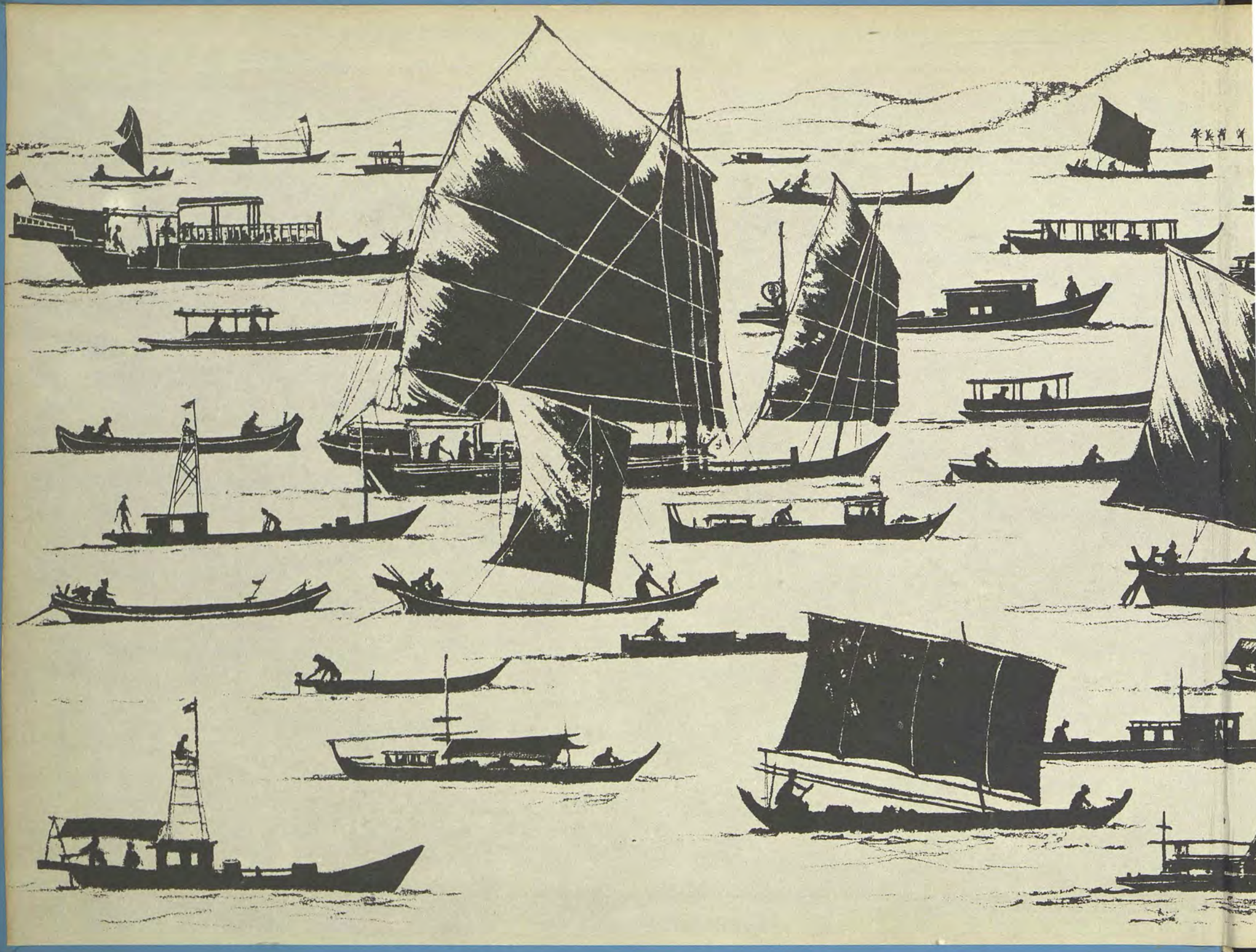
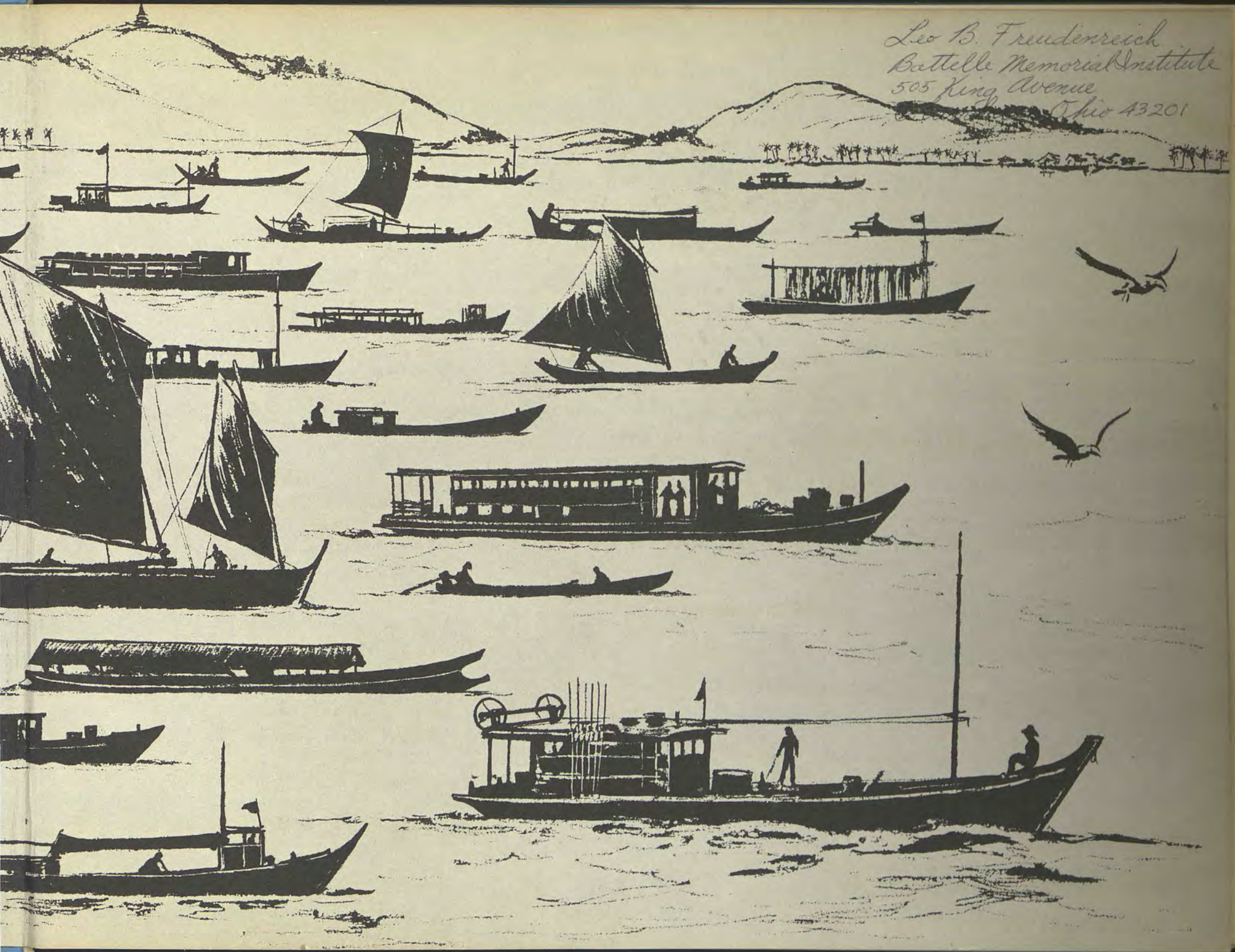
สมุดภาพเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย
ปกสีน้ำเงิน

BLUE BOOK OF COASTAL VESSELS
THAILAND

สมุดภาพเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย





Leo B. Freudenreich
Battelle Memorial Institute
505 King Avenue
Ohio 43201

สมุดภาพเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย
ปกสีน้ำเงิน

BLUE BOOK OF COASTAL VESSELS
THAILAND

Prepared by
RACIC
Battelle Memorial Institute
Columbus Laboratories
1967

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

Manob Suriya
Air Vice Marshal
Commanding General, MRDC

ศูนย์วิจัยและพัฒนาการทหาร
ระหว่าง ไทย—สหรัฐ
Joint Thai-U.S.
Military Research and Development Center

ประเทศไทย
Bangkok, Thailand

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

Battelle Memorial Institute (BMI)

Arthur B. Westerman
Project Leader
(January - December 1966)

John C. Costello, Jr.
Project Leader
(January - July 1967)

Clarence C. Chaffee
Deputy Project Leader

Elsie K. Wilson
Information Scientist

Ray Evans (Consultant)
Designer-Illustrator

Military Research and Development Center (MRDC)

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

Headquarters Group

Lieutenant Smak Kongsit, RTN

Sayan Yadmark
Engineer

Boonrith Sirimontaporn
Engineer Aid

Wing Commander Sanit Indarangsi
Translator

Field Team A

Lt. Surayuth Satanapipatphong, RTN, Officer in Charge

Suchart Supapol
Engineer

Panom Chuersuwan
Engineer Aid

Field Team B

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

Chamras Sindhuwong
Engineer

Anuwat Laophanich
Engineer

Field Team C

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

Kamol Vitayaudom
Engineer

Vichai Krisnawan
Engineer Aid

เจ้าหน้าที่โครงการสมุดภาพปกสีน้ำเงิน

สถาบันแบทเทลเมมโมเรียล (บีเอ็มไอ)

นายอาร์เธอร์ บี. เวสเตอร์แมน
หัวหน้าโครงการ
(มกราคม–ธันวาคม ๒๕๐๙)

นายจอห์น ซี. คอสเตลโล จูเนียร์
หัวหน้าโครงการ
(มกราคม–กรกฎาคม ๒๕๑๐)

นายแคลเรนซ์ ซี. แชฟฟี่
รองหัวหน้าโครงการ

นางเอลซี่ เค. วิลสัน
นักวิทยาศาสตร์ฝ่ายข่าวสาร

นายเรย์ อีแวนส์ (ที่ปรึกษา)
ผู้ออกแบบ - เขียนภาพประกอบ

ศูนย์วิจัยและพัฒนาการทหาร (วพท.)

นาวาเอก สนใจ จั่นหิรัญ — นายทหารโครงการ (ฝ่ายไทย)
นาวาโท โจเซฟ เมทแคฟ III — นายทหารโครงการ (ฝ่ายสหรัฐ)

เจ้าหน้าที่ประจำสำนักงาน

เรือเอก สมัคร คงสิทธิ์
นายสายัณห์ ญาติมาก
วิศวกร

นายบุญฤทธิ์ สิริมนตาภรณ์
ผู้ช่วยวิศวกร

นาวาอากาศโท สนิธ อินทะรังสี
เจ้าหน้าที่แปล

เจ้าหน้าที่สำรวจชุด ก.

เรือเอก สุรยุทธ สธนพิพัฒนพงศ์
หัวหน้าชุด

นายสุชาติ ศุภผล
วิศวกร

นายพนม เชื้อสุวรรณ
ผู้ช่วยวิศวกร

เจ้าหน้าที่สำรวจชุด ข.

เรือโท กรชัย วรอุไร
หัวหน้าชุด

นายจำรัส สินธุวงศ์
วิศวกร

นายอนุวัตร เหล่าพานิช
วิศวกร

เจ้าหน้าที่สำรวจชุด ค.

เรือโท สำราญ อ่ำสำอางค์
หัวหน้าชุด

นายกมล วิทยอุดม
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.

เจ้าหน้าที่โครงการสมุดภาพปกสีน้ำเงิน

นาวาโท จอห์น เดนแนม (สหรัฐ) เป็นผู้ปฏิบัติงานในระยะเริ่มแรกของโครงการ โดยเป็นนายทหารโครงการเมื่อเดือน มกราคม ๒๕๐๙ ซึ่งได้ช่วยวางแผนไว้ก่อนที่จะย้ายไป

นอกจากผู้ที่ได้กล่าวนามมาแล้วข้างต้น ยังได้รับบริการช่วยเหลือจากหน่วยวิจัยและพัฒนาการสนามสหรัฐอีกคือ พันโท ดับบลิว. เอช.เอ็น. เอลลิส และเจ้าหน้าที่กองสนับสนุนสนาม รวมทั้ง นายปีเตอร์ พูล แผนกเรียบเรียงและแปล ตลอดจน นายสรสรรค์ แพ่งสภา วิศวกรของกองความคล่องตัว ก็ได้ให้คำแนะนำอันเป็นประโยชน์แก่เจ้าหน้าที่ของโครงการนี้อีกด้วย

นายเลียว บี. ฟรอยเดนไรช์ นายริชาร์ด ดี. ไวริค นางสาวไอรีน โจ. เวอธธิงตัน และ นางบาร์บารา อีแวนส์ ได้ช่วยในการจัดเรียงหน้าหนังสือและติดต่องานโดยใกล้ชิดกับโรงพิมพ์ในจังหวัดพระนคร

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.

คำขอบคุณ

ขอขอบคุณเป็นพิเศษต่อหน่วยราชการต่าง ๆ ของไทย ที่มีส่วนช่วยเหลือและอำนวยประโยชน์ให้แก่การดำเนินงานตามโครงการ **สมุดภาพปกสีน้ำเงิน** เป็นอย่างมาก

กองทัพเรือ

ได้ส่งนายทหารเรือมาช่วยปฏิบัติงานในสำนักงานของโครงการนี้ ๑ นาย และปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ชุดสำรวจอีก ๓ นาย เป็นเวลาประมาณ ๑๑ เดือน นอกจากนี้ยังได้ให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ตลอดจนเอกสาร และแผนที่เดินเรืออย่างมากมายอีกด้วย

กรมเจ้าท่า

ได้ตรวจและให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับสมุดภาพเล่มนี้หลายตอน ตลอดจนให้คำแนะนำปรึกษาที่เป็นประโยชน์และมีคุณค่าอย่างมหาศาล อีกทั้งเจ้าหน้าที่ก็ยังได้จัดหาเอกสารของทางราชการและสรุปเรื่องราวในพระราชบัญญัติและข้อบังคับต่าง ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทยที่ต่อด้วยไม้ และนอกจากนี้ก็ยังให้ความช่วยเหลืองานสำรวจในท้องถิ่น

ACKNOWLEDGMENTS

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.

คำขอบคุณ

กรมประมง

ได้จัดหาเอกสารและภาพถ่ายปลาชนิดต่าง ๆ ให้ และสรุปเรื่องราวในพระราชบัญญัติและข้อบังคับต่าง ๆ ซึ่งเกี่ยวกับการประมงในน่านน้ำไทย พร้อมทั้งให้ข่าวสารเกี่ยวกับวิธีการและเครื่องอุปกรณ์ในการประมง ข้อคิดเห็นและคำแนะนำต่าง ๆ เหล่านี้นับว่าเป็นประโยชน์อย่างมหาศาล นอกจากนี้ยังได้ให้ความช่วยเหลืองานสำรวจในท้องถิ่น

กองบังคับการตำรวจน้ำ

ได้ให้ความช่วยเหลือการสำรวจเป็นอย่างมาก และให้ข่าวสารที่เป็นประโยชน์แก่เจ้าหน้าที่สำรวจของโครงการนี้ ตลอดจนจัดหาเรือและเจ้าหน้าที่ให้ในบางโอกาส

เอกชน

นอกจากหน่วยราชการดังกล่าวแล้ว ยังมีบุคคลอื่น ๆ ที่ได้เสียสละเวลาและแรงงานในการจัดทำหนังสือเล่มนี้อีกนับเป็นจำนวนร้อย ๆ ทีเดียว เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นตามหมู่บ้านตลอดชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ก็ได้ให้ความช่วยเหลือเป็นอย่างดียิ่ง หากไม่ได้รับความร่วมมือจากประชาชนชาวไทยเหล่านี้ โดยตอบคำถามต่าง ๆ ตลอดจนอนุญาตให้ลงไปทำการสำรวจและถ่ายภาพในเรือแล้ว การจัดทำสมุดภาพเล่มนี้ก็คงจะไม่สามารถบรรลุผลสำเร็จลงได้อย่างแน่นอน

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.

การจัดงานตามโครงการ

การดำเนินงานเพื่อจัดทำ**สมุดภาพปลาน้ำเงิน**เล่มนี้ ได้ตั้งสำนักงานขึ้นที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาการทหาร เมื่อกลางเดือน มกราคม ๒๕๐๙ เจ้าหน้าที่ประจำสำนักงานได้แก่ ผู้แทนฝ่ายผู้รับจ้าง ๔ คน (ในจำนวนนี้ ๒ คน ปฏิบัติงานตามโครงการสมุดภาพปลาน้ำเงินของเวียดนามด้วย) และเจ้าหน้าที่ฝ่ายไทย ๓ นาย คือนายทหารเรือไทย ๑ นาย และวิศวกร ๒ นาย จัดเจ้าหน้าที่สำรวจออกเป็น ๓ ชุด แต่ละชุดมีนายทหารเรือ ๑ นาย (หัวหน้าชุด) วิศวกรไทย ๒ นาย และคนขับรถ ๑ นาย

ตลอดระยะเวลาที่ดำเนินงานตามโครงการนี้ ได้ปฏิบัติงานในท้องถิ่นที่อยู่ตามชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ๘๙ แห่ง ทำการสำรวจเรือรวม ๑,๘๐๗ ลำ และถ่ายภาพเกินกว่า ๒๐,๐๐๐ ภาพ แบบสอบถามของเรือแต่ละลำมี ๑๗ หน้า รวม ๘๔ คำถาม ปัจจุบันนี้ได้เก็บข้อมูลเบื้องต้นเหล่านี้ไว้ที่ Remote Area Conflict Information Center (RACIC), Battelle Memorial Institute, Columbus, Ohio.

TABLE OF CONTENTS

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

สารบัญ

	หน้า
เจ้าหน้าที่โครงการสมุดภาพปกสีน้ำเงิน	i
คำขอบคุณ	ii
การจัดงานตามโครงการ	iii
สารบัญ	iv
อารัมภบท	
ความมุ่งหมายของสมุดภาพปกสีน้ำเงิน	vii
เนื้อเรื่องและแบบของสมุดภาพปกสีน้ำเงิน	viii
การแบ่งประเภทและชนิดของเรือชายฝั่งทะเล	ix
ชื่อรหัส	x
ชนิดของเรือและสถิติที่พบเห็น	xi
ข่าวสารสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติงาน	
กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่าง ๆ ในประเทศไทย	๑
วิวัฒนาการและอิทธิพลที่ได้รับ	๓
เรือแบบอาหรับผสมอินเดีย	๕
เรือแบบมลายู	๖
เรือสำเภาจีน	๘
ลักษณะของเรือต่าง ๆ ในประเทศไทย	๑๔
การเปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์	๑๖
อิทธิพลทางศาสนาและความเชื่อถือที่มีต่อเรือในประเทศไทย	๑๙
ชนิดของปลาและย่านที่จับ	๒๕
การประมงในประเทศไทย	๒๖
ชนิดของปลาทะเลและย่านที่จับ	๒๘
ชนิดของปลาผิวน้ำ	๓๐
ชนิดของปลาหน้าดิน	๓๒
วิธีการจับปลาและอุปกรณ์	๓๗
วิธีการจับปลาทะเลในประเทศไทย	๓๘
การจับปลาด้วยอวนลาก	๔๐

TABLE OF CONTENTS

	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

สารบัญ

	หน้า
การใช้อวนล้อมจับ	๔๕
การจับปลาด้วยอวนติดตา	๔๙
โป๊ะและอวนประจำที่	๕๑
การจับปลาด้วยเบ็ดราว	๕๔
สิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการจับปลา	๕๕
วิธีการและวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือ	๕๙
วิธีการต่อเรือเบื้องต้น	๖๐
ไม้ที่ใช้ต่อเรือ	๖๐
การซ่อมบำรุง	๖๒
หลักฐานที่ใช้ในการตรวจจับเพื่อบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้น	๗๑
การบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้น	๗๓
หลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้เพื่อบังคับให้เรือหยุด	๗๔
หลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้เพื่อทำการตรวจค้นเรือ	๗๘
สิ่งของต้องห้าม	๘๐
การซุกซ่อนและการตรวจพบ	๘๑
พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า	๘๕
การแบ่งประเภทและชนิดเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย	๙๕
เรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย	๑๐๕
เรือ ป๑-ช๑	๑๐๗
เรือ ป๑-ช๒	๑๒๑
เรือ ป๑-ช๓	๑๒๙
เรือ ป๑-ช๔	๑๓๗
เรือ ป๑-ช๖	๑๔๕
เรือ ป๑-ช๗	๑๕๓
เรือ ป๑-ช๑๐	๑๕๙
เรือ ป๑-ช๑๑	๑๖๗
เรือ ป๑-ช๑๔	๑๗๑
เรือ ป๒-ช๑	๑๗๙

TABLE OF CONTENTS

	Page
C8-T1	329
C8-T2	335
C8-T3	343
C8-T10	349
C8-T11	355
C8-T12	363
C8-T14	371
C9-T11	379
C9-T14	385
C10-T11	391
C10-T14	397
C11-T14	405
Malaysian 2-M	411
Malaysian 3-M	417
Burmese Fisher	425

สารบัญ

	หน้า
เรือ ป๒ - ช๒	๑๘๗
เรือ ป๒ - ช๑๔	๑๙๓
เรือ ป๓ - ช๑	๒๐๑
เรือ ป๓ - ช๒	๒๐๗
เรือ ป๓ - ช๑๔	๒๑๓
เรือ ป๔ - ช๒	๒๒๑
เรือ ป๔ - ช๑๑	๒๒๗
เรือ ป๔ - ช๑๔	๒๓๓
เรือ ป๕ - ช๑	๒๔๑
เรือ ป๕ - ช๒	๒๔๗

สารบัญ

	หน้า
เรือ ป๕ - ช๓	๒๕๓
เรือ ป๕ - ช๑๑	๒๕๙
เรือ ป๕ - ช๑๔	๒๖๙
เรือ ป๖ - ช๑	๒๗๙
เรือ ป๖ - ช๒	๒๘๗
เรือ ป๖ - ช๖	๒๙๕
เรือ ป๖ - ช๑๐	๒๙๙
เรือ ป๖ - ช๑๔	๓๐๗
เรือ ป๗ - ช๓	๓๑๕
เรือ ป๗ - ช๑๒	๓๒๑
เรือ ป๘ - ช๑	๓๒๙
เรือ ป๘ - ช๒	๓๓๕
เรือ ป๘ - ช๓	๓๔๓
เรือ ป๘ - ช๑๐	๓๔๙
เรือ ป๘ - ช๑๑	๓๕๕
เรือ ป๘ - ช๑๒	๓๖๓
เรือ ป๘ - ช๑๔	๓๗๑
เรือ ป๙ - ช๑๑	๓๗๙
เรือ ป๙ - ช๑๔	๓๘๕
เรือ ป๑๐ - ช๑๑	๓๙๑
เรือ ป๑๐ - ช๑๔	๓๙๗
เรือ ป๑๑ - ช๑๔	๔๐๕
เรือมาเลเซีย ๒ เสา	๔๑๑
เรือมาเลเซีย ๓ เสา	๔๑๗
เรือประมงพม่า	๔๒๕

INTRODUCTION

PURPOSE OF THE BLUE BOOK

The economies and livelihoods of the peoples of Southeast Asia are closely related to the thousands 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 number sighted 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

ความมุ่งหมายของสมุดภาพปกสีน้ำเงิน

เศรษฐกิจและการทำมาหากินของประชากรในภาคพื้นเอเชียอาคเนย์นี้ มีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิดกับเรือผิวน้ำนับเป็นพัน ๆ ที่เดินอยู่ระหว่างทะเลจีนตอนใต้กับอ่าวไทย น่านน้ำที่กล่าวมานี้มีความสำคัญในอันที่จะเกื้อกูลเศรษฐกิจของประเทศทางแถบเอเชียอาคเนย์ และอีกนัยหนึ่งก็นับว่าเป็นช่องทางเปิดที่ประเทศเหล่านี้จะได้รับการรุกรานอย่างน่ากลัวอีกด้วยเช่นเดียวกัน

