

เรือยาวคลองบางเชือกหนัง การสัญจรทางน้ำของคนฝั่งธนบุรี

วารสาร มนต์ไตรเวทย์ *

บทคัดย่อ

การคมนาคมขนส่งทางน้ำ มีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการพัฒนากรุงเทพมหานครมาแต่อดีต ประชาชนได้อาศัยแม่น้ำลำคลองเป็นเส้นทางสัญจรตลอดมา แม้ในปัจจุบันสภาพการขนส่งโดยทั่วไปของกรุงเทพมหานครจะพึ่งพาการขนส่งทางบกเป็นสำคัญ แต่ในหลายๆ พื้นที่ของกรุงเทพมหานคร การขนส่งทางน้ำยังมีบทบาทสำคัญอยู่ เช่น ในย่านชานเมืองฝั่งธนบุรี พื้นที่ริมคลองบางเชือกหนัง เป็นชุมชนหนึ่งที่ชาวบ้านสองฝั่งคลองมีชีวิตผูกพันกับสายน้ำและเรือ เรือหางยาวเป็นหนึ่งในรูปแบบการสัญจรทางน้ำในพื้นที่ดังกล่าวตลอดระยะเวลาเกือบ 40 ปี ที่มีความสำคัญกับวิถีชีวิตของคนในท้องถิ่น ทั้งในการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรและการเดินทางเข้าสู่เมือง ตลอดจนเป็นเครื่องแสดงถึงเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม ความรู้ ความสามารถของคนในชุมชนในการแสวงหาคิดค้นปรับปรุงยุคจนำความรู้ต่างๆ มาใช้ในการพัฒนารูปลักษณ์ของเรือ และการเดินเรือให้มีประสิทธิภาพ เหมาะสมกับสภาพแวดล้อม และการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจสังคมที่เกิดขึ้นในชุมชน โดยไม่หลงลืมที่จะถ่ายทอดองค์ความรู้เกี่ยวกับเรือหางยาวสืบต่อไปยังคนรุ่นหลัง ไม่ว่าจะเป็นความเชื่อ พิธีกรรม กฎเกณฑ์ ข้อห้าม ข้อปฏิบัติต่างๆ ความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างกันของคนในชุมชน ทั้งในส่วนของคนขับเรือและผู้โดยสาร ก็เป็นอีกสิ่งหนึ่งที่สร้างความผูกพัน และดึงดูดให้ผู้คนยังคงโดยสารเรือหางยาว เรือหางยาวจึงยังคงอยู่คู่กับคลองบางเชือกหนังดังเช่นในอดีต แม้จะต้องประสบกับการเปลี่ยนแปลงของสังคมที่เอื้อให้การคมนาคมขนส่งทางน้ำสูญหายหรือหมดความสำคัญไปก็ตาม

* อาจารย์ประจำภาควิชามานุษยวิทยา คณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร

Abstract

Canal transportation played a major role in the way of life of Bangkokians in the past. Nowadays, the availability of a good road network has rendered the canals obsolete. In some areas such as the Thonburi suburbs in the vicinity of Bang Cheuk Nang, local people have relied on the long-tailed boat transportation along the canals for almost 40 years. They have used long-tailed boats to transport people and produces from farms to the markets. Long-tailed boats have been renovated and decorated, to become more efficient and environmental. Knowledge and wisdom related to long-tailed boats has been handed down for generations. The unique relationship between the captains long-tailed boats and their passengers has also been a major part in maintaining the role of long-tailed boats despite the threat of social changes.

ในปัจจุบันการคมนาคมทางบกมีความก้าวหน้า และมีการขยายเครือข่ายเส้นทางไปยังพื้นที่ต่างๆ มากขึ้น คลองต่างๆ อันเป็นเส้นทางสัญจรทางน้ำที่มีบทบาทสำคัญกับวิถีชีวิตของผู้คนในท้องถิ่นซึ่งมีชีวิตผูกพันกับสายน้ำ เช่น ชาวบ้านในย่านฝั่งธนบุรี จึงค่อยๆ ลดบทบาทลงไปพร้อมกับความนิยมในการเดินทางด้วยเรือ อย่างไรก็ตาม การคมนาคมทางบกไม่อาจตอบสนองความต้องการของประชาชนได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ ด้วยยังมีอีกหลายพื้นที่ในย่านชานเมืองฝั่งธนบุรีที่การคมนาคมทางบกยังไม่ได้รับการพัฒนาหรือเข้าถึงชุมชน จึงทำให้ชาวบ้านริมคลองยังคงต้องเดินทางด้วยเรือ เรือหางยาวคือตัวอย่างหนึ่งของการเดินทางด้วยเรือที่ยังคงมีบทบาทต่อผู้คนในย่านชานเมืองฝั่งธนบุรี ทั้งในการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรและการเดินทางเข้าสู่เมือง ชุมชนริมคลองบางเชือกหนังและพื้นที่ใกล้เคียงนับเป็นหนึ่งในชุมชนหลายแห่งที่การคมนาคมขนส่งทางน้ำยังคงมีความสำคัญ และชาวบ้านยังคงนิยมเดินทางออกนอกชุมชนด้วยเรือหางยาวเช่นในอดีต แม้จะมีการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางบกเข้าถึงพื้นที่แล้วก็ตาม



เรือหางยาวโดยสารในคลองบางเชือกหนัง

คลองบางเชือกหนัง

คลองบางเชือกหนัง เป็นลำน้ำสายสำคัญสายหนึ่งของฝั่งธนบุรีด้านตะวันตก ที่ยังไม่ปรากฏหลักฐานแน่ชัดว่าเกิดขึ้นตามธรรมชาติหรือขุดขึ้นในสมัยใด (วลีรัตน์ ชาวลาภัญญาวงศ์, 2541: 86) แต่มีหลักฐานจากเอกสารระบุได้ว่า คลองบางเชือกหนังหรือบางฉาง เป็นคลองที่มีอยู่มาตั้งแต่สมัยอยุธยา ดังปรากฏชื่อชุมชนหนึ่งที่คาดว่ามีความเกี่ยวข้องกับคลองบางเชือกหนังในโคลงกำสรวลสมุทร ที่คนทั่วไปเรียกกำสรวลศรีปราชญ์ ซึ่งแต่งในสมัยต้นกรุงศรีอยุธยา โดยในโคลงบทหนึ่งได้กล่าวถึงชุมชนแห่งหนึ่งชื่อ บางฉาง ดังนี้

● เยี่ยมมาแล้วไยอ่อน	บางฉาง
ฉางบ่มาทันสาย	แสนท้อ
ชนมทิพย์พวงรัง	รจเรจ มาแม่
ยินข่าวไซหม้อหนึ่ง	อิมเองฯ

“ฉาง” หรือ “ฉาง” เป็นภาษาเขมร แปลว่า “หม้อ” ฉะนั้นชื่อ “บางฉาง” ในโคลงบทนี้ควรจะหมายถึง “บางหม้อ” หรือ “บางปิ่นหม้อ” ที่ชาวบ้านละแวกนั้นเมื่อซื้อปิ่นหม้อ (ซึ่งต่อมาชื่อนี้เพี้ยนเสียงเป็นบางเชือกหนัง) อยู่ริมคลองบางเชือกหนัง ซึ่งเป็นลำน้ำสาขาของคลองบางกอกน้อย - คลองบางกอกใหญ่ แต่ยุคต้นกรุงศรีอยุธยาเป็นแม่น้ำเจ้าพระยา (สายดั้งเดิม) (สุจิตต์ วงษ์เทศ, 2545: 11-12)

นอกจากนี้ยังมีเรื่องเล่าหรือตำนานเกี่ยวกับประวัติความเป็นมาและที่มาของชื่อคลองบางเชือกหนังอยู่เป็นจำนวนมาก เช่น ที่มาของชื่อคลองตามคำบอกเล่าของคนแก่คนแก่ที่เล่าถึงที่มาของคลองบางเชือกหนังว่า

“แต่ก่อนสองฝั่งคลองนี้เป็นท้องทุ่งร้างผู้คน มีชาวบ้านอาศัยอยู่บ้างเป็นหย่อมๆ ห่างๆ กัน ชาวบ้านแถบนี้มักเลี้ยงควายไว้เป็นฝูงๆ ฝูงละหลายสิบตัว เมื่อควายตายก็นิยมทำเชือกจากหนังควายเก็บเอาไว้ใช้เอง หรือขายแลกเปลี่ยนกับคนต่างถิ่น ชาวบ้านถิ่นอื่นจึงมักมาขอซื้อหรือนำสินค้าต่างๆ ของตนมาแลกเปลี่ยนกับเชือกหนังนี้ จนกลายเป็นชื่อหมู่บ้าน ชื่อคลองว่า บางเชือกหนัง”

