

บทบาทและอำนาจหน้าที่ของเจ้าท่าห์บประมาณสะแตม (พ.ศ. 2398 – 2453)



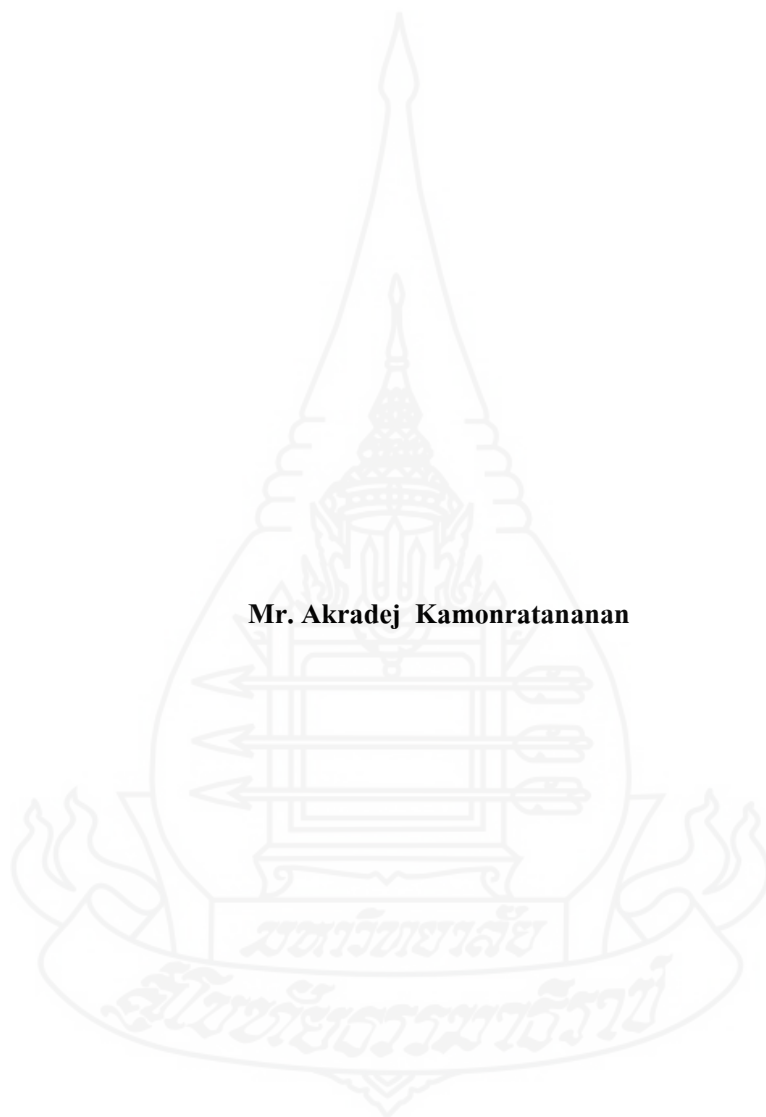
นายอัคเดช กมลรัตนานันท์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
แขนงวิชาไทยคดีศึกษา สาขาวิชาศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

พ.ศ. 2553

The Roles and Authority of The Harbour Master (1855 – 1910)

Mr. Akradej Kamonratananan



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master of Arts in Thai Studies

School of Liberal Art

Sukhothai Thammathirat Open University

2010

หัวข้อวิทยานิพนธ์ บทบาทและอำนาจหน้าที่ของเจ้าท่าห้าประมาสะแตม (พ.ศ.2398 – 2453)
ชื่อและนามสกุล นายอัคเดช กมลรัตนานันท์
แขนงวิชา ไทยคดีศึกษา
สาขาวิชา ศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
อาจารย์ที่ปรึกษา 1. รองศาสตราจารย์มัลลิกา มัสอูดี
2. ศาสตราจารย์กิตติคุณ ดร. ปิยนาด บุญนาค

วิทยานิพนธ์นี้ ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2554

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



ประธานกรรมการ

(อาจารย์ ดร. จุฬิศพงษ์ จุฬารัตน์)



กรรมการ

(รองศาสตราจารย์มัลลิกา มัสอูดี)



กรรมการ

(ศาสตราจารย์กิตติคุณ ดร. ปิยนาด บุญนาค)



ประธานกรรมการบัณฑิตศึกษา

(รองศาสตราจารย์ ดร. สุจินต์ วิสวธีรานนท์)



ชื่อวิทยานิพนธ์ บทบาทและอำนาจหน้าที่ของเจ้าท่าหับประมาสะแตม (พ.ศ. 2398 – 2453)

ผู้วิจัย นายอัคเดช กมลรัตนานันท์ รหัสนักศึกษา 2511000420

ปริญญา ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (ไทยคดีศึกษา)

อาจารย์ที่ปรึกษา (1) รองศาสตราจารย์มัลลิกา มัสสุดี (2) ศาสตราจารย์กิตติคุณ ดร.ปิยนาด บุนนาค

ปีการศึกษา 2553

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา (1) ความเป็นมาของตำแหน่งเจ้าท่าหับประมาสะแตม (2) บทบาทและอำนาจหน้าที่ของเจ้าท่าหับประมาสะแตม ระหว่าง พ.ศ. 2398 - 2453 และ (3) ผลของบทบาทและอำนาจหน้าที่ดังกล่าวต่อระบบราชการไทย โดยใช้วิธีการศึกษาในเชิงประวัติศาสตร์ การวิจัยเอกสาร และการนำเสนอ ในรูปแบบวิเคราะห์เชิงพรรณนา

ผลการวิจัยพบว่า (1) การปฏิวัติอุตสาหกรรม ลัทธิล่าอาณานิคมของมหาอำนาจตะวันตก นโยบายอินทออ่อนผ่อนตามและการปรับประเทศให้ทันสมัย ตลอดจนการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงระหว่างไทยกับอังกฤษ เป็นปัจจัยทำให้เกิด “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ขึ้นในระบบราชการไทยในเวลาต่อมา สนธิสัญญาดังกล่าวได้ยกเลิกระบบการค้าแบบผูกขาดโดยพระคลังสินค้าลงทำให้พ่อค้าต่างชาติสามารถค้าขายกับราษฎรไทยได้โดยตรงและข้าวไทยเป็นสินค้าออกสำคัญนำไปสู่การผลิตในปริมาณมากเพื่อการส่งออก ผลที่ตามมา ก็คือเรือสินค้าต่างชาติได้เข้ามาค้าขายในแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มมากขึ้น ในปริมาณหลายร้อยลำขึ้นไปต่อปีรวมทั้งพัฒนาการของเรือที่เปลี่ยนไปจากเรือสำเภามาเป็นเรือกลไฟ ตลอดจนภัยอันเกิดจากการคุกคามและการตกเป็นเมืองขึ้นของหลายประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้กับชาติมหาอำนาจตะวันตก ทำให้ไทยตระหนักถึงภัยคุกคามนี้ จึงทำให้มีแนวคิดในการบัญญัติกฎหมายท้องน้ำขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันอันตรายจากการเดินเรือและให้เกิดการยอมรับในความเป็นสากล อันนำไปสู่การสรรหาบุคลากรผู้ชำนาญการทั้งด้านการเดินเรือและรอบรู้กฎ ธรรมเนียมการเดินเรือที่เป็นสากลเข้ามารับราชการ (2) หับประมาสะแตม มีบทบาทและอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายท้องน้ำในการอำนวยความสะดวกทำให้เกิดความปลอดภัยแก่เรือที่เข้าออกราชอาณาจักรและตัดสินชี้ผิด ถูกกรณีมีข้อพิพาทจากเรือชนกัน จนเป็นที่ยอมรับของนานาประเทศ รวมทั้งได้วางรากฐาน งานเจ้าท่าสมัยใหม่ไว้ (3) ผลของบทบาทและหน้าที่ดังกล่าวส่งผลให้เกิดกรมเจ้าท่าและการพัฒนากฎหมายการเดินเรือที่ใช้มาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งเป็นพระราชวิเทโศบายของพระมหากษัตริย์ไทยในช่วงเวลานั้น

คำสำคัญ บทบาท อำนาจหน้าที่ เจ้าท่าหับประมาสะแตม

Thesis title: The Roles and Authority of the Harbour Master (1855 – 1910)

Researcher: Mr. Akradej Kamonratananan; **ID:** 2511000420;

Degree: Master of Arts (Thai Studies);

Thesis advisors: (1) Mullica Masoodi , Associate Professor; (2) Dr. Piyanart Bunnag , Professor emerita; **Academic year:** 2010

Abstract

This study aimed to investigate (1) the background of the Harbor Master (2) the roles and authorities of the Harbor Master from 1855 to 1910, and (3) the effects of the roles and authorities on the Thai government system using documentary research in historical approach and presented in descriptive analysis.

The findings revealed that (1) the industrial evolution and colonialism of western powerful nations, the compromised policy, changing to be a modern nation and the creation of the Bowring Treaty between the Kingdom of Siam and the United Kingdom resulted in “The Harbour Master” in the Thai government system. The subsequence of the cancellation of the monopoly system by the royal treasury allowed foreign traders to directly trade with Thai people. The purpose of Thai agricultural products, for example rice produced for earning a living, evolved into mass products, produced for export trading, and the consequence was the increasing number in hundreds of foreign cargo ships each year on the Chao Phraya river. In addition, the industrial evolution caused tremendous changes in ship production from junk to steamer, the defeat of many countries in the Southeast Asia region resulting in imperialism by the western countries affected the kingdom of Siam to consider this threaten insecurity. In addition, it gave rise to the start of the marine act to prevent disaster from sailing and to be accepted as a civilized nation, leading to the selection of a specialist in international shipping, rules and tradition to be the civil servant called “The Harbour Master”. (2) The Harbour Master’s roles and duties were to facilitate sailing in and out of the territory, to prevent disaster that may occur from sailing and to judge in cases, of dispute caused by collision damage. These resulted an acception in civilization of the Harbour Master from many countries and the Harbour Master was laid as the foundation for modern harbour as well. (3) The subsequences of those roles and authorities became the basis for founding the present Harbour Department.

Keyword: The Roles, Authority, Harbour Master

กิตติกรรมประกาศ

การทำวิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาเป็นอย่างยิ่งจากรองศาสตราจารย์ มัลลิกา มัสอูดี สาขาศิลปศาสตรมหาวิทาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช และศาสตราจารย์กิตติคุณ ดร. ปิยนาด บุนนาค ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำและติดตามการทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้อย่างใกล้ชิดตลอดมา นับตั้งแต่เริ่มต้นจนสำเร็จเรียบร้อยสมบูรณ์ ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาของท่านเป็นอย่างยิ่ง

ขอขอบพระคุณอาจารย์ ดร. จุฬิศพงษ์ จุฬารัตน์ ที่กรุณาเสียสละเวลามาเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณคณาจารย์สาขาวิชาไทยคดีศึกษา มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช ที่ได้พร่ำสอนเพาะบ่มให้มีความรู้อันเป็นพื้นฐานทางวิชาการด้วยความกรุณาต่อศิษย์ คุณสุรณ มากระดี และเจ้าหน้าที่ประจำสาขาผู้เอื้ออารี เพื่อนๆ นักศึกษาไทยคดีศึกษารุ่น 3 และรุ่นพี่เจ้าหน้าที่สำนักหอสมุดแห่งชาติ และสำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ ที่ช่วยเหลืออำนวยความสะดวกในการค้นคว้าข้อมูลต่างๆ อีกทั้งเพื่อนร่วมงานและผู้เกี่ยวข้องทุกท่านที่ให้การช่วยเหลือและให้กำลังใจ ตลอดมา

บุคคลสำคัญคุณพ่อพันธ์ศักดิ์ และคุณแม่สุดใจ กมลรัตนานันท์ ผู้ให้ชีวิตและปลูกฝังความดี ฝ้าดูความสำเร็จตั้งแต่ก้าวแรกของชีวิตอย่างไม่เบือนหน้าแม้ท่านหนึ่งอยู่ต่างภพ ผู้วิจัยไม่อาจหาคำใดมาเปรียบปาน พี่สาวและน้องสาวที่ให้กำลังใจและลงมือช่วยเหลือ ท้ายที่สุดครอบครัวที่อยู่เคียงข้างให้กำลังใจทุกช่วงเวลา

นายอัคเดช กมลรัตนานันท์

กรกฎาคม 2554

สารบัญ

บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญตาราง	ฅ
สารบัญภาพ	ญ
บทที่ 1 บทนำ	1
1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
2 วัตถุประสงค์	5
3 ขอบเขตการวิจัย	5
4 ข้อจำกัดในการวิจัย	6
5 วิธีดำเนินการวิจัย	6
6 นิยามศัพท์เฉพาะ	6
7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	7
8 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	7
บทที่ 2 ความเป็นมาของ “เจ้าท่า” ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง	17
1 เจ้าท่าสมัยสุโขทัย	18
2 เจ้าท่าสมัยอยุธยา	21
3 เจ้าท่าสมัยธนบุรี	25
4 เจ้าท่าสมัยรัตนโกสินทร์ ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง	29
บทที่ 3 เจ้าท่าหับประมาสะแตมสมัยรัตนโกสินทร์ : บทบาทและอำนาจหน้าที่ ตั้งแต่การ ทำสนธิสัญญาเบาว์ริง (พ.ศ. 2398) จนถึงตั้งกรมเจ้าท่า (พ.ศ. 2439)	32
1 สนธิสัญญาเบาว์ริงกับบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่า”	33
1.1 บทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่า” ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง	33
1.1.1 สาเหตุของการเกิดเจ้าท่ายุโรป	34
1.1.2 วิวัฒนาการของเรือสินค้าในช่วง รัชกาลที่ 2 ถึงรัชกาลที่ 4	38
1.2 จำนวนเรือที่เปลี่ยนแปลง	41
1.3 บทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่า” ภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง	41

สารบัญต่อ

	หน้า
2. “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ	74
3. “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” เป็นเวรเจ้าท่าสังกัดกระทรวงโยธาธิการ พ.ศ. 2434	80
บทที่ 4 เจ้าท่าหับประมาสะแตม: บทบาทและอำนาจหน้าที่ระหว่าง พ.ศ. 2439 – 2453	89
1. การยกฐานะขึ้นเป็นกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2439	89
2. กรมเจ้าท่า สังกัดกระทรวงนครบาล พ.ศ. 2444	92
2.1 การย้ายมาสังกัดกระทรวงนครบาล	92
2.2 การเพิ่มบทบาทหน้าที่ของกรมเจ้าท่า	95
2.3 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448)	101
บทที่ 5 สรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	115
1 สรุปความเป็นมาของตำแหน่ง “เจ้าท่าหับประมาสะแตม”	116
2 อภิปรายผล	120
3 ข้อเสนอแนะ	122
บรรณานุกรม	124
ภาคผนวก	131
ก บานแผนก ตั้งเจ้าท่าหลวงวิสุทธิศาสตร์ดิฐ	132
ข พระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222	137
ค ปฏิทิน สำหรับคั่นวันเดือน จันทรคติ กับ สุริยคติ	148
ประวัติผู้วิจัย	152

สารบัญตาราง

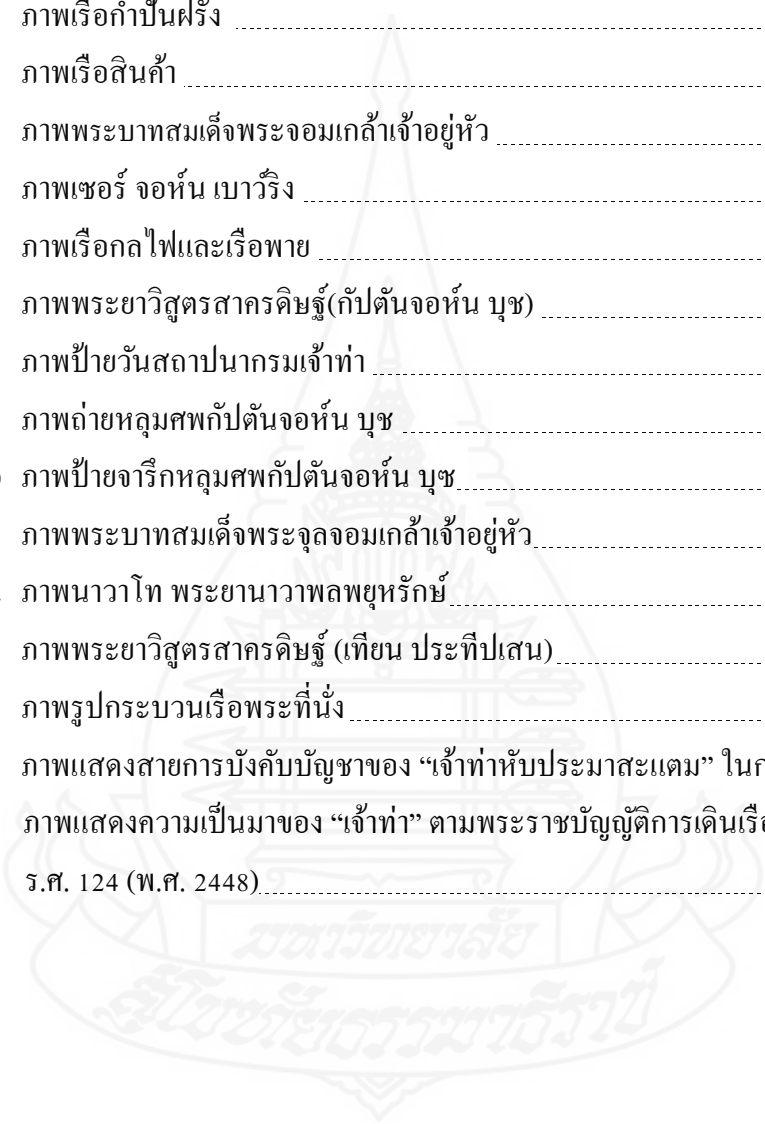
หน้า

ตารางที่ 4.1 ตารางแสดงรายชื่อและสังกัดของ “เจ้าท่าห้าประมาสแตม”
ในแต่ละช่วงเวลา112



สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.1 แผนที่แสดงอาณาเขตของแคว้นสุโขทัย	19
ภาพที่ 3.1 ภาพเรือสำเภากจีน	39
ภาพที่ 3.2 ภาพเรือกำปั่นฝรั่ง	40
ภาพที่ 3.3 ภาพเรือสินค้า	42
ภาพที่ 3.4 ภาพพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว	48
ภาพที่ 3.5 ภาพเซอร์ จอห์น เบาว์ริง	48
ภาพที่ 3.6 ภาพเรือกลไฟและเรือพาย	49
ภาพที่ 3.7 ภาพพระยาวิสุตรสาครดิษฐ์(กัปตันจอห์น บุช)	50
ภาพที่ 3.8 ภาพป้ายวันสถาปนากรมเจ้าท่า	52
ภาพที่ 3.9 ภาพถ่ายหลุมศพกัปตันจอห์น บุช	55
ภาพที่ 3.10 ภาพป้ายจารึกหลุมศพกัปตันจอห์น บุช	56
ภาพที่ 3.11 ภาพพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว	78
ภาพที่ 3.12 ภาพนาวาโท พระยานาวาพลพยุหรัักษ์	83
ภาพที่ 4.1 ภาพพระยาวิสุตรสาครดิษฐ์ (เทียน ประทีปเสน)	96
ภาพที่ 4.2 ภาพรูปกระบวนเรือพระที่นั่ง	105
ภาพที่ 5.1 ภาพแสดงสายการบังคับบัญชาของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ในกรมท่า	116
ภาพที่ 5.2 ภาพแสดงความเป็นมาของ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านสยาม ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448)	117



บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

“กรมเจ้าท่าพิทักษ์รักษาน่านน้ำ พัฒนากิจการขนส่ง การค้าทางเรือรวมทั้งการประมง ให้ยังคงเป็นของคนไทยทุกทาง พัฒนาท่าเรือทั้งสอง ทั้งคุ้มครองร่องน้ำและชายฝั่งสนับสนุนพาณิชย์นาวี ให้มีพลัง โดยเพิ่มเติมเสริมสร้างวิชาการแก่กำลังพล เรือบรมบ่มเลือดเนื้อ นักเรียนเดินเรือและช่างกล เพิ่มวิทยะฐานะให้แก่บุคคล ด้วยมาตรฐานสากลทั้งปวง อันภารกิจของกรมเจ้าท่าล้วนพัฒนาชาติไทย ใหญ่หลวง ชาว เจ้าท่า ซึมซับจนล้นทรวงจะทุ่มดวงใจทุกดวงให้ชาติไทย” *

เพลงมาร์ชกรมเจ้าท่าในศตวรรษที่ 25 ครั้งหนึ่งได้เลือนหายไปพร้อมกับการเปลี่ยนชื่อ “กรมเจ้าท่า” (Harbour Department) มาเป็น “กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี” (Marine Department) ใน พ.ศ. 2545 และกลับมาใช้ชื่อ “กรมเจ้าท่า” ดังเดิมอีกใน พ.ศ. 2552 (ราชกิจจานุเบกษา, 2552 : 1 - 2) จนถึงปัจจุบัน แต่ใช้ชื่อภาษาอังกฤษว่า (Marine Department) เมื่อเปลี่ยนชื่อมาเป็นกรมเจ้าท่า เพลงมาร์ชดังกล่าวจึงได้กลับคืนมาอีกครั้ง บทเพลงนี้ได้สะท้อนให้เห็นถึงบทบาทและอำนาจหน้าที่ ของกรมเจ้าท่าในปัจจุบัน ทำให้คิดขึ้นมาว่าย้อนหลังกลับไปในอดีต เมื่อ 100 กว่าปีที่แล้ว นับตั้งแต่วันที่รัฐบาลไทยจ้างกัปตันบุช พ่อค้าและนักเดินเรือชาวอังกฤษเข้ามาเป็นขุนนางตำแหน่ง “เจ้าท่า” สมัยใหม่ ในแบบ “หับประมาสะแตม” และเริ่มต้นวางรากฐานงานเจ้าท่าสมัยใหม่ขึ้นในแผ่นดินสยาม เมื่อ พ.ศ. 2402 (กรมเจ้าท่า, 2535 : 36) นั้น “เจ้าท่า” มีภารกิจบทบาทและอำนาจหน้าที่ดังเช่นเพลงมาร์ช กรมเจ้าท่าที่กล่าวมานี้หรือไม่ อีกทั้ง “หับประมาสะแตม” ที่ได้ยื่นกันเพียงตำนานเล่าขานนั้นก่อกำเนิด ขึ้นมาได้อย่างไร ใครเป็นผู้กำหนดหรือบัญญัติขึ้นมา และมีบทบาทและอำนาจหน้าที่เช่นไร ผู้วิจัย จึงได้เริ่มต้นค้นหาคำตอบของคำถามเหล่านี้

จากการสืบค้นพบว่า “หับประมาสะแตม” บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ ประกาศเมื่อวันศุกร์ เดือน 6 ขึ้นค่ำ 1 ปีวอกโทศก จุลศักราช 1222 (ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2403 – 2404), 2528 : 148 - 150) ตรงกับวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2403 (ปฏิทินกรมวิชาการ กระทรวงธรรมการ, 2474 : 79) มาตรา 1 กำหนดไว้ว่า

* เพลงมาร์ชกรมเจ้าท่า

“เรือลูกค้าต่างประเทศก็ดี เรือลูกค้าในกรุงเทพมหานครที่ใช้กัปตัน ต้นหน คนชาวยุโรปก็ดี ให้มาบอกกับหลวงวิสุตราชครดิษฐหับประมาสะแตมเจ้าท่า” ซึ่ง “หับประมาสะแตม” นี้มาจากคำในภาษาอังกฤษว่า “Harbour Master” หมายถึง “เจ้าท่า” (กรมเจ้าท่า, 2535 : 30)

คำว่า “เจ้าท่า” สันนิษฐานมาจากคำว่า “ชาห์บันดาร์” (Shahpandar) ในภาษาเปอร์เซีย* (กรมเจ้าท่า, 2535: 23) หรือในภาษาอิหร่าน หรือฟาร์ซี คำว่า “ชาห์” (Shah) แปลว่า ราชา และ “บันด์าร์” (Bandar) แปลว่าท่าเรือ ดังนั้น “ชาห์บันดาร์” จึงหมายถึง “เจ้าท่า” (King of the Haven or Harbour - Master) (จุฬิศพงค์ จุฬารัตน์, 2546 : 15) ช่วงปลายพุทธศตวรรษที่ 18 มีมุสลิมต่างชาติ เช่น อิหร่าน อารเบีย และเอเชียกลางเข้ามารับราชการและได้รับการแต่งตั้งให้เป็น “ชาห์บันดาร์” ประจำเมืองต่างๆ ในอินเดีย และเขตหมู่เกาะต่างๆ ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยทำหน้าที่ควบคุมดูแลเรือที่เข้าออกตามเมืองท่า ในการค้าระหว่างประเทศและ คลังสินค้ารวมถึงเป็นหัวหน้าบัญชาการเพื่อป้องกันการโจมตีของข้าศึกทางทะเล ในเมืองท่า หรือ สถานีการค้า นอกจากนี้ ชาห์บันดาร์ ยังมีหน้าที่ควบคุมคนต่างด้าวในเขตเมืองท่า และเป็นหัวหน้าศุลกากร (Patricia Risso , 1955 : 120) และ D.G.E. Hall (1968 : 225) กล่าวไว้ว่า “ชาห์บันดาร์ มีหน้าที่ควบคุมค้าทางเรือกับต่างประเทศ ควบคุมตลาดที่ชาวต่างประเทศใช้ค้าขาย จัดหาโกดังเก็บสินค้า ตรวจสอบน้ำหนัก ตวง วัด ดูแลเงินตราที่ใช้ในการซื้อขาย ทำหน้าที่ไกล่เกลี่ย การทะเลาะวิวาทของกัปตันเรือหรือพ่อค้า”

ด้วยลักษณะภูมิประเทศของประเทศไทยบริเวณภาคใต้ที่ตั้งอยู่บนคาบสมุทรมลายูยาวจากเหนือจรดใต้ มีแนวฝั่งทะเลทอดยาวตลอดไปถึงประเทศมาเลเซีย พ่อค้า นักเดินเรือได้ใช้เป็นเส้นทางเดินเรืออ้อมแหลมมลายูต่อเนื่องขึ้นมาทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือไปทางกัมพูชาและเวียดนาม ตำแหน่งที่ตั้งของประเทศไทยตั้งอยู่เกือบจะกึ่งกลางของเส้นทางเดินเรือระหว่างจีนกับอินเดียซึ่งมีความเจริญและมีอารยธรรมนานนับพันปี เมื่อพิจารณาถึงการเดินทางไปมาค้าขายระหว่างประเทศทั้งสองที่ต้องอาศัยการเดินทางโดยทางเรือ น่าจะต้องอาศัยบริเวณภาคใต้ของประเทศไทย เป็นเส้นทางผ่านหรือที่พักเรือสินค้าไม่ว่าจะเป็นการเดินทางโดยเลียบไปตามแนวชายฝั่งทะเลหรือแล่นเรือตัดผ่านอ่าวไทย (กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, 2547 : 34 - 35) ในสมัยสุโขทัยราชธานีไม่ได้ตั้งอยู่ที่ราบลุ่มแม่น้ำเหมือนสมัยอยุธยา แต่บริเวณนี้ก็ยัง มีเส้นทางคมนาคมและขนส่งสินค้าไปยังเมืองท่าด้านใต้ คือมีแม่น้ำยมที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกับราชธานีไหลไปบรรจบกับแม่น้ำน่านที่อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ สายน้ำที่รวมกันเป็นแม่น้ำเจ้าพระยาไหลลงสู่อ่าวไทย และมีเรือต่างชาติเข้ามาติดต่อค้าขายกับคนในดินแดนตั้งแต่กรุงสุโขทัยเป็นราชธานี (เรื่องเดียวกัน, 2547 : 35)

* ภาษาเปอร์เซียเป็นภาษาพูดในประเทศอิหร่าน ประเทศอัฟกานิสถาน ประเทศทาจิกิสถาน ประเทศ บาหลีเรน และประเทศอุซเบกิสถาน (<http://th.wikipedia.org/wiki> เข้าถึงข้อมูลวันที่ 15 ธันวาคม 2552)

แต่สุโขทัยเป็นเมืองที่อยู่ห่างไกลทะเล พลเมืองไม่มีความสามารถในการเดินเรือสินค้าออกทะเลไปค้าขายได้ด้วยตนเอง ทั้งเรือและเจ้าหน้าที่ประจำเรือน่าจะเป็นของชาวต่างชาติทั้งสิ้น (สืบแสง พรหมบุญ, 2519 : 87) ในสมัยสุโขทัยนี้ไม่ปรากฏหลักฐานว่ามีขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าในระบบราชการ

สมัยอยุธยาพบว่ามิขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าในระบบราชการทำหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุมดูแลเรือที่เข้ามาติดต่อค้าขาย เก็บค่าธรรมเนียมเรือค้าขายที่เข้าออกราชอาณาจักรเป็นพนักงานล่ามรวมทั้งหารายได้เข้าท้องพระคลังโดยปรากฏในหลักฐานพระไอยการตำแหน่งนาพลเรือนในรัชสมัยสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ (กฎหมายตราสามดวง, 2505 : 233) จึงกล่าวได้ว่าในสมัยอยุธยา “เจ้าท่า” เป็นขุนนางศักดินาขึ้นอยู่ในสายการบังคับบัญชาของขุนคลังและต่อเนื่องมาถึงโกษาธิบดีว่าการกรมท่าในสมัยรัตนโกสินทร์ (สุภัทรา กมลวรรณ, 2529 : 24)

ภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงราชญ์ไทยได้รับอนุญาตให้ทำการค้ากับพ่อค้าต่างชาติได้อย่างเสรีมีการขยายตัวด้านการเพาะปลูกเพื่อการส่งออกมากขึ้นข้าวเป็นสินค้าส่งออก ที่สำคัญและกิจการเดินเรือสินค้าทางทะเลเพื่อนำข้าวไปขายได้ดำเนินการไปอย่างกว้างขวางมากยิ่งขึ้น (ประชุมพงศาวดาร, 2507 : 315) การเดินเรือได้มีวิวัฒนาการจากการใช้เรือใบแบบสำเภาและกำปั่นใบมาเป็นเรือกลไฟหรือกำปั่นไฟ ซึ่งเป็นเรือขนาดใหญ่บรรทุกสินค้าได้มากและใช้กำลังเครื่องจักรที่มีความเร็วสูง (พจนานุกรม, 2523 : 54) เรือสินค้าของลูกค้าต่างประเทศเข้ามาค้าขายในกรุงเทพมหานครเพิ่มจำนวนขึ้นนับเป็นร้อยลำต่อปี ซึ่งก่อน พ.ศ. 2398 เรือสินค้าที่เข้ามาค้าขายกับไทยไม่เกินปีละ 15 ลำต่อปี (นันทนา ตันติวิเสศ, 2539 : 23) จากการที่เรือสินค้าต่างประเทศเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยามีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วโดยไม่มีผู้ใดคาดคิดมาก่อน (ประชุมพงศาวดาร, 2507 : 315) อีกทั้งรูปแบบของเรือก็ได้เปลี่ยนไปจากเดิมอย่างสิ้นเชิง กล่าวคือเดิมเรือสินค้าที่เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเรือใบแบบสำเภาจีนต่อด้วยไม้ เมื่อชาวยุโรปเข้ามาติดต่อค้าขายที่กรุงเทพมหานครได้นำเรือสินค้าแบบใหม่เป็นเรือกลไฟตัวเรือเป็นเหล็กขนาดใหญ่กว่าเรือสำเภาแบบเดิมหลายเท่าตัวขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรไอน้ำมีความเร็วสูง ซึ่งไม่เคยมีมาก่อน เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยา อีกทั้งวิธีการเดินเรือและการหลบหลีกเรือเปลี่ยนไปด้วย เมื่อเดินเรืออยู่ในร่องน้ำเจ้าพระยาที่มีการจราจรคับคั่งด้วยเรือกลไฟจึงเกิดความสับสนในการเดินเรือและหลบหลีกเรือ จนทำให้เกิดอุบัติเหตุเรือชนกันและทรัพย์สินเสียหายอยู่เสมอ จากเหตุการณ์ดังกล่าวนี้เจ้าพระยาวิวัฒน์มหาโกษาธิบดี(ขำ บุนนาค) (ต่อมาคือเจ้าพระยาทิพากรวงศ์) เสนาบดีกรมท่าจึงได้กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวขอพระราชทานพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำขึ้นในจุลศักราช 1219 ตรงกับพ.ศ. 2400 (ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2403 – 2404), 2528 : 148 - 150)

ในสมัยรัชกาลที่ 4 มหาอำนาจตะวันตกแผ่อิทธิพลเข้าครอบครองประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และส่งอิทธิพลถึงประเทศไทยด้วยสถานการณ์ในขณะนั้นทำให้เกิดความจำเป็นต้องปรับประเทศให้มีความทันสมัย การมีกฎหมายการเดินเรือเช่นเดียวกับอารยประเทศจะช่วยให้ไทยสามารถจัดปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการขาดข้อบังคับที่แน่นอนเมื่อมีผู้กระทำความผิดและเมื่อเกิดการวิวาทขึ้นระหว่างเรือของชาติต่างๆ จนทำให้ชาวตะวันตกอาจยกมาเป็นข้ออ้างเพื่อนำไปสู่ปัญหาทางการเมืองได้ในที่สุด (พจนานุกรม, 2523 : 64) พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรงเห็นความสำคัญที่จะปรับปรุงกรมท่าขึ้นเพื่อให้ทันกับเหตุการณ์ จึงได้สรรหาผู้เชี่ยวชาญชาวต่างชาติเข้ามาเป็นขุนนางตำแหน่งเจ้าท่ายุโรปแทนตำแหน่งเจ้าท่ายุโรปเดิมที่ว่างอยู่ เพื่อรองรับกับความเปลี่ยนแปลงต่างๆ อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากสนธิสัญญาเบาว์ริง รัฐบาลไทยได้จ้างนายจอห์น บุษ (Mr. John Bush) พ่อค้านักเดินเรือชาวอังกฤษ เข้ามารับราชการในตำแหน่งเจ้าท่ายุโรปตามแบบตะวันตกทำหน้าที่ “Harbour Master” คนไทยเรียกว่า “หับประมาสะแตม” “หับประมาสะแตน” “ฮับมาสะแตน” (นันทนา ดันติเวสส, 2538 : 24) หรือ “หับประมาสะแตน” (ฝ่ายช่วยอำนวยการและประชาสัมพันธ์กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, 2547 : 48) แต่พระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 บัญญัติไว้ว่า “หับประมาสะแตม” ตำแหน่งนี้มีฐานะเป็นขุนนางฝ่ายหนึ่งขึ้นกับกรมท่ากลางทำหน้าที่พนักงานล่ามต้อนรับลูกค้าชาวต่างชาติที่มาจากยุโรปและในกิจการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือกลไฟ การนำร่องอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินเรือที่เข้าออกราชอาณาจักร การบังคับจอดเรือ งานเครื่องหมายการเดินเรือ รวมถึงได้ส่วนกรณีพิพาทจากอุบัติเหตุเรือโดนกัน เมื่อกัปตันบุชเข้ามารับราชการตำแหน่งเจ้าท่ายุโรปแล้วได้เป็นผู้ช่วยโภษาธิบดีจัดทำประมวลกฎหมายท้องน้ำเพื่อใช้เป็นกฎข้อบังคับในควบคุมการเดินเรือ (วชิรญาณวิเศษ, 2430 : 363 , พจนานุกรม, 2523 : 58 - 59) จนสำเร็จลงใน พ.ศ. 2403 กฎหมายท้องน้ำนี้เป็นตัวกำหนดบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ให้มีความชัดเจนขึ้นจนทำให้บทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่ายุโรป” หรือ “หับประมาสะแตม” แตกต่างไปจากตำแหน่ง “เจ้าท่า” ในอดีต โดย “เจ้าท่า” ในอดีตทำหน้าที่ล่ามในการติดต่อต้อนรับพ่อค้าชาวต่างชาติที่มาติดต่อค้าขายทางเรือสำเภา และหารายได้เข้าท้องพระคลังส่วน “เจ้าท่า” ในแบบ “หับประมาสะแตม” ทำหน้าที่ล่ามฝรั่ง แต่ไม่ได้มีหน้าที่หารายได้เข้าท้องพระคลัง และบทบาทที่เพิ่มขึ้นคือ มีหน้าที่ด้านควบคุมบริหารจัดการการเดินเรือเข้าออกแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อความสะดวกและปลอดภัยในการจราจรทางน้ำ ซึ่งจำเป็นจะต้องมีพื้นฐานมาจากการเป็นกัปตันผู้เชี่ยวชาญด้านการเดินเรือด้วย จึงจะสามารถควบคุมการจราจรทางน้ำโดยใช้กฎหมายและกฎการเดินเรือที่เป็นสากล อีกทั้งควบคุมบังคับบัญชา กัปตันเรือของเรือชาติต่างๆ ได้ด้วย

บทบาทและอำนาจหน้าที่อันสำคัญนี้ได้นำไปสู่การจัดตั้งกรมเจ้าท่าขึ้นใน พ.ศ. 2439 รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งปัจจุบันมีที่ทำการตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ข้างตลาดน้อย ตรงข้ามปากคลองสาน (กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, 2547 : 32) และตามเอกสาร ต่างๆ ของกรมเจ้าท่ากำหนดวันที่ลงนามทำสัญญาเพื่อว่าจ้างนายจอห์น บุษ มาปฏิบัติงานในตำแหน่งเจ้าท่า เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2402 และต่อมาจึงนับเป็นวันคล้ายวันสถาปนากรมเจ้าท่า (กรมเจ้าท่า, 2535 : 36)

“เจ้าท่ายุโรป” ตามศัพท์ภาษาอังกฤษ คือ “Harbour Master” คนไทยเรียกว่า “หับประมาสะแตม” จึงเป็นตำแหน่งที่เกิดขึ้นใหม่ ทำหน้าที่แตกต่างจาก “เจ้าท่ายุโรป” คนก่อนและ “เจ้าท่า” เดิมซึ่งไม่เคย มีมาก่อนในระบบราชการของไทย นับเป็นจุดเริ่มต้นของการวางรากฐานงานเจ้าท่าสมัยใหม่ขึ้นในระบบ ราชการไทย และนำไปสู่การจัดตั้งกรมเจ้าท่าใน พ.ศ. 2439 หรืออีก 37 ปีต่อมา (กรมเจ้าท่า, 2535 : 33) แม้ว่าบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” จะมีความสำคัญแต่ยังมิได้มีการศึกษา ค้นคว้าเรื่องนี้อย่างจริงจัง ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาวิเคราะห์ให้กระจ่างชัดเกี่ยวกับบทบาท และอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ในช่วงระหว่าง พ.ศ. 2398 ถึง 2453 หรือตั้งแต่ การทำสนธิสัญญาเบาว์ริงจนถึงช่วงสิ้นรัชกาลที่ 5

2. วัตถุประสงค์การวิจัย เพื่อศึกษา

2.1 ความเป็นมาของตำแหน่งเจ้าท่าหับประมาสะแตม

2.2 บทบาทและอำนาจหน้าที่ของเจ้าท่าหับประมาสะแตม ระหว่าง พ.ศ. 2398 - 2453 และผลของ บทบาทและอำนาจหน้าที่ดังกล่าวต่อระบบราชการไทย

3 ขอบเขตการวิจัย

ศึกษาเฉพาะบทบาทและอำนาจหน้าที่ของเจ้าท่าหับประมาสะแตม ตั้งแต่ พ.ศ. 2398 ซึ่งเป็น ปีที่ไทยทำสนธิสัญญาเบาว์ริงกับอังกฤษ ภายหลังจากสนธิสัญญาดังกล่าวก็มีชนชาติต่างๆ อีกหลาย ประเทศ เข้ามาขอทำสนธิสัญญาทางการค้าเช่นเดียวกับอังกฤษ ส่งผลให้เกิดการค้าขายกันอย่างเสรีระหว่าง ราษฎรไทยกับพ่อค้าชาวต่างชาติ เรือสินค้าของลูกค้านต่างประเทศ จึงเข้ามาค้าขายในกรุงเทพมหานคร เพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็วนับร้อยลำต่อปี ซึ่งก่อน พ.ศ. 2398 มีเรือสินค้าเข้ามาค้าขายในประเทศไทย ไม่เกินปีละ 15 ลำ ประกอบกับวิวัฒนาการการเดินเรือได้เปลี่ยนไปจากเดิมซึ่งเป็นเรือสำเภากันต่อด้วยไม้ มาเป็นเรือกลไฟตัวเรือเป็นเหล็กขนาดใหญ่กว่าเรือสำเภแบบเดิมหลายเท่าตัว

ขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรไอน้ำที่มีความเร็วสูง ซึ่งไม่เคยมีมาก่อนเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยา จากวิวัฒนาการของเรือส่งผลให้วิธีการเดินเรือและการหลบหลีกเรือเปลี่ยนไปด้วย “เจ้าท่า” ซึ่งแต่เดิม เป็นเพียงพนักงานล่ามสำหรับเจรจาติดต่อค้าขายกับชาวต่างชาติก็ได้เปลี่ยนบทบาทใหม่เป็นนักเดินเรือ ตามอย่างชาวยุโรป คือ “Harbour Master” ซึ่งก็คือ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” นั่นเอง การวิจัยได้ศึกษา ตั้งแต่วันที่ทำสนธิสัญญาเบาว์ริงที่นับเป็นจุดเปลี่ยนของการค้าระหว่างประเทศของไทยจนถึงช่วงสิ้น รัชกาลของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวใน พ.ศ. 2453

4. ข้อยกจำกัดในการวิจัย

ด้วยข้อจำกัดของหลักฐานในสมัยเริ่มต้นของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ภายหลังจากสนธิสัญญาเบาว์ริง จนกระทั่งปลายรัชกาลที่ 4 มีเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ทำให้ไม่อาจวิเคราะห์บทบาทได้ครบทุกด้านในระยะเริ่มต้น คือช่วงปลายรัชกาลที่ 4 และต้นรัชกาล ที่ 5

5. วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาในเชิงประวัติศาสตร์(Historical Approach)ด้วยการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) นำเสนอในรูปแบบวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) ผู้วิจัยจะทำการ รวบรวมข้อมูลทั้งเอกสารชั้นต้นที่ได้มีการพิมพ์เผยแพร่แล้วและยังไม่ได้มีการพิมพ์เผยแพร่จากหอสมุด วชิรญาณ สำนักหอสมุดแห่งชาติ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ(สจช.) กรมศิลปากร และเอกสารชั้นรอง เช่น วิทยานิพนธ์ ผลงานวิจัย และหนังสือต่างๆ จากหอสมุดแห่งชาติและห้องสมุดของมหาวิทยาลัยต่างๆ อาทิ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราชมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นต้น จากนั้น จะทำการรวบรวม วิเคราะห์ตีความ สังเคราะห์ข้อมูลและนำเสนอเป็นรูปเล่ม

6. นิยามศัพท์เฉพาะ

6.1 เจ้าท่า มี 2 ความหมาย คือ

6.1.1 เจ้าท่าเดิม คือ ขุนนางในระบบราชการไทยทำหน้าที่พนักงานล่ามในการติดต่อ ต้อนรับชาวต่างชาติที่เข้ามาค้าขายทางเรือกับรัฐบาลไทย

6.2.2 เจ้าท่าสมัยใหม่ คือ ขุนนางตำแหน่งหนึ่งทำหน้าที่ด้านกิจการการเดินเรือที่เกี่ยวข้องกับการค้าขายทางเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ ติดต่อกับชาวต่างชาติ และชี้ผิดถูกกรณีเกิดข้อพิพาทจากอุบัติเหตุเรือโชนกัน

6.2 **หับประมาสะแตม** หมายถึง คำที่มาจากภาษาอังกฤษว่า “Harbour Master” ซึ่งหมายถึง “เจ้าท่า”

6.3 **เจ้าท่าหับประมาสะแตม** หมายถึง เจ้าท่าผู้เป็นนักเดินเรือตามแบบอย่างชาวยุโรปเกิดขึ้นในระบบราชการไทยภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง พ.ศ. 2398 คนไทยในสมัยนั้นเรียกว่า “หันประมาสะแตม” “หันประมาสะแตน” “ฮับมาสะแตน” (นันทนา ตันติเวสส, 2538 : 24) หรือ “หับประมาสะแตน” (ฝ่ายช่วยอำนวยการและประชาสัมพันธ์ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, 2547 : 48) แต่พระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 บัญญัติไว้ว่า “หับประมาสะแตม”

7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

7.1 เป็นการขยายองค์ความรู้เกี่ยวกับประวัติความเป็นมา บทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” โดยเฉพาะในช่วงระหว่าง พ.ศ. 2398 ถึง พ.ศ. 2453

7.2 ทำให้เข้าใจบทบาทและความสำคัญของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ในระบบราชการไทย

7.3 เป็นพื้นฐานในการศึกษาเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีต่อไป

8. วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การศึกษารอบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” นั้น ผู้วิจัยได้ศึกษาวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องแล้ว พบว่ามีผู้ศึกษาเรื่องที่เกี่ยวข้องกับเจ้าท่าในระบบราชการไทยโดยมีผลการศึกษารวม 9 เรื่อง ซึ่งแยกประเภทได้เป็น วิทยานิพนธ์ 5 เรื่อง หนังสือ 3 เล่ม บทความทางวิชาการ 1 เรื่อง ดังต่อไปนี้

8.1 วิทยานิพนธ์

8.1.1 พงนา เหลืองอรุณ (2523) “การเดินเรือพาณิชย์กับเศรษฐกิจไทย” วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

กล่าวถึงวิวัฒนาการทางด้านเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับวิวัฒนาการการค้าทางเรือ ซึ่งไทยได้มีการติดต่อค้าขายทางทะเลกับชาติต่างๆ ตั้งแต่สมัยอาณาจักรสุโขทัย การค้ากับต่างประเทศเจริญรุ่งเรืองมากในสมัยพ่อขุนรามคำแหงมหาราช โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าทางเรือกับจีนสมัยสุโขทัยไม่มีหลักฐานให้ทราบแน่นอนว่าใครเป็นผู้ดำเนินการค้า ทั้งเรือและเจ้าหน้าที่ประจำเรือเป็นเรือของชาวต่างชาติทั้งสิ้น

ต่อมากรุงศรีอยุธยาเป็นเมืองท่าที่สำคัญในเส้นทางการค้าระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับทะเลจีน โภชาธิบตีว่าราชการกรมท่ามีหน้าที่ดูแลเกี่ยวกับด้านการคลัง การค้าขายกับต่างประเทศ พระมหากษัตริย์ทรงทำการค้ากับต่างประเทศโดยมีเรือสินค้าเป็นของพระองค์เองในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ทรงจ้างฝรั่งชาวอังกฤษมาเป็นนายเรือกำปั่นค้าขายของพระองค์ ลูกเรือก็จะเป็นชาวต่างชาติ เช่น จีน อินเดีย จาม อาหรับ มลายู เป็นต้น เจ้าพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการเดินเรือเป็นข้าราชการหรือขุนนางมีศักดินาเช่นเดียวกับข้าราชการอื่นการค้าทางทะเลของไทยมีบทบาทสำคัญมากยิ่งขึ้นในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นด้วย มีลักษณะและวิธีการเช่นเดียวกับสมัยกรุงศรีอยุธยา ซึ่งการค้าเรือสำเภาก็เป็นรายได้ที่สำคัญของรัฐบาลที่นำมาใช้ในกิจการภายในประเทศ รัฐเป็นผู้ผูกขาดการค้ากับต่างประเทศ แต่อย่างไรก็ตามการค้าทางเรื่อนั้นไทยเป็นเพียงนายทุนและเจ้าของกิจการเท่านั้นไม่ได้เป็นผู้ดำเนินการเอง เนื่องจากไม่มีความรู้ความชำนาญในกิจการเดินเรือทางทะเล กิจการเดินเรือจึงตกอยู่แก่ชาวต่างชาติปรากฏผลเด่นชัดขึ้นภายหลังเมื่อไทยใช้ระบบการค้าเสรีแบบตะวันตกนับตั้งแต่หลังสนธิสัญญาเบาว์ริง พ.ศ. 2398 เป็นต้นมา อิทธิพลและอำนาจของอังกฤษที่มีเหนือพม่าหรือเหตุการณ์ในจีน มีอิทธิพลต่อการดำเนินนโยบายต่างประเทศของไทย หลังสนธิสัญญาเบาว์ริงกิจการเดินเรือค้าทางทะเล ตลอดจนการค้าทั้งปวงตกอยู่ในมือของเอกชน เมื่อคนไทยไม่สัดทัดในการค้าและการเดินเรือ มีผลให้ชาวต่างชาติเข้ามาแสวงหาประโยชน์ในการเดินเรืออย่างมากมาย วิวัฒนาการเดินเรือก็ก้าวหน้ามากขึ้น จากเรือกำปั่นใบมาเป็นเรือกลไฟ จากเหตุการณ์ดังกล่าวพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรงเห็นความจำเป็นให้มีหน่วยงาน “เจ้าท่า” ขึ้นมารับผิดชอบโดยตรงเพื่อความสะดวกและสร้างความเป็นระเบียบเรียบร้อยแก่บรรดาเรือค้าขายที่เข้ามายังท่าเรือไทย จึงได้จ้างกัปตันจอห์น บุษ นายเรือชาวอังกฤษมารับตำแหน่งเจ้าท่ายุโรป ขึ้นกับบังคับบัญชาของโภชาธิบตีว่าราชการกรมท่า การตรากฎหมายท้องน้ำขึ้น และพัฒนามาเป็นพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยามฉบับต่างๆ โดยพยายามให้มีบทบัญญัติเช่นเดียวกับกฎหมายการเดินเรือของชาวตะวันตกภารกิจของเจ้าท่าจึงมีความสำคัญและมีความจำเป็นมากขึ้น ต่อมาใน พ.ศ. 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดเกล้าให้ “เจ้าท่า” ยกฐานะขึ้นเป็นกรมเจ้าท่าจึงเป็นหน่วยงานหลักที่มีความสำคัญในกิจการที่เกี่ยวข้องกับกิจการเดินเรือพาณิชย์การพัฒนากฎหมายให้มีความเจริญขณะที่บุคลากรทางเรือซึ่งเป็นประชาชนคนไทยไม่มีความรู้และไม่ได้รับการศึกษา จึงไม่ทันที่จะรองรับกับการพัฒนาของกฎหมาย ซึ่งอาจเนื่องมาจากสถานการณ์ทางการเมืองบังคับให้รัฐบาลต้องเห็นความจำเป็นในการต้องรักษาเอกราชของประเทศสำคัญกว่าผลประโยชน์ด้านอื่นใด

เรือที่เข้ามายังท่าเรือกรุงเทพจำเป็นต้องว่าจ้าง ผู้นำร่องที่เป็นชาวต่างชาติทั้งสิ้น จนกระทั่ง พ.ศ. 2474 จึงได้ออกกฎหมายให้ผู้นำร่องเป็นคนไทย ผลงานวิจัยพบว่าจากอดีตถึงปัจจุบันกองเรือพาณิชย์ไทย มิได้มีบทบาทต่อการขนส่งสินค้าเท่าที่ควรโดยผู้วิจัยแนะนำว่าควรนำข้อผิดพลาดในอดีตมาปรับปรุงแก้ไข เพื่อการพาณิชย์ของไทยให้สามารถพัฒนาขึ้นไป

8.1.2 สุภัทรา กมลาภรณ์ (2529) “อำนาจและหน้าที่ของโกษาธิบดีในสมัยรัตนโกสินทร์” วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ศึกษาถึงบทบาทของโกษาธิบดีซึ่งเป็นตำแหน่งสูงสุดในระดับเสนาบดีหนึ่งในสี่ของจตุสดมภ์ ที่มีมาตั้งแต่แรกตั้งกรุงศรีอยุธยา และในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์

กรมพระคลัง เรียกว่ากรมท่า ซึ่งแบ่งเป็นกรมท่ากลางเป็นศูนย์กลาง รับผิดชอบบัญชาการ กรมท่าซ้ายดูแล ลูกค้าจีน ญวน กรมท่าขวาดูแลลูกค้าแขกอินเดีย อาหารับ ชาว มลายู และพราหมณ์ ทำหน้าที่ด้านบังคับบัญชาการพระคลังในเรื่องการเงินที่จะจ่ายในราชการ บังคับการภาษีอากรขนอนตลาด ทั้งปวง และการศาลพิจารณาคดีความที่เกิดขึ้นในหน้าที่ราชการของกรมท่า อีกทั้งด้านการต่างประเทศการทูต การค้าขาย ดูแลหัวเมืองชายทะเล รวมทั้งเป็นแม่ทัพยามมีศึกสงครามด้วย ขุนนางตระกูลขุนนาคเข้าครองตำแหน่งโกษาธิบดีตั้งแต่รัชกาลที่ 2 จนถึงรัชกาลที่ 5 โกษาธิบดีเป็นตำแหน่ง อัครมหาเสนาบดีคือ มีศักดิ์สูงกว่าเสนาบดี และมีอิทธิพลต่อราชสำนัก ตลอดจนการขึ้นครองราชย์ของพระมหากษัตริย์ในสมัยรัตนโกสินทร์ หลายพระองค์ จนกล่าวได้ว่ามีส่วนสำคัญในการชี้ชะตาบ้านเมืองก็ว่าได้ เป็นหนึ่งในคณะผู้แทนฝ่ายไทย ในการเจรจาทำสนธิสัญญาเบาว์ริง วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้กล่าวถึง “เจ้าท่า” ในฐานะที่เป็นขุนนางตำแหน่งหนึ่งสังกัดกรมท่าต่างๆ มีราชทินนามและศักดินา 600 – 800 มาตั้งแต่กรุงศรีอยุธยาภายใต้การบังคับบัญชาของโกษาธิบดี

ภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงจำนวนเรือจากต่างประเทศเข้ามาติดต่อกับค้าขายเพิ่มจำนวนมากขึ้นหลายเท่าตัวโกษาธิบดีได้เสนอต่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ให้ตรากฎหมายท้องน้ำขึ้นใน พ.ศ.2400 และพบว่ากัปตันจอห์น บุษ (Mr. John Bush) ชาวอังกฤษเข้ามาช่วยราชการตำแหน่งเจ้าท่าสังกัดกรมท่ากลางภายใต้การบังคับบัญชาของโกษาธิบดี และโกษาธิบดีได้ส่งเสริมให้มีการสร้างประภาคารหรือกระโจมไฟ ที่หลังสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยาสำหรับเรือลูกค้ายึดเป็นแนวในการเดินเรือเข้า ออกจากร่องน้ำปากอ่าวไทยเข้าแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การเดินทางเรือของพ่อค้าต่างประเทศ มีส่วนสนับสนุนให้การค้าในไทยขยายตัวออกไปอย่างกว้างขวาง และพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำที่ได้ดำริขึ้นนั้นยังเอื้ออำนวยในการรักษาความสงบในประเทศอีกด้วย

8.1.3 อติสร หมวกพิมาย (2531) “กรมท่ากับระบบเศรษฐกิจไทย : วิเคราะห์โครงสร้างและการเปลี่ยนแปลงตั้งแต่สมัยธนบุรีถึงการทำสัญญาเบาว์ริง พ.ศ. 2310 - 2398” ปรินญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต วิทยาลัยพนธ์คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

กล่าวถึงกรมท่าในระบบราชการไทยซึ่งเกิดขึ้นมาจากกฎหมายพระไอยการตำแหน่งนาพลเรือนในสมัยพระบรมไตรโลกนาถ มีจุดกำเนิดมาจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการค้าทำให้เกิดมีกรมพระคลังสินค้า กรมท่าขวา กรมท่าซ้าย และเกิดชุมชนต่างด้าวขึ้นในกรุงศรีอยุธยา และวิวัฒนาการมาจากกรมเล็กในสังกัดกรมพระคลังที่มีหน้าที่รับผิดชอบด้านการค้าขายกับต่างประเทศ และดูแลพ่อค้าต่างชาตมาเป็นกรมใหญ่เรียก “กรมท่า” แทน “กรมพระคลัง” ลักษณะพิเศษในกรมท่าที่มีขุนนางชาวต่างชาติจำนวนมาก ซึ่งบางคนสามารถไต่เต้าไปสู่เสนาบดีพระคลังได้มีกรมท่ากลางเป็นศูนย์กลาง ต่อมาขุนนางตำแหน่งเจ้าท่ายุโรปในฐานะเจ้ากรมล่ามฝรั่งสังกัด กรมท่ากลาง โดยเจ้าท่ายุโรปมีหน้าที่ดำเนินการค้าและการทูตกับชาวตะวันตกโดยเฉพาะ นอกจากนั้นยังมีผู้ชำนาญการชาวจีนและแขกมลายูรับผิดชอบลูกค้าชาวต่างชาติที่อยู่ในความดูแลของตน

ในสมัยธนบุรีพ่อค้าชาวต่างชาติมักถูกชักจูงเข้ารับราชการในกรมท่าเพื่อใช้ความสามารถด้านการค้าทำประโยชน์ให้แก่รัฐบาล โดยอาศัยประโยชน์อย่างลงตัวจากการค้าสมทบของพ่อค้าเหล่านั้นที่แอบแฝงอยู่ในการค้าภาครัฐบาล ซึ่งกรมท่าทำหน้าที่ด้านการส่งเสริม ควบคุม และอำนวยความสะดวกเพื่อการตลาด รับผิดชอบเก็บรวบรวมภาษีและอากร คูแเล โรงพระคลังสินค้าและการจัดสินค้าบรรทุกลงเรือสำเภา การร่างพระราชสาส์นการเดินเรือ และการติดต่อทางการทูตและการค้าต่างประเทศตำแหน่งหรือยศที่กรมท่ามิไว้เป็นเครื่องดึงดูดพ่อค้าเอกชนเข้ามารับราชการ อีกทั้งในสมัยธนบุรีการที่ต้องทำศึกสงครามที่มีอยู่อย่างต่อเนื่อง ศักยภาพของระบบราชการในด้านการดำเนินการค้าและการผลิตสินค้าจึงมีความจำกัด อีกทั้งการค้าในระบบบรรณาการกับประเทศจีนนั้นทำให้ระบบราชการกรมท่าจึงต้องเปิดกว้างให้พ่อค้าชาวจีนเข้าร่วมในกิจกรรมการค้าต่างประเทศ และการที่พ่อค้าชาวจีนเข้ามาทำการค้าให้กับรัฐบาลไทยนั้นได้ปูทางให้พ่อค้าเหล่านี้ก้าวเข้าไปสู่การเป็นส่วนหนึ่งในโครงสร้างของระบบราชการนี้อย่างเต็มตัวโดยเข้าเป็นขุนนางผู้ชำนาญการชาวต่างชาติของราชสำนักไปในที่สุด

ในสมัยรัตนโกสินทร์รัฐบาลสามารถสานต่อความสัมพันธ์ในระบบบรรณาการของไทยกับจีนได้ และได้ขยายตัวหยั่งรากลึกกลงไปอย่างมั่นคง ชาวจีนได้อพยพหลั่งไหลเข้ามาเป็นทั้งผู้ชำนาญการและแรงงานจำนวนมาก ช่วงนี้นับเป็นช่วงเวลาแห่งความเฟื่องฟูของการค้าต่างประเทศของไทย แต่โครงสร้างการค้าแบบผูกขาดของไทยได้ก่อให้เกิดความไม่พอใจต่อสภาพการค้าระหว่างไทยกับพ่อค้าตะวันตกมาก จนนำไปสู่การเจรจาทำสนธิสัญญาหลายครั้ง จนกระทั่งประสบความสำเร็จในครั้งการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง ใน พ.ศ. 2398 ที่ส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงแก่กรมท่าและระบบเศรษฐกิจของไทย ทุนนิยมเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจแบบยังชีพของไทย

บทบาททางการค้าต่างประเทศของกรมท่าที่ดำเนินมาอย่างยาวนาน ก็ต้องเปลี่ยนไปทั้งในแง่บทบาท และโครงสร้างนำไปสู่โครงสร้างใหม่ที่กรมพระคลังแยกขาดจากกรมท่า อันมาจากสาเหตุแห่งการเติบโตทางเศรษฐกิจของไทยที่ต้องพึ่งพิงตลาดภายนอกประเทศให้ได้มาซึ่งรายได้ของรัฐบาล ระบบราชการกรมท่าหลุดจากวงการค้าต่างประเทศออกไปเหลือเพียงบทบาททางการทูต ลมหายใจของกรมท่าที่เคยเคียงคู่อยู่กับระบบเศรษฐกิจแบบผูกขาดและการค้าต่างประเทศโดยรัฐบาลได้หมดไปพร้อมกับการเปิดโฉมหน้าใหม่ระบบเศรษฐกิจไทย

8.1.4 จุฬิศพงศ์ จุฬารัตน์ (2546) “บทบาทและหน้าที่ของขุนนางกรมท่าชาวในสมัยอยุธยา ถึงสมัยรัตนโกสินทร์ (พ.ศ. 2153 – 2435)” วิทยานิพนธ์ ปริญญาอักษรศาสตรดุษฎีบัณฑิต คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ศึกษาดำแหน่งขุนนางในกรมท่าชาว ขึ้นกับสายการบังคับบัญชาของโกษาธิบดี เป็นขุนนางชาวมุสลิมต่างชาติสายตระกูลเฉกอะหมัด เชื้อสายอินโด – อิหร่าน มีตำแหน่งสำคัญในการค้าขายกับต่างประเทศและหารายได้เข้าท้องพระคลัง ภายหลังจากแตกสาขาออกเป็นกลุ่ม ขุนนางตระกูลขุนนาค ที่หันมานับถือศาสนาพุทธ มีบทบาทมาตั้งแต่สมัยอยุธยา ถึง กรุงรัตนโกสินทร์ตอนกลางซึ่งมีความเชี่ยวชาญการค้าทางเรือ ผู้ปกครองรัฐต่าง ๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะสรรหากลุ่มพ่อค้าเหล่านี้ให้เข้าดำรงตำแหน่งเจ้าท่า หรือชาห์บันดาร์ทำหน้าที่ควบคุมดูแลเรือที่เข้าออกทำการค้าระหว่างประเทศ และกิจการที่เกี่ยวข้องกับการกิจการค้าทางเรือ เข้ามามีบทบาทการค้าทางเรือในสมัยกรุงศรีอยุธยาโดยการแต่งตั้งหัวหน้าพ่อค้าหรือหัวหน้าชุมชนการค้าเป็นพนักงานบริหารจัดการให้กับราชสำนักและประสานงานเกี่ยวข้องกับกรมท่าชาว ซึ่งในสมัยอยุธยาเรียกว่าตำแหน่งเจ้าท่า นอกจากนี้ยังมีหลักฐานที่กล่าวถึงพราหมณ์เทศ (แขกพราหมณ์ซึ่งหมายถึงชาวอินเดียที่นับถือศาสนาฮินดู) เป็นเจ้าท่าในสังกัดกรมท่าชาว และกรมท่าซ้ายมีเจ้าท่าฮอลันดา และงานวิจัยดังกล่าวได้อ้างบันทึกเรื่องสัมพันธ์ไมตรีระหว่างประเทศไทยกับนานาประเทศในศตวรรษที่ 17 ว่ามีหลักฐาน ชาวอังกฤษได้นำของมาจำหน่ายเจ้าท่าด้วย ในรัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์ทรงแต่งตั้ง ริชาร์ด เบอร์นابي กัปตันชาวอังกฤษเป็นเจ้าท่าเมืองมะริด และทรงแต่งตั้ง แชมมวล ไวท์ เป็นพนักงานเจ้าท่าสมุหรัตนโกสินทร์ ในรัชกาลที่ 2 ทรงตั้งขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าทำหน้าที่ล่ามฝรั่งเป็นคนไทยเชื้อสายโปรตุเกสชื่อ โจเซฟ ภายหลังจากได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็นหลวงสุรสาคร เมื่อขุนนางผู้นี้ถึงแก่กรรมก็ไม่ได้แต่งตั้งเจ้าท่าฝรั่งอีก โดยให้ล่ามในกรมท่าซ้าย ขวาบ้าง เป็นผู้รับรองหรือติดต่อกับชาวต่างประเทศ จนกระทั่งรัชกาลที่ 4 ทรงมีพระบรมราชโองการแต่งตั้งนายจอห์น บุษ (Mr. John Bush) กัปตันเรือชาวอังกฤษเป็นเจ้าท่าฝรั่งมีศักดินา 600 มีอำนาจบังคับบัญชาเรือลูกค้าที่ไปมาค้าขายต่างประเทศและบังคับใช้กฎหมายท้องถิ่น หลังจากนั้นบทบาทด้านการค้าต่างประเทศของขุนนางกรมท่าชาวได้ยุติลงเกือบสิ้นเชิง และกรมท่าชาวได้ถูกโอนไปควบคุมดูแลงานอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับการค้าและการต่างประเทศ ตำแหน่งเจ้าท่าฝรั่งสมัยใหม่นี้กระทบกระเทือนต่อบทบาท

และอำนาจหน้าที่ขุนนางกลุ่มนี้เป็นอย่างมาก ส่วนการบริหารราชการกรมทำในสมัยรัตนโกสินทร์ขึ้นอยู่กับขุนนางตระกูลขุนนางทั้งสิ้น ขุนนางตระกูลนี้เป็นเครือญาติกับกลุ่มขุนนางกรมท่าชาวตระกูลเฉกอะหมัด จึงได้รับการอุปถัมภ์เป็นอย่างดีจากขุนนางตระกูลขุนนาง บทบาทของขุนนางกรมท่าชาวถูกทำลายจากอิทธิพลของชาติตะวันตก แม้ว่าราชสำนักจะให้การสนับสนุน แต่การเปลี่ยนแปลงที่หลังไหลเข้ามาพร้อมกับการเปิดประเทศเพื่อรับความเจริญจากตะวันตกส่งผลให้สถานภาพความเป็นผู้นำมุสลิมต้องหมดลงอย่างสิ้นเชิง

8.1.5 สุคาร์ตันน์ คูสินธุ์ (2548) “คนเรือบรรทุกหินในลุ่มน้ำแม่กลองตอนล่าง” ปริญญา สังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยานิพนธ์คณะสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

กล่าวถึงการเปลี่ยนแปลงของสังคม เศรษฐกิจ และวิถีชีวิตชาวเรือในบริเวณลุ่มแม่น้ำกลองตอนล่าง ตั้งแต่อำเภอเมือง จังหวัดราชบุรี จนถึงปากแม่น้ำที่อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาครตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 ถึงปัจจุบันใช้วิธีการศึกษาโดยการสัมภาษณ์อย่างไม่เป็นทางการร่วมกับการสัมภาษณ์อย่างเป็นทางการและการสังเกตอย่างมีส่วนร่วมนำเสนองานในแนวชาติพันธุ์วรรณา เริ่มต้นด้วยการศึกษาภูมิประเทศลักษณะทางกายภาพ หลังจากนั้นจึงศึกษา แม่น้ำแม่กลองจากเอกสารในช่วงก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง พบว่าการค้าน้ำตาลของไทยรุ่งเรืองมาก แหล่งปลูกอ้อยและทำน้ำตาลที่สำคัญอยู่ที่นครชัยศรี จึงมีการขุดคลองดำเนินสะดวกเชื่อมระหว่างแม่น้ำท่าจีนกับแม่น้ำแม่กลอง เพื่อทำการขนส่งทางน้ำเชื่อม 2 จังหวัดคือจังหวัดสมุทรสาคร กับจังหวัดราชบุรี และขุดคลองต่างๆ เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมซึ่งใช้ทางน้ำเป็นหลักจนถึงแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งธนบุรี แม้ว่าการเดินทางไประหว่างกรุงเทพฯ กับ เมืองราชบุรีจะสะดวกด้วยรถไฟ กระนั้นก็ตามสมัยรัชกาลที่ 5 ยังคงเสด็จประพาสต้นล่องเรือไปตามลำน้ำสภาพการใช้แม่น้ำแม่กลองตอนล่างคลาคล่ำไปด้วยเรือขนสินค้านานาชนิด ทางน้ำจึงเป็นหลักในการคมนาคมขนส่งในขณะนั้น หลายครอบครัวใช้ชีวิตกันอยู่ในเรือตั้งแต่เกิด เช่น “สมัยก่อนทรัพย์สินฯ เขาสร้างตึกให้เช่าเสียค่าเช่าที่เดือนละ 8 บาทก็ยังไม่มีใครอยู่ลงไปอยู่ในเรือกันก็เสียค่าเช่าที่จอดให้กรมเจ้าท่าปีละ 1 บาท เรือนี้มีทะเบียนกันทุกลำ” ภายหลังแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 การมีโครงสร้างพื้นฐานผู้คนหันมาใช้เส้นทางคมนาคมทางบกที่สะดวกรวดเร็วกว่า อย่างไรก็ตามการสัญจรทางน้ำก็ยังคงมีบทบาทสำคัญอยู่ ซึ่งมีเรือชนิดหนึ่งที่ยังคงวิ่งอยู่คือเรือบรรทุกหินจนถึงปัจจุบันเนื่องจากผลพวงจากการขุดคลองเพื่อใช้ในการคมนาคมในอดีต และเรือก็ประหยัดค่าขนส่งสามารถบรรทุกหินค่าได้ปริมาณมาก อีกทั้งอำเภอเมือง จังหวัดราชบุรีเป็นท้องถิ่นที่มีแหล่งหินปูนคุณภาพดีตั้งอยู่ใกล้และเหมาะสมกับการขนส่งหินทางเรือ

]

8.2 หนังสือ

8.2.1 กรมเจ้าท่า (2535) “ประวัติกรมเจ้าท่า”

กล่าวถึงประวัติศาสตร์กรมเจ้าท่าตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน นับตั้งแต่การเดินเรือในสมัยกรุงสุโขทัยเป็นราชธานี ได้ติดต่อค้าขายกับประเทศใกล้เคียง เช่น มีหลักฐานการติดต่อค้าขายกับจีน สมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี มีการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศจากระบบผูกขาดโดยพระคลังข้างที่พบคำว่า “เจ้าท่า” มีมาตั้งแต่รัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราชแล้ว โดยมีชื่อเรียกต่างกันไป เช่น นายอกร นายด่าน นายขนอนตลาด และมีหน้าที่บังคับการจอดทอดสมอเรือ เก็บค่าธรรมเนียมแก่เรือค้าขายที่เข้าออกน่านน้ำราชอาณาจักร ขึ้นกับสายการบังคับบัญชาของ กรมพระคลัง สมัยกรุงธนบุรีเป็นราชธานี พระเจ้าตากสินขึ้นครองราชสมบัติ พระองค์ทรงส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศต่อไปอีกเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของชาติให้ดีขึ้น ได้ทำการค้าขายกับจีน ชาว อินเดีย เขมร และญวน และได้เริ่มจัดตั้งเจ้าท่าดูแลตรวจตรา บรรดาแพ และเก็บเงินค่าธรรมเนียมเรือที่ไปมาค้าขายเข้าออกประเทศ ต่อเนื่องมาตลอดจนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ บทบาทและหน้าที่ยังไม่ชัดเจนนัก จนกระทั่งหลังสนธิสัญญาเบาว์ริงเรือได้เพิ่มจำนวนมากขึ้นทั้งขนาดของเรือและปริมาณ เรือสำเภแบบจีนได้เปลี่ยนไปเป็นเรือกลไฟ และการจราจรทางน้ำคับคั่งจนเกิดความสับสนในการเดินเรือ จึงได้ ตราพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำขึ้นใน พ.ศ. 2400 และใน พ.ศ. 2402 รัฐบาลไทยได้ทำสัญญาว่าจ้าง นายจอห์น บุษ พ่อค้านักเดินเรือชาวอังกฤษเข้ารับตำแหน่งเจ้าท่ายุโรป คนสมัยนั้นเรียกว่า “หีบประมาสะเตน” มีบทบาทและหน้าที่ตามกฎหมายท้องน้ำ มีความสามารถในการเดินเรือ ได้สวนเรือที่เกิดอุบัติเหตุ แตกต่างจากเจ้าท่าในอดีต หลังจากนั้นได้จ้างฝรั่งต่างชาติอีก 2 นาย เข้ามาเป็นเจ้าท่า แต่ลดบทบาทหน้าที่ลงเป็นแค่เพียงวรท่า หลังจากนั้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ได้ยกฐานะ เจ้าท่าขึ้นเป็นกรมเจ้าท่า ใน พ.ศ.2439 ขึ้นกับกระทรวงโยธาธิการ และเปลี่ยนไปขึ้นกับกระทรวงนครบาล ใน พ.ศ. 2444 และได้มีการปรับปรุงกฎหมาย เป็น พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) จนกระทั่งปรับปรุงเป็น พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 และใช้มาจนถึงปัจจุบันนี้ ในระยะเวลาที่ผ่านมากรมเจ้าท่ามีการเปลี่ยนแปลงไปตามสถานการณ์บ้านเมือง บางครั้งก็ลดฐานะลงต่ำกว่ากรม และบางครั้งก็เปลี่ยนกระทรวงสังกัด โดยกรมเจ้าท่ามีฐานะเป็นกรมชั้นอธิบดีใน พ.ศ. 2448 ตลอดเรื่อยมา และเป็นกรมเจ้าท่า สังกัดกระทรวงคมนาคม

8.2.2 ฝ่ายช่วยอำนวยการและประชาสัมพันธ์ สำนักงานเลขาธิการกรม กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (2547) “145 ปี แห่งการสถาปนา กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี”

กล่าวถึงประวัติศาสตร์กรมเจ้าท่าตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน เริ่มจากหลักฐานแรกเริ่มการเดินเรือเส้นทางเชื่อมต่อ ตะวันออกและตะวันตก ประเทศไทยในเส้นทางการค้าโลก การเดินเรือในสมัยสุโขทัยเป็นราชธานี

ได้ติดต่อค้าขายกับประเทศใกล้เคียง เช่นมีหลักฐานการติดต่อค้าขายกับจีน สมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี มีการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศจากระบบผูกขาดโดยพระคลังข้างที่ พบคำว่า “เจ้าท่า” มีมาตั้งแต่รัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราชแล้ว โดยมีชื่อเรียกต่างกันไป เช่น นายอกร นายด่าน นายขนอนตลาดและมีหน้าที่บังคับการจอดทอดสมอเรือ เก็บค่าธรรมเนียมแก่เรือค้าขายที่เข้าออกน่านน้ำราชอาณาจักรขึ้นกับสายการบังคับบัญชาของ กรมพระคลัง สมัย กรุงธนบุรีเป็นราชธานีพระเจ้าตากสินขึ้นครองราชสมบัติ พระองค์ทรงส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศต่อไปอีกเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของชาติให้ดีขึ้น ได้ทำการค้าขายกับจีน ฮวา อินเดีย เขมร และญวน และได้เริ่มจัดตั้งเจ้าท่าดูแล ตรวจตรา บรรดาแพ และเก็บเงินค่าธรรมเนียมเรือที่ไปมาค้าขายเข้าออกประเทศ ต่อเนื่องมาตลอดจนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ บทบาทและหน้าที่ยังไม่ชัดเจนนัก จนกระทั่งหลังสนธิสัญญาเบาว์ริงเรือได้เพิ่มจำนวนมากขึ้นทั้งขนาดของเรือและปริมาณ รวมทั้งเทคโนโลยีเครื่องจักรยนต์เป็นเรือกลไฟ จึงได้ตราพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำขึ้นใน พ.ศ. 2400 และใน พ.ศ. 2402 รัฐบาลไทยได้ทำสัญญากับรัฐบาลอังกฤษ จ้างนายจอห์น บุช ชาวอังกฤษ เข้ารับตำแหน่งเจ้าท่า คนสมัยนั้นเรียกว่า “หับประมาสะแดน” มีบทบาทและหน้าที่ที่ชัดเจนตามกฎหมาย ไม่เหมือนเจ้าท่าในอดีต หลังจากกัปตันบุชเกษียณจากราชการได้จ้างฝรั่งต่างชาติอีก 2 นาย เข้ามาเป็นเจ้าท่า แต่ลดบทบาทหน้าที่ลงเป็นแค่เพียง เหวท่า หลังจากนั้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ได้ยกฐานะ เจ้าท่าขึ้นเป็น กรมเจ้าท่าใน พ.ศ. 2439 ขึ้นกับกระทรวงโยธาธิการ และเปลี่ยนไปขึ้นกับกระทรวงนครบาลใน พ.ศ. 2444 และได้มีการปรับปรุงกฎหมายเป็น พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) จนกระทั่งปรับปรุงเป็น พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 และใช้มาจนถึงปัจจุบันนี้ ในระยะเวลาที่ผ่านมา กรมเจ้าท่ามีการเปลี่ยนแปลงไปตามสถานการณ์บ้านเมือง บางครั้งก็ลดฐานะลงต่ำกว่ากรม และบางครั้งก็เปลี่ยนกระทรวงสังกัด โดยกรมเจ้าท่ามีฐานะเป็นกรมชั้นอธิบดีใน พ.ศ. 2448 ตลอดเรื่อยมา และเป็นกรมเจ้าท่า สังกัดกระทรวงคมนาคม จนกระทั่ง พ.ศ. 2545 จึงได้ปรับเปลี่ยนชื่อให้สอดคล้องกับภารกิจเป็นกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