เนื่องจากน่านน้ำเหล่านี้เป็นข่ายการคมนาคมอันกว้างใหญ่ไพศาล จึงสามารถอำนวยความสะดวกให้แก่พวกกบฏไส้ศึกคอมมิวนิสต์และพวกที่ชอบเลี่ยงกฎหมาย ในการส่งกำลัง การแทรกซึม การลักลอบนำสินค้าหนีภาษี และการก่อกวนรังควาน เรือผิวน้ำข้าศึกสามารถหลบซ่อนปะปนไปกับหมู่เรือที่ปฏิบัติงานถูกต้องตามกฎหมายได้โดยปลอดภัยในน่านน้ำเหล่านี้ นอกจากว่ากำลังของฝ่ายป้องกันจะมีความคุ้นเคยโดยใกล้ชิดกับการสัญจรทางทะเลทั่ว ๆ ไปเป็นอย่างดีเท่านั้น อย่างไรก็ตามยังไม่มีการจัดทำเอกสารของทางราชการเกี่ยวกับการสัญจรทางทะเลที่ถูกต้องตามกฎหมาย ทันสมัยและสามารถนำไปใช้ได้โดยแท้จริงขึ้นเลย

การดำเนินงานขั้นสำคัญ เพื่ออุดช่องโหว่ดังกล่าวนี้ได้เริ่มขึ้นโดยจัดพิมพ์ **สมุดภาพปกสีน้ำเงิน—คู่มือเรือสำเภาของเวียดนามใต้** ขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๐๕

สมุดภาพปกสีน้ำเงินเล่มแรกที่ได้จัดทำขึ้นนั้น ก็จำกัดอยู่เพียงในน่านน้ำของเวียดนามใต้เท่านั้น ซึ่งกล่าวถึงฝั่งทะเลของอ่าวไทยเพียงระยะ ๒๐๐ ไมล์เท่านั้นโดยสิ้นสุดลงที่ชายแดนของประเทศกัมพูชา ในปลายปี พ.ศ. ๒๕๐๘ จึงได้เสนอที่จะขยายงานนี้ออกไปเพื่อให้ครอบคลุมมาถึงน่านน้ำชายฝั่งทะเลของประเทศไทย องค์การวิจัยโครงการขั้นสูงได้อนุมัติตามข้อเสนอนี้ พร้อมกับอนุมัติให้ทำการปรับปรุงแก้ไขสมุดภาพปกสีน้ำเงินของเวียดนามใต้เล่มเดิมให้ทันสมัยยิ่งขึ้นด้วย ได้เริ่มดำเนินงานในประเทศไทยตั้งแต่เดือนมกราคม ๒๕๐๙

เดิมทีเดียวเข้าใจว่า **สมุดภาพเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย** นี้ เป็นเครื่องช่วยแนะแนวทางเบื้องต้นในการจดจำลักษณะและการพิสูจน์ทราบแก่เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมเรือที่กระทำผิดกฎหมาย แต่เมื่อได้มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานตรวจเรือในเวียดนามแล้วจึงทราบว่า ปัญหาเฉพาะหน้าที่พวกเขาประสบกันอยู่ในเบื้องต้นนั้น หาใช่เรื่องการจดจำลักษณะไม่ แต่เป็นเรื่องของการที่จะตัดสินใจว่าบรรดาเรือทั้งหลายที่แลเห็นอยู่นั้น มีเรือลำใดที่ควรจะบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้นบ้างต่างหากเล่า

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 coastal 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.

ปรากฏอยู่เสมอว่าเรือมีจำนวนมากจนไม่สามารถทำการตรวจค้นได้ทั่วทุกลำ เจ้าหน้าที่ตรวจจะต้องบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้นเฉพาะเรือที่ "ส่อพิรุธ" ก่อน กล่าวคือเป็นเรือที่มีลักษณะการปฏิบัติงานผิดแผกไปจากแบบตามปกติของเรือชนิดเดียวกัน หรืออาจกล่าวง่าย ๆ ว่า เจ้าหน้าที่ตรวจต้องการทราบว่า "มีสิ่งใดที่ผิดปกติไปบ้าง?" คำถามนี้จะมีกล่าวไว้ในตอนต้น ๆ ของหนังสือเล่มนี้

วัตถุประสงค์ที่สำคัญของหนังสือเล่มนี้ ก็เพื่อรวบรวมลักษณะการปฏิบัติงานที่สำคัญ ๆ ของบรรดาเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทยที่ต่อด้วยไม้ และเพื่อที่จะให้ได้หลักในการจดจำลักษณะและการพิสูจน์ทราบ หนังสือเล่มนี้จะกล่าวถึงการปฏิบัติงานทางทะเลของเรือในน่านน้ำไทยตามปกติ ทั้งนี้เพื่อช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ในการตรวจจับบรรดาเรือชายฝั่งทะเลของฝ่ายศัตรูที่ปฏิบัติงานผิดปกติเท่าที่จะสามารถช่วยได้

สมุดภาพเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย เล่มนี้ จะเป็นประโยชน์แก่การฝึกหัดศึกษาของเจ้าหน้าที่ตรวจ โดยจะทำให้ทราบถึงเรื่องราวความเป็นมา และเป็นหนังสือที่ใช้อ้างอิงในการจดจำลักษณะ และการพิสูจน์ทราบได้เป็นอย่างดีอีกด้วย บรรดาเจ้าหน้าที่ไทยและสหรัฐที่เข้ามารับหน้าที่ใหม่ ๆ เพื่อปฏิบัติงานในน่านน้ำไทยจะพบว่าหนังสือเล่มนี้มีประโยชน์มากในการแนะนำให้เขาสามารถรู้จักเรือไม้ชนิดต่าง ๆ ได้ในทันทีที่เห็น หนังสือเล่มนี้อาจมีส่วนช่วยสนับสนุนวงการฝึกหัดศึกษาอย่างยิ่งใหญ่ก็ได้

เนื้อเรื่องและแบบของสมุดภาพปกสีน้ำเงิน

สมุดภาพปกสีน้ำเงินนี้ประกอบด้วยส่วนใหญ่ ๆ ๒ ส่วน ส่วนแรกเป็นข่าวสารความเป็นมาอย่างเพียงพอในอันที่จะให้ผู้อ่านได้ซาบซึ้งถึงการปฏิบัติงานของเรือชายฝั่งทะเลของไทยที่ต่อขึ้นด้วยไม้ในรุ่นเดียวกัน ตอนที่ว่าด้วยประวัติศาสตร์และอิทธิพลทางศาสนาเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือ จะช่วยให้ผู้อ่านได้ทราบถึงหลักฐานอ้างอิงที่ถูกต้องเพื่อนำมาใช้ในปัจจุบันนี้ และตอนที่ว่าด้วยย่านที่มีปลาชุกชุม และวิธีการจับปลาก็เป็นหลักฐานสำคัญที่จะจดจำไว้โดยเฉพาะเมื่อพบเรือลำหนึ่งลำใดปฏิบัติงานผิดไปจากปกติ เนื่องด้วยการปฏิบัติงานของเรือโดยทั่วไปย่อมมีส่วนเกี่ยวพันอยู่กับการต่อเรือก็จะมีตอนที่ว่าด้วยวิธีการและวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือ ส่วนตอนที่ว่าด้วยหลักฐานที่ใช้ในการตรวจจับเพื่อบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้นนั้นได้รวบรวมหลักฐานต่าง ๆ ไว้ และแสดงวิธีใช้หลักฐานเหล่านั้นตามสถานการณ์เฉพาะหน้า หลักฐานเหล่านี้ส่วนใหญ่ได้มาจากประสบการณ์ของคณะเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานตรวจเรือในน่านน้ำของเวียดนามใต้ และตอนที่ว่าด้วยเรื่องการจดทะเบียนเรือก็ได้กล่าวถึงเอกสารต่าง ๆ 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.

อารัมภบท

สมุดภาพปกสีน้ำเงินส่วนที่สองเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับลักษณะของเรือชายฝั่งทะเลของไทย ที่ต่อด้วยไม้หลายประเภทและหลายชนิด มีเรือไทยอยู่ ๔๒ ชนิด พร้อมทั้งเรือจากสหพันธ์มาเลเซียและสหภาพพม่าอีก ๓ แบบ โดยจะบอกให้ทราบถึงลักษณะจดจำของเรือแต่ละชนิดหรือแต่ละแบบไว้ ตลอดจนเรื่องราวโดยสังเขปของเรือเหล่านี้ ซึ่งจะใช้เป็นหลักฐานอ้างอิงได้

การแบ่งประเภทและชนิดของเรือชายฝั่งทะเล

การแบ่งประเภทและชนิดของเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทยนี้ กระทำโดยถือรูปร่างลักษณะของเรือที่เปลี่ยนแปลงได้ยากและควรจดจำเป็นหลัก

การแบ่งประเภทของเรือถือตามรูปร่างของตัวเรือเป็นหลัก ตัวเรือที่มีรูปร่างอย่างเดียวกันก็อาจมีเก๋งและเสากระโดงต่างแบบกันและติดตั้งผิดที่กันได้อย่างมากมาย หรืออาจไม่มีส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือเลยก็ได้ ตัวเรือในประเภทหนึ่ง ๆ อาจยาวไม่เท่ากัน แต่รูปร่างเดิมของตัวเรือจะไม่เปลี่ยนแปลง รูปร่างตัวเรือที่ไม่เปลี่ยนแปลงนี้จะนำมาใช้ในการแบ่งประเภทของเรือ

ส่วนการแบ่งชนิดของเรือในประเภทต่าง ๆ นั้น ถือตามความแตกต่างของส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือเป็นหลัก ซึ่งได้กำหนดชนิดของเรือไว้ดังต่อไปนี้ :–

ชนิดที่ ๑ เก๋งท้ายสูง สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
ชนิดที่ ๒ เก๋งท้ายเตี้ย สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
ชนิดที่ ๓ เก๋งท้าย ยาวกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
ชนิดที่ ๔ เก๋งกลางลำสูง สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
ชนิดที่ ๕ เก๋งกลางลำเตี้ย สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
ชนิดที่ ๖ เก๋งกลางลำ ยาวกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
ชนิดที่ ๗ เก๋งหัวสูง สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
ชนิดที่ ๘ เก๋งหัวเตี้ย สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
ชนิดที่ ๙ เก๋งหัว ยาวกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
ชนิดที่ ๑๐ มีเก๋งมากกว่า ๑ เก๋งขึ้นไป
ชนิดที่ ๑๑ เรือใบเสาเดียว
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 1, 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 เป็นเรือที่มีเก๋งอยู่ท้ายเรือ สูง เตี้ย หรือยาว สามชนิดต่อมา ๔ - ๖ เป็นเรือที่มีเก๋งอยู่กลางลำ สูง เตี้ย หรือยาว ชนิดที่ ๗, ๘ และ ๙ มีเก๋งอยู่หัวเรือ สูง เตี้ย หรือยาว ชนิดที่ ๑๐ เป็นเรือที่มีเก๋งมากกว่าหนึ่งเก๋งขึ้นไป ชนิดที่ ๑๑, ๑๒ และ ๑๓ เป็นเรือใบ (หนึ่ง สอง หรือสามเสา) และสุดท้ายชนิดที่ ๑๔ เป็นเรือที่ไม่มีส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือเลย

การที่จะจัดเรือให้เข้าอยู่ในชนิดใดชนิดหนึ่งใน ๑๔ ชนิด ตามรายการที่ได้กำหนดไว้แล้วนั้น มีกฎง่าย ๆ อยู่ ๒ ข้อคือ :–

๑. ถ้าเป็นเรือที่มีเสาสำหรับชักใบ (ไม่ใช่เสาใหญ่และเสาที่ติดคันเบ็ดยกของ) ให้จัดเข้าในชนิดที่ ๑๑, ๑๒ หรือ ๑๓ โดยไม่คำนึงว่าจะมีเก๋งหรือไม่ก็ตาม ฉะนั้นสามชนิดดังกล่าวนี้จึงครอบคลุมเรือใบได้ทั้งหมดทุกชนิด และรวมทั้งเรือใบที่มีเครื่องยนต์ด้วย

๒. ส่วนเรืออื่น ๆ นอกจากนี้ก็ให้จัดเข้าอยู่ในชนิดของเรือเหล่านั้นแต่ละชนิด ตามขนาดและที่อยู่ของเก๋ง

เรือแต่ละประเภทไม่จำเป็นต้องมีครบหมดทั้ง ๑๔ ชนิด การแบ่งประเภทและชนิดตามวิธีง่าย ๆ นี้ยังเปิดโอกาสให้เพิ่มเรือชนิดอื่น ๆ ที่พบเห็นและไม่มีอยู่ในสมุดภาพเล่มนี้เข้าไปได้อีกด้วย

ชื่อรหัส

การจัดให้มีชื่อรหัสสำหรับเรือไทยชนิดต่าง ๆ ขึ้น ก็เนื่องด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้ :–

๑. ต้องการให้ผู้ใช้**สมุดภาพปกสีน้ำเงิน** เล่มนี้ ได้ทราบเรื่องราวบางอย่างของเรือลำนั้น ๆ จากรหัส

๒. รหัสจะบอกให้ทราบถึงการแบ่งประเภทและชนิดของเรือดังกล่าวแล้ว

๓. เป็นรหัสธรรมดา เข้าใจง่าย และจดจำได้ง่าย

การนำเอารหัสแบบนี้มาใช้ก็เพื่อที่จะจำแนกว่า เรือทุกลำอยู่ในประเภทที่เท่าใดและชนิดที่เท่าใดได้โดยง่าย อาทิเช่นเรือประเภทที่ ๑ ชนิดที่ ๑ ก็จะใช้รหัส ป๑ - ช๑ แทน

ได้จำแนกเรือไทยออกเป็น ๑๑ ประเภท ซึ่งสามารถเรียนรู้ได้โดยรวดเร็วด้วยการศึกษารูปร่างของตัวเรือทั้ง ๑๑ ประเภท และอ่านข้อความเกี่ยวกับลักษณะของเรือที่เขียนไว้สั้น ๆ เพียงหนึ่งหรือสองบรรทัดเท่านั้น เมื่อเรียนรู้เรือทุกประเภทหมดแล้ว เลขที่ประเภทของเรือก็จะช่วยให้จดจำรูปร่างตัวเรือของแต่ละประเภทได้เอง

ส่วนเรือประเภทต่าง ๆ จะมีกี่ชนิดนั้นก็สามารถเรียนรู้ได้ง่ายเช่นเดียวกัน เพราะเลขที่ของชนิด จะบอกให้ทราบถึงลักษณะภายนอกของส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือแต่ละแบบ อาทิเช่นเรือชนิดที่ ๑ ต้องมีเก๋งท้ายสูง ไม่ว่าจะอยู่ในประเภทที่ ๑ หรือ ๑๐ ก็ตาม ชนิดที่ ๒ ต้องมีเก๋งท้ายเตี้ย และชนิดต่อ ๆ ไปจนครบ 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

การแบ่งวิธีนี้ มีข้อดีหลายประการคือ :–

๑. ชื่อรหัสจะบ่งถึงการแบ่งประเภทและชนิด

๒. เป็นรหัสธรรมดา เข้าใจง่าย และจดจำได้ง่าย

๓. เมื่อจดจำรหัสได้หมดแล้ว ผู้ใช้ก็จะทราบจากรหัสได้ทันทีว่าเรือลำนั้นมีรูปร่างลักษณะเป็นอย่างไร

๔. ผู้ใช้จะทราบจากรหัสถึงความสามารถในการปฏิบัติงานบางอย่างของเรือ อาทิเช่น เมื่อพูดถึงเรือ ป๒ - ช๑ ก็จะทำให้นึกถึงเรือที่มีรูปร่างของตัวเรือที่แน่นอนแบบหนึ่ง และเป็นเรือที่มีเก๋งท้ายสูง ซึ่งแสดงว่าใช้เครื่องยนต์ขับเคลื่อน หรือเมื่อพูดถึงเรือ ป๒ - ช๑๑ ก็จะนึกถึงเรือที่ตัวเรือมีรูปร่างแบบเดียวกันกับแบบแรกแต่เป็นเรือใบเสาเดียว ในกรณีนี้รหัสไม่เพียงแต่จะบ่งถึงรูปร่างของเรือเพียงอย่างเดียว แต่ยังบอกให้ทราบถึงความสามารถในการปฏิบัติงานอีกด้วย ในทำนองเดียวกันก็จะทราบได้ว่าเรือ ป๑ - ช๑ (เก๋งท้ายสูง) จะมีความทรงตัวในทะเลได้ดีกว่าเรือ ป๑ - ช๗ (เก๋งหัวสูง)

ชนิดของเรือและสถิติที่พบเห็น

ในระยะเริ่มแรกของโครงการนี้ เจ้าหน้าที่สำรวจได้รับคำแนะนำให้รวบรวมข้อมูลให้มากที่สุดเท่าที่จะมากได้ ทั้งนี้ก็เพื่อให้ได้อัตราส่วนที่สำคัญของเรือชนิดหนึ่งซึ่งสัมพันธ์กับเรือชนิดอื่น ๆ ด้วย ตัวเลขแสดงการพบเห็นเรือแต่ละประเภทและแต่ละชนิดได้มาจากจำนวนเรือเท่าที่จะสามารถสำรวจได้เท่านั้น ซึ่งตัวเลขแต่ละจำนวนได้ปัดเศษใกล้เคียงให้เป็นจำนวนเต็มทั้งหมด

ตัวเลขแสดงการพบเห็นเรือแต่ละประเภทและชนิดนี้ ได้มาจากจำนวนเรือในสถานที่ที่ได้ไปทำการสำรวจมาแล้วทุกแห่ง และนำมาใส่ไว้ให้ติดต่อกันตลอดทั่วชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ตัวเลขจำนวนเรือที่พบเห็นแต่ละแห่งซึ่งนำมาต่อกันเข้าแล้วนี้แสดงว่ามีเรืออยู่เป็นระยะ ๆ ตามชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ในบางกรณีตัวเลขที่ได้มาอาจมากหรือน้อยกว่าความเป็นจริงไปบ้าง (เช่น เรือประเภทที่ ๑) แต่ในกรณีอื่น ๆ ตัวเลขสำหรับเรือบางประเภทอาจทำให้เกิดการเข้าใจผิดได้ เมื่อดูเฉพาะในย่านซึ่งเป็นที่อยู่ของเรือประเภทนี้เพียงแห่งเดียว ตัวอย่างเช่น เรือประเภทที่ ๑๐ มีตัวเลขแสดงว่าพบเห็นเรือประเภทนี้ ๒ เปอร์เซ็นต์ของจำนวนเรือไทยทั้งหมดเท่าที่สำรวจมาได้ แต่ความจริงมีอยู่ว่า เมื่อผู้

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.

อ่านได้ศึกษาจากเรื่องราวของเรือประเภทที่ ๑๐ ซึ่งได้เขียนไว้ก็จะทราบว่า เรือประเภทนี้ปฏิบัติงานอยู่เฉพาะแต่ในบริเวณใกล้ชายแดนมาเลเซียเท่านั้น และก็ไม่เคยพบเห็นเรือประเภทนี้ในบริเวณใกล้ชายแดนกัมพูชาหรือกรุงเทพ ฯ เลย ฉะนั้นจึงดูเหมือนว่าเรือประเภทที่ ๑๐ ในบริเวณใกล้ชายแดนมาเลเซียนี้ จะมีจำนวนมากเหลือเกิน แต่เมื่อนำมาพิจารณารวมกับจำนวนเรือชายฝั่งทะเลในประเทศไทยทั้งหมดเท่าที่สำรวจมาได้แล้ว ก็จะเหลือเพียง ๒ เปอร์เซ็นต์ของจำนวนเรือทั้งหมด

ฉะนั้น จึงขอให้ผู้อ่านโปรดระลึกไว้เสมอว่า ตัวเลขที่แสดงว่าพบเห็นเรือประเภทนี้และพบเห็นเรือชนิดนี้นั้นเป็นตัวเลขของเรือในประเภทและชนิดต่าง ๆ ต่อจำนวนเรือไทยทั้งหมดเท่าที่สำรวจมาได้ และสมควรจะได้อ่านเรื่องราวของเรือแต่ละประเภทชนิดที่ได้เขียนไว้เพื่อจดจำย่านที่มีเรือรวมกันเป็นกลุ่มก้อนเท่าที่จะสามารถจดจำได้

เรือแต่ละชนิดมีรายการต่าง ๆ ของเรือแสดงไว้ในช่องสี่เหลี่ยมเป็นลำดับแรก ก็เพื่อให้ผู้อ่านได้ทราบสถิติทั่ว ๆ ไปบางอย่างของเรือ อาทิเช่น ความยาวตลอดลำ ความกว้างสุด กินน้ำลึก และอื่น ๆ ตัวเลขเหล่านี้ได้มาจากเรือแต่ละชนิด ซึ่งจะชี้ให้ผู้อ่านได้ทราบถึงความสามารถต่าง ๆ ของเรือในชนิดนั้น ๆ เป็นอย่างดี

การที่จะนับจำนวนเรือชายฝั่งทะเลของไทยให้ได้ทั้งหมดนี้ เป็นงานที่เกินขอบเขตของโครงการ **สมุดภาพปกสีน้ำเงิน** แต่อย่างไรก็ดีเจ้าหน้าที่สำรวจก็ได้สอบถามและรวบรวมข่าวสารบางอย่างเกี่ยวกับจำนวนเรือตามชายฝั่งทะเลไว้ด้วย จำนวนเรือเท่าที่สอบถามมาได้อยู่ในรายการซึ่งจะกล่าวต่อไป กล่าวคือนอกจากจะทำการสำรวจเรือชนิดต่าง ๆ ตามตำบลที่แต่ละแห่งที่ได้ไปมาแล้ว ก็ยังนับจำนวนเรือที่พบเห็นในที่แห่งนั้น และจำนวนเรือที่ได้รับรายงานจากประชาชนตามท้องถิ่นว่ามีอยู่ในที่แห่งนั้นไว้อีกด้วย

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

Place Name/Boat Types	S	O	R
CHACHOENGSAO			
Bang Pakong			
C1 - T1	7	7	15
C1 - T2	1	1	3
C8 - T1	3	8	70
C8 - T3	1	1	3
C8 - T14	4	20	40
CHANTA BURI			
Ban Kemnu			
C1 - T1	3	3	4
C1 - T6	1	1	1
C1 - T7	1	1	1
C1 - 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 Laemnang			
C1 - T1	1	1	1
C4 - T14	3	6	10
Ban Nam Taw			
C1 - T3	1	1	1

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

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	1	5	15
C1 - T14	5	10	15
Ko Sirae			
C1 - T1	6	6	15
C4 - T14	1	1	4
Phuket			
C1 - T1	4	6	15
C1 - T2	3	5	20
C1 - T14	10	12	20
C4 - T14	2	6	15
C6 - T14	1	6	15
Ban Rawai			
C1 - T2	3	15	20
C1 - T14	4	13	20
C4 - T14	8	15	30
C8 - T14	1	1	1
Ban Sapam			
C1 - T1	7	7	15
C1 - T14	1	1	2
C4 - T14	2	10	30
PHRACHUAP KHIRI KHAN			
Ban Pak Nam Pran			
C1 - T1	6	6	20
C1 - T2	9	10	39
C8 - T1	3	4	15
C8 - T2	11	15	20
C8 - T14	5	10	16

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

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

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

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

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

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
Trad			
C1 - 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 Sta			
C4 - T14	2	2	4
C5 - T14	1	5	5
Total all types	1807	4343	13417