อีกเรื่องหนึ่งซึ่งอาจมีเค้ามูลมาจากเรื่องเดียวกันแล้วว่า

“ในสมัยที่สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ทรงสถาปนากรุงธนบุรีเป็นราชธานี มีการอพยพผู้คนมาจากหลายท้องถิ่นจำเป็นต้องขนย้ายสัมภาระมากมายจึงโปรดเกล้าฯ ให้หาเชือกหนังเหล่านี้มาใช้เป็นจำนวนมาก และก็ได้เชือกหนังเหล่านี้จากชาวบ้านแถบนี้ จึงเรียกว่า “บางเชือกหนัง” นอกจากนี้ ยังมีเกร็ดเล่ากันตอนหนึ่งว่าขณะที่มาขอเชือกหนังนี้ชาวบ้านบางคนก็ไม่ยอมให้ จึงถูกถากถางเปรียบเปรยว่า “ชี้เหนียวเหมือนเชือกหนัง” ก็มี” (วลีรัตน์ ชาวลาภัญญาวงศ์, 2541: 87-88)

ส่วนนิทานปรัมปราเกี่ยวกับที่มาของชื่อคลองและชุมชนเก่าแกริมคลองบางเชือกหนัง ซึ่งมีชื่อว่า “โคกน้ำผึ้ง” ตามคำบอกเล่าของพระสมุหวิ ปาษาทิโก เจ้าอาวาสวัดพิศุ โดยท่านเจ้าอาวาสได้เล่าว่า

“ตาม่องล่ายยกขันหมากไปขอสาวเพื่อแต่งงานนั่งเรือมาแต่เรือเกิดมาติดแห้งไปไม่ได้ จึงต้องใช้เชือกมาลากไป โบราณจะใช้หนังควายนำมาตัดเป็นเชือก ใช้สำหรับผูกแอกไถนา คราตนา ตาม่องล่ายให้พรรคพวกไปหาเชือกหนังมาลากเรือ ที่โคกน้ำผึ้งนั้นก็นำน้ำผึ้งไปเทเป็นน้ำให้เรือเคลื่อนไปได้ พอดีเชือกหนังไปขาดตรงวัดโคกน้ำผึ้ง ก็เลย

ชื่อบางเป็นบางเชือกหนัง เชือกขาดตรงโคนน้ำฝัาก็เรียกตรงนั้นว่าโคนน้ำฝัก

บริเวณ "โคนน้ำฝัก" หรือ "โคกวัดน้ำฝัก" นี้ เดิมคงเป็นวัดเก่าแก่ แต่ร้างไปด้วยเหตุใดมิทราบ สภาพเป็นโคกร้าง มีฐานเจดีย์ใหญ่ ภายหลังจากเจ้าของที่ดินบริเวณนั้นหรือฐานเจดีย์ใหญ่ออก เพื่อยกเป็นร่องสวนทำการเกษตร และสร้างศาลเพียงตาหลังใหญ่ไว้สวดมนต์สวด ไกลๆ กับโคกวัดน้ำฝักเดิม คราวที่ชาวบ้านไปขุดดินเพื่อยกพื้นที่ขึ้นเป็นร่องสวนก็ยังพบซากโบราณวัตถุเป็นจำนวนมาก เช่น อิฐเก่าๆ ถ้วยชามต่างๆ พระพุทธรูป โครงกระดูกมนุษย์ เป็นต้น พระสมุหวิ ปาชาทิโก จึงตั้งข้อสันนิษฐานว่า บริเวณใกล้ๆ โคกวัดน้ำฝักนี้น่าจะเป็นชุมชนโบราณมาก่อน โคกวัดน้ำฝักปัจจุบันเหลือเป็นเพียงตำนานที่คนเฒ่าคนแก่เล่าขานกัน และยังสร้างความคลางแคลงใจให้กับคนในท้องถิ่นเกี่ยวกับความเก่าแก่ของวัดร้างดังกล่าวและประวัติความเป็นมาของย่านบางเชือกหนัง ส่วนกลุ่มคนจากที่ใดจะเป็นผู้อพยพมาอยู่ในครั้งแรกนั้นไม่ปรากฏแน่ชัด

จากอดีตสู่ปัจจุบันเรือหางยาวคลองบางเชือกหนัง

คลองบางเชือกหนังมีเรือโดยสารให้บริการประชาชนมาเป็นระยะเวลาไม่ต่ำกว่า 80 ปี เรือที่ให้บริการเหล่านี้มีพัฒนาการในเรื่องรูปแบบของเรือที่เปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัยตลอดมา อาทิ เรือแจว เรือยนต์ เช่น เรือเผาหัว เรือเครื่องยนต์ดีเซล และเรือหางยาวในปัจจุบัน

เรือหางยาวคลองบางเชือกหนัง เริ่มให้บริการรับส่งผู้โดยสารในคลองบางเชือกหนังตั้งแต่ ปีพ.ศ.2509 เป็นต้นมา ก่อนหน้านั้นเรือหางยาวเป็นเพียงเรือขนส่งสินค้า อาทิ เปลือก ไม้ค้ำพลู ข้าว และผลผลิตทางการเกษตร เช่น หมากรุก ซึ่งเป็นพืชเศรษฐกิจในยุคนั้น ต่อมา เมื่อมีปัญหาเกี่ยวกับระดับน้ำภายหลังการเปิดใช้เขื่อนเจ้าพระยา จึงเริ่มมีการนำเรือหางยาวมาให้บริการเป็นเรือโดยสาร แต่ในยุคแรก รูปลักษณ์ของเรือหางยาวมีลักษณะแตกต่างจากเรือหางยาวที่พบเห็นในปัจจุบัน เพราะเป็นการนำเรือพาย เช่น เรือชะล่า เรือมาด มาดัดแปลงโดยการติดตั้งเครื่องยนต์ไว้ท้ายเรือ ซึ่งต่างจากปัจจุบันที่เรือหางยาวคือเรือที่ต่อขึ้นใหม่ ซึ่งในส่วนรายละเอียดของเรือหางยาวแต่ละยุคนั้น มีดังนี้

1. เรือชะล่า เป็นเรือขุดจากซุงทั้งต้น มีขนาดยาว ท้องเรือแบน หัวท้ายแบนโต (ร-เรือ ภูมิปัญญาแห่งลำน้ำ, 2540: 97) เรือชะล่านั้นจะเป็นเรือประเภทแรกที่ชาวบ้านนำมาทำเป็นเรือหางยาว โดยการนำเครื่องสูบน้ำที่มีใช้ในการเกษตรมาดัดแปลงและติดตั้งไว้ท้ายเรือ ต่อเพลและต่อสายพานไปหมุนเพล จากนั้นเพลาก็จะไปหมุนแกนที่ต่อกับใบพัด เรือหางยาวในยุคแรกไม่มีหลังคา กันแดด กันฝน แต่มีร่มคันเล็กเสียบไว้ตามที่นั่งสำหรับกางกันน้ำกระเด็น

2. เรือมาด มีท้องเรือกลม ไม่มีการเสริมกราบ หัวเรือแบนกว้าง ส่วนใหญ่ขุดจากไม้ตะเคียนหลายขนาด ทำให้ขนาดของเรือมีหลากหลาย ถ้าขนาดใหญ่ก็ใช้บรรทุกข้าวหรือฟืน ขนาดเล็กก็ใช้พายไปมา ถ้ามีขนาดกลางและออกแบบให้มีรูปร่างเพรียวก็จะเป็นเรือแข่ง (ร-เรือ ภูมิปัญญาแห่งลำน้ำ, 2540: 97) เรือมาดเป็นเรือประเภทต่อมาที่ชาวบ้านดัดแปลงเป็นเรือหางยาว แต่เพราะลักษณะหัวเรือก็ไม่แหลม ไม่งอน และมีหัวเรือแบน / บานไม่ต่างจากเรือชะล่า ซึ่งหัวเรือมักมุดน้ำทำให้น้ำเข้าเรือเวลามีคลื่นปะทะ เรือมาดจึงถูกดัดแปลงนำมาใช้รับส่งผู้โดยสารในระยะสั้นๆ ก่อนการต่อเรือหางยาวขึ้นใหม่ให้หัวเรือมีลักษณะแหลมขึ้น

3. เรือต่อ เรือหางยาวที่ต่อขึ้นใหม่เพื่อใช้เป็นเรือโดยสารโดยเฉพาะนี้ เชื่อว่านำต้นแบบมาจากเรือต่อที่พบในจังหวัดอ่างทองและจังหวัดสิงห์บุรี ซึ่งมีหัวเรือเซ็ดแหลมต่างจากเรือหางยาวในคลองบางเชือกหนังยุคแรก ขนาดของเรือหางยาวที่ต่อขึ้นในยุคแรก มีความกว้าง 1 เมตร ความยาว 5 เมตร มี 7 แถวๆ ละ 2 ที่นั่ง ไม่มีหลังคากันแดดกันฝน แต่มีผ้าพลาสติกกันน้ำกระเด็นเข้าเรือ จากนั้นไม่นานก็มีการติดตั้งหลังคา ด้านเครื่องเรือก็มีการนำเครื่องยนต์มาใช้แทนที่เครื่องยนต์ขนาดเล็กที่ใช้มาแต่อดีต และเปลี่ยนมาสตาร์ทเครื่องยนต์โดยใช้แบตเตอรี่ เรือหางยาวในลักษณะนี้ให้บริการในคลองบางเชือกหนังเป็นระยะเวลากว่า 10 ปี (ประมาณปี พ.ศ.2509 - 2519)

