

## บทที่ 5

### “ความรู้พื้นฐานในการต่อเรือมอแกน”

ในการสร้างเรือของชาวมอแกนนั้น นอกเหนือไปจากการที่ต้องอาศัยความรู้ความสามารถของช่างต่อเรือ รวมไปถึงการร่วมแรงร่วมใจของมอแกนทั้งหลายตั้งแต่ในระดับของครอบครัว เครือญาติ ไปจนถึงหมู่บ้านในบางกรณีแล้วนั้น หากเรามองให้ลึกลงไปถึงในรายละเอียดจะพบว่า จริงๆแล้วก่อนที่จะสำเร็จออกมาเป็นเรือมอแกนได้แต่ละลำนั้น มี “ความรู้พื้นฐาน” ในการทำเรือสอดแทรกอยู่ ซึ่งเกิดมาจากการสั่งสมความรู้และประสบการณ์ แล้วถูกถ่ายทอดต่อออกมาจนกลายเป็นความรู้ ตัวแบบ และเทคโนโลยีประจำเผ่า จากคนรุ่นหนึ่งสู่คนอีกรุ่นหนึ่ง

เรือของชาวมอแกน เป็นสัญลักษณ์การเดินทางเคลื่อนย้ายเพื่อทำมาหากินตามแบบวิถีชีวิตของพวกเขา เรือเคยทำหน้าที่เป็นบ้าน และพาหนะเดินทางไปตามเกาะต่างๆ ดังนั้นเรื่องราวของความรู้ในวิถีชีวิตของมอแกน อาจยังฝังติดแน่นกับ “เรือมอแกน” ในทุกขั้นตอนของการสร้าง รวมถึงในขั้นของการใช้ประโยชน์จากเรือมอแกนสืบต่อกันมา

#### 5.1 ความรู้เรื่องการเลือกไม้ทำเรือ

เมื่อจะต่อเรือมอแกนขึ้นมาหนึ่งลำ มอแกนก็จะเริ่มด้วยการเสาะหาไม้ที่ได้ขนาดพอเหมาะ สำหรับการทำเรือมอแกน ซึ่งในขั้นตอนนี้ชาวมอแกนจะมีความเชื่อที่เป็นเกณฑ์ในการเลือก คือ

5.1.1 ชนิดของไม้ มอแกนมีความรู้ความชำนาญในเรื่องของชนิดและเนื้อไม้ เจือจางสำคัญ คือ ต้องไม่เป็นไม้เนื้อแข็งเกินไป เพราะจะทำให้การขุดเรือ กลายเป็นเรื่องลำบากมาก แต่ก็ต้องไม่เลือกไม้ที่มีเนื้ออ่อนเกินไปด้วย เพราะถึงแม้ว่าจะสะดวกในขั้นตอนการขุดเรือ แต่ก็อาจเจอปัญหาในขั้นตอนของการเบิกไม้เรือ เนื่องจากไม้เรืออาจแตกได้ง่าย โดยส่วนมากมอแกนมักจะเลือกไม้เจ็ดข้อ ไม้ชันทอง ไม้แดง ไม้ขนุน ไม้ยาง หรือที่มอแกนเรียกว่า “กะเอ็งเขียน” มอแกนบอกว่า “สามารถนำทำไม้มาเคเรือได้ แต่จะมีน้ำยางในเนื้อไม้มาก เมื่อลงน้ำ ตัวเรือจะไม่ลอยน้ำเท่าที่ควร มอแกนยังมีความเชื่อที่ขี้อึดสำหรับการเลือกชนิดของไม้เพื่อทำเรือเหมือนกัน อาทิ ไม้ไซ้ไม้ตะเคียนทอง (กะเอ็งง่าน) เพราะมีความเชื่อว่า หากคนอายุไม่เท่ากับต้นไม้หรือมากกว่าอายุของต้นไม้อีกจะไม่สามารถอยู่บนเรือที่ทำจากไม้ตะเคียนทองได้ หากฝืนอยู่จะส่งผลให้ทำงานไม่ขึ้น

เจ็บป่วย หรือแม้แต่กระทั่งเสียชีวิตได้เลย แต่ก็ยังมีมอแกนบางคนนำมาซุกทำเป็นเรือ แต่ส่วนมากจะไม่กล้าทำ ยกตัวอย่างเช่น สุโน ซื่อเรือมอแกนที่ทำจากไม้ตะเคียนทองมาจากญาติในราคา 1,000 กว่าบาท สุโนอยู่ได้ แต่ภรรยาโดนผีหลอกทุกวัน รวมทั้งลูกๆก็เจ็บป่วย ไม่สบาย สุดท้ายก็ต้องทิ้งเรือไว้ที่อ่าวไทรเอนทั้งที่เรือยังคืออยู่

5.1.2 ลักษณะของไม้ มอแกนจะพยายามเลือกไม้ที่มีลักษณะของลำต้นที่สูงตรงปราศจากคุ่มไม้ หรือมีน้อยที่สุด โดยมอแกนจะมีความเชื่อในเรื่องของการทำเรือว่า “หากมอแกนผู้ใดเลือกไม้มาทำเรือที่มีลักษณะเป็นตะปุ่มตะป่ำแล้วนั้น เมื่อย้ายเข้ามาอยู่อาศัยในเรือลำนี้แล้ว ตัวเจ้าของเรือนั้นก็จะเจ็บไข้ ตามเนื้อตามตัวจะเป็น โรคผิวหนังที่เป็นคุ่มๆ ลักษณะก็เหมือนกับไม้ที่นำมาทำเป็นเรือมอแกนนั่นเอง!” ดังนั้นมอแกนจึงมีความเชื่อที่เป็นกรอบให้พิถีพิถันในการเลือกไม้ที่จะนำมาทำเรือเป็นอย่างมาก สอดคล้องกับเหตุการณ์ในการเลือกต้นไม้ทำเรือมอแกน เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2545 มอแกนพร้อมผู้วิจัยเดินขึ้นเขาหลังหมู่บ้านและไปตามแนวสันเขา เพื่อมองหาไม้ทำเรือ เจอต้นไม้ที่ได้ขนาดเหมาะสม มอแกนหยุดดูแล้วปรึกษากัน ในที่สุดก็ไม่เลือกไม้ต้นนี้ สอบถามได้ความว่า “ขนาดลำต้นใช้ได้ แต่ด้านหลังบนลำต้นมีปุ่มๆ” ไม้เหมาะที่นำมาทำเรือ เป็นเหมือนการสะท้อนคำสอนของช่างต่อเรือรุ่นก่อนๆผ่านทางความเชื่อ ในการนำไม้ลักษณะนี้มาใช้ในการทำเรือมอแกน เนื่องจากลักษณะของคุ่มไม้ หรือที่มอแกนเปรียบเทียบกับโรคผิวหนังที่เป็นคุ่มๆของคน เพราะคุ่มบนเนื้อไม้ คือ ตาไม้ ซึ่งเป็นส่วนที่มีความแข็งที่สุดของต้นไม้ ซึ่งหากมีตาไม้บนเนื้อ ไม้จำนวนมาก อาจทำให้การเตรียมไม้ทำเรือไม่ประสบความสำเร็จในที่สุด

5.1.3 พื้นที่สำหรับการเลือกตัดไม้ทำเรือ มอแกนจะทำการสำรวจพื้นที่ที่พบต้นไม้ที่ได้เลือกเอาไว้แล้ว ดูพื้นที่แล้วคาดการณ์จากความเป็นไปได้ที่จะสามารถทำการซักลากไม้เรือออกไปจากบริเวณจุดที่ตัด โดยหาช่องทางที่จะสามารถนำลงทะเล เพื่อทำการซักลากงูไปขึ้นที่หมู่บ้าน ซึ่งมีความสะดวกในการทำงาน รวมทั้งง่ายต่อการประกอบเรือมอแกนมากกว่าการทำงานในพื้นที่ป่า โดยในสมัยก่อนนั้นมอแกนจะนิยมเดินเรือลัดเลาะไปตามแนวขอบผา เพื่อมองหาไม้ที่จะนำมาทำเรือ เนื่องจากเมื่อตัดไม้แล้ว ง่ายต่อการซักลากลงจากเขาได้ง่ายกว่าบริเวณที่ลึกเข้าไปในส่วนของแผ่นดิน แต่เนื่องจากในปัจจุบันนั้นต้นไม้ในบริเวณดังกล่าวหายากมากยิ่งขึ้น เพราะมีความง่ายต่อการเข้าถึง รวมทั้งเหตุผลต่างๆทางธรรมชาติที่ทำให้ต้นไม้ที่อยู่ในบริเวณนี้ลดจำนวนลง ทำให้มอแกนต้องขยายพื้นที่ออกไปในการเสาะหาต้นไม้เพื่อนำมาทำเรือ

## 5.2 เครื่องมือหลักที่ใช้ในการสร้างเรือ

การสร้างเรือมอแกนแต่ละลำ ชาวมอแกนใช้เพียงเครื่องมือที่เรียบง่าย สำหรับการประกอบสร้างเรือ ไม่มีเครื่องอำนวยความสะดวกสมัยใหม่ แต่เป็นเครื่องมือที่สะท้อนความรู้ความสามารถในการประยุกต์นำเอาวัสดุอุปกรณ์ที่มีอยู่รอบตัว นำมาปรับจนเป็นรูปแบบและวิธีการที่ใช้สำหรับการสร้างเรือมอแกนทุกลำ เครื่องมือของมอแกนที่ใช้ในการสร้างเรือมีดังต่อไปนี้

- *ขวาน* หรือเรียกในภาษามอแกนว่า “กะป๊ะ” เป็นเครื่องมือที่มอแกนใช้ในชีวิตประจำวันมากที่สุดเป็นอันดับที่ 2 รองจาก “แปดโต้” หรือมีดโค้ง มอแกนทั้งหญิงและชายจะใช้ขวานสำหรับตัดไม้ที่มีขนาดใหญ่ เกินกว่าที่แปดโต้จะตัดได้ มอแกนใช้ขวานตัดโค่นไม้เพื่อทำบ้าน เรือ หรือผ้าพื้นเตรียมทำถ่าน ในส่วนของการทำเรือ ขวานเข้ามามีบทบาทตั้งแต่ขั้นตอนแรกคือการ โค่นต้นไม้ ใช้ขวานในการแต่งไม้เรือ ตัดไม้ให้ได้รูปตามที่ต้องการ ใช้ตัดทำทางเพื่อนำไม้ลงจากภูเขา การแต่งไม้กระดาน เป็นต้น

