

เศรษฐศาสตร์ทำเรือ

โดย

นายนาวาทรี หลวงเดชดำรง ร.น.

พิมพ์แจกในงานฌาปนกิจศพ

นางทองอยู่ เดชดำรง

ณ เมรุวัดไตรมิตรวิทยาราม

วันที่ ๒๗ ตุลาคม พุทธศักราช ๒๔๘๔

ฉบับออกพิมพ์การ
จากหอสมุดแห่งชาติ มีจำนวน
๗

เศรษฐศาสตร์ท่าเรือ

โดย

นายนาวาตรี หลวงเดชดำรง ร.น.



พิมพ์แจกในงานฌาปนกิจศพ

นางทองอยู่ เดชดำรง

ณ เมรุวัดไตรมิตรวิทยาราม

วันที่ ๒๗ ตุลาคม พุทธศักราช ๒๕๑๕



เลขช๑๑

เลขหน้

เลขพ๑๑๒๒

ป. ๒๕๖๓

คำปรารภ

ในงานฉพนกิจพนางทองอยู่ เดชดำรง มารดาของข้าพเจ้าครั้งนี้ ข้าพเจ้าเคยคิดไว้ว่า นอกจากจะได้บำเพ็ญกุศลอื่นๆ ตามประเพณีนิยมแล้ว ตั้งใจไว้ว่าจะต้องทำอะไรด้วยน้ำพักน้ำแรงตนเอง ไว้เป็นที่ระลึกสำหรับแจกในงานนี้สักอย่างหนึ่ง เพื่อเป็นอนุสรณ์แสดงความกตัญญูกตเวที ในโอกาสครั้งสุดท้ายที่จะได้ปฏิบัติการสนองคุณมารดา ตามควรแก่ กำลังและสติปัญญา

ในที่สุดก็มีระลึกได้ว่า เมื่อครั้งที่ข้าพเจ้ายังรับราชการอยู่ในกรมศุลกากร เคยเข้าสอบคัดเลือกได้ โดยได้รับทุนของ ก.พ. ออกไปดูการเศรษฐกิจแลท่าเรือยังต่างประเทศหลายแห่ง ลุมาถึงปัจจุบันนี้ ก็ประจวบกับประเทศเราได้ปฏิบัติวัตรท่าเรือกรุงเทพ ฯ เป็นรูปใหม่ การก่อสร้างท่าเรือก็ใกล้จะเสร็จ องค์การทำเรือที่ปรับปรุงขึ้นตามนโยบายนี้ ยังเป็นของใหม่สำหรับประเทศไทยเรา กิจกรรมท่าเรือในคั่นเริ่มต้นยังหาแพร่หลายนักไม่

เพราะเหตุดังกล่าวนี้ ข้าพเจ้าคิดว่าถ้าได้เรียบเรียงภูมิเบื้องต้นของท่าเรือ ซึ่งข้าพเจ้าให้ชื่อว่า “เศรษฐศาสตร์ท่าเรือ” ขึ้นแจกในงานศพมารดาของข้าพเจ้าครั้งนี้ ก็จะเหมาะสมกับกาละด้วยประการทั้งปวง เพราะนอกจากจะเป็นน้ำพักน้ำแรง

๒

สนองคุณมารดาอย่างหนึ่งแล้ว ยังเป็นการช่วยสนับสนุนและ
เผยแผ่กิจการของท่าเรือสมัยปัจจุบันนี้ขึ้นอย่างหนึ่งด้วย จึง
ได้ตกลงใจเรียบเรียงหนังสือเศรษฐศาสตร์ท่าเรือขึ้น ข้าพเจ้า
หวังว่าหนังสือเล่มนี้อาจอำนวยประโยชน์แก่ผู้อ่านได้บ้างไม่มาก
ก็น้อย

กุศลกรรมแลคุณความดีใดๆ ซึ่งหากเกิดขึ้นจากการเรียบ
เรียงหนังสือเล่มนี้ที่แจกในงานนี้แล้วไซ้ ข้าพเจ้าขออุทิศส่วน
กุศลแลคุณธรรมนั้น ๆ ให้เป็นส่วนกุศลวิปากสมบัติสำเร็จเป็น
ส่วนปุนพเปตพลี แต่ดวงวิญญาณของนางทองอยู่ เดชดำรง
มารดาบังเกิดเกล้าของข้าพเจ้าแม่ดวง วิญญาณของท่านจะ ล่อง
ลอยอยู่ ณ ที่แห่งใด ขอส่วนกุศลทั้งมวลนี้จงตามสนองท่านใน
อดีตภพนั้น ๆ เทอญ

๙๑๖ ๓๓๓๓

เรือนางเลื่องนาว

วันที่ ๒๓ ตุลาคม พุทธศักราช ๒๔๘๔



นางทองอยู่ เดชดำรง

เกิด พ.ศ. ๒๔๐๐

ตาย พ.ศ. ๒๔๘๒

คำนำ

หนังสือเศรษฐศาสตร์ท่าเรือเล่มนี้เรียบเรียงขึ้นโดยรวบรวมหลักการเบื้องต้น และพาณิชยกรรมส่วนใหญ่ที่สำคัญของท่าเรือ แลการขนส่งทางทะเลโดยสังเขปเท่านั้น, มิได้กล่าวถึงกิจการโดยละเอียดของท่าเรือทั่ว ๆ ไปไม่ จึงเป็นประโยชน์เพียงแต่เผยแผ่ความรู้เบื้องต้นของเศรษฐกิจท่าเรืออย่างกว้าง ๆ เป็นทางชักนำให้รู้จักท่าเรือในแง่เศรษฐกิจทั่ว ๆ ไปในทางหลักการเท่านั้น

สำหรับผู้ประสงค์ศึกษาในกิจการของท่าเรือแลการขนส่งทางทะเลโดยพิศดารยิ่งขึ้นไปนั้น ควรใช้หนังสืออื่น ๆ ที่กล่าวถึงกิจการส่วนหนึ่ง ๆ โดยเฉพาะต่างหาก เช่น

Port Administration and Operation.

Cargo Handling at Ports.

Port and Terminal Facilities.

Port Development.

The Principles and Practice of Dock Engineering.

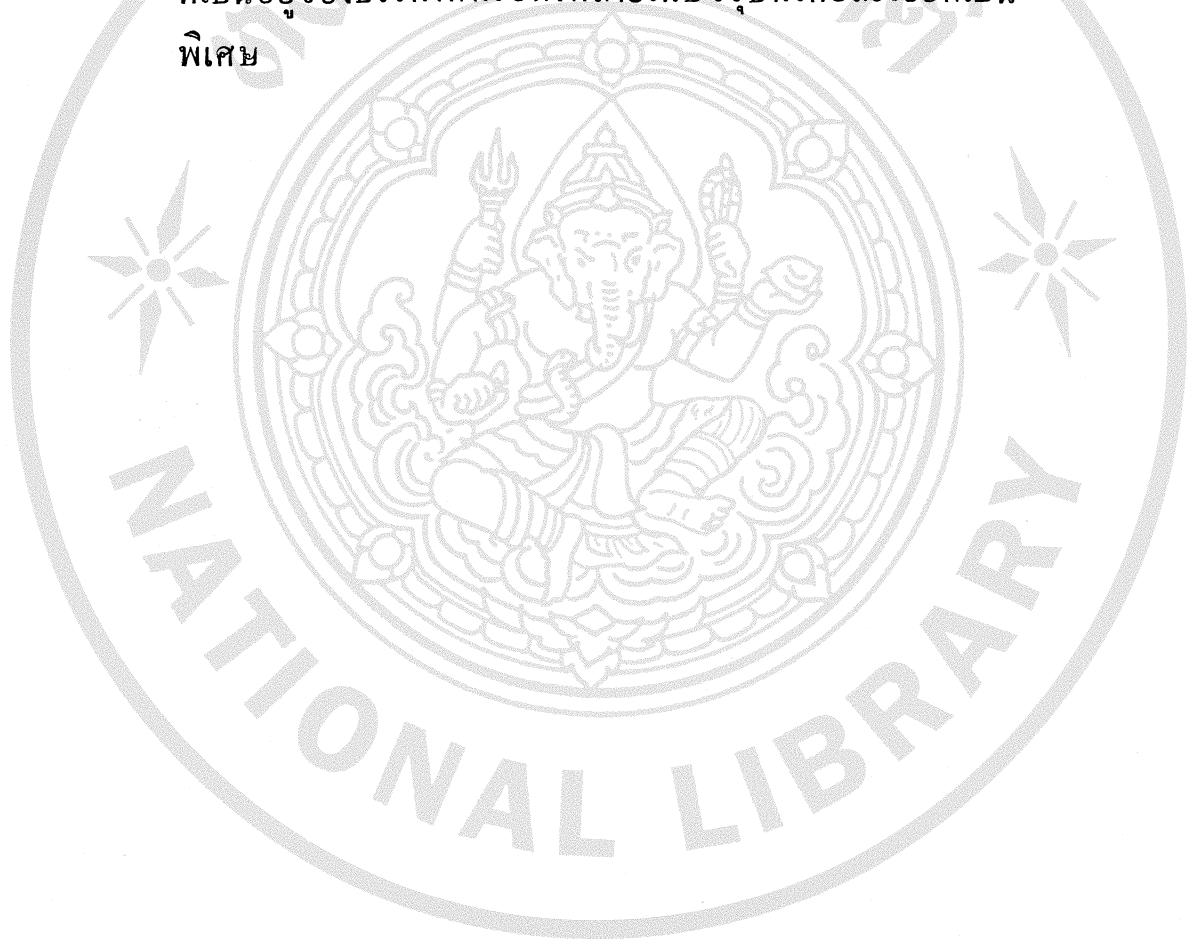
The Principles and Practice of Harbour Engineering.

The Dock and Harbour Engineering's Reference Book.

อนึ่ง สำหรับผู้สนใจค้นคว้าหาความรู้ทางเศรษฐศาสตร์ท่าเรืออย่างทันสมัยของประเทศต่าง ๆ ทั่วไปก็ดี, หรือผู้

๗

อาชีพปฏิบัติงานของท่าเรือก็ดี ควรรับหนังสือรายเดือนที่
พิมพ์ออกจำหน่าย ชื่อ, The Dock and Harbour Authority.
ด้วยจะได้ประโยชน์อย่างมาก หลายทีเดียว เพราะหนังสือ
ประเภทนี้ ลงข่าวสารปลุกย่อยของกิจการและพฤติกรรม
ที่เป็นอยู่ของบรรดาท่าเรือทั้งหลายในปัจจุบันโดยละเอียดเป็น
พิเศษ



บทที่ ๑

ท่าเรือและอ่าวจอดเรือ

ท่าเรือ

ในเบื้องต้นนี้ เราควรทำความเข้าใจคำแปลของคำว่าท่าเรือ (Port) นี้เสียก่อนว่า มีความหมายอย่างไร และมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องต่อไปอีกอย่างไร

กำเนิดของคำนี้มาจากภาษาละตินว่า (Porta) ซึ่งแปลว่า ประตู อันเป็นที่เข้าใจว่า “เป็นทางเข้า” ดังนั้นท่าเรือจึงเป็นเสมือนประตูทางน้ำซึ่งจะเปิดเข้าไปสู่ทางบก และเป็นประตูทางบกที่จะเปิดออกไปสู่ทางน้ำเหมือนกัน พุทธสัน ๆ ก็หมายความว่า เป็นสถานีปลายทาง ที่ต่อการขนส่ง ทางบก ไปเป็นการขนส่งทางทะเล หรือกลับกัน เรือสินค้าที่บรรทุกคนโดยสารและสินค้ามาจากทะเลอันห่างไกลเข้ามาจอดในท่าเรือ เพื่อปล่อยคนโดยสารขึ้นบก และขนถ่ายสินค้าต่าง ๆ ส่งไปยังจุดปลายทางบนบกก็ดี หรือคนโดยสารและสินค้าจากบนบกในเมืองท่านั้นที่มารวมกันอยู่ ณ ท่าเทียบเรือ เพื่อโดยสารและบรรทุกเรือไปก็ดี ดังนั้นเห็นได้ว่า เพื่อให้การบรรทุกและขนถ่ายสินค้า หรือการรับ และปล่อยคนโดยสารในท่าเรือสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

แล้ว ย่อมต้องเกี่ยวโยงด้วยลักษณะและหน้าที่การงานสำคัญ
อยู่ ๒ อย่าง คือ 'ที่กำบัง' และให้ความสะดวกในทางพาณิชย์
เพราะฉะนั้น ความหมายของท่าเรือตามความสัมพันธ์เกี่ยวโยง
ของมันนั้น ก็ต้องประกอบด้วยลักษณะเป็นที่กำบังอย่างหนึ่ง
และให้ความสะดวกในทางพาณิชย์อีกอย่างหนึ่ง

ที่กำบัง

เป็นที่เข้าใจกันแล้วว่า ท่าเรือจะต้องเป็นที่กำบังเพื่อความ
ปลอดภัยแก่การจอดเรือ ตามฝั่งชายทะเลที่เปิดไม่มีที่กำบัง
คลื่นลมนั้น เรือสินค้าจะจอดทำการขนถ่ายหรือบรรทุกสินค้า
หรือคนโดยสารไม่ได้สะดวกเสมอไปทุกวัน เพราะในวันที่มี
คลื่นลมจะทำได้ช้ามาก หรืออาจทำไม่ได้เสียเลยตั้งหลาย ๆ
วันก็มี ในสมัยที่การพาณิชย์ระหว่างประเทศยังไม่สู้จะเจริญ
เหมือนอย่างปัจจุบันนี้ บรรดาท่าเรือทั้งหลายก็ยังมิได้แก้ไข
ปรับปรุงกันอย่างไรเลย คงปล่อยให้เป็นไปตามยถากรรม สัก
แต่ที่ใดเป็นอ่าว มีน้ำลึกพอที่เรือจะเข้าจอดได้ และเป็นทำเล
การค้าขายของเมืองนั้น ก็ใช้สภาพธรรมชาติของตำบลนั้นเป็น
ที่จอดเรือ ทำการขนถ่ายและบรรทุกสินค้า ที่จอดเรือเช่นนั้น
ไม่ควรจะเรียกว่าเป็นท่าเรือ เพราะยังมิได้จัดทำและบูรณะสิ่ง
ต่าง ๆ ขึ้นเพื่อความสะดวกในทางพาณิชย์แต่ประการใด ตัว

อย่างของประเทศ ที่ไม่ได้จัดสร้าง ที่กำบัง ในอ่าวชายทะเล ที่เป็นเมืองท่า อาทิเช่น แอฟริกา และอินเดียขึ้น เรือสินค้าต้องจอดห่างฝั่งมาก สินค้า ก็ต้องขน ถ้ายลงเรือเล็กอีกต่อหนึ่ง เพื่อลำเลียงเข้ามายังฝั่งและขนขึ้นบกต่อไป การนี้จะทำได้ก็แต่ในวันที่คลื่นสงบเท่านั้น ถ้าในวันที่เกิดคลื่นลมก็ต้องหยุดงาน พฤติการณ์เช่นนี้จึงไม่ถูกหลักในทางเศรษฐกิจของการพาณิชย์ เพราะต้องสิ้นเปลือง เสียเวลา และเสียแรงงานอย่างมากมาย เช่นเมืองท่ามัตราส เมื่อสมัยก่อนสร้างกำแพงกันคลื่น (breakwater) เป็นต้น เพราะเหตุนี้ท่าเรือในทะเลที่เปิดไม่มีที่กำบัง ถ้ามีการเดินเรือพาณิชย์ที่เจริญจึงจำเป็นต้องสร้างกำแพงกันคลื่นไว้เป็นที่กำบัง ให้ความปลอดภัยแก่บรรดาเรือสินค้าที่เข้าจอด และเพื่อให้เรือทำการขนถ่ายสินค้าได้สะดวกทุกโอกาสด้วย ที่กำบังจึงเป็นลักษณะจำเป็นของท่าเรือด้วยประการฉะนี้

อ่าวจอดเรือ

ได้กล่าวมาแล้วว่า คุณสมบัติเบื้องต้นของท่าเรือนั้นก็คือต้องมีที่กำบังเพียงพอ คำว่าที่กำบังนี้เป็นความหมายของคำว่าอ่าวจอดเรือ (Harbour) ดังนั้นอ่าวจอดเรือจึงมีความหมายว่าเป็นตำบลที่กำบังสำหรับจอดเรือโดยปลอดภัย แต่ไม่จำเป็น

จะต้องเป็นท่าเรือก็ได้ จึงได้แปลตามความหมายว่าเป็นอ่าว
จอดเรือ ทั้งอ่าวจอดเรื่อนี้ก็ไม่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องไปถึงการ
จัดให้ความสะดวกในการขนถ่ายและบรรทุกสินค้าแต่ประการใด
ส่วนท่าเรือต้องประกอบด้วยที่กำบัง (คืออ่าวจอดเรือ) และ
เครื่องอุปกรณ์ทั้งหลาย อันจะอำนวยความสะดวกให้แก่การพา-
ณิชย์ ซึ่งจะได้กล่าวถึงต่อไป

ก่อนที่จะได้กล่าวถึงเครื่องอุปกรณ์ ให้ความสะดวกแก่การ
พาณิชย์ของท่าเรือนั้น เห็นสมควรที่จะกล่าวถึงลักษณะของ
อ่าวจอดเรือเพิ่มเติมโดยสังเขปอีกสักเล็กน้อย เพื่อให้เป็นที่
สังเกตถึงความแตกต่างกันในความหมายของคำว่า ท่าเรือ และ
อ่าวจอดเรือ ว่ากันที่จริง ท่าเรือ (Port) ที่กล่าวมานี้ก็น่าจะ
แปลว่าเป็น “ท่าเรือพาณิชย์” และอ่าวจอดเรือ (Harbour)
ก็ควรจะเป็น “ท่าจอดเรือ” เท่านั้น แต่คำหลังนี้จะแปลว่า
ท่าจอดเรือ คำนี้ออกจะคล้ายคลึงกันไป จึงใช้คำให้ต่างกัน
ว่า อ่าวจอดเรือ ซึ่งเห็นว่าเหมาะทั้งในความหมายของคำ และ
ทั้งความสัมพันธ์เกี่ยวข้องของคำนี้แล้ว

ลักษณะของอ่าวจอดเรือมีอยู่ ๒ อย่าง คือ อ่าวจอดเรือที่
เกิดตามธรรมชาติ และอ่าวจอดเรือที่ต้องทำขึ้น อ่าวจอดเรือที่
เกิดตามธรรมชาตินั้น โดยปกติก็คือชายฝั่งทะเลที่เว้าเข้าไป

มีแหลมชายฝั่ง และเกาะห้องล้อมเป็นที่กำบังคลื่นลมได้ดี ภายในอ่าวมีขนาดกว้างและน้ำลึกพอที่จะใช้เป็นท่าจอดเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้ บางทีปากแม่น้ำก็มีลักษณะเป็นที่กำบังตามธรรมชาติได้ดี ท่าเรือที่มีลักษณะเช่นนี้มีอยู่หลายแห่งเหมือนกัน

อ่าวจอดเรือที่ต้องทำขึ้น คือ อ่าวที่ ขาด ลักษณะ ตามธรรมชาติที่จะใช้เป็นเครื่องกำบังคลื่นลมดังกล่าวมาแล้ว เรียก ว่าอ่าวเปิด ซึ่งจำเป็นต้องสร้างเครื่องกำบังให้เป็นอ่าวปิดขึ้น เครื่องกำบังเช่นว่านี้ก็ก่อ กำแพงกันคลื่นนั่นเอง อันเป็นการก่อสร้างที่สำคัญและแพงเงินที่สุด อ่าวปิดในสมัยก่อนนั้น ๆ เมื่อตก มาในสมัยนี้ การพาณิชย์ของโลกเจริญขึ้นมากต้องขยายสร้าง กำแพงกันคลื่นออกไป กลางทะเลเพื่อให้มีขนาดใหญ่โตขึ้น ตาม ส่วน กลาย เป็น อ่าวที่ต้องทำขึ้นก็มีอยู่หลายแห่ง เช่น เจนัว, มาเซลา และเนเปิล ๆ ล ๆ เป็นต้น

การจัดความสะดวกในทางพาณิชย์

ในเบื้องต้นเราได้ทราบกันแล้วว่า ท่าเรือนั้นก็ต้องมี ลักษณะเป็นที่กำบังเพื่อจอดเรือได้ โดยปลอดภัยนั้นเป็นแต่เพียง ลักษณะสำคัญอย่างหนึ่งของท่าเรือเท่านั้น บัดนี้ เราต้องคำนึง ถึงลักษณะอีก อย่างหนึ่งซึ่ง เป็นลักษณะ สำคัญ ที่สุด ของท่าเรือพาณิชย์ คือ การอำนวยความสะดวกในทางพาณิชย์

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่า อ่าวจอดเรือโดยฉะเพาะ ซึ่งยังมีได้ปรับปรุงให้เจริญขึ้นนั้น ไม่มีลักษณะเพียงพอที่จะเป็นท่าเรือได้เลย ท่าเรือที่มีลักษณะถูกต้องนั้นจะต้องสร้างเครื่องอุปกรณ์ต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในทางพาณิชย์ให้ครบถ้วนโดยสมบูรณ์ คือ

- (๑) ต้องให้เรือเดินสมุทรเข้าถึงท่าได้โดยสะดวกทุกโอกาส
- (๒) ต้องมีเขื่อนให้เรือเทียบ เพื่อขนถ่ายและบรรทุกสินค้าและคนโดยสารขึ้นหรือลงเรือได้สะดวก
- (๓) มีโรงพักสินค้า คลังสินค้าทัณฑ์บน พร้อมด้วยเครื่องจักรขนถ่ายสินค้าจากเรือเพื่อเก็บ และขนส่งจำหน่ายไปในที่ต่าง ๆ
- (๔) ต้องสร้างและจัดให้มี การคมนาคม เช่น ถนน, ทางรถไฟ, ทางจราจรทางน้ำ เข้ามาบรรจบ ณ ท่าเรือ เพื่อสะดวกแก่การขนส่ง และต้องมีรถบรรทุกซึ่งเหมาะแก่วิธีการขนส่งนั้น
- (๕) ต้องมีโรงงานใช้กำลังไฟฟ้า, โรงงานซ่อมแซมเครื่องจักร และเครื่องอุปกรณ์ทุกอย่างของท่าเรือ

นอกจากนี้ ถ้าคำนึงถึงการพาณิชย์ในสมัยนี้ ที่ทำเรือ
ก็ยังมี ความจำ เป็น ต้อง จัดหา เครื่อง อุปกรณ์ เบ็ดเตล็ด ทันสมัย
อีก หลายอย่าง เพื่ออำนวยความสะดวก ที่ดีที่สุดในทางพาณิชย์

การคมนาคมที่ทำเรือ

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ทำเรือเป็นชุมทางที่เชื่อมการ
ไปมาค้าขายระหว่างทางบกและทางทะเล การเดินเรือและการ
ขนส่งสินค้าทางทะเลกับทางบกจะต้องมาร่วมเกี่ยวพันกัน ณ ที่นี้
แล้วก็แยกทางออกไปทุกหนทุกแห่งเท่าที่จะไปถึงได้

ในทางบกได้แก่

- ก. ทางรถไฟ สำหรับการขนส่งในระยะทางอันไกล
- ข. ถนน สำหรับการขนส่งในระยะใกล้ๆ และค่าขนส่ง
ไม่แพงนัก โดยใช้รถยนต์บรรทุกไปมาในระยะ
ประมาณไม่เกิน ๕๐ ไมล์
- ค. แม่น้ำ และทางน้ำที่เกิดตามธรรมชาติ การขนส่ง
อาจประหยัดลงได้อีกมาก เพราะอาศัยกำลังธรรมชาติ
เช่น น้ำขึ้นน้ำลง, ลมและสายน้ำ ช่วยเหลือ
- ง. คลอง