หลังจากนั้น จึงมีการพัฒนารูปลักษณ์ของเรือ โดยขยายขนาดของเรือหางยาวให้ใหญ่ขึ้นตามจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้น ขนาดของเรือกว้างประมาณ 1.2 เมตร ยาวประมาณ 12 เมตร มี 12 แถวๆ ละ 2 ที่นั่ง รูปร่างของเรือเหมือนกับเรือหางยาวที่เห็นในปัจจุบัน คือ มีหลังคา มีผ้าใบกันน้ำกระเด็นเข้าเรือ ภายในเรือบริเวณที่นั่งและพนักงานพายด้วยสีเหลือง หลังพนักงานมีช่องสำหรับใส่ค่าโดยสาร เรือหางยาวลักษณะนี้ให้บริการผู้โดยสารเป็นระยะเวลากว่า 20 ปี (ประมาณปีพ.ศ.2519 - 2539)

การต่อเรือใหม่ให้ใหญ่ขึ้นเกิดขึ้นเรื่อยมาตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ในปัจจุบันเรือส่วนใหญ่ที่ให้บริการรับส่งผู้โดยสารในคลองบางเชือกหนังมีความกว้างประมาณ 1.5 เมตร ความยาวประมาณ 14 เมตร มี 15 แถวๆ ละ 3 ที่นั่ง นอกจากนี้ ก็มีเรือหางยาวบางส่วนที่มีขนาดใหญ่เป็นพิเศษ คือ มีความกว้างประมาณ 1.7 เมตร ความยาวประมาณ 15 เมตร มี 15 แถวๆ ละ 4 ที่นั่ง ในส่วนรูปลักษณ์ของเรือ โดยหลักๆ ยังคงแบบเดิมไว้ จะมีก็แต่การเปลี่ยนแปลงในองค์ประกอบเล็กๆ น้อยๆ เช่น การยกที่นั่งให้สูงขึ้นเพื่อให้ผู้โดยสารนั่งสะดวกขึ้น การติดตั้งเครื่องสูบน้ำเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร การถอดช่องสำหรับเก็บค่าโดยสารออก เพราะต้องการให้ผู้โดยสารจ่ายค่าโดยสารกับคนขับเรือเองหลังจากขึ้นเรือ รวมไปถึงความนิยมในการทาสีเรือที่เปลี่ยนไป คือ ปัจจุบันนิยมทาสีภายในตัวเรือด้วยแล็กเกอร์เพื่ออวดลายไม้ แทนการทาสีน้ำมันสีเหลืองภายในตัวเรือ ซึ่งเป็นที่นิยมในอดีต



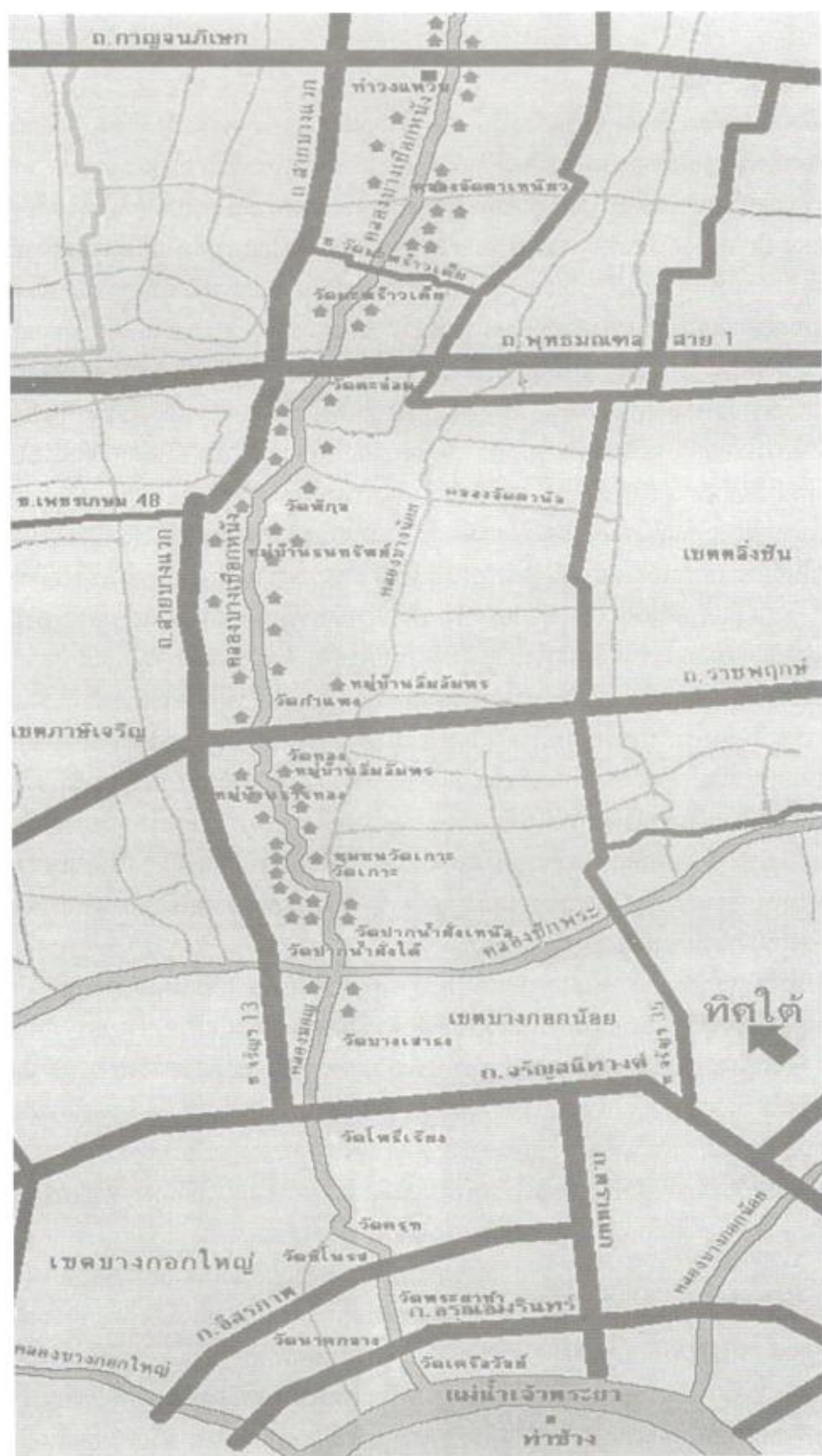
เรือแท็กซี่หรือเรือโยงซึ่งเป็นเรือที่มีลักษณะคล้ายเรือเหาะหัวและเรือยนต์ดีเซลในอดีต