- *อะไย* หรือเครื่องมือดั้งเดิมในการทำเรือของมอแกน อะไยถูกออกแบบมาเพื่อใช้สำหรับการขุดเนื้อไม้ ลักษณะของอะไย จะมีหัวที่เป็นเหล็ก ปลายด้านหัวจะมีลักษณะแบน มีปลายที่คม ส่วนด้านปลายมีลักษณะที่เป็นรูปทรงกรวย เพื่อใช้สำหรับยึดกับด้ามไม้ของอะไย รวมถึงเป็นข้อดีของเครื่องมือชนิดนี้ คือ สามารถปรับเปลี่ยนมุมของหัวเหล็กได้ โดยการหมุนให้เอียงในลักษณะที่เหมาะสมกับตำแหน่งของงานในมุมที่เครื่องมือชนิดอื่นที่มีลักษณะปลายยึดไม่สามารถทำได้ อะไยเข้ามาทำหน้าที่ในขั้นตอนของการทำไม้มาดเรือมอแกน มีหน้าที่ในการขุดเอาเนื้อไม้ในบริเวณภายในท่อน ไม้้ออก เนื่องจากขวานไม่สามารถใช้ในลักษณะงานเช่นนี้ได้ มีความเชื่อในอดีตที่เกี่ยวกับอะไย กล่าวไว้ว่า “หากใคร โคนอะไย (ขวานขุด) บาดเป็นแผลซึ่งแผลจะหายยากหรือไม่หาย ซึ่งมอแกนเรียกว่า “ปอล้อย” (แผลไม่หาย) หรือบาดทะยัก” อาจมีสาเหตุมาจาก “อะไย” แต่ละอันมักเป็นสมบัติตกทอดมาตั้งแต่สมัยรุ่นปู่ย่า ตายาย ให้มากันมาเป็นทอด ๆ เหล็กจึงเป็นสนิมและเก่ามาก เมื่อบาดอาจทำให้เกิดเป็นแผลบาดทะยักได้

- *ละแมะ* หรือเครื่องมือดั้งเดิมในการทำเรือของมอแกน ละแมะถูกออกแบบมาเพื่อใช้สำหรับการแต่งเนื้อไม้ให้เรียบได้รูปทรง ลักษณะของละแมะ จะมีหัวที่เป็นเหล็ก ปลายด้านหัวจะมีลักษณะแบนบาง มีปลายที่คม คล้ายกับลักษณะของใบจอบ ส่วนด้านปลายมีลักษณะที่เป็นรูปแบนแหลม เพื่อใช้สำหรับยึดกับด้ามไม้ของละแมะ ละแมะ เข้ามาทำหน้าที่ในขั้นตอนของการทำไม้มาดเรือมอแกน มีหน้าที่ในการแต่งผิวไม้เรือให้เรียบเนียน ได้รูปร่างตามที่ต้องการ เพื่อจุดประสงค์หลักในการแต่งให้ผิวเรือมีความหนาบางที่เท่ากันเป็นสำคัญ ในขณะที่ขวาน และอะไยไม่สามารถใช้ในลักษณะงานเช่นนี้ได้ ส่วนไม้ที่จะทำด้ามขวานนั้น เป็นไม้ชนิดไหนก็ได้ขอให้เนื้อไม้เนื้อแข็ง

ที่เห็นบ่อย ๆ ก็คือ “กะเอ้ บ้ายด์” แต่ไม้ที่จะนำมาทำค้ำของขวานขุด (อะไย) และละเมะนั้น ต้องมีลักษณะพิเศษคือ ต้องมีรูปร่างตามแบบของค้ำหัวโค้ง ซึ่ง มอแกนจะพยายามมองหาต้นไม้ลักษณะนี้ที่ขึ้นอยู่ตามหน้าผา หรือ ก้อนหิน โดยเครื่องมือแต่ละชนิดต่างทำหน้าที่เฉพาะของตัวในการเป็นเครื่องมือสำหรับการต่อเรือมอแกน

การสร้างเรือมอแกนลำนี้ ได้รับการสนับสนุนจากโครงการนำร่องอันดามัน และ UNESCO ด้วยแหล่งทุนสำหรับการสร้างเรือมอแกนขึ้นมาใหม่โดยชาวมอแกน หมู่เกาะสุรินทร์ ด้วยความตระหนักว่า ในขณะนั้นปี 2545 ระหว่างที่ผู้วิจัยเก็บข้อมูลวิจัยอยู่ในพื้นที่ ไม่มีเรือมอแกนเหลืออยู่แล้ว มอแกนนิยมหันมาใช้เรือหัวโทง เนื่องจากความสะดวกในหลายด้าน อาทิ การใช้ประโยชน์ได้มากกว่า การดูแลรักษาน้อยกว่า เป็นต้น โครงการนำร่องอันดามันและผู้วิจัยมีความเห็นตรงกันที่จะฟื้นความรู้พื้นบ้านในการสร้างเรือมอแกนขึ้นมาอีกครั้ง ดังนั้นทางโครงการฯ ดำเนินเรื่องถึงอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสุรินทร์ เพื่อขออนุญาตให้มอแกนได้ตัดต้นไม้สำหรับใช้ในการสร้างเรือ มอแกนลำใหม่เหมือนกับการสร้างเรือในแบบดั้งเดิมของพวกเขา

ปกติแล้วการสร้างเรือในกลุ่มของชาวมอแกน เป็นการสร้างเรือสำหรับใช้ภายในครอบครัวและกลุ่มเครือญาติ ตัวอย่างเช่น พ่อสร้างเรือลำใหม่สำหรับครอบครัว โดยมีลูกๆ และญาติผู้ชายคอยช่วยเหลือในขั้นตอนการสร้างต่างๆ มีเพียงบางเวลาที่มีความต้องการแรงงานจำนวนมากจากมอแกนคนอื่นๆ ในหมู่บ้าน เช่น ช่วงเวลาที่ต้องซักรากไม้ลงจากภูเขา เวลาเผาและเบิกเรือ เป็นต้น

ส่วนการสร้างเรือมอแกนลำนี้ เป็นการรวบรวมชาวมอแกนที่สมัครใจในการช่วยสร้างเรือมอแกนลำนี้ จำนวน 9 คนจาก 9 ครอบครัวที่อาศัยอยู่ที่หมู่บ้านมอแกนอ่าวบอน

### 5.3 ขั้นตอนการสร้างเรือมอแกน

ต้นเดือนกรกฎาคม 2545 ผู้วิจัยและชาวมอแกนจำนวน 9 คน มีโอกาสช่วยกันสร้างเรือมอแกนขึ้นหนึ่งลำ ที่บริเวณหมู่บ้านอ่าวบอน เกาะสุรินทร์ได้

ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลของขั้นตอนการทำเรือมอแกนลำใหม่ ที่ในปัจจุบันชาวมอแกนที่หมู่เกาะสุรินทร์ไม่มีการสร้างขึ้นอีกแล้วอย่างน้อยสามารถนับย้อนไปได้ราว 5 ปี การเก็บข้อมูลการสร้างเรือมอแกนในครั้งนี้ ผู้วิจัยพยายามศึกษาถึงขั้นตอน กระบวนการ รูปแบบ และความเชื่อที่แฝงอยู่กับการสร้างเรือของชาวมอแกน การสร้างเรือมอแกนทุกลำนั้น ยังสามารถเชื่อมโยงถึง

ความรู้ความเชื่อของมอแกน เกี่ยวกับเรือ และเป็นสัญลักษณ์ที่ผูกพันกับวิถีชีวิตเร่ร่อนในอดีตของพวกเขาที่มีการสืบทอดกันมาแต่อดีต ขั้นตอนการสร้างเรือมอแกนมีดังต่อไปนี้

ตารางที่ 19 รายชื่อมอแกนอ่าวบอน จำนวน 9 คน ที่ร่วมช่วยกันสร้างเรือมอแกนขึ้นใหม่

ชื่อ	อายุ (ปี)	ประสบการณ์การทำเรือ
1. ก้อง กล้าทะเล	30	สร้างเรือมาจำนวน 4 ลำ มีความชำนาญในการสร้างเรือ
2. โท กล้าทะเล	28	เคยเป็นลูกมือในการช่วยสร้างเรือ มีความชำนาญไม่มาก
3. ซลิ่ง กล้าทะเล	25	เคยช่วยสร้างเรือ แต่ไม่เคยทำเรือมอแกนเพียงคนเดียว
4. คูลิ่ง กล้าทะเล	24	เคยเป็นลูกมือช่วยสร้างเรือ แต่ไม่สามารถทำเพียงคนเดียวได้
5. สุกัด กล้าทะเล	22	เป็นลูกมือสร้างเรือ มีทักษะในการสร้างเรือมอแกน
6. มง กล้าทะเล	22	เป็นลูกมือสร้างเรือ มีทักษะในการสร้างเรือมอแกนดี
7. นิล กล้าทะเล	20	เป็นลูกมือสร้างเรือ มีทักษะในการสร้างเรือมอแกนดี
8. เอนาย กล้าทะเล	18	เป็นลูกมือสร้างเรือ
9. ญาโญ๊ะ กล้าทะเล	17	เป็นลูกมือสร้างเรือ

5.3.1 การเลือกไม้ที่เหมาะสม มอแกนเดินทางขึ้นเขา เดินตามแนวสันเขา เพื่อมองหาไม้สำหรับการทำเรือมอแกนในที่สุดมอแกนได้เลือก “กะเอ้ ปะโอ๊ะ” หรือไม้ชันทอง ต้นไม้ที่มีความสูงถึง 25 เมตร มอแกนบอกเหตุผลของการเลือกว่า มีความเหมาะสมอย่างยิ่งในการทำมาดเรือ โดยเฉพาะในเรื่องของขนาดและรูปทรงไม้ ซาลามา กล้าทะเล มอแกนเกาะสุรินทร์ (12/7/45) บอกว่า “กะเอ้ ปะโอ๊ะ” (ชื่อไทย : ไม้ชันทอง ชื่อวิทยาศาสตร์ : Swintonia schwenckii Teijsm.& Binn.) ทำเรือมอแกนดีเพราะน้ำหนักเบา ลอยน้ำได้ดี สอดคล้องกับงานศึกษาชนพื้นเมืองเผ่า Tuvalu ของ Kelvin Passfield (1997 : 20) ที่พบว่า ลักษณะของไม้ที่นำมาทำเป็นเรือแคนูนั้น ต้องมีคุณสมบัติ

