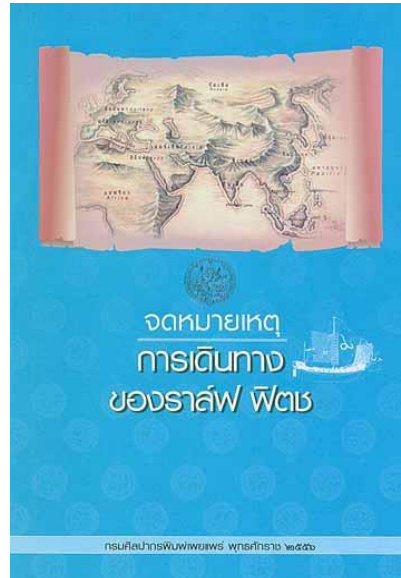


วิจารณ์หนังสือ “จดหมายเหตุการเดินทางของราล์ฟ ฟิตช์ (Ralph Fitch)” พ่อค้าชาวอังกฤษคนแรกในสมัยอยุธยา

กำพล จำปาพันธ์ / Kampol Champapan



ฟิตช์ (Ralph Fitch), ราล์ฟ. (๒๕๕๖). **จดหมายเหตุการเดินทางของราล์ฟ ฟิตช์**. แปลโดย นันทา วรเนติวงศ์, กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.

ราล์ฟ ฟิตช์ (Ralph Fitch) (ค.ศ.๑๕๕๐-๔ ต.ค.๑๖๑๑) เป็นพ่อค้าชาวอังกฤษมีชีวิตอยู่ในช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ ๑๖ ถึงต้นคริสต์ศตวรรษที่ ๑๗ เดินทางมาเอเชียพร้อมกับเพื่อนอีก ๔ คน เขาออกจากกรุงลอนดอนเมื่อ ค.ศ.๑๕๘๓/พ.ศ.๒๑๒๖ (ตรงกับอยุธยาในรัชกาลสมเด็จพระมหาธรรมราชา) ผ่านเมืองตรีโปลี เปียรา บาบีลอน บาโซรา ออริมัสในตะวันออกกลาง กัว พาราณสี โอริสา และเมืองท่าต่างๆ ในชายฝั่งมหาสมุทรอินเดีย ข้ามบริเวณปากแม่น้ำคงคาไปยังอ่าวเบงกอล ข้ามฝั่งทะเลมายังเกาะลังกา แล้วตัดเข้าสู่เมืองพะโคหรือหงสาวดี และเดินทางต่อไปยังเชียงใหม่ ซึ่งเวลานั้นยังอยู่ภายใต้การปกครองของพม่า จากนั้นจึงย้อนกลับไปยังเมืองพะโค แล้วล่องเรือลงใต้เลียบฝั่งอันดามันไปยังมะริด มะละกา ไซแลน และโคชิน ลูถึงค.ศ.๑๕๙๑/พ.ศ.๒๑๓๔ (ตรงกับอยุธยาในรัชกาลสมเด็จพระนเรศวร) จึงได้เดินทางกลับอังกฤษ รวมระยะเวลาเดินทางรอนแรมอยู่ในเอเชียกว่า ๘ ปี (ฟิตช์, ๒๕๕๖: ไม่ระบุเลขหน้า)

จุดมุ่งหมายการเดินทางของฟิตช์กับเพื่อน ยังเป็นที่ถกเถียงกันอยู่ว่าเป็นการเดินทางเพื่อมาท่องเที่ยว หรือเพื่อแสวงหาเส้นทางการค้า หรือเพื่อเผยแผ่ศาสนา (เนื่องจากในหมู่ผู้ร่วมเดินทางด้วยกันนั้น มีบาทหลวงรวมอยู่ด้วย) จากบันทึกของเขาเองพบว่า เนื้อหาส่วนใหญ่เป็นข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางการค้า ตลอดจนรายละเอียดสินค้าชนิดต่างๆ ของแต่ละบ้านเมืองที่เขาเดินทางผ่าน กลุ่มพ่อค้าต่างชาติที่มีบทบาทในแต่ละเมือง ล้วนแต่เป็นเครื่องยืนยันว่าเป็นการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ทางการค้าเป็นหลัก