เส้นทางการเดินเรือทางยาวในคลองบางเชือกหนัง มีเพียงเส้นทางเดียว คือ “เส้นทางเดินเรือคลองบางเชือกหนัง” ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือที่ผู้โดยสารมักเรียกติดปากกันว่า “เรือทางยาวคลองมอญ” แต่ในยุคของเรือแจว เรือเฝ้าหัว และ เรือยนต์ดีเซล ซึ่งเป็นช่วงก่อนมีเรือทางยาว เส้นทางเดินเรือ ในยุคนั้น คือ เส้นทางเดินเรือระหว่างท่าวังกับท่าสามแยก ท่าวังเป็นท่าเรือเอกชนที่มีเรือโดยสารจากคลองมอญ (คลองบางเชือกหนัง) และคลองบางกอกน้อยมาให้บริการจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร ทำเรือดังกล่าวตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา อยู่ห่างจากท่าเรือท่าช้างวังหลังเพียง 200 เมตร ปัจจุบันทางเข้าท่าเรืออยู่บริเวณซอยท่าวัง ถนนมหาธาตุ และยังมีพอลง เหลือสภาพท่าเรือเก่าให้เห็นอยู่บ้าง ส่วนท่าสามแยกนั้นเป็นท่าเรือในคลองบางเชือกหนัง ตั้งอยู่ตรงจุดที่คลองราชมนตรี ไหลมาบรรจบกับคลองบางเชือกหนัง ทำให้เกิดเป็นสามแยก ชาวบ้านต่างใช้บริการเรือโดยสารระหว่างท่าวังและท่าสามแยกเรื่อยมา จนกระทั่งประมาณปีพ.ศ.2508 - 2509 เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ท่าเรือ โดยคนขับเรือเริ่มหันไปใช้ท่าช้างวังหลวงมากขึ้น ทำให้มีเรือมาจอดที่ท่าวังน้อยลง ด้วยในช่วงเวลานั้นท่าช้างวังหลวงมีความเหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางการเดินทางทั้งทางรถและเรือ กล่าวคือ หากต้องการจะโดยสารเรือข้ามฟากจากฝั่งพระนครไปยังฝั่งธนบุรี ก็มีเรือข้ามฟากให้บริการ ทั้งของกองทัพเรือ และของบริษัท สุกัตรา จำกัด ซึ่งก่อตั้งเมื่อปีพ.ศ.2474 หรือหากต้องการเดินทางทางบกก็มีทั้งรถราง รถโดยสารประจำทาง และท่ารถ บ.ช.ส. เมื่อเปรียบเทียบกับท่าวัง ซึ่งเป็นท่าเอกชนที่มีนั่งรอเรืออยู่เพียงแห่งเดียว คือ ร้านกาแฟริมแม่น้ำ ท่าช้างวังหลวงย่อมมีความเหมาะสมในเรื่องพื้นที่มากกว่า และนั่นคือเหตุผลที่ทำให้ความนิยมใช้บริการท่าวังเริ่มลดลงจนถึงกับเลิกใช้ท่าวังในที่สุด ในยุคที่มีการปรับเปลี่ยนการใช้ท่าเรือนี้ ก็เป็นช่วงที่รูปแบบเรือโดยสารเริ่มเปลี่ยนมาเป็นเรือทางยาวมากขึ้น ในส่วนของเส้นทางเรือคลองบางเชือกหนัง เมื่อเปลี่ยนมาใช้ท่าช้างวังหลวงแล้ว ก็ใช้เรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน แต่ก็มีมีการเปลี่ยนแปลงบ้างในส่วนของเส้นทางและท่าเรือ

ต้นทางปลายทางในคลองบางเชือกหนัง ที่จะเปลี่ยนไปตามความเหมาะสมของยุคสมัยและความต้องการของผู้โดยสาร นับตั้งแต่การขยายเส้นทางเดินเรือจากเดิมสิ้นสุดที่ท่าสามแยกมาเป็นสิ้นสุดที่ท่าวัดมะพร้าวเตี้ย จากนั้นขยายเส้นทางเข้าถึงท่าเรือบริเวณพุทธมณฑลสาย 2 และในที่สุดก็มีการตัดทอนเส้นทางเดินเรือให้สั้นลง โดยย้ายท่าเรือต้นทางและปลายทางมาอยู่บริเวณท่าวังแหวน ได้สะพานข้ามคลองบางเชือกหนัง บริเวณถนนกาญจนาภิเษก ซึ่งเส้นทางเดินเรือคลองบางเชือกหนังระหว่างท่าช้างกับท่าวังแหวนนี้ เป็นเส้นทางเดินเรือที่ใช้กันในปัจจุบันและมีระยะทางโดยประมาณ 4.3 กิโลเมตร

ในปัจจุบัน เรือทางยาวที่ให้บริการเป็นเรือโดยสารในคลองบางเชือกหนัง มีจำนวน 10 ลำ ช่วงเช้ามีเรือให้บริการจำนวน 14 เที่ยว เริ่มตั้งแต่เวลา 05.30 - 08.15 น. ช่วงเย็นมีเรือให้บริการทั้งหมด 16 เที่ยว ให้บริการตั้งแต่เวลา 16.00 - 21.00 น. ค่าโดยสารเรือมีหลายราคาตามแต่ละระยะทาง ตั้งแต่ 5, 8, 10 และ 12 บาท การเดินทางตลอดเส้นทางจากท่าช้างถึงท่าวังแหวนใช้เวลาประมาณ 45 นาที หรือถ้าเป็นช่วงฤดูฝนจะใช้เวลามากกว่านั้น เนื่องจากระดับน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาท่วมสูงขึ้นจนทำให้ต้องปิดประตูระบายน้ำที่สถานีสูบน้ำบริเวณปากคลองมอญ ป้องกันน้ำท่วมบ้านเรือนประชาชนที่อยู่ในคลอง ผู้โดยสารจึงต้องนั่งรอเวลาเปิดปิดประตูน้ำอยู่ในเรือ หรือต้องเสียเวลาเดินข้ามประตูระบายน้ำเพื่อมาลงเรือที่ลอยล้าอยู่อีกด้านหนึ่ง

ท่าเรือที่ใช้ขึ้นลงเรือทางยาวโดยสารในคลองบางเชือกหนังมีด้วยกันสองลักษณะ คือ ท่าเรือส่วนบุคคล และท่าเรือสาธารณะ สำหรับท่าเรือส่วนบุคคลนั้น ได้แก่ ท่าหน้าที่อยู่ในบริเวณบ้านตนเอง ญาติพี่น้อง หรือเพื่อนบ้านสามารถใช้ทำน้ำหน้บ้านขึ้นลงเรือได้ ส่วนท่าเรือสาธารณะ คือ ท่าเรือที่อยู่ตามพื้นที่สาธารณะ เช่น ท่าน้ำของหมู่บ้านจัดสรร ท่าน้ำหน้าวัดต่างๆ ที่อยู่ติดคลอง และท่าเรือตามหน่วยงานราชการ เป็นต้น (ดูแผนที่)



แผนที่แสดงชุมชนริมคลองบางเชือกหนังและวัดสำคัญในเส้นทางเดินเรือคลองบางเชือกหนัง
ที่มา : ปรับปรุงจากผังเมืองกรุงเทพมหานคร จัดทำโดย บางกอกโกด (2545)

เนื่องจากในอดีตการคมนาคมขนส่งทางน้ำ คือ หัวใจหลักคนชาวบ้านชนเมืองฝั่งชนฯ เรือหางยาวจึงมีให้บริการในคลองบางเชือกหนังตลอดวัน ทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ ผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นข้าราชการ ทหารเรือสังกัดกรมอุทการเรือ นักเรียน นักศึกษา และแม่ค้าพ่อค้าที่ขนส่งผลผลิตทางการเกษตรไปขายที่ท่าช้างหรือท่าเตียน จนกระทั่งประมาณ ปีพ.ศ.2526 จำนวนผู้โดยสารเริ่มลดลง เพราะมีการตัดถนนเข้าถึงพื้นที่ริมคลองบางเชือกหนัง จึงทำให้มีเรือให้บริการเฉพาะช่วงเช้าเที่ยวไปและช่วงเย็นเที่ยวกลับเท่านั้น นอกจากนี้ ก็มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการให้บริการให้เหมาะสมกับบริบททางสังคมที่เปลี่ยนไป โดยบางช่วงมีการเพิ่มเที่ยวรับส่งให้มากขึ้นตามความต้องการและความนิยมโดยสารเรือของประชาชนในพื้นที่ แต่บางช่วงก็มีการลดเที่ยวลง เพราะจำนวนผู้โดยสารลดลง อันเนื่องมาจากประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากการเปลี่ยนแปลงในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาของการเดินเรือหางยาวในคลองบางเชือกหนัง ซึ่งมีทั้งช่วงที่เฟื่องฟูและซบเซา กล่าวคือ นับตั้งแต่ปีพ.ศ.2538 เป็นต้นมาประชาชนในพื้นที่เริ่มหันมาโดยสารเรือหางยาวเพิ่มมากขึ้น เพราะสภาพเศรษฐกิจของประเทศในช่วงเวลาดังกล่าวกำลังเติบโต ประชาชนในพื้นที่มีงานทำและเดินทางออกไปทำงานภายนอกชุมชนมากขึ้น แต่ในขณะนั้นระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน การจราจรบนถนนสายบางแวก ซึ่งเป็นถนนสายหลักในช่วงเวลาเร่งด่วนก็มีสภาพติดขัด ประกอบกับช่วงเวลาดังกล่าวมีการซ่อมแซมถนนสายบางแวก การเดินทางด้วยรถยนต์ออกสู่ภายนอกชุมชนในช่วงเวลานั้นจึงไม่สะดวกสบาย ประชาชนจำนวนมากจึงหันมาใช้บริการเรือหางยาวเพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรที่ติดขัดและย่นระยะเวลาในการเดินทาง ถึงแม้ถนนสายบางแวกจะซ่อมแซมเสร็จแล้วแต่ประชาชนบางส่วนก็ยังคงใช้บริการเรือหางยาวต่อเนื่องเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน ในช่วงเวลานั้นจึงถือได้เป็นช่วงเฟื่องฟูของเรือหางยาว เพราะมีการเพิ่มเที่ยวในช่วงเช้าเป็น 25 เที่ยว เพื่อรองรับความต้องการโดยสารเรือที่มากขึ้น จนต้องต่อขยายเรือให้ใหญ่และเพิ่มจำนวนแถวที่นั่งให้มากขึ้น แต่ความเฟื่องฟูของการเดินเรือหางยาวในคลองบางเชือกหนังก็คงอยู่ได้ไม่นาน ด้วยสภาพเศรษฐกิจของประเทศที่เริ่มตกต่ำในปีพ.ศ.2540 มีผลทำให้ประชาชนจำนวนมากตกงานและมีฐานะยากจนลง ซึ่งส่งผลกระทบต่อความต้องการเดินเรือหางยาว เพราะรายได้จากการขับเรือจะน้อยลงตามจำนวนผู้โดยสารที่มีจำนวนลดลงเรื่อยมานับตั้งแต่ปีพ.ศ.2541