8.2.3 เอนก นาวิกมูล (2549) “ฝรั่งที่เกี่ยวข้องกับสยาม 1” จัดพิมพ์โดยสำนักพิมพ์สายธาร กล่าวถึงเจ้าท่าฝรั่งในสมัยรัชกาลที่ 2 เรียกว่าล่ามฝรั่งขึ้นกับกรมท่ากลาง และสมัยรัชกาลที่ 4 ทรงตั้งนายจอห์น บุช ชาวอังกฤษเป็นขุนนางตำแหน่ง “เจ้าท่ายุโรป” หรือหัวหน้าล่ามฝรั่งคนที่ 3 ของรัฐบาลสยามทำหน้าที่ติดต่อชาวต่างชาติ งานหลักเปลี่ยนไปเพราะเมื่อมีเรือเข้ามาค้าขายในกรุงเทพฯ มากขึ้น ปัญหาการเดินเรือ และการดูแลผู้คนที่ข่มขมิ้มมากขึ้น มีการตราพระราชบัญญัติท้องน้ำ นอกจากเจ้าท่ายุโรปจะต้องรู้ภาษาต่างประเทศอื่นแล้ว ยังต้องมีความรู้ความเชี่ยวชาญในการเดินเรือสามารถอำนวยความสะดวกทั้งงานท่า การนำร่อง และการไต่สวนเมื่อเกิดคดีความในท้องน้ำ ในสมัยนั้นมีความจำเป็นหลายประการ

“จึงต้องหาชาวยุโรปแท้ๆ ที่รู้กฎหมายและขนบธรรมเนียมอย่างกว้างขวางมาเป็นเจ้าท่าคนต่อไป และเจ้าท่านั้นต้องเป็นคนดี เป็นที่ชอบใจทุกฝ่าย รวมทั้งพระมหากษัตริย์ไทยด้วย” กัปตันบุชได้รับพระบรมราชโองการฯ ประกาศแต่งตั้งให้เป็นเจ้าท่าหลวงวิสุทธิสาครดิฐ เมื่อ พ.ศ. 2402 หลังจากนั้นได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็นหลวง พระ และพระยา ตามลำดับ

8.3 บทความ

นันทนา ตันติเวสส (2539) จากหนังสือ“ประวัติและผลงานของชาวต่างชาติในประเทศไทย เล่ม 2 ” จัดพิมพ์โดยกรมศิลปากร

กล่าวถึง พระยาวิสุทธิสาครดิฐ ในตอนหนึ่งของพระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ ในรัชกาลที่ 4 เจ้าพระยาทิพากรวงศ์(ข้า บุนนาค) ได้บรรยายถึงความมั่งคั่งของพระนครในสมัยนั้นว่า “ลูกค้านิชมาตั้งห้างค้าขายสิ่งของต่างๆ ที่ไม่เห็นก็ได้เห็น ของที่ไม่เคยมีก็มีขึ้น และลูกค้านานาประเทศเข้ามาค้าขายซื้อข้าวออกไปปีหนึ่งก็ถึง 300 บางปีก็ 400 ลำ ราษฎรก็ได้ขายข้าวไปแก่ลูกค้านานาประเทศเป็นจำนวนข้าวออกไปปีหนึ่งก็ถึง 80,000 เกวียนบ้าง 80,000 เกวียนเศษบ้างซึ่งเป็นผลอันเนื่องมาจากการลงนามในสนธิสัญญาเบาว์ริง ตามสถิติที่ปรากฏในหนังสือ Bangkok Calender 1865 ของหมอบลัดเลย์ จำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นอย่างผิดตา ก่อน พ.ศ. 2398 มีเรือสินค้าเข้ามาค้าขายในประเทศไทยไม่เกิน 15 ลำ ใน พ.ศ. 2406 มีเรือสินค้าเข้ามาค้าขายถึง 326 ลำ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่บรรดาเรือสินค้าจากประเทศต่างๆ ในรัชกาลที่ 4 ได้มีการตราพระราชบัญญัติท้องน้ำขึ้น และนายจอห์น บุช กัปตันเรือฝรั่งชาวอังกฤษถูกจ้างเข้ามารับราชการในตำแหน่ง “เจ้าท่า” มีขอบเขตหน้าที่กว้างขวางกว่าเดิมมาก โดยเน้นหนักไปทางด้าน การอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินเรือแก่ลูกค้านานาชาติ การนำร่อง และกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือ รวมทั้งไต่สวนเมื่อเกิดคดีความขึ้นในท้องน้ำ ซึ่งเป็นงานที่นอกเหนือ ไปจากความเชี่ยวชาญในการเดินเรือด้วย ผู้ปฏิบัติงานดังกล่าวจึงต้องมีวิจรรย์านที่ถูกต้องเที่ยงธรรมเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่ายทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ กัปตันบุช ได้รับการยอมรับจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง และภารกิจหน้าที่มีขอบเขตกว้างขวางกว่าในรัชกาลก่อนๆ จึงจำเป็นต้องพัฒนากิจการงานเจ้าท่า เพราะมิได้ทำหน้าที่ติดต่อดือนรับชาวต่างประเทศเท่านั้น แต่ต้องพัฒนาเพื่อรองรับเศรษฐกิจการค้าที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว รัฐบาลจึงต้องการบุคคลผู้เชี่ยวชาญในด้านการเดินเรือการทำเรือ และการนำร่องมาช่วยวางรากฐานงานฝ่ายเจ้าท่าทำให้เป็นมาตรฐานสากล การที่ไทยจ้าง กัปตันบุช มาทำหน้าที่ “หับประมาสะแตม” ในยุคนั้นจึงเป็นสิ่งยืนยันถึงความรู้ความสามารถตลอดจนประสบการณ์ในวิชาชีพเป็นอย่างดี แตกต่างจากเจ้าท่าในอดีต ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากอิทธิพลของอังกฤษที่ก่อตัวขึ้นในภูมิภาคนี้ ซึ่ง “เจ้าท่า” ในอดีต เช่น สมัยรัชกาลที่ 2 มีฝรั่งชาวโปรตุเกสเข้าเป็นขุนนางในตำแหน่งเจ้าท่า สังกัดกรมล่ามฝรั่ง ทำหน้าที่ต้อนรับแขกเมืองและพ่อค้าชาวตะวันตก เท่านั้น

นอกจากการปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งเจ้าท่าแล้ว กัปตันบุช ยังรับใช้ใกล้ชิดเบื้องพระยุคลบาท พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ดังเช่นในพระราชนิพนธ์ตอนหนึ่งว่า “ อนึ่งเสียดายนักที่พระวิสุตร ไม่อยู่ จึงไม่ได้มาด้วย แต่ก่อนมา मैंน ไปไหนไม่เคยขาดเลย” และรับราชการจนได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์สุดท้ายเป็นพระยาวิสุตรสาครดิฐ

จะเห็นได้จากวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องไม่มีวิทยานิพนธ์ หนังสือ หรือเอกสารใดให้รายละเอียดเกี่ยวกับบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” และผลของบทบาทและอำนาจหน้าที่ดังกล่าวที่มีต่อระบบราชการไทย ได้อย่างกระจ่างชัด ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะทำวิทยานิพนธ์เพื่อขยายองค์ความรู้ในเรื่องนี้และในเรื่องที่เกี่ยวข้องกันต่อไป



บทที่ 2

ความเป็นมาของ “เจ้าท่า” ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง

การติดต่อค้าขายทางเรือระหว่างประเทศของไทยกับต่างประเทศมีมาเป็นเวลาช้านาน ตั้งแต่ครั้งสมัยสุโขทัยเป็นราชธานี แต่ไม่มีบันทึกหรือจดหมายเหตุใดระบุถึงการเดินเรือค้าขายของไทยไว้อย่างชัดเจน (สง่า กาญจนาคพันธ์, 2514 : 30) กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับ “เจ้าท่า” หรือ “ซำห์บันดาร์” ตามที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 1 ในสมัยสุโขทัยนั้นไม่พบหลักฐานว่ามีขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าในระบบราชการ

ตั้งแต่สมัยอยุธยาเป็นต้นมา ปรากฏหลักฐานว่ามีขุนนางตำแหน่ง “เจ้าท่า” เกิดขึ้นในระบบราชการไทย ขึ้นกับสายการบังคับบัญชาของขุนคลัง หรือกรมท่าภายใต้การบังคับบัญชาของ “โกษาธิบดี” ทำหน้าที่ควบคุมดูแลเรือที่เข้ามาติดต่อค้าขาย เก็บค่าธรรมเนียมเรือค้าขายที่เข้าออกภายในราชอาณาจักร เป็นพนักงานลำเลียงให้กับรัฐบาลไทยในการติดต่อกับพ่อค้าชาวต่างชาติ รวมทั้งหารายได้เข้าท้องพระคลัง ต่อมาในสมัยรัตนโกสินทร์ขุนนางตำแหน่งนี้ได้ทำหน้าที่ในฐานะ “เจ้าท่า” มาโดยตลอดโดยสังกัดกรมท่ากลาง (ดูแลลูกค้าชาวยุโรป) กรมท่าซ้าย (ดูแลลูกค้าจีน ญี่ปุ่น) และกรมท่าขวา (ดูแลลูกค้าแขกอินเดีย อาหรับ ชาว มลายู และพราหมณ์)

ต่อมาเมื่อมีการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงใน พ.ศ. 2398 สนธิสัญญานี้มีผลให้พ่อค้าชาวต่างชาติสามารถติดต่อค้าขายกับราษฎรชาวสยามได้อย่างเสรี ส่งผลให้กิจการเดินเรือเพื่อขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศดำเนินไปอย่างกว้างขวาง วิศวกรรมการเดินเรือจากเรือสำเภาและกำปั่นใบซึ่งอาศัยแรงลมจากธรรมชาติมาเป็นเรือกลไฟ ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องจักรที่มีความเร็วสูงและสามารถกำหนดระยะเวลาในการเดินทางได้แน่นอน ตัวเรือเป็นเหล็กมีขนาดใหญ่กว่าเรือสำเภาหลายเท่าตัว และบรรทุกสินค้าได้มากขึ้น การพัฒนาของเรือสำเภามาเป็นเรือกลไฟทำให้วิธีการเดินเรือปรับเปลี่ยนไปเป็นวิธีการเดินเรือด้วยหลักวิชาการสมัยใหม่ (พจนานา เหลืออรุณ, 2523 : 57) ประกอบกับปริมาณเรือที่เข้ามาค้าขายในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นจากเดิมหลังจากการทำสนธิสัญญานี้ จึงทำให้การจราจรทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยามีความแออัดคับคั่ง ทำให้เกิดความสับสนในการเดินเรือจนเกิดอุบัติเหตุเรือชนกัน หรือกระแทกกัน หรือ โคนกัน และส่งผลต่อเนื่องนำไปสู่การจัดทำกฎหมายท้องน้ำ (ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2403 – 2404), 2528 : 148) ซึ่งเป็นกฎการเดินเรือตามแบบสากลมาใช้บังคับในน่านน้ำไทย สนธิสัญญาเบาว์ริงเป็นตัวแปรสำคัญที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่า” จากเดิม มาเป็น “เจ้าท่าหีบประมาสะแตม” ความเป็นมาของ “เจ้าท่า” ในไทยดังนี้

1. เจ้าท่าสมัยสุโขทัย

สุโขทัยมีราชธานีตั้งอยู่บริเวณภาคเหนือตอนล่าง ผู้ปกครองกับผู้ใต้ปกครองมีความใกล้ชิดกัน ในลักษณะความสัมพันธ์เป็นเครือญาติมากกว่าการใช้อำนาจแสนยานุภาพ มีพื้นที่การปกครองแบ่งเป็น 3 ชั้น คือ ตั้วราชธานีเป็นเขตชั้นใน มีหัวเมืองต่าง ๆ รายล้อมราชธานี ได้แก่ เมืองลูกหลวงที่บรรดาเชื้อพระวงศ์ถูกส่งไปปกครองเพื่อทำหน้าที่เป็นเมืองหน้าด่านให้กับราชธานีตั้งอยู่รายรอบราชธานีทั้ง 4 ทิศ เช่น เมืองศรีสัชชนาลัย ชากังราว หัวเมืองชั้นนอกคือเมืองที่อยู่ห่างจากเมืองหลวงและเมืองหน้าด่านออกไป และเมืองประเทศราช ซึ่งเป็นรัฐนครอิสระอยู่นอกอาณาจักร ชาวเมืองเป็นคนต่างชาติ เจ้านายของเมืองนั้น ๆ ปกครองกันเอง แต่ต้องถวายเครื่องราชบรรณาการต่อพระเจ้ากรุงสุโขทัยตามกำหนด (สมชาย พุ่มสอาด, 2532 : 211 , อาทร์ จันทวิมล, 2546 : 136, วุฒิชัย มุลศิลป์, 2547 : 22)





ภาพที่ 2.1 แผนที่แสดงอาณาเขตของแคว้นสุโขทัย

(http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/de/Map-of-southeast-asia_1300_CE.png

เข้าถึงข้อมูลวันที่ 9 มิถุนายน 2553)

เนื่องจากราชธานีสุโขทัยเป็นเมืองที่อยู่ไกลทะเล พลเมืองไม่มีความสามารถในการเดินเรือ ออกไปค้าขายกับต่างประเทศได้ด้วยตนเอง การขนส่งสินค้าออกไปขายยังต่างประเทศนั้น น่าจะมีชนชาติอื่นมารับซื้อและขนส่งสินค้าออกไป การเดินทางของพ่อค้าคนกลางนี้อาจเดินทาง มาตามลำน้ำเจ้าพระยามารับสินค้าที่เมืองนครสวรรค์ แล้วล่องกลับไปออกอ่าวไทยไปยังที่ต่างๆ (สมชาย พุ่มสอาด, 2532 : 237) สันนิษฐานว่าสุโขทัยได้ทำการค้าขายกับชนชาติต่างๆ ภายใต้การอำนวยการและการจัดการของพ่อค้าต่างชาตินานกว่า การค้าทางเรือจึงต้องเช่าค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าออกไปขายยังเมืองท่าต่างๆ หรือพ่อค้าต่างชาตินำเรือบรรทุกสินค้าเข้ามาขาย และรับซื้อสินค้าจากสุโขทัยกลับไปขายยังเมืองท่าอื่นๆ ทั้งเรือและเจ้าหน้าที่ประจำเรือก็จะไปเป็นของชาวต่างชาติทั้งสิ้น ในระยะนี้ไทยจึงยังไม่มีเรือสินค้าเป็นของตนเอง ทั้งของหลวงและเอกชน(พจนานุกรม, 2523 : 8) เส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญของสุโขทัย มี 2 เส้นทางด้วยกัน คือ

1. จากสุโขทัยลงมาทางใต้ โดยลำเลียงสินค้าลงเรือเล็กมาตามลำน้ำยม และมาเชื่อมต่อกับลำน้ำน่านออกสู่มแม่เจ้าพระยา เพื่อขนถ่ายสินค้าลงเรือสำเภาส่งสินค้าออกไปยังตลาดต่างประเทศ
2. จากสุโขทัยมาทางตะวันตก เป็นเส้นทางบกผ่านเมืองตากไปเมืองเมาะตะมะ ซึ่งเป็นเมืองประเทศราชของสุโขทัยบริเวณอ่าวเมาะตะมะนี้จะเชื่อมโยงกับเมืองท่าในเขตอ่าวเบงกอลฝั่งตะวันตก เรือของบรรดาพ่อค้านักเดินเรือจากอินเดีย อาหรับ จะบรรทุกสินค้ามาขายและรับซื้อสินค้าจากสุโขทัยไปขายอีกทอดหนึ่งสินค้าที่สุโขทัยนำไปขายให้กับพ่อค้าต่างชาติ ส่วนใหญ่เป็นสินค้าพื้นเมือง เช่น หนังสัตว์ ไม้หอมต่างๆ งาช้างและเครื่องถ้วยสังคโลกส่วนสินค้าที่ไทยซื้อกลับมาได้แก่สินค้าพวกผ้าไหมแพรต่างๆ เครื่องถ้วยชาม เป็นต้น

การค้าขายตามเมืองท่าต่างๆ ในขณะนั้นจะมีเจ้าหน้าที่ติดต่อกับพวกพ่อค้าต่างประเทศคือผู้ดำรงตำแหน่งสำคัญที่เรียกว่า “ซำห์บันดาร์” ส่วนใหญ่มักจะเป็นคนต่างชาติโดยเฉพาะชาวมุสลิมที่เป็นคนต่างชาติมักจะได้รับตำแหน่ง “ซำห์บันดาร์” ตามเมืองท่าต่างๆ ในอินเดียและหมู่เกาะอินโดนีเซีย ช่วงปลายพุทธศตวรรษที่ 18 มีมุสลิมต่างชาติ เช่น อิหร่าน อารเบีย และเอเชียกลางเข้ามารับราชการและได้รับการแต่งตั้งให้เป็น “ซำห์บันดาร์” ประจำเมืองต่างๆ ในอินเดียและเขตหมู่เกาะต่างๆ ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยทำหน้าที่ควบคุมดูแลเรือที่เข้าออกตามเมืองท่าในการค้าระหว่างประเทศ และคลังสินค้ารวมถึงเป็นหัวหน้าบัญชาการเพื่อป้องกันการโจมตีของข้าศึกทางทะเล ในเมืองท่าหรือ สถานีการค้า นอกจากนี้ ซำห์บันดาร์ ยังมีหน้าที่ควบคุมคนต่างด้าวในเขตเมืองท่า และเป็นหัวหน้าศุลกากรอีกด้วย (Patricia Risso, 1995 : 120 , D.G.E. Hall, 1968 : 225)

กล่าวได้ว่าในสมัยสุโขทัยเป็นราชธานีได้มีการเดินเรือติดต่อค้าขายกับต่างประเทศมาแล้วแต่ไม่ปรากฏหลักฐานให้ทราบแน่ชัดนักว่ามีใครเป็นผู้ดำเนินการ

เนื่องจากสุโขทัยไม่ได้มีอาณาเขตที่ติดต่อกับทะเล การค้าทางเรือเดินทะเลระหว่างประเทศก็น่าจะดำเนินการโดยเมืองท่าของเมืองประเทศราชต่างๆ เป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่ “ซำห์บันดาร์” หรือ “เจ้าท่า” ในการบังคับให้เรือจอดทอดสมอ เก็บค่าธรรมเนียมเรือค้าขายที่เข้าและออกราชอาณาจักรในสมัยสุโขทัยเป็นราชธานีนี้ไม่พบหลักฐานว่ามีขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าในระบบราชการ

2. เจ้าท่าสมัยอยุธยา

ในสมัยอยุธยากิจการค้ากับต่างประเทศได้ขยายตัวกว้างขวางมากยิ่งขึ้นกว่าสมัยสุโขทัย อาจเป็นเพราะกรุงศรีอยุธยามีที่ตั้งอยู่ใกล้ทะเลมากกว่ากรุงสุโขทัยซึ่งนอกจากจะสะดวกแก่การค้ากับต่างประเทศแล้วยังเป็นดินแดนที่มีความอุดมสมบูรณ์จึงมีเรือสินค้าของพ่อค้าจากชาติต่างๆ เดินทางเข้ามาค้าขายเป็นจำนวนมาก จนกรุงศรีอยุธยากลายเป็นเมืองท่าที่สำคัญในเส้นทางการค้าระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับทะเลจีน และการค้าต่างประเทศนี้เป็นรายหลักได้ที่สำคัญของบ้านเมืองสร้างความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจให้กับอยุธยาอย่างมาก กิจการค้าทางเรือจึงมีความสำคัญและได้รับการส่งเสริมมากขึ้น

ในรัชสมัยสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ การเดินเรือสินค้าของพระมหากษัตริย์ในสมัยนี้นับได้ว่าการค้าของหลวงและเป็นงานราชการอย่างหนึ่ง อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของพระคลังผู้ดูแลและจัดแต่งเรือสำเภาไปค้าในนามพระมหากษัตริย์ ทั้งเจ้าพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการเดินเรือก็ถือเป็นขุนนางหรือเป็นข้าราชการมีศักดินา ขุนนางตำแหน่ง “เจ้าท่า” ขึ้นกับกรมพระคลัง ปรากฏหลักฐานในพระไอยการตำแหน่งนาพลเรือน ของกฎหมายตราสามดวง (เล่ม 1 : 233 - 234) อย่างน้อยที่สุด 3 ตำแหน่ง ดังนี้

1) “หลวงราชมนตรีเจ้าท่า” ขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าในกรมท่าขวา นา 800 ได้ว่าประเทศอังกฤษ ญวน และฝรั่ง โดยระบุว่าเจ้าท่าผู้ควบคุมพนักงานในพระคลังสินค้าและพนักงานล่าม และยังดำรงตำแหน่งหัวหน้าประชาคมคาทอลิกในอยุธยา

2) “หลวงนนทเกษเจ้าท่า” ขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าพราหมณ์เทศหรือเจ้าท่าพราหมณ์เทศ นา 800 ขึ้นกับกรมท่าขวา เป็นเจ้าท่าและล่าม มีหน้าที่เป็นผู้ควบคุมพนักงานในพระคลังสินค้า และหัวหน้าควบคุมดูแลประชาคมพราหมณ์เทศหรือแขกพราหมณ์ ซึ่งหมายถึงชาวอินเดียที่นับถือศาสนาฮินดู จดหมายเหตุของเคมป์เฟอร์ระบุว่าออกพระศรียศ (นนทเกษ) หัวหน้าพวกมัวร์ หรือมุสลิมในสยามมีหน้าที่เป็นเจ้าท่า และยังทำหน้าที่เจ้าหน้าที่สุดท้ายผู้ควบคุมตรวจตราการค้าต่างประเทศด้วย (Engelbert Kaempfer, 1690 : 24 , 39)

3) “หลวงเทพภักดีเจ้าท่า” ได้ว่าวิลินดา นา 600 ขึ้นกับกรมท่าซ้าย ทำหน้าที่ติดต่อทางด้านกิจกรรมการค้าทางเรือและลำรับฝัดชอบการค้ากับฮอลันดา

ขณะนั้นการติดต่อทางการทูตและการศาลโดยชาวต่างชาติจะติดต่อขอราชการผ่านทางเจ้าท่าในกรมท่าซ้ายและขวาตามสังกัดด้วย (จุฬิศพงศ์ จุฬารัตน์, 2546 : 80) นอกจากนี้ยังปรากฏหลักฐานว่าสมเด็จพระนารายณ์ทรงแต่งตั้ง ริชาร์ด เบอร์นابی (Richard Burnaby) กัปตันเรือ ชาวอังกฤษเป็นเจ้าเมืองมะริด และทรงแต่งตั้ง แซมมมวล ไวท์ (Samuel white) เป็นพนักงานเจ้าท่า (ไพโรจน์ เกษแม่นกิจ, 2520 : 388) สำหรับดูแลการค้าและการเดินเรือ ภายหลังไวท์ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเจ้าเมืองมะริด

จากหลักฐานชี้ให้เห็นว่า ในขณะนั้นรัฐบาลไทยต้องพึ่งพาชาวต่างชาติทำหน้าที่ “เจ้าท่า” รับฝัดชอบงานเกี่ยวกับกิจการติดต่อค้าขายทางเรือระหว่างประเทศ

อดิศร หมวกพิมาย (2531 : 173) ได้วิเคราะห์เกี่ยวกับขุนนางกรมท่าโดยกล่าวว่า

“การจัดตั้งโครงสร้างกรมกองของกรมท่าว่ามีการใช้ประโยชน์จากผู้ชำนาญการชาวต่างชาติเป็นหลักในการดำเนินการค้าต่างประเทศดังนั้น อาจตีความได้ว่า ในสัมคมเกษตรของไทยที่ต้องการติดต่อค้าขายทางทะเลกับชาติอื่นๆ ระบบทางสังคมที่ต้องจำกัดการเคลื่อนย้ายกำลังไพร่พลเป็นระบบที่ไม่เอื้อแก่การพัฒนาความชำนาญทางด้านการค้าและการเดินเรือระหว่างประเทศ ระบบราชการจึงได้เปิดช่องทางไว้ให้แก่ชาวต่างชาติมาทำหน้าที่บางประการที่โครงสร้างทางสังคมไทยไม่เอื้ออำนวย ชาวต่างชาติที่เข้าร่วมในระบบราชการกรมท่าได้กลายเป็นกลไกสำคัญเอื้อแก่การแสวงหาประโยชน์จากการค้าต่างประเทศ โดยไม่ต้องมีการปรับเปลี่ยนระบบขุนนางข้าราชการแต่อย่างใด”

กรมท่าจึงมีลักษณะพิเศษแตกต่างจากกรมอื่นๆ ในระบบราชการไทยอย่างเห็นได้ชัด คือ การอาศัยผู้ชำนาญการชาวต่างชาติ ซึ่งมีความรอบรู้ทางภาษาต่างประเทศ ความสามารถในการเดินเรือและความสามารถในการค้าต่างประเทศ มาใช้เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการค้าขายระหว่างประเทศหารายได้เข้าท้องพระคลัง จึงจำเป็นต้องอาศัยชาวต่างชาติหลายเชื้อชาติ ทั้งยุโรปและเอเชีย โดยมีกองลำเป็นหน่วยงานรองรับขุนนางเหล่านี้ การควบคุมชนต่างชาติในสังคมไทยได้อาศัยระบบขุนนางและระบบราชการเป็นเครื่องมือในการควบคุม เหมือนกับใช้ระบบมูลนายควบคุมคนไทยในสังคมไทย (เรื่องเดียวกัน, 2531 : 85)

ในขณะนั้นชาวต่างชาติกลุ่มต่างๆ เข้ามาติดต่อค้าขายและได้ตั้งถิ่นฐานอยู่ในสยาม อันเป็นผลมาจากการเติบโตทางการค้า ทำให้ชาวต่างชาติเพิ่มจำนวนและบทบาทขึ้นเรื่อยๆ ราชสำนักจึงต้องเข้ามาควบคุมดูแลกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับชาวต่างชาติ ในกิจกรรมด้านการค้าการควบคุมกำลังคนต่างชาติ โดยขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าในสังกัดกรมท่าได้ทำหน้าที่เป็น ผู้ควบคุมดูแลประชาคมต่างชาติที่อยู่ในความดูแลของตน ขึ้นตรงต่อขุนนางในตำแหน่ง “ราชเศรษฐี” และ “จุฬาราชมนตรี” สังกัดกรมพระคลัง แม้ว่ากรมท่าจะมีหน้าที่ควบคุมชาวต่างชาติหลายกลุ่ม ทั้งมุสลิม ฮินดู พวกเขารีด และชาวตะวันตก

แต่วิธีการในการควบคุมนั้นแตกต่างกัน สำหรับกลุ่มมุสลิมและฮินดูนั้นกรมท่าควบคุมผ่านล่ามที่เป็นคนเชื้อชาตินั้นๆ อีกทีหนึ่ง สำหรับกลุ่มชาวตะวันตกนั้นกรมท่าไม่มีอำนาจควบคุมโดยตรงเป็นเพียงเจ้าพนักงานตัวกลางในการติดต่อราชการ หรือการค้า หรือสอดส่องพฤติกรรมเท่านั้น(ลาวริช เวล, 2519 : 118 : ลาลูแบร์, 2550 : 373 , มานพ ถาวรวัฒน์สกุล, 2536 : 148)

ขุนนางกรมท่านั้นมีลักษณะพิเศษแตกต่างจากขุนนางกรมอื่นที่เป็นชาวต่างชาติเสียเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งตำแหน่งยศบรรดาศักดิ์ที่กรมท่ามีไว้จะเป็นเครื่องดึงดูดให้พ่อค้าเอกชนหรือผู้ชำนาญการชาวต่างชาติเข้าสู่ระบบราชการไทย และขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าจะมียศบรรดาศักดิ์อยู่ในระดับกลางหรือระดับต่ำ (อดิศร หมวกพิมาย, 2531 : 36 , 120) เช่น ในสมัยอยุธยาชั้นกรมท่าขวามีออกพระศรียศ (นนทเกษ)หัวหน้าพวกมัวร์ หรือมุสลิมในสยามมีหน้าที่เป็นเจ้าท่า(Engelbert Kaempfer, 1690 : 24 , 39)

การค้าทางเรือเดินทะเลของไทยเจริญรุ่งเรืองมากขึ้นตั้งแต่สมัยสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2 ถึง สมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช มีพ่อค้าต่างประเทศเดินทางเข้ามาติดต่อค้าขายกับไทยมากขึ้นและมีการแลกเปลี่ยนสินค้าและซื้อขายกันอย่างกว้างขวาง จนเป็นเหตุให้ไทยจำเป็นต้องเข้าควบคุมและจัดระเบียบการค้ากับต่างประเทศมากขึ้น นำไปสู่การผูกขาดโดยพระคลังสินค้า การจัดระเบียบวิธีการปกครองบ้านเมืองยุคนั้น ขุนคลัง ชื่อตำแหน่งเรียกว่า “โกษาธิบดี” มีศักดินา 10000 เป็น 1 ใน 4 ของขุนนางจตุสดมภ์ คือ เวียง วัง คลัง นา(กฎหมายตราสามดวงเล่ม 1 : 233 - 234) ตามหลักฐานหลายฉบับได้แก่ ประชุมหมายรับสั่ง ภาคที่ 2 สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ (2525 : 28 - 29 , 54 - 55 , 56) และลัทธิค่าธรรมนิยมต่างๆ ฉบับหอสมุดแห่งชาติ (2504 : 393 - 394) กล่าวไว้ในทิศทางเดียวกันว่าเดิมกรมท่าในสมัยอยุธยาเป็นหน่วยงานย่อย สังกัดกรมพระคลัง ภายใต้การบังคับบัญชาของโกษาธิบดี ตั้งแต่ปลายสมัยอยุธยาเป็นต้นมาจนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น การบริหารราชการยังคงเป็นแบบจตุสดมภ์แบ่งออกเป็น 4 แผนก คือ เมือง วัง คลัง และนา แต่หน่วยงานเรียกว่ากรมเมือง กรมวัง กรมท่า และกรมนาจึงเรียกหน่วยงานโกษาธิบดีว่า “กรมท่า” มาโดยตลอดจนกระทั่งปฏิรูประบบบริหารราชการแผ่นดินในสมัยรัชกาลที่ 5 ดังนั้นในสมัยนี้ กรมพระคลังก็คือกรมท่า โดยในแบบแผนของระบบบริหารราชการแผ่นดินตามแบบจตุสดมภ์ เรียกว่า “กรมพระคลัง” แต่หน่วยงานเรียกว่า “กรมท่า” และสมเด็จพระมหาจักรพรรดิ (2524 : 5) อธิบายไว้ว่า

“สำหรับกรมท่านั้นเมื่อแรกตั้งในสมัยอยุธยาตอนต้นมีฐานะเป็นเพียงหน่วยงานย่อย สังกัดกรมพระคลังกรมใหญ่ในจตุสดมภ์ ต่อมาตั้งแต่ปลายสมัยอยุธยา กรมท่าได้รับงานสำคัญเพิ่มขึ้นหลายด้านเมื่อมาถึงสมัยรัตนโกสินทร์ยังคงรับงานสำคัญทุกด้านของตำแหน่งโกษาธิบดี ซึ่งมีฐานะเป็นกรมใหญ่ในจตุสดมภ์ เอกสารทางวิชาการในสมัยรัตนโกสินทร์ตั้งแต่ต้นรัชกาลที่ 1 จนถึงรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2435) เรียกหน่วยงานโกษาธิบดีว่า “กรมท่า”

โดยตลอดและไม่ได้มีฐานะเป็นหน่วยงานย่อยสังกัดกรมพระคลังอย่างเดิม อาจกล่าวได้ว่าในสมัยรัตนโกสินทร์ จตุสดมภ์แบ่งออกเป็น 4 แผนก คือ เมือง วัง คลัง และนา แต่หน่วยงานเรียกว่า กรมเมือง กรมวัง กรมท่า และกรมนา ดังนั้น กรมพระคลังก็คือกรมท่า”

นับได้ว่ากิจการค้ากับต่างประเทศในสมัยอยุธยาได้ขยายตัวกว้างขวางมากยิ่งขึ้นกว่าสมัยกรุงสุโขทัย ปัจจัยสำคัญคือทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมแก่การค้าของกรุงศรีอยุธยาและอยู่ใกล้ทะเลมากกว่าสมัยสุโขทัย ในสมัยนี้การค้าของหลวงถือเป็นงานราชการอย่างหนึ่ง อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของพระคลัง เจ้าพนักงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การค้าและการเดินเรือก็คือเป็นขุนนางหรือข้าราชการมีศักดินาในสังกัดกรมพระคลัง และเจ้าท่าก็เป็นขุนนางประจำราชการสังกัดกรมพระคลัง มีศักดินา 600 – 800 มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการค้า การเดินเรือ และการควบคุมประชาคม ต่างชาติที่เข้ามาติดต่อค้าขายและตั้งบ้านเรือนอยู่ในสยาม นอกจากขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าจะมีหน้าที่ในกิจการค้าของหลวงของพระมหากษัตริย์แล้ว ยังต้องมีหน้าที่ช่วยเหลือราชการในกรมพระคลังซึ่งกำหนดลำดับชั้นการบังคับบัญชาตามศักดินา เช่น ขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าเป็นผู้ควบคุมดูแลประชาคมชาวต่างชาติในความดูแลของตน ขึ้นตรงต่อขุนนางในตำแหน่ง “ราชเศรษฐี” และ “จุฬาราชมนตรี” มีโกษาธิบดีเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดในกรมพระคลัง เพื่อควบคุมกิจการการค้าขาย และควบคุมกำลังพลของชุมชนชาวต่างชาติ และทำหน้าที่อื่นๆ ในกิจการของกรมพระคลัง จุดประสงค์เพื่อหารายได้เข้าท้องพระคลัง โดยทำหน้าที่เป็นเจ้าพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมตรวจตราการค้าต่างประเทศ การเดินเรือ และพนักงานล่าม เป็นต้น

ในสมัยอยุธยาได้ดำเนินการค้าทางเรือเช่นนี้มาตลอดจนสมัยอยุธยาตอนปลายนับตั้งแต่รัชสมัยพระเพทราชาเป็นต้นมา สัมพันธ์ไมตรีกับชาติตะวันตกก็ได้สิ้นสุดลง การเดินเรือสินค้าไม่เจริญรุ่งเรืองเท่าสมัยอยุธยาตอนกลาง เนื่องจากปัญหาความไม่สงบภายในบ้านเมือง และพระมหากษัตริย์ก็ไม่ให้ความสนใจบำรุงการค้าขายเท่าที่ควร แต่กิจการเดินเรือสินค้าทางทะเลก็ยังคงมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศเป็นรายได้อย่างหนึ่งของพระคลัง การค้าทางเรือของอยุธยา ได้หยุดชะงักลงเมื่อคราวสิ้นกรุงศรีอยุธยา ใน พ.ศ. 2310 ส่งผลให้งานฝ่ายเจ้าท่าทั้งหลายต้องหยุดลงไปโดยปริยาย

สรุปได้ว่า งานฝ่ายเจ้าท่าเริ่มมีบทบาทและอำนาจหน้าที่อย่างชัดเจนมากขึ้นกว่าสมัยสุโขทัย อันเนื่องมาจากการค้าทางเรือเดินทะเลที่เจริญรุ่งเรือง ด้วยเหตุผลที่กรุงศรีอยุธยามีทำเลที่เหมาะสมแก่การค้า และมีที่ตั้งอยู่ใกล้ทะเลมากกว่ากรุงสุโขทัย จึงมีความสะดวกแก่การค้าทางเรือ เดินทะเลกับต่างประเทศ ซึ่งปรากฏชื่อขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าในพระอัยการตำแหน่งนาพลเรือน สังกัด กรมพระคลัง 1 ใน 4 ของการปกครองแบบจตุสดมภ์ แบ่งเป็น “เจ้าท่า” ในกรมท่าซ้ายและกรมท่าขวามีศูนย์บังคับบัญชาการอยู่ที่กรมท่ากลาง เจ้าท่าในกรมท่าซ้าย - ขวา ต่างก็ทำหน้าที่ล่ามและกิจกรรมการค้าทางเรือ ควบคุมดูแลเรือลูกค้าในความดูแลของตนเองที่เข้ามาค้าขายในราชอาณาจักร โดยกำหนดลำดับชั้นการบังคับบัญชาตามศักดินา “เจ้าท่า” นา 600 – 800 ขึ้นตรงต่อขุนนางในตำแหน่ง “ราชเศรษฐี” และ “จุฬาราชมนตรี”

ผู้ถือศักดินา 1400 โดย โภยาธิปติ ศักดินา 10000 เป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดในกรมพระคลัง ตำแหน่งเจ้าท่า มีลักษณะพิเศษที่จะต้องอาศัยผู้ชำนาญการชาวต่างชาติ เข้ามารับราชการเป็นขุนนางชาวสยาม ขุนนางเหล่านี้เป็นพ่อค้าเอกชนที่ทำประโยชน์ให้กับทางราชการจนได้รับความดีความชอบยศและศักดินา จึงเป็นเครื่องจูงใจให้ผู้ชำนาญการชาวต่างชาติเข้าสู่ระบบราชการนั่นเอง งานฝ่ายเจ้าท่าได้ดำเนินไปด้วยความราบรื่น แต่ต้องยุติบทบาทลงเมื่ออยุธยาเสียแก่พม่าใน พ.ศ. 2310

3. เจ้าท่าสมัยธนบุรี

ภายหลังการเสียกรุงศรีอยุธยาใน พ.ศ. 2310 ระบบราชการและการค้าต่างประเทศถูกทำลายลงดังได้กล่าวมาแล้วนั้น งานฝ่ายเจ้าท่าในระบบราชการไทยที่ปรากฏในพระไอยการตำแหน่งนาพลเรือนตั้งแต่สมัยอยุธยาก็ได้ยุติลงเช่นกัน และได้เริ่มขึ้นใหม่อีกครั้งในสมัยธนบุรีดังจะได้กล่าวต่อไป

หลังจากสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชกอบกู้เอกราชคืนมาจากพม่า สถาปนาบ้านเมืองของอยุธยาทรุดโทรมมาก และไม่เหมาะสมที่จะใช้เป็นเมืองหลวงด้วยเหตุผลหลายประการ หนึ่งในเหตุผลนั้นก็คือ อยุธยาอยู่ห่างจากปากแม่น้ำมากเกินไป ทำให้ไม่สะดวกในการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศ ซึ่งนับวันจะเจริญขึ้นการที่ธนบุรีซึ่งมีที่ตั้งอยู่ใกล้ปากแม่น้ำเจ้าพระยาสะดวกในการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศจึงเป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่ถูกเลือกให้เป็นราชธานี เมื่อบ้านเมืองเริ่มเข้าสู่ภาวะปกติ สมเด็จพระเจ้าตากสินได้ฟื้นฟูการค้าต่างประเทศขึ้นการติดต่อค้าขายระหว่างไทยกับจีนที่หยุดชะงักลงก็ได้เริ่มขึ้นใหม่ราว พ.ศ. 2324 สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชโปรดเกล้าให้คณะทูตเชิญพระราชสาส์นและเครื่องบรรณาการไปขอจิมก๊องประเทศจีนเป็นประจำเกือบทุกปีตลอดรัชสมัยของพระองค์ (สังข์ พัชโรทัย, 2513 : 57) การขาดแคลนขุนนางชำนาญการด้านต่างๆ โดยเฉพาะด้านการค้าต่างประเทศ ซึ่งมีความจำเป็นจะต้องหาคนมาช่วยในกิจการค้าขายทางทะเล เนื่องจากบ้านเมืองอยู่ระหว่างการบูรณะฟื้นฟู และมีการทำสงครามอยู่ตลอดรัชกาล เศรษฐกิจของประเทศจึงไม่มั่นคง สมเด็จพระเจ้าตากสินทรงใช้รายได้การค้าทางทะเลมาแก้ปัญหาเศรษฐกิจของประเทศ ด้วยการค้าทางเรือ เพื่อหารายได้เข้าประเทศและบรรเทาความอดอยากของราษฎร การค้าได้ดำเนินขึ้นอีกครั้งในระบบพระคลังสินค้าเช่นเดียวกับสมัยอยุธยา กรมท่าโดย โภยาธิปติเป็นผู้ดำเนินการค้าต่างประเทศ งานเจ้าท่าก็เป็นกลไกหนึ่งของระบบการค้าดังกล่าว ซึ่งจำเป็นต้องใช้บุคลากรชาวต่างชาติเข้ามารับราชการ ซึ่งก็มีปัญหาขาดแคลนขุนนางชำนาญการชาวต่างประเทศเข้ามารับราชการเช่นกัน ปรากฏหลักฐานในหนังสือ วชิรญาณวิเศษ (2430 : 364) ดังนี้

“ในกรุงสยามนี้ตั้งแต่กรุงเทพทวารวดีศรีอยุธยาจนถึง ตั้งกรุงเทพมหานครอมรรัตนโกสินทรมหินทรายุทธยา...ตั้งกรมท่าซ้ายไว้สำหรับรับแลว่าลูกค้าเมืองจีน เมืองญวน

ที่มีบ้านเรือนอยู่ในฝั่งซ้ายของคู่งทเลไทย แลให้ตั้งกรมท่าขวาไว้สำหรับรับแลว่าลูกค้าแขกอินเดีย แยกอาร์บ แยกขวา มลายู พรหมณ์ ที่มีบ้านเรือนตั้งอยู่ในฝั่งขวาของคู่งทเลไทย กรมท่าซ้ายย่อมตั้งเจ้ากรมปลัดกรมแลเจ้าพนักงานใช้ แต่ล้วนเป็นคนเชื้อสายจีน ฉวน กรมท่าขวาย่อมตั้งเจ้ากรม กรมแล เจ้าพนักงานใช้ แต่ล้วนเป็นคนเชื้อสายคนที่นับถือศาสนาหมัด ที่ไทยเรียกว่าแขกทั้งสิ้น...”

ในช่วงเวลานี้การค้าขายกับต่างประเทศส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับประเทศจีนและคนจีน ก็เป็นแรงงานสำคัญของการเดินเรือทะเลค้าขายของไทยในการควบคุมการค้าของกรมท่าซ้ายด้วย แต่มีลักษณะพิเศษคือไม่ปรากฏว่ามีขุนนางตำแหน่ง “เจ้าท่าจีน” ในระบบราชการไทยแต่มี “ล่ามจีน” ทำหน้าที่ดูแลลูกค้าชาวจีนที่เข้ามาติดต่อค้าขายกับไทยซึ่งเท่ากับว่าทำหน้าที่แทน “เจ้าท่า” (John Crawford , 1915 : 74 , สุภัทรา กมลาภรณ์, 2529 : 11 , พงนา เหลืองอรุณ, 2523 : 16 , อิศร หมวกพิมาย, 2531 : 82)

อย่างไรก็ตามเจ้าท่าวิไลดาในกรมท่าซ้าย สมัยอยุธยาที่มีความสำคัญมากในฐานะที่อยุธยาทำการค้ากับวิไลดาหรือดัชต์ มีขุนนางรับหน้าที่เจ้าท่าวิไลดาโดยเฉพาะ แต่ในสมัยกรุงธนบุรีการค้าขายกับฮอลันดาได้หยุดชะงักลง เนื่องจากผลของสงครามโปเลียน และประสบปัญหาทางการค้าระหว่างอังกฤษกับฮอลันดา ทำให้ตำแหน่งเจ้าท่าวิไลดาไม่ได้ปรากฏให้เห็นอีกจนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น เจ้าท่าในกรมท่าซ้ายจึงเป็น “เจ้าท่าจีน” ที่มีบทบาทมาก (Henk C. M Zoomers, 1984 : 6 – 9 , อิศร หมวกพิมาย, 2531 : 80)

สมัยธนบุรีจึงได้แก้ไขปัญหาการขาดแคลนผู้ชำนาญการด้านการค้าต่างประเทศโดยใช้คนจากชุมชนต่างด้าวที่เข้ามารับราชการเป็นขุนนางกรมท่ามาตั้งแต่สมัยอยุธยา เช่น หลวงสิริสมบัติ (เงินอ่องสงฆ์ฉวน) ทำหน้าที่เจ้าท่าเป็กระวางสำเภาในสังกัดกรมท่าซ้าย ในสมัยอยุธยาได้รับอนุญาตจากทางราชการให้เป็นผู้ล่าเลี้ยงสินค้าสำคัญ เช่น พริกไทย ข้าว และเกลือ ตลอดจนขายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยไปจนถึงภาคใต้ ซึ่งคนในตระกูลนี้มีบทบาทสำคัญทางเศรษฐกิจสืบต่อมาจนถึงสมัยธนบุรี (ก.ศ.ร กุหลาบ(นามแฝง), : 275 - 285)

ชาวต่างด้าวที่รอบรู้การค้าต่างประเทศโดยเฉพาะชาวจีนจึงมีโอกาสเข้ามารับราชการเป็นขุนนางในระบบราชการไทยตั้งแต่สมัยอยุธยาจนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ปรากฏในพระไอยการตำแหน่งนาพลเรือน และประมวลกฎหมายรัชกาลที่ 1 (เล่ม 1 : 190 , อิศร หมวกพิมาย, 2531 : 80) ดังนี้

- 1.) ขุนนางประจำราชการ ได้แก่ ขุนนางที่ได้รับยศฐาบรรดาศักดิ์ ตลอดจนราชทินนาม ตามกฎหมายพระไอยการศักดินาพลเรือน มีหน้าที่ทำราชการที่ได้รับมอบหมายนั้นตามตำแหน่งตามตราที่ได้รับไป ขุนนางเหล่านี้ก็คือ เจ้าพระยาพระคลังตำแหน่งโกษาธิบดี เจ้ากรมท่า พระยาพิพัทโกษา ตำแหน่งปลัดทูลฉลองพระพินิจไจราช ตำแหน่งปลัดนั่งสาร เป็นต้น

- 2.) ขุนนางช่วยราชการ ได้แก่ ขุนนางซึ่งไม่มีตราประจำตำแหน่งทำหน้าที่ในราชการที่ได้รับมอบหมายในแต่ละเรื่องที่พระมหากษัตริย์จะโปรดเกล้า เช่น พระยาราชทูต พระยาสุรเสนากรมท่า เป็นต้น
- 3.) ข้าราชการในกรมท่า ได้แก่ พนักงานในกรมท่าที่ไม่มียศศักดิ์หรือราชทินนามใดนอกจากศักดิ์นาที่ได้รับ เช่น พนักงานประจำเรือสำเภาที่มีชื่อเป็นจีน คือ จุ้นจุ้นนายสำเภาเรือ เพี้ยป็น เป็นต้น

ซึ่งขุนนางเหล่านี้ถือว่าเป็นผู้มีบทบาททางเศรษฐกิจด้านการค้าต่างประเทศเป็นอันมาก ในการค้าระบบบรรณาการร่วมกับข้าราชการในกรมท่าชาย ด้วยการแต่งเรือสำเภาออกไปค้าขายเมืองจีน จึงเปิดโอกาสให้ขุนนางช่วยราชการชาวจีนในกรมท่าชายมีจำนวนมาก ดังนี้

“จุ้นจุ้น นายสำเภา	นา	400
ต้นหน ดูทาง สำเภาใหญ่	นา	200
ลำด้า บัญชีใหญ่ น้อย		100
ป็น จู ซ่อมแปลงนายสำเภา		
ได้ก้ง ซ้าย		
	2 นายท้าย	นาดล 80
	ขวา	
จินเตงเถา ซ้าย		
	2 บัญชีกลาง	
	ขวา	
อาป็น	กระ โดงกลาง	
จงกว่า	ใช้คนทั้งนั้น	
เด็กซื้อ	ได้วาระวางบรรทุก	
อาก้ง	ช่างไม้สำเภา	
เอี้ยวก้ง	บุชาพระ	
ตัวเลี้ยว	วา สายเลี้ยว	
	กับเสาท้าย	
ลำป็น	กับเสานัก	
ชมภู		
เท่าเต้ง	ว่าเสมอ	
ฮู้เตี้ยว	ทอดตั้ง	

อิคเซียร์
 ยี่เซี่ยน ลค
 สามเซียร์
 จับกะเถา กวาดลำเถา นา 25
 เบี้ยบั้น จ่ายกับเข้า

จุ่นจู้

ชินเต้ง 18 คนทนาย ลำด้า

บั้นจู้

นายรอง 7 คน ได้รวางคนละ 16” (กฎหมายตราสามดวง , 2521 : 116 – 119)

นอกเหนือจากการค้ากับจีนแล้วไทยยังส่งเรือไปค้าขายกับเมืองท่าในมลายูและชาวดัว ซึ่งปรากฏว่าได้มีพ่อค้าต่างชาติชาวจีนและแขก เดินทางมาค้ายังกรุงธนบุรีอยู่เสมอ (สง่า กาญจนานาคพันธ์, 2514 : 243)

จากการที่ต้องแก้ไขปัญหาด้านเศรษฐกิจอย่างเร่งด่วน ระเบียบการปกครองบ้านเมืองหัวเมืองที่ใช้ในสมัยกรุงธนบุรีจึงยังคงเลียนแบบสมัยอยุธยาตอนปลาย สมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรีทรงเลือกสรรผู้ที่จะดำรงตำแหน่งโกษาธิบดี จากผู้มีความสามารถช่วยแก้ปัญหาได้ทั้งทางด้านการศึกสงคราม และปัญหาเศรษฐกิจซึ่งเป็นปัญหาสำคัญยิ่งในสมัยนั้น เช่น โปรตเกล้าฯ ให้พระยาพิชัย (จัน) ผู้มีเชื้อสายจีน และมีฝีมือในการรบเข้ามาเป็นเป็นโกษาธิบดี การเป็นคนมีเชื้อสายจีนนั้นนับเป็นประโยชน์ทางการค้า และเข้ามาช่วยแก้ปัญหาเศรษฐกิจได้เป็นอย่างดี โกษาธิบดีในสมัยนี้มีอำนาจหน้าที่ในการปกครองหัวเมืองภาคใต้แทนสมุหพระกลาโหม(พระราชพงศาวดารฉบับพระราชหัตถเลขา, 2 : 333) ในสมัยธนบุรี “เจ้าท่า” ก็ยังคงทำหน้าที่ดูแล ตรวจตรา บรรดาเรือแพ และเก็บเงินค่าธรรมเนียม เรือที่ไปมาค้าขายและเรือที่เข้าออกในประเทศไทยอยู่เช่นเดิมกิจการงานฝ่ายเจ้าท่าจึงยึดแบบธรรมเนียม กฎหมาย ข้อบังคับต่างๆ เช่นเดียวกับที่ได้ปฏิบัติมาแต่ครั้งอยุธยา(กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, 2552 : 15)

กล่าวได้ว่า กิจการค้าทางทะเลในสมัยธนบุรีมีข้อได้เปรียบด้วยทำเลที่ตั้งอยู่ใกล้ทะเลสะดวกแก่การค้าขายทางเรือเดินทะเลมากกว่าสมัยอยุธยา ในระยะเวลาสั้นๆ เพียง 15 ปี ที่กรุงธนบุรีเป็นราชธานี กฎหมาย ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าขายเจ้าท่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก บทบาทและหน้าที่ของ “เจ้าท่า” จึงไม่แตกต่างจากสมัยอยุธยาเพียงแต่ผู้เข้ารับตำแหน่งโกษาธิบดีว่าการกรมท่านอกจากจะต้องทำหน้าที่ด้านการค้าขายและการต่างประเทศแล้วยังต้องเป็นนักรบอีกด้วย การค้าต่างประเทศนั้นรัฐบาลให้ความสำคัญกับการค้าทางเรือกับจีน และเปิดโอกาสให้คนจีนเข้ามารับราชการในกรมท่าจำนวนมาก แต่ไม่มีขุนนางตำแหน่ง “เจ้าท่า” ในกรมท่าซ้าย โดยใช้ “ล่ามจีน” แทน “เจ้าท่า” ส่วนกรมท่าขวา ก็ยังคงมีพ่อค้าแขก มลายูและชาว เข้ามาติดต่อค้าขายอยู่บ้างแต่ไม่มีความสำคัญมากนัก

4. เจ้าท่าสมัยรัตนโกสินทร์ ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง

การค้าขายทางเรือเดินทะเลได้หยุดชะงักลงในช่วงระยะเวลาที่สมเด็จพระเจ้าตากสินกอบกู้อิสรภาพ และได้กลับเฟื่องฟูมาอีกครั้งหนึ่งเมื่อบ้านเมืองสงบ ส่วนใหญ่จะเป็นการค้ากับจีนโดยใช้ “ล๋ามจิน” แทน “เจ้าท่า” จนกระทั่งเข้าสู่สมัยรัตนโกสินทร์ขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าก็ได้มีบทบาทอีกครั้งหนึ่งดังเช่นรัชกาลที่ 4 ทรงมีพระราชวินิจฉัย ดังนี้

“ด้วยในยี่เจ้าพระยาโกษาธิบดีผู้เปนเสนาบดีผู้ใหญ่ในกรมท่ากลาง จึงเป็นผู้สำเร็จราชการว่าการต่างประเทศสืบมาแต่โบราณ แต่ครั้งกรุงเทพทวารวดีศรีอยุธยา นั้น ... เพราะฉะนั้นเสนาบดีผู้ว่าการต่างประเทศจึงได้บังคับให้เจ้าท่าในกรมท่าซ้ายบ้าง กรมท่าขวาบ้าง รับผิดชอบดูแลการค้าซึ่งมาแต่ยุโรป ตามล๋ามนำของทูตแลลูกค้านั้น”(วชิรณาญวิเสศ, 2430 : 363)

ตั้งแต่สมัยอยุธยา ไม่มีเจ้าท่ายุโรปเป็นการเฉพาะ การบริหารงานของกรมท่านั้น โกษาธิบดีเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุด ผู้สั่งการให้เจ้าท่าในกรมท่าซ้ายบ้าง เจ้าท่าในกรมท่าขวาบ้าง ดูแลลูกค้าชาวยุโรป ภายหลังจากบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ได้โอนย้ายหลวงราชมนตรีเจ้าท่า จากกรมท่าขวา ให้มาสังกัดกรมท่ากลาง การดูแลลูกค้าชาติตะวันตกจึงเป็นความรับผิดชอบของขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าขึ้นกับกรมท่ากลาง “เจ้าท่า” ที่สังกัดกรมท่ากลางนี้เรียกว่าเจ้าท่าฝรั่งหรือเจ้าท่ายุโรป ยังไม่มี “หับประมาสะแตม” ในระบบราชการไทย เจ้าท่ายุโรปที่ตั้งขึ้นมามีหน้าที่ต้อนรับเฉพาะลูกค้าชาวยุโรป ซึ่งจะต้องปฏิบัติหน้าที่ของตนให้สอดคล้องกับภารกิจของกรมท่า อันได้แก่ อำนาจความสะดวกในกิจการที่เกี่ยวข้องกับการค้าทางเรือเดินทะเล และเป็นพนักงานล๋ามในการติดต่อค้าขายกับชาวยุโรปให้ประสบผลสำเร็จโดยมีศักดิ์เป็นตัวกำหนดชั้นการบังคับบัญชา มีอำนาจและหน้าที่ไว้อย่างกว้างขวาง ในกิจการทั้งปวงที่เกี่ยวข้องกับกิจการค้าขายทางเรือและพนักงานล๋าม รวมถึงดูแลปกครองชาวต่างชาติที่เข้ามาติดต่อค้าขายในกรุงเทพมหานครและตั้งบ้านเรือนอยู่เป็นชุมชนบริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เช่น หลวงราชมนตรีเป็นขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าฝรั่ง – ญวน มีบทบาทในการดำเนินการค้าในลุ่มทะเลฝั่งตะวันตกโดยทำหน้าที่ควบคุมดูแลการค้าขายทางเรือกับชาวยุโรปและทำหน้าที่ควบคุมประชาคมชาวเวียดนามเข้ารีตซึ่งตั้งบ้านเรือนอยู่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาหรือฝั่งธนบุรีด้วย(จุฬิศพงค์ จุฬารัตน์, 2546 : 109)

อย่างไรก็ตามขุนนางตำแหน่งเจ้าท่านั้นมีฐานะเป็นเพียงขุนนางตำแหน่งที่มีศักดิ์และบรรดาศักดิ์อยู่ในระดับกลางและระดับล่าง เมื่อเทียบกับขุนนางตำแหน่งอื่นในกรมพระคลัง หรือกรมท่า อาจเทียบเคียงกับตำแหน่งของข้าราชการในปัจจุบัน ได้ดังนี้ ผู้บังคับบัญชาสูงสุด “โกษาธิบดี” อาจเทียบได้กับรัฐมนตรีว่าการกระทรวง “เจ้าท่า” มีบรรดาศักดิ์เป็นหลวง อาจเทียบได้กับตำแหน่งผู้อำนวยการสำนัก ส่วนหลวงหรือขุน อาจเทียบได้กับผู้อำนวยการกอง หัวหน้ากลุ่มงาน หรือหัวหน้าส่วน

ดังเช่นปรากฏในพระไอยการตำแหน่งนาพลเรือน ดังนี้ ตำแหน่งสูงสุดในกรมพระคลัง คือ “โกษาธิบดี ถือศักดินา 10000” “พระจุลาราชมนตรี นา 1400” ในขณะที่ขุนนางตำแหน่ง “เจ้าท่า” ได้แก่ “หลวงราชมนตรี เจ้าท่า” นา 800 “หลวงนนทเกษเจ้าท่า” นา 800 “หลวงเทพภักดีเจ้าท่า นา 600” ส่วนขุนนางตำแหน่งอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น “ขุนวิสุทธสาครล่ามแปลนายสำเภาปากน้ำนา 400” “จุนจุน นายสำเภานา 400” (อ้างแล้ว) ขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าระดับล่างสุดครองยศบรรดาศักดิ์หลวง เช่น “หลวงสุรสาคร” เจ้าท่ายุโรป ศักดินา 400 (อดิศร หมวกพิมาย, 2531 : 36) ซึ่งในที่นี้ถือว่าขุนนางหมายถึงข้าราชการที่ได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์ราชทินนามและศักดินาตั้งแต่ 400 ขึ้นไป

เจ้าท่าที่มีความเกี่ยวข้องกับ “หับประมาสะแตม” ในเวลาต่อมา คือ “เจ้าท่ายุโรป” ขึ้นกับกรมท่ากลางพบหลักฐานว่ามีขุนนางตำแหน่งเจ้าท่ายุโรปในสมัยรัตนโกสินทร์มาแล้วถึง 2 คน

คนแรกในรัชสมัยพระพุทธเลิศหล้านภาลัย รัชกาลที่ 2 เป็นชาวโปรตุเกสที่เกิดในกรุงเทพมหานครได้ถึงแก่กรรมในขณะที่ดำรงตำแหน่งเจ้าท่า เมื่อ พ.ศ. 2396 ซึ่งตรงกับรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 พระองค์จึงได้ทรงแต่งตั้งให้นายรอเบิร์ต ฮันเตอร์ หรือ โรเบิร์ต ฮันเตอร์ (Robert Hunter) ลูกครึ่ง ซึ่งมีเป็นพ่ออังกฤษกับแม่คนไทย เป็นเจ้าท่ายุโรปมีราชทินนามเป็นหลวงสุรสาคร แต่รับราชการอยู่ได้เพียง 3 ปี ก็ได้ลาออกจากราชการไป เมื่อประมาณปี พ.ศ. 2400 (วชิรณวิเสศ, 2430 : 364, เอนก นาวิกมูล, 2549 : 57-58) ภายหลังจากการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง 2 ปี ซึ่งสนธิสัญญานี้ส่งผลให้กิจการงานฝ่ายเจ้าท่าต้องปรับเปลี่ยนบทบาทและหน้าที่ของตนเองให้ทันสมัยและทันกับเหตุการณ์ ด้วยภาวะการณ์ต่างๆที่เกิดขึ้นเป็นตัวแปรบีบบังคับให้รัฐบาลเห็นความสำคัญและความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงกิจการงานเจ้าท่าให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนไป จึงมีแนวคิดในการตรากฎหมายที่เกี่ยวกับการเดินเรือเพื่อความปลอดภัยและความเป็นระเบียบเรียบร้อย ตามแบบสากล ก่อนที่ชาติตะวันตกจะยกขึ้นเป็นข้ออ้างเข้ามาแทรกแซงกิจการภายในประเทศในที่สุด จึงเป็นเหตุผลที่นำไปสู่การร่างกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการจราจรทางน้ำ และได้สรรหาผู้เชี่ยวชาญทางด้าน การเดินเรือชาวต่างชาติเข้ามารับตำแหน่ง “เจ้าท่า” สมัยใหม่ สำหรับควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเฉพาะเรือกลไฟของฝรั่งชาวยุโรป เป็น “เจ้าท่ายุโรป” หรือ “Harbour Master” ขึ้นกับกรมท่ากลาง สมัยนั้นเรียกว่า “หับประมาสะแตม”

สรุปได้ว่า ในสมัยสุโขทัยไม่ปรากฏหลักฐานว่ามีขุนนางตำแหน่ง “เจ้าท่า” ในระบบราชการ เนื่องจากกรุงสุโขทัยราชธานีไม่มีอาณาเขตติดต่อกับทะเล อย่างไรก็ตามในช่วงเวลานั้น ตามเมืองท่าต่างๆ มี “ซาร์บันดาร์” เป็นผู้ทำหน้าที่ “เจ้าท่า” มาแต่ครั้งโบราณในกิจการทุกอย่าง ที่เกี่ยวข้องกับค้าขายทางทะเล ติดต่อกับชาวต่างชาติ และเป็นพนักงานล่าม ต่อมาปรากฏหลักฐานว่ามีขุนนางตำแหน่ง “เจ้าท่า” ในกฎหมายตราสามดวง รัชการรับใช้อยู่ในราชสำนักทั้ง 3 สมัย คือ อยุธยา ธนบุรี และ รัตนโกสินทร์

ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง “เจ้าท่า” มีบทบาทและอำนาจหน้าที่ไม่แตกต่างกันมากนัก เพราะต่างก็ทำหน้าที่พนักงานล่ามและเจรจาติดต่อค้าขายกับลูกค้าเรือสำเภาชาวต่างชาติที่เข้ามาติดต่อค้าขายกับรัฐบาล หน้าที่ความรับผิดชอบของ “เจ้าท่า” นั้นกำหนดไว้อย่างกว้างๆ ในกิจการทุกอย่างที่เกี่ยวข้องกับกิจการค้าขายทางทะเล ติดต่อกับชาวต่างชาติ และเป็นพนักงานล่าม ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ครอบคลุมขอบข่ายงานต่างๆ ดังนี้

- 1.) กิจการทั้งที่เกี่ยวกับการควบคุมบังคับการเดินเรือและการจอดเรือ
- 2.) การค้าขายทางเรือเพื่อหารายได้เข้าท้องพระคลัง
- 3.) การจัดเก็บภาษีอากรและค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับเรือ
- 4.) การต้อนรับแขกเมือง และพนักงานล่าม
- 5.) การดำเนินงานด้านศุลกากร
- 6.) การควบคุมประชาคมชาวต่างชาติที่มาค้ากับเรือสำเภาและเข้ามาตั้งถิ่นฐานในไทย

จากบทบาทของ “เจ้าท่า” ที่ต้องเกี่ยวข้องกับการค้าทางเรือกับต่างประเทศในขณะที่ยังคงเป็นสังคมเกษตรกรรม นับว่าเป็นข้อจำกัดของคนไทยในการพัฒนาความชำนาญด้านการค้าและการเดินเรือระหว่างประเทศ จึงเป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่ขุนนางตำแหน่ง “เจ้าท่า” ในระบบราชการไทย จะปรากฏหลักฐานว่าเป็นชาวต่างชาติทั้งสิ้น

ตั้งแต่สมัยอยุธยาเป็นต้นมามีขุนนางตำแหน่ง “เจ้าท่า” อยู่ในระบบราชการมาจนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ ซึ่งปรากฏอยู่ในพระไอยการตำแหน่งนาพลเรือน แบ่งเป็นกรมท่าซ้ายดูแลลูกค้าที่มาจากจีนญวน กรมท่าขวาดูแลลูกค้าที่มาจากแขกมลายู อินเดีย ชวา โดยมีกรมท่ากลางเป็นศูนย์กลางบังคับบัญชา หากมีลูกค้าที่มาจากยุโรป โภษาธิบดีก็จะสั่งการให้กรมท่าซ้าย หรือกรมท่าขวาเป็นผู้รับผิดชอบเป็นครั้งคราวไปโดยอยู่ในการบังคับบัญชาของโภษาธิบดีว่าการกรมพระคลังหรือกรมท่าในสมัยรัตนโกสินทร์ ซึ่งเป็น 1 ใน 4 เสนาบดีจตุสดมภ์ คือ เวียง วัง คลัง นา จุดเปลี่ยนของบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่า” เกิดขึ้นภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงที่ทำให้บทบาทและอำนาจหน้าที่ของเจ้าท่าแตกต่างจากบทบาทของ “เจ้าท่า” ในอดีต

สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นช่วงปลายรัชกาลที่ 3 ผู้นำของไทยเริ่มมีความตระหนักถึงภัยคุกคามของมหาอำนาจตะวันตกตั้งแต่รัชกาลที่ 4 เป็นต้นมา ประเทศไทยจึงต้องมีการปรับปรุงประเทศให้มีความทันสมัย งานฝ่ายเจ้าท่าก็เช่นเดียวกัน จากเหตุผลดังกล่าวได้นำไปสู่การจ้างผู้ชำนาญการด้านการเดินเรือชาวยุโรปเข้ามา เป็นขุนนางตำแหน่งเจ้าท่า หลักฐานที่ปรากฏมาตั้งแต่อดีตจึงปรากฏว่ามีชนชาติต่างๆ ทั้งยุโรปและเอเชียเข้ามาเป็นขุนนางตำแหน่ง “เจ้าท่า” โดยตลอด

บทที่ 3

เจ้าท่าห้าประมาสะแตมสมัยรัตนโกสินทร์ : บทบาทและอำนาจหน้าที่ตั้งแต่ การทำสนธิสัญญาเบาว์ริง (พ.ศ. 2398) จนถึงตั้งกรมเจ้าท่า (พ.ศ. 2439)

ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงนั้นการค้าระหว่างประเทศของไทยอยู่ภายใต้การผูกขาดของพระคลังสินค้าในความดูแลของกรมพระคลังหรือกรมท่าในสมัยรัตนโกสินทร์พ่อค้าชาวต่างชาติจะต้องติดต่อซื้อขายกับพระคลังสินค้านั้นไม่สามารถติดต่อค้าขายโดยตรงกับราษฎรไทย การค้าแบบผูกขาดโดยพระคลังสินค้าทำให้พ่อค้าชาวต่างชาติเสียเปรียบ ก่อให้เกิดความไม่พอใจของพ่อค้าชาวตะวันตก ซึ่งนำไปสู่ข้อเรียกร้องให้รัฐบาลของตนส่งคณะทูตเข้ามาเจรจาหลายครั้ง จนกระทั่งประสบผลสำเร็จใน พ.ศ. 2398 (ค.ศ. 1855) การทำสนธิสัญญาเบาว์ริงระหว่างไทยกับอังกฤษสามารถแก้ไขปัญหาคือเสียเปรียบทางการค้าได้สำเร็จ ในทางประวัติศาสตร์ถือกันว่ามีความสำคัญต่อประเทศไทย นับว่าเป็นการเปิดประตูให้สยามก้าวเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจแบบเสรีนิยม (มัลลิกา มัสอูดี, 2549 : 2 - 5) ทำให้พ่อค้าชาวอังกฤษสามารถติดต่อซื้อขายกับราษฎรไทยได้โดยตรง สนธิสัญญาดังกล่าวจึงส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงโฉมหน้าของระบบเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศของไทย หลังจากนั้นชาวตะวันตกชาติต่างๆ ก็ทยอยกันเข้ามาขอแก้ไขสนธิสัญญาในทำนองกัน อีกหลายประเทศ นอกจากนี้การปฏิวัติอุตสาหกรรมที่เริ่มขึ้นในประเทศอังกฤษในคริสต์ศตวรรษที่ 18 ได้ส่งผลให้เกิดความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและเศรษฐกิจ จากสังคมเกษตรมาเป็นอุตสาหกรรมที่มีการจ้างงานเพิ่มขึ้น ทำให้เกิดการขยายตัวของชุมชนเมืองในอังกฤษและประเทศในซีกโลกตะวันตก ความเจริญก้าวหน้าด้านการแพทย์และสาธารณสุขที่ตามมา รวมทั้งความอุดมสมบูรณ์ของอาหาร สิ่งต่างๆ เหล่านี้ได้นำไปสู่อัตราการเพิ่มของประชากรอย่างรวดเร็ว ทำให้มีความต้องการบริโภคสินค้าต่างๆ เพิ่มขึ้นเป็นเงาตามตัว จากเหตุผลดังกล่าวได้ทำให้เรือสินค้าของนานาประเทศเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อติดต่อค้าขายที่กรุงเทพมหานครเพิ่มจำนวนมากขึ้นกว่าเดิมหลายเท่าตัว ประกอบกับวิวัฒนาการการเดินทางเรือจากเรือสำเภามาเป็นเรือกลไฟและลัทธิล่าอาณานิคมของมหาอำนาจตะวันตก ก็เป็นแรงบีบบังคับอีกประการหนึ่งที่ทำให้ไทย ต้องก้าวให้ทันกับ ความเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ได้สะท้อนแนวความคิดออกมาเป็นรูปธรรม ด้วยการตรากฎหมายท้องน้ำขึ้นมาบังคับใช้ อันเป็นตัวกำหนดบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่า” ให้ชัดเจนขึ้น

1. สนธิสัญญาเบาว์ริงกับบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่า”

“เจ้าท่า” เป็นขุนนางตำแหน่งหนึ่งสังกัดกรมท่าขวา และกรมท่าซ้าย เกิดขึ้นในระบบราชการไทยในสมัยอยุธยา (กฎหมายตราสามดวง เล่ม 1, 2505 : 233 - 234) กรมท่าซ้ายดูแลลูกค้าชาวจีนและญวน กรมท่าขวาดูแลลูกค้าชาวอาหรับหรือแขก โดยมีสายการบังคับบัญชาขึ้นตรงกับกรมท่ากลาง ซึ่งเป็นศูนย์บัญชาการของกรมท่าอันมีโกษาธิบดีเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุด “เจ้าท่า” ทำหน้าที่ด้านการค้าต่างประเทศ เป็นพนักงานล่าม ติดต่อกับค้าขายและเก็บค่าธรรมเนียมเรือสินค้าชาติต่างๆ ที่เข้ามาค้าขายในราชอาณาจักร เรือที่เข้ามาติดต่อกับค้าขายส่วนใหญ่จะเป็นเรือสำเภามาจากประเทศจีน และประเทศใกล้เคียงหากมีเรือลูกค้าชาวตะวันตกเข้ามาบ้างโกษาธิบดีจะสั่งการให้

“เจ้าท่า” ในกรมท่าขวา หรือกรมท่าซ้ายเข้าไปควบคุมดูแลเป็นครั้งคราวไปไม่มีเจ้าท่ายุโรปรับผิดชอบโดยตรง จนกระทั่งในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นได้มีการแต่งตั้งขุนนางตำแหน่งเจ้าท่ายุโรปในสังกัดกรมท่ากลางขึ้นมาทำหน้าที่พนักงานล่าม ทำการติดต่อกับเรือสำเภามาและต้อนรับแขกเมืองซึ่งเป็นงานที่เน้นไปทางด้านการค้าขายและการทูตเสียมากกว่า ภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงเรือของลูกค้าชาติตะวันตกหลังไหลเข้ามาไม่ขาดสายเพิ่มขึ้นทั้งจำนวน และขนาด อีกทั้งวิธีการเดินเรือ ซึ่งเปลี่ยนไปตามเทคโนโลยีเรือกลไฟที่เข้ามาแทนที่เรือสำเภามา รัฐบาลไทยจึงต้องปรับกระบวนการบริหารจัดการ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ จึงนำไปสู่การตรากฎหมายท้องน้ำขึ้นมาและการสรรหาผู้เชี่ยวชาญชาวต่างชาติเข้ามารับราชการรองรับกับกฎหมายและวิธีการเดินเรือสมัยใหม่ “เจ้าท่า” สมัยใหม่ที่ได้รับการคัดสรรเข้ามาจึงต้องเป็นกัปตันเรือที่มีความเชี่ยวชาญในการเดินเรือ ควบคุมจัดระเบียบการจราจรทางน้ำ และบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือสมัยใหม่ตามแบบตะวันตกที่เรียกว่า “Harbour Master” โดยได้บัญญัติไว้ในกฎหมายท้องน้ำว่า “หับประมาสะแตม” หมายถึง “เจ้าท่า” ตามแบบยุโรป

1.1 บทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่า” ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง

จากการค้าแบบผูกขาดโดยพระคลังสินค้าของไทยที่ทำให้ชาวตะวันตกไม่พอใจและนำไปสู่การเจรจาให้ไทยผ่อนปรนเปลี่ยนแปลงระเบียบและวิธีการค้ากับต่างประเทศใหม่ โดยเริ่มขึ้นตั้งแต่ปลายรัชกาลที่ 2 รัฐบาลอังกฤษได้ส่งนายจอห์น ครอว์ฟอร์ด (John Crawford) เข้ามาเจรจาท้าสัญญา กับไทยใน พ.ศ. 2363 แต่ไม่ประสบผลสำเร็จ จนกระทั่ง ใน พ.ศ. 2368 ร้อยเอกเฮนรี เบอร์นี่ (Henry Burney) เป็นทูตอังกฤษเข้ามาเจรจากับไทยอีกครั้งในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ขณะนั้นอังกฤษได้แผ่ขยายอำนาจเข้ามายังภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ชัยชนะของอังกฤษในสงครามพม่าระหว่าง พ.ศ. 2367 - 2369 มีผลให้อังกฤษมีอำนาจเหนือดินแดนพม่าตอนใต้ทั้งหมด และสามารถครอบครองดินแดนบางส่วนของมลายูไว้ได้ ไทยจึงยอมรับในความสำคัญและอำนาจของอังกฤษมากยิ่งขึ้น ในที่สุดรัฐบาลไทยได้ตกลงทำสนธิสัญญาทางพระราชไมตรีและการค้ากับอังกฤษเป็นครั้งแรกใน พ.ศ. 2369 เรียกว่าสนธิสัญญาเบอร์นี่ แต่สนธิสัญญานี้ไม่มีผลในทางปฏิบัติให้ไทยต้องเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจการค้ากับต่างประเทศอย่างจริงจัง เพราะประสบการณ์และความเชี่ยวชาญด้านการค้าขายกับต่างประเทศของกรมหมื่นเจษฎาบดินทร์* เจ้านายผู้ทรงกำกับราชการกรมพระคลังขณะนั้น

พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย โปรดเกล้าฯ ให้เจ้านายทรงกรมที่มีความสามารถมีโอกาสรับราชการ โดยมีฐานะเป็นผู้กำกับกรมคู่กับเสนาบดีกรมเดิม ด้วยความเชี่ยวชาญด้านการค้าของกรมหมื่นเจษฎาบดินทร์* ทำให้กรมท่ามีบทบาทด้านการค้ากับต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น งานด้านการค้าต่างประเทศและการติดต่อกับชาวต่างชาติโดยเฉพาะชาวยุโรปจึงถูกโอนไปขึ้นกับกรมท่ากลางซึ่งเป็นศูนย์บัญชาการก่อนหน้านั้นการดูแลลูกค้าชาติตะวันตก ขึ้นกับกรมท่าซ้ายบ้าง กรมท่าขวาบ้าง โดยกรมท่ามีโกษาธิบดีเป็นเสนาบดีว่าการ (ดำรงราชานุภาพ, 2511 : 53 - 54) หน่วยงานในสังกัดของกรมท่ามี 3 กรมได้แก่ กรมท่าซ้าย กรมท่าขวา โดยมีกรมท่ากลางเป็นศูนย์บัญชาการ (วชิรญาณวิเศษ, 2430 : 363) ขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าที่เกิดขึ้นมาตั้งแต่สมัยอยุธยาปรากฏหลักฐานในกฎหมายตราสามดวง ดังนี้

“หลวงราชมนตรีเจ้าท่าได้ว่าประเทศอังกฤษ ญวน ฝรั่งเศส นา 800 ...หลวงนนทเกษ เจ้าท่าได้ว่าพราหม์เทศ นา 800... หลวงเทพภักดีเจ้าท่าได้ว่าวิลันดา นา 600” (กฎหมายตราสามดวง, 2521: 108)

กล่าวได้ว่าขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าก่อนการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง ปรากฏในกฎหมายตราสามดวง สมัยอยุธยา มีอย่างน้อย 3 ตำแหน่ง คือ 1. หลวงราชมนตรีเจ้าท่า 2. หลวงนนทเกษเจ้าท่า และ 3. หลวงเทพภักดีเจ้าท่า ทำหน้าที่ด้านการค้าต่างประเทศ เป็นพนักงานล่าม ติดต่อกับค้าขายและเก็บค่าธรรมเนียมเรือสินค้าชาติต่างๆ ที่เข้ามาค้าขายในราชอาณาจักร (รายละเอียดกล่าวไว้ในบทที่ 2) ในขณะนั้นหากมีเรือลูกค้าชาติตะวันตกเข้ามาบ้าง โกษาธิบดีจะสั่งการให้ “เจ้าท่า” ในกรมท่าขวา หรือกรมท่าซ้าย เข้าไปควบคุมดูแลเป็นครั้งคราวไปไม่มีเจ้าท่ายุโรปรับผิดชอบโดยตรง

1.1.1 สาเหตุของการเกิดเจ้าท่ายุโรป

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่าขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าตามกฎหมายตราสามดวงตั้งแต่สมัยอยุธยานั้น เป็นคนเชื้อสายจีน ญวน หรือชาวอาหรับทั้งสิ้น ต่อมาปรากฏหลักฐานในหนังสือวชิรญาณวิเศษ สมัยรัชกาล ที่ 4 ดังนี้

“เพราะฉะนั้นเสนาบดีผู้ว่าการต่างประเทศ จึงได้บังคับให้เจ้าท่าในกรมท่าซ้ายบ้างในกรมท่าขวาบ้างรับราชการแลลูกค้า ซึ่งมาแต่ยุโรปตามล่านำของทูตแลลูกค้านั้น เป็นจีนฤกคนที่เรียกว่าแขกเจรจาภาษานั้นๆ พอได้ราชการ หาได้ตั้งบุตรหลานของคนที่เป็นชาวยุโรปขึ้นเป็นเจ้าท่ารับไม่...

พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ตั้งแต่ปีที่เก้าที่สิบในแผ่นดินนั้นมามีกำปั่นลูกค้าพวกโปรตุเกสบ้างพวกอังกฤษบ้าง ฤกกำปั่นแมนเป็นเรือของพวกอินเดียก็ใช้ธงอังกฤษ มีคนอังกฤษเปนกำปั่นเข้ามาค้าขายหลายลำขึ้นแล้ว มีทูตโปรตุเกสมาแต่เมืองมาเก๊าทูตอังกฤษมาแต่เมืองเบงกอลเข้ามาว่าขอทำสัญญาค้าขาย ด้วยครั้งนั้นเสนาบดีผู้ว่าการต่างประเทศ บังคับให้เจ้าพนักงานในกรมท่าขวาที่ว่าแขกไปรับตามล่านำของพวกทูตแลกำปั่น นายเรือ ลูกค้าซึ่งมานั้น โดยอย่างแต่ก่อนพวกทูตแลลูกค้า

* ต่อมาเสด็จขึ้นครองราชย์เป็นพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว

กับคณนายเรือต่างๆ ซึ่งเป็นคนชาวยุโรปไม่ชอบใจร้องว่าจะใช้พูดจาภาษาแลใช้หนังสือกับพวกเจ้าพนักงานซึ่งเป็นแขกนั้นยากลำบากนัก ...” (วชิรญาณวิเศษ, 2430 : 363 - 634)

ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าเชื้อสายจีน และแขกเป็นผู้ดูแลลูกค้าชาวยุโรปซึ่งเสนาบดีว่าการต่างประเทศเป็นผู้พิจารณาสั่งการ “เจ้าท่า” โดยพิจารณาจากลุ่มชาติหรือภาษาใดที่มากับเรือลำนั้น จึงไม่มีเจ้าท่ายุโรปโดยเฉพาะ จนกระทั่งในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ชาวยุโรปที่นำเรือเข้ามาค้าขายได้ร้องว่าเกิดปัญหาการใช้ภาษาในการสื่อสารกับพนักงานลุ่มของรัฐบาลไทย ซึ่งเป็นพนักงานจากกรมท่าซ้ายและกรมท่าขวา ที่เป็นชาวจีน และชาวอาหรับ เกิดความยากลำบากเนื่องจากใช้ภาษาพูดที่ต่างกัน จึงขอให้รัฐบาลไทยจัดหาคนพูดภาษาล้ำกับคนยุโรปมาช่วยเจรจาในการติดต่อค้าขายด้วย รัฐบาลไทยจึงได้จัดหาคนที่มิเชื้อสายยุโรปที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครมาเป็นพนักงานลุ่มฝรั่ง และตั้งกรมลุ่มขึ้นกับกรมท่ากลาง โดยมีศักดิ์เท่ากับกรมท่าซ้ายและกรมท่าขวาซึ่งมีมาแต่เดิม และให้มีขุนนางตำแหน่งเจ้าท่ายุโรป ไว้สำหรับบังคับบัญชาพนักงานลุ่มอีกชั้นหนึ่ง และจากหลักฐาน

“ ... ตำแหน่งเจ้าท่าซึ่งพระเจ้าแผ่นดินจะได้ตั้งไว้สำหรับจะ ได้รับลูกค้าซึ่งมาแต่ประเทศแผ่นดินใหญ่ต่าง ๆ ในยุโรปนั้นก็ยังมี เพราะว่าราชทูตดูแลลูกค้า ซึ่งมาในกลางครั้งลานที่แต่ข้างแผ่นดินยุโรปก็ย่อมมากับจีนแต่เมืองมาเก๊าบ้าง มากับแขกอินเดียอาหรับแขกมลายูบ้างเอาจีนแลชาวอินเดียและชาวอาหรับ แล มลายูเปลล่านำ เพราะฉะนั้นเสนาบดีผู้ว่าการต่างประเทศจึงได้บังคับ ให้เจ้าท่าในกรมท่าซ้ายบ้าง ในกรมท่าขวาบ้างรับราชการดูแลลูกค้า ซึ่งมาแต่ยุโรปตามลุ่มนำของทูตดูแลลูกค้าชั้น

ครั้นแลเมื่อแผ่นดินพระบาทสมเด็จพระบรมชนกนารถเรียกพระนามว่า พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ตั้งแต่ปีที่เก้าที่สิบในแผ่นดินนั้นมามีกำปั่นลูกค้าพวกโปรตุเกสบ้างพวกอังกฤษบ้าง ถูกำปั่นแน่นเป็นเรือของพวกอินเดียก็ใช้ธงอังกฤษ มีคนอังกฤษเป็นกำปั่นเข้ามาค้าขายหลายลำขึ้นแล้ว มีทูตโปรตุเกสมาแต่เมืองมาเก๊าทูตอังกฤษมาแต่เมืองเบงกอล เข้ามาว่าขอทำสัญญาค้าขายด้วยครั้งนั้นเสนาบดีผู้ว่าการต่างประเทศ บังคับให้เจ้าพนักงานในกรมท่าขวาที่ว่าแขก ไปรับตามลุ่มนำของพวกทูตแลกับคณเรือ ลูกค้าซึ่งมานั้น โดยอย่างแต่ก่อนพวกทูตดูแลลูกค้ากับคณนายเรือต่างๆ ซึ่งเป็นคนชาวยุโรปไม่ชอบใจ ...ครั้งนั้นเสนาบดีว่าการต่างประเทศ จึงได้ปรึกษาพร้อมกันท่านเสนาบดีที่ปรึกษาราชการแผ่นดินทั้งปวง แล้วได้นำความขึ้นกราบทูลแต่พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ฯ จึงทรงหาฤาพร้อมกันเสนาบดีแล้วจึงโปรดให้ตั้งธรรมเนียม ให้พระเจ้าแผ่นดินกับเสนาบดีที่ว่าการต่างประเทศเลือกสันจัดหาคนที่เป้นเชื้อสายคนในยุโรป เมืองใดเมืองหนึ่งซึ่งอยู่ในกรุงเทพมหานคร นี้ตั้งไว้เป็นกรมลุ่มพนักงานอีกจำพวกหนึ่ง เรียกว่าลุ่มฝรั่ง ให้ขึ้นในกรมท่ากลางตั้งกรมท่าซ้ายขวา ซึ่งมีมาแต่เดิม แลให้มีขุนนางตัวนายได้บังคับพวกลุ่มฝรั่งคนหนึ่งเป็นเจ้าท่ายุโรปคนหนึ่ง เรียกว่าลุ่มฝรั่ง ให้ขึ้นในกรมท่ากลางตั้งกรมท่าซ้ายขวาซึ่งมีมาแต่เดิม แลให้มีขุนนางตัวนายได้บังคับพวกลุ่มฝรั่งคนหนึ่งเป็นเจ้าท่ายุโรปคนหนึ่ง ... ตั้งคนซึ่งเป็นเชื้อสายโปรตุเกสเก่าคนหนึ่งเกิดในกรุงเทพมหานครนี้ ชื่อตัวคนนั้น โยเซฟ

ให้เป็นขุนนางเจ้าทำยุโรปโดยนามตามยศในภาษาสังสกฤตว่าหลวงสุรสาคร ถือกักดินา 400 ... ที่หลวงสุรสาครนั้นว่างลง... จึงตั้งคนอังกโกลไสยามิส อังกฤษบุตรหญิงสยามคนหนึ่งชื่อมิสเตอร์อบิด อันแดรให้เป็นที่หลวงสุรสาคร เจ้าท่านนั้นอยู่ต่อมาได้ 3 ปี มิสเตอร์อบิดอันแดรคนนั้นขอลาออกนอก ราชการ นั้นเสียที่อันนั้นว่างอยู่บัดนี้ ” (เรื่องเดียวกัน : 634)

ความดังกล่าวพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ได้ตั้งนายโยเซฟ (Joseph) เป็นคนเชื้อสายโปรตุเกส เกิดในกรุงเทพมหานคร รู้ภาษาละติน โปรตุเกส และภาษาอังกฤษบ้างมาเป็น เจ้าทำยุโรปหรือเจ้าท่าฝรั่งเศสและราชทินนามว่า หลวงสุรสาคร นา 400

นายโยเซฟ หรือหลวงสุรสาครนี้เป็นขุนนางตำแหน่งเจ้าทำยุโรปหรือเจ้าท่าฝรั่งเศสคนแรก ในสมัยรัตนโกสินทร์(วชิรญาณวิเศษ, 2430 : 363 – 364 , อิศร หมวกพิมาย, 2531 : 92) เมื่อนายโยเซฟ หรือหลวงสุรสาครได้ถึงแก่กรรม ต่อมานายโรเบิร์ต ฮันเตอร์(Robert Hunter) ซึ่งเป็นลูกครึ่งพ่อชาวอังกฤษ กับแม่คนไทย เข้ามาเป็นเจ้าทำยุโรป มีราชทินนามว่าหลวงสุรสาคร เช่นกัน ปฏิบัติหน้าที่อยู่ได้ 3 ปี จึงได้ลาออกไปในปี พ.ศ. 2400 (เอนก นาวิกมูล, 2549 : 57 - 58)

นับได้ว่าในราชสำนักไทยตั้งแต่สมัยอยุธยาต่อเนื่องมาจนถึงก่อนรัชกาลที่ 2 ในสมัยรัตนโกสินทร์ นั้น ไม่มีขุนนางตำแหน่งเจ้าทำยุโรปเป็นการเฉพาะ อาจด้วยเหตุผลที่ขณะนั้นราชทูตและลูกค้า ชาวตะวันตกที่เข้ามาติดต่อค้าขายกับไทยนั้น ได้อาศัยมากับเรือสินค้าของจีนบ้างเรือสินค้าของแขกบ้าง จึงใช้ชาวจีน หรือแขก เป็นล่าม เสนาบดีผู้รับผิดชอบ (โกษาธิบดี) จึงสั่งการให้เจ้าท่าในกรมท่าขวาบ้าง กรมท่าซ้ายบ้าง เป็นผู้ดูแลติดต่อค้าขายด้วย ต่อมาชาวยุโรปได้นำเรือสินค้าเข้ามาติดต่อค้าขายด้วยตนเอง และติดต่อค้าขายกับไทยมากขึ้น ขณะนั้นชนชาติตะวันตกมักถือตนว่ามีอำนาจที่เหนือกว่าประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมทั้งประเทศไทยด้วย จึงร้องขอให้เกิดความไม่สะดวกในการติดต่อ ทั้งการทูตและการค้าขึ้น เช่น เกิดความยากลำบากในการสื่อสาร และใช้ภาษาพูดที่ไม่เข้าใจกัน โกษาธิบดี จึงนำความขึ้นกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัยฯ ขอตั้งล่ามฝรั่งขึ้นในกรมท่ากลาง ให้มีขุนนางตำแหน่งเจ้าทำยุโรปเป็นหัวหน้าล่ามฝรั่ง ซึ่งมีข้อสังเกตว่าในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น จะเลือกสรรจากคนเชื้อสายชาวยุโรปที่เกิดในเมืองไทยและเป็นฝรั่งลูกครึ่งที่มีแม่คนไทย และมีความสามารถทางภาษาในการติดต่อกับชาวยุโรปเท่านั้น ไม่ได้เป็นชาวยุโรปที่กำเนิดในทวีปยุโรป ซึ่งอาจด้วยเหตุผลที่ไทยยังไม่ไว้วางใจฝรั่งหรือชาวยุโรปที่เป็นคนต่างชาติต่างภาษา

ดังปรากฏในพระราชพงศาวดารที่ได้กล่าวถึงเหตุการณ์ที่พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อใกล้จะเสด็จสวรรคตได้ตรัสไว้กับพระยาศรีสุริยวงศ์ (ช่วง บุนนาค) จางวางมหาดเล็กที่โปรดให้เข้าเฝ้าว่า

“การต่อไปภายหน้าเห็นแต่เอ็งที่จะรับราชการเป็นอธิบดีผู้ใหญ่ต่อไปการศึกสงครามข้างญวน ข้างพม่าก็เห็นจะไม่มีแล้ว จะมีอยู่แต่ข้างพวกฝรั่งให้ระวังให้คืออย่าให้เสียที่แก่เขาได้การสิ่งใดของเขา ที่คิดควรจะเรียนเอาไว้ก็ให้เอาอย่างเขา แต่อย่าให้นับถือเลื่อมใสไปทีเดียว” (ทิพากรวงศ์, 2505 : 366)

จากหลักฐานดังกล่าวชี้ให้เห็นว่าในขณะนั้นไทยมีความจำเป็นต้องเรียนรู้วิทยาการสมัยใหม่จากชาวตะวันตกเพื่อให้รู้เท่าทันความคิดจะได้ไม่เพียงพอล้าเสียที่ชาติตะวันตก ขณะเดียวกันนั้นก็มีความหวาดระแวงและไม่ไว้ใจชาวตะวันตก ซึ่งเป็นเหตุผลสนับสนุนความคิดว่าไทยมีความจำเป็นต้องปรับตัวอ่อนอ่อนผ่อนปรนเพื่อให้เกิดความราบรื่นในการติดต่อค้าขายไม่ไห้ชาวตะวันตกยกขึ้นเป็นเหตุผลที่อาจจะนำไปสู่ปัญหาทางการเมืองได้ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องจ้างผู้ที่เชี่ยวชาญภาษาต่างประเทศของชาวยุโรปเข้ามาเป็นขุนนางตำแหน่งเจ้าท่า ขณะเดียวกันก็หวาดระแวงไม่ไว้ใจชาวยุโรป จึงได้ใช้ฝรั่งลูกครึ่งที่มีแม่คนไทยและเกิดในกรุงเทพมหานครเข้ามาเป็นเจ้าท่ายุโรป และรัฐบาลไทยอาศัยขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าในการติดต่อค้าขายกับชาวต่างชาติในบทบาทพนักงานล่ามและการติดต่อต้อนรับลูกค้าชาวต่างชาติเท่านั้น

บทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่า” ในช่วงสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นทำหน้าที่เป็นพนักงานล่ามในการติดต่อค้าขายกับลูกค้าชาวต่างประเทศและดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับการค้าทางเรือ โดยกรมท่าซ้ายดูแลลูกค้าที่มาจากจีน และญวน ส่วนกรมท่าขวา ดูแลลูกค้าที่มาจากอินเดีย อาหรับและมลายู ขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าเป็นคนเชื้อสายจีน ญวน หรือชาวอาหรับทั้งสิ้น อยู่ในระบบราชการไทยตั้งแต่สมัยศรีอยุธยา ขึ้นกับกรมพระคลัง หรือกรมท่าในสมัยรัตนโกสินทร์มีโกษาธิบดีเป็นเสนาบดีว่าการได้สั่งการให้เจ้าท่าในกรมท่าซ้ายบ้าง ในกรมท่าขวาบ้างดูแลต้อนรับลูกค้าชาวยุโรป ยังไม่มีขุนนางตำแหน่งเจ้าท่ายุโรปโดยตรง ภายหลังมีเรือลูกค้าชาวยุโรปเข้ามาติดต่อค้าขายกับไทยมากขึ้นจึงเกิดอุปสรรคในการติดต่อสื่อสารที่พูดภาษาไม่เข้าใจกันเพราะล่ามของรัฐบาลไทยเป็นชาวจีนหรือแขกจนชาวยุโรปเหล่านั้นได้ร้องขอมายังรัฐบาลไทยขอให้จัดพนักงานล่ามที่พูดจาสื่อสารภาษาเดียวกับตนเพื่อความเข้าใจกันและเกิดความสะดวกในการติดต่อสื่อสารกันมากขึ้น รัฐบาลไทยจึงได้แต่งตั้งเจ้าท่ายุโรปขึ้นเป็นลูกครึ่งฝรั่งแม่คนไทยและเกิดในกรุงเทพมหานคร ไม่ใช่ชาวยุโรปแท้ อาจจะเป็นเพราะเหตุผลที่ไทยยังไม่ไว้ใจชาวตะวันตกและยังไม่มี ความจำเป็นที่จะต้องเฟ้นหาชาวยุโรปที่มีความเชี่ยวชาญด้านการเดินเรือสาเหตุที่รัฐบาลไทยไม่แต่งตั้ง “เจ้าท่ายุโรป” ขึ้นมาในช่วงสมัยอยุธยาถึงสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น และสาเหตุที่มี “เจ้าท่ายุโรป” ขึ้นมาเป็นขุนนางในราชสำนักไทย อาจเกิดจากเหตุผล คือ

1. ตั้งแต่สมัยอยุธยามาจนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นในราชสำนักไม่ได้มีขุนนางตำแหน่งเจ้าท่ายุโรปขึ้นมาดูแลรับผิดชอบ โดยเฉพาะ เนื่องจากขณะนั้นปริมาณเรือสินค้าของชาวยุโรปที่เข้ามาติดต่อค้าขายกับรัฐบาลไทยมีจำนวนไม่มากนักและไม่ได้เข้ามาสม่ำเสมอ

2. ขุนนางตำแหน่งเจ้าท่ายุโรปได้ถูกตั้งขึ้นมาเป็นครั้งแรกในสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ก็เนื่องมาจาก เดิมชาวยุโรปอาศัยระวางสินค้าจากเรือจีน หรือ แขก จึงไม่ต้อง มีล่ามยุโรป โดยเฉพาะ ต่อมาชาวยุโรปได้นำเรือเข้ามาติดต่อค้าขายด้วยตนเอง จึงร้องขอ ให้มีพนักงานล่ามที่พูดภาษา

เดียวกับคน อันมาจากสาเหตุการสื่อสารกันระหว่างเรือลูกค้าชาวยุโรปกับ “เจ้าท่า” ซึ่งเป็นตัวแทนรัฐบาลไทยในขณะนั้นสื่อสารภาษาไม่เข้าใจกัน

3. รัฐบาลตั้งคนยุโรปลูกครึ่งที่มีแม่เป็นไทยเพราะไม่ไว้ใจคนยุโรปที่กำลังล่าอาณานิคมในเวลานั้น

1.1.2 วิวัฒนาการของเรือสินค้าในช่วง รัชกาลที่ 2 ถึงรัชกาลที่ 4

การเดินทางขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศใช้เรือสำเภามาแต่ครั้งโบราณแล้ว จนกระทั่งในปีที่ทำสนธิสัญญาเบาว์ริง พ.ศ. 2398 นั้นตรงกับการจัดงาน “มหกรรมนานาชาติ” (International Exhibition) ที่กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส และบริษัท เรือคิวนาร์ด (Cunard) ประสบความสำเร็จในการเดินเรือเหล็กเครื่องจักรไอน้ำ ข้ามมหาสมุทรแอตแลนติกได้เป็นครั้งแรก และเป็นเวลาที่ทางยุโรปเกิดการปฏิวัติอุตสาหกรรม มีการค้าขายแบบเสรีของเศรษฐกิจเสรีนิยมและมีแนวคิดสังคมนิยมเกิดขึ้นพร้อมๆ กัน (มัลลิกา มัสอูดี, 2549 : 2 - 5) ด้วยความเจริญ ก้าวหน้าทางวิทยาการสมัยใหม่ทำให้เรือที่ใช้และวิธีการเดินเรือแตกต่างจากอดีต การเดินเรือดำเนินไปภายใต้หลักวิชาการด้วยวิทยาการเดินเรือสมัยใหม่ และเรือมีวิวัฒนาการจากเรือใบแบบสำเภาและกำปั่น มาเป็นเรือกลไฟ (หรือกำปั่นไฟ) ซึ่งเป็นเรือเหล็กขนาดใหญ่ บรรทุกสินค้าได้มากกว่าเดิม และเดินด้วยกำลังเครื่องจักรที่มีความเร็วสูง และเจ้าของเรือสามารถกำหนดเวลาเรือออกจากท่าต้นทางถึงปลายทางได้ค่อนข้างแน่นอน กล่าวกันว่าเรือกลไฟลำหนึ่งใช้เวลาเพียง 5 วัน ในการเดินทางจากสิงคโปร์มากรุงเทพฯ ในขณะที่เรือกำปั่นใบต้องใช้เวลา 13 - 17 วัน เรือกำปั่นฝรั่งหรือเรือกลไฟ ในการค้าต่างประเทศทั่วโลก รวมถึงการเดินทางในน่านน้ำตะวันออกจึงได้รับความนิยม เรือสำเภาแบบจีนหมดความนิยมลงในเวลาอันรวดเร็ว เนื่องจากลำสมัยและความเร็วต่ำ สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้แรงงานของลูกเรือจำนวนมากและเสียเวลาในการเดินทาง จากเรือสำเภาที่ใช้ใบซึ่งต้องอาศัยแรงลม การเดินเรือสำเภาต้องเป็นไปตามฤดูกาล ด้วยลักษณะพิเศษของเรือกลไฟนี้ทำให้การค้าทะเลได้เปลี่ยนมาใช้เรือกลไฟเป็นพาหนะในการขนส่งลำเลียงสินค้าแทนเรือสำเภา (พจนานุกรม, 2523: 57 - 58 , อติสร หมวกพิมาย, 2531 : 268)

วิวัฒนาการของเรือที่เปลี่ยนไปทำให้เรือกลไฟเข้ามาแทนที่เรือสำเภาแบบโบราณซึ่งการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหันมาใช้เรือกลไฟที่บรรทุกได้มากกว่า และสามารถกำหนดเวลารับส่งสินค้าได้ค่อนข้างแน่นอน จึงมีความสะดวกรวดเร็วกว่าเดิม อย่างไรก็ตามกฎการเดินเรือที่ใช้กันมาแต่ก่อนนั้น ไม่ได้คิดเผื่อไว้สำหรับใช้กับวิทยาการของเรือกลไฟ เรือกลไฟนี้จึงเป็นสิ่งประดิษฐ์ใหม่ที่เกินความคาดหมายของคนไทยในสมัยนั้น ซึ่งการเดินเรือสมัยใหม่ต้องใช้ทักษะ และความระมัดระวังในการป้องกันอันตรายจากการเดินเรือเมื่อเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีการจราจรทางน้ำคับคั่งมากขึ้นกว่าเดิม



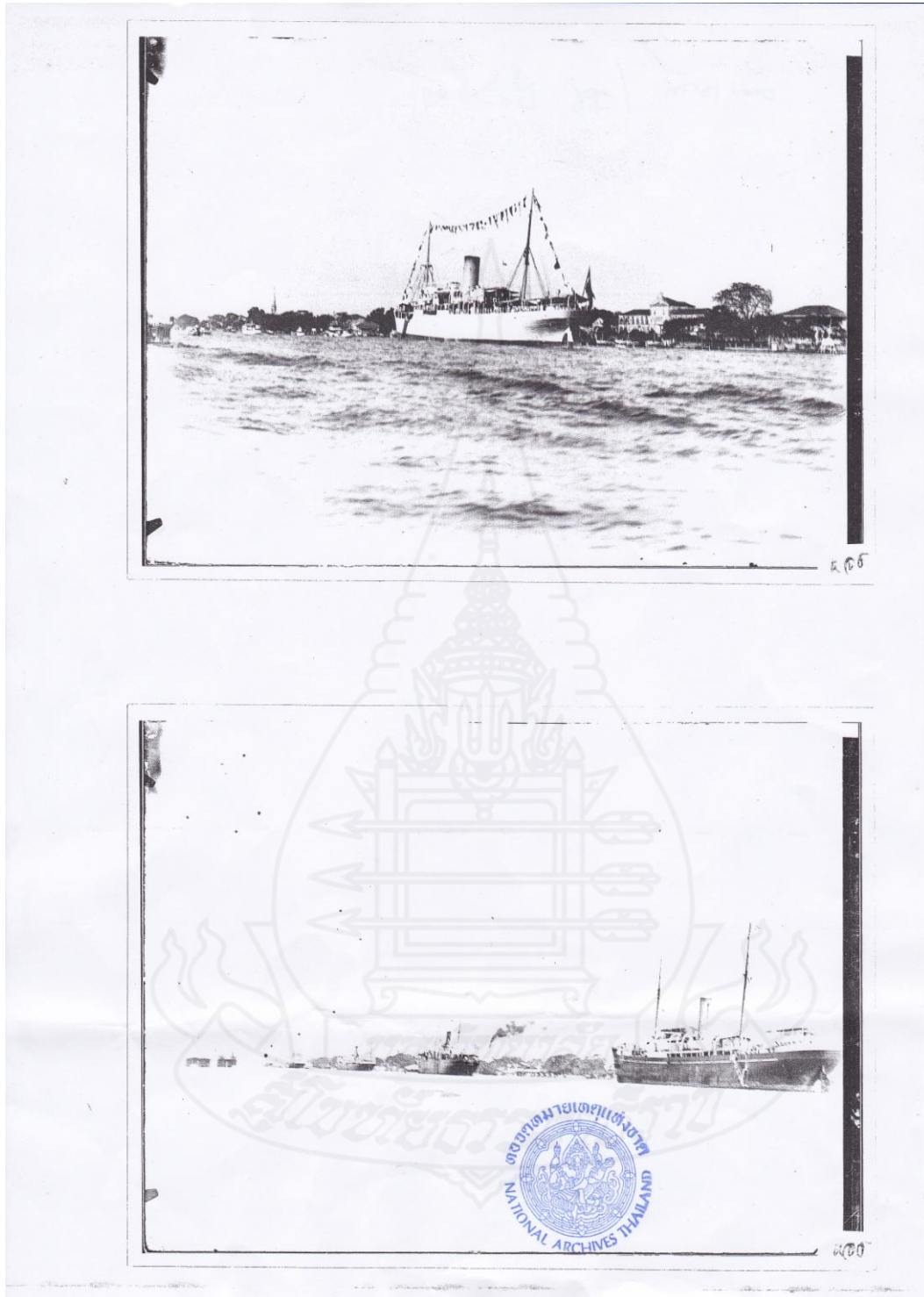
ภาพที่ 3.1 เรือสำเภากจีน

ที่มา : www.jiewfudao.com (เข้าถึงข้อมูลเมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2553)



ภาพที่ 3.2 เรือกำปั่นฝรั่ง

ที่มา : หอจดหมายเหตุแห่งชาติ ภาพเมาท์ 78 ภาพเรือ



ภาพที่ 3.3 เรือสินค้า

ที่มา : หอจดหมายเหตุแห่งชาติ ภาพแม่ทัพ 78 / หอช ภาพเรือสินค้า

1.2 จำนวนเรือที่เปลี่ยนแปลง

การติดต่อค้าขายทางเรือระหว่างประเทศของไทยก่อนการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง จะติดต่อค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงเป็นส่วนใหญ่ เช่น จีน ญวน อินเดีย มลายู และอินโดนีเซีย เป็นต้น จึงมีเพียงเรือสำเภาแบบโบราณเท่านั้นและมีจำนวนไม่มากนัก การจราจรทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาก็ไม่คับคั่ง ในขณะนั้น “เจ้าท่า” ทำหน้าที่ด้านการต่างประเทศ เป็นพนักงานล่าม กิจกรรมค้าทางเรือ ติดต่อค้าขาย และเก็บค่าธรรมเนียมเรือสินค้าชาติต่างๆ กับเรือสำเภาที่มาจากต่างประเทศ ซึ่งจำนวนเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาที่เพิ่มขึ้นในขณะนั้นปรากฏหลักฐาน ดังนี้

“ก่อน พ.ศ. 2398 มีเรือสินค้าเข้ามาค้าขายในประเทศไทยไม่เกินปีละ 15 ลำ” (Bangkok Calendar 1865 อ่างในนันทนา คณิตเวสส, 2539 : 23)

และ

“หลังจากการทำสนธิสัญญาเพียงปีเดียวเท่านั้นได้มีเรือต่างชาติเข้ามาค้าขายเพิ่มขึ้นจำนวนมากกว่า 30 กว่าลำเป็น 200 ลำ ...” (เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, 2507 : 315)

จากหลักฐานดังกล่าวชี้ให้เห็นว่าจำนวนเรือที่เข้ามาติดต่อค้าขายในแม่น้ำเจ้าพระยามีปริมาณน้อย ภายหลังจากการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงปริมาณเรือได้เพิ่มจำนวนมากขึ้นอย่างรวดเร็ว จากสามสิบลำ เป็นเป็นร้อยๆ ลำต่อปี ขณะนั้น “เจ้าท่า” ทำหน้าที่เป็นพนักงานล่ามในการติดต่อต้อนรับลูกค้าชาวต่างประเทศ และดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับการค้าทางเรือสำเภา วิศวนาการการเดินเรือที่เปลี่ยนไปเป็นเรือกลไฟแบบยุโรปหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง ทำให้วิธีการเดินเรือและหลบหลีกเรือแบบดั้งเดิมที่มีกันมาตั้งแต่ครั้งโบราณนั้น ต้องมีการปรับปรุงให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในขณะนั้นด้วย

1.3 บทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่า” ภายหลังจากการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง

การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าท่ายุโรปในช่วงต่อมานับว่ามีความราบรื่นขึ้นกว่าแต่ก่อน เนื่องจากผู้ดำรงตำแหน่งเจ้าท่ายุโรปเป็นผู้ที่มีเชื้อสายมาจากชาวยุโรปจึงมีความสามารถด้านภาษาอังกฤษ และภาษายุโรปอื่นๆ สามารถต้อนรับแขกเมืองและรู้ขนบธรรมเนียมต่างๆ ของชาวตะวันตก การที่ไทยต้องเผชิญกับสถานการณ์การเมืองภายใต้แรงกดดันของมหาอำนาจตะวันตกนั้น ในประเด็นปัญหาการค้าระหว่างประเทศของรัฐบาลไทยกับพ่อค้าชาวอังกฤษก็เป็นเรื่องสำคัญที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงตระหนักดีว่าในอีกไม่ช้าอังกฤษจะต้องส่งคณะทูตเข้ามาติดต่อขอแก้ไขสนธิสัญญากับไทยอีก จึงทรงเตรียมการป้องกันมิให้เกิดความยุ่งยากขึ้น และเพื่อไม่ให้ต้องเสียพระเกียรติยศที่ต้องยอมจำนนต่อความกดดันของอังกฤษ (F.W. Riggs, 2512 : 20) พระองค์จึงทรงมีพระราชหัตถเลขาไปถึงข้าหลวงแห่งเมืองสิงคโปร์ ขอร้องอังกฤษมิให้ส่งผู้แทนมาเจรจาที่กรุงเทพฯ จนกว่าจะได้ถวายพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 3 เสร็จเรียบร้อยแล้ว และภายในระยะเวลา 2 – 3 เดือนนั้นเองพระองค์ก็ทรงออกประกาศเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์ต่างๆ หลายประการ เช่น เรื่องภาษีสินค้า

ประเพณีการเข้าเฝ้า เป็นต้น การปฏิรูปเช่นนี้มีผลให้การเจรจาครั้งต่อมามีความกดดันและความตึงเครียดลง(ปิยนาค บุนนาค, 2520: 169 - 170)

การบริหารราชการในสถานการณ์ขณะนั้นก็เพื่อรักษาความอยู่รอดของบ้านเมืองเป็นสำคัญ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงตระหนักถึงอันตรายอันเกิดจากความบีบคั้นของชาวตะวันตก อยู่ก่อนแล้ว เมื่อทรงทราบว่า เซอร์ จอห์น เบาว์ริง(Sir John Bowring) ได้รับแต่งตั้งจากสมเด็จพระนางเจ้าวิดตอเรียแห่งอังกฤษให้เป็นราชทูตเข้ามาติดต่อกับไทย จึงทรงมีพระราชหัตถเลขาถึง เบาว์ริงราชทูตอังกฤษซึ่งเป็นข้าหลวงอังกฤษประจำฮ่องกงเป็นการส่วนพระองค์ เพื่อให้เกิดความเป็นไมตรีกันในครั้งแรก ในปี พ.ศ. 2397(ค.ศ.1854) (เรื่องเดียวกัน : 170 - 171) พระองค์ได้แนะนำให้เบาว์ริงติดต่อเป็นทางการผ่านทางเสนาบดีกรมท่า(อรรณพ ทรัพย์พลอย, 2552 : 160) เพื่อเจรจาแก้ไขสนธิสัญญาคณะของเบาว์ริงเดินทางมาถึงปากน้ำเจ้าพระยาจังหวัดสมุทรปราการเมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2398 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงตั้งคณะผู้เจรจาฝ่ายไทยเพื่อเจรจาแก้ไขสนธิสัญญา โดยพระเจ้าน้องยาเธอกรมหลวงวงษาธิราชสนิท เป็นประธาน นอกจากนี้ก็มีสมเด็จพระยาบรมมหาประยูรวงศ์ (ดิศ บุนนาค) สมเด็จพระเจ้าพระยาบรมมหาพิไชยญาติ (ทัต บุนนาค) และเจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ (ช่วง บุนนาค) สมุหพระกลาโหม เจ้าพระยาวิวงค์ (ขำ บุนนาค ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น “ทิพากรวงศ์”) เป็นผู้ร่วมเจรจา สัญญานี้ได้ทำกันที่พระราชวังเดิม คือ พระราชวังเก่าของพระบาทสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช การเจรจาสำเร็จลุล่วงไปด้วยดีและ มีการลงนามในสนธิสัญญา ในวันที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2398 ผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการดำเนินการตามพระบรมราโชบายนั้นคือ เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์(ปิยนาค บุนนาค, 2550 : 44) ผลจากสนธิสัญญาดังกล่าวทำให้ระบบการค้าผูกขาดโดย พระคลังสินค้าแบบดั้งเดิมได้ถูกยกเลิกพ่อค้าอังกฤษได้รับอนุญาตให้ซื้อขายโดยตรงกับราษฎรไทย นับแต่นั้นมากิจการค้าทางทะเลหรือการค้าเรือพาณิชย์ ตลอดจนการค้าทั้งปวงก็ตกอยู่ในมือของเอกชนที่จะกระทำได้อย่างเสรี (พจนาน เทลิ่งอรุณ, 2523 : 56) ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อระบบการค้าและระบบเศรษฐกิจของประเทศ ผลผลิตทางการเกษตรจากเดิมที่ผลิตเพื่อพอเลี้ยงชีพมาเป็นการผลิตเพื่อจำหน่าย และข้าวได้เป็นสินค้าออกสำคัญนำไปสู่การผลิตในปริมาณมากเพื่อที่ส่งออก

หลังจากการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงแล้ว ก็ได้มีประเทศต่างๆ ทอยกันเข้ามาขอแก้ไขสัญญาอีกหลายประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกาและฝรั่งเศส พ.ศ. 2399 โปรตุเกส เดนมาร์ก และ เยอรมัน พ.ศ. 2401 สอตันดา พ.ศ. 2403 และ ปรัสเซีย พ.ศ. 2404 เป็นต้น(ประยูทธ สิทธิพันธ์, 2516 : 97) ส่งผลให้เรือสินค้าต่างประเทศเข้ามาติดต่อกับชายกับราษฎรไทยในแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานครมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นกว่าเดิมหลายเท่าตัวปรากฏในพระราชพงศาวดารเจ้าพระยา ทิพากรวงศ์ ดังนี้

“ลูกค้าวาณิชมาตั้งห้างค้าขายสิ่งของต่างๆ ที่ไม่เห็นก็ได้เห็นของที่ไม่เคยมีก็มีขึ้น และมีเรือกำปั่นพ่อค้าทอดอยู่ในแม่น้ำถึง 60 ลำ เพราะเหตุที่ได้ทำหนังสือสัญญากับต่างประเทศ

การค้าขายเจริญขึ้นรวดเร็วไม่เคยมีเหมือนเช่นนี้มาก่อน ... ลูกค้านานาประเทศเข้ามาค้าขายซื้อข้าวออกไปปีหนึ่งก็ถึง 300 ลำ บางปีก็ 400 ลำ ราษฎรก็ได้ขายข้าวไปแก่ลูกค้านานาประเทศเป็นจำนวนข้าวออกไปปีหนึ่งถึง 80000 เกวียนบ้าง 80000 เกวียนเศษบ้าง” (เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, 2507 : 315)

กล่าวได้ว่าสนธิสัญญาเบาว์ริงเกิดขึ้นมาจากการเรียกร้องของอังกฤษซึ่งมีอิทธิพลต่อประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และพระบรมราชโบายในการรักษาเอกราชของไทยในขณะนั้นผลของสนธิสัญญาดังกล่าว ทำให้เกิดการค้าเสรีพ่อค้าชาวอังกฤษสามารถติดต่อค้าขายกับราษฎรไทยได้โดยตรง นอกจากนี้ยังมีประเทศอื่นๆ เข้ามาของแก่ไขสนธิสัญญาอีกหลายประเทศ ทำให้การค้าขายระหว่างพ่อค้าชาวต่างชาติกับราษฎรไทยขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ปริมาณเรือสินค้าจากต่างประเทศที่เข้ามารับและส่งสินค้า ได้เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มจำนวนมากขึ้นอย่างรวดเร็ว หลังจากการทำสนธิสัญญานี้ทำให้ปริมาณเรือเพิ่มขึ้นกว่าเดิมหลายเท่าตัวตามหลักฐานพบว่ามีเรือกำปั่นของพ่อค้าชาวต่างประเทศทอดสมออยู่ในแม่น้ำเจ้าพระยาภายหลังการทำสนธิสัญญาดังกล่าวถึง 60 ลำ และมีเรือเข้ามาค้าขายซื้อข้าวออกไปปีหนึ่งก็ถึง 300 ลำ บางปี ก็ 400 ลำ

ผลที่ตามมาคือพ่อค้าชาวตะวันตกเข้ามาซื้อขายสินค้าและประกอบกิจการค้าต่างๆ ในกรุงเทพเป็นจำนวนมาก อีกทั้งการปฏิวัติอุตสาหกรรมในยุโรปที่ทำให้เครื่องจักรเข้ามามีบทบาทสำคัญในอุตสาหกรรมต่างๆ รวมทั้งเรือเดินทะเล ด้วยความเจริญก้าวหน้าทางวิทยาการสมัยใหม่ทำให้เรือที่ใช้และวิธีการเดินเรือแตกต่างจากอดีต การเดินเรือดำเนินไปภายใต้หลักวิชาการด้วยวิทยาการเดินเรือสมัยใหม่ และเรือมีวิวัฒนาการจากเรือใบแบบสำเภาและเรือกำปั่น มาเป็นเรือกลไฟ (หรือกำปั่นไฟ) มีขนาดใหญ่ขึ้นกว่าเรือสำเภา บรรทุกสินค้าได้จำนวนมากกว่าเดิม และเดินด้วยกำลังเครื่องจักรที่มีความเร็วสูง และเจ้าของเรือสามารถกำหนดเวลาเรือออกจากท่าต้นทางถึงปลายทางได้ค่อนข้างแน่นอน เรือกลไฟมีจำนวนมากขึ้นเป็นลำดับและได้รับความนิยมในการใช้รับส่งสินค้าแทนที่เรือสำเภาเงินแบบโบราณ เนื่องจากการบรรทุกต่อครั้งได้จำนวนมากกว่าเดิม มีความเร็วมากกว่าและกำหนดเวลาในการเดินทางได้ค่อนข้างแน่นอน วิธีการเดินเรือก็ได้เปลี่ยนไปเพราะเรือกลไฟมีกำลังมากและมีความเร็วสูง การเดินเรือและการหลบหลีกเรือใช้หลักวิชาการเดินเรือสมัยใหม่ ที่ต้องปฏิบัติตามกฎการเดินเรืออย่างเคร่งครัดและใช้ความระมัดระวังมากขึ้นกว่าเดิม(วิลเลียม เอช. แมคนิลล์ แพลโดย สุจิตรา วุฒเสถียร และคณะ, 2519 : 362 , เจริญ ไชยชนะ, 2515 : 55)

อีกตัวแปรหนึ่งที่สำคัญไม่น้อยทีเดียว นั่นคืออิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตกซึ่งแผ่ขยายเข้ามาในประเทศแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้พร้อมกับลัทธิล่าอาณานิคม ไทยจึงต้องปรับประเทศให้มีความทันสมัย ด้วยการก้าวให้ทันกับเทคโนโลยีการเดินเรือสมัยใหม่ เพื่อไม่ให้ชนชาติตะวันตกเป็นข้ออ้างในการเข้าแทรกแซงกิจการภายในประเทศได้

จึงมีแนวคิดในการจัดทำร่างกฎหมายท้องถิ่นขึ้นมาเพื่อใช้เป็นกฎในการควบคุมและจัดระเบียบการจราจรทางน้ำดังปรากฏในพระราชบัญญัติกฎหมายท้องถิ่นในสมัยรัชกาลที่ 4 ดังนี้

“ศุภมัสตจุลศักราช 1219* สัปตสังวัจฉรมหิดลิตมาสสุภกษัตริย์จตุตถิติศุภรวารบริเฉทกำหนดพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอมฤตสวาทสมมติเทพยพงศ์ วงศาธิศวรภักษัตริย์วชิราวุฒิราชมิกโรดมจตุรันตบรมมหาจักรพรรดิราชสังกาศบรมธรรมมิกมหาราชาธิราช บรมนาถบพิตรพระจอมเกล้าผู้ทรงคุณธรรมอันมหาประเสริฐเสด็จออก ณ พระที่นั่งอมรินทรวินิจฉัย มีใ้พระยารัตนวิเศษโดยสถานอุตรภูมิฯ พร้อมพระราชวงศานุวงศ์ แลข้าทูลละอองธุลีพระบาทผู้ใหญ่ผู้น้อย เฝ้าอยู่โดยลำดับ จึงเจ้าพระยาวิวงค์มหาโกษาธิบดีว่าที่พระคลัง กราบบังคลทูลพระกรุณาว่าทุกวันนี้ เรือลูกค้าต่างประเทศเข้ามาค้าขายมาก เรือใหญ่ทอดก้ำวก่ายกันไม่เป็นอันดับ แลกัปตันนายเรือก็ลงเรือตีกรรเชียงเที่ยวขึ้นลงในลำแม่น้ำมิได้ขาดเกิดความขึ้นเพราะเรือโดนกัน แลความอื่นๆ เป็นหลายอย่าง ขอพระราชทานพระราชบัญญัติไว้เป็นกฎหมายสำหรับลำแม่น้ำฉบับหนึ่ง ถ้ามีความเกี่ยวข้องไปข้างหน้าจะได้ตัดสินตามพระราชบัญญัติซึ่งโปรดไว้ จึงมีพระบรมราชโองการมานพระบัณฑูรสิงหนาทคำรัสเหนือเกล้าเหนือกระหม่อมว่า แต่ก่อนมาเรือลูกค้าวานิชเข้ามาขาย ณ กรุงเทพมหานครน้อย จึงไม่มีกฎหมายสำหรับเรือใหญ่ มีแต่ด้วยเรือเล็กขึ้นลงในแม่น้ำ ...

มาตรา 8 ... อนึ่ง เรือกลไฟจะมีไปข้างหน้าหลายลำ จะไปมาตามน้ำทวนน้ำก็คืออย่าให้เดินริมฝั่ง ให้เดินกลางน้ำริมแนวเรือใหญ่ทอด ด้วยเรือกลไฟมีกำลังเร็วมาก เรืออื่นจะหลีกเลี่ยงไม่ทัน ... (ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2403 – 2404), 2528 : 148 - 150)

เนื้อหาของพระราชบัญญัติกฎหมายท้องถิ่นที่ร่างขึ้นมาใน พ.ศ. 2400 (ประกาศใช้บังคับเป็นกฎหมายเมื่อ พ.ศ. 2403) นี้สะท้อนให้เห็นถึงความเปลี่ยนแปลงด้านการค้าทางเรือเดินทะเลระหว่างประเทศและวิธีการเดินเรือ กล่าวคือมีเรือสินค้าต่างประเทศขนาดใหญ่เข้ามารับและส่งสินค้าในแม่น้ำเจ้าพระยา เพิ่มปริมาณขึ้นอย่างรวดเร็ว วิธีการเดินเรือก็ได้เปลี่ยนไปตามวิทยาการสมัยใหม่ ซึ่งคำว่า “เรือใหญ่” ที่ระบุในกฎหมายนี้ น่าจะเป็นเรือกลไฟ เช่น เรือกลไฟอย่าให้เดินริมฝั่ง ให้เดินกลางน้ำริมแนวเรือใหญ่ทอด ด้วยเรือกลไฟมีกำลังเร็วมาก เรืออื่นจะหลีกเลี่ยงไม่ทัน เป็นต้น

* จุลศักราช 1219 ตรงกับ พ.ศ. 2400 จาก ปฏิทิน สำหรับค้นคว้าวันเดือน จันทรคติ กับ สุริยคติ แต่ปีขาล จัตวาศก ร.ศ. 1 พ.ศ. 2325 จ.ศ. 1144 ถึงปีวอก จัตวาศก ร.ศ. 151 พ.ศ. 2475 จ.ศ. 1294 กรมวิชาธิการกระทรวงธรรมการ

ดังนั้นการเดินทางเรือสมัยใหม่จึงต้องใช้ทักษะ ความชำนาญ และความระมัดระวังในการป้องกันอันตรายจากการเดินเรือมากขึ้นกว่าเดิม ซึ่งขณะนั้น “ไม่มีกฎหมายสำหรับเรือใหญ่ มีแต่ว่าด้วยเรือเล็กขึ้นล่องในแม่น้ำ” จึงทำให้ ขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการเดินเรือและการจอดเรือ อีกทั้งเกิดภัยความจากอุบัติเหตุเรือโดนกัน (ชนกัน) เช่น เรือใหญ่ทอดค้ำวาก่ายกันไม่เป็นอันดับ แลก็ปัดนายนเรือก็ลงเรือ ตีกรรเชียงเที่ยวขึ้นล่องในลำแม่น้ำมิได้ขาดเกิดความขึ้นเพราะเรือโดนกัน แลความอื่นๆ เป็นหลายอย่าง เป็นต้น

บทบาทและอำนาจหน้าที่ของเจ้าท่ายุโรปก็ได้เปลี่ยนไปตามสถานการณ์ รัฐบาลไทยจึงมีความจำเป็นต้องสรรหาบุคคลผู้มีคุณสมบัติที่เหมาะสมมาดำรงตำแหน่งเจ้าท่ายุโรปซึ่งเจ้าท่ายุโรปภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงไม่ได้เป็นเพียงพนักงานล่ามสำหรับดูแลลูกค้าชาวต่างชาติที่เข้ามาติดต่อค้าขายดังเช่นในอดีต แต่จำเป็นต้องใช้บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านการเดินเรือ และต้องมีความรู้ด้านกฎหมายและขนบธรรมเนียมของชาวตะวันตกด้วย มาเป็นเจ้าท่าสมัยใหม่ตามแบบอย่างชาวยุโรป ปรากฏหลักฐานในหนังสือ วชิรญาณวิเศษ ดังนี้

“... ด้วยการทำงานที่จะต้องพูดเจรจาด้วยยุโรปนั้นหลายภาษา และต้องรู้จักกฎหมายขนบธรรมเนียมเมืองต่างๆ ในยุโรปให้มากกว่าแต่ก่อน เพราะฉะนั้นจำเป็นต้องหาคนที่เป็ชชาวยุโรปแท้ กว้างขวางรู้จักคนยุโรปต่างๆ เปนอันมากแล เปนคนเที่ยงธรรม ซื่อสัตย์ ต่อการชอบแลผิดทั้งปวงไม่ถือเขาถือเราว่าเปนคนประเทศตัวแลประเทศอื่น แลซึ่งจะเปนที่ชอใจแก่กงสุลทุกประเทศ ที่อยู่ในกรุงเทพ มีกิริยาเปนที่ชอใจของผู้ครองแผ่นดินฝ่ายสยาม มาแต่งตั้งให้เปนเจ้าท่ายุโรป แลให้มีบันดาศักดิ์อำนาจแลเบียดหัวดี เจริญขึ้นกว่าที่หลวงสุรสาครคนเก่าสมควรแก่กาลบัดนี้ ...

ในปีมะแมเอกศกเป็นปีที่ 9 ในรัชกาลของเราจึงได้ตั้งให้ยอน บุษ อิศเกวร์ เปนหลวงวิสุทธิสาศรดิฐเจ้าท่ายุโรป ได้ว่ากล่าวการล่ามพนักงานสำหรับแขกเมือง แลลูกค้ายุโรปขึ้นกรมท่ากลาง พระราชทานให้ถือศักดินา 600 มีอำนาจได้บังคับบัญชาเรือลูกค้าที่ไปมาค้าขายต่างประเทศและเรือลำเลียงตามกฎหมายท้องน้ำ ที่ได้ตั้งไว้สำหรับประเทศสยาม แลได้ว่าการตั้งหลวงสุรสาคร ผู้ที่เคยตั้งอยู่ในตำแหน่งนั้นจะได้ทำทุกประการ ให้รับราชการในตำแหน่งนั้นต่อไป ตั้งแต่วันนี้ตลอดเวลาตามความชอใจของเรา ... คำประกาศสำคัญนี้ ถึงมือหลวงวิสุทธิสาศรดิฐเมื่อใด อำนาจแลศักดินาแลการพนักงานก็ถึงเมื่อนั้น ให้หลวงวิสุทธิสาศรดิฐประพฤติให้สมควรชอด้วยราชการเทอญ ตั้ง ณ วัน 2 เดือน 8 ขึ้น 12 ค่ำ ปีมะแมเอกศก ศักราช 1221 * ...” (วชิรญาณวิเศษ : 2430 : 365 – 366)

* วัน 2 เดือน 8 ขึ้น 12 ค่ำ ปีมะแมเอกศก ศักราช 1221 ตรงกับวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2402 จากปฏิทินสำหรับค้นคว้าวันเดือน จันทรคติ กับ สุริยคติ แต่ ปีขาลจัตวาศก ร.ศ. 1 พ.ศ. 2325 จ.ศ. 1144 ถึงปีออกจัตวาศก ร.ศ. 151 พ.ศ. 2475 จ.ศ. 1294 กรมวิชาการ กระทรวงธรรมการ

จากความข้างต้นแสดงให้เห็นว่าการค้าทางเรือระหว่างประเทศของไทยแต่เดิมค้าขายกับประเทศใกล้เคียง เช่น มลายู จีน อินเดีย เป็นต้น แต่ภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงสถานการณ์ได้เปลี่ยนไปโดยเรือที่เข้ามาติดต่อค้าขายในกรุงเทพมหานครเป็นเรือที่มาจากยุโรปหลายประเทศและเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยามีปริมาณเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งเดิม “เจ้าท่า” เป็นทำหน้าที่พนักงานล่ามในการติดต่อเจรจาค้าขายและดำเนินกิจกรรมการค้าทางเรือจากเหตุการณ์นี้ส่งผลให้รัฐบาลไทยมีความจำเป็นต้องสรรหาผู้ชำนาญการด้านการเดินเรือ มาดำรงตำแหน่ง “เจ้าท่า” เช่น “จำจะต้องหาคนที่ เป็นชาวยุโรปแท้กว้างขวางรู้จักคนยุโรปต่างๆ เป็นอันมากแล เป็นคนเที่ยงธรรมซื่อสัตย์ต่อการชอบแลผิดทั้งปวง ไม่ถือเขาถือเราว่าเป็นคนประเทศตัวเองประเทศอื่น แลซึ่งจะเป็นที่ชอบใจแก่กงสุลทุกประเทศ” มีบทบาทและอำนาจหน้าที่ เป็นหัวหน้าพนักงานล่ามและบังคับบัญชาเรือลูกค้าที่ไปมาค้าขายต่างประเทศและเรือลำเลียงตามกฎหมายท้องน้ำ ดังนี้ “ได้ว่ากล่าวการล่ามพนักงานสำหรับแขกเมือง แลลูกค้ายุโรป... มีอำนาจได้บังคับบัญชาเรือลูกค้าที่ไปมาค้าขายต่างประเทศและเรือลำเลียงตามกฎหมายท้องน้ำ ที่ได้ตั้งไว้สำหรับประเทศสยาม” จึงได้มีพระบรมราชโองการแต่งตั้งให้นายจอห์น บุษ (Mr. John Bush) หรือกัปตันบุช เป็น “เจ้าท่ายุโรป” มียศและราชทินนามว่า “หลวงวิสุทธิสาครดิฐ” เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2402 ขณะที่กัปตันบุชเข้าดำรงตำแหน่งนั้นกฎหมายท้องน้ำยังไม่ได้ประกาศบังคับใช้ แต่ในประกาศพระบรมราชโองการฯ นี้ระบุว่า “มีอำนาจได้บังคับบัญชาเรือลูกค้าที่ไปมาค้าขายต่างประเทศและเรือลำเลียงตามกฎหมายท้องน้ำที่ได้ตั้งไว้สำหรับประเทศสยาม” ประกาศพระบรมราชโองการฯ ฉบับนี้จึงนับได้ว่าเป็นการเตรียมการวางแผนไว้เพื่อรองรับกับกฎหมายที่จะประกาศออกมาใช้ในอนาคต

สรุปได้ว่า ขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าของไทยมีมาตั้งแต่สมัยอยุธยา ทำหน้าที่พนักงานล่ามติดต่อต้อนรับและเจรจาค้าขายกับลูกค้าชาวต่างชาติที่นำเรือสินค้าเข้ามาค้าขายกับไทย มีขุนนางทำหน้าที่ “เจ้าท่า” ต่อเนื่อง กันมาจนถึงในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น แต่เดิมนั้นเมื่อมีเรือสินค้าของพ่อค้าชาวตะวันตกเข้ามาติดต่อค้าขายกับไทย รัฐบาลก็จะมอบหมายให้ “เจ้าท่า” ในกรมท่าซ้าย (จีน) และเจ้าท่าในกรมท่าขวา (แขกอาหรับ) ให้ทำหน้าที่พนักงานล่าม ดูแล ติดต่อต้อนรับและเจรจาค้าขายกับลูกค้าชาวตะวันตกเหล่านั้น ทำให้เกิดอุปสรรคในการติดต่อสื่อสารที่ไม่เข้าใจกัน ภายหลังพ่อค้าชาวตะวันตกได้นำเรือเข้ามาติดต่อค้าขายกับไทยจำนวนมากขึ้น จึงร้องเรียนมายังรัฐบาลไทยขอให้จัดพนักงานล่ามที่สามารถสื่อสารพูดจาภาษาของชาวยุโรปได้ เพื่อให้ง่ายในการติดต่อค้าขาย ซึ่งในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ปรากฏขุนนางตำแหน่งเจ้าท่ายุโรปโดยเฉพาะทำหน้าที่พนักงานล่ามและต้อนรับแขกเมืองในการเจรจาค้าขายกับพ่อค้าเรือสำเภชาวยุโรป ทำให้การติดต่อค้าขายเป็นไปด้วยความราบรื่นภายหลังสนธิสัญญาเบาว์ริงเกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ต่อโครงสร้างระบบเศรษฐกิจการค้าของไทยที่มีมาแต่ครั้งโบราณพ่อค้าชาวต่างชาติสามารถติดต่อค้าขายกับราษฎรไทยได้โดยตรง

ปิดจากระบบการค้าผูกขาดโดยพระคลังสินค้า ส่งผลให้การค้าขายตัวอย่างรวดเร็ว ผลิตผลทางการเกษตรของไทย เดิมจะผลิตขึ้นมาเพื่อให้พ่อแก่การบริโภคนั้น เมื่อระบบการค้าได้เปลี่ยนไปประชาชนพลเมืองโดยทั่วไปมีโอกาสนำผลิตผลของตนออกมาขายให้กับพ่อค้าชาวต่างชาติได้ โดยเฉพาะข้าวเป็นสินค้าออกที่สำคัญที่ผลิตเป็นจำนวนมากเพื่อส่งออก จนทำให้เรือสินค้าจากนานาประเทศเข้ามารับและส่งสินค้าในแม่น้ำเจ้าพระยามากขึ้นกว่าเดิมอย่างไม่เคยมีมาก่อน ประกอบกับเรือสินค้าแบบสำเภาก็ได้เปลี่ยนไปเป็นเรือกลไฟ การเดินเรือเป็นไปตามหลักการเดินเรือสมัยใหม่ และสถานการณ์การเมืองในขณะนั้นไทยจำเป็นต้องปรับประเทศให้มีความทันสมัยอันเป็นผลจากภัยคุกคามของมหาอำนาจตะวันตกด้วย นำไปสู่การตรากฎหมายท้องน้ำขึ้นเป็นกฎสำหรับการเดินเรือ และกำหนดบทบาทและอำนาจหน้าที่ขึ้นใหม่เป็น “เจ้าท่ายุโรป” ซึ่งไม่ได้ทำหน้าที่เป็นเพียงพนักงานล่ามแต่เพียงอย่างเดียว แต่มีบทบาทและอำนาจหน้าที่ด้านการควบคุมการเดินเรือ ที่เข้าออกราชาอาณาจักร บังคับบัญชาให้เป็นไปตามหลักการเดินเรือและกฎหมายท้องน้ำ ซึ่ง “เจ้าท่ายุโรป” จะต้องเคยเป็นกัปตันเรือสินค้าเดินทะเลมาก่อนจึงจะเป็นผู้ที่มีความเชี่ยวชาญในการเดินเรือและสามารถควบคุมบังคับกัปตันเรือชาวยุโรปและชนชาติต่างๆ ให้ปฏิบัติตามกฎการเดินเรืออย่างสากลและเกิดการยอมรับในหมู่กัปตันเรือชาวตะวันตกและกัปตันเรือชนชาติต่างๆ ที่เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยา และจะเกิดความราบรื่นในการปฏิบัติงาน





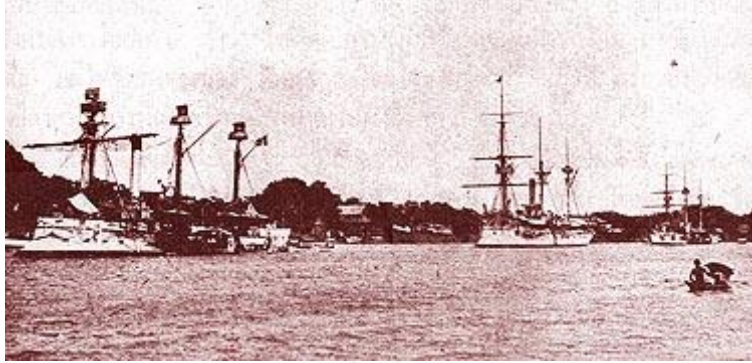
ภาพที่ 3.4 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

http://watphopratabchang.igetweb.com/index.php?mo=18&display=view_single&pid=64659
(เข้าถึงข้อมูล วันที่ 31 ตุลาคม 2553)



ภาพที่ 3.5 เซอร์จอห์น เบาว์ริง

ที่มา : <http://th.wikipedia.org/wiki> (เข้าถึงข้อมูลวันที่ 31 ตุลาคม 2553)



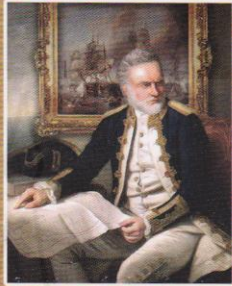
ภาพที่ 3.6 เรือกลไฟ และเรือพาย

ที่มา : <http://www.google.co.th/imglanding> (เข้าถึงข้อมูลวันที่ 8 กรกฎาคม 2553)


1.3.1 เจ้าท่ายุโรปสมัยใหม่ตามประกาศพระบรมราชโองการ

เมื่อกัปตันบุชได้รับการโปรดเกล้าแต่งตั้งให้เป็น “หลวงวิสุทธิสาครดิฐ เจ้าท่ายุโรป” ในวันที่ 11 กรกฎาคม 2402 (วชิรณานิวีสศ, 2430 : 365 – 366 , สมุดไทยดำ เลขที่ 25) ณ วันที่ กัปตันบุชจึงมีทั้งอำนาจและหน้าที่ตามพระบรมราชโองการ มียศเป็น “หลวง” และ ราชทินนามว่า “วิสุทธิสาครดิฐ” สักดินา 600 สังกัดกรมท่ากลาง มีบทบาทและอำนาจหน้าที่ในการดูแลว่ากล่าวเป็นหัวหน้าสั่งการพนักงานล่ามในการต้อนรับแขกเมือง และลูกค้าชาวยุโรป ควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางเรือ การจราจรทางน้ำ แก่เรือสินค้าต่างประเทศ และเรือที่ลำเลียงขนส่งสินค้าต่างๆ ซึ่งไม่ได้ดูแลเฉพาะเรือสินค้าของชาวยุโรปเท่านั้น แต่มีอำนาจควบคุมดูแลบริหารจัดการการจราจรทางน้ำให้กับเรือทุกชนิดที่เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีกรอบอำนาจหน้าที่ภายใต้กฎหมายท้องน้ำ อีกทั้งครอบคลุมถึงงานอื่นๆ ที่กำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งขณะนั้นพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำยังไม่ได้ประกาศออกมาบังคับใช้ กัปตันบุชน่าจะใช้ประสบการณ์จากการเป็นกัปตันหรือนักเดินเรืออันเป็นความสามารถเฉพาะตัวมาใช้ในการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าในการควบคุม เรือกลไฟและเรือต่างๆ ที่เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาในระยะเวลา 9 เดือนก่อนที่พระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำจะประกาศออกมาใช้บังคับ ประกอบกับอาศัยกฎธรรมเนียมการเดินเรือที่ได้มีมาตั้งแต่สมัยโบราณ และบทบาทและอำนาจหน้าที่ของหลวงสุรสาครเจ้าท่ายุโรปคนก่อน มาปรับใช้

นับว่าอำนาจหน้าที่ของหลวงวิสุทธิสาครดิฐเจ้าท่ายุโรปครอบคลุมงานทุกอย่างที่อยู่ในหน้าที่ความรับผิดชอบของเจ้าท่ายุโรปคนก่อน อีกทั้งยังมีบทบาทและอำนาจหน้าที่บังคับบัญชาเรือทุกลำที่เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาให้เป็นไปตามกฎหมายท้องน้ำ ไม่เฉพาะแต่เรือสินค้าของลูกค้าชาวยุโรปเท่านั้น



กัปตัน จอห์น บุษ (Captain John Bush)
 สัญชาติอังกฤษ เกิดเมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม พ.ศ. ๒๓๖๒
 เข้ารับราชการในตำแหน่งเจ้าท่า (Harbour Master)
 สังกัดกรมท่าหลวงโดยได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์จาก
 รัชกาลที่ ๔ เป็นหลวงวิสุทธิสาครดิฐ เมื่อปี พ.ศ. ๒๔๐๒
 ต่อมาได้เลื่อนบรรดาศักดิ์เป็นพระยาวิสุตรสาครดิฐเมื่อ
 วันที่ ๑๓ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๓๒ ในสมัยรัชกาลที่ ๕
 ถือเป็นอธิบดีคนแรกของกรมเจ้าท่า



กรมเจ้าท่า

1278 ถนนโยธา แขวงตลาดน้อย เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร 10100
 โทรศัพท์ 0-2233-1311-8 โทรสาร 0-2238-3017 www.md.go.th

Marine Department Marine Department Marine Department

ภาพที่ 3.7 หลวงวิสุทธิสาครดิฐ หรือ พระยาวิสุตรสาครดิฐ (กัปตันจอห์น บุษ)
 ที่มา : ส.ค.ส. กรมเจ้าท่า พ.ศ. 2554

อย่างไรก็ตามในขณะที่มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้กัปตันบุช ดำรงตำแหน่งเจ้าท่ายุโรปโดยระบุว่าให้มีอำนาจตามกฎหมายท้องถิ่นนั้น ขณะนั้น “กฎหมายท้องถิ่น” หรือ “พระราชบัญญัติกฎหมายท้องถิ่น” อยู่ระหว่างการจัดทำร่างยังไม่เสร็จเรียบร้อย และยังไม่มีคำว่า “ Һับประมาสะแตม” ในพระบรมราชโองการฯ ดังกล่าว ซึ่งสันนิษฐานได้ว่าหลังจากกัปตันบุชเข้าดำรงตำแหน่งเจ้าท่ายุโรปแล้ว กัปตันบุชเองได้เป็นผู้ช่วยโกษาธิบดีจัดทำร่าง “พระราชบัญญัติกฎหมายท้องถิ่น” ขึ้น (พจนานุกรม, 2523 : 59) จึงได้มีการกำหนดคำว่า “ Һับประมาสะแตม” ที่มาจากคำในภาษาอังกฤษว่า “Harbour Master” หมายถึง “เจ้าท่า” ซึ่งได้บัญญัติไว้ในกฎหมายท้องถิ่นว่า “หลวงวิสุตตราครดิส Һับประมาสะแตมเจ้าท่า” (ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2403 – 2404), 2528 : 148 - 150) ซึ่ง หมายถึงตนเองที่เป็น “เจ้าท่ายุโรป” สมัยใหม่ตามแบบอย่างของยุโรปนั่นเอง

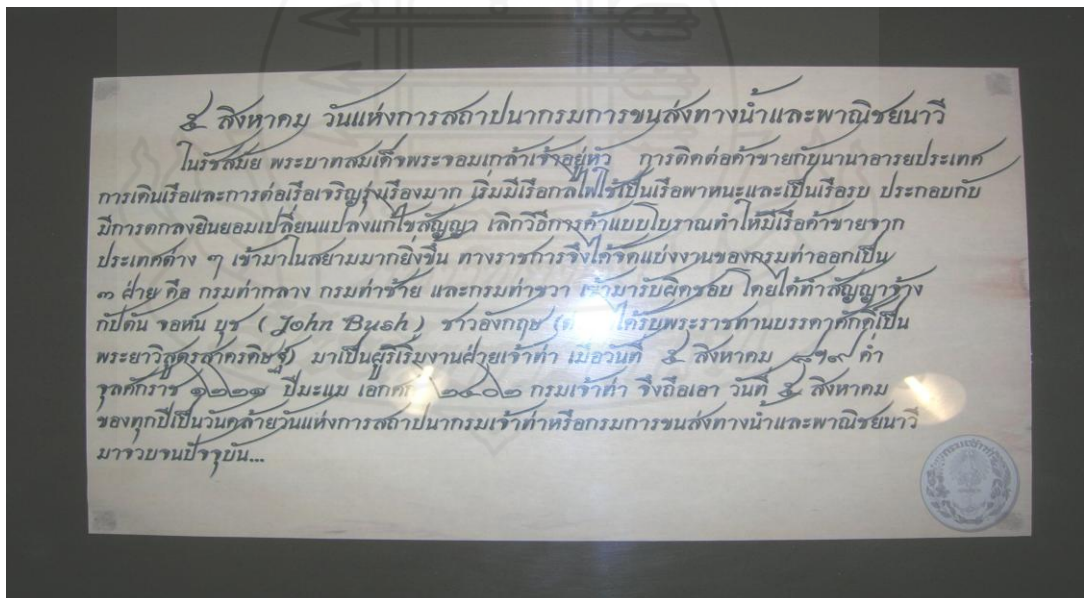
จากความบางตอนของหลักฐานที่อ้าง คือ “ให้รับราชการในตำแหน่งนั้นต่อไปตั้งแต่วันนี้ ตลอดเวลาตามความชอบใจของเรา ... คำประกาศสำคัญนี้ ถึงมือหลวงวิสุตตราครดิสเมื่อใดอำนาจแลศักดินาแลการพนักงาน ก็ถึงเมื่อนั้น ...” (วิธานวิเสศ, 2430 : 365 - 365 , สมุดไทยคำเลขที่ 25) อธิบายได้ว่าประกาศพระบรมราชโองการนี้ได้แต่งตั้งกัปตันบุชให้มีฐานะเป็น “เจ้าท่ายุโรป” มียศและราชทินนามเป็น “หลวงวิสุตตราครดิส” และมีอำนาจหน้าที่ในตำแหน่งนั้น ณ วันที่มีประกาศพระบรมราชโองการ คือ วันที่ 11 กรกฎาคม 2402 ผู้วิจัยเห็นว่าคำประกาศนี้มีความสำคัญรัฐบาลจะต้องมีการวางแผนและเตรียมการมาอย่างดีก่อนมีประกาศพระบรมราชโองการ อีกทั้งกัปตันบุชน่าจะทราบมาก่อนล่วงหน้า และในทางปฏิบัติอาจจะต้องมาช่วยงานหรือทดลองงานอยู่ในระยะเวลาหนึ่ง ก่อนที่จะได้รับการโปรดเกล้าแต่งตั้งให้เป็นเจ้าท่ายุโรป ซึ่งกัปตันบุชคงไม่รีรอที่จะรับทราบคำประกาศนี้ เมื่อมีอำนาจและหน้าที่แล้วก็น่าจะเริ่มต้นวางรากฐานงานเจ้าท่าสมัยใหม่ทันที โดยไม่จำเป็นต้องรอลงนามในสัญญาจ้างและใช้เป็นเงื่อนไขสำคัญในการวางรากฐานงานเจ้าท่า หนึ่งในรากฐานที่สำคัญประการแรกน่าจะได้แก่การจัดทำร่างกฎหมายท้องถิ่นอันจะเป็นเครื่องมือช่วยในการปฏิบัติงานและกำหนดบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ เจ้าท่ายุโรปให้มีความชัดเจนขึ้น

ยศและราชทินนาม “หลวงวิสุตตราครดิส” นี้ปรากฏหลักฐานในเอกสารหรือหนังสือหลายเล่มเขียน สระตัวสะกด และอ่านออกเสียงแตกต่างกันคือ “หลวงวิสุตตราครดิส” บัญญัติไว้ในกฎหมายท้องถิ่น (วิธานวิเสศ, 2430 : 363 , สมุดไทยคำ เลขที่ 25) “หลวงวิสุตตราครดิส” (ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4, 2528 : 150) และ “ตั้งขุนนางฝรั่งในกรมท่า เจ้าท่าเดิมเป็นหลวงสาครแปลงเป็นหลวงสุรสาครแล้วแปลงเป็นหลวงวิสุตตราครดิสเจ้าท่า” (ทิพากรวงศ์, 2504 : 152) เป็นต้น แต่ในหนังสือและเอกสารต่างๆ ของกรมเจ้าท่าปัจจุบัน ใช้คำว่า “วิสุตตราครดิส” (กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, 2552 : 150)

จากหลักฐานต่างๆ ที่กล่าวมานั้น คำว่า “หลวงวิสุทธิศาสตร์คิฐหับประมาสะแถมเจ้าท่า” ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายท้องน้ำ ผู้วิจัยสรุปว่า “หลวงวิสุทธิศาสตร์คิฐ” เป็นยศและราชทินนามของกัปตันบุช ส่วน “หับประมาสะแถม” หมายถึง “เจ้าท่า” ตามแบบยุโรป ซึ่งในภาษาอังกฤษเขียนว่า “Harbour Master” และ “เจ้าท่า” ก็คือตำแหน่งเจ้าท่า เป็นคำที่มาขยาย “หับประมาสะแถม” โดยเรียงคำตามแบบภาษาอังกฤษที่แปลคำจากข้างหลังมาข้างหน้า ซึ่งหากเรียงคำขยายความตามแบบภาษาไทยก็คือ “เจ้าท่า” ในแบบ “หับประมาสะแถม” ซึ่งหมายถึง “เจ้าท่า” ตามแบบ “Harbour Master” ของชาวยุโรป หรือ เจ้าท่าแบบยุโรป หรือเจ้าท่าฝรั่งตามแบบสมัยใหม่นั้นเอง

ในหนังสือเกี่ยวกับประวัติกรมเจ้าท่าทุกเล่มที่ค้นพบ (กรมเจ้าท่า, 2535 : 36 , กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชนาวี, 2547 : 13 , กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชนาวี, 2552 : 2 - 4) ระบุว่ามีการลงนามในสัญญาระหว่างไทยกับอังกฤษ เพื่อจ้างกัปตันบุชเข้ามาทำหน้าที่ตำแหน่งเจ้าท่า เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2402 โดยให้ความหมายว่า ณ วันนี้ เป็นวันที่เริ่มต้นวางรากฐานงานเจ้าท่าสมัยใหม่ และเป็นวันที่กัปตันบุชเริ่มต้นเข้ามาเป็นขุนนางในระบบราชการไทย กรมเจ้าท่าจึงกำหนดให้วันที่ทำสัญญาคือวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2402 เป็นวันสถาปนา กรมเจ้าท่า

ข้อสังเกต จากความข้างต้น “วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2402 เป็นวันสถาปนากกรมเจ้าท่า” ปรากฏหลักฐานที่ห้องประชุมเรือเอก บุญเลื่อน ชุันททรัพย์ (ร.น.) ที่อาคาร 6 ชั้น 3 กรมเจ้าท่า ดังนี้



ภาพที่ 3.8 ป้ายวันสถาปนากกรมเจ้าท่าติดตั้งอยู่ในห้องประชุมกรมเจ้าท่า
 ที่มา : กรมเจ้าท่า ป้ายในห้องประชุมเรือเอก บุญเลื่อน ชุันททรัพย์ (ร.น.) อาคาร 6 ชั้น 3

จากความ “วันที่ 5 สิงหาคม 8 ๗ 9 คำ จุลศักราช 1 221 ปีมะแม เอกศก 2402” ความข้างต้น “ 8 ๗ 9 คำ จุลศักราช 1221 ปีมะแม เอกศก” เมื่อเทียบกับปฏิทินสำหรับคั่นคว่ำวันเดือน จันทรคติ กับ สุริยคติ ของกรมวิชาการ กระทรวงธรรมการแล้ว “ 8 ๗ 9 คำ” ในข้อความนี้ไม่มีความหมายที่จะแปลความออกมาว่าเป็น “วันศุกร์ที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2402” ได้แต่อย่างใด เมื่อตรวจดูในปฏิทินดังกล่าวพบว่า วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2402 ของปฏิทิน ตรงกับ “6 ๗ 9 ปีมะแมเอกศก ศักราช 1221” โดย “6” ตัวแรกคือ วันศุกร์ (เริ่มนับ 1 ที่วันอาทิตย์ ไปสิ้นสุดที่ 7 คือวันเสาร์ ดังนั้น ตัวเลขตัวแรกเป็นตัวบอกวันในสัปดาห์ จะมีเพียง 1 ถึง 7 เท่านั้น) และ “๗” หมายถึงขึ้น 7 คำ และ “9” หมายถึงเดือน 9 อีกทั้งข้อความ “การลงนามในสัญญาระหว่างไทยกับอังกฤษ เพื่อจ้างกัปตันบุชเข้ามาทำหน้าที่ “เจ้าท่า” เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2402” นั้นไม่ปรากฏว่ามีหลักฐานใดมาสนับสนุนจึงเป็นที่น่าสนใจว่า

1) กรณีวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2402 ตามป้ายประกาศดังกล่าวที่ได้อ้างว่ามีการทำสัญญาจ้าง นายจอห์น บุษเข้ามาเป็นขุนนางตำแหน่ง “เจ้าท่า” กรณีที่อ้างนี้เกิดขึ้นหลังจากเหตุการณ์ที่มีประกาศ พระบรมราชโองการโปรดเกล้าแต่งตั้งนายจอห์น บุษ ให้เป็นขุนนางตำแหน่งเจ้าท่ายุโรปเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2402 ก่อนวันที่ 5 สิงหาคมนี้ 25 วัน อำนาจและหน้าที่ของกัปตันบุชในฐานะ “หลวงวิสุตศาสตรคดีหับประมาสะแตมเจ้าท่า” จึงได้รับการรับรองตามกฎหมายนับตั้งแต่วันประกาศ พระบรมราชโองการโปรดเกล้าแต่งตั้งให้เป็นขุนนางในระบบราชการไทยโดยอำนาจของพระมหากษัตริย์ ในการปกครองระบอบสมบูรณาญาสิทธิราช ซึ่งเป็น “รัฐธรรมาธิปไตย” แต่กรณีกรม เจ้าท่ากำหนดวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2402 เป็นวันสถาปนากกรมเจ้าท่า โดยอ้างว่าเป็นการวางรากฐานงานเจ้าท่าซึ่งได้ใช้เหตุผล ภายใต้งื่อนไขการว่าจ้างนายจอห์น บุษ กับรัฐบาลไทย จึงไม่น่าจะมีความสอดคล้องกันในเหตุและผล

2) หลักฐานทางประวัติศาสตร์ระบุว่าเหตุการณ์ประกาศพระบรมราชโองการแต่งตั้งนาย จอห์น บุษ ให้เป็น “หลวงวิสุตศาสตรคดีหับประมาสะแตมเจ้าท่า” เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2402 ณ วันที่ กัปตันบุชจึงเป็นขุนนางในระบบราชการไทยตำแหน่ง “เจ้าท่ายุโรป” โดยสมบูรณ ซึ่งมิอำนาจและ หน้าที่ในการเริ่มต้นวางรากฐานงานเจ้าทานับตั้งแต่วันที่มิประกาศพระบรมราชโองการให้ดำรงตำแหน่ง “เจ้าท่ายุโรป” แล้ว

จากข้อความดังกล่าว ผู้วิจัยเห็นว่าเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งน่าจะมีคลาดเคลื่อน กรณีประกาศพระบรมราชโองการแต่งตั้งกัปตันบุชให้เป็น “เจ้าท่ายุโรป” มีหลักฐานปรากฏในหนังสือ วิจารณ์วิเสศและสมุดไทยคำ(อ้างแล้ว) ส่วนกรณีสัญญาจ้าง ณ วันที่ 5 สิงหาคม 2402 นั้นการกล่าวอ้าง ดังกล่าวไม่พบว่ามีอ้างอิงเอกสารใดๆ อีกทั้ง “วัน 8 ๗ 9 คำ” มีความผิดพลาดอย่างแน่นอนเนื่องจาก ไม่มีความหมาย และไม่สามารถแปลความออกมาได้ว่าเป็น “วันศุกร์ที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2402” ผู้วิจัย

ไม่พบหลักฐานสัญญาจ้างฉบับนี้แต่อย่างใด แต่พบหลักฐานอื่นที่มีเนื้อหาใกล้เคียงกันที่อาจจะนำมา เชื่อมโยงเหตุการณ์นี้ได้ คือ การประกาศพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พระพุทธศักราช 2456 ลงประกาศราชกิจจานุเบกษา ในวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2456 (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 30 / - / หน้า 75/5 สิงหาคม 2456) ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้มาจนถึงปัจจุบัน จากเหตุผลดังกล่าว จึงมีข้อสังเกตว่า

1) กรณีอ้างว่าไทยทำสัญญาจ้างกับตันบุช ในวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2402 และนับเป็น วันสถาปนากรมเจ้าท่านั้น ไม่พบหลักฐานอ้างอิง

2) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พระพุทธศักราช 2456 ได้ประกาศ ลงในราชกิจจานุเบกษา ไว้ในวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2456 มีหลักฐานอ้างอิงดังได้กล่าวมาแล้ว

จะเห็นได้ว่าทั้ง 2 กรณีตรงกับวันที่ 5 สิงหาคม เหมือนกัน แต่ปี พ.ศ.ต่างกันจึงอาจจะเป็น ความบังเอิญที่วัน และเดือน ที่ทำสัญญาจ้างนายจอห์น บุช และวันที่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำ สยามที่ประกาศในหนังสือราชกิจจานุเบกษา ตรงกันพอดี หรืออีกกรณีหนึ่งอาจเกิดความสับสนที่นำเอา วัน และเดือนที่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ประกาศลงในพระราชกิจจานุเบกษา ในวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2456 มาเป็นวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2402 หากเป็นเช่นที่กล่าวมา กรณีนี้ก็ไม่มี ความหมาย และไม่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ แต่อย่างใด นอกเสียจากว่าจะหาเอกสารสัญญาจ้างดังกล่าวหรือเอกสาร ชั้นต้นที่เกี่ยวข้องกับสัญญาจ้างมาสนับสนุน ก็จะเป็นที่ยุติเหตุแห่งความสงสัยนี้ได้

ผู้วิจัยได้สืบค้นในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ (www.anglicanthai.org/bush.htm เข้าถึงข้อมูลวันที่ 9 มิถุนายน 2553) พบบทความ เรื่อง Admiral Sir John Bush K.C.W.E. โดย Derick Garnier กล่าวถึงความเป็นมาของกัปตันบุช ดังนี้

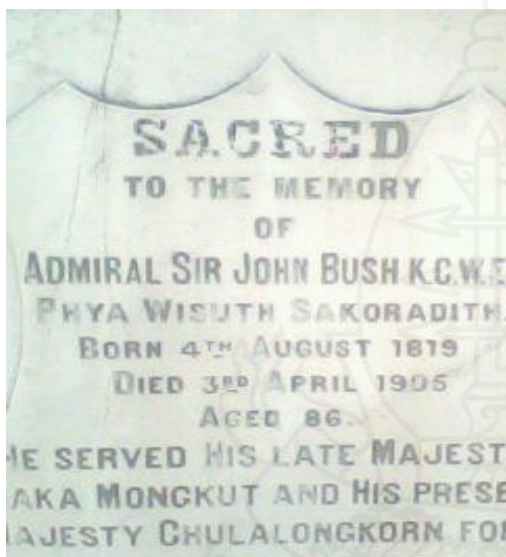
“ John Bush was born in the reign of King George III and died in the reign of King Edward VII. Captain John Bush was lucky to have arrived in Bangkok , in 1857 just a year after the Siamese had signed a treaty with the British Opening their ports to foreign trade.”

