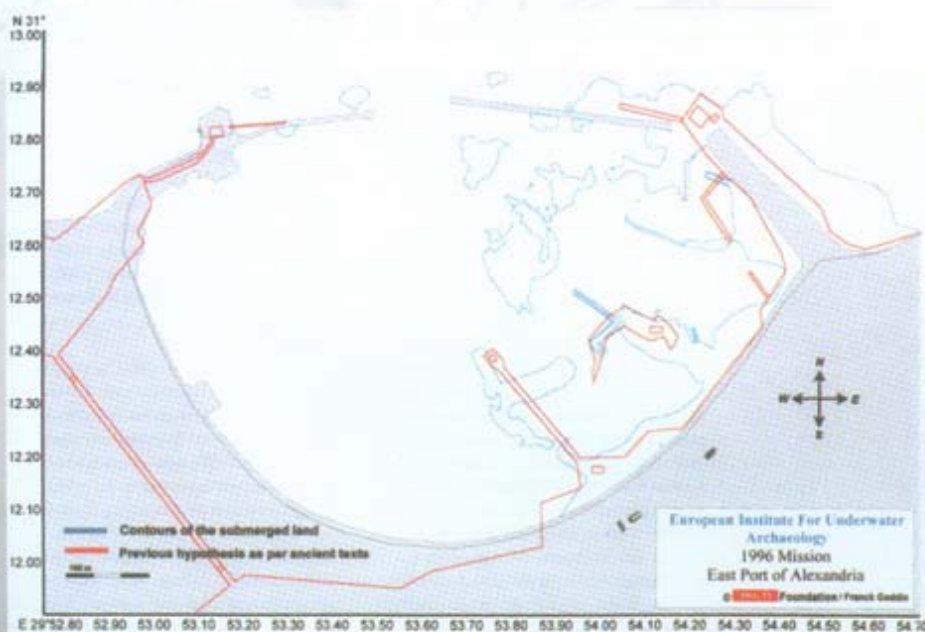
ทราบนามผู้รวบรวม ตัวผู้แต่งเองนั้นเคยเดินทางมาทางตะวันออกเพียงแค่ฝั่งมะละบาร์ ริมฝั่งตะวันตกเฉียงใต้ของอินเดีย ไม่เคยไปไกลกว่านั้น แต่เขาได้รวบรวมความรู้เกี่ยวกับดินแดนที่ไกลออกไปได้บ้างจากพ่อค้าที่เคยไปทางตะวันออก (ดี จี ฮอลล์ แต่ง, วรณยูพา สนิทวงศ์ ณ อยุธยา และคณะ, แปล, ๒๕๒๒ : ๑๗)

หลักฐานทางเอกสารอื่นๆ เกี่ยวกับเส้นทางการค้าทางทะเล เช่น PAMPONIU HALA'S DE SITU ORBIS เป็นงานเขียนของปอมโปนิอุสเมลาชาวโรมันที่มีชีวิตอยู่ระหว่าง พ.ศ. ๕๔๖ - ๕๙๗ และอีกชิ้นหนึ่งของปลินีชาวโรมันเช่นเดียวกัน เขียนขึ้นเมื่อราว พ.ศ. ๖๒๐ ชื่อ The National History of Pliny the Elder หลักฐานเอกสารเหล่านี้แสดงข้อความที่กล่าวว่าเมืองอเล็กซานเดรีย ซึ่งเป็นเมืองท่าอยู่ริมทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และเป็นเมืองศูนย์กลางการค้าใหญ่ มีนิคมการค้าของชาวอินเดียไปตั้งอยู่ และทางอินเดียก็มีนิคมการค้าของชาวโรมันไปตั้งอยู่เช่นเดียวกัน

จดหมายเหตุภูมิศาสตร์ของคลอเดียส ปโตเลมี (Claudius Ptolemy) ชาวกรีกชาวเมืองอเล็กซานเดรียที่มีอายุอยู่ราว พ.ศ. ๖๙๓ (หรือ พ.ศ. ๗๐๘) กล่าวถึงพ่อค้าชื่อ อเล็กซานเดอร์ เดินทางมาค้าขายยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ถึงเมืองท่าและปากแม่น้ำสำคัญต่างๆ ตามชายฝั่งมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก ซึ่งนักค้นคว้าทางประวัติศาสตร์สมัยหลัง ในราวพุทธศตวรรษที่ ๒๕ เช่น เจริญ (Gerini) เบอรัลเลอท์ (Berelot) เซอร์โรแลนด์ แบรดเดล (Sir.Roland Braddel) เป็นต้น ได้ศึกษา ตรวจสอบ เปรียบเทียบ และให้ความเห็นไว้หลายประการ บางข้อความคลาดเคลื่อน บางข้อความตรงกับความเป็นจริง เช่น แผ่นดินคาบสมุทรในจดหมายเหตุ ปโตเลมี เรียกว่า ไครเซ เซอร์โชนเนส (Cryse Chersonesos หรือ Golden chernesos) แปลว่า เกาะทอง ซึ่งมีความหมายตรงกับคำที่ตามวรรณคดีอินเดีย



ภาพประกอบหนังสือของปลินี



แผนที่แสดงท่าเรือเมืองอเล็กซานเดรียลายเส้นสีน้ำเงินคือส่วนที่จมอยู่ใต้น้ำปัจจุบันลายเส้นสีแดงคือแนวสันนิษฐานของท่าเรือเดิม



เรียกว่า สุวรรณทวีป (สุวรรณทวีป) ในภาษาสันสกฤตบาลีนั่นเอง (มานิต
วัลลิโกตม, ๒๕๒๕ : ๖๗)

สาเหตุที่การค้าหรือการขยายตัวของ การติดต่อระหว่างทวีปยุโรปและ
เอเชียเริ่มต้นอย่างรวดเร็ว แทบจะทันทีที่มีการติดต่อกันนั้น น่าจะเป็น
เพราะตำแหน่งที่ตั้งที่แตกต่างกันของทั้งสองทวีป นั่นคือ ที่ตั้งของทวีปยุโรป
ซึ่งตั้งอยู่ระหว่างละติจูดที่ ๓๕ - ๕๕ องศาเหนือ จะขาดวัตถุดิบประเภท
ฝ้าย น้ำตาล ข้าว เครื่องเทศ และวัตถุดิบอื่นๆ ที่มีอุดมสมบูรณ์มากใน
เขตร้อนของแถบเอเชีย

เมื่อกรีกและโรมันเป็นศูนย์กลางของการค้าและความเจริญรุ่งเรือง
ทางวัฒนธรรมในทะเลเมดิเตอร์เรเนียน เมื่อชาวตะวันตกมาค้าขายกับชาว
เอเชีย การค้าก็จะตกอยู่กับชาวเอเชีย เมื่อพวกโรมันซื้อไหมและเครื่อง
เทศต่างๆ ก็จ่ายค่าตอบแทนเป็นทองและเงิน ฝ่ายชาวเวนิสและเจนัวก็
ค้าขายกับชาวฝั่งตะวันออกริมทะเลเมดิเตอร์เรเนียน

ในราวพุทธศตวรรษที่ ๑๖ เฉียฟ อีริคสัน ชาวสแกนดิเนเวียหรือที่
รู้จักกันในชื่อ ชาวนาวีจ ได้เดินทางจากชายฝั่งสแกนดิเนเวีย ไปถึงทวีป
อเมริกาที่น้ำพันแดนด์ นับเป็นชาวยุโรปกลุ่มแรกที่เดินทางไปถึงทวีป
อเมริกาได้เป็นผลสำเร็จ

มาร์โคโปโล นักผจญภัยชาวเมืองเวนิส อิตาลี เดินทางตามเส้นทาง
สายไหมผ่านเทือกเขาและทะเลทรายในเอเชียกลางจนถึงอาณาจักรจีนในปี
พ.ศ. ๑๘๑๘ เขาได้เดินทางค้าขายอยู่ในเมืองจีนเป็นเวลาหลายปีและได้รับ
การแต่งตั้งจากจักรพรรดิจีนให้เป็นทูตเดินทางไปเมืองต่างๆ ทั้งในเกาะชวา
และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และมีผู้สันนิษฐานว่ามาร์โคโปโลได้เดินทาง
มาถึงสยามที่ศูนย์กลางอยู่ที่เมืองละโว้ (ลพบุรี) และเดินทางกลับถึงเมือง
เวนิสในปี พ.ศ. ๑๘๒๒

ในปี พ.ศ. ๑๘๖๘ อิบบัน บัตตุตา นักเดินเรือชาวอาหรับเดินทาง
จากดินแดนแอฟริกามาตะวันออกกลาง อินเดีย หมู่เกาะชวา จนถึงจีน
และเดินทางกลับถึงบ้านเกิดของเขาในทวีปแอฟริกาในปี พ.ศ. ๑๘๙๘

การเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ของการค้าทางเรือของยุโรป :

การค้าระหว่างยุโรป - เอเชียตะวันออก :

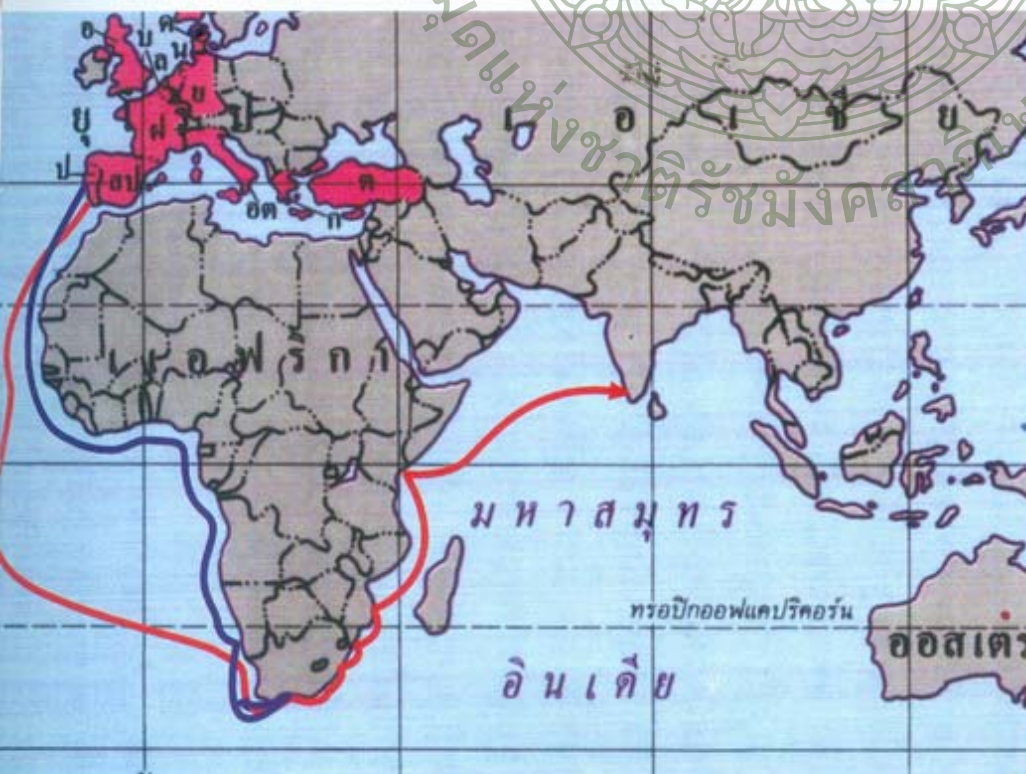
ผ่านพ่อค้าอาหรับที่คุมอ่าวเปอร์เซีย

สินค้าเครื่องเทศของเอเชียเป็นที่ต้องการในตลาดยุโรปมาก เช่น พริกไทย นอกจากจะทำให้เนื้อมียกกลิ่นหอมแล้วยังช่วยฆ่าเชื้อแบคทีเรีย สามารถเก็บรักษาเนื้อได้นานขึ้นอีกด้วย พ่อค้ายุโรปต้องซื้อเครื่องเทศเหล่านี้ในราคาแพงผ่านคนกลางคือพ่อค้าอาหรับและพวกออกโตมันที่คุมเส้นทางการค้าแถบทะเลแดง

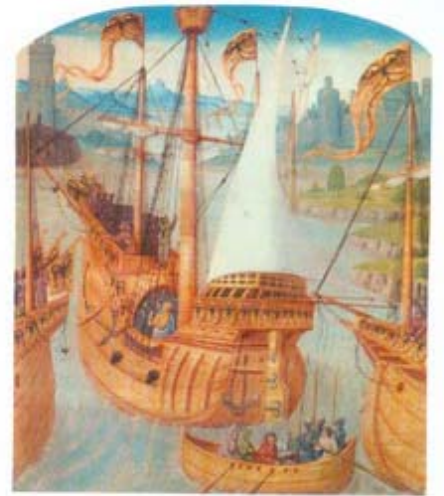
ความก้าวหน้าทางการต่อเรือแบบคารัค

ช่วงพุทธศตวรรษที่ ๑๙ - ๒๐ ชาตินยุโรป เช่น โปรตุเกส สเปน อังกฤษ และฮอลันดา สามารถต่อเรือเดินสมุทรแบบคารัคซึ่งเป็นเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ที่บรรทุกได้ถึง ๒,๐๐๐ ตัน สามารถฝ่าคลื่นลมได้ดี จึงมีความประสงค์จะเดินทางไปยังอินเดียและตะวันออกโดยไม่ต้องผ่านเขตอิทธิพลของพวกอาหรับ

สินค้าที่ขึ้นชื่อคือ เครื่องเทศต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง พริกไทย ซึ่งต้องซื้อต่อจากพวกอาหรับ ที่มาซื้อไปจากตะวันออกอีกทีหนึ่ง ในที่สุดเพื่อหลีกเลี่ยงจากการผูกขาดเส้นทางการค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าเครื่องเทศที่ตกอยู่ภายใต้การควบคุมของพ่อค้าอาหรับและพ่อค้ามุสลิมในทะเลแดง



แผนที่ทวีปแอฟริกา แสดงเส้นทางเดินเรือของบาร์โทโลมิวไดอัส เดินทางในปี ค.ศ. ๑๔๘๗ (สีน้ำเงิน) และวาสโก ดากามา ในปี ค.ศ. ๑๔๙๘ (สีแดง)



เรือแบบคารัคบางแบบถูกดัดแปลงให้มีความสามารถในการรบโดยติดตั้งแนวปืนใหญ่ ติดตั้งเกราะกันกระสุน ลูกเรือในเรือเล็กแสดงการแต่งกายที่แตกต่างระหว่างกะลาสีและทหาร



เจ้าชายเฮนรีแห่งโปรตุเกส รู้จักกันในนามฉายา เจ้าชายนักเดินเรือ



เรือเดินสมุทรแบบคารัค มี ๓ เสา กางใบสี่เหลี่ยม เสาหน้าและเสาหลัก มีใบสามเหลี่ยมที่เสาหลัง รูปร่างเรือนี้นี้ส่งอิทธิพลถึงการออกแบบเรือกลไฟในสมัยต่อมา



วาสโกดากามา

ภาพแกะพิมพ์ไม้ คริสโตเฟอร์ โคลัมบัส
แกะโดยโทไบแอส สติมาเมอร์

เฟอร์ดินันด์ แมกเจลแลน

โปรตุเกสซึ่งเป็นชาตินักเดินเรือมาแต่โบราณเช่นกัน ก็ดิ้นรนพยายามหาทางข้ามทวีปแอฟริกายังเอเชีย (แฟร์แบงค์, จอห์น เค. แดง เพอร์ สุมิตร์ แพล, ๒๕๒๕ : ๑๐) โดยการสนับสนุนของเจ้าชายเฮนรีแห่งโปรตุเกส (พ.ศ. ๑๙๓๗ - ๒๐๐๓) การส่งคณะสำรวจออกมาทุกปีจำนวนหลายคณะผ่านมาทางแอฟริกา ทำให้ชาวโปรตุเกสรู้จักดินแดนใหม่เพิ่มมากยิ่งขึ้น เกิดการค้าทองและการค้าทาส จากนั้นการเดินทางเรือก็ได้พัฒนามากยิ่งขึ้น ตอนต้นพุทธศตวรรษที่ ๒๑ โปรตุเกสพัฒนามากยิ่งขึ้นอีกในเรื่องการต่อเรือ การเดินเรือ มีการทำแผนที่เส้นทางเดินเรือตามเส้นทางที่ตัวเองเดินทางไปถึงด้วยจนกระทั่ง พ.ศ. ๒๐๓๐ พระเจ้าจอห์นที่ ๒ กษัตริย์โปรตุเกส ก็โปรดให้บาร์โทโลมิว ไดอัล เดินทางข้ามแหลมกู๊ดโฮป และอีกสิบปีต่อมา วาสโกดากามา ก็ใช้เส้นทางเดียวกันเดินเรือถึงฝั่งมะละบาร์ อินเดีย

เมื่อวาสโกดากามาเดินทางมาถึงมะละบาร์ในปี พ.ศ. ๒๐๔๑ ได้ไม่นาน โปรตุเกสก็ยึดครองสินค้าที่เมืองเออร์มุชปากอ่าวริมทะเลเปอร์เซีย ทำให้โปรตุเกสสามารถควบคุมเส้นทางการค้าที่ปากทะเลแดง จากนั้นก็แผ่ขยายอิทธิพลทางการค้าทางทะเลออกไปยังกัวราทังตะวันตกของอินเดีย และจนกระทั่ง อัลฟองโซ เดอ อัลบูเคอร์ก ยึดเมืองมะละกาไว้ได้เมื่อปี พ.ศ. ๒๐๕๔ โปรตุเกสก็คุมอำนาจเหนือช่องแคบมะละกาไว้ได้อีกด้วย โดยตั้งศูนย์กลางการปกครองอาณานิคมอยู่ที่เมืองกัว ทางชายฝั่งตะวันตกของอินเดีย มีอุปราชเป็นผู้ดูแลปกครอง บุคคลที่มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักกันดีคือ อัลฟองโซ เดอ อัลบูเคอร์ก (Alfonso de Albuquerque) อุปราชประจำเมืองกัวคนแรก ในปี พ.ศ. ๒๐๓๕ คริสโตเฟอร์ โคลัมบัส (Christopher Columbus) นักเดินเรือชาวเวนิส อิตาลี พร้อมเรือ ๓ ลำ คือ เรือซานตา มาเรีย เรือนีนา และเรือปีนตา ออกเดินทางจากสเปนมายังหมู่เกาะแคนนารีชายฝั่งแอฟริกาตะวันตก ตัดข้ามมหาสมุทรแอตแลนติก ไปถึงชายฝั่งทวีปอเมริกาแถวหมู่เกาะบาฮามาส แต่เขาเข้าใจผิดคิดว่าเป็นดินแดนอินเดีย จึงเรียกชื่อดินแดนที่เขาเดินเรือมาพบนี้ว่า อินเดีย

ในปี พ.ศ. ๒๐๖๒ เฟร์ดินานด์ แมกเจลแลน (Ferdinand Magellan) ได้ออกเดินทางรอบโลกเป็นครั้งแรก โดยการสนับสนุนของพระเจ้าชาร์ลที่ ๕

“ณ ที่นี้ มีเรือสินค้าจอดอยู่ และเมื่อการเดินทางสิ้นสุดแล้ว
นักเดินเรือผู้กล้าหาญในมหาสมุทรอันกว้างใหญ่ ก็แสวงหาฝั่ง
อันไกลโพ้นออกไป”

คำแปลจากเพลงอินโดนีเซีย

“เบงกาวันโซโล”



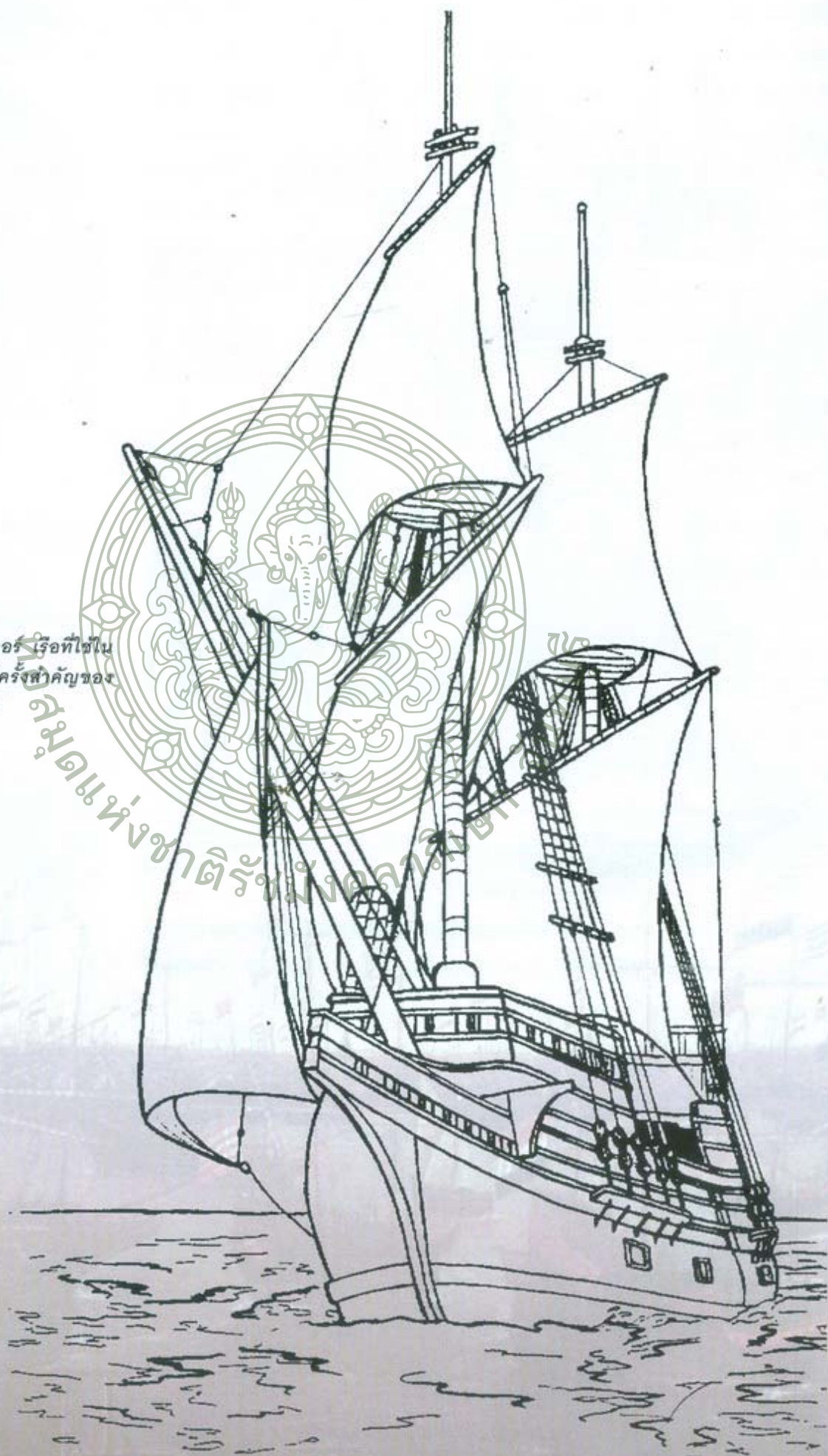
ภาพลายเส้นของเรือ Nao ซึ่งได้รับการยืนยันว่ามีรูปร่างและสัดส่วนเดียวกับเรือ Santa Maria ของคริสโตเฟอร์ โคลัมบัส

แห่งสเปน เขาตั้งใจจะเดินทางผ่านมหาสมุทรแอตแลนติกไปยังมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดียกลับมายังจุดเริ่มต้นที่สเปนอีกครั้ง คณะของเขาประกอบด้วยเรือ ๕ ลำ และลูกเรือ ๒๖๐ คน ออกเดินทางจากสเปนเมื่อวันที่ ๒๐ กันยายน พ.ศ. ๒๐๖๒ และมาถึงชายฝั่งทวีปอเมริกาใต้ จากนั้นจึงแล่นเลาะชายฝั่งเรื่อยลงไปทางใต้เพื่อหาช่องทางที่จะเข้าสู่มหาสมุทรแปซิฟิก เรือลำหนึ่งได้อับปางลง อีกลำหนึ่งถูกลูกเรือสละทิ้ง ลูกเรือล้มตายลงเป็นจำนวนมากกว่าที่จะพบเส้นทางเข้าสู่มหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งต่อมาเรียกว่า ช่องแคบแมกเจลแลน โดยที่ขณะนั้นเหลือเรืออยู่ ๓ ลำ เขาเดินทางมาจนถึงหมู่เกาะฟิลิปปินส์ และได้รับอาสาจากษัตริย์องค์หนึ่งของชาวเกาะนั้นต่อสู้กับศัตรู และถูกฆ่าตายในสนามรบเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน พ.ศ. ๒๐๖๔ ฮวน เซ





ภาพลายเส้นเรือเมย์ฟลาวเวอร์ เรือที่ใช้ใน
การเดินทางประวัติศาสตร์ครั้งสำคัญของการ
กำเนิดประเทศสหรัฐอเมริกา

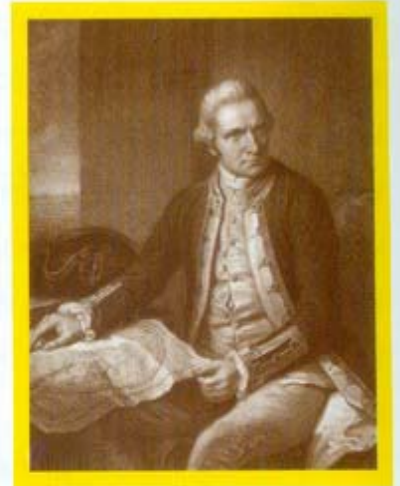




บาสเตียน เดล ดาโน (Sebastian del Deno) จึงนำเรือที่เหลือ ๒ ลำ คือ เรือตริเนตเต และเรือวิคตอเรีย พร้อมกับลูกเรือที่เหลืออยู่ ๑๑๔ คน ออกเดินทางต่อมาจนพบหมู่เกาะเครื่องเทศและเรือตริเนตเตได้ อับปางลงอีกลำหนึ่ง จึงเหลือเพียงเรือวิคตอเรียเพียงลำเดียว บรรทุก เครื่องเทศและลูกเรือที่เหลือเดินทางกลับมาถึงสเปนในวันที่ ๖ กันยายน พ.ศ. ๒๐๖๕ โดยมีลูกเรือเหลืออยู่เพียง ๑๗ คน พวกเขาได้สร้าง ประวัติศาสตร์ในการเดินเรือโดยการเป็นคณะสำรวจทางทะเลชุดแรกที่ เดินทางรอบโลกได้สำเร็จ

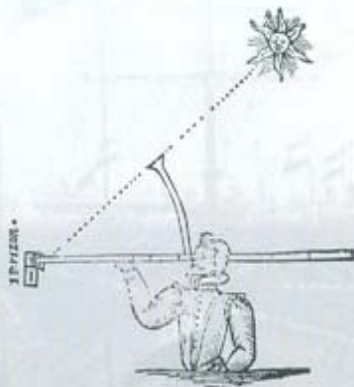
ในปี พ.ศ. ๒๐๗๓ ฆากส์ คาร์ติเอ นักเดินเรือชาวฝรั่งเศสนำเรือ ๓ ลำ และลูกเรือ ๑๑๐ คน พยายามค้นหาเส้นทางเดินเรือไปยังเมืองจีนทาง ด้านตะวันตกของทวีปยุโรปโดยผ่านมหาสมุทรแอตแลนติก จนถึงทวีป อเมริกาทางตอนเหนือ เรือได้แล่นเข้าไปในแม่น้ำเซนต์ลอว์เรนซ์ จนถึงเมือง มอนทรีออล ดินแดนที่เป็นประเทศแคนาดาในปัจจุบัน ในขณะเดียวกันที่ สเปนก็ส่งนักเดินเรือคือ ฟรานซิสโก กิเซโร (Francisco Gizeo) และ เฮอ์นัน คอ์เตส (Hernan Cortez) เดินทางไปจนถึงทวีปอเมริกาใต้ เข้ายึดครองและทำลายอาณาจักรแอซเตก (เม็กซิโก) และอาณาจักรอินคา (เปรู) พร้อมนำทรัพย์สินมีค่าและสิ่งของมีค่ามากมายกลับไปยัง

การเดินทางที่เป็นประวัติศาสตร์ครั้งสำคัญครั้งหนึ่งที่ทำให้เกิด ประเทศสหรัฐอเมริกาในเจ็ดศตวรรษก็คือ การเดินทางของเรือเมย์ฟลาวเวอร์ (Mayflower) พร้อมลูกเรือ ๒๕ คนและผู้โดยสารในเรืออีก ๑๐๒ คนเมื่อ วันที่ ๑๖ กันยายน พ.ศ. ๒๑๖๓ จากท่าเรือเมืองพลิมัทของอังกฤษไปยัง ทวีปอเมริกา เพื่ออพยพไปแสวงหาที่ดินแดนแห่งใหม่ที่มีเสรีภาพในการ นับถือศาสนา ในระหว่างทางต้องเผชิญกับคลื่นลมแรง โรคภัยและความ ออดอยาก แต่ก็เดินทางถึงทวีปอเมริกาได้เป็นผลสำเร็จ และเรือเมย์ฟลาวเวอร์ ได้เดินทางกลับถึงอังกฤษในปี พ.ศ. ๒๑๖๔



กัปตันเจมส์ คูก นักสำรวจชาวอังกฤษ
ในอิริยาบถการอ่านแผนที่

ภาพเหตุการณ์จำลอง การเดิน
ทางของเรือเมย์ฟลาวเวอร์



อุปกรณ์การเดินเรือที่ใช้ในเรือ
เมย์ฟลาวเวอร์คือการบันทึกตำแหน่งเรือด้วยการวัดมุมดวงอาทิตย์

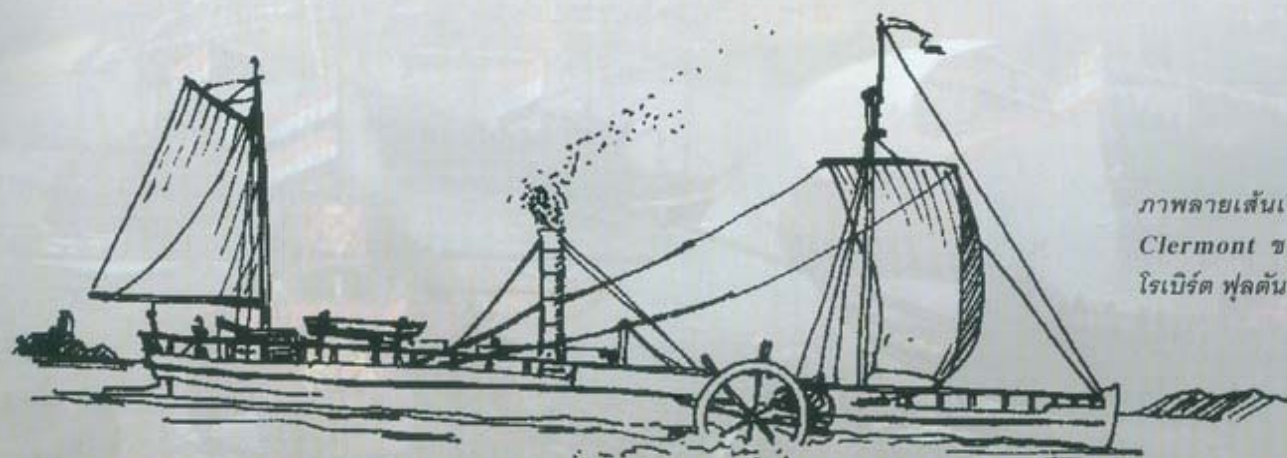
เส้นทางยุโรปเหนือผ่านไซบีเรียไปยังมหาสมุทรแปซิฟิกเป็นเส้นทางที่ยากลำบากเส้นทางหนึ่งในปี พ.ศ. ๒๐๙๓ พระเจ้าซาร์อิวานของรัสเซีย ได้ส่งกองทหารม้าคอซแซกออกเดินทางไปสำรวจไซบีเรียเป็นครั้งแรก ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๒๔๓ พระเจ้าซาร์ปีเตอร์มหาราชได้ส่งไวทซ์ แบริง ออกเดินทางสำรวจผ่านไซบีเรียมาจรดฝั่งตะวันออกที่แหลมคัมชัตก้าและเดินทางโดยเรือข้ามมหาสมุทรแปซิฟิกไปยังอลาสก้าในทวีปอเมริกาเหนือได้เป็นผลสำเร็จ

ในปี พ.ศ. ๒๓๑๑ กัปตันเจมส์ คูก (Captain James Cook) นักสำรวจชาวอังกฤษนำเรือเอนเดฟเวอร์และลูกเรือ ๑๐๐ คน เดินเรือผ่านมหาสมุทรแปซิฟิกมาจนถึงดินแดนออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ขึ้นไปจนถึงอลาสก้าในทวีปอเมริกาเหนือ

ในปี พ.ศ. ๒๓๔๕ โรเบิร์ต ฟุลตัน (Robert Fulton) นักประดิษฐ์ชาวอเมริกัน ได้ประดิษฐ์เรือกลไฟลำแรกขึ้นเป็นผลสำเร็จและนำไปทดลองวิ่งในแม่น้ำแซน (Seine) กรุงปารีส และอีก ๕ ปีต่อมาเขาได้สร้างเรือกลไฟลำใหญ่กว่าเดิมชื่อ "Clermont" และทดลองวิ่งในแม่น้ำฮัดสัน (Hudson)



โดยมีผู้โดยสารเดินทางไปด้วย ๕๐ คน การทดลองได้รับผลสำเร็จเป็นอย่างดีและนับเป็นเรือลำแรกที่น่ามาใช้ในการพาณิชย์ ต่อมา เฮนรี เบลล์ (Henry Bell) ได้เริ่มกิจการเดินเรือกลไฟโดยสารอย่างเป็นทางการในแม่น้ำ Clyde ในสหราชอาณาจักร และในปี พ.ศ. ๒๓๖๒ ได้มีการทดลองแล่นข้ามมหาสมุทรแอตแลนติกโดยเรือ Savannah ซึ่งก็ประสบผลสำเร็จเช่นเดียวกัน นับเป็นการเปิดศักราชใหม่ในการเดินทางด้วยเรือที่ใช้เครื่องยนต์และพัฒนาต่อมาจนถึงปัจจุบัน



ภาพลายเส้นเรือ
Clermont ของ
โรเบิร์ต ฟุลตัน

Clermont : 1807



บทที่ ๒

การค้าทางทะเล

ในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

หลักฐานการค้าทางทะเลในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่เก่าแก่ที่สุด พบในเอกสารจีนในสมัยราชวงศ์ฮั่น (๒๐๐ ปีก่อนคริสตกาล ถึง พ.ศ. ๑๑๕๓) โดยกล่าวถึงคณะทูตที่มาจากดินแดนต่างๆ ทั่วโลก

หลักฐานหลายแห่งกล่าวตรงกันว่าชาวจีนเป็นนักเดินเรือที่ชำนาญมาก ชาติหนึ่ง โดยเดินเรือค้าขายกับดินแดนในแถบหมู่เกาะชวา มาจนถึงเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มาเป็นเวลานาน กองเรืออีกหลายลำไปเชื่อมสัมพันธไมตรีกับเมืองต่างๆ ตั้งแต่ชายฝั่งเวียดนามเรื่อยมาถึงสยาม จนถึงชายฝั่งอินเดีย (อิหร่านในปัจจุบัน) ระยะเวลาในการเดินทางนั้น อาลักษณ์ของคณะราชทูตเปอร์เซีย ที่เดินทางมาถึงกรุงสยามเมื่อ พ.ศ. ๒๒๐๐-๒๒๓๑ บันทึกไว้ว่าการเดินทางจากเมืองบันดร์อับบาสถึงกรุงศรีอยุธยาใช้เวลา ๓ เดือน จากกลับใช้เวลา ๕ เดือนครึ่ง โดยมีเกาะลังกาเป็นสถานีแวะพัก และตั้งเข็มนำร่อง (ดิเรก กุลสิริสวัสดิ์ แปลจากต้นฉบับแปลของ ยอห์น ออฟ เคน, ๒๕๒๗ : ๕๕ - ๕๘)

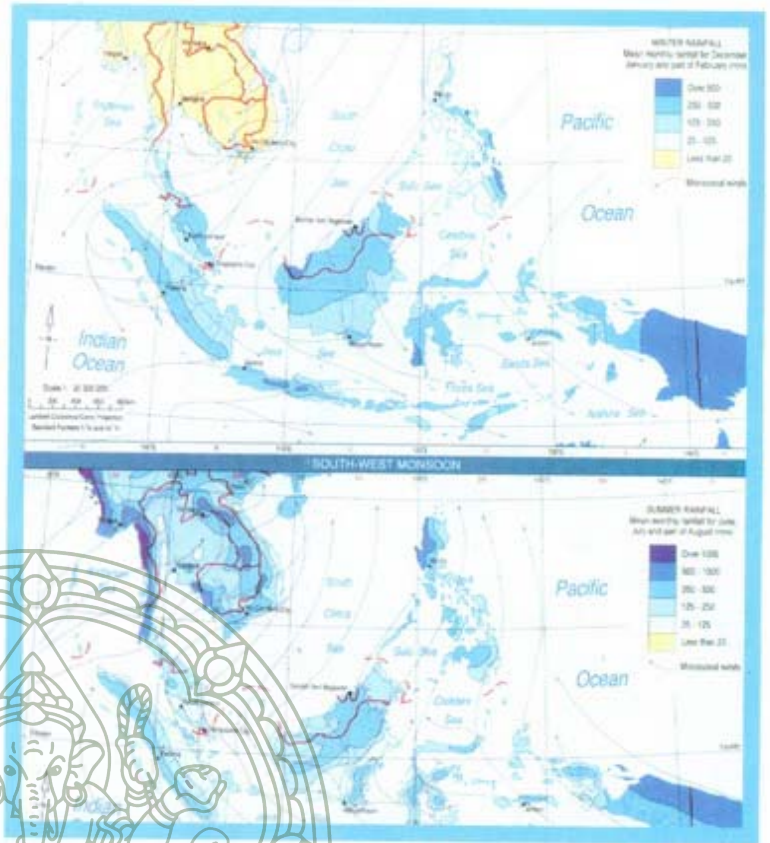
“เกาะแห่งแรกที่ผ่านคือ ลังกา ซึ่งมีภูเขาสะรันตัม
ถ้าชาวเรือไม่พบเกาะนี้ก่อน ก็ตั้งเข็มต่อไปไม่ถูกเหมือนกัน”

พ.ศ. ๑๙๑๑ ราชวงศ์หยวนถูกโค่นอำนาจ ราชวงศ์หมิงซึ่งปกครองจีนต่อมาอีกเกือบ ๓๐๐ ปี มีจักรพรรดิหย่งโหล (พ.ศ. ๑๙๔๖ - ๑๙๖๗) วางโครงการด้านการค้าและการสำรวจต่างแดนให้กว้างไกลออกไปได้ส่ง Zheng He พร้อมกองเรือออกเดินทางระหว่างปี พ.ศ. ๑๙๔๘ - ๑๙๗๖ มายังไทย มลายา ชวา สิงคโปร์ อินเดีย และเดินทางไปถึงอ่าวเปอร์เซีย ตลอดจนไปถึงฝั่งตะวันออกของทวีปแอฟริกาด้วย กองเรือส่วนหนึ่งน่าจะเดินทางอ้อมแหลมกู๊ดโฮป ก่อนบาร์โกลิมิวดัอิสร่วม ๖๐ ปีแล้วด้วยซ้ำ แต่การเดินทางนี้ต้องหยุดชะงักลงในปี พ.ศ. ๑๙๗๗ เนื่องจากจีนถูกบุกรุกโดยชาว



ช่องแคบมะละกา เป็นช่องทางลัดสำหรับการเดินเรือระหว่างมหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนใต้ รวมไปถึงหมู่เกาะในแปซิฟิก

เส้นทางการค้าระหว่างเมืองท่าต่างๆ ของจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

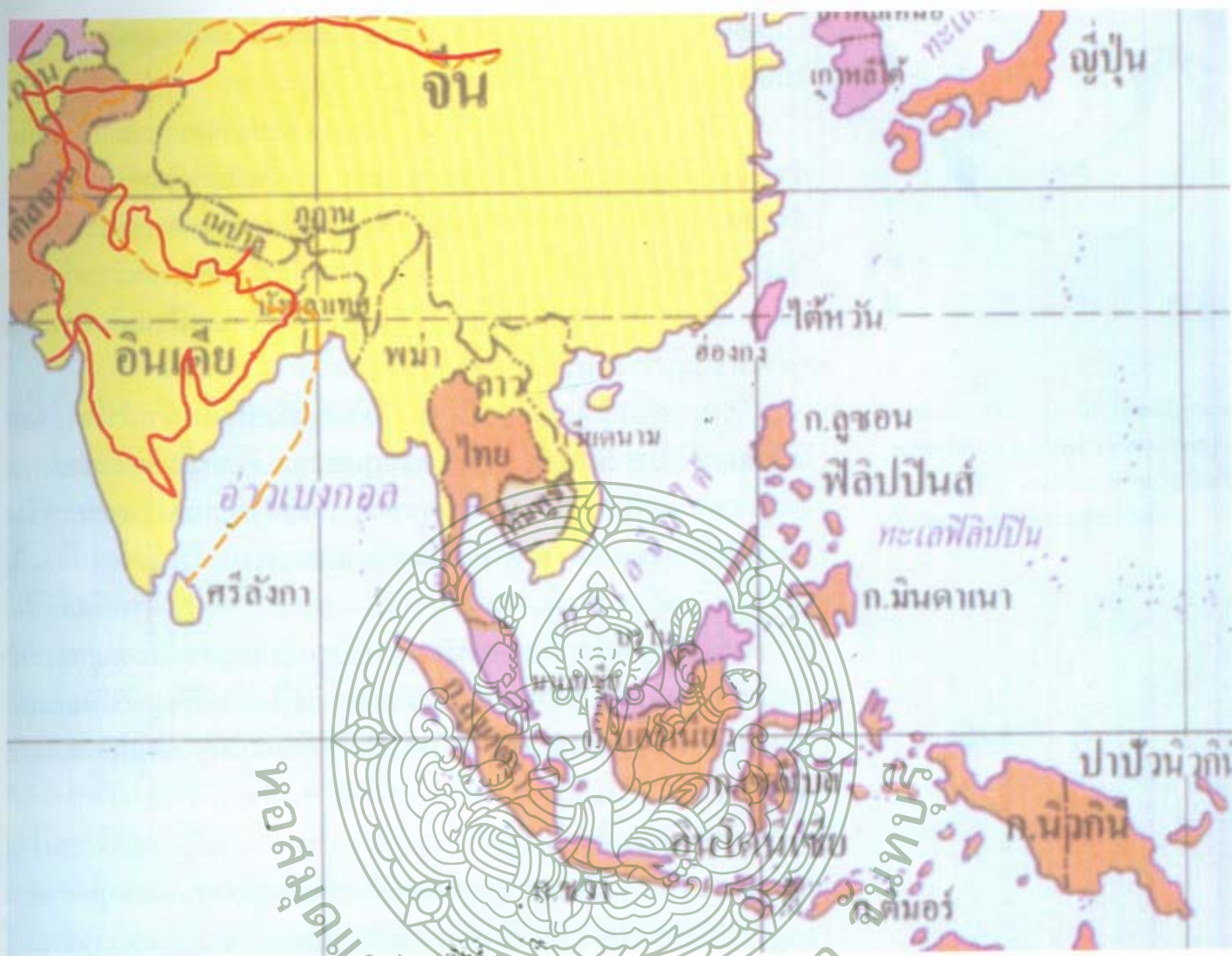


ช่องแคบที่สุดของช่องแคบมะละกาอยู่ที่กูบ (Kukup) ของมาเลเซียใกล้กับสิงคโปร์ และเกาะลิตเติ้ลคาริมัม (Pulan Karimam Besar) ของอินโดนีเซีย

มองไกลทางตอนเหนือ และทางทะเลก็มีโจรสลัดญี่ปุ่นรบกวน ทำให้จีนต้องเลิกการค้าติดต่อทางตะวันตก และไม่มีนโยบายสนับสนุนการค้าทางทะเลอีก (สตรีวน รัด เขียน, ขวัญใจ สะควินซ์ และ จอมขวัญ สะควินซ์ แปล)

ช่องแคบมะละกา การควบคุมการก้าวนาชาติ

ช่องแคบมะละกาอยู่ระหว่างเกาะสุมาตรากับมาเลเซียและสิงคโปร์ มีช่องแคบสิงคโปร์อยู่ทางตะวันออก แต่โดยทั่วไปมักเรียกชื่อรวมเป็นช่องแคบมะละกา เนื่องจากเป็นเส้นทางเดินเรือสำคัญที่เชื่อมระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก ช่องแคบมะละกาเป็นเสมือนคลองระหว่างประเทศตามธรรมชาติ ที่ประเทศต่างๆ ได้ใช้เป็นเส้นทางเดินเรือมาแต่โบราณ คือนับตั้งแต่มีการค้นพบเส้นทางผ่านช่องแคบนี้ในพุทธศตวรรษที่ ๘



ประเทศไทยคือจุดกึ่งกลางของเส้นทาง
การติดต่อของสองวัฒนธรรม

ช่องแคบมะละกา มีความยาวประมาณ ๕๐๐ ไมล์ ส่วนกว้างที่สุดมีความกว้าง ๑๒๖ ไมล์ อยู่ระหว่างปีนังกับเกาะสุมาตรา ส่วนแคบที่สุดมีระยะห่างเพียง ๘.๕ ไมล์ อยู่ระหว่างเกาะสุมาตราของมาเลเซียกับเกาะลิตเติลคาริมัมของอินโดนีเซีย (กิตติมา จันทรตรี, ๒๕๔๑ : ๙)

ความที่เป็นช่องทางลัดที่เชื่อมระหว่าง ๒ มหาสมุทร คือ มหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ทำให้ช่องแคบมะละกามีความสำคัญมากในแง่เศรษฐกิจโลก โดยมีปัจจัยที่สำคัญคือ การเป็นเส้นทางสัญจรของสายการเดินทางระหว่างประเทศ เป็นเส้นทางขนส่งผลผลิต สินค้า และวัตถุดิบต่างๆ ของทวีประหว่างสองฝั่งมหาสมุทรที่มีความแตกต่างกันโดยสิ้นเชิง ทั้งภูมิอากาศ เชื้อชาติ อารยธรรมและวัฒนธรรม สินค้าที่อีกฝั่งไม่เคยเห็น



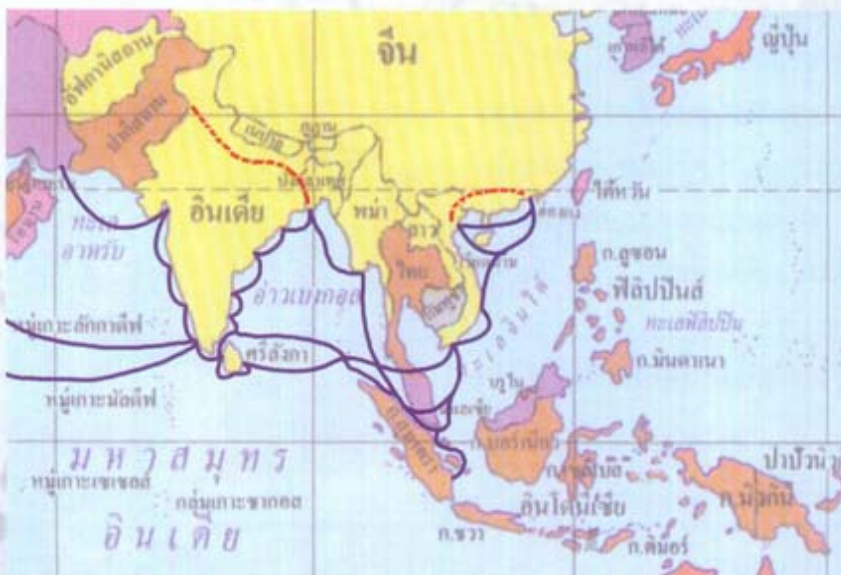
ไม่เคยล้มผัส ย่อมมีราคาสูงราวทองคำ แม้ในท้องถิ่นผู้ผลิตอาจมีราคาเพียงไม่กี่พัน

เนื่องจากดินแดนแถบคาบสมุทรมลายูและช่องแคบมะละกา นับได้ว่าเป็นที่บรรจบกันของลมมรสุมประจำฤดู ดังนั้นเรือที่เดินทางมาจากจีนด้วยลมมรสุมตะวันตกเฉียงเหนือ หรือเรือที่เดินทางมาจากเปอร์เซียหรืออินเดียด้วยลมมรสุมตะวันออกเฉียงใต้ จะแวะพักหรือคอยเวลาเดินทางกลับในแถบนี้ คาบสมุทรมลายูและเกาะสุมาตราจึงเปรียบเสมือนสถานีแวะพักกลางทางระหว่างการเดินทางจากอินเดียถึงจีน

ช่องแคบมะละกา มีโจรสลัดปล้นเรือที่แล่นผ่านไปมาตั้งแต่โบราณกาล ประวัติศาสตร์ของช่องแคบมะละกา คือประวัติศาสตร์ของการต่อสู้ระหว่างอาณาจักรต่างๆ กัน ระหว่างโจรสลัดด้วยกัน และระหว่างอาณาจักรกับโจรสลัด (Sir F. Swettenham, 1955 : 125)

“ไม่มีใครที่คิดรวมพลอดภัย” ทุกเชื้อชาติและทุกชนชั้นจะถูกกระทำเหมือนกันหมด และเกือบจะทุกวันจะมีรายงานเข้ามาว่า มีเรือถูกปล้น และเผาลูกเรือถูกร้าด้วย และสินค้าถูกขโมยไป ทำให้เกิดขวัญเสีย จึงได้มีการส่งเรือติดอาวุธทั้งกลางวันและกลางคืนเข้าตรวจค้นพวกโจรสลัด”

และนับตั้งแต่ปี พ.ศ. ๑๕๗ หลวงจีนฟาเหียน (Fah Hsein) นักแสวงบุญชาวจีน หลังจากได้เดินทางจากลังกาไปชวา โดยผ่านทางช่องแคบมะละกา ได้เขียนบันทึกไว้ว่า



เส้นทางเดินของหลวงจีนฟาเหียนจากเมืองฉางอันในจีนไปอินเดีย และเดินทางกลับทางเรือ



เรือ Moken Boat ของชนเผ่าชาวเลในทะเลอันดามัน

“ในมหาสมุทรนี้มีโจรสลัดเป็นจำนวนมาก ที่ท่านอาจพบอย่างฉับพลัน และจะถูกทำลายทุกสิ่งทุกอย่าง”

หลวงจีนฟาเหียนพบว่า พวกโจรสลัดได้ปฏิบัติการตามชายฝั่งของ เกาะสุมาตราและคาบสมุทรมลายู (Harry Miller, 1970 : 14) และ หลวงจีนฟาเหียนยังได้กล่าวถึงการเดินเรือค้าขายที่บรรทุกผู้โดยสารมากกว่า ๒๐๐ คน เดินทางระหว่างสุมาตราและลังกาด้วย



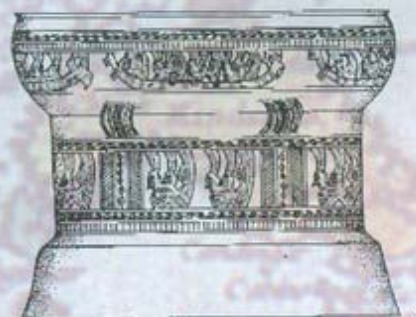
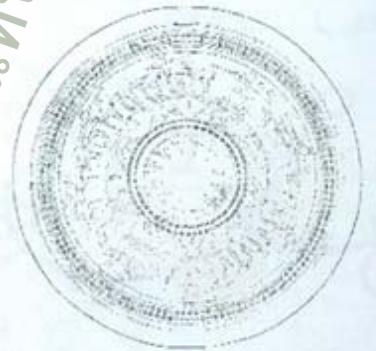
ภาพเขียนสีก่อนประวัติศาสตร์ที่ถ้ำนาค ด.กระโสม อ.ตะกั่วทุ่ง จ.พังงา ภาพเรือ มีรูปปลาอยู่บนหัวเรือ ห้ายเรือมีเส้น ยื่นออกมาคล้ายหางเสือ ๒ เส้น

ประเทศไทยในเส้นทางการค้าโลก

ประเทศไทยตั้งอยู่บนคาบสมุทรมลายู มีรูปร่างยาวจากเหนือจรดใต้ มี แนวชายฝั่งทะเลยาวไปตลอด ทางฝั่งตะวันตกยาวถึงประเทศมาเลเซีย เป็นเส้นทางเดินเรืออ้อมแหลมมลายูมาทางฝั่งตะวันออกต่อเนื่องขึ้นมา และอ้อมไปทางภาคตะวันออกผ่านไปทางกัมพูชาและเวียดนาม

ตำแหน่งที่ตั้งของประเทศไทยตั้งอยู่เกือบจะกึ่งกลางของเส้นทางเดิน เรือระหว่างจีนกับอินเดีย ซึ่งมีความเจริญและอารยธรรมรุ่งเรืองสืบเนื่องกัน มาแต่อดีตนานับพันปี เมื่อพิจารณาถึงการเดินทางระหว่างประเทศทั้งสอง ที่ต้องอาศัยการเดินทางโดยทางเรือ นั่นก็คือต้องอาศัยบริเวณทางภาคใต้ ของประเทศไทยเป็นเส้นทางผ่าน ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางโดยเรือไปตาม แนวชายฝั่งทะเลหรือแล่นเรือตัดผ่านกลางไทย และรวมไปถึงเส้นทางบกเพื่อ ข้ามคาบสมุทรด้วย ซึ่งมีผลประโยชน์ของประเทศไทยมีโอกาสติดต่อและรับ วัฒนธรรมจากทั้งสองแหล่งได้โดยตรง

หลักฐานการเดินเรือในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่อยู่ในช่วงเวลานี้อีก อย่างหนึ่งคือ การพบกลองมโหระทึกสำริดในวัฒนธรรมดองซอน ซึ่งพบทั้ง บนแผ่นดินใหญ่ ในเวียดนาม กัมพูชา ลาว ไทยพบทั่วทุกภาคของประเทศ (สายันต์ ไพรชาญจิตร์, ๒๕๒๔ : ๓๖) ในภาคตะวันออกพบที่บ้านท้ายไร่ ตำบล วังกระแจะ อำเภอเมืองฯ จังหวัดตราด และหมู่เกาะทางใต้ เช่น เกาะสมุย พม่า มาเลเซีย อินโดนีเซีย



ภาพลายเส้นกลองมโหระทึก สำริดแบบดองซอน พบที่ เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี



ลวดลายรูปเรือโบราณบนกลองมโหระทึกแบบวัฒนธรรมดองซอน พบที่เกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี และที่บ้านท้ายไร่ ตำบลวังกระแจะ อำเภอเมืองฯ จังหวัดตราด มีอายุประมาณ ๕๐๐ ปีก่อนคริสตกาล หรือ ประมาณ ๒,๐๐๐-๓,๐๐๐ ปีมาแล้ว ซึ่งนักมานุษยวิทยาบางคนเชื่อว่ารูป เรือดังกล่าวนี้เป็นเรือที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อและพิธีกรรมหลังความตาย คือเป็นเรือส่งวิญญาณผู้วายชนมนั่นเอง

รูปแบบของเรือในช่วงนี้สันนิษฐานว่าน่าจะคล้ายกับรูปเรือซึ่งพบบน กลองมโหระทึกมีสองลักษณะคือ

๑. แบบหัวท้ายแหลมยกสูงตรงกลางป้อม คล้ายการนำเอาต้นพีชลอย นำมาผูกรวมกัน

๒. แบบหัวท้ายเรือแหลมสูง เปรี้ยว คล้ายเรือขุดจากท่อนซุง หลักฐานที่กล่าวมาทำให้สันนิษฐานได้ว่าคนก่อนประวัติศาสตร์ที่ใช้และ ค้าขายกลองมโหระทึกนี้ จะต้องรู้จักการใช้เรือเป็นอย่างดี เพราะแม้แต่ พิธีกรรมความเชื่อเกี่ยวกับความตายก็ยังใช้เรือเป็นสัญลักษณ์ของการส่ง วิญญาณของผู้ตายไปสู่โลกหนึ่ง

ในกลุ่มภาพเขียนสีก่อนประวัติศาสตร์ที่พบทางภาคใต้ของประเทศไทย มีหลายแห่งด้วยกันที่เป็นหลักฐานยืนยันว่า คนก่อนประวัติศาสตร์ เมื่อ ประมาณ ๕,๐๐๐-๓,๕๐๐ ปีที่ผ่านมาได้รู้จักการเดินทางทางเรือ เลียบชายฝั่งทะเล ดังภาพเขียนสีที่ปรากฏอยู่ในถ้ำบนเกาะต่างๆ เช่น ที่แหลมท้ายแรด เกาะกาโรส ตำบลกาโรส อำเภออ่าวลึก จังหวัดกระบี่ ถ้ำนาค เกาะเขา สองพี่น้อง ตำบลกระโสม อำเภอตะกั่วทุ่ง จังหวัดพังงา ที่เขากระย้า และ อีกแห่งใกล้กันที่เกาะเขาเขียน ตำบลเกาะปันหยี อำเภอเมืองฯ จังหวัดพังงา โดยเฉพาะที่ ถ้ำนาค เกาะเขาสองพี่น้อง ตำบลกระโสม มีภาพขบวนเรือ (พะเยา เข็มนาค, ๒๕๒๙ : ๙๑-๙๖, ๒๑๖)

การพบหลักฐานกระจายไปทั่วทั้งเอเชียอาคเนย์และหมู่เกาะ แสดงว่า คนก่อนประวัติศาสตร์รู้จักใช้พาหนะเดินทางออกทะเลได้เป็นอย่างดี แต่ยังไม่พบหลักฐานแน่ชัดว่าคนก่อนประวัติศาสตร์ในช่วงนั้นใช้พาหนะชนิดใด สันนิษฐานว่าน่าจะทำได้จากต้นพีชลอยน้ำ เช่น หน่อบางชนิด ไม้ไผ่ นำมา ผูกรวมกันเช่นเดียวกับที่คนเผ่าดั้งเดิมของคาบสมุทรแปซิฟิกยังคงใช้อยู่ใน ปัจจุบัน