แต่แน่นอนว่าวิสัยคนหนุ่มยุคบุกเบิกหลังค้นพบโลกใหม่ (New World) (McClure, 2017) ย่อมมีประเด็นเรื่องของการท่องเที่ยวผจญภัยอยู่ในนั้นด้วย และแน่นอนอีกว่าการเดินทางของชาวคริสต์ในช่วงนั้น ย่อมมีบาทหลวงติดตามไปด้วย เพื่อความอุ่นใจหรือเพื่อได้การสนับสนุนจากคริสตจักร เพราะการค้ากับศาสนาในยุคนั้นก็เดินทางไปสู่ดินแดนต่างๆ ควบคู่กันอยู่แล้ว ศาสนาเป็นที่มาของภาษาทางการค้าสำหรับในโลกยุคก่อนคริสต์ศตวรรษที่ ๑๙ ศาสนายังทำให้เกิดชุมชนข้ามอาณาจักรที่มีลักษณะเป็นสากลอีกด้วย (Malcolm, 2015; Ishii, 1993) การเดินทางของพ่อค้าในรุ่นบุกเบิกจึงมักอาศัยประโยชน์จากความรู้ทางภาษา การแพทย์ การทำอาหาร และอื่นๆ จากนักเผยแผ่ศาสนา

แม้ว่าพิตซ์จะไม่เคยเดินทางมายังกรุงศรีอยุธยา แต่เขาก็เป็นที่รับรู้และเข้าใจมาโดยตลอดว่าเป็นคนแรกที่เข้ามาสยาม ซึ่งเป็นร่องรอยว่าคำว่า “สยาม” หรือ “ไซแอม” นั้นสำหรับนักเดินทางชาวตะวันตก มิได้หมายถึงแต่เฉพาะอยุธยา หมายถึงดินแดนล้านนาอย่างเชียงใหม่ที่พิตซ์มีโอกาสได้เดินทางไปถึงด้วย (Hutchinson, 1985: 24-25) ทั้งนี้เพราะเขาเดินทางมาตามเครือข่ายเส้นทางการค้าของพม่าและมอญ ซึ่งติดต่อกับล้านนามานาน

อีกทั้งช่วงนั้นความสัมพันธ์ระหว่างพม่ากับอยุธยา ก็เริ่มจะมีความตึงเครียด เพราะการแข่งขันทางการค้านำไปสู่ความเป็นศัตรูทางการทหารด้วย ล้านนาแม้โดยภูมิศาสตร์จะอยู่ทางทิศเหนือของอยุธยา และอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของหงสาวดี แต่ด้วยความทั้งอยุธยาและหงสาวดีต่างเป็นรัฐใหญ่ในภูมิภาคเดียวกัน ล้านนากลายเป็นดินแดนที่อยู่ตรงกึ่งกลางที่อำนาจของอยุธยากับหงสาวดีมาบรรจบพบกัน

การเข้าไปมีอิทธิพลต่อล้านนาของพม่า เป็นปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้สมเด็จพระไชยราชาต้องขยายอำนาจขึ้นไปตีเชียงใหม่ในเวลาต่อมา อย่างไรก็ตามความสำคัญของเอกสารบันทึกการเดินทางของพิตซ์ในส่วนนี้อยู่ในประเด็นที่ว่า เป็นข้อมูลต้นทางสำหรับการออกมาผจญภัยใน “โลกใหม่” ของชาวอังกฤษในยุคแสวงหาแสงสว่างทางปัญญา (Renaissance) “โลกใหม่” ที่มีศูนย์กลางอยู่ที่อินเดีย ซึ่งมีพม่าและมอญเป็นเครือข่ายตั้งอยู่ใกล้ชิดติดกัน

น่าสังเกตว่า เส้นทางที่พิตซ์ใช้ในแถบตอนใต้ของชายฝั่งอินเดียได้ถึงอ่าวมะตะมะนั้น เป็นเส้นทางที่โปรตุเกสเคยเดินทางมาก่อนแล้ว บางแห่งโปรตุเกสก็ได้ตั้งสถานีการค้าของตน เช่น ตรีโปลี พะโค โคชิน เป็นต้น บางแห่งโปรตุเกสก็ยึดครองตั้งเป็นเมืองป้อมท่าค้าขาย เช่น เมืองกัวและมะละกา ความสำเร็จของโปรตุเกสตลอดช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ ๑๕ จนถึงต้นคริสต์ศตวรรษที่ ๑๖ เป็นที่กล่าวขานถึงในยุโรปพอสมควรแล้ว แต่ขณะนั้นในหมู่ชาติยุโรปด้วยกัน มีเพียงสเปนและดัตช์เท่านั้นที่สามารถเป็นคู่แข่งกับโปรตุเกส สเปนมีอาณานิคมอยู่ที่อเมริกาใต้ ในขณะที่ดัตช์เริ่มเข้ามามีอิทธิพลในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ราวกลางคริสต์ศตวรรษที่ ๑๖ ต่อจากนั้นยุครุ่งเรืองของโปรตุเกสก็สิ้นสุดลง พร้อมกับการผงาดขึ้นของดัตช์ในรูปการค้าบริษัทวีโอซีช่วงคริสต์ศตวรรษที่ ๑๗-๑๘