จอห์น บุช เกิดในสมัยพระเจ้าจอร์จ ที่ 3 และเสียชีวิตในสมัยพระเจ้าเอ็ดเวิร์ด ที่ 7 เขาโชคดีที่มาถึงกรุงเทพฯ ใน ปี ค.ศ. 1857 (พ.ศ.2400) ภายหลังจากที่กรุงสยามได้ทำสนธิสัญญากับประเทศ อังกฤษ 1 ปี เพื่อเปิดเมืองทำการค้ากับต่างประเทศ

นันทนา ดันดิเวสส (2538 : 25 - 26) และ เอนก นาวิกมูล (2549 : 63) ก็ได้กล่าวถึงกัปตันบุช ว่าเข้ามาเมืองไทยเมื่อ ค.ศ. 1857 หรือ พ.ศ. 2400 และนอกจากนี้หลักฐานที่ปรากฏอยู่ในแผ่นจารึกเหนือ หลุมศพ ประวัติวันเกิดวันตายในสุสานโปรเตสแตนต์ ถนนเจริญกรุง 72/5 เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร ว่า เกิดวันที่ 4 สิงหาคม ค.ศ. 1819 (พ.ศ. 2362) ถึงแก่กรรมเมื่อวันที่ 3 เมษายน ค.ศ. 1905 (พ.ศ. 2448) รวมอายุ 86 ปี รับใช้ราชการไทยในรัชกาล 4 – 5 นานถึง 40 กว่าปีดังภาพถ่ายต่อไปนี้



ภาพที่ 3.9 ภาพหลุมศพ กัปตันบุช
ถ่ายภาพโดยผู้วิจัย วันที่ 9 ธันวาคม 2553



ภาพที่ 3.10 ป้ายจารึก หลุมศพ กัปตันบุช
ถ่ายภาพโดยผู้วิจัย วันที่ 9 ธันวาคม 2553

พระราชบัญญัติกฎหมายท้องถิ่นได้รับเริ่มจัดทำร่างขึ้นมาใน พ.ศ. 2400 กับต้นบุช ดำรงตำแหน่งเจ้าท่ายุโรป เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2402 พระราชบัญญัติฉบับนี้ยังไม่เสร็จเรียบร้อยกับต้นบุช จึงน่าจะเป็นผู้ช่วยโกษาธิบดีในการร่างกฎหมาย ซึ่งน่าจะใช้ความรู้ ความสามารถและประสบการณ์จากการเป็นกัปตันเรือหรือนักเดินเรือในการจัดทำร่างกฎหมายดังกล่าวจนสำเร็จและประกาศใช้ ในวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2403 หรืออีก 9 เดือนต่อมา สาระสำคัญของกฎหมายท้องถิ่นมีดังนี้

“ศุภมัสดุจุลศักราช 1219 สัปตสังวัจฉรมิคสิรมาสสุภักษ์จตุตถิติศุภรวารบริเวท กำหนด พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาภูสวาทสมมติเทพยพงศ์ วงศาธิศวรภักษัตริย์วรวุฑฒิ ราชมิกโรดมจาตุรันตบรมมหาจักรพรรดิราชสังกาศบรมธรรมมิกมหาราชชาธิราช บรมนาถบพิตรพระจอมเกล้า ผู้ทรงคุณธรรมอันมหาประเสริฐเสด็จออก ณ พระที่นั่งอมรินทรวินิจฉัย มโหศรียพิมานโดยสถานอุตรภูมิข พริ้อมพระราชวงศานุวงศ์ แลข้าทูลละอองธุลีพระบาทผู้ใหญ่ผู้น้อยเฝ้าอยู่โดยลำดับ จึงเจ้าพระยาวังวิงศ์มหาโกษาธิบดีว่าที่พระคลัง กราบบังคลทูลพระกรุณาว่า ทุกวันนี้เรือลูกค้าต่างประเทศเข้ามาค้าขายมาก เรือใหญ่ทอดก้าวก่ายกันไม่เป็นอันดับ แลกัปตันนายเรือก็ลงเรือดิกรรเชียงเที่ยวขึ้นล่องในลำแม่น้ำมิได้ขาดเกิดความขึ้นเพราะเรือโคนกัน แลความอื่นๆ เป็นหลายอย่างขอพระราชทานพระราชบัญญัติไว้เป็นกฎหมายสำหรับลำแม่น้ำฉบับหนึ่ง ถ้ามีความเกี่ยวข้องไปข้างหน้าจะได้ตัดสินตามพระราชบัญญัติซึ่งโปรดไว้ ... พระราชบัญญัตินี้ได้ตีพิมพ์เป็นอักษรไทย อักษรอังกฤษ ... เรือใหญ่แลเรือเล็กไปมาในคลองแลลำแม่น้ำให้รู้จ้งทั่วกัน แลให้ประพฤติทำตามพระราชบัญญัตินี้จ้งทุกประการ

ประกาศมา ณ วันศุกร์ เดือน 6 ขึ้นค่ำ 1 ปีวอกโทศก จุลศักราช 1222 ” (ตรงกับวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2403 และจุลศักราช 1219 ตรงกับ พ.ศ. 2400)*

จากความข้างต้นที่ปรากฏในกฎหมายท้องถิ่นว่าได้รับเริ่มจัดทำร่างกฎหมายขึ้นมาใน พ.ศ. 2400 โดยโกษาธิบดีได้กราบทูลรายงานสถานการณ์ค้าขายทางเรือต่อพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ในระหว่างการจัดทำร่างกฎหมายฉบับนี้ กัปตันบุชเจ้าท่ายุโรปตามแบบสมัยใหม่ เข้าดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2402 และได้ร่วมจัดทำร่างกฎหมาย จนกระทั่งสำเร็จลงในวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2403 หรืออีก 9 เดือนต่อมาหลังจากที่เข้ามาดำรงตำแหน่งเจ้าท่ายุโรป

* ที่มา: กรมวิชาธิการ กระทรวงธรรมการ ปฏิทิน สำหรับค้นคว้าวันเดือน จันทรคติ กับสุริยคติ แต่ ปีขาลจัตวาศก ร.ศ. 1 พ.ศ. 2325 จ.ศ. 1144 ถึงปีวอกจัตวาศก ร.ศ. 151 พ.ศ. 2475 จ.ศ. 1294

สรุปได้ว่า เจ้าทำยุโรปสมัยใหม่ ตามแบบอย่างของชาวยุโรป หรือ “หับประมาสะแตม” คนแรกในระบบราชการไทยก็คือ นายจอห์น บุษ หรือกัปตันบุษ พ่อค้าและนักเดินเรือชาวอังกฤษมีราชทินนามว่าหลวงวิสุทธิสาครดิฐ สักดินา 600 ในสังกัดกรมท่ากลาง ภายใต้บังคับบัญชาของโกษาธิบดี เสนาบดีว่าการกรมท่า เริ่มวางรากฐานงาน “เจ้าทำยุโรป” ตั้งแต่วันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2402 เป็นต้นมา มีอำนาจบังคับเรือต่างๆ ที่เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาให้เป็นไปตามประกาศพระบรมราชโองการโดยปฏิบัติหน้าที่หัวหน้าพนักงานล่าม สำหรับดูแลต้อนรับลูกค้าชาวตะวันตก และปฏิบัติหน้าที่เจ้าทำยุโรปในการบังคับบัญชาเรือสินค้าและเรือต่างๆ ในแม่น้ำเจ้าพระยาให้เป็นไปตามกฎหมายการเดินเรือ ขณะที่กัปตันบุษเข้ามาดำรงตำแหน่งนั้น พระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำร่างยังไม่เสร็จเรียบร้อย และในอีก 9 เดือนต่อมา ในวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2403 จึงได้จัดทำร่างพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำเสร็จประกาศใช้บังคับเป็นกฎหมาย โดยในกฎหมายดังกล่าวได้บัญญัติว่า “หลวงวิสุทธิสาครดิฐ” นั้น เป็น “หับประมาสะแตม” หรือ “เจ้าท่า” มีบทบาทและอำนาจหน้าที่สมบูรณ์ตามพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำที่ประกาศออกมาใช้บังคับในภายหลัง

1.3.2 เจ้าทำยุโรปสมัยใหม่ “หับประมาสะแตม” ตามพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 (พ.ศ. 2403)

เจ้าทำยุโรปสมัยใหม่ตามพระบรมราชโองการแต่งตั้ง ตั้งแต่วันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2402 มีบทบาทและอำนาจหน้าที่สองประการ คือ

- 1.) หัวหน้าพนักงานล่าม สำหรับดูแลต้อนรับลูกค้าชาวตะวันตก
- 2.) ปฏิบัติหน้าที่เจ้าทำยุโรปในการบังคับบัญชาเรือสินค้าตามกฎหมายท้องน้ำซึ่งกำหนดไว้

ในพระบรมราชโองการ

แต่อย่างไรก็ตามขณะนั้นพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ ยังไม่ได้ประกาศออกมาบังคับใช้เป็นกฎหมาย การบังคับบัญชาเรือต่างๆ จึงต้องใช้ประสบการณ์อันเป็นความสามารถเฉพาะตัวของกัปตันบุษ ประกอบกับอาศัยกรอบของบทบาทและอำนาจหน้าที่ของหลวงสุรสาครคนก่อนมาปรับใช้ จนกระทั่งพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 ประกาศใช้บังคับเมื่อเมื่อวันศุกร์ เดือน 6 ขึ้นค่ำ 1 ปีวอก โทศก จุลศักราช 1222 (ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2403 – 2404), 2528 : 148 - 150) ตรงกับวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2403 (กรมวิชาการ, 2474) บทบาทและอำนาจหน้าที่ของ เจ้าทำยุโรปสมัยใหม่จึงมีความชัดเจนตามกฎหมาย และเกิดคำว่า “หับประมาสะแตม” ขึ้นมา เป็นครั้งแรกในระบบราชการไทย บทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าทำยุโรป” สมัยใหม่ เป็น “เจ้าท่า” ในแบบ “หับประมาสะแตม” มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือขึ้นก็เพื่อที่จะใช้เป็นเครื่องมือสนับสนุนความเป็นอารยะของไทยประการหนึ่งด้วย กฎหมายการเดินเรือที่ทันสมัยแบบสากลเช่นเดียวกับอารยประเทศจะช่วยให้ไทยสามารถขจัดปัญหาต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นจากการขาดข้อบังคับที่แน่นอน

เมื่อมีผู้กระทำผิด และเกิดการวิวาทขึ้นระหว่างเรือของชาติต่าง ๆ จนทำให้ชาวตะวันตกอ้ายกมาเป็นข้ออ้างนำไปสู่ปัญหาทางการเมืองได้ในที่สุด(พจนานุกรม, 2523 : 64) บทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่าหับประมาสะแถม” จึงกำหนดขึ้นตามพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำจุลศักราช 1222 (พ.ศ. 2403) เป็นหลัก ดังนี้

1) ควบคุมเรือต่างประเทศก่อนที่จะเข้ามาในกรุงเทพมหานคร ได้แก่

“... แต่ก่อนมาเรือลูกค้าวานิชเข้ามาขาย ณ กรุงเทพมหานครน้อยจึงไม่มีกฎหมายสำหรับเรือใหญ่ มีแต่ว่าด้วยเรือเล็กขึ้นลงในแม่น้ำ ในกาลนี้ลูกค้าในกรุงเทพมหานคร ก็สร้างเรือใบใหญ่ ๆ ขึ้นมาก เรือลูกค้าต่างประเทศมาค้าขายทวีมากขึ้นทุกที จนถึงในปีที่ 7 ที่ 8 แห่งรัชกาลปัจจุบันนี้ เรือลูกค้าต่างประเทศมาปีหนึ่งก็นับร้อยลำขึ้นไปแล้ว ถ้อยความในท้องน้ำก็เกิดขึ้นหลายประการ การต่างประเทศก็เข้ามาอยู่มากขึ้น ... จึงโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้มีพระราชบัญญัติว่าด้วยเรือใหญ่ 10 มาตรา เรือเล็ก 7 มาตรา แพลงโพงพางของลอยน้ำ 3 มาตรา

มาตรา 1 เรือในกรุงเทพมหานครก็ดี เรือเมืองต่างประเทศก็ดีเรือใหญ่ก็ดีเรือลำเลียงก็ดี เข้ามาในลำแม่น้ำเจ้าพระยา แลแม่น้ำหัวเมืองใดๆ ในอาณาจักรกรุงสยาม ถ้าเข้ามาในลำแม่น้ำเจ้าพระยา ในอาณาจักรกรุงสยาม ... ให้เจ้าพนักงานตรวจตราเสียก่อน ถ้ามีกระสุนดินดำ ... มอบให้ผู้สำเร็จราชการเมืองสมุทรปราการ ... ถ้าเรือล่องออกไป เรือลูกค้าเมืองต่างประเทศก็ดี เรือลูกค้าในกรุงเทพมหานครที่ใช้กัปตันคนหนคนชาวยุโรปก็ดี ให้มาบอกกับหลวงวิสูตรสาครดิษฐ์หับประมาสะแถมเจ้าท่า (เน้นโดยผู้วิจัย) ให้รู้ก่อน แล้วให้ไปขอหนังสือเปิดช่องแต่เจ้าพนักงานที่โรงภาษี แต่เรือที่ใช้ธงเงินแขกตามประเทศของตัวนั้น ให้บอกเจ้าพนักงานกรมท่าซ้ายกรมท่าขวา ขอเปิดช่องไปตามธรรมเนียม ... ถ้าเรือขึ้นล่องไม่แวะด่านทำให้ผิดหนังสือสัญญาจะปรับไหมเป็นเงิน 800 บาท ...” (ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2403 – 2404), 2528 : 148)

และ

“ ... เรือกำปั่นลูกค้าขึ้นมาถึงด่านเมืองสมุทรปราการก็ให้ทอดสมอลงให้กัปตันส่งดินดำแก่เจ้าพนักงาน ๆ ได้มากตรวจตราดูในเรือนั้น แล้วให้ใบลัด* ช่วยว่ากล่าวให้กัปตันได้เขียนหนังสือให้ข้าพเจ้า

* “ใบลัด” น่าจะมาจากคำที่มาจากภาษาอังกฤษว่า “Pilot” ซึ่งก็หมายถึง ผู้นำร่อง(ผู้วิจัย) และ“Pilot”นี้มีความหมายว่า “One who is conduct ships into and out of port” ซึ่งหมายถึง ผู้ที่มีใบอนุญาตนำเรือเข้าออกจากท่าเรือ ส่วน “การทำการนำร่อง” หมายถึง ผู้เข้าทำการช่วยเหลือ หรือทำหน้าที่แทนนายเรือเฉพาะในเรื่องการเดินเรือ หรือการบังคับเรือให้เคลื่อนที่ไปอย่างปลอดภัยในเขตท่าเรือ หรือน่านน้ำ ซึ่งบังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่อง โดยนายเรือรับรู้และเห็นชอบกับคำแนะนำหรือคำสั่งของผู้นำร่อง (กรมเจ้าท่า, 2538 : 98)

ว่าไม่มีสินค้าให้เรื่อนั้นอีกแล้ว ... จึงให้โปลัดนำร่องคนนั้นนำเรือกำปั่น ลำนั้นขึ้นมายังกรุงเทพฯ”
(เรื่องเดียวกัน, 2528 : 149)

และ

“เจ้าพระยาภาณุวงศ์มหาโกษาธิบดี ซึ่งได้ว่าการต่างประเทศ ขอประกาศมายังท่านกงสุล ๆ ประเทศ แลลูกค้าผู้แต่งเรือทั้งปวงให้ทราบ ด้วยท่านเสนาบดีฝ่ายสยามปฤกษาพร้อมกันเห็นว่าในกฎหมายท้ายหนังสือสัญญาซึ่งเมืองใหญ่ต่างประเทศมีความว่า กับต้นนายเรือพ่อค้าประเทศใด ๆ มาค้าขายในประเทศสยาม เมื่อเข้ามาถึงสันดอนก็ดี ถ้าจะเข้ามาถึงปากน้ำเจ้าพระยาต้องบอกเจ้าพนักงานที่ด่านเมืองสมุทรปราการ แล้วจะต้องเอาปืนใหญ่กระสุนดินดำให้กับขุนนางเจ้าพนักงาน...ที่เมืองสมุทรปราการ แล้วต้องมีขุนนางฝ่ายไทยคนหนึ่งอาสาสองคนกำกับเรือขึ้นมาจากจนถึงกรุงเทพมหานคร ...” (มร.5 กต(ล)/4 การนำร่อง : 101)

จะเห็นได้ว่าเดิมเรือมีจำนวนน้อยและไม่ได้มีขนาดใหญ่เท่ากับเรือมีอยู่ช่วงเวลานี้ และ “เรือใหญ่” ที่ระบุไว้ในกฎหมายนี้ก็น่าจะเป็นเรือกลไฟ กฎหมายเดิมจึงไม่ได้มีข้อบังคับสำหรับเรือใหญ่ มีแต่เรือเล็ก จนกระทั่งกฎหมายท้องน้ำฉบับนี้ได้กำหนดไว้ทั้ง เรือใหญ่และเรือเล็ก คือ ว่าด้วยเรือใหญ่ 10 มาตรา เรือเล็ก 7 มาตรา แพแผลโพงพางของลอยน้ำ 3 มาตรา มาเป็นกฎหมายสำหรับ ให้“เจ้าท่า” ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ โดยกำหนดบทบาทและอำนาจหน้าที่ที่เฉพาะเจาะจงลงไปในการควบคุมบังคับบัญชาเรือลูกค้าต่างๆ ที่เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยา เช่น “ถ้าเรือต้องออกไป เรือลูกค้าเมืองต่างประเทศก็ดี เรือลูกค้าในกรุงเทพมหานครที่ใช้กับต้นดินหนคนชาวยุโรปก็ดี ให้มาบอกกับหลวงวิสุทธสาครดิฐ หับประมาสะแถมเจ้าท่าให้รู้ก่อน แล้วจึงไปขอหนังสือเบิกช่องแต่เจ้าพนักงานโรงภาษี ... ถ้าเรือขึ้นช่องไม่แวะด่าน ... จะปรับใหม่เป็นเงิน 800 บาท

อย่างไรก็ตามในประกาศพระบรมราชโองการพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวปรากฏในบานผแนก ตั้งเจ้าท่าหลวงวิสุทธสาครดิฐ ในหนังสือวชิรณาณวิเสศ (2430 : 365) กล่าวไว้ว่า

“ แลถ้าที่นั้นว่างลงด้วยความที่หลวงวิสุทธสาครดิฐ จะไม่อยู่มีกิจธุระไปไกล ฤจะออกจากที่ ก็ให้ขุนนางผู้ใหญ่แลขุนนางรองในกรมเดียวกัน ฤตัวหลวงวิสุทธสาครดิฐจัดให้ผู้ที่สมควรว่าราชการแทนไป อย่าให้เสียหายราชการได้”

พระบรมราชโองการนี้สะท้อนให้เห็นถึงพระอัจฉริยภาพด้านการบริหารราชการของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เป็นอย่างดีว่าการมีผู้ปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องแม้ผู้ดำรงตำแหน่งไม่อยู่ หรืออยู่แต่ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ก็ให้มีผู้ดำเนินการแทน จึงเป็นความรอบคอบ รัดกุม มีความคิดก้าวหน้า และเป็นไปได้ในการปฏิบัติ ซึ่งการปฏิบัติราชการแทนหรือรักษาราชการแทนในระบบราชการไทยในปัจจุบันก็ยังใช้อยู่ การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าท่าหับประมาสะแถมในระบบราชการนั้น จึงมีความต่อเนื่องตลอดเวลา ถึงแม้ตัวหลวงวิสุทธสาครดิฐจะไม่อยู่ หรือคิดราชการอื่นไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ก็จะมี

ขุนนางที่มีความรู้ความสามารถในลำดับถัดไปมาปฏิบัติหน้าที่แทน ขุนนางอันเป็นตำแหน่งความสำคัญนี้สามารถขับเคลื่อนกลไกของระบบราชการฝ่ายเจ้าทำให้สามารถปฏิบัติงานไปอย่างราบรื่นมีความต่อเนื่อง หากการงานฝ่ายเจ้าทำสะดุดหยุดลง อาจก่อความเสียหายให้กับราชการได้ เนื่องจาก “เจ้าทำหับประมาสะแตม” มีบทบาทและอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจัดระเบียบการจราจรทางน้ำของเรือที่เข้ามาในราชอาณาจักรทำให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย ความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินเรือและการจอดเรือ และมีอำนาจบังคับบัญชาให้คุณให้โทษต่อกัปตันเรือ พ่อค้าชาวเรือชนชาติต่างๆ ที่เข้ามาติดต่อกำขายกับไทยจึงนับว่าเป็นตำแหน่งที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของไทย

งานดังกล่าวได้ส่งเสริมงานด้านความมั่นคงภายในประเทศด้วย เพราะเมื่อเรือต่างประเทศเดินทางเข้ามาในร่องน้ำเจ้าพระยาเข้ามาถึงด่านจังหวัดสมุทรปราการแล้ว ผู้นำร่องในความควบคุมของ “เจ้าทำหับประมาสะแตม” ต้องนำเรือสินค้าเข้ามาจอดทอดสมอที่ด่านจังหวัดสมุทรปราการ หากมีปืนใหญ่และกระสุนดินดำที่มากับเรือต้องฝากไว้กับเจ้าพนักงานที่ด่านจังหวัดสมุทรปราการก่อน ห้ามมิให้นำกระสุนดินดำเข้ามาในกรุงเทพมหานคร โดยผู้นำร่องต้องกำกับ ให้กัปตันเรือเขียนหนังสือรับรองว่าไม่มีกระสุนดินดำในเรืออีกแล้วฝากให้กับโยธาธิบดี จึงจะสามารถนำเรือขึ้นมายังกรุงเทพฯ ได้ อีกทั้งให้มีขุนนางฝ่ายไทยหนึ่งหรือสองคนกำกับเรือขึ้นมาถึงกรุงเทพฯ ด้วย อันสะท้อนให้เห็นว่าเจ้านายชั้นสูงได้ให้ความสำคัญกับเรื่องนี้เป็นอย่างมากเพราะในสมัยนั้นกระสุนดินดำเป็นอาวุธที่มีอำนาจต่อความมั่นคงราชอาณาจักรได้จึงต้องออกกฎหมายให้มีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด

2) อำนาจความสะดวกให้กับเรือสินค้า ควบคุมการใช้เรือและการจอดเรือที่เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาให้เป็นไปตามกฎหมายท้องน้ำ เพื่อความสะดวกและปลอดภัย ดังปรากฏในหลายมาตรา อาทิ

“มาตรา 2 เรือที่เข้ามาในลำแม่น้ำแล้ว เวลากลางคืนให้จุดไฟโคมแขวนไม้ที่เสากระโดง ตั้งแต่แดดฟ้าขึ้นไปสูงสามวาเป็นที่สังเกต ให้จุดไฟไว้ตั้งแต่เวลาพลบไปจนย่ำรุ่ง เรือเข้ามาถึงกรุงเทพมหานคร ให้กัปตันนายเรือมาบอกเจ้าทำให้รู้ก่อน เจ้าทำให้ทอดสมอที่แห่งใด ก็ต้องทำตามบังคับเจ้าทำ แล้วให้ทอดสมอสองสายทั้งสายน้ำขึ้นน้ำลง แล้วให้เลื่อนลอยเสาเข้ามามีเสียม เจ้าทำจะบังคับการสิ่งไรให้กัปตันนายเรือฟังบังคับเจ้าทำ ถ้าเจ้าทำไม่ได้ลงไปจะมีหนังสือชี้คนไปบอกก็ได้

มาตรา 3 ให้เจ้าทำบังคับให้ลูกค้าทอดสมออย่างให้ชิดฝั่งนัก เรือหันขึ้นล่องอย่าให้โดนแพเข้าได้ อย่างให้ทอดสมอเรียงลำดับๆ กันออกมาจนกีดขวางทางเรือเดิน อย่าให้ทอดตรงปากคลองทุกแห่ง ให้ทอดเรียงลำดับๆ เป็นลำดับลงไป ห้ามอย่าให้กัปตันนายเรือผูกหางเชือกหาง โขล่ลามขึ้นไปผูกไว้บนตลิ่งให้กีดขวางทางเรือเดินไปมา...

มาตรา 5 ถ้าลูกค้าทั้งปวงไม่ทำตามบังคับ ในมาตรา 2 มาตรา 3 นั้น ... ต้องปรับไหมเงิน 160 บาท แก่นายเรือ เพราะไม่ฟังบังคับในมาตรา 2 มาตรา 3 ...”

กฎหมายดังกล่าว ได้สะท้อนให้เห็นถึงบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ในระบบราชการไทย กล่าวคือ เมื่อเรือที่มีกัปตันเป็นชาวยุโรปเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาแล้ว กัปตันเรือต้องมาบอก “เจ้าท่า” ซึ่ง “เจ้าท่า” ในที่นี้ คือ “หลวงวิสุตศาสครดิฐหับประมาสะแตมเจ้าท่า” หรือ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” เป็นผู้มีอำนาจบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย เช่น “เจ้าท่า” ให้ทอดสมอที่แห่งใดก็ต้องทำตามบังคับเจ้าท่า” และ “เจ้าท่าจะบังคับการสิ่งไรให้กัปตัน นายเรือ ฟังบังคับเจ้าท่า” เมื่อกัปตันเรือไม่ปฏิบัติตามและเกิดความเสียหายขึ้นก็ต้องรับโทษ เช่น “ต้องปรับไหมเงิน 160 บาท” เป็นต้น

3) แก้ปัญหากรณีเรือจมกีดขวางทางเรือเดิน โดยบังคับนายเรือดังกล่าวให้ปฏิบัติตามกฎหมายให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการเดินเรือ อาทิ

“มาตรา 4 ... ถ้าเรือเข้ามาเป็นเหตุขึ้นรั่วจมน้ำอยู่ตามทางเรือเดิน เจ้าท่าจะบังคับให้นายเรือคิดอ่านจ้างคนเอาเรือออกไปเสียพันทาง ถ้านายเรือไม่จ้างคนเอาเรือที่จมนั้นไปเจ้าท่าจะจ้างคนเอาเรือไปเสียให้พันทางเรือเดิน ลงทุนมากน้อยเท่าใดจะคิดเอาแต่นายเรือ”

เนื้อหาของมาตรานี้เน้นความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยไม่ให้มีสิ่งกีดขวางกรณีเรือจมอยู่ในทางเรือเดิน โดยให้เจ้าท่าเป็นผู้บริหารจัดการในการป้องกันอันตรายจากการเดินเรือให้เกิดความสะดวกปลอดภัยและเป็นระเบียบเรียบร้อย

4.) ให้ความเห็นต่อศาลในกรณีข้อพิพาทระหว่างเจ้าของเรือ ซึ่งผิดถูกในฐานะพยานผู้เชี่ยวชาญต่อศาลในกรณีเกิดอุบัติเหตุเรือชนกัน เพื่อประกอบการพิจารณาพิพากษาคดีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นในแม่น้ำเจ้าพระยา

“ มาตรา 4 ถ้าเรือโดนกันแตกหักผู้คนล้มตาย เสียสิ่งของมากน้อยเท่าใด ให้มาบอกเจ้าท่า ๆ จะได้ไปดูว่าผู้ใดจะทำผิดทำชอบ แล้วเจ้าท่าจะไปบอกแก่ผู้ที่ควรจะชำระความได้จะได้ชำระตัดสินให้”

เรือกลไฟมีทั้งขนาด กำลัง ความเร็ว และวิธีการเดินเรือสมัยใหม่ที่กำหนดเวลาเดินทางที่แน่นอนได้ ด้วยคุณสมบัติดังกล่าวหากเกิดอุบัติเหตุก็จะรุนแรง และสูญเสียมากกว่าอุบัติเหตุจากเรือสำเภานั่น ในขณะนั้นศัพท์ทางเรือไม่ได้ใช้คำว่า “ชนกัน” แต่ใช้คำว่า “เรือโดนกัน” สะท้อนให้เห็นว่าเรือสำเภานั้นไม่เคยมี เพราะกำลังและความเร็วจะเรียกว่า เรือ “โดนกัน” เนื่องจากกิริยา “โดนกัน” นั้นเป็นเพียงแต่กระทบกันเท่านั้น เมื่อนักเดินเรือโบราณที่ใช้เรือสำเภาไม่รู้วิธีหลบหลีกเรือกลไฟเมื่อเกิดอุบัติเหตุเรือ “โดนกัน” หากเป็นเรือสำเภาด้วยกันก็คงจะไม่รุนแรง แต่ถ้า “โดนกัน” กับเรือกลไฟ คำกิริยามิใช่แค่เพียง “โดนกัน” แต่เกิดการปะทะที่รุนแรงกว่า ที่เรียกว่า “ชนกัน” จนเกิดการบาดเจ็บ ล้มตาย จึงต้องตรากฎหมายกำหนดวิธีการเดินเรือและการหลบหลีกเรือขึ้นมา โดยมี “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” คอยกำกับควบคุมดูแลและในฐานะ “ผู้ช่วยกรรมการ” ในการให้ข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินชี้ผิดถูก กรณีนี้ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” จะต้องไปตรวจสอบเพื่อให้ได้ข้อมูลสำหรับ

แจ้งให้กับศาลประกอบ การพิจารณาการพิพาทภาคี (เจ้าทำในปัจจุบันก็ทำหน้าที่เช่นนี้โดยมีฐานะเป็น พยานเชี่ยวชาญเฉพาะด้านการเดินเรือเพื่อให้ข้อมูลต่อศาลประกอบการพิจารณาพิพาทภาคี) ถ้าไม่ปฏิบัติตามกฎหมายแล้วเกิดความเสียหายต่อเรือที่สัญจรไปมาเรือ เรือลำนั้นมีความผิดจะต้องรับผิดชอบต่อเรือ ลำอื่นที่เกิดความเสียหาย (มาตรา 4,5,6,8 และ 9)

นอกจากนี้บทบาทหน้าที่ของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ได้ปรากฏหลักฐานในจดหมายเหตุ รัชกาลที่ 4 จุลศักราช 1230 (พ.ศ. 2411) ดังนี้

“ให้หลวงวิสุทธิรักษาศรี ... เรียกเอาเงินค่าจ้างนำร่องแก่เรือกำปั่นลำนั้นถึงราคาค่าจ้าง ให้แก่ใบลัดนำร่องนั้น เพราะเหตุว่าได้นำเรือกำปั่นลำนั้นมาได้ถึงทางแล้ว ควนจะได้เงินค่าจ้างถึงราคาค่าจ้าง” (สมุดไทยคำ, จ.ศ. 1230 : เลขที่ 39)

“เจ้าท่าหับประมาสะแตม” นั้นนอกจากจะใช้อำนาจหน้าที่ตาม พระราชบัญญัติกฎหมายท้อง น้ำแล้ว ยังต้องปฏิบัติหน้าที่ตามสั่งการ ของผู้บังคับบัญชาโดยจะใช้อำนาจปกครองให้ชาวเรือปฏิบัติตาม อันเป็นศิลปะหรือชั้นเชิงในการบริหารควบคุม ไปกับการใช้กฎหมายด้วย

ปรากฏหลักฐาน “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” เป็นผู้ร่วมตัดสินคดีข้อพิพาทเกี่ยวกับอุบัติเหตุ จากการเดินเรือด้วย ดังนี้

“มิศเตอเลศเลอร์กงสุลนอทเยอรมัน ขอแจ้งความมายังท่านเจ้าพระยาภาณุวงษ์มหาโกษาธิบดี ที่พระคลังเสนาบดีว่าการต่างประเทศ ด้วยข้าพเจ้าเข้ารับหนังสือของเจ้าคุณลงวันนี้ ด้วยหนังสือของ ข้าพเจ้า ซึ่งมีมาถึงเจ้าคุณก็ได้ให้หลวงวิสุทธิรักษาศรีเจ้าท่ามาที่ข้าพเจ้าปฤษาตัยสินเรื่องความนี้แล้ว บัดนี้ข้าพเจ้าขอถามเจ้าคุณให้ทราบ ว่า เจ้าคุณจะให้หลวงวิสุทธิรักษาศรีมาปฤษาตัยสินความเรื่องนี้พร้อม กับข้าพเจ้า ... ฤไม่ เมื่อตัยสินแล้ว เจ้าคุณจะได้ว่าถูกต้องแล้ว จะไม่ได้ว่าตัยสินที่ศาลไม่ถูกต้อง ... หนังสือเวียนที่ว่าการกงสุลนอทเยอรมันลงวันที่ 3 เดือนมาศ กฤษศักราช 1471 ... ตรงกับวัน 6¹³ 4 คำ ปีมเมียโทศก” (ม ร .5 กต(ล)/4 : 215)

จะเห็นได้ว่า “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” มีบทบาทสำคัญในการชี้ผิดถูกกรณีเกิดคดีความ อันเป็นอุบัติเหตุเกี่ยวกับการเดินเรือซึ่งเป็นความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านซึ่งหากไม่มีความรู้ความชำนาญด้าน การเดินเรือและกฎหมายการเดินเรือ ก็อาจจะไม่ได้รับการยอมรับจากบุคคลทั่วไปและนานาชาติประเทศ ได้ ดังเช่นความต่อไปนี้

“เจ้าพระยาภาณุวงษ์มหาโกษาธิบดี ที่พระคลังเสนาบดีซึ่งว่าการต่างประเทศ ขอแจ้งความ มายังท่าน มิศเตอเลศเลอร์กงสุลนอทเยอรมัน ด้วยท่านมีหนังสือถามไปว่าการที่ข้าพเจ้าให้หลวงวิสุทธิรักษาศรีกับท่านกงสุลปฤษาตัยสินความหลวงพิสารผลพานิชกับกับตันออบแมนนั้น ถ้าตัดสินประการใดแล้ว ข้าพเจ้ารับว่าถูกต้อง ฤไม่นั้น ได้แจ้งแล้ว ความเรื่องนี้เปนธุระหลวงวิสุทธิรักษาศรีเจ้าท่า ข้าพเจ้าได้มอบ

ความนี้ให้หลวงวิสุทธิคารดิฐเจ้าท่าชำระแล้ว สุดแล้วแต่ท่านกงสุลกับหลวงวิสุทจะเห็นสมควรประการใด ข้าพเจ้าจะยอมตาม แจ้งความมา ณ วันที่ 7 ค 13 4 ค่ำ ปีมเมีย โทศก ตรงกับวันที่ 4 เดือนมาศกฤษตศักราช 1473”

สะท้อนให้เห็นว่า “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” นั้นมีหน้าที่เป็นผู้แทนฝ่ายไทยเข้าร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุการเดินเรือกับกงสุลเยอรมัน และหาก “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ไม่มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับกฎหมายการเดินเรือก็อาจไม่ได้รับการยอมรับกงสุลชาติตะวันตกได้

5.) ควบคุมและจัดระเบียบการจราจรทางน้ำตลอดจนการถวายความปลอดภัยแก่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ในกรณีนี้กฎหมายท้องน้ำก็ได้ให้ความสำคัญกับเรื่องนี้เป็นอย่างมากจึงต้องมีการบัญญัติขึ้นเป็นพิเศษดังนี้

“ มาตรา 7 ถ้าพระบาทสมเด็จพระเจ้าแผ่นดินทั้งสองพระองค์จะเสด็จพระราชดำเนินไปทางชลมารค เรือทอดสมอกิตทางอยู่ เจ้าพนักงานและเจ้าท่าไปบอกให้ถอยเรือไปเสียให้พ้นทางเสด็จ” และ ปรากฏหลักฐานอื่นอีก ดังนี้

“ ประกาศเรื่องเรือสวนแข่งกระบวน

ด้วยนายพันเอกพระยามหามุนี ผู้บังคับกองทหารฝึพายรับพระบรมราชโองการใส่เกล้า ทรงพระกรุณาโปรดเกล้า สั่งว่าเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม รัตนโกสินทร ศก 108 เวลาบ่ายแล้วเสด็จพระราชดำเนินจากวัดอนงคาราม ซึ่งได้พระราชทานพระกฐินแล้วนั้น พร้อมด้วยเรือกระบวนหน้าตามเสด็จ ออกจากปากคลองวัดพิไชยญาติ เรือพระที่นั่งข้ามปากมา ถึงท่าศาลาโปรสนีย์แลโทรเลข มีเรือกลไฟลำหนึ่งแล่นขึ้นมาข้างฝั่งตะวันออกแล่นเฉียดท้ายเรือพระที่นั่งตัดนำเรือตำรวจผิดธรรมเนียม ... ให้เจ้าพนักงานกรมท่าพิจารณาว่ากล่าว ...ประกาศมา ณวันที่ 7 พฤศจิกายน รัตนโกสินทร ศก 108 เป็นวันที่ 6633 ในรัชกาลปัตยุบันนี้” (สำนักราชเลขาธิการ, 2541: 986- 990)

นอกจากนี้ยังพบหลักฐาน ส.ค.ส. ที่พระองค์โปรดเกล้าฯ ให้จัดทำสำหรับพระราชทานบัตรพรปีใหม่สากล เมื่อวันที่วันจันทร์ที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1866 (พ.ศ. 2409) แก่ข้าราชการบริพารและมิตรสหายชาวต่างประเทศและกับต้นบุษซึ่งเป็นหนึ่งในข้าราชการบริพารที่ได้รับ ส.ค.ส. นั้นด้วย (<http://topicstock.pantip.com/library/topicstock/2010/01/K8723083/K8723083.html> เข้าถึง ข้อมูลเมื่อ 1 กรกฎาคม 2553)

หลักฐานดังกล่าวจึงเป็นภาพสะท้อนให้เห็นบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ด้านนี้ การทำงานอยู่ในฐานะขุนนางฝ่ายหนึ่งนั้นน่าจะได้รับใช้ใกล้ชิดเบื้องพระยุคลบาทพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวพอสมควร จะเห็นได้จากลักษณะการทำงานและ ส.ค.ส. ที่ได้รับพระราชทานด้วย

6) คุณดูแลให้เกิดความสะดวกในการเดินเรือในแม่น้ำลำคลองโดยมีหน้าที่ควบคุมและอนุญาตให้
ทั้ง หิน ดิน ทราย และอับเฉา* ลงในแม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำอื่นๆ ดังนี้

“ มาตรา 10 ห้ามมิให้ทั้งศิลา ทราย ดิน อับเฉา ลง ตั้งแต่ที่ใกล้สันดอนน้ำลึก 7 วา เข้ามาใน
แม่น้ำเจ้าพระยา แลลำแม่น้ำอื่น ด้วย ถ้าจะทั้งศิลา ทราย ดิน อับเฉา ใ้ห้บอกเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานจะได้ชี้ที่
ให้ทิ้ง เมื่อบังคับให้ทิ้งที่แห่งใดแล้วจึงทิ้งได้ถ้ากัปตันนายเรือไม่ฟังกฎหมายนี้ ขึ้นทั้งอับเฉาลงในที่ห้ามไว้
นี้จะปรับไหมเงิน 200 บาท”

“เจ้าท่า” และ “เจ้าพนักงาน” มีหน้าที่ควบคุมการทิ้งหิน ดิน ทราย และอับเฉาลงในแม่น้ำ
เจ้าพระยา และแม่น้ำอื่น หากมีความจำเป็นจะต้องกระทำการดังกล่าวต้องมาบอก “เจ้าท่า”
หรือ “เจ้าพนักงาน” จุดมุ่งหมาย ก็เพื่อไม่ให้มีสิ่งที่เป็นอันตราย อุปสรรค หรือกีดขวางการเดินเรือ แต่ก็มี
ข้อสังเกตว่า “ในแม่น้ำเจ้าพระยา แลลำแม่น้ำอื่น” นอกจากในแม่น้ำเจ้าพระยาแล้วน่าจะครอบคลุมถึง
แม่น้ำอื่นๆ ทั่วไปด้วย และผู้ที่ควบคุมดูแลให้เป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมายในมาตรานี้จึงมีทั้ง
“เจ้าท่า” และ “เจ้าพนักงาน” ซึ่งน่าจะมีความอำนาจหน้าที่ควบคุมและอนุญาตฯ เฉพาะในขอบเขตอำนาจหน้าที่
ของตน

7)..ควบคุมและออกหนังสืออนุญาตสำหรับผู้นำร่อง

“ มาตรา 10 (วรรคสอง)... อนึ่ง ผู้ใดจะไปรับจ้างนำร่องเรือเข้าออก ก็ให้มาหาหลวงวิสุทธิ
สาครดิฐเจ้าท่าให้ไล่เลียงดูเสียก่อน เมื่อหลวงวิสุทธิสาครดิฐเห็นว่าเป็นคนรู้แท้แล้ว จะให้หนังสือสำหรับ
ตัวไป ห้ามมิให้รับจ้างเอาเอง ถ้าผู้ใดไม่มีหนังสือเจ้าท่าสำหรับตัวนำเรือเข้ามาคิดผิดหนทาง จะปรับไหม
เอาค่าป่วยการให้เจ้าของเรือ ถ้าผู้ใดรับหนังสือเจ้าท่าแล้วไปนำร่องผิดหนทางจะต้องชำระคุกก่อน ถ้าควรจะ
ปรับไหมจึงจะปรับไหมได้”

ปรากฏหลักฐานในจดหมายเหตุ รัชกาลที่ 4 จุลศักราช 1230 เลขที่ 38 และ 39 ตรงกับ
พ.ศ. 2411 คือ

และ

* ศิลาแบบจีนทำจากหิน สลักเป็นรูปต่างๆ เช่น เก้งจีน ตู๊กตาจีนหลายแบบ ทั้งรูปคน ฝรั่ง จีน เทพเทวดา
และรูปสัตว์ เรียกว่าเครื่องอับเฉา มาพร้อมกับเรือสำเภาในฐานะเครื่อง “อับเฉา” ใส่ไว้ได้ต้องเรือสำเภา
เพื่อถ่วงน้ำหนักเรือไว้ไม่ให้โคลง (www.everykid.com เข้าถึงข้อมูลเมื่อ 2 กรกฎาคม 2554)

“หนังสือเขียนที่วังวาระการต่างประเทศ กรุงเทพฯ วัน ๗ 7 ... จุลศักราช 1230 ถึงหลวงวิสุตร
 ศาครดิฐเจ้าพนักงานได้ว่ากล่าวไบลัดนาร่อง ... ความผิดที่เรือมิได้ทอดสมอนำเมืองสมุทรปราการนั้น
 เป็นความผิดของนาร่อง ... ไบลัดนาร่องอื่นก็ได้้นำเรือกำปั่นเลขค่านไปตั้ง กรุงเทพฯ ไม่ได้ทอดสมอที่
 ค่านเมืองสมุทรปราการก็ได้เคยทำมาหลายครั้งหลายหน ... เหตุนี้ก็เป็นเพราะท่านมิได้เอาใจใส่ที่จะ
 รักษาการเจ้าท่าของท่าน... แต่จะไปเข้าพเจ้าขอให้ท่านประกายแก่พวกไบลัดนาร่องทั้งปวงให้รู้จึ่งทั่วกันว่า
 ถ้าไบลัดคนใดนำเรือกำปั่นลูกค้าขึ้นมาถึงค่านเมืองสมุทรปราการก็ให้ทอดสมอลงให้กัปตันส่งคืนค้าแก่เจ้า
 พนักงาน ๆ ได้มากจรจรัตราดูในเรือนั้น แล้วให้ไบลัดช่วยว่ากล่าวให้กัปตันได้เขียนหนังสือให้ข้าพเจ้าว่าไม่
 มีสินค้าให้เรือนั้นอีกแล้ว ... จึ่งให้ไบลัดนาร่องคนนั้นนำเรือกำปั่นลำนั้นขึ้นมายังกรุงเทพฯ ถ้ากัปตันไม่
 ยอมให้นำร่องทอดสมอที่เมืองสมุทรปราการ จะบังคับให้นำร่องเรือกำปั่นนั้นให้เลขขึ้นมายังกรุงเทพฯ
 ที่เดียวก็ให้นำร่องทิ้งเรือกำปั่นลำนั้นเสีย เพราะเหตุว่ากัปตันผิดต่อหนังสือสัญญา ถ้านาร่องมิได้นำเรือ
 กำปั่นเลขขึ้นมามากตามกัปตันบังคับ นำร่องทิ้งเรือกำปั่นลำนั้นเสียดังกล่าวไว้นี้ ก็ให้หลวงวิสุตรศาครดิฐ ...
 เรียกเอาเงินค่าจ้างนาร่องแก่เรือกำปั่นลำนั้นถึงราคาค่าจ้าง ให้แก่ไบลัดนาร่องนั้น เพราะเหตุว่าได้นำเรือ
 กำปั่นลำนั้นมาได้ถึงทางแล้ว ความจะได้เงินค่าจ้างถึงราคาค่าจ้าง ถ้าไบลัดนาร่องคนใดไม่ทำตามบังคับของ
 ข้าพเจ้า ซึ่งว่าการต่างประเทศณกรุงเทพฯนี้ก็ให้หลวงวิสุตรศาครดิฐภาตัวไบลัดนาร่องผู้ซึ่งทำผิดนั้นไปฟ้อง
 ต่อกงสุลของไบลัดคนนั้น ให้กงสุลทำโทษตามสมควร แล้วให้เรียกเอาหนังสือไลเซนที่หลวงวิสุตรตั้งให้เป็น
 ไบลัดนาร่องไปนั้นมาเสีย มิให้ผู้นั้นทำการนาร่องต่อไป ถ้าไบลัดซึ่งกระทำผิดนั้นจะไม่คืนหนังสือให้ ๆ
 ฟ้องต่อกงสุล ๆ ไม่ชำระเร่งเอาหนังสือให้เขียนหนังสือมาแจ้งความต่อข้าพเจ้า ๆ จะได้ช่วยท่านว่ากล่าวแก่
 กงสุลถ้าหลวงวิสุตรศาครดิฐไม่ประกายให้รู้ทั่วกัน ถ้าไม่ทำตามข้าพเจ้าบังคับไว้นี้ ข้าพเจ้าจะไม่เบิก
 เงินเดือนให้แก่ท่าน กว่าท่านจะทำตามข้าพเจ้า ขอให้หลวงวิสุตรศาครดิฐเก็บหนังสือฉบับนี้ใช้เป็น
 กคหมายนาร่องข้อหนึ่งไปก่อน ด้วยเพนถ้อยคำของข้าพเจ้าผู้วาระการต่างประเทศกฤตรองแล้วรับสั่ง
 บังคับไว้โดยการเพนยุติธรรมสมควนแก่แม่เจ้าพระยาของกรุงเทพฯนี้ นี้แต่พระเจ้าน้องยาเธอ
 กรมขุนวรจักรธรานุภาพผู้วาระการต่างประเทศ กรุงเทพฯ”(จดหมายเหตุ รัชกาลที่ 4 จุลศักราช 1230
 เลขที่ 39)

หลักฐานดังกล่าวสะท้อนถึงบทบาทของ “เจ้าท่าหีบประมาสะแตม” ในการควบคุมผู้นำร่อง
 โดยเป็นผู้ออกหนังสืออนุญาตและควบคุมดูแลความประพฤติของผู้นำร่อง เช่น “พระยาวิสุตรศาครดิฐ
 เป็นผู้ออกหนังสืออนุญาตให้ผู้ที่จะไปรับจ้างนำร่องหรือนำเรือเข้าออกราชอาณาจักร” “หลวงวิสุตรศาคร
 ดิฐเจ้าพนักงานได้ว่ากล่าว พวกไบลัดนาร่อง” “ขอให้ท่านประกายแก่พวกไบลัดนาร่องทั้งปวงให้รู้จึ่งทั่ว
 กัน” และ “ให้หลวงวิสุตรศาครดิฐภาตัวไบลัดนาร่องผู้ซึ่งทำผิดนั้นไปฟ้องต่อกงสุลของไบลัดคนนั้น... แล้ว
 ให้เรียกเอาหนังสือไลเซนที่หลวงวิสุตรตั้งให้เป็นไบลัดนาร่องไปนั้นมาเสีย มิให้ผู้นั้นทำการนาร่องต่อไป

จะเห็นได้ว่าหลวงวิสุตราชครดิษฐ์ ในฐานะ “เจ้าท่าหีบประมาสะแตม” มีหน้าที่ควบคุมดูแล การปฏิบัติงานของผู้นำร่อง โดยควบคุมและออกหนังสืออนุญาตสำหรับผู้นำร่องตามกฎหมายและ ตามนโยบายของเจ้านายที่กำกับการค้าการต่างประเทศมอบหมายให้ควบคุมการปฏิบัติงานของผู้นำร่อง อย่างใกล้ชิด หากผู้นำร่องทำผิดก็จะอยู่ในดุลพินิจของ “เจ้าท่าหีบประมาสะแตม” ที่จะต้องเป็นผู้พาตัวไป ฟ้องต่อศาล และเรียกคืน “หนังสือไลเซน” คือใบอนุญาตนำร่องคืน โดยอาศัยเครื่องมือในการควบคุมผู้นำ ร่อง คือ “หนังสือไลเซน” และการควบคุมผู้นำร่องนี้ ยังส่งผลให้เกิดการควบคุมเรือต่างประเทศที่จะเข้า มาในกรุงเทพมหานคร อันส่งเสริมงานด้านความมั่นคงภายในประเทศอีกด้วย อย่างไรก็ตามจากหลักฐาน ดังกล่าวเป็นที่น่าสนใจว่าเจ้านายผู้ว่าการต่างประเทศได้สั่งการโดยตรงต่อหลวงวิสุตราชครดิษฐ์ผู้มีฐานะ เป็น “เจ้าท่าหีบประมาสะแตม” ในการขับเคลื่อนกิจการงานเจ้าท่าให้ดำเนินไปตามนโยบายของรัฐบาล ดังเช่นหนังสือ สั่งการว่า “ข้าพเจ้าขอให้ท่านประกายแก่พวกโปลัดนำร่องทั้งปวงให้รู้แจ้งทั่วกัน” ซึ่ง “ข้าพเจ้า” ในจดหมายเหตุก็คือสมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอกรมขุนวรจักรธรานุภาพผู้ว่าการต่างประเทศ ซึ่งเป็นเจ้านายทรงกรมที่ปฏิบัติราชการ โดยมีฐานะเป็นผู้กำกับกรมคู่กับเสนาบดีกรมเดิม ถึงแม้ “เจ้าท่า หีบประมาสะแตม” จะขึ้นกับ สายการบังคับบัญชาของโกษาธิบดีในกรมท่า แต่ในทางปฏิบัติเจ้านาย ผู้กำกับดูแลราชการซึ่งอยู่ชั้นเหนือขึ้นไปเป็นผู้สั่งการโดยตรง ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าเจ้านายชั้นสูงให้ ความสำคัญกับกิจการงานฝ่ายเจ้าท่าในการกำกับดูแลและสั่งการอย่างใกล้ชิดโดยตรง โดยเห็นความสำคัญ กับงานฝ่ายเจ้าท่ามาตั้งแต่รัชกาลที่ 2 ถึงรัชกาลที่ 3 และยังคงให้ความสำคัญมาตลอด

กล่าวได้ว่าเจ้าท่ายุโรปสมัยใหม่ “หีบประมาสะแตม” ตามพระราชบัญญัติกฎหมาย ท้องน้ำ จุลศักราช 1222 (พศ. 2403) มีหน้าที่ควบคุมด้านต่างๆ คือ เรือต่างประเทศก่อนที่จะเข้ามา ในกรุงเทพมหานคร การใช้เรือและการจอดเรือที่เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร ให้เป็นไป ตามกฎหมายท้องน้ำให้เกิดความสะดวกและปลอดภัย บังคับนายเรือที่จมกิดขวางทางเรือเดินเป็นไปตาม กฎหมายให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการเดินเรือ ซึ่งผิดกฎในฐานะพยานผู้เชี่ยวชาญต่อศาลในกรณี เกิดอุบัติเหตุเรือชนกัน เพื่อประกอบการพิจารณาพิพากษาคดีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นในแม่น้ำเจ้าพระยา ควบคุมและจัดระเบียบการจราจรทางน้ำในการถวายนความปลอดภัยแก่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ควบคุมและอนุญาตให้ทั้ง หิน ดิน ทราย และอับเฉา ลงในแม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำอื่นๆ ควบคุม และ ออกหนังสืออนุญาตสำหรับผู้นำร่อง ให้เป็นไปตามระเบียบ กฎหมาย และนโยบายของเจ้านายในการ บริหารบ้านเมืองในขณะนั้น

อย่างไรก็ตามถึงแม้กฎหมายท้องน้ำไม่ได้มีข้อกำหนดห้ามไม่ให้กัปตันเรือหรือนายเรือ ต่างชาตินำเรือเข้ามาในร่องน้ำเจ้าพระยาด้วยตนเอง แต่ในความเป็นจริงแม่น้ำเจ้าพระยามีความคดเคี้ยวไป มาจึงเป็นอันตรายต่อเรือต่างชาติ ซึ่งเป็นเรือกลไฟขนาดใหญ่กินน้ำลึก เมื่อเข้ามาในน่านน้ำสยามแล้วอาจ ไม่รู้เส้นทางร่องน้ำ หากเดินเรือผิดร่องน้ำเรืออาจติดที่ตื้น อาจเกิดอุบัติเหตุชนกับเรือเล็กที่สัญจรไปมา

หรือเรือชนจมลง ผู้คนล้มตาย สินค้าเสียหาย หรือเรือพุ่งชนเรือนแพ บ้านเรือนชายฝั่งได้รับความเสียหาย (กรมเจ้าท่า, 2538: 98) โดยปกติในแต่ละท้องถิ่นต้องมีผู้นำร่องซึ่งเป็นกัปตันหรือนายเรือที่ชำนาญร่องน้ำของท้องถิ่นนั้นๆ ช่วยในการนำเรือหรือเดินเรือ เพื่อป้องกันอันตรายที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเรือและสินค้าที่บรรทุกมา จึงต้องจ้างผู้นำร่องที่ควบคุมโดยรัฐบาลของประเทศนั้น ซึ่งประเทศอื่นๆ ในโลกอีกหลายประเทศหรือเกือบจะทุกประเทศที่มีเขตแดนติดทะเลก็มีการนำร่องเช่นเดียวกัน(เรื่องพลแจ้จวบแก้ว, 2550 : 109 , ชลลิต หมั่นศรี, 2550 : 133)

ต่อมาโกษาธิบดีได้ออกกฎหมายนำร่องขึ้นมา ซึ่งเป็นกฎหมายฉบับรับรองจากพระราชบัญญัติกฎหมายท้องถิ่น (พ.ศ. 2403) ปรากฏหลักฐาน คือ

“หนังสือ เจ้าพระยาภูวนารถมหาโกษาธิบดีที่พระคลัง ซึ่งได้ว่าการต่างประเทศขอแจ้งความมายังมิสเดอเลสเลอร์กงสุลนอทธรมัน ซึ่งอยู่ ณ กรุงเทพมหานคร ด้วยท่านเสนาบดีปรึกษาพร้อมกันเห็นว่า ทุกวันนี้เรือถูกค้าเข้าออกไปมาค้าขาย ณ กรุงเทพมหานครมิได้ขาด ลางลำนำร่องนำเรือเข้าออกก็มี ลางลำกับตันเจ้าของเรือนำเรือของตัวเข้าออกไม่จ้างคนนำร่องก็มี ลางที ผู้รับจ้างนำร่องไม่สันทัดในหนทางนำเรือไปผิดทางมักมีถ้อยความ ... กันอยู่เนื่องๆ การเปดดังนี้ ท่านเสนาบดีฝ่ายสยามจึงให้ทำกคหมายนำร่องขึ้นมาไว้ฉบับหนึ่ง ความแจ้งอยู่ในกคหมายทุกประการ แล้ว ข้าพเจ้าขอส่งกคหมายนำร่องมาให้ท่านกงสุลทราบ ด้วยผู้ที่รับจ้างนำร่อง เป็นคนชาวต่างประเทศโดยมาก ขอท่านกงสุลเซนชื่อประทับตราไปในกคหมายเป็นสำคัญ กคหมายนี้ใช้ได้ตั้งแต่วันที่ 1 เดือนยันนุวาริ กฤษศักราช 1870 ... ถ้าเห็นควรที่จะเพิ่มเติมเปลี่ยนแปลงให้ดีขึ้นกว่าเก่าก็เปลี่ยนได้ แจ้งความมา ณ วัน 6(13) ฯ 1 คำ ปีมเสงเอกศก ตรงกับวันที่ 13 เดือน คิแชมเบอร์ กฤษศักราช 1867 ” (ม ร .5 กค(ล)/4 : 93)

และในระยะแรกผู้นำร่องต่างชาติ หลายสัญชาติ ล้วนเป็นชาวยุโรปมาปฏิบัติงานทั้งสิ้น (เรื่องพล แจ้จวบแก้ว, 2550 : 109) ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อก่อนหน้านี้ว่า “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” มีบทบาทและอำนาจหน้าที่ในการควบคุมผู้นำร่องซึ่งกำหนดไว้ตามกฎหมายท้องถิ่นแล้วนั้น ต่อมาโกษาธิบดีได้ออกกฎหมายนำร่องขึ้นมาเป็นกฎหมายฉบับรับรองจากพระราชบัญญัติกฎหมายท้องถิ่น ตามหลักฐานระบุว่า “ท่านเสนาบดีปรึกษาพร้อมกัน” น่าจะอธิบายได้ว่าโกษาธิบดีได้ปรึกษาหารือกับเหล่าเสนาบดีในกรมท่า ตราเป็นกฎหมายนำร่อง โดยกล่าวเฉพาะเรื่องการควบคุมกิจการนำร่องให้เกิดความเรียบร้อย และปลอดภัยในการเดินเรือเข้าออกร่องน้ำเจ้าพระยา ซึ่งในขณะนั้นผู้นำร่องมีแต่ชาวต่างชาติ ถึงแม้ในกฎหมายจะเขียนไว้ว่า “ด้วยผู้ที่รับจ้างนำร่องเป็นคนชาวต่างประเทศ โดยมาก” แต่ไม่พบว่ามิคนไทยเป็นผู้นำร่องของเรือกลไฟในแบบของ “หับประมาสะแตม” ตามกฎหมายนำร่องฉบับนี้ สะท้อนให้เห็นว่าในขณะนั้นไม่มีคนไทยคนใดมีความสามารถในการเดินเรือกลไฟเข้าออกร่องน้ำเจ้าพระยาได้เลย ทั้งๆ ที่ร่องน้ำของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำที่อยู่ในราชอาณาจักรไทย

เนื้อหาของกฎหมายนาร่อง วันที่ 13 เดือนดิแชมเบอร์ กฤษศักราช 1867 (พ.ศ. 2413) ปรากฏหลักฐานเกี่ยวข้องกับเจ้าท่าหับประมาสะแตม ดังนี้

“กตหมายสยามบังคับคนนาร่อง ว่าด้วยกตหมายคนนาร่องจะตกลงกันอย่างไร

มาตรา 1 ว่า คนนาร่องที่จะรับหนังสือสำหรับตัวที่เมืองนี้มากน้อยเท่าใด เจ้าท่าไปปลุกษากับกงสุล ... ทั้งปวง จะตกลงกันด้วยคนนาร่องจะให้มากขึ้นฤาให้น้อยลงตามเหตุการณ์ที่จะมีนั้นจะเป็นชาวต่างประเทศซึ่งอยู่ในบังคับประเทศที่มีสัญชาติดี ฤาชาวต่างประเทศที่อยู่ในบารุงประเทศที่มีในหนังสือสัญชาติดี” (ม.5 กต(ล)/8 : 106)

จากความในมาตรานี้จะเห็นว่า “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” มีบทบาทและหน้าที่ในการเป็นผู้เจรจาและตกลงร่วมกันกับกงสุลประเทศต่างๆ โดยปรึกษาหารือกับกงสุลประเทศ เพื่อให้ทราบและตกลงกันว่าผู้นาร่องจะเป็นชาติอะไรบ้าง จำนวนเท่าใด

“มาตรา 2 ว่า ประเทศสยามไม่ได้เลือกนาร่องประเทศใดให้เหมือนกับชาวสยาม ถ้าเป็นคนนาร่องในเวลาที่จะนาร่องนั้นว่างอยู่ก็เป็นได้ แต่คนนาร่องนั้นต้องอยู่ในบังคับกตหมายที่ตั้งไว้ และกตหมายที่จะอธิบายกตหมานี้ด้วย

มาตรา 3 ว่า ผู้ที่ประชุมนาร่องนั้นต้องเป็นเจ้าท่าคนหนึ่ง เป็นหัวหน้านาร่องที่เป็นคนเก่าหนึ่ง แลอีกสองคนให้เจ้าท่าเลือกเอาที่กับตันเรือต่างประเทศที่อยู่ในกรุงเทพมหานคร” (ม.5 กต(ล)/8 : 107)

นับว่า “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” มีบทบาทและหน้าที่อันสำคัญในการประชุมเกี่ยวกับกิจการนาร่อง กฎหมายจึงต้องกำหนดให้ต้องมี “เจ้าท่า” อยู่ในองค์ประชุม นอกจากนี้ยังกำหนดให้ “เจ้าท่า” เป็นผู้เลือกกับตันเรือต่างประเทศที่อยู่ในกรุงเทพมหานครอีก 2 คนเข้าเป็นองค์ประชุมด้วย

“มาตรา 6 ว่า หนังสือสำหรับตัวผู้นาร่องนั้น เจ้าท่าต้องแจกให้แก่ นาร่องทั้งปวงโดยชื่อสำหรับแทนคอเวอนแมนต์สยาม แต่ผู้ที่มีไช่ชาวสยามได้หนังสือสำหรับตัวแล้ว ต้องเอาหนังสือสำหรับตัวไปประทับตราที่กงสุลของผู้นั้นเปนสำคัญด้วย” (ม.5 กต(ล)/8 : 108)

แสดงให้เห็นอีกบทบาทหนึ่งของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ที่จะต้องแจกหนังสือประจำตัวของผู้นาร่อง ซึ่งก็คือใบอนุญาตนาร่อง และผู้นาร่องนี้มีฐานะเป็นตัวแทน “คอเวอนแมนต์สยาม” ซึ่งหมายถึง “government” หรือ “รัฐบาลสยาม” ในขณะนั้นนั่นเอง

“มาตรา 7 ว่า นาร่องที่ได้รับหนังสือสำหรับตัวแล้วจะหาลูกสินนาร่องไว้ก็ได้ ถ้าลูกสินทำผิดในการนาร่องแล้ว ผู้นาร่องที่เป็นครูต้องรับความผิดนั้น ถ้านาร่องผู้ใดจะหาลูกสินไว้ก็ต้องก็ต้องรับหนังสือสติปกศ คือหนังสือสำหรับตัวของลิสผู้นั้นแก่เจ้าท่า แต่ลูกสินผู้นั้นจะนาร่องกำปั่นขึ้นล่องแทนครูไม่ได้

“มาตรา 8 ว่า นาร่องที่ได้รับหนังสือสำหรับตัวแล้วนั้น จะทำการนาร่องคนเดียวก็ได้ ฤาจะเข้าพวกกันนำก็ได้ แต่ต้องถือตามคำสั่งของเจ้าท่าซึ่งมีอำนาจที่จะบังคับนาร่อง แลมีอำนาจที่จะทำโทษแก่ผู้นา

ร้องที่ทำผิดคดีหมายนี้ได้ แต่โทษนั้นคือปรับใหม่ไม่ให้ทำการนำร่องต่อไปตามกำหนด ฤๅท่านเสนาบดีผู้ว่าการต่างประเทศ จะให้ถอนหนังสือสำหรับตัวก็ได้

มาตรา 9 ว่า กคหมายอธิบายที่จะให้การนำร่องเรียบร้อยในเมืองนี้ เจ้าท่าจะต้องแต่งตั้ง และได้บอกกำหนดราคาระยะเวลาคนำร่อง กคหมายที่จะแต่งตั้งนี้ต้องบอกให้กงสุลรู้ด้วยแลกคหมายนั้นจะเติมลงฤๅจะยกเลิกเสีย ก็ได้

มาตรา 10 ว่า นำร่องที่ไม่มีหนังสือสำหรับตัวก็ดี ฤๅใช้ไลเซนของผู้อื่นก็ดี ไปนำร่องกำปั่นเจ้าท่าต้องฟ้องผู้นั้นแก่เจ้าพนักงานผู้บังคับความ เจ้าพนักงานต้องทำโทษผู้นั้นตามกคหมายบ้านเมือง แลนำร่องที่ให้ผู้นั้นยืม ไลเซน ของตัวไปใช้นั้น ก็ต้องทำโทษเหมือนกันแล้วถอนไลเซนนั้นเสีย

... มาตรา 12 ว่า เรือแลลูกเรือของคนนำร่องนั้นต้องไปลงชื่อไว้ที่ว่าการเจ้าท่า เจ้าท่าจะให้หนังสือสำหรับเรือแลบอกนำเบอร์ที่เท่า นั้นด้วย แลอักษรว่าเรือนี้เป็นเรือนำร่องมีหนังสือไลเซนแล้ว แลนำเบอร์นั้นต้องเขียนไว้ที่ท้ายเรือ แลเขียนไว้ที่คางนำใบใหญ่เสากลาง แล้วต้องมีธงศรีขาวคางบลศรีแดงคางล่าง เรือนำร่องเหล่านี้ต้องเอาหนังสือสำหรับลำไปส่งที่ว่าการกงสุลของผู้นั้น ฤๅไปส่งไว้ที่ว่าการเจ้าท่าก็ได้ แลเรือลำนั้นจะไปมาในเขตท่านำร่องได้สะดวกไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมถ้าเจ้าท่าผู้ร้องเจ้าท่าจะให้เรือนำร่องซึ่งมีหน้าที่สำหรับลำ รับคนซึ่งอยู่ในบังคับราชการท่านเสนาบดี ผู้ว่าการต่างประเทศ แลคนอยู่ในราชการเจ้าท่าคุมสิ่งของเสบียงอาหารออกไปส่งที่เรือนไฟ ฤๅที่เรือมีไฟในกำหนดเขตนำร่องลำนั้นต้องรับไป” (ม.5 กต(ล)/8 : 108 - 110)

จากความดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าผู้นำร่องที่ได้รับหนังสือประจำตัวหรือใบอนุญาตนำร่องจะมีลูกศิษย์ทำการฝึกนำร่องก็ได้ แต่มีข้อแม้ว่าหากลูกศิษย์ทำผิด ผู้นำร่องที่เป็นครูต้องรับผิดชอบและต้องมีหนังสือ “สติปเกศ” ซึ่งหมายถึง “Certificate” ในภาษาอังกฤษ ซึ่งออกโดย “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” สำหรับผู้ฝึกนำร่องและผู้ฝึกนำร่องจะทำการนำร่องเองไม่ได้ และความอีกตอนหนึ่งว่า “เจ้าท่า” ซึ่งมีอำนาจที่จะบังคับนำร่อง แลมีอำนาจที่จะทำโทษแก่ผู้นำร่องที่ทำผิดคดีหมายนี้ได้” “กคหมายอธิบายที่จะให้การนำร่องเรียบร้อยในเมืองนี้ เจ้าท่าจะต้องแต่งตั้ง” “นำร่องที่ไม่มีหนังสือสำหรับตัวก็ดี ฤๅใช้ไลเซนของผู้อื่นก็ดี ไปนำร่องกำปั่นเจ้าท่าต้องฟ้องผู้นั้นแก่เจ้าพนักงานผู้บังคับความ” และ “เรือแลลูกเรือของคนนำร่องนั้นต้องไปลงชื่อไว้ที่ว่าการเจ้าท่า เจ้าท่าจะให้หนังสือสำหรับเรือแลบอกนำเบอร์ที่เท่า นั้นด้วย แลอักษรว่าเรือนี้เป็นเรือนำร่องมีหนังสือไลเซนแล้ว”

“เจ้าท่าหับประมาสะแตม” จึงมีบทบาทและอำนาจหน้าที่ในการควบคุมบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการนำร่องให้เรือสินค้าต่างๆ ที่เข้ามาในร่องน้ำเจ้าพระยา ให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยและปลอดภัยโดยมีหน้าที่บังคับให้เป็นไปตามกฎหมายนำร่อง ลงโทษผู้นำร่องปรับแต่งกฎหมายในการบริหารจัดการเกี่ยวกับการนำร่องให้มีความยืดหยุ่นเกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย ฟ้องคดีผู้นำร่องเมื่อทำผิด

กฎหมายนำร่องต่อเจ้าพนักงานผู้บังคับความหรือศาล รวมถึงควบคุมและบังคับเรือและลูกเรือที่ใช้ในกิจการดังกล่าวด้วย

“มาตรา 15 ว่า ผู้เจ้าของเรือไม่อยากจะเรียกนำร่อง เพราะกับตันของเขาจะนำเรือของเขาเองก็ได้ แต่มีถ้อยความแตกต่างกัน นอกจากเรือที่โดนกันอย่างไรจะมารวบรวมมาให้เจ้าทำตัสสินไม่ได้ ถ้าเรือแล่นออกไปก็ดี แล่นเข้ามาก็ดี ฤฯแล่นเข้าแล่นออกพร้อมกันก็ดี เป็นเหตุเรือต่อเรือ โดนกันกับเรือที่มีนำร่องที่ได้ประชุมกันเลือกแล้ว ฤฯเรือที่ไม่มีนำร่องต้องชำระตัสสินตามกคหมายบ้านเมือง ให้เหนผิดแลชอบกคหมายเขียนที่ศาลว่าการต่างประเทศ ณ วันที่ 7 ๑ (ล่าง 14) 1 คำปืมเสงเอกศก จุลศักราช 1231 ตรงกับวันที่ 1 เดือนยันนุวารีย์ กฤษตศักราช 1870” (ม ร .5 กต(ล)/8 : 111)”

กฎหมายนำร่องนี้ไม่ได้บังคับให้เรือสินค้าต่างประเทศต้องจ้าง “นำร่อง” แต่ถ้ากัปตันนำเรือเข้ามาในร่องน้ำเจ้าพระยาเอง หากเกิดเหตุเรือชนกันหรืออุบัติเหตุใดๆ ในการเดินเรือ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” จะไม่เข้ามาช่วยตัดสิน ผิดถูกให้ตัดสินกันตามกฎหมายในขณะนั้น ซึ่งได้กล่าวถึงอำนาจหน้าที่ในด้านนี้แล้วใน 3)

และ “ มิศเตอเกศเลอรังสุลนอทเยอรมัน ขอแจ้งความมายังท่านเจ้าพระยาภาณุวงศ์มหาโกษาธิบดี ซึ่งได้ว่าการต่างประเทศ ด้วยข้าพเจ้าได้รับหนังสือของเจ้าคุณลงวันที่ 31 เดือนนอแวมเบอร์ กฤษตศักราช 1467 ตรงกับวัน 6 (13) ๑ 1 คำปืมเสงเอกศก เป็นคำประกาศว่าด้วยการนำร่อง ข้าพเจ้ามีความเสียใจเป็นอันมาก ด้วยตั้งแต่รับหนังสือ ... หนังสือเวียนที่ว่าราชไมตรีฝ่ายสยามมีน้ำใจจะไปช่วยในการพระบรมศพ แลได้สั่งที่เรือรบลดตรงแลให้ยิงปืนใหญ่ 21 นัดให้เป็นเกียรติยศในการพระบรมศพด้วย” (ม ร .5 กต(ล)/4 : 110 - 111)

จากหลักฐานดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าบทบาทของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” เป็นกลไกในขับเคลื่อนให้การบริหารงานด้านการค้าทางเรือระหว่างประเทศเกิดความราบรื่น โดยเป็นผู้ประสานงานกับกงสุลประเทศตะวันตกในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือ เช่น “เจ้าท่าไปปลุกษากับกงสุล ... จะตกลงกันด้วยคนนำร่อง” อันเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นใน พ.ศ. 2412 ซึ่งเป็นต้นรัชกาลของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ชาวเรือหรือนักเดินเรือชาติต่างๆ ก็ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีจึงสะท้อนออกมาให้เห็นได้จากหนังสือตอบรับที่เป็นมิตรของกงสุลเยอรมัน และธรรมเนียมการแสดงความเสียใจในการเสด็จสวรรคตของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งปรากฏอยู่ในหนังสือดังกล่าวด้วย

“เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ในก้าวต่อมาได้สะท้อนให้เห็นบทบาทและอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับผู้นำร่อง ซึ่งผู้ทำหน้าที่ “นำร่อง” อยู่ภายใต้การกำกับ ควบคุม ดูแลของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ซึ่งต้องมี “ไลเซน” หรือใบอนุญาตให้เป็นผู้นำร่องโดย “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” เป็นผู้ออกใบอนุญาต อันเป็นงานด้านหนึ่งของ “เจ้าท่า” ปรากฏจากหลักฐานพระราชหัตถเลขา ของพระบาทสมเด็จพระ

พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึงเจ้าพระยาสุรวงษ์ไวยวัฒน์พิพัฒนศักดิ์ (วร บุนนาค) สมุหพระกลาโหม เมื่อ พ.ศ. 2424 ดังต่อไปนี้

“ถึงคุณสุรวงษ์ไวยวัฒน์ ด้วยท่านกรมท่าส่งเรื่องราวพวกนำร่อง 5 คน เข้าชื่อกันขอเรือเก่า ๆ ออกไปทอดไว้ปากน้ำ เป็นที่พักลำหนึ่งก็เห็นว่าเป็นการทำนุบำรุงลูกค้าอยู่ เพราะเห็นมีเรือที่ควรจะให้ ก็ขอให้ตรวจดูด้วยได้ส่งสำเนาเรื่องราวนำร่อง 5 คนออกมาด้วยแล้ว

จดหมายมา ณ วัน 6 ⁷ 7 ค่ำปีมะเสงตรีศก ศักราช 1243

ข้าพระพุทธเจ้า เจ้าพระยาสุรวงษ์ไวยวัฒน์พิพัฒนศักดิ์ ที่สมุหพระกลาโหมขอพระราชทาน กราบบังคมพระกรุณา แต่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทราบฝ่าล่องฐิติพระบาท

ด้วยข้าพระพุทธเจ้า ได้รับพระราชหัตถเลขา ลงวันที่ 6 ⁷ 7 ... พระราชทานเรื่องราวพวกนำ ร่อง 5 คน ...