อย่างไรก็ดี แม้ปัจจุบันสภาพเศรษฐกิจของประเทศไทยจะฟื้นตัวขึ้น และส่งผลดีต่อการเดินเรือ แต่ก็ยังมีอุปสรรคอีกหลายประการที่ทำให้เรือหางยาวไม่สามารถกลับมาเฟื่องฟูได้เหมือนในช่วงปีพ.ศ.2538 กล่าวคือ ปัจจุบันในพื้นที่เขตภาษีเจริญและตลิ่งชันมีการตัดถนนหนทางเข้าสู่พื้นที่มากขึ้น อาทิ ถนนพุทธมณฑลสาย 1 และถนนราชพฤกษ์ เป็นต้น ทำให้ประชาชนสามารถเดินทางโดยใช้รถยนต์สะดวกขึ้น และไม่จำเป็นต้องพึ่งพาการโดยสารเรือหางยาวเช่นในอดีต ความสำคัญของการคมนาคมทางบกที่มากขึ้น ดังจะเห็นได้จากความพยายามของประชาชนในพื้นที่ในการหาทางตัดถนนเข้าสู่บ้านเรือนของตน เพื่อจะได้หาซื้อรถยนต์ส่วนตัวมาใช้ในการเดินทาง หรือการหันไปใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะที่มีหลากหลายรูปแบบแทนการโดยสารเรือหางยาว

นอกจากนี้ การย้ายถิ่นฐานออกสู่ภายนอกชุมชนของประชาชนที่มีภูมิลำเนาอยู่ริมคลองบางเชือกหนัง ทั้งในกรณีที่ขายที่ดินให้กับเจ้าของหมู่บ้านจัดสรร หรือการแยกครอบครัวออกไปอยู่ในเมืองใหญ่ที่มีความเจริญมากกว่าห้องถิ่นกำเนิดตน หรือการย้ายบ้านเรือนของเกษตรกรบางส่วนไปหาพื้นที่ทำการเกษตรที่มีสภาพแวดล้อมอุดมสมบูรณ์กว่าในจังหวัดใกล้เคียงกรุงเทพมหานคร เช่น จังหวัดนครปฐม จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นต้น ก็เป็นปัจจัยอีกประการหนึ่งที่ทำให้จำนวนประชาชนในพื้นที่ลดลง และมีผลทำให้ผู้โดยสารเรือหางยาวในคลองบางเชือก

หนึ่งลดลงด้วย แม้ปัจจุบันประชาชนจากภายนอกชุมชนจะย้ายเข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่ริมคลองบางเชือกหนังเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะที่อาศัยอยู่ตามหมู่บ้านจัดสรรต่างๆ แต่ก็ใช่ว่าการเพิ่มของประชากรริมคลองบางเชือกหนังนี้จะทำให้จำนวนผู้โดยสารเรือหางยาวจะเพิ่มขึ้น เพราะกลุ่มคนที่เข้ามาอยู่อาศัยภายหลังนี้ ส่วนใหญ่ไม่นิยมใช้บริการเรือหางยาว เพราะมีทางเลือกอื่นในการเดินทาง เช่น รถยนต์ส่วนตัว รถโดยสารประจำทาง มอเตอร์ไซค์รับจ้าง เป็นต้น และบางส่วนก็ไม่มั่นใจในความปลอดภัยของการโดยสารเรือหางยาว

รูปลักษณะของเรือหางยาว

นอกเหนือจากข้อมูลเกี่ยวกับรูปลักษณะของเรือหางยาวที่กล่าวไปแล้วข้างบน ก็ยังมีรายละเอียดปลีกย่อยอีกหลายประการที่มความน่าสนใจ ดังนี้

เรือหางยาวเป็นเรือต่อท้องแบนท้ายตัดรูปร่างเพรียวยาวส่วนที่กว้างที่สุดอยู่ตรงกลางลำส่วนหัวท้ายจะเล็กกว่าหัวเรือเรียวแหลมและงอนเข้ดขึ้น มีความกว้างตั้งแต่ 1.20-1.70 เมตร ความยาวตั้งแต่ 12-15 เมตร จำนวนที่นั่งมีตั้งแต่ 12-15 แถวๆ จุผู้โดยสารได้แถวละ 2-4 คนตามแต่ขนาดของเรือ ส่วนเกณฑ์ในการวัดขนาดของเรือหางยาว หากเป็นความกว้างจะวัดกันที่กลางลำเรือ หรือที่ช่างเรียกกันว่า “ท้องเรือ” เวลามีคนมาจ้างเช่าต่อเรือกับขอขนาดท้องเรือไปว่าต้องการขนาดใด ในอดีตท้องเรือจะมีขนาด 38 นิ้ว หรือ 40 นิ้ว ส่วนปัจจุบันก็มีขนาดใหญ่ขึ้น คือ 50 นิ้ว หรือ 60 นิ้ว ส่วนความยาวของเรือก็จะวัดตามไม้ วัดจากขอบหัวเรือไปจนถึงท้ายเรือ เรือหางยาวเป็นเรือที่ต่อขึ้นจากไม้ตะเคียน ซึ่งเป็นไม้เนื้อแข็ง ลอยน้ำ น้ำหนักพอประมาณเช่อยู่ในน้ำได้ดี ไม่ผุง่าย (ภูธร ภูมะธน, 2542: 5623) ส่วนประกอบที่สำคัญของเรือ ได้แก่

- 1.กระดุกทำด้วยไม้กระดานที่หนากว่าไม้ตัวเรือวางตลอดความยาวของเรือไปจนถึงทวนหัวเรือจำนวนมีตั้งแต่ 4 - 6 แผ่น ขึ้นกับขนาดของไม้ ส่วนความหนาของไม้ก็มีทั้งไม้ที่มีความหนา 1/2 นิ้ว, 6 ทุน (3/4 นิ้ว), 1 นิ้ว ให้เลือกใช้กันตามขนาดของเรือ ถ้าเป็นเรือเล็กก็ใช้ไม้ไม่หนามาก เรือหางยาวส่วนใหญ่จะใช้ไม้หนา 1 นิ้ว

- 2.ทวนหัวเรือ คือ ไม้หนาใหญ่กว่าไม้กระดุก ที่บากให้ได้รูป แล้วนำไปวางต่อกับกระดุกในแนวตั้ง สำหรับเรือหางยาวจะมีเฉพาะทวนหัวเรือ

- 3.กงเรือ แบ่งออกเป็นกงตั้งกับกงนอน กงตั้ง คือ ไม้รูปโค้งใช้เป็นโครงเรือหรือไม้ท่อนหน้าทำเป็นรูปโค้งวางขวางในแนวตั้งตลอดลำเรือ ส่วนกงท้อง คือ ไม้ท่อนที่วางขวางในแนวนอนไปกับท้องเรือ

- 4.ไม้กระดาน ที่ใช้เป็นเปลือกเรือ

- 5.ทับแนว คือ ไม้กระดาน ซึ่งมีหน้าเล็กกว่าไม้ที่นำมาทำกระดุก เป็นไม้ที่ใช้รองรอยต่อระหว่างไม้ที่นำมาประกบกันเป็นเปลือกเรือ

- 6.ไม้พื้นเรือเป็นไม้กระดานที่นำมาปูปิดท้องเรือไปตามแนวยาว

- 7.ที่นั่งและพนักพิง ที่นั่งภายในเรือทำจากไม้กระดานวางสูงจากพื้นเรือประมาณ 3-4 นิ้ว ซึ่งปัจจุบันมีเรือบางลำได้ยกพื้นที่นั่งให้สูงขึ้นอีกประมาณ 9-10 นิ้ว เพื่อให้ผู้โดยสารนั่งสบายขึ้น นอกจากนี้ในแต่ละที่นั่งก็จะมีอุปกรณ์ชุดพิศดัดตัวไว้ บริเวณหลังพนักพิงฝั่งขวาจะมีการพ่นหรือเขียนเลขที่นั่งไว้

- 8.เกะ มีลักษณะเป็นกล่อ้งไม้รูปสี่เหลี่ยม มีฝาเปิดด้านบน ใช้เป็นที่นั่งขณะขับเรือและเป็นที่เก็บสัมภาระต่างๆ

