บูรณภาพนิทัศน์ : การบริหารจัดการ และพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร

INTEGRITY OVERVIEWS MANAGEMENT AND DEVELOPMENT OF MARINE HISTORICAL TOURISM MODEL KAEO SAMUD WRECK DIVE

กิตติธัช ศรีฟ้า

มหาวิทยาลัยบูรพา

2564

บูรณภาพนิทัศน์ : การบริหารจัดการ และพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร

กิตติธัช ศรีฟ้า

ดุษฎีนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต
สาขาวิชาการบริหารศิลปะและวัฒนธรรม
คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา
2564

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

INTEGRITY OVERVIEWS MANAGEMENT AND DEVELOPMENT OF MARINE HISTORICAL TOURISM MODEL KAEO SAMUD WRECK DIVE

KITTITHAT SRIFAR

A DISSERTATION SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF
THE REQUIREMENTS FOR DOCTOR OF PHILOSOPHY
IN ART AND CULTURAL ADMINISTRATION
FACULTY OF FINE AND APPLIED ARTS
BURAPHA UNIVERSITY
2021

COPYRIGHT OF BURAPHA UNIVERSITY

คณะกรรมการควบคุมดุษฎีนิพนธ์และคณะกรรมการสอบดุษฎีนิพนธ์ได้พิจารณาดุษฎีนิพนธ์ของ กิตติธัช ศรีฟ้า ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารศิลปะและวัฒนธรรม ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

คณะกรรมการควบคุมดุษฎีนิพนธ์

..... อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

(ศาสตราจารย์ ภรดี พันธุภากร)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

(ดร. ชูศักดิ์ สุวิมลเสถียร)

คณะกรรมการสอบดุษฎีนิพนธ์

..... ประธาน

(ดร. พิชิต เมืองนาโพธิ์)

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ภูวษา เรืองชีวิน)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย

(รองศาสตราจารย์ภารดี มหาขันธ์)

คณะศิลปกรรมศาสตร์อนุมัติให้รับดุษฎีนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารศิลปะและวัฒนธรรม ของมหาวิทยาลัยบูรพา

..... คณบดีคณะศิลปกรรมศาสตร์

(รองศาสตราจารย์ ดร. เสกสรรค์ ตันยาภิรมย์)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

60810033: สาขาวิชา: การบริหารศิลปะและวัฒนธรรม; ปร.ด. (การบริหารศิลปะและวัฒนธรรม)
คำสำคัญ: บูรณภาพนิทัศน์, การบริหารจัดการการท่องเที่ยว, รูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล, เรือจมแก้วสมุทร

กิตติธัช ศรีฟ้า : บูรณภาพนิทัศน์ : การบริหารจัดการ และพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร. (INTEGRITY OVERVIEWS MANAGEMENT AND DEVELOPMENT OF MARINE HISTORICAL TOURISM MODEL KAEO SAMUD WRECK DIVE) คณะกรรมการควบคุมดุษฎีนิพนธ์: ภรดี พันธุภากร, ศศ.ม., ชูศักดิ์ สุวิมลเสถียร, ปร.ด. ปี พ.ศ. 2564.

ซากเรือแก้วสมุทร มีประวัติศาสตร์ยาวนานกว่าหนึ่งร้อยปี เป็นหลักฐานทางประวัติศาสตร์บอกเล่าเรื่องราวการค้า การเมือง สังคมเศษฐกิจ ซึ่งปัจจุบันได้ถูกละเลย งานวิจัยชิ้นนี้มีจุดมุ่งหมาย เพื่อให้ผู้คนให้ความสนใจประวัติศาสตร์ใต้ทะเล โดยการศึกษาผ่านการท่องเที่ยวดำน้ำลึก เป็นการศึกษาเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ที่จมอยู่ใต้น้ำ โดยในงานวิจัยชิ้นนี้ได้การกำหนดวัตถุประสงค์งานวิจัยไว้ ดังนี้ 1) เพื่อรวบรวม และวิเคราะห์องค์ความรู้ ทางประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร 2) เพื่อสังเคราะห์แนวทางการจัดการรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ใต้ทะเล เรือจมแก้วสมุทร 3) เพื่อสร้างองค์ความรู้การจัดการรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ใต้ทะเล เรือจมแก้วสมุทร โดยผู้วิจัยได้ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามทั้งบนบกและใต้ทะเล อีกทั้งยังทำการค้นคว้าจากเอกสารโบราณ ทั้งที่อยู่ในประเทศไทย และในต่างประเทศ รวมไปถึงการรวบรวมหลักฐานทางโบราณคดีเข้ามาประกอบ และการสัมภาษณ์เชิงลึก จากนั้นจึงรวมรวมข้อมูลและจัดทำโปรแกรมท่องเที่ยวดำน้ำลึกในแหล่งเรือจมแก้วสมุทรขึ้นมา แล้วจึงทำการทดสอบกิจกรรม ด้วยวิธีการสนทนากลุ่ม ในการทดลองจัดกิจกรรมท่องเที่ยวดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์นั้น มีสาระสำคัญที่ได้รับจากกระบวนการวิจัยสรุปได้ดังนี้ 1) ความรู้จมน้ำกับบทบาทนักดำน้ำ 2) เรือแก้วสมุทรกับความสัมพันธ์ระหว่าประเทศ 3) คุณค่าทางประวัติศาสตร์กับการท่องเที่ยวดำน้ำใต้ทะเล 4) การประเมินเครื่อข่ายนักท่องเที่ยว นักธุรกิจดำน้ำ และนักวิชาการ 5) รูปแบบการท่องเที่ยวดำน้ำเชิงประวัติศาสาสตร์ใต้ทะเล จากการบูรณาการความรู้ใต้น้ำผ่านกระบวนการดังกล่าว จึงกลายมาเป็นแนวทางต้นแบบในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวดำน้ำใต้ทะเลเพื่อศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมลำต่อ ๆ ไป

60810033: MAJOR: ART AND CULTURAL ADMINISTRATION; Ph.D. (ART AND CULTURAL ADMINISTRATION)
KEYWORDS: INTEGRITY OVERVIEWS, MANAGEMENT AND DEVELOPMENT OF MARINE HISTORICAL TOURISM MODEL, KAEO SAMUD WRECK DIVE

KITTITHAT SRIFAR : INTEGRITY OVERVIEWS MANAGEMENT AND DEVELOPMENT OF MARINE HISTORICAL TOURISM MODEL KAEO SAMUD WRECK DIVE. ADVISORY COMMITTEE: PORADEE PANTHUPAKORN, M.A., CHUSAK SUVIMOLSTIEN, Ph.D. 2021.

Kaeo Samud Wreck Dive had the long history for more than 100 years. It was the historical evidence of trading, politics, society, and economic which were ignored in the present day. This research aimed people to be interested in the history of undersea by studying through scuba-diving. It was the study of the history drowned under the water. The objectives of this research were as follows; 1) To collect and analyze the historical knowledge about Kaeo Samud Wreck Dive 2) To synthesize the ways to arrange the historical tourism for Kaeo Samud Wreck Dive 3) To create the knowledge of the arrangement of the historical tourism for Kaeo Samud Wreck Dive. The researcher created the survey for collecting the field data both on land and under sea and researched ancient documents, both in Thailand and in foreign countries, including collected the archaeological evidence and the in-depth interview. After the data were collected, the scuba-diving tourism program for Kaeo Samud Wreck Dive was arranged. Then, the activities were tested by the group discussion. From the test to arrange the scuba-diving tourism activity for studying the history, the main points which were from the research methodology were as follows. 1) Drowned knowledge and divers' roles 2) Kaeo Samud and international relation 3) Historical worth and diving tourism 4) Assessment the networks of tourists, diving businessmen, and scholars 5) Forms of historical diving tourism from the integration underwater knowledge through mentioned process. Finally, there was the original method to manage the diving tourism for studying the history of next drowned vessels.

กิตติกรรมประกาศ

ดุษฎีนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยการให้ความช่วยเหลือแนะนำของ ศาสตราจารย์ภรดี พันธุภากร ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และดร.ชูศักดิ์ สุวิมลเสถียร อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ที่ได้กรุณาที่ให้คำแนะนำข้อคิดเห็นตรวจสอบ และแก้ไขร่างวิทยานิพนธ์มาโดยตลอด ผู้เขียนจึงขอกราบขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ดร.พิชิต เมืองนาโพธิ์ ที่กรุณาให้เกียรติเป็นประธาน และสอนการดำน้ำให้กับข้าพเจ้า อีกทั้งรองศาสตราจารย์ภารดี มหาขันธ์ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภูวษา เรืองชีวิน เป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ซึ่งได้กรุณาตรวจแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้ถูกต้องสมบูรณ์ยิ่งขึ้น และ คุณพงศธร สุขุม, คุณเอิบเปรม วัชรางกูร ที่ให้คำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับการค้นคว้าประวัติเรือแก้วสมุทร และคุณสขภณ ปิยสุรคุณ, คุณนรเศรษฐ์ ปาละสิงห์ ที่ช่วยเพิ่มพูนทักษะการดำน้ำให้ คุณชูพันธุ์ สุดใจ ที่ให้การสนับสนุนในการใช้เรือสำหรับการฝึกดำน้ำ ตลอดจนช่วยเหลือในด้านต่าง ๆ อาจารย์ดลพร ศรีฟ้า น้องสาวข้าพเจ้า อาจารย์ ดร.พรพิมล ศักดา, อาจารย์วราภรณ์ ชลอสันติสกุล, อาจารย์สุริยะ ฉายะเจริญ ที่คอยช่วยเหลือในทุก ๆ ด้าน และเป็นกำลังใจให้เสมอมา อาจารย์ณัฐวุฒิ สิงหนองสรวง และอาจารย์เจตน์จันทร์ เกิดสุข ที่ช่วยผลิตสื่อที่ใช้ในดุษฎีนิพนธ์ฉบับนี้ รวมถึงเจ้าหน้าที่คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ทุกท่านที่ให้ความสะดวกด้านอำนวยการ และประสานงาน ในการทำวิดุษฎีนิพนธ์ให้ผู้เขียนตลอดมาตลอดจนค้นคว้าหาข้อมูลในการจัดทำวิทยานิพนธ์ของผู้เขียนครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ท้ายนี้ผู้เขียนขอน้อมรำลึกถึงอำนาจบารมีของคุณพระศรีรัตนตรัย และสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทั้งหลายที่อยู่ในสากลโลก อันเป็นที่พึ่งให้ผู้เขียนมีสติปัญญาในการจัดทำดุษฎีนิพนธ์ให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ผู้เขียนขอให้เป็นกตเวทิตาแด่บิดา มารดา ครอบครัวของผู้เขียน ตลอดจนผู้เขียนหนังสือ และบทความต่าง ๆ ที่ให้ความรู้แก่ผู้เขียนจนสามารถให้ดุษฎีนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดี

กิตติธัช ศรีฟ้า

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย ..... ง

บทคัดย่อภาษาอังกฤษ ..... จ

กิตติกรรมประกาศ ..... ฉ

สารบัญ ..... ช

สารบัญตาราง ..... ญ

สารบัญภาพ ..... ฎ

บทที่ 1 บทนำ 1

วัตถุประสงค์ของการวิจัย 4

คำถามงานวิจัย 4

กรอบแนวคิดงานวิจัย 5

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ 7

ขอบเขตงานวิจัย 7

ข้อตกลงเบื้องต้น 10

ระเบียบวิธีวิจัย 10

กรณีศึกษาเฉพาะเรือแก้วสมุทร 11

วิธีดำเนินการวิจัย 11

การเก็บรวบรวมข้อมูล 12

การตรวจสอบข้อมูล 12

การวิเคราะห์ข้อมูล 13

ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย 13

รวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูล 14

นิยามศัพท์เฉพาะ.....19
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....20
แนวคิดและทฤษฎีทางด้านโบราณคดีใต้น้ำของไทย.....20
การดำน้ำ ภารกิจที่เกี่ยวข้องกับงานโบราณคดีใต้น้ำ.....45
แนวคิดและทฤษฎีการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม.....55
บทสรุปการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....75
บทที่ 3 สถานะและเรื่องราวเรือแก้วสมุทร.....77
ลักษณะทางภูมิศาสตร์ และที่ตั้งซากเรือแก้วสมุทร.....78
พิกัดภูมิศาสตร์.....79
สภาพภูมิอากาศ.....81
ช่วงเวลาน้ำขึ้นน้ำลง.....81
ผู้ครอบครองเรือจมแก้วสมุทร.....82
ข้อมูลจำเพาะของเรือจมแก้วสมุทร.....82
สถานะในการดูแลเรือจมแก้วสมุทร.....84
ข้อมูลโดยสรุปเกี่ยวกับเรือจมแก้วสมุทร จากกองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร.....84
ที่มาของชื่อเรือ.....85
แหล่งกำเนิดเรือจมแก้วสมุทร.....87
เส้นทางเดินเรือแก้วสมุทรจากข้อสันนิษฐานกองโบราณคดีใต้น้ำ.....93
การเปลี่ยนชื่อเรือ และความเกี่ยวข้องในสงครามโลกครั้งที่ 1.....103
การขนส่ง และเรื่องราวที่น่าสนใจของเรือแก้วสมุทรเมื่อครั้งยังอยู่ในความดูแลของสยาม.....115
การจมลงของเรือแก้วสมุทร.....120
ซากเรือแก้วสมุทรในปัจจุบัน (พ.ศ. 2562).....130
สรุปผลการวิเคราะห์สถานะและเรื่องราวเรือแก้วสมุทร.....131
บทที่ 4 ความสำคัญทางประวัติศาสตร์ซากเรือจมแก้วสมุทร.....138

เรือแก้วสมุทรกับคนจีนในสยามสมัยรัชกาลที่ 6 138
เรือแก้วสมุทรกับสงครามโลกครั้งที่ 1 145
ความสัมพันธ์ทางการค้า และเส้นทางเดินเรือของเรือแก้วสมุทร 154
เรือแก้วสมุทรในสถานะแหล่งโบราณคดีใต้น้ำ 168
เรือจมแก้วสมุทร กับการเป็นแหล่งท่องเที่ยวเฉพาะทาง 176
สื่อสนับสนุนการเรียนรู้ประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร 181
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความสำคัญทางประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร 183
บทที่ 5 การบริหารจัดการการท่องเที่ยวดำน้ำลึก เพื่อศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร 185
แนวทางการบริหารจัดการการท่องเที่ยวดำน้ำชมซากเรือจมแก้วสมุทร 186
แนวทางการท่องเที่ยวดำน้ำเพื่อศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร 187
การออกแบบกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล 188
ขั้นตอนการดำเนินงาน และการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร 190
การประชาสัมพันธ์กิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร 199
กิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร 203
สรุปแนวทางการบริหารจัดการการท่องเที่ยวดำน้ำลึกเพื่อศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร 212
บทที่ 6 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ 213
สรุปผลการวิจัย 213
อภิปรายผลการวิจัย 221
ข้อเสนอแนะงานวิจัย 225
บรรณานุกรม 227
ประวัติย่อของผู้วิจัย 233

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1 สรุปขั้นตอนการดำเนินการวิจัยและปัญหาที่พบระหว่างดำเนินการ 16

ตารางที่ 2 ความแตกต่างระหว่าการทำงานโบราณคดีบนบกกับงานโบราณคดีใต้น้ำ.....24

ตารางที่ 3 ช่วงเวลาเหตุการณ์สำคัญของเรือแก้วสมุทร.....114

ตารางที่ 4 เปรียบเทียบชื่อเดิมและชื่อใหม่หลังการเข้ายึดเรือเชลย.....152

ตารางที่ 5 เปรียบเทียบระวางขับ.....158

ตารางที่ 6 แหล่งที่มาของโบราณวัตถุจากการวิเคราะทางประวัติศาสตร์ศิลปะ 174

ตารางที่ 7 กำหนดการกิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร 204

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดงานวิจัย 6

ภาพที่ 2 ตำแหน่งเรือจมแก้วสมุทร 8

ภาพที่ 3 ขอบเขตทางด้านเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการจัดการการท่องเที่ยวและการจัดการทางศิลปะและวัฒนธรรม 9

ภาพที่ 4 ขอบเขตทางด้านเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับงานโบราณคดี 9

ภาพที่ 5 ขอบเขตทางด้านเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับงานทางด้านการสื่อสาร 9

ภาพที่ 6 แผนผังภาพแสดงขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย 18

ภาพที่ 7 หนังสือ 400 ปี ใต้ทะเลจันทบูรแหล่งโบราณคดีใต้น้ำเรือบางกะไชย 41

ภาพที่ 8 แผนที่แสดงตำแหน่งแหล่งโบราณคดีใต้น้ำในประเทศไทย (กองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร, 2561) 42

ภาพที่ 9 แผนที่แสดงตำแหน่งแหล่งโบราณคดีใต้น้ำแยกตามยุคสมัยที่พบในประเทศไทย (กองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร, 2561) 43

ภาพที่ 10 แผนที่แสดงแหล่งดำน้ำบริเวณเกาะเต่า 66

ภาพที่ 11 ตำแหน่งเรือจมแก้วสมุทร 78

ภาพที่ 12 พิกัดเรือจมแก้วสมุทร (พิชิต เมืองนาโพธิ์, 2560) 79

ภาพที่ 13 ระดับความลึกของเรือแก้วสมุทร (พิชิต เมืองนาโพธิ์, 2560) 79

ภาพที่ 14 แผนที่เดินเรือเลขที่ 115 อ่าวสัตหีบ (กรมอุทกศาสตร์กองทัพเรือ, 2563) 80

ภาพที่ 15 แผนที่ทางอากาศช่วงเดือนธันวาคม ซึ่งเป็นเดือนที่เรือแก้วสมุทรจมลง (กรมอุตุนิยมวิทยา, 2563) 81

ภาพที่ 16 ผังเรือเพชรบุรี แบบลายเส้น (กองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร, 2561) 83

ภาพที่ 17 Norddeutscher Lloyd Streamship Petchaburi (www.wrecksite.eu/imgBrowser.aspx?4132) 86

ภาพที่ 18 ตราสัญลักษณ์บริษัท Norddeutscher Lloyd (www.commons.wikimedia.org/wiki/File:Norddeutscher_Lloyd_flag.svg) 87

ภาพที่ 19 ภาพโฆษณาของบริษัท Norddeutscher Lloyd (www.renegadetribune.com/pioneering-graphic-style-ottomar-anton/) 88

ภาพที่ 20 Seebeckอู่ต่อเรือที่ท่าเรือการค้าใน Bremerhaven (Bremerhaven – ein hafengeschichtlicher Führer. DSM Ditzen 1984, S. 100.) 88

ภาพที่ 21 สำนักงานใหญ่ของ North German Lloyd ใน Bremerhaven ในปี 1870 (www.de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Norddeutscher-Lloyd-Bremerhaven.jpg&filetimestamp=20051020062154) 89

ภาพที่ 22 Postcard: North German Lloyd S.S. Co. Piers at Hoboken, N.J. No date, circa 1901-1905 (http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Norddeutscher-Lloyd-Bremerhaven.jpg&filetimestamp=20051020062154) 89

ภาพที่ 23 หลักฐานเรือแก้วสมุทร (เรือเพชรบุรี/ N.D.L. SS Petchaburi) จากพิพิธภัณฑ์การเดินเรือแห่งเยอรมันนี (1) (Deutscher Schiffahrtsmuseum, 2003) 90

ภาพที่ 24 หลักฐานเรือแก้วสมุทร (เรือเพชรบุรี/ N.D.L. SS Petchaburi) จากพิพิธภัณฑ์การเดินเรือแห่งเยอรมันนี (2) (Deutscher Schiffahrtsmuseum, 2003) 91

ภาพที่ 25 หลักฐานเรือแก้วสมุทร (เรือเพชรบุรี/ N.D.L. SS Petchaburi) จากพิพิธภัณฑ์การเดินเรือแห่งเยอรมันนี (3) (Deutscher Schiffahrtsmuseum, 2003) 91

ภาพที่ 26 หลักฐานเรือแก้วสมุทร(เรือเพชรบุรี/ N.D.L. SS Petchaburi) จากพิพิธภัณฑ์การเดินเรือแห่งเยอรมันนี (4) (Deutscher Schiffahrtsmuseum, 2003) 92

ภาพที่ 27 หลักฐานชื่อกัปตันเรือ จาก Singapore Free Press ตีพิมพ์วันที่ 29 มกราคม พ.ศ. 2458 (พงศธรณ สุขุม, 2550).....94

ภาพที่ 28 แผนที่แสดงเส้นทางเดินเรือของเรือเพชรบุรี ตามข้อสันนิษฐานของกองโบราณคดีใต้น้ำ (พงศธรณ สุขุม, 2550).....95

ภาพที่ 29 ภาพตารางการเดินเรือของ N.D.L. SS Petchaburi (The Straits Times, 1921) 96

ภาพที่ 30 หนังสือพิมพ์ใจความกล่าวถึงการขนส่งคนจีนจากเมืองซัวเถามาสยาม มากถึง 1,032 คน (The Straits Times, 1921).....97

ภาพที่ 31 หนังสือพิมพ์ใจความกล่าวถึงการขนส่งคนจีนจากเมืองซัวเถามาสยาม 700 คน (The Straits Times, 1921) 98

ภาพที่ 32 หนังสือพิมพ์ใจความกล่าวถึงการขนส่งคนจีนจากเมืองซัวเถามาสยาม 500 คน (The Straits Times, 1921) 99

ภาพที่ 33 ชามเซรามิกเขียนลายม้า 8 ตัว 100

ภาพที่ 34 ชามเซรามิกเขียนลายตัวอักษรภาษาจีน 101

ภาพที่ 35 หนังสือพิมพ์ใจความกล่าวถึงการเสียชีวิตบนเรือขณะเดินทางมาสยาม (The Straits Times, 1921) 101

ภาพที่ 36 หนังสือพิมพ์ใจความกล่าวถึงการขนส่งคนจีนจากเมืองซัวเถามาสยาม มากถึง 1,288 คน และเกิดโรคไข้ทรพิษบนเรือ (The Straits Times, 1921) 102

ภาพที่ 37 ภาพจากหนังสือพิมพ์ใจความระบุถึงการลักลอบค้าฝิ่นแล้วถูกจับได้ (The Straits Times, 1921) 103

ภาพที่ 38 พลเรือตรี พระยาหาญกลางสมุทร (บุญมี พันธุนาวิน) (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460ก) 106

ภาพที่ 39 แผนที่แสดงตำแหน่งการทอดสมอของเรือแก้วสมุทร (เรือเพชรบุรี) (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460ก) 107

ภาพที่ 40 นายทหารที่ทำการยึดเรือเชลย ถ่ายภาพบนเรือเชลย (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460ก) 108

ภาพที่ 41 นายทหารขณะปีนบันไดขึ้นยึดเรือเชลย (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460ก) 110

ภาพที่ 42 รายชื่อเรือเดินสมุทรทั้ง 9 ลำ ที่ขึ้นศาลทรัพยเชลย (กระทรวงยุติธรรม, 2525) 111

ภาพที่ 43 ประกาศกระแสพระบรมราชโองการว่าด้วยการสงครามซึ่งมีต่อประเทศเยอร์มะนีและออสเตรียฮังการี (จีนโนสยามวารศัพท์, 2460) 112

ภาพที่ 44 เนื้อหาข่าวที่มีความเกี่ยวข้องกับการยึดเรือ 9 ลำ (จีนโนสยามวารศัพท์, 2460) 113

ภาพที่ 45 ข่าวการขนส่งของเรือแก้วสมุทรเมื่อกลับมาประจำการอีกครั้ง (The Straits Times, 1921) 116

ภาพที่ 46 พัดลมไฟฟ้าพบในเรือแก้วสมุทรที่ความลึก 22 เมตรบริเวณก้นทะเล (พิชิต เมืองนาโพธ์, 2550) 117

ภาพที่ 47 โหลแก้วพบบริเวณเรือแก้วสมุทร (http://www.thaiwreckdiver.com/petchaburi_bremen.htm) 117

ภาพที่ 48 ช้อนเซรามิกและช้อนทองเหลือ พบบริเวณเรือแก้วสมุทร (www.thaiwreckdiver.com/petchaburi_bremen.htm) 118

ภาพที่ 49 ขวดแก้วเขียนชื่อประเทศสิงคโปร์ไว้ชัดเจน พบบริเวณเรือแก้วสมุทร (http://www.thaiwreckdiver.com/petchaburi_bremen.htm)....119

ภาพที่ 50 ถ้วยเซรามิก พบบริเวณเรือแก้วสมุทร (กองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร, 2561) 120

ภาพที่ 51 ข่าวการจมและเรือแก้วสมุทรได้รับความช่วยเหลือจากกรมหลวงชุมพรเขตรอุดมศักดิ์ โดยนำเรือรบหลวงมูรธามาขนย้ายผู้คน (The Straits Times, 1921) 122

ภาพที่ 52 เรือมูรธาวสิตสวัสดิ์ ลำที่สอง ถูกใช้งานระหว่าง พ.ศ. 2441 ถึง พ.ศ. 2472 (ลัทธสิทธิ์ ทวีสุข, 2562) 123

ภาพที่ 53 เอกสารที่ระบุชื่อเรือมูรธา เป็นภาษาอังกฤษ (กรมยุทธการทหารเรือ, 2541) 124

ภาพที่ 54 ข่าวการจมและเรือแก้วสมุทร ระบุเวลาที่จม ไว้โดยละเอียด (The Straits Times, 1921)124

ภาพที่ 55 แผนที่เดินเรืออ่าวสัตหีบ (กรมอุทกศาสตร์กองทัพเรือ, 2563)....126

ภาพที่ 56 แผนที่เดินเรือแสดงให้เห็นตำแหน่งของหินแก้วสมุทร (กรมอุทกศาสตร์กองทัพเรือ, 2563) 127

ภาพที่ 57 หนังสือพิมพ์กล่าวถึงการตัดสินใจเกี่ยวกับเรือหลังเรือแก้วสมุทรล่ม (The Straits Times, 1921) 128

ภาพที่ 58 หนังสือพิมพ์ระบุใจความถึงหินใต้น้ำที่เป็นสาเหตุของเรือจม และระบุชื่อกัปตันเรือขณะนั้นคือ กัปตันพาร์คกิ้น (The Straits Times, 1921)....129

ภาพที่ 59 บทความเตือนเรือลำอื่น ๆ ที่จะมาวิ่งบริเวณนี้ (The Straits Times, 1921) 129

ภาพที่ 60 ซากเรือแก้วสมุทรปัจจุบัน ที่มา โรงเรียนสอนดำน้ำ Dive Potato....132

ภาพที่ 61 ซากเรือแก้วสมุทรปัจจุบัน 133

ภาพที่ 62 ซากเรือแก้วสมุทรปัจจุบัน 134

ภาพที่ 63 ซากเรือแก้วสมุทรปัจจุบัน 135

ภาพที่ 64 ซากเรือแก้วสมุทรปัจจุบัน (พิชิต เมืองนาโพธิ์, 2550) 136
ภาพที่ 65 ซากเรือแก้วสมุทรปัจจุบัน 137
ภาพที่ 66 การขนส่งคนจากซัวเถา (The Straits Times, 1921) 140
ภาพที่ 67 การขนส่งคนจากซัวเถา (The Straits Times, 1921) 140
ภาพที่ 68 การขนส่งคนจากซัวเถา (The Straits Times, 1921) 141
ภาพที่ 69 ข่าวการลักลอบขนฝิ่น (The Straits Times, 1921).....144
ภาพที่ 70 ประกาศกระแสร์พระราชโองการว่าด้วยการสงครามซึ่งมีต่อประเทศเยอรมันนีและออสเตรียฮังการี (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460ข) 150
ภาพที่ 71 ข่าวที่มีความเกี่ยวข้องกับการยึดเรือในฐานะเชลย (หอสมุดแห่งชาติ, 2460ง) 153
ภาพที่ 72 ตราสัญลักษณ์ของบริษัท Norddeutscher Lloyd ในระยะแรก (https://www.fotw.info/flags/de~ndl.html) 155
ภาพที่ 73 ตราสัญลักษณ์ของบริษัท Norddeutscher Lloyd ในระยะที่สอง 156
ภาพที่ 74 ตราสัญลักษณ์ของบริษัท Norddeutscher Lloyd ในระยะที่สาม 156
ภาพที่ 75 ตราสัญลักษณ์ของบริษัท Norddeutscher Lloyd ในระยะที่สี่ 157
ภาพที่ 76 แผนที่การเดินเรือของเรือแก้วสมุทรตามข้อสันนิษฐานของผู้วิจัย 159
ภาพที่ 77 ข่าวการเกิดไข้ทรพิษบนเรือแก้วสมุทร (The Straits Times, 1921).....161
ภาพที่ 78 ข่าวการมีคนตายในเรือ (The Straits Times, 1921) 161
ภาพที่ 79 แผนที่แสดงเส้นทางการเดินเรือจาก กรุงเทพฯ ไปรับสินค้าที่เกาะสีชัง และจมลงบริเวณเกาะครามและเกาะอีร้า ตามข้อสันนิษฐานของผู้วิจัย.....163
ภาพที่ 80 แผนที่แสดงให้เห็นพื้นที่ของประเทศไทย เมื่อในอดีต (Pavie, 1900).....164
ภาพที่ 81 แผนที่ส่วนขยายให้เห็นถึงเส้นทางการเดินเรือจากตำแหน่งร่องครามไปยังเวียดนาม ที่มา Mission Pavie, Indo-Chine, 1879-1895 164
ภาพที่ 82 การจัดการเดินเรือทะเลภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 (จีนโนสยามวารศัพท์, 2460).....167
ภาพที่ 83 Panoramic Sketch จัดทำขึ้นโดยกองโบราณคดีใต้น้ำ ในปี พ.ศ. 2536 (กองโบราณคดี ใต้น้ำ กรมศิลปากร, 2561) 171

ภาพที่ 84 การทำงานบนเรือของกองโบราณคดีใต้น้ำ.....171

ภาพที่ 85 การทำงานของกองโบราณคดีใต้น้ำ ณ ซากเรือเมล์ (เรือจมเกาะมันนอก) 173

ภาพที่ 86 แผนผังการสำรวจแหล่งเรือจมเพชรบุรี จังหวัดชลบุรี วาดโดย พันจ่าตรีเดชา พรไทย (ยศเมื่อปี พ.ศ. 2559) (กองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร, 2561).....175

ภาพที่ 87 ซากเรือแก้วสมุทร.....178

ภาพที่ 88 การสนทนากลุ่มบนเรือม้าน้ำ ขณะเดินทางไปดำน้ำดูซากเรือจมที่เรือแก้วสมุทร.....180

ภาพที่ 89 Seascout diving dive center (Seascout diving dive center, 2021).....188

ภาพที่ 90 การเรียนการสอนของ Seascout diving dive center (Seascout diving dive center, 2021) 189

ภาพที่ 91 เรือม้าน้ำ ที่ให้บริการนำเที่ยวดำน้ำในเขตพื้นที่แสมสาร 190

ภาพที่ 92 การให้บริการอาหารในกิจกรรม (ชูพันธ์ สุดใจ, 2563).....194

ภาพที่ 93 เรือม้าน้ำ หนึ่งในผู้ให้บริการเรือนำเที่ยวชมแหล่งดำน้ำเรือจม (ชูพันธ์ สุดใจ, 2563)....196

ภาพที่ 94 เรือม้าน้ำ ชั้นล่างที่เป็นพื้นที่เปียก.....196

ภาพที่ 95 เรือม้าน้ำชั้นสอง พื้นที่แห้ง 197

ภาพที่ 96 อุปกรณ์ที่จำเป็นขั้นพื้นฐาน สำหรับการดำน้ำ (https://www.divingchaniacrete.com/7-types-of-freediving-equipment/) 198

ภาพที่ 97 ภาพตัวอย่างในวิดิทัศน์.....199

ภาพที่ 98 QR code สำหรับโหลดวิดิทัศน์.....200

ภาพที่ 99 หน้าเพจ Facebook ให้ความรู้เรือจมแก้วสมุทร 201

ภาพที่ 100 การประกาศโฆษณาใน Facebook 201

ภาพที่ 101 ตัวอย่างการให้ความรู้ในประเด็นต่าง ๆ.....202

ภาพที่ 102 ตัวอย่างการเผยแพร่ผ่านสื่อรายการทีวีออนไลน์.....203

ภาพที่ 103 ของที่ระลึกในการเข้าร่วมกิจกรรม (ชูพันธ์ สุดใจ, 2563).....205

ภาพที่ 104 ของที่ระลึกในการเข้าร่วมกิจกรรม (ชูพันธ์ สุดใจ, 2563).....205

ภาพที่ 105 เอกสารที่แจกบนเรือประกอบการบรรยาย.....206
ภาพที่ 106 เอกสารประเภท e-book 207
ภาพที่ 107 Qr code สำหรับโหลด e-book สื่อสนับสนุนการเรียนรู้เรือจมแก้วสมุทร 207
ภาพที่ 108 สื่อประกอบการบรรยายผังเรือจมแก้วสมุทร 208
ภาพที่ 109 ภาพการบรรยายบนเรือม้าน้ำ.....209
ภาพที่ 110 ภาพการสนทนากลุ่มใหญ่ ที่มาภาพ กิตติธัช ศรีฟ้า.....210
ภาพที่ 111 ต้นแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล ประเภทเรือจม 225

บทที่ 1
บทนำ

อาจกล่าวได้ว่า น้ำเป็นปัจจัยหลักที่สำคัญยิ่งต่อการดำรงชีพของมนุษย์ ดังจะเห็นได้จากมนุษย์มักจะอยู่ใกล้กับแหล่งน้ำเป็นสำคัญ มนุษย์อาศัยแหล่งน้ำเป็นที่อาศัย เพาะปลูกทำการเกษตร รวมทั้งใช้แหล่งน้ำเป็นเส้นทางสัญจรไปมาหาสู่ และทำการค้าระหว่างกัน ซึ่งในการเดินทางติดต่อกันนั้นโดยเฉพาะการสัญจรทางทะเลมักจะถูกใช้เป็นเส้นทางหลักในการเดินทางของมนุษย์ในเมืองที่อยู่ต่างกัน ด้วยเหตุดังกล่าว ในแหล่งน้ำต่าง ๆ มักจะมีการปรากฏหลักฐานทางประวัติศาสตร์อยู่มากมายหลายประเภทซึ่งหลักฐานต่าง ๆ นั้น ต่างก็เป็นแหล่งข้อมูลในการศึกษาทางประวัติศาสตร์ที่นักโบราณคดีมักใช้เพื่อทำการค้นหาคำตอบย้อนกลับไปสู่อดีตแห่งการดำรงเผ่าพันธุ์หรือแม้แต่การสร้างสรรค์วัฒนธรรมที่คงความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะถิ่นที่ต่างกันด้วย

ประเทศไทยทำการค้าทางน้ำกับชาวต่างชาติมาตั้งแต่สมัยอยุธยา และมีจังหวัดที่อยู่ติดชายทะเลมากถึง 17 จังหวัด มีเรือจำนวนมากอับปางลงด้วยสาเหตุต่าง ๆ มีปัญหาเรื่องโจรสลัดมาตลอดทุกยุคสมัย และเพิ่งมีการแก้ปัญหาได้เด็ดขาดเมื่อ สมัยรัชกาลที่ 5 ดังนั้นใต้ท้องทะเลไทยจึงมีความรู้มากมายที่จมน้ำอยู่รอใครสักคนมานำมันขึ้นบกเพื่อบอกเล่าเรื่องราวประวัติศาสตร์การเชื่อมโยง ทางด้านสังคม การเมือง การปกครอง เศรษฐกิจ การค้า ซึ่งอาจพบหลักฐานใหม่ ๆ ที่เราไม่เคยพบมาก่อนก็เป็นไปได้ และเมื่อปี พ.ศ. 2517 เกิดเหตุมีการขโมยสมบัติใต้ทะเลครั้งใหญ่ที่เกาะคราม และหลังจากนั้นจึงมีการก่อตั้งกองโบราณคดีใต้น้ำขึ้น เพื่อทำการศึกษาเรื่องราวใต้น้ำ ซึ่งกองดังกล่าวทำงานด้วยความมุ่งมั่นมาตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา หากนับตั้งแต่วันนั้นจนถึงปัจจุบัน ประเทศไทยมีนักโบราณคดีใต้น้ำเพียงแค่ 3 คนเท่านั้น และมีผู้คนจำนวนน้อยมากที่ทราบว่ามีหน่วยงานดังกล่าวอยู่ แต่ถึงแม้จะไม่มีใครรู้จักกองโบราณคดีใต้น้ำก็ยังคงศึกษาวิจัย ค้นคว้าอย่างต่อเนื่อง จนมีความรู้มากมายและได้เผยแพร่ความรู้ตลอดมา แต่ไม่มีใครรับรู้

ดังนั้นวิจัยชิ้นนี้จึงมุ่งไปที่ การกระจายความรู้ทางด้านโบราณคดีใต้น้ำ ไปสู่นักท่องเที่ยวดำน้ำ และบุคคลทั่วไปให้ได้มากที่สุด โดยจากการวิเคราะห์เบื้องต้นพบว่า การเผยแพร่นั้นสามารถทำได้ด้วยการโฆษณา และประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ ซึ่งวิธีการนี้ค่อนข้างจะมีค่าใช้จ่ายที่สูงมาก ๆ และอาจทำได้แค่เหมือนไฟไหม้ฟาง หากแต่ยังมีอีกวิธีหนึ่งที่น่าสนใจ และดูเหมือนว่าจะยั่งยืนกว่า นั้นคือการสร้างกระแสให้พูดต่อ โดยมีการวางแผนอย่างเป็นระบบ ซึ่งอาศัยความรู้ทางโบราณคดี ความรู้ด้านการสื่อสาร การจัดการการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ มาบริหารจัดการศิลปะและวัฒนธรรม ผ่านการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมใต้น้ำ ซึ่งถ้ากล่าวถึงเรื่องราวใต้ทะเล ใครจะสนใจเรื่องเหล่านี้เท่า นักท่องเที่ยวที่ชื่นชอบการดำน้ำในทะเล

โดยแนวความคิดนี้มุ่งมั่นที่จะสร้างกระแสการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล (Marine historical tourism) ขึ้น โดยผ่านการท่องเที่ยวทางดำน้ำแบบสันทนาการ โดยจากข้อมูลวิจัยของทางการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย วิเคราะห์ไว้ว่า ประเทศไทยมีความเหมาะสมสำหรับการท่องเที่ยวดำน้ำเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก โดยมีข้อได้เปรียบหลายด้าน เช่น อุณหภูมิน้ำ หรือความงามของแนวปะการัง ขาดเพียงแค่ความหลากหลายของรูปแบบการดำน้ำ

ประเทศไทยถูกระบุว่าเป็นประเทศที่ผลิตนักดำน้ำเป็นอันดับ 1 ของโลก คือสามารถผลิตนักดำน้ำได้มากกว่า 100,000 คนต่อปี โดยมีศูนย์กลางที่เกาะเต่า อ้างอิงมาจากยอดนักเรียนดำน้ำของโรงเรียนสอนดำน้ำระดับโลกที่ตั้งโรงเรียนดำน้ำในประเทศไทย (Ban's diving resort/ Center for the achievement สืบค้นเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2562) ถ้ามีการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่เกิดขึ้น ก็จะตรงตามความต้องการ ที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยเคยทำการสำรวจไว้ โดยการสร้างการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ขึ้น เป็น “การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล (Marine historical tourism)” ซึ่งเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวโดยการให้ความรู้ทางด้านโบราณคดี พาลงไปดำน้ำดูซากเรือโบราณ หรือจุดที่เคยเกิดเหตุการณ์สำคัญ ๆ ในอดีต โดยมีการให้ความรู้ก่อนที่จะลงดำน้ำ และเมื่อหลังดำน้ำก็จะปลุกกระแสการบอกต่อ ผ่านโลกสังคมออนไลน์ เพื่อให้มีการกล่าวถึงความรู้ที่จมน้ำ โดยการสร้างกระแสดังกล่าวจะต้องได้รับ ความช่วยเหลือจากหลายส่วน เช่น นักโบราณคดีใต้น้ำ นักธุรกิจดำน้ำ หน่วยงานรัฐในระดับท้องถิ่น ชุมชน หรือหากเป็นไปได้คือหน่วยงานรัฐในระดับประเทศ เช่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย หรือกรมศิลปากร เป็นต้น ดังนั้นการใช้การท่องเที่ยวเป็นเครื่องมือในการเผยแพร่ความรู้ทางด้านโบราณคดีใต้น้ำได้เป็นอย่างดี มีความเป็นได้ได้สูงที่จะเกิดกระแสรักษ์ทะเล หวงแหนสมบัติชาติ อยากเรียนรู้รากเหง้าตนเองผ่านงานโบราณคดีใต้น้ำ รวมไปถึงทำให้การศึกษาทางด้านโบราณคดีใต้น้ำได้รับความสนใจมากขึ้นในอนาคต

ดังนั้นความสำคัญของปัญหาจึงอยู่ที่ ประเทศไทยมีพื้นที่ชายฝั่งติดทะเลมากถึง 17 จังหวัด ซึ่งเป็นเส้นทางการค้า มีเมืองท่าที่สำคัญมาตั้งแต่สมัยอยุธยา และมีเรือสินค้าต่าง ๆ มากมายที่เข้ามาในเขตน่านน้ำไทย เรือเหล่านั้นมีจำนวนไม่น้อยที่ต้องอับปางลงด้วยสาเหตุต่าง ๆ แล้วแต่กรณีไป นอกจากนี้ประเทศไทยมีปัญหาเรื่องโจรสลัดมาตลอดทุกยุคสมัย และเพิ่งมีการแก้ปัญหาได้เด็ดขาดเมื่อ สมัยรัชกาลที่ 5 นี่เอง (พรรณี บัวเล็ก, 2550) เมื่อเป็นเช่นนี้ในเขตพื้นที่ต่าง ๆ ในท้องทะเลไทยจึงมีเรื่องราวที่น่าสนใจมากมาย โดยจากบันทึกของกองโบราณคดีใต้น้ำภายใต้สังกัดกรมศิลปากรพบว่า ประเทศไทยมีเรือจมที่ถูกค้นพบแล้วจำนวนมากกว่า 50 ลำ ซึ่งหลายลำได้ทำการสำรวจแล้วเหมือนกรณีเรือเพชรบุรี และบางลำกำลังอยู่ในช่วงรอการสำรวจ นอกจากนั้นคาดว่าที่ยังมีอีกจำนวนมากที่ยังไม่ได้ถูกค้นพบ

ในประเทศไทยเรามีกองโบราณคดีใต้น้ำ อยู่ภายใต้สังกัดของกรมศิลปากร มีหน้าที่ขุดค้นสิ่งต่าง ๆ ที่อยู่ใต้น้ำ คอยสำรวจพื้นที่ต่าง ๆ ในท้องทะเล และรวบรวมสิ่งต่าง ๆ ออกมาเป็นเอกสารเพื่อเป็นความรู้ต่อไป โดยกองโบราณคดีใต้น้ำนั้น มีการก่อตั้งมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2518 โดยสาเหตุที่กรมศิลปากรเริ่มทำงานวิชาการด้านนี้อย่างจริงจัง และกะทันหัน ทั้งที่กรมศิลปากรยังไม่มีเจ้าหน้าที่ผู้เชี่ยวชาญด้านการปฏิบัติงานในทะเล และไม่มีอุปกรณ์ปฏิบัติงานใต้น้ำ เนื่องจากมีชาวประมงพบซากเรือจมโบราณมีโบราณวัตถุประเภทเครื่องสังคโลกจำนวนมากในร่องน้ำลึกใกล้เกาะคราม และมีนักล่าสมบัติ ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเข้าไปงมเครื่องถ้วยสังคโลกขึ้นมาขายโดยไม่หวั่นกลัวต่อกฎหมาย ทำให้หลักฐานทางวิชาการและมรดกทางวัฒนธรรมของชาติถูกทำลายไป

ปี พ.ศ. 2518 จวบจนถึงปัจจุบัน พบว่า ประเทศไทยมีนักโบราณคดีใต้น้ำเพียงแค่ 3 คนเท่านั้น (ผู้จัดการออนไลน์, 2562) และถึงแม้ทางกองโบราณคดีใต้น้ำเองมีความพยายามที่จะสร้างบุคลากรเพิ่ม ด้วยวิธีการออกค่ายโบราณคดีใต้น้ำ โดยการนำนักศึกษาในระดับอุดมศึกษามาเข้าค่ายทุกปี แต่ความนิยมในงานโบราณคดีใต้น้ำก็ยังคงเท่าเดิม ดังนั้น “การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล (Marine historical tourism)” เป็นการสอดแทรกความรู้ทางโบราณคดีใต้น้ำ ผ่านรูปแบบการพูดต่อจากการท่องเที่ยวดำน้ำ สู่นักท่องเที่ยวดำน้ำด้วยกัน และกระจายออกสู่บุคคลทั่วไปในวงกว้าง เรือจมแก้วสมุทร เป็นแหล่งท่องเที่ยวดำน้ำที่มีเรื่องราวทางประวัติศาสตร์น่าสนใจ หากแต่ยังไม่มีนักวิชาการ หรือนักโบราณคดีคนไหนศึกษาอย่างจริงจัง รวมไปถึงยังไม่มีการเผยแพร่เรื่องราวของเรือ จึงทำให้ผู้คนยังไม่เห็นคุณค่าของเรือลำนี้มากนัก โดยเฉพาะในฐานะความสำคัญทางประวัติศาสตร์ แต่เป็นที่รู้กันว่าเรือจมแก้วสมุทรนั้นมีรูปทรงสวยงาม และมีปลาใหญ่อาศัยอยู่มากเท่านั้นเอง

สถานการณ์การท่องเที่ยวของไทยที่มีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยคาดการณ์ว่าในปี พ.ศ. 2561 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางท่องเที่ยวที่ 37.8 ล้านคน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 7 และส่งผลให้เกิดรายได้จากการท่องเที่ยวอยู่ที่ ประมาณ 2.02 ล้านล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 11 และมีคนไทยเที่ยวไทย ประมาณ 157.8 ล้านคน-ครั้ง รายได้ประมาณ 1 ล้านล้านบาท (ข้อมูลจากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2561) เป้าหมายด้านการท่องเที่ยวในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) “ประเทศไทยมีรายได้จากการท่องเที่ยวไม่ต่ำกว่า 3 ล้านล้านบาท และอันดับความสามารถในการแข่งขัน ด้านการท่องเที่ยว (The Travel & Tourism Competitiveness Index: TTCI) ไม่ต่ำกว่าอันดับที่ 30”

จากข้อมูลโครงการศึกษาสถานการณ์และแนวโน้มด้านการตลาด สำหรับการท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำ ของ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2554 ระบุว่าประเทศไทยควรกำหนด

ตำแหน่งทางการตลาดของไทยด้านการดำน้ำลึก (Scuba diving) ให้ เป็นประเทศที่มีความหลากหลายของจุดดำน้ำ มีอุณหภูมิของน้ำที่เอื้ออำนวยต่อการดำน้ำ โดยมีอุณหภูมิผิวน้ำโดยเฉลี่ย 26-30 องศาเซลเซียส และอุณหภูมิใต้น้ำจะลดลงเรื่อย ๆ ตามระดับความลึก มีความหลากหลายของแพคเกจ/ โปรแกรมในการดำน้ำ และมีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวที่คุ้มค่าเงิน (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2554)

ดังนั้นจึงมีแนวความคิดที่จะใช้กระบวนการการท่องเที่ยวเป็นสื่อและ ใช้เครื่องมือในการบริหารจัดการเพื่อเผยแพร่ความรู้ทางด้าน โบราณคดีใต้น้ำ เริ่มจากบูรณาการข้อมูลบุคคล สู่บุคคล และขยายไปเป็นกลุ่มสู่กลุ่ม จากนั้นกระจายความรู้จากบุคคลสู่มวลชน เพื่อบูรณาการความรู้พื้นที่ทางโบราณคดีใต้น้ำ พื้นที่การจัดการการท่องเที่ยว พื้นที่การจัดการทางด้านศิลปวัฒนธรรม โดยนำเสนอผ่านพื้นที่สื่อสังคมออนไลน์ ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนารูปแบบการจัดการการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล (Marine historical tourism) ที่ภาครัฐ ภาคสังคม และประชาชนมีส่วนร่วมในการบูรณภาพนิทัศน์แห่งนี้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อรวบรวม และวิเคราะห์องค์ความรู้ เรือจมแก้วสมุทร
2. เพื่อสังเคราะห์แนวทางการจัดการรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร
3. เพื่อสร้างองค์ความรู้การจัดการรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร

คำถามงานวิจัย

1. องค์ความรู้เกี่ยวกับเรือจมแก้วสมุทร มีมากน้อยเพียงใด และอย่างไร
2. มีหน่วยงานใดรวบรวม และวิเคราะห์องค์ความรู้ เรือจมแก้วสมุทร บ้าง
3. สามารถสร้างรูปแบบการจัดการการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล (Marine historical tourism) รูปแบบเฉพาะตัวในประเทศไทยได้หรือไม่ อย่างไร
4. จะพัฒนาให้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวและเรียนรู้เชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล (Marine historical tourism) ณ แหล่งเรือจมแก้วสมุทร ในรูปแบบใด

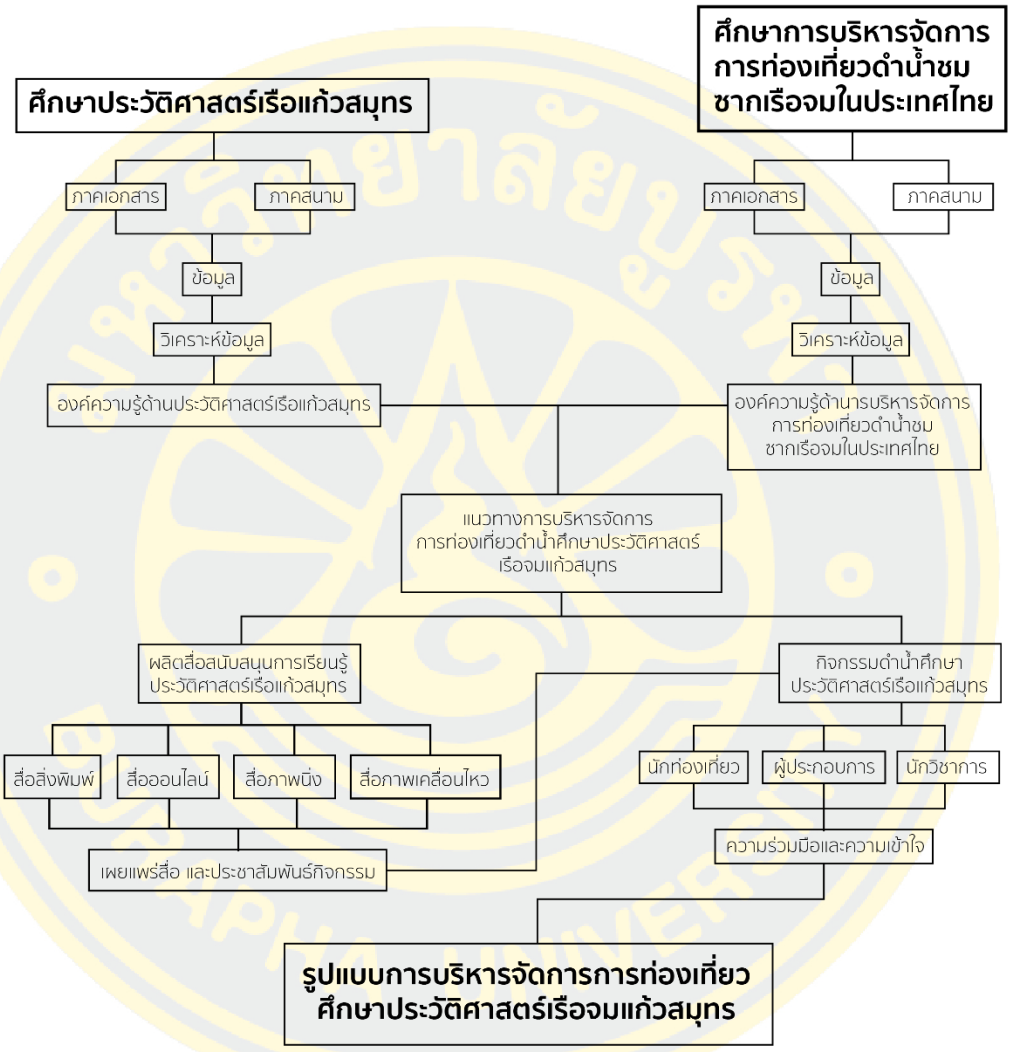
กรอบแนวคิดงานวิจัย

กรอบแนวคิดในการดำเนินการวิจัย “บูรณาการนิทัศน์: การบริการจัดการ และพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล (Marine historical tourism) เรือจมแก้วสมุทรนี้ ผู้วิจัยมีจุดมุ่งหมายหลักให้ผู้คนเห็นคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และโบราณคดี ของเรือจมแก้วสมุทร โดยเรือจมแก้วสมุทรนี้ ยังไม่มีนักวิชาการ หรือนักโบราณคดีคนใดศึกษาเรื่องราวทางประวัติศาสตร์และโบราณคดีอย่างจริงจัง

ด้วยเหตุนี้จึงทำการศึกษาเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ และโบราณคดีนี้อย่างละเอียด โดยเริ่มศึกษาจากข้อมูลทางภูมิศาสตร์ ที่ตั้ง ตำแหน่งการจม ศึกษาเอกสารชั้นต้นที่มีชื่อเรือแก้วสมุทร หรือชื่อเรือเพชรบุรีที่เป็นชื่อเดิมปรากฏอยู่ วางแผนตรวจสอบและชำระโดยการนำเอกสารทั้งหมดมาเทียบเคียง หาความเชื่อมโยงต่าง ๆ รวมไปถึงเอกสารที่มีนักวิชาการท่านอื่น ๆ เคยศึกษาไว้เบื้องต้น ตลอดจนศึกษาโบราณวัตถุที่ปรากฏอยู่ในเรือ และที่การเคลื่อนย้ายขึ้นมาเก็บไว้ในที่ต่าง ๆ ทั้งของรัฐบาล และเอกชน เนื่องจากเรือแก้วสมุทรยังมิได้ถูกขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถาน และยังมีอายุไม่ถึง 100 ปี ดังนั้น หลายอย่างในเรือจึงเป็นสิ่งที่ถูกหยิบฉวยไปอยู่ตามสถานที่ต่าง ๆ เมื่อรวบรวมข้อมูลทั้งหมดแล้วทำการชำระ และเขียนลำดับเหตุการณ์ต่าง ๆ ขึ้นมาเป็น Timeline สรุปสาระ และเหตุการณ์สำคัญ ๆ ทางประวัติศาสตร์ และโบราณคดี

เผยแพร่ผลการศึกษาทางประวัติศาสตร์ และโบราณคดีให้บุคคลทั่วไป ผ่านสื่อสนับสนุนการเรียนรู้ทางด้านประวัติศาสตร์ เรือจมแก้วสมุทร โดยมุ่งหวังให้บุคคลทั่วไปได้เห็นคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และโบราณคดี ของเรือจมแก้วสมุทรตามจุดมุ่งหมายงานวิจัย โดยกลุ่มเป้าหมายแรกในการเผยแพร่คือ กลุ่มนักดำน้ำ เพื่อให้นักดำน้ำทั้งหลายเป็นผู้ส่งสารออกไปยังบุคคลทั่วไป โดยใช้ช่องทางหลักคือ การจัดโปรแกรมท่องเที่ยวดำน้ำ โดยการท่องเที่ยวดังกล่าว มุ่งไปที่การให้ความรู้ทางประวัติศาสตร์ และโบราณคดีของเรือจมแก้วสมุทร ก่อนการลงดำน้ำท่องเที่ยว จากนั้นเมื่อลงไปจะมีการนำชมตามจุดสำคัญ ๆ ต่าง ๆ เหมือนดังเช่น การเข้าชมพิพิธภัณฑ์ทางประวัติศาสตร์ ซึ่งจากเทคโนโลยีในปัจจุบันทำให้กล้องถ่ายภาพใต้น้ำ หรือกล้องถ่ายวีดีโอใต้น้ำนั้นมีราคาถูกมาก จึงทำให้นักดำน้ำส่วนใหญ่มักจะมีอุปกรณ์เหล่านี้ติดตัวอยู่เสมอ ซึ่งเช่นเดียวกันกับเทคโนโลยีที่ก้าวไกล การสื่อสารก็กว้างไกลเช่นกัน อินเตอร์เน็ต โซเชียลมีเดีย เข้ามามีบทบาททางการสื่อสาร ทำให้นักดำน้ำกระจายข่าวสารออกไปสู่กลุ่มบุคคลทั่วไปได้จำนวนมาก และรวดเร็ว โดยเนื้อหาที่จะทำการสื่อสารจะมาจากการไปท่องเที่ยวดำน้ำที่แหล่งเรือจมแก้วสมุทรนั้นเอง โดยคาดหวังให้มีการเล่าต่อเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ และโบราณคดี เกี่ยวกับเรือจมแก้วสมุทร พร้อมทั้งภาพถ่ายหรือภาพเคลื่อนไหวที่ นักดำน้ำได้ถ่ายเอาไว้ขณะดำน้ำท่องเที่ยว

จากนั้นทำการรวบรวมสิ่งต่าง ๆ และสรุปผลการวิจัย ที่ทำไปทั้งหมดออกมาเป็นเอกสาร และจัดแสดงผลงานสรุปสิ่งที่ทำมาทั้งหมด ตลอดระยะเวลาที่เริ่มทำ



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดงานวิจัย

แผนผังดังกล่าวผู้วิจัยมีความต้องการที่จะสื่อถึง ความสัมพันธ์ระหว่าง งานโบราณคดี งานท่องเที่ยว และงานสื่อสารมวลชน ซึ่งหากมีการทำงานร่วมกัน ผู้วิจัยเชื่อว่าจะส่งผลให้การกระจายความรู้ทางด้านโบราณคดีใต้น้ำนั้นเกิดความสำเร็จขึ้นได้ ซึ่งแนวความคิดนี้เป็นแนวความคิดแบบสหวิทยาการ ซึ่งเป็นการหลอมรวมศาสตร์ต่าง ๆ เข้ามาอยู่ด้วยกัน เพื่อสร้างสิ่งใหม่ที่ดียิ่งกว่าจะแยกกันทำในแต่ละศาสตร์

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้องค์ความรู้ทางด้านประวัติศาสตร์ เรือจมแก้วสมุทร
2. ได้รูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ เรือจมแก้วสมุทร
3. สามารถพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร

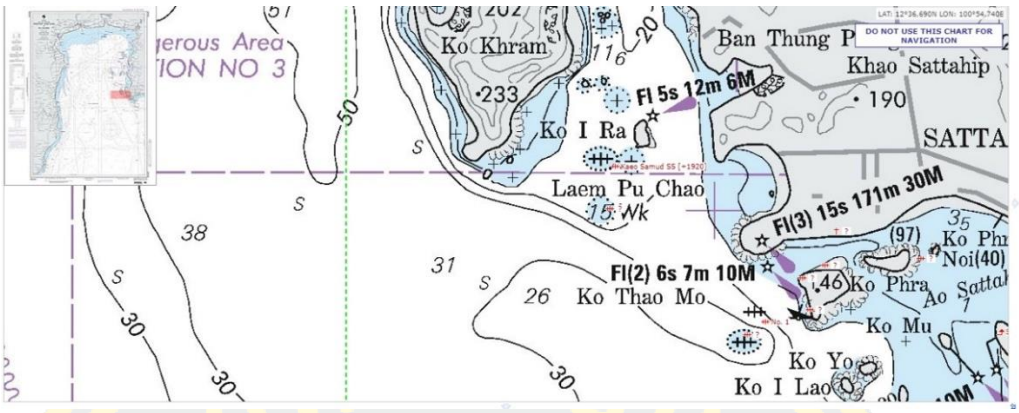
ขอบเขตงานวิจัย

ขอบเขตเวลา 1 ปี

1. ขอบเขตทางด้านพื้นที่

ผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลพื้นฐานทางด้านภูมิศาสตร์ของพื้นที่ที่จะทำการศึกษา ตรวจสอบพิกัดที่มีเรือจมแก้วสมุทรอยู่ กระแสน้ำ คลื่นลม ฤดูกาล อุปสรรคต่าง ๆ ที่อาจมีผลกระทบต่อนักท่องเที่ยว โดยกำหนดพื้นที่ทำการวิจัย เอาไว้ที่แหล่งเรือจมแก้วสมุทร อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี โดยในความเป็นจริงแล้ว สถานที่ที่อาจจะมีการจัดทำเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางด้านประวัติศาสตร์ใต้น้ำนั้นมีมากมาย หากแต่เหตุผลที่ผู้วิจัยเลือกสถานที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ศึกษา เนื่องจาก ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกนักโบราณคดีใต้น้ำ ซึ่งมีอยู่ในประเทศไทยเพียงแค่ 3 คนเท่านั้น และนักธุรกิจดำน้ำซึ่งมีความเชี่ยวชาญด้านการจัดการการท่องเที่ยวในรูปแบบธุรกิจดำน้ำในประเทศไทย โดยเริ่มจากนักโบราณคดีใต้น้ำเสนอแหล่งดำน้ำให้เลือก โดยมีพื้นฐานมาจากพื้นที่เหล่านั้นได้ถูกสำรวจแล้ว และนำของมีค่าประเภทวัตถุที่สามารถหยิบจับหรือยกได้ออกจากพื้นที่แล้ว นอกจากนั้นต้องมีการเขียนรายงานสำรวจเรียบร้อยแล้ว

ซึ่งทำให้มีความรู้มากพอจะทำให้ผู้มาท่องเที่ยวเกิดความสนใจในแหล่งดำน้ำดังกล่าว ถัดมาคือนักธุรกิจดำน้ำ ซึ่งได้ให้ความเห็นว่า พื้นที่ดังกล่าวเหมาะสมด้วยที่ว่าไม่ไกลจากฝั่งมากนักหาเรือง่าย ความลึกของโบราณสถานใต้ทะเลไม่มากนัก กล่าวคือประมาณ 20 เมตร กระแสน้ำไม่แรง เหมาะแก่การทำการท่องเที่ยวแบบสันทนาการ รวมไปถึงตัวผู้วิจัยได้ค้นคว้าเอกสารชั้นต้นพบว่าพื้นที่ดังกล่าวยังคงมีอีกหลายอย่างที่ยังไม่ได้ศึกษา ดังนั้นหากจัดทำเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงโบราณคดีใต้น้ำขึ้น อาจจะส่งผลให้เกิดข้อสันนิษฐานใหม่ขึ้น เป็นผลมาจากการค้นพบหลักฐานใหม่ ๆ ทางโบราณคดี ผู้วิจัยจึงเลือก เรือจมแก้วสมุทร ตำบลสัตหีบ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี เป็นพื้นที่เป้าหมายในการทำวิจัย



ภาพที่ 2 ตำแหน่งเรือจมแก้วสมุทร

2. ขอบเขตทางด้านเนื้อหา

ผู้วิจัยมีจุดประสงค์หลักคือ นำความรู้ที่จมน้ำอยู่ ให้ขึ้นพ้นน้ำมาปรากฏสู่สายตาผู้คนทั่วไป โดยผ่านการท่องเที่ยว และใช้นักท่องเที่ยวเป็นผู้ส่งสารต่อไปยังบุคคลที่ 3 โดยอาศัยช่องทางการสื่อสารทั้งสื่อสังคมออนไลน์ และรายการทีวีออนไลน์

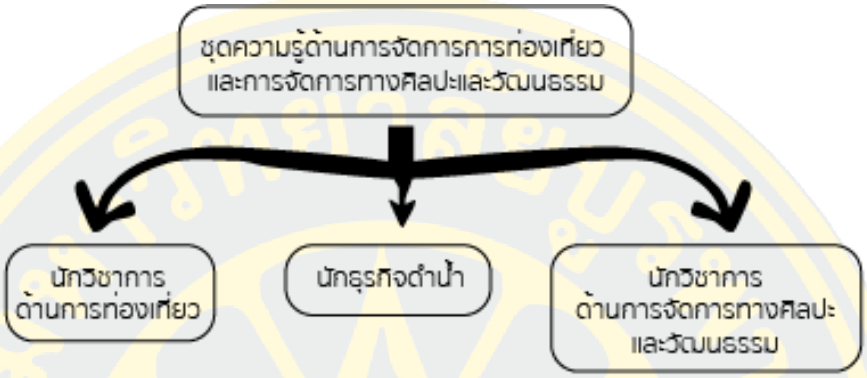
ซึ่งคาดว่าจะส่งผลให้เกิดการส่งต่อข่าวสารในแบบการสื่อสารระหว่างบุคคล (Interpersonal communication) ซึ่งเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับคนตั้งแต่สองคนขึ้นไป การที่บุคคลสองคนหรือมากกว่านั้นติดต่อกัน จะทำให้ทั้งสองฝ่ายมีความเข้าใจกัน และรับรู้ข้อมูลต่าง ๆ มากขึ้น ดังนั้นเนื้อหาของงานวิจัยชิ้นนี้จึงมุ่งเน้น ศึกษาข้อมูลเอกสารเกี่ยวกับโบราณสถานใต้ทะเลแหล่งเรือจมแก้วสมุทร ตำบลสัตหีบ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ถัดมาคือทำการศึกษารูปแบบการจัดการการท่องเที่ยวดำน้ำในประเทศไทย เพื่อค้นหาแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล (Marine historical tourism) ที่เหมาะสมในประเทศไทย นอกจากนั้นยังทำการศึกษาเกี่ยวกับ รูปแบบการสื่อสารที่จะทำการเผยแพร่ เรื่องราวความรู้ทางด้านโบราณคดีใต้น้ำออกไปสู่สาธารณะอย่างกว้างขวาง

3. มิติ ในการนำเสนอเนื้อหา

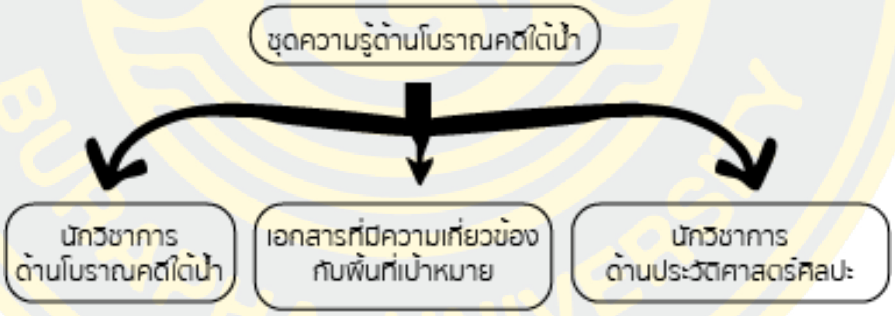
3.1 มิติในด้านกว้าง คือ การเสนอเรื่องราวต่าง ๆ อย่างรอบด้านทุกประเด็นสำคัญที่รอบตัวข้อมูลที่จะนำเสนอ

3.2 มิติด้านยาว คือ การนำเสนอภาพที่ทำให้มองเห็นเข้าใจพัฒนาการอันยาวไกลจากอดีตสู่ปัจจุบัน จากยุคหนึ่งสู่ยุคหนึ่ง

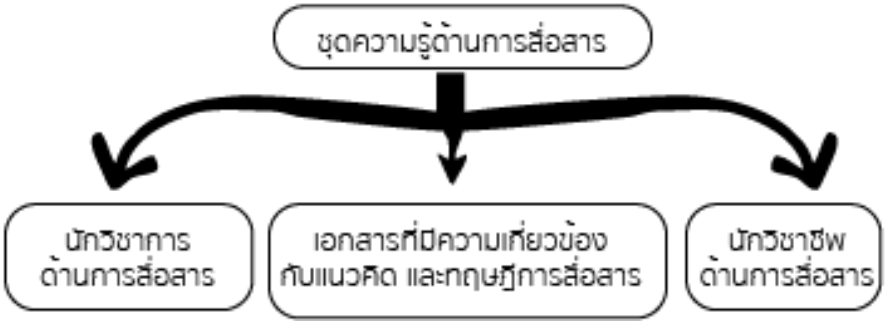
3.3 มิติด้านลึก คือ การนำเสนอเรื่องที่ลึกจากจิตวิญญาณของผู้คนที่มีความผูกพันอยู่กับสิ่งนั้น ๆ หรือสิ่งนั้นก่อให้เกิดอารมณ์ หรือในด้านใดด้านหนึ่ง เช่นตื่นเต้น ตื่นตาตื่นใจ ปีติยินดี โศกสลด สนุกสนาน



ภาพที่ 3 ขอบเขตทางด้านเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการจัดการการท่องเที่ยวและการจัดการทางศิลปะและวัฒนธรรม



ภาพที่ 4 ขอบเขตทางด้านเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับงานโบราณคดี



ภาพที่ 5 ขอบเขตทางด้านเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับงานทางด้านการสื่อสาร

ข้อตกลงเบื้องต้น

กรอบแนวทางในการศึกษาข้อมูลทางด้านโบราณคดี มุ่งเน้นไปเฉพาะเจาะจงไปที่ แหล่งเรือจมตำบลสัตหีบ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี พิกัด WGS84 12° 40.089 N / Lng 100° 48.821 E (จับพิกัดจาก GPS ยี่ห้อ GARMIN รุ่น 525s) หรือ UTM 47 X 608864.17 / Y 1326751.17 เป็นพื้นที่เป้าหมายในการทำวิจัยเท่านั้น

การศึกษาวิจัยครั้งนี้มุ่งเน้นให้เกิดการกระตุ้นความกระหายอยากรู้ เรื่องราวที่มีความเกี่ยวข้องกับประวัติศาสตร์ที่จมอยู่ใต้ท้องทะเลไทย โดยอาศัยการท่องเที่ยวเป็นเครื่องมือ และใช้ความรู้ทางโบราณคดีใต้น้ำเป็นสาร รวมไปถึงใช้สื่อสังคมออนไลน์เป็นช่องทางการกระจายข่าวสารต่อไปยังผู้คนทั่วไป

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเพื่อ เป็นแนวทางในการนำไปปรับใช้ กับแหล่งดำน้ำทางโบราณคดีที่อื่น ๆ เพื่อให้เกิดแหล่งเรียนรู้ทางประวัติศาสตร์ใต้ทะเล เพื่อเป็นการกระจายความรู้ทางโบราณคดีใต้น้ำให้เข้าถึงผู้คนจำนวนมากขึ้น

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยบูรณภาพนิทัศน์: การบริหารจัดการ และพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทรนี้ เลือกใช้วิธีวิจัยแบบการวิจัยเชิงคุณภาพ และปริมาณ

1. แหล่งข้อมูล

การวิจัยบูรณภาพนิทัศน์: การบริหารจัดการ และพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทรนี้จาก

1.1 แหล่งข้อมูลทุติยภูมิ

จากข้อมูลการท่องเที่ยวดำน้ำภายในประเทศไทย จากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และข้อมูลงานวิชาการทางด้านโบราณคดีใต้น้ำในประเทศไทย จากกองโบราณคดีใต้น้ำ รวมไปถึงงานวิชาการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การดำน้ำ และ โบราณคดีใต้น้ำ รวมไปถึงหนังสือพิมพ์เก่าอีกด้วย

1.2 แหล่งข้อมูลปฐมภูมิ

จากแบบสอบถาม การสนทนากลุ่ม การสังเกต การสัมภาษณ์

2. ประชากรที่จะศึกษา

การวิจัย เรื่อง บูรณภาพนิทัศน์: การบริหารจัดการ และพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล (Marine historical tourism) เรือจมแก้วสมุทรนี้ มุ่งเน้นที่จะศึกษาประชากรหลัก 3 กลุ่ม ที่เดินทางไปท่องเที่ยวกับโปรแกรมท่องเที่ยวที่จัดขึ้น

2.1 นักท่องเที่ยวดำน้ำแบบสันทนาการ จำนวน 50 คน

2.2 ผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวดำน้ำบริเวณสัตหีบ ประเทศไทย จำนวน 3 แห่ง

2.3 นักวิชาการด้านประวัติศาสตร์ ที่มีความรู้เกี่ยวกับเรือจมแก้วสมุทร 3 คน

กรณีศึกษาเฉพาะเรือแก้วสมุทร

งานวิจัยชิ้นนี้เลือกเรือแก้วสมุทรเนื่องจาก เรือลำดังกล่าวเป็นเรือที่ที่ประวัติศาสตร์น่าสนใจ น่าค้นหา ทั้งในแง่ประวัติศาสตร์การค้า การขนส่ง หรือความเกี่ยวข้องกับสงครามโลกครั้งที่ 1 อีกทั้งสาเหตุในการจมของเรือลำนี้ ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความเห็นว่า เรือแก้วสมุทรมีคุณค่าที่จะนำเสนอเป็นแหล่งท่องเที่ยวในแง่ “การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล” เพื่อให้ผู้คนเข้ามาศึกษาเรียนรู้ประวัติศาสตร์ทางทะเล ในรูปแบบการท่องเที่ยวดำน้ำ ซึ่งโดยปกติเรือแก้วสมุทรเป็นที่รู้จักดีในหมู่นักท่องเที่ยวดำน้ำ ว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยวดำน้ำ ที่มีเรือจมงดงามมากอีกแห่งหนึ่งของประเทศไทย หากแต่น้อยคนนักที่จะรู้ประวัติความเป็นมา หรือรู้รายละเอียดลึก ๆ ทางประวัติศาสตร์ หรือในแง่คุณค่าทางด้านการอนุรักษ์และสงวนรักษา ดังนั้นเรือลำนี้จึงเหมาะสมที่จะเป็นตัวแทนในการศึกษาวิจัยครั้งนี้เพื่อเป็นต้นแบบให้การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเลที่อื่น ๆ ต่อไปในประเทศไทย

วิธีดำเนินการวิจัย

1. กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key informant)
   1.1 กองโบราณคดีใต้น้ำ
   1.2 กรมศิลปากร กระทรวงวัฒนธรรม
   1.3 กลุ่มนักวิชาการอิสระทางด้านโบราณคดีใต้น้ำ
   1.4 กลุ่มธุรกิจดำน้ำในประเทศไทย
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
   2.1 แบบสอบถาม
   2.2 แบบสัมภาษณ์
   2.3 เทปบันทึกเสียง
   2.4 การจดบันทึก
   2.5 ตัวผู้วิจัย

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. จากการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-structured or guided interviews) แบบสุ่มกับนักท่องเที่ยวดำน้ำเกี่ยวกับทัศนคติที่มีต่อการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเลของไทย, นักวิชาการทางด้านประวัติศาสตร์ และโบราณคดี ที่มีความรู้เกี่ยวกับเรือจมแก้วสมุทร, นักธุรกิจดำน้ำที่มีความเกี่ยวข้องกับการนำเที่ยวเรือจมแก้วสมุทร

2. ศึกษาจากเอกสาร ที่เกี่ยวข้องกับงานเรือจมแก้วสมุทรทุกด้าน ทั้งจากหนังสือพิมพ์เก่า บันทึกต่าง ๆ เอกสารรายงานการขุดค้นของโบราณคดีใต้น้ำ ข้อมูลการศึกษาของนักวิชาการอิสระ รวมไปถึงคำบอกเล่าของชาวบ้าน

3. การสังเกตแบบมีส่วนร่วม ด้วยการเข้าไปร่วมปฏิบัติการขุดค้นทางโบราณคดีใต้น้ำกับกองโบราณคดีใต้น้ำ เพื่อเข้าใจหลักการทำงานทางวิชาการของงานโบราณคดีใต้น้ำ

4. การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม พฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่ไปดำน้ำ ในแหล่งเรือจมต่าง ๆ ทั่วประเทศ

5. การสนทนากลุ่ม (Focus group discussion) เป็นการรวบรวมข้อมูลจากการสนทนากับกลุ่มผู้ให้ข้อมูลในประเด็นปัญหาที่เฉพาะเจาะจง โดยมีผู้วิจัยดำเนินการสนทนากลุ่ม (Moderator) เป็นผู้คอยจุดประเด็นในการสนทนา เพื่อชักจูงให้กลุ่มเกิดแนวคิดและแสดงความคิดเห็นต่อประเด็นหรือแนวทางการสนทนาอย่างกว้างขวางละเอียดลึกซึ้ง โดยมีผู้เข้าร่วมสนทนาในแต่ละกลุ่มประมาณ 6-10 คน โดยจะเป็นจัดการสนทนากลุ่มนักท่องเที่ยวที่เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล (Marine historical tourism) ณ แหล่งเรือจมแก้วสมุทร

6. สังเกตกลุ่มนักท่องเที่ยว ที่เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล (Marine historical tourism) ณ แหล่งเรือจมแก้วสมุทร

7. การวิเคราะห์ชุมชนแบบมีส่วนร่วม PRA หรือชื่อเต็มคือ Participatory Rural Appraisal หมายถึง การวิเคราะห์ชุมชนแบบมีส่วนร่วม ปัจจุบันเริ่มเป็นที่รู้จักและนำไปใช้กับกลุ่มเป้าหมายหลายประเภทในพื้นที่ต่าง ๆ ผลการนำไปใช้พบว่า แนวคิด หลักการ และกระบวนการ PRA มีความเหมาะสมเพื่อนำผลการวิเคราะห์ไปใช้ให้เกิดประโยชน์ในด้านต่าง ๆ รวมทั้งเป็นประโยชน์ต่อการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ด้วย ในงานวิจัยนี้ใช้วิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ แหล่งเรือจมแก้วสมุทร โดยผู้มีส่วนร่วมคือ นักธุรกิจดำน้ำในพื้นที่ในพื้นที่

การตรวจสอบข้อมูล

การตรวจสอบสามเส้าด้านข้อมูล (Data triangulation) คือ การพิสูจน์ว่าข้อมูลผู้ศึกษาที่วิจัยได้มานั้น ถูกต้องหรือไม่ วิธีตรวจสอบคือการสอบแหล่งของข้อมูล แหล่งที่มา ที่จะพิจารณาใน

การตรวจสอบ ได้แก่ แหล่งเวลา หมายถึง ถ้าข้อมูลต่างเวลากันจะเหมือนกันหรือไม่ แหล่งสถานที่ หมายถึง ถ้าข้อมูลต่างสถานที่กันจะเหมือนกัน หรือไม่ และแหล่งบุคคล หมายถึง ถ้าบุคคลผู้ให้ข้อมูลเปลี่ยนไป ข้อมูลจะเหมือนเดิมหรือไม่

การวิเคราะห์ข้อมูล

การตีความสร้างข้อสรุปแบบอุปนัย (Inductive) โดยเป็นการวิเคราะห์จากส่วนย่อยไปหาส่วนใหญ่ เป็นการรวบรวมความจริงจากพื้นที่ต่าง ๆ ทั้งจากหลักฐานเอกสาร หลักฐานทางโบราณคดี คำบอกเล่า รวมไปถึงการลงภาคสนาม จากนั้นสรุปเป็นองค์ความรู้ และอ้างเหตุผลโดยอาศัยหลักฐานจากการศึกษาค้นคว้า ทั้งนี้การวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดประกอบไปด้วยข้อมูลจาก 2 ส่วนหลัก คือ 1) ข้อมูลทางประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร 2) ข้อมูลทางด้านการจัดการการท่องเที่ยวดำน้ำเที่ยวชมซากเรือจม

ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

1. ศึกษาเอกสารชั้นต้น เกี่ยวกับความรู้ด้านโบราณคดี และประวัติศาสตร์แก้วสมุทร

2. ศึกษาโบราณวัตถุ ที่ยังอยู่ใต้น้ำ และนำขึ้นจากน้ำแล้ว ทั้งที่อยู่ในพิพิธภัณฑ์ และอยู่ที่บุคคลทั่วไป เพื่อศึกษาประวัติความเป็นมาเรือแก้วสมุทร

3. การสังเกตแบบมีส่วนร่วม ด้วยการเข้าไปร่วมปฏิบัติการขุดค้นทางโบราณคดีใต้น้ำกับกองโบราณคดีใต้น้ำ เพื่อเข้าใจหลักการทำงานทางวิชาการของงานโบราณคดีใต้น้ำ

4. การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม พฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่ไปดำน้ำ ในแหล่งเรือจมต่าง ๆ ทั่วประเทศ

5. ผลิตสื่อส่งเสริมการเรียนรู้ทางด้านประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร ประกอบด้วย สื่อสิ่งพิมพ์ ภาพยนตร์สารคดี ภาพถ่ายใต้น้ำ และผังเรือ เป็นต้น

6. จัดกิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้เชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทรประเทศไทย โดยใช้สื่อสนับสนุนการเรียนรู้ที่ผลิตขึ้นมา และจากนั้นพาดำน้ำนำชมเรือจมแก้วสมุทร

7. การสนทนากลุ่ม (Focus group discussion) เป็นการรวบรวมข้อมูลจากการสนทนากับกลุ่มผู้ให้ข้อมูลในประเด็นปัญหาที่เฉพาะเจาะจง โดยมีผู้วิจัยดำเนินการสนทนากลุ่ม (Moderator) เป็นผู้คอยจุดประเด็นในการสนทนา เพื่อชักจูงให้กลุ่มเกิดแนวคิดและแสดงความคิดเห็นต่อประเด็นหรือแนวทางการสนทนาอย่างกว้างขวางละเอียดลึกซึ้ง โดยมีผู้เข้าร่วมสนทนาในแต่ละกลุ่มประมาณ 6-10 คน โดยจะเป็นจัดการสนทนากลุ่มนักท่องเที่ยวที่เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล (Marine historical tourism) ณ แหล่งเรือจมแก้วสมุทร

8. สังเกตกลุ่มนักท่องเที่ยว ที่เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล (Marine historical tourism) ณ แหล่งเรือจมแก้วสมุทร

9. การวิเคราะห์ชุมชนแบบมีส่วนร่วม PRA หรือชื่อเต็มคือ Participatory Rural Appraisal หมายถึง การวิเคราะห์ชุมชนแบบมีส่วนร่วม ปัจจุบันเริ่มเป็นที่รู้จักและนำไปใช้กับกลุ่มเป้าหมายหลายประเภทในพื้นที่ต่าง ๆ ผลการนำไปใช้พบว่า แนวคิด หลักการ และกระบวนการ PRA มีความเหมาะสมเพื่อนำผลการวิเคราะห์ไปใช้ให้เกิดประโยชน์ในด้านต่าง ๆ รวมทั้งเป็นประโยชน์ต่อการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ด้วย ในงานวิจัยนี้ใช้วิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ แหล่งเรือจมแก้วสมุทร โดยผู้มีส่วนร่วมคือ นักธุรกิจดำน้ำในพื้นที่ในพื้นที่

รวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูล

1. รวมรวมข้อมูลเอกสารชั้นต้นเกี่ยวกับเรือแก้วสมุทร และวิเคราะห์สรุปข้อมูลทั้งหมดที่ได้จากเอกสารทั้งหมด

2. รวบรวมข้อมูลที่ได้จากการศึกษาโบราณวัตถุ ที่ค้นพบทั้งที่ยังอยู่ใต้น้ำ ในพิพิธภัณฑ์ รวมถึงที่อยู่กับบุคคล

3. ลงภาคสนาม ลงดำน้ำสำรวจพื้นที่เป้าหมาย เพื่อศึกษาแผนผังเรือแก้วสมุทรในปัจจุบัน และค้นหาแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวใต้น้ำ

4. ลงภาคสนาม สำรวจและสังเกตการณ์ทำธุรกิจดำน้ำในเขตพื้นที่ทหาร และอำเภอสัตหีบ

5. ลงภาคสนาม สำรวจแหล่งดำน้ำเรือจม “Liberty” Tulumba Bali Indonesia

6. ลงภาคสนาม ลงดำน้ำการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม เพื่อสังเกตพฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่ไปดำน้ำในแหล่งเรือจมต่าง ๆ ทั่วประเทศ

7. จัดทำสื่อสนับสนุนการเรียนรู้เชิงประวัติศาสตร์ เรือจมแก้วสมุทร

8. จัดการสนทนากลุ่ม (Focus group) ร่วมกับนักธุรกิจดำน้ำ, ท่องเที่ยวดำน้ำ, ผู้ควบคุมการท่องเที่ยวดำน้ำ (Divemaster)

9. ออกแบบกิจกรรมท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ทางทะเล ร่วมกับนักธุรกิจดำน้ำ, ท่องเที่ยวดำน้ำ, ผู้ควบคุมการท่องเที่ยวดำน้ำ (Divemaster)

10. ภาคสนาม นำนักท่องเที่ยวกลุ่มทดลองจำนวน 8-10 คน ลงดำน้ำเพื่อศึกษาความพึงพอใจ โดยกลุ่มทดลองได้มาจากการเปิดรับสมัครทางสื่อสังคมออนไลน์

11. จัดสนทนากลุ่ม (Focus group) ปรับแก้ไขให้เหมาะสม และทดสอบซ้ำ โดยนำกลุ่มนักดำน้ำกลุ่มเดิมลงดำน้ำอีกครั้ง จนได้รับความพึงพอใจในระดับดี

12. เผยแพร่การท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ทางทะเล “การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล (Marine historical tourism)” ผ่านสื่อต่าง ๆ โดยเน้นไปที่สื่อสังคมออนไลน์

13. เปิดทดลองขายโปรแกรมท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือแก้วสมุทร ผ่านนักธุรกิจดำน้ำในพื้นที่

14. ดำเนินการตามโปรแกรมท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือแก้วสมุทร โดยให้นักธุรกิจดำน้ำในพื้นที่เป็นผู้บริหารจัดการทั้งหมด โดยมีนักวิจัยเป็นผู้ช่วย

15. จัดแสดงเผยแพร่เรื่องราวทางประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร และเปิดเชิญชวนในทุกช่องทางเพื่อให้ผู้คนมาศึกษาเรียนรู้เรื่องราวทางประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร

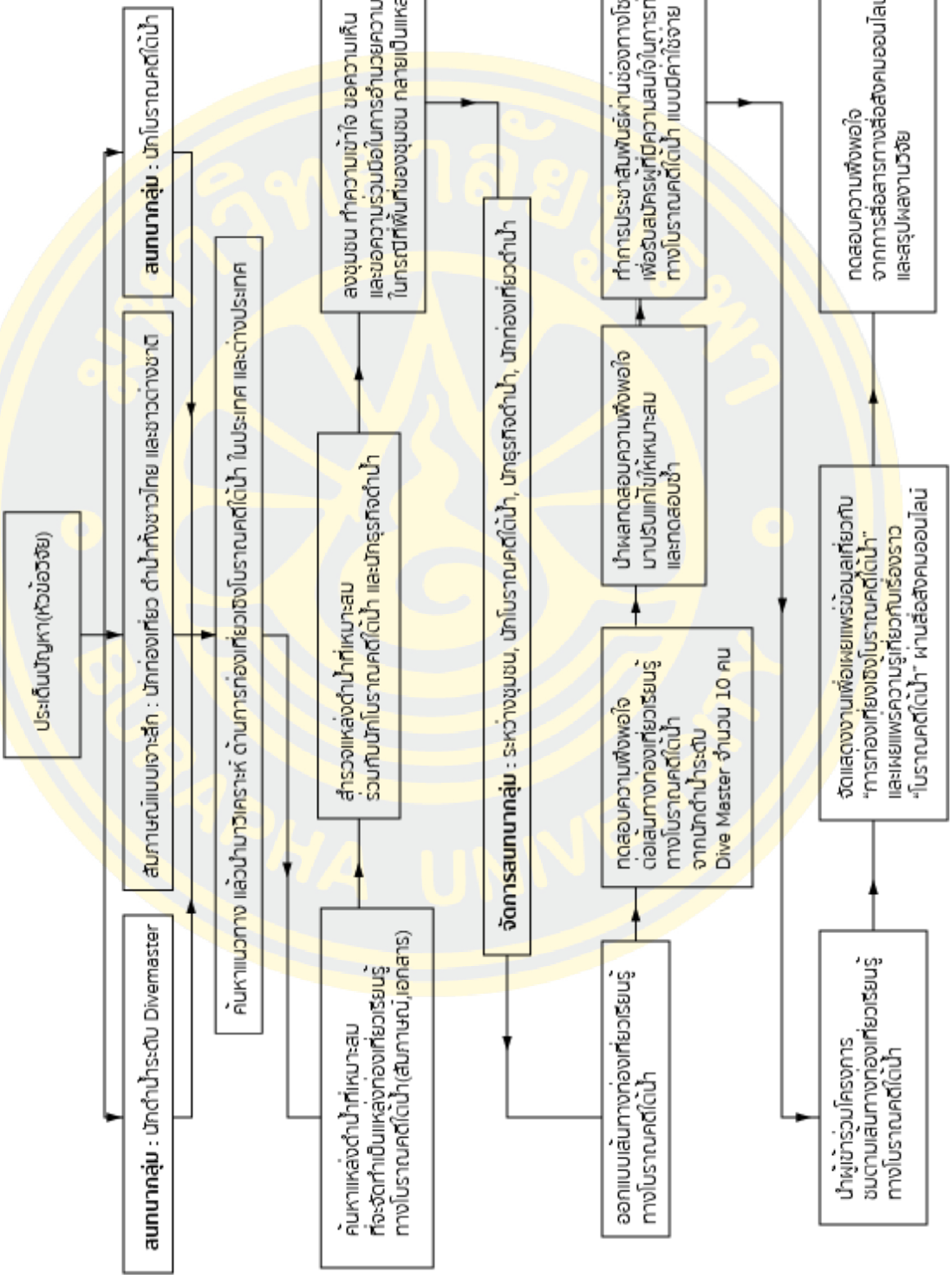
16. สรุปผล และจัดทำเล่มดุษฎีนิพนธ์

ตารางที่ 1 สรุปขั้นตอนการดำเนินการวิจัยและปัญหาที่พบระหว่างดำเนินการ

ลำดับขั้น	การดำเนินการ	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
ศึกษาข้อมูลจากเอกสารชั้นต้น	- ด้านประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทร - แหล่งดำน้ำเรือจมแก้วสมุทร - การจัดการการท่องเที่ยว - จัดการทางศิลปะและวัฒนธรรม - แนวคิดทฤษฎีทางด้านการท่องเที่ยว - แนวคิดทฤษฎีทางด้านการสื่อสาร	- ได้ความรู้เกี่ยวกับด้านประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทร - ได้ความรู้เกี่ยวกับแหล่งดำน้ำเรือจมแก้วสมุทร - เข้าใจแนวทางการจัดการการท่องเที่ยว - เข้าใจแนวทางการจัดการทางศิลปะและวัฒนธรรม - เข้าใจแนวคิดทางด้านการท่องเที่ยว - เข้าใจทฤษฎีทางด้านการสื่อสาร
ศึกษาประวัติความเป็นมาเรือแก้วสมุทร ผ่านการดำน้ำสำรวจ และโบราณวัตถุที่มีการค้นพบ และกระจายอยู่ในที่ต่าง ๆ	- ค้นหาประวัติเรือโดยละเอียด - ศึกษาแปลนเรือเพชรบุรี - หาข้อสันนิษฐานต่าง ๆ เกี่ยวกับเรือเพชรบุรี - ศึกษาโบราณวัตถุที่มีการขุดค้นมาแล้วจากกองโบราณคดีใต้น้ำ	รู้ที่มาที่ไปของเรือจมแก้วสมุทร
จากการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-structured or guided interviews)	- นักท่องเที่ยวดำน้ำเกี่ยวกับทัศนคติที่มีต่อการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเลของไทย - นักวิชาการทางด้านประวัติศาสตร์ และโบราณคดี ที่มีความรู้เกี่ยวกับเรือจมแก้วสมุทร - นักธุรกิจดำน้ำที่มีความเกี่ยวข้องกับการนำเที่ยวเรือจมแก้วสมุทร	ได้แนวทางในการจัดการการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล (Marine historical tourism) และความเป็นไปได้ของแหล่งดำน้ำทางโบราณคดี ที่สามารพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวสันทนาการได้

ตารางที่ 1 (ต่อ)

รวบรวมข้อมูลทั้งหมด	วิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมด	ได้ผลวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมด
ภาคสนาม	- ลงดำน้ำสำรวจพื้นที่เป้าหมาย - ดำน้ำสังเกตพฤติกรรมนักท่องเที่ยวดำน้ำประเภทเรือจมที่มีการจัดทำเป็นแหล่งท่องเที่ยวดำน้ำแล้วทั่วประเทศ - ลงดำน้ำสำรวจแหล่งดำน้ำที่จะจัดทำเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล ธุรกิจดำน้ำ นักท่องเที่ยวดำน้ำ ผู้ควบคุมการท่องเที่ยวดำน้ำ	ได้ข้อสรุปในการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล (Marine historical tourism) เรือจมแก้วสมุทร
ผลิตสื่อสนับสนุนการเรียนรู้เชิงประวัติศาสตร์ เรือจมแก้วสมุทร	ใช้กับผู้เข้าร่วมกิจกรรม	ได้รับความรู้ ได้ง่ายขึ้น
ออกแบบกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล	จัดทำเส้นทางท่องเที่ยวแบบสันทนาการ	จัดทำโปรแกรมท่องเที่ยวแบบสันทนาการได้สำเร็จ
ภาคสนาม จัดกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล	นำนักท่องเที่ยวกลุ่มทดลองจำนวน 8-10 คน ลงดำน้ำเพื่อศึกษาความพึงพอใจ	นำนักท่องเที่ยวกลุ่มทดลองจำนวน 8-10 คน มีความพึงพอใจ
จัดสนทนากลุ่ม (Focus group)	นักท่องเที่ยวที่เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล แหล่งเรือจมแก้วสมุทร	ได้ผลการวิเคราะห์กิจกรรม
เผยแพร่กิจกรรมที่จัดทำไป	นำภาพจากนักท่องเที่ยวที่เข้าร่วมโครงการวิจัย เผยแพร่จัดแสดงและเผยแพร่สู่สังคมออนไลน์	มีผู้คนให้ความสนใจงานโบราณคดีใต้น้ำมากขึ้น
เรียบเรียงข้อมูลดุษฎีนิพนธ์ตามวัตถุประสงค์การวิจัย	รวบรวมข้อมูลที่ผ่าน การจัดการการวิเคราะห์แล้วมา เรียบเรียงให้สอดคล้องกับ วัตถุประสงค์การวิจัยเชิง พรรณนาวิเคราะห์ (Descriptive analysis)	ได้เล่มดุษฎีนิพนธ์



ภาพที่ 6 แผนผังภาพแสดงขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย

นิยามศัพท์เฉพาะ

การท่องเที่ยวดำน้ำเชิงประวัติศาสตร์ใต้ทะเล หมายถึง รูปแบบการท่องเที่ยวแบบใหม่ที่มีการดำน้ำเป็นปัจจัยหลัก เสริมด้วยความรู้ทางประวัติศาสตร์ เน้นเฉพาะเจาะจงไปใต้ทะเลเท่านั้น

โบราณสถานใต้ทะเลประเภทเรือจม หมายถึง สิ่งที่เคลื่อนที่ไม่ได้ มีอายุกว่า 100 ปีขึ้นไป หรือเป็นประโยชน์ในทางศิลปะ ประวัติศาสตร์ หรือโบราณคดี และอยู่ใต้ทะเล ในบทความชิ้นนี้ หมายถึง เรือจมในทะเล

แหล่งโบราณคดีใต้น้ำเรือจมแก้วสมุทร หมายถึง ตำแหน่งที่มีเรือจมแก้วสมุทร (Phetchaburi Bremen) จมอยู่ที่ ความลึก 20 เมตร พิกัด N12° 40.089′ E100° 48.821′ เป็นเรือกลไฟเหล็กของบริษัท Nord Lloyd Bremen ประเทศเยอรมัน โดยทางบริษัทได้มีเรือลักษณะนี้หลายลำนำมาดำเนินธุรกิจในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และทำการตั้งชื่อเรือตามจังหวัดของประเทศที่เรือจะประจำการ เมื่อสิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง กองทัพเรือไทยได้ยึดเรือของบริษัทประเทศผู้แพ้สงครามทั้งหมด รวมถึงกลุ่มเรือ Bremen หลายลำ และนำไปขายทอดตลาด เรือจมแก้วสมุทรถูกนำไปใช้ในกองทัพเรือ และทำการเปลี่ยนชื่อเป็นเรือ “แก้วสมุทร” เรือจมแก้วสมุทรจมลงเมื่อประมาณ พ.ศ. 2463 เนื่องจากชนเข้ากับแนวประการัง บริเวณร่องครามห่างจากเกาะอีร้าประมาณ 2.7 ไมล์ทะเล เรือจมลงที่ความลึกประมาณ 22 เมตร หัวเรือลึก 14 เมตร ตัวเรือยาวประมาณ 88 เมตร วางตั้งตรง ยกเว้นบริเวณท้ายเรือที่ตะแคงลงทางกราบขวา หัวเรือหันไปทางทิศตะวันตก ท้ายเรือหันไปทางทิศตะวันออก

บูรณภาพนิทัศน์ หมายถึง การผสมผสานความรู้ทางการมองเห็น โดยการนำเนื้อหา วัตถุ ภาพ เสียง กิจกรรม มาบูรณาการร่วมกันผ่านวัตถุทัศน์, ปรีชาทัศน์ และจินตทัศน์

การท่องเที่ยวดำน้ำ หมายถึง การท่องเที่ยวทางทะเลที่มีความเกี่ยวข้องกับการดำน้ำ

เรือเพชรบุรี (N.D.L. SS Petchaburi) หมายถึง ชื่อเดิมของเรือ ที่ถูกเรียกตั้งแต่สร้างเรือ ปี พ.ศ. 2444 ก่อนที่จะเปลี่ยนชื่อเป็น “เรือแก้วสมุทร” สมัยสงครามโลกครั้งที่ 1 ปี พ.ศ. 2460

เรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud) หมายถึง ชื่อเรือที่จมอยู่ในอ่าวสัตหีบ ถูกเรียกครั้งแรก ปี พ.ศ. 2460

เรือจมเพชรบุรีเบรเมน หมายถึง ชื่อเรือเพชรบุรี (N.D.L. SS Petchaburi) และเรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud) ที่นักดำน้ำ และชาวประมงในท้องถิ่นทั่วไป เรียกมาก่อนที่นักโบราณคดีใต้น้ำจะมาสำรวจ

บทที่ 2
ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เนื่องจากงานวิจัยชิ้นนี้มีการผสมผสานศาสตร์หลากหลายด้านเข้ามาอยู่ด้วยกัน จึงจะต้องอ้างอิงแนวความคิดของศาสตร์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวของ โดยแยกได้หลัก ๆ 3 ด้านด้วยกันนั่นคือ

1. แนวคิดและทฤษฎีทางด้านโบราณคดีใต้น้ำของไทย
   1.1 ความเป็นมา กำเนิดโบราณคดีใต้น้ำในประเทศไทย
   1.2 หลักการ แนวคิด ทฤษฎีทางโบราณคดีใต้น้ำ
   1.3 มาตรการการคุ้มครองโบราณวัตถุ โบราณสถานใต้ทะเล
   1.4 แหล่งโบราณคดีใต้น้ำที่สำคัญ
   1.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานโบราณคดีใต้น้ำ
2. การดำน้ำ ภารกิจที่เกี่ยวข้องกับงานโบราณคดีใต้น้ำ
3. หลักการ แนวคิด ทฤษฎีการจัดการทางศิลปะวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม
   3.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับเรื่องการพัฒนาการท่องเที่ยว
   3.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวดำน้ำในประเทศไทย การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
   3.3 การท่องเที่ยวทางทะเลกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560-2564
   3.4 การท่องเที่ยวทางทะเลกับยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579)

แนวคิดและทฤษฎีทางด้านโบราณคดีใต้น้ำของไทย

1.1 ความเป็นมา กำเนิดโบราณคดีใต้น้ำในประเทศไทย

“โบราณคดีใต้น้ำ” เป็นศาสตร์แขนงหนึ่งในงานโบราณคดีซึ่งเป็นงานที่ต้องปฏิบัติงานใต้น้ำ โดยมีวัตถุประสงค์ไม่ได้แตกต่างไปจากการศึกษาหรือปฏิบัติงานที่ทำกันในภาคพื้นดินแต่อย่างใด ไม่ว่า จะเป็นการศึกษาในเรื่องราวของมนุษย์ และวัฒนธรรมในอดีตจากหลักฐาน ไม่ว่าจะเป็นโบราณวัตถุ หรือศิลปวัตถุที่จมอยู่ใต้น้ำ ไม่ว่าจะเป็นในแม่น้ำลำคลอง หนอง บึง สระหรือแม้แต่ ท้องทะเลก็ตาม

อาจกล่าวได้ว่า น้ำเป็นปัจจัยหลักที่สำคัญยิ่งต่อการดำรงชีพของมนุษย์ ดังจะเห็นได้จากมนุษย์ มักจะอยู่ใกล้กับแหล่งน้ำเป็นสำคัญ มนุษย์อาศัยแหล่งน้ำเป็นที่อาศัย เพาะปลูกทำการเกษตร

รวมทั้งใช้แหล่งน้ำเป็นเส้นทางสัญจรไปมาหาสู่และทำการค้าระหว่างกัน ซึ่งในการเดินทางติดต่อกันนั้นโดยเฉพาะการสัญจรทางทะเลมักจะถูกใช้เป็นเส้นทางหลักในการเดินทางของมนุษย์ในเมืองที่อยู่ต่างกัน ด้วยเหตุดังกล่าว ในแหล่งน้ำต่าง ๆ มักจะมีการปรากฏซึ่งหลักฐานทางประวัติศาสตร์อยู่มากมายหลายประเภทซึ่งหลักฐานต่าง ๆ นั้น ต่างก็เป็นแหล่งข้อมูลในการศึกษาทางประวัติศาสตร์ที่นักโบราณคดีมักใช้เพื่อทำการค้นหาคำตอบย้อนกลับไปสู่อดีตแห่งการดำรงเผ่าพันธุ์หรือแม้แต่การสร้างสรรค์วัฒนธรรมที่คงความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะถิ่นที่ต่างกันด้วย กลุ่มโบราณคดีใต้น้ำ สำนักโบราณคดี กรมศิลปากร กระทรวงวัฒนธรรมเป็นหน่วยงานหลัก ที่ทำหน้าที่ในการอนุรักษ์และปกป้องคุ้มครองมรดกทางวัฒนธรรมของชาติที่จมอยู่ในเขตทาง ทะเลของประเทศไทย ซึ่งประเทศไทยได้เริ่มมีการดำเนินการคุ้มครองมรดกทางวัฒนธรรมของ ชาติในเขตทางทะเลเมื่อ พ.ศ. 2517

