

เรื่องเล่าเชิงประวัติศาสตร์ผ่านการสื่อสารของซากเรือจมแก้วสมุทร

Historical Narrative through the Messages from the Wreckage of Kaew Samud

กิตติธัช ศรีฟ้า^{1*} และ ภรดี พันธูปการ²
Kitithat Srifa and Poradee Panthupakorn

¹ สาขาบริหารศิลปวัฒนธรรม คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา
Program in Arts and Culture Administration, Faculty of Fine Arts, Burapha University

² คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

Faculty of Fine Arts Burapha University Department

* Corresponding author e-mail: reggae1978srifa@gmail.com

Received: 04/09/2020, Revised: 26/11/2020, Accepted: 07/12/2020

บทคัดย่อ

เรือแก้วสมุทร (ชื่อเดิม เรือเพชรบุรี) เป็นแหล่งท่องเที่ยวดำน้ำในนาม “เรือจมเพชรบุรีเบรเมน” ซึ่งเป็นสถานที่ที่พบกระเบื้องปูพื้นที่สวยงาม โถส้วม อ่างอาบน้ำชาสิงห์ และอื่นๆ ผ่านการสำรวจและขุดค้นโดยกองโบราณคดีได้น้ำถึง 3 ครั้ง เริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2520 พ.ศ. 2539 และครั้งสุดท้าย พ.ศ. 2559 โดยทั้ง 3 ครั้งได้ค้นพบโบราณวัตถุจำนวนมาก ในขณะที่เดียวกันก็มีกลุ่มนักวิชาการอิสระได้ทำการสืบค้นประวัติเรือและค้นพบหลักฐานต่างๆ ตั้งแต่การต่อเรือ จวบจนเมื่อเรือจมลง รวมไปถึงเหตุการณ์สำคัญๆ ที่เรือลำนี้ได้เข้าไปมีส่วนร่วมในประวัติศาสตร์ ไม่ว่าจะเป็นการขนคนจีนจากเมืองชวเกามาเมืองไทย การลักลอบค้าฝิ่นครั้งใหญ่ ความพัวพันกับสงครามโลกครั้งที่สอง รวมไปถึงความเกี่ยวข้องกับพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ที่ได้เข้าช่วยเหลือลูกเรือในวันที่เรือจมลง บทความนี้มีวัตถุประสงค์คือ 1) เพื่อให้เผยแพร่เรื่องราวทางประวัติศาสตร์ของเรือแก้วสมุทร 2) เพื่อเสนอหลักฐานทางโบราณคดีจากการค้นคว้าเพิ่มเติมจากในอดีต และ 3) เพื่อตั้งข้อสันนิษฐานใหม่เกี่ยวกับประเด็นหน้าที่การขนส่งของเรือ และเส้นทางเดินเรือ โดยทั้ง 3 วัตถุประสงค์มุ่งเน้นให้เห็นคุณค่าทางประวัติศาสตร์ของเรือแก้วสมุทร เนื่องจากเป็นเรือที่จมในทะเล โดยเฉพาะเรือเหล็กเมื่ออยู่ในน้ำเป็นเวลายาวนานจะเกิดการพังพังลงได้ง่าย และในขณะเดียวกันการอนุรักษ์แทบเป็นไปไม่ได้ในประเทศไทย ดังนั้นการศึกษาประวัติศาสตร์ผ่านซากเรือจมเป็นอีกหนทางที่จะบันทึกเรื่องราวต่างๆ ไว้ก่อนที่จะเป็นความรู้ที่จางหายไปอย่างไม่มีวันหวนกลับ ศึกษาโดยใช้แนวคิดเรื่องการสื่อสารระหว่างบุคคล และรูปแบบการสื่อสารของ David K.Berlo ใช้วิธีการค้นคว้าเอกสาร และการดำสำรวจโดยใช้การสังเกตเป็นแนวทางหลัก ผลการศึกษา พบว่า โบราณสถานใต้ทะเลยังเป็นสิ่งที่กำกวมในเชิงงานอนุรักษ์ เพราะขาดกำลังคน และองค์ความรู้ ขณะที่ซากเรือจมจำนวนมากกลับถูกทอดทิ้งให้ผุพังไปตามกาลเวลากลายเป็นประวัติศาสตร์ที่กำลังสูญหายและจางหายไปอย่างไม่มีวันหวนกลับ รวมไปถึงแนวทางในการอนุรักษ์นั้นทำได้ยากในประเทศไทย หากแต่การส่งเสริมความทรงจำให้แก่บุคคลนั้นๆ เป็นสิ่งที่จำเป็น โดยต้องสนับสนุนทางเลือกสำหรับการท่องเที่ยว โดยเปิดแนวทางการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ นั่นคือ “การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ใต้ทะเล” ที่จะส่งผลกระทบต่อแรงกระตุ้นจากส่วนบุคคลในระดับปัจเจกชน โดยอาจเป็นการเรื่องเล่าจากมุมมองตนเองบนหลักฐานที่ปรากฏ เรื่องเล่าที่ได้นั้นมีคุณค่าต่อสังคมวงกว้างที่จะนำไปพัฒนาสู่เรื่องเล่าทุติยภูมิในรูปแบบต่างๆ ต่อไป

คำสำคัญ: เรือแก้วสมุทร เรือจมเพชรบุรีเบรเมน เรือเพชรบุรี เรือจม ประวัติศาสตร์

Abstract

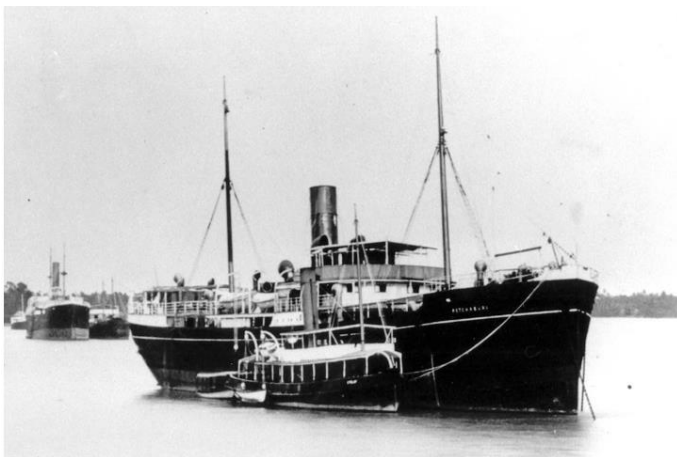
Kaew Samud, the previous name of Phetchaburi ship which is so called "the wreck ship Phetchaburi Bremen" is a wreck diving site showing floor tiles, toilets, washbasins, lion's legs bathtub, and others. This ship has been surveyed and excavated by the Underwater Archeology for 3 times in 1977, 1996 and in 2016, the last survey, which discovered many antiques. At the same time, an independent academic group has searched the ship's history and discovered a lot of evidence starting from the structure of the ship to the day of misery revealing the important events of the history of the ship such as carrying Chinese people from Shantou to Thailand, the big smuggle opium trafficking events in World War II and some perspectives related to the Royal family of Krom Luang Chumphon Khet

Udomsak who had saved the crew on the day the ship sank. This article aims 1) to disseminate the history of the Kaew Samud ship 2) to present archaeological evidence from the previous researches 3) to establish new assumptions about the transportation duties of the ship and shipping routes. The paper focuses on the historical value of the Kaew Samud ship as the ship sank into the sea for a long time which will easily to be decadent while the conservation of shipwreck is almost impossible in Thailand. Therefore, the study of the history of shipwrecks is another way to record the sinking history. The study reveals that. The footsteps beneath the sea were also defenselessly ambiguous due to lack of manpower and knowledge. When ships sank, many ships were destroyed over time, a history that was gathering and disappearing. Returning dates, including guidelines for the prevention of difficult prosthetic joints in the country if but managing memories for that person is necessary, supporting an alternative to tourism by opening up a new approach, "undersea cultural tourism" that will influence personal ripple at the training level. Jakeon may tell a story from the angle of the lap top feature that the story has to the wider society it will lead Develop to the secondary narratives in various forms to continue