เป็นไม้ที่เบา ลอยน้ำได้ดี ซึ่งจะมีความสำคัญอย่างมากในแง่ของคุณสมบัติของไม้ที่เหมาะสมในการสร้างเรือ รวมถึงขนาดของเรือตามความต้องการของผู้เป็นเจ้าของด้วย หลังจากที่มอแกนเลือกต้นไม้ที่จะทำเรือของพวกเขาได้เรียบร้อยแล้ว มอแกนจะเตรียมเครื่องมือที่ใช้ในการทำงานในป่า ก็คือ ขวาน(กะปิยะ) ะโย และละมะมะ

5.3.2 การสร้างร้านเพื่อตัดไม้ มอแกนจะช่วยกันตัดถ่าง ไม้ขนาดเล็กๆ รอบบริเวณโคนต้นไม้ที่เลือกจะตัดทำเรือ เพื่อให้เกิดเป็นพื้นที่โล่งขนาดราว 3 X 3 เมตร จากนั้นมอแกนจะช่วยกันเสาะหาต้นไม้ที่ได้ขนาด โดยในกรณีนี้มอแกนเลือกตัดไม้ชื่อ “กะเอ้ ซะแมน” (ชื่อไทย : หอมไกลดง ชื่อวิทยาศาสตร์ : *Harpullia aborea* Radlk.)ขนาดประมาณลำแขนผู้ชาย มาใช้ในการทำ “มาก” หรือนั่งร้านที่โคนต้นไม้

มอแกนจะสร้าง “มาก” ให้สูงขึ้นมาเหนือพื้นราว 1.5 เมตร (ขึ้นอยู่กับขนาดของโคนต้นไม้แต่ละต้น) เพื่อให้พ้นจากรากค้ำยันของต้นไม้ เนื่องจากไม้ชั้นทอง จัดเป็นไม้ยืนต้นขนาดใหญ่ จึงไม่มีรากแก้วไว้ค้ำยันกับพื้น ดังนั้นต้นไม้ขนาดใหญ่แบบนี้จึงสร้าง “พูพอน” หรือระบบรากค้ำยันมีลักษณะเป็นแผงยื่นออกมาจากโคนต้นไม้ เพื่อค้ำยันลำต้น

ความเชื่อของมอแกนเกี่ยวกับ ”มาก” สำหรับการตัดต้นไม้

เมื่อมอแกนจะตัดไม้ใหญ่ มอแกนจะสร้าง “มาก” เพื่อใช้ในการปีนขึ้นไปตัดด้านบนโคนไม้ แต่หลังจากที่โคนต้นไม้ต้นนั้นๆเสร็จแล้ว จะต้องรื้อ “มาก” นั้นออก ไม่อย่างนั้นจะถือว่าเป็นเสียมียคนแก่ผู้ตัดไม้ จะก่อให้เกิดอาการเจ็บป่วย ดังนั้นตัดเสร็จแล้วต้องรื้อออกให้หมด ซึ่งสอดคล้องกับอาการเจ็บป่วยของโท กล้าทะเล (27/9/45)ที่เกิดอาการเจ็บป่วยขึ้น เมื่อคนทรงของมอแกนเข้าทรงคูอาการให้ บอกว่า เมื่อครั้งตัดไม้ทำเรือมอแกนลำนี้ ลืมรื้อ “มาก” ทิ้งออก จึงเป็นต้นเหตุของอาการเจ็บป่วยที่เกิดขึ้นตามมา เป็นต้น

5.3.3 การทำเชือกกับเถาวัลย์ เมื่อสร้าง “มาก” หรือนั่งร้านสำหรับปีนตัดต้นไม้เสร็จเรียบร้อยแล้ว มอแกนช่วยกันนำ “หล่าลัด แซบ” มาทำเชือกสารพัดประโยชน์สำหรับการผูกยึดไม้ โดยมีวิธีการทำเชือกดังนี้

1. ตัดเถาวัลย์ “หล่าลัด แซบ” (หล่าลัด หมายถึง เถาวัลย์) ตามจำนวนที่ต้องการจะใช้ในแต่ละครั้ง
2. นำเถาวัลย์ที่ได้มาผ่าครึ่ง แล้วบิดเถาวัลย์ไปมาเรื่อยๆ จะบิดคนเดียว หรือคนสองคนช่วยกันก็ได้ การบิดนี้เพื่อให้เถาวัลย์ “เนียน” ซึ่งในภาษามอแกนเรียก “บอด” ซึ่งหมายความว่า “อ่อน” จะได้นำไปใช้ผูกได้ง่ายๆ

เถาวัลย์อีกชนิดหนึ่งที่น่ามาทำเป็นเชือกคือ หล้าลัดหน้างษ์ สีเขียวอ่อน มีลักษณะเส้นหนาใหญ่ ต้องใช้สันขวาน ทุบแล้วนำมาบิดเป็นเชือก ตามวิธีการทำเส้นเชือกจากเถาวัลย์ข้างต้น

5.3.4 การขอไม้จากเทพารักษ์ งานศึกษาเรื่องขอเรือมอแกนมีปรากฏอยู่ในเอกสารหลายชิ้นที่เขียนบรรยายถึงเรื่องของชนเร่ร่อนทางทะเล Jacques Ivanoff (1999 : 29) กล่าวไว้ถึงเรื่องความเชื่อของมอแกน ในขั้นตอนของการเลือกตัดต้นไม้สร้างเรือ เริ่มจากการที่มอแกนคนหนึ่งเข้าไปในป่าเลือกต้นไม้และออกมาบอกสมาชิกคนอื่นๆ ในกลุ่มที่จะต่อเรือ ว่าต้นไม้อยู่ที่ไหน เรื่องนี้จะต้องทำเพื่อไม่ให้เกิดโชคร้ายหรือเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับวิญญาณของคนตาย ต่อจากนั้น จะขอให้ผู้เฒ่าติดต่อกับเทพารักษ์และเทพเจ้าที่ปกปักษ์รักษาป่าเพื่อถามว่าต้นไม้ที่เลือกนั้นมีวิญญาณร้ายสิงอยู่หรือมีอันตรายหรือไม่ สิ่งเหล่านี้จะต้องทำก่อนตัดต้นไม้ มอแกนจะตั้งคำถามกับต้นไม้เหมือนต้นไม้เป็นสิ่งมีชีวิตว่า “ต้นไม้จะยินยอมให้ถูกตัดหรือไม่” Ivanoff ให้ความเห็นว่า การกระทำนี้เป็นเพียงพิธีการเท่านั้นเพราะมอแกนตัดสินใจกันแล้วว่า จะโค่นต้นไม้และคำตอบก็มักจะ “เป็นการยินยอม” หรืออย่างน้อยที่สุดก็เป็นการตีความว่าการที่ต้นไม้เงียบแปลว่ายินยอม แม้ว่าเทพารักษ์จะสั่งให้ต้นไม้เงียบแต่ก็สามารถติดต่อดสื่อสารกับคนได้ โดยผ่านคนกลางและอาศัยสัญญาณต่างๆ และความฝัน

แต่ในปัจจุบันนี้ไม่มีการประกอบพิธีกรรมในการขอต้นไม้ก่อนที่จะลงมือตัดแล้วเมื่อสอบถามก๊อง กกล้าทะเล มอแกนผู้ร่วมทำเรือ (12/7/45) ว่า ต้องขอเทพารักษ์ก่อนที่จะตัดต้นไม้หรือไม่ ก๊องตอบว่า “เรือมอแกนไม่มีแม่ย่านาง เพราะเป็นเรือที่ขึ้นลงที่หัวมีการเหยียบไปเหยียบมา ไม่ได้ยึดถืออะไร มอแกนจึงไม่ต้องขอไม้ก่อนที่จะลงมือตัดไม้ หากเป็นการตัดไม้เพื่อทำ “หล่อ โบง” (เสาวิญญาณบรรพบุรุษ) จะต้องมีการขอก่อนที่จะทำการตัดต้นไม้ต่างๆ”

มอแกนจะร่วมกันตัดฟันไม้ไปเรื่อยๆ จนไม้ล้ม หลังจากนั้นมอแกนจะเด็ดเอาขอดไม้แถวๆ นั้นมาหนึ่งขอด แล้วก็รืบนำขอดนั้นมาปักลงไปที่บริเวณคอของต้นไม้ที่ถูกตัดนั้นทันที โดยชาวมอแกนมีความเชื่อว่า “เมื่อใดที่พวกเขาทำการ โค่นล้มไม้ขนาดใหญ่ลง พวกเขาจะต้องรืบนำเอาขอดไม้มาปักบนขอดคอดไม้ นั้นเสมอ” เพราะมอแกนล้วนมีความเชื่อที่สืบทอดกันมาว่า ต้นไม้ขนาดใหญ่ทุกต้นในผืนป่านั้น ต่างมีวิญญาณสิงสถิตอยู่ทุกต้นไป สอดคล้องกับการศึกษาเรื่องความเชื่อในเรื่องของต้นไม้ ที่ใช้ในการสร้างเรือของชนเผ่า Maori iki ที่ว่า “ในอดีตก่อนที่เราจะตัดต้นไม้เพื่อทำเรือ ต้องมีการทำพิธีเสียก่อน เพื่อการตัดต้นไม้ เพราะเชื่อกันว่าต้นไม้ นั้นก็มีชีวิต” The Canoe is the People (2004) มอแกนจะต้องนำเอาขอดไม้ใหม่มาปักที่ขอดของคอดไม้เสมอ เพื่อวิญญาณที่สถิตอยู่ในต้นไม้ นั้น จะไม่ลงโทษพวกเขาที่ทำการตัดโค่นที่สิงสถิตของเหล่าวิญญาณนั้น มอแกนจึงใช้สัญลักษณ์ของบ้านหลังใหม่ โดยการนำเอาขอดไม้ใหม่มาปักที่บริเวณของกลางคอดไม้ที่เพิ่งจะถูกตัดลงมา ซึ่งสอดคล้องกับงานศึกษาของ Jacques Ivanoff (1999 : 29) ว่า “เมื่อต้นไม้ถูกโค่นลงมา