จากการสืบค้นมีการกล่าวถึง “โบราณคดีใต้น้ำ” ในช่วงแรก ๆ เมื่อมีเหตุการณ์ นักล่าสมบัติจำนวนมากทราบข่าวการค้นพบเรือจมบริเวณอ่าวสัตหีบ จึงมีการแห่กันไปขโมยสมบัติกันเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดงานโบราณคดีใต้น้ำประเทศไทยขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2517 ที่อ่าวสัตหีบ จังหวัดชลบุรีนั้นเอง (กรมศิลปากร, 2551) สาเหตุที่กรมศิลปากรเริ่มทำงานวิชาการด้านนี้อย่างจริงจัง และกะทันหัน โดยที่กรมศิลปากรยังไม่มีเจ้าหน้าที่ผู้เชี่ยวชาญด้านการปฏิบัติงานในทะเล และไม่มีอุปกรณ์ปฏิบัติงานใต้น้ำ เนื่องจากมีชาวประมงพบซากเรือจมโบราณมีโบราณวัตถุประเภทเครื่องสังคโลกจำนวนมากในร่องน้ำลึกใกล้เกาะคราม และมีนักล่าสมบัติ ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเข้าไปงมเครื่องถ้วยสังคโลกขึ้นมาขาย โดยไม่หวั่นกลัวต่อกฎหมาย ทำให้หลักฐานทางวิชาการและมรดกทางวัฒนธรรมของชาติถูกทำลายไปมากมาย ในการปฏิบัติงานโบราณคดีใต้น้ำระยะเริ่มต้น กรมศิลปากรได้ขอความร่วมมือจากกองทัพเรือ จัดส่งเรื่องอุปกรณ์และเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการใต้น้ำมาช่วยดำเนินงานกู้โบราณวัตถุเครื่องถ้วยในแหล่งเรือจมโบราณใกล้เกาะครามได้เป็นผลสำเร็จ ในปี พ.ศ. 2518 กรมศิลปากรได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลประเทศเดนมาร์กส่งผู้เชี่ยวชาญทางโบราณคดีใต้น้ำมาช่วยแนะนำการปฏิบัติงานและร่วมการปฏิบัติงาน ให้ทุนฝึกอบรมและศึกษาดูงานในประเทศเดนมาร์ก นับตั้งแต่ปีนั้นมาคนไทยและนานาชาติก็รู้จักโบราณคดีใต้น้ำในประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2520 (Vatcharangkul, 2006) รัฐบาลไทยจึงอนุมัติให้กรมศิลปากร จัดตั้งโครงการโบราณคดีใต้น้ำ และได้บรรจุโครงการฯเข้าไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520-2524)

นอกจากการขุดสำรวจแหล่งโบราณคดีใต้น้ำในเขตทางทะเลของประเทศไทยแล้ว ประเทศไทย ยังให้ความร่วมมือและพัฒนาองค์ความรู้ในการอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมใต้น้ำจนกลายเป็น ศูนย์ฝึกอบรมโบราณคดีใต้น้ำให้แก่บรรดานักโบราณคดีและช่างเทคนิคจากกลุ่มประเทศ

ใน อาเซียนทั้งหลาย ไม่ว่าจะเป็นจากประเทศอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2522-2525 อีกทั้งโครงการโบราณคดีใต้น้ำยังได้รับความร่วมมือสนับสนุนทั้งอุปกรณ์และผู้เชี่ยวชาญจากสถาบันที่เกี่ยวข้องจากประเทศต่าง ๆ อาทิ ประเทศเยอรมัน ประเทศฝรั่งเศส ประเทศออสเตรเลีย ประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น(กองโบราณคดี กรมศิลปากร, 2531) รวมทั้งมีการจัดอบรมโครงการโบราณคดีใต้น้ำให้กับนักศึกษาและบุคคล ทั่วไปโดยความร่วมมือระหว่างคณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากรและกองทัพเรือ

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2537 ถึงปัจจุบันกลุ่มโบราณคดีใต้น้ำ สำนักโบราณคดี กรมศิลปากร กระทรวง วัฒนธรรมมีวัตถุประสงค์หลักในการดำเนินการศึกษา สำรวจ และขุดค้นรวมทั้งทำการปกป้อง คุ้มครองมรดกทางวัฒนธรรมที่อยู่ใต้น้ำไม่ว่าจะเป็นแม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบหรือแม้แต่ในเขตทางทะเลของประเทศไทยก็ตาม ซึ่งกลุ่มโบราณคดีใต้น้ำมีอาคารปฏิบัติการอยู่ที่ท่าแฉลบ จังหวัด จันทบุรีและมีที่ตั้งอยู่ที่ค่ายเนินวงค์ จังหวัดจันทบุรี โดยมีการจัดแสดงพิพิธภัณฑ์พาณิชย์นาวีเพื่อ เป็นสถานที่ปลูกสร้างจิตสำนึกต่อประชาชนในการร่วมกันพิทักษ์และรักษามรดกทางวัฒนธรรม ใต้น้ำให้เป็นสมบัติของชาติสืบไป (Vatcharangkul, 2006)

ต่อมาภายหลังได้มีการปรับเปลี่ยนยกระดับจากโครงการโบราณคดีใต้น้ำมาเป็นงานโบราณคดีใต้น้ำ ฝ่ายวิชาการ กองโบราณคดีจนสุดท้ายมาเป็นกองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร กระทรวงวัฒนธรรมดังในปัจจุบัน

1.2 หลักการ แนวคิด ทฤษฎีทางโบราณคดีใต้น้ำ

โบราณคดีใต้น้ำ หมายถึง ศาสตร์แขนงหนึ่งในงานโบราณคดีซึ่งเป็นงานที่ต้องปฏิบัติงานใต้น้ำ (Archaeology, 2563) มีขอบเขตของการศึกษาครอบคลุมเรื่องตัวมนุษย์โดยตรง เรื่องการตั้งถิ่นฐาน ชีวิต ความเป็นอยู่ การทำมาหากิน เทคโนโลยี ศิลปะ การเมืองการปกครอง และศาสนาความเชื่อ เน้นหนักใน เรื่องที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวกับน้ำและแหล่งน้ำโดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องการคมนาคมทางน้ำ เรือและ พาหนะทางน้ำ การต่อเรือ การเดินเรือ ท่าเรือ สินค้า แหล่งผลิตสินค้า ตลาด ยุทธนาวี ชีวิตความเป็นอยู่ ของคนในเรือ ชาวน้ำ และเมืองท่าต่าง ๆ ในประวัติศาสตร์มนุษยชาติเป็นสำคัญ โดยมีวัตถุประสงค์ไม่ได้แตกต่างไปจากการศึกษาหรือปฏิบัติงานที่ทำกันในภาคพื้นดินแต่อย่างใด ไม่ว่าจะเป็นการศึกษาในเรื่องราวของมนุษย์และวัฒนธรรมในอดีตจากหลักฐาน (Archaeology, 2563) ไม่ว่าจะเป็นโบราณวัตถุ หรือศิลปวัตถุที่จมอยู่ใต้น้ำ ไม่ว่าจะเป็นในแม่น้ำลำคลอง หนอง บึง สระหรือแม้แต่ท้องทะเลก็ตาม (กองโบราณคดี กรมศิลปากร, 2531) การขุดค้นทางโบราณคดีใต้น้ำเป็นขั้นตอนหนึ่งของการศึกษาเรื่องราวและพฤติกรรมของมนุษย์ในอดีต เพื่อทำความเข้าใจกับประวัติความเป็นมา วัฒนธรรม และวิถีชีวิตของมนุษย์ โดยการศึกษาค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ทางโบราณคดีจากหลักฐานที่ฝังจมอยู่ใต้น้ำ และในดินใต้พื้นท้อง

น้ำ ทั้ง ที่เป็นโบราณวัตถุ นิเวศวัตถุ และร่องรอยกิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ ด้วยวิธีการขุดค้นและเก็บข้อมูลอย่าง เป็นระบบระเบียบ และเป็นขั้นตอนตามหลักวิชา

งานโบราณคดีใต้น้ำ (Underwater Archaeology) นั้นเป็นสาขาหนึ่งของงานโบราณคดี โดยมี วิธีการเก็บข้อมูลที่แตกต่างออกไปจากงานโบราณคดีบนบก (Land Archaeology) ดังนั้นคำนิยามของ งานโบราณคดีจึงสามารถนำมาใช้กับงานโบราณคดีใต้น้ำได้ รวมถึงเป้าหมายของงานโบราณคดีและ งานโบราณคดีใต้น้ำ ในการขุดค้นทางโบราณคดีใต้น้ำ เป็นการเก็บข้อมูลหลักฐานทางโบราณคดีเพื่อนำมาประกอบการศึกษา วิจัยถึงพฤติกรรมของ มนุษย์ในอดีตเพื่อวิเคราะห์ถึงข้อเท็จจริงทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม นอกเหนือจากการเก็บข้อมูล โดยการสำรวจเพื่อหาแหล่งที่มีหลักฐานปรากฏให้เห็นบนผิวดินแล้ว ยังมีหลักฐานทางโบราณคดี บางอย่างอยู่ใต้ดินบนพื้นท้องทะเลหรือท้องน้ำ ซึ่งจำเป็นต้องมีการขุดค้นลึกลงไป เพื่อรวบรวมหลักฐาน ในส่วนนี้มาประกอบการศึกษาวิจัยด้วย

โบราณคดี คือ การศึกษาเรื่องราวและพฤติกรรมของมนุษย์ในอดีต โดยศึกษาจากหลักฐานต่าง ๆ ที่พบ บนดินและใต้น้ำ จากนั้นนำหลักฐานที่พบมาวิเคราะห์และแปลความเพื่อบอกเล่าเรื่องราวในอดีต โดยมี ระเบียบวิธีการศึกษา กระบวนการศึกษาและเทคนิควิธีเฉพาะเป็นของตนเอง (กรมศิลปากร, 2551)

ตารางที่ 2 ความแตกต่างระหว่างการทำงานโบราณคดีบนบกกับงานโบราณคดีใต้น้ำ

	โบราณคดีบนบก	**โบราณคดีใต้น้ำ**
การค้นหาและกำหนดแหล่งโบราณคดี	การค้นหาและกำหนดแหล่งโบราณคดีบนบกทำได้โดยการหาข้อมูลจากแผนที่ ภาพถ่ายทางอากาศ เอกสารที่เกี่ยวข้อง จากนั้นจึงเป็นการค้นหาแหล่งโบราณคดีซึ่งรวมถึงการสัมภาษณ์บุคคลต่าง ๆ ในพื้นที่	การค้นหาและกำหนดแหล่งโบราณคดีใต้น้ำนั้นอาจใช้เครื่องมือต่าง ๆ เข้ามาช่วยค้นหา โดยควบคุมเครื่องมือจากบนผิวน้ำ เช่น เครื่องตรวจจับแม่เหล็กใต้น้ำ เครื่องสะท้อนเสียงใต้น้ำ เป็นต้น
การสำรวจ	สามารถทำได้โดยการเดินสำรวจหรืออาจมีการขุดหลุมทดสอบ หรือการใช้เครื่องมือเจาะดินร่วมด้วย	การสำรวจใต้น้ำทำได้โดยการดำน้ำสำรวจโดยอาจกำหนดพื้นที่เป็นตารางเมตร
การขุดค้น	การขุดค้นบนบกสามารถทำได้โดยการใช้เครื่องมือ เช่น เกรียง หรือจอบ ในการขุด	การขุดค้นใต้น้ำนั้นจะใช้วิธีใช้มือพัดหรือใช้เครื่องมือที่เรียกว่าเครื่องดูดทรายระบบแรงอัดอากาศ และเครื่องมือดูดทรายระบบแรงดันน้ำ
การจดบันทึกข้อมูล	การบันทึกข้อมูลบนบกและใต้น้ำโดยหลักการนั้นไม่แตกต่างกัน คือ การจดบันทึก วาดภาพ ถ่ายภาพ แต่อุปกรณ์ที่ใช้มีความแตกต่างกัน	อุปกรณ์ที่ใช้วาดภาพใต้น้ำ คือ กระดาษไขฟิล์มกับดินสอดำเบอร์เข้ม ส่วนกล้องถ่ายภาพนั้นจำเป็นต้องใส่ที่ครอบกันน้ำ และต้องฝึกทักษะการถ่ายภาพใต้น้ำเป็นพิเศษ
การสงวนรักษา	ขึ้นอยู่กับชนิดของโบราณวัตถุ บางชนิดอาจล้างทำความสะอาด และตากให้แห้งก็เพียงพอ แต่โบราณวัตถุบางชนิดอาจต้องมีการสงวนรักษาในห้องปฏิบัติการ	เมื่อนำโบราณวัตถุขึ้นจากใต้น้ำ ควรแช่ในน้ำไว้ก่อน เพื่อเป็นการสงวนรักษาวัตถุในเบื้องต้น และการแช่น้ำจืดยังเป็นการกำจัดเกลือที่เป็นสาเหตุของการเสื่อมสภาพของวัตถุอีกด้วย หลังจากนั้นอาจต้องมีการนำไปสงวนรักษาในห้องปฏิบัติการทั้งนี้ขึ้นอยู่กับชนิดและสภาพของโบราณวัตถุ

จากตารางข้างต้นแสดงให้เห็นถึงนิยามของงานโบราณคดีและการทำงานทางโบราณคดีเพื่อบรรลุเป้าหมายของงานโบราณคดีที่มี 3 ข้อ ดังนี้

1. กำหนดอายุของแหล่งโบราณคดีที่ทำการศึกษาตามแต่ละชั้นวัฒนธรรม (Dating)
2. สร้างภาพในอดีตของแหล่งโบราณคดีที่ทำการศึกษา (Reconstruction)
3. อธิบายสภาพสังคมและการกระทำของมนุษย์ในอดีตได้ (Explanation)

จากเป้าหมายข้างต้นทำให้เกิดกระบวนการศึกษาทางโบราณคดีขึ้น ซึ่งกล่าวได้ว่าเป็นวิธีในการ ดำเนินการในการศึกษาทางโบราณคดีให้เป็นกระบวนการตามหลักวิชาการ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของ งานโบราณคดีทั้งหมด 3 ข้อ โดยกระบวนการศึกษาทางโบราณคดีสามารถจัดจำแนกออกได้ดังต่อไปนี้

1. การสำรวจทางโบราณคดี
2. การขุดค้นทางโบราณคดี
3. การวิเคราะห์และตีความหลักฐาน
4. การเขียนรายงาน
5. การเผยแพร่งานทางโบราณคดี
6. การติดตามและประเมินผล

โดยระเบียบวิธีและขั้นตอนแนวทางการปฏิบัติงานโบราณคดีใต้น้ำ มีส่วนเกี่ยวข้องกับกระบวนการศึกษาในข้างต้น แต่หากลงลึกในส่วนของ ระเบียบวิธีและขั้นตอนแนวทางการปฏิบัติงานโบราณคดีใต้น้ำนั้น จะแตกต่างจากงานโบราณคดีบนบกเนื่องจาก (กรมศิลปากร, 2551) งานโบราณคดีใต้น้ำเป็นกระบวนการทำงานเฉพาะด้าน มีขั้นตอนการทำงานคล้ายกับบนบก แต่มีข้อจำกัดในส่วนต่าง ๆ มากกว่า โดยจะมีขั้นตอนในการ ดำเนินงานที่สำคัญได้แก่การสำรวจทางโบราณคดี การขุดค้นทางโบราณคดี การวิเคราะห์ตีความ การเขียนรายงาน และการเผยแพร่งานทางโบราณคดี เช่นเดียวกับงานโบราณคดีภาคพื้นดิน แต่เทคนิค ขั้นตอนและกระบวนการในการจัดการกับหลักฐานทางโบราณคดี ทั้งในการสำรวจ ขุดค้น นั้นแตกต่าง เนื่องจากผู้ปฏิบัติงานจำเป็นต้องปฏิบัติงานใต้น้ำ ซึ่งมีสภาพแวดล้อมที่แตกต่างจากงานโบราณคดีบนบก (กองโบราณคดี กรมศิลปากร, 2531)

1.2.1 ประเภทของการขุดค้นทางโบราณคดีใต้น้ำ

การขุดตรวจเพื่อหาข้อมูลเบื้องต้น เป็นการดำเนินงานหลังจากได้ข้อมูลจากขั้นตอนการสำรวจพื้นผิวดิน และข้อมูลหลักฐานจาก ด้านอื่น ๆ เช่น เอกสาร แผนที่และภาพถ่าย เพื่อให้มั่นใจว่าบริเวณที่ต้องการขุดค้นเป็นแหล่งโบราณคดี หรือไม่ตามที่คาดหมายแล้ว ยังทำให้ทราบได้ว่าแหล่งดังกล่าว มีโบราณวัตถุอย่างไร ลักษณะการปกคลุม การก่อตัวของหลักฐาน

โบราณคดีเป็นรูปแบบใด มีชั้นวัฒนธรรมของมนุษย์ในอดีตกี่ชั้นลำดับสมัย มีความลึกเท่าไร เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินในในการวางแผนดำเนินการในอนาคต การขุด ตรวจเพื่อหาข้อมูลเบื้องต้นควรเป็นการขุดตรวจขนาดเล็ก ๆ (การขุดหลุมทดสอบ Test pit) อาจใช้วิธีขุด โดยใช้มือโบกทรายหรือเลนออกเพื่อให้เห็นซากเรือตามแนวยาวที่ประเมินว่าเป็นซากเรือ (กระทรวงวัฒนธรรม สำนักโบราณคดี, 2562)

1.2.1.1 การขุดค้นทางโบราณคดีใต้น้ำเต็มรูปแบบ

เป็นการขุดค้นในบริเวณแหล่งโบราณคดีเพื่อค้นหาหลักฐานข้อมูลที่สำคัญเกี่ยวกับวัฒนธรรม วิถีชีวิตความเป็นอยู่ อายุสมัยของแหล่งโบราณคดีนั้น ๆ การเลือกขุดเฉพาะที่สำคัญ จำเป็นต้องสำรวจ สภาพพื้นที่และเลือกบริเวณที่จะทำการขุดค้นเพื่อให้ได้ข้อมูลหลักฐานที่สามารถตอบปัญหาที่ต้องการ ทราบได้ซึ่งบางครั้งอาจจะต้องใช้ผลที่ได้จากการขุดตรวจหรือเจาะตรวจข้อมูลเบื้องต้น มาประกอบการ พิจารณาดำเนินการเลือกพื้นที่ขุดค้น การเลือกขุดเฉพาะที่สำคัญ (กระทรวงวัฒนธรรม สำนักโบราณคดี, 2562)

1.2.1.2 การขุดค้นแบบสุ่ม(Random Excavation)

เป็นการขุดค้นโดยการสุ่มเลือกจุดที่จะกำหนดเป็น หลุมขุดค้นทางโบราณคดี เนื่องจากมีข้อจำกัดในด้านต่าง ๆ เช่น งบประมาณ บุคลากร ระยะเวลาและ ข้อจำกัดอื่น ๆ จึงทำให้จำเป็นต้องเลือกจุดที่คาดว่ามีความเหมาะสมที่สุด หรืออาจได้รับข้อมูลได้ดีที่สุด ทั้งนี้โดยอาศัยการพิจารณาจากข้อมูลเบื้องต้นที่ได้จากการสำรวจมาก่อน (กระทรวงวัฒนธรรม สำนักโบราณคดี, 2562)

1.2.1.3 การขุดค้นขนาดใหญ่เพื่อให้ได้ข้อมูลมาก (Area Excavation)

เป็นการขุดค้นทั่วบริเวณแหล่งโบราณคดี ใต้น้ำ เช่น ซากเรือโบราณทั้งลำลึกถึงกระดูกงู หรือขุดค้นในพื้นที่กว้างที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อค้นหา หลักฐานข้อมูลทางโบราณคดีที่เกี่ยวกับแหล่งโบราณคดีนั้น ๆ ให้ได้มากที่สุด การขุดค้นลักษณะนี้มี ความมุ่งหมายเพื่อตอบปัญหาสำคัญที่ต้องการทราบ โดยมีปัจจัยสนับสนุนการดำเนินงานอย่างเต็มที่ ซึ่งโดยปกติการขุดค้นลักษณะนี้ไม่เสร็จสมบูรณ์ในครั้งเดียว เนื่องจากปัญหาสภาพภูมิอากาศ และ งบประมาณจึงทำให้ต้องดำเนินการขุดค้นต่อเนื่องเป็นระยะเวลานาน (กระทรวงวัฒนธรรม สำนักโบราณคดี, 2562)

1.2.1.4. การขุดซ้ำที่เดิม (Re-Excavation)

เป็นการขุดค้นในจุดที่เคยมีผู้วิจัยทำการขุดค้นมาก่อนแล้ว ซึ่ง บางครั้งผู้วิจัยที่ขุดค้นไว้ก่อนอาจขุดค้นเพียงตอนใดตอนหนึ่งของพื้นที่ เมื่อทำการขุดซ้ำที่เดิมอาจจะได้ ข้อมูลในส่วนที่ยังไม่ได้ทำการขุดค้น หรือข้อมูลในส่วนที่ยังขุดไปไม่ถึงในครั้งก่อน การขุดค้นแบบนี้เป็น

การตรวจสอบหลักฐานข้อมูล หรือรายงานของนักวิจัยคนก่อน หรือเป็นการตรวจสอบหลักฐานข้อมูล บางส่วนที่ยังสงสัย เพื่อหาหลักฐานข้อมูลหรือความรู้เพิ่มเติม

1.2.1.5 การขุดเพื่อไม่ให้ข้อมูลสูญหายหรือการขุดกู้แหล่งโบราณคดี (Rescue excavation)

เป็นการขุดค้นใน บริเวณที่แหล่งโบราณคดีจะถูกทำลาย หรือสูญหายไป ทั้งจากการกระทำของมนุษย์และจากภัย ธรรมชาติที่คาดหมายได้ เช่นในบริเวณที่จะสร้างเขื่อนขุดคลองชลประทาน ทำเหมืองแร่ วางท่อส่งแก๊ส ใต้ทะเล การขุดเจาะน้ำมันหรือแก๊ส การวางสายเคเบิ้ลใต้น้ำ หรือบริเวณที่อาจพังทลายจากกระแสน้ำใน อนาคต ซึ่งจะต้องดำเนินการอย่างรีบด่วนและรวบรัด เป็นการขุดค้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อรวบรวม หลักฐานทางโบราณคดีก่อนที่จะถูกทำลายให้ได้มากที่สุด

ซึ่งบางครั้งอาจจะต้องเลือกขุดค้นในบริเวณที่ จะถูกทำลายก่อน หรือ อาจจะต้องเลือกขุดในบริเวณที่ถูกรบกวนน้อยที่สุด เพื่อให้ได้หลักฐานข้อมูลที่ สมบูรณ์คุ้มค่า ในระยะเวลาที่จำกัด เรียกอีกอย่างหนึ่งว่า การขุดกู้แหล่งโบราณคดี (กระทรวงวัฒนธรรม สำนักโบราณคดี, 2562)

1.2.2 การเลือกจุดขุดค้นทางโบราณคดีใต้น้ำ

การเลือกจุดในการขุดค้นนั้นมีหลากหลายปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเลือกจุดในการขุดค้นโดย ขึ้นอยู่กับจุดประสงค์และความต้องการของผู้ทำการขุดค้นว่าต้องการอะไรจากการขุดค้น ซึ่งข้อมูล ประกอบการตัดสินใจของผู้ขุดค้นนั้นส่วนใหญ่จะได้มาจากขั้นตอนการปฏิบัติงานทางโบราณคดีใต้น้ำ ในขั้นสำรวจ ซึ่งต้องผ่านกระบวนการทบทวนวรรณกรรม สำรวจ ฯลฯ และจัดทำเป็นองค์ความรู้ใน บริเวณพื้นที่แหล่งโบราณคดีนั้น ๆ เพื่อง่ายต่อการหาเป้าหมายในการขุดค้น แต่การเลือกจุดในการขุดค้น มีหลักสำคัญในการเลือกดังต่อไปนี้

ร่องรอยโบราณที่ยังมองเห็นอยู่ คือ ร่องรอยที่เหลืออยู่และปรากฏให้เห็นถึงนัยหรือบริบททาง โบราณคดีซึ่งแสดงให้เห็นว่าพื้นที่บริเวณนั้นเป็นแหล่งโบราณคดีถึงแม้แหล่งโบราณคดีจะไม่สมบูรณ์ ผุพังทลายตามกาลเวลาและสิ่งแวดล้อมที่กระทำต่อแหล่งโบราณคดีนั้น ๆ แต่ยังคงระบุได้ว่าเป็นแหล่ง โบราณคดี เช่น แนวโครงสร้างตัวเรือ ชิ้นส่วนไม้ท้องเรือ เอกสารโบราณ เป็นหลักฐานที่นักโบราณคดีต้องทำการถอดความจากตัวเอกสารในเรื่องของ พื้นที่แหล่งโบราณคดี ตำแหน่งแหล่งโบราณคดี เพื่อใช้ในการตัดสินใจในการเลือกพื้นที่ทำการขุดค้น เช่น จดหมายเหตุ ประชุมพงศาวดาร ฯลฯ

ร่องรอยที่อยู่บนดิน เป็นร่องรอยที่สามารถมองเห็นได้ว่าเป็นหลักฐานโบราณคดี จึงสามารถ สรุปได้ว่าบริเวณพื้นที่เป็นแหล่งโบราณคดี เช่น ชิ้นส่วนภาชนะดินเผาที่พบบนเนินดินในบริเวณกว้าง สามารถสันนิษฐานได้ว่าใต้ดิน-ทรายนั้นน่าจะมีหลักฐานทางโบราณคดี

ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ เป็นข้อมูลที่ได้จากการสอบถามจากผู้อื่น ซึ่งอาจเป็นบุคคลที่อาศัยอยู่ในพื้นที่แหล่งโบราณคดีหรือเป็นผู้ที่มีความรู้และเกี่ยวข้องกับแหล่งโบราณคดีนั้น ๆ เช่น บุคคลในพื้นที่ ชาวประมง นักประดาน้ำท้องถิ่น เป็นต้น (กระทรวงวัฒนธรรม สำนักโบราณคดี, 2562)

1.2.3 รูปแบบหลุมขุดค้นทางโบราณคดีใต้น้ำ

ในการขุดค้นทางโบราณคดีใต้น้ำจะต้องทำอย่างมีระบบ และวิธีการที่ละเอียดรอบคอบต้อง คำนึงถึงความปลอดภัยในการทำงาน ขั้นตอนวิธีการปฏิบัติ การจดบันทึก เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องตรง กับความเป็นจริงมากที่สุด

1.2.4 การกำหนดจุดกำหนดตายตัว (Fixed point)

จุดกำหนดตายตัวเป็นจุดที่สำคัญในการขุดค้นทางโบราณคดี เพราะเป็นหลักในการว่างผังหลุม ขุดค้นว่าจะอยู่ในทิศทางใด ระยะทางเท่าใดจากจุดกำหนดตายตัว และเมื่อต้องการขยายขนาดของหลุม ขุดค้น ก็สามารถทำผังเพิ่มได้โดยมีมาตรฐานเดียวกัน ดังนั้นการเลือกตำแหน่งจุดกำหนดตายตัวควร เป็นจุดมั่นคง แข็งแรง ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงสภาพได้ง่าย และควรเป็นจุดที่มีความสูงกว่าพื้นที่ โดยรอบเช่นกองหิน หรือถ้าไม่สามารถหาได้ ก็สามารถหล่อเสาคอนกรีตแล้วปักลงไปคล้ายกับหลักเขต ของกรมที่ดิน เพื่อเป็นจุดสังเกตในการค้นหาตำแหน่งหลุมขุดค้นทางโบราณคดีได้ในอนาคต ทั้งนี้การวางจุดกำหนดตายตัวในงานโบราณคดีใต้น้ำ จะต้องคำนึงถึงสภาพแวดล้อมที่อาจเป็นแหล่งปลาชุม มี เรือลำกอวนผ่านเสมอ ทำให้มีการทำลายผิวหน้าดินซึ่งต้องป้องกันไว้ล่วงหน้า การกำหนดจุดตายตัวทางโบราณคดีใต้น้ำจะกำหนดบริเวณที่เป็นเนินสูงสุดของกองโบราณวัตถุ ในกรณีที่ไม่พบตัวเรือ หากในกรณีที่พบตัวเรือจะกำหนดจุดตายตัวเป็นบริเวณหัวเรือหรือท้ายเรือแล้วแต่กรณี (กระทรวงวัฒนธรรม สำนักโบราณคดี, 2562)

1.2.5 การวางผังหลุมขุดค้นทางโบราณคดี

ก่อนการวางผังหลุมขุดค้นทางโบราณคดีใต้น้ำ จะต้องวางเส้นมาตรฐานสมมุติ (Base line) ก่อนแล้วจึงวางผังขุดค้นตามแนวเส้นมาตรฐานสมมุติ

การวางผังหลุมขุดค้นต้องวางผังเป็นตารางรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสขนาดเท่า ๆ กัน คลุมพื้นที่ทั้งหมด ก่อนเพื่อให้ง่ายต่อการบันทึกตำแหน่งโบราณวัตถุที่ได้จากการขุดค้นและสะดวกในการขยายพื้นที่หลุม ขุดค้นแล้วจึงทำการขุดค้นตามรูปแบบการขุดค้น

1.3 มาตรการการคุ้มครองโบราณวัตถุ โบราณสถานใต้ทะเล

กระบวนการและวิธีการคุ้มครองโบราณวัตถุ ศิลปวัตถุที่อยู่ใต้น้ำนั้นมีกระบวนการและ วิธีการที่แตกต่างไปจากการทำงานโบราณคดีในภาคพื้นดิน ไม่ว่าจะเป็นการค้นหาแหล่งโบราณคดีก็ดี การสำรวจก็ดี การขุดค้นก็ดีต่างมีกระบวนการทำงานและมีขั้นตอนดังนี้

1.3.1 การค้นหาและการกำหนดตำแหน่งโบราณคดี (Search and location)

การค้นหาแหล่งโบราณคดีที่อยู่ใต้น้ำโดยเฉพาะแหล่งโบราณคดีที่อยู่ในเขตทางทะเลนั้นมี ความยุ่งยาก ลำบากและเป็นงานที่เสี่ยงอันตรายเป็นอย่างยิ่ง และต้องใช้วิธีที่แตกต่างไปจากงาน โบราณคดีในทางบก และในแหล่งเขตน้ำตื้น ประกอบกับการค้นหาตำแหน่งนั้นไม่สามารถทำได้ โดยง่ายเนื่องจากทะเลมีพื้นที่กว้างขวางไม่สามารถหาข้อมูลได้จากภาพถ่ายทางอากาศ หรือข้อมูล ที่จดบันทึกไว้เป็นหลักฐาน ในการหาข้อมูลนั้นจำต้องอาศัยข้อมูลจากการสอบถามชาวประมง ชาวบ้าน สะพานปลา หรือแม้แต่กลุ่มคนที่งมหาของเก่า แต่อย่างไรก็ตาม ปัญหาอย่างหนึ่งที่สำคัญยิ่ง คือ ผู้ให้ข้อมูลไม่สามารถกำหนดจุดที่เคยพบได้แน่นอน

ซึ่งในการสำรวจและกำหนดแหล่ง โบราณคดีที่แน่นอนจึงต้องกระทำโดยการใช้วิธีการดำเพื่อค้นหา และมีการกำหนดเป้าหมายเป็น ตารางหรือตามเส้นทางที่มีการกำหนดไว้ (กระทรวงวัฒนธรรม, 2562)

1.3.2 การสำรวจ (Surveying)

ภายหลังจากที่มีการกำหนดตำแหน่งของแหล่งโบราณคดีใต้น้ำได้แล้ว ขั้นตอนการสำรวจ โดยใช้วิธีการขุดหลุมสอบแบบร่องยาวและการถ่ายภาพแบบโฟโตแกรมเมตริ (Photogrammetry) เพื่อทำให้ทราบว่าแหล่งหลักฐานโบราณคดีดังกล่าวมีการวางตัวทางทิศใดบ้าง (กองโบราณคดี กรมศิลปากร, 2536) โดยการสังเกต วัตถุที่พบแล้วทำการจดบันทึกว่าพบโบราณวัตถุหรือศิลปวัตถุประเภทใดบ้าง และพบวัตถุดังกล่าว ในระยะเท่าไร กระบวนการต่อมานักโบราณคดีใต้น้ำจะทำการร่างภาพโบราณวัตถุบนกระดาษกันน้ำด้วยดินสอและยางลบ และดำเนินการวัดขนาดของวัตถุด้วยตลับเมตรพร้อมกับถ่ายภาพด้วย กล้องใต้น้ำ และท้ายที่สุดจะทำการเก็บโบราณวัตถุและจะต้องทำการบันทึกด้วยว่าเก็บมาจาก แหล่งหรือบริเวณใด ซึ่งการจดบันทึกเรื่องราวและสถานที่ที่โบราณวัตถุจมอยู่นั้นสามารถบ่งบอก เรื่องราวและความเป็นมาของเรือและทรัพย์สิน การดำรงชีวิต ความเป็นอยู่ได้อย่างคร่าว ๆ อาทิ หัวเรือ ท้ายเรืออยู่ทางไหน ทิศทางของการจมเป็นอย่างไร สินค้าในระวางเรือมีอะไรบ้าง สิ่งของที่พบมีประวัติศาสตร์ต่อไป แต่อย่างไรก็ตาม การใช้วิธีการดังกล่าวนั้นทำให้ใช้เวลาในการดำเนินการนานพอสมควร

1.3.3 การขุดค้น (Excavation)

การขุดค้นในแหล่งโบราณคดีใต้น้ำภายหลังการสำรวจนั้น อาจไม่ได้ดำเนินการทันที เนื่องจากกระบวนการรักษานั้นต้องใช้งบประมาณค่อนข้างสูง และสถานที่ต้องสามารถรองรับต่อ การปฏิบัติการได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการอนุรักษ์โบราณวัตถุประเภทไม้ งาช้างและอินทรียวัตถุ อื่น ๆ ในขณะที่ตัวเรือที่ค้นพบนั้นไม่สามารถนำขึ้นมาได้เลย เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการอนุรักษ์มี ราคาค่อนข้างสูงและต้องใช้ห้องปฏิบัติการขนาดใหญ่ในขณะที่งบประมาณในการ

ดำเนินการมีอยู่ อย่างจำกัด ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่าวิธีการรักษาสภาพแหล่งโบราณคดีใต้น้ำที่จำกัดในตัวเรือ คือ การไม่แตะต้องแหล่งโบราณคดีจนกว่าจะแน่ใจว่าจะมีเทคโนโลยี และมีงบประมาณมากเพียงพอ การดำเนินการขุดค้นจึงเริ่มเกิดขึ้น (กองโบราณคดี กรมศิลปากร, 2533) ซึ่งการขุดค้นในแหล่งโบราณคดีใต้น้ำมีทั้งในเขตน้ำตื้นและใน เขตน้ำลึก (กองโบราณคดี กรมศิลปากร, 2531)

1.3.4 การขุดค้นแหล่งโบราณคดีในแหล่งน้ำตื้น

การขุดค้นแหล่งโบราณคดีในแหล่งน้ำตื้นนั้น มีกระบวนการที่ยุ่งยากและซับซ้อนมากกว่า การขุดค้นแหล่งโบราณคดีทางบก แม้การขุดค้นแหล่งโบราณคดีในเขตน้ำตื้นอาจจะไม่ได้มีปัญหา เรื่องความลึกของน้ำก็ตาม แต่การขุดค้นและการอนุรักษ์ก็ต้องการวิธีการเพิ่มเติมขึ้นมากขึ้นกว่า กระบวนการทำงานในทางบกด้วยเช่นกัน อาทิ การขุดค้นอาจต้องทำเขื่อนกั้นน้ำแล้วใช้วิธีการสูบ น้ำออกหลังจากนั้นจึงใช้วิธีการขุดลอกดินโคลนออกมา แต่ในกรณีที่โบราณวัตถุซึ่งมีสภาพเป็นไม้ อาทิ โครงสร้างเรือ หรือสิ่งก่อสร้างที่เป็นไม้ กระบวนการรักษาต้องใช้วิธีการทำให้ชุ่มน้ำเสมอ ซึ่ง การอนุรักษ์อาจดำเนินการโดยวิธีการฉีดพ้นน้ำ นอกจากนั้นแล้ว การรักษาโบราณวัตถุดังกล่าวยัง ต้องใช้งบประมาณค่อนข้างสูงมาก อีกทั้งยังต้องใช้ห้องปฏิบัติการขนาดใหญ่ในการรักษาไม้ให้ชุ่มน้ำไว้

ดังนั้น ในการอนุรักษ์โบราณวัตถุดังกล่าวจึงใช้วิธีการปล่อยแช่น้ำเพื่อเป็นการรักษาไว้ซึ่งสภาพของโบราณวัตถุนั้นเอง ดังจะเห็นได้จากซากเรือสำเภาที่บ้านเกาะเสม็ดงาม จังหวัดจันทบุรี เป็นต้น (กระทรวงวัฒนธรรม สำนักโบราณคดี, 2562)

1.3.5. การขุดค้นแหล่งโบราณคดีในเขตน้ำลึก

การขุดค้นแหล่งโบราณคดีในเขตน้ำลึกนั้น มีปัญหาและกระบวนการทำงานที่ยุ่งยากและมี กระบวนการที่ต้องการความละเอียดในการทำงานเป็นอย่างยิ่งมากกว่าการทำงานทางบก นอกจากนั้นแล้ว การทำงานดังกล่าวก็ยังมีสภาพปัญหาที่สำคัญยิ่งในเรื่องการจำกัดเวลาการปฏิบัติงาน กล่าวคือ ถ้าหากระดับน้ำมีความลึกมากช่วงเวลาการทำงานย่อมสั้นลงไปด้วย ซึ่ง วิธีการปฏิบัติงานนั้นจะกระทำได้ต่อเมื่อมีการได้มาซึ่งข้อมูลจากการสัมภาษณ์กลุ่มบุคคลต่าง ๆ และดำเนินการจดบันทึกข้อมูลไว้เพื่อให้ทราบถึงพิกัดของโบราณวัตถุว่าอยู่ห่างจากชายฝั่งทะเลกี่กิโลเมตรและระดับน้ำมีความลึกเท่าไร ภายหลังจากนั้นคณะทำงานจึงทำการวางแผนการทำงานและดำเนินการจัดทีมทำงานและจัดเตรียมอุปกรณ์ ท้ายที่สุดทำการออกปฏิบัติการตามแผนการที่วางไว้ โดยเมื่อแล่นเรือมาถึงพิกัดที่กำหนดไว้แล้ว บรรดานักดำน้ำก็จะทำการดำลงไปสำรวจพื้นที่ซึ่งขึ้นอยู่กับระดับความลึกของน้ำในจุดปฏิบัติการ ดังนั้น “ยิ่งน้ำทะเลมีความลึกมากเท่าใดเวลาที่จะทำงานก็สั้นลงไปด้วยเช่นกัน ในทางปฏิบัติการทำงานเพื่อให้มีประสิทธิภาพจึงจำเป็นต้องมีหลายคณะทำงานซึ่งแบ่งออกเป็นชุด ๆ เพื่อให้การทำงานสามารถกระทำได้อย่างต่อเนื่อง โดยการ

ทำงานจะแบ่งออกเป็น 6 ชุด ๆ 12 คน และจะมีการทำงานกันทั้งวัน ในกรณีที่ระดับน้ำมีความลึกตั้งแต่ 5-10 เมตร จะใช้ชุดทำงานประมาณ 3 คน โดยการทำงานจะลงไปทำการสำรวจครั้งละ 2 คน และในการทำงานแต่ละชุดจะไม่เกิน 2 ชั่วโมง" นอกจากนั้นแล้ว การทำงานใต้น้ำนั้นนักดำน้ำจะต้องใช้เครื่องช่วยหายใจเฉพาะตัวใต้น้ำ (Scuba) ในการปฏิบัติงาน ซึ่งวิธีการทำงานอาจใช้วิธีใช้มือ พัดโบกทรายที่ทับถมอยู่เหนือซากเรือหรือแหล่งโบราณคดี รวมทั้งการใช้เครื่องมือขนาดเล็ก เช่น เกรียงหรือเสียมมือขุด จนถึงเครื่องมือขนาดใหญ่ อาทิ การใช้เครื่องดูดด้วยแรงอัดอากาศ (Air lift) หรือเครื่องดูดทรายด้วยระบบแรงดันของน้ำ (Water dredge) เป็นต้น

1.3.6 การสงวนรักษา (Treatments)

วิธีการที่ดีที่สุดในการสงวนรักษาแหล่งโบราณคดีใต้น้ำคือ การปล่อยให้แหล่งโบราณคดี ดังกล่าวดำรงอยู่โดยปราศจากการแตะต้องและรบกวน แต่อย่างไรก็ตาม ในสภาพความเป็นจริง แล้วการปล่อยให้แหล่งโบราณคดีดังกล่าวดำรงอยู่โดยปราศจากการแตะต้องและรบกวนไม่สามารถ กระทำได้ในทางปฏิบัติ เนื่องจากโบราณวัตถุและศิลปวัตถุนั้นเป็นทรัพย์สินทางวัฒนธรรมหรือ เป็นทรัพย์สมบัติที่มีมูลค่าอันประเมินค่ามิได้และยังเป็นที่ต้องการของนักล่าสมบัติ นักค้าของเก่า และนายทุนผู้มั่งคั่งอีกด้วย ซึ่งในการขุดค้นหรืองมหาทรัพย์สินทางวัฒนธรรมใต้ทะเลของนักล่า สมบัติมักไม่คำนึงถึงวิธีการขุดค้น การสงวนรักษาอาจกล่าวได้ว่าการล่าสมบัติมักเป็นการทำลาย มากกว่าการสร้างสรรค์

นอกจากนั้นแล้ว การประกอบอาชีพทำประมงอวนลากมักจะเป็นการทำลายหลักฐานทาง ประวัติศาสตร์โดยไม่ตั้งใจ ประกอบกับการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศไม่ว่าจะเป็นการ ค้นหาแหล่งปิโตรเลียม แหล่งแร่ การวางระบบสายเคเบิลสื่อสารใต้ทะเลล้วนมีส่วนต่อการทำลาย ทรัพย์สินทางวัฒนธรรมใต้ทะเลอย่างไม่ตั้งใจ ซึ่งในการสงวนรักษาโดยปล่อยให้แหล่งมรดกทาง วัฒนธรรมดำรงอยู่ในสถานที่ดังกล่าวโดยไม่แตะต้องจึงเป็นไปได้ยาก

แต่กระนั้นก็ตาม ในการสงวนรักษานั้นมีกระบวนการที่ค่อนข้างยุ่งยากและมีค่าใช้จ่ายสูง และยังใช้เวลายาวนานซึ่งในการสงวนรักษาโบราณวัตถุบางชิ้นใช้เวลานานหลายสิบปีตั้งแต่การ ดำเนินการขุดค้นทรัพย์สินทางวัฒนธรรมจนกระทั่งสามารถไปจัดแสดงได้ สาเหตุที่การอนุรักษ์ ต้องใช้เวลานานเนื่องจากโบราณวัตถุดังกล่าวจมอยู่ใต้ท้องทะเลมาเป็นเวลานานมากหลายปี (กองโบราณคดี กรมศิลปากร, 2531) และ ด้วยเหตุที่ความเค็มของน้ำทะเลมีผลทำให้เกลือที่อยู่ในน้ำทะเลแทรกซึมเข้าไปอยู่ในเนื้อของ โบราณวัตถุได้ ยิ่งในกรณีที่โบราณวัตถุซึ่งมีสภาพเป็นรูพรุน เมื่อนำขึ้นมาจากน้ำและเกิดการแห้งลง เกลือจะทำการจับตัวเป็นผลึกและมีผลทำให้เกิดการทำลายรูพรุนของโบราณวัตถุให้แตกออก และประการที่สำคัญอย่างยิ่งคือในเวลาที่เกิดการแตก

ทำลายลง การแตกไม่ได้แตกออกเป็นชิ้น ๆ แต่อย่างใด ในขณะที่ความเสียหายดังกล่าวจะเกิดการกัดกร่อนเป็นผงเล็ก ๆ ส่วนผิวของโบราณวัตถุที่เคยสวยเงางามก็จะกลับกลายเป็นด้านไป

สำหรับการรักษาสภาพของโบราณวัตถุในกรณีที่เป็นถ้วยชามกระเบื้องหรือเครื่องสังคโลก จะใช้เทคนิคการแช่ในบ่อน้ำจืดที่จัดสร้างขึ้นมาเพื่อให้น้ำจืดทำหน้าที่ในการดึงสารละลายและความเค็มของเกลือออกจากโบราณวัตถุดังกล่าว ซึ่งกระบวนการเช่นว่านั้นจะต้องทำให้หมดไป ซึ่งน้ำเกลือโดยต้องทำการเปลี่ยนถ่ายน้ำไปเรื่อย ๆ และต้องทำการแช่น้ำจืดไว้นานหลายปี ภายหลังจากที่หมดเกลือแล้วต้องปล่อยให้แห้งสนิท

นอกจากนั้นแล้ว อินทรียวัตถุอื่นอาทิ ไม้ เมื่อเจอแสงแบคทีเรียจะทำการเจริญเติบโต ดังนั้น ในการสงวนรักษาจึงต้องทำการเก็บรักษาไว้ในถุงดำหรือห่อหุ้มด้วยกระดาษเนื่องจากถ้า โบราณวัตถุดังกล่าวโดนแสงก็จะเกิดการเปลี่ยนสีหรือเปลี่ยนสภาพกลายเป็นวุ้นได้เช่นกัน กรณีของผ้า หนังสัตว์ ต้องใช้เทคนิคในการรักษามากขึ้นกว่าโบราณวัตถุอย่างอื่น กล่าวคือนอกจากจะต้องทำการล้างให้หมดความเค็มของน้ำเกลือแล้วย การอนุรักษ์ยังต้องทำการเสริมเนื้อผิววัตถุด้วยวัสดุสังเคราะห์ทำลงไปบนพื้นผิวเพื่อที่จะไปทำหน้าที่เพื่อช่วยค้ำเซลล์ของ โบราณวัตถุเอาไว้ด้วย เนื่องจากในกรณีที่มีการปล่อยให้โบราณวัตถุแห้งลงวัตถุดังกล่าวจะเกิด การยุบตัวและก่อให้เกิดความเสียหายได้ แต่อย่างไรก็ตาม การสงวนรักษาโบราณวัตถุดังกล่าวก็ ยังจะต้องเลือกใช้วัสดุสังเคราะห์ให้มีความเหมาะสมกับโบราณวัตถุด้วยเช่นกัน กรณีของ ทองแดง สำริด ทองเหลืองและเหล็ก การสงวนรักษาจะต้องใช้กระบวนการ รักษาที่มีความพิเศษมากขึ้นกว่าธรรมดา

กล่าวคือการอนุรักษ์จะใช้วิธีการแช่ในน้ำจืดไม่ได้โดย เด็ดขาด เนื่องจากเนื้อโลหะจะทำปฏิกิริยากับออกซิเจนทำให้เกิดเป็นสนิมขึ้นมาได้ การสงวน รักษาจึงต้องกระทำโดยวิธีการแช่ไว้ในสารเคมีชนิดหนึ่งที่ทำหน้าที่ในการกันออกซิเจนให้ ออกไป ซึ่งในกระบวนการแช่นั้นย่อมขึ้นอยู่กับขนาดและสภาพของโบราณวัตถุ กล่าวคือ ถ้า โบราณวัตถุดังกล่าวยังไม่มีการขึ้นสนิมแต่อย่างใดกระบวนการสงวนรักษาจะกระทำด้วยการล้าง น้ำเค็มออกแล้วทำการแช่ด้วยสารเคมีประมาณ 2-3 วัน แต่อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่โบราณวัตถุดังกล่าวมีการขึ้นสนิมแล้วกระบวนการสงวนรักษา จะต้องกระทำโดยการล้างและการขูดเอาตัวสนิมออกให้หมดจากโบราณวัตถุก่อนภายหลัง จากนั้นจึงทำการแช่ด้วยสารเคมีแต่อาจต้องใช้เวลานานกว่ากรณีที่ยังไม่เกิดสนิมโดยใช้เวลา ประมาณ 5-7 วัน ภายหลังจากนั้น เมื่อตรวจสอบการปรับสภาพและทำทะเบียนโบราณวัตถุเรียบร้อย แล้วตามหลักการโบราณวัตถุทุกชิ้นจะถูกเก็บไว้ที่พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเท่านั้น เว้นแต่วัตถุบางชิ้น ที่อยู่ในขั้นตอนของการอนุรักษ์หรืออยู่ในขั้นตอนของการศึกษาเปรียบเทียบทางโบราณคดี ผู้วิจัยจะต้องดำเนินการขออนุญาตเก็บไว้เพื่อศึกษาก่อนเป็นกรณี ๆ ไป

1.3.7. การวิเคราะห์ข้อมูลหลักฐานและการแปลความ

การวิเคราะห์ข้อมูลหลักฐานและการแปลความนั้นอาจกล่าวได้ว่าเป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการศึกษาวิจัยทางโบราณคดีและทางวิทยาศาสตร์โดยหลักการทั่วไปการวิเคราะห์ข้อมูลหลักฐานและการแปลความนั้นมักใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงปริมาณและน้ำหนัก สถิติ การวิเคราะห์ทางกายภาพ การจำแนกประเภทโบราณวัตถุและข้อมูล การวิเคราะห์ทางเคมี การวิเคราะห์อายุวัตถุโดยวิธีคาร์บอน-14 วิธีเทอร์โมลูมิเนส-เซนส์ การนับวงปีไม้ รวมไปถึงการศึกษาเปรียบเทียบเป็นต้น ในการวิเคราะห์ดังกล่าวจะช่วยทำให้ผู้วิจัยทราบถึงชนิดและ ประเภทของวัสดุที่จะใช้ในการสงวนรักษาโบราณวัตถุนั้นด้วย

นอกจากนั้นแล้ว ในขั้นตอนของการแปลข้อมูลนั้นนอกจากนักโบราณคดีจะทำได้ด้วย ตนเองแล้วในบางครั้งที่มีความจำเป็นอาจต้องเชิญนักวิชาการสาขาต่าง ๆ มาร่วมประชุมหรือทำการสัมมนาเพื่อหาข้อสรุปในหลักฐานทางประวัติศาสตร์ที่มีอยู่เช่นกัน (กองโบราณคดี กรมศิลปากร, 2531)

1.3.8 การเผยแพร่และการประชาสัมพันธ์และการจัดแสดงพิพิธภัณฑ์โบราณคดีใต้น้ำ

การเผยแพร่งานอนุรักษ์โบราณคดีใต้น้ำออกสู่สาธารณะเป็นเรื่องที่สามารถกระทำได้ตั้งแต่ ที่มีการค้นคว้าหาแหล่งขุดค้นตลอดจนถึงขั้นตอนในการวิเคราะห์และการแปลความ ซึ่งการเผยแพร่งานอนุรักษ์โบราณคดีใต้น้ำอาจจัดทำอยู่ในรูปของการจัดนิทรรศการ การบรรยาย การทำสารคดี การเสนอสื่อสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ ทางสื่อสารมวลชนและยังรวมไปถึงการจัดพิมพ์ในรูปแบบของเอกสารทางวิชาการ วารสาร หรือแม้แต่ในรูปแบบของการศึกษาวิจัยทั้งในประเทศและต่างประเทศ

นอกจากนั้นแล้ว ในการจัดแสดงพิพิธภัณฑ์มักเป็นกระบวนการหรือขั้นตอนสุดท้ายในการ ทำงานด้านโบราณคดีใต้น้ำแต่อาจกล่าวได้ว่าการจัดแสดงพิพิธภัณฑ์ดังกล่าวกลับเป็นสิ่งที่มีความ จำเป็นอย่างมากในกระบวนการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์การดำเนินการเกี่ยวกับงานโบราณคดี ใต้น้ำ เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศมากกว่าร้อยละ 90 ยังขาดความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับปรัชญาในการอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมของชาติ ประกอบกับงานอนุรักษ์ด้าน โบราณคดีใต้น้ำนั้น ประชาชนไม่สามารถเข้าศึกษาหรือหาความรู้หรือสามารถเยี่ยมชมการขุดค้น หลักฐานทางโบราณคดีได้เหมือนกับแหล่งโบราณคดีบนบก ดังนั้น การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ และการจัดแสดงพิพิธภัณฑ์จึงเป็นการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ที่สามารถสร้างองค์ความรู้ ความเข้าใจตลอดจนเป็นการร่วมกันสร้างจิตสำนึกของคนในชาติในการร่วมกันพิทักษ์รักษา มรดกทางวัฒนธรรมของชาติให้คงอยู่สืบไป (กองโบราณคดี กรมศิลปากร, 2533)

1.3.9 เอกสารที่มีความเกี่ยวข้องกับการฝึกอบรมทางด้านโบราณคดีใต้น้ำ

จากการค้นคว้าหาเอกสารทางด้านโบราณคดีใต้น้ำของไทยพบว่า กองโบราณคดีใต้น้ำเคยออกเอกสารตีพิมพ์เป็นรูปแบบหนังสือเพื่อเผยแพร่ เกี่ยวกับงานโบราณคดีใต้น้ำทั้งหมด 3 ฉบับ (กระทรวงวัฒนธรรม กรมศิลปากร, 2561) โดยใช้ชื่อหนังสือว่า โบราณคดีสีคราม 1, 2 และ 3 โดยแต่ละเล่มจะมีเนื้อหาเกี่ยวกับรายงานการขุดค้นต่าง ๆ ซึ่งในหนังสือโบราณคดีสีคราม ฉบับที่ 1 “รายงานเบื้องต้นการสำรวจและขุดค้น แหล่งเรือเกาะทะลุ อำเภอเมือง จังหวัดระยอง” นั้น พบว่าภายในเล่มมีเนื้อหากล่าวถึง การจัด กิจกรรมจัดการฝึกอบรมทางด้านโบราณคดีใต้น้ำที่มีการจัดทำขึ้นเมื่อ 15-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2534 (กองโบราณคดี กรมศิลปากร, 2536)

โดยในเนื้อหามีการกล่าวถึง การฝึกอบรม รวมถึง บอกถึงปัญหา และอุปสรรคในการฝึกอบรมอย่างละเอียด ซึ่งจะเห็นได้ว่าปัญหาเกือบทั้งหมดเกิดจากบุคลากร และอุปกรณ์ไม่เพียงพอ โดยในยุคนั้นอุปกรณ์ในการดำน้ำยังคงมีราคาที่สูงมาก ๆ โดยเฉพาะอุปกรณ์ในการถ่ายภาพนิ่ง และภาพเคลื่อนไหวจะราคาสูงมากจนในประเทศไทยอาจมีกล้องลักษณะนั้นเพียงไม่กี่ตัวเท่านั้น ซึ่งก็ยังคงคุณภาพไม่ได้ดีเท่าปัจจุบัน และผู้ที่ถ่ายภาพจะต้องมีทักษะในการลอยตัวในน้ำสูงเพื่อให้กล้องถ่ายภาพนิ่งมากพอ ต้องมีความรู้ด้านทักษะการถ่ายภาพสูง เนื่องจากการถ่ายภาพใต้น้ำจะมีหลักการหักเหของแสง ที่แตกต่างจากบนบกโดยสิ้นเชิง

1.3.10 ความสำคัญของแหล่งเรือจม

แหล่งเรือจม หมายถึง ซากเรือที่จมอยู่ในน้ำ ซึ่งซากเรือเหล่านั้นสามารถบอกเรื่องราวต่าง ๆ ได้ โดยเรือลำหนึ่งเดินทางจากที่หนึ่ง ไปยังอีกที่หนึ่ง โดยระหว่างทางนั้นอาจเจอกับพายุหรืออุบัติเหตุ ทำให้เรือจมลงสู่ใต้ท้องทะเลพร้อมสินค้า และเครื่องใช้บนเรือ ซึ่งการจมลงนั้น ๆ ทำให้การกระทำต่าง ๆ บนเรือหยุดลงทันที และไม่มีการเคลื่อนไหวอีก หลักฐานต่าง ๆ ที่พบจึงสามารถบอกเล่าเรื่องราวได้

โดยสิ่งของเครื่องใช้ต่าง ๆ ที่พบอยู่บนเรือ และสามารถเคลื่อนย้ายได้จะกลายสภาพเป็นโบราณวัตถุทันที ที่มีอายุครบ 100 ปี แต่ทว่าตัวเรือนั้นไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ เมื่ออายุครบ 100 ปี จะกลายเป็นโบราณสถานทันที ซึ่งโบราณวัตถุเหล่านี้ เป็นหลักฐานที่สำคัญมาก เนื่องจากสามารถยืนยันได้ว่าการค้าขายระหว่างสยาม หรือประเทศไทย กับเมืองต่าง ๆ มีมาอย่างยาวนาน นอกจากนี้ยังเป็นหลักฐานช่วยยืนยันบันทึกต่าง ๆ ที่มีการกล่าวถึง สินค้านำเข้า และส่งออกอีกด้วย ทั้งยังสามารถบอกถึงวิธีการใช้ชีวิตได้ จากเครื่องมือเครื่องใช้ รวมไปถึงการทำอาหารของคนบนเรือขณะที่เดินทางได้

ตำแหน่งที่พบเรือสามารถนำมาเปรียบเทียบกับข้อมูลลายลักษณ์อักษร (บันทึกต่าง ๆ) ซึ่งอาจบอกได้ว่าเรือลำนี้อยู่ในการเดินทางเส้นทางใด และถ้าหากพบเรือจำนวนมากในบริเวณนั้น อาจบอกได้ว่ามีเมืองใหญ่ที่เคยเป็นเมืองท่าอยู่ในบริเวณนั้น

โดยรูปแบบและลักษณะของเรือที่จมนั้น สามารถบอกถึงเทคนิคการต่อเรือช่วยบอกภูมิปัญญาของผู้คนที่ต่อเรือ หรืออาจบอกสัญชาติของเรือได้จากเอกลักษณ์ของเรือในแต่ละสัญชาติ ความแตกต่างระหว่างโบราณคดีบนบกกับโบราณคดีใต้น้ำ

1.3.11 การคุ้มครองโบราณสถาน โบราณวัตถุใต้ทะเล

จากการศึกษาคำนิยามศัพท์ของกฎหมาย ไม่ว่าจะเป็นโบราณวัตถุ และศิลปวัตถุแล้ว จะพบว่ามรดกทางวัฒนธรรมทั้งสองประการนั้น เกี่ยวข้องกับประเด็นกฎหมายในเรื่องการคุ้มครองมรดกทางวัฒนธรรมใต้น้ำ ในเขตทางทะเลของประเทศไทย เนื่องจากถ้อยคำว่าโบราณวัตถุนั้น มีหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดไว้สองลักษณะดังนี้

ลักษณะแรก โบราณวัตถุนั้นต้องเป็นสังหาริมทรัพย์ ซึ่งหมายถึง ทรัพย์สินอื่นนอกจากอสังหาริมทรัพย์ และหมายความรวมถึงสิทธิอันเกี่ยวกับทรัพย์สินนั้น (รัฐบาลไทย, 2468)

ลักษณะที่สอง สังหาริมทรัพย์นั้นต้องเป็นของโบราณไม่ว่าจะเป็นสิ่งประดิษฐ์หรือเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ หรือที่เป็นส่วนหนึ่งส่วนใดของโบราณสถาน ซากมนุษย์หรือซากสัตว์ ซึ่งโดยอายุหรือโดยลักษณะแห่งการประดิษฐ์หรือโดยหลักฐานเกี่ยวกับประวัติของสังหาริมทรัพย์นั้นเป็นประโยชน์ในทางศิลปะ ประวัติศาสตร์หรือโบราณคดี ในขณะที่ศิลปวัตถุนั้นเป็นสิ่งที่ทำด้วยฝีมือประณีตและมีคุณค่าสูงในทางศิลปะ ซึ่งจากหลักเกณฑ์ในกฎหมายดังกล่าวนั้น ผู้วิจัยมีข้อสังเกตบางประการดังนี้

ประการแรก โบราณวัตถุนั้นยังมีความหมายรวมไปถึงส่วนใดส่วนหนึ่งของโบราณสถานด้วยกล่าวคือ โดยสภาพเดิมแล้วโบราณวัตถุส่วนดังกล่าวเคยเป็นส่วนใด

ส่วนหนึ่งของโบราณสถานแต่เมื่อส่วนดังกล่าวได้หลุดออก แยกหรือแตกออกจากส่วนโบราณสถานแล้ว ชิ้นส่วนดังกล่าวก็กลับกลายเป็นโบราณวัตถุตามความหมายของกฎหมาย และได้รับการคุ้มครองตามบทบัญญัติของกฎหมายได้เช่นกัน

ประการที่สอง โบราณวัตถุนั้นจะต้องปรากฏว่าเป็นของโบราณ ซึ่งคำว่าของโบราณนั้นตามพระราชบัญญัติโบราณสถานฯ ไม่ได้กำหนดคำนิยามศัพท์ คำว่าของโบราณนั้นหมายถึงของที่มีอายุเป็นเวลานานเท่าใดจึงกลายเป็นของโบราณไว้แต่อย่างใดไม่ อาทิ เรือเดินทะเลเกิดอับปางมีสินค้าในระวางเรือจม การจมอยู่ใต้น้ำดังกล่าว จะต้องปรากฏข้อเท็จจริงว่าจมอยู่นานเป็นเวลานานเท่าใดสินค้าดังกล่าวจึงกลายเป็นโบราณวัตถุตามความหมายของกฎหมาย และได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายที่มีอยู่

ประการที่สาม คำว่าศิลปวัตถุเมื่อเปรียบเทียบกับคำว่าโบราณสถานแล้วจะพบว่ากฎหมายไม่ได้กำหนดว่าศิลปวัตถุต้องเป็นของโบราณเท่านั้น ซึ่งกรณีดังกล่าวศิลปวัตถุเมื่อเป็นสิ่งที่ทำด้วยฝีมือประณีตและมีคุณค่าสูงในทางศิลปะแล้ว ศิลปวัตถุดังกล่าวก็อยู่ในความหมายที่กฎหมายให้การคุ้มครองได้เช่นเดียวกัน เป็นที่น่าสังเกตว่า คำว่าศิลปวัตถุนั้น แม้จะปรากฏว่าเป็นของใหม่ก็ตามแต่ถ้าเกิดเหตุที่มีอันที่จะต้องไปดำรงอยู่ในเขตทางทะเลของประเทศไทยแล้ว กฎหมายไทยที่มีอยู่จะสามารถใช้บังคับได้แค่ไหนเพียงใด

การคุ้มครองโบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ ใต้น้ำในเขตทางทะเลของประเทศไทยในการคุ้มครองมรดกทางวัฒนธรรมของประเทศไทยไม่ว่าจะเป็นโบราณสถาน โบราณวัตถุหรือศิลปวัตถุต่างต้องอาศัยแนวคิดในการอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมประกอบกับจิตสำนึกของภาคส่วนต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นจิตสำนึกของหน่วยงานภาครัฐ ภาคองค์กรเอกชน หรือแม้แต่ภาคประชาชนและการมีส่วนร่วมของชุมชนซึ่งเป็นปัจจัยหลักที่มีผลต่อการอนุรักษ์ความเป็นเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมของชาติไทยที่แสดงให้ปรากฏผ่านโบราณสถาน โบราณวัตถุและศิลปวัตถุไม่ว่ามรดกทางวัฒนธรรมดังกล่าวจะเป็นมรดกทางวัฒนธรรมที่มีอยู่ในเขตทางบกหรือในที่ต่าง ๆ ที่ดำรงอยู่ใต้น้ำก็ตามในการอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมเช่นว่านั้นจำต้องอาศัยหน่วยงานหลักในการทำหน้าที่สำคัญดังกล่าวได้แก่ กลุ่มโบราณคดีใต้น้ำ สำนักโบราณคดี กรมศิลปากรกระทรวงวัฒนธรรมเป็นหน่วยงานหลักในการทำหน้าที่เพื่อปกป้องและคุ้มครองมรดกทางวัฒนธรรมของชาติ

โดยต้องอาศัยปัจจัยหลักอื่นในการดำเนินการไม่ว่าจะเป็นตัวบุคลากร ทรัพยากร เครื่องมือ การประสานความร่วมมือกับทุกภาคส่วน งบประมาณ เทคโนโลยีความรู้ รวมทั้งข้อกำหนดกฎเกณฑ์หรือกฎหมายซึ่งเป็นกลไกหรือเครื่องมือหลักในการปกป้องรักษามรดกทางวัฒนธรรมต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมรดกทางวัฒนธรรมใต้น้ำในเขตทางทะเลของประเทศไทย

การคุ้มครองโบราณคดีใต้ทะเลให้ความคุ้มครองทางวัตนธรรม อาทิ ซากเรือจม ประภาคาร และสะพานท่าเรือ เป็นต้น โดยประเทศไทยมีการประกาศคุ้มครองพื้นที่ซากเรือโบราณจมในอ่าวไทย

ประกาศกระทรวงศึกษาธิการ ลงวันที่ 8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2517 เรื่อง กำหนดบริเวณท้องทะเลอ่าวไทย ท้องที่จังหวัดชลบุรี เป็นบริเวณห้ามงมค้นหาโบราณวัตถุ หรือศิลปวัตถุ ตามพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ หรือศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504

ประกาศกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ลงวันที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2518 เรื่อง ห้ามมิให้บุคคลใดทำการประมงในที่จับสัตว์น้ำอ่าวสัตหีบ จังหวัดชลบุรี เพื่อคุ้มครองป้องกันมิให้ซากเรือโบราณ และโบราณวัตถุมีค่าที่จมอยู่ในบริเวณดังกล่าว เกิดการเสียหายจากการทำประมง

พื้นที่คุ้มครองโบราณคดีใต้ทะเล พื้นที่: อ่าวสัตหีบ ที่ตั้ง: บริเวณอ่าวสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ขนาดพื้นที่ 27 ตร.กม. หรือ ขนาดพื้นที่ 16,875 ไร่ (อนุวัฒน์ นทีวัฒนา, 2551)

หากแต่มีข้อถกเถียงกันว่า เรือจม เป็นโบราณสถานหรือโบราณวัตถุกันแน่ ซึ่งจากการศึกษาพบว่า “โบราณสถาน” หมายความว่า อสังหาริมทรัพย์ซึ่งโดยอายุหรือโดยลักษณะแห่งการก่อสร้างหรือโดยหลักฐานเกี่ยวกับประวัติของอสังหาริมทรัพย์นั้นเป็นประโยชน์ในทางศิลปะ ประวัติศาสตร์ หรือโบราณคดี ทั้งนี้ ให้รวมถึงสถานที่ที่เป็นแหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ และอุทยานประวัติศาสตร์ด้วย (รัฐบาลไทย, 2535) เป็นที่น่าสังเกตว่า เมื่อได้พิจารณาในคำนิยามศัพท์ตามพระราชบัญญัติโบราณสถานแล้วผู้วิจัยพบว่าสิ่งใดจะเป็นโบราณสถานได้หรือไม่นั้นโดยหลักแล้ว ต้องทำการพิจารณาจากหลักเกณฑ์ ที่กฎหมายกำหนดไว้สองลักษณะดังนี้

ลักษณะแรก โบราณสถานนั้นต้องเป็นอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งหมายถึง ที่ดิน ทรัพย์อันติดกับที่ดิน หรือทรัพย์ซึ่งประกอบเป็นอันเดียวกับที่ดิน นอกจากนั้นแล้ว ยังหมายความรวมถึงสิทธิทั้งหลายอันเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในที่ดินด้วย (รัฐบาลไทย, 2535) และลักษณะที่สอง โดยอายุหรือโดยลักษณะแห่งการก่อสร้างหรือโดยหลักฐานเกี่ยวกับประวัติของอสังหาริมทรัพย์นั้น เป็นประโยชน์ในทางศิลปะ ประวัติศาสตร์ หรือโบราณคดี รวมทั้งสถานที่ที่เป็นแหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์และอุทยานประวัติศาสตร์ด้วย

ดังนั้น โบราณสถานจึงต้องเป็นอสังหาริมทรัพย์เท่านั้น ซึ่งในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยจะเน้นเฉพาะการศึกษาที่ “เรือจม” เป็นประเด็นหลัก ซึ่งเรือจมหากพิจารณาตามข้อกฎหมายแล้วไม่ใช่โบราณสถาน ในขณะเดียวกัน “โบราณวัตถุ” หมายความถึง สังหาริมทรัพย์ที่เป็นของโบราณ ไม่ว่าจะเป็นสิ่งประดิษฐ์หรือเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ หรือที่เป็นส่วนหนึ่งส่วนใดของโบราณสถาน ซากมนุษย์หรือซากสัตว์ ซึ่งโดยอายุหรือโดยลักษณะแห่งการประดิษฐ์หรือโดยหลักฐานเกี่ยวกับประวัติของสังหาริมทรัพย์นั้น เป็นประโยชน์ในทางศิลปะ ประวัติศาสตร์หรือโบราณคดี ส่วน “ศิลปวัตถุ” หมายถึง สิ่งที่ทำด้วยฝีมืออย่างประณีตและมีคุณค่าสูงในทางศิลปะ (รัฐบาลไทย, 2535) ดังนั้นหากวิเคราะห์ตามตัวอักษรที่ปรากฏคงสรุปได้ว่า เรือจม เป็นโบราณวัตถุนั่นเอง

วรรณกรรม งานวิจัยและวิทยานิพนธ์ที่มีความเกี่ยวข้องกับโบราณคดีใต้น้ำในประเทศไทย จากการสืบค้น พบว่า วรรณกรรมที่มีความเกี่ยวข้องกับโบราณคดีใต้น้ำของไทยพบเพียงรายงานการขุดค้นของกองโบราณคดีใต้น้ำ ที่อยู่ที่อยู่ในการดูแลของกรมศิลปากร เท่านั้น ซึ่งเฉพาะเจาะจงเป็นแหล่งขุดค้นโดยเฉพาะ และที่มีการกล่าวถึง “แหล่งเรือจมแก้วสมุทร” เพียงแค่รายงานการสำรวจ 3 ฉบับเท่านั้น นั่นคือรายงานการสำรวจ “เรือจมเกาะอีร้า (ชื่อเดิมก่อนพบหลักฐานระบุชื่อเรือ)” ครั้งที่ 1 ช่วง เมษายน พ.ศ. 2520 จากรายงานจะเห็นได้ว่า เป็นแค่การสำรวจ

เบื้องต้นเท่านั้น ไม่ได้มีการขุดค้น จากผลการสำรวจทำให้สามารถกำหนดตำแหน่งที่เรือจมได้อย่างชัดเจน และทราบข้อมูลเบื้องต้นว่าเป็นเรือเหล็ก จากนั้นได้ทำการตั้งชื่อเรือขึ้นมา เนื่องจากยังไม่ทราบชื่อเรือที่ชัดเจน ดังนั้นจึงทำการตั้งชื่อเรือตามพื้นที่ที่พบ โดยเรือลำนี้จมอยู่ละหว่างเกาะครามและเกาะอีร้า แต่ชิดมาทางเกาะอีร้า หัวเรือหันไปทางตะวันออก ท้ายเรือหันมาทางเกาะอีร้า และเขาแหลมปู่เจ้า จึงตั้งชื่อเรือว่า “เรืออีร้า”

รายงานการสำรวจ “เรือจมแก้วสมุทร” ครั้งที่ 2 ช่วงวันที่ 25-28 มิถุนายน พ.ศ. 2536 โดยรายงานฉบับนี้เองก็เป็นรูปแบบการสำรวจเช่นเคย หากแต่มีความละเอียดมากขึ้น และสามารถระบุได้ว่า เรือลำดังกล่าวมีชื่อว่า เพชรบุรีเบรเมน ซึ่งเป็นเรือสมัยรัตนโกสินทร์ โดยอ้างอิงหลักฐานจากอุทกศาสตร์กองทัพเรือว่าได้มีการบันทึกบอกตำแหน่งเรือจมลำนี้ไว้ด้วย ต่อมาในรายงานการสำรวจ “เรือจมแก้วสมุทร” ครั้งที่ 3 ช่วงวันที่ 27 กรกฎาคม-12 สิงหาคม พ.ศ. 2536 ในการสำรวจครั้งนี้ มีการเก็บกู้โบราณวัตถุขึ้นจากเรือพอสมควร ซึ่งพบหลักฐานเป็นโบราณวัตถุที่น่าสนใจหลายชิ้น เช่นภาชนะดินเผา ขวดแก้ว กระเบื้องปูพื้น เป็นต้น หากแต่รายงานทั้ง 3 ฉบับ ยังไม่ได้เล่าที่มาที่ไปของเรือมากนัก ทั้งยังไม่ได้กล่าวถึงความสำคัญในด้านอื่น ๆ ของเรือให้เป็นที่ประจักษ์ ซึ่งในส่วนนี้ผู้วิจัยจะทำการสืบค้นต่อไป

1.4 แหล่งโบราณคดีใต้น้ำที่สำคัญ

จากข้อมูลการสำรวจ และขุดค้นของกองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร ปี พ.ศ. 2562 พบว่า มีการสำรวจไปแล้ว 49 แหล่ง ประกอบด้วย

1. แหล่งเรือจมเกาะคราม
2. แหล่งเรือจมประแสร์
3. แหล่งเรือจมพัทยา
4. แหล่งเรือจมเกาะช้าง
5. แหล่งเรือจมเกาะกระดาด
6. แหล่งเรือจมรางเกวียน
7. แหล่งเรือจมเพชรบุรีเบรเมน (เรืออีร้า)
8. แหล่งเรือจมเกาะทะลุ
9. แหล่งเรือจมเกาะริ้น
10. แหล่งโบราณคดีใต้น้ำแสมสาร
11. แหล่งเรือจมปากระวะ 1
12. แหล่งเรือจมปากระวะ 2
13. แหล่งเรือจมคลองท่าเรือ

14. แหล่งเรือจมแหลมโพธิ์ (ปากคลองไชยา)
15. แหล่งเรือจมเสม็ดงาม
16. แหล่งเรือจมสีชัง 1
17. แหล่งเรือจมสีชัง 2
18. แหล่งเรือจมสมุย
19. แหล่งเรือจมสีชัง 3
20. แหล่งโบราณคดีใต้น้ำหินหลักเบ็ด
21. แหล่งเรือจมเกาะกระ
22. แหล่งเรือจมดอนไห(ประจวบคีรีขันธ์)
23. แหล่งเรือจมบางกะไชย 2 (อ่าวหมูใหญ่)
24. แหล่งเรือจมเกาะจวง (เรือสุทธาทิพย์)
25. แหล่งเรือจมกลางอ่าว
26. แหล่งเรือจมเกาะตะลิบง (เรือเกาะกระดาน)
27. แหล่งโบราณคดีใต้น้ำบ้านโคกยาง
28. แหล่งเรือจมหินบุ๊ช
29. แหล่งโบราณคดีใต้น้ำปืนใหญ่ปากน้ำแหลมสิงห์
30. แหล่งเรือจมบางเก่า (เหล็ก)
31. แหล่งเรือจมแม่น้ำจันทบุรี
32. แหล่งเรือจมเกาะขวาง (เกาะฝาง)
33. แหล่งเรือจมเขาหมา
34. แหล่งเรือจมบ้านปากมาบ
35. แหล่งโบราณคดีใต้น้ำปูอมปืนวังโตนด
36. แหล่งเรือจมเกาะทะลุ
37. แหล่งเรือจมกลางอ่าว 2 (หินแอลแฮมบรา)
38. แหล่งเรือจมเรือหลวงชลบุรี
39. แหล่งเรือจมเรือหลวงสงขลา
40. แหล่งเรือจมตะเคียนทอง 1
41. แหล่งเรือจมตะเคียนทอง 2
42. แหล่งเรือจมบางสัก
43. แหล่งเรือจมเกาะคอเขา

44. แหล่งเรือจมมันนอก (เรือเมล์)

45. แหล่งเรือจมเหนือเกาะเต่า

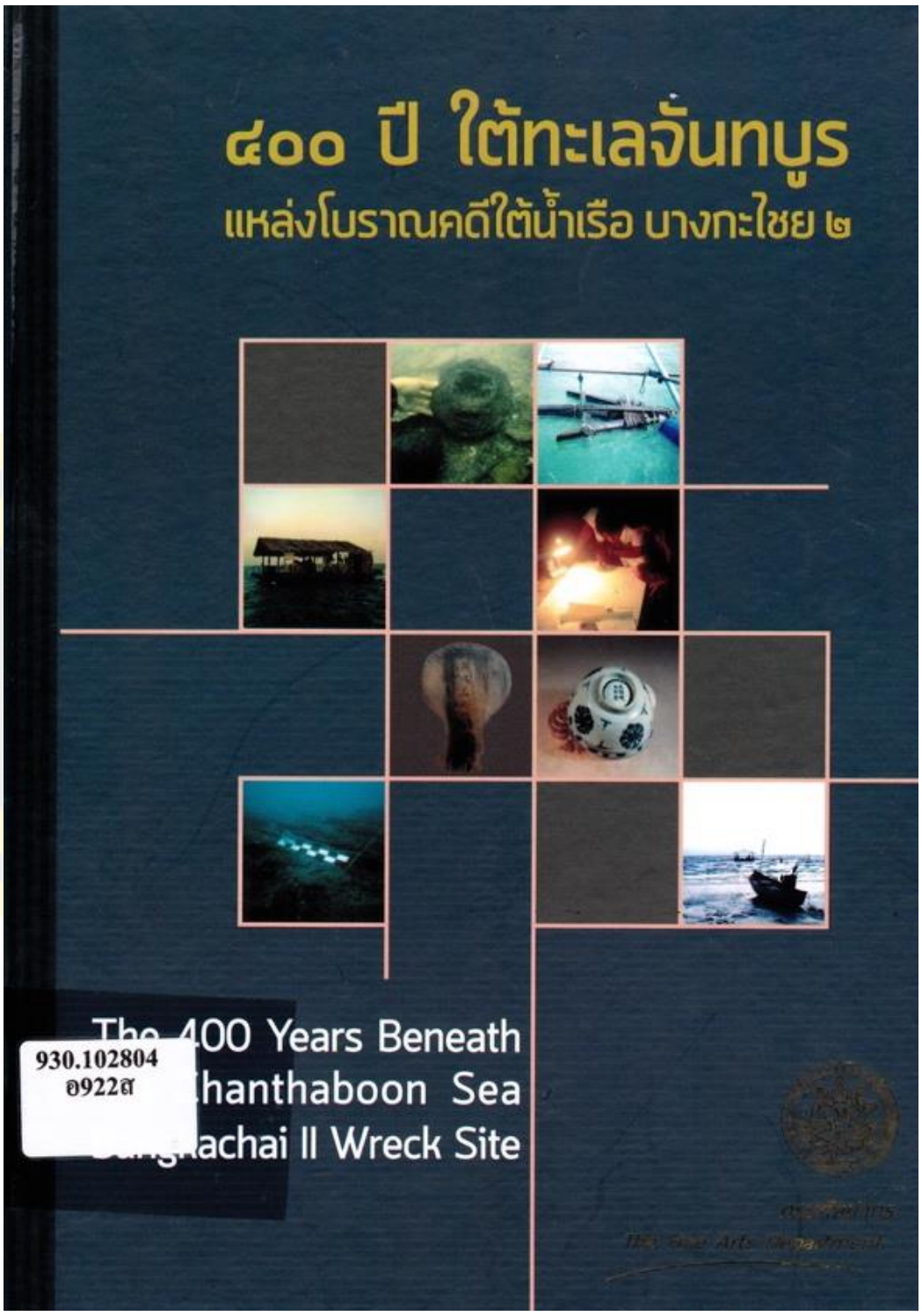
46. แหล่งเรือจมเกาะกูด

47. แหล่งเรือจมปากคลองกล้วย

48. แหล่งเรือจมบ้านบางปู

49. แหล่งเรือจมพนมสุรินทร์

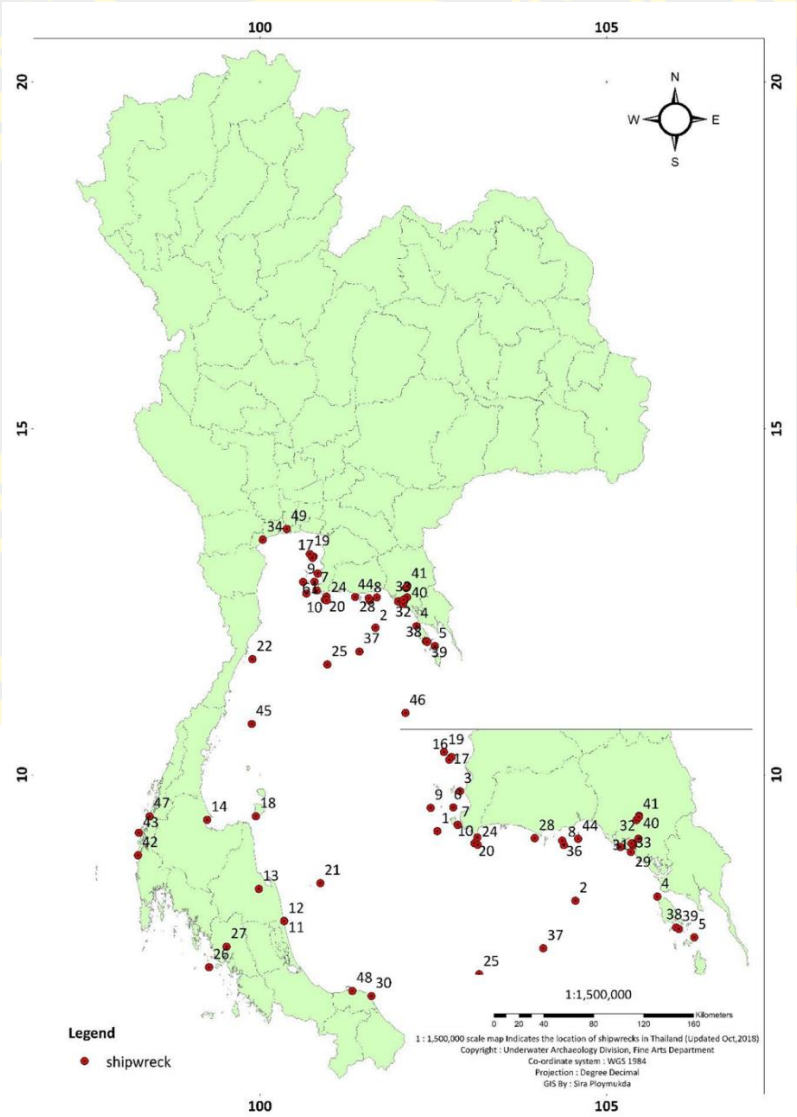
โดยทั้ง 49 แหล่ง ส่วนใหญ่เป็นเพียงรายงานการขุดค้น หรือรายงานการสำรวจเท่านั้น ยังไม่มีการศึกษาทางด้านประวัติศาสตร์ เส้นทางเดินเรือ หรือโบราณวัตถุที่พบในเรือแบบจริงจัง ที่มีความใกล้เคียงสุดคือเรือบางกะไชย ซึ่งจัดทำเป็นเอกสารตีพิมพ์ เมื่อ พ.ศ. 2560 เขียนโดย เอิบเปรม วัชรางกูร ขณะนั้นเป็นผู้อำนวยการกองโบราณคดีใต้น้ำ โดยมีชื่อหนังสือว่า “400 ปี ใต้ทะเลจันทบูรแหล่งโบราณคดีใต้น้ำเรือบางกะไชย” มีความหนา 394 หน้า เนื้อหาประกอบด้วย เป็นหนังสือ 2 ภาษา คือไทย-อังกฤษ สารกรมศิลปากร คณะผู้จัดทำ บทนำ ลักษณะทางกายภาพ และสภาพแวดล้อมแหล่งเรือจมบางกะไชย การขุดค้นทางโบราณคดี โครงสร้างเรือบางกะไชย โบราณวัตถุที่พบในเรือบางกะไชย การวิเคราะห์และแปลความ บรรณานุกรม



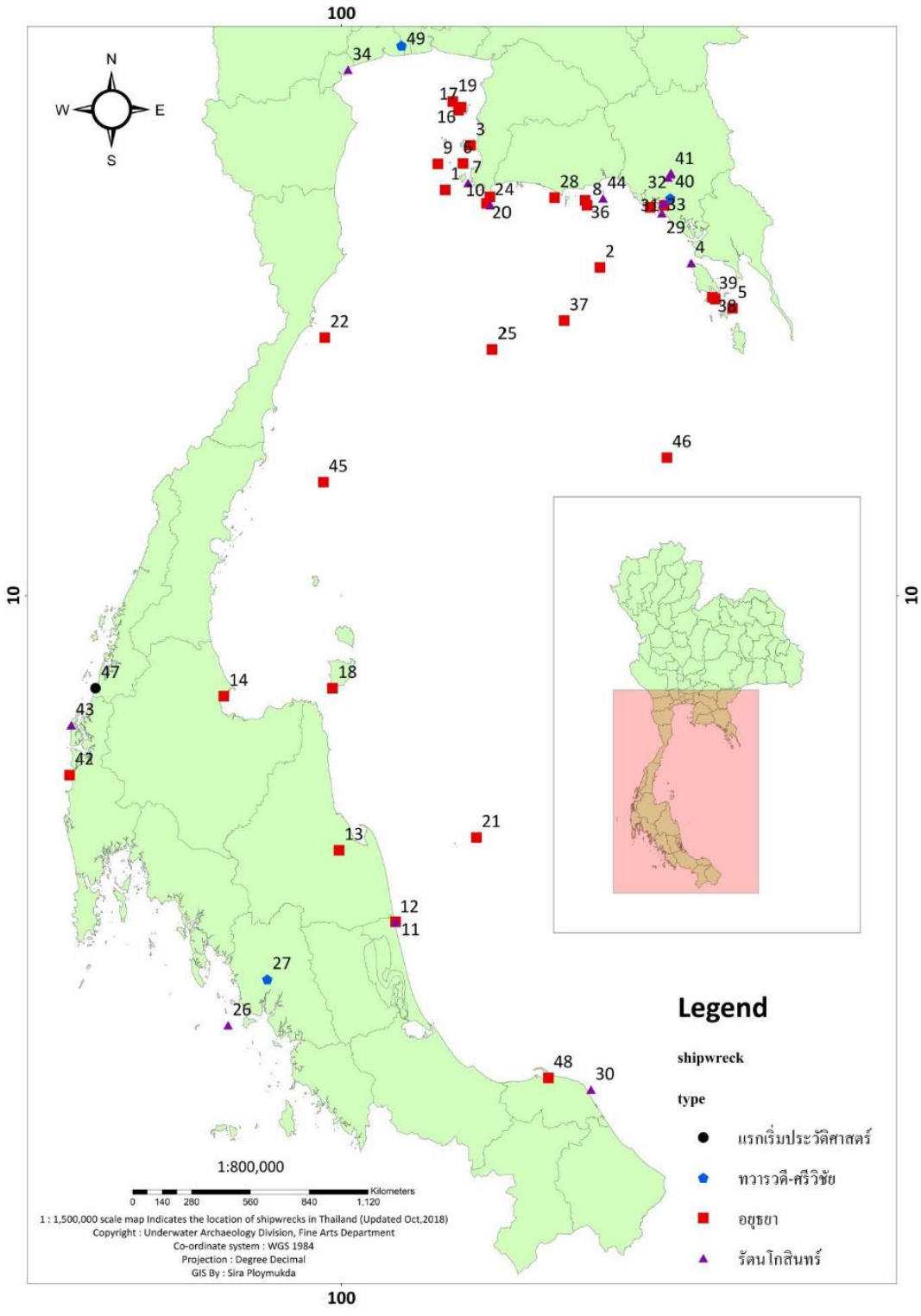
ภาพที่ 7 หนังสือ 400 ปี ใต้ทะเลจันทบูรแหล่งโบราณคดีใต้น้ำเรือบางกะไชย

ซึ่งจะเห็นได้ว่า ในเนื้อหามิได้มีกล่าวถึงเรื่องราวทางประวัติศาสตร์มากนัก หากแต่เป็นการวิเคราะห์ ลักษณะทางกายภาพและสภาพแวดล้อมแหล่งเรือจมบางกะไชย การขุดค้นทางโบราณคดี โครงสร้างเรือบางกะไชย โบราณวัตถุที่พบในเรือบางกะไชย การวิเคราะห์และแปลความ ซึ่งทั้งหมดเป็นจากศึกษาจากสิ่งที่พบเป็นหลัก

โดยการวิเคราะห์และแปลความ ก็ทำบนฐานของสิ่งที่พบ ยังไม่ได้เชื่อมโยงเข้ากับเรื่องราวเศษฐกิจ สังคม การเมือง ความเป็นอยู่ การเดินทาง แต่อย่างใด จึงอาจกล่าวได้ว่ายังไม่ครบทุกมิตินั้นเอง



ภาพที่ 8 แผนที่แสดงตำแหน่งแหล่งโบราณคดีใต้น้ำในประเทศไทย (กองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร, 2561)



ภาพที่ 9 แผนที่แสดงตำแหน่งแหล่งโบราณคดีใต้น้ำแยกตามยุคสมัยที่พบในประเทศไทย (กองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร, 2561)

1.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานโบราณคดีใต้น้ำ

งานโบราณคดีใต้น้ำในประเทศไทยนั้น จากการสืบค้นผ่านฐานข้อมูลออนไลน์และห้องสมุด โดยใช้คำสืบค้นว่า โบราณคดีใต้น้ำ, ดำน้ำ, เรือจม, เรือแก้วสมุทร และเรือเพชรบุรี เป็นหลักในการสืบค้น ซึ่งรวบรวมจากแหล่งต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. ห้องสมุดมหาวิทยาลัยบูรพา
2. คลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR) The Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)
3. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ Digital Collections
4. มหาวิทยาลัยศิลปากร Dspace
5. มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ PSU Knowledge Bank
6. ThaiLIS is Thailand Library Integrated System สนับสนุนโดย สำนักงานบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อพัฒนาการศึกษา สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ
7. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ e-library
8. คลังข้อมูลวิชาการ กองโบราณคดี http://www.finearts.go.th
9. ระบบคลังข้อมูลดิจิทัล กรมศิลปากร กระทรวงวัฒนธรรม www.digitalcenter.finearts.go.th
10. หอสมุดแห่งชาติ กรมศิลปากร กระทรวงวัฒนธรรม
11. ห้องสมุดการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
12. สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ศูนย์ข้อมูลการวิจัย Digital “วช.”
13. ห้องสมุดกองโบราณคดีใต้น้ำ

พบว่ามีงานปริญญานิพนธ์ ระดับปริญญาตรี 3 เล่ม เป็นเรื่องเกี่ยวกับการท่องเที่ยวดำน้ำ 2 เรื่อง และเป็นเรื่องเรือจมเกาะมันนอก 1 เรื่อง นอกจากนี้พบงานวิทยานิพนธ์ระดับ ปริญญาโท 5 เล่ม ทุกเล่มเป็นเรื่องเกี่ยวกับการท่องเที่ยวดำน้ำทั้งสิ้น และในงานดุษฎีนิพนธ์ ระดับปริญญาเอกนั้น ไม่ปรากฏเลยในทุกฐานข้อมูล

นอกจากงานวิจัยทั้งสามระดับแล้ว ในงานวิจัยขององค์กรหรือหน่วยงาน พบว่า การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างบุคคลภายนอกให้จัดทำข้อมูลการท่องเที่ยวดำน้ำ วิเคราะห์ข้อดีข้อเสีย ธุรกิจดำน้ำไว้ 1 ฉบับ ทางกองโบราณคดีใต้น้ำพบว่า มีรายงานการขุดค้น และรายงานการสำรวจจำนวนมาก หากแต่ข้อมูลทั้งหมดมีจำนวนน้อยมาก เช่น ข้อมูลเรือจมเกาะอีร้า ปี พ.ศ. 2521 เป็นเอกสารขนาด A4 เพียงแค่ 2 หน้า เท่านั้น

ดังนั้นจากการศึกษาค้นคว้างานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานโบราณคดีใต้น้ำโดยตรงนั้น มีไม่มากนัก จึงต้องทำการต่อเชื่อมจากงานวิจัยหลาย ๆ ส่วน อย่างละเล็กละน้อย และดึงมาใช้ในงานวิจัยเป็นส่วน ๆ ไปตามความเหมาะสมนั้นเอง

การดำน้ำ ภารกิจที่เกี่ยวข้องกับงานโบราณคดีใต้น้ำ

1.6.1 แนวคิดและทฤษฎีทางด้านการดำน้ำ

การดำน้ำ (Underwater diving) เป็นการลดลงไปตัวใต้ผิวน้ำเพื่อทำกิจกรรมใต้น้ำ ไม่ว่าจะเป็นการว่าย ชมปะการัง หรือลงไปเก็บสิ่งของก็ตาม ถือเป็นการดำน้ำทั้งสิ้น ซึ่งโดยปกติแล้วมักเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวทางทะเลเป็นหลัก หรืออาจเป็นภารกิจทางทหาร การแช่น้ำ การสัมผัสกับน้ำเย็น และความดันสูง จะมีผลทางสรีรวิทยาต่อนักดำน้ำ ซึ่งการดำน้ำนั้นจะจำกัดความลึก และระยะเวลาในการดำน้ำโดยรวม

การกลั้นหายใจเป็นข้อจำกัดสำคัญของการดำน้ำ ซึ่งการดำน้ำแต่ละประเภทจะมีวิธีการหายใจที่แตกต่างกัน โดยบางประเภทให้ฝึกการกลั้นลมหายใจ แต่ในบางประเภท ห้ามกลั้นลมหายใจเลย รวมไปถึงการดำน้ำบางประเภทการหายใจที่ความดันสูง ยังทำให้เกิดภาวะแทรกซ้อนอื่น ๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม การพัฒนาวิธีการทางด้านอุปกรณ์เทคโนโลยีเพิ่มความลึก และระยะเวลาในการดำน้ำโดยรอบของมนุษย์ และยังช่วยให้ทำงานใต้น้ำได้นานยิ่งขึ้น (Kot, 2011)

สภาพแวดล้อมต่าง ๆ ทำให้กิจกรรมดำน้ำมีความอันตรายหลากหลายอย่าง และความเสี่ยงส่วนใหญ่จะถูกควบคุมโดยทักษะการดำน้ำที่เหมาะสม การฝึกอบรม ประเภทของอุปกรณ์ที่ใช้ และก๊าซหายใจที่ใช้ ที่ขึ้นอยู่กับความลึก และวัตถุประสงค์ในการดำน้ำ

กิจกรรมดำน้ำมีความลึกโดยปกติแล้วกำหนดความสูงสุดไว้ที่ประมาณ 40 เมตร (130 ฟุต) (Brylske, 2006) แต่สำหรับการดำน้ำลึกบางประเภทที่ต้องการดำลึกกว่าปกติ ต้องมีการเรียนในหลักสูตรพิเศษเพื่อดำน้ำได้ลึกมากยิ่งขึ้น โดยการดำน้ำเชิงสันทนาการ 530 เมตร (1,740 ฟุต) สำหรับการดำน้ำเชิงพาณิชย์และ 610 เมตร (2,000 ฟุต) ที่สวมใส่ชุด Atmospheric suit การดำน้ำยังถูกจำกัด ให้อยู่ในสภาพที่ไม่อันตรายมากเกินไป แม้ว่าระดับความเสี่ยงอาจผันผวน

1.6.1.1 การดำน้ำแบบ SCUBA

การดำน้ำแบบ SCUBA ซึ่งย่อมาจาก Self Contained Underwater Breathing Apparatus เป็นรูปแบบการดำน้ำลึกโดยใช้อุปกรณ์ช่วยหายใจที่ติดกับตัวนักดำน้ำลงไป ทำให้สามารถดำน้ำได้โดยอิสระและเคลื่อนที่ไปมาใต้น้ำได้โดยไม่ติดกับสายอากาศที่เครื่องอัดอากาศบนผิวน้ำ โดยผู้เริ่มดำน้ำในระยะแรก มักจะมีความรู้สึกไม่เคยชินกับอุปกรณ์เท่าไหร่นัก เนื่องจากเทอะทะและมีน้ำหนักมาก แต่เมื่อลงไปในน้ำแล้วน้ำหนักจะเปลี่ยนไป จะทำให้รู้สึกถึงความอิสระ

ผ่อนคลาย และสุขสบายอย่างที่ไม่เคยพบมาก่อน โดยเป้าหมายของการดำน้ำของแต่ละคนจะแตกต่างกันออกไป เช่น หากต้องการที่จะผจญภัย การดำน้ำก็มีซากเรือจมที่ลึกลับตื่นเต้นให้แสวงหาอยู่อย่างมากมาย หากต้องการชื่นชมธรรมชาติใต้น้ำ ก็มีแนวปะการังที่มีความหลากหลายทางชีวภาพและมีความสวยสดงดงามตระการตาให้ไปเที่ยวชม นักดำน้ำสามารถเห็นสิ่งมีชีวิตที่แนวปะการังเล็ก ๆ ที่เดียวได้มากมายหลายชนิด กว่าที่อาจต้องใช้เวลานับสิบชั่วโมงในป่าที่อุดมสมบูรณ์ หากต้องการท่องเที่ยวพบปะผู้คน ชีวิตในวงการดำน้ำก็จะทำให้นักดำน้ำสามารถทำเช่นนั้นได้โดยง่าย สิ่งที่ดึงดูดใจผู้คนให้มาดำน้ำมากที่สุด ก็เห็นจะเป็นเรื่องของการค้นพบสิ่งใหม่ ๆ การไปดำน้ำ จะทำให้นักดำน้ำได้พบเห็นสิ่งที่ผู้คนส่วนมากไม่เคยพบเห็น สามารถไปในสถานที่ที่ผู้คนส่วนมากไม่มีโอกาสได้ไป การไปดำน้ำในสถานที่ที่ใหม่และไม่คุ้นเคย จะทำให้นักดำน้ำเกิดความตื่นเต้นกับการค้นพบสิ่งใหม่ ๆ เสมอ

ทั้งที่มีประสบการณ์ในการดำน้ำมานับร้อยครั้ง ความท้าทายและความสงบนิ่ง ซึ่งแม้จะขัดแย้งกันอยู่ในที ก็เป็นปัจจัยสองสิ่งที่ทำให้คนสนใจและติดใจการดำน้ำ การดำน้ำนั้นจะทำให้รู้สึกท้าทายตลอดเวลา ไม่ว่าจะเป็นการดำน้ำชมธรรมชาติสบาย ๆ ดำน้ำกลางคืน หรือดำน้ำหาของหายใต้ความลึกมาก ๆ ก็ทำให้นักดำน้ำเกิดความรู้สึกท้าทายได้ทั้งสิ้น ในขณะเดียวกัน เมื่อดำน้ำไปแล้ว ไม่ว่าในสภาพไหน นักดำน้ำที่มีประสบการณ์จะรู้สึกผ่อนคลาย และสุขสงบ รู้สึกถึงความนิ่งของโลกใต้น้ำได้อย่างชัดเจน ความรู้สึกท้าทายและสงบนิ่งในเวลาเดียวกันนี้ เป็นสิ่งที่ยากจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมอย่างอื่น ผู้คนทั่วไปอาจจะเคยเห็นรูปภาพหรือภาพยนตร์เกี่ยวกับการดำน้ำ ซึ่งก็ทำให้เกิดความรู้สึกตื่นเต้นน่าสนุกสนานในระดับหนึ่ง แต่ไม่สามารถเทียบได้เลยกับการได้ลงมือดำน้ำอย่างจริงจัง คนทั่วไปไม่มีทางจะเข้าใจได้เลยว่าการดำน้ำเป็นอย่างไร นอกเสียจากได้ลงมือดำน้ำด้วยตนเอง ไม่มีความรู้สึกใด ๆ จะเทียบเท่าได้กับประสบการณ์การดำน้ำ ความตื่นเต้นที่ได้หายใจในน้ำ ความเป็นอิสระจากแรงโน้มถ่วง สภาพไร้น้ำหนัก ฯลฯ สิ่งเหล่านี้เป็นเอกลักษณ์โดยเฉพาะของการดำน้ำที่ไม่มีกิจกรรมนันทนาการใด ๆ สามารถเทียบเทียมได้

1.6.1.2 ประกาศนียบัตรสำหรับนักดำน้ำ

เนื่องจากการไปดำน้ำนั้น ถึงแม้จะมีสถิติของความปลอดภัยอยู่ในระดับสูงมาก แต่การจะหลีกเลี่ยงอันตรายที่เกิดจากการดำน้ำนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องได้รับการเรียนรู้ให้ถูกต้องตามหลักวิชาการ มีคำกล่าวกันไว้ว่า การดำน้ำที่ปลอดภัยได้ถึงขนาดนี้ (สถิติการบาดเจ็บน้อยกว่าการเล่นโบว์ลิ่ง) อาจเป็นเพราะคนที่จะดำน้ำจำเป็นต้องเรียนอย่างเป็นระบบจนกระทั่งมีประกาศนียบัตร หรือบัตรอนุญาตให้ดำน้ำนั่นเอง

ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตจะแสดงให้เห็นว่า ผู้ได้รับได้จบหลักสูตรการดำน้ำ ตามมาตรฐานที่สถาบันดำน้ำได้กำหนดโดยครบถ้วนแล้ว ทางร้านดำน้ำหรือรีสอร์ท

ที่ให้เช่าและขายอุปกรณ์การดำน้ำ เติมอากาศในถังดำน้ำ หรือจัดกิจกรรมดำน้ำ จะให้การต้อนรับและให้บริการแก่บุคคลเหล่านี้

ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตจึงเป็นสิ่งสำคัญที่นักดำน้ำต้องมี ไม่เช่นนั้นจะไม่สามารถเข้ารับบริการใด ๆ เกี่ยวกับการดำน้ำได้เลย สิ่งสำคัญยิ่งไปกว่านั้นก็คือ การที่ไม่ได้ผ่านหลักสูตรการเรียนดำน้ำอย่างถูกต้องตามหลักวิชาการแล้ว โอกาสเกิดอันตราย บาดเจ็บ จะมีได้สูงมากจนน่าตกใจ คนจำนวนมากได้รับประสบการณ์เลวร้าย บาดเจ็บ หรือพิการ เพราะการไปดำน้ำโดยไม่ผ่านการเรียนที่ได้มาตรฐานมาเป็นจำนวนมากแล้ว

คุณสมบัติทั่วไปของผู้ที่จะเรียนดำน้ำ ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 10 ปี

มีสุขภาพแข็งแรง ไม่มีโรคประจำตัวร้ายแรงที่ขัดต่อการดำน้ำ เช่น โรคหัวใจ โรคเบาหวาน ความดันโลหิตสูงมากผิดปกติ โรคปอด หอบ หืด ฯลฯ โดยที่บางโรค หากเป็นสามารถขอใบรับรองแพทย์และหากแพทย์อนุญาตก็สามารถเรียนได้

ว่ายน้ำพอได้ อาจจะว่ายโดยใช้อุปกรณ์ หน้ากาก และท่อหายใจช่วยก็ได้ โดยทั่วไป มาตรฐานของการว่ายน้ำ ก็คือ สามารถว่ายน้ำได้ 200 เมตรด้วยตัวเปล่า (หรือ 300 เมตรด้วยการใช้หน้ากาก สนอร์เกิ้ล และตีนกบ)