นอกจากนี้ยังพบเครื่องประดับที่มีลักษณะเฉพาะ เช่น ตุ่มหูทำจาก หินคล้ายหยก ตุ่มหูสำริด ลูกปัดแบบมีลาย แพร่กระจายอยู่ในบริเวณ เอเชียอาคเนย์ และหมู่เกาะใกล้เคียงเช่นกัน



แผนที่แสดงการแพร่ของกลองมโหระทึกสำริดแบบดองซอนในแหล่งโบราณคดีต่างๆในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



ตุ้มหูหยกที่พบในแหล่งโบราณคดีต่างๆ มีรูปร่างที่แสดงความสัมพันธ์กัน มีการติดต่อกัน ตุ้มหูหยกที่พบในถ้ำคูยงของประเทศฟิลิปปินส์ (บน) มีรูปร่างคล้ายกับที่พบที่อำเภออุทองจังหวัดสุพรรณบุรี (ล่าง)

ตุ้มหูทำจากหินแนฟไฟส์รูปร่างกลมแบบลิง-ลิงโอบพบในถ้ำคูยงประเทศฟิลิปปินส์ เหมือนกับที่พบที่อำเภออุทอง จังหวัดสุพรรณบุรี และที่พบที่แหล่งโบราณคดีสำนวนประเทศเวียดนามและที่บ้านอุตะเกา ตำบลนาชะอัง อำเภอเมืองฯ จังหวัดชุมพร



คนก่อนประวัติศาสตร์ เมื่อ ๔,๐๐๐-๓,๐๐๐ปี มาแล้วออกทะเล



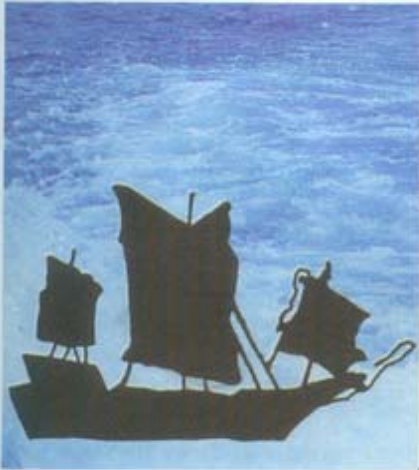
ศาสตราจารย์ชิน อยู่ดี ผู้บุกเบิกการศึกษาวิชาก่อนประวัติศาสตร์ ในประเทศไทยเสนอแนวความคิดเมื่อ พ.ศ. ๒๕๑๙ ว่าคนก่อนประวัติศาสตร์ในเอเชียอาคเนย์เริ่มเดินทางโดยใช้เรือออกทะเลเมื่อราว ๔,๐๐๐ ปีมาแล้วเป็นอย่างน้อย โดยใช้หลักฐานการย้ายถิ่นของคนก่อนประวัติศาสตร์จากทางใต้ของจีนไปยังเกาะไต้หวันและหมู่เกาะไมโครนีเซีย (สายันต์ ไพรชาญจิตร, ๒๕๒๙ : ๓๙) ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๒๘ จากการสำรวจ ขุดค้นที่โคกพนมดี และเนินดินบริเวณใกล้เคียง ในเขตอำเภอนันทนิกม จังหวัดชลบุรี แหล่งก่อนประวัติศาสตร์ใกล้เคียงที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย มีการพบหลักฐานเป็นเบ็ดตกปลาขนาดใหญ่ ทำด้วยกระดูก กระดูกปลาลาม และกำไลจากหอยมือเสือซึ่งอาศัยอยู่ในทะเลลึก ในชั้นดินซึ่งกำหนดอายุทางวิทยาศาสตร์ได้ราว ๔,๐๐๐ - ๓,๐๐๐ ปีมาแล้ว นอกจากนี้ยังมีแหล่งอื่นๆ ที่มีลักษณะคล้ายกันอีกเช่น แหล่งโบราณคดีโคกพลับและบริเวณใกล้เคียงในเขตอำเภอบางแพ จังหวัดราชบุรี แหล่งโบราณคดีเกาะเขาพระอาดเต่า เกาะเขาแดง ตำนานในอำเภอฟังงา อำเภอหัวไทรจังหวัดกระบี่

หอสมุดแห่งชาติ
กรมศิลปากร
กรุงเทพฯ

ภาพเขียนสีในถ้ำผีหัวโตจังหวัดกระบี่



เมื่อ ๓,๐๐๐- ๒,๕๐๐ ปี
มาแล้ว



หลักฐานการเดินเรือในเอเชียอาคเนย์ที่อยู่ในช่วงเวลานี้คือลายบนกลองมโหระทึกที่พบทั้งบนแผ่นดินใหญ่ ในเวียดนาม กัมพูชา ลาว พม่า มาเลเซีย อินโดนีเซีย ส่วนในเมืองไทย พบทั่วทุกภาคของประเทศ (สายันต์ ไพรชาญจิตร์, ๒๕๒๙ : ๓๙) ในภาคตะวันออกพบที่บ้านท้ายไร่ ตำบลวังกระแจะ อำเภอเมืองฯ จังหวัดตราด และหมู่เกาะทางใต้เช่นเกาะสมุย

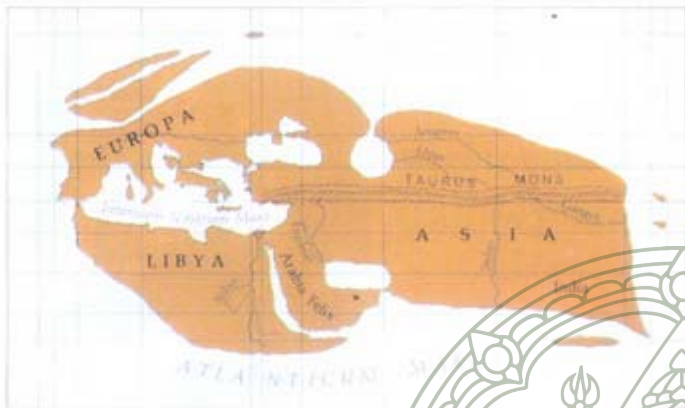
การพบหลักฐานกระจายไปทั่วทั้งเอเชียอาคเนย์และหมู่เกาะแสดงว่าคนก่อนประวัติศาสตร์รู้จักใช้พาหนะเดินทางออกทะเลได้เป็นอย่างดี แต่ยังไม่พบหลักฐานแน่ชัดว่าคนก่อนประวัติศาสตร์ในช่วงนั้นใช้พาหนะชนิดใด

ภาพเขียนสี ศิลปะ
ล้านนาภาคเหนือ





พุทธศตวรรษที่ ๑-๕ เอกสารการติดต่อขึ้นแรก “จารึกพระเจ้าอโศก”



แผนที่โลกในความเข้าใจของนัก
สำรวจในพุทธศตวรรษที่ ๑-๕

สมัยนี้ดินแดนบางแห่งในทวีปเอเชียเริ่มเข้าสู่สมัยประวัติศาสตร์ เช่น อินเดียมีการพบจารึก กล่าวถึงพระเจ้าอโศกมหาราชกษัตริย์อินเดีย ส่งสมณทูตมาเผยแผ่พระพุทธศาสนายังดินแดนหลายแห่ง รวมทั้งสุวรรณภูมิ ซึ่งนักโบราณคดีเชื่อว่าเป็นดินแดนซึ่งเป็นประเทศไทยในปัจจุบัน

หลักฐานทางวรรณกรรมที่สำคัญอีกชิ้นหนึ่งคือ มหาภารตชาด (มหาสุทนต์, อินทราวุธ, ๒๕๔๒ : ๔๗) (บันทึกเรื่องราวช่วง ๓๐๐ ปีก่อน ค.ศ. ราวพุทธศตวรรษที่ ๓ และต่อเติมใน พ.ศ. ๗๔๓ ราวพุทธศตวรรษที่ ๘) ในชื่อว่า “สุวรรณทวีป” หมายถึงคาบสมุทรทองคำ หรือดินแดนแห่งทอง โดยกล่าวถึงพ่อค้าชาวอินเดียเดินทางมาติดต่อค้าขายกับกลุ่มประเทศทางตะวันออกตั้งแต่ต้นพุทธกาล

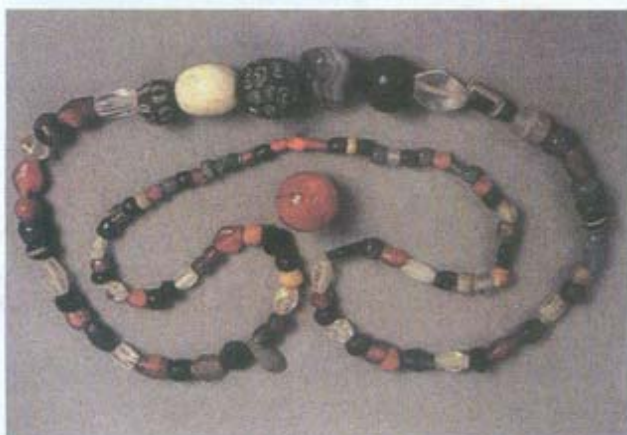
นักเดินเรือชาวอินเดียยังเดินทางไปยังชายฝั่งของดินแดนเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และพ่อค้าชาวอินโดนีเซียไปแวะชายฝั่งทะเลของอินเดียด้วย (เรื่องเดียวกัน : ๔๗)

พุทธศตวรรษที่ ๔ เส้นทางสายไหม เส้นทางสายเครื่องเทศ

ในยุคแรกเริ่มประวัติศาสตร์อย่างน้อยราวพุทธศตวรรษที่ ๔ มีเส้นทางทางบกติดต่อระหว่างจีนกับเปอร์เซีย เรียกว่าเส้นทางสายไหม เริ่มจากจีนที่เมืองฉางอัน (Xian) เมืองหลวงของจีนโบราณปัจจุบันคือเมืองซีอาน เลียบทางใต้ทะเลทรายโกบีและภูเขาทางตอนเหนือของเอเชีย ตัดลงไปยังอินเดีย อาหรับและทะเลเมดิเตอร์เรเนียน รวมระยะทางประมาณ ๘,๐๐๐ กิโลเมตร เส้นทางนี้ถูกใช้เรื่อยมาจนกระทั่งถึงพุทธศตวรรษที่ ๒๐ พวกอิหร่านควบคุมและเก็บภาษีเส้นทางจีนปิดประเทศเนื่องจากมีความยุ่งยากภายใน คนจึงเปลี่ยนความนิยมมาใช้เส้นทางทะเลแทน

ทางทะเลเรียกว่าเส้นทางสายเครื่องเทศ ใช้เรือแล่นเลียบชายฝั่งทะเลหากเดินทางด้วยลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ เริ่มจากเมืองท่าทางฝั่งตะวันออกของประเทศอินเดีย ตัดข้ามอ่าวเบงกอล มายังหมู่เกาะนิโคบาร์ มุ่งหน้าไปยังเมืองท่าด้านตะวันตกของไทยที่เกาะคอเขา อำเภอตะกั่วป่า อำเภอฟังงา หรือเมืองโบราณในเขตจังหวัดตรัง ขึ้นบก เดินทางข้ามคาบสมุทรมลายู ถัดจากนั้นเดินเรือเลียบชายฝั่งอ่าวไทยตัดออกปลายแหลมญวนขึ้นไปจีนตามลำดับ

อีกทางหนึ่งแล่นเลียบชายฝั่งผ่านช่องแคบมะละกาไปยังหมู่เกาะซันดรา ทะเลชวา และหมู่เกาะโมลุกกะซึ่งเป็นหมู่เกาะเครื่องเทศที่มีชื่อเสียง



ลูกปัดหินคาร์นิเลียนและหินเกต
สีดำพบที่แหล่งโบราณคดีใน
แถบภาคใต้ของประเทศไทย

พุทธศตวรรษที่ ๖-๗ อินเดียติดต่อกับ โรมันและสุวรรณภูมิ



ลูกปัดอายุราวพุทธศตวรรษที่ ๖
พบที่คลองท่อม จังหวัดกระบี่

มีตำนานการกำเนิดของอาณาจักรฟูนันซึ่งมีเมืองท่าอยู่ที่เมืองออกแก้ว ประเทศเวียดนาม ตามบันทึกของราชทูตจีนนามว่า “คัง-ไถ” (Kang Tai) และ“ชู-ยिंग” (Chu Ying) ซึ่งเดินทางไปฟูนันในช่วงปลายพุทธศตวรรษที่ ๘ (ต้นฉบับเดิมหายไปแต่ถูกนำมากล่าวถึงในสมัยหลังโดยเฉพาะจดหมายเหตุราชวงศ์เหลียง) กล่าวถึงพราหมณ์โกณฑินยะ (เรื่องเดียวกัน : ๖๙) ที่เดินทางมาทางเรือภายหลังสมรสกับธิดาพระยานาค (นางหลิวเหย) ซึ่งเป็นหัวหน้าของชนพื้นเมือง อาณาจักรฟูนันนี้ยังคงมีพัฒนาการเรื่อยมาจนถึงพุทธศตวรรษที่ ๑๐ ชาวอินเดียที่เดินทางมายังสุวรรณภูมิแรกๆ ก็คงมีการแวะพักตามรายทางเพื่อหลบคลื่นแสวงหาแหล่งเสบียงและน้ำจืด ที่ใดเหมาะก็ตั้งเป็นสถานีการค้า ต่อมาถึงถิ่นฐานถาวรบนที่กของชาวยุโรป (The Periplus of the Erythraean) ระบุว่าเมืองท่าทางฝั่งทะเลด้าน ตะวันออกของอินเดีย เช่น กุมรา (กาวริปัญญัม) ปอดูเก (อริกเมทุ ใกล้เมืองปอนดิเชอรี) และโสปัตมะ ที่มีเรือออกไปค้าขายยังดินแดนสุวรรณภูมิ

ชาวอินเดียเหล่านี้เป็นผู้มีความรู้ในวิทยาการต่างๆ รวมทั้งมีความชำนาญในการจัดระเบียบสังคมของคนหมู่มากให้อยู่ร่วมกันอย่างสงบสุข นานเข้าก็ได้รับยกย่องให้เป็นหัวหน้า เริ่มมีการจัดระเบียบการปกครอง การแบ่งงาน ดังเช่นที่เมืองออกแก้วราชธานีของอาณาจักรฟูนันซึ่งเป็นเมืองที่มีศูนย์กลางดินแดนรอบๆ ตามคติการสร้างเมืองแบบโบราณของอินเดียในราชวงศ์โมริยะ ลักษณะการสร้างแบบนี้ยังคงทอดมาถึงเมืองในสมัยทวารวดีในดินแดนประเทศไทย

เมืองท่าเก่าแก่ชายฝั่งทะเลของอินเดียที่อยู่ทางทิศตะวันตกและ ตะวันออกเฉียงใต้สินค้าที่อินเดียนำมาขายยังสุวรรณภูมิ ซึ่งมีเมืองท่าโบราณในสมัยนี้อยู่ที่ฟงติก อำเภอกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี เมืองโบราณอุทอง จังหวัดสุพรรณบุรี แหล่งโบราณคดีคลองท่อม จังหวัดกระบี่ (เรื่องเดียวกัน : ๗๐) เลยไปจนถึงอาณาจักรฟูนัน มีทั้งสินค้าโรมันและสินค้าเลียนแบบโรมัน และสินค้าอินเดีย



ตะเกียงโรมันสำริดพบที่บ้านพงติก
จังหวัดกาญจนบุรี



การค้าระหว่างอินเดียกับจีน

รูปแบบของเรือในช่วงนี้ยังไม่ปรากฏหลักฐานแน่ชัด แต่มีบันทึกของชาวยุโรป (The Periplus of the Erythraean) ระบุว่าเรือสำเภามีขนาดใหญ่ที่ชาวตะวันตกเรียกว่าโคลันเดีย (Kolandiophonta) ออกไปค้าขายยังดินแดนสุวรรณภูมิ

ชาวอินเดียเข้ามาค้าขายกับดินแดนแถบคาบสมุทรมลายู มาตั้งแต่พุทธศตวรรษที่ ๑๔-๑๕ เป็นชาวอินเดียตอนใต้ที่ข้ามมาจากแคว้นกลิงคราษฎร์ เมืองมัทราส เดินทางมาขึ้นบกที่บริเวณอำเภอตะกั่วป่า จังหวัดพังงา พวกหนึ่งล่องตามลำน้ำพังงาขึ้นไปตั้งชุมชนอยู่แถบบริเวณเมืองไชยาปัจจุบัน อีกพวกหนึ่งกระจายออกไปตั้งชุมชนชายฝั่งทะเลตามแนวสันทรายอำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช มีเมืองใหญ่คือที่ตั้งเมืองนครศรีธรรมราชปัจจุบัน ค้าขายและเผยแพร่วัฒนธรรมที่เป็นทั้งศาสนาพราหมณ์และศาสนาพุทธ (ศรี อมาตยกุล, ๒๕๐๕)

จากตำนานเมืองนครศรีธรรมราชตอนหนึ่งกล่าวว่า

“ยังมีสำเภามาตั้งที่เมืองหนึ่งและชาวกรุงเพชรบุรีและนำขุนล่ามจีน (เสนาบดีของราชบรรณาการ) มาถวายแด่พระเจ้าอยู่หัว ขอพระราชทานฝังศพพระเจ้าอยู่หัว ก็ให้พระราชทานฝังเท่านั้นล่ามจีนเต็มสำเภานั้น”

หลักฐานทางโบราณคดีที่เด่นชัดอีกแห่งที่แสดงถึงการตั้งชุมชนเมืองและติดต่อทางวัฒนธรรมกับภายนอก คือผลจากการขุดค้นบริเวณแหลมโพธิ์ อำเภอไชยา จังหวัดสุราษฎร์ธานี ที่แสดงให้เห็นถึงการติดต่อสัมพันธ์กันทางการค้า นวัตกรรมพัฒนาขึ้นอย่างเป็นขั้นตอน โบราณวัตถุโดยเฉพาะอย่างยิ่งเครื่องถ้วยจีน แก้วและลูกปัดนั้นมีอายุอยู่ในช่วงพุทธศตวรรษที่ ๑๔-๑๕ เป็นส่วนใหญ่ ไม่มีอายุหลังพุทธศตวรรษที่ ๑๖ เลย (เชมชาติ เทพไชย, ๒๕๓๐ : ๑๙๗) นับเป็นโบราณวัตถุในสมัยราชวงศ์ถัง ร่วมสมัยเดียวกันกับบันทึกของพระภิกษุอี้จิงที่กล่าวถึงดินแดนศรีวิชัยและได้แวะพักอยู่ถึง ๖ เดือน เมืองไชยาก็น่าจะเป็นเมืองสำคัญเมืองหนึ่งของอาณาจักรศรีวิชัย ซึ่งเป็นรัฐที่มีการค้าขายทางทะเลทั้งทางตะวันออกและตะวันตก จากจีนถึงชวา ตลอดไปยังอินเดีย เปอร์เซีย อาหรับ และโรมัน

หอสมุดแห่งชาติรัชมังกลาภิเชก จันทบุรี

เทวรูปพระนารายณ์ พบ
ที่อำเภอเวียงสระจังหวัด
สุราษฎร์ธานี อายุราว
พุทธศตวรรษที่ ๑๒



บทที่ ๓

บทบาทของเรือในประวัติศาสตร์ไทย

สมัยประวัติศาสตร์ตอนต้น

แม้ในระยะแรกจะไม่ปรากฏหลักฐานในการใช้เรือเป็นพาหนะโดยตรง แต่ก็ปรากฏหลักฐานแวดล้อมที่แสดงให้เห็นว่า มีการติดต่อกันระหว่างชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณประเทศไทยกับกลุ่มชนที่อยู่ห่างไกลออกไป โดยอาศัยการเดินทางติดต่อกันทางทะเลเป็นสำคัญ ซึ่งเรือน่าจะมีบทบาทอยู่มาก ดังจะเห็นได้จากโบราณวัตถุต่างประเภทอายุราวพุทธศตวรรษที่ ๘-๑๕ ตามแหล่งโบราณคดีคาบสมุทรไทย-มลายู และเมืองโบราณสมัยทวารวดี ที่ตั้งอยู่ในภาคกลางของประเทศไทย เช่น เมืองอู่ทอง เมืองพงดึก เมืองดงละคร เมืองคูบัว เป็นต้น

ในเวลาต่อมาได้พบหลักฐานทางโบราณคดีที่แสดงให้เห็นถึงการติดต่อกันระหว่างทะเลวันออกกับตะวันตกโดยใช้เรือใบอย่างชัดเจน คือ เหรียญสำริด ประทับตรารูปเรือใบสองเสาด้านหนึ่ง อีกด้านหนึ่งประทับตรารูปวัว อายุราวพุทธศตวรรษที่ ๑๒ พบที่แหล่งโบราณคดีควนลูกปัด อำเภอกลองท่อม จังหวัดกระบี่ ซึ่งเป็นเมืองท่าใหญ่ทางด้านชายทะเลฝั่งตะวันตกของคาบสมุทรภาคใต้

นอกจากนี้ ยังพบหลักฐานที่เมืองนครปฐมโบราณอีก ๒ ชิ้นๆ แรกคือตราประทับดินเผารูปเรือใบ และมีตราประทับรูปศรีวิไลอยู่ด้านบน เป็นลักษณะของเรือเดินทะเลเก่าแก่ของพวกมาเลย์-อินโดนีเซีย ซึ่งแพร่หลายอยู่ทางฝั่งทะเลตะวันออกของคาบสมุทรมลายู โดยลักษณะของหัวเรื่อนั้นมีโค้งที่หัวและท้ายเรือ ไม่มีใบ อายุราวพุทธศตวรรษที่ ๑๒ ส่วนชิ้นที่สองคือภาพปูนปั้นหนึ่งในจำนวนหลายภาพที่ตกแต่งในช่องลมของลานประทักษิณเจดีย์จุลประโทน จังหวัดนครปฐม แสดงเรื่องพระโพธิสัตว์เมื่อเสวยพระชาติเป็นสุปารกะ เป็นภาพชายสองคนอยู่ในเรือไม่มีใบ ส่วนท้ายเรือตรง และชี้สูงขึ้น อายุราวพุทธศตวรรษที่ ๑๑-๑๔



หลักฐานที่น่าตื่นตะลึง “เรือยุคทวารวดีในน่านน้ำไทย”

สำหรับหลักฐานทางโบราณคดีได้นำนั้น พบหลักฐานจากการสำรวจที่สื่อได้ว่าน่าจะเป็นแหล่งเรือจมในสมัยทวารวดี ๓ แห่งคือ แหล่งเรือคลองท่อม จังหวัดกระบี่ แหล่งเรือที่ควนธานีใกล้กับวัดโคกยาง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง และแหล่งเรือที่บ้านโคกขวางอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเมืองกาไว (เมืองพะเนียด) จังหวัดราชบุรี ซึ่งเป็นเมืองโบราณสมัยทวารวดี เรือลำนี้มีเทคนิคการยึดไม้เปลือกเรือเข้าด้วยกันโดยใช้เชือกผูกและตอกลูกประสักแบบที่พบที่เกาะสุมาตรา (เทคนิคแบบเรือตัมบูกู) และแถบลุ่มแม่น้ำไนล์ เรียกว่าเทคนิคแบบโคโร ซึ่งมีลักษณะคล้ายเรืออาหรับ อายุราวพุทธศตวรรษที่ ๑๑-๑๖



ประติมากรรมปูนปั้นที่เมือง
โบราณคูบัวจังหวัดราชบุรี

กำเนิดนครรัฐแห่งแรกในลุ่มน้ำเจ้าพระยา

เมืองในอาณาจักรฟูนันเกิดขึ้นหลายเมือง บริเวณชายขอบที่ราบภาคกลาง ตลอดถึงภาคใต้บริเวณคาบสมุทรมลายู เช่น เมืองอินทร์บุรี (จังหวัดสิงห์บุรี) เมืองดงคอน (จังหวัดชัยนาท) เมืองนครปฐมโบราณ (จังหวัดนครปฐม) เมืองอู่ทอง (จังหวัดสุพรรณบุรี) เมืองคูบัว (จังหวัดราชบุรี) เมืองศรีมโหสถ (จังหวัดปราจีนบุรี) เมืองดงละคร (จังหวัดนครนายก) เมืองพระรถ เมืองศรีฟโล (จังหวัดชลบุรี) เมืองพริบพลี (จังหวัดเพชรบุรี) อาณาจักรตามพรลิงค์ (เมืองนครศรีธรรมราช) เป็นต้น

จากรายงานการวิจัยเรื่องเมืองโบราณชายฝั่งทะเลบริเวณที่ราบภาคกลางของทิวา ศุภจรรยา และ ผ่องศรี วนาสิน แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ระบุว่าชายฝั่งทะเลในสมัยทวารวดีอยู่ลึกจากชายฝั่งปัจจุบันเข้ามาประมาณ ๑๔๐ กิโลเมตร เมืองโบราณต่างๆ ที่กล่าวมาแล้วข้างต้นล้วนอยู่ใกล้ชายฝั่งทะเลเดิมทั้งสิ้น



แม้จะยังไม่มีภาพหลักฐานที่เป็นบันทึกเกี่ยวข้องกับการค้าทางเรือของดินแดนแถบนี้โดยตรง แต่จากการพบโบราณวัตถุจำพวกตราประทับรูปเรือทำด้วยดินเผา ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น และที่สำคัญก็คือ พบชิ้นส่วนของเรือซึ่งมีเทคนิคการต่อแบบเรือโบราณอายุราวพุทธศตวรรษที่ ๑๑-๑๒ ซึ่งคล้ายพบบริเวณน่านน้ำใกล้เคียงเช่นเกาะสุมาตราอีกด้วย เช่น แหล่งเรือคลองท่อม จังหวัดกระบี่ แหล่งเรือที่ควนธานี ใกล้กับวัดโคกยาง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง และแหล่งเรือที่บ้านโคกขวางอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเมืองกาไว (เมืองพะเนียด) จังหวัดราชบุรี ซึ่งเป็นเมืองโบราณสมัยทวารวดี

แม้จะยังไม่มีภาพหลักฐานการเรือสมัยทวารวดีที่สมบูรณ์ในน่านน้ำไทย แต่รูปแบบของวัฒนธรรมที่กระจายอยู่ทั่วภูมิภาค รวมทั้งเอกสารโบราณเป็นที่ยืนยันได้ว่าคนในสมัยทวารวดีได้มีการใช้เรือเดินทางไกลติดต่อถึงกันระหว่างดินแดนอาหรับ อินเดีย และสุวรรณภูมิ

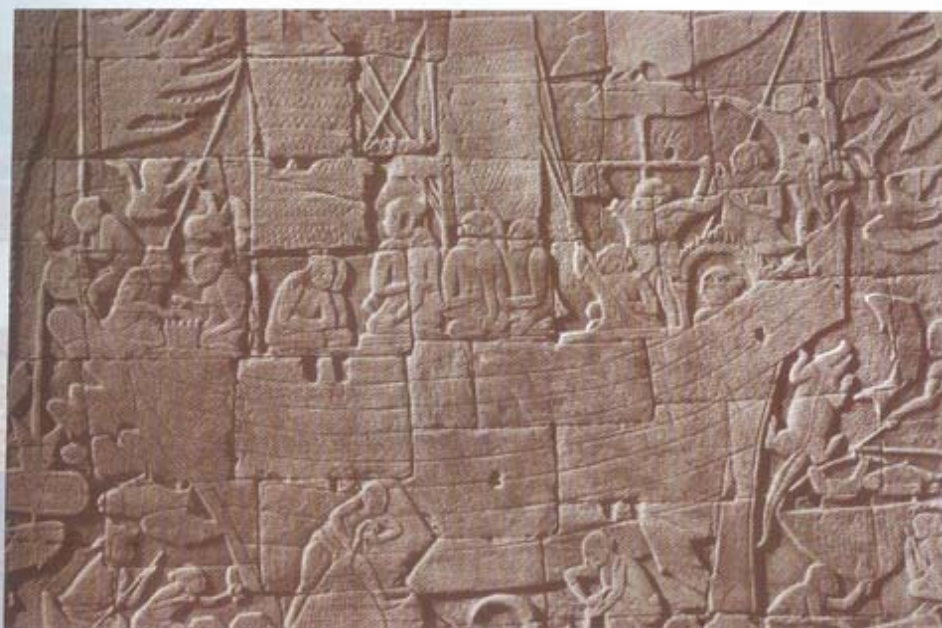
พุทธศตวรรษที่ ๑๖-๑๘

อิทธิพลวัฒนธรรมเขมรหรือลพบุรี

เป็นยุคที่วัฒนธรรมเขมรหรือลพบุรีเข้ามามีอิทธิพลเหนือดินแดนไทย โดยเฉพาะภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคกลาง แม้ในสมัยนี้ยังไม่พบหลักฐานการใช้เรือโดยตรง แต่ได้พบบันทึกของชาวจีนที่กล่าวถึงเรือของชาวเขมร และปรากฏภาพเรือเป็นภาพสลักหินประดับสถาปัตยกรรมที่ปราสาทบายน ประเทศกัมพูชา เป็นภาพเรือสำเภาแบบจีนที่ใช้ใบแบบมีพรวนใบ และหางเสือเป็นแบบยกขึ้นลงได้



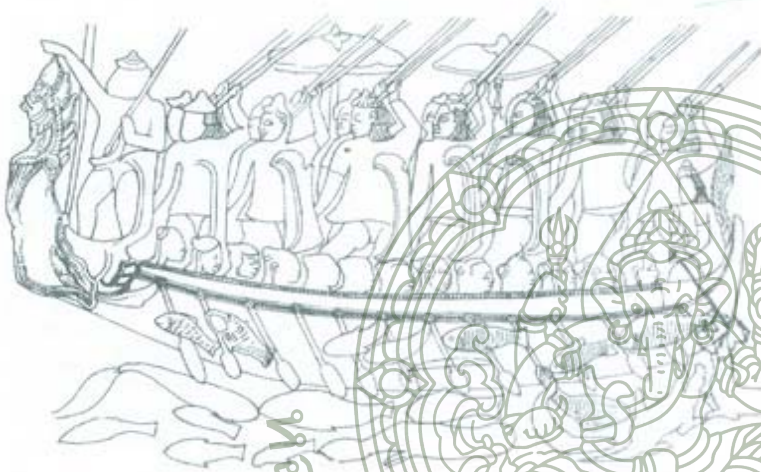
ตราประทับดินเผารูปเรือ อายุราวพุทธศตวรรษที่ ๑๐-๑๒ พบที่นครปฐม ลักษณะเรือในภาพเป็นเรือใบเดินทะเลเสาเดียว



ภาพแกะสลักหินทรายที่ปราสาทบายน รูปเรือสำเภาแบบจีน



อีกหลักฐานหนึ่งเป็นรูปเรือที่มีโขนหัวเรือเป็นรูปสัตว์ในวรรณคดี เช่น หงส์ นาค เหรามังกร สลักอยู่ที่ปราสาทบายน ซึ่งตั้งอยู่ในประเทศกัมพูชา อายุราวพุทธศตวรรษที่ ๑๗ และภาพขบวนเรือเขมรที่ยกทัพไปรบกับพวก จาม เป็นภาพแกะสลักที่ผนังด้านหน้าของกำแพงปราสาทบันทายฉมาร์ ใน ประเทศกัมพูชา แสดงถึงลักษณะเรือที่มีโขนหัวเรือเป็นรูปสัตว์ในวรรณคดี เช่นกัน และรูปทรงของเรือที่ปรากฏยังมีลักษณะคล้ายกับเรือที่ยังคงใช้อยู่ ในแม่น้ำที่เมืองเสียมราฐปัจจุบัน นอกจากนี้ ในตำนานจามเทวีวงศ์ ซึ่งเชื่อ ว่าเป็นเหตุการณ์ในพุทธศตวรรษที่ ๑๗-๑๘ กล่าวถึงการใช้เรือไว้ว่า



“... เมื่อฤาษีสร้างเมืองลำพูนเสร็จแล้วได้
อัญเชิญพระนางจามเทวี จากเมืองละโว้ หรือ
ลพบุรีขึ้นไปปกครอง พระนางจามเทวีพร้อม
ผู้ติดตามจำนวนมากได้เดินทางโดยเรือ จาก
เมืองลพบุรี ขึ้นไปจนถึงเมืองหริภุญไชย
หรือเมืองลำพูน ..”

ภาพสลักหินทราย
ที่ปราสาทบายน





ภาพแกะสลักหินทราย
รูปกองทัพเรือเขมรไป
รบกับพวกจามอายุ
ราวพุทธศตวรรษที่ ๑๗
ที่กำลังต่อต้านหน้า
ปราสาทบันทายฉมาร์
ในกัมพูชา





วัดมหาธาตุกลางเมือง
สุโขทัย มีรากฐาน
พระพุทธศาสนาแบบ
ลังกาวงศ์



พุทธศตวรรษที่ ๑๘

สมัยสุโขทัย “รุ่งอรุณแห่งความสุข”

สุโขทัยเป็นอาณาจักรทางตอนเหนือซึ่งมีวัฒนธรรมขอมและวัฒนธรรมทางพระพุทธศาสนาแบบลังกาเป็นรากฐาน ส่วนทางตอนใต้ของสุโขทัยแถบลุ่มแม่น้ำดงพูนผลมีแคว้นละโว้ ทางตะวันตกเฉียงใต้มีแคว้นสุพรรณภูมิ ทางตอนเหนือมีอาณาจักรล้านนา เมืองต่างๆ ดังกล่าว มีหลักฐานการตั้งถิ่นฐานสืบต่อกันมาตั้งแต่สมัยทวารวดี มีการถ่ายทอดวัฒนธรรมให้แก่กัน โดยเฉพาะศิลปะในการก่อสร้างศาสนสถานและรูปเคารพในศาสนา มีหลักฐานทางเอกสารของจีนกล่าวถึงแคว้นเสียนและแคว้นหลอหู ว่ามีการส่งทูตไปทางเรือเพื่อเจริญสัมพันธไมตรีกับราชสำนักมองโกลแห่งราชวงศ์หยวนของจีนถึง ๑๓ ชุด ระหว่างพุทธศักราช ๑๘๓๒-๑๘๖๖ (เจลิม ยงบุญเกิด (แปล), ๒๕๐๖ : ๓๒-๓๖) (สันนิษฐานว่า “เสียน” สันนิษฐานว่า คือสุพรรณภูมิ แต่ผู้รู้บางท่านว่า น่าจะหมายรวมถึงสุโขทัย และนครศรีธรรมราชด้วย ส่วน “หลอหู” สันนิษฐานว่าคือละโว้



ชามลายปลา เขียนด้วยสีน้ำตาล
บนพื้นสีขาวนวลได้เคลือบใส

หอสมุดแห่งชาติ



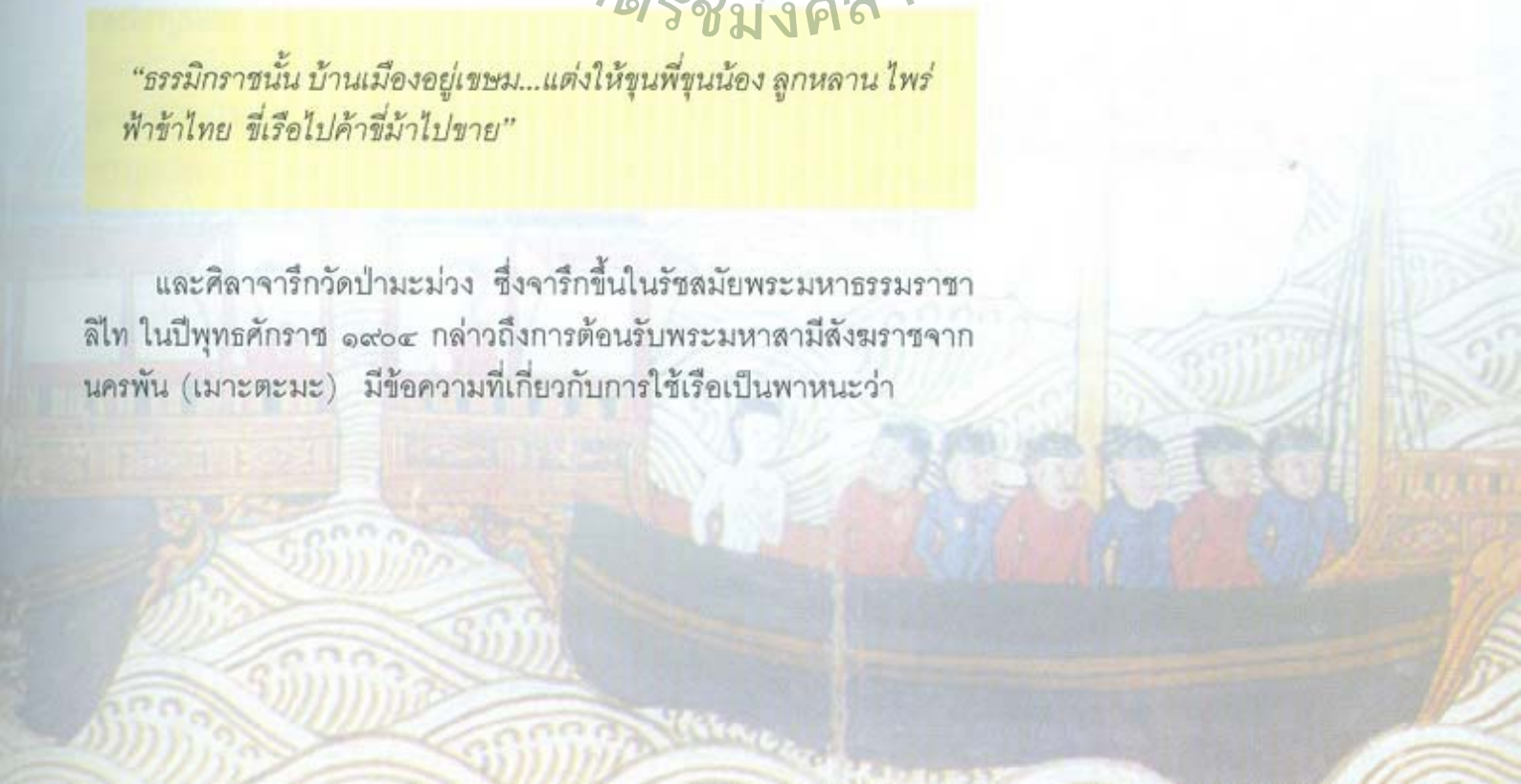
ทูตจากสยามจะนำบรรณาการ (Tributary relation) ไปถวาย กษัตริย์จีนและจะได้รับของพระราชทานของที่มีมูลค่ามากกว่าของที่นำไป ถวายหลายเท่าและเป็นที่ต้องการของตลาด เอกสารจีนบันทึกเรื่องการทูต ไว้อย่างละเอียดแต่ไม่ได้กล่าวถึงการค้า อาจเป็นเพราะจีนมิได้คิดว่าการ แลกเปลี่ยนคณะทูตเป็นเรื่องการค้า ราชสำนักในแถบนี้คงได้รับผลกำไรที่ แฝงไปกับการค้าอยู่มาก แต่คงมีการค้าที่มีได้แฝงไปในรูปการทูตอยู่ด้วย (สาธิต ไพรชาญจิตร์, ๒๕๒๙ : ๕๓)

การศึกษาทางโบราณคดีพบว่าสุโขทัยมีอุตสาหกรรมการทำเครื่องถ้วย ชามมานานแล้ว สันนิษฐานว่าสุโขทัยได้ช่างเทคนิคจากจีน ทำให้เครื่อง ลังคโลกมีรูปแบบคล้ายจีนอย่างมากและมีคุณภาพดีสามารถส่งออกได้ ใน ขณะที่สินค้าจีนขาดแคลน เพราะเกิดสงครามกลางเมืองจากการเปลี่ยน จักรราชวงศ์ซ่งเป็นราชวงศ์มองโกลและราชวงศ์หมิงต่อมา (บังอร ปิยะพันธุ์, ๒๕๓๘ : ๗๔-๗๕)

คำจารึกในศิลาจารึกในระหว่างพุทธศตวรรษที่ ๑๘-๑๙ แสดงให้ เห็นว่า ชุมชนชาวไทยหลายกลุ่มได้พยายามแยกตัวเป็นอิสระจากอำนาจการ ปกครองของขอม คนไทยกลุ่มหนึ่งได้ตั้งมั่นเป็นอิสระ มีศูนย์กลางอยู่ที่เมือง สุโขทัยศรีสัชนาลัย ในสมัยนี้ปรากฏหลักฐานการใช้เรือเป็นพาหนะเดินทาง ในศิลาจารึกนครชุม จังหวัดกำแพงเพชร เป็นหลักฐานเรื่องการให้เรือเป็น พาหนะเดินทางที่เก่าที่สุดในประเทศไทยเท่าที่มีการบันทึกเป็นเอกสารที่จารึก ขึ้นในรัชสมัยพระมหาธรรมราชาธิราชวชิราวุธพุทธศักราช ๑๙๐๐ กล่าวถึงกรม เจริญรุ่งเรืองในรัชสมัยของพระองค์ไว้ตอนหนึ่งว่า

“ธรรมิกราชันั้น บ้านเมืองอยู่เขมม...แต่งให้ขุนพิขุนน้อง ลูกหลานไพร่
ฟ้าข้าไทย ขี่เรือไปค้าขีม้าไปขาย”

และศิลาจารึกวัดป่ามะม่วง ซึ่งจารึกขึ้นในรัชสมัยพระมหาธรรมราชา ธิราช ในปีพุทธศักราช ๑๙๐๔ กล่าวถึงการต้อนรับพระมหาสามีสังฆราชจาก นครพัน (เมาะตะมะ) มีข้อความที่เกี่ยวกับการใช้เรือเป็นพาหนะว่า





“...พระองค์ก็รับสั่งใช้ให้อำมาตย์มุขมนตรีผู้ใหญ่ผู้น้อยแล
ราชตระกูลทั้งหลาย แต่ล้วนเป็นชายนำเอาดอกไม้ รูปเทียน หมาก
ข้าวตอก ธงต่างๆ ไปรับทำการสักการบูชาตลอด ชลมารค สกลมารค
ตั้งแต่เมืองท่าเรือทะเลมา...”

ในความหมายของชลมารค ก็คือการเดินทางโดยทางน้ำ คือใช้เรือเป็น
พาหนะอย่างแน่นอน..เป็นการแสดงให้เห็นว่า ชาวเมืองสุโขทัยใช้เรือเป็น
พาหนะเดินทางอย่างหนึ่ง ถึงแม้ว่าเมืองสุโขทัยจะตั้งอยู่บนที่ดอนไม่ใช่
เมืองในที่ราบลุ่มแม่น้ำเหมือนกรุงศรีอยุธยา แต่กระนั้นก็ตามในเขตเมือง
สุโขทัยก็มีแม่น้ำไหลผ่านหลายสาย เป็นต้นว่า แม่น้ำยม แม่น้ำปิง แม่น้ำน่าน
และลำน้ำแม่รัพัน ซึ่งไหลผ่านทางด้านทิศเหนือของเมือง โดยมาบรรจบ
กับแม่น้ำยมที่ตัวเมืองสุโขทัยปัจจุบัน จึงไม่น่าแปลกใจเลยที่เรือจะเป็น
พาหนะอย่างหนึ่งที่ชาวเมืองสุโขทัยใช้ในการคมนาคม และขนส่งสินค้าจำพวก
เครื่องปั้นดินเผาเพื่อส่งไปยังเมืองท่าด้านใต้ ซึ่งจะส่งไปขายยังที่ต่างๆ อีก
ทอดหนึ่ง

สมัยอยุธยา “เมืองท่านานาชาติ”

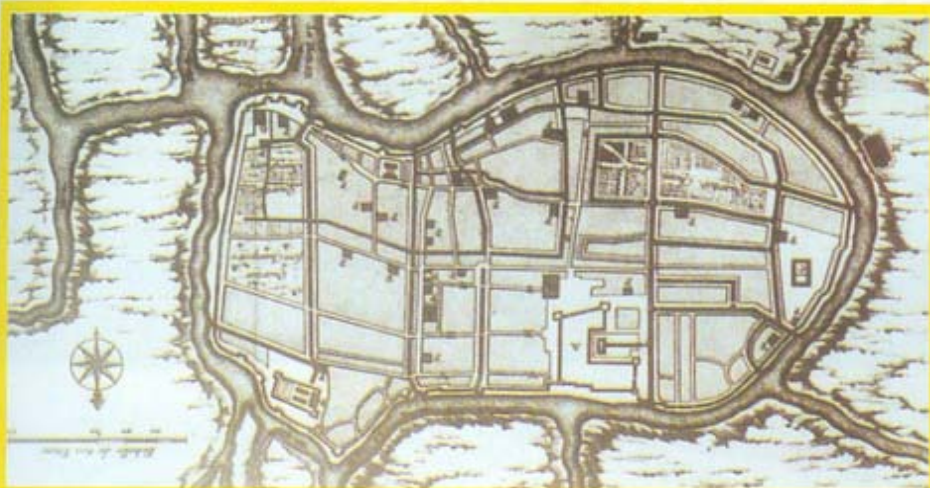
อาณาจักรอยุธยาถือกำเนิดขึ้นเมื่อปี พ.ศ. ๑๘๙๓ ในทำเลซึ่งเหมาะ
สมจะไปรับเมืองท่าค้าขายทางน้ำอย่างแท้จริง กล่าวคือ มีชุมชนตั้งมั่นอยู่
บริเวณนั้นมาก่อนแล้ว ตัวเกาะเมืองล้อมรอบด้วยแม่น้ำ ๓ สายคือ แม่น้ำ
เจ้าพระยา แม่น้ำลพบุรี และแม่น้ำป่าสัก ท่ามกลางความอุดมสมบูรณ์ของ
ธรรมชาติที่เป็นแหล่งของป่าเข่น ทางตะวันตก ลุ่มแม่น้ำแม่กลอง

วัดฤๅณกัณเฑดินเป็นหินปูนซึ่งเมื่อผู้พังสลายตัวจะได้ดินที่มีความ
อุดมสมบูรณ์สูง มีคำกล่าวกันว่า “ข้างป่าตัน คนสุพรรณ” ป่าตันอยู่แถบ
อำเภออุทุมพร จังหวัดสุพรรณบุรี เรือยไปทางตะวันตกจนถึงเมืองกาญจนบุรี
เป็นแหล่งที่อุดมไปด้วยช้างแดงหมายถึงความอุดมสมบูรณ์ของผืนป่าได้
เป็นอย่างดี ส่วนทางทิศตะวันตกก็มีป่าใหญ่บริเวณดงศรีมหาโพธิ ซึ่งครอบ
คลุมพื้นที่กว้างมากตั้งแต่กัมพูชาจนถึงจังหวัดปราจีนบุรีและฉะเชิงเทรา



แผนที่กรุงศรีอยุธยาจาก
จดหมายเหตุของลาลูแบร์

กรุงศรีอยุธยาเป็นเมืองที่ตั้งอยู่บนที่ราบลุ่ม มีแม่น้ำ ๓ สายคือ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำลพบุรี และแม่น้ำป่าสักไหลมาบรรจบโอบล้อมรอบเมือง ทำให้เมืองมีลักษณะเป็นเกาะ ซึ่งการเลือกชัยภูมิสร้างเมืองลักษณะนี้ แสดงถึงความชาญฉลาดในการใช้ธรรมชาติของน้ำเป็นปราการในการป้องกันข้าศึกและศัตรูไปมา อีกทั้งยังเป็นการกำหนดวิถีชีวิตของชาวเมืองให้อาศัยอยู่บนเรือนเสาสูง ครั้นพohnน้ำก้นข้าวของขึ้นเรือนอาศัยเรือเป็นพาหนะเดินทางบ้างลอยลำค้าขาย บางส่วนก็อาศัยอยู่บนเรือที่ถูกดัดแปลงให้เป็นบ้านลอยน้ำเต็มไปหมด ดังจะเห็นได้จากบันทึกทั้งของชาวต่างชาติ ไม่ว่าจะเป็นนาย



แผนที่เมืองพระนครศรีอยุธยา
เขียนโดยวิศวกรชาวฝรั่งเศส เมื่อ
พ.ศ. ๒๒๓๐ ปลายรัชกาลสมเด็จพระ
พระนารายณ์มหาราช



อิกิลเบิร์ต แกมเฟอร์ นายแพทย์ชาวเยอรมัน ที่เดินทางเข้ามา
กรุงศรีอยุธยาในรัชสมัยสมเด็จพระเพทราชา เมื่อปีพุทธศักราช ๒๒๓๓
หรือในบันทึกของชาวเปอร์เซียเรื่อง “Ship of Sulaiman” ที่บรรยาย
สภาพบ้านเมืองในสมัยนั้นว่า

“..กรุงศรีอยุธยาเป็นเมืองที่มีน้ำล้อมรอบ มีแม่น้ำลำคลองมากมาย
ผู้คนก็อาศัยกันอยู่ในเรือเป็นส่วนมาก บ้างก็ประกอบการค้าขายอยู่
ในน้ำนั่นเอง จนกรุงศรีอยุธยาได้รับการขนานนามว่า “ซารินาว”
ซึ่งก็คือ เมืองที่เต็มไปด้วยเรือ หรือนาวานคร” และจากการบันทึก
ของไทยเราเองที่กล่าวถึงสภาพภูมิประเทศและชีวิตความเป็นอยู่
ของชาวอยุธยาโดยเฉพาะตลาดการค้าตามแม่น้ำลำคลองรอบๆ
พระนครศรีอยุธยาไว้อย่างน่าสนใจว่า “แม่น้ำรอบกรุงทั้ง ๔ ด้าน มี
สะพานใหญ่ ทวนรอตับหนึ่ง มีท่าเรือจ้าง ๒๐ ตำบล รวมทาง
คนข้ามแม่น้ำเข้าออกในกรุง ๒๓ ตำบล มีตลาดใหญ่ในท้องน้ำรอบ
กรุง ๔ ตลาด ๕ เวิ้งเรือปากได้ปากกว้าง ๖ ศอก ๗ ศอก ชาวบ้าน
ยี่สาร บ้านแหลม เมืองเพชรบุรี และบ้านบางตะบูน แลบ้านบางทะลุ
บรรทมกะปิ น้ำปลา ปลาเค็ม ปลากระโถก ปลากระพง ปลาทุ ปลา
กระเบนย่าง มาจอดเรือขายแถวหน้าวัดพันธุเชิง..”

ภาพเป็นสีน้ำมันของจิตรกร
ชาวฮอลันดาเมื่อราว พ.ศ.
๒๑๙๒ แสดงสภาพเกาะเมือง
อยุธยา

จากหลักฐานที่กล่าวมา แสดงถึงสภาพความเป็นอยู่ การเดินทาง และ
สภาพเศรษฐกิจที่ต้องพึ่งพาทางน้ำเป็นสำคัญของกรุงศรีอยุธยา



บทบาทด้านการค้าขายทางทะเล

สมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นยุคสมัยหนึ่งที่มีการติดต่อค้าขายทางทะเลมีความเจริญรุ่งเรืองเป็นอย่างมาก จะเห็นได้จากหลักฐานมากมายที่แสดงให้เห็นถึงการเดินทางไปค้าขายกับต่างประเทศด้วยเรือสำเภาของจีน และเรือกำปั่นของฝรั่งไม่ว่าจะในดินแดนใกล้เคียงหรือโพ้นทะเล เห็นได้จากหลักฐานที่ค้นพบในแหล่งโบราณคดีใต้น้ำที่เป็นซากเรือสำเภาทั้ง ๒๕ แห่งในอ่าวไทย ซึ่งเป็นเรือสำเภาที่บรรทุกเครื่องสังคโลก เครื่องถ้วยจีน และเครื่องถ้วยอันนัมเป็นสำคัญ ยิ่งไปกว่านั้นยังมีการสำรวจพบภาพวาดบนผนังถ้ำเป็นรูปเรือใช้ใบที่เก่าแก่ที่สุดในประเทศไทย สันนิษฐานว่าเป็นภาพเรือสำเภาจีนสามเสาและเรือใบแบบอาหรับมาเลย์ที่ผนังถ้ำไวกิ้งหรือถ้ำพญานาคในหมู่เกาะพีพีเล จังหวัดกระบี่ โดยสันนิษฐานว่าเขียนขึ้นในราวพุทธศตวรรษที่ ๑๙ - ๒๐ ซึ่งในสมัยกรุงศรีอยุธยานี้ เรือสำเภาจีนมีบทบาทสำคัญมาก ดังจะเห็นได้จากรัชสมัยของสมเด็จพระนครินทร์ราชา ราวปีพุทธศักราช ๑๙๖๗ ปรากฏหลักฐานในจดหมายเหตุนั้นว่า สมัยนั้นเรามีการติดต่อค้าขายกันอย่างใกล้ชิด กรุงศรีอยุธยาได้ส่งคณะทูตและเรือสินค้าไปค้าขายกับจีนถึง ๑๔ ครั้งตลอดรัชสมัยของพระองค์ สำหรับการติดต่อกับชาติตะวันตกนั้น มีการติดต่อกับทั้งโปรตุเกส อังกฤษ ฝรั่งเศส และฮอลันดา แต่ชาติแรกที่เข้ามาค้าขายกับกรุงศรีอยุธยานั้นคือประเทศโปรตุเกส ซึ่งอยู่ในรัชสมัยของสมเด็จพระรามาธิบดีที่ ๒ ปีพุทธศักราช ๒๐๕๔ และตั้งเป็นชุมชนอาศัยอยู่นอกเกาะกรุงศรีอยุธยามาจนเสียกรุงในปีพุทธศักราช ๒๓๑๐

ปีพุทธศักราช ๒๐๘๑ ในรัชกาลสมเด็จพระไชยราชาธิราช ได้มีการบันทึกเรื่องราวเกี่ยวกับการใช้เรือเป็นยุทธพาหนะในพระราชพงศาวดารกรุงศรีอยุธยาเป็นครั้งแรกว่า

“...เมื่อพระองค์ยกทัพไปตีเมืองเชียงไกรเชียงกรานด้วยทางเรื่อนั้นได้เกิดลมพัดหนักทำให้คอเรืออ้อมแก้วแสนเมืองหัก และเรือไกรแก้วทลายลง...”

ภาพเขียนบนผนังถ้ำพญานาค เกาะพีพีเล จ.กระบี่ เป็นรูปเรือสำเภาจีนชนิด ๓ เสาที่หัวเรือเป็นรูปดาไวกิ้ง



ภาพเขียนสีบนผนังถ้ำพญานาค เกาะพีพีเล จ.กระบี่ เป็นรูปเรือใบ ๒ เสา แบบอาหรับที่ใช้เดินทางอยู่ในมหาสมุทรอินเดีย



อีกหลักฐานหนึ่งทีกล่าวดึงการใช้เรือในการสงครามสมัยของพระองค์ ซึ่งเป็นบันทึกที่เขียนโดย นายเฟอร์นาว เมนเดซ ปินโต ชาวโปรตุเกส ที่เดินทางอยู่ในกรุงศรีอยุธยาระหว่างปีพุทธศักราช ๒๐๘๓-๒๐๘๘ และบันทึกข้อมูลทหารรับจ้างชาวโปรตุเกสที่ยกทัพขึ้นไปตีเมืองเชียงใหม่ และนั่นคือบันทึกชิ้นแรกที่มีการกล่าวถึงบทบาทของเรือในประวัติศาสตร์การสงครามของ ประเทศไทย

ในรัชสมัยของสมเด็จพระมหาจักรพรรดิ ปีพุทธศักราช ๒๐๙๕ ปรากฏ หลักฐานว่าพระองค์ทรงโปรด ให้แปลงเรือแซ เป็นเรือชัย และเรือหัวสัตว์ แล้วต่อมาจึงทรงโปรดให้ยกทัพไปตีเมืองละแวกหรือเมืองเขมร ทั้งทัพบกและทัพเรือ โดยมีพระยาองค์สุวรรณคโลกเป็นทัพหลวง และพระยาเยาวเป็นนายกongทัพเรือ ระหว่างยกทัพไปเกิดลมพัดหนัก ทำให้ทัพเรือยกไม่ทันทัพบก เป็นผลให้ทัพบกนั้นถูกตีแตกพ่ายกลับมา พระยาองค์สุวรรณคโลกตายในที่รบ ในปีพุทธศักราช ๒๑๑๔ ในรัชสมัยสมเด็จพระมหาธรรมราชา พระยาละแวกได้ยกทัพเรือมาตีกรุงศรีอยุธยา โดยตั้งทัพที่วัดพนัญเชิง กองทัพเรือทั้งสองฝ่ายได้สู้รบกันอย่างหนัก พระยาละแวกถอยหนีไปพร้อมกับกวาดต้อนผู้คนไปด้วย

ในครั้งที่พระเจ้าอานันทมุนียกทัพมาตีกรุงศรีอยุธยาในปีพุทธศักราช ๒๑๒๔ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอพระนเรศวรเสด็จยกทัพเรือขึ้นไปทางป่าโมก ก่อนจะยกทัพบกเข้าตีพม่าแตกพ่ายไป และอีกคราวหนึ่งในรัชสมัยของพระองค์ที่ทรงใช้กองทัพเรือไล่เรือลำเภอาของพระยาจันจันตุ ซึ่งมาลวามืออื้อดึกกับกรุงศรีอยุธยา แต่ได้หลบหนีกลับเมืองเขมร โดยในพระราชพงศาวดารได้กล่าวถึงครั้งสมเด็จพระนเรศวรเสด็จยกทัพเรือตามพระยาจันจันตุไป ตีไล่เรือประตู่ เรือกัน และเรือท้าวพระยาทั้งหลายเข้าล้อมลำเภอาพระยาจันจันตุ ให้พลทหารปืนลำเภอา แล้วเอาเรือพระที่นั่งหนุนเข้าไปชิดลำเภอา และทรงปืนกลับยิงถูกจันผู้ใหญ่ตายสาม พระยาจันจันตุให้เร่งไล่ลำเภอาออกไปพ้นปากน้ำ พระนเรศวรจึงยกทัพกลับ

ในรัชกาลต่อมา จากบันทึกของ โยส สเคาเดิน หัวหน้าสำนักงานการค้าของฮอลันดา แสดงให้เห็นถึงความสามารถของกองทัพเรือแห่งกรุงศรีอยุธยาในรัชสมัยของสมเด็จพระเจ้าปราสาททองว่า มีเรือรบเป็นจำนวนมากและมีปืนใหญ่บรรจุทุกไปด้วย มีเรือเล็กๆ อีกเป็นจำนวนมาก การบังคับถ่อพายก็ทำได้อย่างคล่องแคล่วมาก โยส สเคาเดิน กล่าวว่า





“...พระมหากษัตริย์จะทรงอยู่บนเรือพระที่นั่งที่วิจิตรที่สุด ที่ประทับ มีฉัตรทอง และมีเหล่าข้าราชการบริพารตามเสด็จแห่แหนรอบทุกด้าน มีเรือเข้ากระบวนเสด็จคอยป้องกัน ประกอบด้วยทหารรักษา พระองค์จำนวน ๓๐๐ ถึง ๔๐๐ คน.....

