

UNCLASSIFIED

AD NUMBER
AD823213
NEW LIMITATION CHANGE
TO Approved for public release, distribution unlimited
FROM Distribution authorized to U.S. Gov't. agencies and their contractors; Critical Technology; 1967. Other requests shall be referred to Defense Advanced Research Projects Agency, Arlington, VA.
AUTHORITY
DARPA ltr, 19 Jul 1989

THIS PAGE IS UNCLASSIFIED

AD 823 213

สมุดภาพเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย
ปกสีน้ำเงิน

BLUE BOOK OF COASTAL VESSELS
THAILAND

Best Available Copy

Prepared by
RACIC
Battelle Memorial Institute
Columbus Laboratories
1967

STATEMENT #2 UNCLASSIFIED

Dr. R. D. Holbrook
Director
OSD/ARPA R & D Field Unit

This document is subject to special expert controls and each essential to foreign governments or foreign nationals may be commanding General, MRDC

Manob. S. C.

ศูนย์วิจัยและพัฒนาการทางทหาร
ระหว่าง ไทย-สหรัฐ

Joint Thai-U.S.
Military Research and Development Center

ประเทศไทย
Bangkok, Thailand

Manob Suriya

Air Vice Marshal

AD 823 213

This research was supported by the Advanced Research Projects Agency
of the Department of Defense and was monitored by ARPA/AGILE under Contracts
SD-171 and F-33657-67-C-0810

การวิจัยนี้ได้รับความสนับสนุนจากองค์การวิจัยโครงการขั้นสูง กระทรวงกลาโหมสหรัฐ
ในความควบคุมของ ARPA/AGILE ภายใต้สัญญา SD-171 และ F-33657-67-C-0810

THE BLUE BOOK PROJECT STAFF

เจ้าหน้าที่โครงการสัมมนาภาพถักน้ำเงิน

Battelle Memorial Institute (BMI)

สถาบันเทคโนโลยีการเกษตร (บีเอ็มไอ)

Arthur B. Westerman

นายเออร์เบิร์ต บี. เวสเตอร์แมน

นายจอห์น ซี. กอสเทลโล จูเนียร์

Project Leader

หัวหน้าโครงการ

หัวหน้าโครงการ

(January - December 1966)

(January - July 1967)

(มกราคม-ธันวาคม ๒๕๐๘)

(มกราคม-กรกฎาคม ๒๕๑๐)

Clarence C. Chaffee

นายแคลเรนซ์ ซี. แชฟฟี

Deputy Project Leader

รองหัวหน้าโครงการ

Elsie K. Wilson
Information Scientist

Ray Evans (Consultant)
Designer-Illustrator

นางเอลส์ เค. วิลสัน
นักวิทยาศาสตร์ฝ่ายข่าวสาร

นายเรย์ อีแวนส์ (ที่ปรึกษา)
ผู้ออกแบบ - เขียนภาพประกอบ

Military Research and Development Center (MRDC)

Captain Sonchai Chanhira, RTN — Project Officer
Commander Joseph Metcalf III, USN — Project Officer

ศูนย์วิจัยและพัฒนาการทหาร (วพท.)

นาวาเอก สมนใจ อินทรีย์ — นายทหารโครงการ (ฝ่ายไทย)
นาวาโท โจเซฟ เมคคัลฟ III — นายทหารโครงการ (ฝ่ายสหรัฐ)

Headquarters Group

Field Team A

Lieutenant Snak Kongsit, RTN

Lt. Surayuth Satanaipitaphong,
RTN, Officer in Charge

Sayan Yadmark
Engineer

Suchart Supapol
Engineer

Boonrith Srimontaporn
Engineer Aid

Panom Chueisuwana
Engineer Aid

Wing Commander Sanit Indarangsri
Translator

Field Team B

Lieutenant (jg) Korrichai Vora-Urai,
RTN, Officer in Charge

นายเอก ศักดิ์ กงสิทธิ์
นายสวนันท์ ฤทธิมากร
วิศวกร
นายบุญฤทธิ์ สิริมนตาการณ
ผู้ช่วยวิศวกร

นายสุชาติ ศุภผล
วิศวกร
นายพนม เชื้อสุวรรณ
ผู้ช่วยวิศวกร

Field Team C

Lieutenant (jg) Chamras Sindhuwong
Engineer

Lieutenant (jg) Suntrarn Amsum-Arnk,
RTN, Officer in Charge

Anuwat Laophanich
Engineer

Vichai Krisnawan
Engineer Aid

Chamras Sindhuwong
Engineer

Kamol Viyayaudom
Engineer

Field Team A

Field Team B

Field Team C

เจ้าหน้าที่สำรวจชุด ข.
เรือโท กรชัย วรรณวิเศษ
หัวหน้าชุด
นายจำลอง สิมขันธ์
วิศวกร
นายอนุวัตร เหล่าพานิช
วิศวกร

เจ้าหน้าที่สำรวจชุด ก.
เรือโท สรรายู อ่ำสำอางค์
หัวหน้าชุด
นายกมล วิษยอุดม
วิศวกร
นายวิชัย กฤษณวรรณ
ผู้ช่วยวิศวกร

THE BLUE BOOK PROJECT STAFF

Commander John Denham, USN, was involved in the early stages of the project. He helped plan the program and served as Project Officer in January 1966 prior to his assignment to another duty station.

In addition to the BMI/MRDC project personnel listed above, the service units at RDFU-T also provided the project with considerable support. Lieutenant Colonel W. H. N. Ellis and staff, RDFU Field Support, and Mr. Peter Poole, RDFU Editorial and Translation Services, were particularly helpful. Mr. Sorasan Bhangsbha, RDFU Engineer, Mobility Division, offered valuable advice and suggestions to project personnel.

Leo B. Freudenreich, Richard D. Weirich, Irene Jo Worthington, and Barbara Evans aided in the layout of pages and worked closely with the Bangkok printer.

ACKNOWLEDGMENTS

Special thanks should go to the many Thai Government Agencies which have made valuable contributions to the *Blue Book* project.

Royal Thai Navy

In addition to assigning a naval officer to the Project Headquarters Staff and three officers to work with the field teams for about 11 months, the Royal Thai Navy also made valuable suggestions and comments and provided the project with many naval documents and charts.

Harbor Department

The Harbor Department reviewed and commented on several sections of the *Blue Book*. Their suggestions are greatly appreciated. The Department Officials provided the project with official documents and outlined the rules and regulations that apply to the wooden-hulled coastal vessels of Thailand. The Harbor Department also provided the project with help on the local level in the survey areas.

เจ้าหน้าที่โครงการสมุดภาพปลั๊กอิน

นาวาโท จอห์น เดนแฮม (สหรัฐ) เป็นผู้ปฏิบัติงานในระยะเริ่มแรกของโครงการ โดยเป็นนายทหารโครงการเมื่อเดือน มกราคม ๒๕๐๕ ซึ่งได้ช่วยวางแผนไว้ก่อนที่จะย้ายไป

นอกจากผู้ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ยังได้รับบริการช่วยเหลือจากหน่วยวิจัยและพัฒนาการสนามสหรัฐอีกคือ พันโท ดับเบิลยู. เอช.เอ็น. เอลริช และเจ้าหน้าที่กองสนับสนุนสนาม รวมทั้ง นายปีเตอร์ พูล แผนกเรียบเรียงและแปล ตลอดจน นายสตรัคค์ แพ่งสภา วิศวกรของกองความคล่องตัว ก็ได้ให้คำแนะนำอันเป็นประโยชน์แก่เจ้าหน้าที่ของโครงการนี้อีกด้วย

นายเลียว บี. ฟรูดเรอริช นายริชาร์ด ดี. ไวริค นางสาวไอรีน โจ. เวอริงตัน และ นางบาร์บารา อีแวนส์ ได้ช่วยในการจัดเรียงหน้าหนังสือและติดต่องานโดยปกติติดกับโรงพิมพ์ในจังหวัดพระนคร

คำขอบคุณ

ขอขอบคุณเป็นพิเศษต่อหน่วยราชการต่างๆ ของไทย ที่มีส่วนช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกให้แก่การดำเนินงานตามโครงการ สมุดภาพปลั๊กอิน เป็นอย่างมาก

กองทัพเรือ

ได้ส่งนายทหารเรือมาช่วยปฏิบัติงานในสำนักงานของโครงการนี้ ๑ นาย และปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ชุดสำรวจอีก ๓ นาย เป็นเวลาประมาณ ๑๑ เดือน นอกจากนี้ยังได้ให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อกองเอกสาร และแผนที่เดินเรืออย่างมากมายอีกด้วย

กรมเจ้าท่า

ได้ตรวจและให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับสมุดภาพเล่มนี้หลายตอน ตลอดจนให้คำแนะนำปรึกษาที่เป็นประโยชน์และมีคุณค่าอย่างมหาศาล อีกทั้งเจ้าหน้าที่ยังได้จัดหาเอกสารของทางราชการและสรุปเรื่องราวในพระราชบัญญัติและข้อบังคับต่างๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทยที่ต่อด้วยไม้ และนอกจากนี้ยังให้ความช่วยเหลืองานสำรวจในท้องถิ่น

ACKNOWLEDGMENTS

คำขอบคุณ

Department of Fisheries

The Department of Fisheries provided documents and photographs of fish types to the *Blue Book* Project. They outlined the rules and regulations that apply to fishing in Thai waters and provided information on fishing techniques and equipment. They helped on the local level in the survey areas. Their comments and suggestions are greatly appreciated.

Marine Police Division

The Marine Police Division was very helpful in the survey areas. They provided the project teams with useful information and occasionally supplied boats and officers for project use.

Individuals

In addition to the Thai Agencies named above, hundreds of others contributed time and effort toward the publication of this book. Officials at the local level in villages all along the coast of Thailand were very helpful. And, of course, the book would not have been possible had it not been for the hundreds of Thai citizens who patiently answered questions and allowed their boats to be photographed and examined.

PROJECT ORGANIZATION

In order to prepare the *Blue Book* for publication, a headquarters was established at MRDC in mid-January 1966. The headquarters staff consisted of four contractor representatives (two of whom worked part time on the Vietnam Blue Book project) and three Thai nationals, an officer in the Royal Thai Navy and two engineers. Three Field Teams were also formed. Each team consisted of a Royal Thai Naval Officer (the team leader), two Thai engineers, and a driver for the land vehicle.

During the course of the project, 89 sites along the Thai coast were visited, 1807 boats were surveyed, and over 20,000 photographs were taken. A 17-page, 84-question questionnaire was filled out on each boat surveyed. The basic data are now on file at the Remote Area Conflict Information Center (RACIC), Battelle Memorial Institute, Columbus, Ohio.

กรมประมง

ได้จัดหาเอกสารและภาพถ่ายปลาชนิดต่างๆ ให้ และสรุปเรื่องราวในพระราชบัญญัติและข้อบังคับต่างๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับประมงในน่านน้ำไทย พร้อมทั้งให้ข่าวสารเกี่ยวกับวิธีการและเครื่องอุปกรณ์ในการประมง ข้อคิดเห็นและคำแนะนำต่างๆ เหล่านี้นับว่าเป็นประโยชน์อย่างมาก นอกจกนั้นยังได้ให้ความช่วยเหลืองานสำรวจในท้องถิ่น

กองบังคับการตำรวจน้ำ

ได้ให้ความช่วยเหลือการสำรวจเป็นอย่างมาก และให้ข่าวสารที่เป็นประโยชน์แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจของโครงการนี้ ตลอดจนจัดหาเรือและเจ้าหน้าที่ในบางโอกาส

เอกชน

นอกจากหน่วยราชการดังกล่าวแล้ว ยังมีบุคคลอื่น ๆ ที่ได้ใช้ระยะเวลาและแรงงานในการจัดทำหนังสือเล่มนี้จนนับเป็นจำนวนร้อย ๆ ที่แล้ว เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นหมู่บ้านตลอดชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ก็ได้ให้ความช่วยเหลือเป็นอย่างดี หากไม่ได้รับความร่วมมือจากประชาชนชาวไทยเหล่านี้ โดยตอบคำถามต่างๆ ตลอดจนอนุญาตให้ลงไปทำการสำรวจและถ่ายภาพในเรือแล้ว การจัดทำสมุดปกเล่มนี้ก็จะไม่สามารถสำเร็จลงได้อย่างแน่นอน

การจัดงานตามโครงการ

การดำเนินงานเพื่อจัดทำสมุดภาพปกนี้มาตั้งแต่บัดนี้ ได้ตั้งสำนักงานขึ้นที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาการอาหาร ในอกลางเตอน มกรากน ๒๕๐๘ เจ้าหน้าที่ประจำสำนักงานได้แก่ผู้แทนฝ่ายผู้รับจ้าง ๔ คน (ในจำนวนนี้ ๒ คน ปฏิบัติงานตามโครงการสมุดภาพปกนี้มาเงินของเบียดนามด้วย) และเจ้าหน้าที่ฝ่ายไทย ๓ นาย ก่อนขยายทหารเรือ ๑ นาย และวิศวกร ๒ นาย จัดเจ้าหน้าที่สำรวจออกเป็น ๓ ชุด แต่ละชุดมีนายทหารเรือ ๑ นาย (หัวหน้าชุด) วิศวกรไทย ๒ นาย และรถขนบัตร ๑ นาย

ตลอดระยะเวลาที่ดำเนินงานตามโครงการนี้ ได้ปฏิบัติงานในท้องถิ่นที่ตามชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ๘๘ แห่ง ทำการสำรวจเรือรวม ๑,๘๑๑ ลำ และถ่ายภาพนกกว่า ๒๐,๐๐๐ ภาพ แบบสอบถามของเรือแต่ละลำมี ๑๗ หน้า รวม ๘๔ กัลถาม ซึ่งฉบับนี้ได้เก็บข้อมูลเบื้องต้นที่ Remote Area Conflict Information Center (RACIC), Battelle Memorial Institute, Columbus, Ohio.

TABLE OF CONTENTS

	Page	หน้า
The Blue Book Project Staff	i	i
Acknowledgments	ii	ii
Project Organization	iii	iii
Table of Contents	iv	iv
Introduction		
Purpose of the Blue Book	vii	vii
Content and Format of the Blue Book	viii	viii
Classification System for Coastal Vessels	ix	ix
Code Designators	x	x
Boat-Type and Frequency Statistics	xi	xi
Environmental/Operational Information		
Origin and Evolution of Thailand Boats	1	1
Evolution and Influences	3	3
The Arab-Indian Dhow	6	6
The Malayan Prau	7	7
The Chinese Junk	8	8
Characteristics of Thailand Boats	14	14
The Advent of Mechanical Propulsion	16	16
Religious/Folklore Influences on Thailand Boats	19	19
Fish Types and Fishing Areas	25	25
Fishing in Thailand	26	26
Marine Fish Types and Fishing Areas	28	28
Pelagic Fish Types	30	30
Demersal Fish Types	32	32
Fishing Techniques and Equipment	37	37
Marine Fishing Techniques in Thailand	38	38
Trawl-Net Fishing	40	40
Purse Seining	45	45
Gill-Net Fishing	49	49
Stationary Traps and Nets	51	51
Hook Long-Line Fishing	54	54
Environmental Determinants of Fishing Operations	55	55
Boat-Construction Methods and Materials	59	59
Basic Construction Technique	60	60
Woods	60	60
Maintenance	62	62

สารบัญ

เจ้าหน้าที่โครงการสมุทรภาพกีสน้ำเงิน	i	i
คำขอบคุณ	ii	ii
การจัดงานตามโครงการ	iii	iii
สารบัญ	iv	iv
อารัมภบท		
ความมุ่งหมายของสมุทรภาพกีสน้ำเงิน	vii	vii
เนื้อเรื่องและแบบของสมุทรภาพกีสน้ำเงิน	viii	viii
การแบ่งประเภทและชนิดของเรือชายฝั่งทะเล	ix	ix
ชื่อรหัส	x	x
ชนิดของเรือและสถิติที่พบเห็น	xi	xi
ข่าวสารสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติงาน		
กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่างๆ ในประเทศไทย	๑	๑
วิวัฒนาการและอิทธิพลที่ได้รับ	๓	๓
เรือแบบอาหรับผสมอินเดีย	๕	๕
เรือแบบมลายู	๖	๖
เรือสำเภาจีน	๘	๘
ลักษณะของเรือต่างๆ ในประเทศไทย	๑๔	๑๔
การเปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์	๑๖	๑๖
อิทธิพลทางศาสนาและความเชื่อที่มตเรือในประเทศไทย	๑๘	๑๘
ชนิดของปลาและย่านที่จับ	๒๕	๒๕
การประมงในประเทศไทย	๒๖	๒๖
ชนิดของปลาทะเลและย่านที่จับ	๒๘	๒๘
ชนิดของปลาผิวน้ำ	๓๐	๓๐
ชนิดของปลาหน้าดิน	๓๒	๓๒
วิธีการจับปลาและอุปกรณ์	๓๑	๓๑
วิธีการจับปลาทะเลในประเทศไทย	๓๘	๓๘
การจับปลาด้วยอวนลาก	๔๐	๔๐

TABLE OF CONTENTS

สารบัญ

	Page
Detection Clues for Stop-and-Search Operation	71
Stop-and-Search Operation	73
Clues for Stopping Boats	74
Clues for Searching Boats	78
Contraband	80
Concealment and Detection	81
Harbor Department Regulations and Forms	85
Classification of Thailand's Coastal Vessels	95
Coastal Vessels of Thailand	105
C1-T1	107
C1-T2	121
C1-T3	129
C1-T4	137
C1-T6	145
C1-T7	153
C1-T10	159
C1-T11	167
C1-T14	171
C2-T1	179
C2-T2	187
C2-T14	193
C3-T1	201
C3-T2	207
C3-T14	213
C4-T2	221
C4-T11	227
C4-T14	233
C5-T1	241
C5-T2	247
C5-T3	253
C5-T11	259
C5-T14	269
C6-T1	279
C6-T2	287
C6-T6	295
C6-T10	299
C6-T14	307
C7-T3	315
C7-T12	321

การใช้อวนล้อมจับ	๔๕
การจับปลาด้วยอวนติดตา	๔๘
โป๊ะและอวนประจำที่	๕๑
การจับปลาด้วยเบ็ดตรา	๕๔
สิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับกำกับการจับปลา	๕๕
วิธีการและวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือ	๕๖
วิธีการต่อเรือเบื่องตน	๖๐
ไม้ทำซีตเรือ	๖๐
การซ่อมบำรุง	๖๒
หลักฐานที่ใช้ในการตรวจสอบพร้อมทั้งให้หยุดและกำกับการตรวจค้น	๖๓
การบังคับให้หยุดและกำกับการตรวจค้น	๖๓
หลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้เพื่อบังคับให้เรือหยุด	๖๔
หลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้เพื่อทำการตรวจค้นเรือ	๖๘
สิ่งของต้องห้าม	๘๐
การผูกช่อหมและกำการตรวจพบ	๘๑
พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า	๘๕
การแบ่งประเภทและชนิดเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย	๘๕
เรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย	๑๐๕
เรือ ๑๑-๗๑	๑๐๗
เรือ ๑๑-๗๒	๑๒๑
เรือ ๑๑-๗๓	๑๒๕
เรือ ๑๑-๗๔	๑๓๗
เรือ ๑๑-๗๕	๑๔๕
เรือ ๑๑-๗๖	๑๕๓
เรือ ๑๑-๗๗	๑๕๕
เรือ ๑๑-๗๘	๑๖๗
เรือ ๑๑-๗๙	๑๗๑
เรือ ๑๒-๗๑	๑๗๕

สารบัญ

TABLE OF CONTENTS

	Page	หน้า
C8-T1	329	๒๕๓
C8-T2	335	๒๕๙
C8-T3	343	๒๕๙
C8-T10	349	๒๖๕
C8-T11	355	๒๖๕
C8-T12	363	๒๗๑
C8-T14	371	๒๗๗
C9-T11	379	๒๘๓
C9-T14	385	๒๘๙
C10-T11	391	๒๙๕
C10-T14	397	๒๙๗
C11-T14	405	๓๐๓
Malaysian 2-M	411	๓๐๙
Malaysian 3-M	417	๓๑๕
Burmese Fisher	425	๓๒๓

สารบัญ

	หน้า
เรือ ป๒-๗๒	๓๔๗
เรือ ป๒-๗๑๔	๓๕๓
เรือ ป๓-๗๑	๓๖๑
เรือ ป๓-๗๒	๓๖๗
เรือ ป๓-๗๑๔	๓๗๓
เรือ ป๔-๗๒	๓๘๑
เรือ ป๔-๗๑๑	๓๘๗
เรือ ป๔-๗๑๔	๓๙๓
เรือ ป๕-๗๑	๔๐๑
เรือ ป๕-๗๒	๔๐๗
เรือ ป๕-๗๑๑	๔๑๓
เรือ ป๕-๗๑๔	๔๑๙
เรือ ป๕-๗๒	๔๒๕
เรือ ป๕-๗๑๑	๔๓๑
เรือ ป๕-๗๑๔	๔๓๗
เรือ ป๕-๗๑๑	๔๔๓
เรือ ป๕-๗๑๔	๔๔๙
เรือ ป๕-๗๒	๔๕๕

INTRODUCTION

PURPOSE OF THE BLUE BOOK

The economies and livelihoods of the peoples of Southeast Asia are closely related to the inousands of surface craft which sail the South China Sea and the Gulf of Thailand. While these waters provide a major share of support to the economies of Southeast Asian nations, they also present a major threat and an exposed flank to these same nations.

These waters might be viewed as a gigantic network of easy lines of communication along which Communist insurgents and adventurers can resupply, infiltrate, smuggle, and harass. Unless defending forces are intimately familiar with the nature of normal maritime traffic, these waters offer, in effect, a safe haven for enemy surface craft which can "hide in the crowd" of vessels engaged in legitimate business. But authoritative, up-to-date, usable documentation on legitimate maritime traffic has been virtually nonexistent.

A significant step toward filling this gap was taken in 1962 when the *Junk Blue Book—A Handbook of Junks of South Vietnam* was published.

The original Blue Book was limited in coverage to the waters of South Vietnam. It covered, therefore, only 200 miles of coast in the Gulf of Thailand, stopping arbitrarily at the Cambodian border. It was proposed in late 1965 that the effort be extended to cover the coastal waters of Thailand. This proposal and a companion proposal for updating and revising the original Vietnam Blue Book were approved by the Advanced Research Projects Agency, and work on the Thailand effort began in January 1966.

Although it was originally thought that the *Blue Book of Coastal Vessels—Thailand* should be primarily a recognition/identification guide for officials engaged in controlling illegal traffic, discussions in Vietnam with personnel engaged in patrol operations revealed that the problem they face is not primarily that of recognition but one of deciding which boats out of the total numbersighted should be stopped and searched. Since often there are too many boats to permit searching all of them, the patrol personnel must first stop and search any boats that seem "suspicious", that is, boats which are operating in a manner that is different from the normal operating pattern of that kind of boat. In other words, the man on patrol wants to know "What is out of the pattern?", and it is this question to which the present volume is primarily addressed.

อารัมภบท

ความมุ่งหมายของสมุดภาพปลัดน้ำเงิน

เศรษฐกิจและการทำมาหากินของประเทศในภาคพื้นเอเชียอาคเนย์ มีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิดกับเรือที่วิ่งมาขึ้นฝั่งกัน ที่ดินอยู่ระหว่างทะเลจรดตอนใต้กับอ่าวไทย นำมาซึ่งคำถามที่มีความสำคัญในอันที่จะก่ออุตสาหกรรมธุรกิจของประเทศทางแถบเอเชียอาคเนย์ และอันที่แน่ชัดกันว่าเป็นช่องทางปิดที่ประเทศเหล่านั้นจะได้รับการบูรณาการอย่างน่ากลัวอีกด้วยเช่นกัน

เนื่องจากนำหน้าเหล่านี้เป็นข่าวการคมนาคมอันกว้างใหญ่ไพศาล จึงสามารถอำนวยความสะดวกให้แก่พวกกบฏได้สะดวกจนมิควรนับแต่เฉพาะพวกที่ชอบแต่งกฎหมาย ในการส่งกำลัง การแทรกซึม การลี้ภัยหลบหนีลี้ภัยที่หนีภัย และภารกิจที่เกี่ยวพันกัน เรือที่วิ่งมาขึ้นฝั่งสามารถหลบซ่อนปะปนไปกับหมู่เรือที่ปฏิบัติงานถูกต้องตามกฎหมายได้โดยปลอดภัยในนำหน้าเหล่านี้ นอกจากกำลังของฝ่ายป้องกันจะมีความ困乏โดยใกล้ชิดกับการตั้งจรทางทะเลทั่วๆ ไปเป็นข้อจำกัดเท่านั้น อย่างไรก็ตามยังไม่มีการจัดทำเอกสารของทางการเกี่ยวกับภารกิจทางทะเลที่ถูกต้องตามกฎหมาย ทันสมัยและสามารถนำไปใช้ได้โดยแท้จริงจนเลย

การดำเนินงานขั้นต้นที่สำคัญ เพื่ออุดช่องโหว่ดังกล่าวนี้ได้เริ่มขึ้นโดยจัดพิมพ์ **สมุดภาพปลัดน้ำเงิน-คู่มือเรือสำเภาของอ่าวเวียดนามใต้** ขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๐๕

สมุดภาพปลัดน้ำเงินเล่มแรกที่เกิดขึ้นนี้ ก็จัดทำอยู่ที่เขตน่านน้ำของอ่าวเวียดนามใต้เท่านั้น ซึ่งกล่าวถึงตัวเลขของอ่าวไทยเพียงระยะ ๒๐๐ ไมล์เท่านั้นโดยสิ้นสุดลงที่ชายแดนของประเทศกัมพูชา ในปีลาปี พ.ศ. ๒๕๐๘ จึงได้เสนอที่จะขยายงานนี้ออกไปเพื่อให้ครอบคลุมมาถึงน่านน้ำชายฝั่งทะเลของประเทศไทย องค์การวิจัยโครงการขั้นสูงได้อนุมัติตามข้อเสนอนี้ พร้อมกับอนุมัติให้ทำการปรับปรุงแก้ไขสมุดภาพปลัดน้ำเงินของอ่าวเวียดนามใต้เล่มเดิมให้ทันสมัยยิ่งขึ้นด้วย ได้เริ่มดำเนินงานในประเศไทยตั้งแต่เดือนมกราคม ๒๕๐๘

เดิมทีคิดว่าเข้าใจว่า **สมุดภาพเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย** นี้ เป็นเครื่องมือช่วยแนะแนวทางการป้องกันในการจดจำลักษณะและการพิสูจน์ทราบแก่เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมเรือที่กระทำผิดกฎหมาย แต่เมื่อได้มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานตรวจเรือในเวียดนามแล้วจึงทราบว่า ปัญหาเฉพาะหน้าที่พวกเขาประสบกันอยู่ในเบื้องต้นนั้น ทำให้โครงการจดจำลักษณะไม่ แต่เป็นเรื่องของการที่จะตัดสินใจว่าบรรดาเรือทั้งหลายที่แลเห็นอยู่นั้น มีเรือดำใต้อันน่าหวาดระแวงหรือไม่ให้หยุดและทำการตรวจค้นบ้างต่างหากเล่า

INTRODUCTION

The major objectives of the *Blue Book* are, then, to provide a compilation of the major operating characteristics of the wooden-hulled coastal vessels of Thailand and to provide a basis for recognition and identification. The book defines the nature of normal maritime activity in Thai waters and will therefore assist officials in detecting possibly hostile coastai vessels operating outside the normal pattern.

The *Blue Book of Coastal Vessels—Thailand* will be useful for the education and training of patrol personnel. It should be viewed as a background and reference book as well as a recognition and identification manual. Thai and U.S. personnel assigned to new duties in Thai waters will find the book useful in introducing them quickly to the types of wooden-hulled vessels they will encounter. It is in the training and education areas that this book may make its greatest contribution.

CONTENT AND FORMAT OF THE BLUE BOOK

The *Blue Book* consists of two major parts. The first provides the reader with sufficient background information to enable him to gain considerable insight into the operations of contemporary, wooden-hulled Thai coastal vessels. The sections on history and religious influences on boat operations help the reader establish the proper frame of reference with respect to present-day practices. The sections on fish areas and fishing techniques provide important clues for recognizing when a particular boat is operating "out of the pattern". Since the normal operations of a vessel depend in part on the way it is built, a section is included on construction methods and materials. The section on detection clues for stop-and-search operations brings together various clues and shows how they are used in specific situations. These clues are based in great part on the experiences of patrol teams operating in the waters of South Vietnam. The section on Registration describes the specific documents which should be found on each boat.

The second major part of the *Blue Book* presents descriptions of the classes and types of wooden-hulled Thai coastal vessels. It constitutes a recognition manual and a reference compendium for 42 types of Thai vessels and includes three "visitors" from Malaya and Burma.

ปรากฏอยู่เสมอว่าเรือจำนวนมากไม่สามารถทำการตรวจค้นได้ทั่วทุกถ้ำ เจ้าหน้าที่ตรวจจะต้องบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้นเฉพาะเรือที่ "ส่อพิรุณ" ก่อน กล่าวคือ เป็นเรือที่มีลักษณะการปฏิบัติงานผิดแปลกไปจากแบบตามปกติของเรือชนิดเดียวกัน หรืออาจกล่าวง่าย ๆ ว่า เจ้าหน้าที่ตรวจต้องการทราบว่า "มีสิ่งใดที่ผิดปกติไปบ้าง?" ถ้าถามน จะมีกล่าวไว้ในตอนต้น ๆ ของหนังสือเล่มนี้

วัตถุประสงค์ที่สำคัญของหนังสือเล่มนี้ ก็เพื่อรวบรวมลักษณะการปฏิบัติงานที่สำคัญ ๆ ของบรรดาเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทยที่ต่อด้วยไม้ และเพื่อที่จะให้ได้หลักในการจัดลักษณะและการพิสูจน์ทราบ หนังสือเล่มนี้จะกล่าวถึงการปฏิบัติงานทางทะเลของเรือในน่านน้ำไทยตามปกติ ทั้งนี้เพื่อช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ในการตรวจจับบรรดาเรือชายฝั่งทะเลของฝ่ายศัตรูที่ปฏิบัติงานผิดปกติเท่าที่จะสามารถช่วยได้

สมุดภาพเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย เล่มนี้ จะเป็นประโยชน์แก่การศึกษาของเจ้าหน้าที่ตรวจ โดยจะทำให้ทราบถึงเรื่องราวความเป็นมา และเป็นหนังสือที่ใช้อ้างอิงในการจัดลักษณะ และการพิสูจน์ทราบได้เป็นอย่างดีอีกด้วย บรรดาเจ้าหน้าที่ไทยและสหรัฐที่เข้ามารับหน้าที่ใหม่ ๆ เพื่อปฏิบัติงานในน่านน้ำไทยจะพบว่า หนังสือเล่มนี้มีประโยชน์มากในการแนะนำให้เขาสามารถรู้จักเรือไม้ชนิดต่าง ๆ ได้ในทันทีที่เห็น หนังสือเล่มนี้นอกจากมีส่วนช่วยสนับสนุนวงการฝึกหัดศึกษาอย่างขงใหญ่ก็ได้

๕ เนื้อเรื่องและแบบของสมุดภาพปกสนิมเงิน

สมุดภาพปกสนิมเงิน ประกอบด้วยส่วนใหญ่ ๆ ๒ ส่วน ส่วนแรกเป็นข่าวการทะเลเป็นมาอย่างเพียงพอในอันที่จะให้ผู้อ่านได้ทราบซึ่งถึงการปฏิบัติงานของเรือชายฝั่งทะเลของไทยที่ค่อนข้างดีไว้ในมุมเดียวกัน ตอนที่ว่าด้วยประวัติศาสตร์และอิทธิพลทางศาสนาเกี่ยวกับกาปฏิบัติงานของเรือ จะช่วยให้ผู้อ่านได้ทราบถึงหลักฐานอ้างอิงที่ถูกต้องแห่งนำมาใช้ในบัจจุบันนี้ และตอนที่ว่าด้วยยานทัพปลาชุกชุม และวิธีการจับปลาที่เป็นหลักฐานสำคัญที่จะจดจำไว้โดยเฉพาะเมื่อพบเรือลำหนึ่งลำใดปฏิบัติงานผิดไปจากปกติ เนื่องด้วยการปฏิบัติงานของเรือโดยทั่วไปย่อมมีส่วนเกี่ยวข้องกับเรืออีกจะมีตอนที่ว่าด้วยวิธีการและวัตถุประสงค์ที่ใช้ในการต่อเรือ ส่วนตอนที่ว่าด้วยหลักฐานที่ใช้ในการตรวจจับเพื่อบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้นนั้นได้รวบรวมหลักฐานต่างๆไว้ และแสดงวิธีใช้หลักฐานเหล่านี้ตามสถานการณ์เฉพาะหน้า หลักฐานเหล่านี้ส่วนใหญ่ได้มาจากประสบการณ์ของคณะเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานตรวจเรือในน่านน้ำของเวียดนามใต้ และตอนที่ว่าด้วยเรื่อง การจดทะเบียนเรือก็ได้กล่าวถึงเอกสารต่างๆ ที่เรือแต่ละลำจะต้องมีไว้ประจำเรือ

CLASSIFICATION SYSTEM FOR COASTAL VESSELS

The classification system for the coastal vessels of Thailand is based on certain hard-to-change recognition features.

Classes of boats are based on hull shape. A basic hull shape may carry cabins and masts in various combinations and positions, or it may carry no superstructure at all. The hull's length within a class may vary, but its basic shape remains constant. This constant identifies classes.

Types of boats within classes are based on variations in the superstructure. Types are defined as follows:

- Type 1 High cabin aft less than 1/2 the length of the vessel
- Type 2 Low cabin aft less than 1/2 the length of the vessel
- Type 3 Cabin aft greater than 1/2 the length of the vessel
- Type 4 High cabin amidships less than 1/2 the length of the vessel
- Type 5 Low cabin amidships less than 1/2 the length of the vessel
- Type 6 Cabin amidships greater than 1/2 the length of the vessel
- Type 7 High cabin forward less than 1/2 the length of the vessel
- Type 8 Low cabin forward less than 1/2 the length of the vessel
- Type 9 Cabin forward greater than 1/2 the length of the vessel
- Type 10 More than one cabin
- Type 11 One-masted sailing vessel
- Type 12 Two-masted sailing vessel
- Type 13 Three-masted sailing vessel
- Type 14 No superstructure.

While there are 14 different types, they are nevertheless easily learned. The first three types, 1-3, are all based on cabins, high, low, or long, located aft. The next three types, 4-6, are based on cabins, high, low, or long, located amidships. Types 7, 8, and 9 all have cabins, high, low, or long, located forward. Type 10 is for ships with more than one cabin. Types 11, 12, and 13 are all sailing vessels (one, two, or three masts). Finally, Type 14 vessels have no superstructure.

ฉันทนภาพที่สร้างขึ้นเงินส่วนที่ส่องเป็นเรือที่เกี่ยวกับลักษณะของเรือชายฝั่งทะเลของไทย ที่คือตัวไม่หลายประเภทและหลายชนิด มีเรือไทยอยู่ ๕๒ ชนิด พร้อมทั้งเรือจากสหประชาชาติและประเทศสหภาพโซเวียต ๓ แบบ โดยขอยกให้ทราบถึงลักษณะจำเพาะเรือแต่ละชนิดหรือแต่ละแบบไว้ ตลอดจนเรื่องราวโดยสังเขปของเรือเหล่านั้น ซึ่งจะใช้เป็นหลักฐานอ้างอิงได้

การแบ่งประเภทและชนิดของเรือชายฝั่งทะเล

การแบ่งประเภทและชนิดของเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย กระทำโดยถือรูปร่างลักษณะของเรือที่เปลี่ยนแปลงได้ยากและควรจดจำเป็นหลัก

การแบ่งประเภทของเรือติดตามรูปร่างของตัวเรือเป็นหลัก ตัวเรือที่รูปร่างอย่างเดียวกันก็อาจมีก้นและเสากระโดงต่างแบบกันและติดตั้งสัดที่ก้นได้ค่อนข้างมากมาย หรืออาจไม่มี ส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือเลยก็ได้ ตัวเรือในประเภทหนึ่ง ๆ อาจยาวไม่เท่ากัน แต่รูปร่างเดิมของตัวเรือจะไม่เปลี่ยนแปลง รูปร่างตัวเรือที่ไม่เปลี่ยนแปลงนำมาใช้ในการแบ่งประเภทของเรือ

ส่วนการแบ่งชนิดของเรือในประเภทต่าง ๆ นั้น ถือตามความแตกต่างของส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือเป็นหลัก ซึ่งได้กำหนดชนิดของเรือไว้ดังต่อไปนี้ :-

- ชนิดที่ ๑ กังท้ายสูง สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
- ชนิดที่ ๒ กังท้ายเตี้ย สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
- ชนิดที่ ๓ กังท้าย ยาวกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
- ชนิดที่ ๔ กังกลางลำสูง สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
- ชนิดที่ ๕ กังกลางลำเตี้ย สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
- ชนิดที่ ๖ กังกลางลำ ยาวกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
- ชนิดที่ ๗ กังหัวสูง สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
- ชนิดที่ ๘ กังหัวเตี้ย สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
- ชนิดที่ ๙ กังหัว ยาวกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
- ชนิดที่ ๑๐ มีก้านมากกว่า ๑ กังขึ้นไป
- ชนิดที่ ๑๑ เรือใบเสาเดี่ยว
- ชนิดที่ ๑๒ เรือใบสองเสา
- ชนิดที่ ๑๓ เรือใบสามเสา
- ชนิดที่ ๑๔ ไม่มีส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือ

INTRODUCTION

When vessels are placed in any of the 14 types listed above, two simple rules are followed:

1. If the vessel has masts which carry sails (king posts and masts equipped only with booms to handle cargo are not considered), it is placed in Type 11, 12, or 13 regardless of the presence of cabins. All sailing vessels will, therefore, be covered in these three types. This will, of course, include sailers that also have motors.
2. All other vessels are placed in their respective types according to the size and location of their cabins.

Not all of these types are represented in each of the classes. This simply means that the classification system allows for the addition of other types as they are encountered.

CODE DESIGNATORS

In developing code designators for the various types of Thai boats, the following were considered:

1. It would be desirable that the code tell the *Blue Book* user something about the boat.
2. The code should reflect the classification system described above.
3. The code should be simple, easy to explain, and easy to learn.

The most direct approach to the development of code designators is simply to identify all the boats by class and type number. A vessel of Class I, Type 1, will be referred to as a C1-T1 on the basis of this system.

แม้ว่าจะได้แบ่งเรือออกเป็นชนิดต่าง ๆ กันถึง ๑๔ ชนิดก็ตาม แต่ก็ไม่เป็นการยากที่จะจดจำได้ สามชนิดแรก ๑-๓ เป็นเรือที่มีก๋งอยู่ท้ายเรือ สูง เศษ หรือยาว สามชนิดต่อมา ๔-๖ เป็นเรือที่มีก๋งอยู่กลางลำ สูง เศษ หรือยาว ชนิดที่ ๗, ๘ และ ๙ มีก๋งอยู่หัวเรือ สูง เศษ หรือยาว ชนิดที่ ๑๐ เป็นเรือที่มีก๋งมากกว่าหนึ่งก๋งขึ้นไป ชนิดที่ ๑๑, ๑๒ และ ๑๓ เป็นเรือใบ (หนึ่ง สอง หรือสามเสา) และสุดท้ายชนิดที่ ๑๔ เป็นเรือที่ไม่มีส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือเลย

การที่จะจัดเรือให้เข้าอยู่ในชนิดใดชนิดหนึ่งใน ๑๔ ชนิด ตามรายการที่ได้กำหนดไว้แล้วนั้น มีกฎง่าย ๆ อยู่ ๒ ข้อคือ :-

๑. ถ้าเป็นเรือที่มีเสาสำหรับชักใบ (ไม่ใช่เสาใหญ่และเสาที่ติดกันเป็นคอกของ) ให้จัดเข้าในชนิดที่ ๑๑, ๑๒ หรือ ๑๓ โดยไม่คำนึงว่าจะมีก๋งหรือไม่ก็ตาม จะมีส่วนชนิดใดก็ตามจึงกรอกรวมกลุ่มเรือใบได้ทั้งหมดทุกชนิด และรวมทั้งเรือใบที่มีเครื่องขับเคลื่อนด้วย
๒. ส่วนเรืออื่น ๆ นอกจากนั้นให้จัดเข้าอยู่ในชนิดของเรือเหล่านั้นแต่ละชนิด ตามขนาดและที่ก๋งของก๋ง

เรือแต่ละประเภทไม่จำเป็นต้องมีครบหมดทั้ง ๑๔ ชนิด การแบ่งประเภทและชนิดตามวิธีง่าย ๆ นี้ยังเปิดโอกาสให้เพิ่มเรือชนิดอื่น ๆ ที่พบเห็นและไม่อยู่ในสมุดภาพเล่มนี้เข้าไปได้อีกด้วย

ข้อรหัส

การจัดใหม่ข้อรหัสสำหรับเรือไทยชนิดต่าง ๆ ขึ้น ก็เนื่องด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้ :-

๑. ต้องการให้ผู้ใช้สมุดภาพปกสีน้ำเงิน เล่มนี้ ได้ทราบเรื่องราวบางอย่างของเรือต่าง ๆ จากรหัส
๒. รหัสจะบอกให้ทราบถึงการแบ่งประเภทและชนิดของเรือดังกล่าวแล้ว
๓. เป็นรหัสธรรมดา เข้าใจง่าย และจดจำได้ง่าย

การนำเอารหัสแบบนั้นมาใช้ก็เพื่อที่จะจำแนกว่า เรือทุกลำอยู่ในประเภทที่เท่าใด และชนิดที่เท่าใดได้โดยง่าย อาทิเช่นเรือประเภทที่ ๑ ชนิดที่ ๑ ก็จะใช้รหัส ป.๑-๑๑ แทน

ได้จำแนกเรือไทยออกเป็น ๑๑ ประเภท ซึ่งสามารถเรียนรู้ได้โดยรวดเร็วด้วยการศึกษารูปร่างของตัวเรือทั้ง ๑๑ ประเภท และอ่านข้อความเกี่ยวกับลักษณะของเรือที่เขียนไว้สั้น ๆ เพียงหนึ่งหรือสองบรรทัดเท่านั้น เมื่อเรียนรู้เรือทุกประเภทหมดแล้ว เลขที่ประเภทของเรือก็จะช่วยให้จดจำรูปร่างตัวของแต่ละประเภทได้เอง

ส่วนเรือประเภทต่าง ๆ จะมีชนิดนั้นก็สามารถเรียนรู้ได้ง่ายเช่นเดียวกัน เพราะเลขที่ของชนิด จะบอกให้ทราบถึงลักษณะภายนอกของส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือแต่ละแบบ อาทิเช่นเรือชนิดที่ ๑ ต้องมีก๋งท้ายสูง ไม่ว่าจะอยู่ในประเภทที่ ๑ หรือ ๑๐ ก็ตาม ชนิดที่ ๒ ต้องมีก๋งท้ายเศษ และชนิดที่ต่อไปจนครบ ๑๔ ชนิดตามรายการที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

Eleven classes of Thai vessels have been identified. They can be quickly learned by studying eleven hull shapes and by reading short (one- or two-line) descriptions. After these classes are learned, a class number will always serve to bring a specific hull shape to mind.

Types within classes can be learned as easily, since the type number will refer to specific configurations of superstructure. Type 1, for example, will always have a high cabin aft whether it is in Class 1 or 10. Type 2 will always have a low cabin aft, and so on throughout the 14 types listed above.

This system has several advantages:

1. The code designator exactly reflects the classification system.
2. The designators are simple and are therefore easy to explain and learn.
3. The designators immediately tell the user exactly what the vessel looks like once he has learned the system.
4. The designators tell the user something about the operational capability of the vessel. For example, a Thai C2-T1 calls to mind a certain hull shape accompanied by a high cabin aft, and this implies a motor-driven vessel. A C2-T11 calls to mind the same hull shape but refers to a one-masted sailing ship. In this case the code not only identifies the boat by shape but also implies a great deal with regard to its operational capabilities. In the same way, a C1-T1 (high cabin aft) would have more stability in high seas than a C1-T7 (high cabin forward).

BOAT-TYPE AND FREQUENCY STATISTICS

At the beginning of the project, the teams were instructed to collect data whenever possible in such a manner as to reflect an order-of-magnitude ratio of each boat type in relation to all others. Class and type frequency figures were worked out based only on boats surveyed. These figures were rounded off in each case to the nearest whole number.

Class and type frequency figures were later combined for all sites surveyed to obtain statistics for the entire Thai coastline. These combined figures imply that the boats are spaced evenly along the Thai coast. In some cases, this is more or less true (Class 1, for example), but in other cases it is misleading, since area localization occurs with some classes. For example, Class 10 frequency figures indicate that 2 percent of all Thai vessels surveyed

การแบ่งกลุ่ม มีข้อดีหลายประการคือ :-

๑. ชื่อรหัสจะบ่งชี้ถึงการแบ่งประเภทและชนิด
๒. เป็นรหัสธรรมดา เข้าใจง่าย และจดจำได้ง่าย
๓. เมื่อจดจำรหัสได้ทั้งหมดแล้ว ผู้ใช้ก็จะทราบจากการรหัสได้ทันทีว่าเรือลำนั้นมีรูปร่างลักษณะเป็นอย่างไร
๔. ผู้ใช้ซึ่งทราบจากการรหัสถึงความสามารถในการปฏิบัติงานบางอย่างของเรือ อาทิเช่น เมื่อพูดถึงเรือ ป๒-๕๑ ก็จะทำให้นึกถึงเรือที่รูปร่างของตัวเรือที่แน่นอนแบบหนึ่ง และเป็นเรือที่หนักท้ายสูง ซึ่งแสดงว่าใช้เครื่องยนต์ขับเคลื่อน หรือมีอู่พูดถึงเรือ ป๒-๕๑ ก็จะนึกถึงเรือที่ตัวเรือมีรูปร่างแบบเดียวกับแบบแรกแต่เป็นเรือใบเสด็จ ในกรณีนี้รหัสไม่เพียงแต่บ่งชี้รูปร่างของเรือเพียงอย่างเดียว แต่ยังบอกให้ทราบถึงความสามารถในการปฏิบัติงานอีกด้วย ในทำนองเดียวกันก็จะทราบได้ว่าเรือ ป๑-๕๑ (ถังท้ายสูง) จะมีความทรงตัวในทะเลดีกว่เรือ ป๑-๕๗ (ถังท้ายสูง)

ชนิดของเรือและสถิติที่พบเห็น

ในระยะเริ่มแรกของโครงการนี้ เจ้าหน้าที่สำรวจได้รับคำแนะนำให้รวบรวมข้อมูลทั้งหมดที่สังเกตเห็นทุกภาคใต้ ทั้งนี้ก็เพื่อให้ได้อัตราส่วนที่สถิติของเรือชนิดหนึ่งซึ่งสัมพันธ์กับเรือชนิดอื่น ๆ ด้วย ตัวเลขแสดงการพบเห็นเรือแต่ละประเภทและแต่ละชนิดที่ได้มาจากจำนวนเรือที่ทำการสำรวจได้ทำมานี้ ซึ่งตัวเลขแต่ละจำนวนที่ได้ยึดศษย์ใกล้ๆ ให้เป็นจำนวนเต็มทางหมด

ตัวเลขแสดงการพบเห็นเรือแต่ละประเภทและชนิดนั้น ได้มาจากจำนวนเรือในสถานที่ที่ทำการสำรวจมาแล้วทุกแห่ง และนำมาใส่ไว้ในที่ติดต่อกันตลอดทั่วชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ตัวเลขจำนวนเรือที่พบเห็นแต่ละแห่งซึ่งนำมาเทียบกับตัวเลขจำนวนเรืออยู่เป็นระยะๆ ตามชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ในบางกรณีตัวเลขที่ได้มาอาจมากกว่าจำนวนเป็นจริงไปบ้าง (เช่น เรือประเภทที่ ๑) แต่ในกรณีอื่น ๆ ตัวเลขสำหรับเรือบางประเภทอาจทำให้เกิดการเข้าใจผิดได้ เมื่อดูเฉพาะในขั้นต้นของผู้ขอเรือประเภทหนึ่งซึ่งแท้จริงแล้ว ตัวเลขเช่น เรือประเภทที่ ๑๐ มีตัวเลขแสดงว่าพบเห็นเรือประเภทนี้ ๒ เปอร์เซ็นต์ของจำนวนเรือไทยทั้งหมดเท่าที่สำรวจมาได้ แต่ความจริงมีอยู่ว่า เมื่อผู้

INTRODUCTION

are of this class. This is true, but when the reader studies the Class 10 boat writeups, he will learn that the class operates only near Malaya. It is never found near Cambodia or Bangkok. Class 10 boats will, therefore, appear numerous near Malaya but, when considered with all Thai coastal boats surveyed, they constitute only 2 percent of the total.

The reader, therefore, must bear in mind that the class and type frequency figures refer to the classes and types relative to all Thai vessels surveyed. He must read each boat writeup to learn of possible areas of concentration.

The box that precedes each boat-type writeup gives the reader a few general statistics about the vessel, such as LOA, width at the beam, draft, and other measurements. The figures reflect the range found in each type and give the reader an indication of in-type variability.

It was beyond the scope of the *Blue Book* project to count all Thai coastal vessels. However, the Field Teams were, asked to collect some information on the number of boats along the coast. Their findings are listed below. Beside each area that was visited is a list of vessel types surveyed by the team at that general location, together with a report on the number observed there by the team and the number reported to be there by the local inhabitants.

The table on the following pages lists the number of boats surveyed(s), observed(o), and reported(r), at the various field sites. Place names are listed in alphabetical order, first by changwat (province), then by local site.

อ่านได้ศึกษาจากรายชื่อเรือประเภทที่ ๑๐ ซึ่งได้เขียนไว้ก็จะทราบว่า เรือประเภทนี้ปฏิบัติงานอยู่เฉพาะแต่ในบริเวณใกล้ชายแดนมาเลเซียเท่านั้น และก็ไม่มีเคยพบเห็นเรือประเภทนี้ในบริเวณใกล้ชายแดนกับพม่าหรือกรุงเทพฯ เลย ฉะนั้นจึงดูเหมือนว่าเรือประเภทที่ ๑๐ ในบริเวณใกล้ชายแดนมาเลเซีย จะมีจำนวนมากเหลือเกิน แต่เมื่อนำมาพิจารณาพร้อมกับจำนวนเรือชายฝั่งทะเลในประเทศไทยทั้งหมดเท่าที่สำรวจมาได้แล้ว ก็เหลือเพียง ๒ เปอร์เซ็นต์ของจำนวนเรือทั้งหมด

ฉะนั้น จึงขอให้ผู้อ่านโปรดระลึกไว้เสมอว่า ตัวเลขที่แสดงว่าพบเห็นเรือประเภทนี้ และพบเห็นเรือชนิดนั้นเป็นตัวตัวเลขของเรือในประเภทและชนิดต่าง ๆ ต่อจำนวนเรือไทยทั้งหมดเท่าที่สำรวจมาได้ และสมควรจะได้ทำการสำรวจเรือแต่ละประเภทชนิดที่ได้เขียนไว้เพื่อจัดเข้าพื้นที่ที่มีเรือรวมกันเป็นกลุ่มก้อนที่จะสามารถจดจำได้

เรือแต่ละชนิดมีรายการต่าง ๆ ของเรือแสดงไว้ในช่องที่เหลี่ยมเป็นลำดับแรก ก็เพื่อให้ผู้อ่านได้ทราบสถิติทั่ว ๆ ไปบางอย่างของเรือ อาทิเช่น ความยาวตลอดลำ ความกว้างสุด กินน้ำลึก และอื่น ๆ ตัวเลขเหล่านี้ได้มาจากเรือแต่ละชนิด ซึ่งจะช่วยให้ผู้่านได้ทราบถึงความสามารถต่าง ๆ ของเรือในชนิดนั้น ๆ เป็นอย่างชัดเจน

การที่จะนับจำนวนเรือชายฝั่งทะเลของไทยให้ได้ทั้งหมดนี้ เป็นงานที่เกินขอบเขตของโครงการ **สมุดภาพปลื้เงิน** แต่อย่างไรก็ดีเจ้าหน้าที่สำรวจก็ได้สอบถามและรวบรวมข่าวสารบางอย่างเกี่ยวกับจำนวนเรือตามชายฝั่งทะเลไว้ด้วย จำนวนเรือที่ทดสอบถามมาได้ อยู่ในรายการซึ่งจะกล่าวต่อไป กล่าวก่อนนอกจากจะทำการสำรวจเรือชนิดต่าง ๆ ตามตำบลที่แต่ละแห่งที่ได้ไปมาแล้ว ก็ยังมีจำนวนเรือที่พบเห็นในที่แห่งนั้น และจำนวนเรือที่ได้รับรายงานจากประชาชนตามท้องถิ่นว่าอยู่ในที่แห่งนั้นไว้อีกด้วย

ตารางในหน้าต่อไปเป็นรายการจำนวนเรือ ณ สถานที่ต่าง ๆ โดยแบ่งออกเป็นจำนวนเรือที่สำรวจได้(ส) จำนวนเรือที่พบเห็น(พ) และจำนวนเรือที่ได้รับรายงาน(ร) ชื่อสถานที่ในรายการดังกล่าว ชื่อแรกเป็นจังหวัดซึ่งเรียงตามลำดับตัวอักษร และต่อไปเป็นชื่อสถานที่ตามท้องถิ่น

Place Name/Boat Types	S	O	R
CHACIHOENGSAO			
Banj Pakong			
C1 - T1	7	7	15
C11 - T2	1	1	3
C8 - T1	3	8	70
C8 - T3	1	1	3
C8 - T14	4	20	40
CHANITA BURI			
Ban Kemnu			
C11 - T1	3	3	4
C11 - T6	1	1	1
C11 - T7	1	1	1
C11 - T10	1	1	1
C6 - T1	3	3	4
C6 - T2	2	2	3
C6 - T14	3	3	4
Ko Proet			
C1 - T1	12	12	20
C1 - T14	1	1	1
C6 - T1	3	4	12
C6 - T2	1	2	4
C6 - T14	1	1	1
Laem Sing			
C1 - T1	14	14	20
C6 - T2	1	1	1
C7 - T3	1	2	5
CHON BURI			
Ban Ang Sila			
C1 - T1	14	42	60
C1 - T2	1	2	4
C6 - T1	1	3	6
C8 - T1	1	1	1
C8 - T11	1	2	20
C8 - T14	3	4	10

Place Name/Boat Types	S	O	R
Ban Na Chom Thian			
C1 - T14	4	9	15
C3 - T14	3	6	10
C6 - T2	1	1	10
C6 - T14	9	10	20
C8 - T14	1	1	2
Si Racha			
C1 - T1	2	3	5
C1 - T3	1	3	5
Chon Buri			
C1 - T1	5	15	30
C1 - T2	4	4	15
C1 - T14	2	8	15
C3 - T1	1	8	15
C3 - T14	3	8	15
C6 - T14	9	10	15
C7 - T12	1	1	2
C8 - T11	2	5	10
C8 - T14	5	8	15
Sattahip			
C1 - T1	23	25	50
C6 - T1	1	3	10
C6 - T2	1	2	4
C6 - T14	2	3	4
C8 - T1	1	3	5
CHUMPHON			
Chumphon			
C1 - T1	26	26	30
C1 - T2	2	20	30
C1 - T4	1	1	1
C1 - T14	2	10	25
C3 - T14	1	10	50
C5 - T14	1	1	1
C6 - T14	1	1	20
C8 - T2	4	10	30
C8 - T11	2	2	15
C8 - T14	1	3	6

Place Name/Boat Types	S	O	R
KRABI			
Ban Bagun			
C1 - T1	1	2	2
C4 - T14	7	7	20
Ban Laem Sak			
C1 - T1	1	1	1
C1 - T14	1	2	12
C4 - T14	13	13	100
C5 - T14	1	1	4
Ban Tha Len			
C4 - T14	3	3	4
Khlong Thom			
C1 - T1	4	4	20
Ko Chonglat			
C4 - T14	6	6	15
C5 - T14	2	6	15
Ko Khlui			
C1 - T1	1	1	1
C2 - T14	1	6	11
C4 - T14	17	26	60
C5 - T14	2	24	60
C8 - T14	1	24	60
Krabi			
C1 - T1	29	29	31
C1 - T2	2	3	4
C1 - T14	2	2	2
C4 - T2	2	2	2
C4 - T14	11	15	25
C5 - T14	1	1	4
C6 - T1	1	1	1
Ban Laemang			
C1 - T1	1	1	1
C4 - T14	3	6	10
Ban Nam Taw			
C1 - T3	1	1	1

INTRODUCTION

Place Name/Boat Types	S	O	R
NAKHON SI THAMMARAT			
Pak Phanang			
C1 - T1	24	60	150
C1 - T7	2	2	5
C6 - T1	3	5	10
Pak Phun			
C1 - T1	5	20	40
C1 - T3	2	2	10
C1 - T4	1	1	11
C5 - T11	1	10	60
C5 - T14	1	1	1
C6 - T1	1	4	8
Tha Sala			
C1 - T1	3	10	20
C1 - T6	1	2	2
C3 - T14	1	10	50
C5 - T14	6	20	50
NARATHIWAT			
Narathiwat			
C1 - T1	2	3	5
C1 - T14	1	5	200
C2 - T14	1	1	100
C9 - T11	1	3	250
C9 - T14	2	15	250
C10 - T11	3	15	300
C10 - T14	19	50	300
Tak Bai			
C1 - T14	1	4	25
C9 - T14	1	15	200
PATTANI			
Nong Chick			
C9 - T14	1	5	50
C10 - T14	4	5	50

Place Name/Boat Types	S	O	R
PATTANI			
C1 - T1	8	8	15
C1 - T4	2	5	15
C5 - T11	3	3	15
C5 - T14	2	40	100
C8 - T11	1	1	10
C9 - T11	1	4	10
C9 - T14	2	2	50
C10 - T14	6	6	50
Sai Buri			
C1 - T11	1	2	100
C10 - T11	1	5	200
PHETCHABURI			
Ban Bang Tabun			
C1 - T1	1	1	1
C5 - T11	4	50	150
C5 - T14	1	10	40
C6 - T14	1	20	60
C8 - T14	2	20	75
Ban Laem			
C1 - T1	6	10	40
C1 - T6	1	10	80
C3 - T14	1	1	10
C5 - T1	4	20	50
C5 - T11	6	30	300
C6 - T1	1	4	12
C6 - T10	2	9	15
C6 - T14	1	3	20
C8 - T1	1	8	15
C8 - T10	1	2	10
C8 - T14	2	2	15
Haad Chao Samran			
C1 - T14	2	10	40
C5 - T14	18	18	20
C8 - T14	2	5	50

Place Name/Boat Types	S	O	R
PHANG-NGA			
Ban Muang			
C1 - T14	3	4	8
Ko Kam Yai			
C1 - T1	6	15	60
Ko Nok Khum			
C1 - T6	1	1	10
C5 - T14	1	4	10
Ko Phanuk			
C1 - T2	2	2	3
C2 - T14	12	60	100
C4 - T14	5	60	100
C5 - T14	4	60	100
C6 - T6	1	1	3
Ko Pra Tong			
C2 - T14	1	6	10
C5 - T14	1	3	5
C8 - T14	1	6	10
Ko Yow Noi			
C1 - T1	2	2	4
C4 - T14	12	12	12
Ko Yow Yai			
C1 - T1	7	8	12
C1 - T2	2	8	12
C1 - T10	2	2	3
C1 - T14	1	8	20
C2 - T14	4	5	11
C4 - T14	32	45	80
C5 - T3	2	10	13
C5 - T14	4	12	20
C6 - T14	1	4	12
C8 - T1	1	2	3

ตาราง

Place Name/Boat Types	S	O	R
Takua Pa C1 - T1	4	6	12
Thai Muang C1 - T14	6	6	10
PHUKET			
Ao Chalong C1 - T2	1	3	20
Ko Hee C1 - T2 C1 - T14	1 5	5 10	15 15
Ko Sirae C1 - T1 C4 - T14	6 1	6 1	15 4
Phuket C1 - T1 C1 - T2 C1 - T14 C4 - T14 C6 - T14	4 3 10 2	6 5 12 6	15 20 20 15 15
Ban Rawai C1 - T2 C1 - T14 C4 - T14 C8 - T14	3 4 8 1	15 13 15 1	20 20 30 1
Ban Sapam C1 - T1 C1 - T14 C4 - T14	7 1 2	7 1 10	15 2 30
PHRACHUAP KHIRI KHAN			
Ban Pak Nam Pran C1 - T1 C1 - T2 C8 - T1 C8 - T2 C8 - T14	6 9 3 11 5	6 10 4 15 10	20 39 15 20 16

Place Name/Boat Types	S	O	R
Bang Saphan Yai C8 - T1	1	10	12
Hua Hin C1 - T1 C1 - T14 C6 - T14 C8 - T14	2 1 1 3	2 3 1 100	10 100 1 300
Ban Khlong Wan C1 - T2	2	20	30
Koa Tagiap C1 - T14 C8 - T14	1 2	3 5	4 80
Ban Phrachuap Khiri Khan C1 - T1 C1 - T2 C1 - T4 C1 - T14 C5 - T14 C6 - T2 C6 - T14	3 2 1 1 2 1 2	3 10 2 5 2 1 15	4 30 6 15 2 1 20
RANONG			
Kaper C1 - T1 C2 - T1	10 1	12 2	60 10
Ban Khampana C1 - T2 C5 - T14	2 1	2 1	10 10
Ko Chang C1 - T1 C1 - T2 C1 - T14	10 2 2	17 2 2	100 15 5
Ko Khom C1 - T1 C1 - T10 C5 - T14	5 1 1	15 1 1	40 1 10

Place Name/Boat Types	S	O	R
Ko Phayam C1 - T1 C1 - T7 C3 - T14 C5 - T1 C5 - T11 C6 - T1	9 1 2 6 2 1	40 1 2 6 2 1	60 2 15 10 10 2
Ko Sindara Tai C1 - T1 C5 - T11 C5 - T14	5 5 1	20 5 1	80 30 30
Kra Buri C5 - T11	1	1	10
Ban Ngao C1 - T1 C5 - T11	1 1	2 1	20 2
Ranong C1 - T1 C1 - T2 C1 - T14	6 1 1	20 10 1	80 20 1
RAYONG			
Ban Pak Nam Prasae C1 - T1 C1 - T2 C6 - T2 C6 - T14	8 8 21 8	10 8 21 8	15 15 21 25
Ban Pay C1 - T1 C1 - T14 C6 - T1 C6 - T2 C6 - T14	14 2 1 1 11	14 2 1 3 15	20 3 1 5 20

INTRODUCTION

Place Name/Boat Types	S	O	R
Rayong	20	30	80
C1 - T1	3	4	5
C1 - T2	4	12	20
C6 - T1	2	4	6
C6 - T2	3	12	20
C8 - T14	1	1	1
SAMUT SAKHON			
Samut Sakhon	89	100	150
C1 - T1	2	20	60
C1 - T2	1	20	50
C1 - T3	4	35	80
C1 - T4	6	20	20
C1 - T6	2	6	10
C1 - T7	2	2	7
C1 - T10	4	80	500
C3 - T1	1	5	50
C3 - T2	4	50	200
C3 - T14	2	2	2
C5 - T1	2	3	4
C5 - T2	16	50	200
C5 - T11	1	9	20
C5 - T14	11	50	80
C6 - T1	3	20	50
C6 - T10	1	30	200
C8 - T1	1	1	1
C8 - T12	5	60	200
C8 - T14			
SAMUT SONGKHRAM			
Ban Bang Chagreng	1	1	5
C7 - T3	8	20	50
Samut Songkhram	1	10	40
C1 - T1	2	10	30
C1 - T3	1	1	5
C1 - T6	7	20	40
C1 - T10	3	3	10
C3 - T14	3	3	10
C5 - T1	3	3	3
C5 - T2	3	3	3

Place Name/Boat Types	S	O	R
Samut Songkhram	18	50	150
C5 - T11	37	40	60
C5 - T14	3	20	60
C6 - T1	3	30	80
C6 - T2	9	30	40
C6 - T10	1	15	40
C6 - T14	1	5	5
C7 - T12	1	5	10
C8 - T3	2	30	50
C8 - T10	1	20	40
C8 - T11	2	2	15
C8 - T12	14	40	80
C8 - T14			
SAMUT PRAKAN			
Klongdan	51	55	165
C1 - T1	1	1	8
C1 - T14	6	40	60
C5 - T11	10	50	200
C5 - T14	1	3	7
C6 - T14	1	2	2
C7 - T12	1	5	30
C8 - T1	7	30	40
C8 - T11	1	50	200
C8 - T14			
Samut Prakan	24	25	80
C1 - T1	1	2	6
C1 - T4	1	4	8
C4 - T14	2	5	25
C7 - T12	1	4	8
C8 - T12			
SATUL			
Ban Tanyong Po	5	10	50
C1 - T1	1	2	10
C1 - T6	3	3	7
C2 - T14			

Place Name/Boat Types	S	O	R
Ko Adang	5	5	10
C1 - T1	1	1	4
C2 - T14	3	10	30
C4 - T11	2	3	5
C4 - T14			
Ko Tarutao	5	30	50
C1 - T1	17	40	60
C1 - T14	5	10	50
C2 - T14	6	30	50
C4 - T11	48	75	100
C4 - T14			
Ko Yao	4	5	15
C1 - T1	2	5	10
C1 - T6	1	2	10
C1 - T14	2	2	10
C2 - T14	3	5	30
C4 - T14			
Ko Yaratot	5	10	20
C1 - T1	2	10	20
C1 - T3	2	3	10
C1 - T6	1	2	10
C1 - T14	7	7	30
C2 - T1	3	10	70
C4 - T14			
Langu	12	13	20
C1 - T1	6	17	30
C1 - T14	1	5	10
C2 - T1	1	19	30
C2 - T2	1	2	5
C2 - T14	1	1	5
C4 - T11	20	24	30
C4 - T14	1	21	30
C5 - T14			
SONGKHLA			
Songkhla	2	25	50
C1 - T1	1	20	50
C1 - T14	2	2	10
C5 - T11			

Place Name/Boat Types	S	O	R
Songkhla			
C6 - T1	1	1	3
C7 - T12	1	1	1
C10 - T11	1	1	60
C10 - T14	5	50	60
SURAT THANI.			
Ban Don			
C1 - T1	41	48	60
C1 - T3	3	3	4
C1 - T6	2	2	4
C5 - T14	3	3	3
C6 - T1	1	1	30
C6 - T2	1	2	30
Chaiya			
C8 - T14	2	15	20
TRAT			
Ko Chang			
C1 - T1	3	10	15
C2 - T14	1	1	10
C5 - T14	1	1	10
C6 - T1	2	2	4
C6 - T2	2	2	4
C6 - T14	1	2	4
C7 - T12	2	2	2
Trat			
C11 - T1	60	73	100
C1 - T2	2	2	8
C1 - T3	1	1	2
C1 - T10	1	1	1
C3 - T14	1	1	1
C6 - T1	5	5	5
C6 - T2	9	9	20
C6 - T14	11	11	12
C7 - T3	3	3	3
C7 - T12	2	2	2

Place Name/Boat Types	S	O	R
TRANG			
Ban Praron			
C1 - T1	2	3	5
C1 - T2	1	3	5
C1 - T14	1	1	4
C2 - T14	2	5	10
C4 - T14	5	6	10
Ban Haad Sai Khao			
C1 - T1	7	20	80
C1 - T2	8	8	30
C1 - T3	1	1	3
C1 - T14	4	5	100
C3 - T2	1	1	12
C3 - T14	5	5	15
C4 - T14	5	6	10
C5 - T14	5	7	10
Kantang			
C1 - T1	10	20	50
C1 - T2	3	10	25
C1 - T3	6	20	30
C1 - T6	2	3	8
C1 - T14	4	5	20
C2 - T14	2	5	20
C4 - T14	3	15	50
C5 - T14	7	20	100
Ko Kiam			
C1 - T1	3	3	3
C1 - T6	1	1	1
C1 - T14	3	3	3
C2 - T14	3	4	4
C5 - T14	3	4	8
Ko Lao Trong			
C4 - T14	5	8	20
C11 - T14	5	15	15

Place Name/Boat Types	S	O	R
Ko Muke			
C1 - T1	6	6	25
C1 - T2	1	1	1
Ko Sukon			
C1 - T2	5	15	30
C2 - T1	2	12	20
C2 - T2	4	10	20
C2 - T14	2	15	40
C4 - T2	1	10	40
C4 - T14	6	10	40
Palian			
C1 - T1	1	2	8
C1 - T2	5	8	15
C1 - T14	1	5	15
C2 - T2	3	3	15
C2 - T14	1	1	10
C4 - T14	3	5	20
Sikao			
C1 - T2	1	1	1
C1 - T14	2	2	2
C2 - T14	1	1	1
C4 - T14	3	4	4
Yong Sia			
C4 - T14	2	2	4
C5 - T14	1	5	5
Total all types			
	1807	4343	13417

INTRODUCTION

ชื่อสถานี/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
จังหวัดกระบี่			
บ้านบากัน			
เรือ ป๑ - ช๑	๑	๒	๒
เรือ ป๔ - ช๑๔	๗	๗	๒๐
บ้านแหลมถัก			
เรือ ป๑ - ช๑	๑	๑	๑
เรือ ป๑ - ช๑๔	๑	๒	๑๒
เรือ ป๔ - ช๑๔	๑๓	๑๓	๑๐๐
เรือ ป๕ - ช๑๔	๑	๑	๔
บ้านท่าเตน			
เรือ ป๔ - ช๑๔	๓	๓	๔
อ. กลองท่อม			
เรือ ป๑ - ช๑	๔	๔	๒๐
เกาะช่องฉาด			
เรือ ป๔ - ช๑๔	๖	๖	๑๕
เรือ ป๕ - ช๑๔	๒	๖	๑๕
เกาะขลุ่ย			
เรือ ป๑ - ช๑	๑	๑	๑
เรือ ป๒ - ช๑๔	๑	๖	๑๑
เรือ ป๔ - ช๑๔	๑๗	๒๖	๖๐
เรือ ป๕ - ช๑๔	๒	๒๔	๖๐
เรือ ป๕ - ช๑๔	๑	๒๔	๖๐
อ. เมืองกระบี่			
เรือ ป๑ - ช๑	๒๘	๒๘	๓๑
เรือ ป๑ - ช๒	๒	๓	๔

ชื่อสถานี/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
อ. เมืองกระบี่			
เรือ ป๑ - ช๑๔	๒	๒	๒
เรือ ป๔ - ช๒	๒	๒	๒
เรือ ป๕ - ช๑๔	๑๑	๑๕	๒๕
เรือ ป๕ - ช๑๔	๑	๑	๔
เรือ ป๖ - ช๑	๑	๑	๑
บ้านแหลมนาง			
เรือ ป๑ - ช๑	๑	๑	๑
เรือ ป๔ - ช๑๔	๓	๖	๑๐
บ้านนาท้อ			
เรือ ป๑ - ช๓	๑	๑	๑
จังหวัดจันทบุรี			
บ้านเสม็ดหนู			
เรือ ป๑ - ช๑	๓	๓	๔
เรือ ป๑ - ช๖	๑	๑	๑
เรือ ป๑ - ช๗	๑	๑	๑
เรือ ป๑ - ช๑๐	๑	๑	๑
เรือ ป๖ - ช๑	๓	๓	๔
เรือ ป๖ - ช๒	๒	๒	๓
เรือ ป๖ - ช๑๔	๓	๓	๔
เกาะเปริด			
เรือ ป๑ - ช๑	๑๒	๑๒	๒๐
เรือ ป๑ - ช๑๔	๑	๑	๑
เรือ ป๖ - ช๑	๓	๔	๑๒
เรือ ป๖ - ช๒	๑	๒	๔
เรือ ป๖ - ช๑๔	๑	๑	๑

ชื่อสถานี/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
อ. แหลมสิงห์			
เรือ ป๑ - ช๑	๑๔	๑๔	๒๐
เรือ ป๖ - ช๒	๑	๑	๑
เรือ ป๗ - ช๓	๑	๑	๒
จังหวัดฉะเชิงเทรา			
อ. บางปะกง			
เรือ ป๑ - ช๑	๗	๗	๑๕
เรือ ป๑ - ช๒	๑	๑	๓
เรือ ป๕ - ช๑	๓	๘	๑๐
เรือ ป๕ - ช๓	๑	๑	๓
เรือ ป๕ - ช๑๔	๔	๒๐	๔๐
จังหวัดชลบุรี			
บ้านอ่างศิลา			
เรือ ป๑ - ช๑	๑๔	๑๔	๖๐
เรือ ป๑ - ช๒	๑	๒	๔
เรือ ป๖ - ช๑	๑	๓	๖
เรือ ป๕ - ช๑	๑	๑	๑
เรือ ป๕ - ช๑๑	๑	๒	๒๐
เรือ ป๕ - ช๑๔	๓	๔	๑๐
บ้านนางอมเทียน			
เรือ ป๑ - ช๑๔	๔	๘	๑๕
เรือ ป๓ - ช๑๔	๓	๖	๑๐
เรือ ป๖ - ช๒	๑	๑	๑๐
เรือ ป๖ - ช๑๔	๘	๑๐	๒๐
เรือ ป๖ - ช๑๔	๑	๑	๒
อ. ศรีราชา			
เรือ ป๑ - ช๑	๒	๓	๕
เรือ ป๑ - ช๓	๑	๑	๓

ชื่อย่อสถานี/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
อ. เมืองชลบุรี			
เรือ ป๑-ช๑	๕	๑๕	๓๐
เรือ ป๑-ช๒	๔	๔	๑๕
เรือ ป๑-ช๓	๒	๒	๑๕
เรือ ป๓-ช๑	๑	๒	๑๕
เรือ ป๓-ช๒	๓	๒	๑๕
เรือ ป๖-ช๑	๕	๑๐	๑๕
เรือ ป๖-ช๒	๑	๑	๒
เรือ ป๖-ช๓	๒	๕	๑๐
เรือ ป๖-ช๔	๕	๒	๑๐
อ. ตัดทาบ			
เรือ ป๑-ช๑	๒๓	๒๕	๕๐
เรือ ป๖-ช๑	๑	๓	๑๐
เรือ ป๖-ช๒	๑	๒	๕
เรือ ป๖-ช๓	๒	๓	๕
เรือ ป๖-ช๔	๑	๓	๕
จังหวัดชุมพร			
อ. เมืองชุมพร			
เรือ ป๑-ช๑	๒๖	๒๖	๓๐
เรือ ป๑-ช๒	๒	๒๐	๓๐
เรือ ป๑-ช๔	๑	๑	๑
เรือ ป๑-ช๕	๒	๑๐	๒๕
เรือ ป๑-ช๖	๑	๑๐	๕๐
เรือ ป๑-ช๗	๑	๑	๑
เรือ ป๑-ช๘	๑	๑	๒๐
เรือ ป๑-ช๙	๕	๑๐	๓๐
เรือ ป๑-ช๑๐	๒	๒	๑๕
เรือ ป๑-ช๑๑	๑	๓	๖

ชื่อย่อสถานี/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
จังหวัดตรัง			
บ้านปะเหลียน			
เรือ ป๑-ช๑	๒	๓	๕
เรือ ป๑-ช๒	๑	๓	๕
เรือ ป๑-ช๓	๑	๑	๕
เรือ ป๑-ช๔	๑	๑	๕
เรือ ป๑-ช๕	๑	๑	๑๐๐
เรือ ป๑-ช๖	๒	๕	๑๐
เรือ ป๑-ช๗	๕	๖	๑๐
บ้านหาดทรายขาว			
เรือ ป๑-ช๑	๗	๒๐	๖๐
เรือ ป๑-ช๒	๒	๒	๓๐
เรือ ป๑-ช๓	๑	๑	๓
เรือ ป๑-ช๔	๕	๕	๑๐๐
เรือ ป๑-ช๕	๑	๑	๑๒
เรือ ป๑-ช๖	๕	๕	๑๕
เรือ ป๑-ช๗	๕	๖	๑๐
เรือ ป๑-ช๘	๕	๗	๑๐
อ. กิ่งยาง			
เรือ ป๑-ช๑	๑๐	๒๐	๕๐
เรือ ป๑-ช๒	๓	๑๐	๒๕
เรือ ป๑-ช๓	๖	๒๐	๓๐
เรือ ป๑-ช๔	๒	๓	๖
เรือ ป๑-ช๕	๔	๕	๒๐
เรือ ป๑-ช๖	๒	๕	๒๐
เรือ ป๑-ช๗	๓	๑๕	๕๐
เรือ ป๑-ช๘	๗	๒๐	๑๐๐

ชื่อย่อสถานี/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
เกาะเตียบ			
เรือ ป๑-ช๑	๓	๓	๓
เรือ ป๑-ช๒	๑	๑	๑
เรือ ป๑-ช๓	๓	๓	๓
เรือ ป๑-ช๔	๓	๕	๕
เรือ ป๑-ช๕	๓	๕	๖
เกาะเหลาตรง			
เรือ ป๑-ช๑	๕	๖	๒๐
เรือ ป๑๑-ช๑	๕	๑๕	๑๕
เกาะมุก			
เรือ ป๑-ช๑	๖	๖	๒๕
เรือ ป๑-ช๒	๑	๑	๑
เกาะตุ๊ก			
เรือ ป๑-ช๑	๕	๑๕	๓๐
เรือ ป๑-ช๒	๒	๑๒	๒๐
เรือ ป๑-ช๓	๔	๑๐	๒๐
เรือ ป๑-ช๔	๒	๑๕	๔๐
เรือ ป๑-ช๕	๑	๑๐	๔๐
เรือ ป๑-ช๖	๖	๑๐	๔๐
อ. ปะเหลียน			
เรือ ป๑-ช๑	๑	๒	๖
เรือ ป๑-ช๒	๕	๖	๑๕
เรือ ป๑-ช๓	๑	๕	๑๕
เรือ ป๑-ช๔	๓	๓	๑๕
เรือ ป๑-ช๕	๑	๑	๑๐
เรือ ป๑-ช๖	๓	๕	๒๐

INTRODUCTION

ชื่อสถานี/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
อ. ลีเกา			
เรือ ป๑-๗๒	๑	๑	๑
เรือ ป๑-๗๔	๒	๒	๒
เรือ ป๒-๗๑	๑	๑	๑
เรือ ป๔-๗๑	๓	๔	๔
บ้านหนองตา			
เรือ ป๔-๗๑	๒	๒	๔
เรือ ป๕-๗๑	๑	๕	๕
จังหวัดตราด			
เกาะช้าง			
เรือ ป๑-๗๑	๓	๑๐	๑๕
เรือ ป๒-๗๑	๑	๑	๑๐
เรือ ป๕-๗๑	๑	๑	๑๐
เรือ ป๖-๗๑	๒	๒	๔
เรือ ป๖-๗๒	๒	๒	๔
เรือ ป๖-๗๔	๑	๒	๔
เรือ ป๗-๗๑	๒	๒	๒
อ. เมืองตราด			
เรือ ป๑-๗๑	๖๐	๗๓	๑๐๐
เรือ ป๑-๗๒	๒	๒	๗
เรือ ป๑-๗๓	๑	๑	๒
เรือ ป๑-๗๑๐	๑	๑	๑
เรือ ป๓-๗๑	๑	๑	๑
เรือ ป๖-๗๑	๕	๕	๕
เรือ ป๖-๗๒	๕	๕	๒๐
เรือ ป๖-๗๑	๑๑	๑๑	๑๒
เรือ ป๗-๗๑	๓	๓	๓
เรือ ป๗-๗๒	๒	๒	๒

ชื่อสถานี/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
จังหวัดนครราชสีมา			
อ. ปากพนัง			
เรือ ป๑-๗๑	๒๔	๖๐	๑๕๐
เรือ ป๑-๗๒	๒	๒	๕
เรือ ป๖-๗๑	๓	๕	๑๐
ปากพนัง			
เรือ ป๑-๗๑	๕	๒๐	๔๐
เรือ ป๑-๗๓	๒	๒	๑๐
เรือ ป๑-๗๔	๑	๑	๑๑
เรือ ป๕-๗๑	๑	๑๐	๖๐
เรือ ป๕-๗๑	๑	๑	๑
เรือ ป๖-๗๑	๑	๔	๗
อ. ท่าศาลา			
เรือ ป๑-๗๑	๓	๑๐	๒๐
เรือ ป๑-๗๖	๑	๒	๒
เรือ ป๓-๗๑	๑	๑๐	๕๐
เรือ ป๕-๗๑	๖	๒๐	๕๐
จังหวัดนราธิวาส			
อ. เมืองนราธิวาส			
เรือ ป๑-๗๑	๒	๓	๕
เรือ ป๑-๗๑	๑	๕	๒๐๐
เรือ ป๒-๗๑	๑	๑	๑๐๐
เรือ ป๕-๗๑	๑	๓	๒๕๐
เรือ ป๕-๗๑	๒	๑๕	๒๕๐
เรือ ป๑๐-๗๑	๓	๑๕	๓๐๐
เรือ ป๑๐-๗๑	๑๕	๕๐	๓๐๐
อ. ตากใบ			
เรือ ป๑-๗๑	๑	๔	๒๕
เรือ ป๕-๗๑	๑	๑๕	๒๐๐

ชื่อสถานี/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์			
บ้านปากน้ำปราณบุรี			
เรือ ป๑-๗๑	๖	๖	๒๐
เรือ ป๑-๗๒	๕	๑๐	๓๕
เรือ ป๕-๗๑	๓	๔	๑๕
เรือ ป๕-๗๒	๑๑	๑๕	๒๐
เรือ ป๕-๗๑	๕	๑๐	๑๖
บางสะพานใหญ่			
เรือ ป๕-๗๑	๑	๑๐	๑๒
อ. หัวหิน			
เรือ ป๑-๗๑	๒	๒	๑๐
เรือ ป๑-๗๑	๑	๓	๑๐๐
เรือ ป๖-๗๑	๑	๑	๑
เรือ ป๕-๗๑	๓	๑๐๐	๓๐๐
บ้านคลองวาฬ			
เรือ ป๑-๗๒	๒	๒๐	๓๐
เขาตะเกียบ			
เรือ ป๑-๗๑	๑	๓	๔
เรือ ป๕-๗๑	๒	๕	๗๐
อ. เมืองประจวบฯ			
เรือ ป๑-๗๑	๓	๓	๔
เรือ ป๑-๗๒	๒	๑๐	๓๐
เรือ ป๑-๗๔	๑	๒	๖
เรือ ป๑-๗๑	๑	๕	๑๕
เรือ ป๕-๗๑	๒	๒	๒
เรือ ป๖-๗๑	๑	๑	๑
เรือ ป๖-๗๑	๒	๑๕	๒๐

ารณภาพ

ชื่อสถานี/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
จังหวัดปัตตานี			
อ. หนองจิก			
เรือ ป๕-ช๑๔	๑	๕	๕๐
เรือ ป๑๐-ช๑๔	๔	๕	๕๐
อ. เมืองปัตตานี			
เรือ ป๑-ช๑๑	๘	๘	๑๕
เรือ ป๑-ช๑๔	๒	๕	๑๕
เรือ ป๕-ช๑๑	๓	๓	๑๕
เรือ ป๕-ช๑๔	๒	๔๐	๑๐๐
เรือ ป๘-ช๑๑	๑	๑	๑๐
เรือ ป๕-ช๑๑	๑	๔	๑๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๒	๒	๕๐
เรือ ป๑๐-ช๑๔	๖	๖	๕๐
อ. สายบุรี			
เรือ ป๑-ช๑๑	๑	๒	๑๐๐
เรือ ป๑๐-ช๑๑	๑	๕	๒๐๐

ชื่อสถานี/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
เกาะพังก			
เรือ ป๒-ช๑๔	๑๒	๖๐	๑๐๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๕	๖๐	๑๐๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๔	๖๐	๑๐๐
เรือ ป๖-ช๖	๑	๑	๓
เกาะพระทอง			
เรือ ป๒-ช๑๔	๑	๖	๑๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๑	๓	๕
เรือ ป๘-ช๑๔	๑	๖	๑๐
เกาะยาวน้อย			
เรือ ป๑-ช๑๑	๒	๒	๕
เรือ ป๕-ช๑๔	๑๒	๑๒	๑๒
เกาะยาวใหญ่			
เรือ ป๑-ช๑๑	๗	๘	๑๒
เรือ ป๑-ช๒๐	๒	๘	๑๒
เรือ ป๑-ช๑๐	๒	๒	๓
เรือ ป๑-ช๑๔	๑	๘	๒๐
เรือ ป๒-ช๑๔	๔	๕	๑๑
เรือ ป๕-ช๑๔	๓๒	๔๕	๘๐
เรือ ป๕-ช๑๓	๒	๑๐	๑๓
เรือ ป๕-ช๑๔	๔	๑๒	๒๐
เรือ ป๖-ช๑๔	๑	๑	๑๒
เรือ ป๘-ช๑๑	๑	๒	๓
อ. ตะกั่วป่า			
เรือ ป๑-ช๑๑	๔	๖	๑๒
อ. ท้ายเหมือง			
เรือ ป๑-ช๑๔	๖	๖	๑๐

ชื่อสถานี/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
จังหวัดเพชรบุรี			
บ้านบางตะบูน			
เรือ ป๑-ช๑๑	๑	๑	๑
เรือ ป๕-ช๑๑	๔	๕๐	๕๕๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๑	๑๐	๕๐
เรือ ป๖-ช๑๔	๑	๒๐	๖๐
เรือ ป๘-ช๑๔	๒	๒๐	๗๕
อ. บ้านแหลม			
เรือ ป๑-ช๑๑	๖	๑๐	๕๖
เรือ ป๑-ช๖	๑	๖๐	๘๐
เรือ ป๓-ช๑๔	๑	๑	๑๐
เรือ ป๕-ช๑๑	๔	๒๐	๕๐
เรือ ป๕-ช๑๑	๖	๓๐	๓๐๐
เรือ ป๖-ช๑๑	๑	๔	๑๒
เรือ ป๖-ช๑๐	๒	๕	๑๕
เรือ ป๖-ช๑๔	๑	๓	๒๐
เรือ ป๘-ช๑๑	๑	๘	๑๕
เรือ ป๘-ช๑๐	๑	๒	๑๐
เรือ ป๘-ช๑๔	๒	๒	๑๕
หาดเจ้าสำราญ			
เรือ ป๑-ช๑๔	๒	๑๐	๔๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๑๘	๑๘	๒๐
เรือ ป๘-ช๑๔	๒	๕	๕๐
จังหวัดภูเก็ต			
อ่าวฉลอง			
เรือ ป๑-ช๒	๑	๓	๒๐

INTRODUCTION

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
เกาะซี			
เรือ ป๑-ช๒	๑	๕	๕๕
เรือ ป๑-ช๑๔	๕	๑๐	๑๕
เกาะสีหะ			
เรือ ป๑-ช๑	๖	๖	๕๕
เรือ ป๕-ช๑๔	๑	๑	๔
อ. เมืองภูเก็ต			
เรือ ป๑-ช๑	๔	๖	๕๕
เรือ ป๑-ช๒	๓	๕	๒๐
เรือ ป๑-ช๑๔	๑๐	๑๒	๒๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๒	๖	๕๕
เรือ ป๖-ช๑๔	๑	๖	๕๕
บ้านราวี			
เรือ ป๑-ช๒	๓	๕๕	๒๐
เรือ ป๑-ช๑๔	๔	๑๓	๒๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๘	๑๕	๓๐
เรือ ป๘-ช๑๔	๑	๑	๑
บ้านส้ม			
เรือ ป๑-ช๑	๗	๗	๕๕
เรือ ป๑-ช๑๔	๑	๑	๒
เรือ ป๕-ช๑๔	๒	๑๐	๓๐
จังหวัดระนอง			
อ. กระเปอร์			
เรือ ป๑-ช๑	๑๐	๑๒	๖๐
เรือ ป๒-ช๑	๑	๒	๑๐

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
บ้านกำแพง			
เรือ ป๑-ช๒	๒	๒	๑๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๑	๑	๑๐
เกาะช้าง			
เรือ ป๑-ช๑	๑๐	๑๗	๑๐๐
เรือ ป๑-ช๒	๒	๒	๕๕
เรือ ป๑-ช๑๔	๒	๒	๕
เกาะโคม			
เรือ ป๑-ช๑	๕	๕๕	๔๐
เรือ ป๑-ช๑๐	๑	๑	๑
เรือ ป๕-ช๑๔	๑	๑	๑๐
เกาะพะขาม			
เรือ ป๑-ช๑	๕	๔๐	๖๐
เรือ ป๑-ช๒	๑	๑	๒
เรือ ป๓-ช๑๔	๒	๒	๕๕
เรือ ป๕-ช๑	๖	๖	๑๐
เรือ ป๕-ช๑๑	๒	๒	๑๐
เรือ ป๖-ช๑	๑	๑	๒
เกาะสินตาราใต้			
เรือ ป๑-ช๑	๕	๒๐	๘๐
เรือ ป๕-ช๑๑	๕	๕	๓๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๑	๑	๓๐
อ. กระบุรี			
เรือ ป๕-ช๑๑	๑	๑	๑๐
บ้านหงาว			
เรือ ป๑-ช๑	๑	๒	๒๐
เรือ ป๕-ช๑๑	๑	๑	๒

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
อ. เมืองระนอง			
เรือ ป๑-ช๑	๖	๒๐	๘๐
เรือ ป๑-ช๒	๕	๑๐	๒๐
เรือ ป๑-ช๑๔	๑	๑	๑
จังหวัดระนอง			
บ้านปากน้ำประแส			
เรือ ป๑-ช๑	๘	๑๐	๕๕
เรือ ป๑-ช๒	๘	๘	๕๕
เรือ ป๖-ช๒	๒๑	๒๑	๒๑
เรือ ป๖-ช๑๔	๘	๘	๒๕
บ้านเทพ			
เรือ ป๑-ช๑	๑๔	๑๔	๒๐
เรือ ป๑-ช๑๔	๒	๒	๓
เรือ ป๖-ช๑	๑	๑	๑
เรือ ป๖-ช๒	๑	๓	๕
เรือ ป๖-ช๑๔	๑๑	๑๕	๒๐
อ. เมืองระนอง			
เรือ ป๑-ช๑	๒๐	๓๐	๘๐
เรือ ป๑-ช๒	๓	๔	๕
เรือ ป๖-ช๑	๔	๑๒	๒๐
เรือ ป๖-ช๒	๒	๔	๖
เรือ ป๖-ช๑๔	๓	๑๒	๒๐
เรือ ป๘-ช๑๔	๑	๑	๑
จังหวัดสงขลา			
อ. เมืองสงขลา			
เรือ ป๑-ช๑	๒	๒๕	๕๐
เรือ ป๑-ช๑๔	๑	๑	๕๐

อารัมภบท

ชื่อสถานี/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
เรือ ป๕-ช๑๖	๒	๒	๑๐
เรือ ป๖-ช๑	๑	๑	๓
เรือ ป๗-ช๑๒	๑	๑	๑
เรือ ป๑๐-ช๑๑	๑	๑	๖๐
เรือ ป๑๐-ช๑๔	๕	๕๐	๖๐

จังหวัดสตูล			
บ้านต๋นขงโป			
เรือ ป๑-ช๑	๕	๑๐	๕๐
เรือ ป๑-ช๖	๑	๒	๑๐
เรือ ป๒-ช๑๔	๓	๓	๗

เกาะอาดัง			
เรือ ป๑-ช๑	๕	๕	๑๐
เรือ ป๒-ช๑๔	๑	๑	๕
เรือ ป๔-ช๑๑	๓	๑๐	๓๐
เรือ ป๔-ช๑๔	๒	๓	๕

เกาะกระต่า			
เรือ ป๑-ช๑	๕	๓๐	๕๐
เรือ ป๑-ช๑๔	๑๗	๔๐	๖๐
เรือ ป๒-ช๑๔	๕	๑๐	๕๐
เรือ ป๔-ช๑๑	๖	๓๐	๕๐
เรือ ป๔-ช๑๔	๔๘	๖๕	๑๐๐

เกาะยาว			
เรือ ป๑-ช๑	๔	๕	๑๕
เรือ ป๑-ช๖	๒	๕	๑๐
เรือ ป๑-ช๑๑	๑	๒	๑๐
เรือ ป๒-ช๑๔	๒	๒	๑๐
เรือ ป๔-ช๑๔	๓	๕	๓๐

ชื่อสถานี/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
เกาะราไต้ต			
เรือ ป๑-ช๑	๕	๑๐	๒๐
เรือ ป๑-ช๓	๒	๑๐	๒๐
เรือ ป๑-ช๖	๒	๓	๑๐
เรือ ป๑-ช๑๔	๑	๒	๑๐
เรือ ป๒-ช๑	๗	๗	๓๐
เรือ ป๔-ช๑๔	๓	๑๐	๖๐

อ. ละงู			
เรือ ป๑-ช๑	๑๒	๑๓	๒๐
เรือ ป๑-ช๑๔	๖	๑๗	๓๐
เรือ ป๒-ช๑	๑	๕	๑๐
เรือ ป๒-ช๒	๑	๑๖	๓๐
เรือ ป๒-ช๑๔	๑	๒	๕
เรือ ป๔-ช๑๑	๑	๑	๕
เรือ ป๔-ช๑๔	๒๐	๒๔	๓๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๑	๒๑	๓๐

จังหวัดสมุทรปราการ			
คลองค่าน			
เรือ ป๑-ช๑	๕๑	๕๕	๑๖๕
เรือ ป๑-ช๑๔	๑	๑	๘
เรือ ป๕-ช๑๑	๖	๔๐	๖๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๑๐	๕๐	๒๐๐
เรือ ป๖-ช๑๔	๑	๓	๗
เรือ ป๖-ช๑๒	๑	๒	๒
เรือ ป๘-ช๑	๑	๕	๓๐
เรือ ป๘-ช๑๑	๗	๓๐	๔๐
เรือ ป๘-ช๑๒	๑	๕๐	๒๐๐

ชื่อสถานี/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
อ. เมืองสมุทรปราการ			
เรือ ป๑-ช๑	๒๔	๒๕	๘๐
เรือ ป๑-ช๔	๑	๒	๖
เรือ ป๔-ช๑๔	๑	๕	๘
เรือ ป๗-ช๑๒	๒	๕	๒๕
เรือ ป๘-ช๑๒	๑	๕	๘

จังหวัดสมุทรสงคราม			
บ้านบางจะเกร็ง			
เรือ ป๑-ช๓	๑	๑	๕
เรือ ป๑-ช๑	๘	๒๐	๕๐
เรือ ป๑-ช๓	๑	๑๐	๔๐
เรือ ป๑-ช๖	๒	๑๐	๓๐
เรือ ป๑-ช๑๐	๑	๑	๕
เรือ ป๓-ช๑๔	๗	๒๐	๔๐
เรือ ป๔-ช๑	๓	๓	๑๐
เรือ ป๕-ช๒	๓	๓	๓
เรือ ป๕-ช๑๑	๑๘	๕๐	๑๕๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๓๗	๔๐	๖๐
เรือ ป๖-ช๑	๓	๒๐	๖๐
เรือ ป๖-ช๒	๓	๓๐	๘๐
เรือ ป๖-ช๑๐	๕	๓๐	๘๐
เรือ ป๖-ช๑๔	๑	๑๕	๔๐
เรือ ป๗-ช๑๒	๑	๕	๕
เรือ ป๘-ช๑	๑	๕	๑๐
เรือ ป๘-ช๑๑	๑	๕	๕๐
เรือ ป๘-ช๑๒	๑	๕	๕๐

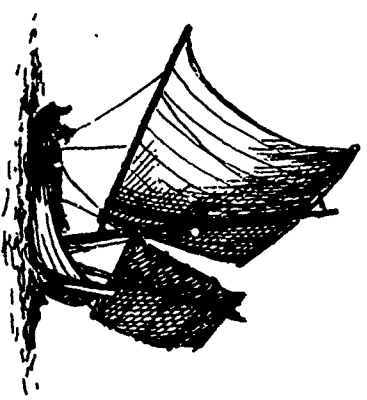
INTRODUCTION

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ว
เรือ ปส-๗๔	๑๔	๔๐	๘๐
จังหวัดสมุทรสาคร			
อ. เมืองสมุทรสาคร			
เรือ ป๑-๗๑	๘	๑๐๐	๑๕๐
เรือ ป๑-๗๒	๒	๒๐	๖๐
เรือ ป๑-๗๓	๑	๒๐	๕๐
เรือ ป๑-๗๔	๔	๓๕	๘๐
เรือ ป๑-๗๖	๖	๒๐	๒๐
เรือ ป๑-๗๗	๒	๖	๑๐
เรือ ป๑-๗๑๐	๒	๒	๗

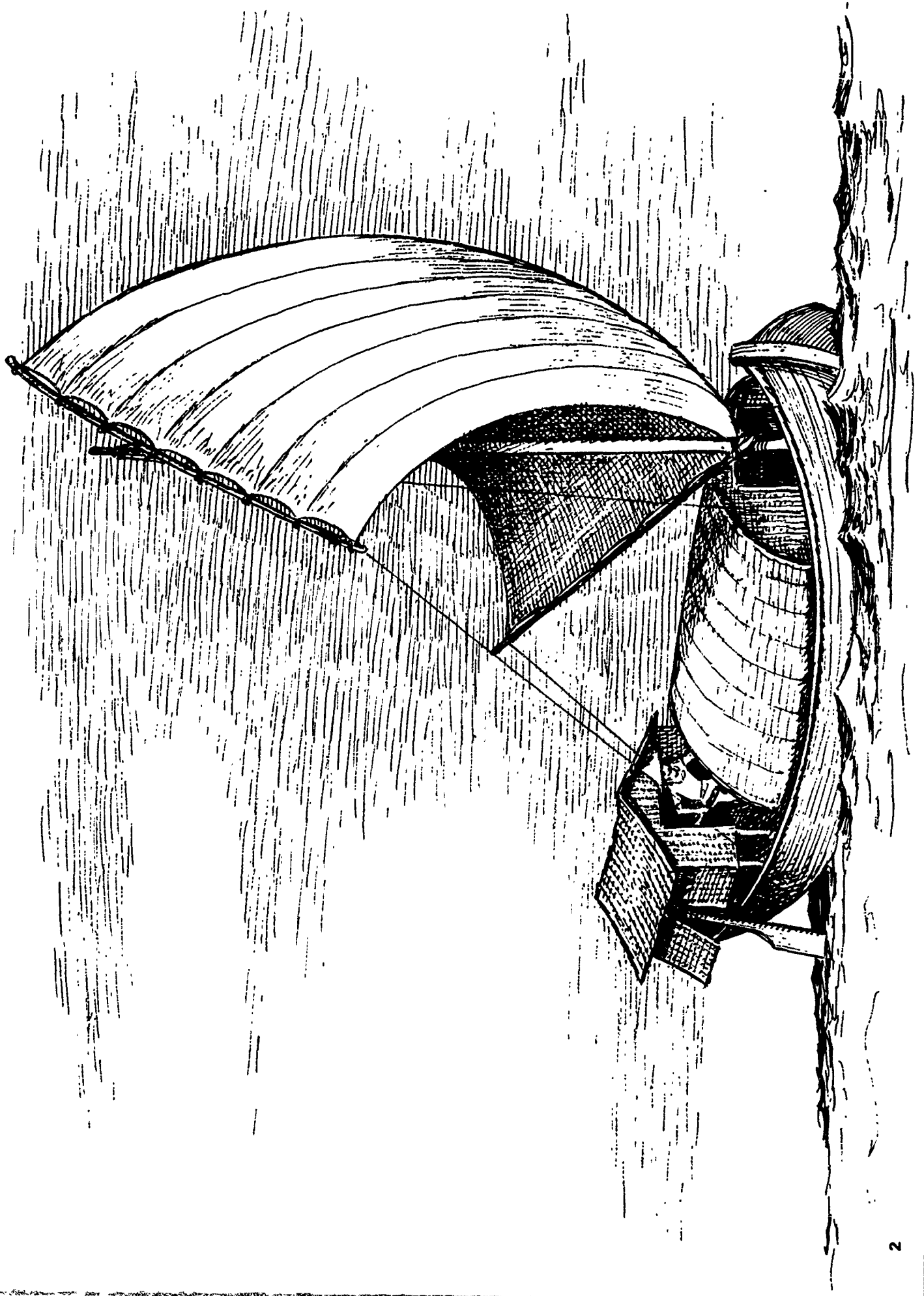
ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ว
อ. เมืองสมุทรสาคร			
เรือ ป๓-๗๑	๔	๘๐	๕๐๐
เรือ ป๓-๗๒	๑	๕	๕๐
เรือ ป๓-๗๑๔	๔	๕๐	๒๐๐
เรือ ป๕-๗๑	๒	๒	๒
เรือ ป๕-๗๒	๒	๓	๔
เรือ ป๕-๗๑๑	๑๖	๕๐	๒๐๐
เรือ ป๕-๗๑๔	๑	๕	๒๐
เรือ ป๖-๗๑	๑๑	๕๐	๘๐
เรือ ป๖-๗๑๐	๓	๒๐	๕๐
เรือ ป๘-๗๑	๑	๓๐	๒๐๐
เรือ ป๘-๗๑๒	๑	๑	๑
เรือ ป๘-๗๑๔	๕	๖๐	๒๐๐

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ว
จังหวัดสุราษฎร์ธานี			
อ. เมืองสุราษฎร์ธานี (บ้านดอน)			
เรือ ป๑-๗๑	๔๑	๔๘	๖๐
เรือ ป๑-๗๓	๓	๓	๔
เรือ ป๑-๗๖	๒	๒	๔
เรือ ป๕-๗๑๔	๓	๓	๓
เรือ ป๖-๗๑	๑	๑	๓๐
เรือ ป๖-๗๒	๑	๒	๓๐
อ. ไชยา			
เรือ ป๘-๗๑๔	๒	๑๕	๒๐
รวมเรือทุกชนิด	๑,๘๐๗	๔,๓๔๓	๑๓,๕๓๗

Origin and Evolution of Thailand Boats
กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่างๆในประเทศไทย



Origin and Evolution of Thailand Boats



กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่างๆในประเทศไทย

Sixty years ago H. Warington Smyth described the chief native types of Thailand boats as they were at the turn of the present century. Smyth, an Englishman and a member of the Royal Thames Yacht Club, was employed for five years (1891-1896) by the Royal Government of Siam. His *Mast and Sail in Europe and Asia*,⁽¹⁾ published in 1906, reports that the most typical and widely used Thai vessels were the Rua Pet and the Rua Chalom. "Rua" is the Thai word for "boat". "Rua pet" means "duck boat" (from the underwater shape of the hull), while "chalom" refers to any sailing boat regardless of sail type.

Other typical Thailand vessels were the Rua Ta, a junk of Cambodian origin; Rua Khaou (rice boat), a Chinese type used mostly on large rivers; the Bangkok Lorcha, a Western-style hull rigged with a Chinese lug-sail; and the small sailing sampans. Of course, all of these were sailboats.

Now, two generations later, the whole picture of Thailand's coastal vessels has been drastically altered. The present volume classifies 42 types. All but 6 of these are motor vessels. The most numerous by far are the Ci-Ti, a powered fishing and cargo vessel having no resemblance to previous native styles but symbolic of a new and progressive Thailand. However, the older types remain in diminishing numbers, often changed in aspect or operation, but exhibiting native traits which distinguish Thailand boats from those of other countries.

Evolution and Influences

The changing image of Thailand boats parallels the evolution of the country itself—a native tradition sturdily resistant to foreign domination combined with a discriminating adoption of progressive foreign influences.

With its ethnic origins in Southern China and its religious roots in Indian Buddhism, Thailand has developed a unique culture characterized by a definitive architecture, language, mores, style, and outlook. In this it perhaps most closely resembles the United States, where many peoples, religions, and traditions are combined by a common feeling and purpose to create all that is called "typical American".

The changing patterns of political, geographical, and cultural relationships which gave rise to modern Thailand can be documented by at least a thousand years of historical record, but there exists no such evidence to show the

เมื่อหกสิบปีมาแล้ว นายฮ. วาริงตันสมิท ได้บรรยายเรือแบบดั้งเดิมของประเทศไทยที่สำคัญๆ เท่าที่มีอยู่ในระยะแรกเริ่มของศตวรรษนี้ นายสมิทเป็นผู้เป็นชนชาติอังกฤษและเป็นสมาชิกสโมสรเรือซทที่แห่งแม่น้ำทามส์ในพระบรมราชูปถัมภ์ เคยรับราชการในแผ่นดินไทยมาเป็นเวลาห้าปี (พ.ศ. ๒๔๓๔-๒๔๓๘) ท่านผู้นี้ได้เขียนหนังสือเรื่อง "เสาและใบของเรือในทวีปยุโรปและเอเชีย"^(๑) หนังสือพิมพ์ซิมในปี พ.ศ. ๒๔๔๘ กล่าวว่าเป็นเรือแบบต่างๆ ไปที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลายที่สุดในสมัยนั้น ผู้แต่งเรื่องนี้และเรือลลอม "เรือเป็ด" นี้เรียกตามรูปร่างลักษณะของตัวเรือส่วนที่อยู่ใต้น้ำ และคำว่า "กลอน" หมายถึงเรือใบชนิดใดชนิดหนึ่งจะใช้ใบแบบใดก็ได้

เรือไทยแบบต่างๆ ไปซื้อมืออันนอกจากนี้ได้แก่ เรือตา ซึ่งเป็นเรือสำเภาที่มีกำเนิดมาจากประเทศจีนมร เรือข้าว (บรรทุกข้าว) เป็นเรือแบบจีนที่ใช้กันอยู่เป็นส่วนมากตามลำน้ำใหญ่ๆ เรือโป๊ะหรือเรือโป๊ะจ้ำ เป็นเรือที่ตัวเรือเป็นแบบตะวันตกใช้ใบแขวนแบบจีน และเรือสำเภาซึ่งมีเรือขนาดลิ้นใบ เรือเกล่านลิ้นใบเรือที่ใช้ใบขงสน

ในระยะต่อมาอีกสองสมัย บรรดาเรือที่ซื้อผู้ตามชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ได้เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมมากมาย สมุทการเรือเล่มนี้ได้จำแนกเรือต่างๆ ออกเป็น ๔๒ ชนิดด้วยกัน เป็นเรือที่ใช้เครื่องยนต์สี่ ๑๖ ชนิด ซึ่งในจำนวนนี้จะเป็เรือ ๑๓-๑๔ ชนิด เป็นส่วนใหญ่ เรือประมงและเรือสินค้าที่ใช้เครื่องยนต์ จะมีรูปร่างลักษณะที่แตกต่างออกไปถึงยู่ถึงชนิดใหม่ ๆ และความเจริญก้าวหน้าของประเทศไทย โดยไม่เหลือเค้าเรือแบบดั้งเดิมไว้เลย อย่างไรก็ตามเรือแบบเก่าก็ยังล้นเหลืออยู่บ้างไม่มากนัก และมักจะมีการเปลี่ยนแปลงรูปร่างลักษณะตัวเรือ หรือการใช้ชื่อของเรือเสียใหม่ แต่ก็ยังแสดงเอกลักษณ์เฉพาะเดิมของเรือไทยว่าไม่เหมือนกับเรือของประเทศอื่น ๆ

วิวัฒนาการและอิทธิพลที่ได้รับ

เรือต่างๆ ในประเทศไทยได้มีการเปลี่ยนแปลงรูปโฉม ความถนัดไปกับวิวัฒนาการของประเทศ โดยนิยมขนบธรรมเนียมประเพณีดั้งเดิมที่พยายามต่อต้านขนบธรรมเนียมประเพณีของต่างชาติที่ลอบรับเข้ามาอย่างเข้มแข็ง ประกอบกับการเลือกรับเอาอิทธิพลความเจริญก้าวหน้าของชาติเจ้าไว้ด้วย

เมื่อตัวช่วยประเทศไทยมีกำเนิดขึ้นมาทางตอนใต้ของประเทศจีน และได้รับพื้นฐานทางพระพุทธศาสนาจากประเทศอินเดีย จึงทำให้ได้รับ อิทธิพลจากชาติทั้งสองมารวมกันเป็นวัฒนธรรมประเพณีของตนเอง โดยจะเห็นได้จากสถาปัตยกรรม ภาษา ขนบธรรมเนียมประเพณี แบบแผนและลักษณะต่างๆทางมนจะเป็นของตนเองโดยที่เรื่องนี้ในบางที่จะดูเหมือนว่ามีส่วนคล้ายคลึงกับประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีชนหลาย

Origin and Evolution of Thailand Boats

evolution of Thailand boats. The influences of modern technology are quite apparent, but the question of whether the peaked lugsail, double quarter rudders, and pointed, double-ended hull, with extended stem and sternpost, are borrowed or indigenous has no historical answer. It can only be assumed that, like other artifacts, they are the product of native tradition modified by foreign influence. Figure 1 shows the basic cultural and commercial expansions which influenced Thailand boats.

The region which is now Thailand lay between two ancient civilizations, the Indian and the Chinese. Both had become expanding empires by 200 B.C., long before Rome rose to dominate Europe and the Mediterranean.

By 500 A.D., when the populations of the Nanchao section of southern China were moving south to form the present T'ai, or Thai, people, the Indianized State of Funan controlled nearly all of Indochina (modern Vietnam, Laos, and Cambodia), and island empires of Indian origin were arising in Indonesia.⁽²⁾

ชาติหลายศาสนา และมีขนบประเพณีต่างๆ กันเข้ามารวมกัน โดยมีความรู้สึกและคามมุ่งหมายร่วมกันในอันที่จะสร้างสรรค้ทุกสิ่งทุกอย่างขึ้นมาโดยเรียกว่า "อเมะกันตามแบบฉบับ"

ความเปลี่ยนแปลงต่างๆ อันเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทางการเมือง ภูมิศาสตร์ และวัฒนธรรมที่ได้สร้างความเจริญให้แก่ประเทศไทยจนถึงปัจจุบันนี้ จะมีหลักฐานจารึกไว้ในประวัติศาสตร์มาอย่างน้อยที่สุดในช่วงระยะเวลาหนึ่งพันปี แต่ไม่มีหลักฐานใดๆ ที่แสดงถึงวิวัฒนาการของเรือต่างๆ ในประเทศไทยเลย เมื่ออิทธิพลของวิชาการทางเทคนิคสมัยใหม่ได้ปรากฏขึ้นมา อาทิเช่น ใบแฉวนชนิดที่มีมุมบนข้างหนึ่งแหลม (ขอบด้านข้างของใบมีขนาดประมาณ ๑:๕) หางเสือเรือเรือที่มั่วท้ายแหลมคล้ายกัน และทวนหัวทวนท้ายขึ้นขึ้นมาเหล่านี้ ก็จะต้งเป็นคำถามขึ้นมาว่าเหตุใดจึงเป็นเช่นนั้น ก็จะไม่สามารถหาคำตอบที่ถูกต้องจากประวัติศาสตร์ได้เลย แต่ก็พอที่จะสันนิษฐานได้เช่นเดียวกับคิดอันอื่นๆ ว่าเป็นการกระทำตามประเพณีนิยมเดิม ซึ่งมีการดัดแปลงให้กล้อยไปตามอิทธิพลของต่างชาติบ้าง รูปที่ ๑ แสดงให้เห็นการขยายตัวทางวัฒนธรรมดั้งเดิมและการถ่ายโอนอิทธิพลต่อเรือต่างๆ ในประเทศไทย

รูปที่ ๑ อิทธิพลที่มีต่อวิวัฒนาการของเรือในประเทศไทย

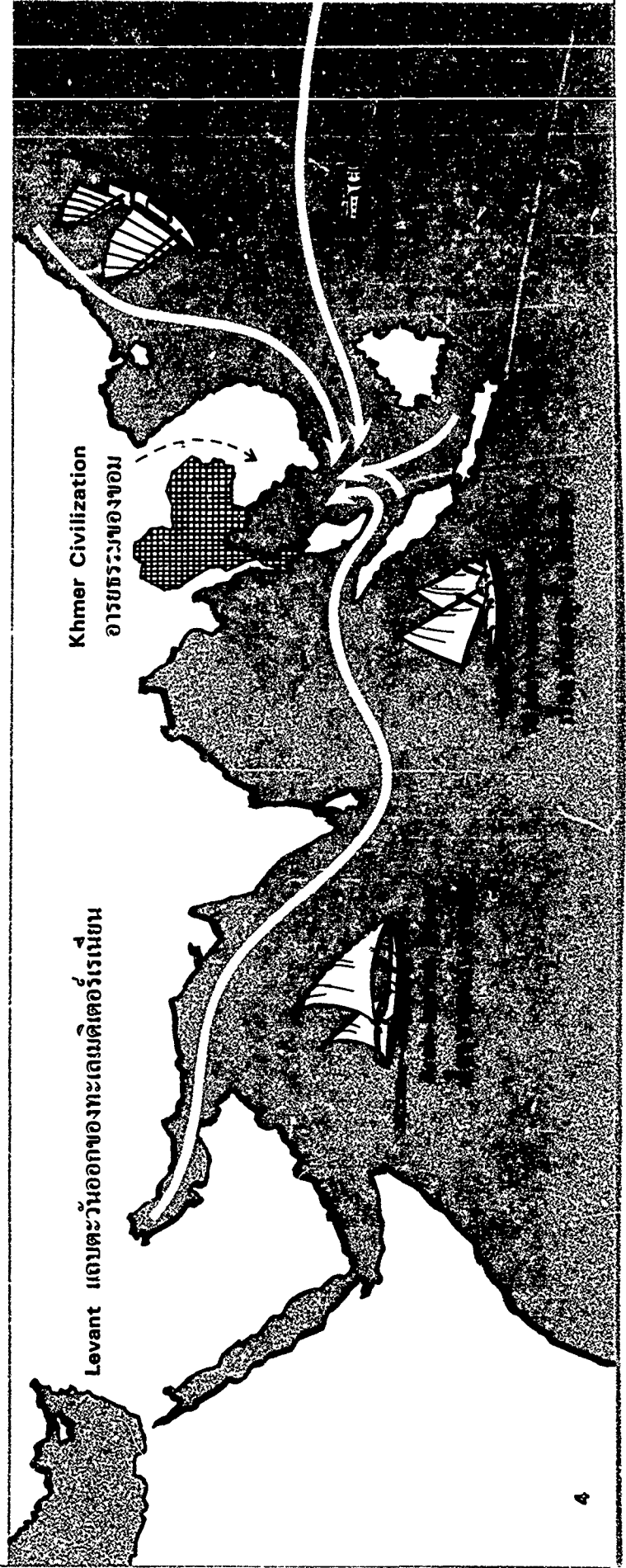


Figure 1. Influences on Thailand Boat Evolution

กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่างในประเทศไทย

By 1000 A.D. a vast maritime traffic was flowing between India and China. At the same time the Islamic Arab empire, in full flower in the Near East, had established flourishing trade routes and commercial centers in India, Southeast Asia, and China.⁽³⁾

These considerable streams of commerce and culture were funneled through the Straits of Malacca, and the Thai vessels of the Gulf must have had long and continuous contact with those of Arabia and India.

While Arab and Indian seafaring merchants first brought foreign trade to China, this trend was reversed during the later Ming and Ch'ing dynasties (1400-1300 A.D.) when the huge, seagoing, Chinese junks were a common sight as far west as the Red Sea. The chief western trade route followed the Indo-Chinese coast, up the Gulf of Thailand, and down the Kra Peninsula to the Malacca Straits.⁽⁴⁾

Western influences first penetrated Southeast Asia's maritime pattern with the arrival of the Portuguese about 1500. They were followed by the Spanish, Dutch, French, and English, bringing commerce, culture, and colonialism.

Now, in our own time, the American program of economic, military, and technological assistance has become an influence of great import on Thailand's fishing and commercial vessels.

ต้นแบบต้นแบบที่ประเทศไทยในปัจจุบันนี้ ตั้งอยู่ระหว่างประเทศอินเดียและจีนซึ่งมีความเจริญรุ่งเรืองมาตั้งแต่โบราณ ประเทศทั้งสองนั้นอาณาเขตแต่ไปศตวรรษตั้งแต่ต้นขั้ว ๒๐๐ ปีก่อนคริสตกาล (ประมาณ พ.ศ. ๓๔๓) ซึ่งเป็นสมัยก่อนที่โรมันยึดครองทวีปยุโรป และทะเลเมดิเตอร์เรเนียนเสียอีก

ราว พ.ศ. ๑๐๔๓ ทุเลเบงในแคว้นน่านเจ้าซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของประเทศจีนได้อพยพลงมายังใต้เพื่อตั้งถิ่นฐานเป็นชาวไต หรือไทยในปัจจุบันนี้ ประชาชนของรัฐบาลนี้ซึ่งเป็นผู้ที่อาศัยได้ครอบครองเกือบตลอดคาบสมุทรอินโดจีน (ปัจจุบันนี้คือประเทศไทย เวียดนาม ลาว และเขมร) รวมกลุ่มจะต่าง ๆ ที่เป็นจุดเริ่มต้นของจักรวรรดิอินโดจีน ซึ่งได้สถาปนาเป็นประเทศอินโดจีน(๒)

ราว พ.ศ. ๑๕๕๓ มีการติดต่อกันทางทะเลอย่างกว้างขวางระหว่างประเทศอินเดียและจีน ในขณะเดียวกันจักรวรรดิอาหรับก็มีอิทธิพลตามทิศทางที่ลึกลงสู่เมืองจีนทางตะวันออกไกล มีการเปิดเส้นทางเดินเรือค้าขาย และมีศูนย์กลางที่อยู่ประเทศอินเดีย ประเทศทางแถบตะวันออกเฉียงใต้ของเอเชียและประเทศจีน(๓) ซึ่งนับว่าเจริญรุ่งเรืองมาก

มีการค้าและการเผยแพร่วัฒนธรรมอย่างแพร่หลายผ่านเส้นทางช่องแคบมะละกา บรรดาเรือไทยที่อยู่ที่เรียกว่าไทยคงจะคงจะมีการติดต่อกับเรือต่าง ๆ ของชาวอาหรับ และชาวอินเดียอยู่เสมอนับเป็นเวลาช้านานมาแล้ว

ในขั้นแรกพ่อค้าชาวอาหรับและชาวอินเดีย ได้เดินเรือเป็นระยะทางไกลไปสู่ประเทศจีน เพื่อนำสินค้าจากต่างประเทศเข้าไปขาย แต่ต่อมาในสมัยราชวงศ์หมิงและราชวงศ์ชิง (พ.ศ. ๑๕๔๓ - ๒๓๕๓) การค้าขายดังกล่าวได้ลดน้อยลงไป เพราะมีเรือสำเภาจีนขนาดใหญ่ที่สามารถเดินทะเลได้อย่างแพร่หลายมากขึ้น และเดินไปทางตะวันตกจนถึงทะเลแดง เส้นทางเดินเรือที่ชาวไปทางภาคตะวันตกก็ตั้งอยู่ที่ใต้แก่ง ซึ่งทะเลของคาบสมุทรอินโดจีนนั้นผ่านทางอ่าวไทย และลงไปทางแหลมมลายูถึงช่องแคบมะละกา(๔)

ประมาณ พ.ศ. ๒๐๕๓ เมื่อชาวโปรตุเกสเข้ามาถึง ทำให้ชาวตะวันตกมีอิทธิพลทางทะเลเช่นในเอเชียอาคเนย์เป็นครั้งแรก และต่อจากนั้นก็มาที่ชาวสเปน ฮอลันดา ฝรั่งเศส และอังกฤษตามเข้ามา โดยนำการค้า วัฒนธรรม และลัทธิการแสวงหาเมืองขึ้นมาด้วย

ในปัจจุบันนี้โครงการทางเศรษฐกิจ ทางทหาร และโครงการช่วยเหลือทางวิชาการ เทคนิคของสหรัฐอเมริกา นับว่าเป็นอิทธิพลที่กว้างไกลยิ่งขึ้นต่อบรรดาเรือประมงและเรือสินค้าของประเทศไทยอย่างมาก

เรือแบบอาหรับผสมอินเดีย

เรือใบของอียิปต์ในสมัยโบราณมีลักษณะหัวท้ายเรียว ใช้ใบเขวรูปสี่เหลี่ยมขั้วรี และเป็นเรือที่ขับได้ทั้งกลางวันและกลางคืนในบรรดาเรือต่าง ๆ ที่ใช้ใบเขวตามแถบฝั่งทะเลเมดิเตอร์เรเนียน แม้จะไม่ใช้เรือแบบดั้งเดิมก็ตาม ชาวต่างชาติที่ประสบความสำเร็จทางทะเลในแถบทะเลเมดิเตอร์เรเนียน เช่น โฟนิเชีย เปอร์เซีย กรีก และโรมัน นิยมใช้ใบเขวตามรูปสี่เหลี่ยมขั้วรีนี้มาก

ใบเขวทะเลอาหรับนิยมใช้ใบรูปสามเหลี่ยม เข้างว่าชาวอินเดียนับเป็นผู้คิดขึ้นและต่อมาชาวอาหรับได้นำเอามาใช้

Origin and Evolution of Thailand Boats

The Arab-Indian Dhow

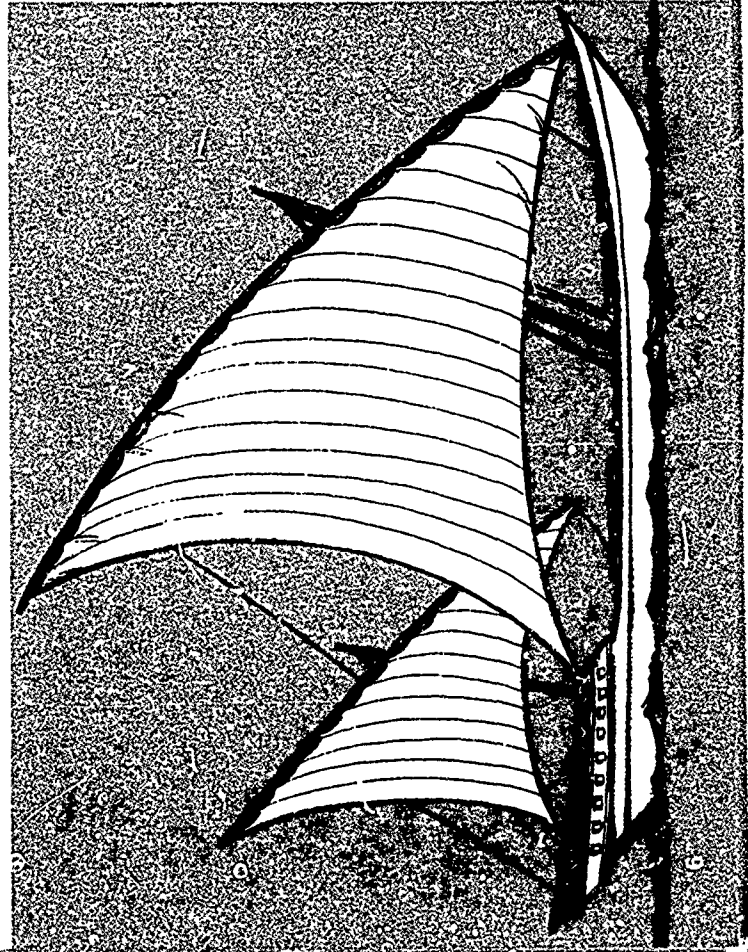
The ancient Egyptian sailing canoe, a long double-ender with square lugsail, was at least the predecessor, if not the ancestor, of all Levantine types. The square lugsail remained on the vessels of succeeding maritime nations in the Mediterranean: Phoenician, Persian, Greek, and Roman.

In the Arabian Sea, however, the lateen—a triangular lug—became the principal sail type. Probably invented by the Indians, it was later adopted by the Arabs.

A few centuries after the beginning of the Christian era, the Arab-Indian "dhow" became the dominant boat type throughout the Red Sea and Indian Ocean, and it has remained so to this day.

Rigged with one or more big lateen sails, the dhow has a pointed overhanging bow, raked transom stern, and considerable sheer rising to a high poop (Figure 2). It is this type in its many variations which carried the Indian and Near East trade to China through the Straits of Malacca.

Figure 2. Arab-Indian Dhow รูปที่ ๒ เรือแบบอาหรับผสมอินเดีย



ราว ๒-๓ ศตวรรษหลังคริสต์ศักราช (ค.ศ. ๑๔๓-๑๔๓๓) เรือแบบอาหรับผสมอินเดีย^๑ ได้กลายเป็นเรือที่ใช้กันตลอดทะเลแดงและมหาสมุทรอินเดีย และยังคงใช้สืบเนื่องกันมาจนทุกวันนี้^๒

เรือแบบนี้ใช้ใบรูปสามเหลี่ยมขนาดใหญ่เพียงใบเดียวหรือหลายใบ หัวเรือมีลักษณะแฉกและยื่นออกไป ท้ายเรือเป็นรูปตัดเฉียงและลาดชันไปหาตดท้ายก (ดูรูปที่ ๒) เรือชนิดนี้มีรูปร่างต่าง ๆ กัน ใช้ติดต่อกันชายระหว่างประเทศอินเดียและประเทศทางตะวันออกใกล้กับประเทศจีนโดยผ่านทางช่องมะละกา

เรือแบบมลายู

ในแถบประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย และหมู่เกาะอินโด-แปซิฟิก บางครั้งจะพบว่ามีการใช้เรือที่ตัวเรือและใบมีรูปร่างแปลกและพิสดารมากที่สุด

เรือแบบมลายูที่ใช้กันโนแบบต่าง ๆ โดยทั่วไปนั้น หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ตัวเรือมีรูปร่างแหลม ทวนหัวทวนท้ายมีลักษณะโค้งงอจนขึ้นมาหรือไม่ขึ้นมาตรง ๆ อย่างมากทีเดียว (ดูรูปที่ ๓) และมีประทุนค่อม ๆ ทำด้วยวัสดุที่เป็นเสี้ยนสานกัน

กาสันได้กล่าวไว้ว่า สิ่งที่เกิดขึ้นที่สุดก็คือ ใบเขวน ใบเขวนใบนี้ใช้กันทั่วไปในย่านอินโดนีเซีย เช่นเดียวกับใบรูปสามเหลี่ยมที่ใช้กันทั่วไปในแถบตะวันตกของมหาสมุทรอินเดีย และใบเขวนแบบนี้ยังใช้กับเรือใบไทยและเวียดนามอีกด้วย

ใบเขวนดัดแปลงมาจากใบรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสของอียิปต์โบราณ และใบรูปสามเหลี่ยมของเรือแบบอาหรับผสมอินเดีย แต่ใบเขวนนี้ก็เดิมมาจากที่ใดยังไม่ทราบแน่ นอกจากจะสันนิษฐานเอาเองว่า เมื่อเป็นใบที่ใช้กับแพรหลายในย่านมาเอเซียภาคนี้เช่นนั้นก็คงจะวิวัฒนาการมาจากใบรูปสามเหลี่ยมนั่นเอง ใบเขวนนี้เก่าแก่มาก โดยจะสังเกตได้จากงานแกะสลักแบบชาวชาวโบโรเนออร์ (ประมาณ พ.ศ. ๑๓๕๘) ซึ่งปรากฏว่ามีใบเขวนแบบนี้ใช้อยู่ในปัจจุบันเช่นเดียวกัน

ชาวยุโรปเริ่มรู้จักใช้ใบเขวนมาตั้งแต่ศตวรรษที่ ๑๖ ใบเขวนชนิดห้อย (มุมล่างของใบไม่ผูกติดกับโคนเสา) ที่ใช้กันอยู่ในแถบเอเชียอาคเนย์นี้มีรูปร่างต่าง ๆ กัน บางทีก็เกือบจะเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส บางทีมีส่วนกว้างของใบเกือบเป็น ๒ เท่าของส่วนสูง และบางทีก็มีมุมบนข้างหนึ่งแหลม ขอบข้างของใบด้านที่อยู่ติดเสาซึ่งคล้ายกับใบรูปสี่เหลี่ยมมุมแหลมที่มีขอบข้างทั้งสองด้านประมาณ ๑:๕ หรือใกล้เคียงกับใบรูปสามเหลี่ยม แต่ไม่ว่าใบเรือจะมีรูปร่างอย่างไรก็ตาม เพลาน (เพลอาอันธา) ของใบจะแขวนอยู่กับเสากระโดง และขอบล่างของใบจะติดอยู่กับเพลาล่าง (เพลาดามัน) และที่มุมล่างของใบด้านใกล้เสาจะผูก

กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่างๆในประเทศไทย

The Malayan Prau

In Malaysia and Indonesia, and indeed in all of the island countries forming the Indo-Pacific archipelago, are found perhaps the most astonishing and imaginative of all hull and sail shapes.

The Malayan prau (or prahu, meaning "boat"), while appearing in a profuse variety of styles, is basically a double-ended, sharp-pointed hull with either curved overhanging stern and stern, or straight, greatly extended stern and stempost (Figure 3). Its coach roof cabin is made of fiber matting.

Most significant of all is the lugsail, which, according to Casson, is as typical of Indonesian waters as is the lateen of the western Indian Ocean. It is also typical of the sailing boats of Thailand and Vietnam.

The lugsail is a cross between the square sail of the ancient Egyptians and the Arab-Indian lateen. Its origin is unknown, but it is just as probable that it is indigenous to the waters of Southeast Asia as that it was a later variant of the lateen. Its antiquity is proved by Javanese sculptures of the Borobudur (about 775 A.D.) which show the lugsail in the same form as it is used today.

The lugsail was not introduced into Europe until the 16th century. The balanced lugsail of Southeast Asia takes many different shapes. Sometimes it is almost square, sometimes nearly twice as wide as it is high, and sometimes it is so strongly peaked, and the luff so short, that it resembles a settee sail, or even a lateen. But whatever its shape, its yard is balanced from the mast, and the foot is laced to a yard which may or may not be secured to the mast at the tack.

The prau is further distinguished by its quarter rudders, the most ancient of all steering methods and represented on Egyptian wall paintings in 3000 B.C.

The basic prau design has little in common with the "flying prau", or Malay pirate craft, which achieved notoriety in the 18th century when a reputed 250 vessels from the Sooloo and Mindanao Islands alone preyed on the maritime commercial traffic of Southeast Asia.⁽⁹⁾ These ships, sometimes of 30 tons, were keel vessels with stern rudder, overhanging poop, and long bowsprit. They looked much like Chinese junks and were often rigged with Chinese lugsails (Figure 4).

The pirate ships have vanished, but the flying prau remains as a cargo vessel.

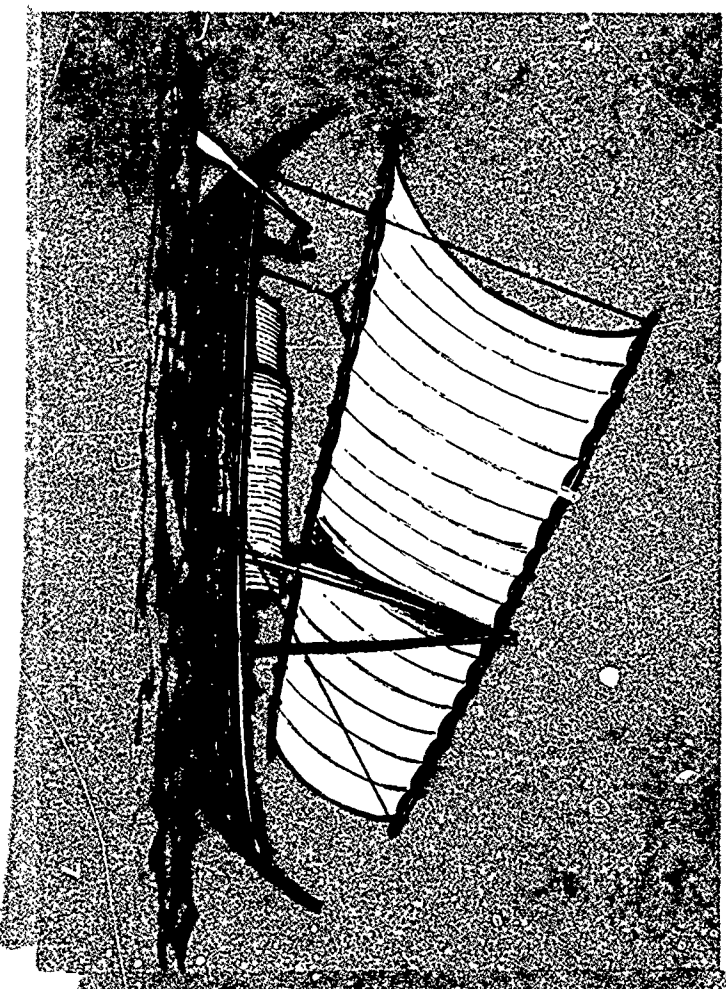
ชนิดกบฏอนศาหรือไม้ก้ำใต้

เรือแบบมลายูนั้นขื่อนำส่งแก่ศอขู่กบฏการหนึ่งก็คือ ใช้ทางสี่อชนดทอขู่ทางส่วนท้ายเรือกราบยาวหรือการกราบซึ่ง ส่วนมากมีสองอัน ปลายบนสุดคือกบฏที่ทางเรือซึ่งเป็นการถือท้ายเรือแบบดั้งเดิมที่สุด และมีแสดงขู่ตามกาเผ่าเผ่าแห่งของขู่ได้ในปี ๓,๐๐๐ ปี ก่อนคริสตศักราช

เรือแบบมลายูที่ใช้กันเป็นมาศฐาน มีส่วนคล้ายกับเรือ "Flying Prau" หรือเรือโจรสลัดมลายูซึ่งมีชื่อเสียโด่งดังเมื่อราวศวรรษที่ ๑๘ ขู่เพียงเล็กน้อย เรือโจรสลัดนี้ได้ทำการปล้นเรือค้าขายที่มาจากเกาะชูลู และเกาะนิโคบาจำนวน ๒๕๐ ลำตามเส้นทางเดินเรือของเอเชียอาคเนย์(๕) เรือเหล่านี้บางลำมีขนาด ๓๐ ตัน เป็นเรือที่มีกระดูกงูและใช้ทางสี่อชนดติดตรงทวนท้ายเรือ มีคอกท้ายกท้ายเรือขุ่นออกไป มีเสาขู่หรือขู่ยาวลักษณะคล้ายเรือดำกานันมากและมักใช้ใบแบบขุ่นอีกด้วย (ดูรูปที่ ๔)

ใบปัจจุบันเรือโจรสลัดแบบนี้ได้สูญไปหมดแล้ว แต่เรือแบบ Flying Prau ขุ่นที่เหลืออยู่เป็นเรือสินค้า

Figure 3. Typical Malay-Indonesian Prau รูปที่ ๓ เรือแบบมลายูผสมอินโดนีเซีย



Origin and Evolution of Thailand Boats

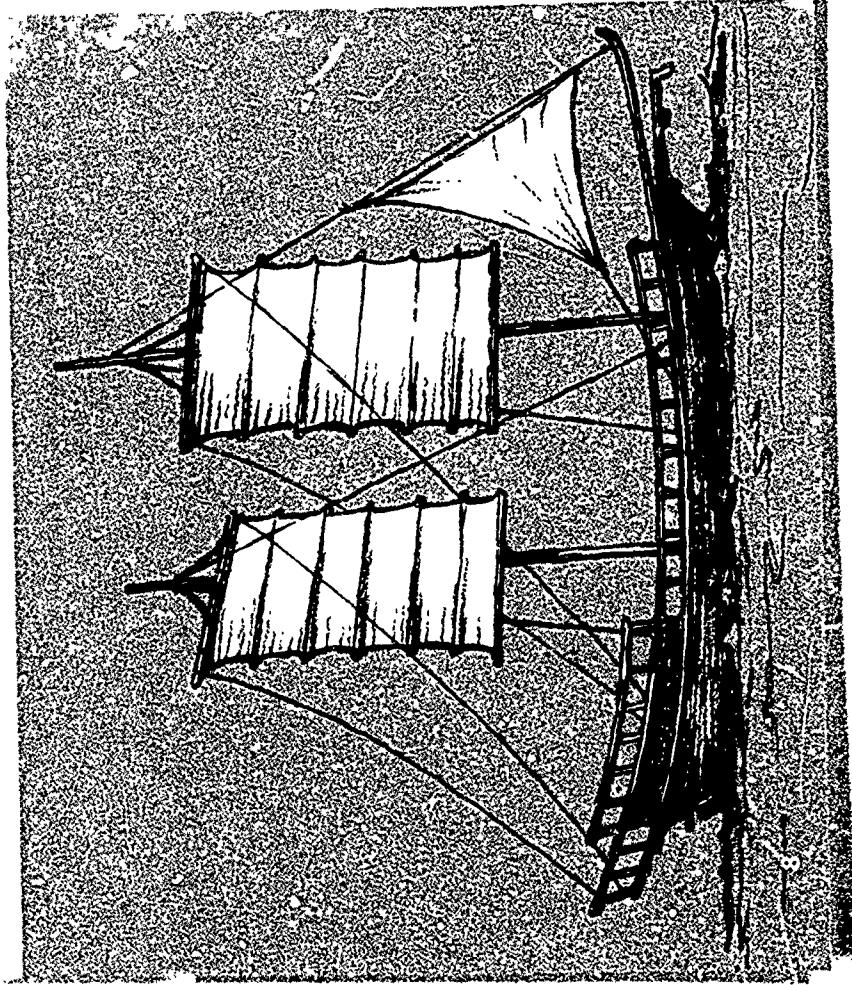
The Chinese Junk

High overhanging stern, low bow, and huge, fanlike, fully battened lugsails: these are the traditional characteristics of the classic Chinese junk. But the Chinese lugsail is found on many hull types in Southeast Asia, and sampans have overhanging poop decks and battened sails. Some junks have inboard engines and no sails, while others are rigged with standing lugsails.

Few definitions of the word "junk" agree, and nearly all are misleading. Webster's *New International Dictionary* says that "junk" derives from the Portuguese "junco", which is in turn a corruption of the Javanese "jon", and means vessels characteristic of Chinese and neighboring waters, "having as common features bluff lines, very high poop and overhanging stern, little or no keel, and pole masts usually high, carrying lugsails with battens running entirely across".

Figure 4. Malay "Flying Prau"

รูปที่ ๔ เรือ "Flying Prau" ของมลายู



This definition would eliminate the junks of southern China, which have round, pointed lines rather than bluff, as well as all vessels native to South Vietnam, Cambodia, and Thailand which also have no bluff lines and, in many cases, unbattened lugsails, standing lugsails, or no sails.

According to Wiens,⁽⁶⁾ "junk" comes from "djong", a Malay word meaning "sailing craft".

เรือสำเภาจีน

เรือสำเภาจีนแบบต่างๆ ไปมัทยเรือสูงและยื่นออกไป หัวเรือดำไว้ในเขวามชนิดที่มีพรานใบ (ก้างใบ) ซึ่งมีลักษณะคล้ายพัดขนาดใหญ่ ใบเขวามแบบจีนนั้นมีใช้กับเรือต่างๆ หลายชนิดในแถบเอเชียอาคเนย์ และถ้าเป็นเรือสำเภาจะมีดาดฟ้ายกท้ายเรือ และใช้ใบชนิดที่มีพรานใบ เรือสำเภาบางลำก็ติดเครื่องยนต์และไม่ใช้ใบ ส่วนเรืออื่นๆ ใช้ใบเขวามชนิดตั้ง (ขอบล่างของใบทั้งทางหนึ่งผูกยึดกับโคนเสา)

มีกำนันขามที่ถูกต้องเกี่ยวกับเรือสำเภาอยู่เพียงไม่กี่อัน ในพจนานุกรมเล่มใหม่ของ เวบสเตอร์เขียนไว้ว่า คำว่าเรือสำเภา "junk" มาจากภาษาโปรตุเกสว่า "junco" ซึ่งแผลงมาจากภาษาชวาว่า "jon" หมายถึงเรือที่มีลักษณะคล้ายกับเรือที่ใช้กันอยู่ในน่านน้ำจีน และประเทศใกล้เคียงซึ่งมีรูปร่างแบน ก้างก้นสูงมาก และท้ายเรือยื่นออกไป ส่วนกระดุกงูเล็กหรือไม่มีเลย เสากระโดงมีสูง และใช้ใบเขวามที่มีพรานใบขามขวาง ขาวตลอด กำนันขามนี้ไม่รวมถึงเรือสำเภาทางแถบภาคใต้ของประเทศไทยซึ่งมีรูปร่างโค้ง เรือว ไม่มีส่วนคล้ายกับเรือแบบดั้งเดิมของเวียดนามใต้ เขมร และประเทศไทย ที่มีรูปร่างไม่แบนและลักษณะอื่นๆ ที่คล้ายกันอีกหลายอย่าง ส่วนมากใช้ใบเขวามอ่อน (ไม่มีพรานใบ) ใบเขวามชนิดตั้งหรือไม่ใช้ใบเลย

เวบส์(๖) ได้กล่าวว่า คำว่า "junk" มาจากคำว่า "djong" ในภาษามลายู แปลว่า "เรือใบ"

กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่างๆในประเทศไทย

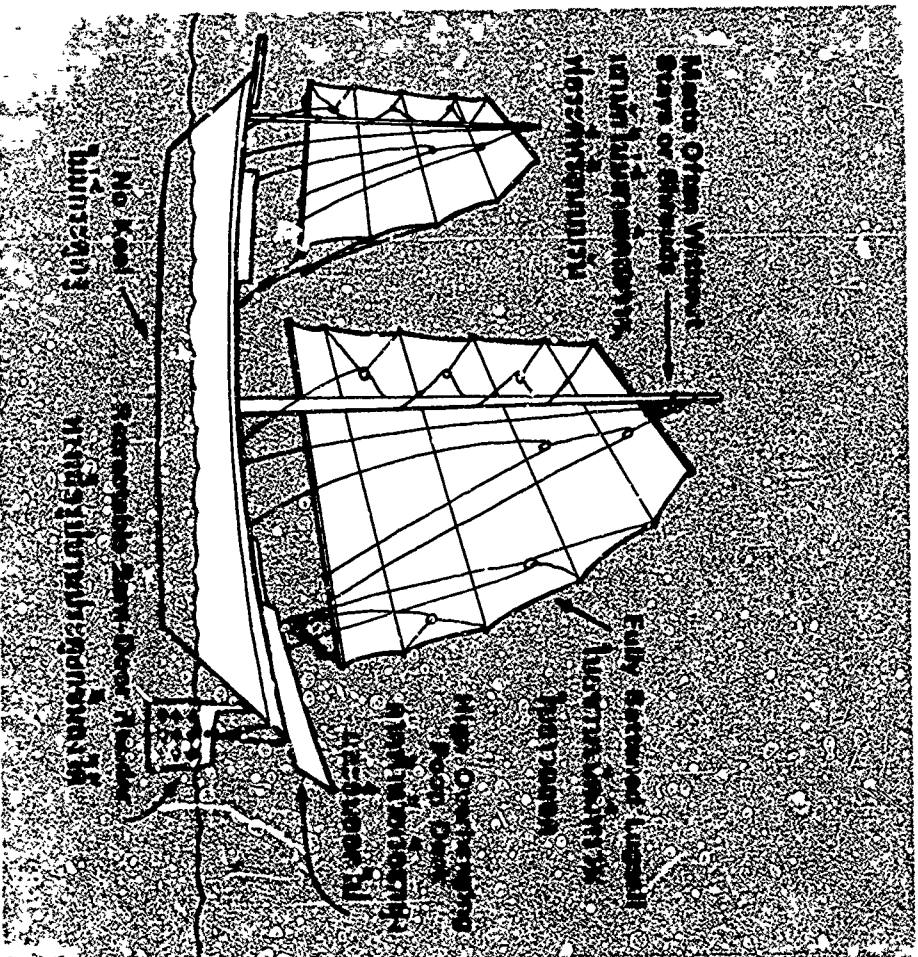
The controversy is further enlivened by the attempt to distinguish between "junks" and "sampans". Hornell⁽⁷⁾ has gone to considerable scholarly lengths to show that the "sampan", like the "junk", had its origins in the raft rather than the dugout ("sampan" being a Chinese word meaning "three planks") and is therefore a small "junk". A Chinese definition from the Upper Yangtze calls a "sampan" any boat too narrow to hold a water buffalo standing athwartships. Worcester⁽⁸⁾ more to provide a useful distinction than to resolve the controversy, uses 9 m ("30 feet") length overall as the dividing line between "junks" and "sampans".

Characteristics of the Chinese Junk

The Chinese junk is difficult to define because it is the sum of many unique features of design, construction, rigging, and operation. Moreover, there is not one, but rather many types of Chinese junks. The graceful, crescent shape of the double-ended, Ningpo fishing boat has little in common with the blocky, clumsy hull of a big Fukhien Trader. In general, southern Chinese junks have a sharp, pointed bow, a round hull, and deep draft for navigating in deep water along rocky coasts. Northern Chinese junks, built for shallow rivers and sand banks, have a bluff (blunt or boxlike) bow and flat bottom. Figure 5 shows the characteristic Chinese junk features.

จีนยังมีอยู่มากมายหลายชนิด เรือประเภทของชาวจีนเป็นหัวเรือท้ายเรือลักษณะคล้ายกัน และรูปร่างตัวเรือใกล้เคียงกันด้วยตอน ส่วนเรือชนิดนี้ของชาวฟุกเจี้ยนรูปร่างใหญ่โตเกาะทะเลเรือทั้งสองชนิดมีส่วนคล้ายกันอย่างมาก โดยทั่วไปเรือประเภทนี้ใช้ของจีนที่มีหัวเรือแหลม ตัวเรือโค้ง และกินน้ำลึก เหมาะที่จะใช้เดินในน้ำนิ่งๆ ที่มีสิ่งขึ้นหิน ส่วนเรือประเภททางภาคเหนือของจีนนั้นต่อขึ้นมาเพื่อใช้เดินตามแม่น้ำต้นๆ ที่มีสิ่งขึ้นทราย จึงมีหัวเรือป้าน (รูปปร่างคล้ายหีบ) และยกอบแบน ซึ่งได้แสดงรูปร่างลักษณะ ของเรือต่างกันในรูปที่ ๕

Figure 5. Characteristics of the Chinese Junk
รูปที่ ๕ ลักษณะของเรือต่างถิ่น



มีการโต้แย้งกันถึงข้อแตกต่างระหว่าง "เรือลำเก่า" กับ "เรือลำใหม่" ฮอว์เนลล์^(๗) ผู้ที่ศึกษาเรื่องนี้มาเป็นเวลานานกล่าวว่า "เรือลำใหม่" ก็เหมือนกับ "เรือลำเก่า" ซึ่งได้ตัดแปลงมาจากแบบมากกว่าเรือชุด ("ลำใหม่") เป็นลักษณะที่ "ไม่กระดาน ๓ แผ่น" ซึ่งต่างจากเรือชุดที่ได้ว่าเป็นเรือลำเก่าขนาดเล็ก ลักษณะของจีนซึ่งได้มาจากความเชื่อเท่านั้น นักกล่าวว่า "เรือลำใหม่" เป็นเรือที่ขนาดแถบมากจนไม่สามารถจะปล่อยลงไปในช่องลำเรือได้ วอร์เชสเตอร์^(๘) ได้ให้ข้อแตกต่างระหว่างเรือทั้งสองชนิดเป็นการเพิ่มเติมอีกโดยให้ถึงความยาวของเรือขนาด ๕ ม. (๓๐ ฟุต) เป็นการแบ่งระหว่าง "เรือลำเก่า" กับ "เรือลำใหม่"

ลักษณะของเรือต่างถิ่น

เนื่องจากเรือต่างถิ่นมีรูปร่างลักษณะที่สมกันหลายอย่างทั้งแบบของเรือ การต่อเรือ ลักษณะปลาย และการใช้帆 จึงเป็นการยากที่จะกำหนดกันไปได้ ซึ่งกล่าวถึงเรือต่างถิ่น

Origin and Evolution of Thailand Boats

Hull Construction

The Chinese junk hull is keelless and frameless. European ships are constructed by first laying a keel, scarfing stem and sternpost to it, fastening curved ribs transversely to this longitudinal spine, and covering the framework with planking. In contrast, the Chinese junk hull consists of planking fastened around solid, transverse bulkheads. It is thus a shell divided into a series of watertight compartments by bulkheads.

Hull Design

The keelless, flat-bottomed, Chinese junk hull can sail the shallowest waters without grounding. And if it runs aground, it remains upright. This type of hull makes for easy maintenance and repair, since the vessel does not have to be careened or put into dry dock.

The high, overhanging poop not only gives the helmsman a clear view across the decks but also makes the vessel lie easier to the wind in a gale. The high stern acts as a weather vane and also prevents the ship from being "pooped" in a heavy, following sea. Some small Chinese junks have an open stern which ships water in a rough sea, giving additional ballast to keep the bow up and the stern steady.

The Rudder

Having no keel, the Chinese junk is a poor sailer to windward. This fault is counteracted by its ingenious, retractable rudder. With the rudderpost free to move up and down in a slotted trunk in the square or rectangular transom stern, the huge, barn-door rudder can be lowered by block and tackle to act as keel. The rudder is often perforated by diamond-shaped holes which reduce its weight and make it easier to turn in the water. Besides the retractable rudder, smaller Chinese junks often have a centerboard, a daggerboard, or leeboards to give more lateral stability.

Sails and Rigging

The Chinese balanced lug is perhaps the most ingenious sail ever devised. Full-length battens permit the sail to be set as flat as the scientifically designed canvas of modern racing yachts, making for good work to windward. Each batten is sheeted at the leach end so that every section of sail can be controlled.

การต่อตัวเรือ

เรือลำเก่าจีนตัวเรือไม่มีกระดูกงูและกง ส่วนเรือแบบยุโรปนั้นต่อโดยวางกระดูกงูก่อน และประกอบทวนหัวและทวนท้ายเข้ากับกระดูกงู ติดกงตงที่มีลักษณะโค้งขวางเพื่อกับแนวตามยาวของกระดูกงู แต่จึงปูไม้กระดานปิดทับลงบนกง แต่ตรงข้ามกับเรือลำเก่าจีนซึ่งตัวเรือจะยึดอยู่ด้วยผังกันท้องตามยาวของเรือ โดยใช้แผ่นกระดานยึดไว้อย่างแข็งแรง จึงเท่ากับเป็นการแบ่งตัวเรือออกเป็นห้อง ๆ และกันน้ำได้ด้วยผังกันท้องค้ำกล่าวแล้ว

การออกแบบตัวเรือ

เรือลำเก่าจีนซึ่งมีลักษณะท้องแบนและไม่มีกระดูกงูนี้ สามารถแล่นในน้ำตื้น ๆ ได้ และหากเคยเห็นก็ยังคงอยู่ได้ ตัวเรือแบบนี้ง่ายในการซ่อมบำรุงและการซ่อมทำ เพราะไม่ต้องเอียงเรือหรือรื้อนำเรือเข้าอู่แห้ง

เนื่องจากมีค้ำค้ำท้ายที่เรือสูงและยื่นออกไป จึงทำให้คนถือท้ายเรือเองเห็นภาพทางหัวเรือได้ชัดเจน เมื่อเกิดลมพายุก็จะช่วยให้เรือหันสู่ลมได้ดี นอกจากนี้ท้ายเรือสูงยังช่วยรับลมและป้องกันคลื่นซัดเข้าเรืออีกด้วย เรือลำเก่าจีนขนาดเล็กลงมาจะมีท้ายเรือเปิดโล่ง จะตักน้ำเข้าเรือเมื่อเวลาใกล้ลมจัด เป็นการช่วยถ่วงเรือทำให้หัวเรือเจียนส่วนท้ายเรือคงเดิม

หางเสือ

โดยเหตุที่เรือลำเก่าจีนเป็นเรือไม่มีกระดูกงู จึงทำให้แล่นก้ำวไม่ได้อาศัยกันน้ำแก้ไขด้วยการพอนทางเรือลงไป หางเสือนั้นมีรูปร่างคล้ายบานประตูกว้างใหญ่ จะใช้รอกช่วยผ่อนลงไปและยึดเอาไว้เพื่อทำหน้าที่เป็นกระดูกงู และแทนหางเรือซึ่งขยับลงได้ภายในห้องรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสหรือรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าที่อยู่ท้ายเรือ ที่แผ่นหางเรือมีก้ำจะเป็รูปร่างรูปสี่เหลี่ยมขนานเป็นขลุ่ย เพื่อให้มีน้ำหนักเบาและหมุนในน้ำได้สะดวกขึ้น เมื่อถ้าภาวจีนขนาดเล็กนั้นนอกจากจะหางเสือที่สามารจตั้งขึ้นลงได้แล้ว ก็ยังมีแผ่นไม้ที่ขึงลงไปหน้าเพื่อป้องกันไม่ให้เรือเซตคไปทางข้างคือ centerboard, daggerboard, leeboard, อีกด้วย

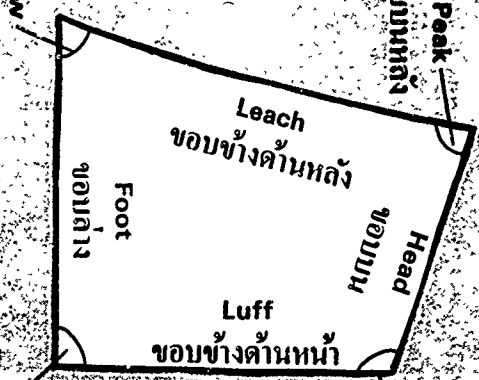
ใบและเชือกเสาศาเพลาใบ

ใบบรรดาใบเรือแบบต่าง ๆ ด้วยกันแล้ว ใบแขวนชนิดที่ย่อย (มุมต่างของใบไม่มีค้ำกับโคนเสาศา) ของจีนดูเหมือนจะใช้การได้ดีที่สุด ใบที่มีพรวนใบ (ก้างใบ) ยาวตลอดความกว้างของ

กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่างในประเทศไทย

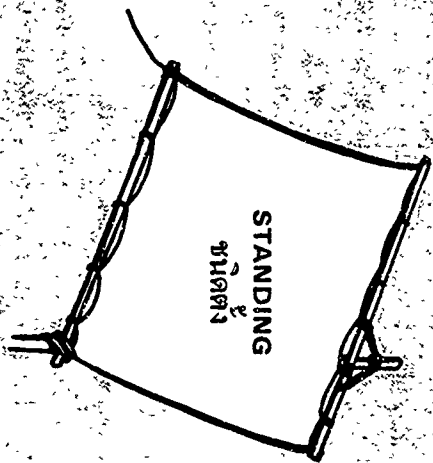
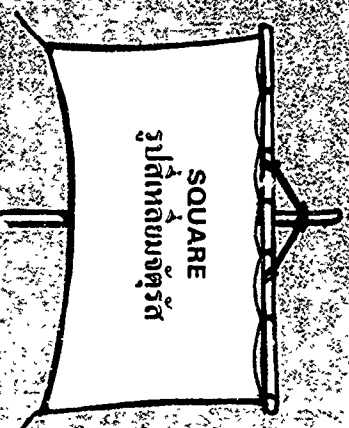
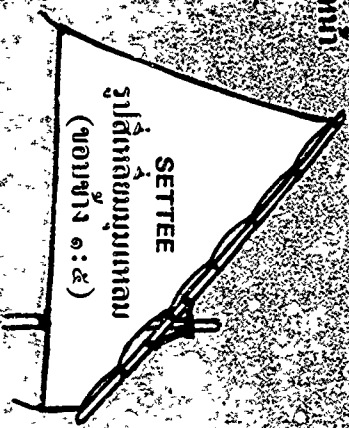
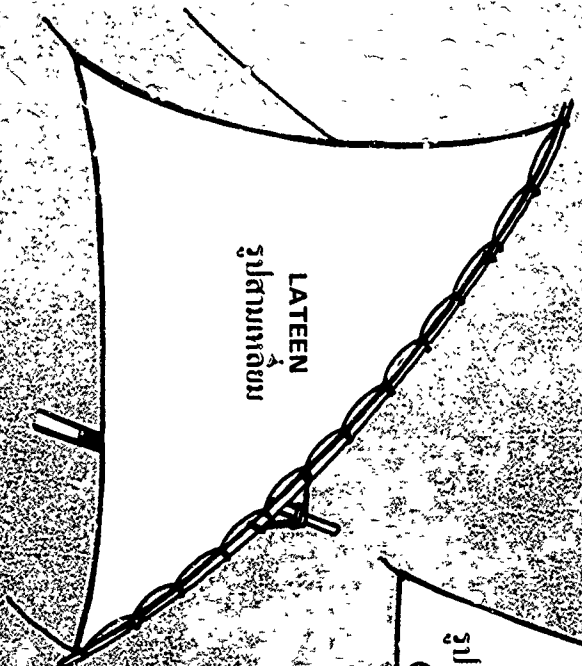
Types of Lugsails

ใบเขวหนชนิดต่าง ๆ



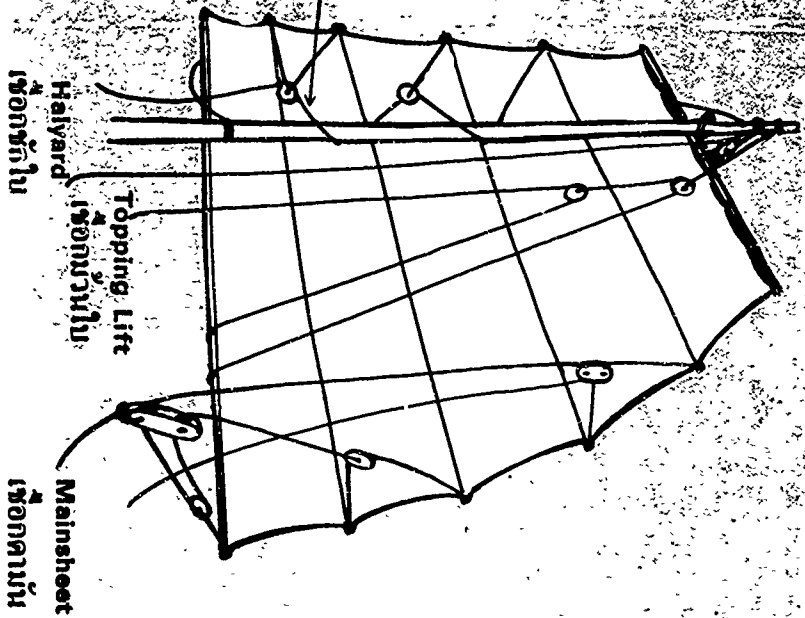
Clew
มุมล่างหลัง

Tack
มุมล่างหน้า



Hauling Parrels
เรือยกของไปกับตา

CHINESE
จีน



Origin and Evolution of Thailand Boats

When sailing close hauled, the peak is made to lie in the same plane as the foot, unlike Western sails where the peak tends to fall away as the mainsheet is hauled tight. No reefing is required to shorten sail in a blow—the main halyard is simply let go and the battens fall down upon one another between the topping lifts like the sections of a Venetian blind. The luff ends of the battens are secured to the mast by a lacing which can also be hauled in or slackened.

Thus the entire rigging is designed to provide complete control over the sail and to distribute its weight evenly down the mast. For this reason the big pole masts do not require stays or shrouds. Without interfering stays the Chinese junk can tack by jibbing rather than by going about and without fear of being dismasted.

The Origin of the Chinese Junk

As curious as the Chinese junk itself is the lack of information about its origin and evolution. Was it invented by the Chinese or borrowed from another civilization? How old is it, and when did its various features first appear? The historical passion for tracing all artifacts back to a single primitive source has yielded no evidence of a prototype "junk". To agree with Hornell that the "junk" was derived from a raft rather than a dugout canoe teaches nothing of its history.

Piétri⁽⁹⁾ refers to an old Chinese text, dating from the 1st century of our era, which claimed that certain "junk" construction techniques were used in ancient times in the Persian Gulf and that the first "junks" were sailed to the China Sea by Persians or Indians. Of course, it is difficult to believe that the Persians or Indians, having invented such a unique sailing vessel, would have abandoned the type so completely as to leave not even an archaeological trace.

The fact is that the "junk" apparently has no antecedents. And in spite of unique sailing qualities, it has never been adopted, either as to rigging or hull, by nations other than its Southeast Asian neighbors: South and North Vietnam, Cambodia, Thailand, Malaysia, and Indonesia. It was once popular in Japan but is no longer. The Chinese lugsail is occasionally, but not generally, found on Philippine craft.

Scanty though they are, the fragments of "junk" history form an astonishing list. Summarized from the research of Bucknell, Hornell, Worcester,

ใบไม้ลักษณะดั้งเดิม เช่นเดียวกับใบของเรือยอทที่ใช้แข่งขันกันในปัจจุบันนี้ ซึ่งจะ ทำให้เด่นกว่าได้ พรวนใบแต่ละอันจะติดกับขอบข้างของใบด้านที่อยู่ห่างเสา หนึ่งเพื่อ ให้บังคับใบได้ทุกส่วน ในขณะที่ใบเมื่อแล่นเล็งลม มุมบนของใบด้านที่อยู่ห่างเสาจะ อยู่ในแนวเดียวกับขอบล่างของใบ ติดกับใบของชาวตะวันตกเมื่อตั้งใบเข้ามามาก ๆ มุมบนของใบดังกล่าวจะสูงขึ้น เมื่อลมแรงก็ไม่ต้องลดใบ คงเพียงเติบใบลงบ้างเท่านั้น เมื่อหย่อนเชือกชักใบใหญ่ลง พรวนใบก็จะลงมากของอัน ๆ กันอยู่ในระหว่างเชือกม้วนใบ เช่นเดียวกับมูลี่หน้าต่าง ปลายพรวนใบด้านที่อยู่ใกล้เสาจะถูกชักไว้กับเสากระโดง การผูกเชือกแน่นหรือผูกหลวม ๆ ก็ได้

การออกแบบเพื่อเสถียรภาพใบทั้งหมดนี้ ก็เพื่อให้สามารถควบคุมใบเรือได้โดยสมบูรณ์และเพื่อกระจายน้ำหนักของใบให้ไปลงที่เสากระโดง ด้วยเหตุผลอันนี้เองเสากระโดงขนาดใหญ่ว่า จึงไม่มีสายยึดสวาย ฟอร์ระดี หรือแบบอื่นใด และเนื่องด้วยเรือสำเภาจีนไม่มีสายยึดเสากะจึงสามารถกลับใบอยู่กับที่ได้อย่างไม่ต้องแล่นตัวงว้าง และไม่ต้องเกรงว่าเสาจะหัก

กำเนิดของเรือสำเภาจีน

น่าประหลาดที่ไม่มีเรื่องราวเกี่ยวกับกำเนิดและวิวัฒนาการของเรือสำเภาจีนเลย และยังไม่เป็นที่เชื่อแน่ว่าชาวจีนเป็นผู้สร้างเรือขึ้นเอง หรือเอาแบบอย่างมาจากชาติอาระอื่น ๆ นอกจากนี้ ยังไม่มีที่ทราบแน่ชัดว่า เรือมีอายุเท่าใดและรูปร่างลักษณะของเรือที่แตกต่างกันนั้นได้เริ่มมีมาตั้งแต่เมื่อใด การศึกษาลึกลับต่าง ๆ ที่มนุษย์สร้างขึ้นในทางประวัติศาสตร์ มิได้ช่วยให้พบหลักฐานใด ๆ เกี่ยวกับ "เรือสำเภา" แบบดั้งเดิมเลย หากจะอาศัยตามความคิดเห็นของฮอร์เนลล์ที่ว่า "เรือสำเภา" นี้วิวัฒนาการมาจากแพมากกว่าเรือชุด ก็จะทำให้ไม่ทราบประวัติของเรือเลย

ปีเอตรี^(๑) ได้อ้างถึงคำบรรยายของชาวจีนที่เก่าแก่เล่มหนึ่ง ซึ่งเขียนขึ้นในคริสต์ศตวรรษที่หนึ่ง กล่าวไว้ว่าเรือยอ "เรือสำเภา" นั้นมีมาแต่สมัยโบราณในอ่าวเปอร์เซีย และชาวเปอร์เซียหรือชาวอินเดียเป็นผู้ใช้เรือเป็นครั้งแรกเพื่อเดินเรือไปยังทะเลจีน ทั้งนี้ก็เป็นการยากที่จะเชื่อได้ว่าชาวเปอร์เซียหรือชาวอินเดียที่ที่ได้ต่อเรือใบขึ้นแล้วจะเลิกแบบอย่างที่ดีมีเสีย โดยไม่ทิ้งหลักฐานในทางโบราณคดีไว้เลย

ข้อเท็จจริงที่ว่าไม่เคยปรากฏหลักฐานใด ๆ ที่เกี่ยวกับ "เรือสำเภา" มาก่อนเลย แม้ว่าเรือจีนจะมีคุณสมบัติในทางแล่นด้วยใบได้ แต่บรรดาชาติต่าง ๆ ไม่เคยนำเอาไปใช้เลย ไม่ว่าจะเป็นเกี่ยวกับเชือกเสถียรภาพใบหรือตัวเรือก็ตาม นอกจากชาติในเอเชียอาคเนย์ได้แก่ สาธารณรัฐเวียดนามใต้และเวียดนามเหนือ ประเทศกัมพูชา ไทย สหพันธรัฐมาเลเซีย และ

กำเนิดและวิวัฒนาการเรือต่างๆในประเทศไทย

Villiers⁽¹⁰⁾, Casson⁽¹¹⁾, Smyth⁽¹²⁾, Landstrom⁽¹³⁾, Donnelly⁽¹⁴⁾, Wells⁽¹⁵⁾, and Maze⁽¹⁶⁾, they are:

- In 1298 Marco Polo described a huge boat which had taken him part way along his celebrated journey through the fabled Orient: a 4-masted ship with 13 watertight compartments sealed by bulkheads, 60 private cabins for the wealthy merchants aboard, and a stern rudder. This was the introduction of the Western world to the Chinese junk.
- Moslem historians reported that Chinese vessels were seen on the Euphrates River in the 7th century A.D.
- The oldest representation of a "junk" is on a Cambodian temple carving of about 1150 A.D.
- Chinese ships carried fore and aft sails by the 3rd century B.C., 1,500 years before other vessels.

ถาวรณัฐอินโดนีเซีย เรือนี้เคยเป็นที่นิยมแพร่หลายที่สุดในประเทศญี่ปุ่นครั้งหนึ่ง แต่ที่ไม่นานนัก ในบางโอกาสจะพบว่าเรือเล็กของฟิลิปปินส์ใช้ใบเขววนแบบจีนแต่ก็ไม่นานนัก

เรื่องราวเล็กๆ น้อยๆ เกี่ยวกับประวัติศาสตร์ของ "เรือสำเภา" นั้นว่ายังไม่เพียงพอแต่ก็สามารถสรุปได้จากการศึกษาของบุคคลเหล่านั้นคือ บักเนลล์, ฮอร์เนลล์, วอร์เชสเตอร์, วิลเลียมส์,^(๑๐) กลัสตัน,^(๑๑) สไมท์,^(๑๒) แลมด์สตรอม,^(๑๓) โดเนลลี่,^(๑๔) เวลล์,^(๑๕) และเมซ,^(๑๖) ดังนี้:-

- ปี พ.ศ. ๑๘๔๑ มาร์โคโพลโตได้บรรยายถึงเรือใหญ่ลำที่เขาโดยสารไปยังตะวันออกในการเดินทางตอนหนึ่งว่า เป็นเรือใบ ๔ เสา มีห้องกั้นบนด้วยฝาผนัง ๑๓ ห้อง ห้องพักส่วนตัวสำหรับพ่อค้าที่มั่งคั่ง ๖๐ ห้อง และเป็นเรือที่ทางเสื่อผู้ตรงทวนท้ายเรือ นับว่าเป็นการแนะนำให้โลกตะวันตกได้รู้จักเรือสำเภาจีน
- นักประวัติศาสตร์ชาวมุสลิมได้รายงานไว้ในคริสต์ศตวรรษที่ ๓ ได้มีผู้พบเรือของจีนอยู่ในแมนนิลาฟิลิปปินส์

- สิ่งที่น่าสนใจ "เรือสำเภา" ที่เก่าแก่ที่สุดก็คือภาพและสลักภายในโบสถ์แห่งหนึ่งในประเทศกัมพูชาซึ่งประมาณว่าราว พ.ศ. ๑๖๕๓
- เรือจีนที่ใช้ใบหัวและใบท้ายราวศตวรรษที่ ๓ ก่อนคริสต์ศักราช (ประมาณ พ.ศ. ๒๔๓ - ๓๔๒) มีอายุก่อนเรื่อนั้นๆ ๑,๕๐๐ ปี
- เรือจีนที่มีหางเสื่อตรงทวนท้ายเช่นเดียวกับชาวราวศตวรรษที่ ๔ ก่อนคริสต์ศักราช (ประมาณ พ.ศ. ๑๕๓ - ๒๕๒) มีอายุก่อนเรื่อนั้นๆ ๑,๕๐๐ ปี เช่นเดียวกัน

Cambodian Sculpture From Angkor Wat, About 1150 A.D., Showing Chinese Junk With Sheeted Battens, Retractable Rudder, and Windlass for Hauling Anchor

ปฏิมากรรมของขอมที่นครวัดราว พ.ศ. ๑๖๕๓ แสดงให้เห็นเรือสำเภาจีนที่ใช้ใบแบบทวนท้าย ทางเสื่อทวนหลังได้ และใช้กังวั้นระบบเสมือ



Origin and Evolution of Thailand Boats

- They carried a single stern rudder by the 4th century B.C., again 1,500 years before other types of boats.
- The Chinese invented the centerboard, or drop keel—and probably the leeboard—and were using both long before the Dutch.
- The use of bulkheads to make watertight compartments, fundamental to Chinese junk construction and probably thousands of years old, was not introduced into European ships until the advent of iron hulls in the 19th century.
- The fully battened, balanced lugsail was invented by the Chinese but never adopted by other boat types except by some European and American pleasure yachts and racing boats in recent years.
- By 400 A.D. some Chinese junks had an overall length of 60 m and carried 600 persons.
- By 1300 A.D. junks had 4 decks and 3 to 13 sails and carried 1,000 persons. The maximum size was reached in 1400 A.D. with junks having a burden of 800 to 1,000 tons.

Characteristics of Thailand Boats

While there are no historical records to show the evolution of Thailand boats, the foregoing describes the origin of some basic characteristics of several types of foreign boats which are also present in Thailand vessels.

The Rua Chalom is one of the few Thailand boats which exists today in its historic form. It is described in these pages as the C8-T11 and C8-T12 (depending upon whether it has one or two masts).

A long, shallow-draft vessel and primarily a fishing boat, the Rua Chalom has a high freeboard and almost no sheer. It is distinguished by its straight, very extended, stem and sternpost, mainmast raked sharply aft, and usually two rudders, one slung at each quarter from an upright in the stern and secured to the gunwales by a line (Figure 6).

Smyth observed that both rudders were used only in a heavy sea, and in fair weather the lee rudder was preferred because of its deeper immersion and counteraction to the vessel's natural weather helm.

When lying at the fish stakes one rudder may be unshipped and set blade upright in the stern to act as a mizzen, thus keeping the boat's head to windward.

- ชาวจีนได้ต่อเรือที่มีแต่ไม้เรียกว่า centerboard หรือ drop keel (กระดุกงที่สามารรถเอาขึ้นลงได้) บางลำก็มี leeboard และได้ใช้ทั้งสองสิ่งนี้มาก่อนชาวฮอลันดา
- การสร้างเรือสำเภาจีนโดยใช้ผนังกันเป็นห้องหลาย ๆ ห้อง และกันน้ำได้นับว่ามีควมสำคัญมาก และมีเวลาก่อนที่ชาวยุโรปจะรู้จักและนำเอามาใช้ต่อเรือเหล็ก ในศตวรรษที่ ๑๙ หลายพันปี
- ชาวจีนเป็นผู้ประดิษฐ์ใบเขวนชนิดห้อยและมีพรวนใบ แต่เรือชนิดอื่นไม่เคยนำไปใช้กันเลย นอกจากชาวยุโรปและชาวอเมริกันที่ได้นำมาใช้กับเรือยอชท์และเรือใบแข่งกันเมื่อไม่กี่ปีมานี้เอง
- ราว พ.ศ. ๘๔๓ ปรากฏว่ามีเรือสำเภาจีนหลายลำที่มีความยาวตลอดลำ ๖๐ ม. และสามารถบรรทุกคนได้ ๖๐๐ คน
- ราว พ.ศ. ๑๘๔๓ “เรือสำเภา” มีดาดฟ้า ๔ ชั้น ใช้ใบ ๓ ถึง ๑๓ ใบ และบรรทุกคนได้ ๑,๐๐๐ คน ใน พ.ศ. ๑๘๔๓ มี “เรือสำเภา” ขนาดใหญ่ที่สุดขนาดระวางบรรทุก ๘๐๐ ถึง ๑,๐๐๐ ตัน

ลักษณะของเรือต่างๆ ในประเทศไทย

แม้ว่าจะไม่มีบันทึกทางประวัติศาสตร์ที่แสดงให้เห็นวิวัฒนาการของเรือต่างๆ ในประเทศไทยไว้เลยก็ตาม แต่จากเรื่องราวที่ได้กล่าวมาแล้วถึงกำเนิดของเรือต่างประเภทหลายชนิดและหลายลักษณะ ซึ่งลักษณะเหล่านี้จะมีอยู่ในเรือต่างๆ ของประเทศไทยด้วย

เรือกลอนนับว่าเป็นเรือชนิดหนึ่งในไม่กี่ชนิดที่ที่ยังรักษาแบบดั้งเดิมไว้และมีอยู่ในปัจจุบันนี้ ซึ่งได้บรรยายไว้ในเรื่องเรือ ปส-๗๑ และ ปส-๗๒ (ต่างกันทั่วไปเป็นเรือเสาเดี่ยวหรือสองเสา)

เรือกลอนชนิดนี้เดิมทีเดียวใช้เป็นเรือประมง ตัวเรือยาว กิน้ำตื้น กราบเรือสูงชันมาก และเกือบไม่มีส่วนโค้งเลย สังเกตได้จากทวนหัวทวนท้ายตรงและขึ้นชันขึ้นมา เสาใหญ่เอนไปทางท้ายเรือมาก มักใช้หางเสือสองอันห้อยลงไปสองข้างกราบท้ายเรือ ต่อเบนนัดกับหลักหางเสือ และจัดลงไปยึดไว้กับกราบเรือ (ดูรูปที่ ๖)

สไมท์ให้ข้อสังเกตว่าหางเสือสองอันนี้จะใช้เฉพาะเวลาคลื่นลมแรงเท่านั้น ส่วนในเวลาคลื่นลมสงบจะใช้หางเสือแบบ lee rudder เพราะสามารถหย่อนลงไป"ได้ลึกกว่าและยังถ่วงให้เรือเชลลิกไปตามลมอีกด้วย

กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่างในประเทศไทย

Figure 6. Rua Chalom

รูปที่ ๖ เรือกลอน

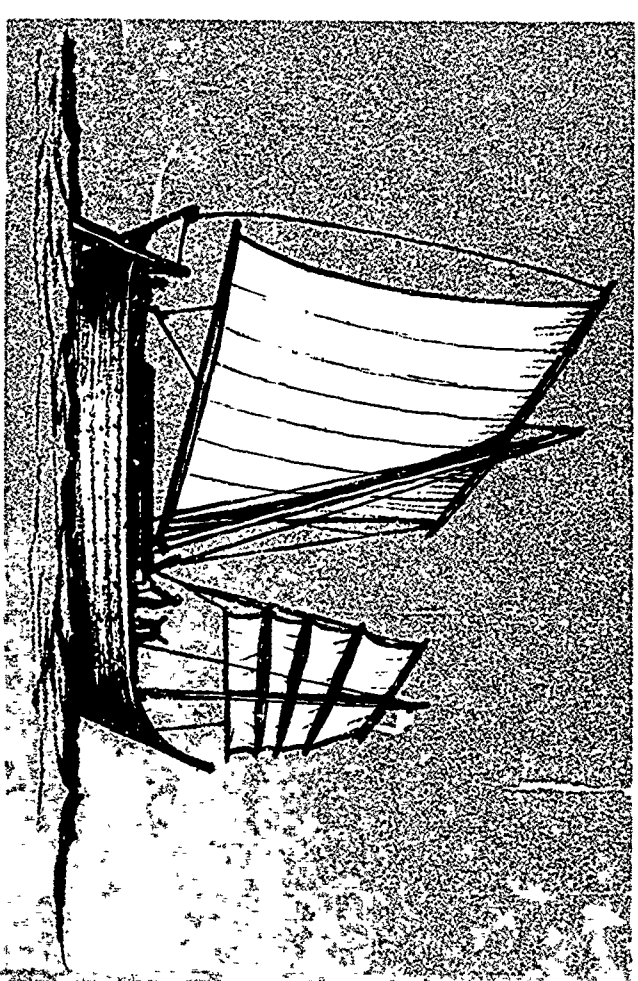


Figure 7. Rua Pet

รูปที่ ๗ เรือเป็ด



The small Rua Chalom carries a single large lugsail, generally peaked and secured to the mast at the tack end. The larger boats also have a small foremast, unstayed and easily removed, often rigged with a Chinese lugsail. The Rua Chalom with its peaked lugsail, extended stem and sternpost, and quarter rudders is apparently related to or derived from the Malay-Indonesian prau.

The Rua Pet, which so delighted Smyth's sailor's eye, and which was the most typical of Thailand boats 60 years ago, has now nearly vanished. A fast, two-masted, lug-rigged sailing boat, it was also a sharp-pointed double-ender (Figure 7). Smyth regarded this deep-hulled vessel as the ideal, rough-weather sailing craft and compared it to a Western racing boat.

The Rua Pet appears to incorporate the basic features of the Arab-Indian dhow, except that it has a pointed, rather than a transom, stern.

เมื่อจอดเรือทำการจับปลา อาจลอดหางเสือขึ้นสู่อานหางที่ตี และตั้งไว้ที่หัวเรือ โดยเอาใบหางเสือขึ้นทำทาบยื่นใบเรือแดงให้หัวเรือหันสู่ลม

เรือกลอนขนาดเล็กจะใช้ใบแฉวงขนาด ๓-๕ ใบเดี่ยว ซึ่งโดยทั่วไปจะยึดปลายมุงใบตอมต่างไว้กับเสา เรือขนาดใหญ่ขึ้นไปจะมีใบหน้า (ใบหัวเรือ) ขนาดเล็กอีกใบหนึ่ง ไม่มีส่วนยึดเสาเพียงเสาเดียว และมักใช้ใบแฉวงแบบจัน

เรือกลอนที่ใช้ใบแฉวงชนิดแหลม (ปลายมุงข้างหนึ่งแหลม) ทวนหัวทวนท้ายชันมา และใช้หางเสือชนิดคอกู้ที่ต่องข้างกราบเรือมีสวนสัมพันธ์หรือเอาแบบมาจากเรือมลายูผสมอินโดนีเซีย

เรือที่คนเป็นเรือที่ใช้กันมากที่สุดในประเทศไทยสมัยเมื่อ ๖๐ ปีมาแล้ว และส่วนใหญ่ซึ่งมีน้ำหนักเบาใบคมนั้นมีความชันขอบใบเรือน้อยมาก แต่ปัจจุบันเกือบไม่มีเหลืออยู่เลย เรือนี้เป็นเรือที่แล่นได้รวดเร็ว มีสองเสา ใช้ใบแฉวง หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะแหลมคล้ายกับและขมออกไป (ดูรูปที่ ๗) ส่วนที่ให้ทิศทางว่า เรือที่มุงที่เรือกลอนนั้นเหมาะที่จะใช้แต่ในทะเลที่คลื่นลมแรง และยังมีเรือที่รับเทียบเรือแข่งของชาวตะวันตกไว้ด้วย

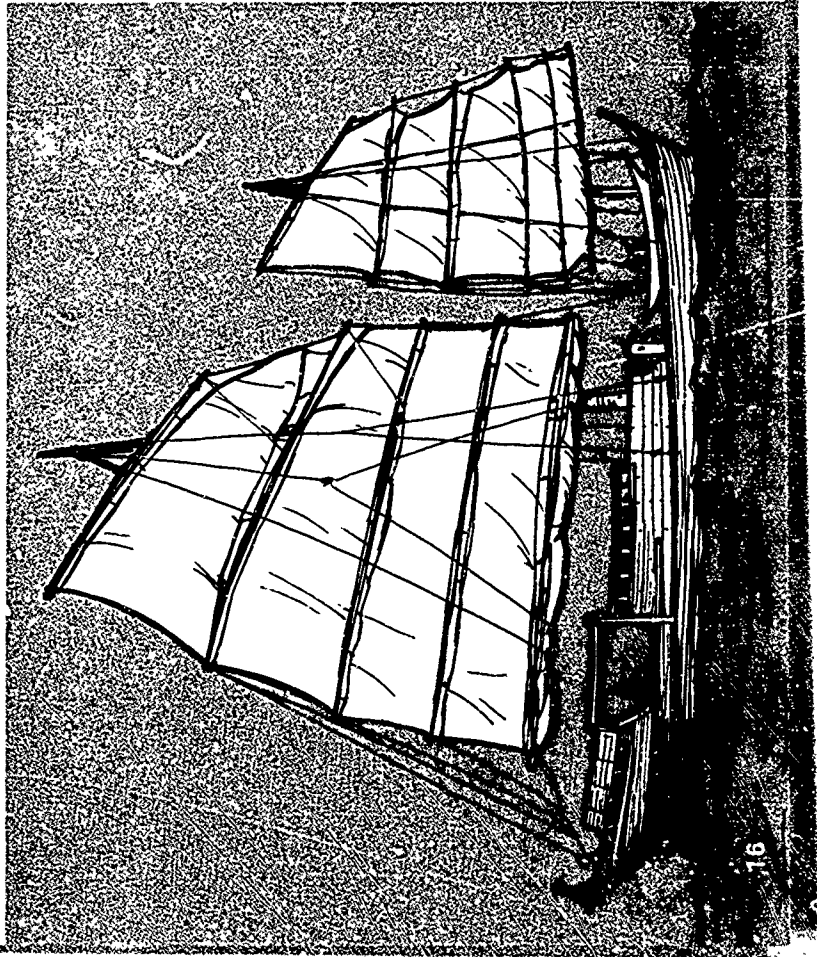
Origin and Evolution of Thailand Boats

Smyth remarked the flat, wedge-shaped stern of many Thai boats which widens as it rises to the gunwales. He observed this to be characteristic of Anamese (Vietnamese) boats and indicative of Chinese origins.

An important attribute of the balanced lugsail is that it can be reefed simply by lowering the yard and rolling up the boom with the sail around it, the "roller reefing" now used extensively on Western pleasure sailboats.

The Thailand junks (C7-T12) are clearly of Chinese origin (Figure 8) and embody the typical junk features of overhanging poop, retractable, barn-door rudder, and big, fully battened lugsails. A basic difference is their keel-and-rib construction. Also, while the poop is slightly higher than the bow, these vessels have very little sheer and lack the great downward sweep from high poop to low bow so typical of the junks of China.

Figure 8. Thailand Sailing Junk รูปที่ ๘ เรือสำเภาของไทย



Only a few of these big sailing junks remain today, moving sedately around and across the Gulf with their cargoes of sand, timber, and stone, a picture from the calendar of the past.

The Advent of Mechanical Propulsion

While the coming of internal combustion engines has swept most traditional sailing types from Thailand waters, it has generated new hull styles and modified the old.

เรือปัดน้ำท่วมสมัยใหม่เกิดขึ้นพร้อมกับเรือแบบอาหรับสมัยอินเดีย นอกจากนี้ที่ท้ายเรือปัดน้ำท่วมสมัยใหม่

ส่วนใหญ่ใช้ข้อสังเกตุว่า เรือไทยเป็นจำนวนมาก มีท้ายเรือแบบเป็นรูปปลิงจนถึงกรมเรือเป็นลักษณะของเรือญวน (เวียดนาม) ซึ่งมักกำเนิดมาจากจีน

คุณสมบัติที่สำคัญของใบเขวนชนิดที่ขยี้ก็คือสามารถลดใบได้สะดวก โดยห้อยเหล็กอันยา (เหล็กใบอันยาม) ลงมาและหมุนไปตามมัน (เหล็กใบอันยาม) เชื่อมกับใบไม้ปัจจุบันเรือใบของชาวตะวันตกหลายเรือ "วิธิตดและหมุนใบพร้อมกัน" นี้โดยทั่วไป

เรือสำเภาของไทย (ป๑-๓๑๒) มีกำเนิดมาจากจีนอย่างแน่นอน (รูปที่ ๘) เรือชนิดนี้ลักษณะเป็นเรือสำเภาแบบต่างๆ ไปตลอดทั้งลำ คือ มีคาค้ำยกท้ายเรือ หางเสือรูปบานประตูสามารถยกขึ้นลงได้ ใช้ใบเขวนขนาดใหญ่ที่มีพรวนใบเต็ม (ใบปักกิ่งถาว) ส่วนที่แตกต่างกันได้แก่การประกอบกระดูกงูและกง เรือสำเภาของไทยมีคาค้ำยกท้ายเรือสูงกว่าท้ายเรือเล็กน้อย มีส่วนโค้งน้อยมาก และคาค้ำยกท้ายเรือก็ไม่ลาดไปทางหัวเรือเท่าที่ควรมากนัก จึงมีลักษณะทั่วไปคล้ายกับเรือสำเภาของจีนมาก

ปัจจุบันเรือสำเภาที่ใช้ใบเขวนขนาดใหญ่เหลืออยู่เพียงไม่กี่ลำก็ เรือเหล่านี้จะแล่นอยู่ตามบริเวณรอบ ๆ อ่าวไทยและข้ามไปมาโดยบรรทุกทราย ไม้ท่อนและหิน ซึ่งจะเห็นปรากฏอยู่ในสภาพปฏิทินสมัยก่อน

การเปลี่ยนแปลงใช้เครื่องยนต์

เนื่องจากเรือต่างๆ ในนานนาไทยได้เปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์แทนการใช้ใบตามประเพณีดั้งเดิม จึงทำให้เกิดมีการต่อหัวเรือแบบใหม่ ๆ หรือตัดแปลงเรือแบบเก่า ๆ ที่มีอยู่แล้ว

กำเนิดและวิวัฒนาการเรือต่างๆในประเทศไทย

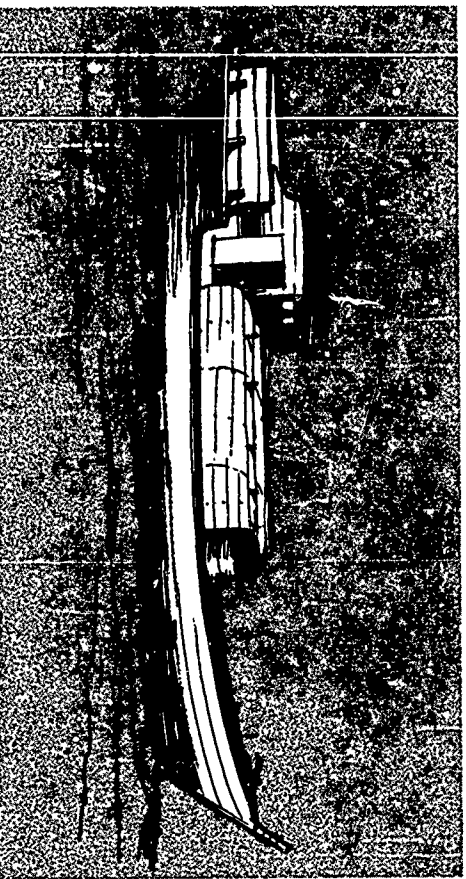
The motorized modification of the sailing junk can be seen in the C7-T3 (Figure 9), and the Rua Chalorn hull with cabin and inboard engine has become the C8-T10 (Figure 10). Long-shaft outboard engines have eliminated the single sail of many small boats.

The new boat of Thailand is the C1-T1 which bears no resemblance to the past. Its high after cabin, low round or transom stern, king post and derrick boom, inboard engine, and underwater stern rudder, show no trace of the Arab dhow, the Malay prau, or the Chinese junk. The large, motorized fishing and cargo vessel is becoming so typical of modern Thailand that it has been introduced into South Vietnam as the "Thailand boat".

In the midst of these far-reaching changes, at least one boat type has remained unchanged—the little sampan. Found mostly on the Klongs (canals) and rivers, and just off the beaches, it is not a coastal vessel and therefore not included in this survey. But it is probably as old as Thailand itself. While it may sport a long-shaft outboard clamped to its quarter or stern, nothing obscures its ancient dugout ancestry. A dugout—but Thai style: slender, elegant, graceful.

In the Bangkok night, along the vast net of Klongs which spread out from the glare of the great city, you will see arise out of the dark silence the silhouette of the slender figure at the sweep of his gliding sampan—tonight as it was centuries ago.

Figure 9. Motorized Junk Hull รูปที่ ๙ เรือดำน้ำใช้เครื่องยนต์



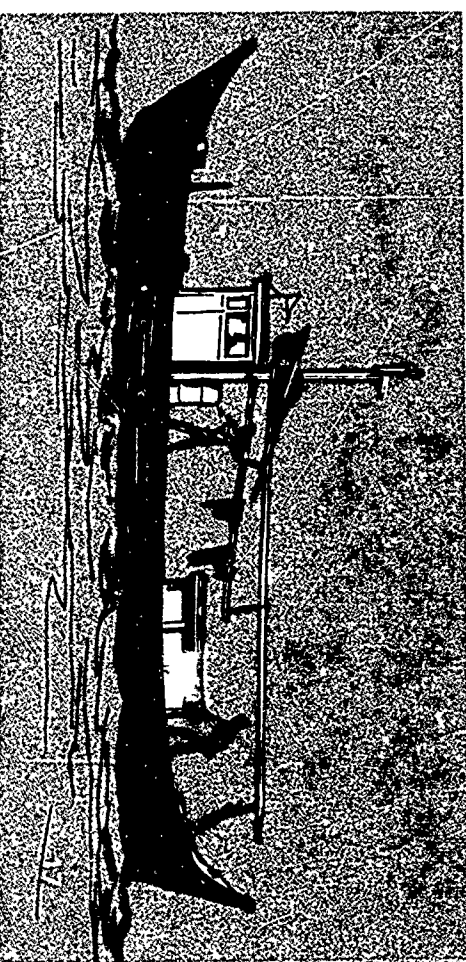
เรือ ๑๒-๓๓ ที่เห็นในรูปที่ ๙ เป็นเรือดำน้ำที่ใช้ตัดแปลงมาใช้เครื่องยนต์ เรือ ๑๒-๓๑๐ (รูปที่ ๑๐) ก็คือเรือกลองหางและตัดเครื่องยนต์กลางลำ และเรือขนาดเล็กที่ชัยโยตั้งเป็นจำนวนมากได้เปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์หางยาวแทน

เรือแบบใหม่ของไทยในปัจจุบันได้แก่เรือ ๑๒-๓๑ ไม่เหลือลักษณะของเรือในอดีตไว้เลย กล่าวคือเป็นเรือที่มุงท้ายสูง ท้ายเรือเป็นรูปโค้งหรือรูปตัด ไม่สูงนัก มีเสาใหญ่ติดกับเบ็ดยกของ ติดเครื่องยนต์กลางลำ ทางต่อชนิดตัดตรงทวนท้ายและอยู่ด้านหลังต่างไปจากเรืออาหรับ เรือมลายู หรือเรือสำเภาจีน เรือประมงและเรือสินค้าขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องยนต์ในดักกลางมาเป็นเรือที่ใช้กันอยู่โดยทั่วไปในประเทศไทยปัจจุบันนี้ และต่อมาสาธารณรัฐเวียดนามได้นำเอา "เรือไทย" แบบนี้ไปใช้

ในสมัยที่การเปลี่ยนแปลงอย่างขนานใหญ่นี้ ปรากฏว่าเรือดำน้ำขนาดเล็กเป็นเรือชนิดเดียวที่ยังคงรูปเดิมอยู่ และแหล่งที่จะพบเห็นเรือสำเภาได้ก็คือ ตามแม่น้ำ ลำคลองและบริเวณริมหาด แต่เนื่องจากเรือชนิดนี้ใช้เรือที่ใช้แรงงานคนพายที่ทะเล จึงไม่รวมอยู่ในการสำรวจครั้งนี้ด้วย อย่างไรก็ตาม เรือสำเภาที่เก่าแก่กว่าที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับประเทศไทย และหากจะนำเครื่องมหรณ์ทางชาวมาติดต่อค้าขายหรือตรงหรืออ้อมกันซึ่งก็ตาม จะไม่ทำให้เรื่อนี้มีลักษณะผิดแผกไปจากเรือขุดสมัยโบราณแต่อย่างใดเลย ยังคงรูปเป็นเรือขุดแบบไทยอยู่ กล่าวคือมีลักษณะยาวเรียว และตรงงาม

ในกรุงทพฯ ฯ ขามลี้ถิ่น แสงไฟอันฉูดจางในมืองจะแผ่กระจายออกไปตามลำคลองต่างๆ อันกว้างใหญ่และซอมน้อยกัน ท่านจะเห็นภาพเงาของเรือสำเภาที่ปรากฏในภาพถ่ายกำลังกลิ้งไป ภาพหนึ่งจะเด่นขึ้นมาในความมืดอันขยับสัจ จลลึงกับเมื่อหลายร้อยปีล่วงมาแล้ว

Figure 10. Modern Rua Chalorn Hull รูปที่ ๑๐ เรือกลองหางสมัยปัจจุบัน

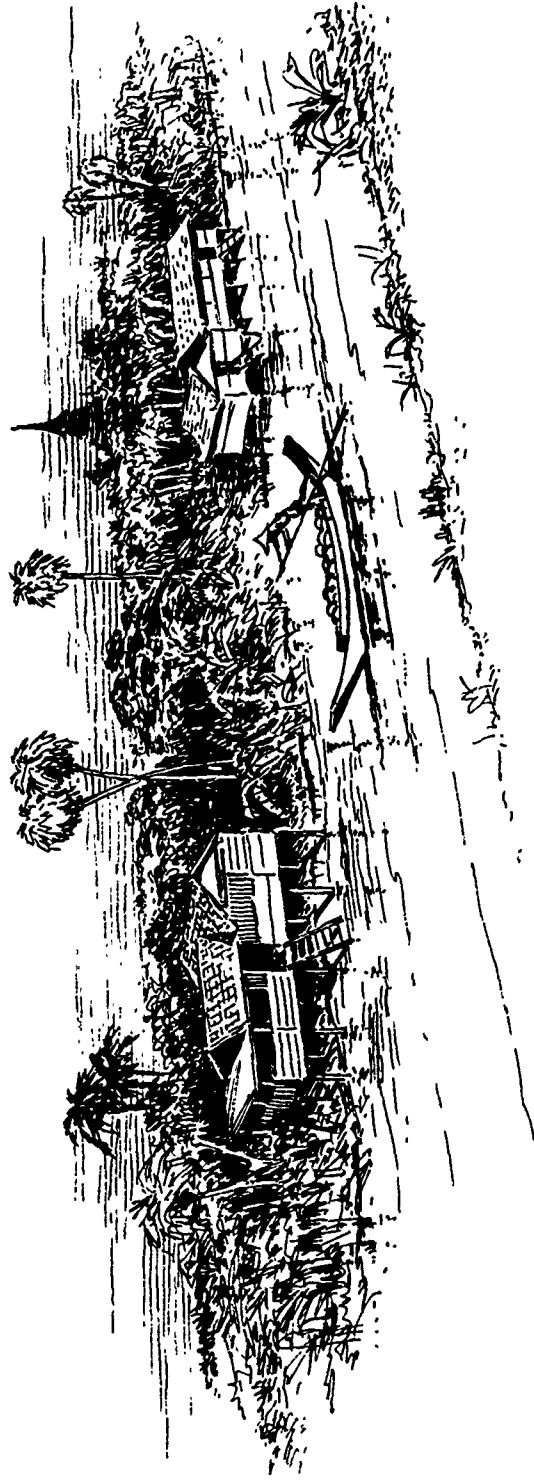


Origin and Evolution of Thailand Boats

REFERENCES

หลักฐานอ้างอิง

- (1) Smyth, H. Warington, *Mast and Sail in Europe and Asia*, 1906, London.
- (2) Hall, D.G.E., *A History of Southeast Asia*, 1960, London.
- (3) Fisher, C. A., *South-East Asia*, 1965, London.
- (4) Reischauer, E. O., and Fairbank, J.K., *East Asia: The Great Tradition*, 1960, Boston and Tokyo.
- (5) Bloomster, E. L., *Sailing and Small Craft Down the Ages*, 1940, Annapolis.
- (6) Quoted in Bucknell, H., "Notes on Some Junks and Sampans of the China Coast", *Journal of the American Society of Naval Engineers*, Vol 67, No. 2, May, 1955.
- (7) Hornell, J., "Origin of the Junk and Sampan", *The Mariner's Mirror*, Vol XX, No. 3, July, 1934, Cambridge, England.
- (8) Worcester, G.R.G., *Junks and Sampans of the Upper Yangtze*, 1940, Shanghai.
- (9) Piétri, J. B., *Les Voiliers d'Indochine*, 1949, Saigon.
- (10) Villiers, A., *Men, Ships, and the Sea*, National Geographic Society, 1962, Washington, D. C.
- (11) Casson, L., *Illustrated History of Ships and Boats*, 1964, New York.
- (12) Smyth, H. W., *Op. Cit.*
- (13) Landstrom, B., *The Ship*, 1963, New York.
- (14) Donnelly, I., *Chinese Junks and Other Native Craft*, 1925, Shanghai.
- (15) Wells, F., "Pioneer Builders of Ancient Ships", *U. S. Naval Institute Proceedings*, Vol 59, No. 366, 1933, Annapolis.
- (16) *Illustrated Catalogue of the Maze Collection of Chinese Junk Models in the Science Museum*, 1938, London.



Religious/Folklore Influences on Thailand Boats
อิทธิพลทางศาสนาและความเชื่อต่อเรือในประเทศไทย



Religious/Folklore Influences on Thailand Boats



อิทธิพลทางศาสนาและความเชื่อต่อพิธีในประเพณีไทย

Religious beliefs and customs of many Thai fishermen require that certain procedures be followed during the construction of their vessels.

The most important part of the vessel, according to these beliefs, is the stem, for it is there that the female guardian spirit of the boat resides. The boat owner must determine carefully the best day and exact time for the installation of the keel and the stem. In order to do this a horoscope is usually consulted.

On the same day the stem is installed, the boat owner drills a hole in the post and inserts 1 to 2 grams of gold. Occasionally three holes are drilled; one is filled with gold, the second with silver, and the third with gold and copper. After this has been done, a service is held and offerings made. Cloth of several colors, usually bright and often including red, is tied around the stem near the top. Flowers, laurels, and 3, 7, or 9 burning joss sticks (incense sticks) are placed between the cloth strips and the stem. An offering of food is then placed near the stem. It usually consists of boiled chicken, boiled pig's head, bananas, cooked rice, 1 bowl of fresh water, some rice whisky, and 2 plates of tapioca balls stuffed with shredded coconut meat and cooked with sugar. One plate contains white ball sweets while the other plate holds balls that have been soaked in brown sugar syrup. Gold leaf may be attached to the stem, often on top. It is now forbidden to anyone ever to step or sit on this post.

Before the vessel is launched, the owner must once again consult a horoscope to determine the best day and time. The launching of the boat is the occasion of another ceremony during which priests can't a blessing for the boat and its guardian spirit. The number of priests at the ceremony varies but should be an odd number such as 5, 7, 9, or 11.

The high priest anoints the stem and sprinkles lustral water over the boat. An offering of food, similar to that made during the installation of the stem, is then presented by the boat owner.

After launching a considerable amount of construction remains to be completed. When the vessel is finally ready to put to sea, another ceremony is held, similar to the one during the launching.

After the vessel is constructed, religious Thai fishermen follow many customs with respect to operation of the craft. For the first port departure of each month, the vessel's owner must consult with the priests in order to

ชาวประมงไทยส่วนมากมีความเชื่อต่อในทางศาสนาและทางขนบประเพณีอยู่ว่า ในระหว่างที่ทำการต่อเรือนั้นจะต้องปฏิบัติตามวิธีการที่ถูกต้องหลายประการเสมอ

ตามความเชื่อที่ถือกันมานานนี้ ถือว่าส่วนสำคัญที่สุดของเรืออยู่ที่ทวนหัว เพราะเป็นที่ตั้งสถิตของแม่ย่านางเรือ เจ้าของเรือจำเป็นต้องหาวันเวลาอันเป็นมงคลฤกษ์ในการที่จะวางกระดูกงูเรือและประกอบทวนหัว โดยอาศัยการคำนวณทางโหราศาสตร์

ในวันเดียวกันกับที่ประกอบทวนหัวนี้ เจ้าของเรือจะเอารูที่ทวนหัวเพื่อบรรจุของกำหนัด ๑ หรือ ๒ กรัม นำมาตั้งเอาตรงตำบรจุทอง เงิน และตะกั่ว เสร็จแล้วมีการสวมตะเคียบพระ ใช้ผ้าหลายสีพันเป็นลวดลาย ซึ่งตามปกติจะพันสีแดงรวมอยู่ที่ตัวทวนหัวที่ทวนหัวตอนบน มีดอกไม้ธูปพันรอบทวนหัวไว้ในระยะห่างเท่ากัน และกลิ้งของพวงมาลัยที่ทวนหัวด้วย โดยใช้ธูป ๓๕, ๗๑ หรือ ๕ ดอก พันไว้รอบทวนหัว หัวเรือจะมีการเซ่นไหว้ด้วยอาหารซึ่งมักประกอบด้วย ไก่ต้ม หัวหมูต้ม กล้วย ข้าวสุก น้ำ เหล้า และขารวมต้มแดง ต้มข้าวอาวจะ ๑ งาน จะปัดทองคำเปลวที่ทวนหัวด้วย ซึ่งมักใช้ตรัสถวนมนต์ และห้ามไม่ให้เหยียบหรือนั่งบนทวนหัวนี้โดยเด็ดขาด

ก่อนที่เรือจะปล่อยลงน้ำ เจ้าของเรือจะต้องไปหาฤกษ์ยามอันเป็นมงคลแก่เรือเจ้าของเรือศาสตร์อีกครึ่งหนึ่ง การปล่อยเรือลงน้ำนั้นจะต้องกระทำพิธีอีก มีการสวมตะเคียบหรือให้แก่เรือและแม่ย่านางเรือ พระสงฆ์ทำมนต์ในพิธีอีกจำนวนต่าง ๆ กัน แต่ถ้าวางเป็นจำนวนเลขคู่ เช่น ๕, ๗, หรือ ๑๑ องค์

พระสงฆ์ของที่ทวนหัวเรือจะทำพิธีที่ทวนหัวเรือ และพระสงฆ์พระพุทธรูปบนตลิ่งตลอดลำ เจ้าของเรือจะกระทำพิธีเซ่นไหว้เช่นเดียวกับที่ชาวประมงและประมงทวนหัวอีก

ภายหลังที่ปล่อยเรือลงน้ำแล้ว ยังต้องสร้างพุ่มดอกไม้ธูปเทียนสงฆ์สงฆ์มนต์มนต์เมื่อเรือเสร็จเรียบร้อยแล้ว จะมีการประกอบพิธีอีกเช่นเดียวกับเมื่อปล่อยเรือลงน้ำ

เมื่อต่อเรือเสร็จแล้ว บรรดาเจ้าของเรือที่กล่าวมาจะกระทำตามขนบประเพณีที่เกี่ยวกับความเชื่อต่อโชคชะตาในการปฏิบัติงานอีกหลายอย่าง การออกเรือที่ขั้วรถทุก ๆ เดือน จะต้องนำดอกไม้ธูปเทียนออกเรือตามประเพณีของพระ จะก่อนทำการกระทำตามขนบประเพณีเช่นนี้จะมีมาซึ่งความมีโชคดี เจริญรุ่งเรืองและประสบความสำเร็จในการเดินทาง

ก่อนออกเรือ ชาวประมงจะต้องทำการบวงสรวงแม่ย่านางเรือ เจ้าพ่อ เจ้าแม่ในท้องถิ่น เจ้าพ่อแห่งทะเลและเจ้าแม่แห่งท้องน้ำ ทั้งนี้เป็นพิธีกรรมที่ปฏิบัติกันมาแต่ครั้งโบราณแต่ชาวประมงที่โต้วถามแล้วในกาลวิฤกษ์ยามแล้วในการประกอบทวนหัว พิธีกรรมที่นับว่าสิ้นสุดเมื่อ

Religious/Folklore Influences on Thailand Boats

determine the best day and time for departure. To follow this custom means good luck and a prosperous and successful voyage.

Before departure the fishermen pay tribute to the guardian spirit of the vessel, the god or goddess of the area, the god of the sea, and the goddess of water. This is done in a ceremony in which offerings are made in the same way as described above when the stem is installed. The ceremony ends when the joss sticks burn out. As the vessel weighs anchor or casts off from the dock, fire crackers may be burned to announce the moment of departure.

This same ceremony may be repeated at any time during the month but is usually repeated only if the men have enjoyed exceptionally good fortune.

When the vessel is at sea, no special worship is observed. It then becomes an individual affair. Some men may for some reason of their own burn a joss stick as an offering. It is considered bad luck to speculate on how much of a catch will be made during any particular trip.



รูปปั้นเทพเจ้าแล้ว ในขณะที่เรือลมนสมอเรือเกิดลมออกจากรู อ่างมีการจุดประทัดเพื่อแสดงการออกเรือก็ได้

ภายในเดือนนี้อาจมีพิธีกรรมเช่นเดียวกันนี้อีกได้ แต่โดยปกติมักมีศาลาเฉพาะในโอกาสที่ประสมโชคดีเป็นพิเศษ

ขณะเรืออยู่ในทะเลจะไม่มีการสักการบูชาอะไรเป็นพิเศษ หรือหากจะมีชนก็เป็นเรื่องของแต่ละบุคคล บางคนอาจจุดธูปเพื่อสักการบูชา และตั้งกันว่าถ้าออกเรือไปได้มุ่งหมายที่จะจับปลาได้เท่านี้แล้วจะเป็นการอันโชค

The Stem, Home of the Guardian Spirit of the Vessel, Is Adorned With Offerings of Joss Sticks and Colored Cloth and Leis

ทวนหัวเป็นที่ประดิษฐานของแม่ย่านางเรือ จะบูชาด้วยธูปประทัดผ้าสีและเครื่องพวงมาลัย

จิตพิลาทาศาสนาและความเชื่อที่ต่อเนื่องในประเพณีไทย

When the vessel returns to port, a small offering is made to the gods and goddesses to thank them for a safe voyage and for the catch. Joss sticks are burned, and rice whisky, sweets, and fruit are placed as offerings.

At times a ship may return to port with a large, red, silk cloth fastened to the bow to announce to the people of the village that the ship has had a very prosperous voyage.

It is sometimes considered bad manners to wear shoes aboard a Thai vessel. The owner or one of the crew should be consulted with regard to the custom of the vessel before it is boarded.

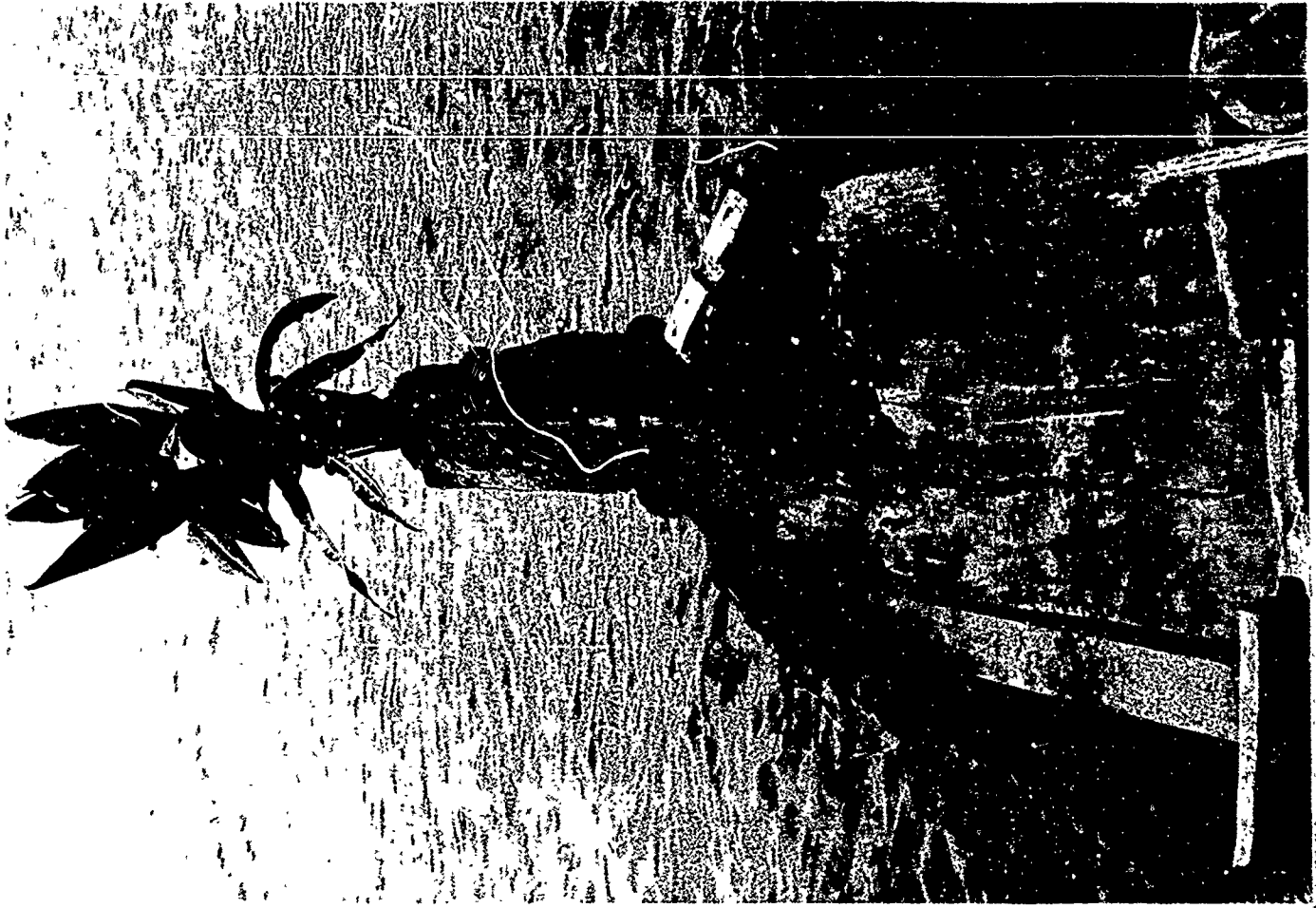
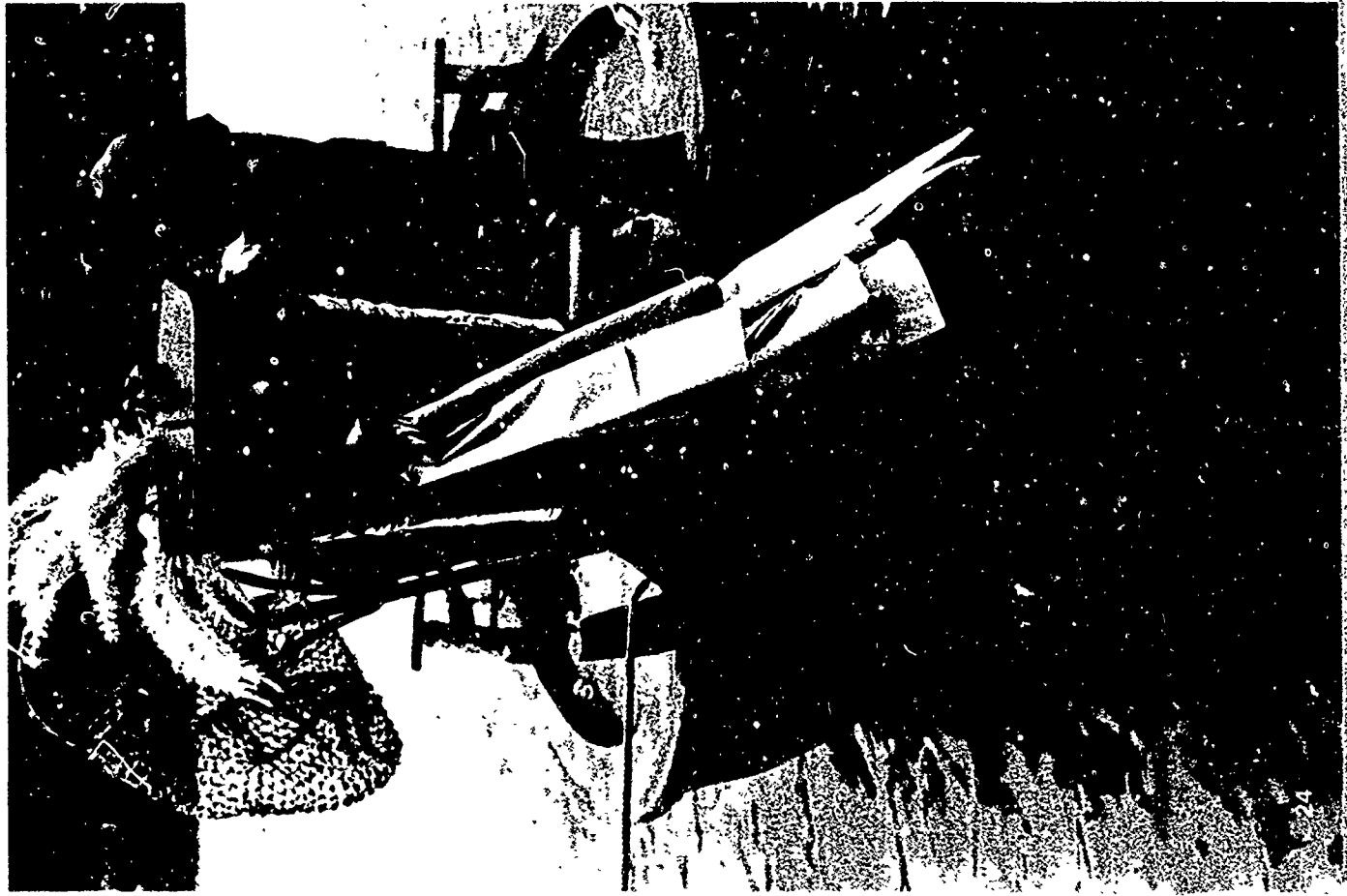
เมื่อเรือกลับมาท่าจะมีการสักการบูชาสัก ๆ น้อย ๆ เพื่อแสดงความขอบคุณแก่เจ้าท่าเจ้าแม่ที่ได้ประทานความคุ้มครองและประทานสัตว์น้ำที่จับมาได้ มีการจุดธูปและเซ่นไหว้ด้วยเหล้าโรง ของหวาน และผลไม้

บางโอกาสจะมีการผูกหัวเรือด้วยผ้าแดงที่ใหญ่มหึมาและที่แถบกับเขาทำเอาเป็นประกายแสงให้ชาวบ้านที่ทราบว่าเป็นเรือที่โชคดี

บางครั้งก็ถือว่าการสวมรองเท้าบนเรือเป็นสิ่งที่ไม่ควรกระทำ ฉะนั้นก่อนลงเรือ การจะใส่รองเท้าของเรือ หรือการประจําเรือจึงขึ้นอยู่กับมติของชุมชนประเพณีของเรือนั้น ๆ เสียก่อน



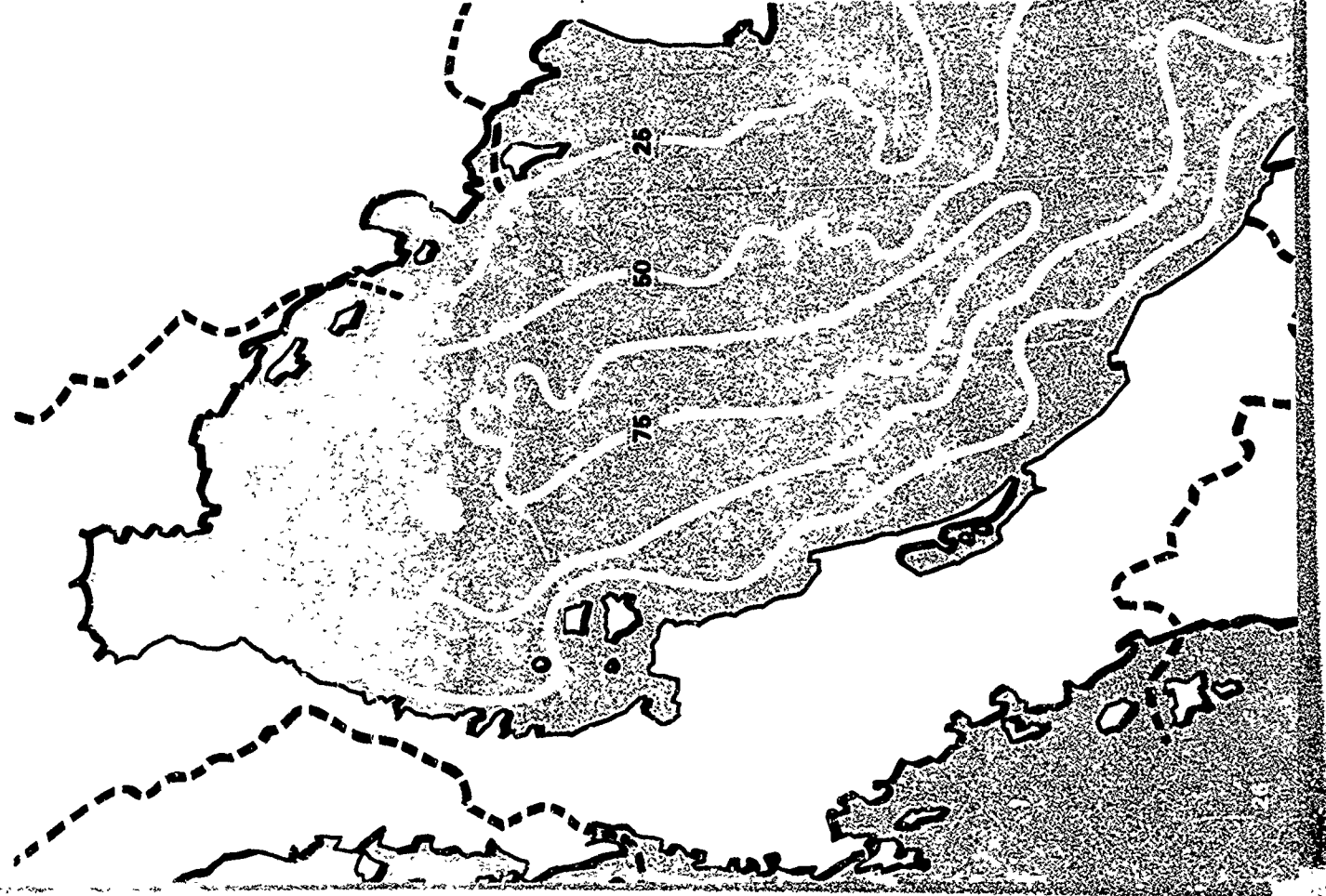
Religious/Folklore Influences on Thailand Boats



Fish Types and Fishing Areas
ชนิดของปลาและย่านที่จับ



Fish Types and Fishing Areas



Fishing in Thailand

Fishing ranks second to agriculture in economic importance. It is estimated that about 335,000 tons of fish are eaten each year, one-half of which is prepared fresh. Nearly every meal for the whole native population of Thailand consists of rice and fish in some form. Most Thais devote some time to fishing for the family needs, and about four million persons, or 14 percent of the total population, make fishing a full-time vocation.

Until quite recent times freshwater fish formed the major portion of the total fish catch. Now, with the population increasing faster than the fish catch, mass fishing techniques are being applied to wider areas. Motorization of fishing boats and the exploitation of demersal (bottom-dwelling) fish resources are changing the traditional structure of Thailand's fishing industry and family diet.

การประมงในประเทศไทย

การประมงมีความสำคัญทางเศรษฐกิจรองลงมาจากการกสิกรรม ประมาณว่าในปีหนึ่งมีการรับประทานปลากันในราว ๓๓๕,๐๐๐ ตัน และเป็นปลาสดที่ใช้ประกอบอาหารเสียประมาณครึ่งจำนวน อาหารเกือบทุกชนิดของประชากรชาวไทยประกอบด้วยข้าวและปลาซึ่งปรุงขึ้นในลักษณะต่างๆ คนไทยส่วนมากใช้เวลาว่างบางครั้งออกไปปลา เพื่อนำมาเลี้ยงดูครอบครัว ประชาชนที่ยึดการประมงเป็นอาชีพมีประมาณสี่ล้านคน หรือร้อยละ ๑๔ ของจำนวนประชากรทั้งประเทศ

เมื่อไม่นานมานี้เอง ปรากฏว่าปริมาณปลาที่จับได้ทั้งหมดเป็นปลาน้ำจืดเสียเป็นส่วนใหญ่ แต่ปัจจุบันนี้จำนวนประชากรได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วกว่าปลาที่จับได้ จึงได้คิดหาวิธีการจับปลาเพื่อให้ได้ปริมาณคราวละมาก ๆ ในพื้นที่กว้างขวางออกไปมาใช้ การใช้เครื่องมือจับปลาน้ำจืดและการแสวงหาแหล่งปลาน้ำจืด กำลังมีความเปลี่ยนแปลงมาสู่การอุตสาหกรรมประมงของประเทศ และอาหารประจำครอบครัวตามแบบธรรมเนียมดั้งเดิม

Figure 1. Gulf of Thailand : Depth of Water in Meters
รูปที่ ๑ อ่าวไทย : ความลึกของน้ำเป็นเมตร

ชนิดของปลาและย่านที่จับ

ปรากฏว่าปลาที่ทำการเคลื่อนย้ายกันอยู่เป็นการประจำแน่นอน คือเริ่มตั้งแต่เดือนกันยายน ฝูงปลาเป็นจำนวนมากจะเคลื่อนย้ายจากจังหวัดสุราษฎร์ธานีขึ้นไปตามฝั่งตะวันตกของอ่าวไทย และผ่านบริเวณที่กล่าวไปทางฝั่งตะวันออก จนถึงจังหวัดตราดในปลายเดือนมกราคม

With 1,900 km of coast around the Gulf of Thailand, with another 800 km on the west coast of the Kra Peninsula between Malaysia and Burma, and with an extensive inland network of rivers, streams, and canals, Thailand is blessed with an abundance of fish of more than 2,000 species. Even the flooded rice fields provide fish for the farmer's table. The shallow Gulf is unusually suitable for fishing, and three-fourths of the coastal waters have marine fisheries, the largest number of which are in the north.

The Department of Fisheries conducts extensive research programs to increase knowledge of fish and their habits, improve fishing methods, and provide conservation controls. The chub mackerel population has become so depleted by overfishing that its fishing season is now carefully regulated. This fish appears to have a definite migration pattern, moving in large schools up the west coast of the Gulf from Suratthani in September and around the neck of the Gulf to the east coast, reaching Trad by the end of January.

ประเทศไทยเป็นประเทศที่อุดมสมบูรณ์ด้วยปลามากกว่า ๒,๐๐๐ ชนิด ซึ่งอยู่ตามบริเวณชายฝั่งทะเลโดยรอบอ่าวไทย มีความยาว ๑,๕๐๐ กม. และชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของบริเวณลุ่มกอดกระระหว่างสหพันธ์มาเลเซียกับสหภาพพม่า มีความยาว ๘๐๐ กม. ตลอดจนตามแม่น้ำ ลำธาร และลำคลองในแผ่นดินอีกมากมาย แม้แต่ในนาข้าวที่น้ำนองถึงขังมีปลาพายเป็นอาหารของชาวนา อ่าวไทยตอนบนที่น้ำตื้นมีความเหมาะสมในการทำปลาอย่างประหลาด และมีการจับปลาทะเลกินตามบ้านชายฝั่งทะเลประมาณสามในสี่ส่วน ทั้งยังได้ปริมาณมากที่สุดในตอนเหนือ (บริเวณพื้นที่อ่าวไทย)

กรมการประมงได้ดำเนินการในด้านการศึกษาวิจัยอย่างจริงจัง เพื่อเพิ่มพูนความรู้เกี่ยวกับเรื่องปลาและลักษณะนิสัยของปลาเหล่านั้น ตลอดจนปรับปรุงวิธีการจับปลา และหาวิธีการควบคุมเพื่อสงวนพันธุ์ปลา ปรากฏว่าจำนวนปลาที่เกี่ยวจะสูญพันธุ์ไปเพราะการจับมากเกินไป และเวลานี้รัฐบาลก็ได้ออกกฎหมายเกี่ยวกับฤดูการจับปลาไว้อย่างรอบคอบ และ

Fish Preserved in Ice-Filled Boxes Carried Ashore From C-1-T7 at Pak Phanang

ปลาแช่แข็ง - บรรจุอยู่ในถังกำลังถูกขนขึ้นจากเรือ ป.๑ - ซ.๗ ที่ปากพนัง



Fish Types and Fishing Areas

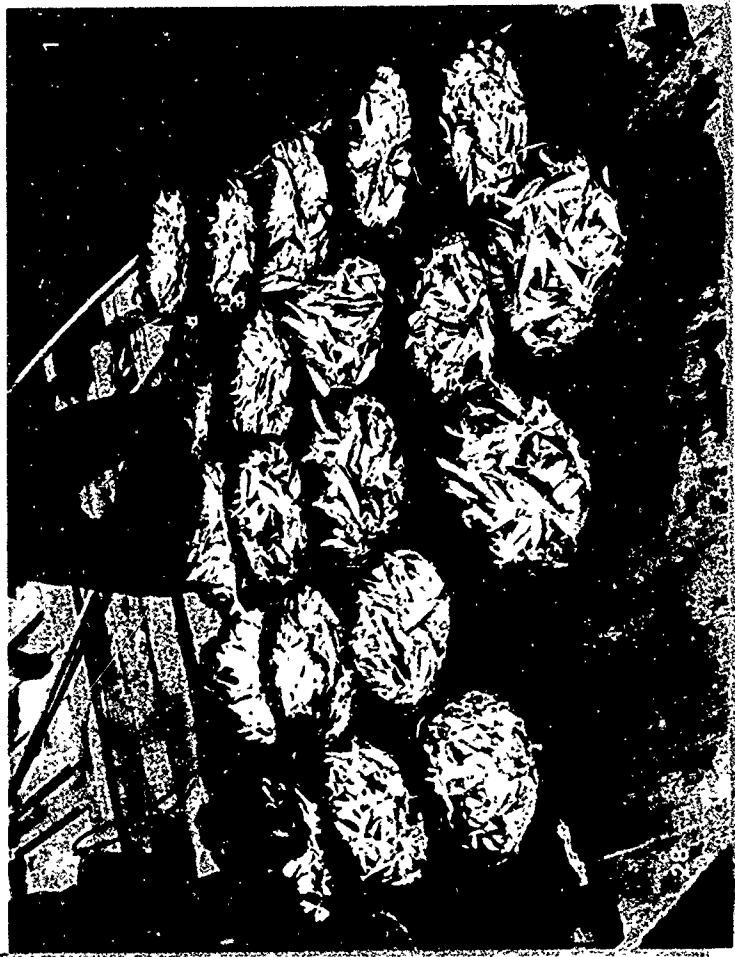
Marine Fish Types and Fishing Areas

In the past, when freshwater fish dominated Thailand's markets, the mackerel was the only marine species fished in quantity. Today, marine varieties account for 70 percent of the total annual catch of some 200,000 metric tons offered at auction in Bangkok, the commercial fishing center of the country. The popular chub mackerel constitutes about 10 percent of the total marine catch.

This revolution in the Thai fishing industry was brought about by demersal trawling, introduced as recently as 1958. Trawl fishing remained unsuccessful for some years owing to inexperience in trawling techniques and poor public response to the new fish varieties.

While fish are of first importance among marine catches, they are followed closely by clams, oysters, mussels, squid, cuttlefish, and octopods. Shrimp

Catch in Baskets for Offloading Show Pelagic Fish Caught by Gill Net and Purse Seine (1) and Varied Demersal Catch From Trawl Net (2)



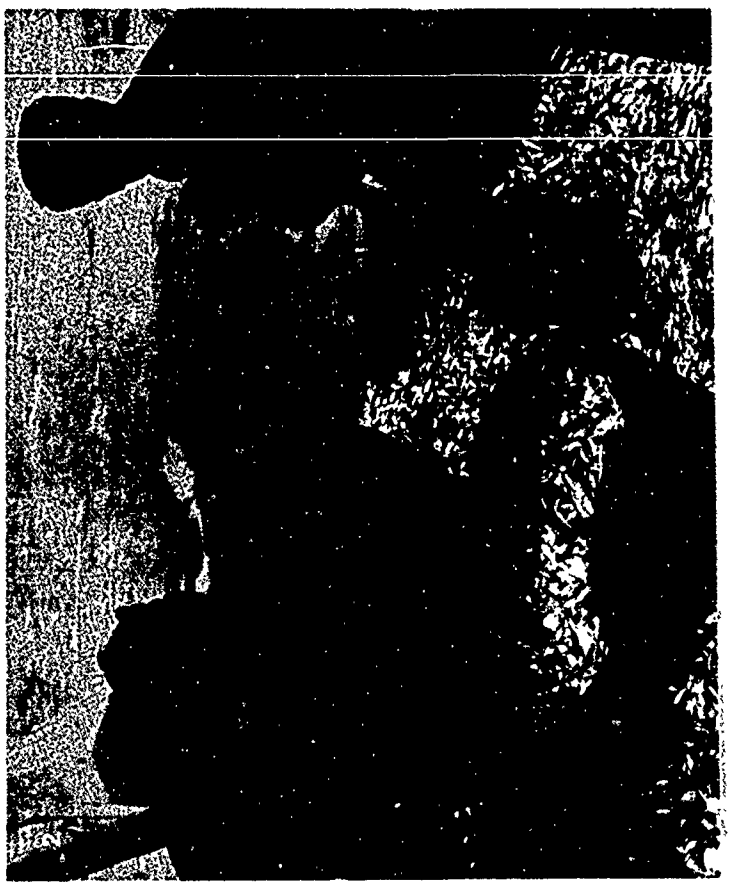
ชนิดของปลาทะเลและย่านที่จับ

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาในอดีต ตลาดเมืองไทยเต็มไปด้วยปลาน้ำจืด ปลาทะเลที่มีปริมาณส่วนใหญ่เป็นปลาที่เพียงชนิดเดียว แต่ในปัจจุบันมีปลาทะเลนานาชนิดที่ได้นำมาขายในจังหวัดพระนครอันเป็นศูนย์กลางของการค้าปลาทั่วประเทศ คิดเป็นจำนวนร้อยละ ๗๐ ของปริมาณปลาที่จับได้ทั้งหมดในหนึ่งๆตกคร่าว ๒๐๐,๐๐๐ เมตริกตัน จำนวนปลาที่จับได้เป็น ๑๐% ของจำนวนปลาที่จับได้ทั้งหมด

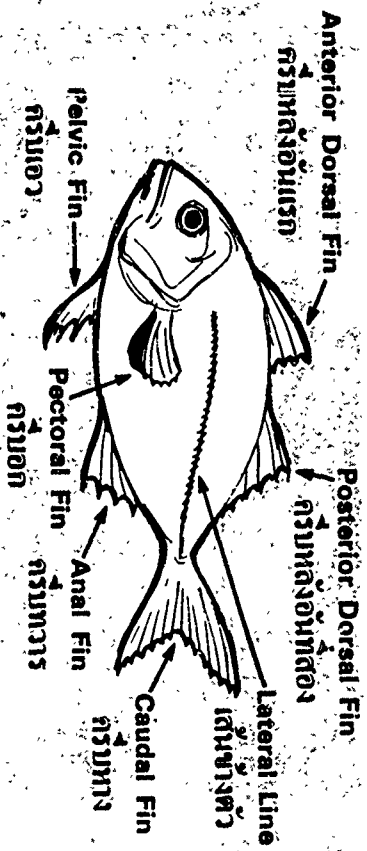
ความเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับการอุตสาหกรรมประมงของประเทศไทย เริ่มด้วยการนำอวนลากมาใช้ทำการจับปลาพื้นดิน เมื่อไม่นานมานี้ ราวปี พ.ศ. ๒๕๐๑ การจับปลาดังนี้อวนลากนั้นประสบผลดีอยู่หลายปี เนื่องจากยังมีประสบการณ์เกี่ยวกับการใช้เครื่องมือไม่เพียงพอ และประกอบกับประชาชนยังไม่นิยมกินปลาชนิดใหม่ๆ

ในบรรดาสัตว์ทะเลที่จับได้ ปลาน้ำจืดมีความสำคัญเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาได้แก่

สัตว์ทะเลที่จับได้ในทะเลกรากกำลังจะถูกขนขึ้นจากเรือ เป็นจำพวกปลาเหมาที่จับด้วยอวนลอยและอวนล้อมจับ (๑) และเป็นจำพวกปลาน้ำจืดที่จับด้วยอวนลาก (๒)



ชนิดของปลาและยานทำน



Parts of the Fish Helpful for Identification ส่วนต่าง ๆ ของปลาที่ช่วยในการจำแนกชนิด

lead the crustacean catches.