Keywords: Kaeo Samud, Phetchaburi Bremen, N.D.L. SS Petchaburi, Wreck Site, History

1. บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา



ภาพที่ 1 เรือเพชรบุรี (N.D.L. SS Petchaburi)
ที่มา: German Maritime Museum (Deutsches Schifffahrtsmuseum(DSM)) in Bremerhafen (1898)

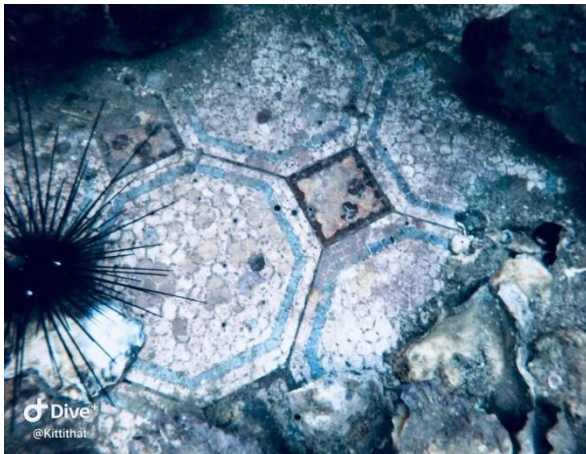
ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีลักษณะทางภูมิศาสตร์เป็นแหลมพุ่งลงไปในทะเล มีพื้นที่ติดทะเลจำนวนมาก ทำการค้าทางเรือกับต่างชาติมาตั้งแต่สมัยอยุธยา ดังนั้นในท้องทะเลไทยนี้จึงเต็มไปด้วยเรื่องราว ไม่ว่าจะเป็นการค้า สังคม การเมือง เศรษฐกิจ สงคราม และอื่นๆ อีกมากมาย ซึ่งเรื่องราวเหล่านี้หลายรอยต่อจมหายลงใต้ทะเล กลายเป็นความรู้ที่จมน้ำ หลายเรื่องราวคุณค่าทางประวัติศาสตร์หายไปใต้ทะเล บางเรื่องก็ถูกค้นหาและขุดค้นเรื่องราวขึ้นมาเพื่อบอกเล่าได้ทัน ในขณะเดียวกันหลายเรื่องก็จมหายไปตลอดกาล เช่น เรือจมที่ทำจากไม้ และจมมาเป็นระยะเวลานานมากๆ ท้ายที่สุดก็ทนการกัดเซาะจากน้ำทะเลไม่ไหว ทนคลื่นลมที่โหมกระหน่ำไม่ได้ และแล้วก็แตกกระจายไม่เป็นลำเช่นในอดีต

หากกล่าวถึงสิ่งที่มีคุณค่าในการอนุรักษ์ หรือเราเรียกสิ่งนั้นๆ ว่า โบราณสถาน หมายถึงสิ่งที่มีอายุมากถึง 100 ปี โดยคำว่าโบราณสถานตามมาตรา 4 ในพระราชบัญญัติ โบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 ระบุว่า "โบราณสถาน" หมายความว่า อสังหาริมทรัพย์ซึ่งโดยอายุหรือโดยลักษณะแห่งการก่อสร้าง หรือโดยหลักฐานเกี่ยวกับประวัติของอสังหาริมทรัพย์นั้นเป็นประโยชน์ในทางศิลปะประวัติศาสตร์ หรือโบราณคดี ทั้งนี้ ให้รวมถึงสถานที่ที่เป็นแหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ และอุทยานประวัติศาสตร์ด้วย ในส่วนของราชบัณฑิตยสภาให้ความหมายโบราณสถานไว้ว่า "โบราณสถาน" หมายถึง สิ่งที่เคยเคลื่อนที่ไม่ได้ มีอายุเก่ากว่า 100 ปีขึ้นไป เป็นประโยชน์ในทางศิลปะ ประวัติศาสตร์ หรือโบราณคดี ดังนั้น ผู้เขียนบทความจึงขอเรียกแหล่งเรือจมจากภัยธรรมชาตินี้ว่า "โบราณสถานใต้ทะเล ประเภทเรือจม"



ภาพที่ 2 ดร.พิจิต เมืองนาโพธิ์ กับซากเรือ
แก้วสมุทรใต้ทะเล
ถ่ายภาพโดย กิตติธัช ศรีฟ้า

แม้ว่าเรือบางลำอาจมีไม่ถึงเกณฑ์ร้อยปีที่จะนับให้เป็นโบราณสถานก็จริง แต่ศาลาเฉลิมกรุงที่สร้าง พ.ศ. 2476 (อายุ 87 ปี) ศาลาเฉลิมไทยที่สร้าง พ.ศ. 2492 (อายุ 71 ปี) หรือแม้แต่เรือสุทธาทิพย์ซึ่งจมลง เมื่อ พ.ศ. 2488 (อายุ 75 ปี) ก็นับให้เป็นโบราณสถาน ดังนั้น “เรือจมเพชรบุรีเบรเมน” เรือสัญชาติเยอรมัน จมลง พ.ศ. 2463 (อายุ 99 ปี) แม้อายุจะยังไม่ครบ 100 ปี แต่เรือสามารถเล่าเรื่องราวตัวเองได้ดี ถึงเส้นทางการค้าว่าเยอรมันมาทำการค้าระหว่างไทยกับจีนได้อย่างมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ จะนับให้เป็นโบราณสถานได้หรือไม่



ภาพที่ 3 ลวดลายกระเบื้องปูพื้นที่พบในเรือแก้ว
สมุทรบริเวณใกล้ห้องน้ำและห้องเครื่องยนต์
ถ่ายภาพโดย กิตติธัช ศรีฟ้า



ภาพที่ 4 ตะขอสับกระดูก ทำจากทองเหลือง
พบที่เรือแก้วสมุทร
ที่มา: พิจิต เมืองนาโพธิ์ (2550)



ภาพที่ 5 ก้อนอิฐมีตัวอักษร ALCO
พบอยู่บริเวณกลางตัวเรือ
ที่มา: พิจิต เมืองนาโพธิ์ (2550)



ภาพที่ 6 กรอบกระจกทองเหลือง
พบในตัวเรือแก้วสมุทร
ถ่ายภาพโดย กิตติธัช ศรีฟ้า

โบราณสถานโดยทั่วไปมักจะมินิกวิชาการทางโบราณคดีทำการศึกษาลวดลาย โครงสร้างโบราณสถาน ประวัติศาสตร์ของสถานที่ผ่านเอกสารชั้นต้น และมีการสำรวจหรือขุดค้นทางโบราณคดี ซึ่งแหล่งโบราณสถานใต้ทะเลก็ได้ทำเช่นเดียวกัน หากแต่ความเข้มข้นทางวิชาการนั้นแตกต่างกันมาก เนื่องจากจำนวนนักวิชาการทางโบราณคดีได้นำมีจำนวนไม่มากนัก อีกทั้งต้องทำทั้งขุดค้น และยังต้องศึกษาเอกสารไปพร้อมกัน จึงเป็นไปได้ยากมาก ที่จะทำการศึกษาแหล่งโบราณคดีแต่ละแหล่งให้สำเร็จลุล่วงทุกประเด็น ซึ่งแหล่งโบราณคดีบนบกเมื่อมีการขุดค้นก็จะตั้งป้อมขุดค้นกันไปเรื่อยๆ นักวิชาการกลุ่มนั้น ก็จะเชี่ยวชาญแหล่งขุดค้นนั้นไปเลยทีเดียว ในขณะที่ทางโบราณคดีได้นำมีบุคลากรน้อย แต่มีพื้นที่ดูแลใหญ่มาก จึงต้องทำตรงนี้นิด ทำตรงนั้นหน่อย งานหลักๆ แทบจะทำได้แค่สำรวจมากกว่าขุดค้น หรือศึกษาให้แล้วเสร็จเป็นแหล่งๆ เพราะแต่ละแหล่งต้องใช้เวลามาก