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
จังหวัดกระบี่			
บ้านบากัน			
เรือ ป๑ - ช๑	๑	๒	๒
เรือ ป๔ - ช๑๔	๗	๗	๒๐
บ้านแหลมสัก			
เรือ ป๑ - ช๑	๑	๑	๑
เรือ ป๑ - ช๑๔	๑	๒	๑๒
เรือ ป๔ - ช๑๔	๑๓	๑๓	๑๐๐
เรือ ป๕ - ช๑๔	๑	๑	๔
บ้านท่าเลน			
เรือ ป๔ - ช๑๔	๓	๓	๔
อ. คลองท่อม			
เรือ ป๑ - ช๑	๔	๔	๒๐
เกาะช่องลาด			
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 ป๘ - ช๑๔	๑	๒๔	๖๐
อ. เมืองกระบี่			
เรือ ป๑ - ช๑	๒๙	๒๙	๓๑
เรือ ป๑ - ช๒	๒	๓	๔

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
อ. เมืองกระบี่			
เรือ ป๑ - ช๑๔	๒	๒	๒
เรือ ป๔ - ช๒	๒	๒	๒
เรือ ป๔ - 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
บ้านน้ำท่อ			
เรือ ป๑ - ช๓	๑	๑	๑
จังหวัดจันทบุรี			
บ้านเข็มหนู			
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

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
อ. แหลมสิงห์			
เรือ ป๑ - ช๑	๑๔	๑๔	๒๐
เรือ ป๖ - ช๒	๑	๑	๑
เรือ ป๗ - ช๓	๑	๒	๕
จังหวัดฉะเชิงเทรา			
อ. บางปะกง			
เรือ ป๑ - ช๑	๗	๗	๑๕
เรือ ป๑ - ช๒	๑	๑	๓
เรือ ป๘ - ช๑	๓	๘	๗๐
เรือ ป๘ - ช๓	๑	๑	๓
เรือ ป๘ - ช๑๔	๔	๒๐	๔๐
จังหวัดชลบุรี			
บ้านอ่างศิลา			
เรือ ป๑ - ช๑	๑๔	๔๒	๖๐
เรือ ป๑ - ช๒	๑	๒	๔
เรือ ป๖ - ช๑	๑	๓	๖
เรือ ป๘ - ช๑	๑	๑	๑
เรือ ป๘ - ช๑๑	๑	๒	๒๐
เรือ ป๘ - ช๑๔	๓	๔	๑๐
บ้านนาจอมเทียน			
เรือ ป๑ - ช๑๔	๔	๙	๑๕
เรือ ป๓ - ช๑๔	๓	๖	๑๐
เรือ ป๖ - ช๒	๑	๑	๑๐
เรือ ป๖ - ช๑๔	๙	๑๐	๒๐
เรือ ป๘ - ช๑๔	๑	๑	๒
อ. ศรีราชา			
เรือ ป๑ - ช๑	๒	๓	๕
เรือ ป๑ - ช๓	๑	๓	๕

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
อ. เมืองชลบุรี			
เรือ ป๑ - ช๑	๕	๑๕	๓๐
เรือ ป๑ - ช๒	๔	๔	๑๕
เรือ ป๑ - ช๑๔	๒	๘	๑๕
เรือ ป๓ - ช๑	๑	๘	๑๕
เรือ ป๓ - ช๑๔	๓	๘	๑๕
เรือ ป๖ - ช๑๔	๙	๑๐	๑๕
เรือ ป๗ - ช๑๒	๑	๑	๒
เรือ ป๘ - ช๑๑	๒	๕	๑๐
เรือ ป๘ - ช๑๔	๕	๘	๑๕
อ. สัตหีบ			
เรือ ป๑ - ช๑	๒๓	๒๕	๕๐
เรือ ป๖ - ช๑	๑	๓	๑๐
เรือ ป๖ - ช๒	๑	๒	๔
เรือ ป๖ - ช๑๔	๒	๓	๔
เรือ ป๘ - ช๑	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 - ช๑๔	๒	๑๐	๒๕
เรือ ป๓ - ช๑๔	๑	๑๐	๕๐
เรือ ป๕ - ช๑๔	๑	๑	๑
เรือ ป๖ - ช๑๔	๑	๑	๒๐
เรือ ป๘ - ช๒	๔	๑๐	๓๐
เรือ ป๘ - ช๑๑	๒	๒	๑๕
เรือ ป๘ - ช๑๔	๑	๓	๖

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
จังหวัดตรัง			
บ้านปะหรน			
เรือ ป๑ - ช๑	๒	๓	๕
เรือ ป๑ - ช๒	๑	๓	๕
เรือ ป๑ - ช๑๔	๑	๑	๔
เรือ ป๒ - ช๑๔	๒	๕	๑๐
เรือ ป๔ - ช๑๔	๕	๖	๑๐
บ้านหาดทรายขาว			
เรือ ป๑ - ช๑	๗	๒๐	๘๐
เรือ ป๑ - ช๒	๘	๘	๓๐
เรือ ป๑ - ช๓	๑	๑	๓
เรือ ป๑ - ช๑๔	๔	๕	๑๐๐
เรือ ป๓ - ช๒	๑	๑	๑๒
เรือ ป๓ - ช๑๔	๕	๕	๑๕
เรือ ป๔ - ช๑๔	๕	๖	๑๐
เรือ ป๕ - ช๑๔	๕	๗	๑๐
อ. กันตัง			
เรือ ป๑ - ช๑	๑๐	๒๐	๕๐
เรือ ป๑ - ช๒	๓	๑๐	๒๕
เรือ ป๑ - ช๓	๖	๒๐	๓๐
เรือ ป๑ - ช๖	๒	๓	๘
เรือ ป๑ - ช๑๔.	๔	๕	๒๐
เรือ ป๒ - ช๑๔	๒	๕	๒๐
เรือ ป๔ - ช๑๔	๓	๑๕	๕๐
เรือ ป๕ - ช๑๔	๗	๒๐	๑๐๐

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
เกาะเคี่ยม			
เรือ ป๑ - ช๑	๓	๓	๓
เรือ ป๑ - ช๖	๑	๑	๑
เรือ ป๑ - ช๑๔	๓	๓	๓
เรือ ป๒ - ช๑๔	๓	๔	๔
เรือ ป๕ - ช๑๔	๓	๔	๘
เกาะเหลาตรง			
เรือ ป๔ - ช๑๔	๕	๘	๒๐
เรือ ป๑๑ - ช๑๔	๕	๑๕	๑๕
เกาะมุก			
เรือ ป๑ - ช๑	๖	๖	๒๕
เรือ ป๑ - ช๒	๑	๑	๑
เกาะสุกร			
เรือ ป๑ - ช๒	๕	๑๕	๓๐
เรือ ป๒ - ช๑	๒	๑๒	๒๐
เรือ ป๒ - ช๒	๔	๑๐	๒๐
เรือ ป๒ - ช๑๔	๒	๑๕	๔๐
เรือ ป๔ - ช๒	๑	๑๐	๔๐
เรือ ป๔ - ช๑๔	๖	๑๐	๔๐
อ. ปะเหลียน			
เรือ ป๑ - ช๑	๑	๒	๘
เรือ ป๑ - ช๒	๕	๘	๑๕
เรือ ป๑ - ช๑๔	๑	๕	๑๕
เรือ ป๒ - ช๒	๓	๓	๑๕
เรือ ป๒ - ช๑๔	๑	๑	๑๐
เรือ ป๔ - ช๑๔	๓	๕	๒๐

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
อ. สิเกา			
เรือ ป๑ - ช๒	๑	๑	๑
เรือ ป๑ - ช๑๔	๒	๒	๒
เรือ ป๒ - ช๑๔	๑	๑	๑
เรือ ป๔ - ช๑๔	๓	๔	๔
บ้านหยงสตา			
เรือ ป๔ - ช๑๔	๒	๒	๔
เรือ ป๕ - ช๑๔	๑	๕	๕
จังหวัดตราด			
เกาะช้าง			
เรือ ป๑ - ช๑	๓	๑๐	๑๕
เรือ ป๒ - ช๑๔	๑	๑	๑๐
เรือ ป๕ - ช๑๔	๑	๑	๑๐
เรือ ป๖ - ช๑	๒	๒	๔
เรือ ป๖ - ช๒	๒	๒	๔
เรือ ป๖ - ช๑๔	๑	๒	๔
เรือ ป๗ - ช๑๒	๒	๒	๒
อ. เมืองตราด			
เรือ ป๑ - ช๑	๖๐	๗๓	๑๐๐
เรือ ป๑ - ช๒	๒	๒	๘
เรือ ป๑ - ช๓	๑	๑	๒
เรือ ป๑ - ช๑๐	๑	๑	๑
เรือ ป๓ - ช๑๔	๑	๑	๑
เรือ ป๖ - ช๑	๕	๕	๕
เรือ ป๖ - ช๒	๙	๙	๒๐
เรือ ป๖ - ช๑๔	๑๑	๑๑	๑๒
เรือ ป๗ - ช๓	๓	๓	๓
เรือ ป๗ - ช๑๒	๒	๒	๒

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
จังหวัดนครศรีธรรมราช			
อ. ปากพนัง			
เรือ ป๑ - ช๑	๒๔	๖๐	๑๕๐
เรือ ป๑ - ช๗	๒	๒	๕
เรือ ป๖ - ช๑	๓	๕	๑๐
ปากพูน			
เรือ ป๑ - ช๑	๕	๒๐	๔๐
เรือ ป๑ - ช๓	๒	๒	๑๐
เรือ ป๑ - ช๔	๑	๑	๑๑
เรือ ป๕ - ช๑๑	๑	๑๐	๖๐
เรือ ป๕ - ช๑๔	๑	๑	๑
เรือ ป๖ - ช๑	๑	๔	๘
อ. ท่าศาลา			
เรือ ป๑ - ช๑	๓	๑๐	๒๐
เรือ ป๑ - ช๖	๑	๒	๒
เรือ ป๓ - ช๑๔	๑	๑๐	๕๐
เรือ ป๕ - ช๑๔	๖	๒๐	๕๐
จังหวัดนราธิวาส			
อ. เมืองนราธิวาส			
เรือ ป๑ - ช๑	๒	๓	๕
เรือ ป๑ - ช๑๔	๑	๕	๒๐๐
เรือ ป๒ - ช๑๔	๑	๑	๑๐๐
เรือ ป๙ - ช๑๑	๑	๓	๒๕๐
เรือ ป๙ - ช๑๔	๒	๑๕	๒๕๐
เรือ ป๑๐ - ช๑๑	๓	๑๕	๓๐๐
เรือ ป๑๐ - ช๑๔	๑๙	๕๐	๓๐๐
อ. ตากใบ			
เรือ ป๑ - ช๑๔	๑	๔	๒๕
เรือ ป๙ - ช๑๔	๑	๑๕	๒๐๐

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์			
บ้านปากน้ำปราณบุรี			
เรือ ป๑ - ช๑	๖	๖	๒๐
เรือ ป๑ - ช๒	๙	๑๐	๓๙
เรือ ป๘ - ช๑	๓	๔	๑๕
เรือ ป๘ - ช๒	๑๑	๑๕	๒๐
เรือ ป๘ - ช๑๔	๕	๑๐	๑๖
บางสะพานใหญ่			
เรือ ป๘ - ช๑	๑	๑๐	๑๒
อ. หัวหิน			
เรือ ป๑ - ช๑	๒	๒	๑๐
เรือ ป๑ - ช๑๔	๑	๓	๑๐๐
เรือ ป๖ - ช๑๔	๑	๑	๑
เรือ ป๘ - ช๑๔	๓	๑๐๐	๓๐๐
บ้านคลองวาฬ			
เรือ ป๑ - ช๒	๒	๒๐	๓๐
เขาตะเกียบ			
เรือ ป๑ - ช๑๔	๑	๓	๔
เรือ ป๘ - ช๑๔	๒	๕	๘๐
อ. เมืองประจวบ ฯ			
เรือ ป๑ - ช๑	๓	๓	๔
เรือ ป๑ - ช๒	๒	๑๐	๓๐
เรือ ป๑ - ช๔	๑	๒	๖
เรือ ป๑ - ช๑๔	๑	๕	๑๕
เรือ ป๕ - ช๑๔	๒	๒	๒
เรือ ป๖ - ช๒	๑	๑	๑
เรือ ป๖ - ช๑๔	๒	๑๕	๒๐

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
จังหวัดปัตตานี			
อ. หนองจิก			
เรือ ป๙ - ช๑๔	๑	๕	๕๐
เรือ ป๑๐ - ช๑๔	๔	๕	๕๐
อ. เมืองปัตตานี			
เรือ ป๑ - ช๑	๘	๘	๑๕
เรือ ป๑ - ช๔	๒	๕	๑๕
เรือ ป๕ - ช๑๑	๓	๓	๑๕
เรือ ป๕ - ช๑๔	๒	๔๐	๑๐๐
เรือ ป๘ - ช๑๑	๑	๑	๑๐
เรือ ป๙ - ช๑๑	๑	๔	๑๐
เรือ ป๙ - ช๑๔	๒	๒	๕๐
เรือ ป๑๐ - ช๑๔	๖	๖	๕๐
อ. สายบุรี			
เรือ ป๑ - ช๑๑	๑	๒	๑๐๐
เรือ ป๑๐ - ช๑๑	๑	๕	๒๐๐
จังหวัดพังงา			
บ้านม่วง			
เรือ ป๑ - ช๑๔	๓	๔	๘
เกาะขามใหญ่			
เรือ ป๑ - ช๑	๖	๑๕	๖๐
เกาะนกคุ่ม			
เรือ ป๑ - ช๖	๑	๑	๑๐
เรือ ป๕ - ช๑๔	๑	๔	๑๐
เกาะพนัก			
เรือ ป๑ - ช๒	๒	๒	๓

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
เกาะพนัก			
เรือ ป๒ - ช๑๔	๑๒	๖๐	๑๐๐
เรือ ป๔ - 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 - ช๑	๒	๒	๔
เรือ ป๔ - ช๑๔	๑๒	๑๒	๑๒
เกาะยาวใหญ่			
เรือ ป๑ - ช๑	๗	๘	๑๒
เรือ ป๑ - ช๒	๒	๘	๑๒
เรือ ป๑ - ช๑๐	๒	๒	๓
เรือ ป๑ - ช๑๔	๑	๘	๒๐
เรือ ป๒ - ช๑๔	๔	๕	๑๑
เรือ ป๔ - ช๑๔	๓๒	๔๕	๘๐
เรือ ป๕ - ช๓	๒	๑๐	๑๓
เรือ ป๕ - ช๑๔	๔	๑๒	๒๐
เรือ ป๖ - ช๑๔	๑	๔	๑๒
เรือ ป๘ - ช๑	๑	๒	๓
อ. ตะกั่วป่า			
เรือ ป๑ - ช๑	๔	๖	๑๒
อ.ท้ายเหมือง			
เรือ ป๑ - ช๑๔	๖	๖	๑๐

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
จังหวัดเพชรบุรี			
บ้านบางตะบูน			
เรือ ป๑ - ช๑	๑	๑	๑
เรือ ป๕ - ช๑๑	๔	๕๐	๑๕๐
เรือ ป๕ - ช๑๔	๑	๑๐	๔๐
เรือ ป๖ - ช๑๔	๑	๒๐	๖๐
เรือ ป๘ - ช๑๔	๒	๒๐	๗๕
อ. บ้านแหลม			
เรือ ป๑ - ช๑	๖	๑๐	๔๐
เรือ ป๑ - ช๖	๑	๑๐	๘๐
เรือ ป๓ - ช๑๔	๑	๑	๑๐
เรือ ป๕ - ช๑	๔	๒๐	๕๐
เรือ ป๕ - ช๑๑	๖	๓๐	๓๐๐
เรือ ป๖ - ช๑	๑	๔	๑๒
เรือ ป๖ - ช๑๐	๒	๕	๑๕
เรือ ป๖ - ช๑๔	๑	๓	๒๐
เรือ ป๘ - ช๑	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

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
เกาะฮี			
เรือ ป๑ - ช๒	๑	๕	๑๕
เรือ ป๑ - ช๑๔	๕	๑๐	๑๕
เกาะสิเหร่			
เรือ ป๑ - ช๑	๖	๖	๑๕
เรือ ป๔ - ช๑๔	๑	๑	๔
อ. เมืองภูเก็ต			
เรือ ป๑ - ช๑	๔	๖	๑๕
เรือ ป๑ - ช๒	๓	๕	๒๐
เรือ ป๑ - ช๑๔	๑๐	๑๒	๒๐
เรือ ป๔ - ช๑๔	๒	๖	๑๕
เรือ ป๖ - ช๑๔	๑	๖	๑๕
บ้านราไว			
เรือ ป๑ - ช๒	๓	๑๕	๒๐
เรือ ป๑ - ช๑๔	๔	๑๓	๒๐
เรือ ป๔ - ช๑๔	๘	๑๕	๓๐
เรือ ป๘ - ช๑๔	๑	๑	๑
บ้านสปัม			
เรือ ป๑ - ช๑	๗	๗	๑๕
เรือป๑ - ช๑๔	๑	๑	๒
เรือป๔ - ช๑๔	๒	๑๐	๓๐
จังหวัดระนอง			
อ. กะเปอร์			
เรือ ป๑ - ช๑	๑๐	๑๒	๖๐
เรือ ป๒ - ช๑	๑	๒	๑๐

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
บ้านกำพ่วน			
เรือ ป๑ - ช๒	๒	๒	๑๐
เรือ ป๕ - ช๑๔	๑	๑	๑๐
เกาะช้าง			
เรือ ป๑ - ช๑	๑๐	๑๗	๑๐๐
เรือ ป๑ - ช๒	๒	๒	๑๕
เรือ ป๑ - ช๑๔	๒	๒	๕
เกาะโคม			
เรือ ป๑ - ช๑	๕	๑๕	๔๐
เรือ ป๑ - ช๑๐	๑	๑	๑
เรือ ป๕ - ช๑๔	๑	๑	๑๐
เกาะพะยาม			
เรือ ป๑ - ช๑	๙	๔๐	๖๐
เรือ ป๑ - ช๗	๑	๑	๒
เรือ ป๓ - ช๑๔	๒	๒	๑๕
เรือ ป๕ - ช๑	๖	๖	๑๐
เรือ ป๕ - ช๑๑	๒	๒	๑๐
เรือ ป๖ - ช๑	๑	๑	๒
เกาะสินดาราใต้			
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	๑	๑๐	๒๐
เรือ ป๑ - ช๑๔	๑	๑	๑
จังหวัดระยอง			
บ้านปากน้ำประแส			
เรือ ป๑ - ช๑	๘	๑๐	๑๕
เรือ ป๑ - ช๒	๘	๘	๑๕
เรือ ป๖ - ช๒	๒๑	๒๑	๒๑
เรือ ป๖ - ช๑๔	๘	๘	๒๕
บ้านเพ			
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. เมืองระยอง			
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	๒๐	๕๐

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
เรือ ป๕ - ช๑๑	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			
บ้านต้นหยงโป			
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	๔
เรือ ป๔ - ช๑๑	๓	๑๐	๓๐
เรือ ป๔ - ช๑๔	๒	๓	๕
เกาะตะรุเตา			
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	๗๕	๑๐๐
เกาะยาว			
เรือ ป๑ - ช๑	๔	๕	๑๕
เรือ ป๑ - ช๖	๒	๕	๑๐
เรือ ป๑ - ช๑๔	๑	๒	๑๐
เรือ ป๒ - ช๑๔	๒	๒	๑๐
เรือ ป๔ - ช๑๔	๓	๕	๓๐

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
เกาะยาราโต๊ด			
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	๗๐
อ. ละงู			
เรือ ป๑ - ช๑	๑๒	๑๓	๒๐
เรือ ป๑ - ช๑๔	๖	๑๗	๓๐
เรือ ป๒ - ช๑	๑	๕	๑๐
เรือ ป๒ - ช๒	๑	๑๙	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			
คลองด่าน			
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 ป๗ - ช๑๒	๑	๒	๒
เรือ ป๘ - ช๑	๑	๕	๓๐
เรือ ป๘ - ช๑๑	๗	๓๐	๔๐
เรือ ป๘ - ช๑๔	๑	๕๐	๒๐๐

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
อ. เมืองสมุทรปราการ			
เรือ ป๑ - ช๑	๒๔	๒๕	๘๐
เรือ ป๑ - ช๔	๑	๒	๖
เรือ ป๔ - ช๑๔	๑	๔	๘
เรือ ป๗ - ช๑๒	๒	๕	๒๕
เรือ ป๘ - ช๑๒	๑	๔	๘
จังหวัดสมุทรสงคราม			
บ้านบางจะเกร็ง			
เรือ ป๗ - ช๓	๑	๑	๕
อ. เมืองสมุทรสงคราม			
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 ป๕ - 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	๙	๓๐	๔๐
เรือ ป๖ - ช๑๔	๑	๑๕	๔๐
เรือ ป๗ - ช๑๒	๑	๕	๕
เรือ ป๘ - ช๓	๑	๕	๑๐
เรือ ป๘ - ช๑๐	๒	๓๐	๕๐
เรือ ป๘ - ช๑๑	๑	๒๐	๔๐
เรือ ป๘ - ช๑๒	๒	๒	๑๕

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
เรือ ป๘ - ช๑๔	๑๔	๔๐	๘๐
จังหวัดสมุทรสาคร			
อ. เมืองสมุทรสาคร			
เรือ ป๑ - ช๑	๘๙	๑๐๐	๑๕๐
เรือ ป๑ - ช๒	๒	๒๐	๖๐
เรือ ป๑ - ช๓	๑	๒๐	๕๐
เรือ ป๑ - ช๔	๔	๓๕	๘๐
เรือ ป๑ - ช๖	๖	๒๐	๒๐
เรือ ป๑ - ช๗	๒	๖	๑๐
เรือ ป๑ - ช๑๐	๒	๒	๗