ข้าพระพุทธเจ้าเห็นด้วยเกล้าว่า ในกรณีนี้ที่ปากน้ำเจ้าพระยามีเรือไฟมีท่อนเรือท่อนทอดให้ไฟ โคมหมายนำร่องเหมือนกับประเทศทั้งปวง เป็นประโยชน์ดีขึ้นกว่าแต่ก่อนแล้ว

ซึ่งพวกนำร่องขอเรือมานั้น ในแผ่นดินปัจจุบันนี้ ก็ทำแต่เรือกลไฟ เล็ก ^{ใหญ่} } ใช้ในราชการ เรือ ^{ใบ} } ไม่ได้ทำเลยแลเรือ ^{ใบ} } ในแผ่นดินพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวก็รื้อจมผุอยู่ในอู่ โดยจะซ่อมแซมขึ้นไปทอดอยู่ได้ก็เหมือนทำใหม่ เมื่อเจ้าของ เมือง ^{บ้าน} } ท่านเห็นการอย่างไรแล้วแต่จะ โปรดเกล้า ...” (มร. 5 ราว-ยศ/20)

เมื่อ “นำร่อง” มีคำร้องขอให้เรือเก่าของทางราชการลำหนึ่งไว้สำหรับทอดสมอที่ปากแม่น้ำ เจ้าพระยา (ปากแม่น้ำเจ้าพระยาอยู่ในทะเลอ่าวไทย) เพื่อใช้เป็นที่พักของ “นำร่อง” สำหรับรอรับเรือสินค้า ที่จะเข้ามาในร่องน้ำเจ้าพระยาเพื่อปฏิบัติหน้าที่ให้ขึ้นไปตามกฎหมายท้องน้ำ ทำให้เกิดความสะดวก และปลอดภัย มีความเป็นสากลดังเช่นนานาประเทศ เห็นได้จากความว่า “ปากน้ำเจ้าพระยามีเรือไฟมีท่อน เรือท่อนทอดให้ไฟโคมหมายนำร่องเหมือนกับประเทศทั้งปวง เป็นประโยชน์ดีขึ้นกว่าแต่ก่อนแล้ว” “นำร่อง” อันเป็นงานฝ่ายเจ้าท่าก็ได้รับการเอาใจใส่และได้รับการสนับสนุนเป็นอย่างดีจากเจ้านายทั้งหลาย ในขณะนั้น จนทำให้งานฝ่ายเจ้าท่าด้านการ “นำร่อง” นี้ดำเนินไปอย่างราบรื่น

8) โกล่เกลี่ยขอพิพาทกรณีผู้เก็บของลอยน้ำที่เป็นเครื่องเรือ ระหว่างเจ้าของกับผู้เก็บของลอยน้ำ

นอกจากนี้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยเรือเล็กขึ้นล่องในลำแม่น้ำแลในคลอง ซึ่งเป็นอีกหมวดหนึ่ง รวมอยู่ในพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ กล่าวถึงบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่าหับประมา

สะแตม” ในด้านการไต่เถียงขอพิพาทกรณีผู้เก็บของลอยน้ำที่เป็นเครื่องเรือ ระหว่างเจ้าของกับผู้เก็บของลอยน้ำ

“ มาตรา 3 ว่าถึงกฎหมายเดิมก็ห้ามมิให้ผู้ใดเก็บของคนเลขของลอยน้ำ ... ถ้าเป็นเครื่องเรือก็ให้ไปบอกหลวงวิสุทธิสาครดิฐเจ้าทำให้รู้ภายใน 12 ชั่วโมง ให้เจ้าทำ ... จดหมายไว้ให้แน่นอนแล้วคอยฟังเถิด ฝ่ายเจ้าของจงรีบไปเที่ยวสืบตามหาของตัวที่หาย ใต้ถามทุกอำเภอในกำหนดเดือนหนึ่งอย่าให้ช้าไป แลให้ผู้เก็บได้หรือเจ้าทำ ... ซึ่งได้รับของไว้หรือท่านบอกกล่าวนั้น บอกให้รู้แล้ว แล้วสอบดูให้แน่นอนว่าจะถูกของรายนั้นหรือจะผิดรายไป ให้ได้ความเป็นแน่นอนแล้วจึงจะคืนให้เจ้าของไปได้ ถ้ายังสงสัยว่าของไม่ต้องกัน ก็รอฟังรายอื่นอยู่ก่อน ถ้าผู้เก็บของลอยน้ำนั้นเลขของ ไล่โจรผู้ร้ายได้แล้วเอาไปซ่อนเสีย ไม่เอาไปมอบแก่เจ้าทำ ... ภายใน 12 ชั่วโมง สืบจับได้จะเอาเป็นผู้ร้าย ถ้าช่วยเก็บให้เจ้าของได้บอกแก่เจ้าทำ... เมื่อเจ้าของมาตามพบจะเอาของคืนไป ผู้เก็บได้จะขอเอาค่าไถ่เป็นรางวัลบ้างก็ตามแต่เจ้าของแลผู้เก็บได้กับเจ้าทำแล ... แลผู้มีบรรดาศักดิ์จะว่ากล่าวเปรียบเทียบให้ตกลงกัน”

สรุปได้ว่าอำนาจหน้าที่ของเจ้าทำยุโรปตามแบบสมัยใหม่มีบทบาทเป็นผู้ชำนาญการด้านการเดินเรือ ตามประกาศพระบรมราชโองการ ของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2402 สังกัดกรมท่ากลาง ในกรมท่า ภายใต้การบังคับบัญชาของโกษาธิบดี ผู้ดำรงตำแหน่งคนแรกคือกัปตันบุช มีราชทินนามว่า “หลวงวิสุทธิสาครดิฐ” จนกระทั่งพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 ประกาศใช้บังคับ ใน พ.ศ. 2403 หลังจากนั้นได้มีกฎหมายนำร่องซึ่งเป็นกฎหมายฉบับรองมารองรับการปฏิบัติตามกฎหมายหลัก บทบาทและอำนาจหน้าที่ของเจ้าทำยุโรปจึงมีรายละเอียดที่ชัดเจนตามตัวบทกฎหมาย พระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ ฯ ระบุว่า “หลวงวิสุทธิสาครดิฐหับประมาสะแตมเจ้าทำ” หมายถึง เจ้าทำยุโรปแบบสมัยใหม่มีอำนาจและหน้าที่ตามตัวบทกฎหมาย 8 ด้าน คือ

1. การควบคุมเรือต่างประเทศก่อนที่จะเข้ามาในกรุงเทพมหานคร
2. การควบคุมการใช้เรือและการจอดเรือที่เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยากรุงเทพมหานคร
3. การควบคุม บังคับและบริหารจัดการเรือที่จอดคขวางทางเรือเดินให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการเดินเรือ
4. ผู้ซึ่งผิดถูกในฐานะพยานผู้เชี่ยวชาญต่อศาลในกรณีเกิดอุบัติเหตุจากเรือชนกัน
5. การควบคุมและจัดระเบียบการจราจรทางน้ำ เพื่อการถวายเป็นความปลอดภัยแก่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
6. การควบคุมและอนุญาตให้ทิ้ง หิน ดิน ทราย และอับเฉา ลงในแม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำอื่นๆ
7. การควบคุมและออกหนังสืออนุญาตสำหรับผู้นำร่อง

8. การไต่ถามข้อพิพาทกรณีผู้เก็บของลอยน้ำที่เป็นเครื่องเรือ ระหว่างเจ้าของเรือ กับผู้ที่เก็บของลอยน้ำได้

2. “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” สังกัดกระทรวงโยธาธิการ

“เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ได้เกิดขึ้นตามพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ ซึ่งประกาศบังคับใช้ในวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2403 กำหนดบทบาทและอำนาจหน้าที่ชัดเจนขึ้นตามกฎหมายท้องน้ำซึ่งเป็นต้นแบบ ของ “เจ้าท่า” ในสมัยต่อมา และ“เจ้าท่าหับประมาสะแตม” นี้ก็ได้มีบทบาทและอำนาจหน้าที่ภายใต้กรอบของกฎหมายท้องน้ำ ในสังกัดกรมท่ากลาง ภายใต้บังคับบัญชาของ โภชาธิบดีซึ่งว่าราชการกรมท่ามาโดยตลอดจนกระทั่งมีแนวคิดในการปฏิรูประบบราชการและได้ตั้ง กระทรวงต่างๆ ขึ้นมา จึงมาอยู่ในสังกัดกระทรวงการต่างประเทศ และกระทรวงโยธาธิการ ตามลำดับ ปรากฏหลักฐาน ดังนี้

พ.ศ. 2410

“หนังสือ เจ้าพระยาภาณุวงศ์มหาโกษาธิบดีที่พระคลัง ซึ่งได้ว่าการต่างประเทศ... ด้วยท่านเสนาบดีปฤชยาพร้อมกันเห็นว่า ทุกวันนี้เรือลูกค้าเข้าออกไปมาค้าขาย ณ กรุงเทพมหานครมิได้ ขาด...ท่านเสนาบดีฝ่ายสยามจึงให้ทำจดหมายนำร่องขึ้นมาไว้ฉบับหนึ่ง ... แจ้งความมา ณ วัน 6(13) ๑ 1 คำ ปีมเสงเอกศก ตรงกับวันที่ 13 เดือนดิแชมเบอร์ กฤษศักราช 1867 ” (ม ร .5 กต(ล)/4 :93)

พ.ศ. 2411

“หนังสือเขียนที่วังว่าราชการต่างประเทศ กรุงเทพ วัน ๗ 7 ... จุลศักราช 1230ถึงหลวงวิสูตร สาครดิฐเจ้าพนักงานได้ว่ากล่าวไต่ถามนำร่อง ... ขอให้หลวงวิสูตรสาครดิฐ เกบหนังสือฉบับนี้ใช้เป็น กจดหมายนำร่องข้อหนึ่ง ไปก่อน ด้วยเป็นถ้อยคำของข้าพเจ้าผู้ว่าราชการต่างประเทศ กฤตรองแล้วรับสั่ง บังคับ ไว้โดยการเปนยุติธรรมสมควรแก่แม่น้ำเจ้าพระยาของกรุงเทพฯ นี้ นี้แต่พระเจ้าน้องยาเธอ กรมขุนวรจักรธรานุภาพผู้ว่าการต่างประเทศ กรุงเทพฯ” (จดหมายเหตุ ร.4 จุลศักราช 1230 เลขที่ 39)

“เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ในสังกัดกรมท่ากลาง ภายใต้บังคับบัญชาของ โภชาธิบดี เสนาบดี ว่าการกรมท่า หรือกรมพระคลังในแผนกหนึ่งของจตุสดมภ์ (รายละเอียดใน 1.3.1) ได้ปฏิบัติหน้าที่ใน ฐานะ “หับประมาสะแตม” มาโดยตลอด นับตั้งแต่วันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2402 เป็นต้นมา ต่อมาใน พ.ศ.2431 รัชกาลที่ 5 ทรงได้มีการปรับปรุงรูปแบบการบริหารราชการแผ่นดินเป็น กระทรวง ทบวง กรม เนื่องจากการจัดแบ่งหน้าที่ในการบริหารราชการของรัฐบาลไทย ที่แล้วมา ได้แบ่งเป็น 6 ส่วน คือ สมุหนายก สมุหพระกลาโหม และกรมอีก 4 กรมเรียกว่า จตุสดมภ์ คือ เวียง วัง คลัง นา นับว่าลำ้าสมัยการ แบ่งแยกงานไม่ชัดเจนเด็ดขาด ก่อให้เกิดการซ้ำซ้อนและก้าวก่ายกัน รัฐบาลจึงได้ทดลองแบ่งงานบริหาร ของรัฐบาลเสียใหม่ให้เป็น 12 กรม (กรมศิลปากร, 2525 : 196 – 197) คือ กรมมหาดไทย กรมกลาโหม

กรมท่า กรมวัง กรมเมือง กรมนา กรมพระคลัง กรมยุติธรรม กรมยุทธานการ กรมธรรมการ กรมมูธาธิการ และ กรมโยธาธิการ แต่กรมโยธาธิการพบหลักฐานประกาศพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ว่ามีการประกาศตั้งกรมเมื่อ ร.ศ. 108 (ตรงกับ พ.ศ. 2432) ดังนี้

“ประกาศตั้งกรมโยธาธิการ รัตนโกสินศก 108 ...

ประกาศกรมโยธาธิการ

มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่าหน้าที่พนักงานการโยธาก่อสร้าง แต่ก่อนมา แยกย้ายไปขึ้นอยู่ในกรมต่างๆ หาเป็นหมวดหมู่เดียวกันไม่ ราชการในการก่อสร้างก็มีมากสมควรที่จะรวมเป็นกรมหนึ่งได้ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งกรมโยธาธิการขึ้น สำหรับที่จะได้บังคับการโยธาก่อสร้างทั้งปวง ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระเจ้าอภัยราชา เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์เป็นอธิบดีกรมโยธาธิการ ถ้าผู้ใดจะมีราชการเกี่ยวข้องกับกรมโยธาธิการก็ให้ทูลปรึกษาหาฤกษ์กับพระเจ้าอภัยราชา เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์เทอญ” (สำนักพระราชเลขานุการ, 2541 : 1070)

พ.ศ. 2432

“... เรือกระบวนหน้าตามเสด็จ ออกจากปากคลองวัดพิไชยญาติ เรือพระที่นั่งข้ามฟากมา ถึงหน้าศาลาไปรษณีย์แลโทรเลข มีเรือกลไฟลำหนึ่งแล่นขึ้นมาข้างฝั่งตะวันออกแล่นเฉียดท้ายเรือพระที่นั่งตัดหน้าเรือตำรวจฉัตรกรมเนียม ... ให้เจ้าพนักงานกรมท่าพิจารณาว่ากล่าว ...” (สำนักพระราชเลขานุการ, 2541 : 986 - 990)

และใน พ.ศ. 2433 ได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ยกฐานะกรมโยธาธิการ (มีหน่วยขึ้น 2 กรม คือ กรมไปรษณีย์ และ กรมโทรเลข) ขึ้นเป็นกระทรวงโยธาธิการ ต่อมาจึงได้เปลี่ยนกรมต่างๆ ให้เป็นกระทรวงและทรงแต่งตั้งเสนาบดีเข้าประจำรับผิดชอบทุกกระทรวงรวมทั้งสิ้น 12 กระทรวง ในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2435 (กรมศิลปากร, 2525 : 198)

พ.ศ. 2433

“ประกาศเพิ่มเติม กฎหมายท้องน้ำ

พระเจ้าอภัยราชา กรมหลวงเทเวศร์วงษ์โรประการ รับพระบรมราชโองการดำรัสเหนือเกล้าฯ ... ให้ประกาศแก่พระบรมวงษานุวงศ์ แลข้าทูลลอองธุลีพระบาท แลทวยราษฎร์ทราบทั่วกันว่า ในกฎหมายท้องน้ำที่ได้ตั้งขึ้นไว้เมื่อปีมเสง นพศกศักราช 1219 นั้นยังบกพร่องอยู่ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งข้อเพิ่มเติมลงในกฎหมายท้องน้ำ ในมาตรา 3 และมาตรา 4 มีความที่จะกล่าวต่อไป ดังนี้

มาตรา 3 ให้เจ้าท่าบังคับให้ลูกค้าทอดสมอเรือ...

ประกาศมา ณ วัน อังคาร ที่ 4 พฤศจิกายน รัตนโกสินศก 109 วันที่ 8029 ในรัชกาลปัจจุบัน (สำนักพระราชเลขานุการ, 2541 : 1132 - 1134)

และ ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 9 พ.ศ. 2435 มีรายชื่อกระทรวงพร้อมด้วยพระนามหรือนาม เสนาบดีประจำกระทรวง ดังนี้

“ กระทรวงการต่างประเทศ พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหลวงเทวะวงษ์วโรประการ”

จากหลักฐานดังกล่าวแสดงให้เห็นได้ว่า “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” สังกัดกรมท่ากลางอยู่ในสายการบังคับบัญชาของโกษาธิบดีว่าการกรมท่า ภายใต้การกำกับดูแลของเจ้านายผู้ว่าราชการต่างประเทศ (“กฤษศึกราช 1867 ” และ “จุลศักราช 1230” ตรงกับ พ.ศ. 2410) ในสมัยรัชกาลที่ 4 ต่อมาในรัชกาลที่ 5 ปรากฏหลักฐาน ในพ.ศ. 2432 ระบุว่าให้ “เจ้าพนักงานกรมท่าพิจารณา” เกี่ยวกับความผิดของเรือที่แล่นสวนเรือพระที่นั่ง และในประกาศเพิ่มเติมกฎหมายท้องน้ำ ร.ศ. 109 (พ.ศ. 2433) ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมบาง มาตราของพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 อันกำหนดบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ตามหลักฐานระบุว่าพระเจ้าน้องยาเธอกรมหลวงเทวะวงษ์วโรประการ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศเป็นผู้รับพระบรมราชโองการเสนาบดีกระทรวงต่างประเทศยังคงมีอำนาจสั่งการและบังคับบัญชา “เจ้าท่า” ฉะนั้นตลอดเวลาที่จนถึง พ.ศ. 2433 นี้ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” จึงยังคงดำเนินไปตามกรอบของอำนาจหน้าที่ของพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ ในสังกัดกระทรวงการต่างประเทศหรือกรมท่า (เดิม) อย่างแน่นอน

เอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า ดังนี้

“ เติมนานโยธาก่อสร้างมีกระจัดกระจายราชการกรมต่างๆ ยังไม่ได้รวมเป็นหมวดหมู่เดียวกัน และราชการในการก่อสร้างก็มีมาก ดังนั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ จัดตั้งกรมโยธาขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2432 เพื่อทำหน้าที่ควบคุมการโยธาก่อสร้างทั้งปวง ต่อมาใน พ.ศ. 2433 ทรงโปรดเกล้าฯ ยกกรมโยธาธิการขึ้นเป็นกระทรวงโยธาธิการ และให้รวมกรมไปรษณีย์โทรเลขเข้าไว้ด้วย ภายหลังจึงมีการจัดตั้งกรมรถไฟและกรมเจ้าท่าตามลำดับ”(งานจดหมายเหตุ ฝ่ายเอกสารสำคัญ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2513 : 1)

“กระทรวงโยธาธิการ กรุงเทพฯ ที่ 62/3861 วันที่ 1 กุมภาพันธ์ รัตนโกสินศก 114 ... โปรดเกล้าฯ ดำรัสถามถึงการเจ้าท่า ทรงดำริเห็นว่าเวลานี้ เจ้าท่ามีกำลังน้อย... การเจ้าท่าเวลานี้เป็นแต่เวรหนึ่งอยู่ในกรมโยธาธิการเท่านั้น หม่อมราชวงษพินเจ้าท่าก็ได้มาร้องแก่ข้าพระพุทธเจ้า ... ให้หม่อมราชวงษพินหาแบบประมาณราคาให้เป็นเรือใช้ได้จนการซ่อมทูนในทะเล...” (กร.5 ขษ./18: 61)

อย่างไรก็ตามหนังสือเกี่ยวกับประวัติกรมเจ้าท่ากล่าวไว้ว่า “เจ้าท่า” ได้ย้ายมาสังกัดกรมโยธาธิการ เมื่อ พ.ศ. 2432 ในสมัยรัชกาลที่ 5 (กรมเจ้าท่า, 2540 : 31)

จากเอกสารที่เกี่ยวข้องอาจเชื่อมโยงเหตุการณ์และเหตุผลที่กรมเจ้าท่าย้ายมาสังกัดกรมโยธาธิการ หรือกระทรวงโยธาธิการ โดยกรมโยธาธิการจัดตั้งขึ้นใน พ.ศ. 2432 ยกฐานะขึ้นเป็นกระทรวงกรมโยธาธิการ พ.ศ. 2433 ถึงแม้ตามหนังสือประวัติกรมเจ้าท่ากล่าวไว้ว่า “เจ้าท่า” ได้ย้ายมาสังกัด

กรมโยธาธิการ เมื่อ พ.ศ. 2432 ก็ตามแต่เป็นเอกสารชั้นรอง ซึ่งมีข้อจำกัดในชั้นความน่าเชื่อถือของเอกสารที่ไม่อาจจะยึดถือได้หากขัดแย้งกับเอกสารชั้นต้น ส่วนเอกสารเก่าก็มีความสับสนที่หัวเรื่องชั้นต้นด้วยกระทรวงโยธาธิการ แต่เนื้อหาภายในกลับเขียนว่ากรมโยธาธิการ แต่ก็มี ความขัดแย้งกันของปี พ.ศ. ซึ่งกรมโยธาธิการยกฐานะขึ้นเป็นกระทรวง ใน พ.ศ. 2433 โดยในเอกสารชั้นต้น คือ ก.ร.5 ขช./18: 61 เป็นเหตุการณ์ใน ร.ศ. 114 (พ.ศ. 2438) นั้นน่าจะเป็นกระทรวงโยธาธิการไปแล้ว ส่วนสาเหตุที่กรมเจ้าท่าขึ้นในสังกัดกระทรวงโยธาธิการนั้นอาจเนื่องมาจากนโยบายของฝ่ายบริหารที่ต้องการรวบรวมงานก่อสร้างต่างๆ ไว้เป็นหมวดหมู่ในกระทรวงเดียวกัน ซึ่งขณะนั้นกรมเจ้าท่ามีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการโยธา คือ การดูแลซ่อมแซมท่อน้ำประปาในทะเลด้วย จึงได้รวมกรมเจ้าท่าไว้ในกระทรวงโยธาธิการตามเหตุผลดังกล่าว

กล่าวได้ว่า “เจ้าท่า” ในรูปแบบการปกครองแบบจตุสดมภ์ขึ้นอยู่กับสายการบังคับบัญชาของโกษาธิบดี ต่อมาเมื่อมีการปรับปรุงและปฏิรูประบบบริหารราชการแผ่นดิน ตั้งแต่ พ.ศ. 2432 เป็นต้นมา งานเจ้าท่าก็ยังคงอยู่ในสายการบังคับเดิม คือกรมท่า จนกระทั่งภายหลังจากกรมโยธาธิการยกฐานะขึ้นเป็นกระทรวงโยธาธิการ ใน พ.ศ. 2433 ในช่วงเวลาระยะแรกนี้ก็ยังคงปรากฏหลักฐานว่างานเจ้าท่าก็ยังขึ้นอยู่ในสายการบังคับเดิมคือกรมท่าก่อนที่ยกฐานะขึ้นเป็นกระทรวงการต่างประเทศ และเมื่อมีการตั้งกระทรวงการต่างประเทศใน พ.ศ. 2433 “เจ้าท่า” ก็ยังคงสังกัดกระทรวงการต่างประเทศเช่นเดิม ส่วนจะมาขึ้นในสังกัดกระทรวงโยธาธิการเมื่อใดไม่ปรากฏหลักฐานแน่ชัด ซึ่งในหนังสือประวัติกรมเจ้าท่าที่อ้างว่า “เจ้าท่า” ได้ย้ายมาสังกัดกรมโยธาธิการในเมื่อ พ.ศ. 2432 นั้นผู้วิจัยเห็นว่าไม่สอดคล้องกันด้วยเหตุและผล



ภาพที่ 3.11 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 เสด็จขึ้นครองราชย์ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2411

ที่มา : <http://th.wikipedia.org/wiki> (เข้าถึงข้อมูลวันที่ 31 ตุลาคม 2553)

บทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” นั้นมีอยู่ 2 ประการ คือ บทบาทตามพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ และ บทบาทตามภารกิจอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น การดูแลและซ่อมแซมทุนเครื่องหมายการเดินทางเรือในทะเล ซึ่งเจ้านายชั้นสูงจะเป็นผู้สั่งการให้ดำเนินการนอกเหนือจากอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายที่บัญญัติไว้ ซึ่งต่อมาได้กำหนดให้เป็นบรรทัดฐานในการปฏิบัติจนถือเป็นหน้าที่ที่จะต้องรับผิดชอบต่อเนื่องไปด้วย

นอกจากนี้ยังมีกฎหมายรองฉบับอื่นๆ ตามศักดิ์ของกฎหมายชั้นต่อมาด้วย ดังเช่นปรากฏในกฎหมายนำร่อง อีกทั้งยังได้สะท้อนบทบาทของงานฝ่าย “เจ้าท่า” ได้จากพระราชบัญญัติว่าด้วยแบบขง ร.ศ. 109 (พ.ศ. 2433)(มร. 5 บ / 40) ดังนี้

“พระราชบัญญัติว่าด้วยแบบขง ... วันที่ 16 มีนาคมรัตนโกสินทรศก 109 ... ให้ตราพระราชบัญญัติไว้เป็นแบบแผนสืบไป ให้ผู้มีหน้าที่ต่างๆ ที่ต้องใช้ขงนั้น ๆ ทำให้ถูกต้องตามพระราชบัญญัตินี้ทุกประการ

มาตรา 1 ขงบรมราช...มหาสยามมินทร์... ขงนี้ชักขึ้นที่ใดเป็นที่หมายว่าพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเสด็จประทับอยู่ที่นั่น...

มาตรา 2 ขง... ราชวัตรสำหรับแผ่นดินสยาม... ต้องใช้ขงนี้เป็นที่หมายสำคัญแทนพระองค์...

มาตรา 3 ขงเขวราชวัตร สำหรับราชตระกูลนั้น... จำเพาะใช้ได้แต่พระบรมราชเทวี พระราชเทวีพระโอรส พระธิดา ของพระเจ้าแผ่นดิน แลพระบรมวงษ์ ...

มาตรา 4 ขงไชยเฉลิมพล ... เป็นขงใช้สำหรับใช้เมื่อมีการรับเสด็จฯ ในเวลาที่มีพระราชพิธีใหญ่ แลสำหรับเกียรติยศ ตามซึ่งจะโปรดเกล้าฯ ให้รับ แลเมื่อกองทหารจะไปปราบศัตรูก็ใช้ขงนี้ไปในกองทัพด้วย

มาตรา 5 ...6 ...7...8 ขงช้างเผือกทรงเครื่องยืนแท่น... สำหรับ ... ราชทูต ... ผู้แทนคอเวอนแมมต์... กงสุลประจำการต่างประเทศ ... ชักท้ายเรือพระที่นั่ง แลเรือรบหลวง

มาตรา 9 ขงเกตุ ... เป็นขงสำหรับหมายยศแม่ทัพเรือ...

มาตรา 10 ขงหางแขงแขว สำหรับหมายตำแหน่งยศนายพลเรือ...

มาตรา 11 ขงหางจรเข้ สำหรับใช้ในเรือรบทั้งหลายเป็นที่หมายยศตำแหน่งผู้บังคับการ...

มาตรา 12 ขงนำร่องของกรุงสยาม เป็นรูปช้างเผือกเปล่าพื้นแดงขอบนอกขาวทั้งสี่ด้าน สำหรับชักบอกเป็นที่หมาย ชักขึ้นที่ใดนำร่องอยู่ที่นั่น

มาตรา 13 ขงชาติสยาม เป็นรูปช้างเผือกเปล่าพื้นแดง...

พระที่นั่งจักรกริมหาปราสาท วันที่ 25 รัตนโกสินทรศก 110 ด้วยกรมมิตตรี- ปฤกษาจัดแบบอย่างขงสำหรับใช้ในแผ่นดินสยามแล้วร่างพระราชบัญญัตินั้น ได้ตรวจดูตลอดแล้ว เห็นว่าถูกต้องเรียบร้อยแล้ว ให้ใช้เปน พระราชบัญญัติต่อไปเถิด

(พระบรมนามาภิธิย) สยามมินทร์”

ในกรณีนี้จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติว่าด้วยแบบขงดังกล่าวประกาศใช้เมื่อ ร.ศ. 109 ตรงกับ พ.ศ. 2433 ซึ่งช่วงเวลานั้นงานเจ้าท่าอยู่ระหว่างการย้ายสังกัดจากกระทรวงการต่างประเทศมาสังกัดกระทรวงโยธาธิการ มี 13 มาตรา ทุกมาตรา ให้ความสำคัญกับขงในการเป็นเครื่องหมายสำคัญ ซึ่ง มาตรา 1 – 11 กำหนดให้ขงในมาตรานั้นๆ ใช้เป็นเครื่องหมายสำหรับพระมหากษัตริย์ พระบรมวงษ์ แม่ทัพและบุคคลสำคัญหรือบุคคลอันเป็นตัวแทนของประเทศ ต่อมามาตรา 12 เป็น “ขงนำร่อง” และมาตรา 13 เป็นขงชาติ พระราชบัญญัติขงนี้มีเหตุและผลที่สอดคล้องกันอันจะสันนิษฐานได้ว่า “ขง” ในทุกมาตรามีความหมายและมี ให้ความสำคัญระดับประเทศ ปราบกฏตาม มาตรา 1 – 11 และมาตรา 13 เพราะฉะนั้น“ขงนำร่องของกรุงสยาม” มาตาม 12 จึงมีความสำคัญระดับประเทศด้วยเช่นกัน เพราะ “ขงนำร่องของกรุงสยาม” เป็นเครื่องหมายให้รู้ว่า “นำร่อง” ในฐานะตัวแทนของ “กรุงสยาม” ที่ “ชักขึ้นที่

ได้นำร่องอยู่ที่นั่น” ซึ่งหมายถึงอยู่ในร่องน้ำเจ้าพระยาอันอยู่ในราชอาณาจักรไทย ถึงแม้เรือที่เข้ามาในร่องน้ำเจ้าพระยานั้นจะเป็นเรือต่างประเทศเมื่อ “นำร่องของกรุงสยาม” ปฏิบัติหน้าที่อยู่ในเรือนั้นและชัก “ธงนำร่องของกรุงสยาม” แล้ว เป็นที่รู้กันว่าอยู่ในร่องน้ำของแม่น้ำเจ้าพระยาอันอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของกรุงสยามหรือประเทศไทย ซึ่งต้องปฏิบัติตามกฎหมายแห่งราชอาณาจักรสยามด้วย สะท้อนให้เห็นบทบาทหน้าที่ของ “นำร่อง” ซึ่งเป็นงานภายใต้การกำกับ ควบคุม ดูแล ของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” มีบทบาทเป็นตัวแทนของ “กรุงสยาม” ซึ่งก็หมายถึงตัวแทนของรัฐบาล อันมีความสำคัญๆ ไม่น้อยเลยทีเดียว จึงต้องกำหนดให้มีธงให้เห็นเป็นเครื่องหมายไว้

3. “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” เป็นเวรท่าสังกัดกระทรวงโยธาธิการ พ.ศ. 2434

หนังสือประวัติกรมเจ้าท่ากล่าวไว้ว่าเมื่อกัปตันบุชชราภาพก็ได้ลาออกจากราชการไป(กรมเจ้าท่า, 2540 : 31) มียศ ราชทินนาม และบรรดาศักดิ์ตามลำดับจาก “หลวงวิสุทธสาครดิฐ” “พระวิสุทธสาครดิฐ” และ “พระยาวิสุทธสาครดิฐ” เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม พ.ศ. 2432 (พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, 2514 : 28) เมื่อกัปตันบุชลาออกจากราชการ กิจการงานฝ่ายเจ้าท่า ในแบบ “หับประมาสะแตม” ตามพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำในสังกัดกระทรวงการต่างประเทศก็ยังคงดำเนินต่อไป และในประกาศพระบรมราชโองการพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ปรากฏในบานผแนก ตั้งเจ้าท่าหลวงวิสุทธสาครดิฐ ในหนังสือ วัชรนิญาวิเสศกล่าวไว้ว่า

“ แต่ถ้าที่นั่นว่างลงด้วยความที่หลวงวิสุทธสาครดิฐ จะไม่อยู่มีกิจธุระไปไกล ฤจะออกจากที่ก็ให้ขุนนางผู้ใหญ่แลขุนนางรองในกรมเดียวกัน ฤตัวหลวงวิสุทธสาครดิฐจัดให้ผู้ที่สมควรว่าราชการแทนไปอย่าให้เสียขาดราชการได้” (วัชรนิญาวิเสศ, 2430 : 365)

จากหลักฐานดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าระบบบริหารราชการแผ่นดินได้ปิดช่องว่างกรณีผู้ที่อยู่ในตำแหน่งไม่อยู่หรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ก็จะมีผู้ทำการแทน

อย่างไรก็ตามผู้วิจัยไม่พบหลักฐานชั้นต้นมาอ้างอิงว่ากัปตันบุชลาออกจากราชการใน พ.ศ. 2434 เมื่อกัปตันบุชลาออกจากราชการไปแล้วกัปตัน เอ อาร์วิล(ไม่ทราบสัญชาติ)ได้ปฏิบัติหน้าที่ “เจ้าท่า” คนต่อมา(กรมเจ้าท่า, 2540 : 31, ก.ร.5 ขช./18) แต่ไม่ได้มียศและราชทินนามใดๆ มีฐานะเป็นเพียง “เวรหนึ่ง” ในกระทรวงโยธาธิการ โดยเป็น “เวรเจ้าท่า” ซึ่งน่าจะใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 ในบทบาทของ “หับประมาสะแตม” และได้ถึงแก่กรรมลงใน พ.ศ. 2438 ในขณะที่ยังรับราชการอยู่(กรมเจ้าท่า, 2540 : 31,37) ปรากฏหลักฐานในเอกสารของกรมหมื่นทิพลาภพฤฒิธาดา ซึ่งว่าการกระทรวงโยธาธิการได้มีหนังสือกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวใน พ.ศ. 2438 ดังนี้

“กระทรวงโยธาธิการ กรุงเทพฯ ที่ 62/3861 วันที่ 1 กุมภาพันธ์ รัตนโกสินศก 114 ... โปรดเกล้าฯ ดำรัสถามถึงการเข้าทำ ทรงดำริเห็นว่าเวลานี้ เจ้าท่ามีกำลังน้อย... การเข้าทำเวลานี้เป็นแต่ เหวหนึ่ง อยู่ในกรมโยธาธิการเท่านั้น หม่อมราชวงษพินเจ้าท่าก็ได้มาร้องแก้เข้าพระพุทเจ้า ... ให้หม่อมราชวงษพินหาแบบประมาณราคาให้เป็นเรือใช้ได้จนการซ่อมทูนในทะเล... แต่เวรทำนี้ เข้าพระพุทเจ้า ได้ดำริเห็นว่าถ้าจะใช้พระราชบัญญัติใหม่ได้ – เมื่อใด, ควรจะยกขึ้นเป็นกรมหนึ่ง...” (ก.ร5 ยช./18: 61) และอีกหลักฐานหนึ่ง คือ

“ กระทรวงโยธาธิการ กรุงเทพฯ ที่ 686/12 วันที่ 24 พฤษภาคม รัตนโกสินศก 114

เวรเจ้าท่าเวลานี้ยังว่างอยู่ ด้วยกัปตัน เย, อาร์วิล นายเวรเจ้าท่าเดิมได้ถึงแก่กรรมหลายเดือนมาแล้ว ในระหว่างกัปตัน เย, อาร์วิล ถึงแก่กรรมนี้ มีกัปตันทอมเสนชาติเคนผู้หนึ่ง ยื่นหนังสือขอรับอาษาทำการในตำแหน่งนี้ ... ยังไม่ได้้นำความกราบบังคมทูลเพราะเวลานั้นเข้าพระพุทเจ้าป่วยอยู่... พระยา สโมสรสรรพการ ได้ไปทูลหาหรือต่อพระวรวงษเธอ พระองค์เจ้าขจรจรัสวงษเพื่อจะหาผู้อื่นต่อไปแล้ว ทำหนังสือถวายพระเจ้าน้องเธอ กรมหมื่นสมมตอมรพันธุ์ ขอให้ นำความขึ้นกราบบังคมทูลพระกรุณาให้ ทรงทราบใต้ฝ่าละอองธุลีพระบาท... ควรจะให้เวรทำยกไปขึ้นอยู่กับกรมทหารเรือ ความพิศดารแจ้งอยู่ใน หนังสือพระยา สโมสรสรรพการ ...

บัดนี้ หม่อมราชวงษพิน ในพระวรวงษเธอพระองค์เจ้าสายสนิทวงษ แจ้งความแก้เข้าพระพุทเจ้าว่าสมควรรับราชการฉลอง พระเดช พระคุณ} ในนำที่นี้เข้าพระพุทเจ้าเห็นด้วยเกล้า , ว่า หม่อมราชวงษพินก็เป็นคนมีภูมิรู้พอจะรับราชการฉลองพระเดช พระคุณ} ในนำที่นี้ได้ ทั้งเป็นคนไทยด้วยกันพูดจาถนงง่าย ดึกว่าใช้ชาวยุโรป และเจ้าท่านี้ถึงเป็นแต่ นายเวรขึ้นกรมโยธา ก็จริงแต่เป็นนำที่เปิดเผยจะต้องเป็นที่นับถือของคนต่างประเทศด้วย ... เพราะฉะนั้นเข้าพระพุทเจ้าขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตตั้งหม่อมราชวงษพินเป็นเจ้าท่า... ส่วนที่จะคงให้ขึ้นกระทรวงโยธาธิการตามเดิม หรือจะยกไปขึ้นกรมทหารเรือ ... แต่ถ้ายกไปขึ้นกรมทหารเรือดูเป็นการแปลกอยู่ที่ยังไม่เคยมีในบ้านใดเมืองใด ... เข้าพระพุทเจ้าต้องขอพระราชทานปลืเสช...” (ก.ร5 ยช./18)

นับว่าในช่วง พ.ศ. 2434 - 2438 อำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่าหีบประมาสะแถม” ยังคงเป็นไปตามกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 แต่มีฐานะเป็น “เวรหนึ่ง” ในกรมโยธาธิการหรือกระทรวงโยธาธิการ โดยกัปตัน เย อาร์วิล ทำหน้าที่ “หีบประมาสะแถม” คนต่อมาในฐานะเจ้าท่านักเดินเรือตามพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 ซึ่งกฎหมายฉบับนี้กำหนดอำนาจและหน้าที่ของ “เจ้าท่า” ไว้ และจากคำนำหน้าชื่อของกัปตัน เย อาร์วิลที่ใช้คำว่า “กัปตัน” แสดงให้เห็นว่าจำเป็นต้องเป็นผู้มีพื้นฐานมาจาก กัปตันหรือนักเดินเรืออย่างไม่ต้องสงสัย ต่อมากัปตันวิลได้เสียชีวิตลงขณะที่ยังดำรงตำแหน่ง เมื่อกัปตันวิลเสียชีวิตลง ก็มี “กัปตันทอมเสนชาติเคนผู้หนึ่ง” ยื่นหนังสืออาสาขอรับตำแหน่ง “เจ้าท่า” แต่ไม่มีหลักฐานว่ากัปตันผู้นี้เข้ามารับราชการในตำแหน่งเจ้าท่าแต่อย่างใด และจากหลักฐาน

“วันที่ 1 กุมภาพันธ์ รัตนโกสินศก 114 ... โปรดเกล้าฯ ดำริสตามถึงการเจ้าท่า ... หม่อมราชวงษพินเจ้าท่าก็ได้มาร้องแก้ข้าพระพุทธเจ้า ... แต่เวรทำนี้ ข้าพระพุทธเจ้าได้ดำริห์ไว้ว่า ถ้าจะใช้พระราชบัญญัติใหม่ได้ – เมื่อใด, ควร จะยกขึ้นเป็นกรมหนึ่ง” (ก.ร5 ขช./18 : 61) จากหลักฐานดังกล่าวสันนิษฐานได้ว่า ณ วันที่ 1 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 114 (พ.ศ. 2438) หม่อมราชวงษพินได้เข้ามาทำหน้าที่ “เจ้าท่า” แล้ว แต่น่าจะยังไม่ได้รับการแต่งตั้งอย่างเป็นทางการ เนื่องจากพบหลักฐาน วันที่ 24 พฤษภาคม ร.ศ. 114 (พ.ศ. 2438) ที่กล่าวว่า “วันที่ 24 พฤษภาคม รัตนโกสินศก 114 เสรเจ้าท่าเวลานี้ยังว่างอยู่ ด้วยกัปตัน เย, อาร์วิล นายเวรเจ้าท่าเดิมได้ถึงแก่กรรมหลายเดือนมาแล้ว” ผู้วิจัยยังไม่พบภาพสะท้อนเกี่ยวกับบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เวรเจ้าท่า” ที่ชัดเจนนัก เนื่องจากอยู่ในช่วงเวลาสั้นๆ และจากหลักฐานดังกล่าว ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2438 หม่อมราชวงษพินเข้ามาทำหน้าที่ “เจ้าท่า” แล้ว จึงสันนิษฐานได้ว่ากัปตัน เย อาร์วิล น่าจะถึงแก่กรรมราวเดือน มกราคม พ.ศ. 2438 หรือก่อนหน้านั้น และ จากหลักฐานกล่าวว่า “วันที่ 24 พฤษภาคม รัตนโกสินศก 114 ... เจ้าท่านี้ถึงเป็นแต่นายเวรขึ้นกรมโยธาที่จริงแต่เป็นหน้าที่พิเศษจะต้องเป็นที่นับถือของคนต่างประเทศด้วย ... เพราะฉะนั้นข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตตั้งหม่อมราชวงษพินเป็นเจ้าท่า...” (เรื่องเดียวกัน) สะท้อนให้เห็นว่าการคัดสรรผู้ที่เข้ามาดำรงตำแหน่งคนต่อมาว่า ” เป็น “เจ้าท่า” ในแบบ “หับประมาสะแตม” ที่ต้องเป็นกัปตันหรือนักเดินเรือ เนื่องจากหม่อมราชวงษพิน ก็เป็น “เจ้าท่า” ที่มาจากทหารเรือจึงน่าจะเป็นผู้ที่มีความรู้พื้นฐานด้านการเดินเรืออยู่ด้วย

นอกจากนี้ตามหลักฐานยังปรากฏอีกว่าขุนนางชั้นผู้ใหญ่ในสมัยนั้นมีความคิดที่จะยกกรมเจ้าท่าไปสังกัดกรมทหารเรือด้วย “เวรเจ้าท่า” นี้จึงยังคงเป็นผู้มีพื้นฐานมาจากนักเดินเรือและผู้ที่มาดำรงตำแหน่ง “เจ้าท่า” คนต่อมาก็ต้องทำหน้าที่ “หับประมาสะแตม” ตามพระราชบัญญัติกฎหมายท้องถิ่นให้เป็นที่ยอมรับของนานาประเทศด้วย



ภาพที่ 3.12 นาวาโท พระยานาวาพลพยุหรัักษ์(ม.ร.ว.พิน สนิทวงศ์) เจ้ากรม พ.ศ. 2439 – 2444
ที่มา : http://www.md.go.th/intro_department/direct0r_general.php (เข้าถึงข้อมูลเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2553)

ข้อสังเกตอีกประการหนึ่ง ใน พ.ศ. 2433 กรมโยธาธิการได้ยกฐานะเป็น “กระทรวงโยธาธิการ” มีหน่วยงานในสายการบังคับบัญชา 2 กรม คือ กรมไปรษณีย์ และ กรมโทรเลข ตามหลักฐานที่ได้กล่าวมาแล้วคือ

“กระทรวงโยธาธิการ กรุงเทพฯ ที่ 62/3861 วันที่ 1 กุมภาพันธ์ รัตนโกสินศก 114 ... การเจ้าท่าเวลานี้เป็นแต่ เวรหนึ่ง อยู่ในกรมโยธาธิการ” โดยข้อความข้างต้นใช้คำว่า “กระทรวงโยธาธิการ” แต่เนื้อหาภายในใช้คำว่า “กรมโยธาธิการ” ซึ่งใน ร.ศ. 114 (พ.ศ. 2438) นั้น “กรมโยธาธิการ” ได้ยกฐานะเป็น “กระทรวงโยธาธิการ” ไปแล้ว ผู้วิจัยเห็นว่าความนี้น่าจะเป็นความคลาดเคลื่อนของการจดบันทึก

อย่างไรก็ตาม ดังได้กล่าวมาแล้วว่าเดิม “เจ้าท่า” เป็นขุนนางตำแหน่งหนึ่งซึ่งมีมาตั้งแต่สมัยอยุธยา ภายใต้การบังคับบัญชาของโกษาธิบดี กรมพระคลังหรือกรมท่าในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ผู้ว่าการต่างประเทศ ทำหน้าที่ในกิจการค้าทางเรือระหว่างประเทศ แบ่งเป็นกรมท่าซ้าย กรมท่าขวา โดยมีศูนย์กลางบังคับบัญชาอยู่ในกรมท่ากลางซึ่งโกษาธิบดีเป็นผู้บัญชาการ กรมท่าซ้ายดูแลลูกค้าชาวญวน กรมท่าขวาดูแลลูกค้าแขกที่มาจาก อินเดีย ชาว เป็นต้น โดยกรมท่ากลางดูแลลูกค้าฝรั่ง ภายหลังสนธิสัญญาเบาว์ริงส่งผลให้เรือของชาวยุโรปเข้ามาติดต่อค้าขายกับกรุงเทพฯ มากทวีคูณหลายเท่าตัวอย่างไม่เคยมีมาก่อน และการเดินเรือของชาวยุโรปได้เปลี่ยนโดยใช้เรือกลไฟแทนเรือสำเภแบบโบราณ ขณะนั้นอยู่ในช่วงลัทธิล่าอาณานิคมของชาวตะวันตก ความล่าช้าไม่ทันสมัยอาจเป็นเหตุผลที่ชาวตะวันตกยกขึ้นมาเป็นข้ออ้างที่จะเข้ามาแทรกแซงกิจการภายในและเข้ายึดครองประเทศได้ ภัยคุกคามดังกล่าวไทยก็ได้ปรับปรุงระบบราชการต่างๆ ให้ทันสมัย ขณะนั้นไทยยังไม่มีกฎหมายที่ใช้เป็นกฎการเดินเรือสำหรับเรือกลไฟโดยเฉพาะ ให้เกิดความปลอดภัยและใช้ตัดสินเมื่อเกิดคดีข้อพิพาทจากการเดินเรือ จึงได้สรรหาผู้เชี่ยวชาญด้านการเดินเรือและกฎหมายการเดินเรือตามแบบยุโรปเข้ามารับราชการ และวางรากฐานงานเจ้าท่าสมัยใหม่ในแบบ “หับประมาสะแตม” ขึ้นในสังกัดกรมท่ากลาง เมื่อมีการ

ปรับปรุงระบบบริหารงานแผ่นดินในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวใน พ.ศ. 2432 เป็นต้นมา “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ก็ได้มาขึ้นในสังกัดกระทรวงโยธาธิการราว พ.ศ. 2433 - 2434 และขุนนางตำแหน่งต่างๆ ในกรมท่าได้ถูกโอนย้ายไปกรม และกระทรวงต่างๆที่เกี่ยวข้อง(จุฬิศพงศ์ จุฬารัตน์, 2546 : 334) พบหลักฐานปรากฏว่ามี “เจ้าท่า” สังกัดกรมท่าขวาปรากฏในราชกิจจานุเบกษา พระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ พ.ศ. 2436 ดังนี้

“ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 10
พระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์
วันที่ 6 ธันวาคม รัตนโกสินทร์ ศก 112
เวลากลางวัน
เครื่องราชอิสริยาภรณ์ มงกุฎสยาม
ชั้นที่ 2 ...

วันที่ 6 ธันวาคม รัตนโกสินทร์ ศก 112
เวลาค่ำ
เครื่องราชอิสริยาภรณ์ ช้างเผือก
ชั้นที่ 3 นิภาภรณ์
...

เครื่องราชอิสริยาภรณ์ ช้างเผือก
ชั้นที่ 3 มณฑนาภรณ์

...
กระทรวงว่าการต่างประเทศ
...

หลวงนนทเกษ (ช้าง) เจ้าท่าใน กรมท่าขวา
หลวงศรียศประเทศมนตรี (น้ำ)
เจ้าท่ากรมท่าขวา...”

และหลักฐานที่รัชกาลที่ 5 พระราชทานเขียนชื่อผู้หลวงแก่หลวงนนทเกษเจ้าท่าและของใช้ต่างๆ เพื่อประกอบพิธีทางศาสนาเป็นประจำทุกปี “พระราชทานชื่อผู้หลวงแก่หลวงนนทเกษ” (1 เมษายน ร.ศ. 123 -4 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 127) หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ม.ร. 5 ร.ล./12 ลำดับที่ 31, “พระราชทานชื่อผู้

หลวงแก้หลวงศรียศประเทศมนตรี (1 เมษายน ร.ศ. 123 -4 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 127) หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ม.ร. 5 ร.ล./12 ลำดับที่ 45)

จะเห็นได้ว่าจากเหตุการณ์ก่อนหน้า “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ได้ย้ายไปสังกัดกระทรวงโยธาธิการ ราว พ.ศ. 2433 – 2434 แล้ว แต่จากหลักฐาน พ.ศ. 2436 นี้ ในราชกิจจานุเบกษาพระราชนานุกรณ อิศริยาภรณ์ ปรากฏว่ามีขุนนางตำแหน่ง “เจ้าท่า” ที่ยังคงอยู่ในสังกัดกรมท่าขวา กระทรวงว่าการต่างประเทศเดิม แต่ไม่ได้มีหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุมการเดินทางเรือสำเภา และชี้ผิดถูกกรณีเกิดอุบัติเหตุเรือโดนกัน เพราะไม่ได้เป็น “เจ้าท่า” ตามแบบ “หับประมาสะแตม” ที่เป็นกัปตันหรือนักเดินเรือตามพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 ดังนั้นตำแหน่ง “เจ้าท่า” ในช่วงเวลานี้จึงมี 2 ระบบ คือ 1) “เจ้าท่า” ตามระบบเดิมในสังกัดกระทรวงการต่างประเทศ และ 2) “เจ้าท่าสมัยใหม่” ในแบบ “หับประมาสะแตม” หรือ “Harbour Master” ในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ ซึ่งรับผิดชอบด้านการก่อสร้างที่ต่าง ดังนั้น “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ในสังกัดใหม่นี้ไม่น่าจะมีหน้าที่ด้านการล่าม อันเป็นงานด้านการต่างประเทศอีกต่อไป

โดยพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 พระราชบัญญัตินี้กล่าวถึง บทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “หับประมาสะแตม” เป็นหลัก ถึงแม้จะกล่าวถึงพนักงานกรมท่าอื่น แต่อำนาจในการออก “ไลเซน” หรือ ใบอนุญาตต่างๆ หรือที่ต้องใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติงานในฐานะ “หับประมาสะแตม” กฎหมายได้ให้อำนาจแก่ “หลวงวิสูตรสาครดิฐ” ผู้เป็น “หับประมาสะแตม” เท่านั้น เช่น

“เรือลูกค้าเมืองต่างประเทศก็ดี เรือลูกค้าในกรุงเทพมหานครก็ดีที่ใช้กับต้นตันหนคนชาวยุโรปก็ดี ให้มาบอกกับหลวงวิสูตรสาครดิฐหับประมาสะแตมเจ้าท่าให้รู้ก่อน แต่เรือลูกค้าที่ใช้เงินแขกตามประเทศของตัวนั้น ให้บอกเจ้าพนักงานกรมท่าซ้ายกรมท่าขวา ขอเปิดล่องไปตามธรรมเนียม” (ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2403 – 2404), 2528 : 148 - 150)

และอีกหลักฐานหนึ่งกล่าวว่า

“อนึ่ง ผู้ใดจะไปรับจ้างนำร่องเรือเข้าออก ก็ให้มาหาหลวงวิสูตรสาครดิฐเจ้าท่าให้ไล่เสียงดูเสียก่อน เมื่อหลวงวิสูตรสาครดิฐเห็นว่าเป็นคนรู้แท้แล้ว จะให้หนังสือสำหรับตัวไป ” (เรื่องเดียวกัน, 2528 : 154)

“เจ้าท่าหับประมาสะแตม” มีบทบาทและอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายการเดินทางเรือเป็นหลัก และแยกย่อย ลงมาในกฎหมายฉบับรอง อันได้แก่ กฎหมายนำร่อง และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติธงเป็นต้น ซึ่งกฎหมายการเดินทางเรือเป็นอำนาจเฉพาะตัวที่ด้องอาศัยวิชาชีพเฉพาะด้านการเดินเรือ ส่วน “เจ้าพนักงานกรมท่าซ้ายกรมท่าขวา” ในกฎหมายท้องน้ำไม่ได้ให้อำนาจเป็น “เจ้าท่า” ซึ่งทำหน้าที่ในแบบ “หับประมาสะแตม” จึงมีอำนาจเพียงรับแจ้ง “เรือลูกค้าที่ใช้เงินแขกตามประเทศของตัว” เท่านั้น ไม่ได้มีอำนาจด้านจัดการจราจรทางน้ำ ออกใบอนุญาต ใช้ดุลพินิจต่างๆ

อันเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย หรือเป็นผู้ซึ่งผิดถูกในกรณีเกิดอุบัติเหตุจากการเดินเรือต่อมาหม่อมราชวงศ์พิน สนิทวงศ์ หรือ นาวาโท พระยานาวาหุลพยุหรัักษ์ เข้ามาเป็น “เจ้าท่า” คนต่อมา ก็ได้ปฏิบัติหน้าที่ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ด้วย เช่น “... เจ้าท่านี้ถึงเป็นแต่ นายเวรขึ้นกรมโยธา ก็จริงแต่เป็นหน้าที่เปิดเผยจะต้องเป็นที่นับถือของคนต่างประเทศด้วย ... เพราะฉะนั้นข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตตั้งหม่อมราชวงศ์พินเป็นเจ้าท่า...” (ก.ร.ย.ช./18) จนกระทั่งงานเจ้าท้านี้ยกฐานะขึ้นเป็นกรมเจ้าท่า ใน พ.ศ. 2439 (กรมเจ้าท่า, 2540 : 41) อย่างไรก็ตามการควบคุมด้านจำนวน หรือลำดับทางทะเบียนเรือในช่วงระยะเวลานี้ยังไม่มีระเบียบ และกฎหมายใดเข้ามาควบคุม คงมีแต่การจัดเก็บภาษีเรือโดยเจ้าภาษีนายอากรเท่านั้น (ประกาศภาษีเรือ, 2413)

นับว่า “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ได้ถือกำเนิดขึ้นมาตามพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 เมื่อวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2403 กำหนดบทบาทและอำนาจหน้าที่ซึ่งชัดเจนไปตามกฎหมายดังกล่าว สังกัดกรมท่ากลาง ภายใต้การบังคับบัญชาของโกษาธิบดี เสนาบดีว่าการกรมท่า นอกจากโกษาธิบดีแล้ว “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ยังอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของเจ้านายผู้ว่าราชการต่างประเทศด้วย ต่อมาเมื่อมีการปรับปรุงระบบบริหารราชการจากรูปแบบเดิมคือ จตุสดมภ์ มาเป็น กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2431 กรมโยธาธิการจัดตั้งขึ้น พ.ศ. 2432 และยกฐานะเป็นกระทรวงโยธาธิการ ใน พ.ศ. 2433 ในช่วงเวลานี้ปรากฏหลักฐานว่างานเจ้าท่ายังคงอยู่ในสายการบังคับเดิมคือกรมท่า จนกระทั่งกรมท่ายกฐานะขึ้นเป็นกระทรวงต่างประเทศ ใน พ.ศ. 2433 ขณะนั้นปรากฏหลักฐานว่า “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” สังกัดกระทรวงต่างประเทศเช่นเดิม ต่อมา “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ได้ย้ายมาสังกัดกระทรวงโยธาธิการ เนื่องจากทางราชการได้รวมงานโยธาก่อสร้างที่กระจัดกระจายกรมต่างๆ เป็นหมวดหมู่เดียวกันซึ่งงานฝ่ายเจ้าท่ามีภารกิจด้านการดูแลและซ่อมบำรุงทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือในทะเล ซึ่งเกี่ยวข้องกับการโยธาก่อสร้างด้วย จึงรวบรวมไว้ในหมวดนี้เมื่อย้ายมาจากกระทรวงต่างประเทศมาสังกัดกระทรวงโยธาธิการ บทบาทหน้าที่จึงไม่ต้องเกี่ยวข้องกับการต่างประเทศอีกต่อไป แต่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายท้องน้ำในการควบคุมให้เป็นไปตามระเบียบและกฎหมายเพื่อป้องกันอันตรายจากการเดินเป็นหลัก งานเจ้าท่าในแบบ “หับประมาสะแตม” ย้ายจากกรมท่ากลาง กระทรวงการต่างประเทศ มาสังกัดกระทรวงโยธาธิการ ไม่ปรากฏหลักฐานชัดเจนว่า พ.ศ. ใด สันนิษฐานได้ว่าน่าจะราว พ.ศ. 2433 - 2434 บทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ในช่วงเวลานี้ยังคงเป็นไปตามพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 อันเป็นกฎหมายหลัก และกฎหมายรองอื่นๆ ตามศักดิ์ของกฎหมายชั้นต่อมาด้วย เช่น พระราชบัญญัติว่าด้วยแบบธง กฎหมายนำร่อง เป็นต้น ซึ่งกฎหมายทั้ง 2 ฉบับนี้ก็มีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กัน สะท้อนให้เห็นบทบาทหน้าที่ของ “นำร่อง” ภายใต้การกำกับ ควบคุม ดูแล ของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” งานเจ้าท่าภายใต้กระทรวงโยธาธิการก็ได้ดำเนินต่อไป โดย “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย ท้องน้ำมาโดยตลอด อย่างไรก็ตามขณะที่ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม”

ย้ายจากกรมท่า หรือกระทรวงการต่างประเทศมาสังกัดกระทรวงโยธาธิการ ในขณะที่เดียวกันนั้นในกรมท่าขวา ก็ยังคงปรากฏหลักฐานว่ายังคงมีขุนนางตำแหน่ง “เจ้าท่า” สังกัดกรมท่าขวากระทรวงการต่างประเทศ เช่นเดิม แต่ไม่ได้เป็น “เจ้าท่า” ในแบบ “ห้าประมาสะแตม” ไม่ได้มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายท้องถิ่นแต่อย่างใด

เมื่อกัปตันบุช ได้ลาออกจากราชการ “ห้าประมาสะแตม” คนต่อมาคือ กัปตัน เฮ อาร์วิล แต่ปรากฏหลักฐานว่างานเจ้าท่าในช่วงเวลานี้มีฐานะเป็น “เวรหนึ่ง” ในกระทรวงโยธาธิการซึ่งก็น่าจะหมายถึงงานแผนกหนึ่งเท่านั้น อย่างไรก็ตามก็ยังคงปฏิบัติหน้าที่ “เจ้าท่า” ในแบบ “ห้าประมาสะแตม” โดยเรียกว่า “เวรเจ้าท่า” บทบาทและอำนาจหน้าที่ที่น่าจะเป็นไปตามกฎหมายท้องถิ่นเช่นกัน กัปตันเฮ อาร์วิล ได้ปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่ง “เจ้าท่า” จนกระทั่งเสียชีวิตลงใน พ.ศ. 2438 หม่อมราชวงศ์พิน สนิทวงศ์ หรือ นาวาโท พระยานาวาหุลพยัคฆ์ เข้ามาเป็น “เจ้าท่าห้าประมาสะแตม” คนต่อมา

สรุปได้ว่า เดิม “เจ้าท่า” ทำหน้าที่เป็นพนักงานล่ามในการติดต่อต้อนรับลูกค้าชาวต่างประเทศที่มาติดต่อค้าขายทางเรือ เกิดขึ้นในระบบราชการไทยตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา ภายใต้บังคับบัญชาของโกษาธิบดีเสนาบดีว่าการกรมพระคลัง ต่อเนื่องมาเป็นกรมท่าในสมัยรัตนโกสินทร์การปฏิวัติอุตสาหกรรมลัทธิการค้าอาณานิคม มีความเกี่ยวข้องโยงใยสู่การทำสนธิสัญญาเบาว์ริงผลที่ตามมาคือระบบการค้าผูกขาดโดยพระคลังสินค้าของรัฐบาลไทยได้เปลี่ยนเป็นการค้าเสรี การค้าระหว่างประเทศขยายตัวอย่างรวดเร็ว การขนส่งหลักคือเรือที่เข้ามารับและส่งสินค้าในแม่น้ำเจ้าพระยามากขึ้นกว่าเดิม เรือกลไฟได้รับความนิยมเพิ่มมากกว่าเรือสำเภา ส่งผลให้การเดินเรือต้องเปลี่ยนไปตามวิทยาการเดินเรือสมัยใหม่เพื่อสอดคล้องกับเทคโนโลยีเรือกลไฟ นำไปสู่การตราพระราชบัญญัติกฎหมายท้องถิ่น สำหรับป้องกันอันตรายจากการเดินเรือ ทำให้บทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่า” พัฒนาขึ้นตามแบบตะวันตก หรือ “เจ้าท่ายุโรป” สมัยใหม่ ในแบบ “ห้าประมาสะแตม” ผู้เป็นนักเดินเรือ มีหน้าที่ผู้ควบคุม ดูแล บังคับบัญชาเรือต่างๆ ที่เข้าออกราชอาณาจักร ให้เป็นไปตามกฎหมายการเดินเรือสากล และเป็นผู้รับผิดชอบกรณีเกิดอุบัติเหตุการเดินเรือ รัฐบาลไทยจึงได้จ้างกัปตันบุช พ่อค้าและนักเดินเรือชาวอังกฤษให้มาปฏิบัติหน้าที่ เป็น “เจ้าท่าห้าประมาสะแตม” ใน สังกัดกรมท่ากลาง และเริ่มวางรากฐานงาน “เจ้าท่ายุโรป” สมัยใหม่ตั้งแต่วันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2402 กับความสำเร็จของพระราชบัญญัติกฎหมายท้องถิ่น จุลศักราช 1222 (พ.ศ.2403)

การปรับปรุงระบบบริหารราชการจากรูปแบบเดิมคือ จตุสดมภ์ เป็น กระทรวง ทบวง กรม กรมท่ายกฐานะขึ้นเป็นกระทรวงว่าการต่างประเทศ เมื่อ พ.ศ. 2433 ในระยะแรกยังปรากฏหลักฐานว่า “เจ้าท่าห้าประมาสะแตม” สังกัดกระทรวงว่าการต่างประเทศ ภายหลังได้ย้ายมาขึ้นในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ งานเจ้าท่าเป็น “เวรเจ้าท่า” ปฏิบัติหน้าที่ “ห้าประมาสะแตม” เมื่อย้ายมาสังกัดกระทรวงโยธาธิการ ซึ่งดำเนินการเกี่ยวกับการก่อสร้างทั้งปวง “เจ้าท่าห้าประมาสะแตม” จึงไม่น่าจะทำหน้าที่

พนักงานล่ามอันเป็นงานด้านการต่างประเทศอีกต่อไป ขณะเดียวกันในกรมท่าขวา ก็ยังปรากฏหลักฐานว่ามีขุนนางตำแหน่ง “เจ้าท่า” ในสังกัดกรมท่าเดิม ซึ่งก็คือกระทรวงว่าการต่างประเทศในเวลาต่อมา เป็น “เจ้าท่า” ระบบเดิมไม่ได้ทำหน้าที่ “หับประมาสะแดม”



บทที่ 4

เจ้าท่าหับประมาสะแตม : บทบาทและอำนาจหน้าที่ระหว่าง พ.ศ. 2439 – 2453

นับตั้งแต่วันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2402 กัปตันบุชได้รับแต่งตั้งให้เป็น “หลวงวิสุทธิสาครดิฐ เจ้าท่ายุโรป” ตามประกาศพระบรมราชโองการ และเป็น “หับประมาสะแตม” ตามพระราชบัญญัติกฎหมายท้องถิ่นในปีต่อมา ภายใต้การบังคับบัญชาของโกษาธิบดีเสนาบดีว่าการกรมท่า ในระบบบริหารราชการแผ่นดินแบบจตุสดมภ์ จนกระทั่งเป็น “พระยาวิสุทธิสาครดิฐ” ก่อนลาออกจากราชการไปประมาณ พ.ศ. 2434 “เจ้าท่า” ในแบบ “หับประมาสะแตม” คนต่อมาสังกัดกระทรวงโยธาธิการ มิได้มียศและราชทินนามใดๆ โดยมีฐานะเป็นเพียง “เวรเจ้าท่า” จนกระทั่งมีการปรับปรุงงานฝ่ายเจ้าท่าอีกครั้งเมื่อ พ.ศ. 2439 งานฝ่ายเจ้าท่า สังกัดกระทรวงโยธาธิการนี้ก็ได้ยกฐานะขึ้นเป็น “กรมเจ้าท่า”

1. การยกฐานะขึ้นเป็นกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2439

หลังจากกัปตันบุช ผู้เป็น “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ได้ลาออกจากราชการไปงานเจ้าท่าในเวลาต่อมาก็ได้มีฐานะเป็นเพียง “เวรหนึ่ง” ในกระทรวงโยธาธิการ (กรมเจ้าท่า, 2535 : 33) ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 ผู้วิจัยพบหลักฐานที่เชื่อมโยงเหตุการณ์ ในขณะนั้น คือ หนังสือของกรมหมื่นทิพยลาภ พฤติธาดาผู้ว่าการกระทรวงโยธาธิการ เมื่อ พ.ศ. 2438 ดังนี้

“ที่ 62/3861 วันที่ 1 กุมภาพันธ์ รัตนโกสินศก 114 ขอเดชะฝ่าละอองธุลีพระบาทปกเกล้าปกกระหม่อม ด้วยตามข้อความในพระราชหัตถ์เลขที่ 10 /499 ลงวันที่ ... มกราคม ในหน้าที่กระทรวงมูธาธร โปรดเกล้าฯ ดำรัสตามถึงการเจ้าท่า ทรงพระราชดำริเห็นว่าเวลานี้ เจ้าท่ามีกำลังน้อยไม่สามารถจะจัดการได้ เพราะไม่มีเรือไฟ ที่จะใช้สอย ...

การเจ้าท่าเวลานี้เป็นแต่เวรหนึ่ง อยู่ในกรมโยธาธิการเท่านั้น หม่อมราชวงษพินเจ้าท่าก็ได้มาร้องแก่ข้าพระพุทธเจ้าตั้งกระแสดพระบรมราชดำรินี้อยู่เนืองๆ ...

ข้าพระพุทธเจ้าได้นำหาฤาในที่ประชุมเสนาบดีๆ เห็นควรให้ยืมเรือทหารเรือมาเป็นคร่าวๆ ... การมีแต่จะมากขึ้นเสมอจะยืมกันใช้อยู่ดังนี้เป็นที่ไม่สะดวกแก่ราชการเลย ... แต่เวรท่านี้ ข้าพระพุทธเจ้าได้ดำริให้ไว้ว่า ถ้าจะใช้พระราชบัญญัติใหม่ได้ – เมื่อใด, ควรจะยกเป็นกรมหนึ่งขึ้น ...” (ก.ร5 ยช./18)

จะเห็นได้ว่า ณ วันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2438 หม่อมราชวงษพินได้ทำหน้าที่ “เจ้าท่า” และ “การเจ้าท่าเวลานี้เป็นแต่เวรหนึ่ง อยู่ในกระทรวงโยธาธิการ จนกระทั่งมีแนวคิดในการปรับปรุง

กฎหมายขึ้นใหม่ที่จะยกฐานะงานฝ่ายเจ้าทำขึ้นเป็นกรมดังความที่ว่า “...แต่เวรทำนี้ข้าพระพุทธเจ้าได้ดำริห์ไว้ว่า ถ้าจะใช้พระราชบัญญัติใหม่ได้ – เมื่อใด,ควรจะยกเป็นกรมหนึ่ง ขึ้น ...”

ผู้วิจัยพบหลักฐานจากเอกสารกระทรวงโยธาธิการ พ.ศ. 2439 ดังนี้

“วันที่ 5 มีนาคมรัตนโกสินทร์ศก 115 ขอเดชะฝ่าละอองธุลีพระบาทปกเกล้าปกกระหม่อม

ที่ทำการสำหรับกรมเจ้าทำนั้น ในเวลานี้ต้องอาศัยกรมไปรษณีย์ทำการอยู่... ที่ทำการคับแคบ เพราะกรมโทรเลขแลกรมเจ้าทำเข้ามาอาศัยอยู่ด้วยเป็นความลำบากทั่วไป กรมเจ้าทำร้องอยู่เนื่องๆ ด้วยเรื่องทำการนี้... บัดนี้ข้าพระพุทธเจ้าได้เห็นที่แห่งหนึ่งเป็นที่นายเจิมศรีสรรรักษ์ซึ่งแต่เดิมยุคเคอซิกเช่าอยู่นั้น มีตึกอยู่ 3 หลัง หลังหนึ่งเป็นตึก 3 ชั้น หลังหนึ่งชั้นเดียวอีกหลังหนึ่งเป็นโกดังสำหรับเก็บของทั้งที่ทางก็กว้างขวางตลอดถึงท่าลงลำน้ำเจ้าพระยาด้วย ข้าพระพุทธเจ้าจึงได้ปรึกษาการเจ้าทำแลกรมไปรษณียกรมโทรเลข ก็พอใจในที่แห่งนี้เป็นอันตกลงว่าจะเช่าทั้งหมดพอจะได้แยกย้ายขยายออกทำการได้สะดวกทุกกรมด้วยกัน ข้าพระพุทธเจ้าจึงได้ถามไปยังนายเจิมศรีสรรรักษ์ว่าจะขอเช่าตึกทั้ง 3 หลัง ...