The chief fish types, according to the Department of Fisheries and as rated by volume demand and price on the Bangkok market, are presented here in two categories: (1) pelagic (literally "marine" but used here for saltwater fish caught near the surface) and (2) demersal (bottom-dwelling fish and crustaceans). They are listed in order of economic importance.

หอยประเภทที่มีสองฝา (หอยแมลงภู่ หอยแครง หอยกะพง) หอยนางรม และปลาหมึก ชนิดต่าง ๆ สำหรับสัตว์ชนิดที่พบเปลือกแข็งหุ้มตัวด้วยก้นแล้ว กุ้งนับว่ามีความสำคัญ ขึ้นหน้ากว่าสัตว์ชนิดอื่น

อาชีพหลักฐานจากการประมง จากปริมาณความต้องการและการตลาดของตลาดใน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดของปลาที่ขึ้นหน้าขึ้นตาไว้ในที่นี้ โดยแบ่งออกเป็นสอง ประเภทด้วยกันคือ ๑. ปลาเก๋วน้ำ (ปลาน้ำเค็มที่จับได้ใกล้ตัวน้ำ) และ ๒. ปลาน้ำจืด (ปลาน้ำจืดที่จับได้ไกลจากฝั่งที่ขึ้นตัวอยู่บนพื้นน้ำที่ตื้นๆทะเล) เรียงลำดับตามความสำคัญทางเศรษฐกิจ

1. A Catch of Mussels 2. Squid Drying on Racks

๑. หอยแครงที่จับได้
๒. การตากปลาหมึกบนตะแกรง



Fish Types and Fishing Areas

Pelagic Fish Types

1. Chub Mackerel: Most popular of Thai marine fishes, the little chub mackerel, 13 to 17 centimeters long, is iridescent light green above and silver below. It has a row of 12 to 14 blackish spots near its dorsal fins.

Fishing Techniques: Chinese purse seine, Siamese purse seine, drift gill net, and bamboo stake trap.

Fishing Areas: Generally distributed around the Gulf and the Andaman Sea, the chub mackerel appears to have a definite migration pattern (Figure 2).

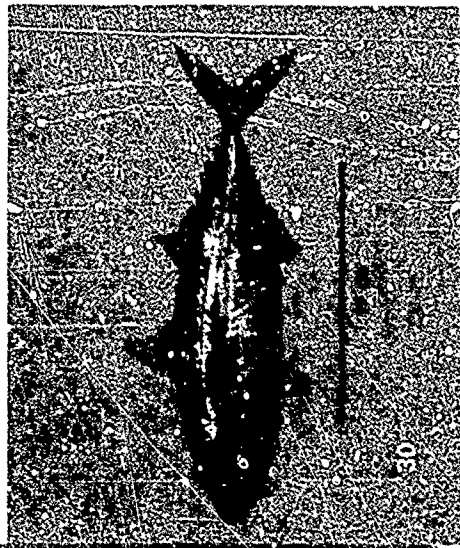
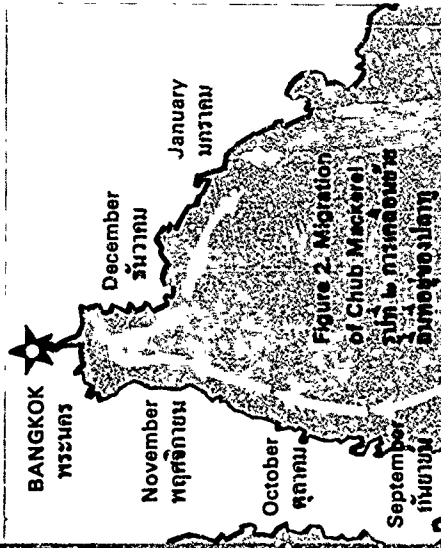
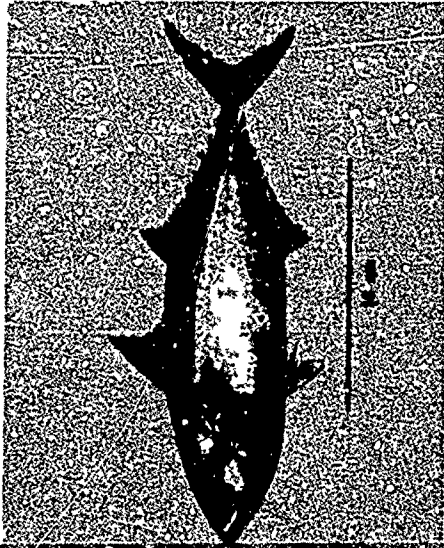
Fishing Season: Year round except from April 15 to June 14. Government restrictions during this period are: (1) No fishing with gill nets or purse seines unless by written permission from the Director of the Department of Fisheries; and (2) fishing with encircling gill nets permitted only if the net mesh size is 4.7 centimeters or larger.

The chub mackerel is the only Thailand salt-water fish subject to seasonal fishing regulations. All others may be fished all the year round.

2. Rakegilled Mackerel: Similar in appearance to the chub mackerel, the rakegilled mackerel has a slightly larger but narrower body, bigger eyes, and 16 blackish spots near the dorsal fins.

Fishing Techniques: Chinese purse seine, Siamese purse seine, drift gill net, and bamboo stake trap.

Fishing Areas: Generally distributed around Thai coastal waters.



ชนิดของปลาตัวน้ำ

๑. ปลาทู เป็นปลาทะเลที่รู้จักกันดีในประเทศไทย มีขนาดเล็ก ความยาว ๑๓ ถึง ๑๗ ซม. ถ้าตัวตอนบนมีสีเหลืองเขียวไหม้อ่อน และตอนล่างมีสีเงิน โดดเด่นหลังมีจุดสีดำตั้งแต่ ๑๒ ถึง ๑๔ จุด เรียงเป็นแถวไปตามลำตัว

วิธีการจับ ใช้อวนตังก อวนลาด (อวนชน) อวนลอย และไม้ตะ

พื้นที่จับ บริเวณรอบ ๆ อ่าวไทย และทะเลอันดามัน ปลาทูมีการเคลื่อนย้ายถิ่นที่อยู่เป็นประจำแน่นอน

ฤดูจับปลาทู จับได้ตลอดทั้งปี ยกเว้นช่วงวันที่ ๑๕ เมษายน จนถึง ๑๔ มิถุนายน ซึ่งมีพระราชบัญญัติออกไว้ดังนี้

(๑) ห้ามจับปลาทูด้วยอวนตลตา หรือ อวนล้อมจับ นอกจากจะได้รับการอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากอธิบดีกรมประมง

(๒) อนุญาตให้ทำการจับปลาทูด้วยอวนล้อมตลตาได้ แต่อวนจะต้องมีขนาดตลตาตั้งแต่ ๔.๗ ซม. ขึ้นไป

ในประเทศไทย ปลาทูเป็นปลาเพียงชนิดเดียวที่มีการกำหนดข้อบังคับต่างๆ ให้จับได้ตามฤดูกาล ส่วนปลาอื่นๆ ทุกชนิดจับได้ตลอดทั้งปี

๒. ปลาลัง ปลานึ่ง ปลาทูโง มีรูปร่างเห็นได้ชัดว่าต่างกับปลาทู ตัวโตกว่า (มีก้ามยาวถึง ๑๐ ซม.) ตาโตกว่าปลาทู และมีจุดดำ ๑๖ จุดโดยทั่วร่างกาย

วิธีการจับ ใช้อวนล้อม อวนตังก อวนชน อวนลอย และไม้ตะ

พื้นที่จับ มีอยู่ทั่วไปตามน่านน้ำชายฝั่งทะเลของประเทศไทย

ชนิดของปลาและย่านที่จับ

3. Spanish Mackerel: A large, cigar-shaped fish, 30 to 90 centimeters long, the Spanish mackerel has a dark (brown or blackish) upper body, silvery white belly, with three black spots nearly as big as the eye along the sides.

Fishing Techniques: Drift gill net, bamboo stake trap, and hook and line.

Fishing Areas: Generally distributed throughout the Gulf, and particularly around the coastal waters near Chanta Buri, Rayong, Chon Buri, Prachuap Khiri Khan, and Ranong.

4. Bonito: Also known as the oceanic tuna, the bonito is easily recognized by its torpedo-shaped, tough, sleek, nearly scaleless body. The only scales are a corselet around its body behind the head. From 30 to 50 centimeters long, the bonito has a silvery black upper body and white belly with two to four black spots under the ventral fins.

Fishing Techniques: Encircling gill net, drift gill net, bamboo stake trap, and hook and line.

Fishing Areas: Generally distributed throughout the Gulf. The largest catches are made between August and October.

5. Sardine: Long, thin, and flat, the sardine is silvery white with dark dorsal and caudal fins—the other fins remain white. The sardine is 14 to 18 centimeters long.

Fishing Techniques: Chinese purse seine, Siamese purse seine, and bamboo stake trap.

Fishing Areas: While found in all of the Gulf's coastal waters, the sardine is said to be particularly abundant around Rayong, Chon Buri, Samut Prakan, Prachuap Khiri Khan, and Chumphon.

๓. ปลาอินทรี เป็นปลาขนาดใหญ่อูรูปร่างคล้ายบู่หรือจักร ขาวตั้งแต่ ๓๐ ถึง ๕๐ ซม. ถ้าตัวตอนบนมีสีเข้ม (สีน้ำตาลหรือสีเกือบดำ) ท้องสีเงินขาว ข้างลำตัวมีจุดดำสามจุดเรียงกันไปตามลำตัวทั้งสองข้างขนาดเท่าลูกตา

วิธีการจับ ใช้วางลอบ โป๊ะ และเบ็ด

ย่านที่จับ มีอยู่ทั่วไปในอ่าวไทย โดยเฉพาะตามน่านน้ำชายฝั่งบริเวณใกล้จังหวัดจันทบุรี ระยอง ชลบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และระนอง

๔. ปลาโอ หรือที่รู้จักกันอีกชื่อหนึ่งว่า ปลาทุบ่า ปลาชนิดนี้สังเกตได้ง่าย มีรูปร่างคล้ายเตอบรีโด ตัวแข็งเรียบเป็นมัน เกือบไม่มีเกล็ดที่ตัว มีเพียงเกล็ดที่ใช้ป้องกันอยู่ด้านหลังหัว ขนาดยาวตั้งแต่ ๓๐ ถึง ๕๐ ซม. ส่วนลำตัวมีสีเงินดำ และท้องขาว ใต้ครีบทั้งสองมีจุดดำสองจุดสีดำจุด

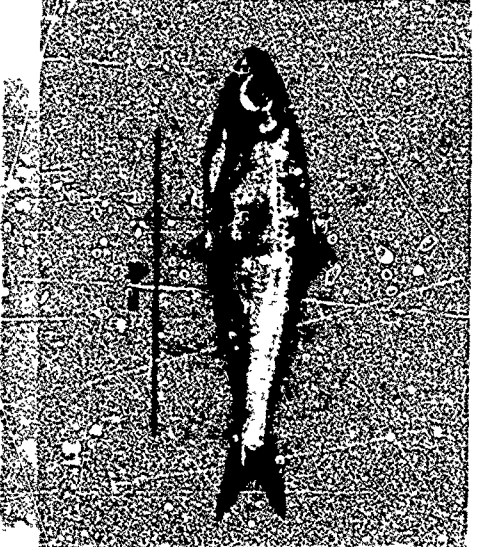
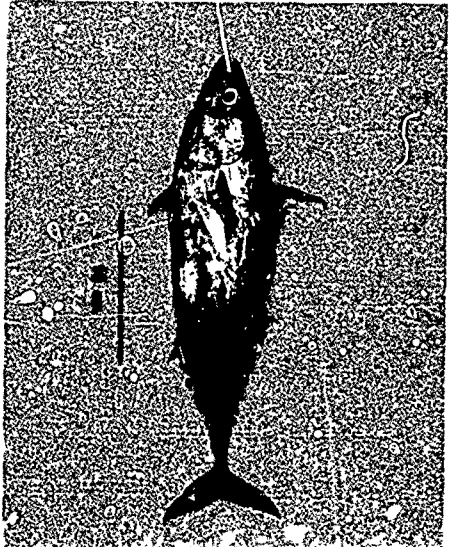
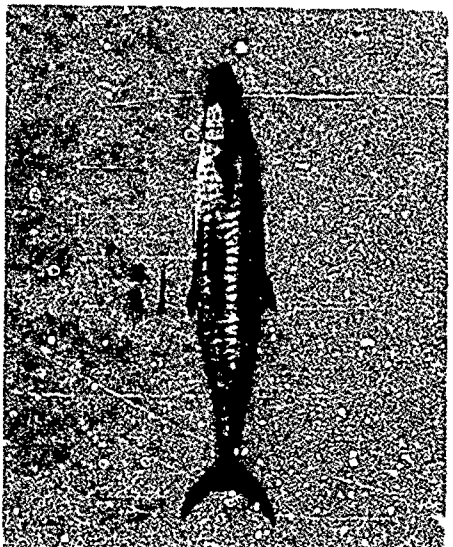
วิธีการจับ ใช้วางลอบ โป๊ะ และเบ็ด

ย่านที่จับ มีอยู่ทั่วไปในอ่าวไทย จับได้มากที่สุด ในระหว่างเดือนสิงหาคมถึงเดือนตุลาคม

๕. ปลาอกรร ปลาขนาดเล็ก ปลาหลังเขียว ตัวขาวบางและแบน สีเงินขาว ครีบหลังและครีบหางสีเข้ม ครีบอื่น ๆ สีขาว ลำตัวยาว ๑๔ ถึง ๑๘ ซม.

วิธีการจับ ใช้วางลอบ อวนตัก อวนถ้อนจับ ชนิดต่าง ๆ และโป๊ะ

ย่านที่จับ มีอยู่เป็นน่านน้ำชายฝั่งทะเลทั่วไปตลอดอ่าวไทย โดยเฉพาะที่ระยอง ชลบุรี สมุทรปราการ ประจวบคีรีขันธ์ และชุมพร

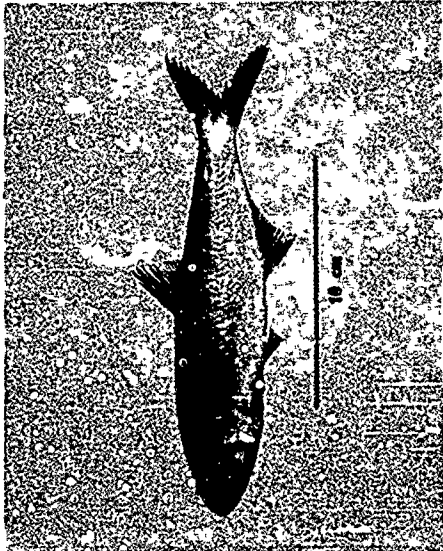


Fish Types and Fishing Areas

6. Mustard Anchovy: Almost identical in size, shape, and color to the sardine, the mustard anchovy has a single black spot over the gill cover, and only the caudal fin has a black edge.

Fishing Techniques: Stern trawl net and bamboo stake trap.

Fishing Areas: All over the Gulf but especially in Samut Prakan, Tachin River, Sawi Bay, Ko Samui, Ko Samet, Rayong, Chanta Buri River, and Phuket.



Demersal Fish Types

1. Six-Tooth Threadfin: The long, somewhat flat body of the threadfin is dark pink or red above and silvery white below. It has dark red spots along its sides, together with some yellow and silvery stripes. The threadfin has a large mouth and is 20 to 30 centimeters long.

Fishing Techniques: Trawl net, gill net, and bamboo stake trap.

Fishing Area: Mostly caught on the bottom near Prachuap Khiri Khan.

ชนิดของปลาหน้าดิน

๑. ปลาทรายแดง ปลาทรายแดงนี้ตัวยาวและค่อนข้างแบน ส่วนบนของลำตัวมีสีชมพูแก่ หรือแดง ส่วนล่างสีเงินขาว ตลอดข้างของตัวมีจุดแดง ๆ และแถบสีเหลืองและสีเงิน ปากกว้างและตัวยาว ๒๐ ถึง ๓๐ ซม.

วิธีการจับ ใช้อวนลาก อวนตักตา และโป๊ะ

ย่านที่จับ ส่วนมากจับได้ที่บริเวณพื้นที่ท้องทะเล ใกล้จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ชนิดของปลาหน้าดิน

2. Monocle Bream: About the same size and shape as the threadfin, the monocle bream has a purplish brown or grayish brown upper body, silvery white belly, and blue and yellow stripes near the eyes and mouth.

Fishing Technique: Trawl net.

Fishing Area: Near Prachuap Khiri Khan.

ชนิดของปลาหน้าดิน

๒. ปลาทรายขาว มีขนาดเท่ากับปลาทรายแดงและรูปร่างเหมือนกัน ส่วนบนของลำตัวมีสีน้ำตาลม่วง หรือน้ำตาลเทา ท้องสีเงินขาว มีแถบสีฟ้าและสีเหลืองใกล้ตาและปาก

วิธีการจับ ใช้อวนลาก

ย่านที่จับ บริเวณจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ชนิดของปลาหน้าดิน

๖. ปลาแอมว ปลาทะเลทราย มีขนาดรูปร่างและสีเกือบเหมือนกัน ปลาออกเรือ ที่เหนือเงือกของปลาแอมว มีจุดดำอยู่หนึ่งจุด และทำขอบครึ่งทางเพียงแฉ่งเดียวเท่านั้นที่มีสีดำ

วิธีการจับ ใช้อวนลากทำเรือและโป๊ะ

ย่านที่จับ มีอยู่ทั่วไปในอ่าวไทย แต่โดยเฉพาะที่จังหวัดสมุทรปราการ (บริเวณปากน้ำ) แม่น้ำที่จีน (ปากน้ำ) อ่าวสวี เกาะสมุย เกาะเสม็ด ระวังของ แม่น้ำจันทบุรี (ปากน้ำ) และภูเก็ต



ชนิดของปลาและย่านที่จับ

3. **Lizard fish:** The lizard fish has a long, slender, cylindrical body, 25 to 30 centimeters in length, with a head like a lizard. Its body is brown or brownish gray with gray or yellowish white fins.

Fishing Technique: Trawl net.

Fishing Area: Chumphon, Prachuap Khiri Khan, Samut Prakan, Chon Buri, and Rayong.

4. **Slender Trevally:** The slender trevally has an oval, slightly flat body and a small mouth. It is 15 to 30 centimeters long, and its upper body is bluish green while its belly is silvery white. Its sides are marked with a single yellow stripe.

Fishing Techniques: Trawl net and bamboo stake trap.

Fishing Area: Caught in greatest numbers near Prachuap Khiri Khan, Chon Buri, and Rayong.

5. **Hairtail:** Also called the largehead ribbon-fish, the hairtail is a big fish about 90 centimeters long with a silvery white, sword-like body and a large, sharp mouth.

Fishing Techniques: Trawl net, drift gill net, and bamboo stake trap.

Fishing Areas: Found on the sea bottom in shallow coastal waters, especially near Samut Prakan, Chon Buri, Rayong, and Prachuap Khiri Khan.

๓. ปลาปากถนน ปลาหัวตุ๊กแก ปลาชนิดนี้มีลำตัวยาวกลมเรียว ยาว ๒๕ ถึง ๓๐ ซม. หัวคล้ายตุ๊กแก ตัวสีน้ำตาลหรือสีเทาปนน้ำตาล ครีบสีเทาหรือขาวเหลือง

วิธีการจับ ใช้อวนลาก

ย่านที่จับ ชุมพร ประจวบคีรีขันธ์ สตูล ภูเก็ต ชลบุรี และระยอง

๔. ปลาลิ้นหมูหรือปลาลิ้นหมา ปลาลิ้นหมูหรือปลาลิ้นหมาชนิดนี้มีรูปร่างเป็นรูปไข่ ลำตัวเรียวและแบนบนเล็กน้อย ปากเล็ก ตัวยาว ๑๕ ถึง ๒๐ ซม. ส่วนบนตัวสีเข้มน้ำเงินหรือสีฟ้า ห้องสีเงินขาว ลำตัวมีแถบสีเหลืองข้างหนึ่ง แถบ

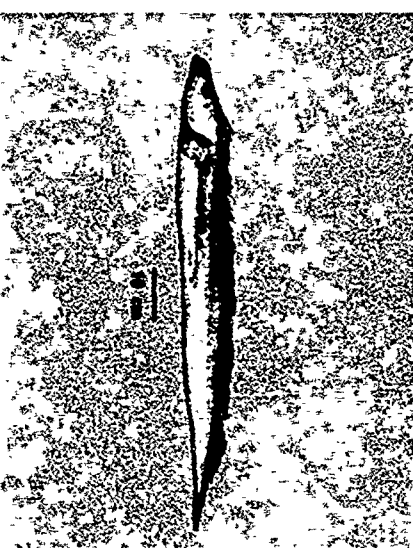
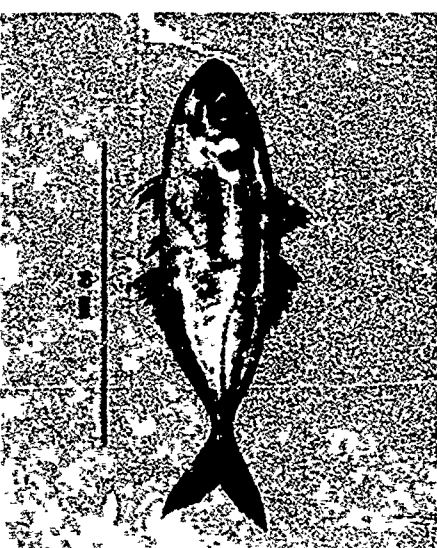
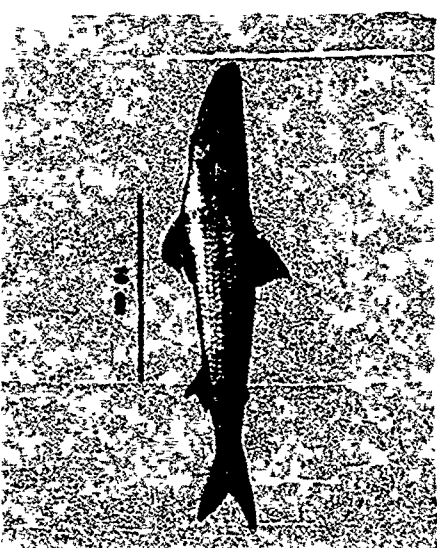
วิธีการจับ ใช้อวนลากและโป๊ะ

ย่านที่จับ จับได้มากที่สุดในพื้นที่ประจวบคีรีขันธ์ ชลบุรี และระยอง

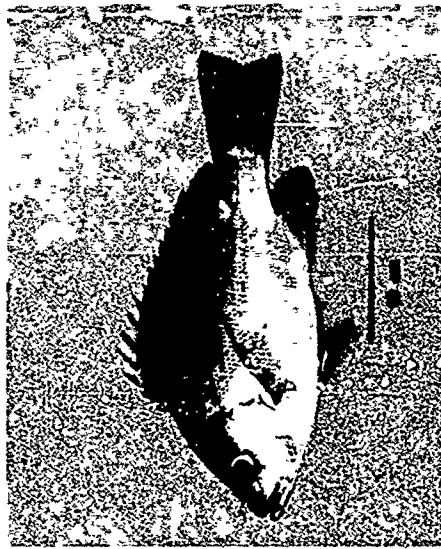
๕. ปลาดาบเงิน เป็นปลาน้ำเค็มขนาดใหญ่ ยาวประมาณ ๕๐ ซม. ลำตัวสีเงินขาวมีแถบสีน้ำตาลปนเทา และ

วิธีการจับ ใช้อวนลาก อวนลอย และโป๊ะ

ย่านที่จับ มีอยู่ตามพื้นที่ทะเลในเขตนี้ โดยเฉพาะในเขตสมุทรปราการ ชลบุรี ระยอง และประจวบคีรีขันธ์



Fish Types and Fishing Areas



6. Red Snapper: About 50 centimeters long, the red snapper has a wide, flat body, a big head, and a wide mouth with thick lips. It is light red all over with a dark red stripe on the head and two others running the length of the body.

Fishing Techniques: Trawl net, encircling gill net, hook and line, basket trap, and bamboo stake trap.

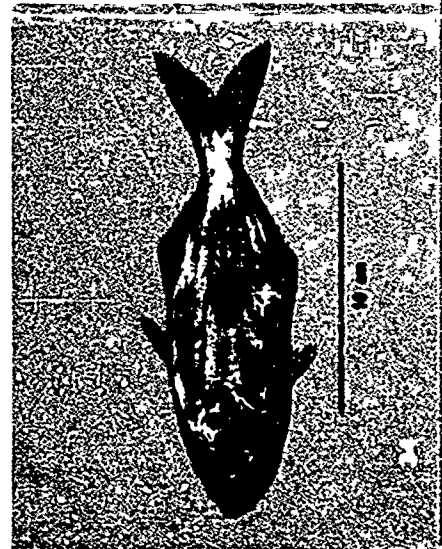
Fishing Areas: Particularly around and under rocks near Prachuap Khiri Khan, Samut Prakan, Chon Buri, Rayong, and Ranong.



7. Catfish: Taking its name from the six whiskers growing from each side of the mouth, the catfish has a blue upper body and a yellowish white belly. All fins are white and red. The catfish is from 20 to 40 centimeters long.

Fishing Techniques: Trawl net, bamboo stake trap, and hook and line.

Fishing Areas: Near river mouths and around Samut Sakhon.



8. Milky Whitefish: Long and flat with a wide mouth, the whitefish has a grayish white upper body and silvery white belly. It has a single black spot at the rim of the gill cover. A small fish, it averages 15 to 20 centimeters in length.

Fishing Techniques: Trawl net, encircling gill net, and bamboo stake trap.

Fishing Areas: Around Samut Prakan, Chon Buri, Rayong, Tachin River, Prachuap Khiri Khan, Nakhon Si Thammarat, and Chumphon.

๖. ปลากระพงแดง ปลาชนิดนี้ยาวประมาณ ๕๐ ซม. ตัวแบน กว้าง หัวโต ปากกว้าง และหัวเป็นเหลี่ยมเด่นชัด อ่อนตลอดทั้งตัว มีแถบสีแดงบนหัวกับแถบเด่นชัดสองแถบยาวตามลำตัว

วิธีการจับ ใช้อวนลาก อวนล้อมติด มีด กบฏ และโป๊ะ

ย่านที่จับ บริเวณที่มีกองหินใต้ทะเลในเขตจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ สมุทรปราการ ชลบุรี และระยอง

๗. ปลาคอดหัวขาว ปากแบนและปากกว้างมีมุมแหลมข้างละหกเส้น ส่วนบนของตัวสีฟ้าและท้องสีขาวเหลือง สันสีทึบเมดสีเทาและแดง ตัวยาวตั้งแต่ ๒๐ ถึง ๔๐ ซม.

วิธีการจับ ใช้อวนลาก โป๊ะและเบ็ด

ย่านที่จับ บริเวณปากแม่น้ำท่าจีนและในเขตจังหวัดสมุทรสาคร

๘. ปลาใบขนุน ปลาขนุน ปากขนุน ปลาขนุน ปลาขนุน ตัวขาวแบน ปากกว้าง ส่วนตัวตอนบนสีเทาขาวท้องสีเงินขาว ที่ริมปากมีจุดดำที่ขอบจุด ปลาใบขนุนที่เป็นปลาขนาดเล็ก ตัวยาวประมาณ ๑๕ ถึง ๒๐ ซม.

วิธีการจับ ใช้อวนลาก อวนล้อมติด และโป๊ะ

ย่านที่จับ บริเวณจังหวัด...สมุทรปราการ ชลบุรี ระยอง แม่น้ำท่าจีน (ปากน้ำ) ประจวบคีรีขันธ์ นครศรีธรรมราช และชุมพร

ชนิดของปลาและย่านที่จับ

9. Giant Barracuda: A long, cylinder-shaped fish, with a sharp, wide mouth, the big barracuda measures about 150 centimeters. The upper body is gray, the belly is silvery white, and gray stripes run along the sides. Fierce and carnivorous, the barracuda eats fish and other sea animals.

Fishing Techniques: Trawl net, drift gill net, bamboo stake trap, and hook and line.

Fishing Areas: Around Samut Prakan, Chon Buri, Chanta Buri, and Prachuap Khiri Khan.

10. White Pomfret: The kite-shaped, silver pomfret has a grayish or purplish white upper body and a silver belly. About 20 to 30 centimeters long, it is a popular fish in Thai restaurants all along the coast.

Fishing Techniques: Trawl net, luring purse seine, and bamboo stake trap.

Fishing Areas: Sea Shallow coastal regions around Songkhla, Nakhon Si Thammarat, Chumphon, Prachuap Khiri Khan, Samut Sakhon, and Trai

11. Stingray: With a nearly square, very flat body and a tail longer than the body itself, the red or yellowish brown stingray is a about 25 centimeters long.

Fishing Areas: Shallow coastal regions around Songkhla, Nakhon Si Thammarat, Chumphon, Prachuap Khiri Khan, Samut Sakhon, and Trai.

๕. ปลาตลก ปลาหน้ตลก เป็นปลาตัวยาวกลม ทุกระบอก ปากกลมและกว้าง ปลาตลกอย่างโตยาว ประมาณ ๕๕๐ ซม. ตัวตัวตอนบนสีเทา ท้องสีเงินขาว ตลอดจนยาวของลำตัวมีแถบสีเทา ปลาชนิดนี้กินสัตว์ และกินแมลงตัวเป็นอาหาร เช่นปลาและตัวทะเลอื่น ๆ

วิธีการจับ ใช้อวนลาก อวนลอย โป๊ะ และไม้ตะ

ย่านที่จับ บริเวณอ่าวปัตตานีสมุทรปราการ ชลบุรี จันทบุรี และประจวบคีรีขันธ์

๑๐. ปลาอะระมันีคล้ายกับรูปร่างเหมือนว่า ส่วนตอนบนของลำตัวสีเทา เรือขาวปนม่วง และท้องสีขาว ยาวประมาณ ๒๐ ถึง ๓๐ ซม. เป็นปลาที่ได้รับความนิยมมากตามภัตตาคารชาวทะเลทั่วไป

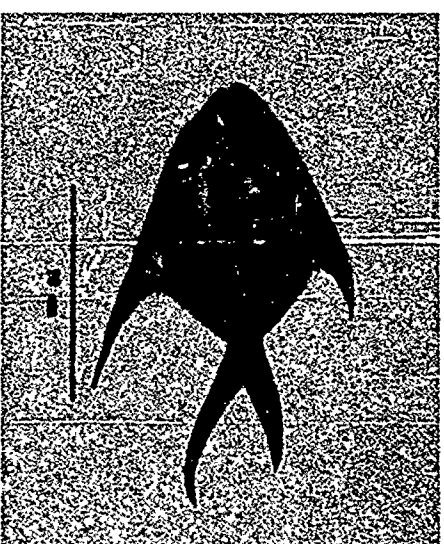
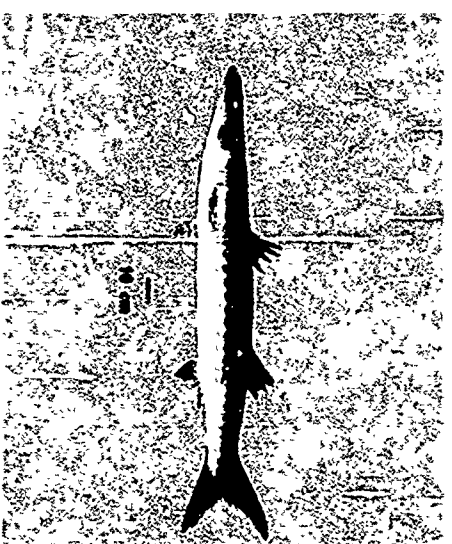
วิธีการจับ ใช้อวนลาก อวนซั้ง และโป๊ะ

ย่านที่จับ มีอยู่ในเขตปัตตานี บริเวณชายฝั่งจังหวัดสงขลา นครศรีธรรมราช ชุมพร ประจวบคีรีขันธ์ สุพรรณบุรี และตราด

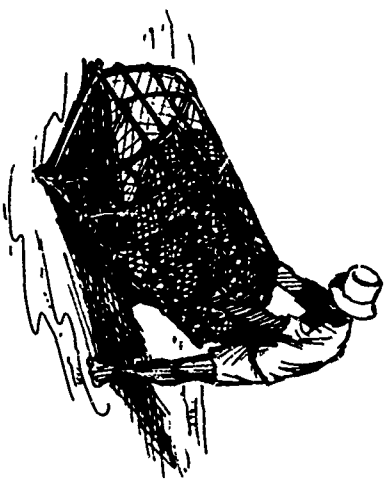
๑๑. ปลากระเบน ตัวรูปร่างเกือบเป็นเตี้ยกลมขรุขระ และแบนมาก ทางยาวกว่าตัว ปลากระเบน ยาวประมาณ ๒-๕ ซม. ตัวสีแดงหรือสีน้ำตาลปนเหลือง

วิธีการจับ ใช้อวนลาก อวนลอย ไม้ตะ และโป๊ะ

ย่านที่จับ บริเวณอ่าวปัตตานีสมุทรปราการ ชลบุรี ระยอง และจันทบุรี



Fishing Techniques and Equipment
วิธีการจับปลาและอุปกรณ์



Fishing Techniques and Equipment

Marine Fishing Techniques in Thailand

While there are dozens of different fishing techniques used in the Gulf of Thailand, particularly for near shore fishing, all of them use either a *net*, a *hook and line*, or a *trap*. Since the purpose of this book is to assist in developing an understanding of the operational characteristics and identification features of Thai vessels, only boat-based fishing techniques are described here.

These three types of fishing gear are used in one or more of three different ways: *dynamic*, *passive*, or *stationary*. (Figure 1.)

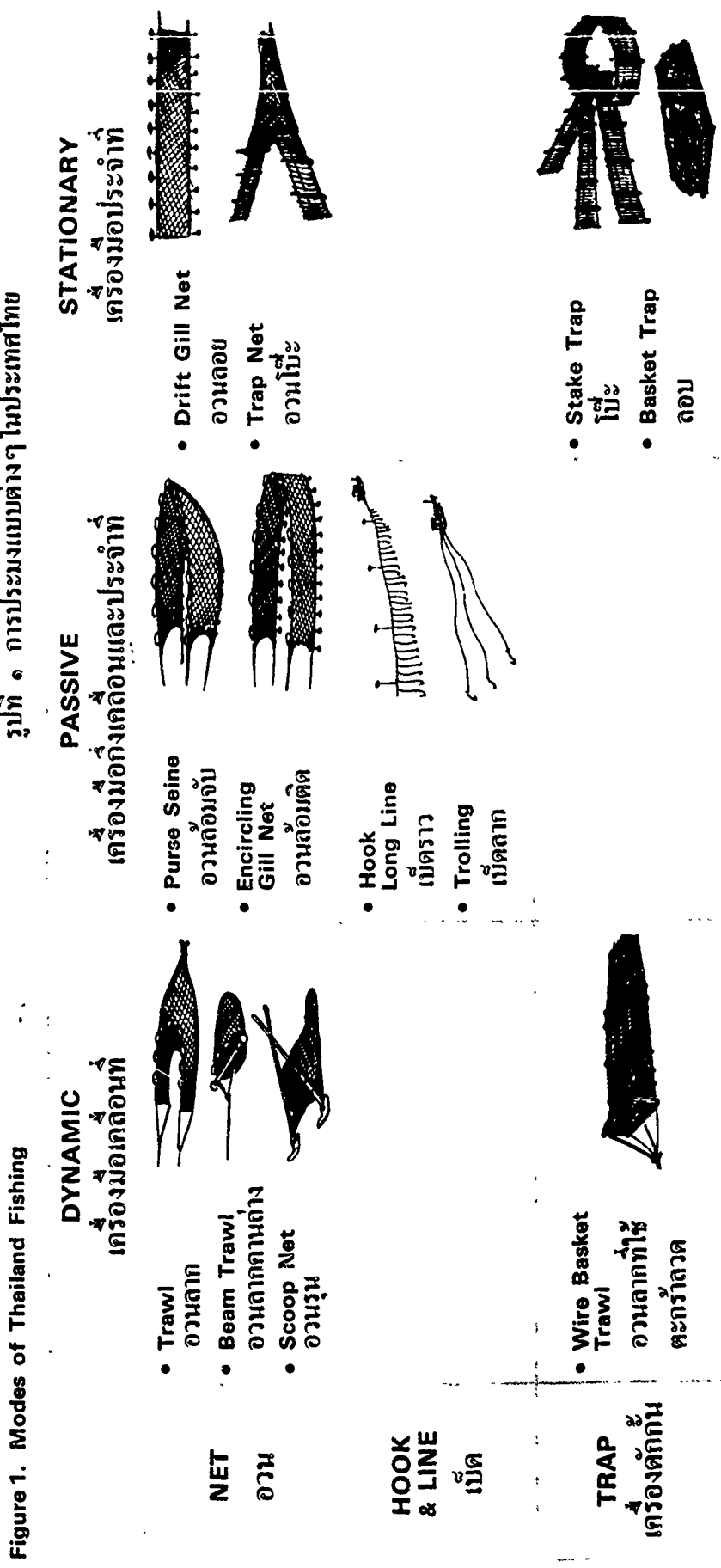
In the dynamic method, the fish literally are dredged up from the sea bottom by an open-mouthed tow net being dragged along by one or more boats.

วิธีการจับปลาทะเลในประเทศไทย

วิธีการจับปลาที่ใช้กันในอ่าวไทยโดยเฉพาะตามชายฝั่งทะเล มีอยู่มากมายหลายอย่างด้วยกัน เครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่ใช้เหล่านี้ได้แก่ประเภท อวน เบ็ด หรือโป๊ะ ^A เนื่องจากความมุ่งหมายของการจัดทำหนังสือเล่มนี้ขึ้นเพื่อช่วยในการที่ศึกษา และตรวจสอบกับเรื่องต่างๆ ได้อย่างถูกต้องแน่นอน จึงขอกล่าวไว้แต่เพียงวิธีการจับปลาโดยใช้วิธีเท่านั้น เครื่องมือที่ใช้จับปลาทางสามชนติดังกล่าวมาแล้ว มีลักษณะการใช้แตกต่างกัน ซึ่งอาจจะใช้ในลักษณะใดลักษณะหนึ่งหรือหลายลักษณะก็ได้ ได้แก่การใช้ในลักษณะเคลื่อนที่ ในลักษณะกึ่งเคลื่อนที่และกึ่งประจำที่ กับในลักษณะประจำที่ (ดูรูปที่ ๑)

วิธีใช้จับปลาไปตามพื้นที่ของทะเล จะใช้เรือลำเดียวหรือหลายลำทำการลากอวนซึ่งเป็ไปลาก

รูปที่ ๑ การประมงแบบต่างๆในประเทศไทย



วิธีการจับปลาและอุปกรณ์

In the passive method, the fish are surrounded by a net. They are captured either by driving them into the meshes or by drawing the bottom of the net together so that it becomes a huge dip net.

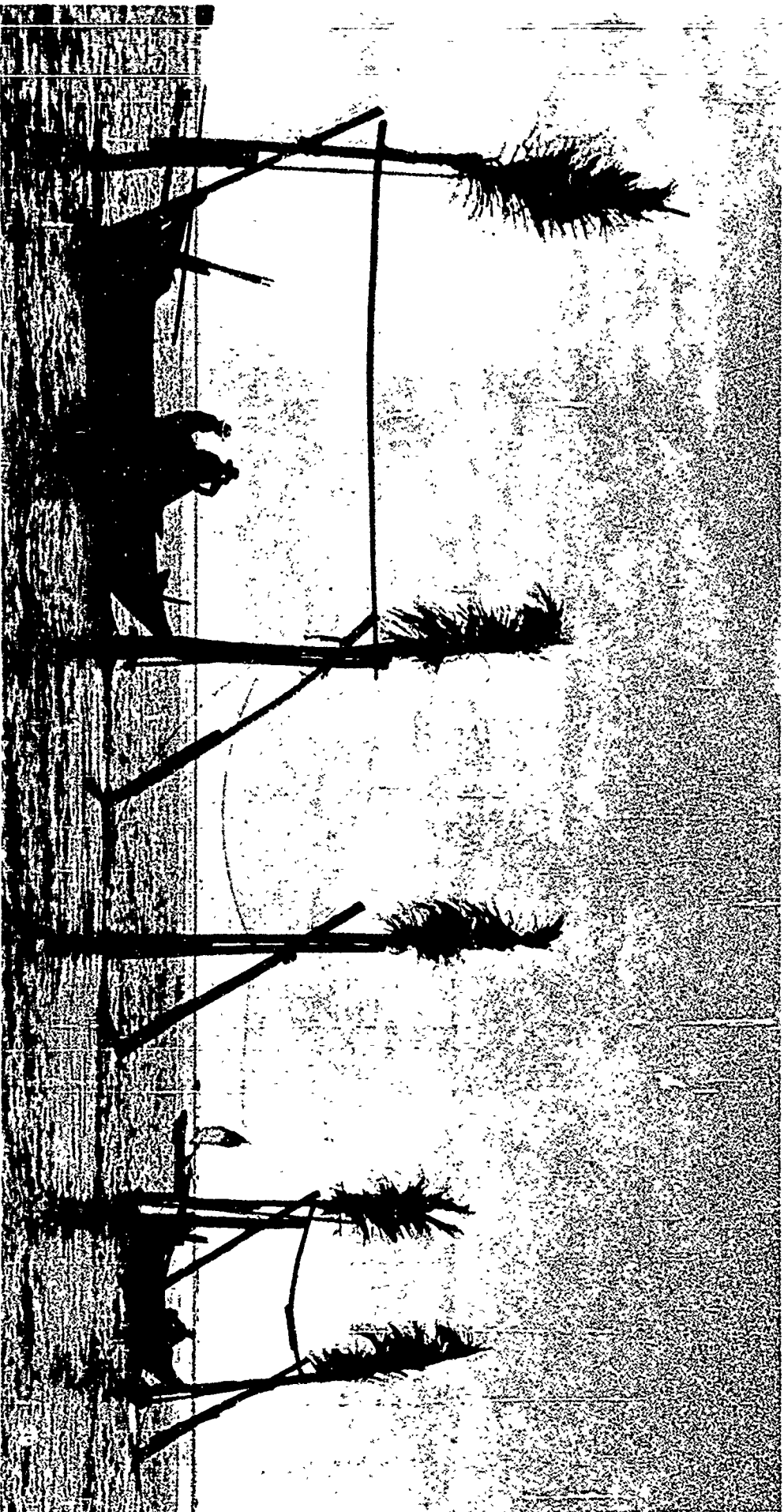
In the stationary method, the trap or net is fixed and the fish must swim into it to be captured. While most stationary gear is shore based, the deep bamboo or the wire net stake trap and the drift gill net are stationary devices operated in the open sea.

Sut Bag Nets With Catch of Sea Shrimp Are Being Hauled Aboard C 8 - T 14 Vessels

วิธีที่ใช้ลักษณะที่เคลื่อนที่และกึ่งประจำที่ จะใช้ความหนาขนาดใหญ่ล้อมฝูงปลาไว้ แล้วทำการจับปลาโดยใช้ปลาดัดตาอวน หรือโดยการรวบกันอวนเข้าหากันในลักษณะเหมือนสวิงอันใหญ่นั่นเอง

วิธีที่ใช้ลักษณะประจำที่ ได้แก่โป๊ะหรืออวนซึ่งอยู่ประจำที่ ฝูงปลาจะว่ายเข้าปะปให้จับเอง เครื่องมือจับปลาในลักษณะประจำที่ส่วนมากจะใช้ไม้สัก ฝรั่ง ไม้ระแนงชนิดที่ทำด้วยไม้ไผ่หรือชนิดที่ทำด้วยถั่วตาตาข่าย และอวนลอย เป็นเครื่องมือประจำที่สำหรับใช้ในทะเลเปิด

อวนโพงทางพร้อมด้วยกึ่งทุกสัปดาห์ได้กักจับกุ้งหรือ ปลา ๑๕-๒๐



Fishing Techniques and Equipment

Trawl Net Fishing

The revolution in the Thai fishing industry was brought about by the introduction of demersal, or bottom-dwelling, fish types into the market place. While many demersal fish are caught by hook and line, it is the trawl net which made possible the fishing revolution.

Trawl-net fishing consists of dragging a large, funnel-shaped net through the water behind one or more boats so that the fish are swept into the mouth of the net and trapped in the small tail or cod end. Every several hours the net is hauled up, and the fish are dumped or dipped onto the deck.

It is characteristic of the dynamic method of trawl netting to produce a much larger yield per unit of fishing time than by any other method. It is not dependent upon the time-consuming procedure of locating and surrounding a school of fish, as is the case with purse seine fishing. It is not restricted by the tides as are stationary techniques, nor by moon phase or the setting out of lights and buoys, as with the encircling gill net. On the other hand, it does not have the advantage of the selective catch—the trawl net picks up anything and everything in its path.

การจับปลาด้วยอวนลาก

ความวิวัฒนาการในด้านอุตสาหกรรมประมงของไทย ทำให้ตลาดได้รู้จักปลาชนิดใหม่และปลาชนิดใหม่อีกหลายชนิด แม้จะได้จับปลาชนิดนี้ด้วยวิธีเดิมเป็นจำนวนมากอยู่แล้วก็ตาม แต่สิ่งที่ได้เพิ่มความวิวัฒนาการมาสู่กิจการประมงมากที่สุดก็คือ อวนลาก

วิธีการจับปลาด้วยอวนลากมีดังนี้คือ ใช้เรือลำเดียวหรือหลายลำทำการลากอวนไปในน้ำ อวนนี้เป็นอวนขนาดใหญ่ รูปทรงคล้ายกรวย ปลายจะถูกกวาดเข้ามาเป็นปากและไปติดอยู่ที่อวนเบลาญของอวน หลาย ๆ ชั่วโมงจึงจะทำการที่อวนสักครั้งหนึ่ง ปลาที่จับได้จะบรรจุหรือเทลงในช่องระวางเรือ

การจับปลาโดยใช้อวนลากตามวิธีใช้ในลักษณะเคลื่อนที่นั้น จะจับปลาได้ปริมาณมากกว่าวิธีใช้ในลักษณะอื่น ๆ (ลักษณะที่เคลื่อนที่และจับที่ประจำที่หรือลักษณะประจำที่) เมื่อใช้เวลากันเท่า ๆ กัน กล่าวคือ ไม่ต้องเสียเวลาในการเสาะแสวงหาปลาและทำการล้อมจับด้วยอวนล้อม ไม่ต้องคอยเวลามากมายจนหลงตามวิธีการใช้เครื่องมือประจำที่ และไม่ต้องคอยเวลายาวนานขึ้นขังแรม หรือต้องใช้แสงไฟและทุ่นลอยเช่นเดียวกับวิธีการใช้อวนล้อมติด แต่ถ้าจะพิจารณาในอีกแง่หนึ่งแล้ว อวนลากมีตัวเน็ดอยู่ที่ไม่สามารถจะเลือกจับปลา

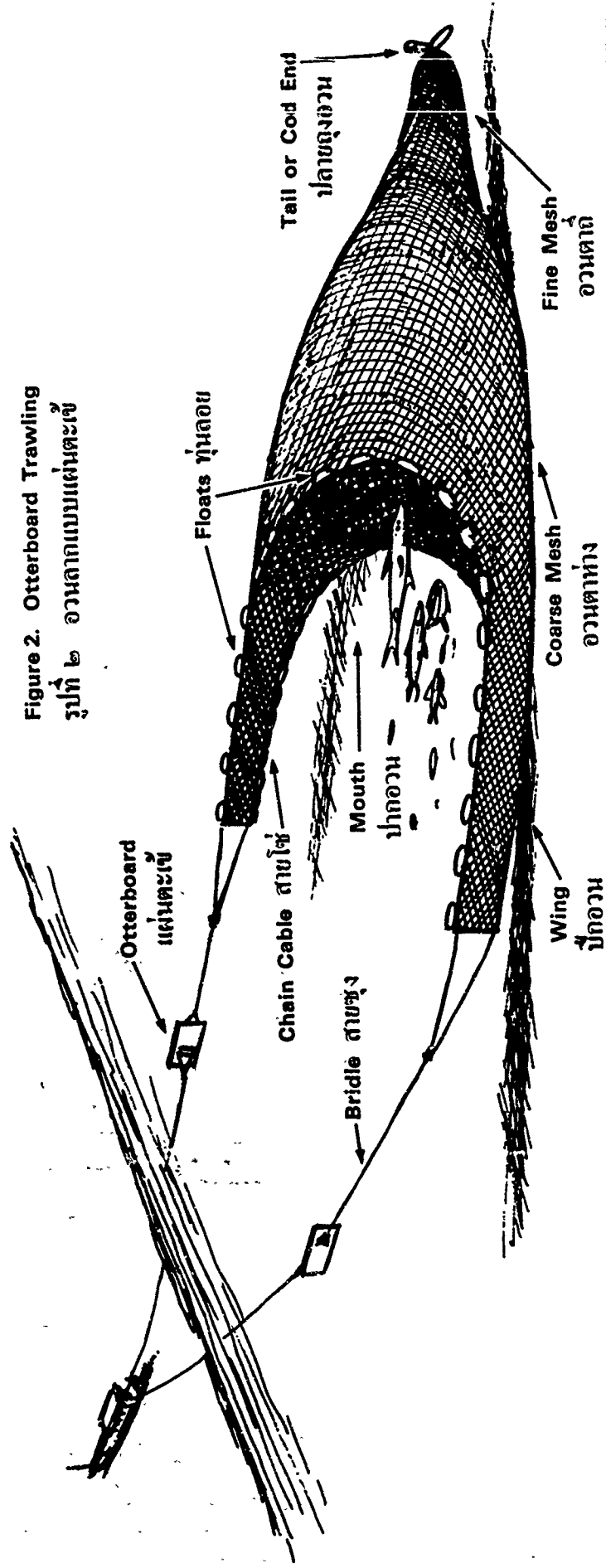


Figure 2. Otterboard Trawling
รูปที่ ๒ อวนลากแบบแผ่นตะเข้

วิธีการปลาและอุปกรณ์

Consequently, only about 53 percent of a demersal trawl catch is of great economic value, and the remainder is sold usually for duck food or other purposes.

In spite of its late introduction to Thai waters, and its hesitant acceptance at first, trawling has now become so popular that the Class 1 Type 1 trawler (C1-T1) is one of the most commonly seen vessels in the Thai waters. The rise of the trawler has produced a decline in the number of vessels using only purse seine techniques.

Four main types of trawling are currently used in Gulf fishing: the *otterboard trawl*, *otterboard beam trawl*, *beam trawl*, and *pair trawling*.

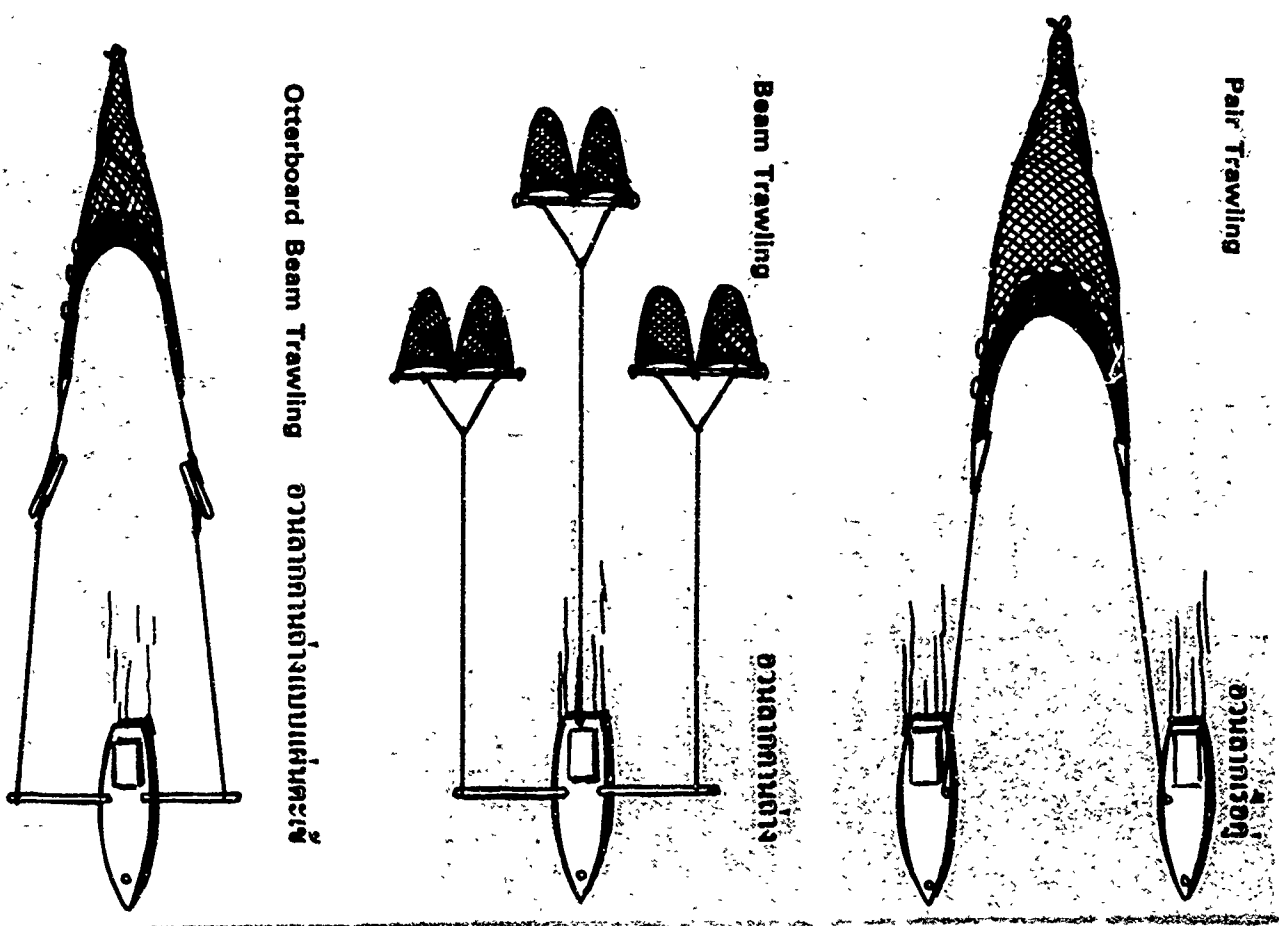
Trawling requires that the large mouth of the net be held wide open throughout the fishing operation. This is achieved on the vertical diameter by threading the lower section of the mouth with a heavy chain cable and by stringing buoys along the upper section. The mouth is kept open along its lateral diameter by otterboards set between the towing ropes and the bridles holding the net (Figure 2). The otterboards are rigged so that they always tend to move in a divergent direction from the path of the boat, thus spreading open the mouth of the net.

ตามขั้นตอนการตั้ง พระจะลากติดปากทุกชนิดที่ผ่านเข้าไปหมด ปลาที่จับได้ทั้งหมด จะนำขึ้นเรือหรือจะ ๕๓ เป็นปลาที่จับได้ทางเศรษฐกิจ ส่วนของที่เหลือไปเป็นการ เบ็ดหรือนำไปทำอย่างอื่นต่อไป

แม้ว่าจะมีการใช้วิธีชนิดนี้มานานแล้วก็ตาม แต่ในปัจจุบันเรือประมงขนาดเล็กอยู่ ๔ แบบ คือ ความนิยมในระยะแรกก็ตาม แต่ในปัจจุบันเรือขนาดใหญ่มีความนิยมมากทำให้เรือประเภทที่ ๑ ชนิดที่ ๑ (ป๑-๕๑) ที่ใช้วิธีชนิดนี้เป็นเรือที่แพร่หลายที่สุดในอ่าวไทย การที่นำ ความนิยมใช้วิธีชนิดนี้อาจมีมากขึ้น เป็นเหตุให้เรือที่จับปลาได้ของเรือมีจำนวน เพิ่มขึ้น

ในปัจจุบันเรือขนาดใหญ่ในการจับปลาในอ่าวไทยมีแบบที่นิยมหลักอยู่ ๔ แบบ คือ ความนิยมแบบเบ็ดเดี่ยว (otterboard trawl) ความนิยมแบบเบ็ดคู่ (otterboard beam trawl) ความนิยมแบบลำ (beam trawl) และ ความนิยมแบบคู่ (pair trawling)

Figure 3 Kinds of Trawling รูปที่ ๓ ความนิยมชนิดต่าง ๆ



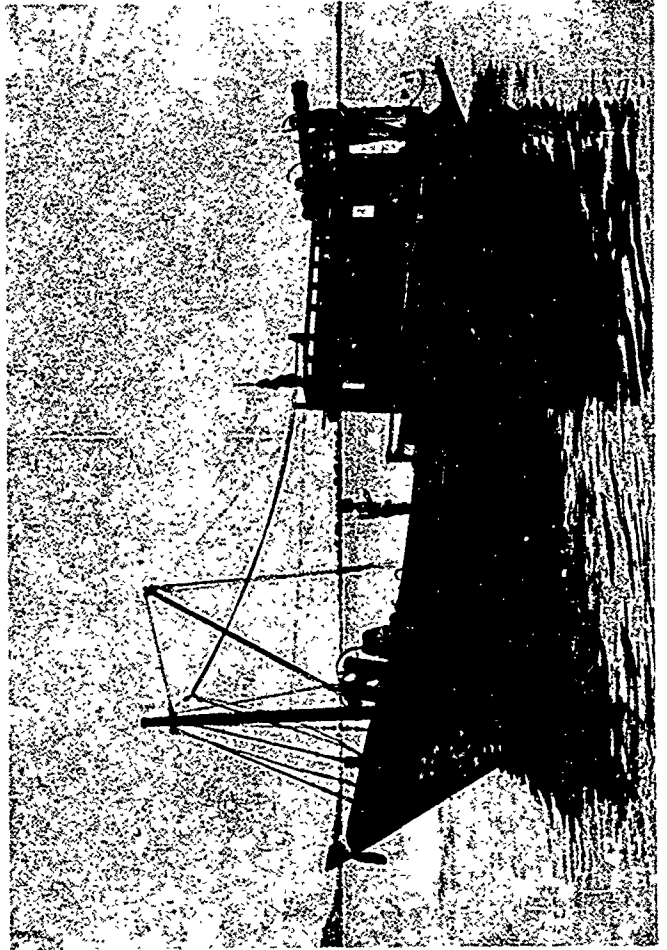
Fishing Techniques and Equipment

In otterboard trawling (sometimes called "Taiwan trawling" or "stern trawling"), the towing ropes are usually about five times longer than the depth of the water. The nets are usually dragged for several hours, then hauled up by crane and winch on the larger boats or by hand on the smaller ones. Vessels using the otterboard trawl must maintain a speed of 2 to 3 knots so that the water flow against the otterboards is sufficient to keep the mouth of the net wide open.

Vessels of low power sometimes use the otterboard beam trawl (Figure 3). Spread booms extend out over the sides of the boat from amidships, carrying the tow ropes. This method keeps the net mouth open even at low speeds.

The beam trawl, also called "shrimp beam trawl", uses no otterboards. A single boat tows from one to six small trawl nets, each of which is kept open by a wooden beam stretched across its mouth. A concrete block, or stone, is fastened at each end of every beam so that the nets will drag along the sea bottom. These trawlers fish almost exclusively for shrimp close to the shore.

เรืออวนลากแบบแผ่นตะเภา



Pair trawling, a Japanese technique, is carried out in deeper waters by two vessels towing the net between them. This technique needs no otterboards since the mouth of the net is kept open by the separation of the towing boats. When the net is to be hauled in, both vessels go about on tow wire side and head toward the net, reeling in the ropes. One boat then casts its tow wire to the other so that both ropes and the net can be hauled up on a single crane. The disadvantage of pair trawling is the large number of crew required.

วิธีการของอวนลากนี้ ต้องการให้ปากอวนอันกว้างใหญ่ต่างออกไปเต็มที่ ในขณะที่การจับปลา ต่างปากอวนทางตั้งโดยใช้สายโซ่หนัก ๆ ร้อยต่างปากอวนตยต่าง ส่วนตอนบนหรือติดด้วยทุ่นลอย และต่างปากอวนมาทางด้านนอกโดยติดแผ่นตะเภาตะเภาจะระหว่งสายลากกับสายของทุ่นลอย (ดูรูปที่ ๒) จึงแผ่นตะเภาให้อยู่ในลักษณะเบียดกันที่ แล้วจะลอคออกเส้นทางที่เรือแล่นไป เป็นการดึงปากอวนให้ต่างออกไป

อวนลากแบบแผ่นตะเภา (บางที่เรียกว่า "อวนลากแบบไต้หวัน" หรือ "อวนลากไทยเรือ") ตามปกติสายลากมีความยาวเป็น ๕ เท่าของความลึกของน้ำ ทำการลากอวนอยู่นานหลาย ๆ ชั่วโมง จึงจะสาวขึ้นเรือใหญ่ด้วยคันเบ็ดและถ่วง หรือใช้คนสาวขึ้นมาเป็นเรือเล็ก เรือที่ใช้อวนลากแบบแผ่นตะเภาจะต้องเดินด้วยความเร็วประมาณ ๒-๓ นอต เพื่อให้มันแรงปะทะแผ่นตะเภาที่จะทำให้อวนลากต่างออกไปได้เต็มที่

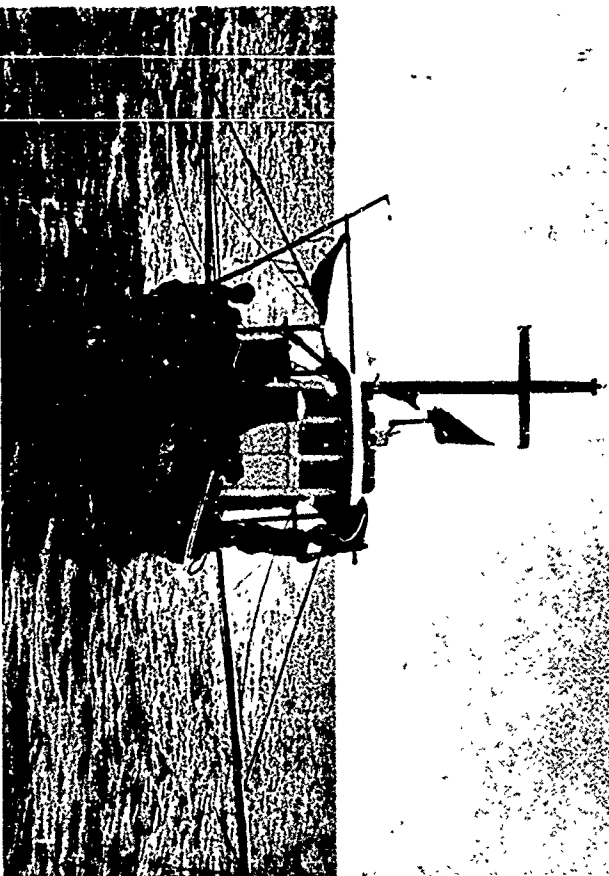
เรือที่มักใช้ลากต่างปากอวนลากต่างแบบแผ่นตะเภา (ดูรูปที่ ๓) มีลักษณะออกไปทางเรือสองข้าง ตอนกลางก็มีสายลากอวนติดอยู่ จึงทำให้อวนลากต่างออกไปแต่เรือจะแล่นด้วยความเร็วที่ก็ตาม

อวนลากลากต่างเรือเรียกว่า "อวนจับกุ้ง" ไม่ใช่แผ่นตะเภา ใช้เรือดำเตยลากอวนขนาดเล็กตั้งแต่หนึ่งถึงหกปาก แต่จะอวนใช้ไม้ท่อนยาวต่างปากอวนไว้ ที่ปลายทั้งสองของไม้ขวางมีแผ่นคอนกรีตผูกติดไว้เพื่อวงให้อวนลากไปกับบนท้องทะเล ส่วนมากอวนชนิดนี้ใช้จับเฉพาะกุ้งตามบริเวณชายฝั่ง

อวนลากเรือคู่ เป็นวิธีการของญี่ปุ่น ใช้จับในน้ำลึกกว่าโดยใช้เรือลากสองลำ วิธีการนี้ไม่ต้องใช้แผ่นตะเภาเพราะปากอวนต่างออกเมื่อเรือลากห่างออกจากกัน เวลาต้องการอวนขึ้นมาให้เรือทั้งสองลำแล่นเป็นเส้นกัน และเก็บสายลากขึ้นมาในเรือ แก้วเรือลำหนึ่งจะส่งปลายสายลากให้อีกลำหนึ่งไป ซึ่งเรือลำหลังนี้จะทำการเก็บเชือกและอวนขึ้นมาเช่นเรือใช้กับเบ็ดตก ข้อเสียของการใช้อวนลากเรือคู่ก็คือ ต้องใช้ลูกเรือเป็นจำนวนมาก

วิธีการจับปลาและอุปกรณ์

C6 - T10 Otterboard Trawler Showing Sternposts for Tow Ropes and Winch Used to Haul in Nets
เรือ ป.๖ - ๓๑๐ ใช้ควมจากบนแป้นตะเฒ่า แสดงให้เห็นเสาสำหรับมัดตาข่ายเรือดำน้ำไว้
ผูกตาข่ายและวางเส้นตาข่ายขึ้น

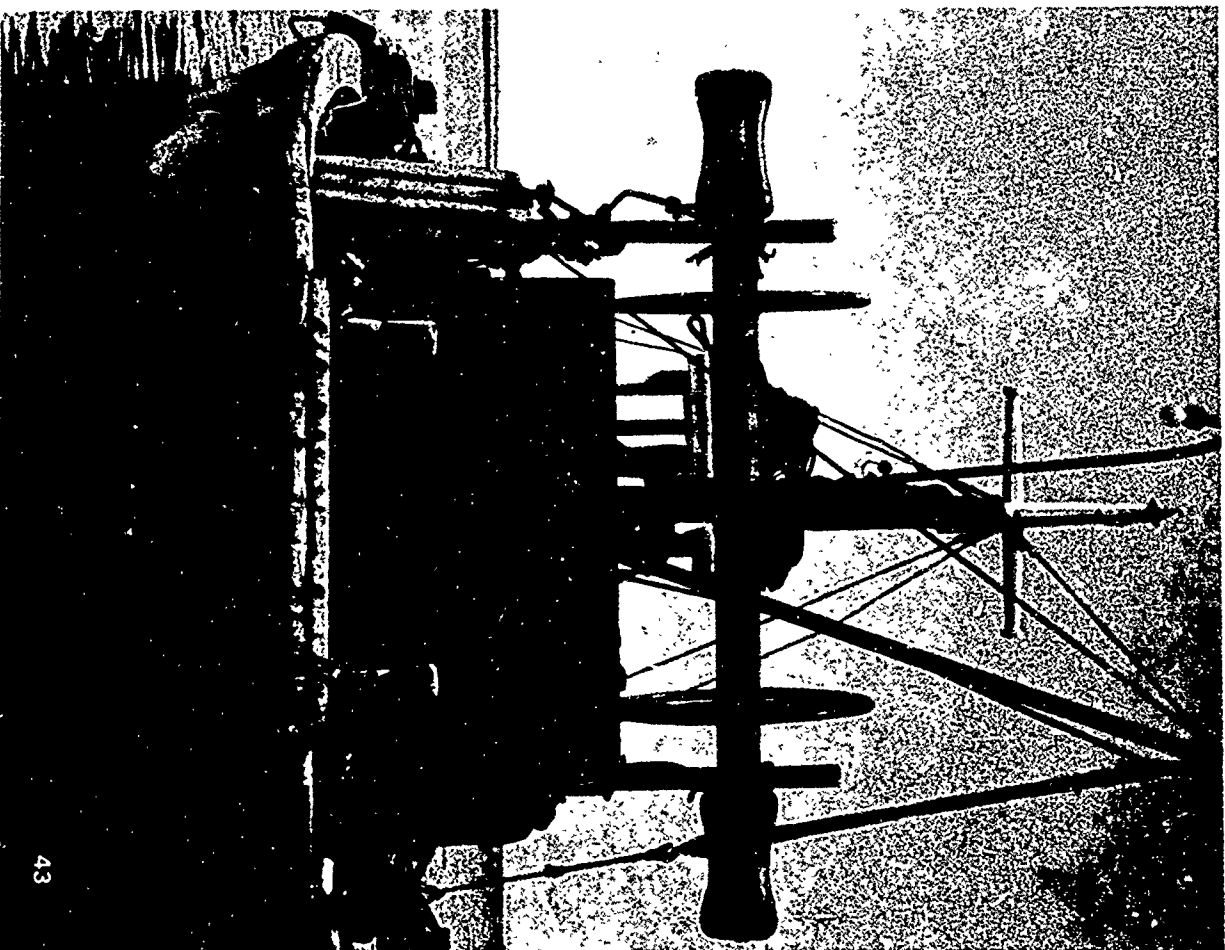
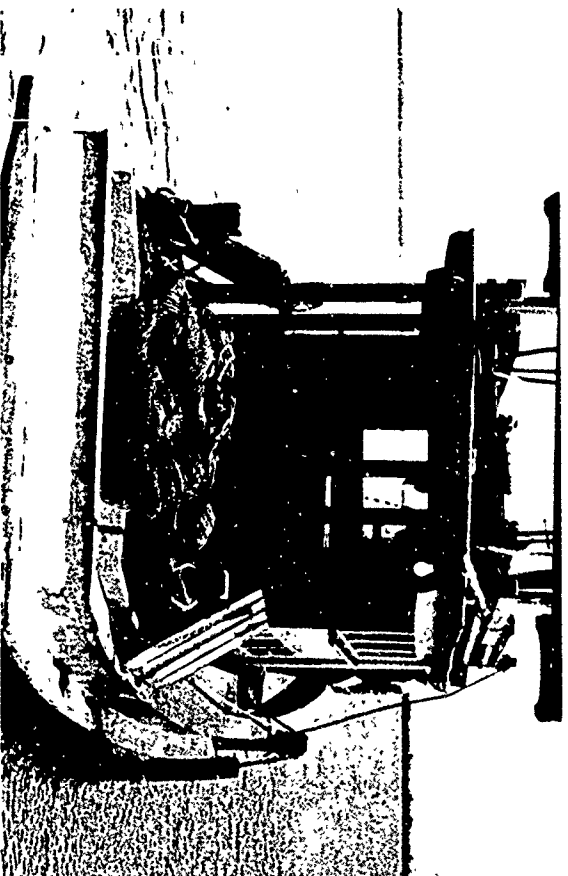


1. C6 - T10 Otterboard Beam Trawler With Spread Booms

2. C1 - T1 With Otterboards Stowed Near Stern

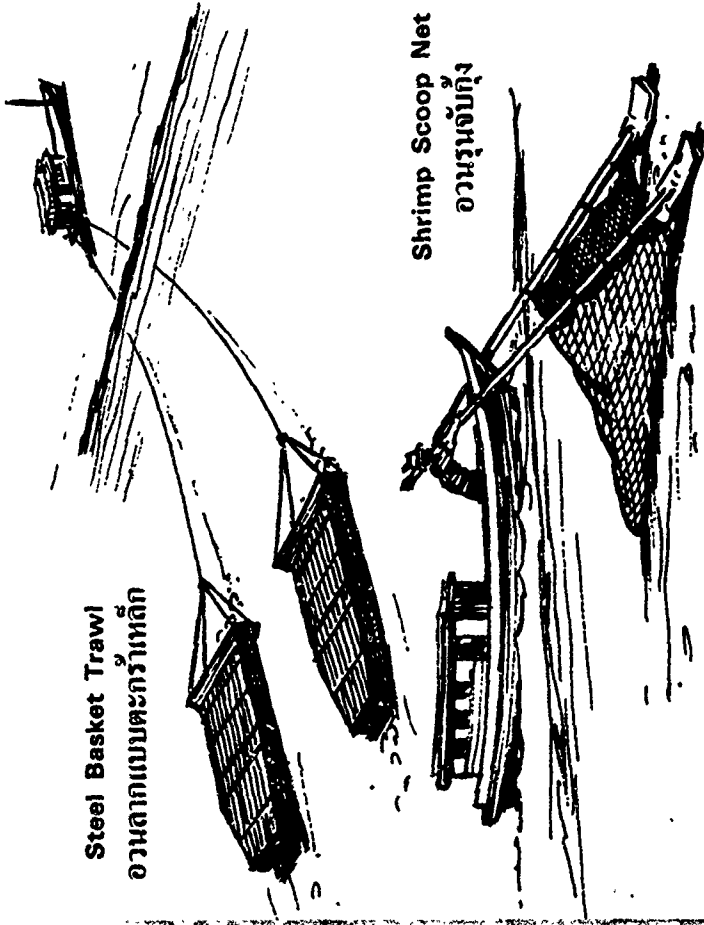
๑. เรือ ป.๖ - ๓๑๐ ใช้ควมจากบนแป้นตะเฒ่า กำลังยกตาข่ายออก

๒. เรือ ป.๑ - ๓๑๐ ักัดควมจากบนแป้นตะเฒ่าไว้ใกล้ท้ายเรือ



Fishing Techniques and Equipment

Figure 4. รูปที่ ๔



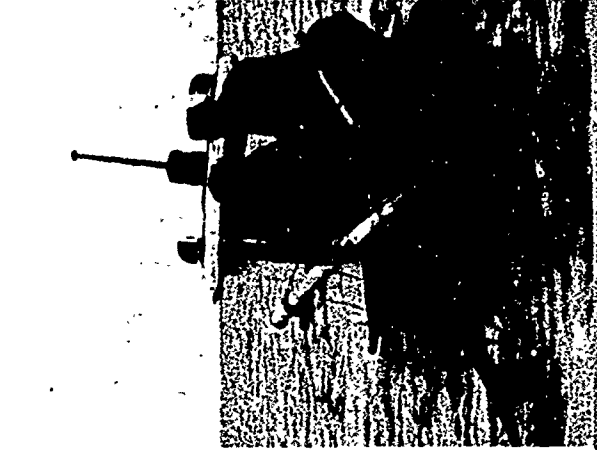
Steel basket trawling is a variation of beam trawling (Figure 4). Two heavy wire baskets, having mouths of rectangular cross-section, are towed from the stern of the vessel and hauled up by winches fastened to the top of the cabin. Their catch is primarily mollusks and shrimp.

The sea shrimp scoop net is yet another variation of the trawl technique—a type of trawling in reverse. In this method, the boat pushes the trawl net in front of it, and the shrimp are scooped into the mouth of the net which is held open by wooden rods.

อวนลากแบบตะกร้าเหล็กเป็นอวนลากที่แตกต่างจากอวนลากอื่นที่ตรง (รูปที่ ๔) มีตะกร้าลากเหล็กหนักๆ สองใบ ปากตะกร้าเป็นรูปสี่เหลี่ยมที่เข้าใช้ลากทางท้ายเรือ และทำการกู้ตัวอวนที่ติดไว้บนหลังคาถังน้ำมัน เครื่องมือชนิดนี้ใช้จับสัตว์น้ำประเภทเหยื่อต่างๆ และกุ้งเป็นหลัก

ยังมีวิธีการของอวนลากอีกชนิดหนึ่งคือ ชนิดอวนรุนที่เกาะเด ซึ่งไม่ใช่เรือลาก แต่เป็นวิธีการที่ใช้เรือรุน (ต้น) อวนไปข้างหน้า และกุ้งจะถูกรุนเข้าไปทางปากอวนซึ่งมีไม้ให้อวนขวางปิดไว้

Wire Basket Trawl and Scoop Net Fishers อวนลากแบบตะกร้าเหล็กและอวนรุน



วิธีการจับปลาและอุปกรณ์

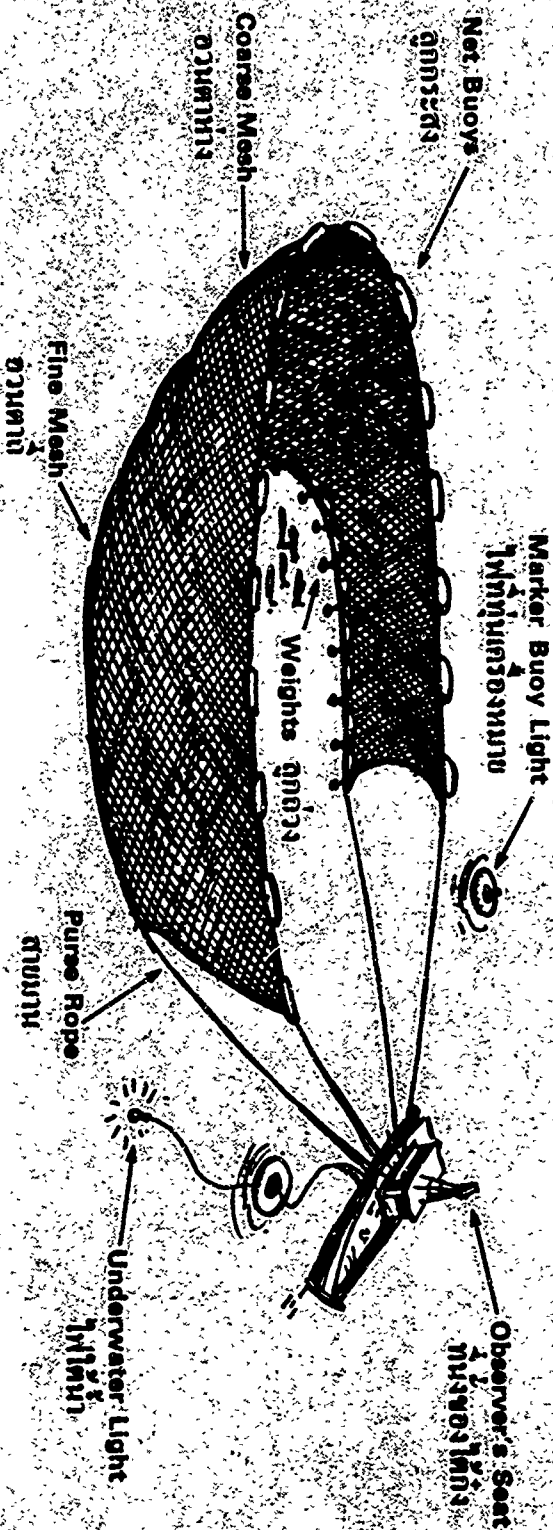
Purse Seining

Purse seine fishing is a passive technique in which a school of fish is surrounded with a long strip of net. The lower edges of the net are then pulled together by a purse rope sliding through rings so that the fish cannot escape through the bottom. Purse seining involves three steps: (1) the observer, from his seat atop the superstructure of the boat, locates the school of fish by their phosphorescent glitter as they move through the water; (2) the boat, or boats, move ahead of the school, and then turn and sail around it, laying down the purse net; and (3) when the encircling is complete, the purse strings are pulled tight and the net is hauled in.

Purse seining is best carried out on nights when there is little or no moonlight since the observer cannot spot the phosphorescent fish glow under the water when the moon is bright.

The basic technique of purse seining in Thailand has many variations depending on the number, size, and power of the boats, and depending on the kinds of nets used. The most popular are the small and large Chinese-type purse seines (Figure 5 and 6A), the Siamese purse seine using a palm-fruit lure (Figure 6C), and the stake trap net, discussed under stationary techniques (Figure 9).

Figure 5. Purse Seining



การใช้ชอวนล้อมจับ

การจับปลาด้วยชอวนล้อมจับ เป็นวิธีการใช้ในลักษณะกึ่งล้อมที่และกึ่งประจําที่ฝูงปลาจะถูกล้อมด้วยชอวนที่กว้างขวางมาก ๆ ทำขอบล่างของชอวนจะมีเชือกร้อยผ่านห่วงที่ต่อจากรายชอวนนั้น เป็นการใช้ตักในชอวนไม่ให้ปลาหนีออกไปได้ การใช้ชอวนล้อมจับนี้ทำได้โดยแบ่งออกเป็นสามชนิดคือ ๑. ตัก ซึ่งมุ่งจับบนที่น้ำซึ่งสร้างไว้บนที่สูงในเรือ จะหาตำแหน่งของฝูงปลาโดยอาศัยแสงเรืองของฟอสฟอรัสบนที่น้ำที่ขุ่นในน้ำ ๒. ใช้เรือดำเต๋วหรือหาลงดำลงไปตักที่น้ำสูงและดึงชอวนกลับมาพร้อมกันโดยชอวนจะไป ๓. เมื่อเรือวนล้อมฝูงปลาเรียบร้อยแล้วจึงดึงชอวนมา (เชือกร้อยตักชอวน) เข้ามารอรวบกันชอวนให้ติดกัน แล้วจึงดึงชอวนขึ้นมาบนเรือ

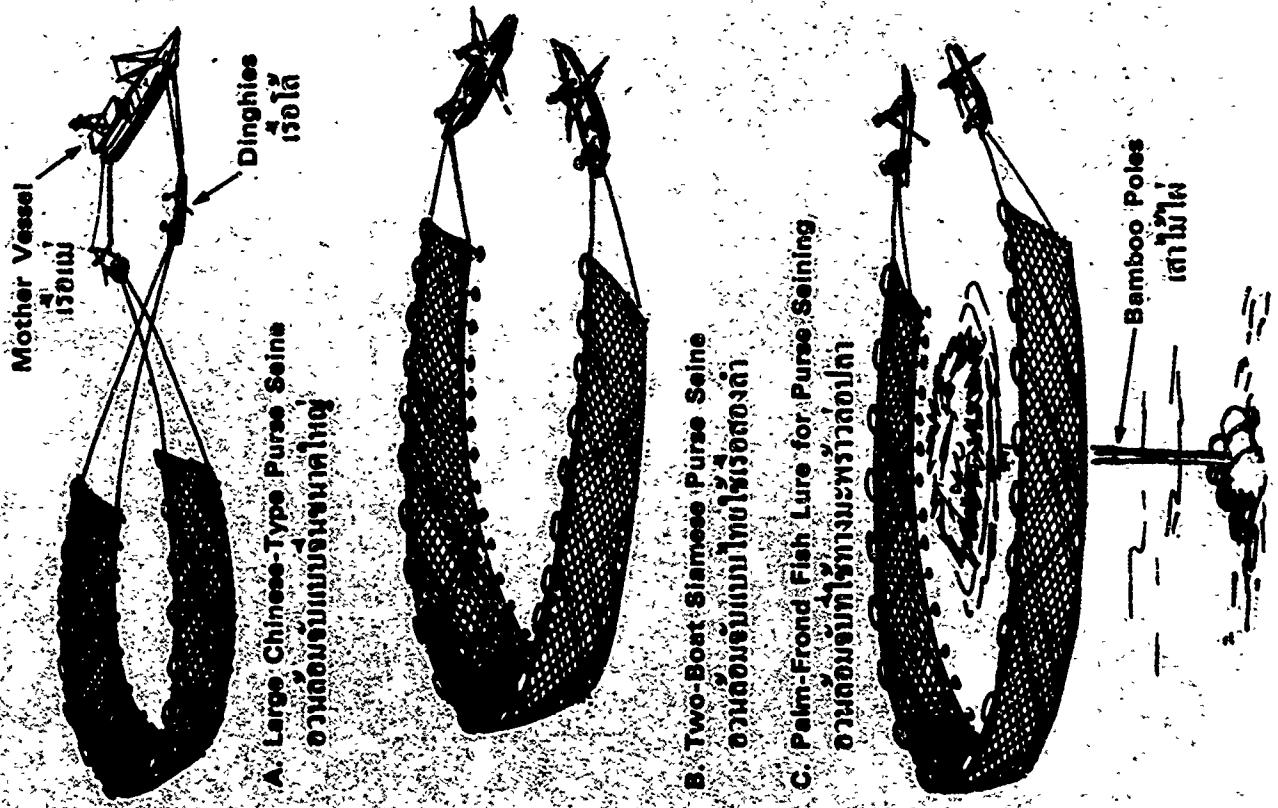
การใช้ชอวนล้อมจับนี้ จะได้ผลที่ดีที่สุดในเวลากลางคืนตอนมืดหรือช่วงแสงแรก ๆ เพราะจะได้ตักปลาได้มากในเวลาที่แสงเรืองของฟอสฟอรัสที่ฝูงปลาได้ในเวลาตอนกลาง

การใช้ชอวนล้อมจับในประเทศไทยมีวิธีการมาตรฐานอยู่หลายแบบด้วยกัน ทั้งชนิดที่จับอยู่ก้นน้ำตามขนาด กิ่งของเรือที่ใช้ และชนิดของชอวน ชอวนล้อมจับที่อยู่ใต้น้ำมีขนาดที่เล็ก ใช้แต่ชอวนแบบชนิดชอวนเล็ก และ ชอวนตักกึ่งขนาดและขนาดใหญ่มากที่สุด ใช้แต่ชอวนแบบชนิดชอวนเล็ก และ ชอวนตักกึ่งขนาดและขนาดใหญ่มากที่สุด (ดูรูปที่ ๕ และที่ ๖ A) ชอวนแบบไทยคือชอวนซึ่ง (ดูรูปที่ ๖ C) และชอวนโป๊ะ ซึ่งใช้กล่าวไว้ในเรื่องวิธีการใช้ในลักษณะประจําที่ (ดูรูปที่ ๘)

รูปที่ ๕ การใช้อวนล้อมจับ

Fishing Techniques and Equipment

Figure 6. Purse Seine Techniques รูปที่ ๖ วิธีการใช้อวนล้อมจับ



One type of Chinese purse seine uses a single motorized vessel for the entire operation (Figure 5). Once the observer in the superstructure locates the school of fish and determines its direction, the boat moves ahead of the school and drops a marker buoy light to which one end of the net is fastened. This buoy is often a rubber inner tube with a flashlight suspended in its center. The boat then encircles the fish school, paying out the net as it goes. The top edge of the net is strung with floats, or net buoys, while the lower edge is hung with lead balls so that it will sink quickly and remain vertical to encircle the fish. As the vessel completes its circle and returns to the marker buoy to join the two ends of the net, a flashing electric lamp on a long cord is dropped into the water to frighten the fish into the center and sides of the net.

When the encirclement is complete, the purse rope, which passes through rings on the lower edge of the net, is pulled tight, drawing the net into the shape of a huge bowl from which the fish cannot escape. The distance from the surface of the water to the bottom of the pursed net may be 45 meters.

After the purse is drawn tight, the net is hauled alongside and the catch removed in dip nets.

อวนแบบจีนชนิดแรกได้แก่อวนดำ ใช้เรือชนตุ้มน้ำหนักหนัก (รูปที่ ๕) เมื่อได้ทั้งซึ่งอยู่บนเรือสูงในเรือขุดไปไกล และทราบทิศทางที่วางไว้แล้ว ก็จะดึงให้เรือไปตกที่ขุดปลา และทั้งที่เรือขุดมีโคมไฟติดกับปลายข้างหนึ่งของอวนลงไปที่นั่นก็ใช้ช่างในเรือชนตุ้มน้ำหนักหนักไฟติดไว้ตรงกลาง แล้วเรือก็จะแล่นตรงอ้อมขุดปลาเรือกับเรือขุดลงไปในเรือขุดที่ขุดอวนด้านหน้ามีทุ่นลอยหรือลูกกระสงผูกไว้เป็นระยะๆ ส่วนที่ขุดลงก็ผูกตะกั่วผูกถ่วงไว้เพื่อให้อวนจมลงไปในอย่างรวดเร็ว และบังคับให้อวนตั้งตรงอีกด้วย เมื่อเรือแล่นตรงครบรอบถึงทุ่นเครื่องหมาย และปลาขุดอวนทั้งสองข้างมารวมกัน ต่อจากนั้นก็หวนโคมไฟที่ทุ่นที่ขุดอวนลงๆ ลงไปในน้ำ ๑ ดวง เพื่อให้ปลาตกใจหนีเข้าไปอยู่ตรงกลางและข้างๆ อวน

เมื่อได้ทำการล้อมขุดปลาไว้เรียบร้อยแล้ว ก็จะดึงสายขุดอวนเข้ามาข้างที่ขุดปลาของอวนเพื่อรวมกันอวนเข้าหากันจนแน่น จะทำให้อวนมีลักษณะเป็นก้นกะลวยใหญ่ในหนึ่งปลาคะพืดรอบไปไม่ได้ อวนนี้มีความกว้างโดยวัดจากขอบหน้าที่ทำนำถึงขอบล่างประมาณ ๔๕ เมตร

หลังจากดึงสายขุดอวนแน่นได้แล้ว ก็จะสาวอวนเข้ามาแล้วใช้กันเบ็ดยกขึ้นและเทปลาลงเก็บในระวางเรือ ถ้าเป็นเรือขนาดเล็กก็จะดึงอวนเข้ามาข้างเรือและใช้สวิงตัก

วิธีการจับปลาและอุปกรณ์

The usual purse seine catch is chub mackerel, rakesilled mackerel, and six-banded trevally.

Another type of Chinese purse seine, introduced from China in 1935, which is becoming increasingly popular because of the large catch, uses a large motorized vessel and two dinghies (Figure 6A). The dinghies are towed to the fishing ground. Once the fish school has been located, the mother vessel moves ahead sufficiently so that the dinghies can be detached and lay the net. The dinghies, each carrying one end of the 200- to 400-meter long net, encircle to the position where the ends of the net will be joined.

During the pursing operation, the dinghies are made fast to the mother vessel by lines to keep them in position while drawing the purse ropes. The net is then hauled aboard the larger vessel by crane and winch.

Several varieties of the basic purse seine operation are found in the Thai Gulf and on the west coast. Two small rowboats may lay the purse net (Figure 6B), or the ends of the net may be fastened to poles to hold the sides vertical during the encirclement.

Purse Seining in the Andaman Sea. Small C4-T14 Lays Net for C5-T14 Mother Vessel



ปลาที่จับด้วยอวนชนิดนี้ มี ปลาชุก ปลาถั่ง และปลาสำขม
อวนแบบจับอวนชนิดนี้ทำจาก อวนดักถั่ง ใช้น้ำมันใช้กันตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๔๗๕ และ
ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้น เนื่องจากสามารถจับปลาได้ปริมาณมาก อวนชนิดนี้ใช้เรือยนต์
ขนาดใหญ่หนึ่งลำ และเรือโตสตงถั่ง (ดูรูปที่ ๖ A) เรือโตสตงถั่งนี้จะพ่วงกับเรือใหญ่
ไปจับตัวปลาที่จับปลา เมื่อพบฝูงปลาเรือใหญ่จะแล่นไปตักหน้าในระยะเวลาสมควร เพื่อ
ปล่อยเรือโตสตงถั่งวางอวน เรือโตสตงถั่งจะลากปลาอวนล้อมรอบฝูงปลาจนบรรจบกัน
อวนชนิดนี้มีความยาว ๒๐๐ ถึง ๔๐๐ เมตร

ระหว่างที่ทำการล้อมอวนอยู่นั้น เรือโตสตงถั่งจะต้องรับส่งเชือกให้แก่เรือใหญ่
เพื่อผูกยึดเชือกของตนให้แน่นก่อนที่หัวจะดึงเข้ามา เมื่อเสร็จแล้วเรือใหญ่จะใช้กันเบ็ดและ
กว้านยกอวนขึ้นเรือ

ในบริเวณอ่าวไทยและภาคใต้ฝั่งตะวันตกของประเทศไทย มีวิธีการใช้อวนล้อม
จับแบบมาตรฐานหลายชนิด กล่าวคือ อาจใช้เรือแจวขนาดเล็กสองลำทำการปล่อยอวน
(ดูรูปที่ ๖ B) หรืออาจจับกับอุปกรณ์ช่วยจับปลาอวนทางสองข้างเพื่อยึดให้อวนตั้งตรงใน
ขณะทำการล้อมอวน

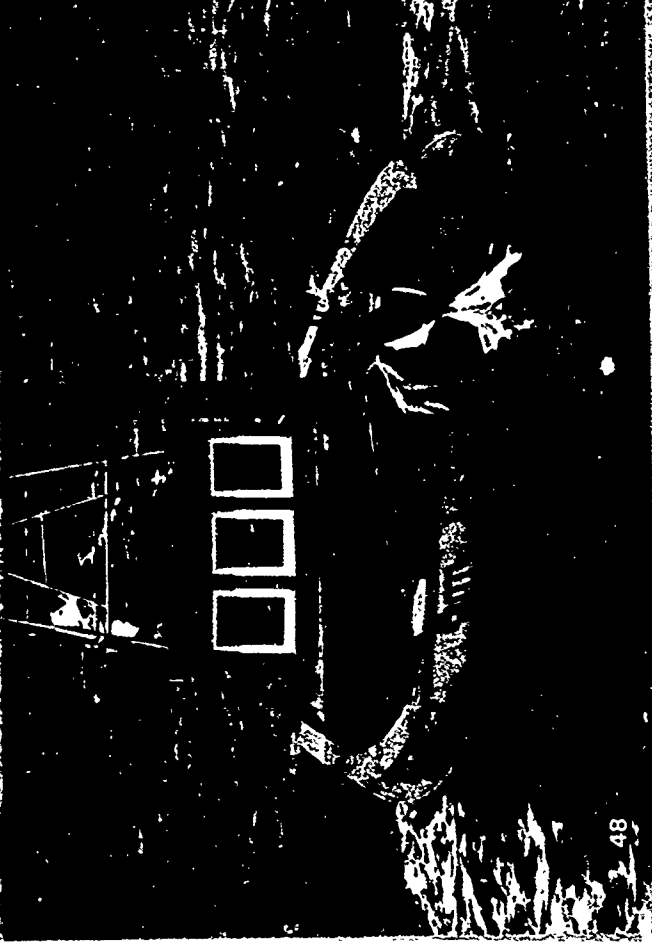
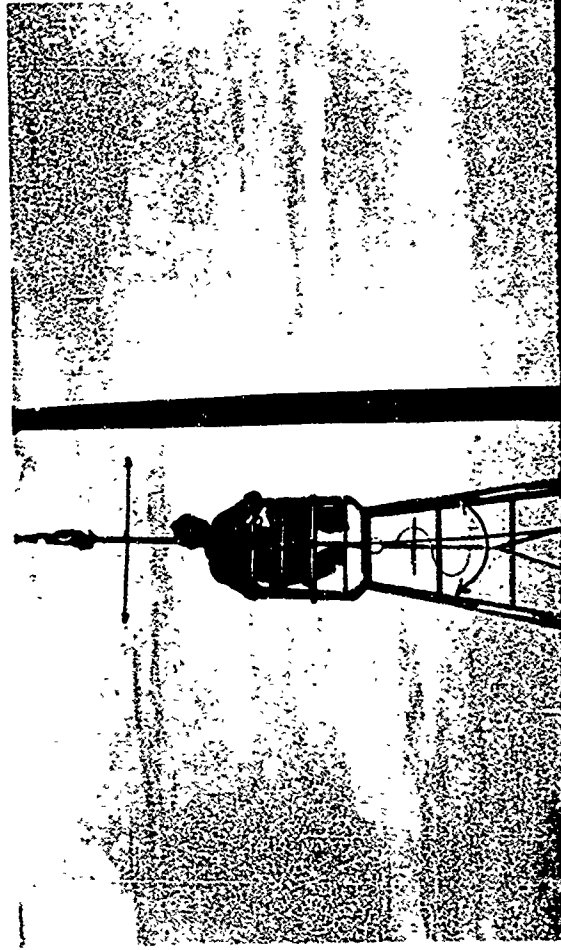
การใช้อวนล้อมจับในทะเลอันดามัน เรือเล็ก ๒๔-๓๐๔ ทำการวางอวนให้
กับเรือแม่ ๒๔-๓๐๔



Fishing Techniques and Equipment

1. Fish Observer's Chair Atop Cabin of Purse Seiner
2. Light Buoy

๑. ที่นั่งของใช้ตั้งอยู่บนแท่งกลางของเรือที่ใช้กวาดล้อมจับ
 ๒. ทุ่นไฟ

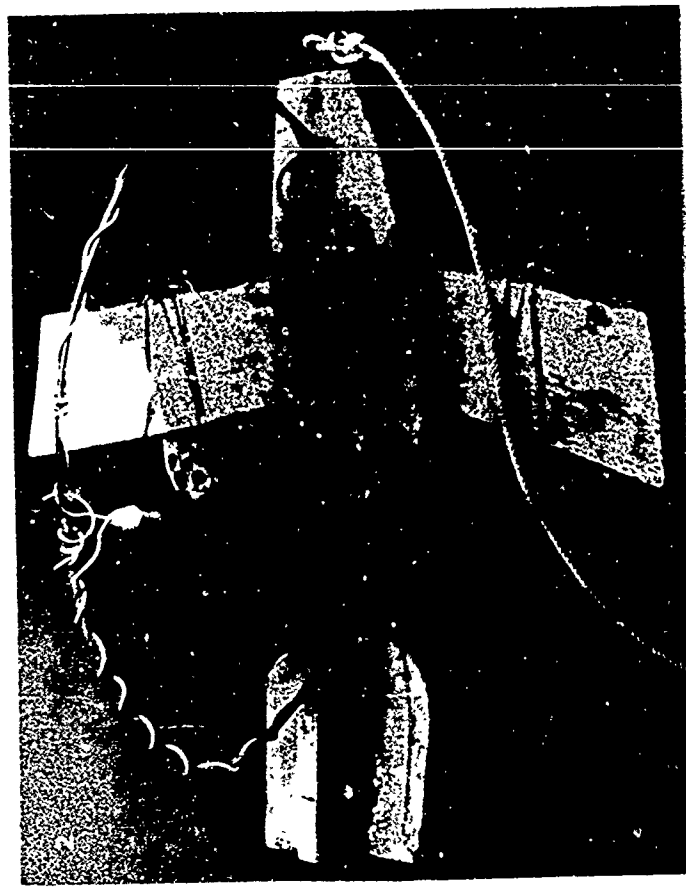


Several types of lures are used to attract fish. The palm-frond lure (Figure 6C) consists of a mass of palm fronds near the surface fastened to long bamboo poles held in place on the bottom by heavy stones. As the fish shoal seeks the shade under the fronds, the fish are drawn into the net.

Since 1966 fishermen on the west coast of southern Thailand have used a light to attract fish at night, particularly during rough weather when the fish shoals cannot be spotted by the observer. A 500-watt Petromasc lantern is fixed to a rig supported by glass floats and weighted with a stone anchor.

เครื่องล่อปลาที่ใช้มัลลชชนิด การใช้ทางมะพร้าว (ดูรูปที่ ๖C) มาก ๆ ในเมืองวิมาน้ำ
 เกิดกับดักไม้ไผ่ยาวๆ โดยใช้กับดักไม้ไผ่ปลายล่าง ขณะที่ฝูงปลาออกไล่ของ
 ทางมะพร้าวก็จะหลุดเข้าไปในอวน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒-๕๐๕ ชาวประมงแถบภาคใต้ฝั่งตะวันตกของประเทศไทย ได้ใช้
 แสงไฟสีฟ้าบริเวณล่อปลาในเวลากลางคืน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขณะที่มีลมมรสุมพัดเข้าหาฝั่ง เมื่อ
 ฝูงปลาไม่สามารถมองเห็นฝูงปลาได้ โดยใช้โคมไฟขนาด ๕๐๐ วัตต์ ยุติไว้กับทุ่นลอย
 นำด้วยแท่งไม้และถ่วงไว้ด้วยหิน



วิธีการจับปลาและอุปกรณ์

Gill Net Fishing

The two types of gill net fishing mark the boundary between the passive and stationary techniques. The encircling gill net operation is very similar to the Siamese purse seine, while the drift gill net method is based on the principle of the stationary net or trap.

The encircling gill net (Uan Tid) is laid by a single boat in exactly the same manner as the Siamese purse seine net (Figure 7). However, the net has no purse ropes. At the end of the encircling procedure, and as soon as the electric lamp is dropped at the junction of the two net ends, the crew beats the water with poles to further frighten the fish. As the fish try to escape, the larger ones become caught in the meshes of the net. The net is then hauled in and the fish are picked out of the meshes.

In view of their much larger mesh size (7.5 to 10 centimeters), gill nets are used to catch Spanish mackerel, bonito, hairtail, small sharks, and swimming

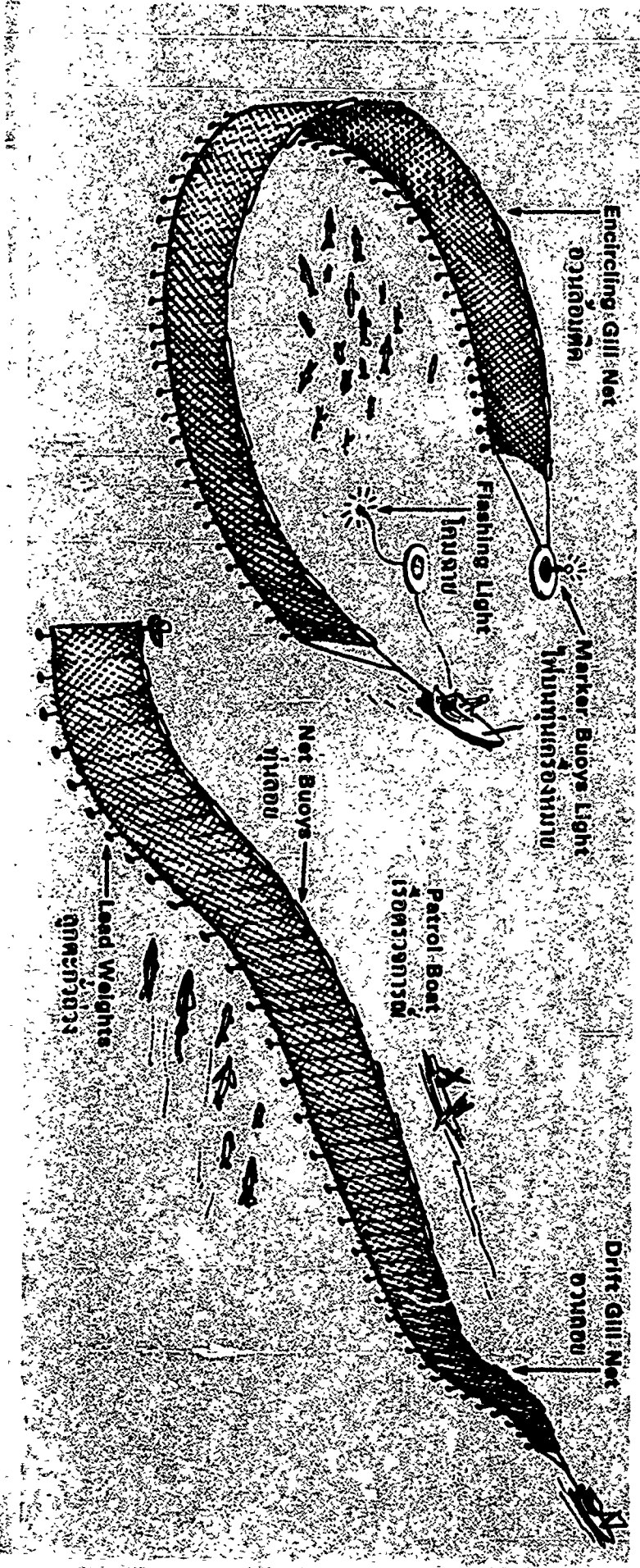
การจับปลาด้วยอวนตลตา

อวนตลตาเป็นอวนที่วางด้วยวิธีที่หนึ่ง อวนล้อมตลตาและอวนลอย อวนทั้งสองชนิดนี้ เป็นเครื่องมือที่ใช้ในลักษณะที่ต่างกันและใช้จับปลาที่ อวนตลตาใช้วิธีการที่หนึ่งคือ การวางอวนล้อมอวน (อวนตล) ส่วนอวนลอยนั้นเป็นไปตามหลักการของอวนประจักษ์หรือเครื่องเบ่งประเภทที่ต่างกันเอง

อวนตลตมใช้เรือลำเดียวเป็นผู้วาง มีวิธีการปฏิบัติเช่นเดียวกับอวนล้อมอวน (อวนตล) (รูปที่ ๗) อวนนี้ไม่มีสายขมม เมื่อได้ทำการล้อมจับอวนจนหมดรอบก็ขึ้น และยกอวนไปทิ้งที่ลงไปที่บริเวณปลายอวนทั้งสองข้างรวมทั้งอวนที่ติดกันแล้ว ลูกเรือจะใช้ไม้ต้นให้ปลาตื่นตกใจกลัวจึงขึ้น และพยายามจะหนีออกไป ปลาตัวโตๆ ก็จะติดที่ตาอวนต่อไปก็ดึงอวนขึ้นมาบนเรือและปลปล่อยออกจากตาอวน

เนื่องจากอวนชนิดนี้มีขนาดตาอวนโตมาก (๗.๕ ถึง ๑๐ ซม.) จึงใช้จับปลาอินทรี ปลาโอ ปลาตาเงิน ปลาลงตามขนาดเล็ก และอื่นๆ มีอวนตลตาอยู่สองชนิดที่ใช้กันอยู่

รูปที่ ๗ การจับปลาด้วยอวนตลตาแบบต่างๆ



Fishing Techniques and Equipment

crab. Two types of gill nets are in general use in Thailand. In the standard type, the fish traps itself when it tries to swim through the mesh which is too small to pass its whole body, and it cannot back out of the net because its fins catch on the mesh.

The widely used trammel-type net consists of two outer layers of coarse mesh with a layer of fine mesh sandwiched between them. As the fish swims through the coarse weave, it makes a pocket of the fine mesh and is bottled up (Figure 8).

The drift gill net uses the same principle of entrapment, but with an entirely different technique. A very long net, from one-half mile to several miles in length, is fastened by one end to the stern of the boat and is permitted to drift at right angles to the direction of the current or tide. The net is suspended from floats and weighted by leads along its bottom. The fish simply swim into the drift net and are entangled in its meshes.

This operation often requires two or more boats, one to secure the net and the others to patrol its great length to prevent other fishermen from stealing sections of the net.

Because drift net boats have little need for mobility while fishing, numbers of small boats are often towed out to sea by a large-engine vessel. They then go their separate ways, silently, secretly, and without lights, so that their whereabouts will remain unknown to would-be net thieves.

Encircling and drift gill net fishing are permitted during the closed chub mackerel season because the large-mesh nets do not trap the young mackerel. However, some gill nets have the smaller, 3.75-centimeter mesh size—and these are not permitted to operate from April 15 to June 14.

โดยทั่วไปในประเทศไทย ชนิดมาตรฐานนั้น ปลาติดอวนเนื่องจากมันพยายามที่จะว่ายลอดตาออกออกไป แต่ตาอวนมีขนาดเล็กว่ตัวของมันจึงลอดออกไปไม่ได้ตลอดตัว และถอยหลังกลับก็ไม่ได้เพราะกรับต่างๆ และกระโคงติดตาอวนอยู่

อวนติดตาที่ใช้กันอย่างแพร่หลายได้แก่อวนซ้อน ซึ่งประกอบด้วยตาอวนตาห่างอยู่ค้ำนออกสองชั้น และตาอวนตาอยู่ระหว่างกลางหนึ่งชั้น เมื่อปลาว่ายผ่านอวนตาห่างค้ำน

นอกเข้าไปก็จะไปติดอยู่ที่ตาอวนตาห่างค้ำนใน ซึ่งจะเบียดบังกันไม่ให้ปลาหลุดออกไปได้ (ดูรูปที่ ๘)

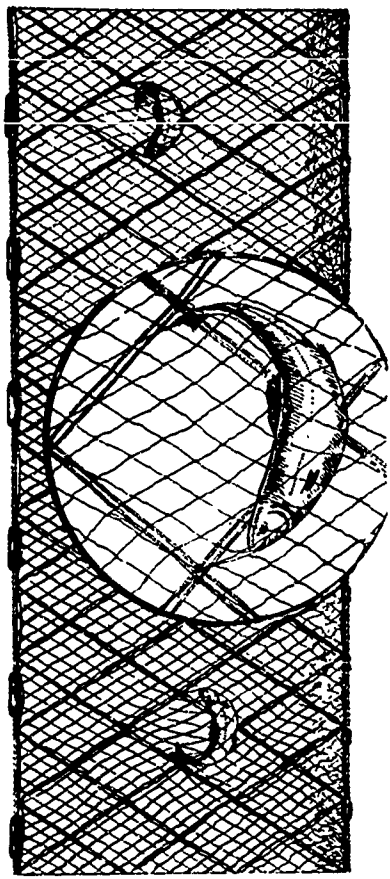
สำหรับอวนลอยก็ใช้หลักการเช่นเดียวกันกับอวนล้อมติด คือปลาเข้าไปติดตาอวนด้วยตัวของมันเอง แต่วิธีการแตกต่างกันออกไป อวนที่ใช้ตั้งยาวมาก คือยาวตั้งแต่ครึ่งไมล์จนถึงหลาย ๆ ไมล์ก็มี จะผูกปลาอวนข้างหนึ่งไว้กับที่ขยเรือ ปล่อยให้อวนลอยอยู่ในทางตงฉากกับทิศทางของกระแสน้ำ หรือการขึ้นลงของน้ำ ขอบบนของอวนจะมีลูกลอยพยุงไว้ ส่วนขอบล่างต่างด้วยลูกตะกั่ว ปลาก็จะว่ายเข้าไปติดตาอวนเอง

การจับปลาด้วยวิธีนี้ต้องใช้เรือสองลำหรือมากกว่า ลำหนึ่งสำหรับผูกอวน ส่วนลำอื่น ๆ สำหรับเป็นเรือตรวจการปล่อยอวน เพื่อป้องกันคนอื่นมิให้มาลักลอบตัดอวนบางตอนไป

เนื่องจากเรือที่จับปลาด้วยอวนลอยนั้นมีการเคลื่อนที่น้อยมาก จึงมักใช้เรือขนาดขนาดใหญ่หลายเรือหลายลำเป็นจำนวนมากออกไปในทะเล แต่ก็แยกย้ายกันไปทำงานอย่างเิงเบา ๆ ไม่บอกใครและไม่จุดไฟ ทั้งนี้เพื่อให้ใครทราบว่าตนอยู่ที่ใดเพราะอาจจะมิใช่

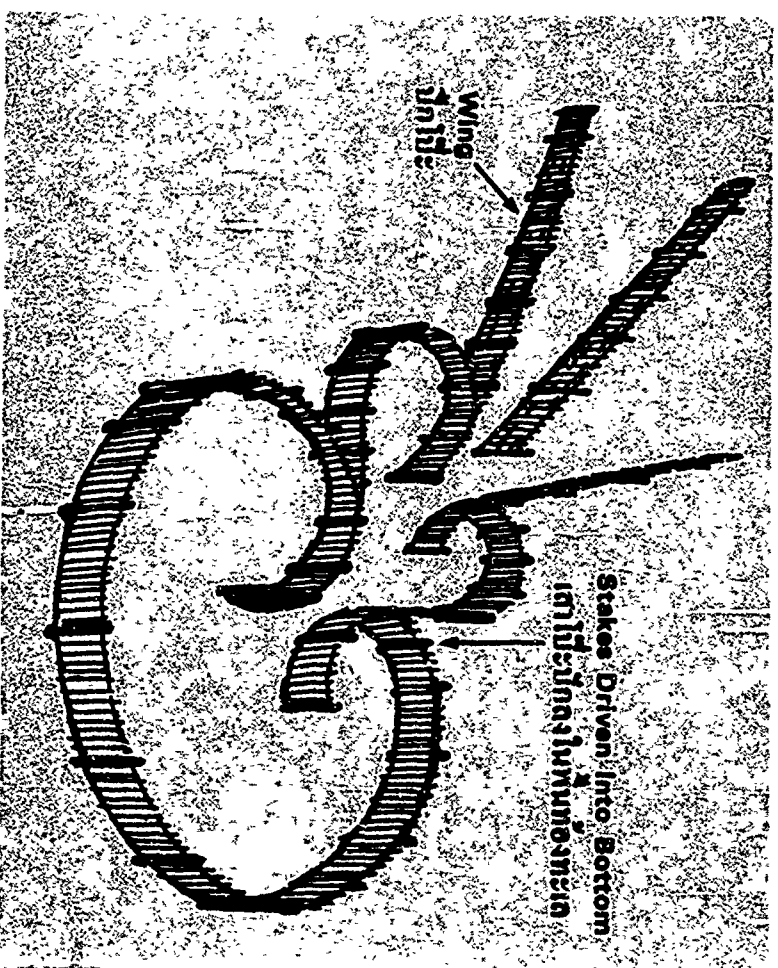
อวนล้อมติดและอวนลอยนั้นอนุญาตให้จับปลาได้ตลอดเวลา แม้ว่าจะเป็นฤดูที่ห้ามจับปลาทุกก็ตาม เพราะตาอวนมีขนาดโตจะไม่ติดลูกปลาหู แต่ถึงอย่างไก็ก็ยังมีอวนล้อมติดบางชนิดที่ขนาดเล็กว่ ๓.๗๕ ซม. จึงห้ามใช้อวนที่มีขนาดตาจกค้ำนจับปลาตั้งแต่วันที่ ๑๕ เมษายน จนถึงวันที่ ๑๔ มิถุนายน

Figure 8. Fish Trapped in Trammel-Type Gill Net
รูปที่ ๘ ปลาติดอยู่ในอวนซ้อน



วิธีการจับปลาและกุ้งปากรัน

Figure 9. Bamboo Stake Trap
รูปที่ ๙ ไม้ปักพื้น



Stationary Traps and Nets
The bamboo stake trap is by far the most popular technique among the stationary devices. Some 2,000 of these big enclosures line the coasts of the Gulf of Thailand, often crowding each other side by side.

The trap consists of long fences made of split bamboo, supported at intervals by large wooden poles driven into the bottom. Long wings guide the fish into the heart-shaped center of the trap (Figure 9).

The trap is set facing the shore. The fish come in at night on the rising tide to feed and go out with the morning ebb. As they swim out, the wings of the trap guide them to the center where they cannot readily escape. Twice each day the stake trap boats go out to collect the catch.

The fish are removed from the trap in two ways. The first method uses a purse net, permanently fixed to the sides of the trap, which rests on the shore bottom. The boats sail into the trap, lift up the net, and dip out the fish.

ไม้และตาข่ายประจําที่

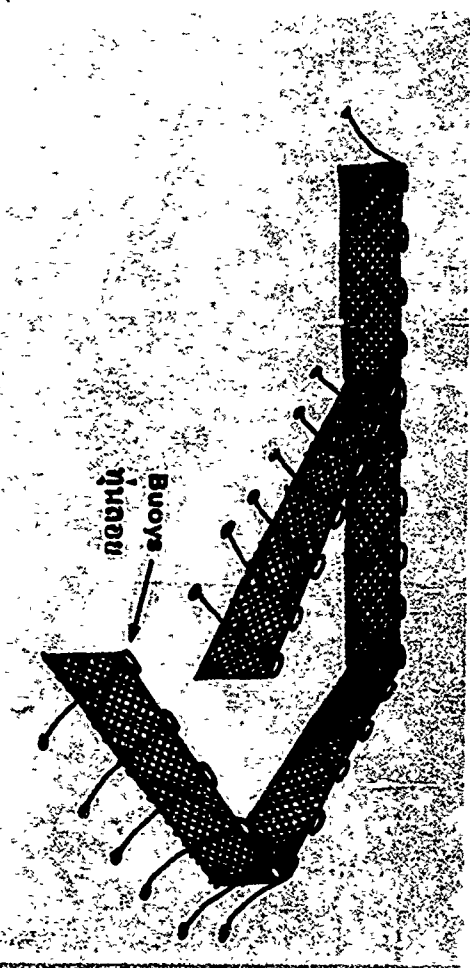
การจับปลาดักด้วยไม้ปักพื้น นับว่าเป็นวิธีการที่อยู่ในความนิยมมากที่สุดใ้บรรดาเครื่องมือจับปลาประเภทประจําที่ทั้งหลาย ไม้ปักพื้นมีลักษณะเป็นวงล้อมที่ด้านหนึ่งจำนวนประมาณ ๒,๐๐๐ ลูก เรียงรายกันไปตามชายฝั่งทะเลของอ่าวไทย และตั้งอยู่ชิด ๆ กันอย่างหนาแน่น

ตัวไม้ประกอบด้วยราวไม้ผ่าซีกทำเป็นฝัก ยึดอยู่ติดด้วยเสาน้ำขนาดใหญ่มากๆ ไปในก้นบ่อทะเลเป็นระยะๆ มีปีกไม้ยื่นยาวมาชิดช่วยนำทางให้ปลาวิ่งเข้าสู่ก้นกลางตัวไม้ ซึ่งทำเป็นรูปหัวใจ (ดูรูปที่ ๙)

ตัวไม้จะตั้งหันหน้าเข้าหาฝั่ง ปลาจะว่ายเข้ามาหาฝั่งในตอนกลางคืนเมื่อมีแสงจันทร์หรืออาหาร และจะกลับออกไปในขณะน้ำลงตอนเช้า ขณะปลาล่าว่ายออกจากฝั่ง ปีกไม้จะกั้นไว้และนำทางให้ปลาเข้าสู่ใจกลางตัวไม้ ซึ่งไม่มีทางที่จะหนีไปได้อีกเลย เมื่อจะออกไปทำการจับปลาในไม้จะวันละสองครั้ง

การจับปลาจากไม้จะมีอยู่สองวิธี วิธีหนึ่งใช้ความหนักแน่นและเป็นที่จุดประจําไว้ข้างราวฝักอกกาในไม้ และหย่อนก้นลงจนลงไปถึงก้นบ่อของราวที่ก้นบ่อทะเล เมื่อได้เวลาเรือจะแล่นเข้าไปในตัวไม้ แล้วทำการยกอวนขึ้นและตีปลาออก

Figure 10. Wire Net Trap
รูปที่ ๑๐ ไม้ระวางตาข่าย



Fishing Techniques and Equipment

In the second method the stake trap boat is itself a small purse seiner which lays its net around the inside edge of the trap, draws tight the purse rope, and hauls in the catch. In large traps several boats carry out this pursuing operation.

The deep sea bamboo stake trap is identical to the shallow type discussed above, except that it is set in open water which may have a depth of from 12 to 25 m. These traps are very expensive to build and require very long wooden poles which reach down into the sea bottom. Also, the deep sea stake traps are easily damaged by storms.

The wire net stake trap (Figure 10) is rapidly replacing the more expensive split-bamboo type. This type of trap consists of strips of wire net fencing instead of split bamboo. These traps are cheaper than bamboo and easier to construct.

Great quantities of chub mackerel are caught by bamboo and wire net stake traps.

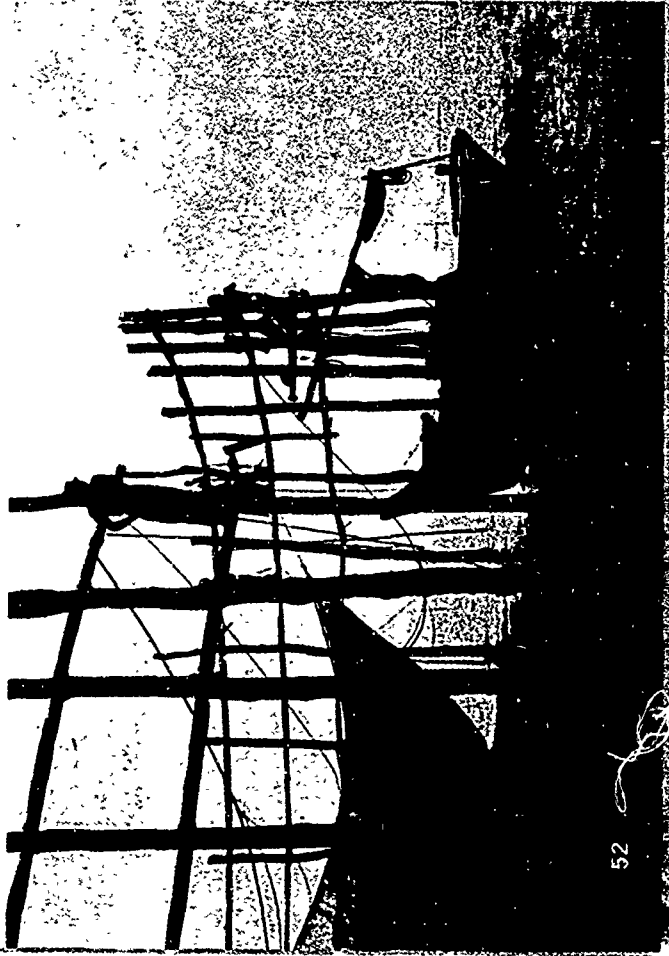
วิธีที่สองใช้เรือไประอึงล่าวเข้าไปจับปลาในไประ โดยใช้อวนล้อมจับขนาดเล็กเข้าทำการล้อมอวนในไประ และดึงสายมามารวมกันอวนให้ตึงแน่น แล้วสาวอวนขึ้นเรือเพื่อจับปลา สำหรับไประขนาดใหญ่จะใช้เรือหลายลำรหกอวนออกไปทำการล้อมกับปลาในไประ

ไประน้ำลึกมีลักษณะเช่นเดียวกับไประน้ำตื้นซึ่งได้กล่าวมาแล้ว ผิดกันที่อวนไปอยู่ห่างฝั่ง ความลึกของอวนตั้งแต่ ๑๒ ถึง ๒๕ ม. ไประน้ำลึกนั้นปลิงต้องทำให้อวนในการสร้างมาก และต้องให้เสาไม้ยาวมาก ๆ เพื่อปักลงไปในท้องทะเล ไประน้ำลึกจะถูกพายุพัดทำลายได้โดยง่าย

ไประที่สร้างเงินตัวลวดตาข่าย (ดูรูปที่ ๑๐) ได้แพร่หลายเข้ามาแทนที่ไประที่ทำด้วยเสาอกไม้ไผ่ซึ่งมีราคาแพงอย่างรวดเร็ว ไประแบบนี้ใช้ลวดตาข่ายแทนเสาอกไม้ไผ่ มีราคาถูกกว่าและสร้างง่ายกว่า

ไประแบบนี้ทำด้วยเสาอกไม้ไผ่และลวดตาข่ายนั้น จะจับปลาได้ปริมาณมากมาย

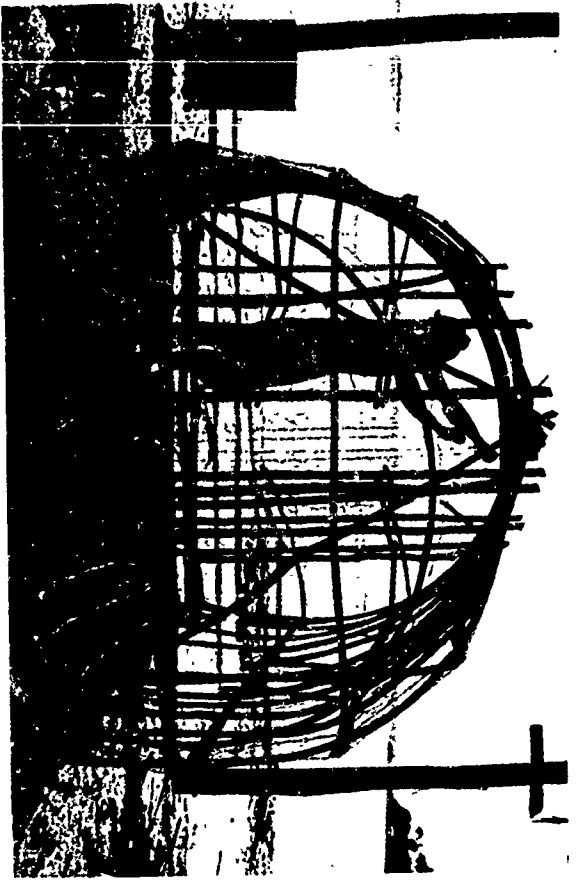
Stake Trap Fishers Pulling in Nets



ชาวประมงกำลังกู้อวนที่ไประ



วิธีการจับปลาและอุปกณ์

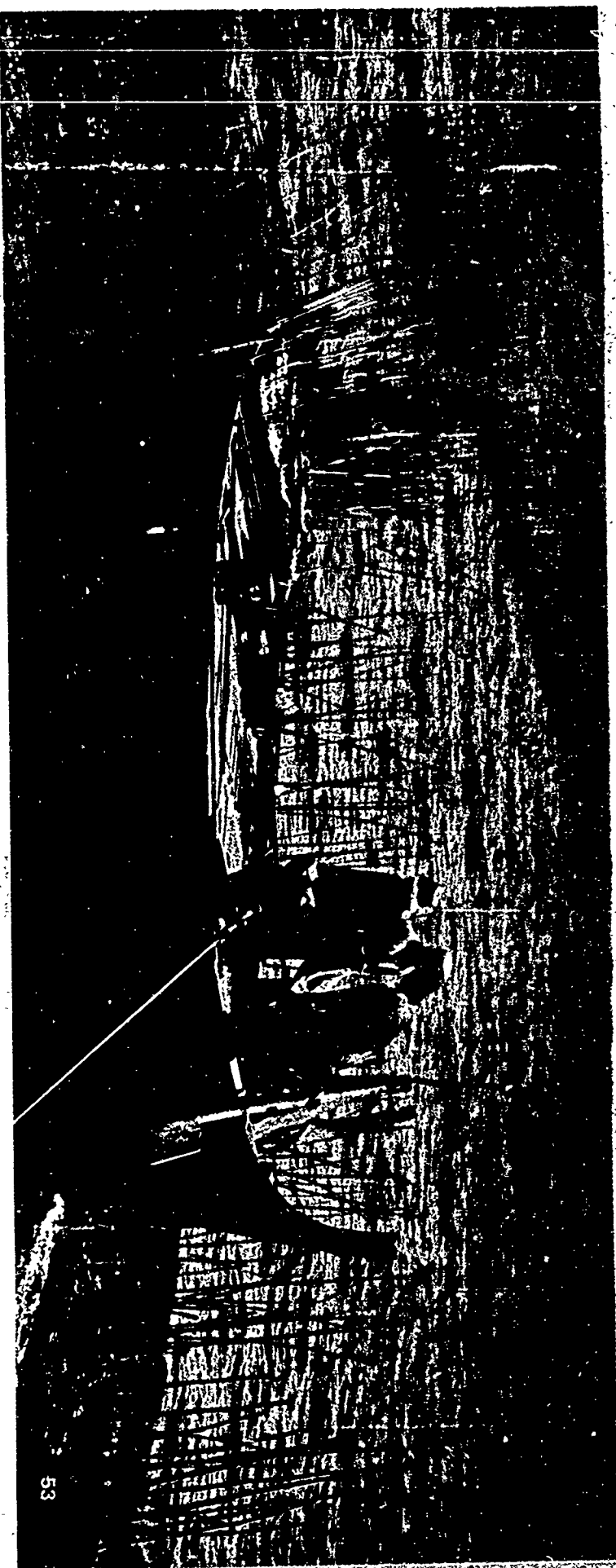


1. Large Basket Trap

๑. ลอบขนาดใหญ่

2. C8-T14 Working Stake Traps

๒. เรือ ป.๘-๑๔ ทำล้งทำนาที่ไร่



Fishing Techniques and Equipment

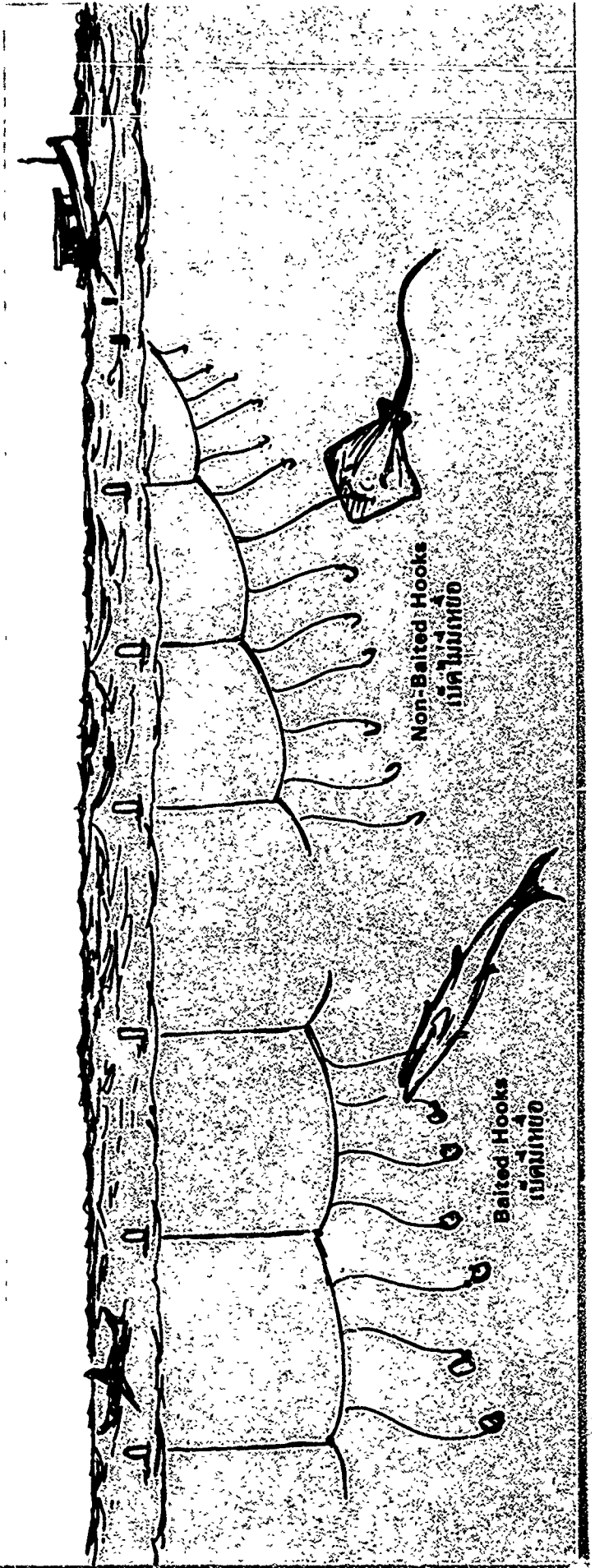
Hook Long-Line Fishing

While most Gulf fishing is done with nets or traps, many boats also engage in hook-and-line fishing. The non-baited-hook long line—a passive technique—is identical in principle to the drift gill net, in that the fish traps itself by simply running into the hook. This long-line technique is used chiefly for ray fishing (Figure 11). The baited hook long-line lures the fish to the hook, as in ordinary trolling or bait casting.

In both methods long lines, supported at intervals by floats, are paid out from the stern of the vessel and drift at right angles to the direction of the current or tide. The hooks are fastened to short lines hanging at intervals from the long line.

Long-line fishing stands at the opposite end of the fishing-technique spectrum from demersal trawling. The latter seeks to trap the largest number of fish per unit time with the least effort and, therefore, with the greatest economy—the essence of mass production. By contrast, the long line is slow, individualistic, and selective.

Figure 11. Baited and Non-Baited Long-Line Fishing



การจับปลาด้วยเบ็ดราว

แม้ว่าการจับปลาในอ่าวไทยจะใช้ขวานและไม้กันเป็นส่วนมากก็ตาม แต่ก็ยังมีเรือจำนวนไม่น้อยที่จับปลาด้วยเบ็ด การใช้เบ็ดราวชนิดที่ไม่ต้องใช้เหยื่อนับว่าเป็นวิธีการจับปลาในลักษณะที่คล่องตัวและง่ายต่ออย่างหนึ่ง มีวิธีการเช่นเดียวกับขวานลอยปลาจะวิ่งเข้าไปติดเบ็ดเอง เบ็ดราวชนิดนี้ส่วนใหญ่ใช้จับปลากะพงน (ดูรูปที่ ๑๑) ส่วนเบ็ดราวชนิดที่มีเหยื่อเกี่ยวเป็น การล่อให้ปลาเข้ามากินเบ็ดเช่นเดียวกับเบ็ดลาก หรือการตกเบ็ดธรรมดาตนเอง

เบ็ดราวทั้งสองชนิดนี้โดยตลอดอยู่ได้โดยติดที่ลอยไว้เป็นระยะๆ และปล่อยจากท้ายเรือให้ลอยอยู่ในแนวตงฉากขวางกับทิศทางของกระแสน้ำหรือมีน้ำนิ่งบ้าง มีด้ายเป็นจำนวนมากผูกแขวนไว้กับเชือกราวเป็นระยะๆ

การจับปลาโดยใช้เบ็ดราวนี้ เป็นวิธีการที่ตรงข้ามกับการจับปลาโดยใช้ขวานลาก กล่าวคือ ขวานลากสามารถจับปลาได้ปริมาณครั้งละมาก ๆ โดยเสียแรงงานน้อย นับว่าเป็นวิธีการที่ประหยัดที่สุด ส่วนการใช้เบ็ดราวชนิดนี้นับว่าตรงข้ามทีเดียว เป็นการสิ้นเปลืองเวลามาก จับได้ทีละตัวและได้ปลาชนิดใดชนิดหนึ่งโดยเฉพาะเท่านั้น

รูปที่ ๑๑ การจับปลาด้วยเบ็ดราวที่มีเหยื่อและไม่มีเหยื่อ

วิธีการจับปลาและอุปกรณ์

Environmental Determinants of Fishing Operations

The techniques and operation patterns outlined above are themselves dependent upon, and in great part determined by, other patterns—meteorological, hydrographic, and astronomical. We consider here some aspects of several of these constraints which are necessary to an understanding of Thai fishing vessels.

Upwelling and Monsoons

The phenomenon of "upwelling" is shown in Figure 12. As warm surface water is blown across the Gulf by the monsoon winds, it builds up on the lee shore and causes cool bottom water to rise to the surface on the opposite shore. This circulation brings bottom nutrients to the surface in the vicinity of the windward coasts and attracts the fish shoals. Fishing boats are thus found in greater numbers near the west coast of the Gulf during the period of the southwest monsoon and near the east coast during the northeast monsoon.

The system of monsoon winds and the resulting upwelling influence the choice of fishing areas, thereby affecting the movement of the larger boats.

The southwest monsoon ("Lom Soeng") arises about the middle of June and increases in violence through July and August (Figure 13). About the middle of July the growing monsoon winds are augmented by typhoons from the China Sea.

สิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับภารกิจจับปลา

วิธีการและภารกิจจับปลาตามหัวข้อข้างบนนั้นขึ้นอยู่กับตัวของมันเอง แต่ส่วนใหญ่แล้วจะเกี่ยวข้องกับสิ่งต่างๆ ไปด้วยได้แก่ ลักษณะอุตุนิยมวิทยา อุทกวิทยา และดาราศาสตร์ และที่ขอให้เราพิจารณาลักษณะบางอย่างของสิ่งๆ หนึ่งที่เกี่ยวกับมันเหล่านั้นไว้ ซึ่งนับว่าเป็นสิ่งจำเป็นอันหนึ่งที่เข้าใจเรื่องราวของบรรตราเรือประมงไทยได้เป็นอย่างดี

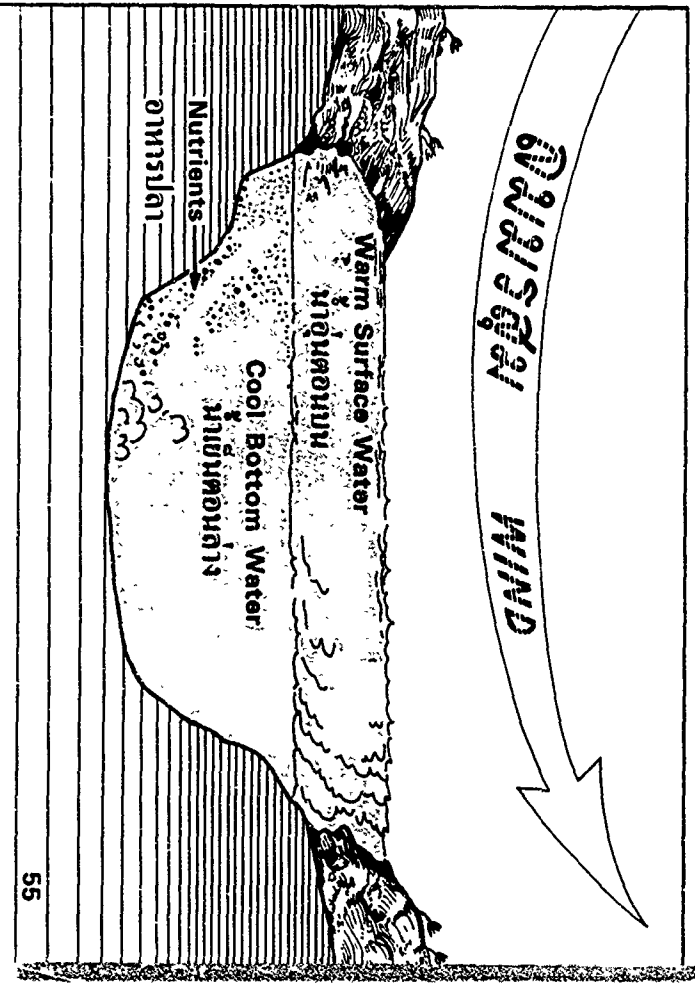
การไหลเวียนของน้ำ และลมมรสุม

ปรากฏการณ์ที่เรียกว่า "การไหลเวียนของน้ำ" นี้ได้แสดงไว้ในรูปที่ ๑๒ จากการทำงานของมหาสมุทรที่บริเวณที่บริเวณบนหน้าอ่าวว่าไปปะทะกับฝั่งที่อยู่ปลายอ่าว จึงทำให้เกิดกระแสหมุนเวียนขึ้น กล่าวคือ น้ำเย็นตื้นล่างจะไหลขึ้นสู่ผิววนที่ทางฝั่งต้นลม กระแสน้ำเย็นนั้นจะนำเอาอาหารปลาจากก้นทะเลขึ้นสู่ผิววนที่วนที่ที่อยู่ตื้นลม และเป็นการดีให้ฝูงปลาน้ำจืดบริเวณนี้ ในฤดูมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ จึงมีเรือประมงจำนวนมากไหลอยู่ใกล้ชายฝั่งตะวันตกของอ่าวไทย และบนทางฝั่งตะวันออกในฤดูมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ

ระบบการหมุนเวียนของลมมรสุมและสภาพที่เกิดขึ้นจากการไหลเวียนของน้ำนั้น มีอิทธิพลต่อการเลือกจับปลา โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือประมงขนาดใหญ่ๆ

ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ("ลมเซ็ง") เกิดขึ้นประมาณกลางเดือนมิถุนายน และทำให้เกิดความรุนแรงขึ้นตลอดเดือนกรกฎาคมและสิงหาคม (ดูรูปที่ ๑๓) ประมาณกลางเดือนกรกฎาคมถึงขั้วน้ำขุ่นที่ก่อตัวขึ้นทางทะเลจีน และเคลื่อนที่เข้ามาตามทอက် จึงทำให้ความรุนแรงยิ่งขึ้น

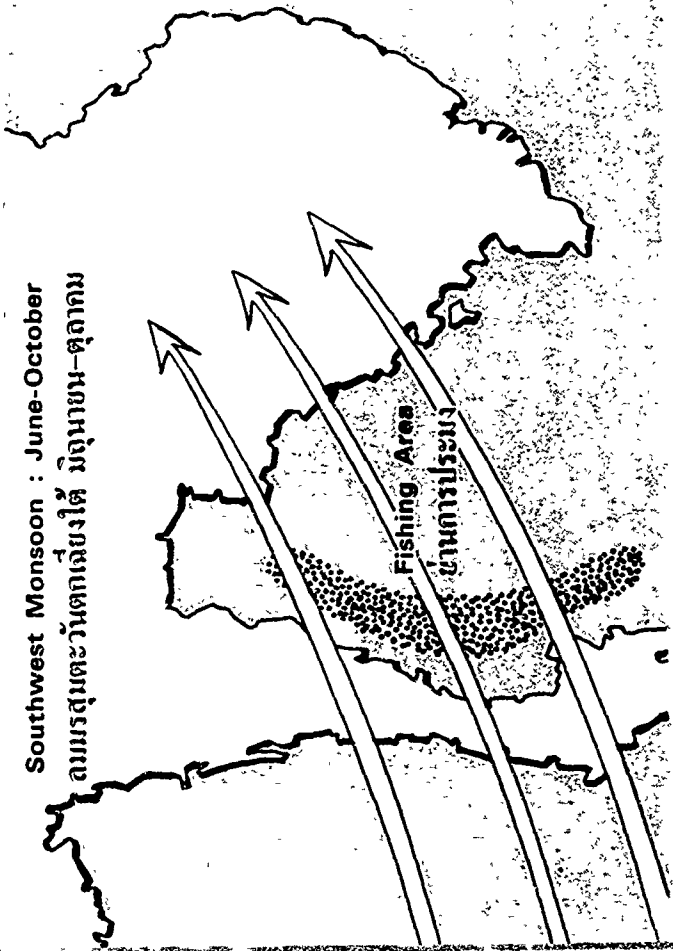
Figure 12. Upwelling รูปที่ ๑๒ การไหลเวียนของน้ำ



Fishing Techniques and Equipment

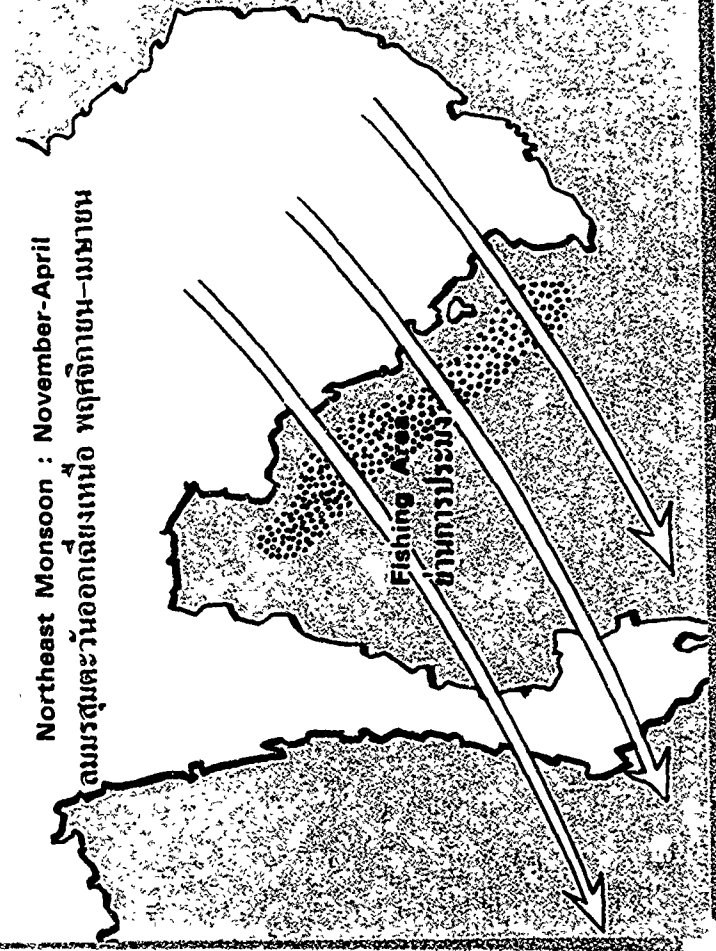
Southwest Monsoon : June-October

ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ มิถุนายน-ตุลาคม



Northeast Monsoon : November-April

ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ พฤศจิกายน-เมษายน



In October, when the southwest monsoon is dying out, the northeast monsoon ("Payoo Sung Phung") begins to blow across the Gulf from the opposite direction and rises in violence from October through November, dying out by February.

During March, April, and May the whole of the Gulf enjoys relative calm, and some coastal areas always remain free of storms: Ko Sichang, Bang Pakong, and Samut Songkhram.

Astronomical/Hydrographic

The tides govern the operating times and habits of many smaller fishing craft, such as sea scoops, small trawlers, and bamboo trap boats. Fishing usually five to ten miles from shore, these boats, from 5 to 14 meters long, move out with the calm sea of ebb tide and must return before the winds and rough sea which accompany the rising tide.

พอลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้จะหมดไป ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ("พายุสงฟุง") ก็เริ่มพัดข้ามอ่าวไทยในทิศทางตรงข้าม ทิวความรุนแรงขึ้นตั้งแต่เดือนตุลาคมตลอดทั้งเดือนพฤศจิกายน และจะสงบลงในเดือนกุมภาพันธ์ ระหว่างเดือนมีนาคม เมษายน และพฤษภาคม บริเวณที่อ่าวไทยมีคลื่นลมสงบและพื้นที่ชายฝั่งบางแห่งมี เกาะสี่ซัง บางปะกง และสมุทรสงคราม นับว่าไม่มีลมพายุเลย

ดาราศาสตร์และอุทกวิทยา

บรรดาเรือประมงขนาดเล็กที่จำนวนมากเช่นเรือที่ใช้คลื่นเรืออวนลากขนาดเล็ก และเรือที่ใช้เครื่องมือประเภทอื่นต่าง ๆ จะปฏิบัติงานเวลาใดหรือใช้วิธีการอย่างไรขึ้นอยู่กับขนาด ตามปกติเรือเหล่านี้มีความยาว ๕ ถึง ๑๔ ม. ปฏิบัติงานนอกฝั่งในระยะ ๕ ถึง ๑๐ ไมล์ จะออกจากฝั่งไปปฏิบัติงานในขณะที่น้ำลงและทะเลเรียบ แล้วกลับเข้ามาในขณะที่น้ำขึ้นก่อนที่ทะเลจะมีคลื่นลมแรง

Figure 13. Monsoons and Fishing Areas
รูปที่ ๑๓ ลมมรสุมและย่านการประมง

วิธีการจับปลาและอุปกรณ์

Tides and currents carry fish into the stationary fishing devices—bamboo stake traps, set bags, and block nets, as well as drift gill nets and hook long lines.

Quite apart from its influence on the tides, the moon's phases determine the operating times of purse seiners and gill net fishers. The all-important tasks of locating the fish shoal and determining its direction of motion are best carried out during the crescent moon. At this time the glitter of the fish beneath the water is seen easily. But from three days before the full moon to three to five days after, the shoals are hard to see, and the fishing vessel often remains in port during this period.

Fishing with the drift gill net is carried out during the dark of the moon so that the fish will not see the net.

The composition and condition of the sea bottom; the life cycle and feeding habits of the fish; and temperature and visibility factors all are environmental determinants which govern fishing operations. For example, as noted in the section, on "Fish Types and Fishing Areas", the migration of chub mackerel from Surat Thani around the upper Gulf and down to Trad, from September to January, dictate the operating patterns of hundreds of purse seiners.

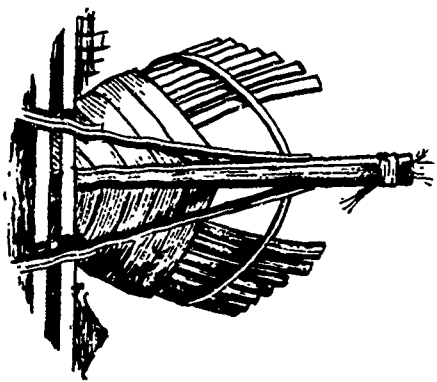
น้ำขึ้นน้ำลง และกระแสน้ำจะช่วยนำปลาเข้าสู่เครื่องมือจับปลาประเภทประจำที่ได้แก่ ไม้ไผ่ ไทหวาง เครื่องมือประเภทถักกัน อวนลอยตักตาและเบ็ดราว

ดวงจันทร์นอกจากจะมีอิทธิพลเกี่ยวกับน้ำขึ้นน้ำลงแล้ว ช้างขึ้นข้างแรมก็ยังเกี่ยวข้องกับปฏิบัติงานของเรือที่ใช้อวนล้อมจับและเรือที่ใช้อวนตักตาอีกด้วย การหาตำแหน่งที่อยู่และทิศทางเคลื่อนที่ของฝูงปลา นับว่าเป็นงานที่จำกัดอยู่เฉพาะที่ที่ได้ที่ลุดในระยะเวลาระหว่างที่ดวงจันทร์เป็นรูปเสี้ยว (ขึ้น ๓ - ๔ คำ หรือแรม ๑๐ - ๑๑ คำ) ซึ่งเป็นเวลาที่สามารถจะสังเกตเห็นปรากฏของฝูงปลาได้ทันน่าได้โดยง่าย แต่ในระยะเวลาก่อนดวงจันทร์เต็มดวง ๓ วัน (ขึ้น ๑๑ - ๑๒ คำ) ถึงเวลาภายหลังดวงจันทร์เต็มดวง ๓ - ๕ วัน (ประมาณแรม ๓ - ๕ คำ) จะสังเกตเห็นฝูงปลาได้โดยยาก ฉะนั้นเรือประมงจึงมักจะลอคอยู่ในท่าตลอดระยะเวลาดังกล่าวนี้

ส่วนการประมงที่ใช้อวนลอยตักตาจะปฏิบัติงานในคืนเดือนมืด (แรม ๑๕ - ๑๕ คำ) เพื่อให้ปลา มองเห็นอวนได้

ส่วนประกอบและสภาพของพื้นที่ของทะเล วรรณของสิ่งมีชีวิตและลักษณะการทำอาหารของปลา ตลอดจนปัจจัยที่เกี่ยวกับอุณหภูมิและทัศนวิสัยนี้ นับว่าเป็นสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวเนื่องกับการจับปลาทั้งสิ้น ดังตัวอย่างที่ปรากฏอยู่ในเรื่อง "ชนิดของปลาและสถานที่จับ" กล่าวคือ ตั้งแต่เดือนกันยายนถึงเดือนมกราคม ฝูงปลาทูจะเคลื่อนที่ขึ้นมาจากจังหวัดสุราษฎร์ธานีผ่านกันอำเภอไชยและเสด็จไปถึงจังหวัดตราด จึงเป็นเหตุให้บรรดาเรือที่ใช้อวนล้อมจับออกปฏิบัติงานกันนับเป็นจำนวนร้อย ๆ ลำ

Boat Construction Methods and Materials
วิธีการและวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือ



Boat Construction Methods and Materials

The hulls of most Thai boats are round-bilge and carvel-planked, that is, the sides of the planks are butted one against the other and not overlapped as in clinker-built (lap-straked) hulls.

Basic Construction Technique

With few exceptions Thai boats are of keel-and-rib (keel-and-frame) construction (Figure 1). Usually a long, heavy timber is laid along the centerline for the keel. The stem and sternpost are scarfed to the forward and after ends of the keel. Transverse ribs (or frames) are laid over the keel at intervals to form the basic hull shape. Hull planks are then fastened to the outer edges of the ribs and rabbetted to the stem and sternpost.

Most Thai boats are constructed without blueprints or drawings. A miniature, half-hull model of the boat is carved out of wood, then cut into longitudinal or transverse sections (Figure 2). Measurements of these sections are scaled up to produce full-size dimensions. Rough sketches also help establish the proper shapes. But Thai shipwrights cut and shape the planks and timbers mostly by eye, experience, and tradition.

Boats for the Thai Government, however, must be built according to blueprint specifications.

The photographs on these pages show the basic steps in the construction of Thailand boats.

Woods

Thailand is world-famous for its teak (*Tectona grandis*), and the older boats were often built completely of this hard, heavy, durable wood. But teak has become progressively less available and consequently too expensive for boat owners. Moreover, other woods are more satisfactory for the various components of the vessel.

Kiam (*Cotylelobium lanceolatum*) is in great demand for hull construction, particularly for underwater planking. Harder, heavier, and more elastic than teak, it is a greyish brown, even-textured wood which turns darker on exposure. It will last for 10 years in an untreated state. Like teak, kiam is resinous and very resistant to woodworms, the plague of Thai (and other Oriental) boat owners.

เรือไทยส่วนมากมักมีลักษณะท้องเรือกลมและซี่โครงหัวเรือแบน เก่าคือ เก่าข้าง
แผ่นกระดานชนกันไม่ซ้อนกันแบบต่อกัน

วิธีการทำเรือเบื้องต้น

เรือไทยต่อแบบมักกระดูกและกระดูก (รูปที่ ๑) ตามปกติจะใช้ไม้ท่อนหนึ่งยาว
และหนักวางตามแนวกลางเป็นกระดูก คัดท่อนหัวและท่อนท้ายเข้ากับกระดูกตรง
ปลายสุดทั้งหัวและท้าย ติดกึ่งกลางเป็นระยะ ๆ บนกระดูกเพื่อให้เป็นรูปตัวเรือก่อน
แล้วจึงปิดแผ่นไม้ตัวเรือที่ขอบนอกของกระดูก และบากปลายให้เข้ากับความหัวและ
ทวนท้าย

เรือไทยส่วนมากสร้างขึ้นโดยไม่มีแบบพิมพ์เขียว หรือการเขียนแบบเลย (แต่ใช้แบบ
ไม้จำลองรูปตัวเรือครั้งขนาดเล็ก ๆ แล้วคัดลอกเป็นส่วน ๆ ตามทางยาวเรือทางขวาง
(รูปที่ ๒) วัดส่วนต่าง ๆ เหล่านี้แล้วขยายให้เท่ากับขนาดของเรือที่จะต้องจริง การ
วาดภาพเรืออย่างหาบ ๆ ก็ช่วยให้ได้รูปร่างของเรือที่แท้จริง ข้างต่อเรือคนไทยส่วนมาก
จะอาศัยความชำนาญและประสบการณ์ที่ถ่ายทอดกันมาแต่เดิมในการตัด และตัดไม้เรือ
แผ่นกระดานให้เป็นรูปตัวเรือโดยใช้กะเอาด้วยตา

แต่อย่างไรก็ตามการต่อเรือของทางราชการไทย จะต้องมีแบบพิมพ์เขียวโดยเฉพาะ
ชนิดต่าง ๆ ของการต่อเรือเบื้องต้นในประเทศไทย ได้แสดงไว้ด้วยภาพถ่ายในหน้า
ต่อ ๆ ไป

ไม้ที่ใช้ต่อเรือ

ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีชื่อเสียงที่ทั่วโลกยกย่องกับไม้สัก และเรือเก่า ๆ ก็มักต่อ
ด้วยไม้สักก็เพราะเป็นไม้เนื้อแข็ง มีน้ำหนักปานกลางและทนทาน ฉะนั้นจึงหาขาย
และมีราคาแพงสำหรับผู้ที่นำไปต่อเรือ และอีกประการหนึ่งก็ยังมีชนิดอื่นซึ่งมีคุณสมบัติ
สมบัติพอที่จะใช้ทำส่วนประกอบต่าง ๆ ของเรือได้

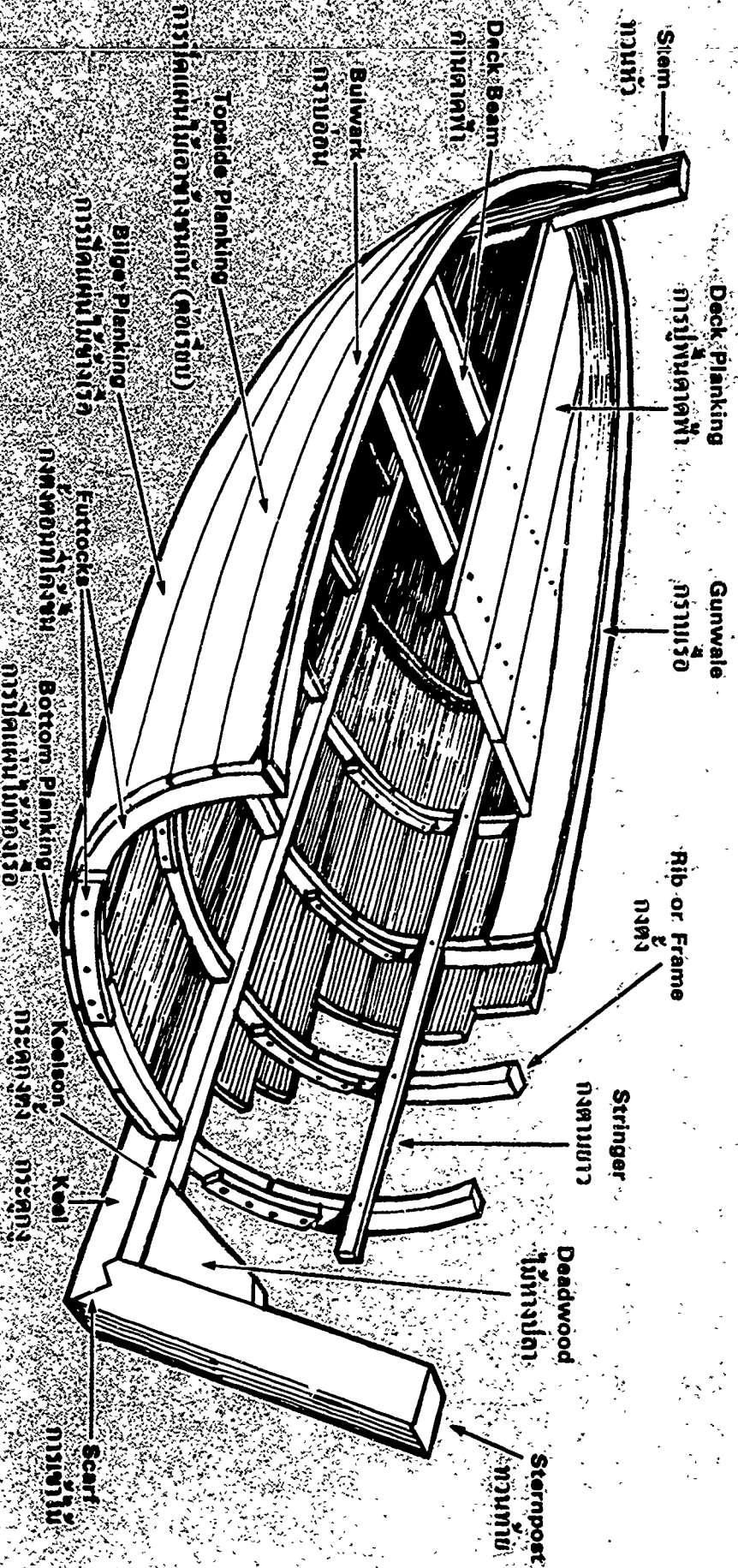
ไม้ก๊วยเป็นไม้ที่ใช้ต่อเรืออีกมาก โดยเฉพาะใช้ทำแผ่นไม้ท้องเรือที่อยู่ด้านใน ไม้
ก๊วยเนื้อแข็งกว่า ไม้หนักและความยืดหยุ่นมากกว่าไม้สัก มีสีน้ำตาลปนเทา เนื้อไม้
เรียบ เมื่อถูกแดดถูกลมจะมีสีเข้มขึ้น หากไม่มีการค้ำเนินกรรมวิธีเพื่อรักษาเนื้อไม้อย่างใด
เลย เช่นการอบ อานูยา ฯลฯ ไม้ก๊วยจะคงทนอยู่ได้ ๑๐ ปี ไม้ก๊วยเป็นไม้ที่มียาง และ
เหรียญไม้ก๊วยกินเช่นเดียวกับไม้สัก เหรียญเป็นไม้ที่ทวีความแข็งแรงของไทยที่ได้รับควม
ศรัทธา (รวมทั้งชนิดอื่น ๆ ทางตะวันออกด้วย)

วิธีการและวัสดุที่ใช้ในการเรือ

Takir (Hopea odorata) is another first-class wood used for all components of the boat. Harder and heavier than either teak or kiam, it is much more elastic and equally resistant to woodworms, and will last for 10 years untreated. Takien is a yellowish grey or brown wood which darkens with exposure, has medium texture, and takes a high polish.

Pradu (Pterocarpus macrocarpus) is harder, heavier, and more elastic than the other woods mentioned here, turning dark red with exposure. It is a structural wood used for flooring, beams, and panelling. It takes a beautiful, high polish.

Figure 1. Features of Keel-and-Rib Construction



รูปที่ ๑ ลักษณะการวางกระดูกงูและคติดกตง

ไม้ตะเคียนที่ขึ้นในชนบทนอกเขตหนึ่ง ใช้ทำส่วนต่างๆ ของเรือตลอดลำ ไม้ตะเคียนเนื้อแข็งกว่า ไม้ทานก้นมากกว่าในสักหรือไม้เคี่ยม และมีความยืดหยุ่นมากกว่ามาก เรือซึ่งไม่ใช้ตะเคียนเช่นเดียวกัน มีความคงทนอยู่ได้ ๑๐ ปี เมื่อไม่ได้ดำเนินการอนุรักษ์ขึ้นมาเมื่อ ไม้ตะเคียนมีสีเทาปนเหลืองหรือสีน้ำตาล และเมื่อถูกแดดถูกลม จะเปลี่ยนเป็นสีเทา ไม้ตะเคียนปานกลาง และหนักเป็นน้ำ ไม้ประดู่เป็นไม้ที่มีเนื้อแข็งกว่า ไม้ทานก้นและมีความยืดหยุ่นมากกว่าบรรดาไม้ชนิดอื่น ๆ ดังที่กล่าวมาแล้ว เมื่อถูกแดดถูกลมจะมีสีแดงเข้ม ไม้ที่ใช้ในการก่อสร้าง เช่น ไม้ท่อน กรวย กาน ตง และกรอบประตูหน้าต่าง ไม้ประดู่เป็นไม้ที่สวยงามและมันเป็นเงาดี

Boat Construction Methods and Materials

ไม้เสมตาน และ ไม้เก็ดแดง ไม้ทั้งสองชนิดนี้เป็นไม้เนื้อแข็งและหนักมากที่สุด ใช้สำหรับทำหมุดไม้ (ใช้ในการต่อเรือ) ไม่เสมตานนั้นว่าเป็นไม้ที่ดีที่สุด

การซ่อมบำรุง

เรือประมงเกือบทั้งสิ้นในประเทศไทยจะถูกนำขึ้นเกยหาด เพื่อทำการซ่อมใหญ่อย่างน้อยปีละครั้ง หรือเมื่อหมดฤดูจับปลาแล้ว

เรือขนาดเล็ก ๆ จะนำขึ้นเกยฝั่งหรือนำขึ้นบนบกในเวลาที่น่าขึ้นสูง ๆ โดยไม่ยกนัก และเมื่อน้ำลงก็จะทำการขูดท้องเรือ ส่วนเรือขนาดใหญ่จะนำเข้าอยู่แห้งตามคู่อู่เรือ

การซ่อมบำรุงก็มีการขูดหรือตะไคร่น้ำท้องเรือ ตัดเปลี่ยนแผ่นกระดานหรือไม้ที่ผุ ตอกหมันซัน และทาสีกันเฟืองบริเวณใต้แวนน้ำ สีเหล่านี้จะบรรจุกระป๋องและหาซื้อได้ตามท้องตลาดทั่วไป

เจ้าของเรือขนาดเล็กบางก. ใช้ไม้ที่ตัดด้วยเลื่อย ไม่ได้เป็นกัตุกรรมที่เร่งเร็ว ให้เกรียนเพื่อเป็นการได้เรือมาพร้อมทั้งหมุดไม้

ช่างต่อเรือของไทยส่วนมาก มักใช้การเขียนแบบอย่างหยาบ ๆ แทนแผนผังละเอียด

Smasarn (*Cassia garrettiana*) and getdang (*Dalbergia dongnaiensis*) are two extremely hard, heavy woods used for trenails. Smasarn is considered the best.

Maintenance

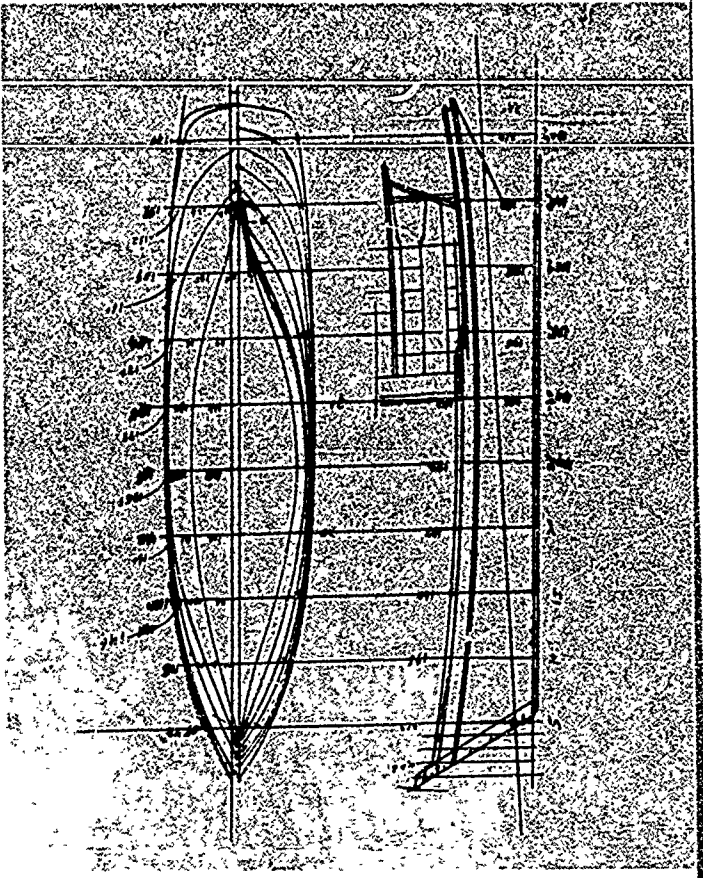
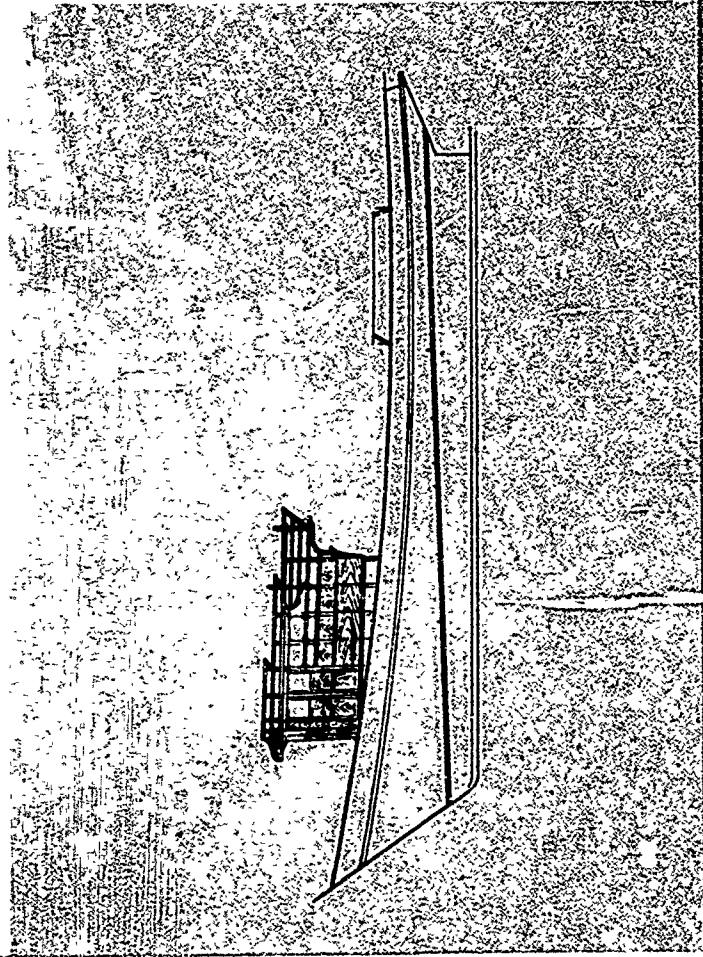
Almost all Thai fishing boats are beached for overhauling at least once a year or at the end of the fishing season.

Small boats are simply run ashore at high tide, and the hulls scraped at low tide. Large boats are dry-docked at a shipyard.

Maintenance consists of scraping marine growth from the hull, sawing out and replacing rotten planks or timbers, caulking, and painting the underwater surfaces with anti-fouling paint. Nearly all such paints are bought commercially in cans.

Some small boat owners char the hulls by burning them with torches made of bamboo fibers. This drives out or kills the woodworms.

Rough Drawings Rather Than Detailed Plans Are Used by Most Thai Shipbuilders



วิธีการและวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือ

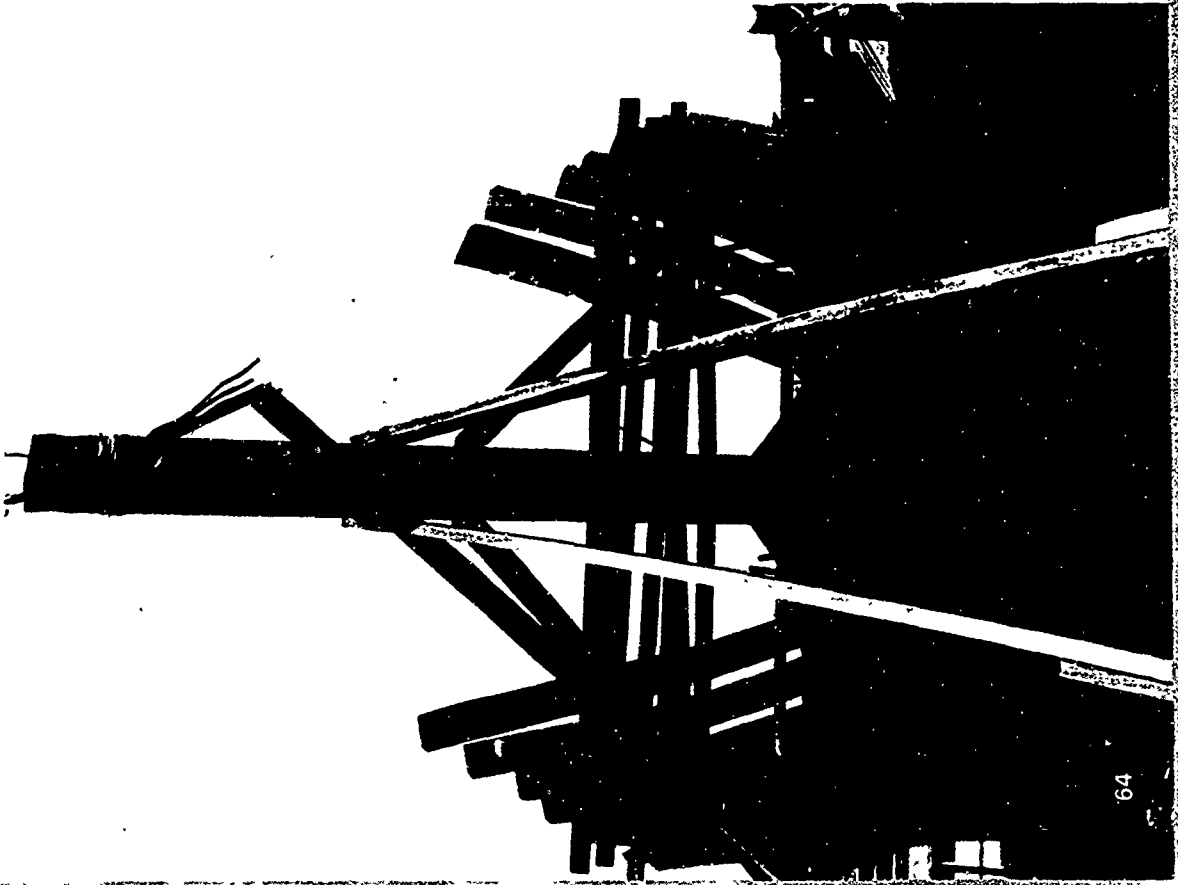
- 1.2. Carved Miniature Half-Hull Models Are Used as Guides for Building Thai Boats
- 3. A Stack of Ribs and Rib Sections Showing 2 Patterns Used in Cutting
- 4. C1-T1 Ready for Hull Planking in Typical Thai Shipyard
- ๑.๒. การต่อเรือของไทยจะใช้แบบจำลองครึ่งลำเป็นเครื่องช่วย
- ๓. กงตงและส่วนต่างๆวางกองไว้ แสดงให้เห็นมีแบบทำไม้ตัด ๒ อัน
- ๔. เรือ ป๑-๗๑ พร้อมที่จะปิดแผ่นไม้ตัวเรือได้ตามคู่มือของไทย
- ทั่วๆไป



Boat Construction Methods and Materials

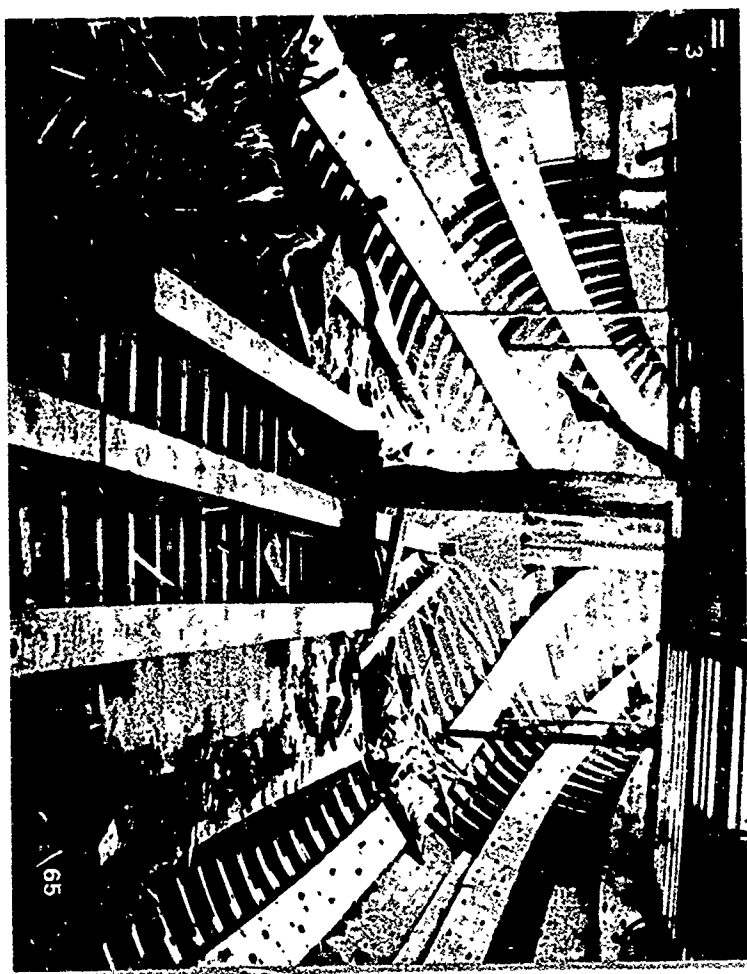
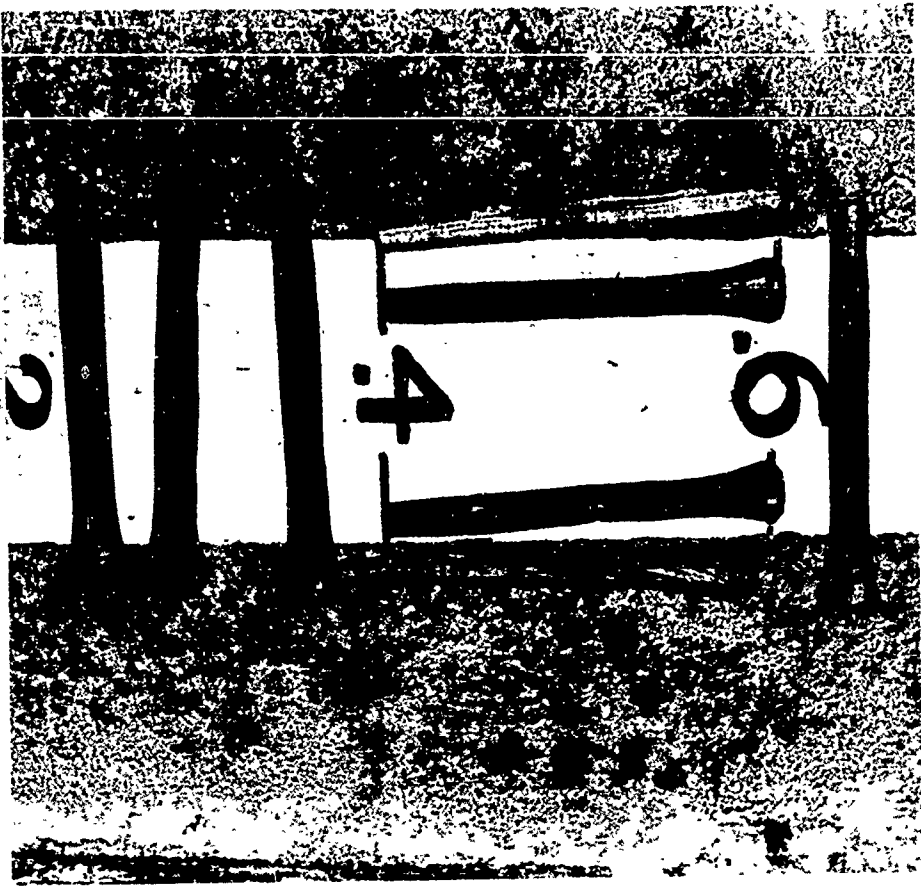
1. Hull Planking Is Laid Carvel-Style From Bottom Up
2. Fore Ends of Hull Planks Are Rabbetted to Stem, Then Fastened With Screws, Usually Brass. Planks Are Fastened to Ribs With Long Wooden Pegs Called Treenails
3. Ends of Ribs, or Frames, Are Held by Notched Keelson. Curved Sections of Frames (Futtocks) Are Fastened Together by Frame Joints and Bolts

๑. แผ่นไม้ตัวเรือจะปูจากใต้ท้องเรือขึ้นมาจนหมดเรือ
๒. แผ่นไม้ตัวเรือยึดติดกับกึ่งด้วยตะปูไม้ยาวๆ ส่วนตอนปลายสุดจะตะปูให้เข้ากับหางหัว และยึดตัวเสาแถวเสาแดง
๓. กางตั้งตอนไหนขึ้นอยู่กับของบาคของกระดูกสูง ส่วนตอนไหนก็จะตอกกันด้วยไม้ประกับและได้ถักนอต



วิธีการและวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือ

1. Treennails, 0.2 m (About 8 Inches) Long, Are Made of Thai Hard Woods, Such as Smasarn or Getdang
 2. Graceful Counterstern of Fishing Vessel, Showing Treennails as Yet Not Sawed Flush
 3. Nearly Completed Interior Shows Floor Boards Laid Over Ribs, Stringers Running From Stem to Stern, and Deck Beams
๑. ไม้ขนาดยาว ๐.๒ ม. (ราว ๘ นิ้ว) ทำด้วยไม้เนื้อแข็งของไทย เช่น ไม้สมสารหรือเก็ดแดง
 ๒. แสดงให้เห็นท้ายเรือประมงที่ต่อเกือบเสร็จยังไม่ตัดให้เรียบ
 ๓. ภายในตัวเรือเกือบเสร็จเรียบร้อยแล้ว แสดงให้เห็นกระดานปูห้องเรือ บนหลัง กงตามยาวจากทวนหัวถึงทวนท้าย และลานดาดฟ้า



Boat Construction Methods and Materials

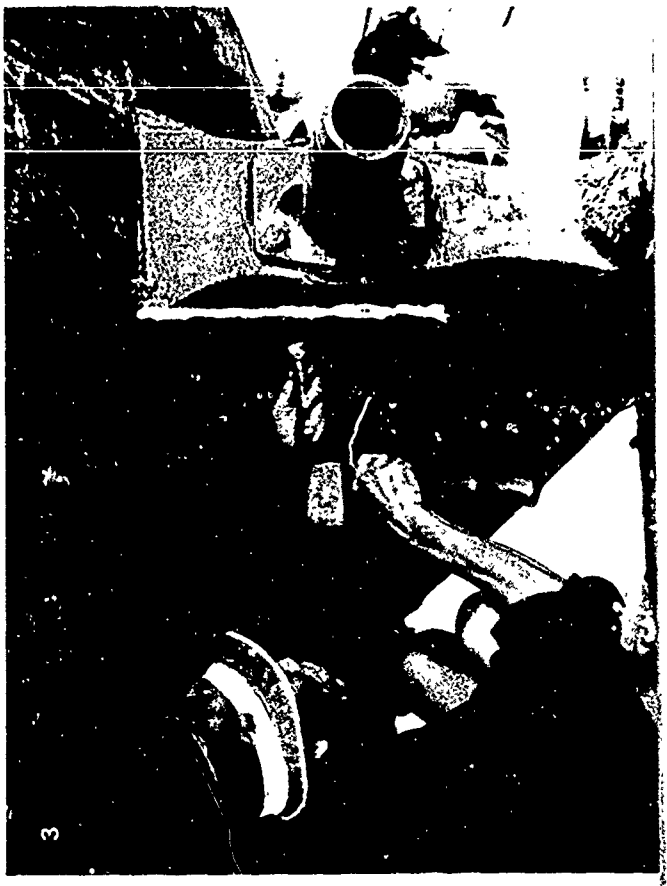
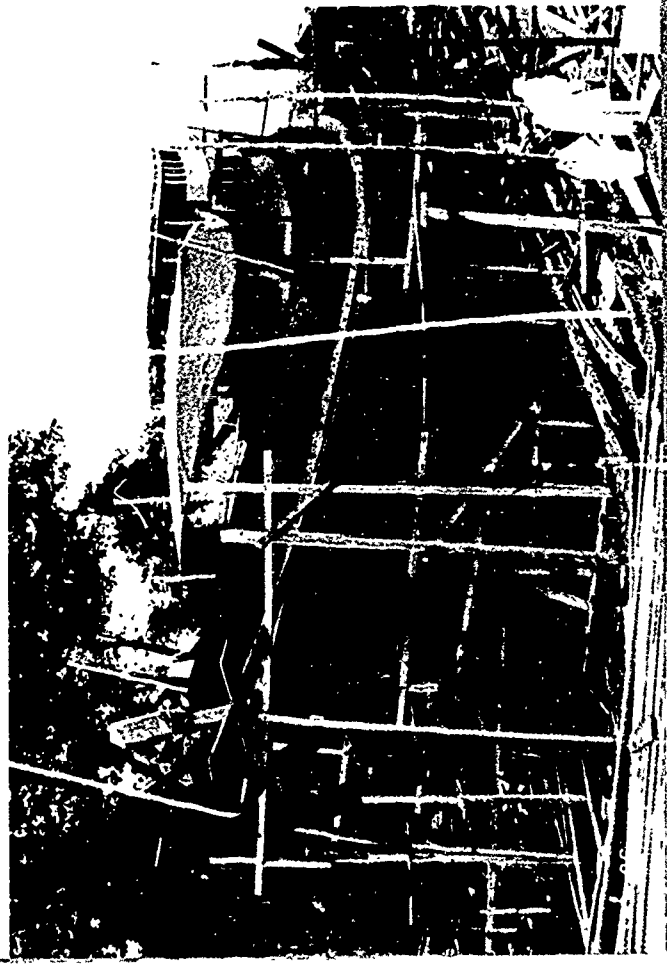


1. A C1-T1 Hull Ready for Deck Planking
2. Typical Thai Shipyard Showing a C1-T1 With Triple-Decked Cabin Nearing Completion
3. Caulking Consists of Unbleached Cotton or Hemp Fibers Pounded Into Seam and Sealed With Compound of Pitch, Aloe Resin, and Lime

๑. เรือ ป๑-๗๑ พร้อมที่จะปูพื้นดาดฟ้า

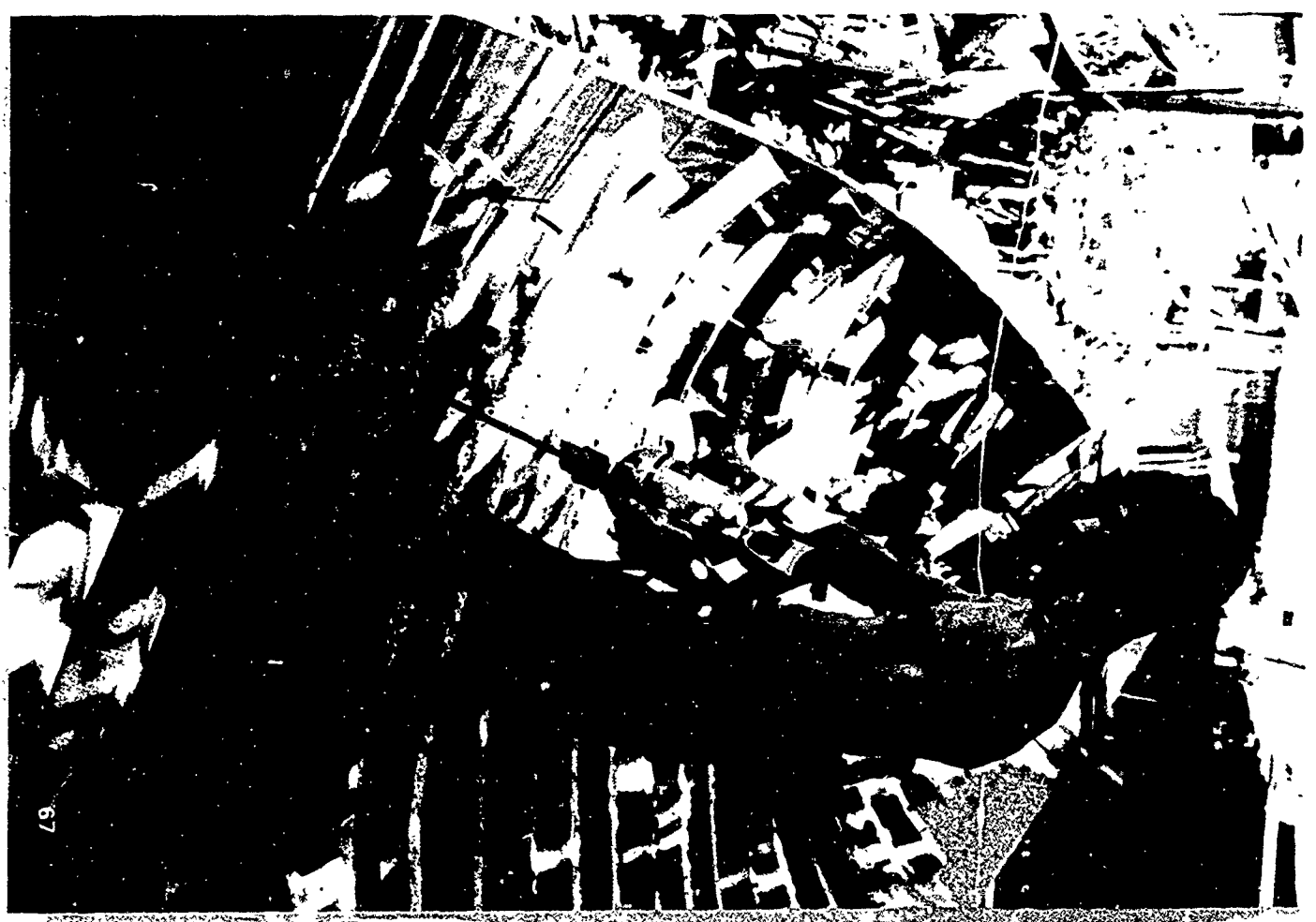
๒. ตามคู่มือเรือของไทยทั่วไป แสดงให้เห็นเรือ ป๑-๗๑ ที่เกือบเสร็จเรียบร้อยแล้ว มีทั้ง ๓ ชั้น

๓. การตอกกั้นยาสันจะใช้เชือกด้ายดิบหรือป่านตอกยัดเข้าไปที่รอยต่อ แล้วทาด้วยส่วนผสมของน้ำมันยาง หัน และปูน



วิธีการและวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือ

1. Treenails Spread and Ready To Be Sawed Flush
2. A Keelless Hull, Showing Workmen Finishing Treenails in Ribs
3. Drilling Holes in Rib Section With a Portable Power Drill
๑. ไม้ซี่ในเรือถูกตีและพร้อมที่จะตัดออกให้เรียบ
๒. เรือที่ไม่มีกระดูกงู แสดงให้เห็นการตัดออกไม้ซี่ในเรือ
๓. การเจาะรูกับตวงด้วยตัวส่วนไฟฟ้า



Boat Construction Methods and Materials

การใช้ไฟของเรือให้เกรียมเพื่อกำจัดเพรียง

Charring the Hull to Get Rid of Woodworms



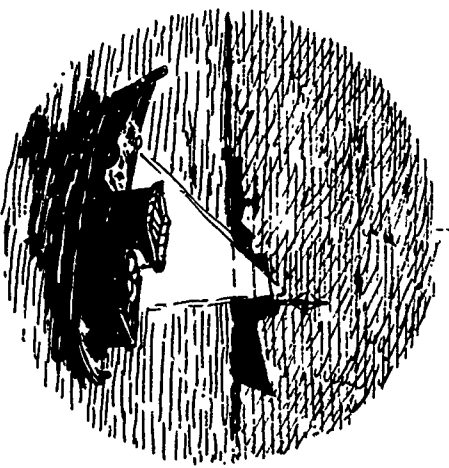
Completed C 1 - T 3 Fishing Boat Ready for Launching

วิธีการและวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือ

เรือประมง ป.๑-๗๓ ที่เสร็จเรียบร้อยแล้ว พร้อมที่จะปล่อยลงน้ำได้



Detection Clues for Stop and Search Operation
หลักฐานที่ใช้ในการตรวจค้นบุคคลและทำการตรวจค้น



Detection Clues for Stop and Search Operation

"What is out of the pattern?" This is the basic question in identifying vessels and determining whether they are hostile or friendly. First, we compare the shape of the sighted boat with those of known types to see if it is similar or different. Then, we compare behavior of the boat with normal operating patterns to find what, if anything, is peculiar about it.

How do we know what is different? By learning what is normal or typical. We compare visually the silhouette of the sighted boat with our collection of standard types of silhouettes for the local boats to find which one it matches.

This is less difficult than determining whether the behavior of the boat fits our knowledge of what it should be under the circumstances. Many factors influence the normal operation pattern of a vessel — particularly a fishing boat — and they must be learned by study and observation. These may be grouped for convenience into three categories (Figure 1):

1. Vessel: Shape (class and type), construction, and equipment
2. Operation: Performance, fishing gear and techniques, fish catch, fishing area, cargo and cargo route, and crew and crew behavior
3. Environment: Weather conditions, water conditions, day or night, moon phase, season of year, government regulations, and social and religious influences.

The seasoned native seems to know instinctively what, if anything, is peculiar about the behavior of a boat. Actually he quickly scans his store of learned and observed information about what the boat should be doing and finds what is out of the pattern. Presented here is basic information related to normal operation and deviations from it.

Examples

A fishing boat moving at night without lights is suspect because it violates a government regulation. Yet fishing craft using long drift gill nets rarely show lights since these would reveal their presence to other fishermen who make a practice of cutting the valuable nylon nets and stealing sections of them.

A vessel purse seining during May and having on board a catch of chub mackerel is suspect since it is illegal to purse seine for this fish from April 15 to June 14. Yet that boat may be within its rights since the Department of Fisheries grants permission to some vessels to fish during the closed season.

A boat claiming to be purse seining during a bright, moonlit night is suspect since the fishing observer on the boat cannot spot the fish schools

ถ้าตามชนมูฐานที่จะใช้ในการพิสูจน์ทราบ และตัดสินใจว่าเรือเหล่านี้เป็นเรือฝ่ายศัตรูหรือฝ่ายเดียวกับเราก็คือ "มีอะไรที่คิดแบบไปบ้าง" ในขั้นต้นที่ได้เราจะต้องเปรียบเทียบรูปร่างของเรือลี้ที่เห็นกับเรือชนิดต่าง ๆ ที่เคยรู้จักว่าเหมือนกันหรือแตกต่างกันเสียก่อน ขั้นต่อไปจึงเปรียบเทียบพฤติกรรมของเรือลี้กับแบบการปฏิบัติงานตามปกติว่ามีอะไรที่ผิดปกติบ้าง

จะทราบได้อย่างไรว่ามีอะไรผิดปกติไปบ้าง? การที่จะทราบได้ก็ด้วยการศึกษาถึงลักษณะตามปกติทั่ว ๆ ไปของเรือต่าง ๆ เสียก่อน เปรียบเทียบภาพพจน์ค่าของเรือที่เราเห็นกับภาพพจน์ค่าของเรือชนิดต่าง ๆ ตามแบบมาตรฐานซึ่งได้รวบรวมมาจากในห้องถ้ำด้วยสายตาว่าจะตรงกับเรือชนิดใดชนิดหนึ่งบ้าง

การกระทำดังกล่าวนี้ย่อมง่ายกว่าการที่จะตัดสินใจเอาเองจากพฤติกรรมของเรือลี้ตามความรู้ที่มีอยู่ว่า เรือนี้ควรจะมีความผิดปกติอย่างนั้นอย่างนี้ มีปัจจัยอยู่หลายประการที่มีอิทธิพลต่อแบบการปฏิบัติงานตามปกติของเรือ โดยเฉพาะต่อเรือประมง จะต้องเรียนรู้โดยศึกษาและสังเกตจากปัจจัยเหล่านี้ให้ และเพื่อความสะดวกจึงได้แบ่งแยกปัจจัยต่าง ๆ ออกเป็น ๓ หัวข้อ (ดูรูปที่ ๑) คือ:

๑. เรือ: รูปร่าง (ประเภทและชนิด) การต่อ และเครื่องอุปกรณ์ประจำเรือ
 ๒. การปฏิบัติงาน: สมรรถนะ เครื่องมือและวิธีการจับปลา ปลาที่จับได้ ขนาดที่จับปลา สินค้าและเส้นทาง คนประจำเรือและพฤติกรรม
 ๓. สิ่งแวดล้อม: สภาพลมฟ้าอากาศ น้ำ กลางวันหรือกลางคืน ภาวะข้างแรม
- ฤดูกาล พระราชบัญญัติ และอิทธิพลทางสังคมและศาสนา
- ชาวพื้นเมืองที่มีประสบการณ์มักจะมีโดยสัญชาตญาณว่า เรือลี้ใดมีพฤติกรรมที่ผิดปกติไปบ้าง โดยเขาจะพิจารณาจากข่าวสารที่ได้เรียนรู้ และสังเกตมาอย่างถูกต้องเกี่ยวกับเรืออะไรควรทำอะไร แล้วก็ทราบได้ทันทีว่า "มีอะไรที่ผิดปกติไปบ้าง" ต่อไปนี้เป็นข่าวสารชนมูฐานเกี่ยวกับภารกิจปฏิบัติงานตามปกติและการปฏิบัติงานที่ผิดปกติ

ตัวอย่าง

เรือประมงที่เดินไปมาในเวลากลางคืนโดยไม่จุดโคมไฟ นับว่าเป็นเรือที่อยู่ในข่ายสงสัยเพราะเป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติ แต่ก็ยังมีเรือประมงที่ใช้อวนลอยติดตาขนาดยาวมาก ๆ มักไม่จุดโคมไฟ ทั้งนี้เพื่อไม่ต้องการให้ชาวประมงอื่น ๆ ที่มีขอบข่ายตลอดจนในลอมรภาพแหว่ง ๆ แลเห็น

เรือที่ใช้อวนล้อมจับหาก็การประมงในเดือนพฤษภาคม และมีปลาที่จับมาได้ อยู่ในเรือก็นับว่าอยู่ในข่ายสงสัย เพราะการจับปลาด้วยอวนล้อมจับในระหว่างวันที่ ๑๕ เมษายน ถึง วันที่ ๑๕ มิถุนายน เป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติ แต่เรือลี้ที่เจอจะมีลักษณะที่จับได้เหมือนกัน โดยได้รับอนุญาตจากกรมประมงให้จับปลาในระยะเวลาที่ห้ามได้

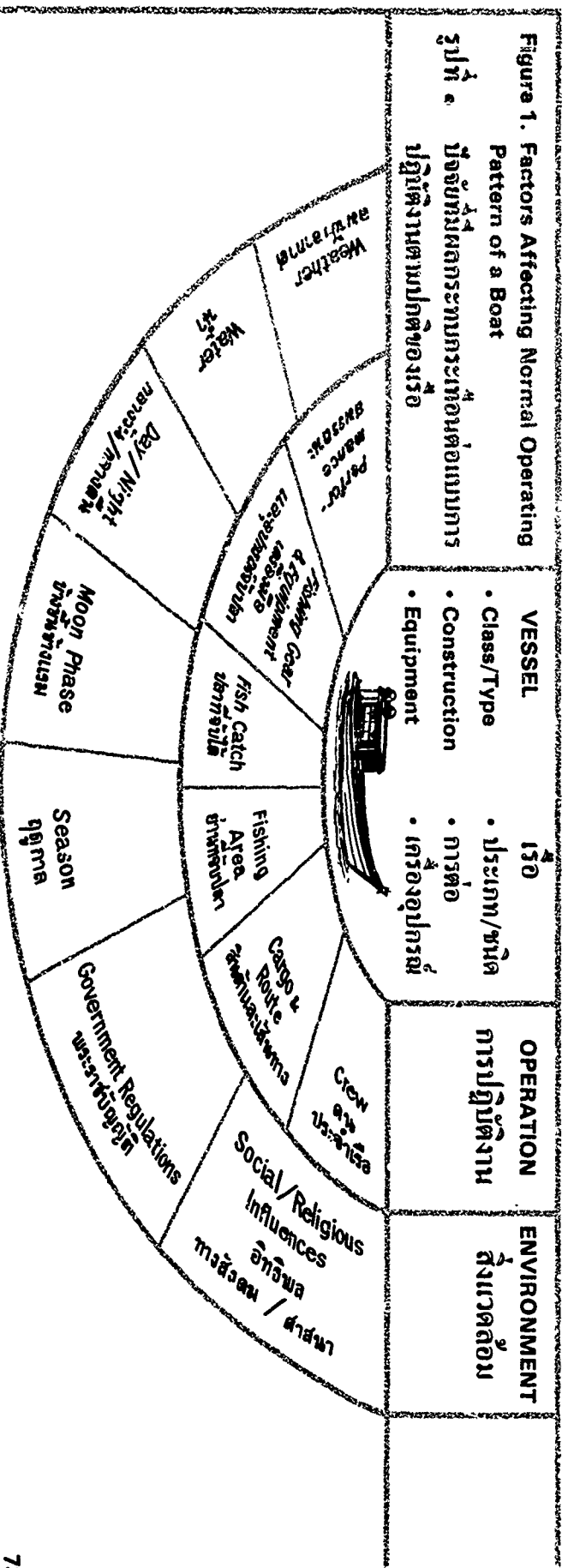
หลักฐานที่ใช้ในการตรวจเบาะแสให้หยุดและทำการตรวจค้น

in moonlight. Most purse seiners are either resting ashore, undergoing repairs, or are engaged in some other kind of fishing on a night like this. However, some fishing observers claim to be expert enough to spot the schools even in the daytime.

Stop and Search Operation

The following clues for distinguishing between hostile and friendly vessels are based on the personal experience of men in the Vietnamese and the U.S. navies engaged in stop and search operations in South Vietnamese waters. They should be taken as a guide, not as standard procedure. Successful detection depends upon continually remaining alert so as to anticipate enemy tactics, and not becoming committed to a standard set of stop-and-search operating procedures. In the event of hostilities no boat is above suspicion regardless of how many times it has been stopped and searched.

In general, coastwise cargo vessels are more suspect than fishing boats since their normal operating pattern is less definite.



เรือทำการประมงด้วยวงล้อมจับในคืนเดือนหงายก็ไม่น่าเป็นเรือที่น่าสงสัย เพราะผู้ที่ผู้เฝ้าดูฝูงปลาจะไม่สามารถแลเห็นฝูงปลาได้ และในเวลาเดือนหงายเช่นนี้ เรือที่เรือวงล้อมจับส่วนมากจะจอดอยู่ที่บริเวณชายฝั่งเพื่อซ่อมทำ หรือทำการประมงด้วยวิธีอื่น ๆ อย่างไรก็ตามมีผู้ตั้งบางคนที่อ้างว่าตนมีความชำนาญเป็นพิเศษ แม้กระทั่งในเวลากลางวันก็สามารถแลเห็นฝูงปลาได้

การสังเกตให้หยุดและทำการตรวจค้น

หลักฐานต่าง ๆ ที่บ่งว่าเรือลำใดเป็นเรือฝ่ายศัตรู และลำใดเป็นเรือฝ่ายเรา คงจะกล่าวต่อไปนึ้น ได้มาจากประสบการณ์ส่วนบุคคลของเจ้าหน้าที่ในกองทัพอากาศเวียดนาม และสหรัฐฯ ซึ่งปฏิบัติงานเกี่ยวกับภารกิจให้หยุดและทำการตรวจค้นเรือในน่านน้ำของเวียดนามใต้ การถือเป็นเหตุของเรือและแนวทางการอันหนึ่งเท่านั้น อย่างถือว่าเป็นระเบียบปฏิบัติแบบมาตรฐานแต่อย่างใด การตรวจจับที่ได้ผลดีนั้นย่อมขึ้นอยู่กับการเตรียมพร้อมอยู่ตลอดเวลา เพื่อให้ทันกับยุทธวิธีของฝ่ายข้าศึกที่จะใช้ดำเนินการ และจะต้องไม่ปฏิบัติตามระเบียบการบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้นแบบมาตรฐานไปเสียทั้งหมด ในยามที่กรณีพิพาทหรือสงครามเกิดขึ้น จะไม่รีบร้อนลำใดที่เป็นการถูกสงสัยไปได้เลย แม้ว่าเรือลำนั้นจะดูสงบนิ่งให้หยุดและทำการตรวจค้นมาแล้วแล้วก็ตาม

โดยทั่วไปแล้วเรือสินค้าที่เดินตามชายฝั่งจะอยู่ในข่ายสงสัยมากกว่าเรือประมง เพราะการปฏิบัติงานตามปกติของเรือสินค้ามีข้อจำกัดน้อยกว่าเรือประมง

Detection Clues for Stop and Search Operation

CLUES FOR STOPPING BOATS

Location Clues

1. Movement of a boat in prohibited waters.
2. Operation of a boat outside its normal area.
3. Operation at sea when rough surf, high waves, or stormy weather in the area keep other boats ashore.
4. Fishing at a greater distance from shore than is normal for a particular type of craft or for that area.

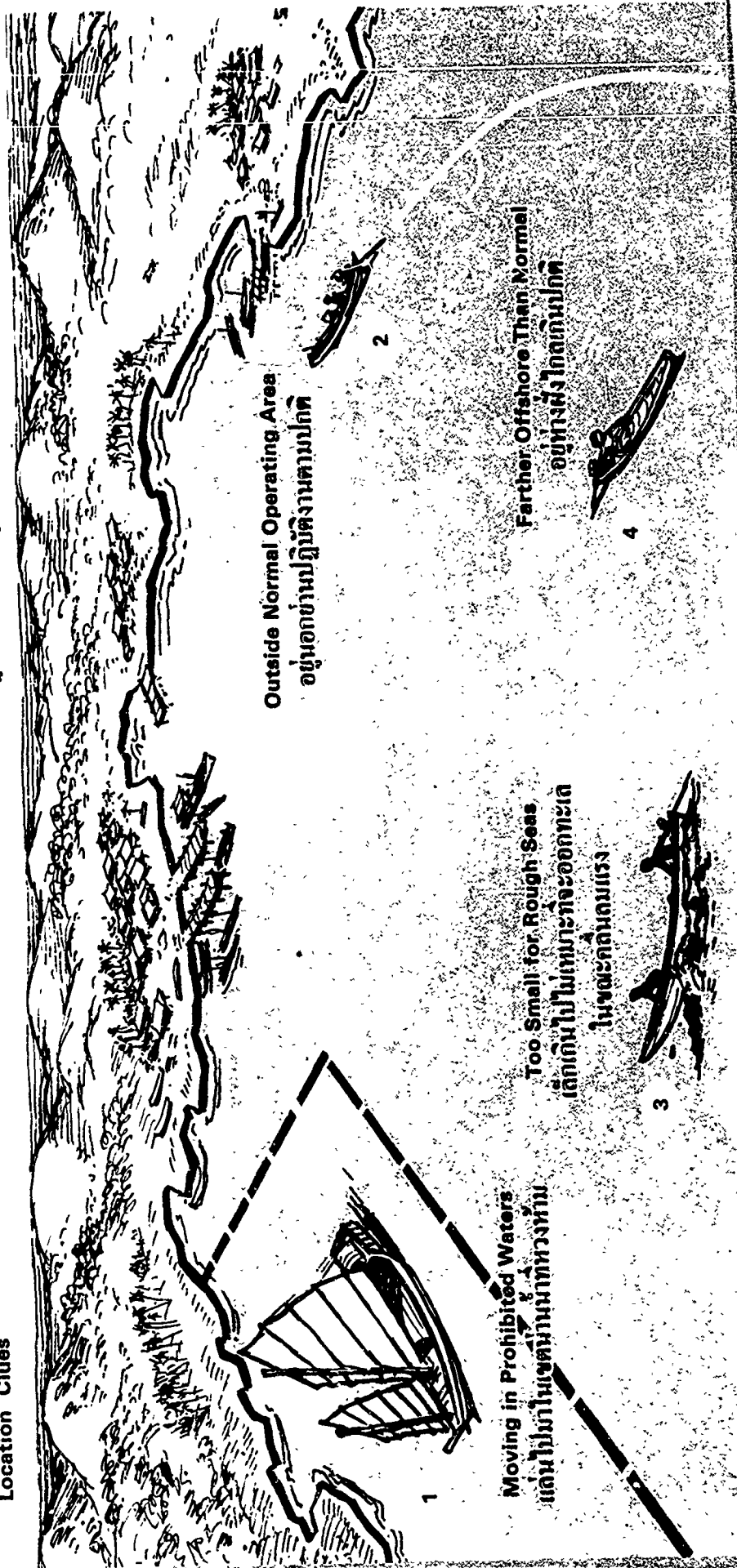
หลักฐานต่างๆ ที่ใช้เพื่อบังคับให้เรือหยุด

หลักฐานเกี่ยวกับที่อยู่

๑. เรือที่เดินไปมาอยู่ในเขตน้ำ่าน้ำที่หวงห้าม
๒. เรือที่ปฏิบัติงานอยู่นอกย่านปฏิบัติงานตามปกติ
๓. ออกปฏิบัติงานในทะเลในขณะที่มีคลื่นแรงหรือพายุจัด บริเวณนั้นจะเข้าจอดริมน้ำทั้งหมด
๔. ออกทำการประมงห่างจากฝั่งเกินปกติที่เรือชนิดเดียวกัน หรือเรือในย่านนั้นจะสามารถออกไปได้

Location Clues

หลักฐานเกี่ยวกับที่อยู่



Moving in Prohibited Waters
เดินไปมาในเขตน้ำ่าน้ำที่หวงห้าม

Too Small for Rough Seas
เล็กเกินไปในทะเลที่ออกทะเล
ในขณะคลื่นแรง

Outside Normal Operating Area
อยู่นอกย่านปฏิบัติงานตามปกติ

Farther Offshore Than Normal
ออกห่างไกลเกินปกติ

3

4

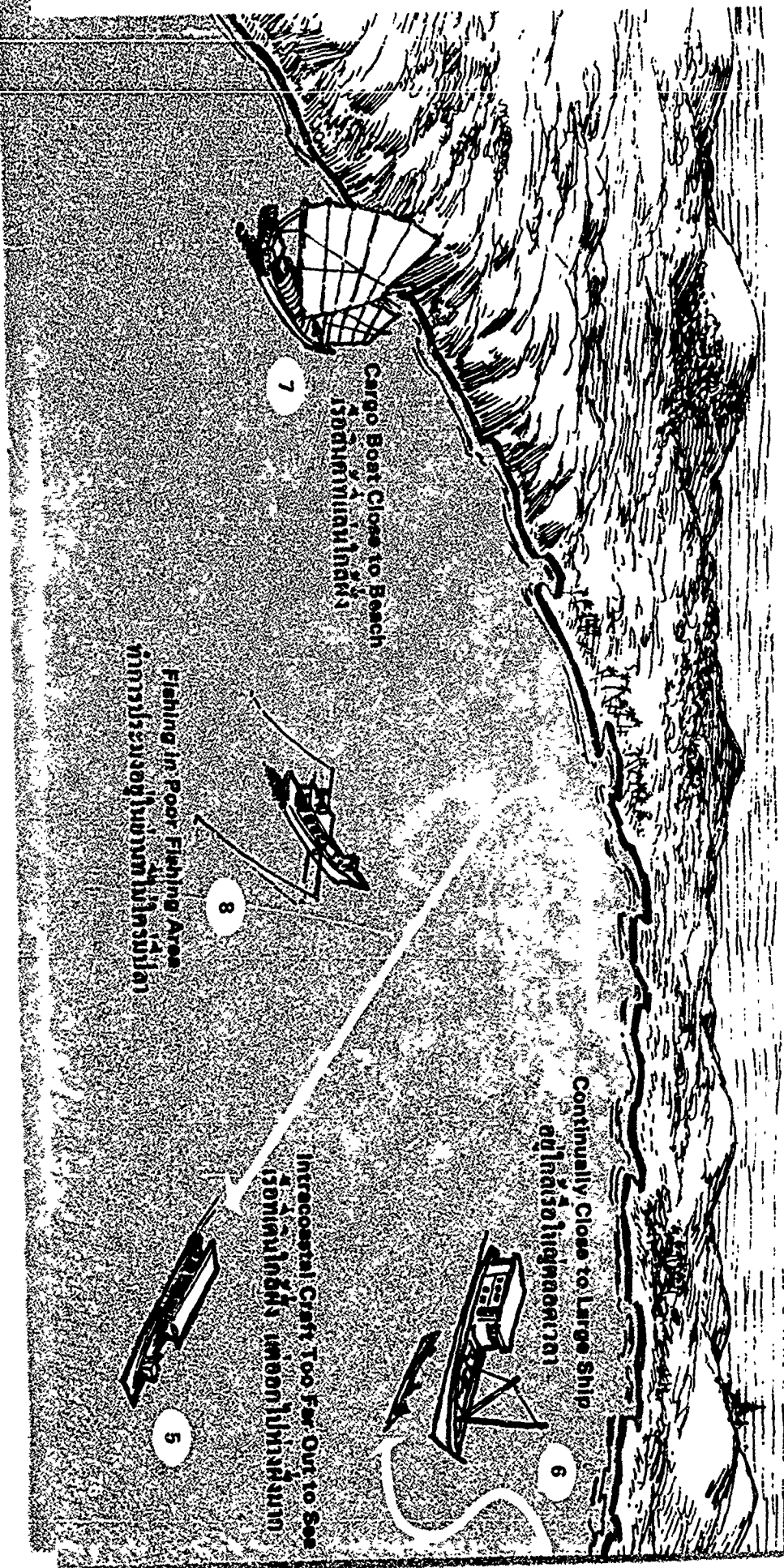
หลักฐานที่ใช้ในการตรวจประเมินผลและทำการตรวจค้น

5. Operation of an intracoastal craft far out to sea when normally that type of boat moves from point to point along and close to the coast.
6. Continual operation of a boat close to a large ship.
7. Movement of a boat, and especially a cargo boat, close to the beach in coastal regions where there are few rivers.
8. Fishing by a boat in an area where fishing is known to be poor.

๕. เรือที่เดินใกล้ฝั่ง แต่ออกไปปฏิบัติการห่างจากฝั่งมาก ๆ ซึ่งความปกติแล้วเรือชนิดนี้จะแล่นจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งตามบริเวณใกล้ฝั่ง
๖. เรือที่ปฏิบัติการอยู่ในบริเวณใกล้ ๆ กับเรือใหญ่ตลอดเวลา
๗. เรือที่แล่นไปมาใกล้ ๆ ฝั่งที่มันไม่ค่อยมีของตามชาย โดยมักจะประชิดลิ้นฟ้า
๘. เรือที่ทำการประมงอยู่ในเขตน่านน้ำที่รู้กันว่าไม่ใคร่มีปลา

Location Clues

หลักฐานเกี่ยวกับที่อยู่



Continually Close to Large Ship
อยู่ใกล้เรือใหญ่ตลอดเวลา

Intracoastal Craft Too Far Out to Sea
เรือเดินใกล้ฝั่ง ออกไปห่างฝั่งมาก

Cargo Boat Close to Beach
เรือสินค้าอยู่ใกล้ฝั่ง

Fishing in Poor Fishing Area
ทำการประมงอยู่ในเขตน่านน้ำที่ใคร่มีปลา

5

6

7

8

Detection Clues for Stop and Search Operation

Time/Tide Clues

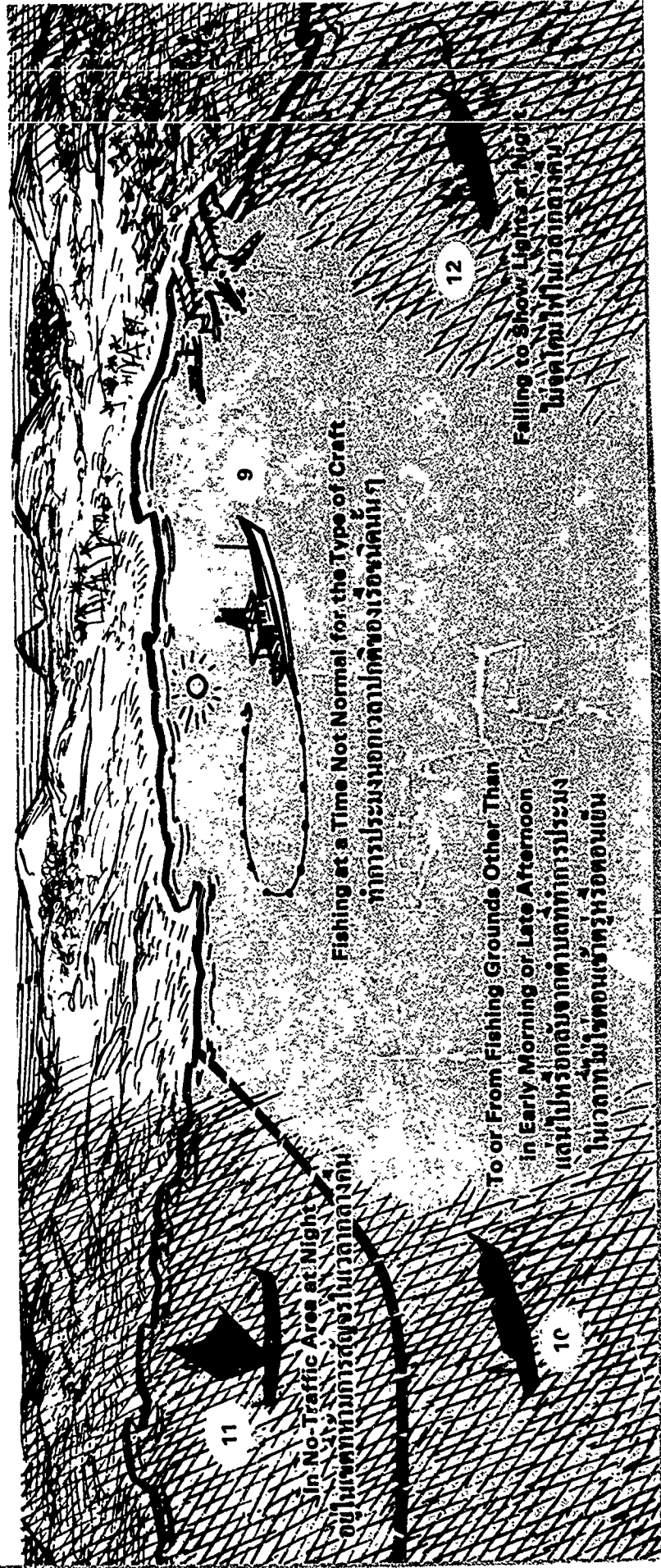
9. Fishing at a time of day or night that is not normal for the particular type of craft.
10. Movement between fishing grounds and shore at any time other than early morning or late afternoon.
11. Nighttime movement in selected areas designated as no-traffic (or curfew or restricted) areas at night.
12. In areas where nighttime fishing is permissible, failure to display a light. All boats are required to show lights at night, but some almost never do so for fear of revealing their positions to net thieves.

หลักฐานเกี่ยวกับเวลาและมาฆนมาตง

๙. ทำการประมงในเวลากลางวันหรือกลางคืนเวลาใดเวลาหนึ่ง ซึ่งมีใช่เป็นเวลาตามปกติที่เรือชนิดนั้นควรจะออกไป
๑๐. เรือที่แล่นไปมาระหว่างตำบลที่ทำการประมงกับฝั่งในเวลาใดเวลาหนึ่ง นอกจากตอนเช้าตรู่หรือตอนเย็น
๑๑. เรือที่แล่นไปมาเวลากลางคืนในเขตที่มีการประกาศห้ามสัญจร (หรือห้ามออกนอกบ้านหรือเขตหวงห้าม) ในเวลากลางคืน
๑๒. เรือที่อยู่ในย่านที่อนุญาตให้ทำการประมงในเวลากลางคืนได้ แต่ไม่จุดโคมไฟซึ่งในเวลาถ้าคืนเรือทุกลำจะต้องมีแสงไฟในเรือ แต่กระนั้นเกิดมีเรือบางลำที่ไม่ได้ปฏิบัติตาม โดยเกรงพวกลักลอบตัดอวนจะรู้ว่าอยู่ของตน

Time/Tide Clues

หลักฐานเกี่ยวกับเวลา/มาฆนมาตง



To or From Fishing Grounds Other Than in Early Morning or Late Afternoon
 แต่ไปหรือกลับจากตำบลที่ทำการประมงในเวลาที่ไม่ใช่ตอนเช้าหรือตอนเย็น

หลักฐานที่ใช้ในการตรวจประเมินคนให้หยุดและทำการตรวจคน

Type of Movement Clues

13. Movement of a boat at a high speed.
14. Sudden breaking away of a boat from a group of boats.
15. Sudden increase in speed or change in course when visual contact is first made.
16. Continuous and rapid movement of a boat, when all other boats in the area are busy fishing while anchored or moving about slowly.

Operating Characteristics

17. Solitary fishing by a seagoing boat when normally that type of craft operates in pairs.
18. Shutting of a boat between a large ship and the shore.
19. Improper equipment for the type of fishing claimed.

หลักฐานเกี่ยวกับการเคลื่อนไหว

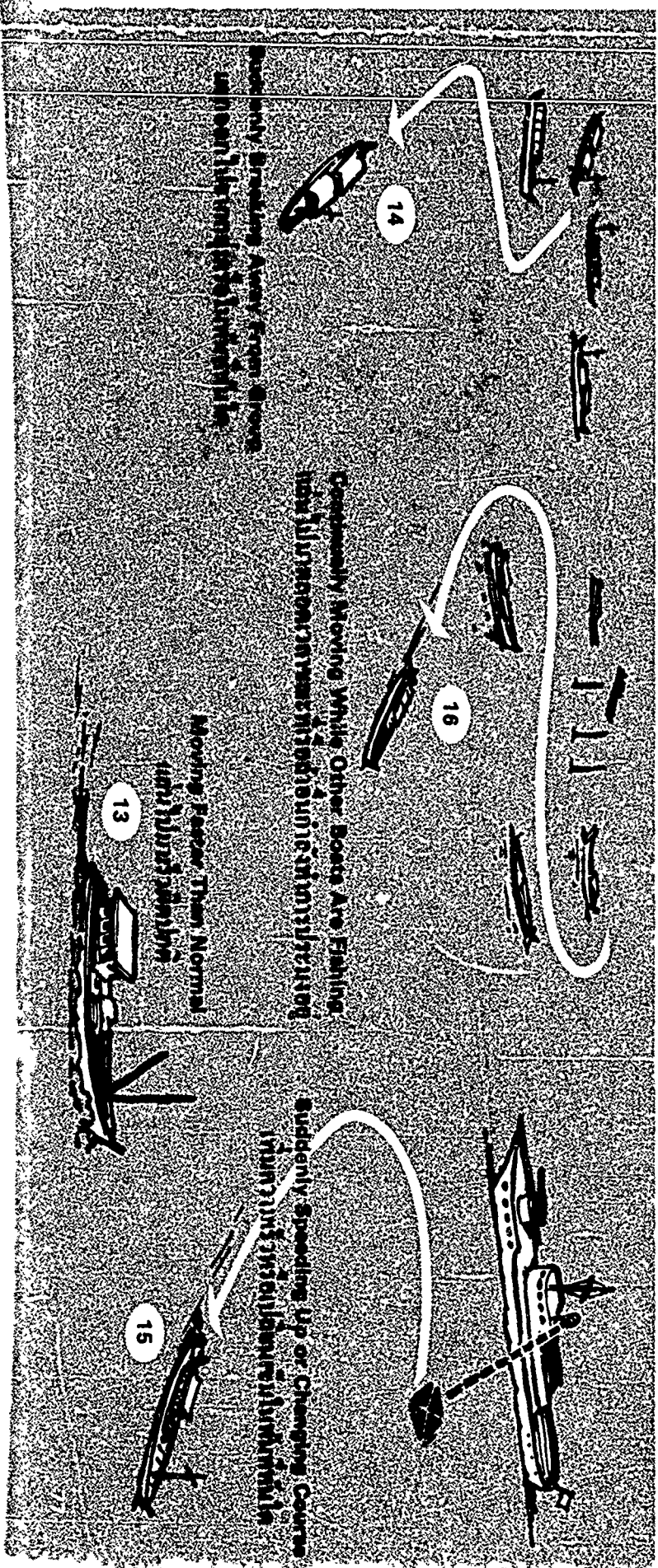
๑๓. เรือที่แล่นไปมาด้วยความเร็วสูง
๑๔. เรือที่แยกออกไปจากกลุ่มเรือในทันทีทันใด
๑๕. เรือที่เพิ่มความเร็วหรือเปลี่ยนเส้นทางในทันทีทันใด เมื่อเริ่มเห็นครั้งแรก
๑๖. เรือที่แล่นไปมาอย่างรวดเร็วตลอดเวลา ในขณะที่เรือลำอื่นกำลังยุ่งอยู่กับการประมงโดยจอดทอดสมออยู่หรือเคลื่อนไปมาช้า ๆ

ลักษณะการปฏิบัติงาน

๑๗. เรือที่สามารถออกทะเลได้ ทำการประมงอยู่ตามลำพังเพียงลำเดียวในขณะที่เรือชนิดเดียวกันนั้นปกติจะปฏิบัติงานด้วยกันเป็นคู่ ๆ
๑๘. เรือที่แล่นไปมาอยู่ระหว่างเรือใหญ่กับฝั่ง
๑๙. ใช้เครื่องมือจับปลา ไม่ตรงกับที่อ้างได้แจ้งไว้

Movement Clues

หลักฐานเกี่ยวกับการเคลื่อนไหว



Detection Clues for Stop and Search Operation

CLUES FOR SEARCHING BOATS

Official Papers

1. Lack of proper, official boat and personnel papers.
2. Discrepancies between the official papers and actual conditions.

Appearance/Characteristics of Crew

3. Differences in the personal grooming of one crew member and the others (such as recent, neat haircut or well-cared-for hands).
4. Absence of a sun tan on a professed or apparent crew member.
5. Inability of a fishing-boat crew member, when requested, to repair a net with reasonable skill or to identify gear on board.
6. Awkwardness in the handling of fishing gear by a professed or apparent crew member upon request.
7. Deviations in the accent or dialect of the crew and passengers from those normal to the professed area(s) of origin.
8. For a cargo craft, the resemblance of the crew to farmers rather than traders.

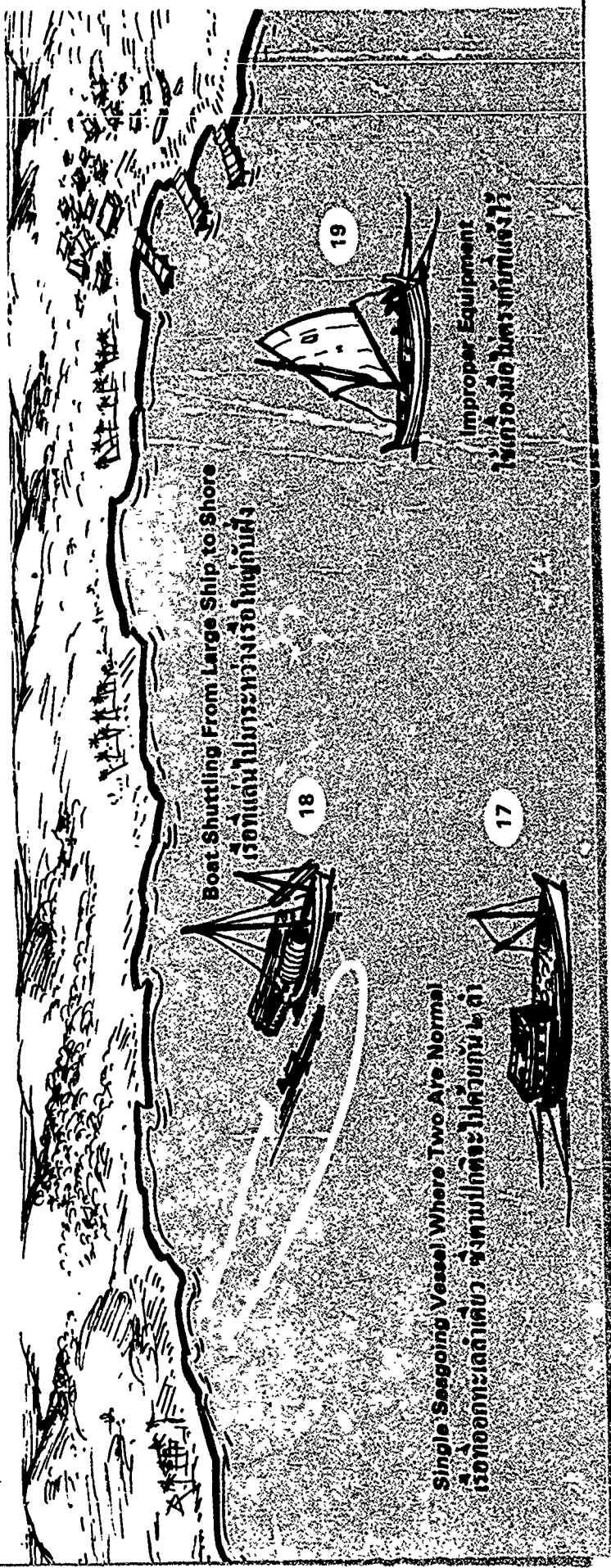
หลักฐานต่างๆ ที่ใช้เพื่อทำการตรวจค้นเรือ ใบอนุญาตต่างๆ

๑. ไม่มีใบอนุญาตใช้เรือและใบอนุญาตส่วนบุคคลโดยเฉพาะ
๒. รายการต่างๆ ในใบอนุญาตใช้เรือไม่ตรงกับความเป็นจริง

รูปร่างลักษณะของกัปตันเรือ

๓. ลักษณะการแต่งกายที่ผิดแปลกไปจากคนประจำเรืออื่นๆ (เช่น แต่งกายทันสมัย ตัดผมเรียบร้อย หรือมีสถานะอุดมคติ)
๔. ผู้มีอาชีพหรือแสดงตนว่าเป็นคนประจำเรือ แต่ผิวไม่กล้าแดดเลย
๕. คนประจำเรือที่ประม่งทำอะไรรึไม่เป็นเลย เมื่อถูกขอร้องให้ข้อมาเขาก็ทำไม่ได้เท่าที่ควร และไม่มีความรู้เกี่ยวกับเครื่องมือเครื่องใช้ที่อยู่ในเรือเลย
๖. ผู้มีอาชีพหรือแสดงตนว่าเป็นคนประจำเรือ แต่ไม่ถนัดในการใช้เครื่องมืออับปลาเลยเมื่อขอให้ทำ
๗. คนประจำเรือและผู้โดยสารพูดสำเนียงผิดเพี้ยนไปจากถิ่นกำเนิดของตนตามที่ตัวเองไว้

Operating Characteristics



ลักษณะการปฏิบัติงาน

Boat Shuttling From Large Ship to Shore
เรือที่แล่นไปมาระหว่างเรือใหญ่กับฝั่ง

Single Sailing Vessel Where Two Are Normal
เรือที่ออกทะเลลำเดียว ซึ่งตามปกติจะมีด้วยกัน ๒ ลำ

Improper Equipment
ใช้เครื่องมือไม่ตรงกับเรือ

หลักฐานที่ใช้ในการตรวจพบพอบคนในหยุดและทำการตรวจคน

Condition of Boats

9. For a fishing boat, the lack of the characteristic fish smell.
10. Apparently empty boats. Granular contraband is sometimes concealed under sheet metal roofs and/or deck boards, and in water or rice containers.
11. Unusually low freeboard for the kind of cargo supposedly being carried.

Condition/Appearance of Cargo

12. Fish on board that are not native to the normal or indicated fishing area of that craft.
13. Apparently aged condition of selected cargo, such as salt. It may be a cover material used on the current trip and on previous ones.
14. Out-of-place tools, such as mattocks and shovels. Such tools may be used to bury contraband after unloading on shore.