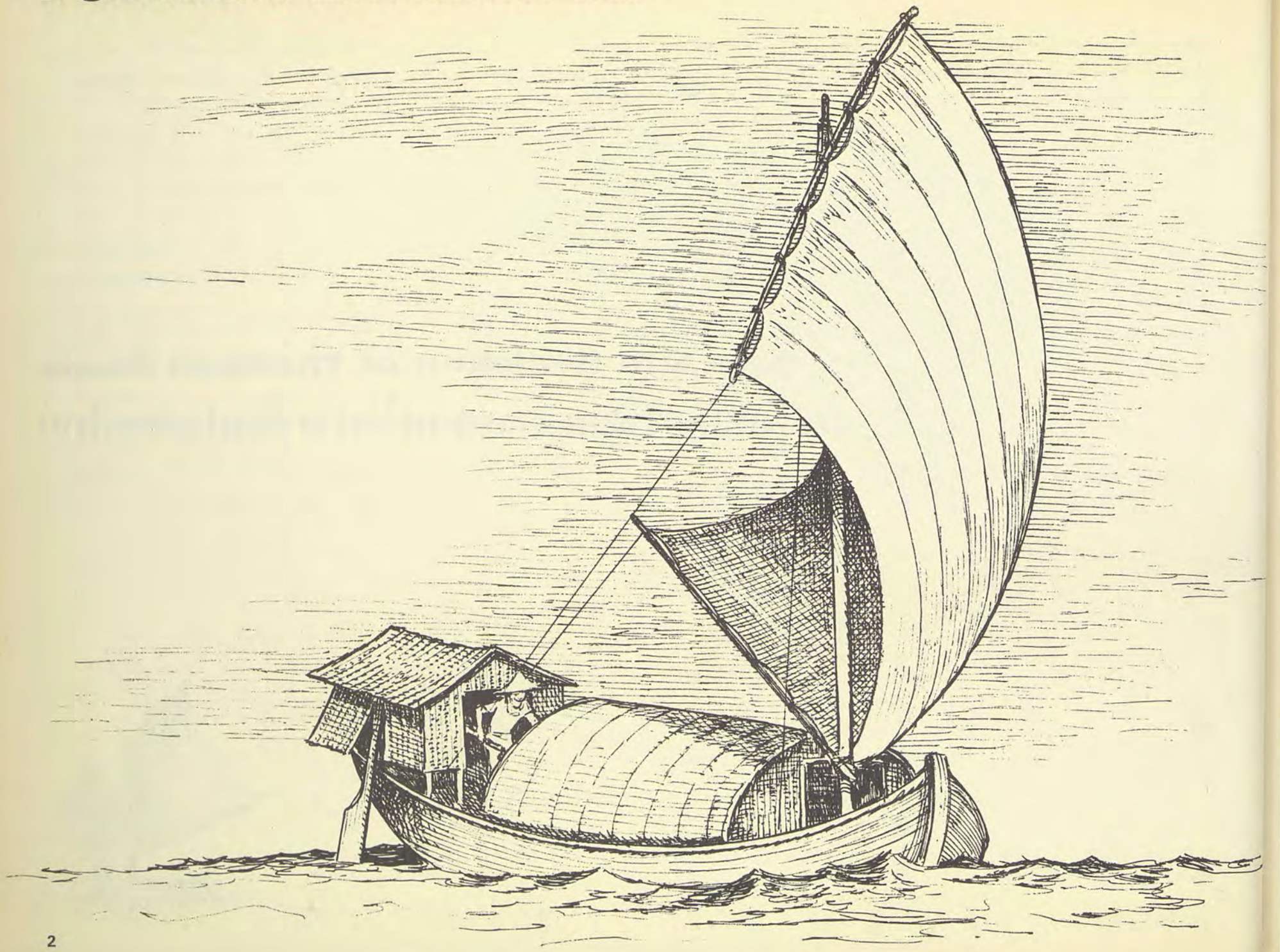
ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
อ. เมืองสมุทรสาคร			
เรือ ป๓ - ช๑	๔	๘๐	๕๐๐
เรือ ป๓ - ช๒	๑	๕	๕๐
เรือ ป๓ - ช๑๔	๔	๕๐	๒๐๐
เรือ ป๕ - ช๑	๒	๒	๒
เรือ ป๕ - ช๒	๒	๓	๔
เรือ ป๕ - ช๑๑	๑๖	๕๐	๒๐๐
เรือ ป๕ - ช๑๔	๑	๙	๒๐
เรือ ป๖ - ช๑	๑๑	๕๐	๘๐
เรือ ป๖ - ช๑๐	๓	๒๐	๕๐
เรือ ป๘ - ช๑	๑	๓๐	๒๐๐
เรือ ป๘ - ช๑๒	๑	๑	๑
เรือ ป๘ - ช๑๔	๕	๖๐	๒๐๐

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
จังหวัดสุราษฎร์ธานี			
อ. เมืองสุราษฎร์ธานี (บ้านดอน)			
เรือ ป๑ - ช๑	๔๑	๔๘	๖๐
เรือ ป๑ - ช๓	๓	๓	๔
เรือ ป๑ - ช๖	๒	๒	๔
เรือ ป๕ - ช๑๔	๓	๓	๓
เรือ ป๖ - ช๑	๑	๑	๓๐
เรือ ป๖ - ช๒	๑	๒	๓๐
อ.ไชยา			
เรือ ป๘ - ช๑๔	๒	๑๕	๒๐
รวมเรือทุกชนิด	๑,๘๐๗	๔,๓๔๓	๑๓,๔๑๗

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 lugsail; and the small sailing sampan. 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 C1-T1, 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 นายเอช. วาริงตันสไมท์ ได้บรรยายเรื่องเรือแบบดั้งเดิมของประเทศไทยที่สำคัญ ๆ เท่าที่มีอยู่ในระยะแรกเริ่มของศตวรรษนี้ นายสไมท์ผู้นี้เป็นชนชาติอังกฤษและเป็นสมาชิกสโมสรเรือยอชท์แห่งแม่น้ำเทมส์ในพระบรมราชูปถัมภ์ เคยรับราชการในแผ่นดินไทยมาเป็นเวลาห้าปี (พ.ศ. ๒๔๓๔ - ๒๔๓๙) ท่านผู้นี้ได้เขียนหนังสือเรื่อง "เสาและใบของเรือในทวีปยุโรปและเอเชีย"(๑) หนังสือนี้พิมพ์ขึ้นในปี พ.ศ. ๒๔๔๙ กล่าวว่าเรือไทยแบบทั่ว ๆ ไปที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลายที่สุดในสมัยนั้น ได้แก่เรือเป็ดและเรือฉลอม "เรือเป็ด" นี้เรียกตามรูปร่างลักษณะของตัวเรือส่วนที่อยู่ใต้น้ำ และคำว่า "ฉลอม" หมายถึงเรือใบชนิดใดชนิดหนึ่งจะใช้ใบแบบใดก็ได้

เรือไทยแบบทั่ว ๆ ไปชนิดอื่นนอกจากนี้ได้แก่ เรือตา ซึ่งเป็นเรือสำเภาที่มีกำเนิดมาจากประเทศเขมร เรือข้าว (บรรทุกข้าว) เป็นเรือแบบจีนที่ใช้กันอยู่เป็นส่วนมากตามลำน้ำใหญ่ ๆ เรือโป๊ะหรือเรือโป๊ะจ้าย เป็นเรือที่มีตัวเรือเป็นแบบตะวันตกใช้ใบเขวนแบบจีน และเรือสำปั้นซึ่งเป็นเรือขนาดเล็กมีใบ เรือเหล่านี้ล้วนเป็นเรือที่ใช้ใบทั้งสิ้น

ในระยะต่อมาอีกสองสมัย บรรดาเรือที่ใช้อยู่ตามชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ได้เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมมากมาย สมุดภาพเรือเล่มนี้ได้จำแนกเรือต่าง ๆ ออกเป็น ๔๒ ชนิดด้วยกัน เป็นเรือที่ใช้เครื่องยนต์เสีย ๓๖ ชนิด ซึ่งในจำนวนนี้จะเป็นเรือ ป๑ - ช๑ เสียเป็นส่วนใหญ่ เรือประมงและเรือสินค้าที่ใช้เครื่องยนต์ จะมีรูปร่างลักษณะที่แสดงออกถึงสัญญลักษณ์ใหม่ ๆ และความเจริญก้าวหน้าของประเทศไทย โดยไม่เหลือเค้าเรือแบบดั้งเดิมไว้เลย อย่างไรก็ตามเรือแบบเก่าก็ยังคงมีเหลืออยู่บ้างไม่มากนัก และมักจะมีการเปลี่ยนแปลงรูปร่างลักษณะตัวเรือ หรือการใช้งานของเรือเสียใหม่ แต่ก็ยังแสดงออกถึงลักษณะดั้งเดิมของเรือไทยว่าไม่เหมือนกับเรือของประเทศอื่น ๆ

วิวัฒนาการและอิทธิพลที่ได้รับ

เรือต่าง ๆ ในประเทศไทยได้มีการเปลี่ยนแปลงรูปโฉม ควบคู่กันไปกับวิวัฒนาการของประเทศ โดยมีขนบธรรมเนียมประเพณีดั้งเดิมที่พยายามต่อต้านขนบธรรมเนียมประเพณีของต่างชาติที่กรอบงำเข้ามาอย่างเข้มแข็ง ประกอบกับการเลือกรับเอาอิทธิพลความเจริญก้าวหน้าของต่างชาติเข้าไว้ด้วย

เนื่องด้วยประเทศไทยมีกำเนิดขึ้นมาทางตอนใต้ของประเทศจีน และได้รับพื้นฐานทางพระพุทธศาสนามาจากประเทศอินเดีย จึงทำให้ได้รับอิทธิพลจากชาติทั้งสองมารวมกันเป็นวัฒนธรรมประเพณีของตนเอง โดยจะเห็นได้จากสถาปัตยกรรม ภาษา ขนบธรรมเนียมประเพณี แบบแผนและลักษณะท่าทางนั้นจะเป็นของตนเองโดยแท้ เรื่องนี้ในบางครั้งจะดูเหมือนว่ามีส่วนคล้ายคลึงกับประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีชนหลาย

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.

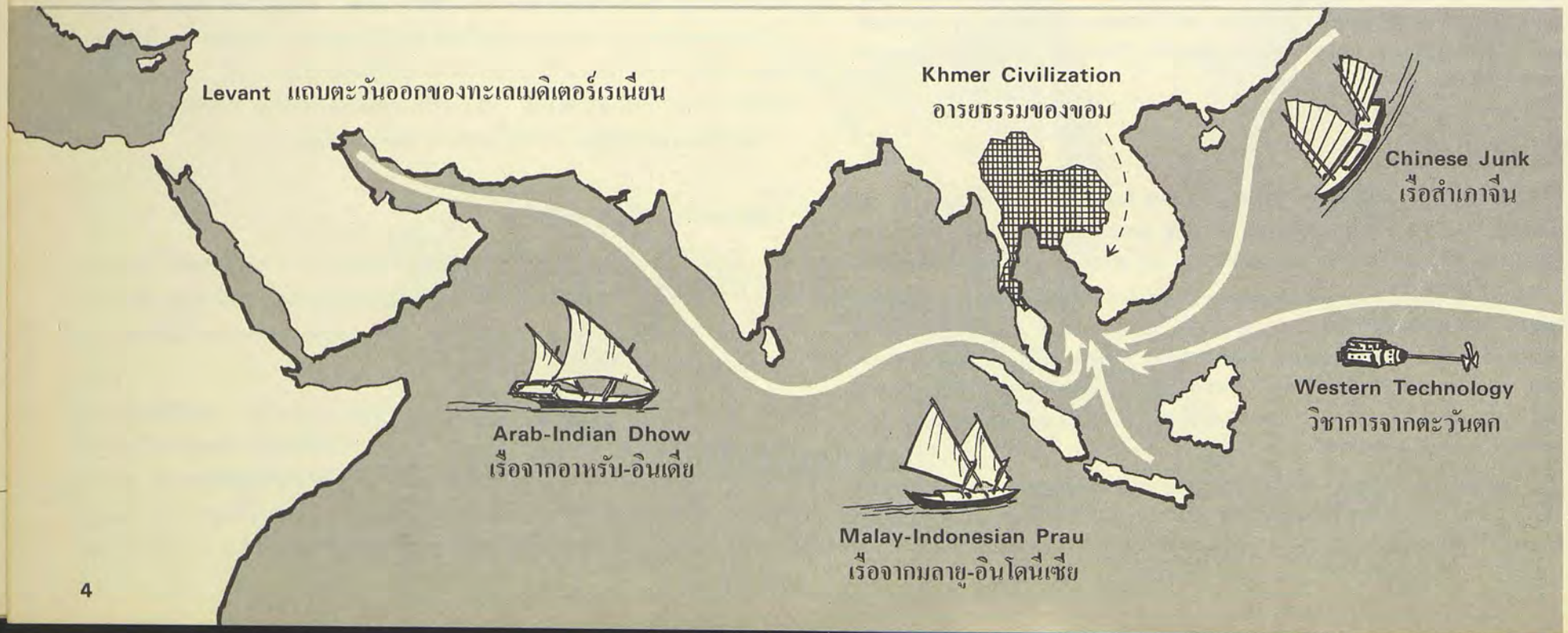
By 500 A.D., when the populations of the Nanchao section of southern China were moving south to form the present T'ai, or Thai, people, the Indianized State of Funan controlled nearly all of Indochina (modern Vietnam, Laos, and Cambodia), and island empires of Indian origin were arising in Indonesia.[2]

ชาติหลายศาสนา และมีขนบประเพณีต่าง ๆ กันเข้ามารวมกัน โดยมีความรู้สึกและความมุ่งหมายร่วมกันในอันที่จะสร้างสรรค์ทุกสิ่งทุกอย่างขึ้นมาโดยเรียกว่า "อเมริกันตามแบบฉบับ"

ความเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ อันเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทางการเมือง ภูมิศาสตร์ และวัฒนธรรมที่ได้สร้างความเจริญให้แก่ประเทศไทยจนถึงปัจจุบันนี้ จะมีหลักฐานจารึกไว้ในประวัติศาสตร์มาอย่างน้อยที่สุดในชั่วระยะเวลาหนึ่งพันปี แต่ไม่มีหลักฐานใด ๆ ที่แสดงถึงวิวัฒนาการของเรือต่าง ๆ ในประเทศไทยเลย เมื่ออิทธิพลของวิชาการทางเทคนิคสมัยใหม่ได้ปรากฏขึ้นมา อาทิเช่น ใบแขวนชนิดที่มีมุมบนข้างหนึ่งแหลม (ขอบด้านข้างของใบมีขนาดประมาณ ๑:๕) หางเสือคู่ เรือที่มีหัวท้ายแหลมคล้ายกัน และทวนหัวทวนท้ายขึ้นขึ้นมาเหล่านี้ ถ้าจะตั้งเป็นคำถามขึ้นมาว่าเหตุใดจึงเป็นเช่นนั้น ก็จะไม่สามารถหาคำตอบที่ถูกต้องจากประวัติศาสตร์ได้เลย แต่ก็พอที่จะสันนิษฐานได้เช่นเดียวกับศิลปอื่น ๆ ว่าเป็นการกระทำตามประเพณีนิยมเดิม ซึ่งมีการดัดแปลงให้คล้อยไปตามอิทธิพลของต่างชาติบ้าง รูปที่ ๑ แสดงให้เห็นการขยายตัวทางวัฒนธรรมดั้งเดิมและทางการค้าที่มีอิทธิพลต่อเรือต่าง ๆ ในประเทศไทย

Figure 1. Influences on Thailand Boat Evolution

รูปที่ ๑ อิทธิพลที่มีต่อวิวัฒนาการของเรือในประเทศไทย



กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่าง ๆ ในประเทศไทย

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 (1400-1800 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.

ผืนแผ่นดินที่เป็นประเทศไทยในปัจจุบันนี้ ตั้งอยู่ระหว่างประเทศอินเดียและจีนซึ่งมีความเจริญรุ่งเรืองมาตั้งแต่โบราณ ประเทศทั้งสองนี้มีอาณาเขตแผ่ไพศาลมาตั้งแต่สมัย ๒๐๐ ปีก่อนคริสต์กาล (ประมาณ พ.ศ. ๓๔๓) ซึ่งเป็นสมัยก่อนที่โรมันยึดครองทวีปยุโรปและทะเลเมดิเตอร์เรเนียนเสียอีก

ราว พ.ศ. ๑๐๔๓ พลเมืองในแคว้นน่านเจ้าซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของประเทศจีนได้อพยพลงมาทางใต้เพื่อตั้งถิ่นฐานเป็นชาวไต หรือไทยในปัจจุบันนี้ ประชาชนของรัฐฟูนานซึ่งเป็นชาวอินเดียได้ครอบครองเกือบตลอดคาบสมุทรอินโดจีน (ปัจจุบันนี้คือประเทศเวียดนาม ลาว และเขมร) รวมทั้งเกาะต่าง ๆ ที่เป็นจุดเริ่มต้นของจักรวรรดิอินเดีย ซึ่งได้สถาปนาเป็นประเทศอินโดนีเซีย(๒)

ราว พ.ศ. ๑๕๔๓ มีการติดต่อกันทางทะเลอย่างกว้างขวางระหว่างประเทศอินเดียและจีน ในขณะเดียวกันจักรวรรดิอาหรับที่นับถือศาสนาอิสลามก็กำลังรุ่งเรืองขึ้นทางตะวันออกใกล้ มีการเปิดเส้นทางเดินเรือค้าขาย และมีศูนย์การค้าอยู่ที่ประเทศอินเดียประเทศทางแถบตะวันออกเฉียงใต้ของเอเชียและประเทศจีน(๓) ซึ่งนับว่าเจริญรุ่งเรืองมาก

มีการค้าและการเผยแพร่วัฒนธรรมอย่างแพร่หลายผ่านเข้ามาทางช่องแคบมะละกา บรรดาเรือไทยที่อยู่ในอ่าวไทยคงจะต้องมีการติดต่อกับเรือต่าง ๆ ของชาวอาหรับ และชาวอินเดียอยู่เสมอเป็นเวลาช้านานมาแล้ว

ในชั้นแรกพ่อค้าชาวอาหรับและชาวอินเดีย ได้เดินเรือเป็นระยะทางไกลไปสู่ประเทศจีน เพื่อนำสินค้าจากต่างประเทศเข้าไปขาย แต่ต่อมาในสมัยราชวงศ์หมิงและราชวงศ์ชิง (พ.ศ. ๑๙๔๓ - ๒๓๔๓) การค้าขายดังกล่าวได้ลดน้อยลงไป เพราะมีเรือสำเภาจีนขนาดใหญ่ที่สามารถเดินทะเลได้อย่างแพร่หลายมากขึ้น และเดินไปทางตะวันตกจนถึงทะเลแดง เส้นทางเดินเรือค้าขายไปทางภาคตะวันตกที่สำคัญได้แก่ ฝั่งทะเลของคาบสมุทรอินโดจีนขึ้นมาทางอ่าวไทย และลงไปทางแหลมมลายูถึงช่องแคบมะละกา(๔)

ประมาณ พ.ศ. ๒๐๔๓ เมื่อชาวโปรตุเกสเข้ามาถึง ทำให้ชาวตะวันตกมีอิทธิพลทางทะเลขึ้นในเอเชียอาคเนย์เป็นครั้งแรก และต่อจากนั้นมาก็มีชาวสเปน ฮอลันดา ฝรั่งเศส และอังกฤษตามเข้ามา โดยนำการค้า วัฒนธรรม และลัทธิการแสวงหาเมืองขึ้นมาด้วย

ในปัจจุบันนี้โครงการทางเศรษฐกิจ ทางทหาร และโครงการช่วยเหลือทางวิชาการเทคนิคของสหรัฐอเมริกา นับว่าเป็นอิทธิพลที่มีความสำคัญยิ่งต่อบรรดาเรือประมงและเรือสินค้าของประเทศไทยอย่างหนึ่ง

เรือแบบอาหรับผสมอินเดีย

เรือใบของอียิปต์ในสมัยโบราณมีลักษณะหัวท้ายเรียว ใช้ใบแขวนรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส และเป็นเรือที่นับได้ว่าเก่าแก่มากในบรรดาเรือต่าง ๆ ที่ใช้อยู่ตามแถบฝั่งทะเลเมดิเตอร์เรเนียน แม้จะไม่ใช่เรือแบบดั้งเดิมก็ตาม ชาติต่าง ๆ ที่ประสบความสำเร็จทางทะเลในแถบทะเลเมดิเตอร์เรเนียน เช่น โฟนิเซีย เปอร์เซีย กรีซ และโรมัน นิยมใช้ใบแขวนรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสนี้มาก

ในแถบทะเลอาหรับนิยมใช้ใบรูปสามเหลี่ยม เข้าใจว่าชาวอินเดียเป็นผู้คิดขึ้นและต่อมาชาวอาหรับได้นำเอามาใช้

Origin and Evolution of Thailand Boats

The Arab-Indian Dhow

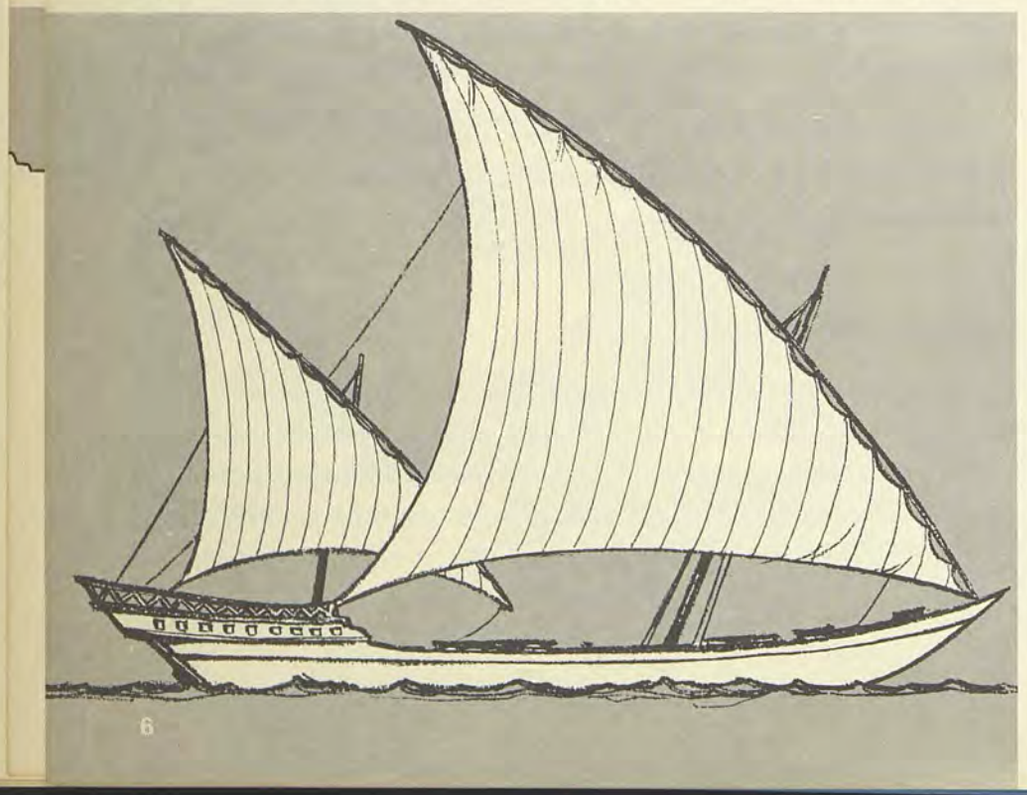
The ancient Egyptian sailing canoe, a long double-ender with square lugsail, was at least the predecessor, if not the ancestor, of all Levantine types. The square lugsail remained on the vessels of succeeding maritime nations in the Mediterranean: Phoenician, Persian, Greek, and Roman.