ช่วงนั้นอังกฤษยังไม่ใช่ชาติที่เข้ามามีบทบาทต่อการค้าโลกมากนัก การเดินทางของพิตซ์ถือเป็นความพยายามของอังกฤษที่จะแสวงหาเส้นทางการค้าตอนในของทวีป เขาจึงดันดันไปจนถึงเชียงใหม่ โดยที่ก็รู้ว่าบางช่วงจะต้องผ่านไปยังดินแดนของคู่แข่ง แต่เพราะได้ความเอื้อเฟื้อจากเครือข่ายชุมชนชาวคริสต์ในดินแดนโพ้นทะเล จึงทำให้พิตซ์กับเพื่อนเป็นที่ต้อนรับในดินแดนที่มีพ่อค้าชาวตะวันตกเข้ามาค้าขายอยู่ก่อนแล้ว เพราะลักษณะทางกายภาพและศาสนาของอังกฤษกับโปรตุเกสและสเปน สำหรับชาวพื้นเมืองในเอเชียแล้ว จะไม่ค่อยแตกต่างกันเท่าไรนัก

ด้วยเหตุที่ต้องการแสวงหาเส้นทางการค้ากับดินแดนที่โปรตุเกส สเปน และฮอลันดา ยังเข้าถึงได้ไม่เต็มที่นี้เอง ทำให้พิตซ์และพ่อค้าอังกฤษกลุ่มอื่นๆ ต่างให้ความสนใจต่ออยุธยาและลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่าง แม้ว่าพิตซ์จะไม่ได้เดินทางมากรุงศรีอยุธยา ดินแดนที่เขามีโอกาสเดินทางมานั้นเป็นดินแดนรอบนอก เช่น เชียงใหม่ และมะริด (ซึ่งตอน

นั้นไม่ได้ขึ้นกับอยุธยา แต่มีเครือข่ายการค้ากับอยุธยา เพราะอยู่ในเส้นทางจากอยุธยาไปยังมหาสมุทรอินเดีย) แต่การเดินทางของพ่อค้าอังกฤษรุ่นต่อมาที่ใช้บันทึกและแผนที่ของพิตช์เป็นคู่มือการเดินทาง ก็จึงเดินทางเข้ามาติดต่อกับอยุธยา (ในรัชกาลสมเด็จพระเอกาทศรถ) และบ้านเมืองในเครือข่าย อาทิ นครศรีธรรมราช, เพชรบุรี, บางกอก ต่างก็มีโอกาสต้อนรับพ่อค้าและนักเดินทางชาวอังกฤษรุ่นที่สองที่เข้ามา

โดยในการเดินทางมาอยุธยาในรัชกาลสมเด็จพระเอกาทศรถนี้เอง เป็นจุดเริ่มต้นความสัมพันธ์ระหว่างอยุธยากับอังกฤษ เพราะได้มีพ่อค้าอังกฤษเดินทางเข้ามาติดต่อกับชาวยุโรปและเปิดสถานีการค้าขึ้นในอยุธยาหลังจากนั้นไม่นานคือ “บ้านอังกฤษ” หรือ “ค่ายอังกฤษ” ภายใต้การบริหารจัดการโดย “บริษัทอินเดียตะวันออกของอังกฤษ” (The East India Company of British or EIC. ต่อไปจะเรียกโดยย่อว่า “บริษัทอีไอซี”) ตั้งอยู่ตอนใต้ของเกาะเมือง ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา ตรงกลางระหว่างบ้านญี่ปุ่นกับบ้านฮอลันดา

ที่จริงเวลานั้นก็เกี่ยวกับการเปิดสถานีการค้าของฮอลันดาภายใต้ “บริษัทอินเดียตะวันออกของฮอลันดา” (Dutch East India Company or Vereenigde Oost-Indische Compagnie or VOC. ต่อไปจะเรียกโดยย่อว่า “บริษัทวีไอซี”) ในอยุธยาเช่นกัน (ตรงโรงเก็บสินค้าเก่าในเกาะเมือง ก่อนที่ในรัชกาลสมเด็จพระเจ้าปราสาททองจะย้ายไปตั้งสถานีการที่บริเวณย่านตำบลสวนพลู ฝั่งขวาแม่น้ำเจ้าพระยา หรือพื้นที่บ้านฮอลันดาในปัจจุบัน)