กิ่งไม้อ่อนๆ ที่มีใบจะถูกนำไปปักไว้บนตอไม้ เป็นการแลกเปลี่ยนหรือการใช้หนี้ต้นไม้” และแสดงความเคารพต่อธรรมชาติ หากมอแกนคนใดมิได้ปฏิบัติตาม พวกเขา ก็มีความเชื่อกันว่า ดวงวิญญาณ



เหล่านี้ก็จะสาปแช่งให้พวกเขาเจ็บป่วย หรืออาจถึงขั้นเสียชีวิตโดยหาสาเหตุไม่ได้ ดังนั้นแม้กระทั่งในปัจจุบันนี้ มอแกนก็ยังคงยึดถือและปฏิบัติในความเชื่อของพวกเขาเหมือนเดิม พร้อมทั้งกล่าวคำอธิษฐาน(หมาเล) เป็นภาษามอแกนว่า “เอนี้ มะล่อยกะ หนะอ่อน หมาเกิด ละ เบาะกาน เบาะมะญา เบาะมอยมะกาน” เหมือนจะพูดในภาษาไทยว่า “ขอตัดเจ้าแล้วนะ ขอให้เราทำงานได้ ไม่เจ็บไม่ไข้ นะ” มีเพียงมอแกนวัยรุ่นบางคนเท่านั้นที่ได้ปฏิบัติตามความเชื่อเหล่านี้ เหมือนกับคนรุ่นใหม่ของ



ชนเผ่า Maori iki ที่ปัจจุบันในการตัดไม้เพื่อทำเรือ ก็ไม่มีการทำพิธีขอต้นไม้ เหมือนลืมนไปแล้วว่า ต้นไม้ก็มีชีวิตเหมือนกัน

5.3.5 การสร้างเครื่องกวาง มอแกนใช้ความรู้พื้นบ้านที่สั่งสม ผ่านการถ่ายทอดมาจาก รุ่นสู่รุ่น ผนวกรวมเข้ากับการใช้ประโยชน์จากธรรมชาติ ลงมือสร้างเครื่องกวางที่มีชื่อเรียกในภาษามอแกนว่า “คูล่าว” ซึ่งจัดว่าเป็นความรู้ในการใช้เทคโนโลยีพื้นบ้าน สร้างเครื่องผ่อนแรงที่ใช้ในการขยับหมุนท่อนไม้ที่มีขนาดใหญ่ โดยชาวมอแกนมีวิธีการสร้างคูล่าวดังต่อไปนี้

1) หาไม้ 2 ท่อน ขนาดยาวประมาณ 1.6 เมตร นำมาปักลงดินราว 10 เซนติเมตร ให้โผล่ขึ้นมาบนดินราว 1.5 เมตร โดยปักในระยะห่างกันเท่ากับความหนาของไม้แท่งยาวอีกแท่งที่จะนำมาวางตรงระหว่างกลางของเสาไม้ทั้งสองต้น

2) นำไม้ท่อนขนาดใหญ่ 1 ท่อนความยาว 3.6 เมตร มาวางระหว่างกลางไม้ 2 ท่อนแรก แล้วผูกติดกันด้วยเชือก ซึ่งทำมาจาก “หล่าลัด แซบ” (เถาวัลย์)

3) จากนั้นนำไม้ท่อนขนาด 3.6 เมตร อีก 1 ท่อน มาผูกติดกับต้นไม้ ที่อยู่ใกล้ๆ โดยใช้ต้นไม้ต้นนี้ แทนไม้โครง 2 ชิ้น แบบในข้อที่ 1




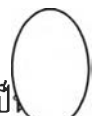
4) จากนั้นนำเอาไม้ “กะเอ้อ่าผิง” ขนาดยาว 3.10 เมตรที่มีเส้นรอบวงวัดได้ 33 ซม. นำมาวางบนร่องของทั้ง 2 ข้าง โดยมีระยะห่างระหว่าง 2 จุดนี้ประมาณ 1.1 เมตร

5) หาไม้อีก 1 ท่อนขนาดยาว 2.5 เมตร เส้นรอบวงวัดได้ 33 ซม.นำมาเซาะให้เป็นร่องตรงปลายหัวไม้ด้านหนึ่ง จากนั้นนำไม้ท่อนเล็กๆ ขนาดยาว 25 ซม. มาวางตรงจุดที่เซาะให้เป็นร่องแล้วมัดติดยึดด้วยเชือกพลาสติกขนาดเล็ก เนื่องจากมีความเหนียวกว่าเชือกถาวรวัลย์ ต่อจากนั้นก็ นำ “หล่าลัดแซบ” มามัด เพื่อความหนาแน่นอีกครั้งหนึ่ง

6) นำเชือกขนาดใหญ่ที่มีเส้นรอบวง ยาว 11 ซม. มาผูกเข้ากับปลายไม้อีกข้างหนึ่ง หมายเหตุ มอแกนใช้เวลาหมุงจักไม้ ทั้งหมด 2 ชั่วโมง 10 นาที ท่อน ไม้จึงอยู่ในระนาบที่ตั้งใจไว้ โดยในระหว่างที่ทำการดึง มอแกน 2 - 4 คน จะช่วยกันหมุน “กลุ่ล่า” เพื่อดึง ไม้ให้ค่อยๆเคลื่อนตัวทั้ง ท่อน และพลิกเป็นระนาบที่ต้องการ มอแกนใช้ความพยายามหลายครั้ง ต้องเสี่ยงอันตรายจากไม้ หลุดและดีดกระเด็นจนกระทั่งไม้ท่อนขนาดใหญ่ค่อยๆเคลื่อนตัวบนพื้นดินข้างใต้ท่อนไม้มีก้อน หินอยู่



เลขทำให้เวลาชิงจักไม้ต้องใช้ความพยายามและแรงกายมากกว่าปกติ มอแกนจะใช้ไม้ท่อนขนาดเล็กหลายๆขนาดมาวางทำเป็นเหมือนไม้หมอนหนุนไม้ซุงท่อนใหญ่นี้

มอแกนใช้ “กลุ่ล่า” เป็นเครื่องมือในการพลิกไม้เรือให้เข้าที่ จาก  มาเป็น  เพื่อความสะดวกในการลงมือทำมาดเรือมอแกน มอแกนจะใช้ด้านแคบของ ไม้ นั้น มาซุดเป็นด้านในของท้องเรือมอแกนต่อไป จึงมีความจำเป็นจะต้องพลิกไม้ให้ตั้งขึ้นดังรูป

5.3.6 การซุดมาดเรือ การลงน้ำหนักขวานในแต่ละครั้งที่มอแกนสับลงบนเนื้อไม้ นั้น เมื่อนำท่อนไม้ตั้งขึ้นแล้ว มอแกนจะเริ่มซุดมาดเรือถูกกำหนดด้วยตำแหน่งที่ทำเครื่องหมายคร่าวๆ เอาไว้ก่อนแล้ว เพื่อให้ได้ขนาดและรูปร่างตามความต้องการของผู้เป็นเจ้าของเรือ ซึ่งมีแบบแปลนของเรือมอแกนอยู่ในหัวอยู่แล้ว



ข้อมูลในขั้นตอนนี้ขัดแย้งกับการศึกษาของ Jacques Ivanoff (1999 : 29) ที่กล่าวว่า “ท่อนไม้จะถูกทิ้งไว้ชั่วคราวเวลาหนึ่งเพื่อให้คนพัก และเพื่อให้ต้นไม้โดยรอบที่ถูกถอนทิ้งแห้งลง จะได้ง่ายต่อการทำความสะอาดบริเวณที่จะใช้ทำงาน การที่หยุดพักงานชั่วคราวยังแสดงถึงความไม่ไว้ใจญาติปีศาจที่อาจเกิดความอิจฉาที่เห็นคนทำงานหนักโดยไม่หยุดหย่อนและอาจเข้ามายุ่งเกี่ยวกับก็ได้ ด้วยเหตุผลนี้เองทำให้ท่อน ไม้ถูกทิ้งไว้นานหลายเดือน”

ในการเก็บข้อมูลการต่อเรือในครั้งนี้ ผู้วิจัยพบว่า หากมอแกนตัดต้นไม้แล้วทิ้งไม้เอาไว้เป็นเวลาหลายเดือน โดยยังไม่ลงมือทำอะไร เนื้อไม้ของไม้ท่อนนั้นจะแห้งแข็ง จนในที่สุดไม่สามารถนำมาขุดเป็นเรือได้ ส่งผลให้การขุดเรือทำได้ลำบากยิ่งขึ้น และอาจทำให้ไม้ท่อนที่ขุดนั้นแตกเสียหายได้ มอแกนที่เกาะสุรินทร์จึงลงมือทำไม้เรือต่อมาหลังจากวันที่โค่นต้นไม้ลงทันที โดยไม่มีการพักไม้ไว้ก่อน

5.3.7 การวัดและทำเครื่องหมายรูปทรงมาดเรือ มอแกนใช้ผงด่านบดละเอียดมาผสมกับน้ำ จนกลายเป็นน้ำหมึกสีดำ นำเชือกมาชุบน้ำหมึกแล้วขึงให้ตึงเพื่อติดเส้นร่างรูปทรงและความยาวของมาดเรือ ตามขนาดที่ผู้สร้างเรือต้องการ มอแกนจะใช้คำว่า “ดิงบะนาง” ซึ่งก็หมายถึง การตีเส้น โดยในที่นี้ก็คือ การนำชุดอุปกรณ์ เชือกที่ชุบผงด่านผสมน้ำ นำมาลากยาวไปตามเนื้อไม้ที่ได้ทำการวัดกะขนาดเอาไว้เรียบร้อยแล้ว จากนั้นก็จะจับปลายเชือกทั้งสองข้างแนบเส้นเชือกกลงไปบนพื้นผิว ไม้ ดึงเชือกให้ตึงแล้วติด กลับ ผลที่ได้ตามมาก็คือ รอยเส้นตรงสีดำที่ปรากฏอยู่บนพื้นผิวไม้ เป็นตำแหน่ง เพื่อสร้างให้เกิดเป็นรูปร่างจำลองของขนาด และรูปทรงมาดเรือมอแกนลำนี้