1.6.1.3 ผู้ที่มีปัญหาสายตาสั้น

ผู้มีสายตาสั้นสามารถเลือกได้หลายทาง เช่น ใช้คอนแทคเลนส์ใส่ไว้ก่อนการใส่หน้ากากดำน้ำ ซึ่งต้องระมัดระวังเรื่องน้ำท่วมหน้ากากและสูญเสียเลนส์ไป หรืออาจเลือกการใช้หน้ากากที่มีเลนส์สายตาติดมาด้วยเลย ซึ่งอาจจะสะดวกสบายกว่า แต่อาจมองไม่เห็นชัดเวลาถอดหน้ากากดำน้ำออกมา

1.6.1.4 ผู้ที่ว่ายน้ำไม่เป็น

ผู้ว่ายน้ำไม่เป็นควรหัดว่ายน้ำให้เป็นเสียก่อน แต่มีวิธีการที่ง่ายกว่านั้น เช่น การหัดว่ายน้ำด้วยหน้ากาก สนอร์เกิ้ล และฟิน ซึ่งจะง่ายกว่าการว่ายน้ำด้วยตัวเปล่าหลายเท่า อย่างไรก็ดี ผู้จะเรียนดำน้ำต้องสามารถลอยตัวอยู่ในน้ำได้เป็นระยะเวลาอย่างน้อย 10 นาที ซึ่งต้องอาศัยการฝึกฝนทักษะการอยู่ในน้ำอยู่ดี

1.6.1.5 ผู้ที่มีโรคประจำตัว

บางโรคเรียนได้ ไม่มีปัญหา บางโรคต้องปรึกษาแพทย์ก่อน บางโรคอาจจะเรียนไม่ได้เลย เช่น โรคปอด โรคหัวใจ เบาหวาน หอบหืด ลมชัก ฯลฯ

1.6.2 คำอธิบายหลักสูตรดำน้ำ

หลักสูตรการเรียนดำน้ำด้วยเครื่องช่วยหายใจใต้น้ำ ประกอบด้วย ภาคทฤษฎีเกี่ยวกับการดำน้ำ การวางแผนการดำน้ำ การจัดการกับอุปกรณ์ดำน้ำ การแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการดำน้ำ โลกใต้ทะเล การบาดเจ็บและการปฐมพยาบาลการบาดเจ็บจากการดำน้ำ ทักษะการดำน้ำ ทักษะการช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากการดำน้ำ

1.6.2.1 หลักสูตรการเรียนดำน้ำ

โครงสร้างของหลักสูตรนักดำน้ำขั้นต้น (Open water diver course) ประกอบด้วยการเรียนสามส่วนใหญ่ ๆ คือ การเรียนรู้ทักษะในสระว่ายน้ำ การเรียนภาคทฤษฎีในห้องเรียน และการฝึกภาคทะเล โดยแต่ละส่วนมีความสำคัญและเชื่อมโยงกัน เพื่อนำมาใช้ในการปฏิบัติการดำน้ำจริงในธรรมชาติได้อย่างสนุกสนานและปลอดภัย

การเรียนในสระ จะเป็นการนำเอาหลักสำคัญของการดำน้ำมาใช้ นักเรียนจะเรียนรู้วิธีการ และทักษะที่สำคัญในการดำน้ำ ภายใต้การดูแลอย่างใกล้ชิดของผู้สอน การฝึกในสระนี้จะมีอยู่ 5 บทด้วยกัน ซึ่งจะสอดคล้องกับการเรียนภาคทฤษฎีที่มีอยู่ 5 บท เช่นกัน

การเรียนภาคทฤษฎี ผู้เรียนจะได้เรียนรู้เรื่องหลักการและความรู้พื้นฐานที่นักดำน้ำทุกคนต้องทราบ เพื่อการดำน้ำอย่างสนุกและปลอดภัย โดยแบ่งออกเป็น 5 บท

การฝึกภาคทะเล เป็นขั้นสุดท้ายสำหรับหลักสูตรนักดำน้ำขั้นต้น เป็นการนำเอาความรู้ จากภาคทฤษฎี ทักษะจากการฝึกในสระ ไปประยุกต์ใช้ในทะเลจริง ซึ่งจะเป็นขั้นตอนที่สนุกสนานและท้าทายที่สุดของนักเรียนดำน้ำ เมื่อจบภาคทะเลแล้ว นักเรียน จึงกลายเป็น นักดำน้ำอย่างเต็มตัว

1.6.2.2 จุดมุ่งหมายของหลักสูตรดำน้ำขั้นต้น (Open water diver course)

1. เพื่อให้นักเรียนดำน้ำสามารถที่จะดำน้ำกับคู่ดำน้ำได้เองอย่างอิสระ โดยใช้พื้นฐานความรู้ ทางวิชาการและทักษะใต้น้ำมาประยุกต์ใช้ ภายใต้ขีดจำกัดที่ตนเองได้เรียนมา
2. เพื่อให้นักเรียนดำน้ำสามารถที่จะวางแผนการดำน้ำได้เอง
3. เพื่อให้นักเรียนดำน้ำมีพื้นฐานที่ดี พร้อมที่จะก้าวเข้าสู่หลักสูตรต่อเนื่องต่าง ๆ ในระดับสูงขึ้นไป

1.6.2.3 รายละเอียดของหลักสูตร

1. ฟิสิกส์
2. สรีรวิทยาเกี่ยวกับการดำน้ำ
3. อุปกรณ์ดำน้ำ
4. สุขภาพ, โรคที่เกี่ยวข้องกับการดำน้ำ

5. การวางแผนการดำน้ำ ด้วยตารางดำน้ำ

6. การแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นเมื่อดำน้ำ

7. ทักษะที่ต้องใช้ในการดำน้ำ

8. วิธีการเรียน

9. การดูวิดิทัศน์

10. การบรรยาย

11. การสาธิต

12. การฝึกปฏิบัติ

13. กำหนดการเรียน

ปัจจุบันหลักสูตรดำน้ำดังกล่าว ซึ่งเป็นของสถาบัน PADI (Professional association of diving instructors) ซึ่งเป็นสถาบันดำน้ำที่มีขนาดที่ใหญ่และมีชื่อเสียงที่สุดในโลก ได้ถูกนำมาสอนเป็นหลักสูตรเรียนดำน้ำของภาควิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา คณะพลศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ นิสิตที่ลงเรียนในหลักสูตรนี้จะได้เรียนภาคทฤษฎีและปฏิบัติในสระ โดยสามารถ เรียนภาคทะเลและได้รับประกาศนียบัตรดำน้ำได้ด้วยการออกค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

1.6.3 หลักสูตรเรียนดำน้ำในขั้นสูง

เมื่อจบเป็นนักดำน้ำขั้นต้นแล้ว นักดำน้ำจำนวนมากมีความประสงค์ที่จะขยายขีดจำกัดของการดำน้ำให้กว้างขวางขึ้น ซึ่งสามารถทำได้โดยการเรียนต่อในขั้นสูงขึ้นต่อไป โดยสามารถเรียนไปเรื่อย ๆ จนเป็นผู้สอนดำน้ำได้จากการเรียนต่อเนื่องนี้ หลักสูตรดำน้ำมีหลายหลักสูตรดังนี้

1. หลักสูตรนักดำน้ำขั้นต้น (Open water diver course)

2. หลักสูตรนักดำน้ำขั้นสูง (Advanced open water diver course)

3. หลักสูตรปฐมพยาบาล และกู้ชีพ (First Aid and CPR)

4. หลักสูตรนักดำน้ำกู้ภัย (Rescue diver)

เมื่อเรียนจบหลักสูตรนักดำน้ำกู้ภัยแล้ว นักดำน้ำสามารถเลือกทางเรียนต่อได้สองทาง

ทางแรก คือ เรียนการดำน้ำแบบพิเศษซึ่งมีให้เลือกมากมายหลายอย่าง เช่น นักดำน้ำลึก นักดำน้ำในเรือจม ดำน้ำกลางคืน ดำน้ำในกระแสน้ำ ฯลฯ อีก 5 สาขา จะทำให้นักดำน้ำจบเป็น Master Scuba Diver ซึ่งเป็นระดับสูงสุดของการเป็นนักดำน้ำแบบนันทนาการ

ทางที่สอง คือ เรียนหลักสูตรการเป็นผู้ควบคุมการดำน้ำ (Divemaster) ซึ่งจะทำให้สามารถไปเรียนต่อเป็นผู้สอนดำน้ำได้ต่อไป

1.6.4 สถาบันสอนดำน้ำ และออกบัตรดำน้ำ (Dive agency)

สถาบันสอนดำน้ำในโลกมีอยู่จำนวนมาก แต่นักดำน้ำในประเทศไทยมักคุ้นเคยกับชื่อ PADI, NAUI, SDI หรืออีกหลาย ๆ ชื่อที่รู้จักกันว่าเป็นสถาบันที่สามารถออกบัตรดำน้ำได้ โดยสถาบันออกบัตรดำน้ำจะเป็นที่รู้จักกันอย่างเป็นสากล (คือร้านดำน้ำส่วนใหญ่ในโลก ยอมรับและพร้อมให้บริการ แก่นักดำน้ำที่ถือบัตรของสถาบันเหล่านี้) มีอยู่เป็นจำนวนมาก เช่น ACUC, BSAC, CMAS, IDEA, NASDS, NAUI, PADI, PDIC, PSS, SDI, SSI ซึ่งบางชื่อนักดำน้ำบางท่านอาจไม่คุ้นเคย เหตุเพราะแต่ละแห่งก็โด่งดังอยู่ในบางพื้นที่เท่านั้น (แต่ร้านดำน้ำหรือรีสอร์ททั่วโลกยอมรับ) หากแต่ที่รู้จักกว้างขวางที่สุด ก็คือ PADI นั่นเอง

แรกเริ่มเดิมที กิจกรรมการดำน้ำลึกแบบ Scuba เป็นกิจกรรมที่รู้จักกันในวงจำกัด (ส่วนใหญ่ก็เป็นนักสำรวจกับพวกทหารเท่านั้น) อุปกรณ์ต่าง ๆ ยังประยุกต์ขึ้นมาทดลองและปรับปรุงแก้ไขกันไป ความรู้เรื่องผลกระทบจากการดำน้ำ ก็ยังสั่งสมกันไปเรื่อย ๆ การฝึกหัดดำน้ำก็อาศัยวิธีการถ่ายทอดต่อ ๆ กันไป ครบบ้างไม่ครบบ้าง ตามแต่ว่าเรียนกับคนไหน จนถึงจุดหนึ่งเมื่ออุปกรณ์ดำน้ำลึก ได้รับการพัฒนาจนมีความซับซ้อนน้อยลง ใช้งานได้ง่ายขึ้น เริ่มกลายเป็นกิจกรรมแบบสันทนาการ และมีคนสนใจฝึกหัดดำน้ำกันแพร่หลายมากขึ้น ก็เริ่มมีการตั้งกลุ่มเพื่อการสอนดำน้ำกันเป็นเรื่องเป็นราว และเมื่อกลุ่มต่าง ๆ เหล่านี้มีสมาชิกเพิ่มขึ้น จึงมีความพยายามที่จะพัฒนาการสอนดำน้ำให้เป็นระบบระเบียบ มีการรวบรวมความรู้ที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน ออกแบบการฝึกปฏิบัติให้ครบที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัย ออกแบบระดับของการเรียนต่อเนื่องให้เหมาะสมมากขึ้น จนในที่สุด กลุ่มที่มีรากฐานมั่นคง มีผลงานการสอนได้อย่างดีและปลอดภัย และมีการประชาสัมพันธ์ที่ดี ก็ตั้งตัวขึ้นเป็นสถาบันสอนดำน้ำ

หน้าที่หลักของสถาบันสอนดำน้ำ ก็คือ การออกแบบหลักสูตรการฝึกหัดคนที่ไม่เคยดำน้ำมาก่อน ให้ได้รู้จักและสามารถทำกิจกรรมนี้ได้อย่างปลอดภัย ส่วนคนที่เรียนมาแล้วก็สามารถเรียนรู้ทักษะหรืออุปกรณ์ขั้นสูงขึ้นไปได้ด้วย หลักสูตรการดำน้ำนี้ มีตั้งแต่เริ่มต้นการดำน้ำ (Diver) การเป็นผู้ดูแลจัดการการดำน้ำให้คนอื่น (Divemaster) การเป็นผู้ฝึกสอนนักดำน้ำหรือครูสอนดำน้ำ (Diving instructor) ไปจนถึงการเป็นผู้พัฒนาหรือผลิตครูสอนดำน้ำ (Course director) กันเลยทีเดียว ซึ่งแน่นอนว่า หลักสูตรที่ใช้ในการสอนของทุกขั้นก็จะอยู่บนแบบแผนที่ออกแบบมาให้แล้วโดยสถาบันที่สังกัดอยู่

ในส่วนความรู้ทางวิทยาศาสตร์หรือการวิจัยนั้น แต่ละแห่งอาจจะอ้างอิงงานวิจัยต่าง ๆ หรืออาจสร้างหน่วยวิจัยเพื่อสั่งสมความรู้ มาออกแบบหลักสูตรของตัวเอง

1.6.5 การยอมรับอย่างเป็นสากลของการดำน้ำ

หลักสูตรดำน้ำของแต่ละที่ก็ขึ้นอยู่กับว่า สืบทอดกันมาอย่างไร หรือพัฒนาองค์ความรู้ ทั้งด้านทฤษฎีวิทยาศาสตร์ หรือการจัดการเรียนการสอน ขึ้นมาได้มากน้อยเพียงใด ดังนั้น การยอมรับอย่างเป็นสากล ก็ย่อมไม่มีมาตรฐานตายตัว ขึ้นกับว่า ร้านใด รีสอร์ทไหน จะเลือกยอมรับนักดำน้ำที่ผ่านการฝึกฝนจากสถาบันไหนบ้าง

สำหรับการดำน้ำเพื่อสันทนาการ ได้มีการรวมตัวของสถาบันสอนดำน้ำ ก่อตั้งเป็น World Recreational Scuba Training Council (WRSTC) เมื่อ ค.ศ. 1999 โดยมีหน้าที่กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำสุดของหลักสูตรการเรียนดำน้ำ ที่จำเป็นต่อการดำน้ำอย่างปลอดภัย และรับรองหลักสูตรของสถาบันดำน้ำต่าง ๆ เมื่อได้พิจารณาแล้วเห็นว่า ผ่านเกณฑ์มาตรฐานที่ว่านี้ หมายความว่า สถาบันสอนดำน้ำใด ที่ได้รับการยอมรับเป็นสมาชิกของ WRSTC ก็ถือได้ว่าเป็นสถาบันที่ได้รับการยอมรับอย่างเป็นสากลนั่นเอง

อีกองค์กรหนึ่งที่ออกแบบมาตรฐานขั้นต่ำสุดของการจัดการสอนดำน้ำ ก็คือ ISO นั่นเอง ซึ่งก็ครอบคลุมเฉพาะการดำน้ำเพื่อการสันทนาการเท่านั้น เช่นเดียวกับ WRSTC

1.6.6 หลักสูตรการดำน้ำสำรวจเรือจม

1.6.6.1 คำอธิบายหลักสูตร

ระหว่างที่นักดำน้ำกำลังดำดิ่งลงไปสู่ท้องทะเลลึก เมื่อนักดำน้ำมองไปรอบ ๆ ตัว จะสังเกตเห็นวัตถุชนิดหนึ่งอยู่ที่พื้นทะเล เมื่อเริ่มดำลึกลงไป ๆ วัตถุนั้นก็ค่อย ๆ ใหญ่ขึ้นเรื่อย ๆ และนั่นมันคือเรือจม ความรู้สึกอยากรู้อยากเห็นอยากเข้าไปดูใกล้ ๆ จะเกิดขึ้นในตัวนักดำน้ำ ในปัจจุบันขณะ Wreck diver course คือ หลักสูตรที่จะทำให้การดำน้ำดูเรือจมของนักดำน้ำปลอดภัย และสนุกสนานมากยิ่งขึ้น ไม่ใช่แค่เรือจมทั่วไปเท่านั้น เครื่องบิน รถถัง หรือเรือรบสมัยสงครามโลก หลักสูตรนี้จะสอนความปอดภัยในการดำน้ำดูเรือจม เทคนิคในการดำน้ำดูเรือจม รวมถึงการดำน้ำเข้าไปในเรือจม ความสนุกของการดำน้ำดูเรือจม อยู่ตั้งแต่การวางแผนการดำน้ำ การหาข้อมูล และประวัติของเรือ เพราะเรือบางลำที่จมอยู่มีความสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์ในยุคต่าง ๆ กัน การดำน้ำลงไปดูส่วนต่าง ๆ ของเรือที่น่าสนใจ เช่น ปืนใหญ่ เสากระโดงเรือ หอบังคับการ หรือแม้แต่เรือที่นักดำน้ำเคยไปดำมาแล้วผ่านไปอีก 2-3 ปี กลับมาดำที่เรือลำเดิมอีกครั้ง ก็จะมีความน่าสนใจใหม่ ๆ ให้ค้นหาอยู่เสมอ

1. เนื้อหาหลักสูตร
2. กฎของการดำน้ำดูเรือจม
3. อันตรายในการดำน้ำดูเรือจม
4. เทคนิคในการดำน้ำดูเรือจม

5. การทำแผนที่เรือจม

6. การดำน้ำเข้าไปในเรือจม

1.6.6.2 คุณสมบัติผู้เรียน

ผู้เรียนต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปี

สำหรับหลักสูตรของ PADI ผู้เรียนต้องผ่านหลักสูตร Adventure diver หรือเทียบเท่า มาแล้ว สำหรับหลักสูตรของ PADI

มีใจอนุรักษ์ อยากเห็นท้องทะเลไทยสวยงาม และยั่งยืน

1. หลักการ แนวคิดและทฤษฎีการจัดการทางศิลปะวัฒนธรรม

ในอดีตการอนุรักษ์มุ่งความสนใจให้กับงานศิลปะหรือโบราณสถานที่มีความสำคัญ ซึ่งเป็นการอนุรักษ์อาคารและวัตถุเพียงอย่างเดียวเท่านั้น นับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1950 ประชาชนเริ่มตระหนักว่าการดำรงชีวิตมีความเกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมที่อาศัยอยู่ รวมทั้งเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม และความสัมพันธ์ทางจิตใจ และเพื่อการยกระดับการดำรงชีวิต จึงเกิดแนวความคิดของมรดกทางวัฒนธรรม (Cultural heritage) ขึ้น เช่นเดียวกับการศึกษาพื้นที่ชุมชนเมืองเก่าพุมเรียงที่ได้มีหลายหน่วยงานเล็งเห็นความสำคัญในฐานะของภูมิทัศน์ทางวัฒนธรรม (Cultural landscape) จากเอกลักษณ์และความสำคัญของพื้นที่อันได้แก่ โบราณสถาน โบราณวัตถุ สถาปัตยกรรมพื้นถิ่น และย่านประวัติศาสตร์

สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นเอกลักษณ์ที่หล่อหลอมขึ้นโดยผ่านการดำรงอยู่ของเศรษฐกิจและสังคมรวมทั้งบริบทต่าง ๆ ทั้งทางด้านวัฒนธรรม ประเพณี ศิลปวัฒนธรรม ทั้งหมดนี้หล่อหลอมให้เกิดมรดกทางวัฒนธรรม (Cultural heritage) ขึ้นเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่

มรดกทางวัฒนธรรม (Cultural heritage) Feilden and Jokileht (1998, p. 11) (วิวรณ์ สีหนาท, 2546) ได้ให้ความหมายของมรดกทางวัฒนธรรมว่า มรดกทางวัฒนธรรมนั้นมีหลายประเภท มิได้เป็นเพียงโบราณสถาน, อาคาร, พื้นที่ประวัติศาสตร์และสวนเท่านั้น

แต่หมายรวมถึงสิ่งแวดล้อมที่ถูกสร้างขึ้นทั้งหมดรวมทั้งระบบนิเวศ เป็นเครื่องหมายแสดงกิจกรรมและความสำเร็จของมนุษย์ในอดีต และเป็นหนึ่งในทรัพยากรที่ไม่สามารถสร้างขึ้นใหม่ได้ที่สำคัญของโลก

องค์การวิทยาศาสตร์และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ (UNESCO) ได้กำหนดว่า มรดกทางวัฒนธรรม (Cultural Heritage) ประกอบด้วยสิ่งสร้างสรรค์ ของคนในอดีตที่เป็นรูปแบบที่จับต้องได้ เช่น ศิลปกรรม สถาปัตยกรรม สิ่งก่อสร้าง แต่รวมทั้งนามธรรม (Intangible) เช่น ภาษา ศีลธรรม จริยธรรม สุนทรียศาสตร์ ตลอดจนอาหารการกิน การแต่งกาย ศาสนา และความเชื่อ ฯลฯ

ในการศึกษาแหล่งศิลปะวัฒนธรรมเพื่อการท่องเที่ยว นอกจากจะต้องคำนึงถึงรูปแบบลักษณะเชิงกายภาพแล้ว ยังต้องคำนึงถึงสิ่งที่สะท้อนไปยังประวัติศาสตร์ รวมถึงสภาพสังคมที่แวดล้อมแล้ว ทั้งยังต้องพิจารณาไปยังการจัดการที่จะก่อเกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

การจัดการ (Management) คือการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งด้านการจัดหา การเก็บรักษา การซ่อมแซม รวมถึงการใช้อย่างประหยัด และการสงวนรักษาด้วย เพื่อให้กิจกรรมที่ดำเนินงานนั้นสามารถให้ผลยังยืนต่อมวลมนุษย์ และธรรมชาติ โดยหลักการแล้วการจัดการจะต้องมีแนวทางการดำเนินงาน ขบวนการ และขั้นตอน รวมถึงจุดประสงค์ในการดำเนินงานอย่างชัดเจน (สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน ฉบับ 19, 2548)

ศิริวรรณ เสรีรัตน์และคณะ ได้ให้ความหมายการจัดการว่า คือกระบวนการนำทรัพยากรการบริหารมาใช้ให้บรรลุวัตถุประสงค์ ด้วยขั้นตอนการวางแผน การจัดองค์กร การชี้นำ การควบคุม (วิชัย นาคใหญ่, 2557) เห็นว่า การจัดการเป็นกิจกรรม เพราะการจัดการต้องมีการออกแบบงาน ต่าง ๆ ขององค์กร เพื่อสนับสนุนและชี้แนวทางในการทำงานของบุคคล กลุ่มบุคคลให้สอดคล้องกับ เป้าหมาย บทบาทของผู้จัดการคือการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างบุคล เช่น ทำหน้าที่ผู้นำ ผู้กำกับดูแล การตัดสินใจ การแก้ปัญหา การจัดสรรทรัพยากรในองค์กร และบทบาทนักเจรจาต่อรอง ทักษะจำเป็น ของการจัดการคือ ทักษะความคิด ทักษะในการประสานงาน และทักษะในการปฏิบัติ (ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ, 2545)

ส่วน Fayol ได้อธิบายถึงการจัดการว่าควรประกอบด้วย 5 ประการ ดังนี้ 1) การวางแผน (Planning) หมายถึง ภาระหน้าที่ของผู้บริหารที่จะต้องทำการคาดการณ์ล่วงหน้าถึงเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่จะมี ผลกระทบ และกำหนดขึ้นเป็นแผนการปฏิบัติงานหรือวิถีทางที่จะปฏิบัติเอาไว้ เพื่อสำหรับเป็นแนวทางของ การทำงานในอนาคต 2) การจัดองค์การ (Organizing) หมายถึง ภาระหน้าที่ที่ผู้บริหารจำต้องจัดให้มี โครงสร้างของงาน ต่าง ๆ และอำนาจหน้าที่ ทั้งนี้เพื่อให้เครื่องจักร สิ่งของและตัวคน อยู่ในส่วนประกอบที่ เหมาะสม ในอันที่จะช่วยให้งานขององค์การบรรลุผลสำเร็จได้ 3)การสั่งการ (Commanding) หมายถึง หน้าที่ในการสั่งงานต่าง ๆ แก่ผู้ใต้บังคับบัญชา ซึ่งจะกระทำให้เกิดผลสำเร็จด้วยดี โดยที่ผู้บริหารจะต้อง กระทำตนเป็นตัวอย่างที่ดี จะต้องเข้าใจคนงานของตน 4)การประสานงาน (Coordinating) หมายถึง ภาระหน้าที่ที่จะต้องเชื่อมโยงงานของทุกคนให้เข้ากันได้ และกำกับให้ไปสู่จุดมุ่งหมายเดียวกัน 5) การควบคุม (Controlling) หมายถึง ภาระหน้าที่ในการที่จะต้องกำกับให้สามารถประกันได้ว่ากิจกรรมต่าง ๆ ที่ ทำไปนั้นสามารถเข้ากันได้กับแผนที่ได้วางไว้แล้ว (Fayol, 1949)

ในขณะเดียวกัน Koonts ได้กล่าวไว้ว่า กระบวนการจัดการประกอบไปด้วย 1) การวางแผน (Planning) เป็นการคิด และการกำหนดสิ่งที่จะทำในอนาคต ผู้จัดการที่มีวิสัยทัศน์ทางการ

จัดการต้องคาดการณ์สิ่งที่จะเกิดขึ้น อนาคต กำหนดที่จะทำในอนาคตไว้ก่อนได้อย่างถูกต้อง 2) การจัดองค์กร (Organizing) เป็นการตัดสิน ว่าจะจัดหน่วยงายอย่างไร เพื่อให้เห็นโครงสร้างขององค์กร การจัดสายตำแหน่งต่าง ๆ ไว้ชัดเจน 3) การจัดคน (Staffing) เป็นการจัดคนที่มีอยู่ในองค์กรโดยทำหน้าที่สรรหาคัดเลือก บรรจุ และแต่งตั้ง การพัฒนา บุคลากร การสร้างขวัญและกำลังใจ การสร้างบรรยากาศในการทำงานให้เกิดขึ้นในองค์กร การธำรงไว้ซึ่ง บุคลากรที่เก่ง ดี มีความสามารถ การจัดคนลงตำแหน่งที่เหมาะกับงาน 4) การอำนวยการ (Directing) เป็นเรื่องเกี่ยวกับการตัดสินใจ การสั่งการ การกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้บังคับบัญชา เพื่อให้ผู้บังคับบัญชาสามารถควบคุมการทำงานขององค์กรได้ 5) การควบคุมดูแล (Controlling) คือ การตรวจสอบการปฏิบัติงานของคนงาน ให้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่รับมอบหมาย (Koonts, 2556)

Dale ให้แนวคิดการจัดการควรประกอบด้วย 1) การวางแผน (Planning) 2) การจัดองค์กร (Organizing) 3) การจัดคนเข้าทำงาน (Staffing) 3) การอำนวยการ (Directing) 4) การควบคุม (Controlling) 5) การสร้างสรรค์สิ่งใหม่ (Innovation) 6) การเป็นตัวแทน (Representation) (Dale, 1973)

Luther Gulick and Unwick ได้จำแนกออกเป็น 7 ประการ ที่เรียกโดยย่อว่า “POSDCORB' ได้แก่ 1) การวางแผน (Planning) 2) การจัดองค์กร (Organizing) 3) การจัดคนเข้าทำงาน (Staffing) 3) การอำนวยการ (Directing) 4) การประสานงาน (Coordinating) 5) การรายงาน (Reporting) 6 การจัดทำงบประมาณ (Budgeting) (Luther Gulick & Unwick, 1973)

Tripathi and Reddy ได้อธิบายกระบวนการจัดการประกอบด้วย 1) การวางแผน คือ การตัดสินได้ว่า สิ่งใดควรทำ เป็นการเตรียมการล่วงหน้าเพื่อความก้าวหน้าในอนาคต 2) การจัดองค์กร เป็นการจัดหาหลาย ๆ สิ่ง เพื่อประโยชน์ อาจเป็นเครื่องมือ วัสดุ เงิน โดยอาจแยกเป็นการจัดด้านบุคคลและ ด้านวัสดุ 3) การอำนวย (Directing) เป็นกลไกให้สิ่งต่าง ๆ ขับเคลื่อนตามแผนตามเป้าหมาย อาจเป็น การนำการชี้แนะ การจูงใจ หรือการกระตุ้น 4) การควบคุม (Controlling) เป็นการทำให้แน่ใจว่าสิ่งที่ เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด เช่น การตอบสนองเมื่อได้รับคำสั่ง หรือการทำตามกฎ สามารถควบคุมได้ ทั้งนี้อาจ มีการปรับแผนได้ตามความเหมาะสม (Tripathi & Reddy, 2008)

ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าแนวคิดด้านการจัดการมีหลายแนวคิด นักวิชาการแต่ละคนแยกกระบวนการแตกต่างกัน อย่างไรก็ตามเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพของแหล่งศิลปะวัฒนธรรม ซึ่งเป็นองค์กรวัดหรือเกี่ยวกับศาสนา มี สถานะเป็นนิติบุคคล แตกต่างจากองค์กรรัฐและธุรกิจ จึงวางแนวทางเพื่อการศึกษาไว้เพียง 4 องค์ประกอบ คือ การวางแผน การจัดคน การอำนวย และการประสานงาน

ในขณะเดียวกัน ธนิก เลิศชาญฤทธิ์ ให้ความเห็นว่า การจัดการเป็นการกระทำ เป็นศาสตร์ และศิลป์ หรือการดำเนินธุระอย่างใดอย่างหนึ่ง หากเป็นการจัดการทรัพยากรวัฒนธรรม หมายถึง ศาสตร์และศิลป์แห่ง การดำเนินการเกี่ยวกับบางสิ่งบางอย่างที่มีอยู่แล้วให้เกิดประโยชน์ต่อมนุษย์ในปัจจุบันและอนาคต (ธนิก เลิศชาญฤทธิ์, 2554)

ซึ่ง ชนัญ วงษ์วิภาค (2547) เห็นว่า การจัดการหากเป็นด้านภูมิทัศน์วัฒนธรรม หมายถึง เป็นการ รักษาคุณค่าและความสำคัญของภูมิทัศน์วัฒนธรรมให้คงอยู่และยั่งยืน สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมทาง ธรรมชาติและวัฒนธรรมของสังคมปัจจุบัน เป็นผลผลิตของวัฒนธรรม ทั้งในอดีตและปัจจุบัน ที่มีค่าหรือ เป็นตัวแทน หรือสามารถสื่อถึงวัฒนธรรมต่าง ๆ จึงรวมทั้งแหล่งศาสนสถาน โบราณสถาน เสื้อผ้า อาภรณ์ เอกสารทางประวัติศาสตร์ จารึก ภาษา ศาสนา ประเพณี พิธีกรรม ความเชื่อ ภูมิปัญญาพื้นบ้าน

แต่ Levinson and Ember (1996) เห็นว่า การจัดการทรัพยากรวัฒนธรรมเป็นการส่งเสริมและการวางแผนให้มีการอนุรักษ์ ดูแลรักษา หรือการจัดการข้อมูล สถานที่พื้นที่ และการตรวจสอบเรื่องราวในอดีต ของชาติ ของกลุ่มชนเผ่าพันธุ์ต่าง ๆ หรือสิ่งที่เป็นวัฒนธรรมของโลก

ซึ่งจากความหมายและแนวคิดที่ได้กล่าวในข้างต้น อาจสรุปได้ว่า การจัดการทางศิลปะวัฒนธรรม หมายถึง การดำเนินใด ๆ ทั้ง ในรูปวัตถุ และกิจกรรม ที่มีความสัมพันธ์กับพื้นที่ บุคคล เวลา ด้วยขั้นตอนต่าง ๆ เพื่อให้บรรลุตาม เป้าประสงค์ร่วมกัน การจัดการถือเป็นศาสตร์และศิลป์แห่งการดำเนินการต่อทุกสิ่งทุกอย่างที่มนุษย์ได้ กระทำกับสภาพแวดล้อม ซึ่งได้สร้างความเจริญรุ่งเรืองต่อสังคมมนุษย์ หรือการดำเนินการภารกิจกับสิ่งที่ รังสรรค์ พื้นที่ทางภูมิศาสตร์ ซึ่งมีความเกี่ยวเนื่องกับการพัฒนามนุษย์และสังคม กล่าวคือ การจัดการ สามารถกระทำได้ทั้งวัตถุ ได้แก่ สิ่งปลูกสร้าง เครื่องใช้ไม้สอย งานศิลปะต่าง ๆ และอวัตถุ ได้แก่ พฤติกรรม พิธีกรรม ระบบคิด เป็นต้น ทั้งวัฒนธรรมทางวัตถุและจิตใจ

แนวคิดและทฤษฎีการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม

การท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ได้นำเอาวัฒนธรรมมาเป็นจุดขาย เพื่อดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวอเมริกันและยุโรป ที่ต่างสนใจที่จะ เรียนรู้วัฒนธรรม มรดกทางประวัติศาสตร์ เยี่ยมชมงานสถาปัตยกรรม และสัมผัสวิถีชีวิต ความเป็นอยู่ ของคนในประเทศนั้น โดยเฉพาะประเทศในแถบเอเชียและแอฟริกา รวมถึงซื้อของที่ระลึกที่เป็นงาน หัตถกรรมละงานฝีมือที่เกิดจากภูมิปัญญาของคนในประเทศนั้น

การท่องเที่ยวในลักษณะดังกล่าวเรา เรียกว่า การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม หลายคนอาจจะสงสัยว่า การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมควรจะครอบคลุมถึงเรื่องอะไรบ้าง บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2548) ได้อธิบายว่าการท่องเที่ยวเชิงศิลปวัฒนธรรมประกอบด้วย

1. ประวัติศาสตร์และร่องรอยทางประวัติศาสตร์
2. โบราณคดีและพิพิธภัณฑ์
3. งานสถาปัตยกรรมเก่าแก่ดั้งเดิม
4. ศิลปะ หัตถกรรม ประติมากรรม ภาพวาด รูปปั้นและแกะสลัก
5. ศาสนารวมถึงพิธีกรรมต่าง ๆ ทางศาสนา
6. ดนตรี การแสดงละคร ภาพยนตร์
7. ภาษาและวรรณกรรม
8. วิถีชีวิต เสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย อาหาร
9. ประเพณี วัฒนธรรมพื้นบ้าน เทศกาลต่าง ๆ
10. ลักษณะงานและเทคโนโลยี ภูมิปัญญาท้องถิ่นที่นำมาใช้เฉพาะท้องถิ่น

การท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม (Cultural based tourism) หรือในบางครั้งอาจเรียกว่า การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (Historical tourism) ซึ่งเป็นการเดินทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวทางโบราณคดี และประวัติศาสตร์ รวมไปถึงการท่องเที่ยวในแหล่งมรดกทางวัฒนธรรม (Cultural Heritage) นั้นเอง

ทั้งนี้สถานที่อาจเป็นอนุสรณ์ (Monuments) ซึ่งผลงานทางสถาปัตยกรรม ประติมากรรม จิตรกรรม ส่วนประกอบ หรือโครงสร้างทางโบราณคดี ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ศิลปะ หรือวิทยาศาสตร์ ในบางครั้งอาจเป็นกลุ่มอาคาร (Groups of building) ซึ่งอาจเป็นได้ทั้งที่เป็นกลุ่มของอาคารที่แยกกัน หรือต่อเนื่องกันโดยลักษณะทางสถาปัตยกรรม ความร่วมลักษณะ หรือที่ตั้งอันเหมาะสมในภูมิทัศน์ บางครั้งอาจรวมไปถึงสถานที่ (Sites) คือผลงานของมนุษย์ หรือผลงานอันผสมกันระหว่างธรรมชาติและมนุษย์ เป็นสถานที่ซึ่งไม่มีอาคารอยู่เลย แต่เป็นสถานที่ที่มีความสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์ (Historical) สุนทรียภาพ (Aesthetic) ชาติพันธุ์วิทยา (Ethnological) หรือมนุษย์วิทยา (Anthropological)

นอกจากมรดกทางวัฒนธรรมแล้ว มรดกทางธรรมชาติ (Natural Heritage) ก็อาจเป็นส่วนหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ ซึ่งโดยลักษณะทางธรรมชาติมักจะอยู่คู่กับสถานที่เสมอ มรดกทางธรรมชาติอันประกอบด้วย ภูมิสัณฐานทางกายภาพ-ชีวภาพ มีคุณค่าทางสุนทรียศาสตร์และวิทยาศาสตร์ รวมไปถึงสถานที่ทางธรรมชาติ หรือพื้นที่ที่ธรรมชาติกำหนดของ

เขตไว้แน่ชัด มีคุณค่าทางด้านวิทยาศาสตร์ (Science) การอนุรักษ์ (Conservation) หรือความงามแห่งธรรมชาติ (Natural beauty)

ในการจัดมรดกทางวัฒนธรรมนั้น มีการแยกประเภทสิ่งปลูกสร้างไว้เป็น 2 กลุ่มใหญ่ ๆ โดยกลุ่มแรกคือ กลุ่มซากอารยธรรม (Dead monuments) คือ สถานภาพของโบราณสถานนั้น มีลักษณะเป็นซากหลักฐานทางอารยธรรมในอดีต มากกว่าจะใช้สอยได้ในปัจจุบัน ส่วนกลุ่มที่สองนั้น อนุสรณ์ที่ยังใช้ประโยชน์ (Living monuments) คืออนุสรณ์สถานที่ยังคงประโยชน์ทางการใช้สอยสืบทอดประเพณีทางศิลปะ และมีการตกแต่งเสริมความมั่นคงตามลักษณะของสถาปัตยกรรมนั้น ๆ

ในการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมนั้น จุดประสงค์หลังคงเป็น เพื่อชื่นชมและเพลิดเพลินในสถานที่ท่องเที่ยวได้ความรู้มีความเข้าใจต่อประวัติศาสตร์และโบราณคดี ในท้องถิ่นพื้นฐานของความรับผิดชอบ และมีจิตสำนึกต่อการรักษามรดกทางวัฒนธรรมและคุณค่า ของสภาพแวดลอมโดยที่ประชาชนในท้องถิ่น มีส่วนร่วมต่อการจัดการการท่องเที่ยว

ทั้งนี้การท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม อาจเป็นการท่องเที่ยวงานชมวัฒนธรรมและประเพณี (Cultural and traditional tourism) ต่าง ๆ เพื่อชมงานประเพณีต่าง ๆ ที่ชาวบ้านในท้องถิ่นนั้น ๆ จัดขึ้น ได้รับความเพลิดเพลินตื่นตาตื่นใจในสุนทรียะศิลป์เพื่อศึกษาความเชื่อ การยอมรับนับถือ การเคารพพิธีกรรมต่าง ๆ และได้รับความรู้มีความเข้าใจต่อสภาพสังคมและวัฒนธรรมมีประสบการณ์ใหม่ ๆ เพิ่มขึ้นบนพื้นฐานของความรับผิดชอบและมีจิตสำนึกต่อการรักษาสภาพแวดลอมและมรดกทางวัฒนธรรม โดยประชาชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมตอการจัดการท่องเที่ยว

รวมไปถึงการท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท (Rural tourism/ Village tourism) โดยอาจเป็นการเดินทางท่องเที่ยวในหมู่บ้าน ในชนบทที่มีลักษณะวิถีชีวิต และผลงานสร้างสรรค์ที่มีเอกลักษณ์พิเศษมีความโดดเด่นเพื่อความเพลิดเพลินได้ความรู้ดูผลงานสร้างสรรค์และภูมิปัญญาพื้นบ้าน มีความเข้าใจในวัฒนธรรมท้องถิ่น บนพื้นฐานของความรับผิดชอบและมีจิตสำนึกต่อการรักษามรดกทางวัฒนธรรมและคุณค่าของสภาพแวดล้อม โดยประชาชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมต่อการจัดการการท่องเที่ยว

ทั้งนี้แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม มักเป็นการศึกษาหาความรู้ในพื้นที่หรือบริเวณที่มีคุณลักษณะที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม มีการบอกเล่าเรื่องราวในการพัฒนาทางสังคม และมนุษย์ผ่านทางประวัติศาสตร์อันเป็นผลเกี่ยวเนื่องกับวัฒนธรรม องค์ความรู้ และการให้คุณค่าของ สังคม โดยสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าหรือสภาพแวดล้อมอย่างธรรมชาติ ที่สามารถแสดงออกให้เห็นถึง ความสวยงามและประโยชน์ที่ได้รับจากธรรมชาติ สามารถสะท้อนให้เห็นถึง

สภาพชีวิต ความเป็นอยู่ ของคนในแต่ละยุคสมัยได้เป็นอย่างดี ไม่ว่าจะเป็นสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม หรือขนบธรรมเนียม ประเพณี

ในยุคปัจจุบันการแข่งขันในตลาดโลก ได้ให้ความสำคัญในการนำเอาวัฒนธรรม มาเป็นส่วนหนึ่งในตัวผลิตภัณฑ์ หรือบริการที่ตนจำหน่ายเพื่อสร้างความแตกต่างจากคู่แข่ง ซึ่งสอดคล้องกับ กระแสเศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์ (Creative economy) ประเทศต่าง ๆ ได้เล็งเห็นความสำคัญของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในการสร้างรายได้ให้กับ ประเทศของตนอย่างมหาศาล จึงนำวัฒนธรรมมาเป็นส่วนหนึ่งในกลยุทธ์ของประเทศ เช่น ประเทศ เกาหลีได้มีการจัดตั้งหน่วยงานอิสระที่สนับสนุนภาคเอกชนในการส่งออกสินค้าวัฒนธรรมซึ่งเราจะเห็น โฆษณาการท่องเที่ยวของเกาหลีที่เน้นการสัมผัสวัฒนธรรมและเทคโนโลยี รวมถึงการโฆษณาแฝงใน ภาพยนตร์ซีรี่ต่าง ๆ ของเกาหลี ในขณะที่ประเทศสิงค์โปรก็พยายามใช้ความหลากหลายของเชื้อชาติ เป็นจุดขายในการท่องเที่ยวเช่นกัน ภายใต้แนวคิดที่ว่า Uniquely Singapore โดยมีการฟื้นฟูแหล่ง วัฒนธรรมดังเดิมของคนสิงค์โปรเชื้อชาติจีน อินเดียและมลายูในประเทศให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยว สำหรับประเทศมาเลเซีย การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมจะเน้นความเป็นมุสลิมสำหรับนักท่องเที่ยวที่ อยากสัมผัสมิติต่าง ๆ ของมุสลิม ยังมีประเทศอื่น ๆ อีกมากมายที่มีการจัดการการท่องเที่ยววัฒนธรรม อย่างเป็นระบบ เช่น จีน ประเทศในยุโรปและออสเตรเลีย ในขณะที่บางประเทศมีศักยภาพในการ จัดการการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม แต่ยังมีปัญหาในด้านการเมืองภายในประเทศ หรือยังไม่มีนโยบายที่ส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว เช่น พม่า เวียดนาม ประเทศในแอฟริกาและตะวันออกกลาง เป็นต้น

ดังนั้นจากข้อมูลดังกล่าวจึงพอจะสรุปได้พอสังเขปว่า แหล่งเรือจมแก้วสมุทรนั้น ถูกจัดเป็นซากอารยธรรม (Dead monuments) กล่าวคือ สถานภาพของ เรือจมนั้น มีลักษณะเป็นซากหลักฐานทางอารยธรรมในอดีต มากกว่าจะใช้สอยได้ในปัจจุบัน หากแต่ก็มีข้อโต้แย้งที่ว่า เรือจมนั้น ไม่ใช่โบราณสถานนั้นเอง แต่ทว่าเข้าข่ายเป็นโบราณวัตถุ ตามที่มีเนื้อหาปรากฏไว้ในมาตรา 140 แห่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ระบุว่า โบราณวัตถุ เป็นสังหาริมทรัพย์ที่เป็นของโบราณ ซึ่งโดยอายุหรือโดยลักษณะแห่งการประดิษฐ์หรือโดยหลักฐานเกี่ยวกับประวัติของสังหาริมทรัพย์นั้น เป็นประโยชน์ในทางศิลปะ ประวัติศาสตร์หรือโบราณคดี

ส่วนในงานวิจัยชิ้นนี้ผู้วิจัยสังเกตพบว่า การดำน้ำดูเรือจมใต้ทะเลนั้น มีความใกล้เคียงกับรูปแบบการท่องเที่ยวที่เรียกว่า การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (Historical tourism) เนื่องจากเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางโบราณคดี และประวัติศาสตร์ เพื่อชื่นชมและเพลิดเพลินในสถานที่ท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวได้ความรู้มีความเข้าใจต่อประวัติศาสตร์ และโบราณคดี รวมไปถึงส่งเสริมนักท่องเทียวให้มีจิตสำนึกต่อการรักษามรดกทางวัฒนธรรม เพียงแต่การท่องเที่ยวลักษณะนี้นั้น โดยปกติ

แล้วมันจะทำการท่องเที่ยวบนบกเท่านั้น ยังไม่มีการทำการท่องเที่ยวใต้ทะเล ในรูปแบบการท่องเที่ยวเพื่อศึกษาประวัติศาสตร์

ดังนั้นผู้วิจัยจึงขอนิยามการท่องเที่ยวศึกษาประวัติศาสตร์ใต้ทะเลผ่านแหล่งเรือจมต่าง ๆ ตามธรรมชาติว่า “การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล (Marine historical tourism)” ซึ่งหมายถึง การเดินทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวทางโบราณคดี และประวัติศาสตร์ใต้ทะเล เพื่อชื่นชมและเพลิดเพลินในสถานที่ท่องเที่ยวได้ความรู้มีความเข้าใจต่อประวัติศาสตร์และโบราณคดี ในพื้นฐานของความรับผิดชอบและมีจิตสำนึกต่อการรักษามรดกทางวัฒนธรรมและคุณค่าของสภาพแวดล้อม

3.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว

นักวิชาการหลายท่านกล่าวถึงความหมายของ “การพัฒนา (Development)” ไว้ดังนี้ การพัฒนา หมายถึงการเปลี่ยนแปลงที่มีการกำหนดทิศทาง (Directed change) หรือวางแผนเอาไว้ล่วงหน้า (Planned change) ซึ่งทิศทางที่กำหนดขึ้นจะต้องเป็นการกระทำเชิงบวกที่กลุ่มหรือชุมชนสร้างขึ้น จึงกล่าวได้ว่า การพัฒนาเป็นการเปลี่ยนแปลงที่พึงปรารถนำ (Desired change) (สัญญา สัญญาวิวัฒน์, 2523)

นอกจากนั้นการพัฒนายัง หมายถึง ความเจริญ งอกงาม การเติบโตในแง่ของแนวความคิด แนวทางหรือวิธีการต่าง ๆ มีหลักการพื้นฐานที่จะทำให้บุคคลที่จะทำให้บุคคลหรือประชาชนทั่วไปของสังคมมีความงอกงามทางสติปัญญา ตลอดจนสามารถทำงาน หรือดำเนินชีวิตได้อย่างมีความสุข มีขีดความสามารถในการเพิ่มผลผลิต รายได้และยกระดับความเป็นอยู่ของตนให้ดีขึ้น โดยการพัฒนาจะสัมฤทธิ์ผลได้ก็ต่อเมื่อปัจเจกบุคคลมีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนาอย่างแท้จริง (นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์, 2527)

การพัฒนายังมีลักษณะเป็นกระบวนการในการปรับปรุงคุณภาพชีวิตของบุคคลทั้งทางเศรษฐกิจและสังคมที่มุ่งให้เกิดความเสมอภาค สามารถสร้างให้เกิดการกระจายทางเศรษฐกิจสังคมอย่างทั่วถึง ทั้งรายได้ของคนในชุมชนและการบริการต่าง ๆ ที่รัฐพึ่งให้แก่ประชาชน ทำให้มีช่องว่างระหว่างชุมชนในชนบทและในเมืองให้น้อยที่สุด (ทวี ทิมขำ, 2528)

ดังนั้นการพัฒนา คือสิ่งที่มีผลกระทบต่อปัจเจกบุคคลไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง ไม่ใช่เป็นเพียงสิ่งที่ปัจเจกชนแต่ละคนต้องการที่จะยกระดับของตัวเองให้ดีขึ้นเท่านั้น แต่เป้าหมายสูงสุดของการพัฒนาคือ การยกระดับคุณภาพชีวิตของทุกคนในสังคมให้มีมาตราฐานสูงที่ขึ้น ดังนั้นควรมุ่งเน้นให้การพัฒนาบรรลุไปสู่เป้าหมาย ในทิศทางที่เกิดประโยชน์กับคนส่วนใหญ่และการพัฒนาที่ควรนำไปใช้กับกลุ่มหรือชุมชนนั้น (สานิตย์ บุญชู, 2527)

การพัฒนาในบริบทที่เกี่ยวข้องกับชุมชน จึงเป็นการเปลี่ยนแปลงสภาพเหตุการณ์ต่าง ๆ ให้ชุมชนดีขึ้น ทั้งทางเศรษฐกิจและสังคมโดยมีการกำหนดทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจนและแน่นอน รวมทั้งกำหนดอัตราการเปลี่ยนแปลง (Rate of change) ที่ชุมชนต้องการ (ทวี ทิมขำ, 2528)

ดังนั้นหลักการสำคัญของการพัฒนาแบบยั่งยืนนั้นควรมองจากมิติทางสังคม 4 ประการ คือ

1. คงความหลากหลายทางวัฒนธรรม และภูมิปัญญาท้องถิ่น

2. การตัดสินใจใด ๆ ของชุมชนและการจัดองค์กรทางสังคมต้องสอดคล้องกับหลักการนิเวศวิทยาท้องถิ่นเพื่อความยั่งยืนของสถาบันทางสังคม

3. การพัฒนาควรเริ่มต้นจากระดับล่างของชุมชนท้องถิ่น โดยชุมชนควรได้รับสิทธิในการมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการและควบคุมทรัพยากรของตนเอง

4. การพัฒนาเป็นไปเพื่อความยุติธรรมทางสังคม ซึ่งหมายถึงความมั่นคงของการดำรงชีวิต ต้องครอบคลุมกลุ่มชนผู้ยากไร้ในปัจจุบัน และอนุชนรุ่นหลัง (นำชัย ทนุผล, 2542)

หลักการพัฒนาดังกล่าวสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวได้ดังจะกล่าวถึงในลำดับต่อไป

โฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์ (2553) ให้ความเห็นว่า การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเป็นการนำเอาทรัพยากรที่มีอยู่มาใช้ประโยชน์ และแบ่งพื้นที่ทางการท่องเที่ยวออกเป็น 3 พื้นที่เพื่อประโยชน์ในการจัดการดังนี้

1. พื้นที่ท่องเที่ยวที่ติดตลาดแล้ว จะทำการพัฒนาได้โดยอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง จัดการทำแผนการใช้ประโยชน์ของพื้นที่โดยไม่เกินความสามารถในการรับรองของพื้นที่และความร่วมมือในระดับท้องถิ่น

2. พื้นที่ที่มีศักยภาพทางการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ เช่น เชียงใหม่ ที่เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพทางการท่องเที่ยวและต้องพยายามพัฒนาพื้นที่ใกล้เคียงด้วย เช่น เชียงราย ลำปาง ลำพูน เพื่อการกระจายประโยชน์ของการพัฒนาการท่องเที่ยวไปยังจังหวัดใกล้เคียงอย่างกว้างขวาง

3. พื้นที่สำหรับการท่องเที่ยวภายในจังหวัด เป็นพื้นที่ในจังหวัดหรือระหว่างจังหวัดใกล้ ๆ กันคณะกรรมาธิการการท่องเที่ยวและการศึกษาวุฒิสภา (ม.ป.ป.) กล่าวถึง การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว สรุปได้ว่า เป็นการบริหารและจัดการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่งให้มี เอกลักษณ์เฉพาะตัวเหมาะกับสภาพทรัพยากร มีความหลากหลายด้านจุดประสงค์ทางการศึกษา เรียนรู้เป็นหลัก และไม่ส่งผลกระทบให้สิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรมลง ซึ่งจะมีการดำเนินงาน 3 ด้าน คือ 1) ด้านนโยบาย 2) ด้านการจัดการ ได้แก่การจัดการพื้นที่ท่องเที่ยว การให้การศึกษาและสื่อความหมายการจัดการการท่องเที่ยว การบริการการท่องเที่ยว การจัดการสิ่งแวดล้อม การป้องกันและลด

ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การส่งเสริมการตลาด และการมีส่วนร่วมในชุมชน 3) ด้านการดำเนินการในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใด ๆ สิ่งที่ต้องคำนึงถึงในลำดับแรกคือการพัฒนาองค์ประกอบของการท่องเที่ยว

ทั้งนี้การท่องเที่ยวเองก็ยังมีองค์ประกอบของการท่องเที่ยว โดยมีนักวิชาการหลายท่านได้ให้ความเห็นไว้ว่า

บูฮาริส (Buhalis, 2000) ได้กล่าวถึงกรอบแนวคิดในการวิเคราะห์ความต้องการของนักท่องเที่ยว เพื่อพัฒนาองค์ประกอบของการท่องเที่ยว ซึ่งแหล่งท่องเที่ยวต้องมีการพัฒนาปัจจัย 6 ประการ (6As) ซึ่งประกอบด้วย แหล่งท่องเที่ยว (Attraction) การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว (Accessibility) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) โปรแกรมการท่องเที่ยว (Available packages) กิจกรรมการท่องเที่ยว (Activities) กิจกรรมการท่องเที่ยว (Activities) และบริการเสริม (Ancillary services) ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้ 1) แหล่งบันเทิง นักท่องเที่ยวต้องการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวก็เพราะมีแหล่งบันเทิงสำหรับพักผ่อนหย่อนใจจัดไว้ให้ แหล่งบันเทิง มิใช่หมายถึง สถานเริงรมย์ยามราตรีเพียงอย่างเดียว แต่อาจหมายถึง สวนสัตว์ สวนสาธารณะ สนามกีฬา ฯลฯ แหล่งบันเทิงที่ดีควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมที่จัดขึ้นด้วย มิใช่เป็นฝ่ายนั่งชมเพียงอย่างเดียวเช่น ให้ร่วมกิจกรรมกับการแสดงของสัตว์ ซึ่งจัดขึ้นในสวนสัตว์ เมื่อพิจารณาแล้วว่าปลอดภัย นอกจากนั้นภาพลักษณ์และราคาค่าเข้าชมก็มีส่วนในการดึงดูดใจนักท่องเที่ยวเข้าไปเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวด้วย 2) การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว (Accessibility) เป็นองค์ประกอบที่สำคัญอย่างหนึ่งของการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ต้องมีเส้นทางหรือเครือข่ายคมนาคมขนส่งที่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวนั้น ตลอดจนสามารถติดต่อเชื่อมโยงกันระหว่างแหล่งท่องเที่ยวหนึ่งกับอีกแหล่งท่องเที่ยวหนึ่งที่อยู่บริเวณใกล้เคียง อีกทั้งต้องมีที่จอดรถหรือสถานีรถไฟหรือท่าเรือหรือท่าอากาศยานเพื่อให้ธุรกิจการขนส่งสามารถนำนักท่องเที่ยวเข้าไปท่องเที่ยวยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกและปลอดภัย 3) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) เป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่ต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกไห้บริการนักท่องเที่ยวที่เข้ามายังแหล่งท่องเที่ยวนั้นให้ได้รับความสะดวกสบายและความประทับใจ เกิดความรู้สึกปลอดภัย ทำให้นักท่องเที่ยวอยากจะอยู่ท่องเที่ยวในระยะเวลาที่นานขึ้น เช่น ที่พัก ร้านอาหาร ภัตตาคาร โทรศัพท์ แผนที่ ร้านขายของ เป็นต้น 4) โปรแกรมการท่องเที่ยว (Available Packages) เป็นการจัดโปรแกรมการท่องเที่ยวสำเร็จรูปไว้สำหรับนักท่องเที่ยว เพื่ออำนวยความสะดวกสบาย ซึ่งอาจเป็นการเตรียมการโดยเจ้าของโรงแรมรีสอร์ท หรือโดยหน่วยงานภาครัฐที่อาจจัดเป็นโปรโมชั่นส่งเสริมการท่องเที่ยวให้มีความน่าสนใจต่อการท่องเที่ยวก็ได้ 5) กิจกรรมการท่องเที่ยว (Activities) คือ กิจกรรมที่นักท่องเที่ยวสามารถกระทำได้ในระหว่างเดินทางท่องเที่ยว โดยมีอยู่หลายรูปแบบ นักท่องเที่ยวสามารถเลือกทำได้ตามความถนัดและ

ความสนใจ ไม่ว่าจะเป็นกิจกรรมบนบก กิจกรรมทางน้ำ กิจกรรมทางอากาศ หรือแม้แต่การดำดิ่งลงสู่ใต้ท้องทะเล เช่น กิจกรรมผจญภัย เป็นอีกกิจกรรมที่ได้รับความนิยมในกลุ่มนักท่องเที่ยวผู้รักความท้าทาย ต้องการความแปลกใหม่ และทดสอบแรงใจของตนเอง ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้จำเป็นต้องมีผู้ทักษะความรู้ในกิจกรรมนั้น ๆ ดูแลและแนะนำในเบื้องต้น เช่น การปีนหน้าผาและการโรยตัวจากหน้าผาสูง การกระโดดร่มดิ่งพสุธา การยิงปืนบีบีกัน การดำน้ำลึก การพายเรือคายัค ฯลฯ แต่ถ้าเป็นนักท่องเที่ยวที่รักสุขภาพกาย กิจกรรมที่เป็นที่นิยม คือ การทำสปา ขัดผิว นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ส่องสัตว์ ดูนก เดินป่า กิจกรรมท่องเที่ยวเชิงประเพณี และวัฒนธรรม นั่งเรือล่องแม่น้ำลำคลอง กิจกรรมในค่ายทหาร และอื่น ๆ อีกมากมาย 6) บริการเสริม (Ancillary Services) เป็นบริการที่นอกเหนือจากบริการขั้นพื้นฐานสำหรับนักท่องเที่ยว เช่น ธนาคาร ไปรษณีย์ โรงพยาบาล ร้านอินเตอร์เน็ต เป็นต้น โดยปกติการบริการนี้ทางภาครัฐจะเป็นผู้จัดหาและพัฒนาเพื่อบริการแก่ประชาชนของตนเอง ซึ่งถือได้ว่าเป็นผลพลอยได้ในการให้บริการแก่นักท่องเที่ยว

McIntosh, Goelder, and Ritchie (1995) กล่าวถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการพัฒนาการท่องเที่ยวไว้ดังนี้ 1) นักท่องเที่ยว ที่ต้องการหาประสบการณ์และความพึงพอใจ โดยแสวงหาและเลือกแหล่งท่องเที่ยวรวมทั้งกิจกรรมทางการท่องเที่ยวเพื่อสนองความพึงพอใจ 2) ธุรกิจที่จำหน่ายสินค้าและให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยว นักธุรกิจจะเห็นว่านักท่องเที่ยวเป็นโอกาสในการหาผลประโยชน์จาก การจัดเตรียมผลิตภัณฑ์และบริการ เพื่อสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว 3) หน่วยงานราชการในท้องถิ่นหรือในพื้นที่จะมองว่านักท่องเที่ยวช่วยพัฒนาเศรษฐกิจในท้องถิ่น ช่วยสร้างรายได้แก่ชุมชนท้องถิ่น 4) ชุมชนและประชาชนในท้องถิ่นจะมองการท่องเที่ยวเป็นวัฒนธรรม และนำมาซึ่งการจ้างงาน การที่มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในท้องถิ่นจำนวนมากอาจให้ทั้งผลประโยชน์และผลเสียต่อท้องถิ่น

นอกเหนือจากนั้นการวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว ก็เป็นสิ่งที่สำคัญ โดยการวางแผน เป็นการคิดล่วงหน้าเพื่อกำหนดแนวทางในการจัดการสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือหลายสิ่งรวมกันในลักษณะของระบบรวม โดยมีเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน มีการศึกษาวิเคราะห์ถึงผลดีและผลเสียทั้งทางตรงและทางอ้อมของแนวทางในการดำเนินงานแต่ละด้าน ในขณะเดียวกันก็มีการกำหนดวิธีการในการติดตาม ควบคุม และประเมินผลแนวปฏิบัติดังกล่าวให้บรรลุผลตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

อุทิศ ขาวเธียร (2549) กล่าวว่า จุดมุ่งหมายของการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ คือ การจัดให้มีแหล่งธรรมชาติที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่นและแหล่งวัฒนธรรมที่เกี่ยวเนื่องกับระบบนิเวศในพื้นที่ที่ได้รับการจัดการอย่างมีความรับผิดชอบในการอนุรักษ์ ฟื้นฟูและรักษาระบบนิเวศที่ยั่งยืน

โดยคำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับ (Carrying capacity) ของพื้นที่ เป็นต้น (อุทิศ ขาวเธียร, 2549)

การวางแผนเป็นงานในลักษณะสหวิทยาการ (Multi-disciplinary) ที่อาศัยผู้เชี่ยวชาญหลายสาขาหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการพัฒนานั้น ๆ ร่วมกันศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลรวมทั้งระดมสมองในการกำหนดแนวทางปฏิบัติ ทั้งในแง่การกำหนดเป้าหมายรวม (Common goal) และแนวทางดำเนินการไปสู่เป้าหมาย การวางแผนเป็นงานที่ต้องอาศัยการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจของคนทุก ๆ กลุ่มที่มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) จากการนำเอาแนวทางที่กำหนดขึ้นไปปฏิบัติจริง หากเป้าหมายและแนวทางทุกส่วนเกิดจากการระดมสมอง โอกาสที่แผนงานจะได้รับการยอมรับจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องก็เป็นไปได้มาก ปัญหาในแง่ของการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติก็น่าจะน้อยลง (นำชัย ทนุผล, 2542)

การวางแผนเป็นการพิจารณาและกำหนดแนวทางปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายที่ปรารถนา (เศกสรร พงษ์โสภา, 2546) แนวทางในการวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวควรมีการปฏิบัติตามขั้นตอนดังนี้ (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2548) 1) การวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวต้องมีการวางแผนในลักษณะของแผนรวมมากขึ้น คือ ต้องมีความรับผิดชอบต่อความต้องการด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของชุมชนท้องถิ่น จึงต้องให้ชุมชนท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยว 2) การวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวควรทีจะมีการปรึกษาแบบประชาธิปไตยมากขึ้น คือ การวางแผนควรที่จะมาจากความคิดของหลาย ๆ คน ซึ่งแต่ละคนอาจมีแนวคิดไม่เหมือนกัน จึงต้องนำข้อแตกต่างของแนวคิดเหล่านี้มาก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการวางแผนพัฒนา 3) การวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวควรกำหนดรูปแบบให้นักท่องเที่ยวเข้าสมาท่องเที่ยวอย่างสม่ำเสมอ คือ การวางแผนไม่ควรชักนำนักท่องเที่ยวทั้งหมดให้เข้ามาให้เดินทางในช่วงเวลาเดียวกัน ควรกระจายไปในช่วงเวลาต่าง ๆ อย่างสม่ำเสมอ เพื่อมิให้เกิดความแออัดเกินขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว 4) การวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวต้องสามารถวัดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมได้ คือ การวางแผนจะต้องป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในการดึงดูดนักท่องเที่ยว จึงต้องมีการทบทวนผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวทั้งโครงการเล็กและโครงการใหญ่ 5) การวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวต้องสามารถวัดผลกระทบทางเศรษฐกิจได้ คือ การวางแผนพัฒนาย่อมต้องการผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ โดยต้องเป็นตัวจัดสรรผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจไปสู่ชุมชนท้องถิ่นอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม 6) การวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวต้องสามารถกำหนดขีดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว คือ การวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวจะต้องไม่ก่อผลเสียต่อสิ่งแวดล้อม จึงต้อง

กำหนดขีดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว เพื่อให้เกอดความสมดุลของสิ่งแวดล้อม ซึ่งความสมดุลเป็นข้อจำกัดของการพัฒนา

นักวางแผนส่วนใหญ่จัดระดับของการวางแผนออกเป็น 3 ระดับ คือ การจัดระดับโดยอาศัยการมองพื้นที่เป็นหลัก (Area approach) หรือการมองจากวัตถุประสงค์เป็นหลัก (Objective approach) สำหรับการจัดระดับของแผนจากการพิจารณาพื้นที่เป็นหลักสามารถจำแนกได้เป็นแผนภูมิภาค แผนระดับพื้นที่ และแผนระดับบริเวณ ในขณะที่การจัดระดับของการวางแผนจากการพิจารณาวัตถุประสงค์สามารถจำแนกได้เป็น แผนนโยบาย แผนการจัดการพื้นที่ และแผนโครงการ

ทั้งนี้การจัดระดับของลักษณะการพิจารณาหลักการจำแนกทั้งสองลักษณะต่างมีระดับของรายละเอียดและเนื้อหาที่ใกล้เคียงกัน ดังรายละเอียดต่อไปนี้ (นำชัย ทนุผล, 2542) 1) แผนนโยบายและแผนระดับภูมิภาค คือกรอบและทิศทางในการดำเนินงานในลักษณะกว้าง ๆ ซึ่งมักมีหลายวัตถุประสงค์หรือหลายแผนงาน (Programs) รวมกัน ซึ่งมักเป็นลักษณะนามธรรม แผนนโยบายนี้ทำหน้าที่เป็นเครื่องมือหรือหางเสือให้แก่ผู้บริหารระดับสูงในการตัดสินใจดำเนินงานด้านต่าง ๆ 2) แผนการจัดการพื้นที่และแผนระดับพื้นที่ เป็นแผนที่จัดทำขึ้นโดยการเอานโยบายมาประยุกต์เข้ากับเงื่อนไขเฉพาะของพื้นที่เพื่อกำหนดวัตถุประสงค์ของการจัดการและแนวทางการจัดการที่สอดคล้องกับนโยบายและเงื่อนไขเฉพาะของพื้นที่ แผนในระดับนี้จะประกอบไปด้วยแผนงานย่อย ๆ หลายแผนงาน ส่วนจำนวนและสาระของแผนงานนี้จะขึ้นอยู่กับลักษณะเฉพาะพื้นที่ ความซับซ้อนของปัญหาในการจัดการ ตลอดจนข้อจำกัดในการบริหารงานของแต่ล่ะพื้นที่ แผนการจัดการพื้นที่และแผนระดับพื้นที่จะทำหน้าที่เป็นเครื่องมือกำหนดทิศทางการดำเนินงานและระดับความสำคัญของการดำเนินงานในแต่ละส่วนให้กับผู้บริหารระดับกลางหรือผู้จัดการที่ทำหน้าที่บริหารจัดการในพื้นที่ได้ยึดถือปฏิบัติ 3) แผนโครงการและแผนระดับบริเวณ สำหรับแผนโครงการและแผนระดับบริเวณกลับมีรายละเอียดของเนื้อหาและวิธีการปฏิบัติเพื่อให้ได้มาซึ่งแผนที่แตกต่างกัน โดยแผนโครงการ เป็นแผนที่จัดทำขึ้นโดยนำเอาโครงการและ/ หรือกิจกรรมที่เสนอแนะไว้ภายใต้แผนงานต่าง ๆ ในแผนการจัดการระดับพื้นที่มาจัดทำรายละเอียดเพื่อขออนุมัติงบประมาณมาดำเนินการ และกำหนดผู้รับผิดชอบโครงการ การวางแผนระดับบริเวณจึงเป็นงานออกแบบที่อาศัยผู้ชำนาญการเฉพาะด้าน เช่น ภูมิสถาปนิก สถาปนิก และวิศวกรโยธา มาวิเคราะห์พื้นที่ วิเคราะห์ผู้ใช้ประโยชน์เพื่อกำหนดโปรแกรมในการพัฒนา จากนั้นจึงออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก จัดวางระบบสาธารณูปโภค ระบบทางสัญจร การออกแบบและตกแต่งภูมิทัศน์ เมื่อได้รับการอนุมัติจึงจัดทำแผนโครงการพัฒนาพื้นที่ตามแผนระดับบริเวณ เพื่อขออนุมัติงบประมาณมาดำเนินงานพัฒนาต่อไป

ทั้งนี้ พลอยศรี โปราณานนท์ (2544) ได้กล่าวไว้ว่า การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยปราศจากการวางแผนที่รอบคอบและรัดกุมมักจะก่อให้เกิดปัญหาที่มีผลกระทบต่อสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยวได้ ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาในหลาย ๆ ด้าน เช่น นำความเสียหายและความเสื่อมโทรมมาสู่ชุมชนแหล่งท่องเที่ยว และอาจนำมาซึ่งความไม่พอใจของนักท่องเที่ยวอันจะส่งผลต่อการตลาดการท่องเที่ยวรวมถึงทำให้เศรษฐกิจลดต่ำลง ดังนั้นการวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวในทุกระดับจึงมีความสำคัญที่จะนำไปสู่ผลสำเร็จในการพัฒนาการท่องเที่ยว

ความสำคัญสำหรับการวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาอย่างผสมผสานกับทุกส่วนในระบบ ทั้งปัจจัยด้านอุปสงค์และอุปทาน ปัจจัยด้านกายภาพและองค์กร ระบบการท่องเที่ยวนี้จะนำมาซึ่งผลประโยชน์อย่างมีประสิทธิภาพ (พลอยศรี โปราณานนท์, 2544)

จากแนวคิดและหลักการข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า การวางแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนจะต้องอาศัยกระบวนการวางแผน และมีการดำเนินงานเป็นขั้นตอน โดยต้องอาศัยแนวทางการศึกษาเกี่ยวกับความต้องการของนักท่องเที่ยวและชุมชนท้องถิ่นควบคู่กันไป คือ จะทำอย่างไรในการพัฒนาเพื่อให้ท้องถิ่นสามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ ขณะเดียวกันก็ยังคงดำรงไว้ซึ่งเอกลักษณ์ของตนเอง และได้รับประโยชน์จากการท่องเที่ยวอย่างเหมาะสมในปัจจุบันและยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งนี้ ยังรวมถึงการพัฒนาและการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติอีกด้านหนึ่งนอกเหนือจากทางสังคมก่อให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน

3.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวดำน้ำในประเทศไทย

ปัจจุบันการท่องเที่ยวดำน้ำ ถือเป็นกิจกรรมที่ได้รับความสนใจอย่างสูง โดยเฉพาะการท่องเที่ยวดำน้ำลึก ซึ่งในอดีต การท่องเที่ยวดำน้ำเป็นกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายที่สูงมาก เนื่องจากอุปกรณ์ต่าง ๆ ล้วนแล้วแต่มีราคาที่แพงมาก หากแต่ในปัจจุบัน อุปกรณ์ที่ใช้สำหรับการดำน้ำมีราคาลดลงมาจึงทำให้ผู้คนให้ความสนใจกันมากขึ้น ประกอบกับข้อมูลวิจัยของทางการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย วิเคราะห์ไว้ว่า “ประเทศไทยมีความเหมาะสมสำหรับการท่องเที่ยวดำน้ำเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก โดยมีข้อได้เปรียบหลายด้าน เช่น อุณหภูมิน้ำ หรือความงามของแนวปะการัง ขาดเพียงแค่ความหลากหลายของรูปแบบการดำน้ำ” (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2554)

จากการลงภาคสนามสัมภาษณ์นักธุรกิจดำน้ำเบื้องต้นพบว่า ประเทศไทยเป็นประเทศที่ผลิตนักดำน้ำเป็นอันดับ 1 ของโลก โดยมีศูนย์กลางที่เกาะเต่า (นิวัช รุ่งเรืองกนกกุล, 2561) (อ้างอิงมาจากยอดนักเรียนดำน้ำ ของโรงเรียนสอนดำน้ำระดับโลกที่ตั้งโรงเรียนดำน้ำในประเทศไทย) ถ้ามีการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่เกิดขึ้น ก็จะตรงตามความต้องการที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศ

ไทยเคยทำการสำรวจไว้ (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2554) โดยการสร้างการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ขึ้น เป็น “การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล (Marine historical tourism)” ซึ่งเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวโดยการให้ความรู้ทางด้านโบราณคดีใต้น้ำ จากนั้นพาลงไปดำน้ำดูซากโบราณสถาน ดังเช่น เรือจม ต่าง ๆ หรือจุดที่เคยเกิดเหตุการณ์สำคัญ ๆ ในอดีต โดยมีการให้ความรู้ก่อนที่จะลงดำน้ำ และเมื่อหลังดำน้ำก็จะปลุกกระแสการบอกต่อ ผ่านโลกสังคมออนไลน์

ภาพที่ 10 แผนที่แสดงแหล่งดำน้ำบริเวณเกาะเต่า

ทั้งนี้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่ครบถ้วนประเทศหนึ่งในภูมิภาคเอเชีย ซึ่งประเทศของเรามีพื้นที่ทางทะเลมากกว่า 350,000 ตารางกิโลเมตร (ประกอบด้วยฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย) โดยในแต่ละฝั่งทะเลก็มีจุดเด่นที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวแตกต่างกัน ซึ่งหากกล่าวถึงการท่องเที่ยวทางทะเลของประเทศไทย อาจกล่าวได้ว่า มีอยู่ 2 รูปแบบหลัก คือ

1. การท่องเที่ยวในรูปแบบของการชมทัศนียภาพและความสวยงามของท้องทะเลและผืนน้ำ ตลอดจนวิวทิวทัศน์และหมู่เกาะต่าง ๆ

2. การท่องเที่ยวในรูปแบบของการดำน้ำ (ทั้งการดำน้ำตื้นและการดำน้ำลึก)

โดยการท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำในประเทศไทย มีแหล่งดำน้ำที่น่าสนใจ กระจายออกไปทั้ง 2 ฝั่งทะเล โดยฝั่งอ่าวไทยได้รับอิทธิพลลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือจากประเทศจีน ทำให้มีฤดูการท่องเที่ยวตั้งแต่ปลายเดือนเมษายนถึงเดือนพฤศจิกายน และฝั่งอันดามันได้รับลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้จากมหาสมุทรอินเดีย ทำให้มีฤดูการท่องเที่ยวตั้งแต่เดือนพฤศจิกายนถึงเดือนเมษายน ดังนั้นเมื่อรวมทะเลไทยทั้งสองฝั่งเข้าด้วยกัน จึงกล่าวได้ว่า ทะเลของประเทศไทย สามารถท่องเที่ยวได้ตลอดปี โดยผลัดกันฝั่งละ 6 เดือน

สำหรับแหล่งดำน้ำที่น่าสนใจของประเทศไทย อาจแบ่งประเภทตามลักษณะความลึกและทรัพยากรธรรมชาติใต้น้ำได้ดังนี้

แหล่งดำน้ำขั้นต้น เป็นแหล่งดำน้ำที่อยู่ในแนวน้ำตื้นใกล้ฝั่ง ได้รับอิทธิพลของมลภาวะบนฝั่งค่อนข้างมาก น้ำทะเลไม่ค่อยใส ความลึกของน้ำทะเลตั้งแต่ผิวน้ำไปจนถึงพื้นดินไม่เกิน 100 ฟุต มีความลาดชันน้อย แหล่งดำน้ำประเภทนี้ได้แก่ แหล่งดำน้ำในทะเลตะวันออก เช่น พัทยา หมู่เกาะมัน เกาะช้าง เป็นต้น

แหล่งดำน้ำระดับกลาง เป็นแหล่งดำน้ำที่อยู่ในแนวน้ำที่ลึกขึ้น อยู่ห่างฝั่งออกไปมากขึ้น อิทธิพลของชายฝั่งน้อยกว่า ความขุ่นใสของน้ำไม่คงที่ ความลึกไม่เกิน 150 ฟุต ความลาดชันไม่มาก แหล่งดำน้ำประเภทนี้ ได้แก่ ชุมพร กระบี่ เกาะพีพี ตรัง กองหินริวเชลิว เป็นต้น

แหล่งดำน้ำนานาชาติ เป็นแหล่งดำน้ำที่อยู่ในแนวน้ำลึก พื้นดินมีความลาดชันสูง ถัดจากจุดดำน้ำไปไม่มากนักเป็นทะเลลึก โดยมีความลึกมากกว่า 200 ฟุตขึ้นไป น้ำทะเลค่อนข้างใส แหล่งดำน้ำในลักษณะนี้ได้แก่ หินม่วง หินแดง หมู่เกาะสิมิลัน เกาะเต่า กองหินโลซิน เกาะตาชัย เป็นต้น

ซึ่งข้อมูลทั้งหมดที่ใช้อ้างอิงในเนื้อหาส่วนนี้มาจากการศึกษา “โครงการศึกษาสถานการณ์และแนวโน้มด้านการตลาดสำหรับนักท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำ” ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาหลัก 2 ประการ คือ 1) เพื่อศึกษาสถานการณ์ด้านตลาดการท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำ 2) เพื่อ

ศึกษาความคิดเห็นและมุมมองของนักท่องเที่ยวต่างประเทศกลุ่มดำน้ำ โดยมีนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมายที่ทำการศึกษาดังนี้

1. ภูมิภาคยุโรป ประกอบด้วย สแกนดิเนเวีย อังกฤษ เยอรมนี รัสเซีย
2. ภูมิภาคเอเชีย ประกอบด้วย ญี่ปุ่น ฮ่องกง ไต้หวัน จีน
3. ภูมิภาคอเมริกา ประกอบด้วย สหรัฐอเมริกา
4. ภูมิภาคโอเชเนีย ประกอบด้วย ออสเตรเลีย

ผลการศึกษาของ “โครงการศึกษาสถานการณ์ และแนวโน้มด้านการตลาด สำหรับนักท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำของประเทศไทย” ในรายละเอียดของข้อมูลที่ได้จากการศึกษาพบว่า (แสดงโดย SWOT analysis)

โครงการศึกษาสถานการณ์ และแนวโน้มด้านการตลาด สำหรับนักท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำของประเทศไทย ฉบับดังกล่าว ถือเป็นเอกสารฉบับเดียวในประเทศไทยที่มีการศึกษาสถานการณ์และแนวโน้มด้านการตลาด เกี่ยวกับการดำน้ำ ซึ่งจัดทำโดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย โดยการจ้าง บริษัท แบรนด์เมทริกซ์รีเสิร์ช จำกัด ในการเก็บข้อมูล และสรุปข้อมูลทั้งหมด

3.2.1 จุดแข็งของประเทศไทย

ด้านสินค้า/ แหล่งดำน้ำ: มีการจัดรูปแบบแพคเกจ/ โปรแกรมดำน้ำที่หลากหลาย เหมาะสมกับทุกระดับประสบการณ์ ของนักดำน้ำ มีความหลากหลายของแหล่ง/ จุดดำน้ำ และอุณหภูมิของน้ำทะเลมีความเหมาะสม

ด้านการบริการ: ผู้ประกอบการมีความเอาใจใส่ลูกค้า ยิ้มแย้มแจ่มใส มีบุคลากรที่สุภาพเรียบร้อยและเป็นกันเอง รวมทั้งเอื้ออำนวยความสะดวกทุกอย่างที่ลูกค้าต้องการ

ด้านราคา: หากเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ ที่เป็นคู่แข่ง พบว่า ราคาของแพคเกจ/ โปรแกรมดำน้ำลึกของประเทศไทยมีราคาที่ถูกกว่า โดยในบางแพคเกจ/ โปรแกรมดำน้ำมีความคุ้มค่าเงินมากกว่าประเทศคู่แข่ง และมีการจัดโปรโมชั่นอย่างสม่ำเสมอเพื่อดึงดูดลูกค้าให้มาใช้บริการ

3.2.2 จุดอ่อนของประเทศไทย

คุณภาพของเรือโดยสารยังไม่ได้มาตรฐาน รวมถึงความไม่มีวินัยของผู้ประกอบการในการจอดเรือ/ ทิ้งสมอเรือ และเรือโดยสารส่วนใหญ่ไม่มีถังเก็บของเสีย (Waste holding tank) ทำให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ ในด้านของผู้ประกอบการ พบว่าผู้ประกอบการโดยส่วนใหญ่จะเป็นชาวต่างชาติ และมีแพคเกจ/ โปรแกรมดำน้ำที่มีความคล้ายคลึงกันในแต่ละผู้ประกอบการ ทำให้มีการแข่งขันกันด้านราคา เนื่องมาจากผู้ประกอบการยังไม่สามารถนำเสนอแพคเกจ/ โปรแกรมดำน้ำที่แตกต่าง จากผู้อื่นได้

3.2.3 โอกาสของประเทศไทย

ประเทศไทยมีศักยภาพในการสร้างแหล่งดำน้ำใหม่ ๆ และควรผลักดันกิจกรรมเสริมที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นส่วนช่วยในการดึงดูดและจูง ใจนักท่องเที่ยวให้มาดำน้ำที่ประเทศไทย เนื่องจากนักท่องเที่ยวโดยส่วนใหญ่จะให้ความสนใจกับกิจกรรมอื่น ๆ ด้วย เช่น Shopping spa/ beauty เป็นต้น โอกาสที่ดีอีกประการหนึ่ง คือ ประเทศไทยมีแหล่ง/ จุดดำน้ำที่สามารถเปิดโอกาสให้นักท่องเที่ยวดำน้ำได้ทั้ง ปี ตลอดจนมีจุดดำน้ำที่เหมาะสมกับนักท่องเที่ยวในทุกระดับประสบการณ์ อีกทั้งภาครัฐและหน่วยงานวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องก็มีการทำวิจัย ตรวจสอบความสมบูรณ์และความเสื่อมโทรมของแหล่ง/ จุดดำน้ำอย่างสม่ำเสมอ

3.2.4 อุปสรรคของประเทศไทย

ความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล เนื่องมากจากการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งโดยไม่มีการควบคุมและกำกับดูแลอย่าง ชัดเจนและเข้มงวด รวมถึงนักท่องเที่ยวดำน้ำมือใหม่ขาดจิตสำนึกในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ และขาดความสามารถในการลอยตัวในน้ำทำให้เกิดความเสียหายกับปะการัง

จากผลการศึกษา สามารถสรุปได้ว่า ประเทศไทยมีความหลากหลายของจุดดำน้ำและมีจำนวนของแหล่งดำน้ำมาก ซึ่งถือว่าเป็นจุดเด่นของประเทศ หากเปรียบเทียบกับประเทศคู่แข่งในสายตาของนักท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำ (เช่น อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย และออสเตรเลีย เป็นต้น) ดังนั้น ประเทศไทยสามารถกำหนดตำแหน่งทางการตลาดของไทยด้านการดำน้ำลึก (Scuba diving) ให้เป็นประเทศที่มีความหลากหลายของจุดดำน้ำ มีอุณหภูมิของน้ำที่เอื้ออำนวยต่อการดำน้ำ มีความหลากหลายของแพคเกจ/โปรแกรมในการดำน้ำ และมีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวที่คุ้มค่าเงิน

จากความหลากหลายของจุดดำน้ำที่กล่าวไปข้างต้น ตลอดจนความสวยงามของทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล ทำให้ประเทศไทยได้รับการโหวตให้ติดอันดับใน Top 15 ใน 5 หัวข้อ จากนิตยสาร Scuba Diving ของประเทศสหรัฐอเมริกาในฉบับเดือน Jan/Feb 2009 โดยทางนิตยสารให้ผู้อ่านจากทั่วโลกทำการโหวต ซึ่งหัวข้อที่ประเทศไทยติดอันดับ ดังนี้

หัวข้อที่ 1 Top Dive Destination in Pacific and Indian Ocean
ประเทศไทยได้รับการโหวตให้เป็นอันดับที่ 14
หัวข้อที่ 2 Top Marine Life in Pacific and Indian Ocean
ประเทศไทยได้รับการโหวตให้เป็นอันดับที่ 15
หัวข้อที่ 3 Top Value Dive Destination in Pacific And Indian Ocean
ประเทศไทยได้รับการโหวตเป็นอันดับที่ 5

หัวข้อที่ 4 Top Macro Life in Pacific and Indian Ocean

ประเทศไทยได้รับการโหวตอันดับที่ 7

หัวข้อที่ 5 Top Snorkeling in Pacific and Indian Ocean

ประเทศไทยได้รับการโหวตให้เป็นอันดับที่ 2

สำหรับในประเทศไทยเอง มีเว็บไซต์หลายแห่งได้ทำการจัดอันดับจุดดำน้ำที่เป็นที่นิยม 10 จุด โดยมีเกณฑ์คือ ต้องเป็นจุดดำน้ำที่นักดำน้ำลึกใฝ่ฝันที่จะไปดำน้ำ โดยอันดับที่ได้มีดังนี้

อันดับ 1 หมู่เกาะสิมิลัน จังหวัดพังงา

อันดับ 2 หมู่เกาะสุรินทร์ จังหวัดพังงา

อันดับ 3 หินม่วง หินแดง หมู่เกาะลันตา จังหวัดกระบี่

อันดับ 4 เกาะห้า หมู่เกาะลันตา จังหวัดกระบี่

อันดับ 5 หมู่เกาะพีพี จังหวัดกระบี่

อันดับ 6 เกาะจาบัง หมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

อันดับ 7 หมู่เกาะราชา จังหวัดภูเก็ต

อันดับ 8 หินหมูสังนอกและหินหมูสังใน จังหวัดภูเก็ต

อันดับ 9 เกาะเต่า-เกาะนางยวน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

อันดับ 10 หมู่เกาะช้าง จังหวัดตราด

นักท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำไม่ว่าจะเป็นในกลุ่มคนไทยหรือชาวต่างชาติ จะรู้จักและมีความสนใจที่จะไปดำน้ำในจุดดำน้ำที่คล้ายคลึงกัน และนักท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำชาวต่างชาติโดยส่วนใหญ่รู้จักและเคยไปแหล่ง/ จุด ดำน้ำฝั่งอันดามันมากกว่าฝั่งอ่าวไทย โดยในฝั่งอันดามันนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเคยไปดำน้ำที่ภูเก็ตมากที่สุด รองลงมาได้แก่ เกาะพีพีและหมู่เกาะสิมิลันตามลำดับ และในฝั่งอ่าวไทย นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเคยไปดำน้ำที่พัทยามากที่สุด รองลงมาได้แก่ เกาะสมุย และเกาะช้าง ตามลำดับ

นักท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำที่ทำการสำรวจในครั้งนี้ ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่เคยมาดำน้ำที่ประเทศไทยแล้ว และเคยมาดำน้ำที่ประเทศไทยประมาณ 2-3 ครั้งในชีวิต อย่างไรก็ตามเมื่อถามถึงการมาดำน้ำในช่วงระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา พบว่า จำนวนในการมาดำน้ำที่ประเทศไทยจะลดลงไปอยู่ในช่วง 1-2 ครั้ง

โดยทั่วไป นักท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำจะใช้เวลาอยู่ในประเทศไทยประมาณ 8-10 วัน แต่จะใช้เวลาในการดำน้ำน้อยกว่าหรือเท่ากับ 5 วัน ซึ่งเวลาที่เหลือจะใช้ในการพักร่างกายและทำกิจกรรมเสริมอื่น ๆ กับคนที่มาด้วย

ประเภทหรือรูปแบบของการดำน้ำที่นักท่องเที่ยวเลือกใช้บริการเป็นส่วนใหญ่ คือ แบบ Day trip โดยส่วนมากจะดำน้ำประมาณ 2 จุดต่อวัน และมีค่าใช้จ่ายของ Day trip อยู่ที่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 4,000 บาทต่อวันเป็นส่วนใหญ่ ในขณะที่ค่าใช้จ่ายของ Live aboard จะอยู่ที่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาทต่อทริป (ช่วงที่อยู่บนเรือ) เป็นส่วนใหญ่

เมื่อกล่าวถึงแหล่งข้อมูลที่นักท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำใช้ในการค้นหาข้อมูล เกี่ยวกับการดำน้ำ พบว่า อินเตอร์เน็ตเป็นช่องทางที่ถูกใช้มากที่สุด โดยส่วนใหญ่จะค้นหาข้อมูลผ่าน 2 ช่องทางจากอินเตอร์เน็ต ได้แก่ การค้นหาข้อมูลจากเว็บไซต์โดยตรง และการใช้ Search engine ในการค้นหา ซึ่งข้อมูลที่นักท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำส่วนใหญ่ต้องการทราบเมื่อหาข้อมูล เกี่ยวกับการท่องเที่ยวดำน้ำสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทหลัก คือ 1) ประเด็นที่เกี่ยวกับการดำน้ำโดยตรง เช่น อุณหภูมิอากาศ อุณหภูมิน้ำ กระแสน้ำ แหล่งดำน้ำใหม่ ๆ แหล่งดำน้ำที่มีในประเทศ เป็นต้น 2) ประเด็นที่เกี่ยวกับการดำน้ำทางอ้อม เช่น อัตราแลกเปลี่ยน สถานการณ์ทางการเมือง เป็นต้น

ในการศึกษาครั้งนี้ ยังพบว่า 5 ปัจจัยแรก ที่นักท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำให้ความสำคัญที่สุดต่อการเลือกประเทศในการดำน้ำมีดังนี้ 1) ความสวยงามของภูมิทัศน์ใต้ทะเล 2) ความเป็นมืออาชีพของ Dive master 3) ทัศนวิสัยใต้ทะเล 4) ความสวยงามของสิ่งมีชีวิตใต้ทะเล 5) อุณหภูมิของน้ำทะเล

โดยในสายตาของนักท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำ ประเทศไทยมีจุดเด่นใน 5 ประเด็นหลัก คือ 1) อุณหภูมิของน้ำทะเล 2) ความสวยงามของภูมิทัศน์ใต้ทะเล 3) ความสวยงามของแนวปะการังและปะการังใต้ทะเล 4) ความปลอดภัยในการดำน้ำ 5) ความสะอาดใต้ทะเล แต่ก็มีมีจุดด้อยใน 5 ประเด็น คือ 1) จำนวนนักดำน้ำที่มากเกินไปที่จุดดำน้ำ 2) ระยะเวลาในการนั่งเรือไปที่จุดดำน้ำ 3) การวางแผนในการลงและขึ้นจากการดำน้ำ 4) สิ่งมีชีวิตใต้ทะเลที่หาดูยาก 5) การบริการของเรือดำน้ำ

อย่างไรก็ตาม เมื่อสอบถามถึงระดับความพึงพอใจ พบว่า ประเด็นที่ได้รับระดับความพึงพอใจมากที่สุด 5 อันดับแรก คือ 1) ความสวยงามของภูมิทัศน์ใต้ทะเล 2) อุณหภูมิของน้ำทะเล 3) ความปลอดภัยในการดำน้ำ 4) ความสวยงามของสิ่งมีชีวิตใต้ทะเล 5) ความหลากหลายของแนวปะการังและปะการังใต้ทะเล

โดยปัญหาที่นักท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำส่วนใหญ่พบเจอระหว่างการท่องเที่ยวดำน้ำในประเทศไทย คือ เรื่องของมาตรฐานของอุปกรณ์และเรือที่ใช้ในการโดยสาร อย่างไรก็ตาม ประเด็นปัญหาดังกล่าวไม่ได้ส่งผลกระทบต่อการกลับมาดำน้ำในประเทศไทยอีกใน อนาคตมากเท่าใดนัก เนื่องจากนักท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำส่วนใหญ่ตอบว่าจะกลับมาดำน้ำที่ประเทศไทย อีกในอนาคต โดยวางแผนไว้ว่าจะกลับมาดำน้ำที่ประเทศไทยอีกภายใน 1-2 ปีข้างหน้า

จากโครงการศึกษาสถานการณ์ และแนวโน้มด้านการตลาด สำหรับนักท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำของประเทศไทยได้เสนอข้อเสนอแนะเชิงนโยบายจากผลการศึกษา เอาไว้ 3 ประการด้วยกัน คือ 1) นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการสร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติใต้ทะเล โดยระบุว่า ในปัจจุบันปัญหาเรื่องความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติใต้ทะเลเป็นปัญหาที่สำคัญ เนื่องมาจากหลายสาเหตุ เช่น การพัฒนาที่ดินตามแนวชายฝั่งทะเล การลักลอบทำประมง การขาดจิตสำนึกในการจอดเรือของผู้ประกอบการ เป็นต้น ปัญหาดังกล่าวส่งผลกระทบต่อศักยภาพทางการแข่งขันของประเทศไทยในเรื่องของการ ท่องเที่ยวดำน้ำลึกเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับประเทศคู่แข่ง เช่น อินโดนีเซีย หรือมาเลเซีย เป็นต้น ดังนั้น การสร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์จึงมีความสำคัญต่อการดำรงอยู่ของทรัพยากร ธรรมชาติใต้ทะเล 2) นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติใต้ทะเล โดยระบุว่ามีผู้เชี่ยวชาญหลายท่านมีความพร้อม และมีความสามารถตลอดจนเสนอการให้ความร่วมมือในการฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติใต้ทะเลเนื่องจากมี ความชำนาญในพื้นที่และรู้ว่าแหล่ง/ จุดดำน้ำใดที่ประสบปัญหามากกว่าแหล่ง/จุด ดำน้ำอื่น อย่างไรก็ตาม ความเชี่ยวชาญดังกล่าวจะจำกัดอยู่ตามพื้นที่ที่ผู้เชี่ยวชาญมีความชำนาญหรือ มีประสบการณ์ในอดีต ดังนั้น หากภาครัฐมีงบประมาณในการฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติใต้ทะเลก็สมควรที่จะเริ่มต้นจากกลุ่มผู้เชี่ยวชาญเหล่านี้ก่อนเนื่องจากมีความพร้อมอยู่แล้ว 3) นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการสร้างประติมากรรมใต้น้ำเพื่อส่งเสริมแหล่ง/จุดดำน้ำใหม่ โดยแนวคิดนี้ประติมากรรม ใต้น้ำจะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวดำน้ำได้มากขึ้น เนื่องจากปริมาณนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นทุกปีแต่แหล่งดำน้ำยังมีอยู่ปริมาณ เท่าเดิม ประกอบกับขณะนี้สภาพทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลยังไม่ฟื้นตัวเท่าที่ควร จึงทำให้ต้องมีการพัฒนาแหล่งดำน้ำแห่งใหม่เพื่อที่จะลดปริมาณการใช้พื้นที่ เดิมลง โดยการสร้างประติมากรรมใต้น้ำจะเป็นการดึงนักท่องเที่ยวดำน้ำที่อาจจะยังไม่ เก่งนัก มาท่องเที่ยวดูประติมากรรมแทนการไปดำน้ำดูปะการังและสิ่งมีชีวิตใต้ทะเล อื่น ๆ (ซึ่งขณะนี้ควรได้รับการพักผ่อนเพื่อฟื้นฟู) เพื่อเป็นการลดจำนวนคนเข้าไปรบกวนปะการังของจริงซึ่งนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการสร้างประติมากรรมใต้น้ำเพื่อส่งเสริมแหล่ง/ จุดดำ น้ำใหม่ ๆ อาจส่งผลลัพธ์ที่ดีทั้งในเชิงคุณภาพและปริมาณ

ทั้งนี้นักท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำของประเทศไทยได้เสนอข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการจากผลการศึกษา ระบุว่าผู้ประกอบการธุรกิจดำน้ำที่มาขึ้นทะเบียนและมีใบอนุญาตจะต้องแจ้งให้ภาค รัฐที่ตนเองอยู่ภายใต้การควบคุมและดูแลทราบว่าประกอบการที่จุดใดบ้าง นำนักท่องเที่ยวลงไปดำน้ำกี่คน ที่จุดไหน ไปกี่วัน และรายได้ที่เกิดขึ้นด้วย เพื่อเป็นผลประโยชน์ให้กับภาครัฐในเชิงสถิติและการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยว ข้องกับการท่องเที่ยวด้านนี้ ตลอดจนจะส่งผลดีให้กับการจัดเก็บภาษีอีกด้วย รวมไปถึงควรทำการปรับปรุงมาตรฐานของเรือและอุปกรณ์ที่มีไว้บริการนักท่องเที่ยว

เนื่องจากผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำมีความคิดเห็นว่าปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการธุรกิจดำน้ำเป็นจุดด้อยของประเทศไทย โดยมีประเด็นที่ต้องปรับปรุง คือ

การวางแผนในการขึ้นหรือลงเรือให้กับนักดำน้ำมีความสำคัญ โดยจะต้องดูทั้งกระแสน้ำ (คลื่น) และกระแสลม เพื่อเป็นการสร้างความปลอดภัยให้กับนักดำน้ำ

การบริการถือเป็นปัจจัยสำคัญ ดังนั้นพนักงานที่อยู่บนเรือจะต้องมีความพร้อมในการบริการและต้องมีความ สามารถในการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าในเวลาที่เกิดอุบัติเหตุได้

การรักษาคุณภาพของอุปกรณ์ที่มีไว้ให้บริการกับนักท่องเที่ยวเป็นอีก ปัจจัยที่มีความสำคัญ เนื่องจากการดำน้ำเป็นการท่องเที่ยวที่มีความเสี่ยง ดังนั้นอุปกรณ์ที่ดีและมีคุณภาพจะช่วยลดปัญหาหรืออุบัติเหตุที่ไม่คาดคิดได้

การอธิบายถึงสภาพใต้น้ำก่อนการลงดำน้ำในจุดต่าง ๆ ถือว่ามีความสำคัญเช่นกัน เนื่องจากนักท่องเที่ยวไม่มีความคุ้นเคยเท่ากับ Dive master ดังนั้นควรให้คำอธิบายที่ชัดเจนถึงพื้นที่ที่สามารถดำน้ำได้หรือไม่สามารถดำ น้ำได้ เนื่องจากกระแสน้ำใต้ทะเลมีความผันผวนและมีความแรงที่แตกต่างกัน ซึ่งหากนักท่องเที่ยวไม่มีความรู้และความเข้าใจในจุดนี้อาจก่อให้เกิด อันตรายได้ (อาจถูกกระแสน้ำพัดออกไปจนไม่สามารถว่ายกลับมาขึ้นเรือได้)

ท้ายสุดนี้ เราสามารถกล่าวได้ว่า ประเทศไทยมีศักยภาพที่ดีในการส่งเสริมการท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำ แต่ต้องมีการเตรียมความพร้อมให้มากกว่านี้ ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของการสร้างจิตสำนึกให้กับผู้ประกอบการ และนักท่องเที่ยวในเรื่องของการอนุรักษ์ทรัพยากร รวมถึงการบังคับใช้และออกกฎหมายเพื่อควบคุมดูแลทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลที่ มีอยู่

3.3 การท่องเที่ยวทางทะเลกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560-2564

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ที่มีความเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวทางทะเล ปรากฏอยู่ในหัวข้อต่าง ๆ ดังนี้

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ข้อที่ 1. ภาพรวมการพัฒนาในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ใน 1.3 ประเด็นการพัฒนาหลักที่สำคัญในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ข้อ 1.3.9 การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจบริการและการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพให้เติบโตและสนับสนุนภาคการผลิต เน้นการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความสมดุลและยั่งยืนในการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่คำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับของระบบนิเวศและศักยภาพของพื้นที่ รวมทั้งการสร้างมูลค่าเพิ่มในอุตสาหกรรมกีฬาให้ครอบคลุมทุกมิติและครบวงจรทั้งการผลิตและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

3.4 การท่องเที่ยวทางทะเลกับยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579)

จากยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) มีความเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวทางทะเล ปรากฏอยู่ในหัวข้อต่าง ๆ ดังนี้

ข้อที่ 4. ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ข้อ 4.3 ยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน การท่องเที่ยวสามารถทำรายได้และแข่งขันได้มากขึ้น

ข้อที่ 5. สถานการณ์และแนวโน้มด้านเศรษฐกิจ สำหรับภาคบริการซึ่งเป็นฐานรายได้ที่มีความสำคัญมากขึ้นตามลำดับสาหรับประเทศไทยนั้นยังอาศัยฐานบริการดั้งเดิมเป็นหลัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการท่องเที่ยวซึ่งสาขาการท่องเที่ยวเองก็ยังมุ่งเน้นในเชิงปริมาณ แต่ขาดคุณภาพและการพัฒนา ผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ อย่างต่อเนื่อง แหล่งท่องเที่ยวเสื่อมโทรมลง

ข้อที่ 6. สถานการณ์และแนวโน้มสิ่งแวดล้อม ข้อ 6.2 สถานการณ์และแนวโน้มสิ่งแวดล้อมไทย การคาดการณ์สถานการณ์และแนวโน้มสิ่งแวดล้อมของไทยตั้งอยู่บนฐานของแนวโน้มข้อมูลปัจจุบัน ประกอบกับ กลไกและสถาบันที่มีอยู่โดยมิได้คำนึงถึงข้อกฎหมายใหม่ที่กำลังจะเกิดขึ้น ตามเงื่อนไขของรัฐธรรมนูญ แห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 ข้อ 6.2.1 ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมยังมีแนวโน้มเสื่อมโทรมลงจากการใช้ประโยชน์ที่ไม่ยั่งยืนและเกินกว่าขีดความสามารถของระบบนิเวศในการฟื้นคืนสู่สภาพเดิม พื้นที่ป่าไม้ยังคงถูกบุกรุกทำลายอย่างต่อเนื่อง เพื่อใช้ประโยชน์ทางการเกษตรและลักลอบตัดไม้มีค่าบางชนิด ทำให้แหล่งที่อยู่อาศัยตามธรรมชาติของสัตว์ป่า หลายชนิดลดน้อยลง รวมทั้งความหลากหลายทางชีวภาพที่สูญสิ้นไปอย่างถาวร และไม่อาจสร้างทดแทนได้ ทรัพยากรดินบางส่วนขาดความอุดมสมบูรณ์จากการชะล้างพังทลายเพราะขาดการอนุรักษ์ ในขณะที่ทรัพยากรทางทะเล และชายฝั่งมีปริมาณและคุณภาพลดลง เพราะการทำประมงที่เกินศักยภาพ รวมทั้ง การท่องเที่ยวที่ขยายตัวมาก จนสร้างความเสียหายต่อแหล่งปะการัง หญ้าทะเล และป่าชายเลน นอกจากนี้ ชายฝั่งทะเลยังมีการกัดเซาะที่รุนแรง ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นเพราะโครงสร้างทางภายภาพบริเวณชายฝั่งที่ไม่เหมาะสม ประกอบกับระดับน้ำทะเลที่เพิ่มสูงขึ้น จากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เป็นผลให้เกิดการสูญเสียพื้นที่จำนวนมาก

ส่วนที่ 1 อนาคตประเทศไทยปี พ.ศ. 2560-2579

ภาพอนาคตประเทศไทยในอนาคตอีก 20 ปีข้างหน้า เป้าหมายอนาคตประเทศไทย ปี พ.ศ. 2579: ร่วมมือกันขับเคลื่อนประเทศให้ก้าวไปสู่ประเทศที่พัฒนาแล้ว และภาคบริการเป็นเมืองหลวงแห่งการท่องเที่ยวและบริการของอาเซียน

ส่วนที่ 2 สภาพแวดล้อมการพัฒนา และความท้าทายที่ประเทศไทย ต้องพร้อมจะเผชิญ

ส่วนที่ 3 วิสัยทัศน์ เป้าหมาย และยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์ด้านการสร้าง ความสามารถในการแข่งขัน ภาคอุตสาหกรรม ให้แข่งขันได้บนฐานเทคโนโลยีขั้นก้าวหน้า พัฒนาความหลากหลาย คุณภาพ และสร้าง เอกลักษณ์การท่องเที่ยวไทย และพัฒนา ธุรกิจบริการที่มีศักยภาพใหม่ ๆ ที่สร้างรายได้สูง