อย่างไรก็ดีการค้าของบริษัทอีไอซีในอยุธยา กล่าวได้ว่าไม่ประสบความสำเร็จเท่าไรนัก พวกเขาเผชิญภาวะขาดทุนอย่างต่อเนื่อง มีหนี้สินรุงรัง จนไม่สามารถแข่งขันกับคู่แข่งอย่างฮอลันดาได้ แม้ในรัชกาลต่อมาอาทิจนในรัชกาลสมเด็จพระเจ้าทรงธรรม จะทรงโปรดปรานและให้ความสำคัญกับอังกฤษอยู่มาก จนถึงกับทรงอนุมัติให้อังกฤษกู้ยืมเงินจำนวนหนึ่งเพื่อเป็นทุนค้าขาย และเพื่อคงไว้ซึ่งสถานีการค้าของอังกฤษในอยุธยา และเพื่อเป็นพันธมิตรของราชสำนักพระเจ้าทรงธรรมที่มีปัญหาความชอบธรรมอันเนื่องมาจากการที่ทรงขึ้นครองราชย์โดยวิธีปราบดาภิเษก และทรงเผชิญกับการก่อกบฏของชาวญี่ปุ่นที่ไม่พอใจต่อพระองค์ เมื่อพระองค์ทรงตัดสินทรงโทษขุนนางจีนที่มีความสัมพันธ์อันดีกับชุมชนญี่ปุ่น

ครั้งนั้นนอกจากพระภิกษุวัดประดู่แล้ว ชาวอังกฤษในอยุธยาก็มีบทบาทในการช่วยปราบกบฏญี่ปุ่น จนแตกพ่ายและหลบหนีไปกัมพูชา แต่แม้ความสัมพันธ์กับราชสำนักจะเป็นไปด้วยดี ก็ไม่อาจทำให้การค้าของอังกฤษกระเตื้องขึ้นเท่าที่ควร เมื่อขาดทุนอย่างต่อเนื่อง และยังคงเผชิญกับคู่แข่งที่มีประสิทธิภาพ มีทุน มีความชำนาญและมีเครือข่ายติดต่อกับคนพื้นเมืองมากกว่าอย่างฮอลันดา ในที่สุดบริษัทอีไอซี ก็ต้องยอมเลิกสถานีการค้าและถอนตัวออกจากอยุธยาไปในรัชกาลสมเด็จพระเจ้าทรงธรรมนั่นเอง เหลือแต่การค้าของเอกชนที่มีขนาดเล็ก การค้าแบบบริษัทถึงรัฐบาลราชการของชาวยุโรปในอยุธยาจึงเหลือเพียงบริษัทวีไอซีของฮอลันดา (Anderson, 1981; Farrington and Pombejra, 2007)

อย่างไรก็ตาม ในแง่บุคลากร พ่อค้าและนักเดินเรือในสังกัดของบริษัทอีไอซีก็เป็นทีโปรดปรานแก่ราชสำนักอยุธยา ซึ่งต้องการชาวต่างชาติเข้ามารับราชการ เพราะชาวต่างชาติเหล่านี้มาพร้อมกับทักษะความชำนาญเฉพาะด้าน เมื่อต้องถอนตัวออกจากอยุธยาไป จึงมีชาวอังกฤษและพ่อค้าของบริษัทอีไอซีบางส่วน ตัดสินใจอยู่อยุธยาต่อและเข้ารับราชการเป็นขุนนางชำนาญการ ในจำนวนนี้ก็มีคนที่มีความรู้และมีชื่อเสียงอย่างเช่น ริชาร์ด เบอร์นาบี (Richard Burnaby), แซมมวล ไวท์ (Samuel White), คอนสแตนติน ฟอลคอน (ออกญาวิไชยเยนทร์) เป็นต้น (Cruysse, 2002: 55-56)

แต่ด้วยเพราะความล้มเหลวของบริษัทอีไอซีในอยุธยา ประกอบกับบุคคลเหล่านี้ต่างก็มีชนกปักษ์หลังถูกกล่าวหาเป็นสาเหตุความล้มเหลวและขาดทุนของบริษัท พวกเขาจึงไม่ได้เป็นตัวกลางเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างอยุธยากับอังกฤษ แต่กลับไปเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างอยุธยากับฝรั่งเศสแทน เพราะเห็นโอกาสจากการที่ทราบกันว่าพระเจ้าหลุยส์ที่ ๑๔ ทรงปรารถนาที่ขยายอิทธิพลทางการค้าและศาสนา มายังดินแดนตะวันออกไกลเช่นเดียวกับอังกฤษและฮอลันดา (Smithies, 2012: 197-230)