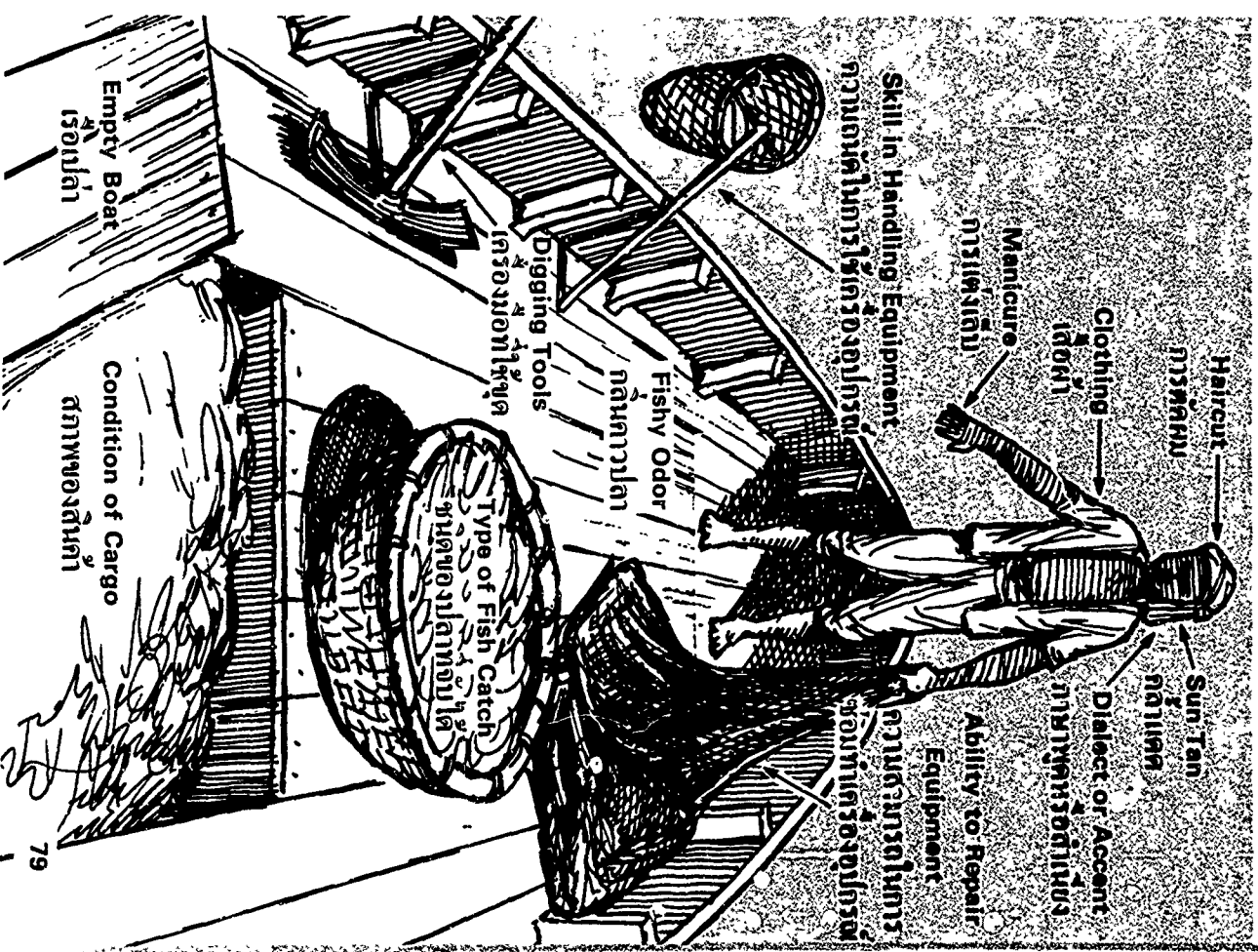
สภาพเรือ

๘. กบประจําเรือสินค้าที่มีลักษณะท่าทางคล้ายชาวไร่ชาวนามากกว่าพ่อค้า
๙. เรือประมงที่ไม่มีกลิ่นคาวปลาเลย
๑๐. เรือเปล่า ๆ ที่ไม่ได้บรรทุกอะไรเลย บางครั้งก็ฝังสิ่งของต้องห้ามที่เป็นเม็ด ๆ ซุกซ่อนไว้ใต้หลังคาที่ทำด้วยแผ่นโลหะ หรือ ใต้พื้นคาน้ำและในภาชนะใส่ น้ำหรือข้าวสาร
๑๑. กราบเรือย่นซบค้ำคึกคึกกว่าที่ควรจะเป็น ม็อบบรรทุกสินค้าตามชนิดที่โต้แย้งไว้

สภาพและรูปร่างลักษณะของสินค้า

๑๒. ปลาที่บรรทุกอยู่ในเรือเป็นมลละชนิดกับปลาที่มีอยู่ในน้ำจืดตามปกติของเรือนั้น หรือข่านจับปลาที่เรือนั้นแจ้งว่าได้จับมา
๑๓. สินค้าที่บรรทุกอยู่ในสภาพเก่าเช่นเกลือ ซึ่งอาจใช้ไปตัดขบของออกมาในทันทีนั้น หรือในเที่ยวก่อน ๆ
๑๔. เครื่องมือซึ่งไม่น่าจะมีอยู่ในเรือเช่น เช่น พลั่ว และ เสียม เครื่องมือเหล่านี้เอาไว้ชุดเพื่อฝังสิ่งของต้องห้ามภายใต้พื้นคาน้ำตั้งแต่ไว้

Crew, Boat, and Cargo Appearance Clues หลักฐานเกี่ยวกับลักษณะของกบประจําเรือ เรือ และสินค้า



Detection Clues for Stop and Search Operation

Contraband

Contraband—illegal cargo—is more than guns, ammunition, and explosives. It is strategic materials and black market commodities as well. (Table I). Strategic materials are directly associated with the manufacture of weapons and ammunition. Many consumer items and medicines become contraband

สิ่งของต้องห้าม

สิ่งของต้องห้าม ของผิดกฎหมายที่ร้ายยิ่งกว่าปืน กระสุน และวัตถุระเบิดก็คือวัสดุที่ใช้ในทางยุทธศาสตร์ และเครื่องอุปโภคบริโภคที่ซื้อขายกันในตลาดมืด (ดูตารางที่ ๑) วัสดุที่ใช้ในทางยุทธศาสตร์มีส่วนเกี่ยวข้องกับการผลิตอาวุธต่าง ๆ และกระสุน สิ่งของจำพวกเครื่องอุปโภคบริโภคหลาย ๆ อย่างและยาต่าง ๆ กลายเป็นสิ่งของต้องห้ามไป

Table I. Concealment of Contraband Other Than Weapons and Ammunition

Contraband	Concealment
Strategic	
Pipe	Under planking, or in or under granular cargo
Sheet iron	Fake cabin roofs and cargo covers
Wire	Fake rigging, or in or under granular cargo
Mercury	Towed in tins underwater, or in rice containers
Acid	Bottles hidden in hold and camouflaged by rice or corn
Salt peter, sulfur	Spread on deck or cabin roof and covered with cloth or metal
Engines	Under other cargo
Black Market	
Rice, milk, corn	Often as excess of regular cargo, or mixed with other cargo
Penicillin, streptomycin	Towed underwater in metal containers, or, in powder form, spread out and covered
Alcohol	Towed underwater in metal containers
Bandages	In or under granular cargo

ตารางที่ ๑ การซุกซ่อนสิ่งของต้องห้ามที่ไม่ใช่อาวุธและกระสุน

สิ่งของต้องห้าม	การซุกซ่อน
ทางยุทธศาสตร์	
ท่อ	ซุกซ่อนไว้ใต้พื้นกระดานปูท้องเรือ หรือซุกซ่อนไว้ใน หรือใต้สินค้าที่เป็นเม็ด
เหล็กแผ่น	ใช้ทำเป็นหลังคาบังปลอมหลอกตา และเอาสินค้าปกติทั่วไป
เส้นลวด	ใช้ทำเป็นสายระโยงระยางเรือลวงตาไว้ หรือซุกซ่อนไว้ใน หรือใต้สินค้าที่เป็นเม็ด
ปรอท	บรรจุในกระป๋องและลากไปใต้น้ำ หรือซุกซ่อนไว้ในภาชนะใส่ข้าว (กระสอบหรือถัง)
กรด	บรรจุในขวด แล้วซุกซ่อนไว้ในระหว่างเรือและกลางดงโดยใช้ข้าวและข้าวโพดปิดทับ
ดินประสิว กำมะถัน	ซุกซ่อนไว้ตามที่ต่าง ๆ บนคาบศฟ้า หรือหลังคาแท่งและใช้ผ้าหรือแผ่นโลหะปิดทับ
เครื่องยนต์	ซุกซ่อนไว้ใต้สินค้าอื่น ๆ
ตลาดมืด	
ข้าว นม ข้าวโพด	มักซุกซ่อนเพิ่มเติมไว้กับสินค้าตามปกติ หรือปะปนไปกับสินค้าอื่น ๆ
ยาเพนนิซิลินและสเตรปโตมัยซิน	บรรจุในภาชนะที่ทำด้วยโลหะ แล้วลากไปใต้น้ำหรือทำเป็นผง ซุกซ่อนไว้ตามที่ต่าง ๆ และมีดกมูมิไว้
แอลกอฮอล์	บรรจุในภาชนะที่เป็นโลหะแล้วลากไปใต้น้ำ
ผ้าพันแผล	ซุกซ่อนไว้ในหรือใต้สินค้าที่เป็นเม็ด

หลักฐานที่ใช้ในการตรวจพบแอบแฝงในหยุดและทำการตรวจค้น

because they are necessary for the feeding and care of hostile troops and because the great civilian demand for them usually promotes hoarding and black market trading.

Strategic materials include pipe, sheet iron, and wire. These seemingly harmless items can end up in not-so-harmless mortars and claymore mines. Mercury, acid, saltpeter, and sulfur are vital to the manufacture of explosives. Diesel and gasoline engines can obviously be used for propelling land vehicles and boats and for turning electric power generators.

Black market contraband includes such common items as rice, milk, corn, alcohol, and bandages, as well as such obviously vital drugs as penicillin and streptomycin. All of these products are useful to both the hostile forces and the civilian populace. The hostile forces, as well as private profiteers, can usually make high profits by selling them on the black market.

It should be emphasized that most contraband items are legitimate cargo when accompanied by the appropriate documents. However, it is not likely that privately owned craft, as differentiated from official government or military vessels, will be found legally transporting weapons, ammunition, and explosives under the present circumstances in South Vietnam.

The following information on contraband, possibilities for concealing it, and hints for uncovering it is based on the experiences of patrol personnel in South Vietnam. Other, new, and better methods will certainly be used for concealing contraband, and new techniques will be used to expose it.

Concealment and Detection

The structure of a boat provides several possibilities for concealing cargo (Figure 2). A double roof on a cabin or cargo hold can be used to conceal powdered materials. The powder is spread over the normal roof and then covered by a sheet metal roof. Since no other cargo is needed for concealment, this method has the advantage that the boat appears to be empty. Empty boats should never be searched perfunctorily.

Powdered materials, such as sulfur and saltpeter, and liquids, such as acid and mercury, can be concealed in the hold. The powders are spread on the deck of the hold and covered by a nylon sheet and mattress. Corn or rice is then placed on top of the covering material as a camouflage. Similarly, acids are carried in the hold in 0.75-liter bottles, covered with boards, and camouflaged with rice or corn. Mercury is carried in small quantities, i.e., less than 10 kg,

เพราะจำเป็นของจำเป็นแก่ทหารฝ่ายศัตรูที่จะใช้ในการบริโภคและรักษาพยาบาล และโดยที่ประชาชนทั่วไปก็มีความต้องการอย่างมาก จึงเป็นเหตุให้มีการสะสมและซื้อขายกันในตลาดมืด

วัสดุที่ใช้ในทางยุทธศาสตร์ประกอบด้วย ท่อ เหล็กแผ่น และลวด วัสดุเหล่านี้คล้ายๆ กับไม้เนื้อแข็งขายอย่างอื่น แต่สิ่งที่ขายจะสามารถผลิตเป็นปืนครกและลูกระเบิดซึ่งอันตรายมากได้ ปอร์ท กรด ดินประสิว และกำมะถัน นับว่ามีความสำคัญในการผลิตลูกระเบิด เครื่องยนต์ดีเซลและเครื่องยนต์สันดาปในเรือ ก็สามารถนำไปใช้ขับเคลื่อนยานพาหนะและเรือเล็กในการยกพลขึ้นบก และหมุนเครื่องกำเนิดไฟฟ้า

สิ่งของต้องห้ามในตลาดมืดประกอบด้วยของธรรมดาสามัญเช่น ข้าว นม ข้าวโพด แอลกอฮอล์และยาพื้นเมือง รวมทั้งยาสำคัญๆ เช่น เพนนิซิลิน และสเตรปโตมัยซิน บรรดาผลิตภัณฑ์เหล่านี้มักจะเป็นประโยชน์แก่กำลังของฝ่ายศัตรู และประชาชนพลเรือนทั่วไป ทั้งฝ่ายศัตรูก็ และผู้ค้าก็ทำกำไรดี อาจนำสิ่งของเหล่านี้ไปจำหน่ายในตลาดมืดเพื่อให้ได้กำไรมาก ๆ

อาจกล่าวได้ว่าอย่างหนึ่งกับแนวว่า รายการสิ่งของต้องห้ามนี้ ส่วนมากถ้ามีเอกสารแสดงตามความเหมาะสมแล้วถือว่าเป็นของที่ไม่ผิดกฎหมาย แต่อย่างไรก็ดี ในสาธารณรัฐเวียดนามใต้ภายใต้สถานการณ์ปัจจุบันนี้ จะไม่เห็นมีเรือของเอกชนลำใดทำการค้าสิ่งของอาวุธ กระสุน และวัตถุระเบิดโดยถูกต้องตามกฎหมายได้ ซึ่งแตกต่างกับเรือของรัฐบาลหรือของทางการทหารที่สามารถกระทำได้

ถ้าวิธีการที่จะกล่าวต่อไปนี้จะเกี่ยวกับสิ่งของต้องห้าม การซุกซ่อนสิ่งของต้องห้ามที่อาจเป็นได้ และข้อเสนอแนะในการที่จะค้นหาให้พบนั้นได้มาจากประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ตรวจการณ์ในสาธารณรัฐเวียดนามใต้ ส่วนการซุกซ่อนสิ่งของต้องห้ามโดยวิธีอื่น ๆ ที่ใหม่แปลก และดีกว่าวิธีดังกล่าวข้างต้นนี้จะมาในตอน ซึ่งก็จะต้องใช้วิธีการใหม่ๆ เพื่อค้นหาให้พบสิ่งของต้องห้ามเหล่านั้น

การซุกซ่อนและการตรวจพบ

ในเรือที่ทำการหนึ่งจะมีผู้ใช้สำหรับซุกซ่อนสินค้าซึ่งจะนำไปไว้ที่หลังคาแห่งหนึ่ง หลังคาของซอกหรือของวางบรรทุกสินค้าจะใช้ซุกซ่อนวัสดุที่เป็นผงได้ ผงเหล่านี้จะซุกซ่อนไว้ตามซอกต่างๆ เหมือนหลังคาตามปกติ ปีติวิธีด้วยแผ่นโลหะที่ใช้ทำเป็นหลังคาอีกชั้นหนึ่ง และไม่ต้องมีการซุกซ่อนสินค้าอื่น ๆ นอกจากนี้กล่าวแล้ว วิธีหนึ่งผลัดทำทำให้อุณหภูมิของเรือขึ้นหรือลงต่ำๆ ไม่ให้บรรทุกอะไรเลย เรือว่างเปล่าเหล่านี้ไม่ควรทำการตรวจค้นพบเป็นปกติเท่าที่

Detection Clues for Stop and Search Operation

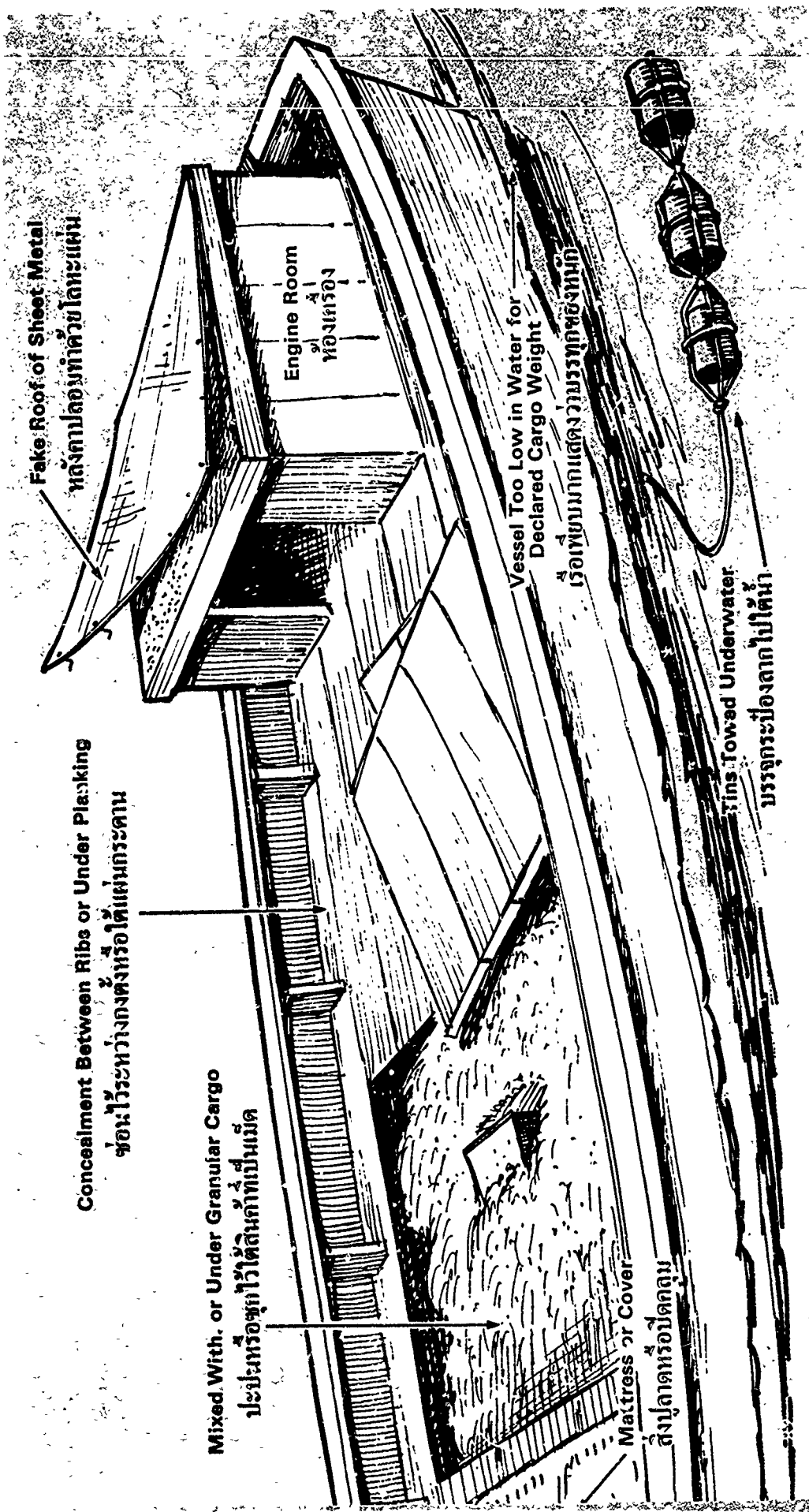
and is stored in rice containers. Thus, lifting, smelling, and sampling are important in checking containers. An unusually heavy container may hold mercury, sometimes mixed with other substances.

In boats having ribbed construction, contraband may be hidden between the ribs, hull, and internal planking. Loose planking among the ribs and freshly nailed planking are suspect.

วัตถุที่เป็นผงเช่น กัมปะถัน ดินประสิว และของเหลวเช่นกรด และปรอท จะสามารถซุกซ่อนไว้ในระวางบรรทุก ถ้าหวัวัตถุที่เป็นผงจะซุกซ่อนไว้ตามที่ต่าง ๆ บนพื้นระวางบรรทุก และปิดทับไว้ด้วยแผ่นในคอนหรือเสา แล้วจึงใช้ข้าวโพทหรือข้าววางทับบนวัตถุที่ปิดทับ เพื่อเป็นการลวงตาไว้แก่คนหยั่ง ทำนองเดียวกับสำหรับกรดก็จะบรรจุในขนาด ๑.๗๕ ลิตร ใ้ไว้ในระวางบรรทุกปิดด้วยแผ่นไม้และวางตาไว้ด้วยข้าวหรือข้าวโพท ส่วนปรอทจะบรรจุทุกไปครั้งละไม่มากนัก กล่าวคือ น้อยกว่า ๑๐ กก. และซุกซ่อนไว้ในกระสอบข้าว ข้อสำคัญในการตรวจสอบภาชนะที่ใช้บรรจุหรือกระสอบ

รูปที่ ๒ ที่ซ่อนสิ่งของต้องห้ามโดยทั่วไป

Figure 2. Typical Contraband Hiding Places



Fake Roof of Sheet Metal
หลังคาปลอมที่ทำด้วยโลหะแผ่น

Concealment Between Ribs or Under Planking
ช่องว่างระหว่างกึ่งทงหรือใต้แผ่นกระดาน

Mixed With, or Under Granular Cargo
ปะปนหรือซุกไว้ใต้สินค้าที่เป็นเม็ด

Mattress or Cover
สิ่งปูเตียงหรือปิดคลุม

Vessel Too Low in Water for Declared Cargo Weight
เรือที่ตื้นมากแสดงว่าบรรทุกของหนัก

Bins Towed Underwater
บรรจุกระป๋องลากใต้น้ำ

Engine Room
ห้องเครื่อง

หลักฐานที่ใช้ในการตรวจจับเพื่อเบาะแสในเขตและท่าการตรวจคน

Mixing contraband with legitimate cargo is often used for concealment. Probes can usually locate contraband containers buried in sand, gravel, or grain, but this is very difficult when the containers are at the bottom of a pile of heavy cargo. Similarly, heavy cargo containers are good camouflage because they are difficult to move in the searching operation. Searching is tedious, and often there is no place to pile the removed cargo during the "digging" process.

The overhanging poop on Class 7 vessels could provide an easily overlooked hiding place. Small parcels shielded from view by normal side paneling can be fastened in the understructure of the poop.

Sealed metal containers of medicine and other high-value commodities are sometimes towed underwater behind the boat on a strong line. Running a pole underwater along the length of the keel usually detects any attached lines or containers.

Careful checking of a suspect vessel's papers is a vital step in contraband detection. For example, a 10-day permit in Vietnam is required for the movement of strategic cargoes. The purpose of the 10-day limit is to insure that the permit will be used for only one shipment of cargo. Nevertheless, smugglers try to move the legal cargo as quickly as possible, and, within the same 10-day period, make a second illegal shipment of the same quantity of the same cargo on the same permit.

The quantity of cargo must agree with the amount specified on the manifest. Sometimes this amount is falsified. More often, the actual cargo exceeds the authorized amount. Small discrepancies often go unchallenged, as illegal operators hope they will. But these slight overages, when multiplied by many boats, can add up to an appreciable quantity. Heavy contraband concealed by normal cargo causes a boat to be overweight for the listed cargo. In one instance in Vietnam, the observation that the weight of the cargo declared in the manifest would not cause the boat to lie so low in the water led to the arrest of smugglers.

ข่าวต่างๆ เหล่านี้จะต้องทดลองยกดู ดมกลิ่น และดูเมื่อตัวอย่างมตรวจ กระสอบที่หนักผิดปกติอาจมีปรอทอยู่ และบางกรครั้งจะมีสิ่งของอื่น ๆ ประปนอยู่ด้วยก็ได้ สิทธิบัตรเรือต่างๆ ที่ต่อแบบมีกึ่งสูง ก็อาจผูกซ่อนสิ่งของต้องห้ามไว้ตามยี่ห้อต่างๆ ในระหว่างกึ่งสูง ตัวเรือ และใต้แผ่นกระดานปูเรือเร็ว แผ่นกระดานห้องเรือระหว่างกึ่งสูง

ที่ไว้โดยไม่ได้บอกตาปูและรอยตาปูที่ตอกไว้ใหม่ ๆ นั้น นับว่าเป็นที่น่าสงสัยอย่างยิ่ง

การเอาสิ่งของต้องห้ามไปเก็บสินค้าที่ถูกต้องตามกฎหมาย มักเป็นวิธีการผูกซ่อนที่ไว้กับยี่สิบมือ ซึ่งตามปกติจะตรวจพบสิ่งของต้องห้ามที่บรรจุในภาชนะหนักไว้ ในทราย กรวด หรือข้าว แต่การตรวจเช่นนี้ นับว่าเป็นการยากที่จะทำได้ในเขตการขนถ่ายบรรจุสิ่งของต้องห้ามอยู่ใต้กองสินค้าหนักๆ ในท่าเรือต่างๆ ภาชนะที่บรรจุสินค้าหนัก ๆ ไว้ก็จะเป็นสิ่งลวงตาอย่างดีเนื่องจากการยากที่จะรื้อออกมาเพื่อตรวจกันได้ การตรวจกันเป็นงานที่น่าเบื่อหน่าย และในระหว่างที่ดำเนินกรรมวิธีรื้อค้นนี้ ก็มักไม่ใคร่มีเจ้าหน้าที่วางกองสินค้าที่รื้อออกมาแล้วด้วย

คาดพิชทายเรือที่ขึ้นออกไปของเรือประเภทที่ ๗ จะมีผู้ซ่อนอยู่แห่งหนึ่งซึ่งส่วนมากมักมองข้ามไป ที่ใช้โครงสร้างของคาดพิชทายสามารถเอาปืนห่อเล็ก ๆ ผูกติดไว้และปิดบังด้วยแผ่นรูปพ้อมิให้มองเห็นได้

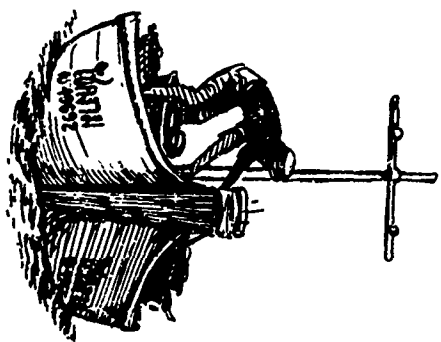
ภาชนะบรรจุยาและของมีค่าอื่นๆ ที่ทำด้วยโลหะหนักแน่น บางครั้งจะผูกติดเข้าไปในตัวทางท้ายเรือโดยใช้เชือกถ่วงน้ำหนักๆ ตามปกติในการตรวจของประชาชนระบบรัฐของทั้งนี้เชือกถ่วงเป็นสายผูกไว้เช่นนี้ ก็จะใช้ซ่อนปืนถ่วงน้ำหนักตามยาวของกระดูกเรือ

การตรวจของสิ่งของต้องห้ามนั้นขึ้นกับความถี่ในการตรวจของนอกตราของเรือที่อยู่ในข่ายสงสัยอย่างถาวร ตัวอย่างเช่น ในสาธารณรัฐเวียดนามจะอนุญาตให้มีการขนถ่ายสินค้าทางยุทธศาสตร์ได้ภายในกำหนดเวลา ๑๐ วัน การที่จำกัดให้เพียง ๑๐ วัน ก็โดยมีความมุ่งหมายเพื่อเป็นการประกันว่าใบอนุญาตที่ออกให้ จะใช้สำหรับการขนถ่ายสินค้าเพียงงวดเดียวเท่านั้น แต่ถึงกระนั้นก็ตามพวกที่ลักลอบของของประชาชนขายสินค้าที่ถูกกฎหมายอย่างรวดเร็วยังจะสามารถทำได้ แล้วใช้เวลาที่เหลือภายในกำหนด ๑๐ วันตามใบอนุญาตนั้นทำการขนถ่ายสินค้าที่ผิดกฎหมายซึ่งซ่อนอยู่ในสินค้าตามชนิดและปริมาณแล้วแต่ความถี่

ปริมาณของสินค้า จะต้องตรงตามจำนวนที่แจ้งไว้ในบัญชีสินค้าซึ่งบางครั้งก็มีตรงกัน มักมีอยู่บ่อย ๆ ที่สินค้าจริงมีปริมาณเกินกว่าในใบอนุญาต จำนวนที่ผิดไปเล็กน้อยๆ นั้นมักผ่านไปโดยไม่ได้ตรวจดู ซึ่งพวกทุจริตหรือผู้ปลอมจะเป็นอย่างนั้น แต่สินค้าที่เกินไปเพียงเล็กน้อยเหล่านี้ เมื่อรวมกันหลายๆ ลำแล้วก็จะมามีปริมาณมากพอๆ สิ่งของต้องห้ามที่ขนถ่ายกันมาก ๆ ซึ่งมักจะซ่อนอยู่กับสินค้าธรรมดา จะทำให้เรือมีน้ำหนักมากกว่าการบรรจุสินค้าที่ถูกต้องตามบัญชี การให้ความสังเกตว่าน้ำหนักของสินค้าตามที่แจ้งไว้ในบัญชีนั้น ไม่ควรเป็นเหตุให้เรือเพียงลงโป่งหนัก จะเป็นทางนำไปสู่การจับกุมผู้ลักลอบได้ประการหนึ่ง

PRECEDING PAGE BLANK--NOT FILLED

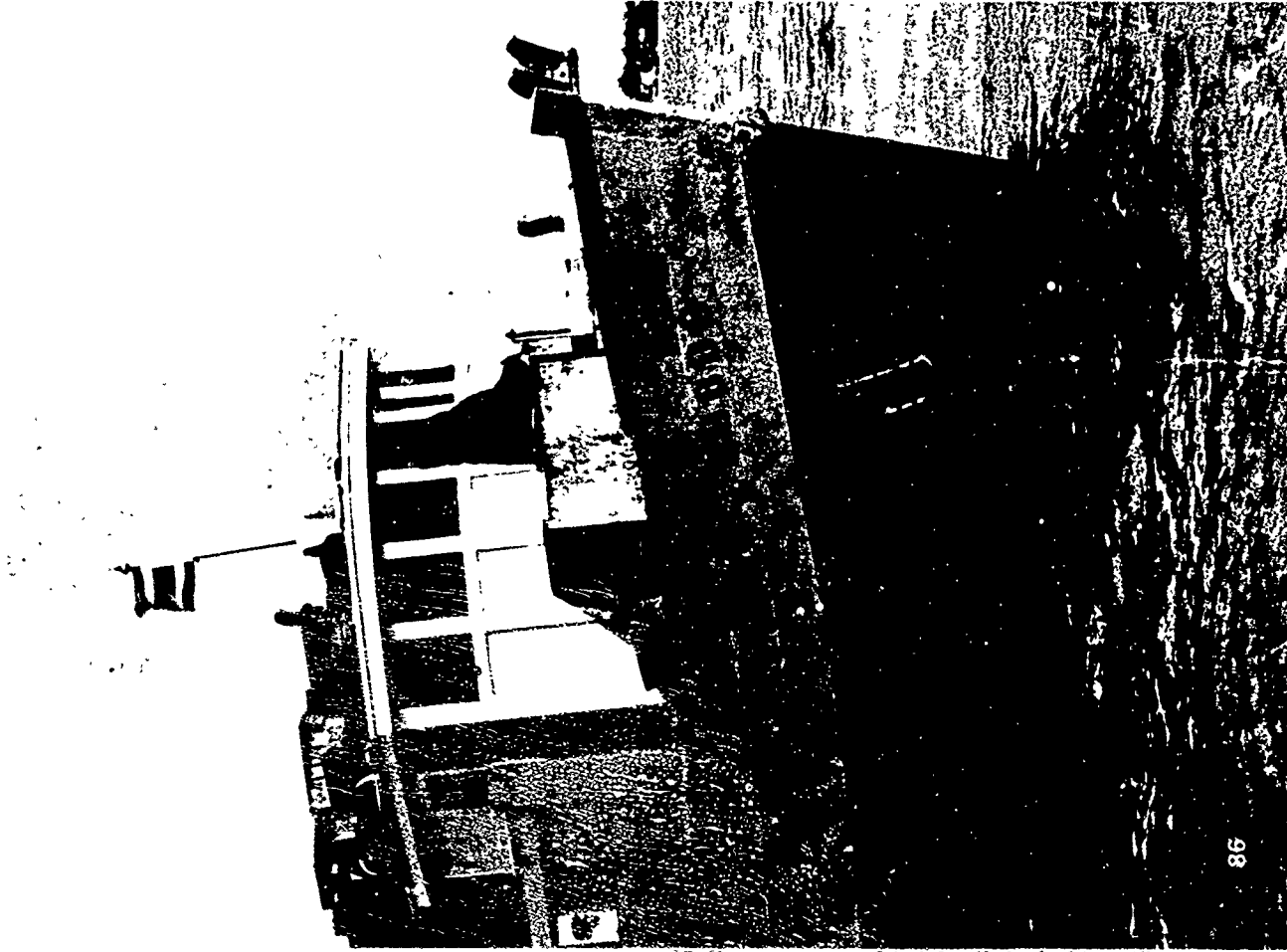
Harbor Department Regulations and Forms
พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า



Harbor Department Regulations and Forms

Thai Letter "ป" Identifies Fishing Boats

อักษร "ป" แสดงว่าเป็นเรือประมง



License Number Must Be Inscribed on Bows of Registered Boats

เรือที่มีใบอนุญาตใช้เรือต้องมีเลขกำกับใบอนุญาตไว้ที่หัวเรือทั้งสองกราบ



พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า

ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ บัญญัติไว้ว่า เรือที่ต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว ในระหว่างเวลาที่ใช้เรือ ต้องมีเอกสารดังต่อไปนี้ประจำเรือ

๑. ใบทะเบียนเรือไทยหรือใบทะเบียนชั่วคราว แล้วแต่กรณี
๒. สัญญาคนประจำเรือ (ตามแบบของกรมเจ้าท่า)
๓. สัญญาเช่าเรือ ถ้ามี
๔. ใบตราส่ง (ใบส่งสินค้า) ถ้ามี
๕. บัญชีสินค้าของเรือ
๖. สมุดประจำเรือ
๗. ใบปลิวเรือ และใบอนุญาตออกจากรถ ถ้ามี

เรือที่เดินตามชายฝั่งทะเลของไทย ไม่จำเป็นต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทยไปทั้งหมดทุกลำ และเรือที่จดทะเบียนแล้วจะต้องได้รับใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนไว้เป็นหลักฐานจึงจะ "ได้กล่าวต่อไป"

เรือไทยส่วนมากจะต้องมีใบทะเบียนสัญชาติและขนาดระวางเรือ (ใบทะเบียนเรือไทย)

ซึ่งตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ มาตรา ๘ บัญญัติไว้ว่าเรือดังกล่าวต่อไปนี้ เมื่อได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว (เจ้าของเรือจะต้องเป็นคนไทย) ให้ถือว่าเป็นเรือไทย (มีสิทธิทำการค้า ทำการประมงในน่านน้ำไทย และชักธงไทยได้) คือ :-

- สำหรับเรือในน่านน้ำไทย
 - ๑. เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๑๐ ตันกรอสขึ้นไป
 - ๒. เรือทะเลทุกชนิด เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๒๐ ตันกรอสขึ้นไป
 - ๓. เรือลำน้ำทุกชนิด เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๕๐ ตันกรอสขึ้นไป
- สำหรับการประมง
- ๑. เรือกล ทุกขนาด
 - ๒. เรือทุกชนิด เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๖ ตันกรอสขึ้นไป

(เรือที่ทำการค้าหรือทำการประมงในน่านน้ำไทย ที่มีขนาดต่ำกว่าเกณฑ์ดังกล่าวแล้ว ไม่ต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ให้ถือว่าเป็นเรือไทยด้วย)

ใบทะเบียนสัญชาติและขนาดระวางเรือแบบ บ.๕๓ ได้แสดงไว้ในรูปที่ ๑ เป็นกรณีตามแผ่นเดียว มีขนาด ๓๔ ซม. x ๒๐ ซม. (ประมาณ ๑๓ ๑/๒" x ๘") ทั้งทั้งสองหน้า ด้าน

According to Harbor Department regulations a registered Thai vessel while in use shall have on board the following documents:

1. Certificate of registration or provisional certificate of registration
2. Agreement with the crew, if any
3. Ship's charter, if any
4. Consignment notes, if any
5. Ship's manifest
6. Log book
7. Clearance and port clearance, if any.

Not all Thai coastal vessel are registered. The basic documents found on registered boats are described below as well as the criteria used in determining registration.

Many Thai vessels are required to carry a Certificate of Vessel's Nationality and Tonnage. Section 8 of the Thai Vessels Act B.E. 2481 (1938) specifies that this certificate must be carried by vessels of the following categories:

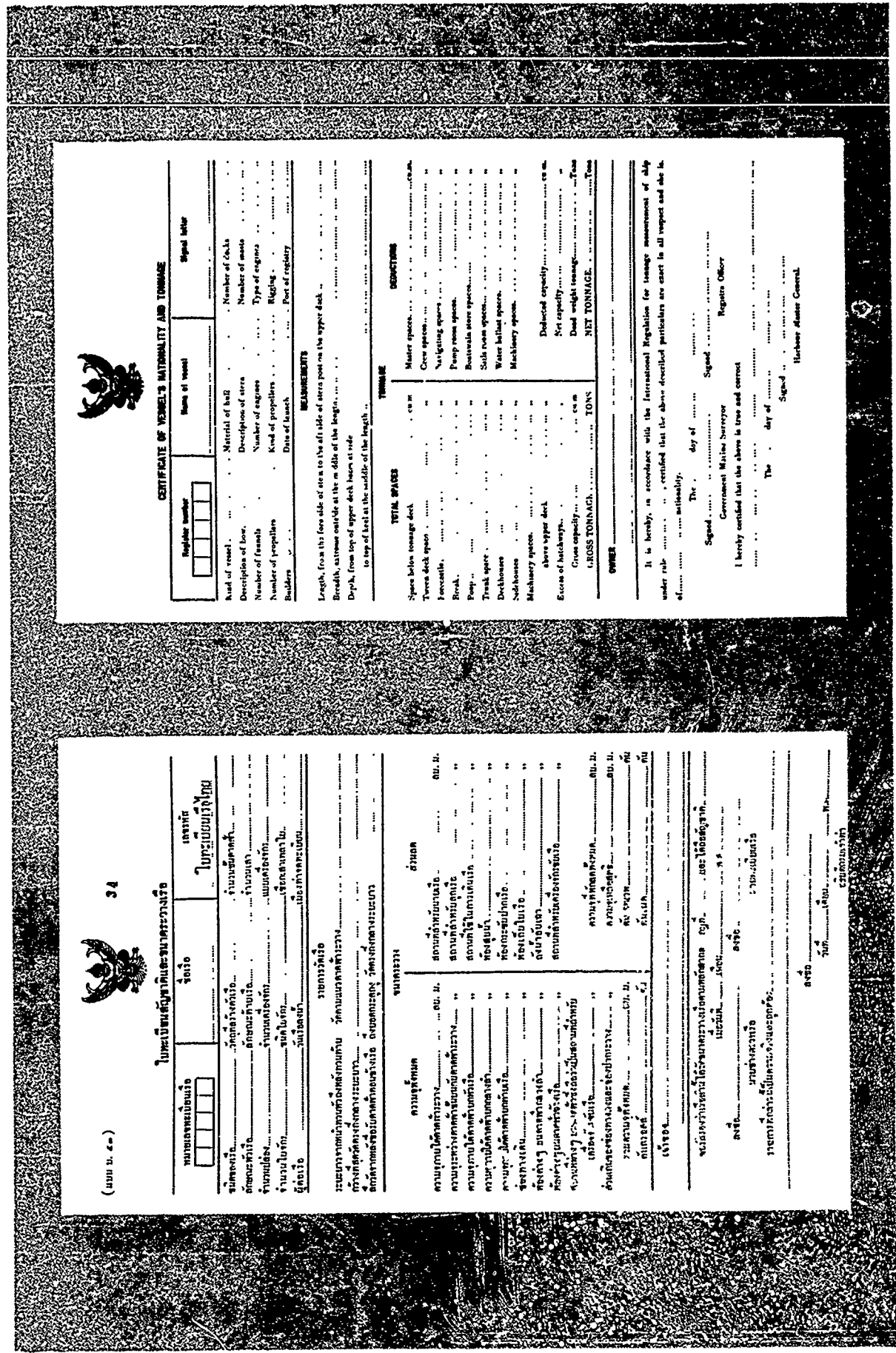
- For trading in Thai waters
 - 1. mechanically propelled vessels of ten tons gross or upwards
 - 2. sea vessels, not mechanically propelled, of twenty tons gross or upwards
 - 3. river vessels, not mechanically propelled, of fifty tons gross or upwards
- For fishing
1. mechanically propelled vessels of every size
 2. vessels, not mechanically propelled, of six tons gross or upwards.

This Certificate of Vessel's Nationality and Tonnage Form No. B. 53 (B. 53) is reproduced as Figure 1. It is a single sheet, 34 cm x 20 cm (about 13 1/2" x 8"), printed on both sides. The front is in Thai, and the reverse is an English translation. The vessel's registration number appears in the box in the upper left corner of each page. The form contains such information as the vessel's name, signal letters, and a description of the vessel and capacity measurements for determining net and gross tonnage.

Motorized vessels of any size and all nonmotorized vessels of over 1.5 gross tons are required to carry the Certificate of Survey and License, Form No. B. 53 (B. 136), (Figure 2). It consists of four pages, 38 cm x 19 cm (15" x 7 1/2"). Page 4 is an English translation of page 1, and page 3 is a translation of page 2. The vessel's license number appears in the box at the top of pages 1

Harbor Department Regulations and Forms

Figure 1. Certificate of Vessel's Nationality and Tonnage Showing Front and Back



(แบบ น. ๕๐)

ใบทะเบียนสัญชาติและขนาดระวางเรือ

ชื่อเรือ เลขเรือ

ชื่อผู้จดทะเบียน

ชนิดของเรือ วัสดุของเรือ สัญชาติเรือ

ลักษณะเรือ ลักษณะเรือ ลักษณะเรือ

จำนวนใบกม. จำนวนใบกม. จำนวนใบกม.

ผู้ถือใบ ผู้ถือใบ ผู้ถือใบ

วันที่ออกใบ

(แบบ น. ๕๐)

ใบทะเบียนสัญชาติและขนาดระวางเรือ

ชื่อเรือ เลขเรือ

ชื่อผู้จดทะเบียน

ชนิดของเรือ วัสดุของเรือ สัญชาติเรือ

ลักษณะเรือ ลักษณะเรือ ลักษณะเรือ

จำนวนใบกม. จำนวนใบกม. จำนวนใบกม.

ผู้ถือใบ ผู้ถือใบ ผู้ถือใบ

วันที่ออกใบ

CERTIFICATE OF VESSEL'S NATIONALITY AND TONNAGE

Register number	Name of vessel	Signal letter
Head of vessel	Material of hull	Number of decks
Descriptions of bow	Descriptions of stern	Number of masts
Number of frames	Number of engines	Type of engines
Number of propellers	Kind of propellers	Rigging
Builders	Date of launch	Port of registry

MEASUREMENTS

Length, from the fore side of stem to the aft side of stern post on the upper deck

Breadth, extreme outside at the middle of the length

Depth, from top of upper deck beam at side to top of keel at the middle of the length

TONNAGE

TOTAL SPACES	DEDUCTIONS
Space below tonnage deck	Mast spaces
Upper deck space	Crew spaces
Funnels	Navigation spaces
Roofs	Pump room spaces
Pump	Boatswain store spaces
Trunk space	Sails room spaces
Deckhouse	Water ballast spaces
Sub-house	Machinery spaces
Machinery space	Deducted capacity
Space above upper deck	Net capacity
Score of hatchways	Dead weight tonnage
Gross capacity	NET TONNAGE
GRUSS TONNAGE	TONS

OWNER

The . . . day of

Signed
Government Marine Surveyor

I hereby certify that the above is true and correct

The . . . day of
Signed
Harbour Master General

(แบบ น. ๕๐)

ใบทะเบียนสัญชาติและขนาดระวางเรือ

ชื่อเรือ เลขเรือ

ชื่อผู้จดทะเบียน

ชนิดของเรือ วัสดุของเรือ สัญชาติเรือ

ลักษณะเรือ ลักษณะเรือ ลักษณะเรือ

จำนวนใบกม. จำนวนใบกม. จำนวนใบกม.

ผู้ถือใบ ผู้ถือใบ ผู้ถือใบ

วันที่ออกใบ

TONNAGE

TOTAL SPACES	DEDUCTIONS
Space below tonnage deck	Mast spaces
Upper deck space	Crew spaces
Funnels	Navigation spaces
Roofs	Pump room spaces
Pump	Boatswain store spaces
Trunk space	Sails room spaces
Deckhouse	Water ballast spaces
Sub-house	Machinery spaces
Machinery space	Deducted capacity
Space above upper deck	Net capacity
Score of hatchways	Dead weight tonnage
Gross capacity	NET TONNAGE
GRUSS TONNAGE	TONS

OWNER

The . . . day of

Signed
Government Marine Surveyor

I hereby certify that the above is true and correct

The . . . day of
Signed
Harbour Master General

(แบบ น. ๕๐)

ใบทะเบียนสัญชาติและขนาดระวางเรือ

ชื่อเรือ เลขเรือ

ชื่อผู้จดทะเบียน

ชนิดของเรือ วัสดุของเรือ สัญชาติเรือ

ลักษณะเรือ ลักษณะเรือ ลักษณะเรือ

จำนวนใบกม. จำนวนใบกม. จำนวนใบกม.

ผู้ถือใบ ผู้ถือใบ ผู้ถือใบ

วันที่ออกใบ

(แบบ น. ๕๐)

ใบทะเบียนสัญชาติและขนาดระวางเรือ

ชื่อเรือ เลขเรือ

ชื่อผู้จดทะเบียน

ชนิดของเรือ วัสดุของเรือ สัญชาติเรือ

ลักษณะเรือ ลักษณะเรือ ลักษณะเรือ

จำนวนใบกม. จำนวนใบกม. จำนวนใบกม.

ผู้ถือใบ ผู้ถือใบ ผู้ถือใบ

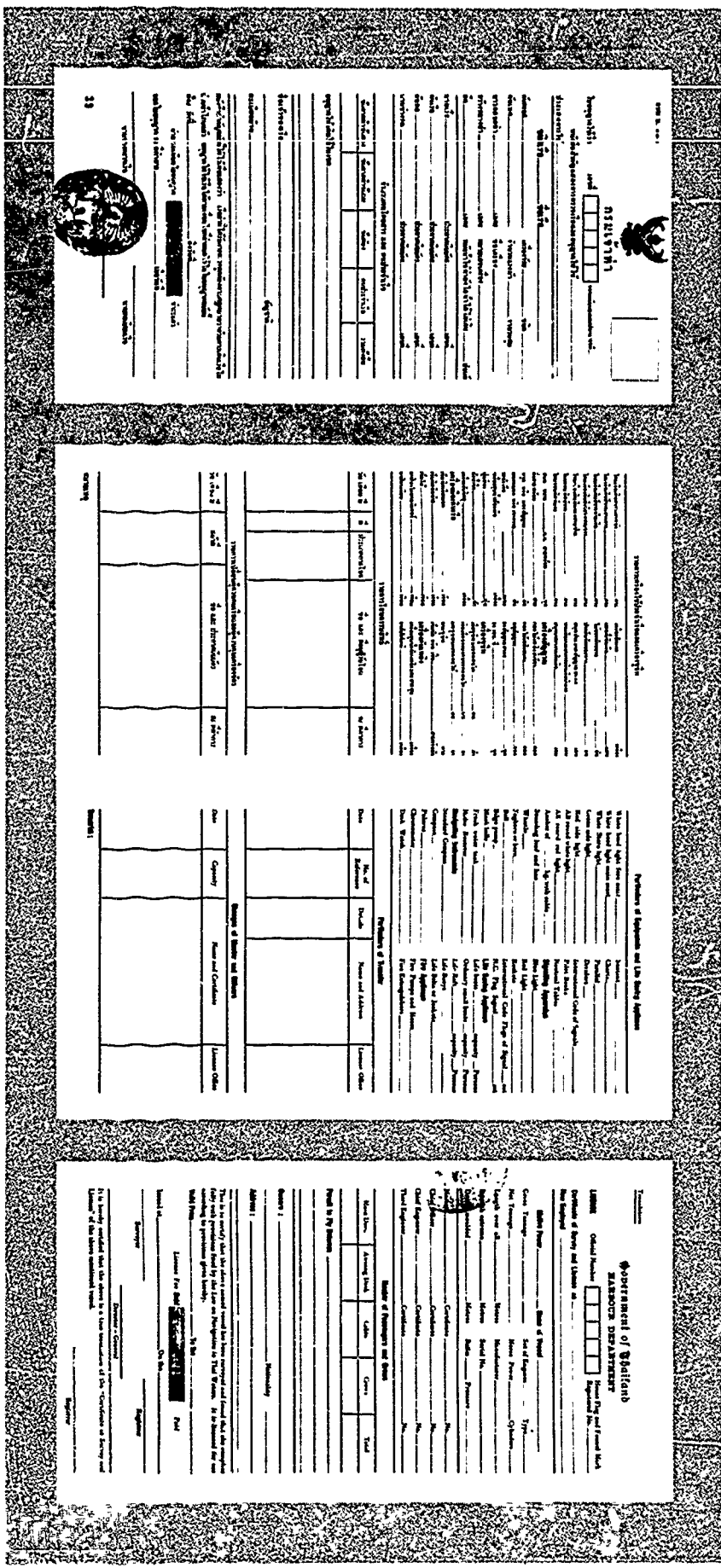
วันที่ออกใบ

พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า

and 4. This certificate lists details of the vessel's dimensions, engines, purpose, number of ship's officers, crew and passengers, navigation and operational equipment, and it defines the geographical limits in which the vessel is permitted to operate.

The license number appearing on the Certificate of Survey and License must be printed on both bows of the registered boat. The Thai letter "ป" (meaning "p", first letter of the Thai word "PRAMONG", for "FISHING") is painted on the bows of the fishing boats.

Figure 2. Certificate of Survey and License Showing Front, Center Spread, and Back



หน้าเป็นภาษาไทย ส่วนด้านหลังเป็นคำแปลภาษาอังกฤษ แต่หน้าที่จะลงหมายเลขทะเบียนเรือไว้ในช่องที่หลังของทางมุมบนด้านซ้ายมือ ในแบบจะขึ้นว่าสารที่เป็นประโยชน์ อาทิเช่น ชื่อเรือ เลขรหัส ลักษณะของเรือ และรายการวัดขนาดความจุต่างๆ ตลอดจนกำหนดออกมาเป็นจำนวนตันเมตร และตันกรอสของเรือ

เรือถูกกำหนดและเรือที่ยังไม่เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๑.๕ ตันกรอสขึ้นไป จะต้องขึ้นหนังสือแจ้งแด่กรมเจ้าท่าและกรมการตรวจเรือและอนุญาตให้ใช้เรือ (หรือใบอนุญาตใช้เรือ) ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติมพุทธศักราช ๒๔๘๑ มาตรา ๕

รูปที่ ๒ หน้าสื่อสำคัญแสดงการตรวจเรือและอนุญาตให้ใช้เรือ แสดงให้เห็นด้านหน้า ด้านใน และด้านหลัง

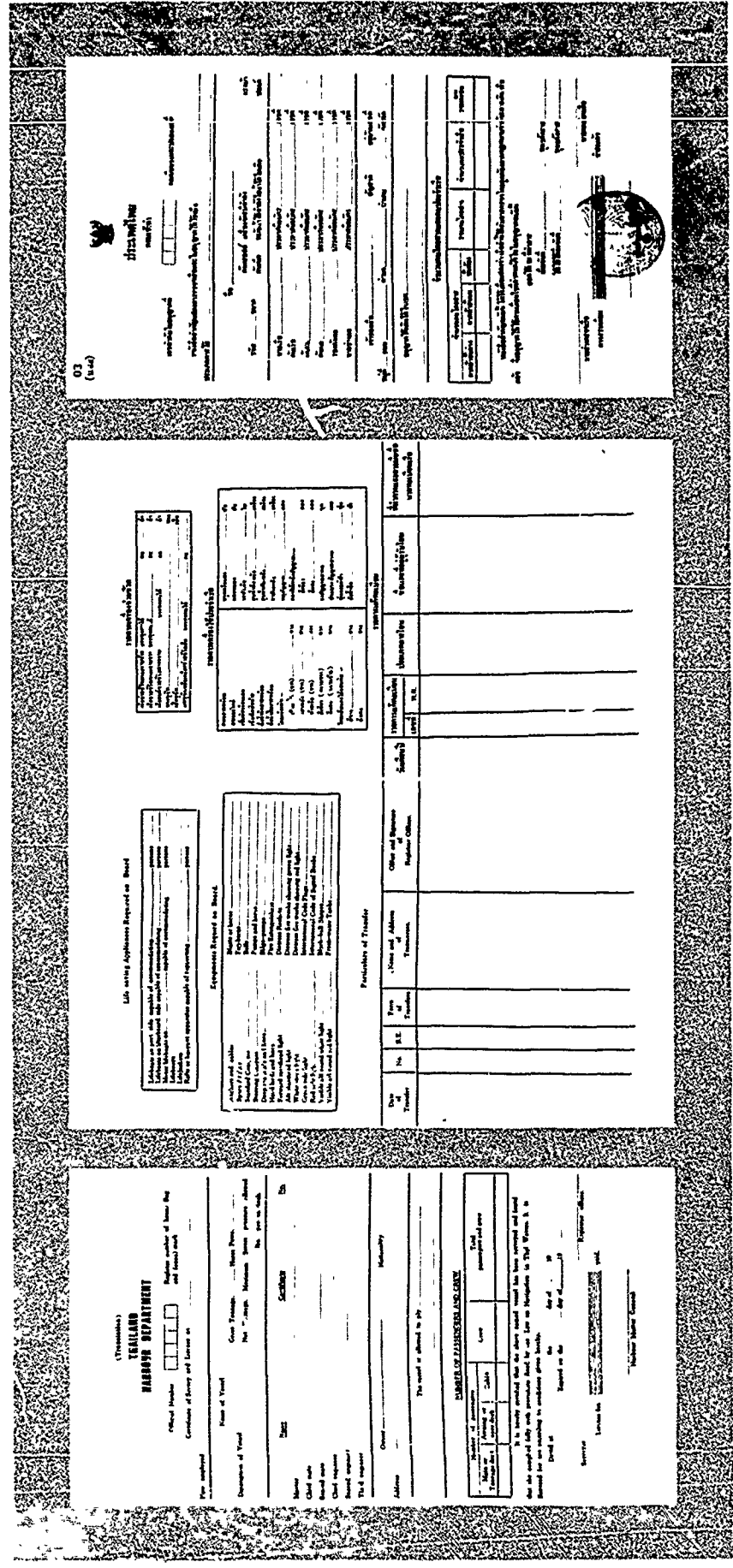
Harbor Department Regulations and Forms

All trading vessels registered in Thailand but trading in waters not under Thai jurisdiction must have a Home Trade Vessel Permit, Form No. B.95 (B.95). In addition to data on the vessel, its crew and passengers, safety and operational equipment, the Permit indicates the specific geographic boundaries for the vessel's operation. The Permit consists of four pages, 38 cm x 21 cm (about 15" x 8 1/2"). Pages 1 and 2 are the English translation of pages 4 and 3 respectively. The pages of this Permit are reproduced in Figure 3. It contains essentially the same information as the Certificate of Survey and License.

แบบ บ.๑๓๖ (ดูรูปที่ ๒) ซึ่งมีทั้งหมด ๔ หน้า ขนาด ๓๘ ซม. x ๑๕ ซม. (๑๕" x ๖") หน้า ๑ เป็นคำแปลภาษาอังกฤษของหน้า ๑ และหน้า ๒ เป็นคำแปลของหน้า ๒ เดชลำดับของใบอนุญาตใช้เรือจะอยู่ในช่องสี่เหลี่ยมที่หัวกระดาษหน้า ๑ และ ๔ หนังสือสำคัญฉบับนี้มีรายการละเอียดเกี่ยวกับขนาดของเรือ เครื่องจักร (เครื่องยนต์) ประเภทการใช้งาน จำนวนเจ้าหน้าที่ในเรือ จำนวนคนประจำเรือและคนโดยสาร เครื่องมือเดินเรือ และเครื่องใช้ประจำเรือ ตลอดจนขอบเขตอนุญาตให้เรือเข้ามาเดินได้วิด้วย (ใบอนุญาตใช้เรือมีอายุการใช้ ๑ ปี และเป็นเอกสารที่จะต้องเก็บรักษาไว้ในเรือเสมอ)

Figure 3. Home Trade Vessel Permit Showing Front, Center Spread, and Back

รูปที่ ๓ ใบอนุญาตให้ใช้เรือเดินต้นต่างประเทศใกล้ถึง คำนหน้า คำนใน และค่านหลัง แสดงให้เห็น



พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า

Occasionally a special permit may be issued to a craft not registered as a Home Trade Vessel which allows the boat to operate in foreign waters. These vessels must be over 15 gross tons. The special permit is usually in the form of a letter issued by the Director General of the Harbor Department and is good for only one trip. The permit clearly states the geographic limits in which the vessel is permitted to operate.

In addition to the boat registration papers described above, the Harbor Department also requires that crew members of certain registered vessels carry various certificates.

The master and engineer of Home Trade Vessels and all registered motorized fishing boats must each carry a Certificate of Competency. It is a single sheet, 27 cm x 21 cm (about 10½" x 8½"), with the front page in Thai and the reverse in English. The Master's Certificate Form No. U. ๑๐๓ (B. 103) has a blue border consisting of a nautical emblem in each corner joined by a chain (Figure 4).

The Engineer's Certificate of Competency, Form No. U. ๑๐๔ (B. 104), is the same size as the Master's and is almost identical in appearance except that it is bordered in red instead of blue (Figure 5).

Masters of nonmotorized registered sailing vessels must carry a Certificate of Competency, Form No. U. ๑๐๖ (B. 86). It is a single sheet, 27 cm x 21 cm (about 10½" x 8½"), with the front page in Thai and the reverse in English. This Certificate has a yellow border consisting of a nautical emblem in each corner joined by a chain (Figure 6).

เรือที่ได้รับอนุญาตให้เรือแล้ว จะต้องขึ้นทะเบียนของใบอนุญาตให้เรือที่มีอยู่ในหนังสือสำคัญแสดงการตรวจเรือและอนุญาตให้ใช้เรือสำเภาไว้ที่หัวเรือทั้งสองกราบ (เฉพาะในกรณีที่ไม่ใช่เรือ) ซึ่งจะขึ้นทะเบียนของใบอนุญาตให้เรือแทนชื่อเรือตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช ๒๔๘๖ มาตรา ๑๖) สำหรับเรือประมงจะขึ้นอักษร "ประมง" ซึ่งหมายความว่า "ประมง" ไว้ที่หัวเรือทั้งสองกราบอีกด้วย

เรือสินค้าทุกลำที่จะเป็นไปประเทศไทย แต่ไปทำการค้าในน่านน้ำที่มีอยู่ในประเทศอื่นแล้ว จะต้องไปขอใบอนุญาตให้ใช้เป็นที่เรือสินค้าต่างประเทศอีกด้วย แบบ บ.๕๕ ใบอนุญาตนี้ (มีอายุการใช้ ๑ ปี) นอกจากจะมีรายการต่างๆ ของเรือ ประจําเรือและคนโดยสาร เครื่องช่วยชีวิต และเครื่องใช้ประจําเรือแล้ว ยังกำหนดขอบเขตที่อนุญาตให้เรือสำเภาเดินได้ไว้อีกด้วย

ใบอนุญาตให้ใช้เป็นที่เรือสินค้าต่างประเทศนี้มี ๔ หน้า ขนาด ๓๘ ซม. x ๒๑ ซม. (ประมาณ ๑๕" x ๘") หน้า ๑ และ ๒ เป็นคำแปลภาษาอังกฤษของ... หน้า ๓ และ ๔ ตามลำดับ คงได้แสดงไว้ในรูปที่ ๓ พร้อมทั้งข่าวสารที่เป็นประโยชน์เกี่ยวกับในหนังสือสำคัญแสดงการตรวจเรือและอนุญาตให้ใช้เรือสำเภาแล้ว

เรือที่ไม่ใช่ใบอนุญาตให้ใช้เป็นที่เรือสินค้าต่างประเทศ ก็อาจได้รับใบอนุญาตพิเศษให้เดินในน่านน้ำต่างประเทศได้ในบางกรณี แต่เรือเหล่านี้จะต้องมีขนาดตั้งแต่ ๑๕ ตันกรอสขึ้นไป ใบอนุญาตพิเศษฉบับนี้คือกรมเจ้าท่าเป็นผู้ออกให้ ซึ่งมีทั้งที่เป็นรูปหนังสือราชการ (ไม่มีแบบโดยเฉพาะ) และจะผู้ใช้ได้เพียงคนเดียวเท่านั้น อีกทั้งยังได้กำหนดขอบเขตที่อนุญาตให้เรือสำเภาเดินได้ไว้เช่นเดียวกับ

นอกจากใบทะเบียนเรือไทยและใบอนุญาตให้เรือแบบต่างๆ ดังกล่าวมาแล้ว กรมเจ้าท่ายังได้กำหนด (ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๘๖) ให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจของเรือที่จดทะเบียนเรือไทย และรับใบอนุญาตให้เรือแล้ว ต้องมีประกาศขึ้นบัตรรับรองความรู้และความสามารถด้วย

ถ้าได้รับเรือเดินต่างประเภทยกเว้นและเรือกลทุกขนาด (รวมทั้งเรือดำลึกขนาดตั้งแต่ ๖ ตันกรอสขึ้นไปซึ่งปฏิบัติงานติดต่อกับเรือเดินทะเล) "ความรู้และคุณสมบัติของเครื่องจักรของเรือจะต้องมีประกาศขึ้นบัตรรับรองความรู้และความสามารถ ประกาศขึ้นบัตรนี้เป็นกระดานแผ่นเดียว ขนาด ๒๘ ซม. x ๒๑ ซม. (ประมาณ ๑๑" x ๘") ด้านหน้าเป็นภาษาไทย และด้านหลังเป็นภาษาอังกฤษ ประกาศขึ้นบัตรของผู้นำนาน้ำกุญแจเรือกลใช้แบบ บ.๑๐๓ กรอบสี่เหลี่ยม มีสัญลักษณ์เกี่ยวกับการเดินเรือ (สมอ พวงซุ้พและธงวางต่อท้าย) อยู่มุมบนทางซ้าย และล้อมรอบด้วยโซ่สมอ (ดูรูปที่ ๔)

Harbor Department Regulations and Forms

ประกาศนียบัตรรับรองความรู้และความสามารถของผู้ควบคุมเครื่องจักร
ของเรือ ใช้แบบ บ.๓๐๔ มีขนาดเท่ากับประกาศนียบัตรของผู้ควบคุมเรือ และ

ลักษณะก็เหมือนกันเกือบทั้งหมด นอกจากกรอบเป็นสีแดง และใช้ใบจัดการแทนฟังก์ทอ
ท้าย (ดูรูปที่ ๕)

รูปที่ ๔ ประกาศนียบัตรของผู้ควบคุมเรือ

Figure 4. Master's Certificate of Competency

แบบ บ. ๓๐๔

เลขที่ _____

รัฐบาลไทย
กรมเจ้าท่า


ประกาศนียบัตร _____
ชนิดที่ _____

ประกาศนียบัตรนี้แสดงว่า
สัญญาที่ _____ มีความรู้ทางหลักศูรของกรมเจ้าท่า และมี ความ
สามารถทำการในหน้าที่ผู้ควบคุมเรือ _____ ชนิดไม่เก็บ

_____ กนกรจธ

ประกาศนียบัตรนี้มีกำหนดให้ใช้ได้
ตั้งแต่วันที่ _____ พ.ศ. _____
ถึงวันที่ _____ พ.ศ. _____

อายุ _____ ปี
สูง _____ เซนติเมตร
ถ่านมั่งชั่ง _____



No. _____

GOVERNMENT OF THAILAND
HARBOUR DEPARTMENT
CERTIFICATE OF COMPETENCY
AS

This certificate is to certify that _____
nationality _____ has the knowledge in accordance with the standard laid down
by the Harbour Department and he/she is therefore qualified to take charge of _____
_____ not exceeding _____ tons gross


Validity of this Certificate of Competency
From _____ To _____

Director-General _____
Member _____

Age _____ Years
Height _____ Centimetres
Signature _____

ด้านเรือที่ใช้เรือกลซึ่งได้จดทะเบียนเป็นเรือใบเดนิมาเรล (ขนาดตั้งแต่ ๔๘ คิวบิกเมตร ขึ้นไป) ผู้ควบคุมเรือใบ (ไต้ถ้ว) จะต้องขึ้นประกาศขึ้นบัตร แบบ บ.๘๖ ประกาศ-

Figure 5. Engineer's Certificate of Competency


รัฐบาลไทย
 กรมเจ้าท่า

เลขที่.....
 ประกาศขึ้นบัตร.....
 ชื่อบุคคล.....

ประกาศขึ้นบัตรนี้เพื่อยืนยันว่า.....
 ผู้ซึ่ง..... มีความรู้ความถนัดการของกรมเจ้าท่า และมีความ
 สามารถทำการควบคุมเรือกลเรือ..... มีกำลังไม่เกิน
 แรงม้า.....

ประกาศขึ้นบัตรนี้ตามบทบัญญัติ ไซ้ ๒๓
 ของกฎหมาย..... พ.ศ.....
 ลงวันที่..... พ.ศ.....
 นาย.....
 เจ้าพนักงานเรือใบ
 กรมเจ้าท่า

พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า

นียบัตรแบบฉบับนี้กรมการค้าขายแผ่นตัวขนาด ๒๗ ซม. x ๒๑ ซม. (ประมาณ ๑๐ 1/2" x 8 1/2") ด้านหน้าเป็นภาษาไทยและด้านหลังเป็นภาษาอังกฤษ กรอบสี่เหลี่ยม มีสัญลักษณ์แถว

รูปที่ ๕ ประกาศขึ้นบัตรของผู้ควบคุมเรือจักรเรือ

GOVERNMENT OF THAILAND
HARBOUR DEPARTMENT
CERTIFICATE OF COMPETENCY
AS

This certificate is to certify that _____
 _____ has the knowledge in accordance with the standard laid down
 by the Harbour Department and he/she is therefore qualified to take charge of
 machinery _____ not exceeding _____ N.H.P. or B.H.P.

Validity of this Certificate of Competency
 From _____
 To _____

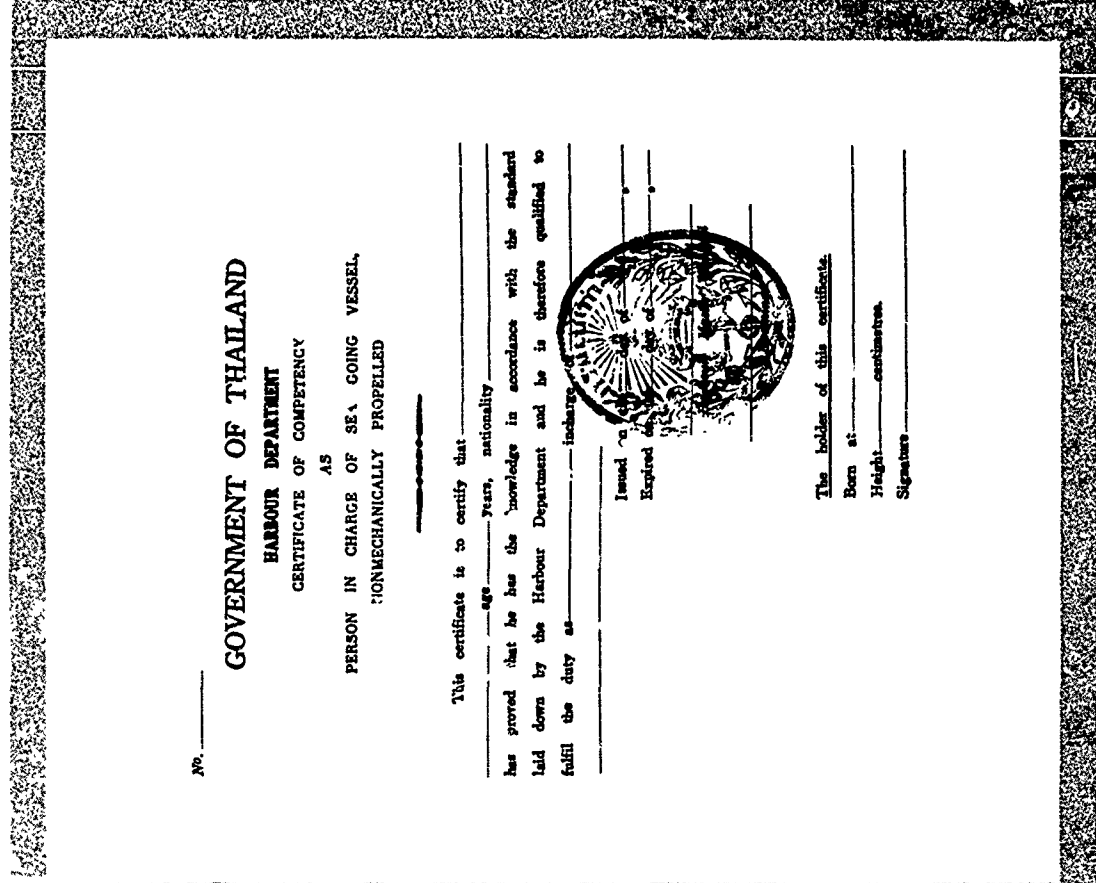
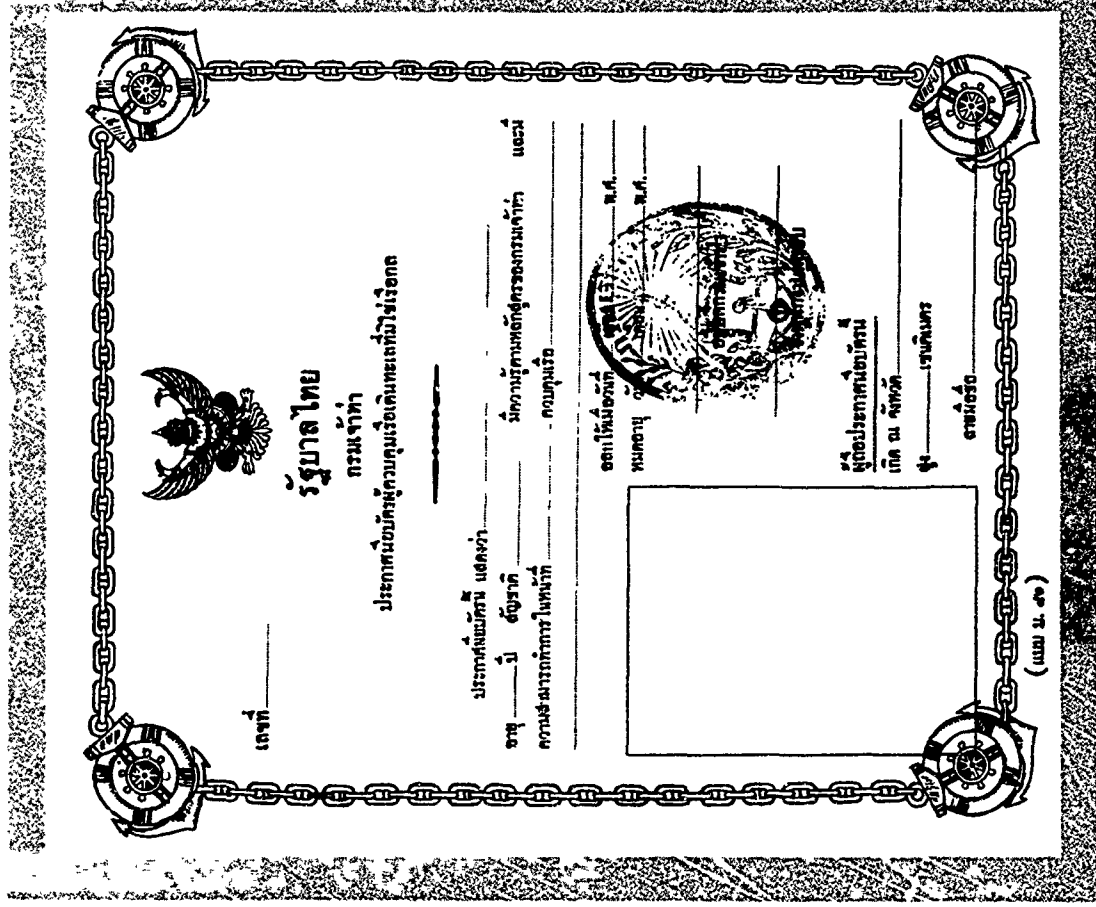
Director-General _____
 Examiner _____
 Age _____ Years
 Height _____ Centimetres
 Signature _____

Harbor Department Regulations and Forms

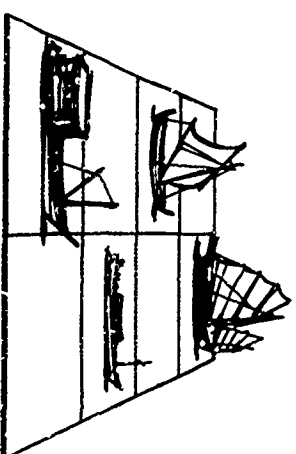
กับการเดินเรือที่มุ่งหวังดี และล้อมรอบด้วยโซ่ตรวนเช่นเดียวกับประกาศนียบัตรผู้
 ความคุมเรือกล (ดูรูปที่ ๖)
 (ประกาศนียบัตรแบบต่าง ๆ ดังกล่าวแล้วมีอายุการใช้ ๕ ปี นอกจากประกาศนียบัตร

สำหรับคนเรือที่อายุ ๓ ปี ประกาศนียบัตรเหล่านี้จะต้องเก็บไว้ในเรือในขณะที่ทำการ
 ความคุมเรือหรือความคุมเครื่องจักร เพื่อเจ้าหน้าที่งานจะขอตรวจดูได้)

รูปที่ ๖ ประกาศนียบัตรของผู้นควบคุมเรือเดินทะเลที่ไม่มีไฟเรือกล



Classification of Thailand's Coastal Vessels
การแบ่งประเภทและชนิดเรือชายฝั่งของประเทศไทย



การแบ่งประเภทและชนิดเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย

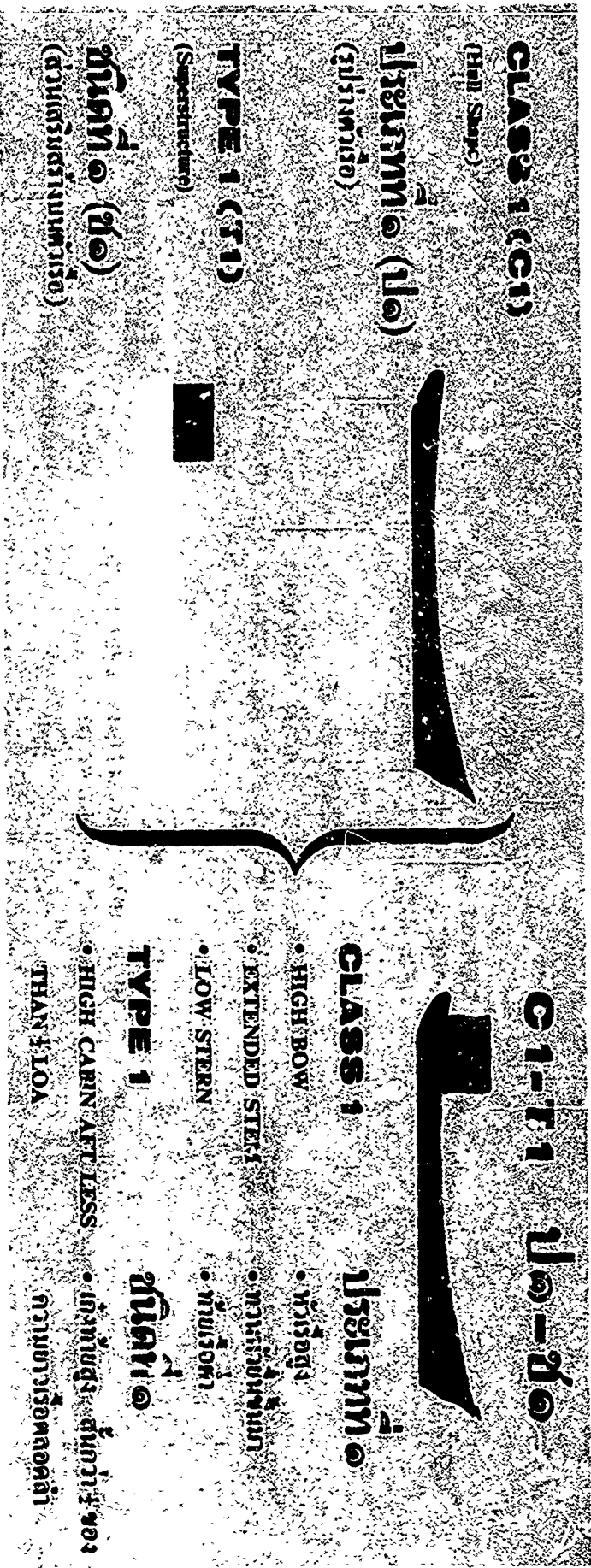
The classification and code system developed for the coastal vessels of Thailand is illustrated in Figure 1. It is based on certain hard-to-change recognition features. Classes of boats are based on hull shape. Types within classes are based on variations in the superstructure.

Class and type definitions are illustrated and described in Figures 2 and 3. The 42 types of Thai coastal vessels are placed in their proper class and type categories in Figure 4.

การแบ่งประเภท ชนิด และชื่อรหัสของเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย นั้น ได้ตั้งไว้ในรูปที่ ๑ โดยถือรูปร่างลักษณะการจดจำและเปลี่ยนแปลงได้ยากเป็นหลัก กล่าวคือ การแบ่งประเภทของเรือถือตามรูปร่างตัวเรือ ส่วนการแบ่งชนิดของเรือในประเภทต่างๆ นั้น ถือตามความแตกต่างของส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือ







นิยามของประเภทและชนิดเรือ ได้แสดงภาพและบรรยายไว้ในรูปที่ ๒ และ ๓ ส่วนเรือชายฝั่งทะเลของไทยทั้ง ๔๒ ชนิด ก็ได้จัดเข้าไว้ตามประเภทและชนิดที่ถูกต้องแก่องอิงดังในรูปที่ ๔

Figure 1. Classification and Coding System for Thailand's Coastal Vessels รูปที่ ๑ การแบ่งประเภท ชนิด และชื่อรหัสเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย








Classification of Thailand's Coastal Vessels

Figure 2. Definition of Classes

	<p>CLASS 1 HIGH BOW, LOW OVERHANGING STERN. STRAIGHT, MODERATELY EXTENDED STEM. PROMINENT RUBBING STRAKE</p>	<p>ประเภทที่ ๑ หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำและยื่นออกไป ทวนหัวตรง และยื่นขึ้นมาเล็กน้อย ราโทยื่นออกไป</p>
	<p>CLASS 2 DOUBLE-ENDED. HIGH BOW. STRAIGHT, MODERATELY EXTENDED STEM AND STERNPOST</p>	<p>ประเภทที่ ๒ หัวเรือท่ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน หัวเรือสูง ทวนหัวและทวนท่ายตรง ยื่นขึ้นมาเล็กน้อย</p>
	<p>CLASS 3 CRESCENT-SHAPED BOW. TRUNCATED, WIDE, TRANSOM STERN</p>	<p>ประเภทที่ ๓ หัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน ท้ายเรือตัด กว้าง</p>
	<p>CLASS 4 DOUBLE-ENDED. CRESCENT-SHAPED, SHARPLY POINTED BOW AND STERN. HIGH-RISE STEM AND STERNPOST</p>	<p>ประเภทที่ ๔ หัวเรือท่ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน แหลมมาก โค้งเป็นรูปวงเดือน ทวนหัวทวนท่ายยื่นสูงชันมาก</p>
	<p>CLASS 5 DOUBLE-ENDED. WIDE, STRAIGHT, WEDGE-SHAPED STEM AND STERN</p>	<p>ประเภทที่ ๕ หัวเรือท่ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวทวนท่ายมีลักษณะเป็นรูปด้าม ครกและกว้าง</p>
	<p>CLASS 6 HIGH BOW. SWEEPING SHEER TO STRAIGHT, HIGH-RISE STEM</p>	<p>ประเภทที่ ๖ หัวเรือสูง งอนขึ้นไปบรรจบกับทวนท่ายก้นสูงชันมาและตรง</p>



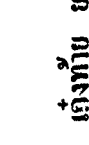




การแบ่งประเภทและชนิดเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย

รูปที่ ๒ นิยามของเรือประเภทต่าง ๆ

<p>CLASS 7 JUNK HULL. HIGH BOW, STRAIGHT HIGH-RISE STEM. OVERHANGING POOP DECK</p>	<p>ประเภทที่ ๗ ตัวเรือเป็นแบบเรืออู่เก่า หัวเรือสูง ทรนหัวตรงและขึ้นสูงชันมา คาค้ำท้ายเรือยื่นออกไป</p>	
<p>CLASS 8 DOUBLE-ENDED. STRAIGHT, SHARPLY RAKED, HIGH-RISE STEM AND VERTICAL STERNPOST</p>	<p>ประเภทที่ ๘ หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทรนหัวเอนตรง และขึ้นสูงชันมา ส่วนทรนท้ายตรงในแนวตั้ง</p>	
<p>CLASS 9 DOUBLE-ENDED. OVERHANGING BOW AND STERN. CRESCENT-SHAPED SHEER</p>	<p>ประเภทที่ ๙ หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน และยื่นออกไป แนวหัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน</p>	
<p>CLASS 10 DOUBLE-ENDED WITH OVERHANGING STEM AND STERN. HIGH-RISE STEM AND STERN PLANKS</p>	<p>ประเภทที่ ๑๐ หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกันและยื่นออกไป ทรนหัวทรนท้ายยื่นเสริมด้วยไม้ขึ้นสูงชันมา</p>	
<p>CLASS 11 STRAIGHT BOW, HIGH-RISE STEM. TRUNCATED, WIDE, TRANSONOM STERN. TWIN, EXTENDED STERNPOSTS</p>	<p>ประเภทที่ ๑๑ หัวเรือตรง ทรนหัวขึ้นสูงชันมา ทรนเรือตัดกว้าง ทรนท้ายสองอันชันขึ้นมา</p>	

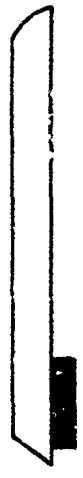

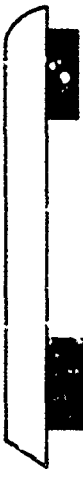




Classification of Thailand's Coastal Vessels

Figure 3. Definition of Types

	<p>TYPE 1 HIGH CABIN AFT LESS THAN $\frac{1}{2}$ THE LENGTH OF THE VESSEL</p>	<p>ชนิดที่ ๑ ห้องท้ายสูง สั้นกว่า $\frac{1}{2}$ ของความยาวเรือ</p>
	<p>TYPE 2 LOW CABIN AFT LESS THAN $\frac{1}{2}$ THE LENGTH OF THE VESSEL</p>	<p>ชนิดที่ ๒ ห้องท้ายเตี้ย สั้นกว่า $\frac{1}{2}$ ของความยาวเรือ</p>
	<p>TYPE 3 CABIN AFT GREATER THAN $\frac{1}{2}$ THE LENGTH OF THE VESSEL</p>	<p>ชนิดที่ ๓ ห้องท้าย ยาวกว่า $\frac{1}{2}$ ของความยาวเรือ</p>
	<p>TYPE 4 HIGH CABIN AMIDSHIPS LESS THAN $\frac{1}{2}$ THE LENGTH OF THE VESSEL</p>	<p>ชนิดที่ ๔ ห้องกลางลำสูง สั้นกว่า $\frac{1}{2}$ ของความยาวเรือ</p>
	<p>TYPE 5 LOW CABIN AMIDSHIPS LESS THAN $\frac{1}{2}$ THE LENGTH OF THE VESSEL</p>	<p>ชนิดที่ ๕ ห้องกลางลำเตี้ย สั้นกว่า $\frac{1}{2}$ ของความยาวเรือ</p>
	<p>TYPE 6 CABIN AMIDSHIPS GREATER THAN $\frac{1}{2}$ THE LENGTH OF THE VESSEL</p>	<p>ชนิดที่ ๖ ห้องกลางลำ ยาวกว่า $\frac{1}{2}$ ของความยาวเรือ</p>
	<p>TYPE 7 HIGH CABIN FORWARD LESS THAN $\frac{1}{2}$ THE LENGTH OF THE VESSEL</p>	<p>ชนิดที่ ๗ ห้องหัวสูง สั้นกว่า $\frac{1}{2}$ ของความยาวเรือ</p>

การแบ่งประเภทและชนิดเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย

รูปที่ ๓ นิยามของเรือชนิดต่าง ๆ

TYPE 8 LOW CABIN FORWARD LESS THAN $\frac{1}{2}$ THE LENGTH OF THE VESSEL	ชนิดที่ ๘ เค้งหัวพิเศษ สั้นกว่า $\frac{1}{2}$ ของความยาวเรือ	
TYPE 9 CABIN FORWARD GREATER THAN $\frac{1}{2}$ THE LENGTH OF THE VESSEL	ชนิดที่ ๙ เค้งหัว ยาวกว่า $\frac{1}{2}$ ของความยาวเรือ	
TYPE 10 MORE THAN ONE CABIN	ชนิดที่ ๑๐ มีมากกว่า ๑ เค้งขึ้นไป	
TYPE 11 ONE-MASTED SAILING VESSEL	ชนิดที่ ๑๑ เรือใบเตลเดี่ยว	
TYPE 12 TWO-MASTED SAILING VESSEL	ชนิดที่ ๑๒ เรือใบสองเตล	
TYPE 13 THREE-MASTED SAILING VESSEL	ชนิดที่ ๑๓ เรือใบสามเตล	
TYPE 14 NO SUPERSTRUCTURE	ชนิดที่ ๑๔ ไม่มีส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือ	
























Classification of Thailand's Coastal Vessels

Figure 4. Classes and Types of Thai Coastal Vessels

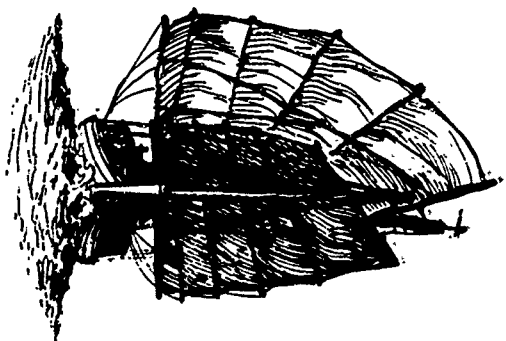
	T1 ๗๑	T2 ๗๒	T3 ๗๓	T4 ๗๔	T5 ๗๕	T6 ๗๖
C1 ๑๑						
C2 ๑๒						
C3 ๑๓						
C4 ๑๔						
C5 ๑๕						
C6 ๑๖						
C7 ๑๗						
C8 ๑๘						
C9 ๑๙						
C10 ๑๑๐						
C11 ๑๑๑						

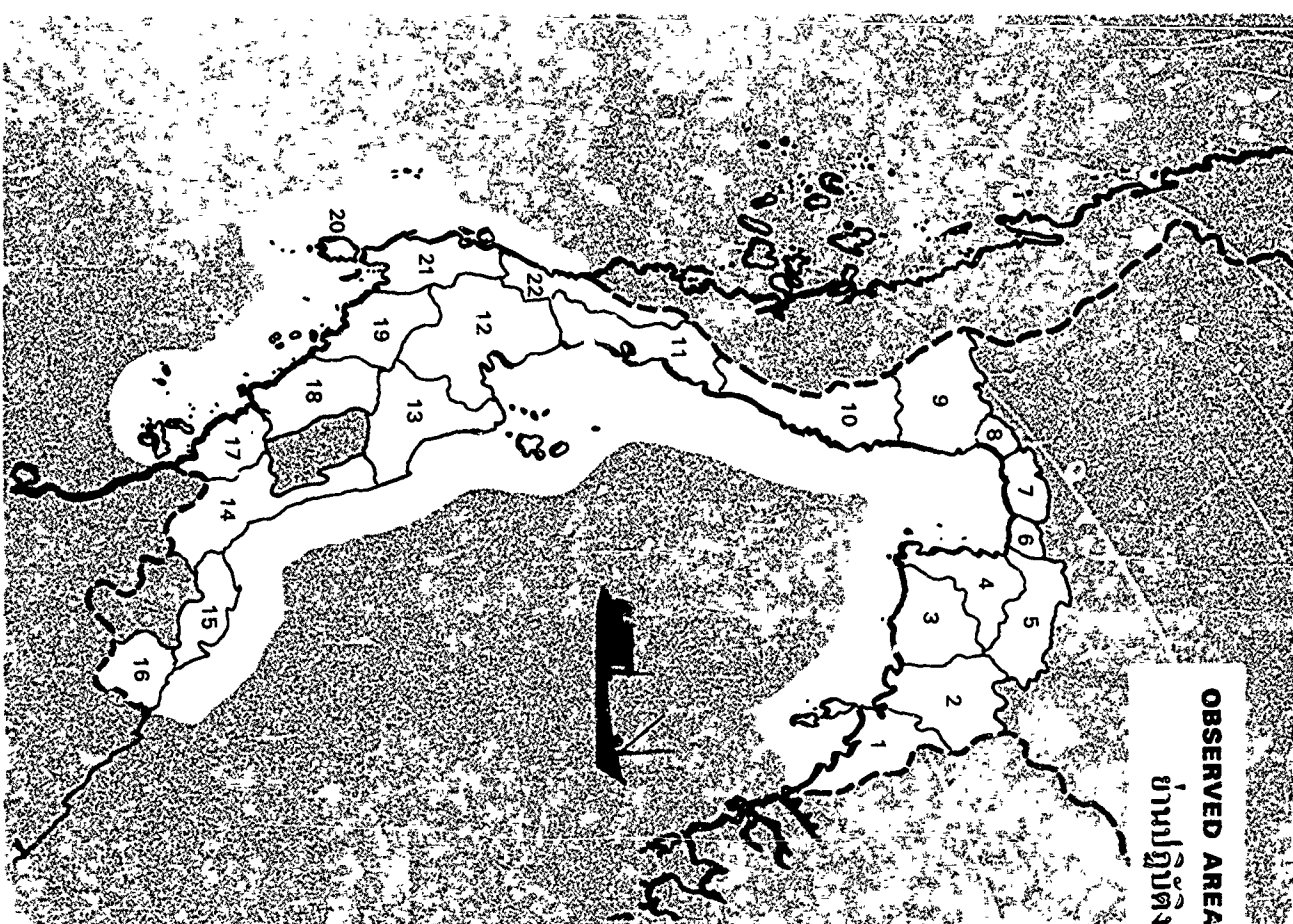
การแบ่งประเภทและชนิดเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย

รูปที่ ๔ ประเภทและชนิดเรือชายฝั่งทะเลของไทย

T 7 ๖ ๑	T 8 ๖ ๘	T 9 ๖ ๕	T 10 ๖ ๑๐	T 11 ๖ ๑๑	T 12 ๖ ๑๒	T 13 ๖ ๑๓	T 14 ๖ ๑๔
							
							
							
							
							
							

Coastal Vessels of Thailand
เรือชายฝั่งของประเทศไทย



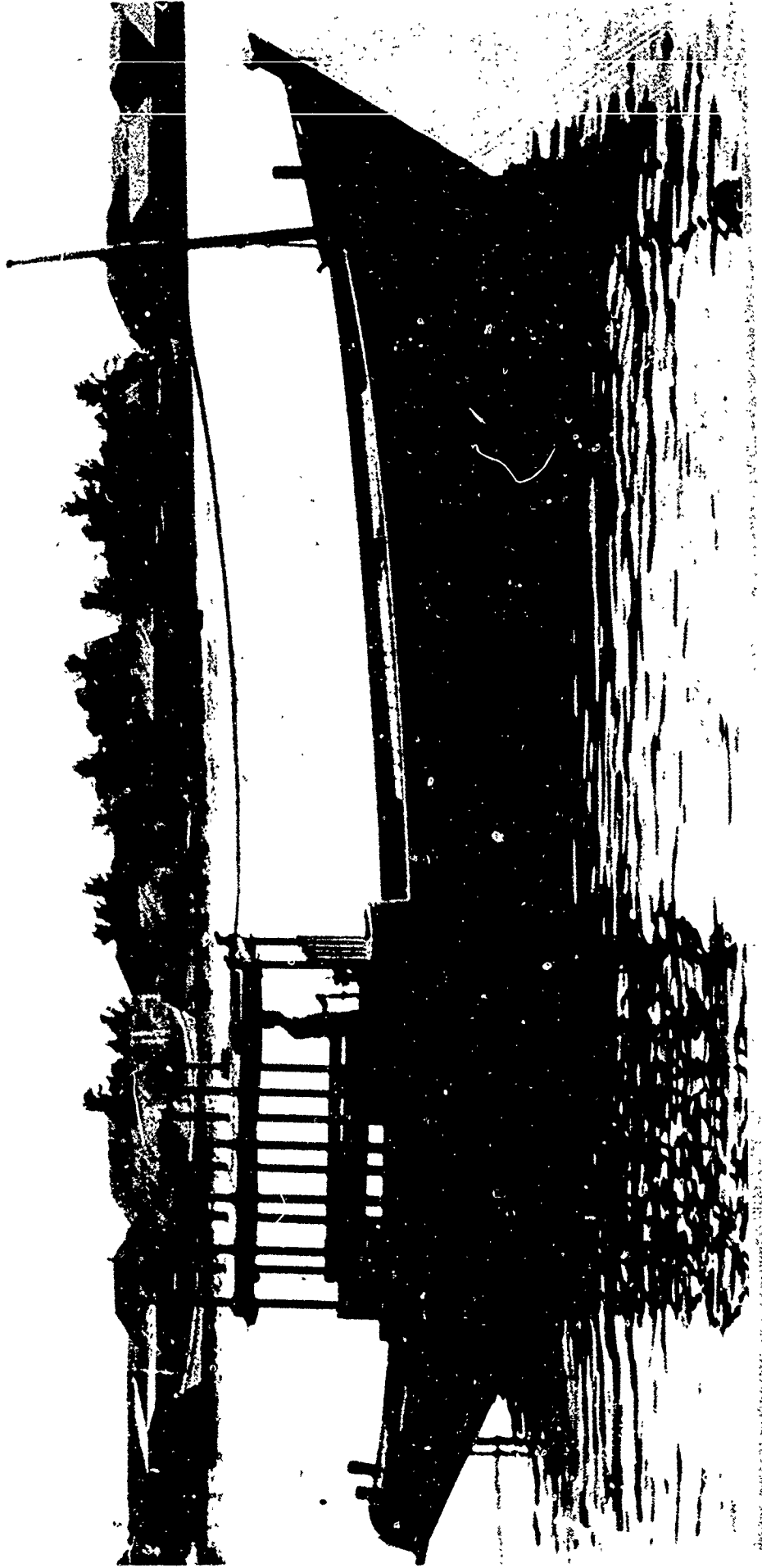


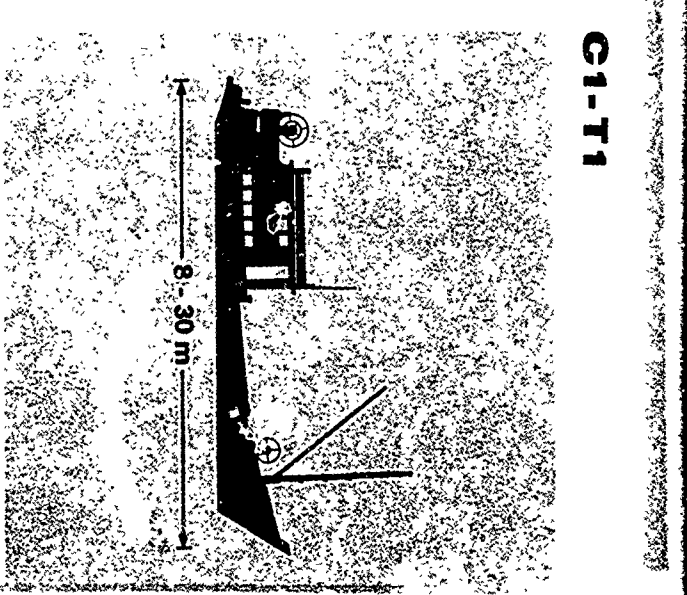
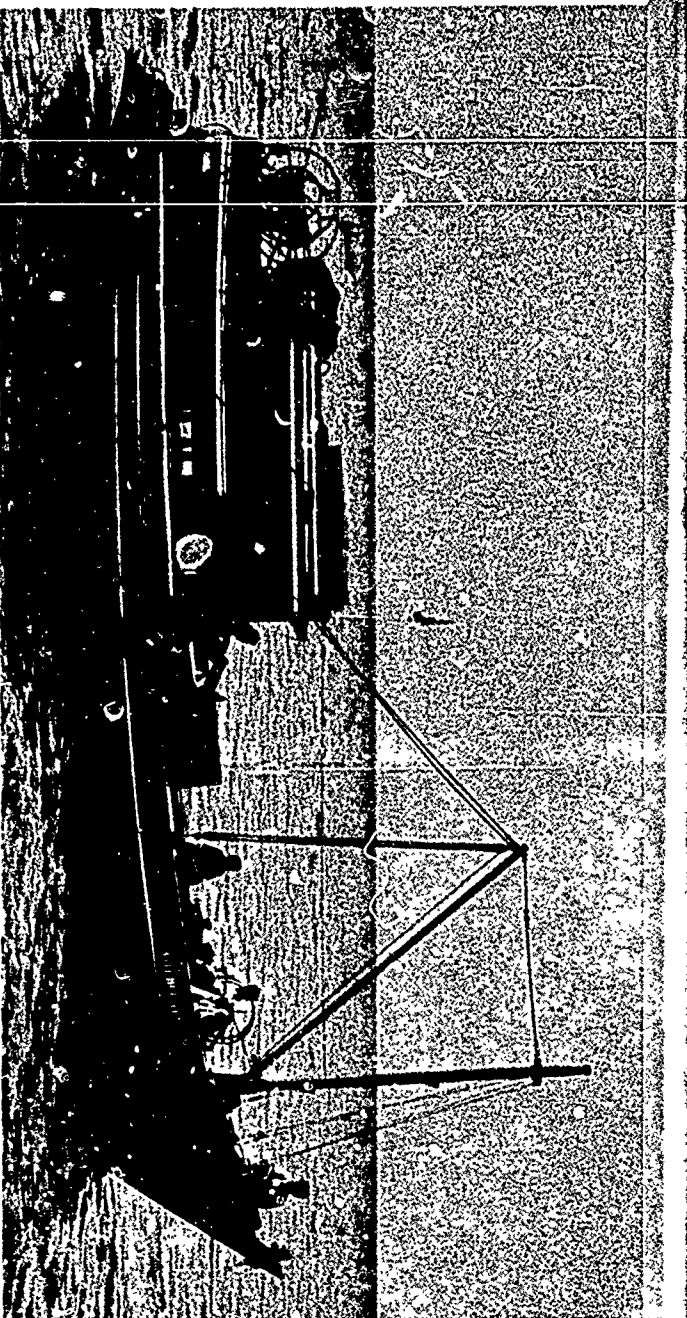
OBSERVED AREA OF OPERATION
 ขำพื้นที่ปฏิบัติการ

1. Trat ตราด	12. Surat Thani สุราษฎร์ธานี
2. Chanta Buri ฉะเชิงเทรา	13. Nakhon Si Thammarat นครศรีธรรมราช
3. Rayong ระยอง	14. Songkhla สงขลา
4. Chon Buri ชลบุรี	15. Pattani ปัตตานี
5. Chachoengsao ฉะเชิงเทรา	16. Narathiwat นราธิวาส
6. Samut Prakan สมุทรปราการ	17. Satul สตูล
7. Samut Sakhon สมุทรสาคร	18. Trang ตรัง
8. Samut Songkhram สมุทรสงคราม	19. Krabi กระบี่
9. Phetchaburi เพชรบุรี	20. Phuket ภูเก็ต
10. Phrachuap Khiri Khan ประจวบคีรีขันธ์	21. Phang-Nga พังงา
11. Chumphon ชุมพร	22. Ranong ระนอง

CLASS 1 - TYPE 1

C1-31





C-1-T1		TYPE		ALL-PURPOSE	
LOA	8 - 30 m	BEAM	3 - 5 m	GROSS TONS	3 - 14½
				NET TONS	2 - 83
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY		PROPELSION
	Gulf and Andaman Sea		50%		1 diesel engine
RECOGNITION FEATURES	High bow, low overhanging stern. Straight, extended stem. Rubbing strake. High cabin aft.		TYPE OF CATCH / CARGO		74%
			Varied		

General Information

The C-1-T1—most universal and familiar of all Thai inboard-engine vessels—are found in large numbers in the Gulf and along the Andaman Sea coast of Thailand. Primarily a fishing vessel, this boat-of-all-work is often used to carry passengers and cargo and to tow other craft.

Easily recognized by a high cabin aft, high bow, and low stern, the C-1-T1 is found in many sizes from 8 to 30 m LOA. A flagstaff is often mounted atop the cabin, and, if the boat is a purse seiner, the cabin also carries an observer's seat or platform. Cabins may have three decks consisting of an engine room and two, low-overhead, lounge and sleeping compartments for the crew. On

ป๑-๒๑		ใช้งาน		สารพัด	
ความยาวตลอดลำ	๘-๓๐ ม.	ความกว้างสุด	๓-๕ ม.	กินน้ำ	๒-๘๓
				การขับเคลื่อน	ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติการ		พบเรือประเภทนี้		พบเรือชนิดนี้
๐.๕-๒.๕ ม.	อ่าวไทยและทะเลอันดามัน		๕๐%		๗๔%
ลักษณะลำ	หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำยื่นออกไป ทวนหัวตรงขนานมา		ชนิดลำที่ทะเลรับได้/สินค้า		นานาชนิด
หัวเรือสูง	ท้ายเรือต่ำยื่นออกไป ทวนหัวตรงขนานมา				

ข่าวสารทั่วไป

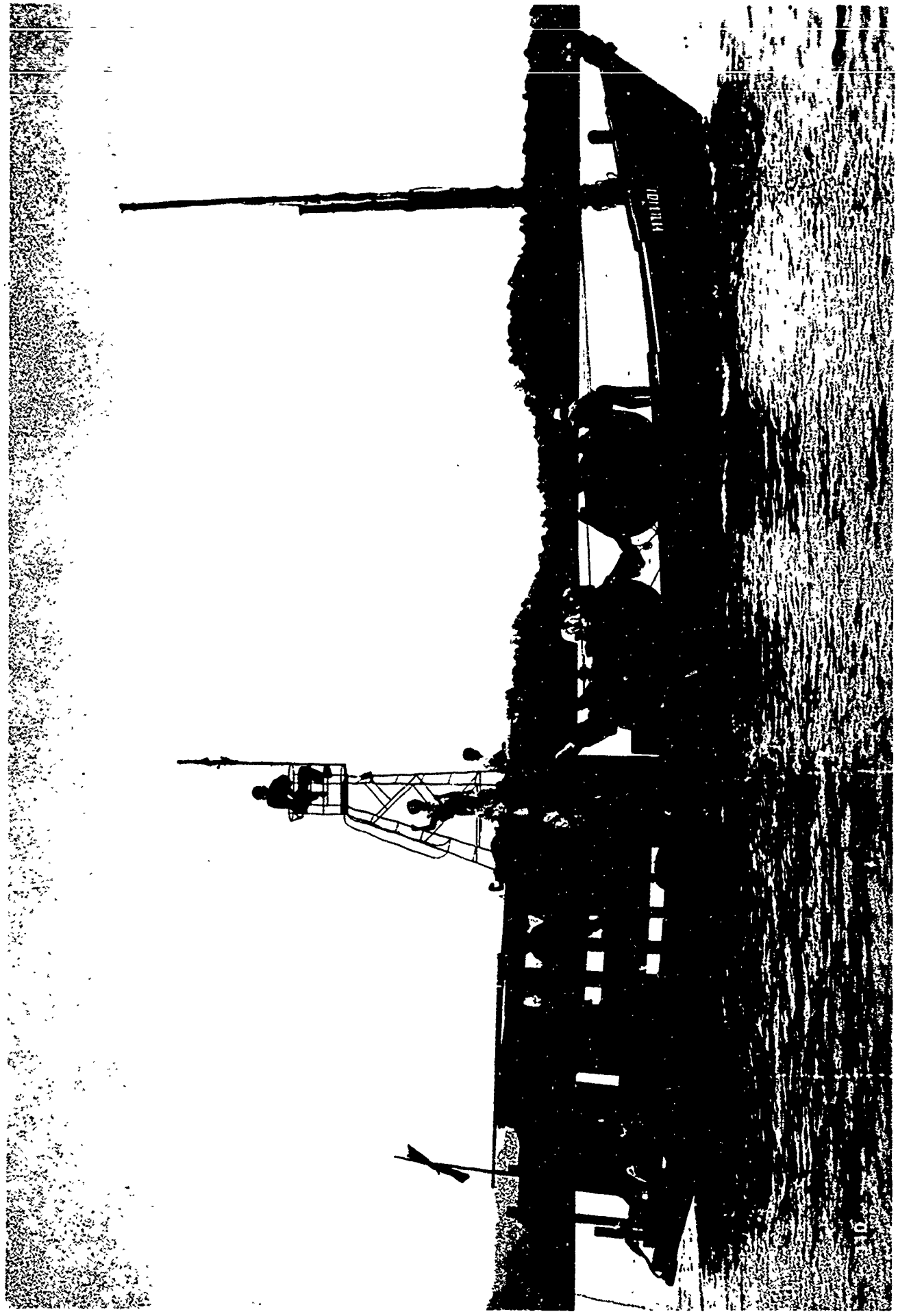
เรือ ป๑-๒๑ เป็นเรือที่ใช้กันอย่างแพร่หลาย และคุ้นตาที่สุดในอ่าวไทยและทะเลอันดามัน มีลักษณะเด่นที่หัวเรือสูง และท้ายเรือต่ำยื่นออกไป ทวนหัวตรงขนานมา มีเครื่องยนต์ที่ใช้น้ำมันดีเซล ๑ เครื่อง เรือชนิดนี้พบเรือประเภทนี้ในอ่าวไทยและทะเลอันดามัน

เรือ ป๑-๒๑ เป็นเรือที่ใช้กันอย่างแพร่หลาย และคุ้นตาที่สุดในอ่าวไทยและทะเลอันดามัน มีลักษณะเด่นที่หัวเรือสูง และท้ายเรือต่ำยื่นออกไป ทวนหัวตรงขนานมา มีเครื่องยนต์ที่ใช้น้ำมันดีเซล ๑ เครื่อง เรือชนิดนี้พบเรือประเภทนี้ในอ่าวไทยและทะเลอันดามัน

C1-T1

C1-T1 Purse Seiner Carrying Two C3-T14 Boats Used for Spreading Fish Nets

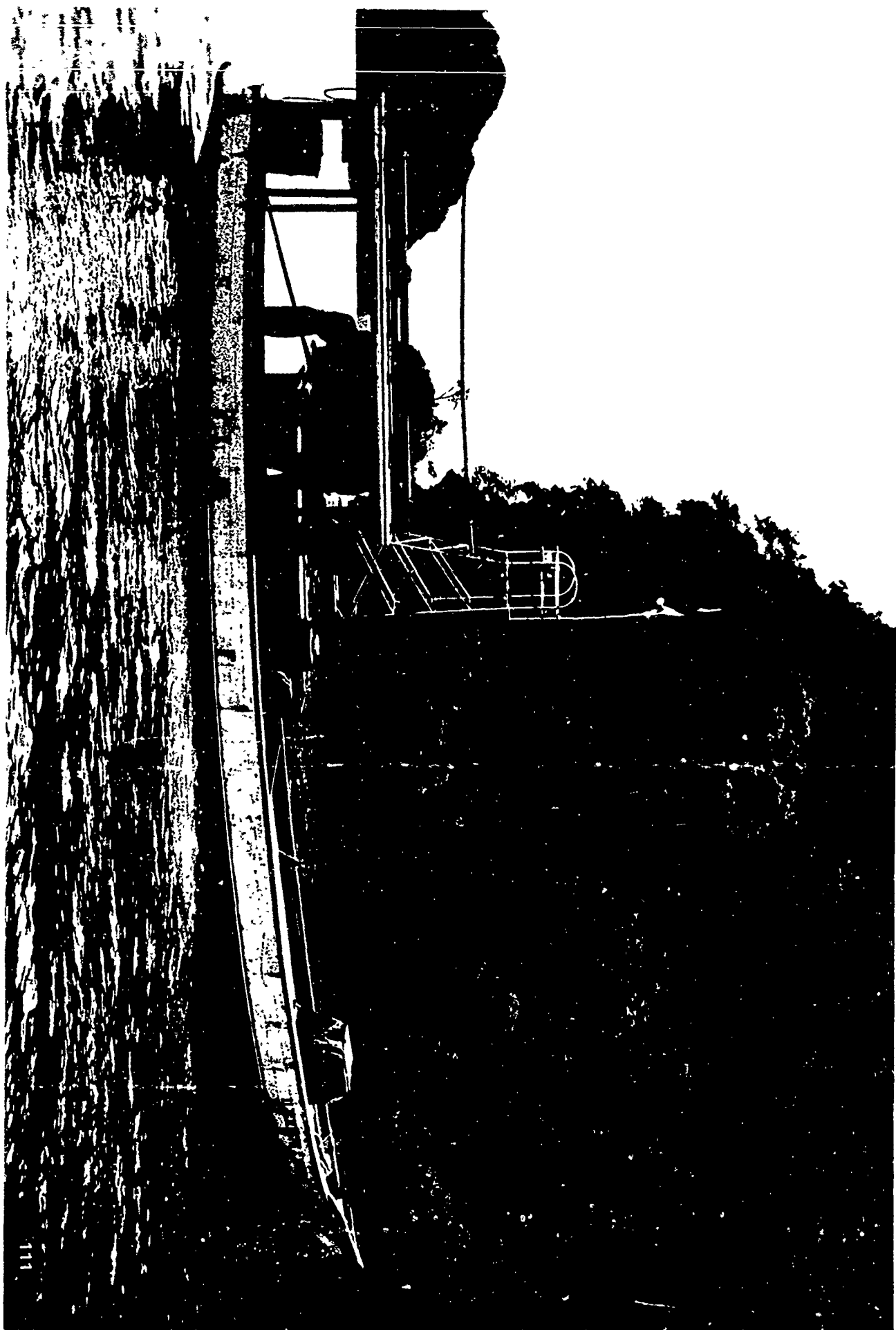
เรือ ป.๑-๗๑ ที่ใช้วางอวนจับปลา ทำกิจกรรมเรือ ป.๓-๗๑๔ ของท่าเรือปลา
ปล่อยอวนจับปลา



C1-T1

C1-T1 Purse Seiner in Andaman Sea Converted From C1-T2
by Addition of High Cabin Framework

เรือประมงชนิดนี้ ๗๕-๗๖ ในทะเลอันดามัน เรือประมงชนิดนี้
เรือ ๗๕-๗๖ โดยใส่โครงสูง



C1-T1

the Andaman Sea some C1-T1 boats have been converted from C1-T2 vessels by the addition of a high cabin framework built over the usual low C1-T2 cabin.

Cargo hatches are located forward of the cabin. The holds, which may number up to six, are usually caulked.

C1-T1 fishing vessels under 13 m tend to be steel-basket, scoop-net, long-line, or set-trap fishers. Gill netters and stern or beam trawlers are usually 14 to 18 m, and most purse seiners range from 13 to 23 m. The larger boats, up to 30 m, are used increasingly for pair trawling.

Cargo vessels may be any size, but passenger vessels average 14 m while towboats are usually under 12 m LOA.

A few C1-T1 make yearly voyages from the Gulf to the Andaman Sea to exploit the rich fishing grounds along the west coast and to take advantage of favorable monsoons. They leave the Gulf from November through February and return from March through October. Vessels under 15 gross tons may not travel around Malaysia according to Harbor Department regulations. Some owners, therefore, truck them across the peninsula. About 40 or 50 are moved to Ranong in this way each year.



สำหรับเป็นที่เก็บของของประจําเรือ เรือ ๑๑-๕๐ นามะเดิมเดิมมีขนาด ๑๕ เมตร ยาว ๑๑-๕๐-๕๐ ซึ่งติดตั้งโดยต่อเติมที่ตัวสูงพร้อมทั้งติดตั้งไปข้างหน้า

ตำแหน่งของถังจะมีแปดตรงวางบรรทุกติดกับ ๑๑-๕๐ นามะเดิมเดิมจะต่อออกมาข้างหน้าไว้

เรือประมง ๑๑-๕๐ ที่เข้ามาตกความยาวต่ำกว่า ๑๓ ม. จะใช้ความถ่วงน้ำหนักของเรือหรือเชือกกับ และมีโครงเรือที่ก่อม่อประเภทต่างกับ ส่วนเรือของในเรือประมงที่มีความยาวตั้งแต่ ๑๔ ถึง ๑๖ ม. จะใช้ความตืดตาและอานกลไกที่ก่อม่อของเรือประมงที่มีความยาวตั้งแต่ ๑๓ ถึง ๑๖ ม. จะใช้ความถ่วงน้ำหนัก และเรือขนาดใหญ่นั้นใช้ความถ่วงน้ำหนัก ๓๐ ม. จะใช้ถ่วงเรือตกอานกลไกที่ก่อม่อ ซึ่งปริมาณถ่วงน้ำหนักจะ

เรือประมงที่มีทุกขนาด ส่วนเรือโดยที่รับขนาดความยาวโดยเฉลี่ย ๑๑-๕๐ นามะเดิมเดิมจะมีความยาวต่ำกว่า ๑๒ ม.

ทุก ๆ ปีจะมีประจําเรือ ๑๑-๕๐ จำนวนไม่มากนัก เดิมทีมีขนาด ๑๑-๕๐ นามะเดิมเดิมตามมีตามเกิดตั้งแต่ตั้งตลาดของประเทศไทย อันเป็นแหล่งที่มีปลาชุกชุม แต่การประมงในทะเลที่กลับกลับไม่มีลมมรสุม ซึ่งจะออกเดินทางออกสู่ทะเลโดยเรือประมงก่อนมาถึงถึงเดือนกุมภาพันธ์ และกลับในเดือนมีนาคมตามฤดูกาลประมงขนาดต่ำกว่า ๑๕ ตันกรอส จะบรรทุกปลาที่จับมาลงไปด้วยจำนวนที่จับมาหนึ่งประมาณ ๕๐ ถึง ๕๐ ตัน เพราะตามข้อบังคับของกรมประมงจะไม่อนุญาตให้เรือประมงต่ำกว่า ๑๕ ตันบรรทุกเดินทางออกนอกน่านน้ำ

Hatches to Fish-Stowage Holds on C1-T1
Are Located Forward of the Cabin
Fish Stowage Hatches on C1-T1 are located forward of the cabin.

C1-T1

These over 15 gross tons sail around Malaya. Thirty vessels or more make this trip each year, each in the charge of a captain certified to operate in foreign waters. They average about 8 kt. and the trip requires 8 to 12 days with stops in Singapore and Penang for supplies.

Before embarking on the journey, permission must be obtained from the Harbor Department to move the vessel and to use it in another district. Most C1-T1 carry registration papers. Fishing boats usually carry a painted "F" symbol, meaning "fishing boat", on the bows under the vessel's name.

Propulsion

Most C1-T1 have a single, 2- to 4-cylinder diesel engine of 30 to 70 hp, but larger boats may have 6-cylinder engines of up to 200 hp. Most vessels carry some tools for making repairs and spare parts, such as fuel injectors, pistons, packing, springs, and rings. Fuel reserves range up to 2,000 liters with most boats carrying over 400 liters.

เรือที่ขายออกถึง ๔ ตัวกรอจะนำออกมณฑลมาไป เรือที่เดินทางอ้อมมณฑลไป จะนำมากับเรือที่ ๓๐ ถ้า เรือที่นำจะตั้งใช้ที่เรือที่นำประกาศขึ้นตัวเรือที่อยู่ในพื้นที่ประเทศที่ยังถูกควบคุมไป เรือเหล่านี้มีความเร็วประมาณ ๘ นอต และใช้เวลาเดินทาง ๘ ถึง ๑๒ วัน โดยจอดแวะที่สิงคโปร์ และเกาะอื่นๆเพื่อจัดหาสิ่งอุปโภคบริโภคต่างๆตามแต่

ก่อนที่เรือจะออกเดินทางจะต้องได้รับอนุญาตจากกรมเจ้าท่ามาก่อน และใบอนุญาตนี้ จะตั้งใช้ได้ในเขตอื่นๆ เรือ ป.๑-๑๑ ส่วนมากมีใบทะเบียนเรือไปด้วย ตามปกติเรือประมงจะตั้งที่มณฑลยี่ "F" หมายถึงว่านี่ "เรือประมง" ใบที่นำเรือทั้งสองนี้ มาจะอยู่ที่ตัวเรือ

การขับเคลื่อน

เรือ ป.๑-๑๑ ส่วนมากใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๒ ถึง ๔ สูบ ขนาด ๓๐ ถึง ๗๐ แรงม้า ถ้า มีมากกว่าเรือ แต่เรือขนาดใหญ่อาจใช้เครื่องยนต์ ๖ สูบขนาดไม่เกิน ๒๐๐ แรงม้า เรือส่วนมากมีเครื่องมือซ่อมกันและเครื่องอะไหล่ประจำเรือที่ติดอยู่ ผู้บังคับท้ายมีห้องมาถึงศูนย์ ปะเก็น สปริง และวงแหวน มีน้ำมันซ่อมเหลียงสำรองไปไม่เกิน ๒,๐๐๐ ลิตร แต่เรือส่วนมากมีไปเกินกว่า ๔๐๐ ลิตร



C1-T1 Being Trucked From Chumphon to Ranong
เรือ ป.๑-๑๑ กำลังถูกนำจากชุมพรไปยังระนอง โดยบรรทุกบนรถบรรทุก



Daiya 3-Cylinder, 35-Hp Diesel on C1-T1 Fishing Boat
เครื่องยนต์ดีเซล 3 สูบ ขนาด ๓๕ แรงม้า ที่ใช้ในเรือ ป.๑-๑๑

C1-T1

Crushed ice to Preserve Fish Is Carried in Fish Holds

ได้ของน้ำแข็งที่บดแล้วใส่ในตู้ปลา



Operational Information

The operating pattern of the C1-T1 fishing boats depends upon the boat's size and the type of fish sought. Small basket trawlers generally leave home port early in the morning and return in the late afternoon with an average catch of 1,000 to 1,500 kg. Fish preservation methods are rarely used.

Most trawlers leave for the fishing grounds in the late afternoon or early evening and return the next morning with an average 1,500-kg catch which is usually preserved in ice. Gill netters follow a similar time schedule, but the catch is much smaller (average 500 kg) and usually no preservation method is used.

Purse seiners generally fish at night. The size of their catch varies greatly, from as little as 500 kg to more than 10 times that amount. The catch is usually preserved in ice.

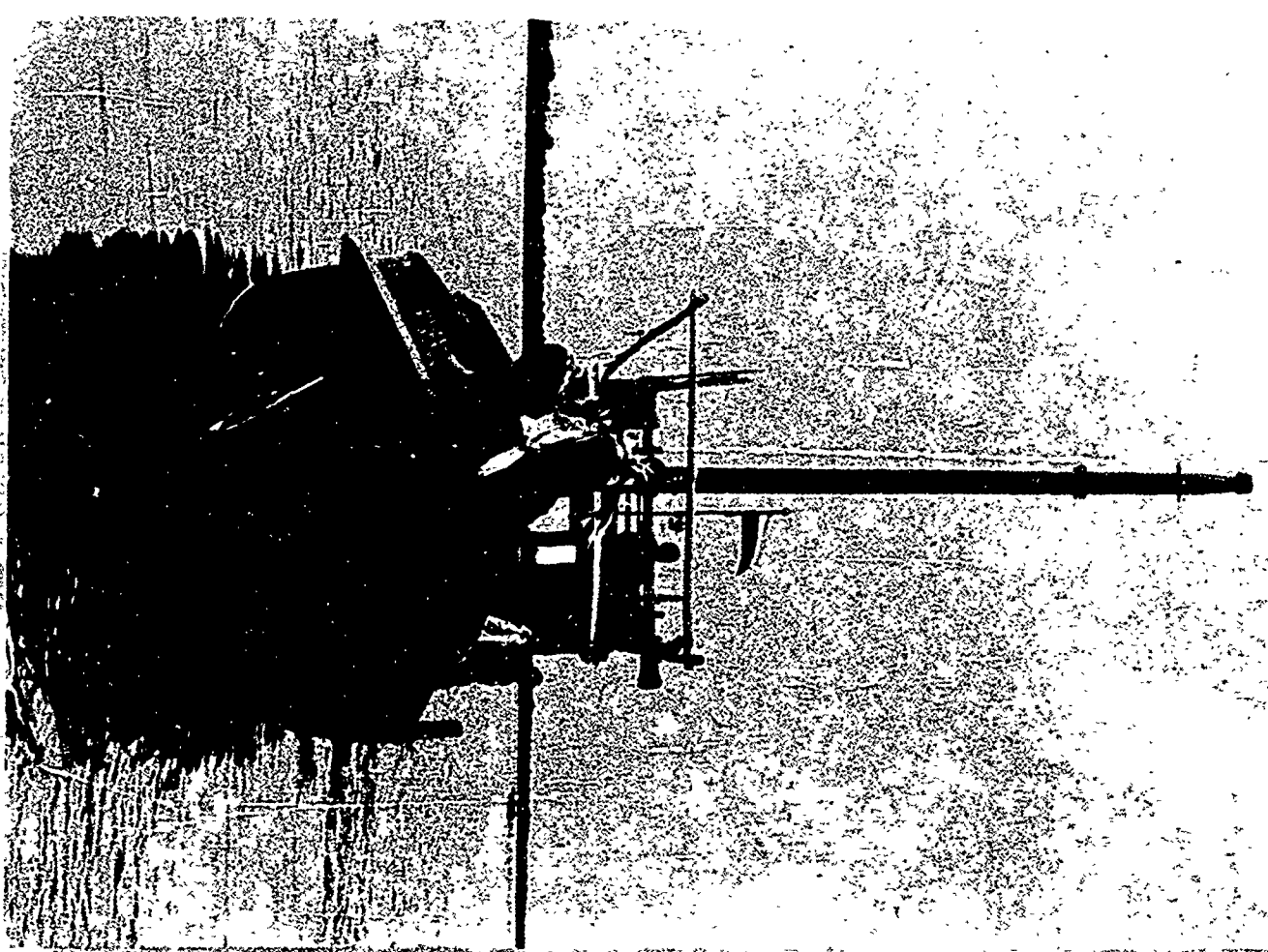
ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือประมงทะเลจะปฏิบัติงานแบบใดขึ้นอยู่กับขนาดของเรือ และชนิดของปลาที่ทำการจับ โดยทั่วไปเรือที่ใช้อวนลากแบบตะกร้าขนาดเล็ก จะออกจากท่าจอดพักในตอนเช้าวันละรอบในตอนเย็น ปริมาณสัตว์ทะเลที่จับได้โดยเฉลี่ยราว ๑,๐๐๐ ถึง ๑,๕๐๐ กก. วัชกับรักษาปลาในเรือมักไม่ได้รับการทำกิน

เรือที่ใช้อวนลากส่วนมากจะออกไปจับปลาในตอนเย็นหรือเกือบท่ำ และกลับในตอนเช้าวันรุ่งขึ้น สัตว์ทะเลที่จับได้คือเฉลี่ยราว ๑,๕๐๐ กก. ซึ่งตามปกติจะแช่เย็นทันที ส่วนเรือที่ใช้อวนติดตาจะออกรอและกลับเช่นเดียวกับเรือที่ใช้อวนลาก แต่ได้ปริมาณสัตว์ทะเลที่จับได้น้อยกว่า (เฉลี่ยราว ๕๐๐ กก.) และมักไม่มีการเก็บรักษาปลาไว้

เรือที่ใช้อวนล้อมจับโดยทั่วไปจะออกจับปลาในตอนกลางวัน ปริมาณสัตว์ทะเลที่จับได้มีทั้งปริมาณแตกต่างกันมาก ตั้งแต่อย่างน้อย ๕๐๐ กก. ถึงจำนวน ๑๐ เท่า (๕,๐๐๐ กก.) จับทั้งที่วัน และมักเก็บรักษาไว้ด้วยการแช่เย็นแข็ง

This C1-T1 Trawler Leaves Port in the Late Afternoon, Fishes Overnight, and Returns the Following Morning
เรืออวนลาก ๑๑-๕๑ ออกจากท่าในตอนเย็น เพื่อทำการจับปลาตลอดคืน และกลับในตอนเช้าวันรุ่งขึ้น



C1-T1

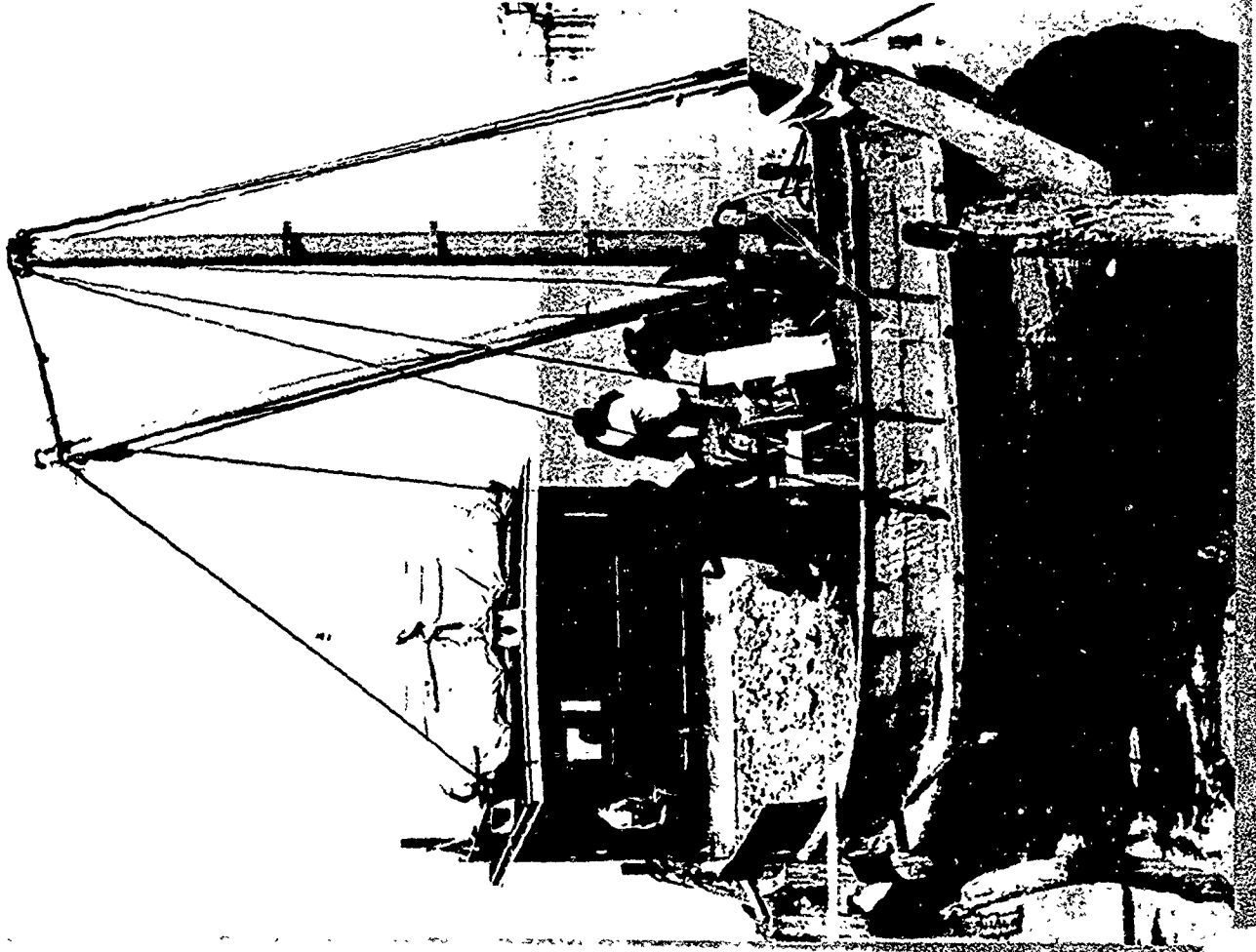
Most runs by cargo vessels are less than 150 miles, and the boats generally leave early in the morning to reach their next port of call by nightfall. Typical cargoes are food, such as fish and coconuts, pigs, rubber, fuel, and building materials (stone and wood).

Passenger boats carry up to 50 persons on short trips to offshore islands and neighboring villages.

At night some C1-T1 are used as patrol boats to protect nets which may be spread out for a great distance behind fishing vessels. Such boats may carry small arms.

Provisions for 1 or 2 days are generally carried, but some of the larger vessels, especially seagoing trawlers, may have a 6-day supply. Typical loads are vegetables, rice, and seafood, often cooked on board over a small charcoal stove.

Most C1-T1 vessels make 9 kt, but some are capable of 12 kt



เรือที่ใช้เป็นเรือสินค้าด้านทะเลเดินในระยะเวลาไม่เกิน ๑๕๐ ไมล์ ตามปกติจะออกเรือในตอนเช้านี้และไปถึงท่าจอดเรือในตอนค่ำ สินค้าที่บรรทุกมักได้แก่อาหาร (ผัก ปลา และมะพร้าว) ยาง น้ำมันเชื้อเพลิง และวัสดุก่อสร้าง (หินและไม้)

ส่วนเรือโดยสารจะบรรทุกผู้โดยสารได้ไม่เกิน ๕๐ คน และเดินในระยะเวลาใด ๆ ไปตามเกาะที่อยู่รอบ ๆ เกาะภูเก็ตได้

มีเรือ ๑๒-๑๕ บางลำใช้เป็นเรือตรวจการณ์ในเวลากลางคืน เมื่อมีเรือที่มุ่งจับปลา ลอบต๋อวน ซึ่งได้วางไว้ห่างจากเรือในระยะไกลมาก เรือตรวจการณ์เหล่านี้จะออกวิ่งตามลำน้ำเล็ก ๆ ไปตามลำน้ำ

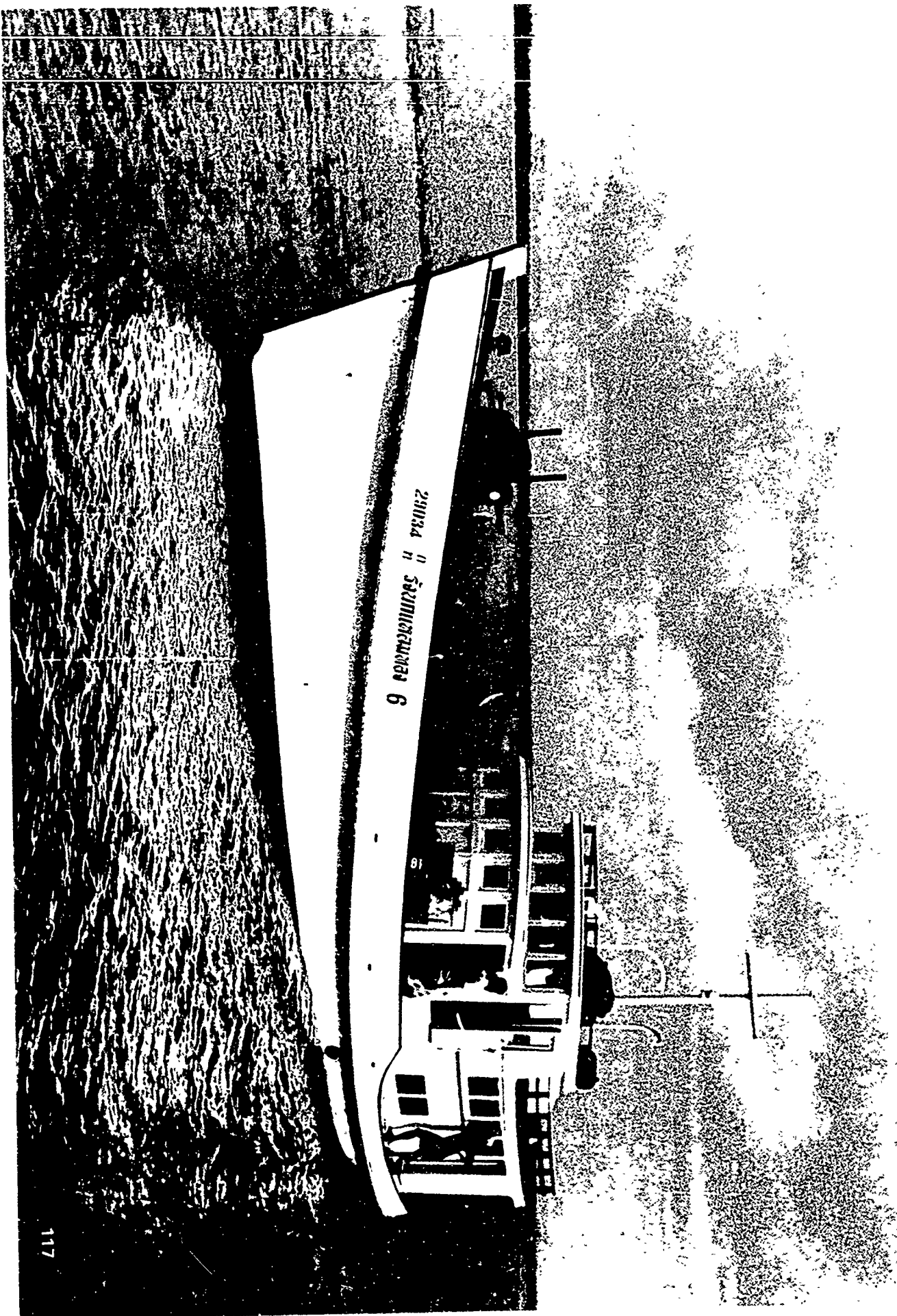
โดยทั่วไปเรือประเภทชนิดนี้มักมีเส้นทางของการไปด้วยตนเองหรือไปรับ แต่มีบางลำใหญ่กว่านั้นโดยเสาะเรือที่ใช้ควมยากในทะเลกลางจะมีเส้นทางออกเรือคิดไปวัน ๆ กับ ออกมาที่น้ำไปตามปกติได้แก่เกิดสด ข้างสาร และออกมาระยะ การบรรทุกมักใช้เตาแบบแบบเตา

เรือ ๑๒-๑๕ ส่วนมากมีที่ความเร็ว ๕ นอต แต่มีบางลำสามารถทำความเร็วได้เป็น ๙ นอต

C1-T1 Cargo Vessel Preparing to Depart Port in Early Morning
เรือสินค้า ๑๒-๑๕ กำลังเตรียมจะออกจากท่าในตอนเช้าตรู่

C1 T1 Cargo Vessel. Note Name and Registry Number on Bow

เรือสินค้า น.ก. ๘๑๕๖ ชื่อเรือสินค้า น.ก. ๘๑๕๖



C1-T1

Equipment

Many C1-T1 are equipped with a cargo rig consisting of a king post (sometimes 7 m high) and a lifting boom. The boom is usually operated by a hand winch.

The majority of these vessels have power-driven bilge pumps. Ground tackle usually consists of a single metal anchor, but some of the larger C1-T1 carry two. The anchor cable is steel or line and may be 200 m long.

Three electric running lights and a hand-held battery floodlight are usually carried.

Fishing and cargo boats are not equipped with radio transmitters, but they generally carry a transistor receiver. Navigation equipment is usually limited to a magnetic compass. Only a few of the larger vessels carry charts. Passenger boats and coastal shell fishers seldom have either a radio or a compass.

Formal safety equipment, such as life jackets, is a rarity. Fish-net floats and oil drums are used in an emergency.

While most fishing boats buy crushed ice in port, some carry their own ice crusher.

Roomy Cabin on Large C1 - T1 Passenger Vessel

เรือโดยสาร ป.๑-๕๑ ขนาดใหญ่ มีทั้งกว้างขวาง



เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป.๑-๕๑ เป็นจำนวนมากติดตั้งกันเบ็ดตกของไวท์เตาใหญ่ (เสาหลักบริเวณหัวท้าย) โดยใช้กับชนิตามแบบตัวข้อ

เรือเหล่านี้จำนวนมากจะมีเครื่องสูบน้ำที่องเรือชนิดที่ใช้กำลังจากเครื่องยนต์ขนาดเล็ก ๔-๕ แรงม้า แต่เรือขนาดใหญ่อาจมีขนาด ๒-๓ ตัน และบางครั้งก็อาจมีเครื่องสูบน้ำไม่เกิน ๒๐๐ ม.

ไปเรือเดินใช้ไฟฟ้า ๓ ดวง และมักจะมิโอมราชนิตหัวท้ายแบบใช้เบ็ดตกไว้ได้

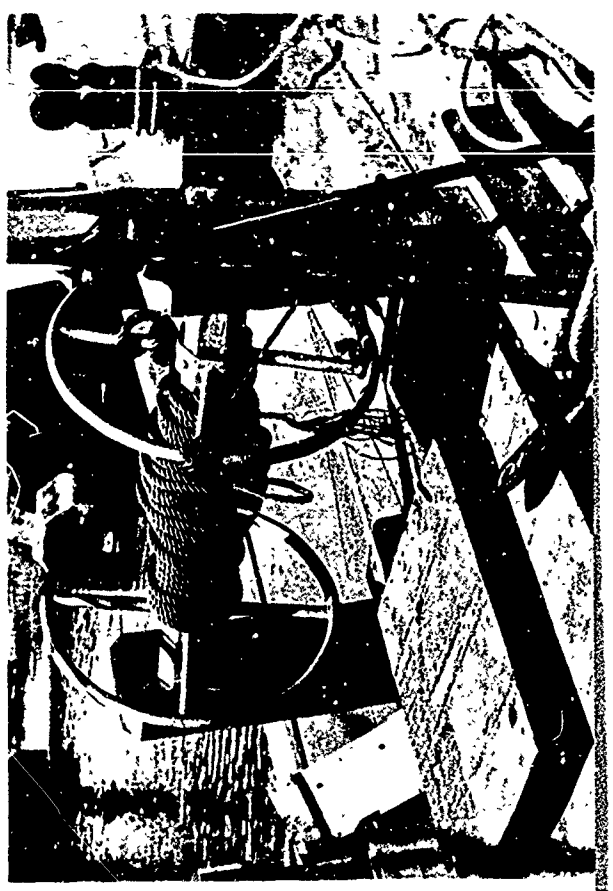
เรือประมงและเรือสินค้าไม่ได้ติดตั้งเครื่องส่งวิทยุ แต่ตามปกติจะมีเครื่องวิทยุโทรคมนาคม เครื่องอุปกรณ์การเดินเรือมีจำกัดเพียงเข็มทิศแม่เหล็กกับเรดาร์เท่านั้น เรือขนาดใหญ่ไม่กี่ลำที่แบบเดินเรือติดไปด้วย ส่วนเรือโดยสารและเรือจับยกหอยตามชายฝั่งมักไม่ไกรมีเครื่องวิทยุและเข็มทิศ

เครื่องช่วยชีวิตตามแบบมาตรฐาน เช่น เสื้อชูชีพก็มักไม่ไกรมีกัน สักวาโนกรวย ถูกเก็บงใช้ที่งลอยของอวนและถังน้ำมันเป็นเครื่องช่วยชีวิต

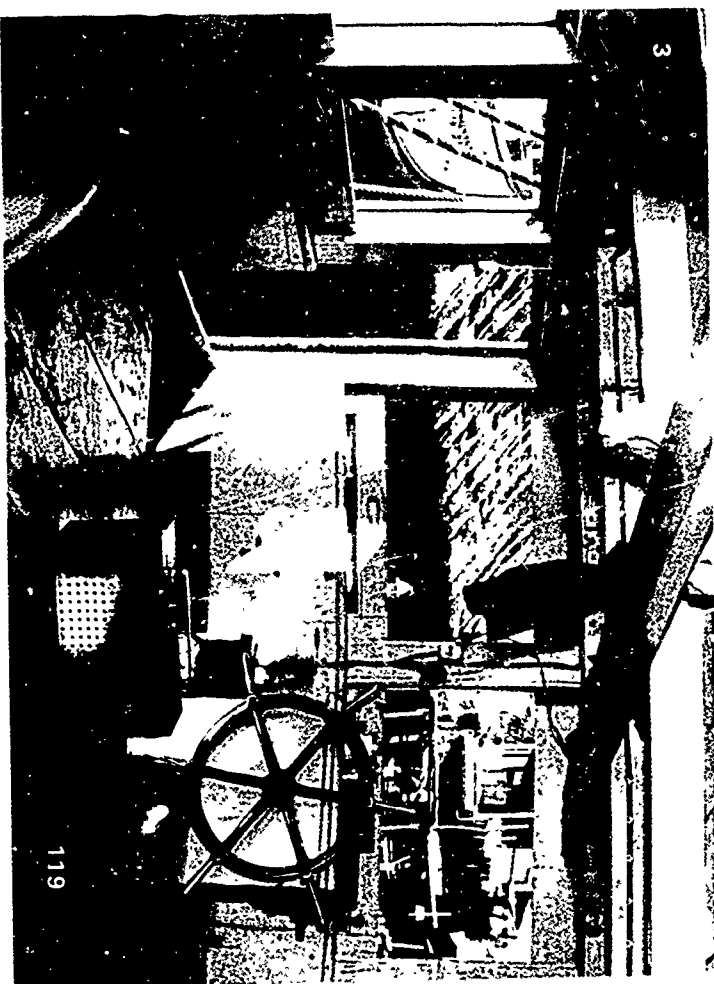
เรือประมงส่วนมากจะซื้อน้ำแข็งที่บดแล้วไปจากท่าจอดเรือ เรือบางลำจะเก็บน้ำแข็งเอง

Winch Located Forward on Cargo C1 - T1

ถวาน ที่หัวเรือสินค้า ป.๑-๕๑



1. Around Tackle Is Stowed in Anchor Cradles on Large C1-T1. Starboard Running Light Mounted on Cabin of C1-T1. 3. Looking Forward Through Cabin of C1-T1. Note Throttle Control near Wheel.



C1-T1

Crew

Purse seiners and big trawlers need large crews of 15 to 25 to handle the heavy, bulky nets. Other C1-T1 vessels have crews of only 2 to 8.

Military Potential

The C1-T1 has considerable potential as a vehicle for illicit traffic. These vessels engage in almost every kind of maritime activity and are found everywhere in large numbers, day or night. They are capable of moving large quantities of material or men almost anywhere along the Thai coast. Because of the inherent difficulties in establishing definite operational patterns, these vessels should be viewed as ideal for illegal uses.

C1-T1 Foredeck. Note Baskets and Boxes for Offloading Fish Catch

คาดฟ้าหัวเรือ ป.๑-๗๑ มีหัวและถังสำหรับขนถ่ายปลาจากเรือ

คนประจำเรือ

เรือที่ใช้ความล้าสมัยและอวสานขนาดใหญ่จะมีคนประจำเรือ ๑๕ ถึง ๒๕ คน เพื่อปล่อยและเก็บอวนขนาดใหญ่ที่หนักมาก ๆ ส่วนเรือนอกนั้นจะมีคนประจำเรือเพียง ๒ ถึง ๘ คน

ศักยภาพทางการทหาร

เรือ ป.๑-๗๑ มีศักยภาพทางการทหารจะคำนึงถึงเป็นอย่างยิ่ง ได้แก่การใช้เป็นพาหนะในทางที่ผิดกฎหมาย เนื่องจากเรือเหล่านี้สามารถใช้อุปกรณ์ทางทะเลได้ทุกชนิด และมักพบเห็นอยู่เป็นจำนวนมาก กระจายไปทั่วกลางวันและกลางคืน ทั้งยังสามารถใช้ดำเนินขบวนลาดตระเวนเป็นจำนวนมาก ๆ ไปตามชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ได้เกือบทุกแห่ง ฉะนั้นจึงเป็นการยากที่จะจำกัดประเภทการใช้งานของเรือเหล่านี้ไว้ให้แน่นอนได้ และเรือเหล่านี้ควรอยู่ในสถานะที่นำเข้าไปใช้งานที่ผิดกฎหมายได้



CLASS 1 - TYPE 2

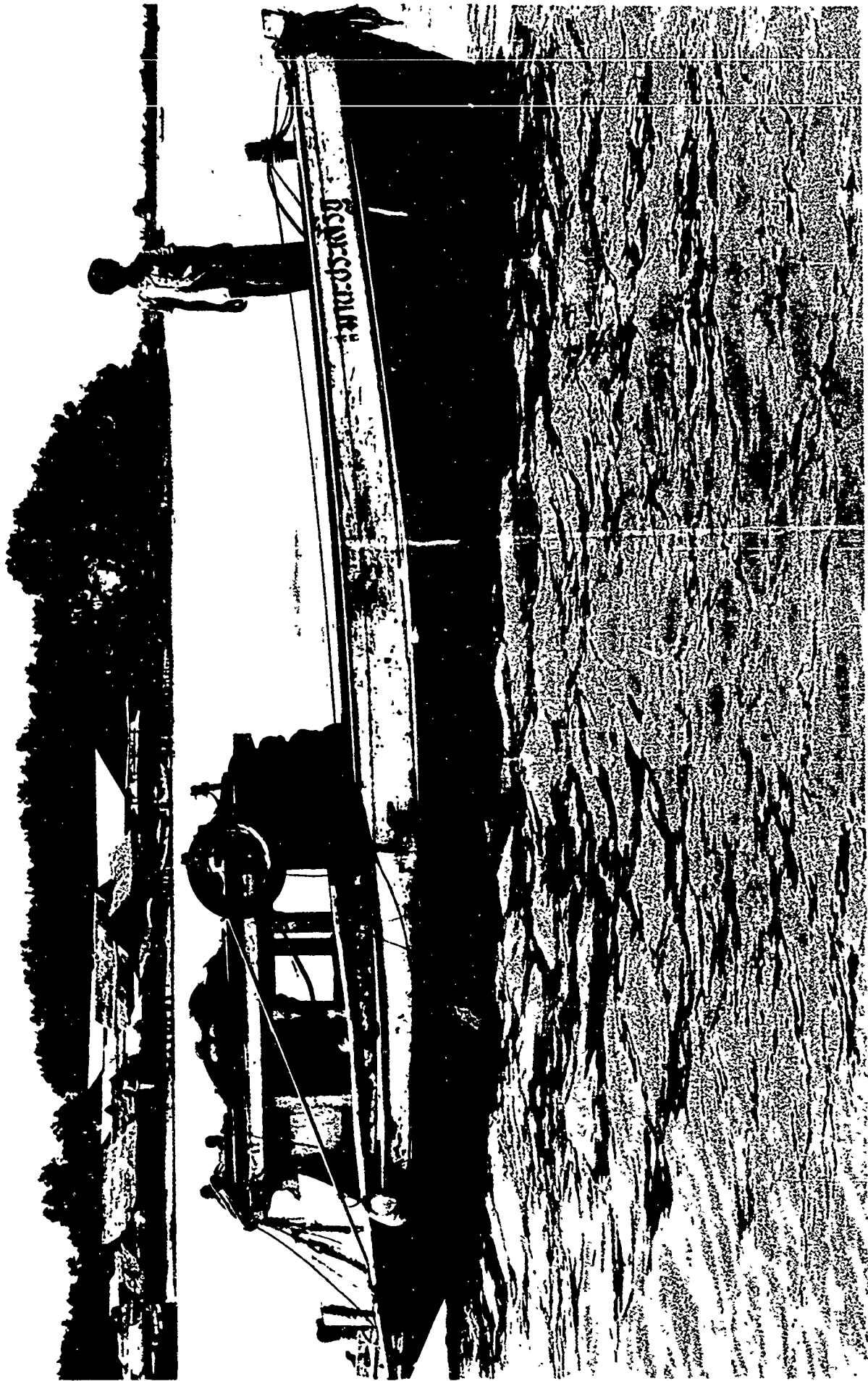
OBSERVED AREA OF OPERATION

อำเภอปฏิบัติการทั้งหมด

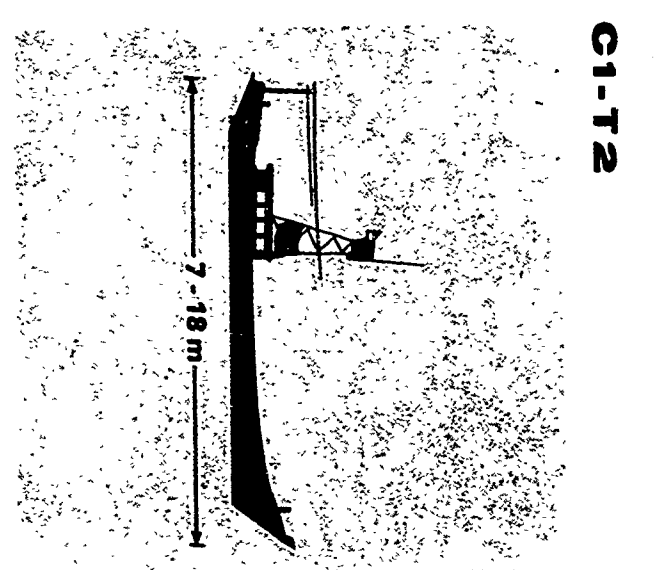


- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C1-T2



C1-T2



C1-T2		TYPE		FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
7 - 18 m	2 - 3.5 m	2.3 - 17	1.5 - 12	1 diesel engine	
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY		
0.5 - 1.5 m	Gulf and Andaman Sea	50%	9%		
RECOGNITION FEATURES		TYPE OF CATCH / CARGO			
High bow, low overhanging stern. Straight, extended stem. Rubbing stake. Low cabin aft		Varied			

General Information

C1-T2 are mainly fishing vessels. They operate throughout the Gulf of Thailand and along the Thai coast on the Andaman Sea. Most coastal villages serve as home port for at least a few of these vessels.

C1-T2 range in size from 7 to 18 m LOA. The largest of these are purse-seine fishers which run from 12 to 18 m LOA. Purse seiners are also the most numerous vessels in the type. Gill netters range from 7 to 15 m LOA and account for about one-fifth of the C1-T2. Trawlers account for only about 1 out of every 10 C1-T2 craft and range from 8 to 12 m LOA. Other C1-T2 vessels operate with long-line fishing techniques or fishing poles, or they work set traps.

ปล ๑-๗๒				ใช้งาน			
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินน้ำสด	กินหนัก	การจับเตล็ด	คู่เชือก	๓	เครื่องมือ
๗-๑๘ ม.	๒-๓.๕ ม.	๒๓-๑๗	๑.๕-๑๒	หนเรือประมง	หนเรือชนิด		
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน						
๐.๕-๑.๕ ม.	อ่าวไทยและทะเลอันดามัน		๕๐%			๕%	
ลักษณะจุดจำ	เรือสูง ท้ายเรือยื่นออกไป	รวมหัวตรงขึ้นขนาน		ชนิดตัวทะเลที่จับได้/สินค้า			หนชนิด
	มีราวและตะกั่วท้ายเรือ						

ข่าวสารทั่วไป

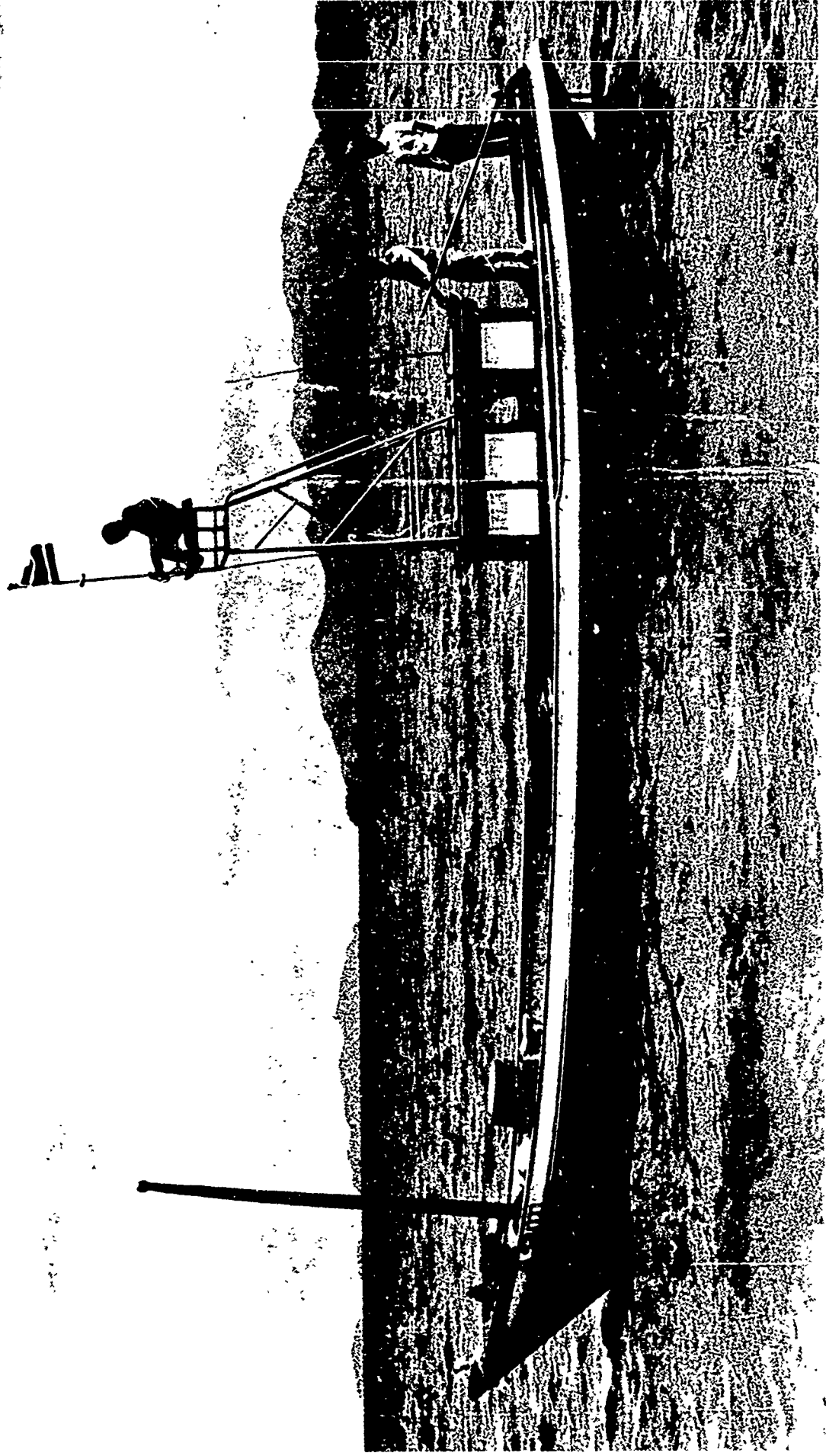
เรือ ๑๐-๗๒ นี้ส่วนมากเป็นเรือประมง ปฏิบัติงานอยู่ตลอดทั่วอ่าวไทย และตามชายฝั่งประเทศในมหาสมุทรอินเดียตอนใต้ หมู่บ้านชาวทะเลเกือบทุกแห่งมีท่าจอดเรือของตัวเอง

ท่าจอดเรือมีอยู่สองสถานคือ เรือ ๑๐-๗๒ มีขนาดต่างๆ กัน ความยาวตั้งแต่ ๗ ถึง ๑๘ ม. ขนาดใหญ่ที่สุดเป็นเรือประมงที่ใช้เรืออวนล้อมจับมีความยาวตั้งแต่ ๑๒ ถึง ๑๘ ม. และที่มีขนาดเล็กที่สุดก็ได้รับเรือชนิดนี้ เรือที่ใช้ช้อนตักปลาขนาดความยาวตั้งแต่ ๗ ถึง ๑๕ ม. และมีจำนวนประมาณ ๑ ใน ๑๐ ในหมู่ เรือที่ใช้ช้อนตักปลาขนาดความยาวตั้งแต่ ๘ ถึง ๑๒ ม. มีจำนวนประมาณ ๑ ใน ๑๐ ของเรือประเภทชนิดนี้ เรือ ๑๐-๗๒ นอกจากนั้น มีการประมงด้วยวิธีลาก เบ็ดตก หรือใช้เครื่องมือประมงที่ต่างกัน

C1-T2

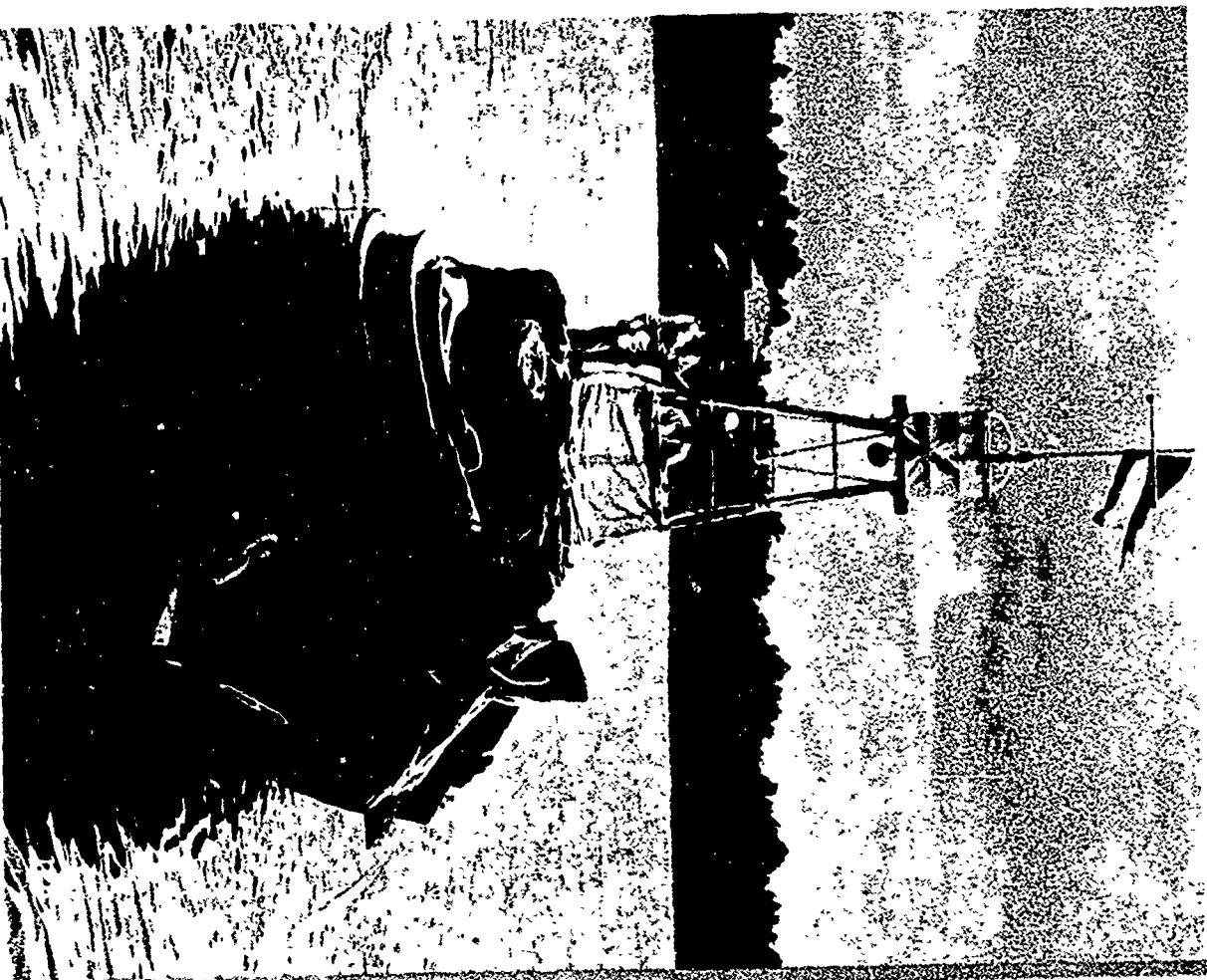
C1-T2 Purse-Seine Fisher With Fish Watcher on Station in
Observer's Chair

เรือ ป.๑-๒๒ ที่ใช้ความถี่วิทยุ มีได้ทั้งกำลังนั่งอยู่บนที่นั่งตั่งกับเท้าดูฝูงปลา



C1-T2

This C1-T2 Purse Seiner Departs Pak Nam Prasae Port in the Evening to Fish All Night
เรือ ป.๑-๒๒ ที่ใช้เวลานอนจับปลาในค่ำคืนที่ท่าเรือปากน้ำประแสร์ตอนเย็น เพื่อไปทำการจับปลาตลอดคืน



Most C1-T2 carry provisions for only 1 day at sea. Water-storage barrels are usually located aft of the cabin.

C1-T2 are seaworthy and can cross the Gulf.

Propulsion

Power plants for C1-T2 are diesel engines of from 1 to 6 cylinders with a range of 4 to 90 hp. Purse seiners usually carry the largest engines, ranging from 22 to 90 hp, with the majority over 45. They carry up to 1,200 liters of fuel. A few of these vessels have manual or air-pressure engine starters, and the rest are equipped with electric starters.

Gill netters have engines in the 4- to 60-hp range and carry up to 400 liters of fuel. Most have manual starters.

Trawlers usually are equipped with power plants of from 15 to 22 hp and carry up to 250 liters of fuel. Most of these also use manual engine starters.

Most C1-T2 carry a few tools for making minor repairs at sea. Few spare parts are carried.

เรือ ป.๑-๒๒ ส่วนมากมีออกทะเลระยะสั้นเพียงอาหารไปเพียง ๑ วัน ตามปกติจึงไม่จำเป็นต้องวางหางุ้ง

เรือ ป.๑-๒๒ นี้ สามารถออกทะเลและล่าข่ายในอ่าวไทยได้

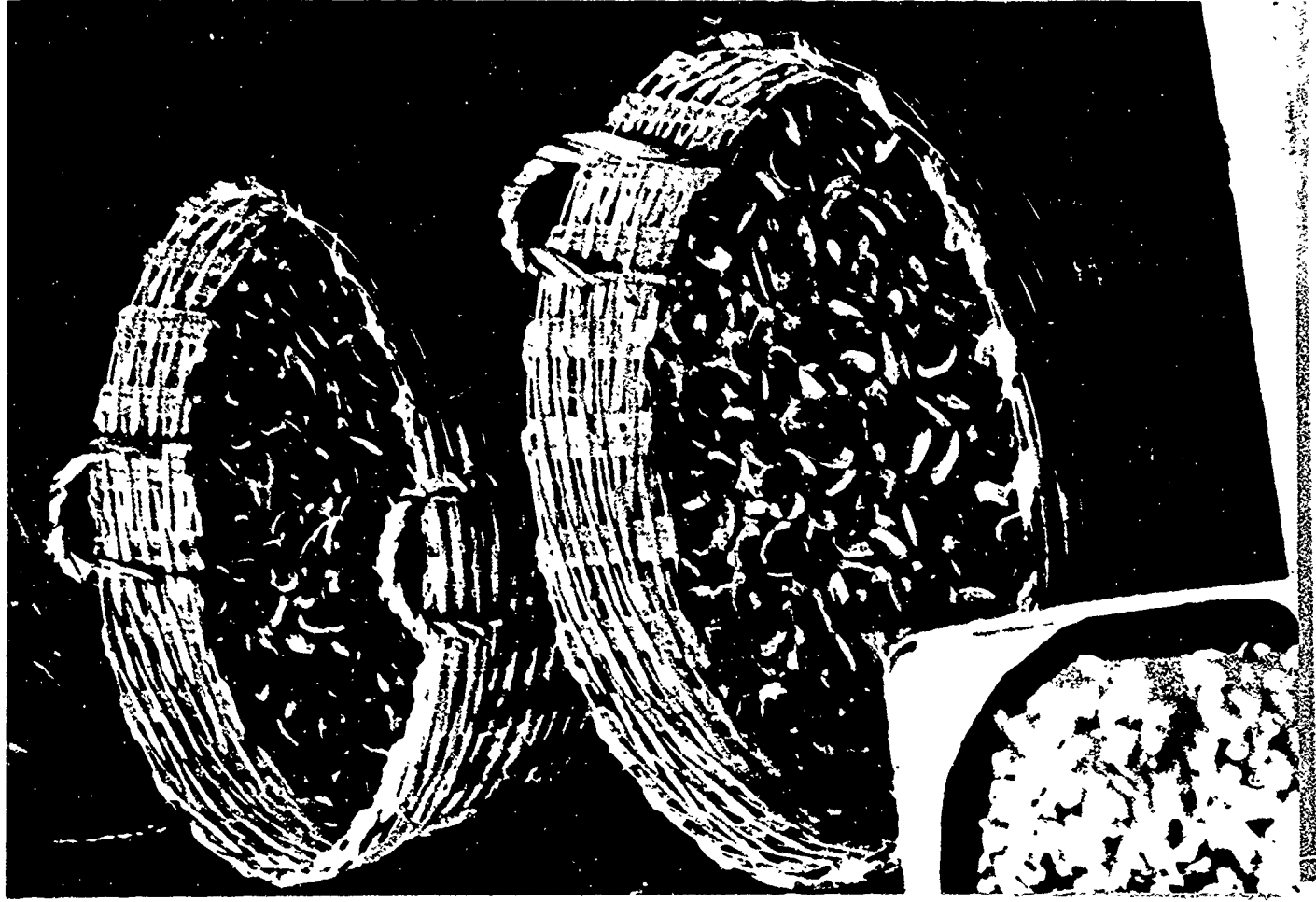
การจับปลาน

เรือ ป.๑-๒๒ ใช้เครื่องยนต์หลายชนิดตั้งแต่ ๑ ถึง ๖ สูบ ขนาด ๔ ถึง ๕๐ แรงม้า เรือที่ใช้เวลานอนจับปลาปกติใช้เครื่องยนต์ขนาดใหญ่ที่สุดตั้งแต่ ๒๒ ถึง ๕๐ แรงม้าซึ่งส่วนใหญ่จะใช้เกินกว่า ๔๕ แรงม้าขึ้นไป นำน้ำมันเชื้อเพลิงไปด้วยไม่เกิน ๑๒๐๐ ลิตร มีเรือไม่กี่ลำที่รับเติมเครื่องตัวงอ หรือตัวงออัตโนมัติ ส่วนนอกนั้นรับเติมเครื่องด้วยไฟฟ้า (แบตเตอรี่)

เรือที่ใช้เวลานอนจับปลาใช้เครื่องยนต์ขนาด ๔ ถึง ๖ แรงม้า และนำน้ำมันเชื้อเพลิงไปด้วยไม่เกิน ๔๐๐ ลิตร ซึ่งเรือส่วนมากเริ่มเติมเครื่องด้วยมือ เรือที่ใช้เวลานอนจับปลาใช้เครื่องยนต์ขนาดตั้งแต่ ๑๕ ถึง ๒๒ แรงม้า และนำน้ำมันเชื้อเพลิงไปด้วยไม่เกิน ๒๕๐ ลิตร ซึ่งส่วนมากเริ่มเติมเครื่องด้วยมือเช่นเดียวกัน

เรือ ป.๑-๒๒ ส่วนมากมีเครื่องมือซ่อมทำประจำเรืออยู่ไม่กี่ชิ้น เพื่อใช้ในการซ่อมทำเล็ก ๆ น้อย ๆ ขณะอยู่ในทะเล ชิ้นส่วนอะไหล่ก็มักมีอยู่เล็กน้อย

C1-T2



Operational Information

C1-T2 fishing vessels depart home port in the afternoon or evening and return in the morning. The catch is varied and weighs up to 4,000 kg. Purse seiners usually return with largest catch. Gill netters usually haul back less than 1,500 kg of fish, while the catch of other C1-T2 craft often amounts to less than 500 kg. Most C1-T2 use ice to preserve the fish.

While C1-T2 purse seiners occasionally operate as far as 120 miles from the coast, most of them stay within 30 miles of shore.

The usual maximum speed of a C1-T2 is 8 kt, but some can make 10 kt. The smaller C1-T2 boats have maximum speeds of about 5 kt.

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือประมง ป๑-ช๒ จะออกจากท่าจอดทำในตอนบ่ายหรือเย็น และกลับตอนเช้า กุ้งที่ทะเลจับได้มีหลายชนิดปริมาณไม่เกิน ๔,๐๐๐ กก. เรือที่ใช้เวลาน้อยจับตามปกติจะจับตัวที่ทะเลได้ปริมาณมากที่สุด เรือที่ใช้เวลานานติดตาจะได้น้อยกว่า ๑,๕๐๐ กก. ส่วนเรือ ป๑-ช๒ อื่น ๆ นอกนั้นมักจับได้น้อยกว่า ๕๐๐ กก. เรือส่วนมากเก็บรักษาปลาด้วยน้ำแข็ง

เรือ ป๑-ช๒ ที่ใช้อวนล้อมจับในบางครั้งจะออกปฏิบัติงานห่างฝั่งถึง ๑๒๐ ไมล์ เรือส่วนมากจะออกห่างฝั่งไม่ถึง ๓๐ ไมล์

โดยปกติเรือ ป๑-ช๒ มีความเร็วสูงสุด ๘ นอต แต่บางลำจะสามารถทำความเร็วได้ ๑๐ นอต ส่วนเรือขนาดเล็กมีความเร็วสูงสุดโดยเฉลี่ยประมาณ ๕ นอต

Mussel Catch Is Stowed in Baskets Aboard C1-T2 Operating in the Bangkok Area

หอยแมลงภู่ในห่อกับเรือป๑-ช๒ กำลังเข้ามาจำหน่ายในจังหวัดพระนคร

Equipment

C1-T2 do not have mechanized equipment for handling the catch. Porters offload the fish in baskets. No winches are found on these boats. Many of the smaller C1-T2 have small masts located forward of amidships. For-and-aft poles sometimes support a cloth sunshade for the crew.

A few of the larger boats have electric bilge pumps, but most carry only manual pumps. Ground tackle consists of a single metal anchor attached to a cable up to 100 m long.

Navigation aids and safety equipment are usually not found on board. Most C1-T2 carry transistor radios, but none are equipped with transmitters.

Ground Tackle Usually Consists of a Single Metal Anchor Stowed on the Foredeck
ตะลั้งใช้ตะลั้งโลหะตัวเดียว เก็บไว้บนดาดฟ้าหัวเรือ



เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๑-๗๒ ไม่มีเครื่องมือยกขึ้นหรือใช้ยกขนสัตว์ทะเลยกขึ้นได้เลย ใช้คนงานเป็นผู้ขนถ่ายปลาขึ้นจากเรือโดยบรรจุใส่ถังแล้ว เรือเหล่านี้ไม่มีทวน เรือ ป๑-๗๒ ขนาดเล็กหลายลำมีตะกรงโตะงเล็กๆ ซึ่งอยู่ตรงกลางลำก่อนไปทางหัวเรือ เรือบางลำมีกานใบหยดจากหัวเรือไปท้ายเรือเพื่อใช้กางบังแดดสำหรับคนประจำเรือ

เรือส่วนมากมีสูบลมกล้ำกรับใช้สูบน้ำที่ขังเรือ แต่เรือขนาดใหญ่ซึ่งไม่มีกล้ำกรับใช้น้ำไฟฟ้า มีถังเรือเพื่อใช้สูบและระบายน้ำออกทวนไม่กิน ๓๐๐ เมตร

อุปกรณ์ช่วยในการเดินเรือ และเครื่องช่วยชีวิตมักไม่ใช้เรือ เรือส่วนมากมีเครื่องรับวิทยุการานเจ็ดเตอร์ไม่ได้ด้วยแต่ไม่มีเครื่องส่ง

Purse-Seine Net on Deck of C1-T2
อวนล้อมจับวางกองไว้บนดาดฟ้าเรือ ป๑-๗๒



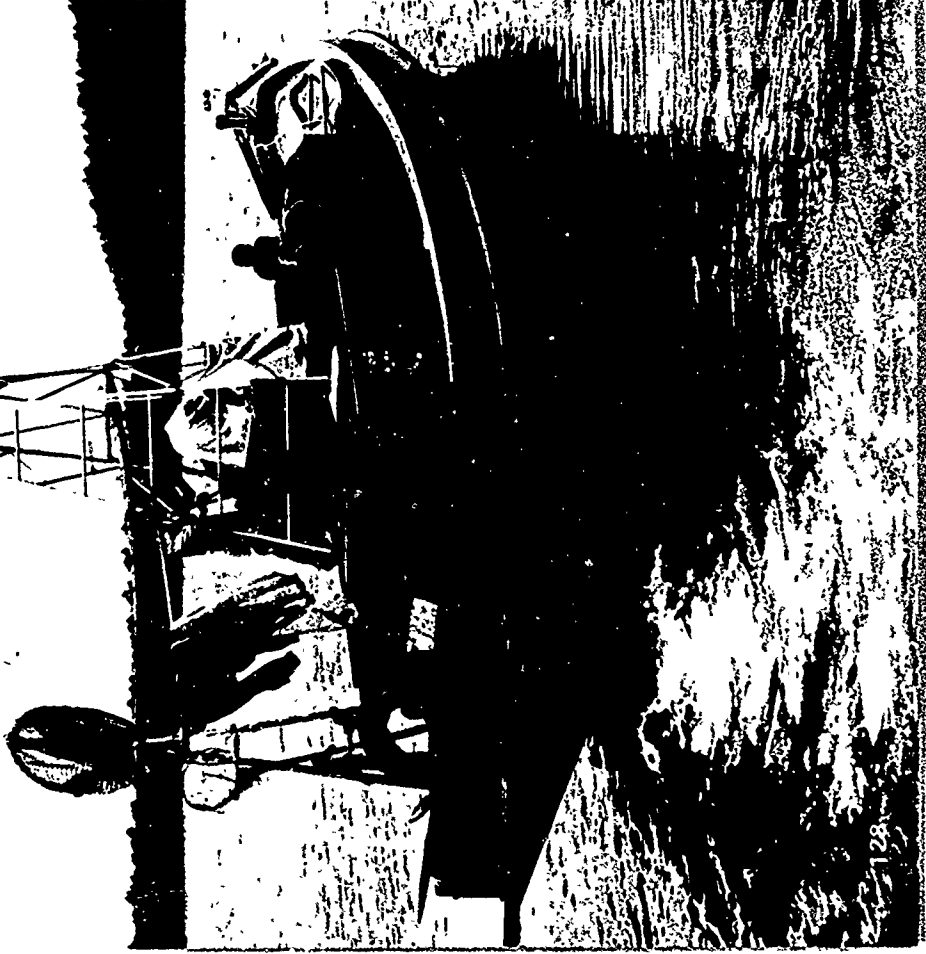
C1-T2

Crew

Purse-seine C1-T2 usually have crews of 14 or more. Gill netters average 5. Trawlers carry crews of from 2 to 4, while vessels using the long-line or fishing pole are manned by crews of 1 to 7.

Military Potential

C1-T2 vessels are found in large numbers along the Gulf and Andaman Sea coasts of Thailand. They operate at night and engage in a wide range of activities.



คนประจำเรือ

เรือ ป.๑-๗๒ ที่ใช้ร่วมลอบจับตามปกติมีกัปตันประจำเรือ ๑๔ คน หรือมากกว่า เรือที่ใช้กวาดตักโดยเฉลี่ยมี ๕ คน เรือที่ใช้อวนลากมีตั้งแต่ ๒ ถึง ๔ คน ส่วนเรือที่ใช้เบ็ดราวและเบ็ดตกน้ำจะมีคนประจำเรือ ๑ ถึง ๗ คน

ศักยภาพทางการ

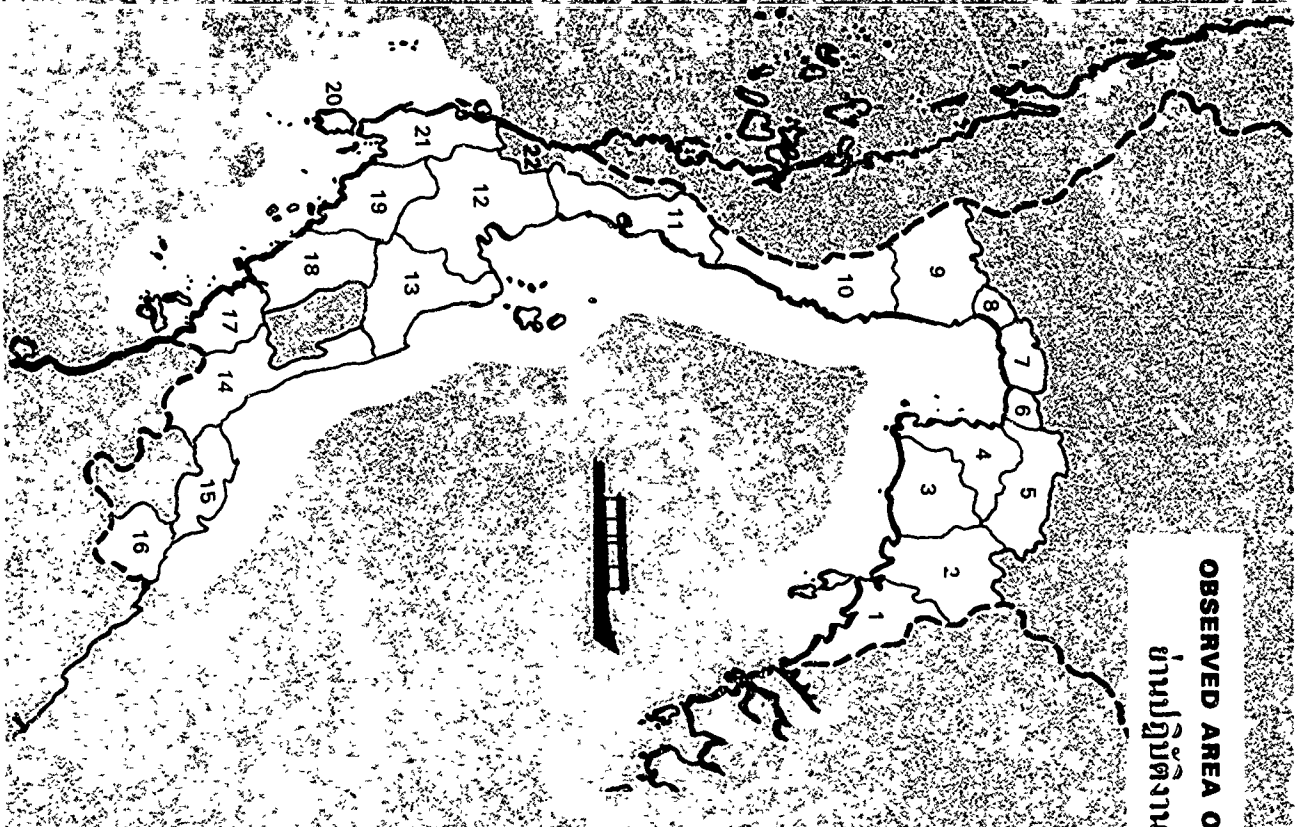
เรือ ป.๑-๗๒ นี้มีอยู่เป็นจำนวนมากในบริเวณอ่าวไทย และตามชายฝั่งประเทศไทย ในทะเลอันดามัน เรือเหล่านี้มักจะออกปฏิบัติงานในกิจการต่างๆ อย่างกว้างขวางในเวลาว่างกัน

C1-T2 Purse-Seine Fisher Returning to Port
เรือ ป.๑-๗๒ ที่ใช้ร่วมลอบจับกำลังเดินทางกลับเข้าท่า

CLASS 1 - TYPE 3

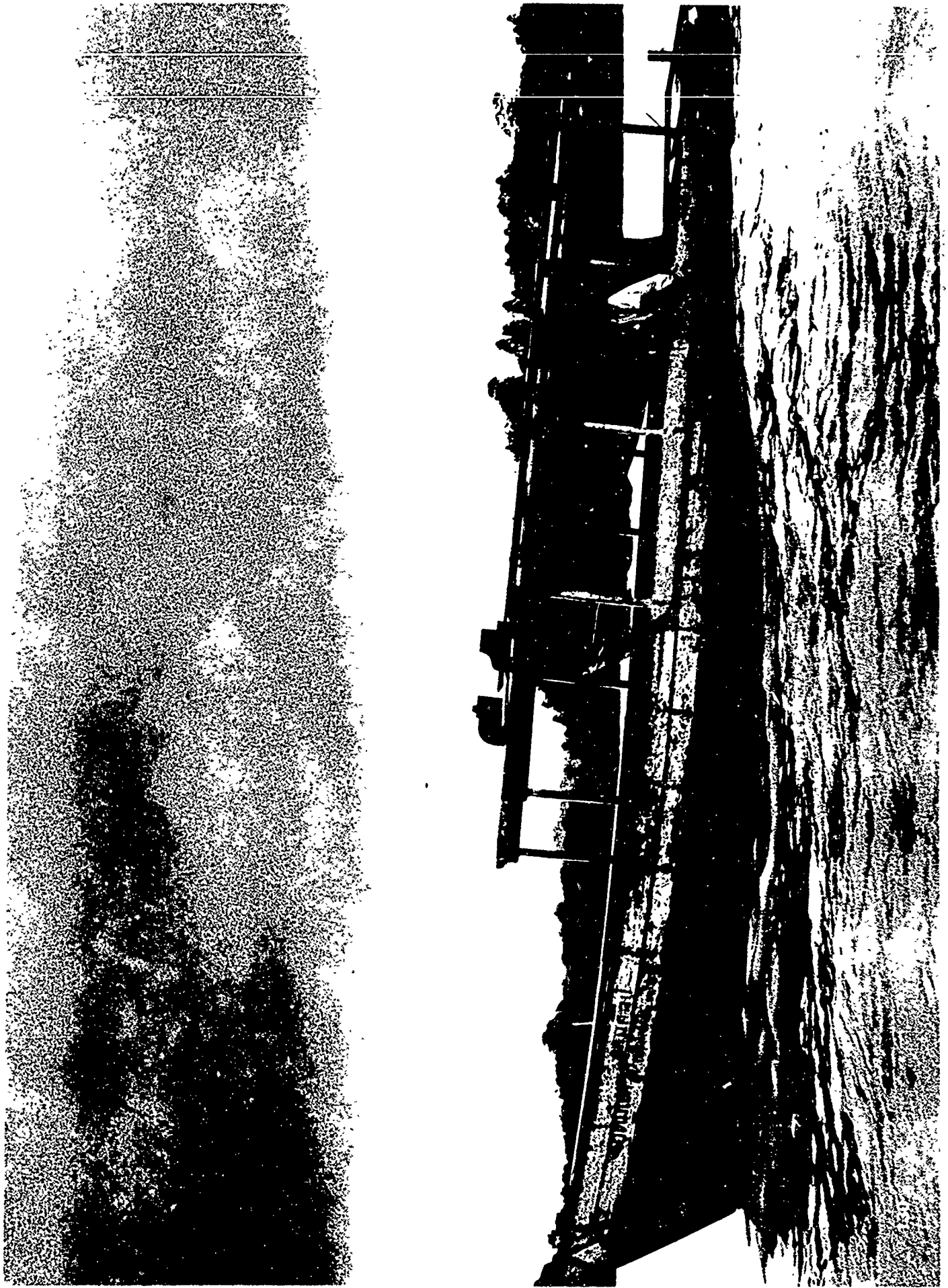
OBSERVED AREA OF OPERATION

ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

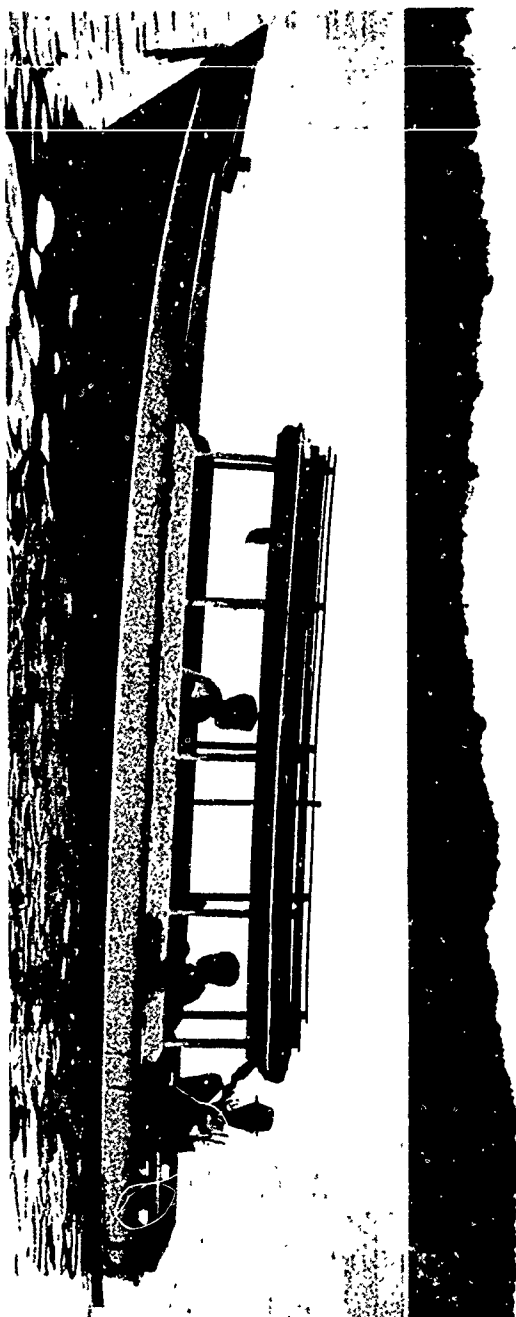


- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satui |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C1-T3



C1-T3



C1-T3 TYPE ALL-PURPOSE

LOA	7 - 20 m	BEAM	1 - 5 m	GROSS TONS	1 - 34	NET TONS	up to 28	PROPULSION	1 diesel engine	
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY		TYPE FREQUENCY					
0.5 - 1.6 m		Gulf and from Sea of Phuket south on west coast		50%		2%		TYPE OF CATCH / CARGO		
RECOGNITION FEATURES				High bow, low overhanging stern. Straight, extended stem. Rubbing strake. Long cabin aft		Varied				

General Information

The smaller C1-T3—under 10 m—are mostly passenger/cargo boats operating in the Andaman Sea. They offer the only means of transportation between many of the coastal villages in Changwat Trang and Satul. They have open cabins with occasionally a canvas shelter for the passengers. Cargo is usually carried on the cabin roof. C1-T3 trawlers also operate out of Satul.

C1-T3 in the Gulf are trawlers, cargo carriers, passenger boats, and tow-boats. Cabins on these vessels are sometimes enclosed. A large trawler may have a three-room cabin with glass windows and linoleum on the deck. The passenger boats are less elaborate. Most of the trawlers, but few of the other C1-T3, have hatches to covered holds.

๒๑-๒๓ ม. ใช้งาน ตาร์พัด

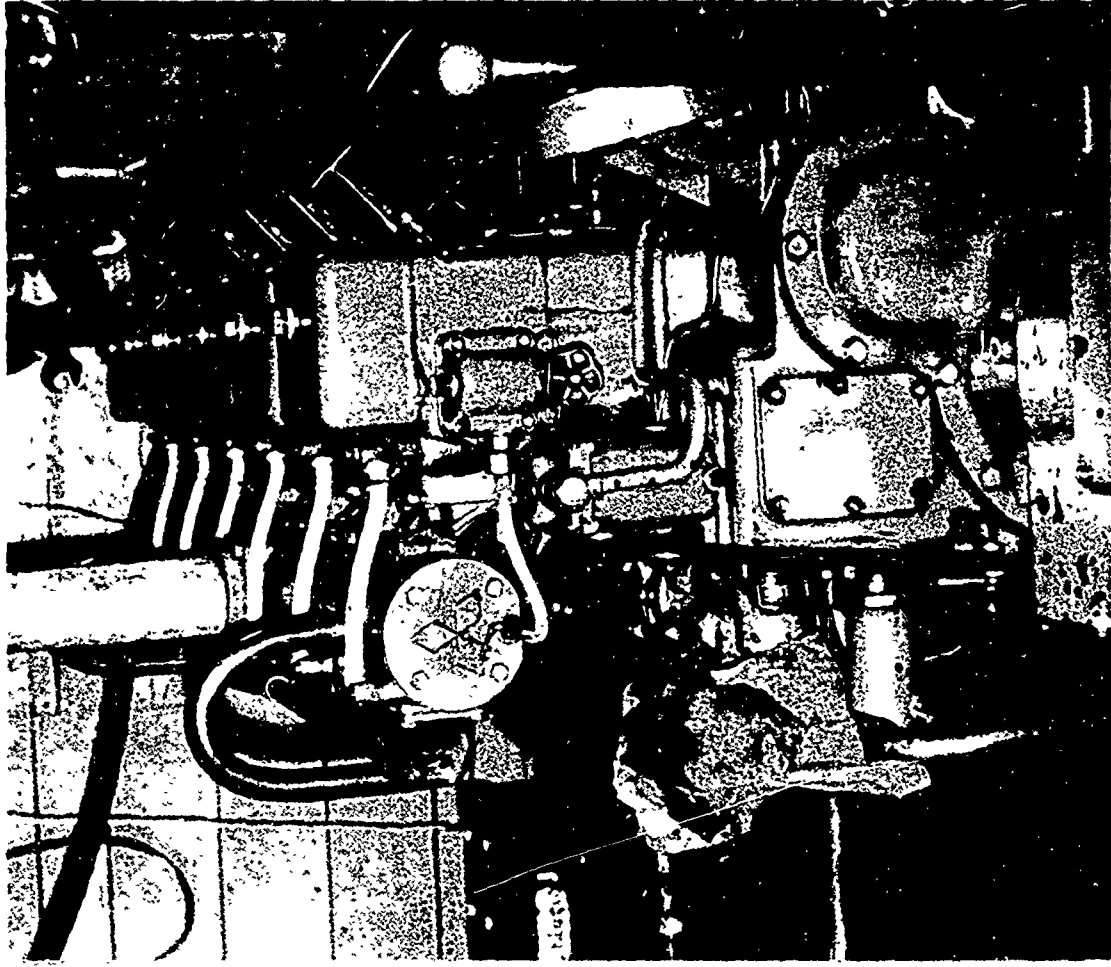
ความยาวของลำ	ความกว้างสุด	คันกรอส	กั้นแนก	การขับเคลื่อน
๗-๒๐ ม.	๑-๕ ม.	๑-๓๔	ไม่เกิน ๒๘	คู่ซด ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติการ	พื้นที่ประมง	พื้นที่ประมง	พื้นที่ประมง
๐.๕-๑.๖ ม.	อ่าวไทยและภาคใต้ฝั่งตะวันตก	ตั้งแต่เกาะภูเก็ตลงไป	๕๐%	๒%
ลักษณะลำ	หัวเรือสูง	ท้ายเรือต่ำ	บานเรือขึ้นหน้า	ชนิดตัวระลอกใบ/ลิ้นค้ำ
	บานเรือสูง	บานเรือต่ำ	บานเรือขึ้นหน้า	บานเรือ

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ๒๑-๒๓ ขนาดเล็กกว่าเรือยาวกว่า ๑๐ ม. ส่วนมากจะใช้เป็นเรือโดยสารและบรรทุกสินค้าด้วย ปฏิบัติงานอยู่ทางทะเลอันดามัน มีเรือเหล่านี้เพียงชนิดเดียวเท่านั้นที่ใช้ในการลำเลียงคนและสินค้าไปมาอยู่ระหว่างหมู่บ้านชาวทะเลต่างๆ ของจังหวัดตรังกับจังหวัดสตูล เป็นเรือที่มีกั้นแคบเปิดข้าง บางลำก็มีแต่หลังคาทำใบสำหรับขึ้นท้ายที่อาศัยของผู้โดยสาร ตามปกติมักจะบรรทุกสินค้าไว้บนหลังคาแล้ง และเรือ ๒๑-๒๓ ที่ใช้ออวนลาก จะปฏิบัติงานอยู่บริเวณนอกฝั่งจังหวัดสตูล

ในอ่าวไทย เรือ ๒๑-๒๓ จะใช้ประมงบริเวณอ่าวขนาดใหญ่ เรือสินค้า เรือโดยสาร และเรือลากอวน ต่างของเรือเหล่านี้บางลำก็มีใบพัดรอบ เรือที่ใช้ออวนลากขนาดใหญ่จะมีกั้นแบ่งออกเป็นสามห้อง มีกั้นต่างกระบอก และใช้ล่อน้ำมันปูพื้น ถ้าเป็นเรือโดยสาร

C1-T3



6 - Cylinder, 90 - Hp Daiya Diesel Powers C1-T3 Cargo/Passenger Vessel

เรือบรรทุกสินค้าและผู้โดยสาร ป ๑ - ๓ ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๖ สูบ โดย ชนิด ๖ สูบ ขนาด ๕๐ แรงม้า

The majority of C1-T3 in both the Andaman Sea and the Gulf are registered.

Propulsion

These coastal vessels are powered by 1- to 6-cylinder, 3- to 135-hp diesel inboard engines. While most of them are started manually, some of the larger boats have starters working from 24-volt batteries or air compressors. Up to 1,500 liters of fuel are carried on some, but usually the supply is less than 200 liters. Most C1-T3 carry a box of tools, and spare parts are found on most.

Operational Information

The majority of the passenger boats of this type in the Andaman Sea operate during daylight hours out of Kantang Port, Satul Port, Ko Luntayai, and Haad Sri Khao, transporting 8 to 20 passengers and miscellaneous small cargo between the coastal villages, even crossing the Malaysian border to Perlis. Round trips usually last from 3 to 6 hours, and most carry no provisions except drinking water.

ทั้งนี้ไม่ตกแต่จะไร่มากนัก เรือ ป๑-๓๓ มีที่ระวางบรรทุกหลายระวางและมีไฟปัดด้วยได้แก่เรือที่ใช้ควานเกาะเป็นส่วนใหญ่ และเรือที่ใช้กันอื่นเป็นส่วนน้อย เรือ ป๑-๓๓ ส่วนมากที่ปฏิบัติงานอยู่ทางทะเลอันดามัน และในอ่าวไทยเป็นเรือที่จดทะเบียนแล้ว

การจับปลาก่อน

เรือชายฝั่งเหล่านี้ใช้เครื่องยนต์ดีเซลติดกลางลำ ชนิด ๑ ถึง ๖ สูบ ขนาด ๓ ถึง ๑๓๕ แรงม้า โดยมากจะเริ่มเดินเครื่องด้วยมือ มีเรือขนาดใหญ่บางลำเริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า โดยใช้แบตเตอรี่ ๒๔ โวลต์ หรือใช้ลมอัด เรือบางลำมีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงได้ไม่เกิน ๑,๕๐๐ ลิตร แต่โดยทั่วไปจะจุน้อยกว่า ๒๐๐ ลิตร เรือ ป๑-๓๓ โดยมากจะมีที่บรรจุเครื่องมือทำประจําเรือ และชิ้นส่วนอะไหล่ที่พร้อมอยู่บ้าง

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

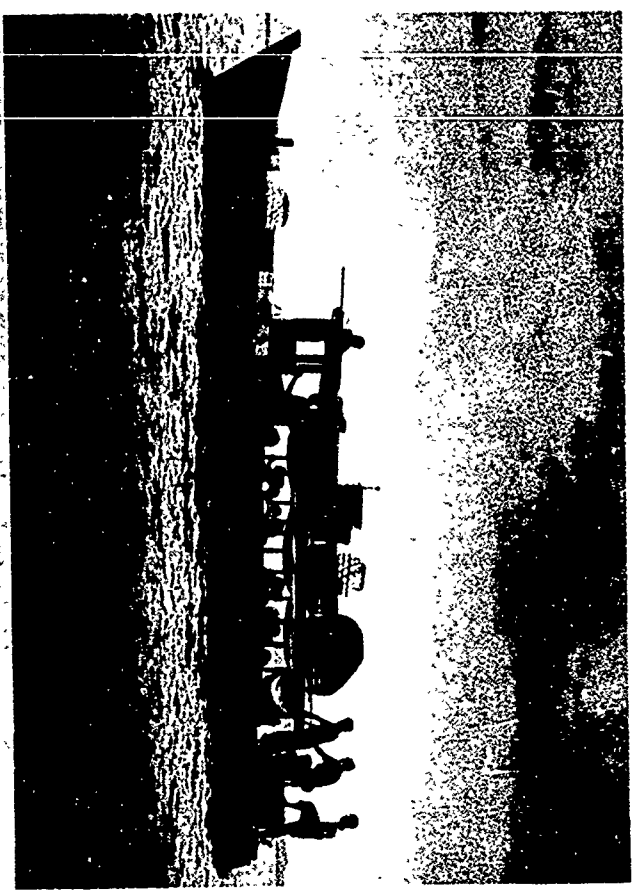
ในทะเลอันดามันสำหรับเรือชนิดนี้ที่ใช้เป็นเรือโดยสาร ส่วนมากจะแล่นรับส่งผู้โดยสารอยู่ตามบริเวณท่าเรือกันตัง ท่าเรือสตูล เกาะสันตปาใหญ่ และหาดทรายขาวเฉพาะในเวลากลางวัน บรรทุกผู้โดยสารได้ ๘ ถึง ๒๐ คน และสินค้ามีแต่สิ่งเล็กน้อย ๆ ในระหว่างมุ่งมุ่งมาชุกทะเลเกาะชายฝั่ง และยังคงข้ามเขตแดนมาเลเซียไปถึงรัฐปะลิส ทั้งเที่ยวไปและกลับจะใช้เวลา ๓ ถึง ๖ ชั่วโมง และเรือส่วนมากไม่มีเสบียงอาหารไปด้วย นอกจากที่รับประทาน

In the Gulf the cargo/passenger runs are somewhat longer, and as many as 85 passengers can be accommodated. Cargo includes staple foods, fuel oil, building materials, vehicles, whiskey, liquors, and sundries. Food is frequently prepared over a charcoal stove.

Towboats of this type may be owned by one of the Thai transportation companies. Home ports of these and the passenger boats are Klong Yai, Changwat Trad; Ko Sichang, Changwat Chon Buri; Tha Tong, Changwat Surat; Ban Don, Changwat Surat; and Pak Phum, Changwat Nakorn Sri Thammarat.

Trawlers leave Samut Songkram and Samut Sakhon in the morning to fish about 10 miles offshore. They return in the evening. Trawlers from Satul fish about 50 miles from Ko Adang and stay out for about 5 days. The catch of red snapper, bonito, hairtail, ponyfish, Spanish mackerel, sea shrimp, tongue sole, ray, chub mackerel, and swimming crab varies greatly in quantity with the size of the boat and the type of fishing gear used. The catch is preserved in ice.

C1-T3 Passenger Vessel Operating From Temalang to Perlis on the Malaysian Border in the Andaman Sea
เรือโดยสาร ปะ-๕๓ กำลังแล่นจากบ้านเตมาลังไปยังเมืองเปรีลี ทางชายแดนมาเลเซียในทะเลอันดามัน

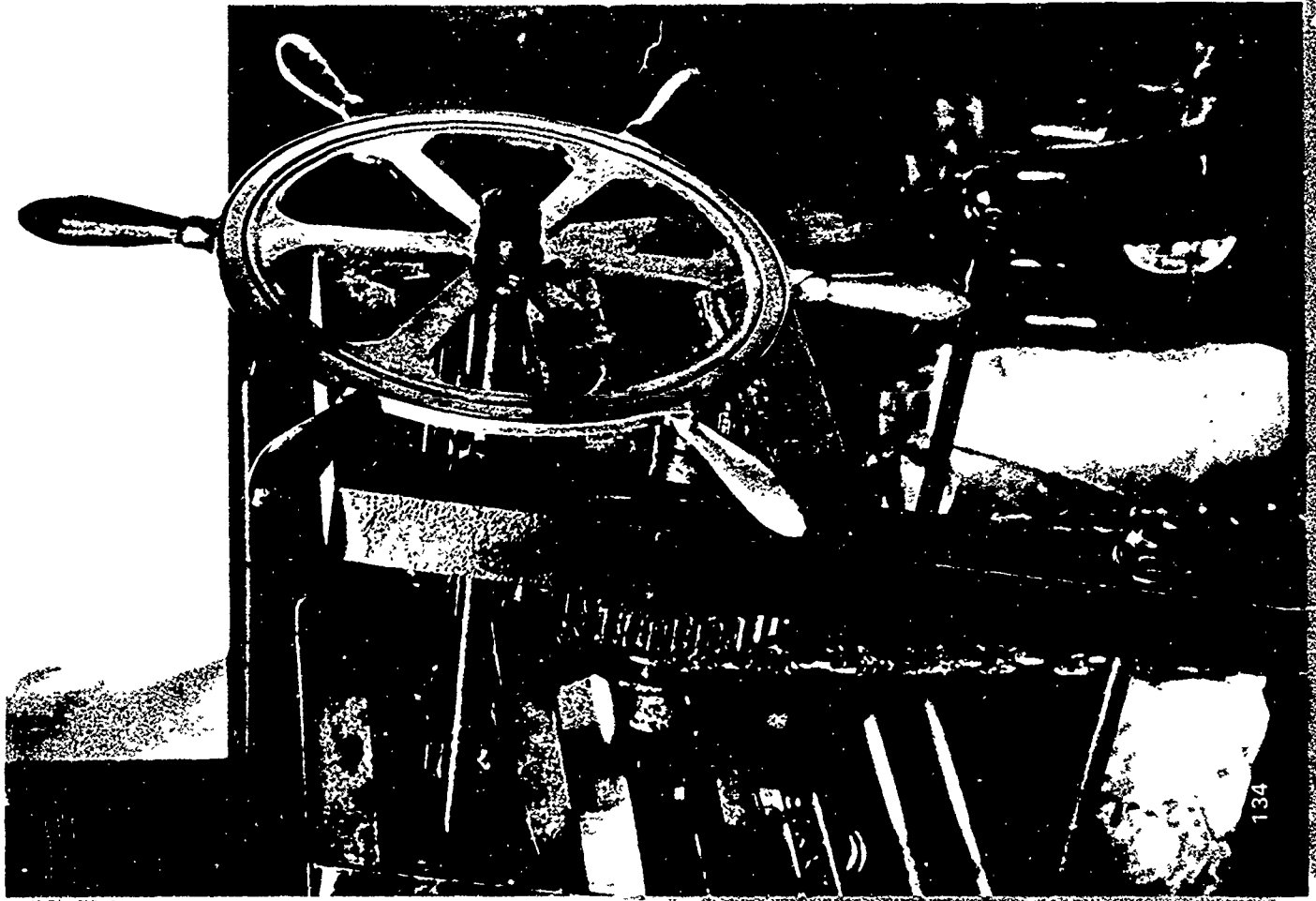


สำหรับในอ่าวไทยเรือที่ใช้บรรทุกสินค้าและผู้โดยสารจะเดินทางไกลกว่าและนานกว่าสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ ๘๕ คน สินค้าที่บรรทุกไปได้แก่อาหารที่ต่างๆ น้ำมันเชื้อเพลิงและเหล็กอื่น อุปกรณ์การก่อสร้าง ยานพาหนะ สุราและเครื่องดื่มของมาตลดองจนชนิดแตกต่างกัน และมักมุ่งหาอาหารกินในเรือโดยใช้เตาถ่าน

เรือชนิดนี้ที่ใช้เป็นเรือลากอูงอาจเป็นของบริษัทเล็กแต่บริษัทขนาดใหญ่ของไททีได้ ทำออกพักของเรือเหล่านี้และผู้โดยสาร อยู่ที่บ้านคลองใหญ่ จังหวัดตราด เกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี ตำบลท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี (บ้านดอน) และตำบลปากพูน จังหวัดนครศรีธรรมราช

เรือที่ใช้ขนถ่ายของออกจากรัฐสมุทรสงคราม และจังหวัดสมุทรสาครในตอนเช้าเพื่อขับปลาน้ำจืดในบริเวณห่างจากฝั่ง ๑๐ ไมล์และกอบตอมนั้น เรือที่ใช้ขนถ่ายจากจังหวัดสตูลจะขับปลาน้ำจืดในบริเวณห่างจากเกาะอ่าวตังประมาณ ๕๐ ไมล์ และอยู่ในทะเลประมาณ ๕ วัน สัตว์ทะเลที่จับได้มี ปลากระพงแดง ปลาดู ปลาทาบเงิน ปลาน้ำเงิน ปลาอินทรี กุ้ง ปลาฉลาม ปลากระเบน ปลาทุ และปูน้ำ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับชนิดของเรือ และเครื่องมือที่ใช้ สัตว์ทะเลที่จับได้จะเก็บรักษาไว้ด้วยการแช่น้ำแข็ง





Equipment

A single lantern, a hand-operated pump, and ground tackle consisting of a metal anchor attached to a 20- to 40-m cable constitute the equipment carried by most of the Andaman Sea passenger boats.

Radio receivers are found on only a few C1-T3, and none has transmitting equipment. The trawlers in the Andaman Sea and the larger Gulf craft have compasses but no other navigational equipment. They usually have 1 or 2 centrifugal bilge pumps. The trawlers have reels for bringing in the nets and either hand-operated or powered cranes capable of lifting up to 1 ton.

Three or four electric running lights are usually carried on the Gulf boats and the Andaman Sea trawlers. They also carry a floodlight. Ground tackle consists of a metal anchor attached to a cable of about 100 m. Safety equipment is found only on the trawlers and consists of a life buoy or life jackets.

เครื่องอุปโภค

เรือโดยสารทางทะเลอันดามันจะมีโคมไฟรัวหนึ่งดวง สุนัขยกหนึ่งเครื่อง และสมอโลหะหนึ่งตัว หนักสองขา ๒๐ ถึง ๔๐ ม.

เรือ ๒-๓-๔ เพียงไม่กี่ลำที่มีเครื่องรับวิทยุ แต่เครื่องส่งไม่มี เรือที่ใช้เวลาลากทางทะเลอันดามัน และเรือขนานตึกใหญ่ในอ่าวไทยจะมีเข็มทิศใช้ แต่อุปกรณ์ทะเลอื่น ๆ ไม่มี เรือเหล่านี้มักจะมีสูบลอยถัง ๑ หรือ ๒ เครื่อง เพื่อใช้สูบล้นห้องเรือ เรือที่ใช้เวลาลากทะเลอันดามันจะมีเครื่องเรือลวดไว้สำหรับดึงอวนเก็บ และมีคันเบ็ดที่ใช้กับก้านอวนมวน หรือเครื่องขมดื่ สามารถยกของได้หนักไม่เกิน ๑ ตัน

บรรดาเรือต่างๆ ในอ่าวไทยและเรือที่ใช้เวลาลากทางทะเลอันดามัน มักจะมีไฟเรือเดินที่ใช้ไฟฟ้า ๓ หรือ ๔ ดวง และมีโคมฉายด้วยอีกดวงหนึ่ง ใช้ส่องอโกลหะหนึ่ง มีสายสมอยาวประมาณ ๑๐๐ ม. เทพารเรือที่ใช้เวลาลากก้านเบ็ดจึงจะมีเครื่องช่วยชีวิตประจําเรือได้แก่แวงชูชุกหรือเตอชูชุก

Crew

Crews of the Andaman Sea passenger boats consist of 1 to 3. Other C1-T3 have crews of 3 to 9. Most of the crew have had very little formal education, but others have completed as much as 7 years of schooling. Some of the owners of the cargo boats are Chinese businessmen.

Military Potential

The smaller C1-T3 are limited to coastal waters and are not very seaworthy. On the Andaman Sea coast boats of this type make regular trips across international borders between Satul and Perlis. The trawlers from Satul can be at sea for several days. In the Gulf the larger C1-T3 could transport illicit cargo—quite openly in the case of those known to transport vehicles and liquids regularly.

คนประจำเรือ

เรือ ป๑-๓๓ ที่ขึ้นเรือโดยสารทางทะเลอันดามันจะใช้คนประจำเรือ ๑ ถึง ๓ คน ส่วนเรืออื่น ๆ ใช้ ๓ ถึง ๙ คน คนประจำเรือส่วนมากมีความรู้ชั้นประถมศึกษา ๔ ส่วนที่เหลือมีกึ่งสำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษา และเจ้าของเรือสินค้าบางลำเป็นชาวพม่าหรือชาวจีน

ศักยภาพทางการทหาร

เรือ ป๑-๓๓ ขนาดเล็กมีข้อจำกัดอยู่ที่ว่าสามารถแล่นได้แต่เพียงในน่านน้ำใกล้ ๆ ฝั่งและออกทะเลไม่ได้เร็วดี มีเรือประเภทนี้ทางทะเลอันดามันหลายลำแต่ขีปนาวุธติดแต่ไปมาระหว่างจังหวัดสตูลกับรัฐเปลิส (สหพันธรัฐมาเลเซีย) เป็นประจำอยู่เสมอ เรือที่ใช้วางลากจูงทางทะเลสามารถอยู่ในทะเลได้เป็นเวลานานหลาย ๆ วัน ส่วนในอ่าวไทยเรือ ป๑-๓๓ ขนาดใหญ่จะสามารถใช้ลำเลียงสินค้าต่าง ๆ ได้ สินค้าบรรทุกอยู่เป็นประจำโดยปกติแยกทำการค้าได้แก่ขนพริกและสินค้าที่เป็นของเหลว

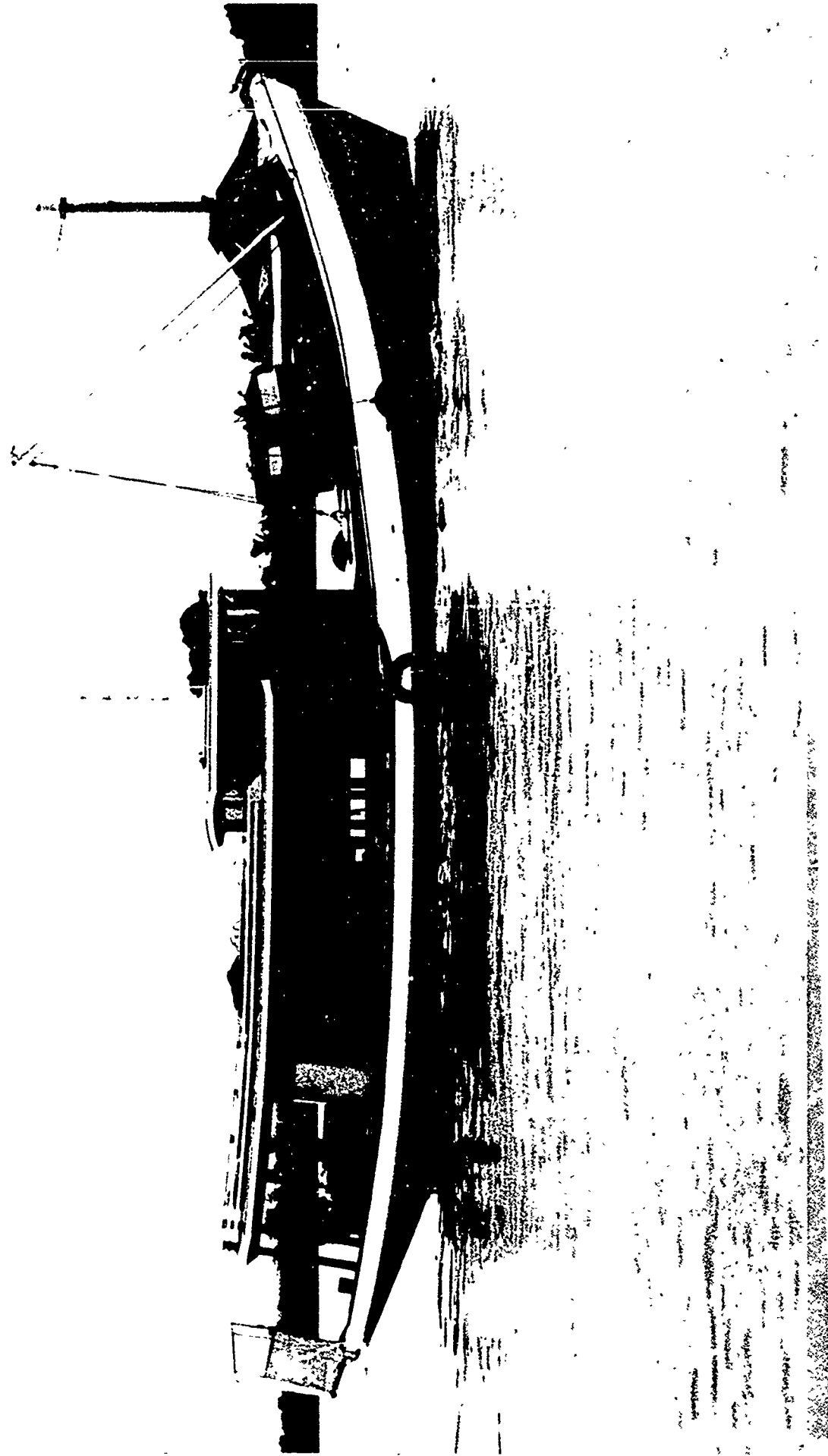
Bow and Stern Views of C1-T3 Passenger/Cargo Vessel. This Vessel Usually Carries 20 Passengers
ภาพหัวเรือและท้ายเรือโดยสาร/สินค้า ป๑-๓๓ ตามปกติเรือนี้บรรทุกผู้โดยสารได้ ๒๐ คน



C1-T3

Large C1 - T3 Cargo Vessels Are Capable of Carrying Jeeps and Other Military Equipment

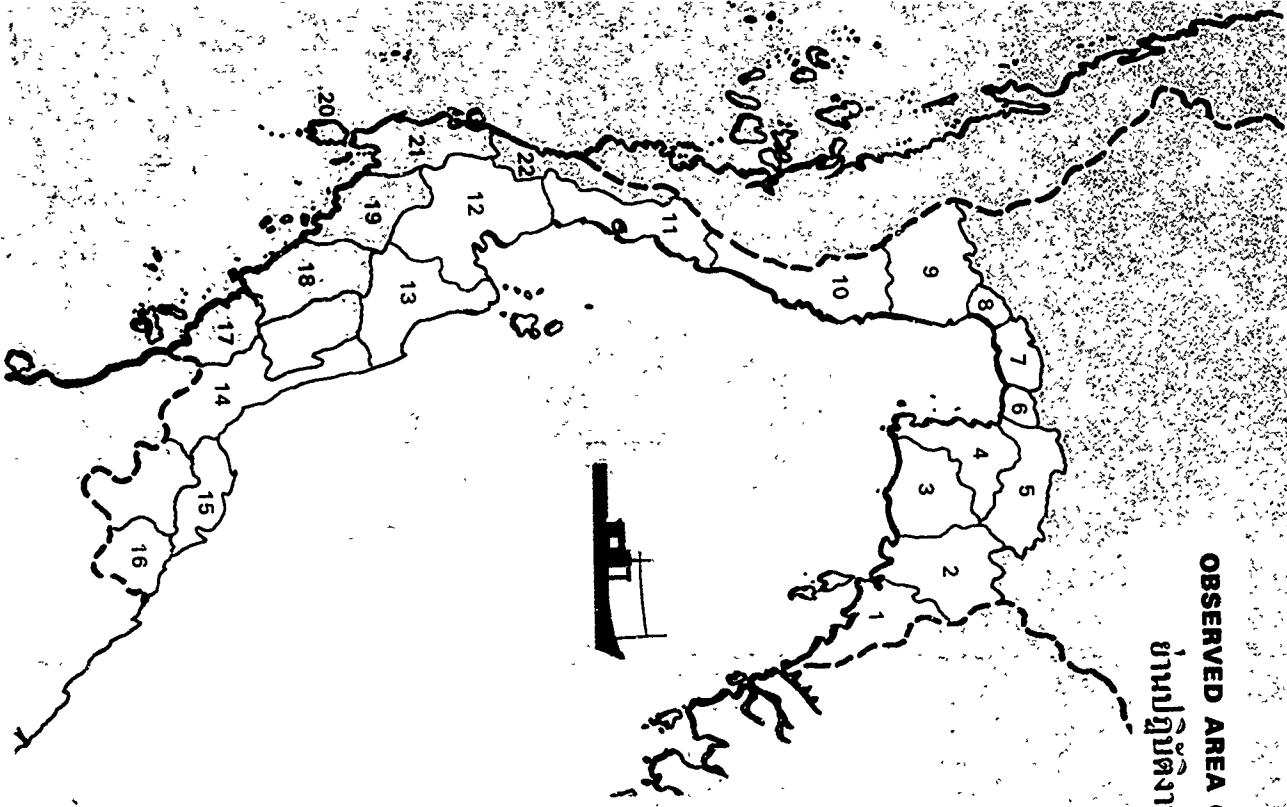
เรือสินค้า ป.๑-๕๓ ขนาดใหญ่สามารถบรรทุกจипและอุปกรณ์ทางทหารได้



CLASS 1 - TYPE 4

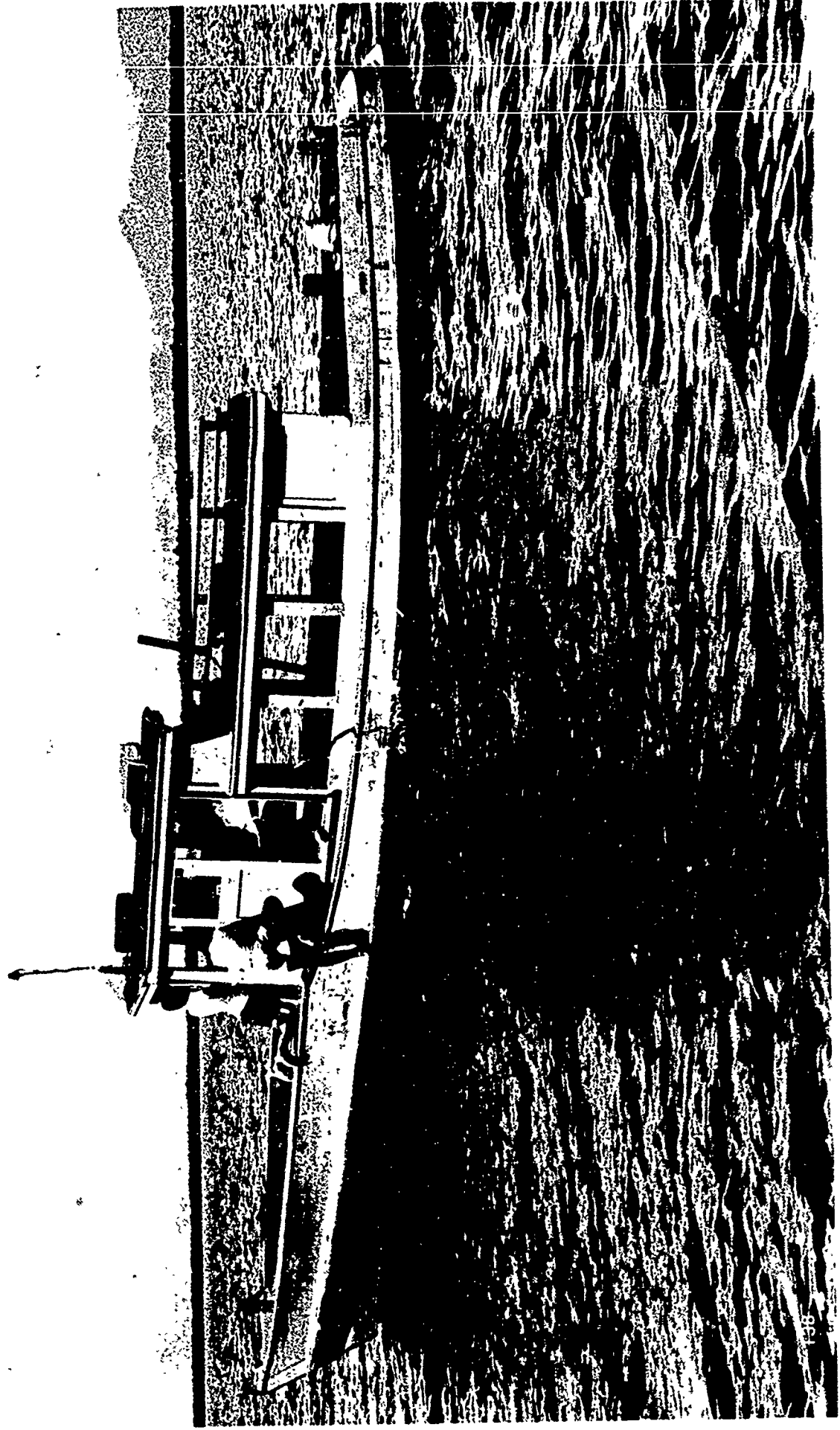
OBSERVED AREA OF OPERATION

ย่านปฏิบัติงานทอพบต้น

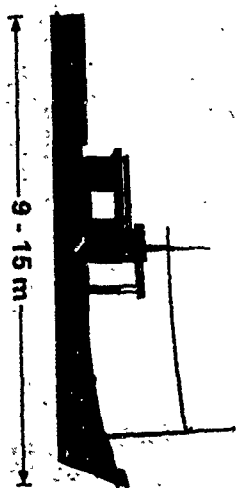
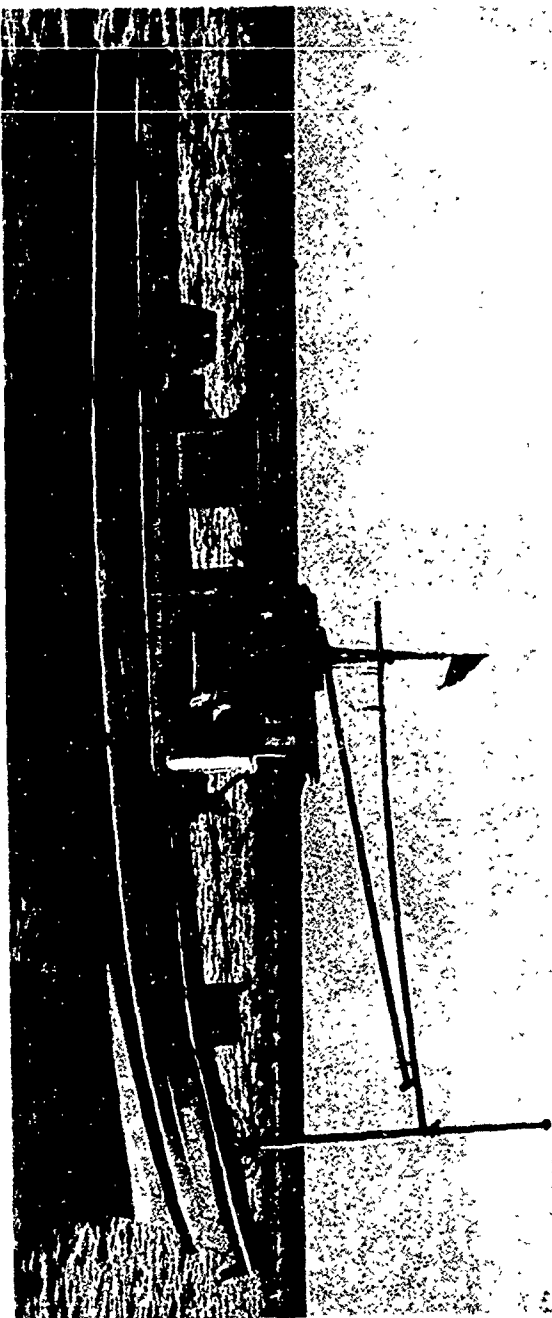


- | | |
|----------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Trat
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Patani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satul
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phraachuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

C1-T4



C1-T4



C1-T4		TYPE		FISHING/TOW	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
9 - 15 m	1.5 - 3.5 m	2 - 25	1 - 17	1 diesel engine	
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY		
0.5 - 1.5 m	Gulf	50%	1%		
RECOGNITION FEATURES		TYPE OF CATCH / CARGO			
High bow, low overhanging stern. Straight, extended stem. Rubbing stake. High cabin amidships		Sea shrimp and a wide variety of other fish			

General Information

C1-T4 coastal vessels are scattered throughout the Gulf. Samut Sakhon is the home port of the largest number of these craft, most of which are trawlers of various types operating near the mouth of the Tachin River. Some operate from Samut Prakan and are gone for six months fishing near Ko Samui and Ko Phangan.

The forward section of the cabin is the wheelhouse. The after section houses quarters for the crew and the engine room. The roof provides stowage space. These boats are almost all decked and have one or two square hatches. Some have up to 3 watertight fish-stowage compartments.

ป ๑-๕๔

ใช้งาน

ประมง/ลากอวน

ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินเมตร	กินหนัก	การขับเคลื่อน	ผู้ผลิต
๕-๑๕ M.	๑.๕-๓.๕ M.	๒-๒๕	๑-๑๗	๑ เครื่อง	๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ทำงานในบริเวณ	พบที่ประเภทนี้	พบที่ชนิดนี้	พบที่ชนิดนี้	
๐.๕-๑.๕ M.	อ่าวไทย	๕๐%	๑%		
ลักษณะการจำ	หัวเรือสูง	ท้ายเรือต่ำ	ความกว้างลำ	ความยาวลำ	ชนิดลำตัวและชนิด/กินน้ำ
	มีราโบนและตั้งกลางลำสูง				กึ่งทะเล และปลาทะเลชนิด

ข่าวสารทั่วไป

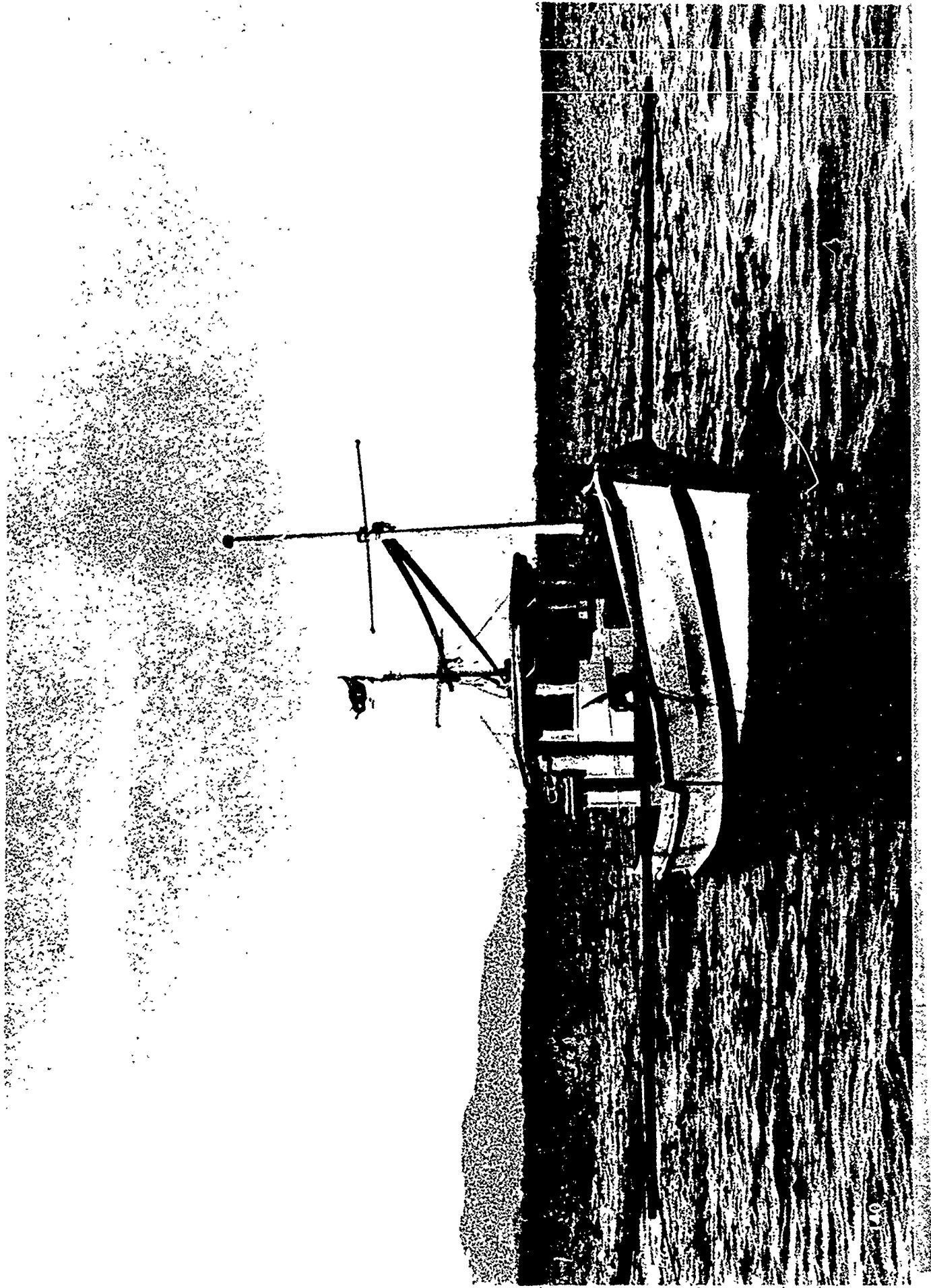
เรือชายฝั่ง ป ๑-๕๔ มีกระจัดกระจายอยู่ทั่วไปในอ่าวไทย ที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร นับเป็นท่าจอดพักที่เรือประเภทชนิดนี้มากที่สุด และเรือส่วนมากทำการประมงด้วยอวน จากชนิดต่างๆ อยู่กับบริเวณปากแม่น้ำท่าจีน มีบางลำเป็นเรือจากจังหวัดสมุทรปราการ ไม่ทำการประมงที่บริเวณใกล้ๆ เกาะสมุย และเกาะพะงันเป็นเวลานานถึงหกเดือน

เก็บตอนหน้าเป็นห้องต่อท้าย ส่วนตอนหลังเป็นที่พักอาศัยของลูกเรือ และเป็นที่จอดเรือ ส่วนหลังคาทำเป็นพื้นที่วางสิ่งของ เรือเหล่านี้มีคอกที่กั้นคอกคอกต่ำ และมีระวางบรรทุกที่มีฝาปิดรับที่หลังของตู้รับจำนวนหนึ่งหรือสองระวาง เรือบางลำก็จะมีระวางบรรทุกปลาซึ่งฝาปิดรับได้ถึง ๓ ระวาง

C1-T4

C1-T4 Beam Trawler Pulling Nets From Spread Booms

เรือ ป.๑-๕ ที่ใช้อวนลากตามถ้ำกำลังลากอวนด้วยคานที่ยื่นออกไปข้างเรือ



Almost all C1-T4 are registered, and most of them fly the Thai flag.

Propulsion

C1-T4 coastal vessels are powered by 1- to 6-cylinder inboard diesel engines of up to 120 hp. About half have electric starters. Fuel reserves are up to 1,200 liters, but most carry about 200 liters. Spare parts such as packing, injectors, and springs are sometimes carried. A tool box is customary.

Operational Information

Most of the C1-T4 fishing vessels leave home port in the morning and return the evening of the same day. They trawl with up to five nets and bring back a catch of 20 to 40 kg of sea shrimp and miscellaneous fish, usually preserved in ice.

Pair trawlers go out for a week at a time, moving from one fishing area to another, and catch 1,000 to 3,000 kg of a wide variety of fish types daily. The catch is preserved in ice.

Gill netters are day fishers and catch up to 1,000 kg of bonito and Spanish mackerel per day.

Provisions are carried for the round trip, except in the case of trawlers, which are away from home port for 6 months. Food is usually cooked on board, and the supplies carried are supplemented with fresh fish.

Some C1-T4 are employed by an iron-mining company at Tha. Sala to tow loaded barges out to a large cargo ship anchored in the Gulf.