เพราะฉะนั้นข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานกราบบังคมทูลพระกรุณา ทรงทราบฝ่าละอองธุลีพระบาท เพื่อขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตเช่าที่รายนี้ให้กรมเจ้าทำอาศัยทำการไปพลางก่อน...

พิทยลาภพฤฒิธาดา” (ก . ร 5 ยธ./18)

จากทั้ง 2 เหตุการณ์ดังกล่าวมีระยะเวลาห่างกัน 1 ปี เหตุการณ์แรกวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2438 ปรากฏหลักฐานว่า “เจ้าทำ” เป็น “เวรเจ้าทำ” ในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ หลังจากนั้นปรากฏหลักฐานว่าวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2439 เป็น กรมเจ้าทำ สังกัดกระทรวงโยธาธิการ อาศัยอาคารของกรมไปรษณีย์เป็นที่ทำการ(อยู่ใกล้กับตลาดปากคลองตลาด สะพานพุทธ) เพราะฉะนั้นในวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2439 นี้กรมเจ้าทำได้จัดตั้งขึ้นมาแล้ว

รายนาม เจ้ากรม / อธิบดี กรมเจ้าทำ ปรากฏในหนังสือประวัติกรมเจ้าทำ (กรมเจ้าทำ, 2540 : 37) ระบุว่า นาวาโท พระยานาวาพลพยุหรัักษ์ (ม.ร.ว. พิน สนิทวงศ์) ดำรงตำแหน่งเจ้ากรม กรมเจ้าทำ ตั้งแต่ พ.ศ. 2439 – 2444 และกรมเจ้าทำ(เรื่องเดียวกัน : 32) กล่าวไว้ว่า “กรมเจ้าทำตั้งที่ทำการขึ้นที่ตึกเจ็สวัเส็ง ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ข้างตลาดน้อย ตรงข้ามปากคลองสาน คือที่ตั้งกรม เจ้าทำในปัจจุบัน”

เอกสารสรุปของหอจดหมายเหตุแห่งชาติ (2513 : 1) กล่าวไว้ว่า

“เดิมงานโยธาก่อสร้างมีกระจัดกระจายราชการกรมต่างๆ ยังไม่ได้รวมเป็นหมวดหมู่เดียวกัน และราชการในการก่อสร้างก็มีมาก ดังนั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าจัดตั้งกรมโยธาขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2432 เพื่อทำหน้าที่ควบคุมการโยธาก่อสร้างทั้งปวง ต่อมาใน พ.ศ. 2433 ทรงโปรดเกล้าฯ ยกกรมโยธาธิการขึ้นเป็นกระทรวงโยธาธิการ และให้รวมกรมไปรษณีย์โทรเลขเข้าไว้ด้วย ภายหลังจึงมีการจัดตั้งกรมรถไฟและกรมเจ้าทำตามลำดับ”

หากเป็นเช่นนั้น กรมเจ้าท่าก็น่าจะตั้งขึ้นในช่วง 2 เดือน คือ มกราคม และ กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2439 แต่จะเป็นวันหรือเดือนใดผู้วิจัยไม่พบเอกสารชั้นต้นเกี่ยวกับการตั้งกรมเจ้าท่า

นอกจากนี้ยังพบหลักฐานที่น่าสนใจอีกฉบับหนึ่งที่มีช่วงเวลาใกล้เคียงกัน คือ เรื่องขอพระราชทานพระราชนุญาตทรงกระทรวงโยธาธิการ ร.ศ. 116 (พ.ศ. 2440) ดังนี้

“ที่ 78 , 2448 กระทรวงโยธาธิการ วันที่ 17 พฤศจิกายน รัตนโกสินทร์ศก 116 ขอเดชะฝ่า
ล่องธุลีพระบาทปกเกล้าปกกระหม่อม

ด้วยกรมต่างๆ ในกระทรวงโยธาธิการซึ่งจำเป็นจะต้องใช้ซึ่งมืออยู่ ยังหาได้รับพระราชทานพระราชนุญาตทรงตามพระราชบัญญัติไม่ ข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานพระราชนุญาตทรงสำหรับกรมต่าง ๆ ดังนี้

กรมไปรษณีย์...

... กรมเจ้าท่า ชงช้างทรงเครื่องยืนแท่นตามพระราชบัญญัติที่มুমมีตรารูปเสมอ มีพระมหาพิไชยมงกุฎ

ควรมีควรแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ ขอเดชะ (พิทยลาภพฤฒิธาดา)” (ม. ร 5 บ / 40)

เอกสารพระราชทานพระราชนุญาตทรงกรมเจ้าท่าโดยกระทรวงโยธาธิการ ปรากฏใน พ.ศ. 2440 เอกสารฉบับนี้จึงเป็นอีกหลักฐานหนึ่งที่สนับสนุนว่า “วรเจ้าท่า” ยกฐานะขึ้นเป็น “กรมเจ้าท่า” ก่อน พ.ศ. 2440

นอกจากนั้นผู้วิจัยพบหลักฐานอันสะท้อนบทบาทใหม่ของกรมเจ้าท่าใน พ.ศ. 2441 ในหนังสือประชุมประกาศพระราชหัตถเลขา พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ภาที่ 3 (ตอน 1) (2535 : 175) ดังนี้

“ที่ 1/35

พระที่นั่งจักรีมหาปราสาท

วันที่ 9 เมษายน รัตนโกสินทร์ ศก 117

ถึง กรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์

ด้วยหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา มีจดหมายมาว่า มีผู้ปลุกสร้างเรือล่องลำลงไปในลำคลอง เปนที่กีดขวางแก่ทางเรือ กรมเจ้าท่าไปไล่ให้เรือถอนเจ้าของไม่ยอม เกิดเปนการขัดขวางกันขึ้นกับกรมเจ้าท่า กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา จะอนุญาตให้กรมเจ้าท่าพร้อมด้วยอำเภอกำนันในท้องที่ไปปักหลักหมายเขตรคลองทั่วไป เพื่อจะกันไม่ให้ผู้ใดปลุกสร้างเรือโรงร้านให้ล่องลำลงในคลอง ฉันได้สั่งอนุญาตไปแล้ว ให้เขตตั้งเจ้าพนักงานกระทรวงเมือง ให้บอกอำเภอกำนัน

ในท้องที่ให้ไปทำการพร้อมด้วยกรมเจ้าท่า ตามที่กรมหมื่นพิทยาลง
พฤทธิธาคาจะเข้าไปยังกระทรวงเมือง

(สยามมินทร์)”

จากหลักฐานในช่วงรัตนโกสินทร์ ศก 117 (พ.ศ. 2441) สะท้อนให้เห็นบทบาทของกรมเจ้าท่า
ด้านอำนวยความสะดวกและจัดระเบียบการจราจรทางน้ำในลำคลอง มีบทบาทในการไล่ออกล้างปลุก
สร้างเรือน โรง รันที่ล่องล้าลงไปในคลองไม่ให้มีสิ่งใดมากีดขวางการเดินเรือ ซึ่งกรมเจ้าท่าในขณะนั้น
เจ้ากรมซึ่งเป็น “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ตามพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ กฎหมายฉบับนี้ไม่ได้
ครอบคลุมถึงการปลูกสร้างล่องล้าลำน้ำ “เจ้าท่า” จึงไม่มีอำนาจเด็ดขาดในการไล่ออกล้างปลุกสร้าง
ที่ประชาชนสร้างล่องล้าลงไปในคลองได้ ต้องประสานไปยัง “อำเภอกำนัน” ในท้องที่ไป “ปักหลักหมาย
เขตรคลองทั่วไป เพื่อจะกันไม่ให้ผู้ใดปลูกสร้างเรือนโรงรันให้ล่องล้าลงในคลอง”

กล่าวได้ว่า ใน พ.ศ. 2438 หม่อมราชวงศ์พินได้เข้ามาทำหน้าที่ “เจ้าท่า” แต่เป็น “เวรหนึ่ง”
ในกระทรวงโยธาธิการเท่านั้น ต่อมา พ.ศ. 2439 จึงพบหลักฐานว่ามีฐานะเป็นกรมเจ้าท่า สังกัดกระทรวง
โยธาธิการ น่าจะตั้งขึ้นมาในราวเดือน มกราคม หรือ กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2439 อาศัยอาคารของกรมไปรษณีย์
ตั้งอยู่บริเวณตลาดปากคลองตลาด สะพานพุทธ กรุงเทพมหานคร เป็นที่ทำการ โดยนาวาโท พระยานาวา
พลพยุหรัศย์ (ม.ร.ว. พิน สนธิวงศ์) ดำรงตำแหน่งเจ้ากรมกรมเจ้าท่า และยังคงมีฐานะเป็น “เจ้าท่า
หับประมาสะแตม” ภายใต้กรอบอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายท้องน้ำ อย่างไรก็ตามภายหลังก็ได้เพิ่มงาน
ที่นอกเหนือกรอบอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายท้องน้ำขึ้นในด้านการควบคุมสิ่งปลูกสร้างล่องล้าลำน้ำแม่น้ำ
ลำคลองด้วย

2. กรมเจ้าท่า สังกัดกระทรวงนครบาล พ.ศ. 2444

2.1 การย้ายมาสังกัดกระทรวงนครบาล

ต่อมาใน พ.ศ. 2444 กรมเจ้าท่าได้ย้ายมาสังกัดกระทรวงนครบาล(กรมเจ้าท่า, 2540 :
33) ซึ่งกระทรวงนครบาลนี้มีหน้าที่บังคับบัญชาการรักษาความสงบเรียบร้อยและการปกครองท้องที่ใน
เขตพระนคร คือ ปกครองมณฑลกรุงเทพมหานคร เจ้ากรม กรมเจ้าท่าคนต่อมาก็คือ พระยาวิสูตรสาครดิษฐ์
(เทียน ประทีปเสน) (กรมเจ้าท่า, 2540 : 37) ก็ยังคงมีบทบาทเป็น “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ส่วนเหตุผล
ที่กรมเจ้าท่ามาขึ้นในสังกัดกระทรวงนครบาลนั้นอาจเนื่องมาจากรัฐบาลต้องการรวบรวมงานที่เกี่ยวข้อง
กับภารกิจของกระทรวงนครบาลในการรักษาความสงบเรียบร้อยและการปกครองในเขตพระนครเข้าไว้
ด้วยกัน ซึ่งภารกิจและอำนาจหน้าที่ของกรมเจ้าทานั้นมีความเกี่ยวข้องกับความสะดวกเรียบร้อยและความ
ความสุขของประชาชน เช่น การควบคุมทางทะเบียนเรือ และแพ การสร้างล่องล้าลำน้ำ ความเป็นระเบียบ

เรียบร้อยในการเดินเรือเข้า ออกแม่น้ำเจ้าพระยา การป้องกันอันตรายจากโรคติดต่อที่มาจากคนประจำเรือ ต่างประเทศการพกพาอาวุธขึ้นฝั่งของลูกเรือ การควบคุมการจ้างและเลิกจ้างคนประจำเรือไทย ปรากฏหลักฐานต่างๆ ต่อไปนี้

ประชุมประกาศพระราชหัตถเลขา พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ภาควที่ 3 (ตอน 1) ดังนี้

“ที่ 43 / 1390

พระที่นั่งจักรีมหาปราสาท

วันที่ 6 กุมภาพันธ์ รัตนโกสินทร ศก³⁴ 120

ถึงกรมหลวงนเรศวรฤทธิ์

ด้วยเรื่องเยอรมันพูดถึงเรื่องการเดินเรือเป็นความยากลำบาก

ประการใดเป็นลำดับมานั้น⁽¹⁾ (กรมเจ้าท่าสังกัดกระทรวงนครบาล มีหน้าที่ดูแลรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ เรือสินค้าเยอรมันไม่ได้รับความสะดวก พูดเยอรมันจึงร้องขอต่อกระทรวงการต่างประเทศ จึงโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงนครบาลดูแลจัดการให้เรียบร้อย)

เธอได้ทราบแล้วหรือยัง เพราะเป็นเวลา หัวต่อเปลี่ยนกระทรวงกันอยู่ ถ้ายังไม่ทราบขอให้เรียนเสียให้ตลอดเรื่องโดยความเอื้อเฟื่องมาก ส่วนแผนที่ปากน้ำซึ่งฉันได้ให้พระยาชลยุทธ⁽²⁾ (พระยาชลยุทธโยธิน (รัชลิวิ))

ทำนั้น ได้ทำเสร็จแล้ว จะวางท่อนวางกระโจมอย่างไร ก็ให้เร่งคิดเสียให้ตลอดและให้ได้ทำเสียอย่าเฉาะ

ในชั้นหลังที่สุดนี้ พ่อค้าเยอรมันร้องด้วยเรือบางกอกโดนเหล็กเรือที่จมอยู่ในน้ำแต่ก่อน พระยาวิสูตรโกษา⁽³⁾ (พระยาวิสูตรโกษา(พิศ สาณะเสน)) ได้ตอบดีมาแล้ว แต่ฝ่ายปลัดทูลฉลองกระทรวงต่างประเทศเยอรมันขอให้ส่งไครกชั้นเดินเรือออกไป กรมท่าได้มีหนังสือตรงไปตรงมากับเจ้าท่า ซึ่งดิฉันคิดว่าเพื่อประโยชน์จะให้เร็ว ก็เป็นการดีอยู่ แต่เจ้าท่าจะได้นำความบอกให้เธอหรือไม่ไม่ทราบ หม่อมไพบยนต์เทพ⁽⁴⁾ (หม่อมไพบยนต์เทพ (ม.ร.ว. พิณ สนิทวงศ์) ต่อมาเป็นพระยานาวาพลพยุหรัักษ์)

ได้ตอบชี้แจงว่าเรือบางกอกเดินผิดร่อง กรมท่าก็ได้ส่งรายงาน

หม่อมไพบยนต์เทพออกไปยังราชทูต มีคำผิดไปในท้ายว่า

กำลังตรวจตราทำแผนที่อยู่

แต่ตามความสังเกตของฉันทน์ ว่าถ้าหนังสือที่ได้โต้ตอบกันชนิดนี้แล้ว
 ข้อที่เขาขอใดเรกซัน เข้ามา ซึ่งเราต่อมาไม่ได้ยกขึ้นเป็นข้อพูดกันเลย
 นั้น มักจะเลยลึกลับสูญเสีย ต่อเมื่อเขาเตือนขึ้นเมื่อไรจึงจะค้นกันเสียตลายน
 แลถ้าวิธีเขาเตือนเช่นนี้ เขาไม่เตือนทางทูตของเราที่นอกเขาสั่งทูตในนี้
 ให้เตือน คราวนี้เราก็ค้นไม่พบแต่ไม่ทันคัดกัน ไปจนเกิดความ การที่
 ไม่พอที่จะเป็นเหตุเป็นเรื่องก็เป็นเรื่องเป็นราวขึ้นได้ ขอให้เธอไปถาม
 สอบสวนเรื่องนี้เสียให้ตลอด ถ้าควรจะทำส่งให้เขาได้ไปพลาทก่อนก็ทำ
 หรือจะบอกได้ตลอดจนถึงที่หมายใหม่ตามแผนที้อย่างไรได้ก็ยิ่งดี
 สมกับท่ายหนังสือกรมท่า

กรมเจ้าท่า ซึ่งตกไปอยู่ในกระทรวงเรือ ขอให้ถือว่าเป็นกรมสำคัญ
 ที่จะต้องเอื้อเพื่อให้มาก ด้วยทุกวันนี้ โลกทั้งหลายถือว่า การค้าขาย
 หาเงินเป็นสำคัญยิ่งกว่าทุกอย่าง แต่กาลปางก่อนมาการศึกสงครามเกิด
 ได้ด้วยแย่งผู้หญิง หรือเพื่อจะแผ่เกียรติยศ แต่การเดี๋ยวนี้หาเป็นเช่นนั้น
 ไม่ เป็นแข่งขันกันในทางค้าขาย ยิ่งเยอรมันเป็นสำคัญ ช่องที่จะเกิด
 ถ้อยความอันใดกับเรามีน้อยกว่าเรื่องการค้าขายเดินเรือ การซึ่งเยอรมัน
 จะมีอินเตอร์เรส ในเมืองเราก็คือด้วยการค้าขายเดินเรือ ถ้าเราจะเป็น
 ไมตรีกับเยอรมันให้ดี ควรจะต้องสำแดงความเอื้อเพื่อกระตือรือร้นช่วย
 ให้เขาเดินเรือให้สะดวก จะเป็นที่พอใจชาวเยอรมันมาก (ประชุมประกาศพระราช

หัตถเลขานา, 2535 : 3 - 4)

พ.ศ. 2444 (ร.ศ. 120) กรมเจ้าท่าอยู่ในสังกัดกระทรวงนครบาล มีหน้าที่ดูแลรักษาร่องน้ำ
 ทางเรือเดินด้วยในเอกสารนี้ได้อธิบายว่าเรือสินค้าเยอรมันไม่ได้รับความสะดวก ทูตเยอรมันจึงร้องขอต่อ
 กระทรวงการต่างประเทศ ซึ่งเป็นต้นสังกัดเดิมของกรมเจ้าท่า พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5
 จึงโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงนครบาล ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบกรมเจ้าท่าต่อจากกระทรวงต่างประเทศ
 เป็นผู้ดูแลจัดการให้เรียบร้อย เพราะในช่วงเวลานี้ไทยได้เห็นความสำคัญกับการค้าทางเรือ และมีนโยบาย
 ผูกมิตรกับชาวต่างชาติ จึงให้ความสำคัญกับเยอรมัน และรัชกาลที่ 5 ได้ทรงให้ข้อสังเกตไว้ว่าเมื่อชาว
 เยอรมันซึ่งเป็นชาวต่างชาติ ได้ติดต่อประสานงานด้านการค้ากับรัฐบาลไทย ก็ควรให้ความเอาใจใส่
 เอื้อเพื่อ มิไม่ตรีทางการค้ากับเยอรมันซึ่งเป็นชนชาติตะวันตกด้วยเพราะสถานการณ์ของโลกได้เปลี่ยนไป
 โดยให้ความสำคัญกับการค้าขายระหว่างประเทศมากขึ้น ซึ่งแต่ก่อนสงครามเกิดจากการแย่งผู้หญิง
 หรือเพื่อแผ่เกียรติยศ ข้อสังเกตนี้แสดงถึงพระปรีชาสามารถ ของพระเจ้าอยู่หัวในขณะนั้นที่ รอบรู้ทันโลก
 และทันสมัยอย่างยิ่ง

นับได้ว่า “เจ้าท่า” ในช่วงเวลานี้มีขอบเขตความรับผิดชอบเพียงมณฑลกรุงเทพมหานคร เท่านั้น เนื่องจากอยู่ภายใต้สังกัดกระทรวงนครบาลซึ่งมีหน้าที่บังคับบัญชาการรักษาพระนคร คือปกครองมณฑลกรุงเทพมหานคร ยังคงมีบทบาทสำคัญเกี่ยวข้องกับการเดินเรือ อันเป็นบทบาทหน้าที่ของ “หับประมาสะแตม” อยู่เสมอ เห็นได้จากความที่กล่าวว่า “กรมท่าได้มีหนังสือตรงไปตรงมากับเจ้าท่า ... ก็เป็นการคืออยู่แต่เจ้าท่าจะได้นำความบอกให้เธอหรือไม่ไม่ทราบ หม่อมไพบยนต์เทพ ได้ตอบชี้แจงว่าเรือบางกอกเดินผิดร่อง กรมท่าก็ได้ส่งรายงาน หม่อมไพบยนต์เทพออกไปยังราชทูต มีคำผิดไปในท้ายว่า กำลังตรวจตราทำแผนที่อยู่” หม่อมไพบยนต์เทพ ก็คือ หม่อมราชวงศ์พิน สนิทวงศ์ ผู้เป็น “เจ้าท่า” ได้ใช้คุณพินิจ “ตอบชี้แจงว่าเรือบางกอกเดินผิดร่อง” แสดงให้เห็นว่าในช่วงเวลานี้ “เจ้าท่า” มีบทบาทในการรับผิดชอบให้กับเรือต่างๆ ตามกฎหมายท้องน้ำ อันเป็นอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” อย่างแน่นอน นอกจากรับผิดชอบในพื้นที่มณฑลกรุงเทพมหานครแล้วยังมีหน้าที่ในการทำแผนที่ร่องน้ำ คูแลร์กษาร่องน้ำ และทูนกระโจมไฟในทะเลด้วย

2.2 การเพิ่มบทบาทหน้าที่ของกรมเจ้าท่า

กรมเจ้าท่า ในสังกัดกระทรวงนครบาล มีขอบข่ายงานที่กว้างขวางตามที่กล่าวมาแล้ว ครอบคลุมกิจกรรมอื่นที่ไม่ใช่แค่เพียงดูแลเรือต่างประเทศในร่องน้ำเจ้าพระยาเท่านั้น แต่ยังขยายขอบข่ายงานเข้าไปดูแลรับผิดชอบลำคลองต่างๆ การทำแผนที่ร่องน้ำ การดูแลรักษาร่องน้ำและทูนกระโจมไฟในทะเลด้วย กิจกรรมบางประเภทอยู่นอกเหนืออำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 ซึ่ง “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ก็ได้ปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์และนโยบายของบ้านเมืองในขณะนั้น จนบทบาทและอำนาจหน้าที่ที่มีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้น ได้แก่ ความเดือดร้อนจากเสียงของหวูดเรือกลไฟในลำแม่น้ำ การวางทูนและกระโจมไฟสำหรับเป็นเครื่องหมายในการเดินเรือ การล่องแพซุงในลำน้ำ เป็นต้น ปรากฏหลักฐาน ดังนี้

หมวด 11

ว่าด้วยเรื่องที่เกี่ยวข้องแก่การเจ้าท่า

ที่ 1 / 31

พระที่นั่งวิมานเมฆ

วันที่ 4 เมษายน รัตนโกสินทร์ ศก³⁴ 121

ถึง กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์

ด้วยจดหมายมีมาที่กรมขุนสมมตอมรพันธ์ ที่ 1 / 14 เดือนนี้ ลงวันที่ 2 เดือนนี้ เรื่องจะจ้างชาวยุโรปียนมารับราชการในกรมเจ้าท่า แลใน

ระหว่างนี้ ขอให้หลวงอนุพันธ์ดิฐการ⁽¹⁾ ว่าที่แทนตำแหน่งเจ้าท่า
ไปพลางนั้น ได้รับความแล้ว

ตำแหน่งที่เจ้าท่านี้ ฝ่ายกรมทหารเรือกะไว้ว่า จะส่งกับตันริชลิ
ซึ่งในเวลานี้ยังออกไปประเทศยุโรปให้ไปเป็นเจ้าท่า แต่กับตันริชลิจะ
กลับเข้ามาหรือไม่ ๆ ทราบแน่ ขอให้กระทรวงเมืองพุดจากับกรม
ทหารเรือ ในระหว่างซึ่งยังไม่มีตัวเจ้าท่า ให้หลวงอนุพันธ์ดิฐเป็นผู้ว่าการ
แทนเจ้าท่าไปพลาง

(สยามมินทร์)

(1) หลวงอนุพันธ์ดิฐการ (เทียน ประทีปเสน) ต่อมาเป็นพระยาวิสูตรสาครดิฐ
(เรื่องเดียวกัน : หมวด 11)



ภาพที่ 4.1

พระยาวิสูตรสาครดิฐ(เทียน ประทีปเสน) * เจ้ากรม / อธิบดี พ.ศ. 2444 – 2458

ที่มา : http://www.md.go.th/intro_department/directOr_general.php (เข้าถึงข้อมูลวันที่ 31 ตุลาคม 2553)

* (เทียน ประทีปเสน) บัณฑิตนายประคิด ประทีปเสน ซึ่งเป็นทายาทของพระยาวิสูตรสาครดิฐ(เทียน ประทีปเสน) ถึงอธิบดีกรมเจ้าท่า เรื่อง ขอให้เปลี่ยนนามสกุลของพระยาวิสูตรสาครดิฐ (เทียน ประทีปเสน) ให้ถูกต้องตามที่ประกาศราชกิจจานุเบกษา (กรมเจ้าท่า รัชที่ 5255 ลงวันที่ 18 เมษายน 2554)

ณ วันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2445 ตำแหน่ง “เจ้าท่า” ยังว่างอยู่ การสรรหาผู้ที่เข้ามาแทนตำแหน่งที่ว่างยังคงใช้คนที่มีคุณสมบัติและความสามารถด้านการเดินเรือเป็นหลัก ดังข้อความ “ตำแหน่งที่ เจ้าท่านี้ ...จะส่งกับตันริชลิว ... ให้ไปเป็นเจ้าท่า” และ “ขอให้กรมเมืองพุดจากับกรมทหารเรือในระหว่างซึ่งยังไม่มีตัวเจ้าท่า ให้หลวงอนุพันธ์ดิฐเป็นผู้ว่าการแทนเจ้าท่าไปพลาง” แสดงให้เห็นว่าทั้ง “กับตัน” และ “ทหารเรือ” ล้วนแต่เป็นบุคลากรด้านการเดินเรือทั้งสิ้น จึงเป็น “เจ้าท่า” ในแบบ “หับประมาสะแตม” อันมีพื้นฐานมาจาก “เจ้าท่ายุโรป” ซึ่งเป็นอดีตกับตันหรือนักเดินเรือ

ในเวลาต่อมาก็ยังคงปรากฏหลักฐานว่ากรมเจ้าท่าไม่ได้มีการแต่งตั้งเจ้ากรม แทนตำแหน่งที่ว่าง แต่มีความคิดที่จะแก้ไขปรับปรุงทั้งกฎหมายและหน่วยงานต่างๆ ตามลำดับ ดังนี้

“ที่ 7 / 177 พระที่นั่งวิมานเมฆ

วันที่ 25 เมษายน รัตนโกสินทร์ ศก³⁵ 121

ด้วยการในกรมเจ้าท่าเวลานี้ ซึ่งยังไม่มีตัวเจ้ากรมที่จะทำการให้เต็มตามหน้าที่ ส่วนกฎหมายท้องน้ำก็ยังเปนอันไม่สำเร็จ เปนอันไปติดขัดอยู่ที่ผู้แทนรัฐบาลต่างประเทศยังไม่ตอบมา แต่เห็นว่าการที่ต่างประเทศจะยอมหรือไม่นั้น ก็ไม่สู้เปนการสำคัญอันใด ถ้าทำการให้ถูกต้องแล้ว ก็เห็นว่าจะไม่มีข้อขัดขวาง ถึงต่างประเทศจะขัดขึ้นประการใด ก็จัดไปเช่นอย่างเรื่องพระราชบัญญัติโรงจมน้ำ เพราะเวลานี้เรือก็มีเดินอยู่เสมอ

สำคัญแต่จะต้องหาคนเป็นผู้จัดการให้ดีเท่านั้น เห็นว่าการตรวจบังคับเรือควรจะให้อยู่ในหน้าที่กรมกองตะเวน การซ่อมคลองควรให้อยู่ในหน้าที่กรมสุขาภิบาล ส่วนเงินที่เหลือตัดออกจากหน้าที่พนักงานตรวจคลองในกรมเจ้าท่า ให้เอาไว้สำหรับที่จะจ้างคนมาเปนกรมเจ้าท่าใหม่อีกอย่างหนึ่ง การซ่อมคลองที่ให้อยู่ในหน้าที่กรมสุขาภิบาลนั้น ต้องให้มีเขตรัดคลองที่อยู่ในจังหวัดกรุงเทพฯ นอกนั้นต้องเป็นหน้าที่ของกระทรวงเกษตรธิการ

(สยามมินทร์)” (เรื่องเดียวกัน : 192)

ต่อมาในวันที่ 25 เมษายน พ.ศ. 2445 ตำแหน่งเจ้ากรม กรมเจ้าท่าก็ยังคงว่างอยู่ และกฎหมายท้องน้ำที่จะแก้ไขเพิ่มเติมก็ยังไม่เรียบร้อย เนื่องจาก “เปนอันไปติดขัดอยู่ที่ผู้แทนรัฐบาลต่างประเทศยังไม่ตอบมา” ซึ่งให้เห็นว่าการจัดทำร่างกฎหมายของไทยในสมัยนั้น ยังคงต้องขอความเห็นไปยังรัฐบาลต่างประเทศซึ่งขณะนั้นชาติตะวันตกเป็นผู้ที่ใช้เรือกลไฟในการขนส่งสินค้าในการค้าขายกับไทย

ที่ยังคงมีอิทธิพลต่อการร่างกฎหมายท้องถิ่นน้อยด้วยเหตุผลที่เป็นมหาอำนาจตะวันตกที่ยังคงมีอิทธิพลในภูมิภาคนี้อยู่นั่นเอง แต่อย่างไรก็ตาม ณ เวลานี้มิใช่ว่ารัฐบาลไทยจะตามใจหรือรอความเห็นจากชนชาติตะวันตกเท่านั้น เมื่อเห็นว่าถูกต้องดีแล้วก็ดำเนินต่อไปโดยไม่ต้องรอความเห็นจากรัฐบาลต่างประเทศก็ได้ เช่น “แต่เห็นว่าการที่ต่างประเทศจะยอมหรือไม่นั้น ก็ไม่สู้เป็นการสำคัญอันใด ถ้าทำการให้ถูกต้องแล้วก็เห็นว่าจะไม่มียกข้อขัดขวางถึงต่างประเทศจะขัดขึ้นประการใดก็จัดไป” (เรื่องเดียวกัน : 192) สะท้อนให้เห็นว่ารัฐบาลไทยในขณะนั้นมีความมั่นใจในตนเองมากขึ้น ซึ่งนานาประเทศก็ได้ให้การยอมรับว่างานฝ่ายเจ้าท่าของไทยมีมาตรฐานอยู่ในระดับหนึ่งและเป็นที่ยอมรับของอารยประเทศแล้ว อันเห็นได้จากภาพสะท้อนของบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่าหับประมาสะแถม” ในการควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและการเป็นตัวแทนรัฐบาลไทยเข้าร่วมตัดสินคดีข้อพิพาททางเรือกับกงสุลต่างประเทศดังได้กล่าวมาแล้ว

ความสำคัญของการแก้ไขกฎหมายท้องถิ่นฉบับนี้อยู่ที่ความสะดวกและปลอดภัยแก่เรือที่เข้าออกราชอาณาจักรและการสรรหาคนมาดำรงตำแหน่ง “เจ้าท่า” เพื่อบริหารจัดการงานของกรมเจ้าท้านั่นเอง ความต่อมาสะท้อนให้เห็นว่างานที่เกี่ยวข้องกับการตรวจตราการเดินเรือและงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งทางน้ำไม่ได้เบ็ดเสร็จอยู่ที่กรมเจ้าท่าแต่เพียงผู้เดียวเช่นในอดีตเสียแล้ว แต่อยู่ในความดูแลของกรมอื่นๆด้วย ดังเช่น “การตรวจบังคับเรือควรจะให้อยู่ในหน้าที่กรมกองตะเวน การซ่อมคลองควรให้อยู่ในหน้าที่กรมศุขาภิบาล... การซ่อมคลองที่ให้อยู่ในหน้าที่กรมศุขาภิบาลนั้น ต้องให้มีเขตรัดแต่ คลองที่อยู่ในจังหวัดกรุงเทพฯ นอกนั้นต้องเป็นหน้าที่ของกระทรวงเกษตราธิการ” (เรื่องเดียวกัน : 192)

ในขณะนั้นกรมเจ้าท่าได้เริ่มมีแนวคิดในการปรับปรุงรูปแบบการทำงานให้ทันสมัยรัดกุมเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากการใช้เรือ การใช้เสียงรบกวนจากหวูดเรือกลไฟ และมีมาตรการด้านความปลอดภัยในการเดินเรือให้มากขึ้น ปรากฏหลักฐาน ดังนี้

“ที่ 49 / 1345 พระที่นั่งจักรีมหาปราสาท

วันที่ 7 ตุลาคม รัตนโกสินทร์ ศก³⁵ 121

ถึง กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์

ด้วยได้รับหนังสือที่ 147 / 12263 ลงวันที่ 4 เดือนนี้ มีมาที่กรม

ขุนสมมตอมรพันธ์ เรือเมล์ชื่อฮ่องกง ซึ่งรับคนโดยสารเดินระหว่างกรุงเทพฯ แลเมืองปราจีนบุรีลุ่มที่ตำบลเสมขาวพันปากอ่าวบางเหี้ยนนั้นทราบแล้ว เรื่องนี้เกี่ยวแก่เรื่องกฎหมายเจ้าท่า เธอจะคิดอย่างไรหนึ่งๆ อยู่เช่นนี้ไม่ทำให้สำเร็จตลอดไป แลเปนเรื่องที่มีมานานแล้วซึ่งได้ทำรายงาน (สยามมินทร์)” (เรื่องเดียวกัน : 193)

และ

“ที่ 54 / 1847

พระที่นั่งจักรีมหาปราสาท

วันที่ 25 ธันวาคม รัตนโกสินทร์ ศก³⁵ 121

ถึง กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์

ด้วยกระทรวงการต่างประเทศมีจดหมายมาว่า มีสเตอร์แปชยิด
อุปทูตอังกฤษร้องว่า เรือกลไฟเล็ก ๆ ในลำน้ำเปิดหลอดไม่หยุดหย่อน
เป็นที่เดือดร้อนแก่ตัวเขาแลคนที่อยู่ริมแม่น้ำ เห็นควรจะให้มิชข้อบังคับ
ห้าม ฉันเห็นว่าเรื่องนี้ก็ดูเป็นห่วงที่อยู่แล้ว ถ้ากรมหลวงเทเวศร์
ประการรับกับเขาไปว่าจะตั้งข้อบังคับห้ามปราบแล้ว ข้อบังคับไม่สำเร็จ
ไม่ได้ออกและ ๆ ตามเคย คราวนี้จะซัดใครอีกต่อไม่ได้ ขอให้คิด
อ่านเสีย เพราะน่าที่เจ้าท่าตกอยู่ในกระทรวงนครบาลแล้ว
(สยามมินทร์)” (เรื่องเดียวกัน : 194)

จะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุในการเดินเรือ หรือปัญหาต่าง ๆ จากการใช้เรือ เช่น เรือล่ม ความ
เดือดร้อนรำคาญจากเสียงหวูดจากเรือกลไฟที่เข้ามาในลำแม่น้ำ (เรือกลไฟเล็ก ๆ ในลำน้ำเปิดหลอดไม่
หยุดหย่อน) มีส่วนเกี่ยวข้องกับกฎหมายการเดินเรือทั้งสิ้น กระทรวงการต่างประเทศต้นสังกัดเดิมเคยคิดที่
จะดำเนินการปรับปรุงแก้ไขไว้ก่อนแล้วแต่ไม่สำเร็จ กระทรวงนครบาลต้นสังกัดใหม่จึงละเลยไม่ได้ที่
จะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จต่อไป

ปรากฏหลักฐานเกี่ยวกับแนวความคิดที่จะปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวกับ “เจ้าท่า” ในลำดับ
ต่อมา ใน พ.ศ. 2447 ดังนี้

“ที่ 23 / 1002

พระที่นั่งจักรีมหาปราสาท

วันที่ 3 ตุลาคม รัตนโกสินทร์ ศก 123

ถึง กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์

ด้วยได้รับจดหมายที่ 18/8073 ลงวันที่ 17 กันยายน ว่าด้วยการ
ที่ได้ตกลงกับราชทูตเยอรมัน ในเรื่องวางกระโจมไฟแลเรือท่นไฟ
ชั่วคราวที่สันดอนร่องใหม่นั้น ทราบแล้ว การที่จะคิดจะวางกระโจมไฟ
ขึ้นใหม่นั้นเป็นการชอบแล้ว
เรื่องเงินที่จะขออนุญาตไปเพิ่มอีก 14000 บาท เพื่อจะได้รับ
ทำให้ทันเปิดวันที่ 16 พฤศจิกายนนั้น ได้สั่งการกระทรวงพระคลังให้โอนเงิน

เผื่อขาดในกระทรวงพระคลังมาใช้ในการนี้แล้ว
 ส่วนแผนที่ร่องสันดอนที่กัปตันเกรฟส์ สารวัตของบริษัทนอร์ธ
 เยอรมันลอยด์ ถามว่าจะมีกำหนดพิมพ์ให้เรือกำปั่นที่ค้าขายทราบเมื่อใด
 บ้างหรือไม่ นั้น ให้ถามกรมทหารเรือ
 (สยามมินทร์)” (เรื่องเดียวกัน : 195)

จากความดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าระจิมไฟซึ่งเป็นเครื่องหมายการเดินเรือกรมเจ้าท่าเป็นผู้สร้างและดูแล ส่วนแผนที่ร่องน้ำทางเดินเรือ กรมทหารเรือเป็นผู้จัดทำ ซึ่งงานด้านอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทางทางน้ำเข้าออกราชอาณาจักรจึงมีความเหลื่อมล้ำซ้ำซ้อนกันอยู่นอกจากนี้ยังปรากฏว่ามีงานด้านอื่นที่เกี่ยวข้องกับ “เจ้าท่า” ดังนี้

“ ที่ 24 / 1151

พระที่นั่งจักรีมหาปราสาท

วันที่ 15 พฤศจิกายน รัตนโกสินทร์ ศก 123³⁵

ถึง กรมหลวงนเรศวรฤทธิ

ด้วยได้รับหนังสือมีมาที่กรมขุนสมมตอมรพันธ์ที่ 101 / 10550
 ลงวันที่ 10 เดือนนี้ เรื่องแพซงของบริษัทบอมเบเบอร์มาล่องลงมา
 ประทะเรือมรชาวลิตสวัสดิ เธอว่าได้ตรวจดูกฎหมายท้องน้ำแลข้อบังคับ
 สำหรับกรมท่าที่มีอยู่ทุกวันนี้ก็ไม่ได้มีข้ออำนาจที่จะว่ากล่าวในเรื่อง
 แพซงได้ แลข้อบังคับแพซงซึ่งได้คิดตั้งไว้ในกฎหมายท้องน้ำที่ได้
 เรียบเรียงจะออกใช้ใหม่ก็ยังไม่ตกลงกัน แต่มีสเตอร์สโตรเบลผู้ปลุกษา
 รับว่าจะตกลงกันให้ได้ใช้ในเมษายนหน้านั้น ทราบแล้ว ควรจะเอา
 เรื่องนี้ไปบอกมิสเตอร์สโตรเบลให้รู้ด้วย
 (สยามมินทร์)” (เรื่องเดียวกัน : 196)

ใน พ.ศ. 2447 นี้กฎหมายท้องน้ำยังไม่ครอบคลุมถึงแพซงที่ล่องมาในลำน้ำ จึงมีแนวคิดที่จะปรับปรุงกฎหมายใหม่ให้ครอบคลุมถึงแพซงด้วย ถึงแม้กฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่าจะไม่ครอบคลุมถึงแพซงที่ล่องมาในลำน้ำ แต่อย่างไรก็ตามกิจกรรมนี้เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและการจราจรทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ดังนั้นผู้วิจัยเห็นว่า “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” จะต้องดำเนินการควบคุมแพซงที่ล่องมาในแม่น้ำอันเป็นนโยบายของฝ่ายบริหารหรือ “เจ้านาย” ซึ่งต้องดำเนินการทั้งให้ไปตามกฎหมายท้องน้ำและนโยบายของเจ้านายผู้บริหารบ้านเมืองในขณะนั้นด้วย

เมื่อตำแหน่ง “เจ้าท่า” วางลงรัฐบาลจะเลือกสรรคนที่มีคุณสมบัติและความสามารถด้านการเดินเรือเป็นหลัก บทบาทและอำนาจหน้าที่ยังคงเป็นในแบบ “หับประมาสะแถม” ตามกฎหมายท้องน้ำงาน “เจ้าท่า” ในสมัยนี้ มีความรับผิดชอบงานในหลายๆ ด้านอันเกี่ยวข้องกับการเดินเรือเข้าออกราชอาณาจักร จึงมีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้น และได้มีการปรับปรุงงานที่เพิ่มขึ้นมาตั้งแต่ พ.ศ. 2444 ให้มีความชัดเจนขึ้น ตัวอย่างเช่น งานเกี่ยวกับการสร้างและดูแลกระโจมไฟในทะเล สร้างและดูแลรักษาทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือ การล่องแพซุง ลิงล่องลำลำน้ำ เป็นต้น นำไปสู่แนวคิดในการจัดทำกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือขึ้นใหม่

2.3 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448)

ด้วยภารกิจด้านงานเจ้าท่ามีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้น จึงเกิดแนวคิดในการจัดทำกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือขึ้นใหม่ จนกระทั่งประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) ยกเลิกพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 (พ.ศ. 2403) ฉบับเดิม ส่งผลให้บทบาทและอำนาจหน้าที่ ของ “เจ้าท่า” เปลี่ยนไป ซึ่งพระราชบัญญัตินี้ได้ขยายงานของ “เจ้าท่า” ให้กว้างขวางขึ้น ครอบคลุมทั่วประเทศ ทำให้รูปแบบและขอบเขตอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบ เปลี่ยนไป และมีผู้รับผิดชอบงานด้านนี้ถึง 2 กระทรวง คือ กระทรวงนครบาล และกระทรวงมหาดไทย ปรากฏหลักฐาน ดังนี้

“พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยาม

มีพระบรมราชโองการ ในพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาจุฬาลงกรณ์พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวดำรัสเหนือเกล้าฯ ให้ประกาศให้ทราบทั่วกันว่า ได้ทรงพระราชปรารภถึงการป้องกันอันตรายในการเดินเรือ ในน่านน้ำแห่งราชอาณาจักร นี้แล้ว ทรงพระราชดำริเห็นเป็นการจำเป็นที่จะต้องแก้ไขข้อบังคับ ซึ่งได้ทำไว้แต่ ณ วัน ศุกรเดือนอ้ายขึ้นสี่ค่ำปีมเสงนพศกจุลศักราช 1219 ฤๅวันที่ 20 พฤศจิกายนรัตนโกสินทรศก 7 ... นั้น ให้บริบูรณ์ และเพื่อจะใช้ข้อบังคับนี้ได้ดี โดยมีปรับโทษ ที่ทำผิดข้อความที่ไว้ไว้ในข้อบังคับนี้...

ความเบื้องต้น

คำอธิบายที่ใช้ในพระราชบัญญัตินี้ มีคำอธิบายดังต่อไปนี้ คือ ...

(13) “เจ้าท่า” นั้นคือ ผู้รับอำนาจบังคับการฝ่ายท่าเรือ หรือคนทั้งปวงซึ่งเจ้าท่าได้จัด และมอบให้ทำการใด ๆ หรือผู้ทำการมีหน้าที่ ๆ คนจำต้องทำโดยอำนาจแห่งข้อบังคับเหล่านี้ บรรดาคนเหล่านี้ก็เรียกว่าพวกเจ้าท่าทั้งสิ้น....

บอกเลิกถอนกฎหมายเก่า

มาตรา 244 กฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ว่าด้วยการเดินเรือในท้องน้ำซึ่งทำไว้ ณ วันศุกร ขึ้น 4 ค่ำเดือนอ้าย ปีมเสงนพศก จุลศักราช 1219 หรือวันที่ 20 พฤศจิกายน รัตนโกสินทรศก 76 และประกาศ

ไว้ณวัน สุกรขึ้น 1 ค่ำ เดือน 6 ปีวอกโทศก จุลศักราช 1222 ฤกษ์วันที่ 20 เมษายนรัตนโกสินทรศก 79 กับพระราชกำหนดว่าด้วย เรือกลไฟและเรือ ไบประกาศไว้เมื่อวันอังคารแรม 13 ค่ำ เดือน 9 ปีเมษตรศก จุลศักราช 1243 หรือวันที่ 23 สิงหาคม รัตนโกสินทรศก 100 ให้เป็นอันถอนเสีย ...

... มาตรา 245 พระราชบัญญัตินี้ ให้เสนาบดีกระทรวงนครบาลซึ่งได้บัญชาการรักษาท้องที่ ในมณฑลกรุงเทพมหานคร และเสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ซึ่งได้บัญชาการรักษาท้องที่ในมณฑลอื่น เป็นผู้รักษาและบัญชาการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติ ... พระราชบัญญัติตราไว้ณวันอังคารที่ 20 มิถุนายน รัตนโกสินทรศก 124 เปนวันที่ 13370 ในรัชกาลปัตยุบันนี้ ” (ราชกิจจานุเบกษา ,2448 : 297)

พระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 (พ.ศ. 2403)ใช้มานานถึง 45 ปี ได้ถูกยกเลิก โดยกฎหมายฉบับใหม่ คือ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) ที่กำหนดให้ งาน “เจ้าท่า” มีภาระและขอบข่ายของงานกว้างขวางครอบคลุมงานหลายด้านและมีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้น มีเสนาบดีถึง 2 กระทรวง คือ กระทรวงนครบาลและกระทรวงมหาดไทยดูแลกฎหมายฉบับนี้ คำว่า “หับประมาสะแตม” ไม่ได้ถูกบัญญัติไว้ในกฎหมายฉบับนี้ และกำหนดคำจำกัดความของ “เจ้าท่า” ขึ้นใหม่ ส่งผลให้บทบาทของ “เจ้าท่า” ตามกฎหมายฉบับใหม่นี้ไม่ได้เฉพาะเจาะจงในบทบาทของ กัปตัน หรือผู้เชี่ยวชาญ หรือผู้ชำนาญการเฉพาะด้านการเดินเรือ และผู้รับผิดชอบแก่เรือที่เกิดข้อพิพาทจาก อุบัติเหตุจากการเดินเรือ และพนักงานเจ้าหน้าที่ก็ได้เปลี่ยนไปในหลายบทบาท เช่น ด้านการตรวจตัวเรือ และเครื่องจักรเรือ ออกใบอนุญาตใช้เรือ จัดระบบทะเบียนเรือ เก็บค่าธรรมเนียมทุน การก่อสร้าง เครื่องหมายการเดินเรือ และประกาศการควบคุมการจ้างและเลิกจ้างคนประจำเรือไทย เป็นต้น นิยามของ คำว่า “เจ้าท่าสมัยใหม่” จึงมีความแตกต่างหลากหลายไม่เฉพาะเจาะจงว่าจะต้องเป็น “เจ้าท่า” ตามแบบ “หับประมาสะแตม” อันมีคุณสมบัติพื้นฐานที่จะต้องมีความสามารถในการเดินเรือเป็นกัปตันหรือนักเดินเรือผู้ชำนาญการเช่นในอดีต ดังนั้นคุณสมบัติของผู้ที่จะเป็น “เจ้าท่าสมัยใหม่” ตามพระราชบัญญัติใหม่นี้ จึงไม่จำเป็นที่จะต้องเป็น “หับประมาสะแตม” เท่านั้น แต่มีความแตกต่างหลากหลาย และ คำว่า “หับประมาสะแตม” ก็ได้ยุติลงโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) และกฎหมายฉบับนี้ก็ได้ให้ คำจำกัดความของ “เจ้าท่า” ขึ้นใหม่มีความแตกต่างไป จากอดีต ดังนี้

1.) ผู้รับอำนาจบังคับการฝ่ายท่าเรือ

2.) คนทั้งปวง ที่ “เจ้าท่า” ได้จัด และมอบอำนาจ ให้ทำการใดๆ หรือผู้ทำการมีหน้าที่ๆ ตนจำต้องทำโดยอำนาจแห่งข้อบังคับเหล่านี้ บรรดาคนเหล่านี้ ก็เรียกว่าพวกเจ้าท่าทั้งสิ้น

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือที่แก้ไขขึ้นใหม่นี้ ได้จัดหมวดหมู่ไว้อย่างชัดเจนและครอบคลุมถึงวิธีการ มาตรการต่างๆ โดยมีจุดประสงค์เพื่อป้องกันอันตรายในการเดินเรือ

รายละเอียดของกฎหมายฉบับนี้เริ่มจากความเบื้องต้น หมวดแรกการกำหนดคำนิยามในการให้ความหมายแก่เรือและแพประเภทต่างๆ เป็นต้นว่า เรือกำปั่นไฟ หรือเรือไฟ คือเรือทุกอย่างที่ใช้จักรกลให้เดินและจะมีใบด้วยหรือไม่ก็ตาม เรือเล็ก คือ เรือทุกอย่างที่ใช้ ให้แล่นด้วยแจวพายหรือกรรเชียง ต่อมาก็เป็นหมวดการทอดสมอ ของเรือ แพประเภทต่างๆ ที่กำหนดไว้ในกฎหมายทั้งในพื้นที่กรุงเทพฯ และต่างจังหวัด แบ่งเป็นพื้นที่แรกแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร เขตจอดเรือตามทะเลบริเวณเกาะสีชัง อ่างศิลา จังหวัดชลบุรี และสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา เขตท่ากรุงเทพฯ และพื้นที่ต่อมาคือเขตทอดจอดเรือตามแม่น้ำ และลำคลองต่างๆ ท้าวราช อาณาจักร เป็นต้น หมวดหน้าที่ของนายเรือที่จะเข้ามาในน่านน้ำสยาม เรือเข้าออกลำแม่น้ำเจ้าพระยา เรือที่เข้าออกเขตท่ากรุงเทพฯ นายเรือต้องแจ้งต่อเจ้าท่า อัตราทักษะของนายเรือหากฝ่าฝืนกฎหมาย ด้านการจอดเรือ หรือแพ การกำหนดจุดในการจอด หมวดว่าด้วยทางเรือเดิน เส้นทางเดินเรือ ความเร็วเมื่อเข้ามาในเขตท่า การลากจูงเรือ การหลบหลีก ห้ามการทิ้งอับเฉาลงในลำน้ำ การเป่านกหวีด ยิงปืน ตีฆ้องและจุดดอกไม้เพลิงโดยกำหนดเวลาห้ามและอนุญาต หมวดแพต่างๆ กำหนดเวลาห้ามล่องแพไม้เพื่อความปลอดภัยต่อการเดินเรือ การอนุญาตให้จอด ผูกแพไม้ กำหนดการปักเสาหลักแพคนอยู่ กำหนดขนาดและที่จอดแพ ควบคุมการจับปลาและโพงพางขวางแม่น้ำ การเก็บของลอยน้ำได้ในแม่น้ำ หมวดนายเรือจะต้องระวางลูกเรือเมื่อเวลาขึ้นบกไม่ให้พกเครื่องคม อาวุธขึ้นฝั่ง

ภาคที่ 2 ข้อบังคับทางเรือเดิน คำอธิบายต่างๆ ความแตกต่างระหว่างเรือใบที่ใช้ใบแล่นกับเรือไฟคือเรือที่เดินด้วยเครื่องจักร การเดินเรือกับแสง โคมเมื่อตะวันตกจนถึงตะวันขึ้น อันเป็นข้อบังคับเพื่อป้องกันอันตรายในการเดินเรือ การใช้เสียงสัญญาณต่างๆ ที่จะใช้เมื่อมีหมอกหรือมีเหตุในเรือ เพื่อให้เรือลำอื่นรู้และหลบหลีกตามกฎหมายการเดินเรือสากล ให้เกิดความปลอดภัย ข้อบังคับการถือท้ายและแล่นใบในทะเล การหลีกกันเมื่อแล่นสวนกัน เช่น เรือแล่นตามลม ขวางลม ทางเรือกลไฟหลีกกัน ข้อบังคับว่าด้วยเรือโดนกันสำหรับใช้ในศาลสยาม เช่นเรือ โคนกันไม่มีความผิดด้วยกันเป็นพับ ถ้าลำหนึ่งมีความผิดต้องชดใช้ค่าเสียหายให้กับคู่กรณี

ภาคที่ 3 ข้อบังคับสำหรับการออกใบอนุญาตและการใช้เรือต่างๆ ต้องได้รับใบอนุญาต หากฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับ หมวดต่อมาข้อบังคับสำหรับเรือลำเล็กกลไฟ เรือไฟเล็ก เรือลาก และเรือกลไฟต่างๆ ซึ่งจะต้องได้รับการตรวจตัวเรือและเครื่องจักร และต้องมีใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อออกใบอนุญาตใช้เรือ ในกรุงเทพฯ ให้เจ้าท่ามีอำนาจออกใบอนุญาต ถ้าเป็นหัวเมืองให้เจ้าพนักงานที่มีหน้าที่ในส่วนนั้นเป็นผู้ออกใบอนุญาต หนังสืออนุญาตนี้ใช้ได้ไม่เกิน 12 เดือน การควบคุมทางทะเบียนเรือที่ได้รับใบอนุญาตแล้วต้องมีชื่อเรือ จำนวนผู้โดยสาร และจะต้องจารึกชื่อและจำนวนคนโดยสารไว้ที่หัวเรือ เรือกลไฟสำหรับให้เช่าจะต้องจารึกชื่อ เลขหมายและจำนวนคนโดยสารไว้ที่หัวเรือ ห้ามไม่ให้บรรทุกเครื่องระเบิด น้ำมันปิโตรเลียม เวลาที่มีคนโดยสาร กำหนดอัตราค่าใบอนุญาต ข้อบังคับสำหรับเรือ

โป๊ะจ้าย เรือลำเลียง และเรือสำเภา ใบอนุญาตต้องมีเลขหมาย และไม่ให้ผู้อื่นเอาไปใช้ ห้ามไม่ให้ทำห้องเรือปลอมและเป็นห้องลับสำหรับซ่อนสินค้า สิ่งของ หรือซ่อนผู้คนไว้ หมายขอบังคับสำหรับเรือบรรทุกสินค้าและเรือต่างๆ ใบอนุญาตต้องมีเลขหมาย และไม่ให้ผู้อื่นเอาไปใช้ ห้ามไม่ให้ทำห้องเรือปลอมและเป็นห้องลับสำหรับซ่อนสินค้า สิ่งของ หรือซ่อนผู้คนไว้

ภาคที่ 4 ข้อบังคับสำหรับเรือบรรทุกของนำกล้วอันตราย กำหนดสิ่งของที่จะมีอันตรายห้ามไม่ให้ถ่ายสินค้าที่จะมีอันตรายไว้แต่ได้รับอนุญาต กำหนดอัตราโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย หมายขอบังคับสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียมในระวาง หมายขอบังคับสำหรับทอดสมอใกล้สายโทรเลขในน้ำ หมายขอบังคับสำหรับเก็บค่าธรรมเนียมประภาคาร เรือที่เข้ามาอยู่ในเขตทางน้ำฝ่ายสยามต้องเสียค่าธรรมเนียมประภาคาร ทู่น หมายร้องและโคมต่างๆ หมายขอบังคับสำหรับป้องกันโรคภัยอันตราย เมื่อมีข่าวโรคภัยที่ติดกันได้ในเมืองหรือท่าเรือใดให้เสนาบดีกระทรวงนครบาลออกประกาศกักเรือมาจากเมืองทำนั้นได้ เรือนั้นต้องกักอยู่จนเจ้าพนักงานแพทย์อนุญาตจึงจะไปได้ กำหนดทำเลสำหรับจอดทอดสมอเรือที่ต้องกักด่านป้องกันโรคภัยอันตรายในน่านน้ำสยาม เรือหรือผู้บังคับการในเรือนั้น ต้องชักธงสำหรับบอกว่ามีโรคภัยในทันที กลางวันชักธงเหลือง กลางคืนชักโคมแดง แพทย์ต้องรีบไปไตสวนเหตุ หมายขอบังคับสำหรับผู้นำร่อง ห้ามไม่ให้ผู้ไม่ได้ประกาศนียบัตรและหนังสืออนุญาตรับทำการนำร่อง เข้าท่าและกรรมการอีก 2 นายตามที่รัฐบาล ได้เลือกตั้งให้เป็นกรรมการสอบไล่การนำร่อง ควบคุมมาตรฐานและความประพฤติผู้นำร่อง หมายขอบังคับสำหรับการจ้างและเลิกจ้างนายเรือต้นกลและคนเรือของชาติสยามกับวิธีสอบไล่ เพื่อจะ ได้รับประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ หมายขอบังคับสำหรับศาลพิจารณาคดีที่เป็น ความฝ่ายการทะเลหมายขอบังคับเพิ่มเติม ผู้ต้องปรับไม่เสียค่าปรับใน 15 วัน ให้ศาลตัดสินจำคุกไม่เกิน 6 เดือน พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ยกเลิกกฎหมายฉบับเดิม โดยเสนาบดีกระทรวงนครบาลซึ่งบัญชาการรักษาท้องที่ในมณฑลกรุงเทพมหานคร และเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยบัญชาการรักษาท้องที่ในมณฑลอื่นเป็นผู้รักษาและบัญชาการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ และได้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน รัตนโกสินทรศก 124 (พ.ศ. 2448) (ราชกิจจานุเบกษา, 2448 : 280 - 329)

สาระสำคัญของพระราชบัญญัตินี้ “เจ้าท่า” มีอำนาจดูแลตั้งแต่เรือจนถึงประภาคาร ครอบคลุมตั้งแต่เรือ แพต่างๆ ประภาคาร สิ่งกีดขวางการเดินเรือ ระเบียบวิธีการและข้อบังคับต่างๆ อันเกี่ยวกับกิจการเดินเรือทะเลและหลักแห่งความปลอดภัยในการเดินเรือ เขตจอดเรือ การควบคุมด้านใบอนุญาตใช้เรือ ความมั่นคงปลอดภัยของตัวเรือ ความปลอดภัยในการใช้เรือ เช่น การบรรทุกโดยสาร การใช้เรือ นอกจากนี้ได้กล่าวถึงการป้องกันอันตรายจากโรคติดต่อที่มาจากคนประจำเรือต่างประเทศ การพกพาอาวุธขึ้นฝั่งของลูกเรือ ควบคุมการจ้างและเลิกจ้างคนประจำเรือไทย ส่วนพื้นที่ควบคุมนั้นครอบคลุมถึงทั่วประเทศ



ภาพที่ 4.2 รูปกระบวนเรือพระที่นั่ง

ที่มา : http://www.jabchai.com/main/view_joke.php?id=4124 (เข้าถึงข้อมูลวันที่ 31 ตุลาคม 2553)

อาจด้วยเหตุผลที่ชอบขायงาน “เจ้าท่า” ขยายพื้นที่ครอบคลุมทั่วประเทศ และมีผู้รักษา กฎหมายนี้ถึง 2 กระทรวง คือ กระทรวงนครบาลและกระทรวงมหาดไทย จึงส่งผลให้เจ้าพนักงานตาม กฎหมายนี้ มีทั้ง “เจ้าท่า” และ “เจ้าพนักงานหัวเมือง” และให้คำจำกัดความของ “เจ้าท่า” ขึ้นใหม่เพื่อให้ สอดคล้องกับกฎหมายและมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ ซึ่งไม่ได้จำกัดไว้แต่เพียงผู้ที่ทำหน้าที่ “หับประมาสะแตม” ดังเช่นในอดีต

นอกจากนี้ภาพสะท้อนของระบบราชการไทยช่วง พ.ศ. 2448 ในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับ การกีดกันการค้าเดินเรืออันเป็นงานที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่าเช่น การตอกเลขเรือ การกำหนดจำนวน ผู้โดยสาร การดูแลมารยาทของเจ้าพนักงาน การสร้างและดูแลรักษากระโจมไฟในทะเล เป็นต้น ได้ปรากฏ ให้เห็นในประชุมพระราชหัตถเลขา และประชุมประกาศพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ดังปรากฏหลักฐาน ดังนี้

“ที่ 28 / 1122

พระที่นั่งวิมานเมฆ

วันที่ 28 ตุลาคม รัตนโกสินทร์ ศก³⁵ 124

ถึง กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์

ด้วยเพื่อจะให้เปนหลักฐานช่วยความจำ เรื่องที่ฉันได้พูดกับเธอ...

ได้ทราบความจากผู้ซึ่งควรเชื่อได้ ว่าการที่มาตีสอนนั้น ราษฎรหามีความเคียดร้อนไม่ ด้วยเห็นว่าจะเปนการป้องกันโจรผู้ร้ายได้จริง แต่วิธีการที่ทำอยู่เดี๋ยวนี้ยังเปนการไม่ดีหลายอย่าง คือเรือที่จะมาตอกเลขนั้น ต้องมาคอยอยู่มากๆ หลายร้อยลำการจะไม่สำเร็จได้ในวันเดียว เรือบางลำต้องรออยู่ถึง 3 วัน เรือเหล่านั้นยอมเปนเรือท่ามาหากินป่วยการเวลา บางทีก็สิ่งของเน่าเสียไป ครั้นละทิ้งไว้เสียไม่ค่อยอยู่ก็ถูกปรับ การที่เป็นทั้งนี้เพราะจัดการกำหนดที่จะให้เรือมาตอกเลขนั้นไม่ดีไม่กะเรือแต่พอจวนที่จะทำได้อีกประการหนึ่งเจ้าพนักงานที่เป็นผู้จัดการตอกเลขเรือนั้น วาจาร้ายแรง มีแต่คำบิคาบมารดาตออยู่ยงคำไม่มีการอ่อนหวานเลย อีกประการหนึ่ง ถ้ามีผู้ปรารถนาที่จะให้ได้ตอกเลขเร็ว ยอมเสียของกำนัลให้แก่เจ้าพนักงานรับไว้แล้วรีบตอกเลขให้ก็มี ...

... แต่ที่ได้เห็นเรือประมาณ 150 ลำนั้นก็จอดมุงเปนกลุ่ม พอมีทางให้เห็นว่าจะโดนกันเปนอันตรายได้บ้างดังเช่นว่า การที่จะแก้ไขนี้ ก็ยากอะไร ถ้าหาที่ทำการเสียที่อื่นซึ่งไม่ถูกสายน้ำเชี่ยว ทอดทุ่นให้เกาะเรียงกัน ไปก็จะเปนการสะดวกดี ...

อีกข้อหนึ่ง การที่จะกะจำนวนคนบรรทุกเรือ ๆ เท่ากัน บางลำก็ให้บรรทุกได้มาก บางลำกะให้บรรทุกได้น้อย ข้อนี้ฉันได้หยุดยั้งดูที่สะพานถนนตกได้เห็นเองแก่ตา ว่าเรือเท่ากันกะจำนวนคนให้บรรทุกผิดกัน เปนอันมาก ข้อนี้เป็นได้ด้วยอะไรยังแลไม่เห็น ถ้าเธอจะตรวจสอบคงจะได้พบ จะวินิจฉัยได้ว่าเปนเพราะเหตุใด ข้อหนึ่งว่าเรือลำปืนพายเดียวต้องเสีย 3 บาท เท่ากับเรือใหญ่กว่านั้น บ่นกันอยู่บ้างการซึ่งเป็นเช่นนี้ทั่วทุกคนกล่าวว่าเธอไม่ทราบ แลไม่มีใครอาจบอก คำที่ว่าไม่ทราบ ไม่อาจบอกเพราะเหตุใดฉันก็เข้าใจได้ว่าเธอเปนเสนาบดีประพฤติกษาราชการผิดกันกับเสนาบดีกระทรวงอื่นคือ ไว้ตัวเป็นผู้พิพากษาตราการอย่างเก่า ๆ ต้องให้มีผู้มาร้องฟ้องกล่าวแลมีคำท้วงติงกระตุ้นกระเตือน เปนหลักถึงจะฟัง ๆ แลก็ไม่ไต่สวน แลวินิจฉัยอย่างไร ...

เมื่อนั่งรามีอราตินเสียเช่นนี้ ก็เป็นอันเสียราชการ ซึ่งไว้วางใจให้ทำด้วย เพราะเหตุฉะนั้นขอให้เธอประพุดิราชการในกระทรวงให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นมาแล้วในเรื่องภาษีเรื่องนี้เป็นการใหญ่ จะบังเกิดผลประโยชน์แก่แผ่นดินก็มาก... จะว่าผิดของผู้น้อยไม่ได้ต้องเป็นผิดของเสนาบดี ผู้ได้รับพระบรมราชโองการไปจัดการไม่ให้สำเร็จไม่เป็นคุณความดี ตามที่ควรจะเป็น เพราะฉะนั้นให้ไปสอดส่องการเรื่องนี้ อย่างรอบคอบ ถ้าเห็นระคายว่าผู้ใดประพุดิการทุจริตหรือหยาบคาย แม้แต่ใช้คำพรุสวาท ก็ให้คิดอ่านผลัดเปลี่ยนตัวเจ้าพนักงานหรือลงโทษถอดถอนเสียตามโทษานุโทษ ถ้ามีคำติฉินนินร้ายเช่นนี้มาถึงหูอีก จะแก้ว่าไม่มีผู้ใดเป็นโจทมาร้องฟ้องนั้นไม่ได้ เพราะเหตุที่ผู้เสียของกำนัลได้ประโยชน์สมปรารถนาแล้ว จะมาฟ้องทำไม ผู้ที่เสียเงินแต่เล็กน้อย หรือถูกพรุสวาทจะมาฟ้องร้องอย่างไรได้ด้วยป่วยการทรัพย์แลป่วยการเวลา ... แลเป็นหน้าที่ของเสนาบดี... ถ้าการเรื่องนี้ยังเป็นทีเล่าถือติฉินนินร้ายอยู่ สืบไปจะเอาโทษแก่เธอ ไม่ยอมให้หลีกเลี้ยง

สยามมินทร์”

จากหลักฐานข้างต้น ใน ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) กิจการที่เกี่ยวข้องกับการ “ติภาษี เรือ” “ตอกเลขเรือ” และ “กะจำนวนคนบรรทุกเรือ” นั้น เป็นหน้าที่ของเจ้าพนักงานในความดูแลของกรมหลวงนเรศวรฤทธิ์ เสนาบดีกระทรวงนครบาล ดังนั้นกิจกรรมดังกล่าว เจ้าพนักงานกรมเจ้าท่า น่าจะเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบในการกำกับ ดูแล เจ้าพนักงานผู้ตอกเลขเรือหรือผู้ทำการตรวจกะจำนวนผู้โดยสารเรือด้วย ซึ่งมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการตอกเลขเครื่องหมาย หรือหมายเลขเรือ และกำหนดจำนวนคนโดยสารเรือ เพื่อคำนวณเก็บ “ภาษีเรือ” เจ้าพนักงานตำแหน่งนี้มีอำนาจต่อรองกับราษฎรผู้เป็นเจ้าของเรือ โดยอาศัยตำแหน่ง หน้าที่ราชการหาประโยชน์ส่วนตัว ด้วยการแก่งัดเรื่องให้เสียเวลารอนาน หรืออำนวยความสะดวกให้เป็นกรณีพิเศษหากมีของกำนัล หรือการใช้ดุลพินิจในทางมิชอบ เช่น “เรือเท่ากันกะจำนวนคนให้บรรทุกผิดกัน” “ถ้ามีผู้ปรารถนาที่จะให้ได้ตอกเลขเร็ว ขอมเสีย ของกำนัลให้แก่เจ้าพนักงานรับไว้แล้วรับตอกเลขให้ก็มี” และ “เรือสำปั้นพายเดี่ยวต้องเสีย 3 บาท เท่ากับเรือใหญ่” เป็นต้น เจ้าพนักงานนี้ในช่วงเวลานั้น (พ.ศ. 2448) ก็น่าจะเป็นเจ้าพนักงานกรมเจ้าท่า ซึ่งไม่ได้มีบทบาทในฐานะ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” แต่อย่างใด

นอกจากนี้ “เจ้าท่า” ยังมีบทบาทหน้าที่เกี่ยวกับการดูแลรักษากระโจมไฟในทะเลด้วย ดังปรากฏหลักฐาน ดังนี้

“ที่ 38/1325

สวนดุสิต

วันที่ 20 ธันวาคม รัตนโกสินทร์ ศก³⁹ 125

ถึง กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์

ได้รับหนังสือที่ 36/1319 ลงวันที่ 19 เดือนนี้ ว่าประกาศที่
กระทรวงมหาดไทยขอให้กรมเจ้าท่าจัดสร้างขึ้นที่ตำบลเกาะปราบในอำเภอ
เมืองไชยาสำเร็จแล้ว เธอเห็นควรที่จะเปิดใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม
เป็นต้นไป ส่งร่างประกาศแจ้งความเปิดประกาศราชอาณาจักรมาขออนุญาตออก
ประกาศนั้น ได้ตรวจดูเห็นว่าดีแล้ว อนุญาตให้ออกประกาศ
สยามมินทร์” (เรื่องเดียวกัน : 201)

และ

“ที่ 38 / 8628

ที่ว่ากรมทหารเรือ

วันศุกร์ที่ 18 มกราคม รัตนโกสินทร์ ศก³⁹ 125

ขอเดชะ ฝ่าละอองธุลีพระบาทปกเกล้าปกกระหม่อม

ด้วยกรมทหารเรือได้เคยเป็นเจ้าหน้าที่จุดโคม รักษากระโจมไฟ
ตามชายทะเลตะวันออก การที่กองทหารจะบังคับบัญชาถึงที่เหล่านี้ย่อมเป็นการลำบาก
ด้วยบางแห่งเป็นทางไกลจากกองทหาร ๆ ที่ไปประจำอยู่ก็ไม่มีมูลนายควบคุมตรวจตรา
เพราะทราบเกล้า ๆ ว่าเมื่อตั้งขึ้นก็ได้ประกาศแก่นานาประเทศ แต่เห็นด้วยเกล้า ๆ ว่าเวลานี้
กรมเจ้าท่าก็จัดการตลอดลงไปแล้ว ได้ตั้งกระโจมไฟที่เกาะจงเป็นต้นการให้กรมเจ้าท่าเป็น
เจ้าหน้าที่รักษากระโจมไฟเหล่านี้ แลที่ใดควรคงไว้
ฤกว่ายกเลิกประการใด กรมเจ้าท่าก็ย่อจะวินิจฉัยได้ดีกว่ากรมทหารเรือ
โดยเหตุที่เป็นเจ้าหน้าที่ตรวจการเดินเรือค้าขายอยู่ ทั้งนี้การจะควร
ประการใดแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ๆ

ควรมิควรแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ๆ

ขอเดชะ

ข้าพระพุทธเจ้า บริพัตร⁽¹⁾

ผู้บัญชาการทหารเรือ

(1) สมเด็จพระเจ้าฟ้าฯ กรมพระนครสวรรค์วรพินิต (เรื่องเดียวกัน : 202)

“ที่ 43/1440

สวนคูสิต

วันที่ 19 มกราคม รัตนโกสินทร์ ศก 125

ถึง กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์

ด้วยกรมทหารเรือมีหนังสือมาว่ากระโจมไฟตามชายทะเลตะวันออก ซึ่งกรมทหารเรือเป็นหน้าที่จุดโคมแลรักษา คือที่แสมสาร 1 1 ปากอ่าวระยอง 1 เกาะเสม็ด 1 ประแส 1 เกาะจิก 1 รวม 5 แห่งนี้ ควรให้กรมเจ้าท่าเป็นหน้าที่รักษาต่อไป ได้ส่งสำเนามาให้ทราบแล้ว เห็นว่าเป็นการสมควร ให้กระทรวงนครบาลรักษากระโจมไฟเหล่านี้จากกรมทหารเรือไปให้กรมเจ้าท่าจัดการรักษาต่อไป สยามมินทร์” (เรื่องเดียวกัน : 205)

และ

“ที่ 29/1111

ประชุมพระที่นั่งอภิเศกคูสิต

วันที่ 9 ตุลาคม รัตนโกสินทร์ ศก⁴⁰ 126

ทูล พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์

ด้วยการรักษากระโจมไฟตามหัวเมืองชายทะเล ซึ่งเป็นหน้าที่ของกรมเจ้าท่ารับผิดชอบแลรักษานั้น บัดนี้กระโจมไฟที่นำเมืองตราด 2 แห่ง คือหินโสโครกระหว่างเกาะช้างกับแหลมสิง 1 ที่แหลมงอบ 1 เวลานี้ผู้ว่าราชการเมืองตราดยังคงเป็นผู้รักษาอยู่ เห็นว่าควรมอบให้กรมเจ้าท่าเป็นผู้รักษาเสียด้วย เพราะฉะนั้นให้กระทรวงนครบาลสั่งกรมเจ้าท่ารับมอบกระโจมไฟที่นำเมืองตราด 2 แห่ง จากกระทรวงมหาดไทยมาจัดการรักษาต่อไป

วชิราวุธ” (เรื่องเดียวกัน : 206)

จะเห็นได้ว่ากรมเจ้าท่ามีหน้าที่ดูแลกระโจมไฟโดยขยายขอบเขตออกไปตามหัวเมืองชายทะเล ต่างๆ ด้วย ดังเช่น “ประกาศการที่กระทรวงมหาดไทยขอให้กรมเจ้าท่าจัดสร้างขึ้นที่ตำบลเกาะปราบในอ่าวเมืองไชยา” และ “กรมทหารเรือได้เคยเป็นเจ้าหน้าที่จุดโคม รักษากระโจมไฟ” และ “กรมเจ้าท่าเป็นเจ้าหน้าที่รักษากระโจมไฟเหล่านี้ แลที่ใดควรคงไว้ ฤๅควรยกเลิกประการใด กรมเจ้าท่าก็ย่อมจะวินิจฉัยได้ดีกว่ากรมทหารเรือ โดยเหตุที่เป็นเจ้าหน้าที่ตรวจการเดินเรือค้าขายอยู่ ” และ “กระโจมไฟตามชายทะเลตะวันออก ซึ่งกรมทหารเรือเป็นหน้าที่จุดโคมแลรักษา ... ให้กระทรวงนครบาลรักษากระโจมไฟเหล่านี้จากกรมทหารเรือไปให้กรมเจ้าท่าจัดการรักษาต่อไป” บทบาทของ “เจ้าท่า” จึงมีงาน

เพิ่มขึ้นอีกด้านหนึ่งคือดูแลระโงมไฟในท้องทะเลที่วราชอาณาจักร ขอบข่ายงานจึงมีความความหลากหลายและกว้างขวางมากยิ่งขึ้นอันเป็นผลมาจากพื้นที่รับผิดชอบขยายจากเดิมซึ่งมีเฉพาะในมณฑลกรุงเทพออกไปที่วราชอาณาจักรตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448)

“เจ้าท่า” นั้นคือ ผู้รับมอบอำนาจบังคับการฝ่ายท่าเรือ หรือคนทั้งปวงซึ่งเจ้าท่าได้จัดและมอบอำนาจให้ทำการใดๆ หรือผู้ทำการมีหน้าที่ฯ คนจำต้องทำโดยอำนาจแห่งข้อบังคับเหล่านี้ บรรดาคนเหล่านี้ ก็เรียกว่า พวกเจ้าท่าทั้งสิ้น

ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวปรากฏหลักฐานประกาศแต่งตั้งตำแหน่งอธิบดี แทนตำแหน่ง “เจ้ากรม” ซึ่งเดิมเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดในกรมเจ้าท่า ประกาศลงในราชกิจจานุเบกษา วันที่ 13 ตุลาคม พ.ศ. 2455 (2455 : 220)

กรมเจ้าท่าจึงมีตำแหน่ง “อธิบดี” เป็นผู้บริหารสูงสุดตั้งแต่ พ.ศ. 2455 เป็นต้นมา และในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวนี้พระองค์ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าให้ตราพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พระพุทธศักราช 2456 ประกาศลงในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2456 ยกเลิกกฎหมายฉบับเดิม (ราชกิจจานุเบกษา, 2456 : 74 , 445) และได้ให้คำจำกัดความ “เจ้าท่า” ขึ้นใหม่ ดังนี้