ที่จริงแล้วบริษัทอีไอซีของอังกฤษ ก่อตั้งขึ้นมาตั้งแต่ปีเริ่มศักราชแรกของคริสต์ศตวรรษที่ ๑๗ คือ ค.ศ.๑๖๐๐ ก่อนบริษัทอีไอซีของฮอลันดา ที่ก่อตั้งในยุโรปเมื่อ ค.ศ.๑๖๐๒ เป็นระยะเวลากว่า ๒ ปี แต่ทว่า ๒ ปีที่ตั้งขึ้นมาก่อนนั้นก็ไม่ใช่ ๒ ปีที่เข้ามาในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพราะกลุ่มพ่อค้าชาวฮอลันดานั้นเคยเข้ามาติดต่อกับชาวเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มาก่อนแล้วในรูปพ่อค้าเอกชน ตั้งแต่ในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ ๑๖ อีกทั้งในกองเรือโปรตุเกสที่เข้ามาก่อนหน้าชาติตะวันตกชาติอื่นนั้น ก็มีกลุ่มพ่อค้าเอกชนชาวฮอลันดาเข้ามาในนั้นด้วย ฮอลันดาจึงไม่ใช่ชาติตะวันตกที่เข้ามาในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยปราศจากพื้นภูมิหลังที่เกี่ยวข้อง ตรงข้ามพวกเขาอยู่ในฐานะผู้สืบทอดภูมิปัญญาการเดินเรือค้าขายของชาวโปรตุเกสในรุ่นคริสต์ศตวรรษที่ ๑๕-๑๖

การค้าของฮอลันดาพัฒนาจากการรวมกลุ่มร่วมทุนกันของพ่อค้าเอกชน ในขณะที่การค้าของอังกฤษในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นตรงกันข้าม คือเริ่มจากการก่อตั้งบริษัทการค้าขึ้นมาก่อน แล้วถึงค่อยมีพ่อค้าเอกชนตามมาภายหลัง ฮอลันดามีเมืองท่าในอำนาจออยู่ที่ยึดตายตัว ในขณะที่อังกฤษมีป้อมท่าขนาดเดียวกันนี้อยู่ที่อินเดีย ในช่วงเวลาเดียวกันนั้นอังกฤษเน้นขยายอิทธิพลไปยังดินแดนภาคพื้นทวีป ขณะที่ฮอลันดาเข้าครอบครองดินแดนส่วนสำคัญของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ภาคพื้นสมุทรและหมู่เกาะไปแล้ว อีกทั้งยังสามารถผูกขาดการค้าระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับญี่ปุ่นอีกด้วย ฮอลันดาจึงอยู่ในฐานะที่ได้เปรียบอังกฤษอยู่มาก จนในที่สุดก็ต้องถอนตัวออกไปก่อนจะกลับเข้ามาอีกครั้งในคริสต์ศตวรรษที่ ๑๙

ในช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ ๑๙ เมื่ออังกฤษได้กลายเป็นชาติแรกที่ปฏิวัติอุตสาหกรรมสำเร็จ จึงเป็นยุโรปชาติแรกที่มีเทคโนโลยีเครื่องจักรกลไฟ จากนั้นก็ขยายอิทธิพลไปทั่วโลกจนได้ชื่อว่าเป็น “ดินแดนที่พระอาทิตย์ไม่ตกดิน” (The sun never set in the British Empire) ในช่วงนั้นเองความผิดพลาดและล้มเหลวในอดีตที่เคยหลอกหลอนอังกฤษ ก็ได้ถูกหยิบยกมาศึกษาเรียนรู้เพื่อแก้ไขหรือป้องกันไม่ให้เกิดขึ้นอีก บันทึกการเดินทางของพิตซ์และพ่อค้าอังกฤษจึงมาได้รับความสนใจอย่างแพร่หลายอีกครั้ง แม้แต่เซอร์จอห์น เบาริง (Sir John Bowring) ผู้เข้ามาทำสนธิสัญญากับสยามเมื่อ พ.ศ.๒๓๙๘ ก็ยังกล่าวถึงประวัติศาสตร์การค้าของอังกฤษ โปรตุเกส ฮอลันดา ฝรั่งเศสในสยาม โดยใช้บันทึกของพ่อค้าและนักเดินทางในอดีตเป็นข้อมูลพื้นฐาน (Bowring, 1969: chapter1-2)

ปฏิเสธไม่ได้ว่า จากการรู้จักเรียนรู้ความผิดพลาดในอดีต ส่งผลทำให้อังกฤษแข็งแกร่งขึ้นในคริสต์ศตวรรษที่ ๑๙ ไม่ใช่แต่เฉพาะเทคโนโลยีที่พัฒนาสืบเนื่องจากการปฏิวัติอุตสาหกรรม หากแต่คือความรู้และภูมิปัญญาอันเกิดจากการเรียนรู้ประสบการณ์ในอดีต ในขณะที่ฮอลันดาลุ่มหลงอยู่กับความสำเร็จในอดีต ขาดการพัฒนาปรับปรุงการค้าของตนให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของโลกในยุคหลัง การคอร์รัปชันในบริษัทเรือร้งจนไม่อาจแก้ไข จนต้องเลิกลัมกิจการไปในช่วงที่อังกฤษกลับมาเป็นใหญ่