ในทางทะเล ทำเรือเป็นจุดตั้งต้นออกจากและกลับถึงของ

ก. เรือเดินสมุทร เรือกลไฟ และเรือยนต์ อัมมีสาย

เดินเรือประจำอยู่กับท่าเรืออื่น ๆ

ข. เรือจร คือเรือเดินไปมาเป็นครั้งคราว ไม่มีสายเดินเรือ

ประจำ หรือเรือเดินเฉพาะเที่ยวตามความต้องการ

ของการค้า

ค. เรือค้าขายฝั่ง ซึ่งมีสายเดินเรือติดต่อระหว่างท่าเรือที่

ใกล้ ๆ กัน หรือจากท่าใหญ่ไปยังท่าเล็กอื่น ๆ

ง. เรือพิเศษ เช่น เรือบรรทุกถ่านหิน, เรือบรรทุก

น้ำมัน ฯลฯ ซึ่งทำหน้าที่บรรทุกแต่สินค้าที่กำหนดไว้

โดย เฉพาะ

การคมนาคมและการขนส่งที่ทำเรือดังกล่าวมานี้ เป็นแต่

เพียงหลักการส่วนใหญ่ที่สำคัญที่ต้องจัดให้มันขึ้น ส่วนการวาง

แผนผังการนี้ให้เป็นระเบียบ เรียบร้อย สะดวกแก่การขนส่งอย่าง

หนึ่ง แลต้องคำนึงถึงหลักในแง่เศรษฐกิจของท่าเรืออีกด้วย

หนึ่งด้วยนั้น จะต้องพิจารณาโดยถี่ถ้วนแลรอบคอบมาก เช่น

การวางรางรถไฟผ่านเข้าไปในท่าเทียบเรือ, โรงพักสินค้า,

สร้างถนน แลทางจราจรทางน้ำ ฯลฯ เหล่านี้เป็นต้น ต้องให้

เป็นไปตามหลักวิชาการอย่างทันสมัย ซึ่งมีแยกกล่าวไว้โดย
เฉพาะอีกส่วนหนึ่งต่างหาก

เพราะเหตุว่า ท่าเรือเป็นสถานีปลายทาง แลชุมทางของ
การขนส่งทางบกแลทางทะเลมาร่วมกัน ปัญหาที่ควรพิจารณา
ต่อไปก็มีอยู่ว่า ที่ตั้งของท่าเรือที่เหมาะสมที่สุดนั้นควรจะอยู่ที่ไหน
จึงจะทำประโยชน์ให้ได้ดีทั้งสองทาง

ที่ตั้งท่าเรือ

ท่าเรืออาจตั้งอยู่ในภูมิประเทศต่าง ๆ กัน ท่าเรือที่ตั้ง
อยู่ชายทะเลเรียกว่า ท่าเรือทะเล (Seaports) ที่ตั้งอยู่ใน
แม่น้ำ เรียกว่า ท่าเรือแม่น้ำ (River Ports) และท่าเรือที่
ตั้งอยู่ตามทะเลสาป (เช่น Great Lakes ในอเมริกาเหนือ)
ก็เรียกว่า ท่าเรือทะเลสาป (Lake Ports) นอกจากนี้ที่กล่าวมา
ยังมีท่าเรือคลอง (Canal Ports) คือท่าเรือที่เข้าถึงได้โดยขุด
คลองเข้าไปหา เช่น ท่าเรือแมนเชสเตอร์ และบรูคส์
 เป็นต้น

ว่าที่จริง ท่าเรืออาจตั้งอยู่ได้เกือบทุกหนทุกแห่ง ณ ที่ ๆ
อาจมีการติดต่อได้ดังกล่าวนั้น (แม้ในประเทศที่อยู่
ลึกเข้าไปในภาคพื้นยุโรปก็ยังมีท่าเรืออยู่ริมแม่น้ำ และมี
การติดต่อกับทะเลและมหาสมุทรได้ เช่น ท่าเรือ “บาล”

(Balse) ในประเทศสวิสเซอร์แลนด์ ซึ่งตั้งอยู่ห่างไกลจากทะเลประมาณถึง ๔๕๐ ไมล์ เป็นต้น

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วจะเห็นว่า ที่ชายฝั่งทะเลก็ไม่เป็นที่ที่เหมาะสมสำหรับตั้งท่าเรือเสมอไป เพราะในท่าที่เปิดนั้น จำเป็นต้องสร้างที่กำบังกันคลื่นลม อันเป็นการก่อสร้างที่แพงมากที่สุด การลงทุนเช่นนี้จำเป็นต้องหาทางเก็บเงินมาชดเชยและบำรุงต่อไป เงินที่จะเก็บก็คือหักเอากำไรจากการค้าขายนั่นเอง ตามวิธีตรงก็เก็บจากค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ของท่าเรือ หรือวิธีอ้อม โดยรัฐบาลเก็บภาษีอากรเพิ่มขึ้น ค่าชดเชยอันนี้จะเป็นภาระหนักในทางเศรษฐกิจของท่าเรือนั้นๆ

บรรดาท่าเรือสำคัญ ๆ ในโลกนี้ ที่ตั้งอยู่ในแม่น้ำก็มีอยู่หลายแห่งเหมือนกัน บางแห่งก็ตั้งอยู่ที่ปากน้ำ เช่น ท่าเรือลิเวอร์พูล, ดับลิน และเบอร์เมน ท่าเรือนั้น ๆ ที่ตั้งห่างไกลจากปากน้ำมาก ๆ ก็มีท่าเรือลอนดอน อันเป็นท่าเรือสำคัญที่สุดของประเทศอังกฤษ ตั้งอยู่ห่างจากปากน้ำเข้าไปถึง ๕๐ ไมล์ และท่าเรือแอนตเวปในประเทศเบลเยียมก็มีระยะห่างจากปากน้ำเช่นเดียวกัน ท่าเรือรวง (Rouen) อันเป็นท่าเรือสำคัญของฝรั่งเศสก็อยู่ในแม่น้ำเซน (Seine) ซึ่งห่างจากปากน้ำถึง ๘๐ ไมล์ ท่าเรือโคโลนในประเทศเยอรมันซึ่งตั้งอยู่บนฝั่งแม่น้ำไรน์ ห่างจากทะเลเหนือถึง ๒๐๐ ไมล์ นอกจากนั้นยังมีท่าเรือ

อีกเป็นอันมากที่ตั้งอยู่บนแม่น้ำ เช่น ทำเรือกลักตา ในอินเดีย
ทำเรืออย่างกึ่งในประเทศพม่า ทำเรือไชง่อน ในอินโดจีน
และทำเรือกรุงเทพ ฯ ในแม่น้ำเจ้าพระยา ฯลฯ เป็นต้น

เป็นความจริงที่บรรดาทำเรือที่ตั้งอยู่บนแม่น้ำและมีระยะ
ห่างไกลจากทะเลมาก ๆ เช่นนี้ จะทำให้เรือเดินสมุทรขนาด
ใหญ่ในสมัยนี้เข้าออกไม่ได้ สำหรับทำเรือลอนดอนและ
แอนตเวป เรือซึ่งมีขนาด ๒๐,๐๐๐ ตัน หรือมากกว่า แต่กิน
น้ำลึกไม่เกิน ๓๐ ฟุต เข้าออกได้ ทำเรือรวง เรือสินค้าที่กิน
น้ำลึก ๒๐ ฟุตเดินได้ตลอดปี แต่เรือกินน้ำลึก ๒๓ ฟุตใน
ปีหนึ่งเดินได้ประมาณ ๒๐๐ วัน เรือเดินในแม่น้ำขนาด ๒,๐๐๐
ตัน สามารถไปถึงเมืองสตราสเบิร์กซึ่งอยู่เหนือโคโลนราว
๒๐๐ ไมล์ และเรือขนาด ๑,๐๐๐ ตันอาจพุ่งไปถึงท่าเรือบาล
ในสวิสเซอร์แลนด์ได้

แม่น้ำนั้นถ้ายิ่งแคบและยิ่งตื้น ก็จะทำให้ต้องยิ่งจำกัด
ขนาดของเรือให้เล็กลงอีกจึงจะเดินผ่านเข้าออกได้ โดย
เหตุนี้แหละทำเรือแม่น้ำจึงต้องเสีย สมรรถภาพสำคัญในอันที่
จะให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่เข้าถึงไม่ได้ เป็นการเสียเปรียบ
ทำเรือทะเลอยู่บ้าง เพราะฉะนั้นทำเรือแม่น้ำเหล่านี้จึงพยายาม
ขุดขยายทั้งขนาดและความลึก เพื่อความประสงค์สำคัญที่
จะให้เรือขนาดใหญ่ผ่านเข้าออกได้เสมอเยี่ยงท่าเรือทะเล ดัง

นั้นใน ปัจจุบันนี้จึง มีท่าเรือ เช่นนี้ หลายแห่งที่ สมควร มีฐานะ เป็นท่าเรือทะเลได้ ซึ่งตามความหมายอย่างกว้าง ๆ ในเวลานี้ หมายถึงท่าเรือทุกท่าที่อาจให้เรือเดินทะเลขนาดใหญ่แล่นผ่าน เข้าออกได้สะดวก

นอกจากการกักตุนที่กล่าวมานี้ แม่น้ำยังต้องมีลักษณะอื่น ๆ ที่กักตุนสมรรถภาพลงอีก เช่นตามปกติแม่น้ำโดยมาก คดเคี้ยว ซึ่งทำความลำบากแก่การเดินเรือ บางแห่งมีหิน เงินเป็นอันตราย และบางฤดูกาลก็มีลมมรสุมและมิดซึ่งเป็นอุปสรรคขัดขวางในการเดินเรือทวีขึ้นอีก ในการขุดให้ลึก การปรับปรุงอื่น ๆ และการควบคุมรักษานั้นต้องเสียค่าใช้จ่าย เป็นจำนวนมาก บางที่ค่าใช้จ่ายในการนี้อาจมากจนไม่สามารถ จะทำได้

การปรับปรุงท่าเรือกลาสโกให้เจริญขึ้นนั้นเป็นตัวอย่างที่ น่าสนใจในการปรับปรุงแก้ไขทั่ว ๆ ไป เพราะท่าเรือนี้อยู่ลง ทุนขุดและแก้ไขอย่างถึงขนาดทีเดียว จนสามารถให้เรือ เดินสมุทรขนาดใหญ่เข้าถึงได้ เมื่อไม่สัณฐานมากนัก แม่น้ำ ไคลดก็จะเป็นเพียงลำน้ำเล็ก ๆ ซึ่งเมื่อน้ำลงมีความลึกเพียง ๔- ๕ ฟิตเท่านั้น เดิมนั้น เรือซึ่งกินน้ำลึกถึง ๓๐ ฟิตเดินผ่านเข้า ไปถึงท่าเรือกลาสโกได้ แต่การที่จะแก้ไขบูรณแม่น้ำให้เจริญ

ขึ้นสมความมุ่งหมายในการเดินเรือเช่นว่านี้ ย่อมต้องใช้จ่าย
เงินเป็นจำนวนมาก

อีกประการหนึ่งที่ปากน้ำนั้น ตามปกติย่อมมีสันดอน
อันเป็นที่ดินซึ่งเกิดจากวัตถุต่าง ๆ ที่กระแสน้ำในแม่น้ำพัด
พาออกไปทางทะเลปากน้ำ แล้วจมทับถมกันอยู่ ณ ที่นั้น
เป็นเหตุทำให้ช่องทางเข้าที่ปากน้ำตื้นกว่าท่าเรือในแม่น้ำนั้น
มาก แลบรรดาเรือเดินทะเลก็ไม่สามารถจะแล่นผ่านสันดอน
เข้าไปยังท่าเรือได้ ดังนั้นเพื่อที่จะให้เรือเดินทะเลผ่านได้
จึงจำเป็นต้องขุดลอกสันดอนให้ลึกตามความต้องการ มีท่า
เรือที่สำคัญ ๆ หลายแห่งในโลกที่มีอุปสรรคขัดขวางเช่นนี้
และต้องลงทุนขุดลอกสันดอนด้วยเงินจำนวนมากมาย เช่น
เมื่อ ปี ค.ศ. ๑๘๕๐ ที่ท่าเรือลิเวอร์พูล เมื่อได้ขุดสันดอน
ที่ปากน้ำเมอร์เส นั้นได้ขุดทราย ออกไปถึง ไม่น้อยกว่า ๔๐๐
ล้านตัน การขุดลอกเช่นนี้จะทำครั้งแรกครั้งเดียวหาได้ไม่
เพราะลักษณะธรรมชาติของแม่น้ำย่อมต้องมีกระแสน้ำพัด
พาเอาสิ่งโสโครกมาทิ้งอยู่เสมอ จะเกิดเป็นสันดอนตื้นขึ้น
ใหม่อีก จึงจำเป็นต้องกระทำการลอกสันดอนกัน อยู่เป็น
นิตย์ นอกจากนี้ที่ปากแม่น้ำมิสซิสซิปปี, ดานูป, วอลกา

แลปากน้ำอื่น ๆ ก็มีความ จำเป็นที่ต้องขุด ลอกสันดอน ด้วย
เหตุเช่นเดียวกันนี้เหมือนกัน

ที่ปากแม่น้ำบางแห่งซึ่งถึง แม้ว่าจะไม่มี ลักษณะส่อให้
เห็นชัดว่ามีสันดอนอยู่ก็ตาม แต่ก็ย่อมจะมีที่ดอน, โขด
โคลน หรือทราย อันเป็นที่กีดขวางช่องทางเข้าออกในร่องน้ำ
ณ ที่ปากน้ำนั้นอยู่เหมือนกัน แลจำเป็นจะต้องใช้วิธีขุดลอก
ให้ลึกดังกล่าวแล้ว ตัวอย่างทำนองนี้ได้แก่ท่าเรือ ลอนดอน,
นิวยอร์ก แลแฮมเบิร์ก ตามที่ได้กล่าวมานี้แสดงว่าเมื่อ
พิจารณาถึงลักษณะตามธรรมชาติของท่าเรือแล้ว เห็นได้ว่า
ไม่มีท่าเรือใดเลยที่ไม่มีข้อบกพร่อง ทุก ๆ ท่าเรือจะต้องได้
ประสพอุปสรรคอยู่เสมอ หากแต่จะมีมากหรือน้อยกว่ากัน
เท่านั้น อย่างไรก็ตามท่าเรือทุกแห่งก็ต้องมีวิธีแก้ไขปรับปรุง
ให้ดีที่สุดเท่าที่จะทำได้ทุกกรณีเสมอ

ทำเลที่เหมาะสม

ตามที่กล่าวมาแล้วว่า ความสำคัญที่สุดของท่าเรือก็
คือ การพาณิชย์ระหว่างประเทศ เพราะฉะนั้น ท่าเรือจะ
เจริญขึ้นได้ก็ต้องอาศัยการพาณิชย์และการไปมาค้าขาย รวม
ทั้งการขนส่งที่สะดวก

ความจริงได้มีฝ่งทะเลและแม่น้ำหลายแห่งที่มี ลักษณะตามธรรมชาติเป็นที่กำบัง ซึ่งอาจทำท่าเรือได้นั้น แต่ก็ไม่อาจจะทำเป็นท่าเรือได้ เพราะไม่ใช่ทำเลที่เจริญในการพาณิชย์ ตรงกันข้าม ฝ่งทะเลที่ไม่มีลักษณะตามธรรมชาติ จะเป็นท่าเรือได้เลย เช่น เป็นฝ่งทะเลเปิด คลื่นลมจัด แต่จำเป็นต้องจัดสร้างเครื่องกำบัง และจัดทำความสะดวกในการเดินเรือและการพาณิชย์ขึ้น เพื่อทำเป็นท่าเรือ ที่เป็นอย่างนี้ เพราะในระยะใกล้เคียงกับท่าเรือนั้นเป็นทำเลค้าขายที่เหมาะสม

ทำเลที่เหมาะสมจึงหมายถึงเนื้อที่ดินที่อยู่ในบริเวณใกล้ ๆ หรือข้างหลังท่าเรือ ซึ่งเป็นตำบลที่มีการค้าขาย หรือเป็นศูนย์กลางของ การขนส่งสินค้าที่มี การคมนาคม อัน สะดวก และในทำเลนั้นก็ต้อง มีจำนวนพลเมืองมากพอที่จะ ประกอบอาชีพในทางพาณิชย์ อุตสาหกรรม และต้องเป็นผู้อุปโภคบริโภคสินค้าเข้าเป็นส่วนใหญ่นั่นเอง จึงจะนับว่าเป็นทำเลที่เหมาะสม เพื่อเอาสินค้าจากท่าเรือมาจำหน่ายได้ในที่นั้น ตามสถิติทั่ว ๆ ไปแสดงว่า การเปรียบเทียบกับจำนวนพลเมืองที่อยู่ใกล้ ๆ ท่าเรือนั้น เป็นวิธีที่ถูกต้องดีที่สุดวิธีหนึ่งสำหรับทำเลที่เหมาะสมที่กล่าวนี้

สรุปความว่า ทำเลที่เหมาะสมเป็นพื้นที่ในบริเวณอันติดต่อกับท่าเรือ และจะเหมาะสมแก่ถึงขนาดได้อย่างไรนั้นต้องอาศัย

(๑) ต้องเป็นตำบลที่มีโรงงาน ประกอบการ อุตสาหกรรม ทำวัตถุดิบเป็นสินค้าสำเร็จรูปออกจำหน่าย

(๒) ต้องเป็น ตำบล ที่มีพล เมือง มาก เพื่อรับสินค้าเข้า จาก ท่าเรือพักเก็บไว้และจำหน่ายต่อไป และ

(๓) ต้องเป็นศูนย์กลางการค้าขายและเศรษฐกิจ เพื่อเป็นข้อสังเกตในการ เปรียบเทียบความ สำคัญของ ทำเลที่เหมาะสมให้เห็นชัดเจนยิ่งขึ้น จึงขอนำตัวอย่างของท่าเรือสำคัญๆ ของโลกมากล่าวไว้พอเป็นสังเขปดังต่อไปนี้

ท่าเรือลอนดอน เป็นท่าเรือในแม่น้ำ พื้นดินในบริเวณท่าเรือลอนดอนในระยะสมัยที่ ๒๕ ไมล์ นั้น มีพลเมืองถึง ๕ ล้านเศษ ซึ่งนับว่ามากที่สุด ในจำนวนพลเมืองเหล่านั้น นอกจากจะเป็นผู้ใช้บริโภคและจำหน่ายสินค้าเข้าแล้ว ยังเป็นกรรมกรที่ทำงานอุตสาหกรรม และส่งออกซึ่งสินค้าอีกด้วย ราคาสินค้าจะพอจะสินค้าเข้าอย่างเดียวกันเท่านั้น ใน

ปีหนึ่งมีประมาณ ๔๐๐-๔๕๐ ล้านปอนด์สเตอร์ลิง จึงนับว่า
เป็นทำเลศูนย์กลางการค้าขายและเศรษฐกิจอย่างสำคัญที่สุด

ท่าเรือโยโกฮาม่า เป็นท่าเรือทะเล แม้จะเป็นท่าที่เปิด
แต่ก็ได้สร้างกำแพงกันคลื่นขึ้นหลายชั้น ท่าเรือนั้นตั้งอยู่ทาง
ทิศตะวันตกเฉียงใต้ของพระนครหลวงโตเกียว ห่างประมาณ
๒๐ ไมล์ เมื่อประมาณ ๘๐ ปี มาแล้ว ท่าบลันมีฐานะเป็น
เพียงหมู่บ้านของชาวประมงหมู่หนึ่งเท่านั้น ต่อเมื่อรัฐบาล
ญี่ปุ่นได้จัดสร้างให้เป็นท่าเรือขึ้นแล้ว ท่าบลันก็กลายเป็น
ท่าเรือ พาณิชยกรรมระหว่างประเทศที่สำคัญที่สุดของประเทศญี่ปุ่น
ในปัจจุบันนี้

เฉพาะในเมืองโยโกฮาม่าเอง ในขณะนี้มีพลเมืองเพียง
๖-๗ แสนคนเท่านั้น แต่ทำเลที่ใกล้ ๆ ท่าเรือนั้น มีโรงงาน
สร้างอุตสาหกรรมมากมาย และเป็นพื้นที่ที่จำหน่ายและส่งออก
ซึ่งสินค้าด้วย

นอกจากนี้ โยโกฮาม่ามีการคมนาคมทางบกและทางทะเล
ติดต่อกับพระนครโตเกียวได้สะดวกที่สุด เพราะฉะนั้น พลเมือง
ของพระนครโตเกียว ซึ่งมีประมาณ ๖ ล้านคน และอยู่ห่าง
ประมาณ ๒๐ ไมล์เท่านั้น ก็ย่อมต้องใช้และจำหน่ายสินค้า
จากท่าเรือโยโกฮาม่าด้วย ดังนั้นพื้นที่ในบริเวณรัศมีที่กล่าวนี้

จึงเป็นทำเลที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการพาณิชย์ และการขนส่ง
ทั่ว ๆ ไป

มีทำเลของท่าเรือสำคัญอื่น ๆ อีกมากมาย ซึ่งมีความ
สำคัญตามหลักที่กล่าวมาแล้วเหมือนกัน เพราะเหตุนี้จึงไม่มีปัญหา
อย่างใดเลย บริเวณที่ติดต่อกับท่าเรือในระยะธรรมดานั้น จัก
ต้องแปรสภาพไป เป็น ทำเล ของ อุตสาหกรรม และ การค้าขาย
เพราะฉะนั้น การสร้างท่าเรือให้เหมาะสมเช่นนั้น จึงเท่ากับการ
สร้างโครงการส่งเสริมธุรกิจของรัฐอย่างสำคัญที่สุดอย่างหนึ่ง

บทที่ ๒

การปฏิบัติหน้าที่การงานของเรือสินค้าในท่าเรือ

เพื่อให้ทราบซึ่ง ถึงคุณค่า การงานในหน้าที่ ของ ท่าเรือนั้น เป็นการสมควรที่จะต้องพิจารณาดูงานทั้งปวง ที่เรือต้องปฏิบัติเกี่ยวกับเมื่อมาถึงท่าเรือแลเมื่อออกจากท่า การขนถ่ายแลบรรทุกสินค้าลงเรือ ซึ่งเมื่อทำเสร็จตามนั้นแล้ว ก็นับว่าเรือได้ปฏิบัติหน้าที่ตามปกติ ภายในท่าเรือนั้นโดยครบถ้วนสมบูรณ์ แต่การที่จะดำเนินการดังกล่าวไว้โดยสังเขปนี้ ให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดีนั้น ย่อมเกี่ยวข้องกับหน้าที่ของบริษัทหรือบุคคลต่าง ๆ อีกมากมาย อาทิ คือ บริษัทเจ้าของเรือ, พวกเดินเรือ, ผู้เช่าเรือ, นายหน้าเรือ นายหน้าประกันภัย รวมทั้งผู้ส่งสินค้าออกและผู้ส่งสินค้าเข้า กับเจ้าพนักงานท่าเรือด้วย

การเช่าเรือ

ในกรณีที่มีเรือสินค้าเดิน ประจำไปมา อยู่กับท่าเรือ ต่าง ๆ โดยปกตินั้น ปัญหาเรื่องการเช่าเรือก็จะมี แต่เนื่องจากการค้าขายทางทะเลนั้นไม่ประจำคงที่ตามกำหนดเวลาเสมอไป อาจ