“ “เจ้าท่า” นั้น ท่านหมายความว่า ผู้บังคับการท่าตำบลใดๆ ในน่านน้ำสยาม แลหมายความว่า ตลอดถึงบรรดาคนที่เจ้าท่าตำบลใดๆ ได้มอบหมายให้ใช้อำนาจ หรือกระทำตามหน้าที่อย่างใดๆ ที่เจ้าท่ามีหน้าที่หรือต้องกระทำตามพระราชบัญญัตินี้ –

“เจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาต” นั้น ท่านหมายความว่า เจ้าท่าหรือผู้แทนเจ้าท่าและหมายความว่า ตลอดถึงเจ้าพนักงานที่ได้รับอำนาจสำหรับการออกใบอนุญาตนอกเขตรั้วมณฑลกรุงเทพ ฯ ด้วย ”

อันขยายขอบเขตความหมายของ “เจ้าท่า” ให้กว้างขวางมากยิ่งขึ้น ซึ่งนอกจากผู้บังคับการท่าตำบลใดๆ ในน่านน้ำสยามแล้ว ก็ให้รวมถึงบุคคลอื่นที่ตัว “เจ้าท่า” มอบหมายให้ใช้อำนาจ หรือทำหน้าที่อย่างใดก็ตามที่ “เจ้าท่า” ต้องกระทำตามกฎหมายนี้ รวมตลอดถึง ตัว “เจ้าท่า” หรือ ผู้แทนผู้เป็นเจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาต ที่ได้รับมอบอำนาจให้ออกใบอนุญาตตามกฎหมายทั้งในกรุงเทพ ฯ และนอกเขตกรุงเทพ ฯ ซึ่งครอบคลุมทั่วราชอาณาจักรด้วย

กรมเจ้าท่า “Harbour Department” มาจาก “Harbour Master” ในปัจจุบันมีการปรับปรุงระบบราชการ(พ.ศ. 2545) ได้ยุบสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี(สพว.) และแบ่งบางหน่วยงานภายในมาบูรรวมเข้ากับกรมเจ้าท่า กรมเจ้าท่าก็ได้เปลี่ยนชื่อให้สอดคล้องกับภารกิจที่เพิ่มขึ้นใหม่มาเป็น “กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี” ในชื่อภาษาอังกฤษว่า “Marine Department” และใน พ.ศ. 2552 ได้เปลี่ยนชื่อกลับมาเป็นกรมเจ้าท่าดังเดิม (ราชกิจจานุเบกษา, 2552 : 1 - 2) แต่ใช้ชื่อ

ภาษาอังกฤษว่า “Marine Department” อันเป็นความหมายใหม่ที่ห่างไกลออกไปจากจากต้นตอ รากเง้า หรือ รากฐานของ “เจ้าท่าสมัยใหม่” (Harbour Master)

กล่าวได้ว่าพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 124 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม ให้มีความทันสมัยและมีความถูกต้องรัดกุมยิ่งขึ้น จนกระทั่งรัชกาลที่ 6 และในรัชสมัยต่อมาก็ได้ตราพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พระพุทธศักราช 2456 ยกเลิกกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือในน่านน้ำสยามทั้งหมด กฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือของไทยได้ถูกพัฒนาขึ้นมาเป็นลำดับจากพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 (พ.ศ. 2403) มาเป็นพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 124 (พ.ศ.2448) และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พระพุทธศักราช 2456 ที่ใช้มาจนถึงปัจจุบันนี้ นอกจากสาเหตุสำคัญเกี่ยวกับหลักแห่งความปลอดภัยอันเป็นกฎการเดินเรือสากลแล้ว อีกเหตุผลหนึ่งนั่นคือกฎหมายการเดินเรือของไทยได้รับการยอมรับจากนานาประเทศ โดยเฉพาะชาติตะวันตก อันแสดงถึงความมีอารยะและความเป็นสากลด้านกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือของไทย ไม่ให้มหาอำนาจตะวันตกใช้เป็นข้ออ้างถึงความล้าหลังของไทยและเข้ามาแทรกแซงกิจการภายในประเทศได้ก็เป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่ซ่อนอยู่คือภายใต้ตัวบทกฎหมาย



ตารางที่ 4.1 แสดงรายชื่อและสังกัดของ “เจ้าท่าหีบประมาสะแตม” ในแต่ละช่วงเวลา

ลำดับที่	ชื่อ / ตำแหน่ง	หน่วยงานที่สังกัด	ระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่ง	เหตุการณ์สำคัญ
1	กัปตันจอห์นบุช / หลวงวิสุทธิสาครดิฐ / หีบประมาสะแตม เจ้าท่า	กรมท่ากลาง กรมท่า	พ.ศ.2402-2434	พระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 (พ.ศ. 2403)
2	กัปตันเย อาร์วิล / เวรเจ้าท่า	กรมท่าและ กระทรวงโยธาธิการ	พ.ศ.2434-2438	กรมท่ากลางย้าย มาสังกัดกระทรวงโยธาธิการ พ.ศ. 2433 - 2434
3	นาวาโท พระยานาวาพล พุทธิรักษ์ (ม.ร.ว. พิน สนิทวงศ์) / เวรเจ้าท่า / เจ้ากรม กรมเจ้าท่า	กระทรวงโยธาธิการ	พ.ศ. 2438 - 2444	เวรเจ้าท่ายกฐานะ เป็นเจ้ากรม กรมเจ้าท่า พ.ศ. 2439
4	พระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ (เทียน ประทีปเสน) / เจ้ากรม/อธิบดีกรมเจ้าท่า	กระทรวงนครบาล	พ.ศ. 2444 - 2458	- พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยามร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) - เจ้ากรม / ต่อมา ยกฐานะเป็นอธิบดีกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2455

* สรุปรายชื่อโดยผู้วิจัย

สรุปได้ว่า ตำแหน่งเจ้าท่ายุโรป หรือ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” เดิมสังกัดจากกรมท่า ทำหน้าที่พนักงานล่ามและงานที่เกี่ยวข้องกับงานด้านกิจกรรมการเดินเรือเข้าออกราชอาณาจักร การนำร่อง และชี้ผิดถูกกรณีเกิดอุบัติเหตุเรือโดนกัน ภายใต้กรอบอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายท้องน้ำ ต่อมาได้ย้ายมาสังกัดกระทรวงโยธาธิการ ซึ่งรับผิดชอบเกี่ยวกับการก่อสร้างทั้งปวง โดย ตำแหน่งเจ้าท่า ในสังกัดใหม่นี้มีฐานะเป็น “เวรหนึ่ง” หรือ “เวรเจ้าท่า” ในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ ซึ่งกระทรวงนี้ไม่ได้มีหน้าที่เกี่ยวกับการต่างประเทศ ด้วยเหตุผลนี้ “เจ้าท่า” ในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ จึงไม่น่ามีหน้าที่ด้านเป็นพนักงานล่ามอีกต่อไป แต่ยังคงมีอำนาจหน้าที่ควบคุมดูแลเกี่ยวกับการเดินเรือในแม่น้ำ เจ้าพระยาตามกฎหมายท้องน้ำ ตั้งแต่ปากแม่น้ำเจ้าพระยาหรือปากร่องน้ำในทะเลผ่านจังหวัดสมุทรปราการมาจนถึงกรุงเทพมหานคร ต่อมาได้ยกฐานะขึ้นเป็น “กรมเจ้าท่า” เมื่อ พ.ศ. 2439 อันมีเจ้ากรม เป็น “หับประมาสะแตม” และมีการบริหารงานแบบสมัยใหม่เป็นกระทรวง ทบวง กรม มีช่วงขึ้นการบังคับบัญชาเป็นองค์กรที่ต้องมีกลไกในการบริหารงานที่ซับซ้อนมากยิ่งขึ้น ต่อมาใน พ.ศ. 2444 “เจ้าท่า” ได้ย้ายมาสังกัดกระทรวงนครบาลมีขอบเขตความรับผิดชอบเฉพาะมณฑลกรุงเทพมหานคร เท่านั้น อย่างไรก็ตามกรมเจ้าต่ายังคงมีหน้าที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมทางเรือตามกฎหมายท้องน้ำเป็นหลัก กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น ได้แก่ การควบคุมมิให้มีการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำลงในแม่น้ำลำคลอง การทำแผนที่ร่องน้ำ คูแลร์กษาร่องน้ำ และสร้างและดูแลท่อนกระโจมไฟและเครื่องหมายการเดินเรือในทะเลด้วย ซึ่งหน้าที่ที่เพิ่มขึ้นนี้อยู่นอกเหนือจากอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายท้องน้ำ โดยหน้าที่หลักยังคงเกี่ยวข้องกับกิจกรรมการเดินเรือ ดังนั้นคุณสมบัติของผู้จะมาดำรงตำแหน่งเจ้ากรม กรมเจ้าท่าต้องมีความสามารถด้านการเดินเรือเป็นหลัก อันเป็นบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “หับประมาสะแตม” และเจ้ากรม กรมเจ้าท่า ก็จะเป็น “เจ้าท่า” ในแบบ “หับประมาสะแตม” ตามกฎหมายท้องน้ำ ซึ่งมีความรับผิดชอบงานในหลายๆ ด้านมีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้น นำไปสู่การปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือขึ้นใหม่โดยประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) ยกเลิกพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 (พ.ศ. 2403) ผลของกฎหมายฉบับนี้ ทำให้งาน “เจ้าท่า” ขยายขอบเขตพื้นที่รับผิดชอบออกไปครอบคลุมน่านน้ำสยามทั่วราชอาณาจักร และให้มีผู้ดูแลรับผิดชอบถึง 2 กระทรวง คือ กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงนครบาล แต่กรมเจ้าท่าในสังกัดกระทรวงนครบาลยังคงรับผิดชอบเฉพาะมณฑลกรุงเทพมหานครเท่านั้น คำว่า “เจ้าท่า” ได้มีคำนิยามขึ้นใหม่ซึ่งหมายถึงเจ้าพนักงานใดก็ได้ที่กฎหมายให้อำนาจ มิใช่ผู้อำนวยการด้านการเดินเรือ หรือกัปตันเรือ เช่นในอดีต “เจ้าท่า” ตามกฎหมายใหม่นี้จึงมิได้มีบทบาทเป็นเพียง “หับประมาสะแตม” ซึ่งเป็นบทบาทเดิมของ “หลวงวิสุทธิสาครดิษฐ์หับประมาสะแตมเจ้าท่า” ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายท้องน้ำเท่านั้น แต่มีความหมายกว้างขวางออกไป ตามหลักการบริหารราชการที่สามารถมอบหมายให้กับผู้ที่เหมาะสมเป็น “เจ้าท่า” ตามกฎหมายใหม่นี้ จึงมีทั้ง “เจ้าท่า” ในสังกัดกรมเจ้าท่า กระทรวงนครบาล และ “เจ้าพนักงานหัวเมือง”

ซึ่งก็เป็น “เจ้าท่า” ในสังกัดกระทรวงมหาดไทย ส่งผลให้ “เจ้าท่า” ตามกฎหมายฉบับใหม่นี้ มิได้เป็นแค่เพียง “หีบประมาสะแตม” ซึ่งเป็น “เจ้าท่า” ผู้เป็นนักเดินเรือเท่านั้น ดังนั้น “หีบประมาสะแตม” จึงยุติลงโดยผลของกฎหมายฉบับนี้

ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวก็ได้ตราพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พระพุทธศักราช 2456 ยกเลิกกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือในน่านน้ำสยามฉบับเดิมโดยกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือของไทยได้ถูกพัฒนาขึ้นมาเป็นลำดับ จากพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำจุลศักราช 1222 (พ.ศ. 2403) มาเป็นพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พระพุทธศักราช 2456 ที่ใช้มาจนถึงปัจจุบันนี้ กฎหมายแต่ละฉบับจึงเป็นตัวกำหนดบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่า”

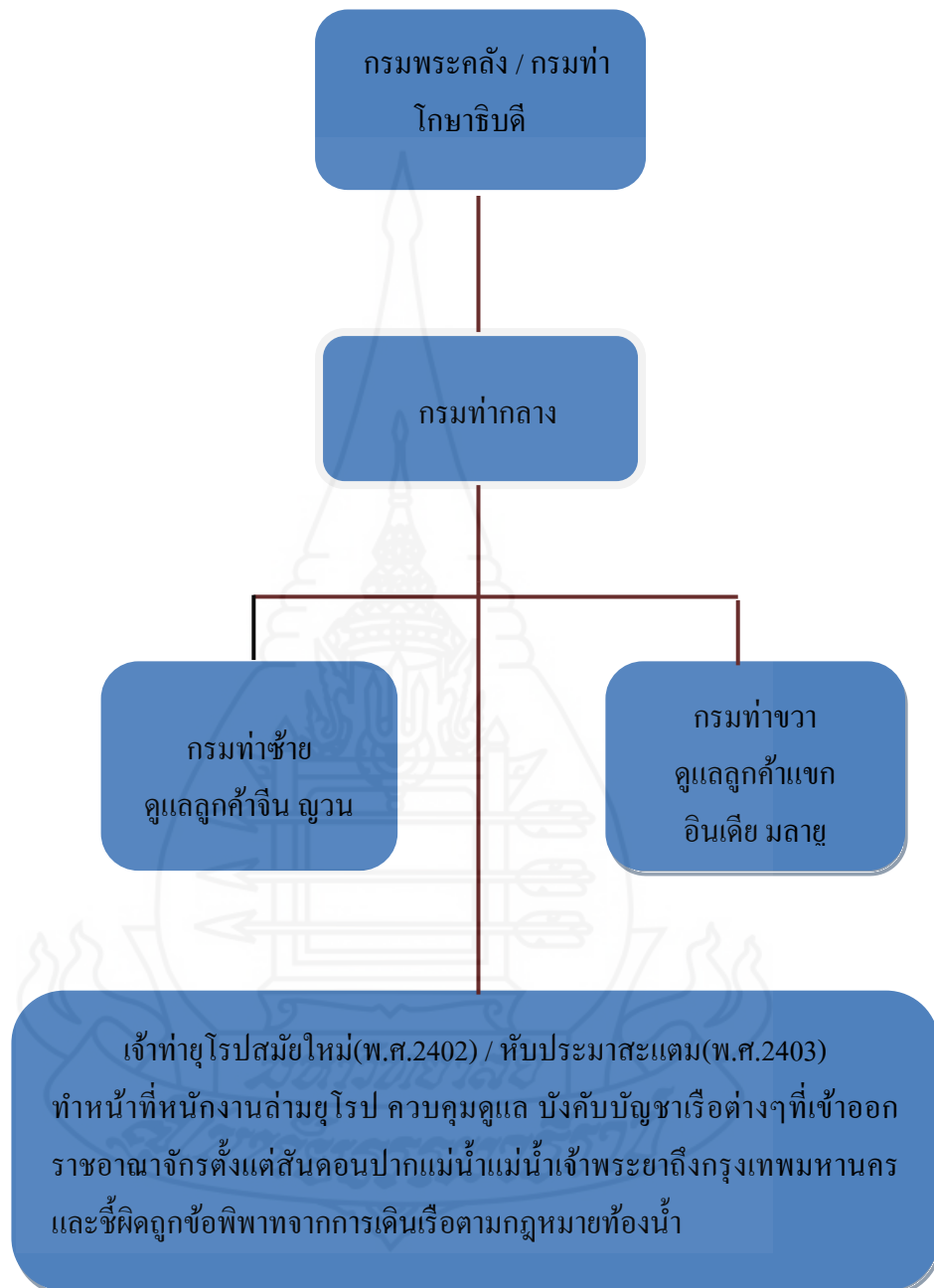


บทที่ 5

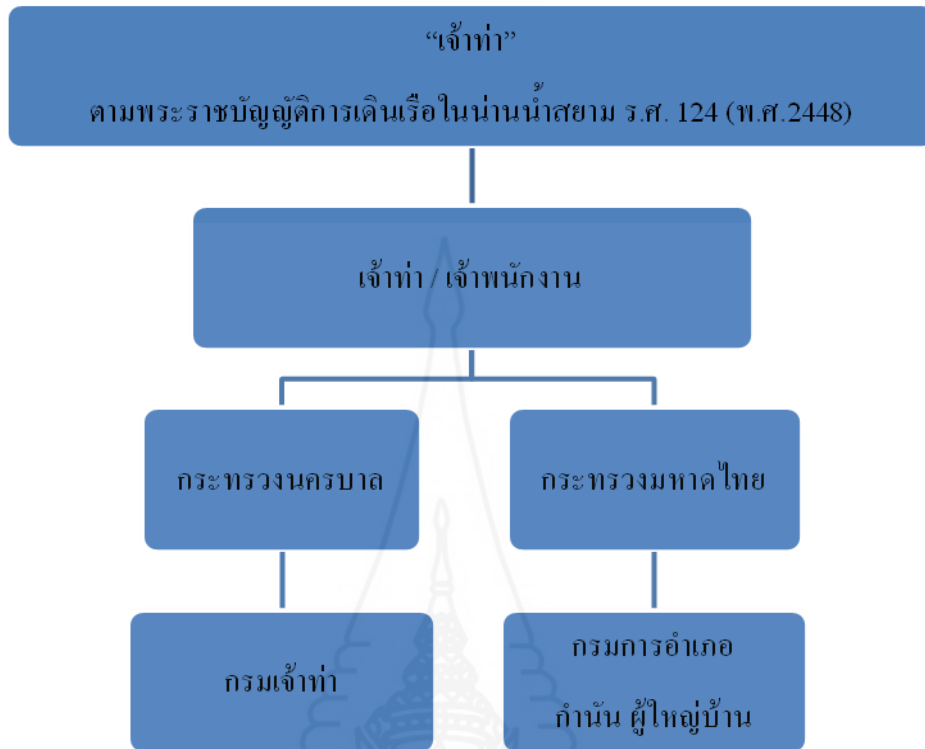
สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การทำสนธิสัญญาเบาว์ริงเป็นจุดเริ่มต้นของการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ของระบบเศรษฐกิจภายในประเทศส่งผลให้การค้าผูกขาดโดยพระคลังข้างที่ได้สิ้นสุดลง โครงสร้างระบบเศรษฐกิจดั้งเดิมของไทยในสังคมเกษตรกรรมที่มีการผลิตเพียงเพื่อพอยังชีพที่มีมาแต่ครั้งโบราณได้เปลี่ยนเป็นการผลิตเพื่อการส่งออก การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวก่อให้เกิดผลอื่นๆ ตามมาคือเรือค้าขายจากชาวยุโรปเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยามากยิ่งขึ้น อีกทั้งเทคโนโลยีเรือกลไฟได้เข้ามาแทนที่เรือสำเภา นำไปสู่การเกิด “เจ้าท่ายุโรป” แบบสมัยใหม่ ตามประกาศพระบรมราชโองการ เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2402 กัปตันบุชเป็น “เจ้าท่ายุโรป” แบบสมัยใหม่คนแรก ซึ่งขณะนั้นบทบาทและอำนาจหน้าที่ยังไม่ชัดเจนนัก จนกระทั่งพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 (พ.ศ. 2403) ก็ให้เกิด “หับประมาสะแตม” ขึ้นมา กัปตันบุชจึงเป็น “เจ้าท่ายุโรป” ซึ่งเป็น “หับประมาสะแตม” คนแรกของระบบราชการไทยอีกเช่นกัน ที่ได้วางรากฐานงานฝ่ายเจ้าท่าสมัยใหม่ การใช้อำนาจ “เจ้าท่า” นับแต่นั้นมาต้องมีกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือมารองรับโดยอาศัยพระราชบัญญัติและกฎหมายฉบับรองต่างๆ เป็นตัวกำหนดบทบาทและอำนาจหน้าที่ จนกระทั่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) กำหนดให้เสนาบติ 2 กระทรวงคือกระทรวงนครบาล และกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้รักษากฎหมาย อันนำไปสู่การให้ความหมายของ “เจ้าท่า” ขึ้นใหม่ ซึ่ง “เจ้าท่า” ไม่จำเป็นจะต้องเป็นผู้ชำนาญการด้านการเดินเรือ หรือ “หับประมาสะแตม” เช่นดังในอดีตอีกต่อไป

1. สรุปความเป็นมาของตำแหน่ง “เจ้าท่าหับประมาสะแตม”



ภาพที่ 5.1 แสดงสายการบังคับบัญชาของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ในกรมท่า
ที่มา : วชิรญาณวิเศษ บานผแนก ตั้งเจ้าท่าหลวงวิสุตสารคดี (2430 : 363 , 366)
และ ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2401 – 2404) (2528 : 148 – 154)



ภาพที่ 5.2 แสดงความเป็นมาของ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 124 (พ.ศ.2448)
ที่มา : พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 124 (2448 : 280)

ตำแหน่ง “เจ้าท่า” มีมาตั้งแต่สมัยอยุธยา ส่วน “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” เกิดขึ้นมาภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง ต้นตอ หรือสาเหตุอันแท้จริงของการเกิด “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” มีจุดเริ่มต้นมาจากอิทธิพลของชนชาติตะวันตก ที่มีความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีอันสืบเนื่องมาจากการปฏิวัติอุตสาหกรรมในอังกฤษ แสดงผลออกมาถึงลัทธิล่าอาณานิคมเพื่อหาแหล่งทรัพยากรและระบายสินค้า และกลไกของการแก้ไขสนธิสัญญาฉบับต่างๆ โดยเฉพาะการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงระหว่างอังกฤษกับไทยมีความสำคัญอันส่งผลต่อระบบการค้าโดยพระคลังสินค้าของไทยที่มีมาตั้งแต่สมัยโบราณยุคถึงซึ่งเดิมพ่อค้าชาวต่างชาติไม่สามารถติดต่อค้าขายกับราษฎรไทยได้โดยตรง ผลของสนธิสัญญานี้ทำให้เกิดการค้าขายกันอย่างเสรีระหว่างพ่อค้าชาวอังกฤษกับราษฎรไทย เมื่อทำสนธิสัญญาเบาว์ริงกับอังกฤษแล้วประเทศอื่นๆ ต่างก็เข้ามาขอทำสัญญาทางการค้ากับไทยอีกหลายประเทศ ผลที่ตามมาคือพ่อค้าชาวต่างชาติพากันหลั่งไหลกันเข้ามาค้าขายกับราษฎรไทยจำนวนมาก ซึ่งการเดินทางขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะใช้ทางเรือเป็นหลัก จากเดิมเป็นเรือสำเภาจากประเทศใกล้เคียงเข้ามาติดต่อค้าขายในแม่น้ำเจ้าพระยาประมาณ 20 – 30 ลำต่อปี

การนำเครื่องจักรมาใช้แทนแรงงานคนและแรงจากธรรมชาติของชนชาติตะวันตกจากเรือสำเภาได้พัฒนามาเป็นเรือกลไฟที่เข้ามาติดต่อกับค้าขายขนส่งสินค้าในกรุงเทพมหานครเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างผิดตา โดยมีเรือสินค้าเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยานับหลายร้อยลำขึ้นไปต่อปี

ด้วยเหตุผลสำคัญ คือ การปฏิวัติอุตสาหกรรม อิทธิพลจากลัทธิล่าอาณานิคม การค้าเสรีอันเป็นผลมาจากการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง และวิวัฒนาการของเรือที่เปลี่ยนไป ส่งผลให้จำนวนเรือ ขนาด และวิธีการเดินเรือได้เปลี่ยนไป ปัญหาก็คือไทยไม่เคยเตรียมพร้อมที่จะรับมือกับสิ่งที่ไม่คาดคิดว่าจะเกิดขึ้นมาก่อน จำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นทำให้เกิดการสับสนในการเดินเรือ การหลบหลีกเรือ ความเร็วเหนือธรรมชาติของเรือกลไฟ ก็เป็นสิ่งที่เกินความคาดหมาย อุบัติเหตุจากการเดินเรือน้ำจึงเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ และอิทธิพลจากลัทธิล่าอาณานิคมของมหาอำนาจตะวันตก ก็เป็นความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องปรับประเทศให้ทันสมัย การจัดให้มีกฎหมายที่ใช้เป็นกฎในการจราจรทางน้ำเป็นกติกากในการเดินเรือ รัฐบาลไทยเริ่มจัดทำร่างกฎหมายเกี่ยวกับหลักการเดินเรือที่เป็นสากลขึ้นมา ปัญหาที่ตามมาอีกคือจะคิดและเขียนขึ้นมาอย่างไรให้สำเร็จ จนกระทั่งมีพระบรมราชโองการแต่งตั้งกัปตันเรือชาวอังกฤษขึ้นมาเป็น “เจ้าท่า” แบบสมัยใหม่ให้ทันกับเหตุการณ์ เรียกว่า “หับปะมาสะแตม” หรือ “Harbour Master” ได้เริ่มต้นวางรากฐานงานเจ้าท่าสมัยใหม่ และร่างกฎหมายท้องน้ำสำเร็จลงในอีก 9 เดือนต่อมา ที่กล่าวมาแล้วเป็นปัจจัยที่นำไปสู่การเกิด “เจ้าท่าหับปะมาสะแตม” ทั้งสิ้น

กล่าวได้ว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิด “เจ้าท่าหับปะมาสะแตม” สามารถแยกเป็น 2 ปัจจัย คือ ปัจจัยภายนอก และปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก ได้แก่ การปฏิวัติอุตสาหกรรมในยุโรป และลัทธิล่าอาณานิคมของมหาอำนาจตะวันตก ปัจจัยภายใน ได้แก่ นโยบายโอนอ่อนผ่อนตาม และการปรับประเทศให้มีความทันสมัย อันนำไปสู่การทำสนธิสัญญาเบาว์ริง ซึ่งเกิดปรากฏการณ์ต่างๆ ตามมาและทำให้เกิด “หับปะมาสะแตม” ในเวลาต่อมา

บทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่าหับปะมาสะแตม” ระหว่าง พ.ศ. 2398 - 2453 นั้น เริ่มต้นจาก “เจ้าท่ายุโรป” ผู้เป็น “เจ้าท่านักเดินเรือ” ตามพระบรมราชโองการในวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2402 สังกัดกรมท่ากลาง โดยนายจอห์น บุษ หรือกัปตันบุช พ่อค้าและนักเดินเรือชาวอังกฤษมียศและราชทินนามว่าหลวงวิสุทธิสาครดิฐ ศักดินา 600 ในสังกัดกรมท่ากลาง ภายใต้บังคับบัญชาของโกษาธิบดีเสนาบดีว่าการกรมท่า เริ่มวางรากฐานงาน “เจ้าท่ายุโรป” เป็น “เจ้าท่านักเดินเรือ” คนแรกในสมัยรัตนโกสินทร์ มีบทบาทและอำนาจหน้าที่เป็นหัวหน้าพนักงานล่ามสำหรับดูแลต้อนรับแขกเมืองและลูกค้าชาวยุโรป บังคับบัญชาเรือลูกค้าที่ไปมาค้าขายต่างประเทศ และเรือลำเลียงตามกฎหมายท้องน้ำโดยมีอำนาจควบคุม กำกับ ดูแลการเดินเรือ การจราจรทางน้ำ แก่เรือสินค้าต่างประเทศ และเรือที่ลำเลียงขนส่ง

สินค้าต่างๆ ซึ่งไม่ได้ดูแลเฉพาะเรือสินค้าของชาวยุโรปเท่านั้น แต่มีอำนาจดูแลเรือทุกชนิดที่เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยา และชี้ผิดถูกกรณีเรือเกิดข้อพิพาทจากอุบัติเหตุเรือโดนกัน

พระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำประกาศใช้บังคับเป็นกฎหมาย เมื่อวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2403 โดยในกฎหมายดังกล่าวได้บัญญัติว่า “หลวงวิสุทธสาครดิฐ” นั้น เป็น “หับประมาสะแตมเจ้าท่า” มีบทบาทและอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ “เจ้าท่า” ในแบบ “หับประมาสะแตม” หรือ “Harbour Master” จึงถือกำเนิดขึ้นมาเป็นครั้งแรกโดยพระราชบัญญัติฉบับนี้ และกัปตันบุชเป็นต้นแบบของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ในรุ่นต่อมา โดยมีกรอบของบทบาทและอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 (พ.ศ. 2403) เกี่ยวกับการควบคุมและบริหารจัดการด้านการเดินเรือติดต่อกับชาวต่างชาติที่เข้า ออก แม่น้ำเจ้าพระยาใน 8 ด้าน ดังได้กล่าวมาแล้ว

นอกจากนี้ยังมีบทบาทและอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายฉบับรองต่างๆ ด้วย เช่น พระราชบัญญัติว่าด้วยธง กฎหมายนำร่อง เป็นต้น ต่อมาได้เพิ่มงานด้านอื่นๆ ที่นอกเหนืออำนาจหน้าที่ตามกฎหมายอีกหลายด้าน เช่น การดูแลการปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา การก่อสร้างและซ่อมแซมกระโจมไฟ ในทะเล เป็นต้น

ต่อมางานฝ่ายเจ้าท่าจึงมาสังกัดกระทรวงโยธาธิการ ราว พ.ศ. 2433 ถึง 2434 “เจ้าท่า” ลดฐานะลงเป็นเพียง “เวรหนึ่ง” เรียกว่า “เวรเจ้าท่า” แต่ยังคงทำหน้าที่ “หับประมาสะแตม” อยู่เช่นเดิม และไม่น่าจะมีหน้าที่ด้านการล่ามอันเป็นหน้าที่ของงานด้านการต่างประเทศอีกต่อไป ต่อมาได้ยกฐานะขึ้นเป็นกรมเจ้าท่า ใน พ.ศ. 2439 ภายหลังได้ย้ายมาสังกัดกระทรวงนครบาลใน พ.ศ. 2444 ซึ่งดูแลรับผิดชอบเฉพาะเขตพื้นที่มณฑลกรุงเทพมหานครเท่านั้น และได้มีหน้าที่ความรับผิดชอบด้านการดูแลสิ่งล่วงล้ำลำน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มขึ้นอีก แต่อย่างไรก็ตามนอกจากจะดูแลสิ่งล่วงล้ำลำน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาแล้ว ยังต้องดูแลกระโจมไฟและเครื่องหมายการเดินเรือขยายพื้นที่ออกไปในทะเล และเพิ่มเติมในเรื่องการล่องแพซุงมาในแม่น้ำด้วย จึงพัฒนาขึ้นเป็นพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) ยกเลิกกฎหมายท้องน้ำฉบับเดิม ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ประกาศบังคับใช้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วราชอาณาจักร และมีผู้ดูแลรับผิดชอบถึง 2 กระทรวง คือ กระทรวงนครบาลและกระทรวงมหาดไทย โดยกระทรวงนครบาลดูแลเฉพาะในพื้นที่มณฑลกรุงเทพมหานคร ส่วนกระทรวงมหาดไทยจะมีพนักงานผู้ทำหน้าที่ “เจ้าท่า” ตามกฎหมายนี้ ทั่วราชอาณาจักร จึงกำหนดความหมายของ “เจ้าท่า” ขึ้นใหม่ ที่ไม่ใช่ “เจ้าทานักเดินเรือ” อีกต่อไป แต่ “เจ้าท่า” คือ เจ้าพนักงานใดก็ได้ที่กฎหมายให้อำนาจเป็นผลให้ “เจ้าท่า” ไม่จำเป็นจะต้องเป็นผู้มีวิชาชีพเฉพาะด้านการเดินเรือผู้เป็นกัปตันเรือ หรือ “หับประมาสะแตม” เท่านั้น จึงยุติความหมายเฉพาะของ “เจ้าท่า” สมัยใหม่ในแบบ “หับประมาสะแตม” โดยปริยาย

ขณะเดียวกันเมื่อมีเจ้าท่ายุโรปสมัยใหม่ในกรมท่ากลาง สังกัดกรมท่า ตามประกาศพระบรมราชโองการ เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2402 และประกาศใช้พระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ

จุลศักราช 1222 (พ.ศ. 2403) ก็ยังคงมีพนักงานในสังกัดกรมท่าซ้าย กรมท่าขวารับผิดชอบลูกค้าชาวต่างชาติในความดูแลของตน ซึ่งในกรมท่าซ้ายไม่มีขุนนางตำแหน่งเจ้าท่า แต่ในกรมท่าขวาก็ยังคงมีขุนนางตำแหน่งเจ้าท่าอยู่สังกัดอยู่ในกรมท่า และได้กลืนหายไปในกระทรวงว่าการต่างประเทศในเวลาต่อมา โดย “เจ้าท่า” ในกรมท่าขวานี้ไม่ได้ทำหน้าที่ “หับประมาสะแตม” แต่อย่างใด

ผลของบทบาทและอำนาจหน้าที่ดังกล่าวต่อระบบราชการไทยนั้นจึงก่อให้เกิดการพัฒนาด้านกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือในเวลาต่อมา คือ การมีกฎหมายว่าด้วยการนำร่อง พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยามฉบับต่างๆ เกิดการยอมรับจากชาวตะวันตกเคารพในกฎหมายไทย ที่มีมาตรฐานตามแบบสากลและยอมรับกฎหมายไทย และความสำคัญของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” นำไปสู่การจัดตั้ง กรมเจ้าท่า ในเวลาต่อมา

2. อภิปรายผล

“เจ้าท่า” ผู้เป็นนักเดินเรือ หรือ “Harbour Master” หรือ “หับประมาสะแตม” หรือ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ก่อกำเนิดขึ้นมาจากปัจจัยภายนอก และปัจจัยภายในที่ได้กล่าวมาแล้วหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงที่ส่งผลให้เรือจากนานาประเทศเข้ามาติดต่อกับไทยมากขึ้น จากเดิมที่มีเพียงเรือสำเภาจากประเทศใกล้เคียงเข้ามาไม่เกิน 15 ลำต่อปี ได้เพิ่มขึ้นเป็นหลายร้อยลำต่อปี อีกทั้งในช่วงเวลานั้นเกิดการปฏิวัติอุตสาหกรรมที่เรือกลไฟได้นำมาใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแทนเรือสำเภากันทั่วโลก ขณะนั้นนักเดินเรือโบราณที่เดินทางไปมาค้าขายกับไทยมาแต่เดิมไม่อาจปรับตัวให้ทันกับวิทยาการการเดินเรือสมัยใหม่ ในระยะเริ่มแรกจึงเกิดอุบัติเหตุจากการเดินเรืออยู่เสมอ เนื่องจากเป็นของใหม่ ซึ่งไม่เคยมีในแผ่นดินสยาม อีกทั้งมหาอำนาจตะวันตกมักจะหาโอกาสที่จะเข้าแทรกแซงกิจการภายในประเทศในแถบภูมิภาคนี้ โดยใช้ข้ออ้างจากสาเหตุความไม่ทันสมัยใ้รอารยธรรม ดังตัวอย่างที่เกิดขึ้นกับประเทศเพื่อนบ้านแทบทุกประเทศในภูมิภาคนี้ที่ต้องตกเป็นเมืองขึ้นของชนชาติตะวันตก ไทยจึงต้องหาวิธีปรับตัวให้ทันสมัย ด้วยการจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านการเดินเรือชาวอังกฤษเข้ามารับราชการ เริ่มจากการช่วยจัดทำร่างกฎหมายท้องถิ่นเป็นกฎการเดินเรืออันเป็นกติกาสากล และทำหน้าที่บริหารจัดการจราจรทางน้ำให้ทันกับวิทยาการเรือกลไฟ จนปัญหาเหล่านี้ได้รับการแก้ไขอย่างทันท่วงทีด้วยสายพระเนตรอันยาวไกลของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จนนำไปสู่การเกิด “หับประมาสะแตม” ในระบบราชการไทย ภายหลังจากปรับปรุงระบบราชการเป็นกระทรวง ทบวง กรม ส่งผลให้งานเจ้าท่าถูกจัดตั้งเป็นกรมเจ้าท่าในเวลาต่อมา เดิมนั้นงานเจ้าท่าสมัยใหม่จัดวางไว้เฉพาะแม่น้ำเจ้าพระยาและทะเลปากร่องน้ำเจ้าพระยาเท่านั้น โดยขึ้นกับกรมท่ากลางในสายการบังคับบัญชาของโกษาธิบดีผู้ว่าการกรมท่า ขณะนั้นมีถึง 3 กรมท่า คือ กรมท่าซ้ายดูแลลูกค้าที่มาจากจีน และญวน ส่วนกรมท่าขวา

ดูแลลูกค้าที่มาจากอินเดีย อาหรับ และมลายู มีกรมท่ากลางเป็นศูนย์กลางพัฒนาการในเวลาต่อมาจนเจ้าท่าสมัยใหม่ได้ย้ายมาสังกัดกระทรวงโยธาธิการ และกระทรวงนครบาล ตามลำดับ บทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” ถูกกำหนดขึ้นโดยกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือแต่ละฉบับเริ่มต้นจากพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 (พ.ศ. 2403) และมีพัฒนาการขึ้นอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 124 ตรงกับ พ.ศ. 2448 ได้ขยายขอบเขตงานเจ้าท่าออกไปทั่วราชอาณาจักร และมีผู้ดูแลดำเนินงานเจ้าท่า ถึง 2 กระทรวง คือกระทรวงนครบาล และกระทรวงมหาดไทย จึงต้องกำหนดความหมายของ “เจ้าท่า” ขึ้นมาใหม่ เพื่อสอดคล้องกับภารกิจและพื้นที่ที่เพิ่มขึ้น อันนำไปสู่ความหลากหลายของผู้ดำรงตำแหน่ง “เจ้าท่า” ซึ่ง “หับประมาสะแตม” หรือ “Harbour Master” เดิมคือผู้มีบทบาทเฉพาะที่เชี่ยวชาญด้านการเดินเรือ ควบคุมบังคับบัญชาเรือต่างๆ ที่เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยา และสามารถชี้ผิดถูกเมื่อเกิดอุบัติเหตุเรือชนกัน ได้ปรับเปลี่ยนบทบาทไปตามบทบัญญัติ ของกฎหมายฉบับใหม่ ซึ่งกำหนดไว้ว่า “เจ้าท่า” จะเป็นใครก็ได้ที่ได้รับมอบหมายไม่จำเป็นต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติเป็นกัปตันหรือนักเดินเรือผู้ชำนาญการเช่นในอดีตอีกต่อไป “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” จึงยุติลงโดยผลของกฎหมาย ฉบับนี้

นับได้ว่า “เจ้าท่า” ในแบบ “หับประมาสะแตม” เกิดขึ้นครั้งแรกในระบบราชการไทยตามพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 (พ.ศ. 2403) เป็นต้นแบบของงานเจ้าท่าสมัยใหม่ และได้ส่งต่องานเจ้าท่านี้ให้กับ ขุนนาง หรือข้าราชการผู้เป็น “เจ้าท่าสมัยใหม่” รุ่นต่อมา ด้วยการขับเคลื่อนงานฝ่ายเจ้าท่าสมัยใหม่อย่างมีทิศทางบนรากฐานที่มั่นคง ขณะเดียวกัน “เจ้าท่า” แบบดั้งเดิมในกรมท่าชวาก็ยังคงอยู่ในสังกัดกรมท่าในระบบบริหารราชการแบบจตุสดมภ์ ต่อมาภายหลังการปรับปรุงกระทรวงทบวง กรม จึงเป็นกระทรวงการต่างประเทศ แต่ไม่ได้มีบทบาทและอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายท้องน้ำดังเช่น “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” จนกระทั่งภายหลัง “เจ้าท่า” (เดิม) ก็ได้ถูกกลืนหายไปในการกระทรวงการต่างประเทศในเวลาต่อมา ส่วน “เจ้าท่าหับประมาสะแตม” แยกตัวออกจากกรมท่ามาอยู่ในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ และกระทรวงนครบาลตามลำดับ จากจุดเริ่มต้นด้วยคุณสมบัติของนักเดินเรือก็ได้ปรับเปลี่ยนบทบาทและอำนาจหน้าที่ ไปตามกฎหมายการเดินเรือแต่ละฉบับที่เป็นตัวกำหนดบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่า” และขับเคลื่อนงานเจ้าท่าสมัยใหม่ให้เจริญก้าวหน้าจนได้รับการยอมรับจากนานาประเทศจนวนเหตุของการเกิดเจ้าท่าสมัยใหม่จึงมาจากฝรั่งที่นำเรือเข้ามาค้าขายในแม่น้ำเจ้าพระยาพร้อมกับวิทยาการการเดินเรือสมัยใหม่ที่ใช้เรือกลไฟ ไทยก็ได้จ้างฝรั่งที่เป็นกัปตันเรือเข้ามาเป็นขุนนางในการควบคุมเรือของฝรั่งที่เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาให้อยู่ในบังคับบัญชาภายใต้ธงสยามท่ามกลางความกดดันจากการเมืองภายนอกประเทศกับมหาอำนาจตะวันตกผู้เข้ามาพร้อมกับลัทธิล่าอาณานิคม จากผลของสนธิสัญญาเบาว์ริงและสถานการณ์การปฏิวัติอุตสาหกรรม กับการตัดสินใจตั้งรับปรับตัวด้วยวิธีการอันชาญฉลาดของรัฐบาลไทย เหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นมานั้นยากที่ใครจะปฏิเสธ

ได้ว่าเบื้องหลังแห่งความสำเร็จของงานฝ่ายเจ้าท่าอันมี “เจ้าท่าหีบประมาสะแตม” เป็นผู้ขับเคลื่อนไปในทิศทางที่กำหนดนั้น เนื่องจากพระปรีชาสามารถขององค์พระมหากษัตริย์ไทยทุกพระองค์อย่างแน่แท้

นอกจากนี้ผู้วิจัยยังพบหลักฐานเกี่ยวกับการวางรากฐานงานเจ้าท่าสมัยใหม่ ที่ไม่ตรงกับข้อมูลของกรมเจ้าท่ามีอยู่ในปัจจุบัน กล่าวคือได้พบหลักฐานการวางรากฐานงานเจ้าท่าสมัยใหม่คือวันที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีพระบรมราชโองการแต่งตั้งกัปตันบุชให้ดำรงตำแหน่ง “เจ้าท่า” ในวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2402 ส่วนข้อมูลของกรมเจ้าท่าที่ใช้อยู่ในปัจจุบันนี้ กำหนดวันที่รัฐบาลไทยทำสัญญาจ้างกัปตันบุช ในวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2402 เป็นวันที่เริ่มต้นวางรากฐานงานเจ้าท่าสมัยใหม่ และนับวันที่ 5 สิงหาคมนี้ เป็นวันคล้ายวันสถาปนากรมเจ้าท่า แต่ปรากฏว่าอ้างอิงหลักฐานที่คลาดเคลื่อนไปจากความเป็นจริง และไม่พบหลักฐานชั้นต้นใดมาสนับสนุนข้ออ้างอิงนี้

กรมเจ้าท่าใช้ชื่อในภาษาอังกฤษว่า “Harbour Department” มาจาก “Harbour Master” หรือ “หีบประมาสะแตม” และใช้ชื่อนี้มาตลอดจนกระทั่ง ใน พ.ศ. 2545 กรมเจ้าท่าก็ได้เปลี่ยนชื่อให้สอดคล้องกับภารกิจใหม่ที่เพิ่มขึ้นมาเป็น “กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี” ในชื่อภาษาอังกฤษว่า “Marine Department” ต่อมา ใน พ.ศ. 2552 กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ได้เปลี่ยนชื่อกลับมาเป็นกรมเจ้าท่าดั้งเดิม และยังคงใช้ชื่อในภาษาอังกฤษว่า “ Marine Department” เช่นเดิม แต่ไม่ได้กลับมาใช้คำว่า “ Harbour Department” อันเป็นต้นตอหรือจุดกำเนิดของเจ้าท่าสมัยใหม่

ในรัชสมัยต่อมาพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงตราพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยามพุทธศักราช 2456 ยกเลิกกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือในน่านน้ำสยามฉบับเดิม (พ.ศ.2448) ซึ่งกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือของไทยได้ถูกพัฒนาขึ้นมาเป็นลำดับจากพระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ จุลศักราช 1222 (พ.ศ. 2403) มาเป็นพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยามพุทธศักราช 2448 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยามพุทธศักราช 2456 ที่ใช้มาจนถึงปัจจุบันนี้ กฎหมายแต่ละฉบับนั้นเป็นตัวกำหนดบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่า”

3. ข้อเสนอแนะ

1.) ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ การศึกษาบทบาทและอำนาจหน้าที่ของ “เจ้าท่าหีบประมาสะแตม” พ.ศ. 2398 – 2453 ผู้วิจัยพบหลักฐานทางประวัติศาสตร์บางอย่างไม่ตรงกับเอกสารของกรมเจ้าท่าที่ใช้อยู่ในปัจจุบันและมีความเป็นไปได้ว่าเอกสารของกรมเจ้าท่าที่ใช้อยู่ในขณะนี้มีความคลาดเคลื่อนไปจากความเป็นจริง หากมีการศึกษาประวัติศาสตร์ของกรมเจ้าท่าโดยเฉพาะก็จะเป็นการขยายองค์ความรู้ ให้เรื่องราวของ “เจ้าท่า” มีความกระจ่างชัดออกมา ก็จะได้ประโยชน์จากผลงาน

ที่มีคุณค่าทางวิชาการสำหรับใช้ศึกษาค้นคว้าและอ้างอิง อีกทั้งหากมีการศึกษาต่อยอดองค์ความรู้เกี่ยวกับ “เจ้าท่า” ในมิติของอนาคตเพิ่มขึ้นอีก ก็จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง อันจะเป็นพื้นฐานที่อาจนำข้อมูลทางวิชาการมาเป็นองค์ความรู้ส่งเสริมงานด้านการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีในอนาคต

2.) ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ เมื่อมีการศึกษาความเป็นมาของ “เจ้าท่า” ในอดีตแล้วก็อาจนำข้อมูลที่ได้มาใช้ยึดถือปฏิบัติ และอาจนำความผิดพลาดในอดีตมาเป็นอุทธาหรณ์ หรือนำส่วนดีมาเป็นแบบอย่าง และประยุกต์ใช้ในการวางแผนการดำเนินงานเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี เช่น นำหลักฐานข้อค้นพบใหม่มาปรับใช้หากจะดำเนินการแก้ไขเอกสารที่มีความผิดพลาดคลาดเคลื่อน ให้มีความถูกต้อง อีกทั้งอาจใช้เป็นแนวคิดในการปรับปรุง กฎ ระเบียบ อันจะได้ทราบต้นตอของวัฒนธรรมดั้งเดิมของงานเจ้าท่าให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงของแนวนโยบาย กฎหมาย กฎ ระเบียบ การบริหารราชการในภาวะปัจจุบันที่มุ่งเน้นความโปร่งใสตรวจสอบได้ เช่น วัฒนธรรมการตรวจเรือเพื่อออกไปสำคัญรับรองการตรวจเรือ การดำเนินการทางทะเบียนเรือ และขั้นตอนการออกไปอนุญาตใช้เรือ และใบอนุญาตต่างๆ เป็นต้น





บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- ก.ศ.ร. กุหลาบ (นามแฝง) (ร.ศ. 124) *มหามุขมาตยกุล ว่าด้วยลำดับวงศ์ตระกูลขุนนางไทยทั้งสิ้น
ในแผ่นดินสยามเล่ม 2* กรุงเทพมหานคร โรงพิมพ์สยามประเทศ
- กรมวิชาวชิกร กระทรวงธรรมการ (2474) *ปฏิทินสำหรับคั่นวันเดือน จันทรคติ กับ สุริยคติ
พิมพ์ครั้งที่ 2* กรุงเทพมหานคร อักษรนิติ
- กรมศิลปากร (2528) *ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 พ.ศ. 2403 – 2404* กรุงเทพมหานคร องค์การค้ำ
ครุสภา
- กฎกระทรวงการแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2533 (วันที่ ๑๕ กันยายน
พ.ศ. 2553) *ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๒๗ ตอนที่ ๕๖ ก หน้า 43*
- กรมเจ้าท่า (2535) *ประวัติกรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร*
- กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (2547) *145 ปีแห่งการสถาปนากรมการขนส่งทางน้ำและ
พาณิชยนาวี กรุงเทพมหานคร รุ่งศิลป์การพิมพ์*
- คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2529) *ประมวลกฎหมายรัชกาลที่ 1* (จ.ศ. 1166) เล่ม 3
กรุงเทพมหานคร เรือนแก้วการพิมพ์
- คณะกรรมการจัดพิมพ์เอกสารทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมและโบราณคดี สำนักนายกรัฐมนตรี
(2535) *ประชุมพระราชหัตถเลขาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
กรุงเทพมหานคร*
- เจริญ ชัยชนะ (2515) *เหตุการณ์สำคัญที่พลิกประวัติศาสตร์โลก* เกษมบรรณกิจ
- จุฬิศพงศ์ จุฬารัตน์ (2546) "บทบาทและหน้าที่ของขุนนางกรมท่าขวา ในสมัยอยุธยาถึงสมัย
รัตนโกสินทร์ (พ.ศ. 2153 – 2435)" *วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรดุษฎีบัณฑิต
ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย*
- ชลลิต หมั่นศรี เรือเอก (2550) "IPAM (internation Marintime Pilots' Assocation)" ในกรอบ
72 ปี กองนำร่อง หน้า 112 – 114 กรุงเทพมหานคร สุขุมวิทการพิมพ์
- ดำรงราชานุภาพ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา (2504) *พระราชพงสาวดารกรุงรัตน โกสินทร์
รัชกาล ที่ 3 เล่ม 2* กรุงเทพมหานคร องค์การค้ำของครุสภา
- _____. (2507) *พระราชพงสาวดารกรุงรัตน โกสินทร์ รัชกาลที่ 4 เล่ม 2* กรุงเทพมหานคร
องค์การค้ำของครุสภา

- _____ . (2511) *พระราชพงศาวดารฉบับพระราชหัตถเลขา สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาธรรมาธิราชานุภาพ*
ทรงนิพนธ์คำอธิบายประกอบ กรุงเทพมหานคร คลังวิทยา
- _____ . (2534) *พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 2 กรุงเทพมหานคร บุญส่ง*
การพิมพ์
- ประชุมพงศาวดาร ฉบับหอสมุดแห่งชาติ เล่ม 5 (2507) กรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์ก้าวหน้า
- ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 เล่ม 3 (2528) กรุงเทพมหานคร องค์การคำครุสภา
- ประคิด ประทีปเสน *บันทึกข้อความถึงกรมเจ้าท่า “เรื่อง ขอให้เปลี่ยนนามสกุลของพระยาวิสูตร*
สาครดิษฐ์ (เทียบ ป ระทีปเสน) ให้ถูกต้องตามที่ประกาศราชกิจจานุเบกษา”
เลขรับที่ 5255 ลงวันที่ 18 เมษายน 2554
- ทิพากรวงศ์ เจ้าพระยา (2514) *พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 เล่ม 2*
กรุงเทพมหานคร องค์การคำของครุสภา
- พจนานา เหลืองอรุณ (2523) "การเดินทางเรือพาณิชย์กับเศรษฐกิจไทย" วิทยานิพนธ์อักษรศาสตร
มหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร
- นันทนา ดันดิเวส (2539) "กัปตันบุช" ในประวัติและผลงานของชาวต่างชาติในประเทศไทย
เล่ม 2 หน้า 23-26 กรุงเทพมหานคร กรมศิลปากร
- ปิยนาด นูนานาด (2520) *บทบาททางการเมืองการปกครองของเสนาบดีตระกูลนูนานาด*
กรุงเทพมหานคร โรงพิมพ์พิมพ์นิเทศ
- _____ . (2550) *ประวัติศาสตร์ไทยสมัยใหม่* กรุงเทพมหานคร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ไพโรจน์ เกษแม่นกิจ (2520) *บันทึกเรื่องสัมพันธ์ไมตรีระหว่างประเทศไทยกับนานาประเทศ*
ในศตวรรษที่ 17 กรุงเทพมหานคร กรมศิลปากร
- “พระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนชื่อกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เป็นกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2552”
(2552, 23 พฤศจิกายน) *ราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา* เล่ม 126 ตอน 87 ก หน้า 1 - 3
- มัลลิกา เรื่องระพี (2518) "บทบาทของชาวจีนในด้านเศรษฐกิจ สังคมและศิลปกรรมไทย
สมัย รัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 5 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์" วิทยานิพนธ์อักษรศาสตร
มหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- มานพ ถาวรวัฒน์สกุล (2536) *ขุนนางอยุธยา* กรุงเทพมหานคร โรงพิมพ์ มหาวิทยาลัย
ธรรมศาสตร์

- มัลลิกา มัสอูดี (2549) "การเปลี่ยนแปลงทางการเมืองการปกครอง ตั้งแต่ พ.ศ. 2398 – 2475" ใน
*ประมวลสาระชววิชาการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงทางสังคม เศรษฐกิจ การเมืองและ
 วัฒนธรรมไทย* หน่วยที่ 2 หน้า 2-2 – 2-56 นนทบุรี มหาวิทยาลัยสุโขทัย
 ธรรมาราช สาขาวิชาศิลปศาสตร์
- ริกซ์ เฟรดดับเบิลยู (2512) การปรับตัวเข้าสู่ยุคใหม่ของสยามและพม่า แปลโดยอมร โสภณวิเศษ
 วงศ์ และ เอกวิทย์ ฌ ถलग กรุงเทพมหานคร กรุงเทพมหานครภาควิชา
 ประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
- เรื่องพล แจ้จวบแก้ว นาวาโท (2550) "ประวัติการนำร่อง" ใน ใน ครบรอบ 72 ปี กองนำร่อง
 หน้า 109 – 111 กรุงเทพมหานคร สุขุมวิทการพิมพ์
- ลาดูแบร์ (2510) *ราชอาณาจักรสยาม* เล่ม 2 กรุงเทพมหานคร โรงพิมพ์รุ่งเรืองรัตน์
- วิลเลียม เอช ประวัติศาสตร์โลก แปลโดยสุจิตรา วุฒเสถียร และคณะ (2519) กรุงเทพมหานคร
 โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เวลส์ ควอริช การปกครองและการบริหารของไทยสมัยโบราณ แปลโดย กาญจณี
 สมเกียรติกุลและยุพาหุมนันท์ (2519) กรุงเทพมหานคร เจริญวิทยาการพิมพ์
- สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ (จุลศักราช 1222) มร .5 กต(ล)/4 เอกสารรัชกาลที่ 4
 เรื่อง พระราชบัญญัติกฎหมาย ท้องน้ำ เลขที่ ๑๐๑
 _____ . มร .5 กต(ล)/4 เอกสารรัชกาลที่ 4 เรื่อง กงสุลนอทเยอรมัน เลขที่ 138
 _____ . มร .5 กต(ล)/8 เอกสารรัชกาลที่ 5 กฎหมายนำร่อง เลขที่ 448
 _____ . มร. 5 รล- พศ/20 เอกสารรัชกาลที่ 5 เรื่อง พระราชหัตถเลขา ของพระบาทสมเด็จพระ
 พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวถึงเจ้าพระยาสุรวงษ์ไวยวัฒน์ที่พัฒนศักดิ์ สมุหพระกลาโหม
 (ศักราช 1243)
 _____ . มร. 5 บ / 40 เอกสารรัชกาลที่ 5 เรื่อง พระราชบัญญัติว่าด้วยแบบธง ร.ศ. 109
 _____ . ก.ร5 ยช./18 เอกสารรัชกาลที่ 5 เรื่อง คิดจะยกเจ้าทำเป็นกรมหนึ่ง (23 กุมภาพันธ์
 ร.ศ. 114)
 _____ . ก.ร5 ยช./18/61 เอกสารรัชกาลที่ 5 เรื่อง กระทรวงโยธาธิการ (24 พฤษภาคม
 ร.ศ.114)
 _____ . ม.ร. 5 ร.ล./12 เอกสารรัชกาลที่ 5 เรื่อง พระราชทานขี้ผึ้งหลวงแก่หลวงนนทเกษ
 (1 เมษายน ร.ศ. 123)
 _____ . ม.ร. 5 ร.ล./12 เอกสารรัชกาลที่ 5 เรื่อง พระราชทานขี้ผึ้งหลวงแก่หลวงศรียศ
 ประเทศมนตรี (1 เมษายน ร.ศ. 123)

_____ . ม. ร 5 บ / 40 เอกสารรัชกาลที่ 5 เรื่อง ขอพระราชทานพระราชนุญาตขงกระทรวง
โยธาธิการ (๑๗ พฤศจิกายน ร.ศ. ๑๑๖)

สังข์ พัทธโนทัย (2513) “พระเจ้าตากสินในพระราชพงศาวดารจีน” ในวิทยาสารปริทัศน์ 21
(ธันวาคม) เลขหน้า 28 – 29 , 56 – 59

สง่า กาญจนาคพันธ์ (2514) *ประวัติการค้าไทย* กรุงเทพมหานคร วิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

สืบแสง พรหมบุญ (2525) *ความสัมพันธ์ในระบบบรรณาการระหว่างจีนกับไทย ค.ศ. 1218 -
1853* กรุงเทพมหานคร ไทยวัฒนาพานิช

สุภัทรา กมลาภรณ์ (2529) "อำนาจและหน้าที่ของโกษาธิบดีในสมัยรัตนโกสินทร์" วิทยานิพนธ์
ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิตภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย

สำนักนายกรัฐมนตรี (2535) ประชุมพระราชหัตถเลขา พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
ที่ทรงบริหารราชการแผ่นดิน ภาคที่ 3 (ตอน 1) กรุงเทพมหานคร คณะกรรมการจัดพิมพ์
เอกสารทาง ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมและโบราณคดี

สำนักราชเลขาธิการ (2541) *กฎหมายในรัชกาลที่ 5* กรุงเทพมหานคร อมรินทร์พริ้นติ้งเอนด์ พับ ลิขซึ่ง

สำนักราชเลขาธิการ (2541) *กฎหมายในรัชกาลที่ 5 (เล่ม 3)* กรุงเทพมหานคร
อมรินทร์พริ้นติ้งเอนด์พับลิชชิ่ง

สุดารัตน์ คุณินธุ์ (2548) "คนเรือบรรทุกหินในกลุ่มน้ำแม่กลองตอนล่าง" วิทยานิพนธ์ สังคมวิทยา
และมานุษยวิทยามหาบัณฑิตคณะสังคมวิทยาและมานุษยวิทยาและสังคมวิทยาและ
มานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

หอสมุดแห่งชาติ จดหมายเหตุ ร. 4 จ.ศ. 1221 สมุดไทยคำ เลขที่ 25 เรื่อง ตั้งเจ้าทำเป็นหลวงวิสุทธ
สาครดิษฐ์

_____ . จดหมายเหตุ ร. 4 จ.ศ. 1230 สมุดไทยคำ เลขที่ 38 เรื่อง ใบบลัดนำร่องผิดไม่ให้กับต้น
ทอดสมอ

_____ . จดหมายเหตุ ร.4 จ.ศ. 1230 สมุดไทยคำ เลขที่ 39เรื่อง หนังสือให้หลวงวิสุทธสาคร
ดิษฐ์ประกาศแก่ใบบลัดนำร่อง

_____ . (2545) *วชิรญาณวิเศษ เล่ม 2 (ซีดีรอม)* cd มฟ./ฟบว. 45 / 01 กรุงเทพมหานคร

องค์การการค้าของคุรุสภา (2505) *กฎหมายตราสามดวง เล่ม 1* กรุงเทพมหานคร โรงพิมพ์คุรุสภา

- อดิศร หมวกพิมาย (2531) “กรมท่ากับระบบเศรษฐกิจไทย : วิเคราะห์โครงสร้างและ
การเปลี่ยนแปลงตั้งแต่สมัยธนบุรีถึงการทำสัญญาเบาว์ริง พ.ศ. 2310 - 2398” "
วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เอนก นาวิกมูล (2549) *ฝรั่งที่เกี่ยวข้องกับสยาม 1* กรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์สายธาร
- อรรวรรณ ทรัพย์พลอย (2552) พระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมหลวงวงษาธิราชสนิท ปราชญ์ผู้เป็นกำลัง
ของแผ่นดินกรุงเทพมหานคร สร้างสรรค์บุ๊คส์
- Crawfurd , John.. (1915) *The Crawfurd Paper.* Bangkok: The Vajiranan National Libraly.
- Kaempfer Engelbert. (1987)) *A Description of the Kingdom of Siam 1690.* Bangkok: White
Orchid Press.
- _____ .. (1987) *The History of Janpan together with a description of the King of Sian.*
Bangkok: White Orchid Press..
- Hall, Daniel George Edward. (1968) *A history of South-East Asia.* 3rd ed. London: Macmillan.
- Risso, Patricia. (1995) *Merchants and faith : Muslim commerce and culture in the Indian ocean.*
Oxford: Westview Press.
- Zoomers, Henk C.M.. (1984) *Dutch trade Expedition to Siam in 1828.*” Paper presented at the
International Conference on thai studies. “, Bangkok: Chulalongkorn University ,
22 – 24 August 1984
- (http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/de/Map-of-southeast-asia_1300_CE.png)
Retrieved June 9, 2010
- (www.jiewfudao.com) Retrieved July 17, 2010
- (www.Manager.co.th) Retrieved July 17, 2010
- (<http://www.google.co.th/imglanding>) Retrieved July 8, 2010
- (<http://watphopratabchang>) Retrieved October 31 , 2010
- (<http://th.wikipedia.org/wiki>) Retrieved June 9, 2010
- (<http://www.google.co.th/imglanding>) Retrieved July 8, 2010
- (http://www.md.go.th/intro_department/director_general.php) Retrieved October 31 , 2010
- (<http://th.wikipedia.org/wiki>) Retrieved October 31 , 2010
- (http://www.jabchai.com/main/view_joke.php?id=4124) Retrieved October 31 , 2010
- (www.everykid.com) Retrieved July 2, 2010

(http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/de/Map-of-southeast-asia_1300_CE.png)

Retrieved june 9 , 2010

(www.anglican thai.org/bush.htm) Retrieved June 9, 2010

(www.everykid.c0m) Retrieved July 2, 2011

(<http://t0picst0ck.pantip.c0m/library/t0picst0ck/2010/01/K8723083/K8723083.html>)

Retrieved July 1, 2010





ภาคผนวก

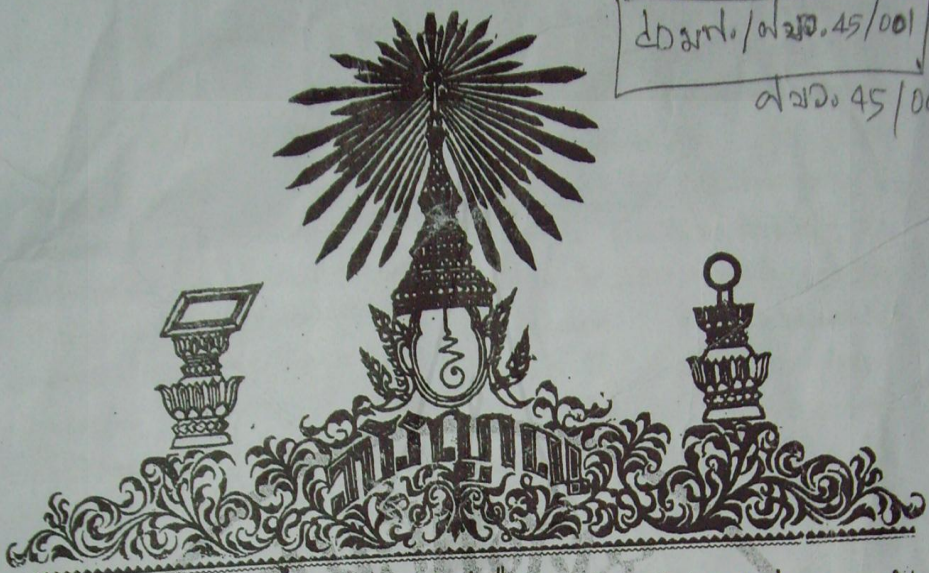
มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

สภามหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

ภาคผนวก ก
วชิรญาณวิเศษ



ฉบับที่ 2. 105511/1
 1244 ลำ 1244 1144 48511
 1244
 ๒๒๒๒/๒๒๒๒.45/๐๐1
 ๒๒๒๒ 45/๐๐1



เล่ม ๒ แผ่น ๔๖ หน้า ๗ คำนวณ ๑๐ นาม ๑๕ คำ ปี กุณ นพ ศก ๑๒๕๔ ๒๒๒๒ ๒๒๒๒ ๒๒๒๒

สารบัญ

สารบัญรายวิชา

โคลง พระราชพิธี ทวา ทศ มาศ	หน้า ๓๖๑
งาน พนมกษัตริย์ ทวา ทศ มาศ	หน้า ๓๖๓
ราช ทวา เมือง เวียงจันทน์	หน้า ๓๖๕
ประกาศ แก่ เจ้าเมือง กรมการ	หน้า ๓๖๖
รายงาน ทอพระสมุท วชิรญาณ	หน้า ๓๖๗
ฉันทน์ วรรณคดี	หน้า ๓๖๗
แก้ โคลง ทาย	หน้า ๓๖๘
โคลง ทาย	หน้า ๓๖๘

โคลง พระราชพิธี ทวา ทศ มาศ

• คทาณ กอลกเถื่อน กัณ	เถื่อน
• ชีว ชัน สัน	ไม้นัย
• นก (เชือกเชือกเวียงจันทน์)	ซึ่งชีว ชัน
• ผู้ซึ่งมีชื่อว่า ชัน	คือทิวเช่น พวง

• บ้างเล่น เคียง แข่ง กล้าย	พวยพิน
• ซึ่งชนะ สวด สัน	โห่ร้อง
• บ้างเลี้ยงทะเลาะ กัน	ซึ่งเซะ เซะ
• สุนัข สันนี้ มี ก้อง	ฝาก โพน โชน ยาว
• บ้าง คน เต็ม เรือ ร้อง	จับจวน
• แพน ขลุ่ย ขอบ บัน สาน	แก้ว ขลุ่ย
• อย่าง ตำรับ ขอบ ทาน	โตน ฉิ่ง กรับ นา
• วิ่งเล่น ตาม คน รู้	คอก สร้อย เพลง สวรรค์
• ประโยค ครึ่ง ท่อน ทั้ง	ศักรวา
• ร้อง ยัก ลำ นานา	ปลอย ท้อ
• แก้ โต้ คอย ไป มา	ไม้ สุก สัน เหย
• ออก แยก ช้อย ช้อย	จาก แก้ว พาย ตาม
• สาว ทนุณ บัน เจ็ด หน้า	แจ่มใจ
• กุ่ม ทอด ไร่ ไร่ ไธ	แก้ว เกี้ยว
• ฝาก จัก จัก ความ ไธ	วอน กต่าง
• เต็ม แฉก เต็ม กสิณ เต็ม	ซูก จ้อ โนก

วินิจฉัยฎานคดี

๓๒๐๓

บาน แหมก

ทั้ง จำทำ พดอง วิตุยวิ ตาพร ทิฐู

สม เภส พระ ปรมณทร มหา มกุฏ พระจอมเกล้าเจ้า
แผ่นดิน สยาม แล เมืองขึ้น เมือง ออก กรุง สยาม ทั้ง ปวง
ขอ ประ กาศ ความ สำคัญอันนี้ ไว้แก่ คน ยาง พวก ฤค คน
คน เกื้ออุจะ ไค้ชาม หนึ่ง สือ นี้ ไค้ ทราบ การ ก่อน สืบ มา
จน กาล ทุก วัน ว่า กว้อย คำ แห่ง ที่ ทั้ง ชุม นาง เจ้า ทำ สำ
หรับ รับ แยก เมือง แล ลูก คำ ที่ เป็น ชาว ยุโรป แล
อเมริกา ทั้ง ปวง แต่ ก่อน ใน กรุง สยาม นี้ ทั้ง แยก กรุง
เทพ ทวาร วาศิ ครี อชุตชยา มา จน ถึง ทั้ง กรุง เทพ มท
นคร ธรรม วิตน โกล สิน ทรม สิน ทวาร อชุตชยา นี้ มี เวื่อ ลูก คำ
ต่าง ประ เทศ มา ค้ำขาย แต่ จีน แล ญวน แล แชก อิน เตีย
บ้าง แชก ฮาริบ บ้าง แต่ ครั้ง ยังมี ไค้ ชุม แก่ อัง ฤค
แล ชาว มลายู บ้าง ที่ มี ไค้ ชุม แล ไค้ เพราะ ฉนั้น กฎ
หมาย เติม ซึ่ง ทั้ง แยก ครั้ง กรุง เทพ ทวาร วาศิ ครี อชุต
ชยา สืบ มา จน นาง ผู้ ทำ กฎหมาย ยถูก มา พรี อัม ขอ ไค้
พระ บาท สม เภส พระ เจ้า แผ่นดิน ทั้ง กรมท่า ช้าง ไค้ สำ
หรับ รับ แล ว่า ลูก คำ เมือง จีน เมือง ญวน ที่ มี บ้าน เมือง
อยู่ใน หัง ซ้าย ของ หัง ทล ไทย แล ไค้ ทั้ง กรมท่า ช้าง ไค้
สำ หรับ รับ แล ว่า ลูก คำ แยก อิน เตีย แชก ฮาริบ แชก
ชาว มลายู แล พราหมณ์ ที่ มี บ้าน เมือง ทั้ง อยู่ใน หัง ซขวา
ของ หัง ทล ไทย กรมท่า ช้าง ย่อม ทั้ง เจ้า กรม ปลัด กรม
แล เจ้า พันท กาน ใช้ แต่ ถ้วน เป็น หัง ซซ้าย ญวน กรมท่า
ชขวา ย่อม ทั้ง เจ้า กรม ปลัด กรม แล เจ้า พันท กาน ใช้ แต่
ถ้วน เป็น คน หัง ซขวา คน ที่ ถือ สำนาม หะ มิต ที่ ไค้
เวื่อ ว่า แยก ทั้ง สิ้น เพื่อ จะ ไค้ ไค้ คน เคย รู้ จัก เจริญ ภา
แล รู้ จัก ชนม ธรรม เนียม ต่าง ประ เทศ ของ ลูก คำ ที่ มา
แต่ เมือง นั้น ๆ ทุก ประ เทศ ตาม ช้าง ชขวา กรมท่า ช้าง
กรมท่า ชขวา ทั้ง สอง นั้น ไค้ ช้าง แต่ กรมท่า กลาง ซึ่ง
เป็น กรม เจ้า พันท กาน ไค้ ใหญ่ ใน จัก สกนนี้ สำ หรับ ไค้ ว่า
มี หัง พระ ครี ทั้ง ช้าง แล หัว เื่อ ช้าง เทล ทวิน ออก ทั้ง

ปลง ค้อย โนษ นี้ เจ้า พระ ขา โท มา ทิ บัตติ เป็น เสนา บัตติ ผู้
ใหญ่ ใน กรมท่า กลาง จึง ไค้ เป็น ผู้ สำ เรจ ราช การ ว่า
การ ต่าง ประ เทศ สืบ มา แต่ โย วาน แต่ ครั้ง กรุง เทพ
ทวาร วาศิ ครี อชุตชยา นั้น บาง ที่ มี เวื่อ ราช ทูต บ้าง เวื่อ
กำ ยืน ลูก คำ บ้าง มา แต่ ประ เทศ แผ่นดิน ใหญ่ ๆ ซึ่ง
ยุโรป ที่ หลาย ครั้ง หลาย ทวาร แล คน ซึ่ง เป็น พวก ยุโรป
เกส บ้าง ผัง เศส บ้าง เป็น บุตร ทหลาน ของ คน ยุโรป
ต่าง ๆ บ้าง ไค้ เข้า มา ทั้ง ค้ำขาย อยู่ใน แผ่นดิน สยาม
ก็มี อยู่ บ้าง ครั้น ถึง บ้าน เติม เื่อ เื่อ ของ คน พวก นั้น
ปรวน แปร ไป ฤ ก็ จะ ไม่ ปรวน แปร ก็ เพราะ ทาง ไป
ทาง มา ถ้า ยาก คน ที่ มา นั้น ก็ โดย สาน มา หลาย ค่อ
หลาย บ้าน หลาย เมือง จะ กลับ ไป กลับ มา ถึง บ้าน เมือง
ไค้ มที่ ยาก จะ เอา ที่ พัง ใน ผู้ ครอง แผ่นดิน ไค้ ม ของ ทวี
โดย ถนัด ไม่ ไค้ ก็ ยอม ถวาย ตัว แก่ พระ เจ้า แผ่นดิน
เมือง สยาม ไค้ ช้าง ไค้ เป็น ทหาร บ้าง เป็น ทมอ บ้าง ก็ มี
อยู่ ไค้ ๓๖๖ ถึง ๓๖๗ คำ แต่ นี้ เจ้า ทำ ซึ่ง พระ เจ้า แผ่นดิน
จะ ไค้ ทั้ง ไค้ สำ หรับ จะ ไค้ รับ ลูก คำ ซึ่ง มา แต่ ประ เทศ
แผ่นดิน ใหญ่ ต่าง ๆ ใน ยุโรป นั้น ก็ ยัง ไม่ มี เพราะ ว่า
ราช ทูต แล ลูก คำ ซึ่ง มา ใน ต่าง ครั้ง ต่าง ที่ แต่ ช้าง
แผ่นดิน ยุโรป ที่ ย่อม มากับ จีน แต่ เมือง มา เกบ บ้าง มา
กับ แชก อิน เตีย แชก ฮาริบ แชก มลายู บ้าง เอา จีน แล ชาว
อิน เตีย แล ชาว ฮาริบ แล มลายู เป็น ถิ่น นำ เพราะ ฉนั้น
เสนา บัตติ ว่า การ ต่าง ประ เทศ ไค้ ไค้ บ้าง ไค้ ไค้ ทำ
ใน กรมท่า ช้าง บ้าง ใน กรมท่า ชขวา บ้าง รับ ราช แล
ลูก คำ ซึ่ง มา แต่ ยุโรป ตาม ถิ่น นำ ของ ลูก แล ลูก คำ
นั้น เป็น จีน ฤค คน ที่ เวื่อ ว่า แยก เจริญ ภาภาน นี้ ๆ
พอ ไค้ ราชการ ไค้ ไค้ ทั้ง บุตร ทหลาน ของ คน ที่ เป็น ชาว
ยุโรป ช้าง เป็น เจ้า ทำ รับ ไค้
ครั้น แล เมื่อ แผ่นดิน พระ บาท สม เภส พระ กรม ชนม ธรรม
เวื่อ พระ นาม ว่า พระ บาท สม เภส พระ หุส เื่อ ไค้ ไค้ ไค้
โดย ไค้ แต่ ช้าง ไค้ ไค้ สืบ โน แผ่นดิน ขึ้น มา นี้ ไค้ ไค้