หากจะเปรียบเทียบโบราณสถานบนบกกับโบราณสถานใต้ทะเล ผู้เขียนขออนุญาตกล่าวถึง การบูรณะโบราณสถานซึ่งเป็นสิ่งที่ทราบกันดีว่าทำได้ยากสำหรับโบราณสถานบนบก แต่ในทางกลับกัน โบราณสถานใต้ทะเลประเภทเรือจมนั้นแทบจะไม่สามารถบูรณะได้เลย เพราะไม่สามารถสูบน้ำออก โบราณสถานถูกแช่น้ำต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นน้ำเกลือ เรือบางลำทำจากโลหะซึ่งย่อมจะถูกน้ำเค็มกัดกร่อนได้เป็นอย่างดีนั่นเอง เรือเหล็กที่จมมาแล้ว 100 ปี ย่อมถูกกัดกร่อนจากน้ำเค็มเกิดเป็นความเสียหายมหาศาลยิ่งนัก ยังไม่นับความสูญเสียที่อาจเกิดจากภัยธรรมชาติ ทั้งพายุ คลื่นลม ชาวประมง และการขโมย

1.2 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อเผยแพร่เรื่องราวทางประวัติศาสตร์ของเรือแก้วสมุทร
- 2) เพื่อเสนอหลักฐานทางโบราณคดีจากการค้นคว้าเพิ่มเติมจากในอดีต
- 3) เพื่อตั้งข้อสันนิษฐานใหม่เกี่ยวกับประเด็นหน้าที่การขนส่งของเรือ และเส้นทางเดินเรือ

1.3 ขอบเขตของเรื่อง

บทความฉบับนี้มุ่งศึกษาประวัติศาสตร์ของเรือแก้วสมุทรเป็นหลัก ซึ่งประกอบไปด้วยหลักฐานทางด้านเอกสาร และหลักฐานทางด้านประวัติศาสตร์ศิลปะ ซึ่งหมายถึง โบราณสถาน และโบราณวัตถุที่พบในเรือแก้วสมุทร

1.4 นิยามศัพท์

การท่องเที่ยวดำน้ำเชิงประวัติศาสตร์ใต้ทะเล หมายถึง รูปแบบการท่องเที่ยวแบบใหม่ ที่มีการดำน้ำเป็นปัจจัยหลัก เสริมด้วยความรู้ทางประวัติศาสตร์ เน้นเฉพาะเจาะจงไปที่ทะเลเท่านั้น

โบราณสถานใต้ทะเลประเภทเรือจม หมายถึง สิ่งที่เคลื่อนที่ไม่ได้ มีอายุกว่า 100 ปีขึ้นไป หรือเป็นประโยชน์ทางศิลปะ ประวัติศาสตร์ หรือโบราณคดี และอยู่ใต้ทะเล ในบทความชิ้นนี้หมายถึง เรือจมในทะเล

2. การทบทวนวรรณกรรม

บทความฉบับนี้มีจุดประสงค์จะกล่าวถึงเรือแก้วสมุทร ซึ่งเป็นเรือสัญชาติเยอรมัน มาทำการค้าระหว่างไทยกับจีน เมื่อราวร้อยกว่าปีก่อน เดิมทีมีชื่อว่า เรือเพชรบุรี (N.D.L. SS Petchaburi) ต่อมาในภายหลังมีการเปลี่ยนชื่อเป็น เรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud) เนื่องจากเรือได้ถูกทางสยาม (พ.ศ. 2482) เข้ายึดในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 1 และเรือลำดังกล่าวได้จมลงเมื่อราว 99 ปีที่แล้ว (พ.ศ. 2463) ซึ่งสาเหตุมาจากการชนเข้ากับกองหินใต้ทะเล โดยจากหลักฐานการสืบค้นทางโบราณคดีพบว่า เรือลำดังกล่าวไม่ใช่เพียงแค่นั่งส่งสินค้าระหว่างประเทศ หากแต่เป็นหนึ่งในเรือลำสำคัญที่ขนคนจีนมายังเมืองไทย ที่กล่าวเช่นนั้นเนื่องจากพบหลักฐานการขนส่งคนในจำนวนมาก ซึ่งหลายครั้งมีมากกว่าหนึ่งพันต่อเที่ยว หากเทียบกับขนาดลำเรือที่มีความยาวแค่ 100 เมตร กว้าง แค่ 11 เมตร กับคนมากถึง 1,000 คน ซึ่งคงจะบอกได้ถึงความสำคัญทางประวัติศาสตร์ของเรือลำนี้

การบอกเล่าเรื่องราวทางประวัติศาสตร์สามารถสื่อสารผ่านทฤษฎีเก่าแก่ได้ โดยใช้ทฤษฎีการสื่อสารตามแบบจำลอง SMCR ของเดวิด เค. เบอร์โล (David K. Berlo) ซึ่งได้พัฒนาทฤษฎีที่ผู้ส่งจะส่งสารอย่างไร และผู้รับจะรับ แปลความหมาย และมีการโต้ตอบกับสารนั้นอย่างไร ซึ่งทฤษฎี SMCR ประกอบด้วย ผู้ส่งสาร (Source) ข้อมูลข่าวสาร (Message) ช่องทางในการส่ง (Channel) ผู้รับ (Receiver) (ฤสุมา รักษมณี และคณะ, 2533) ทั้งนี้ ผู้ส่งสารมีใช้บุคคล หากแต่เป็นตัวเรือจมที่มีข้อมูลข่าวสารในตัว (Message) โดยเรื่องเกี่ยวกับประวัติศาสตร์ของเรือจมนั้น ผู้วิจัยเป็นเพียงแค่ผู้รวบรวมเท่านั้น ส่วนช่องทางการส่ง (Channel) นั้น

เป็นเรื่องของรูปแบบการทอ้งเทียวดำน้ำที่ผู้รับสารเป็นผู้ที่รับสาร (Receiver) โดยตรงผ่านการสัมผัส ทั้งจากการมองเห็น การสัมผัส สภาพแวดล้อม ดังนั้น การสื่อสารเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ได้ทะเลด้วยการดำน้ำสำรวจเรือจม จึงเป็นการสื่อสารโดยการสัมผัสนั่นเอง ทั้งนี้การรับสารต้องอาศัยทักษะในการสื่อสาร (Communication Skills) ของผู้รับสารเอง รวมไปถึง การเปิดรับสารจะมาจากทัศนคติ (Attitudes) ของผู้รับสาร ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับระดับความรู้ (Knowledge Levels) ของผู้รับสาร ทั้งนี้หากมีการกระจายความรู้ทางด้านประวัติศาสตร์ได้ทะเลประเภทเรือจมให้กับผู้รับสารก่อนการลงดำน้ำแบบพร้อมๆ กัน จะส่งผลให้เกิดความเข้าใจในระบบสังคมและวัฒนธรรม (Socio-culture Systems) ในแบบเดียวกัน ซึ่งจะสอดคล้องกับทฤษฎีการสื่อสารตามแบบจำลองการสื่อสารทางเดียวเชิงเส้นตรงของแชนนอนและวีเวอร์ โดยคล็อด อี. แชนนอน (Claude E.Shannon) และวอร์เรนวีเวอร์ (Warren Weaver) เช่นกัน