ของคนขับเรือ นอกจากบริเวณต่อระหว่างที่นั่งที่สุดท้ายกับส่วนคนขับยังมีช่องกัน กว้างประมาณ 15 นิ้ว ส่วนความยาวขึ้น กับขนาดความกว้างของเรือ มีลักษณะคล้ายตู้เตี้ยๆ ที่สามารถใช้เป็นที่เก็บแบตเตอรี่ของเรือได้ ส่วนพื้นที่ว่างด้านบนก็ สามารถใช้เป็นที่วางของและภาชนะใส่เงินได้

9. ผักมะขาม คือ ไม้หนาสวมที่ตั้งขวางตามแนวนอน ยึดระหว่างกราบเรือทั้งสองข้าง เพื่อไม่ให้เรือถ่างออก

10. หลังคาและผ้าใบกันน้ำ มีสีสันทัดสี ในปัจจุบันเรือบางลำก็ได้รับการสนับสนุนหลังคาและผ้าใบกันน้ำจาก บริษัทต่างๆ ที่ต้องการใช้เรือทางยาวเป็นสื่อโฆษณาเคลื่อนที่ หลังคาและผ้าใบกันน้ำนี้มีอายุการใช้งานประมาณ 2-3 ปี หรือ มากกว่านั้น ส่วนใหญ่จะเปลี่ยนเมื่อผ้าใบเบื่อยชำรุดมากจนกันน้ำไม่ได้ หากจะเย็บผ้าใบหลังคาและผ้าใบกันน้ำใหม่หรือซ่อม ผ้าใบที่ชำรุดก็จะไปจ้างร้านที่รับตัดหลังคาเย็บผ้าใบโดยเฉพาะ

11. ชื่อเรือ เรือทุกลำมีการเขียนชื่อเรือไว้ข้างลำเรือ คนขับเรือบางคนให้พระตั้งชื่อเรือ บางคนก็ตั้งเอง โดยส่วนใหญ่ จะตั้งชื่อให้เป็นมงคล หรือเป็นคำที่มีความหมายดี เช่น รัตนารุ่งเรือง สินชรุ่งเรือง ลากไพศาล จันทรเจ้า เป็นต้น ส่วนชื่ออยู่ ต่อเรือเจ้าของอยู่จะพ่นชื่อไว้ท้ายเรือ (ส่วนใหญ่ใช้สีสเปรย์พ่น เพื่อให้ชื่อเรือเด่นชัด)

12. ไฟสัญญาณ จำนวนสองดวงติดตั้งไว้บริเวณหัวเรือ ดวงหนึ่งเป็นไฟสัญญาณสีแดงติดไว้ด้านขวาของเรือ อีก ดวงเป็นไฟสัญญาณสีแดงติดไว้ด้านซ้ายของเรือ ไฟสัญญาณสองดวงนี้จะเปิดในตอนกลางคืน เพื่อเป็นสัญญาณให้เรือที่ ส่วนกันเห็น นอกจากนี้ ยังมีไฟสัญญาณอีกดวงเป็นไฟสปอร์ตไลท์ติดตั้งอยู่บนเสาหลักท้ายเรือด้านหลังใกล้ตำแหน่งคนขับเรือ เป็นไฟสัญญาณเปิดเวลากลางคืนขณะแล่นเรือเพื่อใช้ส่องทาง ไฟสัญญาณนี้คนขับเรือจะไม่เปิดตลอด ถ้ามองไม่เห็นทาง จึงจะเปิด หรือเปิดขณะเลี้ยวหรือแล่นผ่านทางแยกเพื่อเป็นสัญญาณให้เรือที่ส่วนมามองเห็นและระวัง นอกจากนี้ ยังมีการใช้ แตรสัญญาณขณะเลี้ยวหรือแล่นผ่านทางแยกเพื่อเตือนให้เรือที่กำลังจะสวนมาหรือแล่นออกจากทางแยกได้ยินและระวัง

ตารางแสดงลักษณะของเรือทางยาวคลองบางเชือกหนัง

ลักษณะ	เรือทางยาวคลองบางเชือกหนัง
1.ตัวเรือ - วัสดุ - ความจุผู้โดยสาร - อายุการใช้งาน - ขนาด	ไม้ตะเคียน ประมาณ 40 ที่นั่ง ประมาณ 15-20 ปี (ซ่อมตัวเรือทุก 7-8 ปี) กว้าง 1.2-1.7 ม ยาว 12-15 ม.
2.เครื่องยนต์ส่วนขับเคลื่อน	เครื่องยนต์ดีเซล ขนาด 4-6 สูบมอเตอร์ 100-120 แรงม้า
3.อุปกรณ์ตกแต่ง	หลังคาผ้าใบ ผ้าคลุมกันน้ำ
4.ความเร็ว	ในแม่น้ำ 50 กม./ชม. ในคลอง 30-40 กม./ชม.
5.ระดับเสียงจากเครื่องยนต์	มากกว่า 100 เดซิเบล
6.อุปกรณ์ช่วยเหลือ	เสื้อชูชีพ (จำนวนไม่แน่นอน)
7.มูลค่าการลงทุน	ประมาณ 500,000 บาท

ที่มา: ข้อมูลภาคสนาม เดือนเมษายน พ.ศ. 2547

การขับเคลื่อน เครื่องยนต์ที่นิยมนำมาทำเครื่องเรือ คือ เครื่องยนต์รถบรรทุก 6 ล้อ หรือ 10 ล้อ ยี่ห้อฮิซุซึ เป็นเครื่องยนต์ 4 สูบ หรือ 6 สูบ มีกำลังตั้งแต่ 100-120 แรงม้า เครื่องยนต์เหล่านี้เป็นเครื่องรถบรรทุกที่หมดอายุการใช้งาน นำเข้าจากประเทศญี่ปุ่น และยังมีสภาพดี แม้บางส่วนอาจเสื่อมสภาพไปบ้าง แต่ก็ยังสามารถนำมาทำเครื่องรถยนต์หรือเครื่องเรือได้ เครื่องยนต์หาซื้อได้จากร้านจำหน่ายอะไหล่รถยนต์ย่านสวนหลวง เขตปทุมวัน เจ้าของเรืออาจไปซื้อหามาเอง หรือให้ช่างเครื่องยนต์เป็นคนจัดหาและติดตั้งดัดแปลงเครื่องยนต์

ระบบไฟฟ้าของเรือได้มาจากแบตเตอรี่ขนาด 100 แอมป์ 12 โวลต์ จำนวน 2 ลูก พ่วงกันให้ได้แรงดันไฟฟ้า 24 โวลต์ ด้านเชื้อเพลิงของเรือหางยาว ใช้น้ำมันดีเซล ถังน้ำมันของเรือหางยาวมีความจุประมาณ 70 ลิตร ความเร็วของเรือหางยาวหากวิ่งในแม่น้ำ ความเร็วโดยเฉลี่ยประมาณ 50 กม./ชม. ส่วนความเร็วในคลองโดยเฉลี่ยประมาณ 30-40 กม./ชม. การเปลี่ยนน้ำมันโดยเฉลี่ยจะทำทุก 2-3 เดือน แต่ถ้าวิ่งมากก็เปลี่ยนทุก 1½ - 2 เดือน ถ้าวิ่งน้อยก็เปลี่ยนทุก 3-4 เดือน

องค์ความรู้เกี่ยวกับการขับเรือ

คนขับเรือมีความเชื่อเรื่องแม่น้ำนาง โดยจะผูกผ้าแพรหลากสีและคล้องพวงมาลัยไว้ที่หัวเรือ ก่อนออกเรือในแต่ละวันก็เซ่นไหว้บูชาแม่น้ำนางด้วยดอกไม้รูปเทียน ขอพรให้ประสบแต่สิ่งดี ขอให้ทำมาหากินคล่อง และคุ้มครองให้ปลอดภัย ในวันตรุษจีนและวันสารทจีนจะมีการเซ่นไหว้เรือ นอกจากนี้ ก็มีความเชื่ออื่นๆ เช่น บางคนเชื่อในโชคลางเมื่อนำเรือใหม่ลงน้ำจะดูฤกษ์ยามเพื่อความเป็นสิริมงคล ส่วนข้อห้ามต่างๆ ที่คนขับเรือยึดถือปฏิบัติกันมานาน ได้แก่ ห้ามผู้หญิงนั่งหรือเหยียบหัวเรือ และห้ามมีเพศสัมพันธ์ในเรือ เพราะเชื่อว่าเรือคือเครื่องมือหากินจะต้องยกย่องให้เกียรติ คนขับเรือเชื่อว่าหากปฏิบัติสิ่งที่ไม่ดีหรือไม่เหมาะสมกับเรือจะทำให้การดำเนินชีวิตต่อไปในอนาคตไม่มีความก้าวหน้า ทำมาหากินฝืดเคือง เป็นต้น