ข้อที่ 2.1 การพัฒนาภาคการผลิตและบริการ ข้อ 2.1.4 พัฒนาความหลากหลาย คุณภาพ และสร้างเอกลักษณ์ การท่องเที่ยวไทย

เพื่อให้ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญของการท่องเที่ยวโลก ที่มีความเป็นมืออาชีพและสร้างความประทับใจที่คุ้มค่ากับนักท่องเที่ยวทั่วโลก โดยต้องเน้นการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ สามารถสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวที่สูงขึ้นให้กับประเทศ ในระยะยาวต้องเน้นการพัฒนาการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพอย่างยั่งยืน โดยไม่ก่อให้เกิดความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม ไม่ทำลายวิถีชีวิตและเอกลักษณ์ของชุมชน รวมทั้งพัฒนาเมืองท่องเที่ยวหลักที่มีเอกลักษณ์เฉพาะของแต่ละเมือง เพื่อเป็นแม่เหล็กดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาและกระจายโอกาสในการสร้างรายได้ไปสู่เมืองและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง ในขณะเดียวกัน ต้องใช้ประโยชน์จากการท่องเที่ยวให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย เช่น ผลิตภัณฑ์ชุมชน อุตสาหกรรมเกษตร เป็นต้น นอกจากนี้ต้องใช้ความได้เปรียบเชิงที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาค เพื่อพัฒนาการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวไทยกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชีย ซึ่งจะช่วยยกระดับให้ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศเป้าหมายที่นักท่องเที่ยวทุกคนต้องไปเที่ยว ร่างยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี พ.ศ. 2560-2579

ข้อที่ 2.4 การวางรากฐานที่แข็งแกร่ง และโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ข้อ 2.4.4 การพัฒนาเศรษฐกิจฐานรากเพื่อสร้างระบบเศรษฐกิจชุมชนท้องถิ่น ข้อ 1. สร้างความร่วมมือและการรวมกลุ่มคลัสเตอร์ (Cluster) ทั้งระดับกลุ่มต่อกลุ่ม กลุ่มกับชุมชน ตำบล อำเภอ จังหวัด รวมถึงระหว่างกลุ่มกับหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายประเด็นต่าง ๆ ได้ เช่น เครือข่ายเกษตรอินทรีย์ เครือข่ายข้าว เครือข่ายประมงพื้นบ้าน เครือข่ายท่องเที่ยวโดยชุมชน เป็นต้น จะเป็นการสร้างพลังในการทำงานร่วมกัน มีระบบการอยู่ร่วมกัน หรือเคารพกติกา และความสามารถที่จะเจรจาต่อรองอย่างมีประสิทธิภาพ

บทสรุปการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการค้นคว้าแนวคิดและทฤษฎีทางด้านโบราณคดีใต้น้ำของไทย พบว่ายังมีข้อมูลอยู่น้อยมาก โดยเฉพาะข้อมูลทางวิชาการ ในด้านความเป็นมาของโบราณคดีใต้น้ำในประเทศไทยเอง

นั้นก็ถือได้ว่าชัดเจนเพราะข้อมูลยังอยู่ในช่วงระยะเวลาไม่ถึงห้าสิบปี ในด้านหลักการ แนวคิด ทฤษฎีทางโบราณคดีใต้น้ำ ยังมีจำกัดไม่มีหนังสือ หรือเอกสารที่เผยแพร่อย่างกว้างขวาง แต่พอที่จะสรุปได้ว่าหลักการ แนวคิด ทฤษฎีทางโบราณคดีใต้น้ำนั้นเป็นอย่างไร ส่วนมาตรการการคุ้มครองโบราณวัตถุ โบราณสถานใต้ทะเล ขอไทยนั้นจากการค้นคว้าพบว่ายังไม่เป็นสากลนัก รวมทั้งแหล่งโบราณคดีใต้น้ำที่สำคัญในประเทศไทยเองก็ยังไม่ได้ถูกจัดทำเป็นแหล่งท่องเที่ยว ดังนั้นจึงกลายเป็นแค่แหล่งขุดค้น หลังจากขุดค้นเสร็จก็จะไม่มีใครทราบนอกจากกลุ่มที่ทำงานโบราณคดีใต้น้ำเท่านั้น อีกทั้งงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานโบราณคดีใต้น้ำในประเทศไทยนั้นมีน้อยมาก โดยเฉพาะถ้าเป็นการศึกษาเรื่องราวทางประวัติศาสตร์เรือจมเต็มรูปแบบไม่เคยมีมาก่อนเลย

การดำน้ำ ภารกิจที่เกี่ยวข้องกับงานโบราณคดีใต้น้ำ หมายถึง การท่องเที่ยวดำน้ำ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับงานโบราณคดีใต้น้ำ จัดได้ว่าไม่มีเลยในปัจจุบัน โดยทั้งสองอย่างถูกแยกออกจากกันอย่างชัดเจน กล่าวคือการเรียนดำน้ำนั้นก็ไม่ได้ให้ความสำคัญกับ โบราณสถาน หรือโบราณวัตถุใต้ทะเล และงานโบราณคดีใต้น้ำเองก็ไม่ได้ให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวเลย

ทั้งนี้ หลักการ แนวคิด ทฤษฎีการจัดการทางศิลปะวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม นั้นเป็นส่วนสำคัญที่จะเชื่อมโยงการดำน้ำท่องเที่ยว กับงานโบราณคดีใต้น้ำเข้ามาอยู่ด้วยกันได้ โดยอาศัย แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับเรื่องการพัฒนาการท่องเที่ยว รวมทั้งศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวดำน้ำในประเทศไทย การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ควบคู่ไปกับการท่องเที่ยวทางทะเลกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่12 พ.ศ. 2560-2564 และการท่องเที่ยวทางทะเลกับยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

บทที่ 3
สถานะและเรื่องราวเรือแก้วสมุทร

จังหวัดชลบุรี มีพื้นที่ประมาณ 4,363 ตารางกิโลเมตร สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบสลับเนินเขา และที่ราบชายฝั่งทะเล ชายฝั่งด้านเหนือเป็นที่ราบเหมาะกับการเพาะปลูก ด้านตะวันออกและด้านใต้เป็นพื้นที่ลุ่มดอน นอกจากนั้นจังหวัดชลบุรีถูกจัดให้เป็นพื้นที่หลักของการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (ESB) และพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) อีกด้วย

บริเวณชายฝั่งทะเลจังหวัดชลบุรีวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ มีความยาวชายฝั่งประมาณ 170.17 กิโลเมตร เริ่มตั้งแต่อำเภอเมืองชลบุรี ลงไปทางทิศใต้ ในเขตอำเภอศรีราชา บางละมุง เทศบาลเมืองพัทยา และสิ้นสุดที่บริเวณสัตหีบ นอกจากนี้ ยังมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชายฝั่งทะเลที่มีชื่อเสียงของประเทศไทย คือ หาดพัทยา หาดบางแสน และพื้นที่สัตหีบ ซึ่งปัจจุบันพื้นที่สัตหีบได้รับความสนใจในด้านการดำน้ำลึกสูงมาก เนื่องจากอยู่ไม่ห่างจากกรุงเทพมากนัก การเดินทางสะดวกสบาย มีแหล่งดำน้ำที่หลากหลายประเภท ทั้งที่เป็นแนวปะการัง ลานทรายสำหรับฝึกหัดดำน้ำ รวมไปถึงแหล่งท่องเที่ยวดำน้ำประเภทเรือจม

โดยแหล่งท่องเที่ยวดำน้ำเพื่อสำรวจเรือจมในประเทศไทยปัจจุบัน มีอยู่หลายแห่งด้วยกัน โดยสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ๆ คือ 1) เรือจมประเภทที่ตั้งใจนำไปจมเพื่อเป็นปะการังเทียม 2) เรือมที่จมเองโดยไม่ได้เจตนา ซึ่งทั้งสองกลุ่มนี้จะมีเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ที่แตกต่างกัน คือ เหตุการณ์สำคัญในวันที่จมลง ดังเช่นเรือแก้วสมุทรที่จมลงจากเหตุการณ์ที่เรือเข้าชนกับกองหินใต้น้ำนั้นเอง ทำให้มีความเกี่ยวข้องกับเส้นทางเดินเรือ กลุ่มคนที่เข้ามาช่วยเหลือ และบุคลที่อยู่บนเรือในขณะที่เรือจมลงนั้นเอง

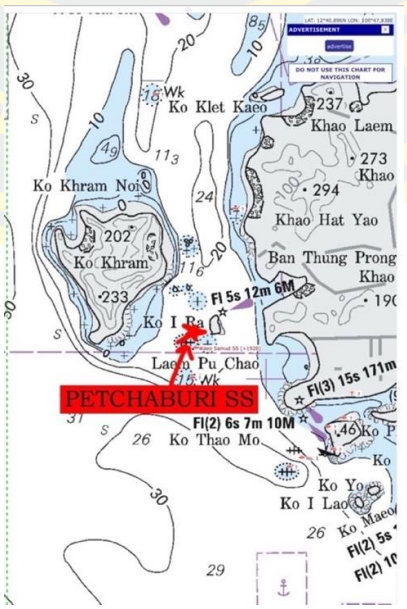
ทั้งนี้เรือแก้วสมุทรจัดได้ว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยวดำน้ำที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์เป็นอย่างมาก ทั้งนี้นอกจากเหตุการณ์การจมลงดังที่กล่าวไว้ข้างต้น เรือแก้วสมุทรเองยังเป็นเรือที่ บอกเล่าเรื่องราวทางสังคม เศษฐกิจ การเมือง ซึ่งทั้งหมดเป็นส่วนหนึ่งของช่วงเวลาทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญในประเทศไทย เรื่องราวเหล่านี้ไม่ใช่ความลับที่ถูกซุกซ่อนเอาไว้ หากแต่ยังไม่มีใครรวบรวมและลำดับเหตุการณ์ออกมาให้ชัดเจน พื้นที่เป้าหมายเรือจมแก้วสมุทรจึงเป็น แหล่งดำน้ำที่มีความสำคัญต่อการศึกษาเป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้เนื่องจากเรือแก้วสมุทรตั้งขว่างทางน้ำอยู่ รวมไปถึงเรือแก้วสมุทรนั้นเป็นเรือเหล็ก จมอยู่ในน้ำทะเลอยู่ราว 100 ปีล่วงมาแล้ว ดังนั้นทำให้สภาพเรือทรุดโทรมลงอย่างรวดเร็ว โดยที่ไม่มีแนวทางที่จะบูรณะไว้ได้ ดังนั้นหนทางเดียวที่จะยังคงคุณค่าทางประวัติศาสตร์เอาไว้ได้ คือการศึกษาเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ของเรือแก้วสมุทรลำนี้และเผยแพร่

ออกไปให้ได้รับรู้รับทราบ ก่อนที่เรือแก้วสมุทรจะกลายเป็นแค่กองเศษเหล็กในทะเลที่ไม่มีใครให้ความสนใจ

ลักษณะทางภูมิศาสตร์ และที่ตั้งซากเรือแก้วสมุทร

เรือจมแก้วสมุทร เป็นเรือที่จมลงจากการชนเข้ากับกองหินใต้น้ำ ที่มีความสูงของยอดกองก่อนจะพ้นน้ำ 6 เมตร โดยกองหินดังกล่าวอยู่ระหว่างเกาะคราม และเกาะอีร้า ซึ่งถูกสำรวจขึ้นครั้งแรกอย่างเป็นทางการ เมื่อปี พ.ศ. 2520 โดยกองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร โดยแหล่งเรือจมแก้วสมุทรตั้งอยู่ที่บริเวณทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเกาะอีร้า ระยะทางประมาณ 1.13 กิโลเมตร และทิศตะวันออกเฉียงใต้ของเกาะคราม ระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร อยู่ในพื้นที่อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี แหล่งเรือจมลำนี้จมอยู่ที่ความลึกประมาณ 20-22 เมตร โดยหันหัวเรือไปด้านทิศตะวันตก

ลักษณะทางภูมิศาสตร์เรือแก้วสมุทร ตั้งอยู่ในร่องน้ำโดยขวางแนวร่องน้ำอยู่เนื่องจากหัวเรือหันไปทางเกาะอีร้า ซึ่งสันนิษฐานว่า ขณะที่เรือแก้วสมุทรกำลังจะจมลงนั้น กัปตันเรือได้พยายามหันหัวเรือเข้าไปยังเกาะอีร้า เพื่อจะช่วยเหลือลูกเรือ หากแต่ไม่ทันการณ์น้ำได้เข้าใต้ท้องเรืออย่างรวดเร็วทำให้เรือจมลงเสียก่อน ปัจจุบันสภาพเรือจึงทรุดโทรมอย่างรวดเร็วปัจจุบันเรือแก้วสมุทร แตกออกเป็น 3 กอง อยู่บริเวณใต้น้ำทะเลที่ความลึกประมาณ 22 เมตร บนพื้นทราย ตัวเรือมีลักษณะผุพัง แต่ยังมองออกว่าเป็นเรือขนาดใหญ่



ภาพที่ 11 ตำแหน่งเรือจมแก้วสมุทร

พิกัดภูมิศาสตร์

WGS84

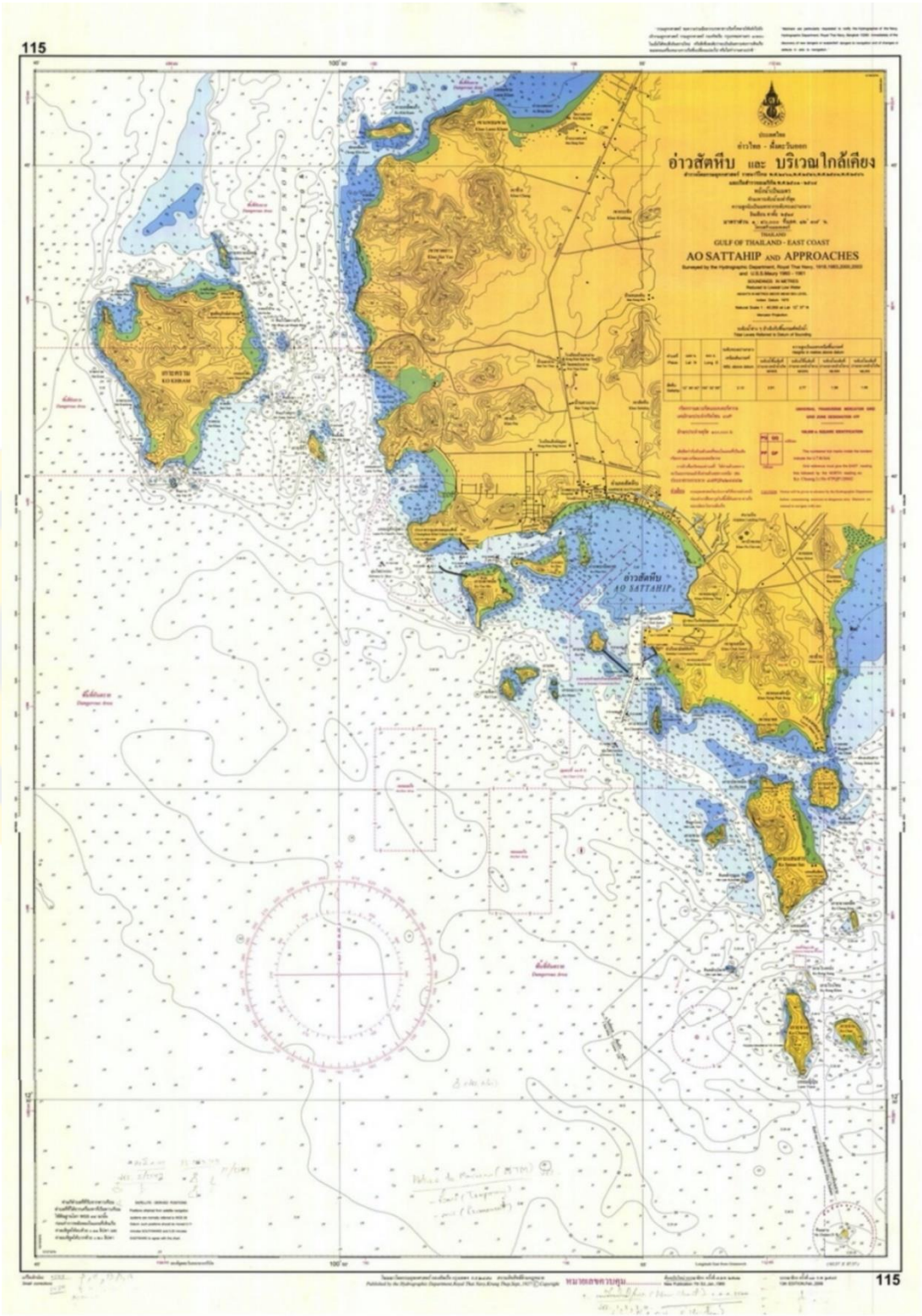
Latitude: N12° 39.6223

Longitude: E100° 49.5208

(จับพิกัดจาก GPS ยี่ห้อ HAIYANG รุ่น HGP-330)

ภาพที่ 12 พิกัดเรือจมแก้วสมุทร (พิชิต เมืองนาโพธิ์, 2560)

ภาพที่ 13 ระดับความลึกของเรือแก้วสมุทร (พิชิต เมืองนาโพธิ์, 2560)



ภาพที่ 14 แผนที่เดินเรือเลขที่ 115 อ่าวสัตหีบ (กรมอุทกศาสตร์กองทัพเรือ, 2563)

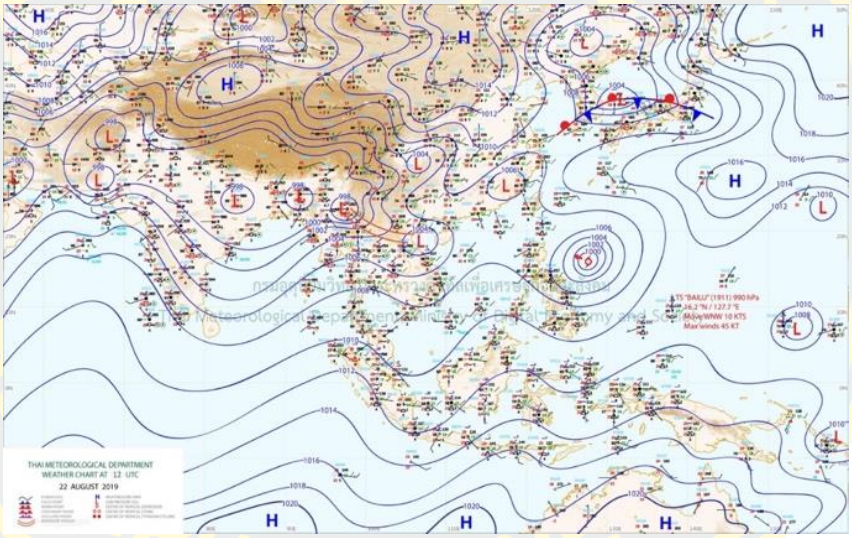
สภาพภูมิอากาศ

ลมมรสุม (Monsoon) เป็นลมที่พัดผ่านชายฝั่งทะเลอ่าวไทยทางภาคตะวันออก แบ่งออกเป็น

ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ จะพัดผ่านในระหว่างเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนมกราคม เป็นลมที่พัดมาจากพื้นที่ทวีปเอเชีย ทำให้ภูมิอากาศของพื้นที่หนาวเย็น

ลมมรสุมตะวันออกเฉียงใต้ จะพัดผ่านช่วงเดือนพฤษภาคม จนถึงเดือนตุลาคม จากมหาสมุทรอินเดีย ส่งผลให้ช่วงเวลาดังกล่าวมีฝนตกมาก

ลมพายุดีเปรสชั่น (Depression) เป็นลมพายุหมุนซึ่งเกิดจากมหาสมุทรแปซิฟิก และทะเลจีนใต้ จะพัดผ่านในเดือนสิงหาคม ถึงเดือนกันยายน เป็นผลให้มีฝนตกชุก



ภาพที่ 15 แผนที่ทางอากาศช่วงเดือนธันวาคม ซึ่งเป็นเดือนที่เรือแก้วสมุทรจมลง (กรมอุตุนิยมวิทยา, 2563)

ช่วงเวลาน้ำขึ้นน้ำลง

เนื่องจากจากทำงานวิจัยครั้งนี้เป็นการทำงานที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ใต้ทะเล ดังนั้นในช่วงเวลาของการทำงานสำรวจภาคสนาม จึงมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาของน้ำขึ้นน้ำลง โดยในแต่ละเดือนจะมีช่วงเวลาที่น้ำขึ้น ลง รวดเร็ว หรือลงเร็ว ซึ่งจะมีผลต่อการดำน้ำสำรวจ ในกรณีที่กระแสน้ำขึ้นหรือลงเร็วเกินไป จะส่งผลให้การดำน้ำเป็นไปได้ยากมาก ซึ่งผู้วิจัยต้องใช้พละกำลังและทักษะในการดำน้ำสูงเพื่อที่จะสำรวจเรือจมแก้วสมุทร ดังนั้นจึงจำเป็นต้องหาช่วงเวลาที่เรียกกันในทางการดำน้ำว่า “ช่วงน้ำตาย” กล่าวคือช่วงเวลาที่น้ำหยุดนิ่ง ไม่ไหลขึ้นหรือลง ซึ่งจะ

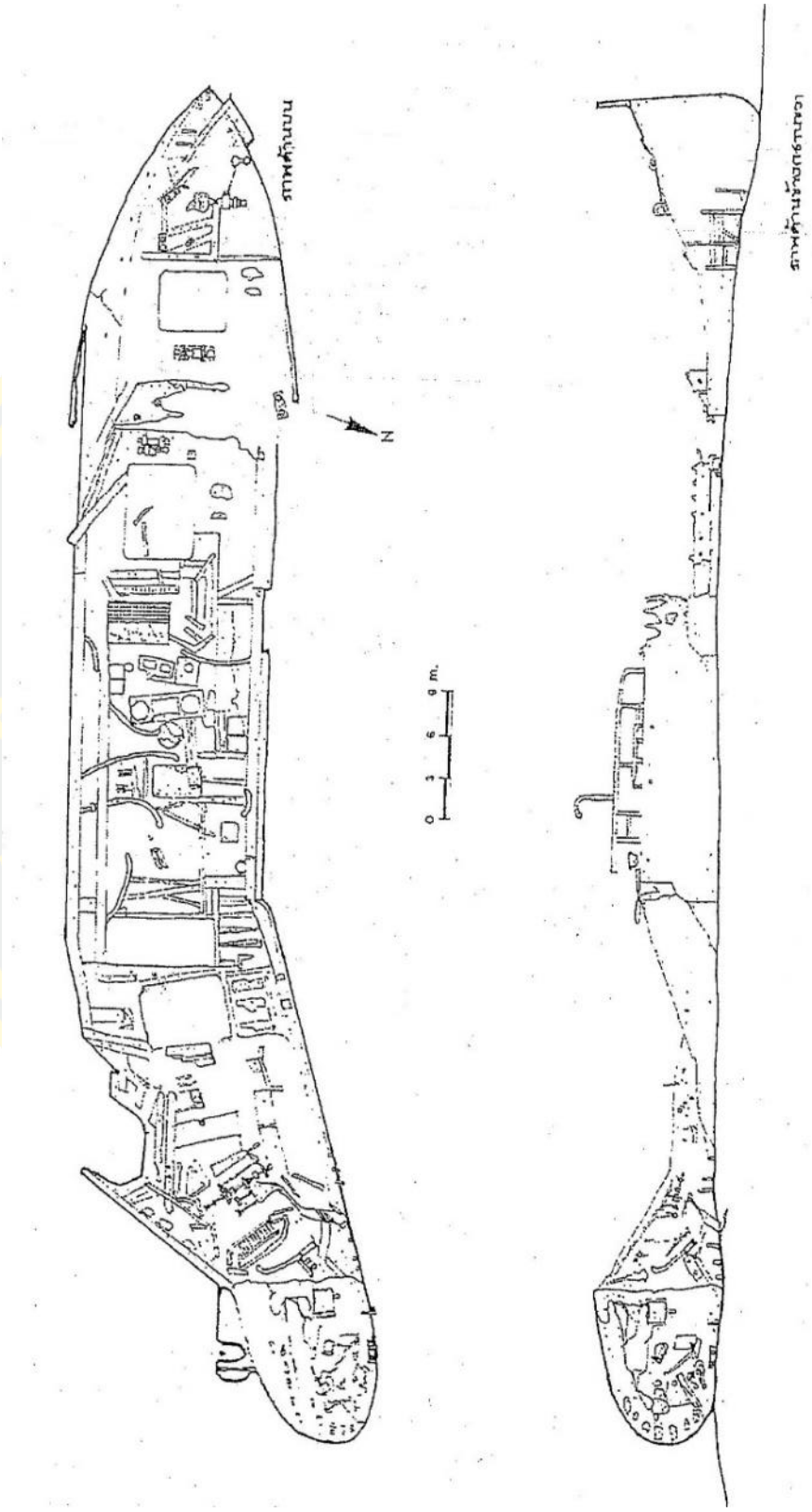
เหมาะสมแก่การลงภาคสนาม และจัดทำโปรแกรมดำน้ำสำหรับนักท่องเที่ยว ตามกิจกรรมท่องเที่ยวดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทรต่อไป

ผู้ครอบครองเรือจมแก้วสมุทร

เรือแก้วสมุทร หรือชื่อเดิมเรือเพชรบุรี SS Petchaburi เป็นเรือของบริษัท Norddeutscher Lioyd (N.D.L) หรือ North German Lloyd, Bremen ประเทศเยอรมนี ซึ่งครอบครองมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2444-2460 ต่อมาถูกรัฐบาลสยามยึดในฐานะเรือเชลยในเหตุการณ์มหาสงคราม พ.ศ. 2460 และส่งมอบให้บริษัทพาณิชนาวีสยามในปี พ.ศ. 2460 ซึ่งเป็นผู้ครอบครองสุดท้ายจวบจนอับปางลงในปี พ.ศ. 2463 ในบริเวณพื้นที่สัตหีบ ระหว่างเกาะคราม และเกาะอีร้า ซึ่งปัจจุบันเป็นพื้นที่ของกองทัพเรือไทย

ข้อมูลจำเพาะของเรือจมแก้วสมุทร

อายุเรือ (นับตั้งแต่ต่อเรือ พ.ศ. 2544-2563)	119 ปี
อายุเรือ (นับตั้งแต่จมลง-พ.ศ. 2563)	100 ปี
ขนาดตัวเรือ (Dimension)	ยาว 91.80 เมตร กว้าง 11.91เมตร สูง 7.3 เมตร
ความจุเรือ (Tonnage)	2,191 ตัน
ดาดฟ้าเรือ (Deck)	4 ชั้น
พลังงานเครื่องยนต์ (Horse power)	1,350 แรงม้า
ความเร็ว	10 นอต
วัสดุตัวเรือ	เหล็ก
สภาพเรือ	แตกออกเป็นสามส่วน
ระดับความลึก	20 – 22 เมตร
สภาพปัจจุบัน	แข็งแรง
สภาพพื้นทะเลที่จม	ทราย



ภาพที่ 16 ผังเรือเพชรบุรี แบบลายเส้น (กองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร, 2561)

สถานะในการดูแลเรือจมแก้วสมุทร

เรือจมแก้วสมุทรเป็นเรือที่มีหน่วยงานหลายส่วนมีส่วนเกี่ยวข้อง โดยไม่สามารถระบุได้ชัดเจนว่าอยู่ในการดูแลของใคร ซึ่งกรณีนี้ไม่ใช่แค่กับเรือแก้วสมุทรเท่านั้น ห่างแต่เป็นเช่นกันกับเรือจมทั้งหมดในเมืองไทย โดยตำแหน่งที่เรือจมแก้วสมุทรจมอยู่นั้น เป็นตำแหน่งที่อยู่ในเขตพื้นที่ของกองทัพเรือ ซึ่งหลายครั้งในอดีต กองทัพเรือเคยใช้เป็นที่ฝึกซ้อมวางทุนระเบิดใต้น้ำ ดังนั้นจึงอยู่ในความดูแลของทหารเรือโดยธรรมชาติ

ในขณะเดียวกันทรัพยากรธรรมชาติที่ติดอยู่กับเรือแก้วสมุทรนั้น เมื่อเรือจมอยู่เป็นระยะเวลายาวนาน ย่อมเป็นเรื่องปกติที่จะมีปะการัง หรือสัตว์ทะเลน้อยใหญ่ไปอยู่อาศัย ดังนั้นจึงเกิดเป็นระบบนิเวศทางธรรมชาติขึ้น จึงอยู่ในความดูแลของ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเช่นกัน

นอกจากนั้นเรือแก้วสมุทรเป็นเรือที่จมมาเป็นเวลายาวนาน มีเรือแก้วสมุทรเองก็มีประวัติศาสตร์ที่ติดอยู่กับเรือเป็นที่น่าสนใจ เรือจึงจัดได้ว่าเป็นแหล่งโบราณคดีใต้น้ำ หากแต่ก็ยังไม่ได้ขึ้นทะเบียนเป็นแหล่งโบราณคดี แต่ทว่าทางกองโบราณคดีใต้น้ำก็ได้มีการดำน้ำสำรวจและขุดค้นกันมาแล้วถึง 3 ครั้งด้วยกัน ดังนั้นจึงถือได้ว่าอยู่ในการดูแลของกองโบราณคดีใต้น้ำเช่นกัน

ก่อนที่เรือแก้วสมุทรจะเป็นที่รู้จักในฐานะแหล่งโบราณคดีใต้น้ำ เดิมทีเป็นแหล่งท่องเที่ยวดำน้ำเก่าแก่มาตั้งแต่แรก โดยนักดำน้ำทุกคนทราบดีว่ามีเรือจมอยู่บริเวณพิกัดนี้ ดังนั้นจึงมีนักท่องเที่ยวดำน้ำมาดำน้ำเล่นที่บริเวณเรือจมนี้มานานมากแล้ว จึงถือได้ว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยวเช่นกัน ดังนั้นจึงอยู่ในการดูแลของ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาอีกด้วย

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น จะเห็นได้ว่าเรือจมแก้วสมุทรมีความคาบเกี่ยวกับ หน่วยงานหลายหน่วยงานด้วยกัน ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว มิใช่เพียงแค่เรื่องแก้วสมุทรเท่านั้น ยังมีเรือจมที่น่าสนใจอีกมากมายเป็นเช่นนี้ ทำให้การดูแลเรือจมในประเทศไทยไม่สามารถทำอะไรได้มากนัก เนื่องจากไม่มีเจ้าของที่แท้จริงนั้นเอง

ข้อมูลโดยสรุปเกี่ยวกับเรือจมแก้วสมุทร จากกองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร

จากการสืบค้นข้อมูลทางโบราณคดี เรือจมแก้วสมุทร พบเพียงรายงานการขุดค้นของกองโบราณคดีใต้น้ำ ที่อยู่ในการดูแลของกรมศิลปากร เท่านั้นซึ่งเฉพาะเจาะจงเป็นแหล่งขุดค้นโดยเฉพาะ และที่มีการกล่าวถึง “แหล่งเรือจมแก้วสมุทร” เพียงแค่รายงานการสำรวจ 3 ฉบับเท่านั้น นั่นคือ

รายงานการสำรวจ “เรือจมเกาะอีร้า (ชื่อเดิมก่อนพบหลักฐานระบุชื่อเรือ)” ครั้งที่ 1 ช่วงเมษายน พ.ศ. 2520 จากรายงานจะเห็นได้ว่า เป็นเพียงการสำรวจเบื้องต้นเท่านั้น ไม่ได้มีการขุดค้น

จากผลการสำรวจทำให้สามารถกำหนดตำแหน่งที่เรือจมได้อย่างชัดเจน และทราบข้อมูลเบื้องต้นว่าเป็นเรือเหล็ก จากนั้นได้ทำการตั้งชื่อเรือขึ้นมา เนื่องจากยังไม่ทราบชื่อเรือที่ชัดเจน ดังนั้นจึงทำการตั้งชื่อเรือตามพื้นที่ที่พบ โดยเรือลำนี้จมอยู่ละหว่างเกาะครามและเกาะอีร้า แต่ชิดมาทางเกาะอีร้า หัวเรือหันไปทางตะวันออก ท้ายเรือหันมาทางเกาะอีร้า และเขาแหลมปู่เจ้า จึงตั้งชื่อเรือว่า “เรืออีร้า”

รายงานการสำรวจ”เรือจมแก้วสมุทร” ครั้งที่ 2 ช่วงวันที่ 25-28 มิถุนายน พ.ศ. 2536 โดยรายงานฉบับนี้เองก็เป็นรูปแบบการสำรวจเช่นเคย แต่มีความละเอียดมากขึ้น และได้ทราบชื่อเรือมาจากนักดำน้ำสำรวจ นักวิชาการอิสระ รวมไปถึงนักท่องเที่ยวและชาวประมงท้องถิ่นเรียกเรือลำนี้ว่าเรือจมเพชรบุรีเบรเมน ซึ่งต่อมาในเอกสารรายงานการสำรวจครั้งที่ 2 นี้จึงมีการเปลี่ยนชื่อเรือเป็นชื่อ เพชรบุรีเบรเมน หรือแหล่งเรือจมเพชรบุรีเบรเมน โดยสามารถระบุได้ว่าเป็นเรือสมัยรัตนโกสินทร์ โดยอ้างอิงหลักฐานจากอุทกศาสตร์กองทัพเรือว่าได้มีการบันทึกบอกตำแหน่งเรือจมลำนี้ไว้ด้วย

รายงานการสำรวจ”เรือจมแก้วสมุทร” ครั้งที่ 3 ช่วงวันที่ 27 กรกฎาคม-12 สิงหาคม พ.ศ. 2559 ในการสำรวจครั้งนี้ มีการเก็บกู้โบราณวัตถุขึ้นจากเรือพอสมควร ซึ่งพบหลักฐานเป็นโบราณวัตถุที่น่าสนใจหลายชิ้น เช่นภาชนะดินเผา ขวดแก้ว กระเบื้องปูพื้น เป็นต้น

แต่ทั้งนี้รายงานทั้ง 3 ฉบับ ยังไม่ได้กล่าวถึงที่มาที่ไปของเรือมากนัก รวมถึงความสำคัญในด้านอื่น ๆ ของเรือให้เป็นที่ประจักษ์

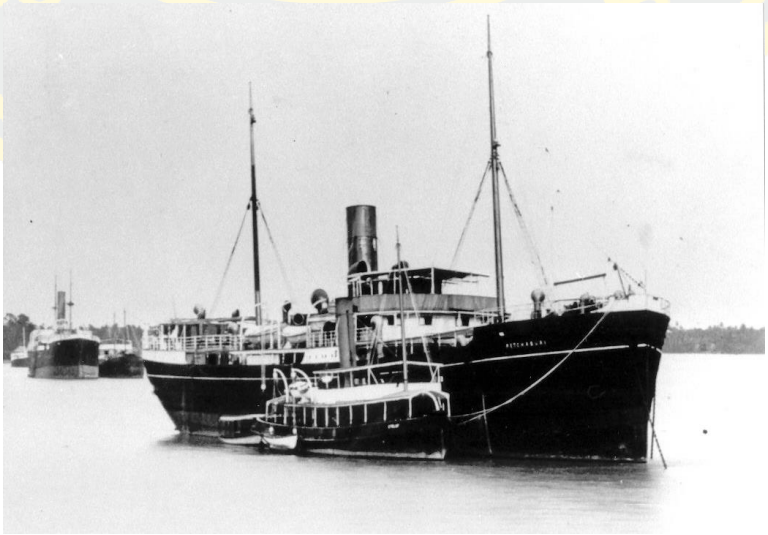
ที่มาของชื่อเรือ

เรือจมแก้วสมุทร (Kaeo Samud) มีชื่อดังเดิมว่า เรือเพชรบุรี (Petchaburi) หรือชื่อเต็มอย่างเป็นทางการว่า Norddeutscher Lloyd Streamship Petchaburi โดยมีชื่อย่อที่รู้กันโดยทั่วไปในขณะนั้นว่า N.D.L. SS Petchaburi โดย N.D.L. ย่อมาจาก Norddeutscher Lloyd และ SS ย่อมาจาก Streamship ส่วน Petchaburi นั้น มาจากภาษาไทยว่า เพชรบุรี ในอดีต ชาวต่างชาติที่ทำการค้ากับประเทศต่าง ๆ มักจะตั้งชื่อเรือตามชื่อหัวเมืองสำคัญในประเทศที่ทำการค้านั้น ๆ ยกตัวอย่างเช่น เรือพิษณุโลก เรือสีชัง เป็นต้น ซึ่งไม่ได้จำเป็นว่าเรือลำนั้น ๆ จะต้องทำการค้ากับจังหวัดนั้นเลย ในกรณีเรือเพชรบุรี ในอดีตจังหวัดเพชรบุรีเป็นจังหวัดที่มีความสำคัญในหน้าประวัติศาสตร์ โดยมีชื่อของเมืองเพชรบุรีปรากฏหลักฐานแน่ชัด ในศิลาจารึกสุโขทัย ศิลาจารึกหลักที่ 1 โดยในศิลาจารึกหลักที่ 1 ตอนที่กล่าวถึงเมืองในอาณาเขตของสุโขทัยที่อยู่ทางใต้กล่าวว่า “…เบื้องหัวนอนรอดคนที พระบาง แพรก สุพรรณภูมิ ราชบุรี เพชรบุรี ศรีธรรมราช ฝั่งทะเลสมุทรเป็นที่แล้ว…” จากข้อความในจารึกแสดงให้เห็นว่า เพชรบุรีมีฐานะเป็นเมืองที่น่าจะมีความสำคัญใกล้เคียงกับ

เมืองต่าง ๆ ที่ถูกกล่าวถึงในจารึก ดังนั้นจึงสันนิษฐานว่าเป็นเมืองสำคัญมาตั้งแต่ครั้งอดีต ที่ชาวต่างชาติรู้จักกันดี จึงได้ถูกนำมาตั้งเป็นชื่อเรือดังกล่าว

เรือแก้วสมุทรเดิมทีเป็นเรือกลไฟเหล็กของบริษัท Norddeutscher Lloyd ประเทศเยอรมัน โดยทางบริษัทได้มีเรือลักษณะนี้หลายลำ และได้นำมาดำเนินธุรกิจในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ต่อมาพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ได้ประกาศเข้าร่วมสงครามโลกครั้งที่ 1 โดยมีอริศัตรูเป็นประเทศเยอรมัน และออสเตรีย-ฮังการี่ ขณะนั้นเรือ N.D.L. SS Petchaburi ซึ่งเป็นเรือของเยอรมันจอดลอยลำอยู่ที่บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา ทางราชนาวีไทยจึงทำการยึดเรือและเปลี่ยนชื่อเรือเป็น เรือแก้วสมุทร (SS Kaeo Samud)

ในประเด็นชื่อเรือแก้วสมุทรนั้น เมื่อครั้งที่นักวิจัยลงภาคสนามในระยะแรก ได้มีการสัมภาษณ์ พูดคุยบุคคลในพื้นที่ รวมไปถึงกลุ่มผู้ที่คาดว่ารู้เรื่องราวของเรือแก้วสมุทรนี้ พบว่า มีผู้ให้ข้อมูลทุติยภูมิหลายคน ให้ความเห็นเกี่ยวกับชื่อเรือแก้วสมุทรไว้ว่า อาจเป็นการตั้งชื่อตามกองหินแก้วสมุทรหรือไม่ เนื่องจากในบริเวณใกล้เคียงกับเรือแก้วสมุทรจมลงไปนั้นมีกองหินใต้น้ำชื่อเดียวกัน รวมไปถึงมีการสันนิษฐานว่า เป็นการจมลงเพราะเกิดเหตุไฟไหม้ภายในเรือ ซึ่งประเด็นนี้ผู้วิจัยได้ทำการสืบค้นและพบว่า ชื่อกองหินแก้วสมุทรนั้นถูกตั้งขึ้นมาภายหลังจากที่เรือแก้วสมุทรจมลง และเหตุที่กองหินดังกล่าวชื่อกองหินแก้วสมุทรนั้น ก็เป็นการตั้งตามชื่อเรือแก้วสมุทรที่จมจากสาเหตุที่เรือแก้วสมุทรได้ชนกับกองหินใต้น้ำแห่งนี้ โดยจะได้อธิบายถึงสาเหตุในการจมอย่างละเอียดในหัวข้อการจมลงของเรือแก้วสมุทรต่อไป



ภาพที่ 17 Norddeutscher Lloyd Streamship Petchaburi

(www.wrecksite.eu/imgBrowser.aspx?4132)

แหล่งกำเนิดเรือจมแก้วสมุทร

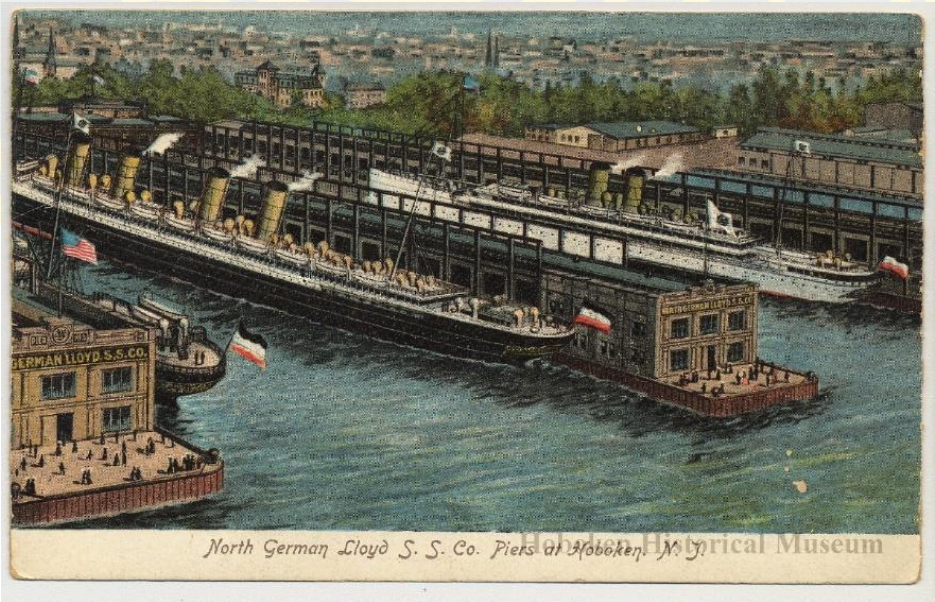
เรือจมแก้วสมุทร ในช่วงแรกถูกเรียกว่า N.D.L. SS Petchaburi เป็นเรือสัญชาติเยอรมนี ถูกต่อขึ้นที่อู่ต่อเรือ Seebeck Werth เมือง Bremerhaven ประเทศเยอรมนี เมื่อปี พ.ศ. 2444 ถูกปล่อยลงน้ำครั้งแรกเมื่อวันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2444 และได้ถูกส่งมอบให้กับบริษัท ขนส่งของเยอรมันชื่อว่า Norddeutscher Lloyd (NDL) (North German Lloyd Steamship Company of Bremen) ในวันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ. 2444 (กองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร, 2559) ซึ่งบริษัท Norddeutscher Lloyd ก่อตั้งโดย Hermann Henrich Meier และ Eduard Crüsemann ใน Bremen เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2400 (Wyman, 1993) และมีการพัฒนาจนเป็นหนึ่งในบริษัทขนส่งที่สำคัญที่สุดของเยอรมันในช่วงปลายศตวรรษที่ 19 และต้นศตวรรษที่ 20 และเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของ Bremen และ Bremerhaven และถึงแม้ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 1 จะมีเรือของบริษัทถูกยึดเป็นจำนวนมาก แต่ในวันครบรอบ 50 ปี ของ Norddeutscher Lloyd ปี พ.ศ. 2450 บริษัทก็ยังมีเรือเดินสมุทรอยู่ทั้งหมดมากถึง 93 ลำ, เรือเล็กอีก 51 ลำ, เรือฝึกอีก 2 ลำ และเรือกลไฟลำอื่น ๆ อีกจำนวนมาก รวมไปถึงมีพนักงานประมาณ 15,000 คน (The Gjenvick-Gjønvik Archives, 1898)

ภาพที่ 18 ตราสัญลักษณ์บริษัท Norddeutscher Lloyd (www.commons.wikimedia.org/wiki/File:Norddeutscher_Lloyd_flag.svg)

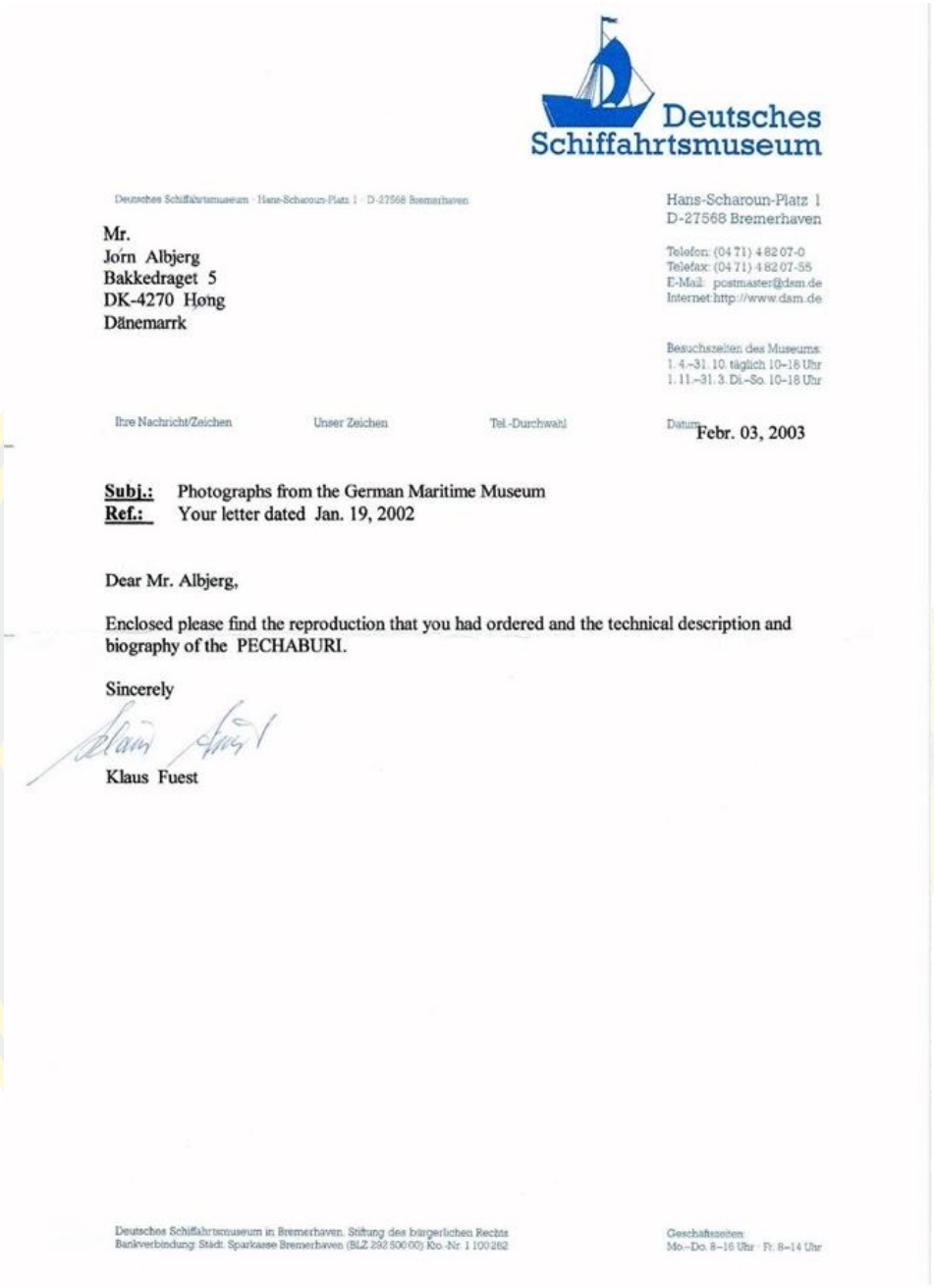
ภาพที่ 19 ภาพโฆษณาของบริษัท Norddeutscher Lloyd (www.renegadetribune.com/pioneering-graphic-style-ottomar-anton/)

ภาพที่ 20 Seebeckอู่ต่อเรือที่ท่าเรือการค้าใน Bremerhaven (Bremerhaven – ein hafengeschichtlicher Führer. DSM Ditzen 1984, S. 100.)

ภาพที่ 21 สำนักงานใหญ่ของ North German Lloyd ใน Bremerhaven ในปี 1870 (www.de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Norddeutscher-Lloyd-Bremerhaven.jpg&filetimestamp=20051020062154)



ภาพที่ 22 Postcard: North German Lloyd S.S. Co. Piers at Hoboken, N.J. No date, circa 1901-1905 (http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Norddeutscher-Lloyd-Bremerhaven.jpg&filetimestamp=20051020062154)



Deutsches Schiffahrtsmuseum

Deutsches Schiffahrtsmuseum · Hans-Scharoun-Platz 1 · D-27568 Bremerhaven

Mr.
Jorn Albjerg
Bakkedraget 5
DK-4270 Hong
Dänemarrk

Hans-Scharoun-Platz 1
D-27568 Bremerhaven

Telefon: (0471) 482 07-0
Telefax: (0471) 482 07-55
E-Mail: postmaster@dsm.de
Internet: http://www.dsm.de

Besuchszeiten des Museums:
1.4.–31.10. täglich 10–18 Uhr
1.11.–31.3. Di.–So. 10–18 Uhr

Ihre Nachricht/Zeichen	Unser Zeichen	Tel.-Durchwahl	Datum
			Febr. 03, 2003

Subj.: Photographs from the German Maritime Museum
Ref.: Your letter dated Jan. 19, 2002

Dear Mr. Albjerg,

Enclosed please find the reproduction that you had ordered and the technical description and biography of the PECHABURI.

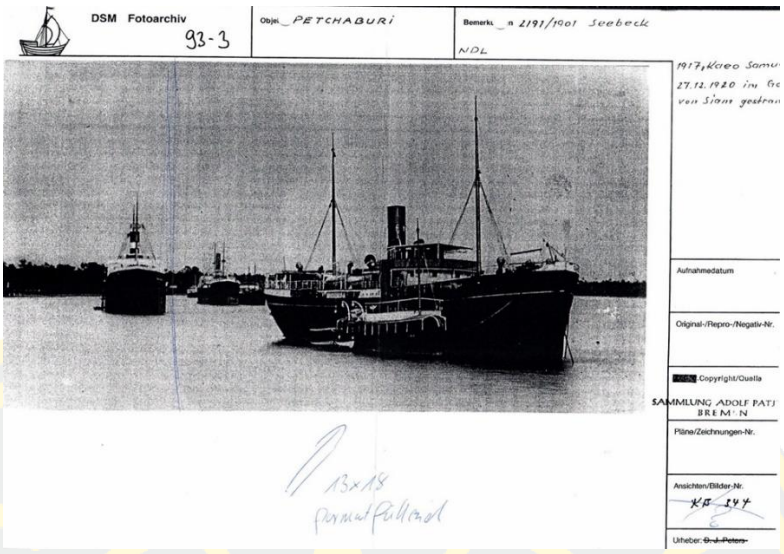
Sincerely

Klaus Fuest

Deutsches Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven. Stiftung des bürgerlichen Rechts
Bankverbindung: Städt. Sparkasse Bremerhaven (BLZ 292 500 00) Kto.-Nr. 1 100 262

Geschäftszeiten:
Mo.–Do. 8–16 Uhr · Fr. 8–14 Uhr

ภาพที่ 23 หลักฐานเรือแก้วสมุทร (เรือเพชรบุรี/ N.D.L. SS Petchaburi) จากพิพิธภัณฑ์การเดินเรือแห่งเยอรมันนี (1) (Deutscher Schiffahrtsmuseum, 2003)



ภาพที่ 24 หลักฐานเรือแก้วสมุทร (เรือเพชรบุรี/ N.D.L. SS Petchaburi) จากพิพิธภัณฑ์การเดินเรือแห่งเยอรมันนี (2) (Deutscher Schiffahrtsmuseum, 2003)

Deutsches Schiffahrtsmuseum

- Scientific Information -

Deutsches Schiffahrtsmuseum · Hans-Scharoun-Platz 1 · D-27568 Bremerhaven

Mr.
Jorn Albjerg
Bakkedraget 5
DK-4270 Hong
Danemark

Hans-Scharoun-Platz 1
D-27568 Bremerhaven

Telefon: (04 71) 4 82 07-0
Telefax: (04 71) 4 82 07-55
E-Mail: postmaster@dsm.de
Internet:http://www.dsm.de

Besuchszeiten des Museums:
1. 4.–31. 10. täglich 10–18 Uhr
1. 11.–31. 3. Di.–So. 10–18 Uhr

Ihre Nachricht/Zeichen | Unser Zeichen | Tel.-Durchwahl | Datum 20.01.03

Ref.: Your inquiry of 19.01.03 / Inquiry No. A 5346 Official in charge: **Klaus Fuest**

Dear Madam, Dear Sir :

Daily lots of requests for investigations and inquiries arrive at the German Maritime Museum. Therefore we entrusted specially trained free collaborators to answer the queries you may have, based on the records in our archives as well as on books and specialist periodicals available in our library. If necessary, the curators will give them their support.
As it takes up a lot of our time to make researches, we think you will realize that we have to charge you with some fees, which will be as follows: O for 30 min. EUR 30,-; O for one hour EUR 45,-.
You will receive the result in writing. Please understand that we may not always be successful and that you have to pay the above mentioned costs even in case the result is negative. But we assure you that our experts will give your inquiry their best care and attention and you will get the result of their investigations within four weeks upon receipt of your payment. The fee includes the forwarding expenses.

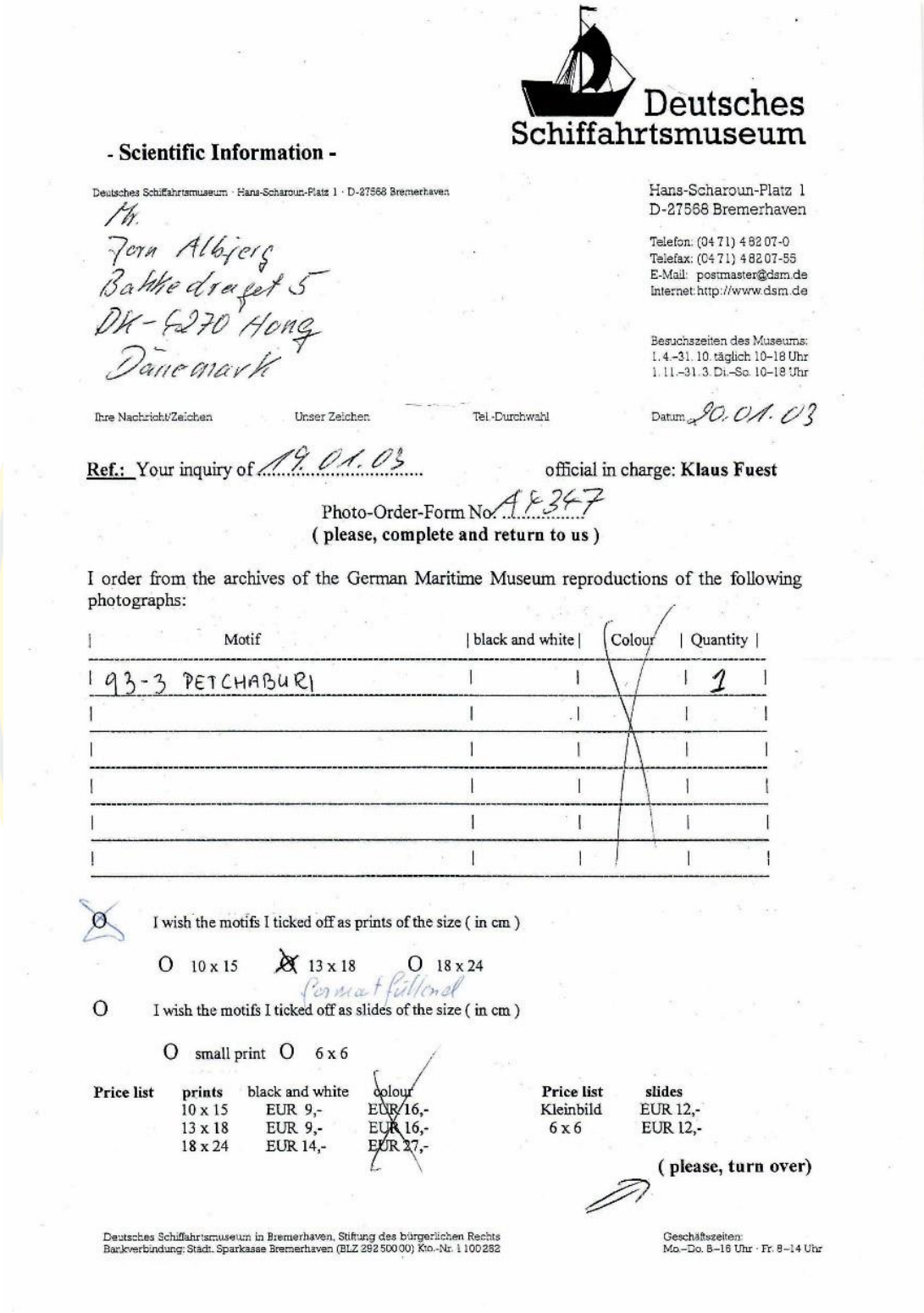
25,-EUR

technical description and Biography of PETCHABURI are in our archives

Please order reproductions of photographs, technical drawings etc. separately
(see, if necessary, enclosed order forms).

signed Prof. Dr. D. Ellmers
(Managing Director)

ภาพที่ 25 หลักฐานเรือแก้วสมุทร (เรือเพชรบุรี/ N.D.L. SS Petchaburi) จากพิพิธภัณฑ์การเดินเรือแห่งเยอรมันนี (3) (Deutscher Schiffahrtsmuseum, 2003)



Deutsches Schiffahrtsmuseum

- Scientific Information -

Deutsches Schiffahrtsmuseum · Hans-Scharoun-Platz 1 · D-27568 Bremerhaven

Hans-Scharoun-Platz 1
D-27568 Bremerhaven

Telefon: (04 71) 4 82 07-0
Telefax: (04 71) 4 82 07-55
E-Mail: postmaster@dsm.de
Internet: http://www.dsm.de

Besuchszeiten des Museums:
1. 4.–31. 10. täglich 10–18 Uhr
1. 11.–31. 3. Di.–So. 10–18 Uhr

Mr.
Jorn Albjerg
Bakkedraget 5
DK-6270 Hong
Danemark

Ihre Nachricht/Zeichen | Unser Zeichen | Tel.-Durchwahl | Datum 20.01.03

Ref.: Your inquiry of 19.01.03 official in charge: **Klaus Fuest**

Photo-Order-Form No. AF347
(please, complete and return to us)

I order from the archives of the German Maritime Museum reproductions of the following photographs:

Motif	black and white	Colour	Quantity
93-3 PETCHABURI			1

O I wish the motifs I ticked off as prints of the size (in cm)

O 10 x 15 X 13 x 18 O 18 x 24

Format füllend

O I wish the motifs I ticked off as slides of the size (in cm)

O small print O 6 x 6

Price list	prints	black and white	colour
	10 x 15	EUR 9,-	EUR 16,-
	13 x 18	EUR 9,-	EUR 16,-
	18 x 24	EUR 14,-	EUR 27,-

Price list	slides
Kleinbild	EUR 12,-
6 x 6	EUR 12,-

(please, turn over)

Deutsches Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven, Stiftung des bürgerlichen Rechts
Bankverbindung: Städt. Sparkasse Bremerhaven (BLZ 292 500 00) Kto.-Nr. 1 100 282

Geschäftszeiten:
Mo.–Do. 8–16 Uhr · Fr. 8–14 Uhr

ภาพที่ 26 หลักฐานเรือแก้วสมุทร(เรือเพชรบุรี/ N.D.L. SS Petchaburi) จากพิพิธภัณฑ์การเดินเรือแห่งเยอรมันนี (4) (Deutscher Schiffahrtsmuseum, 2003)

เส้นทางเดินเรือแก้วสมุทรจากข้อสันนิษฐานกองโบราณคดีใต้น้ำ

ในช่วงที่เรือ NDL SS Petchaburi ได้ปฏิบัติงานอยู่นั้น ทำหน้าที่ขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และจดหมาย ในแถบเอเชีย/ ออสเตรเลีย (รวมถึงเส้นทางชายฝั่งทะเล) โดยมีการบันทึกของบริษัท North German Lloyd Steamship Company of Bremen (1898) ไว้ว่า ได้ส่งเรือเข้าปฏิบัติการในแถบนี้โดยทำการขนส่งตามเส้นทางดังต่อไปนี้

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

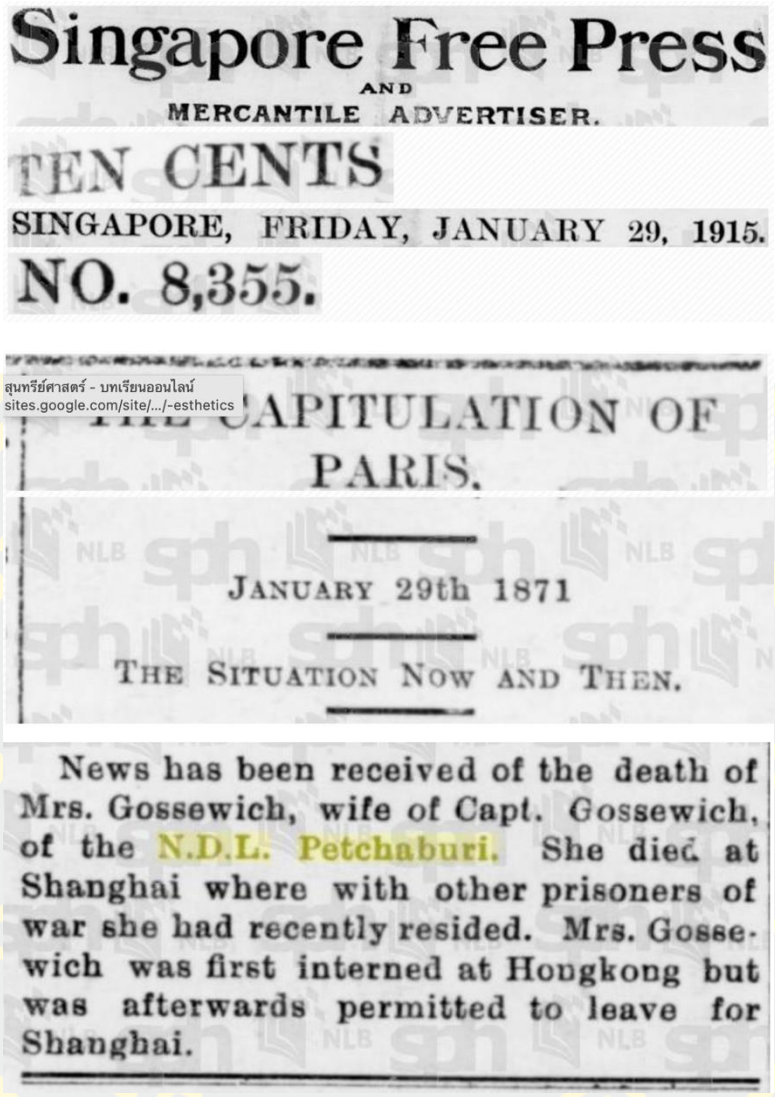
Singapore - Moluccas (on Borneo)

Singapore - Moluccas (on Celebes)

Shanghai – Hankow

Australia - Japan - Manila - Hong Kong (Wyman, 1993)

ทั้งนี้จากการค้นว้า ผู้วิจัยพบว่า เรือแก้วสมุทร ที่เดิมมีชื่อว่า เรือเพชรบุรีนั้น ในช่วงปี พ.ศ. 2458 มีกัปตันชื่อ Capt. Gossewich โดยหลักฐานในหนังสือพิมพ์ Singapore Free Press ตีพิมพ์วันที่ 29 มกราคม พ.ศ. 2458



Singapore Free Press
AND
MERCANTILE ADVERTISER.

TEN CENTS

SINGAPORE, FRIDAY, JANUARY 29, 1915.

NO. 8,355.

สุนทรีย์ศาสตร์ - บทเรียนออนไลน์
sites.google.com/site/.../-esthetics

THE CAPITULATION OF PARIS.

JANUARY 29th 1871

THE SITUATION NOW AND THEN.

News has been received of the death of Mrs. Gossewich, wife of Capt. Gossewich, of the N.D.L. Petchaburi. She died at Shanghai where with other prisoners of war she had recently resided. Mrs. Gossewich was first interned at Hongkong but was afterwards permitted to leave for Shanghai.

ภาพที่ 27 หลักฐานชื่อกัปตันเรือ จาก Singapore Free Press ตีพิมพ์วันที่ 29 มกราคม พ.ศ. 2458 (พงศธรณ สุขุม, 2550)

จากข้อมูลของกองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร และพงศธรณ สุขุม นักวิชาการอิสระด้านเรือจมในประเทศไทย ได้ให้ข้อสันนิษฐานไว้ว่า เรือ N.D.L. SS Petchaburi เดินเรือระหว่างประเทศจีน และกรุงเทพ ซึ่งพิกัดเรือ N.D.L. SS Petchaburi จมนั้น เป็นพิกัดที่ตรงกับเส้นทางการเดินเรือระหว่าง กรุงเทพ กับ จีน ซึ่งก็ตรงกันกับบันทึกของบริษัท Norddeutscher Lloyd ที่บันทึกไว้ หากแต่ในเส้นทางที่บันทึกไว้ระบุว่าปลายทางคือ ฮ่องกง ซึ่งขณะนั้น ฮ่องกงอยู่ในความดูแลของอังกฤษมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2384 ผู้วิจัยจึงเสนอให้เรียกว่า เป็นการทำการค้าระหว่างสยาม กับ ฮ่องกง

ภาพที่ 28 แผนที่แสดงเส้นทางเดินเรือของเรือเพชรบุรี ตามข้อสันนิษฐานของกองโบราณคดีใต้น้ำ (พงศธรณ สุขุม, 2550)

จากบันทึกนี้ผู้เขียนได้นำไปเทียบเคียงกับเอกสารที่กองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร ได้บันทึกไว้ในรายงานการขุดค้นครั้งที่ 3 (กองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร, 2559) มีการอ้างอิงถึงงานศึกษาของ พงศธรณ สุขุม (2550) และ พิชิต เมืองนาโพธิ์ (2550) นักวิชาการอิสระด้านเรือจมในประเทศไทย ที่ได้ให้ข้อสันนิษฐานไว้ว่า เรือ N.D.L SS Petchaburi เดินเรือระหว่างประเทศจีนและกรุงเทพมหานคร แต่ในประเด็นนี้ผู้วิจัยยังมีคำถามที่ว่า แล้วทำไมจึงมีเรื่องราวของเรือแก้วสมุทรปรากฏอยู่ในหนังสือพิมพ์สิงคโปร์จำนวนมาก

ทั้งนี้ได้ค้นพบตารางการเดินของเรือลำนี้ ปรากฏว่าเรือเพชรบุรีเดินเรือจากกรุงเทพไปฮ่องกงเป็นหลัก เนื่องจากพบเจอตารางลักษณะนี้ระบุเส้นทางเอาไว้ชัดเจนในหนังสือพิมพ์หลายฉบับ

Singapore Free Press
AND
MERCANTILE ADVERTISER.
TEN CENTS
SINGAPORE, TUESDAY NOVEMBER 18, 1913.
NO. 7,986

VESSELS IN PORT.

LATEST ARRIVALS.

MAIL TABLE.
To-Day.

CHRISTMAS & NEW YEAR PARCEL MAILS.

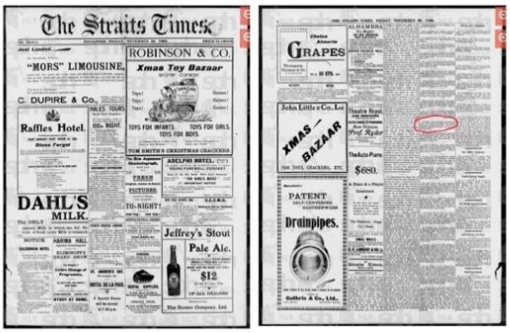
TRAIN SERVICE.

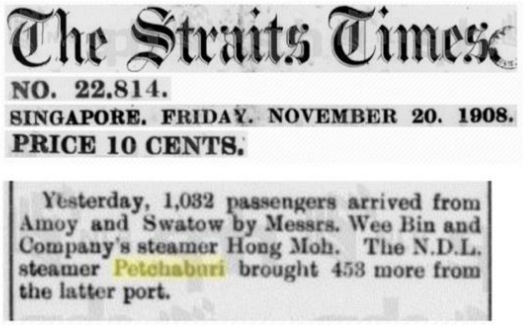
NEXT MAILS DUE.

ภาพที่ 29 ภาพตารางการเดินเรือของ N.D.L. SS Petchaburi (The Straits Times, 1921)

นอกจากนี้ผู้เขียนได้ค้นพบหลักฐานเป็นเอกสารจากหนังสือพิมพ์ The Straits Times ของประเทศสิงคโปร์รายงานว่า ในขณะที่เรือเพชรบุรีทำการขนส่งระหว่างฮองกง กับสยามนั้น ในขากลับ สิ่งที่บรรทุกมาจากประเทศจีน คือ “คน” ชาวจีนแต้จิ๋ว ที่ขึ้นเรือจากซัวเถาและเดินทางมายังสยาม (The Straits Times, 1921) 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.”





The Straits Times

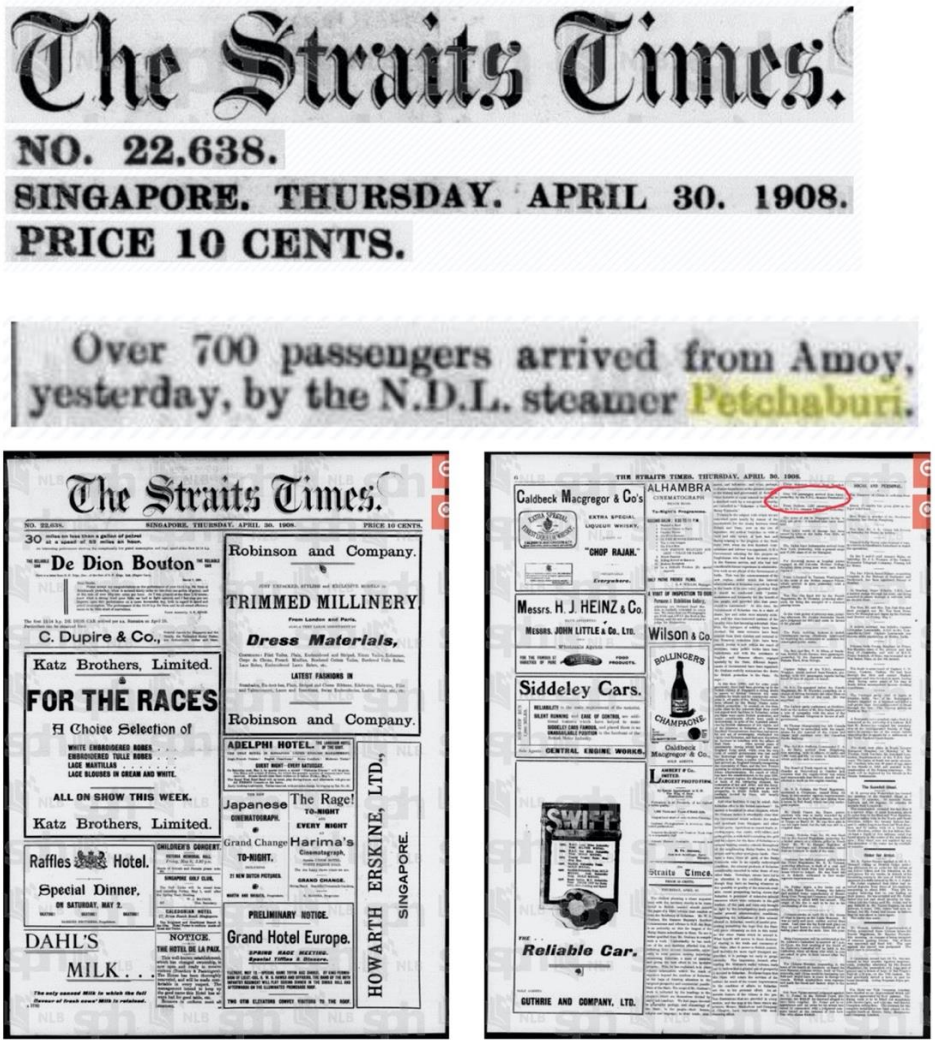
NO. 22,814.

SINGAPORE. FRIDAY. NOVEMBER 20. 1908.

PRICE 10 CENTS.

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 453 more from the latter port.

ภาพที่ 30 หนังสือพิมพ์ใจความกล่าวถึงการขนส่งคนจีนจากเมืองซัวเถามาสยาม มากถึง 1,032 คน (The Straits Times, 1921)



The Straits Times.

NO. 22,638.

SINGAPORE. THURSDAY. APRIL 30. 1908.

PRICE 10 CENTS.

Over 700 passengers arrived from Amoy, yesterday, by the N.D.L. steamer Petchaburi.

De Dion Bouton

C. Dupire & Co.,

Katz Brothers, Limited.

FOR THE RACES

A Choice Selection of

ALL ON SHOW THIS WEEK.

Katz Brothers, Limited.

Robinson and Company.

TRIMMED MILLINERY

Dress Materials,

Robinson and Company.

ADELPHI HOTEL.

Japanese CINEMATOGRAPH

The Rage! TO-NIGHT EVERY NIGHT

Grand Change TO-NIGHT. Harima's Cinematograph.

Raffles Hotel.

Special Dinner, ON SATURDAY, MAY 2.

PRELIMINARY NOTICE.

Grand Hotel Europe.

DAHL'S MILK . . .

NOTICE.

HOWARTH ERSKINE, LTD., SINGAPORE.

Caldbeck Macgregor & Co's

"CHOP RAJAH."

Messrs. H. J. HEINZ & Co.

Messrs. JOHN LITTLE & Co. Ltd.

Siddeley Cars.

CENTRAL ENGINE WORKS.

ALHAMBRA CINEMATOGRAPH

Wilson & Co

BOLLINGER'S CHAMPAGNE

Caldbeck Macgregor & Co.

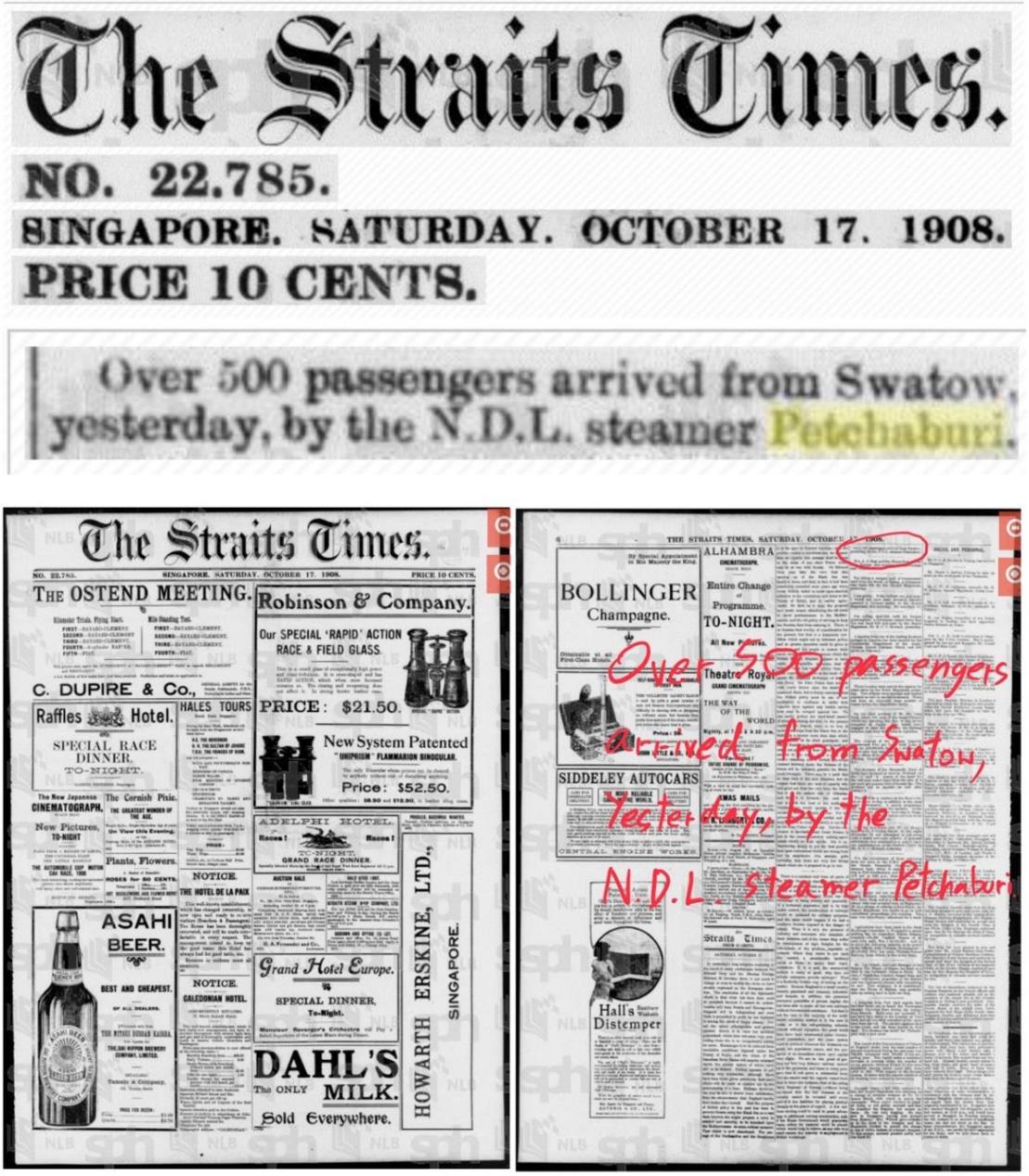
Straits Times.

SWIFT

Reliable Car.

GUTHRIE AND COMPANY, LTD.

ภาพที่ 31 หนังสือพิมพ์ใจความกล่าวถึงการขนส่งคนจีนจากเมืองซัวเถามาสยาม 700 คน (The Straits Times, 1921)



The Straits Times.

NO. 22.785.

SINGAPORE. SATURDAY. OCTOBER 17. 1908.

PRICE 10 CENTS.

Over 500 passengers arrived from Swatow, yesterday, by the N.D.L. steamer Petchaburi.

ภาพที่ 32 หนังสือพิมพ์ใจความกล่าวถึงการขนส่งคนจีนจากเมืองซัวเถามาสยาม 500 คน

(The Straits Times, 1921)

หลักฐานชิ้นนี้แสดงให้เห็นถึงการอพยพของชาวจีนจากเมืองซัวเถามายังสยามในช่วงเวลานั้น ๆ ที่น่าสังเกตคือ เรือลำนี้มีความยาวแค่ 97 เมตร และกว้างเพียงแค่ 11 เมตร เท่านั้น การบรรทุกคนจำนวนมากถึงพันคน คงจะต้องเบียดเสียดพอสมควร ถึงแม้เรือลำนี้จะมีความสูงถึง 4 ชั้น ก็ตาม ทั้งนี้ผู้เขียนขอเปรียบเทียบกับเรือที่หลายคนคุ้นเคย นั้นคือ เรือไททานิคที่จมลงในช่วง

ปี พ.ศ. 2455 เรือไททานิคยาว 1,186 เมตร กว้าง 28 เมตร และสูงถึง 10 ชั้น ตามมาตรฐานเรือสามารถบรรทุกได้ 3,547 คน ถ้าเทียบขนาดจะเห็นได้ว่า เรือเพชรบุรีคงจะแออัดมากพอสมควร

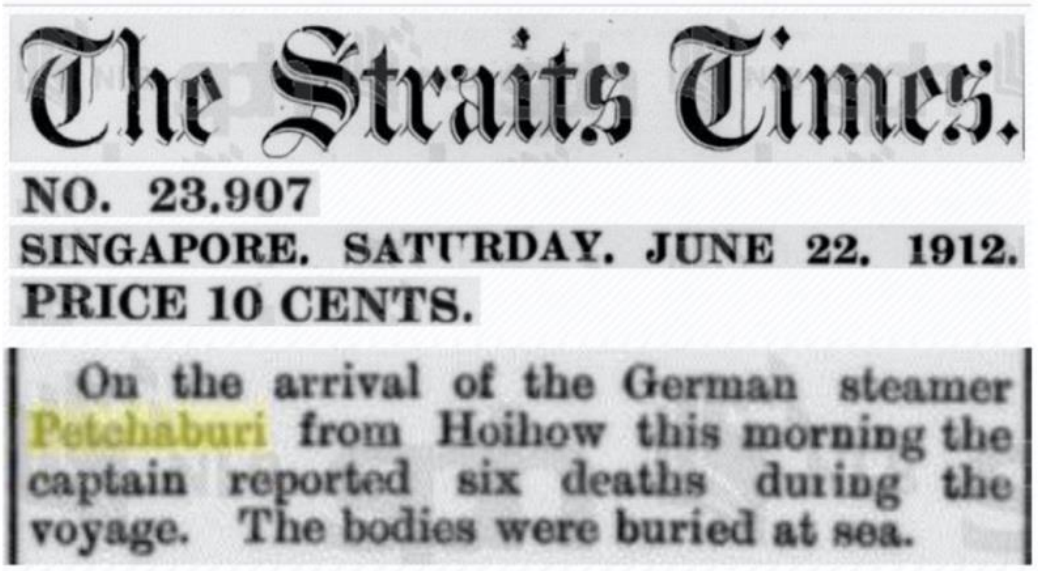
นั้นแสดงให้เห็นถึงความต้องการย้ายถิ่นฐานของชาวจีนมายังสยาม ซึ่งช่วงเวลานั้นเมืองจีนเกิดการเปลี่ยนแปลงด้านการปกครอง (ขจัดภัย บุรุษพัฒน์, 2517) ในช่วงปี พ.ศ. 2451 นั้นเอง ซุน ยัตเซ็นก็เดินทางมาประเทศสยาม แสดงให้เห็นถึงการให้ความสำคัญของคนจีนในสยาม และมีจำนวนมากพอที่ ซุน ยัตเซ็น จะมาเผยแพร่แนวคิดสมาคม จากข้อมูลของ วัชระ ชีวะโกเศรษฐ ระบุว่า ในปี ค.ศ. 1907 ซุนยัตเซ็นเดินทางมาประเทศสยาม ได้ไปแสดงปาฐกถาต่อต้านราชวงศ์ชิง คัดค้านจักรวรรดินิยมที่สนามหลัง โรงภาพยนตร์ศรีเยาวราช สี่แยกราชวงศ์ในปัจจุบัน ซึ่งสนามแห่งนั้นต่อมาได้สร้างบ้านเรือนและถนนขึ้น ถนนสายนี้ชาวจีนในไทยตั้งชื่อว่า “ถนนปาฐกถา” เพื่อเป็นอนุสรณ์แก่ซุนยัตเซ็น นั้นเอง นอกจากนั้นซุนยัตเซ็นยังได้ตั้งหนังสือพิมพ์ “หวาเซียนซินเป้า” ในประเทศสยาม (วัชระ ชีวะโกเศรษฐ, 2543) อีกด้วย

นอกจากนั้น ผู้วิจัยยังพบกับนักดำน้ำผู้ที่เคยพบโบราณวัตถุจากเรือแก้วสมุทรนี้ เป็นชามเซรามิก ที่มีการเขียนลายด้านหน้าเป็นรูปม้า 8 ตัว ตีความตามประติมานวิทยา ได้ว่า เมื่อได้เห็นม้าแปดตัวนี้ ก็จะสำเร็จที่นั่น 马到成功 ประสบความสำเร็จในความสำเร็จ ด้านหลังเป็นตัวอักษรภาษาจีน 陶玉珍藏 ซึ่งมีความหมายว่า เซรามิคล้ำค่า เหมือนหยก ควรค่าแก่การสะสม

ภาพที่ 33 ชามเซรามิกเขียนลายม้า 8 ตัว

ภาพที่ 34 ชามเซรามิกเขียนลายตัวอักษรภาษาจีน

นอกจากเรื่องการขนส่งคนจีนมาเมืองไทยแล้ว ยังพบบันทึกกล่าวถึงเหตุการณ์ต่าง ๆ ในเรือมากมาย อาทิ การเสียชีวิตบนเรือ มีการฝังศพในทะเล บันทึกการเกิดไข้ทรพิษบนเรือ หรือแม้แต่เรือลำนี้เคยขนฝิ่นเถื่อน เหตุการณ์นี้ทำให้กับตันเรือถูกปรับเป็นเงินมากถึง 5,000$ ซึ่งในสมัยนั้นถือว่าเป็นเงินจำนวนมากเลยทีเดียว



The Straits Times.

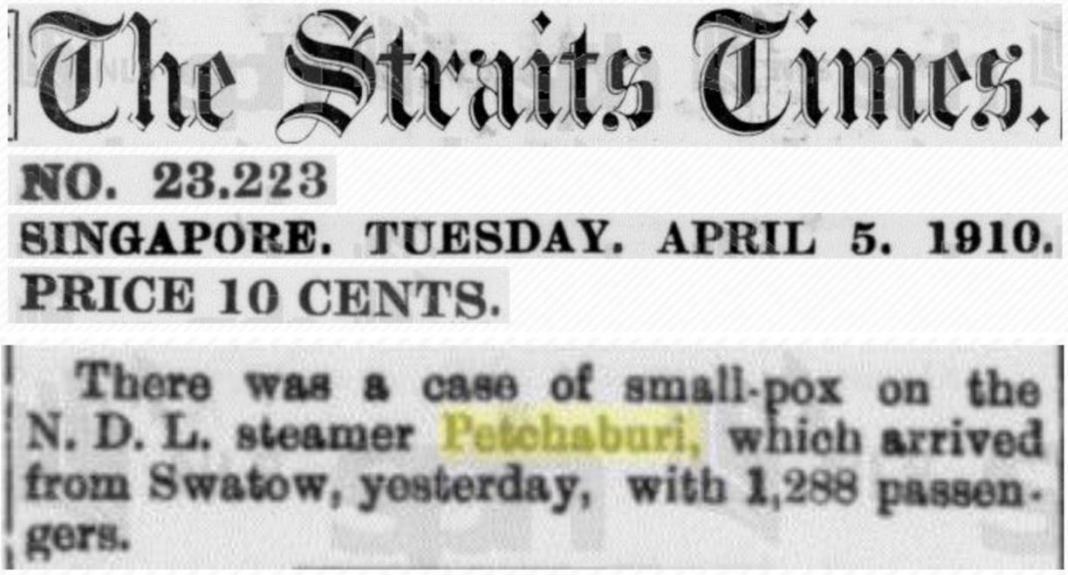
NO. 23,907

SINGAPORE, SATURDAY, JUNE 22, 1912.

PRICE 10 CENTS.

On the arrival of the German steamer Petchaburi from Hoihow this morning the captain reported six deaths during the voyage. The bodies were buried at sea.

ภาพที่ 35 หนังสือพิมพ์ใจความกล่าวถึงการเสียชีวิตบนเรือขณะเดินทางมาสยาม (The Straits Times, 1921)



The Straits Times.

NO. 23,223

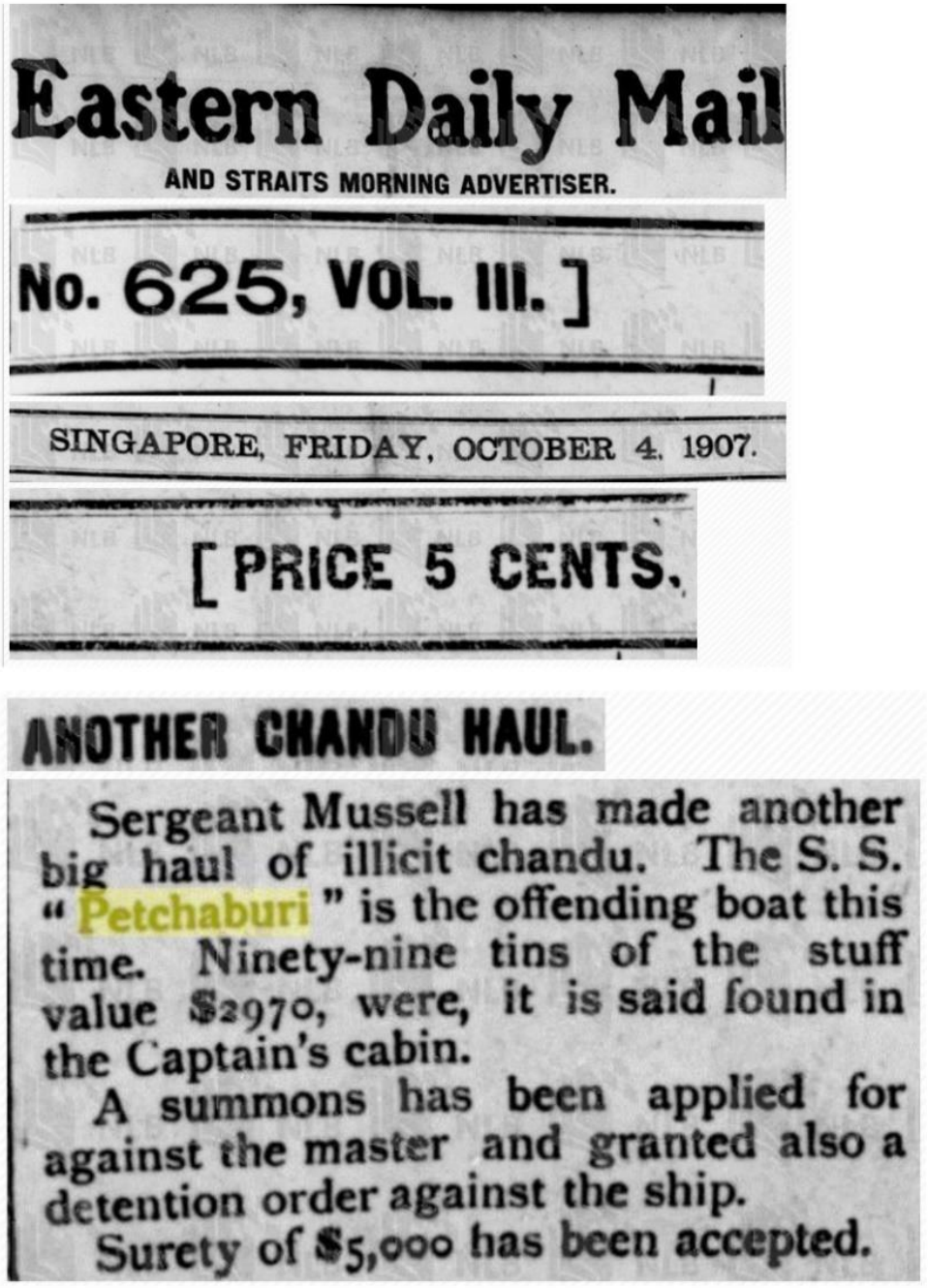
SINGAPORE. TUESDAY. APRIL 5. 1910.

PRICE 10 CENTS.

There was a case of small-pox on the N. D. L. steamer Petchaburi, which arrived from Swatow, yesterday, with 1,288 passengers.

ภาพที่ 36 หนังสือพิมพ์ใจความกล่าวถึงการขนส่งคนจีนจากเมืองซัวเถามาสยาม มากถึง 1,288 คน และเกิดโรคไข้ทรพิษบนเรือ (The Straits Times, 1921)

BURAPHA UNIVERSITY



Eastern Daily Mail

AND STRAITS MORNING ADVERTISER.

No. 625, VOL. III.]

SINGAPORE, FRIDAY, OCTOBER 4, 1907.

[PRICE 5 CENTS.

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 37 ภาพจากหนังสือพิมพ์ใจความระบุถึงการลักลอบค้าฝิ่นแล้วถูกจับได้ (The Straits Times, 1921)

การเปลี่ยนชื่อเรือ และความเกี่ยวข้องในสงครามโลกครั้งที่ 1

เรือลำนี้ มีชื่อดังเดิมว่า เรือเพชรบุรี (Petchaburi) หรือชื่อเต็มอย่างเป็นทางการว่า Norddeutscher Lloyd Stream ship Petchaburi โดยมีชื่อย่อที่รู้กันโดยทั่วไปในขณะนั้นว่า N.D.L.

SS Petchaburi เป็นเรือกลไฟเหล็กของบริษัท Norddeutscher Lloyd ประเทศเยอรมัน โดยทางบริษัทได้มีเรือลักษณะนี้หลายลำ นำมาดำเนินธุรกิจในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และทำการตั้งชื่อเรือตามจังหวัดของประเทศที่เรือจะประจำการ ต่อมาในช่วงปลายสงครามโลกครั้งที่ 1 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงประกาศเข้าร่วมสงครามครั้งนี้ ทางรัฐบาลสยาม (ก่อนจะเปลี่ยนเป็นไทยใน พ.ศ. 2482) จึงมีการวางแผนยึดเรือชาวเยอรมันและออสเตรีย-ฮังการี่ โดยในช่วงก่อนที่สยามจะเข้าร่วมสงคราม ชาวเยอรมันและออสเตรีย-ฮังการี่ได้จอดเรือ เทียบท่าที่อยู่บริเวณบางโคล่ และบางคอแหลม ซึ่ง “N.D.L. SS Petchaburi หรือเรือเพชรบุรี” ก็อยู่ในกลุ่มนี้ด้วย ในขณะนั้นรัฐบาลสยามเตรียมพร้อมเข้าร่วมสงครามกับฝั่ง สัมพันธมิตร รัฐบาลสยามจึงมีความสนใจกับเรือเหล่านี้ โดยมีเป้าหมายคือการยึด และนำเรือไปประมูล ในศาลทรัพย์เชลย (Prize court) เพื่อผลประโยชน์ทางการเงินของประเทศสยาม

ในครั้งนั้นพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงทักท้วงเยอรมนีและออสเตรีย-ฮังการี่ ในเรื่องธรรมเนียมการทำสงครามที่ไม่มีมนุษยธรรม โดยเฉพาะเรื่องสงครามเรือดำน้ำ แต่ทางเยอรมนีและออสเตรีย-ฮังการี่ทำการเพิกเฉยข้อทักท้วงนี้ ซึ่งต่อมาใน วันที่ 3 มิถุนายน พ.ศ. 2460 หลังจากที่เยอรมนีและออสเตรีย-ฮังการี่ทำการเพิกเฉยข้อทักท้วงของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว พระองค์ท่านจึงประกาศตัดความสัมพันธ์กับจักรวรรดิเยอรมันและจักรวรรดิออสเตรีย-ฮังการี่ (ร.6ต.15.2/2, 2460) แต่ถึงอย่างไรก็ตาม การกระทำครั้งนี้เป็นแค่การตัดความสัมพันธ์ทางการ ทูตเท่านั้น ยังไม่ถึงขั้นประกาศสงครามแต่อย่างใด

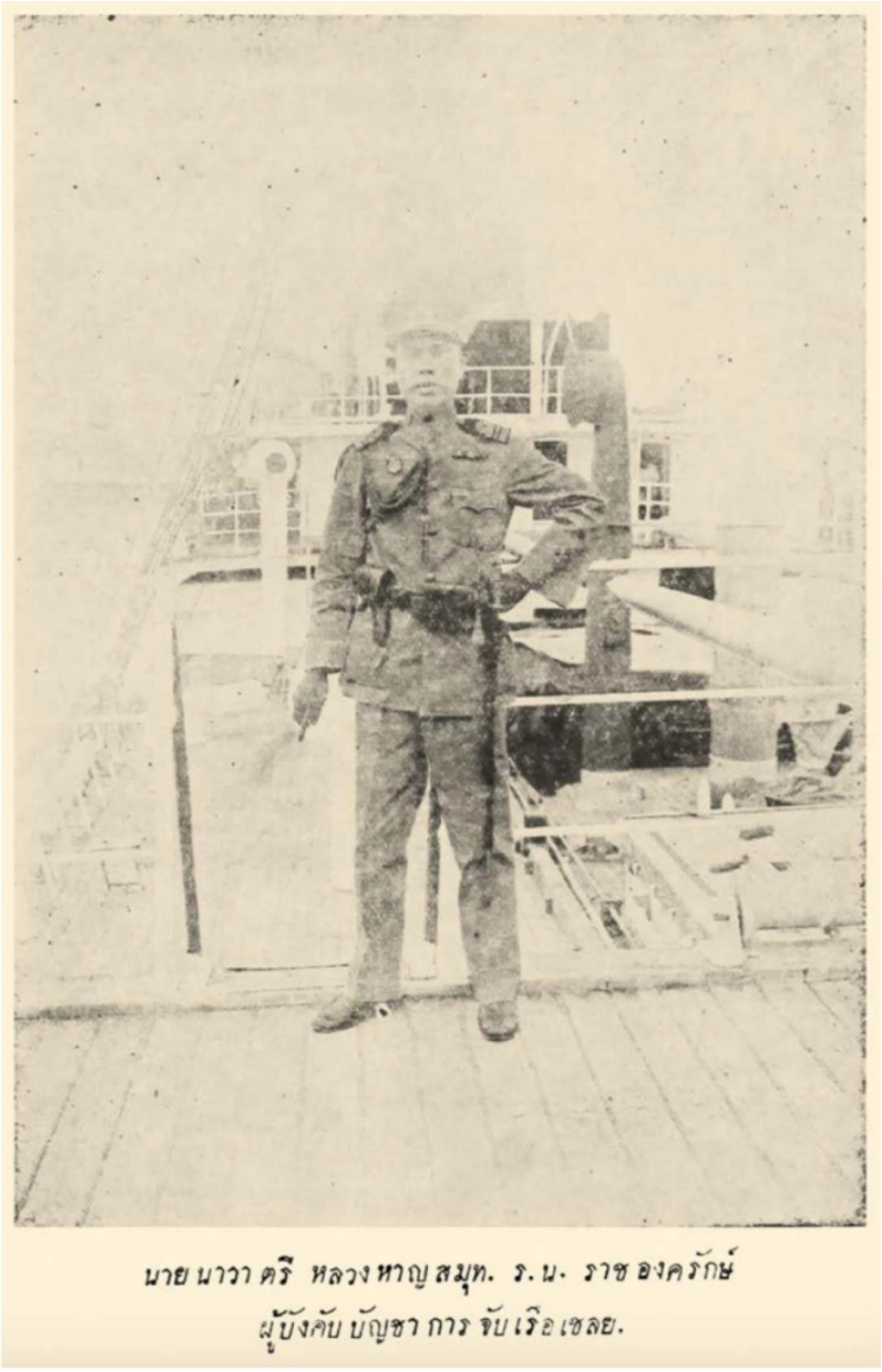
หลังจากที่ประเทศสยามตัดความสัมพันธ์กับเยอรมนีและออสเตรีย-ฮังการี่ รัฐบาลสยามจึงเริ่มวางแผนการยึดเรือในทันที โดยรัฐบาลสยามมอบหมายหน้าที่การยึดเรือให้กับ กระทรวงนครบาล แต่ในขณะนั้นกระทรวงนครบาลมีกำลังพลไม่เพียงพอ ทางฝ่ายเจ้าพระยายมราชจึงเสนอให้ สมเด็จฯ กรมพระนครสวรรค์วรพินิต และกระทรวงทหารเรือรับหน้าที่ยึดเรือแทน ลงวันที่ในจดหมายวันที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2460 ข้อเสนอนี้ได้รับการยอมรับ และในวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 (ร.6ต.15.2/3, 2460) หรือ 11 วันก่อนการเข้าร่วมสงคราม

กระทรวงทหารเรือและกระทรวงนครบาลทำการแบ่งหน้าที่ โดยกระทรวงทหารเรือรับหน้าที่ยึดเรือเยอรมันและทำการส่ง เรือรบหลวงสุครีพ เรือรบหลวงมูรธา และเรือตอร์ปิโดจำนวนหนึ่งลงไปที่บางนาเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับปฏิบัติการ ยึดเรือใน อนาคตอันใกล้ ส่วนกระทรวงนครบาลมีหน้าที่สอดแนมจากภาคพื้นดิน และรายงานให้กระทรวง ทหารเรือทราบทันทีที่สังเกตเห็นว่าเรือเยอรมันเตรียมออกเรือ (ร.6ต.15.2/2, 2460) รัฐบาลสยามมีการเตรียมความพร้อมอย่างรัดกุม และเตรียมการชี้แจงเหตุผล กับชาวเยอรมันในกรณีที่ยังไม่ประกาศสงครามเอาไว้ล่วงหน้า โดยในกรณีที่ต้องหยุดยั้งเรือเยอรมันไม่ให้ออกจาก น่านน้ำสยามก่อนการประกาศ

สงคราม กระทรวงทหารเรืออธิบายว่าเรือเยอรมันหรือเรือชาติอื่นต้องขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ก่อนการออกเรือแต่ละครั้ง ตามที่พระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำสยาม กำหนดไว้ การที่เรือต่างชาติออกจากท่าโดยไม่แจ้งต่อเจ้าหน้าที่สยามถือว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย และแสดงถึงเจตนาร้าย เรือรบสยามสามารถยิงกระสุนเปล่าเพื่อเป็นสัญญาณห้ามเรือ แต่ถ้าเรือลำนั้น ยังคงฝ่าฝืนต่อไป เรือรบสยามสามารถยิงเรือลำนั้นให้จมได้ทันที

ในการนี้การจับเรือเชลยนี้ตกเป็นหน้าที่ของ นาวาตรี หลวงหาญสมุทร ต่อ มาเป็น พลเรือตรี พระยาหาญกลางสมุทร (บุญมี พันธุนาวิน) ซึ่งเวลานั้นทำหน้าที่ แทนผู้ช่วยเสนาธิการทหารเรือ ทั้งนี้ยังพบบันทึกของพระยาหาญกลางสมุทร เกี่ยวกับการบุกยึดเรือแก้วสมุทร ในเอกสารอนุสรณ์พระราชทานเพลิงศพ พลเรือตรี พระยาหาญกลางสมุทร (บุญมี พันธุนาวิน) 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2517 โดยมีข้อความว่า

“การขึ้นยึดเรือเพ็ชร์บุรีนี้ ไม่ต้องปีนเลย เพราะเขาหย่อนบันไดไว้ไม่ได้ชักขึ้น เมื่อเรือกลที่บรรทุกทหารเข้าเทียบบันไดเรียบร้อยแล้ว, ได้ร้องขออนุญาตขึ้นเรือทันที ทันใดนั้นกัปตันเรือได้มายืนขวางอยู่ที่หัวบันได เมื่อนายทหารของเราขึ้นไปถึงแล้ว จึงได้แจ้งให้ทราบว่ามีราชการ ในเรือเขา, ขอให้เขาหลีกทางให้ขึ้นไปบนเรือ เขาไม่ยอม, กลับไล่ และ ผลักเอา, นายทหารเราก็ได้ผลักเอาบ้าง กระเด็นไป; ก็มีเสียงระเบิดขึ้นที่ห้อง เครื่องจักรทันที การที่มากีดขวางอยู่นั้น ก็แปลว่าการระเบิด เห็นจะยังไม่พร้อม, ต่อเมื่อได้ยินเสียงระเบิดแล้ว เขาจึงยอมทำตามความขอร้องทุกอย่างโดยดี, จึงไม่มีเรื่องอะไรกันอีก”



นายนาวาตรี หลวงหาญสมุท. ร.น. ราชองครักษ์
ผู้บังคับบัญชาการจับเรือเชลย.