จรรขึ้นเป็นครั้งเป็นคราวบ้าง หรือในระยะเวลาแลฤดูกาลอย่างใด
อย่างหนึ่งชั่วคราวบ้าง ทั้งนี้เกิดจากผู้ส่งสินค้าเข้า ต้องการ
ส่งสินค้าเฉพาะบางอย่างเข้ามาเป็นการด่วน เพื่อเอามาขาย
ให้แก่ผู้ซื้อตามที่ตกลงทำสัญญากันไว้เป็นพิเศษ หรือเป็นเพราะ
ผู้ส่งสินค้ามองเห็นทางได้ประโยชน์ เนื่องแต่การเคลื่อนไหว
ของสินค้าในตลาด ฯลฯ เหล่านี้เป็นต้น จึงเกิดมีความจำเป็น
ที่ต้องเช่าเรือมาเดินชั่วคราวขึ้น เพราะเหตุนี้การเช่าเรือเดิน
ทะเลจึงต้องมีอยู่โดยทั่วไป และมีกฎหมายแห่งของประเทศ
นั้น ๆ กำหนดวิธีการว่า ด้วยสัญญาเช่าเรือเดินทะเลไว้ โดย
พิสดาร

ตามธรรมดาการเช่าเรือนั้นเกิดจากนายหน้าเรือ เป็นผู้
จัดการทำหน้าที่ติดต่อระหว่างพ่อค้าที่ประสงค์ที่จะส่งสินค้า ออก
ฝ่ายหนึ่ง กับบริษัทเจ้าของเรืออีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้เพราะนาย
หน้าเรือนั้นเป็นผู้ซึ่งมีอาชีพเกี่ยวข้องกับการส่งสินค้า การ
บรรทุกทุกขนส่งสินค้า และเป็นผู้แทนในกิจการทุก ๆ อย่าง
สำหรับเจ้าของเรือตามท่าเรือ เพราะฉะนั้นจึงมีความรู้ความ
ชำนาญในระเบียบการแลในเชิงการค้าขายเป็นอย่างดี ตลอด
จนค่าระวางขนส่งทั่ว ๆ ไปด้วย ดังนั้นนายหน้าเรือจึงสามารถ
จัดการเช่าเรือได้อย่างถูกต้องและเหมาะสมที่สุด

นอกจากนี้ยังมีสิ่งอื่นๆ ที่ต้องคำนึงถึงอีกหลายอย่าง การ
เช่าเรื่อนำสินค้าไปส่งยังท่าใดท่าหนึ่งเช่นนี้ มีคติสำคัญอยู่อย่าง
หนึ่ง ก็ต้องสอบสวนให้แน่ว่าจะได้รับสินค้าในเที่ยวขากลับ
ด้วย แต่หลักที่ถือกันนั้นก็ข้อยกเว้นอยู่เหมือนกัน คือในบาง
กรณีก็ต้องยอมให้มีแต่สินค้าในเที่ยวขาไป หรือ ขา กลับเฉพาะ
เที่ยวเดียว หรือเมื่อเห็นว่าได้กำไรวางดีสำหรับบรรทุกสินค้า
เที่ยวขากลับ ก็อาจคิดกำไรวางในเที่ยวขาไปแต่เพียงยอมเยาว์
ก็ได้ ซึ่งเป็นวิธีของการค้าขาย ไม่เกี่ยวข้องกับการทำเรือ

การเข้าท่าเรือ

ระเบียบการทำเรือต้องปฏิบัติเมื่อ เข้าใน ท่าเรือแห่งใดแห่ง
หนึ่งทั่ว ๆ ไปนั้น เขามักจัดไว้ให้สะดวกแล่ง่ายดายมาก คือ
ตามธรรมดาเมื่อเรือเข้าเขตต์ท่าก็จะรับนำร่อง เพื่อนำเรือเข้า
ไปเทียบท่าได้ทีเดียว แต่มีท่าเรือในประเทศอังกฤษบางท่า
ที่ได้รับความยุ่งยากผิดกับท่าอื่น ๆ อยู่บ้าง จึงขอยกตัวอย่างวิธี
เข้าท่าเรือในประเทศอังกฤษไว้ดังต่อไปนี้

เมื่อเรือแล่นมาถึงเขตต์ท่าเรือชั้นนอก นายหน้าเรือก็
จะนำคำสั่งของเจ้าพนักงานท่าเรือ ไปแจ้งแก่นายเรือให้ทราบ
ว่า จะให้เรือจอดอยู่ใดในท่าเรือนั้น เพราะก่อนเรือถึงนายหน้า
เรือต้องไปยื่นคำร้องต่อพนักงานอยู่เรือ เพื่อขออนุญาตเทียบเรือ

ทำการขนถ่ายสินค้า ถ้าในอู่เรือยังไม่ว่างก็จำเป็นต้องให้เรือจอดรอไปก่อน จนกว่าจะหาที่เทียบได้ นอกจากนี้อาจต้องรอเวลาน้ำขึ้นอีก เพราะในอู่เทียบเรือยังมีน้ำลึกไม่พอที่เรือจะผ่านได้ อีกอย่างหนึ่งเรืออาจผ่านเข้าอู่ได้โดยวิธีระบายน้ำเข้าในประตูกันน้ำที่ทำไว้เป็นตอน ๆ แต่การนี้จะทำได้ช้าแลเสียเวลามาก จึงได้จำกัดในการใช้ลงมากที่สุดที่จะทำได้ อีกประการหนึ่ง เมื่อน้ำขึ้นเต็มที่ก็ต้องเปิดประตูอู่ทิ้งไว้ตั้ง ๒-๓ ชั่วโมง เพื่อให้บรรดาเรือในอู่ถล่นผ่านออก แลเรือมาถึงใหม่ผ่านเข้า จนกว่าจะหมดทุก ๆ ลำ

การเดินเรือในเขตต์ท่าเรือนั้น ผู้นำเรือต้องมีความชำนาญ ร่องน้ำเป็นพิเศษ ฉะนั้นเมื่อเรือมาถึงเขตต์ท่าเรือชั้นนอก จึงต้องใช้นำร่องนำเรือเข้าท่า โดยมากทางการบังคับให้ต้องใช้นำร่องเสมอ ขณะที่นำร่องบังคับเรือนั้น นำร่องมีสิทธิแลหน้าที่รับผิดชอบการเดินเรือแต่ผู้เดียว นายเรือไม่ต้องรับผิดชอบ เป็นแต่เพียงคอยฟังคำสั่งของนำร่องเกี่ยวกับการบังคับเรือเท่านั้น

เมื่อนำร่องนำเรือเข้ามาถึงเขตต์จะเข้าในอู่ ก็จะมีนำร่องของอู่ขึ้นไปรับช่วงทำหน้าที่ บังคับเรือเข้าเทียบท่าในอู่อีกตอนหนึ่ง และในระหว่างนี้จำเป็นต้องใช้เรือเล็กคุนแลตันเพื่อช่วยบังคับเรือใหญ่นั้นด้วย เพราะในอู่ดินแลคับแคบ หรือมีเรือแออัดซึ่งเรือใหญ่ไม่อาจใช้เครื่องจักรได้สะดวก ต่อจากนี้เมื่อจะ

เทียบท่า ก็ต้องคอยฟังคำสั่งของเจ้าหน้าที่บนท่านั้นอีก เพื่อเตรียมเชือกแลกรวดเทียบเรือ ดึงให้เรือเข้าที่เทียบท่าได้ถูกต้อง เรียบร้อยต่อไป

ระเบียบการรายงานเรือเข้า

เมื่อเรือมาถึงท่า ผู้แทนนายหน้าเรือจะต้องลงไปพบกับนายเรือ แล้วพยานเรือมารายงานเรือเข้าที่ทำการศุลกากร ตามกฎหมายทั่ว ๆ ไป กำหนดเวลาที่นายเรือจะต้องรายงานเรือเข้าไว้ภายในเวลา ๒๔ ชั่วโมง นับตั้งแต่เวลาเรือถึงท่า ถ้านายเรือยังมิได้รายงานเรือเข้า เรือลำนั้นจะทำงานไม่ได้ หมายความว่าเรือจะเปิดระวางขนถ่ายแลบรรทุกสินค้าก่อนรายงานเรือเข้าไม่ได้ ต่อจากนั้นก็ต้องชำระค่าธรรมเนียมเรือเข้าทำตามอัตราที่กำหนดไว้

รายงานเรือเข้านั้นมีบัญชีสินค้าเรือ บัญชีระเบียบที่ใช้ในเรือ แลเอกสารต่างๆ ที่กำหนดไว้ในกฎหมายศุลกากร บรรดาเอกสารเหล่านั้นนายเรือต้องจัดทำขึ้น แลต้องลงลายมือชื่อรับรองทุกฉบับ แลนำไปยื่นแก่พนักงานศุลกากร ณ ท่าเรือนั้น พร้อมทั้งใบสุทธิของนายแพทย์ที่ได้ตรวจรับรองโรคติดต่อสำหรับคนโดยสารแลคนประจำเรือนั้นด้วย

บัญชีสินค้าเรือ (Manifest) เป็นบัญชีแสดงรายการของสินค้าทั้งหมดในเรือลำนั้นโดยละเอียด เช่น หมายเลข เครื่องหมาย จำนวนแลน้ำหนักของหีบห่อสินค้าพร้อมทั้งรายชื่อผู้ส่ง

ผู้รับ ฯลฯ สินค้าเหล่านี้ตามปกติต้องมีเอกสารกำกับมาด้วย
 ทุกราย เอกสารที่วันี้คือ “ใบกำกับสินค้า” (Bill of Lading)
 ซึ่งเป็นหลักฐานที่บริษัทเจ้าของเรือหรือนายหน้าเรือทำขึ้น เพื่อ
 แสดงรายการละเอียดของสินค้าที่บรรทุกมาในเรือ มีรายการ
 ที่เป็นสาระสำคัญดังนี้ คือ น้ำหนัก เครื่องหมาย หมายเลข
 จำนวน แลราคาของหีบห่อสินค้านั้น แลแจ้งชื่อเรือ นามนาย
 เรือ ท่าเรือที่บรรทุก และท่าที่ส่งสินค้าถึง พร้อมด้วยนาม
 ผู้ส่งผู้รับ แลค่าธรรมเนียมบรรทุกด้วย ใบกำกับสินค้านั้นเป็นแบบ
 พิมพ์มีข้อความตามรายการที่กล่าวไว้้น นอกจากนั้นยังได้กำหนด
 สิทธิและหน้าที่รับผิดชอบของเจ้าของเรือและนายเรือที่มีอยู่กับ
 สินค้านั้นโดยพิสดารอีก

การขนถ่ายสินค้า

ลำดับต่อไปนี้เรือก็เริ่มขนถ่ายสินค้า การทำงานเกี่ยวกับ
 ขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือนั้น ว่าโดยทั่ว ๆ ไปเป็นส่วนมากแล้ว
 เขานิยมใช้วิธีจ้างหัวหน้ากำกับงานจากคนภายนอก ถึงหากว่า
 การนี้เจ้าพนักงานท่าอาจะทำได้เองก็ได้ หรืออาจเป็นผู้ควบคุม
 ให้ผู้อื่นทำได้ หัวหน้ากำกับงานเหล่านี้เป็นผู้ทำสัญญา
 จ้างพวกกรรมกรประจำท่าเรือไว้ เพื่อทำงานขนถ่ายสินค้าทั่ว
 ไประหว่างเรือกับท่าเรือนั้น

ณ ท่าที่เรือเทียบอยู่นั้น สินค้าทั่วไปจะต้องขนถ่ายขึ้น
ไว้ในโรงพักสินค้าชั่วคราวที่ริมท่านั้น ภายในความควบคุม
ตรวจตราของพนักงานศุลกากร ทั้งนี้ เพื่อจะได้ ทำการคัด
เลือกเครื่องหมายและเลขหมายหีบห่อสินค้าเสียให้ถูกต้องเรียบ
ร้อย ตามธรรมดาการขนถ่ายสินค้านั้นจะกระทำได้อต่อเมื่อได้
ยื่นใบขนสินค้าบริบูรณ์ หรือได้ยื่นรายงานแสดงรายการต่าง ๆ
เกี่ยวกับบัญชีสินค้าเรือลำนั้นโดยถูกต้องแล้ว แต่ในกรณีที่ยัง
ไม่อาจจะแสดงรายการได้ครบถ้วนสมบูรณ์ สินค้าเหล่านั้นก็อาจ
ขนขึ้นไว้ในโรงพักสินค้าชั่วคราวได้ โดยวิธียื่นใบขนสินค้า
ชั่วคราวไว้ก่อน แล้วจึงตรวจตราให้ละเอียด เพื่อแสดง
รายการให้ครบถ้วนสมบูรณ์ต่อไป

สินค้าที่เก็บไว้ในโรงพักสินค้าชั่วคราวนี้ เมื่อได้ตรวจ
สอบถูกต้องแล้ว ก็จะได้รับขนส่งต่อไปยังสถานปลายทาง
โดยทางรถไฟ รถบรรทุก และทางเรือ ซึ่งทางคมนาคมเหล่านี้
ได้จัดไว้ ณ ท่าที่เรือเทียบนั้นแล้ว

การบรรทุกสินค้า

เมื่อการขนถ่ายสินค้าหมดแล้ว หรือยังไม่หมด แต่ระหว่าง
ขาระวางได้ขนถ่ายหมดแล้ว และสินค้าที่จะบรรทุกก็ขึ้นมา

พร้อมแล้ว ก็อาจเริ่มทำการบรรทุกในระวางที่ว่างนั้นทันที บางครั้งบางคราว อาจต้องเลื่อนเรือไปเทียบ รับสินค้าขาออก ที่ทำอื่น เพราะต้องการจะให้ที่นั้นว่าง เพื่อให้เรือสินค้าที่มาถึงใหม่เทียบขนถ่ายสินค้าขาเข้าต่อไปอีก การกระทำเช่นนี้ เพื่อตัดความยุ่งยากให้ลดน้อยลง ในเมื่อท่านมีทั้งสินค้าขาเข้าและสินค้าขาออกมารวมกันอยู่เป็นจำนวนมาก และในกรณีที่จะต้องกระทำการเป็นการด่วนแลรีบร้อน อาจต้องยอมให้เรือขนถ่ายสินค้าขึ้นกองบนท่าปะปนกันยุ่งเหยิง สักแต่จะทำให้เสร็จได้เร็วที่สุดเป็นสำคัญเท่านั้น การตรวจตราคัดเลือกกระทำได้ภายหลัง

ถ้าเรือจะต้องเลื่อนไปเทียบทำอื่น ซึ่งมีได้เนื่องจากเหตุที่กล่าวมานี้ แต่เพราะจะต้องไปรับสินค้าพิเศษบางอย่าง เช่น ถ่านหิน เมื่อได้เตรียมการกับเจ้าพนักงานพร้อมแล้ว นำร่องของอู่ก็จะมาจัดการเลื่อนเรือไป พร้อมด้วยนำพวกกุลิขนถ่านมาทำงานต่อไปด้วย

ความจุของเรือ

คือความสามารถของเรือที่จะบรรทุกสินค้าได้ ตามธรรมดาเรือสินค้านั้นจะต้องมีเครื่องหมายแนวน้ำ เขียนไว้ที่ข้างเรือภายนอก ๓-๔ แนว ซึ่งมีความหมายถึงน้ำหนักของ

สินค้าทั้งหมดที่บรรทุกจะทำให้เรือจมเกินแนวน้ำนั้น ๆ ไม่ได้
ที่ต้องมีหลาย ๆ แนวเช่นนี้ ก็เพราะลักษณะความแน่นของ
น้ำย่อมมีผิด ๆ กัน เช่นน้ำจืดอย่างหนึ่ง น้ำทะเลอย่างหนึ่ง
และเพราะอย่างนี้ น้ำทะเลยังมีความแน่น ต่างกัน ตาม ฤดูกาล
อีกด้วย ดังตัวอย่างในรูปต่อไปนี้

เครื่องหมายแนวน้ำนี้ ตามปกติเขียนเป็นรูปวงกลมสีขาว
ไว้ที่ข้างเรือภายนอก (ถ้าเรือทาสีขาววงกลมก็เป็นสีดำ) ขนาด
เส้นผ่าศูนย์กลาง ๑๒ นิ้วฟุต แล้วเขียนเส้นตรงสีขาวผ่านศูนย์กลาง
วงกลมในทางตามนอนได้ระดับขอบฟ้ายาว ๑๘ นิ้วฟุต เส้น
ตรงนี้ และ จะ แสดงว่า เป็น แนวน้ำ สูงสุดที่เรือ จะ สามารถรับ
สินค้าลงบรรทุกได้เต็มที่แล้วเรือจะจมลงไปได้เพียงระดับเส้นนี้
เท่านั้น

ท้ายเรือ.	FW	IS	หัวเรือ.	F.W.	แนวน้ำบรรทุกเต็มที่ในน้ำจืด		
	⊖	⊞		S.	”	”	ทะเล
		WNA		I.S.	”	”	อินเดีย- หน้าร้อน
				W.	”	”	อินเดีย- หน้าหนาว
				W.N.A.	”	”	มหาสมุทรแอต- แลนติกภาคเหนือ หน้าหนาว

เมื่อพูดถึงน้ำหนักของสินค้าที่จะบรรทุกในเรือ นั้น ก
อาจแบ่งได้เป็นสินค้าหนัก แล สินค้าเบา สินค้าหนักได้แก่
พวกเครื่องเหล็กแลแร่ ซึ่งเมื่อบรรทุกลงแล้ว อาจทำให้เรือ
จมลงถึงแนวน้ำสูงสุดที่กำหนดไว้เสียก่อนระหว่างต่าง ๆ จะเต็ม
และตรงกันข้าม สมมุติว่าเรือนั้นบรรทุกแต่สินค้าเบา ๆ เช่น
ฝ้าย หรือ ไฟเบอร์ ฯลฯ ก็อาจทำให้ระหว่างทุก ๆ ระวังเต็มเสีย
หมด แต่เรือก็ยังจมลงไปไม่ถึงหรือยังห่างแนวน้ำบรรทุก
สูงสุดอยู่อีกมาก นี่เป็นหลักฐานอันหนึ่งที่จะกำหนดมาตร
ฐานความจุของเรือต่อไป

มาตรฐานการกำหนดความจุของเรือในการบรรทุกสินค้านั้น
มีต่าง ๆ กัน มาตรฐานเหล่านี้ย่อมคิดอัตราเป็นตัน และมี
วิธีกำหนดไม่เหมือนกัน บางวิธีก็อาจจะยุ่งยากมาก และ
ไม่มีวิธีใดที่จะเชื่อถือกันว่าถูกต้องโดยสมบูรณ์ เว้นแต่เพียง
ตกลงยอมรับกันว่าเป็นอันใช้ได้ อย่างใกล้เคียงแล้วเท่านั้น
มาตรฐานที่กำหนดต่อไปนี้เป็นวิธีของอังกฤษที่ตกลงรับรอง
ใช้กันในวงการเดินเรือและการพาณิชย์ทั่ว ๆ ไป

น้ำหนักของเรือ หรือน้ำหนักขั้วน้ำ

(The Displacement Tonnage)

เป็นน้ำหนักของน้ำทั้งหมดที่แยกย้ายไปโดย ส่วนของ
เรือที่อยู่ใต้ระดับน้ำ เข้าไปแทนที่ กำหนดขึ้นโดย อัตรา

เทียบน้ำทะเล ๓๕ ฟุตลูกบาศก์เท่ากับน้ำ ๑ ตัน อัตรานี้เป็น
อัตราที่จะคิดหาน้ำหนักของเรือ ตามปกติน้ำหนักนี้ใช้สำหรับ
เรือรบเท่านั้น เพราะเป็นน้ำหนักคงที่ไม่เปลี่ยนแปลง แต่
ไม่สู้มีประโยชน์สำหรับเรือสินค้ามากนัก โดยที่เรือสินค้า
นั้นใช้น้ำหนักบรรทุกของสินค้าเป็นหลัก จึงมีระดับแนวน้ำ
ไม่คงที่ ย่อมเปลี่ยนแปลงไปตามลักษณะที่บรรทุกของเรืออยู่
เสมอ เหตุนี้ จึงต้องมีกฎหมายควบคุมการกำหนดแนวน้ำ
บรรทุกสำหรับเรือสินค้า เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ

น้ำหนักบรรทุกเต็มที่ของเรือ

(The Deadweight)

เป็นน้ำหนักที่ต่างกันระหว่างน้ำหนักของเรือที่ยังไม่ได้
บรรทุกสิ่งใด ๆ เลย คือน้ำหนักเฉพาะเรือแท้ ๆ เท่านั้น
กับน้ำหนักของเรือเมื่อบรรทุกเต็มที่ เพราะฉะนั้นน้ำหนัก
บรรทุกเต็มที่ของเรือ ก็คือผลรวมของน้ำหนักสินค้า เชื้อ
เพลิง สะเบียงอาหาร และพัสดุประจำเรือ คนโดยสาร
คนประจำเรือ และของใช้ประจำตัวคนเหล่านั้น เพื่อที่จะ
หาน้ำหนักบรรทุกสินค้าของเรือ ก็จำเป็นจะต้องเอาน้ำหนัก
เหล่านั้นทั้งหมดเว้นแต่อันแรก (คือน้ำหนักสินค้า) หักออก

เสีย จำนวนที่หักออกนี้อาจถึง ๑๕ เปอร์เซ็นต์ของน้ำหนัก
ทั้งหมด

น้ำหนักบรรทุกใต้ดาดฟ้า
(The Under Deck Tonnage)

เป็นความจุภายในของเรือ ตามที่ตกลงกันไว้ในความจุ
๑๐๐ ฟุตลูกบาศก์เท่ากับ ๑ ตัน หรือเรียกว่าระวางน้ำหนักจด
ทะเบียน (Register Ton) ซึ่งรวมทั้งความจุของห้อง ช่องที่
ว่าง และที่อื่นต่าง ๆ ตลอดจนห้องเครื่องจักรด้วย

ระวางบรรทุกรวม

(The Gross Tonnage or Gross Registered Tonnage)

คือความจุใต้ดาดฟ้าของเรือทั้งหมดที่กล่าวแล้ว (ซึ่งเทียบ
๑๐๐ ฟุตลูกบาศก์เท่ากับ ๑ ตัน) รวมกับความจุของบรรดา
ห้องที่ขึ้นชั้นโดยถาวรเหนือดาดฟ้า ตามกฎเกณฑ์และข้อ
ยกเว้นดังกล่าวไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือพาณิชย์อังกฤษ
ระวางบรรทุกรวมนี้คิดหยาบ ๆ ประมาณ ๒ ใน ๓ ของน้ำหนัก
บรรทุกเต็มของเรือ และน้อยกว่ากึ่งหนึ่งของน้ำหนักเรือ

ระวางบรรทุกแท้ หรือระวางบรรทุกจดทะเบียน
(The Net Tonnage or Net Registered Tonnage)

เป็นความจุที่เมื่อเอาความจุของห้องกลาส์เรือ ห้องนาย
เรือ ห้องเดินเรือ และห้องเครื่องจักร และห้องอื่น ๆ ที่

กล่าวไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือพาณิชย์ หักออกจาก
ความจุของระวางบรรทุกรวม (gross tonnage) ความจุที่เหลือ
เมื่อคิดเปรียบเทียบ ๑๐๐ ฟุตลูกบาศก์เป็น ๑ ตันแล้ว ก็จะเป็น
ระวางบรรทุกสินค้าเท่าเท่านั้น หรือเรียกว่าระวางบรรทุก
ทะเลเป็น ตามธรรมดาถือว่าเท่ากับ ๖๐ หรือ ๗๐ เปอร์เซนต์
ของระวางบรรทุกรวม ดังนั้นจึงน้อยกว่ากึ่งหนึ่งของน้ำหนัก
บรรทุกเต็มที่ของเรือ และประมาณ ๑ ใน ๕ ของน้ำหนัก
ของเรือ