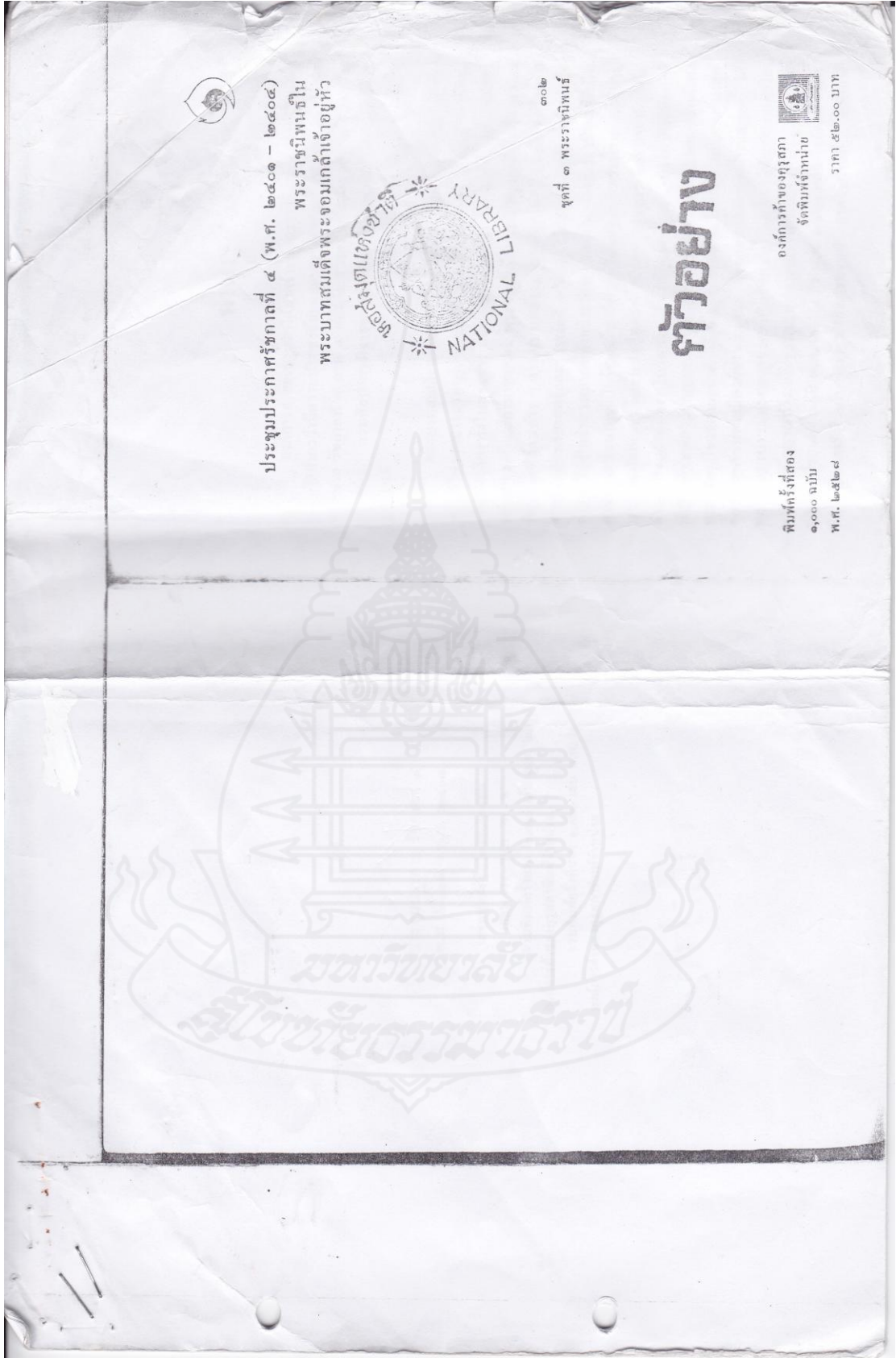
ลูกค้าพวกไปทุกเทศ บ้าง พวก อังกฤษ บ้าง ฎากำป็น
 แม้นเงิน ของ พวก อื่นเค็ย ก็ ใช้ ๑๔ อังกฤษ นี้ คน อังกฤษ
 เช่น กัย คั้น เจ้า มา ค้าขาย ทลาย ตำ ชื่นแล้ว มีทุกไปทุก
 เกศ แต่ เมือง มาหาทุก อังกฤษ มาแต่ เมือง เบงกอล เข้ามา
 ว่าขอทำ สัญญา ค้าขาย ทั่วๆ ครั้น นั้น เสนา ขี้ผู้ ว่า การ
 ต่าง ประเทศ บ้าง คับ ให้ เจ้า พนักงาน ใน กรม ทำ ขวา ที่
 เรียกว่า แฉก ไป รับ ทาม ล่าม นำ ของ พวก ทุก แล กับ
 คั้น เรือ ลูกค้า ซึ่ง มา นั้น โดย อย่าง แต่ ก่อน พวก ลูก แล
 ลูกค้า กับ คั้น นายเรือ ต่าง ๆ ซึ่ง เป็น คน ชาว ยุโรป ไม่
 ชอบใจ ว่า จะ ใช้ ภาษา ภาษา แล ใช้ หนังสือ กับ พวก
 เจ้า พนักงาน ซึ่ง เป็น แฉก นั้น ยาก ลำบาก นัก จะ ใคร ได้
 ล่าม แล เจ้า พนักงาน ว่า การ ทำ ให้ เป็น คน มี ภาษา แล
 ขบถลิดด้วย กับ คน ยุโรป ด้วย กัน ครั้น นั้น เสนา บัด ว่า
 การ ต่าง ประเทศ จึง ได้ ขุดภาษา พิธิน กับ ท่าน เสนา ขี้
 ที่ ขุดภาษา ราชการ แล คั้น ทั้ง ปวง แล ได้ นำ ความ ชื่น
 กราบ ทูล แต่ พระบาท สม. ทศ. พระพุทธ เดิศ หล้า นภา โธธ ฯ
 จึง ทรง หารฎา พิธิน กับ เสนา ขี้ แล จึง ไป ทให้ ตั้ง
 อย่าง จรรมนิยม ได้ พระเจ้า แผ่นดิน กับ เสนา ขี้ ที่ ว่า
 การ ต่าง ประเทศ เดิศ ลัน จาก ทา คน ที่ เป็น เชื้อ สข คน
 ใน ยุโรป เมือง โก เมือง คั้น ซึ่ง อยู่ใน กรุง เทพมหานคร
 นี้ ทั้ง ไว้ เป็น กรม ล่าม พนักงาน อีก จำพวก คั้น เรียกว่า
 ล่ามฝรั่ง ไว้ ชื่น ใน กรม ทำ กอวาง สัก กรม ทำ ข่าย ขวา
 ซึ่ง มี มา แต่ เกิม แล ได้ มี ชุนนาง ทั่ว นาย ได้ บ้าง คับ พวก
 ล่ามฝรั่ง คน คั้น เป็น เจ้า ทำ ยุโรป แล คน คั้น ครั้น นั้น
 พระบาท สม. ทศ. พระพุทธ เดิศ หล้า นภา โธธ ได้ ทรง ขุดภาษา
 พิธิน ทั่ว เจ้า พระยา พระคตัง เสนา ขี้ ว่า การ ต่าง ประเทศ
 คั้น คน ซึ่ง เป็น เชื้อ สข บ้าง ทุกเทศ เก้า คน คั้น เกิด ใน
 กรุง เทพมหานคร นี้ ได้ คักภาษา ราชการ ภาษา ไปรท
 เกศ มาก ฎ ภาษา อังกฤษ บ้าง ซึ่ง ทวี คน คั้น ซึ่ง โยแซฟ
 ให้ เป็น ชุนนาง เจ้า ทำ ยุโรป โดย นาม ตาม ขต ใน ภาษา
 สักกฤษ ว่า หลวง สุร สาคร ชื่อ คักทีนา ๔๐๐ กรม ล่าม

ฝรั่ง เจ้า ก่อฝรั่ง นี้ ได้ มี มา ตาม พระราช บัญญู คั้น ใน บัญ
 มโรง โทศก รุศ ศักราช ๑๑๑๑๑ เป็น บัญ ๑๑๑ ใน แผ่น
 ดิน คั้น
 ครั้น มา ใน รัชกาล แห่ง เรา พระ เจ้า กรุง สยาม ใน บัญ
 บัญนี้ เมื่อ บัญ หลง เบญจศก รุศ ศักราช ๑๑๑๑ เป็น
 บัญ ๑๑๑ ใน รัชกาล บัญ บัญนี้ ที่ หลวง สุร สาคร คั้น
 ว่า ลง เพราะ คน ที่ ออก ชื่อ กอน นั้น ถึง แก่ กรม เสย
 แล้วย ฝ่าย เรา พระ เจ้า กรุง สยาม ได้ มี อำนาจ โศภราช
 ขี้ วิชยศ เพื่อ จะ ได้ รั้ง แกรง การ แผ่นดิน ทุก อย่าง ทุก
 ประการ ตาม พระราช ก้า ทนท พระราช บัญญู ที่ เก้า ไหม
 ทั้ง ปวง จึง ได้ ทวี คน อังกฤษ โศภามิส อังกฤษ บุทร ทญิง
 สยาม คน คั้น ชื่อ มีศ เทวธว เบ็ท อั้น แทว ให้ เป็น ที่
 หลวง สุร สาคร เจ้า ทำ นั้น อยู่ ก่อ มา ได้ ๓๐ ปี มีศ เท
 วธว เบ็ท อั้น คน คั้น ชื่อ ล้า ออก นอก ราชการ นั้น เสย
 ที่ อั้น นั้น ว่า อยู่ บัญนี้ ทั้ง แต่ การ สัญญา ไว้ ด้วย เมือง
 อังกฤษ แล อเมริกา แล สัญญา ทาม แล นั้น กับ ค้วย เมือง
 ฝรั่งเศส เมือง เคน มาวก แล เมือง ชัน เสย ตัก บัญ ลิด ได้ ทำ
 แล้ว มา การ ค้าขาย แล รับ จำ ใช้ สข ของ ราชฎา ฝ่าย
 สยาม กับ ค้วย ลูกค้า มา แต่ เมือง อังกฤษ ยุโรป ทิศ สหเทศ
 อเมริกา แล เมือง ต่าง ๆ ใน ยุโรป ก็ เจริญ มาก ชื่น
 เพราะ เหตุ นั้น เสนา ขี้ กรุง สยาม จึง ขุดภาษา พิธิน กับ
 ว่า ทำ แห่ง ชุนนาง พนักงาน เจ้า ทำ ยุโรป ควร จะ ค้อง
 ทา คน ที่ สม ควร แก่ การ งาน นั้น ได้ ถิ่น ถิ่น คั้น ชื่นไว้ แต่
 คั้น จะ รั้ง แกรง เขา แต่ คน ที่ เป็น เชื้อ สข บุทร หลาน
 เทวณ คน ยุโรป ที่ เกิด ใน กรุง สยาม เป็น คน ชื่น ใน พระ
 ราช อาณา จัก นี้ มา แต่ เกิม คัก หลวง สุร สาคร โยแซฟ
 นั้น เทน จะ ไม่ ได้ ค้วย การ งาน ที่ จะ ค้อง พุค เกรงา ค้วย
 ยุโรป นั้น ทลาย ภาษา แล จะ ค้อง รัฎททมาช ชื่น จรรมน
 นิยม เมือง ก่ง ๆ ใน ยุโรป ได้ มาก กว่า แต่ ก่อน เพราะ
 คั้น จำ จะ ค้อง ทา คน ที่ เป็น คน ชาว ยุโรป แล กว้าง
 ขวา ฎ จัก คน ยุโรป ต่าง ๆ เป็น ชื่น มาก แล เป็น คน เมือง

ภาคผนวก ข

พระราชบัญญัติกฎหมายท้องถิ่น จ.ศ. 1222





๑๔๘ ประชุมประกาศรัชกาลที่ ๘

๑๘๖. พระราชบัญญัติกฎหมายท้องถิ่น, บุกรุก, หักมียังปิ่น แลการเที่ยวเอาเงาเวดของพวกกลาโหม เว้นสุกร เดือน ๖ ขึ้นค่ำ ๑ ปีวอก โทศก

สุภมัตตจุลศักราช ๑๒๑๘ สืบไปสังวรจักรมิกสิรมนตศุภกัณนังคต
ถิติศุภวาราริมเขตกำหนด พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหา
สมมติเทพพงษ์ ๕ รัชกาลทรงมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้า
รับพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติว่า
นพิศตรพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ผู้ทรงพระคุณธรรมอันมีมาประเสริฐ
แต่ตั้งออก ๗ พระที่นั่งอมรินทรวินิจฉัย มโหฬารวิธาน โยธสถาน
อุดรภิรมย์ พร้อมพระราชวงศานุวงศ์ แลข้าทูลละอองธุลีพระบาท
ผู้ใหญ่ผู้น้อยเสวยเส้าอยู่โดยลำดับ จึงเจ้าพระยาวิวงศ์มหาโกษาธิบดีว่าที่
พระคลัง กรมมังกษัตริย์กรมว่า ทุกวันมีเรื่องกล่าวถึงต่างประเท
เข้ามาคำชยมาก เรือใหญ่ทอดกัว่ากัยกัน ไปไม่เป็นต้นต้นกับ แต่
กับต้นนายเรือก็ลงเรือเล็กตกรรเรียงเพ่งซึงซึงต่อในลำแม่มีมิได้ขาด
เกิดความขึ้นเพราะเรือโดนกัน แลความอื่น ๆ เป็นหลายอย่าง ขอ
พระราชทานพระราชบัญญัติไว้เป็นกฎหมายสำหรับลำแม่บ้างบ้างหนึ่ง
ถ้ามีความเกี่ยวข้องไปซึ่งหน้าจะได้ตัดสินตามพระราชบัญญัติไว้โปรดไว้
จึงมีพระบรมราชโองการพระบัณพสุรสุรสิงหนาทตรีเศวตเศกเกล้า
เหนือกระหม่อมว่า แลก่อนมาเรือถูกกล่าวพิชเข้ามาชย ๗ ทุ่งเทพ
มหานครน้อย จึงไม่มีกฎหมายสำหรับเรือใหญ่ มีแต่ว่าด้วยเรือเล็ก
ขึ้นลงในแม่น้ำ ในกาลนี้ถูกกล่าวในกรุงเทพมหานคร ก็ตั้งเรือไม่
ใหญ่ ๆ ขึ้นมาก เรือถูกกล่าวประเทที่เข้ามาคำชยชยวิมา เข้มกที่
จนถึงในปีที่ ๑ ที่ ๘ แห่งรัชกาลปัจจุบันนี้ ๔ เรือถูกกล่าวประเท

พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ๑๔๘

มาในปีหนึ่งถึงกับด้วยร้อยลำขึ้นไปแล้ว ถ้อยความในท้องที่ก็เกิดขึ้น
หลายแห่งหลายประการ คนต่างประเทศก็เข้ามาอยู่มากขึ้น แลความ
ในหนังสือสัญญาซึ่งเมืองใหญ่ต่างประเทศ ขอให้ราษฎรเข้ามาทำไว้กับ
กรมทมนานคร ก็มีว่าบรรดาคนอยู่ในบังคับกงสุล ซึ่งเข้ามาอยู่
๗ ทุ่งเทพมหานคร ก็ต้องพึ่งบังคับบัญชาของกงสุลที่เข้ามาตั้งอยู่ ณ
กรุงเทพมหานคร กงสุลจะได้อำนาจตามหนังสือสัญญาใหม่นี้ แลข้อ
หนังสือสัญญาเก่าที่มีใช้โดยเดิยงทุกประการ แลจะได้อำนาจบัญชา
คนไปบังคับของกงสุลให้ทำตามด้วย แลจะตั้งรับรักษากฎหมาย
การที่เขยเลกกฎหมายที่ห้ามปราม จะมีให้คนที่อยู่ในบังคับกงสุลที่คิด
ล่วงเกินกฎหมายสัญญาของอังกฤษ ของฝรั่งเศส ของอเมริกันเอง
เดนมาร์กโปรตุกอล กับไทยที่มีอยู่แล้วและมีต่อไปในภายหน้า ถ้า
คนอยู่ในบังคับกงสุลจะเกิดวิวาทกันขึ้นกับคนอยู่ในบังคับไทย กงสุลแล
เจ้าพนักงานฝ่ายไทยจะเรียกตัดสิน ถ้าคนอยู่ในบังคับกงสุลที่คิดจะทำไทย
จะทำโทษตามกฎหมายเมืองนั้น ๆ คนอยู่ในบังคับไทยที่คิดจะทำไทย
ตามกฎหมายเมืองไทย เพราะฉะนั้นการที่ควรจะต้องกฎหมายทางบก
ทางน้ำไว้สำหรับแผ่นดิน ให้ใช้ได้ด้วยกันทั้งฝ่ายไทยแลคนต่างประเทศ
ต่อไปข้างหน้ามีความเกี่ยวข้องจะได้ชำระว่ากล่าวง่าย ๆ จึงโปรดเกล้า
โปรดกระหม่อมให้พระราชาธิบดีช่วยจะได้อำนาจว่ากล่าว / ๑๐ มาตรา เรือเล็ก
๑๑ มาตรา แลแต่หางแดงของอนัน ๓ มาตรา ทางบก ๔ มาตรา
รวมเป็น ๒๕ มาตราด้วยกัน

มาตรา ๑ เรือในกรุงเทพมหานคร เรือเมืองต่างประเทศที่
เรือใหญ่ที่กั เรือลำเดียวกัที่ เข้ามาในลำแม่กับเจ้าพระยา แลแม่น้ำ
หัวเมืองใด ๆ ในอาณาเขตกรุงสยาม ก็เข้ามาในลำแม่กับเจ้าพระยา
ให้ทอดมอที่ท่าเมืองสมุทรปราการ ให้กับังคับนายเรือออกข้อกัต้น

๑๕๑ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

ออกมณฑลทางเรือเดิน อย่ำให้ทอดตรงปากคลองทุกแห่ง ให้ทอด เรือลงต่ำ ๆ เป็นลำดับลงไป ห้ามอย่าให้กัปลับนมาเรือผูกทางซอก ทางไซ่สำมะขึ้น ไปผูกไว้บนตลิ่งให้ติดทางเรือเดินไปมา

มาตรา ๔ ถ้าเรือโดนกันแตกหักผู้คนล้มตาย เสียสิ่งของมากน้อย เท่าใด ให้มาบอกเจ้าท่า ๆ จะได้ไปผู้ใดจะรักษาทำชอบ แล้วเจ้าท่า จะไปบอกแก่ผู้ซึ่งควรจะชำระความได้จะให้ชำระคดีสินไหม ถ้าเรือเข้ามา เป็นเหตุขึ้นร่วมนำอยู่ตามทางเรือเดิน เจ้าท่าจะบังคับให้นายเรือคิดอ่าน ชำรงตามเรือออกไปเสียให้พ้นทาง ถ้านายเรือไม่ฟังคนเอาเรือที่จมนั้นไป เจ้าท่าจะจำคนเอาเรือไปให้พ้นทางเรือเดิน ลงทุนมากน้อยเท่าใดจะ คิดเอาแต่นายเรือ

มาตรา ๕ ถ้าถูกลำที่พุ่งไม่ทำตามบังคับ ในมาตรา ๒ มาตรา ๓ นั้น ถ้าเรือใหญ่ล่องลงไปแล่นขึ้นมา โคนถูกเรือของ ตัวแตกหัก จะเอาไซ่แต่ผู้โดนไม่ได้ ถ้าเรือเล็กไปโดนเรือใหญ่ที่ทอด ผิดกฎหมาย เรือเล็กล่องมาไปเสียของมากน้อยเท่าใด จะบังคับให้ไซ่ ของที่เสียไปให้ครบแล้วต้องปรับไหมเงิน ๑๖๐ บาทแก่นายเรือ เพราะ ไปฟังบังคับในมาตรา ๒ มาตรา ๓ คดีเช่นนี้ทุกคราวซึ่งจะกล่าวต่อไป ในเบื้องต้นนั้นก็ตั้งให้ก็ได้ ถ้าผู้ต้องไซ่ตั้งสัจไม่เชื่อคำไปการผู้เสียของ ก็ให้ผู้เสียของอ้างพยานที่เห็นเมื่อเอาของมรรทุกเรือ มาสาบานให้ตาม พยานคนนั้นนับถือ ถ้าพยานสาบานให้ตั้งปรับไหมให้ ขอให้มิมีขยับปรับ ไหมเงินนั้นนับเป็นของแผ่นดินไทยทุกข้อ

มาตรา ๖ ว่าถ้านายเรือยอเรือเข้าจอดริมตลิ่งเพื่อจะรับสินค้าแล ประโยชน์อื่น จะผูกเชือกแลทวารจะจุดเรือเข้าไปในเวลากลางวันก็ ได้ไม่ห้าม แต่อย่าให้ผูกทั้งวังมาลงคืน ถ้าเออเรือเข้ารับสินค้าผูกติด

๑๕๐ ประชุมประกาศรัชกาลที่ ๔

ข้อเรื่องว่ามาแต่เมืองนั้น ๆ คนมาในเรือเท่านั้นมีสินค้าสิ่งนั้น ให้เจ้า พนักงานตรวจตราเสียก่อน ถ้ามีปืนกระสุนดินดำก็ให้ปลัดคนเรือ เอาเป็นกระสุนดินดำมอบให้ผู้สำเร็จราชการเมืองตรวจปรากาเวกั้นห้ามเข้า ถ้าเรือจะต้องออกไป เรือถูกกักเมืองต่างประเทศก็ เรือถูกกักใน กรุงทพมหานครที่ไว้กับต้นต้นคนคนชาวยุโรปก็ โหมบบอกกับหลวง วิสุทธสารกิจนุสรณ์ประมาตะตามเจ้าท่าให้รู้ก่อน แล้วให้ไปบอกหนังสือ บิดล่องแต่เจ้าพนักงานที่ไว้รักษายี่ แต่เรือถูกกักที่ไซ่จริงจึงแยกตามประเทศ ของตัวนั้น ให้นำบอกเจ้าพนักงานกรมท่าชำระกรมท่าขวา ขอเบียดล่อง ไปตามธรรมเนียม / เรือล่องไปถึงด่านให้เวลาทอดสมอที่ด่านเอาหนังสือ บิดล่องไปส่งให้เจ้าพนักงานที่ด่าน เจ้าพนักงานตรวจตราดูแล้ว ไม่มี เหตุเกี่ยวข้องสิ่งใดให้ล่องไป ถ้าเรือขึ้นเรือต้องไม่แวะด่านท่าให้คิด หนังสือสัญญา จะปรับไหมเป็นเงิน ๕๐๐ บาท ตามในหนังสือสัญญา ที่ว่าไว้ ถ้าเรือไปเข้าปากน้ำหัวเมืองใด ๆ เรือขึ้นเรือออกให้ทอดสมอก ที่ด่านไปแจ้งต่อผู้สำเร็จราชการเมือง ๆ จะบังคับปรับระกาไรใดให้ถูกกัก ทำตามบังคับกฎหมายแลข้อสัญญา

มาตรา ๒ เรือเข้ามาในลำแม่น้ำแล้ว เวลาถากถึงให้จุดไฟโคม แชนไว้ที่เสากระโดง ตั้งเตาจุดไฟขึ้นไปสูงสามวาเป็นที่ยิงจุดไฟ ให้ จุดไฟไว้ตั้งแต่เวลาพลบไปจนรุ่ง เรือเข้ามาถึงกรุงทพมหานคร ให้ กับต้นนายเรือมาบอกเจ้าท่าให้รู้ก่อน เจ้าท่าให้ทอดสมอที่แห่งใดก็ต้อง ทำตามบังคับเจ้าท่า แล้วให้ทอดสมอสองสายทั้งบ้านขึ้นน้ำตง แล้วให้ เลื่อนเออเสาศีรษะเข้ามาเสีย เจ้าท่าจะบังคับกับการสิ่งไรให้กับต้นนายเรือฟัง บังคับเจ้าท่า ถ้าเจ้าท่าไม่ฟังสิ่งใดสิ่งใดใช้คนไปบอกก็ได้

มาตรา ๓ ให้เจ้าท่าบังคับให้ถูกกักทอดสมอเรือองอย่างไรให้ตั้งฝั่งนัก เรือหันขึ้นต้ององอย่าให้โดนแพเข้าได้ อย่ำให้ทอดสมอเรือเรียงลำดับ ๆ กับ

ประชุมประกาศที่ ๔

๑๕๒

กับตะพาน แต่ถ้าหนึ่งสองถ้าไม่ก็ดทางเรือเดิน แต่เจ้าของคั้งด้วยเขา หรือทำการสิ่งใด ๆ เรือจอดแอบคั้งอยู่ไม่มีหนทางเดินเข้ามา จะผูกเชือกขนชดโงงเรือไว้ก็ได้ แต่เรือพระที่นั่งทอดสมอยู่ที่ท่าที่พระบรมหาราชวัง แต่พระบวรราชวังถึงจะเอาเชือกเอาโซผูกโยงไว้หมดถึงก็ได้เพราะใกล้เป็นหน้าพระที่นั่งที่ประทับรับน้ำ ไม่ควรที่คนทั้งหลาย นอกจากข้าราชการจะพาเรือหรือเข้าไปใกล้ในที่อันนั้น/ถ้าผู้ใดพาเรือเข้าไปข้างในเรือพระที่นั่งหน้าพระที่นั่งที่ประทับรับน้ำโดนเชือกผูกเรือพระที่นั่งเรือเล็กล่มลง ก็เป็นอันไม่ได้สินใจ เพราะได้ห้ามไว้แล้วเฉพาะสงฆ์แห่งเท่านั้น

อนึ่ง เรือในคลองเจ้าของเรือบรรทุกของออกทอดขายอยู่ที่ห้องน้ำจะทอดสมอยู่ใกล้ฝั่งก็ได้ แต่ให้มีหนทางในระหว่างแพแลเชือกนั้น ให้เรือเล็กเดินไปมาได้ ตามที่ว่าไว้ในข้อ ๓ นั้น ถ้าเรือเล็กจะไปผ่านติดโซ่ที่ผูกโงงไว้ แต่โดนเรือทอดอยู่ เรือของตัวล่มเสียของไปท่าใดเรือที่ล่มจะเอาใช้แลปรับใหม่แต่เรือใหญ่ไม่ได้

มาตรา ๑ ถ้าพระบาทสมเด็จพระเจ้าแผ่นดินทั้งสองพระองค์จะเสด็จพระราชดำเนินไปทางชลมารก เรือทอดสมก็ตั้งทางอยู่ เจ้าพนักงานแลเจ้าท่าไปออกให้เรือไปเสียให้พ้นทางเสด็จ กับค้ำนายเรือก็ตั้งเรือไว้ให้พ้นทางแต่ในสามชั่วโมง แต่บรรดาเรือถูกกัที่ทอดอยู่ในค้ำแม่ไม้ ถ้าเรือพระที่นั่งมาถึงแล้ว ขอให้ชักธงรับตามธรรมเนียมตามซึ่งอยู่ในเรือนั้นจะหลบตัวเสียให้กลับก็ได้ หรือจะออกมาค้ำกับตามธรรมเนียมของค้ำก็ได้ แต่ห้ามอย่าให้เดินไปดินมา แต่ค้ำนั่งห้อยเท้าบนปากเรือ ขึ้นทำงานบนเสากระโคงเป็นการหมิ่นประมาท ถ้าทำการหมิ่นประมาทดังนี้ และไม่ยอมเรือไปให้พ้นทางเสด็จ ถ้าเรือถูกกักรุงพมทรมานจะจะให้เข้าพนักงานทำโทษ ถ้าเรือถูกกัต่างประเภชขึ้นแก่กงสุลเมืองอะไรจะฟ้องแก่กงสุลเมืองนั้น

พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

๑๕๓

มาตรา ๘ ว่าเรือใหญ่ซึ่งถอยขึ้นถอยลงไปในคลองถูกถ้าถ้าใด ถ้าหนึ่ง ซึ่งจอดอยู่เป็นปรกติตามบังคับแล้วนั้นก็ดี โคนเรือเพี้ยนเรือที่จอดแต่ตั้งอยู่เป็นปรกตินั้น แดกหักพังไปก็ดี ก็ค้ำนายเรือผู้ถอยมาโดนเห็น ต้องคิดราคาใช้ให้ตามที่แตกหักเสียไปมากน้อย แต่เรือที่แล่นมาโดนเขาเข้านั้น ถึงจะแตกหักพังอย่างไร จะเอาสินไใช้แต่เรือจุดแล่นเข้าเรือนั้นมิได้ เพราะมาโดนเขาเอง

อนึ่ง เรือกลไฟจะมีไปข้างหน้าหลายลำ จะไปมาตามน้ำทวนน้ำก็ดีอย่าให้เดินริมฝั่ง ให้คิดกลางน้ำริมแนวเรือใหญ่ทอด ด้วยเรือกลไฟมีก่เสียงไว้มาก เรืออื่นจะหลีกเลี่ยงไม่ได้

มาตรา ๙ ว่าแพที่ถอยอยู่ก็ดี แพไม่สูงไม่ใสก็ดี เจ้าของถอยขึ้นต้องแจกจดหมายตามสายน้ำไป ถ้าเรือถ้าใดทอดอยู่ทิศทางที่บังคับไว้ ในมาตราที่ ๒ ที่ ๓ เมื่อพามาโดนเข้าที่แพให้แตกหักพังในขีดหมายไป ผู้ที่พินก็ฟ้องไซ้ของแก่เจ้าของแพ ถ้าแพโดนเรือแตกหักไปอย่างไร เจ้าของเรือจะเอาสินไใช้แต่เจ้าของแพก็ได้

อนึ่ง ผู้ใดจะส่งแพให้มีสายสมอกระโยงไป ให้เดินแต่ในระหว่างช่องเรือทอดแต่แพที่จอด จะส่งไปข้างไหนก็ให้ไปข้างหนึ่งถ้าแลส่งไปโดนเรือที่จอดอยู่ ตามกฎหมายบังคับไว้ในมาตราที่ ๒ ที่ ๓ ก็ให้เจ้าของเรือตัดพันแพที่มาโดนนั้นปล่อยไป แต่อย่าให้ทำอันตรายแก่ผู้คน แดเอาไม้แพนั้นไว้ เมื่อเป็นแต่คิดให้เงินเรือไปเสีย ถึงไม้พายไปเจ้าของแพจะเอาใช้แต่เจ้าของเรือก็ได้ ถ้าเจ้าของเรือไม่ได้ตัดแพแพหลุดไปเอง แล้วเรือแตกหักเพราะแพโดน เจ้าของแพต้องให้ให้ห้ามอย่าให้เจ้าของแพเอารือก ไปผูกกับสายสมอเรือที่ทอดอยู่ แต่ห้ามอย่าให้ส่งเรือใหญ่ส่งแพเวลากลางคืน อนึ่ง ถ้าผู้ใดจะส่งแพไปอย่าให้ชิดฝั่งนัก ถ้าชิดฝั่งไปโดนแพที่จอดเป็นปรกติแตกหักไป ให้เจ้าของแพที่มาโดนนั้นใช้ของเจ้าของแพทอด ถ้าที่ใดในระหว่างกลางน้ำ

๑.๕๕ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

จะเอาใช้แต่เจ้าของเรือที่เดินถูกทางนั้นไม่ได้ ถ้ามีการมีเหตุควรจะต้องไปรับฝั่ง ให้ระวางรักษาไว้ดี อย่าให้โดนเรือทวนน้ำได้

มตรา ๒ เรือขึ้นน้ำก็ดี เรือลงน้ำก็ดี ที่ไปตามกัน เรือดำดิ่งเร็วไปกระทั้งเรือที่แตกหักล้มไปก็ดี หรือไปกระทั้งเรือที่จอดอยู่ ตามปรกติแตกล้มไปก็ดี ให้ใช้ของเรือที่ล่ม

มตรา ๓ เรือลำหนึ่งจะออกจากท่าไป หรือออกจากปากคลองก็ดี เรือลำหนึ่งจะเข้าจอดก็ดี หรือพายสวนมาตามทางก็ดี หลบหลีกกัน มีที่บนโดนกันเข้ามาไปด้วยมิได้แก่สิ่ง ให้เจ้าของเรือซึ่งมีได้ลมนั้นอยู่ช่วยกู้เรือแก่สิ่งของ ถ้ามีได้ช่วยให้ใช้ของเรือที่ล่มเสียของไปนั้นถึงหนึ่ง เพราะหาความมคคภาวภาษามีได้

มตรา ๔ เรือมาให้ลัดเรือหนัก ถ้าเรือมาไปโดนเรือหนัก ให้ใช้ของท่าบางเต็ม ถ้าคนตายให้ใช้ค่าคนท่าตามกฎหมายเดิม ถ้าเรือหนักโดนเรือมาล่มไม่ต้องใช้ ถ้าเรือมาต่อเรือมาหลบหลีกกันมีที่บนโดนกันแล้ว ให้เรือที่ไม่ล่มอยู่ช่วยกู้เรือแก่สิ่งของ ถ้าไปอยู่ช่วยให้ใช้ของเรือที่ล่มเสียไปนั้นถึงหนึ่ง อนึ่ง เรือซึ่งหนึ่งโคนเห็นว่าเรือข้างหนึ่งเสีย ก็ควรระวาทหลบหนีได้ไปร้องหลบหนี เรือไปอยู่แต่ฝั่งยกเรือแก่สิ่งของไป ให้ใช้ของเรือที่ล่มงมเต็ม ถ้าเรือหนักต่อเรือหนักโดนกัน ข้างหนึ่งได้ร้องบอกแต่ไกลพัน ๑๐ วาหรือไว้ ถ้ามีฝั่งขึ้นไปโดนเรือที่อยู่ท่าบนลงไปเสียสิ่งของมากน้อยเท่าใด ให้ผู้โดนนั้นใช้ของเรือที่ล่มงมเต็ม ถ้ามีที่บนออกกันแต่ไกล ๑๐ วา แต่โดนกันเรือบนล่มข้างหนึ่งควรว่าเป็นนาปเคราะห์

มตรา ๕ เรือหนักที่บรรทุกพืชผล แต่เรือมาจอดอยู่ติดกัน เรือบางจะออกจะเล็ดน้ำไป ต้องบอกคนในเรือหนักให้ระวางด้วยกัน อย่าให้โดนโดนเรือพืชผล ถ้าไม่บอกก่อนเลย แต่เล็ดน้ำออกไปเลย เรือหนักนั้น เจ้าของเรือมาฟ้องใช้ของเรือหนักซึ่งมีสิ่งเสียหาย ถ้ามีได้

๑.๕๔ ประชุมประกาศพริชกาที่ ๔

ไม่มีเรือจอด จะส่งแม่ไปกลางน้ำได้ ถ้าเฉพาะเอาเรือออกไปกับ คลังให้รัศมีก็ได้ ถ้าเรือผู้ใดพาเรือโดนเรือล่มเสียของไป จะเอาไฟแต่เจ้าของเผาไม่ได้ เพราะพาไปเหมือนเรือ เรือพศควรวุแล้วต่อมหนัก อย่างเดินข้างหลังแพหรือจวนฝั่ง

มตรา ๑๐ ห้ามมิให้ทิ้งสิลา ทวาย ดิน อันกลาง ตั้งแต่ที่ใกล้ สันดอนน้ำลึก ๑๖ วา เข้ามาในจนแม่น้ำเจ้าพระยา แต่ถึงแม่น้ำเก่าด้วย ถ้าจะทิ้งสิลา ทวาย ดิน อันกลาง ให้บอกเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานจะไล่ให้ทิ้ง เมื่อถึงนั้นก็ให้ทิ้งที่แห่งใดแล้วจึงทิ้งได้ ถ้ากับต้นบนยกไปไม่พวกฎหมายนี้ จึงทิ้งอันกลางในท่าห้ามไว้จะ ประปรับทใหม่เงิน ๒๐๐ บาท

อนึ่ง ผู้ใดจะไปรับจ้างนำเรือหรือเรือออก ก็ให้มาทบทวงวิญญา สาคกรคินสุเจ้าท่าให้ไล่เสียของเสียก่อน เมื่อหลวงวิสุตกรคินสุเห็นว่า เป็นคนรับจ้างแล้ว จะให้ทิ้งสิ่งสิ่งรับตัวไป ห้ามมิให้ไปรับจ้างส่งของเอง ถ้าผู้ใดไม่มีหนังสือเจ้าท่าสำหรับตัวนำเรือเข้ามาคิดคิดพินทาง จะปรับโทษเอาค่าไปออกการให้เจ้าของเรือ ถ้าผู้ที่ได้รับหนังสือเจ้าท่าแล้ว ไปนำเรือหรือคิดพินทางจะต้องชำระค่าก่อน ถ้าควรจะปรับโทษจึงจะปรับโทษให้

ตั้งแต่นี้เป็นพระราชบัญญัติว่าด้วยเรือเล็กขึ้นลง ในด้านแม่น้ำแม่ในคลอง

มตรา ๑ เรือไปตามน้ำขึ้นก็ดี ไปตามน้ำลงก็ดี ให้ออกกลางน้ำ เรือทวนน้ำให้ไปรับฝั่ง ถ้าเรือตามน้ำมาคิดพินทาง ถ้าเรือทวนน้ำไปคิดพินทาง ให้คิดทางที่รับฝั่งไว้ จนเรือโดนกันจนแตกหักเสียสิ่งของไป ให้เรือที่เดินคิดพินทางใช้ของเรือที่ล่ม ถ้าเรือเดินผิดพินทาง

๑๕๖

ประชุมประกาศรัชกาลที่ ๔

จดเล่เดื่อนเป็นแต่เรือกระทะฟุ้งกันเข้า ด้วยลมพายุแตกระลอก
เรือบาโคนเรือหนักเรือหนักลม ให้เข้าของเรือบาโคนของกึ่งหนึ่ง เพราะ
เรือใหญ่กว่ามาจอดใกล้กันจึงโดน ถ้าเรือหนักใหญ่เรือเบาเล็กกระชน
กระชนกันเข้าลมไปข้างหนึ่ง ด้วยพายุแตกลมระลอกจะว่าแต่กันมีได้
อนึ่ง เรือลำหนึ่งข้ามฟากขวางกระแสน้ำไป เรือลำหนึ่งล่องน้ำมา ถ้า
เรือข้ามฟากเล็ก เรือล่องน้ำใหญ่ให้เรือข้ามฟากเล็กเรือล่องน้ำ ถ้า
เรือล่องน้ำเล็กเรือข้ามฟากใหญ่ ให้เรือล่องน้ำเล็กเรือข้ามฟาก ถ้า
เรือเล็กไม่หนักเรือใหญ่ เรือเล็กแตกลมจะเอาใช้แต่เรือใหญ่ไม่ได้ ถ้า
เรือเล็กหนักเรือใหญ่เบา ให้เรือใหญ่หนักเรือเล็ก ถ้าเรือใหญ่ไม่หนัก
โคนเรือเล็กลมน้ำให้เรือของเรือเล็ก ถ้าเรือใหญ่จอดอยู่แถมฝั่งหนึ่งทางเรือ
โคน เรือเล็กหนักลมน้ำโคนเรือใหญ่ เรือเล็กลมน้ำไปเอง จะเอา
ใช้แต่เรือจอดมิได้

มาตรา ๖ เรือไปในลำคลองแแบบที่จะไปตามบังคับในมาตรา ๑
ตามน้ำเลขวานน้ำนั้นมิได้ด้วยคลองนั้นคันแแบบ ก็ให้เรือเล็กหนักเรือใหญ่
เรือใหญ่เบาให้เรือเล็กเรือหนัก ถ้าเรือดำได้เป็นเรือเบาที่ดี บรรทุกของ
เพียบก็ดี ถ้าจะจอดให้จอดเรียงลำกัน แบนแบนอยู่ตามแนวคลอง
อย่าให้จอดซ้อนลำกันออกมาจนเกิดทางเรือเดินแแดงออกขวางคลอง แด
จอดบ้นก็ถ้อยอยู่กลางคลองแแดงจอดซ้อนลำกัน ถ้าเรือขึ้นล่องมาโคนเรือ
ของตัวแตกหักลมน้ำเสียของไปมากน้อยเท่าใด จะให้ผู้ใช้โคนน้ำไม่ได้
ถ้าเป็นเวลากลางคืน เรือที่มากโคนน้ำนั้นเสียของไป จะให้เรือที่จอด
ผิดบ้นกับใช้ของงงเต็ม

อนึ่ง คลองรอบกรุงพมหนนครชั้นใน แดคลองคดงูงกวม
แดคลองสงมตคลองมางอกใหญ่บางกอกน้อย เป็นทางเรือเดินไปมา
มากทั้งกลางวันกลางคืน ห้ามมิให้ผู้ใช้โคนน้ำมาบ้นกักค้ำขัดข้องอยู่

พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

๑๕๗

กทางทอง ให้กักทางเรือเดิน ถ้าจะคัดซื้อนหาเกิน ก็ให้ไปทำเสีย
ที่คลองอื่นที่มีเรือเดินน้อยไม่ทำ

มาตรา ๗ มีกฎหมายเดิมว่า พระบาทสมเด็จพระเจ้าแผ่นดิน
ทั้งสองพระองค์ จะเสด็จพระราชดำเนินทางชลมารค ห้ามมิให้คน
ที่ป่วยพาเรือ แวเรือ ตีกรรเชียง ตัดทวนกระบวน ตัดท้ายกระบวน
แหพาเรือเคี้ยวเงงกระบวนไปแต่เข้าไปในในกระบวน แดเมื่อเสด็จ
ลงโดยพระประทับในเวลากลางคืน ณ ที่ประทับรับน้ำ ตามพระราชพิธี
ทุกปีในเดือน ๑๑ เดือน ๑๒ เดือนละสามวัน หรือมีการนัดขุดฤกษ์บางครั้ง
เสด็จลงที่ประทับรับน้ำหน้าพระราชวังก็ดี ที่อื่น ๆ ก็ดี ถ้ามีคั้งกอง
พุดของล่องมวง ห้ามคนแปลก ๆ ไม่ให้ล่องเข้ามาในที่ล่องมวง ถ้าผู้ใช้
ซึ่งพาเรือล่องมวงเข้ามาเข้าในที่ล่องมวงจงชกชกห้ามปราม เจ้าพนักงาน
จะจับตัวไปทำโทษ ถ้าเป็นคนนอกประเทศซึ่งอยู่ในบังคับกงสุตต่าง ๆ
ขอเสียเกิดอย่าให้ผิดกฎหมายนี้ ถ้าชี้หน้าให้ผิดกฎหมายเจ้าพนักงาน
จะจับตัวส่งต่อกงสุต ถ้าต่อสู้ไม่ยอมให้จับวิวาททบทติกันชี้แแตกหัก
สันตยาประการใด จะว่ากล่าวเอาผิดแต่เจ้าพนักงานผู้จับไม่ได้ เพราะ
ได้ประกาศแล้ว ถ้าคนนอกประเทศทำเจ้าพนักงานล้มตามตงจะปรับ
โทษทำโทษให้ตามกฎหมาย แดเมื่อมีเวลาที่จะเสด็จทางโคนเรือ หรือ
จะมีพิธีขุดฤกษ์เสด็จที่ประทับรับน้ำ หรือที่อื่น ๆ เมื่อใด เจ้าพนักงาน
จะจดหมายไปบอกกงสุตให้ทราบไว้ก่อนวันหนึ่งหรือสองวัน เว้นแต่วัน
ลดยพระประทับที่ทะเล ๖ วันนั้นไม่ต้องบอก ให้กงสุตทราบเอาเอง อนึ่ง
ถ้าเสด็จไปประทับล่องมวงที่วัง สวนนั้นยกอุทยานสวนสระประทุมวัน
ก็ไม่ต้องบอก เพราะเป็นที่สวนวัง

๑๕๘ ประชุมประกาศทางที่ ๕

ตั้งแต่ขึ้นไปเป็นพระราชกำหนด แก่ชาวแพแล โพงพาง

มาตรา ๑ ห้ามไม่ให้ชาวแพกับหลักแพยกักทางเรือเดิน ถ้าจะ
นำหลักแพออกกันหน้าแพของตัวนั้น ก็ให้ห่างไว้ไว้เพียงสามศอก ถ้าผู้ใด
ไม่ฟังจึงนำหลักแพให้เกินกำหนดออกมา เรือมาโดยถูกหลักแพ เว้น
สิ่งเดียวของไปมากน้อยเท่าใด จะบังคับให้เจ้าของแพใช้ของเจ็ดที่ส่ง
จึงเต็ม

มาตรา ๒ เรือทอดสมอยู่ทุกที่ ก็นอนออกค้ำช้อนอยู่กลางน้ำก็ได้
โพงพางมีลูกบวมทอดเรือกันออกกลางน้ำก็ได้ เวลากลางคืนให้ที่
ได้เพลิง แลเป่าเขากระป๋องเป็นที่สังเกต ถ้าเรือแพขึ้นล่องมาโดยถูกเรือ
แลโพงพางทอดออกไปประการใดก็ดี เจ้าของเรือเจ้าของโพงพางจะให้
ผู้มาโดนเข้าไม่ได้ เพราะว่าเป็นเรือที่มั่งคั่งให้ทอดเรือกัน แลถูกบวมที่โพงพาง
รุ่งเรืองมาก ไม่เหมือนเรือใหญ่ที่มั่งคั่งให้ทอดเรือกัน แลถูกบวมที่โพงพาง
แพที่ทอดเรือกันวันหนึ่ง ดังบังคับไว้ในเมืองต้นนั้น แลจะบังคับถูกบวม
โพงพาง แลเรือค้ำช้อนให้ทอดอย่างอื่นไม่ได้ ด้วยเคยใช้การอย่างนี้
เป็นการทำมาหากินมา ถึงเมื่อเรือแพมาโดนถูกเรือถูกโพงพาง เรือล้น
แพแตกเสียสิ่งของแลผู้คนล้มตาย ก็จะไม่เอาไปแต่เจ้าของเรือเจ้าของ
โพงพางไปได้เหมือนกัน ให้ผู้ล่องเรือแพรู้แจ้งที่โพงพางแลเรือค้ำช้อน
แลระวังตัวแต่ไกลเถิด โพงพางแลเรือค้ำช้อนที่อยู่เป็นที่เป็นตามลำน้ำได้
พักย้ายไปมาเนื่อง ๆ เหมือนเรือใบเรือทะเลตก แต่ห้ามอย่าให้เจ้าของ
โพงพางเขาไม่มีผู้ถูกวางของไว้ จึงแต่เรือค้ำช้อนบวมให้หยุดยั้งตาม
ธรรมเนียมนั้นไม่ห้าม อนึ่ง ซึ่งแต่เดิมถึงออกมถึงลูกบวมเป็นทางเรือ
เดินนั้น ห้ามมิให้เอาเชือกจึงแลในขวางออกไปให้ติดทางเรือเดิน ถ้า
เจ้าของโพงพางจึงเชือกทอดไม้ออกไปให้ติดทางเรือเดิน เรือซึ่งเรือล่อง
ไปพานเชือกพานไม้เรือล้น ถ้าเสียสิ่งของมากน้อยเท่าใด ให้ผู้ซึ่งเชือก

พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ๑๕๕

ทอดไม้ไปแต่หลังเรือที่ล้น ถ้าลาเตาให้ใช้ค่าคนที่ตามตมกฎหมาย
เต็ม

มาตรา ๓ ว่าถึงกฎหมายเดิมก็ห้ามมิให้ผู้ใดเก็บของตกเลขของ
ตกน้ำ แต่ครั้งกาลนานกาลนั้นไม่รู้กฎหมาย ก็ถ้าผู้ใดไม่เก็บเก็บ
เอาไป ผู้ใดเก็บก็ห้ามเพียงแต่จะเกิดทะเลาะวิวาทกันบ้าง เอา
เก็บฝากเอาบ้าง เป็นที่สงสัยว่าเป็นผู้รับลักลอบเอา มีเหตุต่าง ๆ
วิวาทกันเนื่อง ๆ แลของหายในแม่น้ำก็ยอมเป็นไม้ขอนสักแลกระดาน
ที่แพล่องมาแต่กระดานไปตามสาขาน้ำ เจ้าของไปเที่ยวตาม
รวมรวมไปบ้าง แลเรือที่ใส่ของหายล่องไปในโน้นโดยมาก เพราะฉะนั้น
นักที่ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้งคนในประเทสกปรกประเทสกปรกเอาไม้ขอนสักแล
กระดาน แลเรือเครื่องกักน้ำขาดคนงมอยู่ผู้ใด ของสิ่งใด ๆ ที่ล่องน้ำ
ไปที่ใด ก็ห้ามเอาไว้ว่าเป็นของตัวให้ขาดจากเจ้าของ ด้วยถือว่าคนตก
ได้ไม่มีเจ้าของแล้ว ของเป็นของผู้อื่นได้ ตามหลักคนไม่รู้กฎหมายเลย
ถ้าใครเห็นของล่องน้ำมาไม่มีเจ้าของก็ตี หรือได้ใจผู้รับได้ก็ตี ก็ให้
เก็บเอาของนั้นไปมอบไว้ หรือบอกกล่าวแก่นายอำเภอหรือกำนันพัน
นายพันที่บรรดาศักดิ์ที่อยู่ใกล้ นั้นเป็นเครื่องเรียกให้ไปบอก
หลวงวิสุทธิสารคามผู้เจ้าทำให้รู้ภายใน ๑๒ ชั่วโมง ให้เจ้าทำหรือ
นายอำเภอกำนันพันนายร้อยบรรดาที่แจ้งตามทนายไว้ให้แก้เอาแล้ว
ทอดทิ้งเสีย ฝ่ายเจ้าของเรือไม่ที่ยังสืบสวนหาของตัวซึ่งหาย ใต้
ตามกฎเกณฑ์ตามแต่ก่อนที่เป็นอย่างนี้ให้เข้าไป แลให้ผู้เก็บได้หรือเจ้าทำ
กำนัน นายอำเภอ แลมีบรรดาศักดิ์ ซึ่งได้รับของไว้หรือทำนบออก
กล่าวนั้น บอกให้รู้แล้ว แลสอบสวนของไปแน่นอน ว่าจะถูกของราว
นั้นหรือจะคิดวางไป ให้ให้ความเป็นไปจนแล้วจึงคืนให้เจ้าของไปได้
ถ้ายังสงสัยว่าของไม่ได้ของกัน ก็อย่ารับเอาอันอยู่ก่อน ถ้าผู้เก็บของลอบ
นำของจนกันแลของได้ใจผู้รับแล้วเอาไปต่อเสีย ไม่เอาไปมอบแก่

๑๖๑ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

เสียดอก เจ้าของบ้านจะได้ชำระเอาตัวส่งให้ ๆ บัดนี้ประกาศกฎหมาย
ที่มีเพื่อโทษในประเทศนอกประเทศทราบทั่วกันว่า ถ้าผู้ใดบุกรุก
เข้าไว้ว่า กว้างกับเรือนเรือนเรือนพ่่าน เจ้าของบ้านเรือนเรือน
เรือนพู่กับบ้านเรือนเรือนเรือนพ่่าน จะไปฟ้องร้องว่ากล่าวขึ้น
ครครการผู้พิราณาธิบได้ความจริงว่าบุกรุกแล้ว จะไปตัดสินให้ตาม
ภาคเช่น เพราะทำผิดกฎหมายบุกรุก เสมือนล่าจะเอาเยี่ยงปรับโทษแต่
ทำจำจำมิได้เลย

มตรา ๒ ว่าด้วยอการที่คนในประเทศนอกประเทศซึ่งมีโทษ
ด้วยธรรมเนียมในประเทศนอกประเทศ กฏหมายเก่าที่มีอยู่ห้ามมิให้คน
ซึ่งไปงถึงใหญ่ที่จะมีเสียงดังถึง ๑๐๐ เส้นด้วยเหตุใด ๆ คือเป็นการ
นงคตแลอื่น ๆ โดยตามใจตัว ไม่มีกำหนดชัศิศวจะยิง แต่เนื่อง
ในแขวงกรุงเทพมหานคร ก็ไม่ได้บอกกล่าวให้เจ้าพนักงาน ใน
พระบาทสมเด็จพระเจ้าแผ่นดินทราบแต่ยอมให้ก่อน หรืออันแขวงหัวเมือง
ไม่ได้บอกผู้กรรมการให้ทราบแต่ยอมให้ก่อน ถ้าใครล่วงไปถึงก็มีโทษ
ที่ตกใจแก่เป็นอันมากว่าคิดเพลิง แลเหตุอันเป็นที่เลวอีกต่าง ๆ ไป
ในพระบรมมหาราชวัง อิงเมื่อเวลาอันสมควร ๔๘ นาทีทุกวัน วันละ
๔ นาที เพื่อจะให้คนมีความระมัดระวังอันสมควร ๔๘ นาทีทุกวัน วันละ
๔ นาที แต่ในพระบรมมหาราชวัง อิงเมื่อเวลาอันสมควร ๔ นาทีทุกวัน
นคหนึ่ง อิงเมื่อก่อนรุ่ง ๔๘ นาทีอีกนคหนึ่งซึ่งสมควรในวัน
ตามความเสียงคตตามธรรมเนียมพระบาทสมเด็จพระบรมราชวรวงศ์ ดำเนินใหญ่
อิงเมื่อที่ทำการเวลาเช้า ก็สามเดงว่ามีเหตุเกิดเพลิงไหม้บ้านเรือน
ถ้าเพลิงเกิดโดยพระราชวังถึง ๔ นาที ถ้าโดยวังพระราชวังถึง ๘ นาที
คนทั้งปวงได้ยินเสียงปืน แล้วรีบวิ่งหนีภัยแลได้ตามเสียงคตนั้น

๑๖๐ ประชุมประกาศรัชกาลที่ ๔

เจ้าท่าทางอำเภอหรือกำนัน พันนายบ้าน แต่ผู้มีบรรดาศักดิ์ขึ้นภายใน
๑๒ ชั่วโมง สิบจับได้จะเอาเป็นสุรภัย ถ้าช่วยเก็บให้เจ้าของได้ยกแก่
เจ้าท่าหรือนายอำเภอกำนันพันนายบ้าน แต่ผู้มีบรรดาศักดิ์ไว้แล้ว
เจ้าของตามพันจะเอาของกินไป ผู้เก็บได้จะเอาค่าไปเป็นรางวัลบ้าง
ก็ตามแต่เจ้าของแต่ผู้เก็บได้กับเจ้าท่าตามอันยกกำนันแต่ผู้มีบรรดาศักดิ์
จะว่ากล่าวเปรียบเทียบให้ตกลงกัน

ตั้งแต่ที่พระราชราชบัญญัติว่ากรมทาบก

มตรา ๑ มีพระราชบัญญัติว่าด้วยบุกรุกสำหรับแผ่นดินไว้แต่ก่อน
มีเป็นหลายมาตรา เอาแต่ใจความว่า ถ้าผู้ใดวิวาทคำพิพาทพวกเพื่อน
ถึงไม่ถึงก่อนอันดิน เครื่องสัตว์ต่าง ๆ ฎไปตีคำพิพาทต่าง
ซึ่งที่เขตแดนบ้านเรือน โรง ราน เรือแพ ที่อาศัยอยู่เป็นปรกติ เจ้าของที่มี
นาคเข้าไปปรับโทษผู้กรกรวื้อน พวกไปด้วยมิได้ลงมือให้โทษถึงต้น
จงทุกคน ถ้าเจ้าของที่ตีพื้นแห่งผู้กรกรนั้นมาคตจับแลถึงตาย จะเอาโทษ
เจ้าของที่ตีพื้นแห่งนั้นมิได้ ประการหนึ่งผู้คิดคิดตีพื้นแห่งที่กทางถนน
หนทางสถานที่ใด ๆ ผู้เห็นเข้าไปในเขตบ้านท่านผู้อื่น ผู้รู้กรกร
ไปในเขตบ้านท่านว่าไม่เป็นฎกร ถ้าผู้เห็นแจ้งไปจนบนเรือนผู้รู้หรือแล้ว
ยังตามขึ้นไม่ตีถือ ท่านว่ารับเองเอาเป็นฎกรประการหนึ่ง ผู้ใดไป
หาท่านด้วยจะละสิ่งใด หรือไปซื้อสิ่งของเข้าไปในบ้านโรงเรือนเรือนโดย
สุภาพ เกิดวิวาทกันขึ้นจะเอาเป็นฎกรมิได้ เพราะการวิวาทเกิดขึ้นใน
ที่อันนั้น ประการหนึ่งเจ้าพู่ไปจนไปรับท้าวไพร่ แลทาสฎกรที่พันปะ
ที่แห่งใดไล่ติดตามกันไป ผู้ทมิ ๆ เข้าไปในบ้านท่านผู้อื่นก็ บ้านของ
ตัวก็ดี เจ้าพู่ไปตามตามเข้าไปรับตัว จะว่าเป็นฎกรไม่ได้ ถ้าเป็น
วังเจ้าบ้านขุนนาง แลบ้านคนต่างประเทศ ให้ผู้จับนอกเจ้าของบ้าน

พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

๑๖๓

จะได้ให้กรมพระแสงไปตรวจตราดูป้อมที่จะหัดยิงให้พ้นหนทางคนเดินไปมา เมื่อหัดยิงนั้นจะได้ไม่ถูกเป็นอันตราย

อนึ่ง ถ้าจะยิงนกยิงสัตว์ก็ยิงได้แต่ที่ป่าที่ทุ่งนา ที่มีไร่ที่วัดที่บ้าน มิใช่หนทางคนที่เดินไปมา ถ้าจะยิงในที่วัดที่บ้านที่หนทางคนไปมา ผู้ที่จะยิงทางที่คนเดิน คนมาสูรบ้าง ไม่ทันเห็นคนก็จะไปถูกคนป่วย เข็มตาย หรือไปเอาตัวผู้ที่ยังถูกคนตายนั้นมาจะปรับโทษทำโทษตาม กฎหมายว่ายิงคนตาย ผู้ที่ยิงนั้นก็ถือว่าหาได้แก่สิ่งของคนไม่ ต้อง ทุบเสียงโอดเอกรักกันว่าจะตัดสินคนลงก็ยาก ป็นหนักก็เป็นอาวราชทางไกล อาจที่จะโทษคนชั่ววิญคนได้กว่าจับคนเห็น คือบ่งฝ่า บังต้นไม้ ไม่เห็น ได้ด้วยจับปู ป็นก็ตลอดไปถูกคนตายได้ เหตุฉะนั้น จึงได้ตั้งกฎหมายไว้ ห้ามมิให้ยิงปืนเล็กในที่วัดที่บ้าน ถึงที่ป่าที่ทุ่งก็ดี ห้ามมิให้ยิงช้าง ม้า เลopard กระบือ เต่า สัตว์ ที่เจ้าของหวงห้ามเลี้ยงไว้ ถ้าผู้ใดมีปืน ชิงยิงปืนให้ติดแต่กฎหมายนี้ จะต้องปรับใหม่เงินหนึ่งแต่ ๑๖๐ บาทขึ้นไป แล ๕๐๐ บาทลงมา ตามยิงมากแต่ยิงตามกฎหมาย ถูกช้าง ม้า โคน กระบือ สุนัข เป็ด ไก่ สัตว์ที่มีเจ้าของเลี้ยงอยู่ทำให้ตาย จะต้องตัดเงินให้ตามราคาของ ๆ เจ้าของตามของมากแต่ยิงอยู่สักส่วนหนึ่ง ถ้าคนค้าขายไทยถึงถูกคนป่วยจับตายจะปรับใหม่ทำโทษ ตามกฎหมายเดิม ในประเทศสยามถ้าคนต่างประเทศยิงถูกคนป่วยจับตาย คงจะปรับใหม่ทำโทษตามกฎหมาย

มาตรา ๓ ให้กลับไปคนเรือ เรือ แคนยอห้ำที่เข้ามาอยู่ในประเทศ สยาม ห้ามอย่าให้กะลาสีถูกเรือแลถูกจ้างไทยจีน แลคนชาวคนค้า ถืออาวราชต่าง ๆ คือปืนยาวปืนสั้นแลมีด ไปเที่ยวตามบ้านถ้าตกลง แลคนบก ถ้าจะมีธุระเที่ยวไปซื้อของก็อย่าให้มีอาวุธสำหรับตัวไป ให้ ไปแต่มีของเปล่าแล้วให้ส่งแลกกับของของนาห้ำกับกำกับไปด้วย ถ้ากำปัดัน แลนาห้ำไม่ห้ามปรามกะลาสีถูกเรือ แลถูกจ้างไทยจีนแลคนชาวคนค้า

ประชุมประกาศรัชกาลที่ ๕

๑๖๒

จะได้นำช่วยดับเพลิงทั่วกัน แลเมื่อมีการจะยิงบุชพาพระฤกษ์หรือทำปับ หรือการพระราชพิธี แลจะดองจะซอมปืนใหญ่เป็นการหลวงในบางครั้ง บางคราว ก็ย่อมเคยให้มีประกาศให้ราษฎรทราบทุกอันมาก่อน จึงได้ อิงตามกำหนดเวลาแคว้น เพื่อจะมีให้ราษฎรตื่นตกใจ ครั้นเมื่อครั้ง เรือรบพาชองอนโบริงเข้ามาทำสัญญา เมื่อจะยิงปืนค้ำนตามธรรม เนียมอังกฤษนั้น ก็ได้บอกกล่าวให้ทราบก่อนจึงยิงตามกำหนด ภายหลัง มกคนนอกประเทศที่ไม่รู้สำคัญว่ากำลังยิงตามธรรมเนียมเรือรบไม่ห้าม แลยิงค้ำนเข้ามาของตน ตามวันในกำหนดในประเทศของตัวไม่ห้าม ก็ยิงปืนใหญ่โดยมิได้บอกกล่าวให้ทราบก่อน หรือพวกหนึ่งได้บอกแล้ว พวกอื่นได้ยินเสียงปืนขึ้นแล้วก็พลอยยิงบ้าง แลคนในกรุงก็มีความกัเวิบใจสำคัญว่า บัดนี้คนต่างประเทศยิงปืนเล่นได้เื่อง ๆ เห็นจะไม่มีที่ห้าม แลแล้วก็ยิงบ้างโดยไม่มีกำหนด การที่ห้ามตามกำหนดแก่นั้นก็ลยเลื่อน โดลงไป เพราะฉะนั้นจะขอบังคับซ้ำห้าม ว่าตั้งแต่ในค้ำนเมืองสมุทร ปราการเข้ามา ถ้าคนในประเทศนอกประเทศมีเหตุควรจะยิงก็ยิงใน การฤกษ์โกลนลูกงทำ หรือจะยิงค้ำนตามชาติตามภาษาที่ไม่ขัดขวาง จะยิงในการฤกษ์อย่างฝรั่งที่วัดฝรั่ง หรือที่อื่นมีละครละคราวที่ไม่ขัดขวาง ห้ามปราม แต่ให้เจ้าของวัดเจ้าของบ้านเจ้าของงานเจตนาขายบอกกล่าว ต่อกรมมหาดไทย กรมพระกลาโหม กรมท่า กรมเมืองเสวก่อนแต่ วันจะยิงสรววัน เจ้าพนักงานกรมเมืองจะได้ไปร้องให้ราษฎรรู้ว่าวันนั้น เวลานั้น คนนั้นจะยิงปืนใหญ่ด้วยกระสุนอย่างนั้น ๆ ข้าราชการเสวกร จะได้ไม่มีความสงสัย อนึ่ง ถ้าจะยิงปืนตามคิดเล่นเป็นนกลอก ตาม รังเจ้าต่างกรมแลเจ้ายังไม่ได้ตั้งกรม แลบ้านข้าราชการผู้ใหญ่ผู้น้อยจะ ตั้งป้อมหัดบุตรหลานญาติพี่น้องบ้างไว้ให้ชำนาญในอาวุธปืนเล็กก็ได้ แต่ให้จัดหมายไปบอกต่อเจ้าพนักงานกรมมหาดไทย กรมพระกลาโหม ให้รู้กำหนดเวลาทุกวัน หรือในวันมีกำหนด เจ้าพนักงานกรมมหาดไทย

๑๖๕

พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

พระราชบัญญัตินี้ได้ตีพิมพ์เป็นอักษรไทยอักษรอังกฤษ ประกาศ
มาในครั้งก่อน เมื่อกาลต่อไปข้างหน้า มีความเกี่ยวข้องกับอีก
นอกจากพระราชบัญญัตินี้ ก็จะต้องพระราชบัญญัตินั้น ๆ เพิ่มเติมต่อไปให้
พระสงฆ์ตามพระ แต่ข้าราชการฝ่ายทหารฝ่ายพลเรือน และผู้สำเร็จ
ราชการเมืองนอกโพธิ์ศรีจัดตัวบ้างก็ได้ฝ่ายเหนือ แลราษฎรอุทกภายในประเทศ
นอกประเทศทุกภาษา ซึ่งเข้ามาค้าขายเรือใหญ่แลเรือเล็กไปมาในคลอง
แลแม่น้ำให้รู้่งทั่วกัน แลให้ประพฤติกฎตามพระราชบัญญัตินี้จง
ทุกประการ

ประกาศมาณวันศุกร์ เดือน ๖ ขึ้นค่ำ ๑ ปีวอกโทศก จุติ
ศักราช ๑๒๒๒

๑๕๑. ประกาศให้ยกค่าไปบ่ค่าไปบ้านัน

ณ วันพุธ เดือน ๕ ขึ้น ๑ ค่ำ ปีวอกโทศก

มีพระบรมราชโองการ ในพระบาทสมเด็จพระปรมนทรมหาภูมิ
พลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ดำริตั้งให้ประกาศแก่พระราชวงศานุวงศ์ เจ้า
ราชการผู้ใหญ่ผู้น้อยแลราษฎรทั้งปวง บรรดาที่มีสวนเป็นเจ้าของสวนอยู่
ในกรุงนอกกรุงทั้งปวงให้ทราบทั่วกันแต่ได้เสด็จถึงด้วยราชสมบัติ
ครอบครัวองแผ่นดินมา ก็ทรงพระมหากรุณาเมตตาแก่นุชนิยมกรไพร่ฟ้า
ประชาชนทั่วไปทุกหน้าทุกคน แต่ถ้าว่าเมื่อจะไปปกครองรักษา
ทั้งปวงให้พ้นอุบิพวอันตราย ก็ต้องใจรื้อร้างแลวิวาทกันเกินต่าง ๆ
แลกับอื่น ๆ เป็นอันมากอยู่ตั้งนี้แล้ว แต่พระองค์เดียวไม่มีกำลัง
ช่วยเป็นที่ปรึกษาอีกอันแลพลโยธาวยากูที่จะเป็นกำลังจะประมวล
ศัตรูแลพวกพ้องผู้ร้ายต่าง ๆ ก็ดี ไม่มีพระราชวังเพื่อใช้ในที่พระบาท

ประชุมประกาศรัชกาลที่ ๕

๑๖๔

ปล่อยให้ถือเครื่องอาวุธต่าง ๆ คือปืนยาวปืนสั้น แลมีดไปเที่ยวตาม
บ้านถ้าตกลงบนบกวกลางวันกลางคืนทำกรวิวาท เจ้าพนักงาน
หรือชาวบ้านจะช่วยกันจับตัวมาส่งต่อส่งให้ทำโทษ ถ้าไปยอมให้จับ
โดยดีคือสู้กันถึงแตกหักก็มีบาตรเจ็บอย่างไร จะเอาโทษแต่ผู้จับไป
ถ้าทีมแทงทุบตีผู้จับเจ็บป่วยถึงตาย กงสุลจะปรับโทษทำโทษให้ตาม
กฎหมาย

อนึ่ง ถูกกล่าวเรื่องขึ้นล่องมาในลำแม่น้ำ เรือค้างน้ำอยู่กลางทาง
กะลาสีขึ้นไปเก็บผลไม้ในสวนกิน เจ้าของสวนห้ามปรามไปฟัง จะ
เอาไม้ได้ห้ามแทงเจ้าของสวนความมีอยู่ห้อง ๆ ครั้นจะให้เจ้าของสวน
จับกุมเอาตัวมาฟ้องให้ถึงที่สุดทำโทษล่าคนที่ฝ่าสวนนั้นน้อยมีอยู่แต่คนที่
สองคนจะจับกุมก็ได้ ให้กับต้นนายเรือแลนายห้างห้ามเสียอย่าให้
กะลาสีแลถูกจ้างไปเก็บเอาผลไม้ในสวน เจ้าของสวนแลคนเฝ้าสวนเอากระสุนยิง
มิฟังไปจนเก็บผลไม้ในสวน เจ้าของสวนแลเจ้าของสวนไม่ได้ ถ้าทำ
ถูกแตกหัก เจ็บป่วยประการใดจะเอาโทษแต่เจ้าของสวนไม่ได้ ถ้าทำ
เจ้าของสวนเจ็บป่วยถึงตาย กงสุลจะปรับโทษให้ตามกฎหมาย

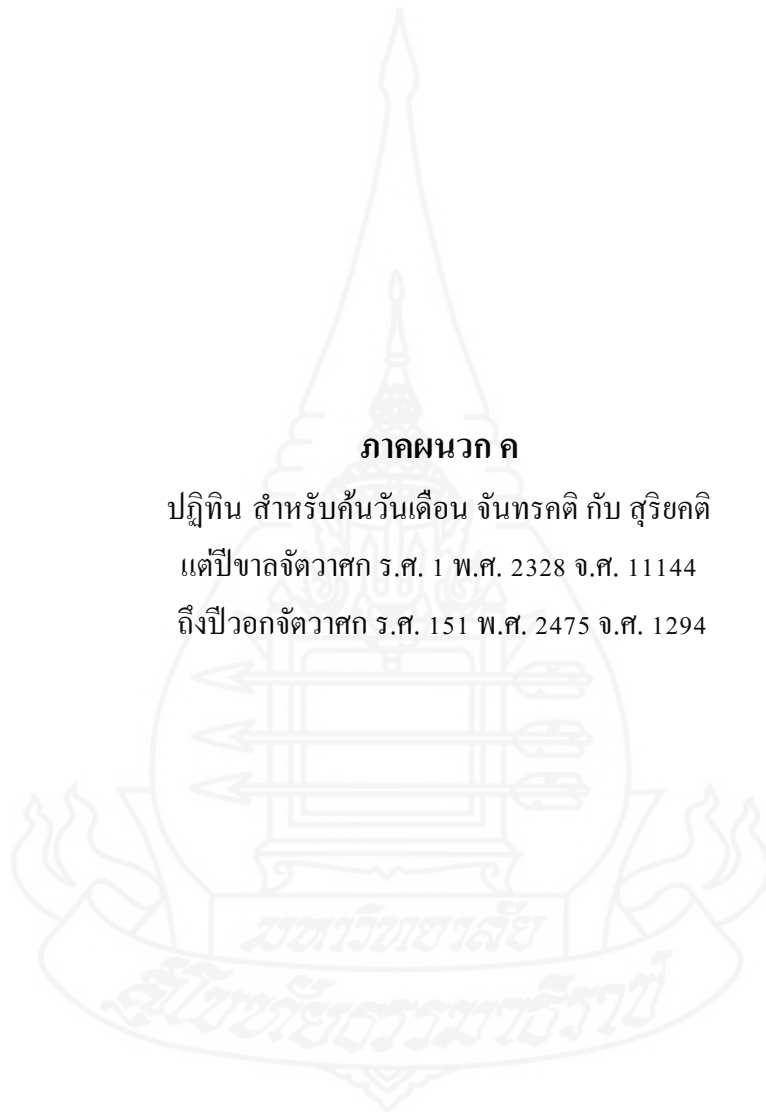
มาตรา ๔ ห้ามมิให้คนเที่ยวไปในกันแห่งวัง แลขึ้นลงที่ตึก
นำในพระบรมมหาราชวัง พระบวรราชวัง แลวังสวนนันทอุทยาน
วังสวนสระประทุมวัน ซึ่งมีเจ้าพนักงานแลนายประจักษ์รักษาอยู่ เข้าไปไม่ได้
ต่อเจ้าพนักงานนำแต่ขอแล้วจึงเข้าไปได้ ถ้าทีมมีพียงเงินเข้าไปในที่ห้าม
แลขึ้นลงในทำพระคาน้ำแก้ว และเข้าไปในประตูพระบรมมหาราชวังพระ
บวรราชวัง แลวังสวนนันทอุทยาน แลวังสวนสระประทุมวัน
เจ้าพนักงานแลนายประจักษ์จะจับตัวมาส่งต่อส่ง
จะเอาผิดแต่เจ้าพนักงานแลนายประจักษ์ไม่ได้ ถ้าเจ้าพนักงานแลนายประจ
ษักษ์ กงสุลจะปรับโทษให้ตามกฎหมาย

ภาคผนวก ค

ปฏิทิน สำหรับคั่นวันเดือน จันทรคติ กับ สุริยคติ

แต่ปีขาลจัตวาศก ร.ศ. 1 พ.ศ. 2328 จ.ศ. 11144

ถึงปีวอกจัตวาศก ร.ศ. 151 พ.ศ. 2475 จ.ศ. 1294





[ฉัตร, กรม]



กรมวิชาธิการ กระทรวงธรรมการ

พิมพ์ที่โรงพิมพ์โสภณพิทยพิมพ์

ปฏิทิน

สำหรับคั้วนวันเดือนจันทรคติกับสุริยคติ

แต่ปีขาลจรตวาศก ร.ศ. ๑ พ.ศ. ๒๓๒๕ จ.ศ. ๑๑๔๔

ถึงปีวอกจัตวาศก ร.ศ. ๑๕๑ พ.ศ. ๒๔๗๕ จ.ศ. ๑๒๙๔

พิมพ์ครั้งที่ ๕๐๐ ระเบียบ

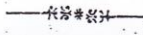
พ.ศ. ๒๔๓๔

ปกกระดาษราคาเล่มละ ๒ บาท ๗๐ สตางค์

พิมพ์จำหน่ายที่ โรงพิมพ์อักษรนิติ บางขุนพรหม พระนคร

มีลิขสิทธิ์ตามพระราชบัญญัติ

คำชี้แจงในการใช้ปฏิทินนี้



สมุดปฏิทินเล่มนี้ ถือเอาวันแห่งปีสุริยคติเป็นใหญ่ คือในหน้าหนึ่งๆปี
 สุริยคติปีหนึ่ง นับตั้งแต่วันที่ ๑ เมษายน ถึงวันที่ ๓๑ มีนาคม ในปีนั้น ส่วน
 ปีจันทรคติ นั้น ย่อมเคลื่อนกันไปเคลื่อนกลับมา ทิศตรง กับปีสุริยคติเสมอไปไม่
 ทำหมายเหตุ บอกวันขึ้นต้นปี และวันสิ้นปีจันทรคติ ไว้ข้างท้ายด้วยแล้ว

อนึ่งปีที่มีอธิกมาส หรืออธิกวาร หาได้บอกหมายเหตุไว้ให้ทราบไม่ เพราะหน้า
 กระจุกจำกัด ให้ผู้ใช้สังเกตว่าปีใดมีเดือน ๘ สองหนปีนั้นมีอธิกมาส และปีใด
 มีแรม ๑๕ คำเดือน ๗ ปีนั้นมีอธิกวาร

และอีกประการหนึ่ง เพื่อจะย่นหน้ากระจุกให้แคบเข้า จึงมิได้ลงช่อง
 วันที่ไว้ให้ครบทุกเดือน ได้ลงไว้ให้ดูแต่ช่องข้างหน้าแถวเดียวเท่านั้น ส่วน
 ในช่องเดือนทั้งหลายนั้น ได้ลงไว้แก่วันจันทรคติอย่างเดียว ผู้ใช้อยากทราบ
 วันที่ ของเดือนใด ก็ให้ดูไล่มาตามตาราง ขวาง ถึงวันที่ในแถวหน้า ซึ่ง
 ตรงกับวันที่ ของเดือนนั้น ๆ เช่นจะดูว่าขึ้น ๘ คำเดือน ๔ เป็นวันที่เท่าไร ก็
 ให้อ่านว่าวันนั้น ตกอยู่ในช่องเดือนใด แล้วก็ไล่ตาม ตาราง ขวาง ออกไป ถึงช่องวันที่
 แถวหน้า ก็เป็นอันทราบได้ว่า เป็นวันที่ ของเดือนนั้น หรือถ้าจะดูว่าวันที่ ๑๐
 มีนาคม เป็นกี่คำ ก็ให้ไล่ตั้งแต่ วันที่ ๑๐ ไปตาม ตาราง ขวาง ถึงช่องใน เดือน
 มีนาคม นั้น ก็จะรู้ว่ากี่คำ ดังนี้ เป็นต้น

กรมตำรา กระทรวงศึกษาธิการ

วันที่ ๒๙ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๖๘

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	นายอัคเดช กมลรัตนานันท์
วัน เดือน ปีเกิด	29 มกราคม 2508
สถานที่เกิด	อำเภอคลอง จังหวัดแพร่
ประวัติการศึกษา	รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต (รป.บ.) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช พ.ศ.2538
สถานที่ทำงาน	กรมเจ้าท่า ถนนโยธา แขวงตลาดน้อย เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร
ตำแหน่ง	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