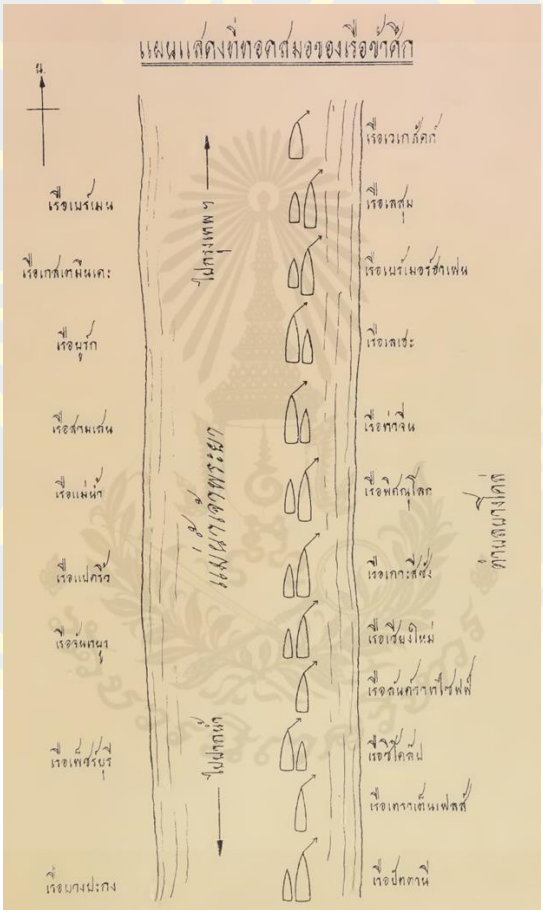
ภาพที่ 38 พลเรือตรี พระยาหาญกลางสมุทร (บุญมี พันธุนาวิน) (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460ก)

สุดท้ายเมื่อถึงเวลา 23:30 น. ของวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 เจ้าพระยายมราช โทรศัพท์แจ้งราชเลขานุการ รายงานว่าตนได้รับโทรศัพท์จากพนักงานตำรวจที่บางคอแหลม แจ้ง

เจ้าพระยายมราชว่าได้ยินเสียงระเบิดที่บางโคล่ภายในพื้นที่จอดเรือเยอรมัน และเห็นแสง ไฟสว่าง เข้าใจว่าเรือเยอรมันกำลังระเบิด (ภัทรพล สมเหมาะ, 2559)

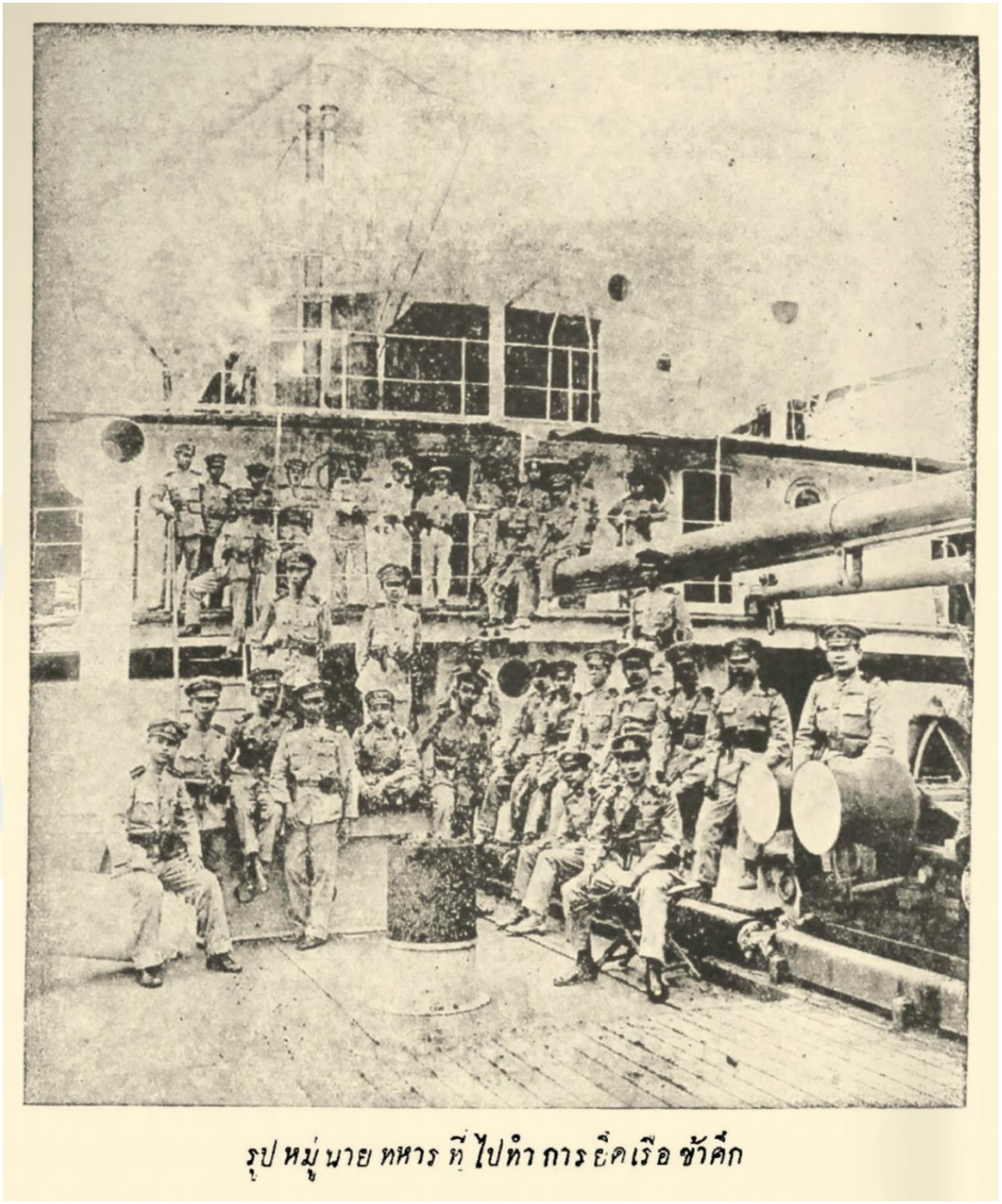
เมื่อเข้าสู่วันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 มีการรายงานหลายครั้ง โดยมีรายละเอียดดังนี้

“1 นาฬิกา เจ้าพนักงานโรงพักได้เอากล้องส่องนับเรือเยอรมันที่จอดอยู่บางโคล่แล้ว ยังอยู่บริบูรณ์ ทุกลำ ที่เสียงดังตูม ๆ แลเปนไฟแวบ ๆ นั้น บางทีจะเป็นเสียงปืน” 1 นาฬิกา 10 นาที “ที่ระเบิดดังตูม ๆ นั้น ได้ดังทุกลำ แต่เรือยังอยู่บริบูรณ์ บัดนี้ทหารเรือได้ขึ้น ประจำได้ทุกลำแล้ว ตามรายงานว่าเห็นจะระเบิดที่หม้อน้ำ” 1 นาฬิกา 20 นาที “ได้รับรายงานว่าเรือเดลีซึ่งจอดอยู่ที่หน้าห้างวินเซอร์นั้นอยู่เรียบร้อยดี” 1 นาฬิกา 30 นาที “เพียงเวลานี้ (1 โมง 30 นาที) จับเชลยศึกได้ 76 คน” (ร.6ต.15.2/1, 2460)



ภาพที่ 39 แผนที่แสดงตำแหน่งการทอดสมอของเรือแก้วสมุทร (เรือเพชรบุรี)

(หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460ก)



รูป หมู่ นาย ทหาร ที่ ไปทำ การ ยึด เรือ ช้าค์ก

ภาพที่ 40 นายทหารที่ทำการยึดเรือเชลย ถ่ายภาพบนเรือเชลย (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460ก)

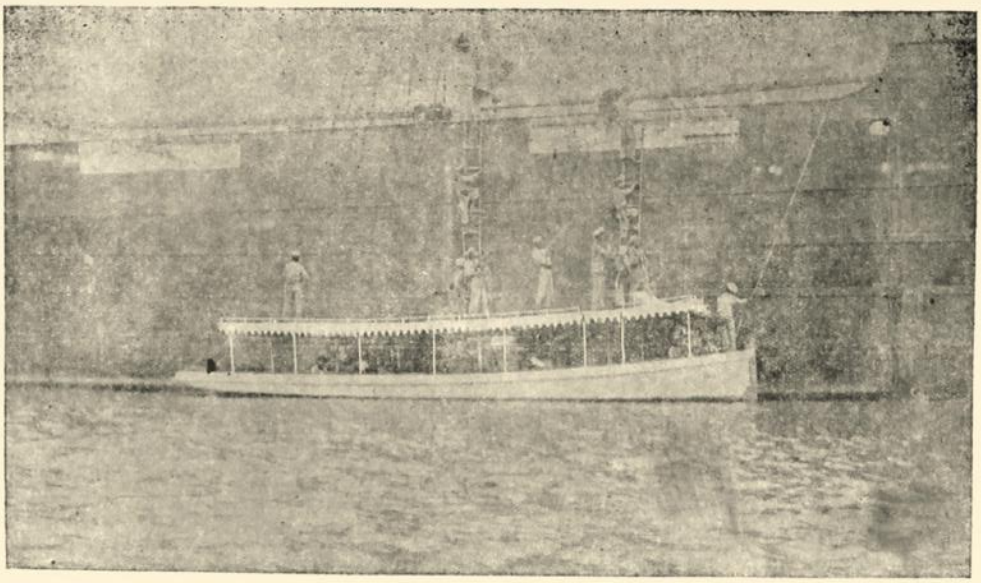
วันที่ 16 พฤศจิกายน พ.ศ. 2460 รัฐบาลสยามมีความคิดร่วมลงนามใน อนุสัญญาว่าด้วยทรัพย์สินศัตรูที่ถูกยึดระหว่างสงคราม (Convention of November 9, 1914, Between the United Kingdom and France Relating to Prizes Captured During the Present European War) แต่เดิมอนุสัญญาฉบับนี้เป็นข้อตกลงระหว่างอังกฤษและฝรั่งเศส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

สัมพันธมิตรอื่น ๆ จะไม่ถูกเชิญมาร่วมลงนาม นอกจากร้องขอผ่าน รัฐบาลอังกฤษเท่านั้น เนื้อหาโดยสรุปของอนุสัญญาฉบับนี้คือ เรือศัตรูที่ถูกยึดโดยเรือรบของอีก ประเทศ ถือว่าอยู่ภายใต้ดุลพินิจ (Jurisdiction) ของประเทศนั้น (ร.6ต.15.2ก/13, 2461) และการที่สยามลงนามใน อนุสัญญาดังกล่าวทำให้นโยบายการจัดการทรัพย์สินเชลยของรัฐบาลสยามกลายเป็นส่วนหนึ่งของ นโยบายสัมพันธมิตรที่เป็นเครือข่ายกว้างกว่า ทำให้รัฐบาลสยามสามารถดำเนินนโยบายจัดการทรัพย์สินเชลยโดยอ้างว่า เป็นการทำตามประเทศสัมพันธมิตรอื่น ๆ ได้

เมื่อสยามยึดเรือสินค้าของเยอรมันที่จอดเทียบท่าได้ทั้งหมดแล้ว รวมทั้งสิ้น 9 ลำ ต่อมาจึงมีการตัดสัมพันธ์ระหว่างสยามกับชาติศัตรู (หจช. ร.6 ต.15.2/2 ลายพระหัตถ์กรมหลวงพิษณุโลกประชานาถ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว หัวหิน, ลงวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2460)

ต่อมาในภายหลังเรือทั้ง 9 ลำ ได้ทำการเปลี่ยนธงเรือและตั้งชื่อเรือขึ้นใหม่ ดังนี้

1. CHiengmai (NDL) เปลี่ยนชื่อเป็น เรือเดินสมุทร (Doen Samud)
2. Deli (NDL) เปลี่ยนชื่อเป็น เรือเด่นสมุทร (Dein Samud)
3. Kohsichang (NDL) เปลี่ยนชื่อเป็น เรือศรีสมุทร (Sri Samud)
4. Ladrat Scheiff (M.Struve) เปลี่ยนชื่อเป็น เรือแล่นสมุทร (Laen Samud)
5. Patani (NDL) เปลี่ยนชื่อเป็น เรือท่องสมุทร (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)



เมื่อ เขาไม่หย่อน บรรได รับ
เรา ก็ ได้เอา บรรได พาดปีน ขึ้น เรือ

ภาพที่ 41 นายทหารขณะปีนบันไดขึ้นยึดเรือเชลย (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460ก)

BURAPHA UNIVERSITY

รายชื่อเรือเชลย

เรือเชลยที่จับได้เมื่อวันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๔๖๐ นั้น ต่อมาได้ทรงพระมหากรุณาโปรดเกล้า ฯ ให้เปลี่ยนชื่อใหม่ ตามแจ้งความของกระทรวงทหารเรือที่ ๗๒/$\frac{๒๔๖๐}{๐๘๕๑๖}$ ลงวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๔๖๐ ดังนี้

(ก) เรือกลไฟขนาดใหญ่

	ชื่อเดิม	ชื่อใหม่	น้ำหนัก	ความเร็ว
๑.	เตราเต็นเฟลส์	เยี่ยมสมุท	๔๖๗๒	๑๑ ถึง ๑๔ นอต
	Trautenfels	Yiam Samud		
๒.	เชียงใหม่	เดินสมุท	๑๘๑๕	๙ ถึง ๑๑ นอต
	Chiengmai	Doen Samud		
๓.	เดลี	เด่นสมุท	๑๓๙๔	๑๑ ถึง ๑๒ นอต
	Deli	Den Samud		
๔.	พิษณุโลก	ผ่านสมุท	๒๐๑๙	๙ ถึง ๑๑ นอต
	Pitsanuloke	Phan Samud		
๕.	เกาะสีชัง	ศรีสมุท	๒๐๔๓	๙ ถึง ๑๑ นอต
	Koh Si Chang	Sri Samud		
๖.	สามเสน	บี่นสมุท	๑๖๓๒	๙ ถึง ๑๑ นอต
	Samsen	Pin Samud		
๗.	ปัตตานี	ท่องสมุท	๑๘๑๙	๙ ถึง ๑๑ นอต
	Patani	Thong Samud		
๘.	เพ็ชรบุรี	แก้วสมุท	๒๑๙๑	๙ ถึง ๑๑ นอต
	Petchaburi	Kaeo Samud		
๙.	ลานด์ราตไชฟฟ์	แล่นสมุท	๑๖๔๐	๙ ถึง ๑๑ นอต
	Landratscheiff	Laen Samud		

หอสมุดวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กรมวิทยาศาสตร์บริการ
http://www.library.dss.go.th

ภาพที่ 42 รายชื่อเรือเดินสมุทรทั้ง 9 ลำ ที่ขึ้นศาลทรัพยเชลย (กระทรวงยุติธรรม, 2525)

จีนโนสยามวารศัพท์

新報 CHINO SIAMESE DAILY NEWS. 華通

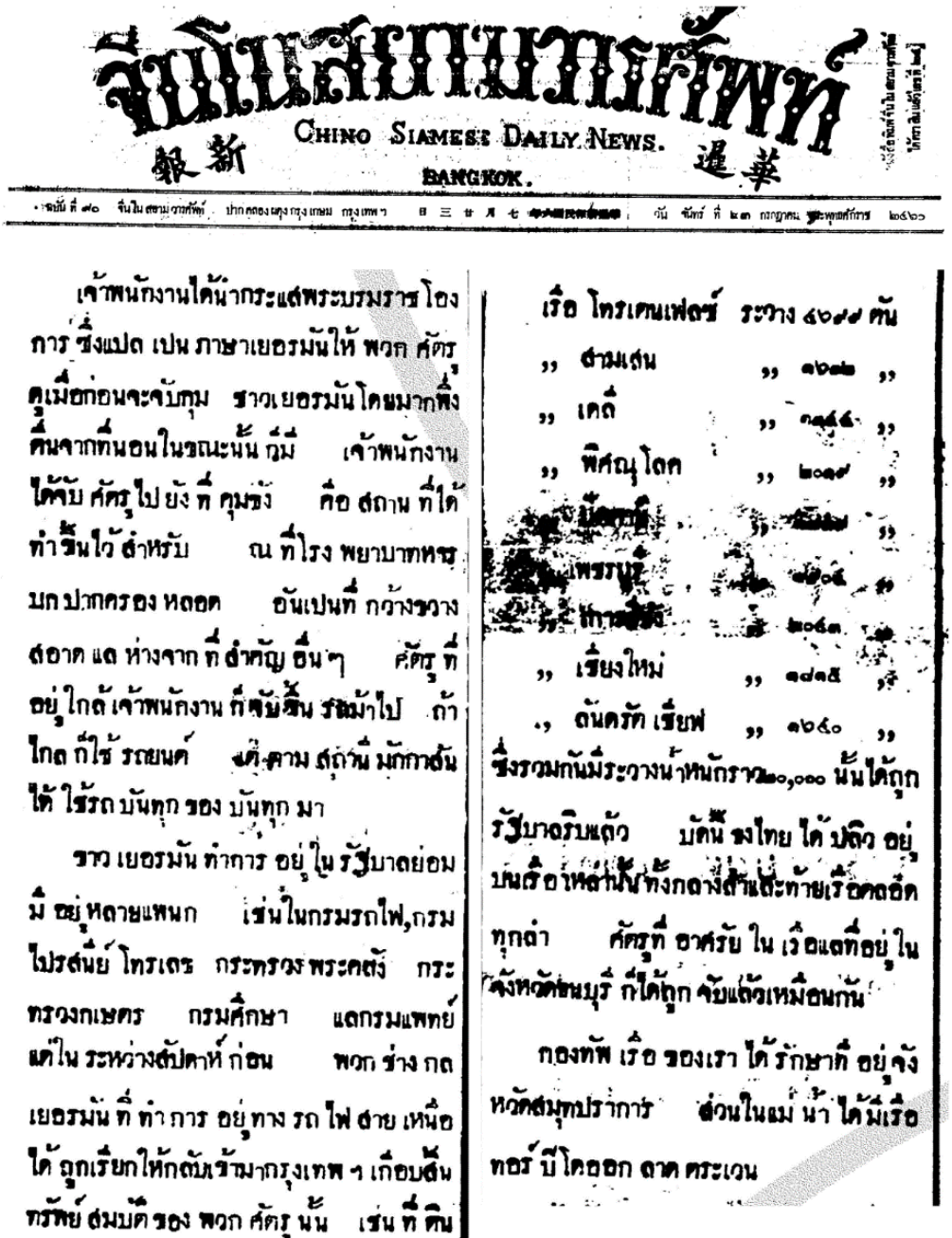
BANGKOK.

ประกาศกระแสพระบรมราชโองการว่าด้วยการสงครามซึ่งมีต่อประเทศเยอร์มะนีและออสเตรียฮังการี

ประกาศกระแสพระบรมราชโองการว่าด้วยการสงครามซึ่งมีต่อประเทศเยอร์มะนีและออสเตรียฮังการี

มหายุทธสงคราม

ภาพที่ 43 ประกาศกระแสพระบรมราชโองการว่าด้วยการสงครามซึ่งมีต่อประเทศเยอร์มะนีและออสเตรียฮังการี (จีนโนสยามวารศัพท์, 2460)



จีนโนสยามวารศัพท์

CHINO SIAMESE DAILY NEWS.

新報 華暹

BANGKOK.

เจ้าพนักงานได้นำกระแสพระบรมราชโองการ ซึ่งแปล เปน ภาษาเยอรมันให้ พวก ศัตรู ดูเมื่อก่อนจะจับกุม ราวเยอรมันโดยมากพึ่งตื่นจากที่นอนในขณะนั้น ก็มี เจ้าพนักงานได้จับ ศัตรู ไป ยัง ที่ คุมขัง คือ สถาน ที่ได้ทำขึ้นไว้ สำหรับ ณ ที่โรง พยาบาทหรู บก ปากครอง หลอด อันเปนที่ กว้างขวาง สอาด แต ห่างจาก ที่ สำคัญ อื่น ๆ ศัตรู ที่อยู่ใกล้ เจ้าพนักงาน ก็จับขึ้น รถม้าไป ถ้าไกล ก็ใช้ รถยนต์ แต่ ตาม สถานี มักกาสัน ได้ ใช้รถ บันทุก ของ บันทุก มา

ราว เยอรมัน ทำการ อยู่ ใน รัฐบาลย่อม มี อยู่หลายแผนก เช่นในกรมรถไฟ,กรมไปรสนีย์ โทรเลข กระทรวง พระคลัง กระทรวงเกษตร กรมศึกษา แลกรมแพทย์ แต่ใน ระหว่างสัปดาห์ ก่อน พวก ช่าง กล เยอรมัน ที่ ทำ การ อยู่ทาง รถ ไฟ สาย เหนือ ได้ ถูกเรียกให้กลับเข้ามากรุงเทพ ฯ เกือบสิ้น ทรัพย์ สมบัติ ของ พวก ศัตรู นั้น เช่น ที่ ดิน เย่นรือน แลสินค้าเงินทองเปน ต้นไม่ทราบ ว่า รัฐบาล จะจัด ประการใด แต่ เรือ สินของ ศัตรู เช่น

เรือ โทรเลนเฟลซ์ ระวาง ๔๖๗๗ ตัน

,, สามเสน ,, ๑๖๓๖ ,,

,, เดลี่ ,, ๑๔๔๔ ,,

,, พิศณุโลก ,, ๒๐๑๗ ,,

[illegible] ,, [illegible] ,,

[illegible] เพชรบุรี ๑๕๐๔ ,,

,, [illegible] ๒๐๔๓ ,,

,, เชียงใหม่ ,, ๑๗๗๕ ,,

,, ถนัดรัก เรียฟ ,, ๑๖๔๐ ,,

ซึ่งรวมกันมีระวางน้ำหนักราว๒๐,๐๐๐ นั้นได้ถูกรัฐบาลริบแล้ว บัดนี้ ฝ่ายไทย ได้ ปลด อยู่บนเรือ เหล่านี้ ทั้งกลางลำและท้ายเรือตลอดทุกลำ ศัตรูที่ อาศัย ใน เรือแต่ที่อยู่ใน จังหวัดพระนคร ก็ได้ถูก จับแล้วเหมือนกัน

กองทัพ เรือ ของเรา ได้ รักษาที่ อยู่จังหวัดสมุทปราการ ส่วนในแม่ น้ำ ได้มีเรือ ทอร์ บีโดออก ลาด ตระเวน

ภาพที่ 44 เนื้อหาข่าวที่มีความเกี่ยวข้องกับการยึดเรือ 9 ลำ (จีนโนสยามวารศัพท์, 2460)

นั้นหมายถึงหลังจากนี้ เรือเพชรบุรี Petchabiri (NDL) ได้เปลี่ยนชื่อเป็น เรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud) แล้วอย่างถาวร ก่อนที่จะมาถูกเรียกชื่อใหม่ในสถานะแหล่งดำน้ำว่า “หมายดำน้ำเรือ

จมเพชรบุรีเบรเมน” ต่อมากองโบราณคดีน้ำได้นำชื่อนี้ไปใช้อย่างเป็นทางการโดยเรียกแหล่งโบราณคดีนี้ว่า แหล่งโบราณคดีเรือจมเพชรบุรีเบรเมน นั้นเอง

ตารางที่ 3 ช่วงเวลาเหตุการณ์สำคัญของเรือแก้วสมุทร

ช่วงเวลา	เหตุการณ์สำคัญ	เจ้าของ
24 กันยายน พ.ศ. 2444	ปล่อยลงน้ำครั้งแรก	Norddeutscher Lloyd
28 ตุลาคม พ.ศ. 2444	Norddeutscher Lloyd (NDL) (North German Lloyd Steamship Company of Bremen)	(NDL) (North German Lloyd Steamship Company of Bremen)
พ.ศ. 2444-2460	ใช่ชื่อเรือ N.D.L. SS Petchaburi พบหลักฐานบันทึกเกี่ยวกับการขนส่งคนจีนจากซัวเถา มายังสยาม	บริษัทเดินเรือของประเทศเยอรมนี
22 กรกฎาคม พ.ศ. 2460	สยามประกาศเข้าร่วมสงครามโลกครั้งที่ 1	
	ราชนาวีสยามเข้าทำการยึดเรือ N.D.L. SS Petchaburi	
	เรือ N.D.L. SS Petchaburi เปลี่ยนชื่อเรือเป็นเรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud)	
พ.ศ. 2461-2463	เรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud) กลับมาทำการค้าและขนส่งคน จากประเทศจีน (ซัวเถา) มายังสยาม	ศาลเชลย ประเทศสยาม
27 ธันวาคม พ.ศ. 2463	เรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud) จมลงระหว่างเกาะคราม และเกาะอีร้า จังหวัดชลบุรี ประเทศสยาม	

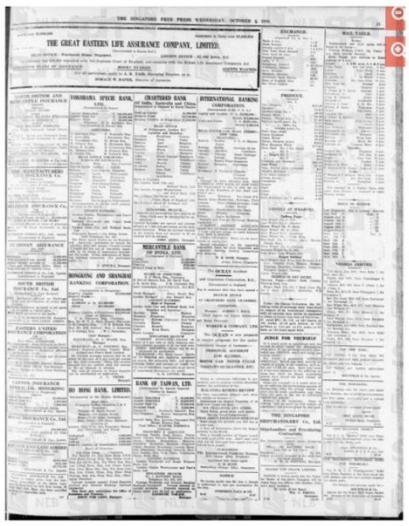
ตารางที่ 3 (ต่อ)

ช่วงเวลา	เหตุการณ์สำคัญ	เจ้าของ
พ.ศ. 2520	กองโบราณคดีใต้น้ำสำรวจ ครั้งที่ 1 ยังไม่สามารถระบุชื่อเรือได้ จึงตั้งชื่อแหล่งขุดค้นนี้ไว้ว่า “เรือจมเกาะอีร้า”	อยู่ในความดูแลของกองทัพเรือไทย เนื่องจากตัวเรือจมอยู่ในเขตพื้นที่ทหารเรือไทย
พ.ศ. 2536	กองโบราณคดีใต้น้ำสำรวจ ครั้งที่ 2 สามารถระบุชื่อเรือได้ชัดเจนมากขึ้น โดยใช้ชื่อตามที่นักดำน้ำยุคแรกตั้งไว้ คือ “เรือจมเพชรบุรี เบรเมน”	
พ.ศ. 2559	กองโบราณคดีใต้น้ำขุดค้น ครั้งที่ 18ค้นพบโบราณวัตถุจำนวนมาก และทำแผนที่ใต้น้ำบริเวณซากเรือ	
ปัจจุบัน	เป็นแหล่งท่องเที่ยวดำน้ำสำรวจซากเรือจม ของนักท่องเที่ยวดำน้ำลึกทั่วไป	มีความพยายามจะขึ้นทะเบียนเป็นแหล่งท่องเที่ยวดำน้ำลึก กับกรมการท่องเที่ยว

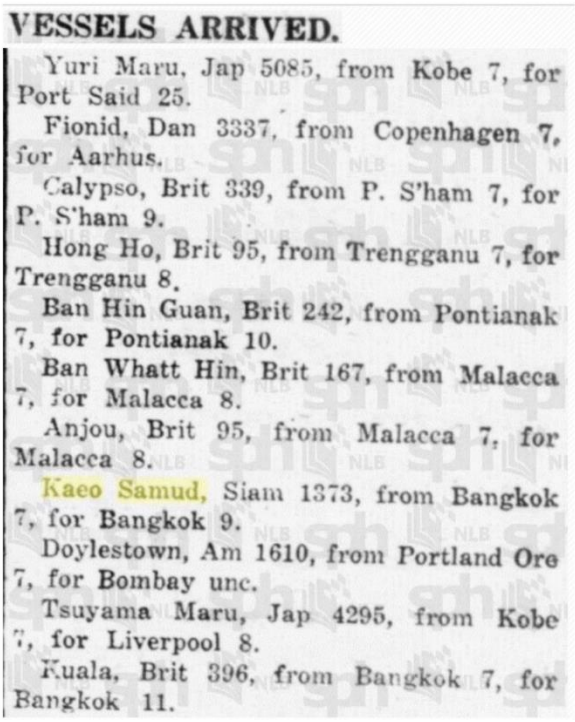
การขนส่ง และเรื่องราวที่น่าสนใจของเรือแก้วสมุทรเมื่อครั้งยังอยู่ในความดูแลของสยาม

เรือแก้วสมุทร ภายหลังจากที่ถูกทางการสยามยึดเรือและเปลี่ยนชื่อจากเรือเพชรบุรีมาเป็นแก้วสมุทรแล้ว พบว่าในระหว่างช่วงปลายสงครามโลกครั้งที่ 1 เรือกลไฟเหล็กชื่อว่าเรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud) ได้ถูกมอบให้ประเทศพันธมิตรใช้ในการขนส่ง และเมื่อสงครามโลกครั้งที่ 1 สิ้นสุดลง เรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud) ได้ถูกโอนให้เป็นทรัพย์สินของบริษัทที่ก่อตั้งในประเทศไทย ในนามบริษัทพาณิชนาวีสยาม (Siamese Steamship Co.) โดยมีจุดประสงค์เพื่อทำการค้า เฉกเช่นสมัยก่อนที่เคยเป็นมา เมื่อครั้งก่อนจะเกิดสงครามโลกครั้งที่ 1 ขึ้น โดยค้นพบหลักฐานการโฆษณาในหนังสือพิมพ์ Singapore Free Press and Mercantile Advertiser ช่วงปี พ.ศ. 2462 กล่าวคือ เรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud) กลับไปทำการค้าระหว่างกรุงเทพฯ กับประเทศจีนอีกครั้ง

Singapore Free Press
AND
173 MERCANTILE ADVERTISER. 173
RAFFLES HOTEL
JAZZ DANCE TEA
Dancing From 4.30 to 7 p.m.
GREEN ISLAND CEMENT CO., LTD.
PORTLAND CEMENT
FOR THE RACES
VAN WYJK HOTEL, Room 42
Inspection Invited.
COUGHS, COLDS, BRONCHITIS
Full Size v. Under Size
GOODRICH
TYRES
SONGS from the LONDON SUCCESSES
THE BRUNSON PIANO CO., LTD.
WHOLESALE AND RETAIL
Duc de Monaco
Champagne


THE GREAT EASTERN LIFE ASSURANCE COMPANY, LIMITED.

Singapore Free Press
AND
173 MERCANTILE ADVERTISER.
TEN CENTS
THE SINGAPORE FREE PRESS. WEDNESDAY, OCTOBER 8, 1919.
No. 9,793


VESSELS ARRIVED.

Yuri Maru, Jap 5085, from Kobe 7, for Port Said 25.

Fionid, Dan 3337, from Copenhagen 7, for Aarhus.

Calypso, Brit 339, from P. S'ham 7, for P. S'ham 9.

Hong Ho, Brit 95, from Trengganu 7, for Trengganu 8.

Ban Hin Guan, Brit 242, from Pontianak 7, for Pontianak 10.

Ban Whatt Hin, Brit 167, from Malacca 7, for Malacca 8.

Anjou, Brit 95, from Malacca 7, for Malacca 8.

Kaeo Samud, Siam 1373, from Bangkok 7, for Bangkok 9.

Doylestown, Am 1610, from Portland Ore 7, for Bombay unc.

Tsuyama Maru, Jap 4295, from Kobe 7, for Liverpool 8.

Kuala, Brit 396, from Bangkok 7, for Bangkok 11.

ภาพที่ 45 ข่าวการขนส่งของเรือแก้วสมุทรเมื่อกลับมาประจำการอีกครั้ง

(The Straits Times, 1921)

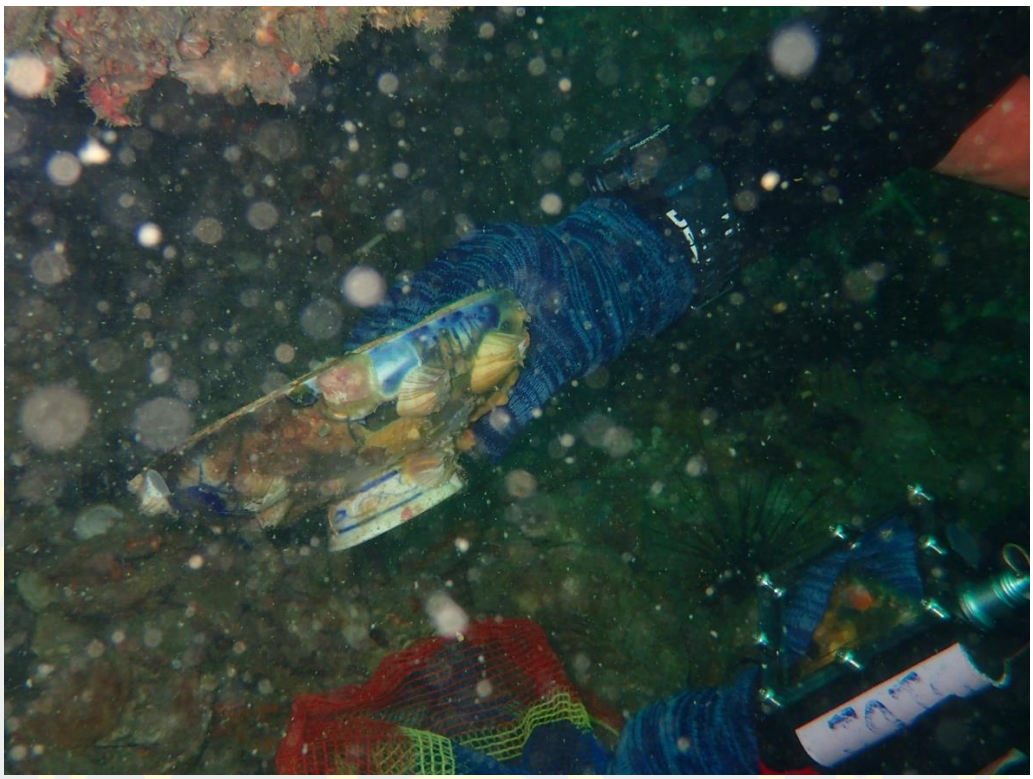
ภาพที่ 46 พัดลมไฟฟ้าพบในเรือแก้วสมุทรที่ความลึก 22 เมตรบริเวณก้นทะเล (พิชิต เมืองนาโพธ์, 2550)

ภาพที่ 47 โหลแก้วพบบริเวณเรือแก้วสมุทร (http://www.thaiwreckdiver.com/petchaburi_bremen.htm)

ภาพที่ 48 ช้อนเซรามิกและช้อนทองเหลือ พบบริเวณเรือแก้วสมุทร (www.thaiwreckdiver.com/petchaburi_bremen.htm)

ภาพที่ 49 ขวดแก้วเขียนชื่อประเทศสิงคโปร์ไว้ชัดเจน พบบริเวณเรือแก้วสมุทร

(http://www.thaiwreckdiver.com/petchaburi_bremen.htm)



ภาพที่ 50 ถ้วยเซรามิก พบบริเวณเรือแก้วสมุทร (กองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร, 2561)

การจมลงของเรือแก้วสมุทร

หลังจากที่เรือแก้วสมุทรได้กลับมาเดินเรืออีกครั้ง ซึ่งอยู่ในความดูแลของประเทศสยาม เรือแก้วสมุทรได้ทำการขนส่งสินค้าจากประเทศสยามไปยังประเทศจีน และขากลับจะทำการขนส่งคนจีน จากซัวเถากลับมายังประเทศสยาม ดังที่เคยทำเช่นนั้นมาก่อนอยู่แล้วเมื่อครั้งยังเป็นเรือของประเทศเยอรมนี ซึ่งทำอยู่เช่นนั้นตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ. 2461 หลังจากที่มีประกาศให้กลับมาทำการค้าได้ภายใต้การดูแลของรัฐบาลสยาม จากศาลเชลยศึก

จวบจนเมื่อวันจันทร์ ที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2463 เรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud) ได้ทำการขนส่งสินค้าตามปกติจากประเทศสยาม มุ่งหน้าไปยังประเทศจีน โดยได้ออกเดินจากเกาะสีชัง เวลาประมาณ 11 นาฬิกา ซึ่งภายในเรือแก้วสมุทรนั้นมีการขนสินค้าจำนวนมาก จึงมีผลทำให้ตัวเรือแก้วสมุทรเอง กินน้ำลึกมากถึง 26.9 ฟุต หรือ 8.19 เมตร จากหลักฐานในการขุดค้นของกองโบราณคดีใต้น้ำพบว่า ภายในเรือมีไห จำนวนมาก และไม่พบของมีค่าที่สำคัญ จึงคาดว่าเรือทำการขนสินค้าประเภทการเกษตร หรือสินค้าแห้งเป็นหลัก

ทั้งนี้การค้นคว้าทางด้านเอกสารเองพบหลักฐาน ในหนังสือพิมพ์ The Straits Times ลงวันที่ 5 มกราคม 2464 หน้า 10 ซึ่งมีการไว้ในตอนท้ายของเอกสารมีใจความตามที่แปลมาแล้วว่า

ภายในเรือมีสินค้าที่ไม่ได้ประกันภัยไว้ ซึ่งเป็นข้าวสาร ของ “ขุนเส็ง” จำนวน 13,000 กระสอบ โดยมีจุดหมายอยู่ที่ฮองกง จึงพอจะสรุปได้ว่า น้ำหนักของการบรรทุกนั้นคงจะมาจากข้าวสารจำนวนมากนั้นเอง

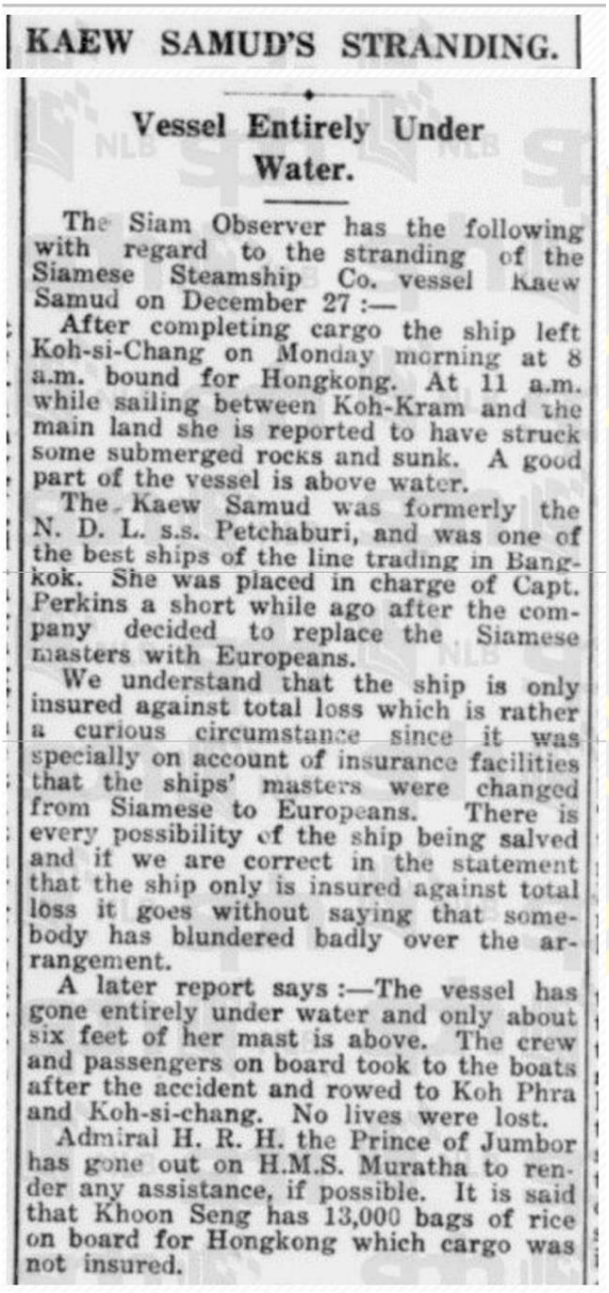
ด้วยน้ำหนักที่มากนี้เองตังเรือจึงกินน้ำลึกเป็นพิเศษ และสันนิษฐานว่าเป็นสาเหตุสำคัญในการจมลงของเรือแก้วสมุทร ซึ่งในขณะที่เรือแก้วสมุทรออกเดินทางมาจากเกาะสีชังนั้น เป็นเวลากลางวัน โอกาสที่จะพลาดพลั้งในการแล่นผ่านร่องน้ำครามจนชนเข้ากับกองหินใต้น้ำได้นั้นคงเป็นไปได้ยาก นอกเสียจากเป็นเส้นทางเดินเรือใหม่ หรือกัปตันไม่คุ้นชินกับเส้นทาง นอกจากนั้นในบันทึกของหนังสือพิมพ์ฉบับเดิมที่กล่าวไปข้างต้น ได้กล่าวเอาไว้ว่า เรือแก้วสมุทรได้กลับมาใช้กัปตันคนเก่าที่เคยขับเรือลำนี้อยู่แล้ว เมื่อครั้งก่อนที่เรือจะเปลี่ยนชื่อ นั้นก็คือ กัปตันเพอร์กิน (Perkins) ในขณะเดียวกันหนังสือพิมพ์ The Straits Times ลงวันที่ 10 มกราคม พ.ศ. 2464 ระบุว่าภายในเรือนั้นมีสิ่งของมีค่า และได้สูญหายไปในขณะที่เรือจมลง ซึ่งเป็นการปล้นสินค้าขณะที่เรือกำลังจม โดยมีการกล่าวหาคนงานจีนที่ทำงานเป็นกะลาสีเรือ ทั้งนี้ในเนื้อหาหนังสือพิมพ์ยังมีการสันนิษฐานว่าการชนเข้ากับกองหินดังกล่าวอาจเป็นการจงใจให้เกิดขึ้น ทั้งนี้ในท้ายที่สุดผู้วิจัยไม่พบหลักฐานข้อสรุปใดที่กล่าวถึงหลังจากนี้

จากเหตุการณ์และหลักฐานทั้งหมด ก็พอจะสรุปได้ว่า เรือแก้วสมุทรได้ออกเดินทางจากเกาะสีชังโดยการขนสินค้าจำนวนมาก ทำให้เรือกินน้ำลึก และเมื่อเรือแก้วสมุทรได้เล่นผ่านช่องน้ำที่อยู่ระหว่างเกาะคราม กับเกาะอีร้า ที่มีกองหินใต้ทะเลขนาดใหญ่ที่ ในขณะนั้นยังไม่มีการสำรวจพบ หรือบันทึกลงในแผนที่การเดินเรือ เรือแก้วสมุทรได้ชนเข้ากับกองหินใต้น้ำจนมีผลทำให้ท้องเรือแตก และมีน้ำเข้าบริเวณท้องเรือ จากนั้นจึงค่อย ๆ จมลงที่ความลึกกว่า 22 เมตร ทั้งนี้ในขณะที่เรือกำลังจะจมลง สันนิษฐานว่ากัปตันเรือพาร์กินส์ได้พยายามพาเรือไปทางเกาะอีร้าเพื่อนำคนไปขึ้นฝั่ง แต่ปรากฏว่าไม่ทัน รวมไปถึงบริเวณเกาะอีร้าเอง ใต้น้ำนั้นเต็มไปด้วยกองหิน จำนวนมาก และในท้ายที่สุดเรือก็ได้ค่อย ๆ จมลงช้า ๆ กัปตันประกาศสละเรือ ซึ่งในขณะนั้นมีการปล้นสะดมเกิดขึ้นดังที่เป็นข่าวดังที่กล่าวไว้ข้างต้น นอกจากนั้นยังมีการรายงานข่าวเกี่ยวกับการเข้าช่วยเหลือลูกเรือ โดยระบุไว้ในตอนท้ายของเอกสารของหน้าหนังสือพิมพ์ The Straits Times ลงวันที่ 5 มกราคม พ.ศ. 2464 หน้า 10 ระบุว่า

“Admiral H. R. H. the Prince of Jumbor has gone out on H.M. Muratha to ren- der any assistance, if possible”

ซึ่งหมายถึงเรือแก้วสมุทรได้รับความช่วยเหลือจากพลเรือเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพรเขตรอุดมศักดิ์ โดยได้ทรงนำเรือรบหลวงมูรธา ไปเข้าทำการช่วยเหลือ (The Straits Times, 1921) โดยในขณะนั้นพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหมื่นชุมพรเขตอุดมศักดิ์ดำรงตำแหน่ง

เจ้ากรมยุทธศึกษาทหารเรือ ตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2461 ราชกิจจานุเบกษา. (2461). ราชกิจจานุเบกษา. แจ้งความกระทรวงทหารเรือ. เล่มที่ 35, ตอนที่ 0 ง (29 กันยายน 2461) 1550.



KAEW SAMUD'S STRANDING.

Vessel Entirely Under Water.

The Siam Observer has the following with regard to the stranding of the Siamese Steamship Co. vessel Kaew Samud on December 27 :—

After completing cargo the ship left Koh-si-Chang on Monday morning at 8 a.m. bound for Hongkong. At 11 a.m. while sailing between Koh-Kram and the main land she is reported to have struck some submerged rocks and sunk. A good part of the vessel is above water.

The Kaew Samud was formerly the N. D. L. s.s. Petchaburi, and was one of the best ships of the line trading in Bangkok. She was placed in charge of Capt. Perkins a short while ago after the company decided to replace the Siamese masters with Europeans.

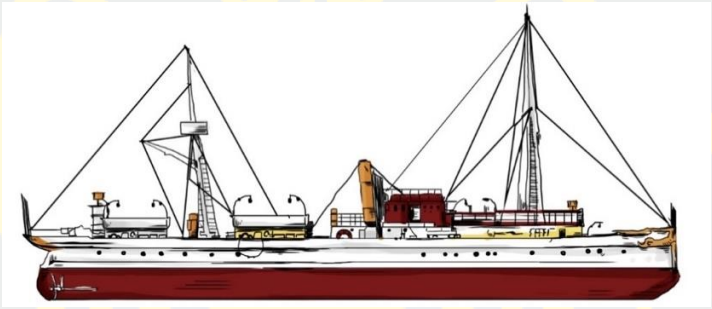
We understand that the ship is only insured against total loss which is rather a curious circumstance since it was specially on account of insurance facilities that the ships' masters were changed from Siamese to Europeans. There is every possibility of the ship being salved and if we are correct in the statement that the ship only is insured against total loss it goes without saying that somebody has blundered badly over the arrangement.

A later report says :—The vessel has gone entirely under water and only about six feet of her mast is above. The crew and passengers on board took to the boats after the accident and rowed to Koh Phra and Koh-si-chang. No lives were lost.

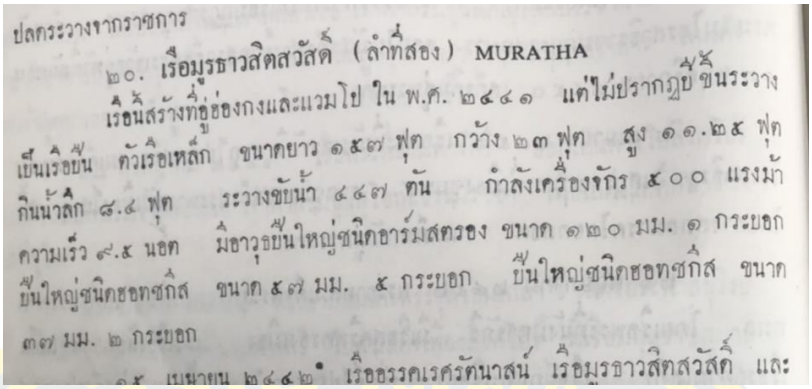
Admiral H. R. H. the Prince of Jumbor has gone out on H.M.S. Muratha to render any assistance, if possible. It is said that Khoon Seng has 13,000 bags of rice on board for Hongkong which cargo was not insured.

ภาพที่ 51 ข่าวการจมและเรือแก้วสมุทรได้รับความช่วยเหลือจากกรมหลวงชุมพรเขตรอุดมศักดิ์ โดยนำเรือรบหลวงมูรธามาขนย้ายผู้คน (The Straits Times, 1921)

จากการค้นคว้า ผู้เขียนสันนิษฐานว่า เรือรบหลวงมูรธา คงหมายถึง เรือรบหลวงมูรธาวสิตสวัสดิ์ ซึ่งจากการค้นคว้าพบว่า เรือรบหลวงมูรธาวสิตสวัสดิ์ มีจำนวนทั้งสิ้น 2 ลำ ซึ่งโดยปกติแล้วการตั้งชื่อเรือนั้นมักจะมีการตั้งชื่อซ้ำ ๆ กันจึงต้องมีการระบุตามหลังว่า ลำที่เท่าไหร่ และในข้อความข่าวมิได้ระบุไว้ว่าเรือมูรธา ลำดังกล่าวหมายถึงลำใด ผู้เขียนจึงได้ทำการเทียบอายุ พบว่าระยะที่เรือรบหลวงมูรธาวสิตสวัสดิ์ (ลำที่สอง) ประจำการอยู่นั้น ตรงกับช่วงเวลาที่เกิดเหตุการณ์เรือแก้วสมุทรล่ม ปี พ.ศ. 2463 กล่าวคือ เรือรบหลวงมูรธาวสิตสวัสดิ์ (ลำที่สอง) ถูกต่อขึ้นที่อู่ฮ่องกงกับแวมโป ปี พ.ศ. 2441 และถูกปลดประจำการในปี พ.ศ. 2472 (กรมยุทธการทหารเรือ, 2541) ดังนั้นจึงคาดว่า เรือมูรธา ที่กล่าวถึงนั้นหมายถึง เรือรบหลวงมูรธาวสิตสวัสดิ์ (ลำที่สอง) นั้นเอง นอกจากนั้น ในหนังสือ ประวัติเรือรบไทย ของยุทธการทหารเรือ (ยก.ทร.) ยังได้มีการเขียนชื่อภาษาอังกฤษของเรือรบหลวงมูรธาวสิตสวัสดิ์ เอาไว้ว่า MURATRA



ภาพที่ 52 เรือมูรธาวสิตสวัสดิ์ ลำที่สอง ถูกใช้งานระหว่าง พ.ศ. 2441 ถึง พ.ศ. 2472 (ลัทธสิทธิ์ ทวีสุข, 2562)



ปลดระวางจากราชการ

๒๐. เรือมูรธาวสิตสวัสดิ์ (ลำที่สอง) MURATHA

เรือสร้างที่อู่ฮ่องกงและแวมไป ใน พ.ศ. ๒๔๔๑ แต่ไม่ปรากฏชื่อระวาง

เป็นเรือยนต์ ตัวเรือเหล็ก ขนาดยาว ๑๕๗ ฟุต กว้าง ๒๓ ฟุต สูง ๑๑.๒๕ ฟุต

กินน้ำลึก ๘.๔ ฟุต ระวางขับน้ำ ๔๔๗ ตัน กำลังเครื่องจักร ๕๐๐ แรงม้า

ความเร็ว ๙.๕ นอต มีอาวุธปืนใหญ่ชนิดอาร์มสตรอง ขนาด ๑๒๐ มม. ๑ กระบอก

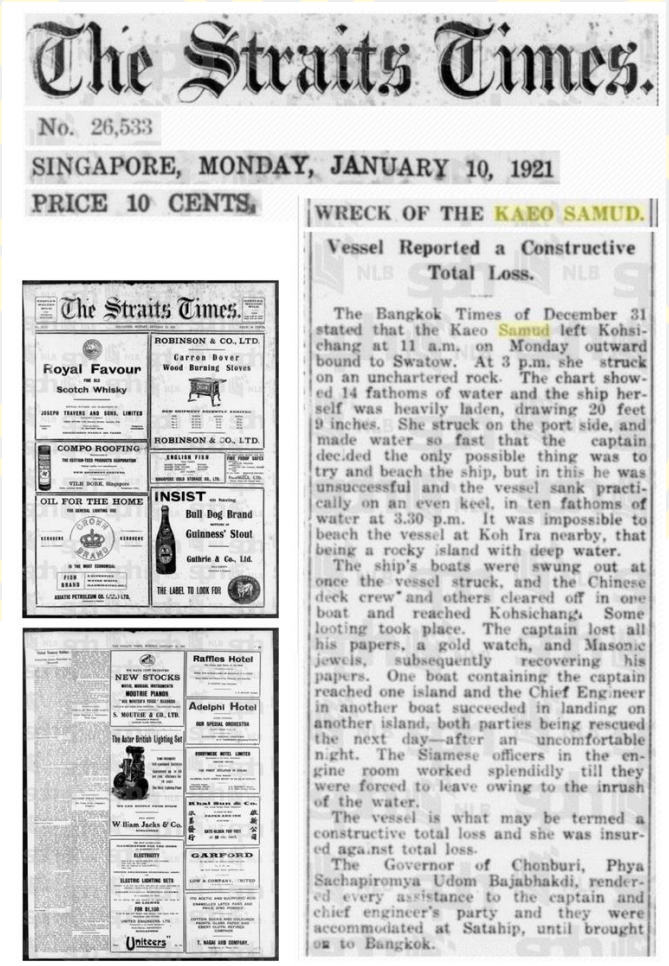
ปืนใหญ่ชนิดฮอทช์กิส ขนาด ๕๗ มม. ๕ กระบอก ปืนใหญ่ชนิดฮอทช์กิส ขนาด

๓๗ มม. ๒ กระบอก

๑๕ เมษายน ๒๔๔๒ เรือรรคเรศรัตนาสน์ เรือมูรธาวสิตสวัสดิ์ และ

ภาพที่ 53 เอกสารที่ระบุชื่อเรือมูรธา เป็นภาษาอังกฤษ

(กรมยุทธการทหารเรือ, 2541)



The Straits Times.

No. 26,533

SINGAPORE, MONDAY, JANUARY 10, 1921

PRICE 10 CENTS.

WRECK OF THE KAEO SAMUD.

Vessel Reported a Constructive Total Loss.

The Bangkok Times of December 31 stated that the Kaeo Samud left Kohsichang at 11 a.m. on Monday outward bound to Swatow. At 3 p.m. she struck on an unchartered rock. The chart showed 14 fathoms of water and the ship herself was heavily laden, drawing 20 feet 9 inches. She struck on the port side, and made water so fast that the captain decided the only possible thing was to try and beach the ship, but in this he was unsuccessful and the vessel sank practically on an even keel, in ten fathoms of water at 3.30 p.m. It was impossible to beach the vessel at Koh Ira nearby, that being a rocky island with deep water.

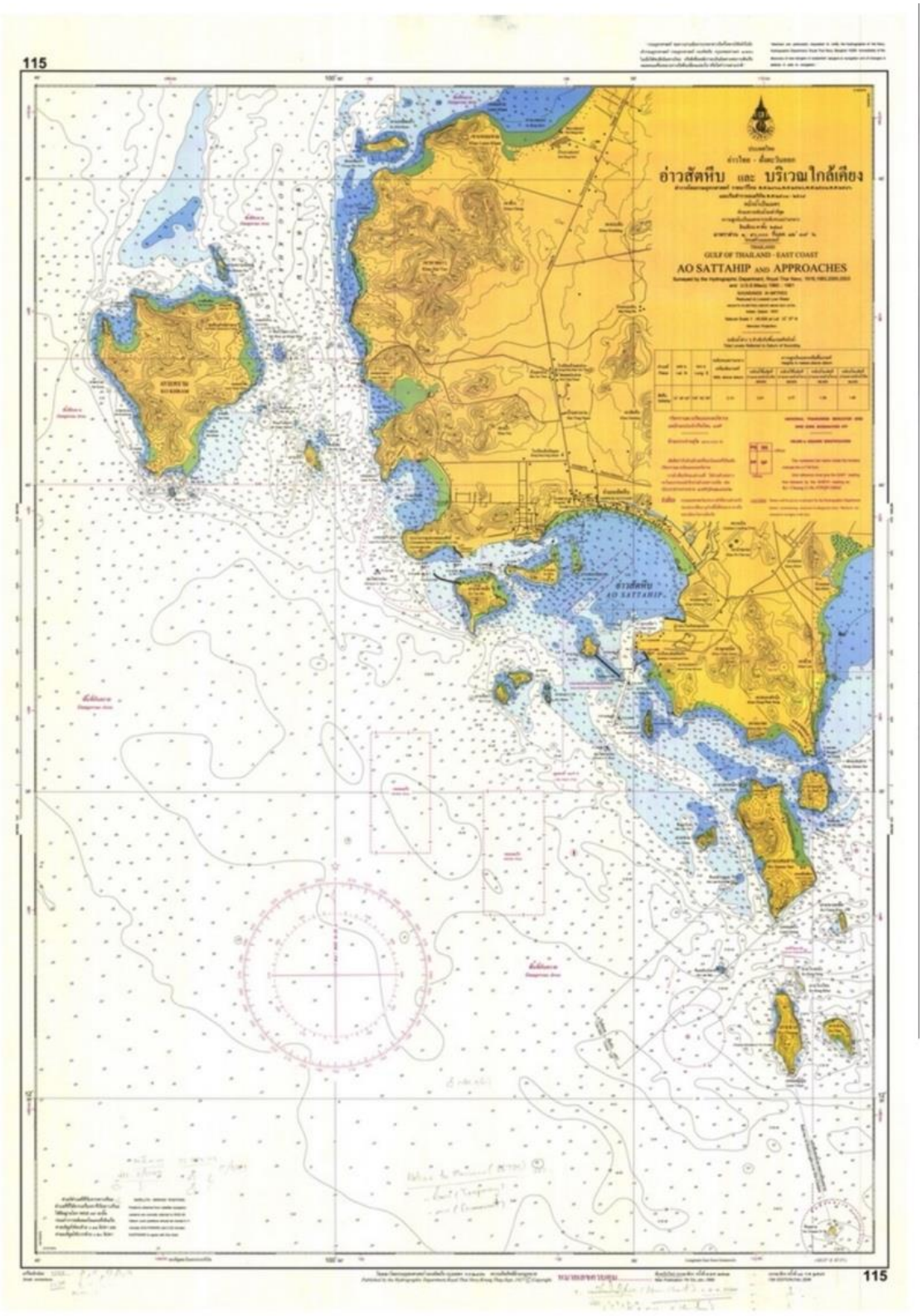
The ship's boats were swung out at once the vessel struck, and the Chinese deck crew and others cleared off in one boat and reached Kohsichang. Some looting took place. The captain lost all his papers, a gold watch, and Masonic jewels, subsequently recovering his papers. One boat containing the captain reached one island and the Chief Engineer in another boat succeeded in landing on another island, both parties being rescued the next day—after an uncomfortable night. The Siamese officers in the engine room worked splendidly till they were forced to leave owing to the inrush of the water.

The vessel is what may be termed a constructive total loss and she was insured against total loss.

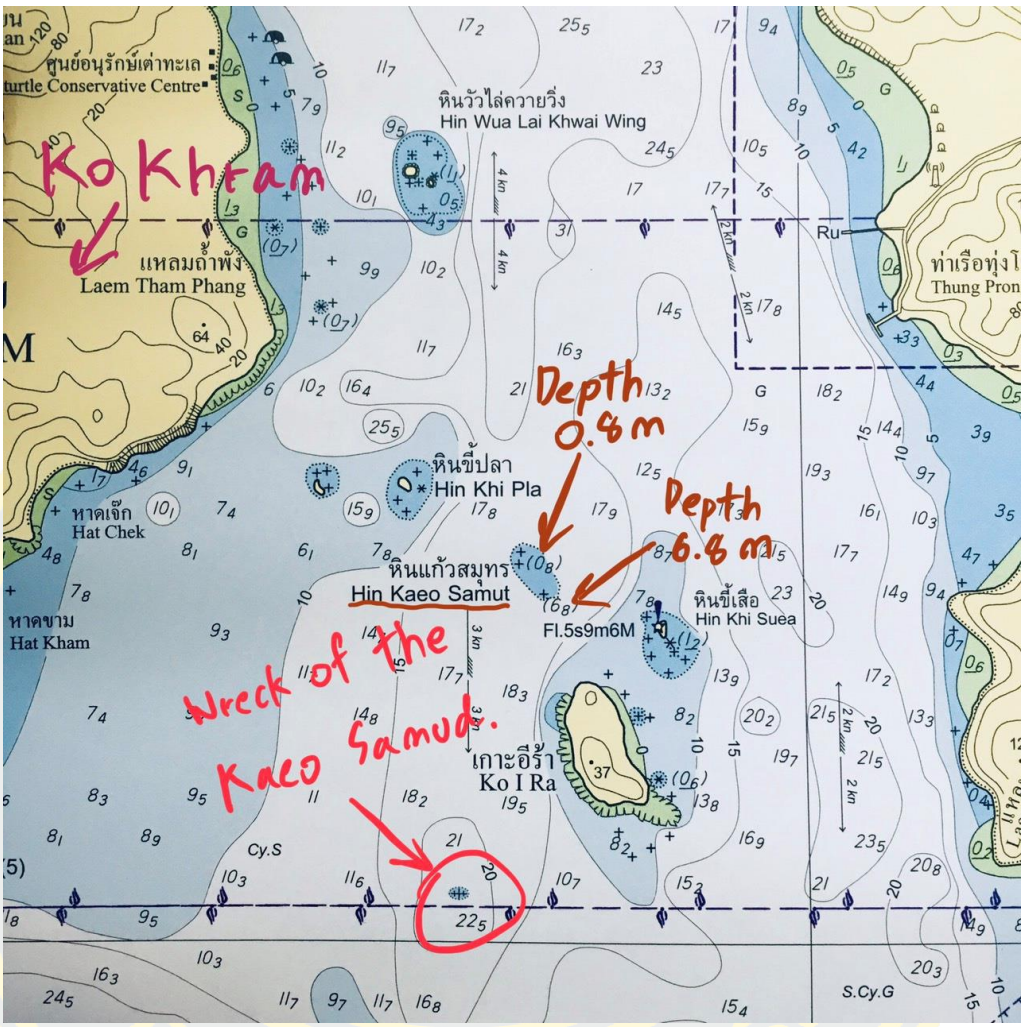
The Governor of Chonburi, Phya Sachapiromya Udom Bajabhakdi, rendered every assistance to the captain and chief engineer's party and they were accommodated at Satahip, until brought on to Bangkok.

ภาพที่ 54 ข่าวการจมและเรือแก้วสมุทร ระบุเวลาที่จม ไว้โดยละเอียด (The Straits Times, 1921)

จากเอกสารข้างต้นว่า จึงสรุปได้ว่าการจมลงของเรือแก้วสมุทรเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2463 นั้นไม่มีผู้เสียชีวิต หากแต่มีการปล้นสะดม และมีข้าวสารจมลงกว่า 13,000 กระสอบ ทั้งนี้หลังจากเหตุการณ์การจมลงของเรือแก้วสมุทร ที่ความลึก 22 เมตร ต่อมาในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2464 ได้มีการสำรวจร่องน้ำ และพบกองหินที่เป็นสาเหตุของการจมลงของเรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud) และพบว่ากองหินใต้น้ำดังกล่าว เมื่อน้ำลงสุดแล้ว ยอดกองจะมีความลึกอยู่ที่ประมาณ 6 เมตร ซึ่งในขณะที่นั้นเรือแก้วสมุทรที่กำลังแล่นผ่าน กินน้ำลึก ประมาณ 8.19 เมตร ด้วยความลึกขนาดนี้จึงชนเข้ากับกองหินใต้น้ำและจมลงในที่สุด จากการสำรวจร่องน้ำครั้งนั้น ทางกองทัพเรือได้ทำการตั้งชื่อบริเวณนี้ว่า หินแก้วสมุทร และมีปรากฏอยู่ในแผนที่เดินเรือและแผนที่ของกรมอุทกศาสตร์กองทัพเรือในปัจจุบัน



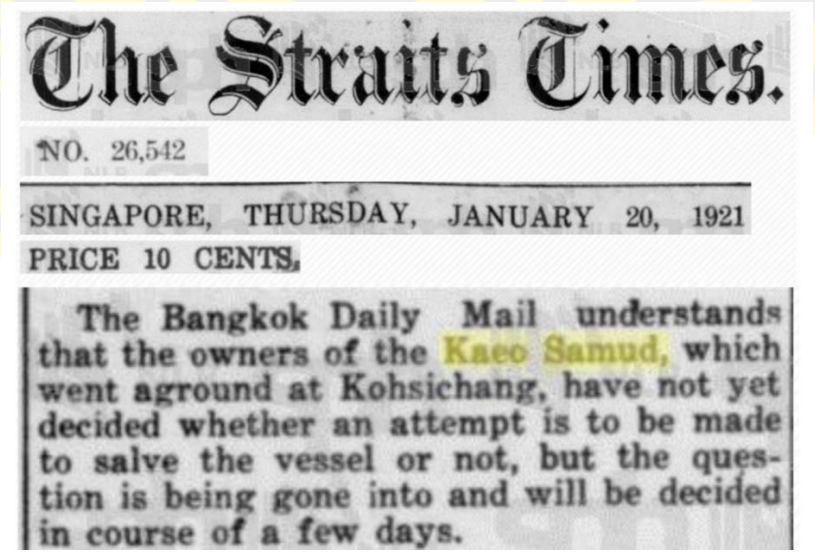
ภาพที่ 55 แผนที่เดินเรืออ่าวสัตหีบ (กรมอุทกศาสตร์กองทัพเรือ, 2563)



ภาพที่ 56 แผนที่เดินเรือแสดงให้เห็นตำแหน่งของหินแก้วสมุทร (กรมอุทกศาสตร์กองทัพเรือ, 2563)

เมื่อเรือแก้วสมุทรจมลง และมีการสำรวจร่องน้ำจนพบกองหินปริศนาดังกล่าว ไปจนถึงมีการตั้งชื่อกองหินนั้นว่า กองหินแก้วสมุทร ผู้วิจัยพบว่าหลังจากนั้น ได้มีการแจ้งข่าวสารผ่านทางหน้าหนังสือพิมพ์ หลายฉบับดังภาพที่ 58, 59, 60 โดยแต่ละฉบับมีการออกข่าวเตือนภัย หินก้อนนี้ที่เป็นสาเหตุการจมของเรือแก้วสมุทรอยู่เนือง ๆ นั้นแสดงให้เห็นได้ว่า การจมลงของเรือแก้วสมุทรนับเป็นเหตุการณ์ที่ได้รับความสนใจเป็นอย่างมาก ในขณะนั้น ซึ่งแสดงถึงความสำคัญของเรือ โดยในเนื้อข่าวบางบทความมีการกล่าวถึงการตัดสินใจเกี่ยวกับการที่อาจจะมีการกู้สิ่งของที่อยู่ในเรืออีกด้วย

จากข้อมูลที่ค้นคว้ามาทั้งหมดพบว่าเรือแก้วสมุทร หรือเรือเพชรบุรี เป็นเรือที่อยู่ในความสนใจสม่ำเสมอ เนื่องจากมีการออกข่าวเรื่องราวต่าง ๆ ของเรือมาตลอดเวลา รวมไปถึงเมื่อครั้งที่เรือจมลง ก็มีข่าวออกมาอย่างต่อเนื่อง นั้นแสดงให้เห็นว่า เมื่อครั้งที่เรือจมลง เป็นการจมลงโดยไม่ใช่ความลับอะไร แต่ก็เนิ่นนานไปกว่าเกือบ 50 ปี ถึงจะเริ่มมีนักดำน้ำไปพบเจอ และเริ่มเรื่องราวในหน้าประวัติศาสตร์ใหม่ขึ้นมาใหม่ มีการแต่งสีตีกลิ่น เรื่องราวของเรือผิดเพี้ยนไปตามกาลเวลา จวบจนเมื่อกองโบราณคดีใต้น้ำมาสำรวจ จึงเกิดหลักฐานเชิงประจักษ์ ซึ่งหลังฐานทางโบราณคดีเหล่านี้ บางส่วนก็ได้รับมาจากนักดำน้ำในพื้นที่ ที่พบเจอและนำขึ้นมา ต่อมาเมื่อทราบว่าทางโบราณคดีใต้น้ำเข้ามาสำรวจ จึงมีการนำมามอบให้ เพื่อที่จะได้ศึกษาเรื่องราวต่อไป ทั้งนี้การศึกษาของทางโบราณคดีใต้น้ำนั้นยังไม่ครอบคลุมไปถึงเรื่องประวัติศาสตร์ ที่มาที่ไปของเรือ จึงเกิดนักวิชาการอิสระที่สนใจศึกษาประวัติศาสตร์เรือจม เข้ามาทำการศึกษา โดยใช้ข้อมูลเอกสาร ไปเทียบเคียงกับหลักฐานทางโบราณคดีที่ทางโบราณคดีใต้น้ำ ได้เก็บรวบรวมไว้ ทั้งนี้ผู้วิจัยเองได้ใช้วิธีการเดียวกัน กับนักวิชาการอิสระเหล่านั้น โดยนำข้อมูลที่นักวิชาการอิสระค้นคว้ามาแล้ว ไปต่อยอดค้นคว้าเพิ่มตามร่องรอย โดยใช้เทคโนโลยีอินเตอร์เน็ตในการสืบค้น จากฐานข้อมูลที่มีอยู่ทั่วโลก ทำให้ได้ข้อมูลจำนวนมากที่บ่งบอกได้ชัดเจนว่า เรือแก้วสมุทรเป็นมายังไง ใช้สำหรับทำอะไร มีอะไรเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์สำคัญ ๆ บ้าง ทั้งนี้เรื่องราวทั้งหมดที่กล่าวมาข้างต้นคือประวัติศาสตร์



The Straits Times.

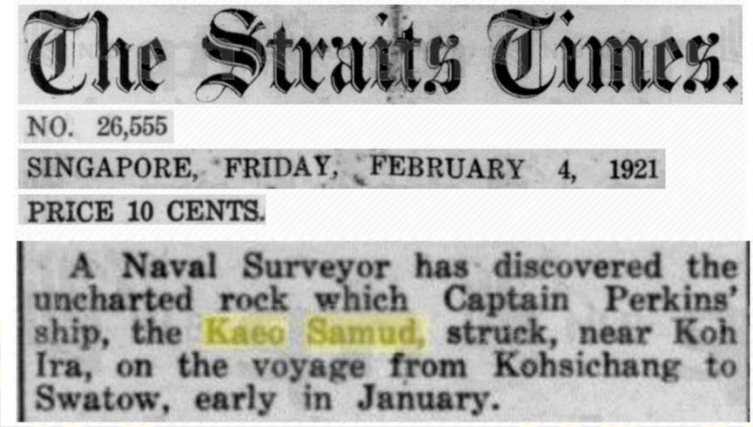
NO. 26,542

SINGAPORE, THURSDAY, JANUARY 20, 1921

PRICE 10 CENTS.

The Bangkok Daily Mail understands that the owners of the Kaeo Samud, which went aground at Kohsichang, have not yet decided whether an attempt is to be made to salve the vessel or not, but the question is being gone into and will be decided in course of a few days.

ภาพที่ 57 หนังสือพิมพ์กล่าวถึงการตัดสินใจเกี่ยวกับเรือหลังเรือแก้วสมุทรล่ม (The Straits Times, 1921)



The Straits Times.

NO. 26,555

SINGAPORE, FRIDAY, FEBRUARY 4, 1921

PRICE 10 CENTS.

A Naval Surveyor has discovered the uncharted rock which Captain Perkins' ship, the Kaeo Samud, struck, near Koh Ira, on the voyage from Kohsichang to Swatow, early in January.

ภาพที่ 58 หนังสือพิมพ์ระบุใจความถึงหินใต้น้ำที่เป็นสาเหตุของเรือจม และระบุชื่อกัปตันเรือขณะนั้นคือ กัปตันพาร์คกิ้น (The Straits Times, 1921)

Singapore Free Press AND MERCANTILE ADVERTISER.

TEN CENTS

SINGAPORE, S.S., TUESDAY, FEBRUARY 8, 1921.

NO. 10,201.

SHIPPING NOTES.

The P. & O. Delta has left Hongkong and is expected to arrive at this port at daylight on Thursday the 10th inst. and to leave for Marseilles and London at 2 p.m. on Saturday the 12th.

An official notice by the Siamese Ministry of Marine advises vessels to avoid the passage between Sombrero and Goh Ira in the Gulf of Siam, where the Kaeo Samud struck on December 27, until further notice.

The Harbour Master, Penang, notifies that the Black and White Buoy know as the north harbour mark buoy now lies N 83 E Dist. 3 cables from Fort Cornwallis Flag Staff, and the White Buoy known as the north white harbour mark buoy now lies due E. distance 2 1|5 cables from the Railway Pier. Full indications can be obtained from the notice in the Master Attendant's Office.

ภาพที่ 59 บทความเตือนเรือลำอื่น ๆ ที่จะมาวิ่งบริเวณนี้ (The Straits Times, 1921)

ซากเรือแก้วสมุทรในปัจจุบัน (พ.ศ. 2562)

ปัจจุบันซากเรือแก้วสมุทรจัดเป็นแหล่งท่องเที่ยวดำน้ำในเขตพื้นที่กองทัพเรือไทย สถานะการดูแลในปัจจุบันยังคงเป็นของกองทัพเรือเนื่องมาจากซากเรือแก้วสมุทรจมอยู่ในเขตพื้นที่ของกองทัพเรือ กองโบราณคดีเคยมีความพยายามที่จะเข้ามาดูแล โดยจากการสัมภาษณ์นักโบราณคดีใต้น้ำ พบว่ามีความพยายามที่จะเข้ามาดูแล และทำการขึ้นทะเบียนเป็นแหล่งโบราณคดีใต้น้ำ แต่ยังคงทำไม่สำเร็จเนื่องจากติดข้อจำกัดอยู่หลายประการ ทางกลุ่มนักธุรกิจดำน้ำก็เช่นกัน มีความพยายามขึ้นทะเบียนแหล่งท่องเที่ยวดำน้ำแห่งนี้ โดยให้ไปอยู่ในความดูแลของกรมการท่องเที่ยวหรือการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย แต่ยังขาดองค์ประกอบในการเป็นแหล่งท่องเที่ยวอีกเช่นกัน ดังนั้นแหล่งท่องเที่ยวซากเรือจมแก้วสมุทรแห่งนี้ จึงยังคงเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ในความดูแลของกองทัพเรือไทยตามสภาพ ซึ่งทางกองทัพเรือไทยจะคองสังเกตตรวจดูไม่ให้เรือต่าง ๆ เข้ามาลอยลำและลงไปขุดค้นหรือขโมยทรัพย์สินจากเรือเท่านั้น

สภาพซากตัวเรือจากการลงไปสำรวจภาคสนามพบว่า ตัวเรือผุพังไปมาก ไม่เหมาะแก่การดำน้ำมุดเข้าไปภายในเพื่อสำรวจ เพราะอาจถล่มลงมาได้ โดยซากเรือแก้วสมุทรแตกออกเป็นสามกอง สภาพโดยทั่วไปมองไม่ออกในทันทีว่าเป็นเรือ แต่คล้ายคลึงกับกองเศษเหล็กไปมากแล้ว แต่หากใช้เวลาสักนิดในการดำน้ำสำรวจ จะสามารถแยกออกได้ว่า บริเวณไหนคือหัวเรือ ตัวเรือ และท้ายเรือ โดยแต่ละส่วนจะมีลักษณะเฉพาะตัว กล่าวคือ บริเวณหัวเรือยังคงเห็นรูปร่างเป็นหัวเรืออยู่ และบริเวณลำตัวเรือจะมีเครื่องยนต์ไอน้ำขนาดใหญ่ตั้งอยู่ ซึ่งปัจจุบันหลุดออกจากตัวเรือแล้ว เนื่องจากตัวเรือที่เคยยึดเครื่องยนต์เอาไว้ เกิดการผุพังจากการกัดกร่อนจากสนิม ถัดมาเป็นส่วนของท้ายเรือยังคงเห็นเป็นลักษณะของท้ายเรือชัดเจน วางตะแคงอยู่บนพื้นทราย

ซากเรือแก้วสมุทรจมอยู่ที่พื้นทรายความลึกประมาณ 22 เมตร และส่วนที่สูงที่สุดของเรือคือบริเวณหัวเรือ อยู่ลึกประมาณ 18 เมตร กระแสน้ำค่อนข้างเชี่ยว เนื่องจากเรือแก้วสมุทรจมลงอยู่ในบริเวณร่องน้ำ ระหว่างเกาะครามและเกาะอีร้า ทำให้เกิดการบีบตัวของกระแสน้ำ ดังนั้นในช่วงกระแสน้ำแรงไม่เหมาะแก่การดำน้ำ โดยเฉพาะนักดำน้ำมือใหม่ หรือนักท่องเที่ยวดำน้ำที่ไม่ได้ดำน้ำมาเป็นเวลานาน ทั้งนี้ก่องลงดำน้ำจะต้องมีการ “Brief dive site” ก่อนการลงดำน้ำ เนื่องจากเรือแก้วสมุทรแตกออกเป็น 3 ส่วน จึงอาจทำให้หลงทิศทางใต้น้ำได้ เนื่องจากเข็มทิศใต้น้ำจะใช้ได้ไม่แม่นยำนักเมื่ออยู่ใกล้กับเหล็กนั้นเอง

ทั้งนี้รูปแบบการทำธุรกิจดำน้ำกับซากเรือแก้วสมุทรนั้น ปัจจุบันมีเพียงเรือไม่กี่ลำเท่านั้นที่ยังคงพานักท่องเที่ยวไปดำน้ำสำรวจซากเรือลำนี้ อีกทั้งการเผยแพร่เรื่องราวทางประวัติศาสตร์ของซากเรือแก้วสมุทรพบว่า เป็นการพูดจากคำบอกเล่าที่ได้ฟังมาจากแหล่งต่าง ๆ ทั้งนี้เรื่องราวเหล่านั้นไม่ได้มีหลักฐานการอ้างอิง ที่แสดงถึงแหล่งที่มา หรือพิสูจน์ข้อเท็จจริงได้ รวมไปถึงไม่มี

การบรรยายเกี่ยวกับประวัติศาสตร์ของเรือแก้วสมุทรก่อนที่จะมีการลงดำน้ำ หรือแม้แต่ “Brief dive site” ก่อนการลงดำน้ำ ดังนั้นนักท่องเที่ยวจะลงไปดำน้ำโดยไม่รู้อะไรเกี่ยวกับเรือแก้วสมุทรเลย จะรู้ก็เพียงเป็นเรือจมอีกหนึ่งลำที่อยู่ในเขตพื้นที่ตำบลแสมสาร อำเภอสัตหีบ ซึ่งนักท่องเที่ยวบางคนอาจจะมีการค้นคว้าเรื่องราวต่าง ๆ มาจากอินเตอร์เน็ต ซึ่งเป็นเพียงการรวบรวมมาตามคำบอกเล่าโดยข้อมูลมาจากหลายแหล่ง มีผลทำให้เกิดความเข้าใจผิดในแง่มุมทางประวัติศาสตร์ ทั้งนี้กฎหมายนำเที่ยวทางทะเล มีการแยกบัตรมัคคุเทศก์ทางทะเลออกมาโดยเฉพาะ โดยมีสองแบบคือ 1)มัคคุเทศก์เฉพาะ (ทางทะเล) บัตรสีส้ม นำเที่ยวให้แก่นักท่องเที่ยวชาวไทย หรือ ชาวต่างประเทศในเขตพื้นที่ทางทะเล 2) มัคคุเทศก์เฉพาะ (ทะเลชายฝั่ง) บัตรสีเหลือง นำเที่ยวให้แก่นักท่องเที่ยวชาวไทย หรือ ชาวต่างประเทศ ในเขตพื้นที่ทางทะเล หรือ เกาะต่าง ๆ โดยมีระยะห่างจากชายฝั่งถึงสถานที่ท่องเที่ยวได้ไม่เกิน 40 ไมล์ทะเล ซึ่งการควบคุมทางกฎหมาย ยังไม่มีหน่วยงานใดเข้าไปบริหารจัดการอย่างจริงจัง

สรุปผลการวิเคราะห์สถานะและเรื่องราวเรือแก้วสมุทร

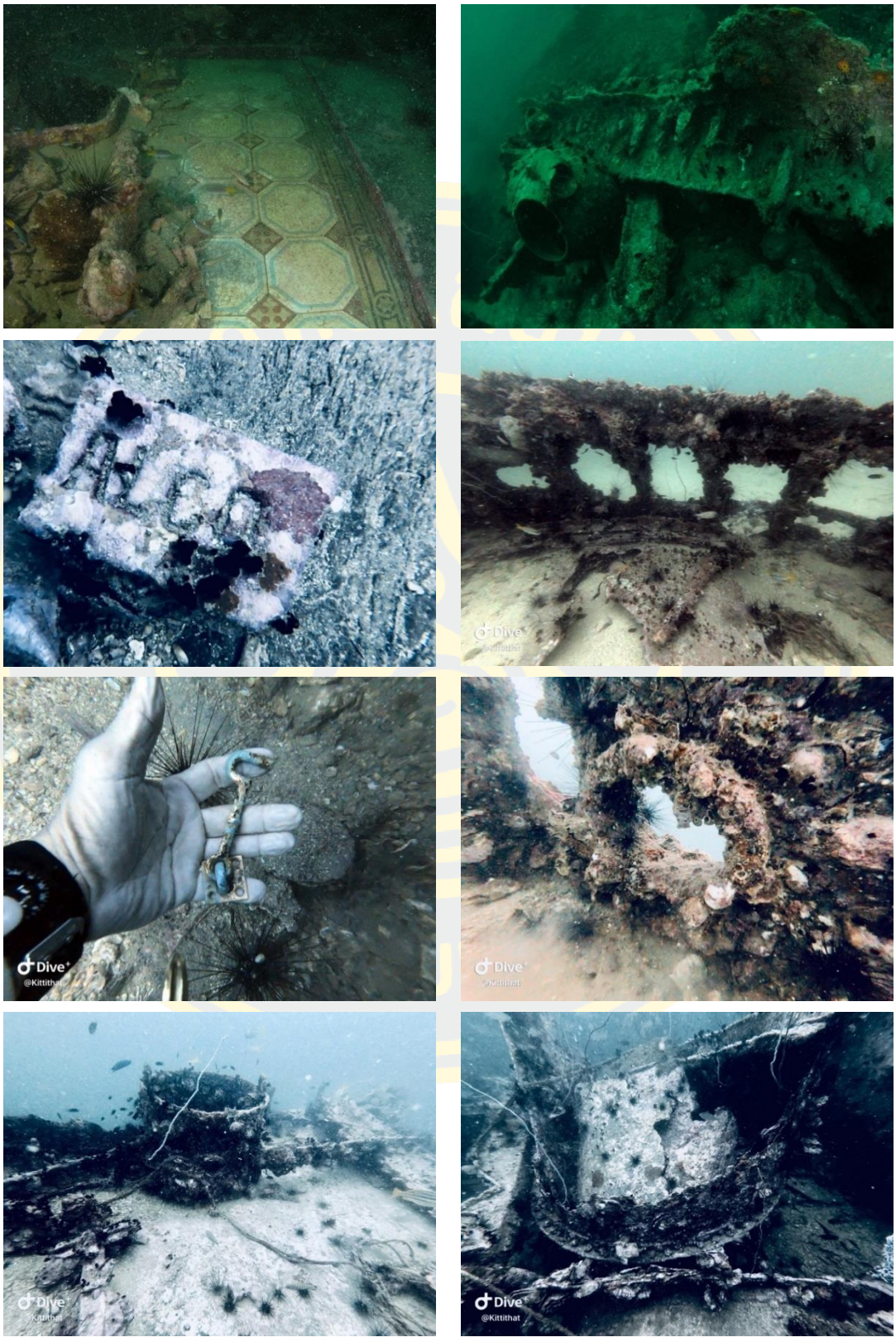
ซากเรือแก้วสมุทรนั้น ถือได้ว่ามีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ จากข้อมูลหลักฐานที่ได้มา ทำให้ระบุได้ว่าเรือแก้วสมุทรลำนี้ มีความเกี่ยวโยงกับเรื่องราวสำคัญทางประวัติศาสตร์ชาติไทยเป็นอย่างยิ่ง โดยเริ่มตั้งแต่ความสำคัญเชิงพื้นที่ ซึ่งเป็นตำแหน่งของเรือที่จมอยู่ ทำให้ทราบถึงเส้นทางการเดินเรือเพื่อทำการค้า และขนส่ง สะท้องให้เห็นถึงรูปแบบการทำการค้าเมื่อช่วงเวลากว่าร้อยปีที่แล้ว ทำให้เข้าใจความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ทั้ง ฮ่องกง จีน สิงคโปร์ ที่มีต่อสยามในสมัยนั้น ทำให้เราทราบว่าระยะเวลากว่าร้อยปีที่แล้วสยามทำการค้า สินค้าเกษตรกับฮ่องกงเป็นหลัก ทั้งนี้ในด้านการขนส่งยังบอกได้ว่ามีการอพยพของชาวจีนแต้จิ๋ว จากซัวเถามายังเมืองไทยเป็นจำนวนมาก ทำให้สามารถสืบค้นลงไปจนพบความสัมพันธ์ระหว่าสยามกับชาวจีนโพ้นทะเลในยุคสมัยของรัชกาลที่ 5 ต่อเนื่องมายังรัชกาลที่ 6 ทั้งยังเห็นความเกี่ยวข้องกับการสงคราม โดยเรือลำนี้ยังเป็นหลักฐานทางประวัติศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับ ช่วงเวลาสำคัญโดยมีสถานะเป็นเรือเชลย โดยเรื่องราวทางประวัติศาสตร์เหล่านี้ บ่งบอกได้ถึงความสำคัญของพื้นที่เป้าหมายในงานวิจัย ซึ่งสะท้อนให้เห็นคุณค่าทางประวัติศาสตร์ชาติไทยในอดีต ว่าซากเรือแก้วสมุทร ไม่ได้เป็นเพียงแค่ซากเหล็กใต้ทะเล แต่เป็นเสมือนโบราณสถานใต้ทะเล เปรียบได้กับเป็นพิพิธภัณฑ์ใต้ท้องทะเลนั้นเอง

ภาพที่ 60 ซากเรือแก้วสมุทรปัจจุบัน ที่มา โรงเรียนสอนดำน้ำ Dive Potato

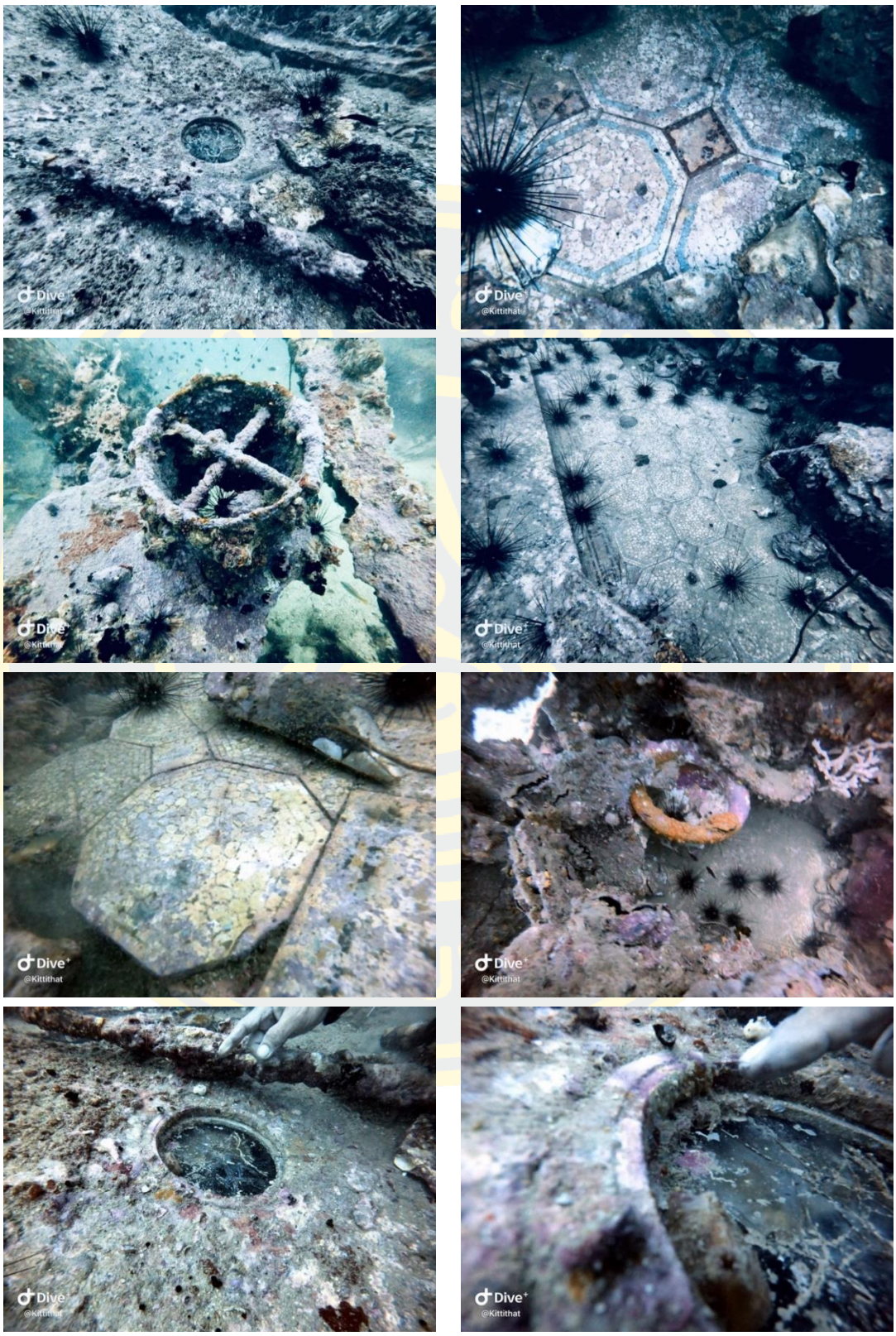
ภาพที่ 61 ซากเรือแก้วสมุทรปัจจุบัน

ภาพที่ 62 ซากเรือแก้วสมุทรปัจจุบัน

ภาพที่ 63 ซากเรือแก้วสมุทรปัจจุบัน



ภาพที่ 64 ซากเรือแก้วสมุทรปัจจุบัน (พิชิต เมืองนาโพธิ์, 2550)



ภาพที่ 65 ซากเรือแก้วสมุทรปัจจุบัน

บทที่ 4
ความสำคัญทางประวัติศาสตร์ซากเรือจมแก้วสมุทร

เมื่อกว่าหนึ่งร้อยปีที่แล้ว เรือแก้วสมุทรได้อับปางลงสู่ก้นสมุทร ในพื้นที่อำเภอสัตหีบ บริเวณเกาะครามและเกาะอีร้า และลูกเรือได้รับการช่วยชีวิตจากพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ ซึ่งดำรงตำแหน่งเสนาธิการทหารเรืออยู่ขณะนั้น ทั้งนี้จากการค้นคว้าพบข้อมูลและหลักฐาน ที่ระบุถึงต้นกำเนิดเรื่องแก้วสมุทรที่ถูกต่อขึ้นเมื่อไหร่ ที่ไหน ตลอดจนถูกนำมาใช้ทำการขนส่งใคร และบรรทุกสินค้าอะไร จากสยามไปยังพื้นที่ใดบ้าง แสดงให้เห็นเส้นทางการอพยพของชาวจีนโพ้นทะเลในสยามเมื่อช่วงเวลากว่าร้อยปีที่แล้ว มาจากไหน มายังไง และในครั้งมหาสงคราม เรือลำนี้ก็ได้เข้าไปมีส่วนเกี่ยวพันในฐานะเรือเชลย ซึ่งเป็นภาระกิจแรกของการเข้าร่วมมหาสงคราม กล่าวคือ การยึดเรือกระทำก่อนประกาศสงครามเพียงไม่กี่ชั่วโมงเท่านั้น จวบจนเรือลำนี้เข้าสู่ศาลทรัพย์เชลย จากถูกเปลี่ยนชื่อเรือ และสัญชาติเรือ จากเยอรมนี มาเป็นสยาม และถูกส่งมอบให้บริษัทพาณิชนาวีสยาม ในการควบคุมของกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ จวบจนเรือลำนี้แล่นเข้าชนกองหินใต้น้ำและอับปางลงในที่สุด ซึ่งจากข้อมูลทางประวัติศาสตร์เหล่านี้นำไปสู่รูปแบบการท่องเที่ยวแบบเฉพาะทาง ทั้งยังความพร้อมของสื่อสนับสนุนการเรียนรู้ประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

จากข้อมูลทั้งหมดนี้สามารถตั้งเป็นประเด็นในการวิเคราะห์ความสำคัญทางประวัติศาสตร์ซากเรือจมแห้วสมุทร ได้ 6 ประเด็นใหญ่ด้วยกันคือ 1) เรือแก้วสมุทรกับคนจีนในสยามสมัยรัชกาลที่ 6 2) เรือแก้วสมุทรกับสงครามโลกครั้งที่ 1 3) ความสัมพันธ์ทางการค้า และเส้นทางเดินเรือของเรือแก้วสมุทร 4) เรือแก้วสมุทรในสถานะแหล่งโบราณคดีใต้น้ำ 5) เรือจมแก้วสมุทร กับการเป็นแหล่งท่องเที่ยวเฉพาะทาง 6) สื่อสนับสนุนการเรียนรู้ประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร ซึ่งจะได้อธิบายดังต่อไปนี้

เรือแก้วสมุทรกับคนจีนในสยามสมัยรัชกาลที่ 6

ในช่วงรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาวชิราวุธฯ พระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว พระมหากษัตริย์รัชกาลที่ 6 นั้นเป็นช่วงที่เป็นช่วงที่มีการอพยพคนจีน เข้ามาในสยาม อย่างจริงจัง ซึ่งเป็นช่วงที่กระแสโลกเกิดการเปลี่ยนแปลง โดยเริ่มตั้งแต่ในสมัยรัชกาลที่ 6 จนถึงปี พ.ศ. 2493 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายที่รัฐบาลกำหนดให้มีชาวจีนอพยพเข้ามาน้อยที่สุด (ประพฤทธิ์ ศุกลรัตนเมธี, 2515, หน้า 39; ประพฤทธิ์ ศุกลรัตนเมธี, 2515)

เรือแก้วสมุทรหรือชื่อเดิมว่าเรือเพชรบุรีนั้น พบว่ามีหลักฐานการขนย้ายผู้คน จากเมืองจีนเข้ามายังเมืองไทยตามหลักฐานที่ค้นพบในหนังสือพิมพ์หลายฉบับ ระบุว่ามีการขนย้ายผู้คนหลายระลอก ในบางเที่ยวมีการขนส่งผู้คนมากถึงหลักพันคน และจากสถิติการรายงานตามหน้าหนังสือพิมพ์พบว่า ในการรายงานนั้นพบเป็นเดือนต่อเดือนซึ่งเป็นไปได้ว่า ภายในหนึ่งเดือนจะมีการเดินทางจากประเทศจีนมายังสยามหนึ่งครั้ง หากคำนวณตามสถิติแล้ว เรือแก้วสมุทรเริ่มต้นใช้งานตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2444 จนถึงจมลงในปี พ.ศ. 2463 นับเป็นเวลาถึง 19 ปี หากเฉลี่ย เดือนละประมาณ 500 คนต่อเที่ยว มีความเป็นไปได้ว่าเรือแก้วสมุทรลำเดียวคนย้ายคนจีนจากซัวเถามายังสยามมากถึงหลักแสนคนเลยทีเดียว แต่ในขณะเดียวกันไม่ได้มีเพียงแค่เรือแก้วสมุทรลำเดียวเท่านั้นที่ทำหน้าที่ขนย้ายผู้คนจากจีนมายังสยาม หากแต่ว่ายังมีอีกหลายลำที่ไม่ได้กล่าวถึงในที่นี้ ซึ่งสันนิษฐานว่าเฉพาะในช่วง ร้อยกว่าปีที่แล้ว การอพยพครั้งใหญ่ของชาวจีนน่าจะมีร่วมหลักล้านคนเลยทีเดียว

ในกรณีเรือแก้วสมุทรพบบันทึกว่า มีการขนส่งคนจีนจากซัวเถามายังสยาม ซึ่งซัวเถา คือพื้นที่หนึ่งในเมืองแต้จิ๋ว มณฑลกวางตุ้ง ประเทศจีน (ถาวร สิกขโกศล, 2554) นั้นหมายถึงคนจีนแต้จิ๋วจำนวนกว่าแสนคน ที่เดินทางมาพร้อมกับเรือแก้วสมุทร หรือหากนับเรือลำอื่น ๆ ด้วยคงจะร่วมหลายแสนคน หรืออาจหลักล้านคนหากนับเรือลำอื่น ๆ ที่ทำการขนส่งในลักษณะเดียวกัน เนื่องด้วยมีเดินทางเข้ามาอาศัย และตั้งรกรากอยู่ที่สยามในรัชสมัยของรัชกาลที่ 6 จำนวนมาก จึงไม่น่าแปลกใจนัก ที่เราจะพบวัฒนธรรมของคนจีนแต้จิ๋วจำนวนไม่น้อยในประเทศไทยปัจจุบัน ซึ่งเป็นการแสดงออกทั้งในด้านวัฒนธรรมอาหาร การอยู่อาศัย หรือประเพณีดั่งเดิมที่ทำกันมาตั้งแต่ครั้งยังอยู่ที่ซัวเถา ทั้งยังคงมีการแสดงออกทางวัฒนธรรมแต้จิ๋วเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน

ทั้งนี้ยังค้นพบหลักฐานที่สำคัญกล่าวถึงคนจีนในสยาม เมื่อยุคสมัยรัชกาลที่ 6 ที่สำคัญคือการเดินทางมาสยามของ ดร.ซุนยัตเซ็น โดยการเดินทางของ ดร.ซุนยัตเซ็นนั้น มีบันทึกเอาไว้อย่างน้อยถึง 3 ครั้งด้วยกัน โดยครั้งแรกในช่วง เดือนพฤษภาคมถึงเดือนมิถุนายน ปีพ.ศ. 2450 ซึ่งในขณะนั้นพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวยังไม่ได้ขึ้นครองราชย์สมบัติ แต่พระองค์ทรงมีความสนพระทัยเกี่ยวกับการปฏิวัติครั้งยิ่งใหญ่ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่ง ดร.ซุนยัตเซ็น เอง ในครั้งนั้นมีโอกาสได้เข้าเฝ้า พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งในขณะนั้นยังดำรงค์พระยศเป็น สมเด็จพระบรมโอรสาธิราช เจ้าฟ้ามหาวชิรุณหิศ สยามมกุฎราชกุมาร เพื่อขอพระราชทานพระราชานุญาตพบปะกับชาวจีนในสยาม โดยพระองค์ทรงมีพระบรมราชานุญาตให้ ดร.ซุนยัตเซ็น สามารถพบปะกับชาวจีนในสยามได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายของสยามประเทศ หนังสือที่ระลึกในงานพระราชทานเพลิงศพ พลตำรวจตรี พระยาคทาธรบดีสีหราชบาลเมือง (เทียบ อัศวรักษ์) ณ เมรุหน้าพลับพลาอิศริยาภรณ์ วัดเทพศิรินทราวาส วันอาทิตย์ที่ 1 มิถุนายน

พ.ศ. 2512 จากเหตุการณ์ดังกล่าว จะเห็นได้ว่าทางรัฐบาลสยาม ได้เห็นความสำคัญเกี่ยวกับการเดินทางมาของคนจีนยังสยามอย่างเห็นได้ชัด ซึ่ง ดร.ซุนยัตเซน คือกลุ่มเก๊กเหม็ง มีอุดมการณ์โค่นล้มรัฐบาล ทางการสยามจึงจับตาอย่างใกล้ชิด และรู้สึกมีอคติกับคำว่า “เก๊กเหม็ง” จนตีความคำดังกล่าวไปในความหมายว่า “ล้มล้างการปกครอง” เช่นเดียวกับคำว่า “บอลเชวิก (большевик)” ในภาษารัสเซีย ซึ่งหมายถึง สมาชิกของกลุ่ม ๆ หนึ่งภายในพรรคแรงงานสังคมประชาธิปไตยรัสเซีย ซึ่งจะพบว่า “เก๊กเหม็ง” ถูกนำมาใช้เรียกในเหตุการ์ กบฏ ร.ศ.130 ว่า “กบฏเก็กเหม็ง” เป็นต้น

The Straits Times.

NO. 22,785.

SINGAPORE. SATURDAY. OCTOBER 17. 1908.

PRICE 10 CENTS.

Over 500 passengers arrived from Swatow, yesterday, by the N.D.L. steamer Petchaburi.

ภาพที่ 66 การขนส่งคนจากซัวเถา (The Straits Times, 1921)

The Straits Times.

NO. 22,638.

SINGAPORE. THURSDAY. APRIL 30. 1908.

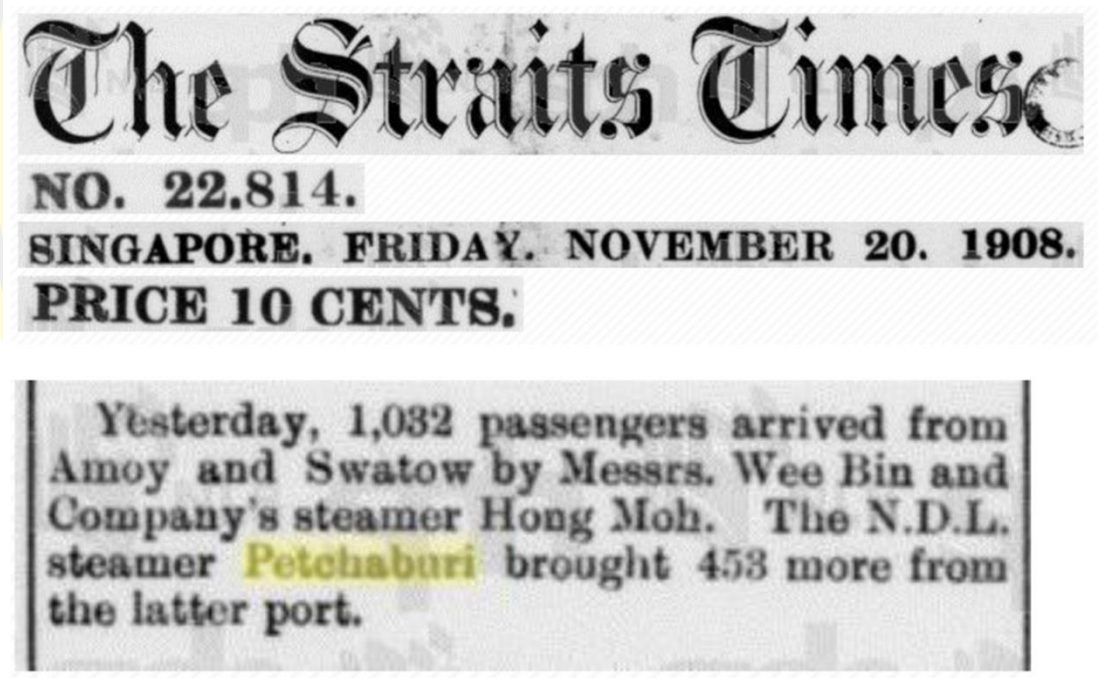
PRICE 10 CENTS.