5.3.8 การสับเฉาะไม้ มอแกนสับไม้เป็นรูปคล้ายฟันฉลาม ซึ่งในภาษามอแกนเรียกว่า “เบาะกีโยย” (ทำฟันฉลาม) เพื่อง่ายต่อการสับฟันเอาเนื้อไม้ส่วนที่ไม่ต้องการทิ้งออกไป จนเกิดเป็นร่องที่ลึกลงไปในมาดเรือ จากนั้นก็จะลงมือในขั้นตอนต่อไป โดยทำการขุดเนื้อไม้ให้เป็นร่องลึกลงไปด้วย “อะโยย” ซึ่งเป็นเครื่องมือโบราณดั้งเดิมที่ใช้สำหรับการขุดเนื้อไม้ โดยมีด้ามจับที่เป็นไม้เหมือนกับด้ามของขวาน เพียงแต่มีขนาดเล็กกว่า ส่วนหัวของด้ามไม้นั้น มีลักษณะโค้งกลับไปทางข้างหลัง เพื่อเป็นที่รองรับ “หัวใบเหล็ก” ที่ใช้สำหรับขุดนั่นเอง มอแกนใช้เส้นหวายที่เหลาให้

เป็นเส้นบางๆ นำมาพันให้ด้ามไม้กับส่วนหัวใบเหล็กยึดเข้าด้วยกัน แล้วก็นำเอา “อะไย” นี้มาใช้ ขุดเนื้อไม้ในมาดเรือออกมาจนได้ความลึกของท้องมาดเรือตามขนาดที่ต้องการ



มอแกนจะพยายามขุดเอาเนื้อไม้ออกมาให้มากที่สุด ซึ่งเป็นเรื่องง่ายกว่าสำหรับการนำลงมาจากภูเขา เนื่องจากการที่ไม้มาดเรือมีน้ำหนักที่เบาลงมากนั้น มีความสะดวกมากกว่าที่จะสามารถ ใช้แรงงานจากคนช่วยกันลากลงมาจากภูเขาได้ รวมทั้งไม้มาดเรือจะต้องไม่บางจนเกินไป เนื่องจาก ในขณะที่ชักลากลงจากภูเขานั้น ไม้อาจได้รับการกระแทกถึงขั้นแตกหักและเสียหายได้



หลังจากนั้นมอแกนจะสร้างและใช้ “คูล่า” พลิกไม้เรืออีกครั้ง แล้วจึงใช้ขวานสับเกล็ด เนื้อไม้ด้านข้างออกตรงตามกับรูปแบบที่ได้ตีเส้นร่างเอาไว้เรียบร้อยแล้ว มอแกนใช้ขวานและอะไย สับตกแต่งบริเวณท้องของไม้มาดเรือ



5.3.9 การลากมาดเรือลงจากเขา ชาวมอแกนจากทั้งสองหมู่บ้าน นัดหมายกันล่วงหน้าว่าจะนำไม้มาดเรือลงมาจากภูเขา ดังนั้นมอแกนจึงช่วยกันนำเชือกมาผูกบริเวณทั้งหัวและท้ายของไม้มาดเรือ ลากไม้มาดเรือลงจากภูเขาด้านหลังหมู่บ้าน หลังจากที่ได้แต่งไม้มาดเรือให้ได้รูปร่างและน้ำหนักที่เบาพอที่จะนำลงมาด้วยแรงคนทั้งหมู่บ้านได้แล้ว

เมื่อลากไม้เรือมอแกนลงมาถึงบริเวณหาดทรายด้านหลังหมู่บ้านแล้ว มอแกนรอให้ถึงช่วงเวลาที่น้ำทะเลขึ้นเสียก่อน หลังจากนั้นจึงใช้เรือหางยาวลากไม้มาดเรือมาขึ้นฝั่งที่บริเวณ

หน้าหาดหมู่บ้าน จากนั้นก็ช่วยกันลากไม้ขึ้นมาวางไว้ในบริเวณหมู่บ้าน เพื่อที่จะได้เตรียมทำการแต่งไม้มาคเรือในขั้นตอนต่อไป

5.3.10 การแต่งไม้มาคเรือ มอแกนใช้ “มะ” ซึ่งเป็นเครื่องมืออีกชนิดหนึ่งที่ใช้ในการแต่งไม้มาคเรือ เพื่อให้ได้ความหนาบางตามที่ต้องการ โดยมอแกนจะใช้ส่วนมือทำการเจาะตลอดทั้งลำไม้ เว้นช่วงห่างกันราว 2 ฟุต เพื่อที่ว่า ไม้เรือมีความหนาน้อยเพียงใดแล้ว มอแกนใช้ไม้เหลาเล็กๆ แยกเข้าไปในรูที่เจาะ แล้วนำมาเทียบกับนิ้วมือ ว่า ตอนนี้ความหนาของไม้เรื่อนั้น หนาบางเท่าใดแล้ว โดยเทียบเป็นนิ้ว เช่น ก่อนแต่งหนา 4 นิ้ว แต่ตอนนี้มีความหนาเพียง 3 นิ้วแล้ว และเทียบดูว่ามีความหนาเท่ากันตลอดทั้งลำแล้วหรือยัง ส่วนไหนที่ยังคงมีความหนาอยู่มากก็ต้องจัดการแต่งให้หนาใกล้เคียงกับบริเวณอื่นๆ เสียก่อน



5.3.11 การสูมไฟ หลังจากแต่งไม้เรือเรียบร้อยแล้ว มอแกนจะเข้าไปอีกครั้งตัดไม้มาทำพินท่อนเล็กๆ สำหรับสูมไฟมาคเรือ เพื่อการเบิกไม้เรือ หลังจากนั้นมอแกนจะทำคานขกเรือ แล้วเตรียมไม้มาคเรือให้เข้าที่บนคานขก เพื่อเตรียมการสูมเรือในครั้งที่ 1



มอแกนเตรียมสูมไม้พินในบริเวณใต้ไม้มาคเรือตลอดทั้งท่อน ซึ่งในขณะที่อยู่ในลักษณะคว่ำหน้าลงพื้น เพื่อรอคอยการสูมไฟมาคเรือ บนคานขกเรือ แรกเริ่มนั้น ไม้เรือจะอยู่ในลักษณะคว่ำ เพื่อให้ได้รับความร้อนจากการเผาไม้พินบริเวณท้องไม้มาคเรือ ซึ่งเป็นวิธีที่มอแกนใช้ในการทำให้เนื้อไม้มาคเรื่อนั้นขยายตัวออก รวมทั้งยังมีความยืดหยุ่นตัวมากขึ้นกว่าเดิมอีกด้วย โดยมอแกนจะต้องคอยควบคุมไม้พินไม่ให้เผาไหม้มากเกินไป จนร้อนจัด อาจทำให้ไม้เปราะแตกได้ รวมทั้งยังต้องให้เกิดเป็นการรวมความร้อนที่สม่ำเสมอกันตลอดทั้งไม้มาคเรืออีกด้วย

### ในการนับเวลาสุ่มไฟมาดเรือ

มอแกนจะนำเอากิ่งของต้นหิโตะเล (กะเอ้ปะอาย) มาราว 3 กิ่ง เพื่อจะนำมาปักลงในรูที่มอแกนเคยใช้สำหรับการเทียบความหนาของไม้มาดเรือ โดยปักกิ่งไม้ในระหว่างการสุ่มไฟมาดเรือ เพื่อคำนวณเวลาในการสุ่มไฟมาดเรือ โดยดูกิ่งไม้ที่ปักเอาไว้ว่าเหี่ยวเฉาลงมากแค่ไหน หากใบของต้นหิโตะเลเริ่มเหี่ยว กลายเป็นสีเขียวคล้ำ (คะอัน จะลอค) (ใช้เวลาโดยเฉลี่ย 2.30 ชั่วโมง) ก็แสดงว่าการสุ่มไฟมาดเรือในครั้งนั้นสมบูรณ์แบบแล้ว

5.3.12 การเบิกไม้เรือ มอแกนใช้น้ำค่อยพินที่ใช้สำหรับสุ่มไฟมาดเรือให้ดับสนิท จากนั้นช่วยกันพลิกไม้เรือให้หงายขึ้น เพื่อทำการ “เบิกไม้เรือ” ด้วยเครื่องมือดังรูป ในภาษามอแกนเรียกว่า กะเอ้ พะยู๊ด และจำบังเพื่อทำให้ไม้เรือขยายแเบะกว้างออกจากการรังงของชุดเครื่องมือนี้ โดยมอแกนมีคำพูดเกี่ยวกับการทำไม้มาดเรือคือ “กะเอ้กั้ม เบาะแบน” มีความหมายว่า “ไม้ท่อนกลมมอยู่แล้ว แต่จะต้องเผาและถ่างไม้ให้แเบะออกมาก” ซึ่งก็คือ การทำมาดเรือมอแกนจากไม้ทั้งต้น



มอแกนนำอุปกรณ์ไม้ที่เรียกว่า “กระ” ใช้ในการขีดหัวและท้ายเรือเวลาทำการเบิกเรือมอแกน โดย



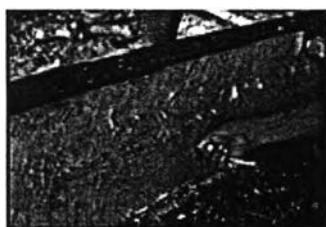
ทำหน้าที่กันไม่ให้ “ปะฮ้อย” (ไหล) ของเรือแตก ซึ่งหากส่วน “ปะฮ้อย” แตกจะไม่สามารถซ่อมได้ หากเป็นส่วนอื่น ๆ แตกก็ยังสามารถซ่อมแก้ไขได้ มอแกนใช้กระนำมาสวมทั้งหัวและท้ายไม้เรือในขณะที่กำลังเบิกเรือ เพื่อป้องกันการแตกและดีดออกของไม้เรือ ช่วยลดและป้องกันอันตรายต่อผู้ทำเรือในขณะที่อยู่ในขั้นตอนการเบิกเรือ