การคำนวณ ระวางบรรทุกของเรือ ตามมาตรฐานที่กล่าวมา
ข้างบนนี้ น้ำหนักบรรทุกที่ตกลงกำหนดเทียบไว้นั้น คือ ความ
จุ ๑๐๐ ฟุตลูกบาศก์เท่ากับ ๑ ตัน แต่ในการคิดอัตราค่าระวาง
บรรทุกสินค้านั้น เขาคิดเทียบความจุขนาดของสินค้า ๔๐ ฟุต
ลูกบาศก์เป็นน้ำหนัก ๑ ตัน เว้นแต่สินค้าที่มีความจุน้อยกว่า
อัตราที่เทียบไว้นี้ จึงต้องคือน้ำหนักจริงของสินค้านั้นโดยตรง

เรือบรรทุกสินค้าเต็มที่ประเภทที่เทียบขนาดของสินค้า ๔๐
ฟุตลูกบาศก์เท่ากับ ๑ ตันนั้น ก็จะเท่ากับบรรทุกสินค้าได้ถึง
๒ เท่าครึ่งของระวางบรรทุกแท้ แต่เนื่องจากสินค้าเหล่านั้น
ย่อมต้องมีของที่เบาอยู่ด้วย ในการคือน้ำหนักบรรทุกเต็มที่
ทุกๆ ไป จึงกำหนดเพียง ๒ เท่าของระวางบรรทุกแท้ หรือระวาง

บรรทุกจดทะเบียน และเพราะเหตุนี้เอง จึงอาจมีผู้สงสัยว่า ทำไมเรือที่มีระวางบรรทุกจดทะเบียนเพียง ๔๐๐๐ ตัน จึงบรรทุกสินค้าได้ถึง ๘๐๐๐ ตัน ดังนี้เป็นต้น

การออกจากท่า

ก่อนที่เรือจะออกจากท่า ข้าราชการนายหน้าเรือ หรือบริษัทเรือจะต้องจัดการชำระค่าธรรมเนียมต่างๆ ที่เกี่ยวกับเรือต้องเสีย ณ ท่าเรือนั้นให้เสร็จสิ้น และต้องไปขอรับ “ใบปล่อยเรือ” จากเจ้าพนักงานศุลกากรเสียก่อน ถ้าปรากฏว่ายังมีค่าธรรมเนียมอย่างหนึ่งอย่างใดค้างอยู่ เรือลำนั้นอาจจะถูกกักไว้ชั่วคราว จนกว่าจะได้ชำระค่าธรรมเนียมให้เสร็จสิ้นเสียก่อนก็ได้ หรืออาจถูกยึดสินค้าบางส่วนเมื่อมีความจำเป็นก็ได้แล้วแต่กรณี

การออกจากท่าเทียบเรือในอุษานั้น จะมีนำร่องของอุษานำเรือออกไปอีกครั้งหนึ่ง เช่นเดียวกับตอนเมื่อเรือเข้า พอออกพ้นเขตต์อุเรือแล้ว นำร่องเขตต์ท่าชั้นนอกก็จะมารับเปลี่ยนหน้าที่ นำเรือออกไปยังเขตต์ท่าชั้นนอก ซึ่งเป็นอันหมดหน้าที่ของนำร่อง แล้วเรือก็จะแล่นออกทะเลหลวงไปยังท่าต่างประเทศต่อไป

ขนบธรรมเนียมของท่าเรือ

พิธีการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับเรือ ต้องปฏิบัติ เมื่อเข้า ในท่าเรือตามที่กล่าวมาโดยสังเขปนี้ เป็นแต่หลักการส่วนใหญ่ว่าสำคัญ

เท่านั้น ส่วนระเบียบและวิธีการปฏิบัติของท่าเรือแห่งหนึ่งๆ โดยละเอียดนั้น ย่อมจะผิดแผกแตกต่างกันเสมอ ทั้งนี้เป็นเพราะท่าเรือแห่งหนึ่ง ก็มีระเบียบและพิธีการอย่างหนึ่งไม่เหมือนกัน ตลอดจนการค้าและการอื่น ๆ การเหล่านี้เรียกว่า ขนบธรรมเนียมของท่าเรือ” ซึ่งจะเป็นการยากที่คนภายนอกไม่คุ้นเคยอยู่กับกิจการของท่าเรือนั้นจะทราบ และปฏิบัติได้ถูกต้อง เรื่องขนบธรรมเนียมของท่าเรือนี้ เป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นต้องรู้สำหรับผู้มีกิจการเกี่ยวข้อง พ่อค้าที่ทำการติดต่อกับท่าเรือแห่งหนึ่ง ก็อาจมีความคุ้นเคยและชำนาญกับระเบียบ และพิธีการเฉพาะเท่านั้น แต่เมื่อกล่าวถึงบริษัทเจ้าของเรือแล้ว ย่อมมีความจำเป็นที่ต้องเรียนรู้ขนบธรรมเนียมของท่าเรือต่าง ๆ ทุกแห่งที่เรือของตนต้องแวะ กิจการจึงจะดำเนินไปโดยสะดวกและเรียบร้อย เนื่องจากขนบธรรมเนียมของท่าเรือแต่ละแห่งผิดแผกแตกต่างกันเช่นนี้ ในการทำสัญญาเช่าเรือ เจ้าของเรือจึงพยายามที่จะหลีกเลี่ยงข้อปฏิบัติอันยุ่งยากนี้เสีย โดยกำหนดเงื่อนไขต่างๆ ไว้ในสัญญาเช่าเรือว่าด้วยการปฏิบัติในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าในเรือ, ซึ่งถึงแม้ว่าเงื่อนไขเหล่านี้จะขัดแย้งต่อขนบธรรมเนียมของท่าเรือแห่งนั้นก็ตาม

อุทสาหรณ์ ในเรื่อง สิ้นค้า จำพวกข้าว ของท่าเรือ ลอนดอน ซึ่งกำหนดไว้ว่าผู้รับมีสิทธิที่จะรับมอบสินค้านั้นได้ภายใน ระยะเวลา ๒๔ ชั่วโมง นับตั้งแต่เรือลำนั้นได้ขึ้น “รายงานเรือเข้า” ต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรแล้ว และถึงแม้ว่าเจ้าของเรือต้องการที่ขนถ่ายสินค้าให้รวดเร็วที่สุดที่จะทำได้ก็ตาม แต่ก็จำเป็นจะต้องให้โอกาสเพื่อความสะดวกของผู้รับภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ นั้น ขนบธรรมเนียมอันนี้ อาจเนื่องมาจากประเพณีการขาย และการขายต่อซึ่งสินค้าประเภทนี้ อันเริ่มกระทำกันตั้งแต่เรือยังกำลังเดินทางอยู่ เหตุนี้แหละ “ใบส่งปล่อย” ของสินค้า จึงต้องเปลี่ยนมือกันหลายทอดหลายเท จนกว่าเรือลำนั้นจะถึงท่า ขนบธรรมเนียมต่าง ๆ ของท่าเรือ เป็นต้นเหตุที่ทำให้วิธีการต่าง ๆ ได้กำหนดขึ้นและเปลี่ยนแปลงไป มีอาทิ เช่น วิธีการที่กำหนดในเรื่อง “เรือเข้าท่า” “การรับมอบสินค้าที่ข้างเรือ” “การปรับอันเนื่องจากผู้รับหรือผู้ส่งสินค้าปฏิบัติล่าช้าในเรื่องรับหรือส่งสินค้านั้น” “วันทำงาน” ฯลฯ เหล่านี้เป็นต้น ในส่วนที่เกี่ยวกับการคัดเลือก แยกประเภทสินค้า กับค่าธรรมเนียม สำหรับการนั้น ก็ยังมีข้อยุ่งยากเกี่ยวกับขนบธรรมเนียมของการค้าอีกด้วย

ถ้าพิจารณาในแง่งาน ในหน้าที่ ของเจ้าพนักงานท่าเรือ แล้ว ขนบธรรมเนียมต่าง ๆ ของท่าเรือเหล่านี้ก็ดูเหมือนจะไม่กะทบ

กระเทือนต่อกิจการของท่าเรือแต่ประการใดเลย แต่ในบางกรณีขนบธรรมเนียมของท่าเรือเหล่านี้ ก็ทำความยุ่งยากเสียหายอยู่บ้างเหมือนกัน ตัวอย่างเช่นที่ท่าเรือในสกอตแลนด์ การขนถ่ายสินค้ายังล่าช้าอยู่มาก ทั้งนี้เพราะมีขนบธรรมเนียมที่กำหนดให้ผู้รับสินค้าใช้รถเข็นของได้เพียงเท่านั้นเท่านั้น แลถ้าไม่พอจะต้องเพิ่มรถเข็นของขึ้นอีกเท่าใดแล้ว ก็ให้ตกเป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือลำนั้นจะต้องใช้จ่ายค่ารถที่เพิ่มขึ้น ซึ่งในกรณีเช่นนี้ดูไม่เป็นเรื่องสมควรเลย เพราะค่าใช้จ่ายนี้ผู้รับของควรจะทำเอง

คุณประโยชน์ของความรวดเร็ว

ในการปฏิบัติงานในเรือสินค้าแลที่ท่าเรือ

ได้กล่าวถึงหน้าที่การงานประจำของเรือตามธรรมดา ในขณะที่ยอดอยู่ในท่าเรือมาแล้วโดยสังเขป ยังเหลือข้อสำคัญที่ควรจะต้องกล่าวในตอนสุดท้ายอีกข้อหนึ่ง คือความรวดเร็วซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับการเศรษฐกิจ หน้าที่ของเรือสินค้าลำหนึ่งก็คือเป็นพาหนะขนส่งสินค้านั่นเอง เพราะฉะนั้นในขณะที่เรือกำลังเดินทางอยู่ในกลางทะเลนั้น ก็จะเป็นเวลาที่เรือได้ทำประโยชน์อันแท้จริงในการเศรษฐกิจ แต่เมื่อเรือจอดอยู่ในท่าแล้ว เรือก็หาได้ทำประโยชน์อย่างใดให้สมกับค่าของเรือไม่ และก็อาจเปรียบได้ว่าเป็นเสมือนคลังเก็บสินค้า

ชั่วคราวอันสร้างขึ้นด้วยราคาที่แพงอย่างหนึ่งเท่านั้น เรือบรรทุกสินค้าลำหนึ่ง ๆ ในสมัยปัจจุบันนี้ จะต้องเสียค่าใช้จ่ายวันละหลายพันบาท ตลอดเวลาที่จอดอยู่ในท่าเรือ เพราะเหตุนี้ในการพาณิชย์จึงเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่ง ที่จะตั้งพยายามปฏิบัติการงานทั้งหลายทั้งปวง เพื่อให้เรือออกจากท่าได้เร็วที่สุดที่สามารถจะทำได้ เจ้าพนักงานท่าเรือเองก็อาจช่วยเหลือเจ้าของเรือได้ เช่นจัดหาเครื่องมือขนถ่ายสินค้าที่ทันสมัยแลรวดเร็ว และเลิกใช้เครื่องมือเก่าที่ล้าสมัยกับพยายามกำหนดวิธีการต่าง ๆ ให้ง่าย และสะดวกเหมาะสมแก่กาลสมัยยิ่งขึ้นตามสมควร เรื่องนี้ไม่เป็นคุณประโยชน์เฉพาะแต่เจ้าของเรือเท่านั้น หากยังเป็นคุณประโยชน์แก่ประเทศชาติ ในทางเศรษฐกิจอีกด้วย เพราะการพาณิชย์ระหว่างประเทศในสมัยนี้ ย่อมต้องแข่งขันกันถึงขนาด ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจของท่าเรือจึงต้องถือคติที่ว่า “เวลาเป็นเงินเป็นทอง” อยู่เสมอ

บทที่ ๓

กิจการของท่าเรือที่ทำความสะดวกให้แก่การเดินเรือ

ในบทก่อน ได้กล่าวมาแล้วถึงหน้าที่ประจำตามธรรมดาของเรือเมื่อเข้ามาถึงท่าเรือ แต่ในเรื่องการรับเรือแลการขนถ่ายสินค้านั้น ย่อมเป็นกิจการในหน้าที่ของท่าเรือ ที่จะต้องปฏิบัติอีกมากมายหลายอย่าง ซึ่งจะได้นำกล่าวให้ละเอียดในบทนี้แลบทต่อไป

กิจการอันนี้ เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องแก่เรือแลสินค้า ฉะนั้นเพื่อความสะดวกจึงต้องแยกออกกล่าวเป็น ๒ บท คือในบทนี้จะกล่าวเฉพาะแต่กิจการของท่าเรืออันเกี่ยวกับการเดินเรือก่อน

ควรทำความเข้าใจเสียในขั้นต้นนี้ก่อนว่า กิจการของท่าเรือทั้ง ๒ อย่างนี้ ทุก ๆ ท่าเรือย่อมจะมีวิधिปฏิบัติการณ์ไม่เหมือนกันเลย แลองค์การทำเรือแต่ละแห่งก็ย่อมประกอบขึ้น โดยรวมกิจการของราชการหลายกรมหลายกอง แลหรือโดยรวมการประกอบการหลายอันเข้าด้วยกันก็ได้ อีกประการหนึ่งการประกอบการของบุคคลทั่ว ๆ ไป ซึ่งในบางกรณีอาจได้รับเลือกเข้ามาบริหารงานของ ท่าเรือเพิ่มขึ้นอีกก็ได้ แลไม่มีข้อกำหนดกฎเกณฑ์อย่างใดเป็นที่แน่นอนเลย แต่อย่างไร

ก็ดี เพื่อความสะดวกเราจะได้กล่าวถึงกิจการทั้งหลายของ
ท่าเรือ ที่ความสะดวกให้แก่การเดินเรือโดยทั่ว ๆ ไป ว่ามี
อะไรเป็นสาระสำคัญบ้างดังต่อไปนี้

ทางเข้าท่าเรือ

เป็นหน้าที่ของเจ้าท่า จะต้องเริ่มจัดทำความปลอดภัยให้
แก่การเดินเรือในท่า ตั้งแต่เขตต์ชั้นนอกที่จะเข้าท่าเรือทีเดียว
เช่นทำเครื่องหมายในการเดินเรือต่าง ๆ มีอาทิ คือ สร้างประภา
การ, วางทุ่นไฟ และทุ่นธรรมดา สัญญาณไฟในเวลา
กลางคืน กับต้องทำลายหรือกู้ทรากรเรือจมขวางช่องร่องน้ำหรือ
เครื่องกีดขวางทางเดินเรือต่าง ๆ แลต้องขุดลอกสันดอน และ
ช่องทางเข้าเหล่านี้ ให้ลึกพอแก่ความต้องการ คอยระมัดระวัง
ตรวจตราแลปรับปรุงบำรุงรักษาโดยทั่วไป ให้ร่องน้ำนั้นใช้
การได้สะดวกอยู่เสมอเป็นนิตย์ ทั้งนี้เพื่อให้ปลอดภัยแล
สะดวกต่อการเดินเรือจริง ๆ

ในบัดนี้ถึงแม้ว่ายังไม่มีกฎเกณฑ์ในเรื่องความลึก
ของท่าเรือวางไว้อย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี แต่ก็อาจกล่าวตามความ
นิยมทั่ว ๆ ไปได้อย่างหนึ่งว่า ถานะของท่าเรือแห่งใดแห่งหนึ่ง
ที่สมควรจัดเป็นท่าชั้นหนึ่งได้นั้น ควรจะมีน้ำลึกพอให้เรือ
ขนาดใหญ่กินน้ำลึก ๓๐ ฟุตผ่านเข้าได้ แลท่าเรือชั้นหนึ่งที่
ทันสมัยที่สุดในเวลานี้ สามารถให้เรือขนาดใหญ่กินน้ำลึกถึง
๔๐ ฟุตผ่านได้

ทูนธรรมดาแลทูนไฟ

ทูนธรรมดา คือ ทูนที่ทอดไว้ตามช่องร่องน้ำต่าง ๆ สำหรับใช้ในเวลากลางวัน เพื่อเป็นเครื่องหมายแสดงทางเดินเรือที่ปลอดภัย หรือเป็นที่หมายของเรือจม ที่ตื้นมีอันตราย ฯลฯ โดยทำทูนให้มีลักษณะต่าง ๆ กันทั้งรูปร่าง แลทั้งการทาสี แต่จะกำหนดว่าทูนรูปร่างใดสีอย่างใด เป็นเครื่องหมายอย่างใดนั้นไม่ได้ สุดแต่ท่าเรือของประเทศใดจะกำหนดขึ้นเอง แล้วประกาศไว้ในประกาศชาวเรือ แง้ให้บรรดาเรือค้าขายทุกลำที่ผ่านท่าเรือนั้นทราบทั่วกัน

ทูนไฟ คือ ทูนที่ทอดไว้ตามช่องร่องน้ำต่าง ๆ สำหรับใช้ในเวลากลางคืน แลเป็นเครื่องหมายแสดงไว้อย่างเดียวกันกับทูนธรรมดาที่กล่าวมาแล้ว ทูนไฟนี้ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงก็มี ใช้แก๊สแอคซีทาไลน์ก็มี ทูนที่ใช้แก๊สชนิดนี้อาจจะทำไฟอัตโนมัติให้เป็นวัฏวาบเป็นจังหวะ ๆ ไปก็ได้ หรือทำเป็นไฟวัฏวาบสลับกันเป็นหมู่ ๆ ไปก็ได้ แลทูนไฟเช่นนี้เป็นประโยชน์มาก เพราะไม่ต้องเปลืองคนเฝ้า ทั้งไว้อย่างใดเป็นเวลานาน ๆ จนกว่าแก๊สจะหมด ไฟสัญญาณเช่นนั้นในเวลากลางวันอากาศมืดครึ้มหรือเวลาค่ำก็จะเกิดแสงขึ้นเอง แลเวลากลางวันอากาศสว่างก็จะไม่แลเห็นแสงไฟเลย

เครื่องหมายแสดงร่อนน้ำหรือทางเข้า หรือออกในเขตค้
ทำนั้นยังมีอีกหลายอย่าง เช่นเรือท่นซึ่งทั้งสมอไว้ตามที่ต่างๆ
ใช้อย่างเดียวกับท่นธรรมดาแลท่นไฟ แต่การใช้เรือท่นนั้นต้อง
เปลืองคนเฝ้า และค่าบำรุงรักษาเรือมาก ในปัจจุบันนี้จึง
นิยมใช้เครื่องหมายบนบก บนฝั่ง แทนเสียโดยมาก เช่นสร้าง
เสาสูง ๆ ทาสีให้เห็นง่ายในเวลากลางวัน แลใช้ไฟแก๊สอัดใน
มิติไว้ที่ยอดเสา ถึงแม้ในน้ำเขาก็นิยมใช้หล่อเสาคอนกรีต
สร้างขึ้นไว้แทนท่นมากแล้ว

อนึ่งเครื่องหมายไฟบนบกนั้นตามธรรมดาเขาสร้างไว้ให้สูง
แลแสงไฟก็ให้สว่างมากพอเห็นได้ชัดเจน ในลักษณะลมฟ้า
อากาศมืดผิดปกติ ดังนั้นเจ้าหน้าที่ทำเรือจึงจำเป็นต้องสร้าง
ไฟที่มีกำลังมากพอ ที่จริงการลงทุนเช่นนั้นก็อาจเก็บได้จาก
บริษัทเจ้าของเรือ ซึ่งต้องเสียค่าธรรมเนียมการเข้าทำให้อยู่แล้ว
จึงไม่จำเป็นที่เจ้าหน้าที่ทำเรือจะต้องประหยัดอย่างใด มีหน้าที่
ที่สำคัญอย่างเดียว แต่จะให้สะดวกแก่การเดินเรือเท่านั้น

ประกาศการ

ประกาศการนั้นโดยมากตั้งอยู่ตามฝั่งทะเล เพื่อสะดวกแก่
การเดินเรือในทะเลหลวงทั่ว ๆ ไป ดังนั้นจึงจำเป็นต้องสร้าง
ให้สูงใหญ่โตแลแข็งแรง แลต้องใช้เครื่องกลไกที่มีกำลัง
ขับเคลื่อนอย่างแรงด้วย ตามปกติแสงไฟอาจส่องไปไกลถึง

๓๐-๔๐ ไมล์ เพราะฉะนั้นประกาศการจึงสร้างขึ้นได้ด้วยราคาที่
แพงมาก

ในการเข้าท่าเรือก็อาจต้องใช้ประกาศเหมือนกัน เพราะ
ท่าเรือบางท่าเข้ายากมีอันตราย หรือช่องทางเข้าแคบ จึงจำเป็น
ต้องให้เรือที่จะเข้าแลเห็นแสงไฟเป็นเครื่องหมายเสียแต่ในระยะ
ไกล ๆ เพื่อหาที่เรือได้แน่นอน โดยที่ประกาศการต้องสร้าง
ขึ้นด้วยราคาแพงมาก จึงต้องสร้างไว้แต่เฉพาะตำบลที่ ๆ
สำคัญแลจำเป็นจริง ๆ

การขุดลอกร่องน้ำ

เจ้าพนักงานท่าเรือมีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการ ขุดลอก
สันดอนร่องน้ำแลที่ตื้นต่างๆที่อยู่ในเขตต์ที่จะเข้าท่าเรือ ต้องปรับ
ปรุงแก้ไขแลรักษาทางเดินเรือในร่องน้ำแลในแม่น้ำ ซึ่งจะ
เข้าไปยังท่าเรือ ให้มีความลึกแลกว้างขวางสะดวกแก่การเดิน
เรืออยู่เสมอ ท่าเรือประเภทที่ควบคุมโดยอิสระนั้น หน้าที่
ที่บริหารกิจการขุดลอกร่องน้ำดังกล่าวนี้ ก็อาจอยู่ในหน้าที่รับ
ผิดชอบของพนักงานเจ้าท่าโดยเฉพาะแต่พวกเดียว แต่ในบาง
กรณี หน้าที่นี้อาจอยู่ในหน้าที่บริหารร่วมกันของเจ้าพนักงาน
แผนกอื่น ๒ แผนกรวมกันก็ได้ เช่นท่าเรือที่องค์การรถไฟ
ควบคุมที่เซาท์แฮมตัน เจ้าท่ารับผิดชอบรักษาแต่เฉพาะทาง

เดินเรือที่จะเข้าไปยังท่าเรือเท่านั้น ส่วนการอยู่เรือแลท่าเทียบเรือในแม่น้ำนั้น เป็นหน้าที่ของเจ้าพนักงานรถไฟควบคุม

กิจการในการขุดเป็นงานเทคนิคของนายช่างกลโดยตลอด ไม่จำเป็นต้องอธิบายโดยละเอียดในที่นี้ แต่สำหรับผู้สนใจในเศรษฐกิจท่าเรือ ก็ควรทราบวิธีการของเรือขุดไว้บ้างโดยกว้าง ๆ

เพื่อที่จะขุดเอาวัตถุแข็งแลเหนียวขึ้น เช่น เครื่องถ่วงท้องเรือ (อับเฉา), ดินเหนียว, กรวด และ โคลน ในประเทศอังกฤษโดยมากใช้ถังขุด (Bucket Dredger) คือถังที่มีโซ่ลำนติดกันเลื่อนเรื่อย ๆ ไปเป็นรูปไซระหว่างแกน ๒ อันอยู่หัวท้าย ซึ่งเป็นรูปคันกะไดที่เอียง เมื่อถึงหมุนลงไปต่ำที่สุด คือเมื่อถึงพื้นดินก็จะตักสิ่งนั้น ๆ ขึ้นมา และเมื่อได้ผ่านแกนบนแล้ว จะตกลงไปยังที่รับ ซึ่งอาจอยู่บนเรือขุด หรือเรือลำเลียงอีกลำหนึ่งก็ได้ เมื่อขุดวัตถุขึ้นมาแล้ว ก็จะนำเอาไปทิ้งทะเลหรือในที่ที่ต้องการต่อไป

สำหรับพื้นที่ที่เป็นทรายนั้น เขามักใช้เครื่อง ระหัด ดุด เพราะใช้ได้สะดวกกว่าแลเสียค่าใช้จ่ายถูกกว่ามาก เครื่องนี้ใช้ดุดทรายที่อยู่บนพื้นแข็ง ๆ แล ดุดขึ้นมาเก็บไว้ในที่รับเป็นพิเศษ ส่วนน้ำที่ตักขึ้นมาก็จะไหลบ่าไปอยู่ที่ข้าง ๆ ที่รับ การที่จะบดกั้นน้ำซึ่งตักขึ้นมา และไหลไปอยู่ที่ข้าง ๆ มากกว่าทราย

นั้นย่อมทำได้ยัก เครื่องดูดนี้จะดูดเอาโคลนแลเลนขึ้นมาก็ได้ แต่วัตถุนั้นเบาเมื่อไหลลงไปในที่รับแล้ว อาจไหลออกไปอีก ดินเหนียวถ้าได้แยกดินออกมาแล้วอาจดูดโดยวิธีนี้ได้ การที่ทำ ให้วัตถุนั้นๆ ขึ้นไปทางท่ออีกด้วยใช้เครื่องตัดที่หมุนได้ เครื่อง ขุดชนิดนี้ เรียกว่า Suction Cutter Dredger.