ในการขับเรือมีกฎที่ต้องขับเรือชิดขวา เวลาจอดต้องเปิดไฟสัญญาณสีเขียวและสีแดงตลอดทาง เพื่อเป็นสัญญาณให้เรือที่สวนมามองเห็น คนขับเรือจะเปิดไฟสปอร์ตไลท์ส่องสว่างให้แก่ผู้โดยสารขณะขึ้นลงเรือ และเปิดเป็นสัญญาณเตือนให้ระวังกัน เมื่อเรือสวนทางกันในทางปกติ ตามทางแยก และหัวโค้ง ส่วนเวลากลางวันจะใช้เสียงแตรเป็นสัญญาณเตือนให้เรือลำอื่นรู้และระวังว่าเรือกำลังจะชนหรือสวนกัน

การจอดเรือรับส่งผู้โดยสาร คนขับเรือจะบังคับเรือเข้าหาฝั่งอย่างระวัง เพื่อไม่ให้ตัวเรือกระแทกกับตลิ่ง การจอดเรือจึงเป็นเรื่องยากและต้องใช้ความชำนาญ เพราะจะต้องคำนวณระยะให้เรือไม่อยู่ห่างหรือใกล้ตลิ่งเกินไป เพราะถ้าห่างเกินไป ผู้โดยสารก็จะขึ้นไม่ได้และต้องเสียเวลาในการถอยเข้าถอยออกเพื่อเข้าจอดใหม่ หรือถ้าใกล้ไป เรือก็อาจจะกระแทกกับตลิ่งได้ การขึ้นลงเรือที่ตลิ่งนั้น ส่วนหนึ่งจะได้รับความร่วมมือจากผู้โดยสาร ด้วยการยกมือเป็นสัญญาณล่วงหน้าในเวลาที่เหมาะสม ให้คนขับเรือรู้ว่าจะต้องจอดที่ไหน เพราะถ้าคนขับเรือขับเรือเลยไปก็ต้องเสียเวลาถอยเรือนาน เมื่อเรือจอดและเห็นว่าปลอดภัยก็ขึ้นลงเรืออย่างคล่องแคล่ว หรือฝากค่าโดยสารไว้กับผู้โดยสารคนอื่นๆ เพื่อให้คนขับเรือขับเรือต่อไป ไม่ต้องเสียเวลาจอดเพื่อรับค่าโดยสารอีกทีหนึ่ง โดยเฉพาะผู้โดยสารที่มีบ้านเรือนอยู่บริเวณหัวโค้ง ส่วนใหญ่จะเลือกนั่งหัวเรือเพื่อให้คนขับเรือจอดรับส่งได้ง่าย และมักจะฝากค่าโดยสารกับผู้โดยสารคนอื่น (เนื่องจากคนขับเรือนั่งอยู่บริเวณท้ายเรือ)

การควบคุมเรือไม่ให้ล่มหรือชนกัน การขับเรือในลำคลองค่อนข้างไม่มีอันตรายมากนัก โดยเฉพาะในคลองบางเชือกหนังนั้น คนขับเรือจะขับเรือค่อนข้างช้า เพราะคลองมีลักษณะคดเคี้ยว คนขับเรือจึงเร่งความเร็วของเรือไม่ได้มากนัก และต้องคอยระวังเรือสวนกันตามหัวโค้ง ตลอดจนในคลองบางเชือกหนังจะมีผู้โดยสารขึ้นลงเรือเกือบตลอดเรือจึงแล่นเร็วไม่ได้ อุบัติเหตุจากการโดยสารเรือหางยาวจึงไม่ค่อยมี ถ้าจะมีส่วนใหญ่ก็จะเป็นอุบัติเหตุเล็กๆ น้อยๆ ที่อาจทำให้ผู้โดยสารตกใจ เช่น การสวนกันของเรือตามหัวโค้งอย่างกระชั้นชิด จนอาจทำให้เรือชนกันได้หรือเกือบจะชนกัน ส่วนในคลองมอญบางช่วงและในแม่น้ำเจ้าพระยามีเรือสำเภาหรือเรือสำเภาและเรือหางยาวจำนวนมากแล่นผ่านไปมา ทำให้มีคลื่นแรง ซึ่งอาจทำให้เรือหางยาว “ตกคลื่น” หรือ ได้รับผลกระทบจากระลอกคลื่นที่เกิดจากการแล่นของเรือใหญ่ เช่น เรือสำเภา เรือต๋วน ทำให้ควบคุมเรือไม่ได้ น้ำเข้าเรือ จนเป็นเหตุให้เรือพลิกคว่ำ หรือชนเข้ากับตลิ่งทำให้รั่วและจมได้ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย คนขับเรือจึงต้องควบคุมเรือหางยาวให้ปลอดภัย โดยเฉพาะเวลาแล่นออกสู่คลองหรือแม่น้ำที่มีการสัญจรคับคั่ง ภายในคลองเมื่อแล่นเรือตามเรือลำอื่นที่ขับเร็วต้องบังคับเรือไม่ให้ตกคลื่น เมื่อออกสู่แม่น้ำต้องแล่นเรือตัดลูกคลื่น เพื่อไม่ให้คลื่นจากเรือลำอื่นซัดเข้ามาในเรือ หรือดันให้เรือพลิกคว่ำ ตลอดจนไม่ตดหน้าเรือที่สวนมา ไม่ว่าจะเป็นในแม่น้ำหรือตามแยกคลอง

เรือหางยาวเป็นเรือที่วิ่งให้บริการในคลองได้ทุกฤดูกาล แม้ในฤดูแล้งที่น้ำในคลองลดระดับลง เรือหางยาวก็ยังสามารถแล่นให้บริการ เนื่องจากเรือหางยาวเป็นเรือกินน้ำตื้น แม่น้ำจะลดลงเหลือเพียงเมตรเดียว เรือก็ยังสามารถแล่นได้ หรือในฤดูน้ำหลาก น้ำในคลองมีระดับสูง มักเป็นอุปสรรคสำหรับเรือที่แล่นเรือเปล่าออกมาตามคลอง เพราะหลังคาเรือจะติดทำให้เรือจะแล่นผ่านสะพานข้ามคลองไม่ได้ การแก้ปัญหาก็คือ การนำกระสอบปุยที่บรรจุอิฐหรือของหนักๆ มาถ่วงหัวเรือไว้ หรือบางที่ก็ถอดโครงหลังคาเรือหรือโน้มโครงหลังคาให้เอนไปข้างหน้า เพื่อให้หลังคาไม่ติดเวลาแล่นผ่านสะพาน แต่ปัจจุบันนี้ บริเวณปากคลองมอญได้สร้างสถานีสูบน้ำคลองมอญ จึงทำให้มีการควบคุมระดับน้ำในคลองไม่ให้สูงเกินไป โดยจะปิดประตูระบายน้ำเพื่อไม่ให้น้ำจากแม่น้ำเจ้าพระยาไหลทะลักเข้ามาท่วมพื้นที่การเกษตรรวมถึงบ้านเรือนประชาชนทำให้การเดินเรือในหน้าฝนไม่มีอุปสรรคมากนัก หากฝนตกเล็กน้อยผู้โดยสารส่วนใหญ่ยังคงใช้บริการเรือโดยสาร โดยเตรียมร่มมาวางกันฝน และกระดาดไว้ปูรองนั่งกันเปียก แต่ถ้าวันไหนฝนตกหนัก มีคลื่นลมแรงและทัศนวิสัยไม่ดี ผู้โดยสารมักจะไม่โดยสารเรือ เพราะกังวลว่าอาจประสบอุบัติเหตุได้



การลงเรือบริเวณท่าเรือหน้าวัดปากน้ำฝั่งใต้

คนกับเรือ : ชีวิตที่ผูกพันกัน

ชาวบ้านที่มีบ้านเรือนอยู่ริมคลองบางเชือกหนังส่วนใหญ่คุ้นเคยและผูกพันกับคลองและการสัญจรทางน้ำ แม้ปัจจุบันการคมนาคมทางน้ำจะไม่พลุกพล่านเช่นอดีต แต่เมื่อใดที่กล่าวถึงคลองและวิถีชีวิตริมคลอง ชาวบ้านมักทวนรำลึกถึงภาพเหตุการณ์ในอดีต ความสนุกสนาน และชีวิตริมคลองที่คึกคัก ต่างจากภาพชีวิตริมคลองในปัจจุบันที่เงียบเหงาลง เมื่อกล่าวถึงเรือหางยาว ชาวบ้านส่วนใหญ่คุ้นเคยกับเรือโดยสารประเภทนี้มาเป็นระยะเวลานาน บางคนโดยสารเรือหางยาวมาตั้งแต่เริ่มให้บริการ บางคนโดยสารเรือมาตั้งแต่วัยเด็กจนเข้าสู่วัยผู้ใหญ่ บางคนแม้ไม่ได้โดยสารเรือเป็นประจำแต่ก็เห็นเรือแล่นผ่านหน้าบ้านจนชินตา นับตั้งแต่ยุคที่มีเรือแล่นกันทั้งวันจนถึงปัจจุบันที่มีแค่ช่วงเช้าและเย็น ชาวบ้านส่วนใหญ่เห็นว่าเรือหางยาวไม่ได้สร้างความสำคัญให้แต่อย่างใด เพราะเรือจะแล่นกันมาเรื่อยๆ เฉพาะช่วงเช้าและเย็นเท่านั้น มลพิษทางเสียงหรืออากาศ หรือความพลุกพล่านในคลองจึงมีน้อย