มอแกนต้องใช้ความชำนาญในการสังเกตระหว่างการเบิกเรือ เพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างฝั่งกราบซ้ายและกราบขวาของไม้มาดเรือ เพื่อพยายามขยายให้เนื้อของไม้แเบะออกให้ได้มากที่สุด รวมทั้งต้องทำการสังเกตถึงบริเวณที่เนื้อไม้อาจจะมีความแข็งมากกว่าในส่วนอื่นๆ ซึ่งอาจส่งผลให้ไม้ในส่วนนั้นๆ จะแเบะออกมาได้ไม่มากเท่าที่ควรเหมือนในส่วนที่อ่อนกว่า ทำให้

รูปทรงของไม้มาดเรือที่ผ่านการเบิก ไม้ในครั้งนี้อาจส่งผลให้กราบ ไม้มาดเรือทั้งสองข้าง หรือแม้แต่ในด้านเดียวกัน หากแต่เป็นไปในเฉพาะบางจุดเท่านั้นก็เป็นไปได้ โดยมอแกนก็จะต้องหาทางแก้ไข โดยทำการแต่งไม้ในจุดนั้นๆ ให้ความบางมากกว่าเดิม เพื่อให้เกิดความอ่อนตัวของเนื้อไม้ ซึ่งจะส่งผลให้ง่ายในการเบิกเรือในครั้งต่อไป มอแกนช่วยกันคนละไม้ละมือในระหว่างการเบิกเรือ ซึ่งต้องอาศัยทั้งความชำนาญ ความเร็ว รวมทั้งความสามัคคีเพื่อให้ทันกับความยืดหยุ่นและอ่อนตัวของเนื้อไม้ที่เพิ่งจะผ่านการเผาไม้เรือมาไม่นาน มอแกนใช้ไม้วัดขนาดความหนาบางของไม้มาดเรือ หลังจากที่ได้ผ่านขั้นตอนของการเผาและเบิกเรือในครั้งที่ 1 มาแล้ว ทำให้มอแกนแต่งไม้เรือให้มีความหนาของเนื้อไม้ที่เท่ากันตลอดทั่วทั้งลำเรือได้



มอแกนต้องวัดขนาดและแต่งผิวของไม้เรือหลังจากการเผาครั้งแรก ซึ่งในการทำเรือมอแกนในครั้งนี้ต้องทำการเบิกไม้เรือแบบเดียวกันนี้อีก 2 ครั้งเสร็จแล้วทำการแต่งหัวและท้ายเรือ



ให้เป็นดังรูป ซึ่งถือเป็นเอกลักษณ์ที่โดดเด่นของเรือมอแกนและมอแกนยังนำคำเรียกของสัตว์มาใช้กับวิธีการทำเรือในขั้นตอนนี้ด้วย คือ "ตาปลา" สู่ "มาตะเอกาน" (มาตะ แปลว่า ตา / เอกาน แปลว่า ปลา) ของเรือมอแกน ความรู้พื้นบ้านที่สืบทอดกันมาในการทำเรือมอแกนซึ่งมีประโยชน์ คือ มาตะเอกานมีลักษณะเป็นตัวประกบไม้ขนาดเล็ก สำหรับตอกไม้เข้าร่องในบริเวณ "ก่าดั่ง" หรือกระเดือกเรือ เป็นบริเวณด้านในของปากและท้ายโค้งของเรือมอแกน) เพื่อให้เป็นตัวยึดไม้ให้รอยแตกขยายเข้าไปในเนื้อไม้บริเวณหัวและท้ายเรืออีก เมื่อเวลามอแกนทำการเบิกเรือครั้งๆ ต่อไป มาถึงขั้นนี้มาดเรือมอแกนก็เสร็จสมบูรณ์แล้ว รอคอยการประกอบเป็นลำเรือมอแกนต่อไป

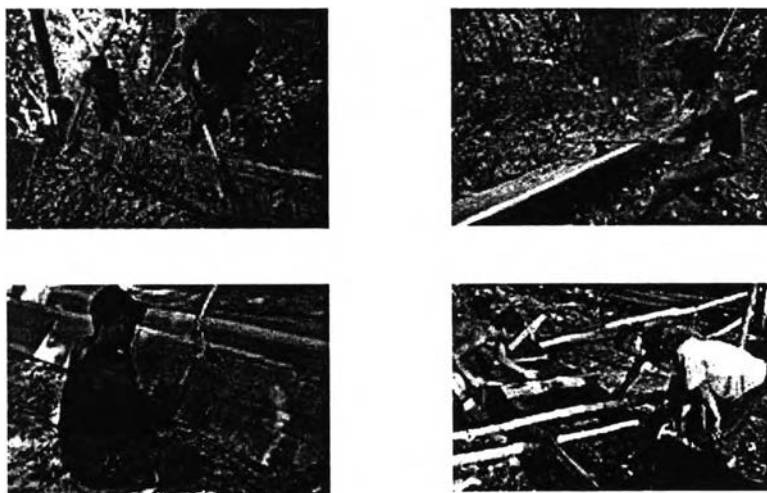


5.3.13 การทำไม้กระดาน ในสมัยก่อนนั้นมอแกนใช้ไม้ระกำในการขึ้นด้านข้างของ ลำตัวเรือ แต่ในปัจจุบันนี้มอแกนได้เปลี่ยนมาใช้ “กะเอ้ จี๋เซี่ยน” หรือชื่อภาษาไทย : ไม้ยางbung ชื่อ วิทยาศาสตร์ : Dipterocarpus grandiflorus Blanco เพื่อทำไม้กระดานขึ้นด้านข้างลำเรือแทน ไม้ยาง เป็นไม้เนื้อแข็ง มีความคงทนในการใช้งานมากกว่าไม้ระกำ โดยไม้กระดานนั้นมีอายุการใช้งานเกิน กว่า 10 ปี แต่ในส่วนของไม้ระกำนั้นมีอายุการใช้งานเพียง 6 เดือนเท่านั้น มอแกนใช้ต้นไม้หนึ่งต้น เพื่อทำไม้กระดาน 2 แผ่น เริ่มจากการผ่าไม้ทั้งต้นให้แยกออกจากกันเป็นสองส่วนเสีย แล้วใช้ขวาน สับเอาเนื้อไม้ ออก โดยมอแกนได้กะขนาดความหนาของแผ่นไม้กระดานไว้คร่าวๆแล้ว ซึ่งจะมี ความหนาราวๆขนาด 3-4 นิ้วมือทาบวัด



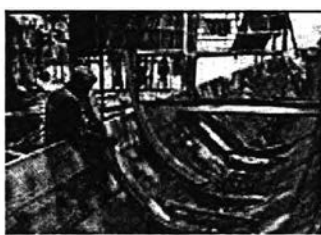
มอแกนแต่งไม้กระดานให้เป็นแผ่นความหนาตามต้องการ เพื่อให้มีขนาดและน้ำหนักที่ เบา สะดวกในการนำลงจากภูเขา มาไว้ที่หมู่บ้าน เพื่อทำการแต่งไม้กระดานให้ได้ขนาดที่เหมาะสม เพื่อเตรียมสำหรับการประกอบเรือในขั้นตอนต่อไปโดยใช้ละเมะในการแต่งไม้ มอแกนต้องทำไม้ กระดานจำนวนทั้งสิ้น 6 แผ่น รวมทั้งวัดขนาดไม้เพื่อทำกระดูกงูสร้างความแข็งแรงให้กับมาดเรือ

5.3.14 การประกอบแผ่นไม้กระดานเข้ากับมาดเรือ ช่างต่อเรือมอแกนมีความเชื่อที่ ยึดถือปฏิบัติกันมาว่า “การวางไม้กระดานของเรือมอแกน ต้องเอาโคนมาหัว เอาปลายมาท้าย”



ในภาษามอแกนมีคำว่า “ล่ำ” ซึ่งมีความหมายว่า “ช้า ไม่ทันเพื่อน” ดังนั้นเวลามอแกนสร้างเรือกำบัง ผู้ต่อเรือจะวางแนวไม้กระดาน โดยนำเอาไม้กระดานที่ทำจากส่วนโคนของต้นไม้ประกอบเข้ากับมาดเรือในลักษณะที่วางไปทางด้านของหัวเรือ ส่วนด้านยอดของไม้ที่ทำไม้กระดานนั้นก็จะเป็นมาดวางด้านท้ายเรือเสมอ เพราะมอแกนเชื่อว่า “เมื่อประกอบมาดเรือเข้ากับไม้กระดานแล้ว หากนำเอาด้านของยอดต้นไม้ที่นำมาเป็นไม้กระดาน วางเอาไว้ทางด้านหัวเรือ จะเป็นการ “ล่ำ” ซึ่งมีความหมายในเชิงเปรียบเปรยว่า “ปลายไม้มันกะกะ จะทำงานได้ไม่ทันเพื่อน” จากความเชื่อที่มีกันมานี้ ทำให้การสร้างเรือมอแกนในปัจจุบันยังคงยึดถือเป็นรูปแบบของการประกอบเรือกำบังของพวกเขาเสมอมา

การศึกษาเรื่องเรือมอแกนในอดีตของ Jacques Ivanoff (1999 : 41) กล่าวว่า “เมื่อชุดไม้มาดเรือแล้ว มอแกนจะเจาะรูบนไม้เป็นระยะๆ และมีกิ่งไม้อ่อนเสียบตั้งฉากกับตัวเรือ มอแกนจะมัดไม้ที่เสียบเหล่านั้นอย่างละเอียด เพราะต้องการให้ท้ายเรือลาดลง เพื่อให้เกิดความสมดุลเวลาอยู่ในทะเล ถึงไม้ที่เสียบเข้าไปในรูเท่ากับเป็นการวัดความลึกของรู” ในปัจจุบันเรือมอแกนเปลี่ยนเป็นไม้กระดาน ดังนั้นสิ่งที่สำคัญที่สุดคือ ความสมดุลของตัวเรือเวลาอยู่ในทะเล ดังนั้นความเชื่อที่กล่าวมาจึงเป็นความรู้ที่แฝงในความเชื่อ เนื่องจากเมื่อมอแกนหันมาใช้ไม้กระดานแทนไม้