จดหมายเหตุของราล์ฟ พิตซ์ เป็นที่รู้จักกันดีพอสมควรในหมู่นักประวัติศาสตร์เอเชียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ศึกษาช่วงก่อนคริสต์ศตวรรษที่ ๑๙ เพราะเป็นหลักฐานลายลักษณ์อักษรเก่าแก่ในภาษาอังกฤษ ดีพิมพ์ตั้งแต่ ค.ศ.๑๘๙๙/

พ.ศ.๒๔๔๒ จากต้นฉบับของจอห์น ฮอร์ตัน ไรลีย์ (John Horton Ryley) (Ryley, 1899) ปัจจุบันจดหมายเหตุของ ราล์ฟ พิตซ์ ฉบับจอห์น ฮอร์ตัน ไรลีย์ ถือเป็นฉบับมาตรฐานปรากฏอยู่ในห้องสมุดของโครงการเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ศึกษาหลายแห่ง อาทิ มหาวิทยาลัยคอร์เนล มหาวิทยาลัยวิสคอนซิน มหาวิทยาลัยออกซฟอร์ด ANU. (มหาวิทยาลัย แห่งชาติออสเตรเลีย) NUS. (มหาวิทยาลัยแห่งสิงคโปร์)

งานศึกษาทางด้านประวัติศาสตร์ ภูมิศาสตร์ และสังคมวัฒนธรรม เอเชียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรืองาน ศึกษาประเด็นเรื่องความสัมพันธ์ทางการค้าและการทูตระหว่างชาติตะวันตกกับเอเชียในช่วงก่อนคริสต์ศตวรรษที่ ๑๙ เอกสารจดหมายเหตุของราล์ฟ พิตซ์ ฉบับจอห์น ฮอร์ตัน ไรลีย์ ถือเป็นเอกสารหลักฐานที่ต้องอ่านและใช้อ้างอิงสำหรับ งานศึกษาในหัวข้อเรื่องเกี่ยวข้องโดยตรง มีการตีพิมพ์ซ้ำต้นฉบับนี้ต่อเนื่องกันหลายครั้งเพื่อรักษาต้นฉบับ

ส่วนในประเทศไทย นับว่าน่าเสียดายอย่างยิ่งที่เมื่อไม่นานมานี้ฉบับแปลโดยกรมศิลปากร ได้แปลงานของราล์ฟ พิตซ์ จากฉบับของริชาร์ด แฮคคลอยต์ (Richard Hakluyt) นักศึกษามหาวิทยาลัยออกซฟอร์ด ซึ่งเป็นการรวบรวมพิมพ์ รายงานของพ่อค้าและนักผจญภัยหลายคน แบ่งเป็น ๑๒ เล่มจบ ใช้ชื่อว่า “The Principal Navigations : Voyages Traffiques and Discoveries of the English Nation” ตีพิมพ์ครั้งแรกเมื่อ ค.ศ.๑๙๐๓/พ.ศ.๒๔๔๖ และพิมพ์ครบ ๑๒ เล่มจบในอีก ๒ ปีต่อมา เมื่อ ค.ศ.๑๙๐๕/พ.ศ.๒๔๔๘

บันทึกจดหมายเหตุของราล์ฟ พิตซ์ อยู่ในเล่มที่ ๕ หน้า ๔๖๕-๕๐๕ (Hakluyt, 1903: 465-505) ต่อมาใน ค.ศ. ๑๙๘๑/พ.ศ.๒๕๒๔ ตีพิมพ์ซ้ำและใช้ชื่อที่รู้จักกันว่า “Hakluyt’s Voyages” บรรณาธิการโดยริชาร์ด เดวิด (Richard David) ผู้เป็นทายาทของแฮคคลอยต์ (David, 1981) นอกจากนี้ยังมีฉบับพิมพ์ร่วมกับบันทึกของพ่อค้าฝรั่งเศส เพื่อใช้ เป็นกรณีศึกษาเปรียบเทียบ เช่นเล่มที่ชื่อ “Early English and French Voyages: Chiefly from Hakluyt 1534-1608” บรรณาธิการและรวบรวมโดยเฮนรี เบอร์เรนจ์ (Henry Burrage) พิมพ์เมื่อ ค.ศ.๑๙๖๗/พ.ศ.๒๕๑๐ (Burrage, 1967)