.....พระองค์จะทรงประทับอยู่บนเรือพระที่นั่งประหนึ่งพระพุทธรูป แทบพระบาทของพระองค์มีบุคคลสำคัญเป็นอันมากเฝ้าอยู่ ถัดมา คือกระบวนขุนนางข้าราชการ ดังนั้นในการเสด็จทางชลมารคแต่ละ ครั้งจะประกอบไปด้วยผู้คนประมาณ ๒๕,๐๐๐ ถึง ๓๐,๐๐๐ คน และ เมื่อขบวนเสด็จของพระองค์ผ่านไปทีใด ผู้คนพลเมืองจำนวนเหลือ คณานับทั้งสองข้างฝั่งจะหมอบก้มกราบอยู่บนเรือเล็กๆ ของพวกเขา แน่นไปหมด...”

ภายในอุโบสถวัดยม จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ซึ่งปัจจุบันอุโบสถหลัง นั้นได้พังลงไปแล้ว) สมเด็จพระนารายณ์มหาราช ทรงเป็น ผู้สั่ง ให้คัดลอกลงสมุดไทย ภาพดังกล่าวเป็นภาพขบวนพยุหยาตราทางชลมารค ในรัชสมัยของสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ซึ่งในครั้งนั้นมีเรือเข้ากระบวน มาถึง ๑๑๓ ลำ และหลักฐานหนึ่งของ เมอซิเออร์ เดอ ลาลูแบร์ ราชทูตฝรั่งเศสที่เดินทางเข้ามาถวายพระพรชัยมงคลของพระเจ้าหลุยส์ที่ ๑๔ ตอลสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ปีพุทธศักราช ๒๒๓๐ กล่าวว่า..

“...สมเด็จพระเจ้ากรุงสยามมีเรือยาวพระที่นั่งต้น ที่มีหลังคา เครื่อง ยอดที่ประดับและปิดทองอย่างสวยงาม แม้แต่พายเรือพระที่นั่งก็ปิด ทอง หลังคาเครื่องยอดนี้มีเสารับที่ประดับลวดลายจำหลักเป็นลาย กระจิงอย่างวิจิตรที่สุด เมื่อยามที่สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวยวดยาตราขบวน ผ่านไป บรรดาขุนนางจะลงจากที่นั่งมาหมอบถวายบังคมอยู่ เช่นเดียวกับหมู่คนบนเรือ จนเมื่อพระองค์เสด็จผ่านจนลับตาไปแล้วจึง เริ่มออกเดินทางต่อ ซึ่งข้าพเจ้าประหลาดใจอย่างไม่นึกไม่ฝันเป็นอัน มาก ตัวลำแม่น้ำก็มีความกว้างพอๆ ถึงแม้จะมีความคดเคี้ยวแต่ก็มี ร่องน้ำใหญ่พอจะให้ขบวนเรือเคลื่อนไปได้สบาย...”

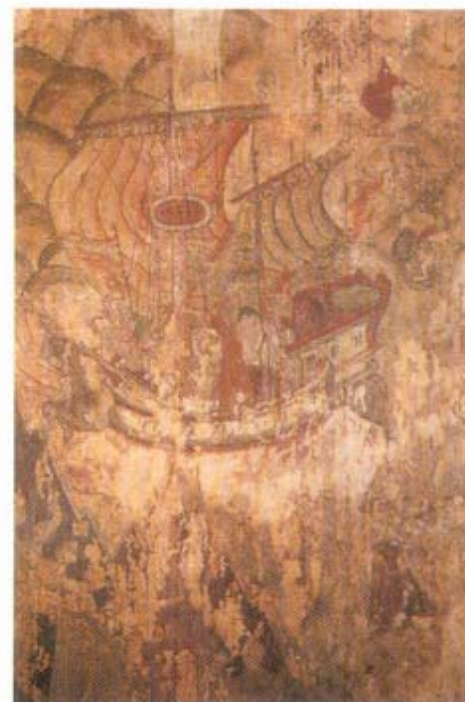
ผนังพระอุโบสถวัดเกาะแก้วสุวรรณาราม จังหวัดเพชรบุรี ซึ่งเขียนขึ้น ใน ปีพุทธศักราช ๒๒๗๗ ตรงกับรัชสมัยของสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวบรมโกศ เป็น ภาพเรือมาดหลายประเภท หลักฐานอีกชิ้นหนึ่งซึ่งเป็นบันทึกของนาย นิโคลัส แทร์แวล กล่าวถึงเรือในฐานะพาหนะสำคัญที่ใช้ในการคมนาคมใน สมัยนั้นรวมทั้งยังเป็นเครื่องหมายแสดงยศตำแหน่งในหมู่ขุนนางข้าราชการที่ พระมหากษัตริย์ทรงใช้เป็นรางวัลพระราชทานความดีความชอบ

ภาพเขียนของฝรั่งเศสขบวนเรือ พยุหยาตราทางชลมารค สมัย สมเด็จพระนารายณ์มหาราช

หอสมุดแห่งชาติ

บทบาทด้านการศาสนา

บทบาทของเรือในด้านการศาสนาของกรุงศรีอยุธยา มีปรากฏหลักฐานในลักษณะของภาพจิตรกรรมฝาผนังเป็นรูปเรือสำเภา บนผนังพระตำหนักพุทธโฆษาจารย์ที่วัดพุทไธสวรรย์ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา สันนิษฐานว่าเป็นภาพเล่าเรื่องพระพุทธโฆษาจารย์ขณะเดินทางไปเผยแผ่พระพุทธศาสนาที่ลังกาในรัชสมัยสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวบรมโกศ เนื่องจากใน ขณะนั้นพระพุทธศาสนาในลังกาเสื่อมลง จึงมีการส่งคณะทูตเข้ามาขอพระสงฆ์ของสยามไปเผยแผ่ฟื้นฟูพระพุทธศาสนาขึ้นใหม่ โดยใช้เรือกำปั่นและเรือสำเภาเป็นพาหนะ ซึ่งการเดินทางครั้งนี้จะมีรายละเอียดอยู่ในจดหมายเหตุระยะทางพระอุบาลีวงศ์ไปลังกา และเรื่องประดิษฐานพระสงฆ์สยามวงศ์ในลังกาทวีป



ภาพเรือสำเภาในจิตรกรรมฝาผนังที่ตำหนักพุทธโฆษาจารย์ ตอนเดินทางไปลังกา

คู่ค้าสำคัญทางทะเลของอยุธยา

การค้าทางทะเลระหว่างอยุธยากับต่างประเทศ เริ่มในสมัยรัชกาลสมเด็จพระรามาธิบดีที่ ๒ มีชาวต่างชาติเริ่มเข้ามาติดต่อค้าขาย

โปรตุเกส เริ่มแต่งทูตเข้ามาทำไมตรีเมื่อ พ.ศ. ๒๐๖๑ เมื่อได้มะละกา เนื่องจากเห็นว่ามะละกาเคยเป็นเมืองขึ้นของไทยกลัวว่าไทยจะไปตีเอาเมืองคืน ต่อมาถึงรัชกาลสมเด็จพระไชยราชาธิราชได้รับพระบรมราชานุญาต ให้สร้างวัดโรมันคารอลิกเนื่องจาก มีความชอบที่มีชาวโปรตุเกสเข้าร่วมเป็นทหารในสงคราม

ญี่ปุ่น เข้ามาติดต่อเมื่อใดไม่ปรากฏหลักฐานแน่ชัด มีเรื่องปรากฏในเอกสารโบราณของญี่ปุ่นว่าในปี พ.ศ. ๒๑๐๖ (ตรงกับรัชกาลสมเด็จพระมหาจักรพรรดิ) มีเรือสำเภาของอยุธยาหลายลำไปค้าที่ญี่ปุ่น สินค้าที่ญี่ปุ่นต้องการมากคือเหล็กกล้า เพื่อนำไปใช้ทำปืน สินค้าส่งออกอื่นๆ ของอาณาจักรอยุธยาที่ส่งไปญี่ปุ่น คือ ข้าว หนังสัตว์ หนังงวง หนังกระเบน ไม้ฝาง เขาควาย ไม้กฤษณา น้ำตาลหม้อ หวาย ไม้สัก ยางรัก ขี้ผึ้ง ตะกั่วหมาก และน้ำตาลทรายสีคล้ำ

ฮอลันดา เข้ามาค้าขายเป็นครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. ๒๑๔๑ (สมเด็จพระนเรศวรมหาราช) ต่อมาได้ทำความชอบด้วยการอาสาสงครามได้รับพระบรมราชานุญาตให้ตั้งบ้านเรือนอยู่ริมน้ำตรงข้ามกับหมู่บ้านโปรตุเกส

อังกฤษ เข้ามาค้าขายและจัดเครื่องราชบรรณาการมาถวายเมื่อ พ.ศ. ๒๑๕๕ (รัชกาลสมเด็จพระเอกาทศรถ)

ฝรั่งเศส เข้ามาเป็นไมตรีกับไทยเมื่อ พ.ศ. ๒๒๐๕ (สมเด็จพระนารายณ์มหาราช) ในรัชกาลนี้มีการส่งทูตไปเจริญสัมพันธไมตรีหลายครั้ง



เหรียญของฮอลันดาพบในการขุดค้นที่บ้านโปรตุเกสจังหวัดพระนครศรีอยุธยา



สมัยกรุงธนบุรี พ.ศ. ๒๓๑๐-๒๓๒๕

สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช “วีรกษัตริย์ผู้สามารถ”

การพาณิชย์ของไทยเริ่มต้นขึ้นใหม่อีกครั้งในสมัยธนบุรีหลังจากสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชทรงขับไล่กองทัพพม่าออกไปและสถาปนากรุงธนบุรีเป็นราชธานีแห่งใหม่ เนื่องจากชัยภูมิและที่ตั้งของกรุงธนบุรีมีลักษณะใกล้เคียงกับกรุงศรีอยุธยาอยู่มาก ดังนั้นความสำคัญของการใช้เรือในวิถีชีวิตของชาวน้ำยังมีความสำคัญอยู่ ทั้งในด้านการคมนาคม การค้าขายตามแม่น้ำลำคลอง หรือใช้เป็นที่อยู่อาศัย แต่เนื่องด้วยสภาพบ้านเมืองในขณะนั้นอยู่ในภาวะแร้นแค้นยากเข็ญเนื่องมาจากผลของสงคราม ซึ่งสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชก็ทรงตระหนักถึงปัญหานี้ พระองค์ทรงเปิดพระคลังกว้างซื้อเครื่องบริโภคและปัจจัยที่สำคัญแก่การดำรงชีวิตแจกจ่ายให้แก่ประชาราษฎร์ของพระองค์ที่ศาลาท่าน้ำหน้ากรุง โดยมีประชาชนพายเรือมารับบริจาคเป็นจำนวนมาก การฟื้นฟูและบูรณะปรับปรุงชาติบ้านเมืองต้องใช้เงินจำนวนมาก ราคากำแพงทะเลเป็นการหารายได้เข้าประเทศได้เป็นจำนวนมากในระยะเวลานั้น พระองค์จึงทรงพยายามฟื้นฟูการค้าทางทะเลขึ้นใหม่อีกครั้ง โดยทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้มีการติดต่อกับราชสำนักจีนเพื่อขอการรับรองฐานะของพระองค์ อันจะนำมาซึ่งการเปิดการค้าอย่างเป็นทางการกับจีนอีกครั้งหนึ่ง แต่ในระยะแรกของการพยายามติดต่อกับจีนไม่ประสบผลสำเร็จ เพราะทางราชสำนักจีนไม่ยอมรับรองฐานะของพระองค์ แต่พระองค์ก็ไม่ทรงท้อถอย ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้มีการติดต่อกับราชสำนักจีนอีกหลายครั้ง จนในที่สุดทางราชสำนักจีนก็ยอมรับรองฐานะของพระองค์ การพาณิชย์นาวีของไทยจึงเริ่มขึ้นใหม่อีกครั้งหนึ่ง แต่รัชสมัยของสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชก็สิ้นสุดลงในระยะเวลานั้นรวดเร็วในปี พ.ศ. ๒๓๒๕ นั้นเอง

เมื่อคราวสงครามเสียกรุงศรีอยุธยาครั้งที่ ๒ दिनแดนภาคตะวันออกในขณะนั้นยังไม่บอบช้ำจากภาวะสงคราม ผู้คนและเสบียงอาหารยังบริบูรณ์ พระยาตากจึงเลือกเอาเป็นที่หมายสำหรับการรวบรวมกำลังพลเพื่อย้อนกลับมากู้เอกราชที่กรุงศรีอยุธยา หลังจากทีพระยาตากตีเมืองจันทบูรณหรือจันทบุรีได้ ก็มีคำสั่งให้แปลงเรือสินค้าเป็นเรือรบจำนวน ๑๐๐ ลำ เพื่อรวมเข้าในกองทัพของท่านกลับไปกู้เอกราช เหตุที่เมืองจันทบูรณเป็นแหล่งต่อเรือสำคัญเนื่องจากมีป่า



สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช

(พ.ศ. ๒๓๑๐-๒๓๒๕)

ไม้ที่เป็นวัตถุโบราณสำคัญในการต่อเรือเป็นจำนวนมาก ดังที่ปรากฏหลักฐานจากแหล่งโบราณคดีเสม็ดงาม ตำบลหนองบัว อำเภอเมืองฯ จังหวัดจันทบุรี ซึ่งนักโบราณคดีสันนิษฐานว่าเป็นอู่ต่อเรือที่แปลงเรือสินค้าให้เป็นเรือรบ ตามคำสั่งของพระยาตาก ชาวบ้านเรียกว่า อู่ต่อเรือพระเจ้าตาก มีการขุดพบซากเรือลำเก่าทำด้วยไม้สนที่มีแหล่งปลูกอยู่ ทางตอนใต้ของประเทศจีน เรือลำนี้จอดขึ้นคาน มีร่องรอยของซีกบ ซี่เหลี่ยม แสดงถึงการซ่อมบำรุง สันนิษฐานว่าคงเป็นเรือสินค้าที่แล่นอยู่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยถึงทะเลจีนใต้ระหว่างปลายพุทธศตวรรษที่ ๒๓ แม้ว่าเรือเสม็ดงามอาจจะไม่ได้ต่อขึ้นที่เมืองจันทบุรี แต่การนำมาขึ้นคานเพื่อซ่อมแซมที่นี่ ทำให้เห็นว่า เมืองจันทบุรีแห่งนี้แหล่งต่อเรือที่สำคัญแห่งหนึ่งในสมัยนั้น

การส่งราชทูตไปเมืองจีนครั้งสุดท้าย ในสมัยสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ปรากฏหลักฐานจากนิราศพระยามหานุภาพไปเมืองจีน ว่าไป

จิตรกรรมฝาผนัง
ยุคต้นรัตนโกสินทร์



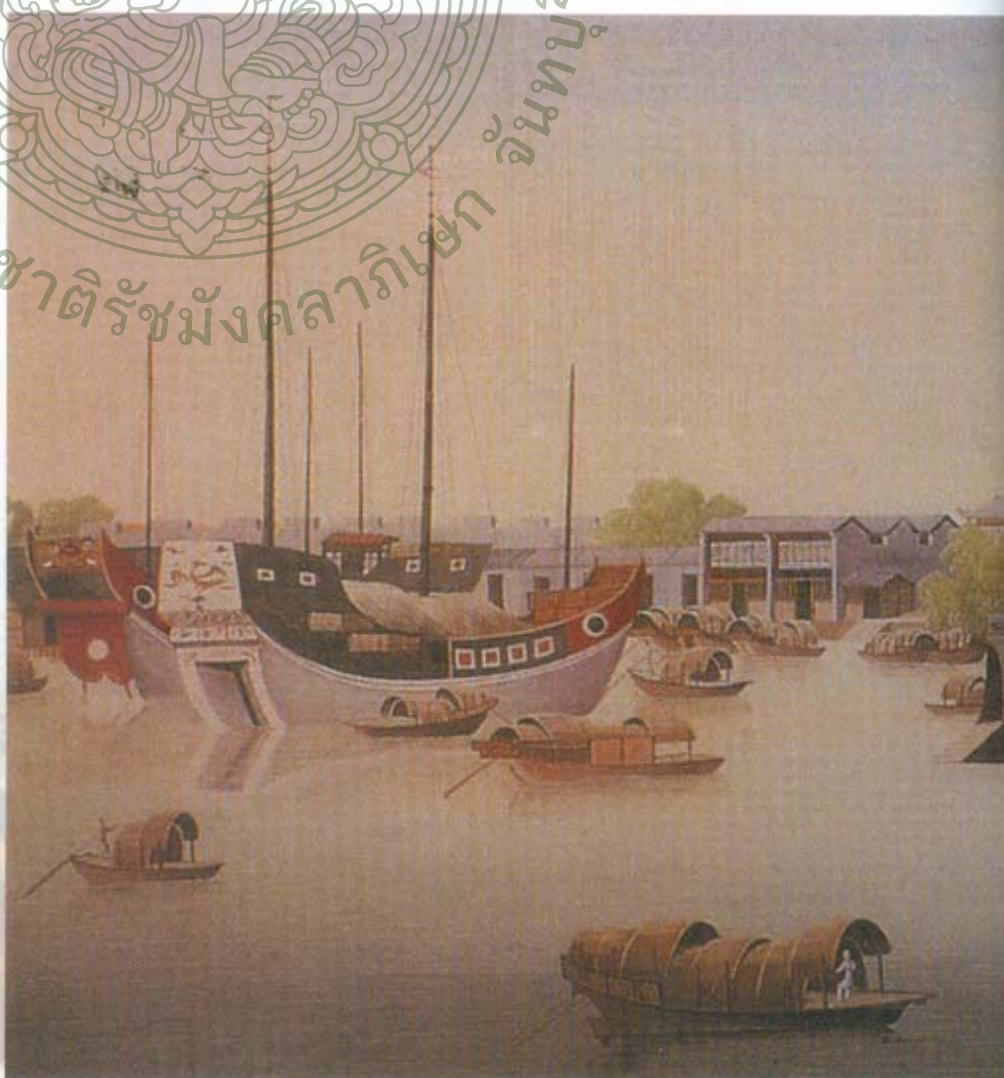


โดยเรือสำเภา ๑๑ ลำ มีทั้งของบรรณาการและของกำนัล นอกเหนือจาก บรรณาการ ก่อนหน้านี้ไทยกับจีนขาดการติดต่อกันมาเป็นเวลา ๒๔ ปี พระเจ้าตากสินจึงได้คิดติดต่อเจริญราชไมตรีกับจีนอีกครั้ง เรือสำเภาได้เริ่ม ออกเดินทางไปประเทศจีน

สถานที่ที่เป็นทางผ่านขณะเดินทางไปประเทศจีน คือ ปากน้ำ สาม ร้อยยอด เกาะขวาง เกาะมัน (อยู่จังหวัดจันทบุรี) เขาขนุน (เกาะกุน) และเข้าเขตเมืองญวน คือ ผ่านเมืองปาลัก เขาช้างข้าม จนถึงดินแดนเขต ญวนแล้วจึงเข้าเขตประเทศจีน ใช้เวลาเดินทาง ๓๓ วัน ระยะทางประมาณ ๔,๘๐๐ กิโลเมตร

เมื่อสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชทรงกอบกู้เอกราชได้แล้ว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างเรือในพระราชพิธีขึ้น สำหรับใช้ในราชการ ศักดิ์สงคราม ดังจะเห็นได้จากหมายรับสั่งครั้งกรุงธนบุรี ในพระราชพิธีสมโภช พระพุทธปฏิมากร (พระแก้วมรกต) ซึ่งอัญเชิญมาจากเวียงจันทน์ แห่งมา พักไว้ที่กรุงศรีอยุธยา บ้างก็ข้อความในหมายรับสั่งพรรณนากระบวนเรือที่ แห่งมาถึงต้นทอ้งว้อ รวมเรือทั้งปวง ๑๑๕ ลำ สมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรีนั้นได้ เสด็จพระราชดำเนินขึ้นไม่สมทบ ณ ตำแหน่งบางธรณีกรุงเก่า

หอสมุดแห่งชาติรัชมั่งคลาภิเษก จันทบุรี



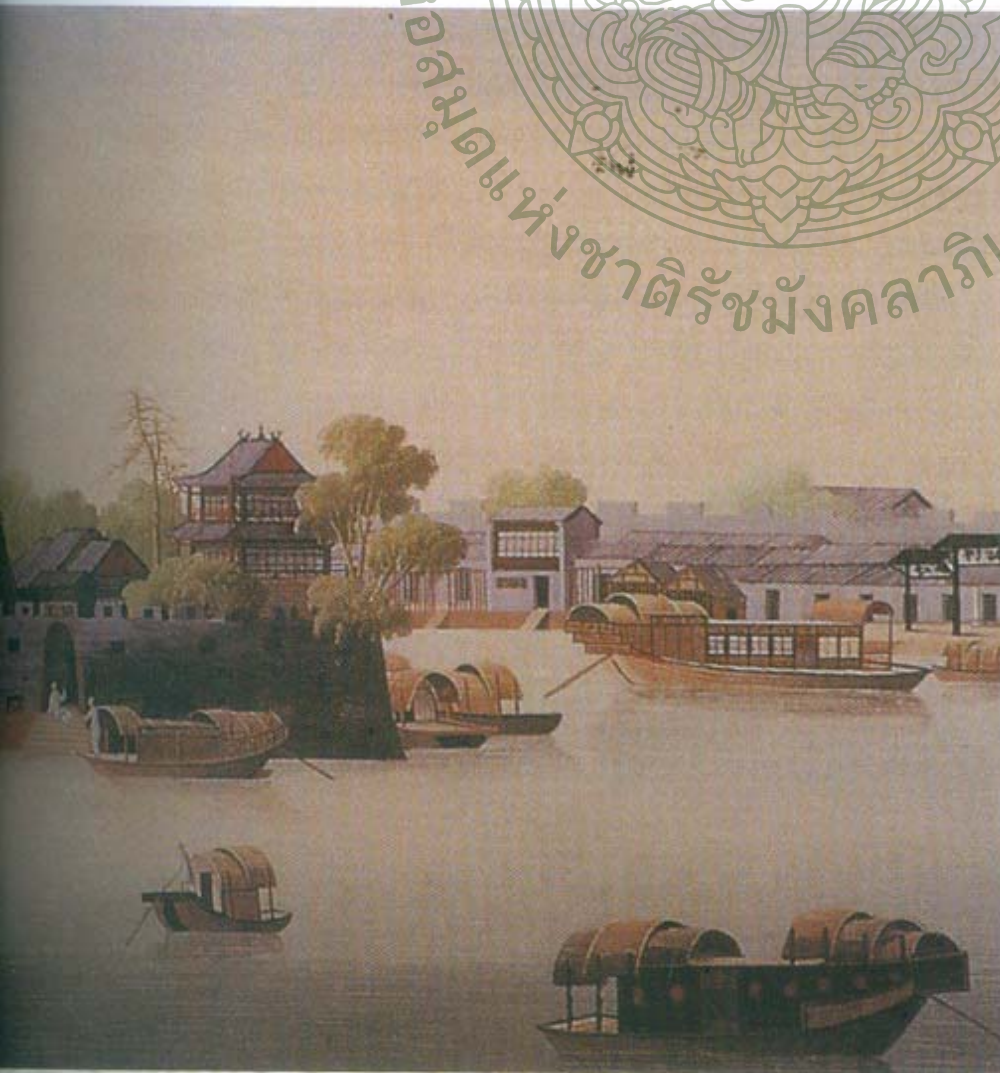
ภาพเรือสำเภาจอด
ที่หน้าเมืองกวางโจว

สมัยรัตนโกสินทร์ พ.ศ. ๒๓๒๕ - ปัจจุบัน การพาณิชย์นำวิสัยรัตนโกสินทร์

เมื่อพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช รัชกาลที่ ๑ เสด็จขึ้นครองราชย์ พระองค์โปรดฯ ให้ย้ายราชธานีจากกรุงธนบุรีข้ามมายังฝั่งกรุงเทพมหานคร ในสมัยนี้การฟื้นฟูบูรณะบ้านเมืองยังคงดำเนินต่อไปและสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราชก็ทรงดำเนินนโยบายการค้าทางทะเลเช่นเดียวกับที่สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชได้ดำเนินการมา และในการติดต่อกับราชสำนักจีนในระยะแรกก็ประสบปัญหาการไม่ยอมรับรองฐานะของพระองค์เช่นเดียวกัน แต่ในที่สุดทางราชสำนักจีนก็ยอมรับรองฐานะของพระองค์และนำมาสู่การส่งเรือสินค้าไปค้าขายยังฝั่งทะเลของจีน การติดต่อค้าขายกับประเทศจีนซึ่งเป็นตลาดการค้าที่ใหญ่ที่สุดก็เป็นช่องทางสำคัญที่ดำเนินต่อมาจนถึงยุคต้นรัตนโกสินทร์ รายได้ของประเทศในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๓ มีรายได้ที่มาจากการค้าระหว่างประเทศเป็นหลัก รองจากการจัดเก็บภาษีอากรชุมชนเมืองเล็กๆ ตามชายฝั่งทะเลและริมฝั่งแม่น้ำสายหลัก เดิมในสมัยกรุงศรีอยุธยานั้นเมืองเหล่านี้เป็นเพียงเมืองเล็กๆ ที่ไม่มีควมสำคัญทางเศรษฐกิจ ต่อมา



พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว



หอสมุดแห่งชาติรัชมังคลาภิเษก จันทบุรี





เกิดการขยายตัวเป็นแหล่งผลิตสินค้าและกลายเป็นเมืองท่าขนส่งสินค้ากับต่างประเทศ ดังเช่น เมืองปลาสรร้อย (ชลบุรี) เมืองนครชัยศรี เป็นต้น

ปัจจัยสำคัญอีกประการที่ส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจของไทยในยุคต้นรัตนโกสินทร์ คือในเวลาใกล้เคียงกันจีนมีปัญหาภายในประเทศครั้งใหญ่ ทั้งสาเหตุจากความอดอยาก และปัญหาการแย่งชิงอำนาจในราชวงศ์ชิง เหล่านี้ทำให้เกิดการอพยพของชาวจีนเข้ามาสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และประเทศไทยเป็นจำนวนมาก กลายเป็นกำลังสำคัญในการผลิตสินค้าที่เป็นที่ต้องการของต่างประเทศ ชาวจีนเหล่านี้มีความชำนาญต่างกันตามกลุ่ม เช่น ชาวจีนแคะ ด้านแรงงานฝีมือ ชาวจีนแต้จิ๋ว ด้านการเกษตร ชาวจีนไหหลำ ด้านการทำอาหาร เป็นต้น

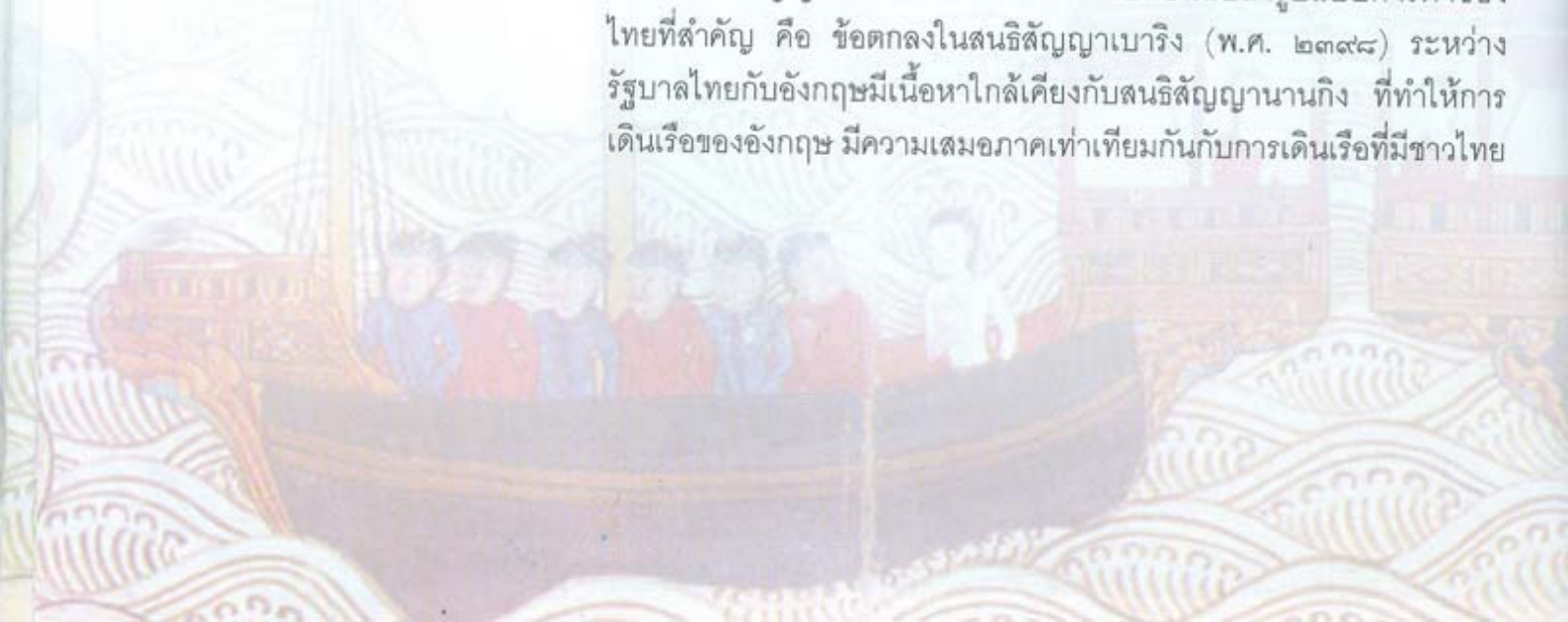
การขยายการค้าทั้งกับต่างประเทศและการค้าภายใน ทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างเห็นได้ชัด รัชกาลที่ ๓ ทรงโปรดเกล้าฯ ให้มีการจัดเก็บภาษีใหม่อีกกว่า ๕๐ ชนิด ระบบการค้าเริ่มเปลี่ยนแปลงจากการแลกเปลี่ยนมาเป็นการค้าแบบตราสาร และเงินตรา

การค้าระหว่างไทยกับต่างประเทศเริ่มขยายตัวออกไปทางตะวันตกมากยิ่งขึ้น มีสาเหตุเริ่มต้นจากเมื่อจีนพ่ายแพ้ในสงครามฝิ่นและเกิดสนธิสัญญานานกิงขึ้นเมื่อ พ.ศ. ๒๓๕๕ ทำให้ต้องเปิดเมืองท่าต่างๆ ให้เรืออังกฤษและเรือกลไฟของตนเองและเพิ่มการขนส่งสินค้าไปยังเมืองท่าของจีนที่เพิ่งเปิดใหม่ขึ้นด้วย และได้ขยายเส้นทางการค้าไปยังสิงคโปร์ซึ่งอยู่ในอาณัติของอังกฤษอีกเส้นทางหนึ่ง ด้วยความก้าวหน้าในการต่อเรือของไทยซึ่งได้รับการสนับสนุนจากพระมหากษัตริย์ไทย มีบุคคลที่เป็นแรงสำคัญคือจอมไวยวรนาถ (กรม บุนนาค) ซึ่งต่อมาคือ สมเด็จเจ้าพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕) ได้มีการต่อเรือแบบกำปั่นจำนวนมากขึ้นที่อู่ต่อเรือจันทบุรีและที่กรุงเทพฯ

สนธิสัญญาอีกฉบับที่มีส่วนในการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการค้าของไทยที่สำคัญ คือ ข้อตกลงในสนธิสัญญาเบาริง (พ.ศ. ๒๓๙๘) ระหว่างรัฐบาลไทยกับอังกฤษมีเนื้อหาใกล้เคียงกับสนธิสัญญานานกิง ที่ทำให้การเดินเรือของอังกฤษ มีความเสมอภาคเท่าเทียมกันกับการเดินเรือที่มีชาวไทย

หอสมุดแห่งชาติ

จัดพิมพ์โดยกรมศิลปากร





ภาพเขียนชีวิตชาวจีนยุค
ต้นรัตนโกสินทร์

และชาวจีนเป็นเจ้าของ โดยผนวกกับข้อได้เปรียบในการขนส่งของเรือกำปั่นทั้งค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่าและความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งระยะไกล ทำให้การขนส่งทางเรือเร็วและบรรทุกสินค้าได้ปริมาณครั้งละมากๆ เรือสำเภของจีนกลายเป็นสิ่งลี้ภัยและคู่หูๆ หนีไปจากแม่น้ำในที่สุด การค้าระหว่างประเทศของไทยได้พัฒนาเข้าสู่ระบบตลาดที่ราคาของสินค้าขึ้นอยู่กับความต้องการของตลาด ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปเรื่อยๆ น้ำตาลทรายซึ่งครั้งหนึ่งเคยเป็นที่ต้องการของตลาดกลับกลายเป็นสินค้าที่ตลาดไม่ต้องการเนื่องจากมีจำนวนมากเกินไปเพราะฮอลันดาได้ส่งเสริมให้มีการพัฒนาการปลูกอ้อยและเทคนิคการทำน้ำตาลทรายให้ทันสมัยขึ้นโดยใช้อาณานิคมบนเกาะชวาเป็นแหล่งผลิตอ้อยที่สำคัญ ข้าว ดีบุกและไม้สัก เป็นสินค้าที่ตลาดต้องการและเป็นสินค้าออกที่สำคัญของไทยที่ส่งออกไปประเทศต่างๆ ในยุโรป โดยบริษัทการค้าของอังกฤษและยังคงเป็นสินค้าออกที่มีความสำคัญต่อมาอีกเป็นเวลานานหลายสิบปี



บทที่ ๔ เรือสำเภา

ในประวัติศาสตร์ของมนุษยชาติ ยอมรับกันว่า เรือ เป็นเครื่องมือสำคัญ ที่ยอโลงให้แคล้วคลาด เป็นพาหนะที่เชื่อมประสานวัฒนธรรมของซีกโลกต่างๆ เข้าด้วยกัน เฉพาะในย่านเอเชียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เรือสำเภามิได้กันแพร่หลายในหมู่พ่อค้า ทั้งชาวไทย มุสลิม จีน เวียดนาม และญี่ปุ่น ตั้งแต่ราวพุทธศตวรรษที่ ๑๔ เป็นต้นมา จนถึงพุทธศตวรรษที่ ๒๕

เรือสำเภาจีน

คำว่า “สำเภา” ในภาษาอังกฤษใช้คำว่า Junk เชื่อกันว่ามีมาจากคำว่า จอง หรือคำมาเลย์ว่า จาจอง (อา-จอง) แปลว่า เรือ หรือเรือใหญ่ ซึ่งในภาษาจีนใช้คำว่า จวน เรียกเรือโดยทั่วไปรวมทั้งสำเภา ก็เรียกว่า จวน เช่นกัน อาจจะกล่าวได้ว่าเมื่อพูดถึง “เรือสำเภา” เราต้องนึกถึงคนจีน หรือประเทศจีน ก่อนชาติอื่นๆ เพราะจีนเป็นมหาอาณาจักรของทวีปเอเชีย และใช้เรือสำเภาในการค้าขายขนส่งติดต่อกับดินแดนอื่นๆ ทั้งใกล้และไกล มาตั้งแต่สมัยราชวงศ์ถัง ดร.ปีแอร์ อีฟ มังแกง (Dr. Pierre-Yves Manguin) ผู้เชี่ยวชาญเรื่องเรือโบราณชาวฝรั่งเศส สรุปลักษณะเฉพาะของเทคนิคการต่อเรือของจีนว่า

เรือสำเภาจีนโดยทั่วไปมีลักษณะลำเรือเหมือนกระบอกลอยไม้ไผ่ผ่าครึ่ง ลำเรือแบ่งออกเป็นห้องๆ กันด้วยฝากระดานชนวนน้ำ แยกจากกัน ท้องเรือแบน หรือมน ไม่มีกระดูกงูแท้ ไม่ค่อยมีกง แต่ใช้โครงสร้างฝากระดานชนวนแทนกง ช่างจีนใช้ตะปู หรือปากกาโลหะตริ้งยึดกระดานเปลือกเรือเข้าด้วยกันมาตั้งแต่ราวพุทธศตวรรษที่ ๑๔ ใช้หางเสือติดตั้งที่กลางท้าย ชนิดที่ยกขึ้นเลื่อนลงได้ ใช้ใบแข็ง หรือ Lug-sails มีไม้สานขนาน



เรือสำเภากีแล่นค้าขายในยุคแรกๆ
ตามคำบอกเล่าของมารโคโปโล



ซากเรือสำเภาจีนโบราณที่มีอายุอยู่ในร่นราวคราวเดียวกับเรือสำเภาที่กล่าวถึงในบันทึกของมาร์โคโพลี ถูกขุดค้นพบที่ประมาณ ๑๐ กิโลเมตร นอกชายฝั่งมณฑลกุ้ยโจว ในปี พ.ศ. ๒๕๑๖ เป็นซากเรือขนาด ๑๒ ระวัง ยาว ๓๔ เมตร รับน้ำหนัก ระวังบรรทุก ๓๘๐ ตัน กำหนดอายุไปถึง พ.ศ.





๑๘๒๐ ก่อนที่จะมีการขุดค้นพบเรือลำนี้เป็นที่เชื่อกันว่า เรือสำเภาก่อนเป็นเรือท้องแบนไม่มีกระดูกงู แต่เรือกวางสุลำนี้นี้มีลักษณะท้องแหลม มีกระดูกงูอย่างเด่นชัด ไม้เรือลำนี้เป็นไม้สนกระดูกงูทำจากไม้ ๓ ท่อน ที่รอยต่อระหว่างไม้กระดูกงูพบว่าการใส่เหรียญสำริด ๗ เหรียญและกระจกเงาสำริดไว้ด้วยอีกหนึ่งอัน สัญลักษณ์นี้คือเครื่องหมายในความเชื่อในลัทธิเต๋า ซึ่งหมายถึง การนำโชคลาภ กระแสลมที่ดี หรืออีกนัยหนึ่งคือ ดาวเจ็ดดวงแห่งมหาสมุทร และกระจกเงา คือดวงจันทร์ หรือเงาสะท้อนแสง ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทาง ความเชื่อนี้ยังคงสืบต่อกันมาจนถึงการต่อเรือในสมัยปัจจุบัน



ภาพลายเส้นแสดงรูปทรงท้องเรือ
ที่ประกอบด้วยไม้ท้องเรือ 2 ชั้น

รูปทรงเรือสำเภา ที่แล่นอยู่ระหว่าง
พม่าและกวางตุ้งของจีน



ประเภทของเรือสำเภากจีน

เรือสำเภากจีนมี ๒ ประเภทใหญ่ๆ ประเภทแรกเรียกว่า เรือทางเหนือ ใช้แล่นค้าขายและขนส่งระหว่างหัวเมืองที่อยู่เหนืออ่าวทางโจวขึ้นไป เรือทางเหนือของจีนเป็นเรือท้องแบนไม่มีกระดูกงู หัวเรือรูปกล่องสี่เหลี่ยม ท้ายเรือกว้างด้านบนมีเก๋งท้ายเรือยื่นออกมาในลักษณะที่เชิดขึ้นดาดฟ้า เป็นพื้นไม้ปูเรียบสนิทไม่มีกราบเรือ หางเรือรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสขนาดใหญ่ สามารถยกขึ้นหรือลดลงให้ต่ำกว่าท้องเรือได้ เป็นอุปกรณ์กันเรือโคลง มีเสากระโดงเรือ ๓ - ๕ เสา ก้านกระโดงยึดใบเรือและโครงยึดขอบใบเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส ไข้ไม้ไผ่ตามยึดใบให้มั่นคงแน่นหนา ไม่ตกแต่งประดับประดามากนักเรือทางเหนือเหมาะสำหรับแล่นผ่านปากแม่น้ำที่ตื้นเขิน

เรือทางใต้ หมายถึงเรือเดินทะเลที่ใช้ค้าขายและขนส่งตามเมืองท่าที่อยู่ใต้อ่าวทางโจวลงมา และแล่นค้าขายในทะเลจีนใต้ เรือทางใต้มีลักษณะท้องเรือโค้งมนกว่าเรือทางเหนือ มีไม้ที่คล้ายกระดูกงูต่อยื่นลงไปจากกลางท้องเรือ มีดาดฟ้าสูง ท้ายเรือมน หางเรือแคบยาว หรือเป็นรูปสี่เหลี่ยมขนมเปียกปูนมีรูปหัวมีเสากระโดง ๒ - ๓ เสา ใบเรือเป็นสี่เหลี่ยมไม้ตามัดออกเป็นรูปพัด ก้านกระโดงยึดใบเรือและโครงยึดขอบใบเป็นไม้กลม เรือทางใต้มีอาหารทางเรือติดมาตั้งแต่ระดับประจาศ่วนต่างๆ ของเรือมากมาย

เรือสำเภากทางเหนือของจีน



ทั้งเรือทางเหนือและเรือทางใต้ มีการกันห้องผนึกน้ำในท้องเรือใช้เป็นระวางสินค้าแต่ละห้องแยกออกจากกัน ถ้าห้องใดห้องหนึ่งเกิดรอยรั่วก็จะไม่ทำให้ห้องอื่นๆ เปียกน้ำไปด้วย

ลำเภาจีนที่เดินทางค้าขายกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ส่วนใหญ่เป็นเรือที่มีทั้งลักษณะของเรือทางเหนือและเรือทางใต้ ได้แก่

ลำเภายุเจี้ยนที่มีระวางบรรทุก-๒๐๐ - ๔๐๐ ตัน กราบเรือทาสีดำ ขอบเขียว ตัวเรือทาสีขาว ใบเรือเป็นแบบใบของเรือทางเหนือ ก้านกระโดงและก้านขอบใบตรง หางเสือทึบตัน แต่ลำเรือค่อนข้างโค้งมนกว่าเรือทางเหนือ ปีกหรือกระบังที่ยื่นทางหัวเรือเป็นรูปปลายดาบโค้งขึ้น ภาพวาดตกแต่งที่ข้างเรือแตกต่างกันไปแต่ละเมืองท่า แต่มีที่เหมือนกันทุกลำก็คือรูปดวงตาและไถ่-จี ที่วาดไว้ทั้งสองข้างของหัวเรือ

รูปดวงตาของเรือลำเภานิยามักวาดให้ตาดำเหลือบแลมู่ไปข้างหน้า เพื่อที่ว่าเรือลำเภานั้นจะแล่นไปถูกทิศถูกทางในท้องทะเลลงที่กว้างใหญ่ไพศาล

เรือประมงของจีนก็มีการวาดรูปดวงตาไว้ที่หัวเรือคล้ายกัน ต่างกันตรงที่ตาดำ จะถูกวาดให้เหลือบดูลงมองพื้นน้ำเพื่อจะได้เห็นฝูงปลาอันอุดมสมบูรณ์

เรือลำเภของมณฑลฉงชิ่ง ส่วนมากเป็นเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ จีนเรียกว่า หยาง-ฉวน มีระวางบรรทุกตั้งแต่ ๕๐๐ - ๑,๐๐๐ ตัน คนไทยเรียกว่า ลำเภหัวแดง จากลักษณะเด่นของสีที่วาดตรงหัวเรือเป็นแถบสีแดง



หุ่นจำลองเรือลำเภากวางตุ้ง
นิยมสร้างขึ้นใช้งานในตอน
ปลายของราชวงศ์หมิง เป็น
ลำเภาท้องกลมขนาดใหญ่ มี
ความยาวกว่า ๖๐ เมตร



หุ่นจำลองเรือลำเภแบบฟูเจี้ยน
มี ๑๓ ระวาง ๓ เสา ใบเรือสาน
ด้วยไม้ไผ่ รับน้ำหนักบรรทุก ๒๐๐
- ๒๕๐ ตัน





ได้แนวกราบสีดำ เรือกวางดั่งมีสี่เสากระโดง นอกจากนี้ยังมีเรือขนาดย่อมลงไปมีระวางบรรทุกเฉลี่ย ๓๕๐ ตัน หรือน้อยกว่านี้ ลักษณะเด่นของเรือสำเภากวางดั่งอยู่ที่รูปร่างลักษณะของใบเรือ โดยเฉพาะไม้ยึดกรอบใบเรือเป็นไม้กลม ท้องเรือค่อนข้างกลมมน เก่งท้ายเรือยื่นออกมามีราวล้อมรอบ และหางเสือมีรูฉลุซึ่งใช้ได้ดีในน้ำลึก

ในห้วงพุทธศตวรรษที่ ๑๖ - ๒๕ ไม่ได้มีแต่เรือสำเภาจีนเท่านั้นที่แล่นค้าขายไปมาในทะเลจีนใต้และน่านน้ำอ่าวไทย หากแต่ยังมีเรือพื้นถิ่นที่ต่อขึ้นตามเมืองท่าต่างๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อีกหลายประเภท เช่น เรือชวา เรือมาเลย์ เรืออันนัม เรือของชาวฮับและอินเดียน เรือสยาม และเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่จากยุโรป

ตัวอย่างของเรือสำเภาจริง ๆ หาได้ยาก โดยเฉพาะเรือพาณิชย์ที่ใช้เดินทางค้าขายขนส่งสินค้าและผู้คนในห้วงพุทธศตวรรษที่ ๑๙ - ๒๒ ไม่มีให้เห็นเต็มลำที่สมบูรณ์แล้ว เว้นแต่ภาพเขียนตามวัด หรือในเอกสารต่างๆ เท่านั้น



เรือสำเภาจีน

เรือสำเภาจีน หรือ ฉวน ในภาษาจีนนั้น หมายถึงเรือที่ใช้เดินทางไปมาค้าขายในทะเลและในมหาสมุทร เรือสำเภานขนาดเล็กที่เรียกว่า เรือพ่อค้า หรือ ชาง-ฉวน จะแล่นไปมาค้าขายอยู่ในทะเลภายใน ระหว่างชายฝั่งของจีนกับเกาะไต้หวัน เกาะฮ่องกง เรือพ่อค้าอันยังแบ่งออกเป็น ๒ ประเภท คือ เรือที่แล่นไปค้าขายกับเกาะไต้หวัน เรียกว่า เฟิง-หยาง-ฉวน และเรือที่แล่นไปมาค้าขายทางเหนือและใต้ของเมืองเอ๋เหมิง เรียกว่า ปั้น-เจา-ฉวน เรือสำเภาอีกประเภทหนึ่งคือ เรือเดินสมุทร หรือ หยาง-ฉวน เป็นเรือขนาดใหญ่ มีเสากระโดง ๓ เสา ทำด้วยไม้เนื้อแข็งอย่างดี เพื่อความแข็งแรงเพราะต้องเดินทางไกลและต้องเผชิญกับคลื่นลมแรง นอกจากนี้ยังมีเอกสารบางส่วนของจีน เรียกเรือสำเภาที่มีขนาดเล็กและเดินทางออกไปในทะเลที่ไม่ไกลนักว่า เรือเดินทะเล หรือ ไท-ฉวน ลักษณะที่แตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัด ระหว่างเรือสำเภาของจีนกับเรือกำปั่นของชาวตะวันตกคือ เรือสำเภาจีนไม่มีกระดุกและกงอย่างเรือกำปั่น เรือสำเภาจีนจะยึดตัวเรือเข้าด้วยกันกับผนังกันห้องที่แบ่งออกเป็นห้อง ๆ และใช้สำหรับกันน้ำด้วย ขณะที่เรือกำปั่นจะยึดตัวเรือเข้าด้วยกันกับกระดุกและกงเรือ เรือสำเภาจีนจะมีรูปร่างที่อ้วนทู่ทะกกว่า เรือกำปั่นและส่วนท้ายเรือจะยกขึ้นสูงกว่าหัวเรือและยื่นออกไป ทำให้คนถือท้ายเรือมองเห็นทางหัวเรือได้ชัดเจนและช่วยป้องกันคลื่นซัดเข้าเรือ รวมทั้งยังรับลมได้ดีอีกด้วย เรือสำเภาจีนจะมีหางเสือสำหรับบังคับทิศทาง หางเสือนี้นี้มีขนาดใหญ่รูปร่างสี่เหลี่ยมผืนผ้าหรือสี่เหลี่ยมคางหมูยึดติดกับหาง ซึ่งจะขยับขึ้นลงภายในช่องสี่เหลี่ยมจัตุรัสหรือสี่เหลี่ยมผืนผ้า ใบเรือสำเภาจีนจะเป็นใบชนิดแฉวนห้อย โดยที่มุมล่างของใบไม้ยึดติดกับโคนเสา มีพรวน ใบหรือก้านใบยาวตลอดความกว้างของใบ พรวนใบแต่ละอันจะติดกับขอบข้างของใบด้านที่อยู่ห่างเสา เพื่อให้การบังคับทำได้ทุกส่วน ปลายพรวนใบด้านที่อยู่ใกล้เสาจะผูกยึดไว้กับเสากระโดงการออกแบบใบและเสาใบเรือทั้งหมดนี้ก็เพื่อจะให้ได้สามารถควบคุมใบเรือได้โดยสมบูรณ์ และกระจายน้ำหนักของใบให้ไปลงที่เสากระโดง

ลักษณะเรือสำเภาจีนที่แตกต่างเด่นชัดแยกไปจากเรืออื่นทั่วไปคือ สายระยางของเรือ ใบเรือที่ใช้ไม้ไผ่สาน



เรือใบแบบโรว์ (Dhow) ของ
อาหรับที่แล่นค้าขายระหว่าง
อาหรับและจีน

เรือที่ทดสอบการแล่นใบจาก
รวมเกไปกวางเจา เมื่อวันที่ ๒๓
พฤศจิกายน ๒๕๒๓ ใช้เวลาแล่น
ประมาณ ๘ เดือน

ท้องเรือรูปกลมไม่มีกระดูกงู ฝ่ากั้นเรือและค้ำปลารดกแต่ง พระยาอนันนาราชธวัช เขียนเล่าไว้ในหนังสือตำนานสุลต่านการ
ดังนี้ว่า

“เรือสำเภานี้ ตอนหัวเรือตรงที่แหวนออกเรียกว่าปากปลาล มีลูกกรงเป็นลายประแจเงินสำหรับยึดปาก
ปลาล สองข้างปักธงตะขาบข้างละอัน ถัดหัวเรือเข้าทั้งสองข้างเขียนเป็นตาเรือสีขาวดำ ตอนหน้าเรือปิดกระดาด
ด้วยหินมีตัวหนังสือจีน (อย่างที่ปิดไว้สองข้างประตูเรือน) ข้างหนึ่งเขียนว่า “เล่งเท้าแซกิมก๊ก” แปลว่า หัวมังกรออก
เขาทอง อีกข้างหนึ่งเขียนว่า “โหวเค้าฮวดจิ้นเง้” แปลว่า ปากเสียงออกเขียวเงิน ตอนหัวเรือด้านตัดติดปากปลาลงไป
ทาสีพื้นแดง ตรงกลางมีตะปั้งทำด้วยกระดูกลายปากสิงโตสำหรับพาดปากปลาล ใจกลางเขียนเป็นวงกลมสีขาว
ข้างเรือทั้งสองข้างทำเป็นช่องสี่เหลี่ยมทาสีอิฐ มีช่องสี่เหลี่ยมเล็กสีขาวอยู่กลางช่องใหญ่แล่นเป็นช่อง ๆ ตลอดไป
ตั้งแต่หัวถึงท้ายเรือ เว้นตอนกลางเรือแต่ค่อนไปทางท้ายหน่อยไว้ช่องหนึ่ง แหวนเป็นช่องทะเลสำหรับขึ้นลงกราบ
อยู่ปริมน้ำเพียงราโทเรือ เรียกว่า บ้อมึง มีทั้งสองข้างเรือ และปิดกระดาดด้วยหินช่องละคู่ ข้างหนึ่งว่า “ซุ่นฮวงซุ่นจียซุ่น
นังฮือ” แปลว่า ตามลมตามน้ำตามใจคน อีกข้างหนึ่งว่า “ติดไซติตติลิตติบวันกิม” แปลว่า ได้ทรัพย์ได้กำไร ได้ทองหมื่น
ตอนท้ายเรือเป็นดาดฟ้าสูง กั้นข้างเป็นลายสี่เหลี่ยมข้างเรือ เหนือขึ้นไปมีลูกกรงเป็นซี่ ๆ ท้ายเรือที่เดียวปักเนี้ยสัว
(รูปเหมือนกรรขิง) คันหนึ่งอยู่ตรงกลาง สองข้างปักธงปลายแหลมข้างละคู่ ท้ายเรือด้านตัดทาสีแดง มีวงกลมสีขาว
ได้วงกลมเป็นตัวหนังสือจีนบอกชื่อเรือ ถัดลงมาตอนเหนือหน้าเขียนเป็นรูปนกอินทรี แล้วจึงถึงหางเรือทำด้วยไม้เขลง ทิม
ลงไปคือ ๆ เอาเชือกหลายเส้นโยงไว้ไม่ให้จมน้ำต่ำลงไป แล้วมีเชือกอีกสองเส้นรั้งตอนล่างของหางเรือไม่ให้กระดกขึ้น
เชือกสองเส้นนี้ลอดท้องเรือไปขึ้นทางหัวเรือ มีลูกประคำทำด้วยไม้สัก เรียกว่า เชือกเล็กได้ส ร้อยเชือกตลอดไปเพื่อกัน
เพรียงกักเชือกขาด

เสาใบมีตอนหัวเสาหนึ่ง และตอนกลางอีกเสาหนึ่ง เสาใบทำด้วยไม้สัก มีปลอกเหล็กคาดเป็นเปลาะ ๆ
แล้วมีไม้ประกับตามยาวราว ๔ อัน เพื่อกันไม่ให้ใบเมื่อขึ้นข้อขึ้นติดปลอกเหล็ก ตัวใบใช้เสื่อกระจูดเหละกันหลายผืน
แล้วมีไม้ไผ่เมืองจีนสามลำทาบตามใบเรียงกันขึ้นไป จนใช้เดินได้”



เรือสำเภาไทย

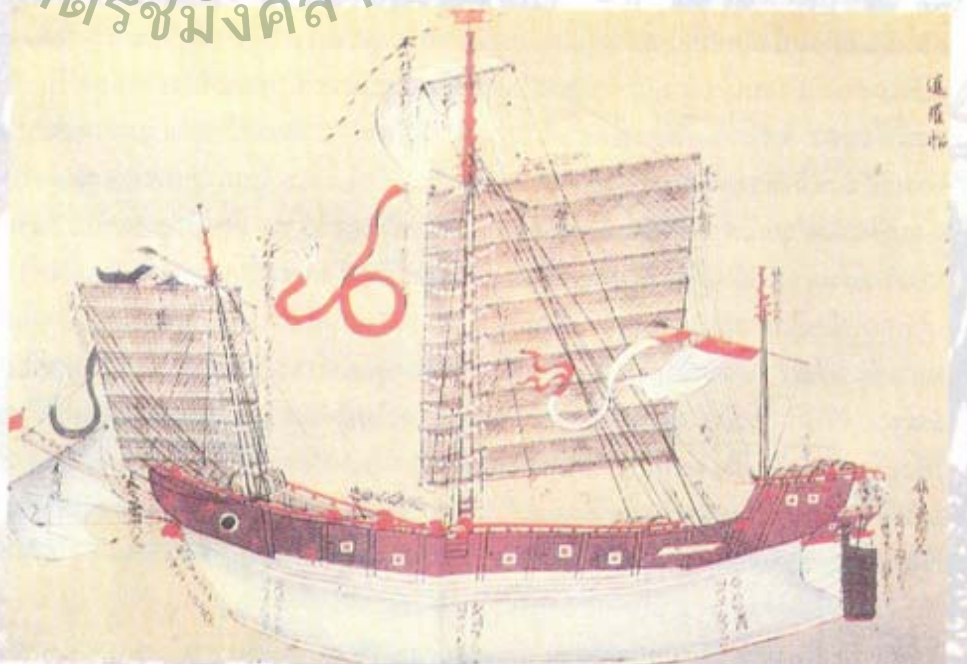
เรือสำเภาของไทยนั้นดัดแปลงมาจากเรือสำเภาของจีน เพื่อความสะดวกในการเดินทางไปค้าขายกับจีน เพราะการใช้เรือสำเภาแบบจีนตลอดจนพ่อค้าและลูกเรือที่เป็นคนจีน นอกจากจะสะดวกในการติดต่อสื่อสารกันแล้ว ยังได้รับการผ่อนปรนในการปฏิบัติตามข้อระเบียบต่างๆ ของทางการจีนอีกด้วย ลักษณะของเรือสำเภาไทยมีความแตกต่างจากเรือสำเภากลับบ้านเล็กน้อย บางลำอาจใช้วิธีการต่อแบบจีนคือไม่มีกระดูกงูและกง ใช้การแบ่งตัวเรือออกเป็นห้องๆ สำหรับกั้นน้ำเช่นเดียวกัน

เรือสำเภาไทย เป็นเรือขนาดใหญ่ที่เคยต่อในประเทศไทย สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น มีกำเนิดมาจากจีน มีลักษณะเป็นเรือสำเภาแบบทั่วไป แต่จะมีส่วนที่แตกต่างคือ การประกอบกระดูกงูและกง นิยมทาสีของตัวเรืออย่างฉูดฉาดและแปลก เพื่อให้ดูงามสง่าตามความนิยมของแต่ละท้องถิ่น และมีการสลักลวดลายและทาสีเรือเป็นรูปต่างๆ ที่หัวเรือและท้ายเรือตามลักษณะความนิยมของแต่ละชาติ ใช้เพื่อการคมนาคม การค้าพาณิชยกรรม และเจริญสัมพันธ์ไมตรีกับต่างประเทศ ในสมัยกรุงศรีอยุธยาจะมีการเล่นอยู่รอบๆ บริเวณอ่าวไทย และข้ามไปมาในอ่าวไทย