เรือ ป๑-๗๔ เกือบทุกลำได้จดทะเบียนแล้ว และส่วนมากจะตั้งธงไทย

การขับเคลื่อน

เรือชายฝั่ง ป๑-๗๔ ใช้เครื่องยนต์ดีเซลติดกลางลำ ชนิด ๑ ถึง ๖ สูบ ขนาดไม่เกิน ๑๒๐ แรงม้า จำนวนประมาณครึ่งหนึ่งที่เริ่มเดินเครื่องด้วยโซ่โซ่ที่ ความจุน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน ๓,๒๐๐ ลิตร แต่ส่วนมากจะจุประมาณ ๒๐๐ ลิตร ส่วนส่วนที่เหลือเป็นต้นว่า ปะเก็น ตู้ดูดน้ำมันเชื้อเพลิง และสปริงเหล่านี้ เรือบางลำก็มีโซ่โซ่ ส่วนหนึ่งเครื่องจะอยู่ชั้นน้ประจําทุกลำ

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือประมง ป๑-๗๔ ส่วนมากจะออกจากท่าจอดพักในตอนเช้า และกลับตอนเย็น

วันเดียวกัน เรือเหล่านี้จะใช้เวลานอกไม่เกิน ๕ ปาก ปริมาณที่จับได้ ๒๐ ถึง ๔๐ กก. มี กุ้งทะเล และปลาขนาดเล็กซึ่งมักจะเก็บรักษาด้วยน้ำแข็ง

เรือที่ใช้เวลานอกเรือคู่ (เรือลากสองลำ) ออกไปคราวหนึ่งใช้เวลาหนึ่งถึงสี่ชั่วโมง จะปฏิบัติงานนอกเข่านประมงแห่งหนึ่งไปชั่วย่อหนึ่ง สามารถจับปลาขนาดได้วัน ละ ๑,๐๐๐ ถึง ๓,๐๐๐ กก. และเก็บรักษาปลาด้วยน้ำแข็ง

เรือที่ใช้เวลาติดตามจะออกไปปฏิบัติงานในเวลากลางวัน และจับปลาโอ ปลาอินทรี ได้วันละไม่เกิน ๑,๐๐๐ กก.

เสบียงอาหารก็จะเตรียมไปเฉพาะสำหรับเที่ยวหนึ่งๆ นอกจากเรือที่ใช้เวลานอก ซึ่งต้องออกไปเป็นเวลานานถึง ๖ เดือน การจัดหาอาหารกระทำกันในเรือโดยใช้เสบียง ที่เตรียมไปและปลาที่จับได้

มีเรือ ป๑-๗๔ บางลำรับจ้างลากจูงเรือท่องเที่ยวแบบบรรทุกแต่เหล็กของบริษัทหนึ่งหรือ สองที่นอกท่าศาลา จังหวัดนครศรีธรรมราช ไปฝั่งซึ่งเรือสินค้าขนาดใหญ่ซึ่งจอดทอดสมอ อยู่นอกฝั่งในอ่าวไทย

This C1-T4 Towboat Operates With a 3-Man Crew out of Tha Sala เรือลากจูง ป๑-๗๔ ลำนี้ ใช้คนประจำเรือ ๓ คน กำลังแล่นออกจากท่าศาลา



C1-T4



Five Trawl Nets Are Used by This C1 - T4 Fisher. The Catch Is Packed in the Hold Forward of the Cabin

เรือประมง ป.๑-๓๔ ดำน้ำ ใช้ควมลากหีบปาก สัตว์ทะเลจับได้ใส่ไว้ใน
ระวางหน้ากั๋ง

Equipment

Cranes are not common on C1-T4 coastal vessels, but many use a hand-operated winch to bring in the nets. A few have transistor radio receivers, but none has transmitting equipment. Almost all C1-T4 carry magnetic compasses but no other navigational aids. There is usually one metal anchor attached to a cable up to 200 m in length.

Though some of these boats have only one lantern, the majority have 3 electric running lights. A portable floodlight is not unusual. Life jackets are sometimes carried, but floats for the fishing nets or an empty oil drum are also used in an emergency.

Crew

The crew ranges in number from 1 to 7 but usually numbers 5. Some of the crew may have had up to 7 years of education.

Military Potential

Basically the C1-T4 has the military potential of the C1-T1: enclosed hull, large cabin, and found throughout the Gulf. However, they are among the smaller and slower of the Class 1 boats, and only a few go any distance from shore.

เครื่องอุปกรณ์

เรือชายฝั่ง ป๑-๕๔ ไม่ค่อยมีเครื่องมือของ แต่ก็มีอยู่หลายลำที่ใช้ขวานมือเพื่อลากอวน เรือเพียงไม่กี่ลำที่กักขังเรือขลุ่ยแต่ไม่ใช้เครื่องตั้ง เรือ ป๑-๕๔ เกือบทุกลำมีขลุ่ย แต่ไม่ใช้อุปกรณ์การเดินเรือชนิดอื่น ๆ และมักใช้สมอโลหะหนักตัวสายสมอยาวไม่เกิน ๒๐๐ ม.

เรือส่วนมากมีไฟเรือเดินที่ไฟฟ้า ๓ ดวง แต่บางลำก็มีเพียงโคมหรือดวงเดียว โคมฉายชนิดหัวได้ใช้กันอยู่โดยทั่วไป สำหรับเรือขลุ่ยบางลำก็มีไฟฉาย สำหรับในการนำลูกเรือที่จะใช้ทุ่นลอบของอวนหรือตั้งน้ำมันแต่ถ้า

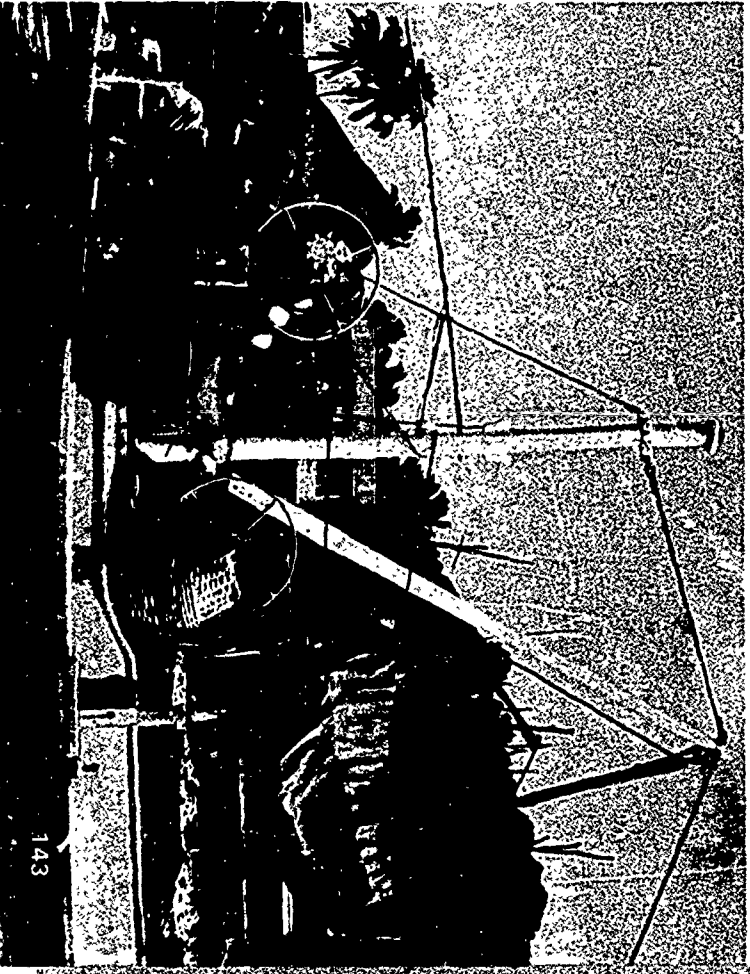
คนประจำเรือ

จำนวนคนประจำเรือมีตั้งแต่ ๑ ถึง ๗ คน แต่โดยปกติจะมี ๕ คน และบางคนมีการศึกษาอย่างสูงไม่กินเงินเดือนปีที่ ๑

ศักยภาพทางการ

เรือ ป๑-๕๔ มีศักยภาพทางการโดยทั่วไป เช่นเดียวกับเรือ ป๑-๕๑ ตัวเรือมีคานพับได้ เก่งกว้างใหญ่ และระบอบที่มันได้ทำให้ไทย อย่างไรก็ตามเรือเหล่านี้จัดว่าเป็นเรือขนาดเล็ก และมีความเร็วต่ำกว่าเรือในประเภทที่ ๑ ด้วยกัน และมีอยู่เพียงไม่กี่ลำที่กักขังสามารถออกห่างฝั่งได้ในระยะไกล ๆ

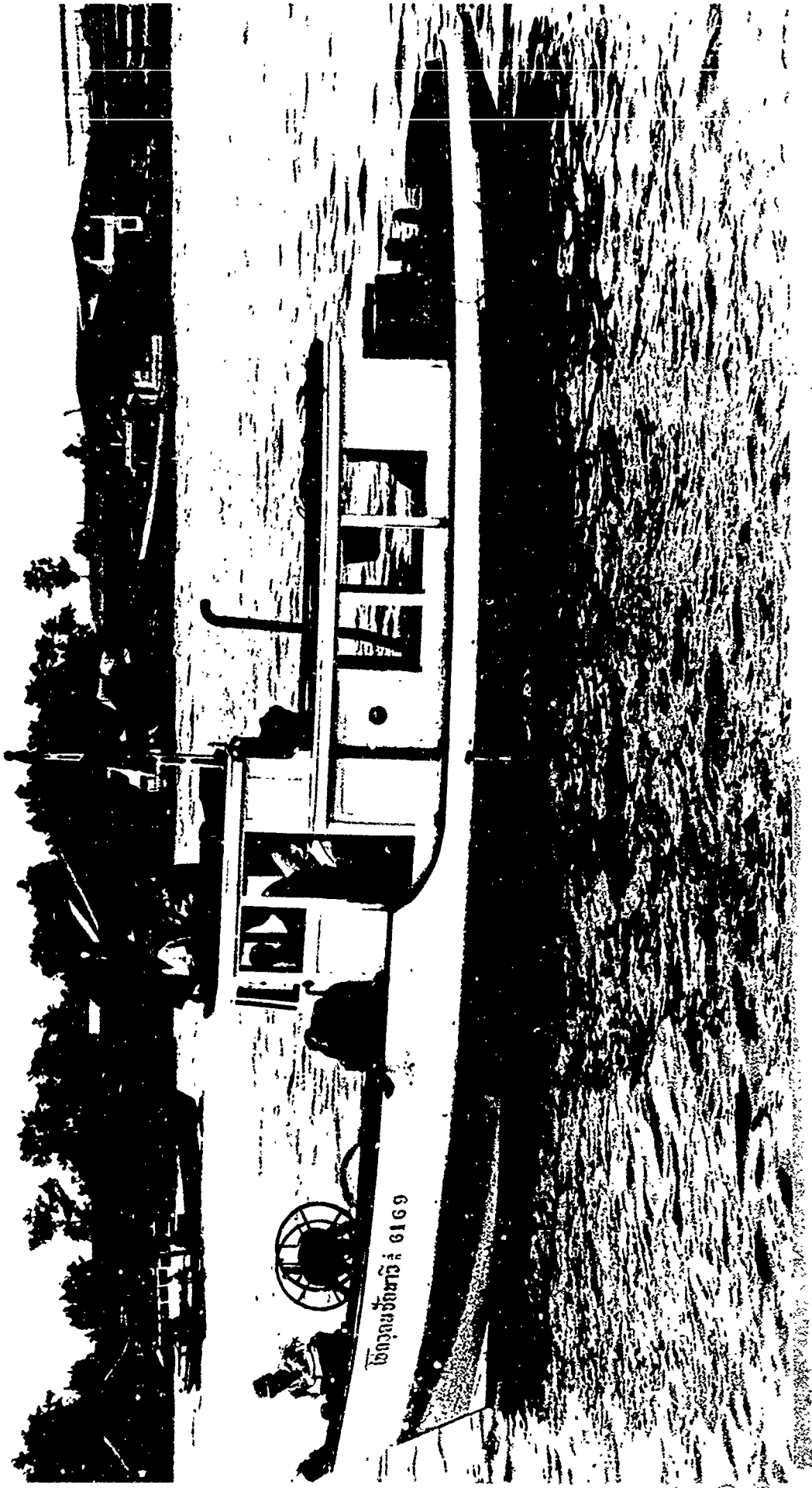
Otterboards Stowed Aft on C1-T4 Trawler. Catch of Sea Shrimp in Baskets on Deck Ready for Offloading



C1-T4

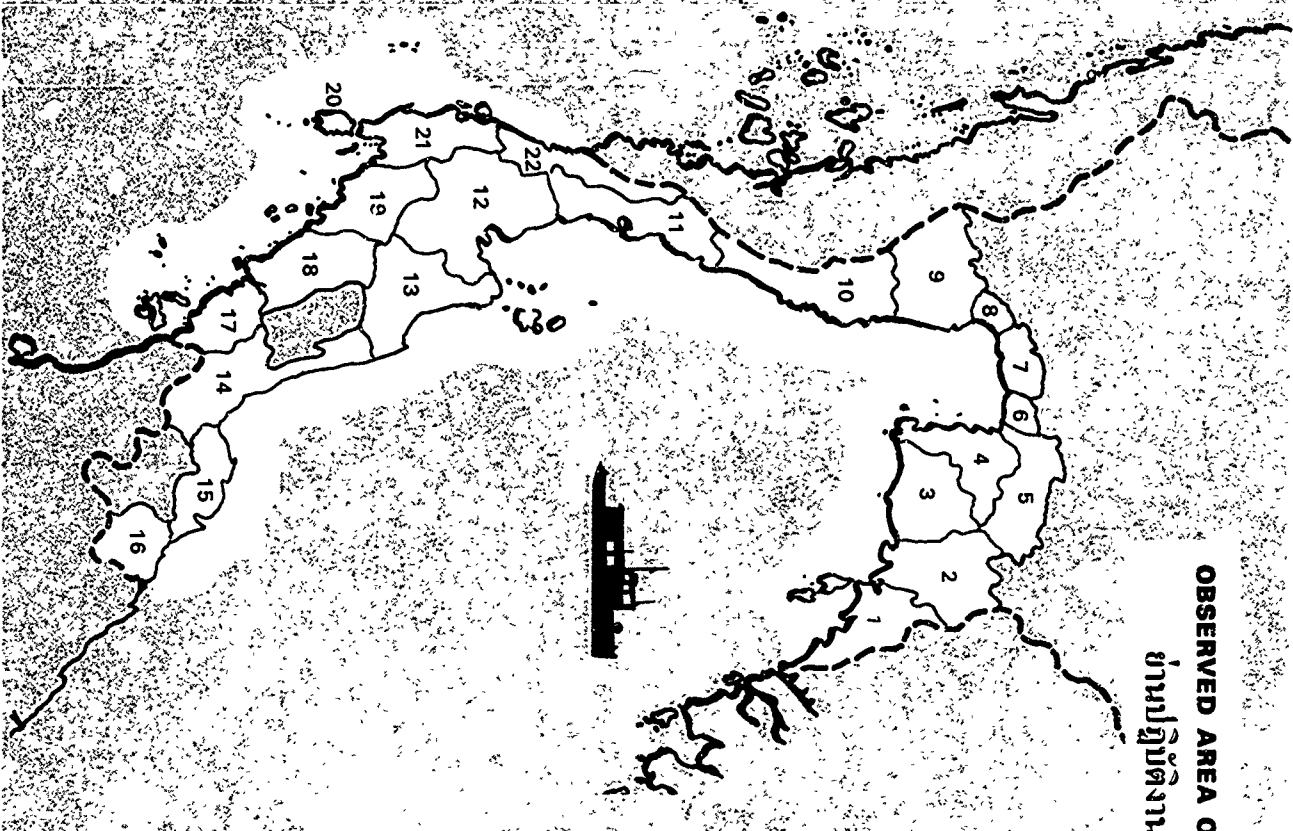
This C1 - T4 Joins With a Sister Ship in Pair Trawling

เรือ ป๑-๕๔ ดำน้ำใช้เป็นเรืออวนลากเรือคู่ร่วมกับเรืออีกลำหนึ่ง



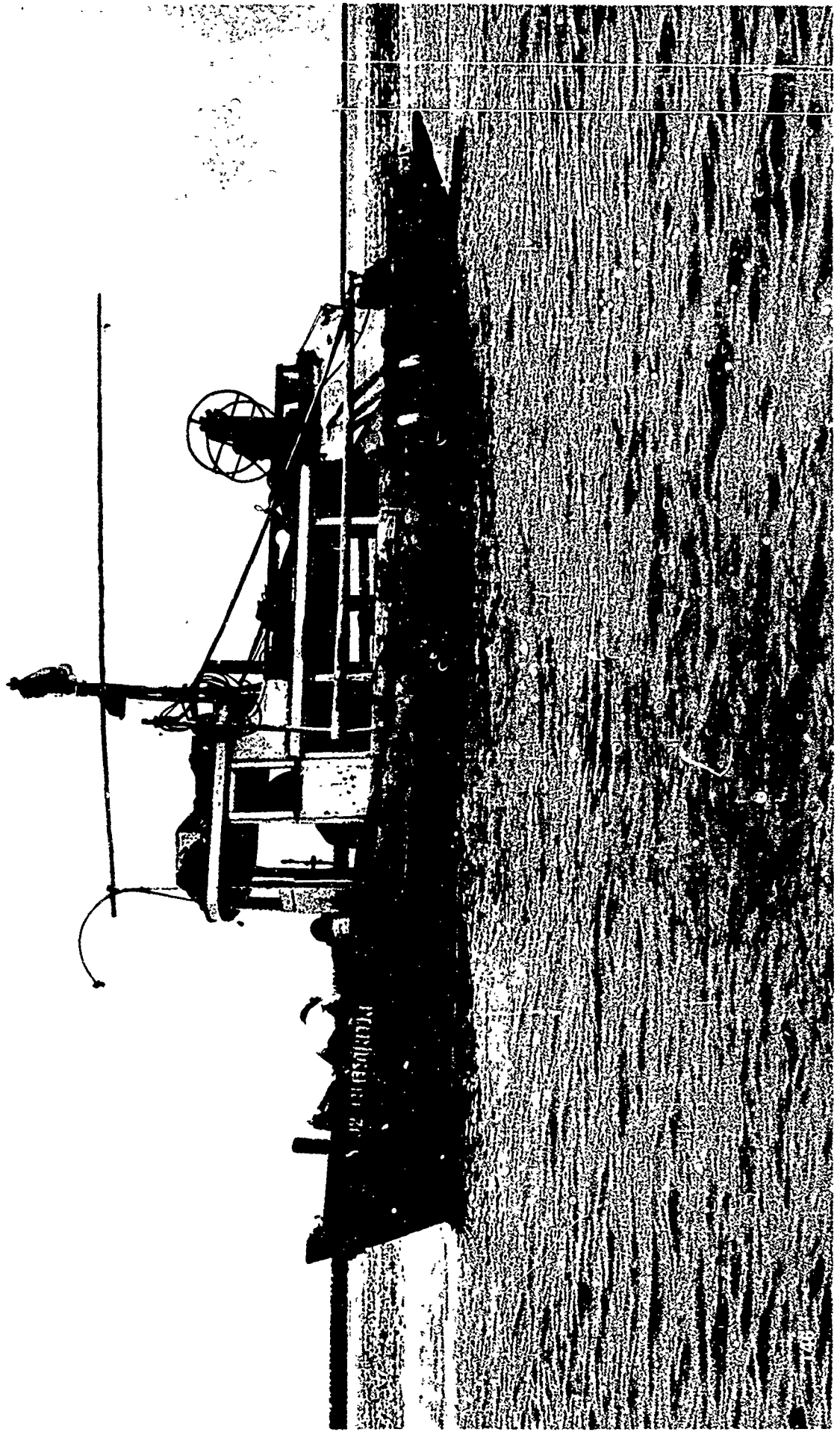
CLASS 1 - TYPE 6

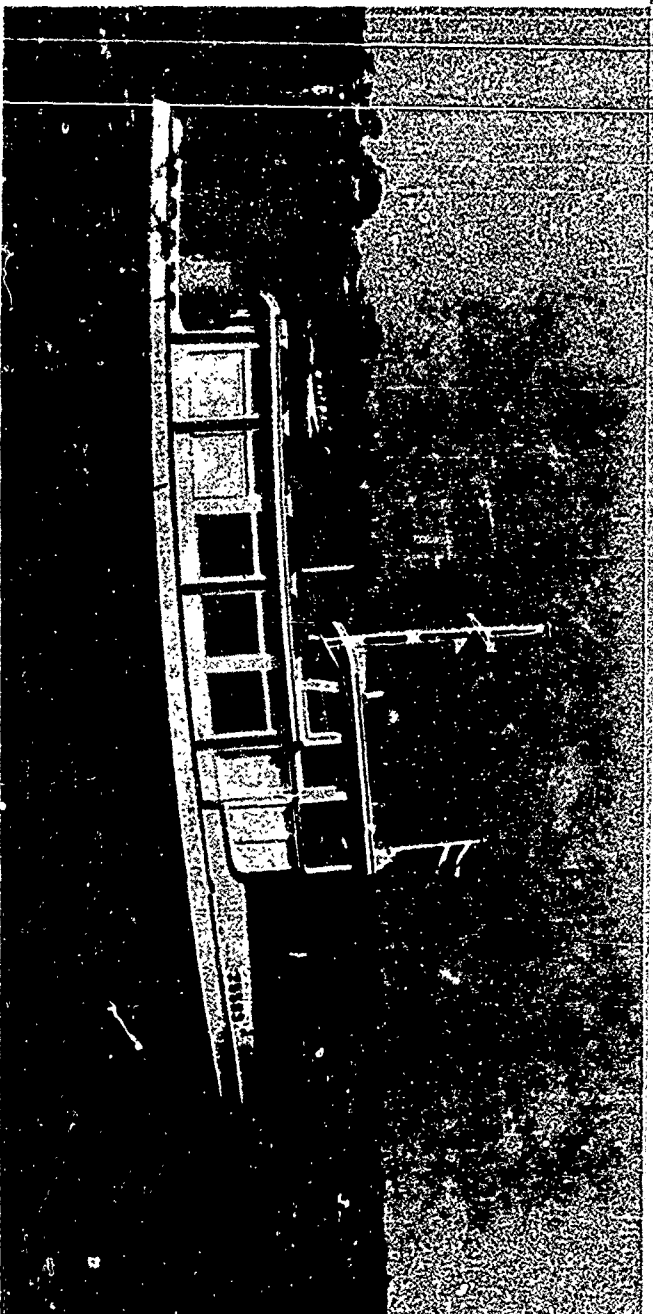
OBSERVED AREA OF OPERATION ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น



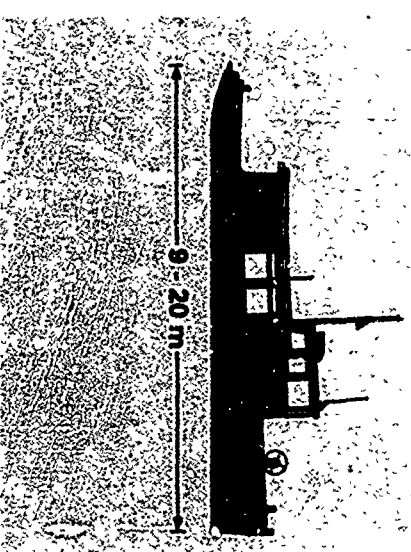
- | | |
|----------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Trat
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satul
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Kabi Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phraachuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

C1-T6





C1-T6



C1-T6		TYPE			ALL-PURPOSE				
LOA	9 - 20 m	BEAM	2 - 4 m	GROSS TONS	2 - 21	NET TONS	1 - 14	PROPELSION	1 diesel engine
DRAFT	0.6 - 1.4 m	OPERATING AREA	Gulf and Andaman Sea		CLASS FREQUENCY	50%	TYPE FREQUENCY	2%	
RECOGNITION FEATURES	High bow, low overhanging stern. Straight, extended stern. Rubbing strake. Long cabin amidships			TYPE OF CATCH / CARGO	Varied				

General Information

C1-T6 vessels carry two varieties of long cabins amidships. On those boats carrying passengers and cargo the cabin is usually a one-deck, single compartment with open sides. In inclement weather canvas is used to enclose the area. The Department of State Railways operates C1-T6 boats at Samut Songkram with the engine amidships in the cabins, thus dividing the passenger area into two compartments.

Those boats which are primarily towboats usually carry a cabin in which the section forward is higher than the after sector. In the case of trawlers, hand-operated reels for bringing in the nets frequently are mounted on the bow or on the cabin top. Most of the trawlers are found in the upper part of the Gulf. The C1-T6 in the Andaman Sea are all open-cabin passenger boats. The

๒๑-๕๖		ใช้งาน			สำรวจ			
ความยาวตลอดลำ	๕-๒๐ ม.	ความกว้างสุด	๒-๔ ม.	กินน้ำ	๑-๑๔	การขับเคลื่อน	ตัวจักร ๑ เครื่อง	
กินน้ำลึก	๐.๖-๑.๔ ม.	เขตปฏิบัติงาน	อ่าวไทย และทะเลอันดามัน		พบเรือประเภทนี้	๕๐%	พบเรือชนิดนี้	๒%
ลักษณะลำ	หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำ ออกไป ทวนหัวตรงขึ้นเขมมา			ชนิดลำที่ระแวกจับได้/ลำลำ	นานชนิด			

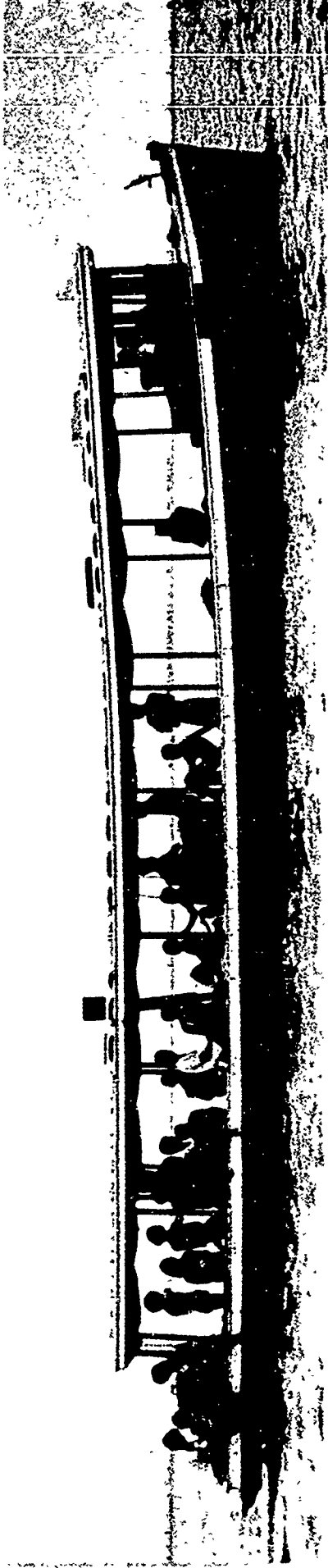
ข่าวสารทั่วไป

เรือ ๒๑-๕๖ มีลักษณะลำยาวลำท้ายตั้งกันอยู่สองแบบคือ แบบหนึ่งเป็นเรือบรรทุกสินค้าและผู้โดยสารตามปกติกับมีอยู่ขบวนตามลำน้ำเดียวกัน และทำเป็นห้องเดี่ยว ช่าง ๆ เบ็ด มีฝาใบซึ่งข้างเรือป้องกันแดดและฝน ส่วนเรือขององค์กรรถไฟที่จังหวัดสมุทรสงคราม ซึ่งเป็นเรือนำเที่ยวแบบตัวเรือน กายในถิ่นเมืองขอมเขตตตตจวกลางลำ ที่ได้รับใช้โดยสาร จึงแบ่งออกเป็นสองตอนคือ ตอนหัวเรือ และตอนท้ายเรือ

เรือที่ขึ้นเรือจากกรุงเทพมหานครว่าตอนท้าย สำหรับเรือที่ใช้บริเวณปากน้ำจะขึ้นเรือหรือลงเรือตามบันไดช่วยขึ้นตัวเรือนเรือ รมช้อกรเรือลงจะขึ้นเรือไว้ที่หัวเรือหรือบนหลังคาเรือ เรือที่ใช้บริเวณปากน้ำจะขึ้นเรือได้ในบริเวณลำน้ำอ่าวไทย ส่วนเรือ ๒๑-๕๖ ทางทะเลอันดามันขึ้นเรือโดยสารที่ปากน้ำจึงขึ้น ส่วนมากจะใช้รับส่ง

C1-T6

1. Most C1 - T6 Passenger Vessels Have Long Open Cabins
 2. Trawler With Two-Section Cabin Typical of C1-T6 Trawlers and Towboats
๑. เรือโดยสาร ป๑-ช๖ ส่วนมากมีห้องยาวเปิดข้าง
๒. เรือวนลากมีห้องสองตอนเหมือนกับเรือ ป๑-ช๖ ทั่วๆ ไปที่ใช้เป็นทั้งเรือวนลากและเรือลากอูง



majority carry passengers in the Kantang and Satul areas. On some no seats are provided, and the passengers sit on the gunwale or deck.

One of these boats is reported to have been converted from a river steamboat. The fishing boats have up to 3 hatches.

C1-T6 are almost always registered. The majority fly the Thai flag.

Propulsion

The C1-T6 coastal vessels are powered by 1- to 6-cylinder diesel engines having up to 120 hp. The majority are started either manually or electrically—however, air-pressure starters are also used. Between 60 and 200 liters of fuel are usually carried, but this amount may run as high as 800 liters.

A few of these craft carry spare pistons and packing. Emergency gear is usually limited to tools.

ผู้โดยสารอยู่ระหว่างอำเภอกันตัง (จังหวัดตรัง) กับจังหวัดสตูล เรือบางลำไม่มีที่นั่ง ผู้โดยสารต้องนั่งบนกราบเรือหรือบนพื้นดาดฟ้า

เก้าอี้ทำบนเรือเหล่านี้มีอยู่ลำหนึ่งได้ตัดแปลงมาจากเรือกลไฟที่ใช้ในแม่น้ำ เรือทำการประมงจะมีไม้ใบตราบรรทุกไม่เกิน ๓ ฟา

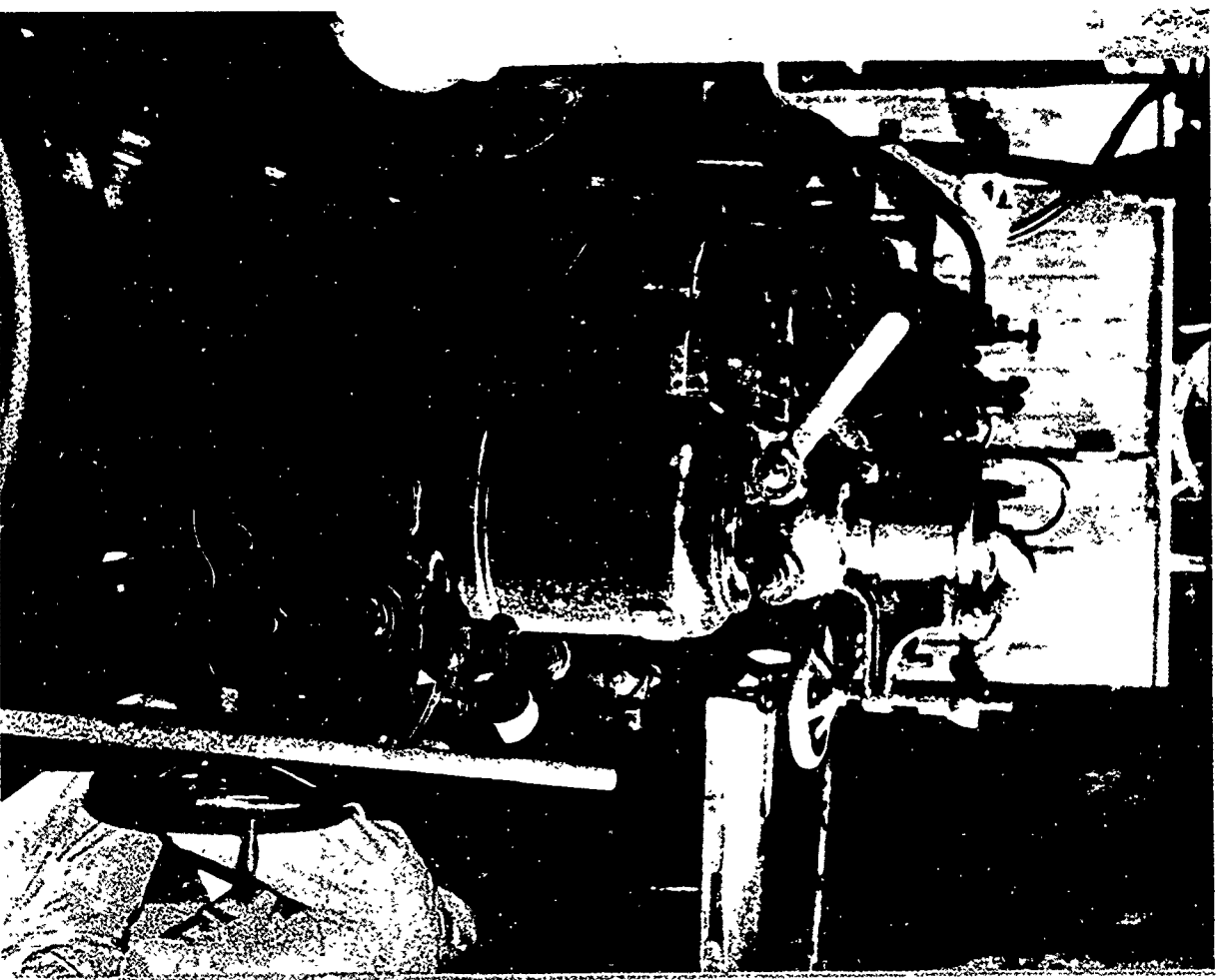
เรือ ป.๑ - ๒๑ เกือบทุกลำได้จดทะเบียนแล้ว และเรือส่วนมากจะชักธงไทย

การขับเคลื่อน

เรือชายฝั่ง ป.๑ - ๒๑ ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ชนิด ๑ ถึง ๖ สูบ ขนาดไม่เกิน ๑๒๐ แรงม้า โดยมากเริ่มต้นเครื่องด้วยมือหรือไฟฟ้า แต่ที่ใช้เริ่มต้นเครื่องด้วยมือก็มี น้ำมันเชื้อเพลิงที่นำไปก็ตั้งแต่ ๖๐ ถึง ๒๐๐ ลิตร แต่อย่างบางลำอาจถึง ๘๐๐ ลิตรก็มี

เรือเหล่านี้เพียงไม่กี่ลำที่มีลูกสูบและปะเก็นอะไหล่ติดไปด้วย เครื่องมือซ่อมทำในกราบเรือเล็กน้อยก็มีไม่มากนัก

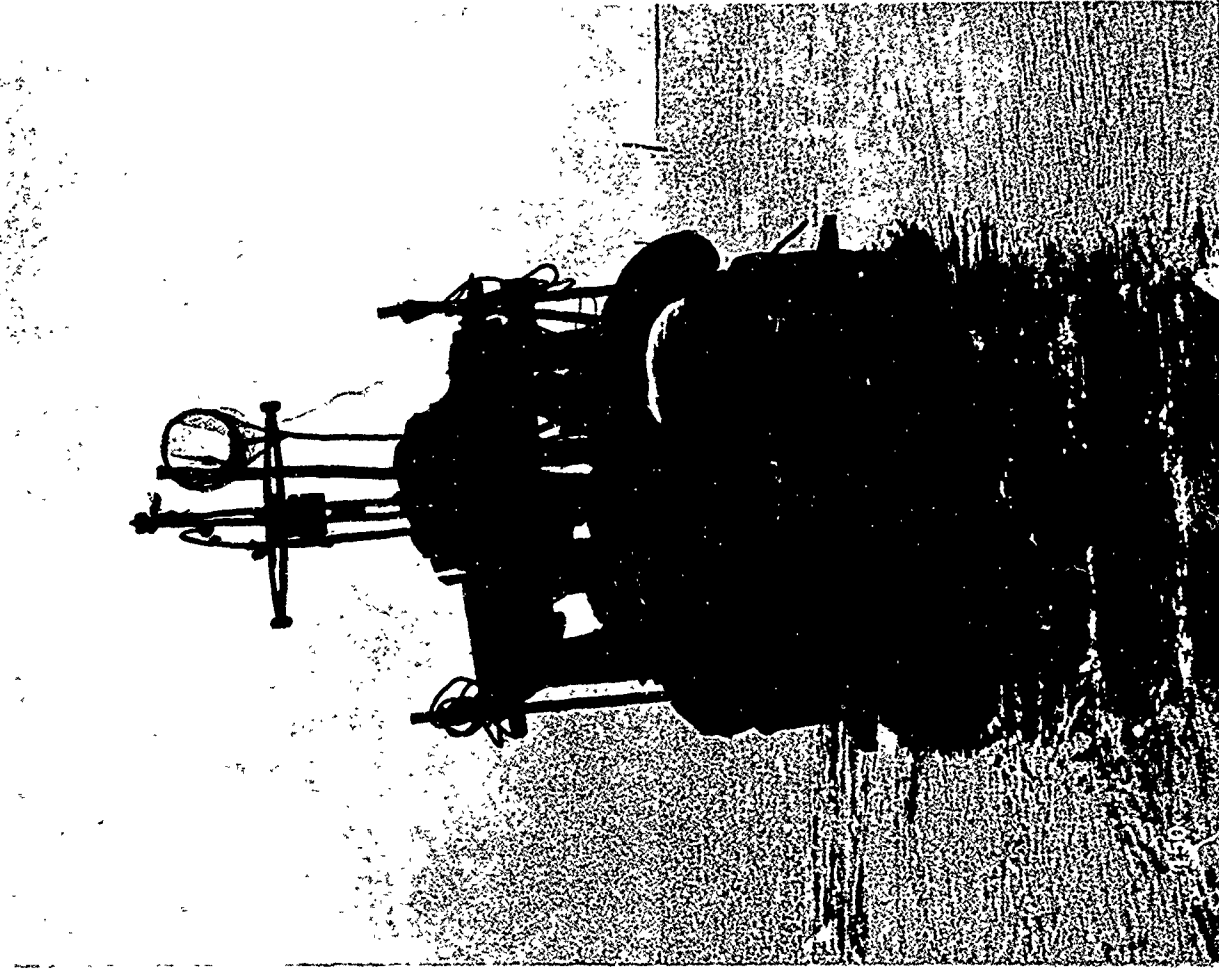
This Old Gardner 40-Hp 3-Cylinder Diesel Supplies Power for 13-M Trawler เครื่องยนต์ดีเซล ยี่ห้อการ์ตเนอร์แบบเก่า ชนิด ๓ สูบ ขนาด ๔๐ แรงม้า ใช้กับเรืออวนลากที่มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์



C1-T6

C1-T6 Trawler Returns to Port. Crew Is Preparing Catch for Offloading

เรืออวนลาก ป.๑-๕๖ แฉกกลับเขากำ กนประจำเรือกำลังเตรียมขนถ่ายปลา



Operational Information

C1-T6 fishing craft are mainly from the Samut Songkram—Samut Sakhon area and trawl the waters of the upper Gulf. They usually leave home port in the morning and return in the evening 2 to 7 days later. Provisions are carried for the entire trip. Some boats may be gone from home port for 30 days each trip, but in these cases provisions are carried for only a few days and are picked up along the route. Frequently the C1-T6 engage in pair trawling. The catch includes red snapper, bonito, hairtail, ponyfish, Spanish mackerel, ray, chub mackerel, sea shrimp, tongue sole, and swimming crab, usually in amounts between 100 and 200 kg per day. The catch is preserved in ice.

Passenger boats carry from 12 to 154 passengers. The larger boats include the Royal Railways ferryboats operating at Samut Sakhon. Some C1-T6 passenger vessels make trips to neighboring villages requiring from 3 hours to a full day to complete. The run from Surat to Ka Nom is an overnight trip. These larger coastal passenger vessels often anchor some distance out from a village, and passengers are lightered to shore. No holds are present on these passenger boats.

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือประมง ป.๑-๕๖ ส่วนใหญ่มาจากบริเวณจังหวัดสมุทรสงคราม สมุทรสาคร และทำการประมงด้วยอวนลากอยู่ในน่านน้ำบริเวณที่อ่าวไทย ตามปกติมักออกหากำจัดที่ในตอนเช้า อยู่ในทะเลเป็นเวลา ๒ ถึง ๓ วัน และกลับในตอนเย็น มีเสบียงอาหารไปทอดตลอดเวลาที่ขยับเข้าไปและกลับ เรือบางลำอาจต้องออกจากอ่าวกลับไปเที่ยวหนึ่งๆ เป็นเวลานานถึง ๓๐ วัน แต่จะนำเสบียงอาหารไปเพียงสองสามวัน นอกนั้นจะหาเอาตามทาง เรือ ป.๑-๕๖ มักใช้อวนลากเรือคู่ สัตว์ทะเลที่จับได้มี ปลากระพงแดง ปลาโอ ปลาตาบเงิน ปลาน้ำเงิน ปลาอินทรี ปลากระเบน ปลาหู กุ้ง ปลาฉลามมา และปูม้า ปริมาณที่จับได้วันละ ๑๐๐ ถึง ๒๐๐ กก. เก็บรักษาด้วยการแช่ในแข็ง

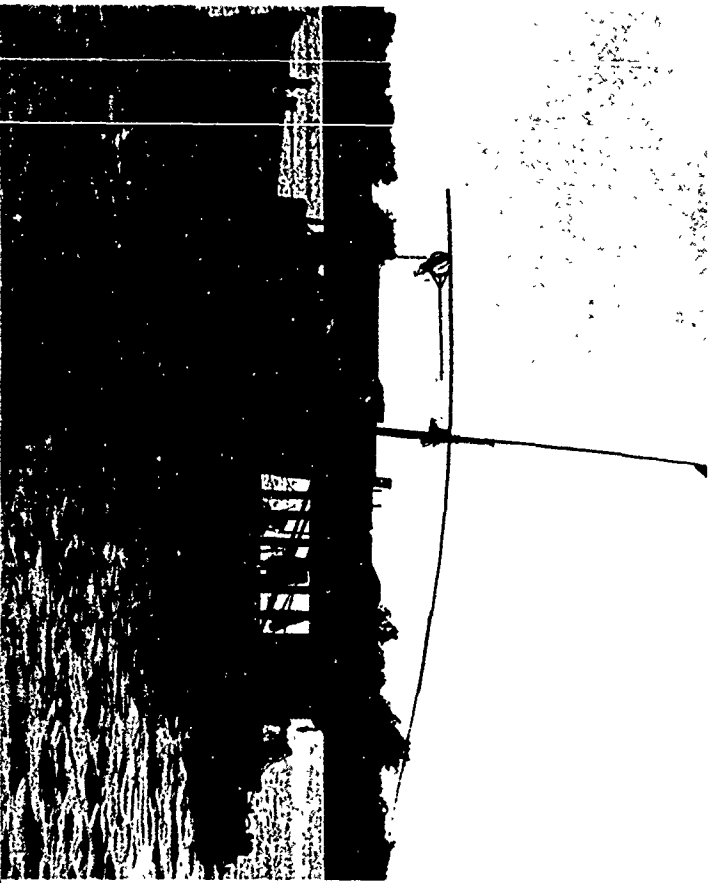
ถ้าเรือเรือโดยสาร จะบรรทุกผู้โดยสารได้ตั้งแต่ ๑๒ ถึง ๕๕ คน เรือขนาดใหญ่ได้แก่เรือรับส่งผู้โดยสารข้ามไปเกาะขององค์การรถไฟ ซึ่งใช้อยู่ที่จังหวัดสมุทรสาคร เรือโดยสาร ป.๑-๕๖ บางลำที่เดินรับส่งผู้โดยสารไปตามหมู่บ้านใกล้กับเกาะจะใช้เวลาเที่ยวละ ๓ ชั่วโมง ถึงหนึ่งวันเต็ม เรือที่เดินจากจังหวัดสุราษฎร์ธานีไปอำเภอขนอม (จังหวัดนครศรีธรรมราช) จะต้องกางกั้นในเรือ เรือโดยสารชายฝั่งขนาดใหญ่เหล่านี้มักจะทอดสมอนอก

C1-T6 towboats take nonmotorized fishing boats out to work in shallow, bamboo-stake traps, haul barges of salt, and transport wood to charcoal plants. Most of these vessels have a maximum speed of about 6 kt. Towboats are somewhat slower.

Equipment

C1-T6 trawlers sometimes have hand-operated reels mounted at the bow or atop the cabin for bringing in the nets. A few carry radio receivers, and almost all are equipped with compasses. The majority of the trawlers carry life jackets for the crew.

- 1. Otterboard Trawler Returns to Port in Evening After All-Day Fishing Trip.
 - 2. Lights Are Mounted Atop Cabin of C1-T6
๑. เรืออวนลากแบบแผ่นตะเฒ่า กำลังแล่นเข้าท่าในตอนเย็นหลังจากที่ปฏิบัติงานมาแล้วตลอดทั้งวัน ๒. ไฟเรือเดินของเรือ ป๑-ช๖ ติดไว้บนหลังคาถึง



ฝั่งทางจากหมู่บ้าน แล้วใช้เรือเล็กลำเล็กส่งผู้โดยสารขึ้นฝั่งอีกทอดหนึ่ง เรือโดยสารจะไม่ระวางบรรทุกเลย

เรือลากจูง ป๑-ช๖ จะใช้ตัวลากจูงเรือประเภทที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ออกไปปฏิบัติงานตามปะนาศน ถ้าเรือบรรทุกเกลือ และเรือบรรทุกไม้ไปส่งยังโรงงานเผาถ่าน

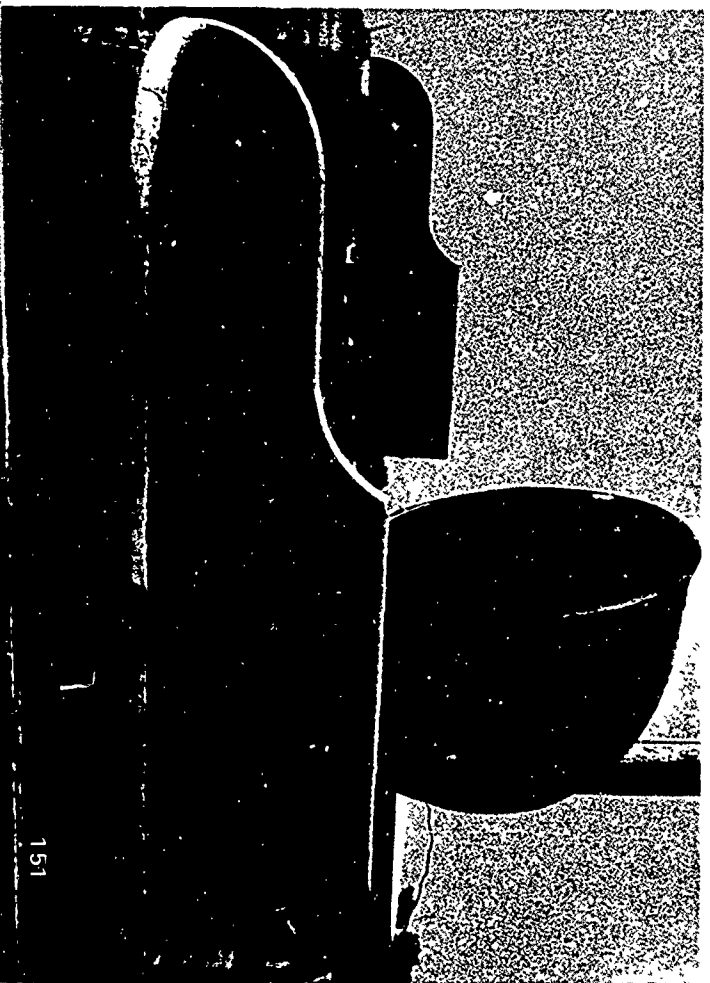
เรือด้านส่วนมากมีความเร็วสูงสุดประมาณ ๖ นอต เรือลากจูงมีความเร็วช้ากว่าเล็กน้อย

เครื่องอุปกรณ์

เรืออวนลาก ป๑-ช๖ บางลำมีร่นหมอกติดไว้ที่หัวเรือ หรือบนหลังคาถึงเพื่อใช้ดึงอวนขึ้นเรือ เรือเกือบทุกลำมีเข็มทิศใช้ แต่มีเครื่องรับวิทยุอยู่เพียงไม่กี่ลำ และเรือส่วนมากที่ใช้อวนลากจะมีสี่ล้อสำหรับคนประจำเรือทุกคน

เรือโดยสารไม่มีเครื่องรับวิทยุ อุปกรณ์การเดินเรือ หรือเครื่องช่วยชีวิตแต่อย่างใดทั้งสิ้น

เรืออวนลากจะใช้ตู้ขับเคลื่อนหรือหางเรือ ป๑-ช๖ ส่วนมากใช้ตมอโตหะตัวเดียว



C1-T6

Passenger boats do not carry radio, navigation, or safety equipment.

Pumps are either of the hand-operated or centrifugal type. Most C1-T6 have a single metal anchor.

The C1-T6 in the Andaman Sea usually carry from 1 to 3 alternators. Those in the Gulf are more likely to carry standard running lights. Floodlights are common on C1-T6 in the Gulf and frequently are mounted on the cabin.

Crew

Crews of C1-T6 range from 1 to 7. The normal passenger crew is 3, and the fishing boats usually carry 5. The background of the crews varies with the area of operation. Crews near the Malaysian border are bilingual Thais.

Military Potential

Most C1-T6 are confined to waters close to shore and have inadequate space for large amounts of contraband. The open passenger cabins would not be good for transporting personnel or equipment in secret.

Passenger/Cargo Vessels Like This 19-M C1-T6 Can Carry 120 Passengers and Large Quantities of Equipment

สำหรับเรือ ป๑-๗๖ ทางทะเลอันดามันตามปกติก็มีโคมรั้ว ๑ ถึง ๓ ดวงเพื่อใช้เป็นไฟเรือเดิน ส่วนเรือในอ่าวไทยนั้นจะมีไฟเรือเดินแบบมาตรฐานและมีโคมฉายใช้กันโดยทั่วไป ซึ่งมักจะติดไว้บนหลังคาต่าง

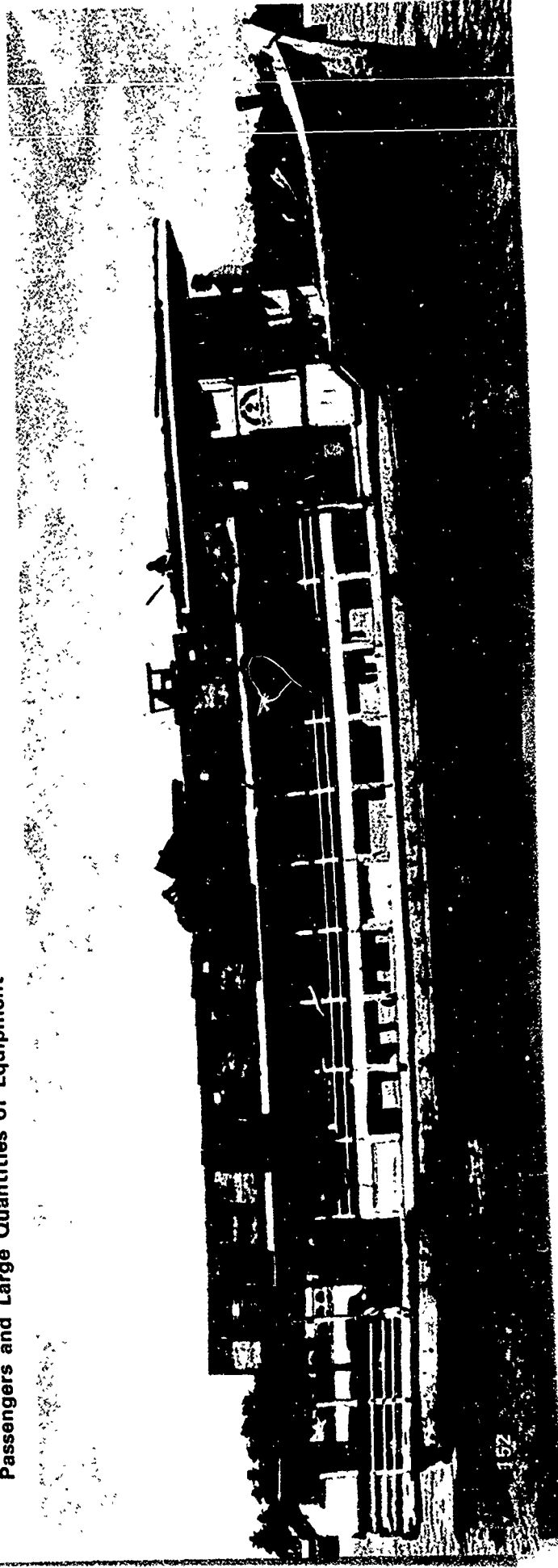
คนประจำเรือ

คนประจำเรือ ป๑-๗๖ มีตั้งแต่ ๑ ถึง ๗ คน สำหรับเรือโดยสารตามปกติจะมีคนประจำเรือ ๓ คน และเรือประมงก็มี ๕ คน คนประจำเรือเหล่านี้มีความรู้ไม่เหมือนกัน บางคนอยู่กับช่างปฏิบัติงานของเรือ คนประจำเรือที่ปฏิบัติงานอยู่ใกล้ชายแดนสหภาพมีธรรมาเลเซีย จะเป็นคนไทยที่สามารถพูดได้สองภาษา

ศักยภาพทางการทหาร

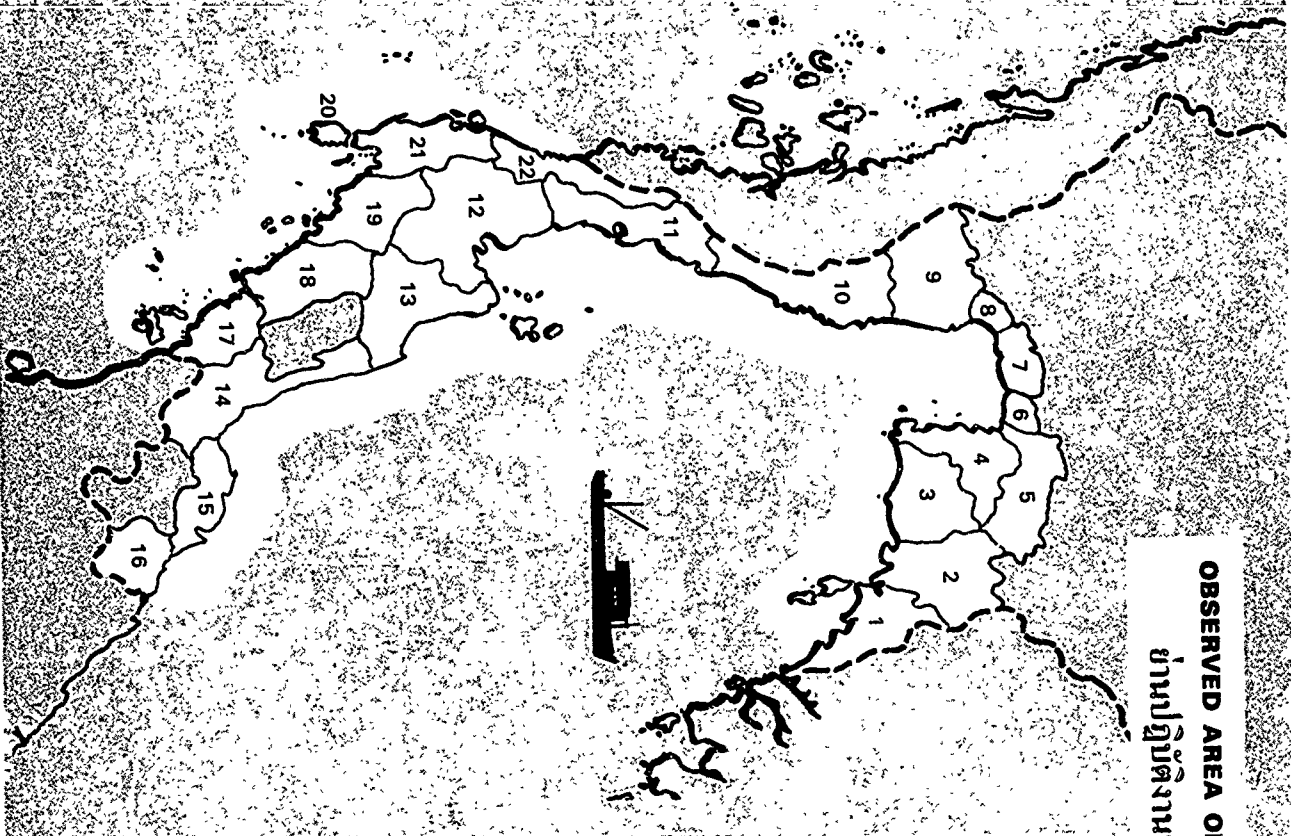
เรือ ป๑-๗๖ ส่วนมากจะมีขอบเขตการปฏิบัติงานจำกัดแต่เพียงในย่านน้ำใกล้ ๆ ฝั่ง และไม่สามารถใช้บรรทุกสิ่งของต้องห้ามจำนวนมาก ๆ ได้ ภายในท้องฟ้าของผู้โดยสารที่เปิดข้างฝั่ง ก็ไม่เหมาะที่จะใช้ในการถ้ำยิงกำลังพลตลอดจนเครื่องอุปกรณ์ที่เป็นความลับได้

เรือโดยสาร/สินค้า ป๑-๗๖ ที่ยาว ๑๕ เมตรนี้ บรรทุกผู้โดยสารได้ ๑๒๐ คน และสินค้าอีกเป็นจำนวนมาก



CLASS 1 - TYPE 7

OBSERVED AREA OF OPERATION ฐานปฏิบัติการทบพิเศษ

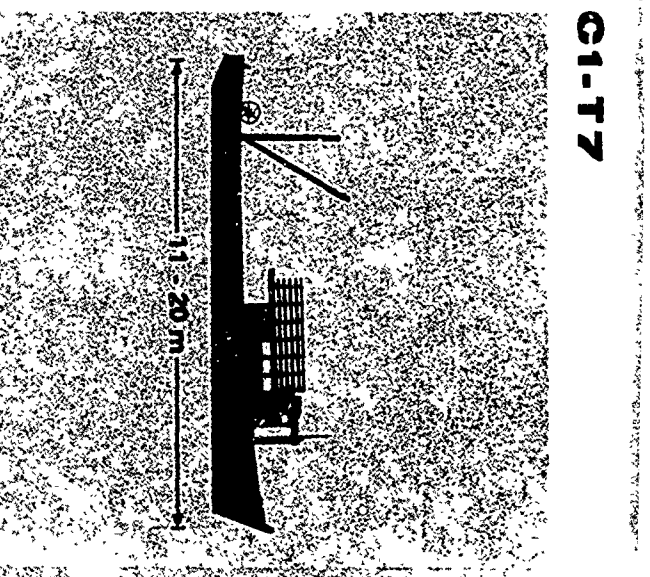


- | | |
|-------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phraчуap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ปราจีนบุรี | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C1-T7



0



CI-T7

C1-T7		TYPE		FISHING	
LOA	11 - 20 m	BEAM	3 - 5 m	GROSS TONS	8 - 45
				NET TONS	5 - 31
DRAFT	0.9 - 2.3 m	OPERATING AREA	Gulf and Andaman Sea		
		CLASS FREQUENCY	50%		
RECOGNITION FEATURES	High bow, low overhanging stern. Straight, extended stem. Rubbing strake. High cabin forward		PROPULSION	1 diesel engine	
		TYPE OF CATCH / CARGO	Varied		
			TYPE FREQUENCY	1%	

General Information

The CI-T7 is a trawler. It uses either a single trawl net or works with another boat in pair trawling. These boats are being built today specifically for the larger trawling operations which are growing in popularity, but as yet they are not numerous. The high cabin consists of helmsman's controls forward and a two- or three-deck section aft. The living quarters for the crew are comfortable enough for the long trip which most of these boats make. A few have such luxuries as bunk beds.

These boats have covered holds with up to 9 fish-stowage compartments. The crane, usually located well aft, is a prominent part of the superstructure of most CI-T7.

ป๑-๗๗		ใช้งาน		ประมง	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินทอด	กินหนัก	การขับเคลื่อน	
๑๑-๒๐ ม.	๓-๕ ม.	๘-๔๕	๕-๓๑	ดีเซล ๑ เครื่อง	
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประมงพื้น	พบเรือประมงพื้น	พบเรือขนำกั้น	
๐.๕-๒.๓ ม.	อ่าวไทยและทะเลอันดามัน	๕๐%	๕๐%	๑%	
ลักษณะลำตัว	ลักษณะลำตัว	ลักษณะลำตัว	ลักษณะลำตัว	ลักษณะลำตัว	
หัวเรือสูง	ท้ายเรือต่ำ	หัวเรือต่ำ	ท้ายเรือต่ำ	หัวเรือต่ำ	
มีเรือสูง	มีเรือต่ำ	มีเรือสูง	มีเรือต่ำ	มีเรือสูง	

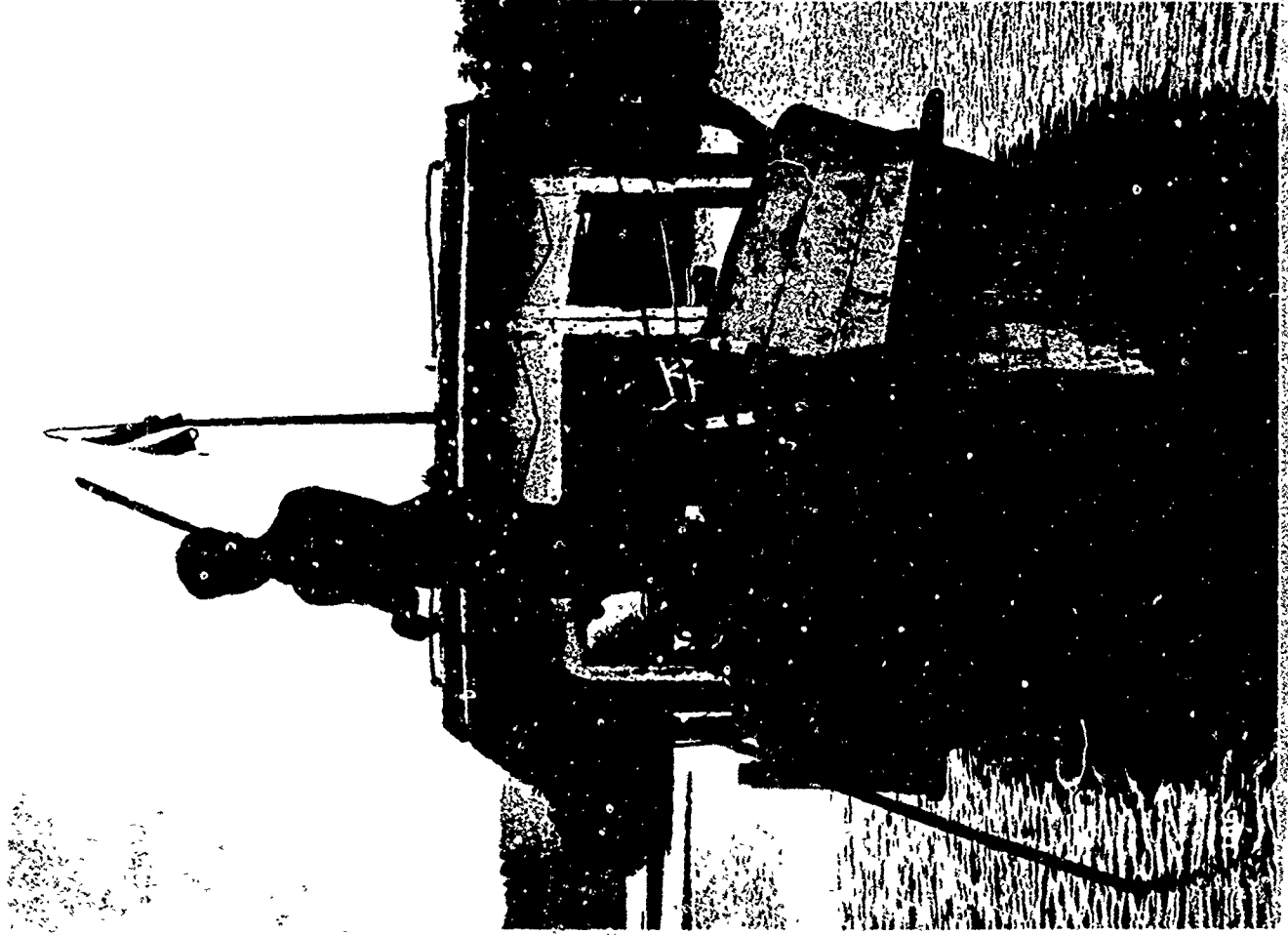
ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๑-๗๗ เป็นเรืออวนลากโดยใช้อวนลากทั้งแบบเรือเดี่ยวและเรือคู่ ขณะนี้กำลังนิยมต่อเรือประเภทชนิดนี้กันมาก โดยเฉพาะเรืออวนลากขนาดใหญ่ ๆ แต่ปัจจุบันก็ยังมีความไม่มากนัก มีทั้งสูง ต่ำขนาดเป็นห้องอ้อย และตำแหน่งตั้งของเสาหมอนขึ้นหรือพักคนประจำเรือก็แตกต่างกัน และเพิ่งพอสำหรับการออกปฏิบัติงานเป็นเวลานาน ๆ อันเป็นที่วิญติของเรือเหล่านี้มาก มีเรือบางลำเป็นส่วนตัวของนายทุนให้ด้วย

เรือเหล่านี้มีระวางบรรทุกปลาไม่เกิน ๕ ระวาง และที่ปิดหรือมี ส่วนมากจะมีที่นั่งกันเบ็ดซึ่งเบ็ดติดตั้งไว้ทางท้ายเรือ และนับว่าเป็นส่วนเสริมสร้างบนตัวเรืออันหนึ่ง ที่แตกต่างแต่อย่างเด่นชัด

C1-T7

Small C-1 - T7 Trawler Being Poled Toward Deep Water
เรืออวนลาก ป๑-๗๗ ขนาดเล็ก กำลังใช้ดอออกไปพ้นน้ำลึก



C1-T7 are registered.

Propulsion

A diesel engine of 2 or 6 cylinders usually powers the C1-T7. Most of the engines are started electrically and provide up to 135 hp. One thousand liters of fuel are commonly carried, but fuel reserves may be as much as 3,200 liters. The majority of C1-T7 carry tools as well as spare parts such as injectors, pistons, and packing.

Operational Information

C1-T7 trawlers leave home port any time from 1400 until midnight and return in the morning, usually 4 to 6 days later. Provisions are carried and prepared on board. The catch is varied and includes red snapper, bonito, butterfish, sea shrimp, swimming crab, threadfin, Spanish mackerel, hairtail, perch, ponyfish, johnfish, grouper, sea eel, squid, ray, chub mackerel, monocle bream, slender trevally, and miscellaneous small fish. The catch is usually packed in boxes with ice, about 10 kg per box, and amounts to 500 to 2,000 kg per day.

Maximum speed of the C1-T7 is 10 kt.

เรือ ป๑-๗๗ นี้ติดตะเภาเป็นแถวทุกถ้ำ

การขับเคลื่อน

เรือ ป๑-๗๗ มักใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๒ หรือ ๖ สูบ ขนาดไม่เกิน ๑๓๕ แรงม้า ซึ่งส่วนมากจะเริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงโดยทั่วไป ๑,๐๐๐ ลิตร และอย่างมากที่สุด ๓,๒๐๐ ลิตร เรือ ป๑-๗๗ ส่วนมากจะมีเครื่องมือซ่อมแซมทำและชิ้นส่วนอะไหล่ประจำไปกับเรือด้วย อาทิอุปกรณ์น้ำมันเชื้อเพลิง ลูกสูบ และปะเก็น

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

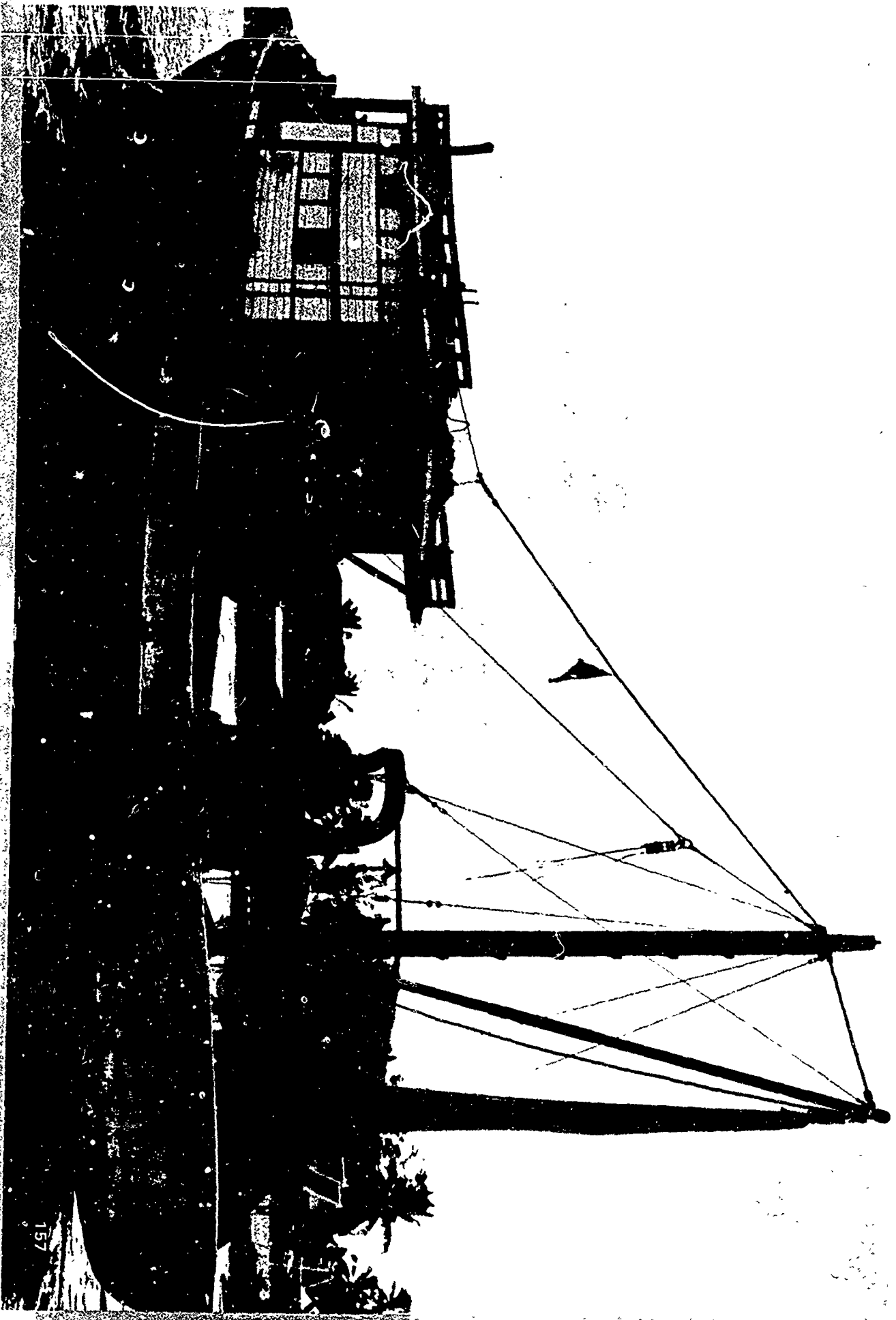
เรือ ป๑-๗๗ ที่ใช้อวนลากจะออกห่างท่าจอด ราวเวลาหนึ่งถึงเที่ยงเวลา ๑๔.๐๐น. ถึงเที่ยงคืน และกลับในตอนเช้า ตามปกติจะอยู่ในทะเลนาน ๔ ถึง ๖ วัน โดยมาเก็บขงอาหารไปด้วยและหุงหากันในเรือ สัตว์ทะเลที่จับได้มีหลายชนิดด้วยกัน ได้แก่ปลากระพงแดง ปลาโอ ปลาตะลั้ง กุ้ง ปูม้า ปลาเก๋า ปลาอินทรี ปลาดาบเงิน ปลาเสือ ปลาแม่น้ำ ปลาจวด ปลาตุ๊กแก (กะรัง) ปลาไหลทะเล ปลาหมึก ปลากะเบง ปลาช่อน ปลาตาชวา ปลาเก๋กุก และปลาเล็กมากมายชนิด ซึ่งตามปกติจะบรรจุลงลังและได้นำแข็งแช่ไว้ ลังหนึ่งหนักประมาณ ๑๐ กก. ปริมาณที่จับได้วันละ ๕๐๐ ถึง ๒,๐๐๐ กก.

เรือ ป๑-๗๗ มีความเร็วสูงสุด ๑๐ นอต

This Large C1 - T7 Otterboard Trawl Fisher Is Equipped With
Kingpost and Lifting Boom to Handle Nets

เรือ ป.๑ - ๗๗ ขนาดใหญ่ที่ใช้วางลากแบบตะลั้ง
กันบดสำหรับยกอวน

C1-T7



C1-T7

Equipment

About half these trawlers carry a radio receiver, but none is equipped with transmitting equipment. A compass is usually carried. Some boats also have charts and whistles or bells. A crane with lifting boom is common.

Most of these craft have 2 centrifugal bilge pumps. Ground tackle frequently consists of two metal anchors attached to cables as long as 200 m. Most have 3 or 4 electric lights and a portable floodlight. Life jackets are often carried, and sometimes there are life buoys capable of supporting 6 persons.

Crew

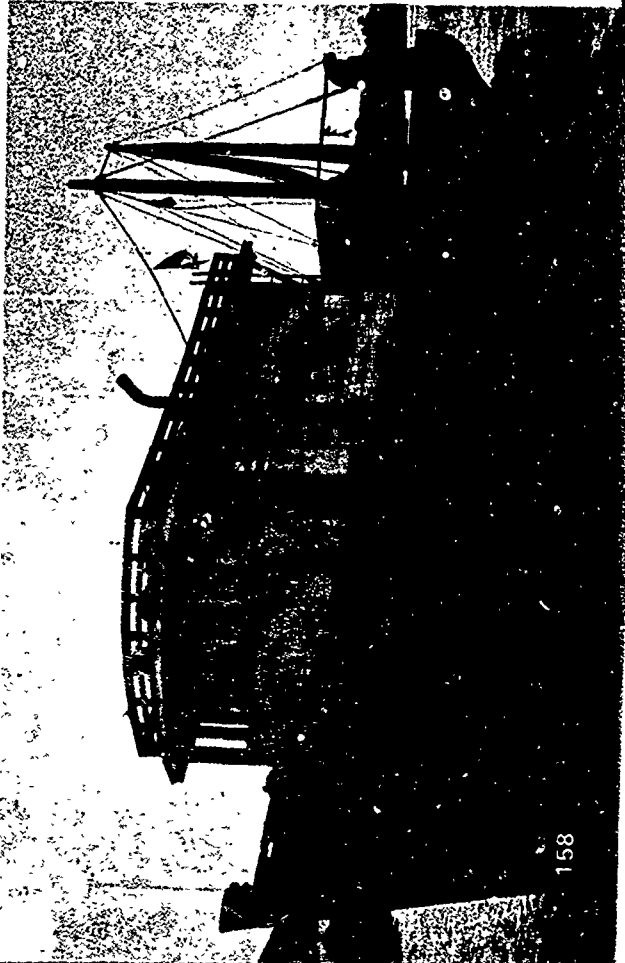
Crews are made up of 3 to 21 men but most frequently number 8.

Military Potential

C1-T7 are usually large, and they are faster than many of the boats found in Thai waters. They are seaworthy.

C1-T7 Trawlers Usually Depart Port in the Afternoon and Fish at Night

เรือ ป๑-๗๑ ที่ใช้เวลานกลางมักจะออกจากรท่าในตอนบ่าย และจับปลาตอนกลางคืน



เครื่องอุปกรณ์

เรือที่ใช้เวลานกลางประมาณครึ่งจำนวนจะมีเครื่องวิทยุไปด้วย แต่ไม่มีเครื่องส่ง และมักมีเข็มทิศประจำเรือ บางลำมีแผนที่เดินเรือเฉพาะภาคหรือระวางไปรษณีย์พร้อมด้วยคันเบ็ดจะมีใช้กันโดยทั่วไป

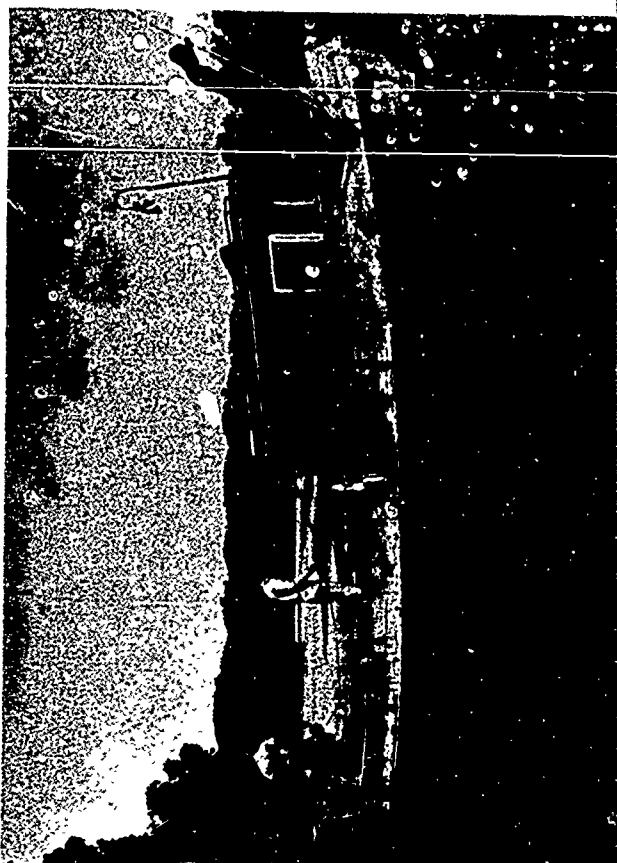
เรือเหล่านี้ส่วนมากใช้เครื่องสูบน้ำแบบหยอโย่ง ๒ เครื่องสำหรับสูบน้ำทิ้งเรือ โดยมากก็มีส้อมโลหะสองตัว สายสมอลยาว ๒๐๐ ม. มีไฟเตือนที่ใช้ไฟฟ้ ๓ หรือ ๔ ดวง และโคมฉายแบบหัวได้หนึ่งดวง บางลำมีเสื้อชูชีพ บางลำก็มีพวงชูชีพขนาดที่สามารถเกาะได้พวงละ ๖ คน

คนประจำเรือ

คนประจำเรือมีตั้งแต่ ๓ ถึง ๒๑ คน แต่เรือส่วนมากก็มีประมาณ ๘ คน

ศักยภาพทางการทหาร

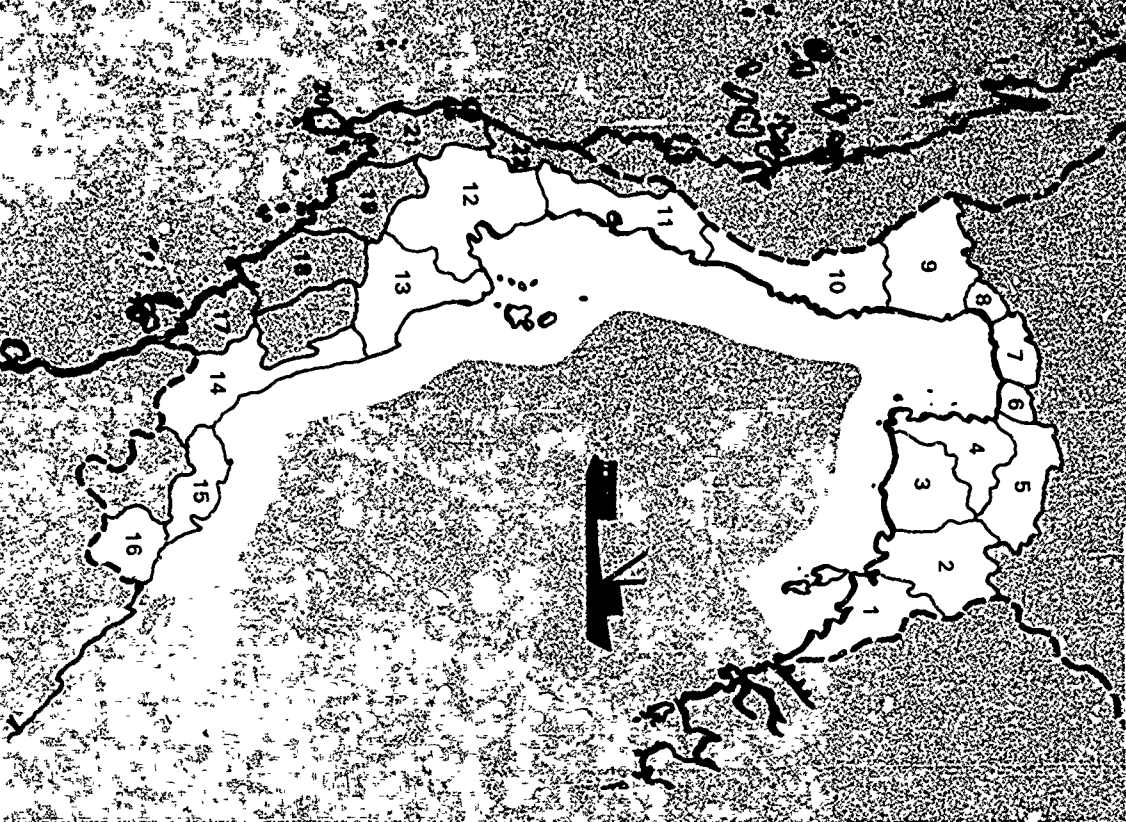
ตามปกติเรือ ป๑-๗๑ มักเป็นเรือขนาดใหญ่ มีความเร็วสูงกว่าบรรดาเรืออื่น ๆ ที่พบเห็นอยู่ในน่านน้ำไทยด้วยกัน และสามารถใช้งานในทะเลได้เป็นอย่างดี



CLASS 1 - TYPE 10

OBSERVED AREA OF OPERATION

งานปฏิบัติงานท่าเทียบเรือ

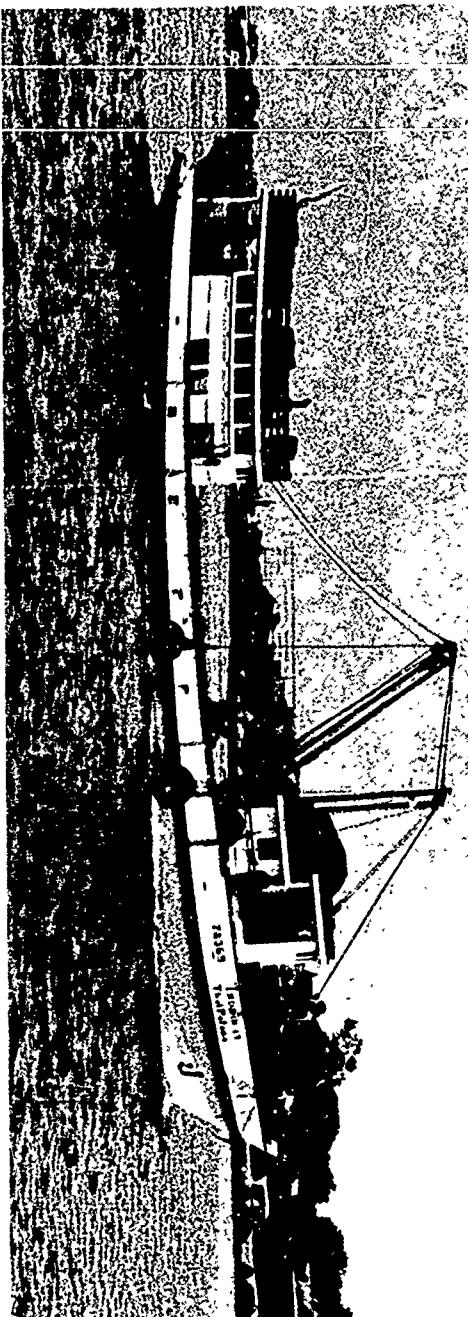


- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Saiyuri |
| สมุทรปราการ | สุไหง |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C1-T10



C1-T10



C1-T10	TYPE			FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
11 - 24 m	3 - 5 m	4 - 51	3 - 35	1 diesel engine	
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY		
1.1 - 1.6 m	Gulf	50%	1%		
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO		
High bow, low overhanging stern. Straight, extended stem. Rubbing strake. Cabins forward and aft			Varied		

ป.๑-๗๑๐		ใช้งาน		ประมง	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินทอด	กินเมก	การขับเคลื่อน	
๑๑-๒๔ ม.	๓-๕ ม.	๔-๕๑	๓-๓๕	๑ชุด ๑ เครื่อง	
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติการ	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	พบเรือชนิดนี้	
๑๑-๑๖ ม.	อ่าวไทย	๕๐%	๑%		
ลักษณะท่า	ท่าเรือตั้ง	ท่าเรือตั้งนอกไป	ท่าเรือตั้งบนขนาบ	ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า	
ท่าเรือสูง	ท่าเรือและท่าเทียบ			หมึกทะเล	

General Information

Most C1-T10, like C1-T7, are especially built for modern trawling operations. The majority have home ports at Samut Songkram and Samut Sakhon but the fishing trips, which run up to 10 days, take them all the way to Ko Samui. The C1-T10 are not yet seen in large numbers.

The forward cabin houses the ship's controls, the captain's room, and sometimes quarters for the crew. The after cabin houses the engine room and galley below with a compartment above for the crew. They have up to 7 fish-stowage compartments.

C1-T10 are registered, and most fly the Thai flag.

ข่าวสารทั่วไป

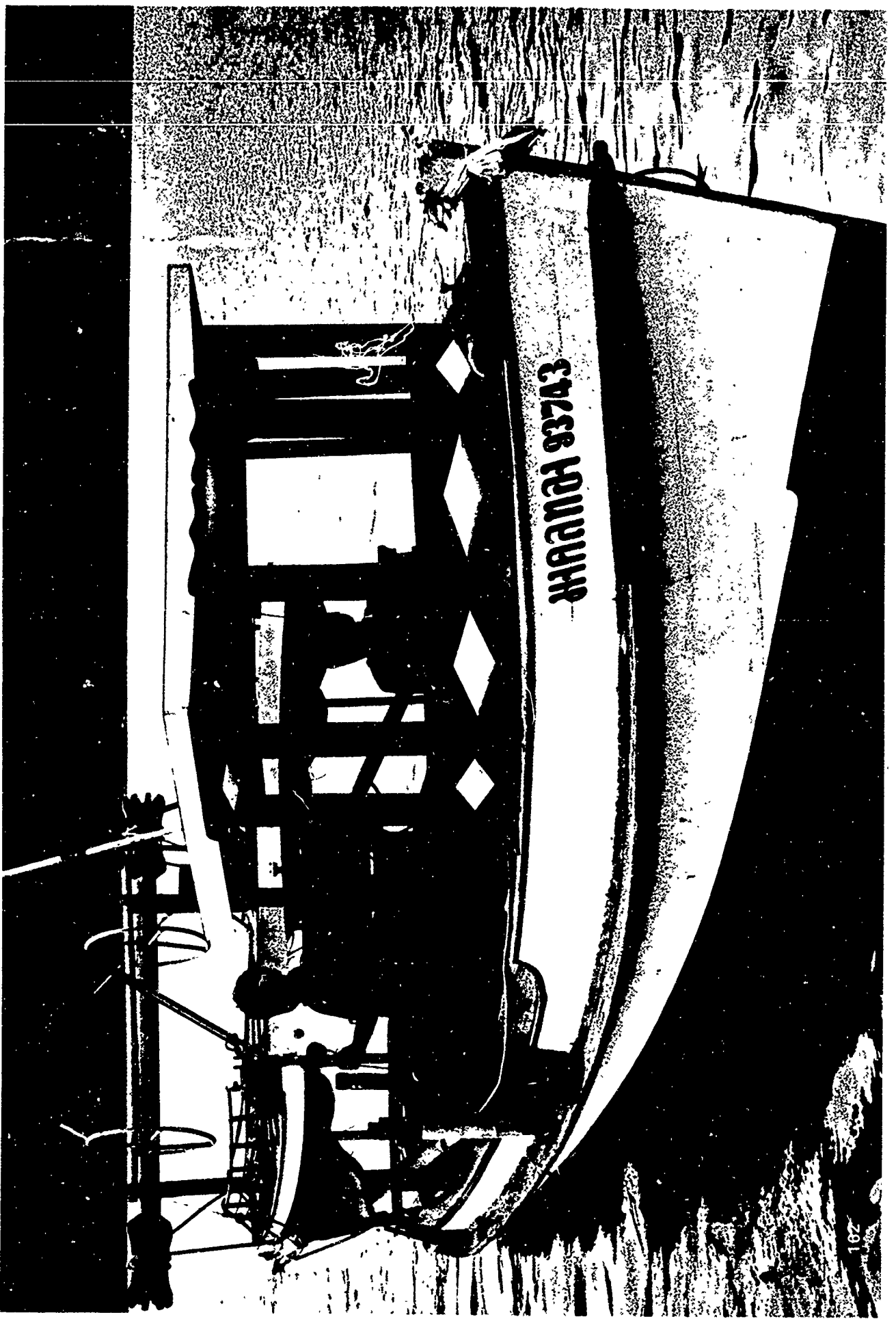
เรือ ป.๑-๗๑๐ ส่วนมากก็คล้าย ๆ กันกับเรือ ป.๑-๗๑๑ สร้างขึ้นเพื่อใช้จับปลาด้วยอวนลากสมัยใหม่โดยเฉพาะ มีท่าเรือตั้งอยู่ที่จังหวัดสมุทรสงครามและจังหวัดสมุทรสาคร เป็นจำนวนมาก แต่เรือเหล่านี้จะออกจับปลาไปจนถึงเกาะสมุย ใช้เวลาเที่ยวละไม่เกิน ๑๐ วัน ปัจจุบันนี้ยังมีเรือ ป.๑-๗๑๐ อยู่ไม่มากนัก
 กุ้งหัวเป็นของดีที่ขาย หอยนางรมเรือ และบางลำก็ทำเป็นห้องพักอาศัยของลูกประจําเรือ กุ้งก้ามกรามเป็นของดีที่ขายและหอยนางรม ส่วนชั้นบนเป็นห้องพักคนประจำเรือ และบริเวณบรรจุปลาในถัง ๗ ระวัง

เรือ ป.๑-๗๑๐ เหล่านี้จดทะเบียนแล้ว และส่วนมากก็ธงไทย

C1-T10

C1-T10 Built for Modern Trawling Operations. Note Booms
Amidships

เรือ ป.ช. ๑๐ ที่ตอนเพื่อใช้ความลากแบบสมัยใหม่ จะสังเกตเห็นตาม
ข้างที่กลางลำ



C1-T10

The Powered Cranes on This C1-T10 Trawler Are Capable of Lifting 5 Tons
ซึ่งใช้เครื่องยนต์ในเรือขนาด ๒๐-๓๐ ตัน สามารถยกได้ ๕ ตัน

Propulsion

C1-T10 are powered by a 2- or 6-cylinder inboard diesel engine of up to 200 hp. All types of starting mechanisms are used—manual, air-pressure, and electric. They carry up to 3,000 liters of fuel. Spare parts such as pistons and packing are carried, and tools are standard equipment.

Operational Information

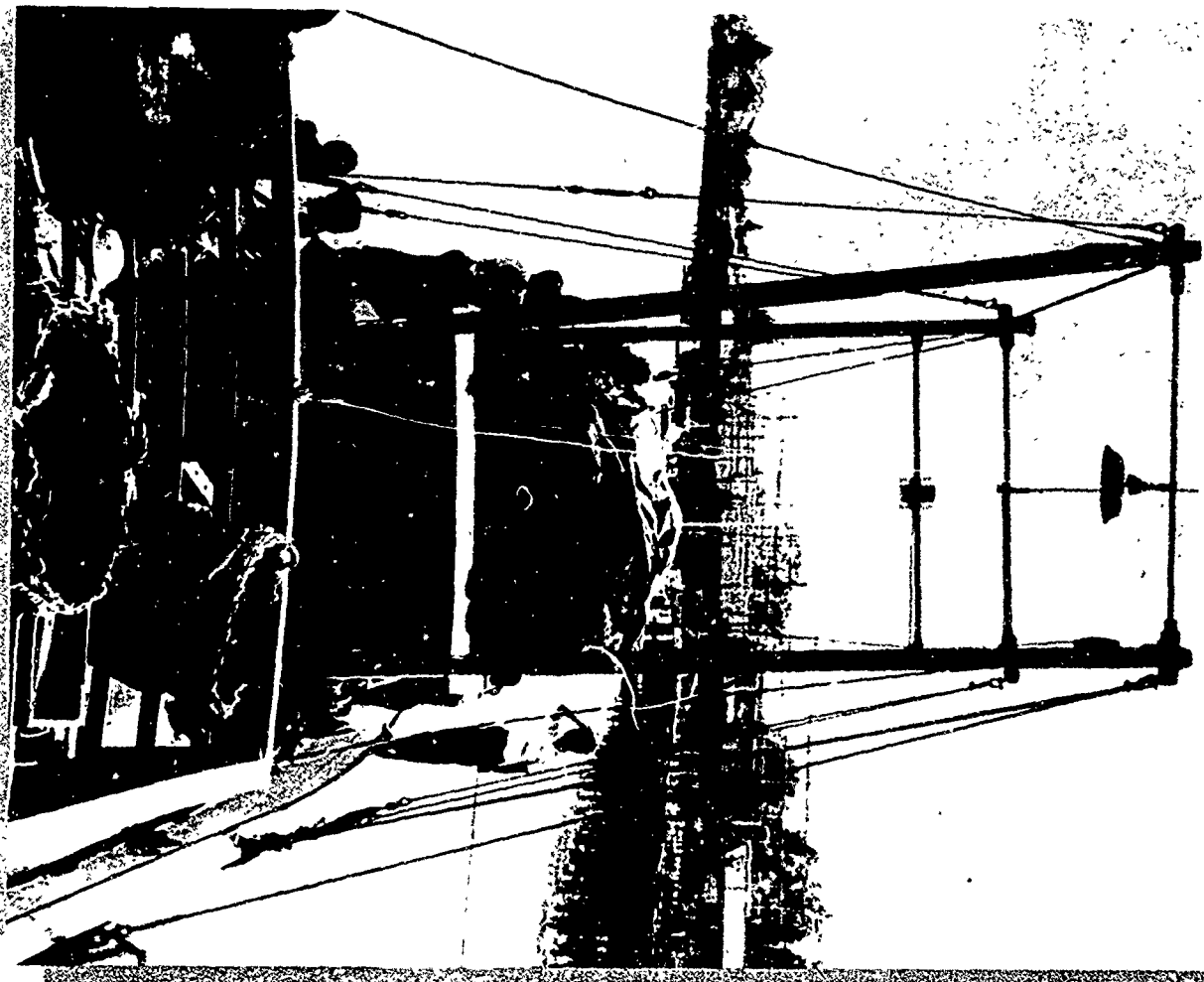
The C1-T10 trawler customarily leaves home port in the evening and returns in the morning 5 to 10 days later. Their trawling operations take them as far south as Ko Samui. The daily catch, which may run to 2,000 kg, includes red snapper, bonito, Spanish mackerel, sea shrimp, perch, ray, sole, swimming crab, ponyfish, barracuda, slender trevally, johnfish, and miscellaneous small fish. These are packed in boxes with ice for preservation. The maximum speed of the craft is about 8 kt.

การขับกลอน

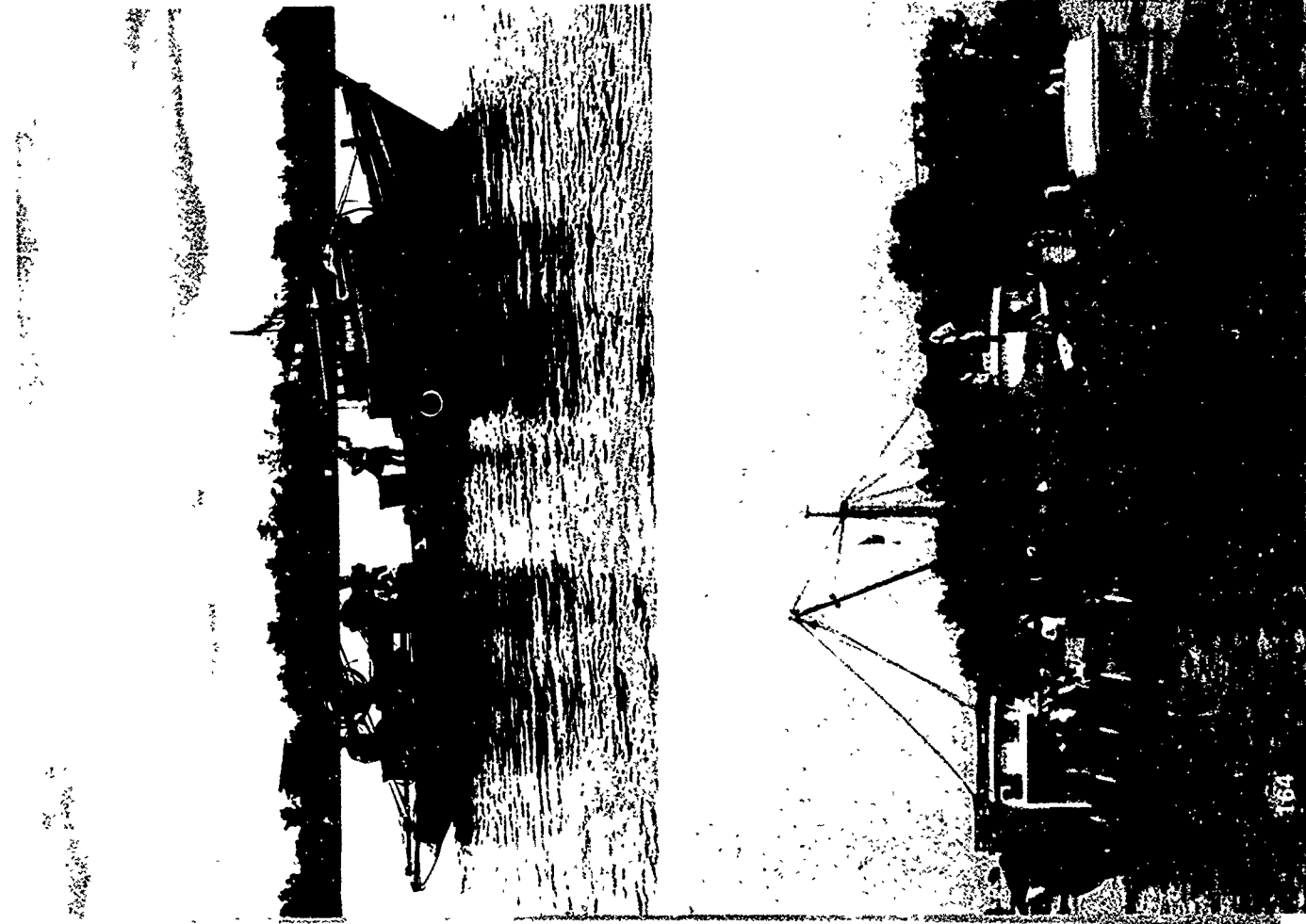
เรือ ๒๐-๓๐ ใช้เครื่องยนต์ดีเซลติดกลางลำ ชนิด ๒ หรือ ๖ สูบ ขนาดไม่เกิน ๒๐๐ แรงม้า เครื่องมือทุ่นแรงทุกชนิดที่ใช้ในเรือจะเริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ลมออต และไฟฟ้า (แบตเตอรี่) มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน ๓,๐๐๐ ลิตร มีชิ้นส่วนอะไหล่ชิ้นถูกสูบ และปะเก็น และยังมีเครื่องมือซ่อมทำประจำเรืออีกด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

โดยปกติ เรือ ๒๐-๓๐ จะออกจากท่าจอดพักในตอนเย็น และกลับตอนเช้า โดยอยู่ในทะเลนาน ๕ ถึง ๑๐ วัน เรือเหล่านี้จะทำการลากอวนลงไปในท้องทะเลตามระยะ สัตว์ทะเลที่จับได้ในวันหนึ่ง ๆ อาจมีปริมาณถึง ๒,๐๐๐ กก. ได้แก่ ปลากระพงแดง ปลาโอ ปลาอินทรี กุ้ง ปลาน้ำเค็ม ปลากะพงบน ปลาดำหนาม ปูน้ำ ปลาดำเข้ ปลาน้ำเค็ม ปลาตีน ปลาจวด และปลาเล็กนานาชนิด ปลาเหล่านี้จะบรรจุลงถังและแช่เย็นแข็ง เรือนี้มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๘ นอต



C1-T10



Equipment

The majority of C1-T10 have reels for bringing the nets alongside and kingposts and lifting booms, either hand-operated or powered, to assist in cargo handling. The kingposts are located amidships.

Radio receivers are carried by about half these fishing vessels, but none is equipped with a transmitter. The majority have a magnetic compass, and this is sometimes supplemented by charts.

Usually there are two centrifugal pumps, but occasionally one electric pump is all that is carried. Ground tackle consists of a metal anchor generally attached to a 100-m cable. Three electric lights and one hand-carried floodlight are standard equipment. In most cases safety equipment consists of life jackets. Other powered equipment includes ice crushers, generators, and compressors.

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๑-๕๑ ส่วนมากจะมีร่นเชือกหรือควดสำหรับใช้สาวอวนขนข้างเรือ มีเสาใหญ่ และกันเบียดกของที่ใช้มีหมุม หรือใช้เครื่องบด เสาใหญ่ตั้งอยู่กลางลำ

เรือประมงเหล่านี้ประมาณครึ่งหนึ่งมีเครื่องรับวิทยุไปด้วย แต่เครื่องส่งไม่มี เรือส่วนมากมีเข็มทิศแม่เหล็กและบางลำก็มีแผนที่เดินเรือไปด้วย

โดยปกติจะมีสูบหอยโข่งสองเครื่อง แต่บางลำก็มีเครื่องสูบไฟฟ้าไปเพียงเครื่องเดียว เรือทั่ว ๆ ไปใช้สมอลโลหะตัวเดียว สายสมอลยาว ๑๐๐ ม. เครื่องอุปกรณ์มาตรฐานที่ประจำเรือได้แก่ไฟเรือเดินที่ไฟฟ้าที่สามดวง กับโคมฉายแบบหัวที่หนึ่งดวง โดยทั่ว ๆ ไปเครื่องช่วยชีวิตก็มีเสื้อชูชีพ เครื่องอุปกรณ์กำลังอื่น ๆ ได้แก่ เครื่องบดน้ำแข็ง เครื่องกำเนิดไฟฟ้าและเครื่องอัดลม

1. Small, 13-M Beam Trawler Equipped With Net Reel Aft Lacks Kingposts Amidships. 2. Large C1-T10 Pair Trawler Is 22 M LOA

๑. เรืออวนลากขนาดเล็กที่มีควดที่ความยาว ๑๓ เมตร มีร่นเชือกท้ายเรือสำหรับสาวอวนขน ไม่มีเสาใหญ่กลางลำ ๒. เรือ ป๑-๕๑ ขนาดใหญ่ที่ใช้ควดลากเรือคู่ลำ ยาว ๒๒ เมตร



- 1. Boxes for Packing Fish Being Transferred From One Pair Trawler to Another
- 2. Interior of Cabin on C1-T10 Trawler
- 3. Powered Ice Crushers Are Standard Equipment on Many C1-T10
- ๑. เรืออวนลากเรือคู่กำลังรับรูปถ่ายจากลำหนึ่งไปยังอีกลำหนึ่ง
- ๒. ภายในห้องเรือ ป๑-๗๑๐ ที่เรืออวนลาก
- ๓. เครื่องบดน้ำแข็งนับว่าเป็นอุปกรณ์มาตรฐานสำหรับเรือ ป๑-๗๑๐ จำนวนมาก

C1-T10

Crew

There may be from 3 to 15 in the crew.

Military Potential

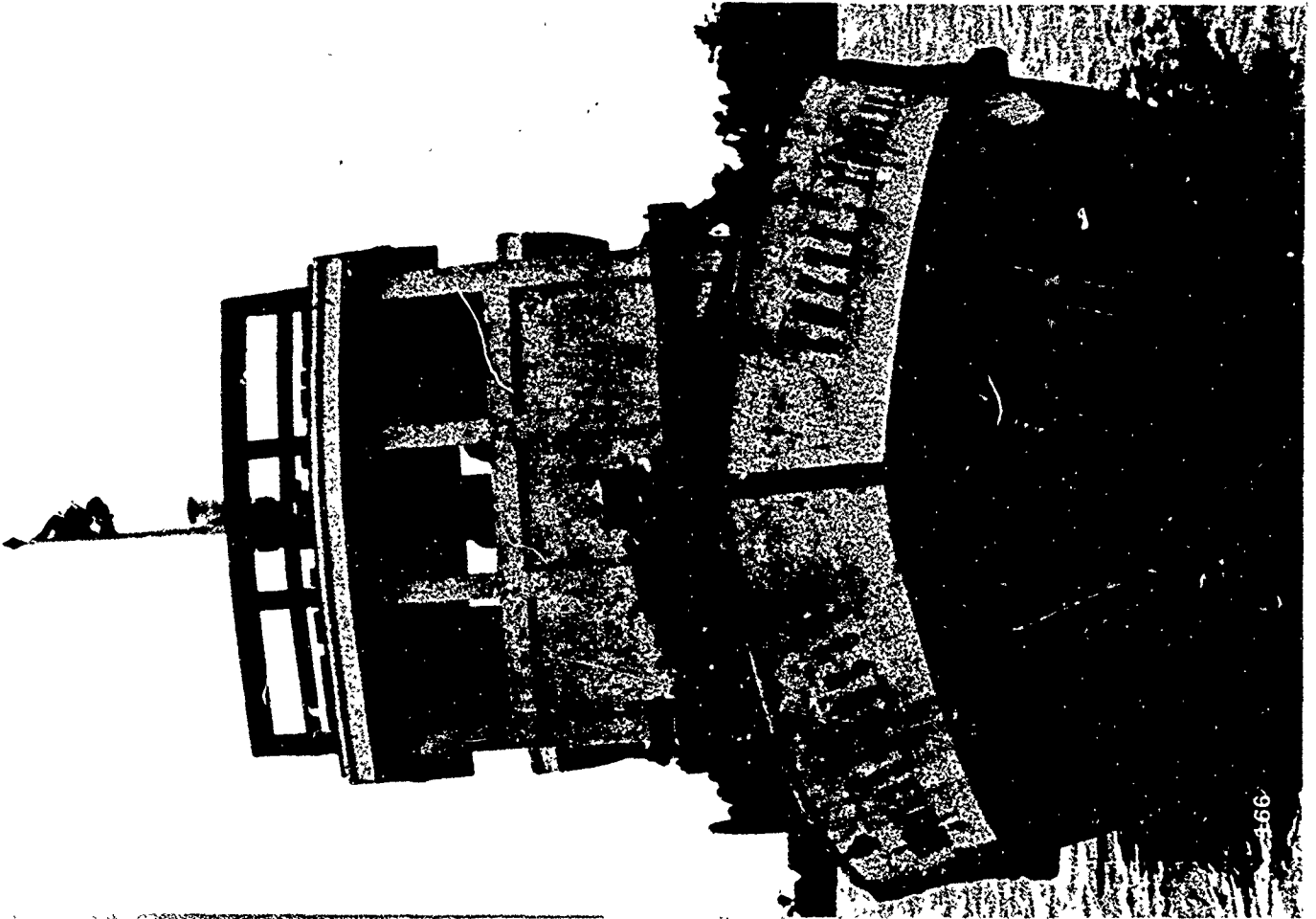
The military potential of the C1-T10 is significant. There is a large stowage space, and they are seaworthy vessels. They are seen throughout the Gulf and are equipped for staying out for up to 10 days.

คนประจำเรือ

คนประจำเรือมีตั้งแต่ ๓ ถึง ๑๕ คน

ศักยภาพในทางทหาร

เรือ ป.๑-๗๑๐ มีศักยภาพในทางทหารสูงมาก มีทั้งลำสำหรับบรรทุกสิ่งของได้มาก และสามารถใช้งานในทะเลได้ดี จะพบเห็นเรือเหล่านี้ติดต่อกันทั่วอ่าวไทยและนอกราชอาณาจักร จะอยู่ในทะเลได้นานไม่เกิน ๑๐ วัน

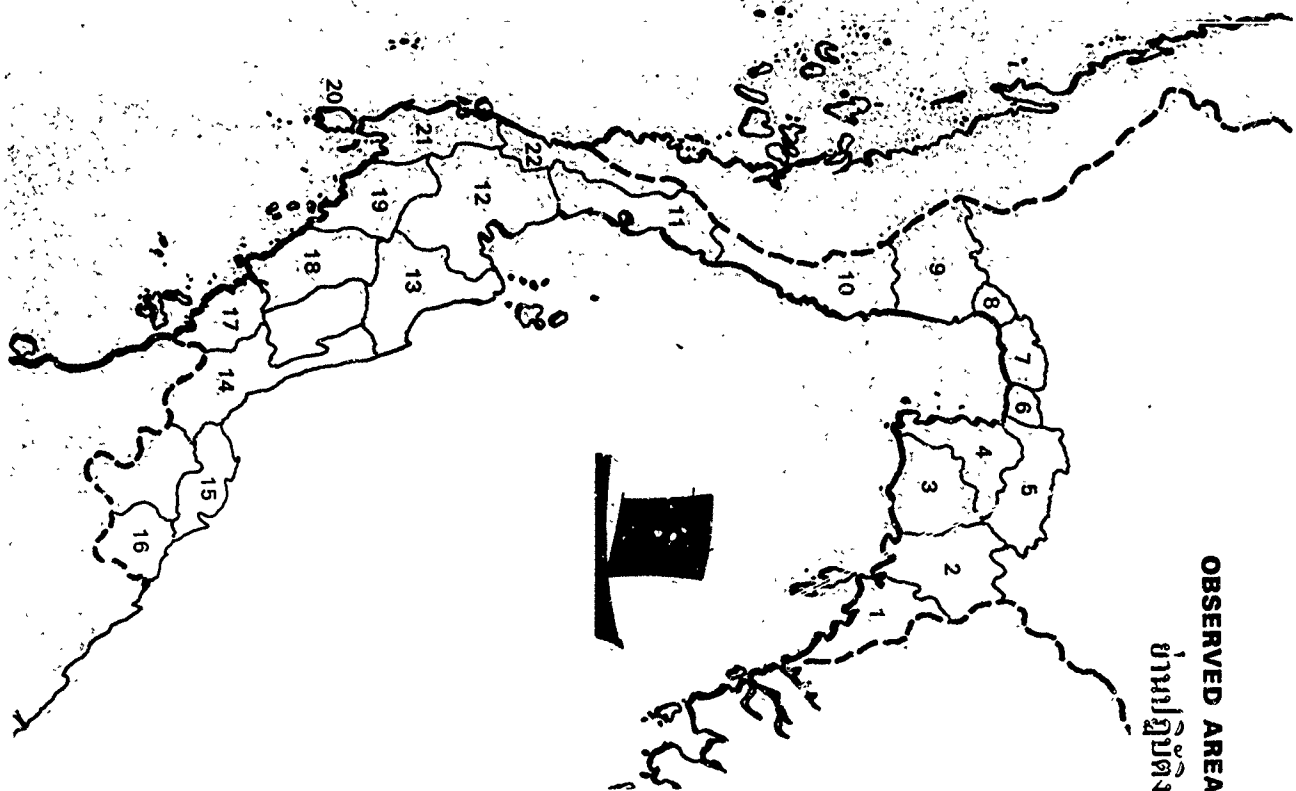


A Crew of Seven Is Required on This 17-M Pair Trawler
เรืออวนลากเรือคู่ทยาว ๑๗ เมตรลำนี้ ใช้คนประจำเรือ ๗ คน

CLASS 1 - TYPE 11

OBSERVED AREA OF OPERATION

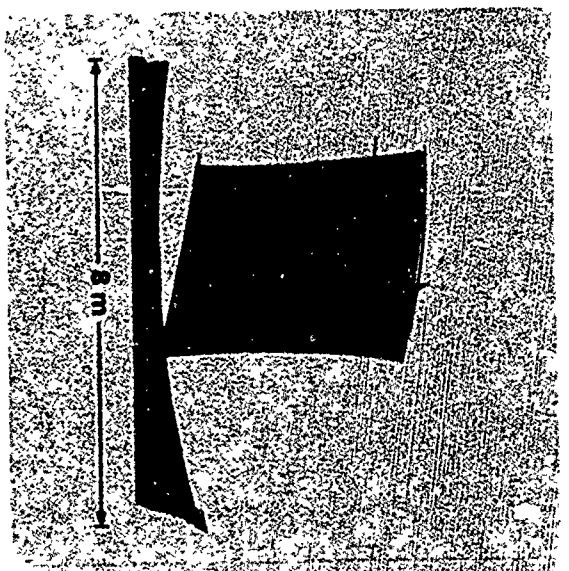
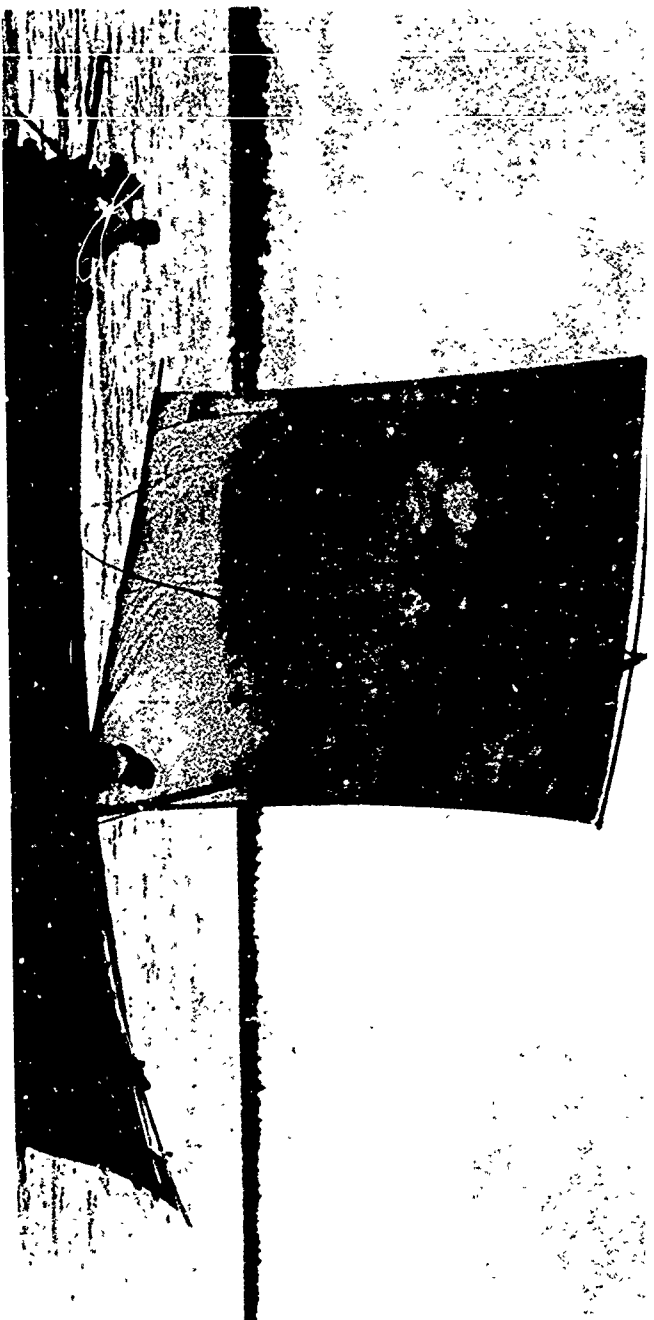
อำเภอภูมิต่างที่พบเห็น



- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C1-T11





C1 - T11		TYPE		FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
8 m	1.5 m	2	1.4	1 sail, 1 gasoline engine	
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
0.4 m	Gulf near Sai Buri		50%	1%	
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO		
High bow, low overhanging stern. Straight, extended stem. Rubbing stake. One lug sail			Red snapper, Spanish mackerel, spinefoot, and shark		

General Information

The C1-T11 coastal vessel is based at Sai Buri and fishes with hook and line about 3 miles from shore. Many of these sailers have been converted to C1-T14 craft. The boat has an open hold and no superstructure other than the mast.

Propulsion

The single lug sail is rigged from a mast 5 m high, stepped about one-third of the LOA from the bow. The mast is raked aft and stayed by 2 ramie shrouds. The sail is furled by roller reefing.

A manually started, 1-cylinder, 4-hp, long-shaft gasoline engine, which

ป๑-ช๑๑		ใช้งาน		ประมง	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินกรวด	กินเผา	การขับเคลื่อน	การขับเคลื่อน
๘ ม.	๑.๕ ม.	๒	๑.๔	๑ ใบ	๑ ใบ
กินน้ำลึก	กินปฏิบัติการ	พบเรือประเภทนี้	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	พบเรือชนิดนี้
๐.๔ ม.	ชายฝั่งอ่าวไทย บริเวณสาบบุรี	๕๐%	๑%		
ลักษณะการจับ	ลักษณะการจับ		ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า		
นำเรือสูง ภายหลังนำเรือออกไป	นำเรือสูง ภายหลังนำเรือออกไป		ปลากระพงแดง ปลาอินทรี ปลาเก็ดคิทิน ปลาเกลา		

ข่าวสารทั่วไป

เรือชายฝั่ง ป๑-ช๑๑ มีถิ่นฐานอยู่ที่อำเภอสาบบุรีและใช้เป็นที่เรือตกเบ็ดออกไปทางจากฝั่งประมาณ ๓ ไมล์ มีเรือใบประเภทชนิดนี้ตัวกันเป็นจำนวนมากที่ถูกตัดแปลงไปเป็นเรือ ป๑-ช๑๔ เรือนี้ทำห้องเรือเบ็ดและไม่มีสิ่งเสริมสร้างใด ๆ บนตัวเรือเลย นอกจากนี้เสากระโดงเท่านั้น

การขับเคลื่อน

ใช้ใบเขวอนใบไม้ตัวชักอยู่บนเสากระโดงสูง ๕ ม. เสานี้ตั้งอยู่ห่างจากหัวเรือเข้ามาประมาณหนึ่งในสามของความยาวตลอดลำของเรือ เอนไปทางท้ายเรือและยึดอยู่ด้วยแบบรับสองเส้นทำด้วยเชือกป่าน ใบนี้จะเก็บได้โดยการหย่อนเชือกชักใบลงและในวันไม่ด้วยพร้อม ๆ กัน

C1-T11

consumes 2 liters of fuel per hour, is clamped on the truncated stern. No spare parts are carried.

Operational Information

The C1-T11 leaves home port in early morning and returns in the evening with its catch of up to 100 kg of red snapper, Spanish mackerel, spinefoot, and shark. No means of preserving the catch is used.

Food for the 1-day fishing trip is prepared at home. The maximum speed for this vessel under motor power is about 5 kt. In a good breeze its sailing speed is 7 kt.

Equipment

The only equipment carried other than the fishing gear is the 10-kg anchor which is attached to a 60-m cable.

C1-T11 Equipped With Motor and Sail Operating out of Sai Buri

เรือป๑-๗๑๑ มีทั้งเครื่องยนต์และใบ ปฏิบัติงานอยู่บริเวณนอกฝั่งสาขบุรี



Crew

The crew of 2 of the C1-T11 is Thai Moslem.

Military Potential

The military potential of this vessel is practically nil. Not very seaworthy and with an open hold and no cabin, it is identified with only one area of the Gulf.

ใช้เรือของทางราชการประเภทนำมันใส่ที่เริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ชนิด ๑ สูบ ขนาด ๔ แรงม้า ความสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงชั่วโมงละ ๒ ลิตร เครื่องหางขานติดอยู่บนท้ายเรือรูปตัดและไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ไปกับเรือด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๑-๗๑๑ จะออกหากำจัดปลาในเวลาเช้ามืด และกลับเวลาเย็นพร้อมด้วยสัตว์ทะเลที่จับได้ไม่เกิน ๑๐๐ กก. ได้แก่ ปลากระพงแดง ปลาดินทรีย์ ปลาตุลัดหิน และปลาลากาม ไม่มีวิธีการเก็บรักษาปลาแต่อย่างใด

การออกปฏิบัติงานแต่ละเที่ยวจะนำอาหารที่หุงหากำกับไปแล้วไปด้วย ๑ วัน ความเร็วสูงสุดของเรือเมื่อใช้เครื่องยนต์ประมาณ ๔ นอต และความเร็วมอเตอร์ใช้ใบในขณะทิ้งลมดี ๆ จะได้ถึง ๗ นอต

เครื่องอุปกรณ์

นอกจากเครื่องยนต์จ๊อบลาแล้ว ก็มีสมอ:หนัก ๑๐ กก. และสายยาว ๖๐ ม. อีกเพียงอย่างเดียว

คนประจำเรือ

เรือ ป๑-๗๑๑ ใช้คนประจำเรือ ๒ คน เป็นชาวไทยอิสลาม

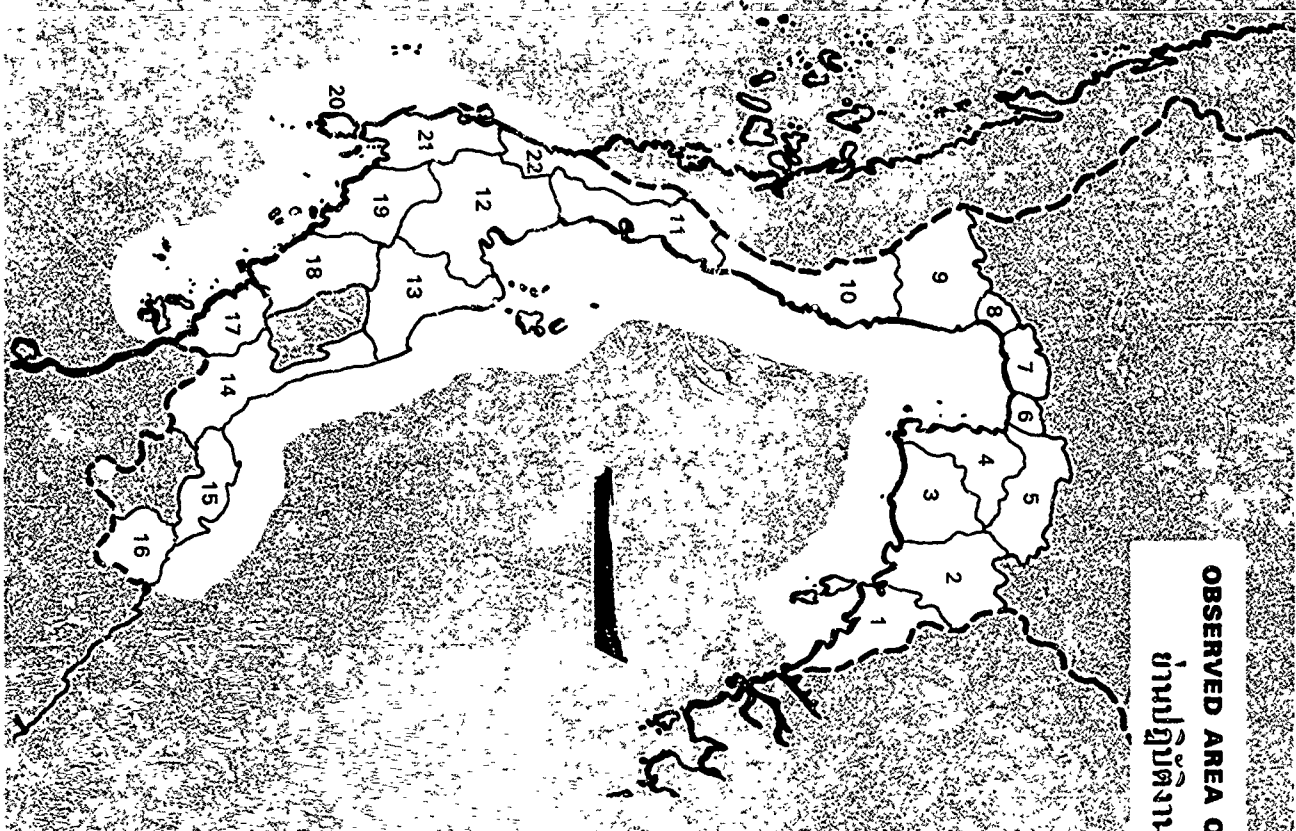
ศักยภาพทางการทหาร

ศักยภาพทางการทหารที่เรือชนิดนี้ไม่มีเลย เพราะมีสมรรถนะในการออกทะเลน้อย เป็นเรือท้องเปิดและไม่มีการป้องกันตัวแต่เพียงในยามที่มองจากอ่าวไทยเท่านั้นจึงสามารถพิสูจน์ทราบได้

CLASS 1 - TYPE 14

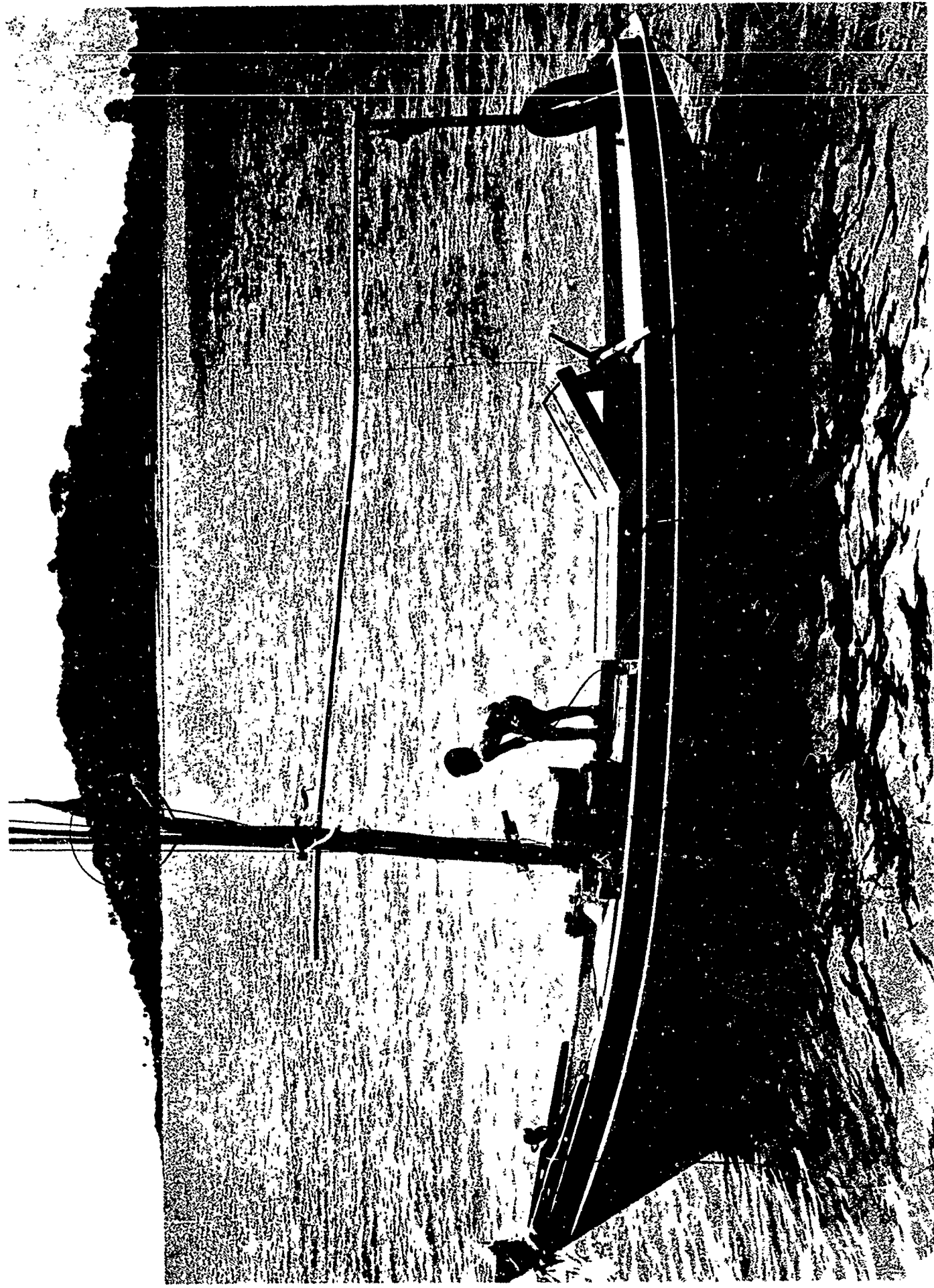
OBSERVED AREA OF OPERATION

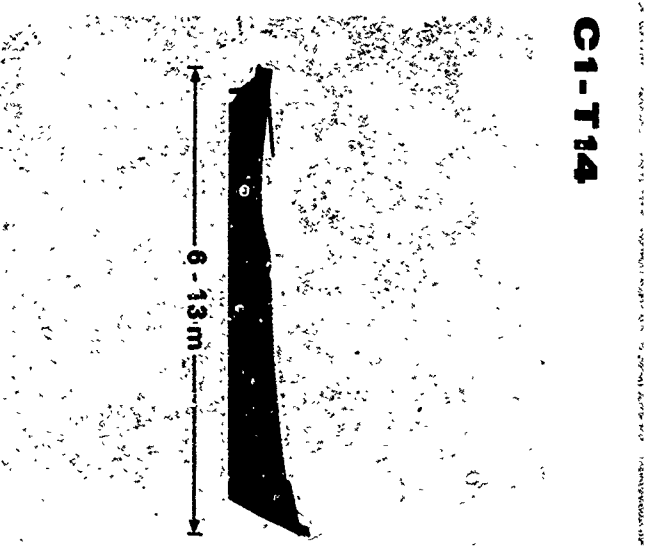
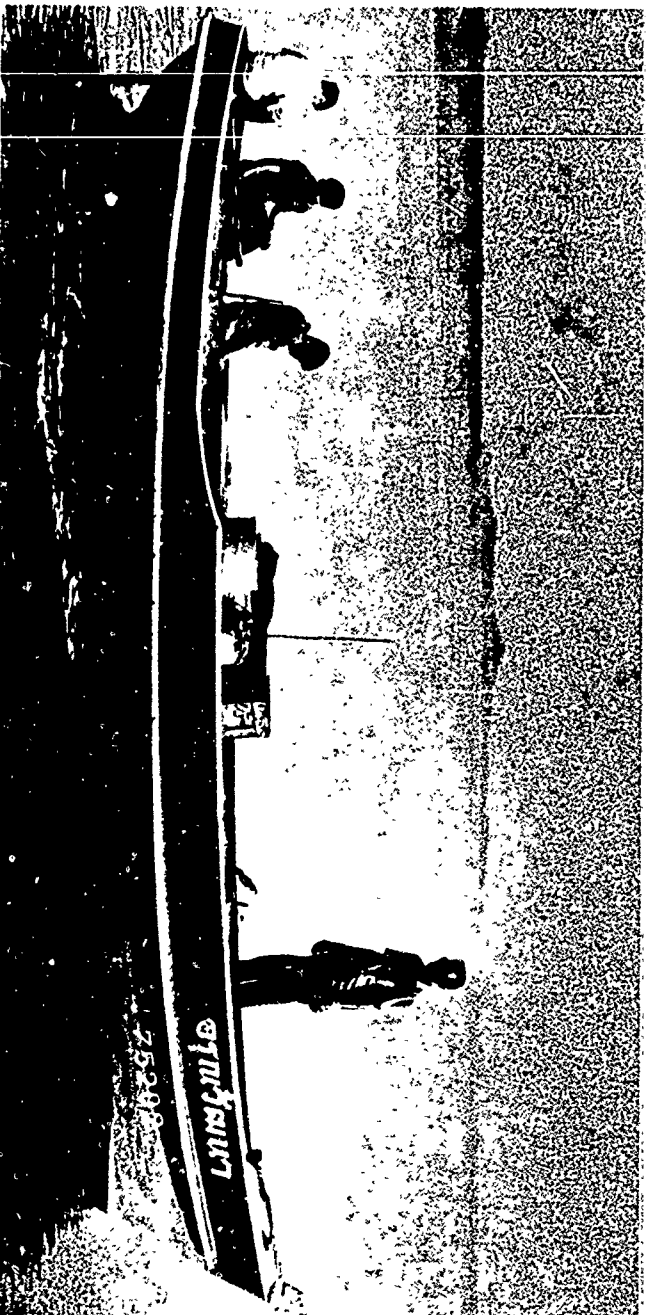
กำหนดปฏิบัติการตามเขตพื้นที่



1. Trat ตราด	12. Surat Thani สุราษฎร์ธานี
2. Chanta Buri จันทบุรี	13. Nakhon Si Thammarat นครศรีธรรมราช
3. Rayong ระยอง	14. Songkhla สงขลา
4. Chon Buri ชลบุรี	15. Pattani ปัตตานี
5. Chachoengsao ฉะเชิงเทรา	16. Narathiwat นราธิวาส
6. Samut Prakan สมุทรปราการ	17. Satul สตูล
7. Samut Sakhon สมุทรสาคร	18. Trang ตรัง
8. Samut Songkram สมุทรสงคราม	19. Krabi กระบี่
9. Phetchaburi เพชรบุรี	20. Phuket ภูเก็ต
10. Phrachuap Khiri Khan ประจวบคีรีขันธ์	21. Phang-Nga พังงา
11. Chumphon ชุมพร	22. Ranong ระนอง

C1-T14





C1-T14

C1-T14		TYPE		FISHING	
LOA	6 - 13 m	BEAM	1 - 3 m	GROSS TONS	NET TONS up to 14
DRAFT	0.4 - 1.1 m	OPERATING AREA	Gulf and Andaman Sea	CLASS FREQUENCY	1 gasoline or diesel engine
RECOGNITION FEATURES			High bow, low overhanging stern. Straight, extended stem. Rubbing strake	TYPE OF CATCH / CARGO	Varied/ Stone, chicken feed, fish, charcoal, miscellaneous
				50%	10%

General Information

The smallest of the Class I coastal vessels, C1-T14 are usually under 14 m LOA. Many are converted sailers.

Most of these vessels have their engine room amidships. This often is not large enough for a crew member to enter. It is a boxlike structure with one or two wooden covers. Only a few C1-T14 near the Malaysian border in the Gulf use long-shaft, outboard gasoline engines.

The C1-T14 is found throughout the Gulf with home ports from Narathiwat to Laemsging and along the Andaman Sea coast. Most are fishing boats using hooks and lines, gill nets, and long lines. On the west coast these craft haul cargo and passengers.

ป.๑-๒๑๔		ใช้งาน		ประมง	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินแรง	กินตัก	กวรับคลื่น	กวรับคลื่น
๖-๑๓ ม.	๑-๓ ม.	๑-๑๕	ไม่กิน	๑๔	๑๔
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประมงที่	พบเรือประมงที่	พบเรือประมงที่	พบเรือประมงที่
๐.๔-๑.๑ ม.	อ่าวไทยและทะเลอันดามัน	๕๐%	๑๐%		
ลักษณะระชากร	หัวเรือสูง ไม้หรือค้ำยื่นออกไป	ความระชากร	ไม้หรือค้ำยื่นออกไป	ลักษณะระชากร	ไม้หรือค้ำยื่นออกไป
	พบเรือประมงที่	๑๐%	๑๐%		

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป.๑-๒๑๔ ไม้ว่าเป็นเรือชายฝั่งที่มีขนาดเล็กที่สุด ในเรือประเภทนี้ ๑๐๐ คัน ปกติจะมีความยาวต่ำกว่า ๑๔ ม. มีอยู่หลายลำที่ได้ดัดแปลงมาจากเรือใบ เรือเหล่านี้ส่วนมากมีห้องเครื่องอยู่กลางลำซึ่งมีขนาดไม่ใหญ่นัก หากที่กลางลำไปได้นั้นมัน มีลักษณะคล้ายกับที่มันมีลิ้นและมันมีปีกทำด้วยไม้กระดานเพียงหนึ่งหรือสองฟารือ ป.๑-๒๑๔ ไม้เอาไว้บรรทุกสินค้าและคนแต่บางครั้งก็บรรทุกสินค้ามาแลเซี่ย จะมีอยู่ทั้งนี้ไม่กี่ลำที่ใช้เครื่องทางทะเลที่มันมีไม้

จะพบเห็นเรือ ป.๑-๒๑๔ นี้ได้ตลอดทั่วอ่าวไทย และในทางออกที่อยู่ที่ตั้งจังหวัดนราธิวาสถึงอำเภอแหลมสิงห์ (จังหวัดจันทบุรี) และตามชายฝั่งทะเลอันดามัน (ทางภาคใต้ฝั่งตะวันตก) โดยมากเป็นเรือประมงที่ใช้ไม้ตัก อวนตักตา และไม้ตราว ส่วนทาง

C1-T14



About one-third of the C1-T14 in the Gulf are registered. Fewer are registered in the Andaman Sea.

Propulsion

While most C1-T14 are run by 1- or 2-cylinder, inboard diesel engines of up to 23 hp with a fuel reserve of about 20 liters, the boats near the Malaysian border in the Gulf are powered by 1-cylinder, long-shaft, JLO gasoline engines (4 to 13 hp), so popular with the Moslem fishermen. These outboard engines consume 2 to 3 liters of gasoline per hour. All are started manually.

Only a few of these boats carry tools or spare parts.

ภาคใต้ฝั่งตะวันตกจะใช้เป็นเรือบรรทุกสินค้าและผู้โดยสาร

เรือ ป๑-ช๑๔ ในอ่าวไทยที่จดทะเบียนแล้วจะมีจำนวนประมาณหนึ่งในสาม ส่วนทางทะเลอันดามันนั้นเรือที่จดทะเบียนอยู่เพียงไม่กี่ลำ

การขับเคลื่อน

เรือ ป๑-ช๑๔ ส่วนมากใช้เครื่องยนต์ดีเซลกลางลำ ชนิด ๑ หรือ ๒ สูบ ขนาดไม่เกิน ๒๓ แรงม้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงประมาณ ๒๐ ลิตร ส่วนเรือในอ่าวไทยบริเวณใกล้เขตแดนที่ติดต่อกับสหพันธรัฐมาเลเซียจะใช้เครื่องยนต์หางยาวประเภทก้านไม้ไผ่ชนิด ๑ สูบ ยี่ห้อ เจ.แอล.โอ. ขนาด ๔ ถึง ๑๓ แรงม้า ซึ่งเป็นที่นิยมแพร่หลายในหมู่ชาวประมงที่ประมงที่เขื่อนเขลางค์น่านเปลี่ยนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องยนต์สำหรับเครื่องยนต์ ๒ ถึง ๓ ลิตร เรือเหล่านี้จะเริ่มเดินเครื่องยนต์ด้วยมือทั้งสิ้น

มีเรือเหล่านี้เพียงไม่กี่ลำที่มักทำห้องเครื่องยนต์ขึ้นส่วนอะไหล่ประจำเรือ

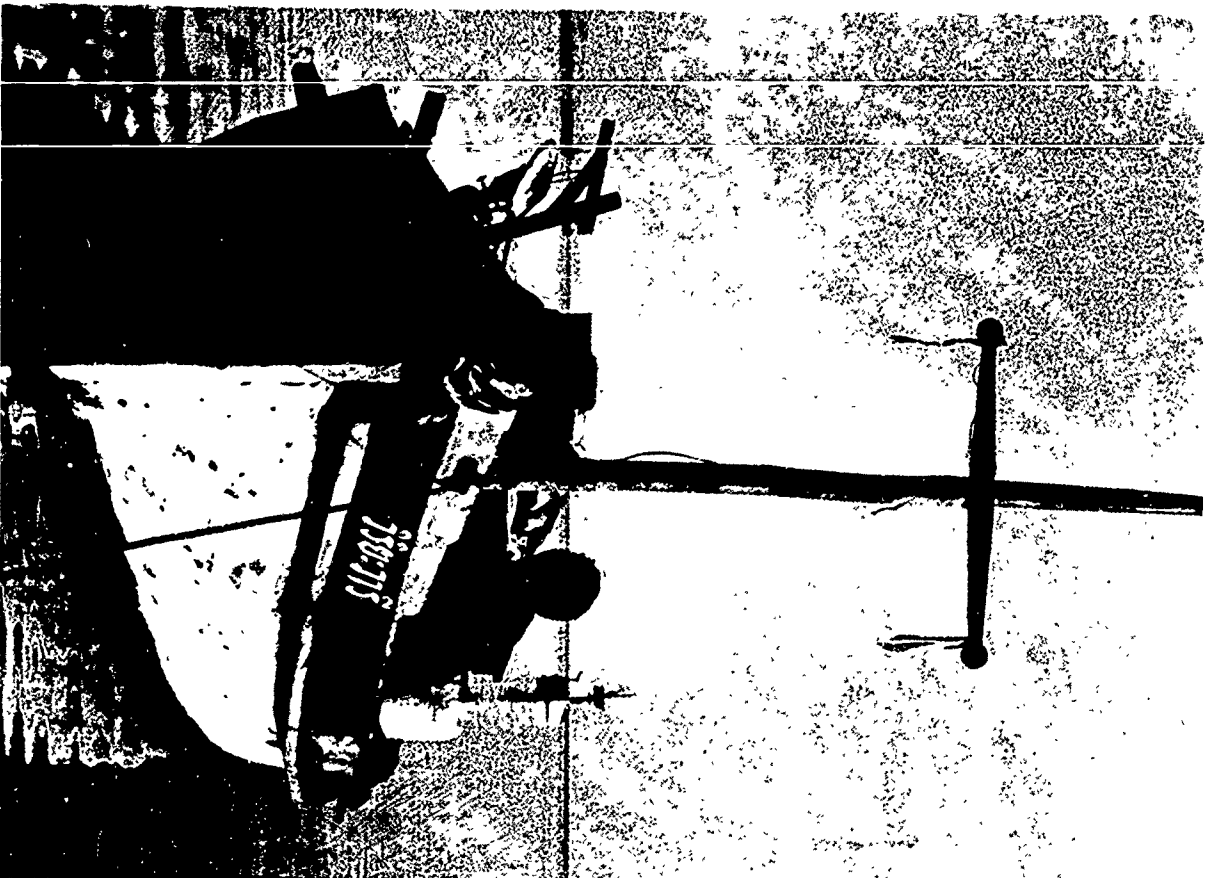
Boxlike Structure Amidships Serves as Engine Room on Most C1-T14 Vessels

ห้องเครื่องของเรือ ป ๑-ช ๑๔ ส่วนมากมีลักษณะเป็นรูปสี่เหลี่ยมอยู่กลางลำ

C1-T14

Baited-Line Fisher With Crew of 2 Tied Up Offshore at Nachom-tien

เรือตกเบ็ดงักประจำเรือ ๒ คน กำลังจอดอยู่นอกฝั่งบ้านนาจอมเทียน



C1-T14 at Ban Pay. Note Fore-and-Aft Pole to Support Shelter for Crew

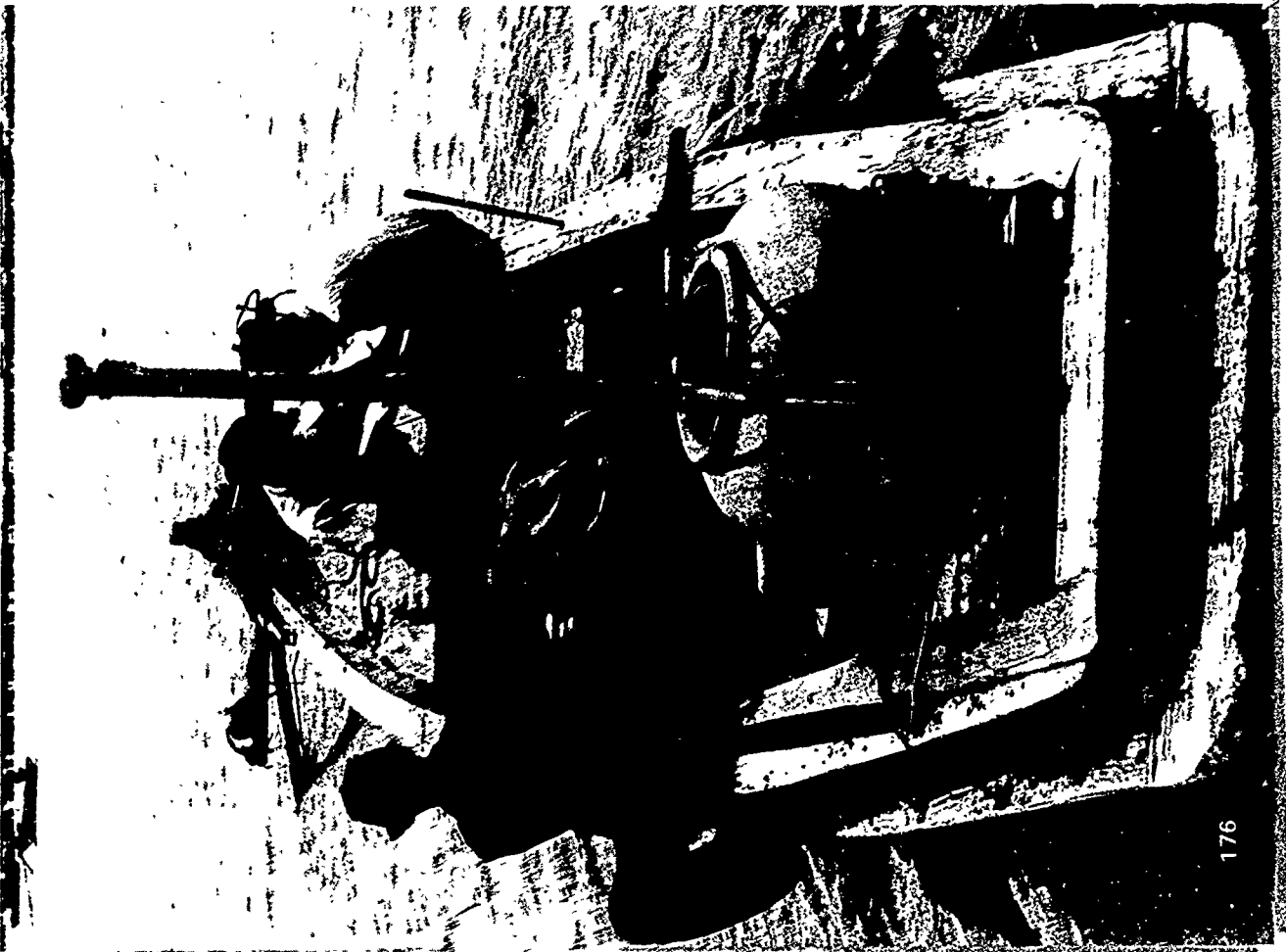
เรือ ป.๑-๒๑๕ ที่บ้านแพ จะสังเกตเห็นแกนพาดจากหัวเรือไปท้ายเรือ สำหรับกางพาดานให้คนประจำเรือพักอาศัย



C1-T14

Scoop-Net Fisher Working Near Haad Chao Samran

เรือที่ใช้ขวานรุนขณะปฏิบัติงานใกล้หาดเจ้าสำราญ



Operational Information

Most C1-T14 fishing boats in the Gulf leave home port from late afternoon through the evening and return the next morning. Those in the Andaman Sea are about equally divided between day and night fishing, but this is not always determined by the fishing technique. Most gill netters and those vessels using long lines work at night. The traps and set bags are worked during the low tide, and most hook-and-line hand fishing is done in the daytime. Very few of these boats stay out for more than one day or night.

The list of fish caught by C1-T14 crews includes almost everything for sale in the Thai markets, but in the Gulf the catch runs heavily toward Spanish mackerel, squid, chub mackerel and swimming crab in that order. On the Andaman Sea coast the largest catch is Spanish mackerel, cobia, bonito, red snapper, and shark.

Some C1-T14 have cooking facilities. The others bring food prepared from home or carry only drinking water.

The catch is usually well under 100 kg for all but the gill netters which bring in about 200 kg and have reported a catch as high as 1,000 kg on a good day. On the Andaman Sea coast those fishing with long lines and hand hooks

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือประมง ป.๑-๓๑๔ ในอ่าวไทยส่วนมากจะออกจากท่าจอดพักในตอนบ่ายมาก ๆ ถึงเย็น และกลับตอนเช้าวันรุ่งขึ้น ส่วนเรือทางทะเลอันดามันนั้นเป็นเรือที่ออกทำการประมงในเวลากลางวันกับเวลากลางคืนมีจำนวนอย่างละเท่า ๆ กัน ทั้งนี้โดยมีได้กำไรถึงวิธีการประมง (เครื่องมือ) ที่ใช้โดย เรือส่วนมากที่ใช้อวนติดตาและเบ็ดราวจะปฏิบัติงานในเวลากลางคืน เรือที่จับปลาด้วยเครื่องมือตกกัน และโพงทางปฏิบัติงานในเวลากลางวัน และเรือที่พบเห็นส่วนมากจะทำงานในเวลากลางวัน ส่วนเรือที่ออกปฏิบัติงานเกินกว่าหนึ่งวันหรือหนึ่งคืนนั้น จะมีอยู่เพียงไม่กี่ลำนัก

บรรดาสัตว์ทะเลต่างๆที่เรือ ป.๑-๓๑๔ จับมาได้ก็เกือบครบทุกชนิดที่ซื้อขายกันอยู่ในตลาดเมืองไทยทั่วไปนั่นเอง แต่ก็จับได้ในอ่าวไทยนั้นส่วน ใหญ่จะไม่ได้แก่ ปลาอินทรี ปลาหมึก ปลาทุบ และปูม้า ตามสถิติปริมาณจะมากไปเรื่อย ส่วนที่จับได้มากที่สุดก็คือ ทางฝั่งอันดามันนี้ได้แก่ ปลาอินทรี ปลาร่อนทะเล ปลาโอ ปลากะพงแดง และปลาฉลาม

usually preserve the catch in ice. Few of the gill netters or trappers use ice. Only a few of the Gulf boats use ice. Salt is rarely used.

Five or 6 kt is the maximum speed for most C1-T14.

Equipment

C1-T14 have no mechanical means for handling the catch. It is usually offloaded in baskets or boxes. Radio receivers are rare, and none carries a transmitter. Night navigation is by the stars. In the day, landmarks are followed.

Most C1-T14 have a hand-operated bilge pump. Ground tackle usually consists of one anchor of wood, metal, or a combination of the two. A few have two anchors. In the Gulf these are attached to a cable up to 80 m long. In the Andaman Sea, wood and stone anchors are also used and the anchor cables are longer—up to 200 m.

Only a few C1-T14 in the Gulf have 2 or 3 electric lights. Most carry a single lantern, used mainly to attract squid. None carries formal safety equipment. Floats are available in an emergency. A dynamo charger is infrequently carried.

เรือ ป๑-๗๑๔ บางลำมีเครื่องหุงหาอาหารอย่างดี ส่วนนอกนั้นจะนำอาหารที่หุงหาแล้วจากบ้านไป หรือมีไปแต่มีรับประทານอย่างเดี๋ยวนั้น

ปริมาณสัตว์ทะเลที่จับได้สำหรับเรือทั่วไปมีต่ำกว่า ๑๐๐ กก. แต่เรือที่ใช้ความตึกตาจะจับได้ประมาณ ๒๐๐ กก. และเคยทราบว่ามีวันหนึ่งได้มากถึง ๓,๐๐๐ กก. ที่มี การเก็บรักษาสัตว์ทะเลที่จับได้นั้น สำหรับเรือประมงทางฝั่งทะเลอันดามันที่ใช้เบ็ดราวและตกมัตจะแช่ในน้ำแข็ง และเรือที่ใช้ความตึกตาและเครื่องมือประเภทตกก้นแพจะไม่ทำเช่นนั้น แต่จะแช่ ส่วนเรือทางอ่าวไทยก็ใช้น้ำแข็งแต่เพียงไม่กี่ลำก็ และบนกระดานก็ยังไม่ทำเช่นกัน

เรือ ป๑-๗๑๔ นี้ส่วนมากมีความเร็วสูงสุด ๕ หรือ ๖ นอต

เครื่องอุปโภค

เรือ ป๑-๗๑๔ ไม่มีเครื่องมือออกก้นแพแรงสำหรับใช้ยกสัตว์ทะเลที่จับได้เลย มักจะขนถ่ายขึ้นจากเรือด้วยการบรรจุลงในหลวหรือลัง เครื่องรับวิทยุไปใครจะมีใช้กัน ส่วนเครื่อง

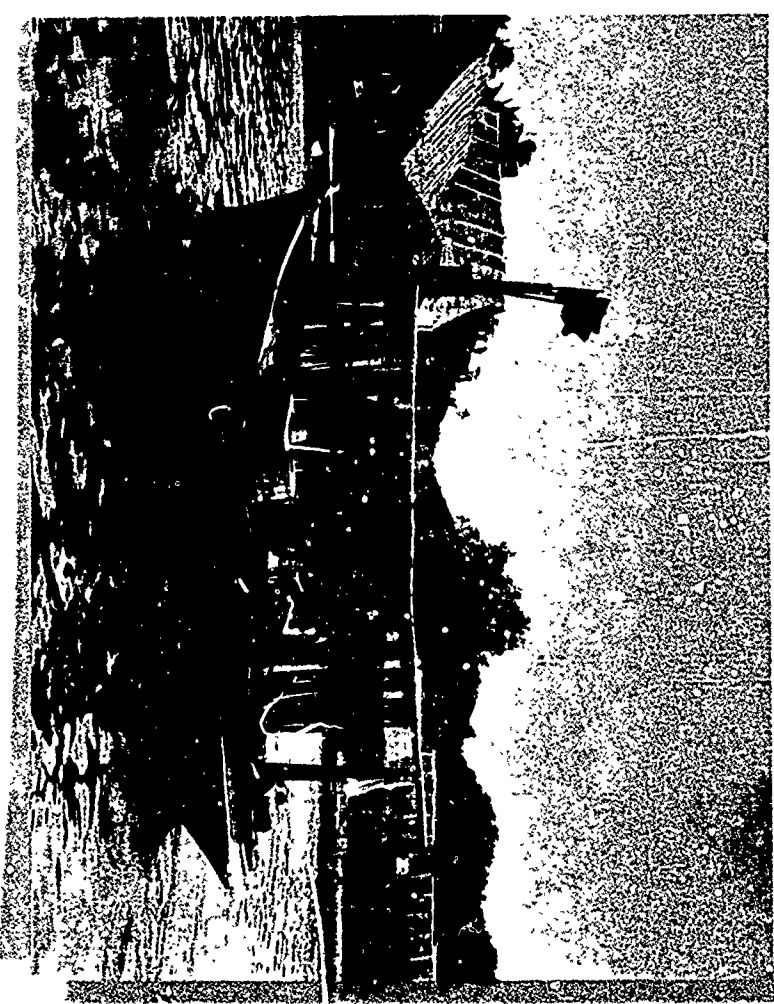
ส่งไม่มีเลย การเดินเรือในเวลากลางคืนจะอาศัยดวงดาว ส่วนในเวลากลางวันก็อาศัยที่หมายบนฝั่ง

เรือ ป๑-๗๑๔ ส่วนมากจะมีตู้เย็นใช้แช่ของสดหรือ ใช้ต้มของที่ทำด้วยไม้ โลหะ หรือทั้งไม้และโลหะผสมกันหนึ่งตัว มีเรือเพียงไม่กี่ลำที่ใช้ตู้เย็นสองตัว เรือในอ่าวไทยจะใช้ถาดต้มอาหารในถัง ๘๐ ม. ส่วนทางทะเลอันดามันจะใช้ต้มของในถังหนึ่งตัว และสายต้มอาหารในถัง ๒๐๐ ม.

เรือ ป๑-๗๑๔ ส่วนมากมีโคมไฟฉายเพียงดวงเดียว เพื่อใช้ส่องลอบปลาหมึกเป็นส่วนใหญ่ ส่วนเรือในอ่าวไทยจะรับเพียงไม่กี่ลำที่มีไฟเรือเดินที่ใช้ไฟฟ้า ๒ หรือ ๓ ดวง สำหรับเครื่องช่วยชีวิตนั้นไม่มีเลย นอกจากที่เรือล่องที่ใช้ในกรณีฉุกเฉินและจะมีไดนาโมสำหรับประจุไฟประจําเรือด้วย

C1-T14 Approaching Pak Nam With Fishing Gear Drying on Fore-and-Aft Pole

เรือ ป๑-๗๑๔ กำลังแล่นเข้าปากน้ำ มีเครื่องมือจับปลาตากอยู่บนกานพาดจากหัวเรือไปท้ายเรือ



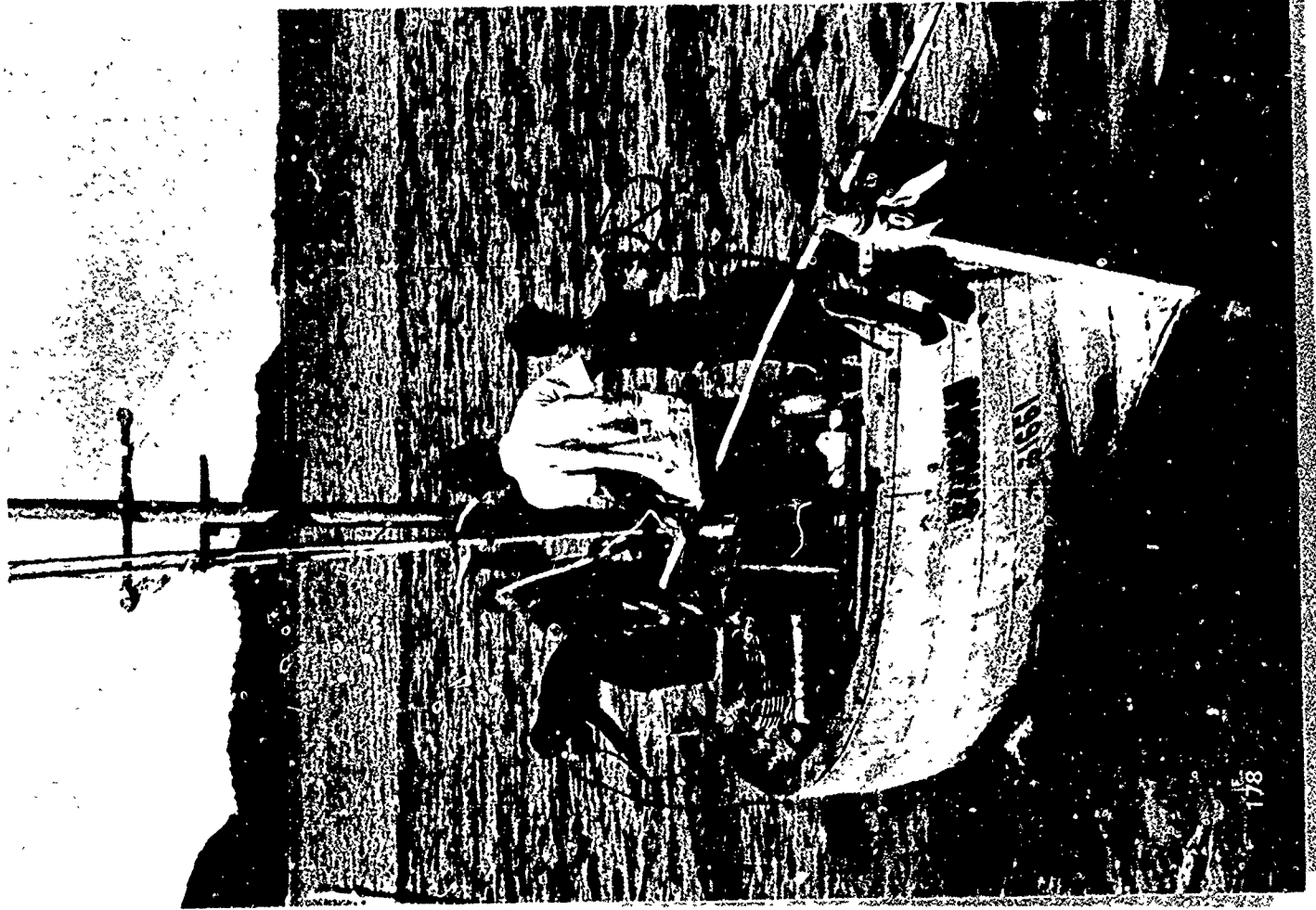
C1-T14

Crew

The size of the crews of C1-T14 coastal vessels ranges from 1 to 9. Two-thirds of the boats in the Gulf are operated by only 2. In the Andaman Sea, the gill netters usually are operated by crews of 2 to 3 and the long-line fishers by 5.

Military Potential

C1-T14 vessels are found all along the Thai coast in large numbers and operate both day and night.



คนประจำเรือ

เรือชายฝั่ง ป๑-๗๕ มีคนประจำเรือตั้งแต่ ๑ ถึง ๙ คน ถ้ากรับเรือในอ่าวไทยจำนวนสองในสามจะมีคนประจำเรือเพียง ๒ คน ส่วนเรือทางทะเลอันดามันก็ใช้อาววนติดตามักมีคนประจำเรือ ๒ หรือ ๓ คน และเรือที่ใช้เบ็ดราวมี ๕ คน

ศักยภาพทางการทหาร

เรือ ป๑-๗๕ เหล่านี้จะพบเห็นได้เป็นจำนวนมาก ๆ ตามชายฝั่งทะเลทั่ว ๆ ไปของประเทศไทย (อ่าวไทยและภาคใต้ฝั่งตะวันตก) ตลอดทางกลางวันและกลางคืน

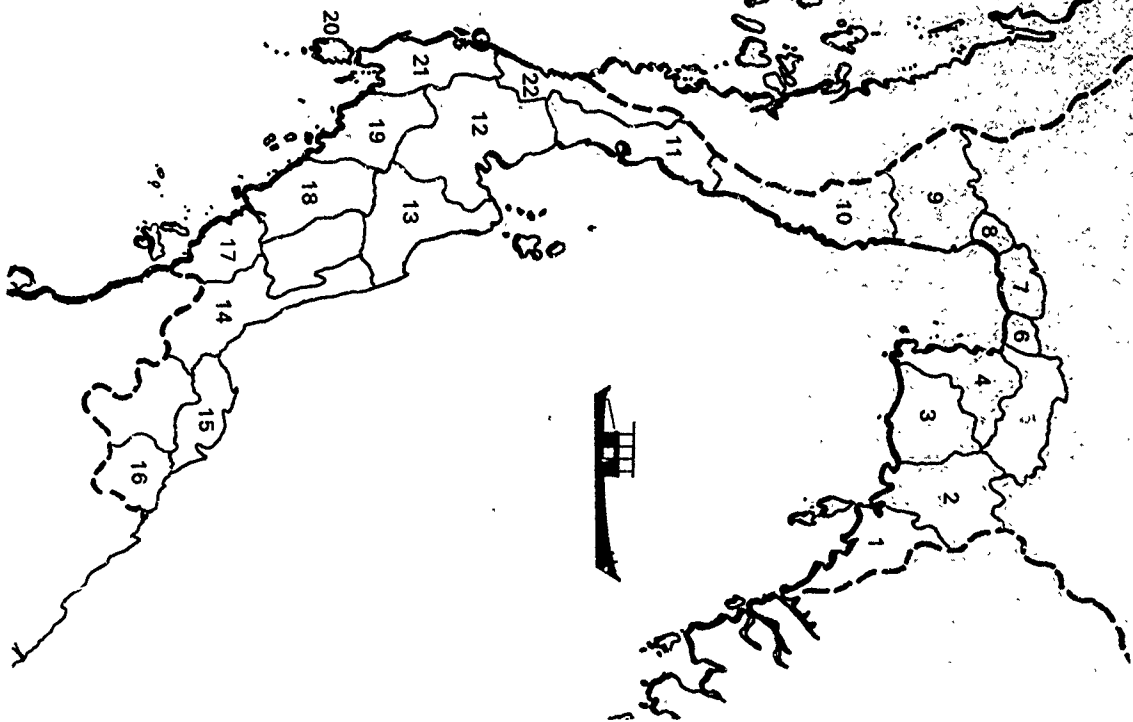
This C1-T14 Fishes for Spanish Mackerel or Squid 1 to 3 Miles Off-shore Near Ban Plar

เรือ ป๑-๗๕ จับปลาอินทรีและปลาหมึกห่างจากฝั่ง ๑ ถึง ๓ ไมล์ ที่บ้านปลา

CLASS 2 - TYPE 1

OBSERVED AREA OF OPERATION

ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

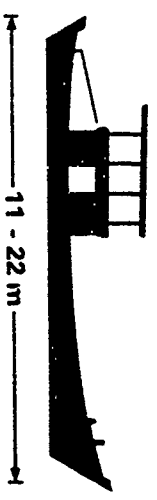
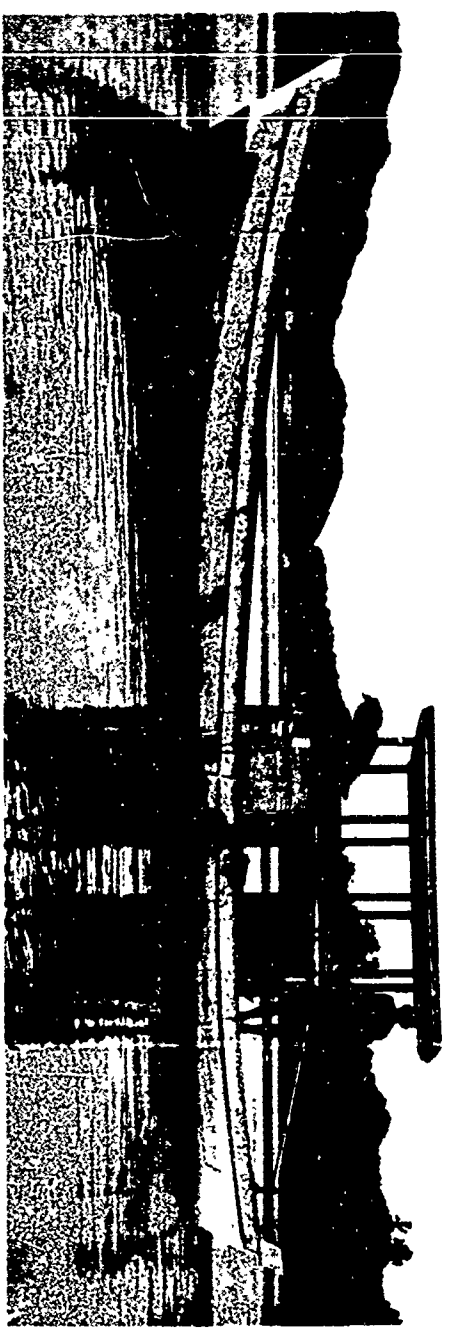


- | | |
|---------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Trat
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satun
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

C2-T1



C2-T1



C2-T1 TYPE FISHING

BEAM	2-4 m	GROSS TONS	8.7-33	NET TONS	5.4-22	PROPULSION	1 diesel engine
OPERATING AREA	Andaman Sea near Satul and south to Malaysia	CLASS FREQUENCY	3%	TYPE FREQUENCY	18%		
FEATURES	Double ended High bow, Straight, extended stem and sternpost, High cabin aft	TYPE OF CATCH / CARGO	Varied				

General Information

C2-T1, are found on the west coast of Thailand near Satul and the southern islands. This boat is also reported to be common in Malaysian waters. Some 211 boats have been built in Malaysia.

These are the largest of the Class 2 boats and are said to be the most seaworthy. The majority are capable of going 40 to 50 miles to sea and staying out for a week.

Fishers make up the largest group of C2-T1. Other methods of fishing are also employed, such as use of baited hooks and wire-basket traps. The design on this type of boat is usually spacious. Sometimes it is over 3 m long.

แปล-๑

ความยาวของลำ	ความกว้างสุด	กักราช	กัมนะท	การขับเคลื่อน
๑๑-๒๒ ม.	๒-๔ ม.	๘.๗-๓๓	๕.๔-๒๒	เครื่องยนต์
กัมนะท	ท่าเรือประจำถิ่น	ทะเลอันดามันบริเวณสตูล	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
๐.๕-๑.๔ ม.	จนกว่าจะแล่น	๓%	๑๘%	
ลักษณะของลำ	ลักษณะลำตัว	หัวเรือสูง	ความยาวรวมกับ	ชนิดลำตัวจะเก็บไว้/ลิ้นน้ำ
หัวเรือยื่นยาวออกไปด้านท้ายสูง	ตรงขนานมา	และกักราชสูง	นานชนิด	

ข่าวสารทั่วไป

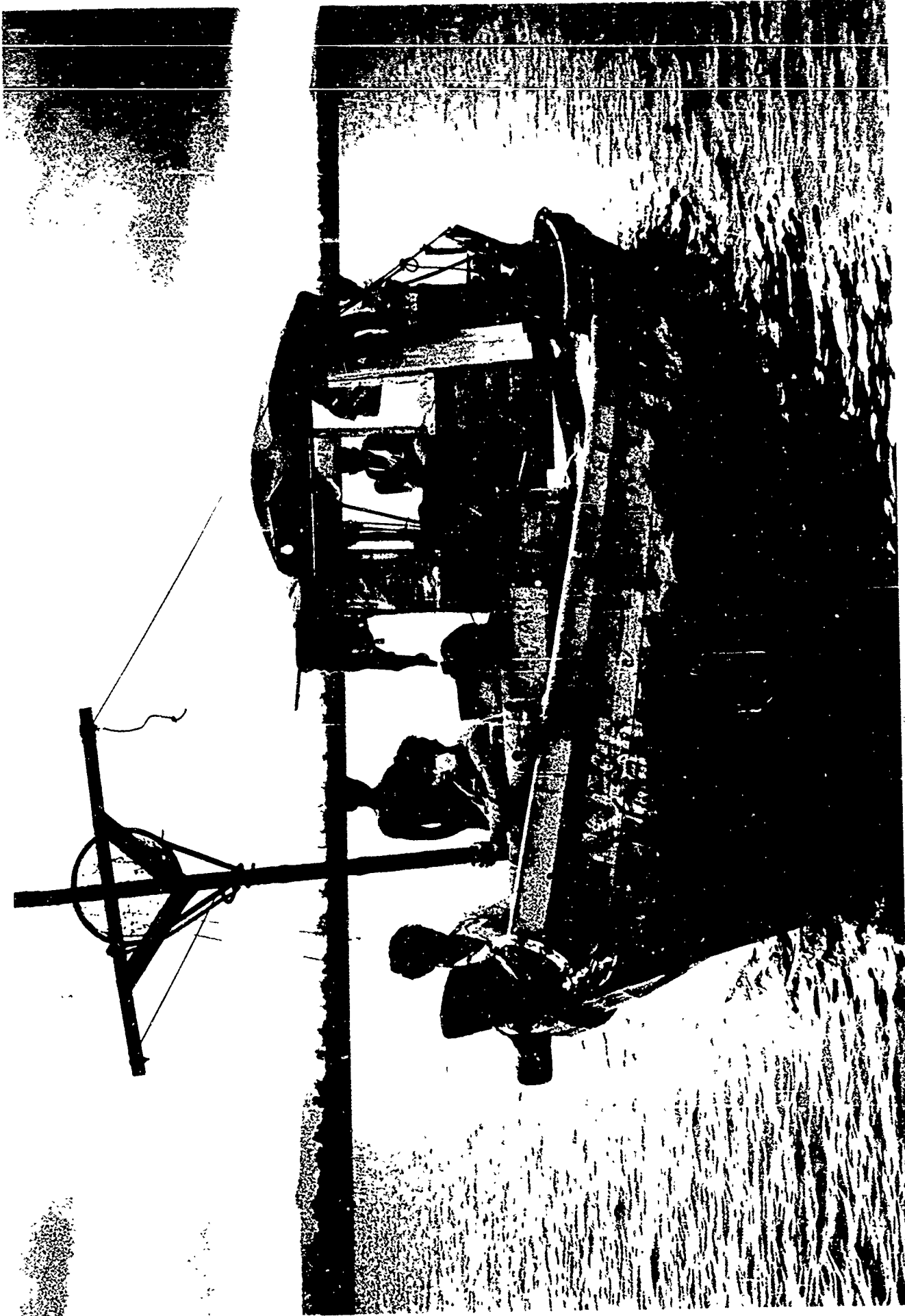
เรือ ป๒-๑๑ นี้จะพบเห็นได้ในบริเวณภาคใต้ฝั่งตะวันตกของประเทศไทย ใกล้จังหวัดสตูล และบริเวณชายฝั่งทะเลตอนใต้ ปรากฏตามรายงานว่ามีเรือประเภทชนิดนี้อยู่อย่างแพร่หลายในหมู่บ้านบางแห่งอีกด้วย เรือ ป๒-๑๑ นี้ บางลำอยู่ในทะเลเช่น เรือที่ล่ามเป็นเรือขนาดใหญ่มากที่สุดในบรรดาเรือประเภทที่ ๒ ด้วยกัน และกล่าวกันว่าความสามารถในการออกทะเลได้ดีที่สุด ส่วนมากสามารถออกทะเลได้ไกล ๕๐ ถึง ๕๐ ไมล์ และอยู่ได้นานถึงหนึ่งสัปดาห์

ส่วนใหญ่เรือ ป๒-๑๑ ใช้เป็นเรืออ่าว, เลก ส่วนที่เหลือนอกนั้นใช้ใช้เครื่องมือจับปลาชนิดอื่น เช่นเบ็ดตกปลาและลอบซึ่งทำด้วยลวดตาข่าย เก่งของเรือตามปกติจะกว้าง

C2-T1

C2-T1 Otterboard Trawler Catches up to 500 Kg of Fish Daily
Near Ko Tarutao. Boxes on Deck Are for Offloading Catch

เรือ ป๒-ช๑ ทำใช้เวลานลากแบบแผ่นตะเ่ สามารถจับปลาได้ไม่เกินวัน
๕๐๐ กก. โกล้เกาะตะรุเตา ลังที่อยู่หน้าดาดทำเรือใช้สำหรับขนถ่ายปลาทั้งได้



C2-T1

and frequently has two decks. The boats are decked and have up to 7 hatches.

Two-thirds of these vessels are registered.

Propulsion

The C2-T1 coastal vessels are powered by a wide variety of diesel engines up to 6 cylinders and 66 hp. Fuel reserves up to 1,800 liters are known, but the majority of these boats carry 400 liters. Only the larger engines are started electrically. Spare parts include small items such as packing and belts. Most C2-T1 have tools on board.

Operational Information

The majority of the C2-T1 are trawlers which leave home port in late afternoon or evening. Some follow a trap line around Ko Adang, and this keeps them out for a week at a time. All these boats carry provisions for their round trip and the food is prepared on board.

ขนาดยาวกว่า ๓ ม. และมักจะเป็นที่สองชั้น เรือลาดับไม้เต็งและฝาปิด
ด้วยไม้เนื้อแข็ง

จำนวนอยู่ในตามของเรือเหล่านี้ จดทะเบียนแล้ว

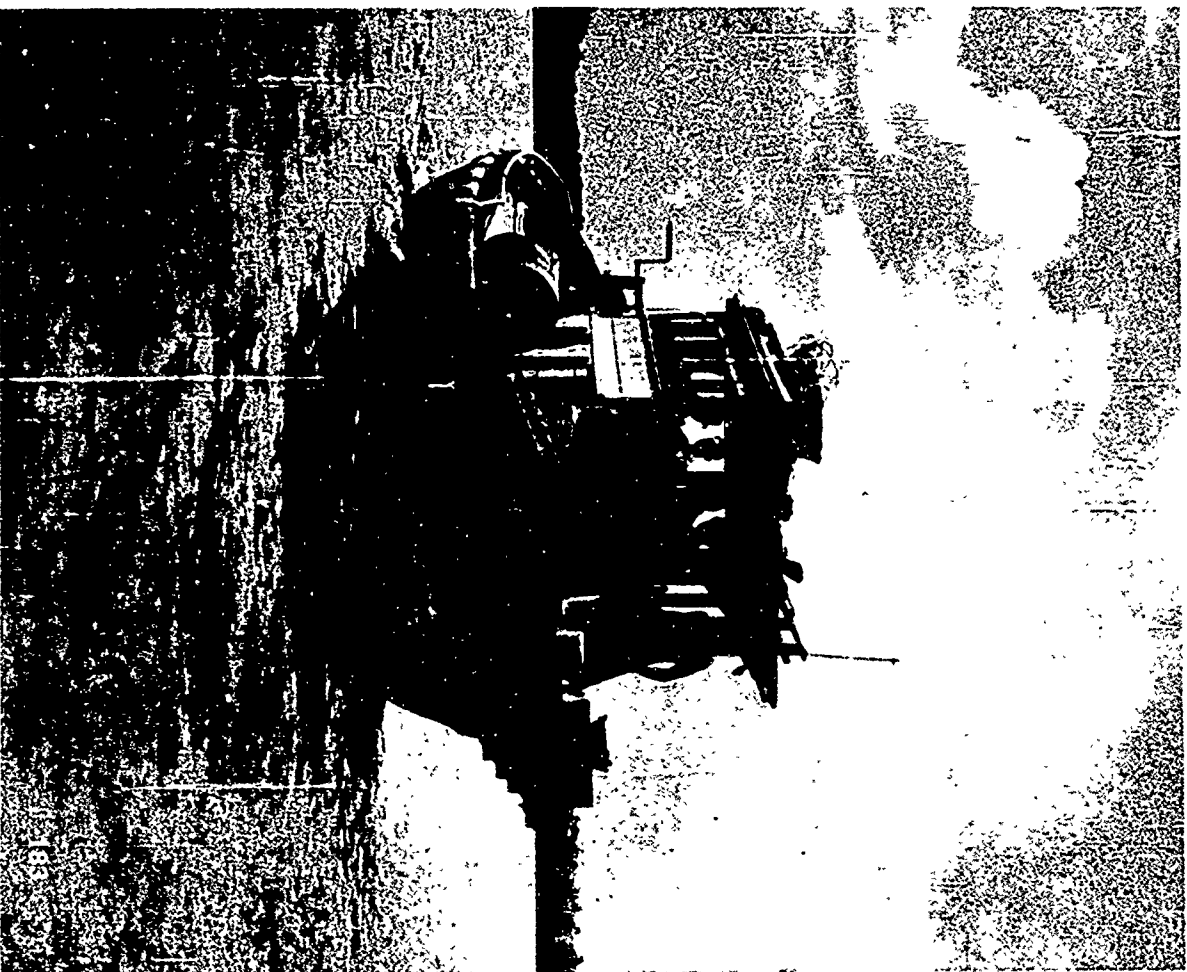
การขยับกลัดอน

เรือซีที 1-๒-๓ ใช้เครื่องยนต์ชนิดและขนาดแตกต่างกันมาก อย่างสูง
ไม่มาก, ยูน และ ๖๖ แรงม้า ความจุน้ำมันเชื้อเพลิงเท่าๆกันไม่เกิน ๑,๕๐๐ ลิตร
แต่เรือขนาดใหญ่ได้ ๔๐๐ ลิตร เพราะเครื่องยนต์ขนาดใหญ่ทำน้ำมันที่เริ่มเดินเครื่องด้วย
ไปให้ มีชิ้นส่วนอะไหล่ย่อย ๆ เช่น ประตั้น และสายพาน เรือส่วนมากมีเครื่องมือ
ต่อมือ ติดไปด้วย

ข่าวการปฏิบัติการ

เรือ 1๒-๓๑ นี้ส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณลาก จะออกจากการออกหากินในตอนบ่ายมาก ๆ
หรือตอนเย็น บางลำก็ออกไปวางลอบบริเวณรอบ ๆ เกาะอาดัง ออกไปเที่ยวทาง ๆ จะใช้
ลอบวางดักปลา โดยนำตัวลอบวางออกไปให้พอสำหรับแต่ละเที่ยว และขึงตักกันในเรือ

This C2-T1 Wire-Basket-Trap Fisher Was Built in Malaysia. It Operates From Temalang. Note Jerry-Built Poop Deck
เรือ 1๒-๓๑ ที่ใช้ลอบตะกร้าลวดนี้ สร้างในมาเลเซีย ปฏิบัติงานจากบ้าน
เตมาลิ่ง จะสังเกตเห็นคาตาทำท้ายเรือที่ต่อเสริมขึ้นมา



C2-T1

The catches include red snapper, bonito, hairtail, ponyfish, Spanish mackerel, ray, chub mackerel, sea shrimp, tongue sole, and swimming crab in quantities up to 500 kg for trawlers and basket trappers; 80 kg is the maximum catch with baited hand lines. The catch is preserved in ice.

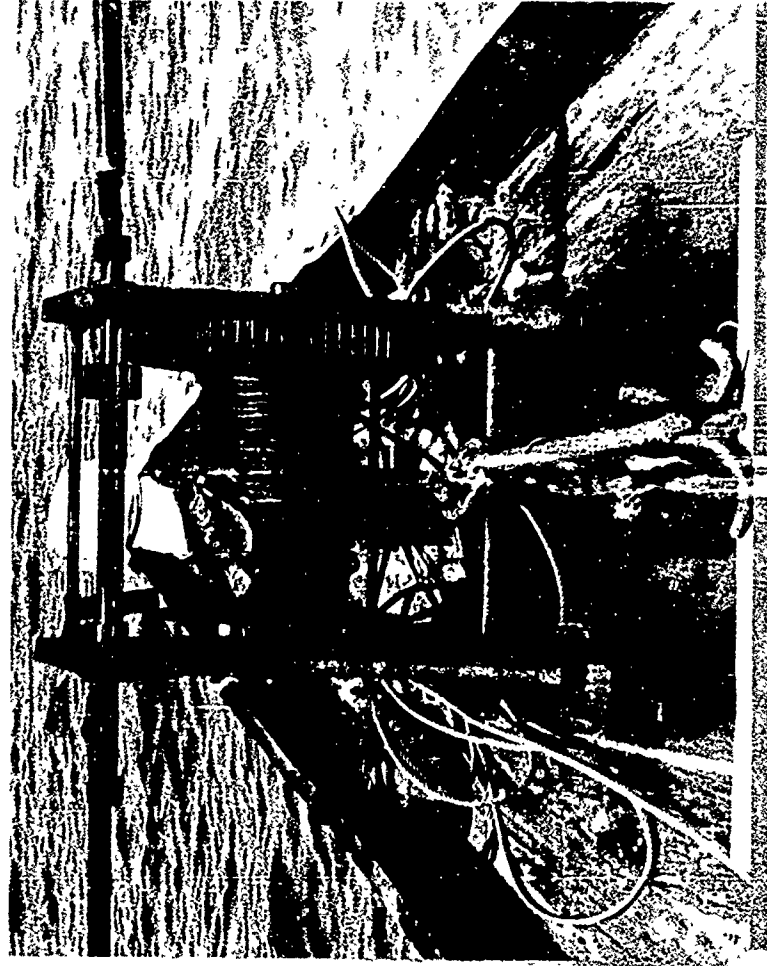
The top speed of the C2-T1 is 8 kt.

Equipment

Most C2-T1 have no mechanical means for handling the catch or fishing gear, except those working basket traps around Ko Adang which have hand-operated winches capable of lifting 2 tons. The catch is offloaded by the crew, frequently in the wooden boxes in which the fish have been packed in ice. Radio receivers are sometimes carried, but no C2-T1 has a transmitter. Most of these boats use a compass. The majority have centrifugal pumps.

1. Ground Tackle and Winch Are Located Forward on This C2-T1
2. Tiller Is Usually Wooden Rod or Steel Pipe

๑. สัมภาระกวาง้ำนอยู่หน้าเรือ ๒. พังงำด้านเบ็ดทำด้วยไม้หรือท่อเหล็ก



สัตว์ทะเลที่จับได้มี ปลากระพงแดง ปลาโอ ปลาตามเงิน ปลาเข็ม ปลาเกตุ ปลากระเบน ปลาทุ กู ปลาดีหมาก และปูไม้ ซึ่งมีปริมาณไม่เกิน ๕๐๐ กก. สำหรับปลากและลูก และปริมาณสูงสุดสำหรับการตกเบ็ดชนิดนี้มักจะได้ ๘๐ กก. สำหรับลูกด้วยวิธีการเข้มน้ำแข็ง

เรือ ๒-๓๑ มีความเร็วสูงสุด ๘ นอต

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ๒-๓๑ โดยมากจะไม่ม่เครื่องมืองกลสำหรับใช้ในการยกสัตว์ทะเลที่จับได้ ยกหรือมืองจับปลาแต่อย่างใด แต่ก็ไม่ม่เรือที่ใช้วางลอบอยู่ในบริเวณเกาะ เกาะกวาง้ำนเพื่อทำการลอบจับได้ ๒-๓๑ ตะเเ่เพื่อใช้ยกลอบจับ ลอบประจำเรือไม่ม่เครื่องยนต์ที่ขับเคลื่อนได้ขึ้นจากเรือ โดยบรรจุปลาลงในถังไม้และแช่ไว้ด้วยน้ำแข็ง เรือ ๒-๓๑ นามักจะมีเครื่องรับวิทยุ แต่ไม่ม่เครื่องส่ง ส่วนมากเรือเก่าจะม่เครื่องยนต์ใช้ขับเคลื่อนบ้าง บางลำก็ใช้สูบหยดน้ำดื่มมาขับเคลื่อน ตามปกติจะมีเครื่องยนต์ ๑๐๐ ๒.

ปกติม่ไปเรือเดินตามการใช้ไฟ แต่บางลำก็มีเครื่องยนต์ขนาดเล็ก ๑๐๐๐ วัตต์ ใช้โคจรวิ่งตามตงเต็วกับที่ ส่วนโอบจางขนาดใหญได้แก่โอบจางระยะไกล เครื่องฆ่าสัตว์ใด ๆ เลว





1 Ground Tackle, Boxes for Offloading Fish, and Crew's Dinner Clutter Forward Deck of C2-T1 Trawler

2 Inside View of Cabin

3 Trawl Net Being Repaired on Board

๔. ผูก กุ้งได้ปลา และอาการเริ่มของลมประจำเรือวางอยู่ที่ถ้ำถ่อถาดบนตงที่หัวเรือจนลาก 1๒-๗ ๑

๕. กากปลาในถัง

๖. กุ้งข่อยอวนตกในเรือ



C2-T1

Some also have a hand-operated pump. There is usually 1 steel anchor attached to a cable 100 m in length.

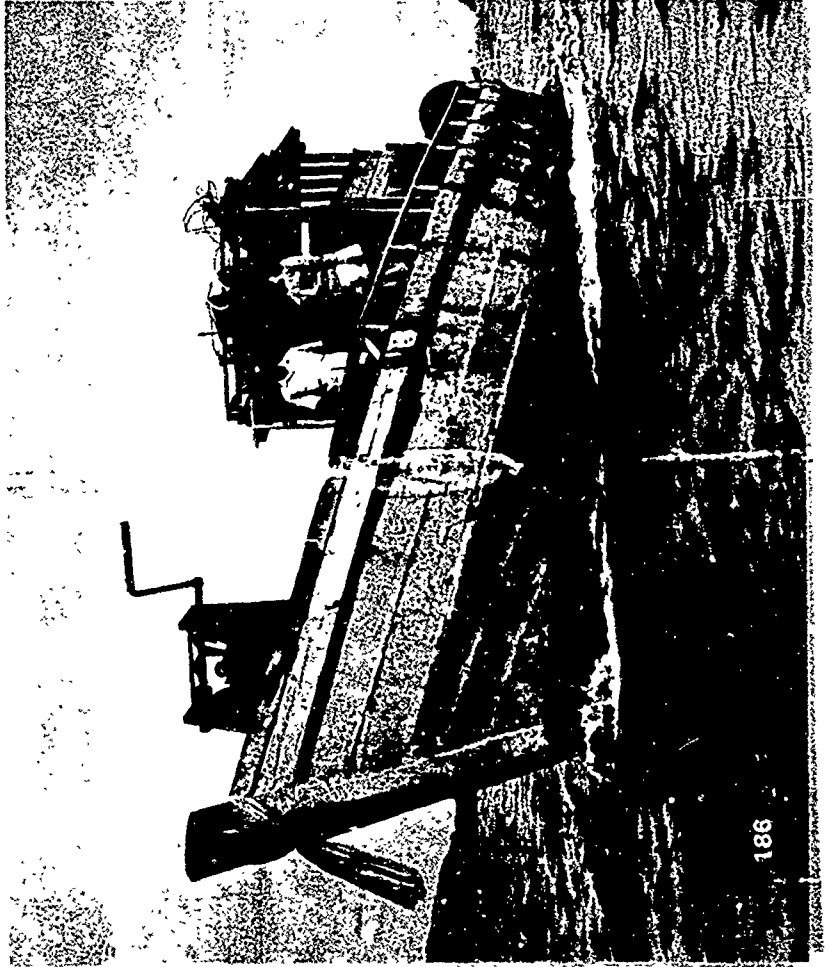
Three electric lights are usual, but sometimes there are only 2. A few C2-T1 use only a lantern. The only spotlights are large flashlights. No safety equipment is carried.

Crew

The trawlers carry a crew of 6 Most other C2-T1 have only 4.

Two Basic Cabin Styles Are Represented on the Trawler (1) and the Gill-Net Fisher (2)

กึ่งแท่นทรานคาสมองแบบก่อ (๑) เรืออวนลาก และ (๒) เรืออวนติดตา



Military Potential

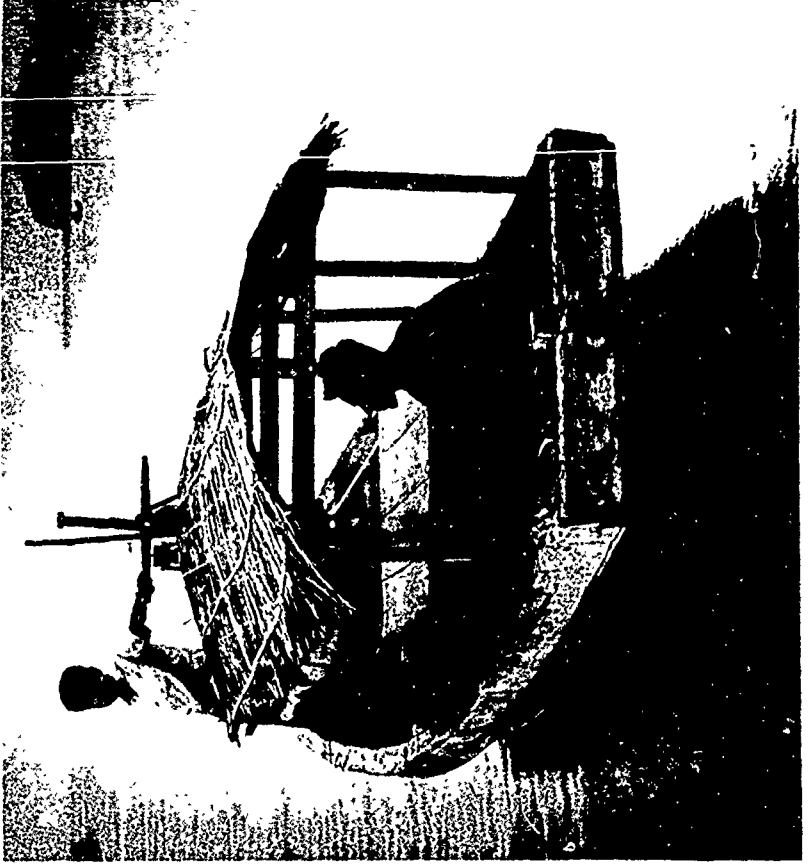
C2-T1 are often large boats with large cabins and covered compartmented holds. These craft can operate well out to sea.

กานประจําเรือ

เรือ ป๒-๗๑ ที่ใช้อวนลากมีกานประจําเรือ ๖ กาน ส่วนเรืออื่น ๆ นอกนั้นกานมี ๖ กาน จะมี ๔ กาน

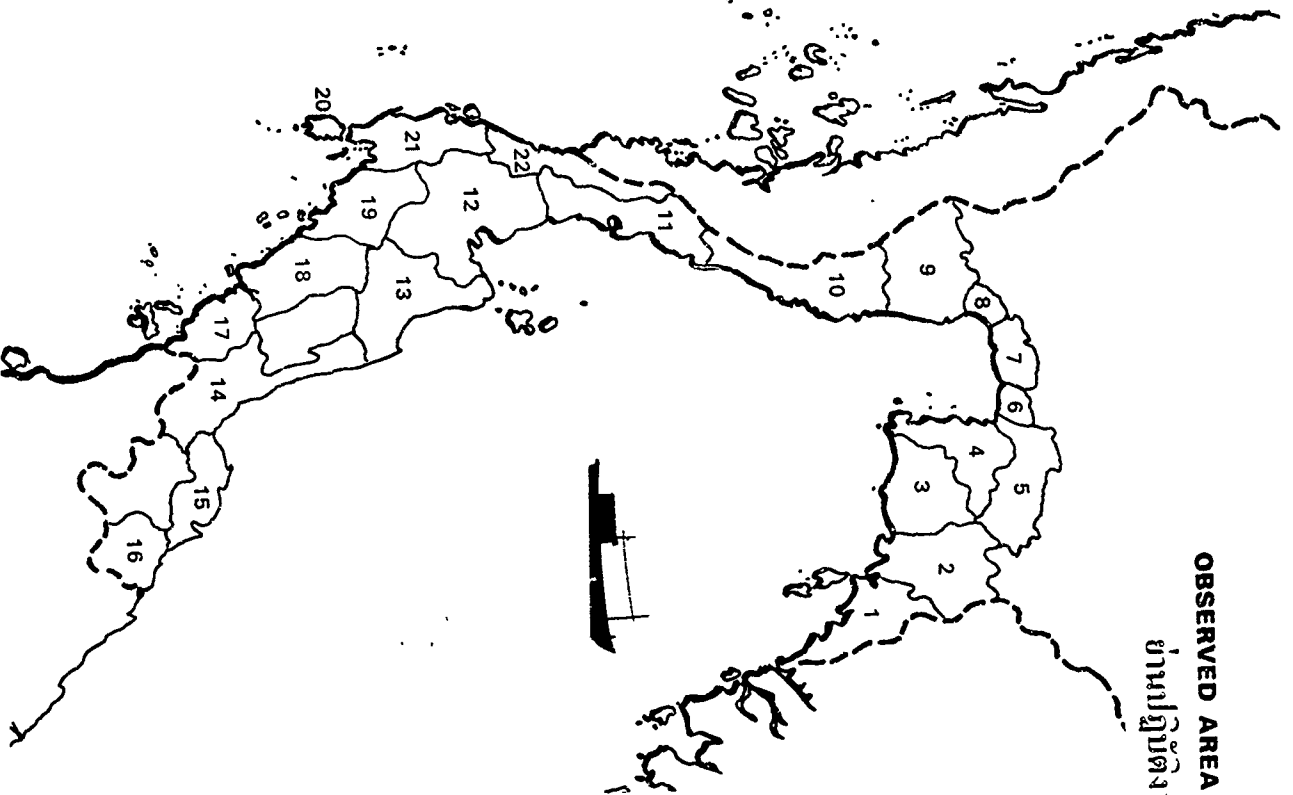
กัถึนทางทหาร

เรือ ป๒-๗๑ มักเป็นเรือขนาดใหญ่ มีกัถึกว้างและระวางบรรจุกัถึดีพอสมควร แต่กัถึสามารถออกปฏิบัติการในทะเลได้กัถึน้อยกัถึ



CLASS 2 - TYPE 2

OBSERVED AREA OF OPERATION ย่านปฏิบัติการพบเห็น

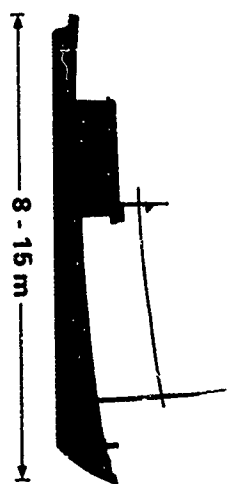
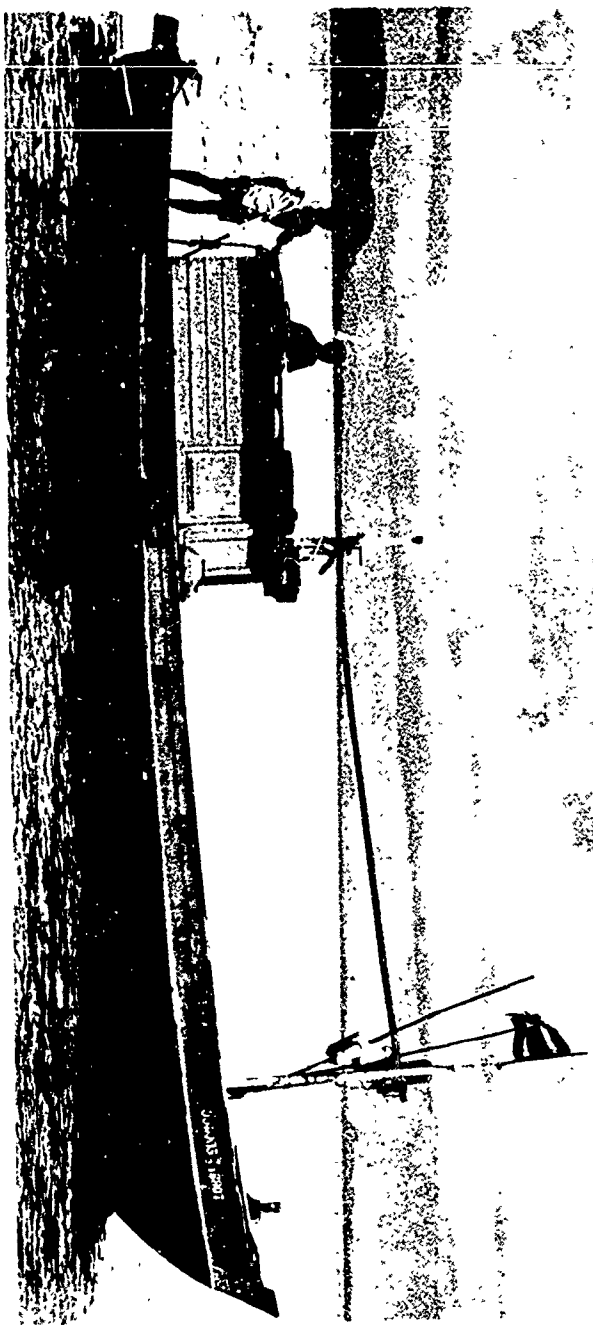


- | | | | |
|--------------------------|-------------|-------------------------|---------------|
| 1. Trat | ตราด | 12. Surat Thani | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | ระยอง | 14. Songkhla | สงขลา |
| 4. Chon Buri | ชลบุรี | 15. Pattani | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | สมุทรปราการ | 17. Satul | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | สมุทรสาคร | 18. Trang | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | สมุทรสงคราม | 19. Krabi | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | เพชรบุรี | 20. Phuket | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | ปราจีนบุรี | 21. Phang-Nga | พังงา |
| 11. Chumphon | ชุมพร | 22. Ranong | ระนอง |

C2-T2



C2-T2



C2-T2		TYPE	FISHING/CARGO	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
8 - 15 m	1.9 - 3.3 m	2.2 - 9.5	1.3 - 4.3	1 diesel engine
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
0.5 - 1.2 m	Andaman Sea coast	3%	13%	
RECOGNITION FEATURES		TYPE OF CATCH / CARGO		
Double-ended. High bow. Straight, extended stem and sternpost. Low cabin aft		Varied		

General Information

The majority of C2-T2 coastal vessels are found near the southern islands off the west coast of Thailand, gill-net fishing for Spanish mackerel or carrying cargo and passengers. Some work set traps or baited long lines.

The low cabin usually is about 2.5 m long. Some of these cabins are little more than a permanent roof of thatch with a few supporting braces.

The hull is usually decked and has one or more hatches leading to the hold. Most C2-T2 are registered.

Propulsion

The C2-T2 are powered by manually started, 1-or 2-cylinder diesel engines

ป๒-๗๒		ใช้งาน		ประมง/สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินน้ำ	การขับเคลื่อน	เครื่องยนต์	กำลัง
๘-๑๕ ม.	๑.๕-๓.๓ ม.	๒.๒-๕.๕	๑.๓-๔.๓	๑ เครื่อง	๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติการ	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้		
๐.๕-๑.๒ ม.	ชายฝั่งทะเลอันดามัน	๓%	๑๓%		
ลักษณะประจำตัวเรือ	ลักษณะลำตัว	หัวเรือสูง	ทวนหัวทวนท้าย	ชนิดลำตัวเหล็ก/รับไม้/สินค้า	
หัวเรือทวนรอบลำ	ลักษณะลำตัว	ทวนหัวทวนท้าย	ตรงขนานมา	นานชนิด	

ข่าวสารทั่วไป

เรือชายฝั่ง ป๒-๗๒ นี้ จะพบเห็นเป็นจำนวนมากในบริเวณใกล้หมู่เกาะทางภาคใต้ นอกฝั่งตะวันตกของประเทศไทย ทำการจับปลาอินทรีด้วยอวนตืดตา หรือใช้ลวดถึงสินค้าและผู้โดยสาร บางลำใช้ขับปลาด้วยเครื่องมือตกปลาเรือเบ็ดราวนี้เหนือ

ลักษณะของแ่งเตี้ยและแ่งก็มีควายาวประมาณ ๒.๕ ม. แ่งของเรือเหล่านี้บางลำก็เพียงแต่หาลำจากถากถาวร และไม้เสาตั้งอยู่ไม่กี่ต้น

ตัวเรือมักมีดาดฟ้าและระวางบรรจุทวนนี้ระวางหรือมากกว่า แต่ระวางมีฝาปิดเรือ ป๒-๗๒ ส่วนมากจะจอดทะเลบน

การขับกลื่อน

เรือ ป๒-๗๒ นี้ใช้เครื่องยนต์เซลที่เริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ชนิด ๑ หรือ ๒ สูบ ขนาด

C2-T2

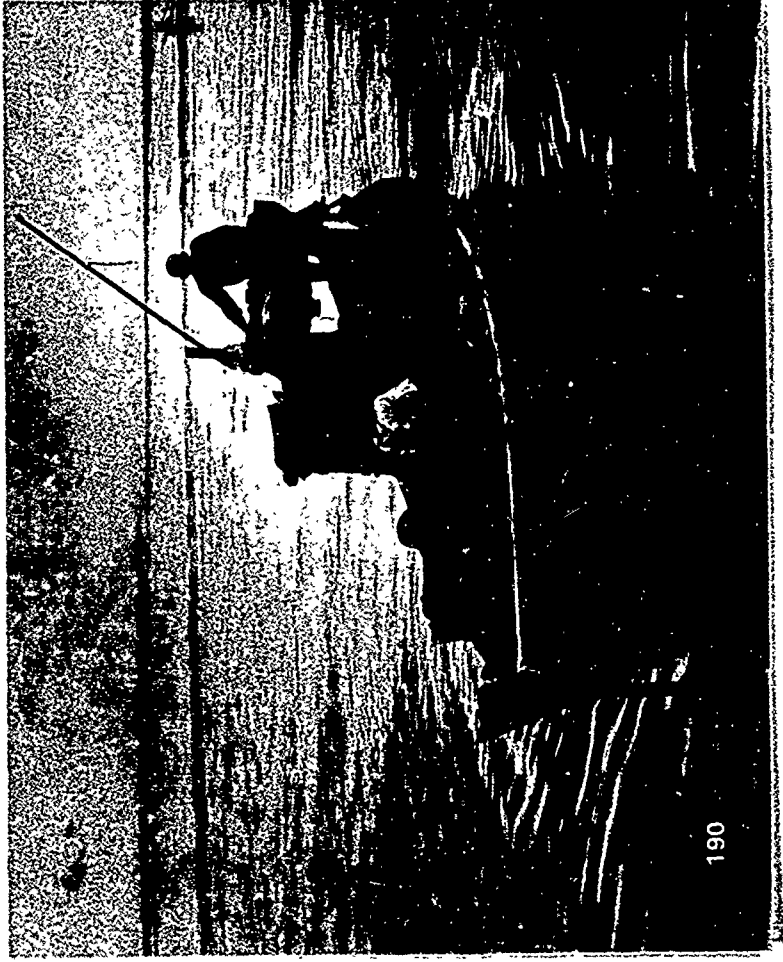
of up to 18 hp. Their fuel reserve is usually 40 liters but runs as high as 180 liters. Tools are carried on board.

Operational Information

The gill netters are night fishers. Leaving home port in the afternoon, they are gone for one or two nights and return in the morning. Those working set traps usually go out at low tide and make their trip in half a day.

Gill-Net Fisher on Andaman Sea Leaves Home Port in Late Afternoon to Fish All Night

เรือประมงที่ใช้ความคิดตามทางเดิกันตามัน จะออกจากท่าในเวลาเย็น เพื่อจับปลาตลอดคืน



Some of the cargo boats follow irregular schedules hauling fish, rubber, coconuts, and miscellaneous cargo. Other cargo craft also carry passengers and make regular runs taking workers to charcoal plants. They make their round trip in about 5 hours. The fishing boats carry food for the 1 or 2 nights they stay out. About half bring cooked food from home, and the others prepare it on board.

While the gill netters primarily catch Spanish mackerel, C2-T2 also catch dorab, grouper, threadfin, barracuda, chub mackerel, sea shrimp, swimming crab, pomfret, ray, and shark. Gill netters or those working set traps may bring in 200 kg per day, but a C2-T2 using a baited long line usually has a catch of less than 80 kg. Only the gill netters preserve their catch in ice.

The maximum speed of these boats is 7 kt.

ไม่เกิน ๗ เร่งมี ๗ ความจุน้ำมันเชื้อเพลิงตามปกติ ๔๐ ลิตร แต่มีบางลำที่จุถึง ๑๕๐ ลิตร มีเครื่องมือซ่อมทำติดไปด้วย

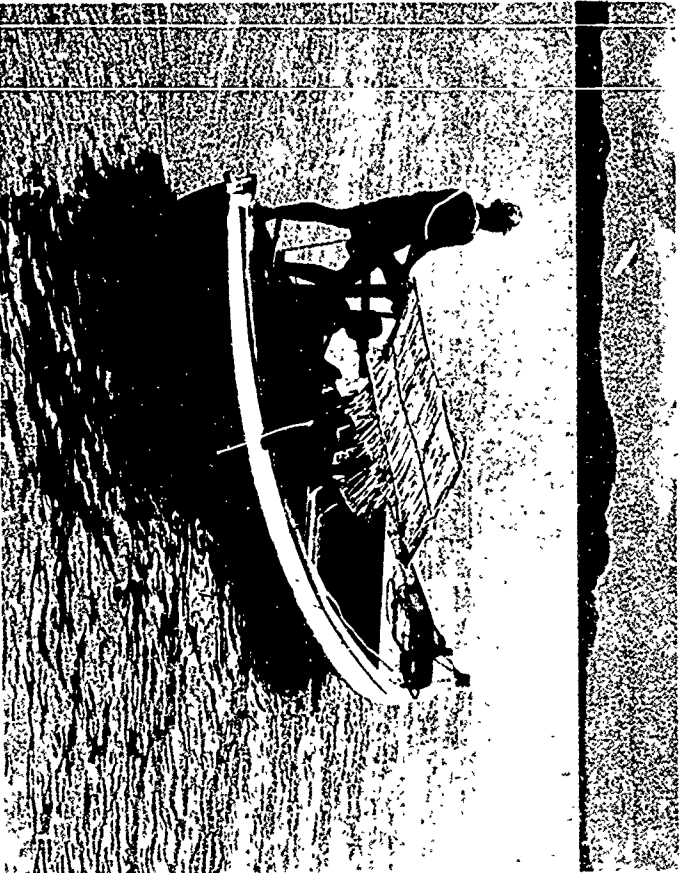
ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือที่ใช้อวนติดตาจะออกจับปลาในตอนกลางคืน โดยออกจากท่าออกที่ตอนบ่าย กึ่งหนึ่งหรือสองคืนและกลับในตอนเช้า เรือที่ใช้เครื่องมือดักกิน โดยปกติจะออกเรือในเวลาากลางและใช้เวลากลางคืนวัน

พวกที่เป็นเรือสินค้านักไม่มีการกำหนดเวลาในการปฏิบัติงานที่แน่นอน ทำการบรรทุกปลา ขาง มะพร้าวและสินค้านักมาชนิด ส่วนนอกนั้นเป็นเรือสินค้านักซึ่งบรรทุกผู้โดยสารด้วย จะออกเป็นเวลาโดยรับส่งคนงานไปยังโรงงาน ใช้เวลาหนึ่งเที่ยวไปและเที่ยวกลับประมาณ ๕ ชั่วโมง ถ้าหรือเรือประมงจะนำเสบียงอาหารไปให้เพื่อออกปฏิบัติงานหนึ่งหรือสองคืน เรือประมงบางครั้งหนึ่งอาหารที่พุ่งแต่แล้วไปจากบ้าน ส่วนอีกครึ่งหนึ่งจะมุ่งกันในวัน

เรือ ป๒-๗๒ ที่ใช้อวนติดตาในส่วนมากจะจับปลาอินทรีเป็นหลัก รองลงมาได้แก่ ปลาตาบขาว ปลาตุ๊กแก (กระวัง) ปลากุเร ปลาหน้าดอกไม้ ปลาหู กุ้ง ปูน้ำ ปลาจะละเม็ด ปลากะเบน และปลาดลาม เรือที่ใช้อวนติดตาหรือใช้เครื่องมือประเภทดักก็อาจจับปลาได้วันละ ๒๐๐ กก. แต่เรือ ป๒-๗๒ ที่ใช้ยี่ตรงรวมก็จับได้น้อยกว่า ๘๐ กก. เฉพาะเรือที่ใช้อวนติดตาเท่านั้นที่เก็บรักษาปลาด้วยการแช่แข็ง

เรือเหล่านี้มีความเร็วสูงสุด ๗ นอต



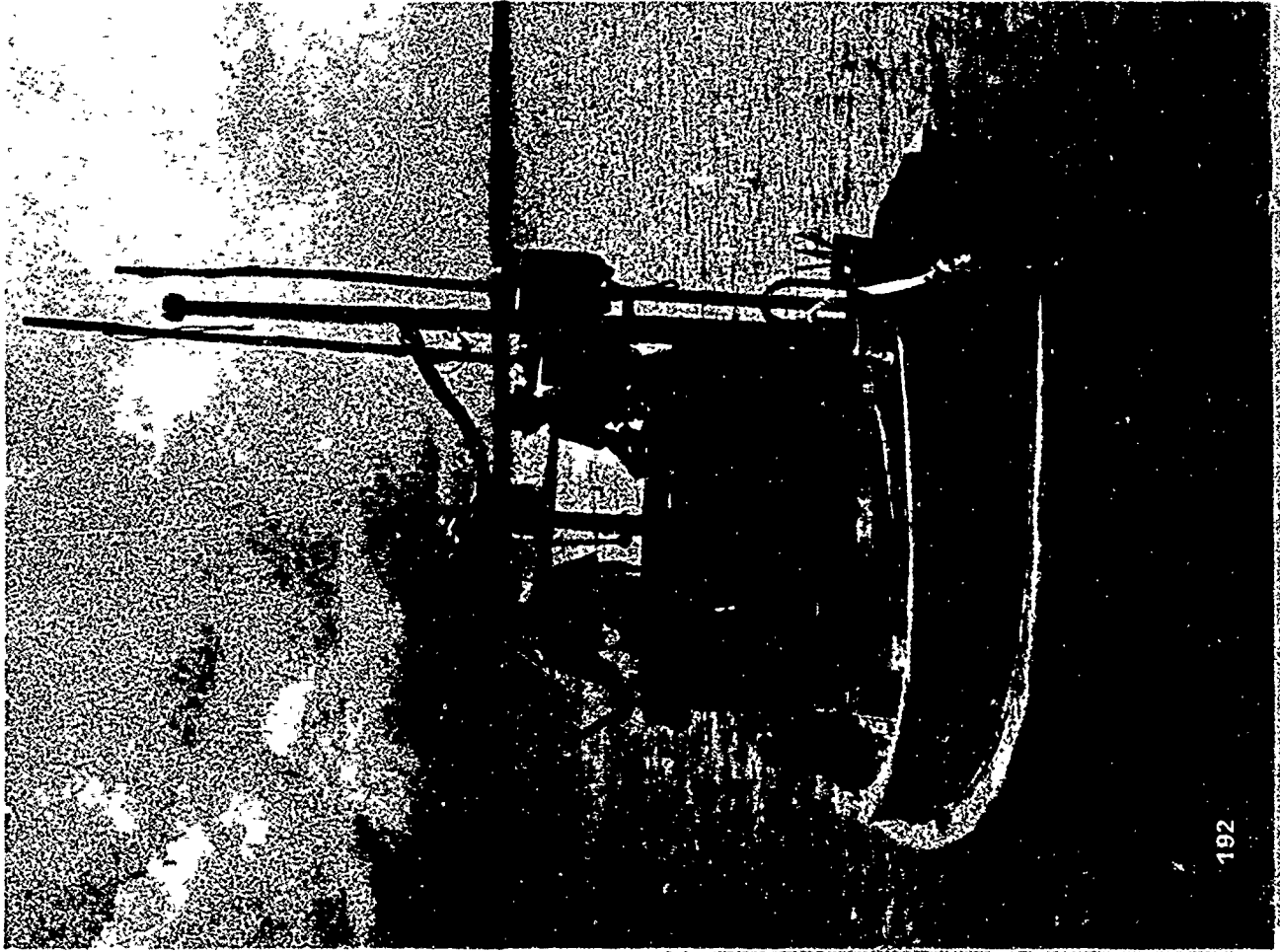
1. Cargo Boat Carries Fish, Rubber, and Coconut
2. Gill Netter Catches up to 200 Kg of Fish
3. Cargo/Passenger Boat from Palian to Ko Tarutao Usually Carries 10 Passengers
๑. เรือสินค้าบรรทุก ปลา ขาง และมะพร้าว
๒. เรือจวนตีตาสามารถจับปลาได้ไม่เกิน ๒๐๐ กก.
๓. เรือสินค้า/โดยสาร จากปะละกันถึงเกาะตะรุเตาตามปกติบรรทุกผู้โดยสารได้ ๑๐ คน



C2-T2

Floats for Gill Net Lashed to Mast on C2-T2

ทุ่นลอยของอวนติดตาผูกติดไว้กับเสากระโดงเรือ ป๒-ช๒



Equipment

C2-T2 have no mechanical equipment for handling the cargo or catch. The fish are often offloaded in the wooden boxes in which they have been packed in ice for preservation. The passengers and crew unload the cargo boats.

Radio equipment is not used, and only an occasional C2-T2 has a magnetic compass. One hand pump is standard. Ground tackle is usually a metal anchor attached to a cable up to 100 m long. A single lantern is carried. No safety gear is provided.

Crew

Fishing crews number 3 to 6. A crew of 2 to 3 handles the cargo boats.

Military Potential

The main advantage of the C2-T2 for illicit activities is its prevalence in the waters near the border at night.

เครื่องอุปกรณ์

ไม่ปรากฏว่าเรือ ป๒-ช๒ ถ้าใดมีเครื่องมือกลทุ่นแรงสำหรับยกลูกตาหรือสัตว์ทะเลจับได้เลย ปลาที่จับมาได้จะขนถ่ายขึ้นจากเรือโดยบรรจุลงในถังไม้และใส่หีบแข็งเซวีร์สำหรับเรือสินค้าแล้ว ผู้โดยสารและคนประจำเรือจะเป็นผู้ขนถ่ายสินค้าเอง

เรือ ป๒-ช๒ ไม่มีเครื่องมือวิทยุใช้กันเลย และมีเพียงบางลำที่มีเข็มทิศแม่เหล็ก ๑ เรือหนึ่ง มาตรฐานที่ใช้กันอยู่ทั่วไป ก็คือสูบลอย ๑ เครื่อง เรือนี้ใช้สมอโลหะตัวเดียว สายสมอยาวไม่เกิน ๑๐๐ ม. ใช้คอมรวัดวงเดียว และไม่มีเครื่องช่วยชีวิตใดๆ เลย

คนประจำเรือ

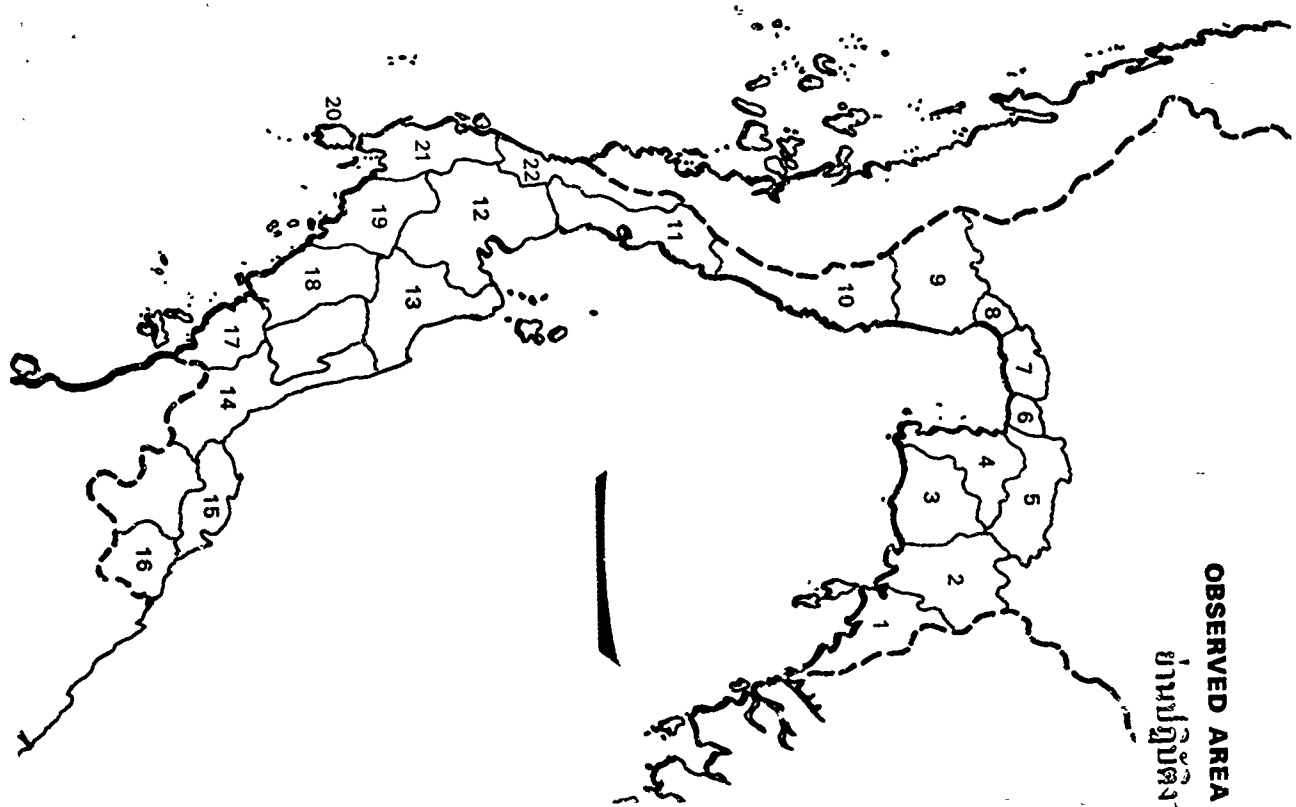
เรือประมงมีตนประจำเรือ ๓ ถึง ๖ คน ส่วนเรือสินค้าจะมีเพียง ๒ ถึง ๓ คน

ศักยภาพทางการ

แม้มีเรือ ป๒-ช๒ ออกปฏิบัติงานกันเป็นจำนวนมาก ๑ ในบริเวณก้นน้ำใกล้ชายแดนในเวลากลางคืนก็จะเห็นประโชชน์แก่การปฏิบัติงานที่ผิดกฎหมายได้มากขึ้น

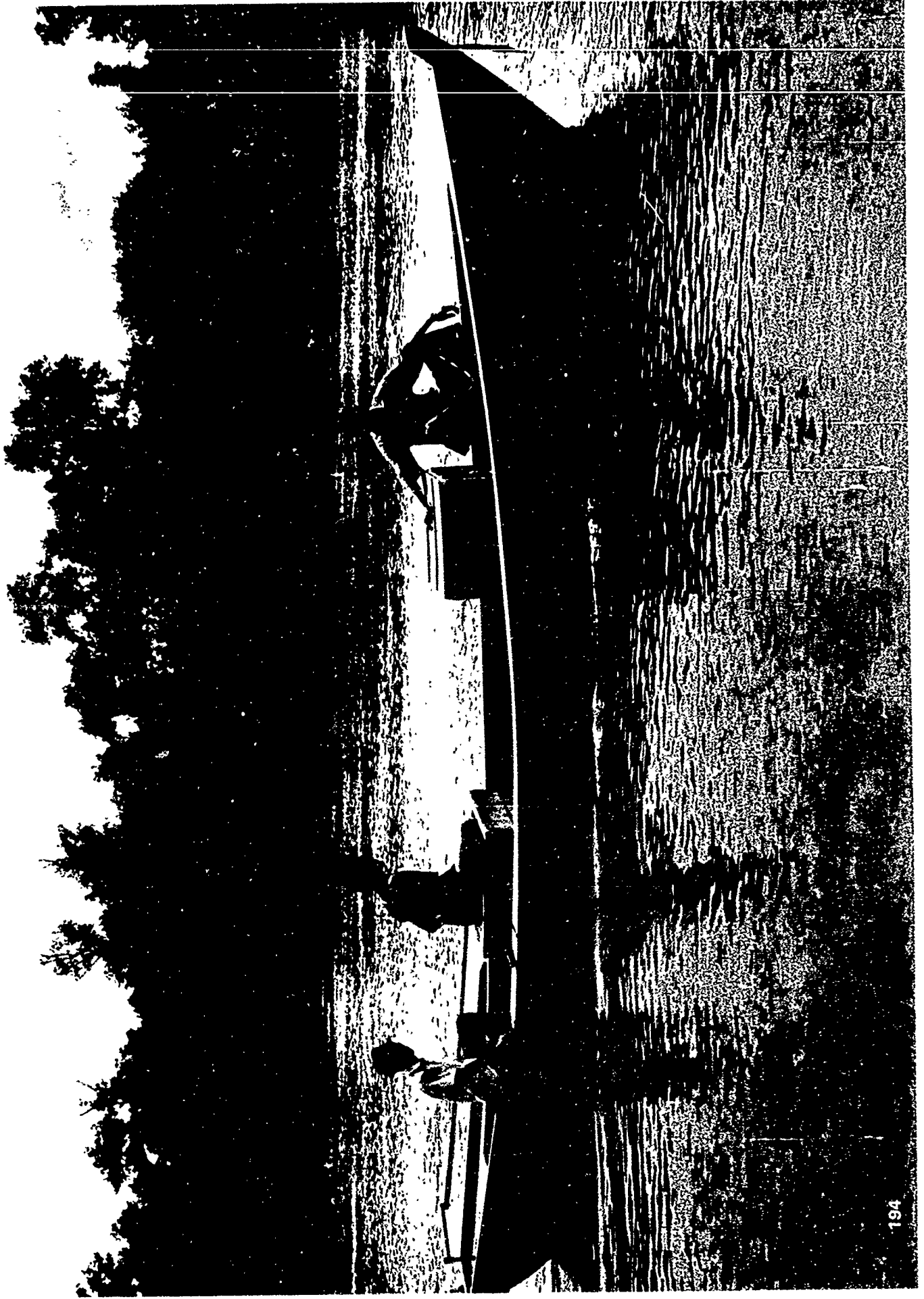
CLASS 2 - TYPE 14

OBSERVED AREA OF OPERATION ย่านปฏิบัติการที่พบเห็น

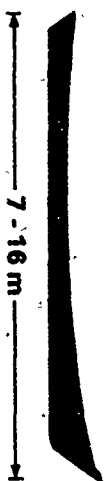


- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phraechuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C2-T14



C2-T14



C2-T14 TYPE FISHING/CARGO

LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
7-16 m	1.2-4 m	0.6-9.8	0.3-4.5	1 diesel or gasoline engine
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
0.6-1.4 m	Concentrated near Malay-sia in Andaman Sea	3%	69%	
RECOGNITION FEATURES	Double-ended. High bow. Straight, extended stem and sternpost	TYPE OF CATCH / CARGO		Varied

General Information

These double-ended vessels operate along Thailand's Andaman Sea coastline. While some operate around the northern islands, most are based in the south. Kantang and Saui are the home ports of many C2-T14. Some of the smaller boats fish only close to shore or on the lee of the islands, while a few of the larger boats go 40 miles to sea and stay out for several days.

C2-T14 craft use a variety of fishing techniques. The most common is some type of trap such as bamboo-stake traps, set-bag traps, various shore blocks, wire- and wood-basket traps, and winged set bags. They also fish with gill nets, long lines, and purse seines, or carry cargo and/or passengers. An occasional boat supervises a fishing fleet, moving from point to point checking on the activities of the various crews. Some Malaysian cargo boats of this

๒๒-๑๔

ใช้งาน ประมง/สินค้า

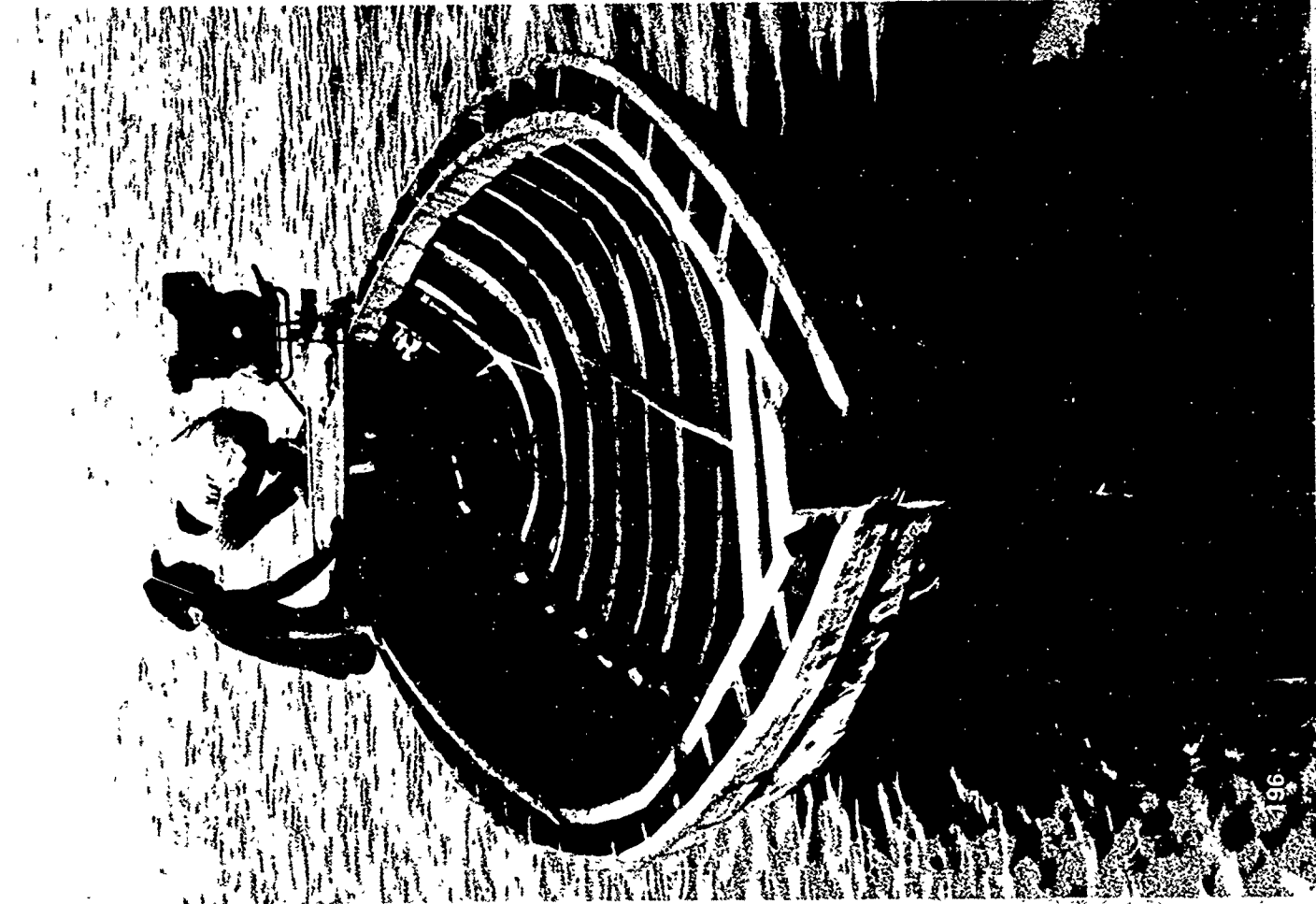
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินกรต	กินหนัก	การขับเคลื่อน
๗-๑๖ ม.	๑.๒-๔ ม.	๐.๖-๙.๘	๐.๓-๔.๕	น้ำมันดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติการ	พื้นที่ประมง	พื้นที่สินค้า	
๐.๖-๑.๔ ม.	บริเวณเกาะตอนใต้	๓%	๖๙%	
ลักษณะลำ	เรือสองหัวเรือสูง	ชนิดลำ	เรือสองหัว/สินค้า	
เรือสองหัวเรือสูง	ตรงกะบังหน้า	หน้าท้าย		

ข่าวสารทั่วไป

เรือชนิดกะบังหน้าเรือสองหัวเรือสูงกันปฏิบัติงานอยู่ตามชายฝั่งประเทศไทยในทะเลอันดามัน เรือส่วนใหญ่จะอยู่ตามหมู่เกาะทางตอนใต้ แต่ก็ยังมีลำที่อยู่ทางตอนเหนือ เรือเหล่านี้จะจอดพักอยู่ที่อำเภอเกาะกันตัง (จังหวัดตรัง) และจังหวัดสตูล เป็นจำนวนมาก เรือขนาดเล็ก ๆ จะทำการจับปลาอยู่ตามบริเวณใกล้ ๆ ฝั่ง หรือตามหมู่เกาะทางด้านท้ายกลุ่มสมเด็จท่าน แต่ก็มีเรือขนาดใหญ่ไม่กี่ลำออกไปห่างฝั่งถึง ๔๐ ไมล์ และอยู่ในทะเลเป็นเวลาหลายวัน

เรือ ๒๒-๑๔ นี้ใช้วิธีการจับปลาหลายชนิดด้วยกัน ที่แพร่หลายมากที่สุดได้แก่ เครื่องมือประเภทตกกัน เช่น โป๊ะ โขงทาง เครื่องมือรักรังกันชนิดต่าง ๆ ลอบลาวตาข่าย ลอบไม้ และราวโซมาน อย่างไรก็ตามยังมีเรือที่ใช้ขวานตีตาด้า เบ็ดราว และอวน

C2-T14



type sail into Thai ports to purchase fish to sell in Malaysia.

The majority of the C2-T14 have open holds. Those that are decked have 1 hatch. About one-third are registered.

Propulsion

C2-T14 are powered by engines ranging from 1-cylinder, 4-hp long-shaft gasoline types to 6-cylinder, 100-hp inboard diesels. They have fuel reserves of up to 200 liters, but most carry 40 liters or less. Only a few of the larger engines have electric starters. Spare parts are not usually carried, but most C2-T14 have tools.