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 (พ.ศ. ๗๔๓ - ๘๔๓) เรือแบบอาหรับผสมอินเดียนี้ ได้กลายเป็นเรือที่ใช้กันตลอดทะเลแดงและมหาสมุทรอินเดีย และยังคงใช้สืบเนื่องกันมาจนทุกวันนี้

เรือแบบนี้ใช้ใบรูปสามเหลี่ยมขนาดใหญ่เพียงใบเดียวหรือหลายใบ หัวเรือมีลักษณะแหลมและยื่นออกไป ท้ายเรือเป็นรูปตัดเฉียงและลาดขึ้นไปหาดาดฟ้ายก (ดูรูปที่ ๒) เรือชนิดนี้มีรูปร่างต่าง ๆ กัน ใช้ติดต่อค้าขายระหว่างประเทศอินเดียและประเทศทางตะวันออกใกล้กับประเทศจีนโดยผ่านทางช่องมะละกา

เรือแบบมลายู

ในแถบประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย และหมู่เกาะอินโด - แปซิฟิก บางครั้งจะพบว่ามีการใช้เรือที่ตัวเรือและใบมีรูปร่างแปลกและพิสดารมากที่สุด

เรือแบบมลายูที่ใช้กันในแบบต่าง ๆ โดยทั่วไปนั้น หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ตัวเรือมีรูปร่างแหลม ทวนหัวทวนท้ายมีลักษณะโค้งงอนขึ้นมาหรือไม่ก็ยื่นขึ้นมาตรง ๆ อย่างมากที่เดียว (ดูรูปที่ ๓) และมีประทุนคุ่ม ๆ ทำด้วยวัสดุที่เป็นเส้นสานกัน

คาสสันได้กล่าวไว้ว่า สิ่งที่สังเกตได้ง่ายที่สุดก็คือ ใบแขวน ใบแขวนนี้ใช้กันทั่วไปในน่านน้ำอินโดนีเซีย เช่นเดียวกับใบรูปสามเหลี่ยมที่ใช้กันทั่วไปในแถบตะวันตกของมหาสมุทรอินเดีย และใบแขวนแบบนี้ก็ยังใช้กับเรือใบไทยและเวียดนามอีกด้วย

ใบแขวนดัดแปลงมาจากใบรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสของอียิปต์โบราณ และใบรูปสามเหลี่ยมของเรือแบบอาหรับผสมอินเดีย แต่ใบแขวนนี้มีกำเนิดมาจากที่ใดยังไม่ทราบแน่ นอกจากจะสันนิษฐานเอาเองว่า เมื่อเป็นใบที่ใช้กันแพร่หลายในน่านน้ำเอเชียอาคเนย์เช่นนี้ก็คงจะวิวัฒนาการมาจากใบรูปสามเหลี่ยมนั่นเอง ใบแขวนนี้เก่าแก่มาก โดยจะสังเกตได้จากงานแกะสลักแบบชวาของชาวโบโรบูเดอร์ (ประมาณ พ.ศ. ๑๓๑๘) ซึ่งปรากฏว่ามีใบแขวนแบบที่ใช้อยู่ในปัจจุบันนี้เช่นเดียวกัน

ชาวยุโรปเริ่มรู้จักใช้ใบแขวนมาตั้งแต่ศตวรรษที่ ๑๖ ใบแขวนชนิดห้อย (มุมล่างของใบไม่ผูกยึดกับโคนเสา) ที่ใช้กันอยู่ในแถบเอเชียอาคเนย์นี้มีรูปร่างต่าง ๆ กัน บ้างก็เกือบจะเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส บ้างก็มีส่วนกว้างของใบเกือบเป็น ๒ เท่าของส่วนสูง และบ้างก็มีมุมบนข้างหนึ่งแหลม ขอบข้างของใบด้านที่อยู่ชิดเสาสั้นซึ่งคล้ายกับใบรูปสี่เหลี่ยมมุมแหลมที่มีขอบข้างทั้งสองด้านประมาณ ๑:๕ หรือคล้ายกับใบรูปสามเหลี่ยม แต่ไม่ว่าใบเรือจะมีรูปร่างอย่างใดก็ตาม เพลาบน (เพลาอันยา) 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 stem and stern, or straight, greatly extended stem and sternpost (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.[5] 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.

ยึดกับโคนเสาหรือไม่ก็ได้

เรือแบบมลายูนี้มีข้อน่าสังเกตอยู่อีกประการหนึ่งก็คือ ใช้หางเสือชนิดที่อยู่ทางส่วนท้ายเรือกราบขวาหรือกราบซ้าย ส่วนมากมีสองอัน ปลายบนผูกยึดกับหลักหางเสือซึ่งเป็นวิธีการถือท้ายเรือแบบดั้งเดิมที่สุด และมีแสดงอยู่ตามภาพฝาผนังของอียิปต์ในสมัย ๓,๐๐๐ ปี ก่อนคริสต์ศักราช

เรือแบบมลายูที่ใช้กันเป็นมาตรฐาน มีส่วนคล้ายกับเรือ "Flying Prau" หรือเรือโจรสลัดมลายูซึ่งมีชื่อเสียงโด่งดังเมื่อราวศตวรรษที่ ๑๘ อยู่เพียงเล็กน้อย เรือโจรสลัดนี้ได้ทำการปล้นเรือค้าขายที่มาจากเกาะซูลู และเกาะมินดาเนาจำนวน ๒๕๐ ลำตามเส้นทางเดินเรือของเอเชียอาคเนย์(๕) เรือเหล่านี้บางลำมีขนาด ๓๐ ตัน เป็นเรือที่มีกระดูกงูและใช้หางเสือชนิดติดตรงทวนท้ายเรือ มีดาดฟ้ายกท้ายเรือยื่นออกไป มีเสาชี้หัวเรือยาว ลักษณะคล้ายเรือสำเภาจีนมากและมักใช้ใบแขวนแบบจีนอีกด้วย (ดูรูปที่ ๔)

ในปัจจุบันเรือโจรสลัดแบบนี้ได้สูญไปหมดแล้ว แต่เรือแบบ Flying Prau ยังมีเหลืออยู่เป็นเรือสินค้า

Figure 3. Typical Malay-Indonesian Prau
รูปที่ ๓ เรือแบบมลายูผสมอินโดนีเซีย

Origin and Evolution of Thailand Boats

The Chinese Junk

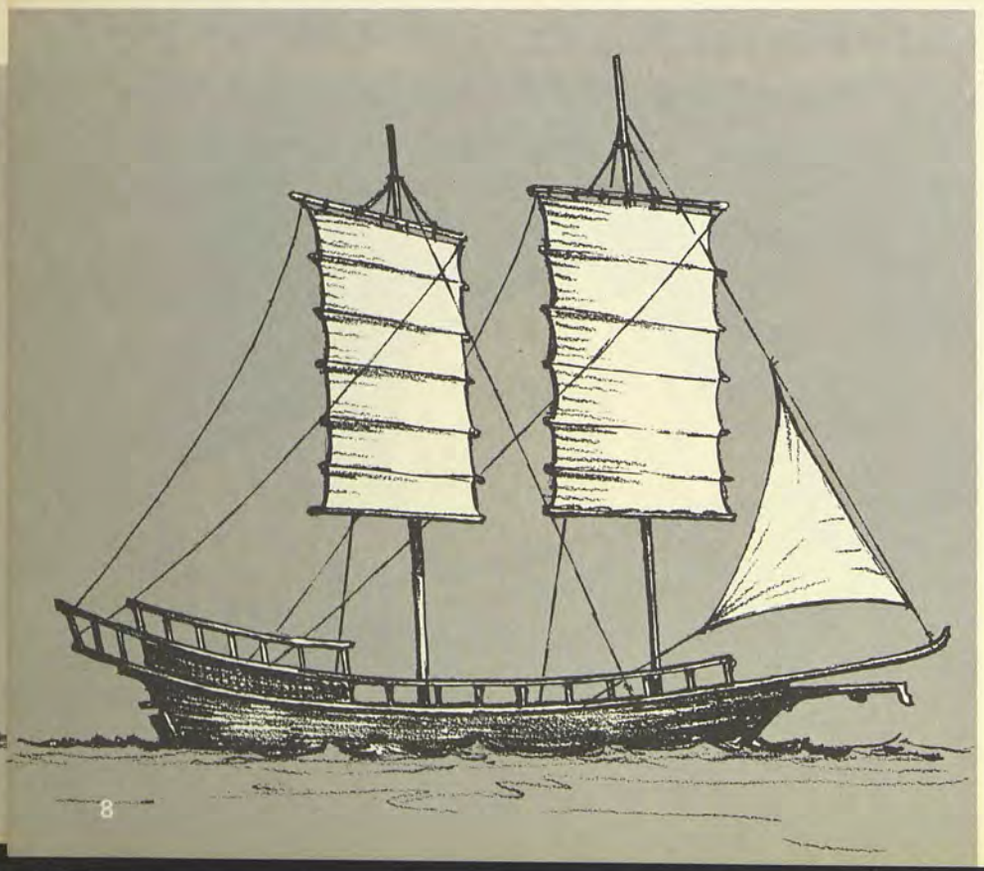
High overhanging stern, low bow, and huge, fanlike, fully battened lugsails: these are the traditional characteristics of the classic Chinese junk. But the Chinese lugsail is found on many hull types in Southeast Asia, and sampans have overhanging poop decks and battened sails. Some junks have inboard 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". 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".

Figure 4. Malay "Flying Prau"

รูปที่ ๔ เรือ "Flying Prau" ของมลายู



เรือสำเภาจีน

เรือสำเภาจีนแบบทั่ว ๆ ไปมีท้ายเรือสูงและยื่นออกไป หัวเรือต่ำใช้ใบแขวนชนิดที่มีพรวนใบ (ก้างใบ) ซึ่งมีลักษณะคล้ายพัดขนาดใหญ่ ใบแขวนแบบจีนนี้มีใช้กับเรือต่าง ๆ หลายชนิดในแถบเอเชียอาคเนย์ และถ้าเป็นเรือสำปั้นจะมีดาดฟ้ายกท้ายเรือ และใช้ใบชนิดที่มีพรวนใบ เรือสำเภาบางลำก็ติดเครื่องยนต์และไม่ใช้ใบ ส่วนเรืออื่น ๆ ใช้ใบแขวนชนิดตั้ง (ขอบล่างของใบข้างหนึ่งผูกยึดกับโคนเสา)

มีคำนิยามที่ถูกต้องเกี่ยวกับเรือสำเภาอยู่เพียงไม่กี่อัน ในพจนานุกรมเล่มใหม่ของเวบสเตอร์เขียนไว้ว่า คำว่าเรือสำเภา " junk " มาจากภาษาโปรตุเกสว่า " junco " ซึ่งแผลงมาจากภาษาชวาว่า "jon" หมายถึงเรือที่มีลักษณะคล้ายกับเรือที่ใช้กันอยู่ในน่านน้ำจีน และประเทศใกล้เคียงซึ่งมีรูปร่างป้าน เก๋งท้ายสูงมาก และท้ายเรือยื่นออกไป ส่วนกระดูกงูเล็กหรือไม่มีเลย เสากระโดงมักสูง และใช้ใบแขวนที่มีพรวนใบขนาบขวางยาวตลอด คำนิยามนี้ไม่รวมถึงเรือสำเภาทางแถบภาคใต้ของประเทศจีนซึ่งมีรูปร่างโค้งเรียว ไม่ป้านคล้ายกับเรือแบบดั้งเดิมของเวียดนามใต้ เขมร และประเทศไทย ที่มีรูปร่างไม่ป้านและลักษณะอื่น ๆ ที่คล้ายกันอีกหลายอย่าง ส่วนมากใช้ใบแขวนอ่อน (ไม่มีพรวนใบ) ใบแขวนชนิดตั้งหรือไม่ใช้ใบเลย

เวนส์[๖] ได้กล่าวว่า คำว่า " junk " มาจากคำว่า " djong " ในภาษามลายู แปลว่า "เรือใบ"

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

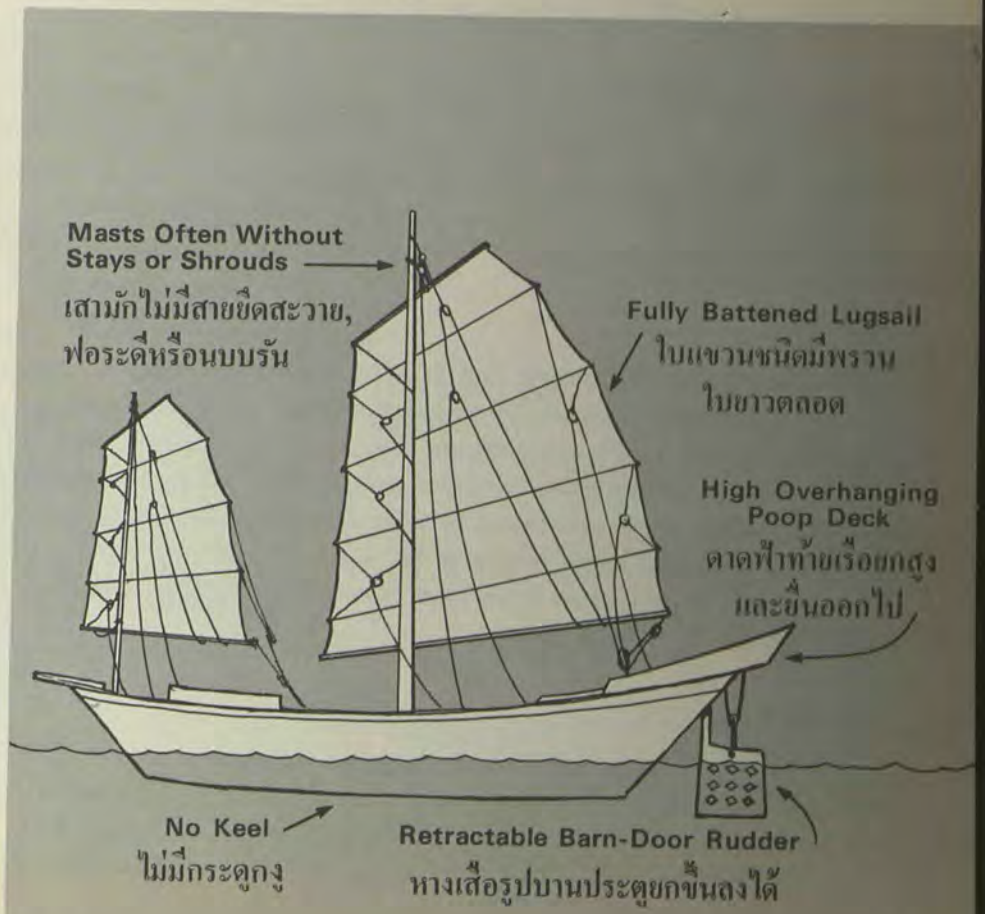
The Chinese junk is difficult to define because it is the sum of many unique features of design, construction, rigging, and operation. Moreover, there is not one, but rather many types of Chinese junks. The graceful, crescent shape of the double-ended, Ningpo fishing boat has little in common with the 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.

มีการโต้แย้งกันถึงข้อแตกต่างระหว่าง "เรือสำเภา" กับ "เรือสำปั้น" ฮอร์เนลล์ (๗) ผู้ได้ศึกษาเรื่องนี้มาเป็นเวลานานกล่าวว่า "เรือสำปั้น" ก็เหมือนกับ "เรือสำเภา" ซึ่งได้ดัดแปลงมาจากแพมากกว่าเรือขุด ("สำปั้น" เป็นภาษาจีนแปลว่า "ไม้กระดาน ๓ แผ่น") ดังนั้นจึงอาจเรียกได้ว่าเป็นเรือสำเภาขนาดเล็ก คำนิยามของจีนซึ่งได้มาจากแคว้นสือเหนือนั้นกล่าวว่า "เรือสำปั้น" เป็นเรือที่มีขนาดแคบมากจนไม่สามารถจะนำเอากระบือลงไปยืนขวางลำเรือได้ วอร์เซสเตอร์(๘) ได้ให้ข้อแตกต่างระหว่างเรือทั้งสองชนิดเป็นการเพิ่มเติมอีกโดยให้ถือความยาวของเรือขนาด ๙ ม. (๓๐ ฟุต) เป็นการแบ่งระหว่าง "เรือสำเภา" กับ "เรือสำปั้น"

ลักษณะของเรือสำเภาจีน

เนื่องจากเรือสำเภาจีนมีรูปร่างลักษณะที่ผสมกันหลายอย่างทั้งแบบของเรือ การต่อเชือกเสาเพลาใบ และการใช้งาน จึงเป็นการยากที่จะกำหนดลงไปได้ ยิ่งกว่านั้นเรือสำเภาจีนยังมีอยู่มากมายหลายชนิด เรือประมงของชาวนิงโปนั้นหัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกันและรูปร่างตัวเรือโค้งคล้ายวงเดือน ส่วนเรือสินค้าของชาวฟูเกี้ยนมีรูปร่างใหญ่โตเทอะทะ เรือทั้งสองชนิดนี้มีส่วนที่คล้ายกันน้อยมาก โดยทั่ว ๆ ไปเรือสำเภาทางภาคใต้ของจีนมีหัวเรือแหลม ตัวเรือโค้ง และกินน้ำลึก เหมาะที่จะใช้เดินในน่านน้ำลึก ๆ ที่มีฝั่งเป็นหิน ส่วนเรือสำเภาทางภาคเหนือของจีนนั้นต่อขึ้นเพื่อใช้เดินตามแม่น้ำตื้น ๆ ที่มีฝั่งเป็นทราย จึงมีหัวเรือป้าน (รูปร่างทึบคล้ายหีบ) และท้องแบน ดังได้แสดงรูปร่างลักษณะของเรือสำเภาจีนไว้ในรูปที่ ๕

Figure 5. Characteristics of the Chinese Junk
รูปที่ ๕ ลักษณะของเรือสำเภาจีน



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

เรือสำเภาจีนตัวเรือไม่มีกระดูกงูและกง ส่วนเรือแบบยุโรปนั้นต่อโดยวางกระดูกงูก่อน และประกอบทวนหัวและทวนท้ายเข้ากับกระดูกงู ติดกงตั้งที่มีลักษณะโค้งขวางเข้ากับแนวตามยาวของกระดูกงู แล้วจึงปูไม้กระดานปิดทับลงบนกง แต่ตรงข้ามกับเรือสำเภาจีนซึ่งตัวเรือจะยึดอยู่ด้วยผนังกั้นห้องตามขวางของเรือ โดยใช้แผ่นกระดานตียึดไว้อย่างแข็งแรง จึงเท่ากับเป็นการแบ่งตัวเรือออกเป็นห้อง ๆ และกันน้ำได้ด้วยผนังกั้นห้องดังกล่าวแล้ว

การออกแบบตัวเรือ

เรือสำเภาจีนซึ่งมีลักษณะท้องแบนและไม่มีกระดูกงูนี้ สามารถแล่นในน้ำตื้น ๆ ได้ และหากเกยตื้นก็ยังคงตั้งอยู่ได้ ตัวเรือแบบนี้ง่ายในการซ่อมบำรุงและการซ่อมทำ เพราะไม่ต้องเอียงเรือหรือนำเรือเข้าอู่แห้ง

เนื่องจากมีดาดฟ้ายกท้ายเรือสูงและยื่นออกไป จึงทำให้คนถือท้ายเรือมองเห็นภาพทางหัวเรือได้ชัดเจน เมื่อเกิดลมพายุก็จะช่วยให้หัวเรือหันสู้ลมได้ดี นอกจากนี้ท้ายเรือสูงยังช่วยรับลมและป้องกันคลื่นซัดเข้าเรืออีกด้วย เรือสำเภาจีนขนาดเล็กบางลำมีท้ายเรือเปิดโล่ง จะตักน้ำเข้าเรือเมื่อเวลามีคลื่นลมจัด เป็นการช่วยถ่วงเรือทำให้หัวเรือเชิดขึ้น ส่วนท้ายเรือคงเดิม

หางเสือ

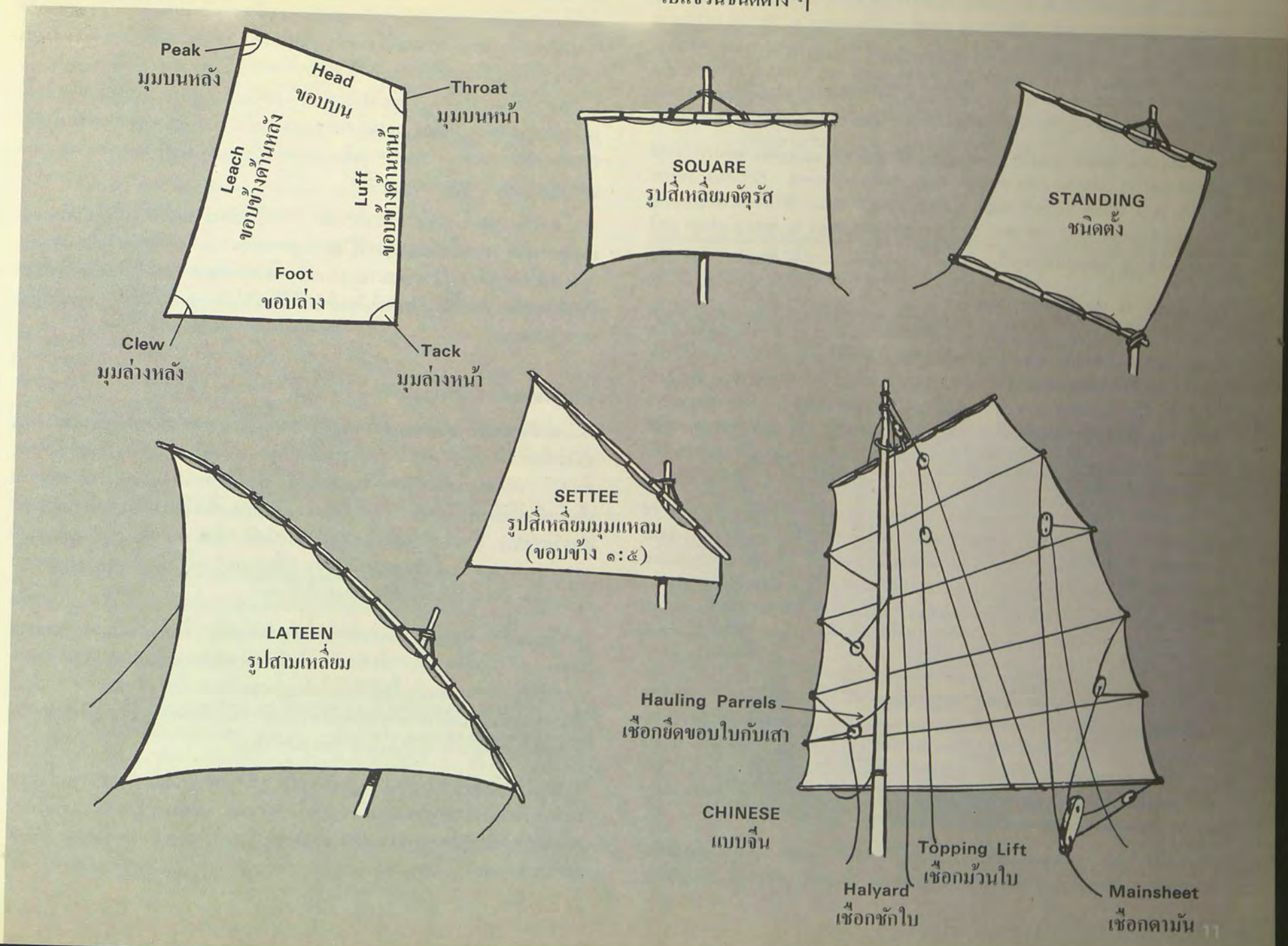
โดยเหตุที่เรือสำเภาจีนเป็นเรือไม่มีกระดูกงู จึงทำให้แล่นก้าวไม่ดี ข้อเสียอันนี้แก้ไขได้ด้วยการหย่อนหางเสือลงไป หางเสือนี้มีรูปร่างคล้ายบานประตูกว้างใหญ่ จะใช้รอกหย่อนลงไปและยึดเอาไว้เพื่อทำหน้าที่เป็นกระดูกงู และแกนหางเสือขยับขึ้นลงได้ภายในช่องรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสหรือรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าอยู่ทางท้ายเรือ ที่แผ่นหางเสือมักเจาะเป็นรู ๆ รูปสี่เหลี่ยมขนมเปียกปูน เพื่อให้มีน้ำหนักเบาและหมุนในน้ำได้สะดวกขึ้น เรือสำเภาจีนขนาดเล็กนี้นอกจากจะมีหางเสือที่สามารถดึงขึ้นลงได้แล้ว ก็มักมีแผ่นไม้ที่ยื่นลงไปในน้ำเพื่อป้องกันไม่ให้เรือเซตกไปทางข้างคือ centerboard, daggerboard, leeboard, อีกด้วย

ใบและเชือกเสาเพลาใบ

ในบรรดาใบเรือแบบต่างๆด้วยกันแล้ว ใบแขวนชนิดห้อย (มุมล่างของใบไม่ยึดกับโคนเสา) ของจีนดูเหมือนจะใช้การได้ดีที่สุด ใบที่มีพรวนใบ (ก้างใบ) ยาวตลอดความกว้างของ