สำหรับพื้นที่ที่เป็นหิน ใช้เครื่องต่อยหินพิเศษ เป็นแหลง เหล็กยาวแทหนัก อันหนึ่งมีหัวกลมแข็ง เมื่อใช้เครื่องนี้ต่อย หินแล้ว หินก็จะแตกกระจายไป แล้วใช้ถังตักขึ้นได้ โดยสะดวก

การกู้ทรากเรือจม

กิจการอันเกี่ยวข้องกับเรือจมนั้น นับว่าเป็นงานสำคัญของ เจ้าท่าอย่างหนึ่ง งานเช่นนี้ได้แก่การกู้ทรากเรือจม หรือจัด ทำลายเสียในเมื่อไม่สามารถจะกู้ขึ้นได้ ทรากเรือจมก็คิดหรือ เครื่องกีดขวางทางเดินเรือใด ๆ ก็ได้ บางทีก็ไม่อาจกู้ขึ้นได้หรือ ทำลายได้ในเวลาเร็ววันเพราะเหตุนี้เจ้าหน้าที่ทำเรือจึงต้องสำรวจ ดำบลที่นั้นๆ ให้แน่นอน แล้วจัดทำเครื่องหมายแลไฟวางไว้ เพื่อให้ทราบว่าเป็นที่เรือจม แลหรือมีสิ่งกีดขวางร่องน้ำ เป็น สัญญาณแสดงอันตรายแก่การเดินเรือ

ในการกู้ทรากเรือจม หรือสิ่งกีดขวางร่องน้ำนั้น เป็น หน้าที่ของเจ้าท่าจักต้องจัดหาเครื่องมือกู้พิเศษเหล่านั้นไว้ ซึ่ง ตามปกติย่อมมีแปลือกทุ่น แลเครื่องจักรสำหรับยกชนิดและ ลักษณะต่าง ๆ

การนำร่อง

เป็นที่ทราบแล้วว่า ทางเดินเรือภายในเขตต์ท่าเรือนั้น ย่อมแคบและมีอันตรายมาก จำเป็นต้องใช้ผู้นำเรือที่มีความรู้ความชำนาญร่อนนำ และทางเดินเรือในแม่น้ำหรือช่องแคบนั้นเป็นพิเศษ เพราะเหตุนี้ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยในการเดินเรือในเขตต์นั้น โดยปกติเจ้าท่ามักจะบังคับให้เรือทุกลำที่เข้าออกต้องใช้นำร่องเสมอ เว้นแต่ท่าเรือบางแห่ง ซึ่งการเดินเรือเข้าออกในเขตต์ท่าเรือสะดวกแต่ไม่มีอันตรายจริง ๆ จึงจะไม่มี การบังคับ นำร่องเหล่านี้จะต้องเป็นผู้ที่ได้รับประกาศนียบัตรของเจ้าท่า แลปฏิบัติหน้าที่อยู่ในบังคับบัญชาของเจ้าท่าแห่งนั้น

การจูงเรือ

ในเขตต์ท่าเรือตอนที่แคบ แล เมื่อเข้าเทียบท่าหรืออยู่ หรือเมื่อออกจากอู่ หรือท่าเทียบนั้น เรือใหญ่ไม่อาจใช้เครื่องจักรของตนเองได้ เพราะ จะเป็น อันตรายแก่เรือแลท่าเรือ ในการเคลื่อนที่เช่นนี้จำเป็นต้องใช้เรือเล็กจูง หรือดันแลดันให้เรือเลื่อนไปตามความประสงค์ เรือเล็กเหล่านี้อาจต้องใช้ ๑ ลำ ๒ ลำ หรือมากกว่านั้นก็ได้ แล้วแต่กำลังของเรือ สำหรับเรือขนาดมหึมา เช่นเรือควีนแมรี แล เรือโอลิมปิกนั้น เราอาจเห็นได้ว่าเวลาเข้าเทียบหรือออกจากที่เทียบจะมีเรือจูงเหล่านี้ตลอดทั้งกราบขวาซ้าย แลทางหัวหรือท้ายตั้ง ๖-๗ ลำ เรือเหล่านี้

นี้จะช่วยกันจูงบ้าง ดันบ้าง ดุนบ้าง เพื่อให้เรือใหญ่กลับลำได้
ในวงแคบที่สุด หรือเข้าเทียบแลออกจากที่เทียบได้สะดวกที่สุด
นอกจากนี้ยังมีการจูงอย่างอื่นอีก เช่นจูงเรือที่เครื่องจักรเสีย
หรือจูงเรือจากอู่หนึ่งไปยังอู่อีกแห่งหนึ่งเป็นพิเศษ การจัดเรือ
จูงเช่นนี้อาจเป็นหน้าที่ของเจ้าท่าก็ได้ หรืออาจเป็นของบริษัท
เอกชนทั่วไปจัดทำก็ได้ เช่นพวกบริษัทเดินเรือต่าง ๆ เป็นต้น
ทั้งนี้แล้วแต่ระเบียบการควบคุมของท่าเรือนั้น ๆ

การเทียบท่า

เป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ท่าเรือจะต้องจัด สร้างที่เทียบเรือ
ไว้ให้พอเพียง ท่าเทียบเหล่านี้อาจเป็นสะพานเทียบเรือ, ท่า
เทียบในอู่ หรือท่าเทียบริมตลิ่งแม่น้ำ ท่าเทียบเหล่านี้ต้องลง
ทุนสร้างด้วยจำนวนเงินก้อนใหญ่ แล้วยังต้องบำรุงรักษาให้ดี
อยู่เสมอ ซึ่งย่อมจะสิ้นค่าใช้จ่ายมาก ดังนั้นเรือที่เทียบจึง
ต้องเสียค่าธรรมเนียมตามอัตราที่กำหนดไว้ดังจะได้กล่าวในบท
ต่อไป นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ท่าเรือต้องระมัดระวังตรวจตรา มิให้
บรรดาเรือทั้งหลายทั้งขี้อ้น หรือ วัตถุใด ๆ ลงไปในน้ำเป็น อัน
ขาด เพราะจะทำให้ท่าเรือนั้นตื้น ซึ่งการนี้จะต้องมีข้อบังคับท่า
ขึ้นเป็นพิเศษ โดยอาศัยอำนาจกฎหมายบังคับ แลเจ้าท่ามี
หน้าที่ปฏิบัติการให้เป็นไปตามกฎหมาย แลข้อบังคับนั้นโดย
ตลอด

นอกจากที่เทียบเรือแล้ว เจ้าทำยังต้องจัดวางทุ่นจอดเรือ
เพิ่มขึ้นอีกด้วย เพราะในบางกรณีเรืออาจหาที่เทียบไม่ได้ จะ
ได้จอดที่ทุ่นเหล่านั้น เพื่อขนถ่ายสินค้าลงเรือลำเลียงแล้วขนขึ้น
ท่าอีกต่อหนึ่ง

การตรวจโรคติดต่อ

การตรวจโรคติดต่อคนโดยสาร และการตรวจอนามัยของ
เรือ เป็นหน้าที่ของนายแพทย์ ซึ่งทำการตรวจตามระเบียบ
การของกรมสาธารณสุข ตามธรรมดาเมื่อเรือเข้าถึงเขตท่าเรือ
ชั้นนอก นายแพทย์จะต้องขึ้นเรือก่อนผู้อื่น เพื่อตรวจโรคคน
โดยสาร คนเรือ ห้องต่างๆ ในเรือที่อาจมีเชื้อโรคติดต่อมา
จากท่าอื่นได้ ทั้งนี้ย่อมถือว่าเป็นหน้าที่สำคัญอย่างหนึ่ง ในอัน
ที่จะป้องกันเชื้อโรคติดต่อต่าง ๆ เข้ามาแพร่หลายขึ้นในประเทศ
ถ้าปรากฏว่ามีคนเป็นโรคติดต่อ ก็จำเป็นต้องนำไปยังโรง
พยาบาลกักโรคที่จัดขึ้นโดยเฉพาะ แลห้ามมิให้คนในเรือติด
ต่อกับคนบนบกในระยะ เวลาที่แพทย์ กำหนดไว้สำหรับ โรค
อย่างหนึ่ง ๆ

หน้าที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งของนายแพทย์ ก็คือต้องจัดการ
ทำลายหนู เพราะมันนำเชื้อกาฬโรคอย่างร้ายแรงมาสู่ประเทศ
ได้โดยรวดเร็ว นอกนั้นยังกักสินค้าต่าง ๆ ในเรือ บนโรงพัก
สินค้า แลบนท่าเรือให้เสียหายอีกด้วย เพราะเหตุนี้ นอกจาก

การทำลายหนูตามวิธีของนายแพทย์แล้ว เราจะเห็นได้ว่าที่ทำ
เรือต่างๆ มักป้องกันมิให้หนูในเรือขึ้นบนบกอีก โดยปิดบรรได
ขึ้นลงในเรือในเวลากลางคืนที่มีได้ทำงานเสีย แลที่เชือกผูกเรือ
ก็จัดทำสังกะสีเป็นแผ่นวงกลมสวมเชือกไว้ เพื่อกันไม่ให้ หนู
ในเรือต่ายขึ้นบกได้

อุ้มซ่อมแซมเรือ

เจ้าหน้าที่ทำเรือมีหน้าที่รับผิดชอบจัดหาที่ซ่อมแซมเรือ
แลที่สำหรับตรวจทำความสะอาดท้องเรือ ให้มีจำนวนพอเพียง
แก่เรือในท่านั้น เพื่อความมุ่งหมายอันนี้ เจ้าหน้าที่ทำเรือจำเป็นต้อง
สร้างอุ้มแห่งแลอยู่ลอยขึ้น สำหรับให้เรือเดินทะเลใช้ซ่อม
แซมแลตรวจทำความสะอาด แล้วต้องสร้างอุ้มคานเรือ เพื่อ
ลากเรือเล็ก ๆ ขึ้นคานเช่นเดียวกันด้วย

การที่เจ้าหน้าที่ทำเรือสร้างอุ้มเรือขึ้นนี้ ไม่ใช่เป็นการผูก
ขาดทำได้แต่ผู้เดียว ถึงบริษัทเอกชนทั่ว ๆ ไปก็มีสิทธิที่จัดสร้าง
อุ้มขึ้นได้เหมือนกัน เจ้าหน้าที่ทำเรือเป็นแต่เพียงมีหน้าที่ที่ต้อง
จัดหาอุ้มไว้ให้พอเพียงกับความต้องการเท่านั้น แม้บริษัทต่อเรือ
เองเขาก็มีอุ้มของเขาอยู่เหมือนกัน จริงอยู่เมื่อมีบริษัทต่างๆ สร้าง
อุ้มขึ้น ก็จำเป็นต้องมีการแข่งขันในอัตราค่าเช่าอยู่ในระหว่างบริษัท
ต่างๆ ด้วยกันแลทั้งต้องแข่งขันกับเจ้าหน้าที่ทำเรือด้วย แต่ตาม
ปกติบริษัทเหล่านั้นเขามักจะไม่ใคร่ให้ผู้อื่นเช่าอุ้มของเขา ส่วน

มากเขาใช้สำหรับเรือของบริษัทเขาเอง ในการซ่อมแซมเรือนั้น บริษัทเขาคิดค่าเช่าอยู่รวมอยู่ในประมูลค่าซ่อมอยู่แล้ว ส่วนอยู่ของเจ้าหน้าที่ทำเรือนั้น เป็นแต่เพียงมีไว้ให้เรือเช่าอย่างเดียว ไม่ได้มีเจ้าหน้าที่สำหรับซ่อมแซมเรือ พวกรับเหมาซ่อมแซมเรือเป็นคนภายนอก

กิจการเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ

นอกจากกิจการที่กล่าวมาแล้ว เจ้าหน้าที่ทำเรือยังต้องช่วยเหลือให้ความสะดวกแก่เรือในกิจการบางอย่างที่สมควรอีก เป็นต้นว่า ให้แสงสว่าง, กำลังไฟฟ้า, การดูอากาศ, กำลังไอน้ำ แลโทรศัพท์ กับต่อท่อน้ำประปาไปยังริมเขื่อนเทียบเรือ เพื่อจ่ายน้ำลงถึงในเรือได้โดยสะดวก แลจัดที่สำหรับทิ้งขี้เถ่าถ่าน แลเขม่าเทาไฟของครวในเรือ สิ่งเหล่านี้เป็นกิจการที่สำคัญอย่างหนึ่งในขณะที่เรืออยู่ในท่า ถนนที่ทำเรือแลท่าเทียบเรือต้องสะอาดแลมีไฟสว่างพอ นอกจากนั้นบางครั้งบางคราวเจ้าหน้าที่ทำเรือต้องช่วยเหลือในการรื้อห้องและระวางในเรืออีกด้วย

บทที่ ๔

กิจการของท่าเรือที่ทำความสะดวกให้แก่สินค้า

ในบทนี้จะได้พิจารณาถึงกิจการของท่าเรือซึ่งเกี่ยวกับการรับและการส่งสินค้า

การขนสินค้า

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่า กิจการของท่าเรือต่าง ๆ ย่อมจะมีวิธีปฏิบัติการผิดแผกแตกต่างกันได้มาก ๆ ฉะเพาะอย่างยิ่งวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการขนสินค้า การรับสินค้าก็ดีหรือการส่งสินค้าต่อไปก็ดี ย่อมต้องมีวิธีการแตกต่างกันเสมอ ท่าเรือบางแห่งก็จัดให้มีพนักงานเจ้าหน้าที่สำหรับปฏิบัติ การนี้ขึ้น โดย ฉะเพาะ บางแห่งก็หาไม่มี และบางแห่งก็มีเจ้าพนักงานท่าเรือรับผิดชอบแต่ฉะเพาะการบางส่วนเท่านั้น ตามธรรมดา ท่าเรือที่ไม่มีพนักงานเจ้าหน้าที่สำหรับขนสินค้า ก็จำเป็นต้องมีบริษัทเอกชนรับเหมาการงานเหล่านี้ และบริษัทเอกชนนี้ย่อมมีกรรมกรที่มีความรู้ความสามารถและชำนาญทั้งในการขนสินค้าตามท่าเรือ และการบรรทุกสินค้าลงในระวางเรือ ซึ่ง จะทำได้อย่างเนบเนียนและเรียบร้อยเป็นอย่างดีทีเดียว

หลักปฏิบัติการของท่าเรือ^๓ แห่งต่อไปนี้ พอจะยกเป็นตัวอย่างสำหรับพิจารณาในปัญหาที่กล่าวข้างบนนี้ได้

๑. ท่าเรือแมนเชสเตอร์ ซึ่งมีบริษัทลองแมนเชสเตอร์เป็นเจ้าของท่าเรือที่มีสิทธิแต่ผู้เดียวเท่านั้น ในอันที่จะจ่ายกรรมกรให้ทำการขนถ่ายและบรรทุกสินค้าในเรือและบริเวณท่าเรือ โดยคิดค่าแรงงานตามอัตราที่ได้กำหนดไว้

๒. ท่าเรือลิเวอร์พูล มีคณะกรรมการท่าเรือเป็นเจ้าของท่าเรือควบคุม แต่ไม่มีเจ้าหน้าที่ขนส่งสินค้าอย่างท่าเรือแมนเชสเตอร์ การนี้มีบริษัทเอกชนรับเหมาแยกไปทำต่างหาก อาทิ เช่น พวกขนของทั่วไป พวกบรรทุกของลงเรือ และพวกทำการขนถ่ายของขึ้นจากเรือเป็นต้น อัตราค่าแรงสำหรับขนของทั่วไปนั้น กำหนดขึ้นโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการท่าเรือ

๓. ท่าเรือลอนดอน มีเจ้าพนักงานท่าเรือจัดขึ้นไว้เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า แต่ไม่เป็นการบังคับสำหรับสินค้าขาออก เจ้าหน้าที่ท่าเรือรับขนจากคลังสินค้ามาถึงข้างเรือใหญ่เท่านั้น ส่วนที่จะขนลงเรืออื่น เป็นหน้าที่ของบริษัทเอกชนที่รับเหมาจัดทำต่อไป

เมื่อพิจารณาระเบียบการของท่าเรือต่างๆ ที่กล่าวมาแล้ว จะเห็นได้ว่าย่อมเป็นการยากที่จะเปรียบเทียบว่า ระบบการของท่าเรือแห่งไหนจะดีอย่างไร เพราะพฤติการณ์ของท่าเรือ

แต่ละแห่งนั้น ย่อมมีลักษณะผิดแผกแตกต่างกันได้อย่างมาก
หลาย จึงไม่มีหลักเกณฑ์แน่นอนอย่างไรที่จะเปรียบเทียบ
กันได้

ตามระเบียบการที่ให้สิทธิ แก่เจ้าหน้าที่ ทำเรือเป็นผู้รับทำ
การขนสินค้าได้แต่เฉพาะผู้เดียวข้อ ๑ นั้น ก็จะเข้า
ในหลักการ “ผูกขาดตัดตอน” ซึ่งอาจก่อให้เกิดการรังคัตค้าน
ในหมู่พวกพ่อค้าได้บ้าง ส่วนในระเบียบการตามข้อ ๒ นั้น
สิทธิผูกขาดตัดตอนย่อมหย่อนลงมาก เพราะมีการแข่งขัน
ระหว่างผู้รับเหมาเหล่านั้นด้วยกัน แต่ถึงกระนั้นก็ดี จะเรียก
ว่าให้สิทธิอย่างเต็มที่ก็ไม่เชิง เพราะอัตราค่าแรงต่าง ๆ ย่อม
ต้องให้อยู่ในระดับเดียวกัน และการกำหนดอัตรา^๕ ก็ต้อง
อยู่ในความเห็นชอบของเจ้าหน้าที่ทำเรื่อนั่นเอง ถ้าว่ากันใน
แง่ของความเห็นของพวกพ่อค้าโดยเฉพาะแล้ว โดยปกติก็
มักนิยมเลือระเบียบการที่ให้บริษัทเอกชน รับขนสินค้าเสียเอง
จริงอยู่ตามระเบียบการนี้ว่าในแง่การควบคุมของเจ้าพนักงานแล้ว
ก็ย่อมขาดตกบกพร่องไปบ้างเป็นธรรมดา

บริษัทเดินเรือส่วนมาก เฉพาะอย่างยิ่ง บริษัทเดินเรือ
ที่มีสายเดินเรือประจำระหว่างท่าเรือต่าง ๆ นั้น มักจะจัดกรรมกร
ขนของขึ้นไว้เสียเอง เพราะนอกจากจะเป็นการประหยัดแล้ว
ยังมีความสะดวกอีกด้วย

สินค้า

คำว่า “สินค้า” (cargo) นี้เป็นคำที่มีความหมายทั่วไปอย่างกว้าง ๆ ของวัตถุ อันได้แก่ผลิตภัณฑ์ตามธรรมชาติหรือสัมภาระดิบ หรือประติษฐกรรมและหัตถกรรม ที่บรรทุกเรือไปมาค้าขายทางทะเล แต่คำว่า สินค้านี้ไม่มีความหมายไปถึงสิ่งของติดตัวคนโดยสารเรือ สะเบียงประจำเรือหรือเชื้อเพลิงที่ใช้ในเรือด้วย ยังมีคำอังกฤษอีกคำหนึ่งคือ “Freight” ซึ่งบางทีก็ใช้เป็นสินค้ามีความหมายเช่นเดียวกัน แต่คำนี้นิยามความกว้างกว่าโดยที่มีความหมายถึงของที่บรรทุกมาทางบกด้วยการจำแนกสินค้าให้เป็นชนิดต่างๆโดยละเอียดคนนั้น ย่อมเป็นการยุ่งยากมาก และการนี้ได้มีกล่าวไว้โดยเฉพาะในตำราอีกเล่มหนึ่งต่างหากแล้ว ในที่นี้จะกล่าวแต่เพียงการแบ่งสินค้าเป็นจำพวกใหญ่ ตามที่นิยมกันในวงการพาณิชย์ทั่ว ๆ ไปเท่านั้น หลักทั่วไปที่ปฏิบัติกันอยู่นั้น อาจจำแนกสินค้าออกเป็นจำพวกใหญ่ ๆ ได้ดังนี้

- ๑) จำพวกอาหาร
- ๒) จำพวกเชื้อเพลิงและแร่
- ๓) จำพวกประติษฐกรรม
- ๔) จำพวกสัมภาระก่อสร้าง และ เครื่องจักร
- ๕) จำพวกสินค้าเบ็ดเตล็ด

สินค้าใน ๕ จำพวกอาจแบ่งโดยกว้างได้อีกดังนี้ คือ:-

ก. สินค้ากอง (Bulk Cargo) ได้แก่สินค้าที่เป็นของชนิด
และลักษณะอย่างเดียวกันทั้งหมดเป็นจำนวนมากๆ เช่น ข้าว
ถ่านหิน น้ำมันเชื้อเพลิง ไม้สัก ฯลฯ เหล่านี้ ซึ่งแต่ละอย่าง
เรียกว่า “สินค้ากอง”

ข. สินค้าทั่วไป (General Cargo) ได้แก่สินค้าทั่วไป
หลาย ๆ อย่าง เป็น ของเบ็ดเตล็ดรวมกันทั้งหมดซึ่งมีลักษณะไม่
เป็นอย่างเดียวกัน เช่น เบ้าสาลิบรรจุกะสอบ น้ำตาลกะป๋อง
เครื่องอาหารกะป๋อง ของบรรจุหีบโปรงหรือหีบ ผลไม้สดใน
ห่อหุ้ม ฯลฯ เป็นต้น

สินค้าพิเศษ

เพื่อความสะดวกในการเก็บระวางรักษา และสำหรับการ
พาณิชย์ทั่วไป สินค้าทั้งปวงที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นยังแบ่งออกเป็น
สินค้าพิเศษ ซึ่งได้แก่สินค้า ๓ อย่างต่อไปนี้ก็คือ

สินค้าน้ำอันตราย ได้แก่สินค้าที่อาจทำอันตรายกับ สินค้า
อื่น ๆ ที่กองอยู่ด้วยกัน หรือเป็นอันตรายแก่สินค้าที่เก็บไว้ใกล้
เคียง หรือเป็นอันตรายแก่เรือที่บรรทุกนั้น โดยที่อาจติดไฟง่าย,
ไวไฟ, ระเบิด หรือเกิดระคายเคือง ไม่เฉพาะแต่เพียงดิน
ระเบิดหรือลูกปืนเท่านั้น หากอาจเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงหรือกรด

ต่าง ๆ ฯลฯ ก็นับว่าเป็นสินค้าอันตราย ซึ่งต้องจัดการเก็บรักษา
โดยระมัดระวังเป็นพิเศษ