ทั้งนี้บทความดังกล่าวถึงแม้จะมุ่งเน้นไปในเรื่องประวัติศาสตร์ หากแต่เรื่องราวเหล่านั้นยังคงต้องการการบอกเล่าต่อไป ไม่เช่นนั้นประวัติศาสตร์จะกลายเป็นสิ่งที่ถูกหลงลืม ซึ่งในบทความนี้นอกจากจะเป็นการสอดคล้องกับทฤษฎีการสื่อสารแล้ว ยังสอดคล้องกับทฤษฎีการสื่อสารระหว่างบุคคล (Interpersonal Communication) อีกด้วย โดย เบ็บ เบ็บ และ ไอวี (Beebe, Beebe, & Ivy, 2001) อธิบายว่า การสื่อสารระหว่างบุคคล (Interpersonal Communication) เกิดขึ้นเมื่อบุคคลสองคนต่างมีปฏิสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน เพื่อสร้างอิทธิพลให้เกิดขึ้นระหว่างกันทั้งสองฝ่าย และเพื่อควบคุมความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นระหว่างบุคคลทั้งสองนั้น ทั้งนี้ในกรณีของบทความนี้ การสื่อสารระหว่างบุคคลกำลังกล่าวถึง ซากเรือ และนักทอ้งเทียวดำน้ำ ที่กำลังสื่อสารกันโดยปฏิสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน ซึ่งทั้งสองฝ่ายมีอิทธิพลซึ่งกันและกัน โดยมีสถานการณ์ทางธรรมชาติเป็นผู้ควบคุมความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นระหว่างทั้งสองฝ่าย

ซึ่งทฤษฎีการสื่อสารระหว่างบุคคล กล่าวถึง กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับคนตั้งแต่สองคนขึ้นไป ซึ่งในการดำน้ำทอ้งเทียวลักษณะดังกล่าวไม่สามารถไปคนเดียวได้ รวมไปถึงมีการสื่อสารด้วยสัญลักษณ์ของกลุ่มเท่านั้น การที่บุคคลสองคนหรือมากกว่าติดต่อกันนั้น จะทำให้ทั้งสองฝ่ายมีความเข้าใจกัน และรับรู้ข้อมูลต่างๆ ซึ่งในกรณีของบทความนี้ทำให้เข้าใจถึงการรับรู้ข้อมูลทางประวัติศาสตร์ของเรือจมแก้วสมุทร

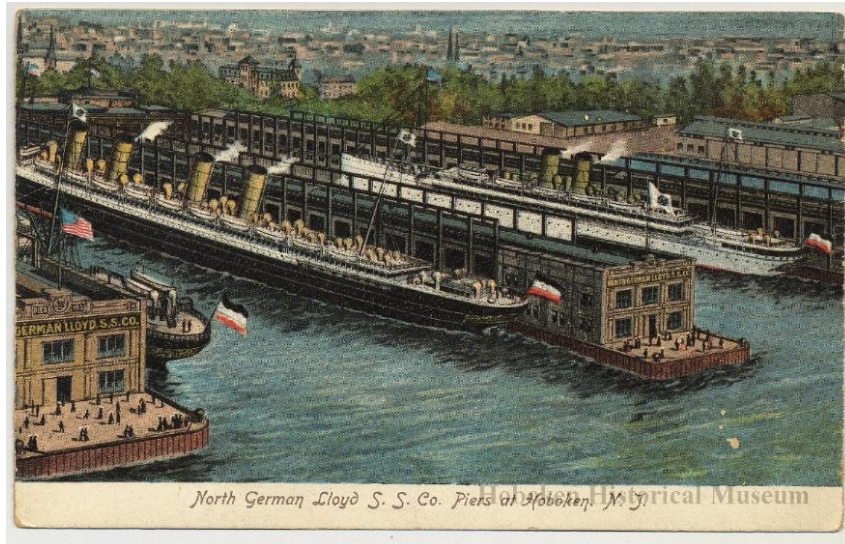
3. ประวัติศาสตร์ผ่านการสื่อสารของซากเรือจมแก้วสมุทร

3.1 กำเนิดเรือแก้วสมุทร

“แก้วสมุทร (Kaeo Samud)” เป็นชื่อสุดท้ายอย่างเป็นทางการของเรือลำนี้ ถูกตั้งชื่อโดยรัฐบาลสยามในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 1 ซึ่งเดิมที เรือแก้วสมุทร มีชื่อว่า เรือเพชรบุรี (N.D.L. SS Petchaburi) เรือเพชรบุรีต่อขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2444 ที่อู่ต่อเรือ Seebeck Werth เมือง Bremerhaven ประเทศเยอรมนี ถูกปล่อยลงน้ำครั้งแรกเมื่อวันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2444 และได้ถูกส่งมอบให้กับบริษัทขนส่งของเยอรมัน ชื่อว่า Norddeutscher Lloyd (NDL) (North German Lloyd) ในวันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ. 2444 ซึ่งบริษัท Norddeutscher Lloyd ก่อตั้งโดย Hermann Henrich Meier และ Eduard Crüsemann ใน Bremen เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2400 (NRP Bonsor, n.d., p. 532, as cited in Mark Wyman, 1993, p. 74) และมีการพัฒนาจนเป็นหนึ่งในบริษัทขนส่งที่สำคัญที่สุดของเยอรมันในช่วงปลายศตวรรษที่ 19 และต้นศตวรรษที่ 20 รวมถึงเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของ Bremen และ Bremerhaven โดยสิ่งที่แสดงได้ถึงความสำเร็จคือ ในวันครบรอบ 50 ปี ของ Norddeutscher Lloyd พ.ศ. 2450 บริษัทมีเรือเดินสมุทรอยู่ทั้งหมดมากถึง 93 ลำ เรือเล็ก 51 ลำ เรือฝึก 2 ลำ และเรือกลไฟลำอื่นๆ อีกจำนวนมาก รวมไปถึงมีพนักงานประมาณ 15,000 คน



ภาพที่ 7 ตราสัญลักษณ์บริษัท Norddeutscher Lloyd
ที่มา: Wikipedia (n.d.)



ภาพที่ 8 Postcard: North German Lloyd S.S. Co. Piers at Hoboken, N.J. No date, circa 1901-1905
ที่มา: Pastperfectonline. (n.d.)

3.2 เส้นทางเดินเรือแก้วสมุทร

ในช่วงที่เรือ NDL SS Petchaburi ได้ปฏิบัติงานอยู่นั้น ทำหน้าที่ขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และจดหมาย ในแถบเอเชีย/ออสเตรเลีย (รวมถึงเส้นทางชายฝั่งทะเล) โดยมีการบันทึกของบริษัท Norddeutscher Lloyd History of the North German Lloyd Steamship Company of Bremen (1898) ไว้ว่า ได้ส่งเรือเข้าปฏิบัติการ ในแถบนี้ โดยทำการขนส่งตามเส้นทาง ดังต่อไปนี้

- Hong Kong - Japan - New Guinea
- Hong Kong – Bangkok
- Hong Kong - Bangkok (via Singapore)
- Hong Kong Straits
- Hong Kong - South Philippines
- Penang – Deli
- Deli – Singapore
- Singapore – Bangkok
- Singapore - South Philippines
- Singapore - Moluccas (on Borneo)
- Singapore - Moluccas (on Celebes)
- Shanghai – Hankow
- Australia - Japan - Manila - Hong Kong

จากบันทึกนี้ผู้เขียนได้นำไปเทียบกับเอกสารที่กองโบราณคดีได้นำ กรมศิลปากร ได้บันทึกไว้ใน รายงานการขุดค้นครั้งที่ 3 (กองโบราณคดีได้นำ กรมศิลปากร, 2559) มีการอ้างอิงถึงงานศึกษาของ พงศธรณ สุขุม (2550) และ พิชิต เมืองนาโพธิ์ (2550) นักวิชาการอิสระด้านเรือจมในประเทศไทย ที่ได้ให้ข้อสันนิษฐาน ไว้ว่า เรือ N.D.L SS Petchaburi เดินเรือระหว่างประเทศจีน และกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ผู้เขียนได้ค้นพบ ตารางการเดินทางของเรือลำนี้ว่า เดินเรือจากหัวเกาเมืองมากรุงเทพเป็นหลัก เนื่องจากพบเจอตารางลักษณะนี้ระบุ เส้นทางเอาไว้ชัดเจนในหนังสือพิมพ์หลายฉบับ และพบเพียงแต่มาจากหัวเกา