Types of Lugsails

ใบแขวนชนิดต่าง ๆ



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,

ใบนี้มีลักษณะตึงเรียบ เช่นเดียวกับใบของเรือยอชท์ที่ใช้แข่งขันกันในปัจจุบันนี้ ซึ่งจะทำให้แล่นก้าวได้ดี พรวนใบแต่ละอันจะติดกับขอบข้างของใบด้านที่อยู่ห่างเสา ทั้งนี้เพื่อให้บังคับใบได้ทุกส่วน ในขณะที่ดึงใบเมื่อแล่นเฉียงลม มุมบนของใบด้านที่อยู่ห่างเสาจะอยู่ในแนวเดียวกับขอบล่างของใบ ผิดกับใบของชาวตะวันตกเมื่อดึงใบเข้ามามาก ๆ มุมบนของใบดังกล่าวจะลู่ไป เมื่อมีลมแรงก็ไม่ต้องลดใบ คงเพียงแต่ริบใบลงบ้างเท่านั้น เมื่อหย่อนเชือกชักใบใหญ่ลง พรวนใบก็จะลงมากองซ้อน ๆ กันอยู่ในระหว่างเชือกม้วนใบ เช่นเดียวกับมู่ลี่หน้าต่าง ปลายพรวนใบด้านที่อยู่ใกล้เสาจะผูกยึดไว้กับเสากระโดง การผูกจะผูกแน่นเลยหรือผูกหลวม ๆ ก็ได้

การออกแบบเชือกเสาเพลาใบทั้งหมดนี้ ก็เพื่อให้สามารถควบคุมใบเรือได้โดยสมบูรณ์และเพื่อกระจายน้ำหนักของใบให้ไปลงที่เสากระโดง ด้วยเหตุผลอันนี้เองเสากระโดงขนาดใหญ่ ๆ จึงไม่มีสายยึดสะวาย ฟอระดี หรือนบรันเลย และเนื่องด้วยเรือสำเภาจีนไม่มีสายยึดเกะกะจึงสามารถกลับใบอยู่กับที่ได้โดยไม่ต้องแล่นตีวงกว้าง และไม่ต้องเกรงว่าเสาจะหัก

กำเนิดของเรือสำเภาจีน

น่าประหลาดที่ไม่มีเรื่องราวเกี่ยวกับกำเนิดและวิวัฒนาการของเรือสำเภาจีนเลย และยังไม่เป็นที่เชื่อแน่ว่าชาวจีนเป็นผู้สร้างเรือนี้ขึ้นเอง หรือเอาแบบอย่างมาจากชาติอารยะอื่น ๆ นอกจากนี้ ยังไม่เป็นที่ทราบแน่ชัดว่า เรือนี้มีอายุเท่าใดและรูปร่างลักษณะของเรือที่แตกต่างกันนั้นได้เริ่มมีมาตั้งแต่เมื่อใด การศึกษาสิ่งต่าง ๆ ที่มนุษย์สร้างขึ้นในทางประวัติศาสตร์ มิได้ช่วยให้พบหลักฐานใด ๆ เกี่ยวกับ "เรือสำเภา" แบบดั้งเดิมเลย หากจะคล้อยตามความคิดเห็นของฮอร์เนลล์ที่ว่า "เรือสำเภา" นั้นวิวัฒนาการมาจากแพมากกว่าเรือขุด ก็จะทำให้ไม่ทราบประวัติของเรือนี้เลย

ปีเอตรี[๙] ได้อ้างถึงตำราของชาวจีนที่เก่าแก่เล่มหนึ่ง ซึ่งเขียนขึ้นในคริสต์ศตวรรษที่หนึ่ง กล่าวว่าวิธีการต่อ "เรือสำเภา" นั้นมีมาแต่สมัยโบราณในอ่าวเปอร์เซีย และชาวเปอร์เซียหรือชาวอินเดียเป็นผู้ใช้เรือนี้เป็นครั้งแรกเพื่อเดินเรือไปยังทะเลจีน ทั้งนี้ก็เป็นการยากที่จะเชื่อได้ว่าชาวเปอร์เซียหรือชาวอินเดียก็ดีที่ได้ต่อเรือใบนี้ขึ้นแล้วจะเลิกแบบอย่างที่ดีนี้เสียโดยไม่ทิ้งหลักฐานในทางโบราณคดีไว้เลย

ข้อเท็จจริงมีอยู่ว่าไม่เคยปรากฏหลักฐานใด ๆ ที่เกี่ยวกับ "เรือสำเภา" มาก่อนเลย แม้ว่าเรือนี้จะมีคุณสมบัติในทางแล่นด้วยใบได้ แต่บรรดาชาติต่าง ๆ ไม่เคยนำเอาไปใช้เลย ไม่ว่าจะเกี่ยวกับเชือกเสาเพลาใบหรือตัวเรือก็ตาม นอกจากชาติในเอเชียอาคเนย์ได้แก่ สาธารณรัฐเวียดนามใต้และเวียดนามเหนือ ประเทศกัมพูชา ไทย สหพันธ์มาเลเซีย และ

กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่างๆในประเทศไทย

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.

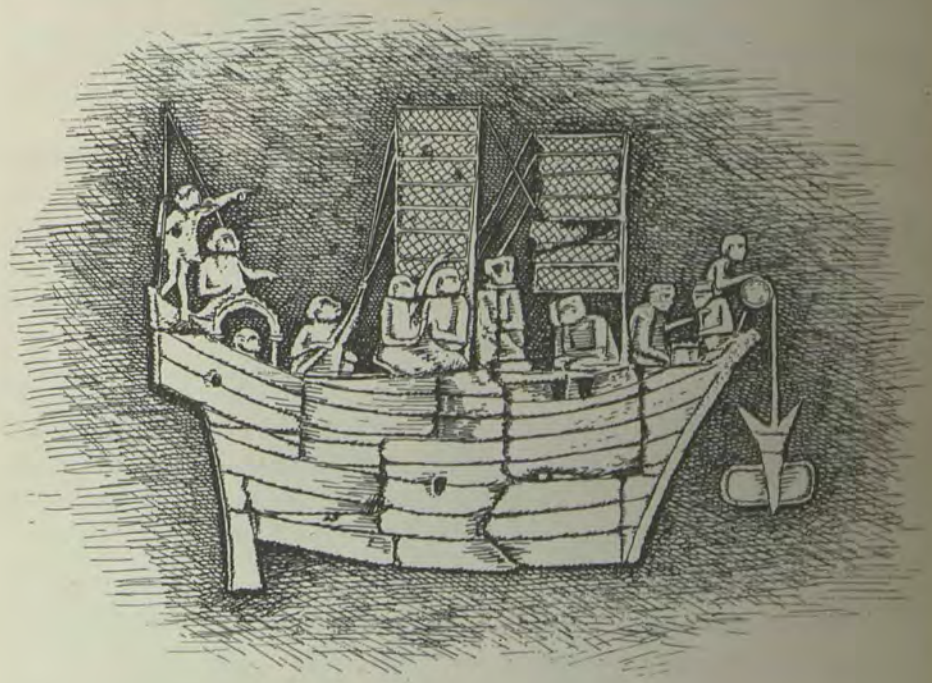
สาธารณรัฐอินโดนีเซีย เรือนี้เคยเป็นที่นิยมแพร่หลายกันในประเทศญี่ปุ่นครั้งหนึ่ง แต่ก็ไม่นานนัก ในบางโอกาสจะพบว่าเรือเล็กของฟิลิปปินส์ใช้ใบแขวนแบบจีนแต่ก็ไม่มากนัก

เรื่องราวเล็ก ๆ น้อย ๆ เกี่ยวกับประวัติศาสตร์ของ "เรือสำเภา" นับว่ายังไม่เพียงพอ แต่ก็สามารถสรุปได้จากการศึกษาค้นคว้าของบุคคลเหล่านี้คือ บัคเนลล์, ฮอร์เนลล์, วอร์เซสเตอร์, วิลลิเออรส์,(๑๐) คัสสัน,(๑๑) สไมท์,(๑๒) แลนด์สตรอม,(๑๓) โดเนลลี,(๑๔) เวลลส์,(๑๕) และเมส,(๑๖) ดังนี้:–

- ปี พ.ศ. ๑๘๔๑ มาร์โคโปโลได้บรรยายถึงเรือใหญ่ลำที่เขาโดยสารไปยังตะวันออกในการเดินทางตอนหนึ่งว่า เป็นเรือใบ ๔ เสา มีห้องที่กั้นน้ำด้วยฝาผนัง ๑๓ ห้อง ห้องพักส่วนตัวสำหรับพ่อค้าที่มั่งคั่ง ๖๐ ห้อง และเป็นเรือที่มีหางเสืออยู่ตรงทวนท้ายเรือ นับว่าเป็นการแนะให้โลกตะวันตกได้รู้จักเรือสำเภาจีน
- นักประวัติศาสตร์ชาวมุสลิมได้รายงานว่าในคริสต์ศตวรรษที่ ๗ ได้มีผู้พบเรือของจีนอยู่ในแม่น้ำยูเฟรติส
- สิ่งที่แสดงถึง "เรือสำเภา" ที่เก่าแก่ที่สุดก็คือภาพแกะสลักภายในโบสถ์แห่งหนึ่งในประเทศกัมพูชาซึ่งประมาณว่าราว พ.ศ. ๑๖๙๓
- เรือจีนที่ใช้ใบหัวและใบท้ายราวศตวรรษที่ ๓ ก่อนคริสต์ศักราช (ประมาณ พ.ศ. ๒๔๓ - ๓๔๒) มีอายุก่อนเรืออื่น ๆ ๑,๕๐๐ ปี
- เรือจีนที่มีหางเสือตรงทวนท้ายอันเดียวราวศตวรรษที่ ๔ ก่อนคริสต์ศักราช (ประมาณ พ.ศ. ๑๔๓ - ๒๔๒) มีอายุก่อนเรือแบบอื่นๆ 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. ๑๖๙๓ แสดงให้เห็นเรือสำเภาจีนที่ใช้ใบแบบมีพรวนใบ หางเสือยกขึ้นลงได้ และใช้กว้านหะเบสสมอ



- 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.

- ชาวจีนได้ต่อเรือที่มีแผ่นไม้เรียกว่า centerboard หรือ drop keel (กระดูกงูที่สามารถเอาขึ้นลงได้) บางลำก็มี leeboard และได้ใช้ทั้งสองสิ่งนี้มาก่อนชาวฮอลันดา
- การสร้างเรือสำเภาจีนโดยใช้ผนังกั้นเป็นห้องหลาย ๆ ห้อง และกันน้ำได้นี้นับว่ามีความสำคัญมาก และเป็นเวลาก่อนที่ชาวยุโรปจะรู้จักและนำเอามาใช้ต่อเรือเหล็ก ในศตวรรษที่ ๑๙ หลายพันปี
- ชาวจีนเป็นผู้ประดิษฐ์ใบแขวนชนิดห้อยและมีพรวนใบ แต่เรือชนิดอื่นไม่เคยนำไปใช้กันเลย นอกจากชาวยุโรปและชาวอเมริกันที่ได้นำมาใช้กับเรือยอชท์และเรือใบแข่งขันเมื่อไม่กี่ปีมานี้เอง
- ราว พ.ศ. ๙๔๓ 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. ๑๙๔๓ มี "เรือสำเภา" ขนาดใหญ่ที่สุดขนาดระวางบรรทุก ๘๐๐ ถึง ๑,๐๐๐ ตัน

ลักษณะของเรือต่าง ๆ ในประเทศไทย

แม้ว่าจะไม่มีบันทึกทางประวัติศาสตร์ที่แสดงให้ทราบถึงวิวัฒนาการของเรือต่างๆในประเทศไทยไว้เลยก็ตาม แต่จากเรื่องราวที่ได้กล่าวมาแล้วถึงกำเนิดของเรือต่างประเทศหลายชนิดและหลายลักษณะ ซึ่งลักษณะเหล่านี้จะมีอยู่ในเรือต่าง ๆ ของประเทศไทยด้วย

เรือฉลอมนับว่าเป็นเรือชนิดหนึ่งในไม่กี่ชนิดนักที่ยังรักษาแบบดั้งเดิมไว้และมีอยู่ในปัจจุบันนี้ ซึ่งได้บรรยายไว้ในเรื่องเรือ ป๘-ช๑๑ และ ป๘-ช๑๒ (ต่างกันที่ว่าเป็นเรือเสาเดียวหรือสองเสา)

เรือฉลอมนี้เดิมทีเดียวใช้เป็นเรือประมง ตัวเรือยาว กินน้ำตื้น กราบเรือสูงพ้นน้ำมากและเกือบไม่มีส่วนโค้งเลย สังเกตได้จากทวนหัวทวนท้ายตรงและยื่นขึ้นมามาก เสาใหญ่เอนไปทางท้ายเรือมาก มักใช้หางเสือสองอันห้อยลงไปสองข้างกราบท้ายเรือ ตอนบนยึดกับหลักหางเสือ และถัดลงไปยึดไว้กับกราบเรือ (ดูรูปที่ ๖)

สไมท์ให้ข้อสังเกตว่าหางเสือสองอันนี้จะใช้เฉพาะเวลาคลื่นลมแรงเท่านั้น ส่วนในเวลาคลื่นลมสงบจะใช้หางเสือแบบ lee rudder เพราะสามารถหย่อนลงไปได้ลึกกว่าและยังถ่วงมิให้เรือเซตกไปตามลมอีกด้วย

กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่างๆในประเทศไทย

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 อาจถอดหางเสือขึ้นเสียอันหนึ่งก็ได้ และตั้งไว้ที่ท้ายเรือ โดยเอาใบหางเสือขึ้นทำหน้าที่เป็นใบเรือเพื่อให้หัวเรือหันสู้ลม

เรือฉลอมขนาดเล็กจะใช้ใบแขวนขนาดใหญ่ใบเดียว ซึ่งโดยทั่ว ๆ ไปจะยึดปลายมุมใบตอนล่างไว้กับเสา เรือขนาดใหญ่ขึ้นไปจะมีใบหน้า (ใบหัวเรือ) ขนาดเล็กอีกใบหนึ่ง ไม่มีสายยึดเสาเพื่อสะดวกในการล้มเสา และมักใช้ใบแขวนแบบจีน

เรือฉลอมที่ใช้ใบแขวนชนิดแหลม (ปลายบนข้างหนึ่งแหลม) ทวนหัวทวนท้ายขึ้นขึ้นมา และใช้หางเสือชนิดติดอยู่ที่สองข้างกราบท้ายเรือนี้มีส่วนสัมพันธ์หรือเอาแบบมาจากเรือมลายูผสมอินโดนีเซีย

เรือเป็ดเป็นเรือที่ใช้กันมากที่สุดในประเทศไทยในสมัยเมื่อ ๖๐ ปีมาแล้ว และสไมท์ซึ่งเป็นนักแล่นใบคนหนึ่งมีความชื่นชอบในเรือนี้อยู่มาก แต่ปัจจุบันนี้เกือบไม่มีเหลืออยู่เลย เรือนี้เป็นเรือที่แล่นได้รวดเร็ว มีสองเสา ใช้ใบแขวน หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะแหลมคล้ายกันและขึ้นออกไป (ดูรูปที่ ๗) สไมท์ให้ทัศนะว่า เรือที่มีท้องเรือลึกเช่นนี้เหมาะที่จะใช้แล่นในขณะที่คลื่นลมแรง และยังได้เปรียบเทียบเรือนี้กับเรือแข่งของชาวตะวันตกไว้ด้วย

Figure 6. Rua Chalom รูปที่ ๖ เรือฉลอม

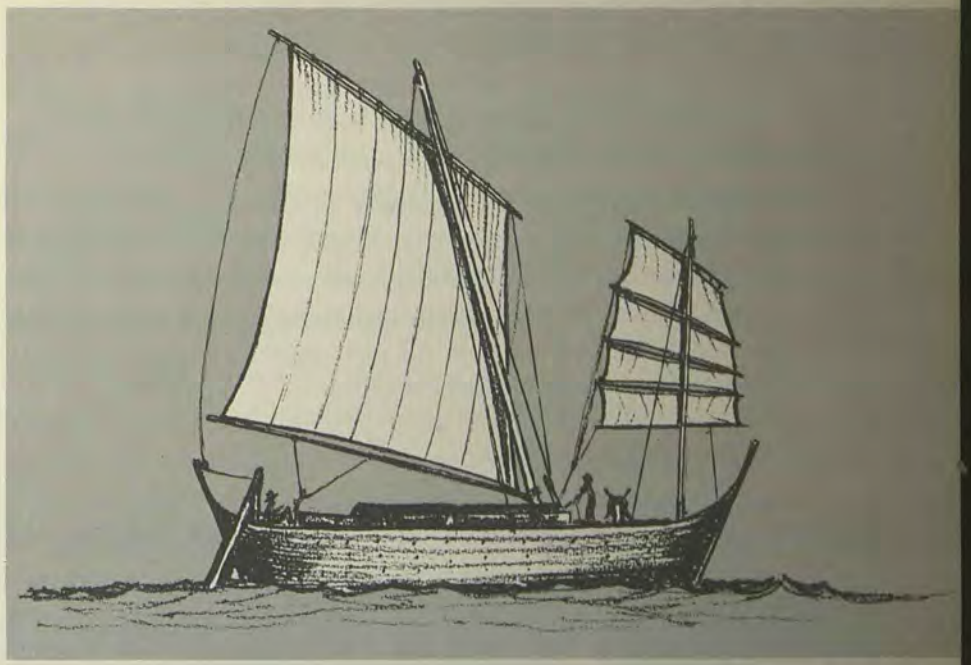


Figure 7. Rua Pet รูปที่ ๗ เรือเป็ด

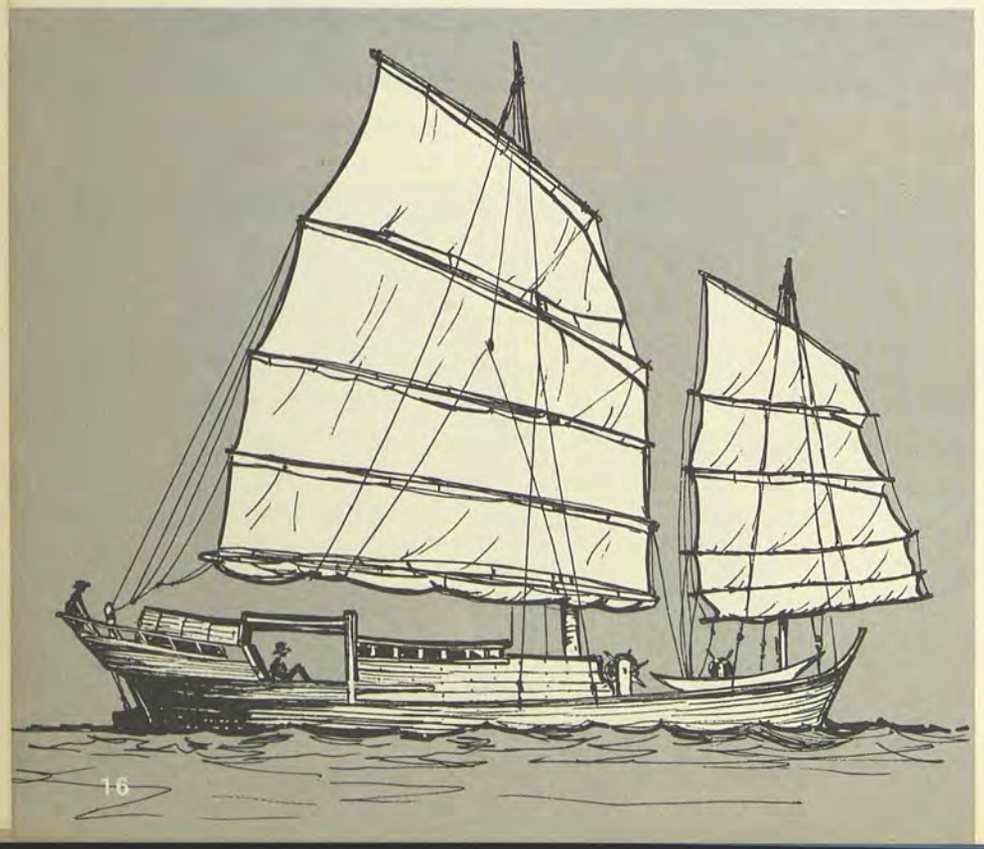
Origin and Evolution of Thailand Boats

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 Annamese (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 เรือสำเภาใบของไทย



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.

เรือเป็ดมีส่วนคล้ายคลึงกับเรือแบบอาหรับผสมอินเดีย นอกจากที่ท้ายเรือเป็ดแหลม ไม่ตัดบ้านเหมือนกับเรือแบบอาหรับผสมอินเดีย

สไมท์ให้ข้อสังเกตไว้อีกว่า เรือไทยเป็นจำนวนมาก มีท้ายเรือแบนเป็นรูปลิ่มจนถึงกราบเรือนี้เป็นลักษณะของเรือญวน (เวียดนาม) ซึ่งมีกำเนิดมาจากจีน

คุณสมบัติที่สำคัญของใบแขวนชนิดห้อยก็คือสามารถลดใบได้สะดวก โดยหย่อนเพลาอันยา (เพลาใบอันบน) ลงมาและม้วนเพลาดามัน (เพลาใบอันล่าง) เข้ากับใบ ในปัจจุบันเรือใบของชาวตะวันตกพากันใช้ "วิธีลดและม้วนใบพร้อมกัน" นี้โดยทั่วไป

เรือสำเภาของไทย (ป๗-ช๑๒) มีกำเนิดมาจากจีนอย่างแน่นอน (ดูรูปที่ ๘) เรือนี้มีลักษณะเป็นเรือสำเภาแบบทั่ว ๆ ไปตลอดทั้งลำ คือ มีดาดฟ้ายกท้ายเรือ หางเสือรูปบานประตูสามารถยกขึ้นลงได้ ใช้ใบแขวนขนาดใหญ่ที่มีพรวนใบเต็ม (ใบปีกค้างคาว) ส่วนที่แตกต่างกันได้แก่การประกอบกระดูกงูและกง เรือสำเภาของไทยมีดาดฟ้ายกท้ายเรือสูงกว่าหัวเรือเล็กน้อย มีส่วนโค้งน้อยมาก และดาดฟ้ายกท้ายเรือก็ไม่ลาดไปทางหัวเรือที่ต่ำกว่ามากนัก จึงมีลักษณะทั่วไปคล้ายกับเรือสำเภาของจีนมาก

ปัจจุบันมีเรือสำเภาที่ใช้ใบขนาดใหญ่เหลืออยู่เพียงไม่กี่ลำนัก เรือเหล่านี้จะแล่นอยู่ตามบริเวณรอบ ๆ อ่าวไทยและข้ามไปมาโดยบรรทุกทราย ไม้ท่อนและหิน ซึ่งจะเห็นปรากฏอยู่ในภาพปฏิทินสมัยก่อน

การเปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์

เนื่องจากเรือต่าง ๆ ในน่านน้ำไทยได้เปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์แทนการใช้ใบตามประเพณีดั้งเดิม จึงทำให้เกิดมีการต่อตัวเรือแบบใหม่ ๆ หรือดัดแปลงเรือแบบเก่า ๆ ที่มีอยู่แล้วขึ้น

กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่างๆในประเทศไทย

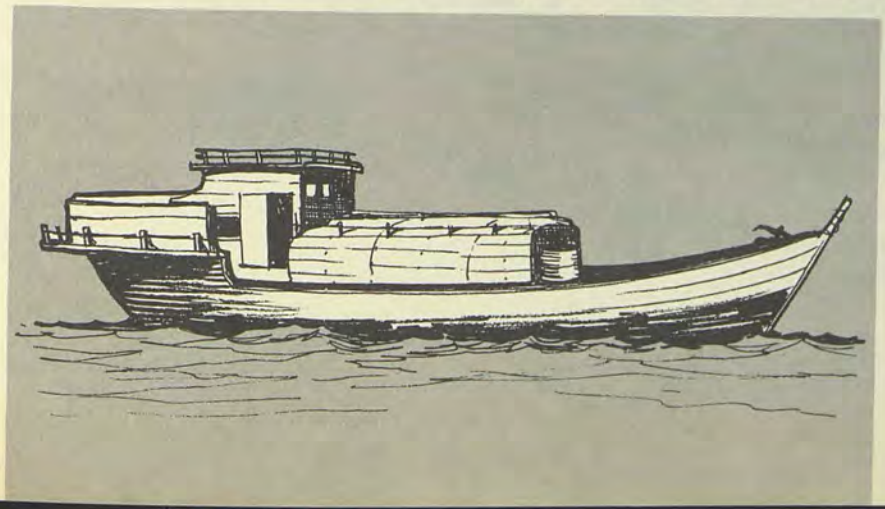
The motorized modification of the sailing junk can be seen in the C7-T3 (Figure 9), and the Rua Chalom hull with cabin and inboard engine has become the C8-T10 (Figure 10). Long-shaft outboard engines have eliminated the single sail of many small boats.