สินค้ามีราคา ได้แก่ เงิน ทอง เพชรพลอย หรือ กระจก
เมตต์ ซึ่งต้องเก็บรักษาสินค้าเหล่านี้ไว้ในที่มั่นคงเป็นพิเศษ

สินค้าสดเสี้ง่าย ได้แก่ของสดที่อาจเน่าบูดและเสี้ง่าย
เช่น เนื้อสด ปลาสด และของในหีบแข็ง การขนถ่ายและ
ตรวจของเช่นว่านี้ ต้องจัดการเป็นพิเศษ เพื่อป้องกันมิให้เน่า
บูด หรือ เสียว

การจำแนกสินค้าดังกล่าวมานี้ มีความสำคัญใน ส่วนที่
เกี่ยวกับการขนถ่ายที่ทำเรือ ซึ่งย่อมไม่เหมือนกัน และทั้ง
ยังต้องใช้เครื่องมือขนถ่ายที่ผิดแปลกกันอีกด้วย เป็นต้นว่า
เครื่องมือที่ใช้ขนถ่ายสินค้าคงต้องเป็นเครื่องมือที่ขนถ่ายสินค้า
นั้นได้สม่ำเสมอตลอดเวลา เช่นการขนถ่ายสินค้าจำพวกที่เป็น
เมล็ด เขาใช้เครื่องสูบลูกสูบกำลังลม ซึ่งอาจดูดสินค้านั้นเข้า
ออกจากกระว้างในเรือได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว สำหรับน้ำมัน
เชื้อเพลิงที่บรรทุกมากับเรือน้ำมัน (Tanker) ก็ใช้เครื่องสูบลูกสูบ
จากถังเข้าท่อไปสู่ถังบนบก

ข้อที่ยุ่งยากซึ่งเกี่ยวกับ การขนถ่ายสินค้านั้นโดย มากก็มัก
จะมีแก่สินค้าทั่วไป เพราะเป็นสินค้าเบ็ดเตล็ด มีลักษณะหีบ
ห่อต่าง ๆ ไม่สม่ำเสมอและไม่เหมือนกัน จึงบางอย่างไม่อาจ

ใช้เครื่องมือที่เป็นแบบอย่างประจำอยู่แล้วได้ ถ้าเป็นสินค้าที่
บรรจุหีบห่อที่มีลักษณะเดียวกัน เช่น หีบใบชา กะสอบข้าว
สาร ขาหมูแฮมบรรจุกะสอบ ฯลฯ เช่นนั้นแล้ว การขนถ่าย
ด้วยบันจันก็สะดวก

เครื่องมือขนถ่ายสินค้า

ถึงแม้ว่าการขนถ่ายและการบรรจุสินค้าที่ทำเรือ จะอยู่
ในหน้าที่ของบริษัทเอกชนเป็นส่วนมากก็จริง และเจ้าหน้าที่
ทำเรือไม่จำเป็นจะต้องเอาใจใส่กับการนี้สักก็ดี แต่ก็ยังถือกัน
ทั่วไปว่า อย่างน้อยที่สุดที่ทำเรือก็จำเป็นต้องจัดหาเครื่องมือขน
ถ่ายสินค้าไว้ให้พอเพียง เครื่องมือเหล่านี้ก็ได้เก็บขึ้นจัน ซึ่ง
ตามท่าเรือจัดไว้ให้ใช้ได้ตามต้องการ แม้เรือสินค้าจะมีเครื่อง
มือเช่นนั้นแล้วก็ดี บันจันบนท่าก็ยังมียุโชนที่จะใช้ช่วยเหลือ
ได้สะดวกยิ่งกว่าของเรืออีกมาก นอกจากบันจันบนท่าเรือ ซึ่ง
เคลื่อนที่ไปตามรางได้ตลอดรอบท่าเรือ และสามารถยกน้ำหนัก
ได้มาก ๆ แล้ว เจ้าหน้าที่ท่าเรือบางแห่งยังจัดให้มีบันจันโตะ
ลอยน้ำ ซึ่งอาจเทียบข้างเรือใหญ่และยกของหนัก ๆ เช่นรถ
ไฟ ฯลฯ ได้อีก เป็นต้น

โรงพักสินค้า และ คลังสินค้า

เมื่อขนถ่ายสินค้าจากเรือขึ้นบกแล้ว งานคันแรกก็ต้อง
ลำเลียง หีบ ห่อ สินค้า เหล่านั้นเข้าไป เก็บไว้ใน โรงพัก สินค้า

(Transit Shed), เป็นการเก็บพักชั่วคราวก่อน เพื่อตรวจสอบ คัดเลือก และเตรียมจัดส่งต่อไป โรงพักสินค้าตามปกติก็ สร้างขึ้นให้มีลักษณะเหมาะกับการเก็บสินค้าของท่าเรือ นั้น ๆ และจำเป็นต้องสร้างไว้ ณ ที่ที่ใกล้ที่สุดกับท่าเทียบเรือ ทั้งนี้ เพราะเหตุว่า เรือสินค้าที่มาจากต่างประเทศทุกลำ ต้องขนสินค้าขึ้นพักไว้ชั่วคราวในโรงพักนี้ก่อน เพื่อการควบคุมของเจ้าพนักงานท่าเรือ เสร็จจากการตรวจสอบและคัดเลือกแล้ว ต้องลำเลียงสินค้าออกจากโรงพักสินค้าส่งต่อไป หรือนำเข้าเก็บไว้ในคลังสินค้า (Warehouse) ซึ่งอาจเก็บรักษาไว้นานวันได้ตามความต้องการ โดยปกติตามทางการของท่าเรือ อนุญาตให้เก็บสินค้าไว้ในโรงพักสินค้าได้ภายใน ๗๒ ชั่วโมง, โดยไม่คิดค่าเช่าแต่อย่างใด แต่ถ้าเกินกำหนดนี้แล้ว ก็ต้องเสียค่าเช่าตามอัตราที่กำหนดไว้

เราทราบแล้วว่า โรงพักสินค้าไม่ใช่โรงเก็บสินค้า กิจกรรมที่สำคัญยิ่งในโรงพักสินค้าก็คือการคัดเลือกสินค้า ไม่ให้ปะปนยุ่งเหยิงกัน มิฉะนั้นจะทำให้เสียเวลา และเสียประโยชน์ของการค้าขายเป็นอันมาก ส่วนคลังสินค้านั้น โดยมากก็ต้องสร้างไว้ข้างหลังโรงพักสินค้า ไม่ควรสร้างไว้ริมท่าที่เรือเทียบ เพราะถ้าทำเช่นนั้น เมื่อสินค้าเต็มแล้วเรือมาใหม่ก็จะขนสินค้าขึ้นไม่ได้ หรืออาจไม่ได้รับความสะดวก

ยังมีคลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) อีกอย่าง
หนึ่ง คลังสินค้าทัณฑ์บนนี้ อาจเก็บสินค้าไว้ได้โดยเจ้าของ
ไม่ต้องเสียอากรขาเข้า เป็นเวลาแรมปีได้ ตามธรรมดาเขา
อนุญาตให้เก็บไว้ได้ตั้งแต่ ๑ ปี ถึง ๓ ปีก็มี ในสมัยปัจจุบันนี้
ที่ทำเรื่องจัดสร้างห้องเย็นไว้สำหรับเก็บสินค้าสดเสี้ง่าย และ
มียังเก็บสินค้าจำพวกเมล็ด เช่น ข้าว นอกจากนั้นยังต้องสร้าง
ถึงน้ำมันไว้ในที่ใดที่หนึ่งที่ปราศจากอันตราย เพื่อเก็บน้ำมันเชื้อ
เพลิงอีกด้วย

บทที่ ๕

รายได้ของท่าเรือ

เพื่อเป็นการทดแทนค่าใช้จ่ายในกิจการต่าง ๆ ของ ท่าเรือ ตามที่ได้กล่าวมาแล้วใน ๒ บทก่อนหน้านี้ แลเงินเดือนซึ่งต้อง จ่ายให้กับเจ้าพนักงานท่าเรือ กับค่าชดเชยในเงินทุนที่สร้าง บำรุงรักษา แลทำให้ท่าเรือเจริญอยู่ได้ พร้อมทั้งค่าจัดหา ซื้อเครื่องอุปกรณ์ต่าง ๆ เป็นการจำเป็นที่ท่าเรือต้องจัดหารายได้ รายได้เหล่านี้ได้แก่เงินค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่เจ้าพนักงานท่าเรือ เรียกเก็บจากบรรดาเรือแลสินค้า ซึ่งบริษัทเรือหรือเจ้าของ เรือแลเจ้าของสินค้าหรือผู้รับสินค้า มีข้อผูกพันที่จักต้องเสีย ค่าธรรมเนียมตามพิกัด และข้อกำหนดกฎเกณฑ์ของท่าเรือ ดังจะได้กล่าวต่อไปนี้

ค่าธรรมเนียมประภาคาร

ค่าธรรมเนียมประเภทนี้ หมายถึงค่าธรรมเนียมที่เรียก เก็บจากเรือ เพื่อบาทดแทนค่าลงทุนในการสร้างกระโจมไฟ แลเครื่องหมาย การเดินเรือต่าง ๆ ที่จะนำเรือ เข้าท่าเรือนั้น โดย สะดวกปราศจากอันตราย ตามปกติก็ตกเป็นหน้าที่ของเจ้า พนักงานท่าเรือโดยตรง จัดการออกกฎหมายท่า กำหนดอัตรา ขึ้นไว้ แล้วเรียกเก็บจากเรือที่เข้าท่านั้น แต่ท่าเรือบางแห่ง

ที่มอบหมายการเก็บ ค่าธรรมเนียม ประเภทนี้ ให้กับเจ้าพนักงาน
ศุลกากร ทั้งนี้สุดแต่จะสะดวกเป็นเกณฑ์

ค่าธรรมเนียมนำร่อง

การนำเรือเข้าท่าเรือต่าง ๆ นั้น บางท่าก็บังคับให้ต้อง
ใช้นำร่องเสมอ บางท่าก็ไม่บังคับ สุดแต่เจ้าของเรือหรือ
นายเรือลำนั้นจะใช้นำร่องก็ได้ไม่ใช้ก็ได้ ถ้านายเรือมีความ
รู้ความชำนาญร่องน้ำที่ท่านั้นดี ก็ไม่จำเป็นต้องใช้นำร่อง ค่า
ธรรมเนียมประเภทนี้ เป็นค่าธรรมเนียมที่เจ้าพนักงานนำร่อง
ซึ่งอาจเป็นพนักงานท่าเรือหรือไม่ใช้ก็ได้ เรียกเก็บเอาจาก
เรือลำนั้น ตามปกติคิดเอาตามอัตราระวางบรรทุกของเรือลำนั้น

ค่าธรรมเนียมท่าเรือ

ค่าธรรมเนียมประเภทนี้ เป็นค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บ
จากเรือต่าง ๆ ที่เข้ามาในท่า ตามอัตราขนาดค่าระวางบรรทุก
ของเรือ และสุดแต่เรือจะเข้ามาอยู่ในท่านั้นเร็วหรือช้าวัน

ค่าธรรมเนียมอยู่เรือหรือเทียบท่า

ค่าธรรมเนียมประเภทนี้ เป็นค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บเพิ่ม
จากค่าธรรมเนียมท่า เพราะตามธรรมดาเรือที่เข้ามาในท่า
บางลำก็ไม่จำเป็นต้องเข้าเทียบท่า หรือเข้าจอดในอู่ อาจ
จอดกลางน้ำก็ได้ เพื่อประหยัดไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมประเภท
นี้ แต่เรือบางลำถ้าไม่เข้าจอดในอู่ หรือเทียบท่าอาจไม่ได้

รับความสะดวกในการขนถ่าย แลบรรทุกสินค้าหรือส่งหรือ
รับคนโดยสาร ในกรณีเช่นนี้ ก็จำเป็นต้องยอมเสียค่าธรรมเนียม
ประเภทนี้ อัตราค่าธรรมเนียมเรียกเก็บตามระวางบรรทุก
ของเรือเช่นเดียวกัน

ค่าธรรมเนียมที่กล่าวมาแล้วนี้ เป็นค่าธรรมเนียมที่เรียก
เก็บจากเรือ ซึ่งตามปกติโดยมากคิดในอัตราตามขนาดของ
ระวางบรรทุกเต็มตัวของเรือเป็นเกณฑ์ แต่อาจมีส่วนลดหาก
เรือมิได้บรรทุกสินค้าเต็มที่ หรือไม่ได้ขนถ่ายสินค้าทำนั้น
เลย นอกจากนี้ยังมีค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากสินค้าที่เรือ
นำเข้ามา หรือนำออกจากทำน้อีก ดังจะได้กล่าวต่อ
ไปนี้ คือ

ค่าธรรมเนียมขนสินค้าขึ้นท่า

ค่าธรรมเนียมประเภทนี้ มีหลายประเภท สุดแต่ลักษณะ
ของกิจการของท่าเรือแต่ละแห่งจะมีสภาพเป็นอยู่อย่างไร แต่
ก็มีหลักสำคัญอยู่อย่างหนึ่งว่า เป็นค่าธรรมเนียมที่ขนสินค้า
ผ่านท่าเทียบเรือ หรือเป็นค่าธรรมเนียมเตรียมขนถ่ายสินค้า
บรรทุกหรือคัดเลือกสินค้าก็ได้ ตามธรรมดาอัตราตามขนาด
แลน้ำหนักของสินค้าเป็นเกณฑ์

ค่าธรรมเนียมเก็บสินค้า

สินค้าที่ขนขึ้นทำนนั้น ตามปกติก็ต้องขนเข้าเก็บไว้ในโรง
พักสินค้า เมื่อครบกำหนดเช่น ๓ วันเจ้าของมิได้มาจัดการ

รับของไป ก็จำเป็นต้องขนย้ายสินค้าเหล่านั้นไปเก็บไว้ในคลัง
สินค้า หรือคลังสินค้าที่จัดขึ้นแล้วแต่กรณี มิฉะนั้นก็ต้อง
เสียเงินค่าปรับ หรือค่าธรรมเนียมให้แก่โรงพักสินค้านั้น

ในคัมภีร์ ๒ คือ เมื่อเจ้าของได้ขนย้าย สินค้าของตน มา
เก็บไว้ในคลังสินค้าหรือคลังสินค้าที่จัดขึ้นแล้ว เจ้าของสินค้า
ก็ต้องเสียค่าธรรมเนียมเช่าคลังสินค้าให้แก่เจ้าพนักงานท่าเรืออีก
อัตราค่าธรรมเนียมที่เรียก เก็บตาม ขนาด แล่น้ำหนัก ของ สินค้า
และตามระยะเวลาชำนาน กำหนดเป็นตอน ๆ ไว้ การนำเข้า
หรือนำออกซึ่งสินค้าเหล่านี้ จักต้องดำเนินการตามระเบียบแลพิธี
การของเจ้าพนักงานประจำคลังสินค้า ซึ่งเป็นผู้ควบคุมอยู่ณ
แห่งนั้น

นอกจากนี้ ยังมีค่าธรรมเนียมเช่าที่และค่าธรรมเนียมเบ็ด
เตล็ดอีกมากมายหลายอย่าง อาทิ เช่น ค่าเช่าอยู่เก็บไม้หรือ
ซุง ค่าเช่าที่ทำการภายในเขตท่าเรือ ค่าเช่าขึ้นจันชนถ่าย
สินค้า ค่าจ้างของ ค่าธรรมเนียมตรวจของเสียหาย ค่าเช่าอยู่ ค่าเช่า
เรือลำเลียง ค่าดูแลเรือหรือสินค้า ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำ ค่ากู้เรือ
อับปาง ค่าขนถ่ายเถาเถา หรือน้ำมันที่ไขแล้ว ค่าประดาน้ำ ฯลฯ
เป็นต้น

บทที่ ๖

ลักษณะปกครองท่าเรือ

ลักษณะปกครองท่าเรือ ซึ่งรวมทั้งการปกครอง การ จัดและดำเนินงานของท่าเรือนั้นย่อมมีวิธีต่าง ๆ กัน และใช้ว่าจะต่างกันแต่เฉพาะประเทศหนึ่ง ๆ ก็หาไม่ แม้ในประเทศ เดียวกัน ก็ย่อมมีลักษณะต่างกันอีกด้วย เรื่องนี้จึงควรแยก การพิจารณาเป็น ๓ ประการ ดังต่อไปนี้

ก. ระเบียบการควบคุม คืออำนาจบัญชาการ

ข. ระเบียบการจัดงาน หรือการปกครองโดยทั่วไป

ค. ระเบียบปฏิบัติงาน หรือการจัดดำเนินงานโดยละเอียด

ต่อไปนี้จะได้บรรยายความตามหัว ข้อข้าง บนนี้ เป็น ลำดับ แลในบทนี้จะได้กล่าวเฉพาะแต่ข้อต้นก่อน

ระเบียบการปกครองหรือควบคุมท่าเรือ

การปกครองท่าเรือมีอยู่หลายแบบเพราะได้กำหนดมาต่าง ๆ กัน ท้องที่แห่งหนึ่ง ๆ มีความเป็นอยู่ต่างไปจากท้องที่อื่น ชาติหนึ่ง ๆ มีนิสัยใจคอไม่เหมือนชาติอื่น อีกทั้งการ พาณิชยกรรมศาสตร์และการเมืองก็มีลักษณะต่างกัน จึงเป็นธรรมดาที่ระเบียบการ ปกครอง ท่าเรือใน เมือง ท่าต่าง ๆ จะต้อง แตกต่างกันไปด้วย และเพราะได้กำหนดมาต่างกันเช่นนั้น ก็

ยอมได้ออกเผยแพร่ไปคนละทาง แต่ถ้าคำนึงจะเพาะหลัก
ใหญ่โดยทั่ว ๆ ไปแล้ว ก็อาจกล่าวได้ว่าระเบียบการปกครอง
ท่าเรือมีอยู่เพียง ๕ แบบดังต่อไปนี้

๑. การควบคุมโดยรัฐ
๒. การควบคุมโดยอิสระ
๓. การควบคุมโดยองค์การรถไฟ
๔. การควบคุมโดยเทศบาล
๕. การควบคุมโดยเอกชน

๑. การควบคุมโดยรัฐ

(state Control)

การควบคุมโดยรัฐ หมายความว่า การรวบรัดเอาการ
ปกครองบรรดาท่าเรือในประเทศมาไว้ในองค์การของรัฐบาล ใน
ยุโรปมีประเทศฝรั่งเศสแลอิตาลีเป็นตัวอย่าง นอกจากนี้ก็มี
ประเทศแอฟริกาใต้ และสหภาพรัฐอเมริกาก็ใช้แบบนี้โดย
แก้ไขเปลี่ยนแปลงบ้าง แต่การจัดให้องค์การของรัฐบาลเป็น
ผู้ปกครองเต็มที่ โดยมีได้มีองค์การอื่นใดร่วมมีอยู่ด้วยนั้น
นอกจากในแอฟริกาใต้ที่มีกระทรวงว่าการรถไฟ และท่าเรือโดย
เฉพาะแล้ว ก็นับว่าไม่มีในประเทศอื่นใดอีก

ถ้ากล่าวโดยทั่วไป รัฐบาลเป็นเจ้าหน้าที่จัดสร้างบำรุง
รักษากำแพงกันคลื่นที่ท่าเรือขึ้นนอก ขุดหรือขยายร่องน้ำให้

ลิกพอให้เรือเดินทะเลแล่นผ่านเข้าออกได้โดยสะดวกปราศจาก
อันตราย จัดสร้างเขื่อนเทียบเรือ, อุ้งจอดเรือและอู่ซ่อมแซม
เรือดังเช่นในประเทศฝรั่งเศสและอิตาลีเป็นต้น ส่วนการดำเนินงาน
และจัดหาผลประโยชน์ท่าเรือนั้น มอบให้เป็นธุระของคณะ
กรรมการในท้องที่ เช่น หอการค้า หรือจัดองค์การที่ตั้งขึ้น
เป็นพิเศษโดยฉะเพาะ องค์การนี้จักต้องจัดสร้างโรงพักสินค้า
คลังสินค้า คลังสินค้าทัณฑ์บน, นางข้าว, ห้องเย็นและจัดหา
เครื่องปั้นจั้น เครื่องมือเครื่องใช้ในการขนถ่ายสินค้าต่าง ๆ ให้
ครบถ้วนบริบูรณ์ พร้อมทั้งเครื่องอุปกรณ์สำหรับท่าเรืออย่าง
ทันสมัยการปกครองแบบนี้ เป็นแบบที่ใช้กันทั่วไปในประเทศ
ฝรั่งเศสและอิตาลี แต่ในปีหลัง ๆ นี้ก็มีท่าเรือบางแห่งที่การ
ปกครองผิดเพี้ยนไปจากแบบที่กล่าวมานี้บ้าง คือผ่อนให้องค์การ
ท้องที่เป็นอิสระมากยิ่งขึ้น

ในเกาะอังกฤษไม่มีสิ่งใดที่สื่อให้เห็นถนัดว่ามี การควบคุม
โดยรัฐ ในการปกครองท่าเรือนั้นชนชาวอังกฤษไม่ได้รับความ
อุปถัมภ์จากรัฐบาล ท่าเรือของชนชาตินี้เลี้ยงตัวได้ หรือ
อย่างน้อยก็ไม่ได้ได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลโดยตรง ไม่ว่า
ในทางการเงินหรือทางอื่น ท่าเรือของอังกฤษเกิดขึ้นเพราะ
บุคคลในท้องที่ได้ริเริ่มจัดทำ ออกเงยเพราะความอุตสาหะ
ของบุคคลเหล่านั้นและเป็นอิสระจากการดูแลของรัฐบาล เว้น

ไว้แต่บางท่ามีผู้แทนองค์การของรัฐบาลอยู่ในคณะกรรมการควบคุมเท่านั้น เมื่อจะกล่าวโดยทั่ว ๆ ไป อังกฤษถือหลักการว่า เมื่อท้องถิ่นได้ประสบความยากลำบากก็ต้องแก้ไขเอาเอง แต่ละท้องถิ่นต้องดำเนินการของตนไปเอง รัฐบาลไม่เข้าแทรกแซง หรือช่วยเหลือในทางการเงิน

หลักการทั่วไปที่กล่าวนี้มีข้อยกเว้นอยู่บ้าง แต่ก็ไม่สลักสำคัญอย่างไร คือทำเรือเล็ก ๆ บางแห่งสำหรับใช้ในการประมงได้รับเงินอุดหนุนจากระทรวงการคลัง เพื่อจัดสร้างเครื่องป้องกันที่จำเป็นและในปีหลัง ๆ นั้นมีท่าเรือที่ใหญ่กว่าบางแห่งได้กู้เงินไปเพื่อเริ่มการก่อสร้างบางอย่าง ซึ่งเป็นการช่วยเหลือบุคคลที่ไม่มีงานทำ

ในสหภาพรัฐอเมริกาการควบคุมโดยรัฐมีอยู่สองแบบซึ่งได้ใช้ควบคู่กัน อีกทั้งมีองค์การอื่นซึ่งโดยปกติก็คือเทศบาลเข้ามาแทรกอยู่ด้วย การควบคุมของสหรัฐนั้นเกี่ยวแก่อำนาจจัดระเบียบและคุ้มครองการเดินเรือ และควบคุมการส่งสินค้าและการไปมาของบุคคล สหรัฐใช้อำนาจที่กล่าวนี้ทางสภาคอนเกรสส์ และปฏิบัติกิจการต่อไปนี้ถือเป็นนิจคือ บำรุงรักษาร่องน้ำ กำหนดข้อบังคับการเดินเรือ เก็บสฤตการ