ภาพที่ 9 ภาพตารางการเดินทางเรือของ N.D.L. SS Petchaburi ที่มา: หอสมุดแห่งชาติสิงคโปร์

3.3 การขนส่ง และเรื่องราวที่น่าสนใจของเรือแก้วสมุทร

นอกจากนี้ผู้เขียนได้ค้นพบหลักฐานเป็นเอกสารจากหนังสือพิมพ์ The Straits Times ของประเทศสิงคโปร์รายงานว่า ในขณะที่เรือเพชรบุรีทำการขนส่งระหว่างประเทศจีนกับสยามนั้น สิ่งที่มาจากประเทศจีนเป็นหลัก คือ “คน” ชาวจีนแต้จิ๋ว ที่ขึ้นเรือจากฮั่วเถาและเดินทางมายังสยาม (The Straits Times, 1921, p. 10) โดยพบหลักฐานเป็นเอกสารของหนังสือพิมพ์ The Straits Times ประเทศสิงคโปร์ ฉบับหนึ่งลงวันที่ 20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2551 บันทึกเอาไว้ว่า “Yesterday, 1,032 passengers arrived from Amoy and Swatow by Messrs. Wee Bin and Company's steamer Hong Moh. The N.D.L. steamer Petchaburi brought 458 more from the latter port.”

หลักฐานชิ้นนี้แสดงให้เห็นถึงการอพยพของชาวจีนจากเมืองฮั่วเถามายังสยามในช่วงเวลานั้นๆ ที่น่าสังเกตคือ เรือลำนี้มีความยาวแค่ 97 เมตร และกว้างเพียงแค่ว่า 11 เมตร เท่านั้น การบรรทุกคนจำนวนมากถึงพันคน คงจะต้องเบียดเสียดพอสมควร ถึงแม้เรือลำนี้จะมีความสูงถึง 4 ชั้นก็ตาม ทั้งนี้ผู้เขียนขอเปรียบเทียบกับเรือที่หลายคนคุ้นเคย นั่นคือ เรือไททานิคที่จมลงในช่วง พ.ศ. 2455 เรือลำนี้ยาว 1,186 เมตร กว้าง 28 เมตร และสูงถึง 10 ชั้น ตามมาตรฐานเรือสามารถบรรทุกได้ถึง 3,547 คน ถ้าเทียบขนาดจะเห็นได้ว่า เรือเพชรบุรีคงจะแออัดมากพอสมควร



ภาพที่ 10 ภาพจากหนังสือพิมพ์ใจความกล่าวถึงการขนส่งคนจีนจากเมืองฮั่วเถามายังสยาม ที่มา: หอสมุดแห่งชาติสิงคโปร์

นั้นแสดงให้เห็นถึงความต้องการย้ายถิ่นฐานของชาวจีนมายังสยาม ซึ่งช่วงเวลานั้นเมืองจีนเกิดการเปลี่ยนแปลงด้านการปกครอง (จاذกัถย บุรุษพัฒน์, 2517, น.6) ในช่วง พ.ศ. 2451 นั้นเอง ชุนยัตเซ็นก็เดินทาง

มาประเทศสยาม แสดงให้เห็นถึงการให้ความสำคัญของคนจีนในสยาม และมีจำนวนมากพอที่ ชุนยัตเซ็น จะมาเผยแพร่แนวคิดสมาคม จากข้อมูลของ วัชร วัชรโกเศศ (2553, น.55) ระบุว่า ใน ค.ศ.1907 ชุนยัตเซ็น เดินทางมาประเทศสยาม ได้ไปแสดงปาฐกถาต่อด้านราชวงศ์ชิง คัดค้านจักรวรรดินิยมที่สนามหลังโรงภาพยนตร์ศรีเอยาวราช สีแยกราชวงศ์ในปัจจุบัน ซึ่งสนามแห่งนั้นต่อมาได้สร้างบ้านเรือนและถนนขึ้น ถนนสายนี้ ชาวจีนในไทยตั้งชื่อว่า "ถนนปาฐกถา" เพื่อเป็นอนุสรณ์แก่ชุนยัตเซ็นนั่นเอง นอกจากนั้นชุนยัตเซ็นยังได้ตั้งหนังสือพิมพ์ "หว่าเซียนซินเป่า" ในประเทศสยามอีกด้วย

นอกจากเรื่องการขนส่งคนจีนมาเมืองไทยแล้ว ยังพบบันทึกกล่าวถึงเหตุการณ์ต่างๆ ในเรือมากมาย อาทิ การเสียชีวิตบนเรือ มีการฝังศพในทะเล บันทึกการเกิดไข้ทรพิษบนเรือ หรือแม้แต่เรือลำนี้เคยชนผืนเรือน เหตุการณ์นี้ทำให้กับตันเรือถูกปรับเป็นเงินมากถึง 5,000\$ ซึ่งในสมัยนั้นถือว่าเป็นเงินจำนวนมากเลยทีเดียว



ANOTHER CHANDU HAUL.
Sergeant Mussell has made another big haul of illicit chandu. The S. S. "Petchaburi" is the offending boat this time. Ninety-nine tins of the stuff value \$2970, were, it is said found in the Captain's cabin. A summons has been applied for against the master and granted also a detention order against the ship. Surety of \$5,000 has been accepted.



ภาพที่ 11 ภาพจากหนังสือพิมพ์ใจความระบุถึงการลักลอบค้าฝิ่นแล้วถูกจับได้
ที่มา: หอสมุดแห่งชาติสิงคโปร์

ข้อมูลทั่วไปของเรือแก้วสมุทร

ความจุเรือ (Tonnage)	2,191 ตัน
ดาดฟ้าเรือ (Deck)	4 ชั้น
พลังงานเครื่องยนต์ (Horse Power)	1,350 แรงม้า
ความเร็ว	10 นอต
วัสดุตัวเรือ	เหล็ก

ข้อมูลการดำเนินาแหล่งเรือจมเพชรบุรีเบรเมน

สภาพเรือ	แตกออกเป็นสองส่วน
ระดับความลึก	20-22 เมตร
สภาพปัจจุบัน	แข็งแรง
สภาพพื้นทะเลที่จม	ทราย

3.4 การเปลี่ยนชื่อเรือ และความเกี่ยวข้องในสงครามโลกครั้งที่ 1

เรือลำนี้ มีชื่อเดิมว่า เรือเพชรบุรี (Petchaburi) หรือชื่อเต็มอย่างเป็นทางการว่า Norddeutscher Lloyd Steamship Petchaburi โดยมีชื่อย่อที่รู้จักกันโดยทั่วไปในขณะนั้นว่า N.D.L. SS Petchaburi เป็นเรือกลไฟเหล็กของบริษัท Norddeutscher Lloyd ประเทศเยอรมัน โดยทางบริษัทได้มีเรือลักษณะนี้หลายลำ นำมาดำเนินธุรกิจในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และทำการตั้งชื่อเรือตามจังหวัดของประเทศที่เรือจะประจำการ ต่อมาในช่วงปลายสงครามโลกครั้งที่ 1 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงประกาศเข้าร่วมสงครามครั้งนี้ ทางรัฐบาลสยาม (ก่อนจะเปลี่ยนเป็นไทย ใน พ.ศ. 2482) จึงมีการวางแผนยึดเรือชาวเยอรมันและออสเตรีย-ฮังการี โดยในช่วงก่อนที่สยามจะเข้าร่วมสงคราม ชาวเยอรมันและออสเตรีย-ฮังการีได้จอดเรือเทียบท่าที่อู่บริเวณบางโคล่ และบางคอแหลม ซึ่ง "N.D.L. SS Petchaburi หรือ เรือเพชรบุรี" ก็อยู่ในกลุ่มนี้ด้วย ในขณะที่