ด้อมจับ หรือใช้ลำเดียวถึงกันและอยู่โดยสารถือเป็นเรือโดยสารโดยเฉพาะอีกด้วย และก็มีเรือบางลำที่ใช้เป็นเรืออู่กับดูแลการปฏิบัติงานของกนประจําเรือในหมู่เรือประมงเจ้าของเดิยกับหลาย ๆ ลำซึ่งอยู่ตามท่าต่าง ๆ และมีเรือสินค้าของชาวมาเลเซียที่เป็นเรือชนิดเดียวกันนั้นเดินทางเข้ามาตามท่าเรือของประเทศไทย เพื่อมาซื้อปลาไปขายในสถาบันภูมิภาคเซีย

เรือ ป๒-๗๑๔ ส่วนมากจะมีห้องเรือเปิด ส่วนเรือที่มีตาดที่ปิดก็จะไม่มีใบระวางที่แขงไปเดี่ยว เรือเหล่านี้มักจะเบียดอยู่ประมาณหนึ่งในสาม

การขับเคลื่อน

เรือ ป๒-๗๑๔ นี้ใช้เครื่องยนต์ที่แตกต่างกัน มีตั้งแต่เครื่องยนต์ทางยาวประเภทน้ำมันดีเซลชนิดสูบเดี่ยว ขนาด ๔ แรงม้า ไปจนถึงเครื่องยนต์ไซคลิกที่ติดตั้งกลางลำ ชนิด ๖ สูบ ขนาด ๑๐๐ แรงม้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน ๒๐๐ ลิตร แต่เรือส่วนมากจะจุได้ ๔๐ ลิตร หรือน้อยกว่า มีเครื่องยนต์ขนาดใหญ่อู่เพียงไม่กี่ลำที่เริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้าที่ตามปกติไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ แต่เรือส่วนมากจะมีเครื่องมือซ่อมทำติดไปด้วย

Open Hulled C2 - T14 Cargo Vessel Can Handle Many Varieties of Cargo. Note Jointed-Rib Construction

เรือสินค้า ป๒-๗๑๔ ที่มีห้องเรือเปิดสามารถบรรทุกทุกชนิดสินค้าขนานนาชนิดได้เป็นจำนวนมาก ขอให้สังเกตดูการต่อไม้ที่กึ่งตง

Bag Net Fishing Boats Usually Operate Close to Shore

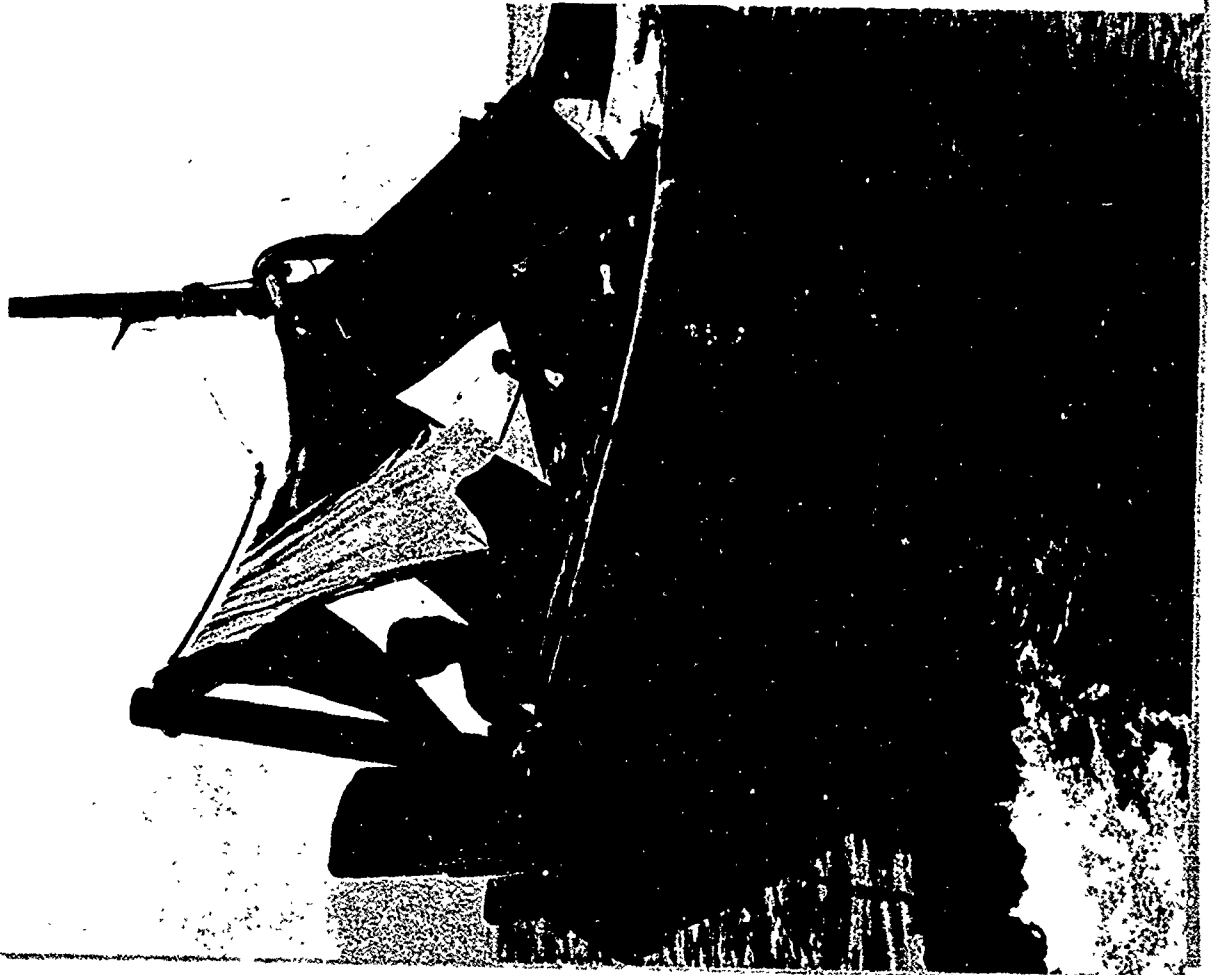
เรือทำการประมงด้วยโพงพาง มักปฏิบัติงานอยู่ตามบริเวณใกล้ๆ ฝั่ง



C2-T14

C2-T14 Vessels Operate Only on Thailand's Andaman Sea Coast.
This Cargo Boat Is Near Satul

เรือ ป๒-๕๔ ปฏิบัติงานอยู่ตามชายฝั่งของไทยในทะเลอันดามันเพียงแห่งเดียว เรือสินค้าลำนี้อยู่ใกล้ ๆ สตุล



Operational Information

Only a few C2-T14 are night fishers. These use gill nets or purse seines. The majority, those working the traps, leave port with the low tide and return at high tide. The catches include sea shrimp, swimming crab, mackerel, dorab, black pomfret, slender queenfish, mullet, fusilier, chub mackerel, ponyfish, crescent snapper, and barebreasted trevally. The catch is usually about 100 kg but may be as large as 1,000 kg. Only a few boats use ice to preserve the catch. The fishing boats seldom stay out for more than 1 day.

Cargo runs range from 3 hours to 2 days. Cargoes are fish, fish products such as shrimp paste and ground dried fish for chicken feed, chickens, and firewood. The latter is cut from woods along the beach and sold in a nearby village to a charcoal factory.

The maximum speed of the C2-T14 is about 6 kt.

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

มีเรือ ป๒-๕๔ อยู่เพียงไม่กี่ลำที่ออกทำการจับปลาในเวลากลางคืน เรือเหล่านี้ใช้จวนติดตาหรือวนล้อมจับ ส่วนมากเรือที่ใช้เครื่องมือติดกันจะออกจากการเวลาน้ำลงและกลับเข้าท่าเวลาม้ำขึ้น สัตว์ทะเลที่จับได้มี กุ้ง ปูม้า ปลาจำพวกปลาอินทรี ปลาลัง ปลาไม่ંગ ปลาดานลาว ปลาจะละเม็ดดำ ปลาเสือเสียด ปลากะบอก ปลากะพงขาว ปลาทุ ปลากะพงแดง และปลาตีนทุกชนิด ปริมาณที่จับได้ประมาณ ๑๐๐ กก. แต่บางครั้งก็อาจได้มากถึง ๑,๐๐๐ กก. มีเรือเพียงไม่กี่ลำที่จะเก็บรักษาสัตว์ที่จับได้ด้วยวิธีการเช่นนี้ เรือประมงเหล่านี้ไม่ได้ออกทะเลเกินกว่าหนึ่งวัน

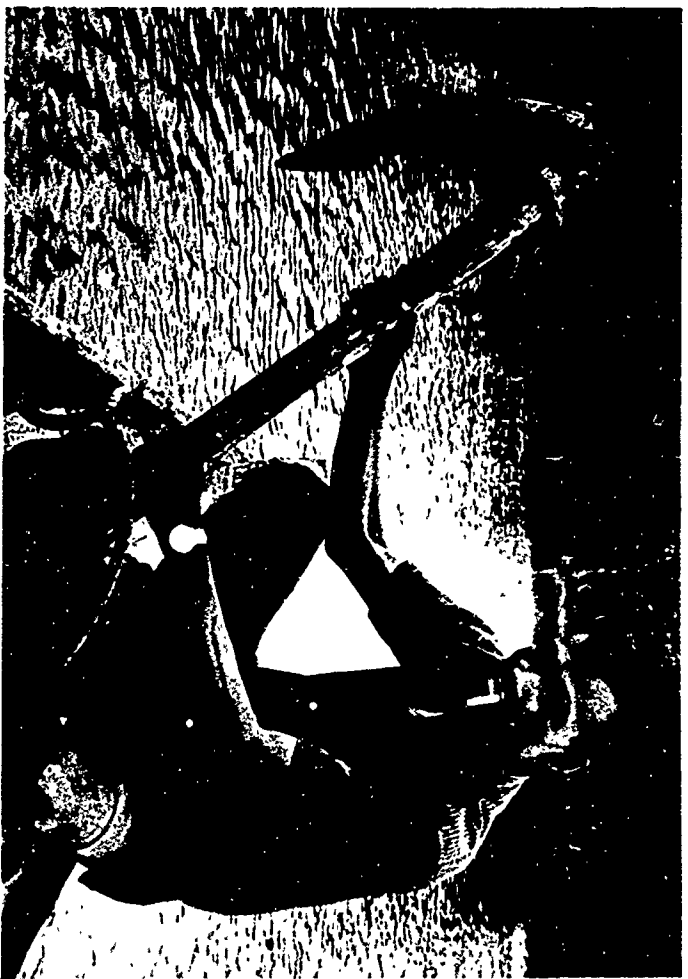
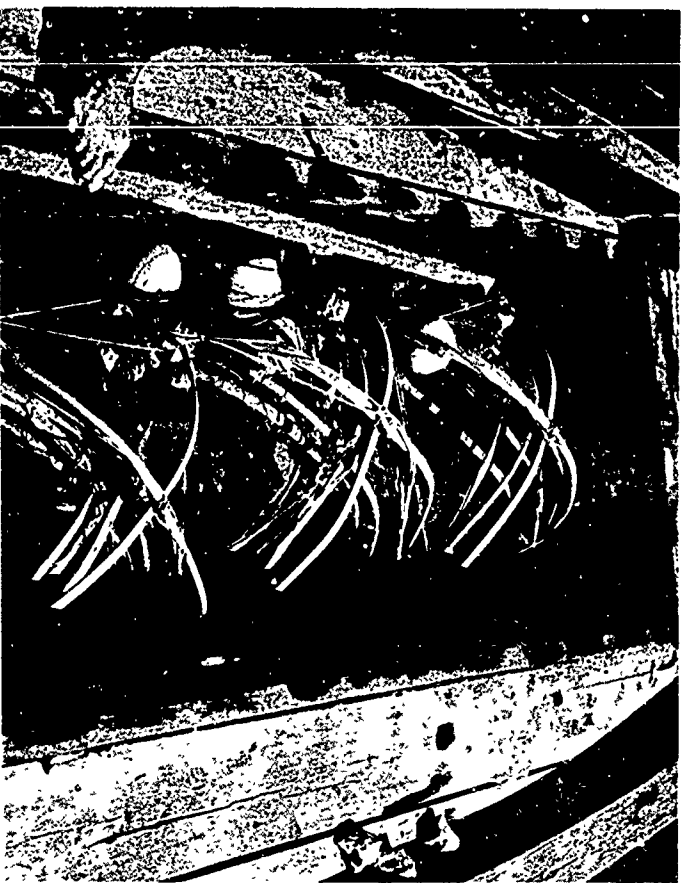
เรือสินค้าใช้เวลาเดินทางตั้งแต่ ๓ ชั่วโมง ถึง ๒ วัน สินค้าที่บรรทุกไปได้แก่ปลาและผลิตภัณฑ์จากปลา ได้แก่ กะปิ ปลาป่นสำหรับใช้เป็นอาหารไก่ ไก่ และพันธุ์พันธุ์กักตุน ตัดจากป่าตามชายฝั่งและนำไปขายยังหมู่บ้านใกล้เคียงแทนน้ำมันเพื่อแลกน้ำมัน

เรือ ป๒-๕๔ มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๕ นอต

เครื่องอุปกรณ์

เรือชายฝั่งเหล่านี้ตามปกติมักไม่มีเครื่องมือกลถ้ารับยกขนสัตว์ทะเลที่จับได้ หรือสินค้าเลข แต่ก็มีเรือบางลำใช้กังหันเบ็ดแบบมีอนุญานสามารถยกของได้หนักไม่เกิน ๑ ตัน ไม่มีเครื่องวิทยุ เครื่องอุปกรณ์การเดินเรือหรือเครื่องช่วยชีวิตบนเรือเลย เรือเหล่านี้

1. Crab Traps Stowed in C 2 - T 14 Hold. 2. Wooden Anchor, With Metal Tip on Fluke and Stone Weight on Shank. 3. A Whaal, Not a Tiller, Is Used on This Long-Line Fisher
๑. กระจักปูวางอยู่ในระวางเรือ ป๒-ซ๑๔ ๒. สมอไม้ ใช้โลหะหุ้มปลายสมอและหินถ่วงที่ตัวสมอ ๓. เรือประมงที่ใช้ใบศรากล้ำน้ำใช้พั้งงาหมุน ไม่ใช่พั้งงาค้ำ



C2-T14

Equipment

These coastal vessels usually have no mechanical means for handling catch or cargo. However, a hand-operated crane capable of lifting up to 1 ton may occasionally be found. No radio, navigational, or safety equipment is carried. About half these vessels have hand pumps, and the rest rely on bailing. Anchors are about equally divided between metal, and wood and stone. About one-third of the boats have no ground tackle. The majority are equipped with 1 lantern, but others carry torches or up to 3 electric lights.

Crew

The fishing crews may number up to 10, but most of the vessels working the traps have crews of 2 or 3. Two to four men make up the cargo-carrier crews. These crews are either Buddhist or Moslem, but all speak Thai.

Military Potential

The larger boats of this type have excellent potential for illicit activity, especially those cargo boats which regularly make the run between Thai and Malaysian ports.

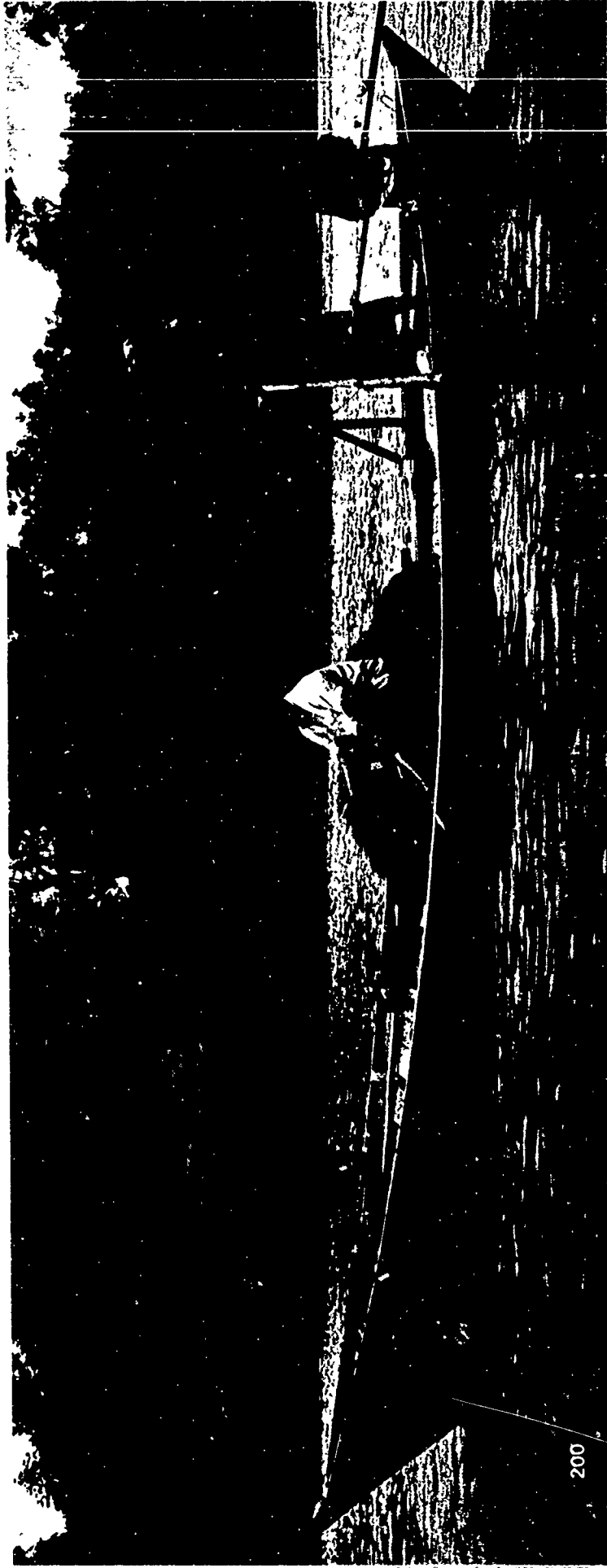
จำนวนประมงครั้งหนึ่งมีสิบโหล ส่วนที่เหลือออกนอกน้เขตน้ำตื้นด้วยกระบะมือ ซึ่งเรือใช้สมอโลหะและที่ใช้สมอไม้มีหินถ่วงจะมีจำนวนเท่า ๆ กัน ประเภทหนึ่งในสามของเรือเหล่านี้ไม่มีสมอ ซึ่งส่วนมากมีโคมระยดวงเดียว ส่วนเรืออื่น ๆ นอกนั้นจะมีขลุ่ยไปเรือโคมไปไฟที่ไม่เกินสามดวง

คนประจำเรือ

คนประจำเรือประมงอาจมีจำนวนไม่เกิน ๑๐ คน แต่เรือจำนวนมากที่ใช้เครื่องมือตกกันจะมีคนประจำเรือ ๒ ถึง ๓ คน สำหรับเรือหินถ่วงมีคนประจำเรือ ๒ ถึง ๔ คน คนประจำเรือเหล่านี้มีอาชีพค้าขายทะเลเรือสำเภอสลาง และพูดภาษาไทยได้ทุกถก

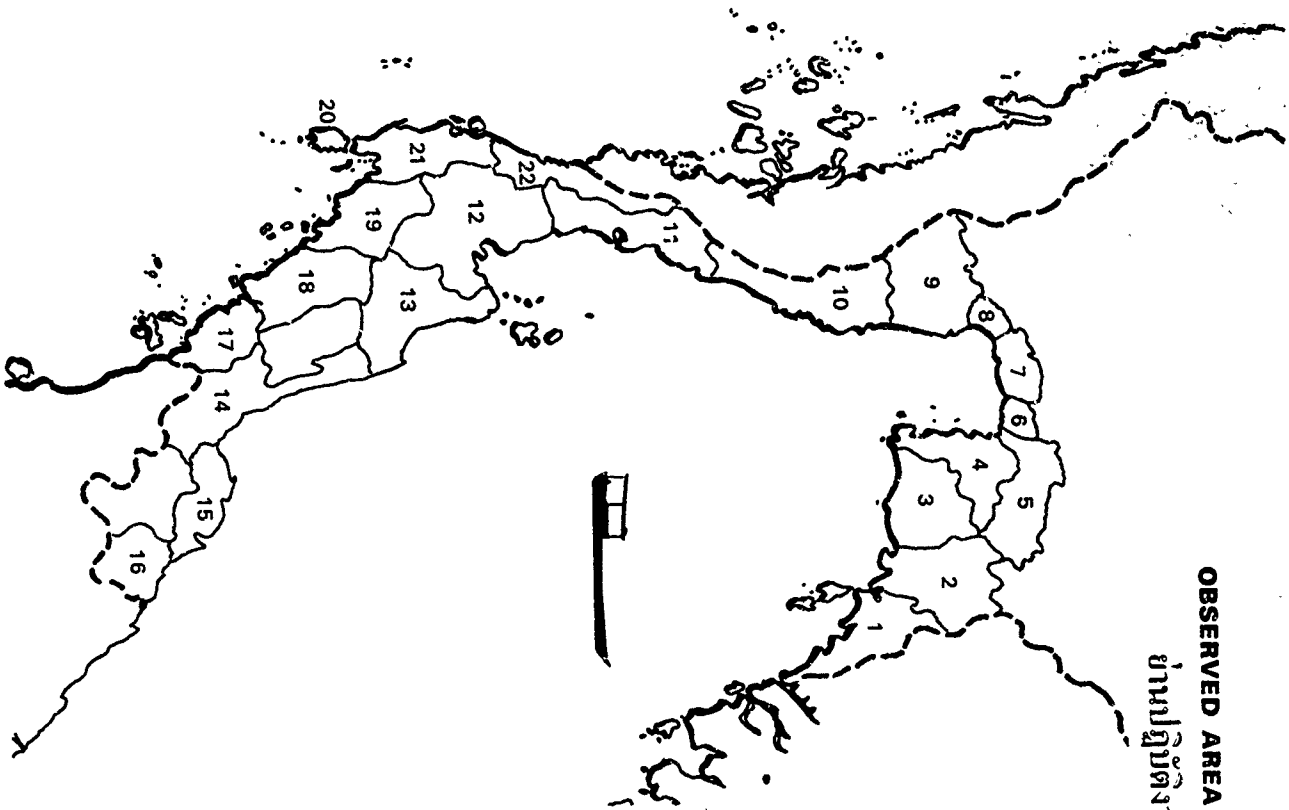
ศักยภาพทางการ

เรือประเภทหินถ่วงมีขนาดใหญ่จะสามารถใช้ปฏิบัติงานนอกกฎหมายได้โดยมีศักยภาพ โดยเฉพาะเรือหินถ่วงที่เดินอยู่ระหว่างท่าเรือต่าง ๆ ของไทยกับมาเลเซียมีประจำ



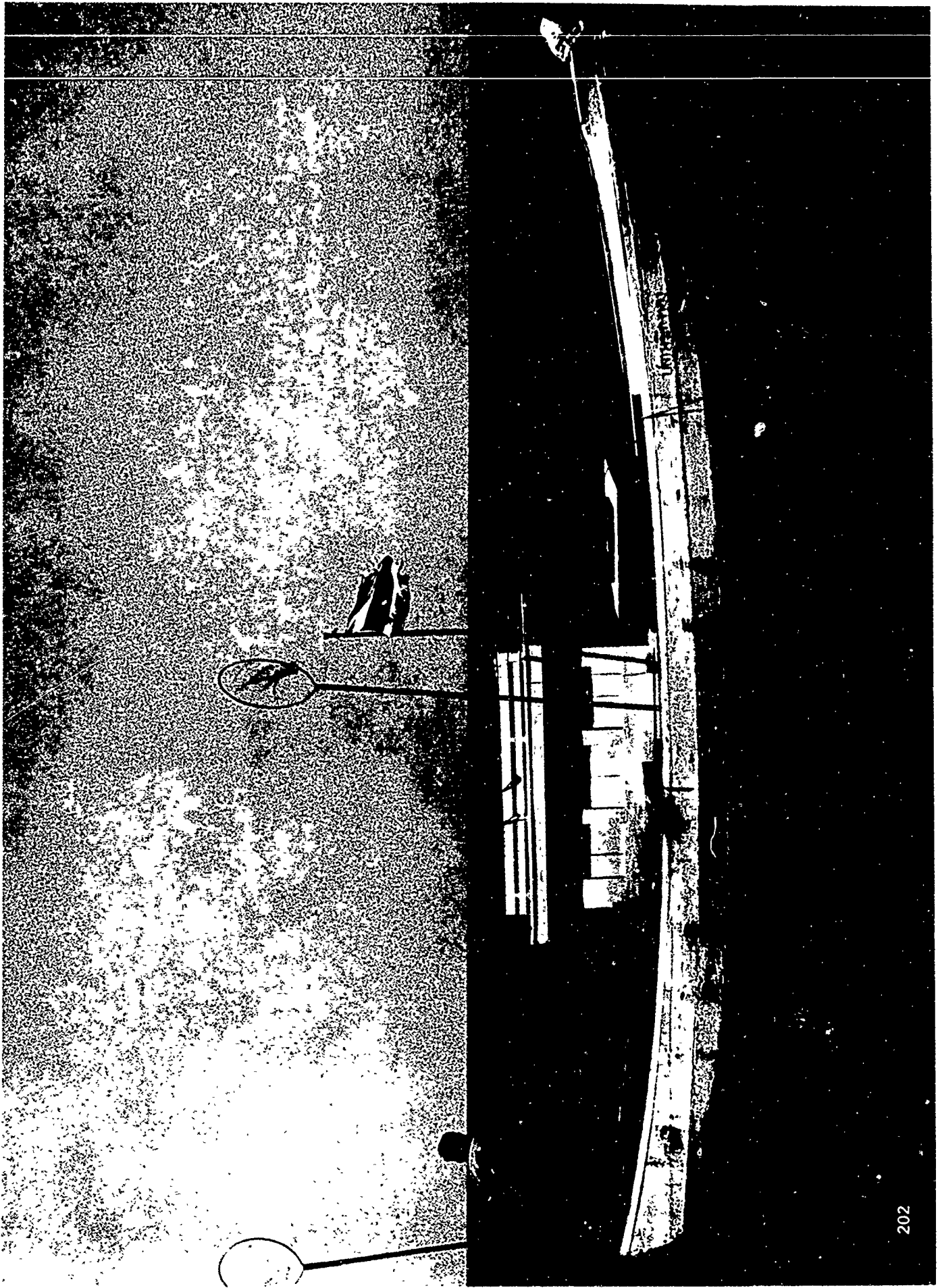
CLASS 3 - TYPE 1

OBSERVED AREA OF OPERATION ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

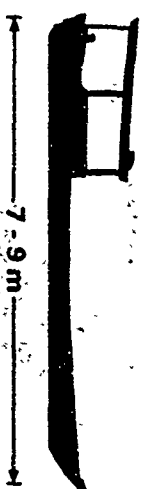


- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phraachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C3-T1



C3-T1



C3-T1		TYPE			FISHING/CARGO				
LOA	7 - 9 m	BEAM	1.3-1.8 m	GROSS TONS	1.2 - 3.8	NET TONS	0.8 - 2.2	PROPULSION	1 diesel engine
DRAFT	0.5 - 0.8 m	OPERATING AREA	Samut Sakhon vicinity		CLASS FREQUENCY	2%		TYPE FREQUENCY	15%
RECOGNITION FEATURES		Crescent-shaped bow, Truncated, wide, transom stern. High cabin aft			TYPE OF CATCH / CARGO		Mainly sea shrimp		

General Information

Better known as a river boat, the small C3-T1 is found in the Gulf in large numbers only close to shore in the Samut Sakhon area. Mainly trawlers and scoop netters, they are sometimes used as cargo boats to shuttle fish from pier to canning factory.

The small, helmsman's cabin aft also serves to house the engine. The fish catch is stowed in baskets in the hold which is open except for a small foredeck.

The majority of C3-T1 are registered.

Propulsion

C3-T1 are powered by 1-cylinder, 4- to 8-hp diesel engines, started manually.

ปต-๑

ปต-๑		ใช้งาน		ประมง/สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	๗-๙ ม.	ความกว้างสุด	๑.๓-๑.๘ ม.	ตันกวอด	๑.๒-๓.๘
กินน้ำลึก	๐.๕-๐.๘ ม.	ย่านปฏิบัติงานบริเวณใกล้ฝั่งจังหวัดสมุทรสาคร	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	๑๕%
ลักษณะซากทำ	หัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน	ท้ายตัดกว้างและยกท้ายสูง	๒%	ชนิดตัวหัวทะเลที่จับได้/สินค้า	ส่วนใหญ่เป็นกุ้งทะเล

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ปต-๑ มี เป็นที่รู้จักกันดีว่าเป็นเรือที่ใช้ในลำน้ำ มีอยู่เป็นจำนวนมากบริเวณใกล้ ๆ ฝั่งจังหวัดสมุทรสาคร ส่วนใหญ่เป็นเรือที่ใช้ขนถ่ายปลาและกุ้งสด บางที่รับซื้อปลาสดจากท่าเทียบเรือไปส่งโรงงานทำอาหารกระป๋อง

มีกั้งเล็ก ๆ ท้ายเรือเป็นห้องกักท้ายและเป็นที่นั่งของเรือด้วย สัตว์ทะเลที่จับได้จะบรรจุลงหีบและวางไว้ในห้องเรือที่เปิด และมีตาข่ายขนาดเล็กลอยอยู่ที่หัวเรือ

การขับเคลื่อน

เรือ ปต-๑ ใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิดสูบเดี่ยว ขนาด ๔ ถึง ๘ แรงม้า เริ่มเดินเครื่อง

C3-T1

Twenty to forty liters of fuel are carried. Spare parts are rare, but most fishing boats have minor repair equipment.

Operational Information

C3-T1 fishing boats usually carry cooked food from home for the day's trip. They depart in the morning and return in the evening, staying within 10 miles of shore. The catch is mainly sea shrimp in amounts up to 100 kg.

The cargo vessels seldom require more than 2 to 3 hours for a round trip and carry no provisions. The cargoes are usually fish which are being taken to the canning factory.

ด้วยมือ มีน้ำมันเชื้อเพลิงติดไป ๒๐ ถึง ๔๐ ลิตร ชิ้นส่วนอะไหล่ไม่ครบ มี แต่เรือที่ทำการประมงโดยมากจะมีเครื่องมือซ่อมทำเล็ก ๆ น้อย ๆ ไปด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๓-๗๑ ที่ทำการประมงจะนำอาหารซึ่งจัดทำจากบ้านไปเพื่อสำหรับการออกปฏิบัติงานวันหนึ่ง ออกจากท่าตอนเช้า และกลับตอนเย็น อยู่ห่างฝั่งภายในระยะ ๑๐ ไมล์ สัตว์ทะเลที่จับได้ส่วนใหญ่ได้แก่กุ้ง และมีปริมาณไม่เกิน ๑๐๐ กก.

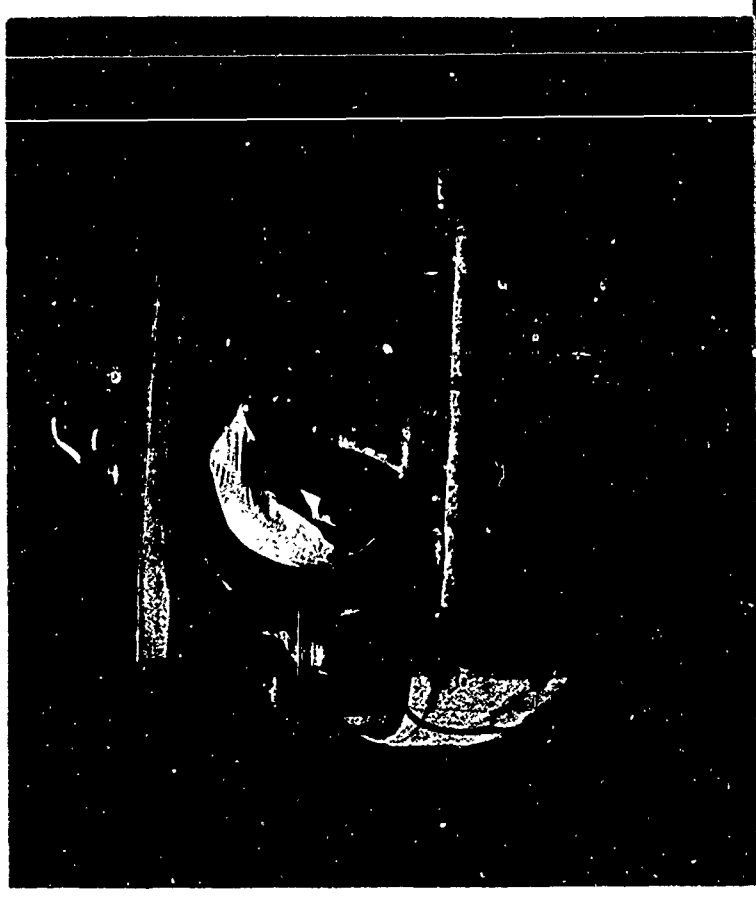
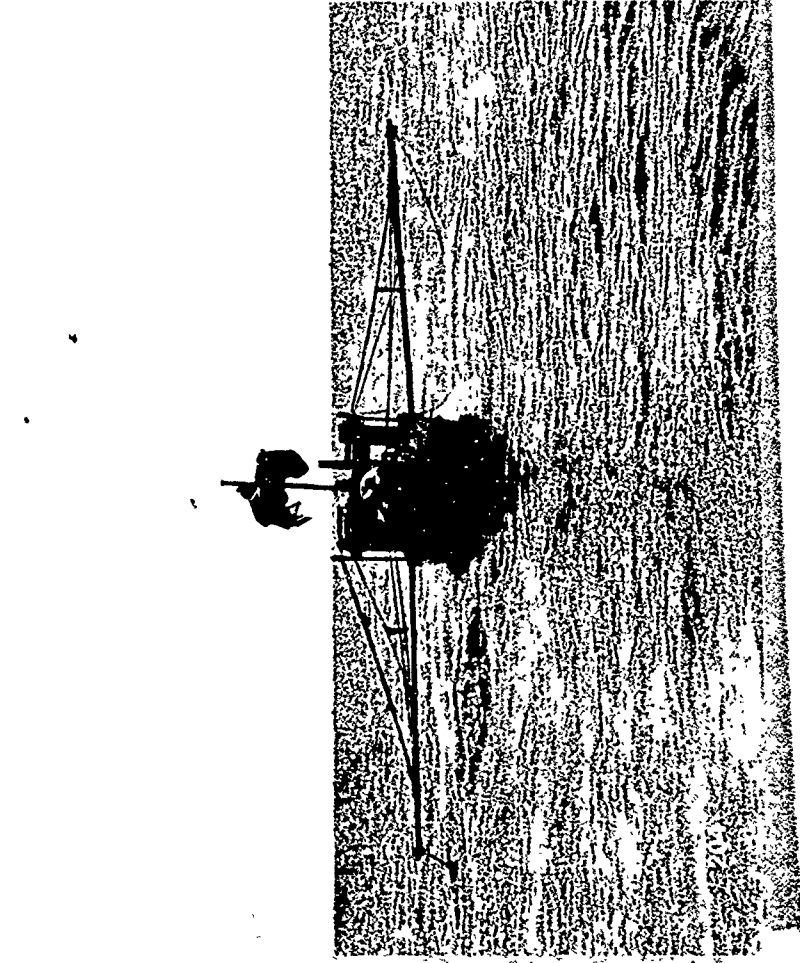
เรือสินค้าจะใช้เวลาเดินทางทั้งเที่ยวไปและกลับไม่เกิน ๒ ถึง ๓ ชั่วโมง จึงไม่นำอาหารติดไปด้วย สินค้าที่นำไปมักจะเป็ปลาซึ่งนำไปส่งยังโรงงานทำอาหารกระป๋อง

C3-T1 Trawler With Booms Spread

เรือ ป๓-๗๑ ใช้วนลากและมีกาง

Wide, Transom Stern Is Characteristic of C3-T1 Vessels

เรือ ป๓-๗๑ มีลักษณะท้ายตัด กว้าง



Equipment

C3-T1 may have a hand or centrifugal pump, or both, but no cargo-handling equipment. The only ground tackle is a metal anchor on a cable up to 60 m long.

Three lights are standard equipment, but no C3-T1 are known to carry floodlights, radios, or navigation or safety equipment.

Crew

Fishing boats may be operated by crews of only 2, but cargo vessels have crews of 2 to 5.

Scoop-Net Fisher Working off Samut Sakhon Departs Port in the Morning and Returns in the Evening

เครื่องอุปกรณ์

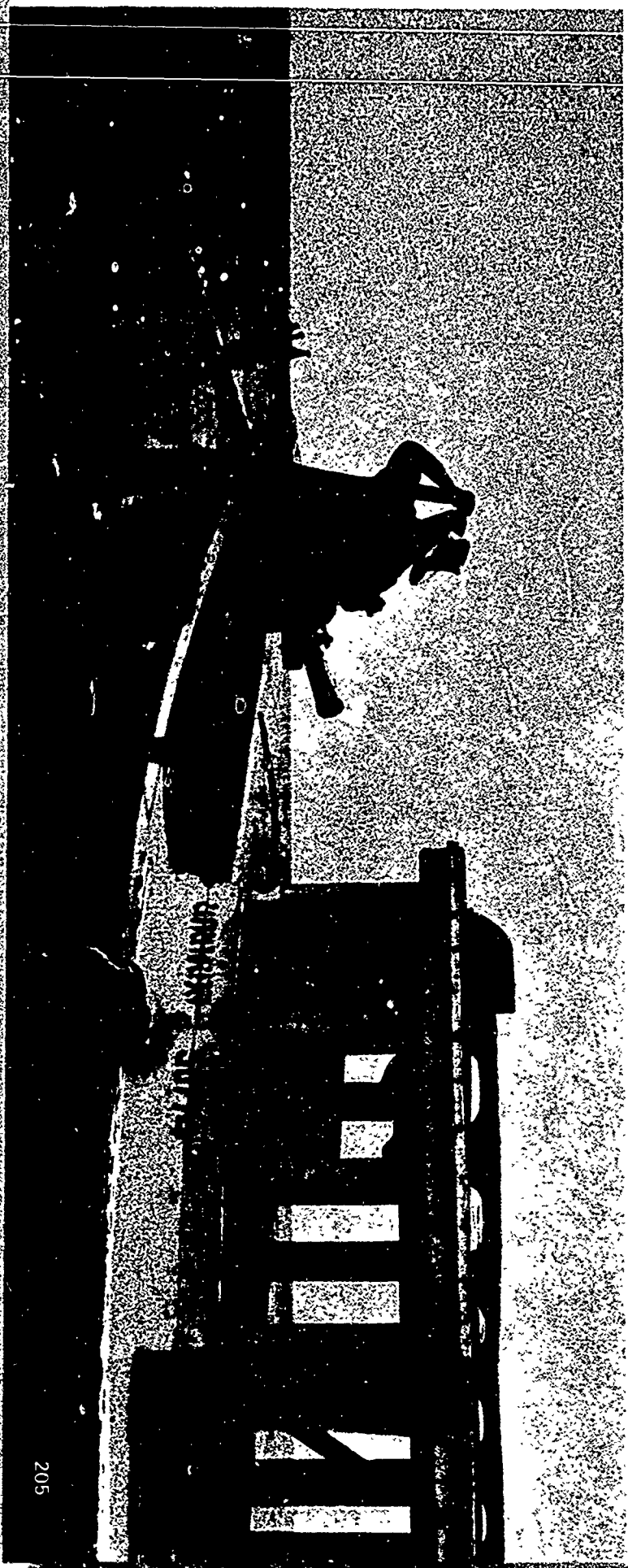
เรือ ป๓-๓๑ มีตู้โซ่ทงหรือตู้ทงหรือตู้ทง หรืออาจมีทงตงอย่างก็ได้ (เพื่อใช้สูบน้ำ ท้องเรือ) แต่ไม่มีเครื่องขยกของ และมีสมอเหล็กตัวเดียวยาวประมาณ ๖๐ ม.

เรือประเภทชนิดนี้มีไฟเรือเดินตามแบบมาตรฐาน แต่ทำทงทงจะไม่มีทงทง ทงทง ๓-๔ ทงทงและเครื่องมือเดินเรือ หรือเครื่องซุงซุงทงทง

คนประจำเรือ

เรือประมงใช้คนประจำเรือ ๒ คน แต่ถ้าเป็นเรือสินค้าจะมีคนประจำเรือ ๒ ถึง ๕ คน

เรือประมงอวนรุนกำลังทำงานอยู่นอกฝั่งสมุทรสาคร ออกจากท่าตอนเช้าและกลับในตอนเย็น



C3-T1

Military Potential

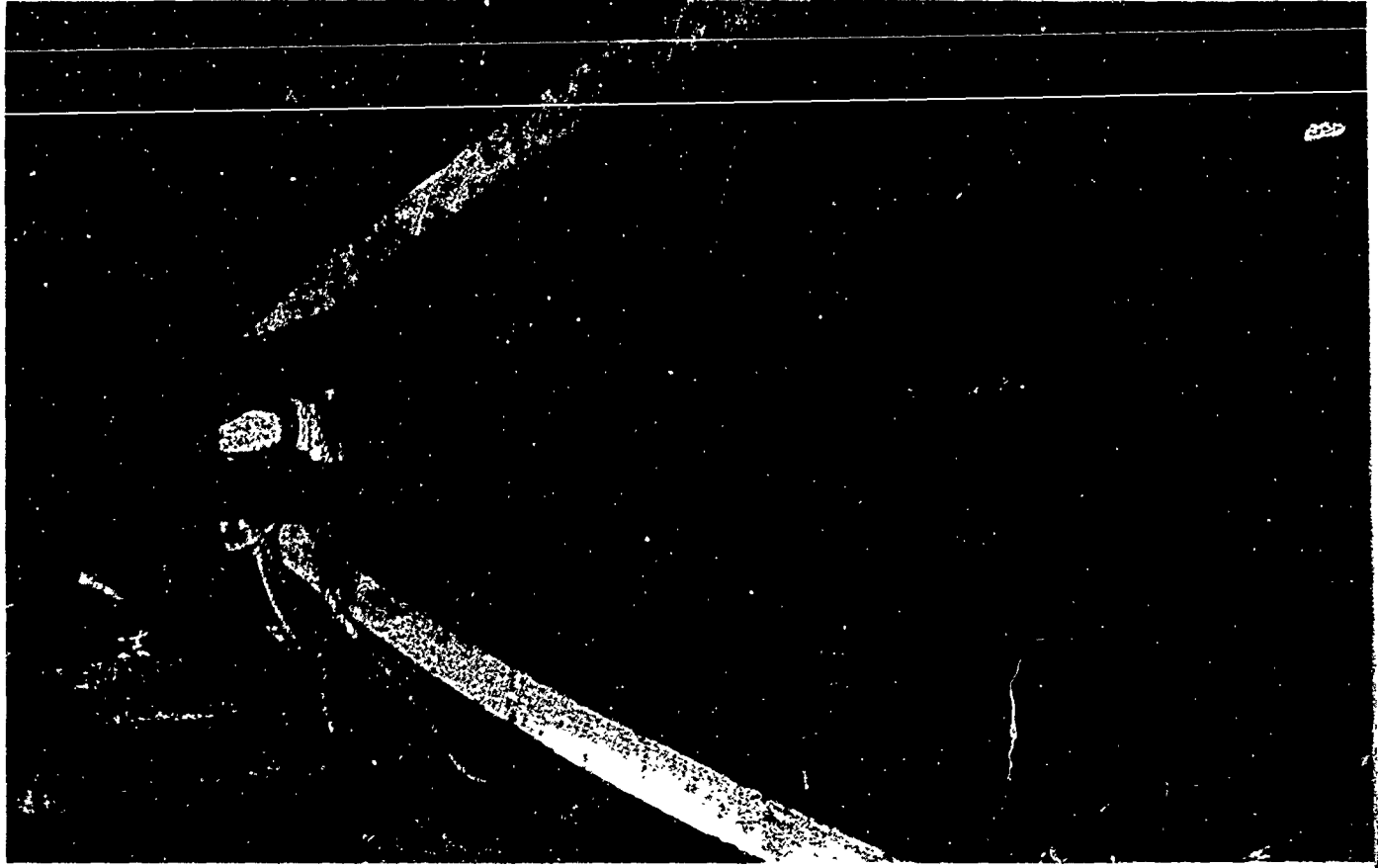
The military potential of the C3-T1 in the Gulf is practically nil. It is not equipped for work at sea, and its carrying capacity is small. Its identification with the Samut Sakhon area is also a limiting factor.

ศักยภาพในทางทหาร

เรือ ป๓-๗๑ นี้หากนำไปใช้ปฏิบัติงานในอ่าวไทยตามสภาพที่แท้จริงแล้วจะนับได้ว่าไม่มีศักยภาพในทางทหารแต่อย่างใด เพราะมีขีดจลน์เป็นข้อจำกัดอยู่หลายประการ กล่าวคือ ไม่มีการติดตั้งเครื่องอุปกรณในเรือเพื่อออกไปปฏิบัติงานในทะเลเลย บรรทุกได้น้อย และเรือเหล่านี้ซึ่งเป็นที่รู้จักสามารถพิสูจน์ทราบได้ในจังหวัดสมุทรสาครเป็นอย่างดีอีกด้วย

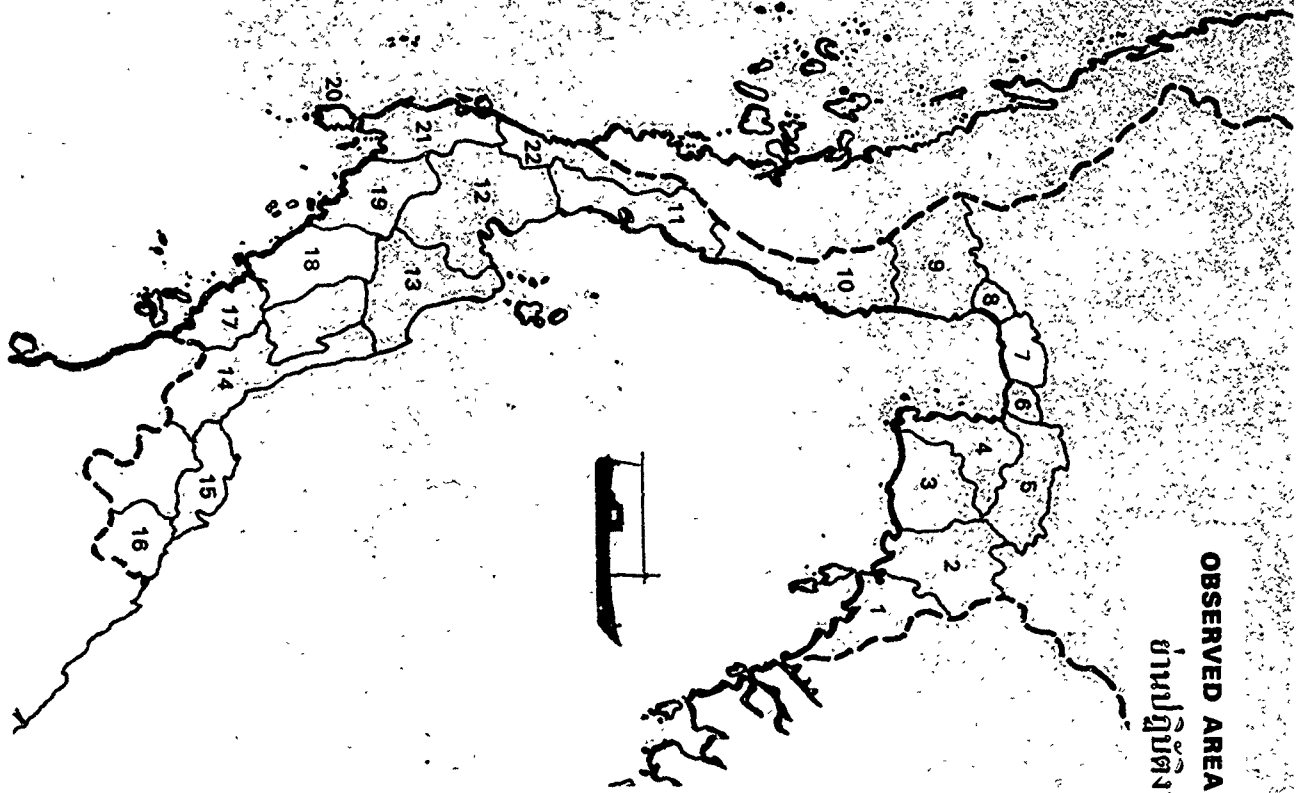
Cargo Capacity of C3-T1 Is Limited by Small Hold

จำนวนสินค้าที่บรรทุกของเรือ ป๓-๗๑ ถูกจำกัดด้วยระวางขนาดเล็ก



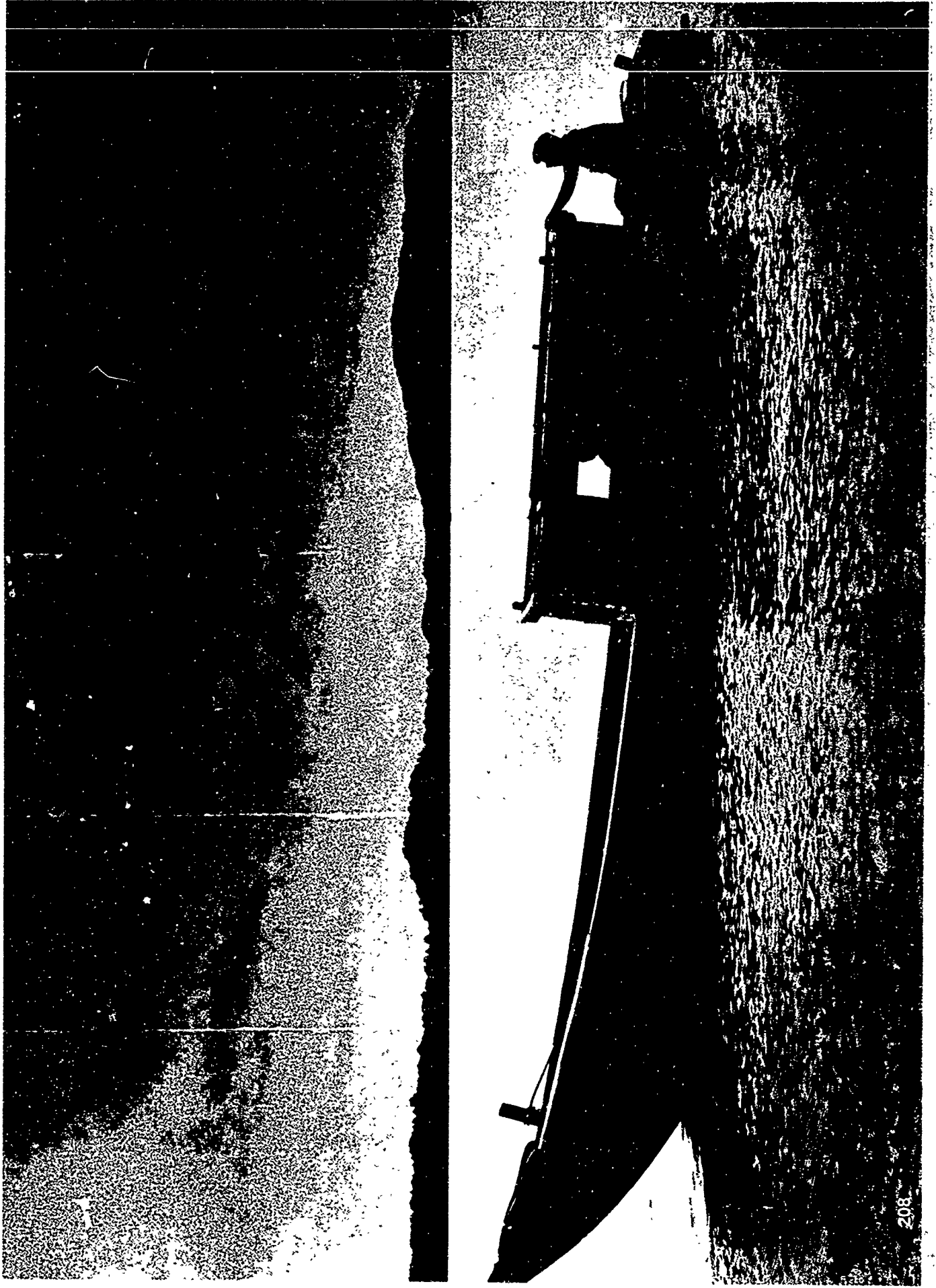
CLASS 3 - TYPE 2

OBSERVED AREA OF OPERATION
 ภายปฏิบัติการทอพบเห็น

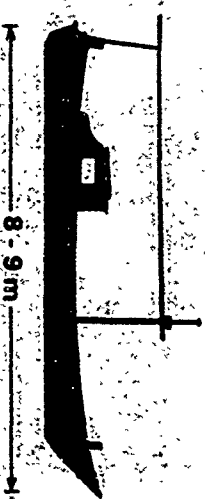
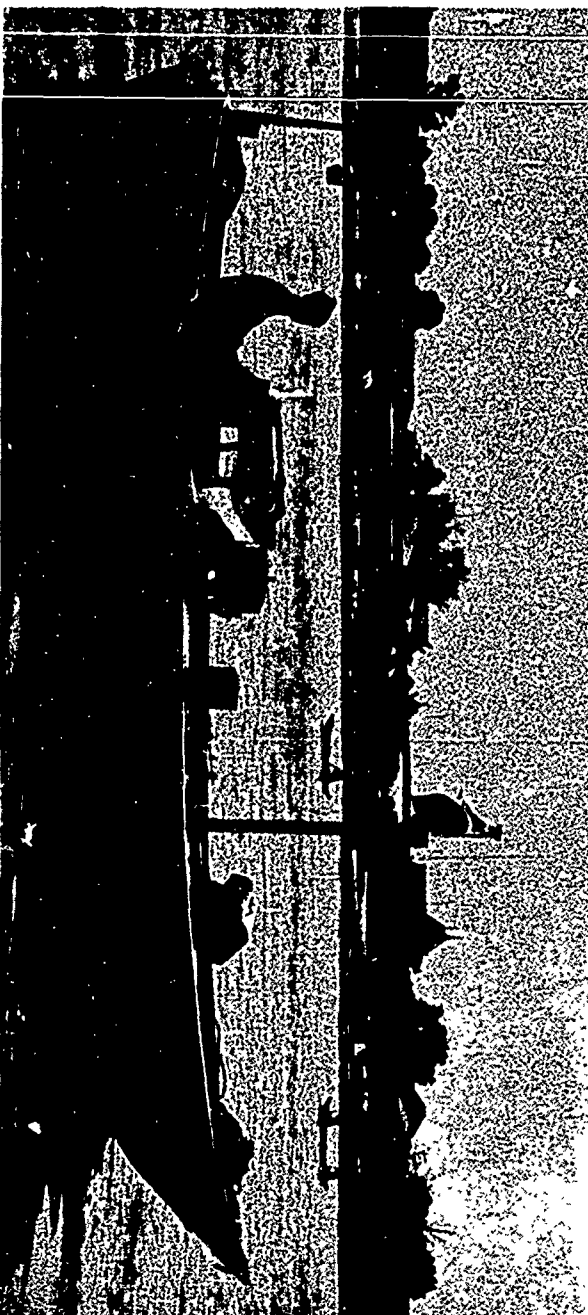


- | | |
|-----------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Trak
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satul
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phrae Chuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

C3-T2



C3-T2



C3-T2		TYPE			FISHING				
LOA	8 - 9 m	BEAM	2 m	GROSS TONS	2.2 - 3.5	NET TONS	1.3 - 2.4	PROPULSION	1 gasoline or diesel engine
DRAFT	0.6 - 0.7 m	OPERATING AREA	Mouth of Tachin, Trang, and Palian Rivers		CLASS FREQUENCY	2%	TYPE FREQUENCY	3%	
RECOGNITION FEATURES				TYPE OF CATCH / CARGO		Crescent-shaped bow. Truncated wide, transom stern. Low cabin aft. Threadfin, silver pomfret, shark, and sea shrimp.			

General Information

Most C3-T2 operate near the mouth of the Tachin River. However, they are also found on the Andaman Sea near the mouth of the Trang and Palian Rivers. The boats are sometimes decked and usually have only 1 square hatch leading to the hold. There may be a fore-and-aft pole which is used to erect canvas for a shelter for the crew.

The majority of these boats are registered.

Propulsion

The power plant for this boat is a manually started 1-cylinder, 5-hp gasoline or diesel engine with a fuel reserve of 20 liters. Tools are carried, but no spare parts are found on board.

๒๓-๑๒		ใช้งาน				ประมง			
ความยาวตลอดลำ	๘-๙ ม.	ความกว้างสุด	๒ ม.	กินภรวต	๒.๒-๓.๕	กินนท	๑.๓-๒.๔	การจับเคลื่อน	น้ำมันโตหรือดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	๐.๖-๐.๗ ม.	ย่านปฏิบัติงาน	บริเวณปากแม่น้ำท่าจีน, ตรงและประเทส	พบเรือประเภทนี้	๒%	พบเรือชนิดนี้	๓%	ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า	ปลาทุรา, ปลาอะระมันเตวา, ปลาฉลาม, กุ้งทะเล
ลักษณะลำ		หัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน ท้ายเรือตัดกว้างและโค้งท้ายเตี้ย							

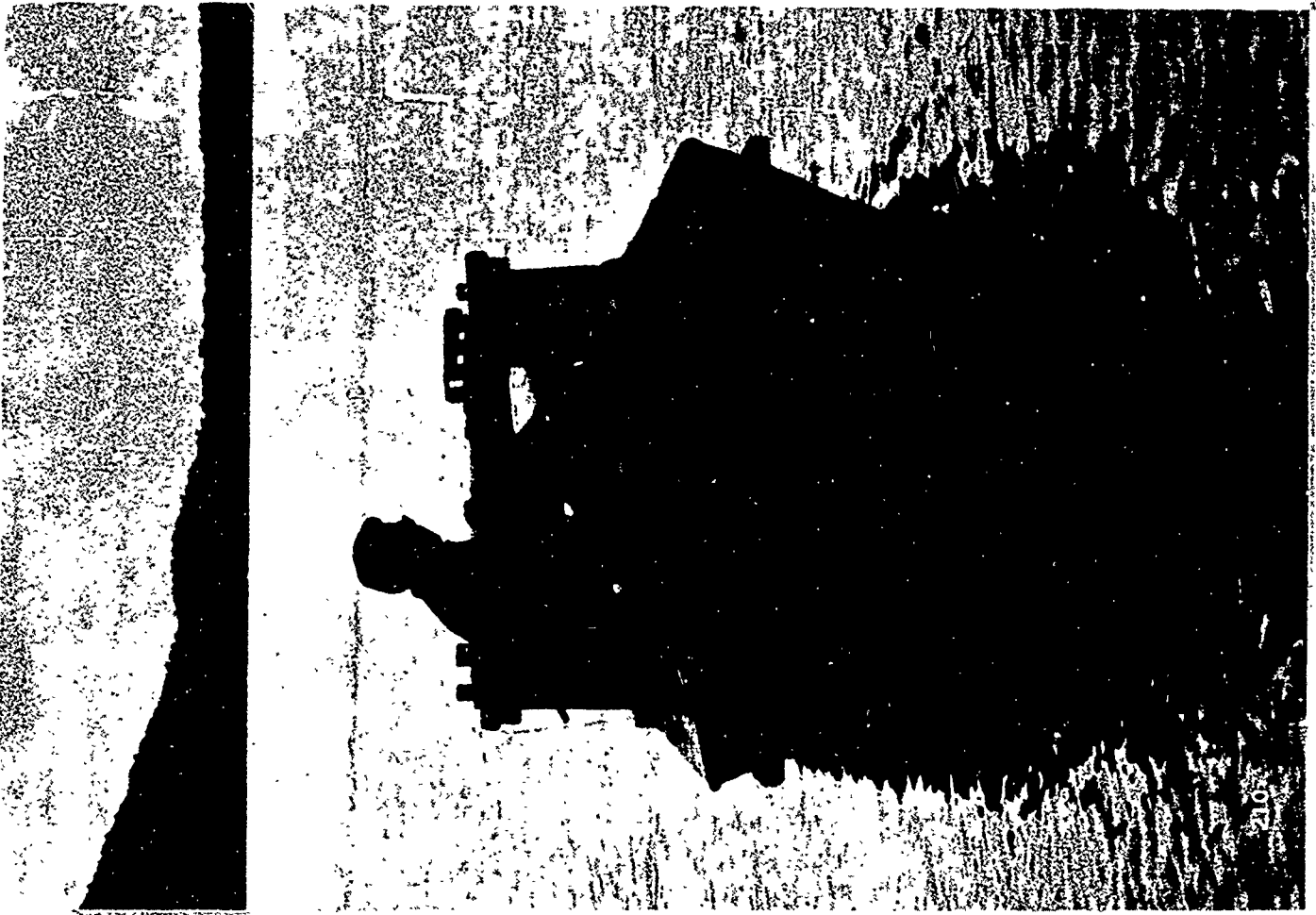
ข่าวสารทั่วไป

เรือ ๒๓-๑๒ นี้ส่วนมากปฏิบัติงานอยู่ในบริเวณปากแม่น้ำท่าจีน และอยู่ในบริเวณปากแม่น้ำตรังและแม่น้ำปะเหลียน (จังหวัดตรัง) ในทะเลอันดามันอีกด้วย เรือบางลำมีคอตฟ้า และยังมีระวางบรรทุกหนึ่งระวาง มีฝาปิดรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส บางลำก็ไม่มี พาดจากหัวเรือไปท้ายเรือสำหรับกางพาดน่านน้ำในเรือเป็นที่พักอาศัยของคนประจำเรือ

การขับเคลื่อน

เรือใช้เครื่องยนต์น้ำมันโต หรือเครื่องยนต์ดีเซล ชนิด ๑ สูบ ขนาด ๕ แรงม้า

C3-T2



Operational Information

The gill netters near the mouth of the Tachin River leave port in the evening and return in the morning with a catch of threadfin, silver pomfret, and shark. The night's work brings in 50 to 100 kg of fish which is preserved in ice.

Provisions are carried for 1 night and are cooked on the boat. The maximum speed of these boats is about 4 kt.

C3-T2 in the Andaman Sea work set bag traps during low tide. Their round trip runs about half a day, and the catch consists of 20 to 40 kg of sea shrimp and mixed small fish which are taken to Kantang Port. Their speed is up to 6 kt.

เริ่มเดินเครื่องด้วยมือ มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิง ๒๐ ลิตร นำเครื่องมือซ่อมทำไปด้วย แต่ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

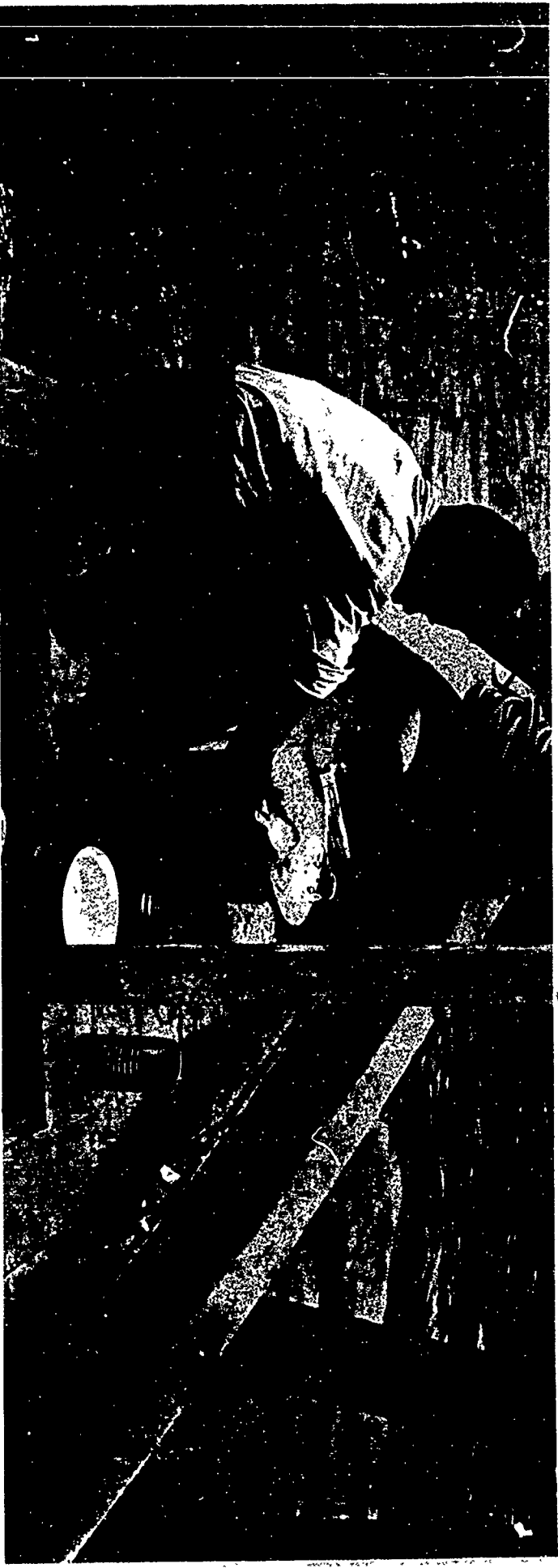
เรือที่ใช้วนติดตามบริเวณปากแม่น้ำท่าจีน จะออกไปจับปลาในตอนเย็นและกลับเข้าท่าในตอนเช้า ปลาที่จับมาได้ได้แก่ ปลากระบอก ปลาช่อน และปลาไหล ปลาที่จับได้ในคืนหนึ่ง ๕๐ ถึง ๑๐๐ กก. ซึ่งเก็บรักษาไว้ด้วยการแช่แข็ง

เสบียงอาหารจะนำไปให้พ่อค้าหำรับ ๑ คัน และทำการหุงหากันในเรือ เรือมีความเร็วสูงสุดประมาณ ๔ นอต

เรือ ป๓-๗๒ ที่อยู่ทางแถบทะเลอันดามันนั้น จะจับปลาด้วยโพงพางในขณะน้ำลง ออกไปปฏิบัติงานทั้งเที่ยวไปและกลับกินเวลาประมาณครึ่งวัน จับกุ้งและปลาเล็กปลาน้อยได้ ๒๐ ถึง ๔๐ กก. ซึ่งจะนำไปส่งยังท่าเรือที่อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง เรือมีความเร็วไม่เกิน ๖ นอต

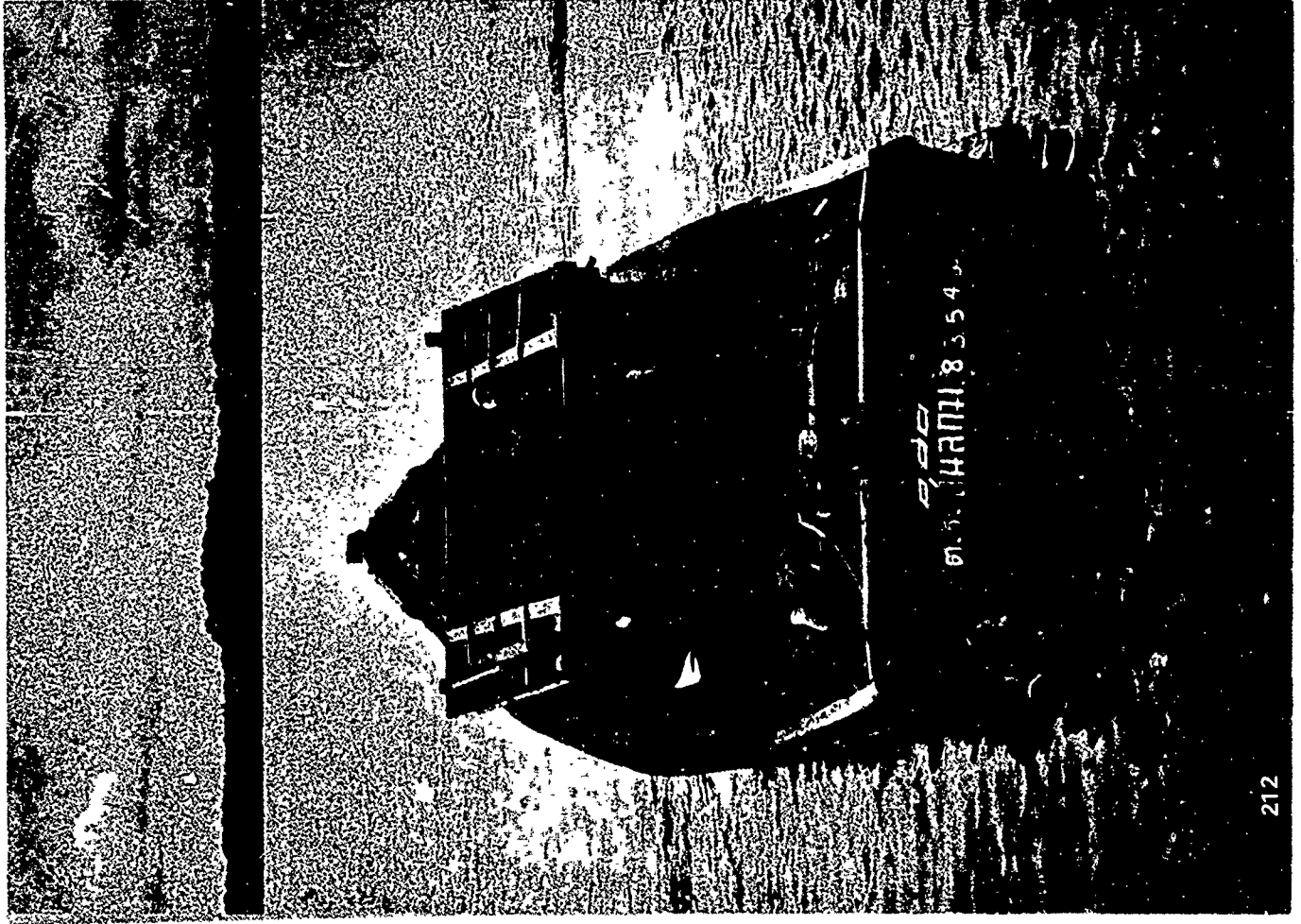
This Gill-Net Fisher Departs Home Port at Dusk and Fishes All Night 1 to 3 Miles Offshore

เรือที่ใช้วนติดตามปากแม่น้ำท่าจีน ออกจากท่าตอนใกล้ค่ำ เพื่อจับปลาทั้งคืน ๑ ถึง ๓ ไมล์ตลอดทั้งคืน



1. A C3-T2 Crew Member Prepares His Meal Over a Small Char-coal Stove. Provisions are Usually Carried for Only One-Day Trip.
2. Most C3-T2 Carry Only a Single Metal Anchor
 ๑. กบประจำเรือ ป๓-ซ๒ กำลังหุงหาอาหารด้วยเตาถ่าน เสนิขงอาหาร มักนำไปหอดำหรับออกปฏิบัติงานเพียงวันเดียว
 ๒. เรือ ป๓-ซ๒ ส่วนมากใช้สับโอโลหะตัวเดียว

C3-T2



Equipment

C3-T2 do not have radio, navigation, or safety equipment. One hand pump is carried. Ground tackle consists of a metal anchor attached to a cable up to 50 m long. The number of lights range from a single lantern to 3 lights.

No floodlight is carried.

Crew

There is a crew of 3 on a C3-T2.

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป.๓ - ๗๒ นี้ไม่มีวิทยุ เครื่องอุปกรณ์ในการเดินเรือหรือเครื่องช่วยชีวิตเลย มีศูนย์โซกาน้ำแข็งเครื่อง ใช้สมอโลหะตัวเดียว มีสายสมอยาวไม่เกิน ๕๐ ม. ไฟเรือเดินใช้โคมรัวตั้งแต่วงเดียวจนถึงสามดวง

ไม่มีโคมฉาย

คนประจำเรือ

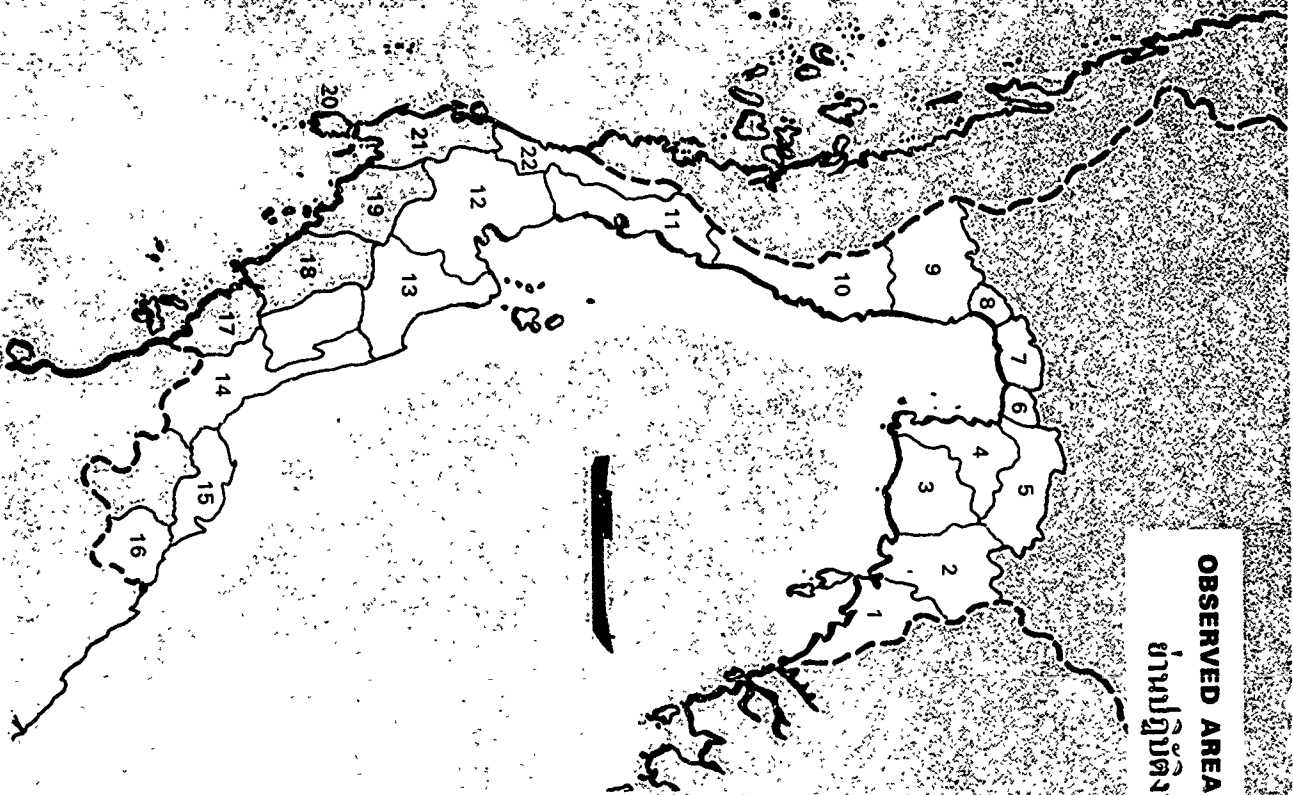
เรือ ป.๓ - ๗๒ นี้มีคนประจำเรือ ๓ คน

This Bag - Net Fisher Operates on the Andaman Sea Near Haad Sai
Khao Fishing for Sea Shrimp

เรือที่ใช้ควมโพงพางน้ำ จับกุ้งทะเลอยู่ใกล้บ้านหาดทรายขาว ในทะเลอันดามัน

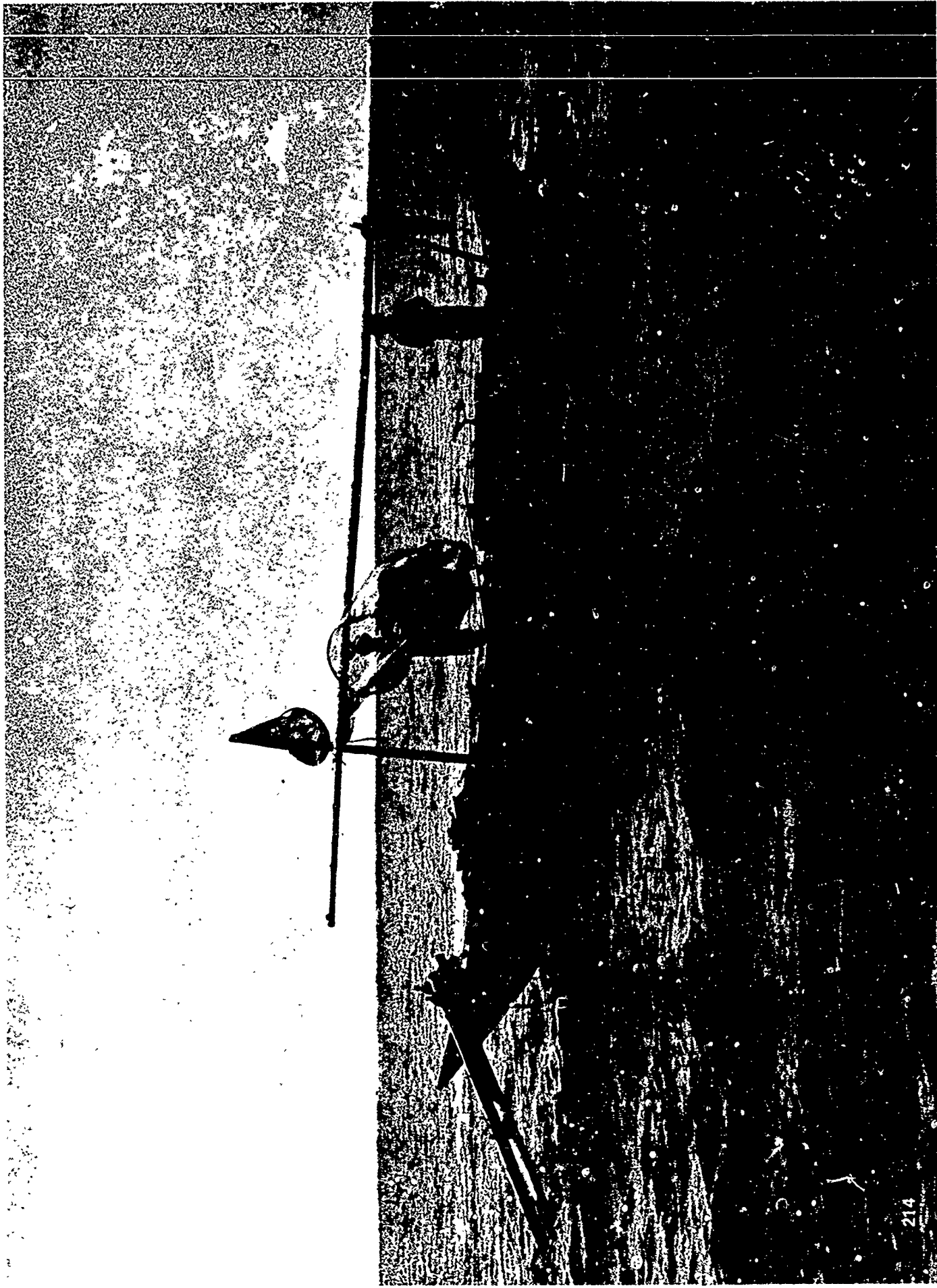
CLASS 3 - TYPE 14

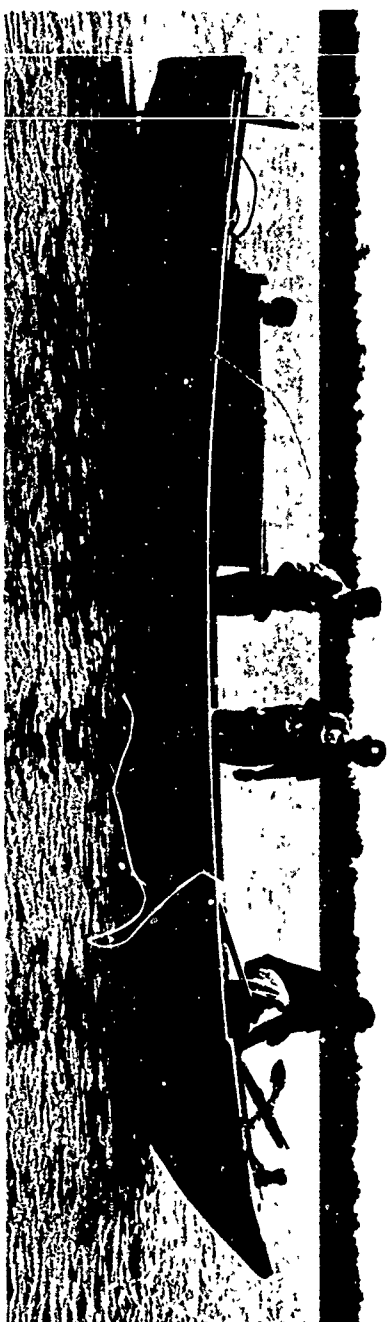
OBSERVED AREA OF OPERATION ภายใต้งานพัฒนาพื้นที่



- | | |
|----------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Trat
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satul
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phraachuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

C3-T14





C3-T14		TYPE	FISHING		
LOA	5 - 9 m	BEAM	1 - 2 m	GROSS TONS	1 - 4
				NET TONS	up to 3
DRAFT	0.4-0.8 m	OPERATING AREA	In Gulf, in the Andaman Sea near Burma		
		CLASS FREQUENCY	2%	TYPE FREQUENCY	1 diesel engine
RECOGNITION FEATURES	Crescent-shaped bow. Truncated wide-transom stern		TYPE OF CATCH / CARGO		
			Sea shrimp, swimming crab, and a wide variety of fish		

ปลต-ช๑๔		ใช้งาน	ประมง
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินแรง	การขับเคลื่อน
๕-๙ ม.	๑-๒ ม.	ไม่กิน	๓
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติการ	พบเรือประเภทนี้	คู่ซัด • เครื่อง
๐.๔-๐.๘ ม.	อ่าวไทย และทะเลอันดามัน	๒%	๘๒%
ลักษณะจากลำ	หัวเรือโค้งขึ้นรูปวงเดือน	ท้ายเรือตัดและกว้าง	ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า
	กึ่งทุ่น, ไม้, และ ปลาหมึกขนาดเล็ก		

General Information

C3-T14 are motorized versions of the small craft sometimes carried on larger fishing boats for use in working set traps and purse-seine fishing. The addition of an engine and the small structure which houses it are the only changes. The majority of C3-T14 vessels travel less than 15 miles along the coast and fish within 3 miles of shore. Only the gill netters near Burma venture further out, sometimes as far as 15 miles offshore. This type of fishing craft is found throughout the Gulf, but they are found in large numbers only near Samut Sakhon where they gather small sea shrimp with scoop nets or line-fish for squid near Ko Phai and Ko Lam. On the west coast, the C3-T14 are found near Burma, fishing with gill nets or working set bag traps.

Crossed beams forward for holding the shrimp-scoop or dip nets used in

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ปลต-ช๑๔ นี้เดิมเป็นเรือเล็ก (เรือโต้) ซึ่งบางกรงจะบรรทุกไปกับเรือใหญ่เพื่อใช้งานเกี่ยวกับเครื่องมือจับปลาประเภทตกกันและอวนล้อมจับ (อวนตังถก) และนำมาติดตั้งเครื่องขยบเตเข้าไปด้วย ได้ทำการดัดแปลงเพิ่มเติมโดยเพิ่มการติดตั้งเครื่องขยบเตเข้าไปด้วย เครื่องและทำห้องเครื่องขนาด ๑๕ นิ้ว ๒๓-๓๕ นิ้ว ส่วนใหญ่ทำการประมงอยู่นอกฝั่งภายในระยะ ๓ ไมล์ และไม่เกิน ๑๕ ไมล์ ยกเว้นเรือที่ใช้ชอวนติดตาในบริเวณใกล้ๆ เขตแดนพม่าเท่านั้นที่ได้ออกทะเลไปไกลๆ ซึ่งบางครั้งจะออกไปห่างฝั่งถึง ๑๕ ไมล์ จะพบเห็นเรือประมงชนิดนี้ติดลวดตาว่าอ่าวไทย แต่จะมีอยู่เป็นจำนวนมากทำการจับกุ้งฝอยด้วยคันรุนในบริเวณใกล้จังหวัดสมุทรสาคร หรือตกปลาหมึกอยู่ในบริเวณใกล้ๆ เกาะไห่และเกาะล้าน ส่วนทางฝั่งตะวันตกของประเทศไทยจะพบเห็นเรือ ปลต-ช๑๔ นี้โดยเฉพาะ

C3-T14

squid fishing are seen on most of the C3-T14 in the Gulf. On a few of the fishing boats canvas is stretched over fore-and-aft poles for protection of the crew from sun or rain.

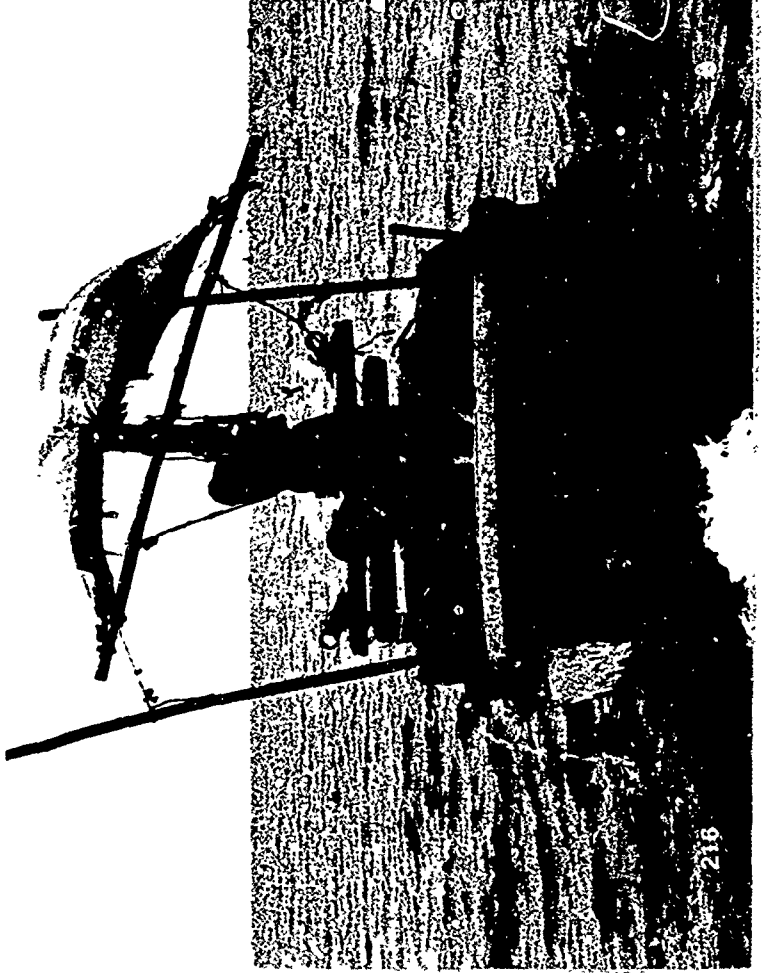
Only about half the C3-T14 carry registration papers.

Propulsion

The power plant for the C3-T14 is usually a manually started, 1-cylinder diesel engine of up to 10 hp. Fuel reserves range from 15 to 40 liters. There are no spare parts. However, tools are commonly carried.

1. Stern View of Scoop-Net Fisher Shows Truncated, Wide Transom Characteristic of This Class. 2. 3-Hp, 1-Cylinder Yanmar Diesel Powers a 6½-M Andaman Sea Set-Bag Fisher

- ภาพท้ายเรือที่ใช้คันรูน แสดงให้เห็นท้ายเรือตัดกว้าง อันเป็นลักษณะของเรือประเภทนี้ ๒. เครื่องยนต์ดีเซล ยี่ห้อ ยันมาร์ ชนิด ๓ สูบ ขนาด ๓ แรงม้า ของเรือที่จับปลาด้วยโปงทาง ยาว ๖ ๕ ม. ทางทะเลอันดามัน



ใกล้เขตแดนหมวกทำการประมงด้วยอวนติดตาหรือโปงทาง

เรือ ป๓ - ๖๑๔ แทบทั้งสิ้นที่อยู่ในอ่าวไทยจะแลเห็นกันไม่ขาดอยู่หัวเรือเพื่อใช้เป็นทุยยึดคันรูนกึ่ง หรือสวิงเพื่อใช้ตกปลาหมึก มีเรือประมงจำนวนมากเออที่ใช้ฝ่าใบ จึงบนบานไม้ที่ขาดจากหัวเรือไปท้ายเรือเพื่อเป็นทั้งบังแดดหรือผ่อนของบนคนประจำเรือ

เรือ ป๓ - ๖๑๔ ประมาณครึ่งจำนวนมีใบทะเลเป็นเรือติดไปด้วย

การจับเตล็ดอน

โดยปกติเรือ ป๓ - ๖๑๔ ใช้เครื่องยนต์ที่เริ่มเดินเครื่องด้วยมือจำนวนหนึ่งเครื่อง และเป็นเครื่องชนิดดีเซลชนิดหนึ่งสูบ ขนาดไม่เกิน ๑๐ แรงม้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิง ๑๕ ถึง ๔๐ ลิตร ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ติดไปกับเรือเลย แต่โดยทั่วๆ ไปก็มีเครื่องมือที่ใช้ซ่อมทำไปด้วย



C3-T14

Operational Information

The majority of the C3-T14 coastal vessels are actively engaged in fishing. The most common techniques are gill netting, line fishing, shrimp-scoop fishing, and working a variety of traps. Occasionally a C3-T14 serves as a towboat for barges from a fish-processing plant.

In the Gulf, shrimp trawlers leave home port in the morning and return in the evening. The day's catch of up to 50 kg of shrimp is sold either at home port or in a neighboring village. Line fishers operate by day or night. The gill netters near Burma fish only by night. Their catch may run to 200 kg and will be mostly red snapper and pomfret. Set traps are worked during the day and yield up to 100 kg of sea shrimp, swimming crab, and miscellaneous small fish.

All fishing trips are for a single day. Cooked food is usually carried from home. The maximum speed of the C3-T14 is about 6 kt.

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

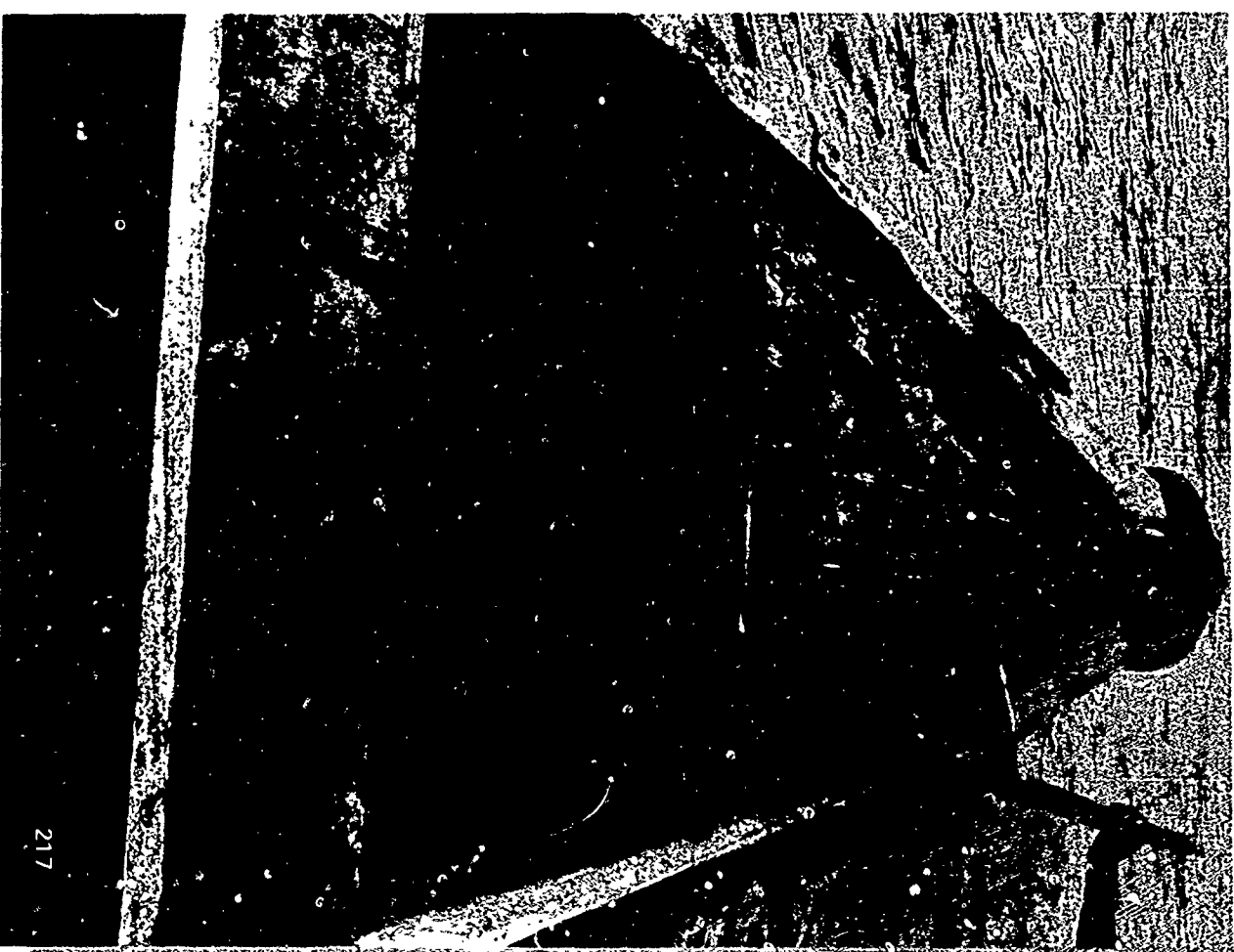
เรือชายฝั่ง ป๓-๕๑๔ นี้ ส่วนมากจะใช้ทำการประมงได้อย่างต่อเนื่องแล้ว เครื่องมือที่ใช้กันอย่างแพร่หลายมากที่สุดคือ อวนติดตา เบ็ด กุ้ง และเครื่องมื่อตกกันแบบต่างๆ เรือ ป๓-๕๑๔ บางลำก็ใช้ป็นเรือลากอวนเรือท่องเที่ยวแบบนจากโรงงานทำอาหารกระป๋อง

ในอ่าวไทย เรือที่ใช้ส่วนมากจะออกห่างจากท่าจอดพักในตอนเช้า และกลับตอนเย็น จับกุ้งได้ไม่กี่ปีก่อน ๕๐ กก. จะนำมายกที่ท่าจอดพักหรือขายตามหมู่บ้านใกล้ฝั่ง เรือที่ใช้เบ็ดตกจะออกเรือในเวลากลางวันหรือกลางคืนก็ได้ เรือที่ใช้อวนติดตาในบริเวณใกล้ๆ เขตแดนชายฝั่งจะออกจับปลาเฉพาะในเวลากลางคืน ปริมาณสัตว์ทะเลที่จับได้อาจถึง ๒๐๐ กก. ซึ่งส่วนมากจะเป็นปลาทะเลแดง และปลาทะเลชนิดอื่น ส่วนเรือพวกที่ใช้เครื่องมื่อตกกันจะออกปฏิบัติงานในเวลากลางวัน จะจับกุ้ง ปูน้ำและปลาเล็ก ๆ ชนิดต่างๆ ได้ไม่กี่ปีก่อน ๑๐๐ กก.

ออกทำการประมงวันเดียวกลับ และตามปกติจะนำอาหารที่หุงห้อมไปจากบ้านแล้ว ความเร็วสูงสุดของเรือ ป๓-๕๑๔ ประมาณ ๖ นอต

View Shows Forward Cargo Stowage Space on C3-T14 Gill-Net Fisher

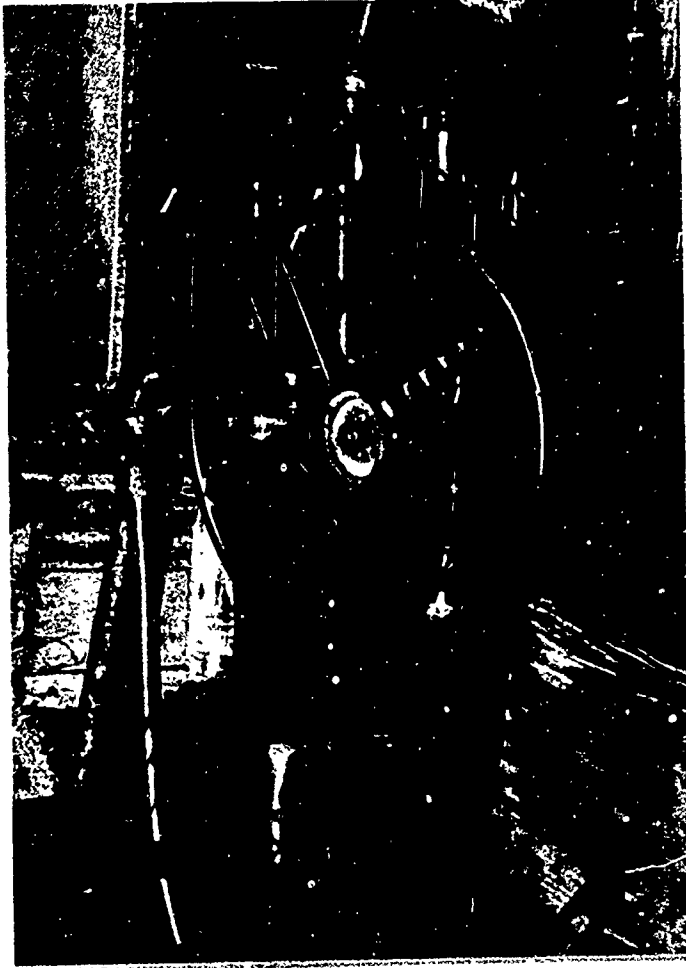
ภาพแสดงระวางเก็บสินค้าที่หัวเรือ ป๓-๕๑๔ ที่ใช้อวนติดตา



C3-T14

Equipment

The catch is hand-carried by the C3-T14 crew, usually in bamboo baskets. One hand-operated bilge pump is standard equipment. Ground tackle consists of a single wood or metal anchor on a cable up to 80 m in length. The majority of these coastal vessels carry 1 lantern. None is known to carry radio, navigation, or safety equipment.



เครื่องอุปกรณ์

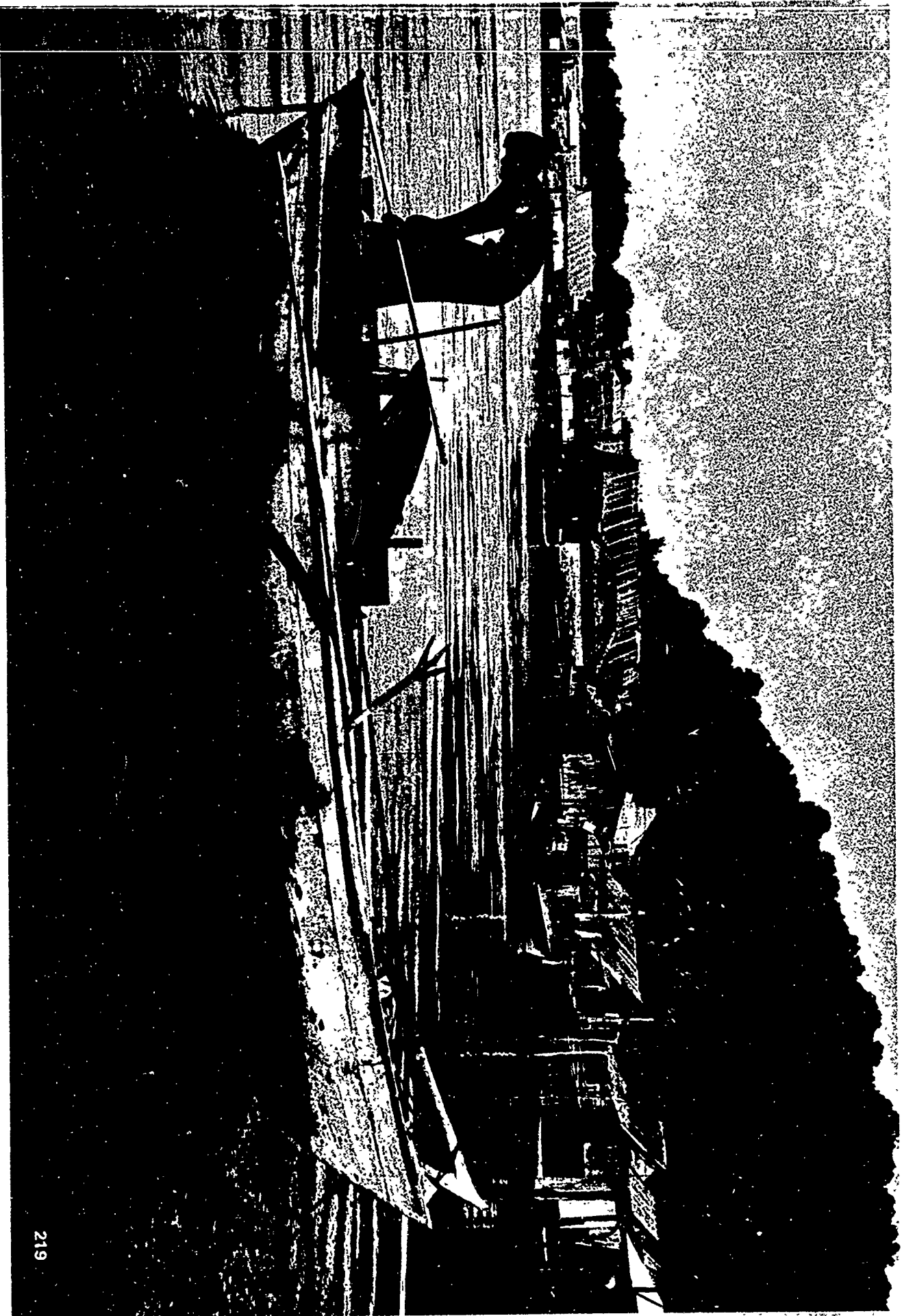
สัตว์ทะเลที่เรือ ป๓-๕๑๔ จับได้นั้น จะบรรจุลงท้วและใช้คนประจำเรือขนขึ้น การสูบน้ำที่เรือใช้สูบลอยซึ่งเป็นมาตรฐานทั่ว ๆ ไป มีสมอไม้หรือสมอโลหะตัวเดียวและสายสมอยาวไม่เกิน ๘๐ ม. ส่วนมากเรือชายฝั่งเหล่านี้มีโคมไฟ ๑ ดวง และเท่าที่ทราบจะไม่มีการรับวิทยุ อุปกรณ์การเดินเรือหรือเครื่องช่วยชีวิตใด ๆ เลย

1. 10-Hp. 2-Cylinder Petter Diesel Powers a Long-Line Fisher Trawler Underway. Sunshade for Crew Appears Like a Sail
2. Scoop-Net Assembly at Bow
๓. เครื่องยนต์ดีเซลหือ ๒ ไซลندر ๑๐ แรงม้า ของเรือที่ใช้ใบเตย
๔. เรืออวนลากขณะกำลังแล่น มีผ้าบังแดดมอดูกคล้ายใบเรือ
๕. ก้นรุนที่หัวเรือ



C3-T14 Line Fisher at Pak Nam Chumpon Departs Port at Dusk to Fish All Night

เรือตกเบ็ด ปากน้ำชุมพร ออกจากท่าตอนใกล้ค่ำ เพื่อจับปลาตลอดทั้งคืน



C3-T14



Crew

C3-T14 are operated by the owner alone or with a single assistant. Rarely, a pair of fishermen will own such a vessel in partnership.

Military Potential

The military potential of the C3-T14 in the Gulf is minimal. However, on the west coast their proximity to the northern border affords a better opportunity for clandestine operations, especially for the gill netters which are commonly out at night. These gill netters have a wider range of fishing areas and are familiar with the northern islands, which have been important bases for illicit operations.

คนประจำเรือ

เจ้าของเรือ ป๓-๕๑๔ จะปฏิบัติงานด้วยตนเองเพียงคนเดียว หรือมีผู้ช่วยหนึ่งคน และเรือชนิดนี้มักไม่ไคร่มีเจ้าของสองคนทำงานโดยเป็นส่วนกัน

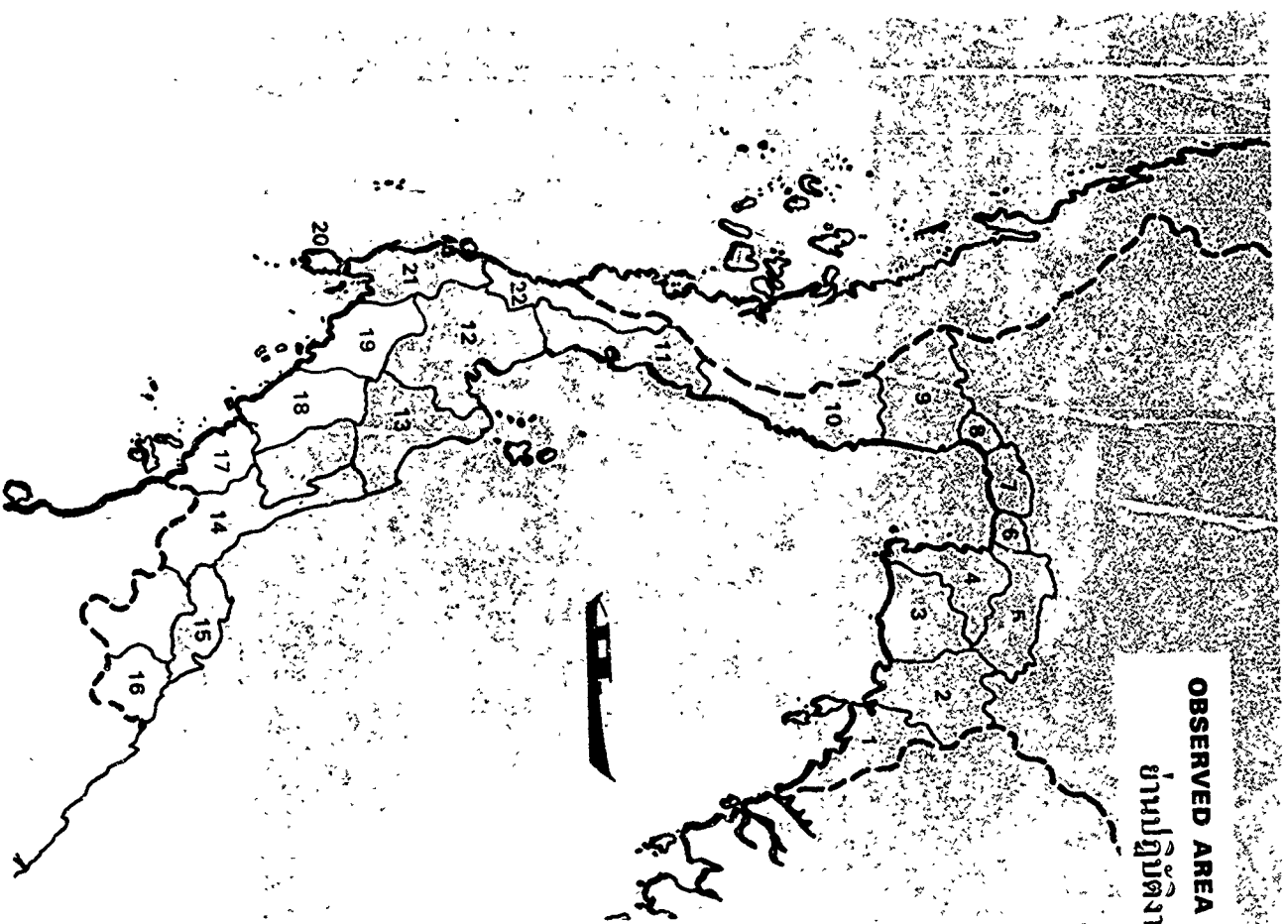
ศักยภาพในทางทหาร

ศักยภาพในทางทหารสำหรับเรือ ป๓-๕๑๔ ในอ่าวไทยนับว่ามีน้อยมาก แต่สำหรับทางฝั่งตะวันตกของประเทศไทย เนื่องจากอยู่ในใกล้ชายแดนทางตอนเหนือ จึงมีโอกาสให้เรือเหล่านี้สามารถปฏิบัติงานที่ติดกฎหมายได้ โดยเฉพาะเรือที่ใช้วางติดตาข่ายตามปกติ จะออกทำงานในเวลากลางคืนอยู่แล้ว เรือเหล่านี้มีอำนาจปฏิบัติงานประมงที่กว้างขวางมาก และมีการสนธิสนมกับเลขที่บรรดาศาหาเกาะทางตอนเหนือเป็นอย่างดี ซึ่งเกาะเหล่านี้เคยเป็นฐานที่สำคัญในการปฏิบัติงานที่ผิดกฎหมาย

Set Bag Fisher Can Make About 5 Kt

เรือที่จับปลาด้วยโพรงพวกนี้มีความเร็วประมาณ ๕ นอต

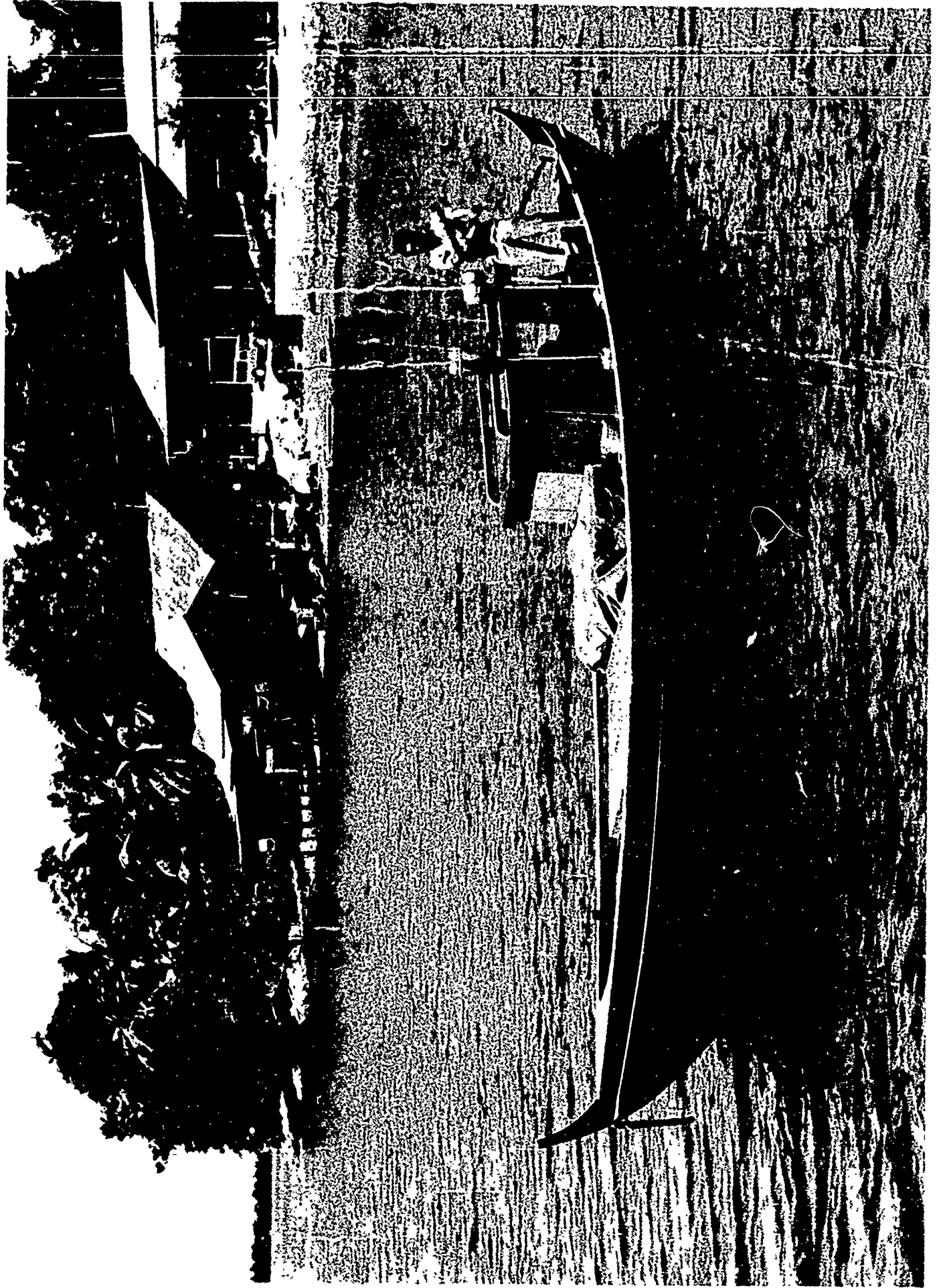
CLASS 4 - TYPE 2

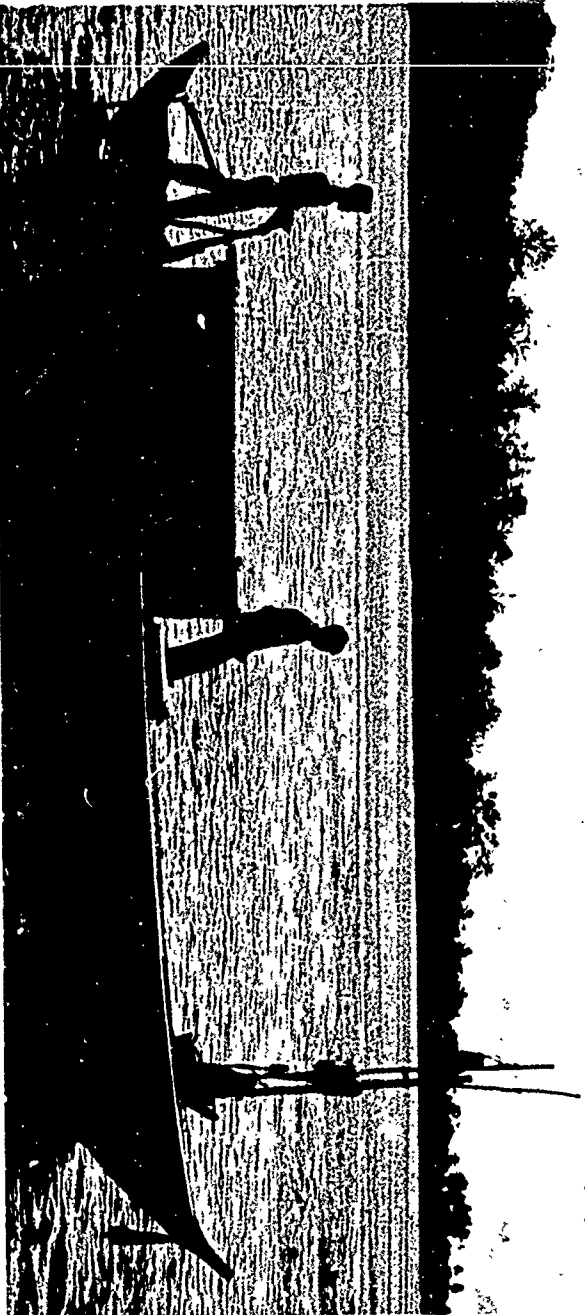


OBSERVED AREA OF OPERATION
อำเภอปฏิบัติงานพบเห็น

- | | |
|-------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phraчуap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C4-T2





C4-T2		TYPE		FISHING	
LOA	10 m	BEAM	2 m	GROSS TONS	1 - 2.5
DRAFT	0.6 - 0.9 m	OPERATING AREA	Andaman Sea from Krabi south	NET TONS	0.5 - 1.5
RECOGNITION FEATURES			CLASS FREQUENCY	15%	PROPULSION
Double-ended. Crescent-shaped, sharply pointed bow and stern. High-rise pointed stem and sternpost. Low cabin aft.			TYPE OF CATCH / CARGO	1%	1 engine
					Bonito, dorab, and Spanish mackerel

General Information

Only a few Class 4 craft are equipped with cabins, all low and located aft. Most of the cabins are well built—usually 2.5 m long and almost as wide as the boat. These boats are decked and usually have 1 hatch leading to the cargo hold.

C4-T2 are found only along the southern half of Thailand's Andaman Sea coast, where they fish for Spanish mackerel with gill nets. Their home ports are Ko Phi Phi Don, Ko Sukhon, and Ban Laem Sak.

The majority of these vessels are not registered.

ป๔-๑๒		ใช้งาน		ประมง	
ความยาวตลอดลำ	๑๐ ม.	ความกว้างสุด	๒ ม.	กินกรวด	๑-๒.๕
กินน้ำลึก	๐.๖-๐.๙ ม.	ย่านปฏิบัติการ	ทะเลอันดามัน ตั้งแต่กระบี่ ลงไปทางใต้	กินเนต	๐.๕-๑.๕
ลักษณะจุกหัวเรือ	ลักษณะจุกหัวเรือ	ลักษณะลำท้าย	ลักษณะลำท้าย	การรับคลื่น	เครื่องยนต์ ๑ เครื่อง
หัวเรือท้ายเรือ	ลักษณะลำท้าย	ลักษณะลำท้าย	ลักษณะลำท้าย	หมบเรือประมง	หมบเรือชนิด
ระงว	ระงว	ระงว	ระงว	๑๕%	๑%
ชนิดตัวเรือ	ชนิดตัวเรือ	ชนิดตัวเรือ	ชนิดตัวเรือ	ชนิดตัวเรือ	ชนิดตัวเรือ
ปลาทู	ปลาทู	ปลาทู	ปลาทู	ปลาทู	ปลาทู

ข่าวสารทั่วไป

เรือประเภทที่ ๔ เป็นไม้กล้ำทิมกึ่ง เป็นกึ่งเคียวอยู่ทางท้ายเรือ เก่งตัวมากต่อไว้ อย่างแข็งแรง ตามปกติยาว ๒.๕ ม. และกว้างเกือบเท่า ๆ กับความกว้างของเรือ เรือเหล่านี้มีตาตักท้ายและก้นไม้ปัดระวาง ๑ ผ่า

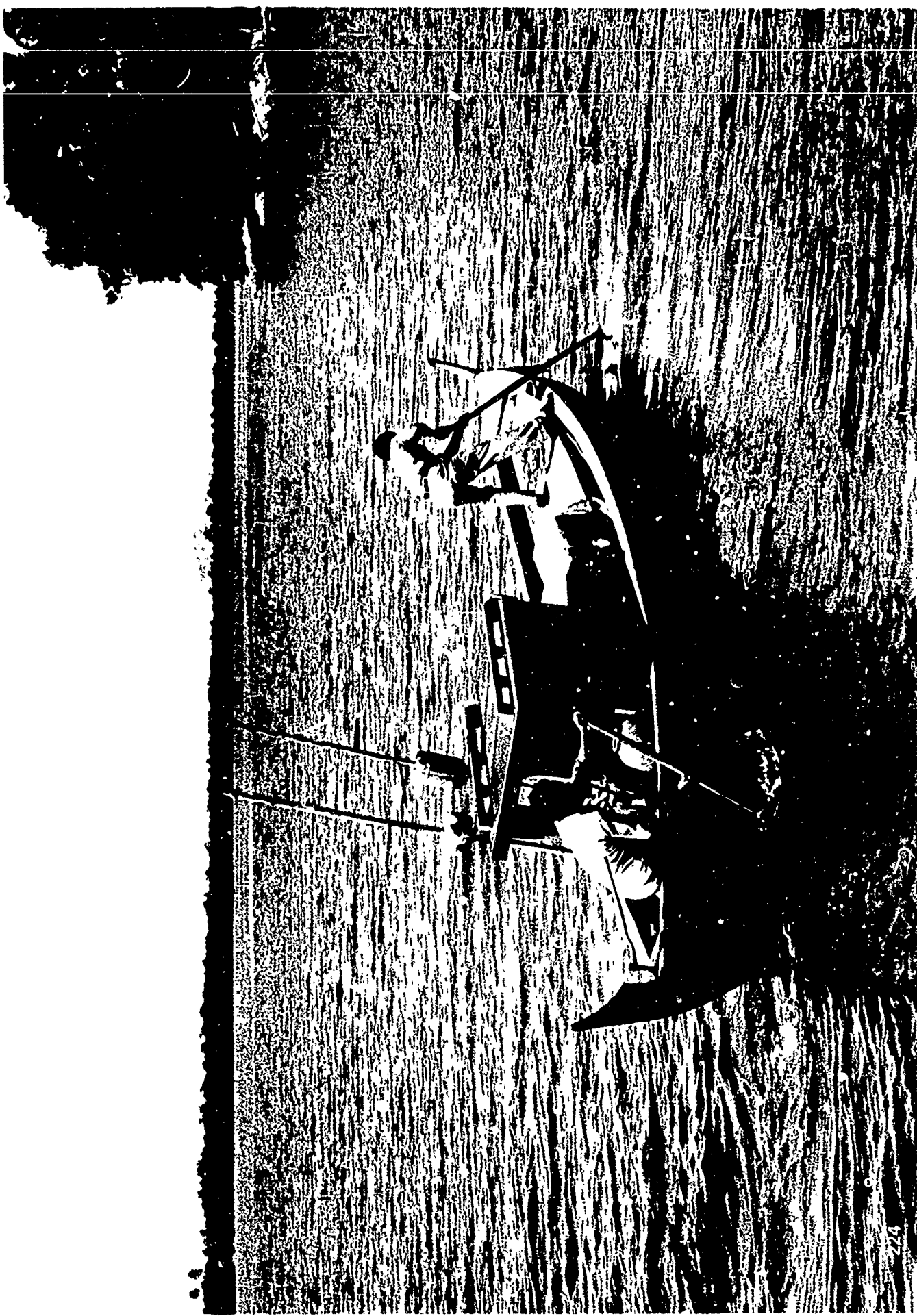
จะพบเห็นเรือ ป๔-๑๒ อับปลาทูอินทรีด้วยอันติดตาอยู่ตามบริเวณชายฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทยในแถบครึ่งล่างทางตอนใต้ ท่าจอดพักของเรือเหล่านี้อยู่ที่เกาะพีพี ตอน เกาะสุกร และบ้านแหลมตัก (จังหวัดกระบี่)

เรือเหล่านี้ส่วนมากไม่จดทะเบียน

C4-T2

Gill-Net Fisher on Andaman Sea. Note Net Floats on Port Side

เรือวางมิตตาในทะเลอันดามัน จะสังเกตเห็นทุ่นลอยของเรือวางมิตตา



Propulsion

C4-T2 are powered by 1-cylinder, 5-hp diesels which are started manually. They carry up to 50 liters of fuel. Spare parts are not carried.

Operational Information

The C4-T2 gill netters leave home port in the afternoon or evening with provisions for 1 or 2 days. Most stay out 1 night.

The 100-kg-per-day catch is mainly Spanish mackerel but may include dorab and bonito. The catch is preserved in ice on board.

The maximum speed is 6 kt.

Equipment

C4-T2 have no mechanical equipment for handling the catch. It is offloaded by the crew using 25-kg-capacity baskets. There is usually a manual bilge pump. The anchor is of metal, or wood and stone, attached to an anchor cable up to 60 m in length.

Though night fishers, not all C4-T2 carry lights. None is known to have any radio, navigation, or safety equipment.

การขับกลื่อน

เรือ ป๔-๗๒ ใช้เครื่องยนต์เซลที่เริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ชนิด ๑ สูบ ขนาด ๕ แรงม้า มีน้ำมันเชื้อเพลิงติดไปด้วยไม่เกิน ๕๐ ลิตร ขึ้นส่วนอะไหล่ไม่มี

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๔-๗๒ ทำใช้เวลานิตติต่างออกนอกท่าจอดพักในตอนบ่ายหรือตอนเย็น โดยนำเสบียงอาหารไปด้วย ๑ หรือ ๒ วัน เรือส่วนมากจะกึ่งในทะเลเป็นเวลา ๑ คืน สัตว์ทะเลที่จับได้มีปริมาณวันละ ๑๐๐ กก. ซึ่งส่วนใหญ่เป็นปลาอินทรี แต่อาจมีปลาตาปลา และปลาโอปนมาด้วย เก็บรักษาปลาในเรือด้วยการแช่น้ำแข็ง

ความเร็วสูงสุด ๖ นอต

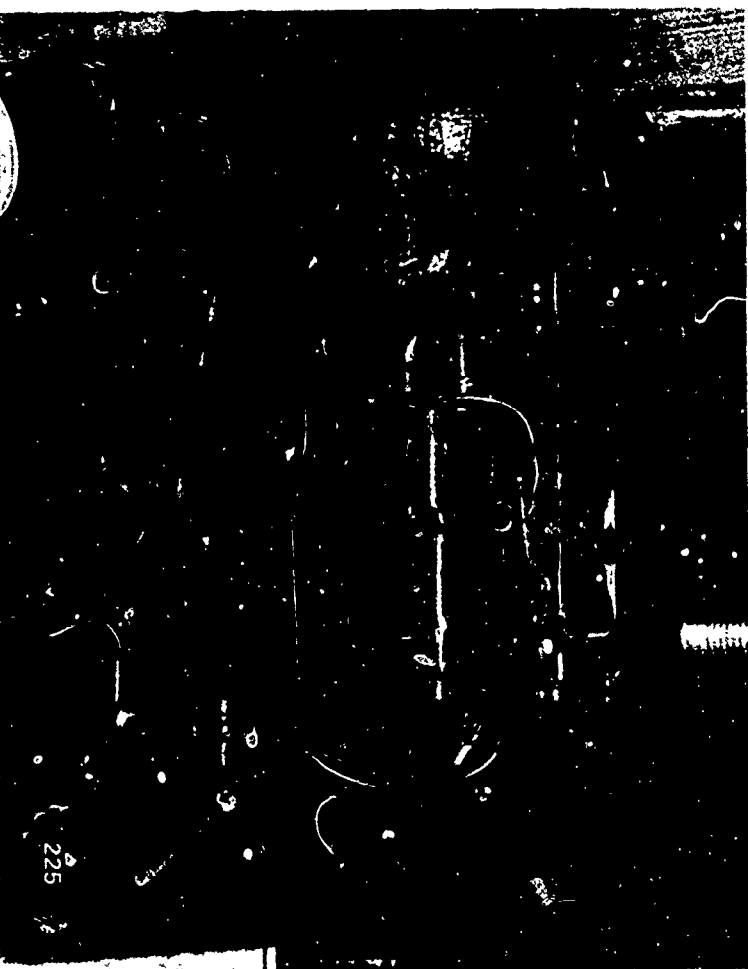
เครื่องปฏิกรณ์

เรือ ป๔-๗๒ ไม่มีเครื่องมือกลทุ่นแรง สำหรับยกขนสัตว์ทะเลที่จับได้เลย คนประจำเรือเป็นผู้ทำการขนถ่ายขนจากเรือโดยบรรจุลงในถังขนาด ๒๕ กก. มีตู้โยกหนึ่งเครื่องสำหรับใช้สูบน้ำทิ้งเรือ สบอโลหะหรือสบอไนมีหินถ่วงหนักตัว สายสมอยาวไม่เกิน ๖๐ ม.

เรือ ป๔-๗๒ ไม่มีลิ้นลมไปทุกลำ แม้จะเป็นเรือประมงที่ออกปฏิบัติงานในเวลากลางคืนก็ตาม ทำที่ทราบปรากฏว่าไม่มีเรือลำใดมีเครื่องวิทยุ อุปกรณ์การเดินเรือหรือเครื่องช่วยชีวิตแต่อย่างใดเลย

5-Hp, 1-Cylinder Petter Diesel Engine Powers 9-Meter Gill Netter

เรืออวนลอยขนาดยาว ๙ ม. ใช้เครื่องยนต์เซลที่ขับเคลื่อนด้วยมือ ชนิด ๑ สูบ ขนาด ๕ แรงม้า



C4-T2

Crew

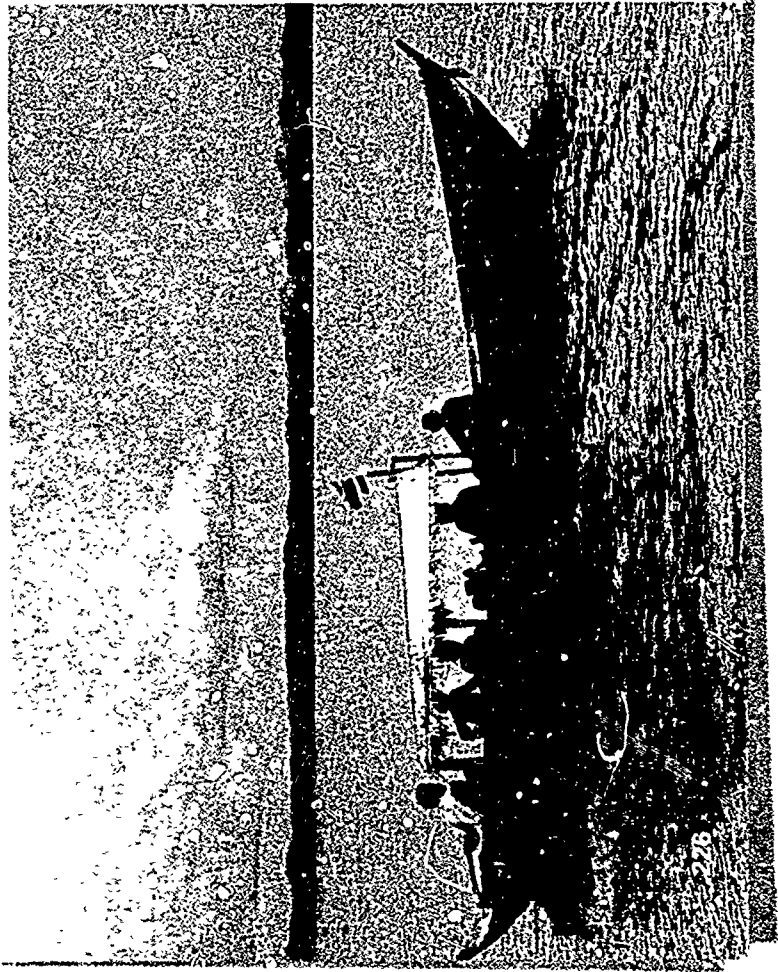
These coastal vessels are operated by crews of 2 or 3. They are sometimes Thai Moslems.

Military Potential

Despite the covered hold and small cabin for concealing contraband, this boat is reported to be sensitive to the roll of the sea and hard to handle. This may affect its utility as a vessel engaging in illicit activities.

Gill Netter From Ko Sukhon Catches About 70 Kilograms of Spanish Mackerel and Dorab Each Night

เรือที่จับกวัดตาจากเกาะสุกร จับปลาอินทรี และปลาตาบลาว ได้ทีละประมาณ ๗๐ กก.



คนประจำเรือ

เรือชายฝั่งเหล่านี้ใช้คนประจำเรือ ๒ หรือ ๓ คน ซึ่งบางคนก็เป็นชาวไทยอิสลาม

ศักยภาพทางการ

แม้ว่าเรือเหล่านี้จะมีระวางบรรทุกที่คับแคบและถังขนาดเล็ก เพื่อใช้ซุกซ่อนสิ่งของต้องห้ามก็ตาม แต่ตามรายงานปรากฏว่าเมื่อออกทะเลจะโคลงมากและต่อท้ายยาก เมื่อเป็นเช่นนี้ จึงอาจกระทบกระเทือนต่อการปฏิบัติงานที่ผิดปกติจนขาดได้

Open Cabin Provides Minimal Shelter

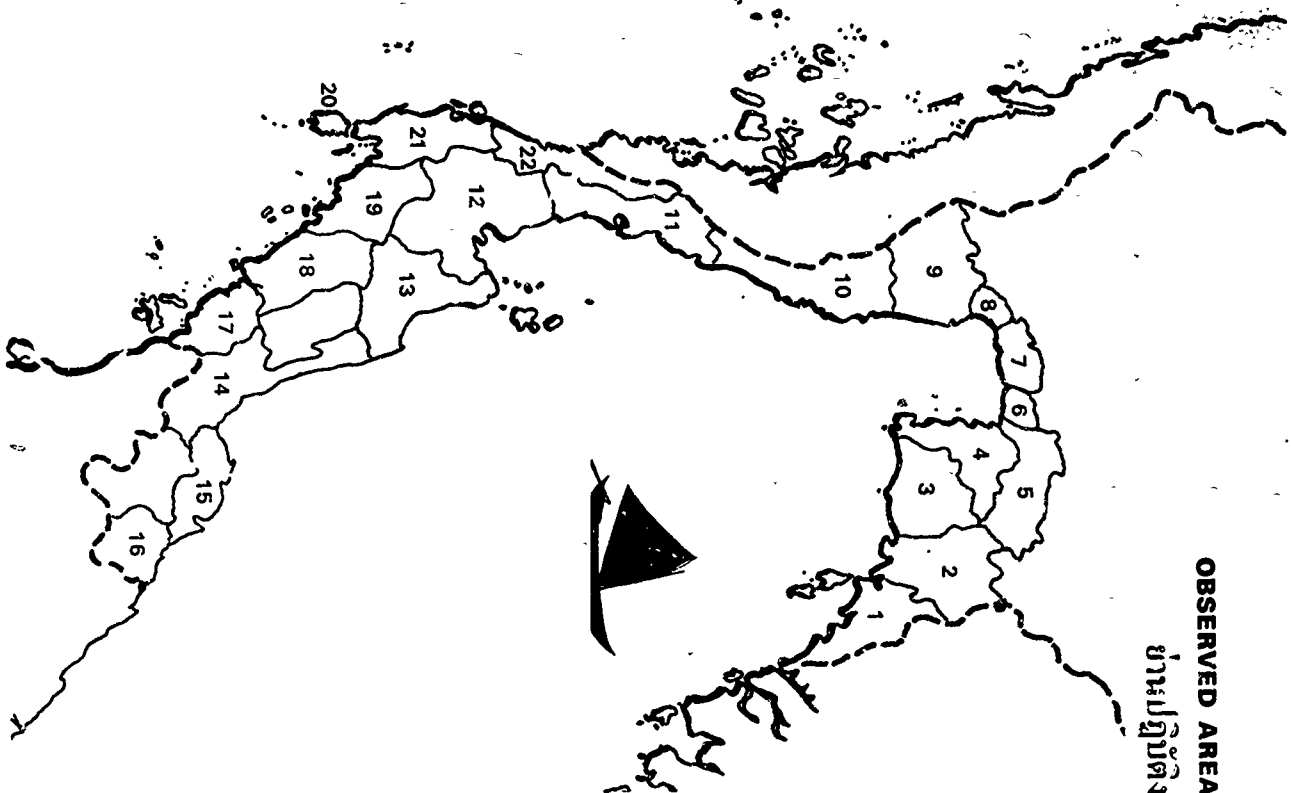
ถังเปิดข้างมีที่กำบังน้อย



CLASS 4 - TYPE 11

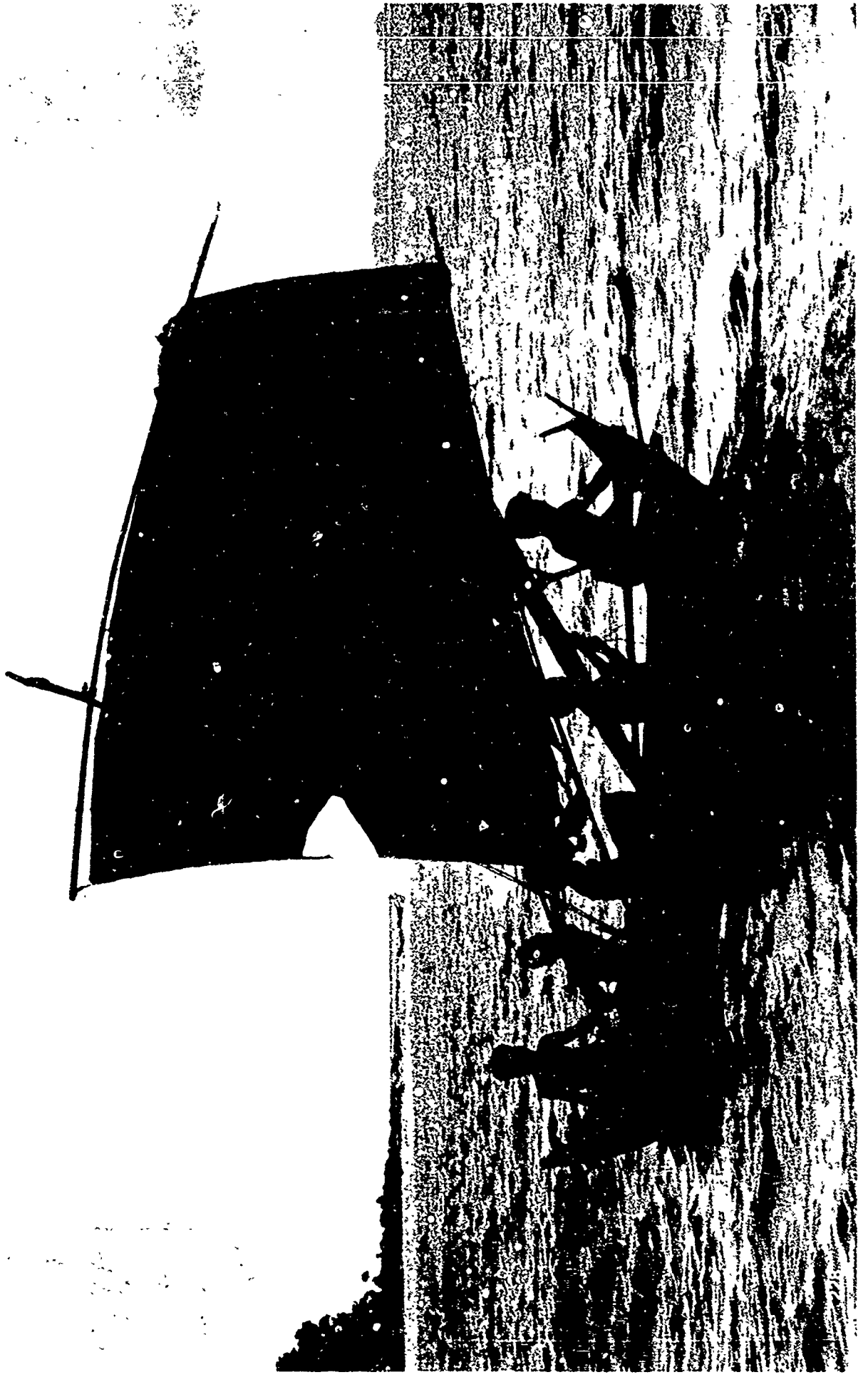
OBSERVED AREA OF OPERATION

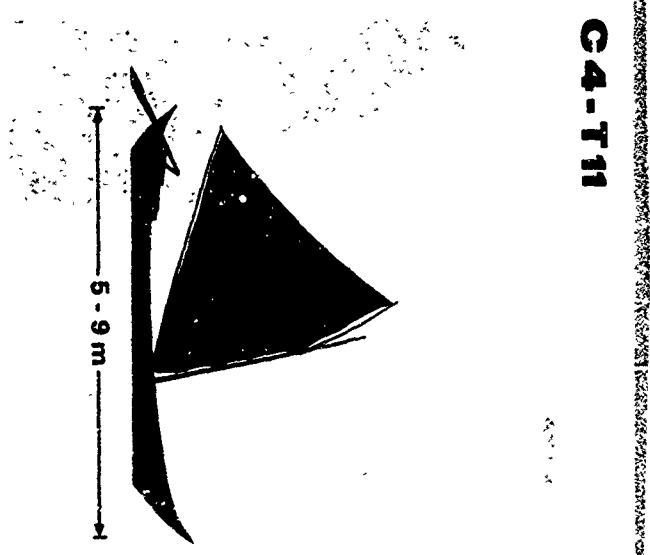
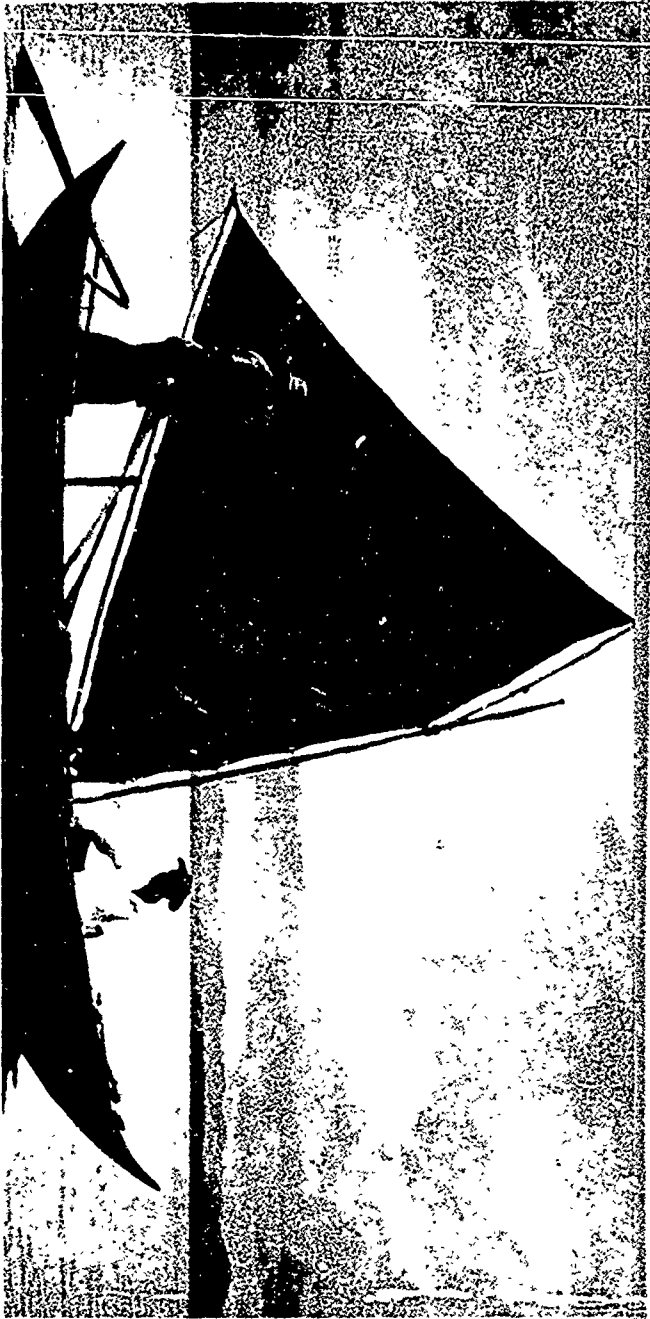
ข้ามนกบินตจางนทพมเทิน



- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satui |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C4-T11





C4-T11

C4-T11

TYPE FISHING

LOA	5 - 9 m	BEAM	1 - 1.5 m	GROSS TONS	0.6 - 1.3	NET TONS	0.4 - 0.9	PROPULSION	1 sail; engine optional
DRAFT	Under 0.5 m	OPERATING AREA	Andaman Sea near Changwat Trang and Satuli	CLASS FREQUENCY	15 %	TYPE FREQUENCY	4 %	TYPE OF CATCH / CA.FGO	Varied
RECOGNITION FEATURES	Double-ended Crescent-shaped, pointed bow and stern. High-rise stem and stempost. One lugsail.								

General Information

The graceful hull and single sail of the C4-T11 are seen in small numbers from Krabi s with along the west coast of Thailand. Their home ports are Ko Tarutao, Ko Adang, Satul, Ko Yaratoad, and Langu. They fish with hook and line, long lines, and gill nets. At Ko Adang some C4-T11 gather giant clamshells for use in the manufacture of souvenirs for tourists. These boats have open holds. Few are registered.

Propulsion

The C4-T11 has a single cotton lugsail hung from a mast 2.5 to 6 m high stayed by 2 shrouds. The yard and boom are of bamboo.

๗๕-๗๑๑

ใช้งาน

ประมง

ความยาวตลอดลำ	ความกว้างระ	กินกรอด	กินนท	การขับเคลื่อน
๕-๙ ม.	๑-๑.๕ ม.	๐.๖-๑.๓	๐.๔-๐.๙	ใบ ออังก์องยนต์
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติการ	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	
ต่ำกว่า ๐.๕ ม.	ทะเลอันดามันใกล้ตรัง	๑๕%	๔%	
ลักษณะลำ	ลักษณะลำ	ชนิดลำ	ลักษณะลำ	
หัวเรือแหลมโค้ง	หัวเรือแหลมโค้ง	หัวเรือแหลมโค้ง	หัวเรือแหลมโค้ง	
ระดม	ระดม	ระดม	ระดม	

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ๗๕-๗๑๑ นี้มีจำนวนไม่มากนักเป็นเรือใบเสาเดี่ยวหัวเรือแคบและเพรียว จะพบเห็นอยู่ทางภาคใต้ฝั่งตะวันตกของประเทศไทยตั้งแต่จังหวัดกระบี่ลงไปทางใต้ ทางออกปากของเรือเหล่านี้จะอยู่ที่เกาะตราด เกาะอลัง จังหวัดสตูล เกาะชวราใต้ และท่าปากอละงู (จังหวัดสตูล) เรือเหล่านี้จับปลาโดยใช้เบ็ดตก เบ็ดราวและอวนติดตา ที่เกาะอลังมีเรือ ๗๕-๗๑๑ บางลำ ทำการงมหาหอยมือเสือเพื่อนำเอาไปทำเป็นของขวัญสำหรับจำหน่ายให้แก่ภักข์ของเขว

การขับเคลื่อน

เรือ ๗๕-๗๑๑ นี้ใช้ใบเขวใบเดี่ยว ทำด้วยไม้ทำขึ้นที่อำเภอเมืองสงขลา

C4-T11

In addition to the sail, about half of these coastal vessels also have a 4-hp, long-shaft gasoline engine. Some C4-T11 carry tools, but none have spare parts.

Operational Information

C4-T11 are seen working at all times of the day and year. Their schedule depends on the type of fishing. Hook-and-line fishers catch a wide variety of fish in amounts up to 50 kg per day. A long-line fishing boat may bring in 500 kg of ray, bass, and shark. The giant clamshell collectors gather up to 100 kg of shells.

C4-T11 have a top speed of about 6 kt.

๖ ม. เสาไม้ตั้งอยู่ด้วยเชือกทาบวันสองต้น เพลใบพองอันบนและอันล่าง (เพลอันยาและเพลตามัน) ทำด้วยไม้ไผ่

เรือหลายฝั่งเหล่านี้ประมาณครึ่งหนึ่งจะติดเครื่องหางยาวประเภทที่มีไสขนาด ๔ แรงม้าเพิ่มขึ้นอีกด้วย บางลำก็มีเครื่องมือซ่อมทำไปด้วย แต่ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่เลย

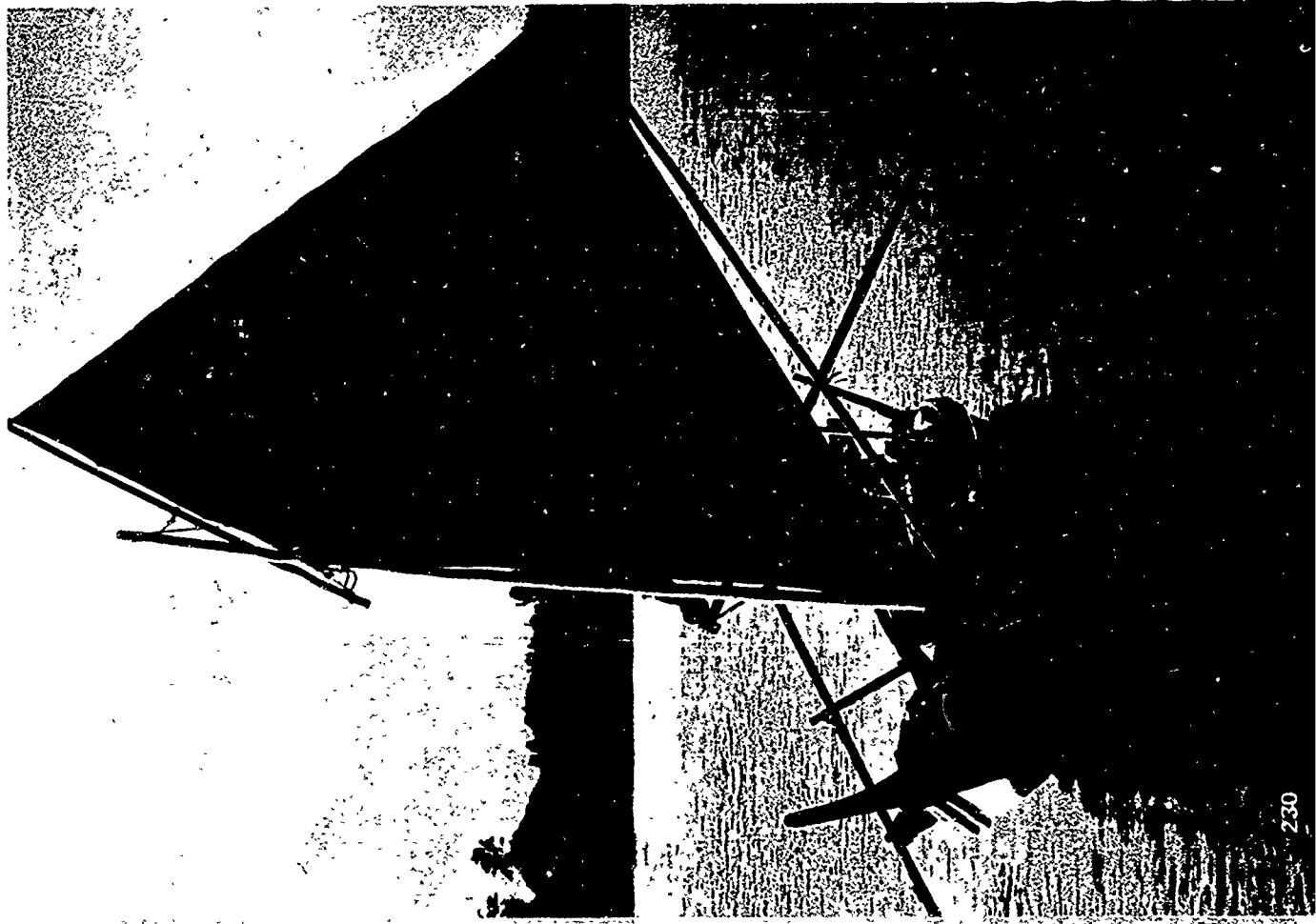
ข่าวสารการปฏิบัติงาน

จะพบว่าเรือ ๒๔ - ๓๑ น้ออกปฏิบัติงานอยู่ตลอดทั้งวันและทั้งปี แต่จะออกและกลับเวลาใดนั้นขึ้นอยู่กับชนิดของเครื่องมือที่ใช้ เรือที่ใช้เบ็ดตกจะได้ปลาต่าง ๆ กันหลายชนิด มีปริมาณไม่เกินวันละ ๕๐ กก. เรือที่ใช้เบ็ดราวอาจได้ปลากระเบน ปลากระพงขาว และปลาไหลมากถึง ๕๐๐ กก. ส่วนเรือที่งมหอยมือเสือมักได้ไม่เกิน ๑๐๐ กก.

เรือ ๒๔ - ๓๑ นมมีความเร็วสูงสุดประมาณ ๖ นอต

Baited-Line Fisher Powered by Oars and Single Lugsail Departs Langu in Early Morning to Fish All Day. Note Bamboo Mast, Yard, and Boom

เรือตกเบ็ดชนิดนี้เหยื่อที่ใช้เจวและใบแวนใบเดียว จะออกจาก อ. ละงูในตอนเช้าตรู่ เพื่อจับปลาตลอดทั้งวัน ขอให้สังเกตเสากระโดง เพล: อันยา และเพลตามันที่ทำด้วยไม้ไผ่



Equipment

The catch is offloaded manually by the crew. These boats have no radio, navigation, or safety equipment. A single anchor, usually of wood and stone, has a cable up to 60 m in length. A lantern or torch is generally carried, even on the day fishers. About half these boats carry tools for making repairs.

เครื่องอุปกรณ์

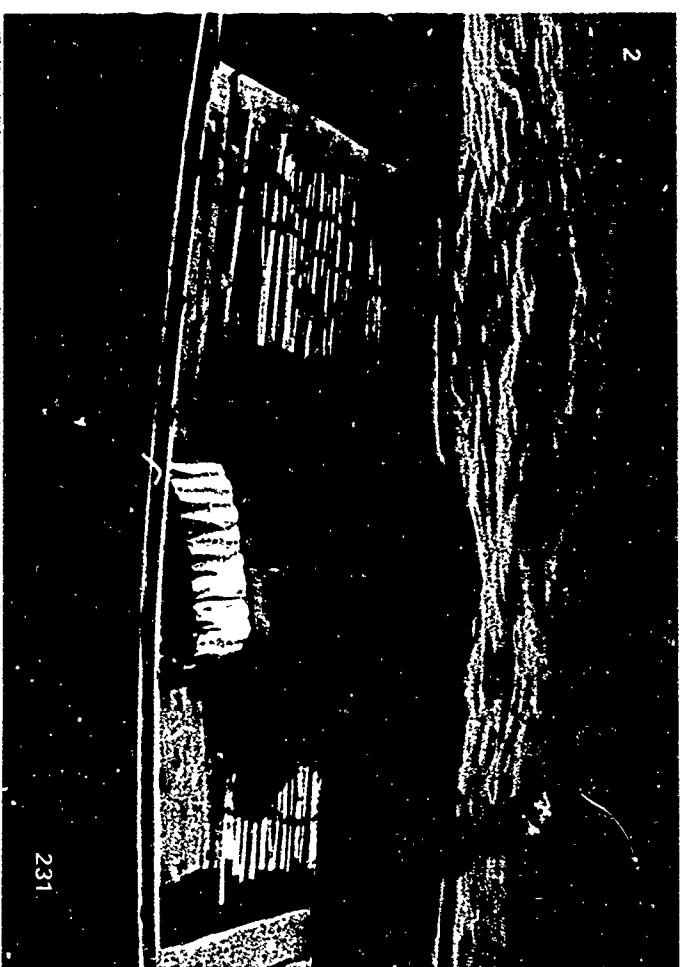
การประจําเรือเป็นช้ขนถ่ายสัตว์ทะเลจําบ โดยคนจากเรือโดยการแบกหาม เรือเหล่านี้ไม่มีวิทยุ เครื่องอุปกรณ์การเดินเรือและเครื่องช่วยชีวิตเลย ใช้ธมอตัวเดี่ยวซึ่งมีกึ่งเป็นธมอไม่มีที่มถ่วง สายธมของยาวไม่เกิน ๖๐ ม. โดยทั่วไปแล้วจะขึงลมหรือลอบไฟไปด้วยทางตรงธมอ นี้ว่าจะเป็นเรือที่ออกจับปลาในเวลากลางวันก็ตาม จำนวนประมาณครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้ มีเครื่องมือต่างๆใช้ในการซ่อมทำติดไปด้วย

In Addition to Lugsail, This C4-T11 From Ko Yaratoad Is Equipped With a 4-Hp, 1-Cylinder, British Seagull Gasoline Engine

นอกจากใบแขวนแล้ว เรือ ป ๔-๕๑ จากเกาะยาราโตดํานี้ ยังใช้เครื่องยนต์น้ำมันสี่สูบ ซักลิ้น ของอังกฤษ ชนิด ๑ สูบ ขนาด ๔ แรงม้าอีกด้วย



1. Wooden Anchors Are Weighted With Stones. 2. Mast Has Been Unstepped and Stowed With Sail on Starboard Side
๑. ธมอไม้ใช้หินถ่วง ๒. ล้มนัดและวางไว้กับใบทางกราบขวา



C4-T11

Crew

The majority of the C4-T11 are operated by a crew of 2. The shell collectors usually carry 5 divers.

While all crews are Thai, there is a great diversity of background. They may be Buddhist or Moslem. Some speak only Malay, others speak Thai and Malay, while a few know only regional dialects. Many do not have the elementary education prescribed by Thai law.

Military Potential

These small, open sailers are not readily maneuverable or very seaworthy.

Shell Fisher at Nipis Works Near Adung Island During Daylight Hours

เรือมทอยที่เกาะนิปัส ปฏิบัติงานอยู่ใกล้ๆ เกาะอาดัง ในเวลากลางวัน

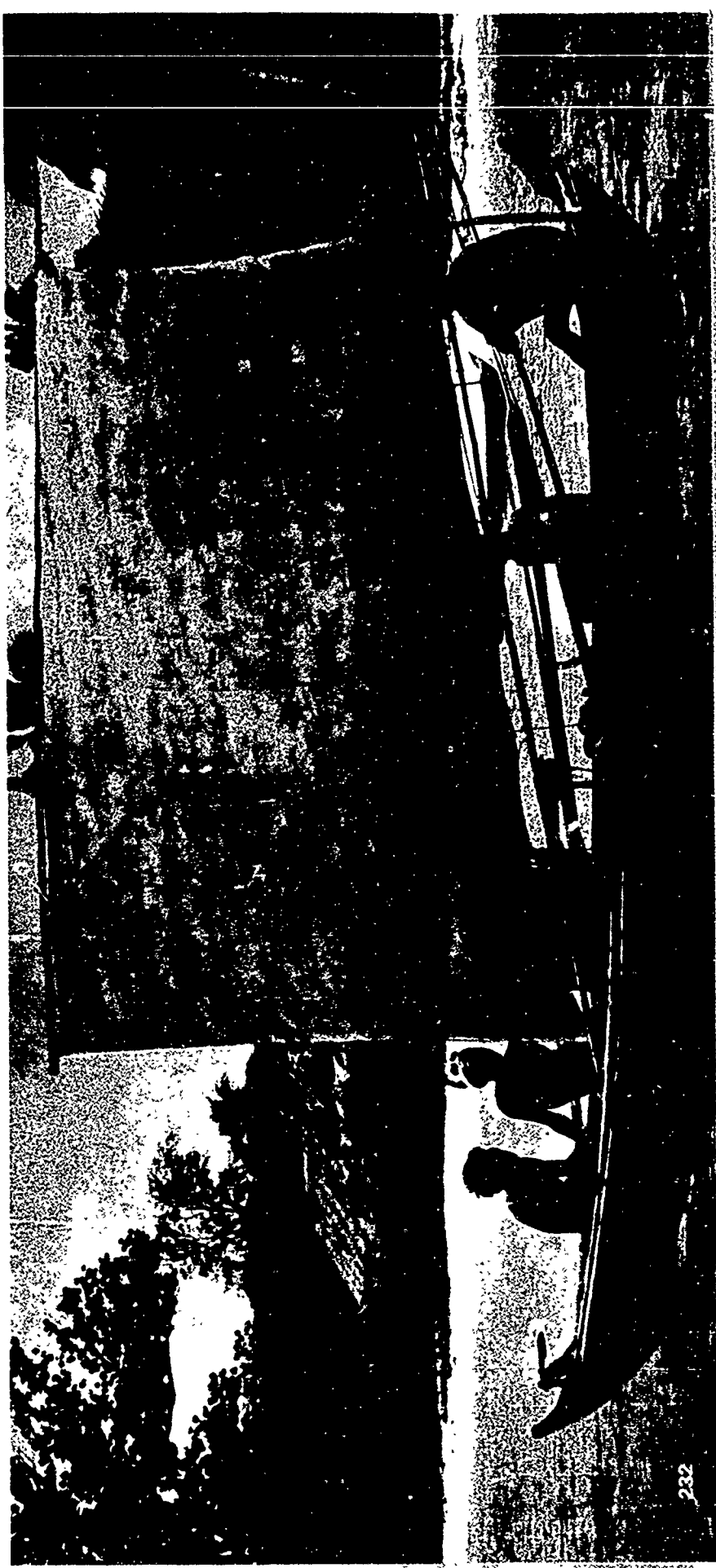
คนประจำเรือ

ส่วนมากเรือ ป๔-๓๑๑ นี้มีกัปตันประจำเรือ ๒ คน เรือที่ทำการมทอยก็มีนักดำน้ำไปด้วย ๕ คน

คนประจำเรือทั้งหลายเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นคนไทยที่มีภูมิลำเนาแตกต่างกันอย่างมากมาย บางถิ่นนับถือศาสนาพุทธ บางถิ่นนับถือศาสนาอิสลาม บางคนพูดได้แต่เฉพาะภาษามลายู ภาษาเด็ชัว บางคนก็พูดได้ทั้งภาษาไทยและภาษามลายู แต่ก็มีเพียงส่วนน้อยที่พูดได้เฉพาะภาษาพื้นเมืองของชาวเกาะหรือชาวบ้านเท่านั้น และบ่อยมากด้วยกันที่ไม่ได้เข้ารับการเรียนตามพระราชบัญญัติประถมศึกษาของประเทศไทยเลย

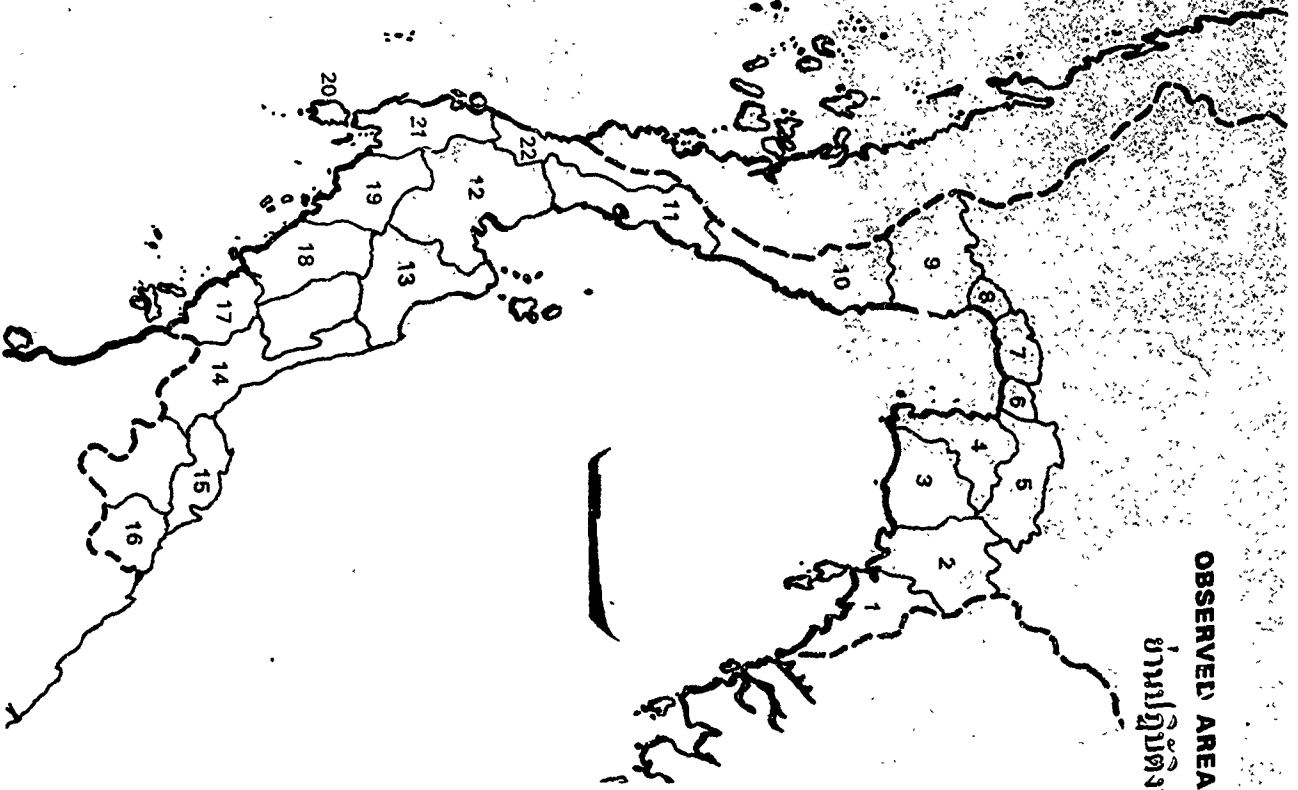
ศักยภาพทางการทหาร

เรือใบขนาดเล็กที่มีท้องเรือเปิดเหล่านี้ เป็นเรือที่มีความคล่องแคล่ว และความสามารถในการออกทะเลได้ไม่สู้ดีนัก



CLASS 4 - TYPE 14

OBSERVED AREA OF OPERATION ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

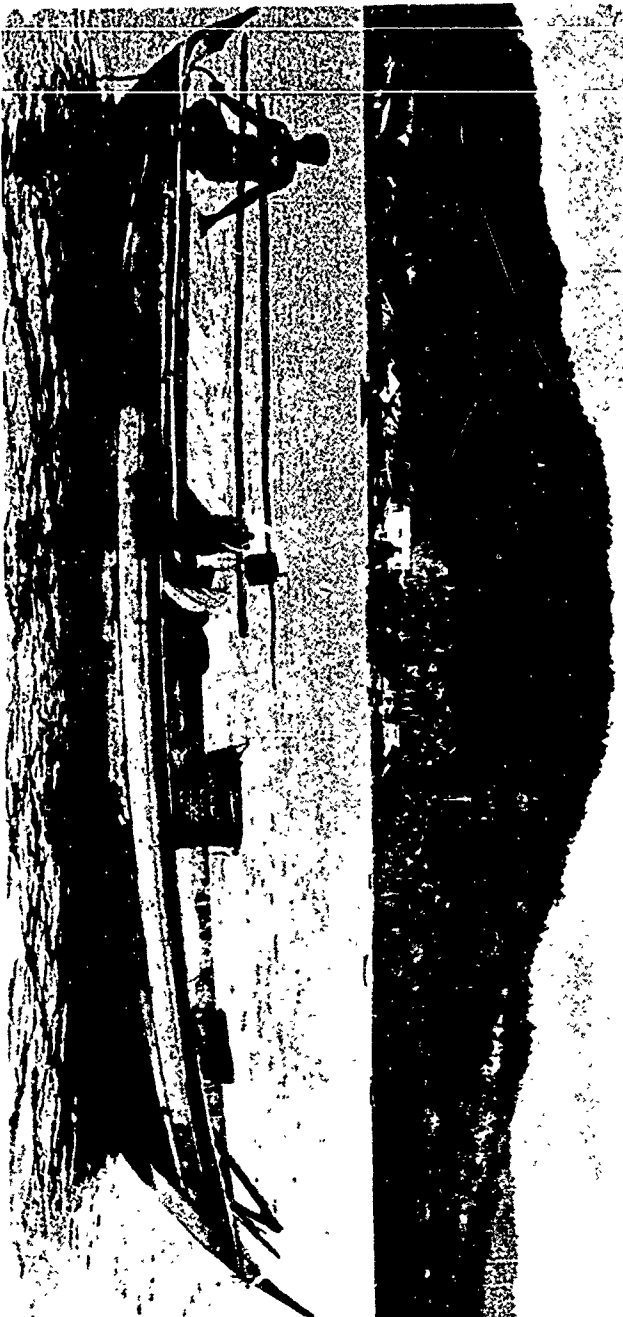


- | | |
|-----------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Trat
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satun
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phraechuap Khiri Khan
ปราจีนบุรี | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

C4-T14



C4-T14



C4-T14		TYPE FISHING/CARGO		
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
5 - 11 m	1 - 2 m	0.6 - 2.7	0.4 - 1.8	1 diesel or gasoline engine
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
Under 1 m	Andaman Sea	15 %	95 %	
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO	
Double-ended, Crescent-shaped, sharply pointed bow and stern, High-rise, pointed stem and sternpost			Varied	

General Information

These graceful, crescent-shaped boats are found in large numbers on the west coast of Thailand, mainly in the Gulfs of Phangnga and Ao Luk, in the Phuket Sea, and south to the Malaysian border. The majority of the C4-T14 are gill-net fishers. Those around the southern islands of Tarutao, Toad, and Toad Noi and the port of Tan Yong-U-Ma catch a wide variety of fish, while those in the Phuket Sea bring in prawns. Some work as patrol boats for the gill netters.

Set traps—bamboo basket, set bag, or winged set bag—are found in the south offshore of Changwat Satui. Also concentrated in the south are most of the boats using hook and line.

ใช้งาน ประมง/สินค้า

ประเภทเรือ	ความกว้างสุด	กินการบ	กินนท	การขับเคลื่อน
๕-๑๑ M.	๑-๒ M.	๐.๖-๒.๗	๐.๔-๑.๘	เครื่องยนต์
กินน้ำลึก	ข่านปฏิทินกัน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	๐ เครื่อง
ต่ำกว่า ๑ M.	ทะเลอันดามัน	๑๕%	๕๕%	
ลักษณะลำเรือ	ลักษณะลำเรือ	ลักษณะลำเรือ	ลักษณะลำเรือ	ลักษณะลำเรือ
หัวเรือที่เรือมีลักษณะลำเรือ	หัวเรือที่เรือมีลักษณะลำเรือ	หัวเรือที่เรือมีลักษณะลำเรือ	หัวเรือที่เรือมีลักษณะลำเรือ	หัวเรือที่เรือมีลักษณะลำเรือ
วงเดือน	ทวนหัวเรือที่เรือมีลักษณะลำเรือ	ทวนหัวเรือที่เรือมีลักษณะลำเรือ	ทวนหัวเรือที่เรือมีลักษณะลำเรือ	ทวนหัวเรือที่เรือมีลักษณะลำเรือ

ข่าวสารทั่วไป

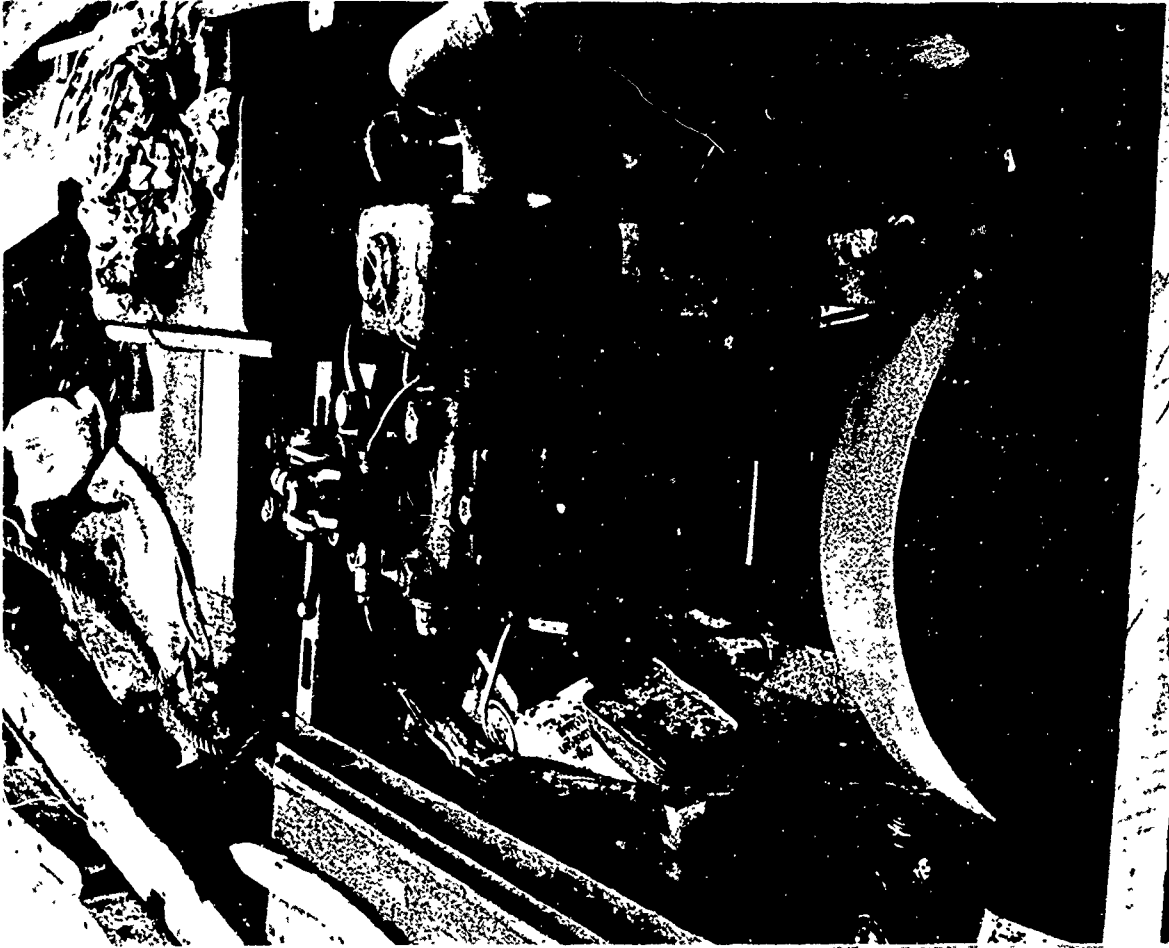
เรือซึ่งมีรูปร่างเพรียวและโค้งเป็นรูปร่างก่อนหน้ามีอยู่เป็นจำนวนมากทางภาคใต้ฝั่งตะวันตกของประเทศไทย โดยเฉพาะในอ่าวพังงาและอ่าวภูเก็ตและบริเวณตอนใต้ซึ่งติดต่อกับเขตแดนสหภาพมีมาเลเซีย ส่วนมากเรือ ๖-๗ เมตร ทำการประมงด้วยอวนติดตา และจับปลาชนิดต่าง ๆ อยู่บริเวณรอบเกาะทางตอนใต้ มีเกาะตระรุตา เกาะโตต เกาะโตตน้อย และเกาะต้นหมขงูมา (บนเกาะโตตน้อย) ส่วนเรือที่อยู่ในบริเวณทะเลภูเก็ตจะจับกุ้ง และเรือบางลำก็ทำหน้ำที่ป็นเรือตรวจการให้แก่อำเภอที่ชื่อวานติดตา

เรือที่ใช้เครื่องมือตกกัน ได้แก่ กอบ โพงพาง หรือว่าเซมาน ละมอยู่ทางตอนใต้ นอกฝั่งจังหวัดสตูล และก็มีเรือตกเบ็ดซึ่งส่วนมากจะรวมกันอยู่เป็นกลุ่มทางตอนใต้ด้วย

C4-T14

Single-Cylinder Yanmar Diesel Engine Powering 8½-Meter Bag-Net Fisher Has 4 Hp

เครื่องยนต์ดีเซลยี่ห้อ ยันมาร์ ชนิด ๑ สูบ ขนาด ๔ แรงม้าของเรือที่จับปลา ด้วยโพงทางขนาดยาว ๘½ ม.



The majority of the C4-T14 fishing vessels are 7 or 8 m LOA. An exception is the purse seiners which fish in small numbers around Ko Yow Yai. These are usually 10 m LOA.

From Phuket north, the C4-T14 is found in lesser numbers, fishing with baited long lines.

These boats, native to the west coast, are sometimes built today without the extended sternpost and occasionally even with a narrow transom. Most have an open hold. Few are registered.

Propulsion

These coastal vessels are powered by manually started, 1-cylinder diesel or gasoline engines of up to 6 hp. Up to 60 liters of fuel are carried. About half carry a tool box, but none is known to have spare parts.

ส่วนมากเรือประมง ๗-๘ ม. มีขนาดยาว ๗ หรือ ๘ ม. ยกเว้นเรือที่เรือวันล้อมจับซึ่งมีผู้น้อยที่จะทำการจับปลาอยู่บริเวณรอบๆ เกาะยาวใหญ่ เรือเหล่านี้มักมีขนาดยาว ๑๐ ม.

ในตอนเหนือเกาะภูเก็ตขึ้นไปจะมีเรือ ๗-๘ ม. น้อยลง เรือแถบนี้จับปลาคุ้งเข็ดราวชนิดมีเหยื่อ

เรือเหล่านี้เป็นเรือพื้นเมืองทางภาคใต้ฝั่งตะวันตกของประเทศไทย เรือบางลำทำต่อขึ้นใหม่ในปัจจุบันจะไม่ทำทวนท้ายให้ชนพื้นตัวเรือซึ่งนำมา และบางลำก็เป็นเรือที่ขุดตัดแถบ เรือส่วนมากมีท้องเรือเปิด และมักไม่ได้อัดทะเบียงเรือกัน

การขับเคลื่อน

เรือชายฝั่งเหล่านี้ใช้เครื่องยนต์ดีเซลหรือเครื่องยนต์น้ำมันดีเซล ที่เริ่มเดินเครื่องด้วยมือชนิดสูบเดี่ยว ขนาดไม่เกิน ๖ แรงม้า สามารถนำน้ำมันเชื้อเพลิงไปได้ไม่เกิน ๖๐ ลิตร จำนวนครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้มีที่เก็บเครื่องมือสำหรับซ่อมทำ แต่จะไม่ปรากฏว่าเรือลำใดมีส่วนอะไหล่เลย

Operational Information

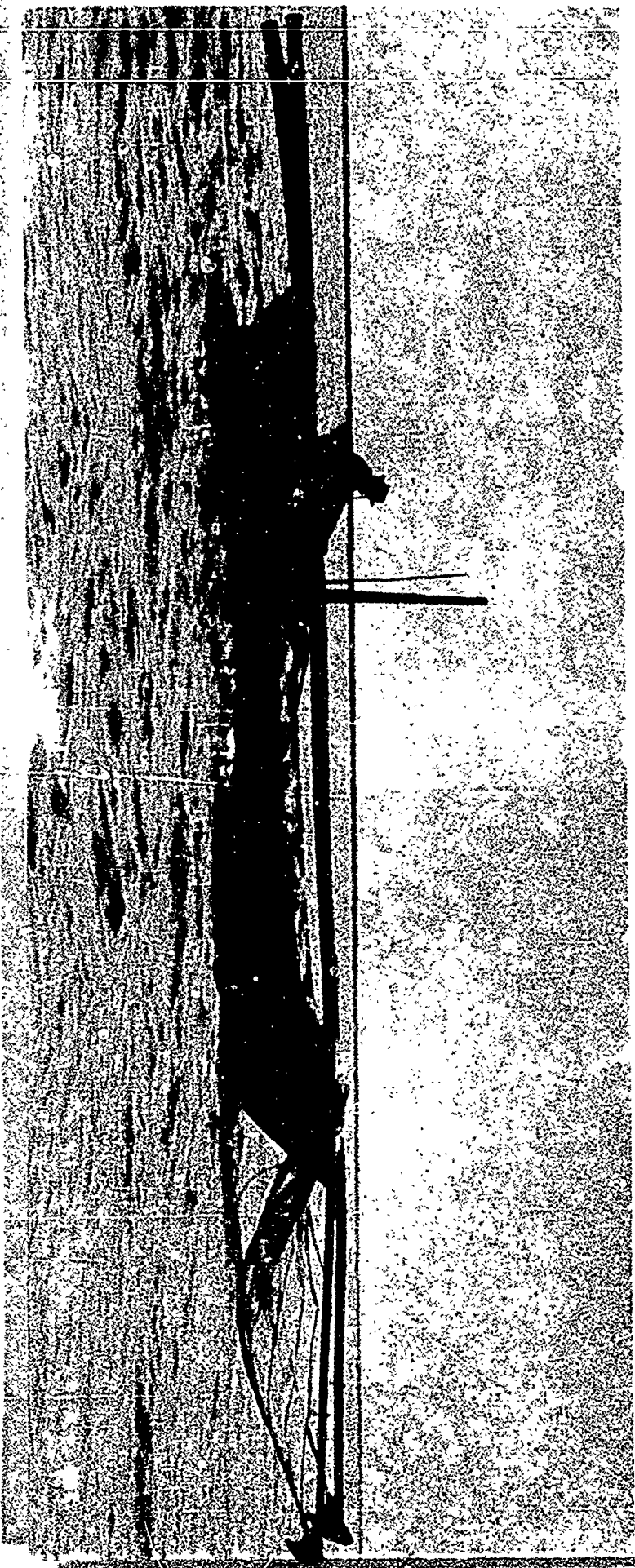
The many fishing techniques employed by the C4-T14 keep them active in the waters south of Phuket at all times. Those using drift gill nets are night fishers. Their catch of up to 100 kg includes a wide variety of fish.

Many C4-T14 fish for prawn off the central islands of the Phuket Sea. These boats usually go out to the fishing grounds for a week at a time. At night they take shelter in the islanu caves which have been cut out by the waves. Most of the provisions for the trip are carried, but they are supplemented from larger boats which also supply fuel and pick up the daily catch of up to 100 kg of prawn.

Purse seiners depart in the morning and make 2 round trips daily to their fishing grounds. They carry no provisions except drinking water.

The boats that fish set traps leave with the low tide and bring in about 50 kg of sea shrimp, swimming crab, and miscellaneous small fish. Those using hooks and lines are day fishers and catch about 50 kg of assorted fish.

Scoop-Net Fisher Working in Upper Gulf



ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เมื่อครั้งเรือ ป๔ - ๗๑๔ นี้ใช้วิธีการจับปลาตามชายฝั่งด้วยกั้นจึงสามารถออกปฏิบัติงานได้ตลอดเวลานับนานนับบริเวณตามใต้ของเกาะภูเก็ต เรือที่ใช้เวลาน้อยของออกจับปลาในเวลากลางคืน ปริมาณสัตว์ทะเลที่จับได้ไม่เกิน ๑๐๐ กก. แต่เก็บมานานาชนิด

เมื่อ ป๔ - ๗๑๔ เป็นจำนวนมากจะทำกาจับกุ้งอยู่ตามบริเวณเกาะต่างๆ ในตอนกลางของทะเลภูเก็ต เรือเหล่านี้มักออกไปยังตำบลที่ทำการประมงทางทะเลหนึ่งตำบล ในเวลากลางคืนก็จะจอดพักอยู่ในบริเวณหะริกหินตามเกาะ ที่ถูกคลื่นซัดเข้าเข้าไปเต็มของอาหารส่วนมากจะนำไปด้วย แต่ก็ได้รับเพิ่มจากเรือใหญ่ที่นำมันเข็ชเหลือไปถึงให้และรับเอากุ้งที่จับได้กลับไป ซึ่งมีปริมาณสดวันละไม่เกิน ๑๐๐ กก.

เรือที่ใช้เวลาน้อยมักจะออกไปยังตำบลที่ทำการประมงในคอนเซ้า และออกปฏิบัติงานวันละ ๒ เที่ยวด้วยกัน เรือเหล่านี้จะไม่นำเสบียงอาหารไปด้วยนอกจากนำตม

เรือที่ใช้เวลานปฏิบัติงานน้อยบริเวณก้นอ่าวไทย

C4-T14

From Phuket north, C4-T14 are baited-long-line fishers which leave port in the morning and return in the evening with 100-kg catches of mostly Spanish mackerel, red snapper, and cobia.

The top speed of these coastal vessels is 6 kt. Ice is occasionally used to preserve the catch.

C4-T14 cargo boats usually make short runs between the west coast and nearby islands carrying up to 2,000 kg of miscellaneous cargo. An occasional one carries passengers and is gone from home port up to 6 days. A few pick up the catch from the prawn boats.



เรือที่ใช้เครื่องมือประมงประเภทนี้จะออกปฏิบัติงานตามเวลากลางคืนหรือเวลาหัวค่ำจับได้ประมาณ ๕๐ กก. ไข่ไก่ กุ้ง บุ้ง และปลาขนาดเล็กนานาชนิด ส่วนเรือตกเบ็ดจะออกเวลากลางวัน ปริมาณที่จับได้ประมาณ ๕๐ กก. เป็นปลาชนิดต่างๆกัน

จากเกาะภูเก็ตขึ้นไปทางเหนือ เรือ ป๔-๗๑๔ ที่ใช้เบ็ดราวจะแยกออกจากท่าเรือในตอนเช้าและกลับในตอนเย็น ปริมาณปลาที่จับได้ ๑๐๐ กก. ซึ่งโดยมากเป็นปลาอินทรี ปลากระพงแดง และปลาช่อนทะเล

เรือหลายฝั่งทะเลเหล่านี้มีความเร็วสูงสุด ๖ นอต ปลาที่จับได้บางชนิดเช่นแซ็งไว

เรือสินค้า ป๔-๗๑๔ โดยปกติแล้วจะเดินอยู่ในระยะใกล้ๆ ระหว่างฝั่งทะเลด้านตะวันตกไปยังเกาะต่างๆ ที่อยู่ใกล้เคียง บรรทุกสินค้าขนานชนิดไม่เกิน ๒,๐๐๐ กก. มีบางลำซึ่งเป็นเรือโดยสารจะออกจากท่าไปนานไม่เกิน ๖ วัน และก็มีอยู่ไม่กี่ลำที่รับเรือรับกุ้งจากเรือที่จับได้

Baited-Line Daylight Fisher Working out of Langu

เรือตกเบ็ดชนิดนี้เพื่อปฏิบัติงานตอนกลางวันนอกฝั่งอำเภอละงู

Equipment

The catch of the C4-T14 is offloaded by porters with baskets or wooden boxes. Bilge water is usually bailed from the boats, although about one-third have manually operated pumps. Anchors, when carried, are of many varieties — metal, wood, and combinations of metal and wood or wood and stone, the latter being the most common. Anchor cables on the drift-gill netters run to 100 m, but others are seldom more than 50 m.

The only light found on these boats is a single lantern or torch, and many C4-T14 have neither.

เครื่องอุปกรณ์

สัตว์ทะเลที่เรือ ป๔-๗๑๔ จับมาได้จะใช้ขนงานขนถ่ายขึ้นจากเรือโดยบรรจุลงหลัวหรือถัง น้ำห้องเรือก็จะใช้ภาชนะที่ถอดออก มีเรือจำนวนหนึ่งไม่สามารถที่จะสูบน้ำออก อยู่หลายชนิดด้วยกัน มีทั้งชนิดโลหะ สมองไม้ และชนิดที่ทำด้วยโลหะกับไม้ หรือไม้ กับหินซึ่งนับว่าเป็นสมอที่ใช้กันอยู่โดยทั่วไป สายสมอของเรือที่ใช้จะยาวโดยเฉลี่ยยาว ๑๐๐ ม. ส่วนเรืออื่นๆ นอกเหนือสายสมอมีกยาวไม่เกิน ๕๐ ม.

โคมไฟที่ทำขึ้นใช้กันอยู่ในเรือเหล่านี้ ก็ได้แก่โคมธูปหรือโคมไฟที่นำดวงไฟมาแขวนไว้ที่หางเรือ ป๔-๗๑๔ จำนวนมากที่ไม่มีโคมธูปหรือโคมไฟใช้กันเลย

1. A C4-T14 Tying the Day's Catch to Market

2. Small Scoops Are Used to Dip Fish From Set Bag Nets

- ๑. เรือ ป๔-๗๑๔ กำลังนำสัตว์ทะเลที่จับได้แต่ละวันไปส่งตลาด
- ๒. ที่ศอกปลานวนทะเลที่ใช้ศอกปลาลงจากอวนโพรงพา



C4 - T14

Crew

The majority of the C4-T14 are handled by a crew of 2. The baited-long-line fishers and the purse seiners have crews of up to 5.

Military Potential

This small open boat with no covered hold or cabin is not particularly well suited to illicit activities.

C4-T14 Beached for Repairs. These Boats Are Usually Caulked and Repaired Twice a Year by Their Owners



คนประจำเรือ

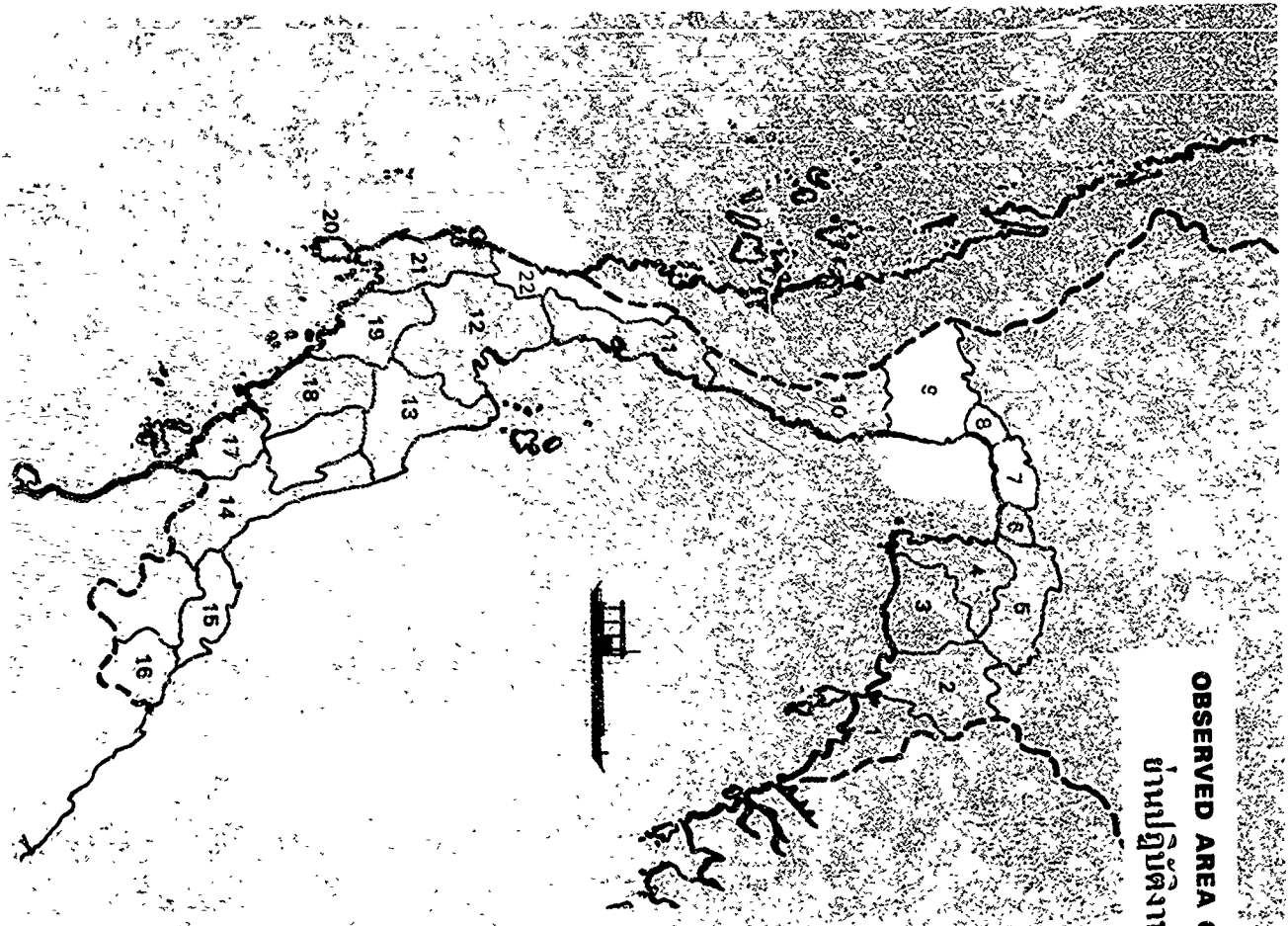
เรือ ป๔ - ๗๑๔ นี้ส่วนมากใช้คนประจำเรือ ๒ คน เรือที่ใช้เบ็ดราวราวนิยมเหยื่อและอวนล้อมจับ จะมีคนประจำเรือไม่เกิน ๕ คน

ศักยภาพทางทหาร

เรือนี้เป็นเรือขนาดเล็ก มีห้องเรือเปิดและไม่มียาระวางบรรทุกที่มีฝาปิดหรือไม่ก็ถังเลข จึงไม่เหมาะที่จะนำไปใช้บรรทุกสิ่งของต้องห้าม

เรือ ป๔ - ๗๑๔ ถูกนำขึ้นฝั่งเพื่อซ่อม เรือเหล่านี้เจ้าของมักซ่อมและตกแต่งกันขึ้นปีละสองครั้ง

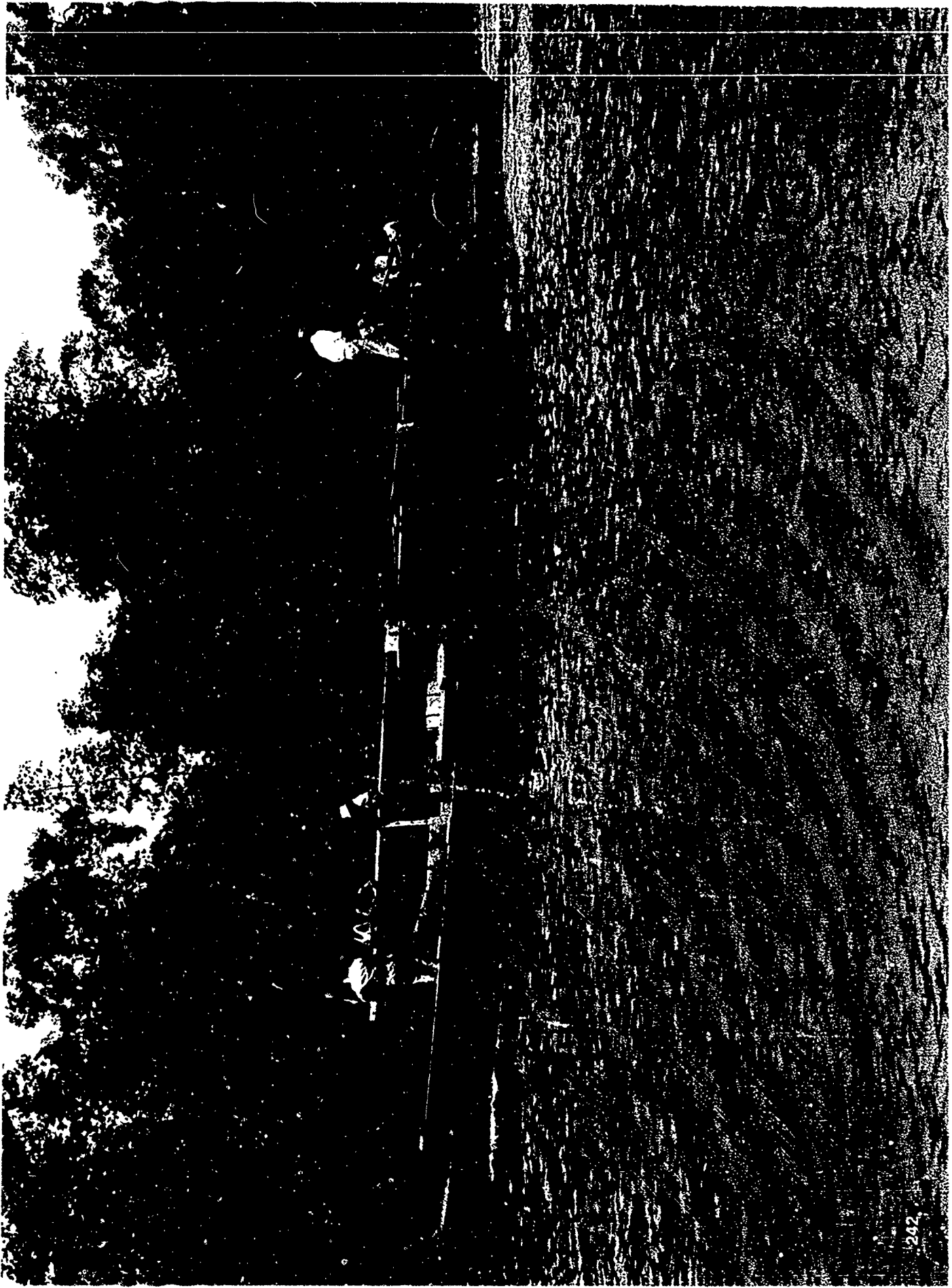


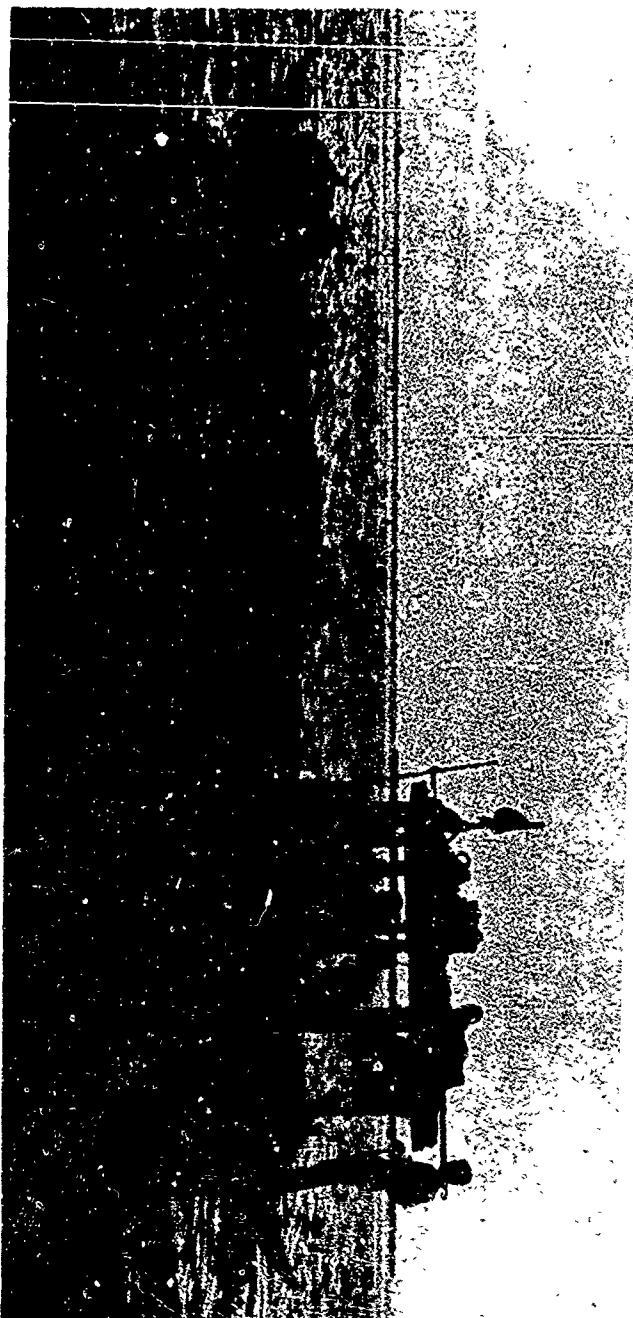


OBSERVED AREA OF OPERATION
 ฐานปฏิบัติการพบปะ

- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| 2. Chana Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| 6. Samut Prakan | 17. Sakai |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| 10. Phraechuap Khiri Khan | 21. Phang Nga |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |

C5-T1





C5-T1		TYPE		FISHING/CARGO	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
7 - 11 m	1.5-2.5 m	1 - 8	0.5 - 6	1 gasoline or diesel engine	
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
0.4-0.8 m	Off Changwat Samut Songkram and Petch Buri		11%	5%	
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO		
Double-ended. Wide, straight, wedge-shaped stem and stern. High cabin aft			Varied/Fish, fruit, and vegetable		

General Information

C5-T1 coastal vessels fish in the waters near Changwat Samut Songkram and Petchburi and also carry cargoes of foodstuffs to nearby towns. Their home ports are Bangkok, Bangkokoon, Klongchong, Petchburi, and Ban Laem. They trawl, work bamboo stake traps, and gather mussels. An occasional towboat takes nonmotorized fishing boats out to harvest mussels. The cabins are about 2.5 m long and almost as wide as the boats. Some cabins are enclosed with windows, but others are not much more than a permanently erected sunshade, a frame with galvanized metal for roofing or, in the case of the cargo boats, an arched woven-bamboo cabin. About half are decked, and they have up to 3 hatches.

ป ๕-๗ ๑		ใช้งาน		ประมง/สินค้า	
ความยาวตลอด	ความกว้างสุด	กินกรวด	การขับเคลื่อน	น้ำมันดีเซล/เครื่อง	
๗-๑๑ ม.	๑.๕-๒.๕ ม.	๑-๘	๑.๕-๖	น้ำมันดีเซล/เครื่อง	
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประมงพื้นบ้าน	พบเรือสินค้า	พบเรือสินค้า	
๐.๔-๐.๘ ม.	นอกฝั่งจังหวัดสมุทรสงคราม และเพชรบุรี	๑๑%	๑๑%	๕%	
ลักษณะจุกท้าย	หัวเรือเป็นรูปตัวอักษรและลักษณะ	ขนาดลำตัวและเครื่องใช้/สินค้า	ขนาดลำตัวและเครื่องใช้/สินค้า		
เป็นรูปกลีบ ตรงและกว้าง ถึงท้ายสูง		ขนาดลำตัวและเครื่องใช้/สินค้า			

ข่าวสารทั่วไป

เรือชนหนึ่ง ป๕-๗๑ ทำการประมงอยู่ในน่านน้ำใกล้ ๆ จังหวัดสมุทรสงครามและจังหวัดเพชรบุรี และใช้ดีเซลขับเคลื่อนที่เข้าจากปลับข้างแฉ่งไปยังจังหวัดใกล้เคียง มีท่าจอดอยู่ที่ตำบลบางแก้ว ตำบลบางกะรุน ตำบลคลองซ่อง อำเภอเมืองเพชรบุรี และอำเภอบ้านแหลม เรือเหล่านี้ทำการประมงโดยใช้อวนลาก ทั้งปีและจับหอยแมลงภู่น้ำจืดที่ไหลจากคลองประมงที่ไม่มีการขยมนศออกไปยังหอยแมลงภู่น้ำจืดประมาณ ๒.๕ ม. กว้างเกือบเท่า ๆ กับความกว้างของเรือ กังของเรือบางลำมีหน้าต่างรอบ ส่วนเรืออื่น ๆ นอกนั้นก็จะมีหลังคาสักกะสีกันแดดอย่างถาวร ส่วนที่เป็นเรือสินค้าจะเป็นประทุนไม้ที่ทำด้วยไม้ไผ่สาน เรือเหล่านี้จำนวนประมาณครึ่งหนึ่งเป็นเรือที่มอดฟ้าและจะมีระวางที่ไม้ไผ่เป็นกัน ๓ ระวาง

C5-T1

A very few C5-T1 boats carry cargo in the Andaman Sea near the Burmese border. These boats have the wide, high stems and sternposts typical of the dugouts of this area.

The majority of C5-T1 are registered.

Helmsman at Tiller of C5 - T1 Operating in Andaman Sea. Stern Decoration Has No Particular Significance — Probably Scrap From Wood Lathe

กษัตริย์เรือ ป.๕-๗๑ ด้วยทั้งตามกำลังปฏิบัติงานอยู่ในทะเลอันดามัน
ท้ายเรือตกแต่งด้วยชิ้นไม้กลึงซึ่งไม่มีลักษณะพิเศษแต่อย่างใด



Propulsion

C5 - T1 generally are equipped with a 1- or 2-cylinder diesel engine of up to 16 hp, but long-shaft gasoline engines are sometimes used. All are manually started. Tools are carried.

Operational Information

C5-T1 are day fishers and carry cooked food with them. Trawlers and trappers bring in johnfish, Spanish mackerel, ponyfish, ray, squid, and mullet in amounts up to 400 kg. A 1-day harvest of mussels runs about 2,000 kg. Only the trawlers use ice to preserve the catch.

The cargo boats haul fish, cockles, fruit, and vegetables to Samut Songkram and nearby villages.

The maximum speed of most C5-T1 is about 5 kt.

ในทะเลอันดามันใกล้ชายแดนพม่า มีเรือ ป.๕-๗๑ จำนวนน้อยมากที่ใช้บรรทุกสินค้า
เรือเหล่านี้มีทวนหัวและทวนท้ายกว้างสูง ซึ่งเป็นแบบทั่วๆ ไปของเรือขุดในย่านนี้
เรือ ป.๕-๗๑ นี้ส่วนมากจะทะเลเป็น

การขับเคลื่อน

โดยมากเรือ ป.๕-๗๑ จะใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๑ หรือ ๒ สูบ ขนาดไม่เกิน ๑๖ แรงม้า
แต่เรือบางลำก็ใช้เครื่องยนต์ของทางยาวประเภทน้ำมันดีเซล เรือเหล่านี้เริ่มเดินเครื่องด้วยมือทั้ง
ต้น มีเครื่องมือซ่อมที่ติดไปกับเรือด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป.๕-๗๑ ที่การประมงในเวลากลางวันโดยมากหากรู้ล่วงหน้าแล้วไปด้วย เรือที่
ใช้เวลานอกและเครื่องมือประเภทนี้ก็จะจับปลาจวด ปลาอินทรี ปลาเข็ญ ปลากะเบียน
ปลาหมึก และปลากะบอก ได้ปริมาณไม่เกินวันละ ๔๐๐ กก. การจับหอยแมลงภู่จะ
ได้วันละประมาณ ๒,๐๐๐ กก. เฉพาะเรือที่ใช้เวลานอกเท่านั้นเก็บรักษาปลาด้วยน้ำแข็ง

เรือสินค้าจะบรรทุกปลา หอยแครง ผลไม้ และผักไปส่งยังจังหวัดสมุทรสงคราม
และหมู่บ้านใกล้เคียง

เรือ ป.๕-๗๑ ส่วนมากมีความเร็วสูงสุดประมาณ ๕ นอต

Equipment

C5-T1 do not carry navigational aids. An occasional transistorized receiver provides news and music for the crew. The catch or cargo is manually offloaded by the crew. The majority of C5-T1 have 1 or 2 hand pumps, but some are equipped with both a hand pump and a centrifugal pump. Ground tackle is usually 1 metal anchor attached to a 40- or 50-m cable.

Although they operate mainly in the day/light, C5-T1 carry at least 1 lantern. The majority have 3 electric lights. Floodlights are rare, and safety gear is not carried.

Heavily Loaded C5-T1 Mussel Fisher. C5-T1 Fishers Operate off Changwat Samut Songkhram and Petchburi

เรือขนของบรรทุก ป.๕-๗๑ ที่บรรทุกของขึ้นเรือเหล่านี้ปฏิบัติงานอยู่ภาคฝั่งจังหวัดสมุทรสงครามและเพชรบุรี



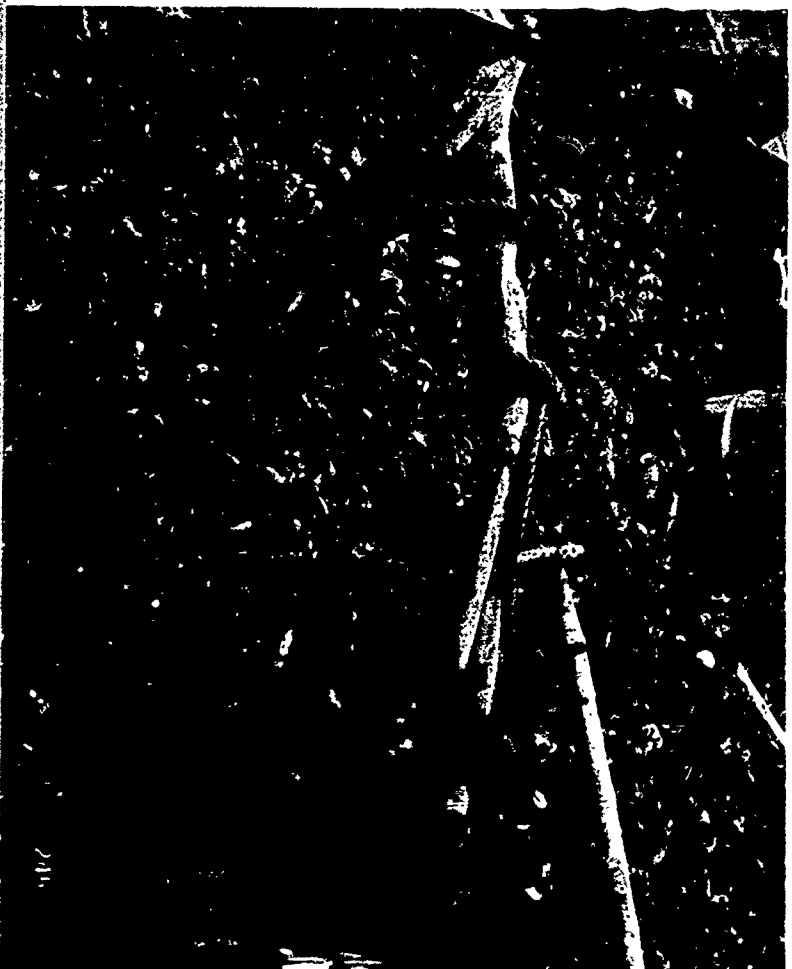
เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป.๕-๗๑ ไม่มีเครื่องอุปกรณ์ช่วยในการเดินเรือใดๆ เลย คนประจำเรือจะฟังข่าวสารและดนตรีจากเครื่องรับวิทยุขรรณชาติในบางโอกาส การขนถ่ายสัตว์ทะเลทั้งชนิดหรือชนิดหนึ่งจากเรือจะใช้คนประจำเรือ ส่วนมากเรือ ป.๕-๗๑ มีสูบลูก ๑ หรือ ๒ เครื่อง แต่บางลำก็มีสูบลูกและสูบลอยโพง ใช้ลมอโลหะ ๑ ตัวสายลมยาว ๔๐ หรือ ๕๐ ม.

แม้ว่าเรือเหล่านี้ส่วนมากจะปฏิบัติงานในเวลากลางวันก็ตาม แต่อย่างน้อยก็จะมีโคมรัวไปด้วย ๑ ดวง ส่วนมากมีโคมไฟฟ้า ๓ ดวง โคมฉายมักไม่ใคร่มีกัน ส่วนเครื่องช่วยชีวิตไม่มีเลย

Mussel Catch on C5-T1

หอยแมลงภู่มากที่จับได้ในเรือ ป.๕-๗๑



C5-T1

Crew

The crew numbers 1 to 5.

Military Potential

The C5-T1 are small boats common only in the upper Gulf. They normally operate only during daylight hours.

This C5-T1 Mussel Boat Operating off Samut Songkhram Has Long-Shaft Engine and Thatched Cabin, or "Canopy", Just Aft Amidships

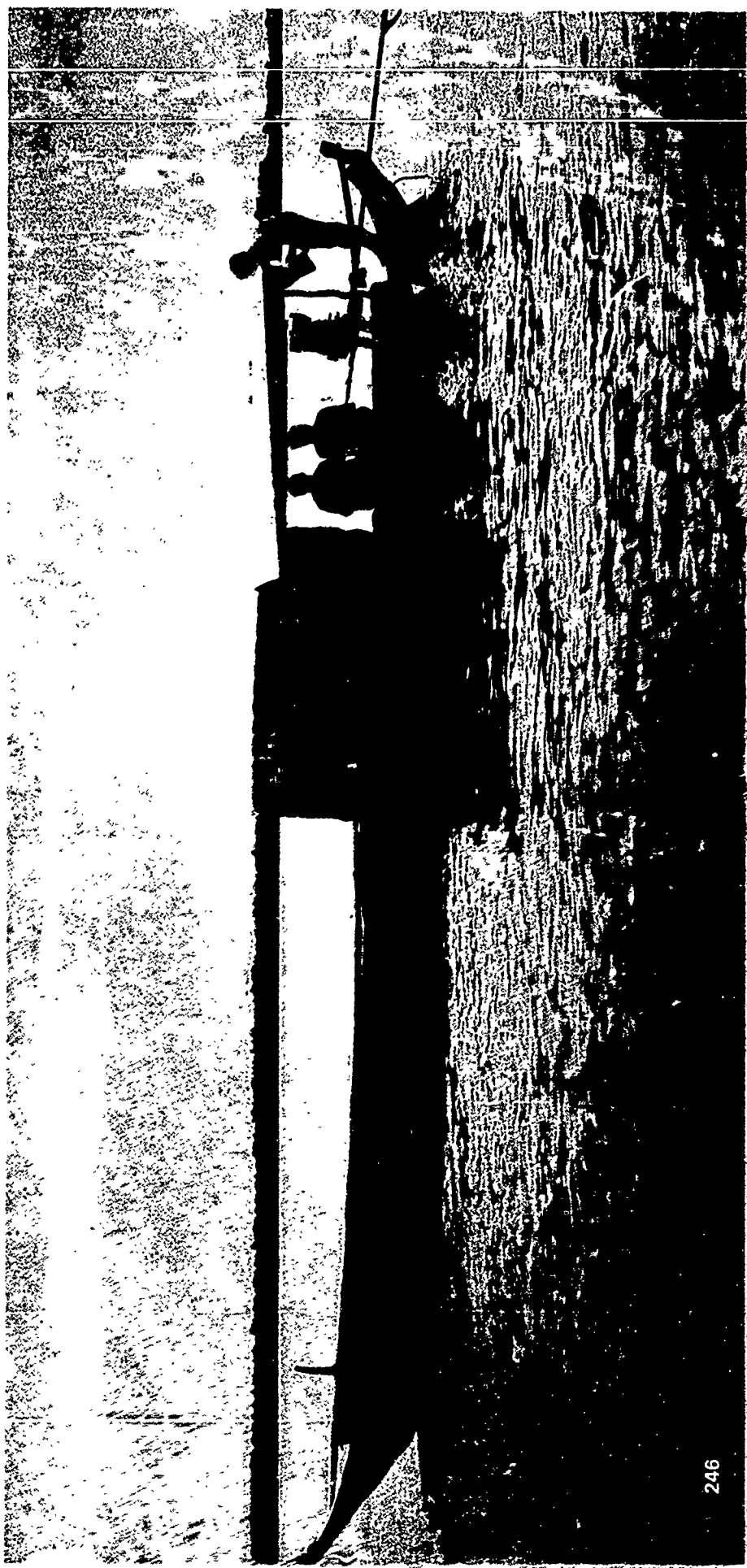
คนประจำเรือ

คนประจำเรือมีจำนวนตั้งแต่ ๑ ถึง ๕ คน

ศักยภาพทางการทหาร

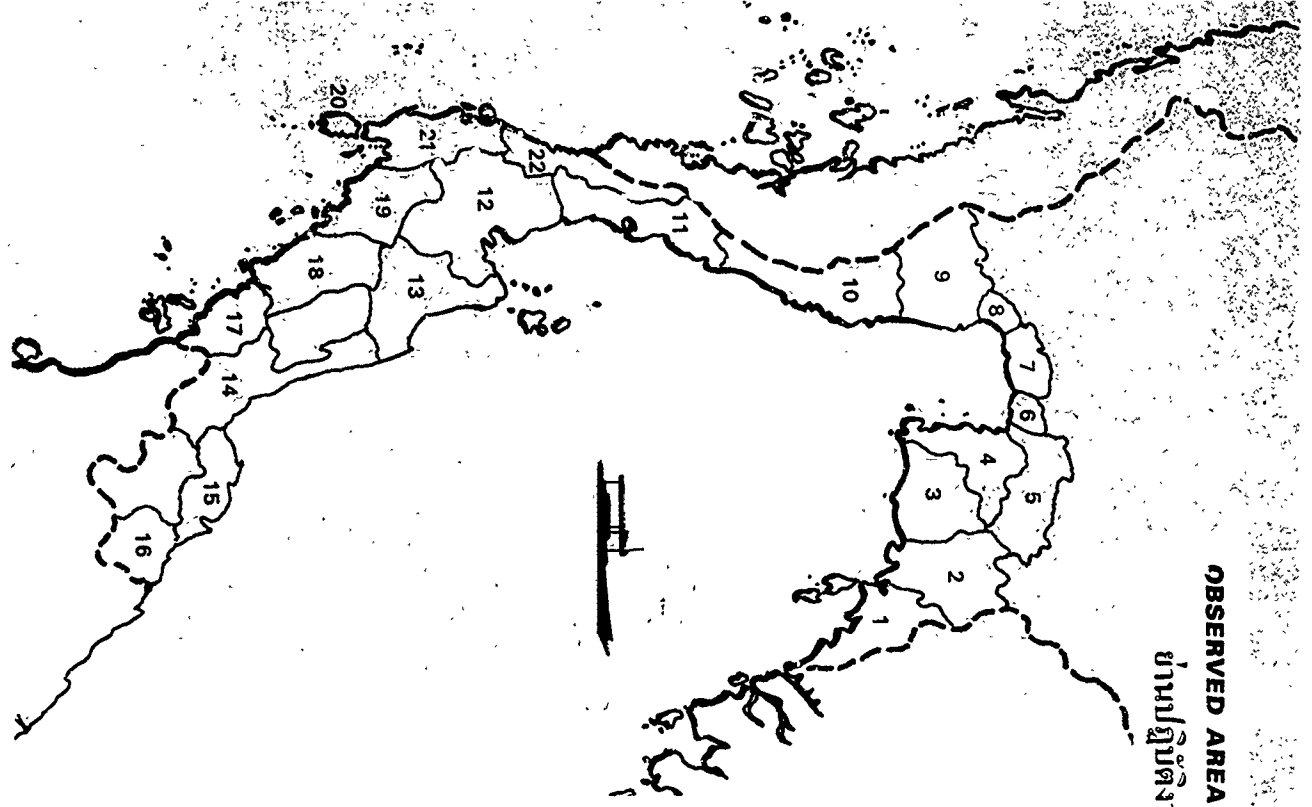
เรือ ป.๕-๗ เป็นเรือขนาดเล็ก และใช้กันอยู่โดยทั่วไปแต่เพียงบริเวณก้นอ่าวไทย ตามปกติจะออกปฏิบัติงานเฉพาะในเวลากลางวันเท่านั้น

เรือจับหอยแมลงภู่ ป.๕-๗ ถ้าไม่กักตุนปฏิบัติงานอยู่นอกฝั่งสมุทรสงคราม ใช้เครื่องหางยาว และมีประทุนทำตัวจากอยู่กลางลำก่อนไปทางท้ายเรือ



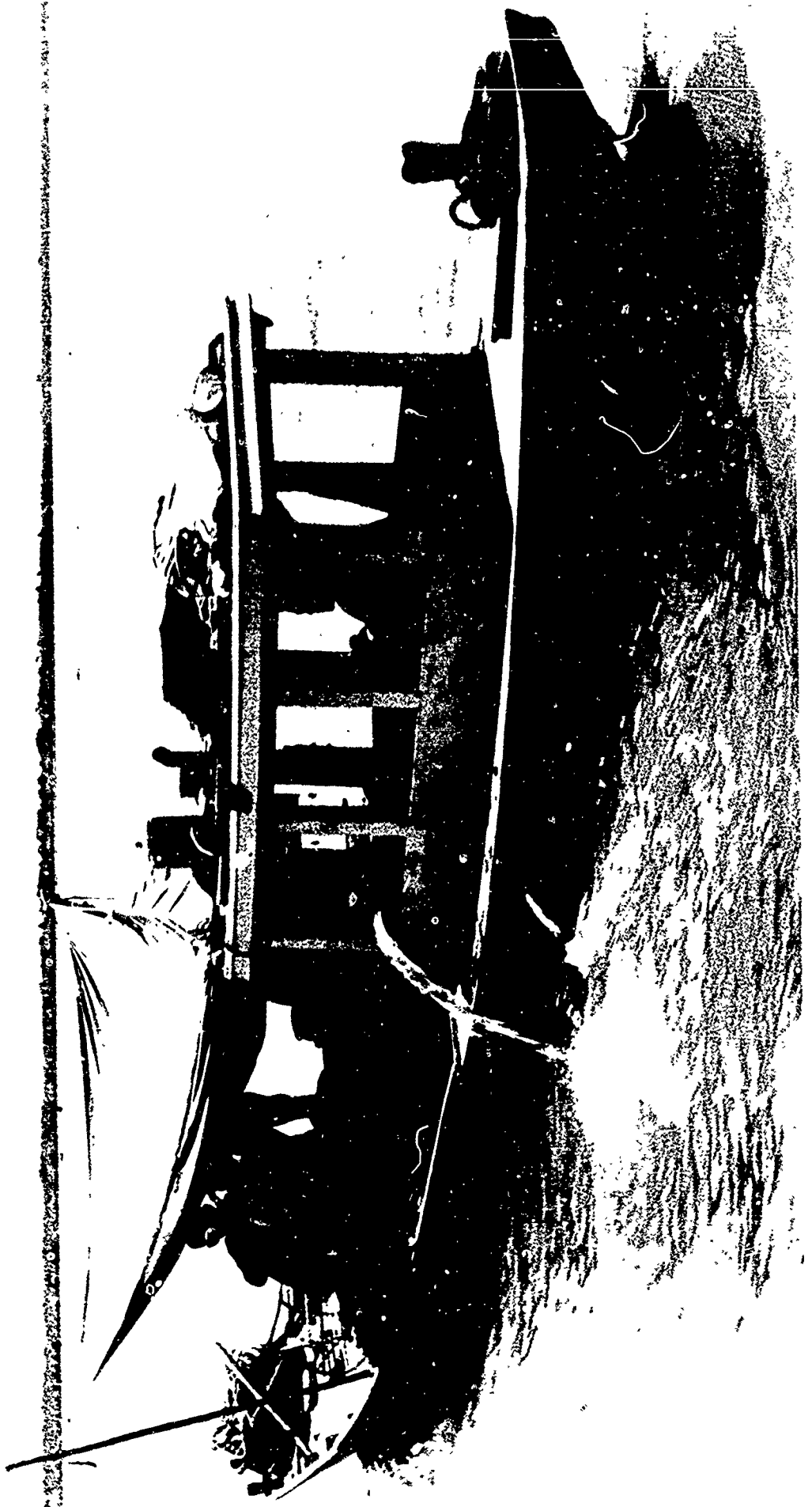
CLASS 5 - TYPE 2

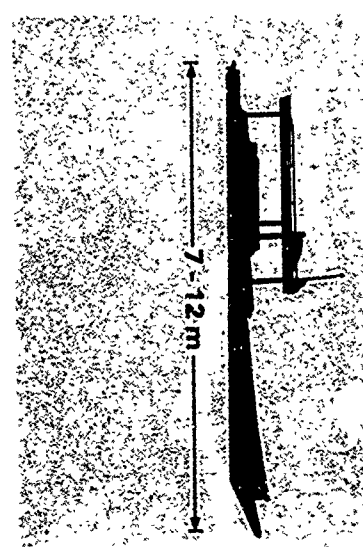
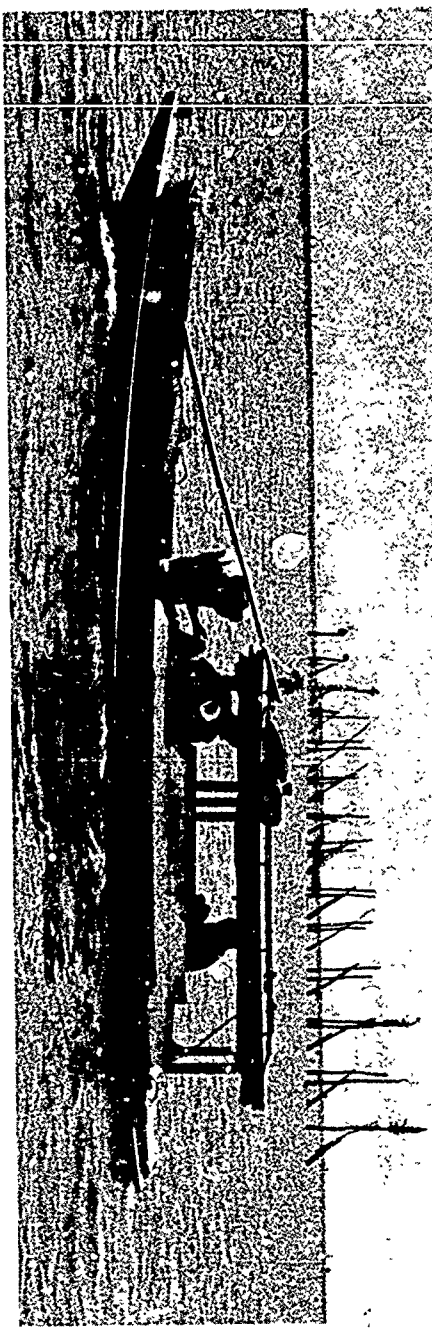
OBSERVED AREA OF OPERATION ย่านปฏิบัติการพบนก



- | | |
|----------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Trat
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chantia Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satui
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phraachuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

C5-T2





C5-T2		TYPE			FISHING/CARGO				
LOA	7 - 12 m	BEAM	1.2 - 2.4 m	GROSS TONS	1 - 4	NET TONS	0.5 - 2.5	PROPULSION	1 diesel engine
DRAFT	0.5 - 0.8 m	OPERATING AREA	Offshore at Samut Songkram		CLASS FREQUENCY	11%	TYPE FREQUENCY	3%	
RECOGNITION FEATURES				TYPE OF CATCH / CARGO		Double-ended. Wide, straight, wedge-shaped stem and stern. Low cabin aft.			
				TYPE OF CATCH / CARGO		Sea shrimp, swimming crab, mysid, and mussel			

General Information

C5-T2 coastal vessels fish near Samut Songkram, using scoop nets or working mussel beds. They are usually found between 5 and 10 miles offshore and as far as 30 miles in either direction along the coast from Samut Songkram. During the off-season, the mussel boats serve as towboats or haul cargo. The cabin is little more than a cover for the engine, although sometimes an additional shelter for the crew is added. About half these boats are decked and have a single hatch to the hold. Most C5-T2 are registered.

Propulsion

The power plants on C5-T2 range from 1-cylinder, 5-hp to 6-cylinder,

๒๕-๗๒		ใช้งาน		ประมง/สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	๗-๑๒ ม.	ความกว้างสูงสุด	๑.๒-๒.๕ ม.	ก้นบ่อ	๑-๕
กินน้ำลึก	๐.๕-๐.๘ ม.	ย่านปฏิบัติการ	บริเวณนอกฝั่งจังหวัดสมุทรสงคราม	ก้นต	๐.๕-๒.๕
ลักษณะลำ	ลักษณะลำกึ่งหัวเรือ	บริเวณนอกฝั่งจังหวัดสมุทรสงคราม	๑๑%	การขับเคลื่อน	๓ เครื่อง
ลักษณะลำ	ลักษณะลำกึ่งหัวเรือ	บริเวณนอกฝั่งจังหวัดสมุทรสงคราม	๑๑%	ความเร็ว	๓%
ลักษณะลำ	ลักษณะลำกึ่งหัวเรือ	บริเวณนอกฝั่งจังหวัดสมุทรสงคราม	๑๑%	ชนิดลำที่ทะเลจับได้/สินค้า	กุ้งทะเล ปูน้ำ กุ้งเคย และหอยแมลงภู่

ข่าวสารทั่วไป

เรือชายฝั่ง ๒๕-๗๒ ทำการประมงตามบริเวณใกล้จังหวัดสมุทรสงคราม โดยใช้ถัก รุนหรือจับหอยแมลงภู่ มักพบเห็นเรือเหล่านี้อยู่ห่างจากฝั่งในระยะ ๕ ถึง ๑๐ ไมล์ ตลอด ชายฝั่งทางด้านเหนือและใต้ห่างจากจังหวัดสมุทรสงคราม ๓๐ ไมล์ ในฤดูที่น้ำมี หอยแมลงภู่ เรือจับหอยแมลงภู่เหล่านี้จะเปลี่ยนไปเป็นเรือลากจูงหรือดำลึกลงในน้ำ

เก๋งที่มีอยู่ก็ติดมากสำหรับไว้คลุมเครื่องยนต์ บางครั้งก็มีการต่อเติมให้เป็นที่พัก อาศัยสำหรับคนประจำเรือ จำนวนประมาณครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้มีตลาดฟ้าและระหว่าง บรรทุก ๑ ราวที่มีเปิดพร้อม

เรือ ๒๕-๗๒ ส่วนมากจดทะเบียน

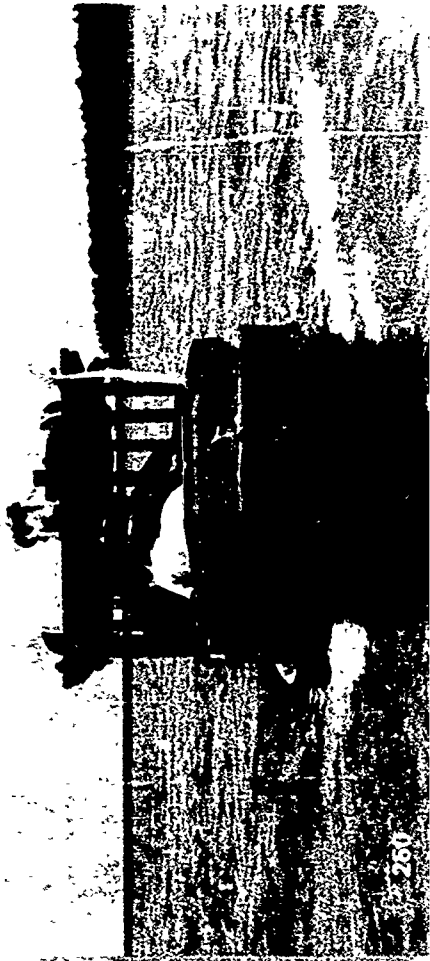
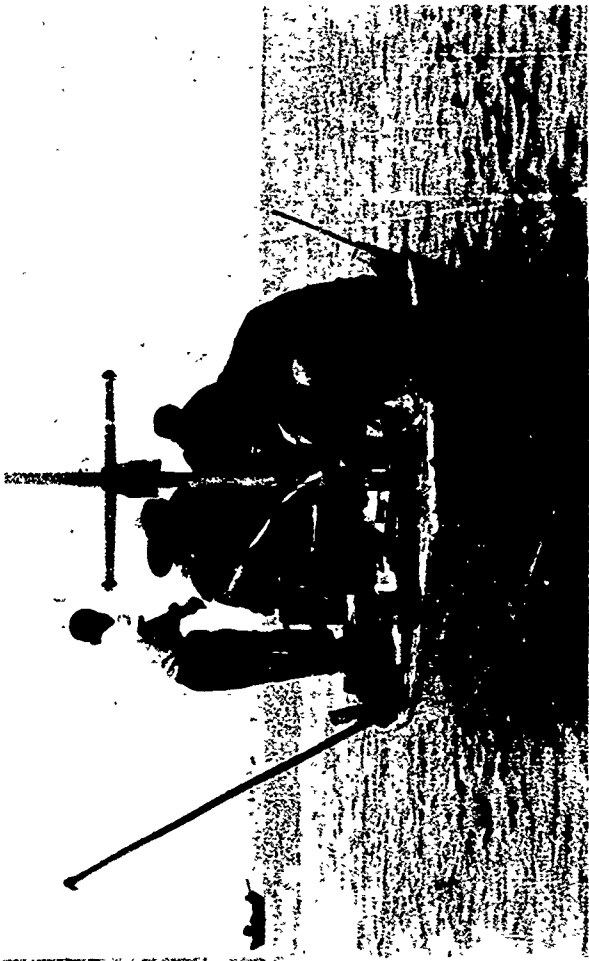
C2-T1



C5-T2

Stem and Stern Views Show Straight, Wedge-Shaped Stem and Stern Typical of Class 5 Vessels

ภาพหัวเรือและท้ายเรือ แสดงให้เห็นทวนหัวทวนท้ายที่มีลักษณะเป็นรูปสี่เหลี่ยมคางหมูของเรือประเภท ๕



60-hp diesels. The smaller engines are started manually. The larger ones have electric starters. Fuel reserves run to 60 liters. Tools are carried, but spare parts are not found on board.

Operational Information

C5-T2 leave Samut Songkram in the morning and return in the afternoon or evening. Those using shrimp scoops bring in up to 40 kg of sea shrimp, swimming crab, and mysid. During the mussel season, the harvest runs up to 3,000 kg for some of the larger boats. Some cargo boats buy fish from small fishing craft in the Gulf and carry them back to Samut Songkram. Cooked food for the day is usually brought from home.

Most of these boats do not exceed 5 kt, but those using the 60-hp engine are capable of 10 kt.