จัดที่จอดเรือ บังคับการจุดไฟในเรือ จัดการประภาคาร บังคับ
การตรวจกักโรค เป็นต้น ส่วนการควบคุมของมลรัฐ (คือรัฐ
หนึ่งๆ ต่างหากจากสหรัฐ) นั้นเกี่ยวแก่กิจการอื่นๆ แทบ
ทั้งสิ้นนอกจากที่กล่าวแล้ว แต่ตามทำเรือต่างๆ โดยมาก
มลรัฐแบ่งอำนาจให้แก่เทศบาลมากบ้างน้อยบ้างเป็นแห่งๆ ไป
จึงยากที่จะจัดคั่นลงไปได้ว่ามลรัฐมีอำนาจเพียงไรและเทศบาล
มีอำนาจเพียงไร

๒. การควบคุมโดยอิสระ

(Autonomous Control)

การควบคุมโดยอิสระเป็นแบบที่นิยมใช้ตามทำเรือ
ใหญ่ๆ ของประเทศอังกฤษ และเมื่อไม่นานมานี้ฝรั่งเศส
ได้นำแบบนั้นไปใช้ที่ท่าเรือแห่งหนึ่งหรือสองแห่ง โดยแก้ไข
เปลี่ยนแปลงแบบบ้างเล็กน้อย การควบคุมตามแบบนั้นใน
ประเทศอังกฤษมีผู้ดำเนินการเป็น คณะบุคคล ซึ่งสมาชิก
เหล่านั้นเป็นผู้ได้รับเลือกตั้ง แต่โดยปกติก็มีบางคนที่ได้รับ
แต่งตั้งให้เข้าเป็นสมาชิกอยู่ด้วย คณะบุคคลที่กล่าวนี้มีตัว
อย่างเช่นที่ลอนดอนก็คือ องค์การที่มีอำนาจบังคับบัญชากิจ
การแห่งเมืองลอนดอน (Port of London Authority) ที่ลิเวอร์พูล
คือ Mersey Docks and Harbour Board ที่กลาสโกว์ คือ
Clyde Navigation Trust ที่นิวคาสเซิล คือ Tyne Improvement

Commissioners ที่เบลฟาสต์คือ Belfast Harbour Commissioners
เป็นต้น

คณะบุคคลเหล่านี้โดยปกติมีสมาชิกเป็นจำนวนมากกว่า
องค์การท่าเรือที่เป็น องค์การ เจ้าหน้าที่ประจำท่าเรือ บางแห่ง
ของสหภาพรัฐอเมริกา เช่น Port of London Authority มี
สมาชิก ๓๐ นาย Mersey Docks and harbour Board มี ๒๘ นาย
Clyde Navigation Trust มี ๔๒ นาย เป็นต้น

มีท่าเรือที่อยู่ในช่องแคบ Bristol คือทาง Nes port ซึ่งมี
จำนวนสมาชิกถึง ๔๗ นาย และ The River Wear Commissios
สำหรับท่าเรือ Sunderland มีสมาชิกถึง ๕๒ นาย แต่นี้เป็นกรณี
พิเศษ และตามความเห็นของผู้แต่งหนังสือแล้วแลเห็นว่าเป็น
จำนวนมากเกินไป

ตามหลักเกณฑ์ทั่วไปแล้ว ผู้ที่ได้รับเลือกตั้งเป็นผู้แทน
ของสมาคมการค้าเรือ หรือพ่อค้าที่สำคัญของท่าเรือนั้น บาง
รายสมาคมเป็นผู้เลือกขึ้นก่อน แต่แล้วก็มี การลงคะแนนเลือก
ตั้งอีกชั้นหนึ่ง สมาชิกของ Port of London Authority ๓๐ นาย
นั้น มี ๑๗ นาย ซึ่งผู้เสียจังกอบ, ผู้ประกอบกิจการของท่าเทียบ
ท่าเรือ และเจ้าของเรือในลำน้ำเป็นผู้ลงคะแนนเลือกตั้ง และ
มีอีก ๑ นาย ซึ่งผู้ประกอบ กิจการของ ท่าเทียบ ท่าเรือ เป็นผู้ลง
คะแนนเลือกตั้งอีกต่างหาก

ในจำนวนสมาชิก ๒๘ นายของ The Mersey Docks and Harbour Board นั้น มี ๒๔ นายซึ่งผู้เสียค่าธรรมเนียมท่าเรือเป็นผู้ลงคะแนนเลือกตั้งในเมืองกลาสโกว์มี ๑๘ นายที่เลือกตั้งโดยวิธีเดียวกันนี้

ส่วนสมาชิกประเภทที่ได้รับแต่งตั้งนั้น ที่ลอนดอนมีผู้แทนกระทรวงทหารเรือ กระทรวงการค้า เทศบาลมณฑลลอนดอน เทศบาลนคร และ Trinity House ซึ่งเป็นองค์การที่ทราบกันทั่วไปว่ามีหน้าที่ควบคุมการจุดไฟ และการวางทุ่นตามชายฝั่ง และร่องทางเข้าแม่น้ำ มีเมืองลิเวอร์พูลมีผู้แทนกระทรวงการขนส่ง ๔ นาย ที่เมืองกลาสโกว์เทศบาลเมืองมีผู้แทน ๑๒ นาย และเทศบาลท้องถิ่นมีผู้แทน ๓ นาย แต่เมื่อพิจารณาทั่วๆ ไปก็อาจกล่าวได้ว่าคะแนนเสียงข้างมาก อยู่ในมือ ผู้แทนของพ่อค้า และเจ้าของเรืออย่างแน่นนอน และความตั้งใจจริงก็จะให้เป็นเช่นนั้น การมอบให้บุคคลเหล่านี้เป็นผู้อำนวยความสะดวกได้ประโยชน์ดี เพราะเป็นผู้มีความรู้และความชำนาญพิเศษที่จะคิดวางโครงการดำเนินการส่งเสริมการทำเรือ ให้เหมาะแก่ความประสงค์ของการค้า ในท้องที่ ในการเลือกตัวผู้แทนนั้น ผู้ประกอบการค้าประเภทต่างๆ ใช้วิธีจัดสรรตนเองเป็นหมวดหมู่หรือวิธีอื่น เพื่อจัดให้การค้าแต่ละประเภทได้มีผู้แทนโดยฉะเพาะ เป็นผู้สามารถให้ความรู้ที่บริบูรณ์และถูกต้องต่อคณะ กรรมการในเรื่อง ที่เกี่ยวกับ

หน้าที่การงานของตน และสามารถชี้ให้เห็นได้เป็นครั้งคราวตามสมควร ว่าถ้าเรื่อยังจำเป็นต้องมีความสะดวกหรือมีที่ทางเพิ่มเติมอย่างไรอีก อนึ่งวิธีการนี้ยังมีประโยชน์อีกประการหนึ่งคือทำให้มีบุคคลที่ได้รับฝึกฝนอบรมในทางการค้า และมีฐานะเป็นที่เชื่อถือในวงการค้า เข้ามาเป็นผู้ดำเนินกิจการของท่าเรือ บุคคลเหล่านี้ทำการโดยไม่มีสินจ้าง เพราะการที่ได้รับเลือกตั้งเป็นสมาชิกของกรรมการท่าเรือในท้องที่ใดย่อมเป็นเกียรติยศเชิดหน้าชูตาในท้องที่นั้น

๓. การควบคุมโดยองค์การรถไฟ (Railway Control)

องค์การรถไฟอังกฤษมีลักษณะประจำอยู่ประการหนึ่ง คือ บริษัทรถไฟหลายรายได้ ก่อสร้างสถานที่ขนถ่ายสินค้าต่าง ๆ และทั้งได้จัดทำให้เจริญขึ้นเป็นลำดับ เพื่อประโยชน์แก่การเดินเรือสายที่บริษัทรถไฟมีส่วนได้เสียอยู่ด้วย และเพื่อความสะดวกแก่การขนถ่ายและบันทึกสินค้าหรือคนโดยสาร ขึ้นลง จาก เรือ และรถไฟของตน เพราะเหตุนี้จึงมีท่าเรือในเกาะอังกฤษหลายท่า ซึ่งบริษัทรถไฟมีส่วนได้ส่วนเสียมากกว่าบุคคลอื่น ๆ ทั้งสิ้นในกิจการของท่าเรือ แลท่าเทียบท่าเรือ และบริษัทนั้นๆ ก็เท่ากับเป็นเจ้าหน้าที่ควบคุมท่าเรือด้วยเช่นท่าเรือ เซาแทรมตัน

ที่มีเรือเรือเดินสมุทรข้าม มหาสมุทรแอตแลนติก มาจอดเทียบ
ท่าหรือเข้าจอดในอู่ซึ่งเป็นของบริษัทรถไฟสายใต้ ส่วนคณะ
กรรมการเจ้านั้นเมื่อเทียบ กับ บริษัทรถไฟนี้ ก็ เป็น องค์การที่
สำคัญน้อยกว่ากันมากเพราะกรรมการคณะนี้มีอำนาจเหนือเขตต์
ท่าเรือเล็ก ๆ ของเมืองนั้นเท่านั้น

การที่ท่าเรือถูกควบคุมโดยรถไฟ นั้นยังมี อีก แต่มี
ความสำคัญน้อยกว่าท่าเรือเซาแทรมตัน คือในเวลส์ตอนภาค
ใต้ เช่นท่าเรือเมืองคาดีฟ, สแวนซี บาร์, นิวพอร์ต ฯลฯ
เป็นต้น อู่เรือของเมืองเหล่านี้อยู่ในมือของรถไฟสายตะวันตก
นอกจากนี้ยังมีอีก แต่เท่าที่ยกตัวอย่างมานี้ก็แสดงให้เห็นเป็น
ที่เพียงพอแล้ว

บริษัทรถไฟที่ได้กล่าวนามมาแล้ว นับว่ามีอำนาจเต็ม
ในการควบคุมท่าเรือเหล่านี้ หากแต่ว่าคณะกรรมการเจ้าท่า
ของเมืองเหล่านี้ (ซึ่งมักได้รับการช่วยเหลือในทางเงินจาก
บริษัทรถไฟ) มีชื่อว่าเป็นเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการล่องเรือหรือ
ระวางรักษาร่องน้ำเท่านั้น

ในสหพันธรัฐอเมริกา จะเพาะท่าเทียบสะพานจอดเรือ
ที่ยื่นออกไปในทะเลหรือท่าเนียบ ท่าเรือซึ่ง มีบริษัทรถไฟเป็นผู้
ควบคุมนั้น ปรากฏว่ามีอยู่หลายแห่งเหมือนกัน แต่ก็ควร

ถือเป็นหลักทั่วไปได้ว่า อำนาจของรถไฟที่เกี่ยวกับการควบคุม
ท่าเรือเหล่านั้น อยู่ภายในขอบเขตที่จำกัดมาก กว่าใน ประเทศ
อังกฤษ

ท่าเรือที่อยู่ในปกครองของรถไฟมีลักษณะที่เป็น สำคัญ
ก็คือเป็นท่าที่ใช้เพื่อประโยชน์ทั่วไปของรถไฟนั้น และตาม
ที่ปรากฏที่แล้ว ๆ มา มีหลายท่าซึ่งมีรายได้ไม่พอเลี้ยงตัว จึง
ต้องแบ่งเอาเงินรายได้ของรถไฟมาเจือจาน ทำให้ท่าเรือเหล่านี้
ตั้งแข่งขันอยู่ได้ กับท่าเรืออื่น ๆ ซึ่งไม่อยู่ในฐานะได้เปรียบ
เช่นนี้

แต่เมื่อเร็ว ๆ นี้ ได้มีพระราชบัญญัติออกมาฉบับหนึ่งว่า
กิจการท่าเรือที่เป็นของรถไฟถ้าต้องขาดทุน การขาดทุนก็ต้อง
ตกอยู่กับกิจการนั่นเอง แต่แม้จะมีกฎหมายเช่นว่านี้ ท่า
เรือที่มีความสัมพันธ์กับรถไฟก็ยังสามารถได้ประโยชน์ทาง อ้อม อีก
หลายทาง

๔. การควบคุมโดยเทศบาล (Municipal Control)

ได้กล่าวมาแล้วว่าตามท่าเรือต่าง ๆ ในอเมริกาภาคเหนือ
เทศบาลมีอำนาจอยู่บ้างควบกันไปกับรัฐ (มลรัฐ หรือสหรัฐ)
การควบคุมโดยเทศบาลนี้จะแลเห็นได้ชัดเจน สำหรับท่าเรือบาง

ทำในภาคพื้นยุโรป เช่นที่เมืองฮัมเบ็ก (ซึ่งเป็นเมืองที่ปกครองตนเองคล้ายกับเป็นรัฐ) แอนตะเว็บบ์ และรอตเตอร์ดัม ส่วนในประเทศอังกฤษตัวอย่างที่เป็นท่าเรือใหญ่ก็คือที่เมืองบริสตอล ซึ่งมีกรรมการของเทศบาลนคร เรียกว่าคณะกรรมการอยู่เรือแห่งเมืองบริสตอลเป็นผู้บัญชาการกิจการของท่าเรือ นั้นนอก จากนี้ ยังมีอีกแห่งหนึ่งก็คือ ที่เมืองเปรสตัน ในจังหวัดแลนแคสเชอร์

ท่าเรือที่เทศบาลควบคุมมีฐานะที่เปรียบได้กับท่าเรือที่อยู่ในความควบคุมของบริษัทไฟ เพราะได้รับเงินอุดหนุนเป็นรายปีจากเงินรายได้ของเมืองนั้น และถ้าเรือใดไม่มี รายได้พอเลี้ยงตัว หรือไม่สามารถเผชิญหน้ากับการแข่งขันที่รุนแรงถึงขนาดแล้ว เงินอุดหนุนนั้นก็เป็นการช่วยเหลือที่มีค่ามาก

๕. การควบคุมโดยเอกชนหรือบริษัท

(Private or Company Management)

ในที่สุดนี้ยังมีท่าเรืออีกหลายท่าซึ่งมีเอกชนเป็นผู้ควบคุม หรือมีบริษัทที่สร้างขึ้นโดยฉะเพาะ เพื่อเป็น เจ้าของ ควบคุม ท่าเรือ การปกครองแบบนี้เป็นการค้าส่วนบุคคล และมีอยู่แต่เฉพาะที่ท่าเรือเล็ก ๆ บริษัทเหล่านี้จำเป็นต้องหาเงินรายได้เพื่อจ่ายเงินปันผล การปกครองจึงดำเนินตามวิธีการค้าโดยแท้ ตัวอย่างที่เด่นชัดที่สุดแห่งการปฏิบัติตามแบบนี้ที่ท่าลอนดอน ในสมัย

ก่อตั้ง Port of London Authority ในเวลานั้นอยู่เรือต่าง ๆ เป็นทรัพย์สินส่วนตัวของบริษัทอยู่เรือถึงสามบริษัท ซึ่งทำการแข่งขันระหว่างกันเอง และแข่งขันกับเจ้าของท่าเทียบท่าเรือริมแม่น้ำ การแข่งขันนั้นเป็นไปในลักษณะที่แต่ละ ฝ่าย ต่างลดอัตราค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บ จึงไม่เป็นผลดีแก่การบำรุงท่าเรือหรือดำเนินงานให้เจริญยิ่งขึ้น

สรุปความ

เมื่อหวนไป พิจารณาระเบียบ การปกครอง แบบ ต่าง ๆ ที่กล่าวแล้ว ก็อาจกล่าวได้ว่าแบบที่ให้รัฐเป็นผู้ควบคุมนั้น แม้ทำให้ท่าเรือได้อาศัยหลักที่มั่นคงยั่งยืนในทางการเงินก็ตาม แต่ก็ยังเป็นแบบที่ไม่หลุดพ้นไป จาก ความเสียหาย เพราะ มี การเมืองเข้ามาแทรกแซง ในประเทศอังกฤษประชาชนมีความเห็นในทางตำหนิวิธีการที่รัฐและเจ้าพนักงานเป็นผู้ปกครอง เพราะโดยปกติเป็นวิธีที่มักจะกีดกันความคิดหรือการงานใหม่ ๆ และเอนเอียงไปในทางที่จะรักษาระเบียบการไว้ตามรูปเดิมไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนแบบที่มีองค์การรถไฟปกครองนั้นเล่า ก็เป็นการปกครองเพื่อประโยชน์ของรถไฟแท้ ๆ การปกครองเพื่อประโยชน์ของรถไฟก็ดี หรือของเทศบาลก็ดี ย่อมไม่มีข้อเสียหายในเชิงหลักการก็จริงอยู่ แต่ก็พึงวิตกว่าผู้ปกครอง

จะคำนึงถึงประโยชน์ซึ่งรถไฟหรือเทศบาลจะได้รับโดยเร็วเท่านั้นเอง ยิ่งเป็นท่าเรือที่เทศบาลปกครองด้วยแล้วยิ่งน่าวิตกมาก เพราะเทศบาลต้องเอาอกเอาใจประชาชน จึงอาจจำกัดรายจ่ายและจำกัดการงานของท่าเรือให้อยู่ภายในเขตเทศบาล และไม่อำนวยความสะดวกแก่ชนในท้องที่กว้างขวางที่อยู่นอกเขต

ส่วนการที่บริษัทปกครองนั้นก็มีทางเสีย เพราะมีทุนจำกัด ในเวลาที่แล้วมาบริษัทต่าง ๆ ไม่สามารถหาทุนได้พอเพียงแก่การขยายงานของท่าเรือ การแข่งขันระหว่างบริษัทต่าง ๆ ที่ท่าเรือลอนดอน ได้นำมาซึ่งความยุ่งยากในการเงิน จึงได้เกิดมี Port of London Authority ขึ้น

บทที่ ๗

การแบ่งส่วนการทำงานประจำทำเรือ

ในบทนี้จะกล่าวถึงลักษณะปกครองทำเรืออีก ๒ หัวข้อที่ได้ระบุไว้แล้วในตอนต้นบทที่ ๖

เมื่อการปกครองทำเรือมีแบบต่างๆดังกล่าวแล้วในบทก่อน การที่จะดำเนินงานให้เรียบร้อยก็ต้อง แบ่งส่วนการทำงานให้เหมาะสม แต่โดยที่การปกครองแบบหนึ่ง ๆ ย่อมแตกต่างจากแบบอื่นตั้งแต่รากเง้า วิธีแบ่งส่วนการทำงานจึงมีอยู่หลายวิธี จะใช้วิธีใดวิธีเดียวแล้วดัดแปลงให้เหมาะแก่ทุกกรณีหาได้ไม่ ในที่นี้ไม่มีหน้ากระดาษพอที่จะบรรยายวิธีการทุก ๆ วิธีโดยละเอียดจึงจะบรรยายเฉพาะแต่เพียงวิธีเดียว และจะหยิบยกการปกครองแบบที่มีเจ้าหน้าที่อิสระมาสาธกพอเป็นตัวอย่าง

ดำเนินงานโดยมีกรรมการ

เพื่อที่จะดำเนินงานไปได้ คณะกรรมการเจ้าหน้าที่อิสระต้องแบ่งส่วนออกเป็นอนุกรรมการต่างๆ คือมีอนุกรรมการทั่วไป สำหรับงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาใน เชิงนโยบาย และเสนอคำแนะนำต่อกรรมการ ว่าด้วยแนวทางปฏิบัติกิจการของทำเรือ ฉะเพาะอย่างยิ่งที่ว่าด้วยความประสงค์ของการค้า ซึ่ง เป็นเหตุให้ต้องส่งเสริมให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและขยายการ

ก่อสร้างออกไปอีก แต่การขยายการก่อสร้างนั้นบางทีก็เป็น
 หน้าที่ของอนุกรรมการโยธาอีกคณะหนึ่ง อนุกรรมการคลังเป็น
 ผู้ควบคุมการเงิน มีหน้าที่จัดให้รายได้รายจ่ายเป็นดุลภาพ
 และจัดหาเงินมาเพื่อใช้จ่ายในการลงทุนเพิ่มเติมอีก อนุกรรม
 การค้ำหน้าที่เกี่ยวข้องแก่การดำเนินงานของท่าเรือ แต่ถ้ามมีการ
 งานมากก็อาจตั้งอนุกรรมการเรือและอนุกรรมการคลังสินค้า
 ขึ้นอีกต่างหากก็ได้ อนุกรรมการทะเลหรืออนุกรรมการลำน้ำ
 หรืออนุกรรมการเจ้าท่าเป็นผู้ควบคุมทางเรือเข้าออก รวมทั้ง
 การขุดลอกทางเดินเรือ การบำรุงรักษาทางเข้าออก ดูแลท่น
 จอดเรือ ย้ายถอนทรากเรือที่จม และกิจการอื่นๆ ที่มีลักษณะ
 เช่นว่านี้ และยังอาจมีอนุกรรมการอื่นๆ สำหรับกิจการที่เกี่ยวข้อง
 กับพนักงานและกรรมกร หรือการนำร่องการพัสดุ และ
 เครื่องกลไก ฯลฯ ท่าเรือแต่ละท่าจะต้องมีอนุกรรมการแผนก
 ใดบ้างก็สุดแล้วแต่พฤติการณ์ที่มีอยู่โดยเฉพาะที่ท่าเรือนั้นๆ
 บรรดาอนุกรรมการทั้งปวงต้องเสนอรายงาน ต่อคณะกรรมการ
 ใหญ่ และคำแนะนำของอนุกรรมการจะต้องได้รับอนุมัติจาก
 กรรมการใหญ่เสียก่อน จึงจะใช้ได้ต่อไป

เอกชนดำเนินงาน

วิธีดำเนินงานโดยมีอนุกรรมการต่าง ๆ รับหน้าที่ไปเป็น
 แผนกๆ นั้นใช้อยู่ในประเทศอังกฤษ แต่ในอเมริกาใช้วิธีที่

นับว่าตรงกันข้าม คือวิธี อันมีลักษณะ เป็นการให้ เอกชน
 ดำเนินงานแทนที่จะมีอนุกรรมการหลายคนและคณะหนึ่ง ๆ
 มีอนุกรรมการ ประมาณ ๑๐ ถึง ๑๒ คน มีหน้าที่รายงานต่อ
 กรรมการใหญ่ ซึ่งประกอบด้วย สมาชิกเป็นจำนวนมาก เช่น
 ๓๐ คนนั้น ก็มีองค์การดำเนินงานซึ่งประกอบด้วยสมาชิก
 เป็นจำนวนตั้งแต่ ๒ ถึง ๖ คน แต่ละคนเป็นหัวหน้างาน
 ส่วนหนึ่ง ๆ และปรึกษาหารือกับสมาชิกผู้นั้นเฉพาะในปัญหา
 ที่เกี่ยวเนื่องนโยบายทั่วไป ที่เมืองท่าซีแอตเติลมีองค์การดำเนิน
 งานประกอบด้วยสมาชิกอีก ๓ นายมีฐานะเท่ากัน แต่ผู้มี
 อาวุโสสูงสุดเป็นประธาน อีกนายหนึ่งเป็นเลขาธิการและ
 อีกนายหนึ่งเป็นเหรัญญิก หน้าที่ต่าง ๆ ของประธานนั้นรวมทั้ง
 การควบคุมกิจการของกองวิศวกรรมด้วย

ที่เมืองท่าอื่น ๆ ของอเมริกายังมีตัวอย่างการควบคุมที่ทำให้
 อำนาจแก่บุคคลคนเดียวมากยิ่งขึ้นไปอีก เช่นผู้บัญชาการ
 อยู่เรือที่นครนิวยอร์กนั้น แม้มีฐานะด้อยกว่าเจ้าหน้าที่ประจำ
 ท่านิวยอร์ก แต่ก็เกือบจะเป็นอิสระต่างหากไปทีเดียว ผู้
 บัญชาการอยู่เรือเป็นผู้ควบคุม การงานที่หน้าท่าเกาะ แมนแฮต
 แตน เช่นการให้เช่าที่จอดเรือ ออกข้อบังคับต่าง ๆ และใช้
 อำนาจบังคับการในเขตต้นนั้นโดยบริบูรณ์ ทั้งมีอำนาจทำโครง
 การณ์ จัดสถานที่ ที่ทำเนียบ ท่าเรือ และจัดให้มีเครื่องใช้ต่าง ๆ