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 เรือสำเภาใช้เครื่องยนต์



เรือ ป๗-ช๓ ที่เห็นในรูปที่ ๙ เป็นเรือสำเภาใบที่ได้ดัดแปลงมาใช้เครื่องยนต์ เรือ ป๘-ช๑๐ (ดูรูปที่ ๑๐) ก็คือเรือฉลอมที่มีเก๋งและติดเครื่องยนต์กลางลำ และเรือขนาดเล็กที่ใช้ใบเดียวเป็นจำนวนมากได้เปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์หางยาวแทน

เรือแบบใหม่ของไทยในปัจจุบันได้แก่เรือ ป๑-ช๑ ไม่เหลือลักษณะของเรือในอดีตไว้เลย กล่าวคือเป็นเรือที่มีเก๋งท้ายสูง ท้ายเรือเป็นรูปโค้งหรือรูปตัดไม่สูงนัก มีเสาใหญ่ติดกันเบ็ดยกของ ติดเครื่องยนต์กลางลำ หางเสือชนิดติดตรงทวนท้ายและอยู่ใต้น้ำ ซึ่งแตกต่างไปจากเรืออาหรับ เรือมลายู หรือเรือสำเภาจีน เรือประมงและเรือสินค้าขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องยนต์นี้ได้กลายมาเป็นเรือที่ใช้กันอยู่โดยทั่วไปในประเทศไทยปัจจุบันนี้ และต่อมาสาธารณรัฐเวียดนามได้นำเอา "เรือไทย" แบบนี้ไปใช้

ในสมัยที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างขนานใหญ่นี้ ปรากฏว่าเรือสำปั้นขนาดเล็กเป็นเรือชนิดเดียวที่ยังคงรูปเดิมอยู่ และแหล่งที่จะพบเห็นเรือสำปั้นได้ก็คือ ตามแม่น้ำ ลำคลอง และบริเวณริมหาด แต่เนื่องจากเรือนี้ไม่ใช่เรือที่ใช้งานตามชายฝั่งทะเล จึงไม่รวมอยู่ในการสำรวจครั้งนี้ด้วย อย่างไรก็ดีนับว่าเป็นเรือที่เก่าแก่มากเช่นเดียวกับประเทศไทย และหากจะนำเครื่องยนต์หางยาวมาติดเข้าที่ท้ายเรือตรงหรือด้านข้างก็ตาม จะไม่ทำให้เรือนี้มีลักษณะผิดแผกไปจากเรือขุดสมัยโบราณแต่อย่างใดเลย ยังคงรูปเป็นเรือขุดแบบไทยอยู่ กล่าวคือมีลักษณะยาวเรียว และงดงาม

ในกรุงเทพ ฯ ยามค่ำคืน แสงไฟอันเจิดจ้าจากในเมืองจะแผ่กระจายออกไปตามลำคลองต่าง ๆ อันกว้างใหญ่และเชื่อมโยงกัน ท่านจะเห็นภาพเงาดำของเรือสำปั้นที่มีรูปร่างยาวเรียวกำลังเคลื่อนไป ภาพนี้จะเด่นขึ้นมาในความมืดอันเงียบสงัด คล้ายกับเมื่อหลายร้อยปีล่วงมาแล้ว

Figure 10. Modern Rua Chalom Hull รูปที่ ๑๐ เรือฉลอมในสมัยปัจจุบัน

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.

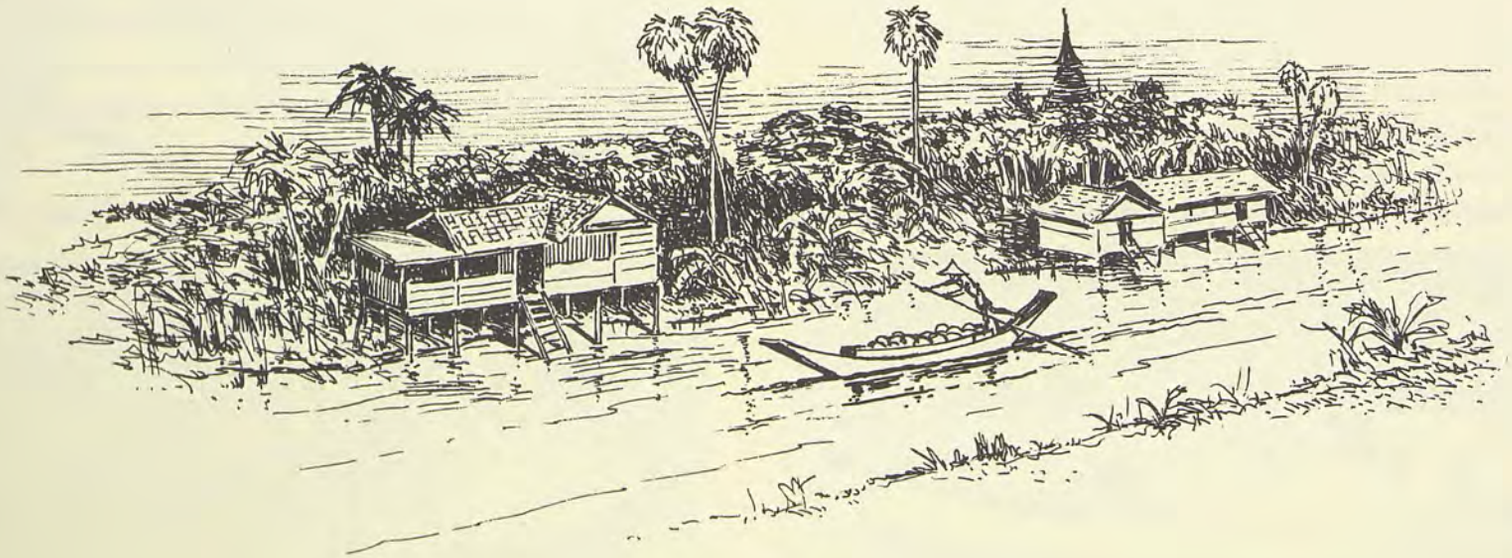
(12) Smyth, H. W., *Op. Cit.*

(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.

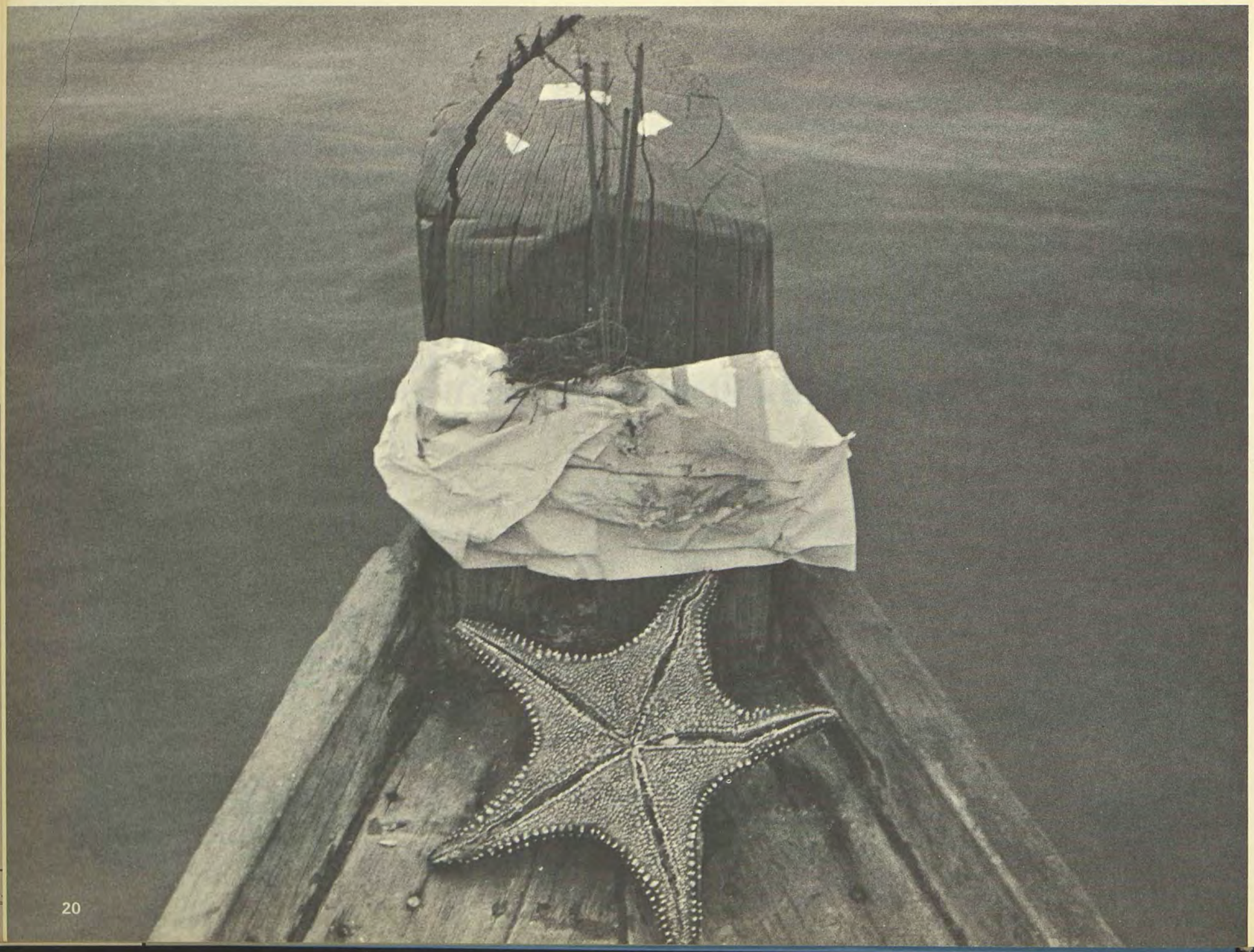
(16) *Illustrated Catalogue of the Maze Collection of Chinese Junk Models in the Science Museum*, 1938, London.



Religious/Folklore Influences on Thailand Boats

อิทธิพลทางศาสนาและความเชื่อถือที่มีต่อเรือในประเทศไทย

Religious/Folklore Influences on Thailand Boats



อิทธิพลทางศาสนาและความเชื่อถือที่มีต่อเรือในประเทศไทย

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 cant 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

ชาวประมงไทยส่วนมากมีความเชื่อถือในทางศาสนาและทางขนบประเพณีอยู่ว่า ในระหว่างที่ทำการต่อเรือนั้นจะต้องปฏิบัติตามวิธีการที่ถูกต้องหลายประการเสมอ

ตามความเชื่อถือที่กล่าวมานี้ ถือว่าส่วนสำคัญที่สุดของเรืออยู่ที่ทวนหัว เพราะเป็นที่สิงสถิตของแม่ย่านางเรือ เจ้าของเรือจำเป็นต้องหาวันเวลาอันเป็นมงคลฤกษ์ในการที่จะวางกระดูกงูเรือและประกอบทวนหัวโดยอาศัยการคำนวณทางโหราศาสตร์

ในวันเดียวกันกับที่ประกอบทวนหัวนี้ เจ้าของเรือจะเจาะรูที่ทวนหัวเพื่อบรรจุทองคำหนัก ๑ หรือ ๒ กรัม มีบางลำเจาะถึงสามรูเพื่อบรรจุทอง เงิน และนาก เสร็จแล้วมีการสวดมนต์เลี้ยงพระ ใช้ผ้าหลายสีล้วนเป็นสีฉูดฉาด ซึ่งตามปกติจะมีสีแดงรวมอยู่ด้วยพันไว้ที่ทวนหัวตอนบน มีดอกไม้ธูปเทียนบูชาเสียบไว้ในระหว่างผ้าที่พัน และคล้องพวงมาลัยที่ทวนหัวด้วย โดยใช้ธูป ๓,๕,๗ หรือ ๙ ดอก ที่บริเวณใกล้ ๆ หัวเรือจะมีการเซ่นไหว้ด้วยอาหารซึ่งมักประกอบด้วย ไก่ต้ม หัวหมูต้ม กล้วย ข้าวสุก น้ำ เหล้าโรงและขนมต้มแดงต้มขาวอย่างละ ๑ จาน จะปิดทองคำเปลวที่ทวนหัวด้วย ซึ่งมักปิดที่ส่วนบนสุด และห้ามไม่ให้เหยียบหรือนั่งบนทวนหัวนี้โดยเด็ดขาด

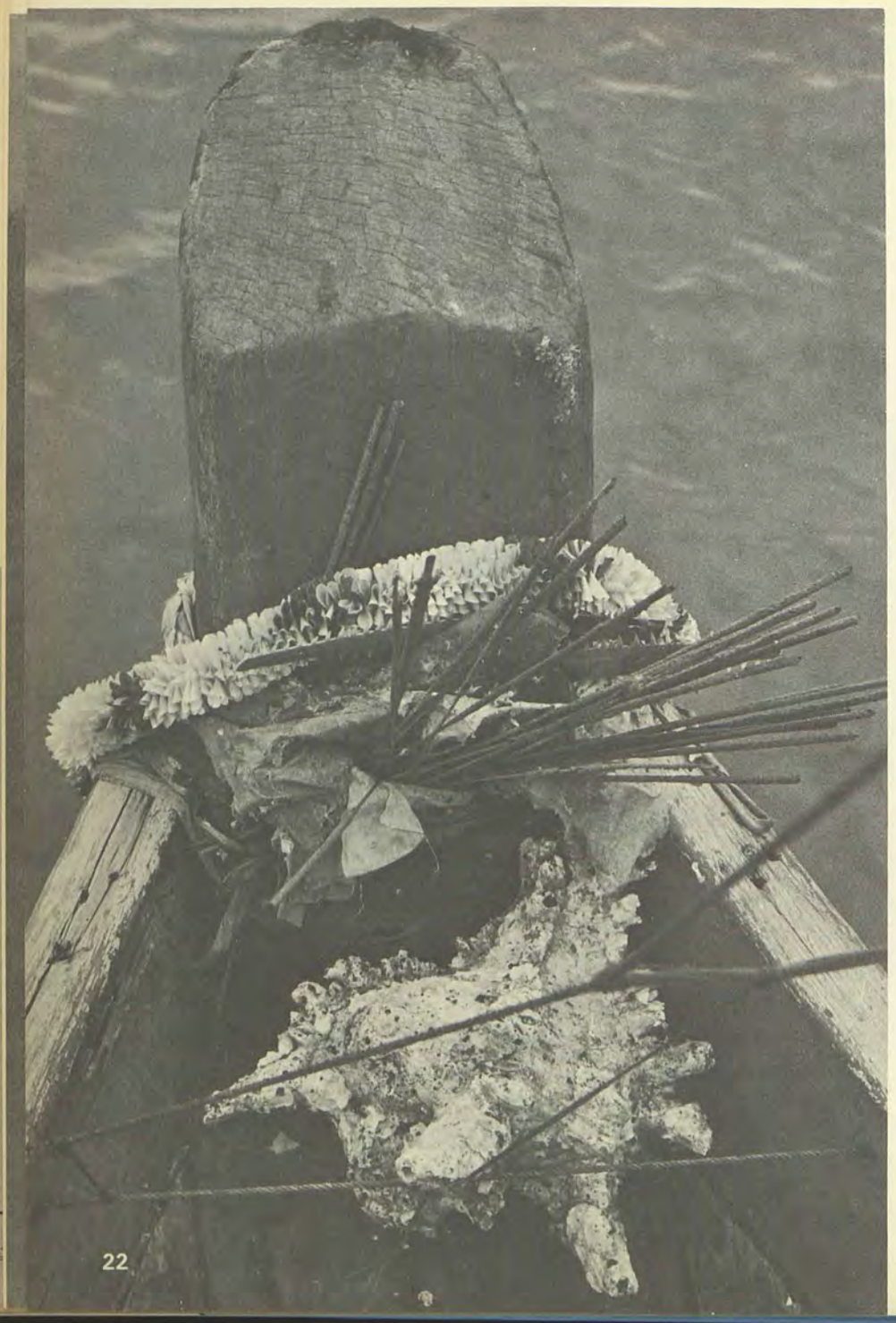
ก่อนที่จะปล่อยเรือลงน้ำ เจ้าของเรือจะต้องไปหาฤกษ์ยามอันเป็นมงคลจากอาจารย์โหราศาสตร์อีกครั้งหนึ่ง การปล่อยเรือลงน้ำนี้จะต้องกระทำพิธีกันอีก มีการสวดมนต์อวยพรให้แก่เรือและแม่ย่านางเรือ พระสงฆ์ที่นิมนต์มาในพิธีมีจำนวนต่าง ๆ กัน แต่ควรจะเป็นจำนวนเลขคี่ เช่น ๕, ๗, ๙, หรือ ๑๑ องค์

พระสงฆ์องค์ที่อาวุโสจะทำการเจิมที่ทวนหัวเรือ และประพรมน้ำพระพุทธมนต์ตลอดลำ เจ้าของเรือจะกระทำพิธีเซ่นไหว้เช่นเดียวกับพิธีวางกระดูกงูและประกอบทวนหัวอีก

ภายหลังที่ปล่อยเรือลงน้ำแล้ว ยังต้องสร้างเพิ่มเติมอีกหลายอย่างจนเสร็จสมบูรณ์ เมื่อเรือเสร็จเรียบร้อยพร้อมที่จะออกทะเลได้แล้ว จะมีการประกอบพิธีกันอีกเช่นเดียวกับเมื่อปล่อยเรือลงน้ำ

เมื่อต่อเรือเสร็จแล้ว บรรดาเจ้าของเรือที่เคร่งศาสนาจะกระทำตามขนบประเพณีที่เกี่ยวกับความเชื่อถือโชคลางในการปฏิบัติงานอีกหลายอย่าง การออกเรือเที่ยวแรกทุก ๆ เดือน จะต้องหาฤกษ์ยามออกเรือที่เหมาะสมจากพระ ถือกันว่าการกระทำตามขนบประเพณีเช่นนี้จะนำมาซึ่งความมีโชคดี เจริญมั่งคั่งและประสบความสำเร็จในการเดินทาง

ก่อนออกเรือ ชาวประมงจะต้องทำการบวงสรวงแม่ย่านางเรือ เจ้าพ่อ เจ้าแม่ในท้องถิ่น เจ้าพ่อแห่งทะเลและเจ้าแม่แห่งท้องน้ำ ทั้งนี้เป็นพิธีกรรมที่มีการเซ่นไหว้ด้วยอาหารเช่นเดียวกับที่ได้กล่าวมาแล้วในการประกอบทวนหัว พิธีกรรมเป็นอันว่าสิ้นสุดเมื่อ



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.

ธูปไหม้หมดแล้ว ในขณะที่เรือถอนสมอหรือเคลื่อนออกจากอู่ อาจมีการจุดประทัดเพื่อแสดงการออกเรือก็ได้

ภายในเดือนนั้นอาจมีพิธีกรรมเช่นเดียวกันนี้ซ้ำอีกได้ แต่โดยปกติมักมีซ้ำเฉพาะในโอกาสที่ประสบโชคดีเป็นพิเศษ

ขณะเรืออยู่ในทะเลจะไม่มีการสักการบูชาอะไรเป็นพิเศษ หรือหากจะมีขึ้นก็เป็นเรื่องของแต่ละบุคคล บางคนอาจจุดธูปเพื่อสักการบูชา และถือกันว่าถ้าออกเรือไปโดยมุ่งหมายที่จะจับปลาให้ได้เท่านี้เท่านั้นแล้วจะเป็นการอับโชค

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

ทวนหัวเป็นที่สิงสถิตของแม่ย่านางเรือ จะบูชาด้วยธูปประดับผ้าสีและคล้องพวงมาลัย

อิทธิพลทางศาสนาและความเชื่อถือที่มีต่อเรือในประเทศไทย

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.

เมื่อเรือกลับถึงท่าจะมีการสักการบูชาเล็ก ๆ น้อย ๆ เพื่อแสดงความขอบคุณแก่เจ้าพ่อเจ้าแม่ที่ได้ประทานความคุ้มครองและประทานสัตว์น้ำที่จับมาได้ มีการจุดธูปและเซ่นไหว้ด้วยเหล้าโรง ของหวาน และผลไม้

บางโอกาสอาจมีการผูกหัวเรือด้วยผ้าแพรสีแดงผืนใหญ่ในขณะที่แล่นกลับเข้าท่า เพื่อเป็นการแสดงให้ชาวบ้านทราบว่าเที่ยวนี้ประสบโชคดี

บางครั้งก็ถือว่าการสวมรองเท้าบนเรือเป็นสิ่งไม่ควรกระทำ ฉะนั้นก่อนลงเรือ ควรจะได้สอบถามเจ้าของเรือ หรือคนประจำเรือถึงข้อปฏิบัติเกี่ยวกับขนบประเพณีของเรือนั้น ๆ เสียก่อน

Religious/Folklore Influences on Thailand Boats

Fish Types and Fishing Areas
ชนิดของปลาและย่านที่จับ

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 อาหารเกือบทุกมื้อของประชากรชาวไทยประกอบด้วยข้าวและปลาซึ่งปรุงขึ้นในลักษณะต่าง ๆ คนไทยส่วนมากใช้เวลาว่างบางครั้งออกไปหาปลา เพื่อนำมาเลี้ยงดูครอบครัว ประชาชนที่ยึดการประมงเป็นอาชีพมีประมาณสี่ล้านคน หรือร้อยละ ๑๔ ของจำนวนประชากรทั้งประเทศ

เมื่อไม่นานมานี้เอง ปรากฏว่าปริมาณปลาที่จับได้ทั้งหมดเป็นปลาน้ำจืดเสียเป็นส่วนใหญ่ แต่ปัจจุบันนี้จำนวนประชากรได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเกินกว่าปลาที่จับได้ จึงได้คิดหาวิธีการจับปลาเพื่อให้ได้ปริมาณคราวละมาก ๆ ในพื้นที่ที่กว้างขวางออกไปมาใช้ การใช้เครื่องยนต์กับเรือหาปลาและการแสวงหาแหล่งปลาหน้าดิน กำลังนำความเปลี่ยนแปลงมาสู่วงการอุตสาหกรรมประมงของประเทศ และอาหารประจำครอบครัวตามแบบธรรมเนียมดั้งเดิม

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

ชนิดของปลาและย่านที่จับ

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 Surathani in September and around the neck of the Gulf to the east coast, reaching Trad by the end of January.