การสัญจรทางน้ำโดยเรือหางยาวโดยสารตลอดระยะเวลาเกือบ 40 ปีของผู้คนในคลองบางเชือกหนัง เป็นหนึ่งในแบบแผนการดำรงชีวิตของผู้คนในท้องถิ่นที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ที่สะท้อนความผูกพันและความสำคัญของคลองและเรือที่มีอยู่และเคลื่อนไหวตลอดเวลา เอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมของคนคลองบางเชือกหนัง เป็นสิ่งหนึ่งที่ชี้ให้เห็นความสามารถของผู้คนในท้องถิ่น ในการแสวงหาความรู้ คิดค้นปรับปรุงยุคต่อความต่างๆ เพื่อพัฒนารูปลักษณ์ของเรือ และการเดินเรือให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงทางสังคมที่เกิดขึ้นในชุมชน ซึ่งมีผลกระทบมาถึงเรือหางยาว ตลอดจนไม่หลงลืมที่จะถ่ายทอดองค์ความรู้เกี่ยวกับเรือหางยาวให้สืบต่อไปถึงคนรุ่นต่อๆ มา ยกตัวอย่างเช่น กรณีคนขับเรือก็มีการจัดการเดินเรือให้เป็นระเบียบ กำหนดกฎเกณฑ์ต่างๆ เพื่อใช้ร่วมกัน และเคารพในกฎเกณฑ์ หลักการการขับเรือ หรือข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขับเรือที่ภาครัฐกำหนดขึ้นใช้ให้เป็นมาตรฐาน ในส่วนของการขับเรือก็มีการเรียนรู้ธรรมชาติของกระแสน้ำและคลื่น ธรรมชาติของพื้นที่และฝึกฝนขับเรือจนชำนาญ แล้วจึงถ่ายทอดความรู้ไปยังลูกหลานที่สนใจประกอบอาชีพขับเรือหางยาว ในหมู่เครือญาติหรือคนรู้จักก็จะมีการถ่ายทอดความรู้ให้เช่นกัน ด้านความเชื่อก็มีการถ่ายทอดองค์ความรู้เกี่ยวกับข้อห้าม ความเชื่อ และพิธีกรรมที่เกี่ยวข้องกับเรือหางยาวสืบต่อมาจากอดีต เพื่อให้คนรุ่นหลังได้ใช้เป็นเครื่องยึดเหนี่ยว และ

ควบคุมพฤติกรรมของผู้คนไม่ให้ออกนอกถิ่นนอกทาง เช่น การเซ็นให้วัวชาแม่ย่านาง หรือการดูฤกษ์ยามก่อนนำเรือลงน้ำ เพื่อสร้างขวัญกำลังใจในการประกอบอาชีพ และเป็นเครื่องยึดเหนี่ยวจิตใจ การห้ามมีเพศสัมพันธ์กันในเรือ หรือข้อห้ามต่างๆ ก็นับเป็นบรรทัดฐานทางสังคมที่ใช้ในการควบคุมพฤติกรรมของผู้คนในสังคมให้อยู่กรอบที่คนในสังคมยอมรับได้

ในกรณีของผู้โดยสารเรือหางยาวนั้น แบบแผนการประพฤติปฏิบัติตัวในการโดยสารเรือหางยาวถือเป็นองค์ความรู้ที่คนรุ่นพ่อรุ่นแม่มักบอกกล่าวให้ลูกหลานปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัย โดยความรู้ที่คนรุ่นพ่อรุ่นแม่ได้ถ่ายทอดนี้ส่วนใหญ่เป็นประสบการณ์ตรงของคนรุ่นก่อนที่โดยสารเรือเป็นประจำจนรู้ว่าจะต้องปฏิบัติตัวอย่างไร เช่น เมื่อเรือเข้าโค้งหรือตกคลื่นต้องทำอะไร การขึ้นเรือต้องขึ้นอย่างไรให้ปลอดภัย และถือเป็นคำแนะนำในการโดยสารเรือที่คนขับเรือจะคอยบอกผู้โดยสารอยู่เสมอขณะนั่งเรือ นอกจากข้อปฏิบัติในการโดยสารเรือเหล่านี้แล้ว ในส่วนของค่านิยม ก็นับเป็นแบบแผนวัฒนธรรมอีกประการหนึ่งที่ผู้คนในอดีตได้ถ่ายทอดสู่คนรุ่นหลัง ด้วยการบอกเล่าให้เห็นถึงความผูกพันของคนในอดีตที่มีต่อเรือโดยสาร หรือการชักจูงให้ลูกหลานได้สัมผัสกับบรรยากาศของการโดยสารเรือ เพื่อปลูกฝังค่านิยมในการโดยสารเรือหางยาวให้คนรุ่นใหม่

ส่วนกลุ่มอาชีพอื่นที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ เช่น อยู่ต่อเรือ หรือร้านทำเครื่องยนต์ ก็มีการพัฒนารูปแบบเรือทั้งตัวเรือและเครื่องยนต์ให้เปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัยที่เปลี่ยนไป กล่าวคือ อยู่ต่อเรือก็มีการเสาะหาความรู้ต่างๆ ในการต่อขยายขนาดเรือให้ใหญ่ขึ้นเพื่อให้เหมาะกับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้น และการเปิดรับวิทยาการที่ทันสมัยเข้ามาใช้ในการต่อหรือซ่อมเรือ ส่วนร้านทำเครื่องยนต์ก็มีการเสาะหาเอาเครื่องยนต์ที่มีสมรรถนะ หรือนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาดัดแปลงเพื่อใช้กับเรือหางยาว นอกจากนี้ ยังมีการถ่ายทอดองค์ความรู้เหล่านี้ให้กับคนในครอบครัวที่สนใจใฝ่หาความรู้หรือมุ่งที่จะประกอบอาชีพเหล่านี้สืบต่อจากคนรุ่นพ่อรุ่นแม่

พัฒนาการของเรือหางยาวตลอดระยะเวลาเกือบ 40 ปี จึงเป็นอีกภาพสะท้อนหนึ่งของการมีอยู่และเคลื่อนไหวของวัฒนธรรมท้องถิ่น ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมของคนในคลองบางเชือกหนังที่ผ่านการคิดค้น เสาะหาความรู้มาปรับประยุกต์แก้ไขจนดีและเหมาะสมกับชุมชน และมีการถ่ายทอดองค์ความรู้เหล่านี้ส่งต่อมายังคนรุ่นหลังได้ใช้เป็นแบบแผนการดำรงชีวิตต่อไป



บรรณานุกรม

- ภูธร ภูมะธน. 2542. เรือในภาคกลาง : ประวัติการต่อเรือและชุดเรือ. ใน **สารานุกรมวัฒนธรรมไทยภาคกลาง** (เล่ม 12, หน้า 5621 - 5624). กรุงเทพฯ : มูลนิธิสารานุกรมวัฒนธรรมไทย ธนาคารไทยพาณิชย์.
- ร-เรือ ภูมิปัญญาแห่งลำน้ำ. 2540,กันยายน. **ศิลปวัฒนธรรม**, 18, 11, หน้า 96-101.
- เรือด่วน! ขุมทองพันล้าน** [Online]. Accessed 2 April 2007. Available from http://www.businesssThai.co.th/content.php?data=405943_VIP%20Varieties.
- วรภากรณ์ มนต์ไตรเวศย์. ข้อมูลภาคสนามจากการทำวิทยานิพนธ์เรื่อง การศึกษาการเดินทางเรือทางยาว **รับส่งผู้โดยสารคลองบางเชือกหนัง กรุงเทพมหานคร. เมษายน 2547.**
- วลีรัตน์ ชาวปัญญาวงศ์. 2541. คลองบางเชือกหนัง. ในดาราวดี สุกมลันต์ (บรรณาธิการ), **วิถีชีวิตไทยในท้องถิ่นธนบุรี** (หน้า 86-89). กรุงเทพฯ: ศูนย์ศิลปวัฒนธรรม สถาบันราชภัฏธนบุรี.
- สุจิตต์ วงษ์เทศ(บรรณาธิการ). 2545. **เวียงวังฝั่งธนฯ ชุมชนชาวสยาม**. กรุงเทพฯ: มติชน.