Over 700 passengers arrived from Amoy, yesterday, by the N.D.L. steamer Petchaburi.

ภาพที่ 67 การขนส่งคนจากซัวเถา (The Straits Times, 1921)

ทั้งนี้ในครั้งแรกที่ ดร.ซุนยัตเซ็น เดินทางมาสยาม ได้มีการแสดงปาฐกถาต่อต้านราชวงศ์ชิง คัดค้านจักรวรรดินิยมที่สนามหลังโรงภาพยนตร์ศรีเยาวราช สี่แยกราชวงศ์ ต่อมาสนามแห่งนั้นได้มีการสร้างบ้านเรือน และถนนขึ้น ชาวจีนในพื้นที่ตั้งชื่อถนนแห่งนี้ว่า “ถนนปาฐกถา” เพื่อเป็น

อนุสรณ์แด่ซุนยัตเซ็น หลังจากนั้นซุนยัตเซ็น และนายเซียวฮุดเสง (ต้นตระกูลสีบุญเรือง) ได้จัดตั้งหนังสือพิมพ์จีนโนสยามวารศัพท์ (หัวเซียนซินเป้า 華暹新報) ซึ่งเป็นหนังสือพิมพที่ส่งเสริมความเข้าใจอันดีระหว่างจีน และไทย จีนโนสยามวารศัพท์เป็นหนังสือพิมพ์รุ่นแรก ที่สอนประชาชนเรื่องหลักประชาธิปไตยและสิทธิเสรีภาพ เพ็ญพิสุทธิ์ อินทรภิรมย์ (2547) ทั้งนี้หนังสือพิมพ์จีนโนสยามวารศัพท์ เองเป็นหนึ่งในเอกสารที่นำมาอ้างอิงในประเด็นการประกาศเข้าร่วมสงครามโลกครั้งที่ 1 อีกด้วย ซึ่งนายเซียวฮุดเสง เองก็ดำรงตำแหน่งผู้บริหารพรรคปฏิวัติจีน สาขาสยาม หรือหัวหน้าเก๊กเหม็ง สาขาสยาม เนื้อหาของหนังสือพิมพ์จีนโนสยามวารศัพท์ ค่อนข้างที่จะถ่วงดุลระหว่างความภักดีต่อไทยและความอยากเห็นจีนพ้นจากแอกของศักดินา บางครั้งในหน้าเดียวกัน คอลัมน์หนึ่งรำพันพระมหากรุณาธิคุณของ พระเจ้าแผ่นดินสยาม แต่อีกคอลัมน์หนึ่งมีเนื้อหาอ้างหนังสือพิมพ์ฝ่ายปฏิวัติที่มุ่งล้มล้างระบอบกษัตริย์ในจีน (สุกัญญา ตีระวนิช, 2532)



The Straits Times

NO. 22,814.

SINGAPORE. FRIDAY. NOVEMBER 20. 1908.

PRICE 10 CENTS.

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 453 more from the latter port.

ภาพที่ 68 การขนส่งคนจากซัวเถา (The Straits Times, 1921)

ในครั้งที่สองที่ ดร.ซุนยัตเซ็น เดินทางมาสยาม คือวันที่ 20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2451 ดร.ซุนยัตเซ็น ได้เดินทางจากสิงคโปร์มาสยาม ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือของเรือหลายลำที่ทำการค้าและขนส่ง โดยเรือทุกลำจะมีการจอดแวะที่สิงคโปร์ก่อนจะเข้ามายังน่านน้ำสยาม ทั้งนี้จะพบว่าคนไทยเชื้อสายจีนบางส่วน จะมีญาติอาศัยและตั้งรกรากอยู่ในสิงคโปร์ ซึ่งมีความเป็นไปได้ว่า

เดินทางมาพร้อมกัน แต่ขึ้นฝั่งกันคนละที่นั้นเอง หมายความว่า ไม่ใช่คนจีนทั้งหมดที่มาขึ้นฝั่งที่สยาม การเดินทางของ ดร.ซุนยัตเซ็น เดินทางมาสยาม ครั้งนี้ก็เพื่อแสวงหาการสนับสนุนจากชาวจีนโพ้นทะเล ซุนยัตเซ็นนำลัทธิชาตินิยมเข้ามาปลูกฝังในหมู่ชาวจีน โดยก่อตั้งสมาคมตั้งเม่งหวยขึ้น พร้อมทั้งกระตุ้นชาวจีนให้สำนึกความเป็นชนชาติที่ยิ่งใหญ่ จึงได้ก่อตั้งโรงเรียนฮั่วเอียะขึ้นที่ตรอกกัปตันบุช ถนนเจริญกรุง เพื่อเผยแพร่ลัทธิไตรราษฎร์ ให้ซึมซับไปในหมู่คนจีน ในภายหลังโรงเรียนฮั่วเอียะกลายมาเป็นพรรคก๊กมินตั๋งของจอมพลเจียงไคเช็ก ชั่วระยะเวลาไม่นานก็เลิกล้มไป (Lim, 2017)

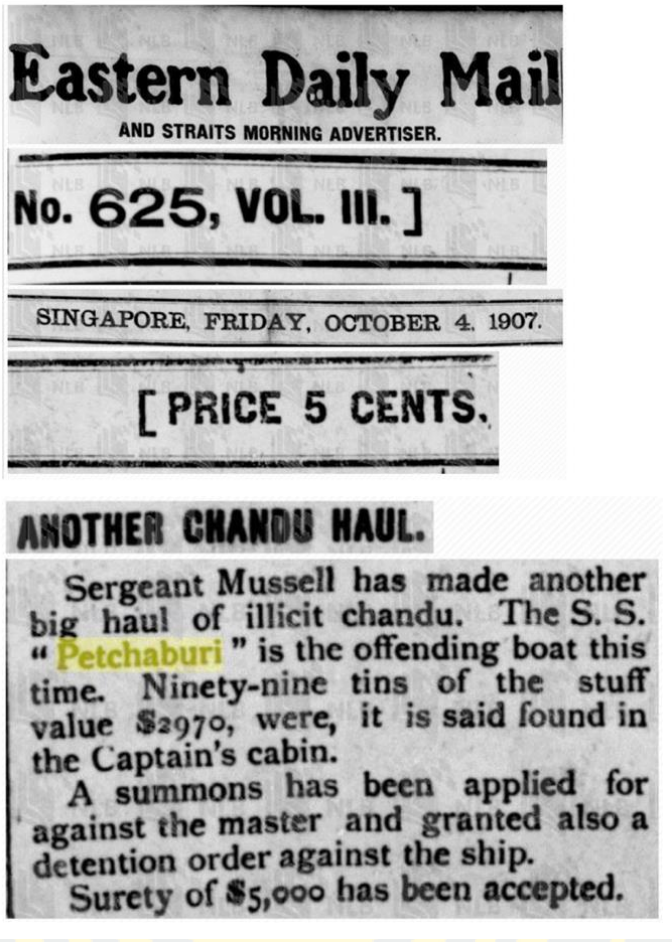
ต่อมาในปีเดียวกัน ดร.ซุนยัตเซ็น เดินทางมาสยาม เป็นครั้งที่สาม เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2451 สมาคมจีนได้จัดงานต้อนรับซุนยัตเซ็นในตรอกแห่งหนึ่งที่เยาวราช ในการต้อนรับในคราวนั้นซุนยัตเซ็นได้แสดงสุนทรพจน์ให้ชาวจีนที่มาต้อนรับประมาณ 100 คนได้ฟัง โดยได้วิจารณ์ความเข้าใจผิดที่ว่า “พิทักษ์ราชก็คือการปฏิวัติ” และยังลบล้างคำเล่าลือที่ว่า “ชาวจีนโพ้นทะเลลักพาตัวคหบดีชาวจีนโพ้นทะเลในท้องถิ่นหนี” ในตอนท้ายของสุนทรพจน์ ซุนยัตเซ็นได้ปลุกเร้าบรรดาสมาคมชาวจีนโพ้นทะเลให้เข้ารวมกลุ่มผู้รักชาติ เมื่อฟังแล้วเกิดความเข้าใจในวันรุ่งขึ้นก็จัดงานเลี้ยงต้อนรบซุนยัตเซ็นด้วยความกระตือรือร้น (Murashima, 2017)

ด้วยเหตุผลข้างต้นทำให้พบว่า ในช่วงเวลาดังกล่าว การเดินทางโดยการขนส่งทางเรือจากจีนมายังสยาม ถูกจับตาจากรัฐบาลสยามเป็นอย่างมาก เนื่องจากเกรงว่าจะมีเหตุการณ์ หรือแนวคิดล้มล้างการปกครองในลักษณะเดียวกันเกิดขึ้น แต่ทั้งนี้นอกจากจะเกรงกลัวแนวคิดเรื่องการล้มล้างการปกครองเดิมแล้ว เข้าใจว่าอาจจะมีเหตุผลอื่นประกอบด้วย จากการค้นคว้าทางเอกสารผู้วิจัยพบหลักฐานเอกสารจากหนังสือพิมพ์ Eastern Daily Mail ฉบับที่ 625 ลงวันที่ 4 ตุลาคม พ.ศ. 2450 รายงานว่ามีการตรวจพบ การลักลอบขนฝิ่นจำนวนมาก ในห้องกัปตันเรือแก้วสมุทร ซึ่งมีมูลค่าสูงถึง 2,979 ดอลล่า และมีการปรับสูงถึง 5,000 ดอลล่า เลยทีเดียว ซึ่งจากเหตุการณ์นั้น อาจเป็นเพียงแค่ครั้งเดียวที่มีการจับได้ภายในเรือแก้วสมุทรเท่านั้น ซึ่งเรือแก้วสมุทรทำการขนส่งมาตั้งแต่ พ.ศ. 2444 ปีละประมาณ 2 ครั้ง อาจจะมีการลักลอบขนฝิ่นลักษณะนี้มาแล้วนับไม่ถ้วน หรือมากับเรือลำอื่น ๆ ที่เดินทางมาจากเมืองจีนเช่นกัน

การค้าฝิ่นนั้นเป็นสิ่งผิดกฎหมายมาตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช รัชกาลที่ 1 ซึ่งราวปี พ.ศ. 2441 ประเทศจีนต้องย่อยยับพ่ายแพ้ในสงครามฝิ่นครั้งที่หนึ่ง (First Opium War) เนื่องจากปัญหาหลักคือ คนจีนติดฝิ่น และใน พ.ศ. 2443 คนจีนกว่า 13 ล้านคนยังคงติดฝิ่นอยู่ เศรษฐกิจของจีนถูกทำลายลงอย่างย่อยยับจากการที่จีนต้องนำเข้าฝิ่นเป็นจำนวนมากมายมหาศาล และราชวงศ์ชิงก็ตกอยู่ในภาวะแห่งการล่มสลาย (Martin, 1847) ซึ่งในขณะนั้นเป็นช่วงเวลาเดียวกันกับที่ คนจีนเริ่มทยอยอพยพมายังสยาม จากสาเหตุการลี้ภัยสงคราม และ

สันนิษฐานว่าคนจีนที่อพยพมานั้น คงมีบางส่วนที่ยังคงติดฝิ่นอยู่บ้าง ฝิ่นจึงเป็นสินค้าที่ติดตัวคนจีนมาด้วยขณะอพยพ และเมื่อมาถึงสยามความต้องการฝิ่นจึงสูงขึ้น เพราะสยามเองประกาศชัดเจนว่าฝิ่นเป็นสิ่งผิดกฎหมาย ดังนั้นการลักลอบนำเข้ามาจึงเกิดขึ้น

การที่ประชาชนติดฝิ่นนั้นเป็นเรื่องใหญ่ของสยาม ซึ่งเป็นการบ่อนทำลายชาติโดยตรง เนื่องจากผู้ติดฝิ่นจะเป็นบุคคลที่ไร้ทั้งเรี่ยวแรง หมดกำลังวังชา ขาดสติ ไม่ปัญญาที่จะคิดอ่านในการทำงาน และเมื่อพลเมืองอ่อนแอขาดสติปัญญา จะส่งผลบ้านเมืองอยู่ในอันตราย ซึ่งปัญหานี้ก็แก้ไขได้ยากเต็มที ทั้งนี้เพราะว่า มีชาวจีนอพยพหลั่งไหลมาสู่สยามมากขึ้น เดินทางเข้ามาเป็นละลอกทุกเที่ยวเรือสินค้า ดังเช่นมากับเรือแก้วสมุทร จนกล่าวได้ว่า เฉพาะในกรุงเทพฯ แทบจะมีชาวจีนมากกว่าชาวสยาม ทั้งนี้ ไม่รวมพวกที่กระจัดกระจายอยู่ตามหัวเมืองชายทะเลทั่วไป ใน พ.ศ. 2453 เกือบร้อยละ 10 ของประชากรสยามเป็นชาวจีน ซึ่งผู้อพยพใหม่เหล่านี้มากันทั้งครอบครัว และปฏิเสธที่จะอยู่ในชุมชนและสังคมเดียวกับคนไทย ซึ่งต่างกับผู้อพยพยุคแรกที่มักแต่งงานกับคนไทย (รักชาติ ผดุงธรรม, 2550)



Eastern Daily Mail
AND STRAITS MORNING ADVERTISER.
No. 625, VOL. III.]
SINGAPORE, FRIDAY, OCTOBER 4, 1907.
[PRICE 5 CENTS.

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 69 ข่าวการลักลอบขนฝิ่น (The Straits Times, 1921)

จากการเดินทางของ ดร.ซุนยัตเซ็น ที่มายังสยาม แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยเป็นฐานกำลังหนึ่งของประเทศจีน เนื่องจากมีคนจีนอาศัยอยู่มาก ทั้งนี้ไม่ใช่เพียงแค่การสนับสนุนแนวคิด แต่ ดร.ซุนยัตเซ็น เองยังต้องการเรี่ยไรเงินจากชาวจีนโพ้นทะเลเพื่อนำกลับไปทำการปฏิวัติที่ประเทศจีน โดยเรียกการปฏิวัติครั้งนั้นว่า “การปฏิวัติซินไฮ่” ในปี พ.ศ. 2454 จากเหตุการณ์นี้จะเห็นได้ว่า ชาวจีนโพ้นทะเลในสยามยุคสมัยของ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว นั้นค่อนข้างมีอิสระ และเป็นกลุ่มคนที่มีจำนวนมากในสยาม รวมไปถึงบางส่วนได้ลงหลักปักฐานจนกลายเป็นคหบดีที่มั่งคั่งกันบ้างแล้ว จากเหตุการณ์เหล่านี้จึงสะท้องให้เห็นความสำคัญของการขนส่งผู้คน ของเรือแก้วสมุทรที่มีต่อเหตุการณ์บ้านเมือง สะท้อนให้เห็นถึงวัฒนธรรมการเชื่อมโยงในหลายประเด็นในการขนส่งคนจีนมายังสยาม ทำให้เข้าใจถึงเหตุผลของการอพยพครั้งใหญ่ รวมไปถึงความสำคัญของชาวจีนในสยาม ผ่านซากเรือแก้วสมุทร

เรือแก้วสมุทรอาจไม่ใช่ที่มาของทั้งหมดในการขนย้ายผู้คน แต่ทว่าเรือลำนี้ มีส่วนให้เราเข้าใจถึงช่วงเวลาในประวัติศาสตร์ได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น เข้าใจถึงเหตุและผล เพราะเรือแก้วสมุทร

ไม่ได้นำเพียงแค่ผู้คนเข้ามาเท่านั้น แต่ยังนำวัฒนธรรม ประเพณี รูปแบบการดำเนินชีวิต เข้ามาผสมผสานกับชนชาติสยาม จวบจนกลายเป็นชาวจีนในสยามนั้นเอง ซึ่งจากการค้นคว้าพบว่าปัจจุบันชาวไทยเชื้อสายจีน คือ ชาวจีนที่เกิดในประเทศไทย และเป็นเชื้อสายของผู้อพยพชาวจีนหรือชาวจีนโพ้นทะเล คนไทยเชื้อสายจีน มีประมาณ 10 ล้านคนในประเทศไทย คิดเป็น 11-14% ของจำนวนประชากรทั้งหมดของประเทศ ณ ปี พ.ศ. 2563 (Luangthongkum, 2007) ประเทศไทยมีชุมชนชาวจีนโพ้นทะเลใหญ่สุดในโลกที่อยู่นอกประเทศจีน โดยคาดว่ามีประชากรไทยที่มีเชื้อสายจีนประมาณร้อยละ 40 ของประเทศ

เรือแก้วสมุทรกับสงครามโลกครั้งที่ 1

เมื่อราวหนึ่งร้อยปีที่แล้ว ได้เกิดสงครามขนาดใหญ่มีชื่อว่า “มหาสงคราม” (Great War) ขึ้น โดยมีศูนย์กลางอยู่ในยุโรป ต่อมาในภายหลังเรียกกันว่า “สงครามโลกครั้งที่ 1” (World War 1) สงครามครั้งนั้นเกิดขึ้นในช่วง ระหว่าง 28 ก.ค. 2457 ถึง 11 พ.ย. 2461 ในครั้งนั้นเป็นช่วงเวลาของรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาวชิราวุธฯ พระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว พระมหากษัตริย์รัชกาลที่ 6 ซึ่งในตอนนั้นเรือแก้วสมุทรยังใช้ชื่อเดิมว่า N.D.L. SS Petchaburi (เรือเพชรบุรี) จากท่อนนี้จนจบเรื่องราวของ “เรือแก้วสมุทรกับสงครามโลกครั้งที่ 1” จะเรียกเรือลำดังกล่าวว่า “เรือเพชรบุรี” ไปจนถึงช่วงที่มีการเปลี่ยนชื่อเรือ จึงจะกลับมาเรียกว่า “เรือแก้วสมุทร” อีกครั้ง เพื่อป้องกันการสับสนในขณะนี้อ่านงานวิจัยชิ้นนี้

เรือเพชรบุรีเป็นเรือที่ทำการขนส่งคนจีนจากซัวเถามาสยาม และขนสินค้าประเภทข้าวสารอาหารแห้ง รวมไปถึงผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร จากสยามไปยังประเทศจีน ตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ. 2444 เรื่อยมา จวบจนเข้าช่วงที่เกิด “มหาสงคราม” ขึ้น ในยุโรป พ.ศ. 2457 ระหว่างฝ่ายสัมพันธมิตรซึ่งมีอังกฤษ ฝรั่งเศส และรัสเซียเป็นผู้นำ กับฝ่ายมหาอำนาจกลางซึ่งประกอบด้วยเยอรมนี ออสเตรีย–ฮังการี จักรวรรดิออตโตมาน และบัลแกเรีย

ในช่วงก่อนจะเกิดมหาสงครามขึ้นนั้น สยามกับเยอรมนีถือได้ว่าอยู่ในความสัมพันธ์อยู่ในเกณฑ์ที่ดี เมื่อเทียบกับอังกฤษ และฝรั่งเศส โดยสยามมีการส่งคนเดินทางไปเจริญสัมพันธไมตรีทางการทูตกับจักรวรรดิเยอรมัน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2424 โดยมอบหมายให้พระองค์เจ้าปฤษฎางค์ ชุมสาย ไปมอบของขวัญต่อ พระเจ้าไกเซอร์วิลเฮล์มที่หนึ่ง (Wilhelm 1) ในงานอภิเษกสมรสของเจ้าชายวิลเฮล์ม พระราชนัดดา ของพระเจ้าไกเซอร์ซึ่ง ต่อมากลายเป็นพระเจ้าไกเซอร์วิลเฮล์มที่สองแห่งจักรวรรดิเยอรมัน ในเหตุการณ์ครั้งนั้นถือว่าเป็นจุดเริ่มต้นของความสมพันธ์ระหว่างสยามกับเยอรมนี ต่อมาเมื่อเข้าสู่รัชสมัยของพระเจ้าไกเซอร์วิลเฮล์มที่สอง ความสัมพันธ์ระหว่างสยาม และเยอรมนีมีความแน่นแฟ้นยิ่งขึ้น เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ทรงเสด็จ

ประพาสยุโรป และเยือนเยอรมันถึง 2 ครั้ง เมื่อ พ.ศ. 2440 และ พ.ศ. 2450 ซึ่งพระเจ้าไกเซอร์วิลเฮล์มที่สอง ทรงเสด็จออกมาต้อนรับพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวด้วยพระองค์เองที่สถานีรถไฟ ความสัมพันธ์ของสยามที่มีต่อเยอรมนี ค่อนข้างอยู่ในเกณฑ์ดี รัฐบาลสยามทำการจัดจ้างชาวเยอรมันเข้ามาทำงานด้านไปรษณีย์ และโทรเลข กรมรถไฟหลวงเป็นหน่วยงานหนึ่งที่เน้นจ้างชาวเยอรมันเข้ามาเป็นวิศวกร โดยเฉพาะในเส้นทางรถไฟสายเหนือและสายโคราช และยังจ้างนายเบ็ตเก (Bethke) เข้ามาเป็นอธิบดีกรมรถไฟหลวงเป็นต้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวยังส่งเจ้านายบางพระองค์ไปเรียนวิชาการทหารที่เยอรมนี เช่น สมเด็จฯ กรมพระนครสวรรค์วรพินิต สมเด็จฯ กรมพระชัยนาทนเรนทร สมเด็จฯ กรมหลวงสงขลานครินทร์ เป็นต้น (มานิจ ชุมสาย, 2522)

ต่อมาเมื่อเกิดมหาสงครามขึ้น พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ทรงเห็นถึงความสัมพันธ์อันดีแต่เก่าก่อน รวมไปถึงสมรภูมิหลักอยู่อยู่ห่างไกลไม่เป็นผลกระทบโดยตรงต่อสยาม จึงประกาศเป็นกลาง และคงดำรงความเป็นกลางอย่างเคร่งครัดมาโดยตลอด ในช่วงต้นสงครามนั้น กลุ่มชนชั้นนำของสยาม มีความคิดเห็นต่อสงครามแตกต่างกันออกไป โดยสามารถแยกออกเป็นความเห็นหลัก 3 กลุ่มคือ นิยมเป็นกลาง นิยมสัมพันธมิตร และนิยมเยอรมัน แนวคิดนิยมเป็นกลางปรากฏอยู่ในกลุ่มที่นิยมอังกฤษในช่วงต้นสงคราม

ทั้งนี้เมื่อมหาสงครามในยุโรปดำเนินมาจนถึง พ.ศ. 2460 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ทรงตระหนักแน่ด้วยพระปรีชาญาณทางทหารว่า เยอรมนีจะต้องพ่ายแพ้ในสงครามครั้งนี้เป็นแน่ จึงได้โปรดเกล้าฯ ให้จัดประชุมเสนาบดีสภาเป็นการลับ ณ พระที่นั่งไพศาลทักษิณ ในพระบรมมหาราชวัง เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม พ.ศ. 2460 (ปิ่น มาลากุล, 2522) โดยได้ข้อสรุปจะยุติแนวคิดนิยมเป็นกลางลง แต่ทั้งนี้มิได้มีการกระทำการใดชัดเจน แต่มีการวานแผนลับโดยมีระบบ และจัดการไปทีขั้นตอนทีละขั้น ในระยะแรกนั้นทางพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงทักท้วงเยอรมนี และออสเตรีย-ฮังการี่ ในเรื่องธรรมเนียมการทำสงครามที่ไม่มีมนุษยธรรม โดยเฉพาะเรื่องสงครามเรือดำน้ำ ซึ่งทางเยอรมนีและออสเตรีย-ฮังการี่ ทำการเพิกเฉยข้อทักท้วง พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงประกาศตัดความสัมพันธ์กับจักรวรรดิเยอรมันและ จักรวรรดิออสเตรีย-ฮังการี่ ในวันที่ วันที่ 3 มิถุนายน พ.ศ. 2460 อย่างไรก็ตาม การกระทำครั้งนี้เป็นแค่การตัดความสัมพันธ์ทางการ ทูตเท่านั้น ยังไม่ถึงขั้นประกาศสงครามกับทางเยอรมนีและออสเตรีย-ฮังการี่

หลังจากที่สยามประกาศตัดความสัมพันธ์กับเยอรมนี และออสเตรีย-ฮังการี รัฐบาลสยามจึงเริ่มวางแผนการในด้านต่าง ๆ ซึ่งในตอนนั้นรัฐบาลสยามมีความสนใจในเรือเดินสมุทร ของเยอรมัน และออสเตรีย-ฮังการี่ โดยเรือเพชรบุรีก็อยู่ในกลุ่มนั้น โดยเรือทั้งหมดจอดเรือเทียบท่าอยู่

บริเวณ บางโคล่ และบางคอแหลม โดยมีเป้าหมายคือ “การยึด” และนำเรือไปประมูล ในศาลทรัพย์เชลย (Prize court) เพื่อผลประโยชน์ทางการเงินของประเทศสยาม ซึ่งเรือเพชรบุรีอยู่ในกลุ่มของเรือที่อยู่ในแผนการเข้ายึดเช่นกัน

เมื่อเป็นที่แน่ชัดแล้วว่าจะประกาศเข้าร่วมสงครามแน่ รัฐบาลสยามจึงวางแผนยึดเรือในทันที โดยมีการมอบหมายหน้าที่การยึดเรือให้เป็นของ “กระทรวงนครบาล” แต่เนื่องจากกระทรวงนครบาลมีกำลังพลไม่เพียงพอ เจ้าพระยายมราช จึงเสนอให้ สมเด็จฯ กรมพระนครสวรรค์วรพินิต และกระทรวงทหารเรือรับหน้าที่ยึดเรือแทน ดังระบุไว้ในจดหมาย วันที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2460 และมีการยอมรับในวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 หรือ 11 วันก่อนการเข้าร่วมสงคราม

ในครั้งนั้นกระทรวงทหารเรือ และกระทรวงนครบาล ทำการแบ่งหน้าที่ ให้กระทรวงทหารเรือรับหน้าที่ยึดเรือเยอรมนีและออสเตรีย-ฮังการี่ โดยทำการ ส่ง ร.ร.ล. (เรือรบหลวง) สุครีพครองเมือง และมุรธาวลิตสวัสดิ์ พร้อมกับเรือตอร์ปิโดจำนวนหนึ่งลงไปที่บางนา เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับปฏิบัติการยึดเรือใน ส่วนกระทรวงนครบาลมีหน้าที่สอดแนมจากภาคพื้นดิน และรายงานให้กระทรวง ทหารเรือทราบทันที ที่สังเกตเห็นว่าเรือเยอรมันเตรียมออกเรือ หรือพยายามทำลายเรือ (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460ก)

ทั้งนี้ทางรัฐบาลสยามทำการเตรียมความพร้อมอย่างรัดกุม และเตรียมการอธิบายเพื่อไว้ชี้แจง กับเยอรมันในกรณีที่ยังไม่ประกาศสงคราม ในกรณีที่ต้องหยุดยั้งเรือเยอรมันไม่ให้ออกจากน่านน้ำสยามก่อนการประกาศสงคราม โดยกระทรวงทหารเรืออธิบายว่า เรือเยอรมันหรือเรือชาติอื่นต้องขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ก่อนการออกเรือแต่ละครั้ง ตามพระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำสยาม มีใจความระบุไว้ว่า “การที่เรือต่างชาติออกจากท่าโดยไม่แจ้งต่อเจ้าหน้าที่สยามถือว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย และแสดงถึงเจตนาร้าย เรือรบสยามสามารถยิงกระสุนเปล่าเพื่อเป็นสัญญาณห้ามเรือ แต่ถ้าเรือลำนั้น ยังคงฝ่าฝืนต่อไป เรือรบสยามสามารถยิงเรือลำนั้นให้จมได้ในทันที (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460ข)

แผนการยึดเรือเป็นแผนการที่รัฐบาลสยาม ได้รับคำเสนอแนะจากรัฐบาลอังกฤษ โดยวันที่ 20 มิถุนายน พ.ศ. 2460 เซอร์ เฮอร์เบิร์ต จี เดอร์ริ่ง (Sir Herbert G. Dering) ราชทูตอังกฤษประจำสยามส่งจดหมายมายังกระทรวงการ ต่างประเทศ เสนอให้รัฐบาลสยามทำการยึดเรือเยอรมันหลังจากที่สยามประกาศตัดความสัมพันธ์กับเยอรมนี ตั้งแต่วันที่ 3 มิถุนายน พ.ศ. 2460 รัฐบาลอังกฤษคาดการณ์ว่าหลังจากการตัด ความสัมพันธ์ ชาวเยอรมันอาจคาดการณ์ได้ว่าสยามกำลังเข้าร่วมสงคราม สายลับเยอรมันอาจฉวย โอกาสทำลายเครื่องกล หรือเผาเรือเพื่อไม่ให้เรือตกไปอยู่ในการควบคุมของรัฐบาลสยาม รัฐบาลอังกฤษคาดการณ์ถึงความเสี่ยงเหล่านี้จึงเสนอให้รัฐบาลสยาม

ควรปฏิบัติการบางอย่างเพื่อป้องกันไว้ก่อน เนื่องจากท่าเรือในกรุงเทพมหานครไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการซ่อมแซมเรือที่เสียหาย (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460ค)

ต่อมาในคืนวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 เวลาประมาณ เวลา 23:30 น. กระทรวงทหารเรือ และกระทรวงนครบาล ได้เข้าทำการยึดเรือ เจ้าพระยายมราชโทรศัพท์แจ้งราชเลขานุการรายงานว่าตนได้รับโทรศัพท์จากพนักงานตำรวจที่บางคอแหลม ตำรวจแจ้งเจ้าพระยายมราชว่า “ได้ยินเสียงระเบิดที่บางโคล่ภายในพื้นที่จอดเรือเยอรมัน และเห็นแสง ไฟสว่าง เข้าใจว่าเรือเยอรมันกำลังระเบิด”

เมื่อเข้าสู่เช้าวันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 มีการรายงาน อีกหลายครั้ง โดยมีรายละเอียดดังนี้

“1 นาฬิกา เจ้าพนักงานโรงพักได้เอากล้องส่องนับเรือเยอรมันที่จอดอยู่บางโคล่แล้วยังอยู่บริบูรณ์ ทุกลำ ที่เสียงดังตูม ๆ แลเปนไฟแวบ ๆ นั้น บางทีจะเป็นเสียงปืน”

1 นาฬิกา 10 นาที “ที่ระเบิดดังตูม ๆ นั้น ได้ดังทุกลำ แต่เรือยังอยู่บริบูรณ์ บัดนี้ทหารเรือได้ขึ้น ประจำได้ทุกลำแล้ว ตามรายงานว่าเห็นจะระเบิดที่หม้อน้ำ”

1 นาฬิกา 20 นาที “ได้รับรายงานว่าเรือเดลีซึ่งจอดอยู่ท่าหน้าห้างวินเซอร์นั้นอยู่เรียบร้อยดี”

1 นาฬิกา 30 นาที “เพียงเวลานี้ (1 โมง 30 นาที) จับเชลยศึกได้ 76 คน”

2 นาฬิกา 15 นาที กระทรวงทหารเรือได้ส่งรายงานปฏิบัติการจับเรือให้ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ในรายงานแจ้งว่า “การระเบิดมีเพียงเล็กน้อย ส่วนใหญ่เป็น การระเบิดเพื่อทำลายเครื่องจักร พบความเสียหายแค่เรือเกาะสีชัง สำหรับการวางเพลิงเผาเรือ พบการวางเพลิงแค่เรือ 3 ลำคือเรือเชียงใหม่ เรือพิศณุโลก และเรือเกาะสีชัง

กองดับเพลิงจากกองเรือ ปืนที่รักษาการณ์ทางใต้ใช้เวลาดับเพลิง 38 นาที สำหรับการต่อสู้ เรือรบหลวงสุครีพครองเมือง รายงานว่ามีการต่อสู้ แต่ยังไม่ทราบชัดเจนเพราะได้ยินแต่เสียงปืน ประมาณ 30 นัด กระทรวงทหารเรือจึงส่งนายเรือเอก หลวงปรีชาชลจรนั่งเรือยนต์เร็วจากกรมยานยนต์ลงไปตรวจราชการ

ทั้งนี้เมื่อเวลาประมาณ 1 นาฬิกา 20 นาที เรือทุกลำถูกยึด และทหารเรือได้ชักธงราชนาวีขึ้นบนเรือแต่ทุกลำ ทหารเรือทำการตรวจสอบบัญชีสิ่งของบนเรือต่อไป”

นายเรือเอกหลวงปรีชาชลเข้า ไปตรวจสอบในพื้นที่เกิดเหตุ พบว่าไม่มีร่องรอยการต่อสู้ตามที่ได้รับรายงาน เสียงปืนที่ เรือรบหลวงสุครีพครองเมืองรายงาน อาจเป็นเสียงระเบิดลูกสูบเครื่องจักร นอกจากนั้นมีเพลิงไหม้บนเรือเกาะสีชังทำให้เรือเสียหายหนักมาก แต่เพลิงไหม้บนเรือ

พิษณุโลกสามารถดับลงได้ทันโดยไม่ลุกลาม เรือทุกลำมีอาวุธคือปืนพก และปืนยิงนก ปืนแต่ละกระบอกบรรจุกระสุนพร้อมใช้งานทุกกระบอก (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460ง)

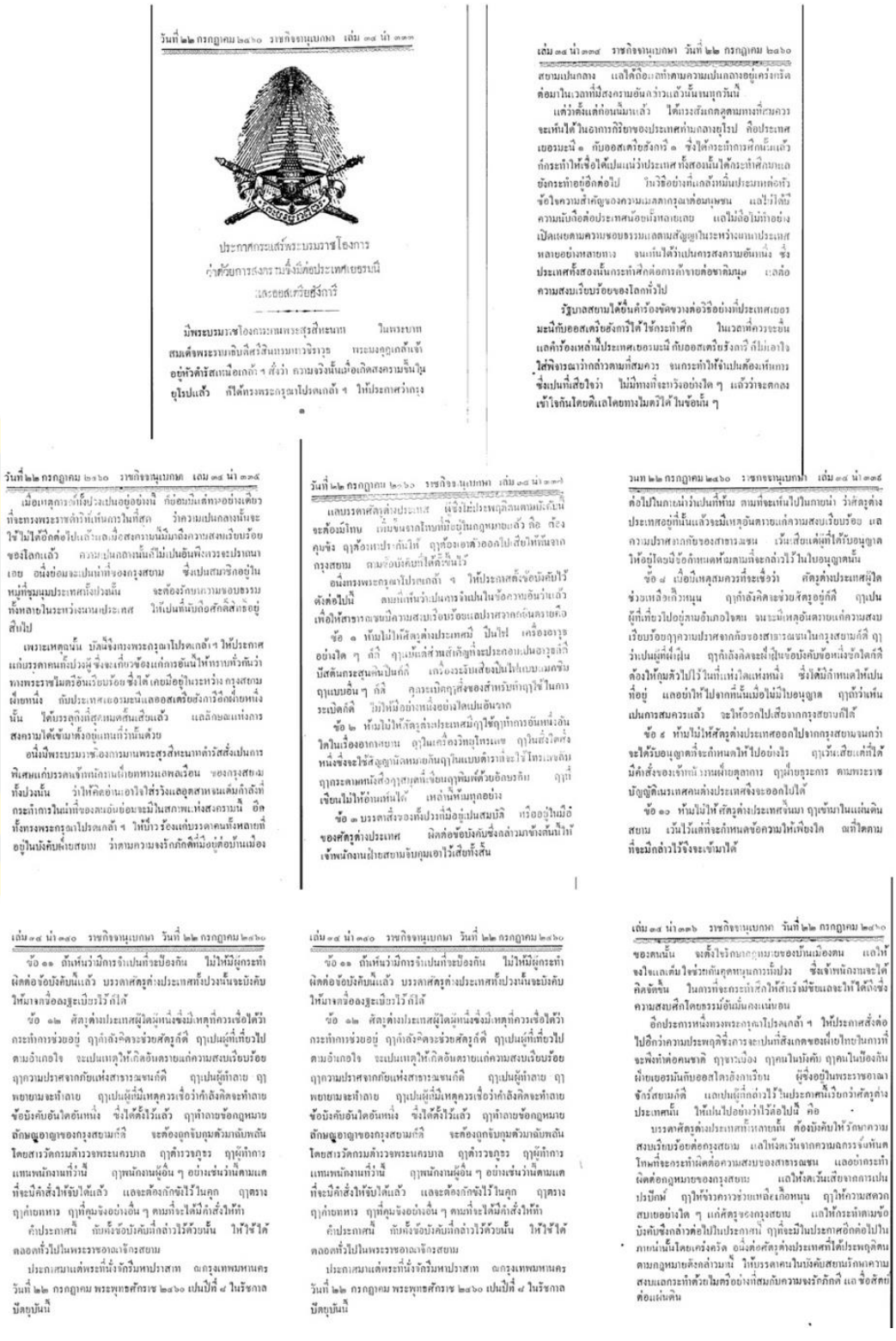
ในการนี้สมเด็จฯ กรมพระนครสวรรค์วรพินิตทรงชี้แจงว่าจำนวนอาวุธปืนเหล่านี้มีมากกว่าปกติ เป็นการส่อให้เห็นถึงความผิดปกติไปจากธรรมเนียมการมีอาวุธป้องกันตนเองบนเรือ เดินทะเล สมเด็จฯ กรมพระนครสวรรค์วรพินิตทรงพระราชทานรายงานอาวุธให้นายพลเรือตรี สม เด็จฯ กรมหมื่นชุมพรเขตรอุดมศักดิ์ จเรทหารเรือ ไปตรวจสอบ และแสดงความคิดเห็นเพื่อสันนิษฐานว่า การมีอาวุธมากกว่าปกติ เป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมายระหว่างประเทศใดบ้าง (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460จ)

จากหลักฐานเอกสารข้างต้นจะเห็นได้ว่าการปฏิบัติการยึดเรือเชลยนั้น เกิดขึ้นในคืนวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 ซึ่งเป็นปฏิบัติการที่ขึ้นในเวลาไม่กี่ชั่วโมงก่อนการประกาศเข้าร่วมมหาสงคราม โดยถือได้ว่าเป็นปฏิบัติการที่กระทำอย่างรวดเร็ว และมีการวางแผนอย่างรัดกุม

จากการค้นคว้าของพบว่า กระทรวงทหารเรือได้ทำการยึดเรือมาจากเยอรมนี และออสเตรีย-ฮังการี่ ทั้งหมด 9 ลำ โดยเรือเพชรบุรี เป็นหนึ่งใน 9 ลำนั้นด้วย

จากปฏิบัติการครั้งนี้ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงตรัสชื่นชมว่า “กองทัพเรือ ปฏิบัติการได้เฉียบขาดอย่างมาก และเป็นเกียรติประวัติอย่างยิ่งสำหรับราชนาวีสยามฯ” (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460ฉ)

ต่อมาในวันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 สยามประกาศเข้าร่วมมหาสงคราม หรือสงครามโลกครั้งที่ 1 อย่างเป็นทางการ โดยมีประกาศกระแสพระบรมราชโองการ ของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ออกมาเป็น “ประกาศกระแสพระบรมราชโองการ สงครามซึ่งมีต่อประเทศเยอรมนี และออสเตรีย-ฮังการี” มีใจความว่าระบุถึงเหตุผลในการเข้าร่วมในมหาสงคราม รวมไปถึงข้อกำบังคับต่าง ๆ ทั้งที่เกี่ยวข้องกับ บุคคลที่เป็นคนของประเทศเยอรมนี และออสเตรีย-ฮังการี ทั้งนี้รวมไปถึงของบังคับต่าง ๆ ในการเข้ายึดทรัพย์สินของประเทศเยอรมนี และออสเตรีย-ฮังการี ที่มีอยู่ในสยาม



ประกาศกระแสร์พระบรมราชโองการ
ว่าด้วยการสงคราม ซึ่งมีต่อประเทศเยอรมนี
และออสเตรียฮังการี

มีพระบรมราชโองการมาเมพระสุริสันธนาท ในพระบาท สมเด็จพระรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิรุณห พระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวบรมนัสถเหนือเกล้า ฯ สั่งว่า ความจริงนั้นเมื่อเกิดสงครามขึ้นในยุโรปแล้ว ก็ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ ให้ประกาศว่าสยามเป็นกลาง แลได้ถือเอาทำตามความเป็นกลางอยู่เคร่งครัดต่อมาในเวลาที่มีสงครามอันกว้างแล้วนั้นจนทุกวันนี้

แต่ว่าสิ่งแลก่อนนั้นมาแล้ว ได้แรงสัมผัสคุ้นหูทางที่ควรจะเห็นได้ในอาการกิริยาของประเทศท่านกลางยุโรป คือประเทศเยอรมนี ๑ กับออสเตรียฮังการี ๑ ซึ่งได้กระทำการหักหาญนั้นแล้ว ก็กระทำให้เชื่อได้เป็นแน่ว่าประเทศทั้งสองนั้นได้กระทำศึกษาแลยังกระทำอยู่อีกต่อไป วินิจฉัยอย่างที่แลสังหมั่นประมาทต่อหัวข้อใจความสำคัญของความเมตตากรุณาต่อมนุษยชน แลไม่ได้มีความนับถือต่อประเทศนั้นอย่างหลายเลย แลไม่ถือไม่ทำอย่างเปิดเผยตามความชอบธรรมแลตามสัญญาในระหว่างนานาประเทศหลายอย่างหลายทาง จนเห็นได้ว่าเป็นการสงครามอันหนึ่ง ซึ่งประเทศทั้งสองนั้นกระทำศึกต่อการค้าขายต่อชาติมนุษย แลล่อความสงบเรียบร้อยของโลกทั่วไป

รัฐบาลสยามได้ยื่นคำร้องขัดขวางต่อวิธีอย่างที่ประเทศเยอรมนีกับออสเตรียฮังการีได้ใช้กระทำศึก ในเวลาที่ควรจะยื่นแลคำร้องเหล่านั้นประเทศเยอรมนี กับออสเตรียฮังการี ก็ไม่เอาใจใส่พิจารณาว่ากล่าวตามที่สมควร จนกระทำให้จำเป็นต้องเห็นการซึ่งเป็นที่เสียใจว่า ไม่มีทางที่จะหาวิธีอย่างใด ๆ แล้วว่าจะตกลงเข้าใจกันโดยดีแลโดยทางไมตรีได้ ในข้อนั้น ๆ

เมื่อเหตุการณ์ทั้งปวงเป็นอยู่อย่างนี้ ก็จำยอมนิ่งเสียทางอย่างเดียวที่จะทรงพระราชดำริห์เห็นการในที่สุด ว่าควรเมเป็นกลางนั้นจะใช้ไม่ได้อีกต่อไปแล้ว แลเมื่อสงครามนี้มีเหตุควรสงเคราะห์เรียบร้อยของโลกแล้ว ความเป็นกลางนั้นก็ไม่เป็นอันเพียงจะปรานาเลย อนึ่งข้อนจะเป็นน่าที่ของกรุงสยาม ซึ่งเป็นสมาชิกอยู่ในหมู่ที่ชุมนุมประเทศทั้งปวงนั้น จะต้องรักษาความชอบธรรมทั้งหลายในระหว่างนานาประเทศ ให้เป็นที่นับถือศักดิ์สิทธิ์อยู่สืบไป

เพราะเหตุฉะนั้น บัดนี้จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ ให้ประกาศแก่บรรดาคนทั้งปวงผู้ซึ่งจะเกี่ยวข้องแก่การอันนี้ให้ทราบทั่วกันว่า ทางพระราชไมตรีอันเรียบร้อยซึ่งได้เคยมีอยู่ในระหว่าง กรุงสยามฝ่ายหนึ่ง กับประเทศเยอรมนีแลออสเตรียฮังการีอีกฝ่ายหนึ่งนั้น ได้บรรลุถึงที่สุดขาดสิ้นเสียแล้ว แลลักษณะแห่งการสงครามได้เข้ามาตั้งอยู่แทนที่ว่านั้นด้วย

อนึ่งมีพระบรมราชโองการมาเมพระสุริสันธนาท่านว่าสั่งเป็นการพิเศษแก่บรรดาเจ้าหน้าที่ทหารแลพลเรือน ของกรุงสยามทั้งปวงนั้น ว่าให้คิดอ่านอย่าให้ประมาทแลเสอดุสาหนะเต็มกำลังที่กระทำการในน่าที่ของตนยิ่งขึ้นในสถานะแห่งสงครามนี้ อีกทั้งทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ ให้บำรุงแก่บรรดาคนทั้งหลายที่อยู่ในบังคับฝ่ายสยาม ว่าตามความจงรักภักดีที่มีอยู่ต่อบ้านเมือง

ข้อ ๑ ห้ามมิให้สัตรูต่างประเทศมี ปืนใหญ่ เครื่องอาวุธอย่างใด ๆ ดินปืน กระสุนดินปืนก็ดี เครื่องระเบิดก็ดี ลูกระเบิดก็ดี ปืนสั้นปืนยาวก็ดี ปืนกลก็ดี ปืนกลเบาก็ดี ปืนกลอัตโนมัติก็ดี ปืนกลเบาอัตโนมัติก็ดี ปืนกลหนักก็ดี ปืนกลหนักอัตโนมัติก็ดี ปืนกลเบาอื่น ๆ ก็ดี ลูกกระสุนปืนทุกสิ่งของสำหรับทำอาวุธใช้ในการระเบิดก็ดี วัตถุที่ใช้อย่างหนึ่งอย่างใดเป็นอันขาด

ข้อ ๒ ห้ามมิให้สัตรูต่างประเทศมีรถยนต์ หรือรถจักรยานก็ดี หรือรถอย่างอื่นก็ดี ซึ่งใช้ในการขนส่งหรือการเดินทางก็ดี หรือเรือกำปั่นก็ดี เรือใบก็ดี เรือกลไฟก็ดี เรือยนต์ก็ดี เรือแจวก็ดี เรือพายก็ดี เรือมาดก็ดี เรือแคนูก็ดี เรือเป็นพาหนะอย่างใดอย่างหนึ่งก็ดี ซึ่งจะใช้ในการขนส่งหรือการเดินทางก็ดี ในน่านน้ำสยามก็ดี ในแม่น้ำลำคลองก็ดี ในทะเลสาบก็ดี ในทะเลก็ดี ในมหาสมุทรก็ดี ในอ่าวก็ดี ในแหลมก็ดี ในเกาะก็ดี ในที่ใดที่หนึ่งก็ดี ในเขตแดนแห่งกรุงสยามก็ดี ในเขตแดนแห่งประเทศที่ติดต่อกับกรุงสยามก็ดี ในเขตแดนแห่งประเทศที่ใกล้เคียงกับกรุงสยามก็ดี ในเขตแดนแห่งประเทศที่ไม่ใกล้เคียงกับกรุงสยามก็ดี ในเขตแดนแห่งประเทศที่ไกลกับกรุงสยามก็ดี ในเขตแดนแห่งประเทศที่ไกลมากกับกรุงสยามก็ดี ในเขตแดนแห่งประเทศที่ไกลมากที่สุด

ทั้งนี้การตัดสินพระทัยของพระองค์ ปรากฏว่าได้รับการคัดค้านจากประชาชนทั่วไป เนื่องจากในสมัยนั้นมีคนไทยไปศึกษาต่อที่ประเทศเยอรมนีเป็นจำนวนมาก จึงนิยมและเคารพเยอรมนีเป็นเสมือนครูบาอาจารย์ และเยอรมนีไม่เคยสร้างความเจ็บช้ำน้ำใจให้คนไทยมาก่อนเลย และในการรบระยะแรก เยอรมนีเป็นฝ่ายได้ชัยชนะมาตลอด ไม่น่าไปได้ว่าเยอรมนีจะเป็นฝ่ายแพ้สงครามในที่สุด ยุทธภูมิในการรบครั้งนี้ก็ไกลมาก ส่วนใหญ่เกิดในทวีปยุโรป ประชาชนโดยทั่วไปมีความเห็นว่า เมืองไทยไม่น่ามีส่วนเกี่ยวพันด้วย ทั้งเมืองไทยก็ยังเป็นประเทศเล็ก ๆ ควรอยู่อย่างสงบดีกว่า

หลังจากที่ไทยประกาศสงครามกับเยอรมนีแล้ว ไทยก็เริ่มทำการจับเชลยที่เป็นชาวเยอรมนี และออสเตรีย-ฮังการี เพื่อป้องกันการก่อการไม่สงบ ยึดเรือเดินทะเลขนาดใหญ่ เรือบรรทุก เรือลำเลียง จับลูกเรือเป็นเชลย และริบทรัพย์เชลยเหล่านี้เสีย

ซึ่งในวันที่ 20 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 หรือก่อนวันประกาศสงครามรัฐบาลสยามได้บัญญัติกฎหมาย “พระธรรมนูญศาลทรัพย์เชลย พระพุทธศักราช 2460” ประกาศใน ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 34 หน้า 353/23 กรกฎาคม 2460 สาระสำคัญของพระธรรมนูญฉบับนี้คือการยึดเรือชาติศัตรูให้เป็นของ หลวงทั้งหมด การตั้งศาลขึ้นมาเพื่อให้เจ้าของเรือสามารถไถ่เรือตัวเองคืน หรือทางรัฐบาลสยามจะขายเรือให้ชาติอื่นก็ได้ หรือด้วยวิธีการประมูลก็ได้ ซึ่งศาลทรัพย์เชลยสามารถพิจารณาประมูลเรือศัตรูได้เมื่อผ่านไป 1 เดือนหลังจากทำการยึดเรือ

กรณีเรื่องศาลทรัพย์เชลยนั้น เป็นประเด็นที่มีการประชุมกันมาก่อนเข้าร่วมมหาสงคราม สมเด็จฯ กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ ได้ทำการปรึกษากับ เซอร์ เฮอร์เบิร์ต เดอร์ริ่ง ราชทูตอังกฤษประจำสยาม เรื่องการให้รัฐบาลอังกฤษเข้ามาช่วยเหลือ ในการก่อตั้งศาลทรัพย์เชลย รวมไปถึงแก้ไขข้อขัดข้องที่เกิดจากจากอนุสัญญาเฮก ซึ่งสุดท้ายรัฐบาลสยามได้ทำการแต่งตั้งให้นายบัสซาร์ด (Buszard) ทนายความชาวอังกฤษ และทนายชาวสยามคนอื่น ๆ เข้ามาเป็นผู้ดูแลศาลทรัพย์เชลย

ความจำเป็นในการตั้งศาลทรัพย์เชลย รัฐบาลสยามให้เหตุผลในขณะนั้นว่า สยามได้ทำการฝากเงินของรัฐบาลจำนวน 780,000 ปอนด์ ไว้ที่เยอรมนี ดังนั้นการทีสยามประกาศเข้าร่วมมหาสงครามครั้งนี้ จะทำให้เงินเหล่านั้นถูกยึด รัฐบาลสยามจึงมีความจำเป็น ที่จะต้องหาเงินอื่นมาทดแทน โดยการยึดเรือ และให้ศาลทรัพย์เชลยประกาศขายเรือให้อังกฤษ เพื่อนาเงินมาใช้ดูแลกิจการภายในประเทศ จนกว่าเยอรมนีจ่ายเงินคืน หลังจากสงครามจบลง (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460ข)

ในการยึดเรือเดินทะเลขนาดใหญ่ครั้งนี้ ยึดเรือมาได้ทั้งหมด 9 ลำ ประกอบไปด้วย เรือ 1) โทรเดนเฟลช ระวาง 4699 ตัน 2) เรือสามเสน ระวาง 1632 ตัน 3) เรือเดลี่ ระวาง 1394 ตัน

3) เรือพิศณุโลก ระวาง 2019 ตัน 4) เรือปัตตานี ระวาง 1819 ตัน 5) เรือเพชรบุรี ระวาง 2191 ตัน 6) เรือเกาะสีชัง ระวาง 2043 ตัน 7) เรือเชียงใหม่ ระวาง 1815 ตัน 8) เรือลันดรัตเซียฟ ระวาง 1640 ตัน ซึ่งรวมกันมีระวางน้ำหนักราว 20,000 ตัน (หอสมุดแห่งชาติ, 2460)

หลังจากที่ทำการยึดเรือมาแล้ว รัฐบาลสยามได้ทำการเปลี่ยนธงเรือ เป็นธงสยาม และทำการเปลี่ยนชื่อเรือทั้งหมด (สุจิรา ศิริไปล์, 2560) ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4 เปรียบเทียบชื่อเดิมและชื่อใหม่หลังการเข้ายึดเรือเชลย

ชื่อเดิม	**ชื่อใหม่**
Chiengmai (NDL)	เรือเดินสมุทร (Doen Samud)
Deli (NDL)	เรือเด่นสมุทร (Dein Samud)
Kohsichang (NDL)	เรือศรีสมุทร (Sri Samud)
Ladrat Scheiff (M.Struve)	เรือแล่นสมุทร (Laen Samud)
Patani (NDL)	เรือท่องสมุทร (Thong Samud)
Petchabiri (NDL)	เรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud)
Pitsanulok (NDL)	เรือผ่านสมุทร (Phan Samud)
Samsen (NDL)	เรือปิ่นสมุทร (Pin Samud)
Trautenfels (Hansa)	เรือเยี่ยมสมุทร (Yiam Samud)

จีนสยามนิกรศัพท์

CHINO SIAMESE DAILY NEWS.

BANGKOK.

การรับศัตรูต่างประเทศ

การที่ประเทศเราได้มีเหตุมาควรเพื่อจำเป็นอย่างไร จึงต้องประกาศคัดทางพระราชไมตรี หรือแสดงตัวเป็นศัตรูกับประเทศเยอรมนี และออสเตรียฮังการีเรียนนั้น ราษฎรเราก็เป็นราษฎร ราชเมืองยอมทราบดีอยู่ด้วยกันแล้ว เพราะฉนั้นเราจึงไม่ต้องอธิบายอย่างใด นอกจากจะขอเตือนให้ราษฎรทำตาม นานาประการ เราก็เป็นราษฎร อันจงรักภักดีและมีความซื่อสัตย์ต่อแผ่นดิน ให้ปฏิบัติตามกฎหมายบ้านเมืองช่วยเหลือเจ้าพนักงานฝ่ายทหาร และพลเรือนของพระผู้เป็นเจ้าที่กระทำการทุกอย่าง เพื่อเป็นประโยชน์ในราชการสงครามนี้ให้ได้รับชนะและความสงบเงียบเป็นที่สุด และการที่ราษฎรเราๆ ประพฤติตนต่อศัตรูต่างประเทศนั้น จงปฏิบัติตามกระแสพระบรมราชโองการโดยเคร่งครัดจึงจะสมเป็นราษฎรที่รู้เรื่องแล้ว

ในทางราชการได้คบคิดทางพระราชไมตรีกับประเทศเยอรมนีและออสเตรียฮังการีเรียนนั้น เราได้ทราบทำหนดมาหลายวันแล้ว แต่เรื่องจำเป็นการสำคัญอันใหญ่หลวง ไม่ควรจะให้พวกศัตรูมีความรู้ตัวเสียก่อนนำที่รัฐบาลได้กระทำลงจริง เพราะเหตุนี้เราจึงมิได้ลงว่ากระไรนอกจากพูดเปรยๆ เช่นเรื่อง "การยุทธสงคราม" และเรื่อง "การตัดไมตรีกับการสงคราม" ดังในหนังสือพิมพ์เมื่อเร็วๆ นี้เท่านั้น

แต่อย่างไรก็ดี การที่รัฐบาลได้ลงมือทำครั้งนี้ เราขอสมโนมิได้ในความพร้อมเพรียงของทหาร บกทหารเรือ ตำรวจพระนครบาล กองเสือป่าคลอดถึงราชการฝ่ายพลเรือน บางกระทรวงที่ได้ทำกันอย่างทอมเกลี้ยงและเรียบร้อยถ่องแท้ ไม่ใช่การคิดอันสุขุมรอบคอบ ไม่มีที่ๆ จะคิดได้เลยแม้แต่สักอย่างเดียว และเราเชื่อว่าทั้งตัวพวกศัตรูต่างประเทศเองก็คงจะคิดปลาดในใจว่า ไม่น่านึกว่าประเทศเราจะทำการใหญ่สำเร็จได้เรียบร้อยดีถึงเพียงนี้ ทั้งยังจะต้องมีความอดใจในความเมตตาปรานีที่รัฐบาลของเราได้มีแก่พวกเขาด้วย

(ข่าวเรื่องนี้มีต่อในหน้า ๓)

วันที่ ๒๒ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๐๕ นี้ จะเป็นวันสำคัญที่สุดสำหรับพระยาตาก ประเทศเราและจะเป็นเกียรติยศอันหนึ่งสำหรับชาวควนออกเราด้วย

ต่อนี้ไปเราขอ [illegible] เกิดขึ้นในคืนวันเสาร์ ขึ้น ๑๕ ค่ำ ปีมะเส็ง ตรีศก จุลศักราช ๑๒๓๕ ตรงกับวันที่ ๒๘ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๑๖ ซึ่งเป็นวันที่ท่านผู้อ่านของเราคือ

ในคืนวันนั้นได้ทราบว่าได้มีเสียงร้องว่าราชการฝ่ายทหารพลเรือนเป็นอันมากมาประชุมกันเมื่อค่ำ ถวายบังคม พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เพื่อถวายพระพรชัยมงคล ในพระราชกุศลวันประสูติ ในการนี้ได้มีการเลี้ยงโต๊ะเสวยกันเป็นการใหญ่ ในการนี้ได้มีการยิงปืนใหญ่ขึ้นเป็นพุทธบูชาเป็นการสมโภชน์

ภายหลังจากที่รัฐบาลสยามได้ยึดเรือมาจาก เยอรมนี และออสเตรีย-ฮังการี แล้วต่อมาทางรัฐบาลสยามได้รับมอบหมายให้จัดเตรียมเรือ 2 ลำในการจัดส่งเชลย ไปยังงประเทศอินเดีย โดยใช้เรือที่รัฐบาลสยามยึดได้หลังการประกาศเข้าร่วมมหาสงคราม ซึ่งได้แก่ เรือสามเสน (Samsen) ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น “ปิ่น สมุทร” และเรือเดลี (Deli) ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น “เด่นสมุทร” หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2465).หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.6ต.15.2/5 เรื่อง ส่งเชลยศึกไปประเทศออสเตรเลีย อินเดีย ยุโรป (12 ก.ค. 2460-28 ส.ค. 2465), 25. และต่อมาทางรัฐบาลอังกฤษได้ส่งหนังสือมาโดยขอยืมเรืออีก 7 ลำ ที่รัฐบาลสยามยึดได้จากบริษัทของเยอรมนีที่จอดเทียบท่าที่กรุงเทพ ซึ่งเรือแก้วสมุทรอยู่ในกลุ่มนั้นด้วย ส่วนรัฐบาลฝรั่งเศสได้ขอให้สยามจัดหาน้ำมันละหุ่งให้ (สุจิรา ศิริไปล์, (2560, หน้า 93) ทั้งนี้รัฐบาลสยามได้ตอบสนองคำขอต่าง ๆ เหล่านี้โดยทันที อย่างไรก็ตาม ในเวลาต่อมาฝรั่งเศสได้ขอให้สยามช่วยส่งนักบิน แพทย์ และคนขับรถไปยังสมรภูมิที่ยุโรปเพื่อสนับสนุนกองทัพสัมพันธมิตร

ต่อมาภายหลังจากจบมหาสงคราม รัฐบาลอังกฤษได้คืนเรือทั้งหมดกลับมา รวมทั้งเรือแก้วสมุทรด้วย จากนั้นเรือแก้วสมุทรจึงได้กลับมาดำเนินกิจการขนส่งสินค้า และคนตามเดิม หากแต่อยู่ในความดูแลของรัฐบาลสยามนั่นเอง

ความสัมพันธ์ทางการค้า และเส้นทางเดินเรือของเรือแก้วสมุทร

สยามทำการค้ากับต่างชาติมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน โดยเฉพาะกับประเทศจีน ซึ่งคงไม่แปลกนัก หากเรือที่ใช้สำหรับทำการค้าเหล่านั้นเป็นเรือสัญชาติสยาม หรือสัญชาติจีน แต่ในกรณีของเรือแก้วสมุทรนั้นต่างออกไป เพราะเรือลำนี้เป็นสัญชาติเยอรมนี

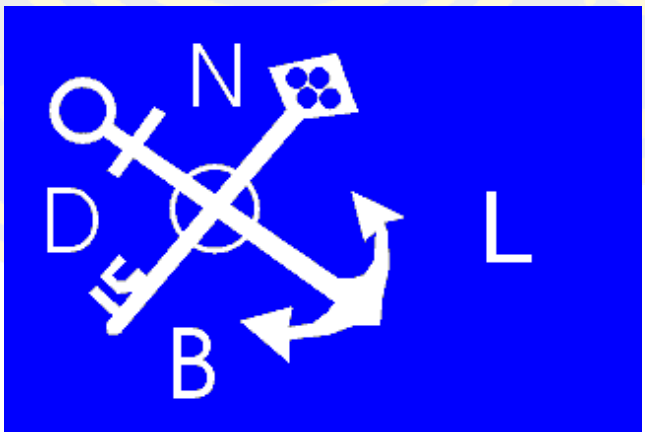
เรือแก้วสมุทร เดิมที่มีชื่อว่า N.D.L. SS Petchaburi เป็นเรือสัญชาติเยอรมนีตั้งแต่กำเนิด เป็นเรือขนส่งของเยอรมนี เดินเรือในนามของบริษัท Norddeutscher Lloyd (NDL) (North German Lloyd Steamship Company of Bremen) ถูกต่อขึ้นและใช้งานในปี พ.ศ. 2444 (กองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร, 2559) ซึ่งบริษัท Norddeutscher Lloyd ก่อตั้งโดย Hermann Henrich Meier และ Eduard Crüsemann ใน Bremen ราวปี พ.ศ. 2400 (Wyman, 1993) และมีการพัฒนาจนเป็นหนึ่งในบริษัทขนส่งที่สำคัญที่สุดของเยอรมันในช่วงปลายศตวรรษที่ 19 และต้นศตวรรษที่ 20 ทั้งยังถือได้ว่าเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของ Bremen และ Bremerhaven

จากการค้นคว้าพบรายงานบันทึกเหตุการณ์สำคัญของบริษัท Norddeutscher Lloyd ระบุไว้ในเอกสารว่า ในวันครบรอบ 50 ปี ของ Norddeutscher Lloyd ปี พ.ศ. 2450 บริษัท Norddeutscher Lloyd มีเรือเดินสมุทรอยู่ทั้งหมดมากถึง 93 ลำ, เรือเล็กอีก 51 ลำ, เรือฝึกอีก 2 ลำ และเรือกลไฟลำอื่น ๆ อีกจำนวนมาก รวมไปถึงมีพนักงานประมาณ 15,000 คน (North German

Lloyd Steamship Company of Bremen, 1898) ซึ่งถือได้ว่าเป็นยักษ์ใหญ่ในน่านน้ำที่ทำการขนส่งโดยแท้

ทั้งนี้ตราสัญลักษณ์ของบริษัท Norddeutscher Lloyd เองได้แสดงตัวตนอย่างชัดเจนในการทำการค้ากับประเทศทางฝั่งเอเชีย โดยจากการศึกษาจากตราสัญลักษณ์ พบว่ามีองค์ประกอบของตราสัญลักษณ์หลัก 3 ส่วน คือ สมอเรือ กุญแจแบบจีน และช่อมะกอก และถึงแม้จะมีการเปลี่ยนแปลงหลายต่อหลายครั้งก็ตามแต่ก็ยังคงมีลักษณะใกล้เคียงของเดิม

จากรูปแบบของตราสัญลักษณ์ดังกล่าวจึงสันนิษฐานว่า สมอเรือ คงมีความหมายถึงการเดินเรือ ส่วนกุญแจนั้น ในระยะแรกเป็นการออกแบบอย่างง่ายตัวกุญแจ ยังมีความเป็นยุโรปอยู่มาก สันนิษฐานว่า กุญแจ คือ ตัวเปิดประตูสู่โลกใบใหม่ที่กว้างใหญ่ ต่อมามีการพัฒนาตราสัญลักษณ์ใหม่ โดยใช้กุญแจแบบจีน ซึ่งรูปแบบนี้คงเข้าใจได้ว่าเป็นการเชื่อมโยงโดยตรง คือ กุญแจไขสู่เอเชียนั้นเอง และสุดท้ายคือช่อมะกอก สมัยก่อนชาวกรีกนิยมนำมาประดับติดตัว เช่น มงกุฎใบมะกอกที่เป็นสัญลักษณ์ของผู้มีชัยชนะ ดังนั้นเมื่อชาวกรีกรบชนะ จะใช้ใบมะกอกสวมศีรษะแก่เหล่าทหาร และกิ่งของมันเป็นสัญลักษณ์ของอิสระ เสรีภาพ หลังจากนั้นในยุคต่อ ๆ มา จึงได้นำรูปทรงของใบมะกอกมาเป็นตัวแทนแห่งชัยชนะ ซึ่งถ้าตีความตามความหมายทั้งสามสิ่งที่ประกอบอยู่ในตราสัญลักษณ์ของบริษัท Norddeutscher Lloyd คงหมายถึง การได้รับชัยชนะ หรือเป็นผู้ยิ่งใหญ่ในการเดินเรือในแถบเอเชียนั้นเอง



ภาพที่ 72 ตราสัญลักษณ์ของบริษัท Norddeutscher Lloyd ในระยะแรก

(https://www.fotw.info/flags/de~ndl.html)

ภาพที่ 73 ตราสัญลักษณ์ของบริษัท Norddeutscher Lloyd ในระยะที่สอง

(https://www.fotw.info/flags/de~ndl.html)

ภาพที่ 74 ตราสัญลักษณ์ของบริษัท Norddeutscher Lloyd ในระยะที่สาม

(https://www.fotw.info/flags/de~ndl.html)

ภาพที่ 75 ตราสัญลักษณ์ของบริษัท Norddeutscher Lloyd ในระยะที่สี่
(https://www.fotw.info/flags/de~ndl.html)

บริษัท Norddeutscher Lloyd เดินเรือในเขตน่านน้ำของไทยด้วยเรือหลายลำ ไม่ได้มีเพียงเรือแก้วสมุทรเท่านั้น โดยหากดูจากหลักฐานทางเอกสารที่สืบค้นมาจะพบว่า ในช่วงที่มีการจับกุมชาวเยอรมนี และออสเตรีย-ฮังการี่ และยึดเรือมานั้น เรือของบริษัท Norddeutscher Lloyd ถูกจับกุมและเข้ายึด ถึง 7 ลำ ประกอบไปด้วย เรือเดินสมุทร (Doen Samud) ชื่อเดิมเรือเชียงใหม่, เรือเด่นสมุทร (Dein Samud) ชื่อเดิมเรือเดลี, เรือศรีสมุทร (Sri Samud) ชื่อเดิมเรือเกาะสีชัง, เรือท่องสมุทร (Thong Samud) ชื่อเดิมเรือปัตตานี, เรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud) ชื่อเดิมเรือเพชรบุรี, เรือผ่านสมุทร (Phan Samud) ชื่อเดิมเรือพิษณุโลก, เรือปิ่นสมุทร (Pin Samud) ชื่อเดิมเรือสามเสน ซึ่งทั้งหมดนี้เป็นเรือของบริษัท Norddeutscher Lloyd ทั้งสิ้น

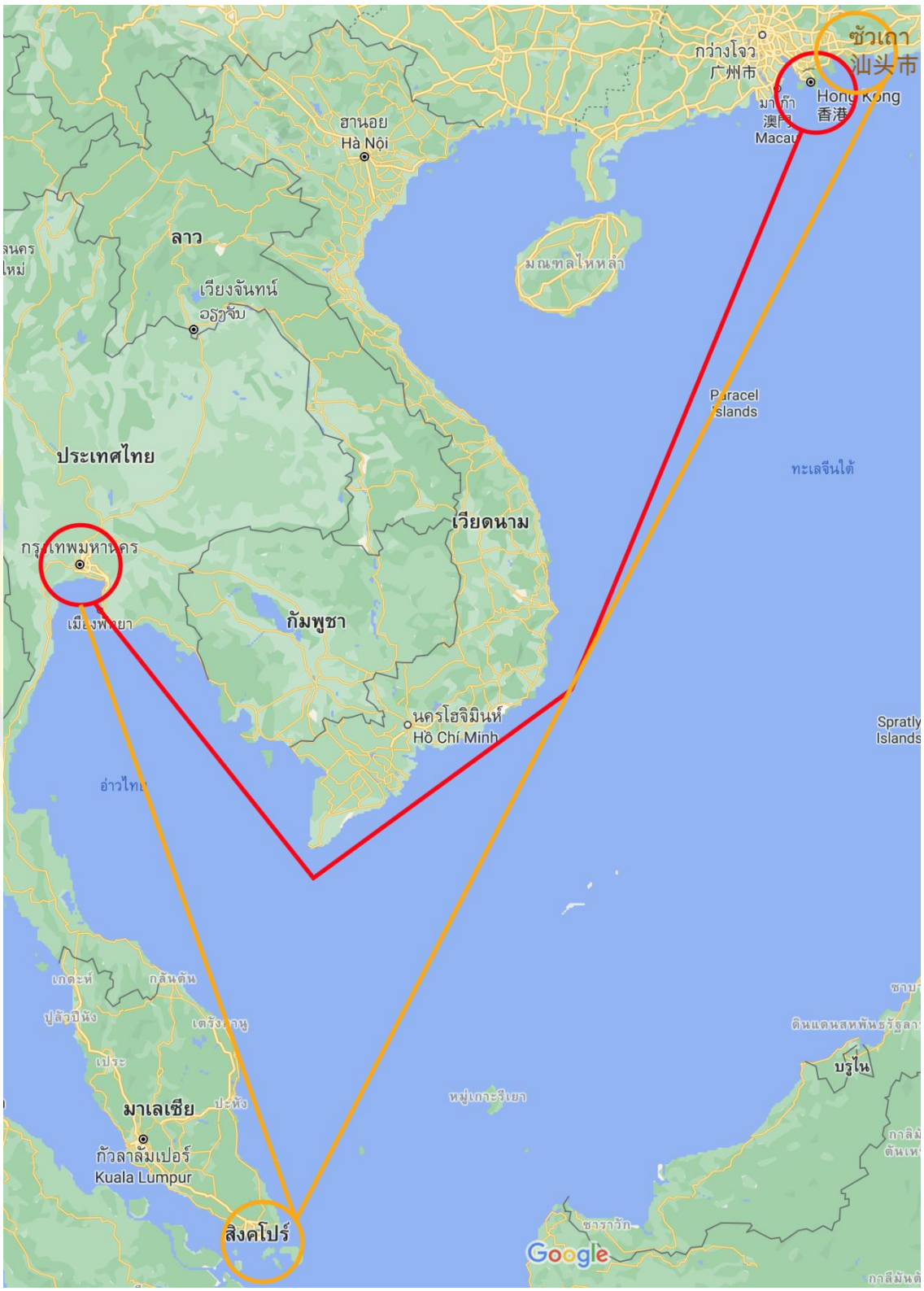
ดังนั้นจึงจะเห็นได้ว่า บริษัท Norddeutscher Lloyd เองให้ความสนใจกับประเทศไทยเป็นอย่างมาก ทั้งนี้จึงได้นำเรือเข้ามาทำการขนส่ง ซึ่งในขณะนั้นประเทศจีนมีปัญหาภายในประเทศมากมาย และกินเวลายาวนาน ตั้งแต่สงครามฝิ่น ไปจนถึงการปฏิวัติต่าง ๆ มีผลทำให้เกิดการอพยพครั้งใหญ่หลายระลอกด้วยกัน

รวมไปถึงสยามเองก็ยังไม่มีศักยภาพที่จะเดินเรือด้วยเรือขนาดใหญ่ลักษณะนี้ จึงเป็นช่องโหว่ ให้ชาวเยอรมนีเข้ามาทำการค้า และขนส่งแทน ในระยะเมื่อราวร้อยปีที่แล้ว สยามส่งออกสินค้าจำนวนมาก โดยเฉพาะข้าวสาร สังเกตได้จากเอกสารที่ระบุเรื่องราวในการจมลง ของเรือแก้วสมุทรที่บันทึกไว้ใน หนังสือพิมพ์ The straints Times ตีพิมพ์วันที่ 5 มกราคม พ.ศ. 2464 โดยมีการกล่าวถึงสินค้าเกษตรที่อยู่ในเรือคือ ข้าวสารจำนวน 13,000 กระสอบ ปลายทางการขนส่งอยู่ที่ฮ่องกง นอกจากนั้นหลักฐานทางโบราณคดีพบไหจำนวนมาก จึงสันนิษฐานว่าไม่ได้มีสินค้าแต่เพียงข้าวสาร หากแต่คงมีสินค้าทางการเกษตรอื่น ๆ อีกมาก แต่ถึงอย่างไร ข้าวสารจำนวน 13,000 กระสอบ เป็นจำนวนไม่น้อยเลยทีเดียว

ทั้งนี้จึงพอสรุปได้ว่า บริษัท Norddeutscher Lloyd ของเยอรมนี นำเรือเดินสมุทรเข้ามาเพื่อบริการขนส่งสินค้าทางการเกษตรของสยามไปยังฮ่องกง และให้บริการขนส่งคนจีน จากซัวเถาอพยพมายังสยาม โดยใช้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่อย่างน้อย 7 ลำ ซึ่งเรือแก้วสมุทรก็ถูกจัดอยู่ในกลุ่มนี้ด้วย ทั้งนี้เรือแก้วสมุทรถือได้ว่าเป็นเรือที่มีระวางขับมากที่สุด ในกลุ่มของเรือขนส่งบริษัท Norddeutscher Lloyd ที่ถูกทางรัฐบาลสยามยึดหากดูจากตารางเปรียบเทียบระวางขับ

ตารางที่ 5 เปรียบเทียบระวางขับ

ชื่อเรือ	**ระวางขับ**
เรือแก้วสมุทร (Kaeo Samud)	2191 ตัน
เรือศรีสมุทร (Sri Samud)	2043 ตัน
เรือผ่านสมุทร (Phan Samud)	2019 ตัน
เรือท่องสมุทร (Thong Samud)	1819 ตัน
เรือเดินสมุทร (Doen Samud)	1815 ตัน
เรือปิ่นสมุทร (Pin Samud)	1632 ตัน
เรือเด่นสมุทร (Dein Samud)	1394 ตัน



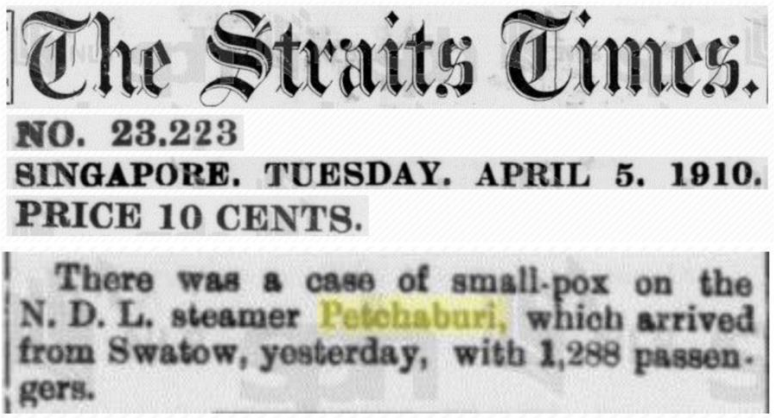
ภาพที่ 76 แผนที่การเดินเรือของเรือแก้วสมุทรตามข้อสันนิษฐานของผู้วิจัย

ดังที่กล่าวไปแล้วตามหลักฐานข้างต้น จึงระบุได้ว่าเรือแก้วสมุทรเป็นเรือที่มีระวางขับมากที่สุด ในกลุ่มของเรือ บริษัท Norddeutscher Lloyd ดังนั้นจึงเป็นไปได้ว่า เรือแก้วสมุทรอาจเป็นเรือเดินสมุทรลำหลักในการขนส่งผู้คน และขนส่งสินค้าของบริษัท Norddeutscher Lloyd เมื่อกว่าร้อยปีที่แล้ว โดยมีกัปตันชื่อ Capt. Gossewich

จากข้อสันนิษฐานของกองโบราณคดีใต้น้ำ ที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขุดค้นเรือแก้วสมุทรเมื่อปี พ.ศ. 2559 ว่า เรือแก้วสมุทรทำการค้าระหว่างสยามกับจีนเป็นหลักนั้น ผู้วิจัยมีความคิดเห็นที่แตกต่างออกไป

โดยสันนิษฐานว่าเส้นทางการเดินเรือ หรือการทำการค้านั้นเริ่มจาก เดินทางกรุงเทพ จากนั้นเข้าแวะรับสินค้าเต็มอัตราที่เกาะสีชัง เดินทางต่อผ่านร่องคราม (ตำแหน่งที่เรือแก้วสมุทรอับปาง) เข้าสู่กัมพูชา เวียดนาม และตัดตรงไปที่เกาะฮ่องกงเพื่อส่งสินค้า จากนั้นในขากลับจึงเดินทางไปรับคนจีนจาก ซัวเถา โดยเดินทางขึ้นไปทางตะวันออกเฉียงเหนืออีกเล็กน้อย ในขากลับนี้คาดว่าเรือแก้วสมุทรคงจะวิ่งตัดตรงจากซัวเถา มุ่งตรงมายังสิงคโปร์ ซึ่งอาจมีการส่งคนลงจากเรือจำนวนหนึ่ง แต่คาดว่าไม่มากนัก เพราะสิงคโปร์เป็นประเทศขนาดเล็ก รับคนจำนวนมากไม่ได้ หลังจากรับสินค้าที่สิงคโปร์แล้ว สันนิษฐานว่าจะเล่นเรือเรียบชายฝั่งมาเลเซีย ผ่านตรังกานู กลันตัน และตัดเข้าอ่าวไทยไปขึ้นฝั่งบริเวณสมุทรปราการ จากนั้นคงมีเรือขนาดเล็กขนถ่ายสินค้าและผู้คนเข้าไปยังกรุงเทพ และเขตพื้นที่ใกล้เคียง โดยข้อสันนิษฐานนี้มาจาก หนังสือพิมพ์ที่รายงานข่าวเกี่ยวกับการขนส่งของเรือแก้วสมุทร

เหตุที่มีสิงคโปร์มาอยู่ในเส้นทางการเดินเรือด้วยนั้น สันนิษฐานจากหลักฐานทางเอกสารที่ค้นพบข่าวเกี่ยวกับการเดินเรือของเรือแก้วสมุทร ส่วนใหญ่มาจากหนังสือพิมพ์สิงคโปร์ ดังนั้นเรือแก้วสมุทรน่าจะเป็นเรือที่มีความเกี่ยวข้องกับสิงคโปร์ไม่มากก็น้อย ไม่เช่นนั้นคงไม่จำเป็นต้องตีพิมพ์ข่าวสารเกี่ยวกับเรือแก้วสมุทร รวมไปถึงพบหลักฐานการโฆษณา และระบุช่วงเวลาที่เรือแก้วสมุทรจะเข้าเทียบท่าที่สิงคโปร์ ซึ่งการเดินทางแต่ละรอบคงไม่ได้เกิดความสะดวกสบายเสมอไป เพราะมีทั้งข่าวการเกิดโรคระบาด และข่าวการเสียชีวิตอีกด้วย



The Straits Times.

NO. 23,223

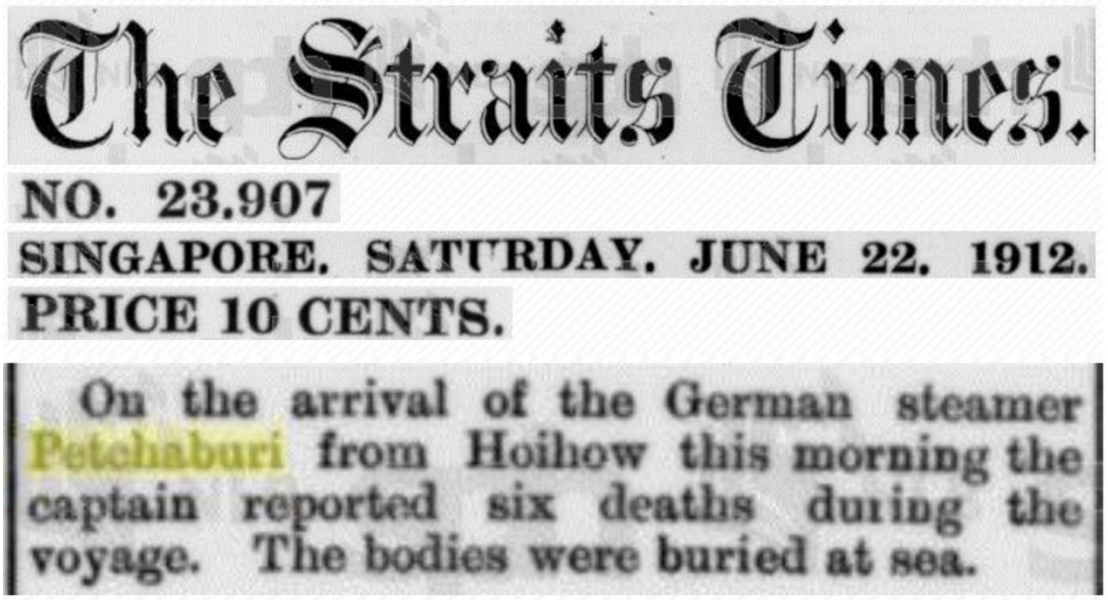
SINGAPORE. TUESDAY. APRIL 5. 1910.

PRICE 10 CENTS.

There was a case of small-pox on the N. D. L. steamer Petchaburi, which arrived from Swatow, yesterday, with 1,288 passengers.

ภาพที่ 77 ข่าวการเกิดไข้ทรพิษบนเรือแก้วสมุทร (The Straits Times, 1921)

ทั้งนี้ที่สันนิษฐานว่าเข้าสิงคโปร์เฉพาะขากลับนั้น เนื่องมาจากเรือแก้วสมุทร ขนสินค้ามาจากเกาะสีชังแบบเต็มอัตราแล้ว และในขณะนั้นความต้องการสินค้าทางการเกษตร ประเทศจีนน่าจะมีความต้องการสูงกว่าสิงคโปร์อยู่มาก ขาไปเรือจึงไม่เข้าสิงคโปร์เพราะต้องอ้อมออกไปไกล ส่วนขากลับนั้นเข้าแวะสิงคโปร์เนื่องจาก เข้ารับสินค้าที่มาจากทางฝั่งยุโรป และอินเดีย ที่เข้ามาทางปีนัง ช่องแคบมะละกา และมารวมกันอยู่ที่สิงคโปร์ เนื่องจากความต้องการสินค้าของชาวสยามที่มาจากฝั่งยุโรป และอินเดียมีสูง รวมไปถึงขนถ่ายคนจีนบางส่วนลงที่สิงคโปร์ด้วย



The Straits Times.

NO. 23,907

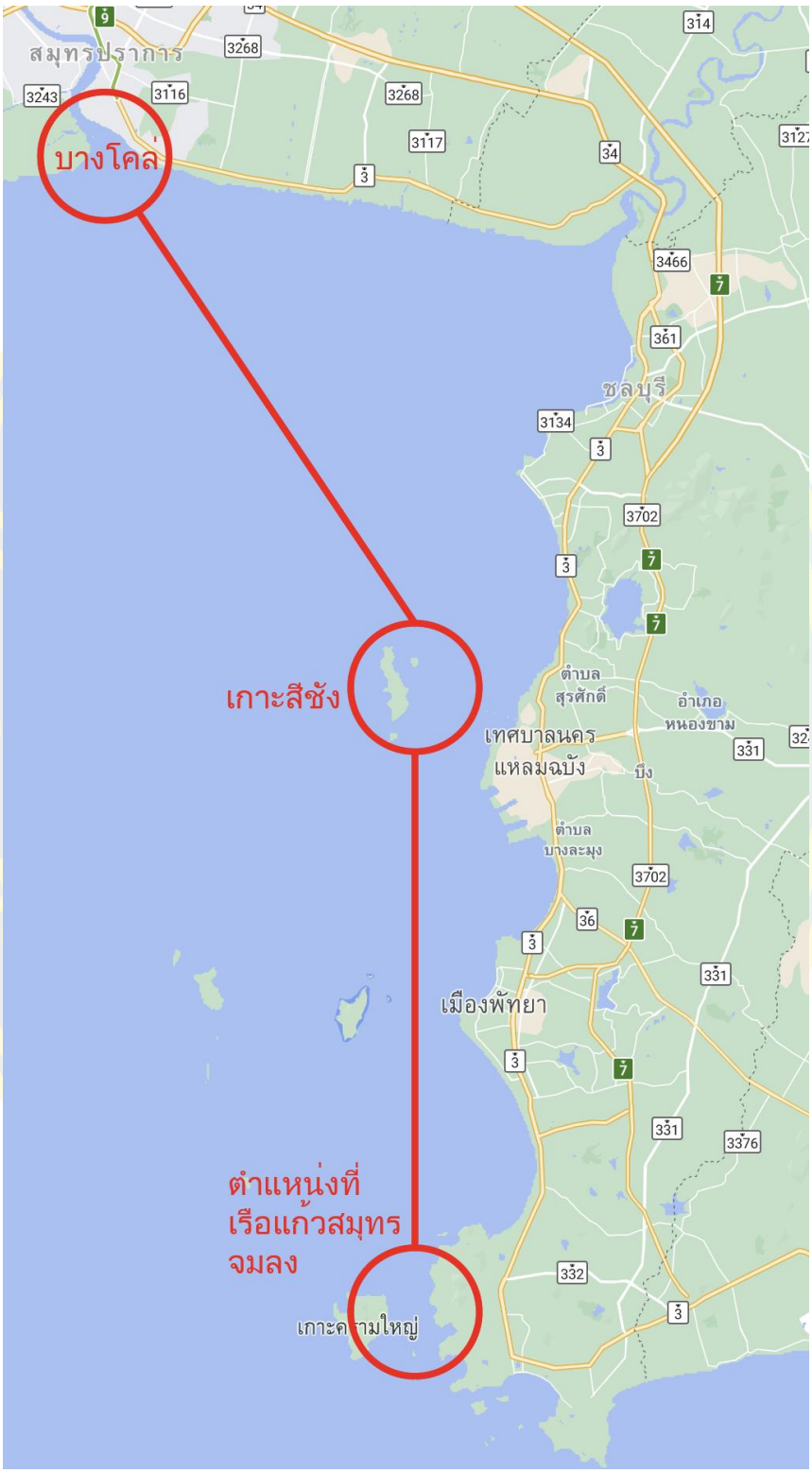
SINGAPORE. SATURDAY. JUNE 22. 1912.

PRICE 10 CENTS.

On the arrival of the German steamer Petchaburi from Hoihow this morning the captain reported six deaths during the voyage. The bodies were buried at sea.

ภาพที่ 78 ข่าวการมีคนตายในเรือ (The Straits Times, 1921)

เมื่อเป็นดังที่กล่าวไปแล้ว จากเส้นทางการเดินเรือที่สันนิษฐานเอาไว้ ทำให้อธิบายเส้นทางที่เรือแก้วสมุทรเดินทางและจมลงได้อีกด้วย เนื่องจากเมื่อกัปตันต้องการเดินทางเพื่อเลียบชายฝั่ง โดยอาศัยเกาะต่าง ๆ ในการหลบลม เพื่อประหยัดเชื้อเพลิงในการเดินเรือเต็มอัตราสู้กับคลื่นลม ทั้งนี้เมื่อเรือแก้วสมุทรออกเดินทางจากกรุงเทพฯ เพื่อรับสินค้าที่เกาะสีชังแล้ว หากต้องการหลบคลื่นลม จำเป็นต้องวิ่งเข้าร่องคราม ก่อนจะออกทะเลเปิด เนื่องจากร่องคราม ที่อยู่ระหว่างเกาะคราม และเกาะอีร้านั้น เป็นตำแหน่งสุดท้ายแล้วที่จะมีเกาะต่าง ๆ ช่วยบังคลื่นลม เพราะเมื่อหลุดออกจากบริเวณนี้ จะวิ่งตัดตรงไปยังเวียดนามเลยทันที ซึ่งจะประหยัดเวลาในการเดินทางมากกว่าพอสมควร



ภาพที่ 79 แผนที่แสดงเส้นทางการเดินเรือจาก กรุงเทพฯ ไปรับสินค้าที่เกาะสีชัง และจมลงบริเวณเกาะครามและเกาะอีร้า ตามข้อสันนิษฐานของผู้วิจัย

ภาพที่ 80 แผนที่แสดงให้เห็นพื้นที่ของประเทศไทย เมื่อในอดีต (Pavie, 1900)

ภาพที่ 81 แผนที่ส่วนขยายให้เห็นถึงเส้นทางการเดินเรือจากตำแหน่งร่องความไปยังเวียดนาม ที่มา Mission Pavie, Indo-Chine, 1879-1895

เรือแก้วสมุทรทำการเดินเรือขนส่งในนามของ บริษัท Norddeutscher Lloyd (NDL) ซึ่งขณะนั้นยังใช้ชื่อว่าเรือเพชรบุรี จนเกิดเหตุการณ์สยามเข้าร่วมมหาสงคราม หรือสงครามโลกครั้งที่ 1 เรือแก้วสมุทรจึงได้หยุดทำการไปช่วงระยะหนึ่ง ซึ่งในช่วงนี้คือการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญของเรือลำนี้ โดยเรือลำแก้วสมุทรได้เปลี่ยนสัญชาติจากเยอรมนี มาเป็นสยาม และได้ทำการเปลี่ยนชื่อเรือจาก เรือเพชรบุรี มาเป็นเรือแก้วสมุทร

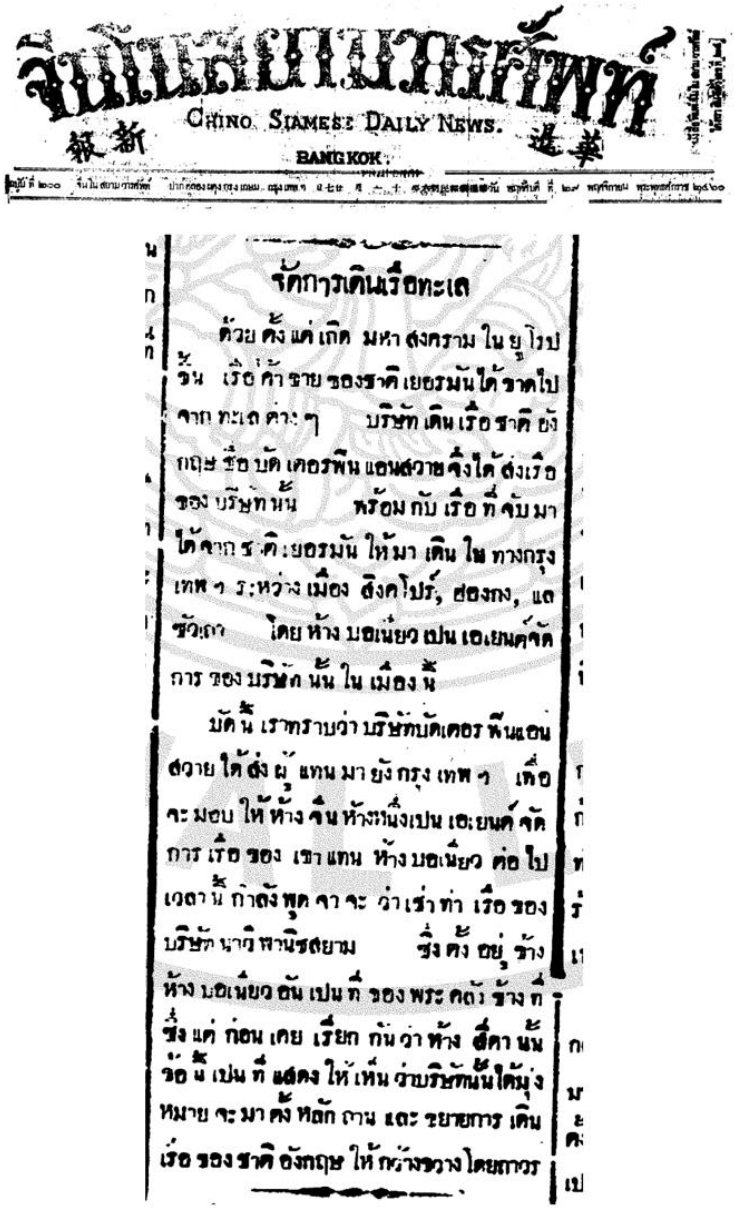
เรือแก้วสมุทรหยุดการเดินเรือตั้งแต่เกิดมหาสงครามขึ้น ซึ่งเข้าใจว่าทางบริษัท Norddeutscher Lloyd เกรงว่าเรือขนสินค้าเหล่านี้จะถูกโจมตี เนื่องจากเยอรมนีเอง ประกาศนำหลักการสงครามเรือดำน้ำแบบไม่จำกัดขอบเขต (Unrestricted Submarine Warfare) กลับมาใช้งานอีกครั้ง ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2460 ทำให้เรือดำน้ำเยอรมนีสามารถจมเรือสินค้าทุกลำ รวมถึงเรือของประเทศเป็นกลางที่แล่นเข้า มาในน่านน้ำอังกฤษได้ ดังนั้นทาง บริษัท Norddeutscher Lloyd คงเกรงว่าทางอังกฤษจะทำเช่นเดียวกันเยอรมนี จึงมีการสั่งหยุดเดินเรือขนส่งไว้ก่อน และนำเรือทั้งหมดไปจอดลอยลำไว้ที่ บางโคล่ บางคอแหลม (Hart, 1982)

จวบจนทางสยามประกาศเข้าร่วมในมหาสงครามอย่างเต็มตัว ทางสยามจึงทำการยึดเรือของบริษัท Norddeutscher Lloyd มาทั้งหมด 7 ลำ ซึ่งในขณะนั้นเรือของ บริษัท Norddeutscher Lloyd ได้ถูกนำขึ้นศาลทรัพย์เชลย โดยในภายหลังจากที่เข้ายึดเรือมีรายงานว่า เรือทุกลำที่มีการยึดมาได้ พบว่ามีอาวุธปืนบรรจุกระสุนพร้อมใช้งานทุกกระบอก และมีจำนวนมากกว่าปกติ ซึ่งเป็นการส่อให้เห็นถึงความผิดปกติไปจากธรรมเนียมการมีอาวุธป้องกันตนเองบนเรือเดินทะเล สมเด็จฯ กรมพระนครสวรรค์วรพินิจทรงพระราชทานรายงานอาวุธให้นายพลเรือตรี สมเด็จฯ กรมหมื่นชุมพรเขตรอุดมศักดิ์ ซึ่งขณะนั้นดำรงตำแหน่ง จเรทหารเรือ ไปตรวจสอบ และแสดงความคิดเห็นเพื่อสันนิษฐาน ว่าการมีอาวุธมากกว่าปกติเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมายระหว่างประเทศใดบ้าง

ทั้งนี้จากข้อมูลหลักฐานเอกสารจาก หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เล่มที่ ร.6ต.15.2/1 เรื่อง รายงานทหารเรือจับคร่าเรือเชลย และยึดเรือ จึงสันนิษฐานได้ว่า ทางบริษัท Norddeutscher Lloyd ของเยอรมนีเอง คงมีแผนที่จะต่อสู้หาเกิดกรณีที่สยามประกาศเข้าร่วมมหาสงคราม และจะเข้าทำการยึดเรือ เนื่องจากในวันที่กองทัพเรือเข้ายึดเรือ ลูกเรือมีการพยายามที่จะเผา หรือระเบิดเรือทันทีที่ทราบว่ามีการเข้ายึด โดยมีรายงานว่า “มีเพลิงไหม้บนเรือเกาะสีชังทำให้เรือเสียหายหนักมาก แต่เพลิงไหม้บนเรือพิษณุโลกสามารถดับลงได้ทันโดยไม่ลุกลาม เรือทุกลำมีอาวุธคือปืนพกและปืนยิงนก ปืนแต่ละกระบอกบรรจุกระสุนพร้อมใช้งาน” (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2460ง) ซึ่งเรือทั้งสองลำ ทั้งเรือเกาะสีชัง หรือเรือศรีสมุทร (Sri Samud) และเรือพิษณุโลก หรือเรือผ่านสมุทร (Phan Samud)นั้น เป็นเรือของบริษัท Norddeutscher Lloyd ของเยอรมนีทั้งสิ้น ทั้งนี้สันนิษฐานว่าที่เรือแก้วสมุทรไม่เกิดเหตุระเบิด หรือเผาเรือ นั้นคงเป็นเพราะกองทัพเรือสยามเข้ายึด

เป็นลำแรก ๆ เนื่องจากเป็นเรือที่มีความสำคัญที่สุด เพราะมีขนาดใหญ่ และมีระวางขับสูงที่สุดในกลุ่มเรือทั้งหมดที่เข้ายึดทั้งหมด ทั้งนี้เรือทุกลำที่เข้ายึดนั้นเป็นเรือที่มีประสิทธิภาพที่จะทำการติดตั้งอาวุธ และกลายเป็นเรือรบได้ในทันทีเช่นกัน

ในช่วงที่เกิดมหาสงครามนั้นบริษัท Norddeutscher Lloyd (NDL) (North German Lloyd Steamship Company of Bremen) ถูกยึดเรือไปเป็นจำนวนมากทำให้สิ้นสุดการทำการค้าในประเทศไทยไปในทันที จากนั้นเมื่อสิ้นสุดสงคราม เรือแก้วสมุทร และเรืออีกหลายลำได้ถูกนำกลับมาทำการขนส่งอีกครั้ง ตามคำสั่งของศาลทรัพย์เชลย โดยอยู่ในความดูแลของรัฐบาลสยาม



จีนโนสยามวารศัพท์
CHINO SIAMESE DAILY NEWS.
新報 華暹
BANGKOK.

รัดการเดินเรือทะเล

ด้วย ตั้ง แต่ เกิด มหา สงคราม ใน ยุ โรป ขึ้น เรือ ค้า ขาย ของชาติ เยอรมันได้ ขาดไป จาก ทะเล ต่าง ๆ บริษัท เดิน เรือ ชาติ อังกฤษ ชื่อ บัด เดอรฟีน แอนด์วาย จึงได้ ส่งเรือ ของ บริษัท นั้น พร้อม กับ เรือ ที่ จับ มา ได้ จาก ชาติ เยอรมัน ให้มา เดิน ใน ทางกรุง เทพ ฯ ระหว่าง เมือง สิงคโปร์, ฮ่องกง, แล ซัวเถา โดย ห้าง บอเนี่ยว เป็น เอเยนต์จัด การ ของ บริษัท นั้น ใน เมือง นี้

มัดนี้ เราทราบว่า บริษัทบัดเดอร ฟีนแอน ด์วาย ได้ ส่ง ผู้ แทน มา ยัง กรุง เทพ ฯ เพื่อ จะ มอบ ให้ ห้าง จีน ห้างหนึ่งเป็น เอเยนต์ จัด การ เรือ ของ เขา แทน ห้าง บอเนี่ยว ต่อ ไป เวลา นี้ กำลัง พูด จา จะ ว่า เช่า ทำ เรือ ของ บริษัท นาวิพานิชสยาม ซึ่ง ตั้ง อยู่ ข้าง ห้าง บอเนี่ยว อัน เป็น ที่ ของ พระ คลัง ข้าง ที่ ซึ่ง แต่ ก่อน เคย เรียก กัน ว่า ห้าง อี๊ดา นั้น จ้อ นี้ เป็น ที่ แสดง ให้ เห็น ว่าบริษัทนั้นได้มุ่ง หมาย จะ มา ตั้ง หลัก ถาน และ ขยายการ เดิน เรือ ของ ชาติ อังกฤษ ให้ กว้างขวาง โดยถาวร

ภาพที่ 82 การจัดการเดินเรือทะเลภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 (จีนโนสยามวารศัพท์, 2460)

เรือแก้วสมุทรถูกนำกลับมาใช้งานในฐานะเรือขนส่งอีกครั้ง แต่ในขณะนี้ได้เปลี่ยนสัญชาติของเรือ เป็นเรือขนส่งรัฐสยามอยากเต็มตัว ออกเดินเรือในนามของ Siamese Steamship Co. เรือแก้วสมุทรกลับมาเดินเรือในเส้นทางเดิม โดยใช้เส้นทางจากกรุงเทพไปฮ่องกง จากนั้นไปรับคนจีนที่ซัวเถา ขากลับแวะรับสินค้าที่สิงคโปร์ และส่งคนลงบางส่วน จากนั้นวิ่งเข้ากรุงเทพ ในระยะแรกนั้นสันนิษฐานว่าใช้กัปตันเป็นคนไทย แต่ไม่ทราบด้วยเหตุใด ในวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ.