เรือสำเภาไทยลำสุดท้ายชื่อ “บัวเนง” เป็นของพระยาพิศาสมลพานิช (จีนชื่อ พิศาลบุตร) อับปางลงกลางทะเลเมื่อราวปี พ.ศ. ๒๔๑๑

พนักงานประจำเรือในเรือสำเภาไทย ซึ่งมีรากฐานมาจากเรือสำเภากลับบ้าน โดยสังเกตจากชื่อเรียกตำแหน่ง แยกตามหน้าที่คือ

ภาพลายเส้นเรือสำเภาสยาม
จากเอกสารบันทึกจดหมายเหตุ
การค้าของญี่ปุ่นในราวกลาง
พุทธศตวรรษที่ ๒๒





นายเรือสำเภา คือ จันจู้ ที่ทำหน้าที่ต่างไปจากนายเรือที่เรียกว่ากัปตัน เพราะจันจู้มีอำนาจสิทธิ์ขาดในสินค้าด้วย คือทำหน้าที่เป็นผู้จัดการฝ่ายขาย ด้วย และไม่มีหน้าที่ในการเดินเรือซึ่งเป็นหน้าที่ของตันหน หรือ ฮอจ่าง เพราะจันจู้มีอำนาจสิทธิ์ขาดในสินค้าทั้งหมด จะซื้อขายอย่างไรก็ได้

ตันหน หรือ ฮอจ่าง จะทำหน้าที่ดูแลงานทั่วไปด้วย

ส่วนการควบคุมบัญชีสินค้าเป็นหน้าที่ของ ลำด้า

คนถือท้ายเรียกว่า ได่ก่ง

นอกจากนี้ลูกเรือยังมีพนักงานช่างไม้ คนครัว และอื่นๆ ลูกเรือจะแบ่งออกเป็นสองชั้น เป็นชั้นหัวหน้าเรียกว่า เท้ามัก มีอยู่ ๒ - ๓ คน มีหน้าที่ดูแลสมอ ใบเรือ และอื่นๆ ส่วนอีกพวกเป็นพวกคนเรือชั้นเลว ทำหน้าที่ถอนสมอ ชักใบลดใบ และงานกาลีต่างๆ (พระยาอนุมานราชธน ไม่ปรากฏ ปีที่พิมพ์ : ๒๒ - ๒๕)

พนักงานในเรือทุกคนยกเว้นพวกคนเรือชั้นเลว มีห้องบาหลีสําหรับตัวเอง เป็นห้องขนาดเล็กแคบอุดอู้ ยืนไม่พ้นศีรษะ ถ้าใครที่โดยสารไปกับเรือสำเภาประสงค์อยู่บาหลีสําหรับหลับนอน ก็ต้องเช่าจากเจ้าของเป็นการส่วนตัว จะให้หรือไม่ให้จะถูกหรือแพงก็แล้วแต่เจ้าของบาหลิสั่งตกลง พนักงานในเรือยังมีสิทธิ์บรรทุกสินค้าไปขายหรือซื้อสินค้ามาจำหน่ายเป็นส่วนตัวได้มากน้อยตามสัดส่วนที่กำหนดไว้

เอกสารญี่ปุ่นที่กล่าวถึงสำเภาจีน แยกประเภทเรือสำเภาจีนออกเป็น ๓ ประเภท ตามดินแดนต้นทางเป็นหลักคือ “คูจูเนะ” คือสำเภาที่มาจากมณฑลเจียงซูและมณฑลเจ้อเจียง ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของจีน “นากาโอกุเนะ” มาจากมณฑลฮกเกี้ยน มณฑลกว๋างตุ้งและกว๋างใต้ “โอคุเนะ” มาจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งสำเภาที่มาจากกรุงศรีอยุธยาจะถูกจัดรวมอยู่ในกลุ่มสำเภานี้ด้วย



ภาพลายเส้นเขียนโดยจิตรกรชาวดัชต์แสดงทัศนียภาพเมืองกว๋างตุ้งเมื่อปี พ.ศ. ๒๑๙๘

การค้าสำเภาได้มีมานานแล้วโดยเฉพาะอย่างยิ่งในรัชสมัยสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ เมื่อ พ.ศ. ๑๙๙๘ ในทำเนียบศักดินาข้าราชการ มีรายชื่อตำแหน่งพนักงานประจำเรือสำเภา

ตำแหน่งลูกเรือสำเภาปรากฏในหนังสือ “ประวัติการค้าขายกับจีนและต่างชาติฉบับเพิ่มเติม” ต้นฉบับเป็นภาษาญี่ปุ่นเขียนโดย นิชิภาวะ โจแกง กล่าวถึงตำแหน่งจุนจิ จังกว๋ ได้ก่ง อาบั้น เอียวก่ง เท่าเต้ง และหน้าที่ของพนักงานเหล่านั้น ซึ่งสามารถเปรียบเทียบได้ตรงกับในระบบศักดินาในกฎหมาย พระไอยการ ศักดินาพลเรือน ตำแหน่งเหล่านี้สังกัด “กรม” ในความรับผิดชอบของออกญาศรีธรรมราช ซึ่งเป็นเจ้ากรมคลัง (โกษาธิบดี) เจ้าหน้าที่เรือสำเภาแต่ละคนมีศักดินาดังนี้ (อิชิอิ โยเนโอะ และ โยชิภาวะ โทชิฮารุ เขียน, พลับพลึง คงชนะ และคณะ แปล, ๒๕๓๐ : ๖๗ - ๖๙)

จุนจิ (นายสำเภา)	นา	๔๐๐	ไร่
ได้ก่ง (นายท้าย)	นา	๘๐	ไร่
อาบั้น (กระโถงกลาง)	นา	๕๐	ไร่
เอียวก่ง (บุษบาพระ)	นา	๓๐	ไร่
เท่าเต้ง (เจ้าสมอ)	นา	๓๐	ไร่

ศักดินานี้เป็นเครื่องหมายแสดงแทนเกียรติยศ ถ้าหากเป็นศักดินาที่สูงกว่า ๒๕ ขึ้นไป ถึงไม่เกิน ๑๐๐ คือศักดินาของขุนนางชั้นหัวหน้าที่ไม่ได้รับการแต่งตั้งโดยตรงจากพระมหากษัตริย์ แต่ได้รับการแต่งตั้งจากเสนาบดีหรือขุนนางชั้นสูงกว่าอื่นๆ (ควอริช เวลส์ แต่ง, กาญจณี ละอองศรี (สมเกียรติกุล) และยุพา ชุมจันทร์ แปล, พ.ศ. ๒๕๒๗ : ๓๐)

ลูกเรือสำเภาอยุธยา จาก “คำให้การของลูกเรือสยาม” ว่าจำนวนลูกเรือมีทั้งหมด ๕๗ คน เป็นคนจีน ๕๖ คนและคนสยาม ๑ คน

หลักฐานทางโบราณคดีที่พบในอ่าวไทย

การดำเนินงานขุดค้นศึกษาแหล่งโบราณคดีได้นำในอ่าวไทย ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๑๘ เป็นต้นมา ได้พบหลักฐานที่เป็นซากเรือสำเภาพาณิชย์หลายลำ และถือว่าเป็นหลักฐานสำคัญที่ให้ข้อมูลเรื่องตัวเรือสำเภาพาณิชย์ร่วมสมัยได้ดีที่สุด แต่ก็ยังไม่สมบูรณ์นัก เนื่องจากเรือที่พบเหลืออยู่เฉพาะท้องเรือเท่านั้น

จากการศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับรูปแบบ โครงสร้างชนิดไม้ที่ใช้ต่อเรือ และเทคนิควิธีการต่อเรือสำเภาพาณิชย์ จากหลักฐานซากเรือสำเภาโบราณในอ่าวไทยและน่านน้ำทะเลจีนใต้พบว่าเรือสำเภาส่วนใหญ่ที่แล่นค้าขายและอับปางลงในห้วงพุทธศตวรรษที่ ๑๙ - ๒๓ ไม่ใช่เรือจีนแท้ๆ ทั้งหมด แต่มีเรือสำเภาลูกผสมที่ต่อขึ้นในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะที่ประเทศไทย อินโดนีเซีย และมาเลเซีย ซึ่งเรียกกันว่า เรือสำเภาทะเลจีนใต้ อยู่เป็นจำนวนมาก

ลูกประสัก เป็นลิ่มไม้เนื้อแข็ง ใช้ตอกเสียบต่อไม้ท้องเรือเข้าด้วยกัน





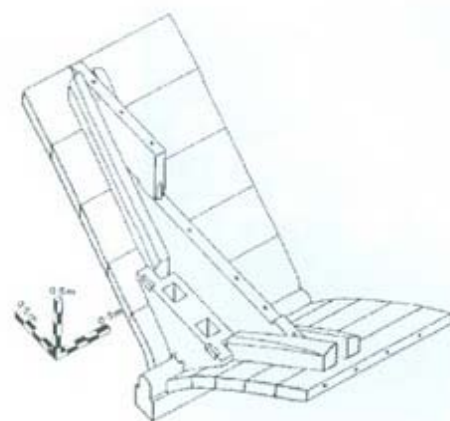
ลักษณะสำคัญของเรือสำเภาลูกผสม คือ รูปร่างลักษณะเรืออาจจะ เป็นแบบสำเภาจีน หรือคล้ายกับสำเภาจีนแบบใดแบบหนึ่ง ส่วนมากท้อง เรือเป็นรูปตัววี (V-shaped bottom) มีกระดูกงูแท้ เทคนิคการต่อเรือ เป็นแบบพื้นดินเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ไม่ใช้ตะปูโลหะ หรือปากกาโลหะ แต่ใช้ลูกประสักไม้ในการตอกตรึงยึดโครงสร้างเรือส่วนต่างๆ เข้าด้วยกัน โดยเฉพาะกระดานเปลือกเรือตรึงยึดเข้ากับกงโดยตรง ไม้ที่ใช้ต่อเรือก็เป็น ไม้พื้นดินของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทั้งหมด เช่น ไม้สัก ไม้ตะเคียน ไม้เคี่ยม และไม้วงศ์ยางต่างๆ ส่วนไม้ลูกประสักส่วนมากเป็นไม้จากป่าชายเลน

รูปแบบของเรือสำเภาพาณิชย์ร่วมสมัยกรุงศรีอยุธยาที่พบในอ่าวไทย และน่านน้ำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มี ๒ ลักษณะ ได้แก่ (ชื่อเรือในที่นี้ เรียกตามท้องที่ที่พบหลักฐาน)

เรือสำเภาท้องแบนไม่มีกระดูกงู ได้แก่ เรือสมุย เรือสีซัง ๒

เรือสำเภาท้องแหลมมีกระดูกงู ได้แก่ เรือพัทธยา เรือรางเกวียน เรือ สีซัง ๓ เรือสีซัง ๑ เรือกลางอ่าว และเรือบางกะไชย ๒

เรือสมุย เป็นเรือสำเภานาขนาดเล็กความยาวประมาณ ๑๕ เมตร ปากเรือกว้างประมาณ ๔ - ๕ เมตร พบโครงสร้างไม้ท้องเรือไม่มากนัก มี ไม้เปลือกเรือสองชั้น ไม่มีกระดูกงู กระดานเปลือกเรือตรึงยึดเข้ากับ ไม้ กันระวางโดยตรง



โครงสร้างรูปตัววีของเรือสีซัง ๓ แสดงกง ฐานเสาใบ ผากัน ระวางและกระดูกงู



ฉาบสำริดพบในเรือสมุย จ.สุราษฎร์ธานี





เรือสีซัง ๒ เรือลำนี้ไม่ได้ทำการขุดค้นตลอดทั้งลำ แต่ก็พบหลักฐานว่าโครงสร้างเรือที่เหลืออยู่มีสภาพดี เป็นลำเกาทัณฑ์แบบไม่มีกระดูกงู ขนาดความยาวประมาณ ๑๘ - ๒๐ เมตร ปากเรือกว้างประมาณ ๔ - ๕ เมตร มีเปลือกเรือสองชั้น และใช้เทคนิคการต่อเปลือกเรือตรงยึดติดเข้ากับกง โดยตรงโดยใช้ลูกประสักไม้ และก็พบร่องรอยการใช้ตะปูโลหะในบางบริเวณ

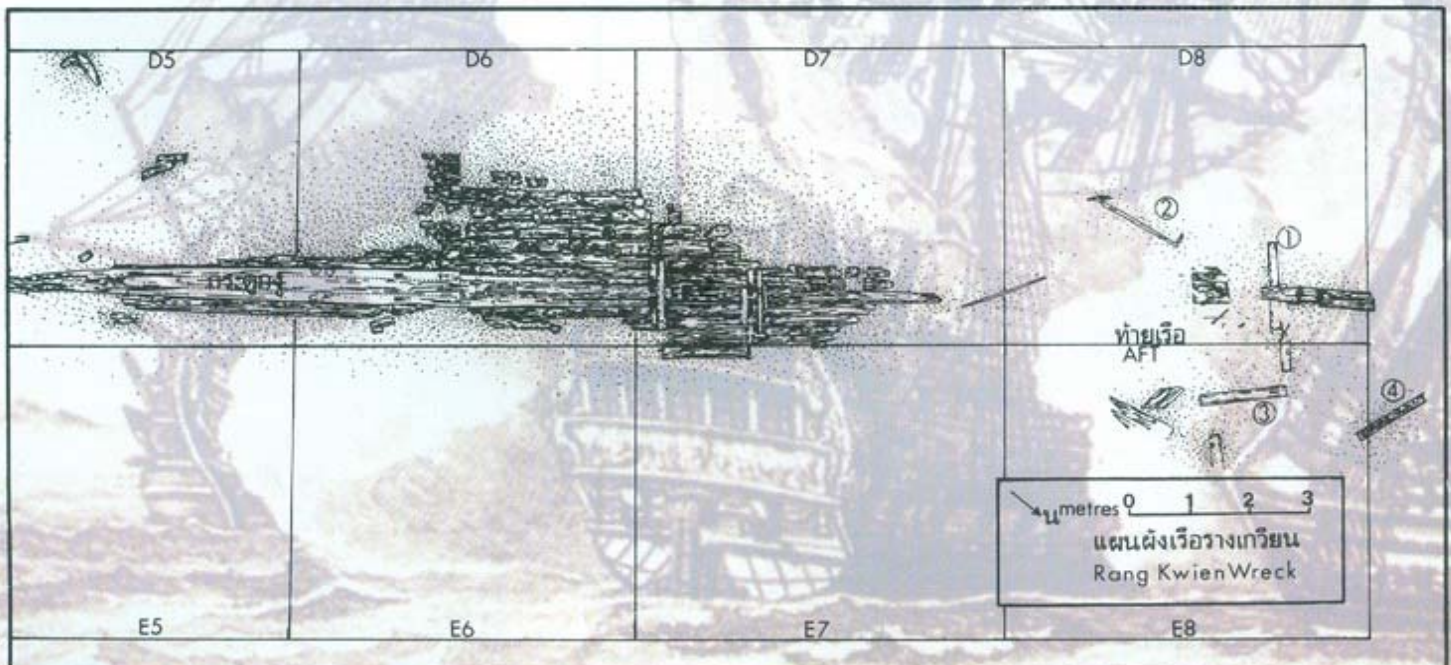
เรือพัทยา เป็นเรือลำเกาทัณฑ์ออกชนิดมีกระดูกงู ท้องเรือรูปตัววี มีขนาดกลาง ลักษณะโครงสร้างคล้ายเรือลำเกาทัณฑ์ราชวงศ์ซ่ง พบที่เมืองกวางจู มณฑลฟูเจี้ยน มีกระดานเปลือกเรือสามชั้น เปลือกเรือชั้นในหนาประมาณ ๗๐ มิลลิเมตร ต่อแบบขอบชนขอบหรือแบบเรียบ เปลือกเรือชั้นกลางและชั้นนอกหนาชั้นละ ๔๐ มิลลิเมตร ไม่พบการใช้ลูกประสัก แต่ใช้ตะปูโลหะในการต่อเรือ ซึ่งแปลกกว่าซากเรือลำเกาทัณฑ์อื่นๆ ที่พบในอ่าวไทย

เรือรางเกวียน เป็นลำเกาทัณฑ์ขนาดกลาง ความยาวประมาณ ๒๕ เมตร ในการขุดค้นพบเพียงไม้กระดูกงูรูปร่างเพียวคล้ายลำเรือ คือตรงกลางกว้าง

ลายจำหลักไม้ พบที่เรือรางเกวียนกระจายอยู่ท้ายเรือ ห่างจากกระดูกงูไปราว ๓ - ๔ เมตร เป็นรูปนกบินต่อกัน ลายดอกไม้ และลายกรอบลูกฟัก

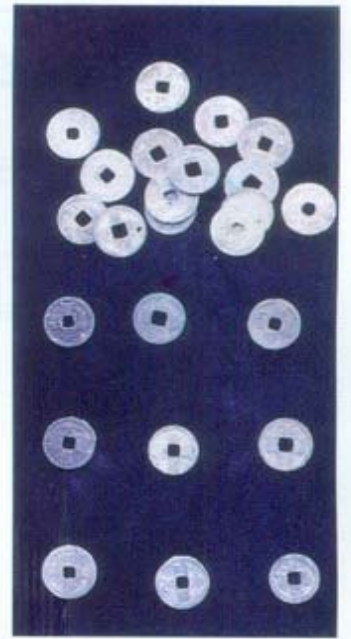


คันฉ่องสำริดของจีน
พบฝังอยู่ในกระดูกงู
เรือรางเกวียน

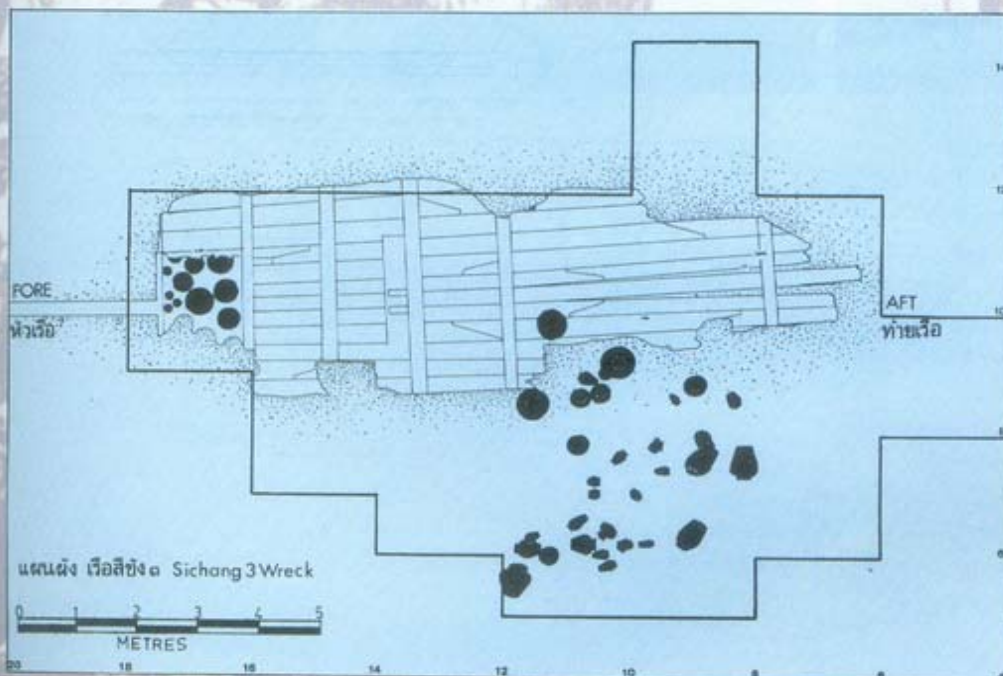
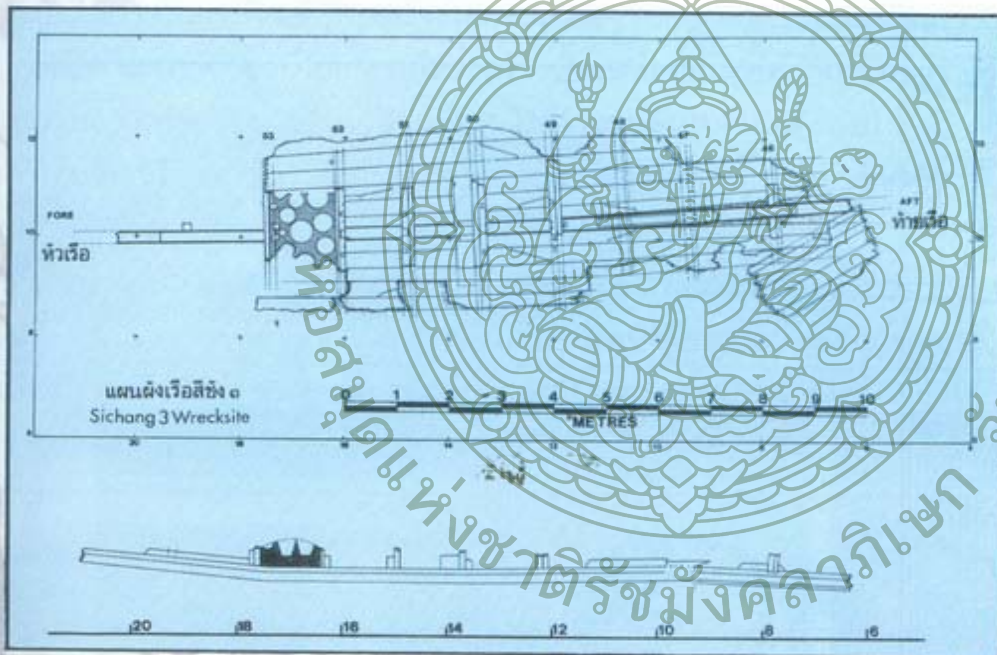


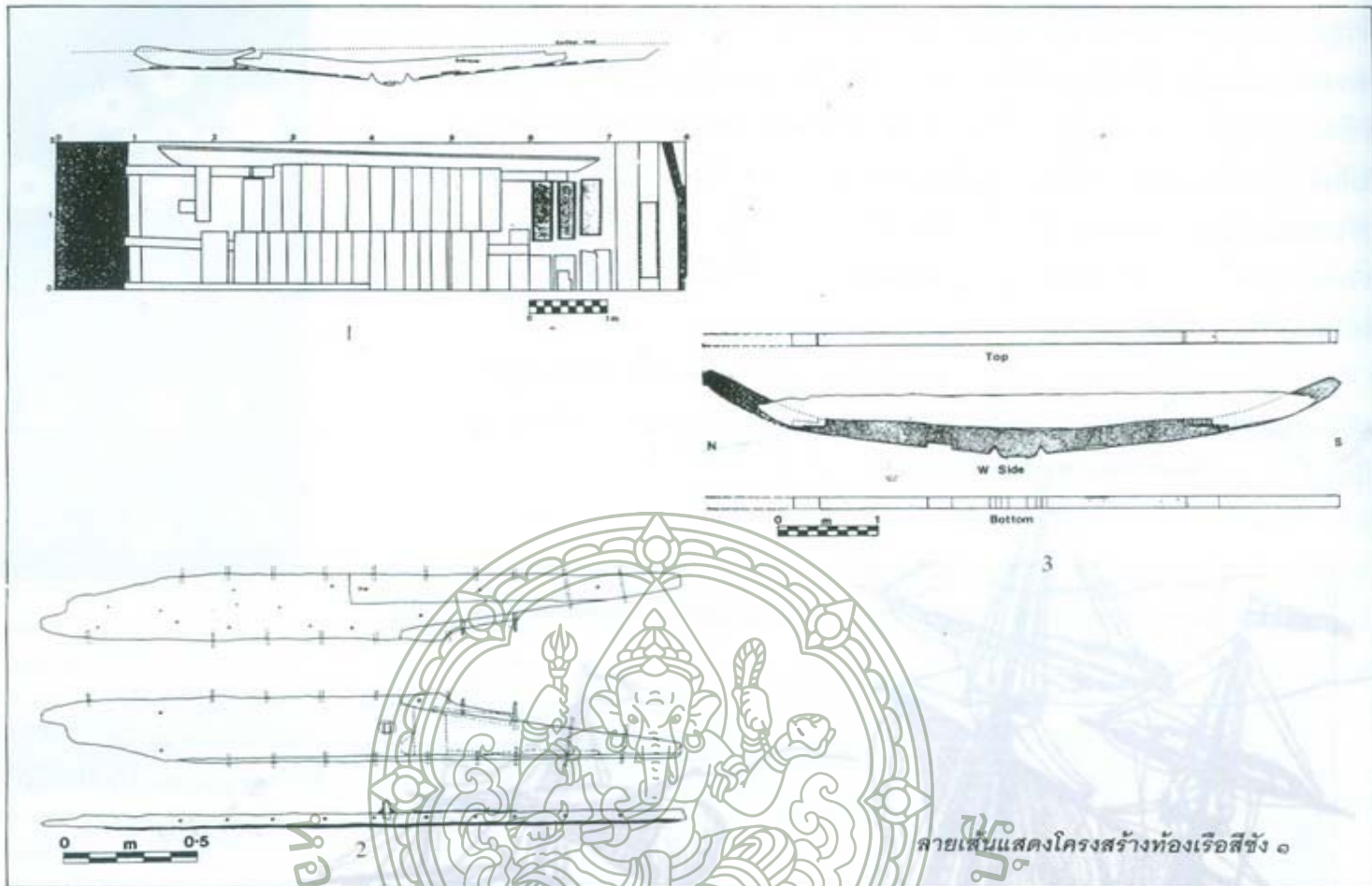
หัวและท้ายเรือ ยาว ๒๐ เมตร ไม้กงขวาง กระดานเปลือกเรือ และ โครงสร้างเก๋งท้ายเรือจำนวนไม่มากนัก ที่กระดุกงทางด้านหัวเรือมีคันท้อง ลำริดของจีนฝังอยู่บานหนึ่ง เรือสำเภารางเกวียนมีเทคนิคการต่อกระดาน เปลือกเรือแบบเรียบ ตรึงยึดไม้แต่ละแผ่นด้วยลูกประดักไม้กลม และลูก ประดักสี่เหลี่ยม และตรึงยึดไม้เปลือกเรือเข้ากับกงขวาง แผ่นไม้จำหลัก ลวดลายนกบิน ลายก้านขด และลายดอกสี่กลีบ เป็นศิลปกรรมตะวันออก อย่างแท้จริง

เรือรางเกวียนบรรทุกเหรียญอแปะจีนและงาช้างจำนวนมากเป็นสินค้า พบเครื่องถ้วยเคลือบร่วมกับเครื่องถ้วยจีนสมัยราชวงศ์หยวน เครื่องถ้วย เวียดนาม และพบกำไลทองคำศิลปะอยุธยา ๒ วง



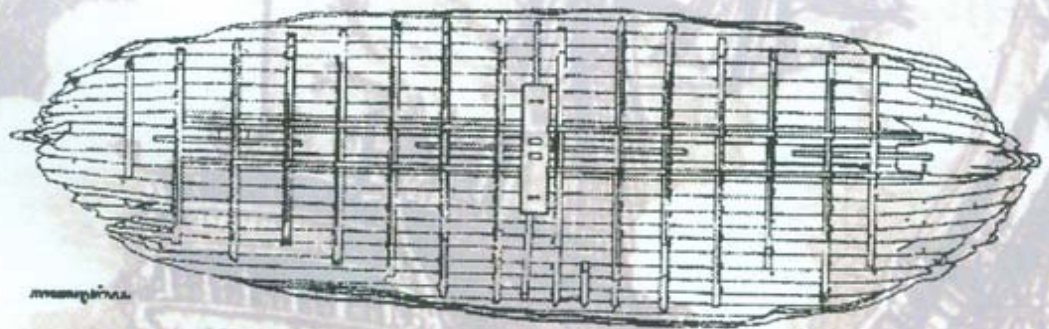
เหรียญอแปะจีน พบในซาก เรือรางเกวียนเป็นจำนวนมาก ถึง ๒๐๐ กิโลกรัม มีหลายอายุ สมัยตั้งแต่ราชวงศ์ถัง (พ.ศ. ๑๔๗๙ - ๑๕๐๓) จนถึงราช วงศ์หมิง (พ.ศ. ๑๙๑๑ - ๒๒๐๕) จากจำนวนทั้งหมด ๙,๗๐๙ เหรียญ เป็นของราชวงศ์ซ่ง (พ.ศ. ๑๕๐๓ - ๑๘๔๙) จำนวน ๘,๕๔๐ เหรียญหรือร้อยละ ๘๐.๕





ไม้ท้องเรือ
เป็นไม้หนา
ประมาณ ๕
เซนติเมตร
ซ้อนกัน ๓
ชั้น

ภาพถ่ายหุ่นจำลองเรือบางกะ
ไชยเป็นเรือสำเภามีกระดูกงู มี
กงประกอบด้วยฝักันระวาง



ภาพแสดงโครงกระดูก

ภาพแสดงโครงกระดูก



ภาพแสดงโครงกระดูก

ลายเส้นแสดงระยะกึ่งและฝักัน
ระวาง เรือบางกะไชย ๒ จันทบุรี



เรือสีซัง ๓ เป็นเรือสำเภามีกระดูกงู ขนาดกลาง ความยาวประมาณ ๒๐ - ๒๒ เมตร ปากเรือกว้างประมาณ ๖ เมตร มีระวางบรรทุก ๑๖ ระวาง แต่ละช่องระวางมีขนาดกว้างเฉลี่ย ๑.๒๐ เมตร เปลือกเรือสองชั้น ต่อแบบขอบชนขอบโดยใช้ลูกประสักไม้กลมตรึงยึดเข้าด้วยกัน พบฐานเสาตะเกียบแห่งหนึ่งทางกลางเรือค่อนไปทางท้าย

เรือสีซัง ๑ เป็นสำเภามีกระดูกงู แต่ไม่ทราบขนาดที่แน่นอนเพราะ ขุดค้นศึกษาเพียงบางส่วน พบโครงสร้างกระดูกงู กงขวาง ไม้พื้นเรือผากัน ระวางสินค้า และไม้เปลือกเรือชั้นในมีร่องรอยการต่อแบบขอบชนขอบ ตรึงยึดด้วยลูกประสักไม้กลม

เรือกลางอ่าว เป็นสำเภาขนาดใหญ่ ความยาวประมาณ ๔๐ เมตร มีระวางสินค้า ๑๙ ระวาง โครงสร้างตัวเรือสภาพดี แต่จมอยู่ในน้ำลึกมาก และยังไม่ได้ดำเนินการศึกษาโครงสร้างโดยละเอียด

เรือเกาะกระดาด มีหลักฐานโครงสร้างเรือเหลืออยู่น้อยมากเพราะ ถูกรบกวนและทำลายมาเป็นเวลานาน ในการขุดค้นหลายครั้งพบไม้ กระดานเปลือกเรือสองชั้น ต่อแบบขอบชนขอบ และใช้ลูกประสักทำจาก ไม้ลอม

เรือบางกะไชย ๒ เป็นเรือสำเภานี้มีโครงสร้างตัวเรือเหลืออยู่มากกว่า ลำอื่นๆ ที่พบในอ่าวไทย และมีการขุดค้นศึกษาบันทึกข้อมูลโดยละเอียด เป็นเรือสำเภามีกระดูกงูขนาดกลางค่อนข้างใหญ่ ความยาวประมาณ ๒๔ เมตร ปากเรือกว้างประมาณ ๖ เมตร รูปแบบและเทคนิคการต่อเรือคล้าย กับสำเภากวางตุ้ง มีกระดานเปลือกเรือซ้อนกันสามชั้น ต่อแบบขอบชนขอบ

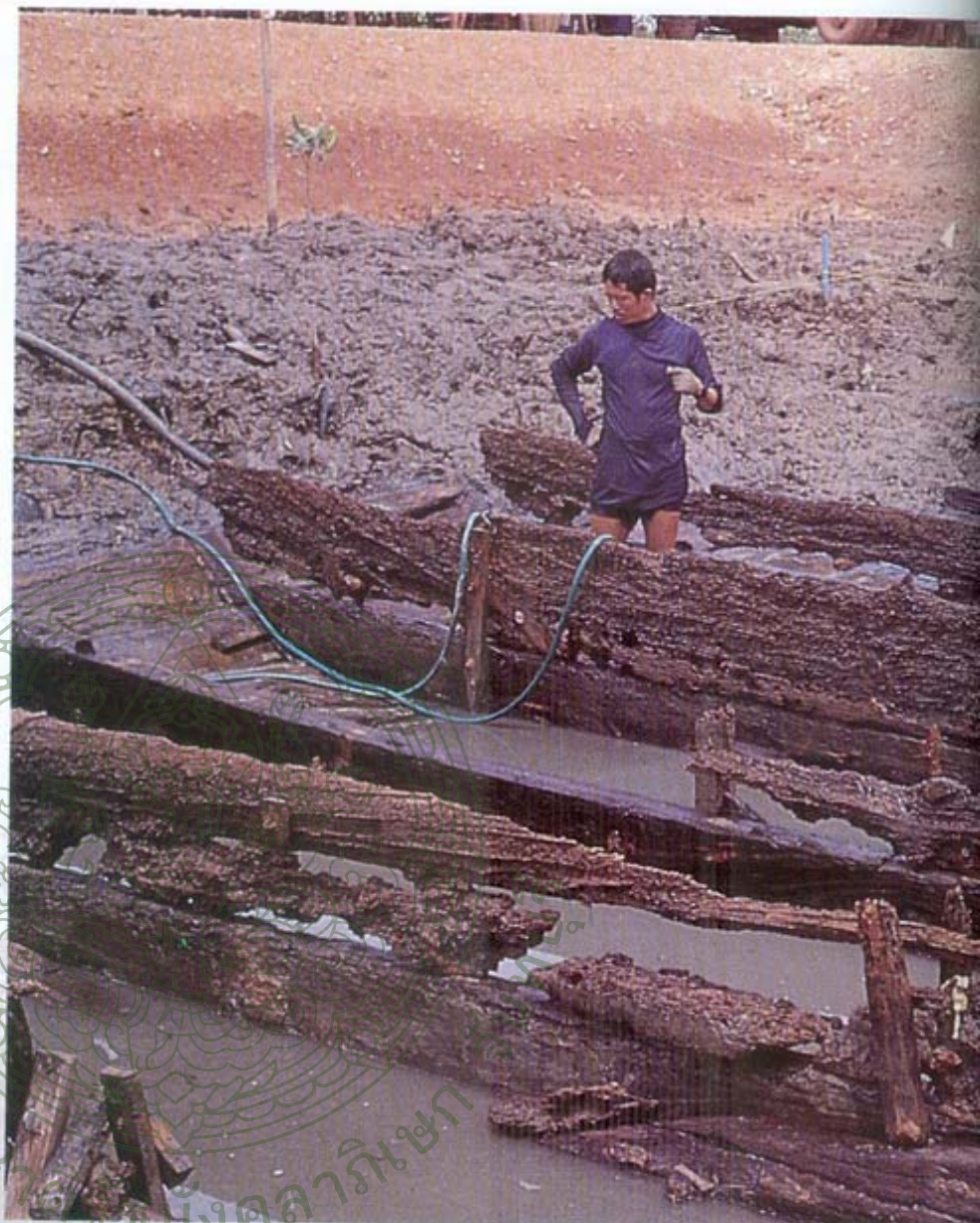
การขุดค้นเรือสำเภากัน
ที่เสม็ดงาม จันทบุรี





หอสมุด
แห่งชาติ

เรือสำเภาเสม็ดงาม มี
ไม้ปิดท้ายเรือรูปครึ่ง
วงกลม เจาะรูสี่เหลี่ยม
สำหรับสอดหางเสือ

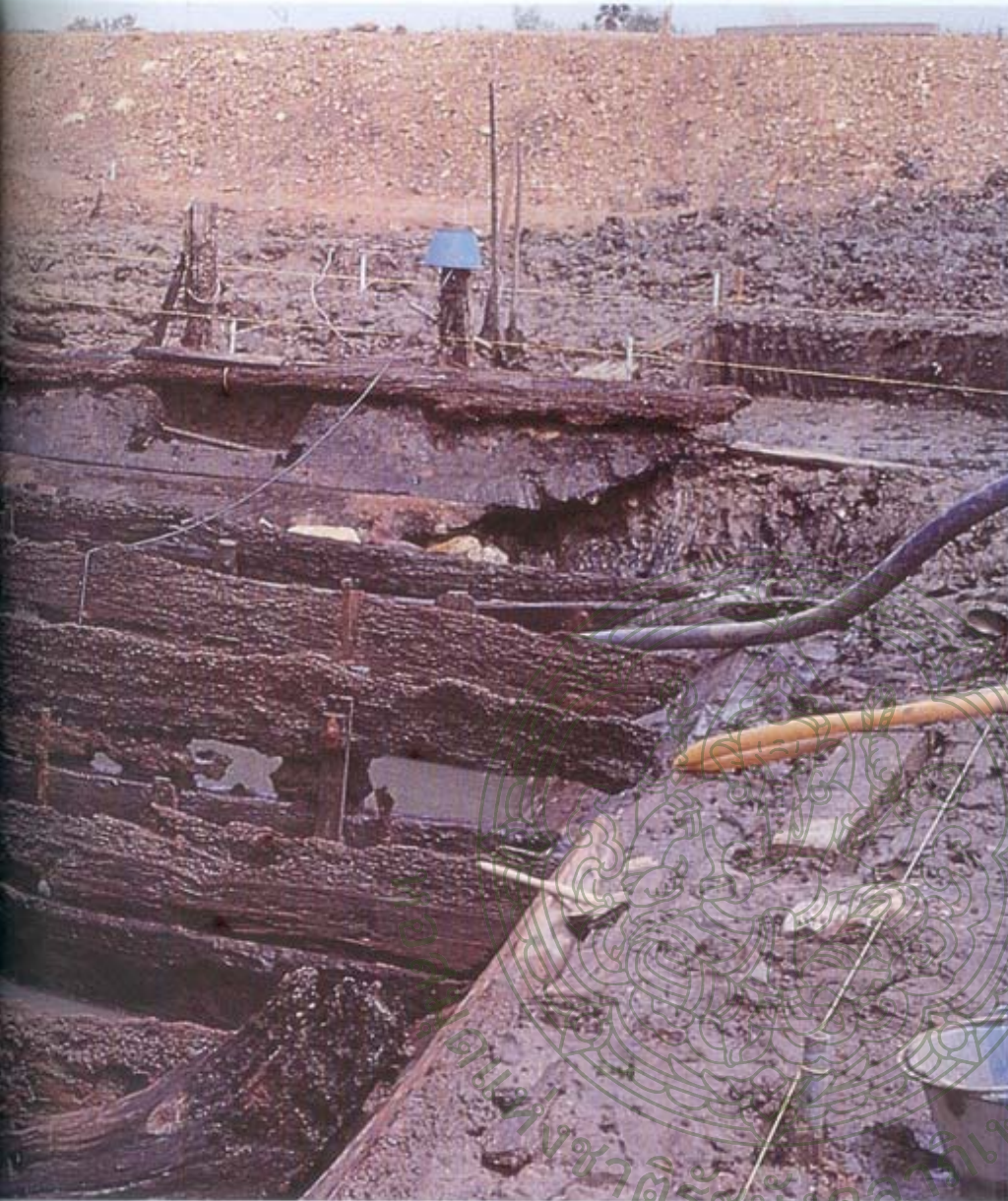


ตรึงยึดด้วยลูกประสักไม้กลม

เรือบางกะไชย ๒ บรรทุกไม้ผางหรือไม้แดง ก้อนทองแดง และ
หมากเป็นสินค้าหลักของเรือ และอับปางลงเมื่อประมาณกลางพุทธศตวรรษที่
๒๒

ซากเรือสำเภาโบราณอีกลำหนึ่งมีลักษณะเป็นเรือจีนโดยแท้จริง
พบที่บ้านเสม็ดงาม อำเภอเมืองฯ จังหวัดจันทบุรี เรือสำเภาจีนลำนี้ไม่ได้
อับปางอยู่ใต้ท้องทะเลหรือแม่น้ำ แต่ถูกทิ้งร้างอยู่ในอู่ซ่อมเรือโบราณ

เรือสำเภาเสม็ดงามเป็นเรือสำเภาที่มีกระดูกงูแบบสองเสากระโดง
ขนาดกลาง ความยาว ๒๔ เมตร ปากเรือกว้าง ๘ เมตร ต่อด้วยไม้สน ใช้
ตะปูโลหะตรึงยึดโครงสร้างเข้าด้วยกัน ไม้ปิดท้ายเรือเป็นรูปครึ่งวงกลม
เปลือกเรือเหลืออยู่ชั้นเดียว สันนิษฐานว่าเป็นเรือที่ต่อขึ้นในประเทศจีน
ใช้เดินทางค้าขายอยู่ในทะเลจีนใต้ในห้วงพุทธศตวรรษที่ ๒๒ - ๒๓ ต่อมา
พ่อค้าคนจีนอาจจะถวายพระเจ้าตาก และถูกนำขึ้นคานเพื่อซ่อมแซมและ
ดัดแปลงใช้ในกองทัพภูชาติเมื่อ พ.ศ. ๒๓๑๐ แต่การซ่อมเสร็จไม่ทันการยก



ทัพเรือไปตีพม่าที่กรุงศรีอยุธยา จึงปล่อยทิ้งไว้บนคานเรือในอู่มาเป็นเวลานานโดยไม่มีใครนำออกมาใช้งานอีกเลย

หลักฐานเรือสำเภาที่พบในการดำเนินงานโบราณคดีได้นำในน้ำนั้นน้ำอ่าวไทยช่วยให้เราทราบเรื่องราวของเรือเดินทะเลทั้งระยะใกล้และไกลมากขึ้นที่สำคัญที่สุดก็คือช่วยให้เราได้ทราบว่าแท้จริงแล้ว เรือสำเภาที่ใช้เดินทางค้าขายในห้วงพุทธศตวรรษที่ ๑๙ - ๒๔ นั้นไม่ได้เป็นสำเภาสัญชาติจีนทั้งหมด แต่มีสำเภาที่ต่อขึ้นในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งรวมถึงสยามหรือประเทศไทยอยู่ด้วยเป็นจำนวนมาก

ณ วันนี้ข้อมูลและหลักฐานเกี่ยวกับตัวเรือ โครงสร้างเรือ และรูปแบบที่สมบูรณ์แบบของเรือสำเภาอาจจะยังหาได้ไม่มาก และไม่ครบถ้วนทั้งหมด แต่เราเชื่อว่าหลักฐานที่พบมากขึ้นในทุกๆ ครั้งที่ทำการสำรวจและขุดค้นเพิ่มเติมคงจะช่วยต่อเติมความรู้และภาพของเรือสำเภาในประวัติศาสตร์การพาณิชย์นาวีของไทยและของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้สมบูรณ์ได้ในอนาคตอันไม่ไกลจากวันนี้

รับทราบ



บทที่ ๕

เรือชนิดต่างๆ ในประเทศไทย

ตั้งแต่โบราณมาแล้ว ที่คนไทยซึ่งตั้งบ้านเรือนอาศัยอยู่ริมแม่น้ำ หรือทางน้ำ เนื่องจากน้ำเป็นเครื่องดำรงชีวิตทั้งอุปโภคและบริโภค แล้วยังเป็นเส้นทางคมนาคม พาหนะทางน้ำคือ เรือ จึงเป็นพาหนะที่สำคัญ ถูกใช้ในการสัญจรไปมา ขนส่งสินค้า และเป็นเรือรบป้องกันข้าศึกด้วย ในฤดูกาลท่องเที่ยวจะมีการทอดกฐิน ทอดผ้าป่า มีกีฬารแข่งเรือ เล่นเพลงเรือ ชุมชนริมทะเลก็ใช้เรือออกหาปลา เรือในประเทศไทยจึงมีมากมายหลายชนิด

การใช้เรือเป็นพาหนะในการสัญจรไปมาเป็นลักษณะเด่นของสังคมไทย ที่สอดคล้องกับลักษณะภูมิประเทศที่ราบลุ่มแม่น้ำ ประกอบด้วยแม่น้ำลำคลองน้อยใหญ่ และอยู่ใกล้ทะเล เป็นการปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ อันแสดงถึงภูมิปัญญาของคนเมื่อครั้งอดีตที่ผ่านการพัฒนา และเลือกสรรมาหลายชั่วคน

ด้วยสภาพภูมิประเทศของไทยมีลักษณะเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำซึ่งประกอบด้วยแม่น้ำลำคลองน้อยใหญ่หลายสาย ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดความจำเป็นสำหรับผู้ที่มิวิถีชีวิตริมน้ำจะต้องขบคิดประดิษฐ์พาหนะที่จะใช้อำนวยความสะดวกให้กับตน ไม่ว่าจะเป็นการใช้ในชีวิตประจำวัน การเดินทาง ติดต่อค้าขาย สร้างความสัมพันธ์หรือแม้แต่การสงครามแม้



ขยายอำนาจ ซึ่งรูปแบบของเรือในระยะแรกน่าจะเป็นการนำไม้มาผูกรวมกันหลายๆ ท่อนจนมีลักษณะคล้ายแพ ต่อมาจึงเริ่มมีการพัฒนารูปแบบของเรือให้มีความสะดวก และเหมาะสมกับการใช้งานและการดำรงชีพในแต่ละท้องถิ่น แต่ละกลุ่มชนเรื่อยมา

ในอดีตเรือเกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตชาวไทยแทบทุกอย่าง นับตั้งแต่ใช้เป็นพาหนะสัญจรไปมาหาสู่ ใช้ในการติดต่อค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้าออกหาปลาในแม่น้ำ และทะเล ใช้ทำศึกก่อกองเหล่ามีจางมิตรผู้มาช่วยรบอริโดย ใช้ในเทศกาลงานบุญต่างๆ เช่น งานบุญคูณลาน ผ้าป่า ใช้ในกวนละเล่น เช่น การเล่นเพลงเรือ และแข่งเรือ เป็นต้น เมืองไทยจึงได้ชื่อว่าเป็นเมืองที่ไม่มีเมืองใดหรือประเทศใดในโลกที่มีเรือมากเท่า มีเรือหลากหลายชนิดทั้งเรือพื้นบ้านและเรือพระราชพิธี

จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์โบราณคดีพบว่า ผู้คนในดินแดนประเทศไทยรู้จักใช้เรือมาตั้งแต่สมัยก่อนประวัติศาสตร์ และมีพัฒนาการสืบต่อมาในสมัยประวัติศาสตร์ และเป็นมรดกทางวัฒนธรรมอันล้ำค่าของชาติในปัจจุบัน



ส่วนประกอบของเรือ

กง ไม้รูปโค้งที่ตั้งเป็นโครงเรือ
กงข้าง กงค้ำ กงที่ตรึงข้างไม่ถึง
ท้องเรือสลับกับกงวาน

กงวาน กงที่มีรูสำหรับน้ำเดินที่
ท้องเรือ

กระดุกงู ตัวไม้หรือเหล็กที่ทอด
ตลอดท้องเรือสำหรับตั้งทวนหัว
ทวนท้าย และกง

กระตงเหิน ไม้ขวางเรืออันที่สุด
ของหัวเรือหรือท้ายเรือ หู
กระต่ายก็เรียก

กราบ ส่วนของเรือตอนที่มี
ไม้เสริมก้านตอง ไม้ขนบข้าง
เรือ รูปกลมมนคล้ายหางกล้วย
ทวนหัว เป็นที่ต่อตอนปลาย
ของตัวไม้หรือแผ่นเหล็กตัวเรือ
ทั้งสองกราบ ตอนหัวเข้าด้วยกัน
กัน และยังเป็นที่ยึดค้อนโค่น
หัวให้ติดเข้ากับกระดุกงูอย่าง
แข็งแรง

ทวนท้าย มีหน้าที่เหมือนทวน
หัว แต่อยู่ทางท้ายเรือ และ
ทวนท้ายยังทำหน้าที่รองรับ
หางเสืออีกด้วย

ประสัก ไม้หมุดสำหรับตรึงกง
เรือต่างตะปู ลูกประสักก็เรียก
ราโท ไม้กระดานเรียบที่ประกบ
บนกราบเรือบางชนิด สำหรับ
เดินเลียบข้างเรือ

หางเสือ ทำหน้าที่สำคัญใน
การบังคับเรือให้แล่นไปตามทิศ
ทางที่ต้องการ มีรูปร่างกว้าง
และเพรียว ด้านหน้าของหาง
เสือติดกับทวนท้าย และมีก้าน
หางเสือติดอยู่ตอนบนทำหน้าที่
ให้หางเสือหมุนไปมา ด้วยกำลัง
เครื่องหางเสือ บางครั้งเรียกหาง
เสือว่า **จะกูด จังกูด หรือตะกูด**

วิวัฒนาการของเรือ

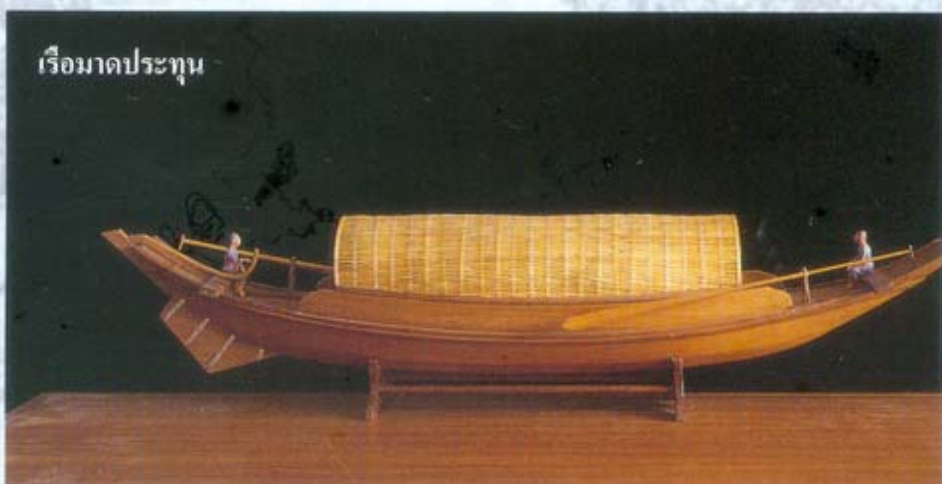
เรือขุด เป็นเรือในระยะเริ่มแรก น่าจะเป็นเรือขุดจากไม้ชิ้นเดียว มี
ขนาดไม่ใหญ่ไปกว่าท่อนไม้ที่ใช้ขุดตัวอย่างที่ยังพอเห็นกันอยู่ในปัจจุบันได้แก่
เรือโปงหรือเรืออีโปง ที่ทำจากต้นตาลผ่าครึ่งแล้วใช้เกลบสุมไฟเผาให้จน
เหลือแต่เปลือกนอก ใช้พายในที่ดินๆ ได้ดี

เรือชนิดนี้อาจใช้ไม้อื่นๆ ที่หาได้ในท้องถิ่น และมีการเพิ่มเติมไม้พาด
กราบสองข้าง ใช้รองนั่งและเป็นตัวยึดกราบให้แข็งแรงขึ้นด้วย เรือชนิดนี้ยัง
พบบนในแถบภาคกลางย่านอยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี และทางภาคตะวันออก
เฉียงเหนือ

เรือขุดที่มีวิวัฒนาการต่อมาคือ เรือขุดจากไม้ทั้งท่อน และตัดบะ
กราบต่างออกด้วยความร้อนจากการสุมไฟ จากนั้นจึงขุดถากรอยใหม่เกรียม
ออก ตกแต่งเป็นรูปทรงที่ต้องการ ทำให้เรือชนิดนี้มีขนาดความกว้างเพิ่ม
ขึ้นมากกว่า ความกว้างของท่อนไม้ที่ใช้ และนอกจากนี้การขุดร่องลึกตาม
ยาวกลางท่อน ไม้แล้วบะกราบออกเป็นความกว้างนั้น จะทำให้หัวและ
ท้ายของท่อนไม้ถูก ดัดยกสูงขึ้นด้วย สามารถตกแต่งกลายเป็นทวนหัวและ
ทวนท้ายเรือดูยกสูง ทรงกว้างมาก ต้นแบบของเรือชนิดนี้ได้แก่ เรือชะล่า
ที่มีขนาดยาวตลอดลำประมาณ ๖ - ๗ เมตร กว้าง ตั้งแต่ ๘๐ เซนติเมตร
ถึง ๑.๒๐ เมตร ขุดจากท่อนไม้สักหรือไม้ตะเคียน

เรือขุดอีกชนิดที่นิยมใช้กันมากในแถบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาภาคกลางคือ
เรือมาด เป็นเรือขุดท้องกลม ขุดจากไม้ทั้งท่อน เมื่อผายปากเรือออกแล้ว
เรือลำใหญ่ๆ อาจเสริมกงเป็นโครงช่วยความแข็งแรง เป็นระยะห่างกัน
ประมาณ ๕๐ ซม. ตลอดทั้งลำ กงนี้จะใช้ไม้สักหนายึดติดกับท้องเรือด้วย

เรือมาดประทุน



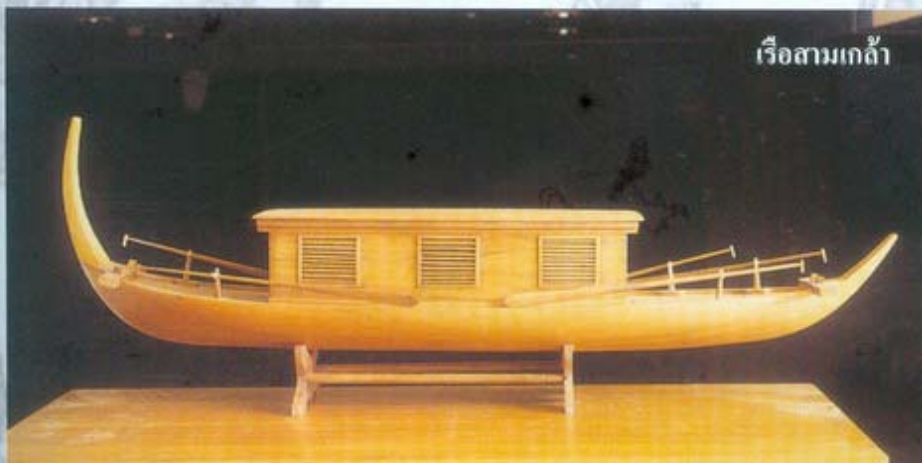


ลูกประลักทำจากไม้แสม ส่วนของกงที่แนบกับท้องเรือมี “รูวาน” เป็นรูระบายน้ำเจาะไว้ไม่ให้ขังอยู่ระหว่างกง เรือมาดจะไม่มีไม้เสริมกราบแต่มีไม้ทาบปากเรือภายนอก เพื่อเพิ่มความแข็งแรงปากเรือ หัวและท้ายเรือจะมีแฉกสั้นๆ ไว้ผูกโยงเรือด้วย

พัฒนาการต่อมาคือ การนำแผ่นไม้กระดานมาเรียงประกอบกัน แล้วใช้สลักไม้ยึดติดกันเป็นเรือ ซึ่งมีรูปร่างเพรียวและมีน้ำหนักเบากว่าใช้ซุงทั้งต้นมาซุดทำเรือที่เคยทำกันมา แต่ก็ยังคงใช้กำลังคนและกระแสน้ำในการขับเคลื่อนเหมือนเดิม

เรือมาด เป็นเรือใช้งานในแม่น้ำได้หลายอย่าง เมื่อใช้เป็นเรือบรรทุกข้าวเปลือก ไม้พืนหรือหญ้า จะไม่ปูพื้น ถ้าเป็นเรือโดยสารจะปูพื้นเสมopakเรือ มีแจวหัวสองแจวและแจวท้ายสองแจว มีหลังคาเป็นประทุนหรือเก้งไม้อยู่กลางลำ หากหลังคาเป็นประทุนไม้ไผ่ขัดทาสีหรือน้ำมันให้แข็งแรงทนทาน เรียก “เรือมาดประทุน” ถ้าเป็นหลังคาโครงไม้ก็เรียก เรือมาดเก้ง เช่นที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงโปรดฯ ให้ใช้ในการเสด็จประพาสต้นครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. ๒๔๔๗ เป็นเรือมาดเก้งสี่แจว ในขบวนเรือเสด็จประพาสต้น ยังมีเรืออีกชนิดที่จัดอยู่ในกลุ่มเรือมาดเช่นเดียวกันคือเรือแม่ปะหรือเรือหางแมงป่อง ซึ่งเป็นเรือชุดท้องกลมขนาดใหญ่มีอาวน้ำเปิดปากกว้างและต่อโชนท้ายให้ยกสูงแบบหางแมงป่อง

มีเรือมาดอีกชนิดที่มีรูปร่างต่างออกไปบ้าง คือ มีหัวเรือยื่นยาวออกไปพอเหมาะ ส่วนปลายปิดแหลม ท้ายมนหรือท้ายตัด มีแจวหัวและท้าย ส่วนละสามแจว ลักษณะการเดินแจวสามก้ำว จึงเรียกว่า “เรือสามก้ำวหรือสามเก้ว” หรือบางที่เรียก “สามเกี้ยว” ก็มี



เรือสามเกี้ยว



เรือในแม่น้ำ

เรือนิตต่างๆ ที่ใช้งานอยู่ในแม่น้ำ ในท้องถิ่นต่างๆ ตั้งแต่สมัยโบราณ จนกระทั่งถึงปัจจุบันมีอยู่มากมายหลายชนิดหลายประเภท มีชื่อเรียกต่างกันไปตามท้องถิ่นและประเภทการใช้งาน มีรายละเอียดแบ่งเป็นเรือชุด (จากไม้ทั้งท่อน) และเรือต่อ (จากไม้ท่อนและไม้แผ่น) ดังนี้