นั้นรัฐบาลสยามเตรียมพร้อมเข้าร่วมสงครามกับฝั่งสัมพันธมิตร รัฐบาลสยามจึงมีความสนใจกับเรือเหล่านี้ โดยมีเป้าหมายคือ การยึด และนำเรือไปประมุขในศาลทรัพย์สิน (Prize Court) เพื่อผลประโยชน์ทางการเงินของประเทศสยาม

ในครั้งนั้นพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงทักท้วงเยอรมนีและออสเตรีย-ฮังการี ในเรื่องธรรมเนียมการทำสงครามที่ไม่มีมนุษยธรรม โดยเฉพาะเรื่องสงครามเรือดำน้ำ แต่ทางเยอรมนีและออสเตรีย-ฮังการีทำการเพิกเฉยข้อทักท้วงนี้ ซึ่งต่อมาในวันที่ 3 มิถุนายน พ.ศ. 2460 หลังจากที่เยอรมนีและออสเตรีย-ฮังการีทำการเพิกเฉยข้อทักท้วงของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว พระองค์ท่านจึงประกาศตัดความสัมพันธ์กับจักรวรรดิเยอรมัน และจักรวรรดิออสเตรีย-ฮังการี (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460, น.68-75) แต่ถึงอย่างไรก็ตาม การกระทำครั้งนี้เป็นแค่การตัดความสัมพันธ์ทางการทูตเท่านั้น ยังไม่ถึงขั้นประกาศสงครามแต่อย่างใด

หลังจากที่ประเทศสยามตัดความสัมพันธ์กับเยอรมนีและออสเตรีย-ฮังการี รัฐบาลสยามจึงเริ่มวางแผนการยึดเรือในทันที โดยรัฐบาลสยามมอบหมายหน้าที่การยึดเรือให้กับกระทรวงนครบาล แต่ในขณะนั้นกระทรวงนครบาลมีกำลังพลไม่เพียงพอ ทางฝ่ายเจ้าพระยาอมราชจึงเสนอให้ สมเด็จพระนครสวรรค์ฤทธิ์ และกระทรวงทหารเรือรับหน้าที่ยึดเรือแทน ลงวันที่ในจดหมายวันที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2460 ข้อเสนอนี้ได้รับการยอมรับในวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460, น.2-13) หรือ 11 วันก่อนการเข้าร่วมสงคราม

กระทรวงทหารเรือและกระทรวงนครบาลทำการแบ่งหน้าที่ โดยกระทรวงทหารเรือรับหน้าที่ยึดเรือเยอรมันและทำการส่งเรือรบหลวงสุคริพ เรือรบหลวงมูธา และเรือตอร์ปิโดจำนวนหนึ่งลงไปที่บางนา เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับปฏิบัติการยึดเรือในอนาคตอันใกล้ ส่วนกระทรวงนครบาลมีหน้าที่สอดแนมจากภาคพื้นดิน และรายงานให้กระทรวงทหารเรือทราบทันทีที่สังเกตเห็นว่าเรือเยอรมันเตรียมออกเรือ (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460, น.208-212) รัฐบาลสยามมีการเตรียมความพร้อมอย่างรัดกุม และเตรียมการชี้แจงเหตุผลกับชาวเยอรมัน ในกรณีที่ยังไม่ประกาศสงครามเอาไว้ล่วงหน้า โดยในกรณีที่ต้องหยุดยั้งเรือเยอรมันไม่ให้ออกจากน่านน้ำสยามก่อนการประกาศสงคราม กระทรวงทหารเรืออธิบายว่า เรือเยอรมันหรือเรือชาติอื่นต้องขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ก่อนการออกเรือแต่ละครั้ง ตามที่พระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำสยามกำหนดไว้ การที่เรือต่างชาติออกจากท่าโดยไม่แจ้งต่อเจ้าหน้าที่สยามถือว่าการฝ่าฝืนกฎหมาย และแสดงถึงเจตนาร้าย เรือรบสยามสามารถยิงกระสุนเปล่าเพื่อเป็นสัญญาณห้ามเรือ แต่ถ้าเรือลำนั้นยังคงฝ่าฝืนต่อไป เรือรบสยามสามารถยิงเรือลำนั้นให้จมได้ทันที

สุดท้ายเมื่อถึงเวลา 23:30 น. ของวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 เจ้าพระยาอมราชโทรศัพท์แจ้งราชเลขาญการรายงาน ว่า ตนได้รับโทรศัพท์จากพนักงานตำรวจที่บางคอแหลมแจ้งเจ้าพระยาอมราชว่า ได้ยินเสียงระเบิดที่บางโคล่ภายในพื้นที่จอดเรือเยอรมัน และเห็นแสงไฟสว่าง เข้าใจว่าเรือเยอรมันกำลังระเบิด (ภัทรพล สมเหมาะ, 2559, น.72-74) เมื่อเข้าสู่วันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 มีการรายงานหลายครั้ง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1 นาฬิกา "เจ้าพนักงานโรงพักได้เอากล่องสองนับเรือเยอรมันที่จอดอยู่บางโคล่แล้ว ยังอยู่บริบูรณ์ทุกลำ ที่เสียงดังตูมๆ แลเป็นไฟแวบๆ นั้น บางทีจะเป็นเสียงปืน" 1 นาฬิกา 10 นาที "ที่ระเบิดดังตูมๆ นั้น ได้ดังทุกลำ แต่เรือยังอยู่บริบูรณ์ บัดนี้ทหารเรือได้ขึ้นประจำได้ทุกลำแล้ว ตามรายงานเห็นว่าเห็นจะระเบิดที่หมอน้ำ" 1 นาฬิกา 20 นาที "ได้รับรายงานว่าเรือเดลีซึ่งจอดอยู่ที่หน้าห้างวินเซอร์นั้นอยู่เรียบร้อยดี" 1 นาฬิกา 30 นาที "เพียงเวลานี้ (1 โมง 30 นาที) จับเชลยศึกได้ 76 คน" (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460, น.122)

เมื่อสยามยึดเรือสินค้าของเยอรมันที่จอดเทียบท่าได้ทั้งหมดแล้ว รวมทั้งสิ้น 9 ลำ ต่อมาจึงมีการตัดสัมพันธ์ระหว่างสยามกับชาติศัตรู (ลายพระหัตถ์กรมหลวงพิษณุโลกประชานาถ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ณ หัวหิน ลงวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2460) (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460)

วันที่ 16 พฤศจิกายน พ.ศ. 2460 รัฐบาลสยามมีความคิดร่วมลงนามใน อนุสัญญาว่าด้วยทรัพย์สินศัตรูที่ถูกยึดระหว่างสงคราม (Convention of November 9, 1914, Between the United Kingdom and France Relating to Prizes Captured During the Present European War) แต่เดิมอนุสัญญานี้เป็น

ข้อตกลงระหว่างอังกฤษและฝรั่งเศส ตามมาตราที่ 9 บัญญัติว่า ประเทศสัมพันธมิตรอื่นๆ จะไม่ถูกเชิญมาร่วมลงนาม นอกจากร้องขอผ่านรัฐบาลอังกฤษเท่านั้น เนื้อหาโดยสรุปของอนุสัญญาฉบับนี้คือ เรือศัตรูที่ถูกยึดโดยเรือรบของประเทศ ถือว่าอยู่ภายใต้ดุลพินิจ (Jurisdiction) ของประเทศนั้น (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2461, น.2-28) และการที่สยามลงนามในอนุสัญญาดังกล่าว ทำให้นโยบายการจัดการทรัพย์สินเชลยของรัฐบาลสยามกลายเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายสัมพันธมิตรที่เป็นเครือข่ายกว้างกว่า ทำให้รัฐบาลสยามสามารถดำเนินนโยบายจัดการทรัพย์สินเชลยโดยอ้างว่า เป็นการทำตามประเทศสัมพันธมิตรอื่นๆ ได้