การขับเรือ

เรือ ป.๕ - ข.๒ ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ตั้งแต่ชนิดสูบเดี่ยว ขนาด ๕ แรงม้า ถึง ชนิดสูบขนาด ๖๐ แรงม้า เครื่องยนต์ขนาดเล็กเริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ส่วนเครื่องยนต์ขนาดใหญ่จะเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงได้ไม่เกิน ๖๐ ลิตร มีเกียร์บังคับช่วงเกียร์ แต่ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ไปกับเรือ

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป.๕ - ข.๒ จะออกจกจังหวัดสมุทรสงครามในตอนเช้า และกลับตอนบ่ายช่วงเย็น เรือที่ใช้ถักนุ่นจะจับกุ้งทะเล ปูม้า และกุ้งเคยได้ไม่เกิน ๕๐ กก. ในฤดูหอยแครงจะจับหอยแครงได้ประมาณ ๓,๐๐๐ กก. เรือสินค้าบางลำจะซื้อปลาจากเขตประมงเล็กๆ ในอำเภอไทย แล้วนำกลับไปส่งยังจังหวัดสมุทรสงคราม เรือเหล่านี้มักจะมีเสบียงอาหารที่ทุ่งหาแล้วจากบ้านไปให้พอในวันออกจับปลา

ส่วนมากเรือเหล่านี้เดินได้เร็วไม่เกิน ๕ นอต แต่เรือที่ใช้เครื่องยนต์ขนาด ๖๐ แรงม้าจะสามารถทำความเร็วได้ ๑๐ นอต

Equipment

The catch of the C5-T2 is offloaded in bamboo baskets by the crew and porters. No navigational equipment is found on board. A radio receiver may be carried, but none has a transmitter. Ground tackle is usually 1 metal anchor attached to a cable up to 60 m in length. A hand pump is carried.

Lights range from a single hand-carried lantern to 3 electric lanterns. No safety equipment is carried.

เครื่องอุปโภค

สัตว์ทะเลที่จับได้ ๒๕-๓๒ ชนิดได้ กบประจันเรือและกานางจะเป็นผู้ขนถ่ายขึ้นจากเรือโดยบรรจุลงในหลัว เรือประเภทชนิดนี้ไม่มีเครื่องอุปโภคการเดินเรือเลย บางลำอาจมีเครื่องวิทยุแต่ไม่มีเครื่องส่ง ใช้ต้นโกลหะ ๑ หัวมีสายผสมยาวไม่เกิน ๖๐ ม. และมีทุ่นโยก ๑ เครื่อง

ไฟเรือเดินและไฟส่องไฟตก ๑ ดวงไปจนถึงโคมไฟฟ้า ๓ ดวง และไม่มีเครื่องนำทิศทาง

1 Mussel Catch Is Offloaded in Bamboo Baskets by Crew. 2. Small Wire Basket Trap on Board C5-T2

๑. กบประจันเรือขนถ่ายบนหลัวทุ่นใช้บังคับ ๒. ลอบลวดขนาดเล็กบนเรือ ๑ ค. ๒



C5-T2

Crew

Crews range in number from 1 to 6. The larger crews are on the mussel boats.

Military Potential

There are a few C5-T2 large enough and fast enough to be desirable for use in illicit activities, but they are identified with the upper Gulf—this would be a limitation.

คนประจำเรือ

ตามปกติมีคนประจำเรือ ๑ ถึง ๖ คน ส่วนเรือจับหอยแมลงภู่มักจะมีคนประจำเรือมากกว่า

ศักยภาพทางทหาร

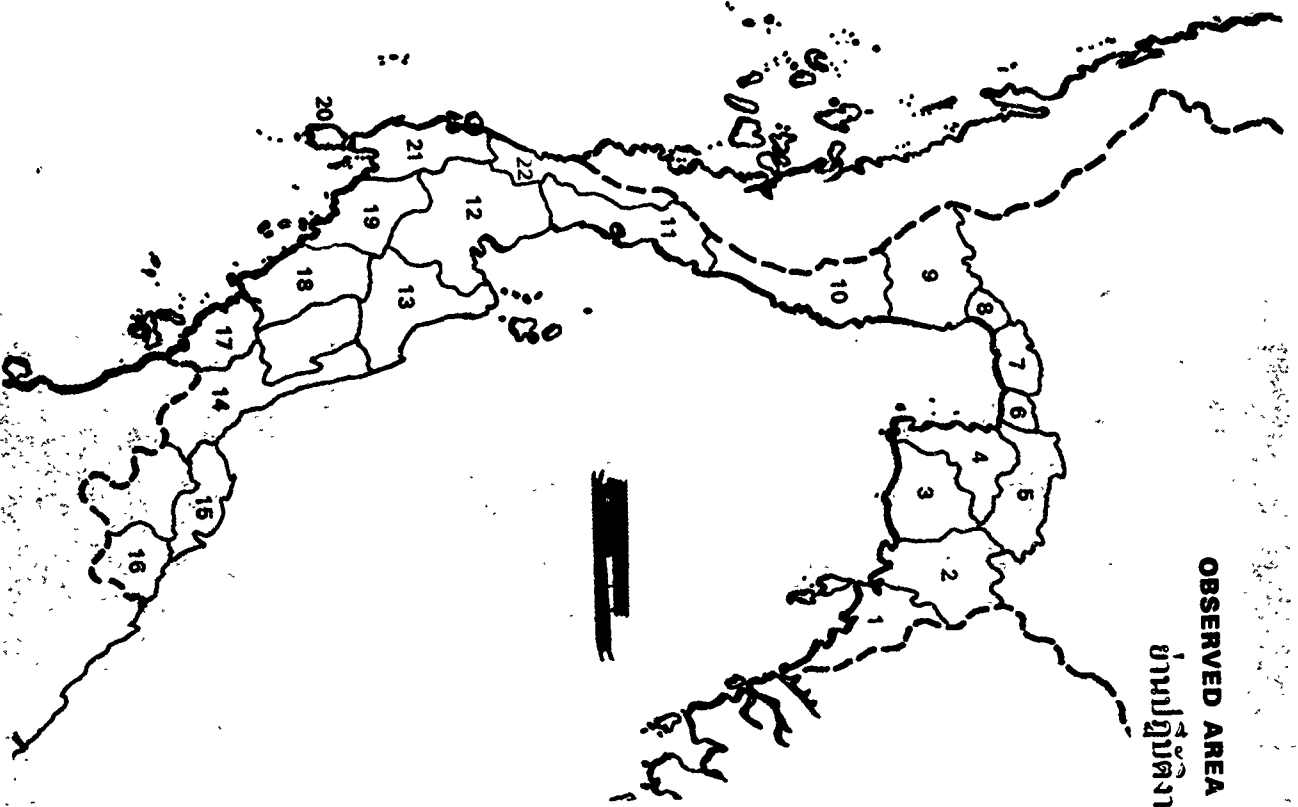
เรือ ป.๕-๗๒ ที่มีขนาดใหญ่และมีความเร็วสูงเหมาะสำหรับนำไปใช้บรรทุกสิ่งของต้องห้ามนั้น มีอยู่เพียงไม่กี่ลำนัก แต่ก็สามารถพิสูจน์ทราบได้โดยที่เรือเหล่านี้มีอยู่เฉพาะในบริเวณก้นอ่าวไทยเท่านั้น จึงเป็นขั้วตั้งอีกตัวหนึ่งของเรือประเภทชนิดนี้

This Mussel Fisher Is Operated by a Crew of 6 out of Mahachai in Upper Gulf

เรือจับหอยแมลงภู่มักใช้คนประจำเรือ ๖ คน ปฏิบัติงานอยู่บริเวณก้นอ่าวไทย นอกฝั่งมหาชัย

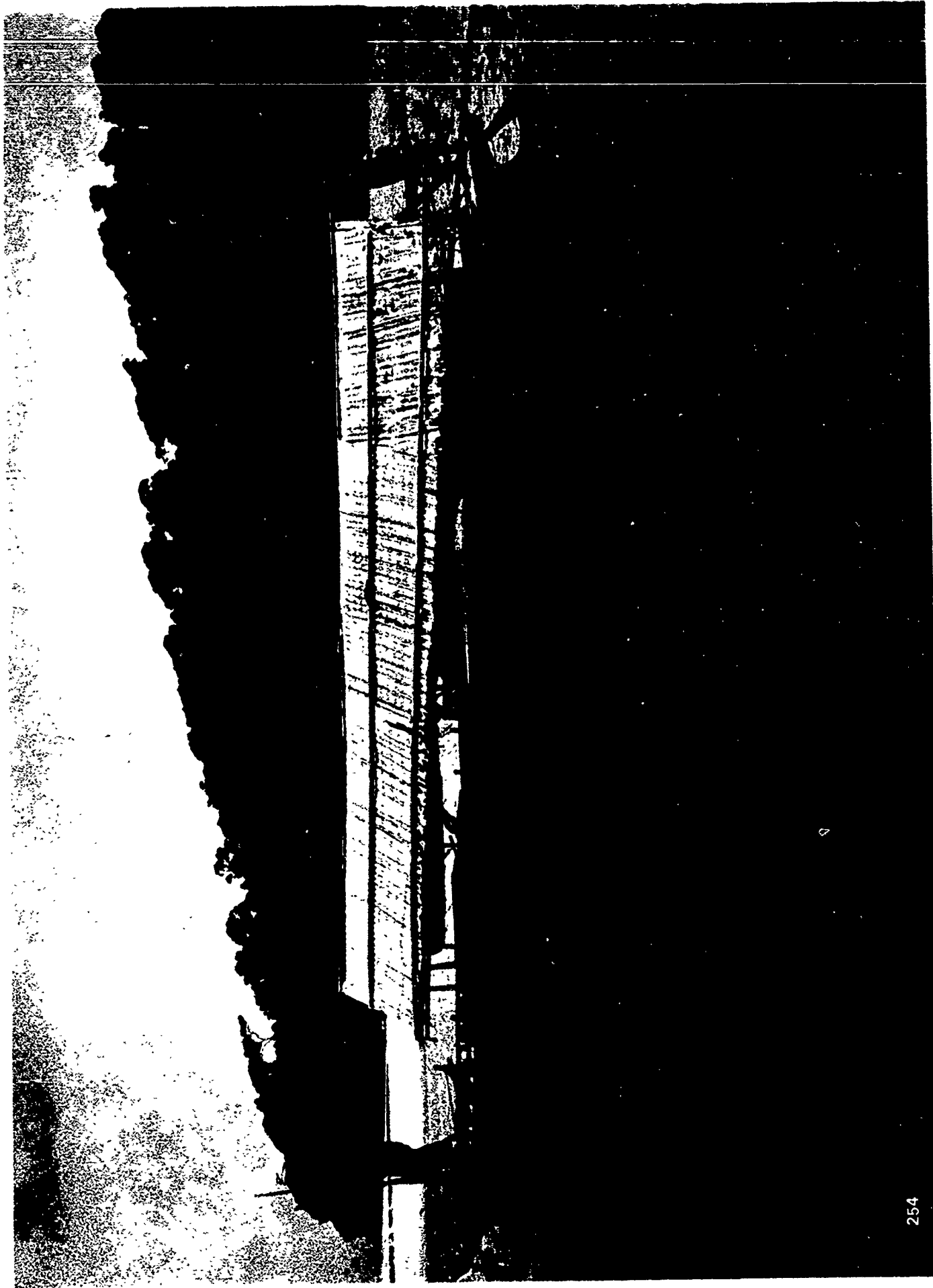


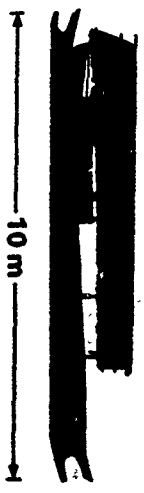
OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติการพบเห็น



- | | |
|----------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Trat
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satun
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phraechuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

C5-T3





C5-T3		TYPE		FISHING	
LOA	10 m	BEAM	2 m	GROSS TONS	NET TONS
OPERATING AREA	Andaman Sea between Ko Rah and Ko Surin	CLASS FREQUENCY	11%	PROPULSION	1 gasoline engine
IDENTIFICATION FEATURES	Double-ended. Wide, straight, wedge-shaped stem and stern. Long cabin aft	TYPE OF CATCH / CARGO		TYPE FREQUENCY	1%
					Pearl oysters

General Information

C5-T3 are Burmese-type dugouts which are found in the Andaman Sea near Ranong. Their home port is Ko Kam Yai, and they are used by pearl divers working the waters near Ko Surin.

The long cabin aft is constructed from pandanus leaf, bamboo, and rattan. There is no permanent decking, but bamboo or rattan matting covers the cabin floor. The gunwale line is raised by a matting of zalecca and rattan. Because of the material used, these boats must be sprayed every 2 weeks for protection against shipworms.

These boats are not registered.

๒๕-๗๓		ใช้งาน		ประมง	
ความยาวตลอดลำ	๑๐ ม.	ความกว้างสุด	๒ ม.	กินหนัก	การขับเคลื่อน
กินน้ำลึก	๐.๔ ม.	ระหว่างเกาะและเกาะ	สุรินทร์ในทะเลอันดามัน	พบโดยประมาณ	น้ำมัน ๑ เครื่อง
ลักษณะลำ	หัวเรือทาบเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวรวมทาบมีลักษณะเป็นรูปใบ ตรง และกว้าง กิ่งท้ายยาว	พบโดยประมาณ	๑๑%	ชนิดลำที่ระลอกจับได้/กินได้	๑%
					หมอบุก

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ๒๕-๗๓ เป็นเรือที่ขุดจากซุงของชาวพม่า ซึ่งจะพบเห็นอยู่ในทะเลอันดามันบริเวณใกล้ ๆ จังหวัดระนอง มีท่าจอดอยู่ที่เกาะกำใหญ่และใช้แรงงานเกี่ยวกับกรรมชอยมากอยู่ในพื้นที่บริเวณเกาะสุรินทร์

มีกั้ง (หมักก) ท้ายยาว ทำด้วยใบตม ไม้ไผ่ และหวาย ไม้แคคพีถาวร แต่มีปากไม้ให้หนักด้วยหวายเป็นพนักอุ้งภายในกั้ง การประกอบทั้งสองข้างเสริมให้สูงขึ้นมาโดยใช้น้ำระกำบดคั่วด้วยหวาย โดยเหตุที่เรือเหล่านี้ใช้วัสดุค้ำก้ำว่าเป็นเครื่องประกอบจะมันจึงต้องทำการพ่นยาป้องกันมอดทุก ๆ สองสัปดาห์

เรือเหล่านี้ไม่ได้จดทะเบียน

C5-T3



Propulsion

One-cylinder, long-shaft gasoline engines of up to 9 hp are used on C5-T3 coastal vessels. The engines are started manually and the tanks have a fuel capacity of 20 liters. Tools, but no spare parts, are carried.

Operational Information

The pearl divers working the waters near Ko Surin leave home port in the morning and are gone for 7 days. They carry food for the entire trip and prepare it on a portable wood burner set up near the bow.

They gather about 100 kg of pearl oysters per day; these are sold in Ko Rah. The maximum speed of this vessel is about 6 kt.

การขับเคลื่อน

เรือหางยาว ๑-สูบ ใช้เครื่องยนต์เบนซิน ๑ สูบ ขนถ่ายไม่เก็บ
๕ แรงม้า เครื่องยนต์เตี้ยเริ่มเดินเครื่องด้วยมือ มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิง ๒๐ ลิตร
เครื่องมือซ่อมทำ แต่ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ประจำเรือ

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือที่ทำการหมอบุกในบริเวณน่านน้ำใกล้ ๆ เกาะสุรินทร์ จะออกจากท่าจอดพัก
ในตอนเช้า และอยู่ในทะเลนาน ๗ วัน ส่วนเสบียงอาหารก็จะนำไปด้วยอย่างพอเพียง
ตลอดทั้งเที่ยวไปและกลับ การประกอบอาหารก็กระทำกันที่บริเวณหัวเรือโดยใช้เตาหิน
ที่สามารถเคลื่อนย้ายได้

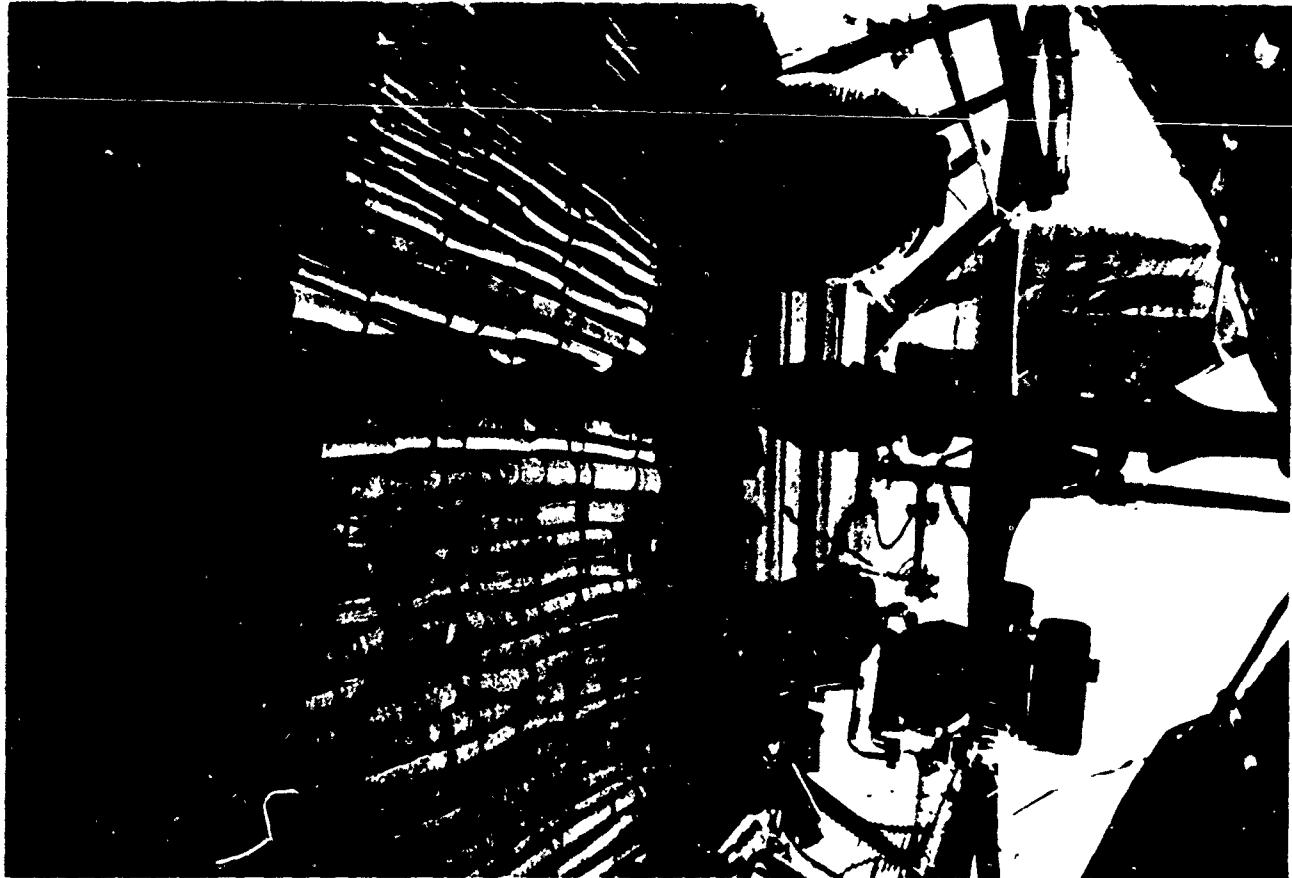
9-Hp, 1-Cylinder, Long-Shaft Briggs and Stratton Gasoline Engine
Powers 10-Meter Pearl Fisher

เครื่องหางยาวเบนซิน ๑ สูบ ๕ แรงม้า ยี่ห้อ บริกิส แอนด์ สตราตตัน
ของเรือหมอบุกขนาด ๑๐ ม.

C5-T3

Crew Sleeps on Bamboo Strips Lashed Together

ลูกเรือนอนบนไม้ไผ่ที่มัดไว้



C5 - T3 Cabin Is Made of Rattan and Pandanus Leaf

ห้องเรือ C5 - T3 ทำด้วยหวายและใบเตย



C5-T3

Equipment

The C5-T3 carry no radio, navigation, or powered equipment. They are not equipped with pumps. Ground tackle consists of 1 wooden anchor attached to a 100-m cable. A single lantern provides light. There is no safety gear on board.

Crew

Pearl divers operate in crews of 6. Most of them are illiterate island folk.

Military Potential

The C5-T3 is capable of going 40 miles to sea and staying out for 7 days. The hull is covered with a long cabin aft and the crew is capable of underwater activities.

Gunwale Line Raised by a Matting of Alacca and Rattan Must Be Sprayed Frequently for Protection Against Shipworms

แนวกราบเรือเสริมขึ้นด้วยไม้ระกำและหวายสานกัน จะต้องพ่นยาเพื่อป้องกันมอดอยู่เสมอ

เก็บหมอบุกได้ประมาณวันละ ๓๐๐ กก. และนำไปขายที่เกาะระ เวื่อนมกวนเวร์ ๕๕๖
ชุดประมาณ ๖ ชุด

เครื่องอุปกรณ

เรือ ป.๕-๖๓ ไม่มีวิทยุ เครื่องอุปกรณการเดินเรือ หรือเครื่องอุปกรณดำน้ำใต้น้ำ
เครื่องสูบลมก็ไม่มี ใช้ลมอเนิง ๑ ตัว ลายสมอยาว ๓๐๐ ม. มีโถกรวี่ ๑ พวงดำกรวี่ให้
แสงสว่างและไม่มีเครื่องช่วยชีวิตใต้อะไร

คนประจำเรือ

เรือที่ทำการหมอบุกมีคนประจำเรือ ๖ คน ส่วนมากเป็นชาวเกาะที่ก่อเมทมนิสติกไม่
ออกและซึ้นไม่ได้

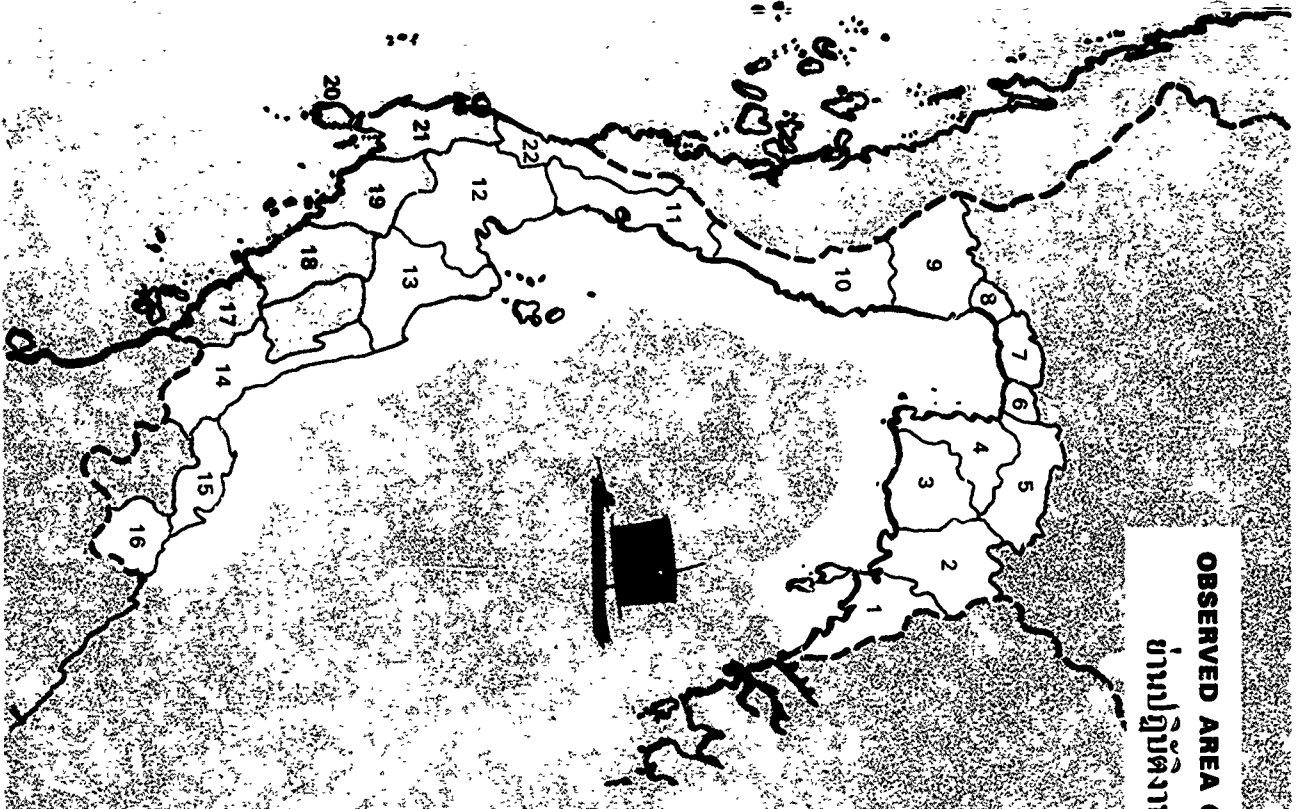
ศักยภาพทางทหาร

เรือ ป.๕-๖๓ นี้สามารถออกทะเลได้ไกล ๕๐ ไมล์ และอยู่นานถึง ๗ วัน ด้วยเรือมี
ถัง (ถังถาก) เก็บเรือขาดลมไว้ และกะประจําเรือสามารถปฏิบัติงานได้ทั้งใต้น้ำ



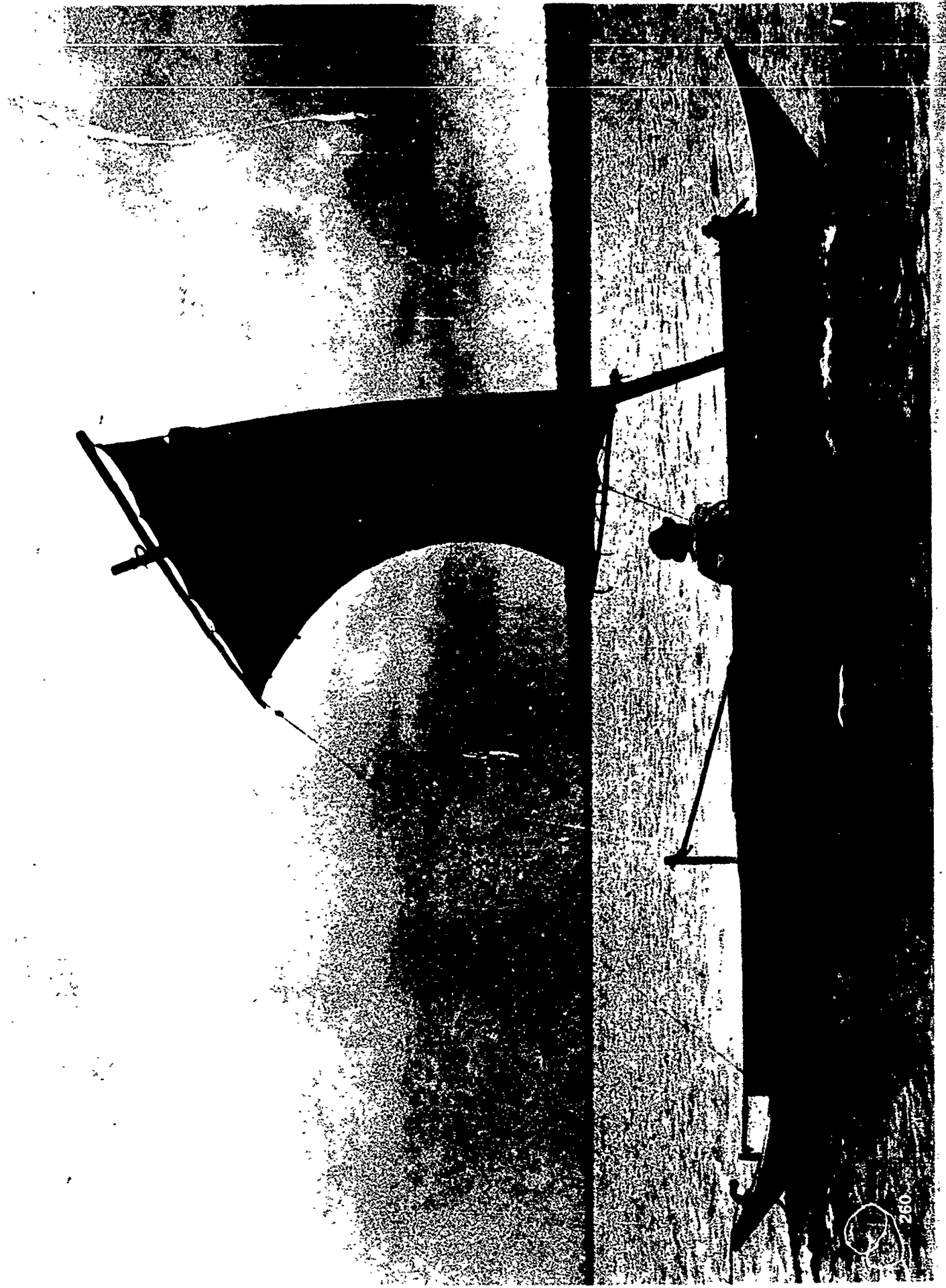
CLASS 5 - TYPE 11

OBSERVED AREA OF OPERATION ขัณฑ์ปฏิบัติการพบเห็น

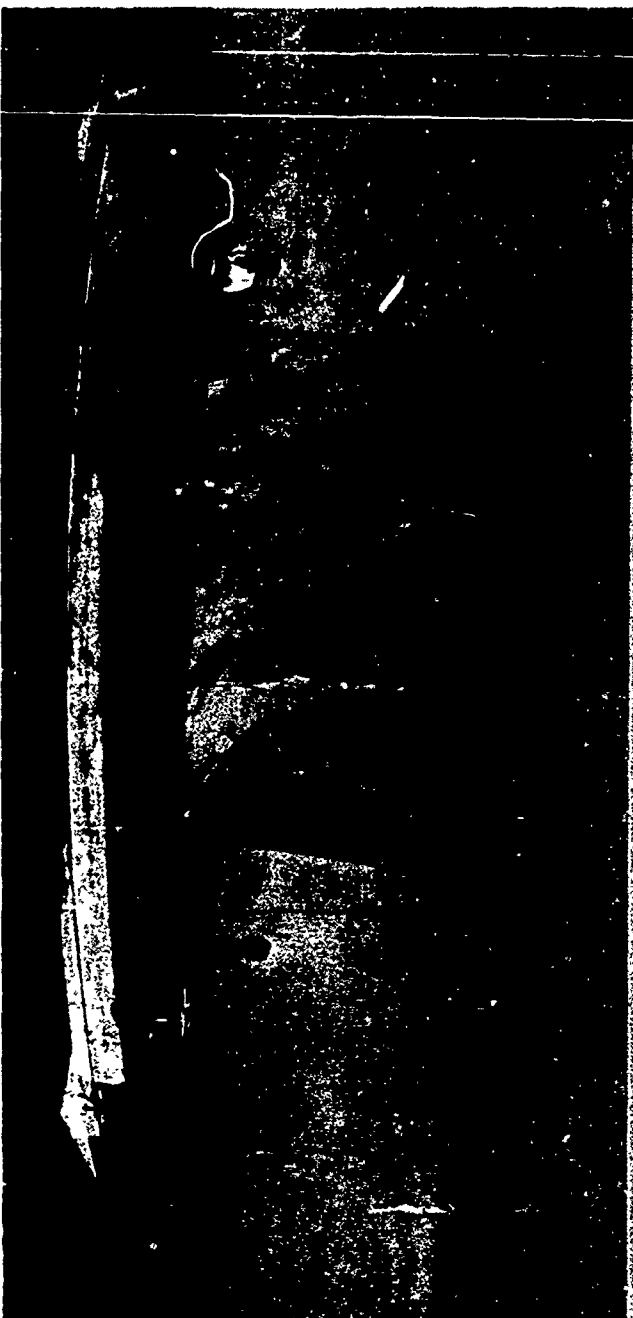


- | | |
|---------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Trat
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Saraburi
สระบุรี |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phukhet
ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Phang Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

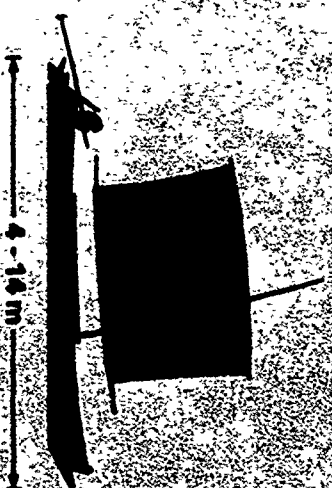
C5-T11



260



C5-T11



C5-T11		TYPE		FISHING/CARGO	
LDA	4 - 14 m	BEAM	1 - 3 m	GROSS TONS	0.6 - 14
		NET TONS	0.4 - 9.5	PROPULSION	1 sail
DRAFT	0.4 - 1 m	OPERATING AREA	Gulf and on west coast near Ranong	CLASS FREQUENCY	11 %
		TYPE FREQUENCY		TYPE FREQUENCY	33 %
RECOGNITION FEATURES	Double-ended. Wide, straight, wedge-shaped stem and stern. 1 lugsail		TYPE OF CATCH / CARGO		Varied/Salt, firewood

General Information

A double-ender, the C5-T11 is a descendant of the dugout, once the most common of small coastal fishing and cargo boats. With the depletion of Thai forests the large logs necessary for true dugout construction are virtually unobtainable. This appears to have given rise to the popular small boat with the broad, wedge-shaped stem and stern strongly resembling the dugout. These are being built and used extensively, particularly in the northern part of the Gulf and on Thai rivers.

Larger C5-T11 found on the northern west coast near the Burmese border are true dugouts still being made from hollowed logs. Some have solid stem and stern, as though they were carved out of the same log. Others have deep, concave, almost U-shaped stem and stern. A third variation, with wide,

ป๕-๗๑๑		ใช้งาน		ประมง/สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	๔-๑๔ ม.	ความกว้างสุด	๑-๓ ม.	กินแรง	๐.๖-๑๔
		กินแรง	๐.๔-๕.๕	การขับเคลื่อน	ใบ
กินน้ำลึก	๐.๔-๑ ม.	ย่านปฏิบัติงาน	อ่าวไทยและภาคใต้ฝั่งตะวันตก	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
		ใช้เครื่องมือ	ไม้พาย	๑๑%	๓๓%
ลักษณะลำ	ลักษณะลำ กว้างหัวท้าย กว้างหัวท้าย กว้างหัวท้าย กว้างหัวท้าย กว้างหัวท้าย กว้างหัวท้าย		ชนิดลำที่พบเห็นทั่วไป/สินค้า		นานาชนิด/เกลือ พืช
หัวเรือที่พบ	หัวเรือที่พบ		แบบรูปอื่น		ตรงและกว้าง ไม้พาย ๑ ใบ

ข่าวทั่วไป

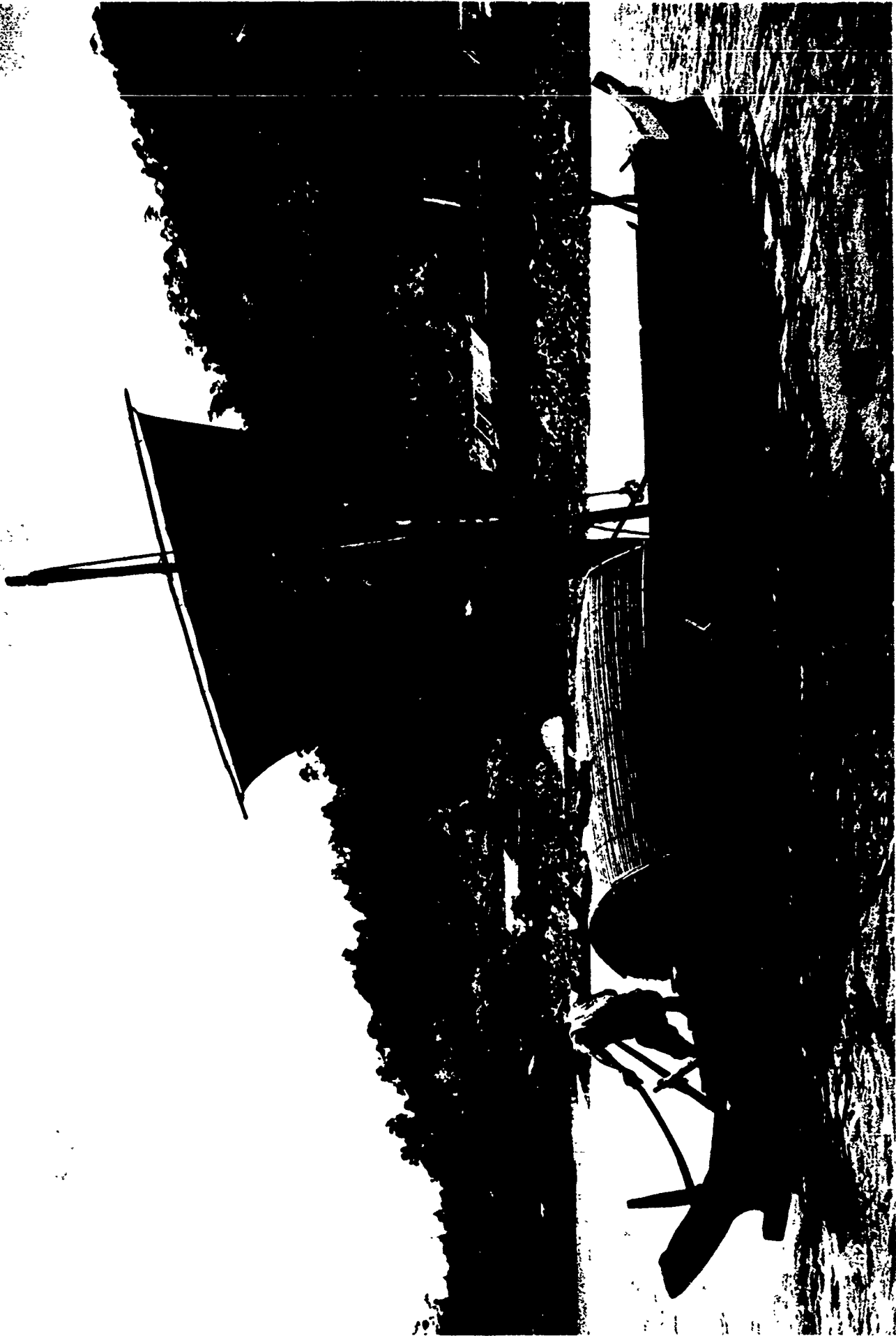
เรือ ป๕-๗๑๑ ที่มีลักษณะหัวเรือและท้ายเรือคล้ายกัน เป็นเรือที่มีแบบสืบเนื่องมาจากเรือที่ขุดจากท้องทุ่ง ซึ่งครั้งหนึ่งเคยใช้เป็นเรือประมงและเรือสินค้าชายฝั่งขนาดใหญ่ ก่อขึ้นจากไม้ไผ่ในมุมมองไทยมีจำนวนลดน้อยลง ในปัจจุบันนี้จะมีขนาดใหญ่ ๆ ที่จะใช้ขุดเป็นเรือที่หาจากเขา ซึ่งเป็นเหตุให้ต้องพวกันต่อเรือขนาดเล็กรุ่นที่หัวเรือและท้ายเรือเป็นรูปปลีกรวงนั้น ให้มีลักษณะแข็งแรงคล้ายกับเรือขุดเดิม และมีการต่อเรือชนิดนั้นขึ้นใช้กันมาก โดยเฉพาะในบริเวณภาคใต้ และตามลำแม่น้ำ

เรือ ป๕-๗๑๑ ขนาดใหญ่ที่อยู่ทางตอนเหนือของภาคใต้ฝั่งตะวันตกบริเวณโลกใต้เขตกั้นเขตติดต่อกับสภาพทางน้ำนั้นเป็นเรือขุดจริง ๆ โดยขุดจากท้องทุ่งที่เป็นโพรง บางลำก็ใช้ไม้ท่อนต้น ๆ ทำทวนหัวและทวนท้ายซึ่งดูราวกับว่าได้แกะมาจากไม้ซึ่งต้นเดียวกับ

C5-T11

Note Deep, Concave, Almost U-Shaped Stern on This Andaman
Sea Variation of C5-T11

เรือ ป๕ - ๗๑ ทางทะเลอันดามันแบบ
คล้ายตัวยู จะสังเกตเห็นท้ายเรือเว้าลึกเกือบ



CS-T11

upsweeping stem and stern, frequently crosses the border between Thailand and Burma. Most of these boats have an arched bamboo or rattan cabin.

CS-T11 are rarely decked. Few of them are registered.

Propulsion

CS-T11 carry a single lugsail suspended from the pole mast by a line passing through a block at the masthead. They sometimes have a 1-cylinder auxiliary gasoline engine of up to 9 hp.

No spare parts are carried, and tools are rare.

Operational Information

The majority of the CS-T11 fishing the Gulf have Saenat Sakhon as their home port. They use a wide variety of fishing techniques, troll lines and various traps being the most popular. Most are day fishers.

บางลำภูทำทวนหัวและทวนท้ายว่าเข้าไปเป็นรูปตัว Y ซึ่งยึดกับแขนหนึ่งที่ทำทวนหัวและทวนท้ายกว้างและพวยออกไป เรือแบบนี้ส่วนใหญ่ที่เข้าไปในทะเลระหว่างประเทศไทยกับสหภาพพม่า เรือเหล่านี้ส่วนมากจะใช้ไม้ไผ่หรือหวายโค้งที่ทำประทุน

เรือ ๒๕-๕๐๐ นี้ มักไม่ไถร์มีคาค้ำ และจะตะเบ็งกับเพิงไม้กล้ำ

การจับเตล็ดอน

เรือ ๒๕-๕๐๐ จะใช้ใบแฉวนหนึ่งใบชักไว้ที่ตกระโคง โศยใช้เชือกร้อยผ่านรอยที่ขุดคตลา และบางลำภูใช้เครื่องขมด้น้ำมันโซลินิค • สูบ ขนาดไม่เกิน ๕ แรงม้า เป็นเครื่องช่วยตัว

ไม่ใช้ชิ้นส่วนอะไหล่ประจำเรือ และเครื่องมือซ่อมทำก็มักไม่ไถร์มี

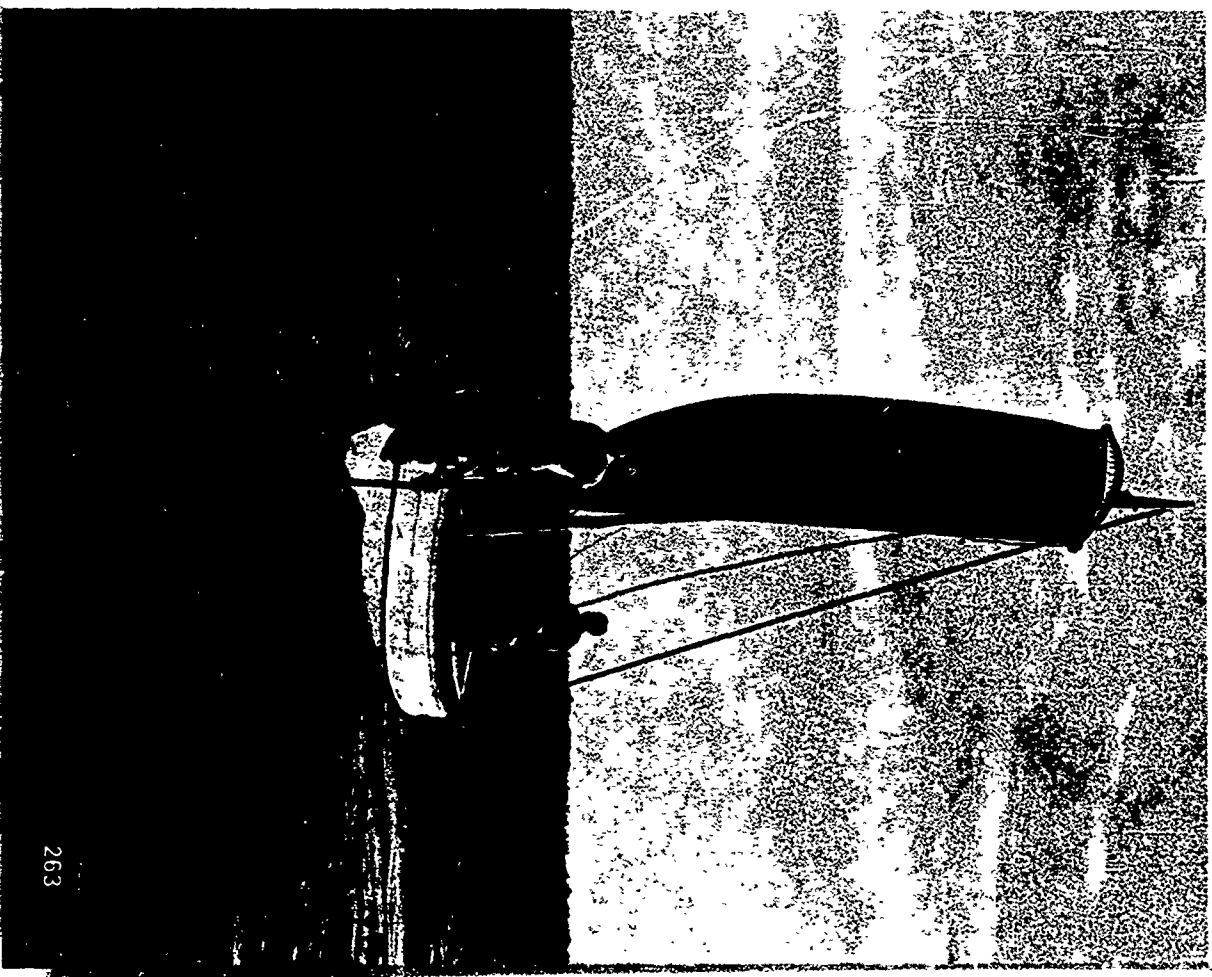
ข่าวสารการปฏิบัติงาน

ส่วนมากเรือ ๒๕-๕๐๐ ที่ทำการประมงในอ่าวไทย จะไม่ทำจอคพที่อยู่ที่จังหวัดสมุทรสาคร ใช้วิธีการจับปลาด้วยเครื่องมือมากมายนหลายอย่าง เครื่องมือที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลายได้แก่ เบ็ดล่อ และเครื่องมือประเภทคักก้นต่าง ๆ เรือส่วนมากจะออกปฏิบัติงานกันในเวลากลางวัน

สัตว์ทะเลที่จับได้เป็นปลาชนิดที่มากอยู่ในอ่าวไทยเป็นส่วนใหญ่ ปริมาณที่จับได้วันละ

This CS-T11 Gulf Cargo Boat Is Powered by Single Lugsail and 14-Hp, 1-Cylinder J10 Long-Shaft Gasoline Engine

เรือสินค้า ๒๕-๕๐๐ ในอ่าวไทยลำนี้ ใช้ใบแฉวน ๑ ใบ กับเครื่องทางขวามันมีใบพัด ชั้หัว ๑๔.๓๕๐.โ. จานิค • สูบ ๑๔ แรงม้า



C5-T11

The catch includes most of the types of fish found in the Gulf in amounts up to 50 kg a day. An exception is the boats used to gather mussels or crabs. These bring in up to 1,500 kg. One type of crabbing reported is not, strictly speaking, fishing at all. The boat is used to take the men to a location where sleeping crabs cling to trees along the shore. They gather 2,000 to 3,000 crabs in a night.

Another group of C5-T11 are active in the Pattani area, where the smaller boats fish by day and some larger ones, about 10-m LOA, run cargoes of salt from Pattani to Songkhla or out to large 2-masted Malaysian sailers for delivery in Trengganu.

Small west coast dugouts fish with shrimp-scoop nets while larger ones (10 to 14 m) bring mangrove wood from Burma to charcoal-processing plants

Mangrove Wood Is Carried to Pak Nam Ranong by This Andaman Sea Coast Variation of C5 - T11. Note Wide Upsweeping Stem and Stern

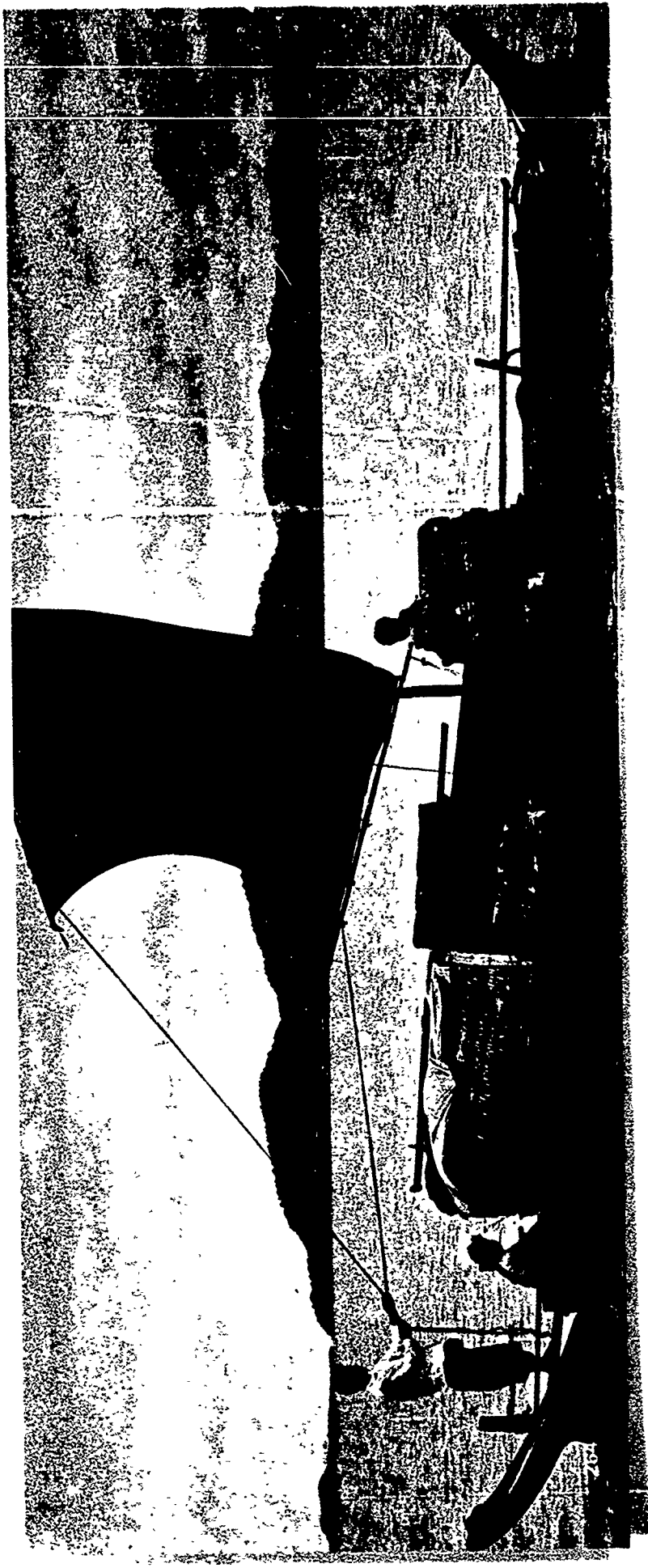
เรือ ป.๕-๗๑๑ แบบหนึ่งทางทะเลอันดามัน ถ้าตั้งบรรทุกไม้โกงกางไปยังปากน้ำระนอง จะสังเกตเห็นทวนหัวทวนท้ายขนอนและกวาง

ไม่เกิน ๕๐ กก. ส่วนเรือที่จับหอยแมลงภู่หรือปูจะได้น้ำไม่เกิน ๑,๕๐๐ กก. และเรือที่ใช้จับปูแสม จะได้น้ำไม่เกิน ๒,๐๐๐ ถึง ๓,๐๐๐ ตัว วิธีการจับปูแสมแบบที่ได้รับความนิยม ถ้าจะพูดกันตามจริงแล้วหาใช่เป็นการใช้เรือที่การประมงไม่ กล่าวคือเพียงแต่ใช้เรือดำเตียงคนไปส่งตามชายฝั่งที่ปูแสมอาศัยอยู่ตามชายป่าชายเลน หรือป่าโกงกางเท่านั้น

เรือ ป.๕-๗๑๑ อีกพวกหนึ่งปฏิบัติงานอยู่ในบริเวณจังหวัดปัตตานี เวียดนามเล็กจะจับปลา ส่วนเวียดนามใหญ่ซึ่งชาวประมาณ ๑๐ ม. จะบรรทุกเกลือจากจังหวัดปัตตานีไปยังจังหวัดสงขลา หรือนำออกไปส่งให้กับเรือโสมมาเลเซีย ๒ เสาขนาดใหญ่ออกไปยังรัฐตรังกานูในสหพันธรัฐมาเลเซียต่อไป

ส่วนทางภาคใต้ฝั่งตะวันตกนั้น เรือชุดขนาดเล็ก ๆ จะจับกุ้งด้วยตุ้ม ส่วนเรือชุดขนาดใหญ่ (ยาว ๑๐ ถึง ๑๕ ม.) จะใช้บรรทุกไม้โกงกางจากประเทศพม่าเพื่อนำเข้ามาเผาถ่านในประเทศไทย เรือเหล่านี้ส่วนมากที่ใช้บรรทุกไม้จากหมู่บ้านมะลิวัน (เขตพม่า) ไปยังจังหวัดระนองเป็นเรือของไทย แต่ก็มีบางลำที่เป็นของพม่า เรือบางลำก็มีสัญชาติอยู่กับโรงงานเผาถ่าน ส่วนบางลำก็จะส่งฟันให้กับเรือกลไฟที่ทำการชุดเรือที่บอกอยู่ในบริเวณหมู่เกาะทางตอนเหนือ

เรือเหล่านี้ต้องออกจากท่าไปเป็นเวลานานไม่เกิน ๒๐ วัน โดยนำเสบียงอาหารไปด้วยตลอดทั้งเที่ยวไปและกลับ



CS-T11

in Thailand. Some of the boats hauling wood from Ma-li-wan to Ranong are Burmese, but most are Thai craft. Some are under contract to the charcoal plant, and others supply wood to the tin-dredging steamboats working near the northern islands.

These craft are gone from home port up to 20 days and carry provisions for the round trip.

At least one west coast CS-T11 is engaged in pearl diving. While most CS-T11 vessels stay within a 3- to 5-mile limit, the pearl divers go out as far as 40 miles.

Boats hauling firewood to the charcoal plant can make 7 kt, but most of the others make 5 or 6 kt.

เรือ ป.๕-๗๐๐ ทางภาคใต้มีจำนวนที่วิ่งมาหาใหญ่ จะมีน้อยกว่านั้นถ้า เรือประเภทชนิดนี้ ส่วนมากออกปฏิบัติงานนอกชายฝั่งระยะไม่เกิน ๓ ถึง ๕ ไมล์ ดำเนินที่ชายฝั่งจะออกไปไกลถึง ๔๐ ไมล์

เรือที่ใช้บรรทุกหินไปเผาถ่านสามารถทำความเร็วได้ ๓ นอต แต่เรือดำน้ำมีความเร็ว ๕ หรือ ๖ นอต



1. Giant Fronds Are Sometimes Placed Around Gulf CS-T11 in the Manner Shown. They Offer Shade for the Crew and Aid the Single Lug sail. 2. Cargo of Salt en Route to Songkhla From Pattani
๑. เรือ ป.๕๗-๐๐ รอบๆ อ่าวไทย บางครั้งก็ใช้ทางจากที่ใกล้ฝั่งในรูปเพื่อเป็นที่กำบังแดดของลูกเรือ และช่วยแต่ใน ๒. บรรทุกเกลือจากปัตตานีไปสงขลา



C5-T11



Equipment

None of the C5-T11 have radio, navigation, or power equipment. Fish are offloaded in bamboo or rattan baskets.

Safety equipment is rarely carried. No bilge pumps are carried. The single metal anchor is attached to a cable 30 to 40 m in length. Most of the day fishers have no lights. The cargo boats operating at Ranong carry a single lantern.

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๕-๗๑๑ นี้ไม่มีวิทยุ อุปกรณ์การเดินเรือหรือเครื่องทุ่นแรงเตช และขนถ่ายปลาขึ้นจากเรือโดยบรรจุลงในหว้าที่สานด้วยไม้ไผ่หรือหวาย

เครื่องช่วยชีวิตก็ไม่มีใครมีประจำเรือ และเครื่องสูบน้ำที่เรือก็ไม่ใช้เลย มีสมอลโตะตัวเดียว สายสมอล ยาว ๓๐ ถึง ๔๐ ม. เรือที่ทำการประมงในเวลากลางวันส่วนมากไม่มีโคมไฟ ส่วนเรือสินค้าที่จังหวัดระนองมีโคมรั้วประจำเรือหนึ่งดวง

Rudder Is Retracted on This Andaman Sea Version of C5-T11.
Man at Oar Sweep Brings Vessel Inshore

เรือ ป๕-๗๑๑ ทางทะเลอันดามันแบบนี้ ขกทางเต็ชขึ้น และคนประจำเรือแจวเรือเข้าหาฝั่ง

Crew

Crews number 1 to 4 except for the pearl-diving crews of 6 and the crab gathering crews of 14. Craft near both the northern and southern borders are operated by Thai Moslems who are sometimes without the minimal Thai education.

Military Potential

The military potential of the CS-T11 appears to be very slight. Those operating in the area of Ranong are the largest boats of this type. Their irregular schedules, frequent border crossings, and equipment for staying out for long periods of time make their operational patterns difficult to follow.

This Andaman Sea CS-T11 Has Sails Made of Pandanus Leaf

เรือ ป๕-๗๐๐ ทางทะเลอันดามันลำนี้ ใบเรือทำด้วยใบเตย

คนประจำเรือ

คนประจำเรือตามปกติจะมีจำนวน ๑ ถึง ๔ คน นอกจากนี้ยังมีกลุ่มคนประจำเรือ ๖ คน และเรือที่จับปูตามมีคนประจำเรือ ๑๔ คน เรือที่อยู่ในบริเวณใกล้ๆ ชายแดนทางเหนือ (ทิศต่อกับพม่า) และทางใต้ (ทิศต่อกับมาเลเซีย) คนประจำเรือจะเป็นชาวไทยอาศัยตาม บางคนที่ไม่ได้เรียนหนังสือรับประสบการณ์จากชาวไทย

ศึกษาในทางทหาร

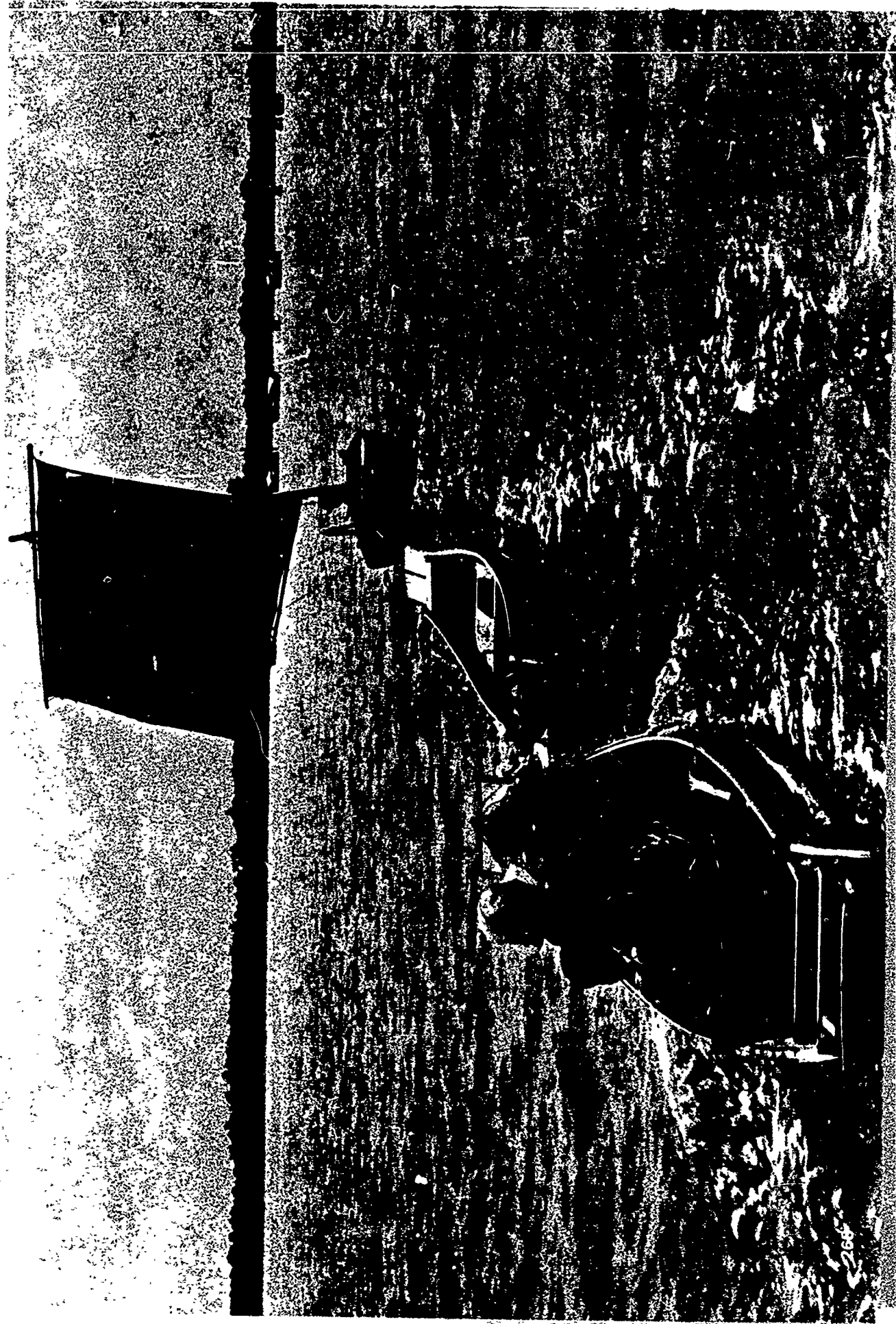
เรือ ป๕-๗๐๐ มีศึกษาในทางทหารน้อยมาก เนื่องจากเรือที่ปฏิบัติงานอยู่ในช่วงจังหวัดระนอง เป็นเรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในบรรดาเรือชนิดเดียวกันนี้ ออกทำงานโดยไม่มีกำหนดเวลาเป็นประจำแน่นอน นักแล่นข้ามแดนไปมาเสมอๆ และเมื่อถึงจุดประสงค์ก็สามารถอยู่ในทะเลได้เป็นเวลานาน จึงเป็นการยากที่จะติดตามเรือเหล่านี้ออกไปเพื่อให้ทราบว่ามีปฏิบัติการอะไรกันบ้าง



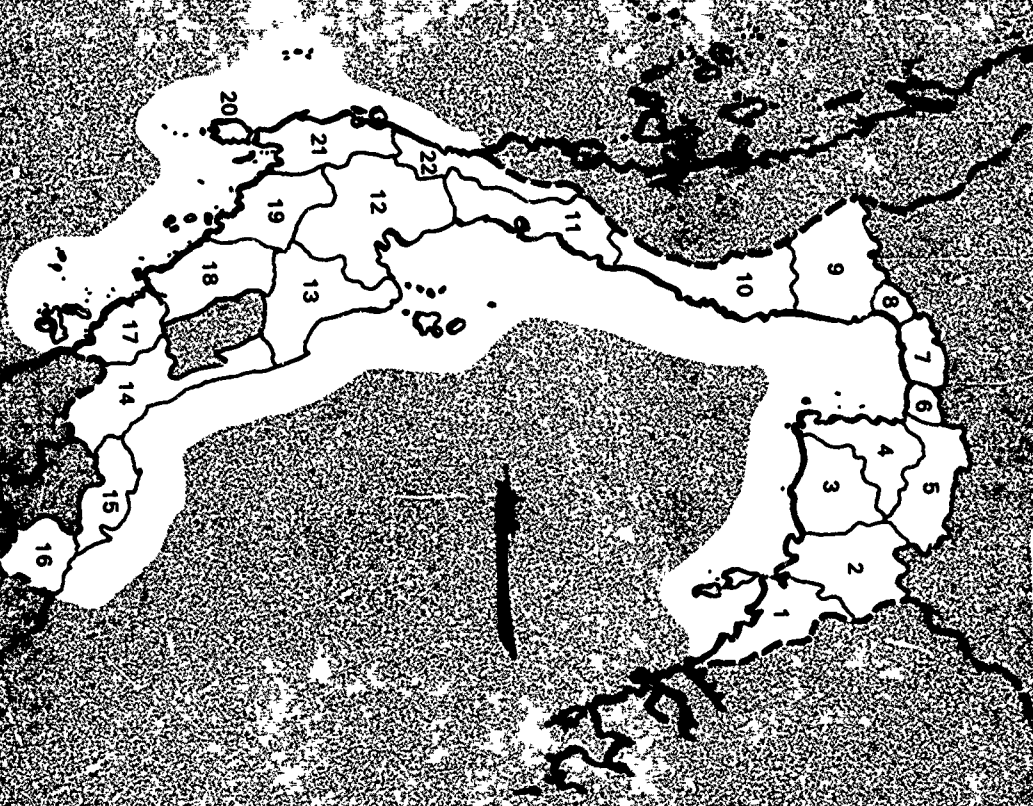
C5-T11

เรือ ป.๕-๗๑๑ ตามชายฝั่งในอ่าวไทย ลากจูงเรือ ป.๕-๗๑๔ จำนวน ๒ ลำ
ไปยังตำบลกัมปงตา

Gulf Coast C5-T11 Tows 2 C5-T14 Craft to Fishing Grounds

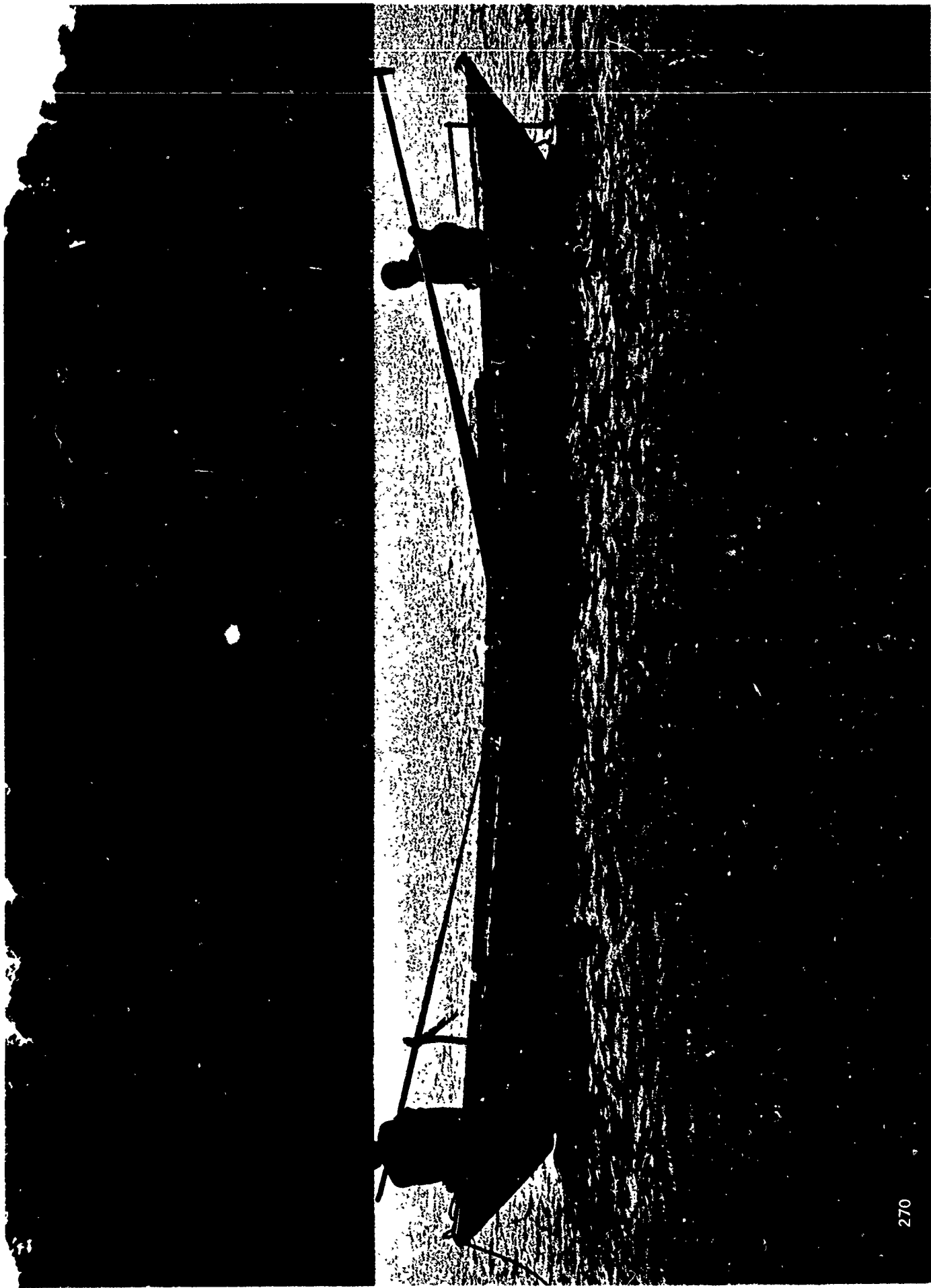


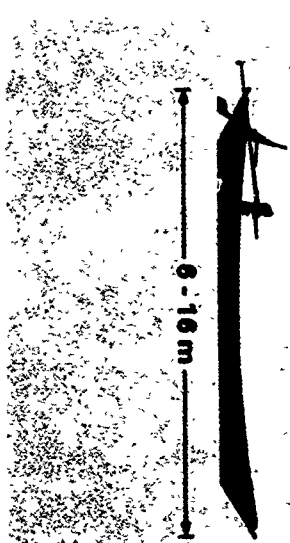
OBSERVED AREA OF OPERATION
ข้ามนกขัติยราชมณฑล



- | | |
|----------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Trat
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chantia Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satul
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phraachuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

C5-T14





C5-T14		TYPE		FISHING/CARGO	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
6 - 16 m	up to 2.5 m	0.5 - 10	0.3 - 6.9	1 gasoline or diesel engine	
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY		
up to 1.1 m	Gulf and Andaman Sea	11 %	59 %		
RECOGNITION FEATURES		TYPE OF CATCH / CARGO			
Double-ended. Wide, straight, wedge-shaped stem and stern		Varied			

General Information

C5-T14 coastal vessels are found throughout the Gulf and along the entire Andaman Sea coast of Thailand. In the Gulf the largest concentration is in the upper Gulf, especially around Samut Songkram. The most popular use of these boats in the Gulf is fishing for sea shrimp with a scoop net. Other fishing methods followed by C5-T14 in the Gulf include trawling and the use of gill nets, purse seines, winged set bags, basket traps, and stake traps. They also gather worm shells and cockles, haul cargo, and tow other boats.

On the Andaman Sea coast prawn gill nets are the most popular. Other kinds of fishing gear found on C5-T14 there include purse seines, long lines, and hand lines. Some of these craft serve as passenger boats and ferryboats around Kantang and Yongsata.

ป๕-๗๑๔		ใช้งาน		ประมง/สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินน้ำต	กินน้ำท	การขับเคลื่อน	น้ำหนักเรือต่อตัน
๖-๑๖ ม.	ไม่เกิน ๒.๕ ม.	๐.๕-๑๐	๐.๓-๖.๕	น้ำมันดีเซล	๐ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติการ	พบเรือประเภทนี้		พบเรือชนิดนี้	
ไม่เกิน ๑.๑ ม.	อ่าวไทยและทะเลอันดามัน	๑๑ %		๕๕ %	
ลักษณะลำเรือ	ลักษณะลำเรือ		รวมหัวท้ายท้ายมีลักษณะ		ชนิดลำเรือที่จับได้/สินค้า
เป็นรูปเคียว ตรง และอ่าว					นมแช่แข็ง

ข่าวสารทั่วไป

จะพบเห็นเรือชายฝั่ง ป๕-๗๑๔ นี้ตลอดทั่วอ่าวไทย และตามชายฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งเป็นของประเทศไทยโดยตลอด สำหรับในอ่าวไทยจะอยู่รวมกันเป็นจำนวนมากบริเวณ ก้นอ่าว โดยเฉพาะบริเวณจังหวัดสมุทรสงคราม การใช้งานอย่างแพร่หลายสำหรับ เรือเหล่านี้เอาไว้ใช้เพื่อการจับกุ้งทะเลด้วยเครื่องมือ ที่ใช้กับเรือ ป๕-๗๑๔ ในอ่าวไทยก็ได้แก่การใช้เรือลาก อวนตีตา อวนล้อมจับ เครื่องมือประเภท รั้วสนาม ลอบ และโป๊ะ นอกจากนี้ก็มีภารกิจเก็บหอยหลอด หอยแครง ตลอดจนใช้ ลำเล็กขุดดินและลากขุมแร่ด้วย

ตามฝั่งทะเลอันดามันก็มีเรือชนิดนี้มากที่สุดในการจับกุ้งด้วยอวนตีตา เครื่องมือ อย่างอื่นที่ใช้กับเรือ ป๕-๗๑๔ ในบริเวณนี้ได้แก่ อวนล้อมจับ เบ็ดราว และ เบ็ดตก

C5-T14

C5-T14 With Crew of 14 to Gather Worm Shells and Cockles

เรือ ป ๕ - ๕๑๔ มีคนประจำเรือ ๑๔ คน เพื่อจับหอยหลอดกับหอยแครง



About half the C5-T14 operating in the Gulf are registered, but very few of those working in the Andaman Sea carry registration papers.

Propulsion

The majority of these boats are powered by a wide variety of manually started, 1-cylinder, gasoline or diesel engines of about 4 hp. Fuel reserve is seldom greater than 30 liters.

None of these boats carry spare parts, but tools are standard equipment.

Operational Information

With the exception of a few gill netters in the Andaman Sea, C5-T14 are day fishers. Most leave home port in the morning. The boats purse seining for anchovy and those working traps take about 6 hours for their round trip.

Most C5-T14 carry provisions for 1 day.

มีบางลำใช้เป็นเรือโดยสาร และเป็นเรือข้ามฟากอยู่แถวบริเวณอำเภอเกาะกันคังและตำบลหงส์สารี (อำเภอปะเหลียน จังหวัดตรัง)

เรือ ป ๕ - ๕๑๔ ที่ปฏิบัติงานอยู่ในอ่าวไทยประมาณครึ่งหนึ่งเป็นเรือที่จดทะเบียนแล้ว ส่วนทางทะเลอันดามันนั้นจะจดทะเบียนเรือกันน้อยมาก

การขับเคลื่อน

เรือเหล่านี้ส่วนมากใช้เครื่องยนต์หลายข้อด้วยกัน มีทั้งเครื่องยนต์น้ำมันดีเซลหรือเครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๑ สูบ ขนาดประมาณ ๔ แรงม้า และเริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ความจุน้ำมันเชื้อเพลิงมักไม่เกิน ๓๐ ลิตร

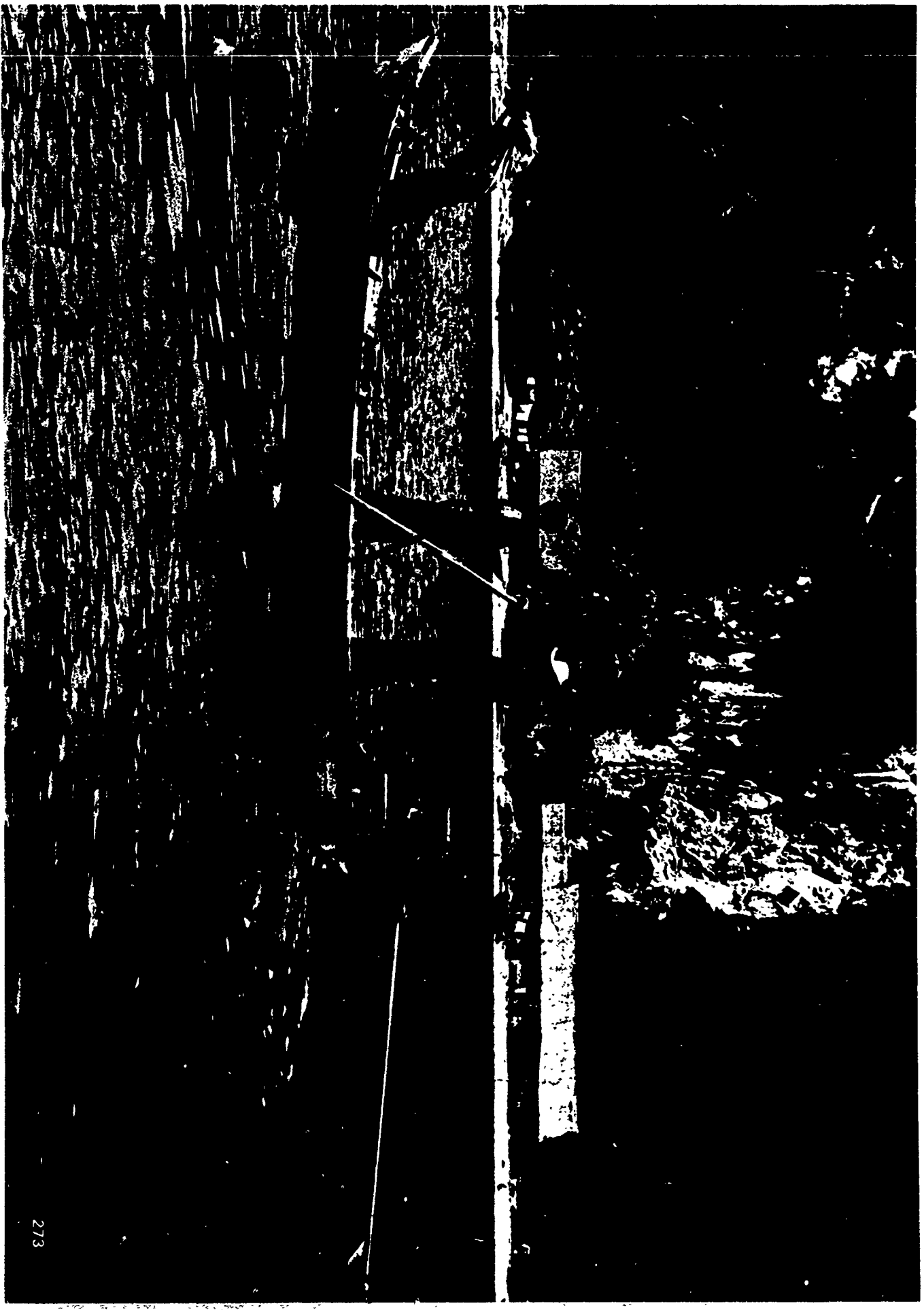
เรือเหล่านี้ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ แต่ส่วนมากจะมีเครื่องมือซ่อมทำไปด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป ๕ - ๕๑๔ เป็นเรือที่ทำการประมงในเวลากลางวัน ยกเว้นเรือที่ใช้วางติดตาในทะเลอันดามันซึ่งมีอยู่เพียงไม่กี่ลำเท่านั้น ส่วนมากจะออกจากการจอดพักในคอนกรีตเรือ ที่ใช้เวลานัดจับปลาได้คืนและเรือที่ใช้เครื่องมือประเภทตกกันจะใช้เวลาเที่ยวหนึ่งทั้งไปและกลับประมาณ ๖ ชั่วโมง

Purse Net Fisher off Chonglat in Andaman Sea

เรือทำเรืออวนล้อมจับ ปฏิบัติงานอยู่นอกฝั่งตำบลช่องลาด ในทะเลอันดามัน

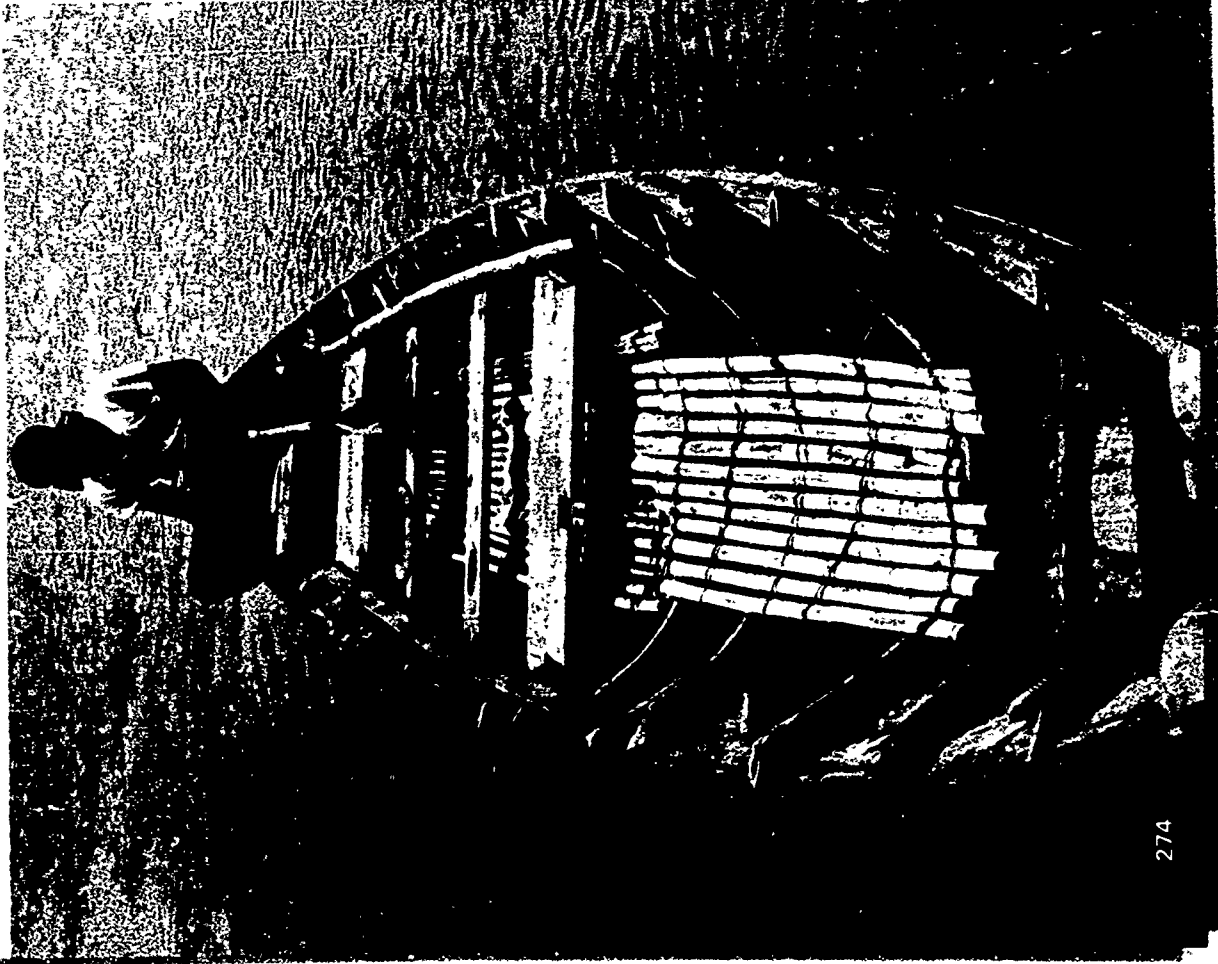


C5-T14

This C5-T14 Carries Cargo and Passengers in the Kantang Area.

Note Deck of Bamboo Strips

เรือ ป.๕-๗๑๔ ดำเนินบรรทุกสินค้าและผู้โดยสารอยู่ในเขตอำเภอกันตัง จะสังเกตเห็นฟากไม้ไผ่ที่ใช้ปูท้องเรือ



Most C5-T14 fish for sea shrimp and prawns, but they also bring in almost every type of fish found in Thai waters. Catches up to 200 kg are reported, but the average is about 30 kg. An exception is those boats which harvest mussels—their catch may run to 1,500 kg a day. Occasionally ice is used to preserve the catch.

Passenger boats in the Kantang area transport about 8 passengers and miscellaneous cargo between Kantang and the villages along the coast. Their schedules are irregular, and the round trips range from 1 to 5 hours. No provisions are carried.

C5-T14 towboats in the Gulf are used mainly for taking non-motorized boats out to work the traps. These C5-T14 craft are usually part of the fishing fleet and not just commercial towboats.

The maximum speed of a C5-T14 is 6 kt. Few are capable of operating in open water far from shore.

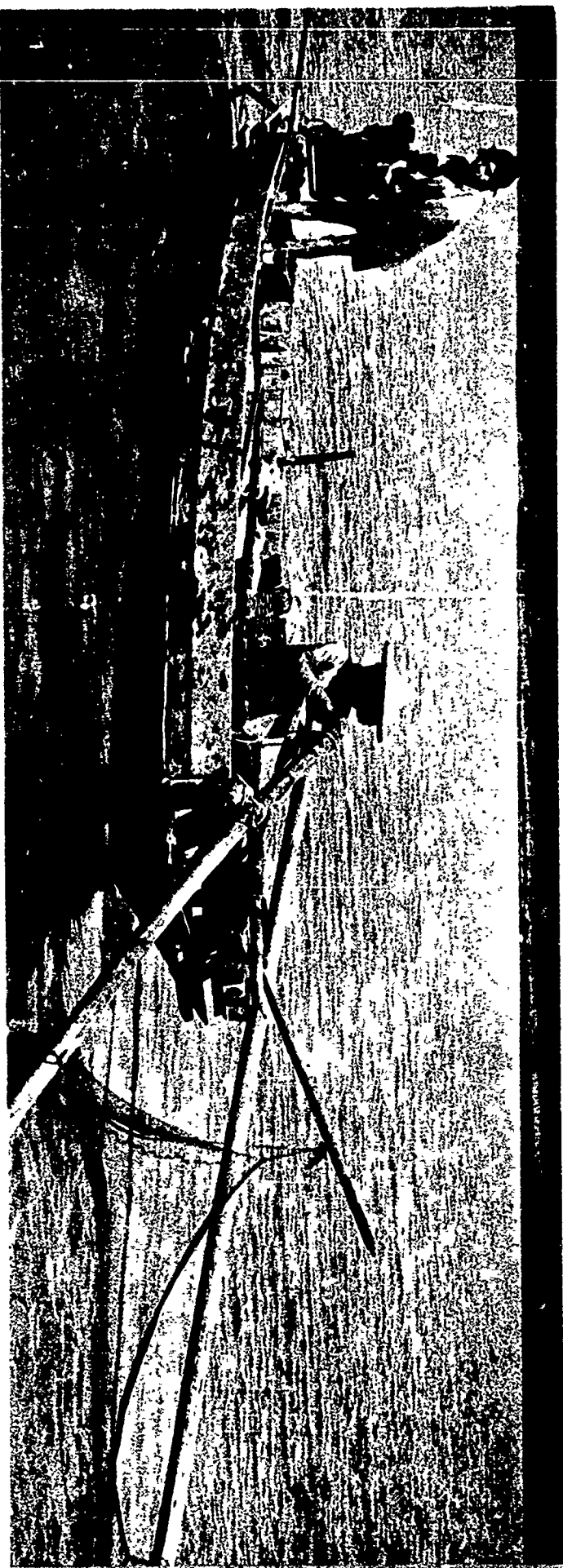
เรือ ป.๕-๗๑๔ ส่วนมากจะนำเสบียงอาหารไปด้วย ๑ วัน

เรือ ป.๕-๗๑๔ นี้ส่วนมากจะทำการจับกุ้งทะเลทั้งใหญ่และเล็ก แต่ก็คงจับปลาเกือบทุกชนิดที่หาได้ในน่านน้ำไทยด้วย ปรากฏตามรายงานว่าสัตว์ทะเลที่จับได้มีปริมาณไม่เกิน ๒๐๐ กก. แต่โดยเฉลี่ยจะได้ประมาณ ๓๐ กก. ทั้งนี้ยกเว้นเรือที่จับหอยแมลงภู่ซึ่งมักจับได้วันละ ๑,๕๐๐ กก. เป็นอย่างมาก มีการใช้น้ำแข็งแช่สัตว์ทะเลที่จับได้เป็นบางครั้ง

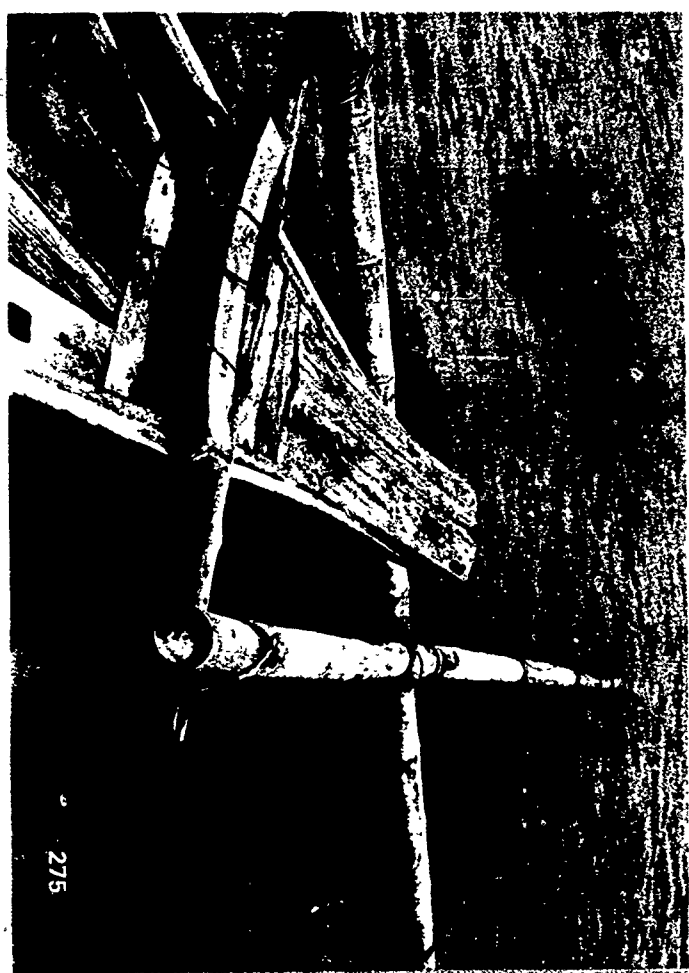
ในบริเวณอำเภอกันตังจะมีเรือโดยสารหลายลำ ซึ่งบรรทุกผู้โดยสารได้ประมาณ ๘ คน และลำเดียวถึงกันมาชนทิศระหว่างอำเภอกันตังกับหมู่บ้านตามชายฝั่ง เรือเหล่านี้มีกำหนดเวลาเข้าออกไม่แน่นอน ใช้เวลาตลอดเที่ยวทั้งไปและกลับตั้งแต่ ๑ ถึง ๕ ชั่วโมง ในเรือไม่มีเสบียงอาหารไปด้วย

เรือ ป.๕-๗๑๔ ที่ทำการลากจูงในอ่าวไทย ส่วนใหญ่จะใช้จูงเรือที่ไม่มีเครื่องยนต์ ออกไปทำการจับปลาด้วยเครื่องมือประเภทตกกัน โดยปกติแล้วบรรดาเรือลากจูง ป.๕-๗๑๔ เหล่านี้เป็นพวกเดียวกับเรือประมงที่ถูกลากจูงออกไปนั่นเอง มิใช่เป็นเรือที่รับจ้างลากจูงโดยเฉพาะ

เรือ ป.๕-๗๑๔ นี้ มีความเร็วสูงสุด ๖ นอต มียูเพียงไม่กี่ลำที่สามารถออกไปในทะเลเปิดได้ไกลๆ



1. Scoop Net Fisher Operating Near Shore in Vicinity of Klomg Dan in Upper Gulf
2. Scoop Net Assembly on C5 - T14
 ๑. เริ่มใช้อวนรุน ปฏิบัติงานอยู่ใกล้ฝั่งทะเลอ่าวไทย
 ๒. อวนรุนที่ติดตั้งบนเรือ ป & - ๗๑๔



C5-T14



Equipment

C5-T14 do not carry radio, navigation, or power equipment. The majority operating in the Gulf have hand pumps and carry 1 metal anchor attached to a cable up to 50 m long. Fewer than half of those operating in the Andaman Sea have pumps or anchors. The anchors carried are usually metal but are sometimes of wood or wood and stone.

Lights are found on over half the Gulf boats—usually a single lantern. In contrast few of those in the Andaman Sea carry a light. None has safety equipment.

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป.๕-๕๑๔ ไม่มีวิทยุ เครื่องอุปกรณ์การเดินเรือ หรือเครื่องอุปกรณ์กำลังใดๆ เลย เรือที่ปฏิบัติงานอยู่ในอ่าวไทยส่วนมากมีสูบลอยและใช้สมอโลหะตัวเดียว สายสมอ ยาวไม่เกิน ๕๐ ม. ส่วนทางด้านทะเลอันดามันแล้วมีเรือจำนวนมากยกกว่าครึ่งหนึ่งที่มีเครื่องสูบน้ำหรือสมอ สมอที่ใช้กันก็มีทั้งเป็นสมอโลหะ แต่ก็มีบางลำที่ใช้สมอไม้หรือสมอไม้ใช้หินถ่วง

เรือในอ่าวไทยที่ใช้โคมไฟจะมีจำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่ง ซึ่งมักเป็นโคมรัวหนึ่งดวง แต่ต่างกับเรือทางทะเลอันดามันซึ่งมีอยู่เพียงไม่กี่ลำที่ใช้โคมไฟหนึ่งดวง (ส่วนมากไม่มีโคมไฟ) ส่วนเครื่องช่วยชีวิตนั้นไม่มีเลย

1. 10-Horsepower, 2-Cylinder Petter Diesel Engine Powers a 10-Meter Trawl Netter
2. C5-T14 With Shrimp Nets Stowed Amidships
๑. เครื่องยนต์เซลลือห์ทือ เป็ตเตอร์ ๒ สูบ ขนาด ๑๐ แรงม้า ที่ใช้กับเรืออวนลากยาว ๑๐ ม.
๒. เรือ ป.๕-๕๑๔ มีอวนจับกุ้งอยู่กลางลำ

Crew

Crew members generally number 1 to 5. Those gathering worm shells at low tide may have as many as 14. A few crews operating near the Malaysian border are Thai Moslem.

Military Potential

The military potential of the CS-T14 is slight. They are small boats and are not well equipped or seaworthy. They are usually not seen out at night.

Crew Sorting Catch on CS-T14 Trawler. Note Pole Aftwartship Used As Spread Boom for Trawl Nets

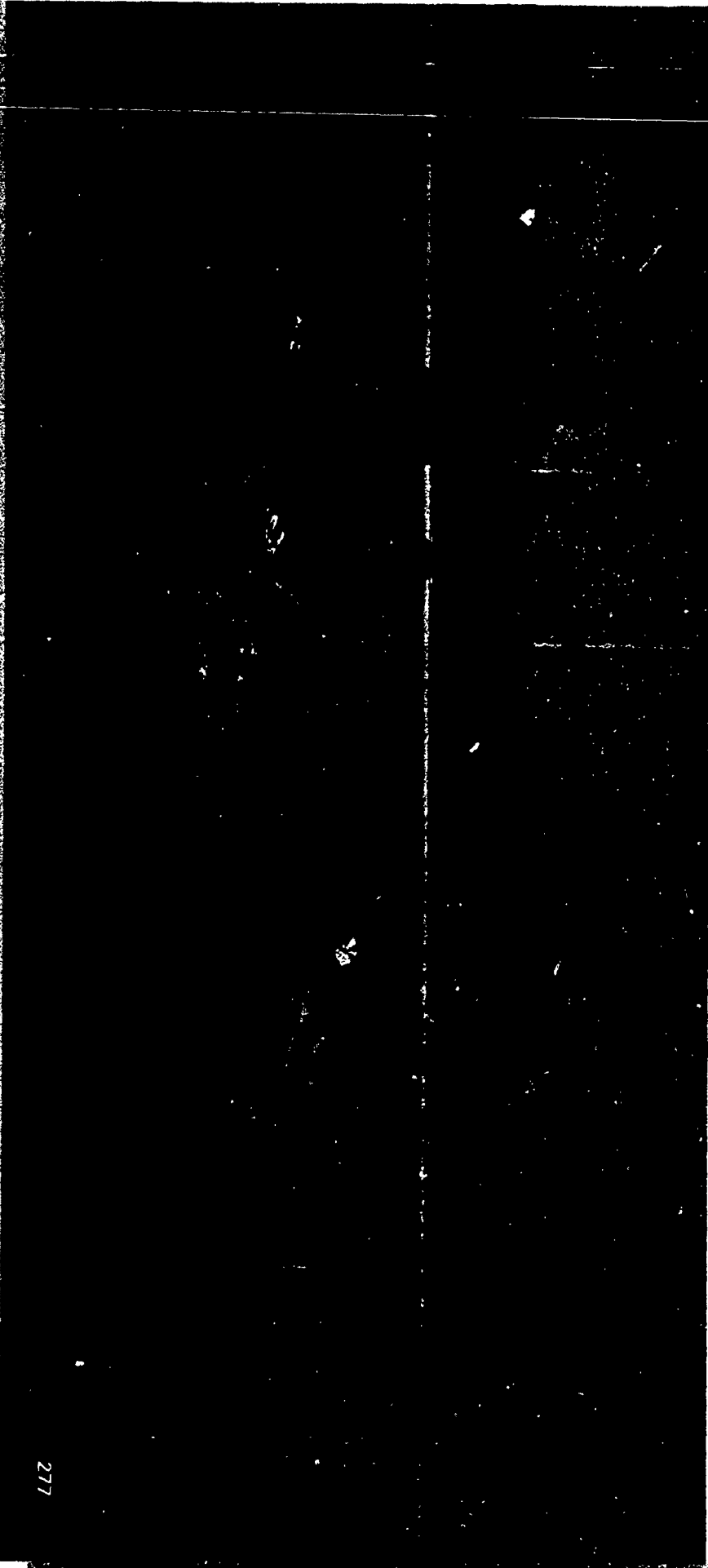
กบประจําเรือ

จำนวนกบประจําเรือโดยทั่วไปมี ๑ ถึง ๕ คน เรือออกไปเก็บหอยหลอดในเวลาน้ำลงนั้น อาจมีกบประจําเรือถึง ๑๔ คน ส่วนเรือที่อยู่ใกล้ชายแดนสหพันธ์มาเลเซีย จะมักเรือเพียงสองสามคนและเป็นชาวไทยอิสลาม

ศักยภาพทางการทหาร

ศักยภาพทางการทหารของเรือ ป.๕-๗๑๔ นั้นน้อย เนื่องจากเป็นเรือขนาดเล็ก ไม่มีเครื่องอุปกรณ์ดีพอ และความสามารถในการออกทะเลก็น้อย จึงมักไม่ใคร่ได้พบเห็นเรือเหล่านี้นอกทะเลในเวลากลางคืนเลย

กบประจําเรือรวมถก ป.๕-๗๑๔ กำลังคัดเลือกสัตว์ทะเลที่จับได้ จะส่งกบเห็นในภาพถ่ายจากเรือที่ใช้เป็นคานถ่างสำหรับเรือรวมถก



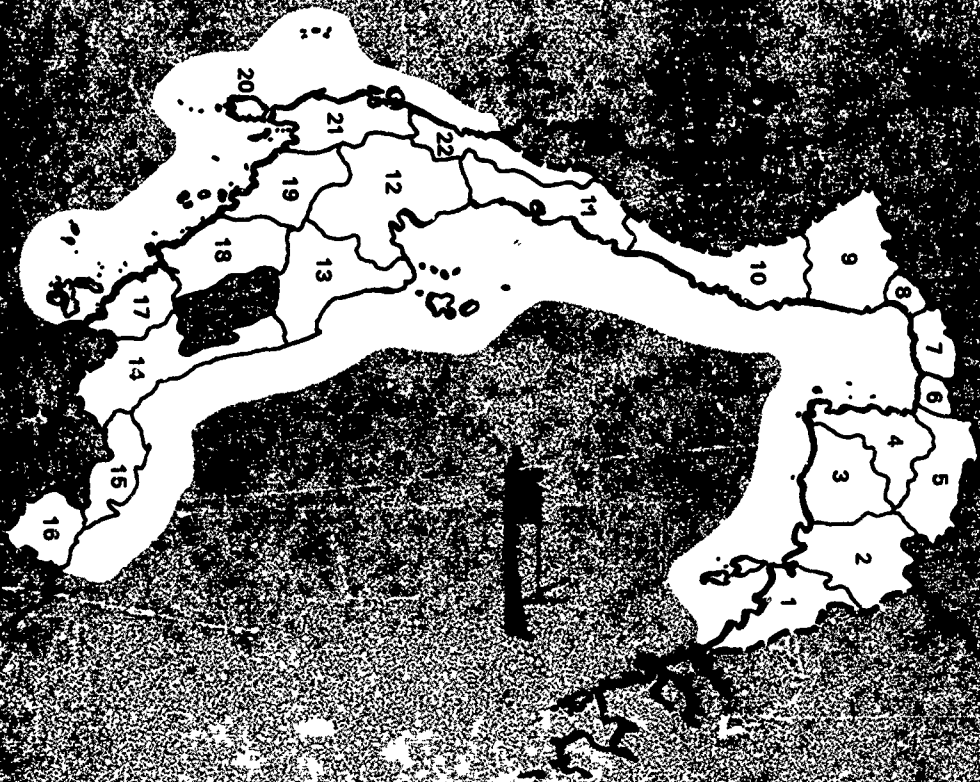
C5-T14

C5-T14 With Unbaited Long Lines Stowed and Canvas Crew Shelter Stretched

เรือ ป.๕ - ช.๑๔ มีเบ็ดรวางชนิดไม่มีเหยื่อแขวนอยู่ และกางเต๊นท์เข้าไปให้คนประจำเรือพักอาศัย

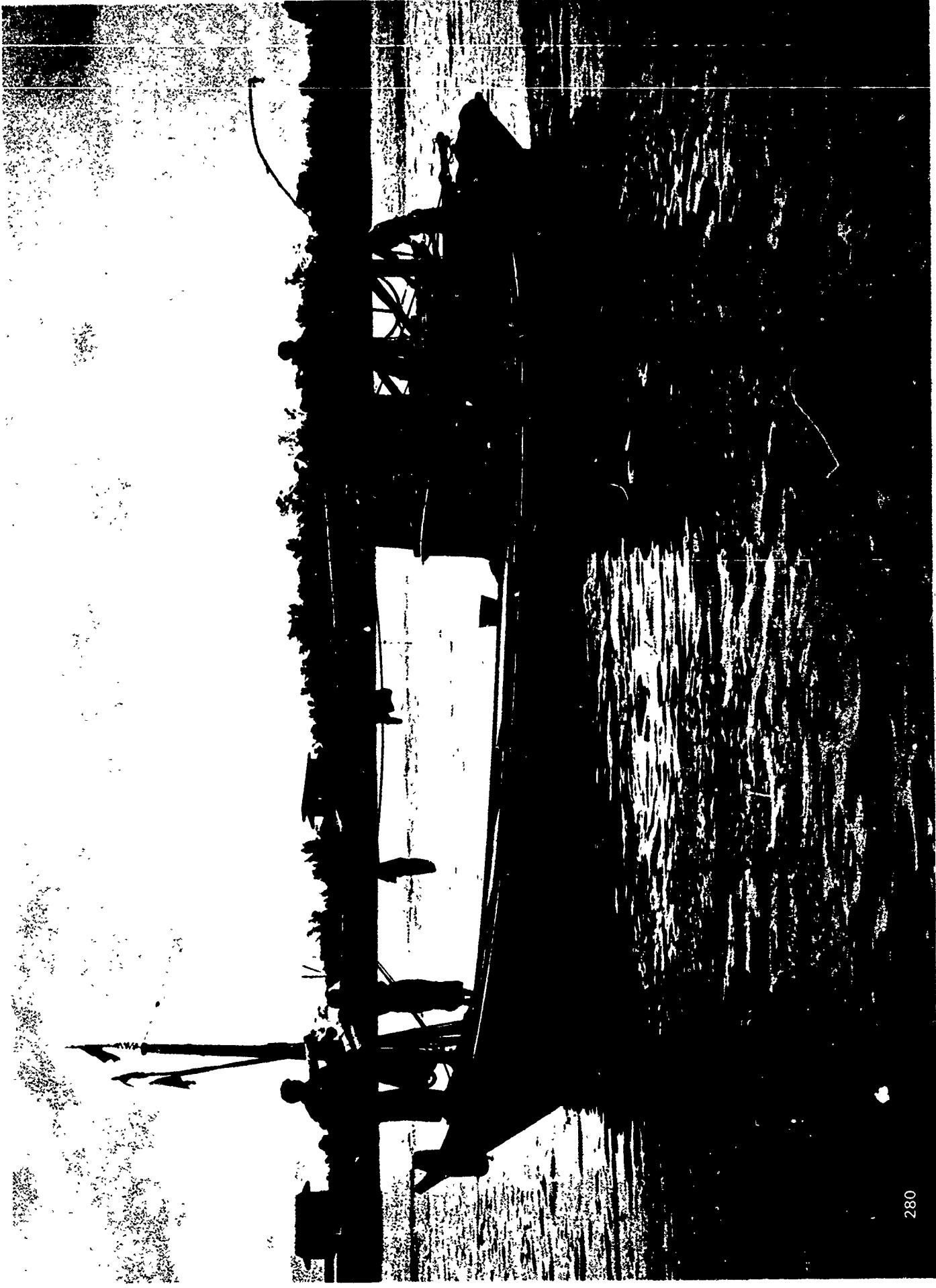


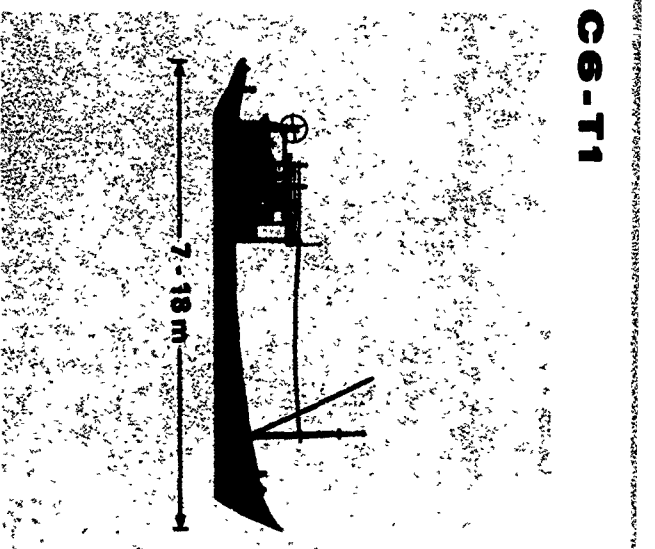
OBSERVED AREA OF OPERATION
อำเภอปฏิบัติการทั้งหมด



- | | |
|----------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Trat
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chante Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satun
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phraechuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

C6-T1





C6-T1

C6-T1		TYPE			FISHING/CARGO				
LOA	7 - 18 m	BEAM	1.5-4.5 m	GROSS TONS	6 - 45	NET TONS	3 - 23	PROPULSION	1 diesel engine
DRAFT	0.5 - 2 m	OPERATING AREA	Gulf and Andaman Sea		CLASS FREQUENCY	9%	TYPE FREQUENCY	24%	
RECOGNITION FEATURES	High bow. Sweeping sheer to straight high-rise stem. High cabin aft			TYPE OF CATCH / CARGO	Varied				

General Information

C6 - T1 are fishing or cargo vessels which operate 3 to 5 miles offshore throughout the Gulf and along the Andaman Sea coast. Many have been converted from C8-T11 and C8-T12 sailing boats by motorization, minor hull modifications, and the addition of a cabin. The forward part of the cabin serves as a wheelhouse. It may also house the engine, serve as a crew compartment, and be used for stowage of gear.

C6 - T1 vessels nearly always carry registration papers.

Propulsion

Many makes of diesel engines are found on C6 - T1 vessels. They range from 1 to 6 cylinders and up to 150 hp.

ป ๖-๑๑

ใช้งาน

ประมง/สินค้า

ความยาวตลอดลำ	๗-๑๘ ม.	ความกว้างทุก	๑.๕-๔.๕ ม.	กินมรต	๖-๔๕	กินนท	๓-๒๓	การขับเคลื่อน	ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	๐.๕-๒ ม.	ย่านปฏิบัติงาน	อ่าวไทยและทะเลอันดามัน	พบเรือประเภทนี้	๕%	พบเรือชนิดนี้	๒๔	ชนิดลำที่ระแวกจับได้/สินค้า	นานาชนิด
ลักษณะการทำ	หัวเรือสูงและระเอนขึ้นไปบรรจบกับหัวห้องบนสูงชันมา และตรง ถัดท้ายสูง								

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๖-๑๑ ที่ใช้เป็นเรือประมงหรือเรือสินค้า จะออกปฏิบัติงานนอกเขตบริเวณทางจากฝั่งออกไป ๓ ถึง ๕ ไมล์ตลอดทั่วอ่าวไทย และคาบสมุทรมังคลาเทศนั้น มีเรือประเภทชนิดนี้อยู่เป็นจำนวนมากที่ติดตั้งแปลงมาจากเรือ ป๘-๑๑ และ ป๘-๑๒ ซึ่งใช้ใบ โดยติดตั้งเครื่องยนต์เข้าไป คัดแปลงตัวเรือเล็กน้อยและต่อเติมถังเพิ่มขนออกตอนหน้าท้ายเป็นห้องต่อท้าย มีห้องเครื่องและห้องพักอาศัยของถนประจําเรือ และใช้เป็นที่พักเก็บเครื่องมือประมง

เรือ ป๖-๑๑ มีใบทะเบียนเรือติดไปด้วยเกือบทุกลำ

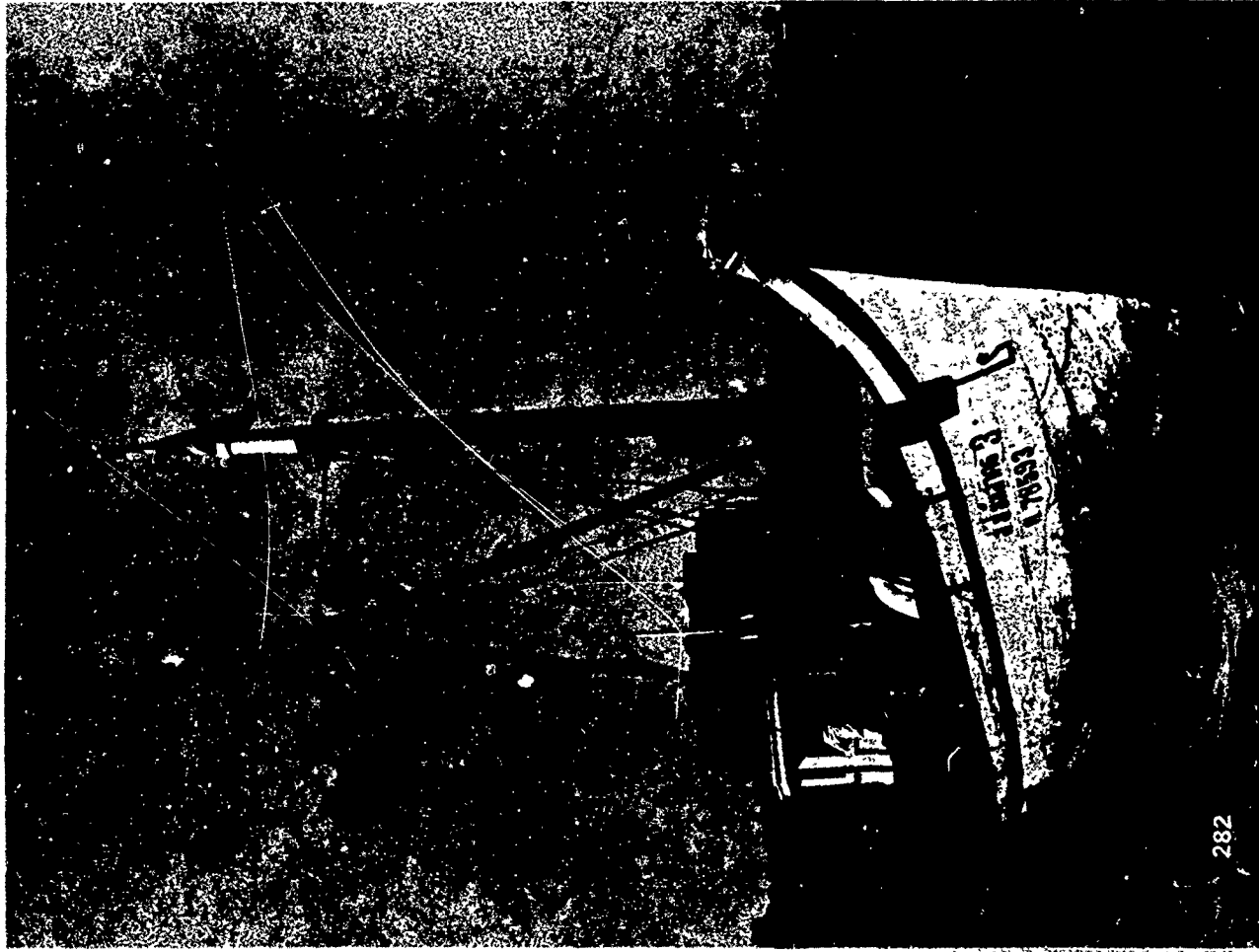
การขับเคลื่อน

เรือ ป๖-๑๑ นี้ใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิดต่าง ๆ กัน ชนิดตั้งแต่ ๑ ถึง ๖ สูบ มีขนาด

C6-T1

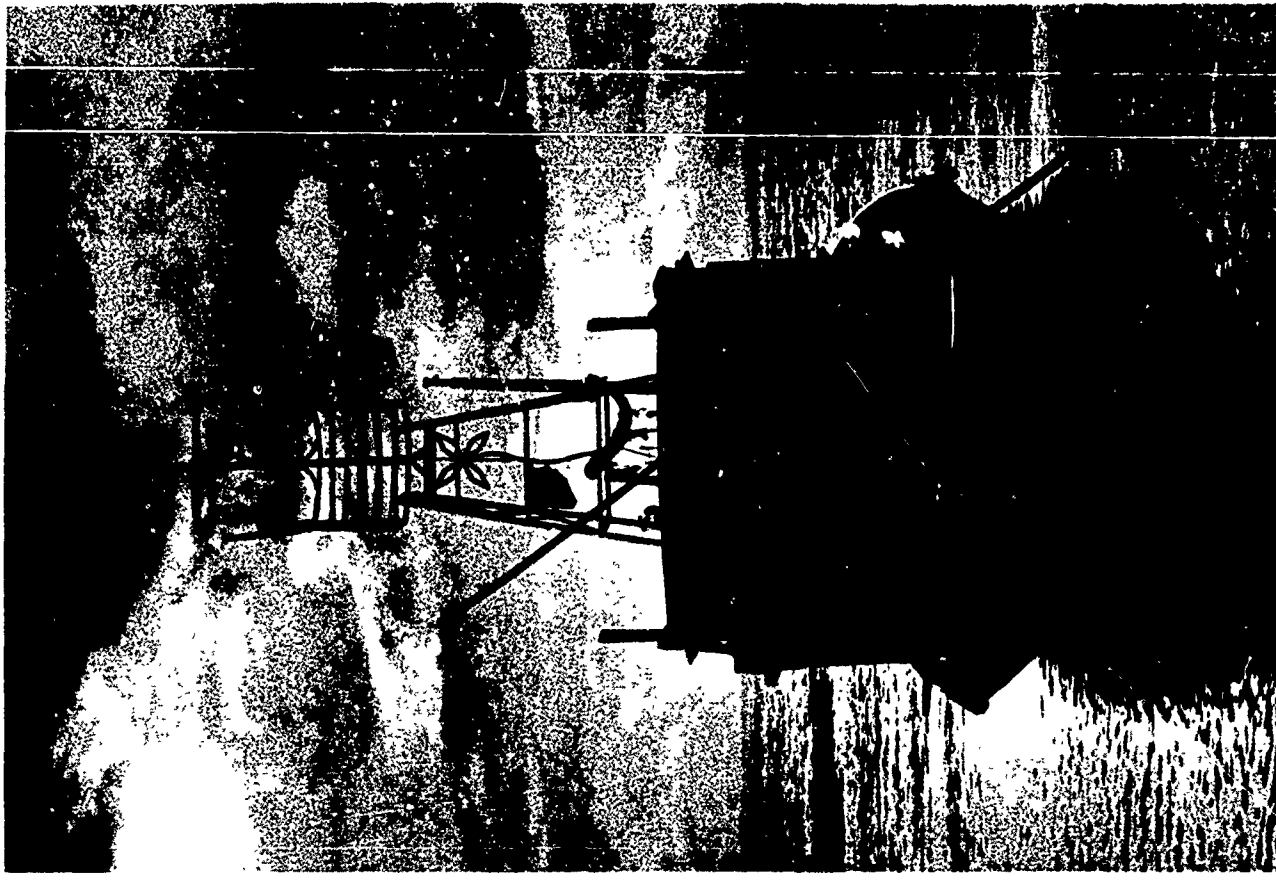
Trawl-Net Fisher With Boxes Atop Cabin for Offloading Catch

เรือประมงอวนลากมีลังวางอยู่บนหลังคาเพื่อใช้ขนถ่ายสัตว์ทะเลที่จับได้



Purse-Seine Fisher With Observer's Chair

เรือที่ใช้อวนล้อมจับมีเก้าอี้สำหรับสังเกตปลา



Engines are usually started electrically or manually. Occasionally an air-pressure starter is carried. Fuel reserve is generally about 200 liters but may be as high as 1,200 liters.

Spare parts are usually limited to pistons and packing.

Operational Information

The majority of C6-T1 are trawlers. The rest carry cargo, patrol nets, or use other fishing techniques such as gill netting, purse seining, or lines or dip nets.

A general-purpose fishing boat, the C6-T1 works at all times of day in all seasons. More than half fish at night. The majority of the fishing trips last from 1 to 6 days, but some vessels are away from home port for two months—fishing their way along the coast, selling their catch, and taking on supplies at various villages.

C6-T1 Otterboard Trawler With Booms Spread Working in Upper Gulf

เรือ ปช - ๗๑ ที่เรืออวนลากแบบแผ่นตะเข้ กำลังปฏิบัติงานอยู่บริเวณกันน้ำไทย โดยกางตาข่ายออกทางสองกราบ

โมดูล ๑๕๐ แรรมมา

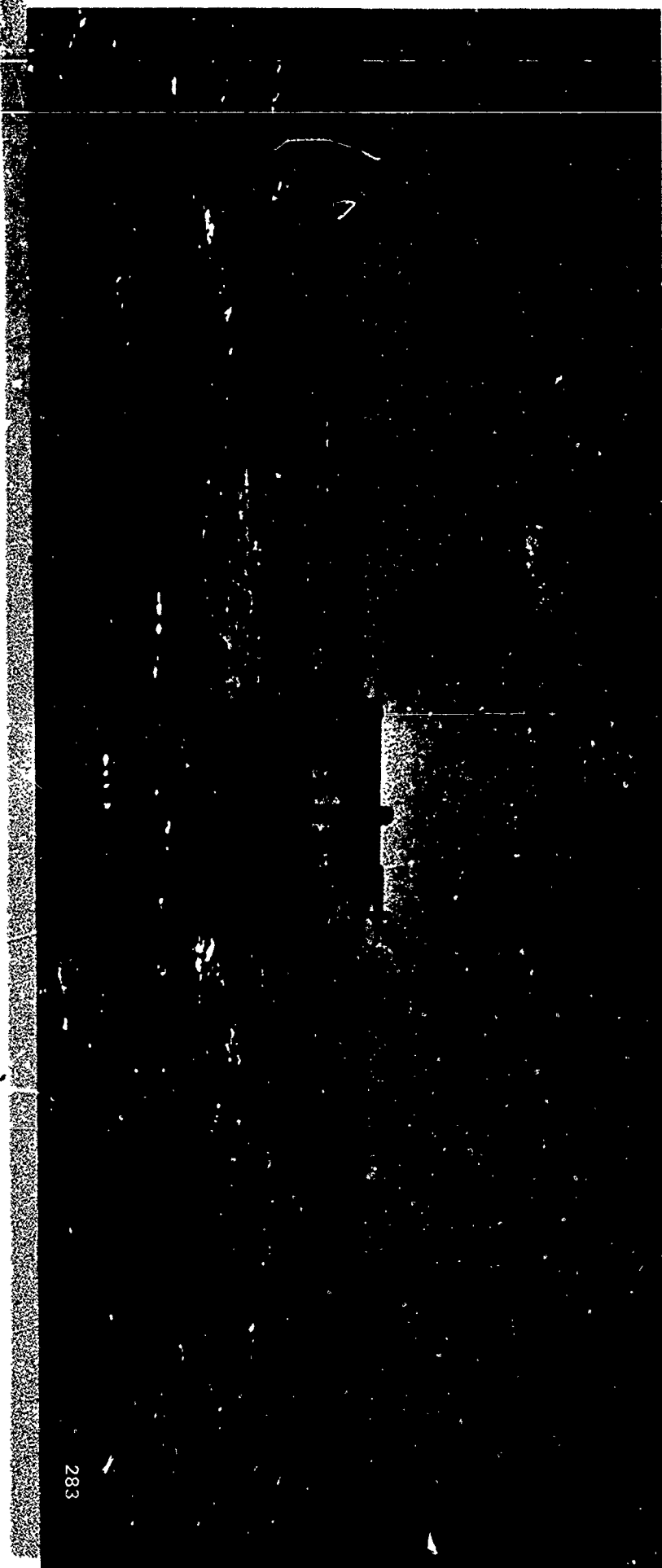
ตามปกติเริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้าหรือด้วยมือ มีบางลำใช้ลมที่อัดไว้ โดยทั่วไปมีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงประมาณ ๒๐๐ ลิตร แต่มีเรือบางลำที่จุถึง ๑,๒๐๐ ลิตรก็มี

ชิ้นส่วนอะไหล่ก็มีที่มาจากต่างประเทศและปะเทศอื่น

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ปช - ๗๑ ใช้เป็นเรืออวนลากตั้งแต่เช้าเป็นส่วนใหญ่ ส่วนนอกนั้นใช้เป็นที่เดินคันที่หรือเรือตรวจการผสมระหว่างอวนลอย หรือใช้ทำการประมงด้วยเครื่องมืออย่างอื่น เช่น อวนคิกคา อวนล้อมจับ เบ็ด หรือสวิง

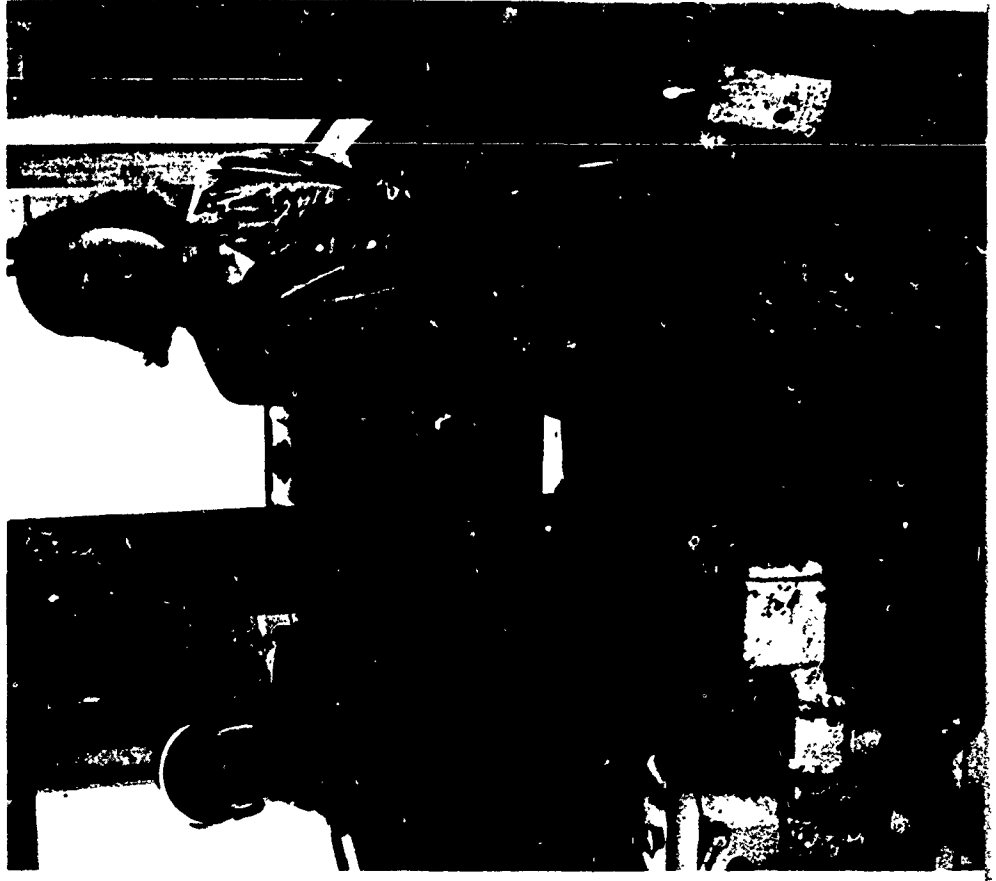
เรือประเภทชนิดนี้ทำให้ทำการประมงอยู่โดยทั่วๆ ไปจะออกปฏิบัติงานทุกเวลาและทุกฤดูกาล จำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่งออกจับปลาในเวลากลางคืน ส่วนใหญ่แล้วการออกปฏิบัติงานคราวหนึ่งๆ อาจใช้เวลาคั้งแต่ ๑ ถึง ๖ วัน แต่ก็มีการล่าที่ออกไปนานถึงสองเดือน โดยจับปลาตามชายฝั่งทะเลเรื่อย ๆ ไป ส่วนปลาที่จับได้ก็ขายไป และหาซื้อสิ่งอุปกรณ์และเสบียงอาหารจากหมู่บ้านชายทะเลนั้นเอง



C6-T1

1. A Common Type of Ice Crusher Being Used to Load Ice on C6 - T1
2. Offloading Catch in Baskets
3. 12-Hp, 1-Cylinder Diesel Mounted Near Wheel of a 7-M C6 - T1 Fisher

๑. เครื่องบดน้ำแข็งแบบที่ใช้กันทั่วไป กำลังใช้คนนำแข็งที่บรรทุกมาในเรือ
ป ๖ - ๗๑
๒. การขนถ่ายสัตว์ทะเลที่จับได้ ขึ้นจากเรือโดยบรรจุลงแล้ว
๓. เครื่องยนต์ดีเซล ชนิด ๑ สูบ ขนาด ๑๒ แรงม้า ติดตั้งไว้ใกล้ถังงา
ถือท้ายในเรือประมง ป ๖ - ๗๑ ที่ยาว ๗ ม.



The daily catch, generally preserved in ice, may run to 5,000 kg but is usually less than 500 kg.

Cargo C6-T1 carry mainly lumber and coconuts.

C6-T1 have a maximum speed of 7 kt.

Equipment:

Only about one-fourth of these vessels carry radio receivers, and none has a transmitter. About half the boats have compasses, but, except for an occasional chart, they carry no other navigation equipment.

Bilge pumps are about equally divided between manual and centrifugal types.

The only ground tackle is a single metal anchor on a nylon cable up to 200 m in length. Three running lights and a spotlight are standard equipment. Half the boats carry life jackets, and sometimes they also carry a small boat suitable for use as a lifeboat.

ส้วมเรือที่จับได้ก็มักเก็บเข้าแข็งไว้ ปริมาณที่จับได้แต่ละวันอาจได้ถึง ๕,๐๐๐ กก. แต่ความปกติมักได้น้อยกว่า ๕๐๐ กก.

สินค้าที่เรือ ๒๖-๕๐ บรรทุกไปจำนวนมาก ได้แก่ ไม้ และมะพร้าว

เรือ ๒๖-๕๐ มีความเร็วสูงสุด ๗ นอต

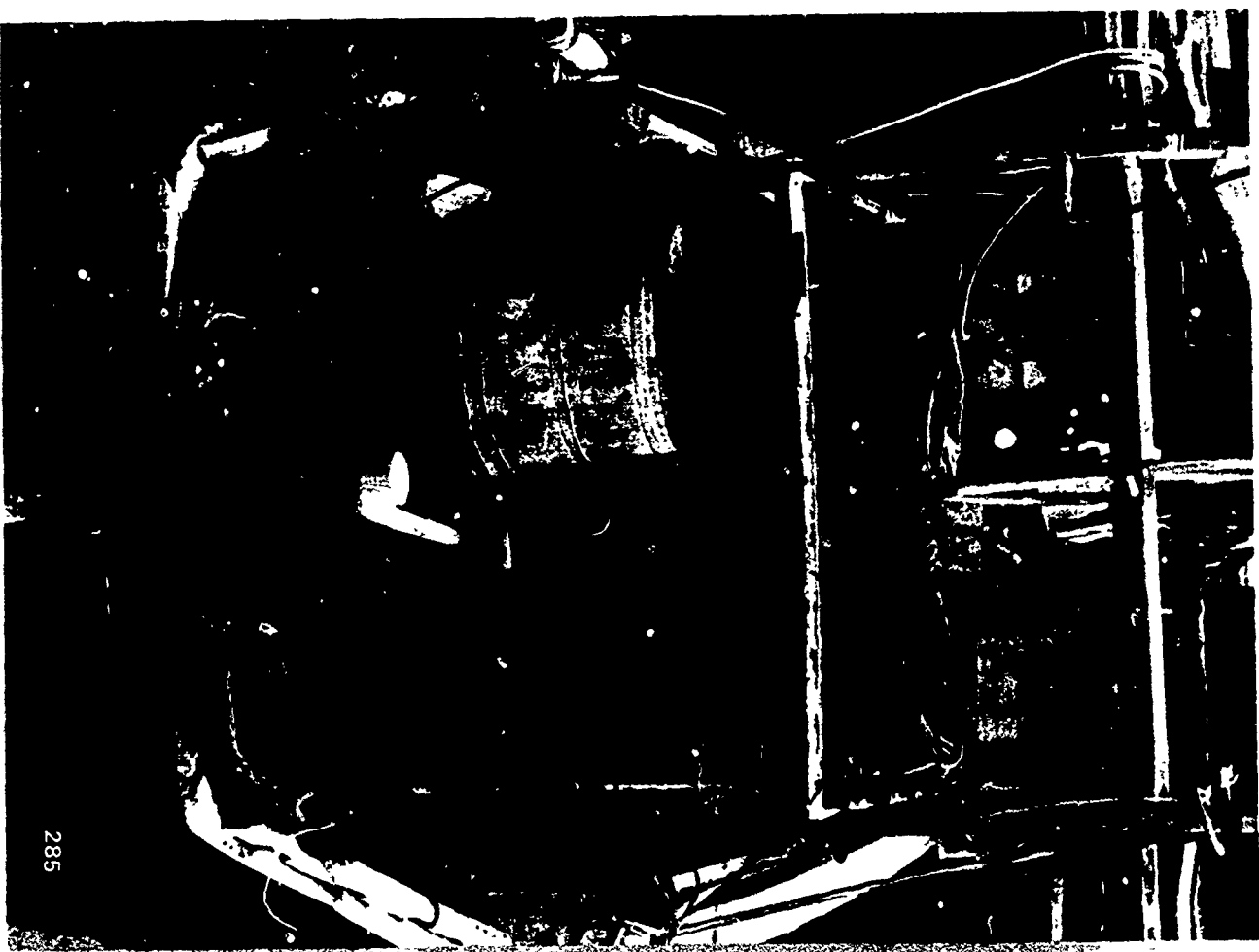
เครื่องอุปโภค

จำนวนประมาณหนึ่งในสี่ของเรือเหล่านี้มีเครื่องรับวิทยุติดไปด้วย ส่วนเครื่องส่งไม่พบ และประมาณครึ่งหนึ่งมีเข็มทิศและเข็มบางตัวทำงานดีแต่เข็มเรือ ส่วนเครื่องมือเค็มเรือชนิดอื่น ๆ ไม่มีเลย

เครื่องสูบน้ำที่ห้องเรือที่จับมักอยู่ในเรือประเภทชนิดนี้ มีทั้งชนิดสูบลูกและสูบหยดบ้าง เครื่องสูบน้ำที่ห้องสตอร์จชนิดนี้ปริมาณพอ ๆ กัน

สมอที่ใช้สมอโลหะตัวเดียว สายสมอใช้เชือกในลอนยาวไม่เกิน ๒๐๐ ม. มีไฟเรือเดิน ๓ ดวงและโคมฉายระยะไกลสัก ๑ ดวงปริมาณมาตรฐานทั่วไป และจำนวนเครื่องหนึ่งของเรือเหล่านี้ มีเสื้อชูชีพและบางทีก็มีเรือเล็กไปด้วยเพื่อใช้เป็นที่ซ่อนตัวชั่วคราว

Nets and Water Keg Aboard Cabin on C6-T1 Trawler
อานและถังน้ำวางอยู่หลังเตียงในเรือ ๒๖-๕๐ ที่เรือวนลาก



C6-T1

Crew

The crew ranges from 1 to 16 but most boats carry 5 or 6.

คนประจำเรือ

จำนวนคนประจำเรือมีจำนวนต่าง ๆ กันตั้งแต่ ๑ ถึง ๑๖ คน แต่ส่วนมากจะมี ๕ หรือ ๖ คน

Military Potential

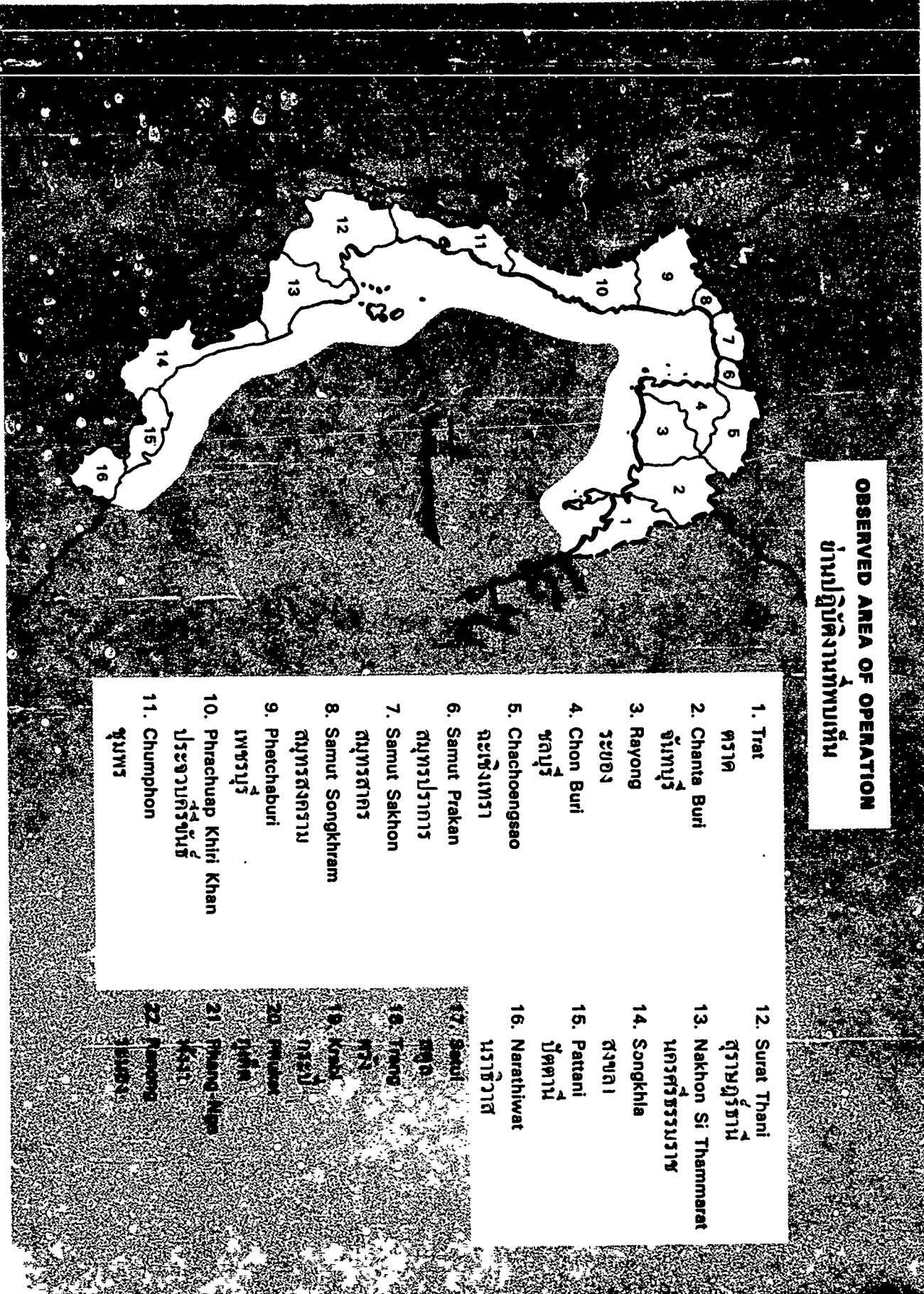
C6 - T1 is a versatile vessel which could be useful in transporting many kinds of equipment, supplies, and personnel.

ศักยภาพในทางการทหาร

เรือ ป๖-ซ๑ นี้เป็นเรือที่ใช้งานได้หลายอย่าง สามารถใช้ในการลำเลียงยุทโธปกรณ์ชนิดต่าง ๆ ตลอดจนสิ่งอุปกรณ์และคนได้เป็นอย่างดี

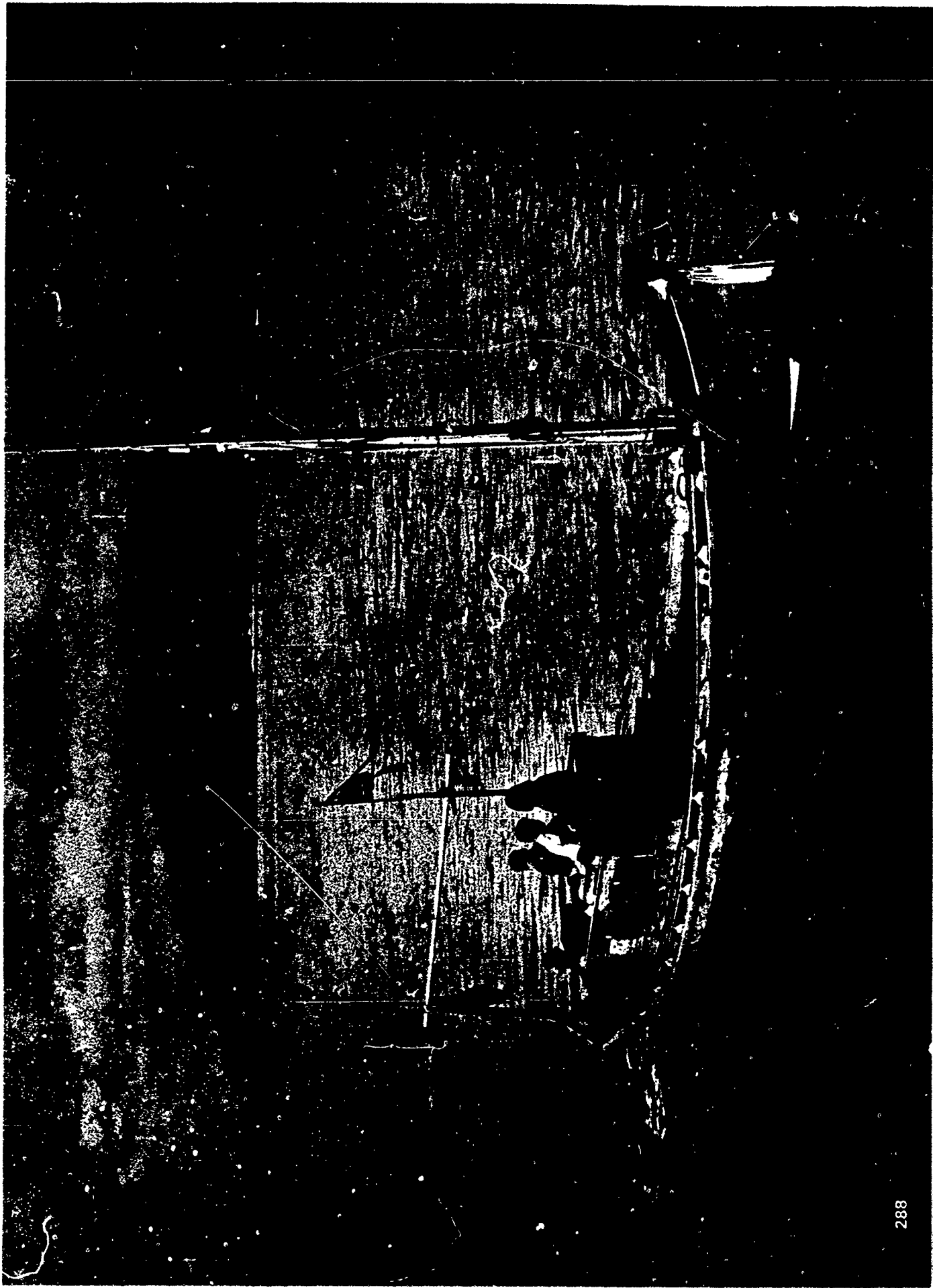


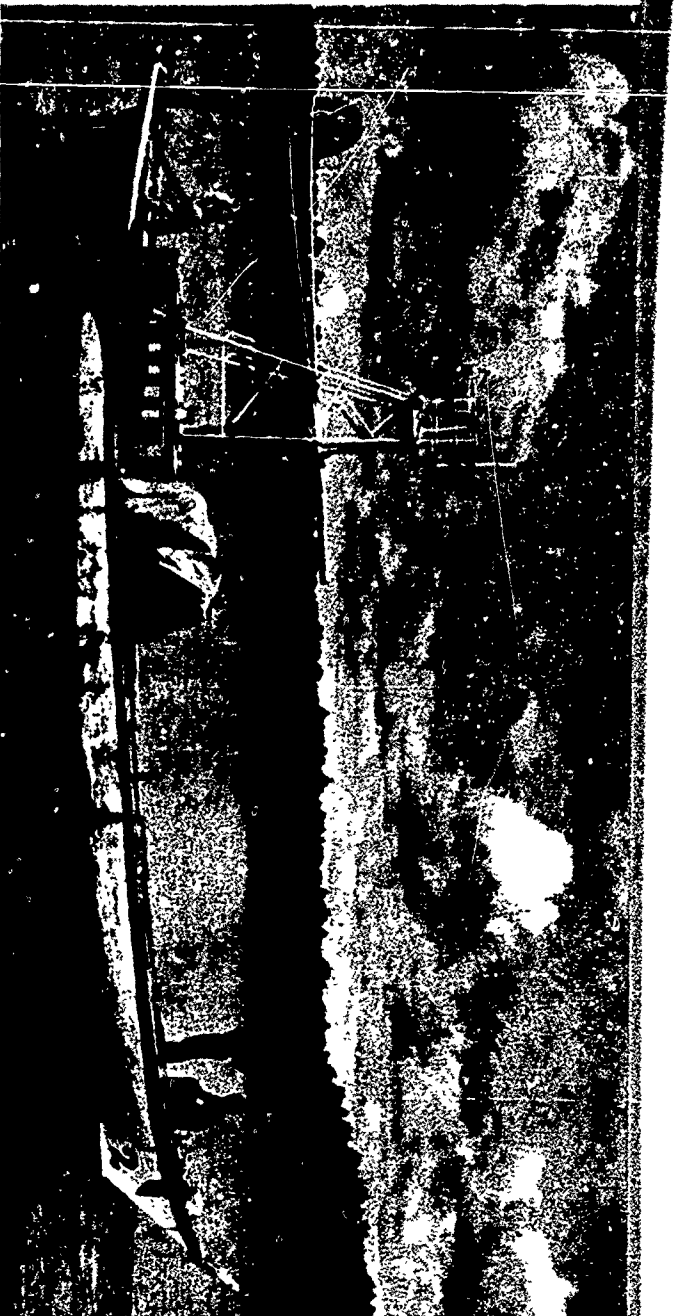
OBSERVED AREA OF OPERATION
พื้นที่ปฏิบัติการที่พบเห็น



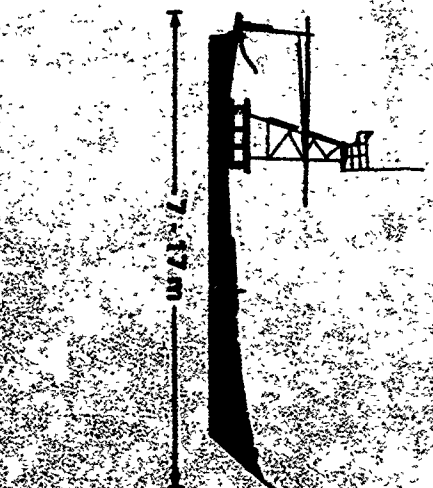
- | | |
|---------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Trat
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Sakon Nakhon
สกลนคร |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phayao
พะเยา |
| 10. Phrachuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Chiang Mai
เชียงใหม่ |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

C6-T2





C6-T2



C6-T2		TYPE		FISHING/CARGO	
LOA	7 - 17 m	BEAM	1.5 - 4 m	GROSS TONS	1 - 17
DRAFT	0.5 - 2 m	OPERATING AREA	Gulf	NET TONS	up to 12
RECOGNITION FEATURES	High bow. Sweeping sheer to straight, high-rise stern. Low cabin aft	CLASS FREQUENCY	9%	PROPULSION	1 diesel engine
		TYPE OF CATCH / CARGO	Varied	TYPE FREQUENCY	27%

General Information

While C6-T2 are found working close to shore throughout the Gulf, they are most common in the fishing grounds off the coast of Changwat Rayong. Some have been converted from Class 8 sailers by motorization and minor modifications to the hull. Nearly half the C6-T2 are purse seiners. The rest use many other kinds of fishing gear, such as gill nets, bamboo-stake traps, trawl nets, long lines, and mussel stakes. A few haul cargo.

The cabin located aft serves primarily as an engine room. On C6-T2 purse seiners the fish-observation towers are usually atop the cabin. Most of these are the standard wooden or steel towers with decorative wrought iron reinforcements, but some consist merely of a king post with a few crosspieces for the fish watcher to stand on. Frequently a canvas shelter is stretched for-

ป ๖-๗๒		ใช้งาน		ประมง/สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	๗-๑๗ ม.	ความกว้างสุด	๑.๕-๔ ม.	ตันกรวด	๑-๑๗
กินน้ำลึก	๐.๕-๒ ม.	ย่านปฏิบัติการ	อ่าวไทย	ตันหนัก	ไม่เกิน ๑๒
ลักษณะลำ	หัวเรือสูงและขอบบนไปบรรจบกับหัวท้ายสูงขึ้นมา	อ่าวไทย	๕%	การขับเคลื่อน	ตุ๊กต ๑ เครื่อง
หัวเรือสูงและขอบบนไปบรรจบกับหัวท้ายสูงขึ้นมา	และตรง	อ่าวไทย	๕%	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
				ชนิดที่วัดทะเลที่จับได้/สินค้า	๒๗%
				หมายเหตุ	

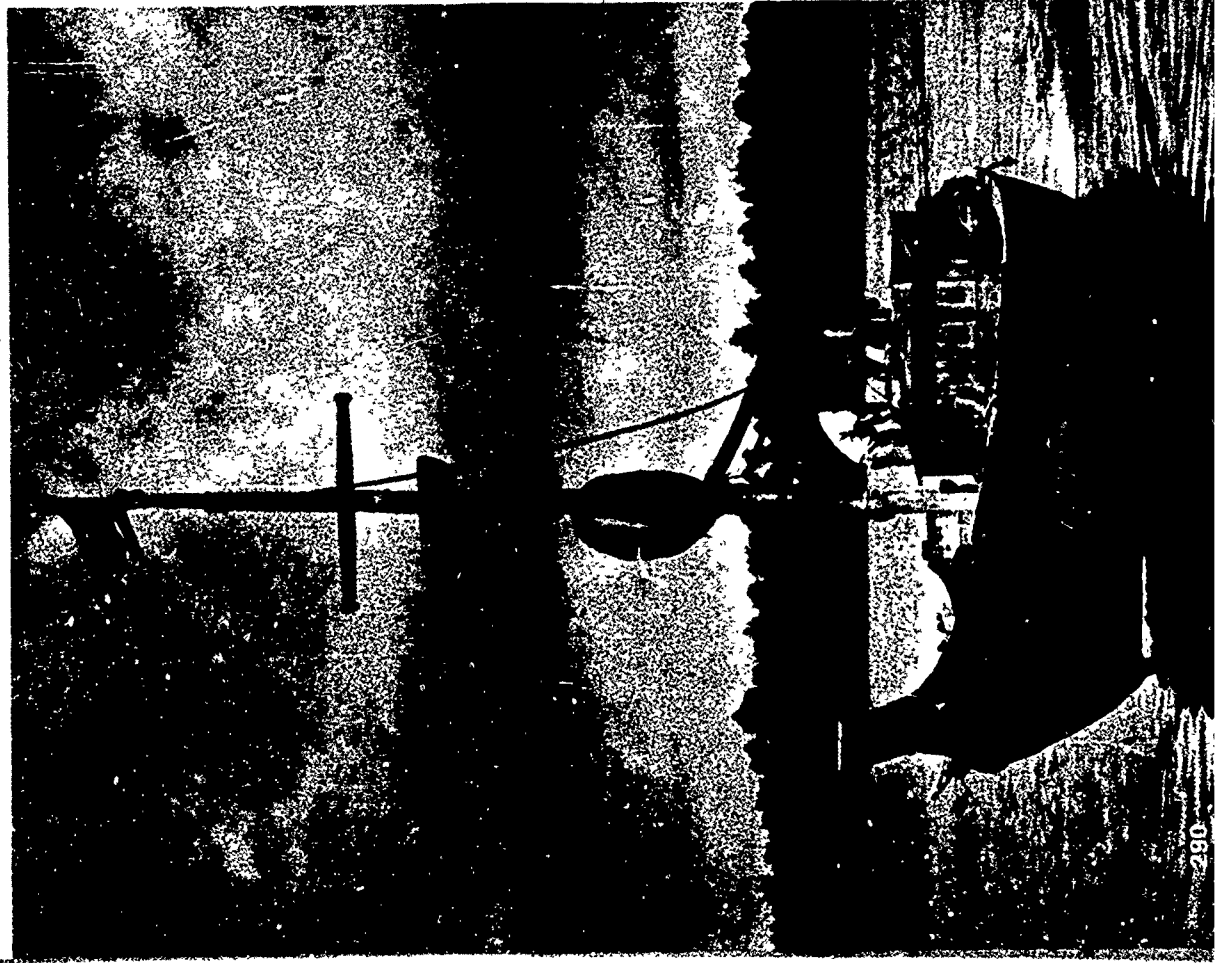
ข่าวสารทั่วไป

มักพบเห็นเรือ ป ๖-๗๒ นี้ ปฏิบัติงานอยู่ตามบริเวณชายฝั่งทั่วไปในอ่าวไทย และจะอยู่เป็นจำนวนมากในตำบลที่ทำการประมงนอกฝั่งจังหวัดระยอง บางลำได้ถูกตัดแปดลงจากเรือใบประเภทที่ ๘ โดยนำมอดัดเครื่องยนต์และเปลี่ยนแปดใบให้เรือเล็กน้อย จำนวนเกือบครึ่งหนึ่งของเรือประเภทชนิดนี้ที่ทำการประมงด้วยอวนล้อมจับ ที่เหลือออกมามีเรือชนิดนี้ของปลาชนิดอื่น ๆ อาทิเช่น อวนตึกตา ที่โต๊ะ อวนลาก เบ็ดราว และทำหาลักจับหอยแมลงภู่ ส่วนที่ใช้เป็นเรือบรรทุกสินค้าบ้างไม่กล้ากัน แต่ที่อยู่ช่วยเรือใช้ทำเป็นห้องเครื่องโดยเฉพาะ เรือ ป ๖-๗๒ ที่ใช้อวนล้อมจับนั้น หอดูปลาอยู่บนหลังคาบ้าง ตามมาตรฐานทั่ว ๆ ไปแล้ว หอดูปลาบางส่วนอาจจะทำด้วยไม้หรือเหล็กก็ได้ แต่ตัวคาน้ำค้ำหอดูปลาเพื่อให้อ่างวางและแข็งแรง เรือบางลำก็จะมีแต่เพียง

C6-T2

C6-T2 Purse Seiner. Fish Observer Stands on Crosspiece on King Post

เรือวนล้อมจับ ป.๖-๗๒ มีคานขวางติดไว้บนเสาใหญ่ เพื่อเป็นที่ยืนดูปลาของใต้ก้าง



ward of or abaft the engine room. Most C6-T2 have 1 hatch. None is known to have watertight compartments.

About half of these craft carry registration papers, and most of them fly the Thai flag.

Propulsion

Many different makes of diesel engines are used on the C6-T2, ranging from 1 to 6 cylinders and from 5 to 80 hp. Most are started manually, but a few have electric or air-pressure starters. Although fuel reserves range up to 350 liters, two-thirds of these vessels carry 60 liters or less.

Small tools for making minor repairs and a few spare parts, such as injectors and springs, are found on the C6-T2.

กานขวางติดไว้บนเสาใหญ่ เพื่อเป็นที่ยืนดูปลาของใต้ก้าง ส่วนมากมักยิงเขตตามลำไป สำหรับที่อาศัยไว้ที่ตอนหน้าหรือหลังห้องเครื่อง โดยมากเรือ ป.๖-๗๒ จะมีระวางบรรทุกหนึ่งระวางพร้อมด้วยฝาปิด และไม่มีเรือลำใดที่มีห้องคนก้นาง

จำนวนประมาณครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้มีใบทะเลเป็นเรือไปค้าขาย และส่วนมากจะชักธงไทย

การขับเคลื่อน

เครื่องยนต์ที่ใช้กับเรือ ป.๖-๗๒ นี้ มีหลายยี่ห้อด้วยกันและเป็นประเภทดีเซลชนิดตั้งแต่ ๑ ถึง ๖ สูบ ขนาด ๕ ถึง ๘๐ แรงม้า ส่วนมากเริ่มเดินเครื่องด้วยมือ แต่ก็มีเพียงไม่กี่ลำที่เดินเครื่องด้วยไฟฟ้าหรือลมอัด แม้ว่าเรือเหล่านี้จะมีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ถึง ๓๕๐ ลิตรก็ตาม แต่เรือประมาณสองในสามสามารถดูได้เพียง ๖๐ ลิตรหรือน้อยกว่า

เรือ ป.๖-๗๒ นี้มีเครื่องมือเพื่อใช้ในการซ่อมท่าเล็ก ๆ น้อย ๆ อยู่เพียงไม่กี่ชิ้น และมีส่วนอะไหล่ติดไปด้วยไม่มากนัก อาทิเช่น สับฟันน้ำมันเชื้อเพลิงและสปริง

Operational Information

When fishing C6-T2 normally leave home port in the evening and return in the morning, but they can be seen on the Gulf day or night since about one-fifth are day fishers. Provisions for 1 day are generally carried. Sometimes this is cooked food from home, but more often the food is prepared on a charcoal stove usually located on the forward deck. The maximum speed of the C6-T2 is about 7 kt.

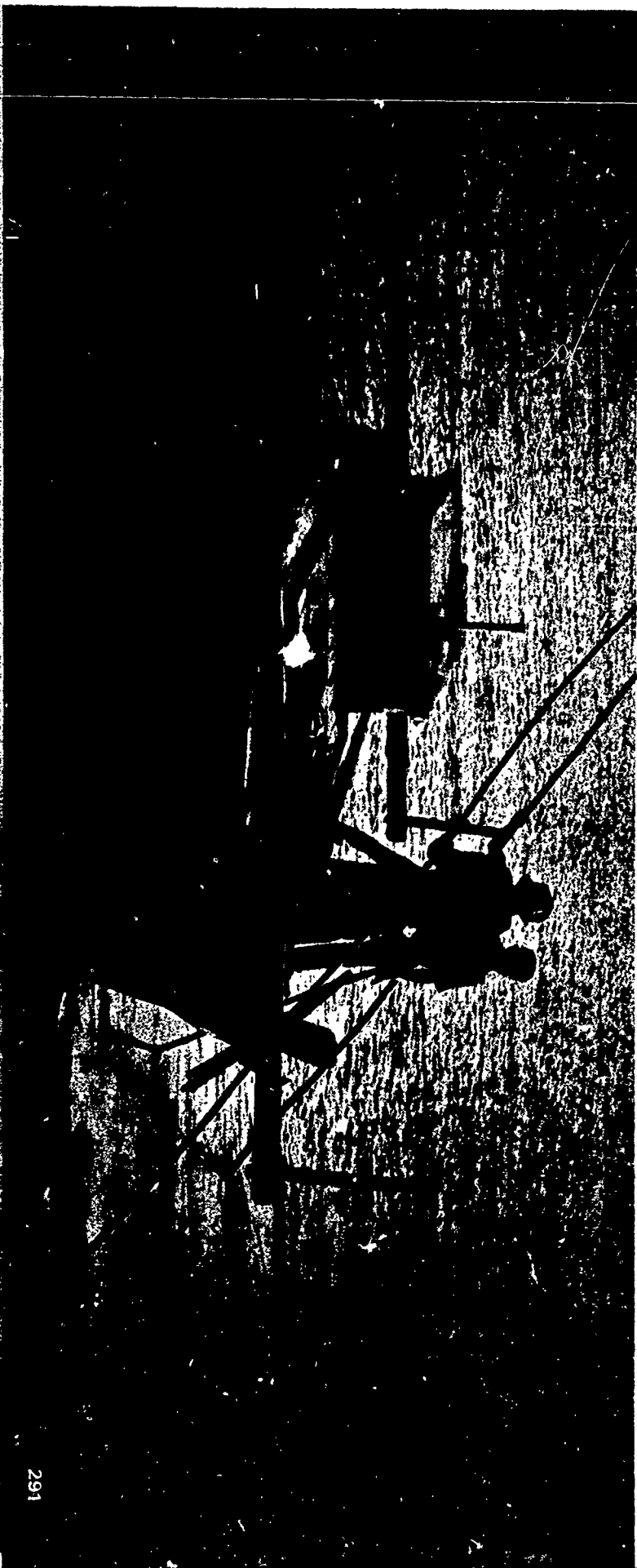
The many varieties of fish caught include Spanish mackerel, rakegilled mackerel, round herring, bigeye, sixband trevally, por-fish, flatfish, and sea shrimp. The catch ranges from less than 100 kg for the trawlers and pole fishers to 2,000 kg for most of the purse seiners. The catch is often preserved in ice, but sometimes salt is used. Cargo-carrying C6-T2 usually haul fish and lumber.

Athwartship Beams on C6-T2 Are Used to Support Cargoes of Timber and Lumber
การขนถ่ายของขึ้นเรือ ป.๖-๗๒ นี้ใช้สำหรับบรรทุกไม้ท่อนและไม้กระดาน

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป.๖-๗๒ ที่รับทำการประมง โดยปกติทั่วไปจะออกจากท่าจอดพักในตอนเย็น และกลับตอนเช้า แต่ก็อาจพบเห็นเรือประมงชนิดนี้ในอ่าวไทยได้ตั้งกลางวันและกลางคืน เพราะมีเรือที่ออกทำการประมงในเวลากลางวันอยู่ประมาณหนึ่งในห้า เพียงอาหารก็นำไปเพียงวันเดียว บางทีก็เป็นอาหารที่ขังเอาไว้จากบ้านแล้ว แต่ส่วนมากมักประกอบอาหารกินในเรือโดยใช้เตาถ่าน ณ บริเวณศาลฟ้าหัวเรือ เรือ ป.๖-๗๒ มีควานเรือสูงที่สุดประมาณ ๗ เมตร

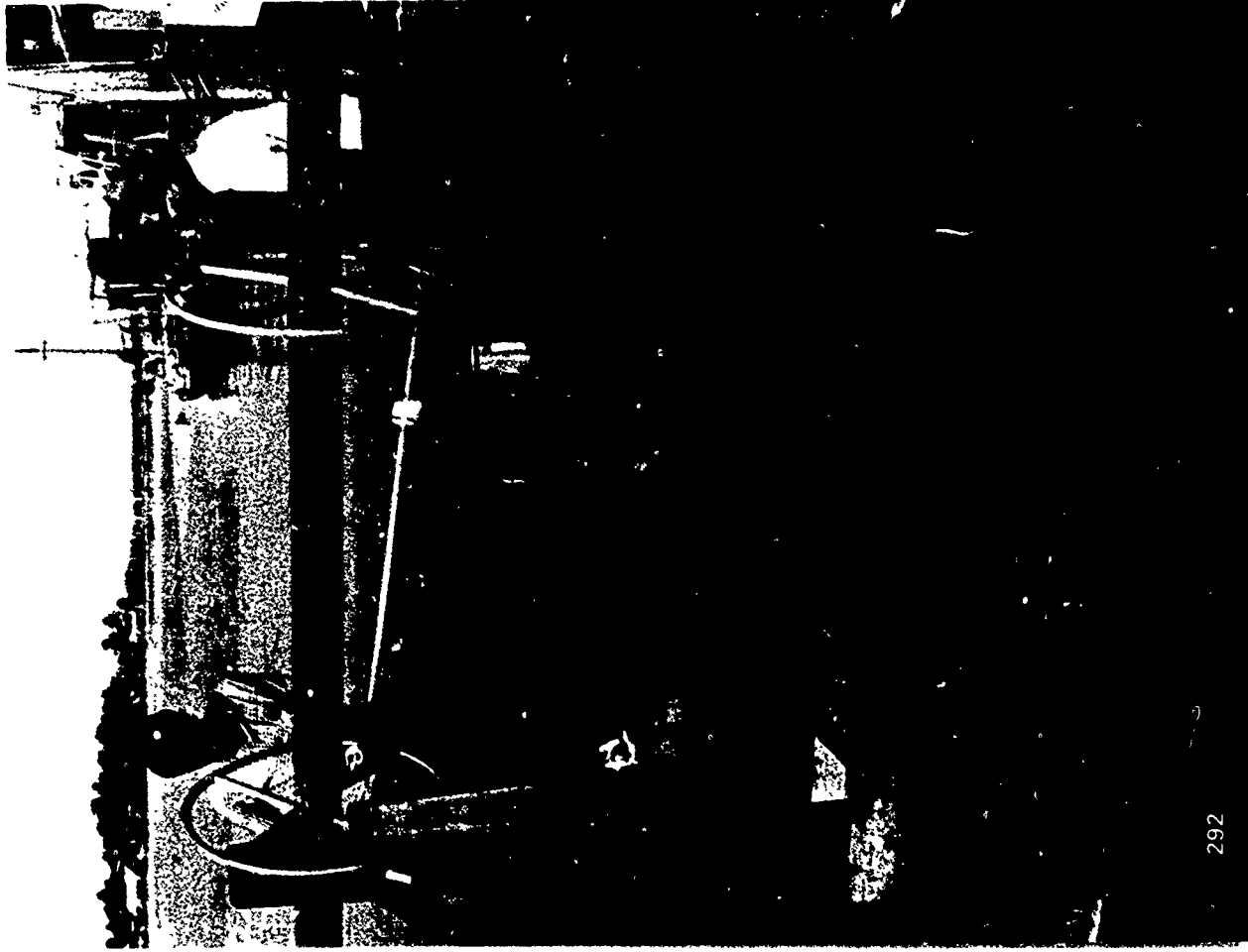
สัตว์ทะเลที่จับได้มีมากมายได้แก่ ปลาอินทรี ปลาลัง ปลาโม่ง ปลาออกมกรกด้วยปลาตาโต ปลาตีน ปลาเป็น ปลาเข็มเต๋า และกุ้ง ปริมาณที่จับได้มีต่าง ๆ กันตั้งแต่เรือที่ใช้อวนลากและเน็ตตกจะได้น้อยกว่า ๑๐๐ กก. ไปจนถึงเรือที่ใช้อวนต้อนจับซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมากจะได้ ๒,๐๐๐ กก. การเก็บรักษาสัตว์ทะเลที่จับได้มักใช้แช่น้ำแข็งและระบายที่ใส่เกลือ เรือ ป.๖-๗๒ ที่รับบรรทุกสินค้ากับบรรทุกปลาและไม้ท่อน



C6-T2

Reel for Hauling in Nets Mounted Over Low Cabin on C6-T2 Trawler

เรืออวนลาก ป๖-ช๒ มีร่นติดอยู่บนแท่งเตี้ยสำหรับใช้ดึงอวน



Equipment

Fish or cargo hauled by C6-T2 is offloaded by porters or crew members. A few purse seiners have hand-operated cranes for bringing in the nets. Occasionally a battery or a compressor for starting the engines is found.

Generally a hand-operated bilge pump is used, but centrifugal pumps are not uncommon. Three-fourths of these craft carry a metal anchor, and the rest have 1 or 2 wooden anchors. These are usually attached to a nylon cable up to 160 m in length.

The C6-T2 are usually equipped with 3 electric running lights and a handheld floodlight. However, some of the day fishers carry no lights, and a few have only a lantern.

About one-third of the C6-T2 carry transistor radio receivers, but none is equipped with a transmitter. Navigation equipment is limited to a single

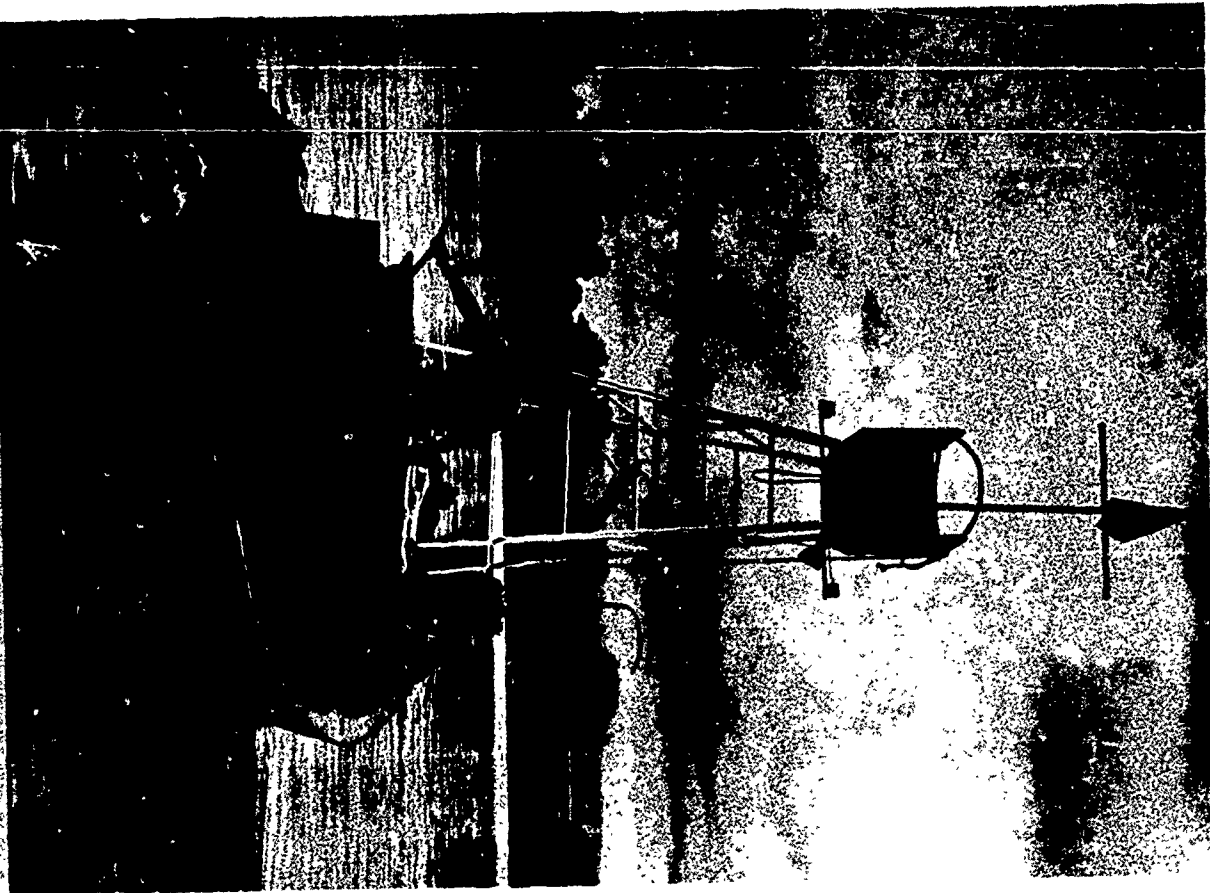
เครื่องอุปกรณ์

ปลาหรือสินค้าที่บรรทุกมาในเรือ ป๖-ช๒ นั้นจะขนถ่ายขึ้นจากเรือโดยใช้คนงานหรือคนประจำเรือ มีเรือที่ใช้อวนล้อมจับอยู่ไม่กี่ลำที่มีคันเบ็ดยกของแบบมือหมุนไว้สำหรับยกอวน เรือ ป๖-ช๒ บางลำก็มีแบตเตอรี่หรือเครื่องอัดลมไว้ใช้สำหรับเริ่มเดินเครื่องด้วย

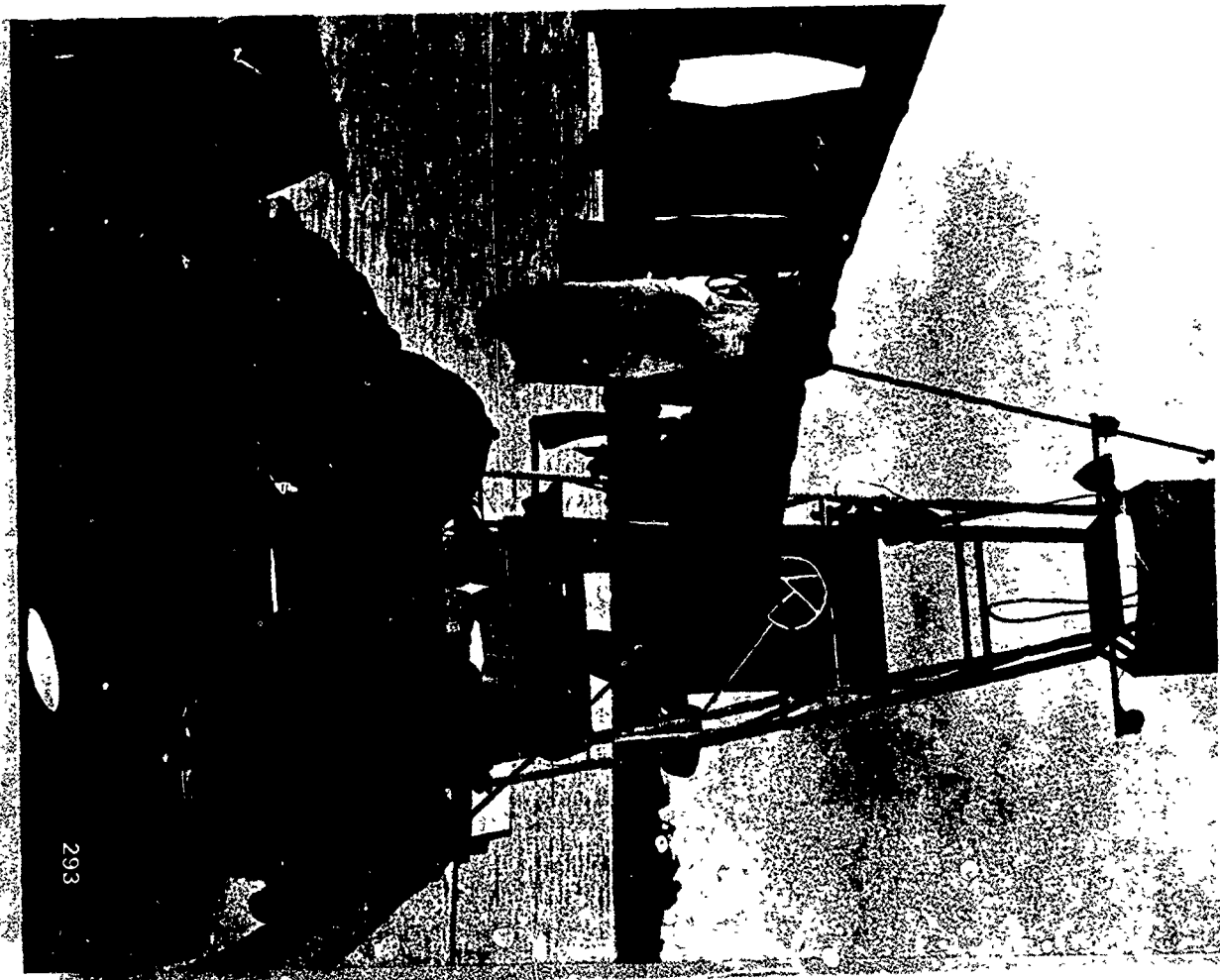
เรือโดยทั่วไปจะมีสูบลมยกสำหรับสูบน้ำทิ้งเรือ แต่ที่ใช้สูบลมยิงก็ยังไม่ค่อยขี้อำนวนตามในสิ่งของเรือเหล่านี้ใช้สมอโลหะ ๑ ตัว ส่วนที่เหลือนอกนั้นใช้สมอไม้ ๑ หรือ ๒ ตัว สายสมอใช้เชือกไนลอนยาวไม่เกิน ๑๖๐ ม.

เรือ ป๖-ช๒ มีไฟเรือเดินที่ใช้ไฟฟอสฟอรัสและโคบอลต์ซัลไฟด์ ๑ ดวง แต่สำหรับเรือที่ทำการประมงในเวลากลางวันบางลำจะไม่ใช้ไฟเลย และจะมีคอมรวเพื่อขจัดความเค็มอยู่ไม่กี่ลำนัก

Stern View of Purse Seiner Showing Nets and Floats Stowed Forward of Cabin and Fish-Observer's Chair. Water Barrel on Stern



Food Being Prepared on Deck of Purse-Seine Fisher. Nets on Starboard Side Are Covered With Canvas



C6-T2

compass which is found on most of the purse seiners.

No safety equipment is carried. A small boat sometimes carried on board could serve as a lifeboat.

Crew

The crew ranges from 1 to 17 depending on boat use.

Military Potential

The smaller C6-T2 are limited to travel within 10 miles from shore. Some of the larger C6-T2 are able to cross the Gulf and could haul moderate amounts of contraband.

จำนวนประเภทหนึ่งในสามของเรือ ป๖-๗๒ มีเครื่องวิทยุทหารนาวิกโยธินไปด้วย แต่ไม่มีเครื่องส่ง เครื่องอุปกรณ์การเดินเรือมีจำกัดเพียงเข็มทิศหนึ่งเรือนซึ่งจะพบอยู่ในเรือที่ล้าสมัยเป็นส่วนมาก

ในเรือไม่มีเครื่องช่วยชีวิตเลย บางลำบรรทุกเรือเด็กไปด้วยเพื่อใช้เป็นเรือช่วยชีวิต

คนประจำเรือ

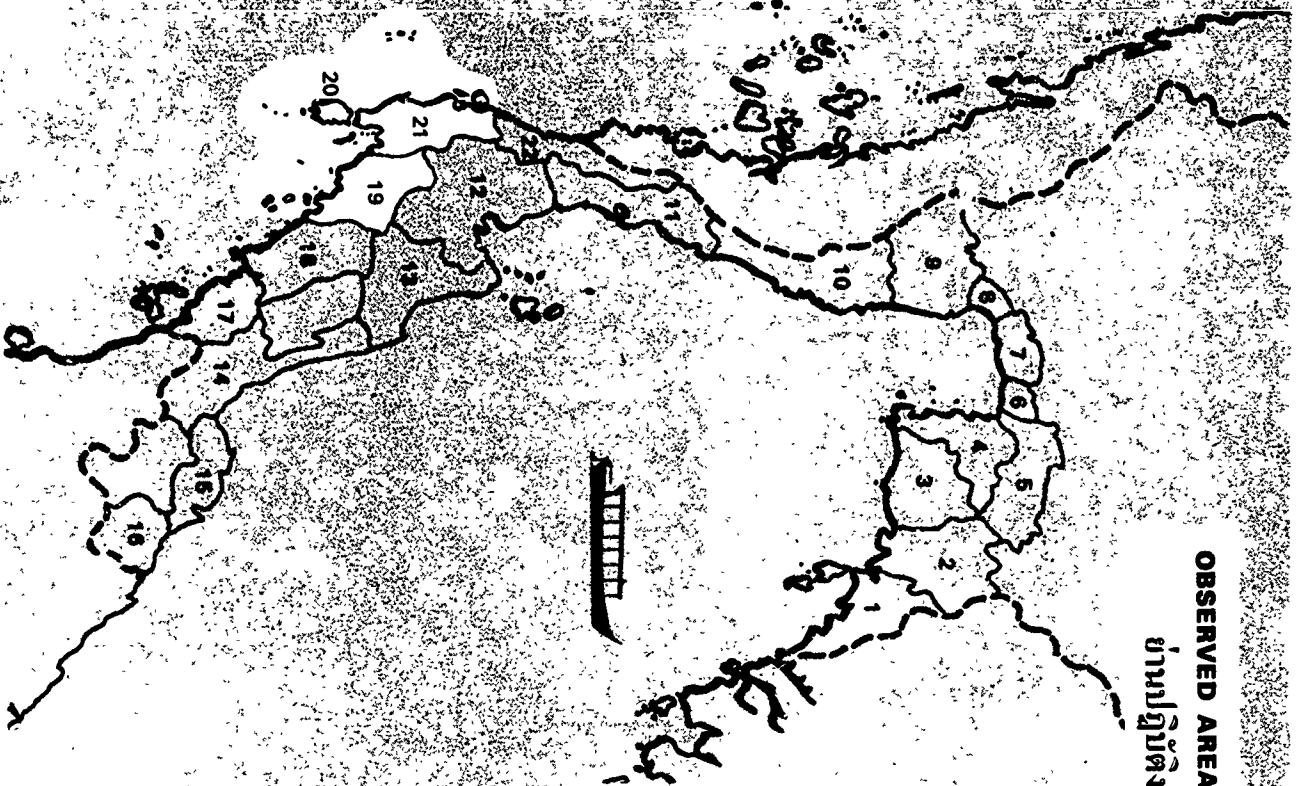
คนประจำเรือมีจำนวนตั้งแต่ ๑ ถึง ๑๗ คน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการใช้งานของเรือ

ศักยภาพทางการ

เรือ ป๖-๗๒ ขนาดเล็กสามารถออกไปห่างฝั่งได้ไม่เกิน ๑๐ ไมล์ ส่วนเรือ ป๖-๗๒ ขนาดใหญ่บางลำสามารถเดินทางข้ามอ่าวได้ และใช้บรรทุกสิ่งของต้องห้ามได้พอประมาณ



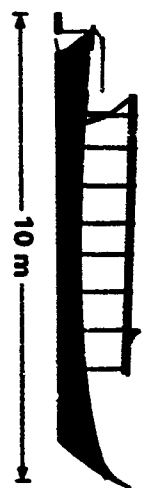
OBSERVED AREA OF OPERATION
พื้นที่ปฏิบัติการที่สังเกต



- | | |
|------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Trat
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satun
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Sengkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phachupha Khiri Khan
พัชราชุบเขษณ | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

C6-T6





C6-T6		TYPE		CARGO	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
10 m	2.5 m	4	3	1 diesel engine	
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY		
0.9 m	Phuket Sea	9 %	1 %		
RECOGNITION FEATURES		TYPE OF CATCH / CARGO			
High bow; Sweeping sheer to straight, high-rise stem. Long cabin amidships		Sea shrimp			

General Information

The C6-T6 is a motorized cargo vessel which has been converted from a former sailer. From the port of Pungga the C6-T6 plies the Sea of Phuket picking up sea shrimp and miscellaneous small fish from fishing boats and island villages. It has a very pronounced upsweep to the high-rise stem. The cabin located amidships is open and runs more than half the length of the vessel. There is one hatch leading to the hold.

Propulsion

The vessels are registered.
A 2-cylinder, manually started, 10-hp diesel engine powers the C6-T6. No spare parts are carried.

๒๖-๒๖

ใช้งาน

สินค้า

ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินน้ำ	การขับเคลื่อน	
๑๐ ม.	๒.๕ ม.	๔	๓	๓๒๕๐ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	
๐.๕ ม.	ทะเลภูเก็ต	๕%	๑%	
ลักษณะลำ	ลักษณะลำ	ชนิดลำ	ชนิดลำ	
หัวเรือสูง และระงอนขึ้นไม่บรรจบกับทวนหัวเรือสูงชันและตรง	แทงกลางลำยาว	หัวเรือสูงชันไม่บรรจบกับทวนหัวเรือสูงชันและตรง	แทงกลางลำยาว	หัวเรือสูงชันไม่บรรจบกับทวนหัวเรือสูงชันและตรง

ข่าวสารทั่วไป

เรือประเภทชนิดนี้เป็นเรือสินค้าติดเครื่องที่ตัดแปลงมาจากเรือใบรุ่นเก่า ๆ แต่ไม่ได้อยู่ในทะเลภูเก็ตเพื่อรับกุ้งและปลาเล็กนานาชนิดจากเรือประมง และจากหมู่บ้านที่อยู่บนเกาะ ที่ทำออกพักอยู่ที่จังหวัดพังงา หัวเรือของลำนี้บรรจบกับทวนหัวเรือสูงชันมา มีคอกอยู่กลางลำ มีคางข้างโค้งและระงอนยาวเกินกว่าครึ่งหนึ่งของลำเรือ มีระวางบรรทุกหนักระวาง ๓ ปีติดพร้อมเรือเหล่านี้ต้องหะระงอนเรือแล้ว

การขับเคลื่อน

เรือ ๒๖-๒๖ นี้ใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๒ สูบ ขนาด ๓๐ แรงม้า เริ่มติดเครื่องยนต์ด้วยมือ ไม่มีส่วนอะไหล่ประจำเรือ

C6-T6

Operational Information

The C6-T6 cargo boat leaves Pungga shortly after the shrimp netters depart. Daily it picks up 200 to 300 kg of shrimp and miscellaneous catch from these boats and the island villages and delivers them to Phuket. Provisions are carried for the day and are cooked amidships over a charcoal stove.

The maximum speed of this boat is about 4 kt.

Equipment

The shrimp and fish are offloaded in 40-kg bamboo baskets by the crew or porters.

One hand-operated bilge pump is carried. The ground tackle is a 12-kg metal anchor attached to a 40-m cable. One lantern is carried, but there is no spotlight or safety equipment.

Crew

A two-man crew operates the C6-T6.

1. Stern View of C6-T6, Showing Tiller, Engine, Open Cabin, and Hand-Operated Bilge Pump on Starboard Side
2. Helmsman at Tiller, Viewed From Astern

๑. ภาพท้ายเรือ ป๖-๗๖ แสดงให้เห็นพังก้าม เครื่องยนต์ กังเปิดข้างและสูบโยกดำหรับสูบน้ำห้องเรือทางกราบขวา
๒. ภาพท้ายเรือ จะเห็นคนถือพังก้ามกำลังคัดท้ายเรือด้วยพังก้าม



ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือสินค้า ป๖-๗๖ จะออกจกจังหวัดพังงาไปหลังกักเรือจับกุ้งออกไปแล้วไม่นานนัก เรือนี้จะรับกุ้งและสัตว์ทะเลมาขายที่ตลาดเรือจับกุ้ง และจากหมู่บ้านบนเกาะวันละไม่เกิน ๒๐๐ ถึง ๓๐๐ กก. แล้วนำไปส่งที่จังหวัดภูเก็ต นำเสบียงอาหารไปด้วยสำหรับวันที่ออกทะเล และหากหากันที่บริเวณกลางลำเรือโดยใช้เตาถ่าน

เรือนี้มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๔ นอต

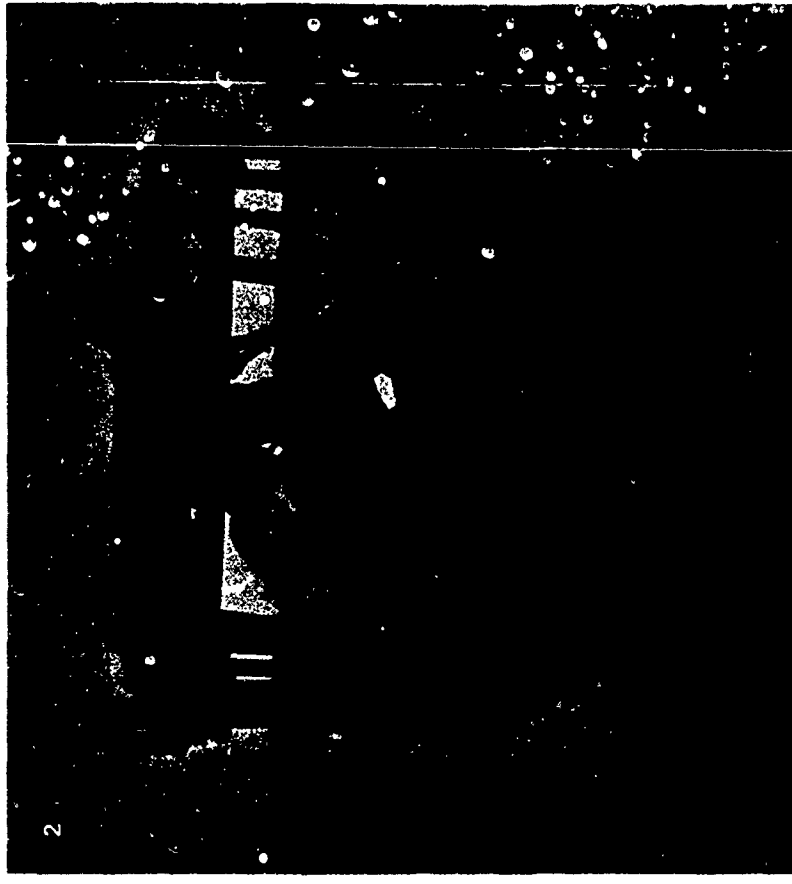
เครื่องอุปกรณ์

คนประจำเรือหรือคนงานจะขนถ่ายกุ้งและปลาขึ้นจากเรือ โดยบรรจุลงในทัง ๓๐ กก.

มีสูบโยกหนึ่งเครื่องเพื่อใช้สูบน้ำห้องเรือ มีสมอลโตะหนึ่งตัวหนัก ๑๒ กก. ถ่ายสมอลยาว ๔๐ ม. มีคอมรับหนึ่งดวง ส่วนโคมฉายระยะไกลและเครื่องช่วยชีวิตไม่มีไปด้วย

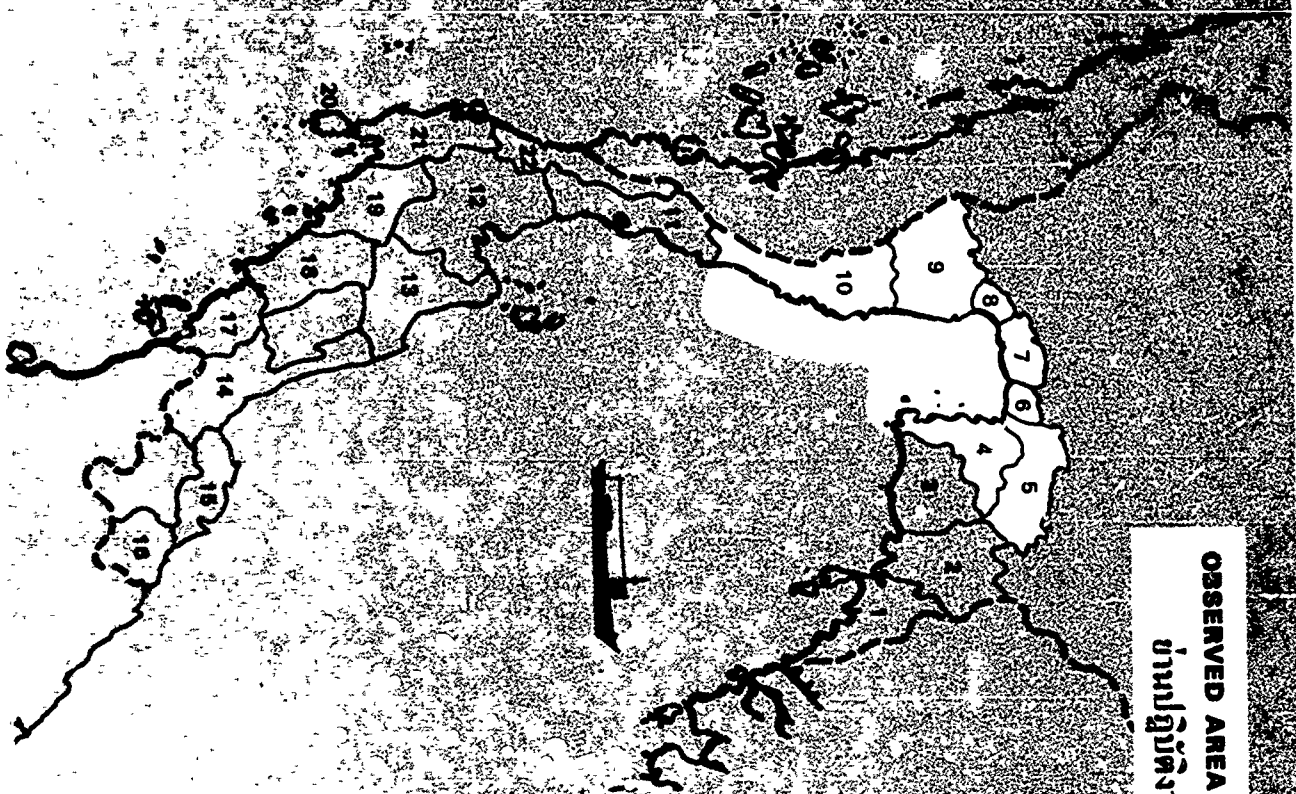
คนประจำเรือ

เรือ ป๖-๗๖ ใช้คนประจำเรือ ๒ คน



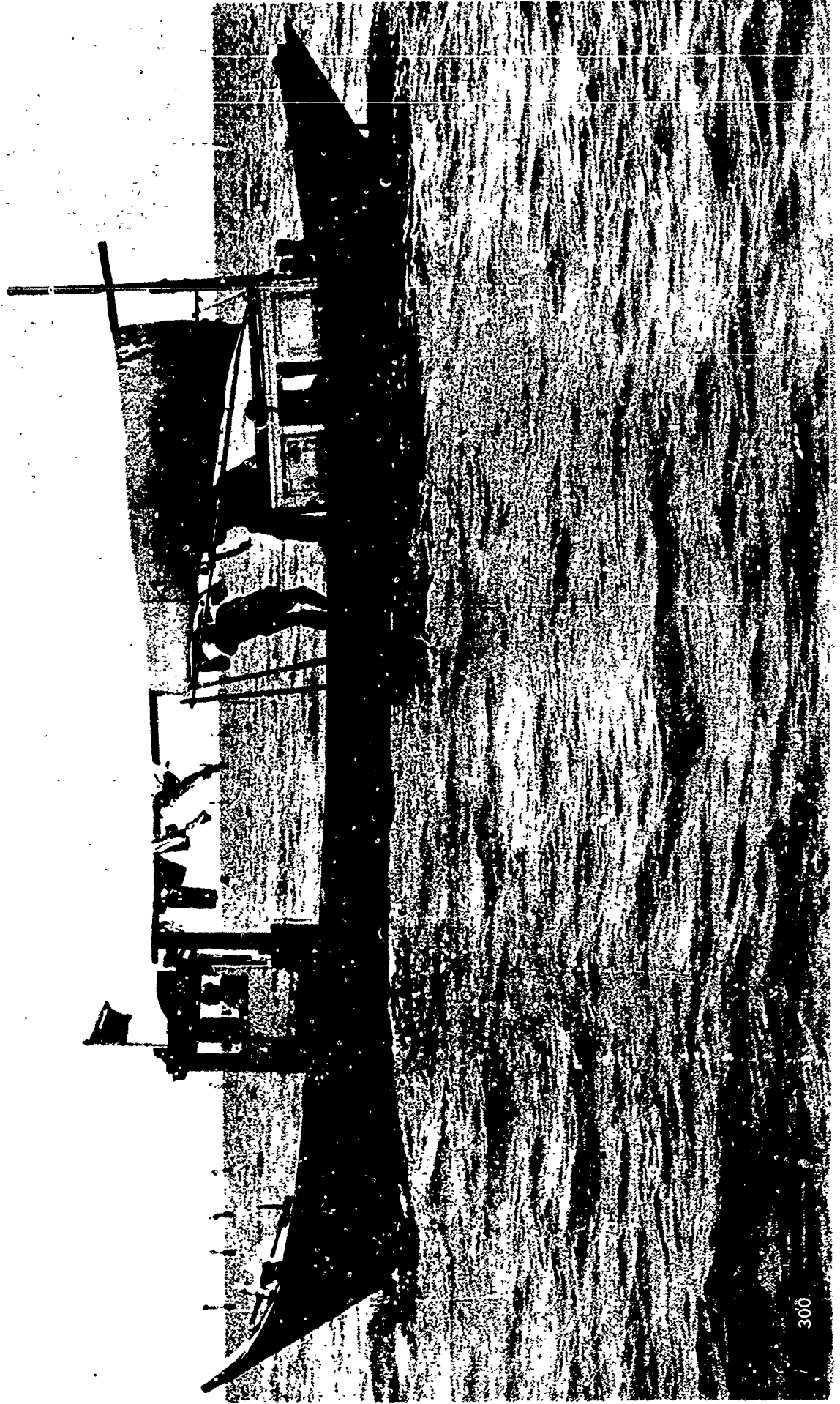
CLASS 6 - TYPE 10

OBSERVED AREA OF OPERATION ตามปฏิบัติการทางบก

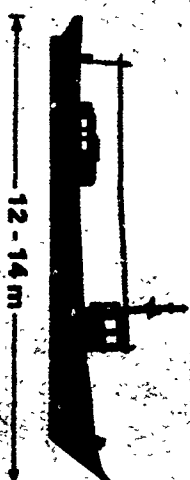
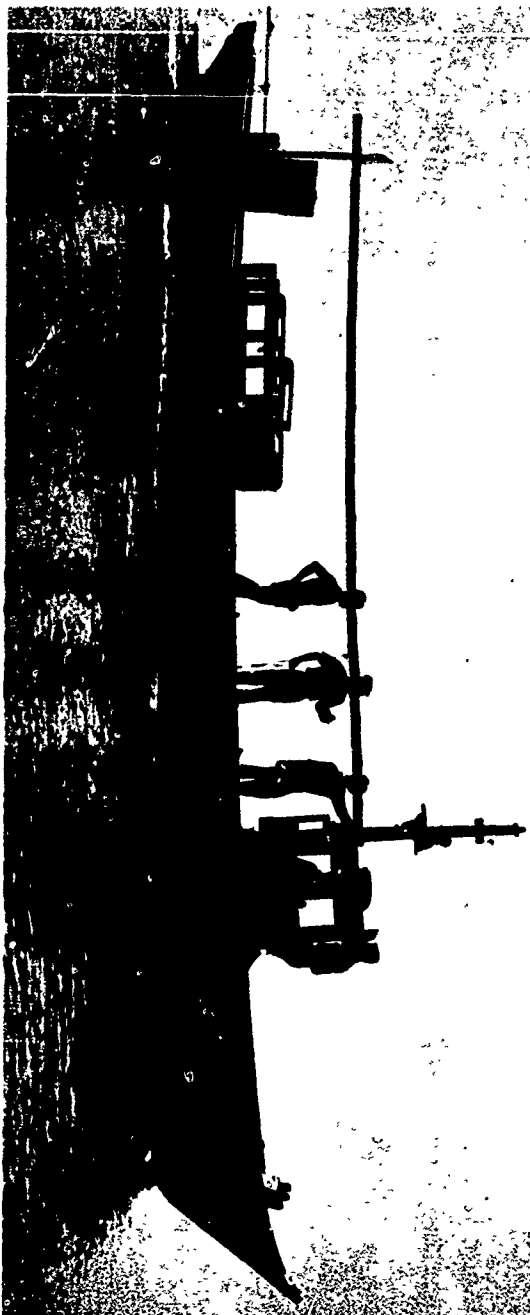


- | | |
|---------------------------|-------------------|
| 1. ยะลา | 12. สุราษฎร์ธานี |
| 2. ชลบุรี | 13. นครศรีธรรมราช |
| 3. ระยอง | 14. สงขลา |
| 4. ชอนบุรี | 15. ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. สุวดี |
| 7. Samut Sakhon | 18. ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| 10. Phraechuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |

C6-T10



C6-T10



C6-T10		TYPE			FISHING				
LOA	12 - 14 m	BEAM	3 - 4 m	GROSS TONS	9 - 17	NET TONS	5 - 11	PROPULSION	1 diesel engine
DRAFT	0.5 - 1.5 m	OPERATING AREA	Northwest Gulf	CLASS FREQUENCY	9%	TYPE FREQUENCY	8%		
RECOGNITION FEATURES	High bow. Sweeping sheer to straight, high-rise stem. Cabins forward and aft			TYPE OF CATCH / CARGO	Varied				

General Information

Most C6-T10 are fishing boats which operate 5 to 10 miles offshore in the Ban Lam-Samut Songkhram-Samut Sakhon area of the northwest upper Gulf. These vessels work as otterboard trawlers, beam trawlers, purse-seine and gill-net fishers, and as bamboo-stake trap and mussel boats. C6-T10 are also used as towboats.

The forward cabin houses the helm and engine controls. The after cabin serves as the engine room. A long bamboo pole often stretches fore-and-aft between the two cabins and is used to support a temporary canvas shelter which is removed during fishing.

The C6-T10 are usually well equipped for many types of fishing. These craft may have a mast, fish watcher's tower, or king post platform to seat the

๒๖-๗๑๐		ใช้งาน		ประมง	
ความยาวตลอดลำ	๑๒-๑๔ ม.	ความกว้างสุด	๓-๔ ม.	กินน้ำต	๕-๑๑
กินน้ำลึก	๐.๕-๑.๕ ม.	ย่านปฏิบัติงาน	อ่าวไทยบริเวณตั้งแต่จังหวัดเพชรบุรีถึงสมุทรสาคร	พบเรือประเภทนี้	๕%
ลักษณะลำ	หัวเรือสูงและงอนเข้าไปรอบกับหัวท้ายสูงขึ้นมา และตรง บัดหัวถึงท้าย		พบเรือชนิดจับปล้/จับกุ้ง	๘%	
หัวเรือสูงและงอนเข้าไปรอบกับหัวท้ายสูงขึ้นมา และตรง บัดหัวถึงท้าย			ชนิดตัวระลอกจับปล้/จับกุ้ง	นานาชนิด	

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ๒๖-๗๑๐ นี้ ส่วนมากเป็นเรือประมงปฏิบัติงานทางฝั่งออกไป ๕ ถึง ๑๐ ไมล์ บริเวณอ่าวอานันทหลม (จังหวัดเพชรบุรี) จังหวัดสมุทรสาคร และจังหวัดสมุทรสาคร ซึ่งอยู่ทางด้านตะวันตกเฉียงเหนือของอ่าวไทย เรือเหล่านี้จับปล้ตัวอวนลากแบบแผ่นตะขี้ อวนลากกานต่าง อวนล้อมจับ อวนคึดตา โปะ และเป็นเรือจับหอยแมลงภู่ นอกจากนั้นยังใช้เป็นที่ลากลูกศรด้วย

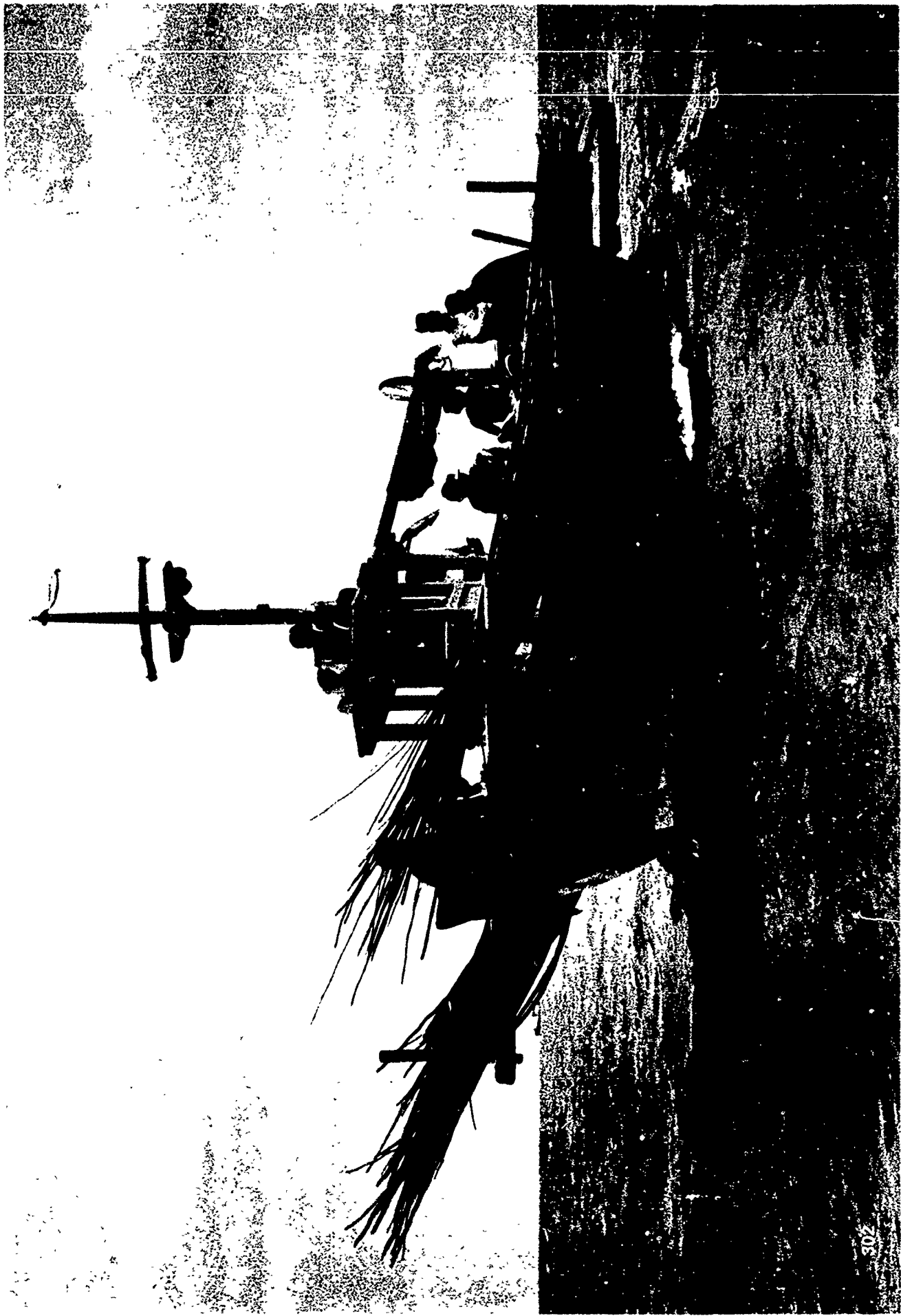
กึ่งหัวเรือเป็นที่ตั้งของท้ายและสังข์สาร ส่วนท้ายเรือเป็นที่ตั้งเครื่อง ระหว่างกึ่งทั้งสองนั้นจะมียานไม้ไขว่ ๆ ถ้าหนึ่งพบตัวเรือ เพื่อใช้เป็นทางพาดานให้คนประจําเรือ ท้ายเรือจะยาวและจะเรือออกเมื่อทำการจับปลา

เรือ ๒๖-๗๑๐ นี้ ตามปกติมีกิตติกรรมคุณการจับปลาหลาย ๆ ชนิดได้เป็น

C6 - T10

**C6-T10 Bamboo-Stake Trap Fisher en Route to Repair Traps With
New Stakes Offshore Near Samut Songkhram**

เรือใบ ๑๖-๓๐ กำลังขนไม้ไปซ่อมใบไม้ที่อยู่นอกฝั่งใกล้สมุทรสงคราม



fish watcher. A winch atop the after cabin and a crane forward to haul in big nets are also carried. One hatch opens to the hold. There are no watertight compartments.

Almost all C6-T10 are registered. The number and name of the boat usually appear on the bow but sometimes are painted on the side of the cabin. The Thai flag is usually flown.

Propulsion

While the Gardner 5-cylinder, 75-hp diesel is most popular, C6-T10 are powered by engines ranging from 2 to 6 cylinders and up to 120 hp. Most of these vessels leave port with about 200 liters of fuel aboard but some carry up to 1,000 liters. The engines usually have electric starters.

อย่างต่ำ เรือเหล่านี้จะมีเสากระโดงหนึ่งเสา หอคูปลาทหรือเสาสำหรับคูลปลาบนเสาใหญ่กว่าบริเวณหลังคาตั้งท้ายทั้งกลางวัน และกันแดดหัวเรือหางสั้นเพื่อใช้ตั้งอวนขนาดใหญ่นั่นเรือ พร้อมหางระวางกับปลาหนึ่งระวางไม้แปดพร้อม แต่จะไม่มีห้องที่ผสมน้ำได้เลย

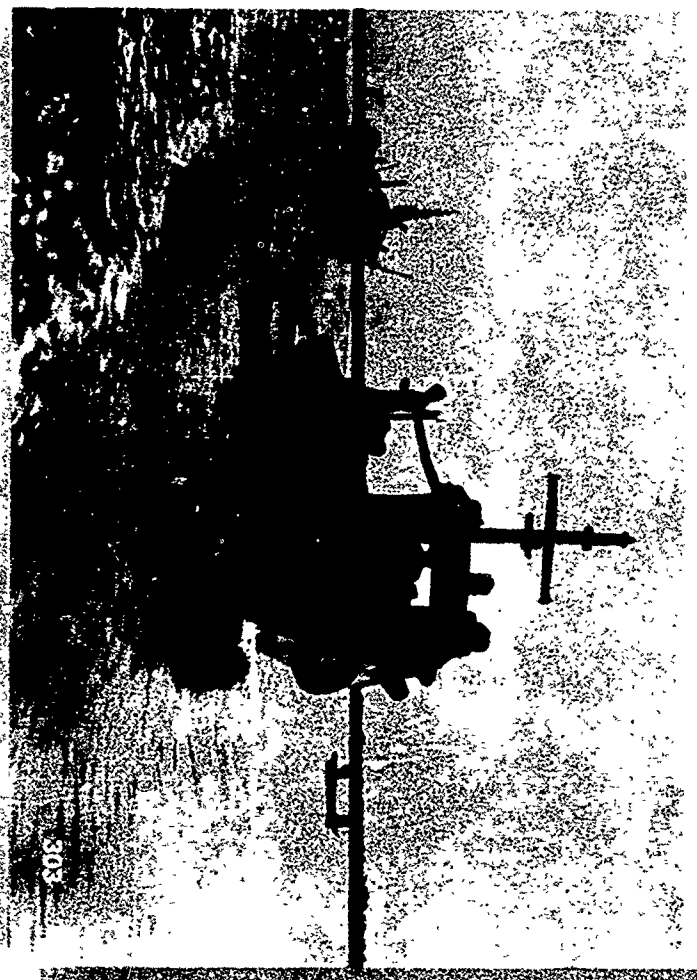
เรือ ๒๖-๕๐๐ มี เกือบทุกลำได้จดทะเบียนแล้ว ตามปกติมีหมายเลขทะเบียนและชื่อเรือแสดงไว้ที่หัวเรือ แต่บางทีก็เขียนไว้ข้างลำเรือ และชักธงชาติไทยด้วย

การขับเคลื่อน

เรือ ๒๖-๕๐๐ จะใช้เครื่องยนต์ชนิดตั้งแต่ ๒ ถึง ๖ สูบ และมีขนาดไม่เกิน ๑๒๐ แรงม้า แต่ที่นิยมใช้กันมากที่สุดเป็นเครื่องยนต์ดีเซล ซีอีอาร์เคเบอร์ ชนิด ๕ สูบ ขนาด ๗๕ แรงม้า เรือเหล่านี้มีอวนออกมาจากท่าจะนับน้ำหนักเมื่อเช็ดติดไปประมาณ ๒๐๐ ลิตร แต่ก็บางลำที่ติดไปถึง ๑,๐๐๐ ลิตร และมักมีเครื่องยนต์ช่วยด้วยไฟฟ้า

- 1. C6-T10 Trawl Fisher With Booms Spread
- 2. C6-T10 Towing Bamboo-Stake Trap Fishers out to Work Traps

- ๑. เรือ ๒๖-๕๐๐ ที่เรือวานลากอวนถ้ำวาง
- ๒. เรือ ๒๖-๕๐๐ กำลังลากอวนเรือออกไปทำงานที่โต๊ะ



C6-T10



Operational Information

C6-T10 make daily or nightly round trips from home port to fishing grounds. Occasionally they may stay out for up to 5 days. These boats work in all seasons. Less than half the boats carry cooking equipment, since the crew usually brings food from home. The daily fish catch is extremely varied and may weigh from 500 to 2,000 kg. This includes bonito, chub mackerel, hairtail, ponyfish, ray, red snapper, sea shrimp, Spanish mackerel, swimming crab, tongue sole, rakegilled mackerel, and mussel.

The maximum speed of most boats of this type is 6 kt. A few of these craft are capable of 9 kt.

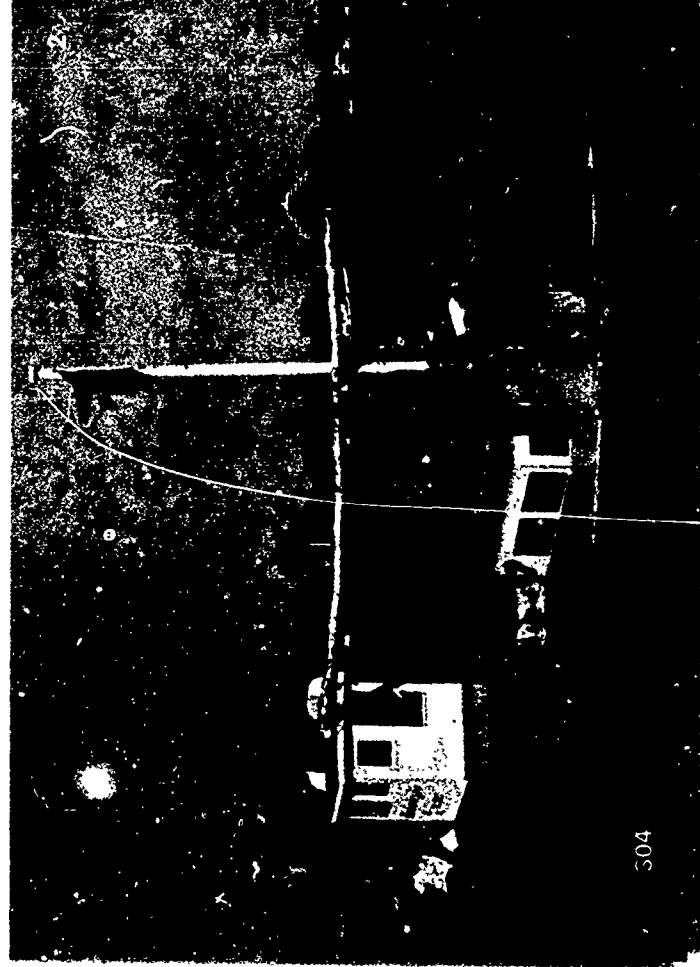
ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๖-๗๐๐ จะออกเดินทางจากท่าจอดพักไปยังตำบลที่จับปลาเป็นประจำทุกวัน หรือทุกคืน และมีบางลำที่อาจจะตั้งอยู่ในทะเลนานไม่เกิน ๕ วัน เรือเหล่านี้ปฏิบัติงานทุกวันตลอดกาล เรือจำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่งที่มีเครื่องอุปกรณ์เพื่อใช้หุงต้มคือไปด้วย แต่ตามปกติจะนำอาหารไปจากบ้าน ปริมาณปลาที่จับได้แต่ละวันมักแตกต่างกันมาก มีตั้งแต่ ๕๐๐ ถึง ๒,๐๐๐ กก. ซึ่งจะเป็นปลาโอ ปลาทุ ปลาดาบเงิน ปลาเป็น ปลากะพงบน ปลากะพงแดง กุ้ง ปลาอินทรี ปูม้า ปลาดิ้นหมา ปลาลัง ปลาโมง และหอมแมลงภู

เรือเหล่านี้โดยมากมีความเร็วสูงสุด ๖ นอต และมีอยู่ไม่กี่ลำที่สามารถทำความเร็วได้ถึง ๘ นอต

1. C6-T10 Fisher Showing Propeller Guards on Stern
2. Covered Barrels on C6-T10 Fisher Contain Gasoline and Water. Rake on Port Side Is Used in Sorting the Catch

๑. เรือประมง ป๖-๗๐๐ แสดงให้เห็นโถงกันใบจักรที่ท้ายเรือ
๒. เรือประมง ป๖-๗๐๐ มีถังน้ำมัน ถังน้ำ และทางกราบซ้ายที่แยกสำหรับใช้เกลี่ยเลือกปลา



Equipment

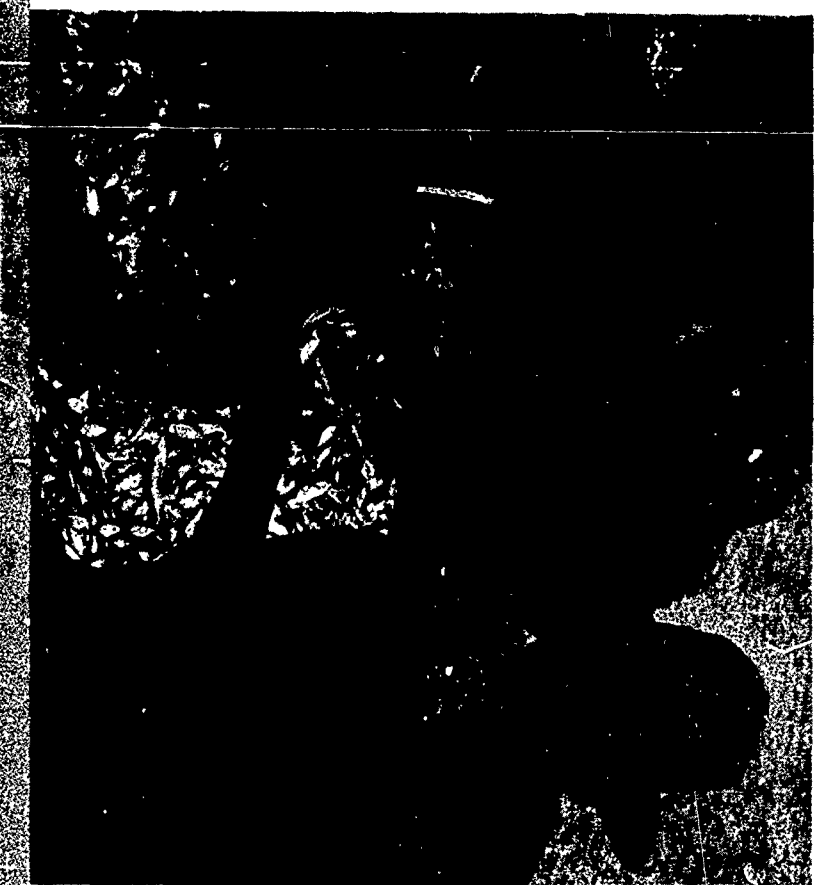
Some CG-T10 have hand-operated cranes. Porters or crew members usually offload the catch in baskets and wooden boxes.

Most of these boats are equipped with 2 bilge pumps, 1 centrifugal and 1 manual, and a single steel anchor with 100 m of cable.

Three electric running lights are standard equipment. Over half carry compasses. Only a few have safety gear such as life jackets. CG-T10 vessels are not equipped with radio transmitters, but a few have receivers.

Crew Sorting Catch into Offloading Baskets

กัปตันเรือกำลังเลือกปลาให้ล่าวางของนอกลำเรือ



เครื่องอุปกรณ์

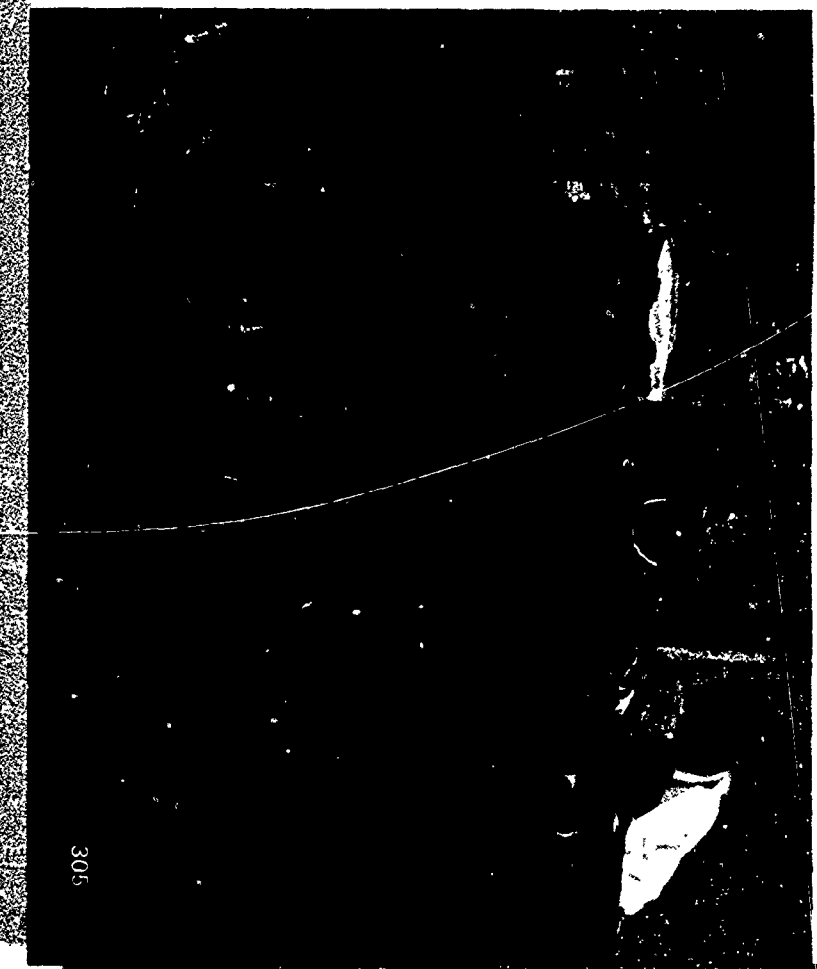
เรือ ๒๖-๕๐ บางลำจะมีบันชั่งต้นเป็นแบบใช้มือหมุน โดยทั่วๆ ไปจะใช้คนงานหรือคนประจำเรือทำการขนถ่ายสัตว์ทะเลที่จับได้ขึ้นจากเรือ โดยบรรจุใส่หิ้วล่าวหรือถังไม้

เรือเหล่านี้ส่วนมากมีเครื่องสูบน้ำห้องเรือ ๒ เครื่องคือ สูบหยอโย่ง • เครื่องและตู้ปโยคอีก • เครื่อง ใช้ผสมเกลือกับตัวเคียว สายผสมยาว ๑๐๐ ม.

เครื่องอุปกรณ์มาตรฐานทั้งหมด ไฟเรือเดินตามดวงใช้ไฟฟ้า เรือเหล่านี้มีจำนวนกว่าครึ่งที่มีเข็มทิศ และเข็มขึงไม้กัลที่บนเรือช่วยชีวิตเช่นถังชูชีพ เรือ ๒๖-๕๐ นั้นมีเครื่องส่งวิทยุขลุ่ย แต่ก็ยังมีน้อยลำที่มีเครื่องรับวิทยุไปด้วย

Boxes and Baskets Used for Offloading Catch. Note Otterboard Stowed Aft

ลังและหิ้วล่าวที่ขนถ่ายปลา จะสังเกตเห็นแผ่นตะเข็บเก็บอยู่ท้ายเรือ



C6-T10

Crew

Crew size ranges from 4 to 12, but there are usually 6 or 7.

Military Potential

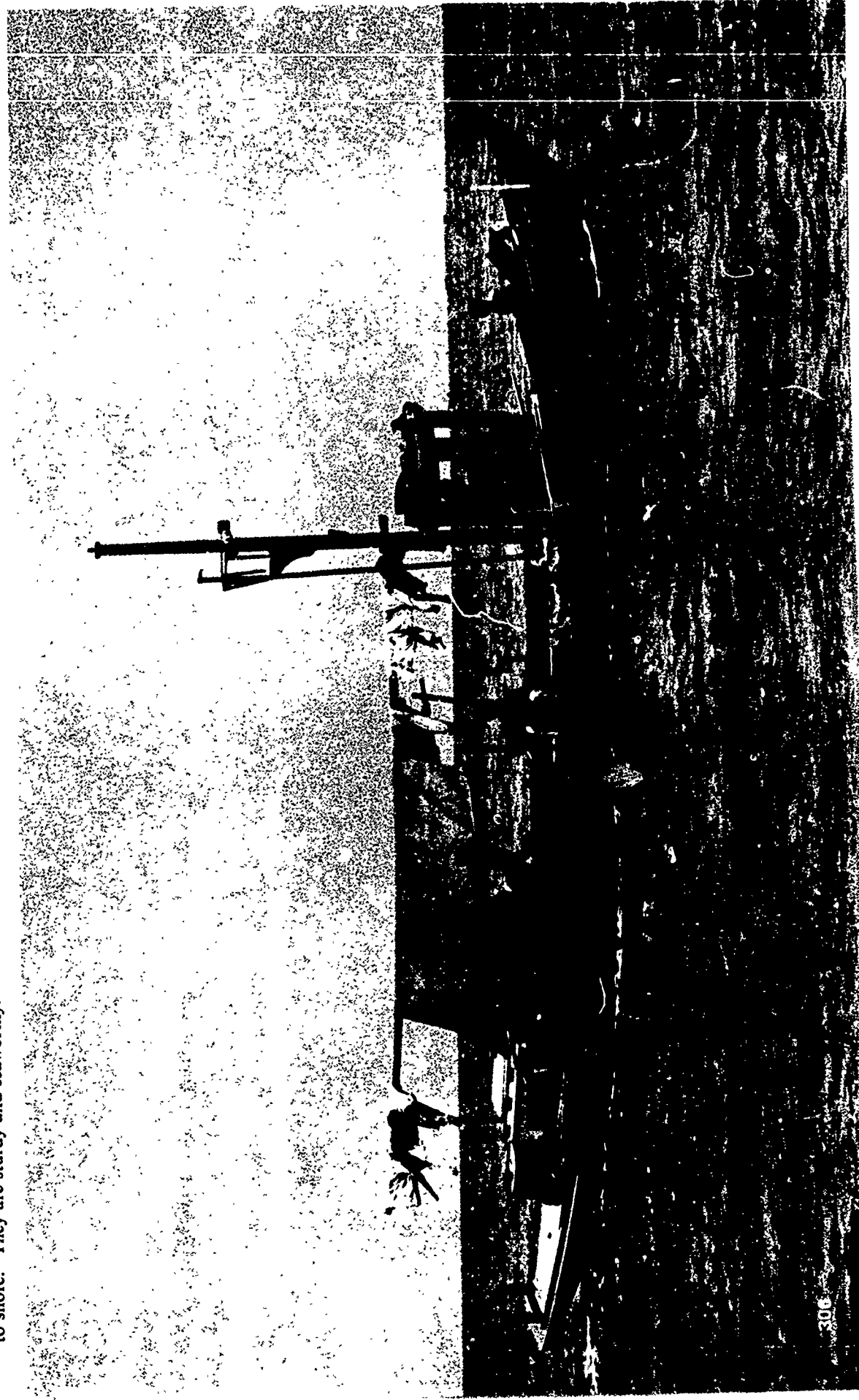
C6-T10 could be used to shuttle cargo and troops from larger vessels to shore. They are sturdy and seaworthy.

กนประจำเรือ

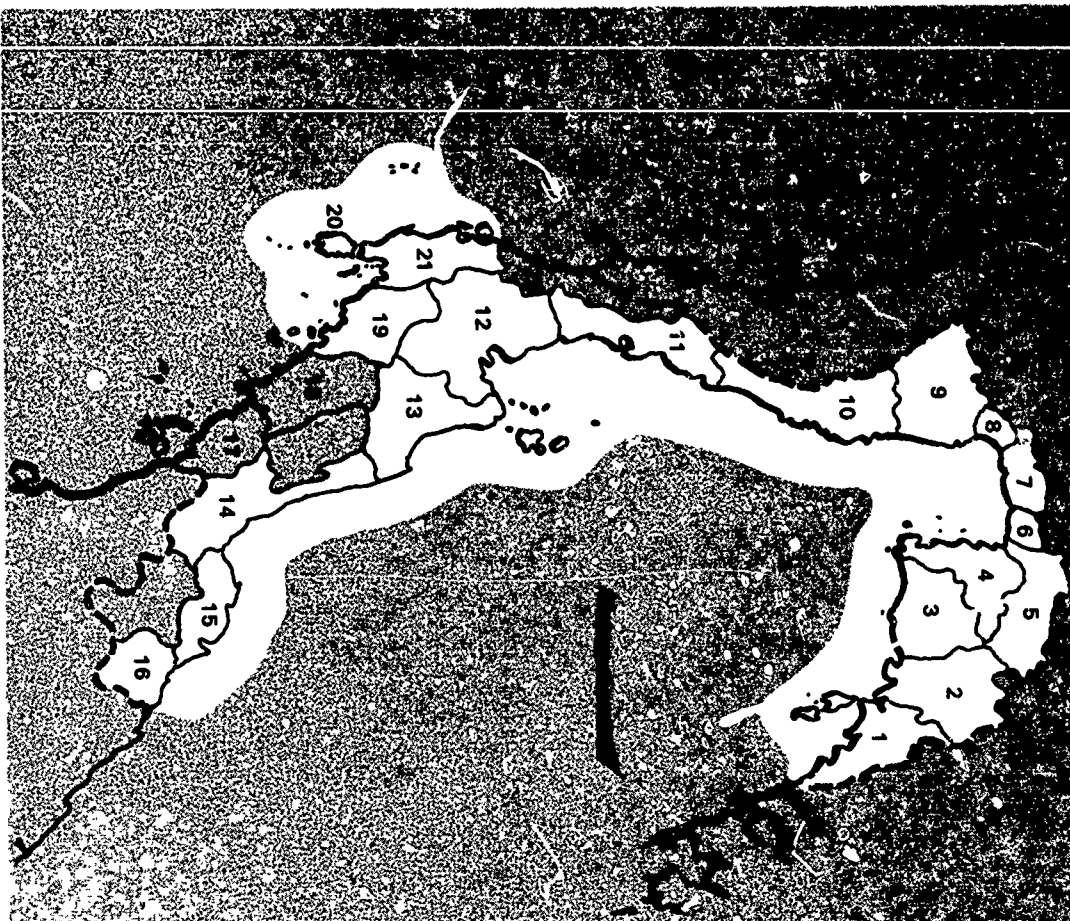
จำนวนกนประจำเรือมีตั้งแต่ ๔ ถึง ๑๒ กน แต่ตามปกติจะมี ๖ หรือ ๗ กน

ศักยภาพทางทหาร

เรือ ป๖-๗๑๐ นี้สามารถใช้ลำเลียงสิ่งของและทหารจากเรือใหญ่ไปขึ้นบกได้
เรือ
เหล่านี้มีความแข็งแรงทนทานและสามารถใช้ออกทะเลได้

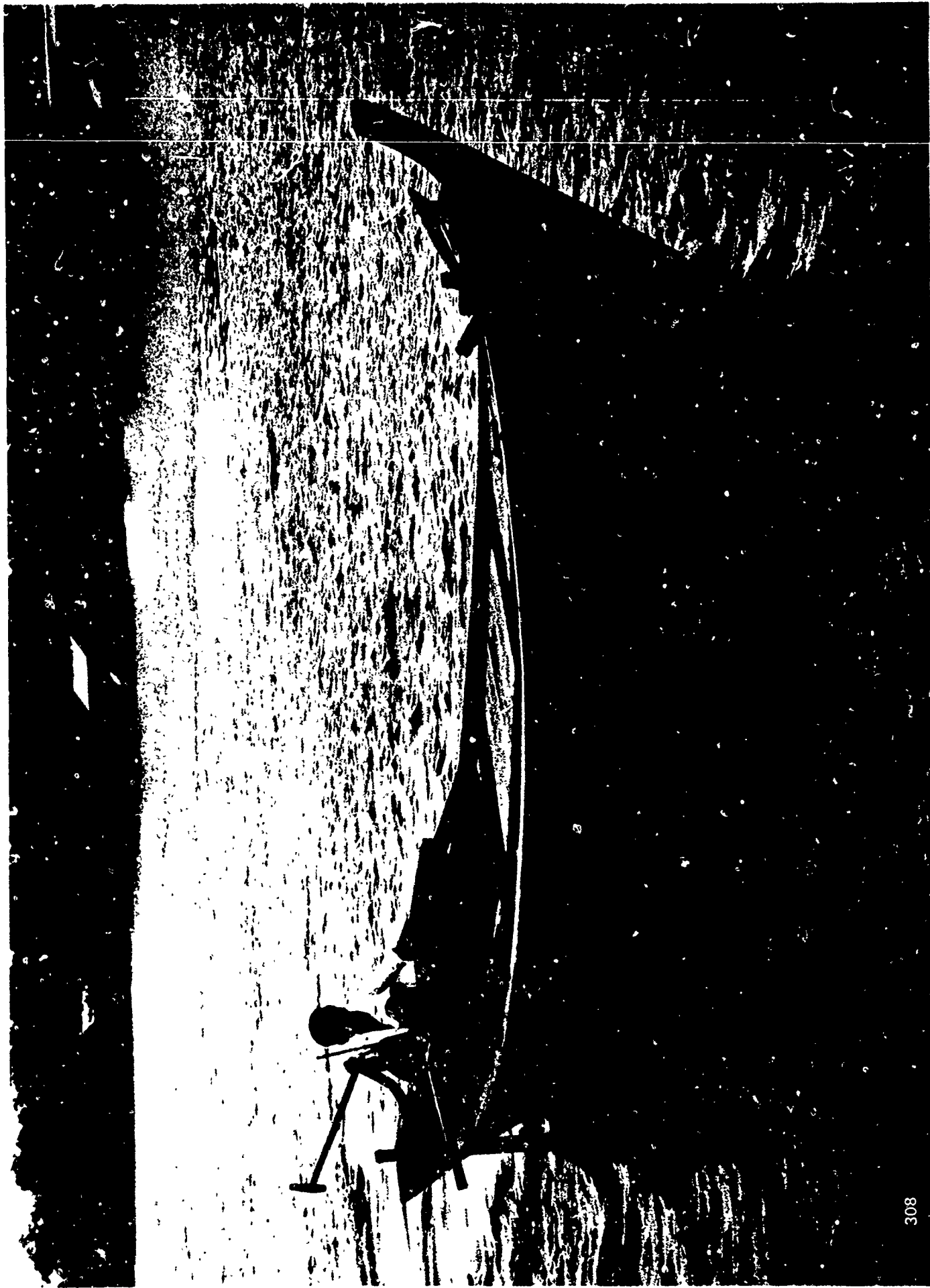


OBSERVED AREA OF OPERATION
อำเภอปฏิบัติการทพปท



- | | |
|----------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Trat
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phraechuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

C6-T14



C6-T14



C6-T14		TYPE		FISHING		
LOA	5 - 14 m	BEAM	1 - 3.5 m	GROSS TONS	1 - 18	
DRAFT	0.5 - 1.5 m	OPERATING AREA	Gulf and Andaman Sea near Rayong		NET TONS	up to 13
RECOGNITION FEATURES	High bow, Sweeping sheer to straight, high-rise stem		CLASS FREQUENCY	9%	PROPULSION	1 diesel engine
					TYPE FREQUENCY	40%
					TYPE OF CATCH / CARGO	Varied

General Information

The C6-T14 is the most common of the Class 6 fishing vessels. Although seen throughout the Gulf and near Phuket in the Andaman Sea, they are especially numerous in the fishing grounds 5 to 10 miles off Changwat Rayong. They usually fish with long lines or hand lines or work bamboo stake traps, but fishing with purse seines and gill nets is also common practice. Occasionally these craft will work as shrimp scoopers, or mussel, patrol, cargo, or pleasure boats.