แต่ทั้งสามกรณี (Hakluyt, 1903; Burrage, 1967; David, 1981) ต่างก็เป็นการตีพิมพ์ที่ไม่สมบูรณ์ครบตาม ต้นฉบับเดิมของจอห์น ฮอร์ตัน ไรลีย์ จึงไม่เป็นที่น่าแปลกใจ เมื่อในแวดวงวิชาการจะยังคงนิยมอ้างอิงจากฉบับพิมพ์ ของจอห์น ฮอร์ตัน ไรลีย์ ซึ่งพิมพ์ไว้ครบถ้วนสมบูรณ์มากกว่าฉบับพิมพ์ครั้งหลัง เพราะเหตุใดกรมศิลปากรจึงเลือกแปล จากฉบับแฮคคลอยต์ ไม่ได้แปลจากฉบับไรลีย์ ก็ไม่ทราบเหตุผลแน่ชัด เนื่องจากมิได้อธิบายไว้ในคำนำแต่อย่างใด ซึ่งน่า สงเกตว่าต้นฉบับแฮคคลอยต์เป็นต้นฉบับเก่าที่สุดที่พบในห้องสมุดของประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าพิตซ์กับเพื่อนจะมีได้เข้ามากรุงศรีอยุธยาในช่วงที่เขาเดินทางอยู่นั้น เพราะมาตามเรือขาย เส้นทางของโปรตุเกสและพม่า แต่ดังที่ในคำนำฉบับภาษาไทยได้กล่าวถึงความสำคัญของเอกสารชิ้นนี้ว่ามีประโยชน์ต่อ การศึกษาประวัติศาสตร์อยุธยาอย่างมาก เพราะเป็นเอกสารที่ให้ภาพบรรยายถึงโลกทางการค้าระดับภูมิภาคที่อยุธยา เป็นส่วนหนึ่งอยู่ในขณะนั้น ไม่ว่าจะเป็นการค้าของชายฝั่งมหาสมุทรอินเดีย อ่าวเบงกอล เปอร์เซีย ยุโรป ตอนใต้ของ อ่าวเม็กซิโก ลานนา คาบสมุทรมลายู (Garnier, 2004: 97-98)

เอกสารชิ้นนี้จึงให้ภาพที่ชวนเปรียบเทียบระหว่างอยุธยากับเมืองท่าต่างๆ ที่มีการติดต่อสัมพันธ์กัน อาทิ อินเดียใต้ ศรีลังกา พะโคหรือหงสาวดี มะละกาภายใต้โปรตุเกส ฯลฯ เครือข่ายการค้าของพ่อค้าจีนที่ไปถึงตะวันออก กลาง เพราะจากบันทึกของพิตซ์เขาได้พบพ่อค้าชาวจีนเดินทางไปถึงตะวันออกกลาง โดยเดินทางมาทางทะเล เพราะ เป็นยุคที่การค้าบนเส้นทางสายไหมทางบกนั้นเสื่อมสลายไป และกำลังแทนที่ด้วยเส้นทางสายไหมทางทะเล เอกสารให้

ภาพความคึกคักของการค้าบนเส้นทางสายไหมทางทะเลของคริสต์ศตวรรษที่ ๑๖ ที่มีบทบาทแทนที่เส้นทางการค้าสายไหมทางบกที่ล่มสลายไปในปลายคริสต์ศตวรรษที่ ๑๕ ทะเลไม่ใช่อุปสรรคขวางกั้นปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้คนบนขอบเขตโลกสากลอีกต่อไปหลังจากนั้นมาจนถึงปัจจุบัน

สภาพบ้านเมืองต่างๆ อาทิ พระราชวังพะโค ป้อมปราการเมืองท่ามะละกา ชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คน สภาพอากาศและภูมิศาสตร์ของดินแดนต่างๆ ความยากลำบากและอุปสรรคนานาประการในการเดินทางผ่านบ้านเมืองต่างๆ รายละเอียดสินค้าหลากหลายประเภท อาทิ พริกไทย ชิง กานพลู ลูกจันทน์ ดอกจันทน์ ไม้จันทน์ขาว ไม้กฤษณา การบูร กายาน ชะมด อำพัน ทับทิม พลอย เพชร ไข่มุก ผ้าไหม แร่ธาตุ

ที่สำคัญสำหรับผู้สนใจประวัติศาสตร์อยุธยา สภาพเมืองพะโคที่พิตช์มีโอกาสได้พบเห็นและบันทึกไว้นั้น เป็นสภาพช่วงเวลาเดียวกับที่สมเด็จพระนเรศวรยังทรงพระเยาว์ และได้เสด็จไปเป็นองค์ประกันอยู่ที่หงสาวดีในรัชสมัยพระเจ้าบุเรงนอง ดังนั้นสิ่งที่พิตช์พบเจอที่หงสาวดีเวลานั้น ก็เป็นหงสาวดีเดียวกับที่สมเด็จพระนเรศวรได้ทรงพบเห็นและเรียนรู้มาปรับใช้ในอยุธยาภายหลัง