ประเภทเรือชุด

เรือผีหลอก มีลักษณะเฉพาะเป็นเรือท้องกลมเกือบแบนเรียวยาว มีกระดานทาสีขาวและตาข่ายที่กราบเรือ การที่เรียกว่าเรือผีหลอก เพราะคนหาปลาจะแขวเรือที่มีแผ่นกระดานทาสีขาวห้อยข้างกราบเรือ อีกด้านหนึ่งเหนือกราบเรือจะมีแหตาข่ายซึ่งระหว่างห้องท้องเรือ ค่อยๆ แกว่เจียบๆ ไปตามชายตลิ่ง ตอนดึกหรือใกล้รุ่ง เมื่อปลานอนอยู่ริมตลิ่ง กระแทกกับแผ่นกระดานสีขาวปลาจะตกใจกระโดดข้ามแผ่นสีขาวเมื่อปะทะกับตาข่ายก็จะตกลงไปในเรือ พบเห็นในจังหวัดแถบภาคกลาง เช่น พระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี สุพรรณบุรี เป็นต้น

เรือชะล่า เป็นเรือท้องกลมเกือบแบน เมื่อชุดแล้วไม่มีการตกแต่งมาก เพียงแต่ปิดท้ายปิดหัวเรือไม่ให้ด้านน้ำมาก นับว่าเป็นต้นแบบของเรือชุดทั้งหลาย ในอดีตใช้บรรทุกข้าวเปลือกลำเลียงเข้าบ้านหรือไปโรงสี เพราะ

เรือผีหลอก



เรือชะล่า



ท้องเรือแห่งสนิท ข้าวเปลือกไม่เปียกน้ำและสามารถบรรทุกได้มาก ชาวนาใช้เกี่ยวข้าวและเกี่ยวหญ้า ในสมัยรัชกาลที่ ๕ เคยทรงใช้เสด็จประพาสต้นในบางโอกาส พบเห็นบริเวณภาคเหนือและภาคกลาง

เรือโปงหรือเรืออีโปง เป็นเรือซึ่งทำโดยนำโคนต้นตาลมาผ่าออกเป็นสองซีก ลูบไฟไล้ในของลำต้นแล้วแต่งจนกลมเรียบ ใช้สำหรับพายในที่ตื้นๆ ใช้พายหรือถ่อลัดเลาะไปตามชายทุ่ง เรือประเภทนี้จะทนทานมากสามารถจอดตากแดดตากฝนและเป็นเรือที่ไม่กลัวถูกขโมย พบเห็นในแถบจังหวัดภาคกลาง เช่น พระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี

เรือมาดประทุน ลักษณะเฉพาะเป็นเรือท้องกลม มีประทุนกลางลำ มีกราบท้ายเรือ จะขับเคลื่อนโดยใช้ถ่อหรือแจวหัว-แจวท้าย หากแล่นเข้าไปในท้องร่องหรือคลองที่ตื้นเขิน จะใช้แรงสัตว์เช่นควายหรือวัวช่วยในการชักลากเรือ ท่านสุนทรภู่กวีเอกของไทยใช้เป็นพาหนะเดินทางไปหาบิดาที่เมืองแกลง เป็นเรือใช้อยู่อาศัยและสัญจรไปมา พบเห็นแถบจังหวัดภาคกลาง เช่น พระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สุพรรณบุรี

เรือพายม้า เป็นเรือท้องกลม หัว-ท้ายเขี่ยขึ้น แต่ท้ายเรือจะงอนมากกว่าหัวเรือ เสิร์มกราบให้สูงขึ้น ส่วนหัว-ท้ายนั้นใช้ไม้สักทึบกระต่ายรับกราบเรือ และเพื่อเสริมกราบเรือให้สูงขึ้น หัว-ท้ายปูแคร่เกือบเสมอกับปากเรือ ส่วนกลางลำตามปกติจะใช้บรรทุกสิ่งของ แต่ถ้าใช้เล่น เพลงเรือหรืออยู่อาศัยพื้นเรือกลางลำจะเสมอกับปากหรือกราบเรือบาง พื้นที่เรียกเรือเพ่นม้าหรือ พะม้า เป็นเรือชุดที่มีความสง่างาม

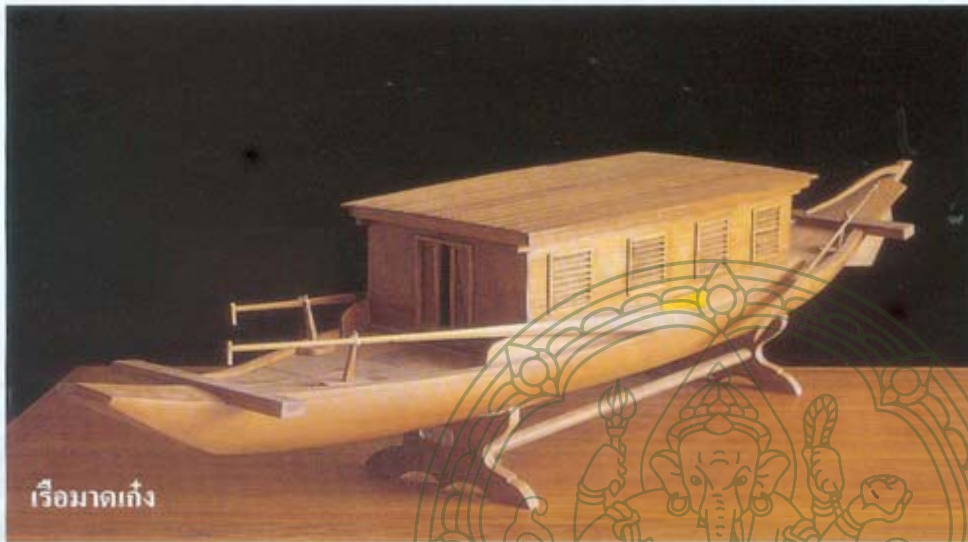
องอาจผ่าเผยใช้สัญจรระหว่างหมู่บ้านเล่นเพลงเรือ พบเห็นแถบจังหวัดภาคกลาง เช่น พระนครศรีอยุธยา พิจิตร นครสวรรค์ อ่างทอง

เรือหนู เป็นเรือท้องกลม ทำจากไม้สักหรือไม้ตะเคียน หัวท้ายเรียวงอนเล็กน้อย ส่วนท้ายเรือจะงอนมากกว่าหัวเรือ หัว-ท้ายเรือจะเลี่ยมด้วยแผ่นทองเหลือง มีลายแปลกๆ สวยงามพื้นหัวและท้ายเรือมีแคร่ปิดเปิดได้ ส่วนกลางลำเป็นแคร่โปงลูกกระนวด ชาวบ้านในชนบทภาคกลางจะมีใช้กัน ใช้พายไปร่วมงานทอดผ้าป่า ฟังเพลงเรือ หรืออาจจะใช้ไปหาปลาตามทุ่งนาด้วยการลงเบ็ด ลงข่ายพบเห็นในแถบจังหวัดภาคกลาง เช่น พิจิตร นครสวรรค์ พระนครศรีอยุธยา อ่างทอง





เรือมดเก้ง เป็นเรือไม้สักหรือไม้ตะเคียน ท้องกลมมีหลังคาเป็นเก้ง กลางลำ เป็นเรือที่สมเด็จพระพุทธเจ้าหลวงโปรดปรานใช้ในการเสด็จ ประพาสต้นในระยะแรกใช้เรือมดเก้งสี่แจว ต่อมาเป็นเรือมดประทุน ๔ แจว บางที่ถึง ๖ แจว ใช้โดยสารและเสด็จประพาสต้น พบเห็นแถบจังหวัดภาค กลาง เช่น พระนครศรีอยุธยา กรุงเทพฯ



เรือมดเก้ง



เรือแม่ปะ

เรือแม่ปะ (เรือหางแมงป่อง) เป็นเรือขุดที่มีขนาดใหญ่ เมื่อขุดแล้ว เบิกปากเรือให้กว้างและต่อโขนท้ายเรือให้งอนสูงขึ้นคล้ายหางแมงป่อง ส่วนหัวเรือยาวยื่นออกไป เชิดขึ้นเล็กน้อย มีประทุนค่อนไปทางท้าย การ ตัดโขนท้ายเรือให้งอนสูงแลดูคล้าย หางแมงป่อง จึงได้ชื่อว่า “เรือหาง แมงป่อง” ในอดีตใช้บรรทุกสินค้า ระหว่างภาคเหนือล่องลงมาภาค กลาง สินค้าได้แก่ พวกของป่า เช่น น้ำมันยาง ชัน และน้ำผึ้ง เวลากลับ ขึ้นภาคเหนือจะซื้อสินค้าภาคกลาง พวกเสื้อผ้าขึ้นไปขาย พบเห็นในแถบ จังหวัดภาคกลาง พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี กรุงเทพฯ

เรือสามเกλλά (เรือสามก่าว) เป็นเรือรูปร่างคล้ายเรือมด มีพื้น ตลอดลำ ตอนกลางมีเก้ง ด้านข้างเก้ง เป็นเพี้ยมมีช่องหน้าต่าง หัว-ท้าย เรือยาวยื่นออกไป หัวเรือปาดแหลม ท้ายมนหรือตัดมีแจวหัวและท้ายส่วน

ละสามแจว นับเป็นเรือที่มีความสง่างาม และเป็นเรือที่พระพุทธเจ้าหลวง ใช้ปลอมพระองค์เพื่อเยี่ยมพลกนิกร เนื่องจากมีการแจวหัวแจวท้ายส่วนละ สามแจวด้วยลักษณะการแจวของผู้ที่แจวจะต้องเดินสามก่าว จึงเรียกว่า “เรือสามก่าว” หรือ “เรือสามเก้ง” พบเห็นแถบภาคเหนือและภาคกลาง

เรือยาว (เรือแข่ง) เป็นเรือขุดจากไม้ตะเคียนทั้งต้น ลำต้นตรงไม่มีตา หรือรูรอยแตกร้าว ในสมัยก่อนชาวบ้านจะร่วมมือร่วมใจกันขุดเรือที่วัด และใช้ชื่อวัดหรือคณะสงฆ์แข่งกัน มีการแข่งขันกันระหว่างตำบล หมู่บ้าน เป็นการสร้างความสามัคคีและถือว่าเป็นงานสนุกสนานประจำปี เป็น พาหนะในการเดินทางเรือ ปัจจุบันใช้พายแข่งกันความเร็ว เป็นกีฬาทาง น้ำอย่างหนึ่ง พบเห็นได้ในเกือบทุกภาคของประเทศไทย

ประเภทเรือต่อ

เรือสำปั้นสวน เป็นเรือในตระกูลเรือสำปั้นที่มีขนาดใหญ่กว่าเรือสำปั้นทั่วไป ตรงกลางลำมีประทุนสำหรับบังแดด กันลม เป็นไม้ไผ่บางสานขัดกัน ใช้ค้าขายของสวน หนัก พลุ พบเห็นแถบจังหวัดภาคกลาง เช่น นครสวรรค์ พระนครศรีอยุธยา กรุงเทพฯ

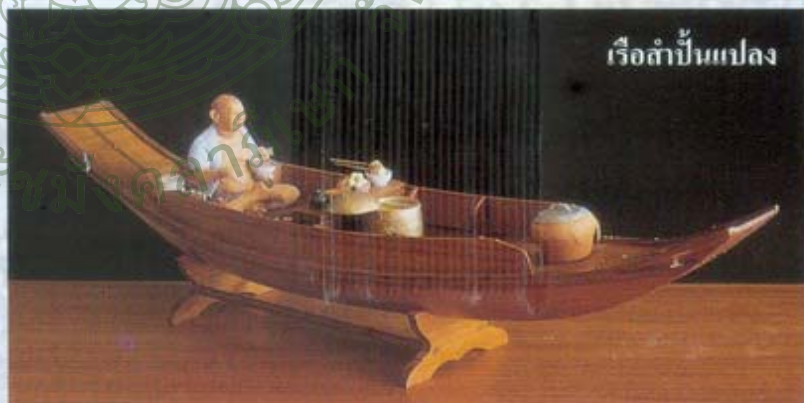
เรือสำปั้นเพรียว (เรือบิณฑบาต เรือวัด) เป็นเรือต่อด้วยไม้กระดาน ๕ แผ่น ลักษณะเพรียวเหมือนเรือสำปั้นพายหรือเรือสำปั้นดอน ใช้เป็นพาหนะสำหรับพระภิกษุ สามเณร บิณฑบาตในฤดูทอดกฐิน พบเห็นแถบจังหวัดภาคกลาง เช่น กรุงเทพฯ พระนครศรีอยุธยา อ่างทอง

เรือสำปั้นแปลง เป็นเรือต่อด้วยไม้กระดาน ๕ แผ่น มีกราบปิดหัวท้ายเรือ เรือสำปั้นแปลงนี้ได้ดัดแปลงมาจากเรือสำปั้นของจีน แต่ได้ดัดแปลงให้เพรียวกว่า บางลำมีท้ายตัดก็เรียกว่าสำปั้นท้ายตัด และในสมัยรัชกาลที่ ๓ ได้ต่อเรือสำปั้นแปลงเป็นเรือรบหลวงด้วย ส่วนใหญ่ใช้ค้าขาย สามารถนั่งได้ ๒-๓ คน พบเห็นแถบจังหวัดภาคกลาง เช่น สมุทรสาคร พระนครศรีอยุธยา กรุงเทพฯ

เรือหางยาว เป็นเรือท้องแบนหรือรูปตัววี หัวเรือยื่นออกไปมาก ท้ายตัด เรือหางยำนับเป็นเอกลักษณ์ของชาติไทย เพราะประเทศอื่นไม่มี ใช้เครื่องยนต์เกาเข้ายึดต่อไฟจากเครื่องยนต์ออกไปยาวประมาณ ๒ เมตรเศษ จึงเรียกว่าเรือหางยาว ใช้รับส่งผู้โดยสารแถบจังหวัดภาคกลาง เช่น พระนครศรีอยุธยา ราชบุรี กรุงเทพฯ



เรือสำปั้นเพรียว



เรือสำปั้นแปลง



เรือหางยาว

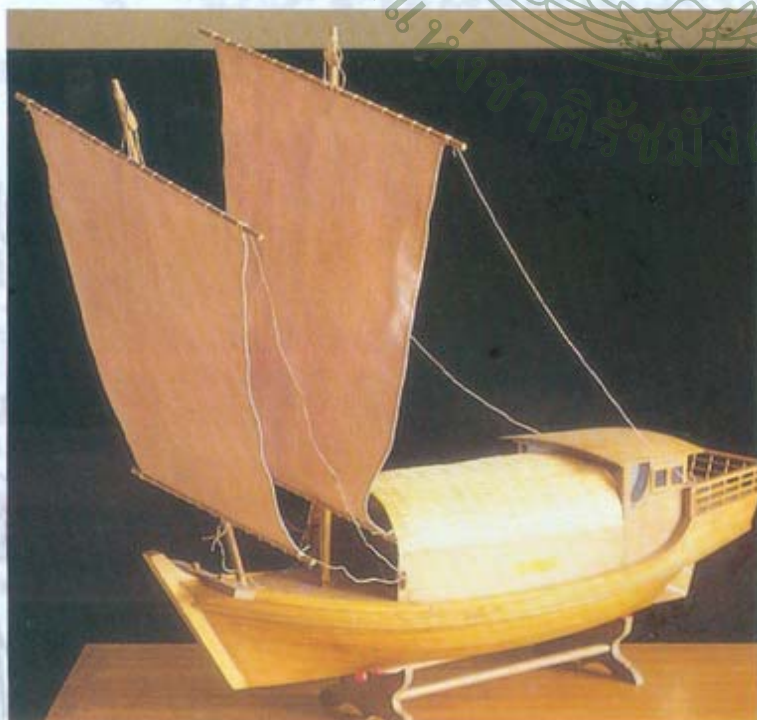


เรือสำปั้นจ้าง เป็นเรือต่อด้วยไม้กระดาน ๕ แผ่น มีกระทงที่นั้งกลางลำ นั้งสบายไม่โคลง ใช้ต่อด้วยไม้ลัดมีหลักแจวสำหรับแจวที่ท้ายเรือ ใช้รับส่งผู้โดยสารได้ครั้งละ ๔ - ๖ คน พบเห็นในอดีตหลังสงครามโลกครั้งที่สอง มีใช้ในกรุงเทพฯ แถวปากคลองตลาดและในคลองต่างๆ ที่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่มีตลาดหัวรอ

เรือแท็กซี่ เป็นเรือท้องกลมหัวแบนเข็ดขึ้น ท้ายเรือแบนกว้างลาดต่ำ และมีแก่งกลมกลางลำเว้นคาดฟ้า ใบจักรเรือจะกินน้ำลึกเพื่อให้มีกำลังลากจูงมาก ชาวเรือเรียกว่า “เรื่อนต์ลากจูง” สามารถที่จะใช้ลากจูงเรือบรรทุกขนาดใหญ่ได้ครั้งละหลายๆ ลำ ใช้ลากจูงเรือบรรทุกขนาดใหญ่เจ้าของเรือมักเป็นผู้ใช้เองพร้อมอยู่อาศัยในเรือนั้นด้วย พบเห็นแถบจังหวัดภาคกลาง เช่น นครสวรรค์ พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี กรุงเทพฯ

เรือฉลอมท้ายญวน เป็นเรือลักษณะคล้ายกับเรือฉลอม แต่ขนาดของเรือจะโตและยาวกว่า มีทวนหัว-ทวนท้ายเป็นแท่งไม้ตรงเอียงไปทางหัวและท้าย กลางลำเป็นหลังคาประทุนไม้สานใช้ชันพอกันฝน สามารถใช้เก็บสินค้าได้ ใช้สำหรับค้าขาย สินค้าส่วนใหญ่เป็นอาหารทะเล พบเห็นแถบเมืองชายทะเล เช่น สมุทรสาคร สมุทรสงคราม กรุงเทพฯ

เรือเมด เป็นเรือหางตั้งตรง ท้องกลม ท้ายเรือมนกลมเหมือนกับกันแม่ลงลาบ มีเสาเก้งหลังคาของกลางลำด้านหน้าคนขับ มีเครื่องยนต์วางกลางลำเรือ ใช้ลากจูง โดยสารและบรรทุกสินค้า ในอดีตใช้เป็นเรือโดยสาร



เรือฉลอมท้ายญวน



เรือแท็กซี่



เรือเมด

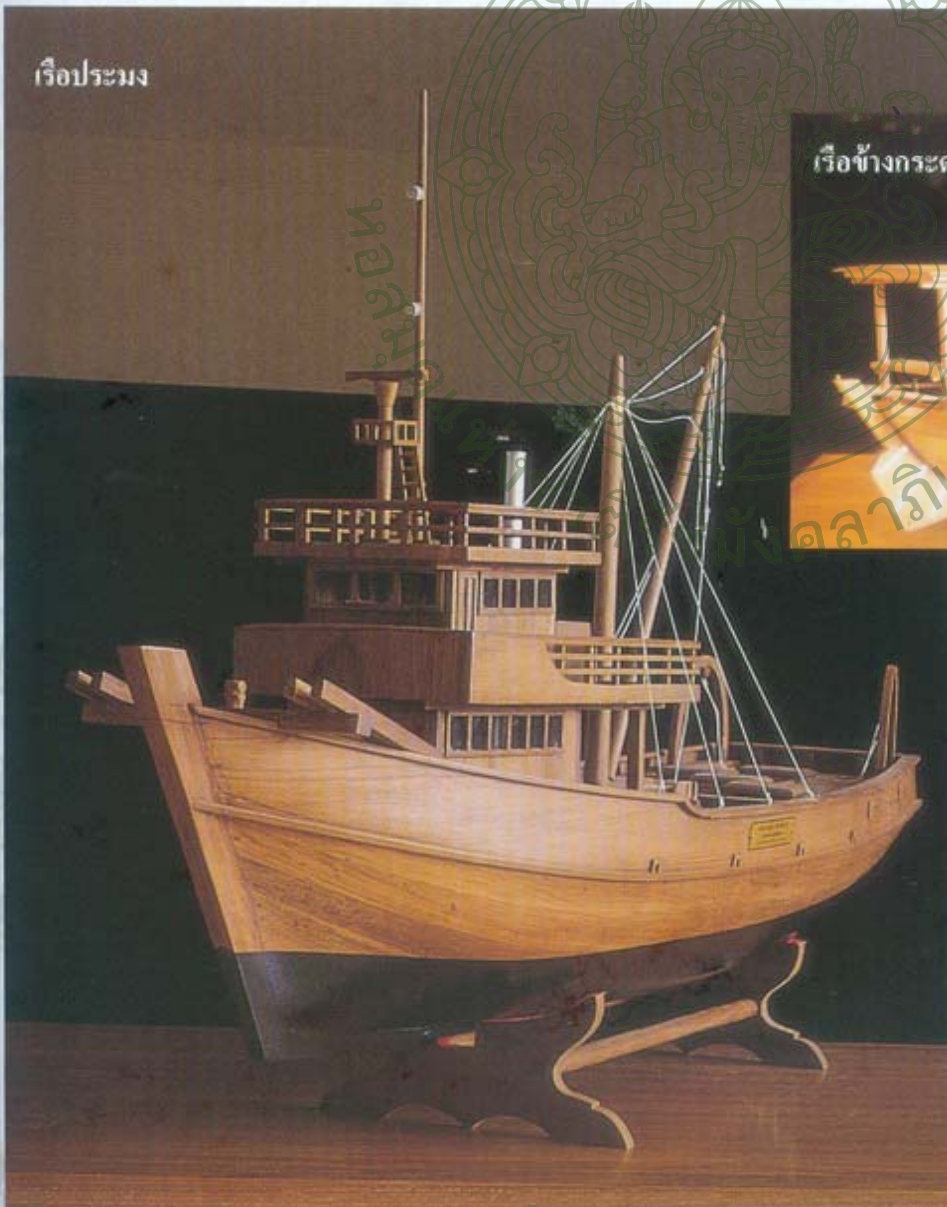


ชั้นเดียวหรือสองชั้น จอดแถวๆ ท่าเตียน บรรทุกผู้โดยสารและสินค้าพืชผัก และเครื่องอุปโภคบริโภคไปพระนครศรีอยุธยา พบเห็นในแถบจังหวัด ภาคกลาง เช่น นครสวรรค์ พระนครศรีอยุธยา กรุงเทพฯ

เรือประมง ถ้าเป็นเรือขนาดเล็กจะใช้แจว เรือขนาดกลางจะใช้ใบ ใน ปัจจุบันใช้เครื่องยนต์ในการขับเคลื่อนสำหรับออกจับปลาคาวละหลายๆ วัน ใช้งานอวนลากและอวนล้อม ถ้าเป็นเรือขนาดเล็กจะใช้วางเบ็ดราว หรือ วางลอบตามชายฝั่งทะเลพบเห็นในแถบอ่าวไทยและภาคใต้ชายฝั่งตะวันตก ตั้งแต่ภูเก็ตลงไป

เรือข้ามกระดาน หรือเรือเครื่องเทศ ลักษณะเป็นเรือแจวใช้ไม้แผ่น กระดาน ประกอบขึ้นเป็นตัวเรือ ท้องเรือจะคล้ายเรือสำปั้นแต่แบนกว่า และหางเล็กกว้างกว่าเรือสำปั้นสวน หัว-ท้ายเป็นรูปนกหงส์หงายมีที่นั่ง ระหว่างเสาเก้งท้าย เพื่อให้คนนั่งถือหางเสือ คนท้ายอาจแจวไปด้วยถือหาง

เรือประมง



เรือข้ามกระดาน



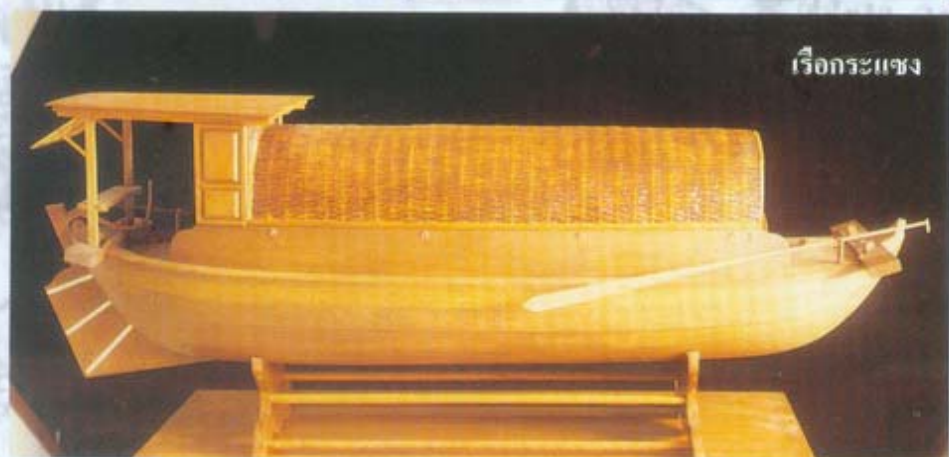
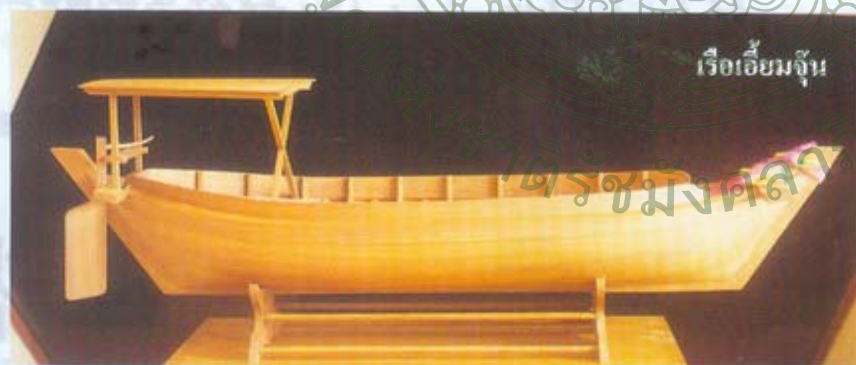


ไปด้วย ตอนกลางของเรือมีประทุนกางกรด้วยแผ่นกระดานวางล้นหลังคาโค้งเล็กน้อย เพื่อเวลาฝนตกน้ำฝนจะไม่ซังหลังคาสังกะสี จึงเรียกว่า “เรือข้างกระดาน” เป็นเรือขายของ มีของขายหลายอย่างเป็นเหมือนร้านขายของชำ เคลื่อนที่ส่วนใหญ่เป็นชาวอิสลามและจะอาศัยอยู่กันทั้งครอบครัวจะขึ้นล่องค้าขายกันเป็นกลุ่ม พบเห็นในจังหวัดภาคกลาง เช่น พิจิตร นครสวรรค์ พระนครศรีอยุธยา กรุงเทพฯ

เรือกอลและ เป็นเรือหัวเรือสูงท้ายเรือต่ำยื่นออกไป ทวนหัวตรงและยื่นขึ้นมา แนวตัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน เป็นเรือขายผืนใช้หาปลาออกไปจากฝั่งประมาณ ๓ ไมล์ พบเห็นบริเวณนอกชายฝั่งจังหวัดปัตตานีและนราธิวาส

เรือกระแซง เป็นเรือท้องกลมและป้อมๆ คล้ายเตงโม ถ้าลำเรือใหญ่มากท้องเรือจะเกือบแบนกว้าง เพื่อใช้บรรทุกได้มากและกินน้ำน้อยลง โดยจะขับเคลื่อนโดยใช้แจว ถ่อ และใช้เรือยนต์ลากจูง มักใช้บรรทุกข้าวเปลือกหรือข้าวสาร พบเห็นในภาคกลางตอนบน เช่น นครสวรรค์ถึงกรุงเทพฯ

เรือเอี่ยมจัน เป็นเรือลักษณะคล้ายกับเรือกระแซง แต่เพรียวกว่าเล็กน้อย ส่วนกลางลำจะเว้นว่างไว้ไม่คลุมหลังคาเพื่อบรรทุกสินค้า แต่มีหลังคาคลุมด้านท้ายเรือ หางเรือเป็นชนิดหางเสือพาดหรือแขวนใช้สำหรับลำเลียงสินค้าจากเรือสินค้าใหญ่เข้าเก็บยังโกดังและขนถ่ายสินค้าจากโกดังมายังเรือสินค้า หรือจากเรือสินค้ามายังท่าเทียบเรือ พบเห็นย่านท่าเรือกรุงเทพฯ



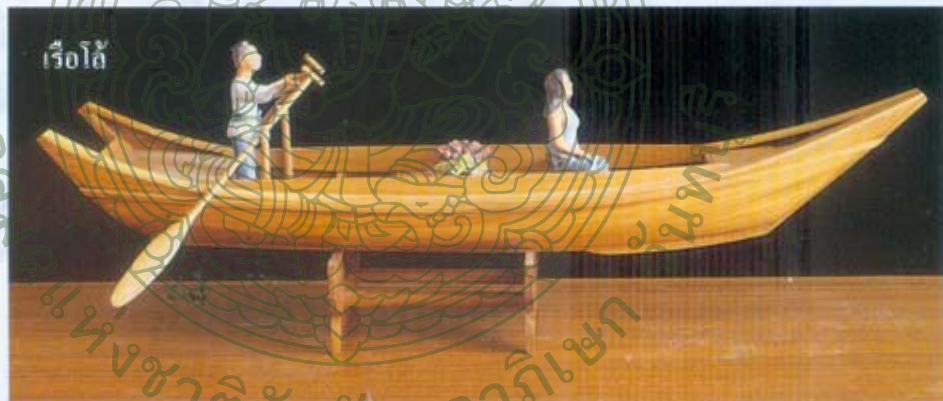


เรือโป๊ะจ้าย ลักษณะเป็นเรือท้องกลม มี ๓ เสาใบ หลังคาตอนท้ายมีประทุน เรือชนิดนี้ชาวโปรตุเกสเป็นผู้ต่อขึ้นที่เมืองจีน ใช้สำหรับเป็นเรือปราบโจรสลัดบริเวณเมืองกวางตุ้ง ที่เรียกว่าเรือโป๊ะจ้าย ในภาษาจีนหมายถึงเป็นเรือลำเดียว หรือที่ฝรั่งเรียกว่า Lighter เคยใช้เป็นเรือลำเดียวบรรทุกสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพฯ ไปส่งขึ้นเรือใหญ่ที่ท่าเรือเกาะสีชัง พบเห็นบริเวณภาคกลางตอนใต้

เรือโดยสาร เป็นเรือต่อด้วยไม้มีสองชั้น ขับเคลื่อนโดยเครื่องยนต์ ในสมัยก่อนใช้เครื่องยนต์ไอน้ำ ต่อมาจึงพัฒนาเป็นเครื่องยนต์ดีเซล ใช้งานเป็นเรือรับส่งผู้โดยสารที่อยู่ใกล้แม่น้ำ และในที่ที่ไม่มีการคมนาคมทางบก ในอดีตมีความจำเป็นมาก พบเห็นในแถบจังหวัดภาคกลางและภาคกลางตอนเหนือ ในอดีตมีใช้แล่นรับผู้โดยสารจากอ่างทอง-กรุงเทพฯ พระนครศรีอยุธยา-กรุงเทพฯ และสุพรรณบุรี-กรุงเทพฯ

เรือไล่ ใช้ไม้เบญจพรรณที่อยู่ในท้องถิ่น ตัดแปลงมาจากเรือใบที่มีทวนท้ายสองอัน เรือขายฝังบ่อนี้เป็นเรือที่มีการทรงตัวดีที่สุดในจำพวกเรือที่มี

เรือไล่



เรือโดยสาร

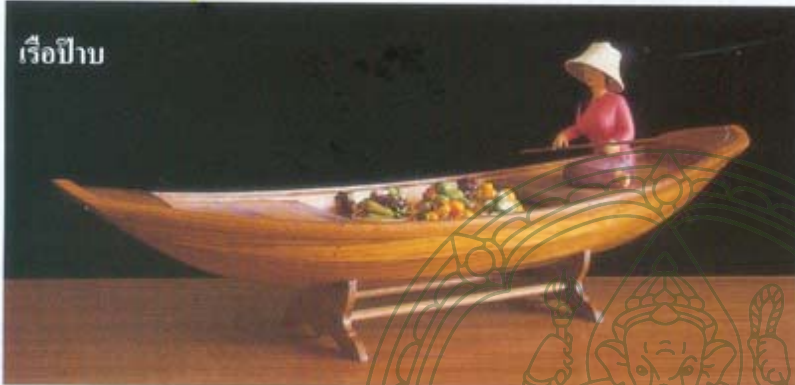




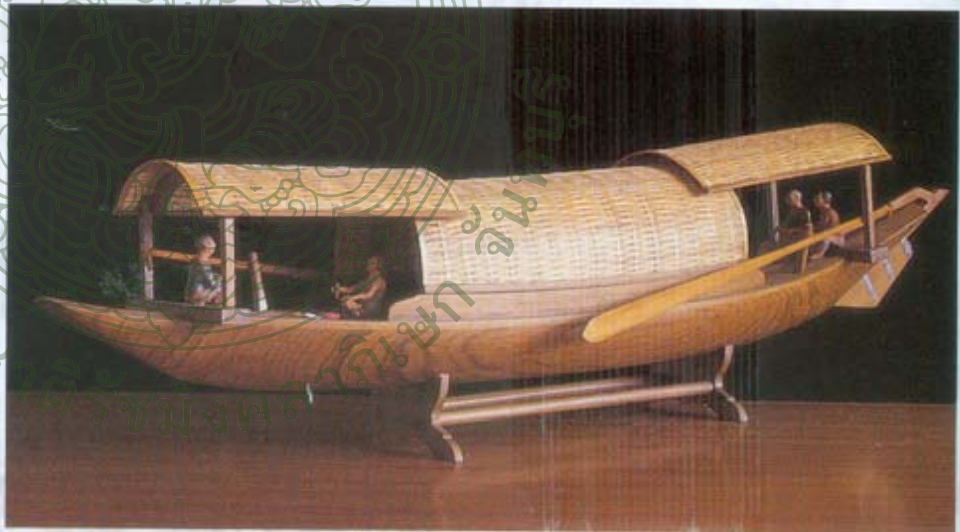
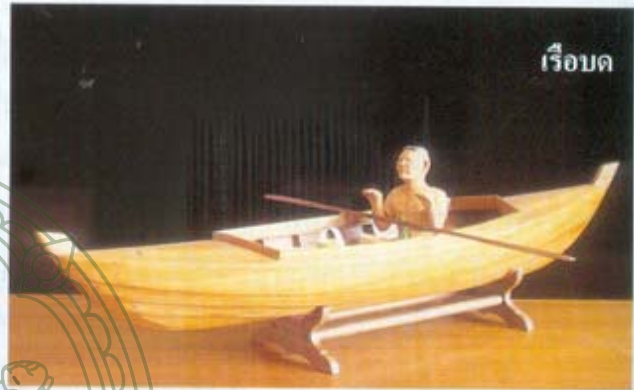
ขนาดเดียวกัน สามารถแล่นห่างฝั่งออกไปได้ไกลถึง ๓๐ ไมล์ และอยู่ในทะเลได้เป็นเวลานานถึง ๓ วัน หรืออาจใช้เป็นเรือที่ประจำอยู่กับเรือใหญ่ เรือประเภทนี้เป็นเรือที่ออกจากท่าในตอนน้ำลงและใช้เวลาออกไปกู้โขงพางเพียงครึ่งวันเท่านั้น สัตว์ทะเลที่จับได้เป็นพวกกุ้งและปูม้า พบเห็นแถบชายทะเลกันอ่าวไทยและชายทะเลฝั่งตะวันออก

เรือบด มีสองชนิดคือเรือบดไม้กระดานห้าแผ่น กับเรือบดทองกลม มักใช้ไม้สัก ไม้ยมหอม หรือไม้ยาง โดยมีลักษณะเพรียวมีทวนหัวและท้าย

เรือปีาบ



เรือบด



หอสมุดแห่งชาติ

กรมศิลปากร



โค้งเรียวเลยขึ้นไปบนดาดฟ้า หากใช้เป็นเรือแข่งจะมีขนาดยาวนั่งได้ ๕ - ๘ คน ใช้พายติดต่อระหว่างหมู่บ้าน เรือบดเกล็ดนั้นมีประวัติมาจากเรือช่วยชีวิตในเรือเดินสมุทร เรือรบ หรือเรือสำเภาโบราณ พบเห็นแถบจังหวัดภาคกลาง เช่น พระนครศรีอยุธยา อ่างทอง กรุงเทพฯ

เรือป้าบ เป็นเรือที่มีลักษณะหัวท้ายเรียวกลางกว้าง ท้องเรือกลมเกือบแบน พัฒนามาจากเรือตะขงภาคกลาง ไม้ที่ใช้ต่อเป็นไม้สัก ช่างต่อเรือมักต่อกันมาจากภาคเหนือ หรืออาจส่งไม้มาต่อเรือแถวย่านรังสิต เป็นเรือที่นั่งสบาย วิธีการต่อก็ไม่ยุ่งยากเท่าไร ใช้กงเรือไม้ไผ่เปียะ มีพื้นส่วนหัวและส่วนท้าย กลางลำลดพื้นลงต่ำ ใช้โดยสารไปมาระหว่างหมู่บ้านหรือเกี่ยวข้าวเกี่ยวหญ้า พบเห็นสร้างที่ภาคเหนือและส่งมาจำหน่ายที่ภาคกลาง

เรือเข็ม เป็นเรือลักษณะเพรียว มีทวนหัวและท้ายคล้ายเรือบด ดาดฟ้าหัวท้ายยาวเป็นสันเล็กน้อย กลางลำเป็นช่องที่นั่ง มีบังคลื่นโดยรอบ นั่งได้คนเดียวหรือสองคน ถ้านั่งคนเดียวเรียก

เรือโอ้ ไม้ที่นิยมคือไม้สัก ไม่นิยมใช้ไม้ยางเพราะจะหดตัวและไม่ทน เป็นเรือที่ใช้พายติดต่อระหว่างหมู่บ้าน พระภิกษุที่จำพรรษาใกล้วัดจะใช้เรื่อนี้บิณฑบาตหรือใช้เป็นเรือสื่อสาร พบเห็นในจังหวัดภาคกลาง เช่น พระนครศรีอยุธยา กรุงเทพฯ ราชบุรี



อภิมหาสมุทรแห่งชีวิต
วัฒนธรรมไทย
อภิมหาสมุทรแห่งชีวิต
วัฒนธรรมไทย

อภิมหาสมุทรแห่งชีวิต
วัฒนธรรมไทย



พัฒนาการของการเดินทางในทะเล

มนุษย์รู้จักนำแรงธรรมชาติอีกอย่างหนึ่ง คือ กระแสลม เข้ามาช่วยในการแล่นเรือ ในระยะแรกๆ ใช้ใบกังรับลมเพียงให้แล่นไปตามกระแสลมเท่านั้น ต่อมาได้พัฒนาจนสามารถบังคับใบเรือทำให้สามารถแล่นไปในทิศทางตรงข้ามกับกระแสลมได้

เรือใบประเภทใช้ล่องตามลม ได้แก่ เรือสำเภา และเรือใบรูปสี่เหลี่ยม มีใช้อยู่ทั่วไปในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และบริเวณตั้งแต่ชายฝั่งจีนถึงญี่ปุ่น เรือเหล่านี้ล่องไปตามกระแสลมที่พัดจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ในฤดูร้อน และจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือในฤดูหนาว

ส่วนเรือใบประเภทแล่นทวนลม เป็นเรือที่ด้านคลื่นลม ใช้เทคนิคแล่นใบแบบก๊ว (tacking technique) ได้แก่ เรือแบบชาวเกาะทะเลใต้ (proa) หรือเรือเผดที่หัวและท้ายเรือเหมือนกัน (double-ended outrigger) และเรือที่ใช้ไม้สองท่อนต่อโยงออกไปขนานลำเรือมองดูคล้ายแพ (outrigger) จนในที่สุดพัฒนาเป็นเรือใบที่มีใบตามแนวนานลำเรือ (fore-and-aft rigs) เรือประเภทนี้มีอยู่ทั่วไปในมหาสมุทรอินเดีย อ่าวเปอร์เซีย และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน การต่อเรือในสมัยโบราณได้รับการพัฒนาเรื่อยมา จนกระทั่งมนุษย์รู้จักประดิษฐ์เครื่องจักรไอน้ำ และนำมาใช้แล่นเรือเช่นเดียวกับรถจักรไอน้ำ และในที่สุดพัฒนามาเป็นเรือยนต์ต่างๆ ดังที่เห็นในปัจจุบัน



หอสมุดแห่งชาติรัชมังกลาภิเชก จันทบุรี

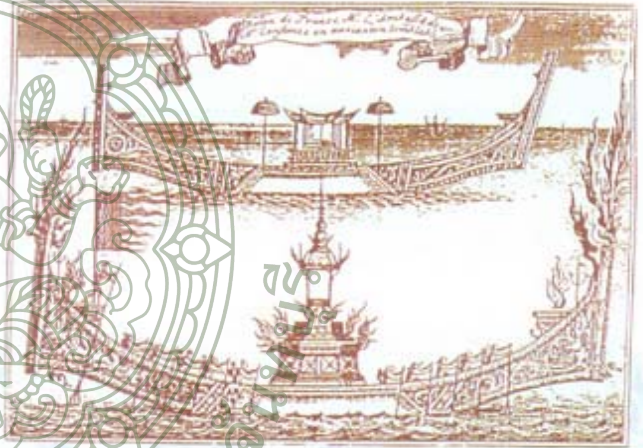
เรือพระราชพิธีในราชสำนักสยาม

สังคมไทยมีความผูกพันกับสถาบันพระมหากษัตริย์และพระพุทธศาสนา มาแต่โบราณกาล มรดกทางศิลปวัฒนธรรมส่วนใหญ่ ล้วนแต่เกี่ยวเนื่อง กับสถาบันพระมหากษัตริย์ภายใต้อิทธิพลพระพุทธศาสนาแทบทั้งสิ้น ทั้ง สถาปัตยกรรม วรรณศิลป์ นาฏดุริยางคศิลป์ ตลอดจนงานช่างแขนงต่างๆ

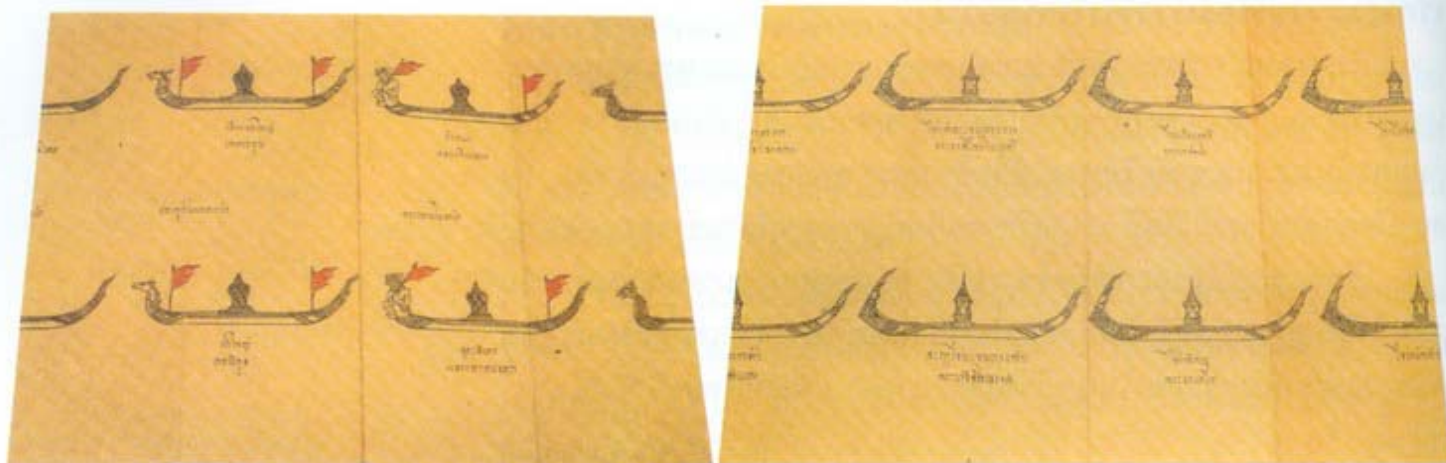
เรือพระราชพิธีและการจัดริ้วกระบวนพยุหยาตราชลมารคก็เช่นเดียวกัน แสดงให้เห็นถึงความผูกพันกับสายน้ำและพระพุทธศาสนาแจกเช่นสามัญชน ต่างกันแต่ก็เพียงความยิ่งใหญ่ วิจิตรตระการตา และพิธีที่ต้องที่ซับซ้อนกว่า เท่านั้น

เมื่อครั้งสมัยอยุธยา ยามศึกสงครามพระมหากษัตริย์ทรงใช้เรือเป็น พาหนะเพื่อกรีธาทัพไปทำศึกสงครามกับอริราชศัตรู เมื่อยามว่างเว้นจากการ ศึกสงครามก็มีพระราชกรณียกิจที่ต้องเสด็จพระราชดำเนินทาง น้ำอยู่เป็นประจำ เช่น การบำเพ็ญพระราชกุศลถวายผ้าพระกฐิน การ เสด็จพระราชดำเนินไปนมัสการรอยพระพุทธบาทสระบุรี รวมถึง การแปรพระราชฐานไปยังหัวเมืองต่างๆ

แต่เดิมเรือรบทางแม่น้ำ มี ๔ ชนิด คือ เรือแซ่ เรือไชย เรือศิระรูปสัตว์หรือเรือรูปสัตว์ และเรือกราบ ในแผ่นดิน สมเด็จพระมหาจักรพรรดิแห่งกรุงศรีอยุธยา (พ.ศ. ๒๐๙๑- ๒๑๑๑) มีการสร้างเรือรบขึ้นเป็นครั้งแรก โดยทรงพระกรุณา โปรดเกล้าฯ ให้ดัดแปลงเรือแซ่ ซึ่งเป็นเรือลำเลียงสำหรับใช้



วังหลวง



บรรทุกทหารและอาวุธยุทธภัณฑ์ให้เป็นเรือไชยกับเรือศึกระดั้ต่าง ๆ โดยวางปืนใหญ่ประเภทปืนจ่ารงให้ยิงได้จากหัวเรือ ซึ่งจัดว่าเป็นต้นแบบของเรือรบในสมัยต่อมา

เรือแซเป็นเรือที่ใช้ฝีพายประมาณล้าละ ๒๐ คน ส่วนเรือไชยและเรือศึกระดั้เป็นเรือยาวแบบเรือแซใช้ฝีพายประมาณล้าละ ๖๐-๗๐ คน เมื่อพายแล้วไปได้รวดเร็วคร่าเรือแซ และได้ชื่อใหม่ว่าเรือไชย ส่วนเรือศึกระดั้สร้างแบบเดียวกับเรือไชย แต่ทำหัวเรือกว้างสำหรับเจาะช่องตั้งปืนใหญ่ได้ เหนือช่องปืนขึ้นไปทำเป็นรูปดั้ เช่น ครุฑ ลิง (กระบี) อันเป็นเครื่องหมายของกองต่างๆ ในกระบวนทัพ

ต่อมามีเรือกราบขึ้นอีกชนิดหนึ่งใช้การแบบเรือไชย แต่แล่นได้เร็วกว่าสำหรับเรือแซเดิมก็ยังคงใช้เป็นเรือสำหรับลำเลียงอาหารและอาวุธเหมือนเดิม เรือหลวงที่นั่งมาใช้ในพระราชพิธีส่วนมากเป็นเรือขนาดใหญ่และยาวพอสมควร แต่มีรูปร่างเพรียวพอเหมาะเพื่อให้ฝีพายพายไปได้อย่างรวดเร็ว กองเรือที่ใช้ในพระราชพิธีมีการประดับตกแต่งอย่างสวยงาม โดยเป็นการตกแต่งเรือไชยด้วย การสลักลวดลายให้งดงามขึ้น เรียกว่า เรือพระที่นั่งกิง เรือพระที่นั่งศรี หรือเรือศรี

ในปัจจุบันกระบวนพยุหยาตราชลมารคมีใช้สำหรับการบำเพ็ญพระราชกุศลหรือในพระราชพิธีสำคัญเท่านั้น เพราะหลังจากรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวเป็นต้นมา การรบโดยกระบวนพยุหยาตราชลมารคไม่มีอีกแล้ว ดังนั้นเรือรบในสมัยโบราณทั้งประเภทเรือกิง เรือไชย เรือศึกระดั้ และเรือดั้ จึงจัดเป็นเรือพระราชพิธีทั้งหมด







บทบาทของเรือในพระราชพิธี

ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช รัชกาลที่ ๑ เมื่อปีพุทธศักราช ๒๓๒๕ ได้มีการจัดขบวนพยุหยาตราทางชลมารคเพื่อบำเพ็ญพระราชกุศล ถวายผ้าพระกฐินหลวง ณ วัดบางหว้าใหญ่ หรือวัดระฆังในปัจจุบัน นอกจากจะมีกระบวนหลวงที่จัดเป็นขบวนพยุหยาตราชลมารคอย่างโบราณแล้ว บรรดาพระบรมวงศานุวงศ์ ข้าราชการ และประชาชนที่พอจะมีฐานะ ต่างพากันตกแต่งเรือของตนเป็นรูปสัตว์น้ำ เช่น ปลา ปู หอย มาร่วมขบวนตามเสด็จอย่างคึกคัก ในรัชกาลต่อๆ มา ก็มีการจัดขบวนพยุหยาตราใหญ่บ้าง เล็กบ้างตามแต่จะทรงโปรด จนเมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงการปกครองในปีพุทธศักราช ๒๔๗๕ ซึ่งตรงกับรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๗ มีเหตุให้พระองค์เสด็จไปประทับอยู่นอกราชอาณาจักร จึงต้องระงับพระราชพิธีพยุหยาตราชลมารคไประยะหนึ่ง จนเมื่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลปัจจุบัน จึงได้มีการฟื้นฟูพระราชพิธีพยุหยาตราชลมารคขึ้นอีกหลายวาระ ตั้งแต่ปีพุทธศักราช ๒๕๐๐ - ๒๕๔๒ รวมทั้งสิ้น ๑๑ ครั้งด้วยกันคือ

วาระที่หนึ่ง กระบวนพยุหยาตราชลมารคเนื่องในการฉลอง ๒๕ พุทธศตวรรษ เมื่อ ๑๔ พฤษภาคม พุทธศักราช ๒๕๐๐

ในวาระที่สอง จนถึงวาระที่เจ็ด ตั้งแต่ปีพุทธศักราช ๒๕๐๔ ถึงปี ๒๕๑๐ เป็นกระบวนพยุหยาตราชลมารคเนื่องในการเสด็จพระราชดำเนินถวายผ้าพระกฐิน ที่วัดอรุณราชวราราม ต่อมาได้มีการจัดกระบวนพยุหยาตราชลมารคขึ้นอีกถึงสองครั้ง เนื่องในโอกาสที่กรุงรัตนโกสินทร์มีอายุครบ ๒๐๐ ปี ในวันที่ ๕ เมษายน และ ๑๓ เมษายน พุทธศักราช ๒๕๒๕ โดยในวันที่ ๑๓ เมษายน ซึ่งเป็นวันปีใหม่นี้ ได้มีการอัญเชิญพระพุทธสิหิงค์แห่ออกให้ประชาชนได้สรงน้ำในวันสงกรานต์อีกด้วย

ในวาระต่อมาคือในปีพุทธศักราช ๒๕๓๐ และ ๒๕๓๙ จึงได้มีการจัดกระบวนฯ ขึ้นอีกครั้งเนื่องในการเสด็จพระราชดำเนินถวายผ้าพระกฐิน ที่วัดอรุณราชวราราม และในปีพุทธศักราช ๒๕๔๒

หอสมุดแห่งชาติ

วัดอรุณราชวราราม



เรือพระราชพิธีที่สำคัญ เรือพระที่นั่งสุพรรณหงส์

เรือพระที่นั่งสุพรรณหงส์ลำปัจจุบันสร้างขึ้นในปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวแล้วเสร็จในรัชสมัยพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เพื่อแทนลำเดิม โขนเรือเป็นรูปหงส์ขึงปีกปิดทองประดับกระจก

เรือพระที่นั่งลำเดิมสร้างขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช มีชื่อว่า “ศรีสุพรรณหงส์” ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เรียกเรือพระที่นั่งนี้ว่า “ศรีสุพรรณหงส์” และ “ไชยสุพรรณหงส์” ส่วนในสมัยอยุธยาเรียกว่า “ไชยสุพรรณหงส์”

เรือพระที่นั่งสุพรรณหงส์เป็นเรือพระที่นั่งกิ่ง เป็นเรือพื้นดิน น้ำหนัก ๑๕.๖ ตัน กว้าง ๓.๑๕ เมตร ยาว ๔๔.๗๐ เมตร ลึก ๐.๙๖ เมตร ฝีพาย ๕๐ นาย นายท้าย ๒ นาย นายเรือ ๒ นาย

เรือพระที่นั่งอนันตนาคราช

เรือพระที่นั่งอนันตนาคราชลำปัจจุบันสร้างขึ้นในรัชสมัยพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว แทนลำเดิมที่สร้างมาตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว โขนเรือเป็นรูปพญานาค ๗ เศียร ลงรักปิดทองประดับกระจก

เรือพระที่นั่งอนันตนาคราช เป็นเรือพระที่นั่งกิ่ง เป็นเรือพื้นเชือก น้ำหนัก ๑๕.๓๖ ตัน กว้าง ๒.๙๕ เมตร ยาว ๔๒.๙๕ เมตร ลึก ๐.๗๖ เมตร กินน้ำลึก ๐.๓๑ เมตร ฝีพาย ๕๔ นาย นายท้าย ๒ นาย





เรือเอกไชยเหินหา

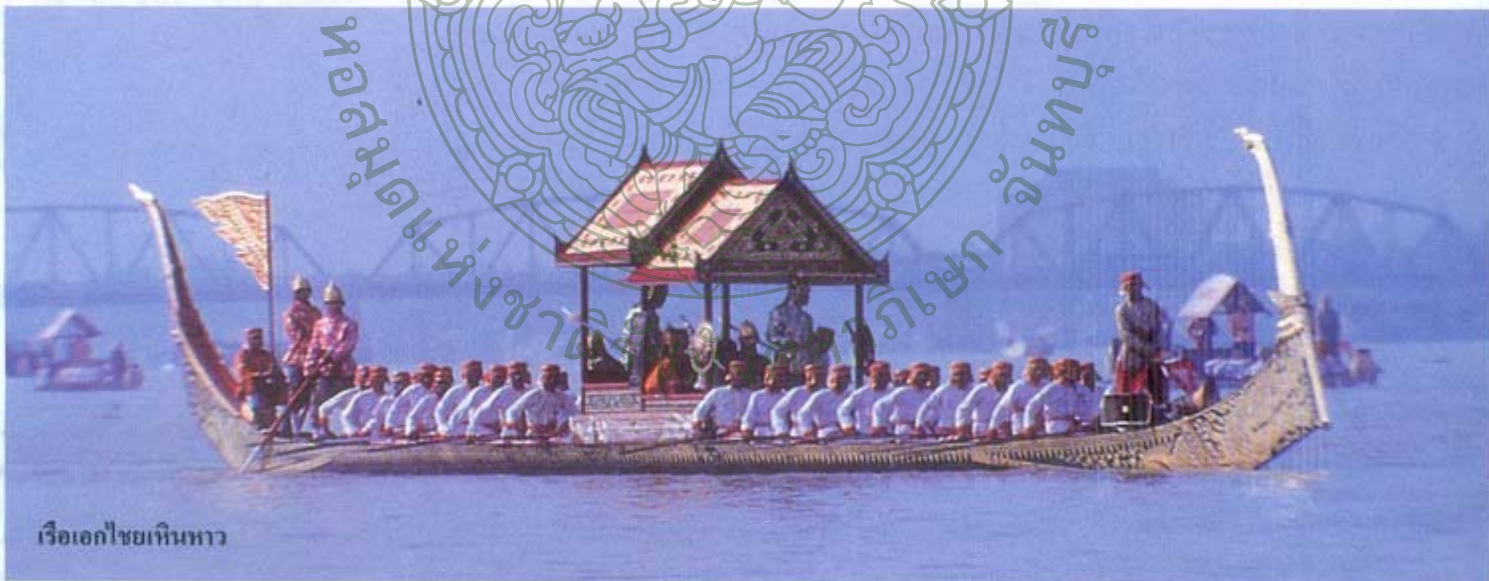
ลำเดิมไม่พบหลักฐานในการสร้าง ลำปัจจุบันสร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๘ โดยกรมอุทการเรือ เพื่อให้ทันใช้งานสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ ๒๐๐ ปี

เรือสุรเวายุภักษ์

โขนเรือเป็นรูปครึ่งยักษ์ครึ่งนก มีส่วนบนเป็นยักษ์ ส่วนล่างเป็นนก องค์เป็นสีม่วง เรือสุรเวายุภักษ์เป็นเรือพื้นดำ น้ำหนัก ๕.๖๒ ตัน กว้าง ๒.๑๐ เมตร ยาว ๒๖.๘๐ เมตร ลึก ๐.๕๑ เมตร กินน้ำลึก ๐.๒๕ เมตร ฝีพาย ๓๖ นาย นายท้าย ๒ นาย

เรือพาลีรังทวีป

ลำเดิมเป็นเรือพื้นดำหัวเรือกว้างมีรูปกลมโผล่ไปทางหัวเรือสำหรับติดตั้งปืนใหญ่บรรจุทางปากกระบอกได้ ๑ กระบอก ขนาดปากกระบอก ๖๔ มิลลิเมตร เหนือช่องปืนเป็นรูปขนกระป๋องสีแดง เรือพาลีรังทวีป มีน้ำหนัก ๖.๙๗ ตัน กว้าง ๑.๙๙ เมตร ยาว ๒๗.๕๔ เมตร ลึก ๐.๕๗ เมตร กินน้ำลึก ๐.๓๑ เมตร ฝีพาย ๓๔ นาย นายท้าย ๒ นาย



เรือเอกไชยเหินหา



เรือสุรเวายุภักษ์



เรือพาลีรังทวีป

เรือสุกรีพากรเมือง



เรือสุกรีพากรเมือง

ลำเดิมเป็นเรือพื้นดำหัวเรือกว้างมีรูปกลมโผล่ไปทางหัวเรือสำหรับติดตั้งปืนใหญ่บรรจุทางปากกระบอกได้ ๑ กระบอก ขนาดปากกระบอก ๖๕ มิลลิเมตร เหนือช่องปืนเป็นรูปขุนกระบี่สีแดงเรือสุกรีพากรเมือง มีน้ำหนัก ๖.๕๖ ตัน กว้าง ๑.๓๗ เมตร ยาว ๒๗.๕๕ เมตร ลึก ๐.๕๙ เมตร กินน้ำลึก ๐.๓๑ เมตร