2463 เรือแก้วสมุทรจึงกลับมาใช้กัปตันเพอร์กิ้น ดังที่ได้ระบุไว้ใน หนังสือพิมพ์ The Straints Times ตีพิมพ์วันที่ 5 มกราคม พ.ศ. 2464 โดยใจความระบุไว้ว่ามีการกลับมาใช้กัปตันคนเก่า แทนกัปตันสยามที่เคยขับเรือมาก่อนหน้านี้ ทั้งนี้เมื่อเรือจมลงจึงมีรายงานต่าง ๆ ออกมา กล่าวถึงสินค้าที่สูญหาย สินค้าที่ไม่ได้ประกันไว้ รวมไปถึงการเข้าช่วยเหลือในรูปแบบต่าง ๆ อีกด้วย

เรือแก้วสมุทรในสถานะแหล่งโบราณคดีใต้น้ำ

เรือแก้วสมุทรถูกนำกลับมาใช้งานในฐานะเรือขนส่งอีกครั้ง แต่ในขณะนี้ได้เปลี่ยนสัญชาติของเรือ เป็นเรือขนส่งสยามอยากเต็มตัว เรือแก้วสมุทรกลับมาเดินเรือในเส้นทางเดิม โดยใช้เส้นทางจากกรุงเทพไปฮ่องกง จากนั้นไปรับคนจีนที่ซัวเถา ขากลับแวะรับสินค้าที่สิงคโปร์ และส่งคนลงบางส่วน จากนั้นวิ่งเข้ากรุงเทพ ในระยะแรกนั้นสันนิษฐานว่าใช้กัปตันเป็นคนไทย แต่ไม่ทราบด้วยเหตุใด ในวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2463 เรือแก้วสมุทรจึงกลับมาใช้กัปตันเพอร์กิ้น ดังที่ได้ระบุไว้ใน หนังสือพิมพ์ the straints Times ตีพิมพ์วันที่ 5 มกราคม พ.ศ. 2464 โดยใจความระบุไว้ว่ามีการกลับมาใช้กัปตันคนเก่า แทนกัปตันสยามที่เคยขับเรือมาก่อนหน้านี้ ทั้งนี้เมื่อเรือจมลงจึงมีรายงานต่าง ๆ ออกมา กล่าวถึงสินค้าที่สูญหาย สินค้าที่ไม่ได้ประกันไว้ รวมไปถึงการเข้าช่วยเหลือในรูปแบบต่าง ๆ อีกด้วย

หลังจากการจมลงของเรือแก้วสมุทรเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2463 จากการค้นคว้าโดยการสืบค้นจากเอกสาร และทำการสัมภาษณ์ผู้คนในพื้นที่พบว่า ไม่มีการยืนยันที่แน่นอนของช่วงเวลาที่มีผู้คนไปเกี่ยวข้องกับซากเรือแก้วสมุทรครั้งแรกเมื่อไหร่ ทราบแต่เพียงว่าชาวประมงและนักดำน้ำท้องถิ่น เป็นที่ทราบกันดีว่ามีเรือจมอยู่บริเวณนี้ โดยชาวประมงในพื้นที่จะเรียกเรือลำนี้ว่า “เรือแก้ว” ซึ่งเป็นที่ทราบกันดีในหมู่ชาวประมงว่าบริเวณนี้มีปลามาก แต่ทว่าลากอวนไม่ได้ เพราะจะทำให้อวนไปติดซากเรือและจะทำให้เกิดความเสียหายกับอวน แต่ทั้งนี้หากใช้วิธีตกปลาด้วยเบ็ด จะมีโอกาสได้ปลาใหญ่

ส่วนในกลุ่มของนักดำน้ำจะเรียกเรือลำนี้ว่า “เรือจมเพชรบุรีเบรเมน” และในบางกลุ่มอาจมีการเรียกเพี้ยนไปเป็น “เรือจมเพชรบุรีบรามัน” จากการค้นคว้าโดยการลงภาคสนาม ไม่มีการยืนยันถึงชื่อนักดำน้ำคนแรก ที่ได้ลงดำน้ำไปพบกับซากเรือแก้วสมุทร ทั้งนี้ได้มีข้อสันนิษฐานจากการสัมภาษณ์นักดำน้ำคนไทย ที่คาดว่าเป็นนักดำน้ำกลุ่มแรก ๆ ที่ได้มีการลงไปดำน้ำบริเวณซากเรือแก้วสมุทร โดยระบุว่าตนเองทราบว่ามีเรือจมอยู่บริเวณนี้ มาจากสองแหล่งข้อมูลคือหนึ่งชาวประมงในพื้นที่ และสองจากนักดำน้ำกลุ่มแรก ๆ ของเมืองไทยที่เป็นชาวต่างชาติ โดยมีร้านให้บริการดำน้ำอยู่ที่พัทยา ซึ่งปัจจุบันยังคงมีการเปิดให้บริการดำน้ำอยู่ แต่เปลี่ยนผู้บริหารไปหลายคนแล้ว

ทั้งนี้จากการสัมภาษณ์กลุ่มนักดำน้ำชาวไทย ได้ให้ข้อคิดเห็นไว้ว่า แหล่งดำน้ำแห่งนี้ถูกเรียกในนาม “เรือจมเพชรบุรี” มาจากนักดำน้ำชาวต่างชาติที่มาดำน้ำที่นี่ในยุคแรก ซึ่งทั้งนี้ ก็มีการยืนยันจากนักดำน้ำชาวไทยยุคแรก ๆ ลงไปดำน้ำที่แหล่งเรือจมแห่นี้ ระบุพบขวดแก้วที่มีข้อความว่า “Bremen” อยู่บนขวดแก้ว

จากข้อมูลเหล่านี้นักวิจัย จึงสันนิษฐานว่า ซากเรือจมแก้วสมุทร เป็นซากเรือจมที่มีผู้คนทราบกันเป็นอย่างดีอยู่แล้วว่าในตำแหน่งนี้ มีเรือจมอยู่ โดยมีการเรียกชื่อต่างกันไป โดยคนไทยในพื้นที่เรียกว่า “เรือแก้ว” ส่วนชาวต่างชาติเรียก “เรือเพชรบุรี” จวบจนกองโบราณคดีใต้น้ำ ในสังกัดกรมศิลปากร ได้มาทำการสำรวจซากเรือจมแห่งนี้

เรือจมแก้วสมุทรได้รับการสำรวจครั้งแรกจากกองโบราณคดีใต้น้ำ ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2520 โดยมีระยะเวลาในการสำรวจทั้งสิ้น 1 วัน ลักษณะการสำรวจ ระบุว่า “เป็นการสำรวจเบื้องต้นเพื่อหาที่มาของเรือ” ผลการสำรวจกล่าวในรายงานไว้ว่า “ตัวเรือเป็นเหล็ก ชื่อเรือ กาลดิษฐ์ อยู่ระหว่างเกาะคราม และเกาะอีร้า แต่ชิดไปทางเกาะอีร้า หัวเรือหันไปทางตะวันตก ท้ายเรือมาทางเกาะอีร้า และเขาแหลมปู่เจ้า สภาพเรือผุพังมาก เห็นแต่โครงสร้าง และยังมีเหล็กเดวิดตั้งอยู่บนดาดฟ้าเรือ” โดยในการสำรวจครั้งนี้กล่าวในรายงานไว้ว่าเป็น การปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างกรมศิลปากร กองทัพเรือ นักศึกษามหาวิทยาลัยศิลปากร และนักดำน้ำชาวเดนมาร์ก โดยในรายงานระบุผู้ควบคุมทีมของศิลปากรเป็น นายวิทยา อินทโกศัย ทางกองทัพเรือเป็นหมวดทำลายใต้น้ำ จู่โจม ทางเดนมาร์กเป็น ดร.เพ็นศักดิ์ จักษุจินดา โฮวิทซ์ ซึ่งขณะนั้นเป็นตัวแทนรัฐบาลเดนมาร์กมาร่วมให้คำแนะนำ และเป็นที่ปรึกษาในการสำรวจแหล่งเรือจมในช่วงแรกในอ่าวไทย ทั้งนี้ยังพบชื่อนายเอิบเปรม วัชรางกูร ซึ่งในขณะนั้นยังเป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยศิลปากรอยู่ ต่อมาได้ดำรงตำแหน่งหัวหน้ากองโบราณคดีใต้น้ำจนถึงวันเกษียณอายุราชกาล ซึ่งถือได้ว่าเป็นบุคคลที่มีความทุ่มเท และมีคุณูปการต่องานโบราณคดีใต้น้ำของไทยเป็นอย่างมาก

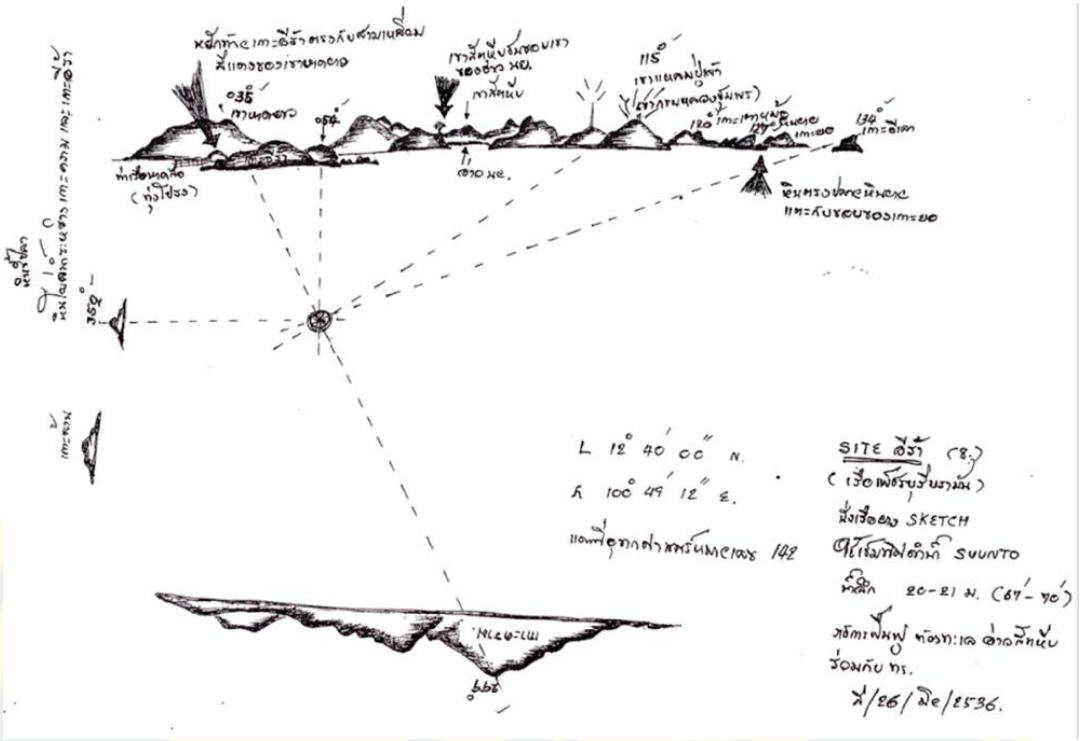
จากข้อสังเกตรายงานการสำรวจครั้งที่แรกของกองโบราณคดีใต้น้ำพบว่า ในรายงานฉบับนี้มีเพียงสองหน้า ทำการศึกษาเพียงแค่หนึ่งวันเท่านั้น โดยเบื้องต้นในเอกสารรายงาน ขึ้นหัวเอกสารว่า “เรืออีร้า” ซึ่งเป็นเอกสารลายมือ โดยเข้าใจว่าในยุคนั้น การพิมพ์เอกสารคงยังไม่ได้มีความสำคัญมากนัก รวมไปถึงเป็นการสำรวจเพียงแค่วันเดียว จึงไม่ได้ให้ความสำคัญอย่างจริงจัง ทั้งนี้เมื่อทำการสังเกตต่อไปพบว่า ในเอกสารระบุว่าเรือชื่อ “กาลดิษฐ์” ซึ่งเมื่อทำการสอบถามที่มาของชื่อ จากกองโบราณคดีใต้น้ำแต่ไม่ได้คำตอบที่ชัดเจน จึงพอสรุปได้ว่าในการดำน้ำสำรวจครั้งแรก ทางกองโบราณคดีใต้น้ำยังไม่ทราบว่าซากเรือลำดังกล่าวชื่อว่าเรืออะไร แต่ตั้งข้อสันนิษฐานไว้ว่าเป็นเรือกาลดิษฐ์ หากแต่ในรายงานได้ตั้งชื่อแหล่งสำรวจซากเรือจมลำนี้ว่า “เรืออีร้า” เนื่องมาจากซากเรือลำนี้จมค่อนไปทางเกาะอีร้าอยู่มาก

หลังจากการสำรวจรอบแรกของกองโบราณคดีใต้น้ำ และได้ฟังจากคำบอกเล่าของนักดำน้ำระบุว่า นักดำน้ำทราบเรื่องการมาสำรวจของกองโบราณคดีใต้น้ำ จึงพากันมาดำน้ำสำรวจตามวิสัยรักการผจญภัยของนักดำน้ำ และสันนิฐานว่าชื่อแหล่งดำน้ำ “เรือจมเพชรบุรีเบรเมน” เกิดขึ้นในช่วงนี้นี่เอง

เวลาห่างออกไป 16 ปี กองโบราณคดีใต้น้ำได้กลับมาทำการสำรวจซากเรือจมแก้วสมุทรอีกครั้งอีกครั้ง ในวันเสาร์ที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2536 โดยเอกสารระบุว่าเป็น เอกสารฉบับที่ 8 ของกองโบราณคดีใต้น้ำ ทั้งนี้ในเอกสารรายงานกล่าวว่า “การทำหลักฐานไม่ได้ทำอะไรมากนัก แต่ในแผนที่อุทกศาสตร์กองทัพเรือก็บอกตำแหน่งเรือจมไว้ด้วย ฉะนั้นการทำหลักฐานในช่วงนั้นก็ได้ตำแหน่งเรือเพียงแลต ลองของตำแหน่งเรือจมเท่านั้น ในสำรวจครั้งนี้นำการสำรวจโดย นายเอิบเปรม วัชรางกูร ซึ่งเคยเป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยศิลปากร ในการดำน้ำสำรวจครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2520 แต่ในครั้งนี้ นายเอิบเปรม ทำการสำรวจในฐานะ นักโบราณคดี 6 หัวหน้างานโบราณคดีใต้น้ำ ซึ่งในขณะนั้นในประเทศไทยมีนักโบราณคดีใต้น้ำอยู่เพียงแค่คนเดียวเท่านั้น

การดำน้ำสำรวจครั้งที่สองนี้ สามารถตั้งข้อสังเกตจากรายงานเอกสารพบว่า ชื่อเอกสารเขียนว่า “ที่หมายเรืออีร้า” ต่อด้วยวงเล็บ “เรือเพ็ชรบุรีบรามัน” ทั้งนี้จากข้อสันนิษฐานเดิมที่ได้ตั้งข้อสังเกตไว้ว่า “บรามัน” คงเพี้ยนมาจาก “เบรเมน” นั้นเอง การสำรวจครั้งนี้ สิ่งที่ได้ชัดเจนคือตำแหน่งของเรือจมมีการบันทึกเอาไว้อย่างชัดเจนในแผนที่กรมอุทกศาสตร์กองทัพเรือ นอกจากนั้นยังระบุว่า “มีการทำภาพ PANORAMIC SKETCH เพื่อไว้เป็นหลักฐานในการเข้าที่หมายนี้ไว้ด้วย” ซึ่งจากรายงานการสำรวจซากเรือแก้วสมุทรครั้งนี้ พบว่ายังไม่มีความคืบหน้ามากนักทางงานโบราณคดีใต้น้ำหรืองานทางด้านประวัติศาสตร์ แต่ก็พอจะทราบชื่อที่ชัดเจนขึ้นมาบ้างว่าซากเรือจมลำนี้เป็นเรือเพชรบุรี แต่ในขณะนี้ยังไม่พบชื่อเรือแก้วสมุทร ระบุอยู่ในเอกสารใดของทางกองโบราณคดีใต้น้ำ

ทั้งนี้จากการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวดำน้ำพบว่า หลักจากที่มีการสำรวจครั้งที่สองนี้ ทำให้มีกลุ่มนักท่องเที่ยวดำน้ำ เข้ามาดำน้ำในเขตพื้นที่สัตหีบมากขึ้น และเริ่มเป็นที่รู้จักในฐานะ แหล่งท่องเที่ยวดำน้ำสำรวจซากเรือจม อีกแห่งในสัตหีบ ซึ่งก่อนหน้านี้มีเรืออีกลำที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำรวจเรือจมในพื้นที่นี้อยู่แล้วคือ “เรือสุทธาทิพย์” ซึ่งเป็นเสมือนแหล่งสำหรับเรียนดำน้ำประเภทเรือจมที่สำคัญในประเทศไทย ดังนั้นแหล่งเรือจมแห่งนี้จึงเป็นเสมือนแหล่งท่องเที่ยวดำน้ำสำรวจเรือจมแห่งใหม่ในพื้นที่สัตหีบนั้นเอง



ภาพที่ 83 Panoramic Sketch จัดทำขึ้นโดยกองโบราณคดีใต้น้ำ ในปี พ.ศ. 2536 (กองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร, 2561)

ภาพที่ 84 การทำงานบนเรือของกองโบราณคดีใต้น้ำ

ต่อมาค้นพบเอกสาร “รายงานการสำรวจแหล่งเรือจมเพชรบุรี อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ระหว่างวันที่ 27 กรกฎาคม-12 สิงหาคม 2559” รายงานฉบับนี้จัดทำโดย นางสาวพรนัชชา สังข์ประสิทธิ์ นักโบราณคดีปฏิบัติการ กลุ่มวิชาการกองโบราณคดีใต้น้ำ กองโบราณคดี กรมศิลปากร ปีงบประมาณ 2559 การสำรวจครั้งนี้ เป็นการสำรวจที่ละเอียดที่สุดเท่าที่มีการสำรวจมา โดยในครั้งนี้มีการลงดำน้ำสำรวจโดยกองโบราณคดีใต้น้ำอย่างต่อเนื่องนานถึง 17 วันด้วยกัน โดยในรายงานฉบับดังกล่าวได้ระบุไว้ในส่วนความสำคัญของปัญหาเอาไว้ว่า “เรือเพชรบุรีเป็นแหล่งดำน้ำที่มีชื่อเสียงอีกแห่งหนึ่งในบริเวณอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ทุกปีจะมีนักดำน้ำมาสำรวจแหล่งนี้เนื่องจากขนาดของเรือที่ค่อนข้างใหญ่ และโครงสร้างเรือยังเหลือให้เห็นอยู่เป็นส่วนมาก ดังนั้นการเข้าสำรวจและเก็บข้อมูลทางโบราณคดีจึงนับเป็นเรื่องสำคัญ เพื่อศึกษาความเป็นมาและสาเหตุของการอับปางลง รวมไปถึงการตรวจสอบสภาพแหล่งโบราณคดีใต้น้ำอีกด้วย” ซึ่งการสำรวจครั้งนี้ทางกองโบราณคดีใต้น้ำได้ตั้งวัตถุประสงค์เอาไว้ทั้งหมดสามประการคือ 1) เพื่อทำการสำรวจโครงสร้างเรือ 2) ทำผังบริเวณโครงเรือ พร้อมทั้งสำรวจโบราณวัตถุที่พบในแหล่งเรือ 3) เพื่อประเมินสภาพแหล่งโบราณคดีใต้น้ำ ประเมินผลและจัดทำรายงานต่อไป

จากการทำรายงานฉบับนี้พบว่า มีการกล่าวถึงชื่อ “เรือเพชรบุรี” เป็นครั้งแรกในเอกสารฉบับที่สามนี้ รวมไปถึงมีการระบุคำว่า “แหล่งโบราณคดีใต้น้ำ” ซึ่งทำให้ทราบว่า ในตอนนี้ทางกองโบราณคดีใต้น้ำได้ทำการยกระดับสถานะ ซากเรือจมแก้วสมุทรลำนี้ ให้กลายเป็นแหล่งโบราณคดีใต้น้ำเป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยในการสำรวจครั้งนี้ใช้งบประมาณ 302,680 บาท เป็นการปฏิบัติการทางทะเลโดยใช้ เรือแววมยุรา ของกองโบราณคดีใต้น้ำ ซึ่งก่อนหน้านี้ในการสำรวจทุกครั้ง กองโบราณคดีใต้น้ำไม่ได้มีเรือปฏิบัติการทางทะเลเป็นของตนเองต้องใช้วิธีเช่าเรือที่ให้บริการนำเที่ยวดำน้ำลึกจากที่อื่น ๆ ทำให้มีค่าใช้จ่ายที่สูง ไม่สามารถทำการสำรวจเป็นเวลานาน ๆ ได้

ในรายงานฉบับนี้ระบุชัดเจนว่าเรืออยู่ตำแหน่งใด รวมถึงบอกความลึกว่าอยู่ที่ 20-22 เมตร ทั้งนี้ในรายงานมีการระบุชื่อเรือเพชรบุรีเอาไว้อย่างชัดเจนในเอกสาร รวมไปถึงประวัติของเรือตั้งแต่ต่อเรือจวบจนจมลง หากแต่ในเอกสารไม่มีหลักฐานการค้นคว้า แต่ได้อ้างอิงถึงนักวิชาการทางประวัติศาสตร์ใต้ทะเลชื่อ พงศธรณ์ สุขุม ที่ให้สัมภาษณ์ไว้ในวันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560

ภาพที่ 85 การทำงานของกองโบราณคดีใต้น้ำ ณ ซากเรือเมล์ (เรือจมเกาะมันนอก)

พงศธรณ์ สุขุม เป็นนักวิชาการอิสระที่มีความสนใจเรื่อง เรือเหล็ก และเรือสมัยสงครามโลก เป็นอย่างมาก ซึ่งจากการสัมภาษณ์ พงศธรณ์ สุขุม ในฐานะผู้สืบค้นประวัติเรือแก้วสมุทรเป็นคนแรก ได้ข้อคิดเห็น และพบหลักฐานทางเอกสารจากพงศธรณ์ ในบางส่วน ซึ่งถือได้ว่าเป็นเอกสารชั้นต้นหลายชิ้น รวมไปถึงภาพเรือแก้วสมุทรขณะที่ลอยลำอยู่ ซึ่งเป็นภาพเดียวที่มีในโลกนี้ เท่าที่ลองสืบค้นมา โดยภาพดังกล่าว พงศธรณ์ ได้เดินทางไปค้นคว้าที่ประเทศเยอรมัน ทั้งนี้พบว่า พงศธรณ์ ได้ทำการมอบภาพโบราณวัตถุที่ได้ทำการสำรวจเรือเพชรบุรีเมื่อวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2548 ไว้ให้ทางกองโบราณคดีใต้น้ำไว้ทั้งหมด 3 ชิ้น ประกอบด้วย ขวดแก้ว ก้อนอิฐมีการจารึกตัวอักษรภาษาอังกฤษว่า Navigationzimmer และตลับแก้วอีกชิ้นหนึ่ง โดยทั้งหมดนี้ระบุในรายงานว่า ปัจจุบันไม่ทราบอยู่ที่ใด

ในการดำน้ำสำรวจของกองโบราณคดีใต้น้ำครั้งนี้ ระบุในรายงานว่า พบโบราณวัตถุกระจัดกระจายอยู่ภายในตัวเรือ แต่ก็มาการตั้งข้อสังเกตว่า พบในปริมาณที่น้อย เมื่อเทียบกับขนาดของตัวเรือ ซึ่งในข้อคิดเห็นนี้ มีความเป็นไปได้สูงที่ หลักฐานทางโบราณวัตถุของเรือนั้นเกิดการสูญหาย เนื่องมาจากคลื่นใต้น้ำที่กระแทกตัวเรือ และพัดพาเอาโบราณวัตถุต่าง ๆ หายไปจากเรือ

รวมไปถึงอาจมีการลักลอบขโมยโบราณวัตถุใต้น้ำ จากนักดำน้ำที่มาดำน้ำสำรวจซากเรือแห่งนี้ แต่เชื่อว่าการขโมยไม่ได้มีมากนัก เพราะเราลำนี้จมอยู่ในเขตของทหารเรือ และความเข้มงวดของทหารเรือในการดูแลพื้นที่นั้นให้ความสำคัญมาก

ทั้งนี้หลักฐานทางโบราณคดีที่ค้นพบหลัก ๆ คือภาชนะดินเผา ซึ่งมาจากแหล่งต่าง ๆ โดยสามารถอธิบายได้ตามตาราง แหล่งที่มาของโบราณวัตถุจากการวิเคราะทางประวัติศาสตร์ศิลปะ ดังนี้

ตารางที่ 6 แหล่งที่มาของโบราณวัตถุจากการวิเคราะทางประวัติศาสตร์ศิลปะ

ลักษณะของโบราณวัตถุ	ข้อสันนิษฐานช่วงอายุ
ภาชนะดินเผา กลุ่มเตาเฉาอัน เมืองเฉาโจว มณฑล กวางตุ้ง	ครึ่งหลังพุทธศตวรรษที่ 25
ภาชนะดินเผา กลุ่มเตาจิ่งเต๋อเจิ้น เมืองจิ่งเต๋อเจิ้น มณฑลเจียงซี	ปลายพุทธศตวรรษที่ 24 ปลายรัชศกเจี้ยฉิ้น ถึง รัชศกเต้ากวง
ภาชนะดินเผา กลุ่มเตาจิโจว เมืองจิอัน มณฑล เจียงซี	ครึ่งหลังพุทธศตวรรษที่ 25
ขวดแก้ว บริเวณคอขวดคอด มีลูกแก้วอยู่ภายใน มีตัวอักษรปรากฏบนขวด UN HUAT SODAWATER MANUFACTURING ESTABLISHED 1885	พ.ศ. 2428
ขวดแบบโคด (Codd) เป็นขวดใส่น้ำมะนาว หรือ น้ำมะเน็ด ซึ่งเป็นน้ำอัดลมใส่โซดา	พ.ศ. 2407

ทั้งนี้ในรายงานการสำรวจทางโบราณคดีใต้น้ำ ของกองโบราณคดีใต้น้ำ ที่ซากเรือแก้วสมุทร ฉบับปี พ.ศ. 2559 นั้นได้วิเคราะห์และสรุปผลไว้ว่า จากคำบอกเล่าของ พงศธรณ์ สุขุม ที่ให้สัมภาษณ์ไว้ในวันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 นั้นระบุว่า เรือแก้วสมุทรผลิตขึ้นในปี พ.ศ. 2444 และอับปางลงเมื่อปี พ.ศ. 2463 นั้นสอดคล้องกับโบราณวัตถุที่พบภายในแหล่งเรือจม

ทั้งนี้นอกจากการทำการสำรวจซากเรือ และขุดค้นทางโบราณคดีแล้ว ทางกองโบราณคดีใต้น้ำได้มีการจัดทำแผนผังการสำรวจเรือแก้วสมุทรเอาไว้ด้วย โดยเป็นภาพวาดของ พันจ่าตรีเดชา พรไทย ซึ่งขณะนั้นเป็นนายช่างสำรวจชำนาญงาน ของกองโบราณคดีใต้น้ำ โดยภาพดังกล่าวได้

แสดงให้เห็นถึงขนาดและรูปทรงซากเรือแก้วสมุทรอย่างชัดเจน ซึ่งปัจจุบันภาพวาดชิ้นนี้ ได้กลายเป็นเสมือนคู่มือให้นักท่องเที่ยวได้ลงไปดำน้ำสำรวจ และศึกษาเรื่องราวทางประวัติศาสตร์อย่างดีทีเดียว

ภาพที่ 86 แผนผังการสำรวจแหล่งเรือจมเพชรบุรี จังหวัดชลบุรี วาดโดย พันจ่าตรีเดชา พรไทย (ยศเมื่อปี พ.ศ. 2559) (กองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร, 2561)

นอกจากเอกสารรายงานการสำรวจทั้งสามครั้งของกองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร นักวิจัยพบเอกสารอีกชิ้นที่ห้องสมุดกองโบราณคดีใต้น้ำ คือ เอกสารการศึกษาประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทร และการส่งมอบโบราณวัตถุที่พบบริเวณซากเรือแก้ว เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2549 ของ ดร.พิชิต เมืองนาโพธิ์ ซึ่งเป็นเอกสารกล่าวถึงชื่อเรือแก้วสมุทร ที่เปลี่ยนชื่อมาจากเรือเพชรบุรี รวมไปถึงหลักฐานทางโบราณคดีที่นำขึ้นมาจากซากเรือจมแก้วสมุทร โดยระบุว่ามีการนำขึ้นมาด้วยการช่วยเหลือจาก เอิบเปรม วัชรางกูร หัวหน้ากองโบราณคดีใต้น้ำ โดยมีการมอบให้มากถึง 27 ชิ้น โดยส่วนใหญ่เป็นเครื่องใช้ และชิ้นส่วนต่าง ๆ ของเรือ

จากหลักฐานทางเอกสารทั้งหมดที่ค้นคว้ามา และรายงานไปในหัวข้อก่อนหน้านี้ พร้อมทั้งหลักฐานทางเอกสารจากกองโบราณคดีใต้น้ำ ประกอบกับการลงภาคสนามสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับซากเรือจมแก้วสมุทร รวมไปถึงการดำน้ำสำรวจของนักวิจัยเอง จึงสรุปได้ว่า

แหล่งดำน้ำเรือแก้วสมุทร ได้ถูกยกระดับเป็นแหล่งโบราณคดีใต้น้ำ โดยทางกองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร ได้เห็นคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และคุณค่าทางโบราณสถาน โบราณวัตุ ของเรือแก้วสมุทร แต่ยังไม่พบว่ามีการประกาศเป็นแหล่งโบราณคดีใต้น้ำอย่างเป็นทางการ เนื่องจากยังไม่มีเอกสารทางราชการ ที่ประกาศจัดตั้งพื้นที่ซากเรือจมแก้วสมุทร เป็นแหล่งโบราณสถานใต้ทะเล ทั้งนี้ซากเรือแก้วสมุทร ที่จมอยู่ที่ความลึกกว่า 22 เมตร จัดได้ว่าเป็นแหล่งเรียนรู้ทางประวัติศาสตร์ใต้ทะเลได้เป็นอย่างดี โดยมีองค์ประกอบด้านการท่องเที่ยว ที่เหมาะสมด้วยกันหลายส่วน ไม่ว่าจะเป็นอุณหภูมิน้ำ กระแสน้ำ ระดับความลึก ความอันตราย สิ่งสวยงามของตัวซากเรือแก้วสมุทรเอง และที่สำคัญที่สุดคือ ประวัติศาสตร์ของเรือแก้วสมุทร ซึ่งเหมาะสมอย่างมากที่จะเป็นแหล่งท่องเที่ยวเฉพาะทาง โดยจัดทำเป็น แหล่งท่องเที่ยวดำน้ำศึกษาเรียนรู้ประวัติศาสตร์ใต้ทะเล ประเภทเรือจม ซึ่งยังไม่มีในประเทศไทย

เรือจมแก้วสมุทร กับการเป็นแหล่งท่องเที่ยวเฉพาะทาง

ประเทศไทยมีต้นทุนทางวัฒนธรรมอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งสามารถจัดทำเป็นแหล่งท่องเที่ยวเฉพาะทางได้อยู่หลายประเภท โดยแต่ละประเภทจะมีความแตกต่างกันไปตามองค์ประกอบการท่องเที่ยว ทั้งนี้การท่องเที่ยวศึกษาประวัติศาสตร์ เป็นอีกหนึ่งประเภทที่ได้รับความสนใจ จากนักท่องเที่ยวชาวไทย และชาวต่างชาติ ไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยวในแหล่งโบราณสถาน หรือการท่องเที่ยวตามแหล่งวัฒนธรรมต่าง ๆ

นอกจากการท่องเที่ยวศึกษาประวัติศาสตร์แล้ว การท่องเที่ยวประเภทกิจกรรม ก็ได้รับความนิยมไม่แพ้กัน โดยเฉพาะการท่องเที่ยวประเภทกิจกรรมทางทะเล โดยประเทศไทยเป็นประเทศที่ขึ้นชื่อว่ามีชื่อเสียง ด้านแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่มีความครบถ้วนประเทศหนึ่งในภูมิภาคเอเชีย

ทั้งนี้เพราะประเทศไทยมีพื้นที่ทางทะเลมากกว่า 350,000 ตารางกิโลเมตร (ประกอบด้วยฝั่งอันดามัน และฝั่งอ่าวไทย) โดยในแต่ละฝั่งทะเลก็มีจุดเด่นที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวแตกต่างกัน ซึ่งหากกล่าวถึงการท่องเที่ยวทางทะเลของประเทศไทย การท่องเที่ยวประเภทกิจกรรมทางทะเลมักจะมีการกล่าวถึงเป็นลำดับต้น ๆ โดยเฉพาะการท่องเที่ยวดำน้ำ

โดยประเทศไทยมีแหล่งดำน้ำที่น่าสนใจ กระจายออกไปทั้ง 2 ฝั่งทะเล โดยฝั่งอ่าวไทยได้รับอิทธิพลลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือจากประเทศจีน ทำให้มีฤดูการท่องเที่ยวตั้งแต่ปลายเดือนเมษายนถึงเดือนพฤศจิกายน และฝั่งอันดามันได้รับลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้จากมหาสมุทรอินเดีย ทำให้มีฤดูการท่องเที่ยวตั้งแต่เดือนพฤศจิกายนถึงเดือนเมษายน ดังนั้นเมื่อรวมทะเลไทยทั้งสองฝั่งเข้าด้วยกัน จึงกล่าวได้ว่า ทะเลของประเทศไทย สามารถท่องเที่ยวได้ตลอดปี โดยผลัดกัน

ฝั่งละ 6 เดือน สำหรับแหล่งดำน้ำที่น่าสนใจของประเทศไทย อาจแบ่งประเภทตามลักษณะความลึกและทรัพยากรธรรมชาติใต้น้ำได้ดังนี้ 1) แหล่งดำน้ำขั้นต้น เป็นแหล่งดำน้ำที่อยู่ในแนวน้ำตื้นใกล้ฝั่ง ได้รับอิทธิพลของมลภาวะบนฝั่งค่อนข้างมาก น้ำทะเลไม่ค่อยใส ความลึกของน้ำทะเลตั้งแต่ผิวน้ำไปจนถึงพื้นดินไม่เกิน 100 ฟุต มีความลาดชันน้อย แหล่งดำน้ำประเภทนี้ได้แก่ แหล่งดำน้ำในทะเลตะวันออก เช่น พัทยา หมู่เกาะมัน เกาะช้าง เป็นต้น 2) แหล่งดำน้ำระดับกลาง เป็นแหล่งดำน้ำที่อยู่ในแนวน้ำที่ลึกขึ้น อยู่ห่างฝั่งออกไปมากขึ้น อิทธิพลของชายฝั่งน้อยกว่า ความขุ่นใสของน้ำไม่คงที่ ความลึกไม่เกิน 150 ฟุต ความลาดชันไม่มาก แหล่งดำน้ำประเภทนี้ ได้แก่ ชุมพร กระบี่ เกาะพีพี ตรัง กองหินริวเชลิว เป็นต้น 3) แหล่งดำน้ำนานาชาติ เป็นแหล่งดำน้ำที่อยู่ในแนวน้ำลึก พื้นดินมีความลาดชันสูง ถัดจากจุดดำน้ำไปไม่มากนักเป็นทะเลลึก โดยมีความลึกมากกว่า 200 ฟุตขึ้นไป น้ำทะเลค่อนข้างใส แหล่งดำน้ำในลักษณะนี้ได้แก่ หินม่วง หินแดง หมู่เกาะสิมิลัน เกาะเต่า กองหินโลซิน เกาะตาชัย เป็นต้น

ซึ่งการท่องเที่ยวดำน้ำนับเป็นการท่องเที่ยวเฉพาะทาง โดยจัดเป็นการท่องเที่ยวประเภทกิจกรรมทางทะเลอย่างหนึ่ง ทั้งนี้เนื่องจากประเทศไทยมีความหลายหลายในจุดดำน้ำเป็นอย่างมาก กิจกรรมท่องเที่ยวดำน้ำลึกเป็นอีกหนึ่งกิจกรรมที่ได้รับความนิยมจากชาวต่างชาติ และในปัจจุบันคนไทยได้หันมาสนใจการดำน้ำลึกมากขึ้น โดยจากการลงภาคสนามสัมภาษณ์นักธุรกิจดำน้ำ พบว่าผลประกอบการ และยอดผู้มาใช้บริการการท่องเที่ยวดำน้ำลึกนั้น เพิ่มขึ้นทุกปีไม่ว่าภายในประเทศจะมีสถานการณ์ทางเศรษฐกิจเช่นไร ทั้งนี้เมื่อมีความนิยมสูงขึ้น ผู้ให้บริการการท่องเที่ยวดำน้ำลึกก็มีเพิ่มขึ้นเช่นกัน จึงมีการแข่งขันกันสูงมากยิ่งขึ้น โดยวันได้จากสถิติการเช่าบูทแสดงสินค้าตามงานแสดงสินค้า พบว่ามีนักธุรกิจดำน้ำมาออกบูทมากขึ้นทุกปี จนถึงขั้นต้องมีการจองพื้นที่สำหรับแสดงสินค้าทุกครั้ง ทางกลุ่มธุรกิจท่องเที่ยวดำน้ำลึกจึงต้องการ การท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ ๆ เพื่อที่จะมีจุดเด่นไปกว่าผู้ให้บริการท่องเที่ยวดำน้ำลึกรายอื่น ๆ

ทั้งนี้ประเทศไทยเองมีจุดแข็งด้านการท่องเที่ยวดำน้ำลึกจากหลายประการด้วยกัน เริ่มตั้งแต่ แหล่งดำน้ำ (Dive site) ในประเทศไทย มีการจัดรูปแบบของแพคเกจแ ละโปรแกรมดำน้ำที่มีความหลากหลาย และมีความเหมาะสมกับทุกระดับของนักดำน้ำ ไม่ว่าจะเป็นระดับเริ่มต้น ตั้งแต่ Beginner Open Water Diver ไปจนถึงระดับ Continuing-Education Master Scuba Diver เลยก็ตาม นอกจากนั้นประเทศไทยยังมีความหลากหลายของแหล่งดำน้ำ รวมไปถึงอุณหภูมิของน้ำทะเลในประเทศไทยมีความเหมาะสมมากต่อการดำน้ำ กล่าวคืออุณหภูมิน้ำทะเลในประเทศ อยู่ในอุณหภูมิที่ทำน้ำได้สบาย คือไม่ร้อนเกินไป และไม่เย็นเกินไป โดยเฉพาะชาวต่างชาติที่มาดำน้ำในประเทศไทยอาจถึงขั้นไม่ต้องสวมใส่เสื้อเวสสูทเพื่อป้องกันความหนาวเย็นในขณะดำน้ำเลย

ด้านการบริการ: ผู้ประกอบการดำน้ำในประเทศไทยมีความเอาใจใส่ลูกค้า ยิ้มแย้มแจ่มใส มีบุคลากรที่สุภาพเรียบร้อย และมีความเป็นกันเองสูง รวมทั้งพร้อมที่จะเอื้ออำนวยความสะดวกทุกอย่างที่ลูกค้าต้องการตามความเหมาะสม โดยไม่ทำลายทรัพยากรธรรมชาติใต้ทะเล

ด้านราคา: หากเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ ใกล้เคียงที่เป็นคู่แข่ง พบว่า ราคาของแพคเกจ/โปรแกรมดำน้ำลึกของประเทศไทยมีราคาที่ถูกกว่ามากพอสมควร โดยในบางแพคเกจ/โปรแกรมดำน้ำมีความคุ้มค่าเงินมากกว่าประเทศคู่แข่ง และมีการจัดโปรโมชั่นอย่างสม่ำเสมอเพื่อดึงดูดลูกค้าให้มาใช้บริการ

จากข้อมูลข้างต้นจึงมีความเห็นที่จะเสนอแนวทางการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ในประเทศไทย กล่าวคือ การท่องเที่ยวดำน้ำศึกษาเรียนรู้ประวัติศาสตร์ใต้ทะเล โดยนำเอาแนวทางการท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ มารวมเข้ากับการท่องเที่ยวดำน้ำลึก ซึ่งในครั้งนี้เลือกใช้ แหล่งดำน้ำซากเรือจมแก้วสมุทร เป็นพื้นที่เป้าหมาย

ภาพที่ 87 ซากเรือแก้วสมุทร

จากที่กล่าวถึงคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และความสำคัญทางโบราณคดีของเรือแก้วสมุทรไปแล้วในข้างต้น และได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับแนวทางการบริหารจัดการการท่องเที่ยวทาง

วัฒนธรรม และการท่องเที่ยวประเภทกิจกรรมทางทะเลพบว่า ในประเทศไทยยังไม่ประสบความสำเร็จมากนักกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ประวัติศาสตร์ โดยเฉพาะในกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทย ซึ่งมีผลมาจากองค์ประกอบหลายอย่าง ทั้งอุณหภูมิของประเทศ และการให้ความรู้ทางประวัติศาสตร์ ในขณะเดียวกันการดำน้ำลึกได้รับความนิยมมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยจากการศึกษาพบว่าการท่องเที่ยวดำน้ำลึกนั้น เป็นกิจกรรมสันทนาการโดยแท้จริง โดยนักท่องเที่ยวจะได้เรียนรู้ธรรมชาติด้วยความบันเทิง

การท่องเที่ยวดำน้ำลึกดูซากเรือจมนั้น เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่มีการทำมานานมากแล้ว หรือกล่าวได้ว่า ตั้งแต่มีการท่องเที่ยวดำน้ำลึกในประเทศไทย ก็เกิดการท่องเที่ยวรูปแบบนี้ขึ้นมาพร้อมกัน ความนิยมในการท่องเที่ยวดำน้ำลึกดูเรือจมนั้น จัดได้ว่าเป็นที่นิยมอยู่พอสมควรในหมู่นักดำน้ำ โดยการท่องเที่ยวดำน้ำดูซากเรือจมในประเทศไทย สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทหลัก ๆ คือ 1) เรือที่จมโดยธรรมชาติ เรือเหล่านี้ อาจจมลงโดยภัยพิบัติต่าง ๆ ดังเช่นซากเรือเมล์ (เรือจมเกาะมันนอก) จมลงเพราะพายุและนำพัดเข้าบริเวณท้ายเรือ หรืออาจจมลงโดยอุบัติเหตุ ดังเช่นเรือแก้วสมุทร (เรือจมเพชรบุรีเบรเมน) ที่จมลงเพราะชนกองหินใต้ทะเล หรือจมลงเพราะสงคราม เช่นเรือสุทธาทิพย์ (Hardeep) จมลงเพราะโดยทิ้งระเบิดใส่จากทหารฝ่ายสัมพันธมิตร ในสงครามโลกครั้งที่ 2 2) เรือจมที่จมลงโดยความตั้งใจ เพื่อนำไปเป็นแหล่งปะการังเทียม ซากเรือจมเหล่านี้โดยส่วนใหญ่ก็เป็นเรือที่มีความสำคัญ เพราะเกือบทั้งหมดในอดีตเป็นเรือรบหลวงแทบทั้งสิ้น แต่เมื่อปลดประจำการแล้ว จึงนำไปทำภารกิจสุดท้ายคือ นำไปเป็นแหล่งปะการังเทียม ซึ่งมีจำนวนมาก ซึ่งหลายนต่อหลายลำ เป็นเรือที่มีประวัติศาสตร์ที่ยาวนาน เช่นเรือรบหลวงปราบ ในอดีตเป็นเรือของประเทศสหรัฐอเมริกา ถูกใช่ในสงครามโลกครั้งที่ 2 ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อยกพลขึ้นบกที่หาดนอร์มังดี ประเทศฝรั่งเศส และหลังจากสิ้นสุดสงครามก็ได้มอบให้ประเทศไทย

โดยการท่องเที่ยวซากเรือจมทั้งสองประเภทที่กล่าวมาข้างต้น เป็นการท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมอยู่แล้ว หากแต่ไม่มีการให้ความรู้ทางด้านประวัติศาสตร์เลย โดยเฉพาะกลุ่มประเภทเรือจมที่จมโดยธรรมชาตินั้น การศึกษาเรื่องราวทางประวัติศาสตร์เรือจมเอง ก็ไม่มีการศึกษาอย่างจริงจัง ประเทศไทยเองมีหน่วยงานที่ถือได้ว่ามีความเกี่ยวข้องโดยตรงในด้านการศึกษาซากเรือจมเหล่านี้อยู่ นั้นก็คือ กองโบราณคดีใต้น้ำ สังกัดกรมศิลปากร แต่มีบุคลากรทำงานนักโบราณคดีใต้น้ำอยู่เพียงแค่ 3 คน ถ้าเทียบกับพื้นที่ทางทะเลมากกว่า 350,000 ตารางกิโลเมตร โดยมีเรือจมอยู่ในเขตน่านน้ำไทยเป็นหลักร้อยลำ กองโบราณคดีใต้น้ำจึงมีหน้าที่หลักคือการสำรวจ ตรวจสอบหลักฐานทางวัตถุ หากแต่ไม่สามารถศึกษาเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ได้ จึงทำให้เรื่องราวทางด้านประวัติศาสตร์เหล่านี้ขาดหายไป

จากการลงภาคสนาม ด้วยการไปดำน้ำลึกในแหล่งเรือจม ที่จัดทำเป็นแหล่งท่องเที่ยวทั่วประเทศไทยพบว่า โดยส่วนมากไม่มีการให้ความรู้ทางประวัติศาสตร์ของเรือจม และหากมีก็มักจะเป็นรูปแบบการบรรยาย ซึ่งพบว่าข้อมูลที่นำมาบรรยายนั้นมาจากอินเตอร์เน็ต หรือมาจากคำบอกเล่า โดยไม่มีการกลั่นกรอง ซึ่งหลายครั้งได้ทำการสืบค้นประวัติของเรือลำต่าง ๆ จากเอกสารปฐมภูมิ พบว่าข้อมูลที่นำมาบอกเล่านั้น ผิดไปจากความเป็นจริงพอสมควร หรือบางครั้งมีการเล่าเรื่องจากเหตการณ์หนึ่ง ไปอีกเหตการณ์หนึ่งเลยทีเดียว ยกตัวอย่างเช่น มีการกล่าวถึงเรือแก้วสมุทร ถึงสาเหตุการอับปางลง โดยระบุว่าสาเหตุมาจากเกิดเพลิงไหม้ข้าวภายในเรือ ซึ่งในความเป็นจริงแล้วเรือชนเข้ากับกองหินใต้น้ำจึงอับปางลง เป็นต้น

จากการสัมภาษณ์ และการสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) กลุ่มนักท่องเที่ยวดำน้ำลึกพบว่า การท่องเที่ยวดำน้ำในแหล่งดำน้ำที่มีซากเรือจมนั้น โดยส่วนมากนักท่องเที่ยวมาดำน้ำเพื่อดูรูปร่างของเรือ ความยิ่งใหญ่ของเรือ และมาดูปลาฝูงใหญ่ การดำน้ำดูเรือจมจะให้ความรู้สึกเหมือนเป็นนักสำรวจใต้น้ำ เกิดความตื่นเต้น โดยเฉพาะในการดำน้ำเพื่อสำรวจเรือจมที่ไม่ได้ถูกนำไปจมเพื่อเป็นปะการังเทียม หากแต่เป็นการจมโดยอุบัติเหตุ ภัยธรรมชาติ หรือแม้แต่การเกี่ยวข้องกับสงครามก็ตาม ถ้ามีเรื่องราวของซากเรือจมเหล่านั้นเข้ามาประกอบ ความน่าสนใจก็จะยิ่งเพิ่มมากขึ้น เพราะการผจญภัยเป็นสิ่งที่นักดำน้ำทุกคนต้องการ

ภาพที่ 88 การสนทนากลุ่มบนเรือม้าน้ำ ขณะเดินทางไปดำน้ำดูซากเรือจมที่เรือแก้วสมุทร

การท่องเที่ยวดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร เป็นการท่องเที่ยวเฉพาะทางรูปแบบใหม่ในประเทศไทย โดยใช้แหล่งเรือจมแก้วสมุทรเป็นพื้นที่เป้าหมาย ทั้งนี้จะเป็นการสอดแทรกความรู้ทางประวัติศาสตร์เข้าไปให้กับนักท่องเที่ยวดำน้ำ ดังนั้นการท่องเที่ยวรูปแบบนี้จะเป็นการท่องเที่ยวที่ได้ทั้งความรู้ และความบันเทิงในเวลาเดียวกัน รวมถึงเป็นการส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวเกิดความหวงแหนในทรัพยากรทางประวัติศาสตร์ เห็นคุณค่าของประวัติศาสตร์ โดยเรื่องราวของเรือจมแก้วสมุทร จะเป็นการบอกเล่าถึง สภาพสังคม การเมือง เศษฐกิจ การค้า และการสงคราม เรื่องราวเหล่านี้จะเป็นความทรงจำของผู้คน ถึงแม้วันหนึ่งเรือแก้วสมุทรจะกลายเป็นเพียงแค่เศษเหล็กในทะเลไปก็ตาม

ในแง่ของความสำคัญการท่องเที่ยวเฉพาะทาง ประเภทดำน้ำศึกษาเรียนรู้ประวัติศาสตร์ใต้ทะเลนั้น นอกจากเป็นการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ของประเทศไทยแล้ว ยังเป็นการเพิ่มทางเลือกให้กับนักท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น ทั้งยังลดการแข่งขันในตลาดธุรกิจดำน้ำลงไปได้อีกด้วย โดยจากการสัมภาษณ์นักธุรกิจดำน้ำ ในเขตพื้นที่แสมสารพบว่า มีความสนใจในรูปแบบการท่องเที่ยวดำน้ำลึกลักษณะนี้ หากแต่ไม่มีแหล่งข้อมูลความรู้ที่จะมาใช้ในการบรรยาย เนื่องมาจากยังไม่มีใครศึกษาเรื่องราวทางประวัติศาสตร์เรือจมลำต่าง ๆ อย่างจริงจัง นอกจากนี้ยังขาดสื่อสนับสนุนการเรียนรู้อีกด้วย ซึ่งในปัจจุบันสื่อถือเป็นปัจจัยสำคัญอย่างมากในการเข้าถึงความรู้ ซึ่งหากมีการสร้างสื่อสนับสนุนการเรียนรู้ จะสามารถช่วยกระจายความรู้ออกไปได้กว้างมากยิ่งขึ้น

สื่อสนับสนุนการเรียนรู้ประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

เรื่องราวของเรือจมแก้วสมุทร เป็นที่รู้กันโดยทั่วไป ผิดบ้างถูกบ้าง ตามแหล่งข้อมูลที่กระจัดกระจายอยู่ตามที่ต่าง ๆ ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นข้อมูลที่มาจากอินเตอร์เน็ต และด้วยความเข้าใจในข้อมูลที่ไม่เท่ากัน บางครั้งถึงขั้นมีการต่อว่ากัน ถกเถียงกันอย่างจริงจัง ซึ่งกรณีเรือแก้วสมุทรเองก็พบเห็นเหตุการณ์เช่นเดียวกัน

สื่อถือได้ว่าเป็นสิ่งที่มีอิทธิพลอันไม่จำกัด อิทธิพลของสื่อมักมีปรากฏให้เห็นในเหตุการณ์สำคัญทางประวัติศาสตร์โลกอยู่บ่อยครั้ง โดยเหตการณ์ที่เห็นได้ชัดที่สุดคือ ช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 ที่ อดอล์ฟ ฮิตเลอร์ ผู้นำรัฐบาลเผด็จการเยอรมนี ได้ยึดครองสื่อมวลชนไว้เป็นกระบอกเสียงของรัฐ เพื่อ “โฆษณาชวนเชื่อ” (Propaganda) ชักจูงให้ชาวเยอรมันเกิดความเชื่อศรัทธา และคล้อยตามแนวคิด “ลัทธินาซี” (Nazism) ทำให้เกิดความเป็นชาตินิยมที่คิดว่าเชื้อชาติของตนเหนือกว่าเชื้อชาติอื่น ความรู้สึกเห็นด้วย และให้ความร่วมมือในการทำสงครามในที่สุด ผลจากการโฆษณาชวนเชื่อในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นกำเนิดของ “ทฤษฎีเข็มฉีดยา” (Hypodermic needle Theory) ที่เชื่อว่าองค์กรหรือผู้ส่งข่าวสารเป็นผู้มีอำนาจ และบทบาทสำคัญ

ที่สุด กล่าวคือ สามารถกำหนดข่าวสาร และส่งข่าวสารไปยังผู้รับ โดยคาดคะเนผลที่จะเกิดขึ้นได้ คล้ายกับหมอฉีดยาให้คนป่วย ข่าวสารที่ส่งไปก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้รับได้โดยตรง กว้างขวาง และทันที ส่วนฝ่ายผู้รับข่าวสารเป็นคนจำนวนมาก จะมีปฏิกิริยา หรือพฤติกรรมเปลี่ยนแปลงไปตามที่ผู้ส่งข่าวสารต้องการ โดยไม่มีอำนาจควบคุมผู้ส่งข่าวสารได้

ปัจจุบันรูปแบบการสื่อสารได้เปลี่ยนแปลงไป ไม่มีใครสามารถยึดสื่อได้อีกต่อไป เพราะทุกคนคือสื่อ ขอดีของการสื่อสารในปัจจุบันคือ ผู้รับสาร หรือกลุ่มนักท่องเที่ยว สามารถเลือกรับสื่อได้ตามต้องการ โดยไม่ได้ถูกยัดเยียดให้รับรู้อีกต่อไป แต่ในเวลาเดียวกัน เมื่อทุกคนคือสื่อ การสื่อสารจึงไม่ได้ถูกกลั่นกรอง ว่าสารที่ถูกส่งออกไปนั้น ถูกต้อง หรือไม่ถูกต้อง หากผู้รับสารรับสารที่ผิดเพี้ยนไป ก็สามารถทำให้ความเข้าใจในสิ่งต่าง ๆ คลาดเคลื่อนเช่นกัน

ในกรณีเรือแก้วสมุทร เมื่อทำการศึกษาพบว่า ข้อมูลข่าวสารที่มีความเกี่ยวข้องกับเรือแก้วสมุทรนั้น โดยส่วนใหญ่มาจากคำบอกเล่า โดยไม่ได้อ้างอิงหลักฐาน หรือแม้แต่ข้อมูลถูกต้องก็ไม่อธิบายถึงหลักฐานที่แสดงออกถึงแหล่งที่มา เพื่อใช้ในการยืนยันความถูกต้อง ดังนั้นข้อมูลที่กล่าวกัน หรือเขียนเอาไว้ในที่ต่าง ๆ จึงเป็นข้อมูลที่ขาดแหล่งที่มาโดยสิ้นเชิง

จากการค้นคว้าสรุปได้ว่า การสื่อสารเรื่องราวของเรือแก้วสมุทร มีการสื่อสารด้วยกันหลัก ๆ 2 รูปแบบด้วยกันคือ 1) การสื่อสารกลุ่ม(Group Communication) 2) การสื่อสารมวลชน (Mass Communication) ซึ่งการสื่อสารทั้งสองแบบนี้มีความแตกต่างกันในรายละเอียด

โดยการสื่อสารกลุ่มเป็นการสื่อสารของกลุ่มบุคคลจำนวนหนึ่ง ซึ่งสามารถสื่อสารเฉพาะหน้าระหว่างกันได้ และมีความสนใจหรือการแสดงออกร่วมกันในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง โดยอาจเป็นการสื่อสารแบบ 1:1 หรือแบบหนึ่งคนต่อหลายคน เพื่อเป็นการส่งสารสู่สมาชิกในกลุ่มก็ได้ การสื่อสารกลุ่ม ทั้งนี้การสื่อสารกลุ่มแบ่งออกเป็น 2 ประเภทด้วยกันคือ 1) การสื่อสารแบบกลุ่มเล็ก (Small-group communication) เป็นกลุ่มที่มีสมาชิกจำนวน 3 คนขึ้นไป (แต่ไม่มากจนเกินไป สมาชิกรู้จักซึ่งกันและกันอย่างทั่วถึง และมีเป้าหมายเดียวกัน ซึ่งการสื่อสารแบบกลุ่มเล็กนี้จะเป็นไปอย่างไม่เป็นทางการ 2) การสื่อสารแบบกลุ่มใหญ่ (Large-group communication) หรือการพูดในที่สาธารณะชน เป็นกลุ่มที่มีสมาชิกจำนวนมากจนไม่สามารถรู้จักซึ่งกันและกันได้อย่างทั่วถึง ลักษณะการสื่อสารจะเป็นไปในทางการอภิปราย การบรรยาย หรือการปาฐกถา ซึ่งการสื่อสารแบบกลุ่มใหญ่นี้จะต้องมีหัวหน้าควบคุมการปฏิบัติงานอย่างเป็นอย่างเป็นทางการ

เรื่องราวทางประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทรถูกสื่อสารผ่านทางช่องทางการสื่อสารแบบกลุ่มเล็กนี้เป็นหลัก จากที่ลงภาคสนาม และได้ทำการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยว ที่มาดำน้ำชมซากเรือแก้วสมุทรนั้น กล่าวว่าทราบเรื่องราวของเรือแก้วสมุทรมาจากคนรู้จัก โดยมีการพูดคุยกันแบบ

เห็นหน้า ซึ่งมีทั้งการคุยเป็น 1: 1 และ คุยในระดับกลุ่มเล็ก ส่วนการสื่อสารแบบกลุ่มใหญ่นั้น ไม่เคยมีมาก่อน

ส่วนรูปแบบการสื่อสารมวลชน (Mass communication) นั้น พบว่านักท่องเที่ยวที่ต้องการมาชมซากเรือแก้วสมุทรนั้น ก่อนการเดินทางจะมีการค้นคว้าผ่านช่องทางอินเตอร์เน็ตกันมาบ้าง ซึ่งตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นคือ ข้อมูลที่ได้มามักจะผิดเพี้ยน หรือไม่มีแหล่งอ้างอิง และหลายต่อหลายครั้ง ข้อมูลอินเตอร์เน็ตก็นำมาจากการเล่าเรื่องแบบการสื่อสารกลุ่มนั่นเอง การนั้นก็มีผู้รับสารจำนวนหนึ่ง นำสารนั้นไปเผยแพร่ในรูปแบบการสื่อสารมวลชน จนมีผลทำให้สารนั้นผิดเพี้ยนไปเรื่อย ๆ ซึ่งผลกระทบของการสื่อสารลักษณะนี้ จะส่งผลกระทบกับคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และความรู้ที่แท้จริงในเรื่องนั้น ๆ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความสำคัญทางประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

จากการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้มาทั้งหมด ทำให้ทราบว่า เรือแก้วสมุทรมีความสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์ของประเทศไทยในหลายแง่มุมทั้งในอดีตและปัจจุบัน เรื่องราวในอดีตของเรือแก้วสมุทรสามารถบองถึงความสัมพันธ์ทางเชื้อชาติ การอพยพ เหตุการณ์ทางการเมือง สภาพสังคม เศษฐกิจ ความสัมพันธ์ทางการค้า เส้นทางเดินเรือ การคมนาคม ในขณะเดียวกันเรื่องราวเหล่านี้ยังมีผลกระทบต่อปัจจุบัน เมื่อคุณค่าทางประวัติศาสตร์ของเรือกลายเป็นแหล่งโบราณคดีใต้น้ำ และได้พัฒนาไปเป็นแหล่งท่องเที่ยวเฉพาะทาง ส่งผลให้เกิดความต้องการสื่อสนับสนุนการเรียนรู้ประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

คุณค่าทางประวัติศาสตร์เหล่านี้ หากไม่มีการบอกเล่า หรือสื่อสารออกไป เรือแก้วสมุทรก็จะเป็นเพียงแค่ตำนาน สถานที่ทางประวัติศาสตร์หลายต่อหลายแห่ง ที่ถูกทิ้งร้าง ถูกลืม ขาดการดูแล ขาดการบูรณะ ดังเช่นปราสาทหิน หรือเจดีย์หลายต่อหลายแห่ง ที่ไม่ได้ถูกจัดทำ หรือดูแลอย่างจริงจังให้เป็นแหล่งการท่องเที่ยว สถานที่ทางประวัติศาสตร์เหล่านั้นจะกลายเป็นเพียงซากโบราณสถาน หรือซากกองอิฐ ซึ่งในกรณีเรือแก้วสมุทรก็เช่นกัน

เรือจมแก้วสมุทรเป็นเรือเหล็กที่จมอยู่ใต้น้ำทะเลมา 100 ปี เนื่องจากอยู่ใต้น้ำที่มีความลึกกว่า 20 เมตร และมีขนาดที่ใหญ่ รวมไปถึงผุพังไปมาก จึงไม่มีทางที่จะบูรณะได้ ไม่มีทางกู้ขึ้นมาได้ เรือแก้วสมุทรรอวันผุพัง และถูกกัดกร่อนจนกลายเป็นเศษเหล็กเท่านั้น

ไม่มีแนวทางการอนุรักษ์เรือแก้วสมุทร หนทางเดียวที่จะทำได้คือ ทำการศึกษาเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ และบอกเล่าเรื่องราวเหล่านั้นออกไป ทำให้เรือจมแก้วสมุทรเป็นพิพิธภัณฑ์ประวัติศาสตร์ทางธรรมชาติ ซึ่งสถานที่ใดไม่มีมนุษย์ไปเยี่ยมชมหรือแวะเวียนไปหา ที่นั้นคือ

สถานที่ร้าง หากจะทำให้เรือแก้วสมุทรกลายเป็นพิพิธภัณฑ์ประวัติศาสตร์ทางธรรมชาติได้จริง คือ ต้องหาหนทางให้ผู้คนไปท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวไม่ใช่การทำลายเสมอไป นักท่องเที่ยวเปรียบเสมือนปู่โสมเฝ้าทรัพย์ หากมีนักท่องเที่ยวแวะเวียนไปเยี่ยมชม การที่จะมีการเข้ามาขุดค้นหรือขโมยคงเป็นไปได้ยาก หากมีการให้ความรู้ทางประวัติศาสตร์ โดยมีการสอดแทรกเรื่องราวการดูแลโบราณสถาน ปลูกจิตสำนึกความหวงแหนในสมบัติชาติเข้าไป แม้วันหนึ่งเรือแก้วสมุทรจะถล่มลงไป จนกลายเป็นเศษเหล็กอย่างสมบูรณ์ แต่เรื่องราวทางประวัติศาสตร์ยังคงอยู่ เรายังคงมีภาพถ่าย ภาพเคลื่อนไหว และสื่อต่าง ๆ คอยบอกเล่าเรื่องราวทางประวัติศาสตร์

งานวิจัยนี้มีเจตจำนง ให้ผู้คนเห็นคุณค่าของประวัติศาสตร์ ของซากเรือจม โดยยกเรือแก้วสมุทรขึ้นมาเป็นแนวทาง โดยมีการจัดทำเป็นแนวทางการบริหารจัดการการท่องเที่ยวขึ้นมา โดยมีการจัดกิจกรรมเชิญชวนให้นักท่องเที่ยว มาท่องเที่ยวดำน้ำลึกเพื่อศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร โดยคาดหวังว่าเรือจมแก้วสมุทรจะเป็น แนวทางในการสร้างคุณค่าให้เรือจมลำอื่น ๆ ทั่วประเทศ และในอนาคตเราจะมี พิพิธภัณฑ์ทางประวัติศาสตร์ใต้ทะเล มากยิ่งขึ้นต่อไป

บทที่ 5
การบริหารจัดการการท่องเที่ยวดำน้ำลึก
เพื่อศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

การท่องเที่ยวในพื้นที่ประวัติศาสตร์ หรือการท่องเที่ยวในพื้นที่วัฒนธรรมนั้น เป็นการท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมอย่างมากในประเทศไทย หากแต่ทั้งหมดจะเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวบนบกทั้งสิ้น การท่องเที่ยวดำน้ำในพื้นที่ประวัติศาสตร์ใต้ทะเลนั้น ถือได้ว่าเป็นเรื่องใหม่ในประเทศไทย ที่ไม่เคยมีมาก่อน ทั้งนี้ในงานวิจัยชิ้นนี้ต้องการที่จะนำเสนอการท่องเที่ยวแบบเฉพาะทาง เป็นการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ โดยนำเสนอการท่องเที่ยวในพื้นที่ประวัติศาสตร์ใต้ทะเลผสานรวมกับการท่องเที่ยวกิจกรรมทางทะเล โดยรูปแบบจะใช้ประวัติศาสตร์เป็นตัวนำ ผสานเข้ากับการท่องเที่ยวดำน้ำลึก โดยเลือกพื้นที่เป้าหมายเป็นเรือจมแก้วสมุทร เนื่องจากเรือลำดังกล่าวมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์อย่างมากตามที่ได้กล่าวไปในบทก่อนหน้านี้

ทั้งนี้การผสานรวมของรูปแบบการท่องเที่ยวทั้งสองแบบขึ้น จึงจำเป็นต้องทำการคิดค้นรูปแบบการบริหารจัดการท่องเที่ยวขึ้นมาใหม่ โดยจะเรียกการท่องเที่ยวลักษณะนี้ว่า การท่องเที่ยวดำน้ำเพื่อศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

การท่องเที่ยวดำน้ำเพื่อศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร เกิดขึ้นจากการศึกษาประวัติศาสตร์เรือจม และพบเห็นปัญหาว่า ผู้คนโดยส่วนใหญ่ไม่ได้ให้ความสำคัญกับประวัติศาสตร์ใต้ทะเลมากนัก ซากเรือจมในทะเลซึ่งมีอายุกว่าร้อยปี ถูกทิ้งร้าง ขาดการดูแล ไม่มีหน่วยงานใดให้ความสนใจเป็นพิเศษ อีกทั้งตัวซากเรือเองไม่สามารถบูรณะหรือกู้ขึ้นมาจากน้ำได้ มีแต่วันที่จะผุพังไปตามกาลเวลา จึงมีแนวคิดที่จะส่งเสริมให้ผู้คนเห็นคุณค่าทางประวัติศาสตร์ใต้ทะเล ให้รักและหวงแหนในสมบัติของชาติ จึงนำรูปแบบการท่องเที่ยวเข้ามาผสมผสานรวมไปถึงใช้ช่องทางการสื่อสารในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อกระจายข่าวสารความรู้ทางประวัติศาสตร์ออกไป เพื่อคาดหวังให้ในอนาคตซากเรือแก้วสมุทรจะเป็นเสมือนพิพิธภัณฑ์ทางประวัติศาสตร์ใต้ทะเล

โดยในงานวิจัยชิ้นนี้ได้ทำการศึกษาแนวทางการบริหารจัดการการท่องเที่ยวดำน้ำลึกเพื่อศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทรขึ้น และได้ทำการจัดกิจกรรมท่องเที่ยวดำน้ำเพื่อศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมขึ้นมา ทั้งนี้ยังมีการจัดทำสื่อเพื่อสนับสนุนการเรียนรู้ ทั้งที่เป็นรูปแบบเอกสารไฟล์ดิจิทัล รวมไปถึงสื่อสังคมออนไลน์อีกด้วย

แนวทางการบริหารจัดการการท่องเที่ยวดำน้ำชมซากเรือจมแก้วสมุทร

จากการลงพื้นที่สำรวจแหล่งดำน้ำเรือจมแก้วสมุทร พบว่าเรือจมแก้วสมุทรเป็นแหล่งท่องเที่ยวดำน้ำมาเป็นระยะเวลามากกว่า 10 ปี แต่ทว่าไม่ได้รับความนิยมมากนัก การจัดโปรแกรมไปดำน้ำที่บริเวณแหล่งเรือจมแห้วสมุทรนั้น หนึ่งปีจะมีจการจัดโปรแกรมไปท่องเที่ยวเพียงแค่ 1-2 ครั้งเท่านั้น และบางปีอาจไม่มีเลย โดยมีหลายสาเหตุด้วยกัน ซึ่งจากการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ประกอบการพบว่า สาเหตุหลักคือ ในบริเวณใกล้เคียงมีซากเรือจมอีกลำที่ได้รับความนิยมจากกลุ่มนักดำน้ำ และมีองค์ประกอบที่สำคัญคือเดินทางไปดำน้ำได้ง่าย ใช้เวลาในการเดินทางไม่นาน กล่าวคือจากฝั่งที่จอดเรือบริเวณท่าเรือแสมสาร ใช้เวลาเดินทางเพียง 1 ชั่วโมงเท่านั้น แหล่งดำน้ำนั้นคือซากเรือสุทธาทิพย์ ดังนั้นนักธุรกิจดำน้ำจึงมักจะเลือกพาลูกค้าไปที่ซากเรือจมลำนี้มากที่สุด เนื่องจากเป็นการประหยัดค่าใช้จ่าย ซึ่งในขณะเดียวกันเรือจมแก้วสมุทรนั้น จำเป็นจะต้องเดินทางออกไปไกลกว่ามาก โดยใช้เวลาเดินทางกว่า 2 ชั่วโมง นอกจากนั้นซากเรือจมสุทธาทิพย์เองยังมีการผูกทุ่นไว้บริเวณผิวน้ำเป็นที่เรียบร้อย ซึ่งเรือจะสามารถส่งนักดำน้ำลงน้ำได้สะดวกกว่า ไม่ต้องสียเวลาค้นหาตำแหน่งของซากเรือที่จมอยู่ใต้ทะเล ซึ่งแตกต่างจากเรือแก้วสมุทรที่ไม่มีการผูกทุ่นผูกเอาไว้ จึงต้องใช้อุปกรณ์เฉพาะทาง ในการค้นหาตำแหน่งซากเรือที่จมอยู่ และในบางครั้งอาจใช้เวลานาน

ในด้านให้ความรู้ทางประวัติศาสตร์ของเรือทั้งสองลำ จากการค้นคว้า เรือสุทธาทิพย์เองก็จัดได้ว่ามีประวัติศาสตร์ที่น่าสนใจไม่น้อยไปกว่าเรือเพชรบุรี หากแต่ไม่มีใครให้ความรู้ทางประวัติศาสตร์เช่นเดียวกัน ดังนั้นในข้อนี้ ทั้งเรือแก้วสมุทร และเรือสุทธาทิพย์จึงไม่แตกต่างกันในมุมมองของนักท่องเที่ยว เนื่องจากนักท่องเที่ยวเคยชินกับการลงไปดำน้ำ โดยไม่รู้ประวัติศาสตร์อยู่แล้ว หรือแม้แต่การอธิบายผังของซากเรือจมเองก็ตาม จากการลงภาคสนามโดยใช้วิธีการสังเกตทั้งแบบที่มีส่วนร่วม และไม่มีส่วนร่วม จำนวนมากกว่า 100 ครั้ง ผู้วิจับพบว่า ไม่มีใครให้ความรู้ทั้งในด้านประวัติศาสตร์ และผังของซากเรือจมทั้งสองลำเลย

ทั้งนี้จากการลงภาคสนามเดินทางไปสำรวจซากเรือจมที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวภายในประเทศ รวมทั้งหมด 9 ลำ ประกอบไปด้วย 1) เรือหลวงช้าง จังหวัดตราด 2) เรือหลวงปราบ จังหวัดชุมพร 3) เรือสุทธาทิพย์ จังหวัดชลบุรี 4) เรือคราม จังหวัดชลบุรี 5) เรือกูด จังหวัดชลบุรี 6) เรือเมล์ จังหวัดระยอง 7) เรือสัตกูต จังหวัดสุราษฎร์ธานี 8) เรือพระทอง จังหวัดพังงา 9) เรือแก้วสมุทร จังหวัดชลบุรี

ทั้งนี้ในการเดินทางไปสำรวจ และสังเกตุรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวซากเรือจมใต้ทะเล ของผู้ประกอบการดำน้ำในพื้นที่ที่ให้บริการนำเที่ยวดำน้ำดูซากเรือจมนั้น ได้เดินทางไปมากกว่า 2 ครั้ง ในแต่ละแหล่งดำน้ำเที่ยวชมซากเรือจม และทำการดำน้ำในแหล่งเรือจมเหล่านั้น

มากกว่า 10 ครั้ง ต่อ 1 แหล่งดำน้ำ พบว่าการบริหารจัดการการท่องเที่ยวด้านการท่องเที่ยวชมซากเรือจมในประเทศไทยนั้น ไม่มีผู้ประกอบการรายใด ให้ความรู้หรือข้อมูลทางประวัติศาสตร์ หรือมีการทำสื่อเพื่อสนับสนุนการเรียนรู้ทางด้านประวัติศาสตร์ รวมไปถึงไม่มีการให้ความรู้ถึงผังของเรือจมแต่ละลำ หากแต่มีเพียงการให้ความรู้พื้นฐานหรือทบทวนสัญญานมือในการสื่อสารใต้น้ำเท่านั้น

นอกจากนั้นยังได้เดินทางไปต่างประเทศ และทำการสังเกตรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวประเภทซากเรือจม Liberty ประเทศอินโดนีเซีย พบว่าไม่มีการให้ความรู้เกี่ยวกับเรื่องราวทางประวัติศาสตร์เช่นเดียวกัน จึงทำให้ได้ข้อสรุปว่า การบริหารจัดการการท่องเที่ยวชมซากเรือจมนั้น ยังขาดการให้ความรู้ทางด้านประวัติศาสตร์ ขาดสื่อสนับสนุนการเรียนรู้ทางด้านประวัติศาสตร์ รวมไปถึงการให้ความรู้เกี่ยวกับผังเรือที่จะลงไปเที่ยวชมอีกด้วย

ทั้งนี้ในการท่องเที่ยวดำน้ำทุกครั้งในประเทศไทย นักดำน้ำมีความจำเป็นต้องใช้บริการมัคคุเทศก์ใต้น้ำ (Divemaster) สิ่งนี้เป็นวัฒนธรรมของประเทศไทย เพื่อความปลอดภัยด้านการท่องเที่ยวดำน้ำนั้นเอง

แนวทางการท่องเที่ยวดำน้ำเพื่อศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

จากที่กล่าวไปแล้วข้างต้นว่า แหล่งท่องเที่ยวเรือจมแก้สมุทร เป็นที่รู้จักกันมายาวนานแล้ว หากแต่ไม่เป็นที่นิยมมากนักตามเหตุผลที่ได้กล่าวไปแล้ว จากนั้นได้ทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม พบว่า ผู้ประกอบการนำเที่ยวซากเรือจมแก้วสมุทร ในขณะที่ทำการสำรวจนั้น ไม่มีผู้ประกอบการนำเที่ยวดำน้ำรายใดเลย ที่มีการนำนักท่องเที่ยวไปชมซากเรือจมแก้วสมุทร

เมื่อได้ทำการสำรวจเรือทุกลำที่ให้บริการนำเที่ยวดำน้ำลึกในเขตพื้นที่ตำบลแสมสาร อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ซึ่งประกอบไปด้วย 1) เรือม้าน้ำ 2) เรือวราสินธ์ 3) เรือวายูน 4) เรือเดอะชาร์ค พบว่าทั้ง 4 แห่งนั้น จะมีการพานักท่องเที่ยวไปเยี่ยมชมซากเรือจมสุทธาทิพย์ และแหล่งดำน้ำในแนวปะการังเกาะแสมสารเป็นประจำเกือบทุกวัน แต่ไม่มีผู้ประกอบการรายใดเลยที่พานักท่องเที่ยวไปเยี่ยมชมเรือจมแก้วสมุทรในช่วงเวลา 3 ปีผ่านมา เมื่อนับถึงวันที่ลงไปเก็บข้อมูล

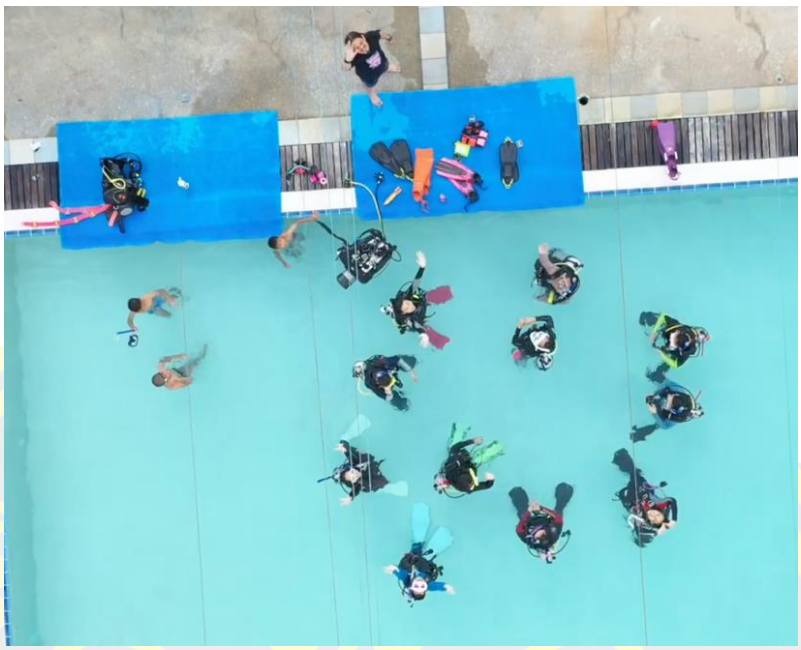
ดังนั้นจากข้อมูลที่กล่าวมาเบื้อต้นจึงสรุปได้ว่า การบริหารจัดการการท่องเที่ยวเรือจมแก้วสมุทรนั้นไม่มีอยู่ก่อนหน้านี้ จึงทำการศึกษาจากการบริหารจัดการเรือจมสุทธาทิพย์ เพื่อนำมาเทียบเคียงและเป็นต้นแบบในการศึกษาครั้งนี้

การออกแบบกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล

เมื่อศึกษาแนวทางตามที่กล่าวไปก่อนหน้านี้ จึงได้ทำการออกแบบกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทรขึ้นมา โดยหลักการนำมาจากการวิเคราะห์ข้อมูลที่ค้นคว้าและทำงานร่วมกันกับสถานประกอบการร้านดำน้ำ และ เรือนำเที่ยวในพื้นที่เป้าหมาย

ทั้งนี้ในด้านร้านดำน้ำ การวิจัยนี้เลือกใช้ร้านดำน้ำที่มีชื่อว่า Seascout Diving Dive Center เนื่องจากร้านดำน้ำร้านนี้เป็นร้านที่ ได้รับมาตรฐานเป็นระดับ Dive Center สถาบันสอนดำน้ำ Scuba Schools International (SSI) โดยมีสระที่ใช้สำหรับสอนดำน้ำเป็นของตนเอง ได้รับมาตรฐานระดับโลก ตั้งอยู่ในกรุงเทพ ซึ่งมีความเหมาะสมที่นักท่องเที่ยวจะติดต่อไปดำน้ำได้ง่าย ทั้งนี้ยังมีอุปกรณ์ดำน้ำให้ในการเช่าทุกอย่างแบบครบวงจร

ภาพที่ 89 Seascout diving dive center (Seascout diving dive center, 2021)



ภาพที่ 90 การเรียนการสอนของ Seascout diving dive center (Seascout diving dive center, 2021)

ในส่วนของเรือที่ให้บริการนำเที่ยวดำน้ำไปยังเรือจมแก้วสมุทรนั้น ได้ใช้บริการของเรือม้าน้ำ ซึ่งเป็นเรือที่ให้บริการด้านการท่องเที่ยวดำน้ำในเขตพื้นที่แสมสารเป็นลำแรก ซึ่งเดิมทีเรือลำนี้มีชื่อว่าเรือเล เป็นเรือลำที่มีความสำคัญกับพื้นที่มากที่สุด

ภาพที่ 91 เรือม้าน้ำ ที่ให้บริการนำเที่ยวดำน้ำในเขตพื้นที่แสมสาร

ขั้นตอนการดำเนินงาน และการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

เนื่องจากไม่เคยมีการจัดการท่องเที่ยวรูปแบบนี้มาก่อน จึงใช้วิธีเทียบเคียงกับรูปแบบการบริหารจัดการกิจกรรมท่องเที่ยวดูเรือจมแหล่งอื่นในแสมสาร โดยได้ทำการวิเคราะห์รูปแบบการท่องเที่ยว ค้นหาความเหมาะสมในด้านต่าง ๆ จวบจนกำหนดโปรแกรมการท่องเที่ยวขึ้นมา และจัดเป็นกิจกรรมท่องเที่ยวดำน้ำเพื่อศึกษาประวัติศาสตร์ใต้ทะเล เรือจมแก้วสมุทร โดยทั้งนี้ในขั้นตอนการทำงานสามารถแบ่งแยกออกได้เป็นหลายส่วนด้วยกัน โดยจะขออธิบายไปทีละขั้นดังต่อไปนี้

ขั้นการวางแผนการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

ในขั้นตอนนี้ได้ทำการวางแผนโดยเรียงลำดับการทำงานเป็นขั้น โดยในแต่ละขั้นจะมีรายละเอียดปลีกย่อย ดังจะได้อธิบายต่อไปนี้

1. ทำการรวบรวมข้อมูลทั้งหมด ทั้งในด้านประวัติศาสตร์ และการท่องเที่ยว

2. การออกแบบโปรแกรมท่องเที่ยว เพื่อไปนำเสนอต่อนักธุรกิจดำน้ำในพื้นที่ ร้านดำน้ำ และครูสอนดำน้ำที่ให้บริการนำเที่ยวดำน้ำดูซากเรือจม

3. ตรวจสอบสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ สำหรับให้บริการนักท่องเที่ยว ตั้งแต่ที่พัก อาหาร เรือนำเที่ยว ตลอดจนบุคลากรสำหรับการนำเที่ยวใต้น้ำ จากนั้นทำการติดต่อเอาไว้ล่วงหน้า

4. ติดต่อเครือข่าย ความร่วมมือ ทั้งในด้านวิชาการ และนักธุรกิจการท่องเที่ยวดำน้ำ

5. ออกแบบโปรแกรมการท่องเที่ยวดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร โดยกำหนดตารางกิจกรรมในวันที่จัดกิจกรรมท่องเที่ยว

6. กำหนดวันเวลาในการจัดกิจกรรมในแต่ละครั้ง โดยกำหนดให้เวลาในการจัดกิจกรรมแต่ละครั้งห่างกันไม่เกิน 2 สัปดาห์ เพื่อความไม่แตกต่างกันมากในเรื่องกระแสน้ำใต้ทะเล

7. จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เพื่อใช้ในการประชาสัมพันธ์กิจกรรม ผ่านช่องทางต่าง ๆ

8. จัดทำสื่อสนับสนุนการเรียนรู้ เกี่ยวประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทร จากนั้นกำหนดข้อคำถาม

9. จัดทำข้อคำถามสำหรับการสนทนากลุ่ม ในระหว่างการจัดกิจกรรม เพื่อใช้ในการประเมินผลกิจกรรม

10. ทำการประชาสัมพันธ์กิจกรรมการท่องเที่ยวดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทรผ่านช่องทางต่าง ๆ

11. จัดกิจกรรมการท่องเที่ยวดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

12. จัดกิจกรรมสนทนากลุ่ม ในระหว่างการจัดกิจกรรม เพื่อใช้ในการประเมินผลกิจกรรม

13. ทำซ้ำ เป็นการจัดกิจกรรม ครั้งที่ 2 และ 3 ตามลำดับ เพื่อเป็นการยืนยันผลการจัดกิจกรรม

14. ทำการประเมินผลการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

ทั้งนี้ในการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร นั้นได้รับความร่วมมือจากหลายส่วนด้วยกัน ตั้งแต่นักวิชาการด้านการอิสระดำน้ำ นักวิชาการอิสระด้านประวัติศาสตร์เรือจม ผู้ให้บริการเรือท่องเที่ยวดำน้ำ ร้านให้บริการนำเที่ยวดำน้ำ ครูสอนดำน้ำ และนักท่องเที่ยวดำน้ำ

การดำเนินการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

เริ่มดำเนินการตั้งแต่ การออกแบบโปรแกรมท่องเที่ยว เพื่อไปนำเสนอต่อนักธุรกิจดำน้ำในพื้นที่ ร้านดำน้ำ และครูสอนดำน้ำที่ให้บริการนำเที่ยวดำน้ำดูซากเรือจม โดยมีการกำหนดตาราง

กิจกรรมการท่องเที่ยว เป็นกิจกรรมหนึ่งวัน โดยแบ่งกิจกรรมออกเป็น 3 ส่วนหลัก คือ 1) กิจกรรมให้ความรู้ทางประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร 2) กิจกรรมดำน้ำสำรวจซากเรือจมแก้วสมุทร 3) กิจกรรมสนทนากลุ่มโดยมีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับแนวทางการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่นี้ ละฟังข้อคิดเห็นในการจัดกิจกรรมนี้ ทั้งนี้กิจกรรมจะจัดขึ้น ทั้งหมด 3 ครั้ง โดยทุกครั้งจะใช้ตารางกิจกรรมเดียวกัน ต่างกันเพียงวันที่จัดกิจกรรมเท่านั้น โดยการจัดกิจกรรมแต่ละครั้ง จะจัดห่างกันครั้งละ 2 สัปดาห์ เพื่อที่บรรยากาศใต้น้ำมีลักษณะคล้ายกันไม่ต่างกันมากนัก

1. การติดต่อเข้าร่วมกิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

โดยปกตินักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะติดต่อมากับผู้ประกอบการร้านดำน้ำที่อยู่ในกรุงเทพเป็นหลัก โดยผ่านมาจากครูสอนดำน้ำที่ตนเองได้เรียนดำน้ำมา แต่อาจมีบางส่วนที่ติดต่อโดยตรงมาที่ร้านดำน้ำแต่ก็มีจำนวนไม่มากนัก ทั้งนี้การติดต่อกับเรือหรือผู้ให้บริการดำน้ำในพื้นที่นั้น โดยส่วนใหญ่ผู้ประกอบการเรือท่องเที่ยวดำน้ำในเขตพื้นที่แสมสารมักจะไม่รับ เนื่องจากไม่มีมัคคุเทศก์ใต้น้ำ(Divemaster) คอยให้บริการ

ดังนั้นกรณีกิจกรรมท่องเที่ยวดำน้ำเพื่อศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทรนั้น ใช้วิธีการจายข่าวสารไปทางร้านดำน้ำ ครูสอนดำน้ำโดยตรง รวมถึงมีประกาศผ่านสังคมออนไลน์ ทั้งนี้การกิจกรรมท่องเที่ยวดำน้ำเพื่อศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร เป็นจำนวน 5 ครั้ง โดยทุกครั้งจะมีผู้เข้าร่วมกิจกรรม 40 คน โดยส่วนใหญ่จะติดต่อมาทางร้านดำน้ำ จะมีที่ติดต่อมาทางครูสอนดำน้ำบ้างในบางส่วน และมีติดต่อเข้ามาทางสื่อสังคมออนไลน์ รวม 5 ครั้งแล้วเพียงแค่ 3 คนเท่านั้น

จึงสรุปได้ว่าร้านดำน้ำ มีอิทธิพลในการกระจายข่าวสารได้มากที่สุด โดยจากการสัมภาษณ์ได้ความเห็นว่า เชื่อถือในการให้บริการของร้านดำน้ำนั้น ๆ ซึ่งเคยใช้บริการมาก่อนหน้านี้ ทางร้านที่พามาเข้าร่วมกิจกรรม มีการดูแลลูกค้าได้เป็นอย่างดี

2. สิ่งอำนวยความสะดวกในกิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

ตามทฤษฎีด้านการท่องเที่ยว ให้ความสำคัญกับองค์ประกอบด้านการท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก โดยหัวข้อที่สำคัญหนึ่งในนั้นคือ “สิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยว”

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยว(Tourism Facilities) มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับและบริการแก่นักท่องเที่ยวให้ได้รับความสะดวกสบายในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยว เป็นองค์ประกอบสำคัญที่แสดงถึงศักยภาพในการให้บริการท่องเที่ยว และมีผลต่อภาพพจน์ของการท่องเที่ยวในแหล่งในท่องเที่ยวแห่งนั้น เพราะนอกเหนือจากคุณค่า และความงดงาม ของทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยวแล้ว นักท่องเที่ยวยังต้องการความสะดวกสบาย และการบริการที่ประทับใจจากสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยว ทั้งด้านที่พักแรม อาหาร และสถานบันเทิง

การนำเที่ยว และมัคคุเทศก์ รวมทั้งการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก สิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยว สิ่งเหล่านี้สามารถทำรายได้ เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการเดินทางท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวดำน้ำชมซากเรือแก้วสมุทร เพื่อศึกษาประวัติศาสตร์ใต้ทะเลนั้น เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวเฉพาะทาง และเป็นการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ ดังนั้นสิ่งอำนวยความสะดวกคงจะมีความแตกต่างไปจากรูปแบบการท่องเที่ยวแบบอื่นเล็กน้อย ซึ่งแบ่งตามรายละเอียดได้ตามหัวข้อดังนี้

1.1. ที่พักแรม (Accommodation)

สิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญอันดับแรก ๆ คงเป็น “ที่พัก” ถึงแม้การมาดำน้ำลึกเพื่อชมซากเรือจมแก้วสมุทรนั้น ถึงแม้แหล่งดำน้ำชมซากเรือแก้วจะสมุทรจะอยู่เพียงแค่แสมสาร สัตหีบ ซึ่งไม่ได้ห่างจากกรุงเทพมากนัก และยังเป็นโปรแกรมการดำน้ำเพียงวันเดียว แต่นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ก็เลือกที่จะค้างคืน เพื่อพักผ่อนต่อ หรือในวันที่สองไปดำน้ำยังจุดดำน้ำอื่นในเขตพื้นที่แสมสาร สัตหีบ ซึ่งมีไม่มากนักที่จะเดินทางกลับกรุงเทพมหานครในทันทีหลังการดำน้ำในวันแรก ดังนั้นที่พักจึงเป็นอีกปัจจัยของสิ่งอำนวยความสะดวกในกิจกรรมครั้งนี้

ในกิจกรรมครั้งนี้ ที่พักของนักท่องเที่ยว ร้านดำน้ำ หรือครูสอนดำน้ำ ที่พานักท่องเที่ยวดำน้ำ มาชมซากเรือแก้วสมุทรนั้น จะเป็นผู้จัดการทั้งหมด ซึ่งผู้ให้บริการที่พักในเขตพื้นที่ แสมสาร สัตหีบนั้น มีจำนวนมาก หลากหลายราคา จากการสืบค้นข้อมูล มีตั้งแต่หลักร้อยจนถึงหลักพันบาท ซึ่งก็จะมีสิ่งอำนวยความสะดวก และวิวทิวทัศน์ที่แตกต่างกันไปตามราคานั้นเอง

1.2. อาหาร (Food)

อาหาร คือ สิ่งที่จะขาดไม่ได้สำหรับการท่องเที่ยว ตั้งแต่มื้อเช้าของการมาถึงของนักท่องเที่ยว จะมีร้านอาหารคอยให้บริการอยู่ตลอดเส้นทางไปจนถึงท่าเรือ รวมไปถึงอาหารรถเข็นข้างทาง (Street Food) กลางวันบนเรือที่ให้บริการนำนักท่องเที่ยวไปดำน้ำเพื่อชมซากเรือจมนั้นทุกลำจะมีอาหารบนเรือ และเรือบางลำมีการปรุงอาหารสด ๆ บนเรืออีกด้วย

ทั้งนี้ในกิจกรรมการท่องเที่ยวดำน้ำ ศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทรครั้งนี้ ได้ใช้บริการนำเที่ยวของเรือม้าน้ำ ซึ่งเรือเรือลำนี้จะปรุงอาหารทันทีที่นักดำน้ำลงไปดำน้ำในไดรฟ์แรก ซึ่งเมื่อเวลาผ่านไปประมาณหนึ่งชั่วโมง นักดำน้ำขึ้นสู่ผิวน้ำ นักดำน้ำจะได้กลิ่นอาหารโชยมาแต่ไกล เมื่อนักท่องเที่ยวดำน้ำขึ้นบนเรือ ก็จะรับประทานอาหารได้ในทันที

ในมื้อเย็น หากนักท่องเที่ยวต้องการเดินทางกลับทันที ส่วนใหญ่จะไปแวะทานระหว่างทาง แต่ถ้ามีความต้องการอยู่ต่อ พื้นที่แสมสาร สัตหีบจะมีร้านอาหารทะเล ที่น่าสนใจจำนวนมาก เนื่องจากแสมสาร สัตหีบ เป็นแหล่งท่องเที่ยวตามชายฝั่งที่ผู้คนนิยมมาพักผ่อนอยู่แล้ว ไม่ได้เป็นเพียงแค่แหล่งท่องเที่ยวดำน้ำเท่านั้น ร้านอาหารน้อยใหญ่หาได้ไม่ยากนัก แต่ในนกรณี

กิจกรรมครั้งนี้ โดยส่วนใหญ่ร้านดำน้ำ หรือครูสอนดำน้ำที่พานักท่องเที่ยวมานั้น จะเป็นผู้จัดการหาร้านอาหารทั้งหมด ซึ่งจะรวมอยู่ในค่าบริการท่องเที่ยวอยู่แล้ว

ภาพที่ 92 การให้บริการอาหารในกิจกรรม (ชูพันธ์ สุดใจ, 2563)

1.3. การบริการนำเที่ยวดำน้ำชมซากเรือจมแก้วสมุทร

การบริการนำเที่ยว ในการท่องเที่ยวประเภทดำน้ำนั้น บุคลากรที่ใช้นำเที่ยวเป็นบุคคลที่สำคัญลำดับต้น ๆ การนำเที่ยวดำน้ำเพื่อชมซากเรือจมแก้วสมุทรนั้นจะถูกแบบออกเป็นสองส่วน โดยในส่วนแรกคือ การบรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับแหล่งดำน้ำ และให้ความรู้ทางประวัติศาสตร์ ซึ่งหน้าที่นี้จะเป็นของ Boat master

1.3.1. ผู้จัดการเรือนำเที่ยวดำน้ำ Boat master

ซึ่งเป็นเสมือนผู้จัดการของเรือ เรือทุกลำจะมี Boat master ประจำเรือ มีหน้าที่ดูแลนักดำน้ำบนเรือ ร่วมกับลูกทีมที่อยู่ในเรือ ทำหน้าที่บรรยายเกี่ยวกำแหล่งดำน้ำแต่ละจุด รวมถึงการบรรยายเกี่ยวกับประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทรอีกด้วย Boat master จะเป็นผู้ปล่อยนักท่องเที่ยวดำน้ำลงจากเรือเพื่อทำการท่องเที่ยวดำน้ำ

นอกจากนี้ Boat master มีหน้าที่ตัดสินใจว่า ในขณะที่นักท่องเที่ยวดำน้ำจะลงดำน้ำนั้นสถานการณ์ทางธรรมชาติเป็นอย่างไร เหมาะสมหรือไม่ มีความปลอดภัยมากน้อยแค่ไหน หาก Boat master ประเมินสถานการณ์แล้วว่าไม่เหมาะสม Boat master สามารถยกเลิกการดำน้ำได้ทันที และไม่มีใครในเรือสามารถขัดขืนได้ เนื่องจากความรับผิดชอบทั้งหมดจะตกอยู่กับ Boat master ตั้งแต่มีนักท่องเที่ยวลงเรือมาแล้ว และเมื่อนักท่องเที่ยวดำน้ำลงจากเรือ ความรับผิดชอบจะไปตกอยู่กับผู้ควบคุมการดำน้ำ (Divemaster) ในทันที ดังนั้นบุคคลที่สำคัญในการนำเที่ยวดำน้ำ

ส่วนที่สอง คือ นักดำน้ำระดับ ผู้ควบคุมการดำน้ำ (Divemaster) ขึ้นไป ซึ่งในการดำน้ำทุกครั้งจะส่งมอบต่อให้ยังผู้ที่ทำหน้าที่นำเที่ยวใต้น้ำ

1.3.2. ผู้ควบคุมการดำน้ำ(Divemaster)

ในการนำเที่ยวใต้น้ำ บุคลากรในส่วนนี้ จะเป็นนักดำน้ำที่มีระดับการดำน้ำตั้งแต่ Divemaster ขึ้นไป ซึ่ง Divemaster ถือเป็นขั้นเริ่มต้นในการทำงานด้านการดำน้ำสายอาชีพ ทำหน้าที่ดูแลนักท่องเที่ยวตั้งแต่เดินทางมาจนส่งกลับบ้าน โดยหน้าที่หลักคือการนำทางใต้น้ำ และคอยช่วยเหลือในกรณีต่าง ๆ เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินใต้น้ำ

ผู้นำเที่ยวใต้น้ำจะมีความชำนาญในพื้นที่แหล่งดำน้ำ เข้าใจกระแสน้ำ ประเมินสถานการณ์ในการดำน้ำ ช่วยตรวจสอบอุปกรณ์ในการดำน้ำของนักท่องเที่ยว จากนั้นจะนำทางให้นักท่องเที่ยวเที่ยวชมจุดต่าง ๆ ใต้น้ำ ในกรณีการดำน้ำเที่ยวชมซากเรือจมแก้วสมุทรนั้น ผู้นำทางจะต้องเข้าใจผังของเรือ กระแสน้ำ ระยะเวลาในการดำน้ำ และสารมารถนำนักท่องเที่ยวไปชมในตำแหน่งต่าง ๆ ที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ได้ ซึ่งผู้นำทางใต้น้ำ 1 คน จะดูแลนักท่องเที่ยวได้สูงสุดไม่เกิน 8 คน ตามข้อกำหนดของ สถาบันสอนดำน้ำ Professional Association of Diving Instructors(PADI) และยังมีข้อกำหนดอื่นอีกที่ว่า หากนักนักท่องเที่ยวดำน้ำคนนั้น ๆ ยังดำน้ำได้ไม่ดีมากนัก ผู้นำทางใต้น้ำจะต้องลดจำนวนนักท่องเที่ยวในการดูแลลงไปอีกตามลำดับเพื่อความปลอดภัยในการดูแลนักดำน้ำ เพราะ Divemaster ไม่ใช่แค่นำทางใต้น้ำ แต่ยังมีหน้าที่ควบคุมการดำน้ำอีกด้วย

1.4. การเดินทาง

นอกจากประเด็นที่กล่าวมาก่อนหน้านี้ การเดินทางก็เป็นส่วนที่สำคัญอีกส่วนหนึ่งของการท่องเที่ยว โดยกิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทรครั้งนี้ เป็นการท่องเที่ยวโดยใช้เรือในการเดินทางไปส่งในตำแหน่งที่จะดำน้ำ ซึ่งจะต้องเป็นเรือนำเที่ยวแบบเฉพาะทาง

ทั้งนี้เมื่อนักท่องเที่ยวเดินทางมาถึงบริเวณท่าเรือ จะมีพนักงานช่วยโบกให้จอดรถ จากนั้นจะมีการบริการช่วยขนย้ายอุปกรณ์ดำน้ำของนักท่องเที่ยว จากรถไปท่าเรือ โดยเรือที่ใช้ในการเดินทางครั้งนี้เป็นเรือไม้ มีชื่อเรือว่า เรือม้าน้ำ

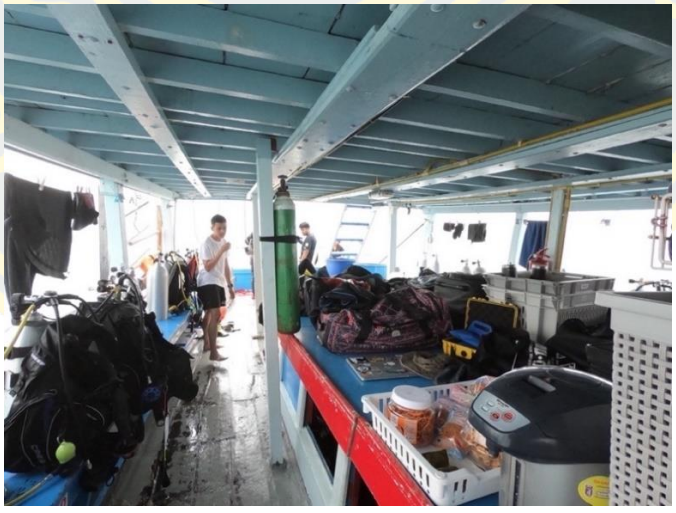
เรือม้าน้ำ เป็นเรือสองชั้น โดยชั้นล่างบริเวณหัวเรือจะมีที่นั่งพักผ่อน และมีบันไดขึ้นไปชั้นสองได้ กราบเรือด้านซ้ายและขวาจะเป็นทางเดิน โดยทางเดินทางกาบขวาจะมีห้องน้ำอยู่สองห้อง ส่วนกากเรือซ้ายจะเป็นห้องเก็บอุปกรณ์ของเรือ ถัดมาเป็นห้องครัว

ส่วนกลางเรือชั้นล่าง จะเป็นพื้นที่วางอาหาร และของว่าง ถัดไปทางท้ายเรือจะเป็นพื้นที่วางอุปกรณ์ดำน้ำ กล้องถ่ายภาพใต้น้ำ และอุปกรณ์อื่น ๆ บริเวณซ้ายและขวาของกราบเรือ

ตั้งแต่กลางลำเรือ จะเป็นตำแหน่งที่ใช้วางถังอากาศ ท้ายเรือมีบันไดขึ้นไปยังชั้นสองอีกหนึ่งอัน บริเวณท้ายเรือเป็นพื้นที่สำหรับนักดำน้ำรอจะลงน้ำ

ชั้นสองเป็นพื้นที่แห้งบริเวณหัวเรือชั้นสองเป็นห้องกัปตัน ถัดจากห้องกัปตันมาคือพื้นที่ผักผ่อนทั้งหมด

ภาพที่ 93 เรือม้าน้ำ หนึ่งในผู้ให้บริการเรือนำเที่ยวชมแหล่งดำน้ำเรือจม (ชูพันธ์ สุดใจ, 2563)



ภาพที่ 94 เรือม้าน้ำ ชั้นล่างที่เป็นพื้นที่เปียก

ภาพที่ 95 เรือม้าน้ำชั้นสอง พื้นที่แห้ง

1.5. การเช่าอุปกรณ์ดำน้ำ

นักท่องเที่ยวสามารถติดต่อเช่าได้จาก ครูที่สอนดำน้ำ หรือจากร้านดำน้ำที่ให้บริการ หรือจากเรือนำเที่ยวก็ได้ ซึ่งอุปกรณ์ดำน้ำเป็นอุปกรณ์ที่มีราคาสูง ค่าเช่าจึงมักตกเฉลี่ย 500 บาทต่อวัน ในราคานี้จะไม่รวมการเช่า อุปกรณ์เสริมพิเศษ เช่น ไฟฉายใต้น้ำ หรือไดรฟคอมพิวเตอร์

ภาพที่ 96 อุปกรณ์ที่จำเป็นขั้นพื้นฐาน สำหรับการดำน้ำ (https://www.divingchaniacrete.com/7-types-of-freediving-equipment/)

1.6. ความปลอดภัยในกิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

ด้านความปลอดภัยในกิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทรครั้งนี้ จะมีการทำประกันภัยการดำน้ำให้แก่นักท่องเที่ยวทุกคน โดยเป็นจัดการของทางเรือม้าน้ำ โดยทางเรือม้าน้ำ จะมีการขอ ชื่อ เลขที่บัตรประชาชน และวันเกิด ของนักท่องเที่ยวทุกคนก่อนวันเดินทางเพื่อใช้ในการทำประกันภัยดำน้ำ

ทั้งนี้หากเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน Boat Master หรือพนักงานบนเรือจะสามารถเข้าช่วยเหลือนักท่องเที่ยวทันที โดย Boat Master ซึ่งได้ผ่านการฝึกฝน และการอบรมการช่วยชีวิตคนที่เกิดอุบัติเหตุทางน้ำมาโดยเฉพาะ รวมไปถึงบนเรือจะมีอุปกรณ์ช่วยชีวิตฉุกเฉินและยังมีออกซิเจนฉุกเฉินให้บริการด้วย

การประชาสัมพันธ์กิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

การประชาสัมพันธ์ ทำผ่านเครือข่ายนักธุรกิจการท่องเที่ยวดำน้ำ ซึ่งประกอบไปด้วย ครูสอนดำน้ำ ร้านดำน้ำ ทั้งนี้ยังมีการประชาสัมพันธ์ไปยังช่องทางทางสื่อสังคมออนไลน์ โดยในการจัดกิจกรรมจะรับนักท่องเที่ยวได้เพียงครั้งละ 35 คนเท่านั้น ซึ่งเป็นข้อจำกัดของเรือ