ระกำแล้ว ยังมีการใช้เครื่องยนต์เรือด้วย เราจึงสามารถเห็นวิธีการของช่างต่อเรือเพื่อคำนวณให้ส่วนโคนของต้นไม้ ซึ่งมีน้ำหนักมากกว่าส่วนยอดไม้ ที่นำมาทำเป็นไม้กระดานและประกอบวางไว้ทางด้านหัวเรือ ได้ถ่วงน้ำหนักกับส่วนท้ายเรือที่ต้องวางเครื่องยนต์ เพื่อให้เกิดเป็น “ความสมดุลของตัวเรือที่ดีที่สุด” ถึงแม้ว่าความเชื่อหรือวิธีการบางอย่างจะเปลี่ยนแปลงไปจากอดีต หากแต่ขั้นตอนวิธีการในการต่อเรือมอแกนแต่ละลำนั้น ยังคงยึดมั่นในหลักความเชื่อและความรู้ในการต่อเรือที่ถ่ายทอดสืบกันเรื่อยมา

ขั้นตอนการประกอบไม้กระดานเข้ากับมาดเรือมอแกน หลังจากการประกอบไม้กระดานทั้ง 6 แผ่นเรียบร้อยแล้ว มอแกนประกอบไม้ “ปาโตะ” เพื่อยึดไม้กระดานเข้ากับมาดเรือสร้างความแข็งแรงให้กับลำตัวเรือ หลังจากขั้นตอนทั้งหมดนี้แล้ว มอแกนจะทำการปูไม้กระดานรองนั่ง ตอกหมัน ทำฝาข้างเรือ (บิโค) ที่สานจากไม้ไผ่ แล้วประกอบหลังคาเรือขึ้น ซึ่งเย็บเป็นผืนจากใบเตยหนาม เพื่อใช้เป็นเรือแบบที่บรรพบุรุษเคยอาศัย หลังจากนั้นจะหาไม้มาประกอบเป็นหางเสือและเหลาไม้แจว พร้อมทั้งจะติดเครื่องยนต์ ลงน้ำได้ทันที



การทำเรือมอแกนลำนี้ เริ่มต้นสร้างเมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2545 จนถึงขั้นตอนในรูปสุดท้ายในวันที่ 30 ตุลาคม 2545 รวมระยะเวลาในการต่อเรือมอแกนลำนี้ทั้งหมด 82 วันที่ใช้ในการทำเรือ แต่การสร้างเรือมอแกนลำนี้ยังไม่เสร็จสมบูรณ์ขาดการปูไม้กระดานในส่วนของพื้นเรือ ตกหมัน ทำ “บิโค” หรือฝาข้างเรือ และคันแจวเรือ

#### 5.4 ความรู้เรื่องการวัดระยะกับวิธีการสร้างเรือ

การสร้างเรือแต่ละลำนั้น ต้องอาศัยช่างต่อเรือผู้มีความชำนาญที่สามารถนำทั้งศาสตร์และศิลป์ของการเลือกชนิดของไม้ทำเรือ เครื่องมือที่ใช้ในการต่อเรือ รูปแบบขั้นตอนวิธีการสร้าง รวมถึงเทคนิคและเทคโนโลยีของการต่อเรือเข้าด้วยกันเพื่อสร้างสรรค์งานฝีมือผ่านออกมาทางเรือมอแกน

ช่างต่อเรือชาวมอแกนจากรุ่นสู่รุ่น ได้ร่วมกันค้นคิด ทดสอบ ปรับปรุง และพัฒนาพร้อมทั้งส่งผ่านทักษะในการต่อเรือของพวกเขา ถ่ายทอดสู่มอแกนรุ่นต่อมา จนกลายมาเป็นแบบแผนวิธีการ และขั้นตอนของการทำเรือมอแกนในปัจจุบัน นอกจากกระบวนการดังกล่าวแล้ว ช่างต่อเรือชาวมอแกนยังได้คิดค้นสร้างเป็นหลักความรู้ในเรื่องของการคำนวณการวัดระยะ สำหรับนำมาใช้ในการต่อเรือ เมื่อพิจารณาถึงรูปแบบและวิธีการในเรื่องของการวัดระยะกับวิธีการสร้างเรือมอแกน พบว่า ช่างต่อเรือมอแกนจะใช้ความรู้และลักษณะในการวัดโดยพิจารณาจากรายละเอียดดังต่อไปนี้

วิธีการวัดระยะด้วยการเปรียบเทียบกับอวัยวะส่วนต่างๆ ในร่างกาย

- 1) เปรียบเทียบกับนิ้วมือ ตัวอย่างเช่น ถั่วเนี้ยว (2 นิ้ว) ตะล่อยเนี้ยว (3 นิ้ว) ปาดเนี้ยว (4 นิ้ว)
- 2) เปรียบเทียบกับฝ่ามือ (อะหระปิ่น = 1 ฝ่ามือ) และคืบ (อะฉีกาม = 1 คืบ) (อะงุ่ม = 1 กำ)
- 3) เปรียบเทียบกับข้อศอก (อะฮัท = 1 ศอก)
- 4) เปรียบเทียบกับช่วงแขนของมอแกนคนหนึ่ง สุดปลายนิ้วกลางทั้งสองข้าง (อะคะปะ๊ะ = 1 วา) ยกตัวอย่างจากขั้นตอนการสร้างเรือมอแกน ได้ดังต่อไปนี้

5.4.1 การวัดขนาดของไม้มาดเรือ การวัดขนาดของท่อนไม้สำหรับทำมาดเรือ มอแกนใช้ “ไม้วัดขนาด” หรือ “กะเอ้วัด” มอแกนนำไม้มาดัดให้ได้ขนาดยาว 1 วา (คะปะ๊ะ) หรือขนาด 1 ช่วง

แขนวัดถึงศูนย์กลางของทั้งสองข้าง ยกตัวอย่าง ในการสร้างเรือลำนี้ ผู้วิจัยนำสายเทปวัดขนาดของไม้วัดขนาดของมอแกนได้ความยาว 1.76 เมตร พบว่า มอแกนใช้ไม้วัดขนาดวางทาบกับท่อนไม้ที่ตัดเสร็จแล้ว ซึ่งมอแกนกะเอาไว้ราว 6 วา ดังนั้นเรือมอแกนลำนี้จึงมีความยาวราว 6 วา (หรือตามขนาดที่มอแกนกำหนด) หรือมีขนาดของลำเรือ คือ  $(6 \times 1.76)$  10.56 เมตร

5.4.2 การวัดขนาดความลึกในการขุดมาดเรือ ในขั้นตอนการขุดมาดเรือ เพื่อนำเนื้อไม้ ออกนั้น มอแกนขุดท่อนไม้โดยใช้อะไย มอแกนจะพูดว่า “หง่าล่อย หนุ่ลิก อะตะงุ่ม” แปลความหมายว่า “ขุดลึกลงไป 1 สอก” ก้อง กล้าทะเลเล่าให้ฟังว่า “การขุดไม้มาดเรือให้ท้องเรือเป็นโพลงนั้น มอแกนจะมีการกระยะของการขุดเนื้อไม้ คือ จะทำการขุดเนื้อไม้ออกจนลึกลงไปเจอเข้ากับ “หน้าวะ” (หัวใจ) หรือไส้กลางของต้นไม้ (ไส้ในลำต้นของต้นไม้) เมื่อถึงบริเวณ “หน้าวะ” ทำให้ มอแกนสามารถกระยะการขุดเนื้อไม้ได้ตลอดทั้งแนวลำท่อน ด้วยความรู้ความเข้าใจที่ตรงกันของมอแกนผู้ทำเรือกับมอแกนคนอื่นๆ

5.4.3 การวัดความหนาของมาดเรือมอแกน หลังจากมอแกนทำเครื่องหมาย “ตำแหน่ง” บนมาดเรือ เพื่อทำการเจาะรูด้วย “ส่วนมือ” (บู้บู้ค) จากนั้นมอแกนใช้ “กะเฮ้วัด” ซึ่งทำจากไม้ชิ้นเล็กๆนำมาเหลาให้ได้ขนาดเรียวยาวแหลม ใช้สำหรับ “วัดความหนาของแต่ละรู” เพื่อเทียบขนาดความหนาของเนื้อไม้ “มาดเรือ” จากรูที่ถูกเจาะเอาไว้ตลอดทั้งลำ อาทิ

- บริเวณ “ตะบั้ง ก่าบ่าง” (ด้านข้างเรือ) มีความหนา คือ “ตะล่อยเนียว” (3 นิ้ว)
- บริเวณ “มุ่ม ก่าบ่าง” (ด้านบริเวณมุ่มของท้องเรือ) มีความหนา คือ “ปาดเนียว” (4 นิ้ว)
- บริเวณ “หม่อล่น ก่าบ่าง” (ด้านท้องเรือ) มีความหนา คือ “ปาดเนียว” (4 นิ้ว)

5.4.4 การวัดขนาดไม้กระดาน ในขั้นตอนของการทำไม้กระดาน มอแกนเลือก “กะเฮ้วี่เชียน” (ไม้ยางbung) สูงประมาณ 25 เมตร มีเส้นรอบวงโคนต้น ขนาด 160 เซนติเมตร ลำต้นได้ขนาดเหมาะสมคือ “อะฮั้ อะถี่กาม” (1 สอก 1 คีบ) เป็นขนาดที่มอแกนต้องการสำหรับนำมาทำไม้กระดานเรือ มอแกนทำการวัดขนาดของไม้ “กะเฮ้วี่ เชียน” ที่โคนลงมาได้ เพื่อเทียบกับขนาดของไม้เรือมอแกนที่ทำมาแล้ว เพื่อกะขนาดของไม้กระดานเรือลำนี้ โดยนายก้อง กล้าทะเลเคยทำการวัดไม้เรือมอแกนลำนี้ด้วยตัวเองพบว่า ไม้เรือมอแกนมีขนาดเท่ากับ 7 วา 2 สอก 1 ก่า “ลูยู้ค ค่ะปะฉัวะ ฮั้ อะงุ่ม” วัดไม้โดยก้อง กล้าทะเล



เส้นเล็กๆมาชุบลงในสีค้ำจากถ่านผสมน้ำ เพื่อใช้เป็นเครื่องตีเส้น โดย “การตีเส้นทำเรือ” (ติงบะนาง กำบาง) เริ่มจาก