เรือพระที่นั่งนารายณ์ทรงสุบรรณ รัชกาลที่ ๕

เป็นเรือพระที่นั่งลำใหม่ที่ปวงชนชาวไทยสร้างขึ้นเพื่อถวายเป็นของขวัญแด่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชมหาราช เนื่องในวโรกาสที่ทรงครองสิริราชสมบัติครบรอบ ๕๐ ปี เมื่อ พ.ศ. ๒๕๓๙ โขนเรือเป็นรูปนารายณ์ทรงครุฑ ลงรักปิดทอง ประดับกระจก

เรือพระที่นั่งลำเดิมนั้น พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ต่อขึ้นตามแบบอยุธยา ซึ่งมีเฉพาะครุฑ และใช้ชื่อว่า “มงคลสุบรรณ” ต่อมาพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างพระนารายณ์เพิ่มเติม แล้วแปลงนามเป็น “นารายณ์ทรงสุบรรณ”

เรือพระที่นั่งนารายณ์ทรงสุบรรณรัชกาลที่ ๕ กว้าง ๓.๒๐ เมตร ยาว ๔๔.๓๐ เมตร ฝีพาย ๕๐ นาย



เรือพระที่นั่งนารายณ์ทรงสุบรรณ
รัชกาลที่ ๕



บทที่ ๖

เครื่องถ้วยและสินค้าจากใต้ทะเลไทย

น่านน้ำอ่าวไทยเป็นทั้งแหล่งสัญจรและเป็นเส้นทางเดินเรือค้าขายของคนหลายวัฒนธรรมและหลายชาติพันธุ์มาตั้งแต่สมัยโบราณ เป็นน่านน้ำที่อยู่ในเส้นทางการค้าทางทะเลที่รู้จักกันดีในหมู่นักเดินเรือและพ่อค้าจากตะวันตก คือ ยุโรป อินเดีย อาหรับ และตะวันออก ซึ่งได้แก่ จีน ญี่ปุ่น สินค้าหลักที่ส่งค้ำขายชนิดหนึ่งที่อยู่ในระบบการค้าทางทะเลย่านนี้ ได้แก่ เครื่องถ้วยชาม จนอาจจะเรียกเส้นทางการค้าสายนี้ว่า “เส้นทางสายเครื่องถ้วย” ได้เช่นเดียวกับ “เส้นทางสายเครื่องเทศ” ที่รู้จักกันดี

เครื่องถ้วยจีน

เครื่องถ้วยจีนเป็นสินค้าสำคัญมากที่สุดชนิดหนึ่งในประวัติศาสตร์การค้าในย่านทะเลจีนใต้และอ่าวไทย มาตั้งแต่สมัยสมัราชวงศ์ถัง พุทธศตวรรษที่ ๑๕-๑๖ จนถึงสมัยราชวงศ์ชิงในพุทธศตวรรษที่ ๒๕ ซึ่งพบหลักฐานแพร่หลายกระจายอยู่ทั่วไปบนแผ่นดินของประเทศไทยและตามเมืองท่าชายทะเลเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นตลาดสำคัญของเครื่องถ้วยจีน ซึ่งนอกจากคนส่วนใหญ่ในภูมิภาคนี้จะเป็นผู้บริโภคเครื่องถ้วยจีนแล้ว ยังมีที่เป็นพ่อค้าคนกลาง ซื้อและขายเครื่องถ้วยจีนจนมีฐานะร่ำรวยอีกด้วย ตัวอย่างพ่อค้าคนกลางที่มีบทบาทในระบบการค้าเครื่องถ้วยจีนในย่านนี้ คือ กรุงศรีอยุธยา



ในบริเวณแหลมโพธิ์ ชายหาดทางฝั่งตะวันออกของอ่าวไทย ที่
บลพุมเรียง อำเภอไชยา จังหวัดสุราษฎร์ธานี นักโบราณคดีสำรวจและ
ค้นพบเศษเครื่องถ้วยแบบต่างๆ หนาแน่นและมากมายและเป็นเครื่อง
ที่มีอายุเก่าแก่กว่าที่พบในแหล่งโบราณคดีแห่งอื่นๆ ในอ่าวไทย

เครื่องถ้วยที่สำรวจและขุดค้นพบแหลมโพธิ์ ส่วนใหญ่เป็นเครื่องถ้วย
สมัยราชวงศ์ถัง และพบเครื่องถ้วยอาหรับจากตะวันออกกลาง อายุ
ประมาณพุทธศตวรรษที่ ๑๕ - ๑๖ หรือคริสต์ศตวรรษที่ ๙ - ๑๐ ประปน
ด้วย เครื่องถ้วยจีนสมัยราชวงศ์ถังชนิดที่พบมากในแหล่งโบราณคดี

เครื่องถ้วยที่พบจากซากเรือ
โบราณใต้ทะเลไทยมีทั้งที่ผลิต
จากแหล่งเตาในประเทศ และ
จากต่างประเทศ



แหลมโพธิ์ ได้แก่ เครื่องถ้วยแบบฉางซา ผลิตจากกลุ่มเตาในมณฑลหูหนานประกอบด้วย เหยือกจีนแบบวา ซา ปิง (Wa cha ping) ถ้วยชามเคลือบสามสี พื้นสีเขียวมะกอกเขียนลายกลีบบัวด้วยสีเขียว แดง และสีเหลือง บางชิ้นมีจารึกภาษาอาหรับระบุพระนามพระอัลเลาะห์ไว้ด้วย นอกจากนี้ยังพบเครื่องถ้วยแบบยั่ว ผลิตจากกลุ่มเตาในมณฑลเจ้อเจียง หรือซีเกียง (เขมชาติ เทพไชย, ๒๕๒๕ : ๑๘๘ - ๑๙๐)

เครื่องถ้วยอาหรับและตะวันตกกลาง พบไม่มากเท่ากับเครื่องถ้วยจีน เป็นเครื่องถ้วยชนิดเคลือบสีเขียว และเคลือบสีฟ้าแบบเทอร์ควอยซ์ ซึ่งเครื่องถ้วยสีฟ้าของอาหรับยังพบที่เกาะคอเขา ชายฝั่งทะเลอันดามัน จังหวัดพังงา และที่เมืองศรีมโหสถ จังหวัดปราจีนบุรี

ในทะเลสาบสงขลา และคลองท่าเรือ จังหวัดนครศรีธรรมราช ได้ค้นพบเครื่องถ้วยจีนสมัยราชวงศ์ถัง ประเภทโหเคลือบสีเขียวมะกอก เหยือกเคลือบสีเขียวมะกอก ผลิตจากกลุ่มเตาในมณฑลกวางตุ้ง เป็นจำนวนมาก บริเวณเมืองท่าชายฝั่งทะเลของอำเภอไทยทั้งในเขตภาคใต้ และภาคตะวันออก รวมทั้งเมืองและชุมชนโบราณทางตอนในของแผ่นดินพบเครื่องถ้วยจีนสมัยราชวงศ์ซ่งอายุราวพุทธศตวรรษที่ ๑๗ - ๑๘

เครื่องถ้วยจีนสมัยราชวงศ์ซ่งชนิดที่โดดเด่นและพบมาก ได้แก่ เครื่องถ้วยชิ่งไป ประเภทดัลลาลานู ซามเคลือบดินวล แจกัน หรือขวดทรงสูง ผลิตจากกลุ่มเตาเต๋อฮั่ว มณฑลหูเจี้ยน

เครื่องถ้วยจีนที่กลุ่มงานโบราณคดีได้นำสำรวจและขุดค้นพบในแหล่งเรือดำน้ำโบราณหลายลำในอ่าวไทย เป็นของที่มีอายุตั้งแต่สมัยราชวงศ์หยวน พ.ศ. ๑๘๐๓ ถึง พ.ศ. ๑๙๑๒ และสมัยราชวงศ์หมิง ระหว่าง พ.ศ. ๑๙๑๒ ถึง พ.ศ. ๒๑๘๗

ชามเคลือบเขียว สมัยราชวงศ์หยวน
พบในเรือรางเกวียน

กระปุกลายมังกรไฟพิมพ์ลาย
บุรูปมังกรไฟสีแดงช่วงล่างเป็น
ลายเมฆและสัตว์ศักดิ์



ชามเคลือบเขียวสมัยราชวงศ์หยวน
พบในเรือสมุย ลักษณะคล้าย
คลึงกับเครื่องถ้วยเขียวไข่กาที่
ผลิตจากเมืองศรีสัตนาคนหุต



เรือรางเกวียน อับปางเมื่อประมาณปลายพุทธศตวรรษที่ ๑๙ เป็นซากเรือสำเภาโบราณลำเดียวในอ่าวไทยที่ขุดค้นพบเครื่องถ้วยจีนสมัยราชวงศ์หยวน ประกอบด้วยภาชนะประเภทจาน ชาม และกระปุกชนิดเคลือบสีเขียว หรือเคลาดอนคุณภาพดี ผลิตจากกลุ่มเตาหลงฉวน มณฑลเจ้อเจียง และไหเคลือบขนาดต่างๆ จานใบนี้สภาพดีมาก ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางปาก ๒๗ เซนติเมตร สูง ๔.๖๐ เซนติเมตร ที่ขอบผนังด้านในชุดเซาะเป็นร่องตามแนวตั้งโดยรอบ ที่ตรงกลางจานมีลายพิมพ์หุ่นรูปช่อดอกไม้ ที่ก้นด้านนอกเคลือบไม่หมด มีรอยปาดน้ำเคลือบออกเป็นวงแหวน กระปุกลายมังกรไฟอีกใบเป็นของหายาก เพราะพบเพียงใบเดียวในเรือรางเกวียน สภาพชำรุด ที่ไหล่ต่อกับคอมมีรูปหล่อดลันๆ แปะอยู่สองข้าง บนไหล่และตัวช่วงบนมีลายพิมพ์หุ่นรูปมังกรไฟสีแดง และลูกแก้ว ช่วงล่างเป็นลายคลื่นเมฆ และสัตว์ตึกะ ซึ่งเป็นลวดลายมงคล

ชามเนื้อแกร่งสีนวลเคลือบสีเขียวไขขาว พบในเรือสมัย เป็นชามจีนสมัยราชวงศ์หยวนที่มีความคล้ายคลึงกับเครื่องถ้วยสังคโลกสีเขียวไขขาวผลิตที่เตาเมืองศรีสขันธ์

ไหสีหูขนาดกลาง เนื้อแกร่งเคลือบสีน้ำตาลแกมเหลืองใบนี้เป็นไหจีนสมัยราชวงศ์หยวนซึ่งเป็นหนึ่งในจำนวนหลายสิบใบที่พบในเรือรางเกวียน เครื่องถ้วยจีนสมัยราชวงศ์หมิง เป็นสินค้าที่พบมากที่สุด ณ แหล่งเรือโบราณในอ่าวไทย ประกอบด้วย เครื่องถ้วยลายคราม และเครื่องถ้วยชนิดเคลือบสีเขียว

เครื่องถ้วยคร่ำก (Kraak Wares) พบจำนวนมากในเรือสีซัง ๑ เป็นเครื่องถ้วยลายครามคุณภาพดีเยี่ยม ผลิตจากโรงงานเครื่องถ้วยหลวงที่จังหวัดเต๋อเจิ้น ในมณฑลเกียงซี ในสมัยจักรพรรดิวันหลี่ ระหว่าง พ.ศ. ๒๑๑๖ - ๒๑๖๒ และเป็นสินค้าที่นิยมของชาวยุโรป โดยบริษัทอีสต์อินเดียของดัตช์ หรือ V.O.C เป็นผู้สั่งไปจำหน่าย

เครื่องถ้วยคร่ำกที่พบในเรือสีซัง ๑ ประกอบด้วย ถ้วยหลายเหลี่ยม ชาม จานขนาดเล็ก ขอบปากหยักเป็นปีกกา เขียนลายต้นไม้ใบไม้ นก แมลง



เครื่องถ้วยจีนชนิดคร่ำกเขียนสีน้ำเงินบนพื้นขาวเนื้อบางคล้ายเปลือกไข่





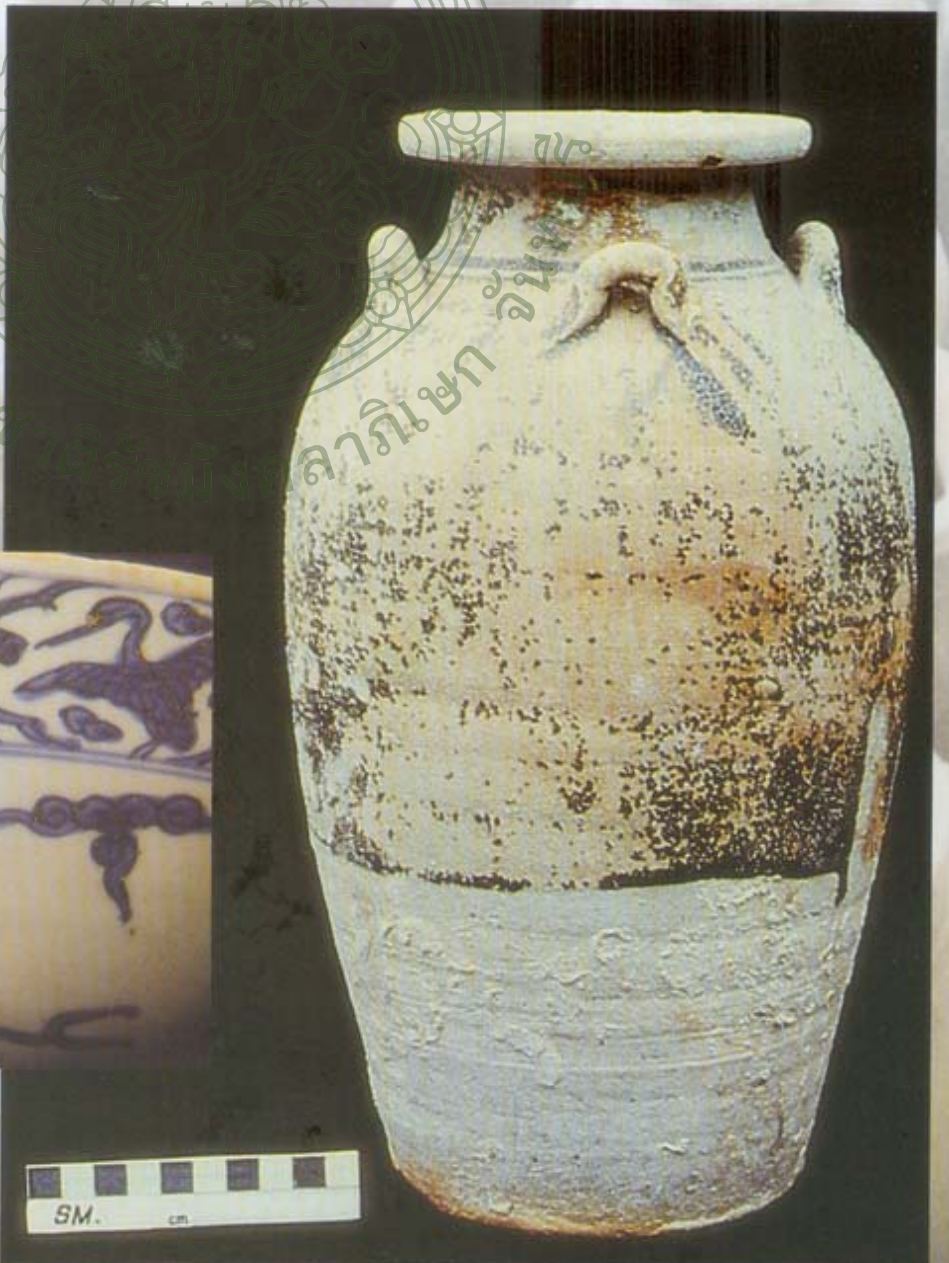
เครื่องถ้วยจีนชนิดชัวเถา

เครื่องเรือน ลวดลายสัญลักษณ์มงคลในลัทธิเต๋า และรูปบุคคลด้วยฝีมือ ประณีตบรรจงงดงามมาก ตัวถ้วยชามมีลักษณะขอบบางคล้ายเปลือกไข่ ขึ้นรูปด้วยการหล่อพิมพ์

เนื่องจากแหล่งเรือสีซัง ๑ ถูกนักดำน้ำสมัครเล่น ชาวประมง และ นักล่าสมบัติใต้ทะเลรบกวนมาก มีการใช้ระเบิดทำลายปะการัง ทำให้ เครื่องถ้วยคร่ำที่ขอบบางแตกหักเสียหายเป็นชิ้นเล็กชิ้นน้อย เท่าที่พบใน การขุดค้นเมื่อ พ.ศ. ๒๕๒๖ - ๒๕๒๘ มีจำนวนประมาณ ๕,๐๐๐ ชิ้น ใน เรือสีซัง ๑ ยังพบเครื่องถ้วยลายครามจีนคุณภาพดี ผลิตจากเตาจึง เต่อเจินอีกหลายสิบใบ ชามขนาดกลางใบหนึ่งสภาพสมบูรณ์ดี ด้านนอก เขียนลายนกกระยางกางปีกอยู่ในช่องกระจก สลับกับชุดลายดอกบัวบาน ถัดลงมาเป็นลายชุดดอกไม้เป็นระยะๆ โดยรอบชาม ที่ก้นด้านนอกมีอักษร จีน ๖ ตัว อ่านว่า ต้า หมิง ่วาน หลี เหนียน ซิ แปลว่า ทำในรัชกาล จักรพรรดิว่านหลีแห่งราชวงศ์หมิงที่ยิ่งใหญ่



ชามลายครามจีน สมัยรัชกาล จักรพรรดิว่านหลีแห่งราชวงศ์ หมิงเป็นลายนกกระยางสลับกับ ลายดอกบัว กันด้วยมีอักษรนอก รัชกาลและราชวงศ์



ในการขุดค้นแหล่งเรือเกาะกระดาด พบเครื่องถ้วยลายครามจีนสมัยจักรพรรดิฉาจิ่ง พ.ศ. ๒๐๖๕ - ๒๑๑๐ ผลิตจากโรงงานเครื่องถ้วยหลวงที่จิ่งเต๋อเจิน มณฑลเกียงซี

แหล่งเรือกลางอ่าว เป็นสำเภานาขนาดใหญ่บรรจุเครื่องถ้วยสังคโลก เครื่องถ้วยสังคโลก เป็นสินค้าหลักหลายพันชิ้น และอัดปองอยู่ที่กลางอ่าวไทย ระดับน้ำลึกประมาณ ๖๕ เมตร เมื่อพุทธศตวรรษที่ ๒๐ มีเครื่องถ้วยจีนสมัยราชวงศ์หมิงตอนต้นปะปนอยู่ด้วยหลายชิ้น เครื่องถ้วยลายครามจีนที่พบในเรือกลางอ่าว ไม่มีลวดลายที่สวยงามและเป็นเอกลักษณ์แต่อย่างใด ลวดลาย ที่พบบนขามเป็นลายดอกไม้ใบไม้ง่ายๆ ไม่ประณีตนัก ส่วนใต้ลายครามก็เขียนลายเส้นวงรอบที่บริเวณใต้ขอบปาก ใหญ่ ตัว และที่เชิงฐานเท่านั้น ไม่ทำลวดลายอย่างอื่น

เครื่องถ้วยจีนที่โดดเด่นของเรือกลางอ่าว คือ กาเหล้าเคลือบสีน้ำเงินเกือบทั้งใบ ยกเว้นที่ก้านด้านนอกผลิตจากโรงงานเครื่องถ้วยหลวงที่จิ่งเต๋อเจิน เป็นเครื่องถ้วยแบบพิเศษที่พบน้อย และหายากมากในย่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

นอกจากเครื่องถ้วยลายครามแล้ว ยังพบโหลเคลือบสีน้ำตาลแกมเหลืองอีกเป็นจำนวนมาก

เครื่องถ้วยลายครามอีกกลุ่มหนึ่งที่พบบ่อยในแหล่งเรืออ่าวไทย และแหล่งโบราณคดีในประเทศไทยได้แก่ เครื่องถ้วยชามเตา เป็นเครื่องถ้วยลายครามชนิดที่คุณภาพไม่ค่อยดี เนื้อดินหยาบ มีเม็ดทรายและขี้เถ้าติดอยู่ที่ฐานกันมาก เขียนลวดลายไม่สวยงามและราคาถูก ผลิตจากโรงงานหลายๆ แห่ง ทั้งโรงงานของรัฐบาล และโรงงานเอกชนในจิ่งเต๋อเจิน และในมณฑลอื่นๆ ทางตอนใต้ และส่งออกขายทางทะเลที่เมืองชวเต้า ในช่วงพุทธศตวรรษที่ ๒๑ - ๒๕





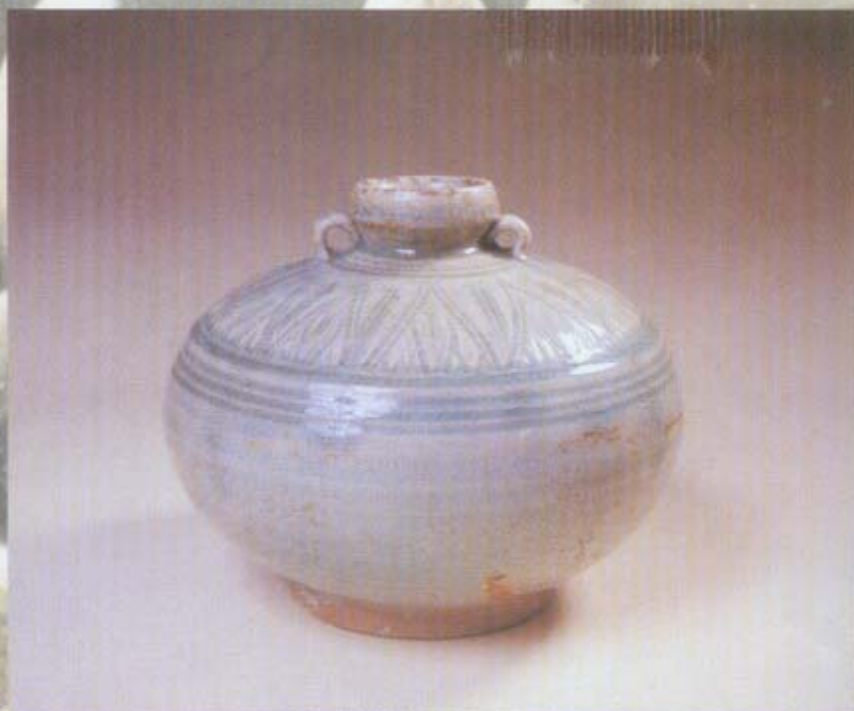
เครื่องถ้วยไทย

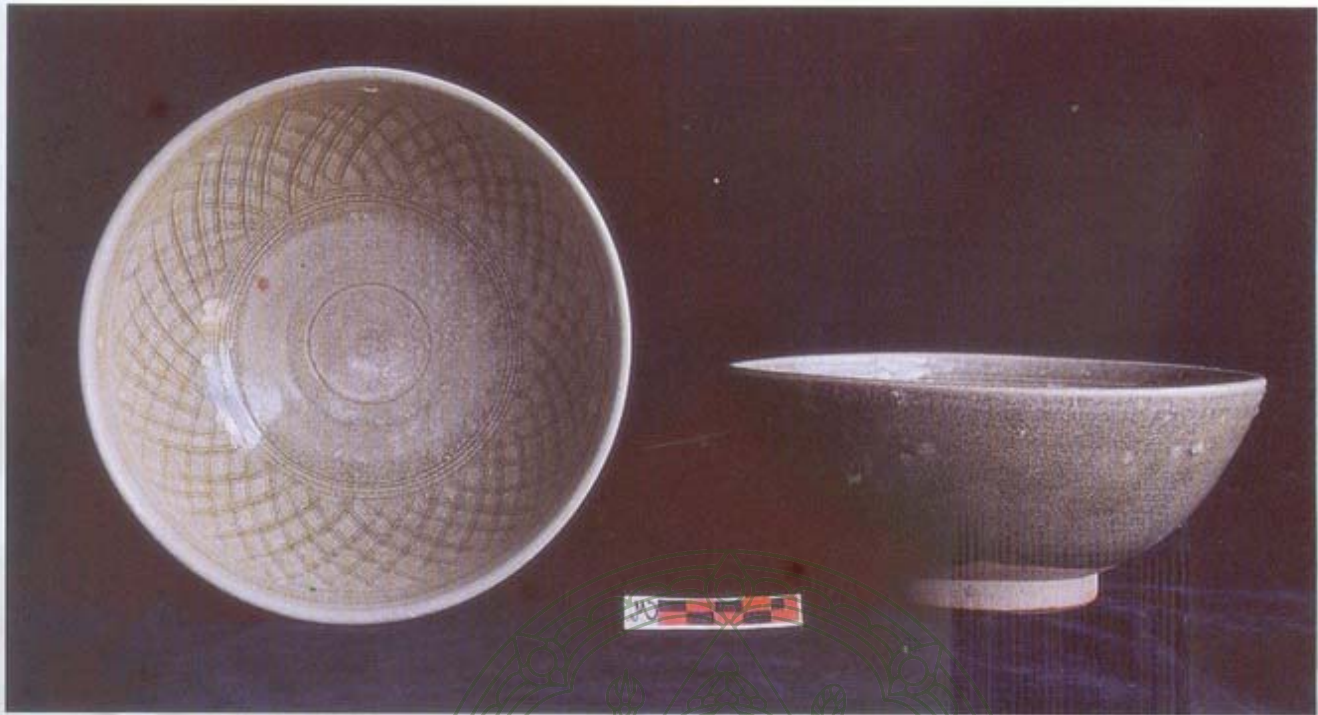
ในช่วงก่อนปี พ.ศ. ๒๕๑๔ เราได้แต่รับรู้กันว่า มีการค้นพบเครื่องถ้วยไทยจำนวนมากในฟิลิปปินส์และในอินโดนีเซีย ซึ่งส่วนมากเรียกเครื่องถ้วยไทยที่พบนั้นว่า เครื่องถ้วยสยามบ้าง เครื่องถ้วยสุโขทัยบ้าง หรือไม่ก็เครื่องถ้วยลังคโลกเป็นส่วนใหญ่ และเราก็รับรู้กันอีกว่าเครื่องถ้วยเหล่านั้นเป็น “สินค้าส่งออกทางทะเล” อย่างแน่นอน แต่ปัญหาที่ยังตอบได้ไม่ชัดเจนก็คือ

(๑) สินค้าเครื่องถ้วยไทยที่ส่งออกไปขายทางทะเลมีแต่เฉพาะเครื่องถ้วยลังคโลกจากเมืองศรีสัชนาลัยและเมืองสุโขทัยหรือจากแหล่งอื่นๆ ด้วย

(๒) การค้าเครื่องถ้วยไทยทางทะเลนั้นเริ่มต้นและสิ้นสุดลงเมื่อใด นับตั้งแต่มีการค้นพบเครื่องถ้วยขามลังคโลกจำนวนมากในซากเรือสำเภาโบราณที่เกาะคราม และที่หน้าอ่าวพัทยา เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๑๔ ก่อให้เกิดการศึกษาค้นคว้าเรื่องการค้นเครื่องลังคโลกและเครื่องถ้วยไทยอย่างเป็นรูปธรรมมากกว่าแต่ก่อน ซึ่งการศึกษาค้นคว้าที่ผ่านมาสามารถตอบคำถามดังกล่าวได้ดีทีเดียว ทำให้เราได้รู้มากขึ้นอีกว่ามีเครื่องถ้วยขามประเภทใดบ้างที่ส่งออกไปขายในดินแดนพื้นทะเล ส่งออกไปอย่างไรและเมื่อใดบ้าง

แหล่งผลิตเครื่องถ้วยไทย สมัยโบราณที่มีผลิตภัณฑ์ส่งออกไปขายต่างประเทศโดยทางทะเล ได้แก่ แหล่งเตาสังคโลก หรือเตาทุเรียงที่เมืองศรีสัชนาลัย แหล่งผลิตที่เมืองสุโขทัย กลุ่มเตาแม่น้ำน้อย ที่ตำบลเชิงกลัด อำเภอบางระจัน จังหวัดสิงห์บุรี และกลุ่มเตาเมืองสุพรรณบุรีที่บ้านบางปูน ตำบลพิหารแดง อำเภอเมืองฯ จังหวัดสุพรรณบุรี





เรือสำเภามีโบราณจำนวนมากที่ค้นพบในย่านหน้าของอำเภอไทยมีเครื่องถ้วยไทยอยู่ในเรือ มากบ้างน้อยบ้าง เรือบางลำอาจจะบรรจุทุกสินค้าหลักที่มีใช้เครื่องถ้วยชาม ได้แก่ ข้องป่า น้ำตาล งาช้าง หนังสัตว์ ไม้ฝาง ตะกั่ว ทองแดง เป็นต้น และมีเครื่องถ้วยชามบ้างไหมากันก็ จัดเป็นสินค้าที่มีความสำคัญรองๆ ลงไป เช่น ในเรือรางเกวียน เรือสีซัง ๑ เรือบดกะไชย เรือสมุย และเรือสีซัง ๒

เครื่องถ้วยเซลียงชนิดชามกัน
แบบ พุทธศตวรรษที่ ๑๘ - ๑๙
พบในเรือรางเกวียน

แต่ในเรือสำเภบางลำ เช่น เรือศรามหรือเรือตัดหีบ หรือสีซัง ๓ เรือ พัทยา เรือเกาะกระดาดและเรือกลางอำวนั้น มีเครื่องถ้วยไทยอยู่ในระหว่างสินค้าเป็นจำนวนมากและเป็นสินค้าหลักของเรือ

ในบรรดาเครื่องถ้วยไทยที่เป็นสินค้าส่งออกทางทะเลนั้น มีเครื่องถ้วยสังคโลกจากเมืองศรีสัตนาคนหุต เมืองสุโขทัย และเครื่องถ้วยจากกลุ่มเตาแม่น้ำน้อย เมืองสิงห์บุรี จำนวนมากที่สุด ในขณะที่เครื่องถ้วยจากกลุ่มเตาเมืองสุพรรณบุรีพบน้อยชิ้น ซึ่งอาจจะไม่ได้เป็นสินค้าก็ได้

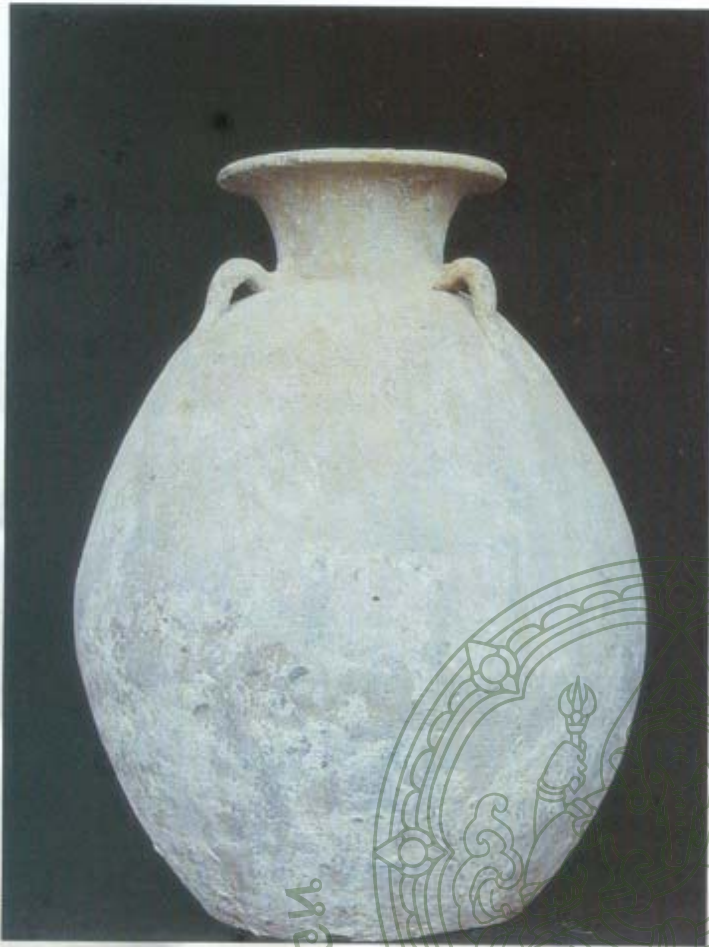
เครื่องถ้วยไทยที่มีอายุเก่าแก่ที่สุดที่พบในระบบการค้าทางทะเล คือ เครื่องถ้วยแบบเซลียง หรือเครื่องถ้วยดินแบบสังคโลกที่พบในเรือรางเกวียน โดยพบร่วมกับเครื่องถ้วยเวียดนาม และเครื่องถ้วยจีนสมัยราชวงศ์หยวน



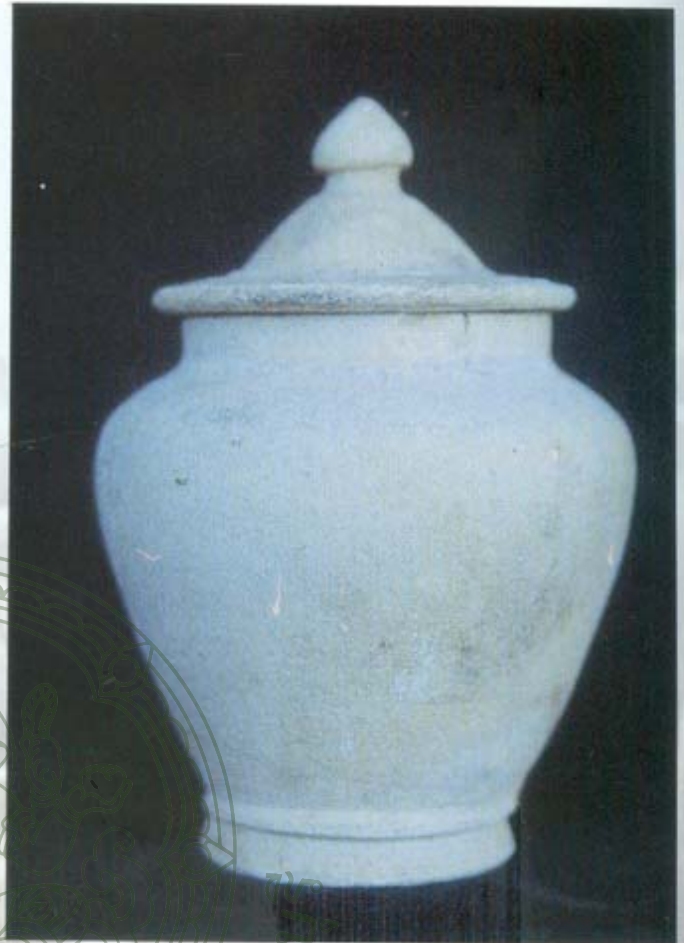
ขวดปากบานเคลือบ
เขียวผลิตจากเตาป่ายาง
ศรีสัตนาคนหุต พบในเรือ
กลางอำว



ชามเคลือบเขียวผลิตจาก
เตาป่ายางศรีสัตนาคนหุตพบในเรือ
กลางอำว



ขวดรูปไข่สองหูทรงสูงเคลือบ
สีชาวน้ำนมพบในเรือกลางอ่าว



โถมีฝาเคลือบสีชาวน้ำนม
พบในเรือกลางอ่าว

เครื่องถ้วยเคลือบ เป็นผลิตภัณฑ์ที่มีเนื้อดินปั้นหยาบๆ ใช้ดินเหนียว
สีดำคล้ำ สีเทาคล้ำ และสีน้ำตาล เคลือบสีเขียวแกมเหลือง สีเขียวมะกอก
สีเขียวแก่มน้ำตาล และมีชนิดที่เคลือบสีน้ำตาลอีกด้วย มีการผลิตอยู่
ในระหว่างพุทธศตวรรษที่ ๑๘ - ๑๙ ผลิตจากกลุ่มเตารุ่นแรกๆ ที่บ้าน
เกาะน้อยและบ้านหนองอ้อ ทางเหนือของเมืองศรีสัตนาคนหุต ร่วมสมัยกับ
หลักฐานที่พบในเรือรางเกวียน และอยู่ในสมัยพ่อขุนรามคำแหงมหาราช
(สายันต์ ไพรชาญจิตร, ๒๕๓๓ : ๓๒) ในกลุ่มภาชนะประเภทชามมักจะเคลือบ
เฉพาะด้านใน ไม่เคลือบด้านนอก ส่วนในกลุ่มภาชนะประเภทไห กระปุก
ก็เคลือบผิวเฉพาะด้านนอก เว้นที่ฐานและก้นด้านนอก

เครื่องถ้วยเคลือบที่พบในเรือรางเกวียน ประกอบด้วย ชามก้นแบนไม่มี
ขอบฐาน เคลือบสีเขียวแกมเหลือง ๒ ใบ กระปุกสี่หูทรงกลมเคลือบสีเขียว

ใบหนึ่ง กระปุกสองหูทรงกลมเคลือบสีเขียววอลใบหนึ่ง และกระปุกสองหูทรงกลมขนาดเล็กเคลือบสีน้ำตาลอีก ๕ ใบ โห่สีหูขนาดกลางสองสามใบ ขวดสองหูทรงลูกมะละกอใบหนึ่งและขวดสองหูทรงกระบอกเคลือบสีน้ำตาลคู่หนึ่ง เครื่องถ้วยสังคโลก ชนิดเคลือบสีเขียว สีเขียวไข่กา ชนิดเคลือบสีขาวนํ้านม ผลิตจากแหล่งผลิตที่เมืองศรีษณาลัย ทั้งกลุ่มเตาที่บ้านเกาะน้อย และกลุ่มเตาที่บ้านปายาง เป็นสินค้าส่งออกคุณภาพดี และมีความสวยงามโดดเด่นมากกว่าเครื่องถ้วยไทยกลุ่มอื่นๆ

ในเรือคราม หรือเรือลัดทียบ พบเครื่องถ้วยสังคโลกสีเขียวไข่กาผลิตจากกลุ่มเตาบ้านเกาะน้อยจำนวนประมาณสี่พันใบ ประกอบด้วยภาชนะประเภท จาน ชาม กระปุกสองหูทรงกลมขนาดกลาง กระปุกสองหูกันจับขนาดเล็ก และพบเครื่องถ้วยชามชนิดเขียนลายใต้เคลือบผลิตจากแหล่งเตาศรีษณาลัย และชามลายปลาจากแหล่งเตาเมืองสุโขทัยจำนวนหลายร้อยใบ ในเรือกลางอ่าว พบสินค้าเครื่องถ้วยสังคโลกจำนวนมากที่สุดเท่าที่เคยค้นพบในแหล่งเรือโบราณในอ่าวไทย ที่สำคัญได้แก่ เครื่องถ้วยเคลือบสีเขียว ผลิตจากกลุ่มเตาบ้านปายางจำนวนมาก ประกอบด้วยภาชนะประเภท ชาม จาน โถมีฝา ขวดรูปไข่สองหูทรงสูง ตลับ ผอบ ขวดปากบาน กระปุกสองหูทรงกลมขนาดกลาง ก้นารูปหงส์ ขวดทรงน้ำเต้าตัดตัวรูปแม่อุ้มลูก ข้างบัว และนกขนาดเล็ก

นอกจากนี้ ยังพบเครื่องถ้วยสังคโลกชนิดเคลือบสีขาวนํ้านม ประเภท โถมีฝา ขวดรูปไข่สองหูทรงสูง ตลับ ผอบ ขวดปากบาน กระปุกเล็ก จำนวนประมาณสองพันใบ

สินค้าเครื่องถ้วยไทยที่สำคัญอีกกลุ่มหนึ่ง คือ ภาชนะเนื้อแกร่งเคลือบสีน้ำตาลแกมเขียว และน้ำตาลแกมดำ และชนิดไม่เคลือบผิว ผลิตจากแหล่งเตาแม่น้ำน้อย ที่จังหวัดสิงห์บุรี ประเภทโห่สีหูทรงสูงขนาดต่างๆ โองี อ่าง โห่ไม่มีหู ขวดปากบาน พบจำนวนหลายพันใบในเรือกลางอ่าว และพบหลายสิบใบในเรือสีซัง ๓

ในแหล่งเรือเกาะกระดาด พบเครื่องถ้วยสังคโลกชนิดเขียนลายสีน้ำตาลและสีดำใต้เคลือบ ประเภท ตลับ ผอบ ขวดปากบาน กระปุกขนาดเล็ก ผลิตจากแหล่งเตาเมืองศรีษณาลัยที่บ้านปายาง โดยพบร่วมกับเครื่องถ้วยลายครามจีนสมัยจักรพรรดิฉาเจิ้ง แห่งราชวงศ์หมิง และพบโห่สีหูจากแหล่งเตาแม่น้ำน้อยจำนวนหนึ่ง



เครื่องถ้วยสิงห์บุรี

สินค้าเครื่องถ้วยไทยที่สำคัญอีกกลุ่มหนึ่ง คือ ภาชนะเนื้อแกร่งเคลือบสีน้ำตาลแกมเขียว และน้ำตาลแกมดำ และชนิดไม่เคลือบผิว ผลิตจากแหล่งเตาแม่น้ำน้อย ที่จังหวัดสิงห์บุรี ประเภทไหสีหูทรงสูงขนาดต่างๆ โอ่ง อ่าง ไหไม่มีหู ขวดปากบาน พบจำนวนหลายพันใบในเรือกลางอ่าว และพบหลายสิบใบในเรือสีซัง ๓

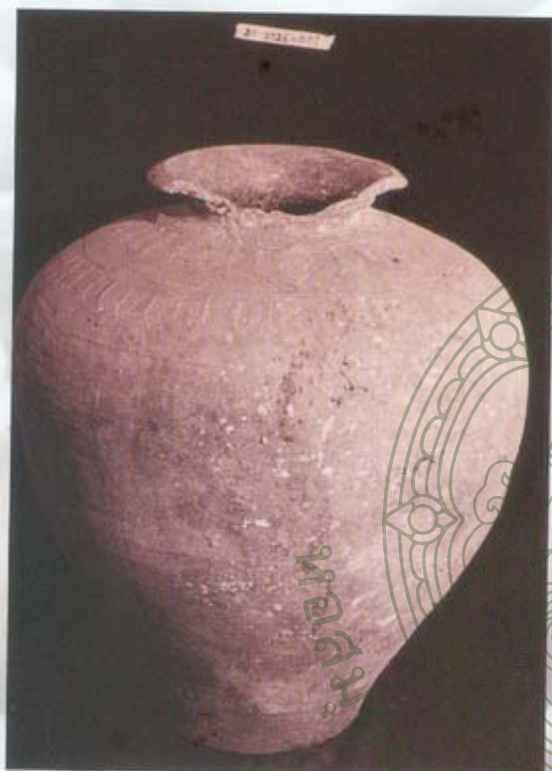
เครื่องถ้วยสุพรรณบุรี

แหล่งผลิตเครื่องถ้วยอยู่ตามริมฝั่งแม่น้ำสุพรรณบุรีทางตอนเหนือของตัวเมือง แหล่งเตาดังกล่าวปัจจุบันอยู่ในท้องที่บ้านบางปูน ตำบลพิหารแดง อำเภอเมืองฯ จังหวัดสุพรรณบุรี

ผลิตภัณฑ์เครื่องปั้นดินเผาของแหล่งเตาเมืองสุพรรณบุรีที่บ้านบางปูนไม่มีชนิดเคลือบ ส่วนมากเป็นภาชนะเนื้อค่อนข้างแกร่ง สีเทา หรือสีดก ประกอบด้วยโอ่งน้ำ ไหปากแตรมีฐานแบบไหเท้าช้าง อ่างครก

เครื่องถ้วยของแหล่งเตาสุพรรณบุรีมีคุณภาพเนื้อดินไม่แกร่งเท่ากับเครื่องถ้วยสิงห์บุรีที่เตาแม่น้ำน้อย และไม่สามารถทำผลิตภัณฑ์เคลือบได้ แต่ก็มีจุดเด่นตรงที่ช่างปั้นหม้อเมืองสุพรรณบุรีสามารถประดิษฐ์แม่พิมพ์ประทับลวดลายต่างๆ ลงบนไหลงภาชนะประเภทไห และโอ่งน้ำได้อย่างสวยงามและชำนาญ ลวดลายประทับของแหล่งเตาสุพรรณบุรีมีหลายแบบ ที่โดดเด่นและเป็นเอกลักษณ์ได้แก่ ลวดลายรูปคน รูปสัตว์ในกรอบสี่เหลี่ยมต่อเนื่องกันไปโดยรอบในลวดลาย รูปบุคคลส่วนใหญ่แต่งกายแบบกุฎริย พะตูม หรือนักรบ ลวดลายรูปสัตว์ ประกอบด้วยช้างศึก ม้าศึก การจับช้างป่า เป็นต้น ลวดลายอื่นๆ ได้แก่ ลายเสมา ขนาดต่างๆ ลายเทพนม ลายเทวดาเหาะ นอกจากนี้ยังนิยมทำเป็นชุดแถบร่องขนานกันได้ที่ไหล่ และเหนือฐาน

รูปทรงเครื่องถ้วยสุพรรณบุรีประเภทไหเท้าช้าง และไหปากแตรของแหล่งเตาบ้านบางปูน คล้ายคลึงกับไหแบบเขมรที่ผลิต



เครื่องปั้นดินเผาจากแหล่งเตาสุพรรณบุรี มีลวดลายประทับสวยงาม

โอ่งที่พบในเรือสีซัง ๒ มีลายประทับรูปเสมาต่อเนื่องโดยรอบ

ในเขตภาคอีสานตอนใต้ แถบจังหวัดบุรีรัมย์ และจังหวัดสุรินทร์ ส่วนรูป
ลายรูปบุคคล รูปสัตว์ที่อยู่ภายในกรอบสี่เหลี่ยมประทับต่อเนื่องกันโดยรอบ
ไหล่ภาชนะก็เป็นรูปแบบลวดลายที่พบมาในเครื่องปั้นดินเผาวัฒนธรรมทวาร
วดีที่แพร่หลายอยู่ในภาคกลาง (จารึก วิลแก้ว, ๒๕๓๑ : ๗๓)

แหล่งเตาสุพรรณบุรีที่บ้านบางปูนผลิตเครื่องถ้วย โอ่ง ไห อ่าง ครก
และกระปุก และภาชนะรูปแบบอื่นๆ ส่งขายให้กับพ่อค้าทั่วไป ผู้บริโภค
ภายในราชอาณาจักรสยาม และพ่อค้าในสำเภาต่างประเทศในห้วง
พุทธศตวรรษที่ ๑๙ - ๒๒

ในการสำรวจและขุดค้นซากเรือสำเภาโบราณในอ่าวไทยได้พบเครื่อง
ถ้วยสุพรรณบุรีในเรือรางเกวียนและเรือสีซัง ๒ ประกอบด้วยภาชนะ ๒ แบบ
คือ โอ่ง และไหปากแตร โอ่งใหญ่ทรงสูง พบในเรือสีซัง ๒ ไหเล็กกว้าง ก้น
สอบแคบและเรียบ คอสั้นแคบ ปากบานออก ขอบปากมีสัน และร่องด้าน
บนตรงรอยต่อของคอกับไหล่มีหูขนาดเล็กปั้นแปะประดับไว้ ๓ แห่ง บน
ไหล่มีแถบลายประทับรูปเสมาต่อเนื่องเป็นรัศมีโดยรอบ ๒ แถบ เนื้อดินสี
เทาอ่อนข้างแกร่ง ปั้นหนามาก ไม่เคลือบผิว ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางของไห
วัดตรงไหล่ ประมาณ ๖๐ เซนติเมตร สูง ๖๗ เซนติเมตร

ไหปากแตรขนาดกลาง มีฐานเดี่ยวคล้ายไหเท้าช้าง ลักษณะคอกว้างสูง
ปากกว้างบานออกคล้ายปากแตร บนขอบปากมีสันและร่องด้าน ๒ - ๓
ร่อง ไหเล็กกว้างมีลายขีด และลายกดทาบ ลายชุดเป็นคลื่นต่อเนื่องกันใน
ระหว่างเส้นคู่ขนานวนไปโดยรอบไหล่ เนื้อดินไม่แกร่ง สีเทา ไม่เคลือบ
ขนาดวัดตรงหัวไหล่กว้าง ๒๒ เซนติเมตร สูง ๒๒ เซนติเมตร

นอกจากนี้ยังพบเศษชิ้นส่วนโอ่งใหญ่มีลายประทับรูปคล้ายใบโพธิ์ที่
ไหล่โดยรอบ ในเรือรางเกวียน และไหชิ้นส่วนไหล่มีลายประทับรูปคนขี่ม้า
อยู่ในกรอบสี่เหลี่ยม

เครื่องถ้วยประเภทโอ่งและไหจากแหล่งเตาสุพรรณบุรีถูกพ่อค้า
สำเภาซื้อไปใช้สอย และนำติดเรือออกไปขายและใช้งานถึงหมู่เกาะญี่ปุ่น
ในห้วงพุทธศตวรรษที่ ๒๐ - ๒๑



ตลับแบนเคลือบขาว ชนิดเขียน
สีเขียว-แดงนอกเคลือบของ
เวียดนามที่พบในเรือกลางอ่าว

เครื่องถ้วยเวียดนาม

เรือสำเภาที่แล่นค้าขายในน่านน้ำอ่าวไทยและทะเลจีนใต้ไม่ได้บรรทุก
สินค้าเฉพาะเครื่องถ้วยจีน และเครื่องถ้วยไทยเท่านั้น แต่มีสินค้าเครื่องถ้วย
อินโดนีเซีย หรือเครื่องถ้วยเวียดนามเป็นจำนวนมาก แหล่งเรือโบราณที่มีสินค้า
เครื่องถ้วยเวียดนาม ได้แก่ เรือรางเกวียน เรือक्रम และเรือกลางอ่าว

เครื่องถ้วยเวียดนามในเรือรางเกวียน มีอายุราวพุทธศตวรรษที่ ๑๙
ประกอบด้วยชาม จาน ถ้วย จานรองขนาดเล็ก เขียนลายสีน้ำเงินบนพื้นสีนวล
ได้เคลือบได้ และพบกระปุกขนาดเล็กเคลือบสีนวลอีก ๒ ใบ เครื่องถ้วยเวียดนาม
ในเรือक्रम พบภาชนะประเภทชาม จาน และถ้วยขนาดกลางและขนาดเล็ก
เคลือบสีน้ำตาลดำ สีเหลืองนวล และสีเขียว มีรอยปาดน้ำเคลือบออก
ตรงกลางชาม จำนวนประมาณสามพันใบ ซึ่งเชื่อว่าเรือक्रमบรรทุกเครื่อง
ถ้วยเวียดนามจำนวนมากกว่ที่พบ แต่ถูกลักลอบงมดำไปขายเป็นจำนวนมาก

ในเรือกลางอ่าว พบเครื่องถ้วยเวียดนามประเภทกระปุกขนาดเล็ก ตลับ
ถ้วย และตุ๊กตารูปกบหรือกระต่ายขนาดเล็ก ชนิดเขียนลายสีน้ำเงินบนพื้น
ขาวได้เคลือบ และชนิดเขียนลายสีเขียวและสีแดงนอกเคลือบจำนวนมากหลาย



ตุ๊กตารูปกบ หรือกระต่ายขนาด
เล็ก เป็นเครื่องถ้วยเวียดนามที่
พบในเรือกลางอ่าว

ร้อยชิ้น ซึ่งเครื่องถ้วยในกลุ่มนี้เป็นผลิตภัณฑ์ที่มีอายุอยู่ในช่วงพุทธศตวรรษที่ ๒๐ และมีลักษณะแตกต่างจากเครื่องถ้วยเวียดนามที่พบในเรือรางเกวียน

ในเรือสีซัง ๓ พบเครื่องถ้วยเวียดนามประเภทกระปุก และตลับขนาดเล็กชนิดเขียนลายสีน้ำเงินแถมเขียนบนพื้นสีขาวนวล ลักษณะคล้ายกับเครื่องถ้วยลายครามจีน

เครื่องถ้วยกลุ่มพิเศษไม่ทราบแหล่งผลิต

เครื่องถ้วยจำนวนมากมายหลายหมื่นชิ้นที่ได้จากการดำเนินงานโบราณคดีได้นำในอ่าวไทย เป็นหลักฐานยืนยันถึงชนิดของสินค้าที่ค้าขายกันในห้วงเวลาดังแต่พุทธศตวรรษที่ ๑๙ จนถึงพุทธศตวรรษที่ ๒๓ และเป็นเครื่องชี้ให้เห็นถึงเครือข่ายการค้า เส้นทางเดินเรือ และตลาดการค้าในย่านทะเลจีนใต้ได้เป็นอย่างดี เพราะเราไม่เคยพบเครื่องถ้วยในสภาพดีและจำนวนมากมายเช่นนี้ในแหล่งโบราณคดีบนบก





ทองแดงและตะกั่ว

วิทยาการหล่อโลหะสำริด ซึ่งเป็นส่วนผสมของทองแดงและดีบุก เป็นที่รู้จักแพร่หลายในเอเชียอาคเนย์มาตั้งแต่สมัยก่อนประวัติศาสตร์เมื่อประมาณสามพันปีมาแล้ว แหล่งวัตถุที่สำคัญอย่างทองแดงในสมัยนั้นหาได้บ้างจากการทำเหมืองในภาคกลางที่หุบเขาวงพระจันทร์ จังหวัดลพบุรี

และในภาคอีสานที่ภูโล้น จังหวัดเลย ในขณะที่ดีบุกนั้นมีอยู่ทางภาคใต้ และเทือกเขาทางภาคตะวันตกแถบจังหวัดตาก และกาญจนบุรี แต่ยังไม่เคยพบเหมืองโบราณที่ผลิตดีบุกโดยเฉพาะ

แหล่งแร่ทองแดงขนาดใหญ่ในประเทศไทยที่สามารถผลิตเพื่อการใช้สอยภายในอาณาจักรกรุงศรีอยุธยาและหัวเมืองในอาณาเขตนั้นมีไม่เพียงพอ หรืออาจจะไม่มีเลย ทองแดงจึงเป็นสินค้าที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ และเราก็ไม่เคยทราบกันมาก่อนว่า รูปแบบของทองแดงที่นำเข้ามาใช้สอยใน สมัยกรุงศรีอยุธยานั้นมีหน้าตาเป็นอย่างไร

จนกระทั่งในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ - ๒๕๒๔ โครงการโบราณคดีได้นำ ดำเนินการขุดค้นซากเรือร้างเกยตื้นที่พบแท่งทองแดงรูปด้ามปลิงขนาดกว้างประมาณ ๑.๕ - ๒.๑๐ เซนติเมตร ยาว ๑๘.๐๐ - ๒๒.๐๐ เซนติเมตร จำนวน ๘ แท่ง แท่งทองแดงดังกล่าวเป็นผลิตภัณฑ์ขั้นสูงที่เกิดจากการถลุงแล้วนำก้อนทองแดงจากเตาถลุงมาหลอมและหล่อเป็นแท่ง แต่แท่งทองแดงที่พบในเรือร้างเกยตื้นมีจำนวนน้อยมาก จนไม่อาจยืนยันได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของสินค้า



ทองแดงแท่งพบในเรือร้างเกยตื้น
เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๒๑ - ๒๕๒๔

ภาพเขียนเรื่องการค้าทองแดงที่
เมืองนางาซากิพ่อค้าบรรจุกอง
แดงใส่กล่องไม้กล่องละ ๑๐๐ ชิ้น



ในเรือ หรือเป็นเพียงวัตถุดิบที่มีสำรองเก็บไว้ใช้ในเรือ อย่างไร ก็ตามแห่งทองแดงที่พบในเรือรางเกวียนไม่เคยพบในแหล่งผลิตทองแดงในประเทศไทยมาก่อน แต่มีรูปร่างคล้ายกับทองแดงแห่งที่ค้าขายกันอยู่ในญี่ปุ่น

หลักฐานการค้าทองแดงในย่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในห้วงพุทธศตวรรษที่ ๒๒ - ๒๓ ปรากฏชัดเจนในแหล่งเรือบางกะไชย ๒ จมอยู่ที่อ่าวบางกะไชย ตำบลตะกาดแก้ว อำเภอท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรี

ในการสำรวจ และขุดค้นเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๓๕ - ๒๕๓๗ ได้พบซากเรือสำเภานาความยาวประมาณ ๒๔ เมตร ปากเรือกว้างประมาณ ๖ เมตร ในระวางสินค้ามีไม้ฝางหรือไม้แดง หมากปอกเปลือกตากแห้ง พริกไทย ปะปนอยู่กับไม้บรรทุกอยู่จำนวนมาก และสินค้าสำคัญที่พบจำนวนมากในเรือลำนี้ คือก้อนทองแดง ที่เชื่อว่ามีบรรทุกอยู่ในเรือลำนี้มากกว่า ๒๐ ตัน

สินค้าทองแดงในเรือบางกะไชย ๒ มีลักษณะเป็นก้อนทรงกลมคล้ายลูกมะพร้าวผ่าครึ่งลูก เป็นผลิตภัณฑ์ขั้นต้นที่หนึ่งจากกระบวนการถลุงแร่ และยังมีชิ้นแร่หรือมลทินปะปนในเนื้อแร่ ก้อนทองแดงจากเรือบางกะไชย ๒ มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง ๑๕.๐๐ - ๒๒.๐๐ เซนติเมตร น้ำหนักเฉลี่ยก้อนละ ๓๐ กิโลกรัม ซึ่งก้อนทองแดงลักษณะนี้ไม่เคยพบในแหล่งโบราณคดีใดๆ ในประเทศไทยและในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (เจ็บบรัม วังทรงกูร, ๒๕๓๗)

ในรายการสินค้าที่ค้าขายกันระหว่างสยามหรือกรุงศรีอยุธยากับอาณาจักรวักวิงของญี่ปุ่น สละจีน ยืนยันทองหรือยืนยงตั้งสินค้าทองแดงเข้ามาเป็นจำนวนมากในห้วงพุทธศตวรรษที่ ๒๒ - ๒๓