ต่อมาในภายหลังเรือทั้ง 9 ลำ ได้ทำการเปลี่ยนธงเรือ และตั้งชื่อเรือขึ้นใหม่ ดังนี้

- 1) CHiangmai (NDL) เปลี่ยนชื่อเป็น เรือเดินสมุทร (Doen Samud)
- 2) Deli (NDL) เปลี่ยนชื่อเป็น เรือเดินสมุทร (Dein Samud)
- 3) Kohsichang (NDL) เปลี่ยนชื่อเป็น เรือศรีสมุทร (Sri Samud)
- 4) Ladrat Scheiff (M.Struve) เปลี่ยนชื่อเป็น เรือแล่นสมุทร (Laen Samud)
- 5) Patani (NDL) เปลี่ยนชื่อเป็น เรือทองสมุทร (Thong Samud)
- 6) Petchabiri (NDL) เปลี่ยนชื่อเป็น เรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud)
- 7) Pitsanulok (NDL) เปลี่ยนชื่อเป็น เรือผ่านสมุทร (Phan Samud)
- 8) Samsen (NDL) เปลี่ยนชื่อเป็น เรือปิ่นสมุทร (Pin Samud)
- 9) Trautenfels (Hansa) เปลี่ยนชื่อเป็น เรือเยี่ยมสมุทร (Yiam Samud)

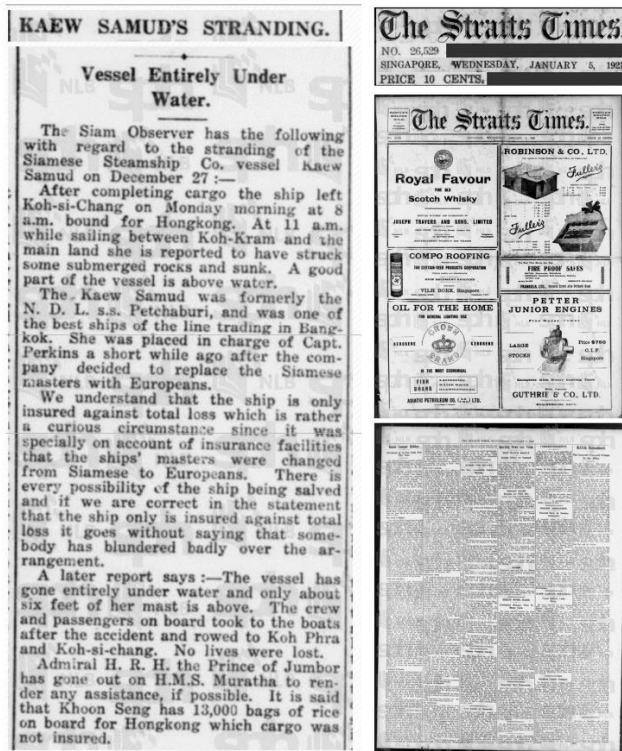
นั้นหมายถึงหลังจากนี้ เรือเพชรบุรี Petchabiri (NDL) ได้เปลี่ยนชื่อเป็น เรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud) แล้วอย่างถาวร ก่อนที่จะมาถูกเรียกในชื่อใหม่ในสถานะแหล่งดำน้ำว่า หมายถึง เรือจมเพชรบุรีเบรเมน ตามที่กองโบราณคดีนำไปตั้งอย่างเป็นทางการภายหลังว่า แหล่งเรือจมเพชรบุรีเบรเมน นั้นเอง

3.5 การจมลงของเรือแก้วสมุทร

เรือแก้วสมุทร ภายหลังจากที่ถูกทางการสยามยึดเรือ และเปลี่ยนชื่อจากเรือเพชรบุรี มาเป็นเรือแก้วสมุทรแล้ว พบว่า ในระหว่างช่วงปลายสงครามโลกครั้งที่ 1 เรือกลไฟเหล็กชื่อว่า เรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud) ได้ถูกมอบให้ประเทศพันธมิตรใช้ในการขนส่ง และเมื่อสงครามโลกครั้งที่ 1 สิ้นสุดลง เรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud) ได้ถูกโอนให้เป็นทรัพย์สินของบริษัทที่ก่อตั้งในประเทศไทย โดยมีจุดประสงค์เพื่อทำการค้าแลกเปลี่ยนสมัยก่อนที่เคยเป็นมาเมื่อครั้งก่อนจะเกิดสงครามโลกครั้งที่ 1 ขึ้น โดยค้นพบหลักฐานการโฆษณาในหนังสือพิมพ์ Singapore Free Press and Mercantile Advertiser ช่วงปี 2462 กล่าวคือ เรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud) กลับไปทำการค้าระหว่างกรุงเทพมหานครกับประเทศจีนอีกครั้ง

จวบจนวันจันทร์ที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2463 เรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud) ออกเดินจากเกาะสีชัง เวลาประมาณ 11 นาฬิกา โดยมีการขนสินค้าจำนวนมาก มีผลทำให้เรือกินน้ำลึกมากถึง 26.9 ฟุต หรือ 8.19 เมตร ด้วยความลึกมากขนาดนี้ จึงเป็นสาเหตุสำคัญในการจมลงของเรือแก้วสมุทร ในขณะที่แล่นผ่านร่องน้ำคราม ที่อยู่ระหว่างเกาะครามกับเกาะอิฐา ซึ่งบริเวณนี้มีกองหินใต้ทะเลขนาดใหญ่ที่ในขณะนั้นยังไม่มีมีการตรวจพบ กองหินนี้ในภายหลังมีการสำรวจพบว่า ยอดกองหินเมื่อน้ำลงสุดแล้ว จะมีความลึกอยู่ที่ประมาณ 6 เมตร ซึ่งขณะนั้นเรือแก้วสมุทรที่กำลังแล่นผ่าน กินน้ำลึก ประมาณ 8.19 เมตร ด้วยความลึกขนาดนี้จึงชนเข้ากับกองหินใต้น้ำนี้เข้าที่กัปตันของเรือ ซึ่งกัปตันเรือพาร์กินส์ได้พยายามพาเรือไปทางเกาะอิฐาเพื่อนำคนไปขึ้นฝั่ง แต่ปรากฏว่าไม่ทัน รวมไปถึงบริเวณเกาะอิฐาเอง ได้น้ำนั้นเต็มไปด้วยกองหิน ท้ายที่สุด จากข่าวในหนังสือพิมพ์ The Straits Times ลงวันที่ 5 มกราคม 2464 หน้า 10 ใจความตอนหนึ่งระบุว่า “Admiral H. R. H. the Prince of Jumbor has gone out on H.M. Muratha to render any assistance, if possible.” ซึ่งหมายถึงเรือแก้วสมุทรได้รับความช่วยเหลือจากเรือรบหลวงมธูรา โดย พลเรือเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์นั้นเอง (The Straits Times, 1921)

หลังจากการชนเข้ากับกองหินใต้ทะเล ซึ่งมีผลให้จมลงสู่พื้นทะเลที่ความลึก 22 เมตร ต่อมาในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2464 ได้มีการสำรวจร่องน้ำ และพบกองหินที่เป็นสาเหตุของการจมลงของเรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud) จึงได้ทำการตั้งชื่อบริเวณนี้ว่า หินแก้วสมุทร และมีปรากฏอยู่ในแผนที่เดินเรือ และแผนที่ของกรมอุทกศาสตร์กองทัพเรือในปัจจุบัน



ภาพที่ 12 ข่าวการจมและเรือแก้วสมุทรได้รับความช่วยเหลือจากกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ โดยนำเรือรบหลวงมธูรามาชนย้ายผู้คนที่มา: หอสมุดแห่งชาติสิงคโปร์