และดำเนินการ ตามโครงการนั้น เมื่อได้รับอนุมัติจาก กรรมการ
การงบประมาณของเทศบาลนคร

วิธีที่มีบุคคลคนเดียวเป็นผู้ควบคุมงานนั้น เมื่อนำมาใช้
ได้ในที่ใดก็ทำให้กิจการ ดำเนินไปได้ใน แนวเดียว และรวดเร็ว
ยิ่งขึ้น การวินิจฉัยปัญหาต่าง ๆ ไม่ล่าช้าไป และความคิด
ความเห็นแตกต่างกันก็ไม่ใคร่มี แต่ทั้งนี้จะเป็นทางได้หรือ
ทางเสียก็ต้องสุดแล้วแต่พฤติการณ์แต่การใช้วิธีนี้ในอเมริกา
มีข้อ บกพร่อง เพราะผู้ที่มีอำนาจ ดำเนินงานมักจะอยู่ใน
ตำแหน่งไม่นาน และไม่แน่ว่าจะต้องออกจากตำแหน่งเมื่อไร
เมื่อมีการ เปลี่ยนตัว บุคคลบ่อย ๆ ก็มี หรืออาจ มีการเปลี่ยน
แปลง นโยบายไป ด้วย ซึ่งถ้าเปลี่ยนแปลง บ่อยนัก ก็ย่อมจะ
เสียหายแก่ประโยชน์ของท่าเรือ

ส่วนวิธีที่มีกรรมการดำเนินงานก็ย่อมมีข้อ บกพร่อง บาง
ประการเหมือนกัน แต่โดยที่ปัญหาแต่ละเรื่องมีผู้แทนของ
คณะบุคคลต่าง ๆ หลายคณะเป็นผู้พิจารณา และงานดำเนิน
ไปโดยอาศัยความคิดเห็นหลายแง่ที่ได้ร้อยกรอง ขึ้นแล้ว ก็
คงไม่ มีการ ผิดพลาดได้ง่าย เท่ากับ วิธีที่บุคคลคนเดียว เป็นผู้
ดำเนินงาน

การแบ่งส่วนการทำงาน

ภายใต้บังคับ บัญชาของ คณะกรรมการ เจ้าหน้าที่อิสระ
นั้น มีพนักงานจำนวนหนึ่ง ซึ่งเป็นหัวหน้างาน แต่ละแผนก

และทำการติดต่อใกล้ชิดกับคณะกรรมการคณะ ที่มีหน้าที่เกี่ยวกับงานแผนกของตน หัวหน้าพนักงานเหล่านี้เป็นผู้จัดการทั่วไป มีหน้าที่ควบคุมให้การทำงาน ทั้งปวง ดำเนินไปเรียบร้อย และรับผิดชอบคณะกรรมการ อนึ่งยังมีตำแหน่งนายช่างเอก เป็นผู้รับผิดชอบในกิจการที่เป็นเทคนิค นายช่างเอกทำงานร่วมกับผู้จัดการทั่วไปแต่มีอำนาจน้อยกว่ากันบ้าง และอาจมีเลขานุการโดยจะเพาะสำหรับงานที่เกี่ยวกับกฎหมาย แต่งานนี้มักจะร่วมอยู่ในหน้าที่ของผู้จัดการด้วย นอกจากนี้ตามปกติก็มีตำแหน่งหัวหน้าแผนกงานต่าง ๆ ดังต่อไปนี้คือ

การเงินมีหัวหน้าแผนกเงินหรือสมุห์บัญชีหรือเหรียญกษาปณ์ การติดต่อในทางการค้ามีผู้จัดการค้าเป็นเจ้าหน้าที่ มีเจ้าหน้าที่สำหรับควบคุมการรับเรือและการเคลื่อนเรือ มีผู้จัดการหรือผู้ควบคุมเรือทำการเกี่ยวแก่เรือและที่จอดเรือ และมีทนายมีหน้าที่เกี่ยวแก่กฎหมาย

หน้าที่ของคณะกรรมการในการบริหารนั้นแบ่งมอบให้ไปแก่หัวหน้าแผนกต่าง ๆ ดังกล่าวนั้น และหัวหน้าแผนกแต่ละคนก็มีผู้ช่วยหลายคนซึ่งรับมอบงานปลีกย่อยออกไปอีก ในทางวิศวกรรมมีตำแหน่งนายช่างเครื่องกลจักร นายช่างไฟฟ้า และบางทีก็มีนายช่างกลฝ่ายเรือ แต่ละคน มีหน้าที่ตรงตามชื่อของตำแหน่ง และอาจเป็นผู้ช่วยของนายช่างใหญ่หรือเป็นอิสระจากนายช่างใหญ่ก็ได้ ผู้จัดการค้ามีพนักงานผู้ช่วย

จำนวนหนึ่งเป็นผู้ไปติดต่อภายนอกเพื่อการค้า เจ้าท่ามีผู้ช่วย
รองๆ หลายนาย และผู้จัดการเรือก็มีหัวหน้าประจำเรือ
ต่าง ๆ เป็นผู้ช่วยรองๆ ลงไป ตั้งนี้เป็นต้น

ในที่นี้ไม่จำเป็นต้องกล่าวถึงตำแหน่งอื่น ๆ ที่ถึตรองลงไป
อีก แต่จะกล่าวถึงกิจการของแผนกงานต่างๆ บางแผนกที่นับ
เป็นสำคัญ และทำงานของท่าเรือในส่วนที่เกี่ยวกับเศรษฐกิจ
ดังต่อไปนี้

๑. การเก็บเงินค่าธรรมเนียมและค่าภาระติดพันอย่างอื่นๆ
ย่อมเป็นงานสำคัญที่สุดอย่างหนึ่งของ องค์การ ท่าเรือ เพราะ
จะตั้งตัวอยู่ได้ ก็โดยอาศัยเงินเหล่านี้เป็นรายได้ บรรดาเรือ
เข้าออกและสินค้าในเรือต้องเสียค่าธรรมเนียม เงินที่เก็บได้
ก็นำไปใช้ในการบำรุงรักษา และจัดการท่าเรือตลอดถึงการขยาย
งาน การเก็บเงินค่าธรรมเนียมเป็นหน้าที่ของพนักงาน เก็บเงิน
กองหนึ่ง มีอำนาจตามกฎหมายที่จะลงไปในเรือที่เข้ามาใน
เมืองท่า เพื่อประเมินเงินที่เรือนั้นพึงต้องชำระ แต่ในการ
ปฏิบัติงานตามปกติก็ไม่จำเป็นต้องลงไปในเรือจริงๆ เพราะ
นายเรือหรือเจ้าของเรือทำรายงานที่รับรองว่าถูกต้อง และ แสดง
รายการละเอียดมาขึ้นและแจ้งว่าเรือได้มา จากเมืองท่าใดเป็นต้น
ทางและจะไปถึงเมืองท่าใดเป็นปลายทาง ถ้ายังเก็บเงินที่พึง

ต้องชำระให้ถูกถ้วนมิได้ พนักงานเก็บค่าธรรมเนียมก็มักจะรับเงินมัดจำไว้ก่อนเท่าที่เห็นว่าพอคุ้ม แล้วจึงออกใบสำคัญให้แก่นายด่านศุลกากร เพื่ออนุญาตให้เรือขึ้นรายงานการเข้ามาถึงเท่านั้นได้ และเจ้าพนักงานศุลกากร จะไม่ออกใบปล่อยเรือออกจนกว่าจะได้เห็นใบรับเงินค่าธรรมเนียม ถูก ถ้วน แล้ว อนึ่งเจ้าหน้าที่ประจำท่าเรือมีอำนาจตามกฎหมายที่จะกักเรือใดๆไว้ก็ได้ จนกว่าจะได้ชำระค่าธรรมเนียมเสร็จสิ้นแล้ว ส่วนอัตราค่าธรรมเนียมที่เก็บแก่สินค้าต่าง หากจาก ค่าธรรมเนียม เรือ นั้น พ่อค้าและบุคคลอื่น ๆ มักมีบัญชีเงินฝากไว้กับเจ้าหน้าที่ประจำท่าเรือเป็นการปกติ เพราะในปีหนึ่ง ๆ ต้องชำระเงินมากมายหลายครั้งหลายหน เงินคงเหลือในบัญชีนั้นต้องมีจำนวนพอคุ้มเงินที่ต้องชำระงวดหนึ่ง ๆ วิธีการนี้หลักการคล้ายคลึงกันกับการมีเงินฝากในธนาคารเป็นจำนวน พอ สำหรับการ ออกเช็ค สั่งจ่ายเงิน

๒. แผนกติดต่อทางค้ามีหน้าที่ พยายามหางาน มาให้ได้มากที่สุด โดยวิธีติดต่อกับพ่อค้าและบุคคลอื่น ๆ ขอให้มาทำธุระด้วย เช่นอธิบายถึงประโยชน์และความสะดวกในการใช้ท่าเรือนั้นส่งของออก และ ชักนำเรือบรรทุกสินค้าเข้าให้ใช้

ทำเรื่อนั้นเพราะมีความสะดวกดีกว่าทำอื่น กิจการของเจ้าหน้าที่
 แผนกนั้นนับว่าไม่มีขอบเขตต์ เมื่อมีสินค้าที่ไหนก็ต้องไปถึงที่
 นั้น ในการบรรทุกของลงเรือหรือถ่ายของ จาก เรือ นั้น พ่อค้า
 และเจ้าของเรือย่อมเลือกทำเรือโดย อาศัยเกณฑ์หลาย ประการ
 สินค้าต่าง ๆ จะเดินไปสู่ท่าเรือ ที่ใกล้ที่สุดกับ เมืองปลายทาง
 เสมอไปก็หาไม่ได้ การเงินการค้าและการประกันภัยอาจเป็น
 เหตุให้ต้องเดินอ้อมไปก็ได้ เช่นลอนดอนเป็นตลาดขายขน
 สัตว์ตลาดใหญ่ที่สุดของอังกฤษ แต่ที่จริงขนสัตว์นั้นส่งไป
 มลทล ยอร์คไชร์ เป็นปลายทาง ข้าวสารส่งไปยังองกง เป็น
 ปริมาณมาก แต่ก็สำหรับส่งไปยังที่อื่น ๆ ต่อไปเท่านั้น แล
 สินค้าหลายประเภทก็มีตลาดซื้อขายตั้งอยู่ใน เมืองท่าซึ่ง อยู่นอก
 ทางที่จะต้องส่งไป ยางและใบชาส่งเข้าไปที่ลอนดอนมาก ก็
 เพราะลอนดอนเป็นตลาดใหญ่สำหรับของสองประเภทนี้ เพราะ
 เหตุนี้ขอบเขตต์ของแผนกติดต่อทางค้าจึงกว้างขวางมาก และ
 เมื่อมีท่าเรือสองท่าตั้งอยู่ใกล้กันและทำการแข่งขันกัน สินค้า
 ที่อยู่ในเขตต์ใกล้กับท่าหนึ่งก็อาจส่งไปออกทางอีกท่า หนึ่ง ก็ได้
 การก้าวก่ายเช่นนี้อาจเกิดขึ้นได้ จากการ เจริญติดต่อชัก จูงมา
 และแม้แต่สินค้าในเขตต์ห่างไกลนอกทางก็อาจมี โอกาส ชัก จูง

มาได้ และเจ้าหน้าที่แผนกติดต่อทางค้าก็จะพยายามจัดให้ได้
ประโยชน์ดีที่สุด

๓. แผนกสถิติเป็นแผนกที่มีประโยชน์ยิ่งในเชิงรวบรวม
หลักฐานเสนอผู้จัดการเพื่อให้ทราบว่าการกิจการ ของท่าเรือ ดำเนิน
ไปอย่างไร การค้าและการเดินเรือในฤดูใดมีมากน้อยอย่าง
ไรเป็นต้น สถิติช่วยแสดงว่าการทำธุรกิจการค้าประเภทใด ได้
ผลมากน้อยอย่างไร จึงชี้ให้เห็นว่าจะควรมุ่งส่งเสริมการงาน
ในทางใดบ้าง

๔. แผนกตำรวจ การลักขโมยของตามท่าเทียบท่าเรือ
และในโรงพักสินค้ามีอยู่เป็นนิตย์ ทำให้พ่อค้าต้องเสียหาย
มากมาย เป็นเหตุให้ท่าเรือพลอยเสียชื่อไปด้วย จึงต้องมีวิธีการบ้อง
กันรักษาสินค้าต้องมีตำรวจที่ประกอบด้วยสมรรถภาพไว้สำหรับ
การนี้ทุกประตูของเขตต์ท่าต้องมี ตำรวจ ยาม ประจำอยู่ เพื่อ
ตรวจใบสำคัญกำกับของที่ผ่านไป และ คั้น บุคคล และขบวน
ด้วย ในเวลาที่มีคนผ่านไปมา มาก เช่นเวลาพักรับประทาน
อาหารหรือเวลาเลิกงาน ก็ต้องมีตำรวจยามประจำเพิ่มขึ้นอีก
กรรมกรประจำท่าเรือ

ปัญหาที่ยากที่สุดอันหนึ่งเกี่ยว แก่เศรษฐกิจ แห่ง เมืองท่า
ก็คือการจัดหากรรมกร และการปฏิบัติแก่กรรมกร เจ้าหน้าที่

ประจำทำเรือและลูกจ้างได้เคยมี เรื่อง ยุ่ง ยาก กัน มาช้านานแล้ว และยังหาทางทำความเข้าใจกันไม่ได้ตลอด การสอบสวนและไต่สวนเรื่องราวได้มีมาแล้วหลายครั้ง ทั้งที่เป็นทางราชการ และไม่ใช้ราชการ การประชุมปรึกษาหารือกันระหว่างหัวหน้าและผู้แทนของแต่ละฝ่าย ได้มีมาแล้วนับครั้งไม่ถ้วน แต่ในประเทศอังกฤษเหตุการณ์ก็ยังคงไม่เป็นที่พึงพอใจอยู่นั่นเอง ผู้ที่ทราบ ถึง ความยุ่ง ยาก แห่ง พฤศจิกายนต่าง ๆ แล้ว จะไม่รู้สึกประหลาดใจ

ผลงานที่ต้องใช้ประจำทำเรื่อนั้น มีส่วนน้อยที่ต้องได้รับความ ฝึกฝนเพื่อทำการอย่างใดอย่างหนึ่งโดยเฉพาะ หรือที่เป็นสมาชิกแห่งองค์ การที่ได้รับเอกสิทธิ บาง อย่าง เช่นคนประจำเรือลำเลียงเป็นต้น และส่วนมากเป็นคนที่ทำงานที่ไม่ต้องใช้ฝีมือ ไม่ต้องได้รับความฝึกฝนอย่างใดเป็นพิเศษ มีกำลังกายแข็งแรงล่ำสันและพอพูดเข้าใจกันได้ก็นับว่าพอแล้ว คนที่ไม่เหมาะสมแก่การอาชีพอย่างอื่น ๆ จึงหลั่งไหลมาสู่งานที่ทำเรือประจวบเกี่ยวกับน้ำที่ไหลไปสู่ระดับที่ต่ำที่สุดฉะนั้น

ถ้าเหตุการณ์มีเพียงเท่านั้นความยุ่งยากก็จะมีเท่าไร แต่เหตุการณ์อย่างอื่นยังมีมาทับถมอีก งานที่ทำเรือเป็นงานที่มีเป็นครั้งคราว และแม้แต่ในเวลาปกติก็มีคนมากเกินต้องการ สินค้า

หลายประเภท เช่นผลไม้ และไม้ต่างๆ เป็นสินค้า ที่มีมาตาม ฤดูกาล กล่าวคือเมื่อถึงเวลาเข้ามาก็มีปริมาณมาก อาจถึงทำให้สินค้าติดคั้งค้าง ที่ท่าเรืออยู่พักหนึ่งแล้วในเวลาต่อไป อีกหลายเดือนก็เบาบางไป จนนับว่าไม่มีเข้ามาเลยก็ได้ การส่งไม้ชนิดนี้อ่อนจาก ประเทศสะแกนดิเนเวียก็หยุด ชงักลงในฤดูหนาว คือเมื่อทะเลบอลติคมีน้ำแข็งขวางอยู่และเมืองท่าต่างๆ ในภาคอื่น ๆ ในโลกก็ได้รับความกระทบ กระเทือน จากดินฟ้า อากาศเหมือนกัน

นอกจากที่การค้าสินค้าหลายประเภทต้องเป็นไปตามฤดูกาลแล้ว ก็ยังมีความไม่แน่นอนอันเนื่องจากอากาศไม่ดี เรือไม่สามารถเดินตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ สินค้าบางเวลามีล้นตลาด และบางเวลาขาดแคลนมาก ไม่มีเรือออกเดินประจำและมีเหตุแซกแซงอีกหลายอย่างหลายประการ ซึ่งล้วนแต่ทำให้งานของกรรมกรประจำท่าเรือเป็นของไม่แน่นอน บางคราวมีมาก บางคราวไม่มีเลย

ฝ่ายนายจ้างนั้นจะเป็นองค์การใหญ่โตใช้ลูกจ้างมาก หรือจะเป็นบุคคล ธรรมดา รับเหมาการงานเล็กน้อยมีลูกจ้างไม่กี่คนก็ตาม ย่อมต้องดำเนินการด้วยความระมัดระวัง และเพื่อความไม่ประมาท ก็ต้องจ้างลูกจ้างไว้ให้พอใช้ในเมื่อมีเหตุฉุกเฉินซึ่งคาดล่วงหน้าไม่ได้ แต่เพื่อประหยัดรายจ่ายนายจ้างจำต้องมี

ถูกจ้างประจำเป็นจำนวนน้อยที่สุด และจ้างคนเพิ่มเติมเอาเป็น
ครั้งคราวเมื่อต้องการ เพราะเป็นธรรมดาที่ไม่มีใครจะอยากจ่าย
ค่าจ้างเมื่อไม่มีงานให้ทำ

แม้พวกกรรมกรเองก็เป็น บุคคลประเภท ที่ไม่พอใจทำการ
งานเป็นประจำตลอดไป มีมากคนที่รังเกียจการทำงานเรื่อยไป
ตลอดสัปดาห์ และสมัคร ที่จะทำงานคราวหนึ่งหลาย ๆ วัน
แล้วหยุดเสียพักหนึ่ง อนึ่งถ้ามีวิธีการใดที่จะตัดทอนจำนวน
กรรมกรลงได้ บุคคลเหล่านี้ก็เต็มใจที่จะกระทำได้ เพราะ
มีนิสัยไม่ชอบการเปลี่ยนแปลงอย่างใด ๆ ถ้าจะจัดให้มีการ
ควบคุมเป็นระเบียบเรียบร้อย หรือ ก. ๒๕๑๘ คน คงเพราะนิสัย
ไม่ชอบการถูกควบคุม

แต่แม้มีความยากลำบากอยู่คงบรรยายมานี้ ก็ยังพึงต้อง
ถือว่า การรับจ้างการทำงานเพียง เป็นครั้งคราวนั้น ย่อมมีทาง
เสียหายถึงขีดที่ควรพยายามแก้ไขให้หมดสิ้นไปจึงได้ คนที่มี
งานทำเป็น ครั้งคราว หรือนาน ๆ จะมีสักครั้งหนึ่งนั้น ถ้าเป็น
จำนวนมาก ก็เป็นภัย แก่สังคม ครอบครัวขาด ความสุข กาย
สบายใจ และตัวเองก็จะไม่มีกำลังกายพอจะทำงานหนักที่มีมา
เป็นครั้งคราว

การแก้ไขปัญหาที่กล่าวมานี้มีทางที่หวังผลสำเร็จได้มากที่สุด
ทั้ง ๆ ที่มีข้อขัดข้องอยู่อีกหลายประการ ก็คือทำทะเบียนกรรมกร

ทำเรือขึ้นไว้ประจำเมืองท่าทุกเมือง จ้างกรรมกรไว้หน่วยหนึ่ง
เป็นคนประจำซึ่งมีงานทำตลอดไป และให้มีกรรมกรที่เหลือจาก
การจ้างประจำเป็นจำนวนน้อยที่สุดที่จะพึงมี

การปฏิบัติตามวิธีที่กล่าวนี้ต้องประกอบด้วยการมีเงินทุนไว้
ก้อนหนึ่งเป็นเงินทุนค่าเลี้ยงดู สำหรับจ่ายเป็นเบี้ยเลี้ยงแก่คนที่
มีนามในทะเบียนแต่เคราะห์ร้ายไม่มีงานทำทุนก้อนนี้พวกหัวหน้
กรรมกรเองได้เสนอว่าควรสะสมขึ้นโดยเก็บเงินจากกรรมกรที่มี
งานทำ และรัฐหรือเมืองท่านั้นเองควรมีส่วนส่งเงินเข้าสมทบ
ทุนด้วย เงินที่จะส่งเข้าสมทบทุนนี้ให้เก็บเป็นค่า ชนมเนียมเพิ่ม
ขึ้นจากสินค้า (ซึ่งเป็นความคิดที่ขัดกับหลักเศรษฐกิจ) การตั้ง
เงินทุนขึ้นนั้นถึงบัดนี้ยังไม่เป็นผลสำเร็จ เพราะมีเรื่องที่ได้แย้ง
กันได้อีกมาก แต่การจดทะเบียนกรรมกรที่ทำเรือต่างๆ นั้นกำลัง
ดำเนินไปโดยเร็วดีแล้ว

มีเมืองท่าหลายเมืองซึ่งมี ทะเบียนมานานแล้ว ที่ลอนดอน
เจ้าหน้าที่ทำเรือมีทะเบียนแบ่งกรรมกรเป็น ๓ ประเภท คือคนงาน
ประจำ คนงานประเภท บี และคนงานประเภท ซี คนงาน
ประเภท บี และ ซีนั้นมีงานทำเป็นครั้งคราว และต่างกันแต่ว่า
ประเภท บี ได้รับจ้างก่อนประเภท ซี เป็นอันว่าประเภท ซี มี
โอกาสน้อยที่สุดที่จะได้รับจ้าง เพราะจะต้องคอยให้ประเภท บี
หมดเสียก่อน จึงจะได้รับจ้างก็ต่อเมื่อมีงานต้องทำมากมายจริงๆ

ตามปกติการว่าจ้างกรรมกรทำเรือใช้วิธีที่เรียกว่า ขานซื้อ (Calling on) กล่าวคือ เมื่อมีเรือเข้ามาถึงที่จอดเรือแล้ว พวกกรรมกรก็มาแน่นกันที่สถานที่ซึ่งกำหนดไว้ในตอนเช้าครั้งหนึ่ง และตอนกลางวันอีกครั้งหนึ่ง และกลุ่มรวมเอะอะอยู่รอบตัวนางงาน นางงานเป็นผู้ว่าจ้างโดยเลือกตัวตนแต่ละคน คือขานซื้อคนที่ตัวรู้จัก และเลือกซื้อเอาคนอื่นๆ อีกจนครบจำนวนที่ต้องการ ในเมืองท่าที่มีเรือเข้ามาจอดเสมอเป็นประจำ ก็มีการขานซื้อกันทุกๆ วัน การใช้วิธีนี้ย่อมทำให้เกิดข้อครหาว่านางงานเลือกเอาแต่คนที่ตัวชอบ หรือว่ารับสินน้ำใจด้วย ข้อครหาเหล่านี้จะมีมูลหรือไม่ก็ตาม แต่การใช้วิธีนี้ย่อมเปิดโอกาสให้มีการฉ้อโกงได้จริง