Some C6-T14 are equipped with a fish-observer's chair or platform. Others have masts for holding a fore-and-aft pole which supports the temporary shelter, nets, or laundry. Most have a covered hold with one or more hatches.

Only about one-fourth of these craft are registered.

๗๖-๗๑๔		ใช้งาน		ประมง	
ความยาวตลอดลำ	๕-๑๔ ม.	ความกว้างสุด	๑-๓.๕ ม.	กินน้ำ	ไม่เกิน ๑๓
กินน้ำลึก	๐.๕-๑.๕ ม.	กินกบต	๑-๑๘	การขับเคลื่อน	เครื่องยนต์
ลักษณะลำ	หัวเรือสูง และระดมขึ้นใบบรรจบกับทวนหัวก่อนสูงขึ้นมา และตรง	กินลม	๕%	ความเร็ว	๔๐%
		พื้นที่ตัวกะละมังจับได้/ลิ้นค้า			
		หมายเหตุ			

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ๗๖-๗๑๔ เป็นเรือแบบธรรมดาตามัญญที่สุดในการประมงประเภทที่ ๖ ด้วยกัน แม้จะพบเห็นกันอยู่ทั่วไปในอ่าวไทย และในทะเลอันดามันบริเวณใกล้เกาะภูเก็ต แต่โดยเฉพาะมีอยู่เป็นจำนวนมากในจังหวัดที่ทำการประมงนอกฝั่งจังหวัดระยอง ออกไป ๕ ถึง ๑๐ ไมล์ และมีทำการประมงโดยใช้เบ็ดราว เบ็ดตก หรือทำโป๊ะ แต่ใช้ใช้อวนจับและอวนลากก็มียุขมากเหมือนกัน เรือเหล่านี้บางลำก็ใช้ลิ้นจับหรือจับหอยนางรม ใช้ใบเรือตรวจการเรือสินค้าหรือเป็นเรือทัศนาจรเพื่อหาความสวยงาม

เรือ ๗๖-๗๑๔ บางลำก็ทำห้องหรือแท่งสำหรับติดตั้งปลาไว้ด้วย ส่วนเรือลักษณะที่นำมาใช้เพื่อหาหัวเรือหรือใช้ขึงพวงตาเป็นที่พักอาศัยชั่วคราวของลูกเรือหรือใช้ทำอวนหรือเตนท์ เรือส่วนมากมีระวางเก็บของที่มีฝาปิดอยู่หนึ่งระวางหรือมากกว่า

C6-T14

C6-T14 off the Andaman Coast. This Particular Boat Has a Broad Transom. A Narrow or "Double-Ended" Stern Is Also Common

เรือ ป๖-๗๔ ที่นอกฝั่งทะเลอันดามัน เรือลำนี้มีลักษณะพิเศษคือ ท้ายตัด กว้าง ส่วนเรือที่ท้ายเรียวคล้ายหัวก็มียู่มาเหมือนกัน



Propulsion

Although an occasional vessel may have a 4-cylinder, 60-hp diesel engine, CG-T14 are usually powered by a manually started 1- or 2-cylinder diesel engine of up to 30 hp. Fuel reserve ranges up to 300 liters with most craft carrying under 40 liters.

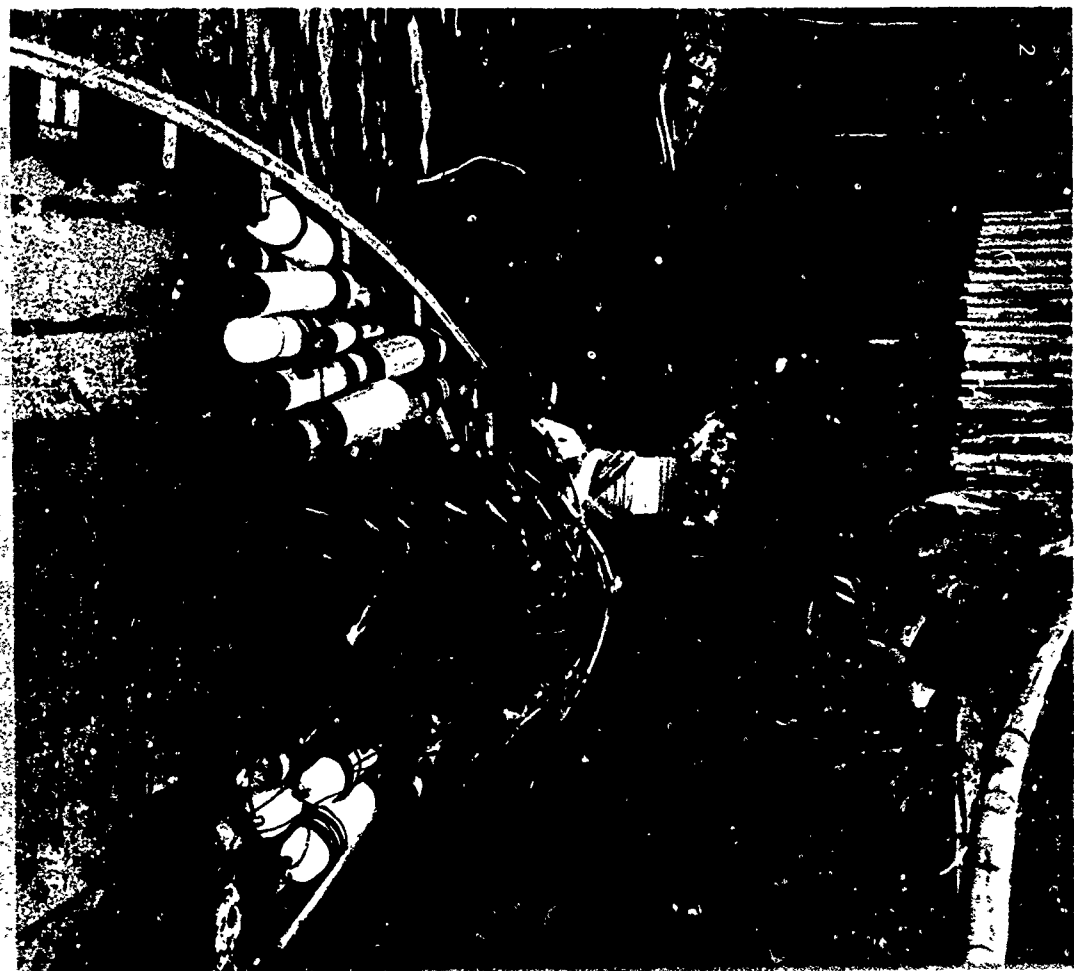
เรือดำน้ำมีจำนวนประเภทหนึ่งใต้ท้ายที่จดทะเบียน

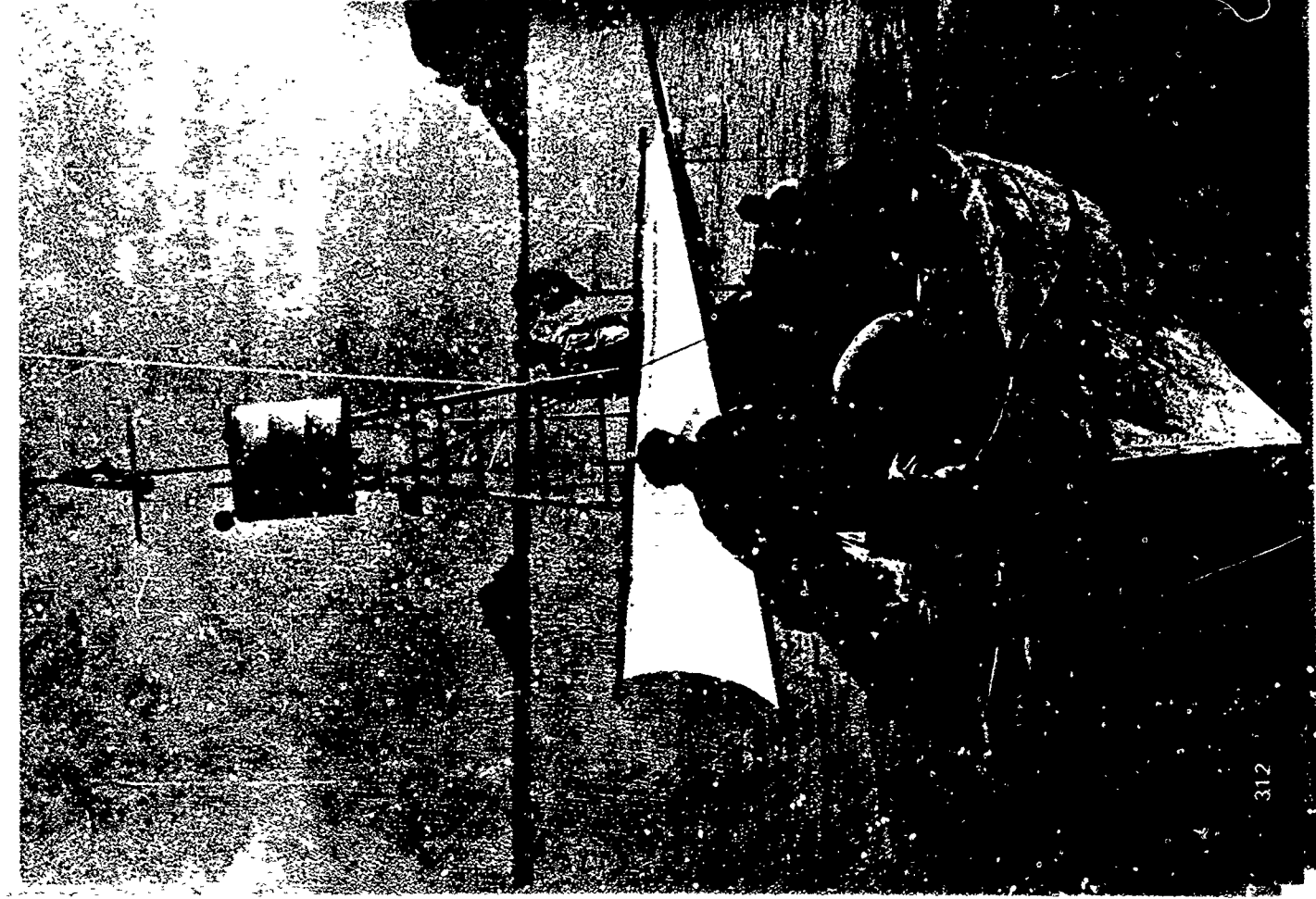
การขับเคลื่อน

ตามปกติเรือ ปะ-ซ๑๔ นี้ มักใช้เครื่องยนต์เซลซนิต ๑ หรือ ๒ สูบ ขนาดไม่เกิน ๓๐ แรงม้า และเริ่มติดเครื่องยนต์ด้วยมือ แต่ก็มีเรือบางลำที่ใช้เครื่องยนต์เซลซนิต ๔ สูบ ขนาด ๖๐ แรงม้า เรือนี้มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน ๓๐๐ ลิตร แต่เรือส่วนใหญ่จะมีน้อยกว่า ๔๐ ลิตร



1. Crowded Engine Room of a CG-T14. Note Bilge Pump and Water Keg Aft of Hatch Coaming
 2. See Crab Traps and Floats Stowed on Foredeck of CG-T14
๑. ห้องเครื่องอับแคบของเรือ ปะ-ซ๑๔ ลำหนึ่ง จะเห็นสูบน้ำที่ห้องเรือ และถังน้ำอยู่หลังขอบห้องเครื่องยนต์ที่ฝาปิด
 ๒. เครื่องตักปูทะเลและถังลอบวางอยู่บนศาลาหน้าหัวเรือ ปะ-ซ๑๔





Operational Information

Two-thirds of the C6-T14 are night fishers. Most trips, whether fishing or cargo runs, are for 1 day, sometimes only for a few hours. Provisions for preparing a meal or food cooked at home are usually brought along for the day, but many C6-T14 carry only drinking water. The catch is quite varied but generally includes rakegilled mackerel, Spanish mackerel, thraufin, squid, ponyfish, chub mackerel, and swimming crab. While catches range up to 3,000 kg, most are under 500 kg. About one-third of the fishing vessels use ice to preserve the fish.

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

จำนวนสองในสามของเรือ ปบ-๒๑๔ เป็นเรือประมงที่ออกทำงานในเวลากลางคืนเรือส่วนมากที่ออกทำการประมงหรือล่าเหยื่อสินค้าก็ค้ากันในเขตรหนึ่ง ๆ จะกตัญภายในวันเดียวเท่านั้น ซึ่งบางครั้งอาจออกไปเพียงสองสามชั่วโมง เสนียงอาหารที่นำไปเพื่อหุงหาในเรือหรือหุงหาไปแล้วจากบ้านจะมีพอรับประทานเพียงวันเดียว แต่มีเรือ ปบ-๒๑๔ มีหลายลำที่นับแต่เดิมไปอย่างเดี่ยว สัตว์ทะเลที่จับได้มีกรรมกรชนิดซึ่งทั่ว ๆ ไปได้แก่ ปลาหลังปลาโมง ปลาหูไม่ ปลาอินทรี ปลากระโทง ปลาหมึก ปลาเป็น ปลาหู และปูม้า ปริมาณที่จับได้ไม่เกิน ๓,๐๐๐ กก. แต่โดยมากได้ต่ำกว่า ๕๐๐ กก. จำนวนประมาณหนึ่งในสามของเรือประมงเหล่านี้เก็บรักษาปลาโดยใช้น้ำแข็งแช่

C6-T14 Purse Seine Fisher With Canvas Crew Shelter and Familiar Fish-Observer's Chair
เรือประมง ปบ-๒๑๔ ที่ใช้รวมล้อมจับ มีทคนผ้าใบสำหรับคนประจำเรือ ทำอาชีพ และเก้าอี้ดูปลาของได้กึ่งที่มักเห็นอยู่เสมอ

Equipment

Generally the C6-T14 have no mechanical means for handling cargo or fish. These are usually offloaded in baskets by the crew.

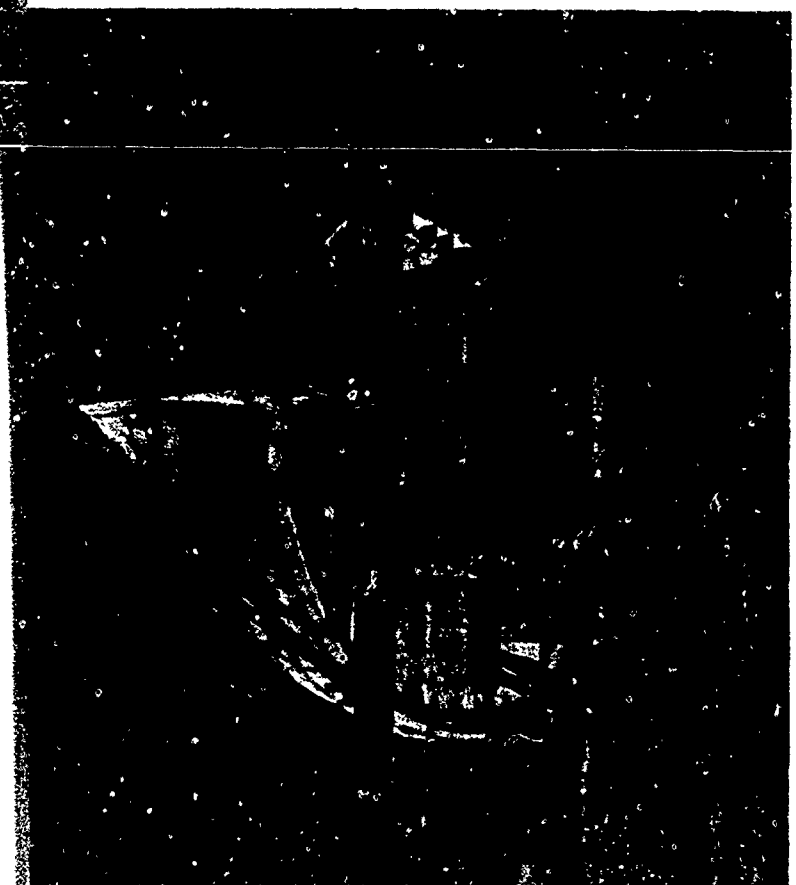
One manual bilge pump is standard. One metal or wood anchor is generally carried. The attached anchor cable may be as long as 200 m.

About one-fourth of these craft are equipped with fixed lights, usually 3, and about the same number have only a lantern. A few carry floodlights or flashlights. Many have no lights.

Neither radio receivers nor transmitters are carried on C6-T14, and only a few have compasses. Safety equipment is rare.

C6-T14 Bamboo Stake Trap Fisher, Showing Aftwardship Beams Used To Carry Bamboo Stakes to the Traps

เรือประมง ๗๖-๕๐๔ แสดงให้เห็นคานพวงสำหรับรับรอกที่นำไปทำประมง



เครื่องอุปกรณ์

เรือ ๗๖-๕๐๔ โดยทั่วไปไม่มีเครื่องมือกลสำหรับใช้ยกสินค้าหรือปลาสด ตามปกติก็มักใช้คนประมงนำขึ้นจากเรือโดยบรรจุลงหวด

มีตู้ใบสำหรับสูบน้ำที่ห้องหนึ่งเครื่องเป็นมาตรฐานของเรือทั่วไป วัสดุของไม้หรือตะกั่ว และไม้สายสนยาวไม่เกิน ๒๐๐ ม.

จำนวนประมาณหนึ่งในสี่ของเรือเหล่านี้มีไฟติดประจำที่ ซึ่งตามปกติมีสามดวง และเรือที่มีโคมสว่างหนึ่งดวง ก็มีจำนวนพอ ๆ กัน เรือบางลำเป็นส่วนน้อยที่มีโคมไฟหรือไฟฉาย ส่วนเรือเป็นจำนวนมากไม่มีโคมไฟเลยทั้งสิ้น

เรือ ๗๖-๕๐๔ นี้ไม่มีขงเครื่องรับและเครื่องส่งวิทยุ มีขงไม้กล้าทำเข็มทิศใช้ แร่ขงช่วยชีวิตที่ไม่ได้รื้อกัน

Crew of a C6-T14 Hauling Nets at a Stake Trap

คนประมงประจำเรือ ๗๖-๕๐๔ กำลังกู้ขวนไม้ประมง



C6-T14

Crew

There are usually 2 in the crew of a C6-T14, but the range is from 1 to 10.

Military Potential

In addition to being a familiar boat throughout the Gulf, the C6-T14 has several other advantages. It usually has a covered hold, and it is commonly out at night. C6-T14 vessels would be useful in moving contraband materials along the coast.

คนประจำเรือ

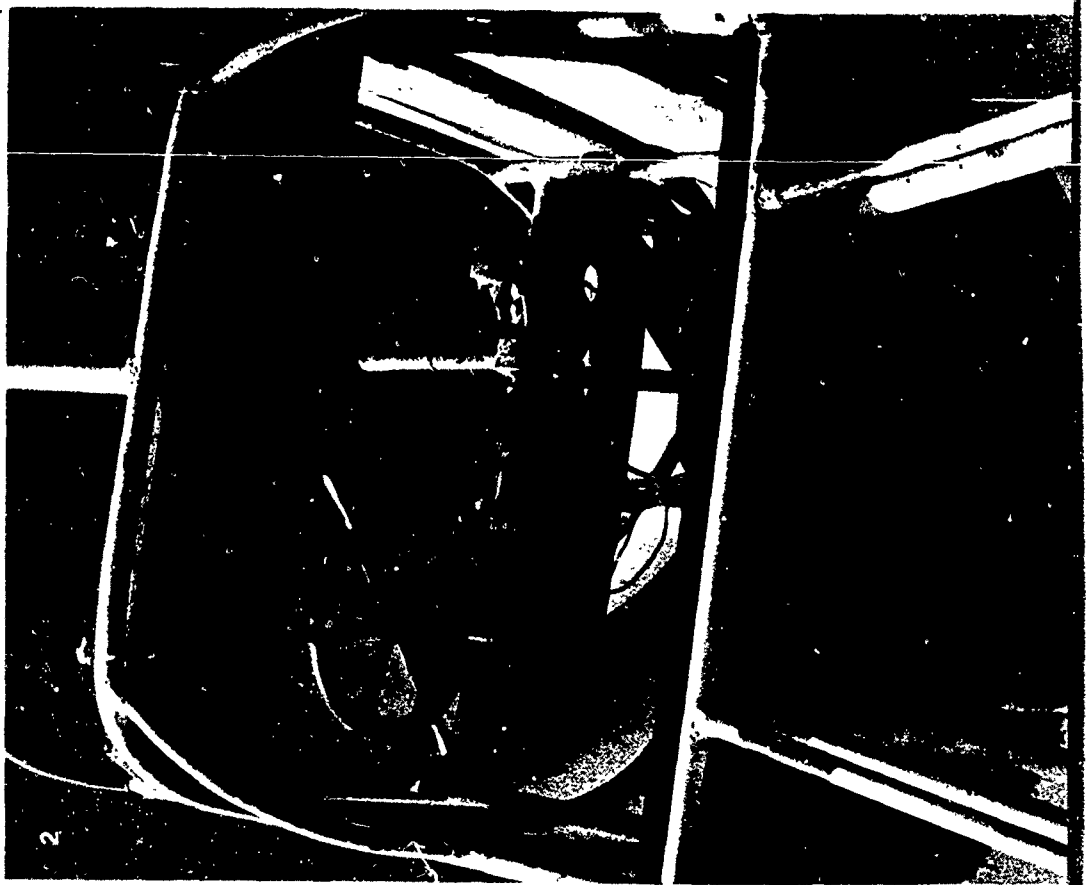
เรือ ป๖ - ๖๑๔ มีคนประจำเรือตั้งแต่ ๑ ถึง ๑๐ คน แต่โดยปกติก็มี ๒ คน

ศักยภาพทางการทหาร

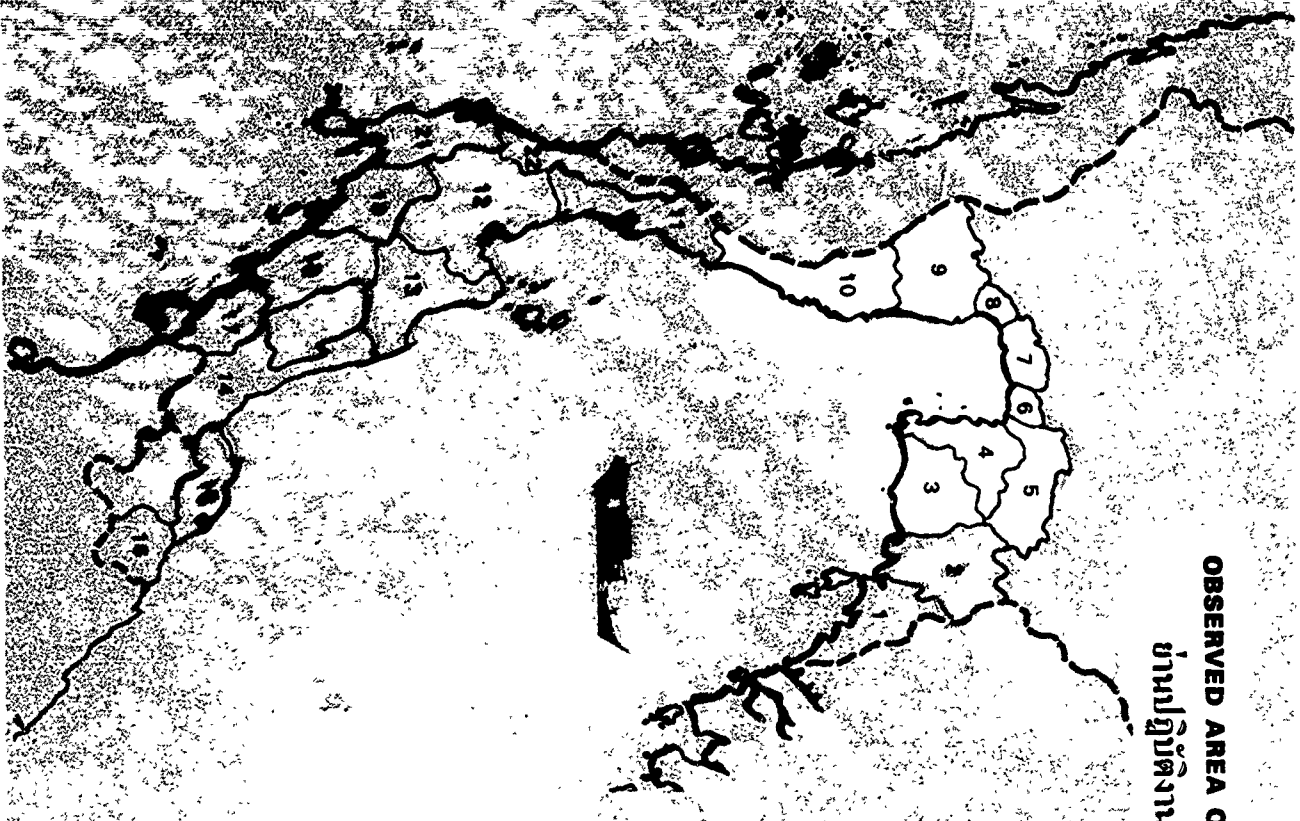
เนื่องจากเรือ ป๖ - ๖๑๔ นี้เป็นที่รู้จักและพบเห็นกันอยู่โดยทั่วไปในอ่าวไทย ฉะนั้นจึงสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้หลายอย่าง โดยปกติเรือเหล่านี้มีระวางบรรทุกที่มีฝาปิด เรียบร้อยและออกปฏิบัติงานในเวลากลางคืนเป็นประจำ จึงนับว่าเป็นประโยชน์แก่การลำเลียงสิ่งของซึ่งกันมิไปตามชายฝั่งทะเลได้เป็นอย่างดี

1. Pole Fisher Working Near Ban Pay
2. Some C6-T14 Observer's Chair 3 Are Equipped With Wheel and Throttle

๑. เรือตกเบ็ดกำลังปฏิบัติงานอยู่ใกล้บ้านเพ
๒. เรือ ป๖ - ๖๑๔ บางลำมีพวงมาลัยและคันบังคับกับเครื่องตีคว่ำที่เก้าอี้ของไต้ก๋ง



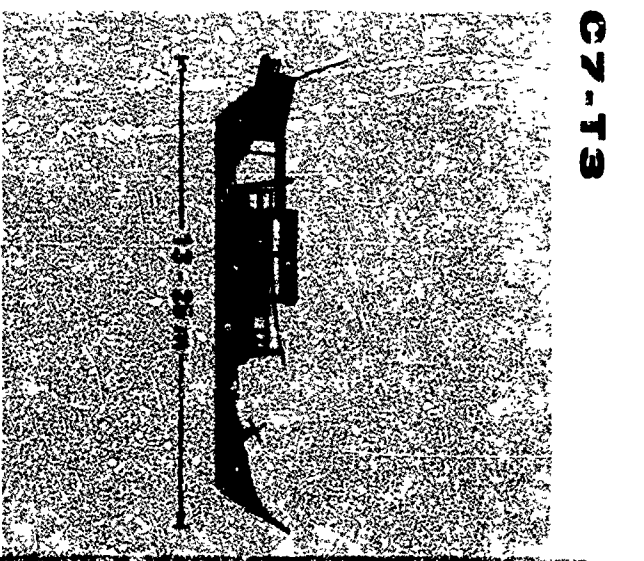
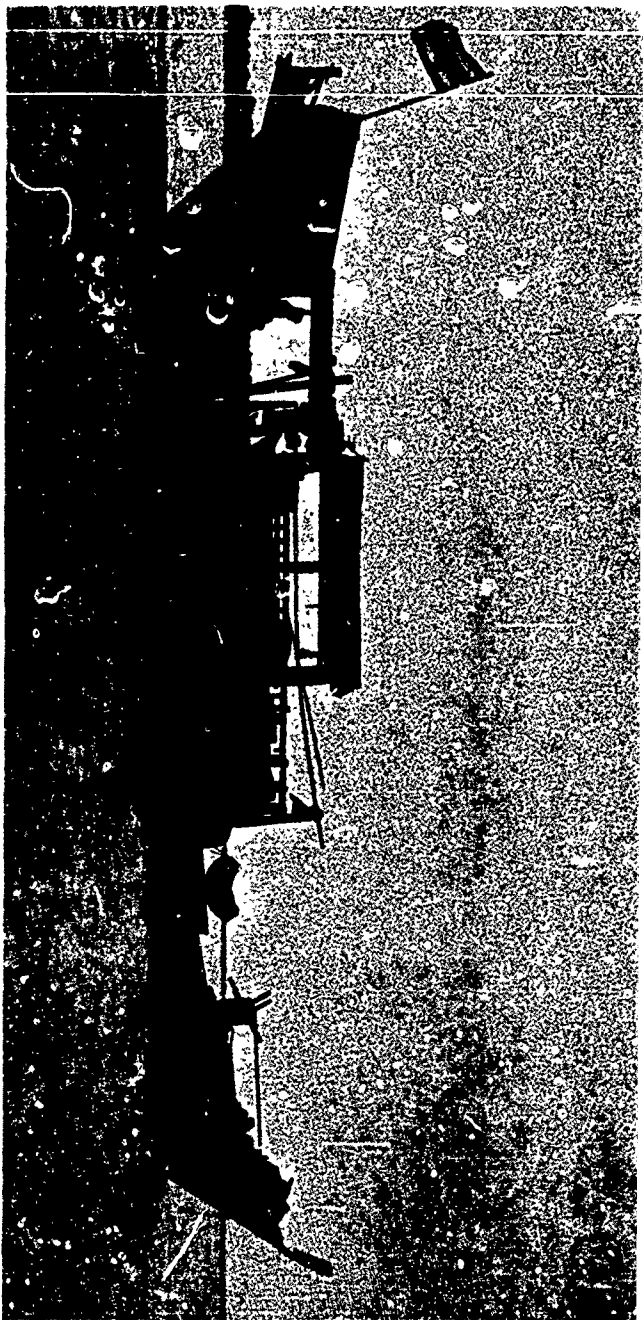
OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติการพบเห็น



- 1. Trat ทรราช
- 2. Chana Buri ชัยภูมิ
- 3. Rayong ระยอง
- 4. Chon Buri ชลบุรี
- 5. Chachoengsao ฉะเชิงเทรา
- 6. Samut Prakan สมุทรปราการ
- 7. Samut Sakhon สมุทรสาคร
- 8. Samut Songkhram สมุทรสงคราม
- 9. Phetchaburi เพชรบุรี
- 10. Phraeuaq Khiri Khan พระนครศรีอยุธยา
- 11. Chumphon ชุมพร
- 12. Surat Thani สุราษฎร์ธานี
- 13. Nakhon Si Thammarat นครศรีธรรมราช
- 14. Songkhla สงขลา
- 15. Pattani ปัตตานี
- 16. Narathiwat นราธิวาส
- 17. Samui สมุย
- 18. Trakee ทรังคี
- 19. Krabi กระบี่
- 20. Phuket ภูเก็ต
- 21. Phang-Nga พังงา
- 22. Phaha Phang ฟูฟาง

C7-T3





C7-T3

C7-T3		TYPE		CARGO	
LOA	BE.M	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
13 - 25 m	4 - 7 m	15 - 52	10 - 34	1 diesel engine	
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY		
1.4 - 2.5 m	Northern Gulf	1%	29%		
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO		
Junk hull. High bow and straight, high-rise stem. Overhanging poopdeck. Long cabin aft			Lumber, fish sauce, salt, duck excrement, and fish for fertilizer		

General Information

The C7-T3 cargo vessels are converted from C7-T12 two-masted sailing junks. The 2 cabins of the old sailers, located on the poop deck and amidships, have been joined to provide housing for the ship's controls and living quarters for the crew.

Relatively few in number, the C7-T3 haul cargo to and from Bangkok and the smaller towns of the upper Gulf and are usually found within 30 miles of the shore. Most of these vessels carry registration papers.

Propulsion

The C7-T3 is powered by a diesel of up to 6 cylinders and 120 hp. Fuel

ป๗-๗๓		ใช้งาน		สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างระตึก	กินทอด	กินหมก	การจับเคลื่อน	
๑๓-๒๕ ม.	๔-๗ ม.	๑๕-๕๒	๑๐-๓๔	คู่เขต ๑ เครื่อง	
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติการ	พารเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้		
๑.๔ - ๒.๕ ม.	บริเวณอ่าวไทย	๑%	๒๕%		
ลักษณะระจุกำ	ตัวเรือเป็นแบบเรือสำเภา	หัวเรือสูง	ทวนหัวทรงและสูงชันขึ้นมา	ชนิดสำเภาและจับได้/สินค้า	
	มีคาบท้ายยกที่เรือขยออกไป	ต่างที่เขี้ยว		ไม้ทอน ไม้ปลอก ไม้กลอ ไม้ทอนเบ็ด และเบ็ดทำสำเภา	

ข่าวสารทั่วไป

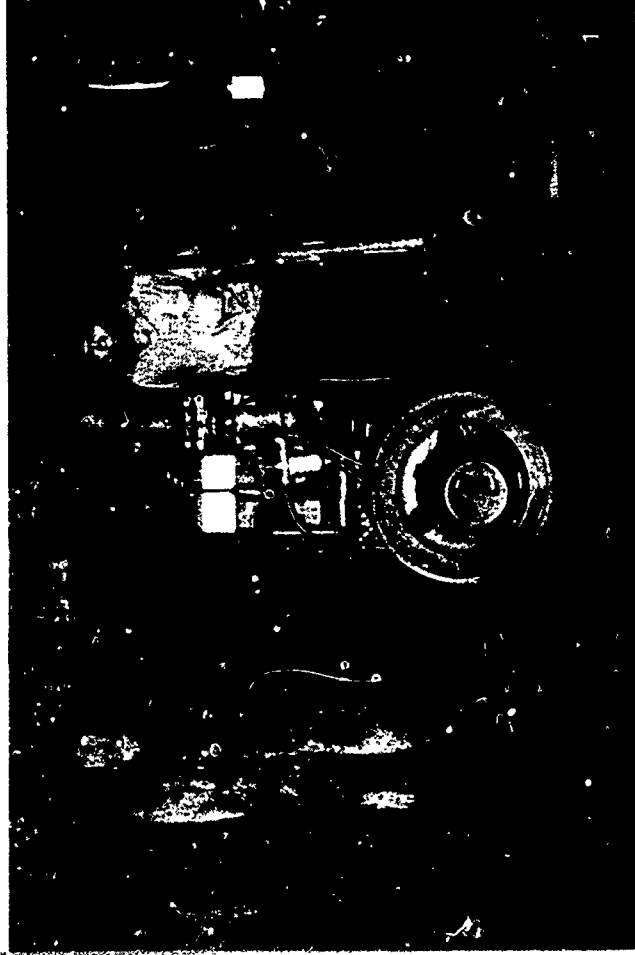
เรือสินค้า ป๗-๗๓ นี้ ได้ตัดแปลงมาจากเรือ ป๗-๗๒ ซึ่งเป็นเรือใบสองเสา โดยต่อถึง ๒ เก๋งอยู่บนคอคตัดท้ายยกท้ายเรือที่กึ่งกลางลำให้เป็นเก๋งเดี่ยวกัน เพื่อใช้เป็นห้องอดภัย และเป็นที่พักอาศัยของกัปตันประจำเรือ

เมื่อเปรียบเทียบกับเรืออื่นแล้ว เรือ ป๗-๗๓ นั้นมีจำนวนน้อย ใช้ล่าสัตว์งูสินค้าไปมาระหว่างกรุงเทพมหานคร กับหัวเมืองเล็ก ๆ ที่อยู่ใต้มอริวตจนกว่าจะไปยัง นกพยับหมอกห่างจากฝั่งไม่เกิน ๓๐ ไมล์ โดยบางเรือเหล่านี้บางรายจะจับสัตว์ชนิดนี้ด้วย

การจับเคลื่อน

เรือ ป๗-๗๓ ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ชนิดไม่เกิน ๖ สูบ ขนาด ๑๒๐ แรงม้า

C7-T3



reserve is 200 to 1,300 liters. The engine is started electrically, by air pressure, or manually. Pistons, packing, and a tool kit for repairs are usually carried.

Operational Information

These vessels make cargo runs of from 2 to 20 days carrying charcoal, firewood, lumber, salt, fish sauce, and duck excrement and fish for fertilizer. Their maximum speed is about 6 kt.

Crew provisions are often carried for the round trip, and the food is prepared aboard.

ความจุน้ำมันเชื้อเพลิง ๒๐๐ ถึง ๑,๓๐๐ ลิตร เริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า ด้วยแก๊สอัด หรือด้วยมือหมุน มักมีลูกสูบ ปะเก็น และเครื่องมือซ่อมทำติดไปด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือเหล่านี้ใช้ลำเดินสินค้าเที่ยวละ ๒ ถึง ๒๐ วัน มีถ่าน ฟืน ไม้ท่อน เกล็ด ไม้ปลา มูลเป็ด และปลาที่ใช้ทำปุ๋ย มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๖ นอต

เสบียงอาหารสำหรับคนประจำเรือจะนำไปให้ทอดกตทั้งเที่ยวไปและกลับ โดยพุ่งหากันในเรือ

1. 56-Hp, 4-Cylinder Yanmar Diesel Engine Powers 25-Meter Cargo Vessel. 2. This C7-T3 Carries Wood and Charcoal From Trad to Chon Buri

๑. เครื่องยนต์ดีเซลยี่ห้อ ยันมาร์ ชนิด ๔ สูบขนาด ๕๖ แรงม้า ของเรือสินค้า ยาว ๒๕ ม. ๒. เรือ ป๗-๗๓ ลำนี้บรรทุกไม้และถ่านจาก ตราด ไป ชลบุรี

Equipment

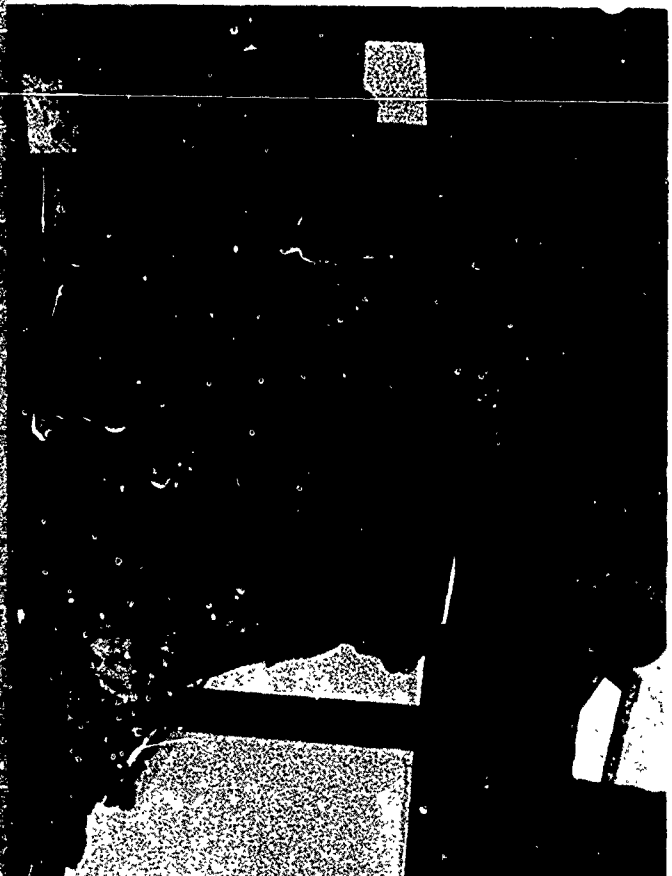
More than half of these boats have no cargo-handling equipment. Some have a boom capable of lifting up to 700 kg.

The vessel has 1 or 2 centrifugal bilge pumps. Ground tackle consists of 2 metal anchors attached to cables up to 100 m in length and located on the foredeck. These are raised and lowered by 2 hand-operated winches.

The C7-T3 carries running lights and a floodlight. Most C7-T3 have a compass and a radio receiver, but none is known to have a transmitter.

In addition to informal safety gear such as buoys and tires, some C7-T3 carry a life jacket for each of the crew. Others have on board a small boat which can be used as a lifeboat.

Helmsman on C7-T3 Has Clear View on All Sides



กรณีเรือ ๗-๕๓ สามารถเห็นภาพได้ชัดเจนรอบคัน

เครื่องอุปกรณ์

เรือลำนี้จำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่งไม่มีเครื่องมือยกขนแรงใช้ยกของ แต่เรือบางลำก็ยังมีเครื่องยกของได้หนักไม่เกิน ๗๐๐ กก.

เรือนี้เครื่องสูบน้ำที่เรือชนคอบนฝั่งจำนวน ๑ หรือ ๒ เครื่อง ใช้สมอลโตะ ๒ นิ้ว สายขนาดยาวไม่เกิน ๑๐๐ ม. วางไว้บนดาดฟ้าเรือ มักวางสลับแบบมือหมุน ๒ ตัว

เรือ ๗๑-๕๓ มีไฟเรือเดินและโคมฉาย ส่วนมากจะมีเข็มทิศและเครื่องรับวิทยุ แต่ไม่มีเครื่องส่งวิทยุ

นอกจากจะมีเครื่องช่วยชีวิตที่ไม่ถูกต้องตามแบบมาตรฐานเช่น ที่นอลย และขางในรถยนต์แล้ว เรือ ๗๑-๕๓ บางลำก็ยังไม่มีเสื้อชูชีพสำหรับคนประจำเรือทุกคนอีกด้วย ส่วนเรืออื่นๆ นอกเหนือมีเรือเล็กบรรทุกไปด้วยเพื่อใช้รับเรือช่วยชีวิต

Most C7-T3 Carry a Small Boat Which is Stowed Just Forward of the Cabin



เรือ ๗๑-๕๓ ส่วนมากบรรทุกเรือเล็กไปด้วย • ถ้า แลวางไว้หน้าค้ำ

C7-T3

Crew

Crews number from 3 to 7.

Military Potential

Large and seaworthy, the C7-T3 has considerable military potential. Although slow, it can remain at sea for 3 weeks and carry considerable equipment and a large number of men.

กนประจำเรือ

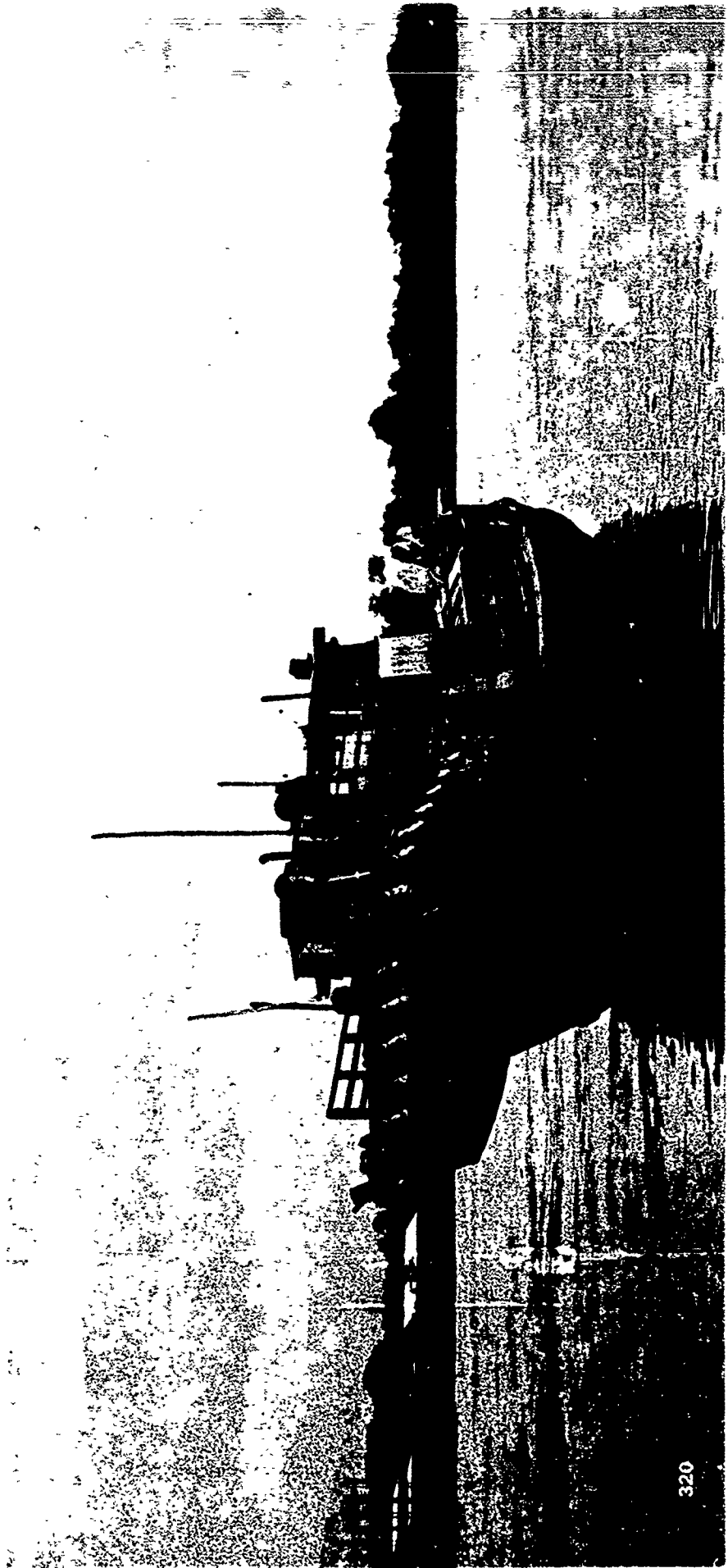
กนประจำเรือมีจำนวน ๓ ถึง ๗ กน

ศักยภาพทางการทหาร

โดยที่เรือ ป๗-๗๓ นี้เป็นเรือขนาดใหญ่และสามารถออกทะเลได้ จำนวน ๓ ถึง ๗ กน
ทางการทหารพอสมควร กล่าวคือ แม้ว่าจะเด่นชัดก็จริง แต่ก็สามารถอยู่ไกลทะเลได้เป็น
๓ สัปดาห์ และบรรทุกเครื่องอุปโภคและบริโภคได้เป็นจำนวนมากพอสมควร

This C7-T3 Cargo Vessel Has a Crew of 7. The Double-Ended Hull Has an Overhanging Poop Deck

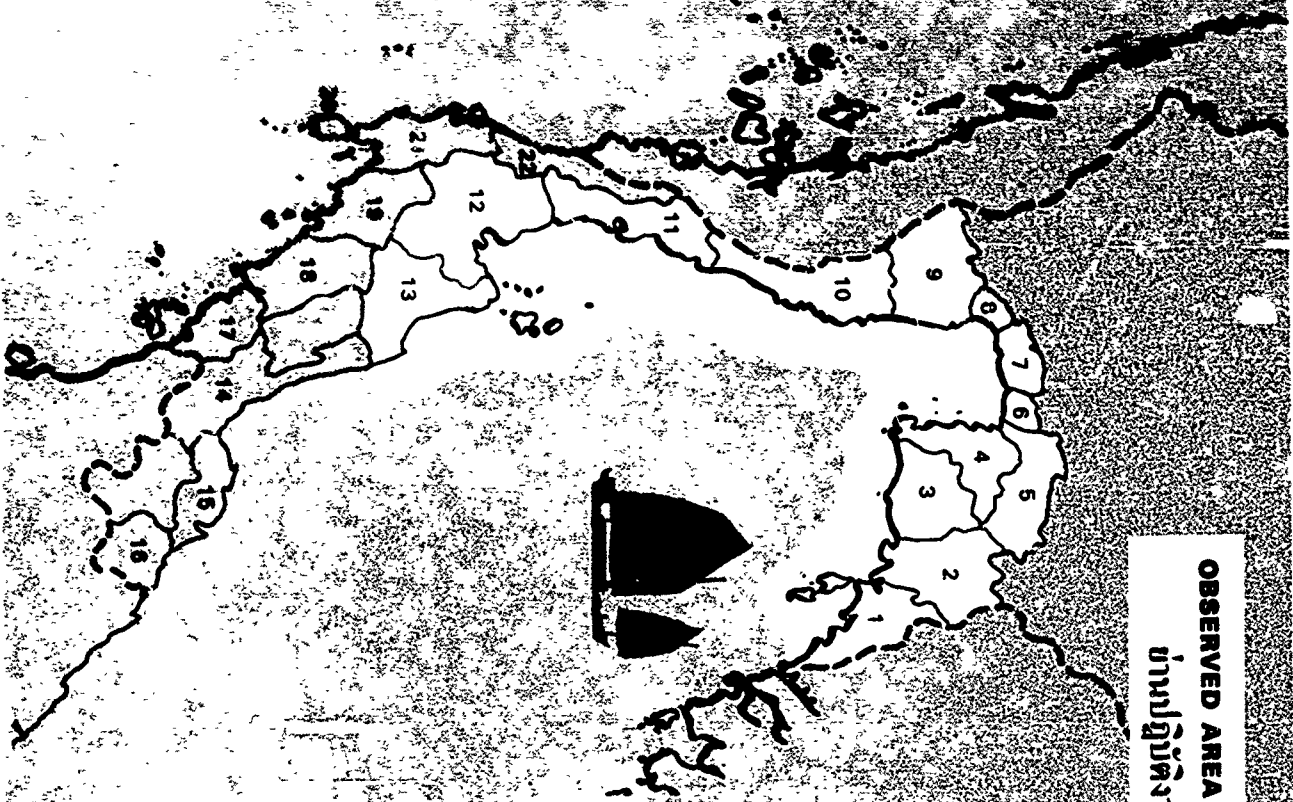
เรือสินค้า ป๗-๗๓ ถ้าใช้กนประจำเรือ ๗ กน ตัวเรือมีหัวท้ายกนเดียวกัน
และคาดฟ้าท้ายเรือยื่นออกไป



CLASS 7 - TYPE 12

OBSERVED AREA OF OPERATION

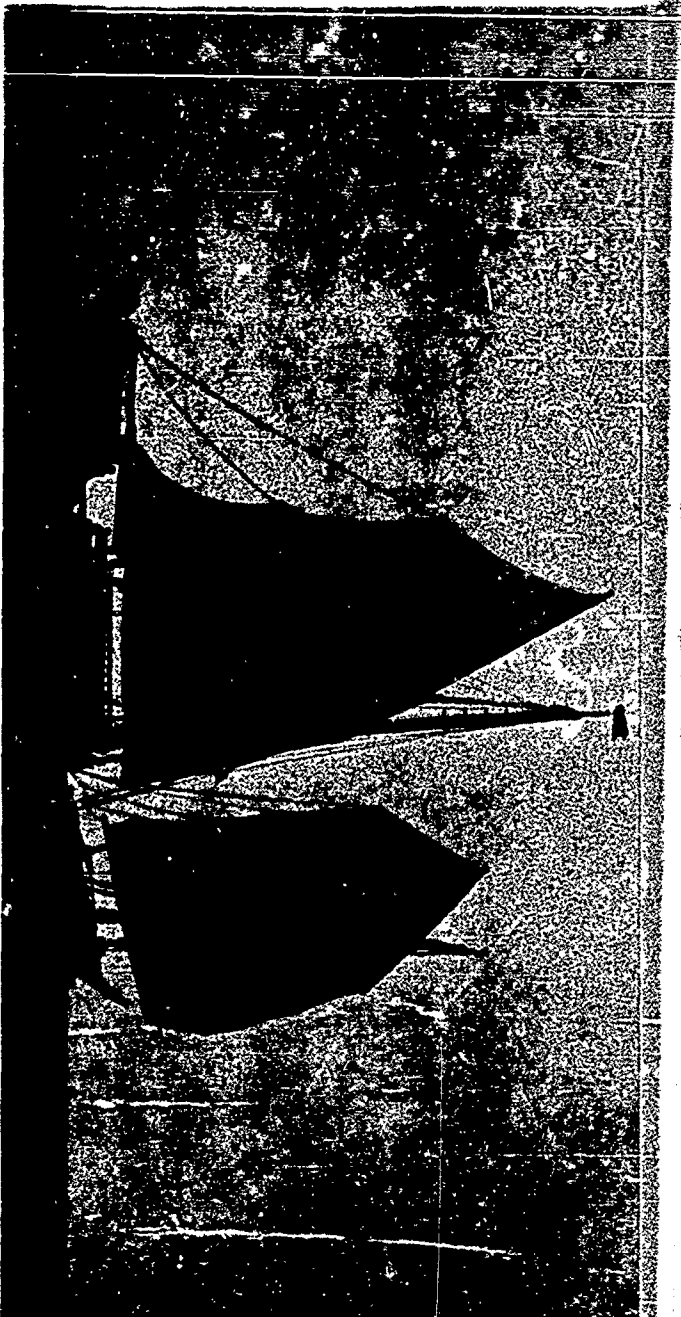
พื้นที่ปฏิบัติงานที่พบเห็น



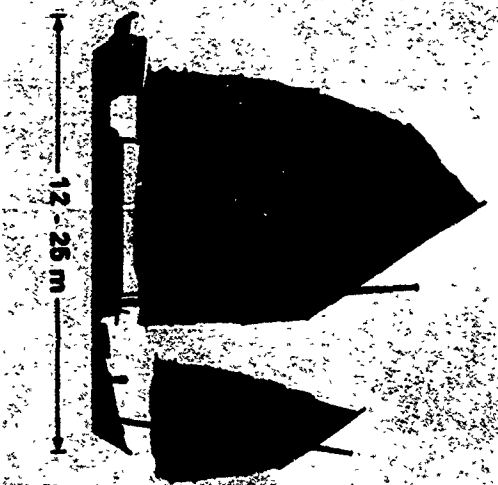
- | | |
|-----------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Trat
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Sakdi
สกล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phraeuchup Khiri Khan
ปราจีนบุรี | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

C7-T12





C7-T12



C7-T12		TYPE	CARGO	
DRAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
12 25 m	3 - 5 m	18 - 40	14 - 36	2 Chinese lugsails
DRIFT RATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY		
DRIFT 2.5 m	Gulf	1%	71%	
FEATURES		TYPE OF CATCH / CARGO		
Hull high bow and straight, high-rise stem. Overhanging poopdeck. 2-masted, Chinese lugsail		Charcoal, firewood, lumber and stone		

General Information

These old C7-T12 cargo junks of the Gulf are among the last of the large Thai sailing vessels. Fewer and fewer of them are being built.

Usually recognized by their big Chinese lugsails and overhanging poop deck, they have the pointed bow and sliding rudder of the typical South Chinese and Hainan junks. But the pointed stern and extended stem are peculiar to Thai and Cambodian craft of this type.

Home ports of the C7-T12 are the larger coastal towns: Ban Laem, Chon Buri, Prat Bangprakong, Samut Prakan, Ban Pay, Rayong, Chumpon, and Surat Thani.

C7-T12 usually carry registration papers.

ปล๑-ซ๑๒

ปล๑-ซ๑๒		ใช้งาน		สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินน้ำตื้น	กินน้ำลึก	การจับปลาทู	ใบเขวมนแบบจีน ๒ ใบ
๑๒-๒๕ ม.	๓-๕ ม.	๑๔-๔๐	๑๔-๓๖	หมเรือประเภทนี้	หมเรือชนิดนี้
กินน้ำตื้น	ขานหมูกับคิงกัน	อ่าวไทย	๑%	ชนิดที่จับทะเลที่จับได้/สินค้า	ถ่าน, ไม้, ไม้ท่อน, และหิน
๑.๘-๒.๕ ม.	อ่าวไทย	๑%	๑%	ชนิดที่จับทะเลที่จับได้/สินค้า	ถ่าน, ไม้, ไม้ท่อน, และหิน
ลักษณะลำ		ตัวเรือเป็นแบบเรือสำเภา หัวเรือสูง ทวนหัวตรงและยื่นสูงขึ้นมา		คางที่ทาบท้ายเรือยื่นออกไป มีสองตาและใช้ในเขวมนแบบจีน	

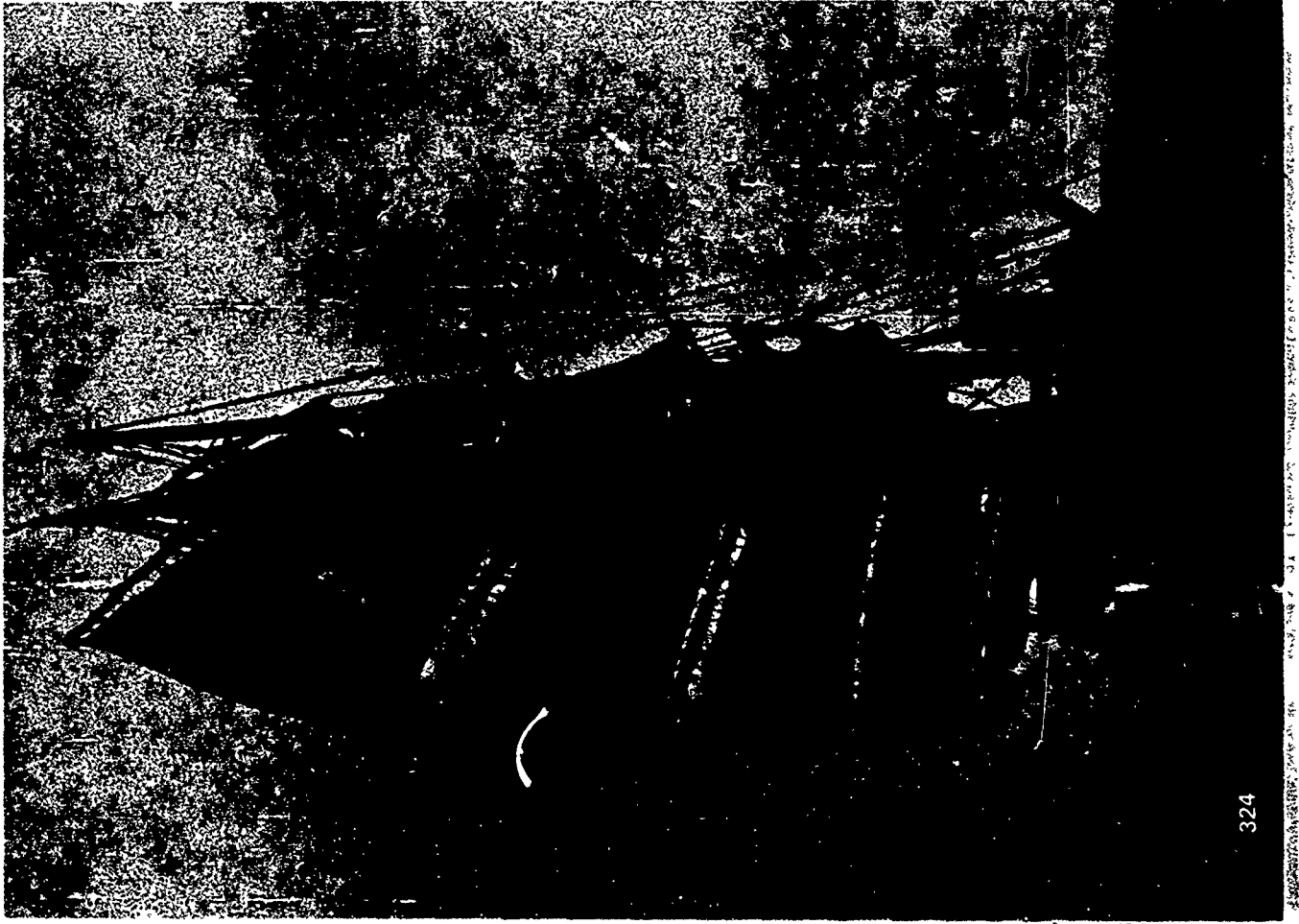
ข่าวสารทั่วไป

เรือสำเภา ปล๑-ซ๑๒ อันเก่าแก่ที่ใช้ล๑มาถึงยังถิ่นกำเนิดอยู่ในบริเวณอ่าวไทยเท่านั้น นับว่าเป็นเรือใบขนาดใหญ่ของไทยรุ่นสุดท้ายที่เหลืออยู่ และการก่อสร้างใหม่มีน้อยเต็มที ลักษณะจอดเรืออย่างง่าย ๆ ก็คือ มีใบเขวมนแบบจีนขนาดใหญ่ มีคางที่ทาบท้ายเรือยื่นออกไป หัวเรือแหลม และหางเรือยื่นลงใต้คางแบบเรือสำเภาทางภาคใต้ของประเทศไทย และเกาะไหหลำ แต่ท้ายเรือแหลม (ไม่เหมือนของจีนที่ท้ายเรือตัดกว้าง เป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส) และทวนหัวยื่นขึ้นมา ซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของเรือสำเภาไทยและเขมร

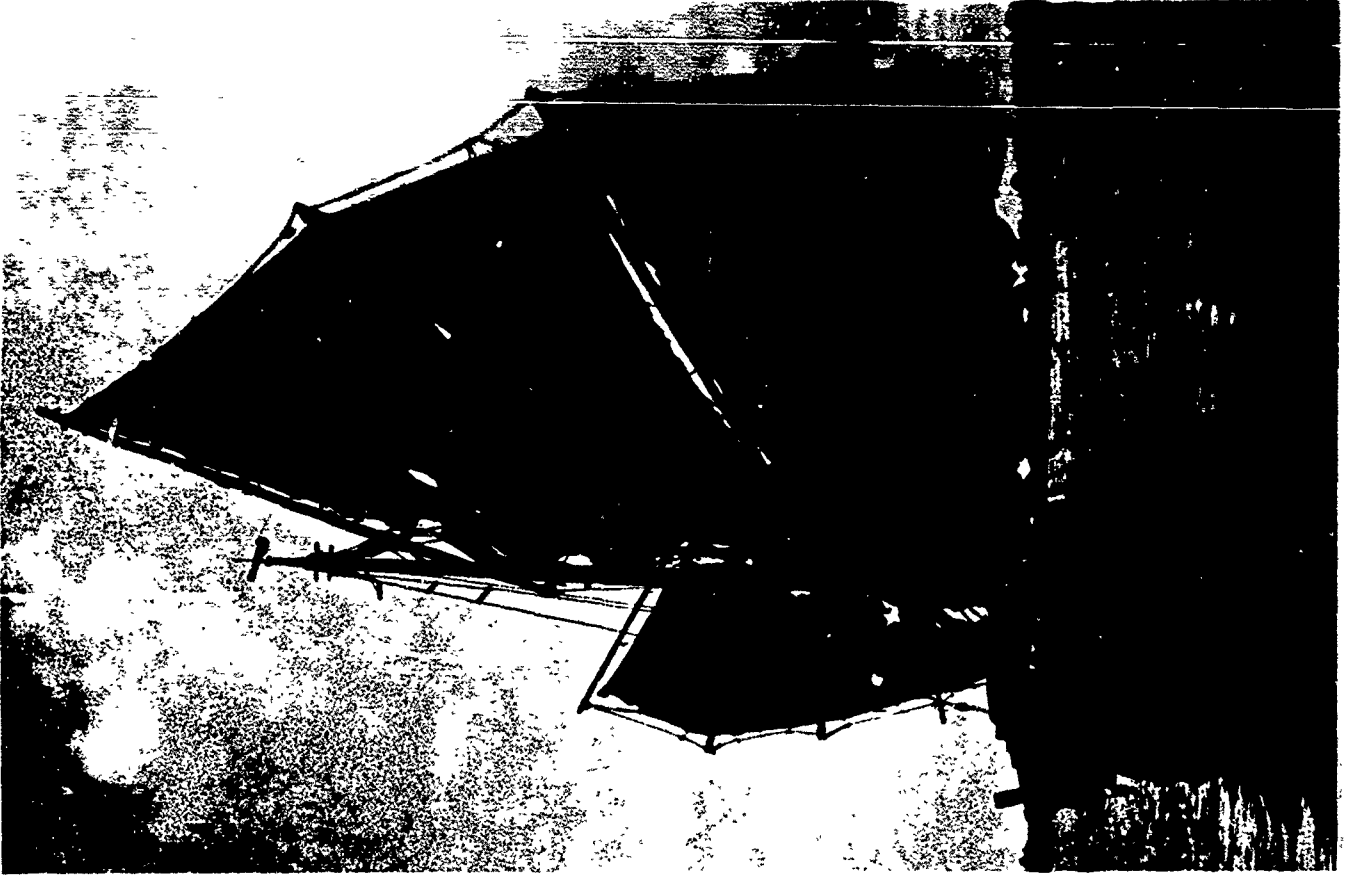
ท่าจอดพักของเรือ ปล๑-ซ๑๒ มีอยู่ตามหัวเมืองชายทะเลใหญ่ ๆ คือ จังหวัดสมุทรปราการ อ่าวทองปล๑ (จังหวัดละโว้) จังหวัดชลบุรี อ่าวทองระยอง และ

C7-T12

Chinese Lugsails Are Lashed in Separate Sheets to Bamboo Battens



ใบเขวามแนบจับผูกกับทิวาไม้ไผ่โดยแยกออกทีละต้น ๆ



Specifications

The C7-T12 carry two Chinese lugsails hung from wooden masts. The mainmast is from 9 to 18 m high, the foremast 8 to 13 m. The canvas sails last from 12 to 36 months.

Operational Information

These cargo vessels seldom have fixed schedules but wait for high tide and sufficient wind to leave port. Though the C7-T12 are capable of crossing the Gulf, most of them follow the coastline.

The carriers are gone from home port from 5 days to 2 months. Typical cargoes are charcoal, firewood, lumber, and stone.

The C7-T12 operate at all times during the year. They operate at speeds up to 9 kt.

C7-T12 Usually Carries Charcoal, Fire Wood, and Building Materials

พบเห็นเรือ ๗-๗๒ บัญชีเรือที่ท่าเรือ และวัดกุ้อฮง

อำเภอบ้านแพ (จังหวัดระยอง) จังหวัดตราด อำเภอบ้านแหลม (จังหวัดเพชรบุรี)

จังหวัดชุมพร และจังหวัดสุราษฎร์ธานี

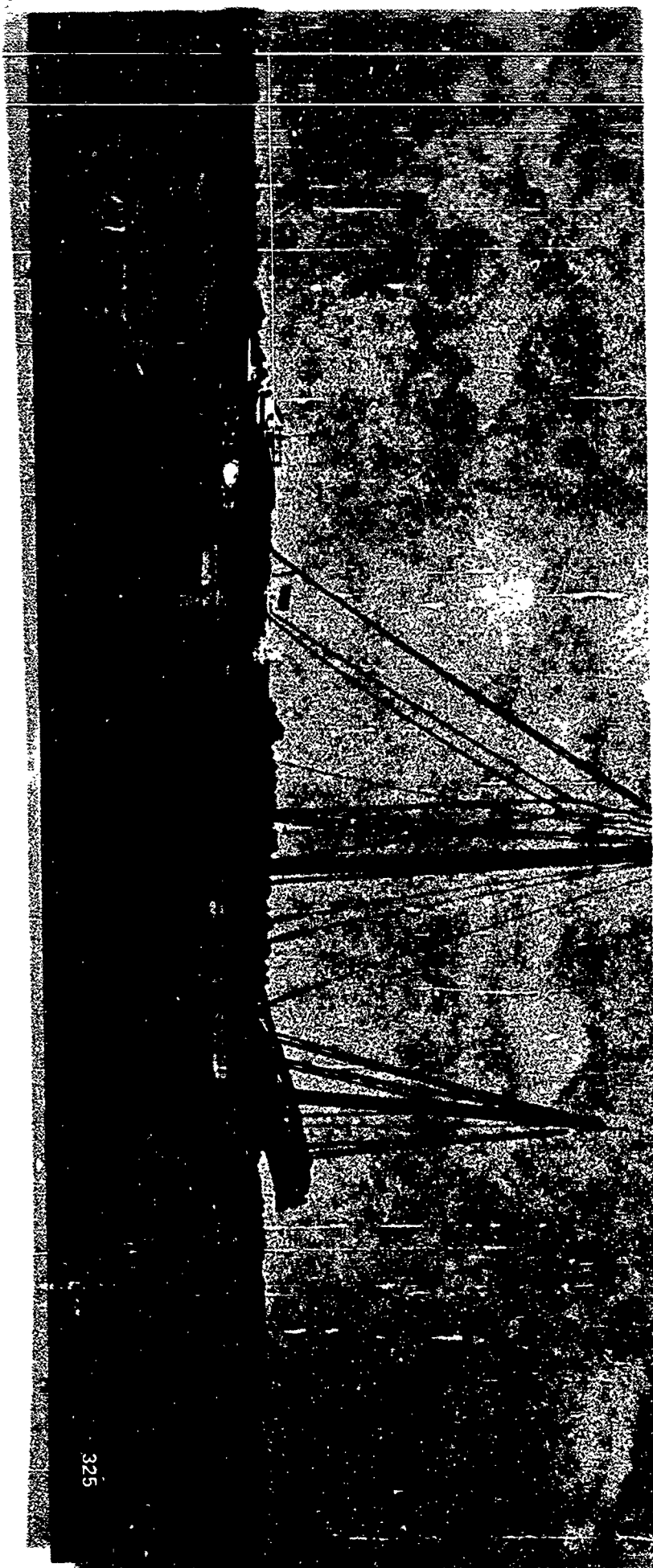
เรือ ๗๑-๗๒ นัมเบอร์ทะเบียนเรือไปควย

การขับเกลือ

เรือ ๗๑-๗๒ ใช้ใบแฉกแบบจีนสองใบซัดอยู่บนเสากระโดงไม้ เสาในซุงตั้งแต่ ๕ ถึง ๑๘ ม. เสาหัวสูง ๘ ถึง ๑๓ ม. ใบเรือทำด้วยฝ้ายใบเรือใช้ไต้บาน ตั้งแต่ ๑๒ ถึง ๑๖ เคียน

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือสินค้าเหล่านี้มักไม่ทราบกำหนดเวลาเดินเรือเป็นประจำแน่นอน เพราะต้องรอเวลาน้ำขึ้น และมีลมแรงพอที่จะออกจากท่าจอดพัก แม้ว่าเรือ ๗๑-๗๒ นี้จะสามารถเดินข้ามอ่าวได้ก็ตาม แต่ส่วนมากแล้วจะเดินตามชายฝั่ง เรือสินค้าเหล่านี้ จะออกทางออกที่ไปเป็นเวลาตามคืนแต่ ๕ วัน ถึง ๒ เคียน



C7-T12

Equipment

Hand-operated winches raise and lower the sails. Most C7-T12 do not have cranes for handling cargo. The ships are loaded and offloaded by porters. Crushed stone is loaded at quarries by means of chutes set into the holds, but the stone must be lifted out in baskets.

The C7-T12 usually has 1 manual bilge pump. The 2 metal anchors are attached to cables up to 100 m in length.

C7-T12 carry from 1 to 3 lanterns but no floodlights. Some of these boats have radio receivers, but none is equipped with a transmitter. Life jackets are rare. A small boat is sometimes carried and can serve as a lifeboat.

Foredeck of C7-T12. Note Winches Starboard for Anchor and Port for Mainsail

คาดฟ้าหัวเรือ ป๗-๗๑๒ จะสังเกตเห็นกวาง ทางกราบขวาสำหรับหะเบสลมอ ส่วนทางกราบซ้ายสำหรับชักใบใหญ่



สินค้าที่บรรทุกไปเป็นประจำได้แก่ ถ่านหิน ไม้ท่อนและหิน

เรือ ป๗-๗๑๒ นี้ จะออกปฏิบัติงานทุกเวลาตลอดทั้งปี ด้วยความเร็ว 10 น.

เครื่องอุปกรณ์

มีกวางมือเพื่อใช้ชักใบและลดใบ เรือส่วนใหญ่ไม่มีกวางมือ หรือมีแต่กวางมือบรรทุกและขนถ่ายสินค้าจะใช้คนงานแทนกวางมือ ส่วนกวางมือบรรทุกหินและหินกรวดโรจไม่หนักก็ใช้รางถล่มลงไปยังลงระวางเรือ และในการขนถ่ายหินและหินกรวดใช้คนงานขน

Dinghy Is Usually Carried on Foredeck. Note Typical Cluster of Lines and Halyards

ตามปกติจะบรรทุกเรือเล็กไว้บนเดาดฟ้าหัวเรือ จะสังเกตเห็นชุดกวางมือที่ชักใบวางอยู่ระเกะระกะทั่วไป



เรือ ๕ - ๗๒๒ ตามปกติจะนำผู้โดยสาร ๑ เครื่องดำน้ำรับใช้ผู้โดยสารที่เรือ และมีสมอ
เกาะ ๓ ตัว ๑ ตัวสำหรับวางไม้ถัก ๑๐๐ ม.

เรือ 1๒ - ๗๑๒ นำใบเรือตั้งแต่ ๑ ถึง ๓ ดวง แต่ไม่มีใบเรือ เรือบางลำก็มีเครื่อง
รับวิทยุ แต่ไม่มีเครื่องส่ง เครื่องวิทยุที่นำไ้จะไม่มีใบ บางครั้งก็ไม่มีใบด้วย เพื่อ
ใช้ใบเรือที่นำไว้ด้วย

1 Stone Being Offloaded in Bamboo Baskets. 2. Metal-Covered
Shelter Between Cabin and Cargo Hold. 3. Retractable Rudder on
C7-T12 Permits Craft to Enter Shallow Water

๑. ใช้ไม้เขมด้ายหิน ๒. มีแผ่นสังกะสีคลุมสินค้าที่บรรจุอยู่ในหลัก
ถ้ำ ๓. เรือ ๑๒ - ๗๑๒ ใช้หางเรือที่สามารถขยับขึ้นลงได้ เพื่อใช้เรือดำน้ำ
เข้าเขตน้ำตื้นโดยสะดวก



C7-T12

Crew

A typical crew is composed of 4 Thai seamen, who are of the Buddhist faith and who have 4 years of elementary schooling. However, some C7-T12 are owned by Chinese, and occasionally they have all-Chinese crews.

Military Potential

Because of its large size and ability to sail anywhere on the Gulf, the C7-T12, regardless of slow speed, may offer possibilities for the movement of a large volume of illicit goods.

กนประจำเรือ

โดยทั่ว ๆ ไปจะใช้กนประจำเรือ ๔ คน ซึ่งล้วนเป็นชาวเรือทั้งสิ้น นับทั้งศาสนาพุทธที่มีความรู้ชั้นประถมปีที่ ๔ อย่างไรก็ตามมีเรือ ป.๗-๗๑๒ บางลำที่จ้างกนเป็นชาวต่างแดนก็มีที่ใช้กนประจำเรือเป็นชาวอินเดียนบ้างด้วย

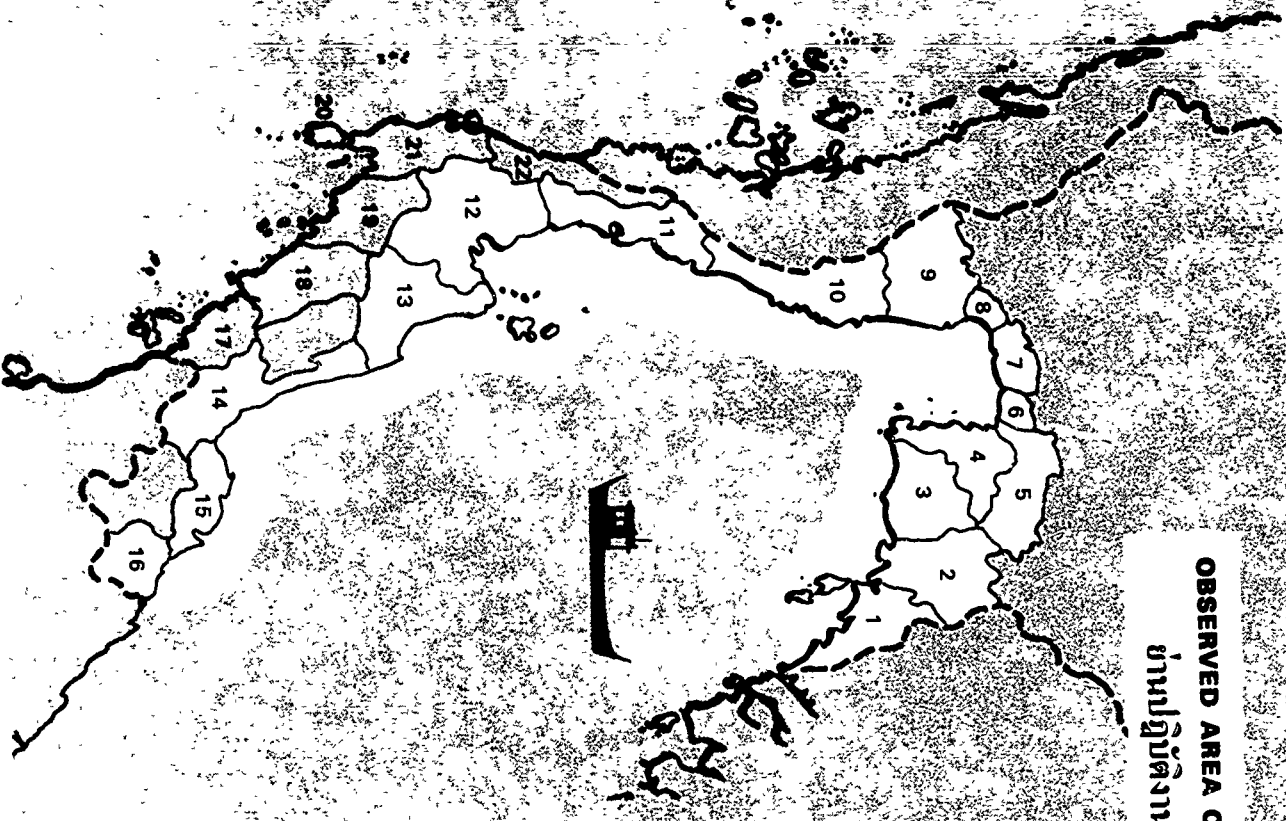
ศักยภาพทางการ

โดยที่เรือ ป.๗-๗๑๒ นี้เป็นเรือขนาดใหญ่และสามารถใช้ในแดนนี้ได้ตลอดทั้งปีไทย แม้ว่าจะมีเรือที่แล่นซีกก็ตาม แต่ที่อาจจะใช้ได้แต่เพียงฤดูฝนเท่านั้นเท่านั้นจำนวนมาก ๆ ได้



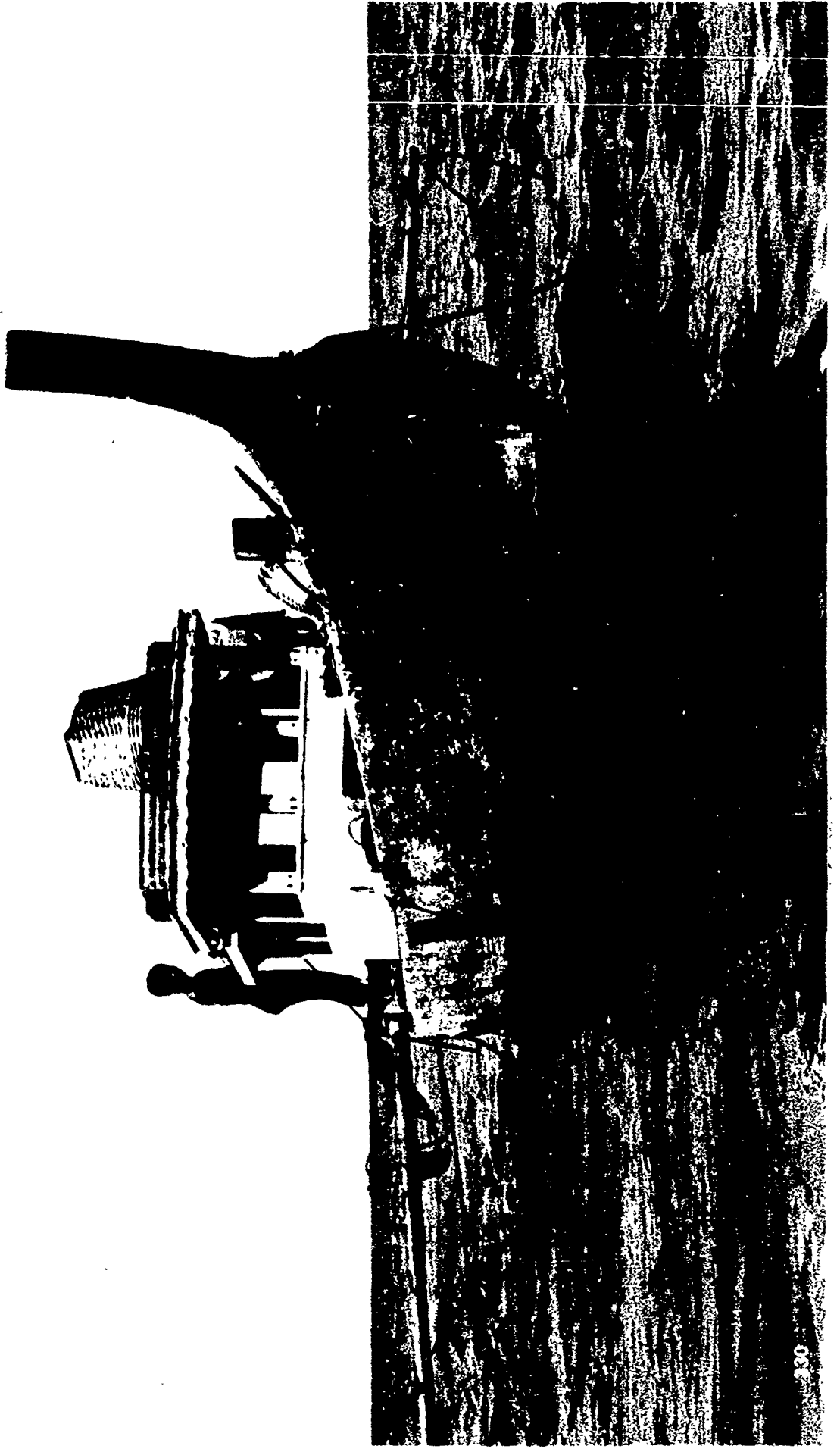
CLASS B - TYPE 1

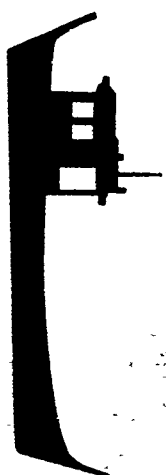
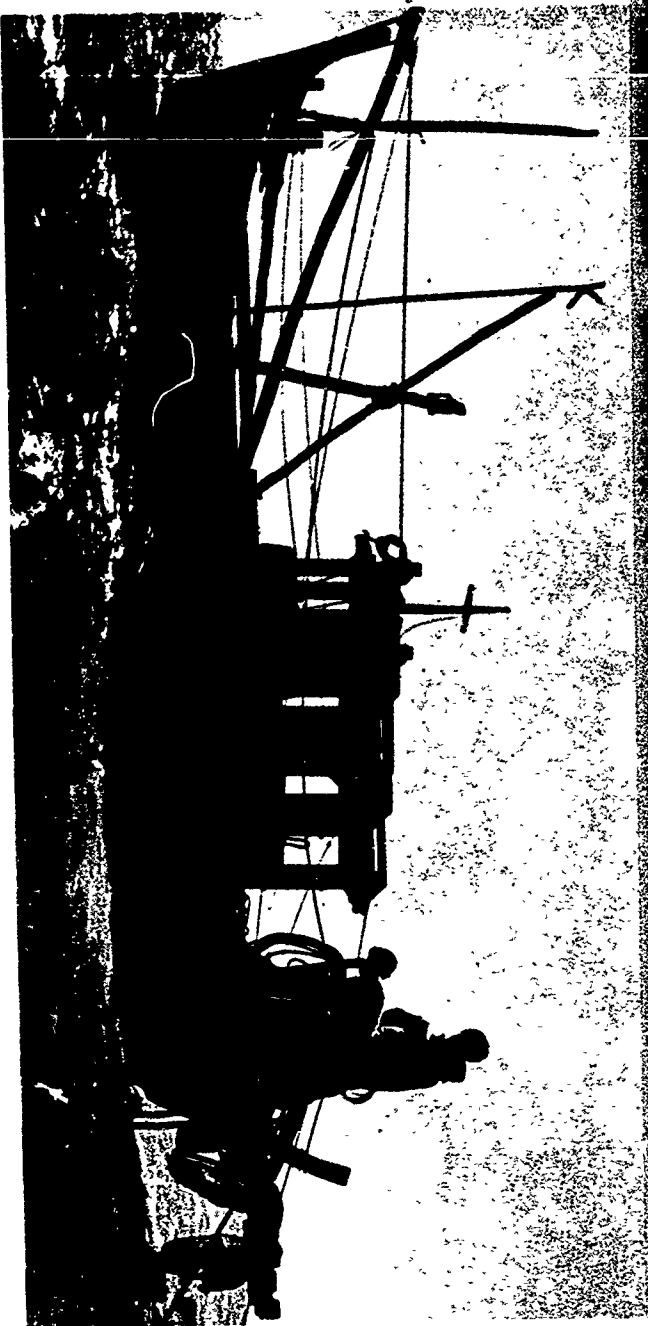
OBSERVED AREA OF OPERATION ย่านปฏิบัติการทอพรบพิเศษ



- | | |
|---------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Trat
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satun
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Phang-nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

CS-T1





C8-T1		TYPE		FISHING/CARGO	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
9 - 16 m	2.5 - 4 m	5 - 14	3.5 - 9	1 diesel engine	
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY		
0.5-1.6 m	Gulf	6%	11%		
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO		
Double-ended. Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical stern post. High cabin aft			Varied		

ปศ-ช๑		ใช้งาน		ประมาณ/สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินน้ำ	การขับเคลื่อน	ความเร็ว	เครื่องยนต์
๘-๑๖ ม.	๒.๕-๔ ม.	๕-๑๔	๓.๕-๙	๑๕-๑๕	๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้		
๐.๕-๑.๖ ม.	อ่าวไทย	๖%	๑๑%		
ลักษณะลำ	หัวเรือที่ป็นเรือลักษณะกึ่งตัวกัน ทวนหัวเอียงตรงและชันสูง		ชนิดลำที่ทะเลที่จับได้/สินค้า		
จำนวน	จำนวน ลำที่พบกันที่ตรงในแนวตง		นานชนิด		

General Information

The C8-T1 are seen throughout the Gulf. Many are older boats which have been converted from sailers to motorized craft. Few are being built today. While C8-T1 are mostly trawlers or purse seiners, a few haul cargoes of fish and bamboo stakes. The cabins have many different shapes and sizes. Some have two decks with living quarters above the engine room. Often a long, fore-and-aft bamboo pole supports a canvas-tent crew shelter. The hold may have up to three hatches. About half the boats of this type carry registration papers.

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ปศ-ช๑ นี้ จะพบเห็นได้ทั่วไปในอ่าวไทย ส่วนมากเป็นเรือรุ่นเก่าที่ดัดแปลงจากการใช้ใบไม้ใช้เครื่องมือชนิดแทน ปัจจุบันนี้ไม่ค่อยมีการต่อเรือแบบนั้นกันอีกแล้ว เรือ ปศ-ช๑ นี้ ส่วนมากจับปลาด้วยอวนลากหรืออวนล้อมจับ มันักักักใช้บรรทุกปลาและไม้ไผ่ทำไม้ แต่ยังมีรูปร่างและขนาดต่าง ๆ กันมากมาย บางลำมีคางที่สองชั้นจำนวนเป็นร้อยคู่อยู่ด้วย ส่วนชั้นล่างเป็นห้องเครื่องยนต์ เพื่อใช้วางพลาแนในเรือประเภทชนิดนี้มักมีคางไม้ไผ่พาดจากหัวเรือไปท้ายเรือ เพื่อใช้วางพลาแนในไม้คางประจําเรือที่ลากด้วย ระวังบรรทุกของไม้ได้ไม่เกิน ๓ ระวัง และไม้ที่ติดพร้อมไม้คางประจําของเรือเหล่านี้ในทะเลระดับเรือคือไปด้วย

C8-T1

Propulsion

The majority of the C8-T1 are powered by 1- to 4-cylinder, 6- to 60-hp diesel engines. The fuel supply ranges from 15 to 800 liters. Small engines are started manually, while those over 25 hp have electric starters. Spare parts and tools are seldom carried.

Operational Information

Provisions are usually carried for a 1-day run, and on about half the C8-T1 the food is prepared over a small charcoal stove.

These craft are about equally divided between day and night fishers. Extremely varied, the catch is usually preserved in ice and averages about 90 kg for trawlers and 2,000 kg for purse seiners. Normally found in the catch are sea shrimp, swimming crab, Spanish mackerel, rakegilled mackerel, johnfish, ray, threadfin, squid, tongue sole, bonito, and trevally.

The maximum speed of a C8-T1 is about 8 kt.

C8-T1 Loaded With Wood for Making Charcoal

เรือ ป.๘-๗๑ บรรทุกไม้ไปเผาถ่าน

การจับเกลือ

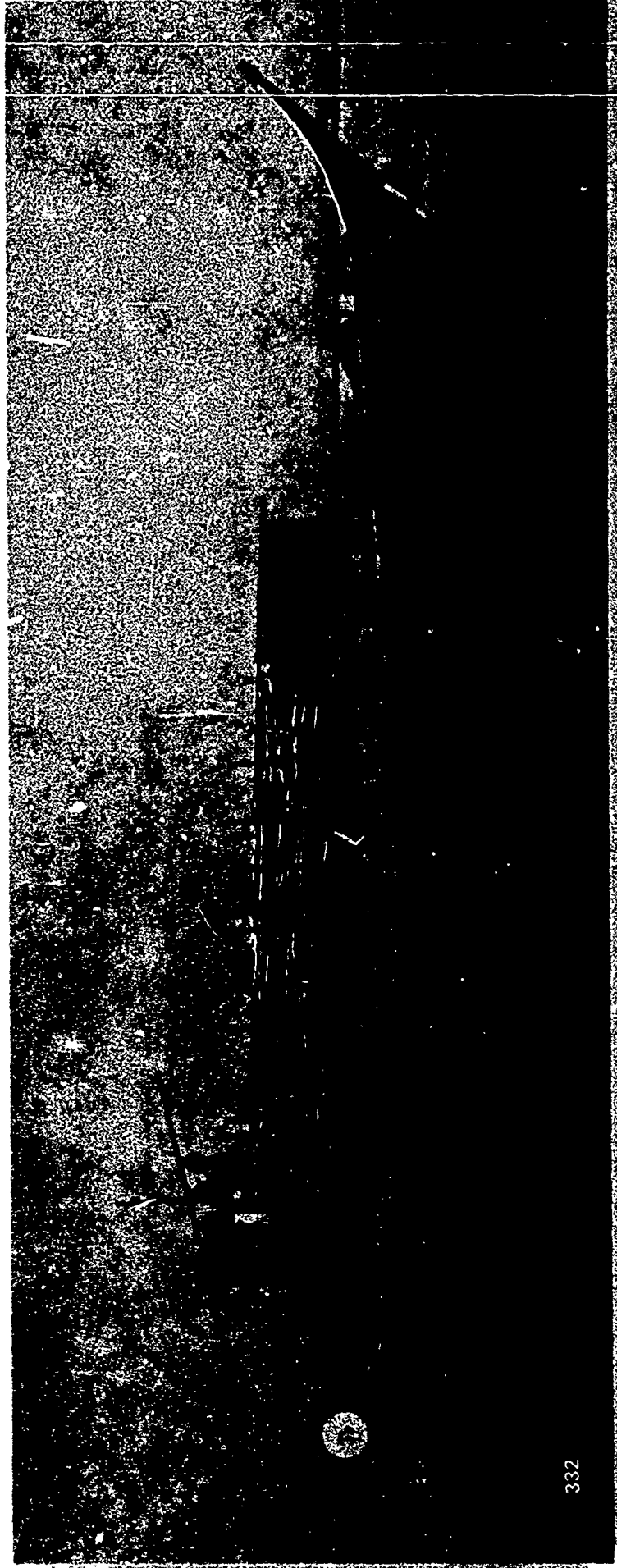
เรือประเภทชนิดนี้เป็นจำนวนมากใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๑ ถึง ๔ สูบ ขนาด ๖ ถึง ๖๐ แรงม้า เชื้อเพลิงที่นำไปมีตั้งแต่ ๑๕ ถึง ๘๐๐ ลิตร เครื่องยนต์ขนาดเล็กเริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ส่วนเครื่องยนต์ขนาดสูงกว่า ๒๕ แรงม้าเริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า ชิ้นส่วนอะไหล่และเครื่องมือซ่อมทุกอย่าง มักไม่ใคร่มีติดไปกับเรือ

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

มักนำเสบียงอาหารไปในเรือด้วยเพื่อใช้รับประทานหนึ่งวัน ประมาณครึ่งหนึ่งของเรือ ป.๘-๗๑ จะหยุดพักในเรือโดยใช้เตาถ่านเล็ก ๆ

เรือเหล่านี้ออกทำการจับปลาในเวลากลางวันและกลางคืน มีจำนวนเกือบเท่า ๆ กัน สัตว์ทะเลที่จับได้มีมาซาซิด ซึ่งมักจะแช่แข็งไว้ ปริมาณตามปกติสำหรับอวนลากจะได้ ๕๐ กก. และอวนล้อนจับจะได้ ๒,๐๐๐ กก. สิ่งที่ยังได้เหล่านี้มี กุ้ง ปูม้า ปลาอินทรี ปลาลัง ปลาโมง ปลาจวด ปลากะเบน ปลากุรา ปลาหมึก ปลาฉลามหมาปลาโอ และปลาสิกุล

เรือ ป.๘-๗๑ นี้ มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๘ นอต



Equipment

About half the boats have compasses, while the others rely on familiar landmarks and stars as navigation aids. The C8-T1 do not carry radio transmitters, and only a few have receivers.

Generally C8-T1 have no mechanical cargo-handling equipment. Fish or cargo is offloaded in bamboo baskets carried by the crew or porters.

Most of these boats have a single manual bilge pump and one or two metal anchors.

The C8-T1 night fishers usually carry 2 or 3 electric lights. Life jackets may be carried, but safety equipment usually is less formal and includes such items as inner tubes or empty oil cans.

เครื่องอุปกรณ์

ประมาณครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้มีเข็มทิศ ส่วนนอกนั้นอาศัยท่าหมายบนฝั่งที่เห็นอยู่เสมอๆ และดวงดาวต่างๆ ช่วยในการเดินเรือ เรือ ปส-ช๑ นี้ มีเครื่องรับวิทยุอยู่เพียงไม่กี่ลำ แต่ไม่มีเครื่องส่ง

เรือ ปส-ช๑ โดยทั่วไปไม่มีเครื่องมอด็มอกด้าหรับชักของ กงใช้ตามประจําเรือหรือ กงนางบนถ้ำปลาหรือสินค้านอกจากเรือด้วยแล้ว

เรือเหล่านี้ส่วนมากจะมีตู้ยอคด้าหรับตู้ยงเรือ ๑ เครื่อง และมีมอดโกละ ๑ หรือ ๒ ตู้

เรือ ปส-ช๑ ที่ทำการจับปลาในเวลากลางวันมีไฟฟ้าจำนวน ๒ หรือ ๓ ดวง ในเรืออาจมีเสื้อชูชีพอยู่บ้าง แต่ตามปกติจะอาศัยวางในรถยนต์หรือถังน้ำมันปลาเป็นเครื่องช่วยชูชีพ

1. Stern View C8-T1. Note Double-Decked Cabin
 2. Bringing in Catch
- ๑. ภาพท้ายเรือ ปส-ช๑ ขอบใต้สังเกตดูถังปลาฟ้าสองชั้น
 - ๒. กำลังนำปลาขึ้นเรือ



C8 - T1

Crew

The crews of the C8 - T1 are typical Thai fishermen. Their number is determined by the fishing technique used. A trawler is usually operated by a captain-owner and 1 or 2 younger men, while a purse seiner has a crew of 20 working as a partnership.

Military Potential

These boats are of solid construction and can be heavily loaded.

คนประจำเรือ

คนประจำเรือ ป.๘-๗๑ เป็นชาวประมงไทย จำนวนมักขึ้นอยู่กับวิถีการที่จับปลาของเรือแต่ละลำ เรือที่ใช้ควมลากนายเรือและเจ้าของเรือจะเป็นคนๆ เดียวกัน กับมีคนประจำเรือหนุ่มๆ อีก ๑ หรือ ๒ คน ส่วนเรือที่ใช้ควมล้อมจับจะใช้คนประจำเรือ ๒๐ คน ปฏิบัติงานโดยเป็นส่วนกัน

ศักยภาพทางการทหาร

เรือเหล่านี้ได้ต่อจนอย่างแข็งแรง จึงสามารถบรรทุกของได้มาก

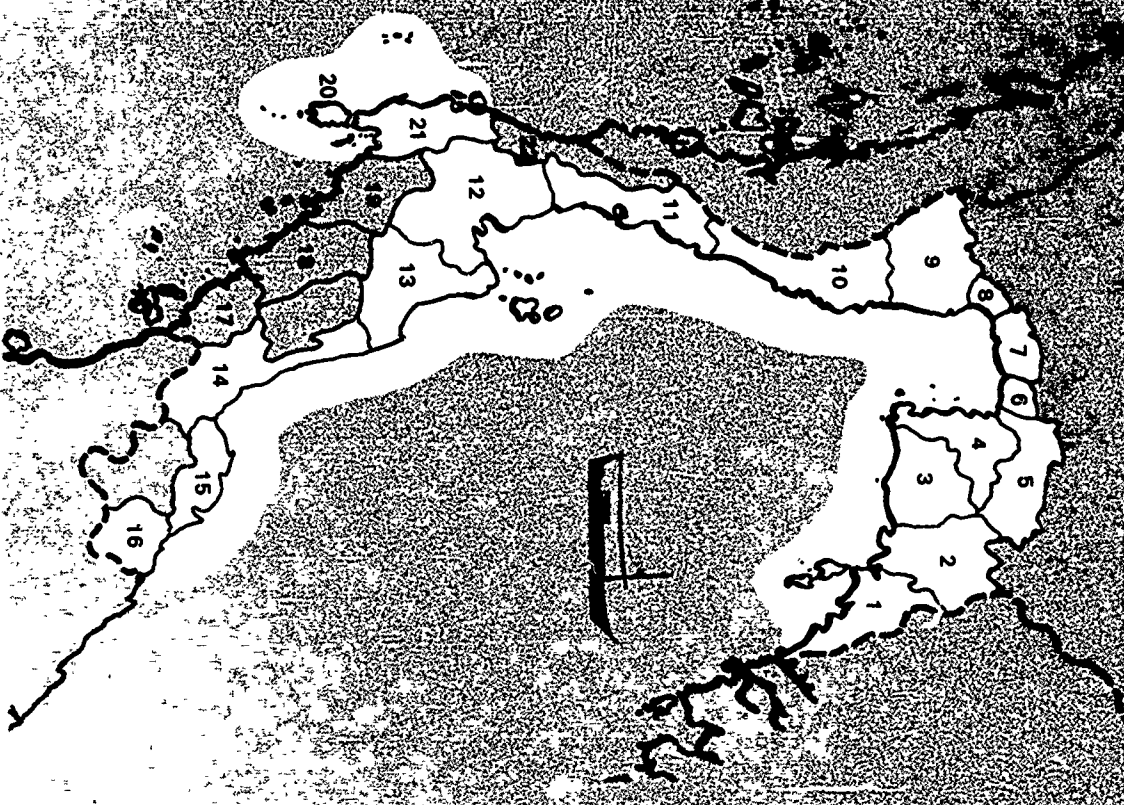
เรืออวนลาก ป.๘-๗๑ ขอให้สังเกตดูแล้วที่ใช้ขนถ่ายปลาวางอยู่ที่คาคบท้ายเรือ

A C8 - T1 Trawling. Note Cargo - Offloading Basket on Foredeck



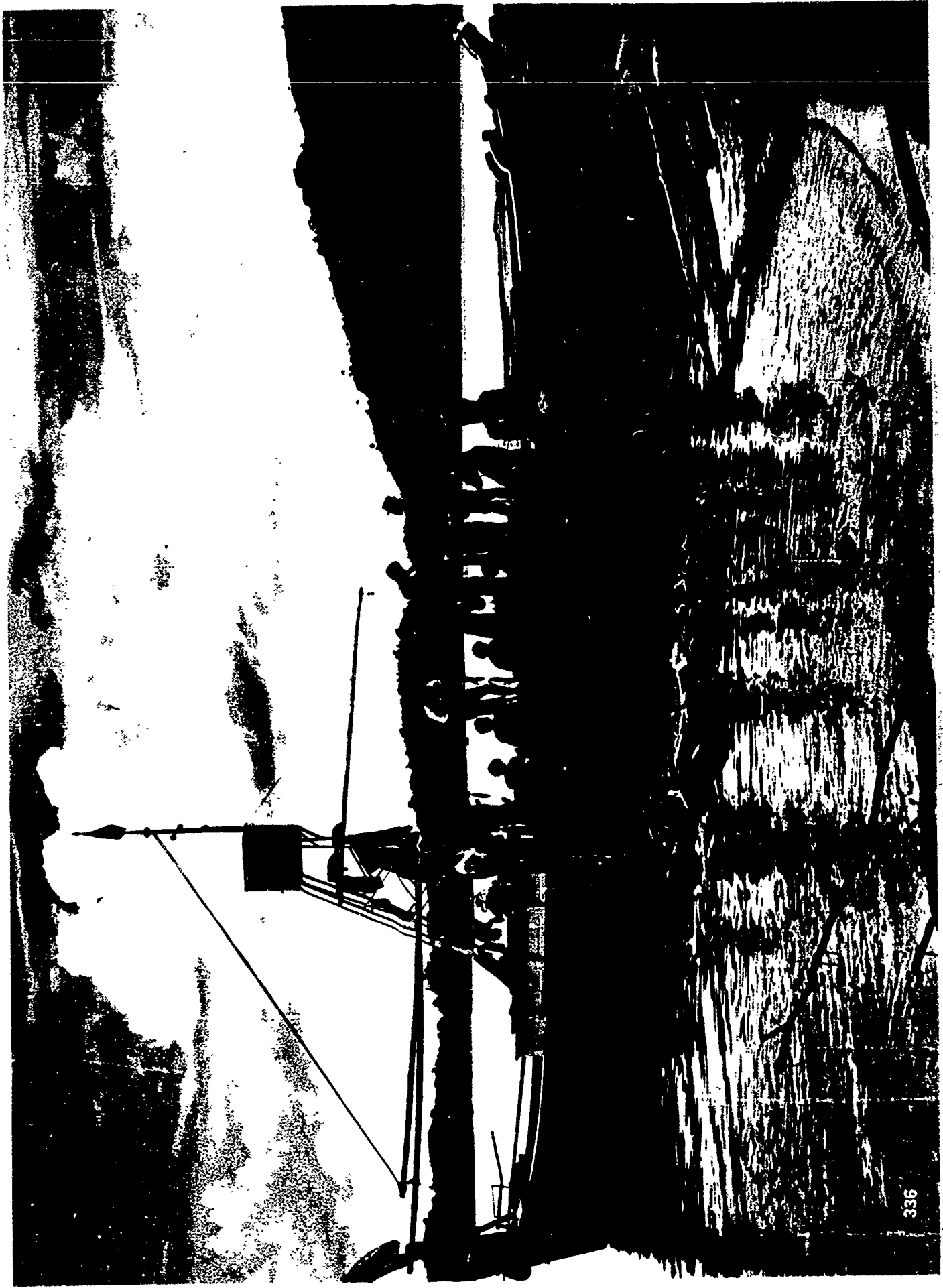
CLASS 8 - TYPE 2

OBSERVED AREA OF OPERATION พื้นที่ปฏิบัติงานที่พบเห็น

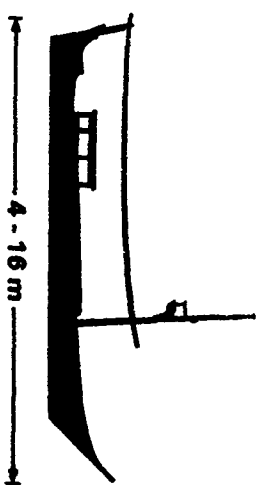


- | | |
|----------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Trat
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Samut
สมุทร |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Koh
ภูเก็ต |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phraechuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

CB-T2



C8-T2



C8-T2 TYPE FISHING/CARGO

LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
4 - 16 m	2 - 3.5 m	9 - 30	6 - 17	1 diesel engine
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
0.5 - 1.4 m	Gulf and Andaman Sea	6%	15%	
RECOGNITION FEATURES		TYPE OF CATCH / CARGO		
Double-ended. Straight sharply raked, high-rise stem and vertical sternpost. Low cabin aft		Varied		

ปล-๗๒ ใช้งาน ประมง/สินค้า

ความยาวตลอดลำ	ความกว้างตึก	กัมภรต	กัมหนก	การขับเคลื่อน
๔-๑๖ ม.	๒-๓.๕ ม.	๕-๓๐	๖-๑๗	เครื่องยนต์ ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ข้างปฏิบัติการ	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	
๐.๕-๑.๔ ม.	อ่าวไทยและทะเลอันดามัน	๖%	๑๕%	
ลักษณะจุกหัวท้ายเรือท้ายเรือลักษณะกลุ่กัน	กำหนดเรือตรงและขึ้นสูงขึ้นมา	ส่วนความกว้างตรงในแนวตั้ง	ต่ำกว่าท้ายเรือ	ขนาดชนิด

ข่าวสารทั่วไป

เรือเหล่านี้มีผู้อยู่เป็นจำนวนมากบริเวณปากแม่น้ำปรางบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ส่วนมากใช้เรือชนิดนี้ และจะออกไปจับปลาซึ่งอาศัยอยู่ห่างฝั่งประมาณ ๓๐ ถึง ๕๐ ไมล์ เรือชนิดนี้บางลำก็จะใช้เป็นที่เรือสินค้าและนำผู้โดยสารไปตรวจราชการณ บริเวณอ่าวกลอย ส่วนเรือที่อยู่ใกล้ทะเลอันดามันล้วนเป็นเรือที่ใช้ตรวจศุลกากรทั้งสิ้น เนื่องจากมีกัปตัน ๆ สำหรับใช้ลอบหรือซ่อนอาวุธต่าง ๆ จึงต้องกางพาดหน้าไปข้างหน้าราวเพื่อเป็นที่พักอาศัยของกัปตันประจำเรือ และเมื่อจะทำการจับปลาหรือออกเรือประเภทชนิดนี้ประมาณหนึ่งในสามมีระหว่างสินค้าที่ผูกแน่นป้องกันไม่ให้น้ำเข้าที่ตู้ ๒ หรือ ๓ ระวังบริเวณใต้คอกที่หัวเรือ

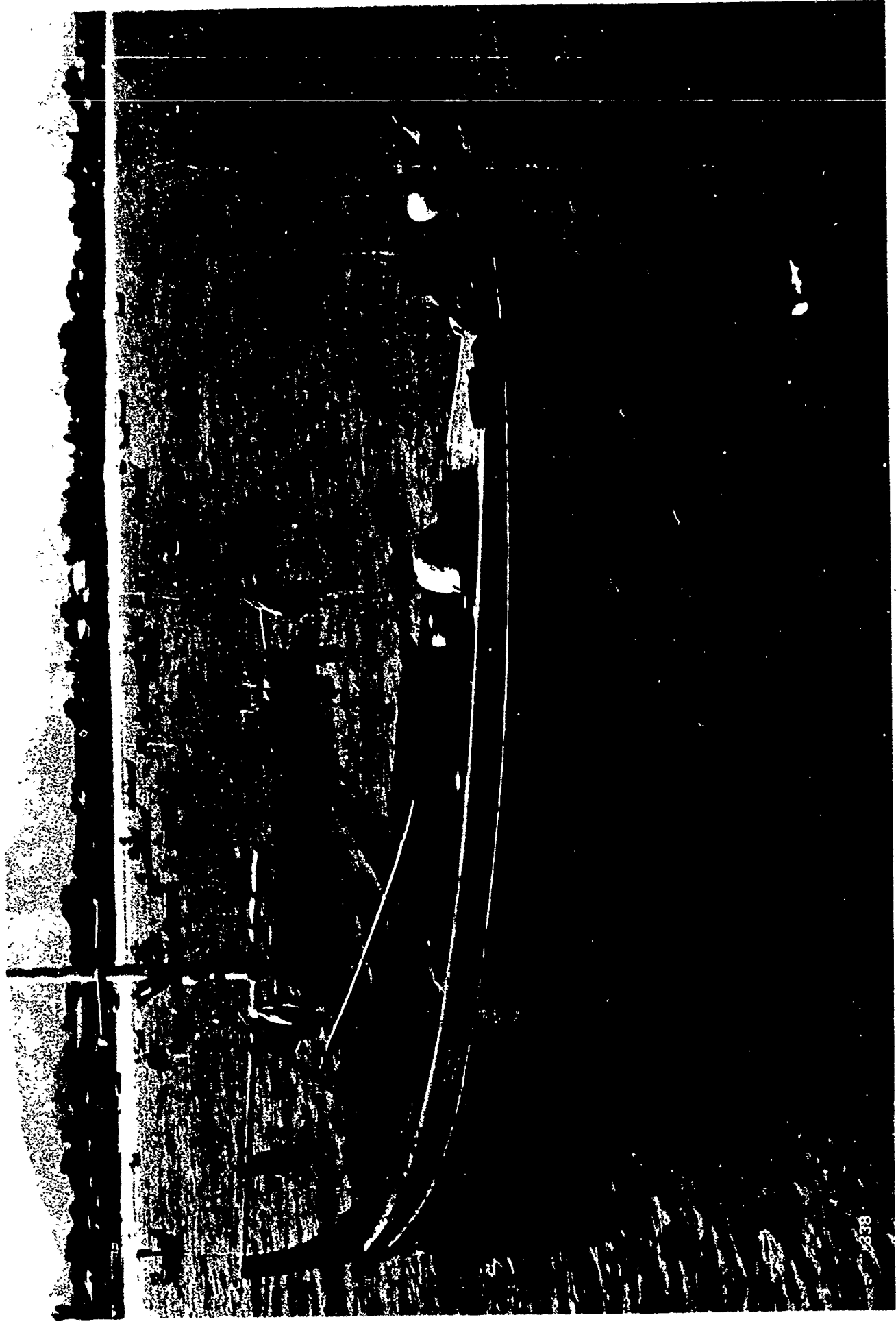
General Information

Very numerous near the mouth of the Pran Buri River in Changwat Prachuap Khiri Khan, most of these boats purse seine in the fishing grounds 10 to 40 miles offshore. Occasionally boats of this type are cargo carriers, and a few are net-patrol boats. The ones in the Andaman Sea are gill netters. Since the low cabin is simply an engine cover, a temporary tent of canvas and bamboo is set up to shelter the crew. This tent is removed before fishing. About a third of these boats have 2 or 3 watertight cargo holds under the forward deck. Most C8-T2 are purse seiners and carry either an observer's chair mounted on the cabin or an observer's platform on a king post. Nearly all of these boats carry registration papers.

C8-T2

**C8-T2 Purse-Seine Fisher. Note Crosspieces on King Post for
Fish Watcher**

เรือ ป.๘-๗๒ ที่ใช้วนล้อมกับ ขอบที่ตั้งเกตุไม้ขวางบนเสาใหญ่สำหรับผู้
เฝ้าดูฝูงปลา



C8-T2

Propulsion

The C8-T2 is powered by a 1- to 5-cylinder, 10- to 75-hp, inboard diesel engine. Fuel supply is normally 350 liters but ranges up to 900 liters. Light tools and spare parts, such as springs, valves, and injectors, are often carried.

Operational Information

Leaving home port early in the evening and returning in the morning, most purse-seining C8-T2 fish for bonito and chub mackerel. Some fish in daytime. Cargo boats occasionally make runs of up to two weeks in duration, carrying salt to coastal villages.

Cruising speed, gauged by time between two known landmarks, is about 5 kt loaded.

About half the C8-T2 fishing vessels in the Gulf preserve their catch (averaging 1,500 kg) in ice. The gill netters in the Andaman Sea bring in about 100 to 200 kg daily of Spanish mackerel, red snapper, bonito, cobia, and shark. They use no means of preservation.

Provisions of rice and fresh fish are usually cooked over a small charcoal stove.

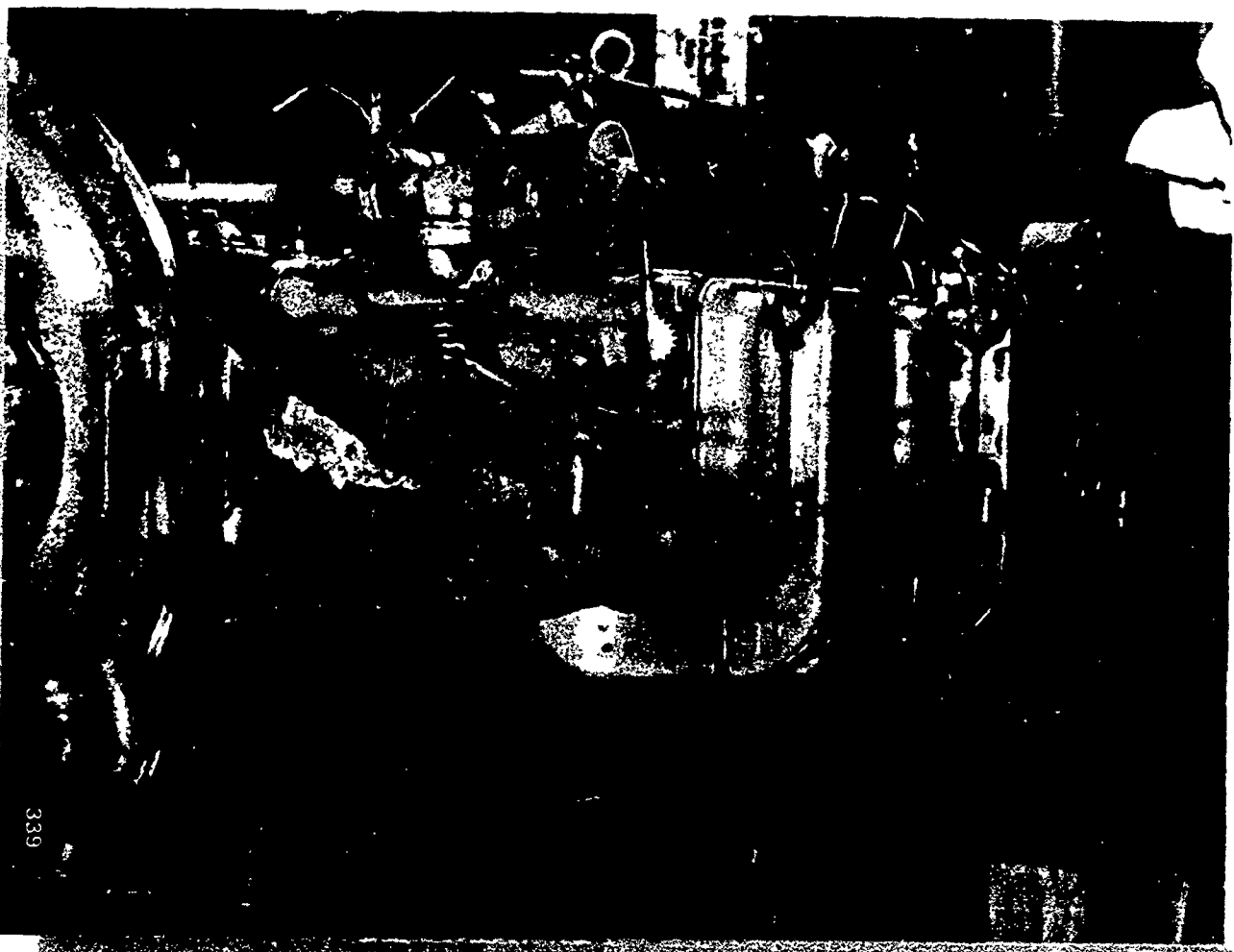
โดยมากเรือ ๒๕-๗๒ นี้ทำการจับปลาด้วยอวนล้อมจับ และนำหรือหรือแทนสำหรับ
ติดตั้งออกเรือออกไปล่า ถ้าเป็นเครื่องจะติดไว้บนหลังคาถ้าง หรือถ้าเป็นแทนก็จะติดไว้บน
เสาใหญ่

เรือเหล่านี้เกือบทุกลำมีใบกระพ๋นเรือติดไปด้วย

การขับเคลื่อน

เรือ ๒๕-๗๒ ใช้เครื่องยนต์เซลกลางลำขนาด ๑ ถึง ๕ สูบ ขนาด ๑๐ ถึง ๗๕ แรงม้า
โดยปกติเรือนี้จะมีน้ำมันเชื้อเพลิงถึง ๓๕๐ ถึง ๕๐๐ ลิตร เครื่องนี้พอประเภทเบา ๆ และชิ้นส่วน
อะไหล่ที่มักจะมาติดไปด้วยได้แก่ สปริง ล้อสูบ และตู้ย่นน้ำมันเชื้อเพลิง

5 - Cylinder Diesel on 15 - M C8 - T2 Cargo Boat
เรือสินค้า ๒๕-๗๒ ขนาด ๑๕ ม. ใช้เครื่องยนต์เซล & สูบ



C8-T2

Equipment

The boats usually have no cargo-handling equipment. Most C8-T2 have a manual bilge pump, but some have a centrifugal pump.

Anchor are metal, sometimes with a wood crosspiece, and about half the boats of this type carry two anchors. Anchor cables are mostly nylon up to 100 m in length.

In the Gulf two or three electric lights are normal, and about half the boats also carry a portable electric floodlight. Lanterns are carried on the Andaman Sea gill netters. The C8-T2 have no safety equipment. The crew relies on empty oil drums and net floats in an emergency.



การปฏิบัติงาน

เรือ ป.๘-๗๒ ที่ใช้อวนล้อมจับปลาโอและปลาเกะส่วนมากจะออกจกท่าตอนเย็นและกลับตอนเช้า แต่ก็มีบางลำที่จับปลาในเวลากลางวัน ที่เป็นเรือสินค้าบางลำจะออกไปเป็นเวลานานถึงสองสัปดาห์เพื่อบรรทุกเกลือ ไปส่งตามหมู่บ้านชายทะเล

ความเร็วเดินทางของเรือเมื่อบรรทุกเต็มที่จะได้ประมาณ ๕ นอต ความเร็วนี้มาได้โดยอาศัยเวลาและระยะทางที่เรือแล่นผ่านที่หมายบนฝั่งสองแห่ง

เรือ ป.๘-๗๒ ประมาณครึ่งจำนวนจะเก็บรักษาสัตว์ทะเลที่จับได้ (โดยเฉลี่ย ๑,๕๐๐ กก.) ด้วยน้ำแข็ง เรือที่ใช้อวนติดตาในทะเลอันดามันจับปลาได้ราววันละ ๑๐๐ ถึง ๒๐๐ กก. ได้แต่ปลาอินทรี ปลากระพงแดง ปลาโอ ปลาช่อนทะเล และปลาลากลาย เรือเหล่านี้ไม่มีวิธีการเก็บรักษาแต่อย่างใด

เสบียงอาหารมักมีข้าวสารกับปลาสด และหุงต้มด้วยเตาถ่านขนาดเล็ก

เครื่องอุปกรณ์

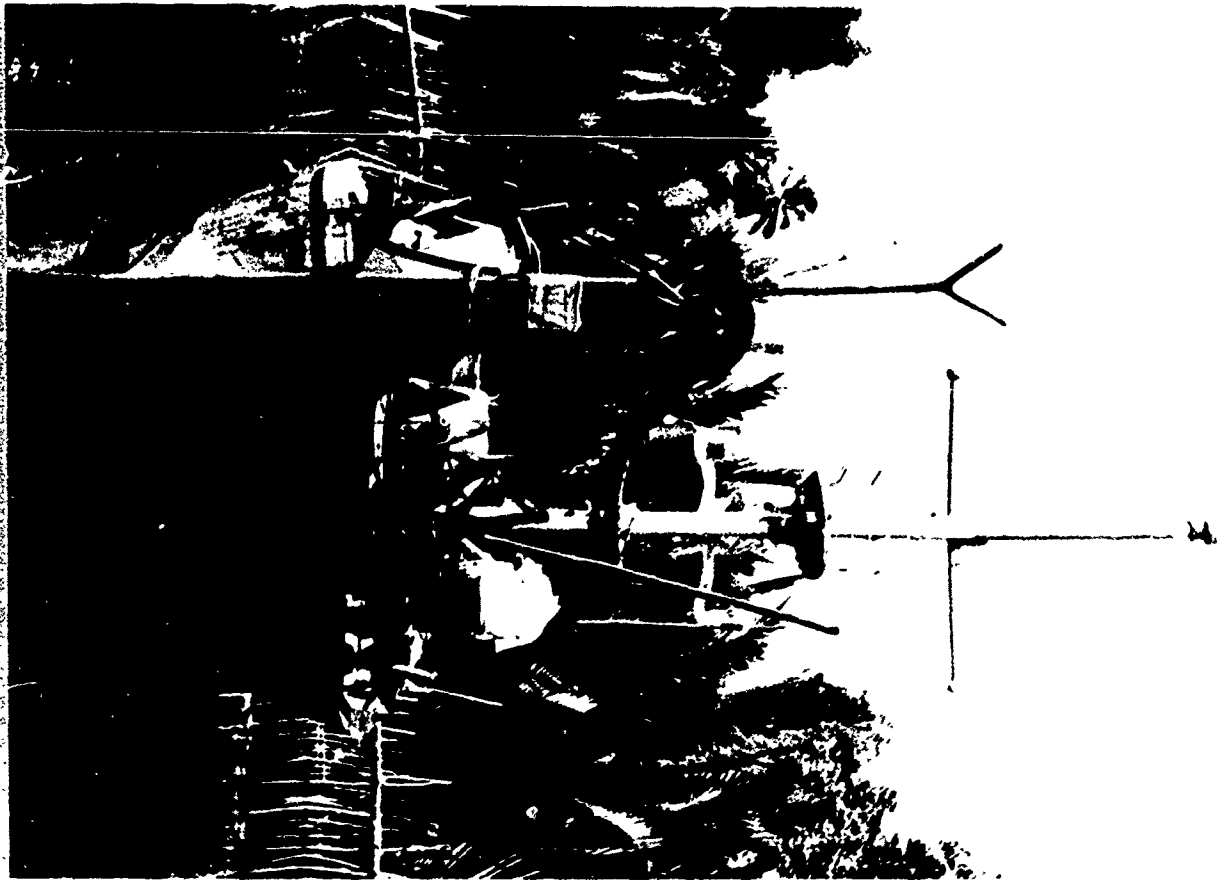
เรือ ป.๘-๗๒ โดยปกติไม่มีเครื่องยกของ ส่วนมากมีสบูบไซก • เครื่องเพื่อใช้สูบน้ำที่องเรือ บางลำก็ใช้สูบน้ำอย่าง

สมอบที่ด้วยโลหะ และบางลำก็ใช้ไม้ทำเป็นกะสมอบ เรือชนิดนี้ประมาณครึ่งหนึ่งมีสมอบสองตัว ส่วนมากสายสมอบใช้เชือกไนลอนยาวไม่เกิน ๑๐๐ ม.

โดยปกติเรือที่อยู่ในอ่าวไทยจะมีโคมไฟใช้ส่องหรือสามดวง ประมาณครึ่งหนึ่งของเรือไม่มีโคมฉายไฟที่ชนิดหัวได้ไปด้วยหนึ่งดวง ส่วนเรือที่ใช้อวนติดตาในทะเลอันดามันจะใช้โคมฉายเรือเหล่านี้ไม่มีเครื่องช่วยชีวิต ในทะเลอันดามันจะใช้ถังน้ำมันปลาและทุ่นลอยของอวน

Purse - Seine Nets Stowed on Deck of Night Fisher. Note Observer's Chair Is Mounted on the Cabin
อวนล้อมจับวางไว้บนคาค้ำเรือประมงที่ปฏิบัติงานในเวลากลางคืน ขอให้สังเกตเก้าอี้ของได้กั้งติดไว้บนค้ำ

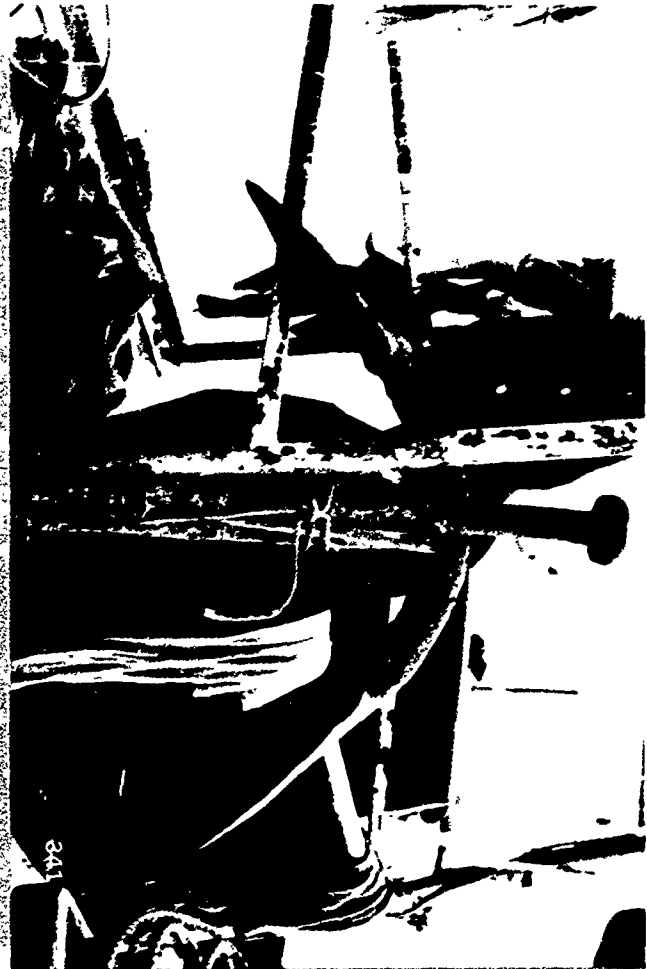
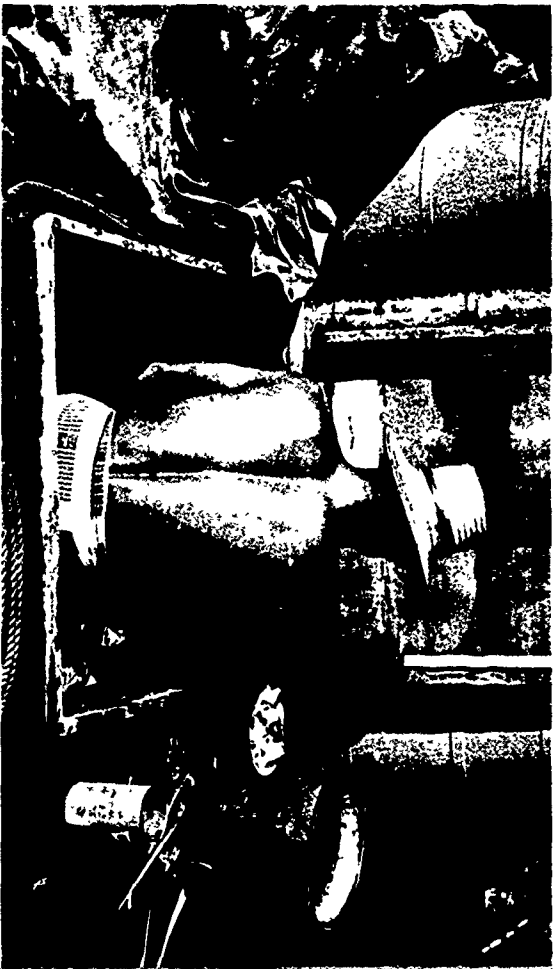
1. CB-T2 Purse Seiner, Showing Observer's Platform on King Post
๑. เรือปลี-๙๒ ที่เรือวนอ้อมยี่ แต่ตั้งให้ที่หันหน้าของไม้ตั้งบนเสาใหญ่



2. Forward Hold Access

3. Anchor Secured to Frame of Observer's Chair

- ๒. ช่องหน้าจระวางหัวเรือ
- ๓. แวนหน้าไว้กับโครงเก้าอี้ของไม้ตั้ง



C8-T2

Only about half the boats have a compass, while the others navigate by landmarks or stars. A few C8-T2 have radio receivers, but none has a transmitter.

Crew

Crews of 8 to 19, working as partnerships, operate the purse-seine fishing boats. The gill netters have crews of 3. Net-patrol boats need only 2 in the crew.

Military Potential

C8-T2 could be used for troop or supply transport along the coast. They are limited to waters deep enough for their 1-m draft.

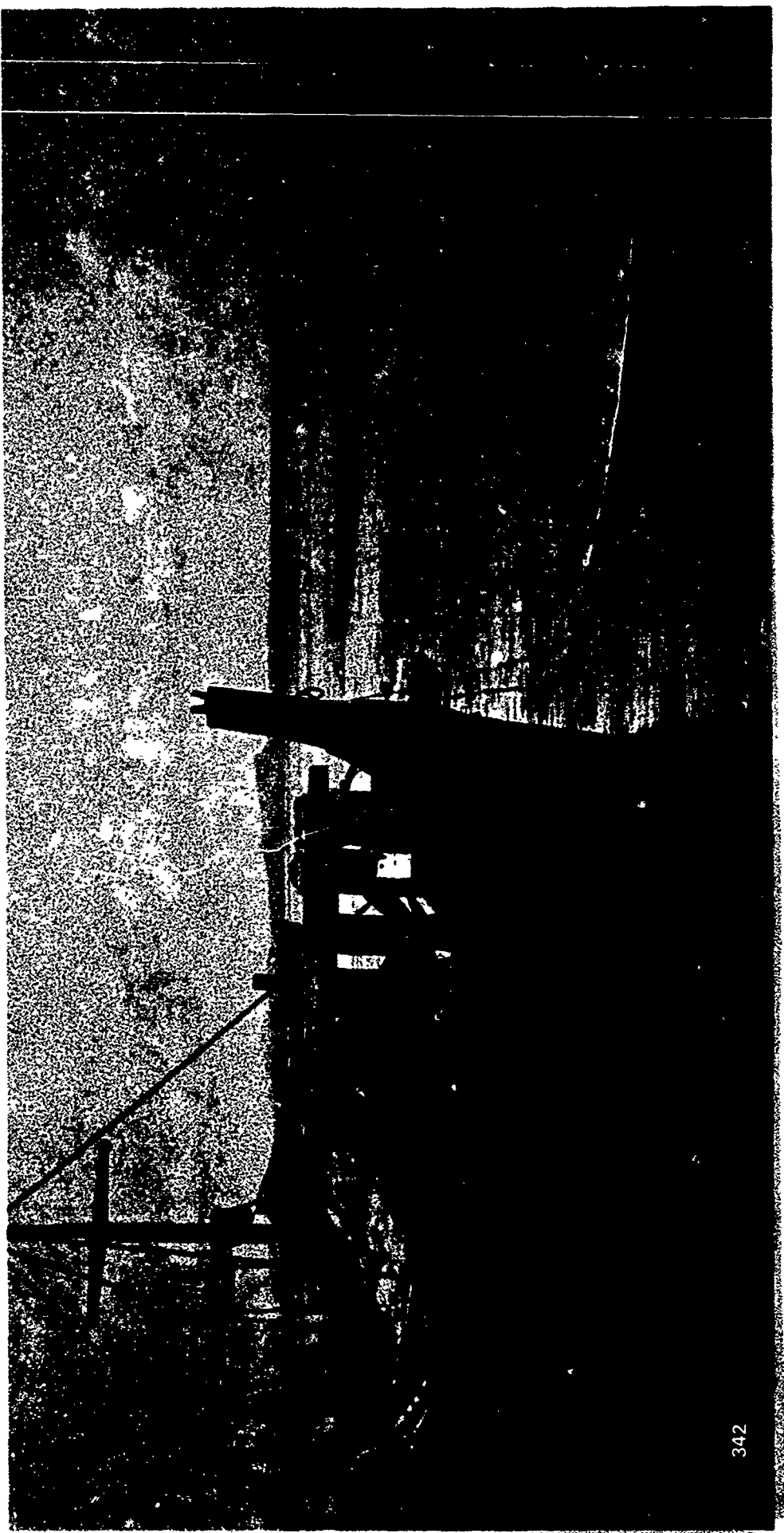
เรือเหล่านี้ประมาณครึ่งหนึ่งเท่านั้นมีเข็มทิศใช้ ส่วนอีกครึ่งหนึ่งใช้เดินเรือโดยอาศัยท่าหมายบนฝั่งหรือดวงดาว มีเพียงไม่กี่ลำที่มีเครื่องวิทยุ แต่ไม่มีเครื่องส่ง

คนประจำเรือ

เรือที่ใช้ขวานล้อมจับมีคนประจำเรือ ๘ ถึง ๑๙ คน ทำงานโดยเป็นหุ้นส่วนกัน เรือที่ใช้อวนติดต้ามักมีประจำเรือ ๓ คน เรือที่ใช้เป็นเรือตรวจการณ์จะวางอวนลอย จะมีคนประจำเรือเพียง ๒ คนเท่านั้น

ศักยภาพในทางทหาร

เรือ ป๘-ซ๒ นี้ สามารถใช้ลำเดียวทหารหรือสิ่งอุปกรณืตามชายฝั่งได้ จัดจำกัดของเรือประเภทชนิดนี้ก็คือ กินน้ำลึก ๑ ม. และนั่นทำให้เข้าไปจะต้อมีความลึกพอ



CLASS B - TYPE 3

OBSERVED AREA OF OPERATION ภายใต้อำนาจหน้าที่

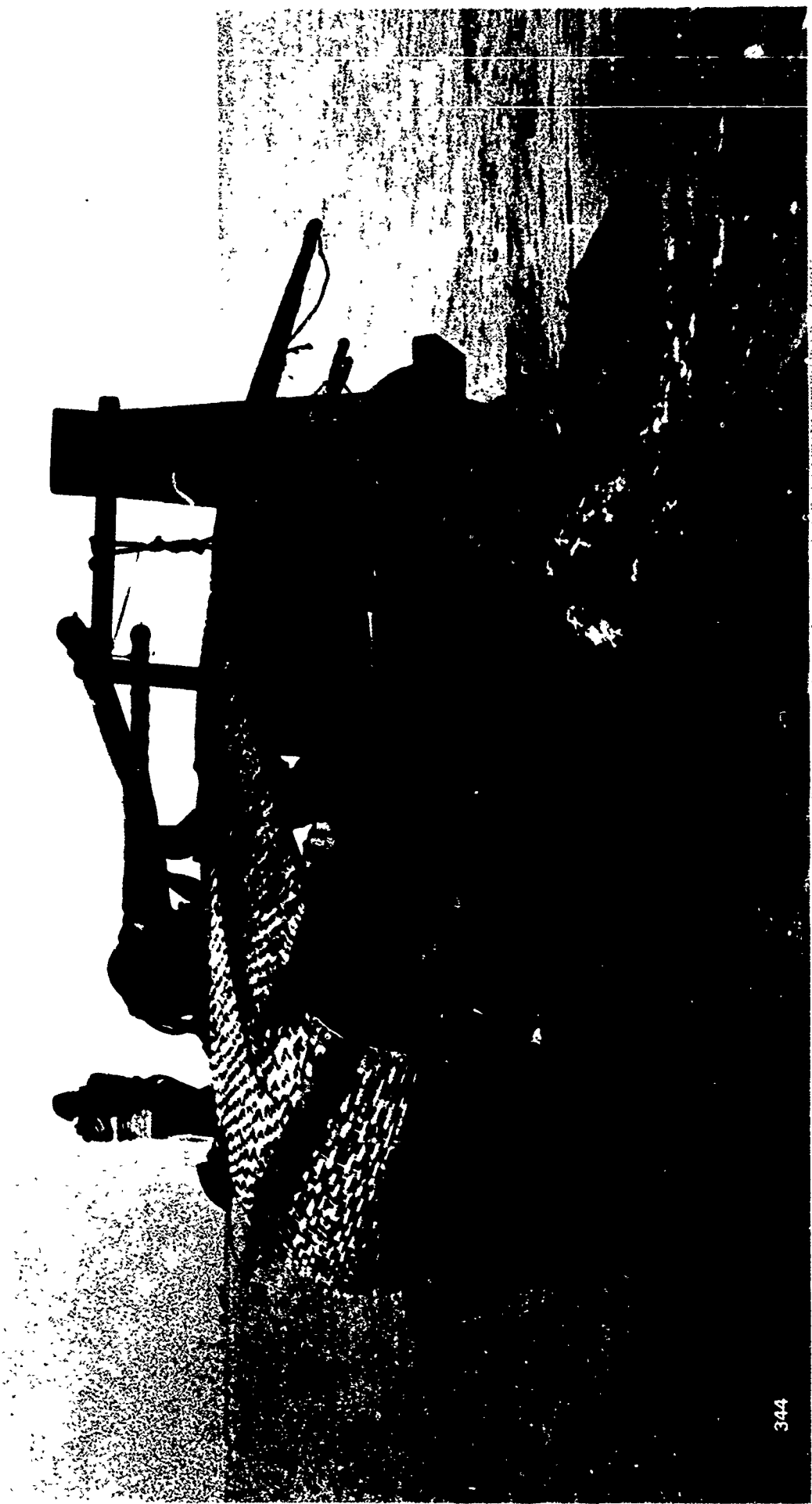


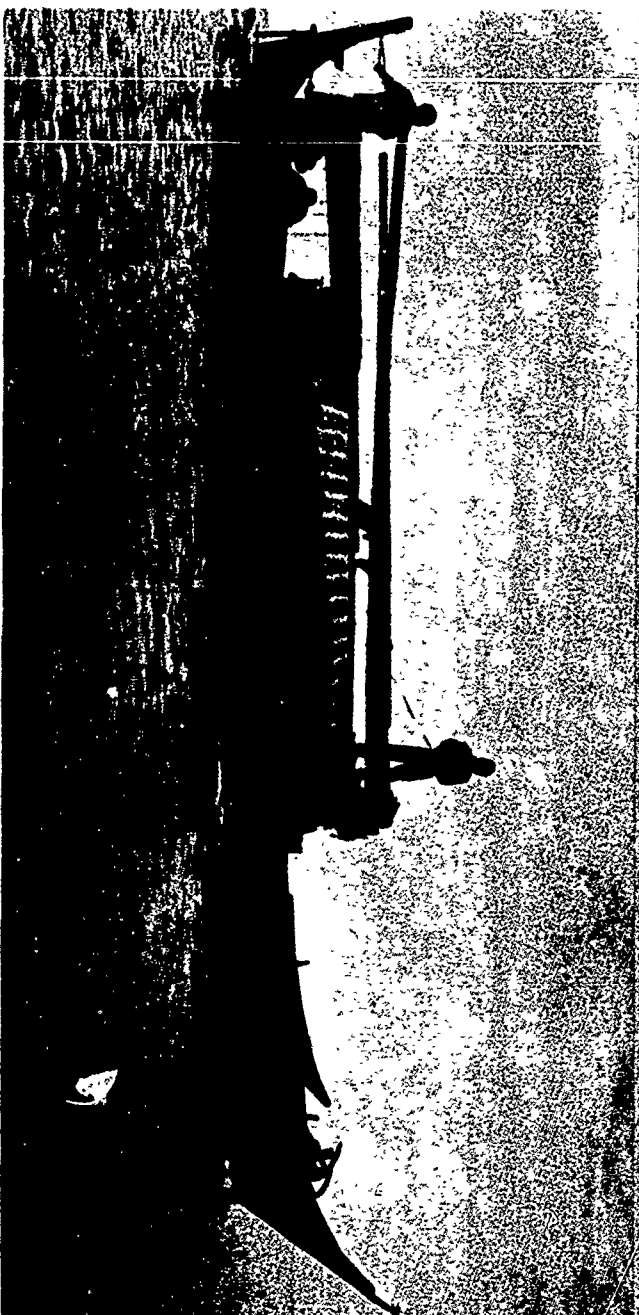
- 1. Trat
ตราด
- 2. Chanta Buri
จันทบุรี
- 3. Rayong
ระยอง
- 4. Chon Buri
ชลบุรี
- 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา
- 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ
- 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร
- 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม
- 9. Phetchaburi
เพชรบุรี
- 10. Phrachuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์

11. Chumphon
ชุมพร

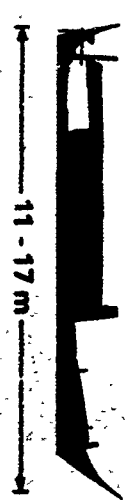
12. Phangnga
พังงา

CB-T3





C8-T3



C8-T3		TYPE		CARGO	
LOA	11 - 17 m	BEAM	3 - 4 m	GROSS TONS	10 - 18
DRAFT	1.3 - 1.7 m	OPERATING AREA	Northern Gulf	NET TONS	7 - 12
RECOGNITION FEATURES		CLASS FREQUENCY		PROPULSION	
Double-ended. Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical stempost. Long cabin aft		6 %		1 diesel engine	
		TYPE OF CATCH / CARGO		TYPE FREQUENCY	
		Salt, coconut, clay and thatch		2 %	

General Information

C8-T3 are motorized cargo vessels which have been converted from old sailers. They transport cargoes such as salt, coconut, and clay for making bricks between coastal villages in the upper Gulf. The arched cabin of wood or bamboo is used mainly for stowage of cargo. A tarpaulin or canvas supported on a fore-and-aft pole, or a more permanent thatched roof, may be erected abaft the cabin as a shelter for the crew.

C8-T3 carry registration papers.

Propulsion

The C8-T3 is powered by a 1- to 3-cylinder diesel engine of up to 29 hp with fuel reserve as large as 400 liters. The engine is started either manually

ปล - ซค

ปล - ซค		ใช้งาน		สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินการอท	กินนท	การขับเคลื่อน	
๑๑-๑๗ ม.	๓-๔ ม.	๑๐-๑๘	๗-๑๒	ดีเซล ๑ เครื่อง	
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	
๑.๓-๑.๗ ม.	บริเวณก้นอ่าวไทย	๖%	๖%	๒%	
ลักษณะลำเรือ	ลักษณะลำเรือ	ความทนทานและสูง			
หัวเรือทำเป็นรูปสามเหลี่ยม	หัวเรือทำเป็นรูปสามเหลี่ยม	ซีกเรือทำด้วยไม้/โลหะ			
ซันบา	ส่วนท้ายที่ติดตั้งในแนวค้ำ	เกลือ, มะพร้าว, ส้มแห้งวางไว้ทำ			
		อัฐิ, จากขุมถ้ำ			

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ปล - ซค เป็นเรือสินค้าที่เปลี่ยนแปลงมาจากเรือใบเก่า ๆ ใช้มาถึงถิ่นการค้าระหว่างหมู่บ้านชายทะเลต่าง ๆ บริเวณก้นอ่าวไทยซึ่งได้แก่เกลือ มะพร้าว และสินค้าอื่น ๆ เป็นสินค้าสำคัญและเป็นสินค้าที่มีมูลค่าสูงมากในทางรับขนานไม้ที่พาตราระหว่างหัวเรือกับท้ายเรือ หรือทำเป็นหลังคาช่วยคุ้มครองชาวเรือ (ซันบา) ทางท้ายกึ่ง เพื่อใช้เป็นที่พักอาศัยของคนประจำเรือ

เรือ ปล - ซค นี้ มีทะเบียนเรือคิไปคิวย

C8-T3

or electrically. In addition to tools for making emergency repairs, spare pistons and packing are usually carried.

Operational Information

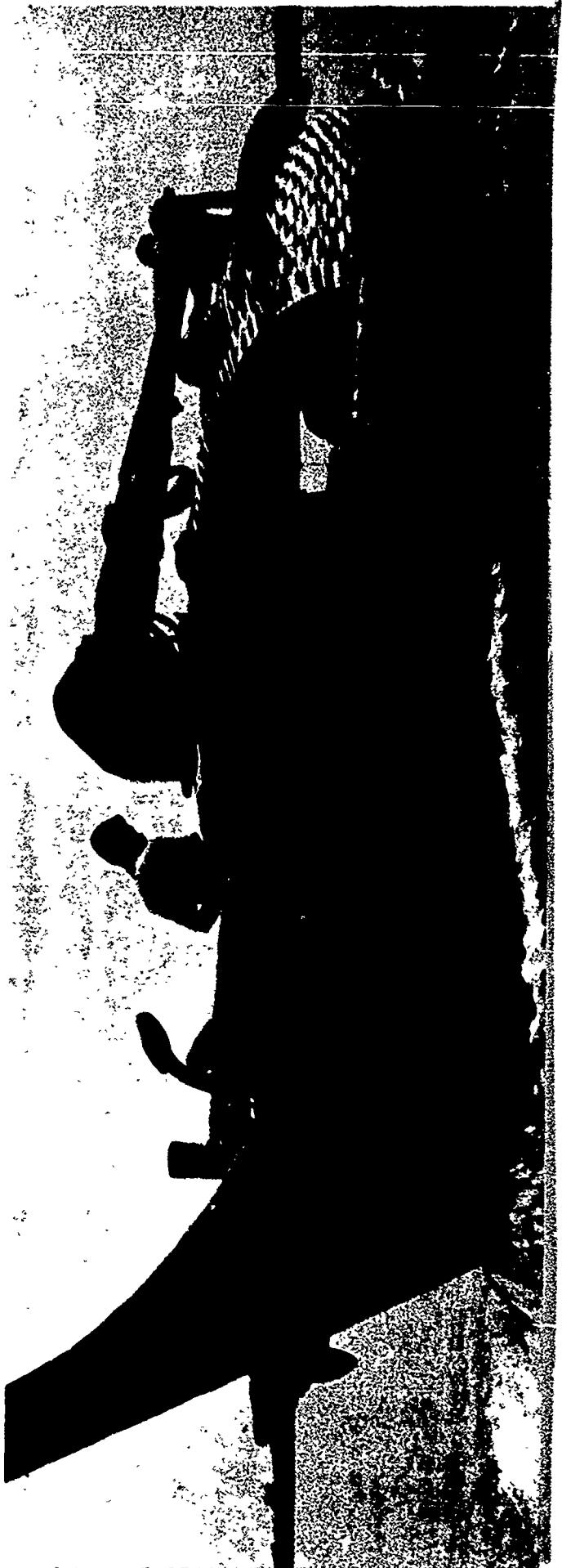
The cargo runs made by C8-T3 during all seasons may keep the boats from home port 6 to 14 days. During this time the vessels call at many ports in the upper Gulf. Water and some provisions are often carried for the whole trip. The food, consisting of rice, meat or fish, and vegetables, is prepared on a charcoal stove.

While C8 - T3 have a transistor radio for receiving messages, none carries a transmitter. No navigational equipment is used. Maximum speed is estimated at 7 kt.

Equipment

Cargo is transported by the crew or porters without the aid of mechanical equipment.

Broad, Low Cabin or Canopy Amidships Protects Cargo of Coconut, Salt, or Thatch



การขับเคลื่อน

เรือ ป๘-๗๓ ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ชนิด ๑ ถึง ๓ สูบ ขนาดไม่เกิน ๒๕ แรงม้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิง ๔๐๐ ลิตร เครื่องยนต์เริ่มเดินเครื่องโดยリモทหรือด้วยไฟฟ้า นอกจากนี้ยังมีเครื่องมือสำหรับใช้ซ่อมทำลูกเดินแล้ว ยังมีอุปกรณ์และปะเก็นอะไหล่ติดไปด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๘-๗๓ ที่เป็นเรือสินค้าจะใช้ถ้าถึงถิ่นก้ำกัอยู่ตลอดทุกฤดูกาล แต่จะเที่ยวที่ออกไปใช้เวลา ๖ ถึง ๑๔ วัน โดยแวะตามท่าเรือต่างๆ ในบริเวณกั้นอ่าวไทย สำหรับนำจัดและเสบียงอาหารบางอย่างมักจะเตรียมไปให้พอตลอดเที่ยว อาหารก็นำไปได้แก่ ข้าวสาร เนื้อ หรือปลา และผัก การหุงต้มในเรือใช้เตาถ่าน

เรือ ป๘-๗๓ มีเครื่องรับวิทยุทรานซิสเตอร์ไปด้วยเพื่อรับฟังข่าว แต่ไม่มีเครื่องส่งและไม่มีเครื่องอุปกรณ์การเดินเรือใดๆ ทั้งสิ้น มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๑ นอต

กึ่งเตี้ยกว้าง หรือที่ริมกลางลำเพื่อป้องกันสินค้ามีมะพร้าว ถัดลือ หรือจากมุงหลังคา

C8-T3

The larger C8-T3 have centrifugal bilge pumps, while the smaller vessels have hand pumps. Ground tackle consists of a metal anchor attached to a cable up to 100 m in length.

The craft are equipped with either a single light mounted atop the cabin or 1 light on each side of the cabin. A hand-held floodlight is often part of the equipment. Some C8-T3 carry life jackets or a small boat suitable for use as a lifeboat.

เครื่องอุปกรณ์

การขนสัมภาระลงเรือจะใช้คนประจำเรือหรือคนงานที่ทำหน้าที่ขน โดยไม่มีเครื่องมือนักล่าขยเลย

เรือ ปส-๕๓ ขนาดใหญ่มีสูบน้ำทิ้งเรือชนิดหยอหย่ง ส่วนเรือขนาดเล็กจะใช้สูบน้ำทิ้งมือโลหะหนึ่งตัว และสายสนของยาวไม่เกิน ๑๐๐ ม.

เรือมีโคมไฟดวงเดียวติดอยู่บนหลังคาถ้ำ หรือติดไว้ที่ข้างกำแพงกลาง อุปกรณ์ที่มักจะนำออกข้างหนึ่งก็คือโคมฉายชนิดหัวท้ายได้ เรือ ปส-๕๓ บางลำจะมีเสื้อชูชีพ หรือบรรจุทุกระเบิดเล็กไปควยหนึ่งลำเพื่อใช้เป็นเรือช่วยชีวิต

1. Oil Drums in Hold of C8-T3
2. Galley of C8-T3

๑. ถังน้ำมันหล่อลื่นในระวางบรรทุกของเรือ ปส-๕๓
๒. ห้องครัวในเรือ ปส-๕๓



C8-T3



Crew

The crew numbers 2 to 5.

Military Potential

The Thai C8-T3 cargo boat with its completely covered cargo space is ideal for transporting either military supplies or men. However, this usefulness is curtailed by the fact that they operate in a relatively limited geographic area.

คนประจำเรือ

คนประจำเรือมีจำนวน ๒ ถึง ๕ คน

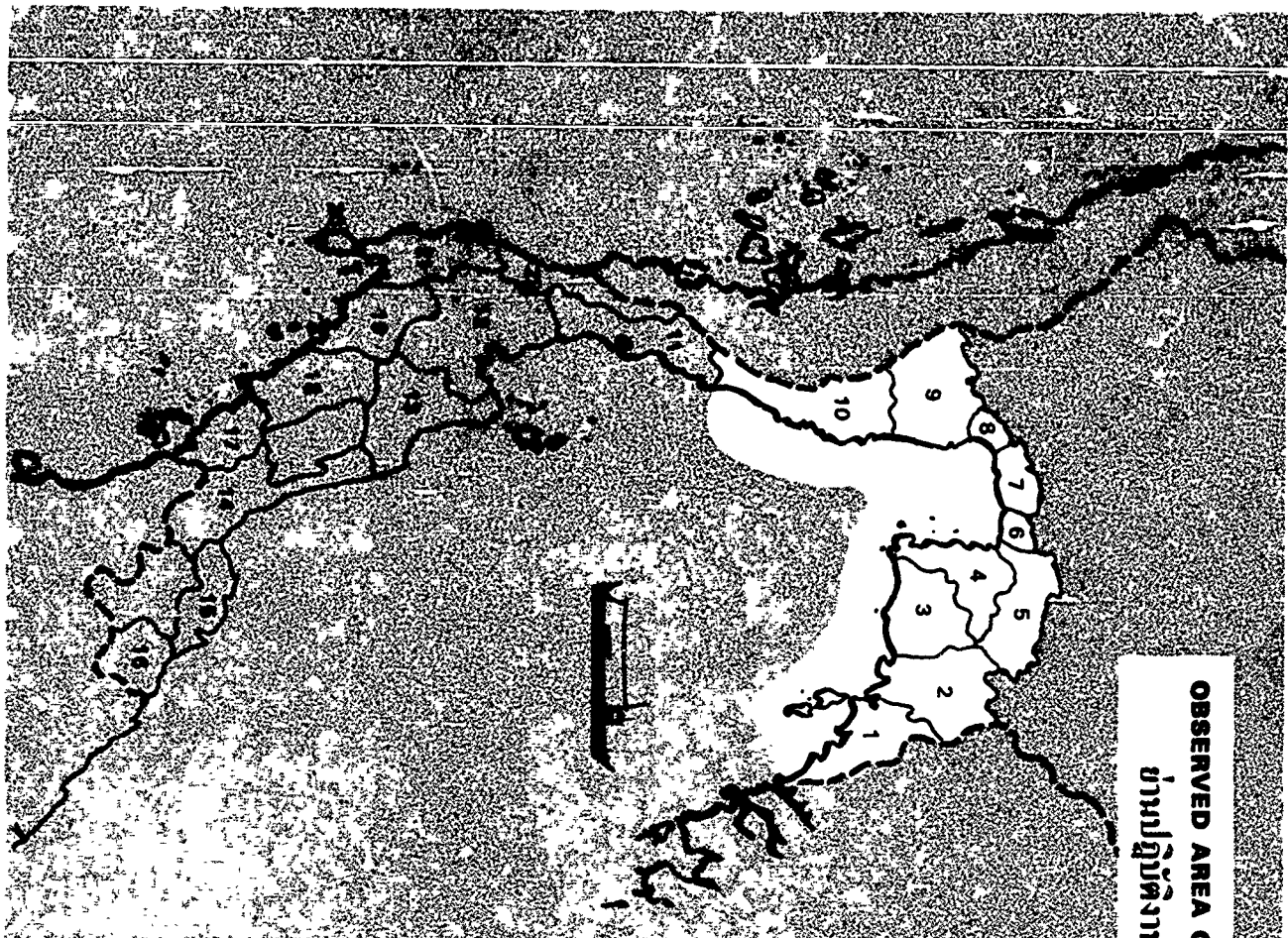
ศักยภาพทางการทหาร

เรือสินค้า ป.๘-๙๓ มีระวางบรรทุกที่หลังคาประทุนคลุมอย่างเรียบร้อย จึงเหมาะที่จะใช้ในการลำเลียงทหารและอุปกรณ์ทางทหารเป็นอย่างดี แต่ถึงอย่างไรก็ตามประโยชน์ดังกล่าวนี้จะถูกจำกัดโดยที่เรือเหล่านี้ปฏิบัติงานได้เฉพาะในบางที่ถึงถิ่นเท่านั้น

1. Twin Anchors and Dinghy on Bow of C8 - T3
2. Stern View of C8 - T3 Showing Rudder Shaft Passing Through Sternpost

๑. เรือ ป.๘-๙๓ มีสมอ ๒ ตัวและเรือเต็กลงท้ายเรือ
๒. ภาพท้ายเรือ ป.๘-๙๓ แสดงให้เห็นแกนหางเสือเจาะผ่านทวนท้าย

CLASS 8 - TYPE 10

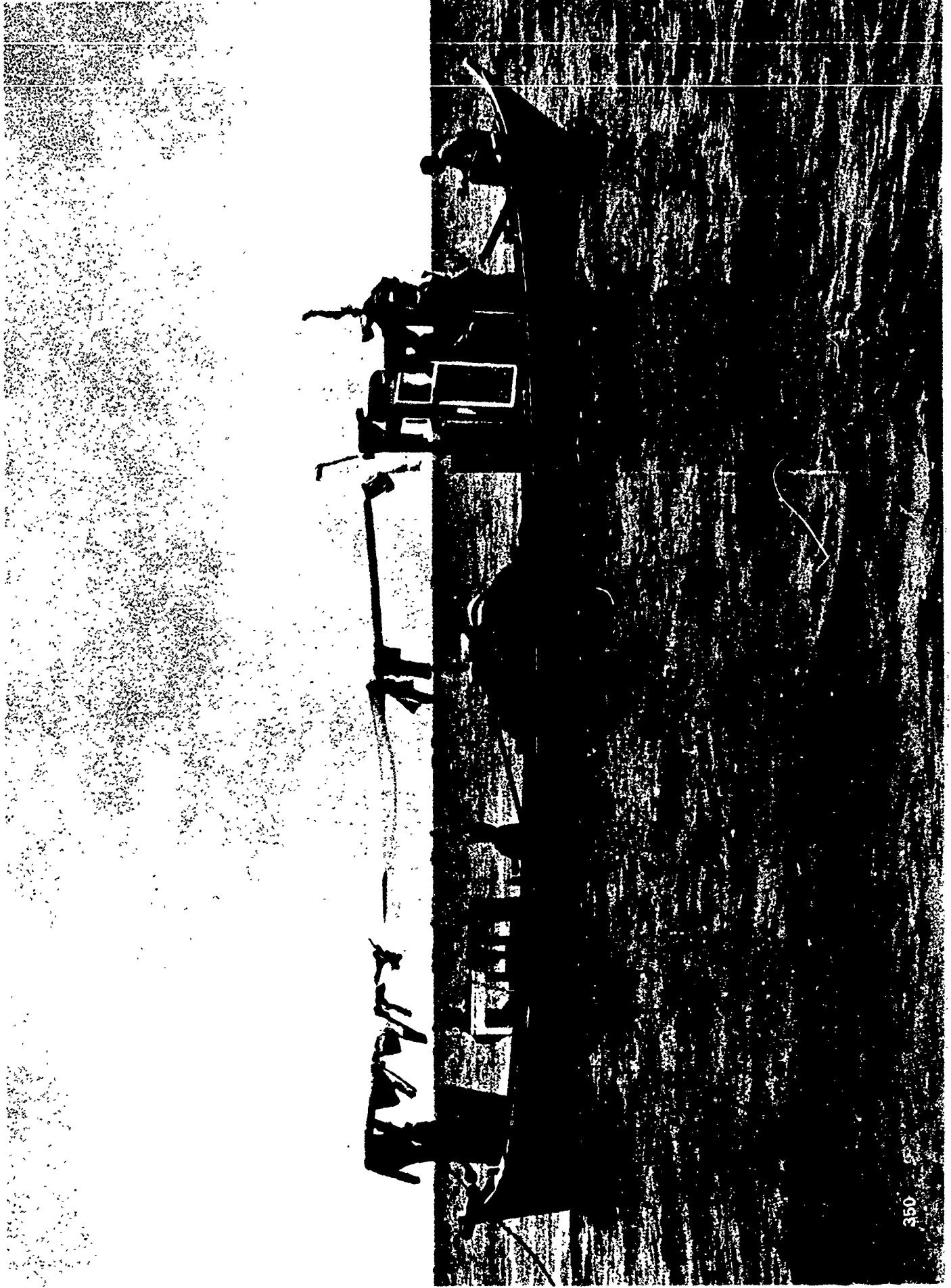


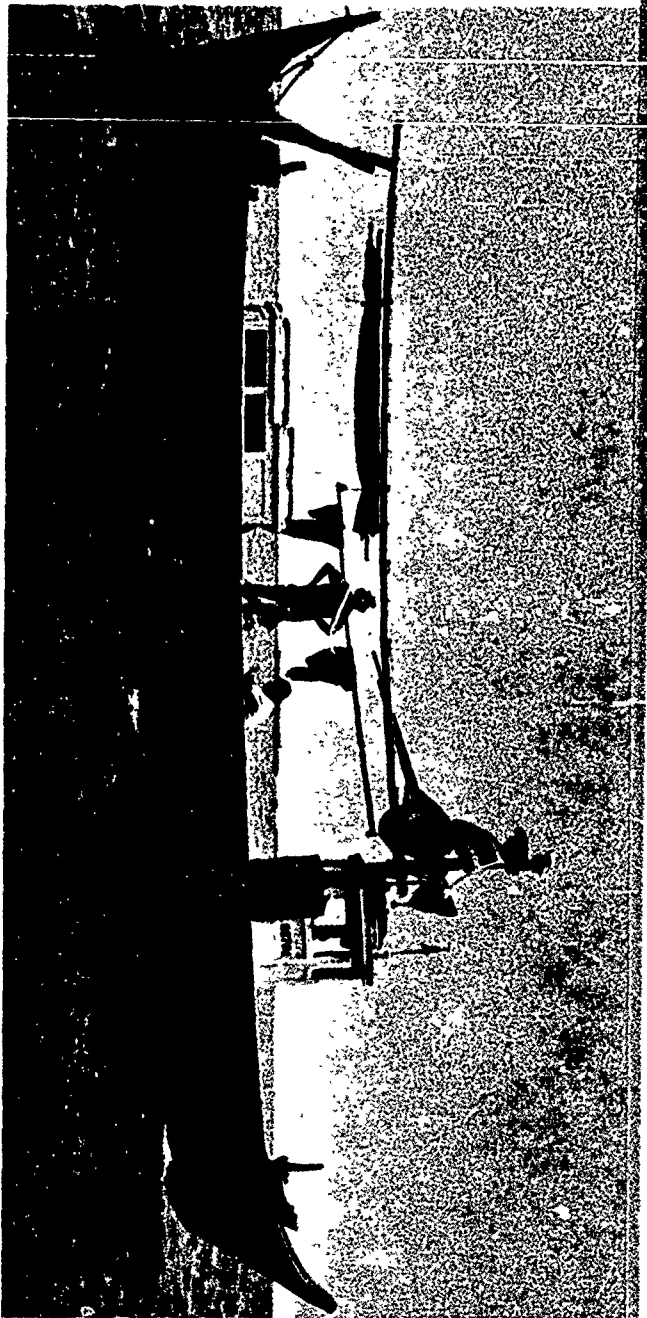
OBSERVED AREA OF OPERATION
พื้นที่ปฏิบัติงานที่พบเห็น

- 1. Trat
ตราด
- 2. Chanta Buri
ฉะเชิงเทรา
- 3. Rayong
ระยอง
- 4. Chon Buri
ชลบุรี
- 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา
- 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ
- 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร
- 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม
- 9. Phetchaburi
เพชรบุรี
- 10. Phachup Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์
- 11. Chumphon
ชุมพร

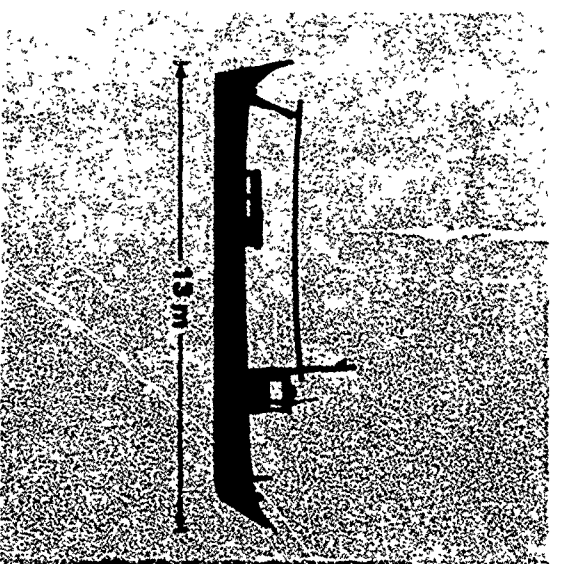
- 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี
- 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช
- 14. Songkhro
สงขลา
- 15. Prachuab
ประจวบคีรีขันธ์
- 16. Nakhon Phanom
นครพนม
- 17. Sakon Nakhon
สกลนคร
- 18. Trat
ตราด
- 19. Kamphaeng
กำแพงเพชร
- 20. Phayathai
พัยเต๋
- 21. Phang-Nga
พังงา
- 22. Ranong
ระนอง

CB-T10





C8-T10



C8-T10		TYPE		FISHING	
LCA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
13 m	3 - 4.5 m	10 - 12	6 - 8	1 diesel engine	
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
0.9 - 1 m	Northern Gulf		6%	3%	
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO		
Double-ended. Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical stempost. Cabin forward and aft			Varied		

General Information

A high cabin forward for the helmsman and a low cabin aft to cover the engine are distinguishing features of type 10 boats of this class. Most C8-T10 also carry a long bamboo pole which extends from the forward cabin to the stern and is used to support nets, a canvas shelter for the crew, or the crew's laundry.

The C8-T10 are versatile craft. Some may fish for mussel 5 months a year and purse seine the rest of the time. Others are trawlers. C8-T10 vessels also may tow boats out to work bamboo stake traps.

Most C8-T10 carry registration papers.

๒๘-๗๑๐		ใช้งาน		ประมง	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างทุก	กินทอด	กินหมก	การจับเคลื่อน	เครื่อง
๑๓ ม.	๓-๔.๕ ม.	๑๐-๑๒	๖-๘	๑๒๓๐ เครื่อง	
กินหลัก	ข้ามปฏิบัติการ		พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	
๐.๕-๑ ม.	บริเวณที่อ่าวไทย		๖%	๓%	
ลักษณะจากลำ			ชนิดลำที่ระลอกท้ายได้/สินค้า		
หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวของตรงและส่วนสูงขึ้นมา ส่วนทวนท้ายตรงในแนวค้ง มีตั้งหัวถึงท้าย			นนาชนิด		

ข่าวสารทั่วไป

นี่ถึงสูงทางหัวเรือเป็นห้องอู่ท้าย และตกแต่งทางท้ายเรือเป็นห้องเครื่อง ซึ่งบอกลักษณะให้ทราบว่าเป็นเรือชนิดที่ ๑๐ ของเรือประเภทนี้ เรือ ๒๘-๗๑๐ นี้ ส่วนมากมีคนในเรือชาวพม่าอยู่ระหว่างกับหัวเรือและท้ายเรือ ใช้พื้นที่สำหรับแขวนอวน กางพาดานท้ายในคืนประจําเรือพักอู่ท้าย หรือตากเกลือ

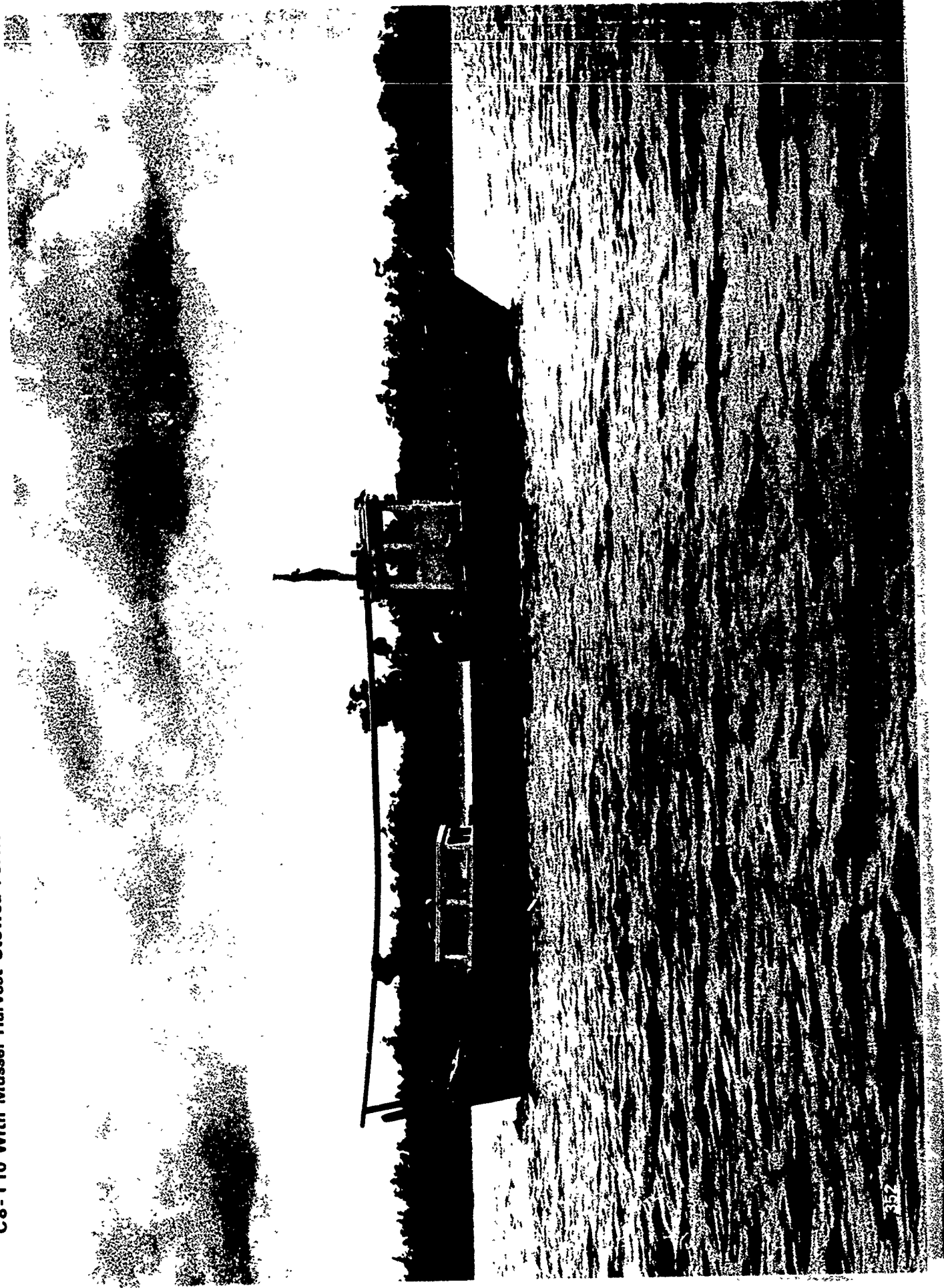
เรือ ๒๘-๗๑๐ นี้เป็นเรือที่ใช้การตีนาหมาชนิด บางลำใช้จับหอยแมลงภูที่ละ ๕ เดือน เวลาที่เหลืออีก ๑ เดือนก็ใช้จับปลาตัวช้วนลงอวน ส่วนนอกนั้นใช้ช้วนลาก หรืออาจใช้ลากอวนเรือออกไปจับปลาที่ประจําอ่าว

เรือ ๒๘-๗๑๐ นี้ ส่วนมากมีใบทะเบียนเรือติดไปด้วย

C8-T10

C8-T10 With Mussel Harvest Stowed Forward

เรือ ป.ล. ๓๐ มีหอยแมลงภู่กองไว้ที่หัวเรือ



C8-T10

Propulsion

Most C8-T10 have 2- or 3-cylinder diesel engines delivering about 22 hp. Fuel supply runs to 200 liters. Few tools are carried, and spare parts are rare.

Operational Information

Most C8-T10 fish during the day 5 to 10 miles offshore in the upper Gulf. A typical daily catch weighs 500 kg, but it may run to 4,000 kg during the mussel season.

Cruising speed is estimated at about 5 kt empty.

Equipment

C8-T10 have no cargo handling equipment except for bamboo baskets or wooden boxes which the crew or porters use to offload.

These boats generally carry a metal anchor held by a nylon cable up to 80 m in length. They have standard running lights, and about half of the boats have a portable electric spotlight. Life jackets are usually provided for the crew, but the boats carry no navigation equipment or radio.

การจับมัสลิน

เรือ ป.๘-๕๐๐ ส่วนมากใช้เครื่องมือที่ผลิตชนิด ๒ หรือ ๓ สิบ ขนาด ๒๒ แรงม้า ความจุน้ำมันเชื้อเพลิง ๒๐๐ ลิตร มีเครื่องยนต์ที่จับได้โดยทั่วไปแล้วเล็กน้อย และใช้ใบเรือที่จับได้

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป.๘-๕๐๐ นี้ส่วนมากจับปลาในเวลากลางวัน และออกห่างฝั่งในระยะ ๕ ถึง ๑๐ ไมล์ บริเวณที่จับส่วนใหญ่ สัตว์ทะเลที่จับได้โดยทั่วไปแล้วประมาณ ๕๐๐ กก. แต่ในฤดูจับหอยแมลงภู่อาจได้ถึง ๔,๐๐๐ กก.

ความเร็วเดินทางขณะเรือเปล่าประมาณ ๕ นอต

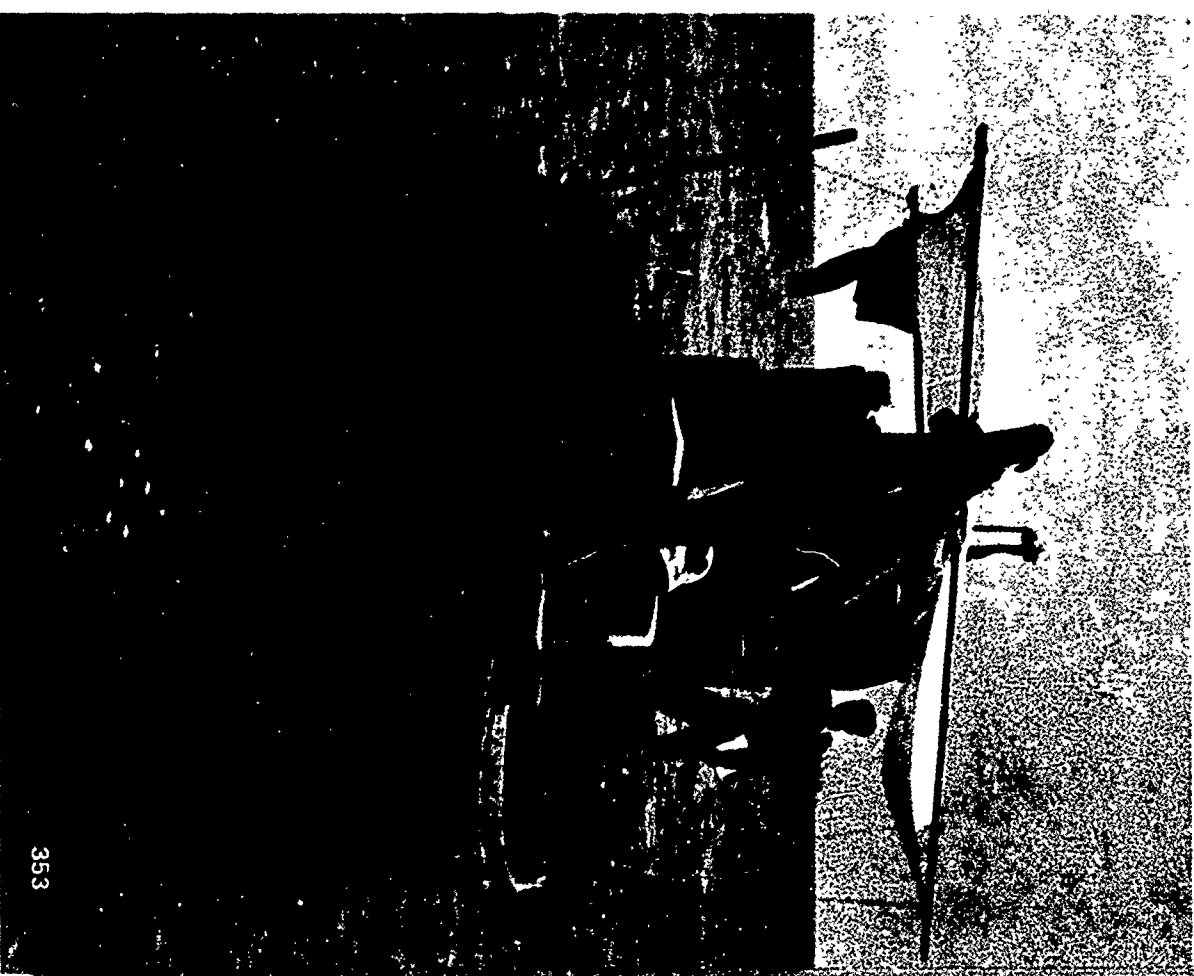
เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป.๘-๕๐๐ ไม่มีเครื่องยกของ นอกจากจะใช้คนประจำเรือหรือคนงานบนฝั่งยกถ่ายขึ้นจากเรือ โดยใช้หัวหรือหางไม้

View of C8-T10 From Astern, Showing Crew Shelter and Mussel

Catch

ภาพท้ายเรือ ป.๘-๕๐๐ แสดงให้เห็นที่พักอาศัยของคนประจำเรือ และหอยแมลงภู่อันจับมาได้



C8-T10

Crew

These craft are usually operated by a 5- to 8-man crew.

Military Potential

C8-T10 could be used as landing craft or for ferrying supplies from a larger ship. They could also serve as towboats.

Because of their versatility these boats do not have a typical operation pattern. Any change would not be noticed unless they were found far from their home port.

C8-T10 With Small Dip Net on Fore-and-Aft Pole. Note Drum for Fuel by Forward Cabin

เรือ ปส-๓๑๐ มีตัวอยู่บนคานพาดจากหัวเรือไปท้ายเรือ จะสังเกตเห็นถังน้ำมันเชื้อเพลิงวางอยู่ใกล้ถังหัวเรือ

เรือเหล่านี้ใช้สมอโลหะ สายสมอใช้เชือกในลอนยาวไม่เกิน ๔๐ ม. มีไฟเรือเดินตามแบบมาตรฐาน ประมาณครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้มีโคมทราเวลระยะไกลแบบหัวได้ใช้ไฟฟ้า และมีเสื้อชูชีพตามจำนวนคนประจำเรือ แต่ไม่มีอุปกรณ์การเดินเรือหรือวิทยุเลย

คนประจำเรือ

โดยปกติเรือเหล่านี้ใช้คนประจำเรือ ๕ ถึง ๘ คน

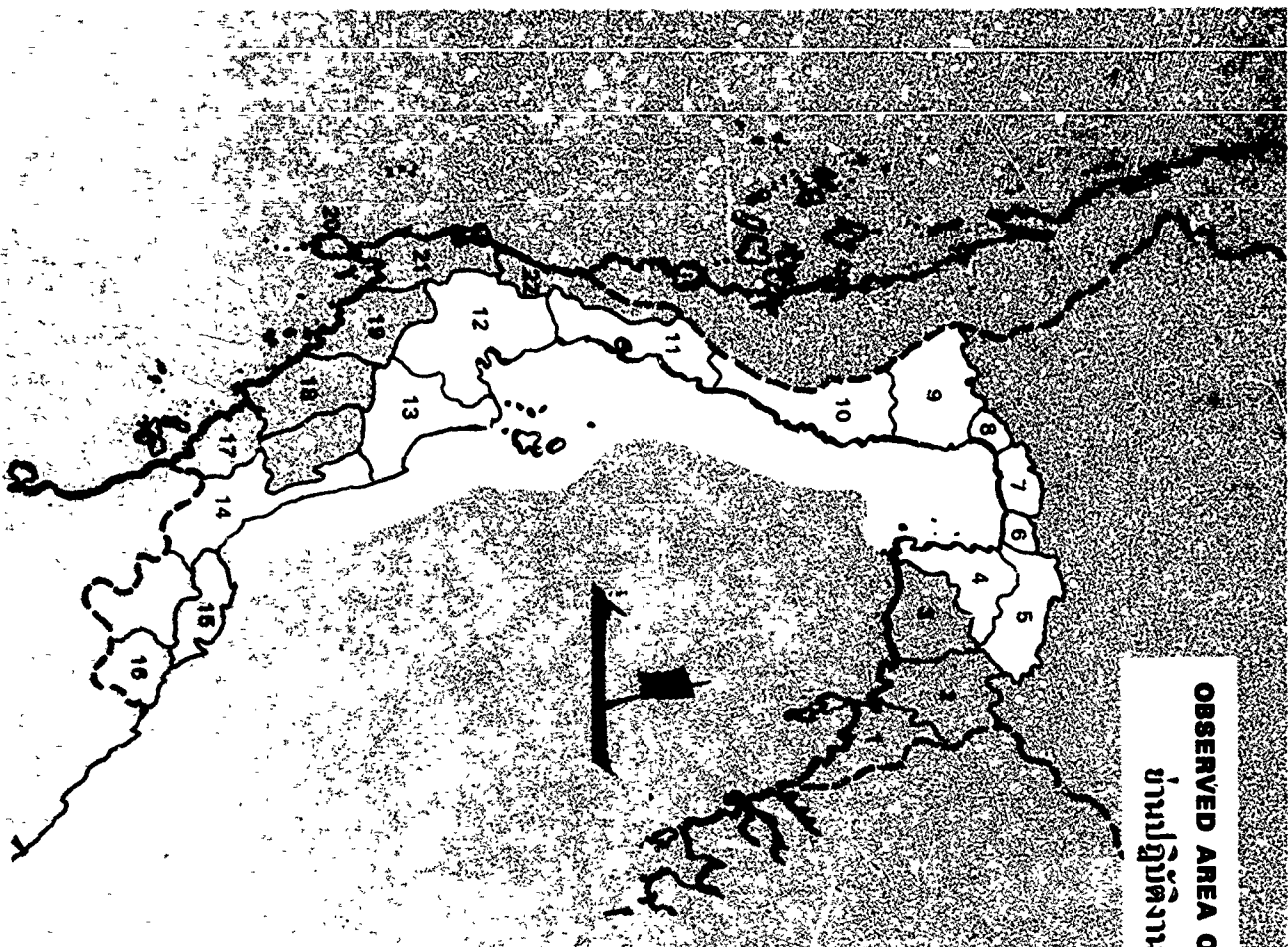
ศักยภาพทางการทหาร

เรือ ปส-๓๑๐ นี้ อาจใช้เป็นที่เรือเล็กสำหรับยกหยาดยกปืนบก หรือใช้ลำเดียวถึงอุปกรณ์เรือใหญ่ชนบทก็ได้ และยังใช้เป็นเรือลากจูงได้อีกด้วย

เนื่องด้วยเรือนี้สามารถใช้ปฏิบัติงานได้หลายอย่าง จึงไม่ได้กำหนดแผนปฏิบัติการปฏิบัติงานทั่วไปไว้ ถ้าจะมีการดัดแปลงอย่างหนึ่งอย่างใด ก็จะสังเกตไม่เห็น นอกจากจะพบในที่ทางไกลออกไป จากท่าจอดพักมาก ๆ



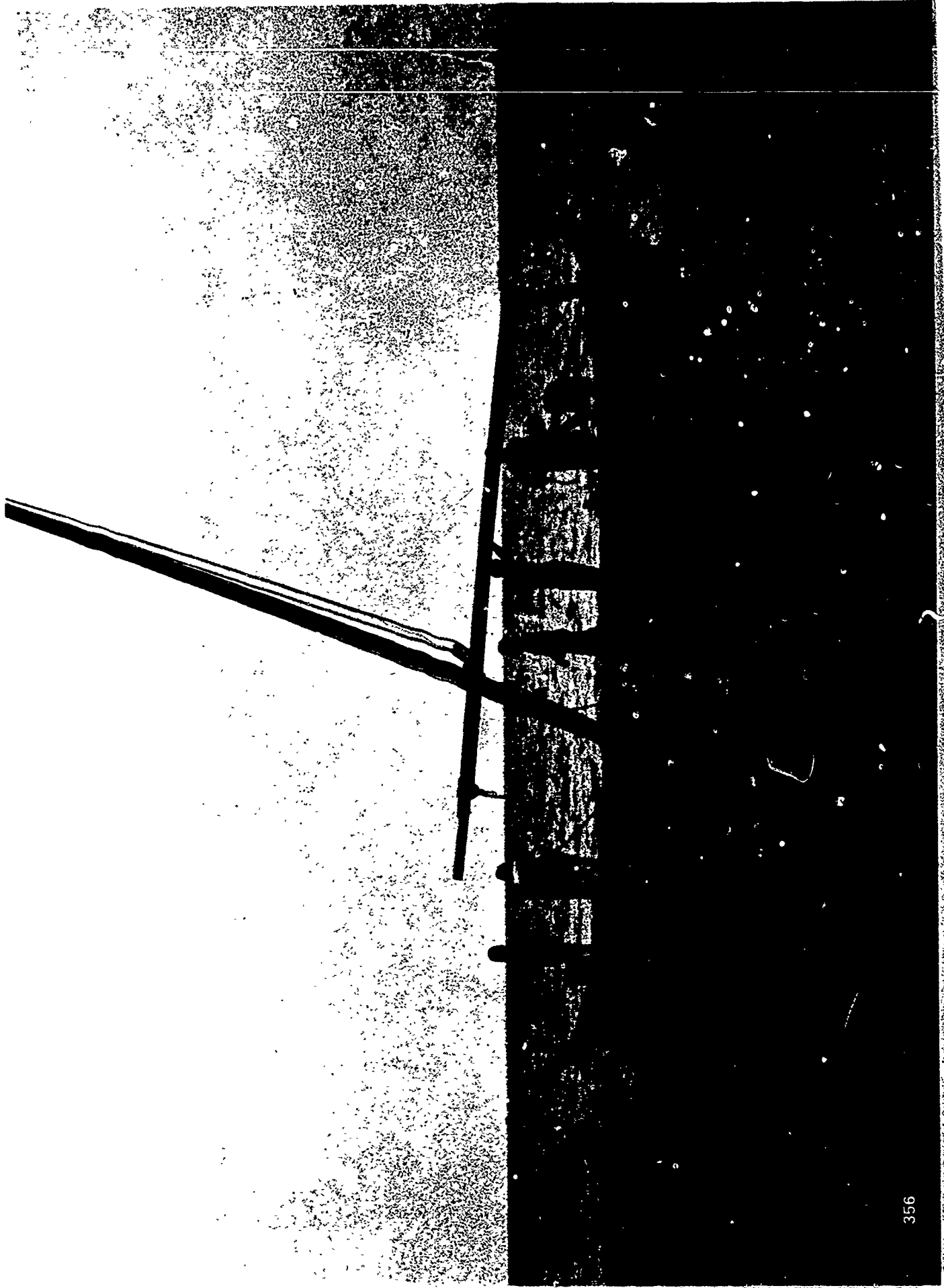
CLASS 8 - TYPE 11



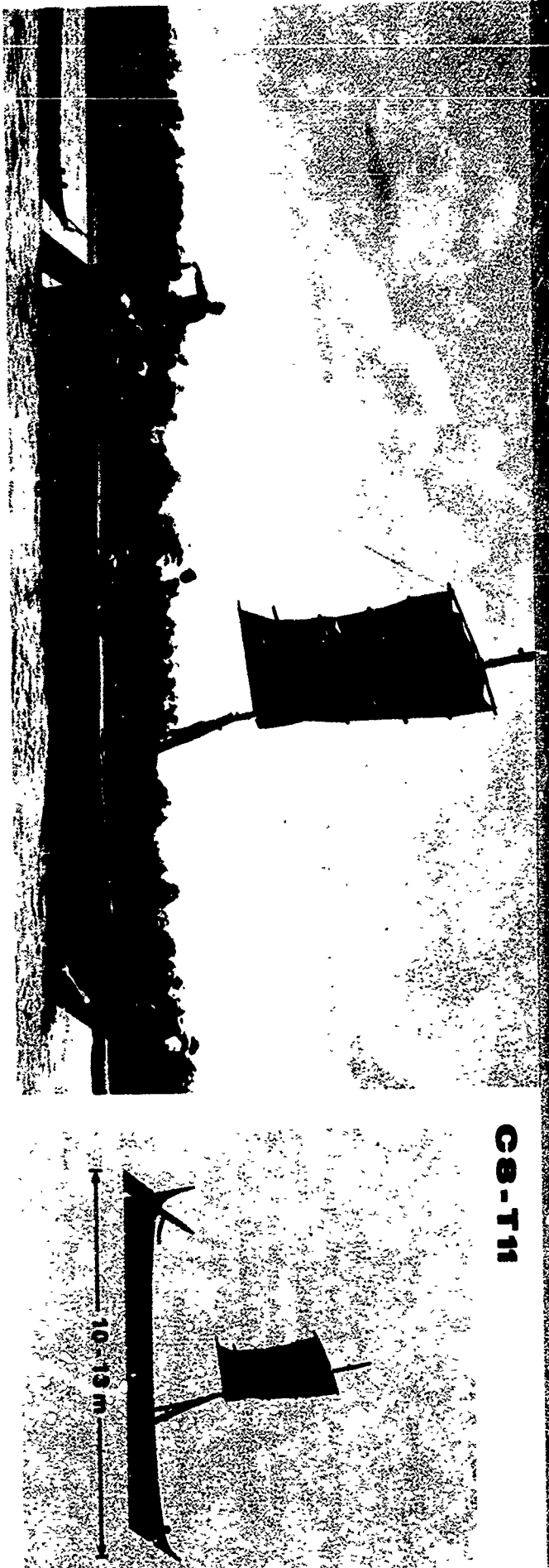
OBSERVED AREA OF OPERATION
ข้าบปฏิบัติการทบหนท

- | | |
|---------------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Trak
ทรก | 12. Surat Thani
สุรททรน |
| 2. Chachoengsao
จจจจจจ | 13. Nakhon Si Thammarat
นททททททททท |
| 3. Ayudhya
ยยยย | 14. Songkhla
สสสส |
| 4. Chon Buri
จจจ | 15. Pattani
ปทท |
| 5. Chachoengsao
จจจจจจ | 16. Nakhon Phanom
นททททท |
| 6. Samut Prakan
สยทททท | 17. Sakon
สส |
| 7. Samut Sakhon
สยทททท | 18. Trang
ทท |
| 8. Samut Songkhram
สยทททท | 19. Krabi
ทท |
| 9. Phetchaburi
พทท | 20. Phuket
พท |
| 10. Phraeuchap Khiri Khan
พจจจจจจจ | 21. Phang-Nga
พจจ |
| 11. Chumphon
จจ | 22. Ranong
รจ |

CS-T11



C8-T11



C8-T11		TYPE		FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
10 - 13 m	2.5-3.5 m	6 - 11	4 - 7	1 sail; 1 gasoline engine	
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
0.5 - 1 m	Northern and western Gulf		6%	13%	
RECOGNITION FEATURES					
Double-ended. Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical sternpost. Single-masted sailer.					
TYPE OF CATCH / CARGO			Spanish mackerel, rakegilled mackerel, mussel, trevally		

General Information

The C8-T11 is simply a C8-T14 with a sail. The sail is used only during those 5 months from March to July when strong winds are blowing. The rest of the time it relies on a long-shaft, outboard gasoline engine.

These boats mostly work stationary fishing equipment, such as bamboo-stake trays and set nets, and operate fairly close to shore in the northern Gulf from Samut Prakan to Chon Buri. A few are found in the western waters of the Gulf. These rarely have engines.

When carrying sail, the mast, often 14 m high, is stepped just forward of amidships and is raked sharply aft. Fewer than half have hatches since some decks consist of only a few widely spaced planks. Often a Y-shaped post near the stern supports the rudder.

C8-T11 carry no registration papers.

ปศ-ช๑๑

ใช้งาน

ประมง

ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินกรรต	กินแค	การขับเคลื่อน
๑๐-๑๓ ม.	๒.๕-๓.๕ ม.	๖-๑๑	๔-๗	ใบ นันนีส • เครื่อง
กินน้ำลึก	ขานปฏิบัติงานบริเวณหน้าอ่าวไทย	พบเรือประเภทนี้	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
๐.๕-๑ ม.	และอ่าวไทยฝั่งตะวันตก	๖%	๖%	๑๓%
ลักษณะทั่วไป ลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวเรือตรงและขยับสูง				
หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน เป็นเรือใบเสาเดียว				
ชนิดลำตัวจะสูงท้ายใช้/สินค้าปลาอินทรี ปลาตอง ปลาโม่ง หอยแมลงภู่ ปลาเกตุ				

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ปศ-ช๑๑ นี้ ก็คือเรือ ปศ-ช๑๔ ที่คิดใหม่ ใบนี้จะใช้เพียงในระยะเวลา ๕ เดือน ตั้งแต่เดือนมีนาคมถึงเดือนกรกฎาคม ซึ่งเป็นระยะเวลาที่ลมแรง นอกจากระยะเวลาดังกล่าวแล้ว จะใช้เครื่องยนต์ทางยาวประเทพานั้นไม่

เรือเหล่านี้ส่วนมากจะจับปลาด้วยเครื่องมือประเภทประจักษ์ที่ เช่น โป๊ะ และอวน การจับปลานี้ ส่วนทางแถบหน้านั้นด้านตะวันตกของอ่าวไทยจะมีใบน่านักและใบใกล้ริมเครื่องชน

ถ้าเป็นเรือใบ เตากระโดดงับมีความสูง ๑๔ ม. ซึ่งอยู่กลางลำก่อนไปทางหัวเรือ และมีลักษณะออกไปทางท้ายเรือ มีเรือชนิดนี้จำนวนที่ระมัดระวัง ปลาอินทรี

C8-T11

Propulsion

The cotton sail used during the windy season is usually a lug rig, but sometimes it is a Chinese junk-type sail with full-length battens. When motorized the C8-T11 carries 1 or 2 single-cylinder, long-shaft gasoline engines mounted on the side or sides near the stern. Fuel supply is about 60 liters. The engines are started manually. No spare parts are carried.

Operational Information

The C8-T11 are day sailers. They leave home port in the morning and return the same day. They usually stay within 2 or 3 miles of the shore and rarely go farther than 10 miles out to sea or more than 20 miles along the coast.

ด้วยตาฟ้าเรือมีพันท้าย และที่ท้ายเรือมีกัปตันหลังกัปตันเรือที่มีลักษณะเป็นงาช้างรูปตัว Y ไว้สำหรับใช้ผูกยึดหางเสือเรือ

เรือ ป.๘-๓๑ นี้ ไม่มีใบทะเบียนเรือติดไปด้วย

การขับเคาะ

ในฤดูที่ลมแรง เรือนี้จะใช้ใบซึ่งทำด้วยผ้าฝ้าย และมีลักษณะเป็นใบแฉวง แต่ บางลำก็ใช้ใบแบบเรือสำเภาจีน มีพรวนใบยาวตลอด เรือประเภทชนิดนี้ถ้าเป็น เรือที่ใช้เครื่องยนต์ก็จะใช้เครื่องยนต์ที่มีไซเรนติดอยู่ด้วยจำนวน ๑ หรือ ๒ เครื่องติดไว้ที่ท้ายเรือกราบเดี่ยวหรือทั้งสองกราบ ความจุเชื้อเพลิงประมาณ ๖๐ ลิตร เริ่มเดินเครื่องยนต์ด้วยมือ และไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ติดไปด้วย

กำลังกลใบโดยม้วนเข้ากับเพลาตามัน



Lugsail Being Shortened by Rolling It on Boom

Some C8-T11 fish exclusively for mussels which fasten onto bamboo stakes planted in the muddy bottom near Klong Dan. The mussels grow for 6 months until fishermen dive down and cut the stakes loose. They are then hauled aboard, and the mussels are scraped of with a shovel. Mussel boats work only 3 to 5 months a year. The daily catch ranges from 1,500 to 4,000 kg.

Other C8-T11 work set traps for a varied catch of pelagic and demersal fish, crustaceans, and molluscs. They use no means to preserve the catch which amounts to about 300 kg. Some C8-T11's work bamboo basket traps for sea crab and shrimp. A few are used as cargo carriers.

Their estimated speed is about 3 to 4 kts. They carry provisions for 1 day.

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ปส-๒๑๑ นี้ ออกปฏิบัติงานในเวลากลางวัน จะออกจากท่าจอดพักในตอนเช้า และกลับในหัวค่ำด้วยกัน มีอยู่ห่างฝั่งภายในระยะ ๒ หรือ ๓ ไมล์ มีน้อยถ้ามากที่จะออกไปในทะเลไกลเกิน ๑๐ ไมล์ หรือแต่ไม่ไปตามชายฝั่งในระยะทางเกินกว่า ๒๐ ไมล์

เรือ ปส-๒๑๑ นี้ มีบางลำใช้จับแต่เฉพาะหอยแมลงภู่อะไรอย่างเดียว หอยนี้จะเกาะติดอยู่กับหลักไม้ไผ่ที่ปักไว้บนพื้นท้องทะเลที่เป็นโคลนบริเวณคลองตงคำน หลักนี้จะปักทั้งไว้ราว ๖ เดือน เพื่อให้หอยแมลงภู่อะไรเกาะติดแล้วจึงตัดลงไปตัดนำมาใส่เรือและหอยจะออกด้วยหลักและเรือจะหอยแมลงภู่อะไรเหล่านี้ไปหนึ่งจะออกทำงานเพียง ๓ ถึง ๕ เดือนเท่านั้น ปริมาณหอยที่จับได้วันละ ๑,๕๐๐ ถึง ๔,๐๐๐ กก.

มีเรือ ปส-๒๑๑ อื่น ๆ ทำการจับสัตว์ทะเลนานาชนิดด้วยเครื่องมือประเภทต่าง ๆ มีปลาหิวนำ ปลาหมึกตีนสัตว์ทะเลประเภทกุ้ง ปู และหอยต่าง ๆ ปริมาณที่จับได้ราว ๓๐๐ กก. ซึ่งไม่มีวิธีการเก็บรักษาสัตว์ทะเลที่จับได้แต่อย่างใด เรือบางลำทำการจับปูทะเลและกุ้ง โดยใช้ลอบที่ทำด้วยไม้ไผ่ เรือประเภทชนิดนี้มีอยู่ไม่มากนักที่ใช้เป็นเรือสินค้า เรือเหล่านี้มีความเร็วโดยประมาณ ๓ ถึง ๔ นอต นำเสบียงอาหารติดไปด้วยเพียงวันเดียว

C8-T11 Cargo Vessel Loaded With Salt
เรือสินค้า ปส-๒๑๑ บรรทุกเกลือ



CB-T11

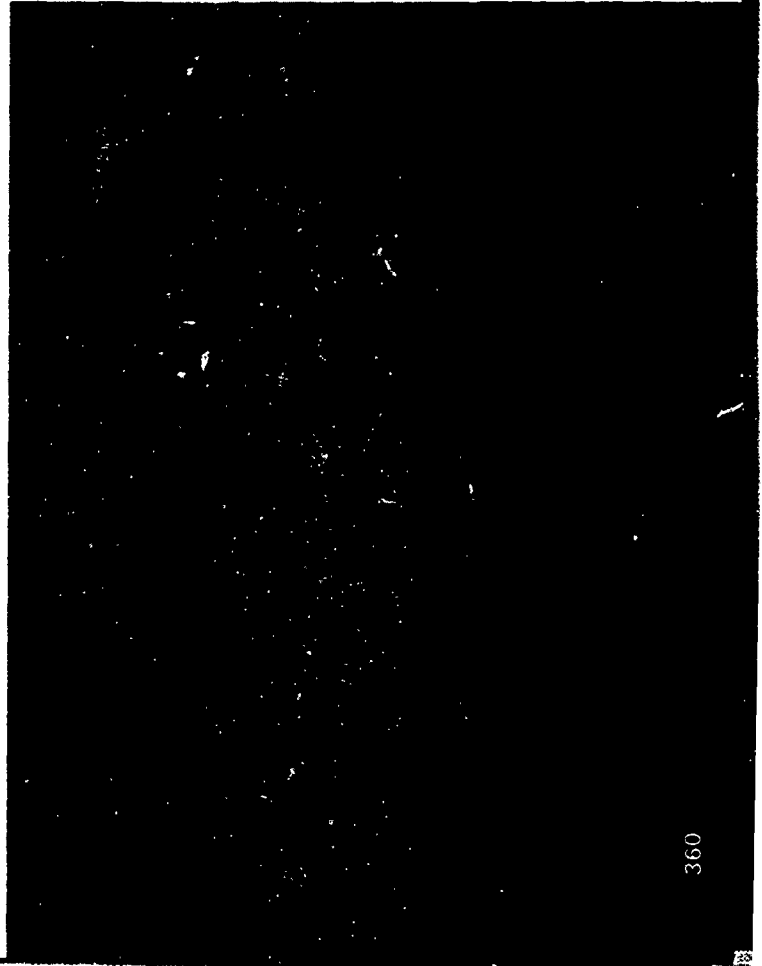
Equipment

These craft have no cargo handling equipment. Crew members carry fish and cargo in 4- to 10-kg-capacity bamboo baskets.

None of these boats carries radios or navigation equipment. Bilge pumps are rare — most boats are bailed out. Lights and safety gear are not carried. The steel anchor may have an 80 m cable.

C8 - T11 Lowering Wire Basket Trap at Fishing Grounds. Note Sweeps Secured to Posts

เรือ ปส-ข.๑๑ กำลังหย่อนลอบตาข่ายลง ณ ตำแหน่งจับปลา ขอให้สังเกตลู่เงาที่ติดอยู่กับหลัก



เครื่องอุปกรณ์

เรือเหล่านี้ไม่มีเครื่องขกของ ใช้คนประจำเรือแยกหามปลาและสินค้าที่บรรจุใส่หิ้วหัวหรือเข่ง ซึ่งหนัก ๔ ถึง ๑๐ กก. ขึ้นจากเรือ

เรือเหล่านี้ไม่มีวิทยุหรือเครื่องมือเดินเรือเลย เรือส่วนมากมักไม่ครีมีเครื่องสูบน้ำห้องเรือ กงใช้วิธีวิดน้ำตามปกติ โคมไฟและเครื่องช่วยชีวิตไม่มี ใช้สมอเหล็กมีสายสมอยาว ๘๐ ม.

Rudder of C8 - T11 Attached to Y-Shaped Post Near Stern
หางเสือของเรือ ปส-ข.๑๑ ผูกยึดกับหลักรูปตัว Y ใกล้ท้ายเรือ



C8-T11

This C8 - T11 Carries an Unusual Battened Lug sail

เรือ ป.๘-๗๑๑ ลำนี้ใช้ใบเขวามชนิดพรรณไม้ทำไม้หมอนกับโครง



C8 - T11 Pole Fishers Usually Catch Between 20 and 50 kg per Day

เรือ ป.๘-๗๑๑ ที่ตกเบ็ดมักได้ปลาวันละ ๒๐ ถึง ๕๐ กก.



C8-T11

Crew

The owner-captain hires a 3- to 5-man crew usually from among friends.

คนประจำเรือ

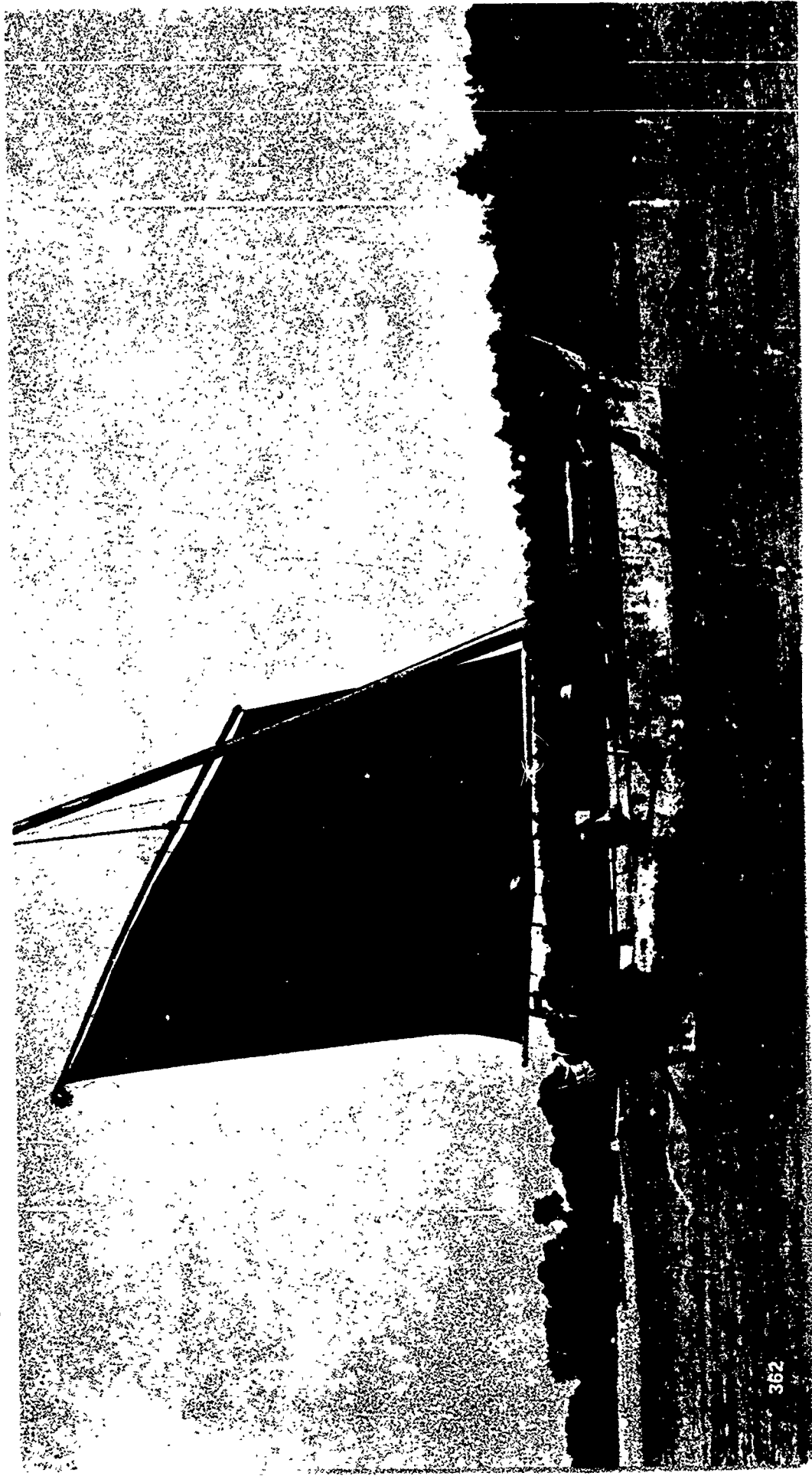
เจ้าของเรือจะเป็นนายเรือเอง คนประจำเรืออีก ๓ ถึง ๕ คน ส่วนมากก็จ้างพวกท้องถิ่นนั่นเอง

Military Potential

The C8-T11 has small potential military value. Although its draft permits beach landings, it is slow and could carry only a few combat-equipped men from transport vessel to shore.

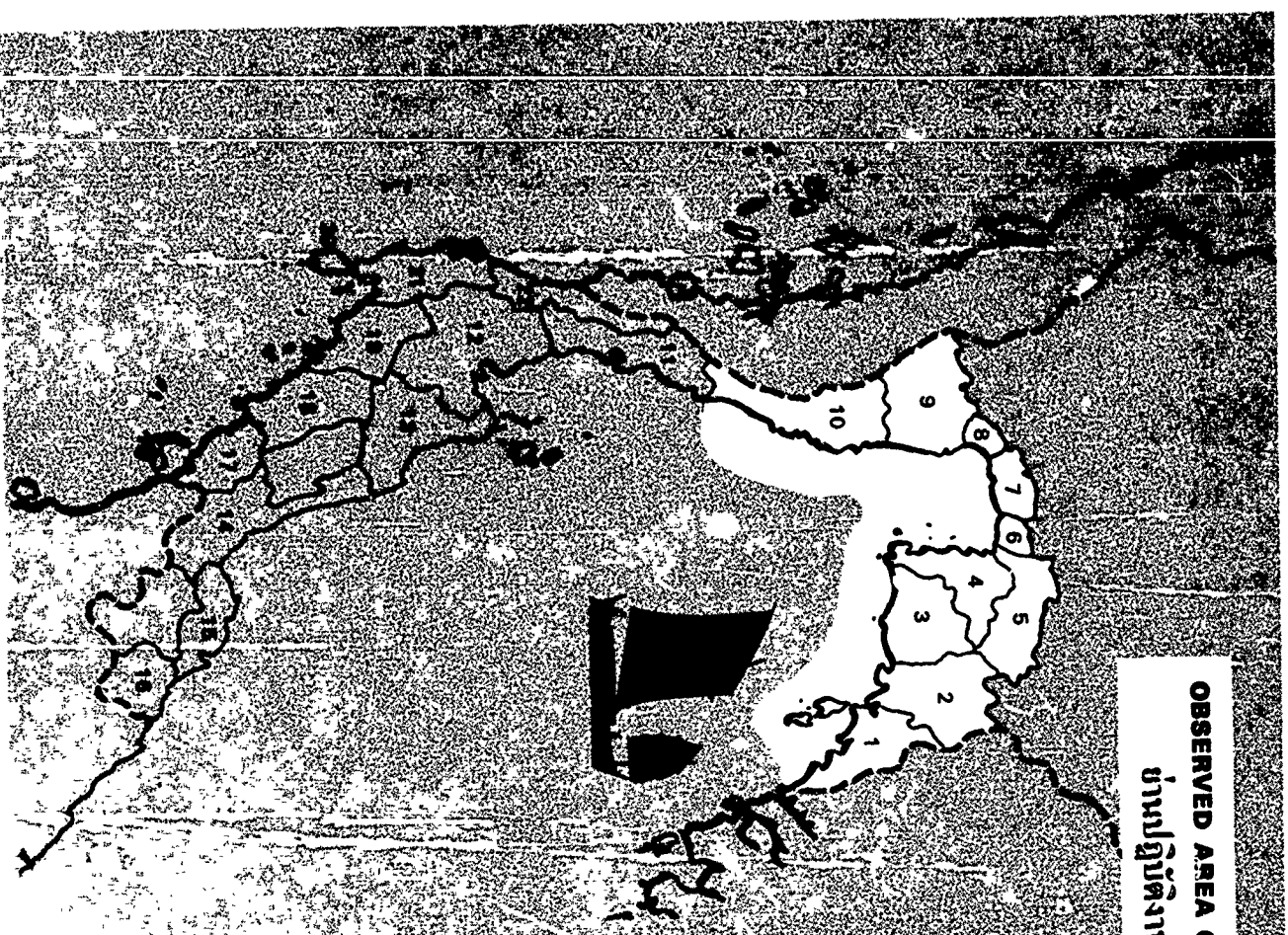
ศักยภาพในทางทหาร

เรือ ๒๘-๒๑๑ มีศักยภาพในทางทหารน้อย แม้ว่าเรือนี้จะกินน้ำตื้นและสามารถเข้าถึงฝั่งได้ดีตาม แต่เป็นเรือที่มีความเร็วช้า และสามารถบรรทุกทหารกับเครื่องอุปโภคบริโภค รวมทั้งเรือใหญ่ขึ้นบกได้เพียงไม่กี่คน



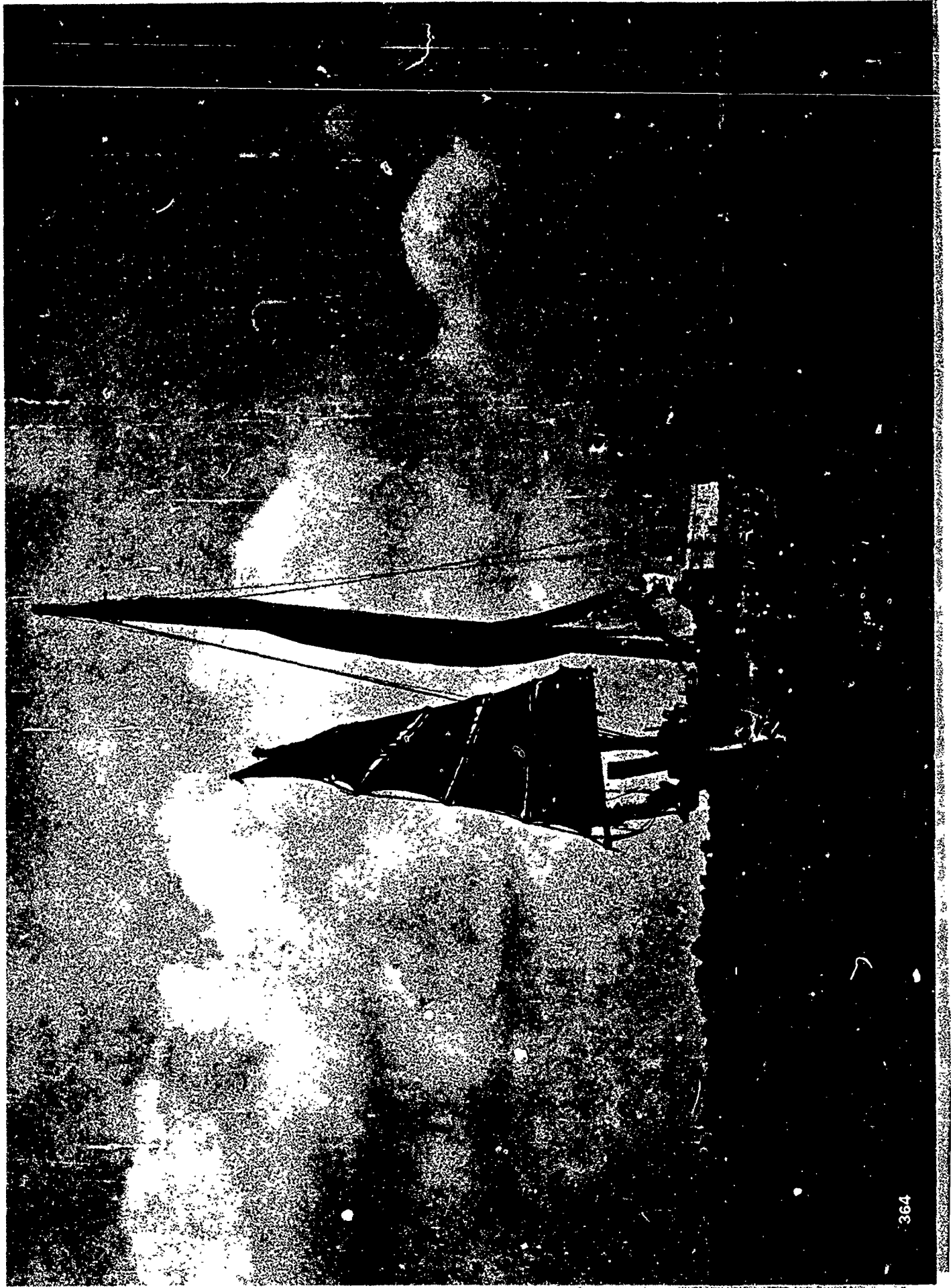
CLASS 8 - TYPE 12

OBSERVED AREA OF OPERATION
 ប៉ារ៉ាម៉ិត្រប្រតិបត្តិការ



- 1. Tat តាត
- 2. Chanta Buri ចាន់តាប៊ុរី
- 3. Rayong រ៉ាយយ៉ុង
- 4. Chon Buri ចុងប៊ុរី
- 5. Chachoengsao ច្រកចៀងឃ្រា
- 6. Samut Prakan សមុតប្រាកាន
- 7. Samut Sakhon សមុតសាក់សុង
- 8. Samut Songkhram សមុតសៀងក្រាម
- 9. Phetchaburi ផេតចាប៊ុរី
- 10. Phraechuap Khiri Khan ផ្រាច្ចាបខ្រិរខាង
- 11. Chumphon ចំពងឃ្រា
- 12. Surat Thani សុរាតថានី
- 13. Nakhon Si Thammarat នាគខ្នុរសីតាមរាត
- 14. Songkhla សៀងក្រា
- 15. Pattani ប៉ាតានី
- 16. Nakhon Phanom នាគខ្នុរផាណូម
- 17. Sakai សកៃ
- 18. Trang ត្រាង
- 19. Krati ក្រាតី
- 20. Phakker ផាកកេរ
- 21. Phang-Nga ផាងណា
- 22. Ranong រ៉ានយ៉ុង

CS-T12





C8-T12

C8-T12		TYPE		CARGO	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
12 - 17 m	3 - 4.5 m	—	—	2-sails, engine optional	
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY		
0.9 - 1.9 m	Northern Gulf		6%		
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO		
Double-ended, Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical sternpost. Two-masted sailer			Gravel, shells, bamboo stakes		

General Information

Perhaps the most typical of all old, native, Thai sailing craft, this two-masted, double-ended cargo vessel with its sharply raked mainmast and huge lugsails is rapidly disappearing. Most vessels of this class have replaced sails and masts with an inboard engine and have added a deck cabin. C8-T12 haul cargo out to sea.

Vessels of this type have no true cabin, but often an arched bamboo structure amidships is used as a cargo cover. Only about half of these boats have hatch covers, and none have watertight compartments. The C8-T12 is steered by one or two elongated wooden rudders hung over

ปล๑-๗๑๒		ใช้งาน		สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินน้ำ	กินลม	การขับเคลื่อน	๒ ใบฉางคู่ตรงหน้า
๑๒-๑๗ ม.	๓-๔.๕ ม.	—	—	๒ ใบฉางคู่ตรงหน้า	๒ ใบฉางคู่ตรงหน้า
กินน้ำลึก	ขานปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้		พบเรือชนิดนี้	
๐.๕-๑.๕ ม.	บริเวณอ่าวไทย	๖%		๗%	
หัวเรือทำเรือยนต์ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์			ชนิดที่กว่าจะมาถึงได้/สินค้า		
ขีปนาวุธ			หินกรวด, เปลือกหอย		
พบเรือที่เรือยนต์ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์			พบเรือที่เรือยนต์ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์		

ชาวตำบ๑

เป็นเรือสินค้าที่สร้างโดยคนไทย หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน แต่ใหญ่โตมากกว่าเรือที่สร้างโดยคนไทย และมีส่วนคล้ายกับเรือในแบบดั้งเดิมทั่ว ๆ ไปของประเทศไทย ซึ่งได้หายสาบสูญไปอย่างรวดเร็ว เรือประเภทชนิดนี้ส่วนมากจะติดแปดโดยมีปล๑-๗๑๒ นี้ ใช้สำหรับสินค้าที่เคลื่อนย้ายได้ยาก และต่อเติมกับขนาดที่ขึ้นเรือเร็วประเภทชนิดนี้ไม่มีถังวิ่ง ๆ แต่ทำเป็นประทุนรูปโค้ง โดยใช้ไม้ไผ่ขัดและใช้เหล็กกลางลำเพื่อใช้ลมนอนสินค้า ประทุนครึ่งหนึ่งของเรือทำหน้าที่ปิดประทุนบรรทุกแต่ไม่มีห้องคนกั้นลำ

C8-T12

the sides, lashed to a beam laid athwart the stern, and secured at the top to a Y-shaped post.

C8 - T12 carry registration papers.

Propulsion

The C8 - T12 is rigged with a small lug foresail on a foremast which may be 8 m high and a large lug mainsail on a mainmast which is up to 15 m high and raked sharply aft.

The single-cylinder, long-shaft, 5-hp gasoline outboard engine on some C8-T12 is not used for auxiliary power but for controlling the vessel when entering or leaving port or while in rivers.

No spare parts are carried.

เรือ ปส-ช๑๒ นี้ ใช้ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ไม่รูปร่างทวารเรือ มีทั้งทางเดี่ยวและคู่ แขนงไว้ที่กราบเรือทั้งสองข้าง โดยผูกยึดกับทุกระต่ายท้ายเรือ และปลาดานบนยึดกับหลักทางเสื่อซึ่งมีลักษณะเป็นง่าม

เรือ ปส-ช๑๒ มีใบทะเลใบเดียวไปด้วย

การขับเคลื่อน

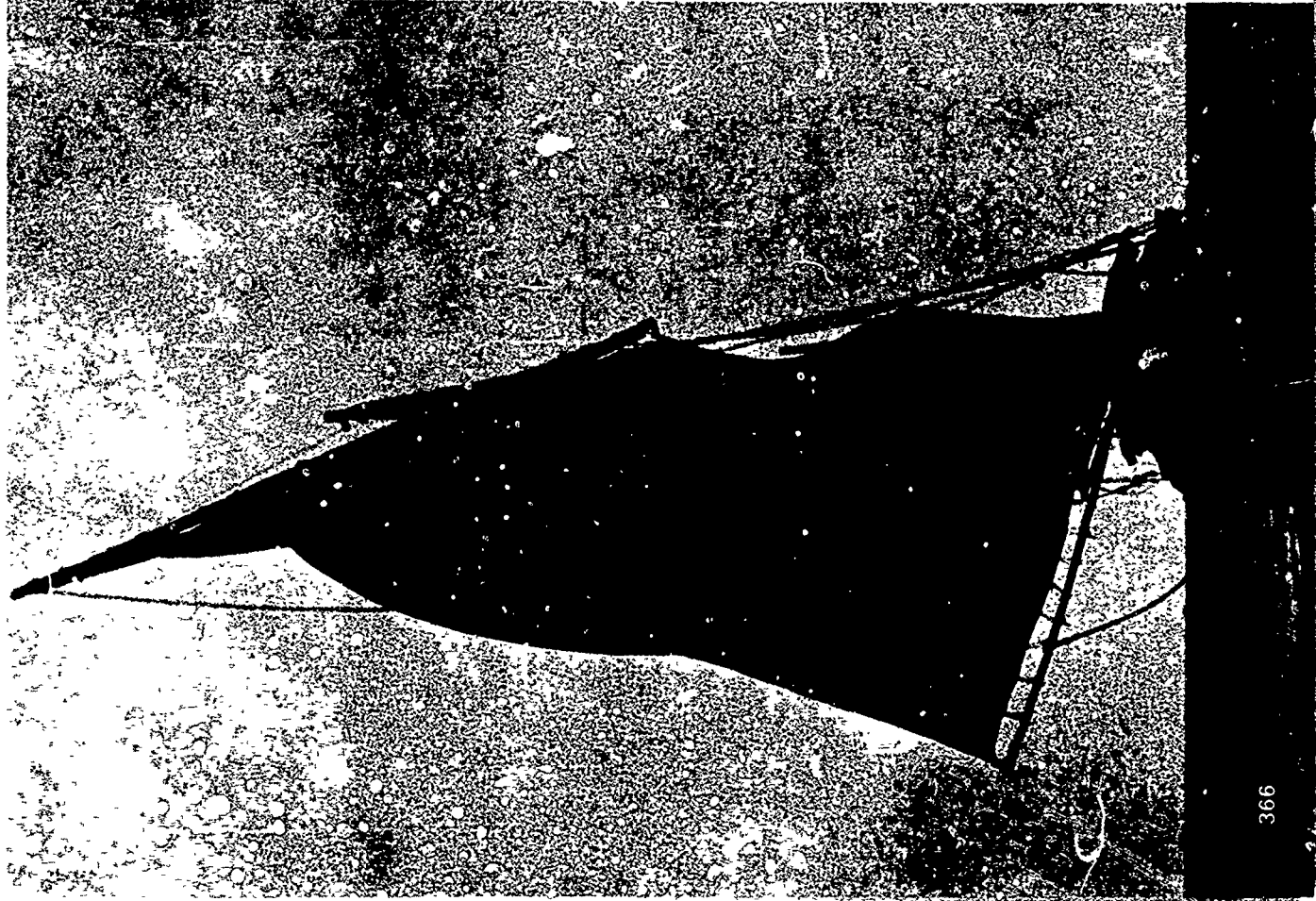
เรือ ปส-ช๑๒ นี้ มีใบหน้เป็นใบแฉวงขนาดเล็กที่อยู่ที่เสาหลักซึ่งสูง ๘ ม. และมีใบใหญ่เป็นใบแฉวงอยู่ที่เสาใหญ่ซึ่งสูงไม่เกิน ๑๕ ม. และเสื่อซึ่งมีลักษณะเอียงไปทางท้ายมาก

เรือเหล่านี้บางลำมีเครื่องยนต์ขนาด ๕ แรงม้าติดไว้ ไม่ใช่กังวี่ใช้เป็นเครื่องช่วยเพิ่มกำลังให้เรือ แต่มีไว้เพื่อใช้บังคับเรือในขณะที่เข้าหรือออกจากท่า หรือขณะทำแค้นอยู่ในแม่น้ำ

ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ติดไปกับเรือด้วย

C8 - T12 Carries Two Lugsails and Can Make Up to 7 Kt in a Good Breeze

เรือ ปส-ช๑๒ ใช้ใบแฉวงสองใบ เมื่อมีลมแรงจะสามารถทำความเร็วได้ไม่เกิน ๗ นอต



Operational Information

The slow sailing C8-T12 make fairly regular cargo runs in the upper Gulf. The normal round trip is for 4 or 5 days duration. The C8-T12 can make 7 kt empty in a 15-kt breeze. Typical cargoes are gravel from Ko Si Chang, shells from Samut Prakan, and bamboo stakes, wood, and fish from many coastal villages.

Most vessels carry provisions for 5 days. These are prepared over a charcoal stove.

C8 - T12 Loaded With Stakes for Offshore Fish Traps



ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ๒๘-๗๒ ที่มีความเร็วชั้นนี้ เหมาะสำหรับการใช้ถ่ายสิ่งของขึ้นท่าไปมาเป็นประจำในบริเวณอ่าวไทย ตามปกติในเที่ยวหนึ่งจะไปและกลับระยะเวลา ๔ หรือ ๕ วัน เรือเปล่าสามารถทำความเร็วได้ ๗ นอต เมื่อลมมีความเร็ว ๑๕ นอต ถึงค่าที่ถ่ายสิ่งของปกติ มี วัน กรวดจากเกาะสีชัง เปลือกหอยจากจังหวัดสมุทรปราการ ไม่รวกไม้ที่ใช้ทำใบระแนงและปลาจากหมู่บ้านต่างๆ ตามชายทะเล

ส่วนมากเรือเหล่านี้จะนำเสบียงอาหารไปเพื่อใช้รับประทาน ๕ วัน และหยุดที่ควยเตาถ่าน

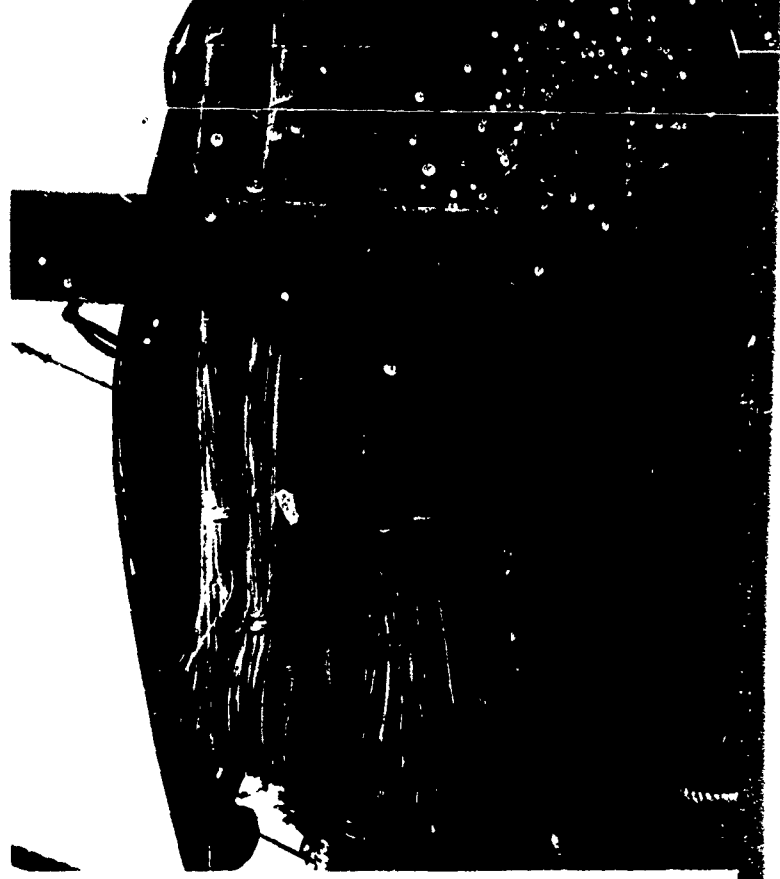
เรือ ๒๘-๗๒ บรรทุกไม้ไปทำใบระแนงปลาที่นอกฝั่ง

C8-T12

1. Rudder May Be Attached to Either Side of Y - Shaped "Yoke" on C8-T12
2. Typical Long-Shaft Engines Are Clamped on Gunwales of Many C8-T12
3. Cargo Stowed Atop Cabin

๑. เรือ ปส-๕๑๒ อาจติดหางเสือไว้ทั้งามลักทางแต่อย่างใดข้างหนึ่งก็ได้
๒. เรือ ปส-๕๑๒ จำนวนมากติดเครื่องขาวแบบที่ใช้กันอยู่ทั่วไปไว้ที่
กราบเรือ

๓. เก็บสินค้าไว้บนหลังคาแก้ว



Equipment

C8-T12 vessels have no mechanical means for handling cargo. It is transported by the crew or porters. Cargo such as gravel can be loaded into the hold by means of a chute. Beams laid athwartships extend on either side of the hull to support bamboo or wooden stakes.

One manual bilge pump is standard equipment. There are usually two steel anchors attached to nylon cable about 100 m in length.

The C8-T12 has one or two lanterns but no spotlight, radio, navigation, or safety equipment.

Crew

The average crew consists of 4 men.