4. บทสรุป

จากหลักฐานที่ผู้เขียนได้ศึกษา และรวบรวมข้อมูลในด้านประวัติศาสตร์ที่มีความเกี่ยวข้องกับเอกสารต่างๆ รวมไปถึงข้อมูลในด้านประวัติศาสตร์ศิลปะ ที่เป็นโบราณสถานประเภทเรือจมในทะเลและโบราณวัตถุต่างๆ ที่ค้นพบในเรือ จะเห็นได้ว่า เรือแก้วสมุทรถึงแม้จะเป็นเรือที่ไม่ได้มีอายุมากนัก แต่ก็เป็นเรือที่อยู่ในเหตุการณ์สำคัญๆ หลายเหตุการณ์ด้วยกัน มีความเกี่ยวข้องกับบริบททางสังคม ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการค้าระหว่างประเทศ โดยชาวเยอรมันที่มาทำการค้าระหว่างสยามและจีน การอพยพของชนจีนจากเมืองชัวเถามาเมืองไทย เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในเรือไม่ว่าจะเป็นการเสียชีวิตในเรือ การเกิดโรคระบาด หรือไข้ทรพิษในเรือ หรือแม้แต่การใช้เรือลำนี้ลักลอบขนฝิ่นเถื่อนจำนวนมาก รวมไปถึงเหตุการณ์สำคัญระหว่างประเทศ ในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 1 แม้กระทั่งวันสุดท้ายที่เรือจมลง ยังคงมีความเกี่ยวข้องกับพลเรือเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ เจ้าชายแห่งเมืองสยามด้วย

ประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทรจมอยู่ใต้น้ำมานาน 99 ปี โดยที่มีคนทราบเรื่องเหล่านี้น้อยมาก คนที่รู้เรื่องเหล่านี้นั้นมีเพียงคนกลุ่มเล็กๆ เช่น นักโบราณคดีได้นำ นักวิชาการอิสระบางคน ถึงแม้แหล่งดำน้ำนั้นจะเป็นจุดดำน้ำท่องเที่ยวมาแต่ครั้งอดีต แต่นักท่องเที่ยวมาท่องเที่ยวโดยรู้เพียงแค่ว่าเรือลำนี้เป็นเรือที่จมมานาน แต่จะนานเท่าไรไม่มีใครทราบ ประวัติความเป็นมาไม่มีใครรู้ ซึ่งในความเห็นของผู้เขียนเรือจมเป็นเหมือนโบราณสถาน เป็นเหมือนพิพิธภัณฑ์ทางประวัติศาสตร์ ผู้คนควรเข้าไปหาความรู้ เรือจมไม่ใช่เป็นแค่แหล่งท่องเที่ยวดำน้ำทั่วไป ดังนั้นสิ่งที่ควรทำกับเรือจมประเภทนี้คือ ศึกษาประวัติศาสตร์ให้ลึกซึ้ง และเผยแพร่ความรู้ให้บุคคลทั่วไป รวมถึงนักท่องเที่ยวได้รับทราบ ส่งเสริมให้ผู้คนเห็นคุณค่าโบราณสถานประเภทนี้ และอยากให้ทุกคนรับรู้ร่วมกันว่า โบราณสถานประเภทเรือจม บุรณะไม่ได้ มีแต่วันจะพัง เหมือนเช่นเรือแก้วสมุทรลำนี้ ที่เป็นเรือเหล็กแช่น้ำเกลือมาแล้ว 99 ปี อีกไม่นานนัก โบราณสถานแห่งนี้จะกลายเป็นแค่เศษเหล็กในทะเล

5. เอกสารอ้างอิง

กองโบราณคดีได้นำ กรมศิลปากร. (2559). รายงานเบื้องต้นการสำรวจเรือเพชรบุรีโบราณ. จันทบุรี:

กระทรวงวัฒนธรรม.

กุสุมา รักษมณี และคณะ. (2533). ทฤษฎีการสื่อสาร 1. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: อักษรเจริญทัศน์.

- ขจัดภัย บุรุษพัฒน์. (2517). *ชาวจีนในประเทศไทย*. กรุงเทพมหานคร: แพร่พิทยา.
- พงศธรณ สุชุม. (7 ธันวาคม 2550). นักวิชาการอิสระเชี่ยวชาญเรื่องมโนในประเทศไทย. *สัมภาษณ์*.
- พิชิต เมืองนาโพธิ์. (7 ธันวาคม 2550). นักวิชาการอิสระเชี่ยวชาญเรื่องมโนในประเทศไทย. *สัมภาษณ์*.
- ภัทรพล สมเหมาะ. (2559). *การปฏิบัติต่อเชลยในสยามช่วงสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วัชร ชีวะโกเศศธรร. (2553). *ชีวประวัติ ดร.ชุนยัดเซ็น นักปฏิวัติจีนผู้ยิ่งใหญ่*. กรุงเทพมหานคร: สุขภาพใจ.
- ประม อดะเวทิน. (2524). *หลักนิเทศศาสตร์*. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: รุ่งเรืองสาส์น.
- หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.6ต.15.2/1 เรื่องรายงานทหารเรือจับคร่าเรือเชลย และยึดเรือ (7 เมษายน 2540-6 สิงหาคม 2460).
- หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.6ต.15.2/2 เรื่อง พระบรมราชโองบาย ระบายคนชาติเยอรมัน ออสเตเรีย ออกจากราชการ (29 พฤษภาคม 2560-23 กรกฎาคม 2460).
- หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.6ต.15.2/3 เรื่อง รายงานกระทรวงนครบาลจับเชลย และเรือเชลย (4 มิถุนายน-8 ธันวาคม 2460).
- หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.6ต.15.2ก/13 เรื่อง ว่าด้วยสัญญาทรัพย์สินสมบัติของศัตรูในเขตสัมพันธมิตร (1 พฤศจิกายน 2460-31 ตุลาคม 2461).
- หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.6 ต.15.2/2 เรื่อง ลายพระหัตถ์กรมหลวงพิษณุโลกประชานาถ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว หัวหิน (29 พฤษภาคม 2460)
- Beebe, S. A., Beebe, S. J., & Ivy, D.K. (2001). *Communication: Principles for a lifetime*. Boston: Allyn & Bacon.
- "Kaew Samud's Stranding." (January 5, 1921). *The Straits Times*, 26 and 529.
- Norddeutscher Lloyd History of the North German Lloyd Steamship Company of Breme. (1898). *North German Lloyd Steamship Company of Bremen*. Germany.
- Mark Wyman. (1993). *Round-trip to America: The Immigrants Return to Europe*. New York: Cornell University.
- Pastperfectonline. (n.d.) Available from URL: <https://hoboken.pastperfectonline.com/webobject/6D9E09F2-213F-4C99-B0BB-253260355836>.
- Wikipedia. (n.d.). Norddeutscher_Lloyd. Available from URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Norddeutscher_Lloyd

ผู้เขียน



กิตติธัช ศรีฟ้า

อาจารย์ประจำสาขาวิชาคณะสถาปัตยกรรมและการออกแบบ
สาขาออกแบบสื่อดิจิทัล มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์
การศึกษา:
ปริญญาตรี นศ.บ.การโฆษณา
ปริญญาโท นศ.ม.บริหารการสื่อสาร และ ศศ.ม.ประวัติศาสตร์ศิลปะ
ปริญญาเอก ป.ร.ด.การบริหารจัดการศิลปะและวัฒนธรรม (กำลังศึกษา)



ศาสตราจารย์ภรดี พันธูการ

อาจารย์ประจำคณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา
การศึกษา:
ปริญญาตรี ศศ.บ.มณฑลศิลป์ สาขานิเทศศิลป์
ปริญญาโท ศศ.ม.โบราณคดี สาขาวิชาโบราณคดีสมัยประวัติศาสตร์