- ตีเส้นกลางลำไม้ “ติงบะนาง หน้าแกะ” (ตีเส้นกลางท้องของไม้ สำหรับเป็นเส้นแบ่งครึ่งกึ่งกลางของ ไม้เรือ)
- ตีเส้นลำตัวเรือทั้ง 2 ข้าง โดยมอแกนจะนำไม้ท่อนเล็กๆขนาด 1 ฝ่ามือ โดยมอแกนใช้วิธีกระยะด้วยการใช้ 1 ฝ่ามือ นำไม้วัดมาวางแล้วตีเส้นลง พร้อมด้วยการตีเส้นเชือกพลาสติก ให้ติดลงบนเนื้อไม้ โดยจะทิ้งรอยเส้นตรงแนวสีค้ำของถ่านผสมน้ำอยู่บนหน้าไม้
- ตีเส้นขอบเรือทั้ง 2 ข้าง โดยมีวิธีการกระยะในการวัดขนาดจากลำตัวเรือไปยังขอบเรือ รวมทั้งความหนาและความกว้างของเรือมอแกน มอแกน มีวิธีวัดคือ ให้ขอบเรือ มีความหนาราว 4 นิ้วมือ วิธีการวัดใช้นิ้วโป้งมาวัด โดยค่อยกดเรียงไป 4 ครั้ง กลายเป็นขนาด 4 นิ้วตามต้องการ เป็นต้น
- ตีเส้นบริเวณหัวและท้ายเรือมอแกน เป็นขั้นตอนสุดท้ายในการ “ตีเส้น” เพื่อร่างแบบรูปทรง โครงร่างของไม้เรือชุดมอแกน ในช่วงเริ่มต้นของการต่อเรือ

### 5.5 ความรู้พื้นบ้านเรื่องต้นไม้ ที่เกี่ยวข้องกับเรือมอแกน

ชาวมอแกนรู้จักใช้ประโยชน์จากต้นไม้และพันธุ์พืชหลากหลายชนิดในป่าบนเกาะสุรินทร์ ที่เกี่ยวข้องกับเรือมอแกน ซึ่งในความรู้เหล่านั้นก็คือ

5.5.1 การใช้ “กะเอ้ หย่าเมา” โดยในสมัยก่อนนั้น มอแกนจะนำเอาเปลือกของต้นไม้ชนิดนี้ มาตำให้ละเอียด แล้วนำมาผสมกับ “จีชัน” (ชันยาง) ผสมกับน้ำ จากนั้นกวนให้เข้ากัน แล้วจึงนำมาใช้ในการทาเข้าปิดตรงรอยแตก หรือรอยต่อของไม้เรือ ได้อย่างเรียบสนิทไปกับเนื้อไม้เลย

5.5.2 การใช้ “คว่าโด้ะ” หรือชัน และ “ฮ้อด” หรือยาง ดังนั้น “ฮ้อดคว่าโด้ะ” หรือที่รู้จักคือ “ยางชัน” โดยจะเป็นก้อนยางไม้ที่แข็งตัวแล้วของต้นยางที่ล้มตายตามธรรมชาติ พอมอแกนเดินเข้าป่าแล้วบังเอิญมาพบเข้า มอแกนจะรีบเก็บมาไว้ที่บ้าน ซึ่งเมื่อใดหากเรือของพวกเขาต้องนำขึ้นมาซ่อมแซม ก็สามารถที่จะนำเอายางชันออกมาใช้ได้ โดยมอแกนจะนำเอาก้อนยางชันมาตำให้ละเอียด แล้วนำมาผสมกับน้ำมัน โชล่า จากนั้นคนให้เข้ากันก็จะได้ออกมาเป็น “ชัน” สำหรับเอาไว้ซ่อมรูรั่วรอยแตกของเรือ มอแกนบอกว่า “ในสมัยก่อนมอแกนจะทำยางชันเรือจากวิธีการแบบนี้ทั้งนั้น” แต่เป็นเรื่องยากที่จะได้เจอต้นยางที่ล้มตามธรรมชาติ ดังนั้นการหายางไม้นี้มาทำเป็นชันเรือก็ยากเช่นเดียวกัน นอกจากนี้มอแกนยังสามารถหาได้จาก “กะเอ้จี่เชียน” หรือไม้ยางงูดด้วย

ภาพวิถีชีวิตของมอแกนในอดีต สมัยที่พวกเขาเร่ร่อนใช้ชีวิตทำมาหากินอยู่กับท้องทะเล เรือมอแกนกลายมาเป็นสัญลักษณ์สำคัญที่บ่งบอกถึงแบบแผนการดำรงชีวิต เป็นสัญลักษณ์แทนวิถีชีวิตการเดินทางเคลื่อนย้าย และเป็นเอกลักษณ์ของชาติพันธุ์ของมอแกน งานเขียนของ Jacques Ivanoff (1999 : 109 –110) บรรยายถึงประวัติความเป็นมาและสัญลักษณ์ของเรือมอแกนว่าเป็นแบบจำลองของร่างกายมนุษย์มีปากและก้นเรือคือภาพของมอแกนที่ไม่รู้จักสะสม แต่อาศัยอยู่ร่วมกันกับสิ่งแวดล้อมที่ตัดแปลงให้เหมาะกับความต้องการของพวกเขา มอแกนถูกลงโทษให้ต้องอาศัยอยู่ในทะเล หัวของมอแกนจะเปียกน้ำเหมือนรอยบากของเรือที่จมและ โผล่ขึ้นมาจากคลื่น ดังนั้น โขกชะตาของมอแกนจึงอยู่ที่เรือ เรือเป็นเครื่องช่วยในการเดินทางและเป็นสัญลักษณ์ของแก่นน้องสาวของซีเปียนที่ถูกขับไล่ให้ต้องอาศัยร่อนเร่ไปในทะเล จากการศึกษาครั้งนี้ พบว่าในสมัยก่อนนั้น ชาวมอแกนให้ความสำคัญในเรื่องของเรืออย่างมาก ในแง่ของการเป็นสัญลักษณ์เปรียบเทียบเรือกับร่างกายของมนุษย์ อาทิ ท้องเรือ ที่ใช้คำว่า “หล่าแก๊ะ ก่าบาง” ซึ่งคำเรียกท้องของมนุษย์นั้นก็ใช้คำเดียวกันหรือการที่เรือแสดงบทบาทในฐานะของร่างกายมนุษย์ ที่มีทั้ง “ปาก” ไว้สำหรับกิน และ “ท้ายไว้สำหรับขับถ่าย” เป็นต้น

ส่วนมอแกนในปัจจุบันยังคงมีการเรียกชื่อส่วนต่างๆของเรือเหมือนเดิม แทบจะไม่มีเปลี่ยนแปลงใดๆ แต่ความหมายและความผูกพันที่มีต่อเรือมอแกนลดลงอย่างเห็นได้ชัดเจน ในปัจจุบันนี้มอแกนรุ่นใหม่บางคนรู้เพียงขั้นตอนวิธีการต่อเรือ รวมถึงความเชื่อบางข้อที่สอดแทรกอยู่ในขั้นตอนเหล่านี้ มอแกนรุ่นใหม่ ไม่มีความคิดเกี่ยวกับระบบความเชื่อที่เปรียบเทียบเรือมอแกนว่าเป็นแบบจำลองของร่างกายมนุษย์ เพียงแต่มีการเรียกชื่อลักษณะของเรือมอแกนบางส่วน โดยใช้คำเรียกในส่วนของร่างกายมนุษย์เหมือนกัน

วันนี้ของเรือมอแกน ในระบบคิดของมอแกนนั้น เป็นเพียงเรือที่คอยทำหน้าที่เหมือนพาหนะ สิ่งหนึ่งในอดีตเคยเป็นบ้าน ใช้เดินทางเร่ร่อนไปในที่ต่างๆ ทำมาหากินกับท้องทะเล หากแต่ในยุคสมัยปัจจุบัน เมื่อความเจริญเข้ามามีผลต่อการเปลี่ยนแปลง ผ่แผ่ขยายในทุกพื้นที่ สังคมของชาวมอแกนก็ไม่ได้รับการยกเว้น ความเปลี่ยนแปลงที่เข้ามามีผลต่อวิถีชีวิตของพวกเขา ทั้งเรื่องการเริ่มตั้งรกรากค่อนข้างถาวรบนเกาะสุรินทร์ วิถีเร่ร่อนเริ่มลดลงจนหยุดการเดินทางเกิด การพึ่งพาอุทยานฯ ในแง่ของการจ้างงานประจำตลอดฤดูกาลท่องเที่ยว และการเข้ามาแทนที่ของเรือหัวโทง เรือก่าบางมอแกนหลายลำถูกละทิ้ง ขึ้นมาตั้งบ้านเรือนถาวรบนเกาะ ดังนั้นเมื่อมอแกนหยุดการใช้ประโยชน์จากเรือก่าบาง จึงเหลือเพียงเรื่องเล่าของความรู้ความชำนาญ ความเชื่อที่สืบทอดกันมาแต่อดีต ไม่ว่าจะเป็นความเชื่อในการเลือกไม้ การใช้เครื่องมือ เทคนิคและเทคโนโลยีพื้นบ้าน ที่แสดงออกให้เห็น ในแง่ของการยึดถือปฏิบัติร่วมกันมาของช่างต่อเรือ และชาวมอแกนที่เคยมีต่อเรือของพวกเขา

ดังนั้นหากไม่มีการสร้างเรือกำบังมอแกนอีกต่อไป เชื่อว่า ความรู้ความเชื่อที่เกี่ยวกับภูมิปัญญาพื้นบ้านของการต่อเรือเหล่านี้ ก็จะรางเลือนและถูกหลงลืมจากลูกหลานชาวมอแกน ความรู้เรื่องเรือของชาวมอแกนย่อมสูญสลายไปพร้อมกับเรือ รวมทั้งสัญลักษณ์ที่แฝงอยู่ในเรื่องราวของเรือมอแกนด้วย ซึ่งเป็นที่น่าเสียดาย เพราะความเชื่อบางประการ ได้สะท้อนถึงภูมิความรู้ที่ชาญฉลาด และเป็นกลไกที่ทำให้มอแกนสามารถดำรงชีพอย่างสอดคล้องกับธรรมชาติและรักษาความสัมพันธ์กับ “โลกเหนือธรรมชาติ” ด้วย (นฤมล อรุโณทัย 2546 : 57)