C8-T12 Heavily Loaded With Stakes for Offshore Fish Traps
เรือ ป.๘-๙๒ บรรทุกไม้ทำไม้จับปลานอกฝั่งจนเต็ม



เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป.๘-๙๒ ไม่มีเครื่องมือกลสำหรับยกสินค้าเลย ใช้คนประจำเรือหรือคนงานกำลังคนทำขึ้นเองเรือ ส่วนการลำเลียงทำโดยการคลงเรือก็ใช้แรงงานคนวางขึ้นออกไปนอกตัวเรือการนำใบกราบหนั่ง เพื่อใช้บรรทุกไม้ไฟหรือไม้ทำไม้

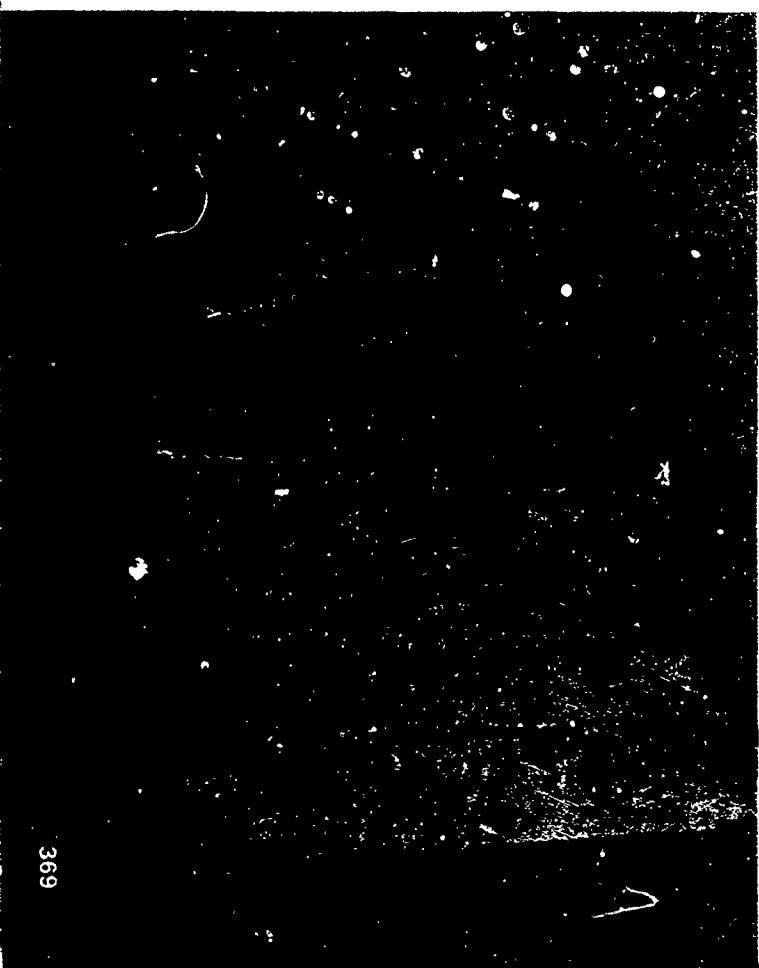
เครื่องอุปกรณ์มาตรฐานเท่ากันคือ สุ่มโยก • เครื่องสำหรับใช้สูบน้ำของเรือ และตามปกติจะมีถังของเหล็ก ๒ ตัว ใช้สำหรับเอาน้ำมันลงมาประมาณ ๓๐๐ เมตร

เรือ ป.๘-๙๒ นี้จะมีโคมไฟ • หรือ ๒ ดวง ส่วนโคมฉายระยะใกล้ วิทยุ เครื่องมือเดินเรือ หรือเครื่องวัดชีวิตจะไม่มีไปเลยทั้งสิ้น

คนประจำเรือ

โดยเฉลี่ยจะมีคนประจำเรือประมาณ ๔ คน

Nose Large Beam Pole, Which When Placed Athwartships, Extends Over the Sides and Supports Cargo of Bamboo or Wood Stakes
จะสังเกตเห็นขนาดในเรือวางพาดขวางลำเรือและยื่นออกไปทั้งสองกราบเพื่อรับบรรทุกไม้ไฟหรือไม้ทำไม้



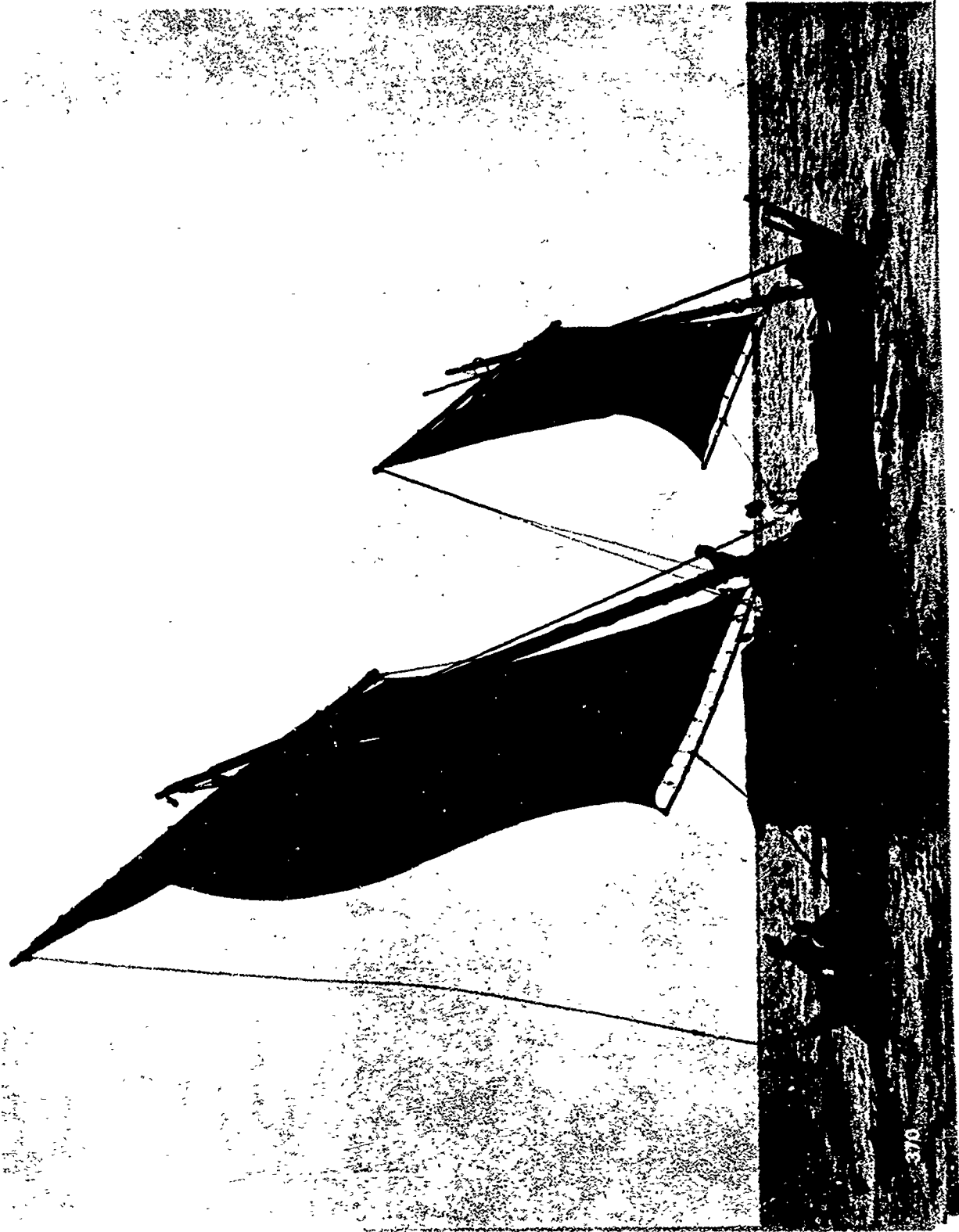
C8 - T12

Military Potential

In spite of their slow speed the C8 - T12 could carry considerable quantities of contraband. Their operating schedules are variable, and therefore they could be useful for illicit operation within their restricted working area.

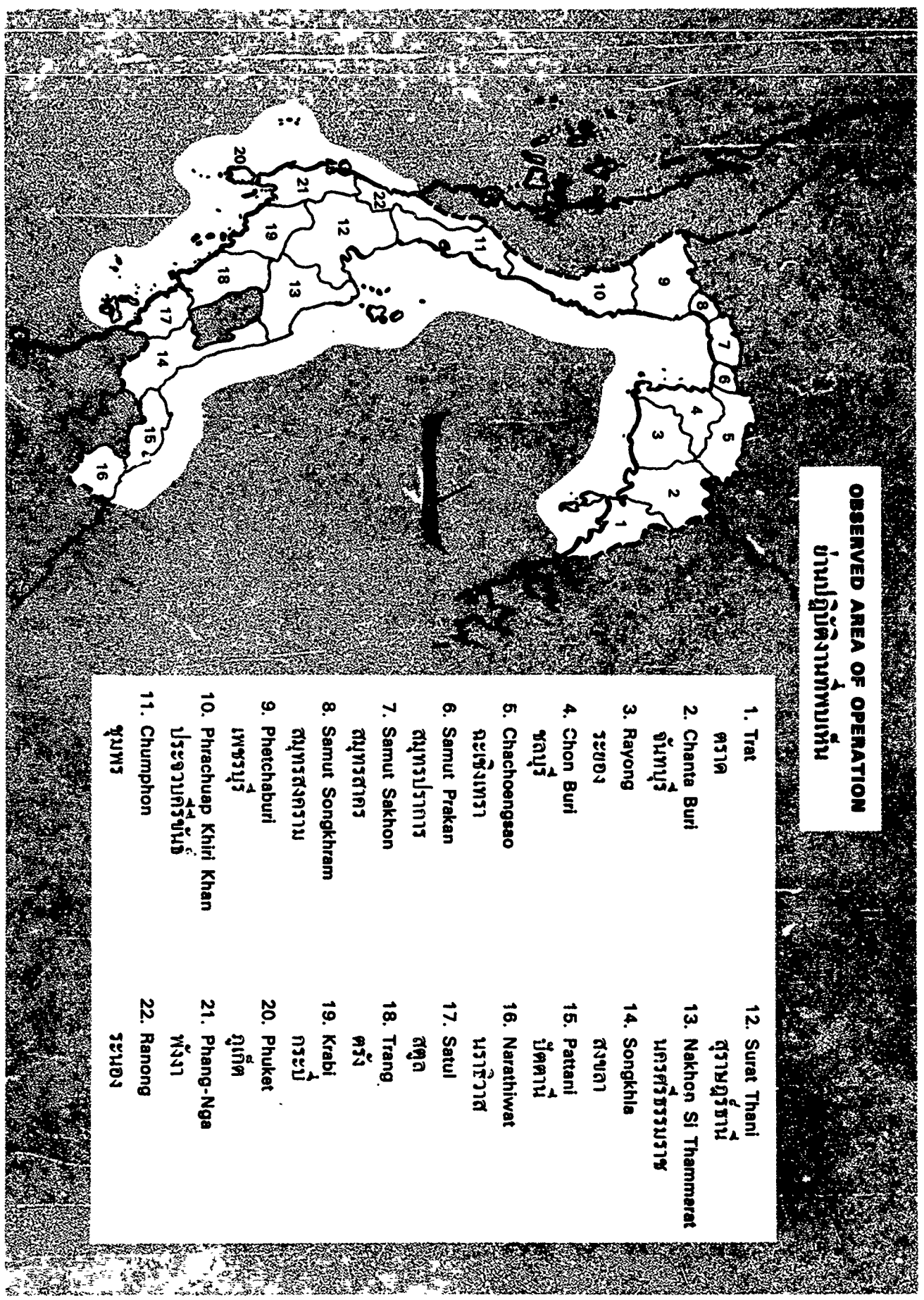
ศักยภาพทางการทหาร

ถึงแม้เรือ ปส - ๗๑๒ จะมีความเร็วช้าก็ตาม แต่ก็ยังสามารถใช้บรรทุกสิ่งของต้องห้ามได้เป็นจำนวนมากพอๆ ถ้าหนดเวลาออกปฏิบัติงานของเรือเหล่านี้มีต่ง ๆ กัน ฉะนั้นจึงน่าจะเป็ประโยชน์แก่พวกที่ปฏิบัติงานนอกกฎหมายในขอบเขตจำกัดได้



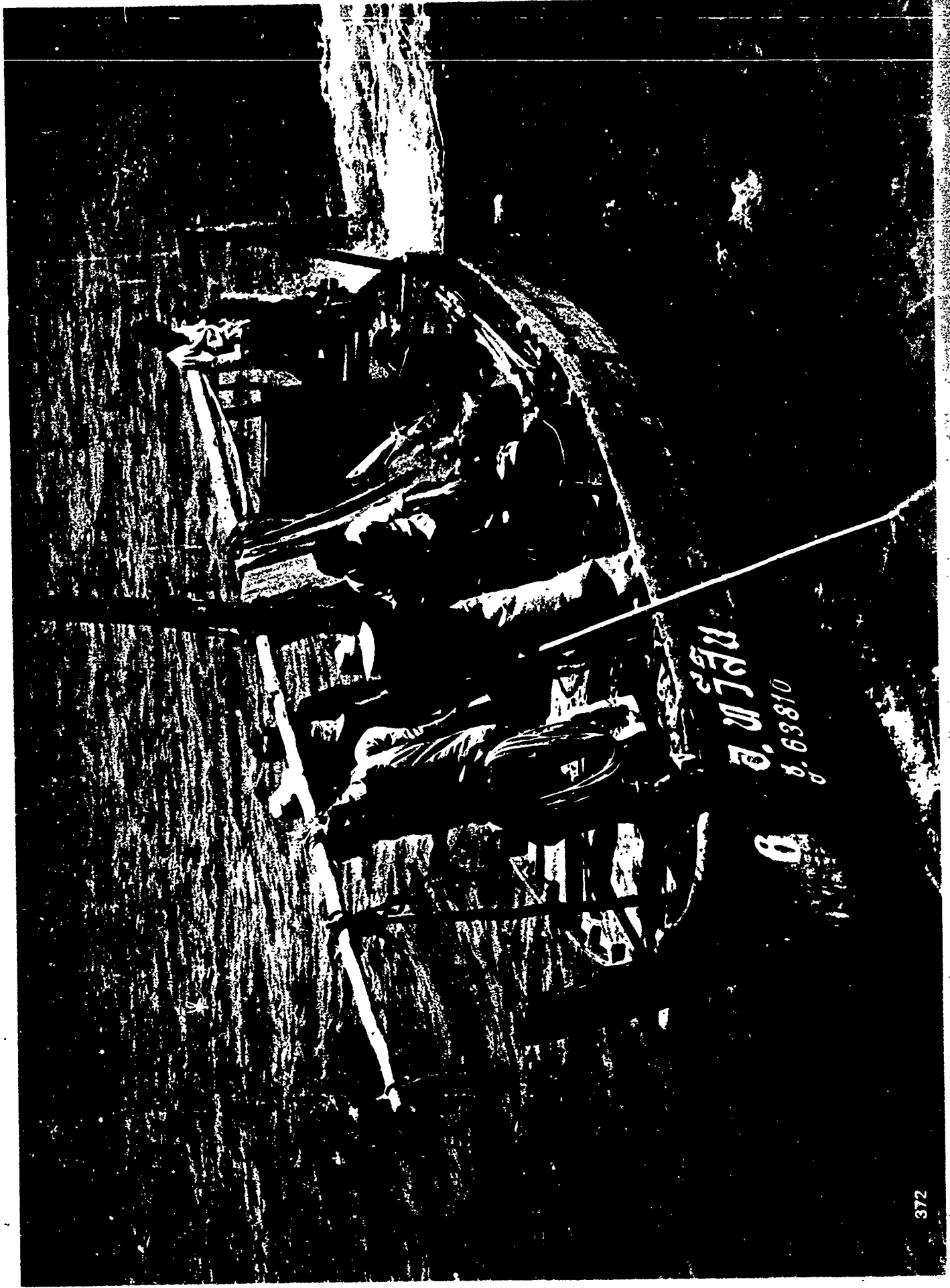
CLASS 8 - TYPE 14

OBSERVED AREA OF OPERATION
อาณาเขตปฏิบัติการที่สังเกต



- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ศรีทรา | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| ฉะเชิงเทรา | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satun |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phraechuap Khiri Khan | 21. Phang-Nge |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

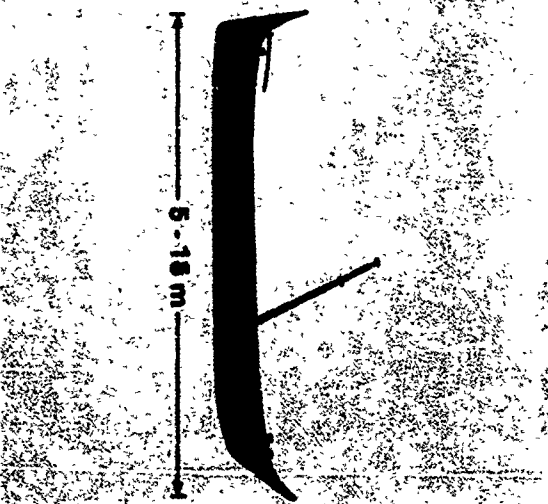
CS-T14



RECEIVED
J. W. L. 10
01869 P

8

C8-T14



C8-T14		TYPE	FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
5 - 18 m	1 - 3.4 m	1 - 27	up to 17	1 gasoline or diesel engine
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
0.4 - 1.2 m	Gulf and Andaman Sea	6%	53%	
RECOGNITION FEATURES	TYPE OF CATCH / CARGO			
Double-ended. Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical stempost	Varied			

General Information

The C8-T14 coastal vessels, characterized by high-rise stem, vertical stern, and no cabin, are seen all along the coast of the Gulf and in the Andaman Sea, especially near Phuket. Most stay close to the coast, but a few of the larger vessels are found 40 miles from shore. Many of the C8-T14 have been converted from sailers. Some were built 60 years ago, and few are being built today. About half of these versatile fishing craft work set traps, while others are purse seiners, trawlers, gill netters, long-line fishers, mussel harvesters, and pole fishers. A few haul cargo in poor fishing periods, but the C8-T14 is primarily a fishing boat.

๒๕-๒๕๕		ใช้งาน	ประมง	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินทอด	กินนภา	การขับเคลื่อน
๕-๑๘ ม.	๑-๓.๔ ม.	๑-๒๗	ไม่เกิน ๑๗	น้ำมันดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือประมงนี้	พบเรือชนิดนี้
๐.๔-๑.๒ ม.	อ่าวไทยและทะเลอันดามัน	๖%	๖%	๕๓%
ลักษณะลำ	หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน	หัวหน้าอ่อนตรงและชันสูง	ชันเล็กน้อยและที่จับไม้/เส้มน้ำ	บางชนิด
หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน		หัวหน้าอ่อนตรงและชันสูง		
ชันมา ส่วนทวนท้ายตั้งตรงในแนวค้ำ		บางชนิด		

ข่าวสารทั่วไป

ลักษณะอันเป็นเอกลักษณ์ของเรือ ๒๕-๒๕๕ นี้อาจกล่าวได้ว่ามีส่วนที่อ่อนนุ่มสูงชันมา ส่วนทวนท้ายตั้งตรงในแนวค้ำและไม่มีค้ำ จะพบเห็นได้ทั่วไปตามชายฝั่งทะเลของอ่าวไทย และทะเลอันดามันโดยเฉพะบริเวณใกล้เกาะภูเก็ต ส่วนมากจะอยู่ในบริเวณใกล้ ๆ ฝั่ง แต่เรือขนาดใหญ่ปรากฏออกไปห่างฝั่งถึง ๔๐ ไมล์ เรือประเภทชนิดนี้เป็นจำนวนมากได้ดัดแปลงมาจากเรือใบ บางลำต่อเมื่อ ๖๐ ปีมาแล้ว ปัจจุบันนี้ไม่มีการต่อเรือประเภทชนิดนี้กันอีกแล้ว เรือนี้ใช้ทำการประมงได้หลายวิธีด้วยกัน ประมาณครึ่งหนึ่งใช้เครื่องมือประเภทตกกัน นอกนั้นใช้จับปลาด้วยอวนล้อมจับ อวนลาก อวนตักตา เบ็ดราว จับหอยแมลงภู และตกเบ็ด ในฤดูกาลที่ปลาไม่โตก็นำไปใช้เป็นเรือลัดน้ำข้างเพียงตัวน้อย แต่ทว่าที่ลัดแล้วเรือเหล่านี้เป็นเรือประมง

C8-T14

The size of the vessel seems to be directly related to use. Purse seiners are the largest. The majority of the large group working set traps are 10 m LOA. The scoop netters are somewhat smaller, and the pole fishers are about 5 m long.

A long, fore-and-aft pole is often carried to support a temporary canvas shelter or drying nets. The fish observation seat of the purse seiners may be carried on a mast.

Frequently a single hatch leads to the hold, and the long-line fishers may have several watertight fish-storage compartments.

Less than a third of these boats carry registration papers.

A C8-T14 Carrying Bamboo Stakes to Offshore Fish Traps. They Are Also Used as Cargo Boats

เรือ ป.๘-๗๑๔ กำลังบรรทุกไม้เพื่อเอาไปทำโป๊ะจับปลาที่นอกฝั่ง เรือนี้ใช้เป็นเรือสินค้าก็มี



Propulsion

Most C8-T14 are powered by 1- or 2-cylinder, 5- to 20-hp inboard engines, but an occasional large boat may have a 4-cylinder, 60-hp engine. About one-fifth of these vessels use the familiar, easily installed, long-shaft outboard gasoline engine. (Some captains take their engines home for safekeeping when the boat is docked.)

Fuel reserve ranges up to 400 liters, but most boats carry less than 50 liters.

Few engines have electric starters. Spare parts are rare, but tools for minor repairs are not uncommon.

เรือ ป.๘-๗๑๔ นี้ มีขนาดต่างๆ กันตามลักษณะการใช้งาน เรือที่ใช้จับปลาด้วยงานล้อมจับมีขนาดใหญ่ที่สุด ขนาดรองลงมาได้แก่พวกที่ใช้เครื่องมือประเภทคักก็มีขนาดยาว ๑๐ ม. ที่ให้อาวุธชนิดนี้รุ่นก็จะขนาดเล็กลงไปอีก และที่ใช้เป็นเรือคักนี้มีส่วนมากจะมีขนาดยาวประมาณ ๕ ม.

มักมีคันไม้ยาว ๆ พาดจากหัวเรือไปท้ายเรือ เพื่อใช้ในการจับเตตนผ้าใบชั่วคราว หรือใช้ตากอวน เรือที่จับปลาด้วยอวนล้อมจับจะมีที่นั่งสำหรับใช้กักกองเตี๋ยสูงไปตาอยู่ บนเสากระดุง

เรือเหล่านี้มักมีฝาปิดระวางบรรทุกเพื่อง่ายเคียว ส่วนเรือที่ใช้เบ็ดราวอาจมีห้องเก็บปลาที่กินน้ำได้หลายห้อง

เรือเหล่านี้มีใบทะเลเขียนเรือติดไปด้วยไม่ดังหนึ่งในตาม

การจับปลาก่อน

เรือ ป.๘-๗๑๔ โดยมากใช้เครื่องยนต์กลางลำชนิด ๑ หรือ ๒ สูบ ขนาด ๕ ถึง ๒๐ แรงม้า แต่เรือขนาดใหญ่ขึ้นไปบางลำอาจใช้เครื่องยนต์ชนิด ๔ สูบ ขนาด ๖๐ แรงม้า เรือ ป.๘-๗๑๔ ประมาณหนึ่งในห้าจะใช้เครื่องยนต์ทางยาวประเภทที่มีไนส์ซึ่งเป็นที่รู้จักกันดีโดยทั่วไป เครื่องชนิดตั้งง่าย (เพื่อความปลอดภัย ผู้ควบคุมเรือบางนายจะถอดเครื่องยนต์ไปเก็บไว้ที่บ้านเมื่อนำเรือเข้าอู่)

ความจุเชื้อเพลิงมีปริมาณไม่เกิน ๔๐๐ ลิตร แต่ส่วนมากจะน้อยกว่า ๕๐ ลิตร

มีเครื่องยนต์เป็นจำนวนน้อยที่เริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า ซึ่งส่วนจะให้ลมกับไม้ไคร้มีกัน แต่โดยทั่วไปจะมีเครื่องมือซ่อมทำเล็ก ๆ น้อย ๆ ติดไปด้วย

Operational Information

C8-T14 set-net and stake-trap boats work during the day, often making as many as three round trips per day to the fishing traps. Purse seiners are generally night-fishing boats. Long-line boats may be away from home port for several days. The latter preserve their fish with ice and salt, but most C8-T14 use no preservation methods. The type of fish and the size of catch vary greatly from about 25 kg of shrimp for the scoop netters to 1,000 kg of bonito and Spanish mackerel for the large purse seiners.

The maximum speed of this type is 8 kt, but most of the boats can make only about 5 kt.

Scoop - Net Fishing for Shrimp Near Samut Prakan

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป.๘-๗๑๔ ที่เรือวางกันและทำไปะออกปฏิบัติงานในเวลากลางวัน ซึ่งมักออกไปช่วงที่ขยับกลางวันละ ๓ เที่ยว ส่วนเรือที่เรือวางกันจับตามปกติจะออกทำงานในเวลากลางคืน เรือที่จับปลาด้วยเบ็ดราวอาจต้องออกไปคราวละหลาย ๆ วัน ซึ่งเรือเหล่านี้จะเก็บรักษาสัตว์ทะเลที่จับได้ด้วยเกลือและน้ำแข็ง แต่เรือ ป.๘-๗๑๔ เป็นส่วนมากไม่ทำการเก็บรักษาสัตว์ทะเลที่จับได้แต่อย่างใด ชนิดของปลาและปริมาณที่จับได้มีต่าง ๆ กันคือเรือที่ใช้คันรุนจับกุ้งได้ประมาณ ๒๕ กก. ส่วนเรือที่เรือวางกันจับขนาดใหญ่อันจับปลาและปลาอินทรีได้ประมาณ ๑,๐๐๐ กก.

เรือชนิดนี้มีความเร็วสูงสุด ๘ นอต แต่ส่วนมากจะจับเพียง ๕ นอต

การจับกุ้งด้วยคันรุนใกล้จังหวัดสมุทรปราการ

C8-T14



Equipment

Cargo is hand-carried by crew or porters using boxes or bamboo baskets. Most boats have a manual bilge pump. Ground tackle is usually a metal anchor, but sometimes it is wood or a combination of wood and metal on a cable up to 100 m in length.

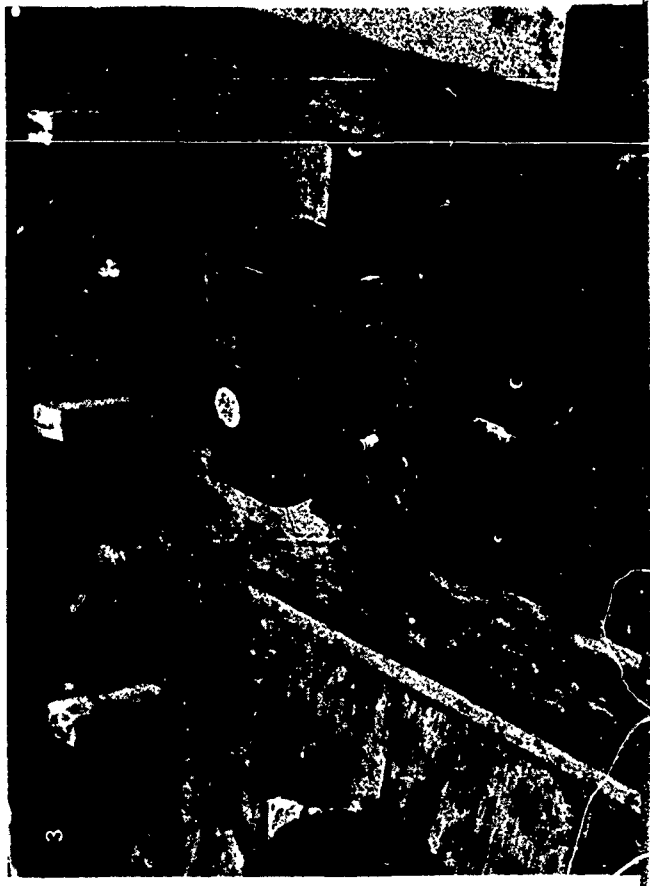
เครื่องอุปกรณ์

คนประจำเรือหรือคนงานที่ท่าจอดเรือ จะเป็นผู้ทำการขนสินค้าขึ้นลงโดยใช้ลัง ภาชนะหรือตะกร้า

ส่วนมากเรือเหล่านี้มีสูบลอย ๑ เครื่องสำหรับสูบน้ำทิ้งเรือ ตามปกติจะใช้สมอลโลหะ ๑ ตัว แต่บางลำก็ใช้สมอลไม้ หรือสมอลไม้และโลหะผสมกัน สายสมอลยาวไม่เกิน ๑๐๐ ม.

1. Foredeck Showing Scoop Net Assembly at Bow
2. Stern of C8 - T14. Note Manual Bilge Pump
3. Engine Is Located Just Aft Amidships

๑. คาตฟ้าหัวเรือ แสดงให้เห็นต้นรุนชุดยึดอยู่หัวเรือ
๒. ท้ายเรือ ป๘-๗๔ จะสังเกตเห็นสูบลอยสำหรับใช้สูบน้ำทิ้งเรือ
๓. เครื่องยนต์อยู่กลางลำค่อนไปทางท้ายเรือ



Only about a third of the C8-T14 have lights, usually just a single lantern. Some purse seiners carry portable spotlights. Most C8-T14 navigate by landmarks. Compasses are rarely used. Only a fourth of the vessels have transistor radio receivers. None has a transmitter.

No safety equipment is carried.

Crew

Large purse seiners may have 20 in the crew, usually working as a partnership. Most crews are of the Buddhist religion, but all-Moslem crews may operate C8-T14 boats in the southern waters of the Gulf. Crews of some C8-T14 come from northern Thailand. Some of the men formerly were farmers.

ราวหนึ่งโหล่นในสามของเรือ ๑๕-๒๐ คน มักจะไปซึ่งตามปกติจะเป็นโหล่นเรือเพียงดวงเดียวเรือที่ใช้ขวานล่องจับบางลำจะมีโหล่นฉายระยะไกลติดไปด้วย เรือส่วนมากเดินเรือด้วยวิธีการที่ทันสมัย เช่นใช้วิทยุกับโทรทัศน์และเพนซ์บางในถิ่นล่องจับบริเวณอ่าวไทยตอนใต้

ไม่มีเครื่องช่วยชีวิต

กบประจำเรือ

เรือที่ใช้ขวานล่องจับขนาดใหญ่มักมีกบประจำเรือ ๒๐ คน ซึ่งตามปกติมักทำงานเป็นคู่กัน ส่วนกบประจำเรือส่วนมากมีชื่อศาสนาพุทธ ส่วนเรือที่จับกบประจำเรือมักมีชื่อศาสนาอิสลามที่ถนัดนั้นเป็นเรือทางตอนใต้ของอ่าวไทย กบประจำเรือ ๑๕-๒๐ บางลำเป็นกบมาจากทางภาคเหนือของประเทศไทย บางทีก็ยกทำไร่ทำนามาก่อน

1. Drift Gill Net Being Hauled Aboard and Stowed on C8-T14
2. Rudder and Tiller Arrangement on C8-T14. Note Rudder May Be Rigged on Either Side
๑. เรือ ๑๕-๒๐ กำลังดาวานล่องจับเรือและวางกองไว้
๒. ทางเสือและพะงัดไม้ที่ใช้กับเรือ ๑๕-๒๐ ทางเสือและตะคริวทางกราบได้



C8 - T14

Military Potential

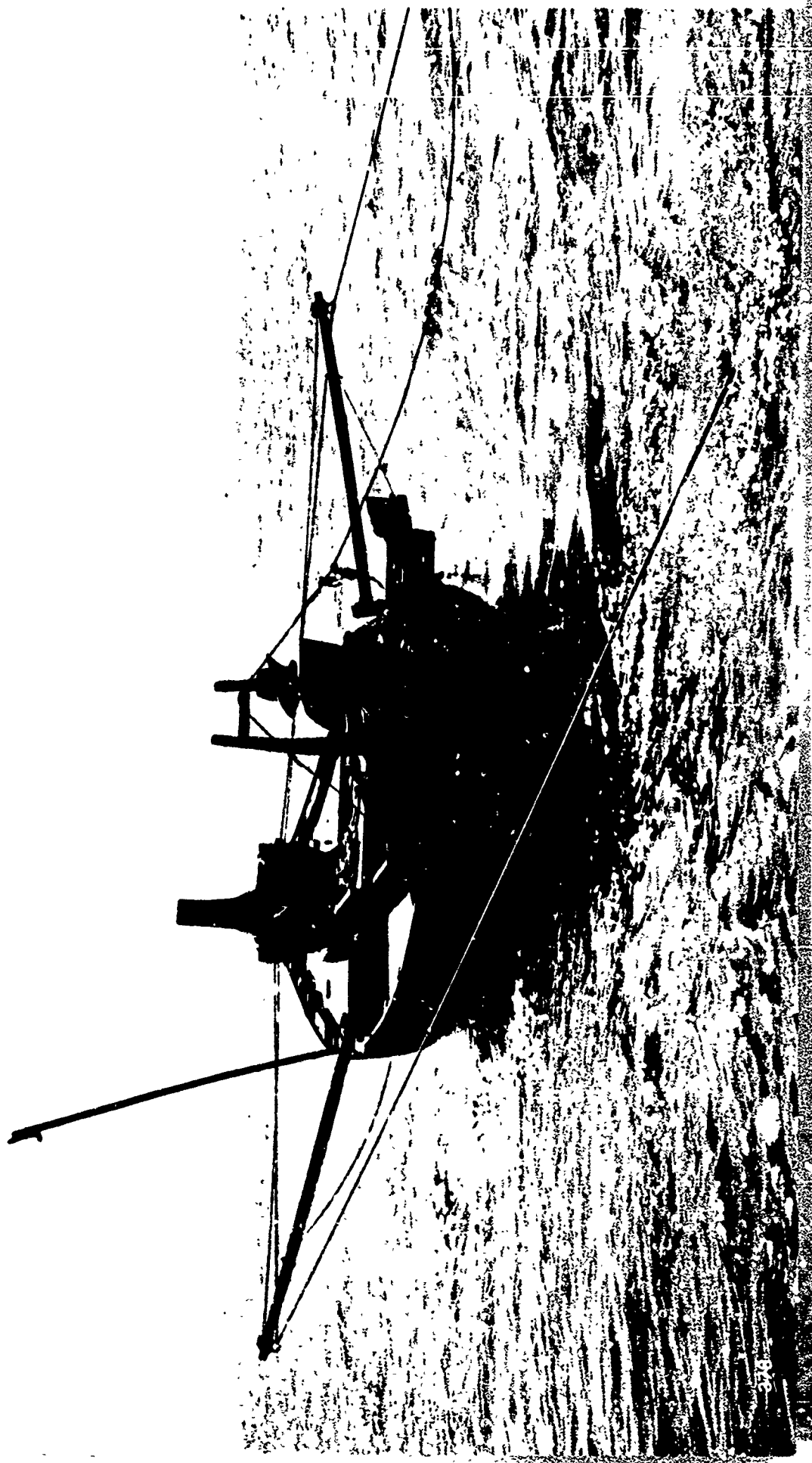
This hull shape is ideally suited for a sailing vessel, but motorized C8-T14 are too sensitive in a heavy sea to be of much military value.

ศักยภาพในทางการทหาร

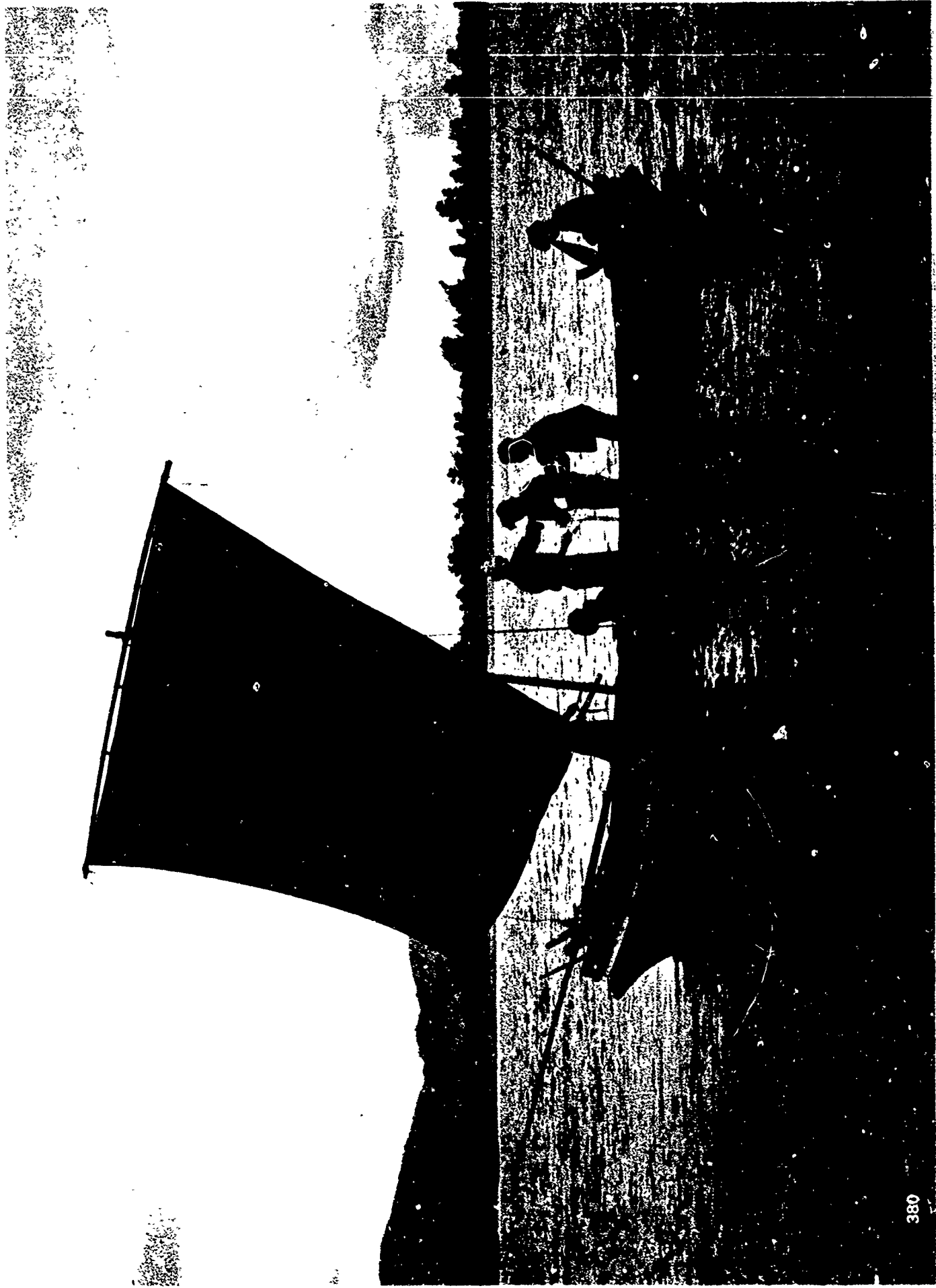
รูปร่างตัวเรือของเรือประเภทชนิดนี้เหมาะสำหรับการใช้ใบเรือ ๒ - ๓ - ๔ ที่ใช้เครื่องยนต์จะโคลงมากเมื่อถูกคลื่นแรงๆ แต่ก็ไม่น่าจะมีประโยชน์ในทางการทหารอยู่มาก

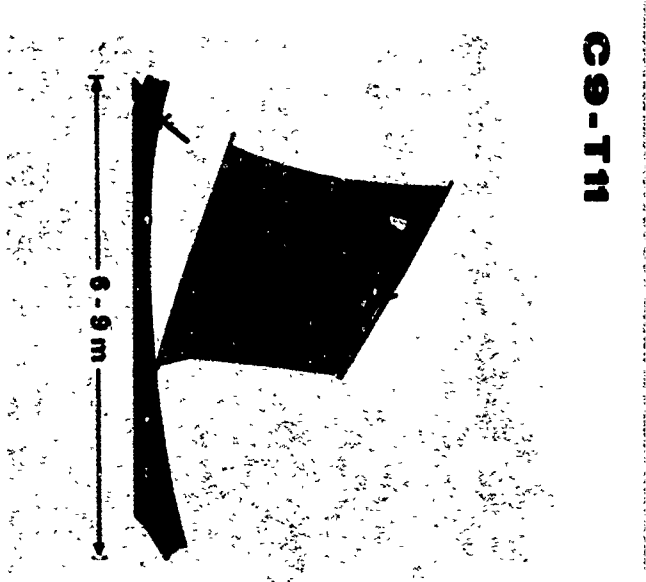
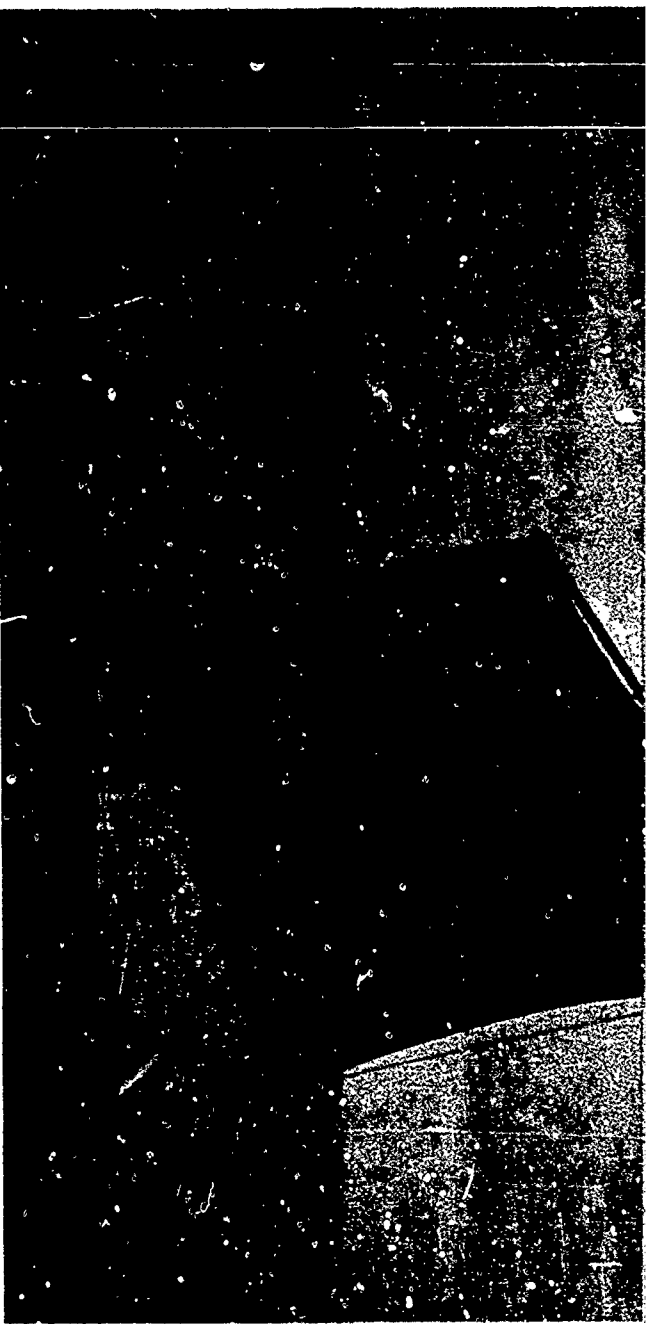
C8 - T14 Trawler Working Near Samut Prakan

เรือ ๒ - ๓ - ๔ ที่ใช้ความตึกกำลังปฏิบัติงานอยู่ใกล้จังหวัดสมุทรปราการ



CG-T11





C9-T11		TYPE		FISHING	
LOA	6 - 9 m	BEAM	1 .. 1.5 m	GROSS TONS	1.5 - 2
DRAFT	0.5 m	OPERATING AREA	Offshore of Changwat Pattani and Narathiwat	CLASS FREQUENCY	1%
RECOGNITION FEATURES		TYPE OF CATCH / CARGO		TYPE FREQUENCY	
Double-ended. Overhanging bow and stern. Crescent-shaped sheer. Single, square lugsail		Bonito, spanish mackerel, raked-gilled mackerel, red snapper		14%	

General Information

C9-T11 are small, colorful sailboats which usually fish with gill nets or fish poles about 5 miles from shore near Changwat Pattani and Narathiwat. These craft are sailing versions of the C9 - T14 carried by the C10 - T14 for use by the fish listers. They have an open hull.

Most C9 - T11 are not registered.

Propulsion

These boats are propelled by a single, often colored, square lugsail rigged on a mast about 5 m high. The mast is stayed by two cocoon-line shrouds. The sail is shortened by roller reefing.

ป๑-๑๑		ใช้งาน		ประมง	
ความยาวตลอดลำ	๖-๙ ม.	ความกว้างสุด	๑-๑.๕ ม.	กินกรวด	๑.๕-๒
กินน้ำลึก	๐.๕ ม.	ย่านปฏิบัติงานบริเวณนอกฝั่ง	จังหวัดปัตตานี และนราธิวาส	พบเรือประเภทนี้	๑%
ลักษณะลำ	หัวเรือทำยื่นลักษณะกัลปังหา และทำยื่นออกไป		พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	๑๔%
หัวเรือทำยื่นลักษณะกัลปังหา และทำยื่นออกไป	ตัวเรือได้มีปรางเรือใบแขวนรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสใบเดี่ยว		ชนิดลำหัวเรือที่จับได้/สินค้า	ปลาโต ปลาอินทรี ปลาหลัง ปลาใบไม้ ปลาทุบั้ง และปลาทะเลชนิดอื่น	

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๑-๑๑ เป็นเรือใบแบบเตี้ยที่ใช้ใบต่างๆ โดยปกติมีก้างใบปลาด้วยอวนติดตา และตกเบ็ดทางจากฝั่งประมาณ ๕ ไมล์บริเวณใกล้จังหวัดปัตตานีและนราธิวาส เรือเหล่านี้คือเรือ ป๑-๑๑ ที่ชอบบรรทุกไปกับเรือ ป๑๐-๑๑ เพื่อใช้เป็นเรือดำน้ำรับคนขึ้นฝั่งปลา และนำมาคิดใบเข้า ท้องเรือเปิด

เรือ ป๑-๑๑ นี้ ส่วนมากไม่จดทะเบียน

การขับเกลือ

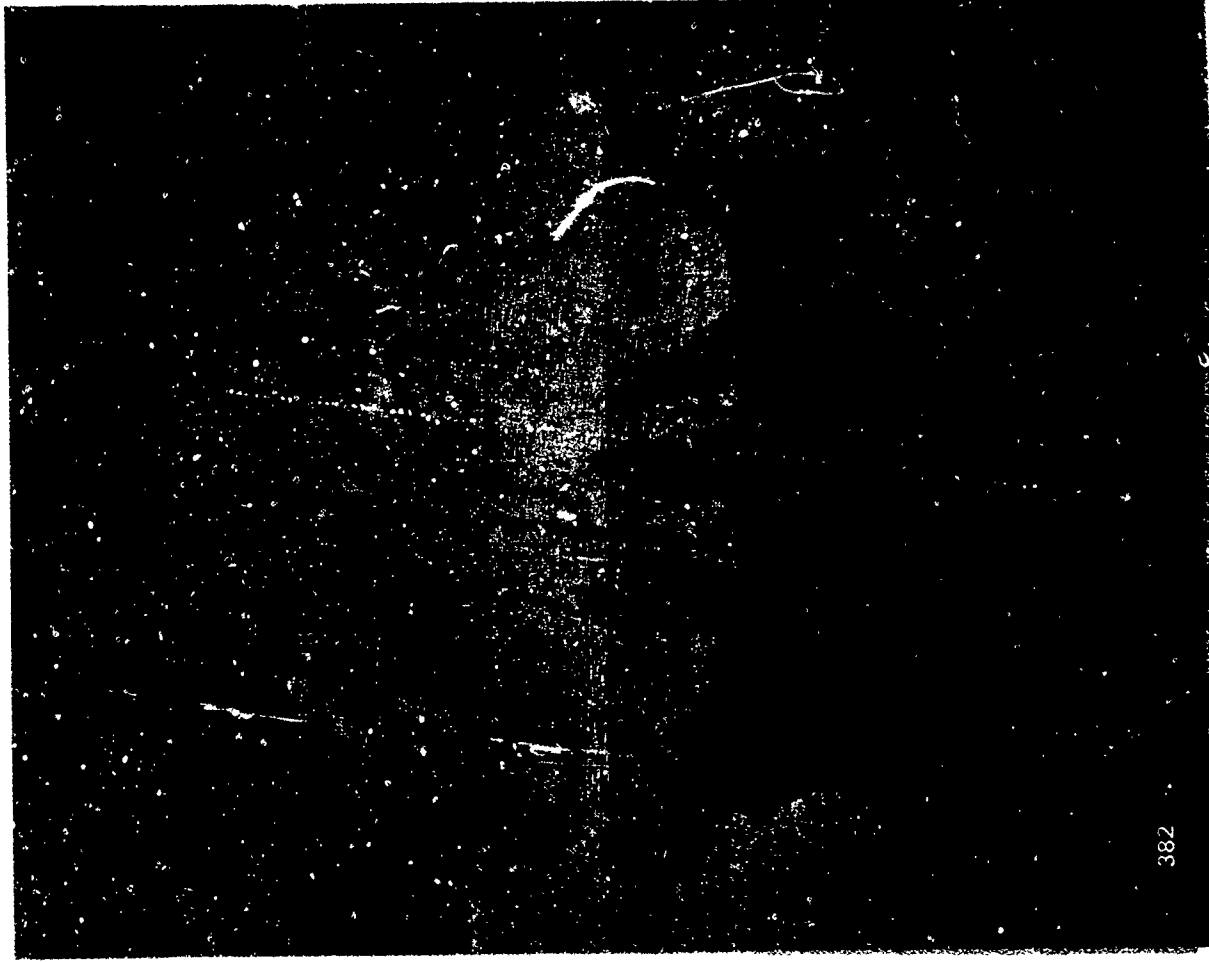
เรือเหล่านี้ส่วนใหญ่ใช้ใบเดี่ยว และมักเป็นใบแขวนรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสต่างๆ ชักอยู่บนเสากระโดงสูงประมาณ ๕ ม. เสาไม้ค้ำด้วยหมอนรับที่หัวเรือช่วยเรียกสายประพวง ๒ เส้น และจะลดใบลงด้วยการนำหมอนและหมอนชักกลับลงพร้อม ๆ กัน

C9-T11

C9-T11 Gill-Net Fisher Operating With 7-Man Crew Near Ban

Thon

เรือ ป ๘-๗๑๑ ที่ใช้อวนติดตามักมีคนประจำเรือ ๗ คน ปฏิบัติงานอยู่ใกล้ๆ บ้านทอน



Operational Information

The C9-T11 are active night and day all year. On Friday, the Islamic sabbath, they are out in smaller numbers. Provisions for their normal 1-day trips are prepared at home. The catch most frequently includes bonito, Spanish mackerel, rakegilled mackerel, and red snapper in amounts ranging from 20 to 200 kg. No means for preserving fish are used. The C9-T11 reach speeds as high as 7 kt in a brisk breeze.

Equipment

No mechanical equipment is found on the C9-T11. A wooden anchor with an attached cable up to 100 m long is standard. These boats normally have no fixed running lights or spotlights, but occasionally a hand-held lantern may be carried.

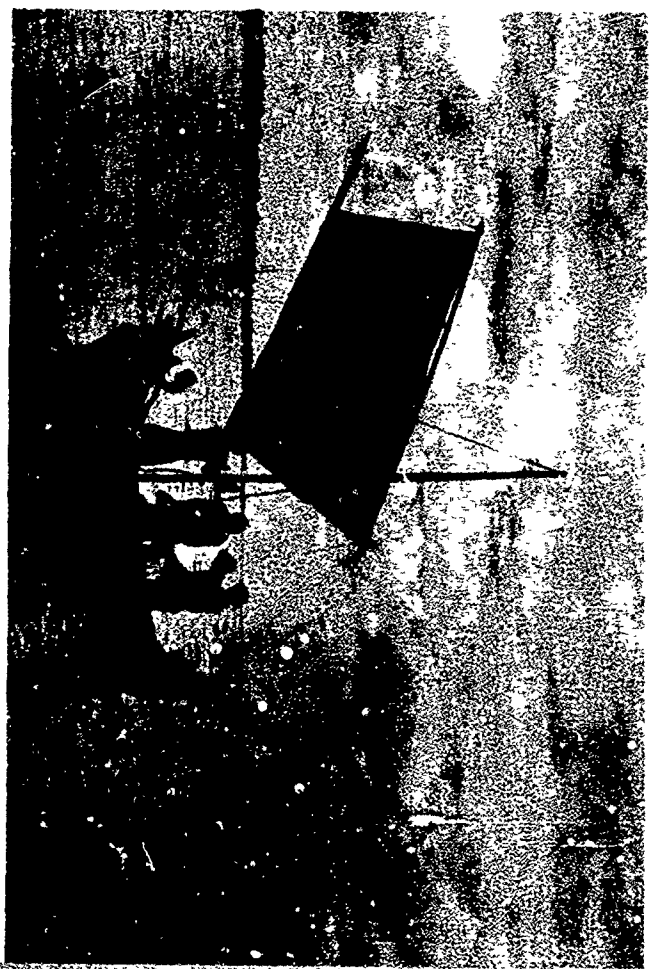
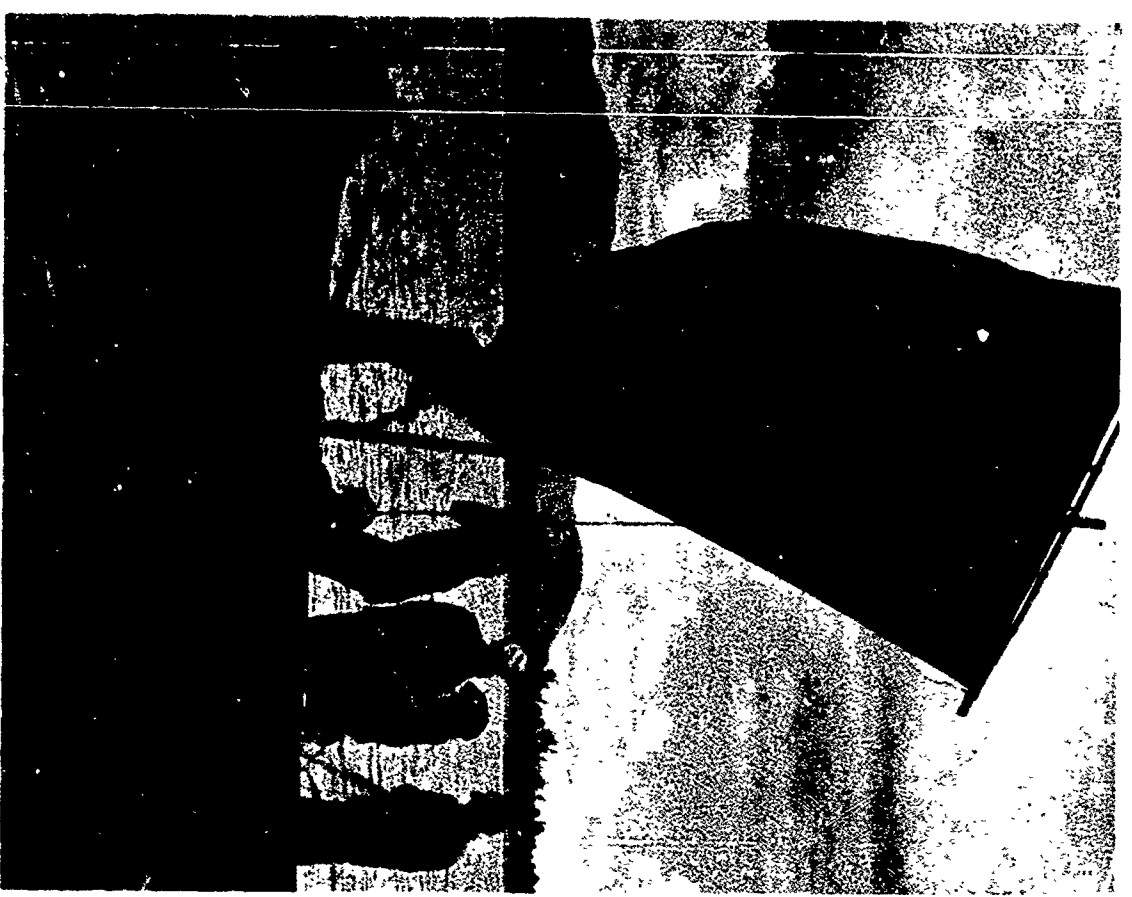
ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป ๘-๗๑๑ เป็นเรือที่ก่อ่งแคล้วและออกปฏิบัติงานทั้งกลางวันและกลางคืนตลอดปี นอกจากในวันศุกร์ ซึ่งเป็นวันหยุดของศาสนาอิสลาม จะมีเรือออกไปยอดลำเสบียงอาหารที่นำไปตามปกติมีพร้อมรับประทานได้หนึ่งวัน และจัดทำมาจากบ้านเรือหรือแล้ว สัตว์ทะเลที่จับได้เป็นส่วนมากเสมอๆ ได้แก่ ปลาโอ ปลาอินทรี ปลาลัง ปลาโมง ปลาทูไม่ง และปลากะพงแดง มีปริมาณตั้งแต่ ๒๐ ถึง ๒๐๐ กก. ไม่มีวิธีการเก็บรักษาปลาในเรือเลย เมื่อมีลมแรงๆ เรือประเภทชนิดนี้สามารถเดินได้เร็วถึง ๗ นอต

เครื่องอุปกรณ์

ในเรือ ป ๘-๗๑๑ นี้ไม่มีเครื่องมือกลเลย ใช้สมอไม้ตัวเดียวมีสายตะขอมยาวไม่เกิน ๑๐๐ ม. กันเป็นมาตรฐาน ตามปกติเรือเหล่านี้ไม่มีไฟเรือเดินที่ติดประจำที่ หรือโคมฉายระยะไกลเลย แต่บางครั้งอาจมีโคมรั่วติดไปด้วย

Single Lugsail on C9 - T11 Is Shortened by Roller Reefing
เมื่อ ๒๕.๖.๖๓ ที่ฐานเขาวงกตกำลังลดด้วยถ่วงน้ำใบ



C9-T11

Crew

Thai Moslems operate these fishing boats. The crew numbers from 1 to 7 and it works as a partnership.

Military Potential

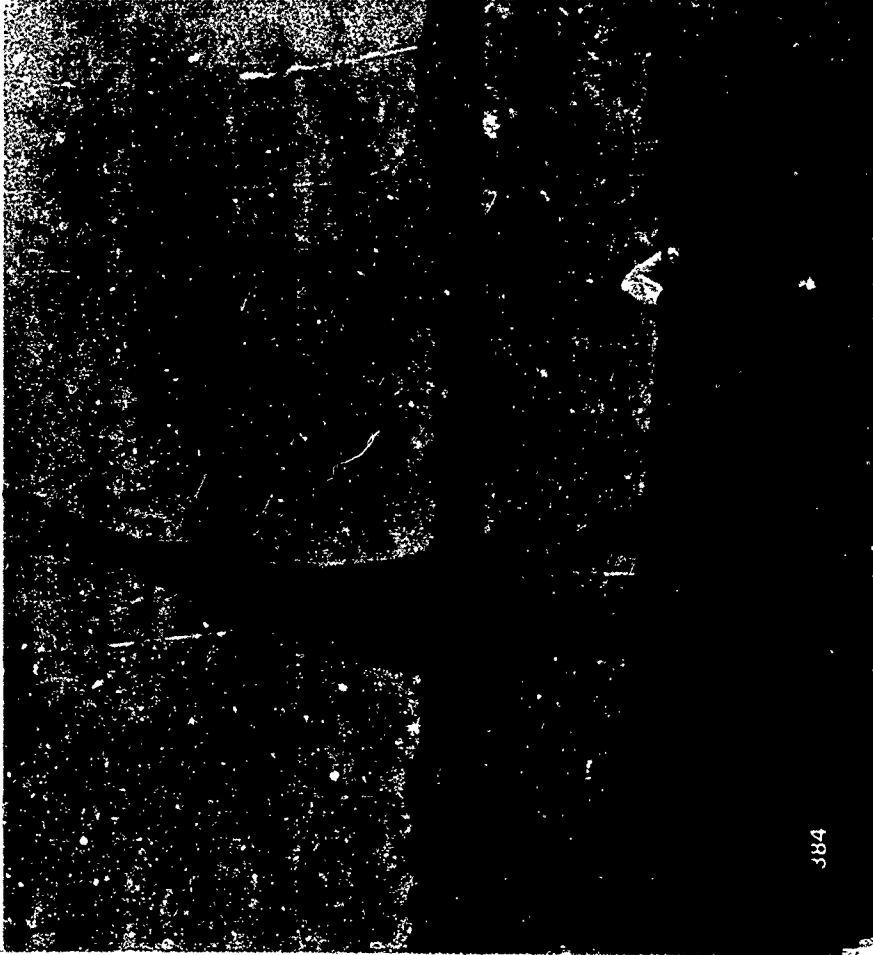
The military application of the C9 - T11 is very limited. They could carry only a few men or small amounts of supplies in a landing operation within their normal working area.

คนประจำเรือ

คนประจำเรือประมาณเหล่านี้เป็นชาวไทยอิสลาม มีจำนวนตั้งแต่ ๑ ถึง ๗ คน ทำงานโดยเป็นหุ้นส่วนร่วมกัน

ศักยภาพทางการทหาร

การนำเรือ ป๕-๗๑๑ ไปใช้ในทางทหารจะมีข้อจำกัดมาก เพราะการปฏิบัติการยกพลขึ้นบกภายในย่านที่ปฏิบัติงานอยู่ตามปกติของเรือแล้ว เรือนี้จะใช้บรรทุกระสุนและสิ่งอุปกรณ์ได้เพียงเล็กน้อย



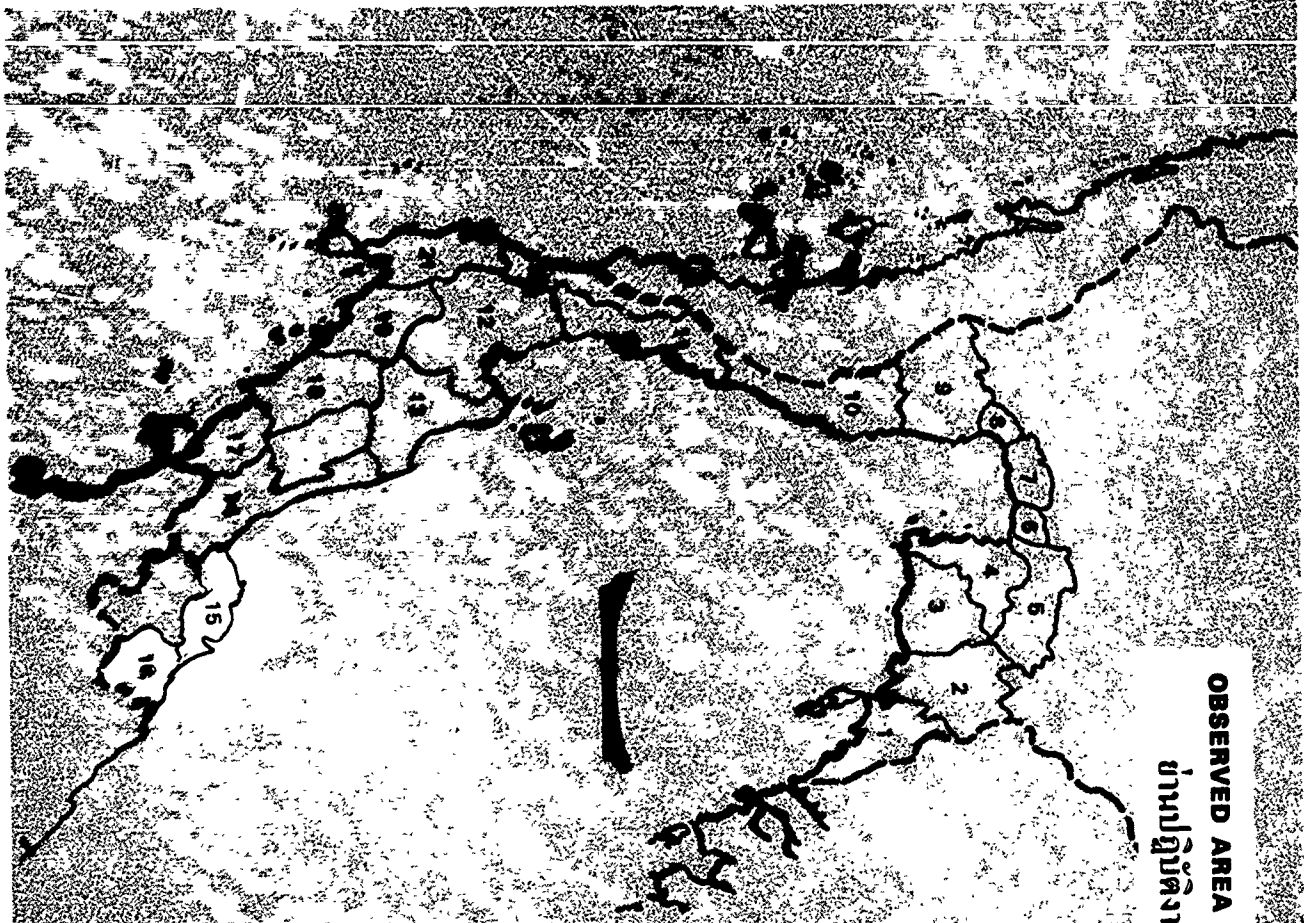
This Pole Fisher Has a Crew of 2 Thai Moslems. C9-T11 Operate in the Southern Gulf Near Malaya

เรือตกเบ็ด ป๕-๗๑๑ ดำเนินการประจำเรือเป็นชาวไทยอิสลาม ๒ คน ปฏิบัติงานอยู่ทางตอนใต้ของอ่าวไทยใกล้มาเลเซีย

CLASS 9 - TYPE 14

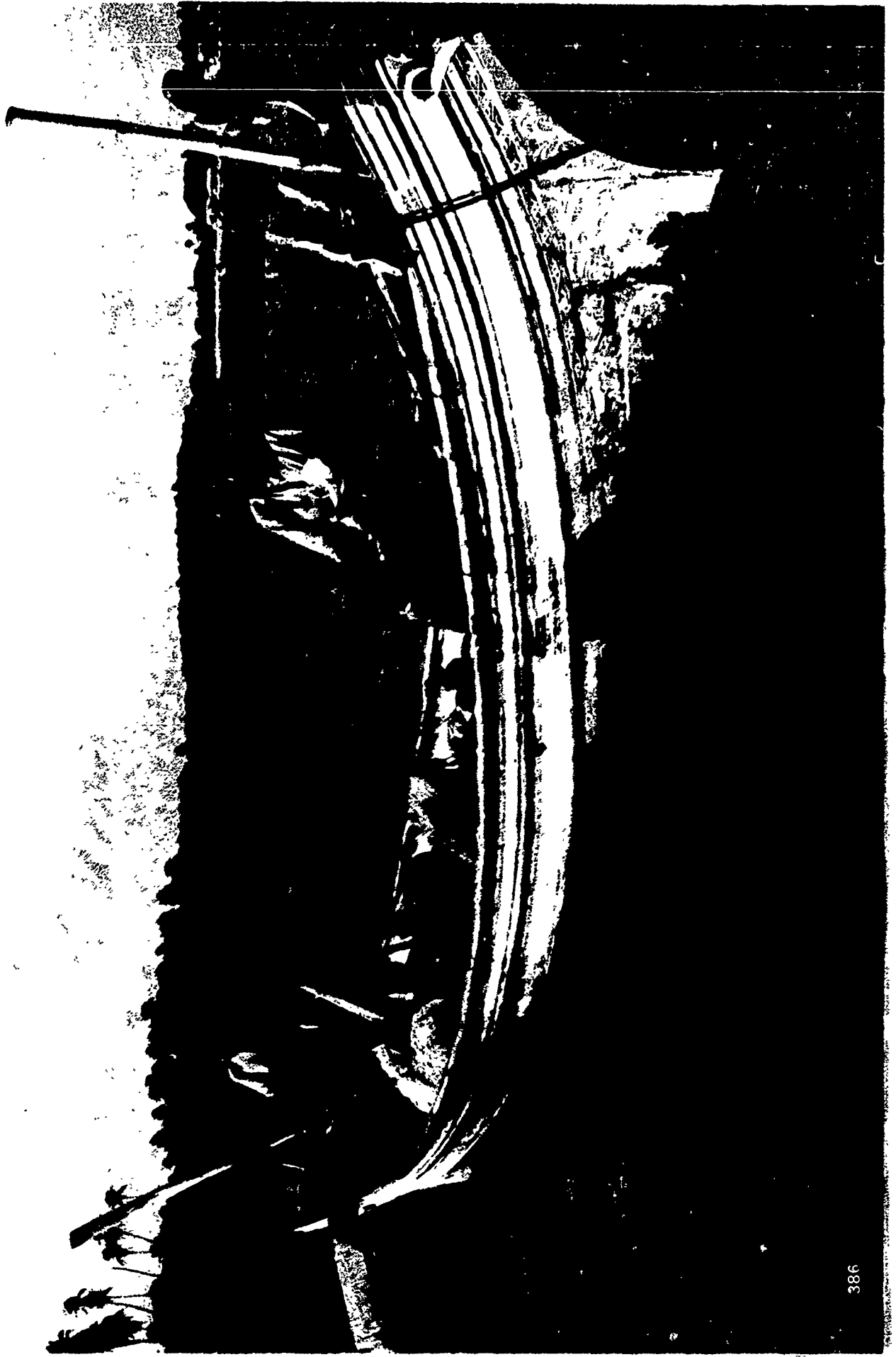
OBSERVED AREA OF OPERATION

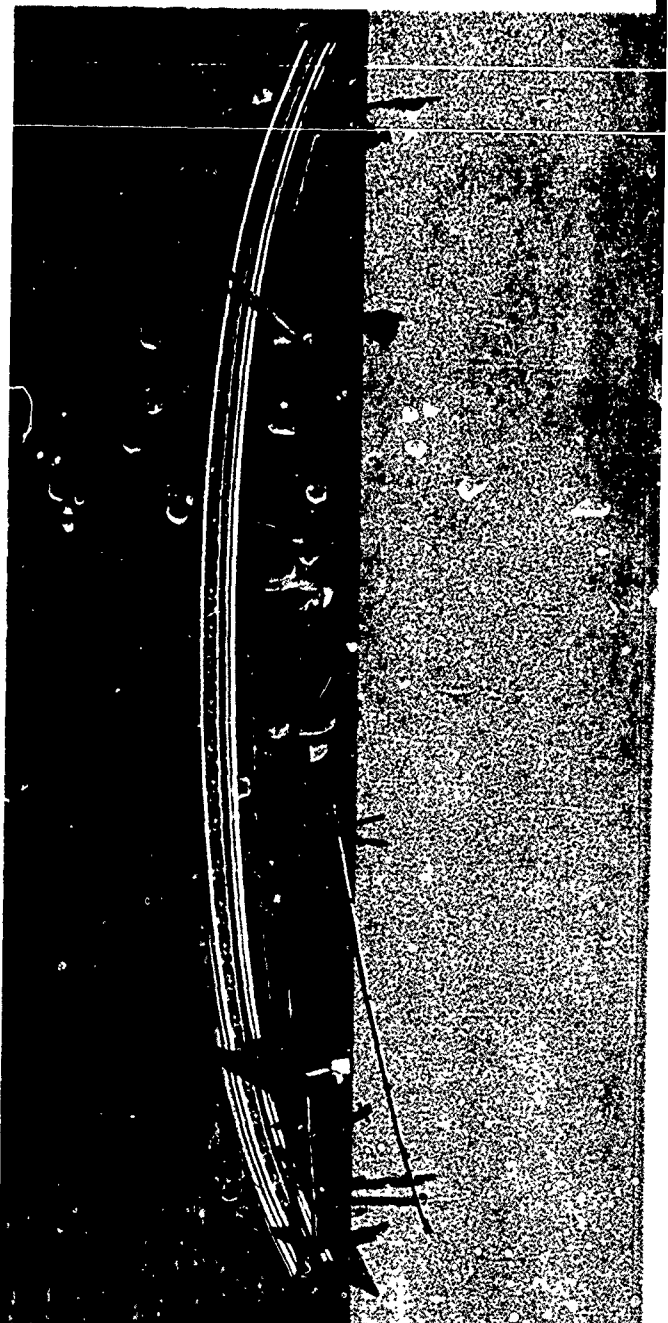
อำเภอปฏิบัติการทั้งหมด



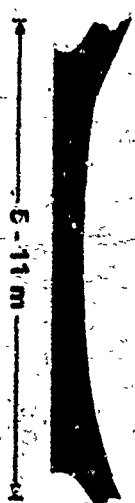
- | | |
|-----------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Trat
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chantaburi
ฉะเชิงเทรา | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satun
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Prachinburi
ปราจีนบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phetchaburi
เพชรบุรี | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

C9-T14





C9-T14



C9-T14		TYPE		FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
5 - 11 m	1 - 2 m	up to 5	up to 4	1 gasoline engine	
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
0.3 - 0.5 m	Offshore of Changwat Pattani and Narathiwat		1%	86%	
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO		
Double-ended. Overhanging bow and stern. Crescent-shaped sheer			Red snapper, bonito, chub mackerel, raked gilled mackerel		

General Information

These colorful, open-hulled fishing boats are found only in the southern part of the Gulf. They fish 3 to 5 miles offshore of Changwat Pattani and Narathiwat. They are active in all seasons. As they are sailed by Moslems, these boats are seen fishing in fewer numbers on Friday, the Islamic sabbath. Few C9-T14 are registered.

Propulsion

C9-T14 are powered by single, long-shaft gasoline engines. These are almost always 1-cylinder, German-made JLO engines of 4 to 13 hp or 2-cylinder,

ป ๙-๗ ๑๔		ใช้งาน		ประมง	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินน้ำตื้น	กินน้ำตื้น	การขับเคลื่อน	
๕-๑๑ ม.	๑-๒ ม.	ไม่กิน	ไม่กิน	น้ำมัน ๑ เครื่อง	
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติการ	พบเรือประเภทนี้		พบเรือชนิดนี้	
๐.๓-๐.๕ ม.	นอกฝั่งจังหวัดปัตตานีและนราธิวาส	๑%		๘๖%	
ลักษณะลำ	หรือที่พบเรือมีลักษณะลำทึบ หัวเรือและท้ายเรือยื่นออกไป		ชนิดลำที่พบทั่วไป/สินค้า		
	แนวทิวเรือได้ทั้งปรางเดือน		ปลากะพงแดง ปลาโต ปลาใหญ่ ปลาดี ปลาใบ้		

ข่าวสารทั่วไป

จะพบเห็นเรือประมงที่ท่าเรือและชุมชนที่อ่าวปัตตานีได้ เมื่อก่อนทางตอนใต้ของอ่าวไทยเท่านั้น โดยทำการประมงอยู่บริเวณนอกฝั่งจังหวัดปัตตานีและนราธิวาสออกไปถึง ๕ ไมล์ ออกปฏิบัติการทุกฤดูกาล เนื่องจากชาวไทยอีกกลุ่มเป็นผู้ใช้เรือเหล่านี้ ฉะนั้นจึงมักไม่ได้ออกมาปลาในวันศุกร์อันเป็นวันหยุดทางศาสนาอิสลาม

เรือ ป๙-๗๑๔ นี้ มีลักษณะเด่นเพียงใบเตย

การขับเคลื่อน

เรือเหล่านี้ใช้เครื่องยนต์ทางขวางประเภทน้ำมันดีเซลเรือเดี่ยว โดยมีมากเป็นเครื่องที่ผลิต

C9-T14

19-hp Rotax made in Austria. Fuel consumption is about 3 liters per hour. The engines are started manually. No spare parts are carried.

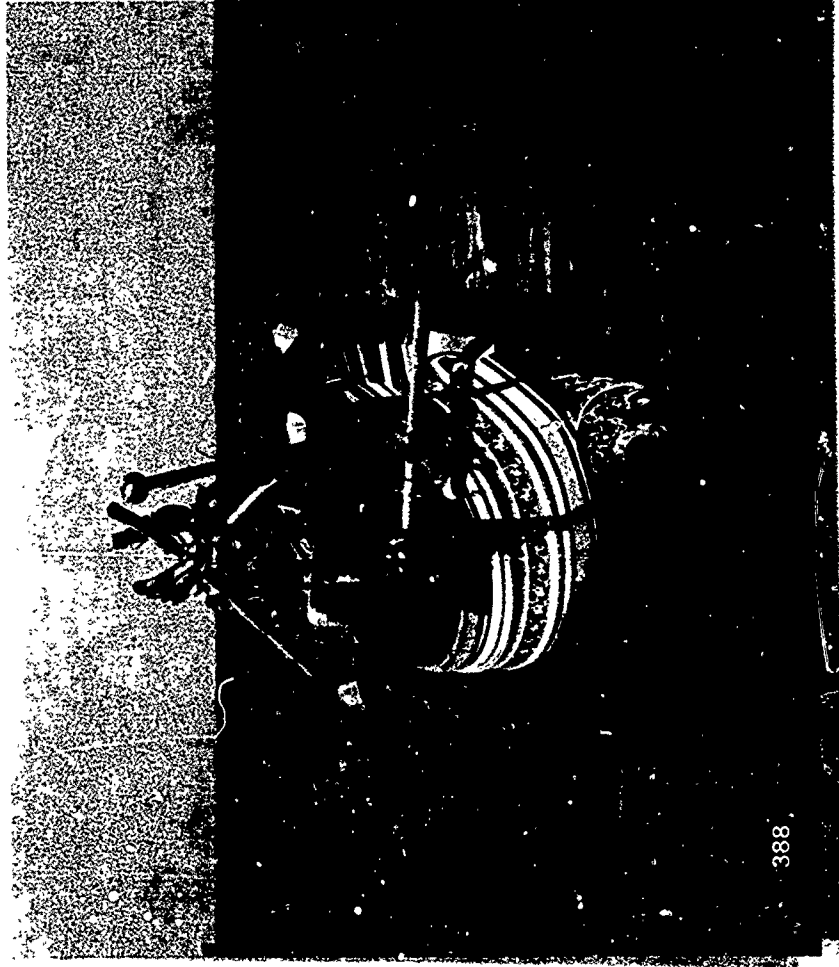
Operational Information

These fishing craft leave home port for the offshore fishing grounds early in the morning and return in the evening. Cooked food is carried for the 1-day trip. No fish preservation methods are employed. Catches weigh up to 400 kg.

Gill nets and purse seines are the fishing equipment most commonly used by these craft. Their maximum speed is about 5 kt.

Note Engine Shaft and Bamboo Pole Secured in End Boards—Utilitarian as Well as Ornate and Colorful

ขอให้สังเกตดูเพลาเครื่องยนต์ และกานไม้ไผ่ที่พาดไว้บนส่วนเตรียมแต่งทมิ
ลวดลายและสีที่อันวิจิตร



Equipment

Mechanical means for handling neither the fish nor fishing equipment are found on the C9-T14. Bilge water is bailed by hand. No pumps are carried. Ground tackle consists of a single wooden anchor with a cable which may be 100 m in length.

Normally C9-T14 carry no lights. No radio or navigation equipment is used.

จากประเทศเยอรมนีหรือโอด (GLO) ชนิด ๑ สูบ ขนาด ๔ ถึง ๑๓ แรงม้า หรือ เครื่องโรแทคซ์จากประเทศออสเตรีย ชนิด ๒ สูบ ขนาด ๑๕ แรงม้า สั้นแต่เครื่องเพลิง ชุม. จะประมาณ ๓ ลิตร เริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ไปในเรือด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือเหล่านี้จะออกจากท่าจอดพัก ไปยังตำบลที่ทำการประมงนอกฝั่งในตอนเช้าตรู่ และกลับตอนเย็น นำเสบียงอาหารที่หุงหาเรียบร้อยแล้วจากบ้านไปพอสำหรับการปฏิบัติงานวันหนึ่ง ไม่มีวิธีการเก็บรักษาปลาในเรือแต่อย่างใด สัตว์ทะเลที่จับได้มีปริมาณไม่เกิน ๔๐๐ กก.

เครื่องมือประมงที่ใช้กันอยู่อย่างแพร่หลายสำหรับเรือประเภทชนิดนี้ได้แก่ อวนติดตา และอวนล้อมจับ ความเร็วสูงสุดของเรือประมาณ ๕ นอต

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป.๕-๖๑๔ นี้ ไม่มีเครื่องมือกลใด ๆ เพื่อใช้ในการยกปลาหรือเครื่องอุปกรณ์จับปลาแต่อย่างใด เครื่องสูบน้ำก็ไม่มี การวิดน้ำทิ้งเรือจะใช้กระป๋องหรือถังวิดออก สมอก็ใช้สมอไม้ตัวเดียว สายส่งอาจใช้ยาวถึง ๑๐๐ ม.

ตามปกติเรือ ป.๕-๖๑๔ นี้ ไม่มีคอมพิวเตอร์ และไม่มีแม้กระทั่งวิทยุหรือเครื่องมือเดินเรือใด ๆ ทั้งสิ้น

C9-T14

Ornately Carved and Colorfully Painted Board at Bow of C9-T14 Is
Used As an Oar Rest and a Convenient Place To Secure Lines

แผ่นไม้แกะสลักลายและเขียนด้วยสีอุลูลาดที่หัวเรือ ป.ศ.ช.๑๔ นี้ใช้
สำหรับวางพาดแฉวงและผูกเชือก



C9-T14 Pole Fisher Brings in About 50 Kg of Red Snapper and
Spanish Mackerel Each Day

เรือตกเบ็ด ป.ศ.ช.๑๔ จับปลากระพงแดง ปลาอินทรีได้ประมาณวันละ ๕๐ กก.



C9 - T14

Crew

The 1- to 5-man crew of the C9 - T14 is Thai Moslem.

Military Potential

This boat has only minimal military potential. It could assist in ship-to-shore transfer of materials and men in limited amounts. Its distinctive design and decoration identifies it with the southern part of the Gulf.

กนประจำเรือ

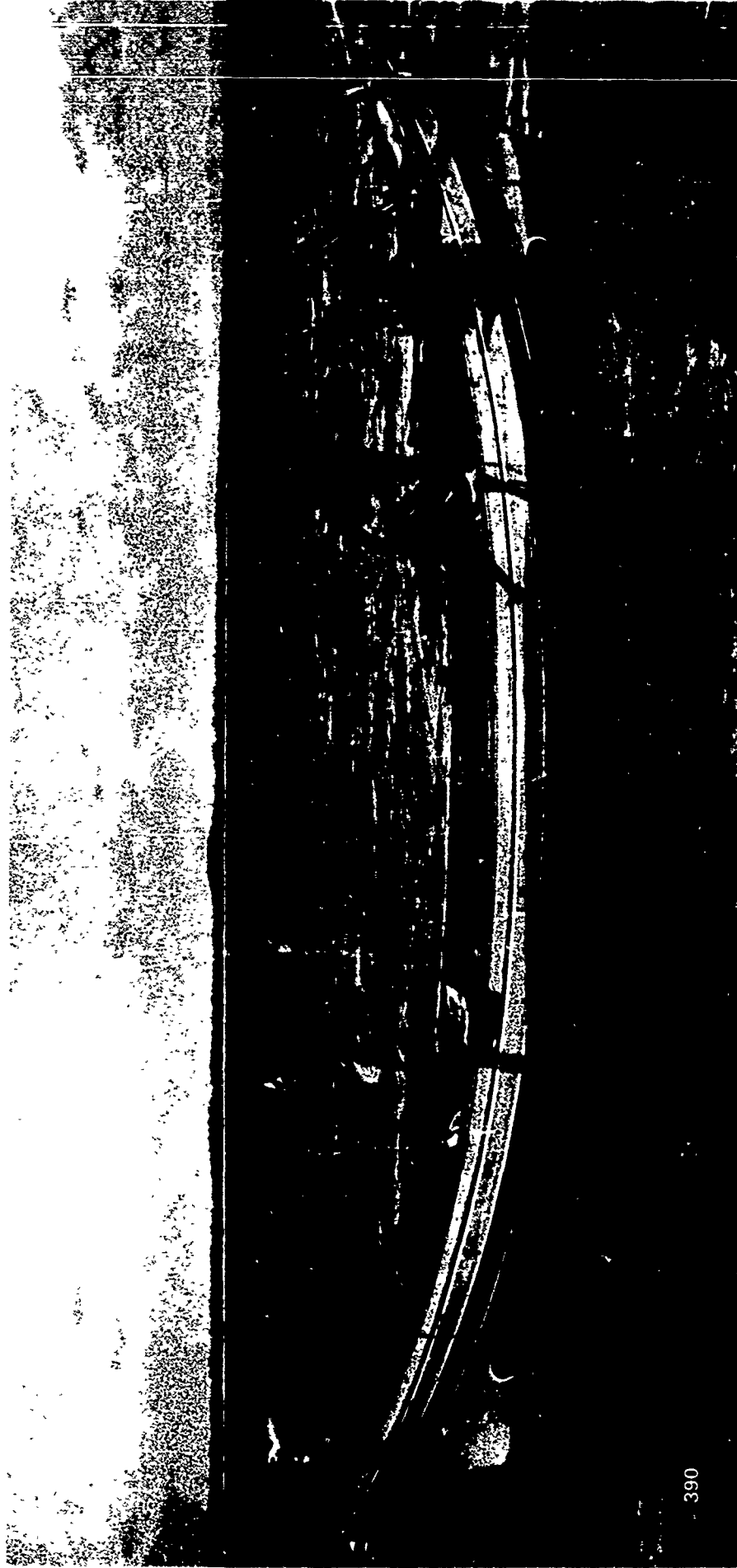
เรือ ป๘-ช๑๔ ใช้คนประจำเรือ ๑ ถึง ๕ คน เป็นชาวไทยมุสลิม

ศักยภาพทางการทหาร

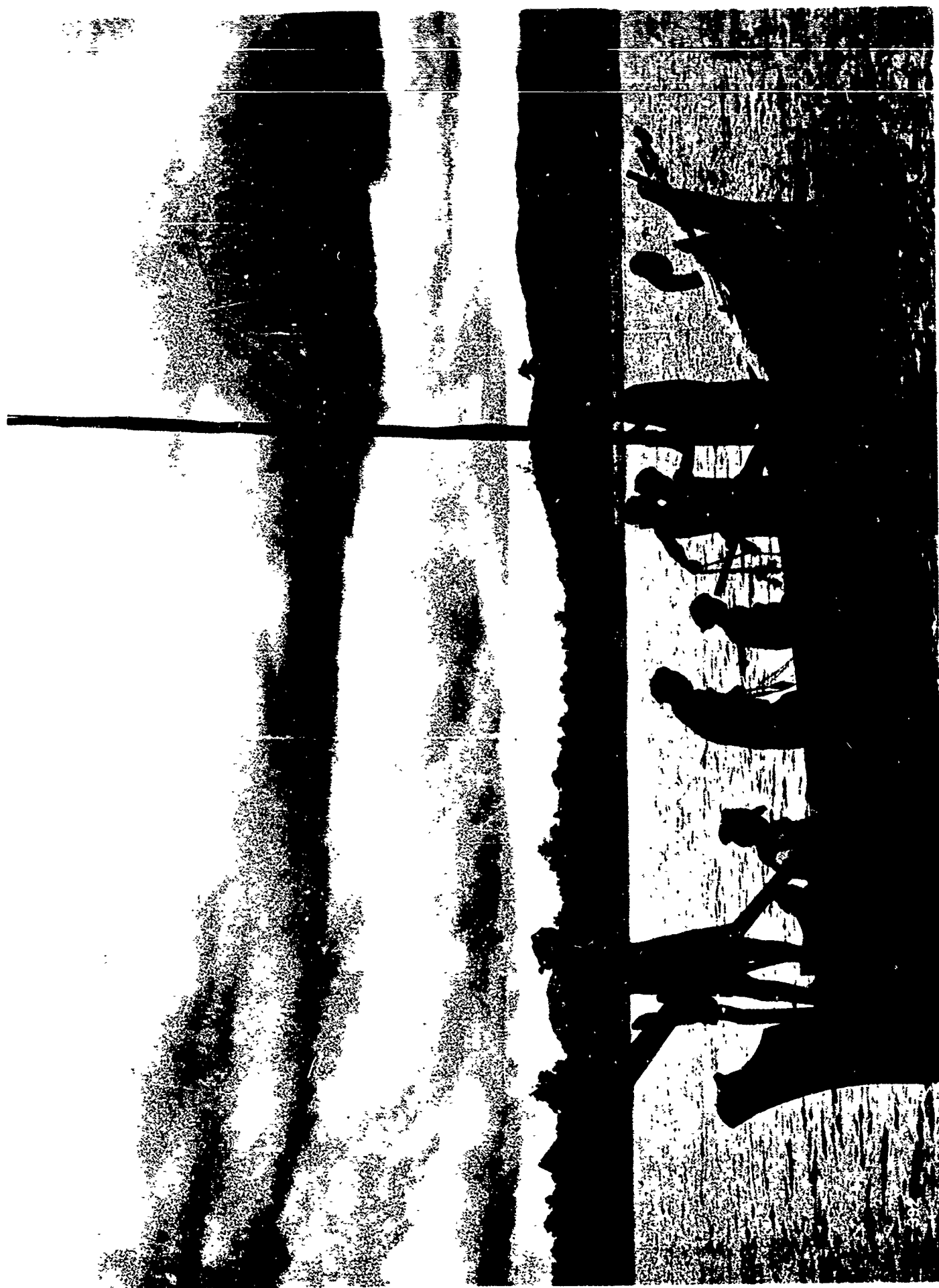
เรือนี้มีศักยภาพในทางการทหารต่ำ แต่เนื่องจากเรือใช้ช่วยลำเลียงเสบียงและวัสดุจากเรือใหญ่ซึ่งบรรทุกได้โดยมีปริมาณจำกัด และเนื่องจากเป็นเรือที่ออกแบบและมีการตกแต่งไว้เป็นพิเศษเพื่อใช้กับเรืออื่น ๆ ทางตอนใต้ของอ่าวไทย จึงสามารถพิสูจน์ทราบได้

This C9 - T14 Uses Gill Net and Fishes Near Mouth of Pattani River. Its Catch May Run to 200 Kg per Day

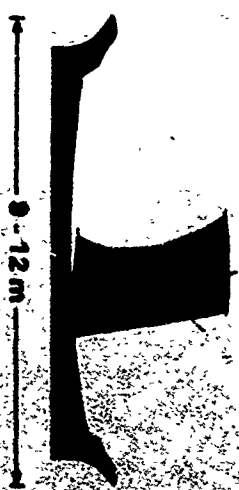
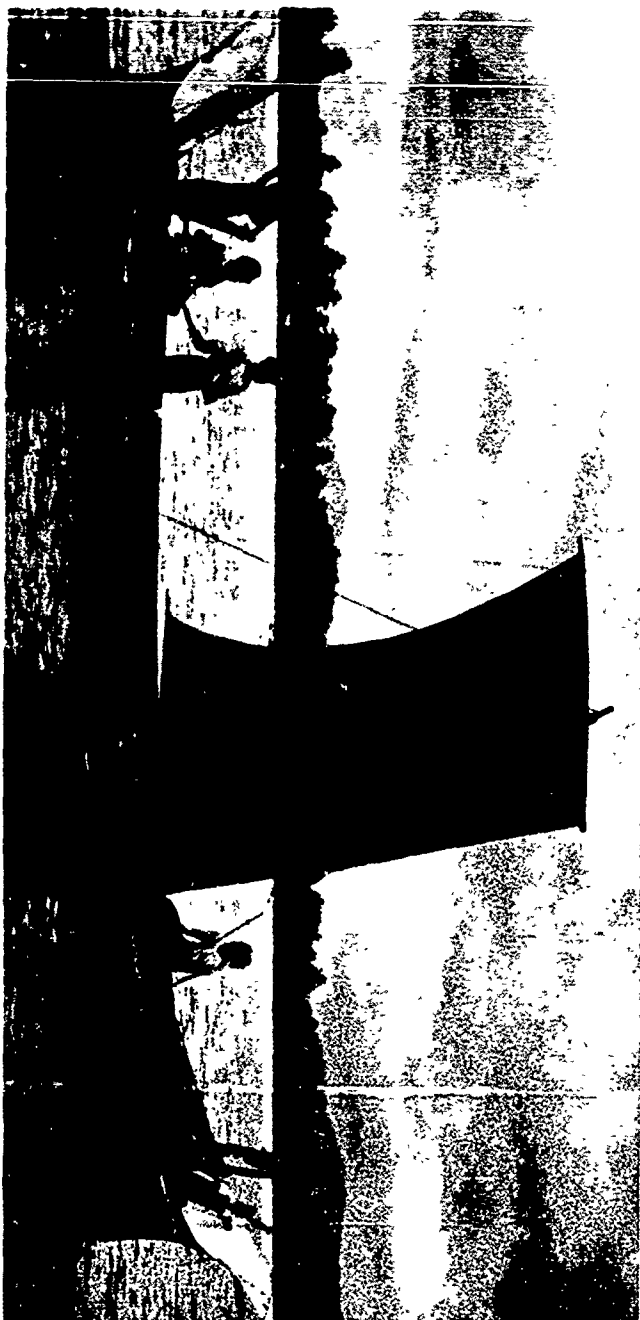
เรือ ป๘-ช๑๔ ใช้วิธีวางอวนตัก และทำการประมงอยู่ใกล้ปากแม่น้ำปัตตานี จับได้วันละไม่เกิน ๒๐๐ กก.



C10-T11



C10-T11



C10-T11		TYPE	FISHING
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS
9 - 12 m	1.5 - 2 m	2 - 3	1 - 2
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	PROPULSION
0.5 m	Songkhla to Malaysian border	2%	1 lug sail; engine optional
HOISTING FEATURES			TYPE FREQUENCY
Double-ended with overhanging stem and stern. High-rise stem and stern planks. Single, balanced lug sail.			13%
		TYPE OF CATCH / CARGO	
		Varied	

General Information

The brightly ornamented, double-ended C10-T11 sailing "canoe" fishes along the southern coast of the Gulf from Songkhla to the Malaysian border. The sharply pointed bow and stern usually have purely decorative stem and stern planks flaring out over the ends. Ornately carved and brilliantly colored boards with dragons, leaves, and flowers are used to support the rudder and unstepped mast.

C10-T11 are mainly purse seiners and gill netters, but they also fish for squid with dip nets. They are active in all seasons but generally observe the Moslem sabbath on Friday. They are rarely registered.

ป๑๐-๗๑๑

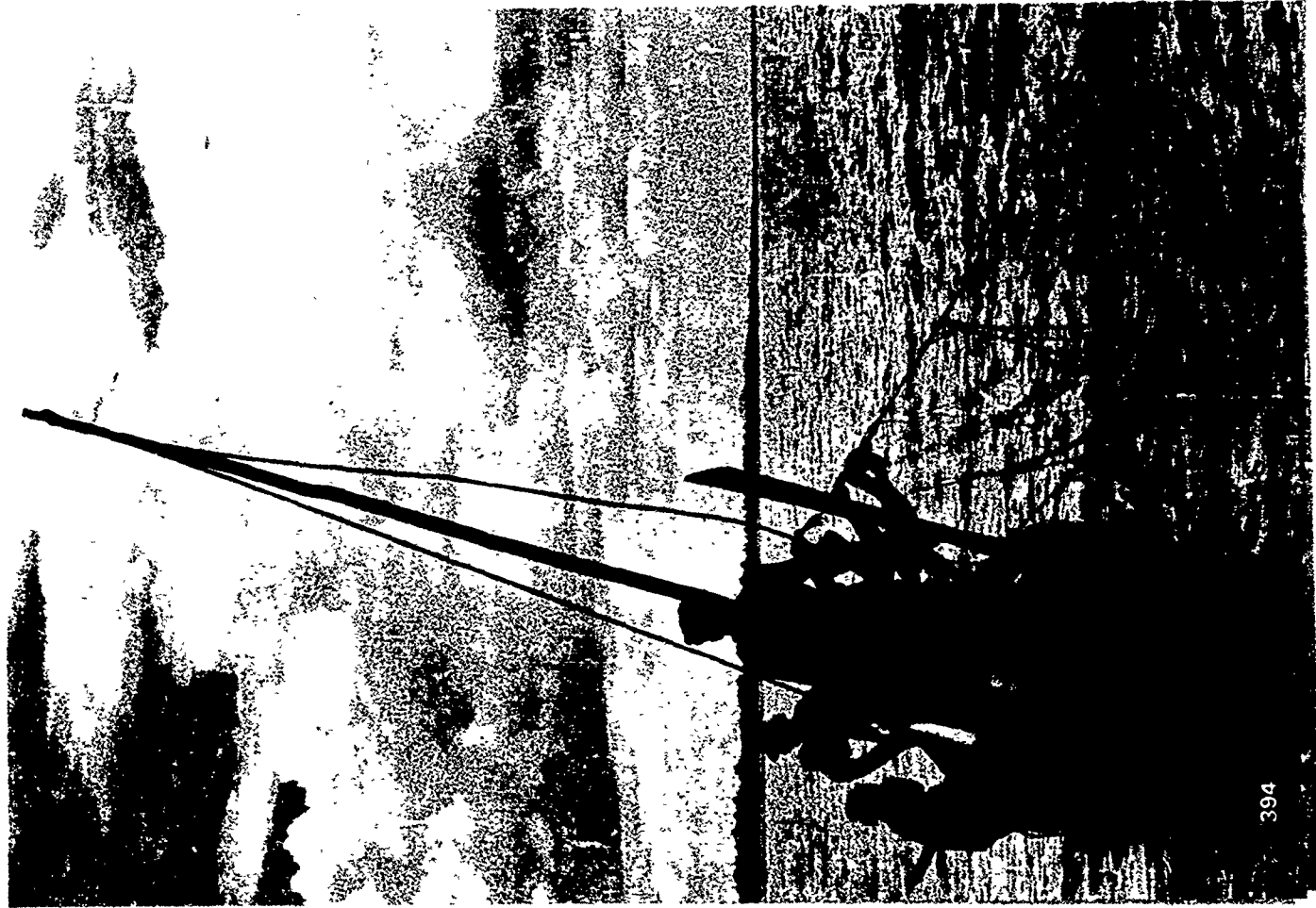
ป๑๐-๗๑๑		ใช้งาน	ประมง
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ตึกจวกล	กินเนต
๕-๑๒ ม.	๑.๕-๒ ม.	๒-๓	๑-๒
กินน้ำลึก	งานปฏิทินงาน	พบเรือประเภทนี้	ใบเขาน ออแกนีซิ่งอองท์
๐-๕ ม.	สงขลาถึงเขตแดนมาเลเซีย	๒%	พบเรือชนิดนี้
ลักษณะโครงลำ	หัวเรือท้ายเรือลักษณะคล้ายกันและยื่นออกไป ทวนหัว ทวนท้ายคล้ายคล้ายไม้เขมมา มีใบเขานที่ยื่นออกไปแล้ว	ชนิดลำที่ทะเลที่จับได้/กินน้ำ	๑๓%
		นานาชนิด	

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๑๐-๗๑๑ ที่ใช้ประมงใช้เรือข้างสวนงานนี้ หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกันและหัวเรือคล้ายกับเรือของชาวอินเดียนแดงที่ไม้ใบ จะใช้เป็นที่เรือประมงอยู่ตามบริเวณฝั่งทะเลทางตอนใต้ของอ่าวไทยตั้งแต่จังหวัดสงขลาลงไปจดเขตแดนสหพันธ์มาเลเซีย หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะกลมและมักตกแต่งไม้สนิมทวนหัวและทวนท้ายให้ยื่นออกไปอย่างสวยงาม มีการแกะสลักฉลุฉลุ และเขียนตัวด้วยสีฉูดฉาดบนแผ่นไม้ที่ขึ้นรูปพระขนานมา ใบไม้และดอกไม้ เพื่อใช้เป็นที่ยึดติดทางเสื่อและวางหาตาตากระโถงเมื่อลมตลิ่ง

เรือประเภทชนิดนี้ใช้ชาวท้องถิ่น อวนติดตามเป็นส่วนใหญ่ และจับปลาทุกชนิดที่ใช้

C10 - T11



Propulsion

The single, square lugsail is rigged from an unstayed pole mast up to 6 m high which is raked sharply aft and stepped just forward of amidships. Yard and boom are each about 4 m long. The sail is reefed or furled by rolling it around the boom as the halyard, passing through a block at the top of the mast, is slacked off.

Most C10-T11 have a long-shaft, outboard gasoline engine clamped to the side at the stern. The most common engine is the German-made, 8- to 13-hp, 1-cylinder JLO. It is started manually and burns 2 to 3 liters of fuel per hour. No spare parts are carried.

ไฟส่องสว่างด้วยสวิง ออกปฏิบัติงานทุกฤดูกาล แต่ตามปกติจะหยุดงานในวันศุกร์ ซึ่งเป็นวันกระทำพิธีทางศาสนาอิสลาม และเรือเหล่านี้ก็ไม่ไต่ธงทะเลเป็นน

การขับเคลื่อน

เป็นเป็นใบแจวนรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสใบเดียว จะรัทอยู่บนเสากระโดงเรือที่ไม่มีสายยึดเสาสูงไม่เกิน 6 ม. มีลักษณะเอียงไปทางท้ายเรืออย่างเห็นได้ชัด และตั้งอยู่กลางลำค่อนไปทางหัวเรือ เพลใบอันบนและอันล่าง (เพลอันบนและเพลตามัน) ยาวประมาณ ๔ ม. การลดใบและวันเก็บจะกระทำโดยหย่อนเชือกชักใบซึ่งร้อยผ่านรอกที่ขอบคานาลงมาในขณะเดียวกันก็หมุนใบรอบเพลตามัน

เรือ ป๑๐ - ๗๑๑ ส่วนมากใช้เครื่องยนต์ทางยาวประเภทน้ำมันโตโดยคิดไว้ทางท้ายเรือจากประเทศเยอรมนีหรือเจโด (JLO) ชนิดสูบเดี่ยวขนาด ๘ ถึง ๑๓ แรงม้า เริ่มเดินเครื่องด้วยมือและสันเปลี่ยนน้ำมันเชื้อเพลิง ขม.ละ ๒ ถึง ๓ ลิตร เรือเหล่านี้ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ติดไปด้วย

C10 - T11 Gill-Net Fisher Working Offshore Near Sai Buri. Note Fish Caught in Mesh of Net. C10 - T11 Operate Only in the Southern Gulf Near Malaya

เรือ ป๑๐ - ๗๑๑ ที่ใช้อวนติดตากำลังปฏิบัติงานอยู่นอกฝั่งใกล้ อ.สามบุรี ขอให้สังเกตดูปลาที่ติดตาอวน เรือนี้ปฏิบัติงานอยู่ทางตอนใต้ทางอ่าวไทยใกล้มาเลเซีย

Operational Information

C10-T11 fish 3 to 5 miles offshore. They leave home port in the morning and return in the evening. When squid fishing they may stay out for 4 days. Cooked food is carried from home on the daily fish runs or prepared over a charcoal stove when the boat remains at sea.

The catch includes bonito, chub mackerel, dorab, perch, rakegilled mackerel, red snapper, Spanish mackerel, and squid in amounts up to 200 kg per day. There is no means for preserving the fish.

These boats cruise at about 4 kt under power and in a 15-kt breeze can make 7 kt with sail.

Equipment

C10-T11 carry only fishing equipment and a wooden anchor on a cable up to 100 m in length. They have no navigation lights, but they carry a lantern to attract squid.

ชาวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป.๑๐-๒๑๑ จะทำการประมงอยู่ห่างจากฝั่ง ๓ ถึง ๕ ไมล์ ออกเรือจากท่าจอดพักในคอมมูนและกลับในคอมมูนขึ้น เมื่อออกไปทำการจับปลาทันที อาจต้องอยู่ในทะเลนานถึง ๔ วัน ถ้าออกปฏิบัติงานบนประจําวันก็จะนำอาหารที่จัดทำเรียบร้อยแล้วจากบ้านไปหรือจะซื้อของอยู่ในทะเลหลาย ๆ วันก็จะหุงต้มด้วยเตาถ่านในเรือ

สัตว์ทะเลที่จับได้มี ปลาโอ ปลาทุ ปลาตาบลา ปลาเสือ ปลาลัง ปลาโมง ปลากระพงแดง ปางอินทรี และปลาหมึก ปริมาณที่จับได้วันละไม่เกิน ๒๐๐ กก. แต่ไม่มีการเก็บรักษาปลาในเรือแต่อย่างใด

เรือเหล่านี้เมื่อใช้เสร็จจะนำความเร็วเดินทางประมาณ ๔ นอต ถ้าใช้ในจะตามารถทำความเร็วได้ ๓ นอตเมื่อลมมีความเร็ว ๕ นอต

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป.๑๐-๒๑๑ นำเอาทะเลเครื่องอุปกรณ์ในการจับปลา สมอไม้ ๑ ตัว และสายถมนอวางไว้ถื่น ๓๐๐ ม. เท่านั้น เรือเหล่านี้ไม่มีไฟเรือเดิน กงมีแต่เพียงตะเกียงเจ้าพายุ • ชาวสารการประมงใช้ส่งของปลาหมึก

Ornately Carved and Colorfully Painted Boards at Bow and Stern Are Characteristic of C10-T11 Vessels
ลักษณะของเรือ ป.๑๐-๒๑๑ จะมีแผ่นไม้แกะสลักลายและระบายด้วยสีดูคล้ายอยู่ที่หัวเรือและท้ายเรือ



C10 - T11

In Addition to a Single Lugsail, Most C10-T11 Vessels Are Also Equipped With a Long-Shaft Gasoline Engine
เรือ ป๑๐-๒๑๑ ส่วนมากจะติดเครื่องยนต์ทางยาวนาน้ำใส ๑ เครื่อง เพิ่มจากใบแจวนใบเดียวที่มีอยู่แล้ว



Crew

The crew, usually 4 to 7 in number, are Moslems and speak a southern dialect related to Malay. Most of them have the minimal four years' schooling and work as partners in the fishing enterprise.

Military Potential

Small, unseaworthy, and without decks to conceal contraband, the C10-T11 has limited military potential. However, it is accustomed to night sailing and, in a brisk breeze, is faster than its motorized sister, the C10-T14.

คนประจำเรือ

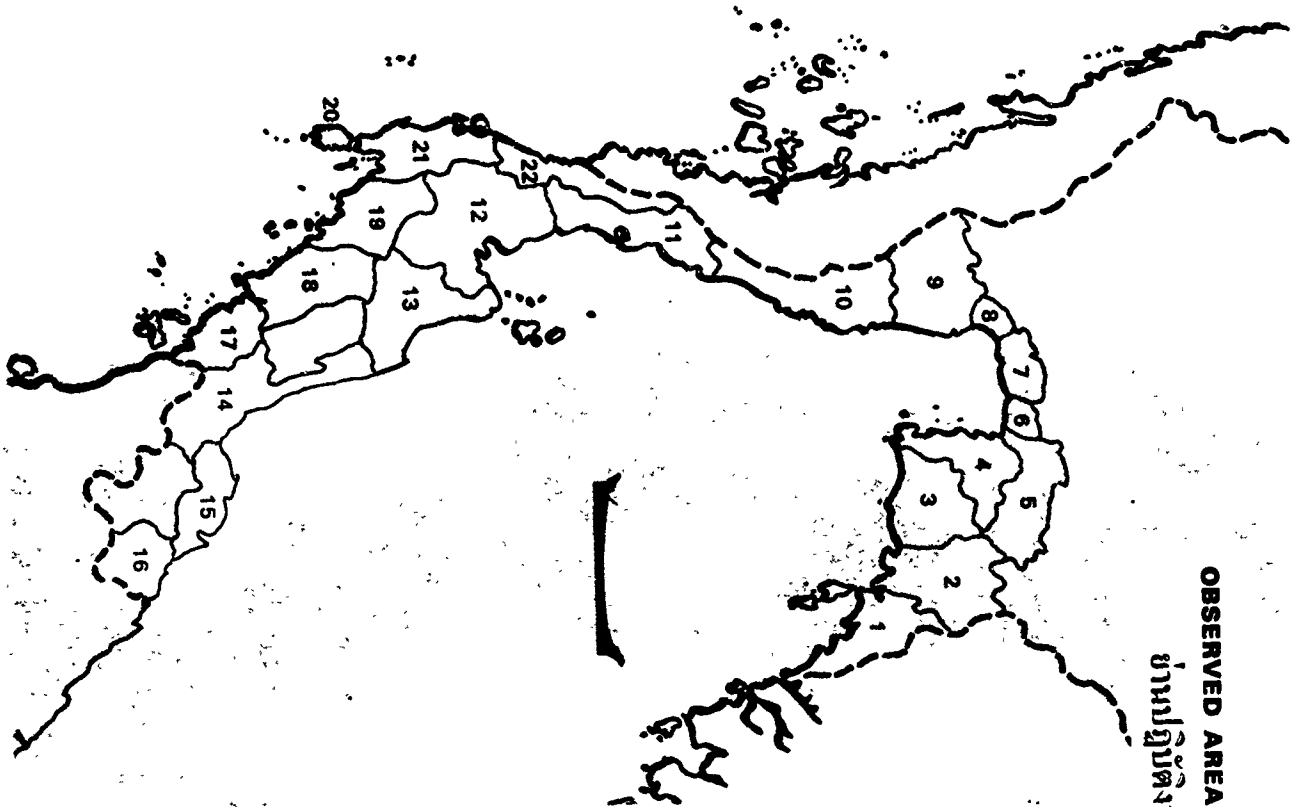
ตามปกติจะมีคนประจำเรือ ๔ ถึง ๗ คน เป็นชาวไทยอิสลาม พูดภาษาถิ่นที่ได้ปนภาษามลายู ส่วนมากจะมีความรู้ช่างทำเพิงซั้งประมาณปีที่ ๔ และทำการประมงโดยเป็นหุ้นส่วนกัน

ศักยภาพในทางทหาร

เรือด้วยเป็นเรือขนาดเล็ก ออกทะเลไกลๆ ไม่ได้ และไม่มีความเร็วที่พิเศษหรือข้อบ่งชี้ของต้องห้าม ฉะนั้นเรือ ป๑๐-๒๑๑ นี้จึงศักยภาพในทางทหารอย่างจำกัด แต่อย่างไรก็ตาม เรือนี้มีความทนทานและเคยชินต่อการแล่นไปในเวลากลางคืนเป็นอย่างดี และในขณะที่แล่นแรงจะมีความเร็วสูงกว่าเรือ ป๑๐-๒๑๔ ซึ่งใช้เครื่องยนต์และมีรูปร่างคล้ายกัน

CLASS 10 - TYPE 14

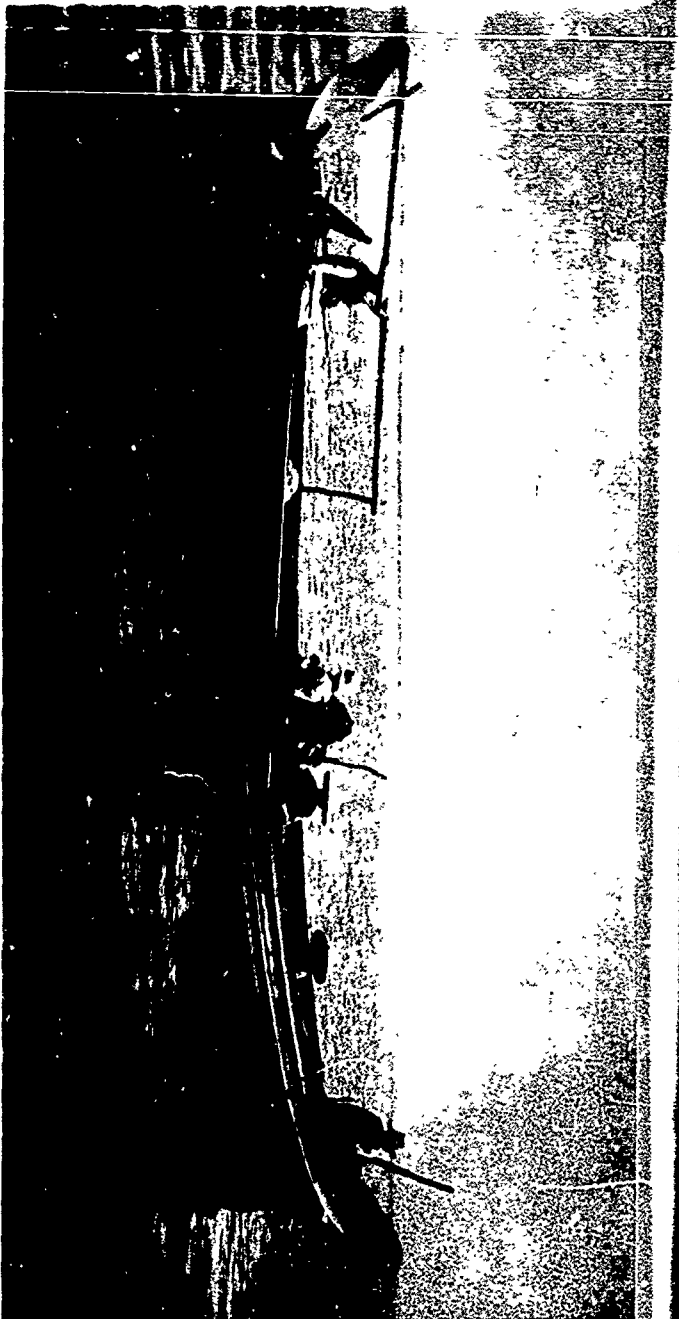
OBSERVED AREA OF OPERATION មាត់ស្រះច័ន្ទរាជធានី



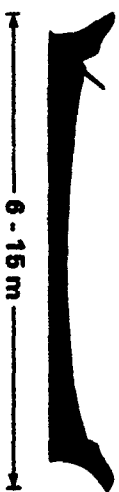
- | | |
|--------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| 1. Trai
ត្រាំ | 12. Surat Thani
ស្រុតត្រាណី |
| 2. Chanta Buri
ច័ន្ទបុរី | 13. Nakhon Si Thammarat
នាគន្ទសីតម្ការាត |
| 3. Rayong
រ៉ាយុង | 14. Songkhla
សុងគ្គា |
| 4. Chon Buri
ចុងបុរី | 15. Pattani
ប៉ាតាណី |
| 5. Chachoengsao
ច្រើនឃ្លា | 16. Narathiwat
នារាថិវាត |
| 6. Samut Prakan
សមុតប្រាកាន | 17. Satun
សាតុន |
| 7. Samut Sakhon
សមុតសាគុន | 18. Trang
ត្រាង |
| 8. Samut Songkhram
សមុតសង្ក្រាម | 19. Krabi
ក្រាប៊ី |
| 9. Phetchaburi
ផេតចាបុរី | 20. Phuket
ផុកេត |
| 10. Phraechuap Khiri Khan
ផ្រាច្ចាបខ្សិរខ្សាណ | 21. Phang-Nga
ផាងណា |
| 11. Chumphon
ចុំផុន | 22. Ranong
រ៉ានុង |

C10-T14





C10-T14



C10-T14	TYPE	FISHING
BEAM	GROSS TONS	PROPULSION
6.15 m	1-2 m	2-7
OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY
up to 0.6 m	Songkhla to Malaysian border	2%
IDENTIFICATION FEATURES	TYPE OF CATCH / CARGO	TYPE FREQUENCY
Double-ended with overhanging stem and stern. High-rise stem and stern planks	Mainly bonito, chub mackerel, raked mackerel, red snapper	87%

General Information

Identical to the C10-T11 except that it has no sail, the C10-T14 has the same decorative stem and stern planks flaring out at the ends, brightly decorated hull and ornately carved boards.

Built in the shipyards at Changwat Songkhla, Pattani, and Narathiwat, the boat's fish 3 to 5 miles off the coast of the Gulf between Songkhla and the Malayuan border.

About half of these boats are purse seiners and the rest fish with gill nets. They are active in all seasons and many observe Friday, the Moslem sabbath, as a day of rest.

Very few C10-T14 carry registration papers.

ปล๑-๗๑๔

ใช้งาน

ประมง

ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ก้นเรือ	การขับเคลื่อน
๖-๑๕ ม.	๑-๒ ม.	๑-๕	น้ำมัน ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติการ	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
ไม่กิน ๐.๖ ม.	สงขลาถึงชายแดนมาเลเซีย	๒%	๘๗%
ลักษณะลำ	หัวเรือทำป้อมลักษณะคล้ายกับเรือปล๑๐-๗๑๓	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
หัวเรือทำป้อมลักษณะคล้ายกับเรือปล๑๐-๗๑๓	และหางทำป้อมคล้ายกับเรือปล๑๐-๗๑๓	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ปล๑๐-๗๑๔ มี ลักษณะเหมือนกับเรือ ปล๑๐-๗๑๓ ผิดกันตรงที่ไม่ใช่ เรือหัวลำ แต่ตกแต่งหัวเรือและหางเรือโดยเสริมไม้เข้าไปที่ปลายสุดให้ยื่นออกไป (เรียกส่วนที่เสริมนี้ว่า "โชนเรือ") ตัวเรือทาสีลวดลาย และมีการแกะสลักลวดลายให้สวยงาม

เรือประเภทชนิดนี้ใช้เรือใบจึงหวัดสงขลา ปัตตานี และนราธิวาส ทำการจับปลาอยู่ตามแถบชายฝั่งทะเลของอ่าวไทย ห่างฝั่งประมาณ ๓ ถึง ๕ ไมล์บริเวณฝั่งตะวันออกที่จังหวัดสงขลาไปจนถึงเขตแดนมาเลเซียที่ติดต่อกับสหพันธรัฐมาเลเซีย

ประมาณครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้มีใบปลาค้าววนล่อนจับ ส่วนอีกครึ่งหนึ่งใช้ฉาว

C10 - T14

Propulsion

These boats are powered by a long-shaft, outboard gasoline engine, either a 1-cylinder, German-made JLO engine (usually 13 hp) or a 2-cylinder, Austrian Rotax engine (19 hp), which consumes 2 to 4 liters of fuel per hour. Both types are started manually and no spare parts are carried.

Operational Information

C10-T14 normally make 1-day fishing trips, carrying food cooked at home. About one-third of them fish at night with encircling gill nets. Others use purse seines.

These boats have no fish observer's seat but instead carry a dinghy for a fish listener. Upon reaching the fishing ground the listener sets out in the dinghy and dives underwater to locate the fish shoals by sound. He then surfaces and signals the crew of the large boat where to lay the purse or encircling gill net. After the encircling operation is completed, the crew beats the water with bamboo stakes to drive the fish to the sides of the net which is then hauled to the mother vessel. The catch is either dipped out with hand nets, or the fish are picked by hand from the mesh of the gill nets.



ติดตา ออกปฏิบัติงานทุกฤดูกาล และส่วนมากจะหยุดพักย้อนกันในวันศุกร์ อันเป็นวันหยุดทางศาสนาอิสลาม

เรือ ป๑๐-๒๑๔ นี้ มีจำนวนน้อยมาก ที่มีใบทะเบียนเรือติดไปได้

การขับเคลื่อน

เรือประเภทชนิดนี้ใช้เครื่องยนต์ทางอากาศน้ำมันใส เป็นเครื่องยนต์ที่ทำจากประเภทเครื่องยนต์หัวเอโด (JLO) ชนิด ๑ สูบ (ตามปกติใช้ขนาด ๑๓ แรงม้า) หรือเป็นเครื่องยนต์จากประเทศออสเตรียหัวโรแทกซ์ ชนิด ๒ สูบ (ขนาด ๑๙ แรงม้า) ความสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง ชม. ละ ๒ ถึง ๔ ลิตร เครื่องยนต์ทั้งสองชนิดนี้เริ่มเดินเครื่องด้วยมือ และทางเรือไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ติดไปด้วยเลย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๑๐-๒๑๔ นี้ ตามปกติจะออกจับปลาที่ทะเลหนึ่งวัน โดยนำเสบียงอาหารที่พุงหาไปจากบ้านเรียบร้อยแล้ว เรือประเภทชนิดนี้ประมาณหนึ่งในสามที่จับปลาในเวลากลางคืนคือขออนอ้มติด ส่วนที่เหลือออกนอ้าเรือวันลอมจับ

เรือเหล่านี้ไม่มีเก้าอี้สำหรับนั่งดูฝูงปลา แต่จะบรรทุกเรือเล็กไปหนึ่งลำเพื่อเป็นพาหนะของผู้คุมที่ฟังเสียงปลา เมื่อไปถึงตำบลที่จับปลา ผู้ฟังเสียงปลาจะออกไปกับเรือเล็กแล้วดำลงไปใต้น้ำ เพื่อค้นหาฝูงปลาโดยอาศัยการฟังเสียง เมื่อพบแล้วผู้ฟังเสียงปลาจะโผล่ขึ้นมา และแจ้งตำบลที่หลบซ่อนเรือใหญ่ทราบ เพื่อวางอวนล้อมจับหรืออวนล้อมครออบฝูงปลา ภายหลังที่ได้ทำการล้อมฝูงปลาไว้เรียบร้อยแล้ว คนประจำเรือจะหาไม้ไผ่ค้ำเพื่อค้ำอวนให้ปลาว่ายเข้าไปติดตาอวน แล้วดึงอวนมาที่เรือใหญ่ หรือสาวขึ้นเรือและใช้สวิงตัก หรือปลดปลาออกจากตาอวน

C10-T14 Purse-Seine Fisher Returning to Port. These Boats Usually Carry a Crew of 10 and Catch Up to 300 Kg of Fish Each Day

เรือ ป๑๐-๒๑๔ ที่ใช้อวนล้อมจับกำลังเด่นกล้าท่า ตามปกติมีคนประจำเรือ ๑๐ คน และจับปลาได้วันละไม่เกิน ๓๐๐ กก.

C10 - T14

Crew's Lunch, Brought From Home, Being Prepared on Deck of C10 - T14 Purse-Seine Fisher
อาหารกลางวันของลูกประจําเรือที่นำมาจากบ้านและวางไว้บนศาลฟ้าของเรือ
วนล้นชัย ป ๑๐-๕๑๔



Small C9 - T14 Carried on C10 - T14 Purse Seiner Is for the Fish Listener Who Locates the Shoals of Fish
เรือ ป ๕-๕๑๔ ขนาดเล็กบรรทุกอยู่บนเรือ ป ๑๐-๕๑๔ ที่ใช้วางล้นชัยนั้น
เป็นพาหนะของผู้ฟังเสียงและค้นหาฝูงปลา



C10 - T14

The fish most frequently caught are bonito, chub mackerel, rakegilled mackerel, red snapper, and Spanish mackerel, but some boats also bring back shark, squid, parrot fish, perch, threadfin, and dorab. Though catches up to 1,000 kg have been reported, they usually run between 200 and 300 kg. C10 - T14 have no means of preserving the catch. The fish are frequently sold directly from the boat and carried off in baskets.

C10 - T14 have a maximum speed of about 5 kt.

Equipment

C10 - T14 have no cargo-handling equipment or bidge pumps. Ground tackle is a single wooden anchor attached to an 80 m cable.

Only an occasional C10 - T14 has fixed navigation lights but most carry a lantern hung from one of the decorative boards.
No safety equipment is carried.

Stem and Stern Planks of the C10 - T14 Have Pronounced Flare. Crews Are Usually Thai Moslem

ปลาที่จับได้ส่วนมากเป็นปลาโอ ปลาหู ปลาหลัง ปลาโมง ปลากระพงแดง และปลาอินทรี มีบางลำจับได้ปลาฉลามดำ ปลาหมึก ปลาหมึกกล้วย ปลาเสือ ปลาตุ๊กตา และปลาคาบลาอ็อกด้วย แม้ว่าตามรายงานจะสามารถจับปลาได้ไม่เกิน ๑,๐๐๐ กก. ก็ตาม แต่ตามปกติแล้วมักจับได้ระหว่าง ๒๐๐ ถึง ๓๐๐ กก. เรือ ป๑๐-๒๑๔ นั้นไม่มีวิธีการเก็บรักษาปลาในเรือแต่อย่างใด เพราะโดยมากจะซื้อขายกันที่เรือโดยตรงและยกใส่หิ้วกลับไป

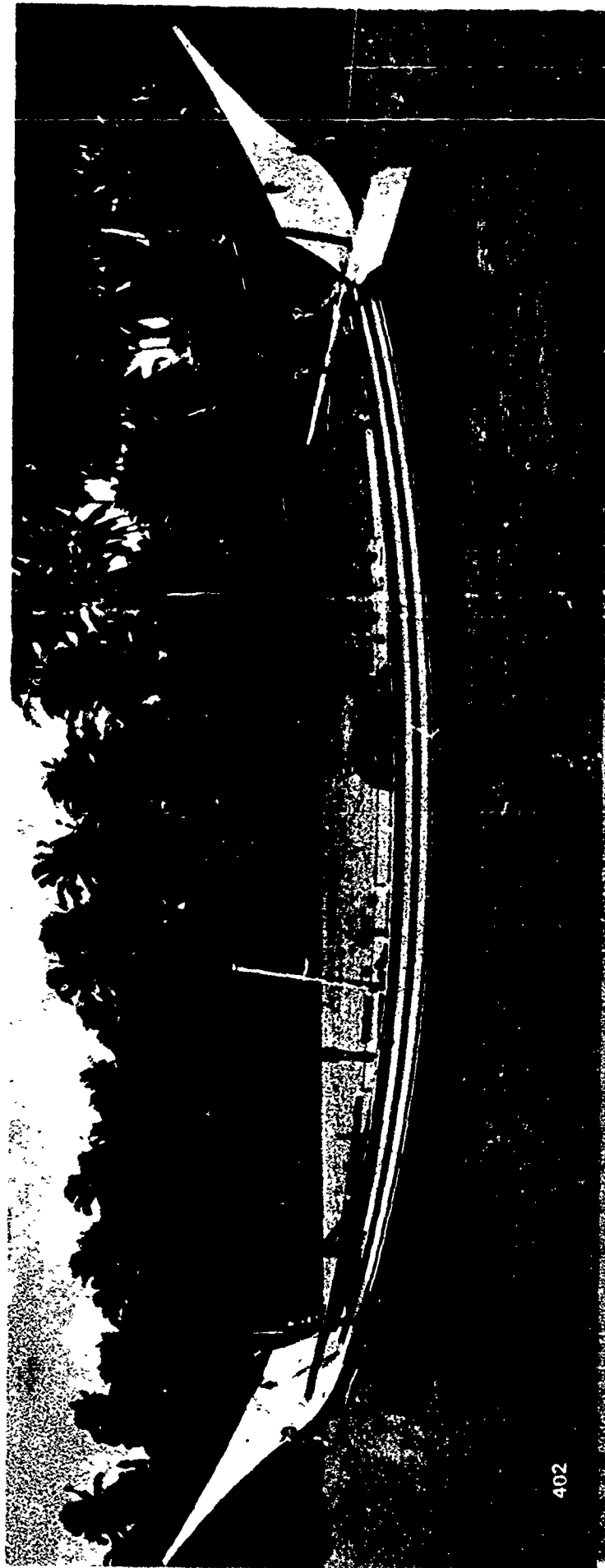
เรือ ป๑๐-๒๑๔ มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๕ นอต

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๑๐-๒๑๔ ไม่มีเครื่องยกของ หรือเครื่องสูบน้ำทั้งเรือเลย ใช้ลมอไม้ตัวเดียว สายสมอยาว ๘๐ ม.

เรือ ป๑๐-๒๑๔ เพียงบางลำเท่านั้นที่มีไฟเรือเดินคิดประจําที่ส่วนเมกนิกใช้โดยทั่วไป ๑ ดวงแขวนไว้ที่แผ่นไม้ซึ่งเกาะสตั๊กกลาง
ในเรือไม่มีเครื่องช่วยชีวิตแต่อย่างใด

**ทวนหัวตะกวนท้ายของเรือ ป๑๐-๒๑๔ จะเสริมแผ่นไม้ให้ยื่นออกไป
จนประจําเรือมักเป็นชาวไทยอิสลาม**



C10-T14

This C10-T14 Purse-Seine Fisher, Powered by a JLO 13-HP 1-Cylinder Gasoline Engine, Is Capable of Operating 10 Miles Offshore

เรืออวนล้อมจับ 13.0-HP ใช้เครื่องยนต์น้ำมันดีเซล 1 สูบ 13 แรงม้า สามารถออกปฏิบัติการห่างจากฝั่งได้ 10 ไมล์



C10 - T14

Crew

These boats may carry up to 16 Moslem crewmen, but generally the crew numbers only 4 to 10. They speak a southern dialect related to Malay. Most crew members have the minimal four years of schooling. They usually work as a business partnership. The captain and fish listener get a larger share of the profits.

Military Potential

Unseaworthy, relatively slow, and with small cargo capacity, the C10 - T14 have very limited military potential.

คนประจำเรือ

เรือประเภทชนิดนี้ใช้คนประจำเรือไม่เกิน ๑๖ คน เป็นชาวไทยอิสลาม แต่โดยทั่วไปจะมีเพียง ๔ ถึง ๑๐ คน คนประจำเรือเหล่านี้พูดภาษาไทยบ้างก็ได้ป็นมลายูส่วนมากได้รับการศึกษาเพียงชั้นประถมศึกษา ๔ ตามปกติจะทำงานเป็นหุ้นส่วนกัน นายเรือกับคนฝั่งเส็งปลาจะมีส่วนแบ่งกำไรมากกว่าคนอื่น ๆ

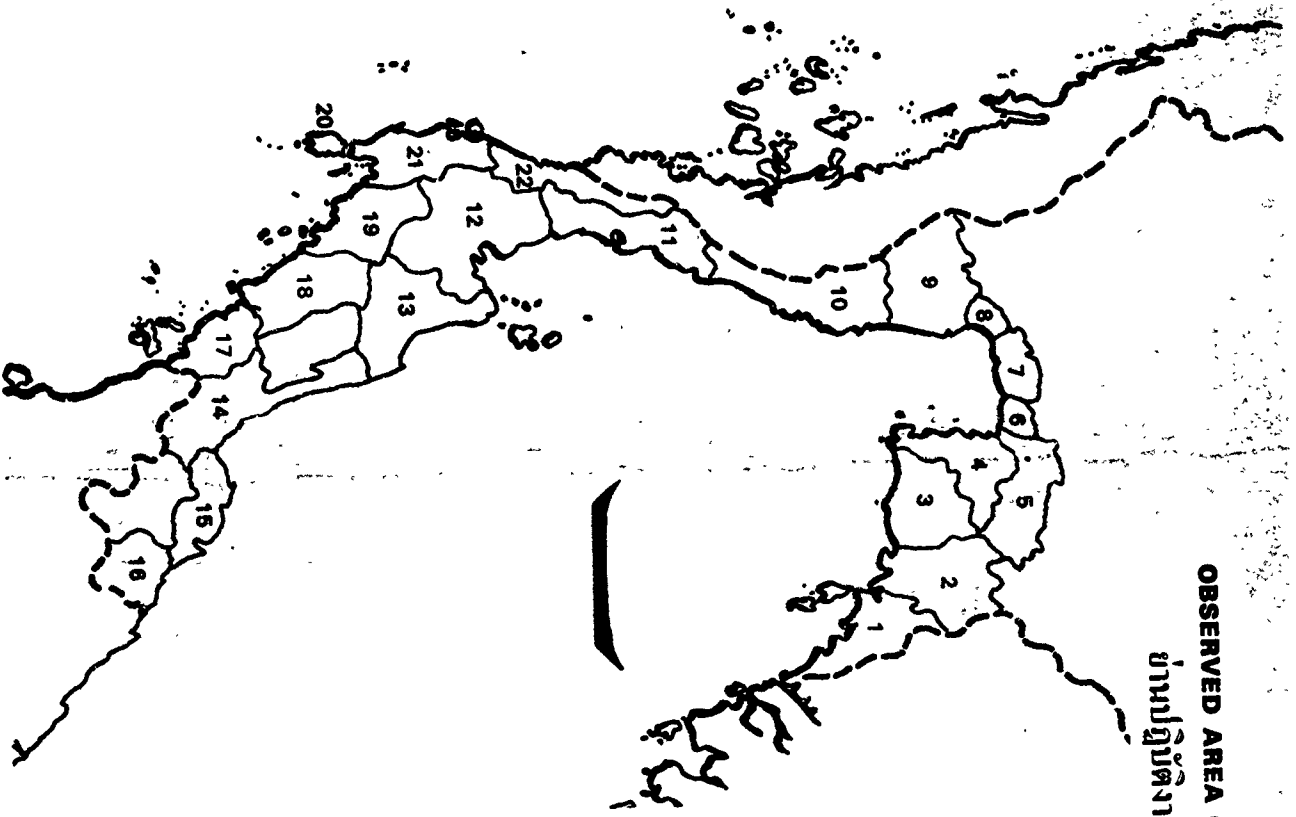
ศักยภาพในทางทหาร

เรือ ป๑๐ - ๑๑๔ นี้ มีคุณค่าในการใช้งานทางทะเลน้อย แต่มีค่า และบรรทุกของได้น้อยจึงมีศักยภาพในทางทหารที่จำกัดมาก



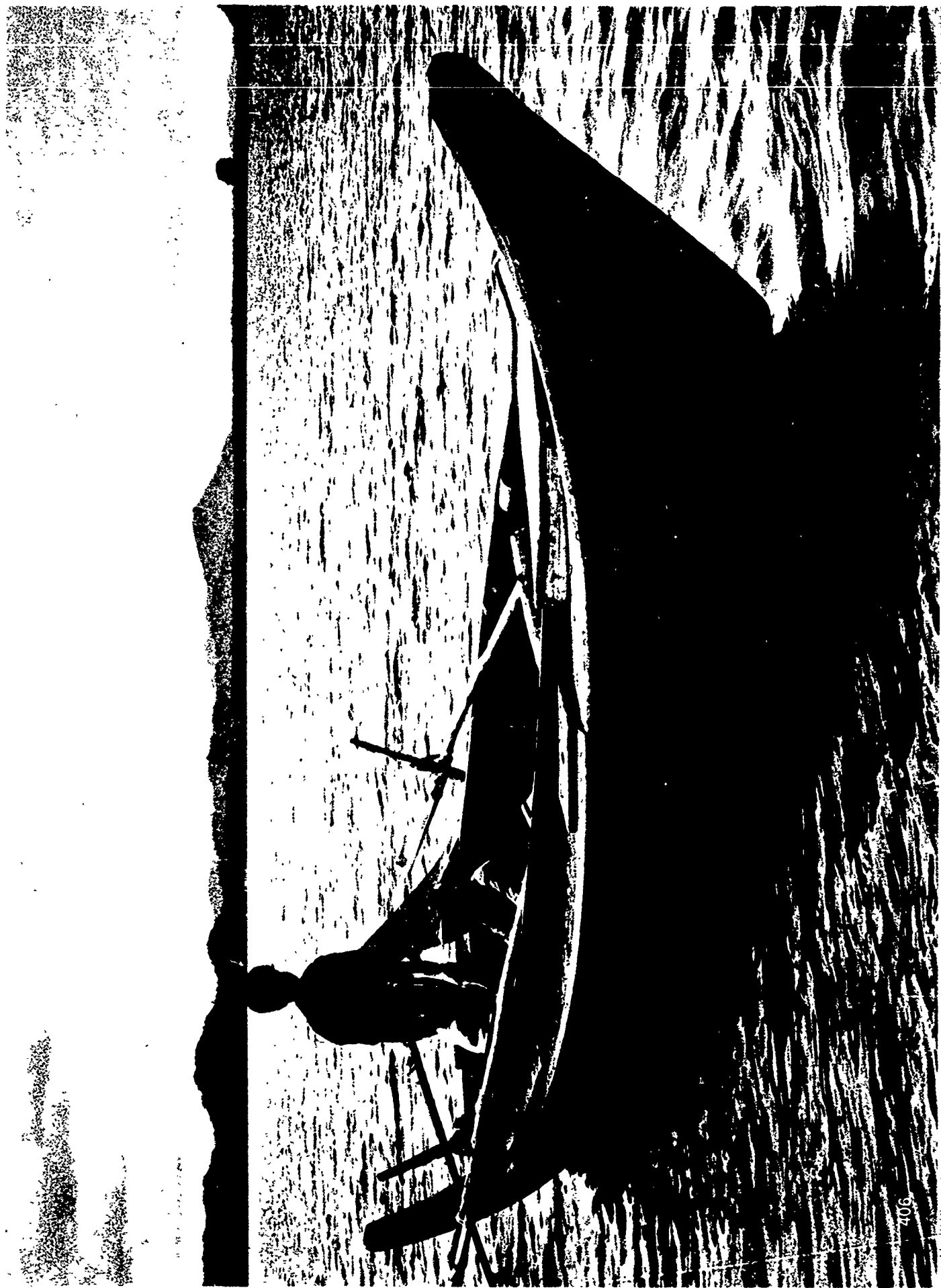
CLASS 11 - TYPE 14

OBSERVED AREA OF OPERATION อำเภอภูค้ำจากหนองเหิน



- | | |
|---------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Trat
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satun
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuker
ภูเก็ต |
| 10. Phraчуap Khiri Khan
ปราจีนบุรี | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

C11-T14



C11-T14



C11-T14		FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS
7 - 9 m	2 - 2.5 m	1 - 1.5	0.7 - 1
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	PROPULSION
0.4 - 0.6 m	Andaman Sea at Ko Lao Trong	1%	1 gasoline engine
RECOGNITION FEATURES		TYPE OF CATCH / CARGO	TYPE FREQUENCY
Straight bow, high-rise stem. Truncated, wide, transom stem. Twin extended stemposts		Small sea shrimp and swimming crab	100%

General Information

Though few in number, these converted sailers with their double stern-posts are distinctly different from all other classes of Thai coastal vessels. Ko Lao Trong is the home port of most of these boats. They all work set-bag net fishing traps just offshore.

These coastal craft are said to be very steady for their size and are capable of going 30 miles from shore. They may stay out for 3 days. A temporary cabin is erected for such trips.

C11-T14 are not registered.

แปล-๗๑๔

ใช้งาน

ประมง

ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินน้ำ	กินแนก	การขับเคลื่อน
๗-๙ ม.	๒-๒.๕ ม.	๑-๑.๕	๐.๗-๑	น้ำมัน • เครื่อง
กินน้ำลึก	ใช้ปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	พบเรือชนิดนี้
๐.๔-๐.๖ ม. เกระพลาทรง	ใบระแฉับตามัน	๑%	๑๐๐%	
ลักษณะซอกลำ	หัวเรือตรง ทวนหัวบนสูงชันมาท้ายเรือค้ำกว้าง	น้ำหนักหัวระแฉับได้/สินค้า	ทุ้งทะเลขนาดเล็ก และปูม้า	
หัวเรือตรง ทวนหัวบนสูงชันมาท้ายเรือค้ำกว้าง	ดงอ้นบนออกไป			

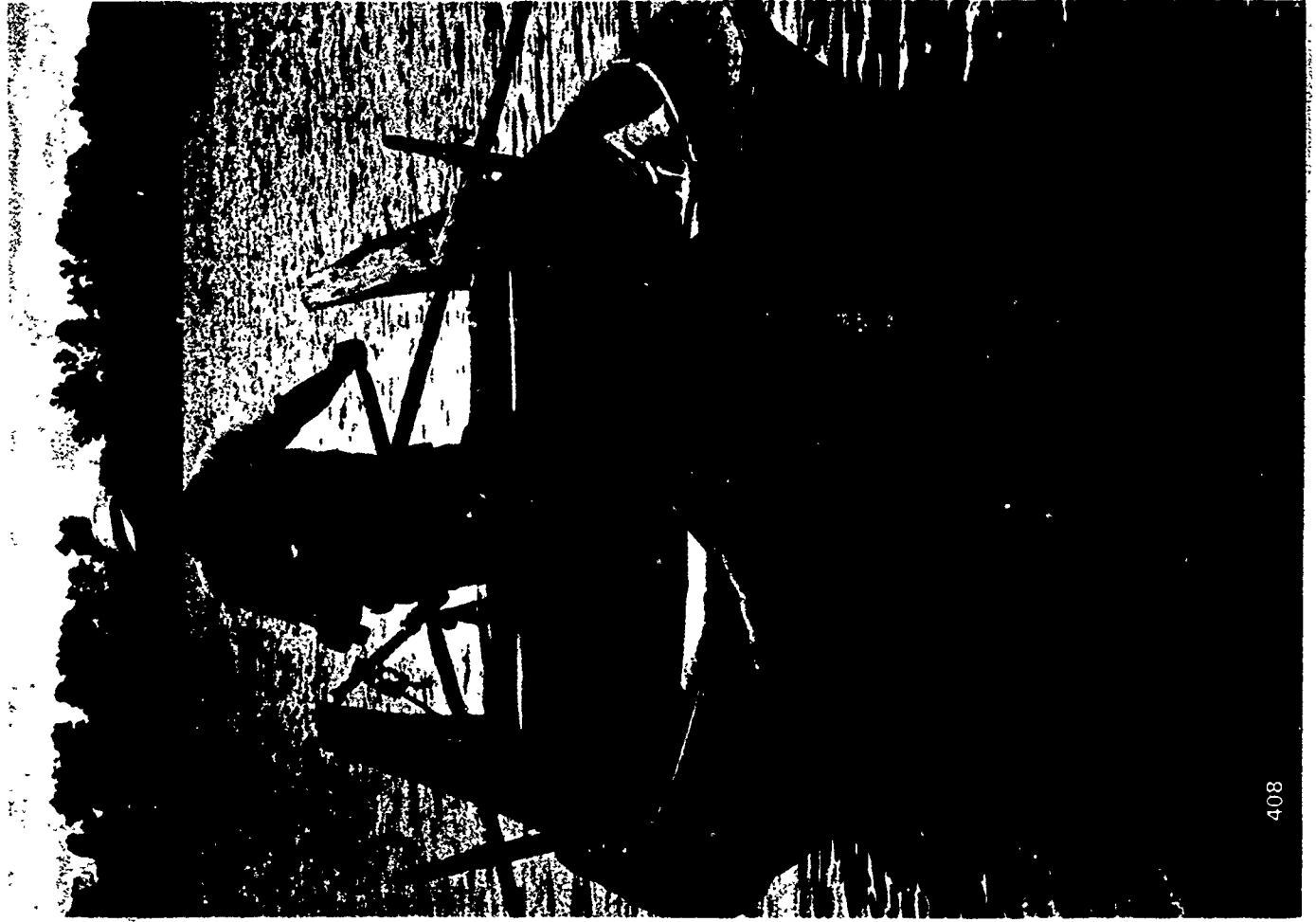
ข่าวสารทั่วไป

เรือเหล่านี้ได้ตัดแปลงมาจากเรือใบซึ่งมีทวนท้ายสองอัน แม้ว่าจะมีจำนวนไม่มากนัก แต่ก็มึลักษณะพิเศษแปลกไปจากเรือชายฝั่งของไทยประเภทอื่น ๆ ทั้งหมดอย่างเห็นได้ชัด ส่วนมากเป็นเรือที่มึทำอาอศพักอยู่ที่เกาะเหลาตรง (ปากคลองหลักขัน จ. ศรีง) เรือทุกลำทำการประมงด้วยโพงทางอยู่ ณ บริเวณนอกฝั่งของเกาะเหลาตรงนั่นเอง

เรือชายฝั่งเหล่านี้มีหัวบนเรือที่ทำการทรงตัวที่สุดในอ่าวพวกเรือที่มึขนาดเตี้ยกว่ากัน สามารถแล่นออกห่างฝั่งได้ไกลถึง ๓๐ ไมล์ และอยู่ในทะเลได้เป็นเวลานานถึง ๓ วัน การที่ห้องเตี้ยทางไกลเช่นนี้จึงได้ทำประมงปูม้าคราวยักษ์

เรือ ป๑๑-๗๑๔ นี้ ไม่ได้อจดทะเบียน

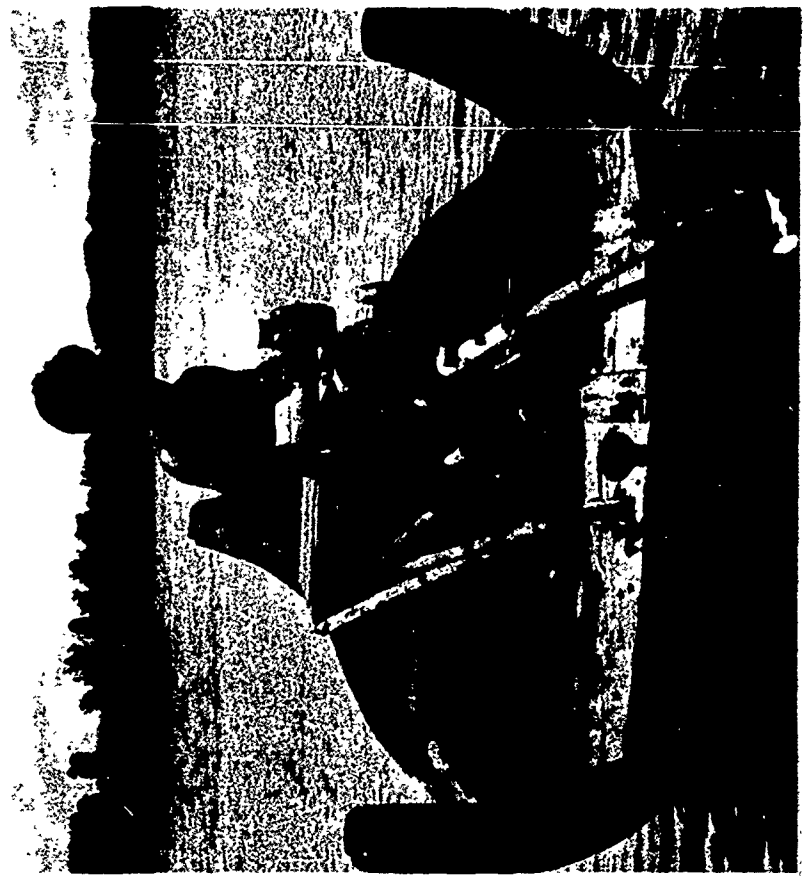
C11-T14



1. Sweeps Are Used to Maneuver C11-T14 Near to Shore. C11-T14 Operate Only off the Andaman Sea Coast Near Malaya
2. Long-Shaft Engine Can Be Easily Maneuvered Between Unique Twin Sternposts of C11 - T14

๑. เรือ ป๑๑-ช๑๔ ใช้แฉวมอเข้าใกล้ฝั่ง และปฏิบัติงานอยู่นอกฝั่งทะเล
อันดามันใกล้มาเดเซย์เพียงแห่งเดียว

๒. เครื่องหางยาวของเรือ ป๑๑-ช๑๔ ที่อยู่ระหว่างทวนท้ายทั้งสองจะ
สามารถให้การได้ดั่งต้องการ



Propulsion

C11 - T14 are powered by 1-cylinder, 4- to 7-hp gasoline engines, usually either Kohler or Hirth. They carry no spare parts but usually have tools on board for making repairs.

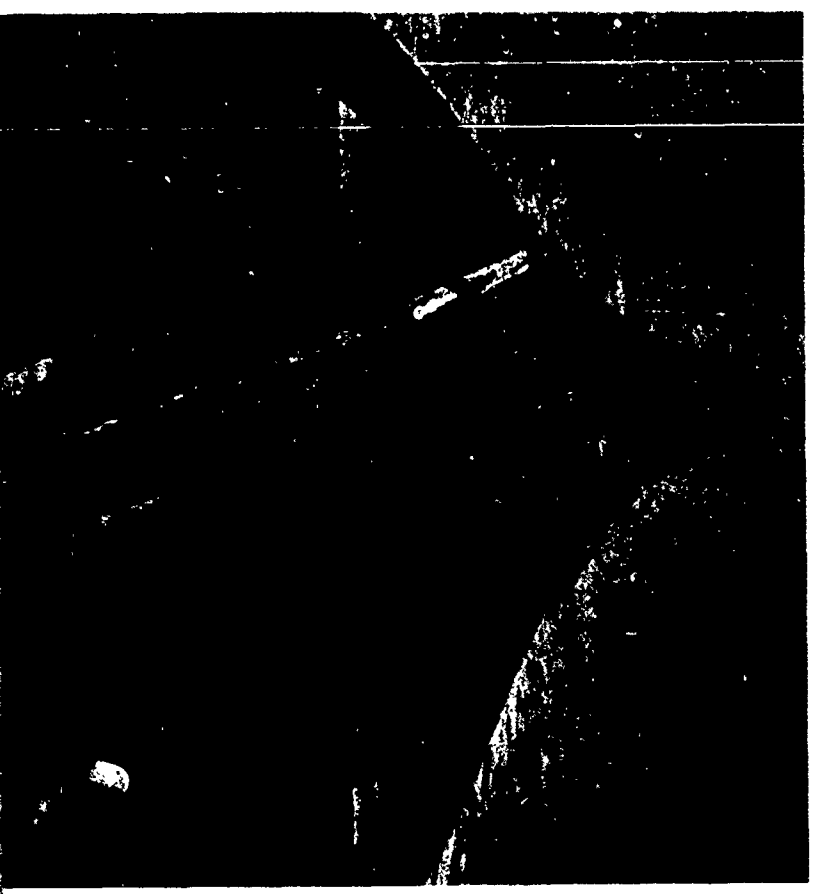
Operational Information

Only half a day is required for the C11 - T14 to gather the 10 to 30 kg of shrimp and swimming crab from their bag nets. They leave port at low tide and usually offload the catch at Palian or Yongstar Port. The C11 - T14 carry food prepared at home for the trip.

The maximum speed of these boats is about 5 kt.

Forward View of C11 - T14 Bag-Net Fisher

ภาพหัวเรือ ป๑๑-๗๑๔ ที่ท่าโพงทาง



การขับเคลื่อน

เรือ ป๑๑-๗๑๔ ใช้เครื่องยนต์น้ำมันในชนิดสูบเดี่ยว ขนาด ๔ ถึง ๗ แรงม้า มักเป็นยี่ห้อ โคห์เลอร์ หรือ ฮีร์ทซ์ ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ แต่ก็มีเครื่องมือสำหรับซ่อมทำติดไปด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๑๑-๗๑๔ จะออกทำในคอนน้ำลงและใช้เวลาในการออกใบไม้โพงทางเพียงครึ่งวันเท่านั้น ตัวผู้ทะเลงับได้เป็นพวก กุ้งและปูน้ำ เทวาระ ๑๐ ถึง ๓๐ กก. มักนำไปจับทำประมงเลี้ยงหรือทำของสดตัว และแต่ละเที่ยวจะนำอาหารที่หุงทานแล้วจากบ้านไปด้วย

เรือมีความเร็วสูงสุดประมาณ ๕ นอต

Stern View of C11 - T14 Bag-Net Fisher

ภาพท้ายเรือ ป๑๑-๗๑๔ ที่ท่าโพงทาง



C11-T14

Equipment

C11-T14 carry no pumps, ground tackle, radio, navigation, or safety equipment. Though most of them still have the rudder of their sailing days, they are usually steered by moving the propeller of the long-shaft engine. These boats carry 1 lantern.

Crew

These fishing vessels are operated by 2-man crews.

Military Potential

Few in number and found in a very limited area, the C11-T14 has little military potential. However, the vessel itself is capable of going out farther and staying out longer in rough seas than most small Thai boats.

เครื่องอุปกรณ์

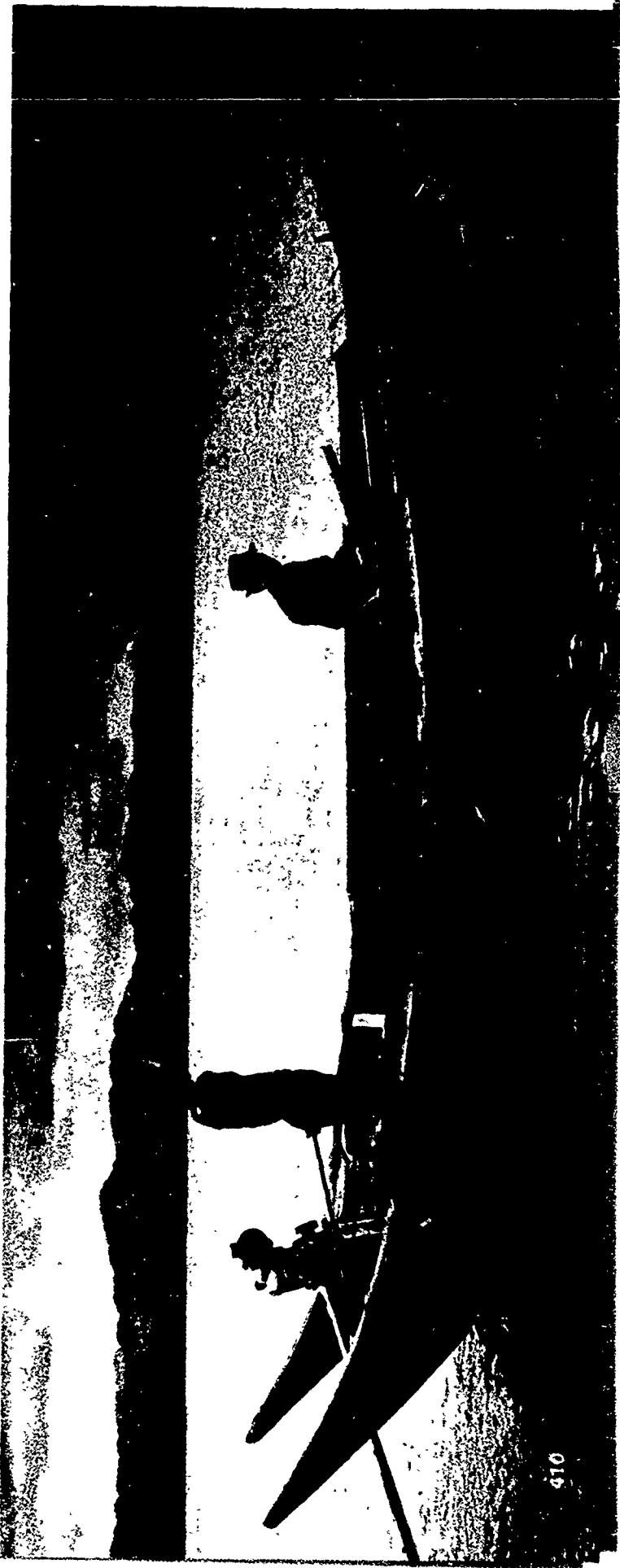
เรือ ป.๑๑-๗๑๔ ไม่มีเครื่องอุปกรณ์ต่างๆ เหล่านี้เลยคือ เครื่องสูบน้ำ สมอ วิทยุ อุปกรณ์การเดินเรือหรือเครื่องช่วยชีวิต แม้ว่าเรือเหล่านี้จำนวนมากจะยังเหลือหางเสือที่เคาะใช้เมื่อครั้งเดินใบอยู่ก็ตาม แต่ตามปกติจะใช้ถือทำเรือด้วยการหันใบจักรของเครื่องยนต์ทางยาว เรือเหล่านี้ใช้ใบไม้ ๑ ดวง

คนประจำเรือ

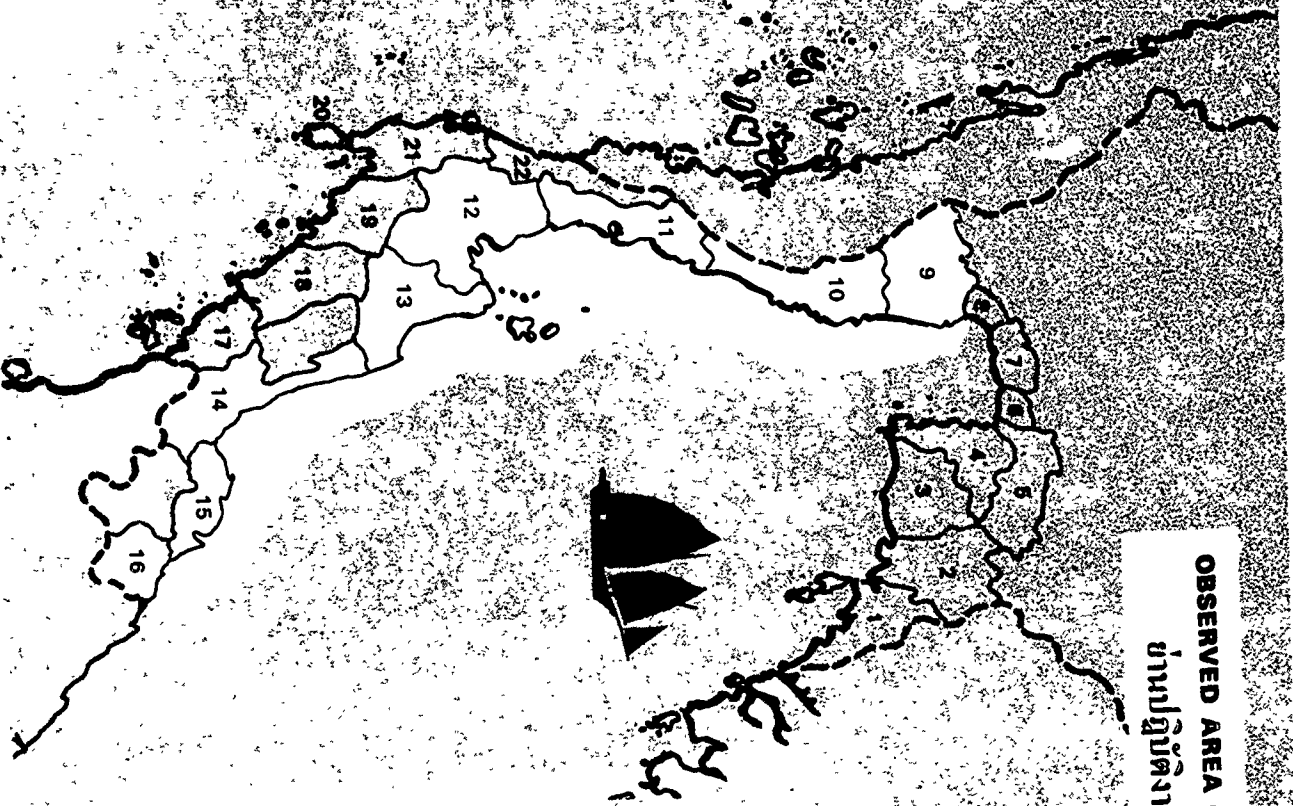
เรือจับปลาเหล่านี้ใช้คนประจำเรือ ๒ คน

ศักยภาพทางการทหาร

เรือตัวเรือ ป.๑๑-๗๑๔ มีจำนวนน้อยลำ และพบเห็นอยู่แต่เฉพาะในย่านที่จำกัดเพียงแห่งเดียว จึงมีศักยภาพทางการทหารไม่มากนัก แต่อย่างไรก็ดี เรือนี้สามารถออกไปในทะเลที่มีคลื่นลมจัดได้ไกลกว่า และอยู่นานกว่าเรือขนาดเล็กของไทยด้วยกันเป็นจำนวนมาก

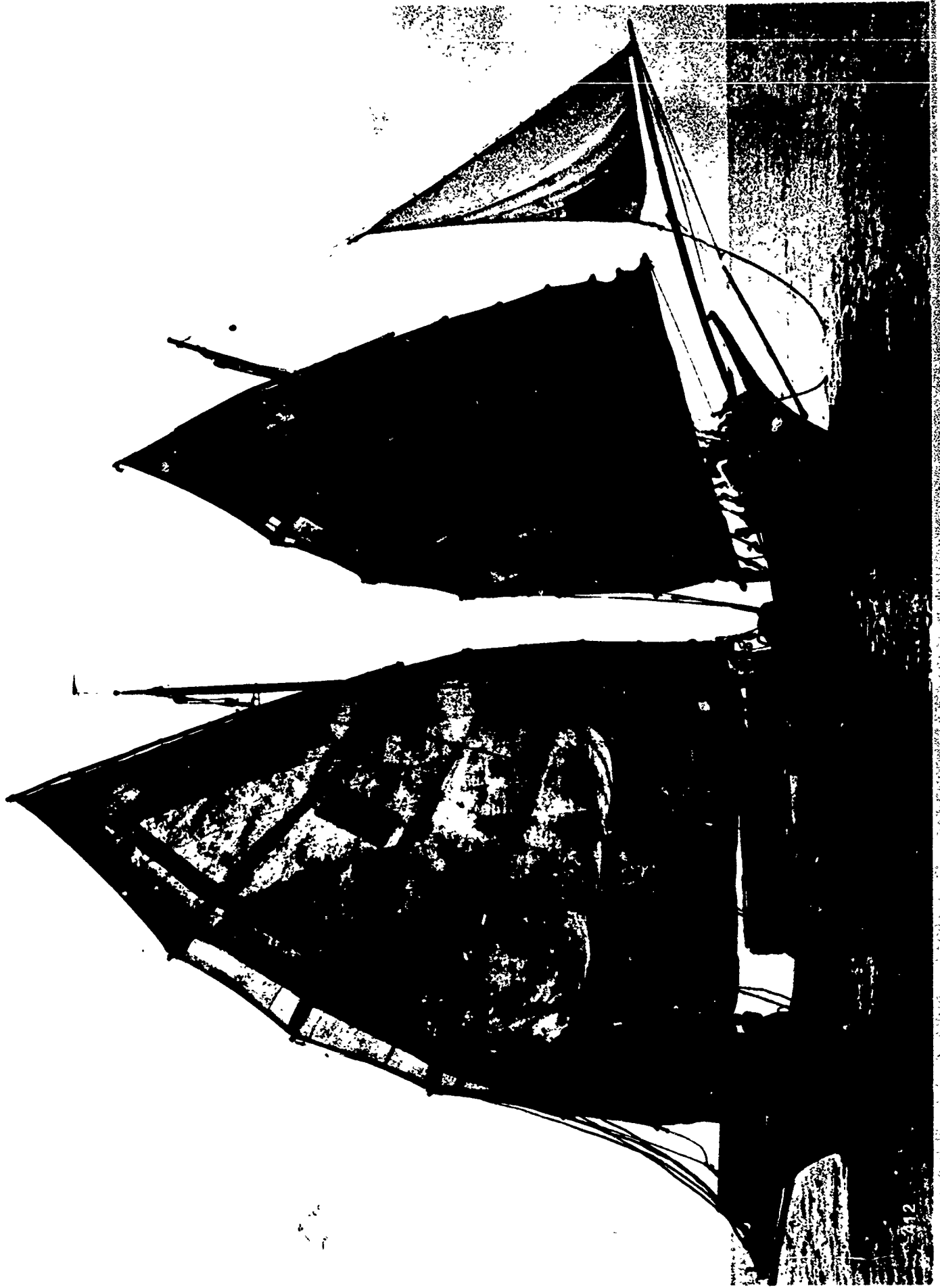


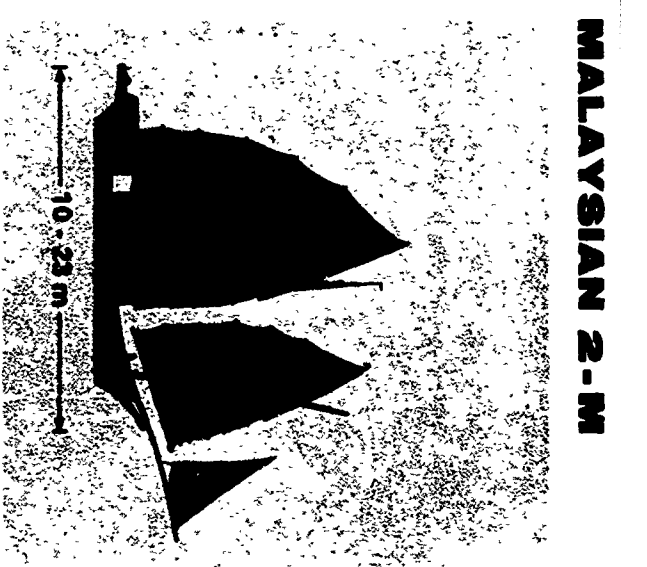
OBSERVED AREA OF OPERATION
ช่วงปฏิบัติการที่เห็น



- | | |
|----------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Trar
ตรา | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chantaburi
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satun
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phraechuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

MALAYSIAN 2-M





MALAYSIAN 2 - M

MALAYSIAN 2-M		TYPE		CARGO	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
10 - 23 m	3 - 6 m	8 - 55	5 - 34	2 sails	
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
0.8 - 1.8 m	Malaysia to Ban Laem, Changwat Phet Buri				
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO		
Double - ended. Steeply raked bow and stern. Two Chinese lugsails and jib			Salt, charcoal, shrimp paste		

General Information

The graceful, two-masted vessels seen from Malaysia to Ban Laem are mainly Malaysian sailers from Trengganu. The larger vessels of this type sail to Ban Laem with a cargo of sand for ballast and return to Malaysia with salt. The smaller ships, about 13 or 14 m, frequently bring shrimp paste to Thailand and return with cargoes of salt or charcoal. At least two similar Thai vessels are used by Thai Moslems from Pattani.

These are the most numerous of the foreign boats plying the Thai waters of the Gulf. The two cabins, one on the poop deck and one amidships, are constructed of bamboo in the shape of quonset huts. The majority of these boats have a covered cargo hold.

มาเลเซีย ๒ เสา

มาเลเซีย ๒ เสา		ใช้งาน		สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินทอด	กินแค	การขับเคลื่อน	
๑๐-๒๓ ม.	๓-๖ ม.	๘-๕๕	๕-๓๔	๒ ใบ	
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติการ		พบเรือประเภทนี้		พบเรือสินค้า
๐.๘-๑.๘ ม.	ตามพื้นที่ทะเลตั้งแต่ อ. บัน		แหลม อ. เพชรบุรี		
ลักษณะจากลำ			ชนิดสินค้าที่บรรทุกได้, สินค้า		
หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน และยื่นออกไป มีมุงชน			เกลือ ถ่าน กะปี้		
แบบอื่น ๒ ใบ และใบอับ					

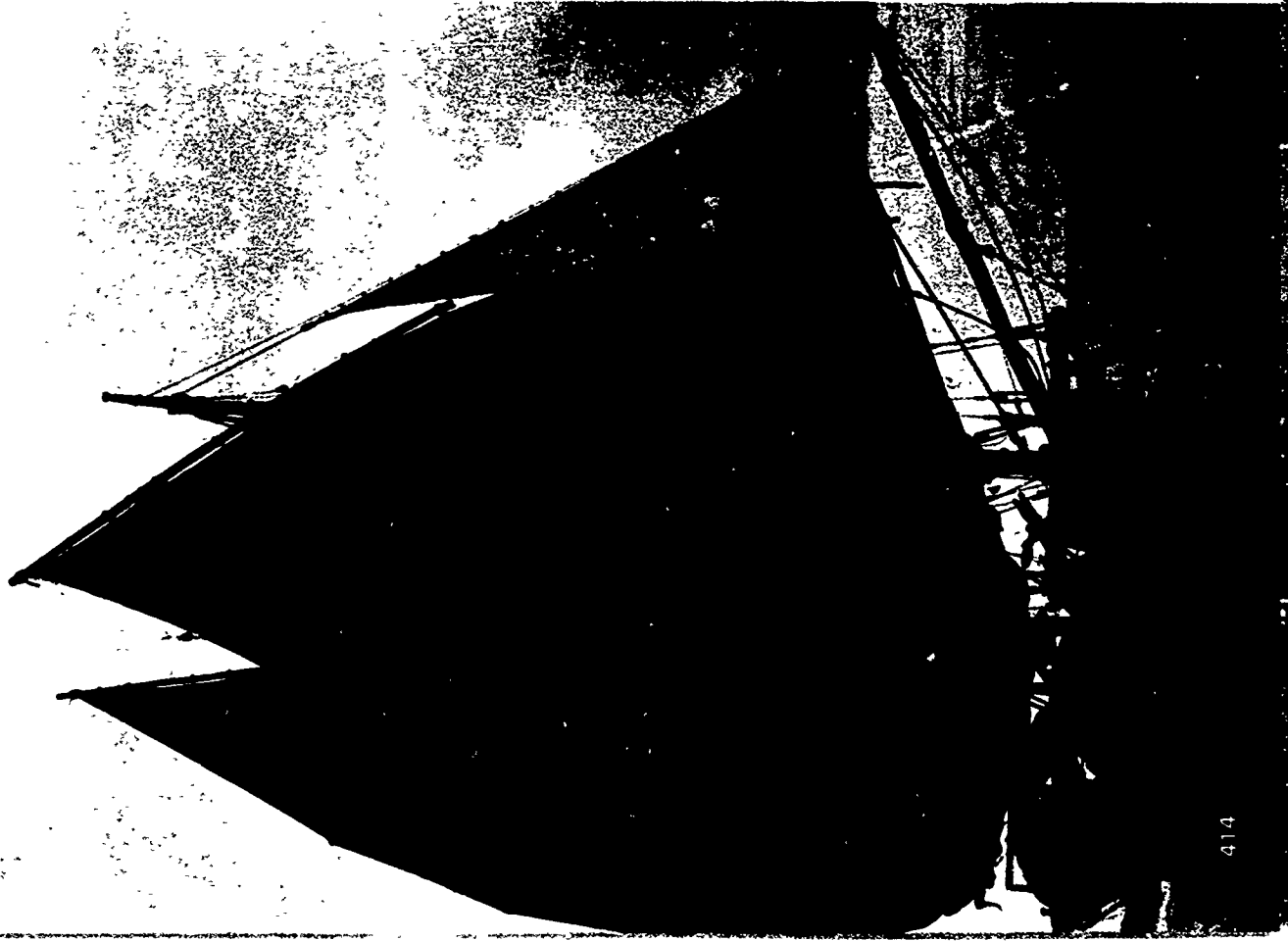
ข่าวสารทั่วไป

เรือใบสองเสาซึ่งมีลักษณะงดงามนี้ จะพบเห็นได้ในบริเวณตั้งแต่ลำพูนขึ้นมาเลเซียถึงอำเภอบ้านหมอย จังหวัดเพชรบุรี ส่วนใหญ่เป็นของชาวมาเลเซียที่มาจากศรีลังกาหรืออินเดียที่มีขนาดในหลายๆ จะแต่มีมากที่อำเภอบ้านหมอยโดยบรรทุกทรายเพียงอย่างเดียวหรือข้าว และในพื้นที่จะบรรทุกเกลือไปยังสหพันธรัฐมาเลเซีย ส่วนเรือขนาดใหญ่ซึ่งมีความยาวประมาณ ๑๓ หรือ ๑๔ ม. มักบรรทุกกะปิเข้ามาซึ่งประเทศไทยและในพื้นที่จะบรรทุกเกลือหรือถ่านเป็นสินค้ากลับไป เรือแบบเดียวกันนี้ของไทยมีอยู่ไม่น้อยกว่าสองลำมาจากจังหวัดปัตตานี เป็นของชาวไทยอิสลาม

เรือเหล่านี้มักเป็นเรือที่พบมากที่สุดในบรรดาเรือค้าประเภศเดียวกันที่แล่นไปมาในน่านน้ำบริเวณอ่าวไทย มีก้างสองก้าง อยู่บนดาดฟ้าเรือหนึ่งก้าง และบริเวณกลางลำ

MALAYSIAN 2-M

Almost all these sailers are registered in Malaysia but about one-fourth also carry Thai registration papers. The Thai boats are registered.



Propulsion

The Malaysian sailer uses two Chinese lugsails and a small jib. The sails are either of canvas or reed matting. Five battens spread the six sections of the fore- and mainsails. They are hung from masts usually about 10 m high which are supported by 6 shrouds. The sails are raised and lowered by a series of coconut halyards passing through wooden blocks. The stem on some of these boats curves out to support the bowsprit. The jib is attached to a long bowsprit or a jib boom. One of the Thai boats has sails with only 5 sections and no jib.

อีกหนึ่งกั้ง สร้างด้วยไม้ใหม่ลักษณะโค้งขวางกับตัวเรือ ส่วนมากเรือเหล่านี้มีระวางบรรทุกี่สิบห้าถึงสามสิบ

เรือใบเหล่านี้เกือบทุกลำจะจดทะเบียนในสหพันธ์มาเลเซีย แต่มีอยู่ประมาณหนึ่งในสี่ที่มีทะเบียนเรือของไทยด้วย (จดทะเบียนในประเทศไทย) ส่วนเรือของไทยจดทะเบียนชนทุกลำ

การจับเตลอน

เรือใบมาเลเซียนี้ใช้ใบเขวามแบบจีนสองใบ กับใบซิปเล็ก ๆ อีกหนึ่งใบ ใบทำด้วยผ้าใบหรือเสื่ออก ใบหน้าและใบใหญ่แบ่งออกเป็น ๖ ส่วน โดยแต่ละส่วนมีพรวนใบ (กั้งใบ) กันไว้รวมทั้งสิ้น ๕ พรวน ใบนี้เขวามอยู่บนเสากระโดงสูงประมาณ ๑๐ ม. ซิปด้วยบนบรัน ๖ เต็ม ซิปเขวามด้วยเชือกคามมะพร้าวร้อยผ่านรอกไม้ (บนยอดเสา) ทวนหัวของเรือบางลำโค้งยื่นออกไปรับเสาซิปที่หัวเรือ ใบซิปของเรือทุกลำจะจึงติดอยู่กับเสาซิปที่หัวหรือเพลลาใบซิป ส่วนเรือของไทยมีอยู่ลำหนึ่งใบแบ่งออกเป็น ๕ ส่วนและไม่มีใบซิป

Two Chinese Lugsails and a Small Jib Power This Malaysian Sailer.
Note the Quonset-Hut-Shaped Cabins Amidships and on the Poop Deck

เรือใบมาเลเซียเหล่านี้ใช้ใบเขวามแบบจีน ๒ ใบ และใบซิปเล็กอีก ๑ ใบ ขอให้สังเกตดูถึงรูปโค้งขวางกับตัวเรือที่กลางลำและบนคาคับท้ายกัซเรือ

Operational Information

These Malaysian sailers require 20 to 30 days for the round trip. They replenish their stores when they pick up cargo. They are seaworthy vessels capable of staying at sea for extended periods. Seven kt is the maximum speed for most, but a few are known to make 8 or 9 kt. Their scheduling is dependent upon the tide and winds.

Equipment

None of these freighters has any mechanical means for handling cargo. It is usually hand carried in baskets or sacks.

Most of these vessels have one hand-operated bilge pump. Ground tackle usually consists of two metal anchors attached to cables up to 200 m in length. Manually operated winches and capstan are used to handle the ground tackle. The only lights carried are one or two lanterns. Few carry a radio receiver, and none has a transmitter. Compasses are usually found on board. About half carry life jackets.

1. Caulking a Hatch Cover Forward of the After-Cabin on Malaysian Sailer
2. Roofs of Cabins on This Malaysian Junk Are Constructed of Bamboo. Note Rudder Traveler by Which Rudder May Be Raised for Operation in Shallow Water
๑. การซ่อมแซมที่บริเวณหัวเรือของเรือใบมาเลเซีย
๒. หลังคาของเรือใบมาเลเซียด้านหัวเรือทำด้วยไม้ไผ่ ขอบใต้ฉากคอกหางเรือทำจากบักซันได้มีข้อจำกัด



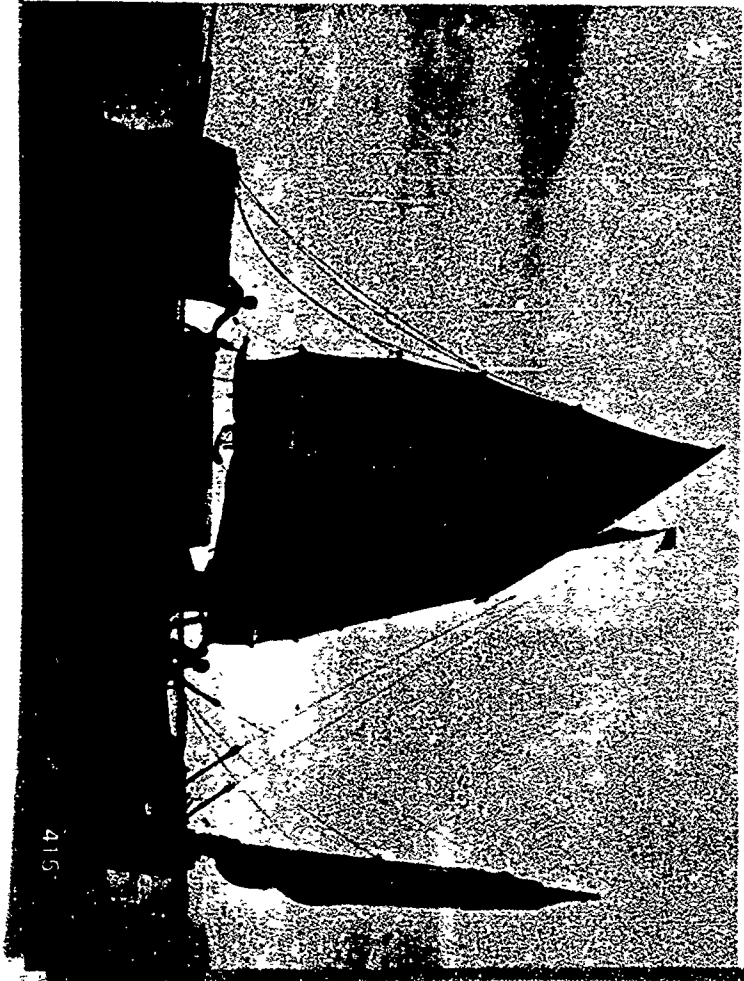
ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือใบมาเลเซียเหล่านี้ ใช้เวลาเดินทางเที่ยววงและกลับรวม ๒๐ ถึง ๓๐ วัน ขณะ ที่เรือออกบรรทุกสินค้าก็จะจัดหาเสบียงบนเค็ม เรือสามารถออกทะเลและอยู่ในทะเล ได้เป็นระยะเวลาต่างๆ โดยมากมีความเร็วสูงสุด ๘ นอต เท่าที่ทราบก็มีอยู่เพียงไม่กี่ลำ ที่ทำความเร็วได้ ๘ หรือ ๙ นอต กำหนดเวลาเดินทางของเรือขึ้นอยู่กับน้ำหนักและลม

เครื่องอุปโภค

เรือเหล่านี้ไม่มีเครื่องมีกลสำหรับสินค้าเลย ตามปกติแล้วจะเอาของบรรจุใส่ หัวเรือหรือกระสอบและใช้คนขน

โดยมากจะมีตู้ใบก • เครื่อง เพื่อใช้สูบน้ำของเรือ มีสมอลโกลหะ ๒ ตัว สายสมอบ ยาวไม่เกิน ๒๐๐ ม. มีกว่านั้นและกว้านสมอบชนิดมือหมุน โคมไฟในเรือก็มีแต่โคมรัว • หรือ ๒ ดวง มีอยู่ไม่กี่ลำที่มีเครื่องรับวิทยุ แต่ไม่มีเครื่องส่ง ตามปกติจะมีเข็มทิศ และเรือ จำนวนประมาณครึ่งหนึ่งมีเสื้อชูชีพ



MALAYSIAN 2-M

Crew

Crews usually consist of only 3 or 4 Malaysian or Thai Moslems, but they may number as many as 11.

Military Potential

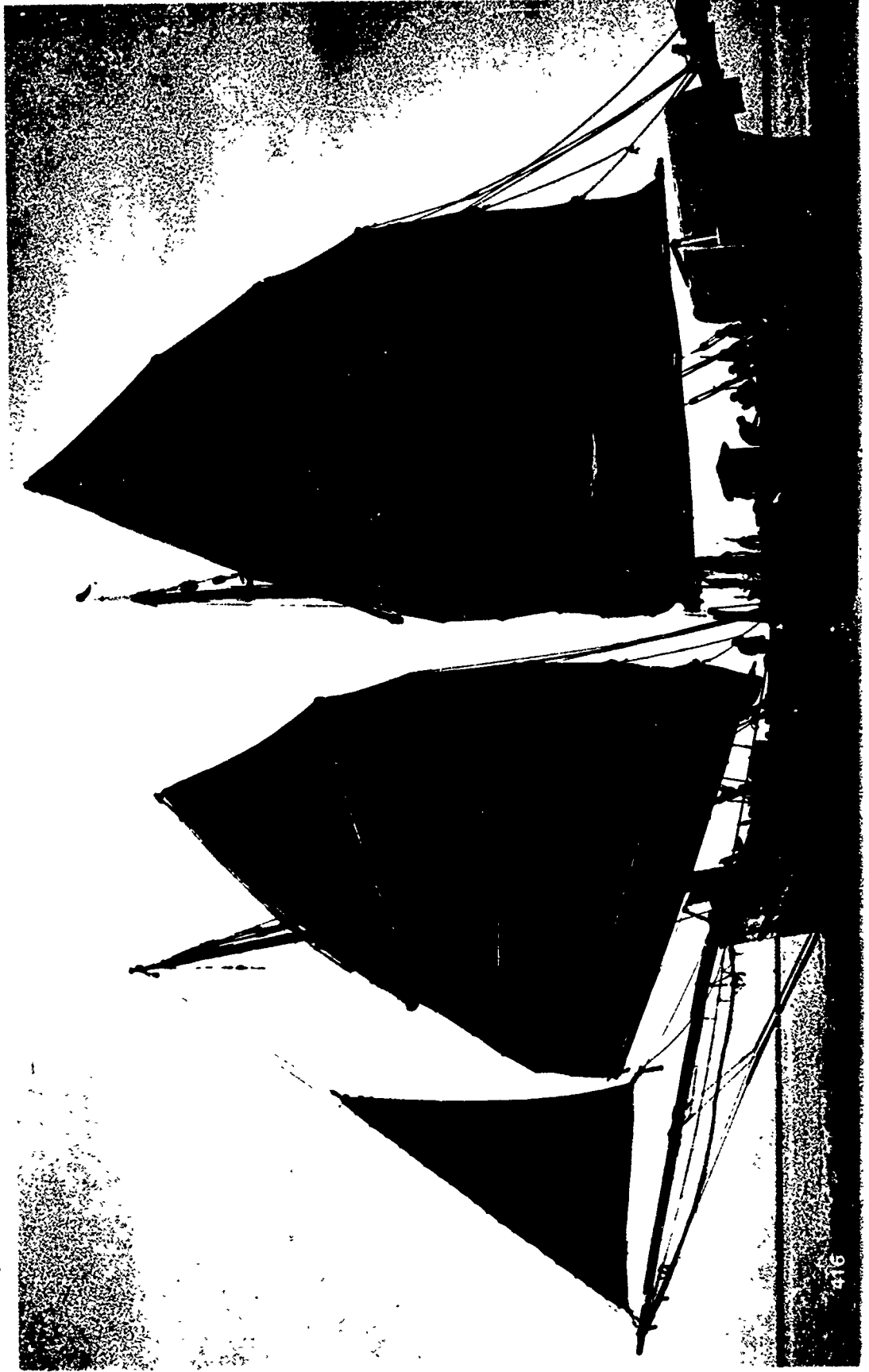
These vessels are seaworthy and are capable of extended voyages. However, they could not put into any Thai port without being conspicuous.

คนประจำเรือ

คนประจำเรืออาจมีมากถึง ๑๑ คน เป็นชาวมลายูหรือไทยอิสลาม แต่โดยปกติจะมีเพียง ๓ หรือ ๔ คนเท่านั้น

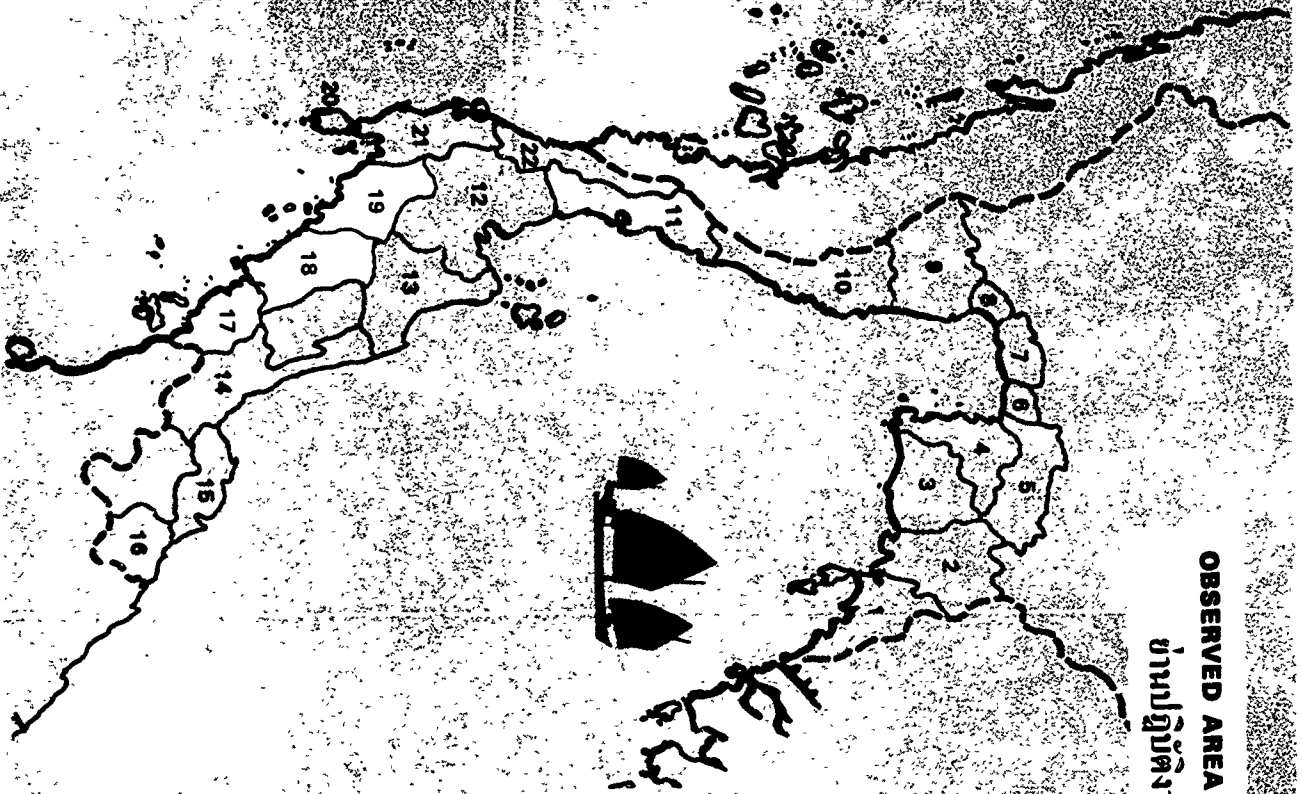
ศักยภาพทางการทหาร

เรือเหล่านี้สามารถออกทะเลได้และอยู่ในทะเลได้นาน แต่อย่างไรก็ดี จะไม่สามารถเข้าจอดท่าแห่งใดแห่งหนึ่งในประเทศไทยโดยรอดพ้นสายตาไปได้เลย



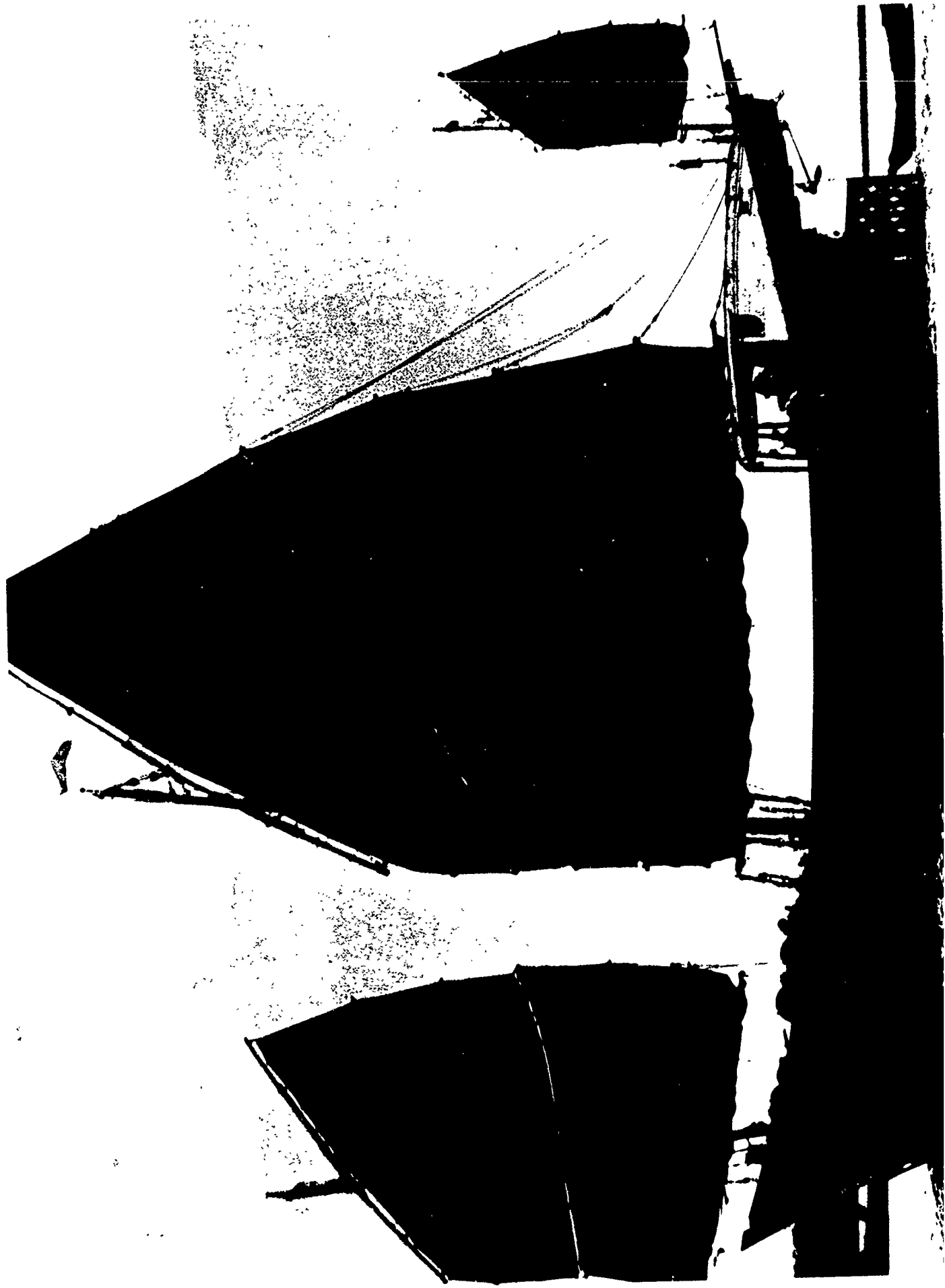
OBSERVED AREA OF OPERATION

พื้นที่ปฏิบัติการที่สังเกตเห็น

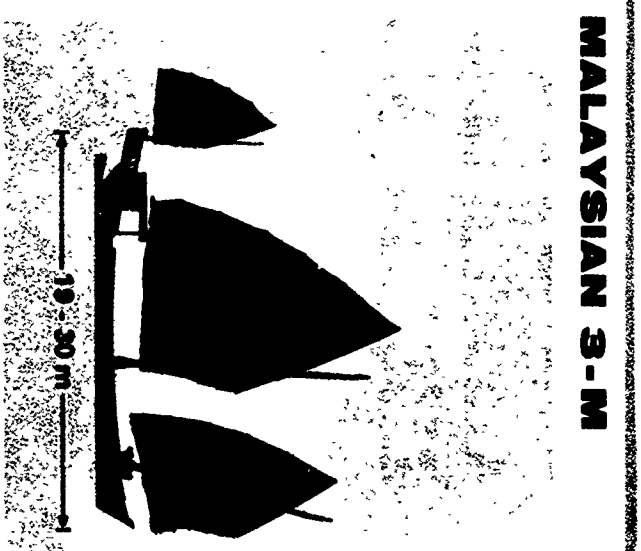
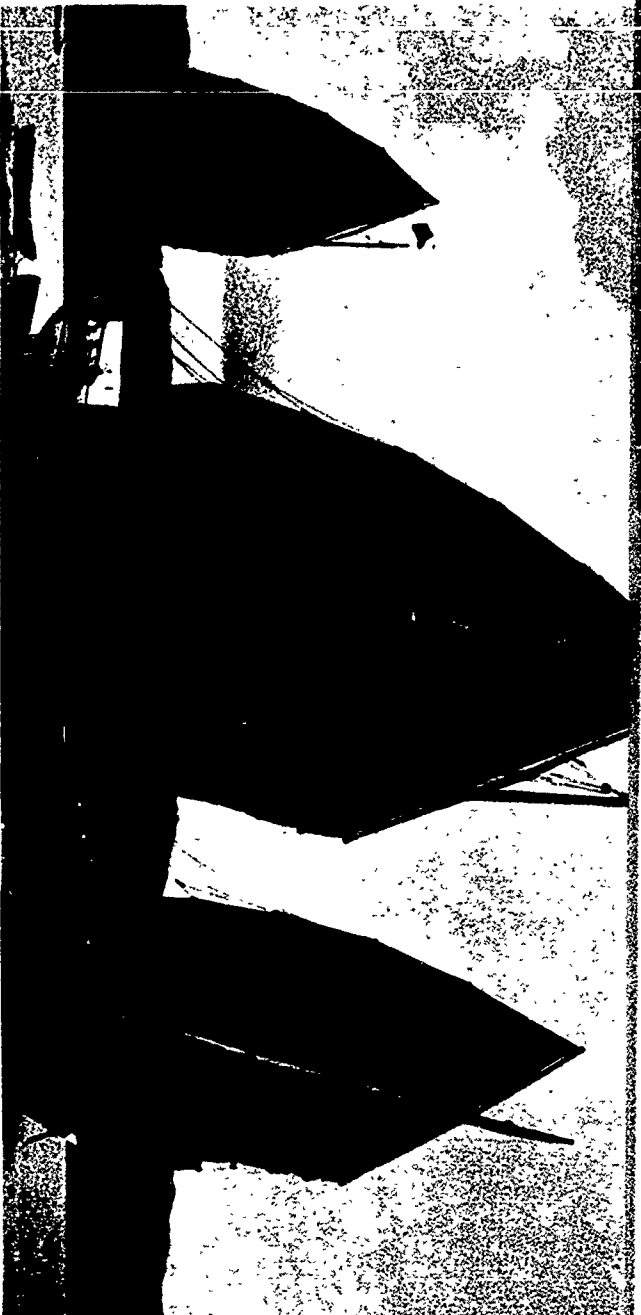


- | | |
|----------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Trai
ทราอี | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satul
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phraechuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

MALAYSIAN 3-M



MALAYSIAN 3-M



MALAYSIAN 3-M		TYPE	CARGO	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
19 - 30 m	6.5 - 7.6 m	50 - 155	45 - 132	3 Chinese lugsails
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY
1.4 - 2.1 m	West coast of Thailand, Krabi south to the border			
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO	
Junk silhouette. Poop deck. Three Chinese lugsails				Charcoal

General Information

These graceful, three-masted sailers from Malaysia which ply Thai waters are all from Penang and travel north as far as Krabi. There is usually only one cabin of wood or bamboo. They do not carry passengers.

They are all registered in Malaysia.

Propulsion

Three Chinese lugsails, each divided into six sections by 5 battens, propel this Malaysian vessel. The fore- and mainmasts may be over 20 m high. A shorter mizzenmast is stepped well aft of the poop deck. All are raked forward. A hand-operated winch is used to raise and lower the sails.

มาเลเซีย ๓ เสา		ใช้งาน	สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กัมภรต	กัมพท	การขับเคลื่อน
๑๕-๓๐ ม.	๖.๕-๗.๖ ม.	๕๐-๑๕๕	๔๕-๑๓๒	ใบเขวมนอนสามใบ
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติการ	ที่ตั้งของประเทศไทย		พบที่ประเทศไทย
๑.๔-๒.๑ ม.	ฝั่งตะวันตกของประเทศไทย	ตั้งแต่กระบี่ถึงภูเก็ต		พบที่อินทนิล
ลักษณะลำ	รูปร่างเป็นเรือสำเภา มีคันทับท้ายเรือ ใบเขวมนอน ๓ ใบ			ชนิดที่จับได้/สินค้า
				ถ่าน

ข่าวสารทั่วไป

เรือใบสามเสาของมาเลเซียที่วิ่งตรงตาม และใช้ปฏิบัติงานอยู่ในน่านน้ำของมาเลเซียทุกลำเป็นเรือเดินไปมาอยู่ระหว่างเกาะปะกับจังหวัดกระบี่ และมักจะมีนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมาชมเรือใบหรือไม่มีนักท่องเที่ยวมาชมเรือเหล่านี้จะไม่บรรทุกผู้โดยสาร

เรือเหล่านี้ทุกลำจดทะเบียนในสหพันธ์มาเลเซีย

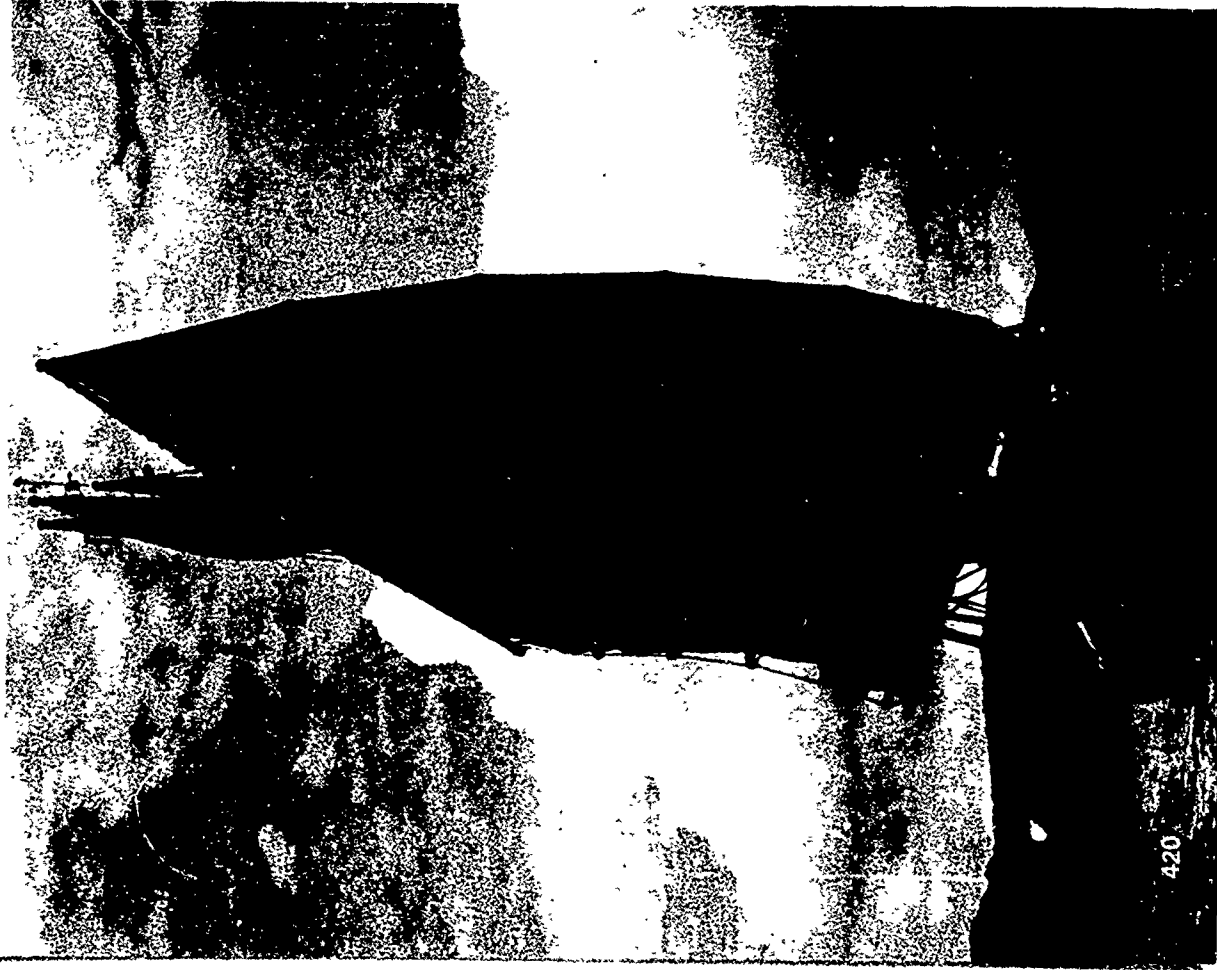
การขับเคลื่อน

เรือใบสามเขวมนอน ๓ ใบ แต่ละใบจะมีราวไม้ ๔ ราว นอน เขวมนอนออกเป็น ๖ ส่วน เสาหน้าและเสาในสูงจากตึกถึง ๒๐ ม. กิ่งไม้ เสาหลังสั้นและตั้งอยู่ชิดเสาหน้า

MALYSIAN 3-M

Three Chinese Lugsails Propel This Malaysian Vessel. It Can Make up to 8 Kt

เรือมาเลเซียสามใบเขวามแวนจีน ๓ ใบ สามารถทำความเร็วได้ไม่เกิน ๘ นอต



Auxiliary engines are uncommon. However, a small engine may be used, for example a 2-cylinder, 10-hp diesel. Spare parts are not carried.

Operating Information

These Malaysian junks frequently require 30 days to make a round trip from Penang and back. Coming to Thailand they carry sand for ballast. Stops are made at Ko Mak, Pungga, Ko Lanta, Yongstar, Satul, and Tungwa, where charcoal is loaded. This charcoal is usually destined for Penang or Singapore. Provisions are prepared over a charcoal stove on the poop deck or in the galley.

Sailing times depend upon the wind and tide. Most of these boats can stay at sea for long periods and can operate up to 100 miles from shore. Their speed is up to 8 kt when the winds are good.

ขกทักยเรือสุด เสาทุกเสาะจะเอนไปทางหัวเรือ และมีกวันมื่อหนุหน่งวันสำหรับใช้ในการชักและหอนใบ

เรือเหล่านี้ไม่มีมิชใช้เครื่องชนค้ำช่วยกันมากนัก มีบางลำใช้เครื่องชนค้ำขนาดเล็ก ๆ หนึ่งเครื่อง เช่นเครื่องชนค้ำสี่เหลี่ยม ๒ คู่ ขนาด ๑๐ แร่งมี และไม่มีชนค้ำอะไหล่ประจำเรือเลย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือสำเภาของมาเลเซียเหล่านี้ส่วนมากจะใช้เวลาในการเดินทางจากเกาะบีนังถึงเกาะไปและกลับ ๓๐ วัน ที่อยู่ที่เดินทางเข้ามาซึ่งประเทศไทยจะบรรทุกทรายมาเพื่อใช้ถ่วงเรือ ค้ำบลักจอดเรือเพื่อบรรทุกถ่านได้แก่ เกาะหมาก จังหวัดพังงา เกาะลันตา ตำบล พงษ์สตาร์ (อำเภอปะเหลียน จังหวัดตรัง) จังหวัดสตูล และกิ่งอำเภอทุ่งหว้า (จังหวัดสตูล) ส่วนที่บรรทุกไปนั้นจะนำไปส่งยังเกาะบีนัง หรือสิงคโปร์ การมุ่งหาอาหารจะกระทำกันที่บริเวณคาดฟ้าขกทักยเรือหรือในครัวและใช้เตาถ่าน

เวลาที่ใช้ในการแล่นด้วยใบเขวามแวนจีนอยู่บ่อยครั้งและนานกลาง เรือเหล่านี้ส่วนมากจะอยู่ในทะเลได้เป็นเวลานานๆ และสามารถปฏิบัติงานไกลออกไปจากฝั่งได้ไม่เกิน ๑๐๐ ไมล์ ความเร็วของเรือเมื่อมีลมดีจะได้ไม่เกิน ๘ นอต

MALAYSIAN 3-M

Equipment

There is no equipment for handling the cargo carried on these junks. Hand-operated winches are used for raising and lowering the sails. About half of these freighters have magnetic compasses. Very few have radio receivers, and none is equipped with a transmitter.

A single, hand-operated pump is most common, but electric pumps are sometimes used. Ground tackle consists of 4 metal anchors attached to cables 100 or 120 m in length. Lights are three lanterns. Flood lights are not carried. Sometimes life buoys and small boats suitable for use as lifeboats are carried on board.

เครื่องอุปกรณ์

เรือสำเภากล้าไม่มีเครื่องมือสำหรับยกสินค้า แต่ยกวันนั้นเอาไว้ใช้ในการชักใบและลดใบ จำนวนประมาณครึ่งหนึ่งของเรือสำเภากล้าใช้เข็มทิศแม่เหล็ก และเรือจำนวนไม่น้อยมากมีเครื่องรับวิทยุ แต่ไม่มีเครื่องส่ง

มีทุบโตกใช้กันอยู่โดยทั่วไปเพียงเครื่องเดียว เรือบางลำก็ใช้เครื่องสูบน้ำไฟฟ้า มีขนาด ๔ ศิว ศายสนขนาด ๑๐๐ หรือ ๑๒๐ ม. โคนไฟในเรือมีโคมรับ ๓ ดวง แต่ไม่มีโคมฉาย และบางลำก็มีพวงธงสีพพร้องกับธงเรือเล็กไปคู่ด้วยเพื่อใช้เป็นเรือช่วยชีวิต

Foredeck of Malaysian 3-M
คาบฟ้าหัวเรือของเรือใบ ๓ เสาของมาเลเซีย



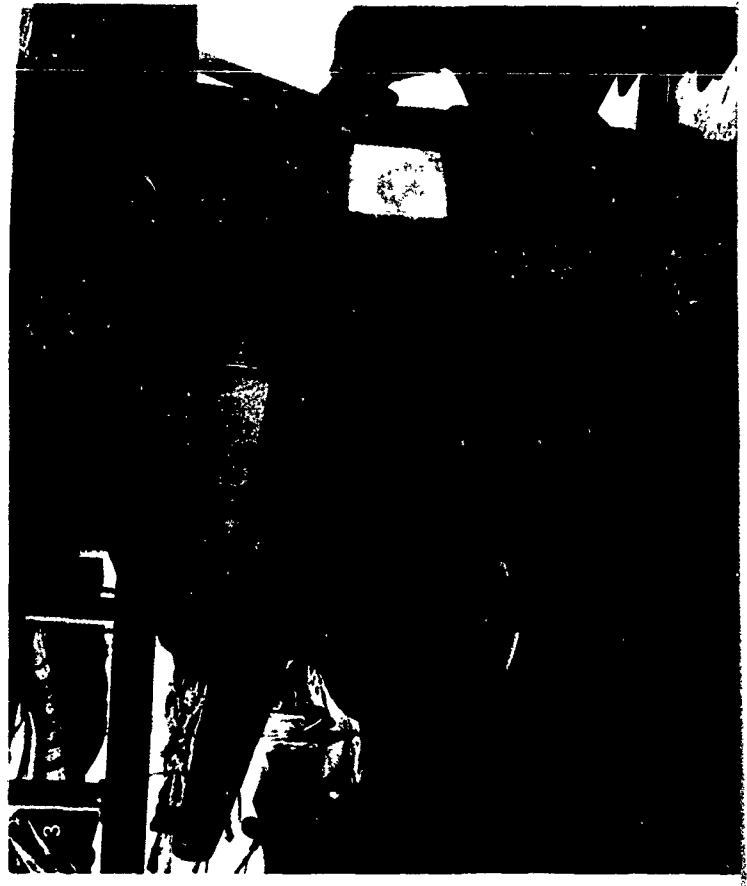
Crew Use Hands and Feet on Winch to Raise Mainsail
คนประจำเรือใช้มือและเท้าหมุนยกวันเพื่อชักใบใหญ่



MALYSIAN 3-M



1. Cargo Hold of Malaysian 3-M
 2. Construction Features of Malaysian 3-M Shown Include Rudder Design, Draft Marks, and Poop Deck Viewed From Below
 3. Also Note Block on Forward End of Tiller for a Line
๑. ระวังบรรทุกสินค้าของเรือใบ ๓ สาขาของมาเลเซีย
 ๒. ลักษณะการต่อเรือใบ ๓ สาขาของมาเลเซีย แสดงให้เห็นการออกแบบทางเสื่อ ตัวเลขที่หน้าลิ้น และภาพได้ตัดท้ายยกท้ายเรือ
 ๓. ตอนปลายสุดของพังก้าน้ำจะติดรอกไว้เพื่อร้อยเชือกด้วย



MALAYSIAN 3-M

Crew

These sailing ships are manned by a crew of 4 or 5 Chinese Malaysians. They are Buddhists and speak Chinese. Their education is minimal.

Milbury Potential

These junks are spacious and can sail out of sight of land. They make numerous stops during their normal operations and could probably approach some of the western islands on unscheduled stops without difficulty.

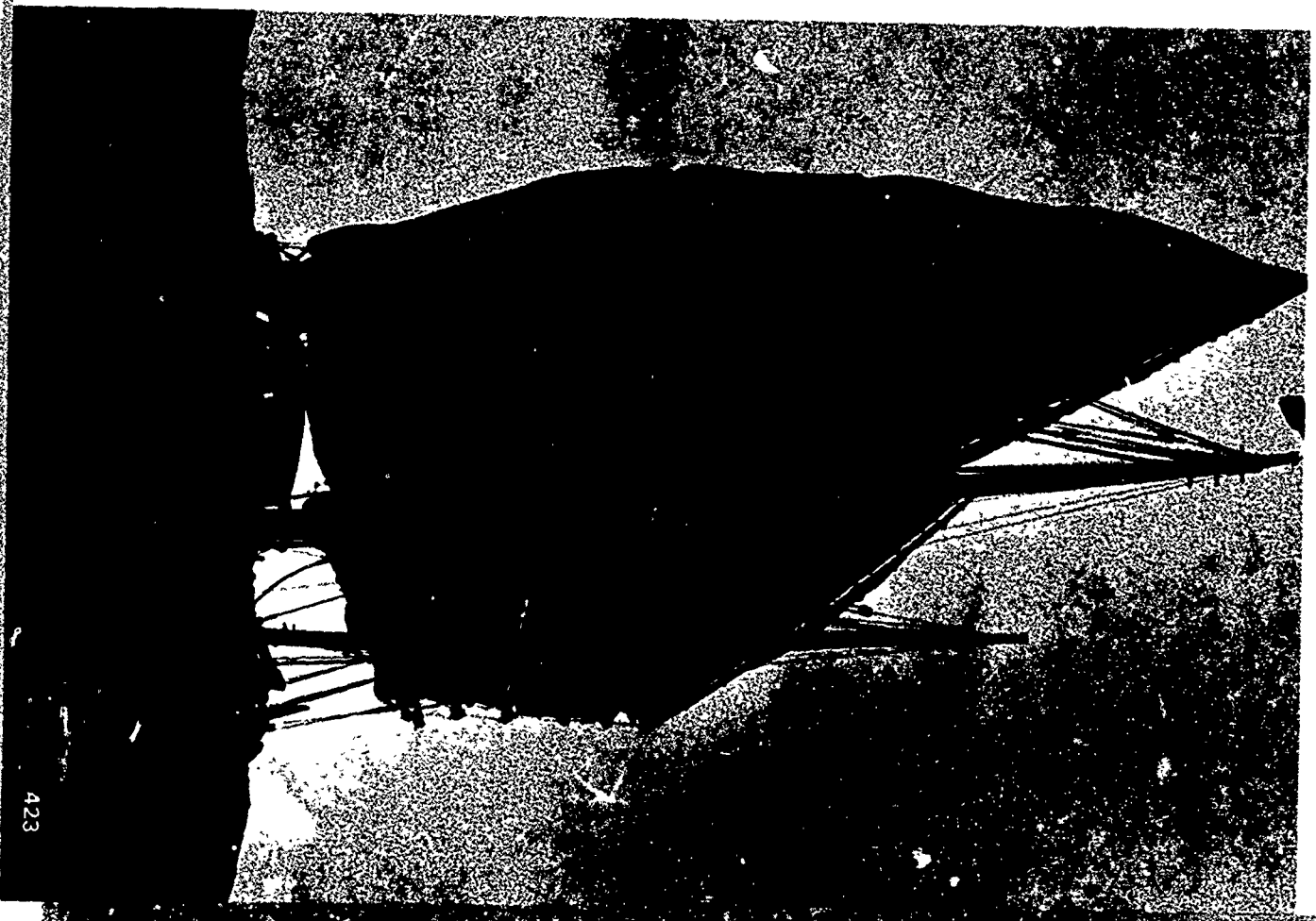
กมประจำเรือ

เรือใบเหล่านี้มีกมประจำเรือ ๔ หรือ ๕ คน เป็นชาวมาเลเซียเชื้อชาติจีน นับถือศาสนาพุทธ พูดภาษาจีน และมีการศึกษาน้อยมาก

ศักยภาพทางการทหาร

เรือใบเหล่านี้เป็นเรือขนาดใหญ่ และสามารถแล่นออกไปในทะเลได้จนพ้นสายตา ในระหว่างการเดินตามปกติมันมักจะจอดพักหลายแห่ง บางครั้งก็สามารถแล่นเข้าไปยังบรรดาเกาะต่าง ๆ ทางภาคใต้ฝั่งตะวันตกได้โดยง่าย และไม่มีกำหนดเวลาเข้าออกที่แน่นอน

Malaysian 3-M Sailer With Registration Numbers on Bows
เรือใบ ๓ เศษของมาเลเซียเขียนเลขกำกับใบเรือไว้ที่หัวเรือ



MALAYSIAN 3-M

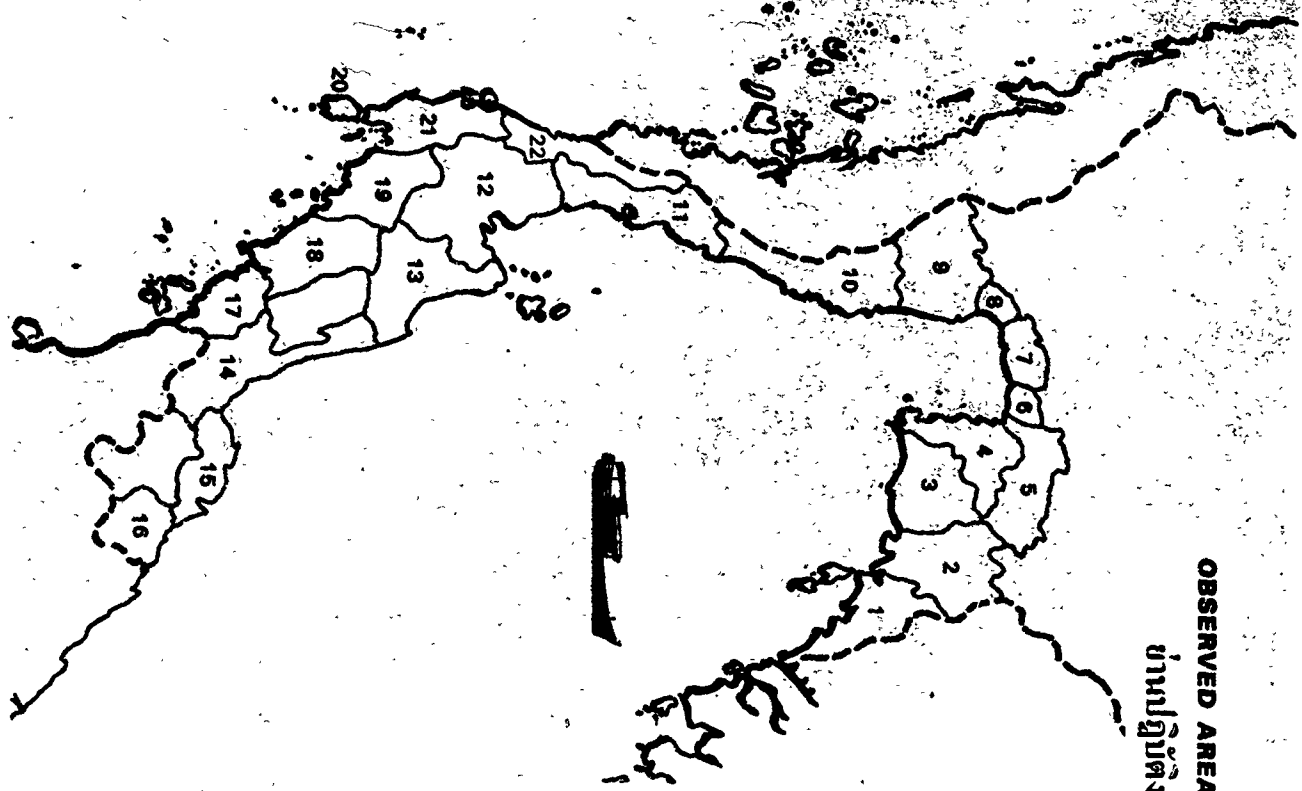
Chinese Yin Yang Symbol on Stern of Malaysian 3-M Along
With Registration Numbers. Note Small Boat Davits Aft for Dinghy

ท้ายเรือใบ ๓ เสาของมาเลเซียจะเขียนเครื่องหมาย "ยिनยาง" ของชาวจีนไว้
ใกล้ๆ กับเลขลำดับใบอนุญาตใช้เรือ จะเห็นหลักเตี้ยเรือเล็กอยู่ตอนท้าย



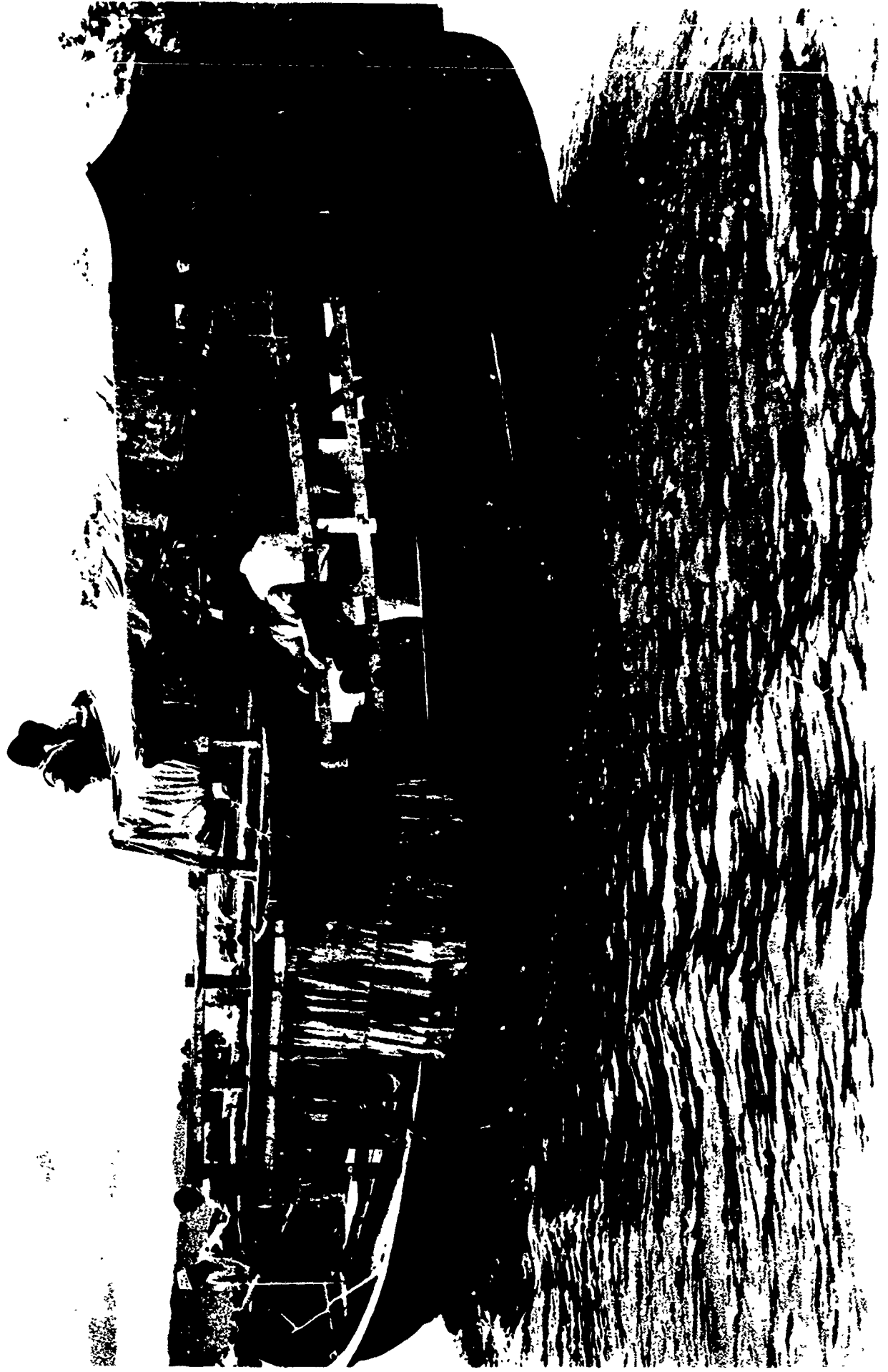
BURMESE FISHER

OBSERVED AREA OF OPERATION
 ប្រទេសកម្ពុជា

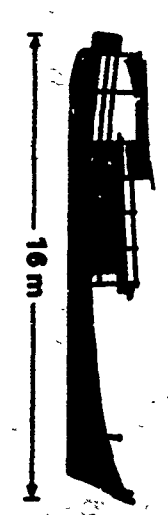
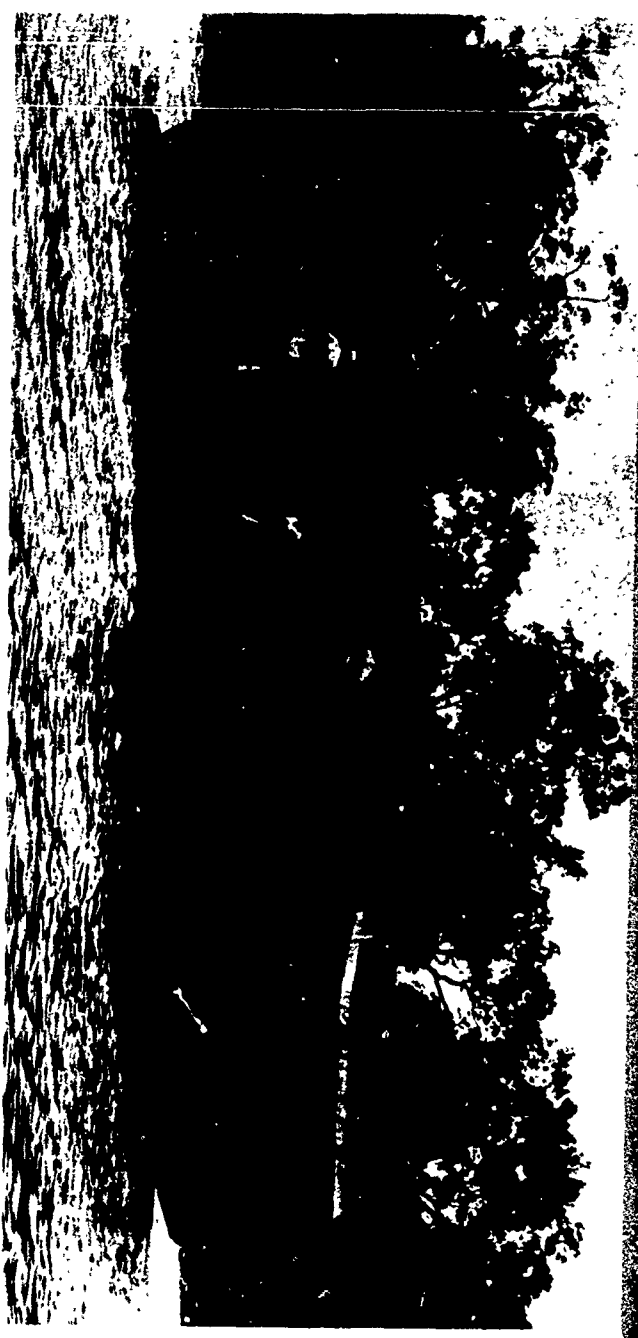


- | | |
|----------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Trat
ក្រុង | 12. Surat Thani
ស្រុកស្រី |
| 2. Chanta Buri
ស្រុកស្រី | 13. Nakhon Si Thammarat
ស្រុកស្រី |
| 3. Rayong
ស្រុកស្រី | 14. Songkhla
ស្រុកស្រី |
| 4. Chon Buri
ស្រុកស្រី | 15. Pattani
ស្រុកស្រី |
| 5. Chachoengsao
ស្រុកស្រី | 16. Narathiwat
ស្រុកស្រី |
| 6. Samut Prakan
ស្រុកស្រី | 17. Satun
ស្រុកស្រី |
| 7. Samut Sakhon
ស្រុកស្រី | 18. Trang
ស្រុកស្រី |
| 8. Samut Songkhram
ស្រុកស្រី | 19. Krabi
ស្រុកស្រី |
| 9. Phetchaburi
ស្រុកស្រី | 20. Phuket
ស្រុកស្រី |
| 10. Phraechuap Khiri Khan
ស្រុកស្រី | 21. Phang-Nga
ស្រុកស្រី |
| 11. Chumphon
ស្រុកស្រី | 22. Ranong
ស្រុកស្រី |

BURMESE FISHER



BURMESE FISHER



BURMESE		TYPE		FISHING	
LOA	16 m	BEAM	4 m	GROSS TONS	20
DRAFT	1 m	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY		1 diesel engine
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO		
High bow. Straight extended stern post. Rubbing strake. High-riding broad truncated stern. Open cabin aft.			Threadfin		

General Information

This gill netter from Ma-Rid catches threadfin in Burmese waters near Ko Mathew and sells them in Thailand.
 The open-cabin structure aft covers more than half the length of the boat. Canvas is used for part of the roof and encloses sections of the cabin. There is one hatch to the fish-stowage hold. The boat is capable of going 60 miles from shore.
 This vessel is not registered either in Burma or Thailand.

Propulsion

An electrically started, 4-cylinder, 40-hp diesel engine with a fuel reserve of 800 liters powers this Burmese visitor. A box of tools is carried.

พม่า		ใช้งาน		ประมง	
ความยาวตลอดลำ	๑๖ ม.	ความกว้างชุด	๔ ม.	กินทอด	๒๐
กินน้ำลึก	๑ ม.	กินน้ำตื้น	๑๔	การจับเคลื่อน	๑๔
● ม.	เกาะพรตตั้งอยู่หน้าหัวเรือ	พม่าประมง	พม่าประมง	๑ เครื่อง	๑ เครื่อง
ลักษณะลำ	หัวเรือสูง ทวนหัวทรงกลมยกขึ้นมา มีราว ทุ่นเรือติด กว้าง และขอบที่หน้า กางท้ายเปิดข้างโล่ง	ชนิดตัวระตือท้ายได้/สินค้า	ปลาทู		

ข่าวทั่วไป

เรือประมงที่ใช้ชื่อวนติดตามจากเมืองมะริดนี้ ทำการจับปลาทะเลในบริเวณน้ำตื้นใหญ่ใกล้ๆ เกาะแม่ทิว และน้ำเข้มาชายในประเทศไทย
 กุ้งที่จับได้ข้างใต้มีราวไม้กิน มีความยาวมากกว่าครึ่งหนึ่งของความยาวเรือ ใช้ทำไม้ปิดคลุมหลังคา และปิดข้างกึ่งบนตอนๆ มีฝาปิดระวางเก็บปลาหนึ่งฝา เรือนี้สามารถแล่นออกไปทางฝั่งใต้ ๖๐ ไมล์
 เรือนี้ไม่จดทะเบียนกับทางราชการพม่าหรือประเทศไทยทั้งสิ้น

การขับเคลื่อน

เรือประมงพม่าใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๔ สูบ ขนาด ๔๐ แรงม้า เริ่มเดินเครื่องด้วยระบบไฟฟ้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิง ๘๐๐ ลิตร และมีหม้อต้มร้อนน้ำประจําเรือด้วย

BURMESE FISHER



1. Cabin Area With Engine-Room Hatch Opened. 2. Galley Area Aft. Note Head Built Over Stern. 3. Crewman Operating Manual Bilge Pump

๑. ภายในแคงและที่เห็นเปิดฝาอยู่นั้นเป็นห้องเครื่อง ๒. บริเวณแคงครัวท้ายเรือ ขอให้สังเกตตู้ส้วมที่แขวนไว้ท้ายเรือ ๓. คนประจำเรือกำลังสูบน้ำท้องเรือด้วยสูบลโยค



BURMESE FISHER

Operational Information

Leaving Ma-Rid at night, this Burmese fishing boat heads for the fishing grounds near Ko Mathew. Provisions carried for the usual 8-day trip are prepared over a portable wood-burning stove set up near the stern.

Using a threadfin gill net, the boat brings in about 2,000 kg of fish per day. The catch is sold in Ko Sai Dum, and ice is taken aboard at Pak Nam Ranong. The maximum speed of this vessel is 8 kt.

Equipment

This fishing vessel has no mechanical means for handling the fish. It carries a compass but no other navigation equipment. There is a single, hand-operated bilge pump. It carries 2 metal anchors with 60-m cables. Lights consist of two lanterns. No floodlight is carried. Safety gear is not provided.

Crew

A Burmese crew of 8 operates this boat.

ชาวสารการปฏิบัติงาน

เรือประมงพานจะออกจากเมืองมะริดในเวลากลางคืน และมุ่งหน้าไปยังตำบลทัญปลาใกล้เกาะเมทิว โดยนำเสบียงอาหารไปเพื่อสำหรับการออกปฏิบัติงานที่เขื่อนทัญปลา ซึ่งตามปกติก็ใช้เวลา ๘ วัน และทำการขึงสวิงตัวปลาพื้นซึ่งยกเลิกตอนที่กลับบริเวณท้ายเรือ

เรือนี้ใช้ชีวิตติดตามเพื่อจับปลาที่เรา จับได้วันละประมาณ ๒,๐๐๐ กก. ปลาที่จับได้จะนำไปขายที่เกาะทรายคำ และรับน้ำแข็งลงเรือที่ปากน้ำระนอง

เรือนี้มีความเร็วสูงสุด ๘ นอต

เครื่องมือการประมง

เรือประมงนี้ไม่มีเครื่องมือกลช่วยแรงสำหรับยกขนปลาเลย มีขีปนาวุธหนึ่งเรือน แต่อุปกรณ์เครื่องมือชนิดอื่น ๆ ไม่มี มีสวิงปลาที่ใช้จับปลาที่ชื่อเรือ • เครื่อง มีลมมือโลหะ

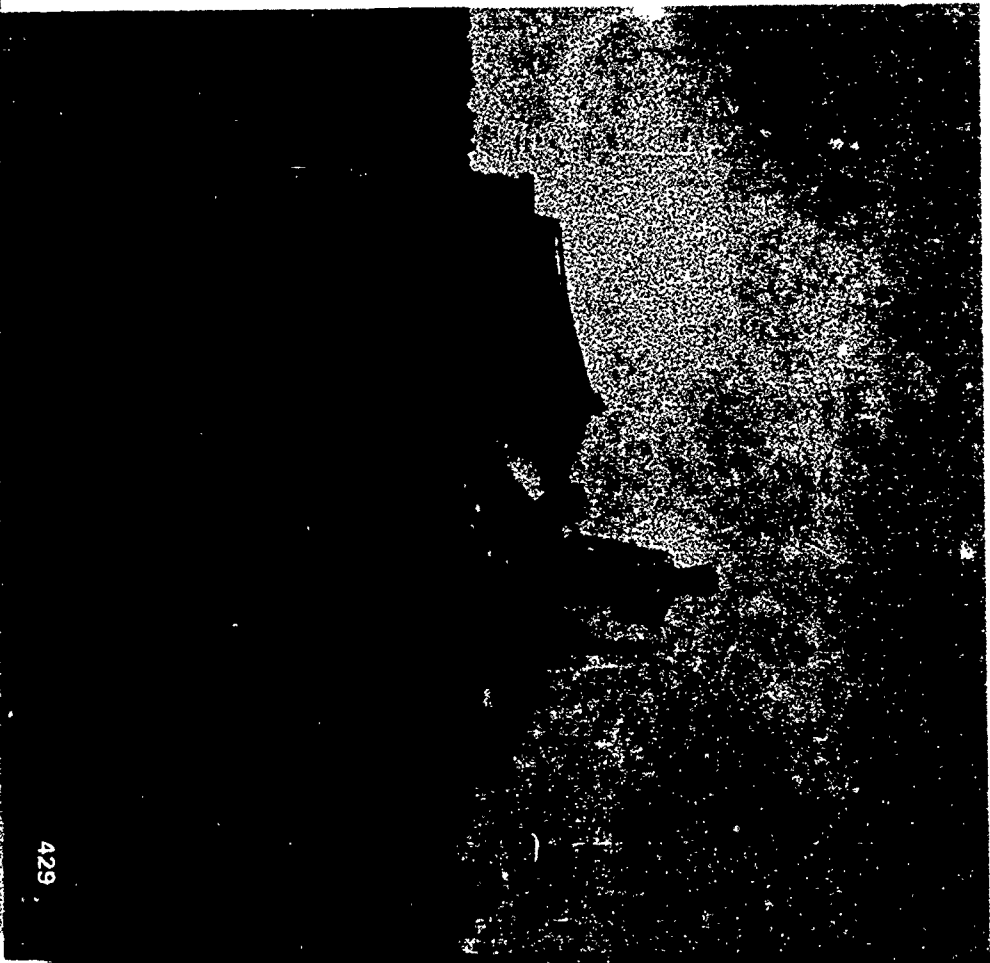
๒ ตัว สายลมยาว ๖๐ ม. ใช้ลมเร็ว ๒ ดวง ส่วนโคมฉายไฟมี และเครื่องช่วยชีวิตก็มี

คนประจำเรือ

๔ คนคนประจำเรือ ๘ คน เป็นชาวพม่า

Starboard Anchor Aweigh

หมอนัดตมอขวามือ



BURMESE FISHER



พิมพ์ที่ ก.ค.ค. ๒๕๒๓
Printed by Thai Watana Panich K.O.P., 891 Rama I Road, Bangkok, Thailand.