หลักฐานเอกสารจีนในสมัยจักรพรรดิหย่งเจิ้ง พ.ศ. ๒๒๗๒ บันทึกว่าพระองค์อนุญาตให้ทูตจากสยามมีสิทธิ์ซื้อทองแดงในเมืองกวางตุ้งได้ และมีบางครั้งที่จีนกีดกันไม่ขายทองแดงให้กับพ่อค้าจากสยาม ราชทูตจากสยามจึงถวายฎีการ้องเรียนต่อจักรพรรดิเฉียนหลง เมื่อ พ.ศ. ๒๒๗๙ ว่าพระมหาจักรพรรดิทรงมีพระประสงค์จะทูลขอให้พระองค์ทรงผ่อนผันกฎเกณฑ์ในการซื้อขายทองแดงเพื่อว่าคณะทูต (สยาม) จะสามารถซื้อทองแดงในกวางตุ้งได้ (กาญจน์ ละอองศรี, ๒๕๒๕)

จดหมายเหตุเรคิไดโฮอันของวักวิงบันทึกความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างวักวิงกับเกาหลี และเมืองต่างๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กล่าวไว้ว่า ระหว่าง พ.ศ. ๑๙๖๗ - ๒๑๑๓ มีเรือสำเภาเดินทางจากสยามไปค้าขายที่วักวิงถึงร้อยละ ๔๐ ของจำนวนเรือที่ไปค้าขายยังวักวิง



เอกสารบันทึกการค้าของฮอลันดากล่าวว่า ระหว่างปี พ.ศ. ๒๒๒๕ - ๒๒๙๑ เรือสำเภามาจากสยามจำนวน ๕ ลำ ชื้อทองแดงแท่ง จากเมืองท่าที่นางาซากิไปถึง ๗๒๐,๙๒๓ ชั่ง เป็นทองแดงแท่งยาวรูปตัวปลิง บรรจุใส่กล่องน้ำหนักกล่องละ ๑๐๐ ชั่ง

หลักฐานเอกสารดังกล่าวชี้ให้เห็นว่า กรุงศรีอยุธยาซื้อทองแดงจากจีนและจีนเข้ามาใช้ หรือเอามาขายต่อเป็นจำนวนมาก ซึ่งปรากฏการณ์เช่นนี้มิได้เพิ่งเกิดขึ้นในห้วงพุทธศตวรรษที่ ๒๒ - ๒๓ เท่านั้น แต่ได้มีสินค้าทองแดงจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เข้ามาปรากฏในน่านน้ำอ่าวไทยแล้วตั้งแต่พุทธศตวรรษที่ ๑๙ คือหลักฐานแท่งทองแดงที่พบในเรือรางเกวียน

สินค้าก่อนทองแดงในเรือบางกะไชย ๒ คงจะซื้อใส่เรือสำเภามาจากจีนที่เมืองท่ากว๋างตุ้ง แต่สินค้านี้คงถูกนำไปไม่ถึงที่หมาย เรือสำเภาประสบอุบัติเหตุอัปปางลงเสียก่อนในอ่าวบางกะไชย

นอกจากเรือบางกะไชย ๒ แล้ว ในการขุดค้นเรือสีซัง ๓ เมื่อ พ.ศ. ๒๕๒๙ ได้พบก้อนทองแดงรูปกลมด้านบนเรียบ ด้านล่างโค้ง ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางประมาณ ๑๕.๐๐ เซนติเมตร หนาเฉลี่ย ๓.๕ เซนติเมตร น้ำหนักเฉลี่ยก่อนละลายประมาณ ๑ กิโลกรัม เป็นทองแดงที่ได้จากการถลุงโดยตรงเช่นเดียวกับก้อนทองแดงที่พบในเรือบางกะไชย ๒ แต่รูปร่างลักษณะแตกต่างกัน

สินค้าโลหะอีกประเภทหนึ่งที่ส่งออกไปขายทางเรือสำเภาในห้วงพุทธศตวรรษที่ ๒๐ - ๒๓ คือ ตะกั่ว และดีบุก

ในสมัยกรุงศรีอยุธยา มีสินค้าผูกขาดที่รัฐห้ามพ่อค้าต่างชาติทำการซื้อขายกับประชาชนอยู่หลายอย่าง เช่น ข้าว ปลา เกลือ งาช้าง และตะกั่ว การซื้อขายจะต้องกระทำผ่านพระคลังสินค้าทั้งสิ้น

ในปัจจุบันเราพบหลักฐานการทำเหมืองตะกั่วโบราณในสมัยกรุงศรีอยุธยา ที่เทือกเขาในเขตอำเภอทองผาภูมิ อำเภอศรีสวัสดิ์ และอำเภอสว่างวีรบุรี จังหวัดกาญจนบุรี รวมทั้งสินค้าก่อนตะกั่วในซากเรือสำเภาโบราณ จมอยู่ในอ่าวไทย หลายลำ รูปร่างลักษณะของตะกั่วที่พบในซากเรือโบราณในอ่าวไทยส่วนใหญ่เป็นตะกั่วนมหรือตะกั่วทรงขนมเทียน ทรงลูกมะนาว และทรงกระบอก



ก้อนตะกั่วที่เป็นสินค้าออกของกรุงศรีอยุธยา เป็นตะกั่วนมหรือตะกั่วทรงขนมเทียน

แหล่งเรือโบราณที่พบสินค้าก่อนตะกั่วจำนวนมากได้แก่ เรือพทยาเรือสดหีบ เรือสีซัง ๑ เรือสีซัง ๒ และเรือสีซัง ๓ ซึ่งเป็นเรือสำเภาก็แล่นค้าขายอยู่ในช่วงพุทธศตวรรษที่ ๒๑ - ๒๒

นอกจากนี้ยังได้พบก้อนดินบุกรุปลีเหลี่ยมคล้ายพีระมิดยอดตัด ขนาดน้ำหนักเฉลี่ยก้อนละ ๐.๕ กิโลกรัม ในเรือสีซัง ๒ จำนวน ๔ ก้อน ซึ่งอาจจะเป็นส่วนหนึ่งของสินค้าก็ได้ เพราะเรือลำนี้ถูกทำลายไปมาก และการขุดค้นก็ยังไม่ได้ดำเนินการตลอดทั้งบริเวณ

หลักฐานสินค้าทองแดง ตะกั่ว และดินบุกรุที่พบในซากเรือสำเภาโบราณหลายๆ ลำดังกล่าว ช่วยยืนยันหลักฐานเอกสารและช่วยให้ประวัติศาสตร์การพาณิชย์นาวีของไทย และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มากขึ้นเรื่อยๆ เราได้ทราบว่าในสมัยนั้นเขาค้าขายทองแดง ตะกั่ว และดินบุกรุกันอย่างไรมาก เพราะสินค้าโลหะมีที่มุ่งไปชัดเจนมาก

เงินเหรียญและเครื่องทอง

การขุดค้นซากเรือร้างเกวียนเมื่อพุทธศักราช ๒๕๒๑ - ๒๕๒๔ ได้พบบริเวณวัดตุลาชัยเป็นเหรียญกะแปะ หรือเหรียญอัมปะจีนจำนวนประมาณ ๒๐๐ กิโลกรัม เหรียญกะแปะจีนที่พบส่วนใหญ่มีหินปูนเกาะเชื่อมติดกันเป็นก้อนใหญ่ และมีบางส่วนที่ยังร่อยเป็นพวงๆ ด้วยเชือกไหมกองอยู่ทางท้ายเรือ

เหรียญกะแปะจีนในเรือร้างเกวียน มีลักษณะเป็นเหรียญกลม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง ๒๓ - ๒๔ มิลลิเมตร ตรงกลางมีรูสี่เหลี่ยมจัตุรัส ด้านหนึ่งเรียบ อีกด้านหนึ่งมีตัวอักษรจีน ๔ ตัว บอกอายุสมัยของเหรียญ และมูลค่าของเหรียญนั้น

เหรียญกะแปะจากเรือร้างเกวียน เป็นโลหะผสมระหว่างทองแดงกับดินบุกรุ และมีส่วนผสมของตะกั่วอยู่ด้วย ทำโดยการหลอมโลหะผสมแล้วเทลงในแม่พิมพ์ ทิ้งให้เย็นตัวลงอย่างช้าๆ

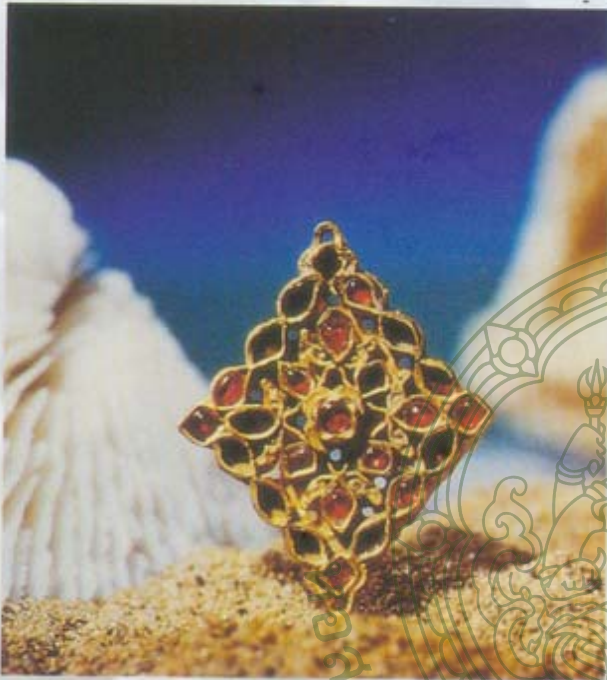
ดินบุกรุ ๔ ก้อน พบในเรือสีซัง ๒



เหรียญอัมปะหรือกะแปะของจีนที่พบที่เรือร้างเกวียน



จี้ทองคำรูปสี่เหลี่ยมขนมเปียก
ปูน ขนาดเล็กฝังทับทิมสีแดงสด
พบอยู่ในไห ที่ได้จากการขุดค้น
เรือเกาะคราม



กำไลทองคำ ๒ วง พบที่เรือราง
เกวียนเป็นกำไลประดับอัญมณี
พลอยเขียว-ขาวทั้งวงลวดลาย
คล้ายเครื่องทองที่พบในกรุวัด
ราชบูรณะ-อยุธยา

ในการศึกษาวิเคราะห์เหรียญตัวอย่างจำนวน ๙,๗๐๐ เหรียญ โดย
นางกุลพันธุ์ธาดา จันทรีโพธิศรี พบว่ามีเงินเหรียญปะปนกันอยู่หลายสมัย
ที่สำคัญคือ ได้พบว่าเป็นเงินเหรียญกะแปะที่มีมูลค่าตั้งแต่ ๑๐ เซนต์ ไปจนถึง
๒๐๐ เหรียญ และมีเงินเหรียญของสมัยราชวงศ์ซึ่งอยู่ถึง ๘,๕๔๐ เหรียญ
หรือประมาณร้อยละ ๘๐.๕๖ นับว่าเป็นหลักฐานที่น่าสนใจไม่น้อย

เงินเหรียญกะแปะเงินจำนวนมากในเรือรางเกวียน
อาจจะเงิน (กุลพันธุ์ธาดา จันทรีโพธิศรี, ๒๕๒๕) ที่ขายสินค้า
ได้หรือไม่ก็เป็นตัวสินค้าที่ซื้อขายกันในหมู่ชาวสำเภาด้วยกันเอง
เพราะในระบบการค้าสำเภาก่อนสมัยกรุงศรีอยุธยา และใน
สมัยกรุงศรีอยุธยาตอนต้น หรือราวพุทธศตวรรษที่ ๑๘ - ๒๐
นั้น เชื่อว่าพ่อค้าสำเภานานาชาติในย่านทะเลจีนใต้ใช้เงิน
เหรียญของจีนเป็นเงินตรากลางในการซื้อขายและเปลี่ยนสินค้า
เพราะค่าเงินเหรียญของจีนได้รับการรับรองจากราชสำนักจีนที่
มีอำนาจทางการเมืองและการค้าเหนือชาติต่างๆ ในย่าน
ทะเลจีนใต้ทั้งหมด

อาจมีการสินค้าหรือเครื่องสำเภาคือสำเภากันอยู่ในย่าน
ทะเลจีนใต้ส่วนใหญ่เป็นของป่า อาหาร ไม้ ผ้า เครื่องเทศ ตะกั่ว
ทองแดง เครื่องโลหะ ภาชนะ เครื่องถ้วยชาม และสิ่งอื่นๆ ที่ไม่
ใช่เครื่องประดับที่มีค่ามาก ซึ่งต้องไปจากเรือกำปั่นของยุโรปที่
เดินทางค้าขายระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับทวีปยุโรป ซึ่งมักจะ
ขึ้นทองคำ เพชรพลอย อัญมณีมีค่ามาก รวมทั้งเครื่องถ้วย
ชามชิ้นดีราคาแพงกลับไปยังประเทศแม่ของตนในยุโรป

การสำรวจและขุดค้นซากเรือสำเภาโบราณในอ่าวไทยในระยะ
สองทศวรรษที่ผ่านมาได้พบเครื่องประดับมีค่าประเภทเครื่องทอง
และอัญมณีน้อยมาก

เครื่องประดับทองคำชิ้นแรกได้พบโดยบังเอิญในขณะที่
เจ้าหน้าที่ล้างและทำความสะอาดไหเคลือบสีน้ำตาล ใบหนึ่งที
งมขึ้นมาจากเรือเกาะคราม เมื่อพุทธศักราช ๒๕๑๘ ลักษณะ
เป็นจี้ทองคำรูปสี่เหลี่ยมขนมเปียกปูนขนาดเล็ก มีห่วงสำหรับ

ร้อยห้อยกับสร้อยที่มูมบน ด้านหลังเรียบ แต่เดิมคงฝังทับทิมสีแดงสดจำนวน
๒๕ เม็ด แบ่งออกเป็นสามแถว แถวนอกและแถวที่สองเป็นทับทิมรูปเมล็ด
ข้าวเหนียวสั้น จำนวน ๒๔ เม็ด เม็ดกลางเป็นทับทิมกลมอยู่ในกรอบ
ดอกไม้สี่กลีบ ขณะที่ค้นพบทับทิมหลุดหายไปส่วนหนึ่ง

ในการขุดค้นซากเรือรางเกวียนเมื่อพุทธศักราช ๒๕๒๔ ได้พบกำไลทองคำประดับอัญมณีคู่หนึ่ง น้ำหนักวงละ ๖๐ กรัม สภาพค่อนข้างดีมีรอยชำรุดบิดเบี้ยวเล็กน้อย และมีอัญมณีหลุดหายไปบางส่วน ลักษณะฝีมือช่างของเครื่องประดับทองคำทั้งสามชิ้นที่พบในเรือเกาะคราม และเรือรางเกวียน คล้ายกับงานเครื่องทองฝีมือช่างชั้นสูงของราชสำนักกรุงศรีอยุธยาและเครื่องทองที่พบในกรุพระปรางค์วัดราชบูรณะในพระนครศรีอยุธยา สันนิษฐานว่าเครื่องทองดังกล่าวอาจจะเป็นส่วนหนึ่งของกำไลหรือของบรรณาการที่พ่อค้าสำเภาได้รับจากกรุงศรีอยุธยาเพื่อนำไปถวายจักรพรรดิจีน หรือผู้มีอำนาจในระบบการค้าแบบบรรณาการที่กระทำกันในหมู่พ่อค้าสำเภาสยามกับจีนหรือไม่ก็เป็นของที่พ่อค้าสำเภาได้รับเป็นของขวัญจากเจ้านายในราชสำนักกรุงศรีอยุธยาที่เป็นไมตรีกันในระบบการค้าต่างตอบแทนที่ดำเนินมายาวนาน

รูปเคารพสิ่งศักดิ์สิทธิ์ของชนค้าสำเภา

ซากเรือสำเภาจำนวนมากที่สงบนิ่งอยู่ใต้ท้องน้ำทั้งในแม่น้ำใหญ่ ทะเล และมหาสมุทร ล้วนเป็นประจักษ์พยานของภัยพิบัติที่เกิดขึ้นแก่เรือสำเภา และชาวสำเภาจำนวนมากในห้วงเวลาหลายร้อยปีที่เรือสำเภาถูกใช้เป็นพาหนะในน่านน้ำทะเลจีนใต้และน่านน้ำอาณานิคมไทย

ชาวสำเภาที่มีชีวิตที่ผูกพันกับท้องทะเล ลมเลียงต่ออุปสรรคภัยที่จะเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ทั้งจากความชำรุดของตัวเรือเอง จากอุบัติเหตุในเรือ จากการปล้นของโจรสลัด และที่ร้ายแรงที่สุดคือภัยจากธรรมชาติ เช่น คลื่นลมแรง และพายุหมุนที่บางครั้งสามารถยกเอาเรือสำเภาทั้งลำขึ้นไปบนอากาศแล้วปล่องยให้ตกลงมาแตกละเอียดอยู่บนฝั่งน้ำ หรือไม่ก็ทำให้เรืออับปางลงได้ในไม่กี่ชั่วโมง นอกจากนี้ชาวสำเภาส่วนใหญ่เป็นคนค้าขาย ซึ่งขึ้นอยู่กับโชคและเคราะห์ หากโชคดีก็ค้าขายได้กำไรงาม แต่หากโชคร้ายก็อาจจะขายสินค้าไม่ได้ หรือขายได้แต่ก็ขาดทุน

ชาวสำเภาก็เหมือนกับคนทั่วไปที่ไม่สามารถควบคุมธรรมชาติ หรือโชคชะตาได้ทั้งหมด จึงต้องมีที่พึ่งทางใจ มีพิธีกรรมและมีรูปเคารพหรือสิ่งศักดิ์สิทธิ์คุ้มครองทั้งเรือและคนในเรืออยู่ตลอดเวลา เรือสำเภาส่วนใหญ่ผ่านพิธีการและพิธีกรรมเพื่อให้เกิดสิริมงคล และความแข็งแกร่งทนทานตั้งแต่เมื่อเริ่มก่อสร้าง การคัดเลือกไม้ชนิดที่ดีที่สุด แข็งแรงที่สุดมาทำโครงสร้าง ลงนที่ล้าคัญที่สุดของเรือ การกำหนดฤกษ์ยามในการวางกระดูกงู และการฝังวัตถุมงคลไว้ที่กระดูกงูเรือ ล้วนแต่เป็นสิ่งบ่งบอกถึงความเชื่อในสิ่งเหนือธรรมชาติ และถือปฏิบัติสืบต่อกันมาช้านานในหมู่ชาวสำเภา



คันฉ่องสำริดมีลวดลายเป็นต้นไม้ และ
เขียน พบในเรือรางเกวียน ชลบุรี

ในสังคมไทยและสังคมสากล สิ่งศักดิ์สิทธิ์ประจำเรือส่วนใหญ่เป็นเทพี
คนไทยเรียกว่า แม่ย่านางเรือ ผู้ซึ่งมีความสัมพันธ์แนบแน่นกับน้ำ แหล่งน้ำ
แม่น้ำหรือพระแม่คงคา

เรือสำเภาจีน และสำเภาลูกผสมในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ส่วนใหญ่มีสิ่งของ และรูปเคารพประจำเรือตลอดเวลา แม้แต่ในตัวเรือส่วนต่างๆ
ก็มีลวดลาย หรือรูปวาดที่เป็นสิริมงคลปรากฏอยู่ทั่วไป

ที่เรือรางเกวียน คณะทำงานโบราณคดีได้นำของกรมศิลปากรได้พบ
คันฉ่องสำริดบานหนึ่งฝังตรึงอยู่ที่กระดูกงู คันฉ่องบานนี้ขนาดเล็ก ด้านหน้า
ขัดเรียบ ด้านหลังมีลายนูนรูปต้นไม้ศักดิ์สิทธิ์ และรูปเขียนหลายองค์
สันนิษฐานว่าเป็นวัตถุมงคลที่ช่างต่อเรือฝังตรึงไว้เพื่อให้ความคุ้มครองป้องกันภัยแก่เรือลำนี้ ซึ่งเป็นตัวอย่างหลักฐานสำคัญที่ยังไม่พบในเรือลำอื่นๆ

ที่ท้ายเรือมีโครงสร้างไม้แกะสลักลวดลายจำนวน ๔ แผ่นประดับอยู่ เป็น
ลายนกกินประทศลายก้านขด ลายก้านขดและดอกไม้บาน ซึ่งสันนิษฐาน
ว่าเป็นลวดลายมงคลที่ใช้ประดับท้ายเรือ นอกจากนี้ในเรือรางเกวียนยัง
พบกระดานรูปหลอดจากตึก เรือเทียน คันฉ่องสำริดพร้อมด้าม กระดิ่งที่มีด้าม
จับรูปตรีหรือวัชร ซึ่งสิ่งของเหล่านี้เป็นวัตถุมงคลตามความเชื่อในหมู่ชาวจีน
หรือผู้ที่นับถือพุทธศาสนาเถรวาท แต่ไม่พบรูปเคารพที่เป็นประติมากรรม



ภาพเขียนของจิตรกรชาว
ดัตช์ แสดงทัศนียภาพเมืองท่า
นางาซากิ เมื่อปี พ.ศ. ๒๓๖๔

หรือพระพุทธรูป สันนิษฐานว่ารูปเคารพในเรือรางเกวียนอาจจะเป็นภาพวาดผ้าปัก หรือป้ายอักษรตามแบบวัฒนธรรมจีนติดตั้งที่แท่นบูชาในเก๋งเรือหรือห้องทำงานของได้กง

ในเรือกลางอ่าว พบประติมากรรมลอยตัวมีลักษณะพิเศษ ทำจากดินเผาเนื้อแกร่งเคลือบผิว จำนวน ๕ ชิ้น ที่เป็นรูปเคารพและวัตถุที่เกี่ยวข้องเนื่องทางความเชื่อประกอบด้วยรูปบุคคลนั่งอยู่บนแท่น ขนาดสูง ๒๘.๐๐ เซนติเมตร ลักษณะแต่งกายแบบเขียนของจีน สองมืออุ้มนกหรือไก่ประคองไว้ที่หน้าอก ประติมากรรมรูปนี้ภายในกลวง และที่บนศีรษะเปิดออกเป็นช่อง ยังไม่ทราบวัตถุประสงค์และประโยชน์ใช้สอย

ตุ๊กตาสังคโลกรูปสตรีเปลือยอก ๑ คู่ ขนาดสูง ๑๙.๐๐ เซนติเมตร ลักษณะปั้นแบบลอยตัวนั่งพับเพียบ มือซ้ายวางไว้ที่หน้าอก มือขวาประคองก้นภาชนะที่แบกไว้บนไหล่ขวา

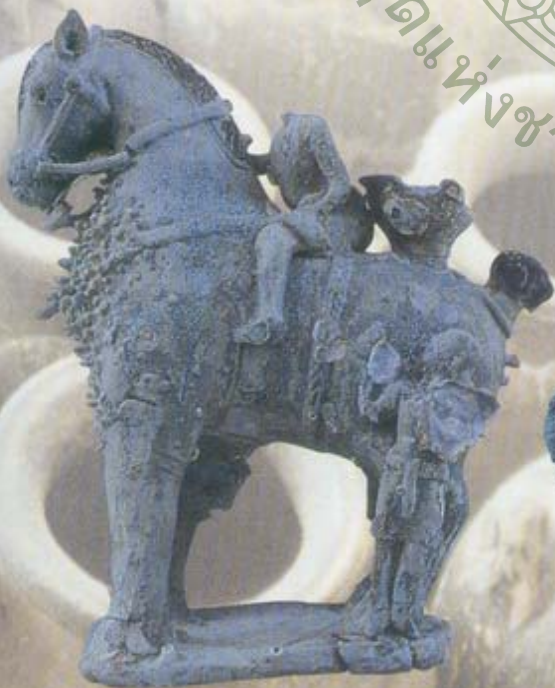
ตุ๊กตาสังคโลกรูปช้างศึกพร้อมจาดูรงคบาท ขนาดสูง ๒๗ เซนติเมตร เคลือบสีน้ำตาล และเขียนลายเส้นสีน้ำเงิน มีคนนั่งบนคอช้างคนหนึ่งแต่ส่วนศีรษะหักหายไป บนหลังช้างตั้งสัปคับ ไม่มีคนนั่ง คนท้ายช้างที่นั่งข้างหลังหลุดหายไป จาดูรงคบาทผู้รักษาเท้าช้างถืออาวุธเป็นดาบและโล่ ตุ๊กตาสังคโลกรูปม้าทรง พร้อมจาดูรงคบาท มีบุคคลสำคัญที่อยู่นั่งหลังม้า ด้านหลังคนขี่ม้ายึดภาชนะคล้ายตะคัน จาดูรงคบาทผู้รักษาลำเท้าม้าถือดอกบัวขึ้น



รูปปั้นบุคคล แต่งกายคล้ายเขียนของจีนอุ้มนกหรือไก่ภายในกลวง



ตุ๊กตาสังคโลกรูปสตรีเปลือยอก ประคองภาชนะไว้บนไหล่ขวา



ตุ๊กตาสังคโลกรูปม้าทรงมีบุคคลสำคัญขี่อยู่บนหลังจาดูรงคบาทผู้รักษาเท้าม้าถือดอกบัว



ตุ๊กตาสังคโลกรูปช้างศึก พร้อมจาดูรงคบาท ผู้รักษาเท้าช้างถือดาบและโล่คนนั่งบนคอช้างศีรษะหักหายไป หลังช้างมีสัปคับไม่มีคนท้ายช้างหักหายไป



ปืนใหญ่จากใต้ทะเล

การเดินทางค้าขายทางทะเลในสมัยโบราณ เรือสำเภาก็บรรทุกสินค้าออกไปขายมักแล่นออกไปพร้อมๆ กันเป็นกลุ่ม พ่อค้าสำเภาสวนใหญ่ มักจะติดตั้งอาวุธปืนใหญ่ไว้ประจำเรือ หรือไม่ก็ต้องมีอาวุธขนาดเล็กเตรียมไว้ในเรือเพื่อใช้ในการรบเมื่อยามจำเป็น และใช้ในการป้องกันตนเองจากการถูกโจรสลัดปล้น หรือถูกโจมตีจากกองเรือของชาติอื่นหรือพ่อค้ากลุ่มอื่น

จากการสำรวจและขุดค้นซากเรือสำเภาโบราณในอ่าวไทย ได้พบอาวุธปืนหลายชนิดจากซากเรือสำเภาหลายลำด้วยกัน มีทั้งอาวุธปืนจากยุโรป อาวุธปืนของจีน และอาวุธปืนที่เชื่อว่าทำขึ้นในประเทศไทยนี้เอง

เมื่อปีพุทธศักราช ๒๕๑๘ คณะทำงานโบราณคดีได้นำของกรมศิลปากรและกองทัพเรือได้ขุดพบปืนใหญ่สมัยรัตนโกสินทร์ ๒ กระบอกที่มีผู้นำมาตั้งไว้บริเวณช่องแสมสาร และนำมาจัดแสดงในนิทรรศการพิเศษในเขตกาฬมหาราชวงศ์ ที่พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติพระนคร กรุงเทพมหานคร ปืนใหญ่สองกระบอกดังกล่าว เป็นปืนใหญ่นาฬชนิดบรรจุเพลิงทางท้ายกระบอก ติดตั้งบนฐานยิงที่สามารถหมุนลำปากกระบอกไปได้รอบตัว มีน้ำหนักเบา สามารถวางตั้งยิงบนศาลฟ้า หัวเรือ หรือท้ายเรือได้สะดวก ปืนชนิดนี้ต้องสร้างรังเพลิงสำรองไว้จำนวนมาก รังเพลิงอันหนึ่งทำหน้าที่เสมือน



รังเพลิงชั้นในสำหรับบรรจุ
กระสุน ดินดำและชนวน

ลูกกระสุนนัดหนึ่งที่บรรจุดินระเบิดและหัวกระสุนไว้เรียบร้อยแล้วพร้อมที่จะยิงได้ทันทีที่ต้องการ วิธีการยิงปืนใหญ่ชนิดนี้ เมื่อต้องการจะยิงก็ยกถังเพลิงใส่ลงในช่องถังเพลิงทางท้ายปืน แล้วใช้ลิ้มไม้ตอกอัดส่วนท้ายถังเพลิงเพื่อให้ถังเพลิงอัดแน่นกับท้ายปืน แล้วใช้ไฟจุดที่รูขนวน ไฟลามเข้าไปจุดดินระเบิดในถังเพลิง เมื่อจะยิงนัดใหม่ก็ถอดถังเพลิงที่ยิงแล้วออก ยกถังเพลิง ใหม่ใส่เข้าไป

ปืนใหญ่กระบอกแรก หล่อขึ้นด้วยวิธีละลายขี้ผึ้ง และใส่ทอยคล้ายกับเทคนิคการหล่อพระพุทธรูปสำริด ไม่มีลวดลายพิเศษ ความยาวโดยตลอด ๒๓๖ เซนติเมตร ลำกล้องยาว ๑๗๑ เซนติเมตร ลำกล้องกว้าง ๕.๒ เซนติเมตร หรือประมาณ ๒ นิ้ว ช่องใส่ถังเพลิงยาว ๓๘ เซนติเมตร กว้าง ๑๓ เซนติเมตร ห่างจากช่องใส่ถังเพลิงไปทางลำกล้องประมาณ ๒๕ เซนติเมตร มีเพลายื่นออกมาทั้งสองข้าง เพลานี้เป็นฐานรับปืนสำหรับวางบนแท่น

ปืนใหญ่อีกกระบอกหนึ่ง ขนาดความยาวตลอด ๒๓๘ เซนติเมตร ลำกล้องยาว ๑๗๘ เซนติเมตร ลำกล้องใหญ่ ๕ เซนติเมตร ช่องใส่ถังเพลิงยาว ๔๐ เซนติเมตร มีรูปร่างและเทคนิคทางช่างคล้ายกับกระบอกแรกแต่มีลวดลาย ในเนื้อปืนที่ลวดลายตลอดทั้งกระบอก ที่ปากกระบอกปืนหล่อเป็นรูปเหรากลืนกระบอกปืนไว้ ส่วนที่เป็นปากกระบอกอยู่ตรงส่วนคอของเหราปากเหรา ที่แอ่อกยื่นพื้นปลายปากกระบอกออกไปที่กึ่งกลางปากกระบอก มีปลายวง ของเหรายื่นขึ้นทำหน้าที่เป็นศูนย์หน้าสำหรับเล็งปืน บนหลังเหราที่ส่วนครึ่งทำลายกนกอยู่ในสามเหลี่ยมหน้าจั่วล้อมรอบปากกระบอกปืนโดยฐานของสามเหลี่ยมอยู่ทางปลายปากกระบอก ด้านข้างของช่องใส่ถังเพลิงมีลายกนกหล่อทั้งสองข้าง ตรงปลายเพลามีลายดอกไม้ และที่ส่วนท้ายปืน หลังช่องใส่ถังเพลิงก็มีลายดอกไม้ เข้าใจว่าทำหน้าที่เป็นศูนย์หลังที่ตอนท้าย ปืนมีช่องสี่เหลี่ยมใส่ไม้สำหรับเป็นแกนโยกหมุนปืนไปตามทิศทางที่ต้องการ ที่ท้ายปืนมีห่วงสำหรับผู้เชือกยกหัวปืน หรือผูกยึดปืน

ลวดลายในเนื้อปืนใหญ่กระบอกนี้ เป็นลายที่พบในศิลปะไทยสมัยกรุงศรีอยุธยา ศาสตราจารย์นายแพทย์สำราญ วงศ์พำห้ ผู้เชี่ยวชาญเรื่องปืนใหญ่ได้ทำการศึกษาปืนใหญ่สองกระบอกนี้และสันนิษฐานว่าเป็นปืนใหญ่ที่หล่อขึ้นในประเทศไทยเมื่อราวพุทธศตวรรษที่ ๒๐ - ๒๑



ปืนขนาดลำกล้อง ๒ นิ้วทั้งสองกระบอกนี้ สามารถยิงหวังผลได้ในระยะ ๒๒๐ - ๒๓๐ เมตร และยิงได้ไกลถึง ๒,๒๕๐ เมตร นับว่าเป็นอาวุธที่มีประสิทธิภาพสามารถยิงเรือเดินทะเลในสมัยนั้นทะลุและอับปางได้ไม่ยาก

อาวุธปืนที่น่าสนใจอีกสาม กระบอกหนึ่งได้จากเรือกลางอ่าว เป็นปืนที่ใช้กันในประเทศจีนประกอบด้วยปืนรายแคมสำหรับขนาดลำกล้อง ๔ นิ้ว กระบอกหนึ่งปืนรายแคมขนาดลำกล้อง ๑ นิ้ว กระบอกหนึ่ง อีกกระบอกหนึ่งเป็นปืนใหญ่มือ หรือแฮนด์ แคนนอน หล่อกจากโลหะทางท้ายปืนทำเป็นกระเปาะกว้าง มีรูขนวน บนท้ายปืนมีจารึกอักษรจีนหลายตัว สภาพอักษรค่อนข้างลบ เลือนยังอ่านไม่ได้ความชัดเจนนัก

ปืนใหญ่เหล็กหล่อขนาดกลาง
พบที่ริมกราบเรือบางกะไชย
จันทบุรี มีหินปูนเกาะอยู่เต็มทั้ง
กระบอก



มิ่งคลาภิเษก จันทบุรี

ปืนใหญ่มีรูปร่างและขนาดใกล้เคียงกันนี้ มีผู้คิดค้นและประดิษฐ์ขึ้นใช้ในประเทศจีนเมื่อราวพุทธศักราช ๑๙๐๐ และเคยพบที่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย และมีตัวอย่างจัดแสดงอยู่ที่พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติกรุงเทพฯ

ในปีพุทธศักราช ๒๕๓๕ งานโบราณคดีได้นำได้พบและขุดพบปืนใหญ่เหล็กหล่อ กระบอกหนึ่ง ขึ้นมาจากซากเรือสำเภาบางกะไชย ๒ ตำบลบางกะไชย อำเภอ แห่มสิงห์ จังหวัดจันทบุรี

ปืนใหญ่กระบอกดังกล่าวพบจมอยู่ที่บริเวณกราบเรือ ขณะที่พบมีหินปูนและสนิมห่อหุ้มอยู่โดยรอบ เมื่อกะเทาะหินปูนออกแล้วพบว่า ปืนกระบอกนี้มีความยาวตลอด ๑๘๖ เซนติเมตร มีเพลายูตรงกลางสองข้างที่ปากกระบอกปืนมีไม้จุกอยู่ ที่ท้ายปืนไม่มีห่วงสำหรับผูกเชือกยึดปืน ซึ่งเป็นลักษณะของปืนใหญ่ที่ใช้บนบก เพราะปืนใหญ่ที่ใช้ในเรือส่วนมากมีห่วงที่ค้ำท้ายปืน แต่ก็สามารถนำมาใช้ในเรือได้ด้วย จากรูปร่างและลักษณะของปืนสันนิษฐานว่าปืนกระบอกนี้ผลิตในประเทศอังกฤษ และอาจหาซื้อได้ในประเทศจีนในหัวพุทธศตวรรษที่ ๒๒ - ๒๓

ปืนหระ และปืนลำริดแบบบรรจุทางท้ายที่พบในอ่าวสัตหีบเป็นหลักฐานสำคัญที่ชี้ให้เห็นว่าในสมัยกรุงศรีอยุธยาตอนต้นมีการหล่อปืนใหญ่ขึ้นใช้เองในประเทศไทย โดยหล่อปืนตามแบบยุโรป แต่ใช้เทคนิคการหล่อแบบพื้นเมืองคือหล่อแบบที่ลอมซึ่งมีคล้ายกับเทคนิคการหล่อพระพุทธรูปสำริด

ปืนใหญ่มือ ที่พบในเรือกลางอ่าว เป็นเทคโนโลยีของจีน มีอายุราวพุทธศตวรรษที่ ๑๙ - ๒๐ ซึ่งสอดคล้องกับคำอายุไม้ที่พบในเรือกลางอ่าว และเป็นปืนใหญ่มือกระบอกเดียวที่พบในแหล่งเรือสำเภาสมัยกรุงศรีอยุธยา ปืนใหญ่เหล็กหล่อจากเรือบางกะไชย ๒ ก็เป็นประติมากรรมของยุโรปในหัวพุทธศตวรรษที่ ๒๒ - ๒๓ และเป็นปืนใหญ่บรรจุทางปากกระบอกเพียงกระบอกเดียวที่พบในซากเรือสำเภาสมัยกรุงศรีอยุธยาโดยตรง

บทที่ ๗

ชีวิตชาวเรือ

หลักฐานจากอดีต

แหล่งเรือจม ถือเป็นมรดกทางวัฒนธรรมที่มีคุณค่าอย่างยิ่งทางการศึกษา เพราะความเค็มและอุณหภูมิคงที่ของน้ำทะเล ช่วยรักษาสีของภายในเรือแม้กระทั่งอินทรีขัดฤดูให้มีสภาพใกล้เคียงของเดิม เปรียบได้กับกระดองเก็บบรรจุสิ่งที่เกิดขึ้น ณ ช่วงเวลานั้น (TIME CAPSULE) สิ่งของต่างๆ เหล่านี้จะบ่งบอกถึงวิถีชีวิตประจำวันส่วนหนึ่งได้

นอกจากสินค้าชนิดต่างๆ แล้ว ยังมีสิ่งจำเป็นสำหรับการดำรงชีวิตบนเรือ นั่นตั้งแต่ปัจจัยสี่ไปจนถึงเครื่องเล่นเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ความเชื่อ อุปกรณ์เครื่องมือใช้ภายในเรือ

หอสมุดแห่งชาติรัชมั่งคลาภิเชก จันทบุรี



เรือสำเภานาดกลาง ปากเรือกว้าง ๔ วา ยาว ๑๒ วา อาจจะมีคนทำงานในเรือถึง ๕๐ คน การเดินเรือค้าขายระหว่างเมืองท่าต่างๆ ในทะเลจีนใต้ และน่านน้ำอ่าวไทย ใช้เวลาเดินทางหลายเดือนในฤดูสำเภา ลูกเรือและคนทำงานในเรือต้องรอนแรมอยู่กลางทะเลที่ไม่เห็นฝั่งคราวละหลายเดือนหรืออาจจะเป็นปี

ยามที่เรือจอดเทียบท่าหากไม่ขึ้นไปซื้อขายสินค้า หรือเที่ยวชมบ้านเมืองแล้ว ลูกเรือ กะลาสีทั้งหลายก็ต้องอยู่ในเรือซึ่งเป็นทั้งบ้าน ที่ทำงาน และพาหนะเดินทาง และยามที่เรือกางใบออกสู่ท้องทะเลกว้าง ก็ต้องทำงานหนักท่ามกลางแดดร้อนลมแรงในเวลากลางวัน ท่ามกลางน้ำค้างในเวลากลางคืน และท่ามกลางพายุฝนเมื่อยามอากาศแปรปรวนไปตามความไม่แน่นอนของท้องทะเล ดังคำกล่าวที่ว่า คับก็ทะเล คือกก็ทะเล หาความแน่นอนอะไรไม่ได้

ชีวิตปกติที่ต้องอยู่ในพื้นที่จำกัด และมีกิจกรรมที่ค่อนข้างซ้ำซากจำเจ เป็นเวลานานๆ อาจทำให้ชาวเรือคิดถึงบ้าน เครียด หงุดหงิด และอาจจะ มีความขัดแย้งกันบ้างในท่ามกลางคนหมู่มาจึงต้องมีเรือนอนลอย และ พักผ่อนหย่อนใจตามวิสัยที่จะพึงกระทำได้ ซึ่งแต่ก่อนบ้านแพราบาซา ลำเภอสัมปโบราณเขาใช้ชีวิตอย่างไร เพราะไม่มีหลักฐานวัตถุใด ให้ศึกษา การขุดค้นศึกษาซากเรือสำเภาบราณที่จมอยู่ในอำเภอนายูงมืองตอง



ทศวรรษที่ผ่านมาช่วยให้ทราบข้อมูลและเข้าใจสภาพชีวิตและความเป็นอยู่ในบางด้านของชาวสำเภามากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของการพักผ่อนหย่อนใจ และนันทนาการ

เราพบหลักฐานโบราณวัตถุที่เกี่ยวกับการละเล่น และการร้องรำทำเพลงของชาวเรือหลายอย่างด้วยกัน วัตถุที่น่าสนใจกลุ่มแรก คือ เครื่องดนตรี และเครื่องประกอบจังหวะ ประเภทฆ้อง กลอง ฉาบ และเครื่องสาย

ในเรือรางเกวียนมีฆ้องสำริดสภาพสมบูรณ์ ดีมากใบหนึ่ง ขนาดเส้น



ฆ้องสำริด
พบในเรือรางเกวียน

ผ่าศูนย์กลาง ๒๙ เซนติ เมตร แต่ไม่พบไม้ตีฆ้อง เพราะเรือรางเกวียน อับปางตั้งแต่ปลายพุทธศตวรรษที่ ๑๙ และก็ถูกนักดำน้ำสมัครเล่น ชาวประมง และนักล่าสมบัติขุดคุ้ยมหาโบราณวัตถุ เอาไปขายมานานหลายปี ก่อนที่โครงการโบราณคดีได้นำจะเข้าไปทำการขุดค้นศึกษา ฆ้องซึ่งเป็นเครื่องดี มีหลักฐานว่าเป็นเครื่องดนตรีชาวเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แพร่หลายทั้งบนแผ่นดินใหญ่ และตามหมู่เกาะต่างๆ

ฆ้องสำริดที่พบในเรือรางเกวียน เป็นฆ้องเดี่ยว หรือฆ้องโหม่ง มีปุ่มตรงกลาง ยกขอบเป็นอัตรคม มีรอยเชือก ๒ รู ขนาดไม่ใหญ่มาก น้ำหนักไม่มากสามารถถือหิ้วได้โดยไม่ต้องแขวน ฆ้อง คงจะไม่ได้เป็นเครื่องดนตรีของชาวสำเภาเท่านั้น แต่อาจจะใช้เป็นเครื่องส่งสัญญาณเสียงบอกเวลา หรือส่งสัญญาณในการสื่อสาร

ระหว่างคนในเรือด้วยกัน หรือระหว่างคนในเรือกับคนที่อยู่บนฝั่งตามเมืองท่าต่างๆ ด้วย

ในการขุดค้นซากเรือสมุยเมื่อพุทธศักราช ๒๕๒๗ ได้พบเครื่องดนตรีอีกชนิดหนึ่ง คือ ฉาบสำริดคู่หนึ่ง ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง ๑๗.๘๐ เซนติเมตร สภาพสมบูรณ์ดีมาก เว้นแต่ไม่มีเชือกร้อยฉาบเหลืออยู่เท่านั้น



ฉาบสำริด พบในเรือสมุย

ฉาบเป็นเครื่องประกอบจังหวะที่นิยมพกพาไปเล่นในงานรื่นเริงที่ต่างๆ เพราะมีขนาดเล็ก และใช้ตีประกอบในการร้องรำทำเพลงที่ต้องการเร่งเร้าให้เกิดความสนุกสนานร่าเริง

ในเรือกลางอ่าว การยึดสมบัติของชาติที่นักล่าสมบัติต่างชาติกรณีออสเตรเลียไต้ พบโครงไม้หุ่นกลองสองหน้าขนาดเล็กใบหนึ่ง ทำจากท่อนไม้กลึงกลม ชุดคว้านข้างในเป็นโพรง ตรงกลางป่องออก ปลายสองข้างสอบเข้าเล็กน้อย กลองใบนี้มีอายุอยู่ในพุทธศตวรรษที่ ๒๐ ซึ่งอาจจะเป็นกลองไม้โบราณที่เก่าที่สุดที่ค้นพบในประเทศไทย

อาหารและเครื่องขบเคี้ยวของชาวสำเภา

คงไม่มีใครปฏิเสธว่าชาวเรือสำเภา ก็คือ คนที่เกิดและใช้ชีวิตส่วนหนึ่งอยู่บนแผ่นดิน เป็นชีวิตที่ต้องกินอาหาร และมีของขบเคี้ยวตามวัฒนธรรมในบ้านเกิดและกลุ่มชาติพันธุ์ เช่นเดียวกับคนอื่นๆ ที่อาศัยอยู่บนบก

แต่ชาวสำเภาอาจจะมีข้อจำกัดในเรื่องโอกาสที่จะเลือกชนิดของอาหาร หรือของขบเคี้ยวที่มีไม่ก่อย่างที่ได้บดสำรวจไว้ในเรือแต่ๆ คงจากคนบนบกที่สามารถแสวงหาของกินของขบเคี้ยวได้อย่างอิสระจากธรรมชาติรอบตัว หากเรือไม่เข้าฝั่งหรือเทียบท่า ชาวสำเภาก็ไม่มีโอกาสได้รับประทานพืชผักสดหรือเนื้อสัตว์ฉ่ำ เนื้อหมู

เมื่อก่อนเราอาจจะค้นหาความรู้เรื่องครกกับการอยู่ของชาวสำเภาได้จากบันทึกของชาวเรือ หรือบันทึกจดหมายเหตุของนักเดินทางร่วมสมัย แต่บันทึกหรือเอกสารก็เป็นเพียงข้อความที่ต้องการจินตนาการประกอบเพื่อให้ได้ภาพที่สมบูรณ์ ซึ่งก็ยังไม่ใช่อะไรจริง

นักโบราณคดี และนักวิทยาศาสตร์ทราบกันดีว่า หลักฐานที่เป็นอินทรียวัตถุ เป็นของที่เสื่อมสภาพสลายตัวได้ง่ายในระยะเวลาสั้นๆ และโอกาสที่จะพบซากอาหารของคนสมัยโบราณ เมื่อหลายร้อยปีก่อนนั้นมีโอกาสน้อยมาก หรือแทบจะไม่มีโอกาสได้พบเลยในการขุดค้นแหล่งโบราณคดีบนบก แต่นักโบราณคดีและนักวิทยาศาสตร์ก็ทราบว่าสภาพและคุณสมบัติของดินพรุ ดินอู่น้ำ สภาวะไดน้ำ และได้ท้องทะเล สามารถรักษาสภาพของอินทรียวัตถุให้คงรูปร่างไว้ได้เป็นอย่างดี



พริกไทย พบในเรือบางกะไชย ๒
สันนิษฐานว่าเป็นสินค้าส่งออก



หมากแห้งและเปลือก พบเป็น
จำนวนมากในเรือบางกะไชย ๒
จับพบสันนิษฐานว่านำไปใช้ใน
อุตสาหกรรมสีย้อม



ไข่เป็ดหรือไข่เค็ม
พบอยู่ในไหในเรือ
รางเกวียน



มะขามเปียก

ดังนั้นในการขุดค้นทางโบราณคดีได้นำ เราอาจจะมีโอกาสพบ
หลักฐานวัตถุที่เป็นซากของอาหาร และของขบเคี้ยว ซึ่งหลักฐานเช่นนี้ช่วย
ให้เราทำความรู้และสร้างจินตภาพในเรื่องอาหารการกิน และความเป็นอยู่
ของคนสมัยโบราณ โดยเฉพาะชาวสำเภาได้แจ่มชัดมากขึ้นกว่าแต่ก่อน

การสำรวจและขุดค้นแหล่งเรือโบราณสำคัญๆ ในอ่าวไทยระหว่างปี
พุทธศักราช ๒๕๑๘ - ๒๕๔๒ ได้พบหลักฐานที่เป็นซากอาหารและของ
ขบเคี้ยวของชาวสำเภาจำนวนมาก มีทั้งข้าวสาร ข้าวเปลือก ปลาข้าว ปลาหมัก
ปูเค็ม มะขามเปียก ไข่ไก่หรือไข่เป็ด ลูกหมากสด หมากแห้ง กระดุกไก่
เงี้ยวปลากระเบน ก้างปลา พริกไทย ลูกมะพร้าว ข้าวสาร และข้าวเปลือก
พบบรรจุอยู่ในไหใบหนึ่งในเรือคราม หรือเรือลัดหีบ และเรือรางเกวียน

ไข่ไก่หรือไข่เป็ด พบในเรือรางเกวียน เรือลัดหีบ ๓ และเรือบางกะ
ไชย ๒

กระดุกสัตว์ประเภทไก่ ลัดหีบและสัตว์อื่นๆ พบในเรือสมุย และเรือ
บางกะไชย ๒

ปลาร้า หรือปลาหมัก ก้างปลา เงี้ยวปลากระเบน พบในเรือรางเกวียน
เรือลัดหีบ และเรือบางกะไชย ๒

ปูเค็ม หรือปูของ ลูกหมากมีหินปูนแทรกจนแข็งตัว พบในเรือรางเกวียน
ลูกหมาก พบทั้งชนิดที่เป็นลูกหมากสดทั้งลูก หมากแห้งและเปลือก และ
ชิ้นหมากที่ฝืนแล้วพร้อมที่จะกินกับพริก ในเรือเกาะคราม เรือรางเกวียน
เรือลัดหีบ ๓ และพบเป็นจำนวนมากในเรือบางกะไชย ๒

พริกไทย พบเป็นจำนวนมากในเรือบางกะไชย ๒ ซึ่งอาจจะเป็น
สินค้าส่งออกด้วย



ปูเค็ม
พบในเรือ
รางเกวียน



ปลาร้าพบแต่เพียงก้างปลาตัว
เคระห์แล้วเป็นปลาน้ำจืด ที่
หมักอยู่ในไห พบในเรือราง
เกวียน

ในเรือสมัย พบมะพร้าวทั้งเปลือกจำนวนหลายผล

หลักฐานอินทรีวัตถุที่พบส่วนมากเป็นอาหารที่เก็บสำรองไว้กินในเรือ ซึ่งได้แก่ ข้าวสาร ข้าวเปลือก ไข่ ปลาร้า หรือปลาหมัก มะพร้าว ปู มะขามเปียก ซึ่งเป็นวัตถุดิบสำหรับประกอบอาหารที่พบเห็นโดยปกติทั่วไปในครัวเรือนของคนไทยทั่วไป

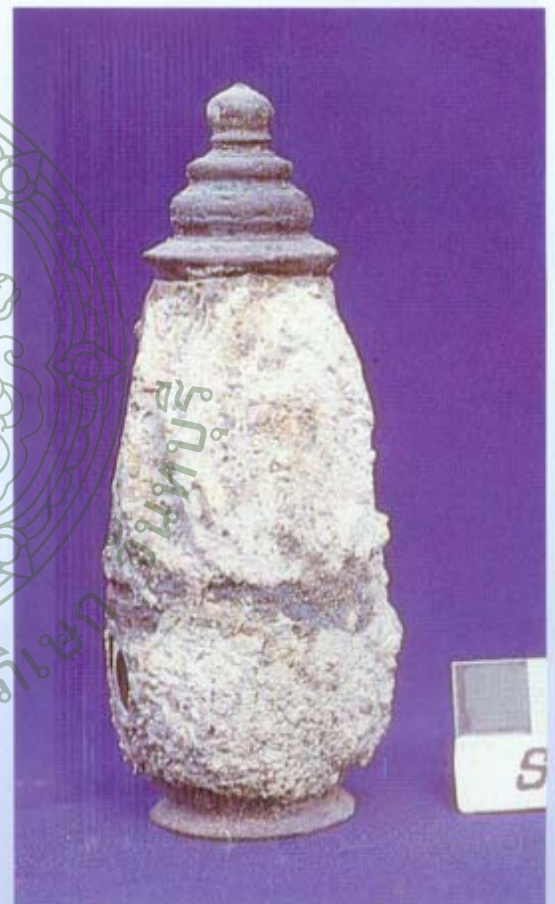
ของขบเคี้ยวที่น่าสนใจอีกอย่างหนึ่ง คือ หมาก ซึ่งพบมากในเรือ ลำเภหลายลำ และก็พบเต้าปูนสำริดศิลปะไทยสมัยอยุธยาอยู่ในเรือบางลำด้วย เช่น เรือสมัย และเรือรางเกวียน คราบปูนหรือคราบการใช้งาน แสดงให้เห็นว่าคนในเรือหรือชาวลำเภจำนวนมากกินหมากด้วย

นอกจากอาหารการกินและของขบเคี้ยวแล้ว ชาวเรือต้องการน้ำจืดสำหรับดื่มและใช้สอย น้ำจืดส่วนใหญ่หาได้จากฝั่งและเมืองท่าที่เรือแวะจอดเป็นระยะๆ และอาจกักเก็บไว้ในพื้นที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของลำเรือ ซึ่งกันแบ่งเป็นห้องผนึกน้ำแยกจากกัน หรืออาจจะได้อ่างดินเผาขนาดใหญ่ไว้หลายๆ ใบ และมากพอสำหรับการเดินทางคราวหลายๆ วัน

ในเรือรางเกวียน และเรือสมัย ๒ พบอ่างดินเผาขนาดใหญ่ผลิตจากแหล่งเตาสุพรรณบุรีที่บ้านบางปูน ดังนั้นเชื่อว่าชาวลำเภัก็น้ำจืดสำหรับบริโภค

ตามหมู่บ้านและชุมชนโบราณสมัยทวารวดีและอาณาจักรสุโขทัย และแม่น้ำยมกลอง มีอ่างดินเผาเนื้อแกร่งทั้งชนิดเคลือบและไม่เคลือบขนาดใหญ่บรรจุน้ำได้ตั้งแต่ ๑๐๐ - ๒๐๐ ลิตร อยู่ตามบ้านเรือนจำนวนมาก เชื่อว่าเป็นอ่างที่ชาวลำเภาก็น้ำจืดมาจากเมืองท่าหลายแห่งทางตอนใต้ของจีน และได้นำน้ำจืดไปใช้ในเรือ และเมื่อเข้ามาค้าขายในประเทศไทยก็ขายอ่างเหล่านี้ให้กับคนพื้นถิ่น จากนั้นก็ซื้ออ่างพื้นเมืองจากสุพรรณบุรีใส่น้ำจืดไปใช้ในเที่ยวขาออก และอาจจะนำไปขายต่อในเมืองอื่นๆ

อย่างไรก็ตาม หลักฐานซากอาหารและของขบเคี้ยวดังกล่าวยังมีจำนวนน้อย และยังไม่สามารถใช้บ่งชี้ได้ว่าชาวเรือเป็นคนกลุ่มใดแน่นอน แต่ก็เชื่อว่าคงมีทั้งคนพื้นถิ่นในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ชาวจีน และญี่ปุ่น ที่ทำการค้าขายในน่านน้ำในย่านนี้ในพุทธศตวรรษที่ ๑๙ - ๒๔



เต้าปูนสำริด ศิลปะไทยสมัยอยุธยา พบอยู่ในเรือจมหลายลำ มีร่องรอยคราบปูนและการใช้งานแสดงว่าเป็นเครื่องบริโภคของชาวเรือ



หม้อข้าวและเตาไฟของกะลาสี

เรือสำเภาแต่ละลำที่แล่นค้าตามเมืองท่าชายฝั่งทะเล และเดินทางค้าขายระยะไกลๆ ระหว่างจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับอินเดีย และเปอร์เซีย ล้วนแต่มีคนทำงานและอยู่ประจำในเรือจำนวนมาก บางลำอาจจะมีตั้งตั้งแต่ ๓๐ คน ๔๐ คน ๕๐ คน หรือมากกว่านั้น เรือเดินทะเลหรือแม้แต่เรือค้าขายในลำน้ำใหญ่ๆ เป็นเสมือนบ้านและพาหนะเดินทางไปในเวลาเดียวกัน เมื่อมีคนอยู่อาศัยจำนวนมาก ในเรือย่อมจะต้องมีครัวและอุปกรณ์สำหรับจัดเตรียมและหุงหาอาหารจำนวนมากด้วย

ในซากเรือสำเภาโบราณที่พบในอ่าวไทยมีหลักฐานโบราณวัตถุที่เป็นเครื่องใช้ไม้สอยและหม้อข้าวเตาไฟของชาวสำเภามากมาย เช่น เต่าหูงต้ม หม้อข้าว หม้อแกง ครก หม้อตระเวน อ่าง หม้อตาล หม้อไซ้ หม้อใส่ข้าวสาร เป็นต้น

เต่าหูงต้มหรือเตาไฟ ที่ใช้กันในครัวตามบ้านเรือนในสมัยกรุงศรีอยุธยาตลอดมาจนถึงสมัยปัจจุบันประมาณ ๕๐ ปีก่อนปัจจุบัน ส่วนมากเป็นเตาพื้น ไม้ไผ่เป็นเชื้อเพลิง ซึ่งเรียกกันว่า เต่าเชิงกราน

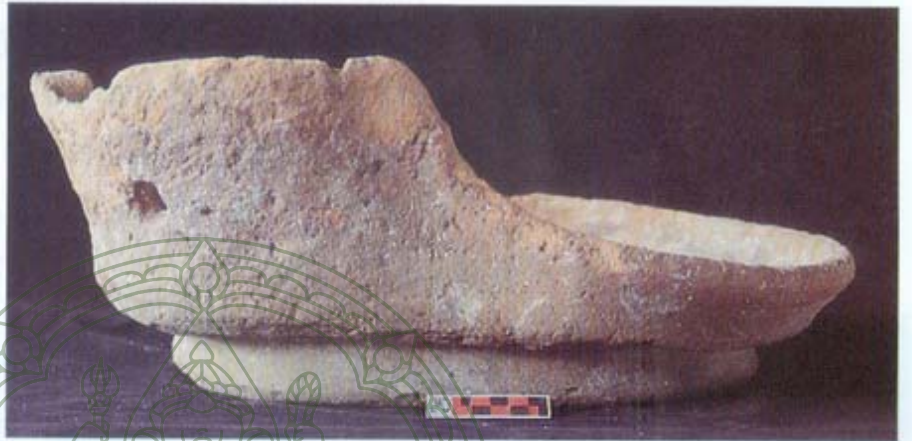
ลักษณะของเต่าเชิงกราน เป็นเตาดินเผา เนื้อดินหยาบเผาไฟไม่แกร่ง รูปร่างคล้ายภาชนะหรือจานรูปไข่ ขนาดกว้างประมาณ ๓๐ - ๓๕ เซนติเมตร ยาว ๔๐ - ๕๕ เซนติเมตร สูง ๑๗ - ๒๕ เซนติเมตร ตัวเตาที่มีลักษณะเป็นถาด ยกขอบขึ้นเล็กน้อย มีฐานเตี้ยๆ ปลายถาดด้านหนึ่งนั้นเป็นก้นเต้าแฉกตั้ง ๓ แฉกสำหรับรองรับก้นหม้อ คือที่กึ่งกลางของด้านขวางแห่งหนึ่ง