นอกจากแสนยานุภาพทางทหารของราชวงศ์ต้องอุบายใต้พระเจ้าบุเรงนอง ความมั่งคั่งรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจการค้าของหงสาวดีในช่วงที่สมเด็จพระนเรศวรไปเป็นองค์ประกันอยู่จนเจริญพระชันษานั้น น่าจะมีผลต่อสมเด็จพระนเรศวรไม่มากนักน้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อคำนึงถึงว่าเมื่อเสด็จกลับมาครองพิษณุโลกและอยุธยา หงสาวดีนั้นเองคือแบบอย่างของสมเด็จพระนเรศวรในการสถาปนาราชอาณาจักรอยุธยาขึ้นใหม่หลังการเสียกรุง พ.ศ.๒๑๑๒ โดยมุ่งเน้นการทหารควบคู่กับการค้านานาชาติ

ดังจะเห็นได้จากในรัชกาลสมเด็จพระนเรศวรนอกจากจะเป็นช่วงที่อยุธยามีการขยายอำนาจทางการทหารอย่างใหญ่โต อยุธยายังมีนโยบายส่งเสริมการค้านานาชาติมากขึ้นกว่าในอดีต โดยได้เปิดให้พ่อค้าต่างชาติเข้ามาติดต่อค้าขายเป็นอันมาก ในจำนวนนี้มีทั้งเปอร์เซีย คุชราจ อาร์เมเนีย ญี่ปุ่น ฮอลันดา สเปน ซึ่งล้วนแต่เป็นกลุ่มพ่อค้าที่มีการค้ากับพะโคอยู่ก่อนแล้วแทบทั้งสิ้น (ยกเว้นญี่ปุ่น) ความพยายามที่จะสถาปนาอำนาจของอยุธยาในบริเวณอ่าวมะละเกาะในรัชกาลสมเด็จพระนเรศวร จึงมีประเด็นที่สามารถมองได้ว่าเป็นความพยายามที่จะดูกลืนเอาทรัพยากรทางการค้าของพม่าและมอญมาเป็นของอยุธยานั่นเอง

เอกสารอ้างอิง

พิตช์ (Ralph Fitch), รัลฟ. (๒๕๕๖). **จดหมายเหตุการเดินทางของรัลฟ พิตช์**. แปลโดย นันทา วรเนติวงศ์,

กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.

Anderson, John. (1981). **English Intercourse with Siam in the Seventeenth Century**. Bangkok: Chalermnit Bookshop.

Bowring, John. (1969). **The Kingdom and People of Siam**. Oxford: Oxford University Press.

Cruysse, Dirk van de. (2002). **Siam and the West 1500-1700**. Chiangmai: Silkworm Books.

David, Richard. (ed.). (1981). **Hakluyt's voyages**. boston: Houghton Mifflin.

Farrington, Anthony and Pombejra, Dhiravat na. (2007). **The English Factory in Siam, 1612-1685**. London: British Library.

- Garnier, Derick. (2004). **Ayutthaya: Venice of the East**. Bangkok: Riverbooks.
- Hakluyt, Richard. (1903). **The Principal Navigations: Voyages Traffiques and Discoveries of the English Nation. Vol.5**. Glasgow: James Macehose.
- Hutchinson, E. W. (1985). **Adventurers in Siam in the Seventeenth Century**. London: The Royal Asiatic Society.
- Ishii, Yoneo. (1993). “Religious Patterns and Economic Change in Siam in the Sixteenth and Seventeenth Centuries” in Reid, Anthony. (ed.). **Southeast Asia in the Early Modern Era: Trade, Power, and Belief**. Ithaca: Cornell University Press.
- Malcolm, Noel. (2015). **Agents of Empire: Knights, Corsairs, Jesuits and Spies in the Sixteenth-century Mediterranean World**. London: Allen Lane.
- McClure, Julia. (2017). **The Franciscan Invention of the New World**. Imprint: Palgrave Macmillan.
- Ryley, J. Horton (John Horton). (1899). **Ralph Fitch, England's Pioneer to India and Burma: His Companions and Contemporaries, with his Remarkable Narrative Told in His Own Words**. London: T.F. Unwin.
- Smithies, Michael. (2012). **Seventeenth Century Siamese Explorations**. Bangkok: The Siam Society under Royal Patronage.