กิจกรรมที่จัดขึ้นทั้ง 3 ครั้ง เมื่อมีการแจ้งข่าวไปทางเครือข่ายนักธุรกิจการท่องเที่ยวดำน้ำ ผลคือ มีผู้สมัครเข้าร่วมกิจกรรม ครบตามจำนวนภายในไม่เกิน 7 วัน ซึ่งจากเดิมมีแผนที่จะกระจายข่าวสารผ่านทางสื่อสังคมออนไลน์นั้น ทางเครือข่ายนักธุรกิจการท่องเที่ยวดำน้ำได้มีข้อตกลงไว้ว่า ขอให้ทางเครือข่ายได้นำโปรแกรมท่องเที่ยวนี้ไปขายในช่องทางของตนเองก่อนที่จะมีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ ซึ่งทั้ง 3 ครั้งที่จัดกิจกรรม มีผู้เข้าร่วมเต็มทุกครั้ง จึงต้องยุติการประชาสัมพันธ์รับคนทั่วไป ผ่านช่องทางออนไลน์ แต่ยังคงประชาสัมพันธ์ให้บุคคลทั่วไปรับทราบถึงการจัดกิจกรรม โดยได้มีการจัดทำสื่อต่าง ๆ ออกมาเผยแพร่

โดยได้ทำการรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูล จากนั้นนำมาข้อมูลทั้งหมดมาเขียนบทถ่ายทำ และได้ทำการถ่ายทำด้วยกล้องถ่ายภาพใต้น้ำ และทำการตัดต่อให้แล้วเสร็จ เพื่อที่จะใช้ทำการเผยแพร่ให้ผู้คนที่สนใจจะไปท่องเที่ยวเรือจมแก้วสมุทร ได้รับรู้เรื่องราวทางประวัติศาสตร์ รวมทั้งเป็นการส่งเสริมให้มัคคุเทศก์ใต้น้ำ (Divemaster) หรือ ผู้จัดการเรือ (Boat Master) ในพื้นที่เป้าหมายได้ทราบถึงเรื่องราวทางประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

ภาพที่ 97 ภาพตัวอย่างในวิดิทัศน์

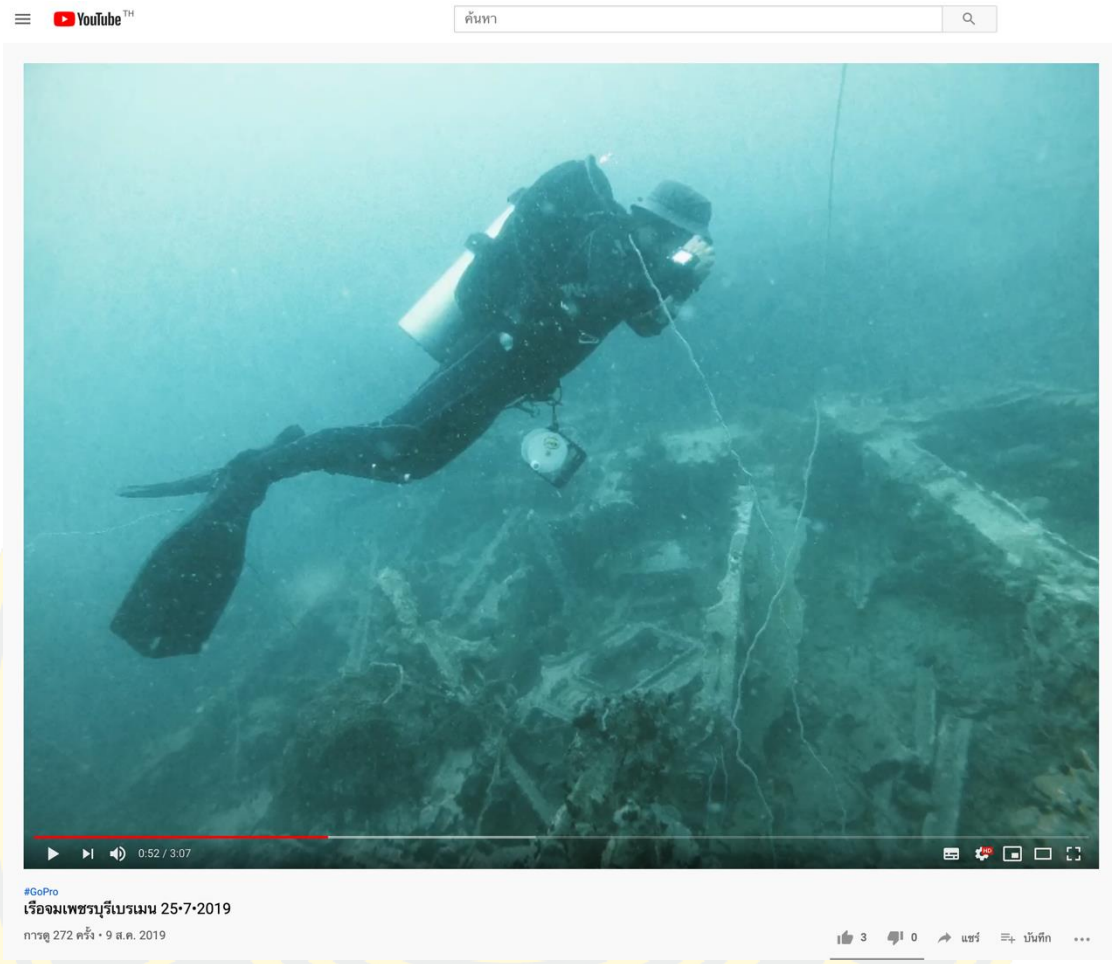
ภาพที่ 98 QR code สำหรับโหลดวิดิทัศน์

ทั้งนี้ได้ทำสื่อสารไปในช่องทางออนไลน์ โดยได้ใช้ช่องทางนี้ให้ความรู้เกี่ยวกับเรือแก้วสมุทร เป็นช่องทางงหลัก และยังเป็นการเปิดให้มีการพูดคุย สอบถามเกี่ยวกับประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทรอีกด้วยในกรณีที่มีขอสงสัยในประเด็ดต่าง ๆ

ภาพที่ 99 หน้าเพจ Facebook ให้ความรู้เรือจมแก้วสมุทร

ภาพที่ 100 การประกาศโฆษณาใน Facebook

ภาพที่ 101 ตัวอย่างการให้ความรู้ในประเด็นต่าง ๆ



ภาพที่ 102 ตัวอย่างการเผยแพร่ผ่านสื่อรายการทีวีออนไลน์

กิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

โดยกิจกรรมที่จัดขึ้นในครั้งนี้มีการจัดกิจกรรมทั้งสิ้น 3 ครั้ง โดยแต่ละครั้งจะห่างกันเพียง 2 สัปดาห์ โดยครั้งที่ 1 วันที่ 10 ตุลาคม พ.ศ. 2563 ครั้งที่ 2 วันที่ 17 ตุลาคม พ.ศ. 2563 และครั้งที่ 3 วันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2563 โดยทั้ง 3 ครั้ง รูปแบบการจัดกิจกรรม หรือโปรแกรมนำเที่ยวจะเหมือนกันทั้งหมด โดยวัตถุประสงค์ที่จัดทำขึ้นเพื่อพิสูจน์ผลลัพธ์ในการจัดกิจกรรมนั้นเอง

กำหนดการกิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

การจัดกิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร จะใช้เวลา 1 วัน โดยเริ่มตั้งแต่ช่วงเช้า และเสร็จสิ้นในตอนเย็นของวันนั้น

ตารางที่ 7 กำหนดการกิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

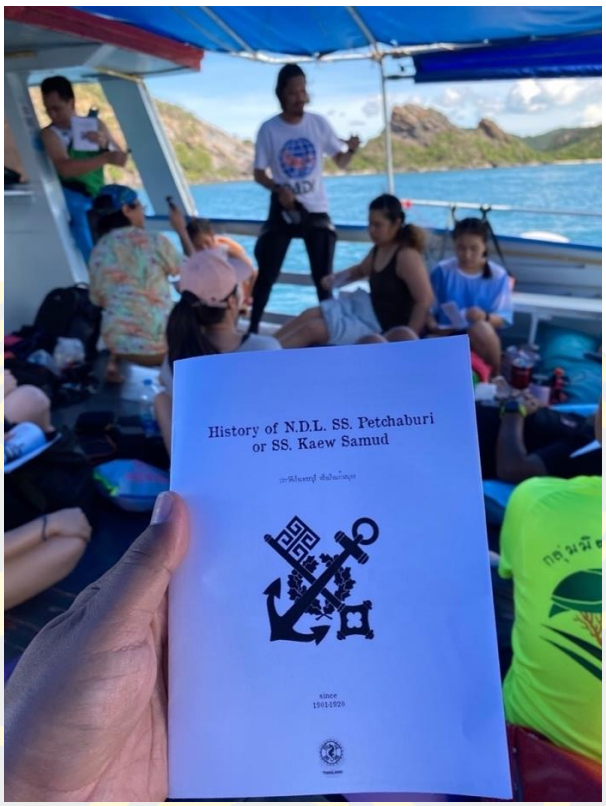
เวลา	กิจกรรม
7.30 น.	ลงทะเบียนเข้าร่วมกิจกรรม ท่าเรือสุวรรณรักษ์ รับเอกสารประกอบการบรรยาย และของที่ระลึก
8.30 น.	เรือม้าน้ำ ออกเดินทางมุ่งหน้าไปยังตำแหน่งเรือจมแก้วสมุทร
9.00 น.	บรรยายประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทร จาก กิตติธัช ศรีฟ้า
10.00 น.	Brief Dive Site และ Dive briefing โดย Boat Master ชูพันธ์ สุดใจ
10.30 น.	นักดำน้ำแต่งตัวและเตรียมความพร้อมสำหรับการดำน้ำ
11.00 น.	นักดำน้ำกลุ่มแรกลงดำน้ำซากเรือแก้วสมุทร
12.00 น.	นักดำน้ำกลุ่มสุดท้ายขึ้นจากน้ำ ทำการพักน้ำ และ รับประทานอาหาร
13.30 น.	กิจกรรมการสนทนากลุ่ม (Focus group) เกี่ยวกับการท่องเที่ยวศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร
14.00 น.	นักดำน้ำกลุ่มแรกลงดำน้ำซากเรือแก้วสมุทร
15.00 น.	นักท่องเที่ยวกลุ่มสุดท้ายขึ้นจากน้ำ
15.30 น.	กิจกรรมการสนทนากลุ่ม (Focus group) รับฟังข้อเสนอ เพื่อปรับปรุงกิจกรรมการท่องเที่ยวศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร
17.30 น.	เดินทางถึงท่าเรือสุวรรณรักษ์

การลงทะเบียนเข้าร่วมกิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

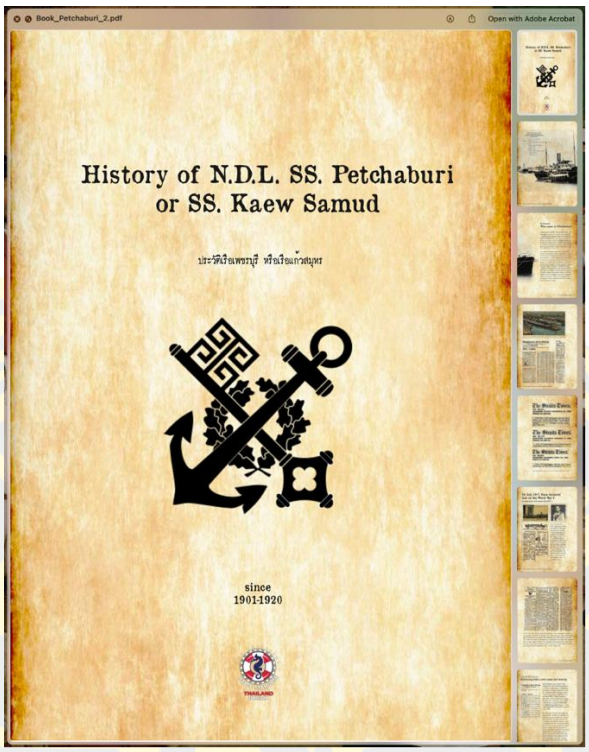
การลงทะเบียนเข้าร่วมกิจกรรมนั้น ทางผู้ประกอบการธุรกิจดำน้ำ ร่วมกับทางเรือม้าน้ำ ได้มีการจัดทำของที่ระลึกให้กับนักท่องเที่ยว ซึ่งมีทั้ง เสื้อยืด และกระบอกน้ำ นอกจากนี้ทางได้มีการจัดทำสื่อสนับสนุนการเรียนรู้ เป็นหนังสือเกี่ยวกับหลักฐานการค้นคว้า เรื่องราวทางประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทร เพื่อทำการแจกจ่ายให้กับนักท่องเที่ยวอีกด้วย ทั้งนี้มีการจัดทำทั้งที่เป็นรูปแบบสิ่งพิมพ์ และ eBook โดยจะให้ QR code เพื่อใช้สำหรับการสแกนรับเอกสาร

ภาพที่ 103 ของที่ระลึกในการเข้าร่วมกิจกรรม (ชูพันธ์ สุดใจ, 2563)

ภาพที่ 104 ของที่ระลึกในการเข้าร่วมกิจกรรม (ชูพันธ์ สุดใจ, 2563)



ภาพที่ 105 เอกสารที่แจกบนเรือประกอบการบรรยาย



ภาพที่ 106 เอกสารประเภท e-book

ภาพที่ 107 Qr code สำหรับโหลด e-book สื่อสนับสนุนการเรียนรู้เรือจมแก้วสมุทร

กิจกรรมฟังบรรยายประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

ก่อนจะมีการจัดกิจกรรมครั้งนี้ ผู้วิจัยได้มีโอกาสบรรยายประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทรมาหลายครั้ง แต่ไม่เป็นทางการ กล่าวคือได้ทำการบรรยายในลักษณะการเล่าหลักฐานใหม่ ๆ

ที่ค้นพบในแต่ละครั้ง ซึ่งข้อมูลเหล่านั้นยังเป็นเพียงข้อมูลดิบ ที่ยังไม่ได้ผ่านการวิเคราะห์มา หากแต่ในกิจกรรมครั้งนี้ เป็นการบรรยายสรุปข้อมูลทางประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทรแบบละเอียด โดยไล่ลำดับมาตั้งแต่เรือแก้วสมุทรต่อขึ้น ผ่านเหตุการณ์สำคัญอะไรมาบ้าง จวบจนเรือแก้วสมุทรอับปางลง

โดยในการบรรยายจะมีภาพประกอบ เป็นป้ายไวนิลขนาดใหญ่ และมีเอกสารหลักฐานการค้นคว้า ซึ่งจัดทำเป็นเอกสารประกอบการบรรยายแจก ซึ่งนักท่องเที่ยวจะสามารถเปิดดูได้ในขณะที่ฟังการบรรยาย โดยจะทำให้เข้าใจที่มาที่ไปทางประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทรได้มากยิ่งขึ้น โดยการบรรยายเกี่ยวกับเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ จะใช้เวลาโดยเฉลี่ยประมาณ 1 ชั่วโมง

ทั้งนี้กิจกรรมการบรรยายประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทร จะเริ่มตั้งแต่เรือออกจากท่าจอดเรือ เนื่องจากการจะไปดำน้ำที่เรือแก้วสมุทรนั้นใช้ระยะเวลาในการเดินทางราว 2 ชั่วโมง ดังนั้นจึงมีเวลาในการบรรยายไม่ควรเกิน 1 ชั่วโมง เพราะนักท่องเที่ยวจะต้องรับฟังการบรรยาย Dive Site ต่อ และจะต้องมีเวลาในการแต่งตัว และประกอบอุปกรณ์ดำน้ำ

ในขณะเดียวกัน หลังจากมีการดำน้ำไปแล้ว นักท่องเที่ยวดำน้ำมีความจำเป็นที่จะต้องพักน้ำ ไม่สามารถลงน้ำได้ทันทีต่อเนื่อง ต้องงดการดำน้ำประมาณ 1 ชั่วโมงเพื่อนำเอาไนโตรเจนออกจากกระแสเลือด ดังนั้นช่วงเวลานี้จะเป็นช่วงเวลาที่เปิดโอกาศให้นักดำน้ำสอบถามข้อมูลที่สงสัยได้เพิ่มเติม หลังจากที่ได้ลงดำน้ำสำรวจไปแล้วในการดำน้ำครั้งแรก

ภาพที่ 108 สื่อประกอบการบรรยายผังเรือจมแก้วสมุทร

ภาพที่ 109 ภาพการบรรยายบนเรือม้าน้ำ

กิจกรรมสนทนากลุ่มเกี่ยวกับประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

กิจกรรมสนทนากลุ่มนี้เป็นกิจกรรมที่จัดขึ้น 2 ครั้ง โดยจัดจัดขึ้นในช่วงพักน้ำของนักท่องเที่ยวดำน้ำ โดยนักท่องเที่ยวจะต้องทำการพักน้ำหลังการดำน้ำทุกครั้ง ซึ่งแต่ละครั้งจะมีเวลาประมาณ 1 ชั่วโมง ซึ่งหลังการดำน้ำครั้งแรกจะเป็นการสนทนากลุ่มช่วงแรก เนื้อหาในการสนทนาจะมุ่งประเด็นไปในทางประวัติศาสตร์ หลักฐานทางโบราณคดี สิ่งที่พบเห็นในบริเวณเรือจมแก้วสมุทร การสนทนากลุ่มช่วงที่สอง จะเป็นการสนทนาประเด็นการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเฉพาะทาง กลุ่มการท่องเที่ยวศึกษาประวัติศาสตร์ใต้ทะเล ประเภทเรือจม ข้อเสนอแนะในการจัดกิจกรรม

กิจกรรมสนทนากลุ่มนี้ เน้นให้นักท่องเที่ยวดำน้ำมีส่วนร่วมใน พูดคุยในประเด็นที่ตั้งไว้ โดยจะโยนคำถามลงไปในกลุ่มสนทนา โดยคำถามจะเป็นลักษณะคำถามปลายเปิด โดยมีข้อคำถามหลักในการสนทนากลุ่มดังนี้

ข้อคำถามหลักในการสนทนากลุ่มช่วงแรก คือ หลังการฟังเรื่องราวทางประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทรแล้ว ได้ลงไปดำน้ำที่ซากเรือแก้วสมุทร นักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นเช่นไร

ข้อคำถามหลักในการสนทนากลุ่มช่วงที่สอง มีความเห็นอย่างไรกับกิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร และมีความเห็นเช่นไรกับแนวทางการบริหารจัดการการท่องเที่ยวลักษณะนี้ และหากในอนาคตจะเกิดการท่องเที่ยวลักษณะนี้เกิดขึ้น คิดว่าจะดีหรือไม่อย่างไร

ภาพที่ 110 ภาพการสนทนากลุ่มใหญ่ ที่มาภาพ กิตติธัช ศรีฟ้า

ผลสรุปการจัดกิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

การจัดกิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร จัดกิจกรรมขึ้นทั้งหมด 3 ครั้ง โดยทั้ง 3 ครั้ง มีรูปแบบและใช้กำหนดการเหมือนกันทุกประการ เพื่อเป็นการพิสูจน์ผลลัพธ์ในการจัดกิจกรรมในภาพรวม โดยใช้การสนทนากลุ่มเป็นเครื่องมือวิจัยในการวัดผล

ทั้งนี้การสนทนากลุ่มมีด้วยกันทั้ง 2 ช่วง ในกิจกรรม 1 ครั้ง โดยการสนทนากลุ่มแต่ละช่วงมีวัตถุประสงค์ที่ต่างกัน ซึ่งจัดกิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทรขึ้นทั้งหมด 3 ครั้ง ตามที่กล่าวไปแล้วในข้างต้น โดยทั้ง 3 ครั้ง ได้ใช้ข้อคำถามเดิม โดยแยกเป็น 2 ช่วง เหมือนกันทุกครั้ง

ในการนี้ข้อคำถามหลักในการสนทนากลุ่มช่วงแรก คือ หลังการฟังบรรยายเรื่องราวทางประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทรแล้ว เมื่อได้ลงไปท่องเที่ยวดำน้ำที่ซากเรือแก้วสมุทร นักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นเช่นไร โดยนักท่องเที่ยวที่มาเข้าร่วมกิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทรนั้น จะมีทั้งที่เคยมาดำน้ำที่เรือแก้วสมุทรแล้ว และผู้ที่ยังไม่เคยดำน้ำที่เรือแก้วสมุทร

ซึ่งนักท่องเที่ยวทุกคนที่เข้าร่วมกิจกรรมมีความเห็นว่า การที่ได้ฟังการบรรยายเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ของเรือแก้วสมุทร ที่มีการอ้างอิงถึงหลักฐาน ทำให้มีความน่าเชื่อถือในข้อมูลที่รับฟัง สามารถลำดับเหตุการณ์ต่าง ๆ ของเรือ เห็นความสำคัญทางประวัติศาสตร์ มีความรู้สึกหวงแหนสมบัติของชาติ เห็นคุณค่าของซากเรือจมแก้วสมุทร และส่งผลให้เห็นคุณค่าของซากเรือจมลำอื่น ๆ ที่มีในประเทศไทย ที่สำคัญคือ ทำให้การดำน้ำท่องเที่ยวเรือแก้วสมุทรสนุกขึ้นมากยิ่งขึ้น

ทำให้เกิดจิตนาการขณะที่ดำน้ำท่องเที่ยวบริเวณซากเรือแก้วสมุทร จนเกิดคำถามต่อไปว่า ในอนาคต ซากเรือแก้วสมุทรจะเป็นเช่นใดต่อไปเมื่อวันเวลาล่วงเลย และจะเกิดอะไรขึ้นกับซากเรือจมลำอื่น ๆ ที่มีทั่วประเทศ

ทั้งนี้ในข้อคำถามหลักในการสนทนากลุ่มช่วงที่สอง นักวิจัยจัดกิจกรรมขึ้นหลังจากที่นักท่องเที่ยวลงดำน้ำที่ซากเรือแก้วสมุทรครั้งที่ 2 โดยใช้ช่วงเวลาที่นักท่องเที่ยวกำลังเดินทางกลับเข้าฝั่ง ซึ่งจะมีช่วงเวลาในการสนทนามากกว่าเดิม โดยในข้อคำถามคือ มีความเห็นอย่างไรกับกิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร และมีความเห็นเช่นไรกับแนวทางการบริหารจัดการการท่องเที่ยวลักษณะนี้ รวมทั้งหากในอนาคตจะเกิดการท่องเที่ยวลักษณะนี้เกิดขึ้น คิดว่าจะดีหรือไม่อย่างไร

ในการสนทนาช่วงที่สองของกิจกรรมทั้ง 3 ครั้ง นักท่องเที่ยวที่เข้าร่วมกิจกรรมทั้งหมดมีความเห็นตรงกันว่า กิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทรเป็นกิจกรรมที่ดี ซึ่งไม่ควรจะเป็นเพียงแค่กิจกรรมที่จัดขึ้นเฉพาะกาล หากแต่ควรเป็นรูปแบบหรือมาตรฐานในการท่องเที่ยวเพื่อชมซากเรือจม ซึ่งต่างจากการท่องเที่ยวเพื่อชมฝูงปลาหรือปะการัง เพราะการท่องเที่ยวดำน้ำตามรูปแบบที่จัดกิจกรรมขึ้นในครั้งนี้ มิได้ให้เพียงแค่ความบันเทิง ซึ่งความบันเทินนั้นอยู่ในการท่องเที่ยวดำน้ำเป็นธรรมชาติอยู่แล้ว แต่กิจกรรมครั้งนี้ยังส่งผลกระทบ ให้กลุ่มนักท่องเที่ยวเห็นคุณค่าทางประวัติศาสตร์ของซากเรือที่จมอยู่ใต้ทะเล มีความรู้สึกหวงแหนสมบัติของชาติ มีความเป็นห่วงในแง่ของการอนุรักษณ์ และดูแลโบราณสถาน โบราณวัตถุ

ทั้งนี้ได้เก็บข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวที่เข้าร่วมกิจกรรมถึง มีความเห็นเช่นไรกับแนวทางการบริหารจัดการการท่องเที่ยวลักษณะนี้ นักท่องเที่ยวที่เข้าร่วมกิจกรรมมีความเห็นตรงกันว่า รูปแบบการท่องเที่ยวตามลักษณะที่จัดในกิจกรรมครั้งนี้ ควรมีการจัดทำให้เป็นมาตรฐาน โดยหากผู้ประกอบการท่องเที่ยวดำน้ำรายใด ต้องที่จะจัดการท่องเที่ยวเพื่อชมซากเรือจมไม่ว่าที่ใดก็ตาม ควรจะมีการให้ความรู้ หรือมีการจัดบรรยายเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ด้วย ซึ่งการบรรยายนั้นจะต้องเป็นข้อมูลที่ถูกต้อง และชัดเจน ในประเด็นเรื่องความถูกต้องชัดเจนนั้น นักท่องเที่ยวที่เข้าร่วมกิจกรรมทั้งหมดกล่าวว่า ที่ผ่านมาก็มีการบรรยายอยู่บ้างเมื่อไปดำดูซากเรือจม แต่ข้อมูลทั้งหมดขาดความน่าเชื่อถือ และหลายครั้งเล่าไม่ตรงกัน และไม่เคยเหมือนกันเลย

ในส่วนคำถามข้อสุดท้ายในช่วงที่ 2 นั้น ถามว่าหากในอนาคตจะเกิดการท่องเที่ยวลักษณะนี้เกิดขึ้น คิดว่าจะดีหรือไม่อย่างไร นักท่องเที่ยวที่เข้าร่วมกิจกรรมทั้งหมดมีความเห็นว่าเป็นเรื่องที่ดี การรู้เรื่องราวทางประวัติศาสตร์จะทำให้การท่องเที่ยวชมซากเรือจมนั้นเกิดจินตนาการมากขึ้น ไม่ใช่เพียงแค่เพิ่มพูนความรู้ แต่ยังเพิ่มความสนุกสนานมากขึ้นด้วย เปรียบได้กับเมื่อเราทราบเรื่องราว ประวัติความเป็นมาของโบราณสถานสักแห่งหนึ่ง ทราบถึง

เหตุการณ์สำคัญที่เกิดขึ้นในสถานที่แห่งนั้น หรือโบราณสถานแห่งนั้น จะทำให้เราจินตนาการตามเมื่อได้เข้าไปในพื้นที่แห่งนั้น

โดยมีนักท่องเที่ยวบางคนเปรียบเปรยกับ ละครเรื่อง “บุพเพสันนิวาส” ซึ่งเป็นละครโทรทัศน์แนวย้อนยุค ออกฉายครั้งแรกทางสถานีโทรทัศน์ไทยทีวีสีช่อง 3 ปี พ.ศ. 2561 ว่าในเมื่อตอนที่ละครเรื่องนี้ออกฉาย ทุกคนอยากไปเที่ยวที่อยุธยา ลพบุรี กันหมด และเมื่อไปก็มักจะสวมบทบาทสมมุติ ประหนึ่งว่าตนอยู่ในเหตุการณ์นั้น ๆ ซึ่งมีความคล้ายคลึงกับการได้เรียนรู้เรื่องราวทางประวัติศาสตร์ของเรือจมแก้วสมุทร ที่ทำให้เกิดจิตนาการ มีคำถามจากสิ่งที่ทราบมาจากการบรรยาย และสิ่งที่เห็นอยู่เบื้องหน้าเมื่อลงไปดำน้ำท่องเที่ยวซากเรือแก้วสมุทร

สรุปแนวทางการบริหารจัดการการท่องเที่ยวดำน้ำลึกเพื่อศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

จากการศึกษาพบว่า กิจกรรมการท่องเที่ยวดำน้ำลึกเพื่อศึกษาประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทรครั้งนี้ มีผู้ได้ประโยชน์หลัก 3 กลุ่มด้วยกันนั้นคือ 1) นักท่องเที่ยว 2) นักธุรกิจดำน้ำ 3) เรือที่ให้บริการท่องเที่ยวดำน้ำ ซึ่งทั้ง 3 กลุ่มนั้น จะได้ประโยชน์จากความรู้ทางประวัติศาสตร์เป็นหลัก และได้การท่องเที่ยวรูปแบบ เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวเฉพาะทางนั้นเอง

บทที่ 6
สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

ดุษฎีนิพนธ์ฉบับนี้มีจุดประสงคเพื่อให้ผู้คนเห็นคุณค่าของซากเรือจมใต้ทะเล ในฐานะแหล่งเรียนรู้ทางประวัติศาสตร์ โดยผ่านการท่องเที่ยวดำน้ำ ซึ่งกำหนดพื้นที่เป้าหมายเป็นแหล่งดำน้ำซากเรือจมแก้วสมุทร จึงทำการวิจัยชิ้นนี้ขึ้น เพื่อสร้างองค์ความรู้การจัดการรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจม แก้วสมุทร ขึ้นโดยใช้การวิจัยแบบผสมผสานวิธีวิทยา คือการวิจัยเชิงเอกสาร และวิจัยภาคสนาม กลุ่มเป้าหมายเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวดำน้ำ นักธุรกิจดำน้ำ ด้วยวิธีการสังเกต สนทนากลุ่ม และสัมภาษณ์เชิงลึก จากนั้นนำเสนอการวิจัย ในเชิงพรรณนาวิเคราะห์

สรุปผลการวิจัย

จากทำดุษฎีนิพนธ์ เรื่อง บูรณภาพนิทัศน์: การบริหารจัดการ และพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร ครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 3 ประการด้วยกัน ประกอบไปด้วย 1) เพื่อรวบรวม และวิเคราะห์องค์ความรู้ เรือจมแก้วสมุทร 2) เพื่อสังเคราะห์แนวทางการจัดการรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร 3) เพื่อสร้างองค์ความรู้การจัดการรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร

ทั้งนี้ในวัตถุประสงค์ข้อแรกที่ระบุว่า เพื่อรวบรวม และวิเคราะห์องค์ความรู้ เรือจมแก้วสมุทร ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาตั้งแต่การสืบค้นข้อมูลทางประวัติศาสตร์ ทั้งจากเอกสารที่มีอยู่ในประเทศไทย และที่มีอยู่ในต่างประเทศ รวมถึงลงพื้นที่สำรวจแหล่งดำน้ำเรือจมแก้วสมุทรมากกว่า 50 ครั้ง ทั้งยังมีการสัมภาษณ์บุคคลที่มีความรู้เกี่ยวกับประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทร

ผู้วิจัยค้นพบว่าข้อมูลของเรือแก้วสมุทรที่ถูกต้องชัดเจนขาดหายไปตั้งแต่ช่วงแรก ๆ ที่เรือแก้วสมุทรจมลง การรวมรวมองค์ความรู้เกี่ยวกับเรือแก้วสมุทรนั้น มีเพียงกลุ่มคนเล็ก ๆ เท่านั้นที่ให้ความสนใจ แต่เนื่องจากไม่ใช่งานประจำ เป็นเพียงความสนใจส่วนบุคคลทำให้เรื่องราวนั้นไม่ประติปะต่อชัดเจน รวมไปถึงไม่มีหน่วยงานภาครัฐใด ให้ความสนใจในแง่ประวัติศาสตร์ของซากเรือจมที่มีอายุเพียงแค่ 100 ปี อย่างจริงจัง

ทั้งนี้ถึงแม้จะมีหน่วยงานภาครัฐ กองโบราณคดีใต้น้ำ ในสังกัดของกรมศิลปากร ซึ่งทำหน้าที่ขุดค้นทางโบราณคดีใต้น้ำ หากแต่ทางกองเอง ถึงแม้ในปัจจุบันจะมีอุปกรณ์ดำน้ำที่ทันสมัยแล้วก็ตาม แต่ก็ยังมีบุคลากรทางวิชาการโบราณคดีใต้น้ำน้อยมาก เพราะบุคลากรส่วนใหญ่ของ

กองโบราณคดีใต้น้ำจะเป็นนักปฏิบัติการ ทำหน้าที่ขุดค้นเป็นหลัก แต่นักวิชาการที่ทำหน้าที่สืบค้นเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ ต่อจากการขุดค้นโบราณวัตถุขึ้นมาแล้วนั้นมีอยู่น้อยมาก รวมไปถึงในประเทศไทยมีการค้นพบซากเรือจมเป็นจำนวนมาก ซึ่งทางกองโบราณคดีใต้น้ำ ใช้เวลาในการลงพื้นที่สำรวจภาคสนามตามที่มีการแจ้งมาทางกอง ก็ไม่เหลือเวลาให้สืบค้นเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ต่อไปได้ รวมทั้งยังพบเรือหลายลำที่มีอายุเป็นหลักพันปี เป็นเรือไม้ เรือสำเภา ซึ่งมีความจำเป็นจะต้องขุดค้นก่อน และศึกษาเป็นอันดับแรก ๆ ทำให้มีความจำเป็นจะต้องจัดลำดับเรือประเภทเรือเหล็กที่มีอายุเพียง 100 ปี หรือน้อยกว่านั้นเอาไว้อันดับหลัง ๆ ดังนั้นข้อมูลในการค้นคว้าในงานวิจัยนี้เกือบทั้งหมด ผู้วิจัยจึงต้องทำการสืบค้นเองเพิ่มเติมด้วยตนเอง

ผู้วิจัยรวบรวมข้อมูลขั้นแรกจากกองโบราณคดีใต้น้ำ ซึ่งผู้วิจัยค้นพบเอกสารการสำรวจเรือแก้วสมุทรทั้งหมด 3 ฉบับ และเอกสารการมอบโบราณวัตถุที่ค้นพบบริเวณซากเรือแก้วสมุทรของนักดำน้ำให้ทางกองโบราณคดีใต้น้ำ

ทั้งนี้เริ่มจากเอกสารรายงานการสำรวจฉบับแรกของทางกองโบราณคดีใต้น้ำ ระบุปี พ.ศ. 2520 พบว่าเป็นเพียงรายงานการสำรวจวันเดียว ผลการสำรวจคือ มีเรือเหล็กจมอยู่หนึ่งลำ ยังระบุชื่อเรือไม่ได้ชัดเจน แต่สันนิฐานไว้ว่า “เรือกาลดิษฐ์” แต่ในหัวเอกสารระบุว่า “เรืออีร้า” ซึ่งเป็นการตั้งชื่อขึ้นมาเองจากทางกองโบราณคดีใต้น้ำ เนื่องจากเรือจมอยู่ใกล้เกาะอีร้า ถัดมาในเอกสารการขุดค้นชุดที่สอง ก็ยังคงเป็นการสำรวจวันเดียวเช่นเคย แต่ในครั้งนี้มีการวาดภาพพาโนรามาขึ้นมา ซึ่งทำให้กำหนดตำแหน่งของเรือแก้วสมุทรที่จมอยู่ใต้ทะเลได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ยังพบว่าตำแหน่งที่เรือแก้วสมุทรจมลงนั้นมีปรากฏอยู่ในแผนที่กรมอุทกศาสตร์กองทัพเรือ ซึ่งมีการกำหนดตำแหน่งที่เรือแก้วสมุทรจมลงไว้อย่างชัดเจน และในรายงานฉบับนี้ระบุชื่อเรือไว้บนหัวเอกสารว่าเรือเพชรบุรีบรามัน(เรืออีร้า) เป็นเอกสารที่บันทึกไว้ในปี พ.ศ. 2536 และฉบับสุดท้ายซึ่งเป็นฉบับที่มีข้อมูลมากที่สุด ซึ่งผู้วิจัยได้ใช้ข้อมูลจากเอกสารฉบับในการเริ่มต้นสืบค้นต่อไป โดยเอกสารฉบับนี้ เป็นเอกสารรายงานการสำรวจ ที่จัดทำขึ้นในปี พ.ศ. 2559 ในเอกสารฉบับนี้ใช้ชื่อเอกสารว่ารายงานการสำรวจแหล่งเรือจมเพชรบุรี ในเอกสารมีการระบุถึงข้อมูลทางประวัติศาสตร์ ข้อมูลโบราณวัตถุที่ขุดค้นพบ ซึ่งหลักฐานโบราณวัตถุส่วนใหญ่ที่พบจะเป็นศิลปะจีนแทบทั้งสิ้น นอกจากนั้นยังมีการทำแผนที่ใต้น้ำ วาดผังของซากเรือแก้วสมุทรขึ้นมา ซึ่งเข้าใจว่าเป็นการวาดแผนที่ใต้น้ำ และทำผังซากเรือแก้วสมุทรอย่างเป็นทางการครั้งแรก แต่ทั้งนี้เนื้อหาทางด้านประวัติศาสตร์ ในเอกสารฉบับนี้ ผู้วิจัยพบว่ามีการอ้างอิงมาจากนักวิชาการอิสระท่านหนึ่งที่ชื่อว่า “พงศธรณ สุขุม” ซึ่งระบุว่าเป็นการให้สัมภาษณ์เอาไว้ เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 โดยในรายงานฉบับนี้มีการระบุถึงความเป็นมาของเรือแก้วสมุทรตั้งแต่ต่อขึ้น ไปจนถึงการจมลง แต่ไม่ได้ลงในรายละเอียด ทั้งยังไม่มีการอ้างอิงถึงที่มาที่ไปของข้อมูล

นอกจากเอกสารรายงานการสำรวจทั้ง 3 ฉบับของกองโบราณคดีใต้น้ำแล้ว ผู้วิจัยยังพบเอกสารการมอบโบราณวัตถุ ที่ค้นพบบริเวณซากเรือแก้วสมุทร ของนักดำน้ำที่มอบให้กับทางกองโบราณคดีใต้น้ำ ระบุชื่อผู้มอบให้คือ ดร.พิชิต เมืองนาโพธิ์ โดยในรายละเอียดระบุว่า มีการนำขึ้นจากน้ำร่วมกับ เอิบเปรม วัชรางกูร หัวหน้ากองโบราณคดีใต้น้ำ ในเอกสารฉบับนี้เป็นข้อมูลเกี่ยวกับโบราณวัตถุทั้งสิ้น ซึ่งพบว่ามีโบราณวัตถุหลายเป็นศิลปะยุโรป และมีบางส่วนเป็นศิลปะจีน โดยในเอกสารชิ้นนี้ มีบางส่วนกล่าวถึงประวัติศาสตร์ของเรือแก้วสมุทร โดยอ้างอิงมาจากเว็บไซต์ www.thaiwreckdive.com ซึ่งเป็นบทความภาษาอังกฤษ เนื้อหากล่าวถึงประวัติศาสตร์ของเรือแก้วสมุทร ผู้เขียนจึงทำการสืบค้นถึงชื่อผู้เขียนบทความ จึงพบว่า เป็นคนเดียวกันกับที่ให้ข้อมูลไว้ในเอกสารของกองโบราณคดีใต้น้ำ ในเอกสารรายงานการสำรวจครั้งที่ 3 นั้นเอง

ผู้วิจัยทำการติดต่อไปยัง พงศธรณ สุขุม และได้ข้อมูลมาจำนวนหนึ่ง โดยพงศธรณ ระบุว่า ตนเองได้ทำการสืบค้นเรื่องเรือแก้วสมุทรลำนี้ถึงประเทศเยอรมนี โดยการเดินทางไปยังพิพิธภัณฑ์การเดินเรือ และได้ภาพถ่ายเรือแก้วสมุทร ขณะที่ยังลอยลำอยู่บนผิวน้ำ ซึ่งผู้วิจัยพบว่าภาพนี้เป็นเพียงภาพเดียวที่มีอยู่ ทั้งนี้พงศธรณ ได้เล่าให้ฟังว่า ตนเองค้นพบหลักฐานการจมลงของเรือแก้วสมุทร จากเอกสารเป็นหนังสือพิมพ์เก่า ของประเทศสิงคโปร์ ที่มีการกล่าวถึงเรือแก้วสมุทร แต่ไม่ได้นำเอกสารนั้นให้ผู้วิจัยดู ซึ่งผู้วิจัยจึงใช้ข้อมูลของพงศธรณ ในการสืบค้นต่อไป โดยพงศธรณ ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับวันที่เรือแก้วสมุทรจมลงกับผู้วิจัย และข้อมูลที่ว่าเรือแก้วสมุทรเคยมีชื่อว่าเรือเพชรบุรี และมีการเปลี่ยนชื่อในสมัยมหาสงคราม หรือสงครามโลกครั้งที่ 1

จากข้อมูลที่พงศธรณ ให้มานั้นผู้วิจัยจึงทำการสืบค้น ไปในหอสมุดแห่งชาติสิงคโปร์ ที่มีการเก็บเอกสาร ประเภทหนังสือพิมพ์เก่าเอาไว้ ซึ่งเดิมทีการเก็บข้อมูลหนังสือพิมพ์เก่านั้น จะใช้วิธีการถ่ายภาพเป็นไมโครฟิล์ม แต่ปัจจุบันใช้ระบบดิจิทัล เป็นเป็นไฟล์ภาพทำให้สืบค้นได้ง่ายยิ่งขึ้น ผู้วิจัยเริ่มต้นด้วยวันที่เรือแก้วสมุทรลงตามที่ พงศธรณ อ้างถึง 27 ธันวาคม พ.ศ. 2463 ซึ่งผู้วิจัยเริ่มค้นหาจากวันนั้นถอยขึ้นมาเรื่อย ๆ จนพบข้อมูลการอับปางลงของเรือแก้วสมุทรในหนังสือพิมพ์อยู่ 2 ฉบับ ฉบับแรก ลงวันที่ 5 มกราคม พ.ศ. 2464 โดยใจความระบุถึงสาเหตุการอับปางของเรือแก้วสมุทร วันที่จมลง ทั้งยังมีการกล่าวถึงกรมหลวงชุมพรในการให้ความช่วยเหลือขณะที่เรือจม และระบุถึงสินค้าที่อยู่ในเรือ

สิ่งที่สำคัญในเอกสารฉบับนี้ คือ ระบุว่า เรือแก้วสมุทร เป็นเรือของ Siamese Steamship Co. และเดิมมีชื่อเรือว่า เรือเพชรบุรี ซึ่งเอกสารฉบับนี้เองที่เปิดเผยส่วนต่อไปในการสืบค้น

ส่วนเอกสารฉบับที่สองที่พบในหนังสือพิมพ์ ลงวันที่ 10 มกราคม พ.ศ. 2464 โดยใจความระบุถึงสาเหตุ โดยระบุถึงเวลาในการออกจากท่า จนถึงเวลาในการอับปางลงของเรือแก้วสมุทร ซึ่งเนื้อหาที่พิเศษคือมีการกล่าวถึง พระยาสัจจาภิรมย์ อุดมราชภักดี ซึ่งขณะนั้นดำรง

ตำแหน่งผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี ช่วงปี พ.ศ. 2462-2471 โดยให้การช่วยเหลือในทุกเรื่องตั้งแต่ในพื้นที่สัตหีบ จนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับเรือแก้วสมุทรทุกคนเข้ากรุงเทพมหานคร

จากเอกสารที่ค้นพบในชั้นต้น ทำให้ผู้วิจัยทำการสืบค้นเอกสาร ในหน้าหนังสือพิมพ์ทั้งหมด ในหอสมุดแห่งชาติสิงคโปร์, หอสมุดแห่งชาติไทย, หอจดหมายเหตุประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2444 จนถึง พ.ศ. 2465 ทั้งนี้จึงทำให้ทราบชื่อกัปตัน Capt.Gossewich ผู้ควบคุมเรือแก้วสมุทร ในขณะที่ เรือยังเป็นสัญชาติเยอรมนี และพบหลักฐานทางเอกสารที่ ระบุได้ถึงการค้า การอพยพคน การเมือง สภาพสังคม ตลอดจนเศษฐกิจของแต่ละประเทศที่ทำการค้าด้วย ตลอดจนเรือแก้วสมุทรอับปางลง และเรื่องราวหลังจากที่อับปางลงอีกด้วย

จากการรวบรวมข้อมูลเบื้อต้น ผู้วิจัยได้ทำการเรียบเรียงข้อมูลทั้งหมด จากนั้นทำการวิเคราะห์โดยแยกเป็นประเด็นใหญ่ 6 ประเด็นด้วยกัน 1) เรือแก้วสมุทรกับคนจีนในสยามสมัยรัชกาลที่ 6 2) เรือแก้วสมุทรกับสงครามโลกครั้งที่ 1 3) ความสัมพันธ์ทางการค้า และเส้นทางเดินเรือของเรือแก้วสมุทร 4) เรือแก้วสมุทรในสถานะแหล่งโบราณคดีใต้น้ำ 5) เรือจมแก้วสมุทรกับการเป็นแหล่งท่องเที่ยวเฉพาะทาง 6) สื่อสนับสนุนการเรียนรู้ประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร

ทั้งนี้ในประเด็นเรือแก้วสมุทรกับคนจีนในสยามสมัยรัชกาลที่ 6 เป็นประเด็นที่น่าสนใจมาก เนื่องจากการอพยพผู้คนจำนวนมากเมื่อช่วงร้อยปีที่แล้วนั้น เป็นการอพยพครั้งใหญ่ มีการอพยพคนจีนแต้จิ๋วจากซัวเถาประเทศจีนมาสยามถึงหลักล้านคนเลยทีเดียว ซึ่งการอพยพในครั้งนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากการแพ้สงครามฝิ่น เมื่อปี พ.ศ. 2385 จนถึงราวปี พ.ศ. 2440 ภัยพิบัติและความทุกข์ยากของชนชาวจีนทวีความรุนแรงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ความขัดแย้งทางสังคมก็รุนแรงขึ้นเป็นประวัติการณ์ อันเนื่องมาจากการปกครองที่ล้มเหลวของราชวงศ์ชิง ระยะนี้จึงเกิดมีคนจีนอพยพมากขึ้น ซึ่งตรงกับช่วงที่เรือแก้วสมุทรขนส่งผู้คน

ซึ่งผู้อพยพชาวจีนเหล่านี้ได้เข้ามาทำการค้าอยู่ในเมืองไทย จนมีรายได้เป็นกอบเป็นกำตั้งรกรากได้ตามที่ต้องการ ซึ่งก่อนหน้าที่จะมีการปฏิวัติซินไฮ่ ในปี พ.ศ. 2454 นั้น ดร.ซุน ยัตเซ็น ผู้นำการปฏิวัติ ได้เดินทางมาเมื่อไทย อย่างน้อย 3 ครั้ง ตามที่มีการบันทึกอย่างเป็นทางการ และทุกครั้งคือการมาเผยแพร่แนวคิดในการปฏิวัติ รวมทั้งเรียรายเงินเพื่อนำไปใช้ในการปฏิวัตินั้นเอง ทั้งนี้จะเห็นได้ว่า การดำเนินสิ่งต่าง ๆ ในประเทศไทยของ ดร.ซุน ยัตเซ็น นั้นได้รับความช่วยเหลือจากนายเซียวฮุดเส็ง ผู้ก่อตั้งหนังสือพิมพ์จีนโนสยามวารศัพท์ (หัวเซียนซินเป้า 華暹新報) ที่ขณะนั้นดำรงตำแหน่งผู้บริหารพรรคปฏิวัติจีน สาขาสยาม หรือหัวหน้าเก๊กเหม็ง สาขาสยาม โดยเนื้อหาของหนังสือพิมพ์จีนโนสยามวารศัพท์ ค่อนข้างที่จะถ่วงดุลระหว่างความภักดีต่อไทย และการล้มล้างระบบศักดินา บางครั้งในหน้าเดียวกัน คอลัมน์หนึ่งรำพันพระมหากรุณาธิคุณของ พระเจ้าแผ่นดินสยาม แต่อีกคอลัมน์หนึ่งมีเนื้อหาอ้างหนังสือพิมพ์ฝ่ายปฏิวัติที่มุ่งล้มล้างระบอบกษัตริย์ในจีน ทั้งนี้

จะเห็นได้ชัดเจนว่าคนจีนในสยาม สมัยรัชกาลที่ 6 นั้นมีความสัมพันธ์กันกับการพัฒนาประเทศเมื่อกว่าร้อยปีที่ผ่านมา

ในขณะเดียวกันเรือแก้วสมุทร ก็มีเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ที่ไปเกี่ยวพันกับมหาสงคราม หรือสงครามโลกครั้งที่ 1 เนื่องจากเรือแก้วสมุทรเป็นเรือสัญชาติเยอรมนี ซึ่งในขณะนั้น ผู้ที่ก่อสงครามขึ้นก็คือ เยอรมนี และออสเตรีย-ฮังการี ซึ่งถึงแม้เดิมทีสยามจะยืนตัวเป็นกลางมาโดยตลอด แต่ในช่วงท้ายของสงคราม วันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 สยามได้ประกาศเข้าร่วมในมหาสงคราม โดยในครั้งนั้นรัฐสยามได้ทำการยึดเรือของ เยอรมนี และออสเตรีย-ฮังการี มาทั้งสิ้น 9 ลำ โดยเรือแก้วสมุทรซึ่งในขณะนั้นมีชื่อเรือว่า เรือเพชรบุรี เป็น 1 ใน 9 ลำนั้นเอง

เรือแก้วสมุทรไม่ได้มีความสำคัญแค่เป็นทรัพย์สินเชลย แต่เรือแก้วสมุทรสะท้อนให้เห็นแผนการทำงาน การประสานกันระหว่างหน่วยงาน โดยการเข้ายึดเรือทั้ง 9 ลำนั้น เป็นการวางแผนระหว่างกระทรวงนครบาล และราชนาวีสยาม เป็นการกระทำการอย่างรวดเร็วแม่นยำ ทำให้เกิดความเสียหายน้อยมาก ถึงแม้จะมีการพยายามที่จะระเบิด หรือเผาเรือบางลำจากฝ่ายศัตรู แต่ราชนาวีสยามก็สามารถดับได้ทัน และเสียหายเพียงเล็กน้อยเท่านั้น นับเป็นการทำงานที่เฉียบขาด โดยความเสียหายใหญ่ ๆ ไม่มีเลย ซึ่งในภายหลังได้มีการตรวจสอบพบว่า มีปืนอยู่ในเรือที่เข้ายึดทุกลำ และมีมากเกินความจำเป็น ที่สำคัญปืนทุกกระบอกบรรจุกระสุนไว้เต็มพิกัด และพร้อมใช้งานได้ทันที นั้นหมายถึงหากราชนาวีสยาม ดำเนินการล่าช้า ข่าวสารรั่วไหล หรือปฏิบัติการไม่เฉียบขาด อาจนำไปสู่การสูญเสียก็เป็นได้

กระทรวงนครบาล และราชนาวีสยาม เข้าทำการยึดเรือในเวลาราว 23 นาฬิกา ของวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 และประกาศเข้าร่วมมหาสงครามในวันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 การกระทำเช่นนี้ก็เนื่องมาจากเกรงว่า หากประกาศสงครามแล้วค่อยทำการยึดเรือจะไม่ทันการ หากว่าเรือรู้ทันอาจจะเล่นออกปากอ่าวไปก่อน และหากมีการติดตั้งป้อมปืน เรือเหล่านี้จะกลายเป็นเรือรบได้ในทันที

จากที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่า เรื่องราวทางประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทรนั้น สะท้อนให้เห็นถึงหลักคิด หลักการบริหารงานทางการทหารที่มีระบบระเบียบ มีขั้นตอน และการวางแผนที่รัดกุมอย่างยิ่ง ซึ่งประเด็นถัดมาจากเรื่อง เรือแก้วสมุทรกับความเกี่ยวพันในเหตการณ์สงครามโลกครั้งที่ 1 แล้ว ก็คือประเด็น ความสัมพันธ์ทางการค้า และเส้นทางเดินเรือของเรือแก้วสมุทร ในประเด็นนี้เดิมทีทางกองโบราณคดีใต้น้ำได้ให้ข้อสันนิษฐานไว้ในเอกสารรายงานการสำรวจเรือแก้วสมุทร ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2559 เอาไว้ว่า เรือแก้วสมุทร น่าจะเป็นเรือที่ทำการค้าระหว่างสยามกับจีน เมื่อราว 100 ปีก่อน

แต่จากการค้นคว้าของผู้วิจัย ตามหลักฐานที่ค้นพบ ผู้วิจัยได้ตั้งข้อสันนิษฐานขึ้นมาใหม่ว่า เรือแก้วสมุทรคงทำการค้ากับ 4 พื้นที่ใหญ่คือ 1) สยาม 2) ฮ่องกง 3) จีน (ซัวเถา) 4) สิงคโปร์ โดยต้นทางเริ่มที่กรุงเทพ ออกเดินทางไปรับสินค้าที่เกาะสีชัง ตัดลงทิศใต้ ผ่านร่องคราม (ตำแหน่งที่เรือแก้วสมุทรอับปาง) จากนั้นตัดลงไปทางตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านเวียดนาม แล้วเลี้ยวขึ้นไปทางตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อนำสินค้าที่ขนไปส่งที่ฮ่องกง ทั้งนี้จากหลักฐานการขุดค้นทางโบราณคดีทางกองโบราณคดีใต้น้ำได้ให้ความเห็นไว้ว่า พบโบราณวัตถุน้อยมาก หากเทียบกับขนาดของเรือ ซึ่งผู้วิจัยไม่แปลกใจนักเนื่องจาก ผู้วิจัยค้นพบข้อมูลเอกสารระบุว่า ตอนที่เรือจมลงนั้นในเรือมีข้าวสารมากถึง 13,000 กระสอบ ซึ่งทำให้สันนิษฐานได้ว่า บนเรืออาจจะมีเพียงสินค้าทางการเกษตร หาเป็นเช่นนั้นก็ไม่น่าแปลกนักที่จะไม่พบหลักฐานทางโบราณคดีมากนัก นอกจากนั้นผู้วิจัยยังค้นพบหลักฐานจากบันทึกของบริษัท Norddeutscher Lloyd ยืนยันว่าเรือแก้วสมุทรมีเส้นทางหลักคือ กรุงเทพ - ฮ่องกง แต่ในขณะเดียวกันก็พบหลักฐานทางเอกสารของหนังสือพิมพ์สิงคโปร์รายงานว่า มีการอพยพคนจีนจาก ซัวเถา ขึ้นเรือแก้วสมุทรอีกด้วย จึงสันนิษฐานว่าเมื่อเรือแก้วสมุทรส่งสินค้าที่ฮ่องกงแล้ว คงจะเดินทางขึ้นไปทางตะวันออกเฉียงเหนือเล็กน้อยเพื่อรับคนจาก ซัวเถาประเทศจีน และเดินมายังสิงคโปร์ เนื่องจากข้อมูลเรือแก้วสมุทรถูกบันทึกอยู่ให้หน้าหนังสือพิมพ์สิงคโปร์เป็นจำนวนมาก ทังนี้จึงสันนิษฐานว่า เรือแก้วสมุทรน่าจะเข้ามารับสินค้าจากทางฝั่งยุโรปเข้าไปยังสยามจากสิงคโปร์ ทั้งนี้เข้าใจว่าคงมีคนจีนจำนวนหนึ่งโดดลงที่สิงคโปร์ด้วย เพราะจากการสืบค้นพบว่า คนจีนโพ้นทะเลที่อพยพเข้ามาในสยาม เมื่อช่วงร้อยกว่าปีที่แล้ว จำนวนหนึ่งมีญาติพี่น้องอยู่ในสิงคโปร์ จากนั้นเดินทางเข้ามายังกรุงเทพ และคงจะจอดเรือเอาไว้ที่บางโคล่ บางคอแหลม นั้นเอง

ในประเด็นถัดมาคือ เรือแก้วสมุทรในสถานะแหล่งโบราณคดีใต้น้ำ ผู้วิจัยพบว่า เรือแก้วสมุทรยังไม่ได้มีการขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถาน จากการสืบค้น เรือ ซากเรือ จัดว่าเป็นโบราณวัตถุ เพราะสามารถเคลื่อนย้ายได้ ซึ่งต่างไปจากโบราณสถานทั่วไป ในแง่นของสถานะที่เป็นแหล่งโบราณคดีใต้น้ำนั้น ทางกองโบราณคดีใต้น้ำได้เรียกซากเรือแก้วสมุทรว่า แหล่งขุดค้นทางโบราณคดีใต้น้ำ นั้นหมายถึงว่า ถึงแม้จะไม่มีกฎหมายคุ้มครองอย่างเป็นทางการ แต่ทางโบราณคดีใต้น้ำเล็กเห็นคุณค่า และได้ทำการสำรวจมาแล้วถึง 3 ครั้ง ซึ่งหลักฐานในการขุดค้นนั้นคงจะหมดสิ้นแล้ว ทั้งนี้หากจะกล่าวว่าเรือแก้วสมุทรเป็นแหล่งโบราณคดีก็คงจะไม่ผิดนัก ถึงแม้ว่าจะไม่มีการขึ้นทะเบียนอย่างเป็นทางการก็ตาม

ต่อมาคือประเด็น เรือจมแก้วสมุทร กับการเป็นแหล่งท่องเที่ยวเฉพาะทาง ในเบื้องต้นผู้วิจัยพบว่า ซากเรือแก้วสมุทรเป็นแหล่งท่องเที่ยวดำน้ำ มาเป็นระยะเวลานานมากกว่า 20 ปี แต่ยังไม่เคยมีการขึ้นทะเบียนเป็นแหล่งท่องเที่ยว โดยซากเรือแก้วสมุทรจมอยู่ในเขตพื้นที่ทหารเรือไทย

แต่ในขณะเดียวกันก็เป็นแหล่งขุดค้นทางโบราณคดีของกองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร อีกทั้งยังเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ซึ่งก็จะเกี่ยวข้องกับ กรมการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นส่วนราชการระดับกรมในสังกัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา เช่นกัน หากแต่เรือแก้วสมุทรถึงแม้จะไม่มีการขึ้นทะเบียนเป็นแหล่งท่องเที่ยว แต่ก็มีการจัดนำเที่ยวดำน้ำบริเวณซากเรือจมนี้อยู่เนือง ๆ โดยนักท่องเที่ยวที่ชอบการผจญภัยมักจะมาดำน้ำสำรวจกันอยู่บ่อยครั้ง

ประเด็นสุดท้ายคือ สื่อสนับสนุนการเรียนรู้ประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร ในประเด็นนี้ผู้วิจัยพบว่าเดิม ทีการจัดทำสื่อให้ความรู้ทางประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทรอยู่บ้าง ซึ่งจะพบเห็นได้ในอินเตอร์เน็ต เว็บไซต์ต่าง ๆ แต่โดยส่วนมาก มักจะเป็นการเล่าเรื่องเป็นเหมือนนิยาย หรือตำนาน ขาดการอ้างอิงทางวิชาการ ทำให้ขาดความน่าเชื่อถือ และลดคุณค่าทางประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทรลงไปมาก

ถัดมาในวัตถุประสงค์งานวิจัยข้อสองที่ระบุว่า เพื่อสังเคราะห์แนวทางการจัดการรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร ในข้อนี้หลังจากที่ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลทั้งทางด้านประวัติศาสตร์ การท่องเที่ยว และการผลิตสื่อ แล้วนั้น ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ตามข้อมูลหลักฐานที่ค้นพบ และออกแบบแนวทางการจัดการรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร โดยทั้งนี้ผู้วิจัยได้รับความร่วมมือจากนักธุรกิจดำน้ำ ครูสอนดำน้ำ และนักวิชาการด้านประวัติศาสตร์ มาช่วยทำการตรวจสอบการออกแบบโปรแกรมท่องเที่ยวดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทร

โดยโปรแกรมท่องเที่ยวที่ออกแบบมานั้น เป็นการออกแบบขึ้นมาเพื่อใช้ในกิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดให้มีการบรรยายเกี่ยวกับประวัติศาสตร์ของเรือแก้วสมุทรตั้งแต่เรือนำเที่ยวดำน้ำออกจากท่าจอดเรือ ช่วงนี้จะใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมงในการเดินทาง จากนั้นหลังจากฟังการบรรยายนักท่องเที่ยวจะลงดำน้ำในไดร์แรก ต่อมาเมื่อนักท่องเที่ยวขึ้นจากน้ำ นักท่องเที่ยวจะรับประทานอาหาร และจะต้องทำการพักน้ำเพื่อคลายไนโตรเจนออกจากกระแสเลือด ช่วงนี้จะพักประมาณ 1 ชั่วโมง ดังนั้นผู้วิจัยจะใช้ช่วงเวลานี้ในการสนทนากลุ่ม หลังจากนั้นจะให้นักท่องเที่ยวลงดำน้ำในไดร์ที่ 2 และเมื่อนักท่องเที่ยวขึ้นจากน้ำเรือจะเดินทางเข้าฝั่ง ซึ่งจะใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง ผู้วิจัยจะใช้เวลานี้ในการสนทนากลุ่มอีกครั้ง โดยทั้งสองช่วงนั้น ผู้วิจัยจะใช้ข้อคำถามคนละชุด และจะจัดกิจกรรมลักษณะนี้ทั้งหมด 3 ครั้ง โดยทั้ง 3 ครั้งจะมีรูปแบบเหมือนกันทุกประการ

ทั้งนี้ผู้วิจัยได้ตั้งหัวข้อสำหรับกิจกรรมสนทนากลุ่มเอาไว้ทั้งหมด 4 ประเด็นหลัก คือ 1) หลังการฟังเรื่องราวทางประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทรแล้ว ได้ลงไปดำน้ำที่ซากเรือแก้วสมุทร

นักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นเช่นไร 2) มีความเห็นอย่างไรกับกิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทร 3) มีความเห็นเช่นไรกับแนวทางการบริหารจัดการการท่องเที่ยวลักษณะนี้ 4) หากในอนาคตจะเกิดการท่องเที่ยวลักษณะนี้เกิดขึ้น คิดว่าจะดีหรือไม่อย่างไร ซึ่งทั้ง 4 หัวข้อนี้ จะถูกแบ่งออกเป็น 2 ช่วง โดยช่วงที่ 1 คือ หลังการดำน้ำไดร์ฟที่ 1 ช่วงที่ 2 หลังการดำน้ำไดร์ฟที่ 2

ซึ่งผลที่ได้คือ นักท่องเที่ยวทุกคนพอใจกับการฟังบรรยายเรื่องราวทางประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทร และมีความเห็นว่ากิจกรรมดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือจมแก้วสมุทรนั้น เป็นสิ่งที่ดี มีคุณค่า รวมทั้งมีความเห็นเกี่ยวกับแนวทางการบริหารจัดการการท่องเที่ยวลักษณะว่า ควรจะมีอีกมาก ๆ กับการท่องเที่ยวเรือจมในทุกลำ โดยที่เมื่อจะลงดำน้ำที่ซากเรือจมลำใด ควรมีการบรรยายเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ลำนั้น ๆ ก่อนที่จะให้ลงไปดำน้ำ และถ้าหากในอนาคตจะเกิดการท่องเที่ยวลักษณะนี้เกิดขึ้น นักท่องเที่ยวทั้งหมดคิดว่าเป็นสิ่งที่ดีมาก เนื่องจากจะทำให้การท่องเที่ยวนั้น ๆ สนุกมากยิ่งขึ้น เป็นการท่องเที่ยวที่มีสาระ ทำให้ตนเห็นคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และรู้สึกหวงแหนสมบัติของชาติ

จากผลการจัดกิจกรรมสนทนากลุ่มทั้ง 3 ครั้ง ผู้วิจัยจึงได้นำผลนั้นมาสร้างองค์ความรู้การจัดการรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 ทั้งนี้ในงานดุษฎีนิพนธ์ เรื่อง บูรณภาพนิทัศน์: การบริหารจัดการ และพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร นั้นผู้วิจัยพบว่านักท่องเที่ยวดำน้ำนั้นทุกคนมีความชอบในการผจญภัยทั้งสิ้น โดยการท่องเที่ยวลักษณะนี้เป็นการท่องเที่ยวแบบเฉพาะทาง โดยนักท่องเที่ยวดำน้ำนั้นมักจะมีรูปแบบการดำเนินชีวิต (Lifestyle) ที่ชื่นชอบการผจญภัย และมีความไฝ่รู้เป็นทุนเดิม ดังนั้นการท่องเที่ยวลักษณะนี้ จึงเป็นการตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี

เหตุที่ไม่เคยมีการจัดการท่องเที่ยวรูปแบบนี้ขึ้นมา เนื่องจากผู้ที่นำเที่ยวไม่ได้มีความรู้ทางประวัติศาสตร์ ทั้งนี้คงเป็นเพราะผู้นำเที่ยวดำน้ำส่วนใหญ่ ไม่ได้มีความรู้ทางด้านประวัติศาสตร์ หากแต่เป็นผู้นำเที่ยวที่มีความรู้ทางด้านการดำน้ำเท่านั้น จากการสัมภาษณ์ผู้ที่ทำหน้าที่นำเที่ยวดำน้ำทั่วประเทศโดยวิธีการสุ่ม โดยมีผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่า 50 คน พบว่าไม่มีผู้ใดมีบัตรนำเที่ยวที่ถูกต้องตามกฎหมายเลย แต่ทุกคนที่นำเที่ยวดำน้ำนั้น อาศัยมาตราฐานจากสถาบันสอนดำน้ำทั้งสิ้น โดยสถาบันสอนดำน้ำเหล่านั้น จะถือว่าผู้ที่เรียนการดำน้ำระดับ Divemaster ขึ้นไปถือได้ว่าสามารถนำเที่ยวดำน้ำได้ โดยทางสถาบันดำน้ำเหล่านั้นจะเน้นเรื่องความปลอดภัยด้านการดำน้ำเป็นหลัก แต่ไม่ได้เน้นเรื่ององค์ประกอบของการท่องเที่ยว

ดังนั้นผลการวิจัย เรื่อง บูรณภาพนิทัศน์: การบริหารจัดการ และพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร ถือได้ว่าประสพความสำเร็จตามที่ได้มุ่งหวัง

ไว้ โดยผู้วิจัยได้สร้างรูปแบบการบริหารจัดการ และพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร ขึ้นมาเป็นผลสำเร็จ โดยได้รับความร่วมมือจากหลายฝ่ายด้วยกัน ทั้งในส่วนของนักธุรกิจดำน้ำ ครูสอนดำน้ำจากสถาบันสอนดำน้ำต่าง ๆ นักวิชาการด้านประวัติศาสตร์ใต้ทะเล และนักท่องเที่ยว

อภิปรายผลการวิจัย

จากวัตถุประสงค์การวิจัย 3 ประการ คือ 1) เพื่อรวบรวม และวิเคราะห์องค์ความรู้ เรือจมแก้วสมุทร 2) เพื่อสังเคราะห์แนวทางการจัดการรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร 3) เพื่อสร้างองค์ความรู้การจัดการรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจม แก้วสมุทร ผลที่ได้รับคือ สามารถรวบรวม และวิเคราะห์องค์ความรู้ เรือจมแก้วสมุทรได้อย่างสมบูรณ์ตามหลักฐานทางเอกสาร หลักฐานทางโบราณคดี และการลงภาคสนาม อีกทั้งยังสังเคราะห์แนวทางการจัดการรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทรออกมาเป็นรูปธรรม กล่าวคือสามารถออกแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเพื่อดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์ซากเรือจมแก้วสมุทรขึ้นมาเป็นผลสำเร็จ และยังสร้างองค์ความรู้การจัดการรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร ขึ้นมาเป็นเป็นต้นแบบ ในการจัดทำกับการท่องเที่ยวลักษณะเดียวกันนี้ กับซากเรือจมลำอื่น ๆ ต่อไปได้

การทำวิจัยชิ้นนี้ได้ผ่านกระบวนการทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาแล้ว โดยการศึกษาแนวคิด และทฤษฎีทางด้านโบราณคดีใต้น้ำของไทย อย่างละเอียดทำให้ทราบถึงความเป็นมาของโบราณคดีใต้น้ำในประเทศไทย และหลักการ แนวคิด ทฤษฎีทางโบราณคดีใต้น้ำ รวมไปถึงมาตรการการคุ้มครองโบราณวัตถุ โบราณสถานใต้ทะเล แหล่งโบราณคดีใต้น้ำที่สำคัญ ทั้งนี้ยังได้ศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานโบราณคดีใต้น้ำ รวมถึงการดำน้ำ ภารกิจที่เกี่ยวข้องกับงานโบราณคดีใต้น้ำ อีกทั้งยังศึกษาหลักการ แนวคิด ทฤษฎีการจัดการทางศิลปะวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม รวมไปถึงแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับเรื่องการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวดำน้ำในประเทศไทย การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ควบคู่ไปกับการศึกษาการท่องเที่ยวทางทะเลกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560-2564 และการท่องเที่ยวทางทะเลกับยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) อีกด้วย

โดยจากการทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่าข้อมูลเกี่ยวกับงานโบราณคดีใต้น้ำของไทยนั้นมีไม่มากนัก อีกทั้งไม่ได้มีเผยแพร่อย่างแพร่หลาย การเข้าถึงข้อมูลของบุคคลทั่วไปเป็นไปได้ยาก และในส่วนการเที่ยวซากเรือจม หรือการท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ใต้ทะเลนั้นนั้น ไม่ได้มีทฤษฎี หรือแนวคิดลักษณะนี้ในประเทศไทย แต่สามารถเทียบเคียงกับ

การจัดการทางศิลปะวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ซึ่งเป็นการท่องเที่ยวบนบกได้ อีกทั้งเมื่อศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวดำน้ำในประเทศไทย ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ควบคู่ไปกับการศึกษาการท่องเที่ยวทางทะเลกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560-2564 และการท่องเที่ยวทางทะเลกับยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ทำให้สามารถกำหนดแนวทางและ ออกแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทรขึ้นมาได้

ทั้งนี้วิจัย เรื่อง บูรณภาพนิทัศน์: การบริหารจัดการ และพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร พบว่าสอดคล้องกับแนวคิดและทฤษฎีต่าง ๆ ดังนี้

ความสัมพันธ์ สอดคล้องกับแนวคิดและทฤษฎีทางด้านโบราณคดีใต้น้ำของไทย ความเป็นมา กำเนิดโบราณคดีใต้น้ำในประเทศไทย นั้นเป็นจุดเริ่มต้นของการทำงานวิจัยครั้งนี้ โดยสัมพันธ์กับคุณค่าทางแหล่งโบราณคดีใต้น้ำ ทำให้เห็นถึงความสำคัญของแหล่งโบราณคดีใต้น้ำ เนื่องจากที่มาของการกำเนินโบราณคดีใต้น้ำของไทยมาจากการที่มีกลุ่มคนมาขุดค้นและขโมยโบราณวัตถุอันเป็นสมบัติของชาติที่อยู่ในทะเลขึ้นมา จึงจัดตั้งโครงการโบราณคดีใต้น้ำขึ้นมา อีกทั้งทำให้ทราบว่าโบราณคดีใต้น้ำ เป็นศาสตร์อีกแขนงหนึ่งในงานโบราณคดีที่ต้องปฏิบัติงานใต้น้ำ โดยงานโบราณคดี เป็นการศึกษาเรื่องราว และพฤติกรรมของมนุษย์ในอดีต โดยศึกษาจากหลักฐานที่พบ แล้วนำมาวิเคราะห์ แปลความเพื่อบอกเล่าเรื่องราวในอดีต ซึ่งตรงกับที่งานวิจัยชิ้นนี้ได้ทำไป กล่าวคือ งานวิจัยชิ้นนี้ศึกษาเรื่องราวทางงประวัติศาสตร์ ผ่านทางความรู้ทางโบราณคดีประวัติศาสตร์ ทั้งจากหลักฐานเอกสาร และหลักฐานทางโบราณวัตถุ จากนั้นนำข้อมูลมาวิเคราะห์และตีความ จนสามารถบอกเล่าเรื่องราวในอดีตของซากเรือจมแก้วสมุทรได้

ทั้งนี้ในงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานโบราณคดีใต้น้ำนั้น พบว่า ไม่มีงานวิจัยชิ้นใดเลยที่ทำการศึกษาประวัติศาสตร์เกี่ยวกับซากเรือจมในประเทศไทย ดังนั้นจึงไม่สามารถเทียบเคียงกับงานวิจัยชิ้นใดได้ โดยที่ใกล้เคียงที่สุดคือ งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวดำน้ำ ซึ่งก็เป็นงานวิจัยเกี่ยวกับผลกระทบของการท่องเที่ยวในแนวประการังทั้งสิ้น

ในด้านการดำน้ำ และภารกิจที่เกี่ยวข้องกับงานโบราณคดีใต้น้ำ พบว่า การดำน้ำมีระดับขั้นอยู่หลายระดับด้วยกัน ผู้ที่จะดำน้ำจะต้องมีคุณสมบัติต่าง ๆ ตามที่สถาบันสอนดำน้ำกำหนด และมีการสอบ จากนั้นจะออกบัตรรับรองการดำน้ำ โดยสามารถดำน้ำได้ทั่วโลก ส่วนภารกิจที่เกี่ยวข้องกับงานโบราณคดีใต้น้ำนั้นพบว่า การเรียนดำน้ำจะมีหลักสูตรดำน้ำสำรวจเรือจม ซึ่งการดำน้ำลักษณะนี้ เป็นการดำน้ำเพื่อสำรวจซากเรือ โดยส่วนใหญ่จะเป็นการสำรวจแบบทั่วไป ไม่ได้ลงรายละเอียดเกี่ยวกับประวัติศาสตร์มากนัก ซึ่งในงานวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้เอาแนวคิดการดำน้ำ

สำรวจนี้ไปผสานเข้ากับแนวคิดและทฤษฎีทางโบราณคดี คือ ให้ความรู้ทางด้านประวัติศาสตร์เพื่อเป็นการเพิ่มอรรถรสในการดำน้ำสำรวจซากเรือจม

เพื่อให้การดำน้ำสำรวจเรือจมเพื่อศึกษาประวัติศาสตร์เป็นที่นิยม จึงนำหลักการ แนวคิด ทฤษฎีการจัดการทางศิลปะวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม เข้ามาผสมผสาน โดยการจัดการ หมายถึง ดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพในรูปแบบต่าง ๆ อีกทั้งงานวิจัยชิ้นนี้ยังสอดคล้องกับแนวคิดของการจัดการด้านภูมิทัศน์ธรรม กล่าวคือ การรักษาคุณค่า และความสำคัญของภูมิทัศน์วัฒนธรรมให้คงอยู่ และยั่งยืน โดยสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ และวัฒนธรรมของสังคม ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้ได้หยิบแนวคิดนี้ขึ้นมาเป็นแนวทางในการออกแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์เรือแก้วสมุทรนั้นเอง อีกทั้งยังหยิบยกแนวคิดการจัดการทรัพยากรวัฒนธรรม ซึ่งกล่าวถึงการส่งเสริมและการวางแผนให้มีการอนุรักษ์ ดูแลรักษา หรือจัดการข้อมูลสถานที่ พื้นที่ ตลอดจนตรวจสอบเรื่องราวในอดีต ของชาติ โดยงานวิจัยชิ้นนี้ ทำการสืบค้นที่มาที่ไปของซากเรือแก้วสมุทรอย่างละเอียด จนสามารถระบุได้ว่าต่อขึ้นเมื่อไหร่ ถูกใช้งานในลักษณะใด อับปางลงเมื่อไหร่ ตลอดจนเรื่องราวการขุดค้นทางโบราณคดีใต้น้ำ ของกรมศิลปากร ตราบจนถึงสถานะในปัจจุบัน จากนั้นนำทฤษฎีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว มาประกอบกับการออกแบบกิจกรรมท่องเที่ยวดำน้ำศึกษาประวัติศาสตร์ซากเรือแก้วสมุทร โดยยึดถือหลักขององค์ประกอบการท่องเที่ยวเป็นสำคัญ โดยมุ่งไปที่สิ่งอำนวยความสะดวก โปรแกรมการท่องเที่ยว กิจกรรมการท่องเที่ยว ทั้งนี้ในงานวิจัย ได้ให้ความสำคัญกับทุกส่วนที่กล่าวไปแล้ว หากแต่มุ่งเน้นไปที่ การให้ความรู้ทางประวัติศาสตร์มากเป็นพิเศษ โดยมีการจับกิจกรรมเสริมขึ้นมา นั้นคือ การบรรยายเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ของเรือแก้วสมุทร อีกทั้งยังผลิตสื่อสนับสนุนการเรียนรู้ขึ้นมาควบคู่กับการบรรยายอีกด้วย

นอกจากนี้การวิจัยครั้งนี้พบว่าสอดคล้องกับสถานการณ์การท่องเที่ยวดำน้ำในประเทศไทย สำรวจโดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ระบุไว้ว่าการท่องเที่ยวดำน้ำในประเทศไทยได้รับความนิยมอย่างสูง โดยเฉพาะการดำน้ำลึก ซึ่งประเทศไทยมีจุดแข็งอยู่หลายประการ ซึ่งการดำน้ำชมซากเรือจมก็เป็นหนึ่งในความนิยมเช่นเดียวกัน หากแต่ไม่ได้สอดแทรกความรู้ทางประวัติศาสตร์เข้าไปนั้นเอง ทั้งนี้งานวิจัยชิ้นนี้จึงเสนอแนวทางการท่องเที่ยวเป็นเฉพาะทางเข้าไปนั้นเอง อีกทั้งงานวิจัยชิ้นนี้ยังยึดตามแนวทางของรัฐ ว่าด้วย แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560-2564 โดยมุ่งเน้นการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันธุรกิจบริการและการท่องเที่ยวให้เติบโต ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงมุ่งเน้นที่จะสร้างต้นแบบรูปแบบการท่องเที่ยวทางเลือกแบบใหม่ขึ้น ซึ่งยังไม่เคยมีมาก่อนในประเทศไทย นอกจากนั้นงานวิจัยชิ้นนี้ยังเจตนาที่จะทำให้สอดคล้องไปกับยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) อีกด้วย โดยการพัฒนาความหลากหลาย คุณภาพ

และสร้างเอกลักษณ์การท่องเที่ยว เพื่อที่จะพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยวดำน้ำขึ้นไปอีกระดับ โดยนำเสนอแนวทางการบริหารจัดการ และพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล ผ่านซากเรือจมแก้วสมุทร

สรุปสถานะซากเรือแก้วสมุทร

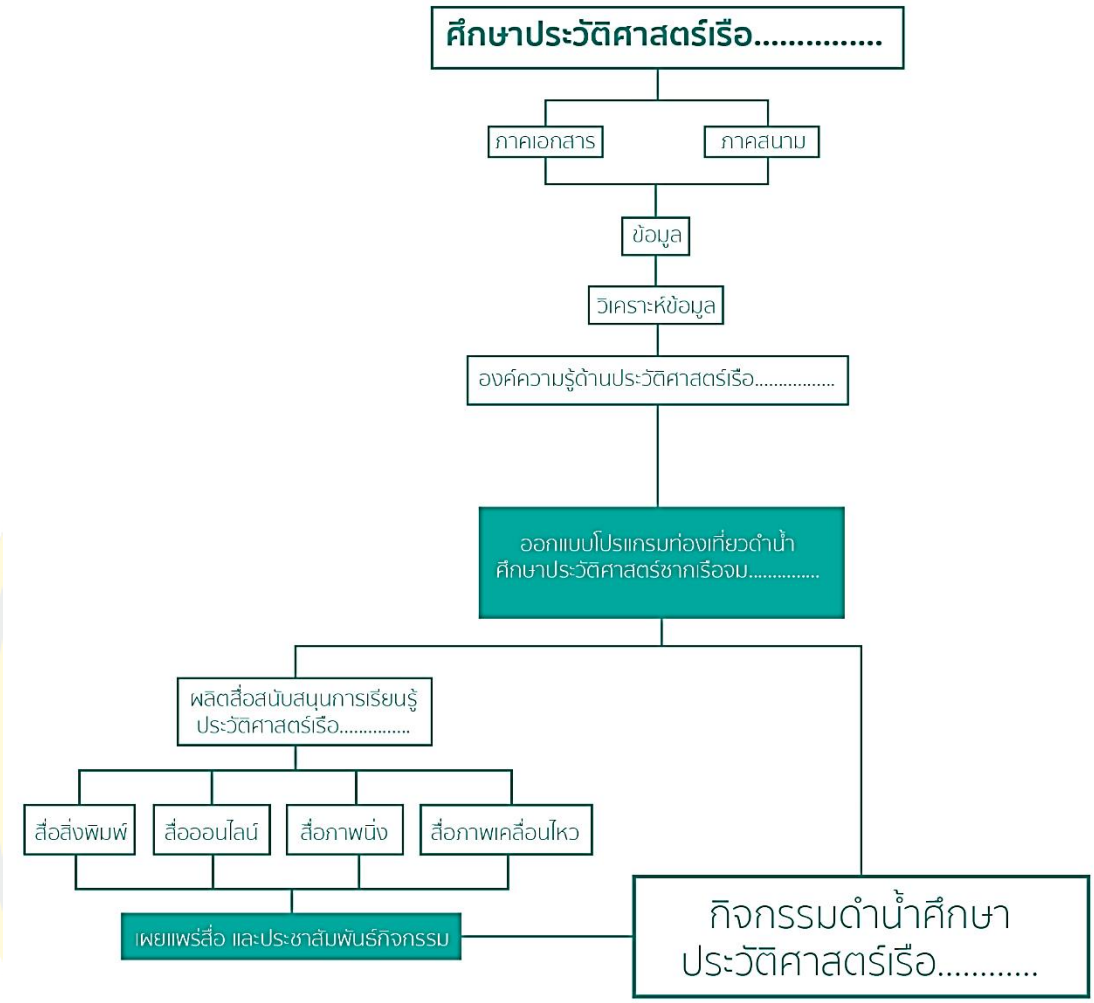
ในปัจจุบันเรือแก้วสมุทรไม่ได้รับการยืนยันว่าอยู่ในความดูแลของหน่วยงานใด โดยหากกล่าวว่าเป็นของกรมการท่องเที่ยว หรือการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ก็ถือว่าใช่ เพราะถูกขึ้นทะเบียนเป็นแหล่งท่องเที่ยวไปแล้ว แต่ในขณะเดียวกันก็อยู่ในพื้นที่ของกองทัพเรือ กองทัพเรือก็มีอำนาจในการครอบครองเช่นกัน และทั้งนี้กองโบราณคดีใต้น้ำ สังกัดกรมศิลปากรเอง ก็อ้างว่าเป็นแหล่งโบราณคดีใต้น้ำ โดยได้มีการมาสำรวจอย่างเป็นทางการถึง 3 ครั้งด้วยกัน กรมเจ้าท่าเองอาจเกี่ยวข้องเพราะเกี่ยวกับการเดินเรือ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งก็อ้างว่า หากบริเวณนั้นมีปลาปะการัง ก็จัดว่าพื้นที่นั้นอยู่ในความดูแลของตนเช่นเดียวกัน ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า ในปัจจุบัน สถานะเรือแก้วสมุทร ไม่มีผู้ครอบครองอย่างเป็นทางการนั้นเอง

สรุปเรื่องราวของเรื่องแก้วสมุทรและความเชื่อมโยงทางประวัติศาสตร์

ซากเรือแก้วสมุทร มีความเกี่ยวข้องและเชื่อมโยงกับเรื่องราวในอดีตหลายประเด็นด้วยกัน ทั้งนี้ สามารถแบบได้ดังนี้ 1) การติดต่อสัมพันธ์กับต่างชาติ ซึ่งแสดงให้เห็นถึง เกียรติภูมิของสยามในขณะนั้น 2) การทำสงคราม โดยสยามได้เข้าร่วมมหาสงคราม แสดงให้เห็นถึงศักดิ์ศรีของสยาม 3) การค้าวาณิชกับต่างชาติ แสดงให้เห็นถึงความสำคัญในภูมิภาคของสยาม ทั้งนี้ยังมีประเด็นปลีกย่อยอีกมากที่ไม่ได้กล่าวไว้ในนี้

สรุปต้นแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล ประเภทเรือจม

จากการศึกษาทั้งหมดที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จึงสามารถนำมาพัฒนาเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือแล้วสมุทร ซึ่งจะเป็นต้นแบบในการบริหารจัดการ และสร้างรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมลำอื่น ๆ ต่อไปในอนาคต



ภาพที่ 111 ต้นแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล ประเภทเรือจม

ข้อเสนอแนะงานวิจัย

จากการวิจัย เรื่อง บูรณภาพนิทัศน์: การบริหารจัดการ และพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ทางทะเล เรือจมแก้วสมุทร ผู้วิจัยพบประเด็นที่เป็นปัญหาอยู่ 2 ประเด็นใหญ่ด้วยกันคือ ประเด็นแรกไม่มีผู้ที่ศึกษาประวัติศาสตร์ซากเรือจมในประเทศไทยอย่างจริงจัง ในประเด็นนี้ผู้วิจัยเสนอแนะให้ในอนาคตควรจะมีการศึกษาเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ ซากเรือจมในประเทศไทยให้ครบทุกลำ โดยทำการศึกษาต่อจากที่กองโบราณคดีใต้น้ำได้สำรวจไปแล้ว เนื่องจากนักดำน้ำทั่วไปไม่ควรจะไปทำการขุดค้น ซึ่งเป็นเรื่องที่ผิดกฎหมาย และอาจทำให้เสียหายในฐานะแหล่งโบราณคดี รวมไปถึงไม่มีขีดความสามารถหรือความชำนาญมากพอ อาจก่อให้เกิดความเสียหายมากกว่าจะเป็นผลดี

ประเด็นที่สองคือ ผู้นำเที่ยวดำน้ำ ไม่มีความรู้ทางด้านประวัติศาสตร์ใต้น้ำ ในประเด็นนี้ ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ทางหน่วยงานรัฐควรมีการจัดอบรมให้ความรู้ข้อมูลทางด้านประวัติศาสตร์แก่ผู้นำเที่ยวดำน้ำ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มคุณค่าทางประวัติศาสตร์ให้กับแหล่งท่องเที่ยว รวมไปถึงสอดแทรกหลักสูตรอนุรักษ์โบราณสถานใต้ทะเลเข้าไปด้วย เพื่อให้ผู้นำเที่ยวดำน้ำ เป็นเสมือนผู้ควบคุม สอดส่องไม่ให้มีการทำลายโบราณสถานโดยเจตนา หรือไม่เจตนาก็ตาม

มหาวิทยาลัยบูรพา BURAPHA UNIVERSITY

บรรณานุกรม

กรมยุทธการทหารเรือ. (2541). *ประวัติเรือรบไทย*. ชลบุรี: กองทัพเรือไทย.

กองโบราณคดี กรมศิลปากร. (2531). *โบราณคดีสีคราม 1*. กรุงเทพฯ: อมรินทร์ พริ้นติ้ง กรุ๊พ.

กองโบราณคดี กรมศิลปากร. (2533). *โบราณคดีสีคราม 2*. กรุงเทพฯ: อรุณการพิมพ์.

กองโบราณคดี กรมศิลปากร. (2536). *โบราณคดีสีคราม 3*. กรุงเทพฯ: อรุณการพิมพ์.

กรมศิลปากร. (2551). *คู่มือการปฏิบัติงานด้านโบราณคดี*. กรุงเทพฯ: อรุณการพิมพ์.

กรมศิลปากร. (2559). *รายงานเบื้องต้นการสำรวจเรือเพชรบุรีเบรเมน*. จันทบุรี: กระทรวงวัฒนธรรม.

กรมศิลปากร. (2561). *รายชื่อหนังสือที่มีความเกี่ยวข้องกับงานโบราณคดีใต้น้ำ*. เข้าถึงได้จาก http://www.digitalcenter.finearts.go.th/home

กรมอุตุนิยมวิทยา. (2563). *แผนที่ทางอากาศ*. เข้าถึงได้จาก https://www.tmd.go.th/

กรมอุทกศาสตร์กองทัพเรือ. (2563). *แผนที่เดินเรือ*. เข้าถึงได้จาก http://www.hydro.navy.mi.th/

กองโบราณคดีใต้น้ำ กรมศิลปากร. (2561). *แผนที่แสดงตำแหน่งแหล่งโบราณคดีใต้น้ำแยกตามยุคสมัยที่พบในประเทศไทย*. เข้าถึงได้จาก https://www.finearts.go.th/archaeunderwater

กระทรวงยุติธรรม. (2525). *เอกสารที่ระลึกนิทรรศการทางการศาล สมโภชกรุงรัตนโกสินทร์สองร้อยปี กระทรวงยุติธรรม 4-21 เมษายน พ.ศ. 2525*. กรุงเทพฯ: กระทรวงยุติธรรม.

กระทรวงวัฒนธรรม สำนักโบราณคดี. (2562). *วิธีการทำงานโบราณคดีใต้น้ำ*. เข้าถึงได้จาก http://www.archae.go.th/UnderHist7.asp

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2554). *โครงการศึกษาสถานการณ์และแนวโน้มด้านการตลาดสำหรับการท่องเที่ยวกลุ่มดำน้ำ*. กรุงเทพฯ: แบรนด์ เมทริกซ์ รีเสร์ช.

ขจัดภัย บุรุษพัฒน์. (2517). *ชาวจีนในประเทศไทย*. กรุงเทพฯ: แพร่พิทยา.

จีนโนสยามวารศัพท์. (2460). *"การจับศัตรูต่างประเทศ" (23 กรกฎาคม พ.ศ. 2460. หน้า 4, 5)*. กรุงเทพฯ: จีนโนสยามวารศัพท์.

ชูพันธ์ สุดใจ. (2563). *เรือนำเที่ยวดำน้ำ*. ม.ป.ท.

โฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์. (2553). *การพัฒนาประเทศแนวความคิดและทิศทาง*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

ฉลองศรี พิมลสมพงศ์. (2546). *การวางแผนและพัฒนาตลาดการท่องเที่ยว* (พิมพ์ครั้งที่ 4): สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ฐิรชญา มณีเนตร. (2552). *ไทยศึกษาเพื่อการท่องเที่ยว*. ขอนแก่น: คณะวิทยาการจัดการมหาวิทยาลัยขอนแก่น.

ณวรรธน์ สายเชื้อ. (2541). *แนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาท้องถิ่น กรณีศึกษาเมืองสงขลา.* วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง, บัณฑิตวิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ทวี ทิมขำ. (2528). *การพัฒนาชุมชน.* กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.

นำชัย ทนุผล. (2542). *แนวคิดและวิธีการจัดการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ.* เชียงใหม่: คณะธุรกิจการเกษตร มหาวิทยาลัยแม่โจ้.

นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์. (2527). *การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนา.* กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยมหิดล.

นิวัช รุ่งเรืองกนกกุล. (2561). สัมภาษณ์นักดำน้ำระดับ Dive Master นักธุรกิจการท่องเที่ยว ด้านการดำน้ำเพื่อสันทนาการ (DiveDD). สัมภาษณ์.

บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2548). *การพัฒนาการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน.* กรุงเทพฯ: เพรส แอนด์ดีไซน์.

ปรีชา แดงโรจน์. (2544). *อุตสาหกรรมท่องเที่ยวสู่ศตวรรษที่ 21.* กรุงเทพฯ: ไฟว์แอนด์โฟร์พริ้นติ้ง.

ผู้จัดการออนไลน์. (2562). *ปูด...งานโบราณคดีใต้น้ำล้าหลัง "ขาดคน-เทคโนโลยี".* เข้าถึงได้จาก https://mgronline.com/qol/detail/9620000088899

พงศธรณ สุขุม. (2550). เรือจมในประเทศไทย/Interviewer: นักวิชาการอิสระเชี่ยวชาญเรือจมในประเทศไทย. สัมภาษณ์.

พรรณี บัวเล็ก. (2550). โจรสลัดจีนในท้องทะเลไทยในช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 18-19. *วารสารมหาวิทยาลัยศิลปากร,* 27(3), 15-67.

พลอยศรี โปราณานนท์. (2544). *การท่องเที่ยวเบื้องต้น.* กรุงเทพฯ: มิ่งเมือง.

พิชิต เมืองนาโพธิ์. (2550). เรือจมในประเทศไทย /Interviewer: นักวิชาการอิสระเชี่ยวชาญเรือจมในประเทศไทย. สัมภาษณ์.

ภัทรพล สมเหมาะ. (2559). *การปฏิบัติต่อเชลยในสยามช่วงสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง.* กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,

มนัส สุวรรณ. (2541). *โครงการศึกษาแนวทางและการจัดการท่องเที่ยวในพื้นที่ รับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนตำบลและสภาตำบล*. เข้าถึงได้จาก http://www.kmutt.ac.th/jif/public_html/cited_search.php?TextSearch=%E0%B8%A1%E0%B8%99%E0%B8%B1%E0%B8%AA%20%E0%B8%AA%E0%B8%B8%E0%B8%A7%E0%B8%A3%E0%B8%A3%E0%B8%93&SearchType=%E0%B8%8A%E0%B8%B7%E0%B9%88%E0%B8%AD%E0%B8%9C%E0%B8%B9%E0%B9%89%E0%B9%81%E0%B8%95%E0%B9%88%E0%B8%87&yr=%E0%B8%97%E0%B8%B8%E0%B8%81%E0%B8%9B%E0%B8%B5

รัชพร จันทร์สว่าง. (2546). *ความหมายของนักท่องเที่ยว*. กรุงเทพฯ: ภาควิชารัฐศาสนศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ลัทธสิทธิ์ ทวีสุข. (2562). *ภาพวาดเรือมูรธา*. กรุงเทพฯ: ภาควิชาสื่อดิจิทัล คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสยาม.

ปิ่น มาลากุล. (2522). ก่อนประกาศสงคราม. *มานวสาร, 2*(7), 9.

เพ็ญพิสุทธิ์ อินทรภิรมย์. (2547). *เซียวฮุดเสง สีบุญเรือง: ทัศนะและบทบาทของจีนสยามในสังคมไทย*. กรุงเทพฯ: ศูนย์ประวัติศาสตร์ความสัมพันธ์ไทยกับประเทศในเอเชีย ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

มานิจ ชุมสาย. (2522). *ไทยกับสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง (จากหลักฐานของทางราชการที่เก็บไว้ ณ ใต้ถุนสถานทูตไทย ณ ฝรั่งเศส และเยอรมัน)*. กรุงเทพฯ: พิทยาคาร.

รักชาติ ผดุงธรรม. (2550). *รักชาติ ผดุงธรรม เบื้องหลังกรณีสวรรคต รัชกาลที่ 8*. กรุงเทพฯ: บางกอกบุ๊ค.

วรรณา วงษ์วานิช. (2546). *ภูมิศาสตร์การท่องเที่ยว ภาควิชาภูมิศาสตร์* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร

วัชระ ชีวะโกเศรษฐ. (2543). *ชีวประวัติ ดร.ซุนยัดเซน นักปฏิวัติจีนผู้ยิ่งใหญ่*: สุขภาพใจ.

วิวรณ์ สีหนาท. (2546). *การศึกษาแนวทางการพัฒนาอาคารเพื่อการอนุรักษ์ชุมชนในพื้นที่ลุ่มคลอง กรณีศึกษา เทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง*.

เศกสรร พงษ์โสภา. (2546). *การวางแผนจัดการพื้นที่ป่าสงวนในเขตสำนักปฏิบัติธรรมพระธาตุดอยนางแล อำเภอพร้าว จังหวัดเชียงใหม่*. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยแม่โจ้.

สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ. (2545). *โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยวกระบี่ ตรัง สตูล และพัทลุง*. กรุงเทพฯ: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.

สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย. (2542). *รายงานขั้นสุดท้ายการดำเนินการเพื่อกำหนดนโยบายการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ/ สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย.

สานิตย์ บุญชู. (2527). *การพัฒนาชุมชน*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สุกัญญา ตีระวนิช. (2532). *พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวกับการหนังสือพิมพ์*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ชวนพิมพ์.

สุจิรา ศิริไปล์. (2560). *พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวกับสงครามโลก ครั้งที่หนึ่ง*. กรุงเทพฯ: มูลนิธิพระบรมราชานุสรณ์ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ในพระบรมราชูปถัมภ์.

สุรเชษฎ์ เชษฐมาส. (2546). *อุทยานแห่งชาติกับการอนุรักษ์*. กรุงเทพฯ: สำนักอุทยานแห่งชาติ กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช.

หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2460ก). *ร.6ต.15.2/3 เรื่อง รายงานกระทรวงนครบาลจับเชลย และเรือเชลย (4 มิ.ย. - 8 ธ.ค. 2460), 2-13*. กรุงเทพฯ: หอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2460ข). *ร.6ต.15.2/2 เรื่อง พระบรมราโชบาย ระบายคนชาติเยอรมันออสเตรีย ออกจากราชการ (29 พ.ค. - 23 ก.ค. 2460), 211*. กรุงเทพฯ: หอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2460ค). *ร.6ต.15.2/1 เรื่อง รายงานทหารเรือจับคร่า เรือเชลย และยึดเรือ (7 เม.ย. - 6 ส.ค. 2460), 119*. กรุงเทพฯ: หอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2460ง). *ร.6ต.15.2/1 เรื่อง รายงานทหารเรือจับคร่าเรือเชลย และยึดเรือ (7 เม.ย. - 6 ส.ค. 2460), 122*. กรุงเทพฯ: หอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2460จ). *ร.6ต.15.2/1 เรื่อง รายงานทหารเรือจับคร่าเรือเชลย และยึดเรือ (7 เม.ย. - 6 ส.ค. 2460), 141*. กรุงเทพฯ: หอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2460ฉ). *ร.6ต.15.2/1 เรื่อง รายงานทหารเรือจับคร่าเรือเชลย และยึดเรือ (7 เม.ย. - 6 ส.ค. 2460), 170*. กรุงเทพฯ: หอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

อนุวัฒน์ นทีวัฒนา. (2551). *พื้นที่คุ้มครองทางทะเลในประเทศไทย: เป้าหมายปี ค.ศ. 2010/2012 ภายใต้กฎหมายว่าด้วยความหลากหลายทางชีวภาพ*. เข้าถึงได้จาก https://www.dmcr.go.th/home

อารีย์ นัยพินิจ และฐิรชญา มณีเนตร. (2551). *การมีส่วนร่วมของคนในชุมชนในการจัดการการท่องเที่ยว หมู่บ้านบุไทร โฮมสเตย์ อำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา*. ขอนแก่น: คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

อุทิศ ขาวเธียร. (2549). *การวางแผนกลยุทธ์*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Archaeology, G. (2563a). *Famous archaeologists around the word*. Retrieved from http://www.greatarchaeology.com

Archaeology, G. (2563b). *Underwater archaeologists.* Retrieved from http://www.greatarchaeology.com

Brylske, A. (2006). *Encyclopedia of recreational diving.* California, USA: Padi Headquarters.

Buhalis, D. (2000). Marketing the competitive destination of the future. *Tourism Management, 14*(5), 366-378.

Deutscher Schiffahrtsmuseum. (2003). *N.D.L. SS Petchaburi: Document from Deutscher Schiffahrtsmuseum.* n.p.

Hart, K. (1982). The statesman's yearbook 1918, 1263. quoted in Keith Hart, "A note on the military participation of Siam in WWI". *Journal of the Siam Society, 70*, 133.

Kot, J. (2011). *Educational and Training Standards for Physicians in Diving Hyperbaric Medicine*. Retrieved from http://www.echm.org/documents/ECHM-EDTC%20Educational%20and%20Training%20Standards%20(2011).pdf

Lim, E. (2017). *Soi Sun Yat Sen the legacy of a revolutionary: Tour Bangkok Legacies.* Retrieved from https://www.kobo.com/us/en/ebook/tour-bangkok-legacies-new-discoveries-of-old-treasures

Luangthongkum, T. (2007). The position of Non-Thai Languages in Thailand. In Guan, L. H., Suryadinata, L. S. (eds.). *Language, Nation and Development in Southeast Asia. ISEAS Publishing* (p. 191).

Lumsdon, L. (1999). *Motivation and personnality*. New York: Harper and Row.

Martin, R. M. (1847). China: Political, Commercial, and Social; In an Official Report to Her Majesty's Government. Volume 2. James Madden. pp. 81–82.

McIntosh, R. W. (1980). *Tourism: Principles, practices, Philosophies*. New York: John Wiley & Sons,.

McIntosh, R. W., Goelder, C. R., & Ritchie, J. R. B. (1995). Tourism Principles, Practices, Philosophies. New York, USA: John Wiley and Sons.

Murashima, E. (2017). The origins of Chinese Nationalism in Thailand. *Journal of Asia-Pacific Studies, 21,* 149-172.

Pavie, A. (1900). *Mission Pavie, Indo-Chine*. Paris: E. Leroux.

Resort, B. S. D. (2562). *Center for the achievement of the 100,000 student certifications milestone*. Retrieved from http://www.bansdivingresort.com/

Seascout diving dive center. (2021). *Photo about Seascout diving dive center*. Bangkok: Seascout diving dive center.

The Gjenvick-Gjønvik Archives. (1898). *History of the North German Lloyd Steamship Company of Breme. Germany.* Retrieved from https://www.gjenvick.com/SteamshipLines/NorthGermanLloyd/1898-04-NorthGermanLine-History.html

The Straits Times. (1921). *Kaew Samud'S Stranding* (p. 10). Retrieved from https://issuu.com/gle1978/docs/book_petchaburi_3bg

Vatcharangkul, E. (2006). *The development of underwater archaeology in Thailand*. United Kingdom: Institute of art and law.

Wyman, M. (1993). *North Atlantic Seaway, Round-Trip to America.* New York: Cornell University Press.

ประวัติย่อของผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล นายกิตติธัช ศรีฟ้า

วัน เดือน ปี เกิด 6 ตุลาคม พ.ศ. 2521

สถานที่เกิด กรุงเทพมหานคร

สถานที่อยู่ปัจจุบัน 199/155 หมู่ 3 หมู่บ้าน Pleno ปิ่นเกล้า-ราชพฤกษ์
ตำบลบางขนุน อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี 11130

ตำแหน่งและประวัติการทำงาน

พ.ศ. 2546-2549	อาจารย์ประจำภาควิชาการโฆษณา คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสยาม
พ.ศ. 2550-2551	อาจารย์ประจำสาขาวิชาเทคโนโลยีนิเทศศิลป์ คณะวิศวะกรรมศาสตร์และสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์
พ.ศ. 2552-2564	อาจารย์ประจำภาควิชาสื่อดิจิทัล คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสยาม
พ.ศ. 2555-2560	อาจารย์ประจำภาควิชาการโฆษณา คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสยาม
พ.ศ. 2561-ปัจจุบัน	อาจารย์ประจำสาขาวิชาการออกแบบสื่อดิจิทัล คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

ประวัติการศึกษา

พ.ศ. 2546	นิเทศศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการโฆษณา คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสยาม
พ.ศ. 2548	นิเทศศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการสื่อสาร คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสยาม
พ.ศ. 2555	ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ศิลปะ คณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร

- Certification of Open Water Diver, PADI
  (Professional Association of Diving Instructors)
- Certification of Advanced Open Water Diver, PADI
  (Professional Association of Diving Instructors)

- Certification of Rescue Diver, PADI
  (Professional Association of Diving Instructors)
- Certification of Master Scuba Diver™, PADI
  (Professional Association of Diving Instructors)
- Certification of Deep Diver, PADI
  (Professional Association of Diving Instructors)
- Certification of Enriched Air Diver, PADI
  (Professional Association of Diving Instructors)
- Certification of Emergency Oxygen Provider, PADI
  (Professional Association of Diving Instructors)
- Certification of Search and Recovery Diver, PADI
  (Professional Association of Diving Instructors)
- Certification of Underwater Navigator, PADI
  (Professional Association of Diving Instructors)
- Certification of Wreck Diver, PADI
  (Professional Association of Diving Instructors)