เตาเชิงกรานอีกชนิดพบในเรือ
เกาะกระดาดและเรือสีซัง ๑

และที่ขอบด้าน ข้างในระหว่างเท้าๆ กันอีก ๒ แห่ง พื้นที่ตั้งหม้อของเตาแบบนี้โปร่งไม่มีผนังกัน ปลายถาดอีกด้านหนึ่งเปิดโล่งเป็นที่วางไม้พินเตาเชิงกราน ลักษณะนี้พบทั่วไปในซากเรือสำเภาโบราณเกาะครามหรือสัตหีบ เรือพทยา เรือเกาะกระดาด เรือรางเกวียน

เตาเชิงกรานอีกแบบหนึ่ง รูปร่างลักษณะคล้ายแบบแรก แต่บริเวณที่ตั้งหม้อทำเป็นผนังโค้งยกสูงขึ้นขนาดวงโค้งพอดีหรือเล็กกว่าขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางของกันหม้อ และที่กึ่งกลางของผนังวงโค้งและที่ปลายขอบผนังทั้งสองข้างมีปลายเส้ายื่นออกมาในแนวนอน ๓ แห่ง เตาเชิงกรานแบบนี้สองนี้พบในเรือเกาะกระดาด และเรือสีซัง ๑

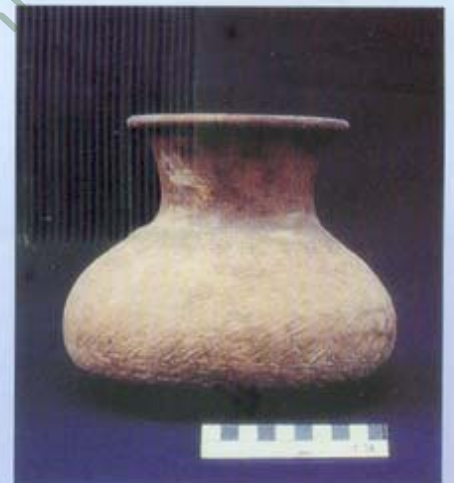


เตาเชิงกราน พบในเรือหลายลำ เช่นเรือพทยา เรือเกาะคราม

ในเรือสำเภาลำหนึ่งๆ คงจะมีเตาเชิงกรานหลายเตา เพราะต้องใช้หุงหาอาหารเลี้ยงคนจำนวนมากในแต่ละมื้อ ประกอบกับเตาเชิงกรานเป็น เครื่องปั้นดินเผาที่อาจจะแตกหักชำรุดเสียหายได้ง่าย จึงต้องมีเตาส่งรองไว้ในเรือด้วย

เตาเชิงกราน เป็นวัตถุในวัฒนธรรมของชาวเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นส่วนใหญ่ เตาส่วนใหญ่อาจจะผลิตขึ้นในประเทศไทย และขายให้กับชาวสำเภาที่เป็นชาวจีน หรือชาติพันธุ์อื่นๆ เอาไปใช้ หรืออาจจะเป็นส่วนหนึ่งที่ชาวสำเภาซึ่งเป็นคนพื้นเมืองจากสยาม หรือดินแดนใกล้เคียงใช้สอยกันในชีวิตประจำวัน

ภาชนะประเภทหม้อ มีหลายรูปแบบและหลายขนาด เป็นเครื่องปั้นดินเผาไม่แกร่งชนิดเผาความร้อนต่ำ เนื้อหยาบ มีส่วนผสมของทรายและอนุภาค ดินหยาบมาก สีผิวภาชนะมีหลายสีตั้งแต่สีแดง สีเหลืองแกมแดง สีเทาแกม ชมพู คุณสมบัติเปราะและแตกหักง่าย มีการตกแต่งผิวที่หยาบ ตัวตลอดจนถึงกันหม้อด้วยลายประทับจากพิมพ์ไม้เป็นลายต่างๆ เช่น ลายหยัก พันปลา ลายหยักพันปลาผสมเส้นโค้ง ลายตารางสีเหลี่ยมขนมเปียกปูน หม้อบางกลุ่มที่ก้นมีลวดลายกดประทับจากเครื่องจักสานหยาบๆ ซึ่งการทำลวดลายต่างๆ นอกจากเพื่อความสวยงามของภาชนะแล้ว ยังมีประโยชน์ช่วยในการจับถือภาชนะไม่ให้ลื่นหลุดมือได้ง่ายอีกด้วย ภาชนะประเภทหม้อแบ่งออกได้ตามลักษณะการใช้งาน เช่น หม้อทะนุใช้เก็บอาหารแห้ง หม้อข้าว และหม้อแกง

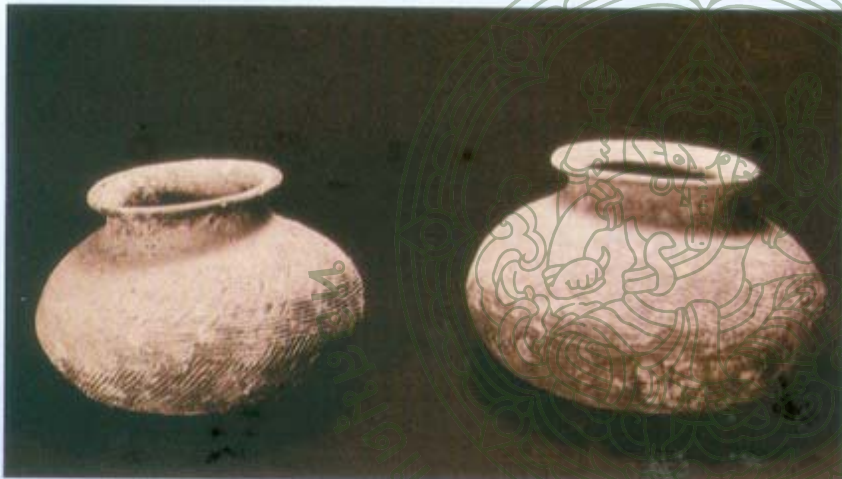


หม้อทะนุเป็นเครื่องปั้นดินเผาที่ใช้ในชีวิตประจำวันของชาวเรือพบในเรือโบราณทุกลำที่จมอยู่ใต้ทะเล



หม้อทะนุ ก้นกลมแบนมีขนาดใหญ่ คอแคบค่อนข้างสูง ปากบาน พบในซากเรือสำเภาโบราณเกือบทุกลำในอ่าวไทย ที่น่าสนใจ คือ หม้อทะนุใส่ข้าวสารพบในเรือพทยา และหม้อทะนุใส่ไข่เปิดเต็มหม้อพบในเรือสีซัง ๓

หม้อข้าว หมายถึง หม้อดินที่ใช้หุงข้าว ลักษณะเป็นหม้อก้นกลม ค่อนข้างแบน ตัวหม้อกว้าง คอสั้นและกว้าง ปากกว้าง ขอบปากมีร่องด้านบนสำหรับรองรับฝาหม้อ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นฝาทรงกรวยคว่ำเตี้ยๆ ที่เรียกว่า ทรงฝ่าซี มีทั้งขนาดกลางและขนาดเล็ก หม้อข้าวส่วนใหญ่ที่พบในเรือรางเกวียน เรือเกาะคราม เรือพทยา เรือสีซัง ๑ เรือสีซัง ๒ เรือสีซัง ๓ และเรือลำอื่นๆ ในอ่าวไทยมีร่องรอยเขม่าควันไฟ หรือดินหม้อ ติดอยู่ที่ก้นและตัวหม้อซึ่งเป็นหลักฐานยืนยันว่าหม้อชนิดนี้ใช้ในการหุงต้มอย่างแน่นอน



หม้อข้าว เป็นหม้อก้นกลมขอบปากมีร่องด้านบนรองรับฝาแบบฝ่าซี

หม้อแกง ลักษณะเป็นหม้อปากกว้างทรงกลม เตี้ย ก้นเกือบแบนราบ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางของตัวหม้อ และปากหม้อใกล้เคียงกัน สันนิษฐานว่าชาวตำบลดงไช้หม้อ ลักษณะนี้ในการต้มแกง และพบเขม่าดินหม้อติดที่ก้น และตัวหม้อเกือบทุกใบ

หม้อตาล เป็นภาชนะใส่น้ำตาลในสมัยโบราณ เป็น หม้อขนาดกลางและขนาดเล็ก ปากกว้าง คอคอดเล็กน้อย ก้นตื้น ความกว้างของปากเท่ากับตัวหม้อ ขึ้นรูปด้วยมือหยาบๆ มีลายกดทับเป็นเส้นโค้งหยักๆ ที่ไหลเวียน ไปโดยรอบ พบมากในเรือเกาะคราม เรือเกาะกระดาด

ในประเทศไทยมีหมู่บ้านปั้นหม้อตาลหลายแห่ง แหล่งที่มีชื่อเสียงมักอยู่ในพื้นที่ที่ทำน้ำตาลจากต้นตาล หรือต้นมะพร้าวกันมาก



ครกดินเผาเนื้อแกร่งจากแหล่งเตาแม่น้ำน้อยสิงห์บุรี พบในเรือเกาะครามเรือสีซัง ๑ และเรือสีซัง ๓

เช่น เพชรบุรี ซึ่งเป็นจังหวัดที่ยังปั้นหม้อตาลมาจนถึงเมื่อประมาณ ๔๐ ปีที่ผ่านมาจึงเลิกไป

ครก เป็นอุปกรณ์ที่มีความสำคัญมากในการหุงหาอาหารโดยเฉพาะในครัวไทยและมีใช้แพร่หลายทั่วไปบนแผ่นดินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เฉพาะในประเทศไทยพบหลักฐานการผลิตใช้ครกตั้งแต่ราวพุทธศตวรรษที่ ๑๗ - ๑๘ เป็นต้นมา

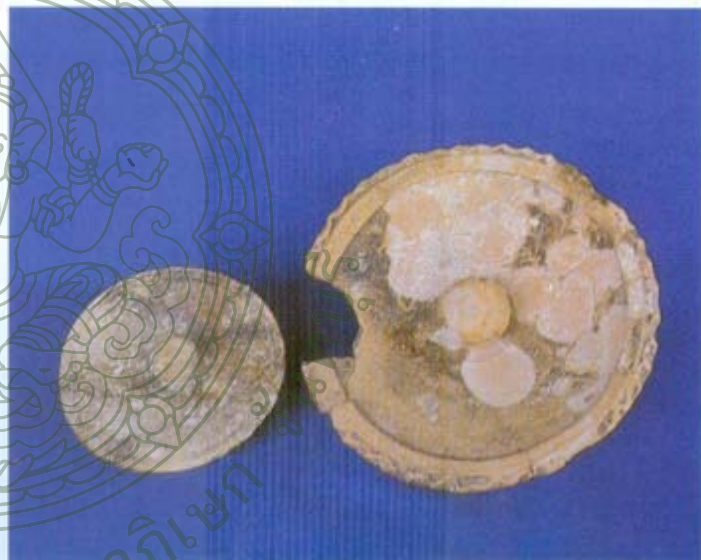
ครกที่พบในซากเรือสำเภาโบราณในอ่าวไทย มีที่มาจากแหล่งผลิตสำคัญ ๒ กลุ่ม ด้วยกัน

กลุ่มแรก เป็นครกที่ผลิตจากแหล่งเตาเมืองสุพรรณบุรีที่บ้านบางปูน พบในเรือรางเกวียน เนื้อดินสีเทาดำไม่แกร่ง ที่ได้ขอบปากทำเป็นลายเส้นขนานโดยรอบ

กลุ่มที่สองเป็นครกเนื้อแกร่งผลิตจากแหล่งเตาแม่น้ำน้อย จังหวัดสิงห์บุรี ลักษณะฐานหนา ด้านแคบ ปากกว้าง ขอบปากมนและหนาได้ ขอบปาก ด้านนอกสุดเป็นร่อง และเส้นขนานสองสามเส้นโดยรอบ เนื้อดินค่อนข้างละเอียด สีเทา สีเทาแกมชมพู พบมากในซากเรือเกวียน เรือสีซัง ๑ เรือสีซัง ๓ แหล่งดอนโพธิ์

ฝ่าหม้อ ฝ่าไห เป็นเครื่องปั้นดินเผาพื้นๆ ที่พบมาก และแพร่หลายทั่วไปในระบอบการค้าทางทะเล แต่ส่วนใหญ่เป็นของใช้ในเรือ หรือใช้ปิดภาชนะที่บรรจุสินค้าออกไปขาย ไม่ได้เป็นตัวสินค้าโดยตรง ฝ่าหม้อที่พบส่วนมากเป็นทรงกรวยคว่ำเตี้ยๆ เรียกว่า ฝ่าชี่ หรือในหมู่บ้านชนบทภาคกลางสมัยก่อนเรียกว่า ฝ่าละมี ที่ยอด ภาชนะมีจุดสำหรับจับเป็นรูปปากขวดบานออก จุกรูปดอกบัวตูม และจุกแบน ปั้นด้วยดินเหนียวเผาไฟไม่แกร่ง ไม่เคลือบผิว และไม่มีลวดลายตกแต่ง เนื้อดินสีแดง สีอิฐ สีเหลืองแกมแดง พบในเรือรางเกวียน เรือเกวียน เรือเกวียนกระดาด เรือสีซัง ๑ และแหล่งเกาะวัน

ฝ่าไห เป็นฝ่าทรงกลาหงาย ขอบฝ่าพับเข้า เตี้ย ตรงกึ่งกลางฝ่ามีที่จับทำเป็นแกนกลมๆ ยอดแกนเป็นจุกรูปดอกบัวตูมหรือทรงหัวเม็ด และจุกรูปเม็ดกระดุมแบนๆ ปั้นด้วยมือบนแป้นหมุน เนื้อดินเหนียวเผาไฟไม่แกร่งมาก สีแดง สีอิฐ สีเหลืองแกมแดง สีเทา ส่วนมากไม่มีลวดลายตกแต่ง แต่ก็มีบางชิ้นที่ตรงขอบฝ่าทำเป็นจิบรีวๆ โดยรอบ ฝ่าแบบหงายส่วนใหญ่ใช้ปิดปากไห และหรือหม้อที่บรรจุอาหารแห้ง ข้าวสาร อาหารหมักดอง หรือสินค้าอื่นๆ ที่เป็นน้ำ เป็นผล เป็นเมล็ดเล็กๆ โดยเมื่อปิดฝ่าแล้วชาวเรือใช้วัสดุเหนียวเหนียวเย็บเข้าขอบปากไหกับขอบฝ่าอีกชั้นหนึ่ง



ฝ่าไหแบบหงาย ใช้เป็นฝ่าไห ฝ่าหม้อตะนน เมื่อปิดแล้วใช้วัสดุประเภทชันยาที่ขอบโดยรอบ



แหล่งผลิตผ้าไหม ชนิดผ้าหางายในสมัยกรุงศรีอยุธยา มีแพร่หลาย ทั่วไปตั้งแต่แหล่งเตาเมืองศรีรัชชาลัย เมืองพิษณุโลก แหล่งเตาแม่น้ำน้อย และตามหมู่บ้านเครื่องปั้นดินเผาพื้นถิ่นทั่วไป

ผ้าไหมแบบหางาย พบมากในเรือเกาะคราม เรือรางเกวียน เรือสีซัง ๑ เรือสีซัง ๒ เรือสีซัง ๓ เรือเกาะกระดาด เรือสมุย และตามชุมชนโบราณชายฝั่งทะเลของอ่าวไทย เมืองโบราณ ในแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำท่าจีนและใน แหล่งเรือจมในต่างประเทศ

นอกจากหม้อข้าว เตาไฟ และภาชนะดินเผาในครัวดังกล่าวแล้ว ในเรือสำเภายังมีภาชนะใช้สอยทั่วไปอีกหลายอย่าง เช่น อ่างขนาดต่างๆ ขวด ปากบาน ซึ่งสันนิษฐานว่าใส่เหล้า และกาน้ำ

ภาชนะดินเผารูปแบบต่างๆ ที่พรรณนามาข้างต้น ส่วนใหญ่อาจจะมี รูปลักษณะไม่สวยงาม หยาบ บางกลุ่มอาจจะหนาหนักหรือดูเทอะทะ ราคา อาจจะไม่สูงเมื่อเทียบกับเครื่องถ้วยชามสังคโลกชนิดเคลือบ แต่ภาชนะ เหล่านี้ก็มีคุณค่าสำคัญต่อชีวิตประจำวันของชาวสำเภา เพราะเป็นอุปกรณ์ใน การหุงต้มอาหาร หรือต้มยาสมุนไพรเมื่อยามเจ็บป่วย

ด้วยเหตุที่หม้อข้าวและหม้อแกงที่ใช้ในการหุงต้มเป็นของเปราะบาง แตกหักง่าย และเป็นของที่ต้องใช้ทุกวัน คนครัวอาจทำหลุดมือตกแตก หรือ ไม่ในเย็นหรือโคลง โดนคลื่นกระแทกก็อาจจะทำให้หม้อข้าวหม้อแกงล้นกลิ้ง หรือแตกพื้นแตกกระจุยได้ง่าย ดังนั้นในเรือสำเภาลำหนึ่งๆ อาจจะต้องมีหม้อ ข้าวหม้อแกงใหญ่ๆ เก็บสำรองไว้ใช้จำนวนมาก หม้อข้าวหม้อแกงเหล่านี้ นอกจากจะบ่งบอกพฤติกรรมและพฤติกรรมของชาวสำเภาสมัยโบราณแล้ว ยังอาจจะช่วยบอกกลุ่มชาติพันธุ์ของชาวสำเภาที่ใช้หม้อข้าวหม้อแกง เหล่านี้ด้วย

จากหลักฐานจำนวนมากที่พบตามซากเรือสำเภาโบราณในอ่าวไทย ทำให้เชื่อได้ว่า ชาวสำเภาที่ค้าขายอยู่ในห้วงพุทธศตวรรษที่ ๑๙ - ๒๕ มิได้ มีแต่ชาวจีนเท่านั้น แต่มีคนสยามในประเทศไทยรวมอยู่ด้วยอย่างแน่นอน

ชิ้นส่วนผ้าไหม พบในเรือบางกะไชย ๒
อาจเป็นชิ้นส่วนเสื้อหรือธง



หลักฐานเกี่ยวกับชีวิตความเป็นอยู่

ผ้า เครื่องนุ่งห่ม ในซากเรือบางกะไชย ๒ พบชิ้นส่วนผ้า คล้ายผ้าไหมปักลิ้น (จิราภรณ์ อรัญยะนาถ : สัมภาษณ์) สืบเกิดจากรอยเย็บชายขอบผ้า อาจเป็นเสื้อ หรือธง ไม่มีลวดลาย สีออกน้ำตาล อาจเป็นเพราะโคลนที่ทับถมอยู่เป็นเวลานาน

ที่อยู่อาศัย คือตัวเรือ โดยภาพรวม จะเป็นลำเกาแบบจีนยาวประมาณ ๒๐ - ๔๐ เมตร ตัวเรือประกอบจากไม้ซ้อนกัน ๓ ชั้น เครื่องประกอบตัวเรือเคยพบไม้แกะสลักมีลายสวยงาม เดิมเคยประทับอยู่ส่วนท้ายของตัวเรือ นอกจากนี้ยังมีหัวเม็ด ซึ่งเป็นส่วนประกอบของเก้าอี้ เครื่องครัว ตั้งแต่เตาเชิงกราน หม้อทะนง เป็นต้น เครื่องเล่น มีการพบตัวหมากกรุก

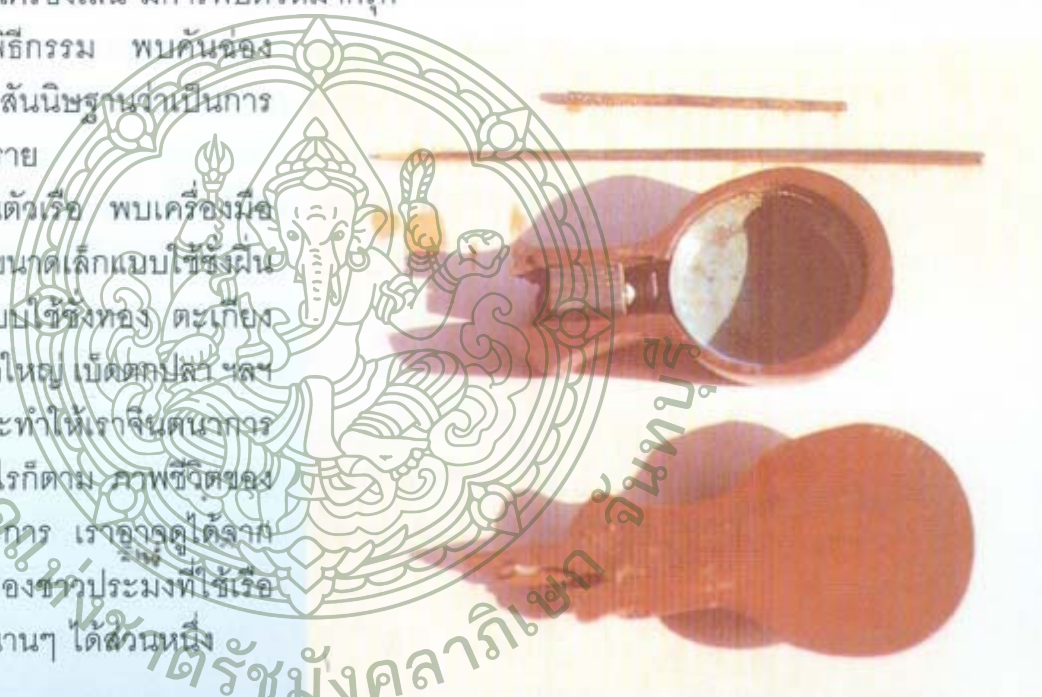
สิ่งของที่เกี่ยวเนื่องกับพิธีกรรม พบคันธูป สลัดฝัองอยู่กระดุกงูด้านนอก สันนิษฐานว่าเป็นการสะท้อนถึงชั่วร้ายที่จะมาลักราย

อุปกรณ์เครื่องใช้ภายในตัวเรือ พบเครื่องมือช่างไม้ เช่น กบไสไม้ เครื่องขัดขนาดเล็กแบบใช้ซี่ฟัน เครื่องขัด ๒ แขนขนาดเล็กแบบใช้ซี่ทอง ตะเกียง สบู่ฝั้น กุญแจเงิน ตุ่มใส่น้ำขนาดใหญ่ เบ็ดตกปลา ฯลฯ

สิ่งต่างๆ เหล่านี้พอที่จะทำให้เราจินตนาการภาพชีวิตโดยกว้างๆ ได้ อย่างไรก็ตาม ภาพชีวิตของชาวเรือในรายละเอียดบางประการ เราอาจรู้ได้จากจดหมายเหตุ และพฤติกรรมของชาวประมงที่ใช้เรือรอนแรมออกหาปลาเป็นเวลานานๆ ได้ส่วนหนึ่ง



เบ็ดตกปลา พบในเรือหินบุรี
จ.ระยอง



เครื่องขัดขนาดเล็ก พบพร้อม
กล่องบรรจุในเรือบางกะไชย ๒



กุญแจเงินพบในเรือทุกลำ



กบไสไม้ขนาดเล็ก พบ
ในเรือบางกะไชย ๒



ชาวสยาม "ชาวน้ำ"

ชาวสยามมีความคุ้นเคยกับการตั้งถิ่นฐานริมน้ำมาตั้งแต่อดีต เราจะเห็นได้ว่า การตั้งถิ่นฐานตั้งแต่สมัยอยุธยาลงมาล้วนมีเมืองหลวงอยู่ในที่ลุ่ม ซึ่งสัญจรไปมาทางน้ำได้สะดวก เอกสารของชาวต่างชาติในสมัยอยุธยา เช่น จอหมายเหตุของลาอูแบร์ ชาวฝรั่งเศส ระบุว่า ชาวสยามชอบที่จะตั้งบ้านเรือนอยู่บนแพไม้ไผ่ ลักษณะเช่นนี้ยังคงสืบเนื่องมาถึงสมัยรัตนโกสินทร์

แม้ในปัจจุบันนี้ ชาวเรือบางส่วนที่พระนครศรีอยุธยา ยังคงใช้เรือเป็น "บ้าน" แม้จะมีจำนวนลดลงมากเมื่อเทียบกับอดีต แต่ก็ยังคงพอมิให้เห็นได้บ้าง

ทะเล : สิ่งที่ไม่น่าไว้วางใจ

นิภาชีวิตโบราณกล่าวไว้ง่าสิ่งที่ไม่น่าไว้วางใจในโลกนี้มีอยู่ ๕ อย่างคือ พระราชา ผู้หญิง คนถืออาวุธ คดีที่มีเขี้ยวเงา และทะเล ชีวิตชาวเรือเป็นวิถีชีวิตที่ต้องอาศัยความร่วมมือร่วมใจ กล่าวหาญเด็ดเดี่ยวเพื่อเตรียมไว้สำหรับเผชิญกับอุปสรรคที่จะเกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด

ใครจะไว้วางใจอะไรก็ตามเกิด แต่อย่าถัดไว้วางใจในสิ่งห้า

หนึ่งอย่าใจทะเลทุกเวลา

สามผู้ถืออาวุธสุดจัญร้าย

ห้ามหากษัตริย์ทรงฉัตรชัย

ห้า

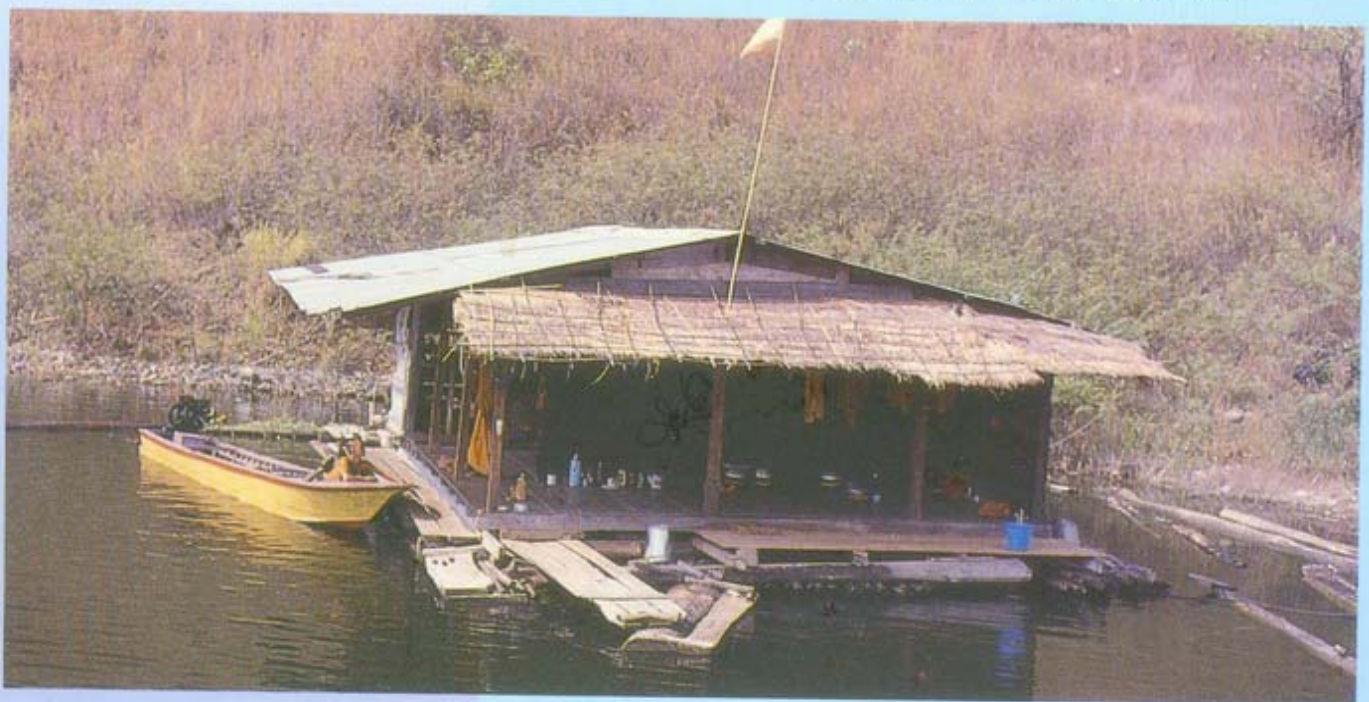
สองสัตว์เขี้ยวเล็บงายาวางใจ

ผู้หญิงทั้งหลายอย่ากลายใจ

ถ้าเมื่อใครประมาทอาจตายเอย

จากนิทานเวตาลของ น.ม.ส.

พระราชวรรังษีเธอ กรมหมื่นพิทยาลงกรณ์



วิถีขาน้ำ

ลักษณะภูมิประเทศและภูมิอากาศเป็นเครื่องกำหนดวิถีชีวิตของมนุษย์ โดยเฉพาะมนุษย์ในสมัยก่อนด้วยแล้วจะต้องปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ จึงพบว่าในแต่ละภูมิภาคของโลกมีวิถีชีวิตและวัฒนธรรมที่แตกต่างกัน และมีเอกลักษณ์ร่วมกันในภูมิภาคเดียวกัน เช่น บ้านแบบพื้นเมืองในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยทั่วไปมีลักษณะค่อนข้างทึบและมีบรรยากาศสลัวอันเนื่องมาจากการปิดกั้นความร้อนที่มากับแสงสว่าง ประตุน้ำต่างมีจำนวนน้อย เล็ก และแคบ

ด้วยสภาพภูมิประเทศของประเทศไทยที่มีลักษณะเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำ ประกอบด้วยแม่น้ำลำคลองน้อยใหญ่เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะศูนย์กลางการเมืองการปกครองเมื่อครั้งอดีต ล้วนแล้วแต่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำสายสำคัญ ทั้งกรุงศรีอยุธยา และกรุงเทพมหานคร ราชธานีอันสำคัญของไทยส่งผลให้สังคมไทยเป็นสังคมที่มีความผูกพันกับน้ำมาตั้งแต่ครั้งโบราณกาลทั้งวิถีชีวิต คติความเชื่อ และการรังสรรค์ทางศิลปะ จนกล่าวได้ว่า น้ำเป็นข้อเกิดแห่งวัฒนธรรมไทยก็ว่าได้ เช่น ลักษณะของบ้านเรือนที่สร้างให้สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศ เป็นแบบสะท้อนน้ำสะท้อนบก เป็นเรือนชั้นเดียว ยกพื้นอยู่บนเสาสูง เพื่อให้พื้นเรือนอยู่เหนือระดับน้ำในฤดูน้ำหลาก ไม่ขวางกั้นทางน้ำไหล เป็น “เรือนหนิ” ได้ดูโล่งว่าง มักตั้งอยู่ริมคลอง ใช้เรือเป็นพาหนะได้สะดวก และมีศาลาหัวน้ำ

ส่วนเรือนอีกประเภทหนึ่ง เรียกว่าเรือนแพ มีลักษณะเป็นเรือนไม้ชั้นเดียว ตั้งอยู่บนแพลูกบวบไม้ไผ่ ลอยขึ้นลงตามระดับน้ำ เรือนแพนี้ผูกไว้กับเสาหลายต้นตามริมแม่น้ำ หรือลำคลอง แต่สามารถล่องลอย ย้ายที่อยู่ไปได้ตามปรารถนา เป็นวิถีชีวิตที่น่าอัศจรรย์ของชาวต่างถิ่นที่ได้พบเห็น

ลักษณะเด่นอีกอย่างหนึ่งของชุมชนชาวน้ำคือ การใช้เรือเป็นพาหนะ ในการสัญจรไปมาในชีวิตประจำวัน ทั้งการทำมาหากินและวัฒนธรรมประเพณีต่างๆ เช่น การทอดกฐิน ทอดผ้าป่า ในฤดูกาลออกพรรษา มีการแข่งเรือ และเล่นเพลงเรืออย่างสนุกสนานในฤดูน้ำหลาก เมื่อครั้งอดีตในเมืองไทยมีเรือมากมายหลายชนิด พระยาอนุมานราชธนเคยเรียบเรียงเรื่องเรือที่เห็นอยู่ในแม่น้ำเจ้าพระยาไว้ได้ถึง ๒๙ ชนิด ในจำนวนนี้มีไม่ถึง ๑๐ ชนิด ที่ตกทอดมาถึงปัจจุบัน



วิถีที่เปลี่ยนไป

ในอดีตชาวบางกอก หรือชุมชนชาวน้ำโดยทั่วไปอยู่อย่างสอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศ นับตั้งแต่บ้านเรือนที่อยู่อาศัยยกพื้นขึ้นเดี่ยวบนเสาสูง และเป็นเรือนแพ ใช้เรือเป็นพาหนะในการเดินทาง ภายในเมืองเต็มไปด้วยลำคลองที่เชื่อมถึงกันเป็นทั้งทางสัญจรและทางระบายน้ำชั้นเยี่ยม บ้านเรือนและวัดวาอารามต่างหันหน้าลงสู่แม่น้ำ ในฤดูน้ำหลากเป็นเทศกาลแห่งความสนุกสนาน มีประเพณี และการละเล่นที่รื่นเริงบันเทิงใจ เช่น การแข่งเรือ ร้องเพลงเรือ

หลังจากสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น นับตั้งแต่มีการตัดถนนเพิ่มมากขึ้น มีการถมคูคลองต่างๆ เพื่อปรับเปลี่ยนเป็นถนน การสัญจรทางน้ำโดยอาศัยเรือเป็นพาหนะในการสัญจรไปมาค่อยลดบทบาทลง และในที่สุดการคมนาคมทางบกจึงเข้ามาแทนที่ทางน้ำ บ้านและวัดวาอารามที่เคยหันหน้าลงน้ำต้องหันหน้าออกสู่ถนน ส่งผลให้วิถีชีวิตของชุมชนชาวน้ำค่อยๆ เปลี่ยนแปลงไปโดยไม่รู้ตัว เช่น คติความเชื่อบางอย่างคลาดเคลื่อนไปจากเดิม หรือเปลี่ยนแปลงไป ประเพณีและการละเล่นบางอย่างหายไปจากวิถีชีวิต

หอสมุดแห่งชาติรัชมั่งคลาภิเชก จันทบุรี

บรรณานุกรม

“คำให้การขุนหลวงวัดประดู่ทรงธรรม เอกสารจากหอหลวง” , แดงงานประวัติศาสตร์ เอกสารโบราณคดี
ปีที่ ๓ , เล่ม ๑ (มกราคม) , ๒๕๑๒

“คำให้การขุนหลวงวัดประดู่ทรงธรรม เอกสารจากหอหลวง” , แดงงานประวัติศาสตร์ เอกสารโบราณคดี
ปีที่ ๓ , เล่ม ๒ (พฤษภาคม) , ๒๕๑๒

กรมศิลปากร, กฎหมายตราสามดวง. กรุงเทพฯ : ๒๕๒๑

กรมศิลปากร, กองโบราณคดี. เตาม้วนน้ำน้อย เสรามิคส์ในประเทศไทยชุดที่ ๕ . กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ชุมนุม
สหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด , ๒๕๓๑.. (เอกสารกองโบราณคดี หมายเลข ๘/๒๕๓๑)

กรมศิลปากร, กองวรรณคดีและประวัติศาสตร์. จารึกสมัยสุโขทัย. กรุงเทพฯ : ๒๕๒๗. (จัดพิมพ์เนื่องใน
โอกาสฉลอง ๗๐๐ ปี ลายสือไทย พุทธศักราช ๒๕๒๖).

กรมศิลปากร, คำให้การชาวกรุงเก่า คำให้การขุนหลวงหาวัด และพระราชพงสาวดารกรุงเก่าฉบับ
หลวงประเสริฐอักษรนิติ. กรุงเทพฯ ๒๕๑๔

กรมศิลปากร, โบราณคดีสีคราม ๑. กรุงเทพฯ : ๒๕๓๑. (เอกสารกองโบราณคดี หมายเลข ๑๓/๒๕๓๑).

กรมศิลปากร, โบราณคดีสีคราม ๒ : เครื่องถ้วยจากทะเล. กรุงเทพฯ : บริษัทสำนักพิมพ์สมพันธ์ จำกัด ,
๒๕๓๓.

กรมศิลปากร, โบราณคดีสีคราม ๓ : เรือสำเภาเสม็ดงาม. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตร
แห่งประเทศไทย จำกัด , ๒๕๓๓. (เอกสารกองโบราณคดี หมายเลข ๕/๒๕๓๓).

กรมศิลปากร, วรรณกรรมสมัยธนบุรี เล่ม ๑. พิมพ์ครั้งที่ ๒. กรุงเทพฯ : ห้างหุ้นส่วนจำกัด จงเจริญการพิมพ์ ,
๒๕๓๙.

กาญจณี ละอองศรี, ผู้แปล, ความสัมพันธ์ในระบบบรรณาการ ระหว่างจีนกับไทย ค.ศ. ๑๒๘๒ - ๑๘๕๓,
จากสืบแสง พรหมบุญ, วิทยานิพนธ์ปริญญาเอกเรื่อง Sino - Sinese Tributary Relation
๑๒๘๒-๑๘๕๓, มุลินีโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๒๕

กิตติมา จันทรตรี, ซ่องแควมมะละกา มาเลเซีย-อินโดนีเซีย. กรุงเทพฯ : มุลินีโครงการตำราสังคมศาสตร์และ
มนุษยศาสตร์, ๒๕๔๑. (โครงการหนังสือชุด “ประเทศเพื่อนบ้านของไทยในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้”).

กิตติมา จันทรตรี, ซ่องแควมมะละกา: มาเลเซีย อินโดนีเซีย. มุลินีโครงการตำราสังคมศาสตร์และ
มนุษยศาสตร์, โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ, ๒๕๔๑

กุลพันธาดา จันทรโพธิ์ศรี, การศึกษาเหรียญเงินจากโบราณคดีได้นำ, นิตยสารศิลปากร ปีที่ ๒๖ เล่มที่ ๒
พฤษภาคม ๒๕๒๕

เชมชาติ เทพไชย, การสำรวจ ขุดค้น และศึกษาทางด้านโบราณคดีเพื่อหาหลักฐานเกี่ยวกับเรื่องศรีวิชัย, รายงาน
การสัมมนา เรื่องประวัติศาสตร์ โบราณคดี ศรีวิชัย ณ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ๒๕ - ๓๐ มิถุนายน
๒๕๒๕, กองโบราณคดี กรมศิลปากร , โรงพิมพ์พิมพ์เนต, กรุงเทพ, ๒๕๒๕

เชมชาติ เทพไชย , แหลมโพธิ แหล่งเศรษฐกิจของศรีวิชัย , กรมศิลปากร , โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตร
แห่งประเทศไทย , ๒๕๓๑

ควอริช เวลส์ แต่ง , กาญจณี ละอองศรี (สมเกียรติกุล) และยุพา ชุมจันทร์ แปล , การปกครองและการบริหาร
ของไทยสมัยโบราณ , มุลินีโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ , บริษัทสำนักพิมพ์
ไทยวัฒนาพานิช จำกัด , กรุงเทพ , พ.ศ. ๒๕๒๗

คาริริงตัน กูตริช เขียน, ส.ศิริรักษ์ แปล, ประวัติศาสตร์จีน , สำนักพิมพ์เคล็ดไทย, กรุงเทพ, พิมพ์ครั้งที่ ๕,
๒๕๔๑

จารึก วิไลแก้ว, แหล่งเตาบ้านบางปูน, โครงการโบราณคดีประเทศไทย, ฝ่ายวิชาการ กองโบราณคดี (เอกสาร
กองโบราณคดีหมายเลข ๘/๒๕๓๑) โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์, กรุงเทพ, ๒๕๓๑

จิรศักดิ์ แต่งเจน และคณะ, บทบาทของทองแดงต่อสังคมสมัยอยุธยา กรณีศึกษาจากแหล่งเรือจมในอ่าวไทย,
เอกสารประกอบการสัมมนา หลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรบัณฑิต (โบราณคดี) , ภาควิชาโบราณคดี



คณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร ปีการศึกษา ๒๕๓๖

เจนนิเฟอร์ เวียน คุซแมน. การค้าทางเรือสำเภา จีน-สยาม ยุคต้นรัตนโกสินทร์. แปลจากวิทยานิพนธ์ดุษฎีบัณฑิต เรื่อง "Fields from the Sea : Chinese Junk Trade with Siam during the Late Eighteen and Early Nineteenth Centuries" มหาวิทยาลัยคอร์เนลล์ ค.ศ.๑๙๗๕ โดยชินจิตต์ อำไพพรรณ . กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , ๒๕๒๘

จักรชัย พงศ์ประยูร , การตั้งถิ่นฐานมนุษย์ ทฤษฎีและปฏิบัติ , ภาควิชาภูมิศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , ศูนย์หนังสือจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ , ๒๕๓๖

เฉลิม ยงบุญเกิด (แปล) เมืองไทยในจดหมายเหตุจีน วารสารศิลปากร ปีที่ ๗ เล่ม ๒ ก.ค. ๒๕๐๐

ชนาทิพย์ เกสรวัดณะ , ประวัติศาสตร์จีนสมัยกบฏไฉ่ซันตามรายงานของมารโคโปโล , สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ , ๒๕๓๘

ชลอ จินดาสิริ, รัตนโกสินทร์, กรุงเทพฯ ๒๕๐๙

ชาญวิทย์ เกษตรศิริ และ สุภาภรณ์ จรัสพัฒน. การค้าสังคมโลก รายงานการสัมมนาวิเคราะห์เรือโบราณที่ค้นพบในอ่าวไทย. กรุงเทพฯ : มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ , ๒๕๒๖. (จัดสัมมนาโดยฝ่ายวิชาการนักศึกษา คณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร ระหว่างวันที่ ๑-๓ กรกฎาคม ๒๕๒๖ ณ หอประชุมมหาวิทยาลัยศิลปากร วังท่าพระ)

ชาญวิทย์ เกษตรศิริ, เครื่องปั้นดินเผาสังคมโลก อุดสาหกรรมของรัฐ, เรื่องของสองนคร, (เรือนแก้วการพิมพ์), กรุงเทพฯ, ๒๕๒๔

ชาญวิทย์ เกษตรศิริ. อยู่อยุธยา ประวัติศาสตร์และการเมือง. กรุงเทพฯ : มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ , ๒๕๔๒

ชาร์ลส ไฮแอม และ รัชนี เพชรรัตน์ สยามค้าประภพ ยุคก่อนประวัติศาสตร์ถึงสมัยสุโขทัย. กรุงเทพฯ : บริษัทสำนักพิมพ์ริเวอร์ บุ๊คส์ จำกัด , ๒๕๔๒

ชิน อยู่ดี, คนก่อนประวัติศาสตร์เอเชียอาคเนย์ออกทะเล. วารสารโบราณคดี, ปีที่ ๖ ฉบับที่ ๔ , ๒๕๑๙

ณัฏฐภัทร จันทวิช (เรียบเรียง) เรือพระราชพิธี. พิมพ์ครั้งที่ ๑ กรุงเทพฯ : ฝ่ายเผยแพร่และประชาสัมพันธ์กรมศิลปากร , ๒๕๓๑

ดิเรก กุลสิริสวัสดิ์ แปลจากต้นฉบับแปลของ ยอห์น ฮอฟ เคน "The Ship of Sulaiman", สำเภาขัตติย์สุไลมาน , มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ , กรุงเทพฯ , ๒๕๒๗

ดี จี ฮอลล์ แต่ง, วรณยุพา สนิทวงศ์ ณ อยุธยา และคณะ. แปล, ประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เล่ม ๑ , มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, ไทยวัฒนาพานิช, กรุงเทพฯ, ๒๕๒๒

ตรี อมาตยกุล , นครศรีธรรมราช , รวมเรื่องเมืองนครศรีธรรมราช , กรมศิลปากร , โรงพิมพ์ศิวพร , กรุงเทพฯ , ๒๕๐๕
ทิพากรวงศ์ , เจ้าพระยา (ข้า บุนนาค). พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๔ พ.ศ. ๒๓๙๔-๒๔๑๑ ฉบับเจ้าพระยาทิพากรวงศ์. พระนคร : โรงพิมพ์พระจันทร์ , ๒๔๗๗. (พิมพ์เป็นที่ระลึกในงานพระราชทานเพลิงศพคุณหญิงธรรมสารเนติ (อบ บุนนาค) วันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๗๗ ณ เมรุวัดประยูรวงศาวาส)

นันทนา ขุดวงศ์, ภาพชาดกที่เจดีย์จุลปะโทน, ศิลปากร, ปีที่ ๒๑ , เล่ม ๔ (พฤศจิกายน) ๒๕๒๐

นันทา สุตกุล, แปล, จดหมายเหตุการเดินทางของรอล์ฟ ฟิตซ และจดหมายเหตุของวิลเลียมเคทเธระ เรื่องคณะทูตลังกาเข้ามาประเทศสยาม, พระนคร : โรงพิมพ์อักษรสัมพันธ์ , ๒๕๐๘. (พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานฌาปนกิจศพนางทองอยู่ วีระเวศม์เลขา (สามสูตร) ณ เมรุวัดประยูรวงศาวาส ๒๑ มีนาคม ๒๕๐๘

นายกรัฐมนตรี , สำนัก. คณะกรรมการชำระประวัติศาสตร์ไทย. ประวัติศาสตร์กรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๑-๓. กรุงเทพฯ : อมรินทร์การพิมพ์ , ๒๕๒๕. (คณะอนุกรรมการประมวลเอกสารในคณะกรรมการจัดงานสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ ๒๐๐ ปี มอบให้กรมศิลปากร จัดพิมพ์เนื่องในโอกาสสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ ๒๐๐ ปี)

นายกรัฐมนตรี , สำนัก. คณะกรรมการชำระประวัติศาสตร์ไทย. ประวัติศาสตร์กรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๔-พ.ศ. ๒๔๗๕. กรุงเทพฯ : อมรินทร์การพิมพ์ , ๒๕๒๕. (คณะอนุกรรมการประมวลเอกสารในคณะกรรมการจัดงานสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ ๒๐๐ ปี มอบให้กรมศิลปากร จัดพิมพ์เนื่องในโอกาสสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ ๒๐๐ ปี)

นายร้อยพระจุลจอมเกล้า , โรงเรียน. กองวิชาการประวัติศาสตร์. บุรพาหิตย์. นครนายก : โรงพิมพ์โรงเรียน

นายร้อยพระจุลจอมเกล้า , ๒๕๒๙. (จัดพิมพ์เนื่องใน พลตรีหญิง สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จฯ ทรงนำคณะอาจารย์และนักเรียนนายร้อยโรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้าทัศนศึกษาพื้นที่ภาคตะวันออก ระหว่างวันที่ ๑๑-๑๔ มิถุนายน พุทธศักราช ๒๕๒๕)

นาริรัตน์ ปรีชาพิชิต. "สำเนาจีนในประวัติศาสตร์ไทย", สารนิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรบัณฑิต (โบราณคดี), ภาควิชาโบราณคดี คณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร ปีการศึกษา ๒๕๒๒

นิจ ทองโกลิต, แปลจาก วอลเตอร์ เอฟ เวลลา, แผ่นดินพระนั่งเกล้า (พระนคร, สมามคมสังคมศาสตร์, ๒๕๑๔ ประชุมพงศาวดาร เล่ม ๔๐ ภาค ๖๕-๖๖ เรื่อง พระราชพงศาวดารกรุงธนบุรี ฉบับพันจันทนุมาศ (เจิม). พิมพ์ครั้งที่ ๒. กรุงเทพฯ : องค์การค้าของคุรุสภา ศึกษาภัณฑ์พาณิชย์, ๒๕๒๗

ประโชติ สังขุกิจ, Don Hein, โครงการโบราณคดีเครื่องถ้วยไทย (พุทธศักราช ๒๕๒๗ - ๒๕๓๐) โครงการ ศึกษาความร่วมมือระหว่างไทย - ออสเตรเลีย ,เอกสารอัดสำเนา ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์

ปาริชาติ เรืองวิเศษ (บรรณาธิการ). จันทบุรี. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์สารคดี, ๒๕๓๔

บังอร ปิยะพันธุ์ ประวัติศาสตร์ไทย, สำนักพิมพ์โอเดียนสโตร์ ๒๕๓๔

ผาสุข อินทราวุธ. ทวาราวดี : การศึกษาเชิงวิเคราะห์จากหลักฐานทางโบราณคดี. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ อักษรสมัย, ๒๕๔๒

พระยาอนุমানราชธนะ, ตำนานสุลกากร, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์

พระยาอนุমানราชธนะ, ชีวิตชาวไทยสมัยก่อน. พระนคร : โรงพิมพ์สวนทองถิ่น, ๒๕๑๐

พอล สเทรเจิร์น เขียน, ขวัญใจ ศะศิวนิธ และ จอมขวัญ ศะศิวนิธ แปล, เส้นทางสายไหมและเครื่องเทศ :

การสำรวจทางบก, สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, กรุงเทพฯ, ๒๕๔๐

พะเยา เขื่อนาค, ศิลปถ้ำสมัยก่อนประวัติศาสตร์ในประเทศไทย, กรมศิลปากร, โรงพิมพ์คุรุสภา, พ.ศ. ๒๕๓๙

พิเศษ เจียจันทร์พงษ์, สังคมศึกษา ๕ ประวัติศาสตร์ไทยสำหรับครู สาขาวิชาศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัย สุโขทัยธรรมาธิราช. การก่อตั้งอาณาจักรอยุธยา, ๒๗๔ จัดพิมพ์เพื่ออาจารย์พอยด์, กรุงเทพฯ

ไพฑูรย์ ขาวมาลา, เรือไทย เรือพื้นบ้านและการทำเรือจำลอง, วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรม การต่อเรือพระนครศรีอยุธยา, กองวิทยาลัยเทคโนโลยี กรมอาชีวศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ, เอกสาร อัดสำเนา, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์

แฟร์แบงค์, จอห์น เค. แต่ง เพชร สุมิตร แปล เอเซียตะวันออกเฉียงใต้ เล่ม ๑, มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์ และมนุษยศาสตร์, ไทยวัฒนาพานิช, กรุงเทพฯ, ๒๕๒๕

มานิต วลลิโกตม, ทักษิณรัฐ, กรมศิลปากร, รุ่งศิลปการพิมพ์, ๒๕๓๐

มานิต วลลิโกตม, สภาพของอาณาจักรต่างๆ ในภาคใต้ของประเทศไทยก่อนศรีวิชัยมีอำนาจ, รายงานการสัมมนา เรื่องประวัติศาสตร์ โบราณคดี ศรีวิชัย ณ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ๒๕ - ๓๐ มิถุนายน ๒๕๒๕, กองโบราณคดี กรมศิลปากร, โรงพิมพ์พิมพ์เนศ, กรุงเทพ

รวมศักดิ์ ไชโยโกมินทร์. สงครามประวัติศาสตร์. กรุงเทพฯ : บริษัทพิมพ์เนศ พรันตัง เซ็นเตอร์ จำกัด, ๒๕๔๑

ศรีนครินทร์วิโรฒ สงขลา, มหาวิทยาลัย. สถาบันทักษิณคดีศึกษา. สารานุกรมวัฒนธรรมภาคใต้ พ.ศ. ๒๕๒๙ เล่ม ๑๐. กรุงเทพฯ : อมรินทร์การพิมพ์, ๒๕๒๙

ศิลปากร, มหาวิทยาลัย. คณะอักษรศาสตร์. เอกสารประกอบการประชุมสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ : คาบสมุทรและหมู่เกาะ. วันที่ ๒๓-๒๔ มิถุนายน ๒๕๓๕ ณ อาคารศูนย์รวม ๓ ห้อง ๓๑๐๔ มหาวิทยาลัยศิลปากร วังท่าพระ และทัศนศึกษาชายฝั่งทะเลคาบสมุทรไทย. (เอกสารอัดสำเนา)

สงวน อิศรางกูร ณ อยุธยา. ประเพณี นิติธรรม พิธีของทหารเรือ และการถือกลางของชาวเรือบางอย่าง. กรุงเทพฯ : องค์การค้าของคุรุสภา ศึกษาภัณฑ์พาณิชย์, ๒๕๐๔

สง่า กาญจนาคพันธ์. ประวัติการค้าไทย. พระนคร : วิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, ๒๕๑๔

สถรวัน รีด เขียน, ขวัญใจ ศะศิวนิธ และ จอมขวัญ ศะศิวนิธ แปล, เส้นทางสายไหมและเครื่องเทศ : การสำรวจทางทะเล, สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, กรุงเทพฯ, ๒๕๔๐

สมศักดิ์ รัตนกุล และคณะ (บรรณาธิการ). ชิน อยู่ดี : บิดาแห่งวิชาก่อนประวัติศาสตร์ไทย. กรุงเทพ



มหานคร : โรงพิมพ์พิมพ์เนต , ๒๕๒๙. (พิมพ์เนื่องในวโรกาสที่สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ เสด็จพระราชดำเนินพระราชทานเพลิงศพ ศาสตราจารย์ชิน อยู่ดี ต.ม., จ.ช. ณ เมรุวัดวัดไตรมิตรเทพ กรุงเทพมหานคร วันจันทร์ที่ ๑๓ ตุลาคม พุทธศักราช ๒๕๒๙ เวลา ๑๗.๐๐ นาฬิกา)

ลายันต์ ไพชาญจิตร, เครื่องถ้วยจากทะเล, (เอกสารกองโบราณคดี หมายเลข ๗/๒๕๓๒, กรมศิลปากร สำนักพิมพ์ สมาพันธ์, กรุงเทพฯ, ๒๕๓๓)



เลียมเล้ง พรหมบุญ. ความสัมพันธ์ในระบบบรรณาการระหว่างจีนกับไทย. แปลจากวิทยานิพนธ์ดุษฎีบัณฑิต เรื่อง Sino-Siamese Tributary Relation ๑๒๘๒-๑๘๕๓ มหาวิทยาลัยวิสคอนซิน (แมดิสัน) ปีการศึกษา ๒๕๑๓ โดย กาญจน์ ละอองศรีกรุงเทพมหานคร : มุลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ , ๒๕๒๕

สมเริง ชุมสาย ณ อยุธยา . น้ำ บ่อเกิดแห่งวัฒนธรรมไทย. กรุงเทพฯ : บริษัท สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช จำกัด , ๒๕๒๙

สพพร นิลายน, อุดุนิยมวิทยา, สำนักพิมพ์ฟ้าลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ, ๒๕๓๔

แสงสุรีย์ ลดาวัลย์ , หม่อมราชวงศ์. กระบวนพยุหยาตรา. กรุงเทพฯ : คณะกรรมการเอกลักษณ์ของชาติ สำนักงาน เลขาธิการนายกรัฐมนตรี , ๒๕๒๕

อ. สายสุวรรณ, แปล ไทยในจดหมายเหตุแกมปีเฟอร์, พิมพ์ครั้งที่ ๓ (พิมพ์แจกในงานฌาปนกิจศพนายร้อย ศึกษามานนท์ ณ วัดมกุฏกษัตริยาราม วันพฤหัสบดีที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๐๘) พระนคร, มงคลการพิมพ์ , ๒๕๐๘.

อิทธิ โยเนะโอะ และ โยชิคาเงะ ไทชิฮารุ. ความสัมพันธ์ไทย-ญี่ปุ่น ๖๐๐ ปี. แปลโดย พลับพลึง คงชนะ และคณะ. : มุลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ (จัดพิมพ์เนื่องในโอกาสครบรอบ ๑๐๐ ปี ความสัมพันธ์ ไทย-ญี่ปุ่นสมัยใหม่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๓๐-๒๕๓๑), บริษัทพรมรินทร์พรินต์ติ้งกรุ๊ปจำกัด, กรุงเทพฯ, ๒๕๓๐.

เอิบเปรม วัชรามูร, การขุดค้นแหล่งโบราณคดีได้นำ เรือบงกะไชย ๒, เอกสารประกอบการประชุมทางวิชาการ เรื่อง โบราณคดีไทยครั้งที่ ๒ วันที่ ๒๕ - ๒๗ สิงหาคม ๒๕๓๗

เอิบเปรม วัชรามูร, สายลมแห่งไพร่ไทยในทะเล, อนุสรณ์ อสท., การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, ปีที่ ๓๔ ฉบับที่ ๘ มีนาคม ๒๕๓๗

กรมศิลปากร, โบราณคดีศึกษาและวิทยาการ กองโบราณคดี (เอกสารกองโบราณคดีหมายเลข ๑๓/๒๕๓๑), อัมรินทร์ พรินต์ติ้งกรุ๊ป, กรุงเทพฯ, ๒๕๓๑, ๗๖๖

Bass , George F. (general editor). **A History of Seafaring based on Underwater Archaeology**. London : Thames and Hudson , 1972

Bass, George F., **Oldest Known Shipwreck Reveals: Splendors of the Bronze Age**, **National Geographic Magazine**, Vol. 172 , No. 6 December 1987

Bass, George F., **The earliest seafarers in the Mediterranean and Near East**, **A history of Seafaring** , Themes and Hudson, London , 1972

Breazeale , Kennon (editor). **From Japan to Arabia : Ayutthaya's Maritime Relations with Asia**. Bangkok : the Foundation for the Promotion of Social Sciences and Humanities Textbooks Project , 1999

Denk , Roland (editor). **The Complete Sailing Handbook**. London : Tiger Books International PLC , 1990

Green , Jeremy , **Chinese Ocean - going ships , Eastern Horizons , History from the Sea : Shipwrecks and Archaeology** , Mitchell Beazley Publisher , London , 1987

Harry Miller, **Pirates of the Far East**, London: Robert Hallm & Company, 1970

Houghton, David. , **Wind Stratigy**, Ebenezer & Son Ltd., Worcestor, Uk., 1992

Parker , Helen (senior editor). **Boat**. Reprinted. Singapore : Toppan , 1996

Sir F. Swettenham, **British Malaya**, 7th ed., (George Allen and Unwin, 1955)

The Viking Ship Museum. **Sailing into the Past**. Arhus : Knnike , 1986



หอสมุดแห่งชาติรัชมั่งคลาภิเษก จันทบุรี