ประเทศไทยเป็นประเทศที่อุดมสมบูรณ์ด้วยปลามากกว่า ๒,๐๐๐ ชนิด ซึ่งมีอยู่ตามบริเวณชายฝั่งทะเลโดยรอบอ่าวไทย มีความยาว ๑,๘๐๐ กม. และชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของบริเวณคอคอดกระระหว่างสหพันธ์มาเลเซียกับสหภาพพม่า มีความยาว ๘๐๐ กม. ตลอดจนตามแม่น้ำ ลำธาร และลำคลองในแผ่นดินอีกมากมาย แม้แต่ในนาข้าวที่มีน้ำเจิ่งก็ยังมีปลาพอเป็นอาหารของชาวนา อ่าวไทยตอนที่มีน้ำตื้นก็มีความเหมาะสมในการหาปลาอย่างประหลาด และมีการจับปลาทะเลกันตามน่านน้ำชายฝั่งทะเลประมาณสามในสี่ส่วน ที่จับได้ปริมาณมากที่สุดคือทางตอนเหนือ (บริเวณก้นอ่าวไทย)

กรมการประมงได้ดำเนินงานในด้านการวิจัยอย่างจริงจัง เพื่อเพิ่มพูนความรู้เกี่ยวกับเรื่องปลาและลักษณะนิสัยของปลาเหล่านั้น ตลอดจนปรับปรุงวิธีการจับปลา และหาวิธีควบคุมเพื่อสงวนพันธุ์ปลา ปรากฏว่าจำนวนปลาทูเกือบจะสูญพันธุ์ไปเพราะการจับมากเกินไป และเวลานี้รัฐบาลก็ได้ออกกฎเกี่ยวกับฤดูการจับปลาไว้อย่างรอบคอบ และปรากฏว่าปลาทูมีการเคลื่อนย้ายถิ่นที่อยู่เป็นการประจำแน่นอน คือเริ่มตั้งแต่เดือนกันยายน ฝูงปลาทูเป็นจำนวนมากจะเคลื่อนย้ายจากจังหวัดสุราษฎร์ธานีขึ้นไปตามฝั่งตะวันตกของอ่าวไทย และผ่านบริเวณก้นอ่าวไปทางฝั่งตะวันออก จนถึงจังหวัดตราดในปลายเดือนมกราคม

Fish Preserved in Ice-Filled Boxes Carried Ashore From C1-T7 at Pak Phanang

ปลาแช่น้ำแข็ง - บรรจุอยู่ในลังกำลังถูกขนขึ้นจากเรือ ป ๑ - ช ๗ ที่ปากพนัง

Fish Types and Fishing Areas

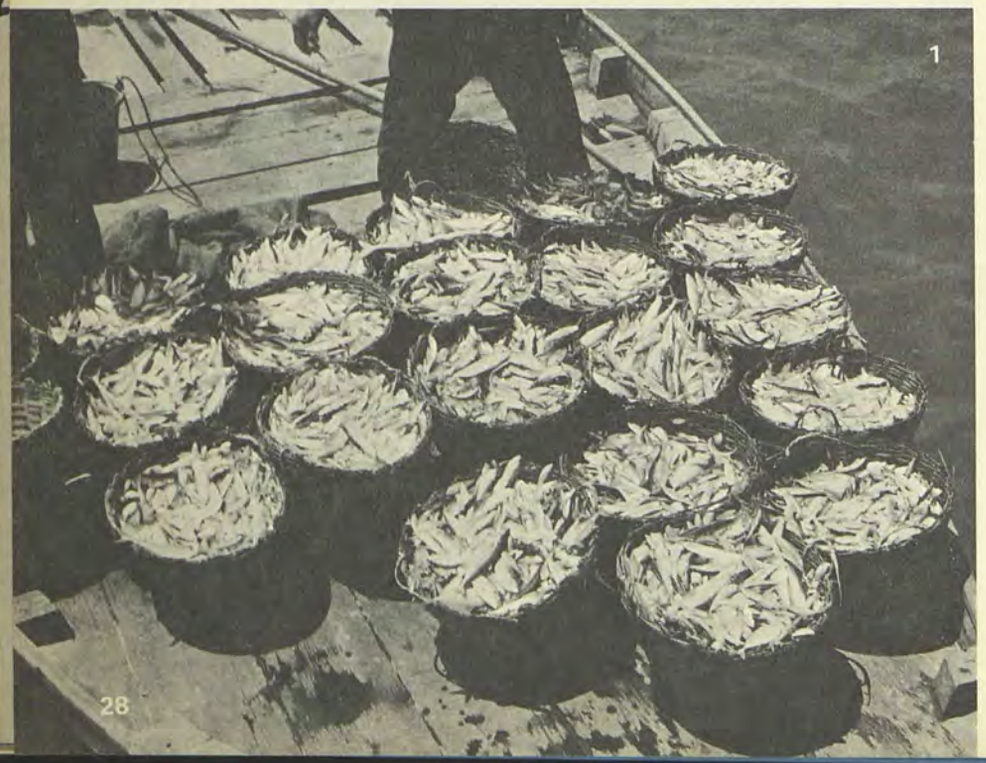
Marine Fish Types and Fishing Areas

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

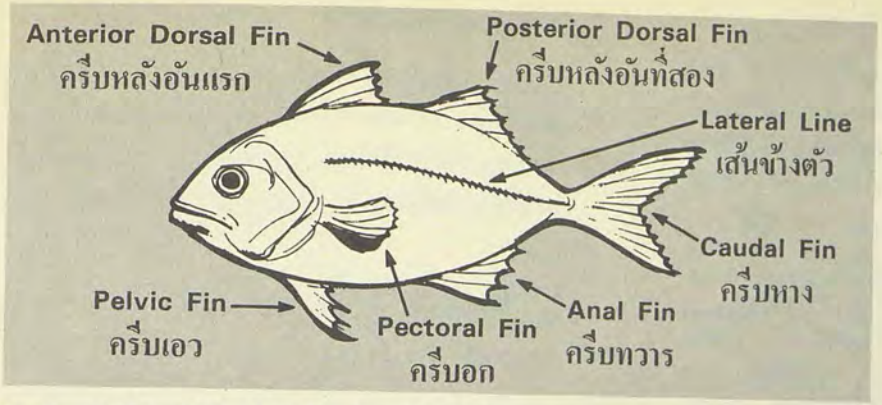
ตลอดระยะเวลานานในอดีต ตลาดเมืองไทยเต็มไปด้วยปลาน้ำจืด ปลาทะเลที่มีปริมาณส่วนใหญ่ก็เป็นปลาทูเพียงชนิดเดียว แต่ในปัจจุบันนี้มีปลาทะเลนานาชนิดที่ได้ส่งมาขายในจังหวัดพระนครอันเป็นศูนย์กลางของการค้าปลาทั่วประเทศ คิดเป็นจำนวนร้อยละ ๗๐ ของปริมาณปลาที่จับได้ทั้งหมดในปีหนึ่ง ๆ ตกราว ๒๐๐,๐๐๐ เมตริกตัน จำนวนปลาทูที่จับได้เป็น ๑๐% ของจำนวนปลาที่จับได้ทั้งหมด

ความเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับการอุตสาหกรรมประมงของประเทศไทย เริ่มด้วยการนำอวนลากมาใช้ทำการจับปลาหน้าดิน เมื่อไม่นานมานี้ ราวปี พ.ศ. ๒๕๐๑ การจับปลาด้วยอวนลากนี้ไม่ประสบผลดีอยู่หลายปี เนื่องด้วยยังมีประสบการณ์เกี่ยวกับการใช้เครื่องมือไม่ดีพอ และประกอบกับประชาชนยังไม่นิยมกินปลาชนิดใหม่ ๆ นี้

ในบรรดาสัตว์ทะเลที่จับได้ ปลานับว่ามีความสำคัญเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาได้แก่

สัตว์ทะเลที่จับได้ในตะกร้าที่กำลังจะถูกขนขึ้นจากเรือ เป็นจำพวกปลาผิวน้ำที่จับด้วยอวนลอยและอวนล้อมจับ (๑) และเป็นจำพวกปลาหน้าดินที่จับด้วยอวนลาก (๒)

ชนิดของปลาและย่านที่จับ



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 และปลาหมึกชนิดต่าง ๆ สำหรับสัตว์ชนิดที่มีเปลือกแข็งหุ้มตัวด้วยกันแล้ว กุ้งนับว่ามีความสำคัญขึ้นหน้ากว่าสัตว์ชนิดอื่น

อาศัยหลักฐานจากกรมประมง จากปริมาณความต้องการและราคาของตลาดในจังหวัดพระนคร ขอกล่าวถึงชนิดของปลาที่ขึ้นหน้าขึ้นตาไว้ในที่นี้ โดยแบ่งออกเป็นสองประเภทด้วยกันคือ ๑. ปลาผิวน้ำ (ปลาน้ำเค็มที่จับได้ใกล้ผิวน้ำ) และ ๒. ปลาหน้าดิน (ปลาและสัตว์ชนิดที่มีเปลือกแข็งหุ้มตัวซึ่งอยู่บนพื้นท้องทะเล) เรียงลำดับตามความสำคัญทางเศรษฐกิจ

1. A Catch of Mussels **2. Squid Drying on Racks**
๑. หอยแครงที่จับได้ **๒. การตากปลาหมึกบนตะแกรง**

Fish Types and Fishing Areas

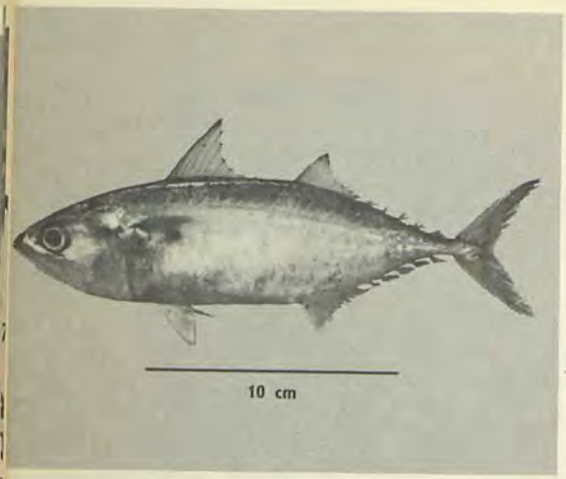


Figure 2. Migration of Chub Mackerel
รูปที่ ๒ การเคลื่อนย้ายถิ่นที่อยู่ของปลาทู

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.

ชนิดของปลาผิวน้ำ

๑. **ปลาทู** เป็นปลาทะเลที่รู้จักกันดีในประเทศไทย มีขนาดเล็ก ความยาว ๑๓ ถึง ๑๗ ซม. ลำตัวตอนบนมีสีเหลือบเขียวใบไม้อ่อน และตอนล่างมีสีเงิน ใกล้ครีบหลังมีจุดสีดำตั้งแต่ ๑๒ ถึง ๑๔ จุด เรียงเป็นแถวไปตามลำตัว

วิธีการจับ ใช้อวนตังเก อวนลาด (อวนชน) อวนลอย และโป๊ะ

ย่านที่จับ บริเวณรอบ ๆ อ่าวไทย และทะเลอันดามัน ปลาทูมีการเคลื่อนย้ายถิ่นที่อยู่เป็นประจำแน่นอน

ฤดูจับปลาทู จับได้ตลอดทั้งปี ยกเว้นตั้งแต่วันที่ ๑๕ เมษายน จนถึง ๑๔ มิถุนายน ซึ่งมีพระราชบัญญัติออกไว้ดังนี้

(๑) ห้ามจับปลาด้วยอวนติดตา หรือ อวนล้อมจับ นอกจากจะได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร จากอธิบดีกรมประมง

(๒) อนุญาตให้ทำการจับปลาด้วยอวนล้อมติดได้ แต่ตาอวนจะต้องมีขนาดโตตั้งแต่ ๔.๗ ซม. ขึ้นไป

ในประเทศไทย ปลาทูเป็นปลาเพียงชนิดเดียวที่มีการกำหนดข้อบังคับต่าง ๆ ให้จับได้ตามฤดูกาล ส่วนปลาอื่น ๆ ทุกชนิดจับได้ตลอดทั้งปี

๒. **ปลาลัง ปลาโม่ง ปลาทูโม่ง** มีรูปร่างเห็นได้ชัดว่าต่างกับปลาทู ตัวโตกว่า (มีความยาวถึง ๓๐ ซม.) ตาโตกว่าปลาทู และมีจุดดำ ๑๖ จุดใกล้ครีบหาง

วิธีการจับ ใช้อวนฉลอม อวนตังเก อวนชน อวนลอย และโป๊ะ

ย่านที่จับ 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.

๓. ปลาอินทรี เป็นปลาขนาดใหญ่รูปร่างคล้ายบุหรี่ซิการ์ ยาวตั้งแต่ ๓๐ ถึง ๙๐ ซม. ลำตัวตอนบนมีสีเข้ม (สีน้ำตาลหรือสีค่อนข้างดำ) ท้องสีเงินขาว ข้างลำตัวมีจุดดำสามจุดเรียงกันไปตามลำตัวทั้งสองข้างขนาดเท่าลูกตา

วิธีการจับ ใช้อวนลอย โป๊ะ และเบ็ด

ย่านที่จับ มีอยู่ทั่วไปในอ่าวไทย โดยเฉพาะตามน่านน้ำชายฝั่งบริเวณใกล้จังหวัดจันทบุรี ระยอง ชลบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และระนอง

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.

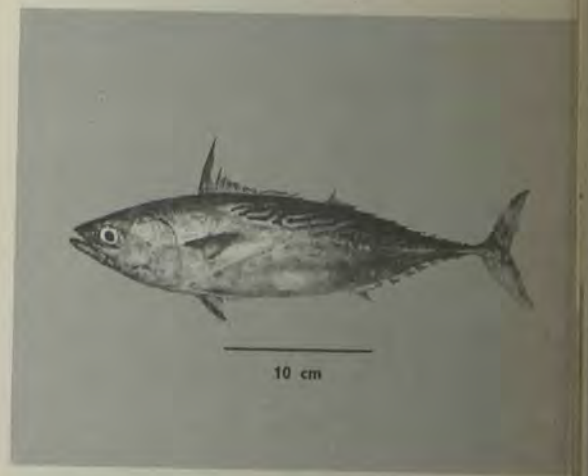
Fishing Techniques: Encircling gill net, drift gill net, bamboo stake trap, and hook and line.

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

๔. ปลาโอ หรือที่รู้จักกันอีกชื่อหนึ่งว่า ปลาทูน่า ปลาชนิดนี้สังเกตได้ง่าย มีรูปร่างคล้ายตอร์ปิโด ตัวแข็งเรียบเป็นมัน เกือบไม่มีเกล็ดที่ตัว มีเพียงเกล็ดที่ใช้ป้องกันอยู่ด้านหลังหัว ขนาดยาวตั้งแต่ ๓๐ ถึง ๕๐ ซม. ส่วนลำตัวมีสีน้ำเงินดำ และท้องขาว ใต้ครีบท้องมีจุดดำสองถึงสี่จุด

วิธีการจับ ใช้อวนล้อมติด อวนลอย โป๊ะ และเบ็ด

ย่านที่จับ มีอยู่ทั่ว ๆ ไปในอ่าวไทย จับได้มากที่สุดในระหว่างเดือนสิงหาคมถึงเดือนตุลาคม



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.

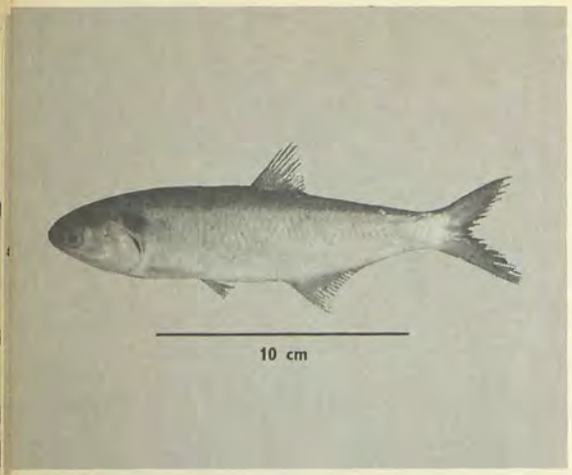
Fishing Techniques: Chinese purse seine, Siamese purse seine, and bamboo stake trap.

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.

๕. ปลาอกแร ปลาแซลั้น ปลาหลังเขียว ตัวยาวบางและแบน สีเงินขาว ครีบหลังและครีบหางสีเข้ม ครีบอื่น ๆ สีขาว ลำตัวยาว ๑๔ ถึง ๑๘ ซม.

วิธีการจับ ใช้อวนฉลอม อวนตังเก อวนล้อมจับชนิดต่าง ๆ และโป๊ะ

ย่านที่จับ มีอยู่ในน่านน้ำชายฝั่งทะเลทั่วไปตลอดอ่าวไทย โดยเฉพาะที่ระยอง ชลบุรี สมุทรปราการ ประจวบคีรีขันธ์ และชุมพร

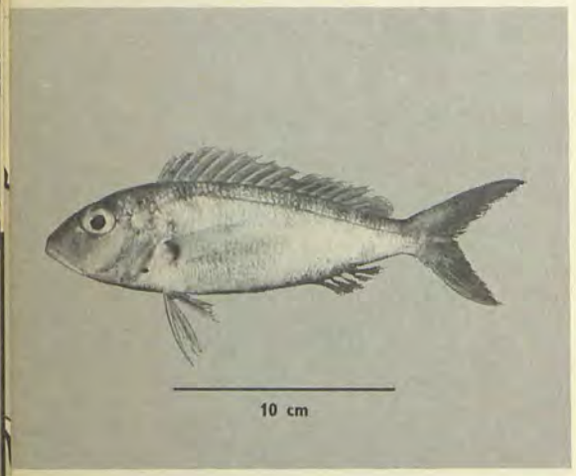


6. Mustard Anchovy: Almost identical in size, shape, and color to the sardine, the mustard anchovy has a single black spot over the gill cover, and only the caudal fin has a black edge.

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.

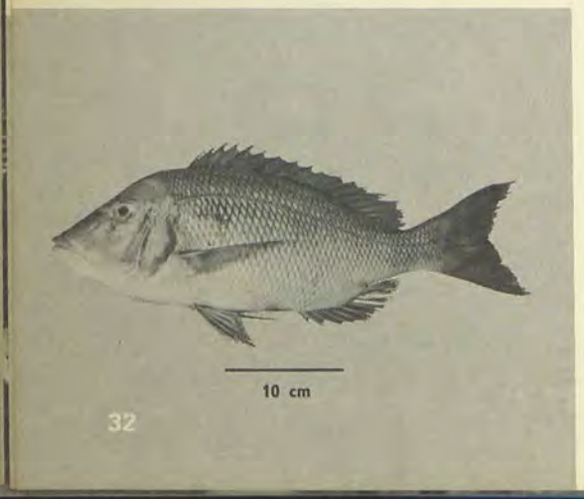
Demersal Fish Types



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.



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.

๖. **ปลาแมว ปลามะโกรย** มีขนาดรูปร่างและสีเกือบเหมือนกับ ปลาอกแร ที่เหนือเหงือกของปลาแมวมีจุดดำอยู่หนึ่งจุด และที่ขอบครีบหางเพียงแห่งเดียวเท่านั้นที่มีสีดำ

วิธีการจับ ใช้อวนลากท้ายเรือและโป๊ะ

ย่านที่จับ มีอยู่ทั่ว ๆ ไปในอ่าวไทย แต่โดยเฉพาะที่จังหวัดสมุทรปราการ (บริเวณปากน้ำ) แม่น้ำท่าจีน (ปากน้ำ) อ่าวสวี เกาะสมุย เกาะเสม็ด ระยอง แม่น้ำจันทบุรี (ปากน้ำ) และภูเก็ต

ชนิดของปลาหน้าดิน

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

วิธีการจับ ใช้อวนลาก อวนติดตา และโป๊ะ

ย่านที่จับ ส่วนมากจับได้ที่บริเวณพื้นท้องทะเล ใกล้จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

๒. **ปลาทรายขาว** มีขนาดเท่ากับปลาทรายแดงและรูปร่างเหมือนกัน ส่วนบนของลำตัวมีสีน้ำตาลม่วง หรือน้ำตาลเทา ท้องสีเงินขาว มีแถบสีฟ้าและสีเหลืองใกล้ตาและปาก

วิธีการจับ ใช้อวนลาก

ย่านที่จับ บริเวณจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

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.

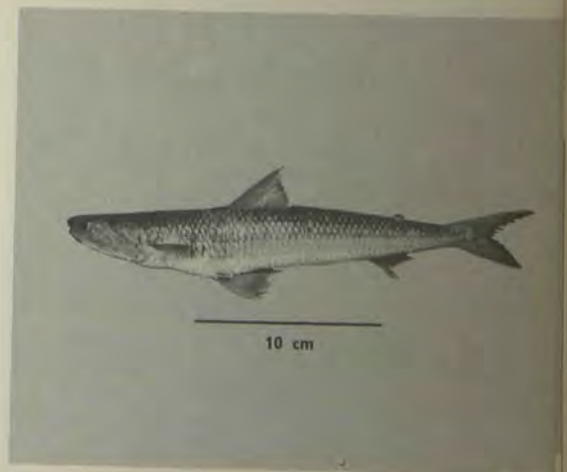
Fishing Technique: Trawl net.

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

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

วิธีการจับ ใช้อวนลาก

ย่านที่จับ ชุมพร ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรปราการ ชลบุรี และระยอง



4. Slender Trevally: The slender trevally has an oval, slightly flat body and a small mouth. It is 15 to 20 centimeters long, and its upper body is bluish green while its belly is silvery white. Its sides are marked with a single yellow stripe.

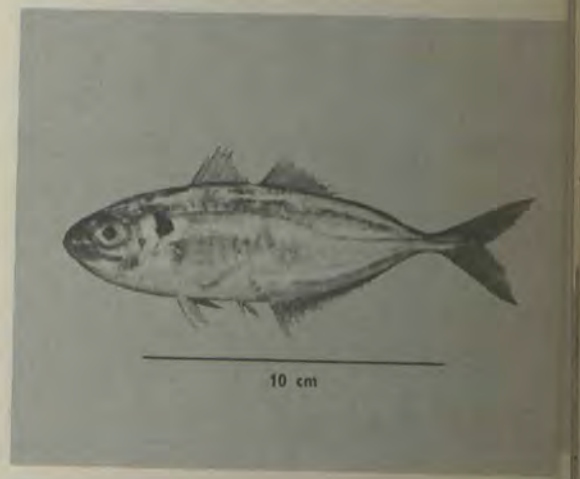
Fishing Techniques: Trawl net and bamboo stake trap.

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

๔. ปลาสีกุนข้างลวด ปลาสีกุนข้างเหลือง ปลาชนิดนี้มีรูปร่างเป็นรูปไข่ ลำตัวเรียวและแบนเล็กน้อย ปากเล็ก ตัวยาว ๑๕ ถึง ๒๐ ซม. ส่วนบนตัวสีเขียวใบไม้เหลือบสีฟ้า ท้องสีเงินขาว ที่ลำตัวมีแถบสีเหลืองหนึ่งแถบ

วิธีการจับ ใช้อวนลากและโป๊ะ

ย่านที่จับ จับได้มากที่สุดในเขตจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ชลบุรี และระยอง



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

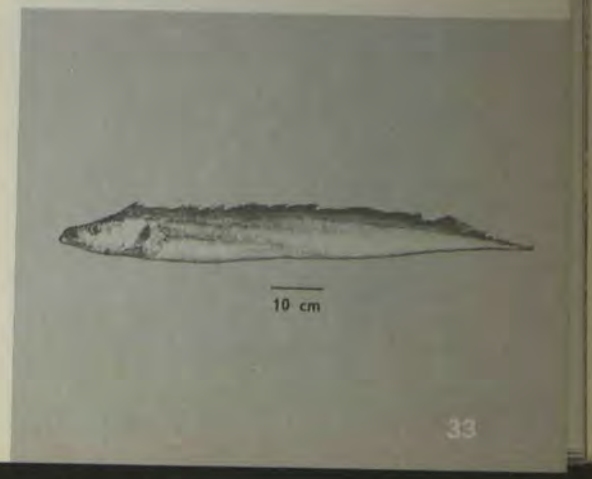
Fishing Techniques: Trawl net, drift gill net, and bamboo stake trap.

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

๕. ปลาดาบเงิน เป็นปลาขนาดใหญ่ ยาวประมาณ ๙๐ ซม. ลำตัวสีเงินขาวมีรูปเหมือนดาบ ปากกว้าง และแหลม

วิธีการจับ ใช้อวนลาก อวนลอย และโป๊ะ

ย่านที่จับ มีอยู่ตามพื้นท้องทะเลในเขตน้ำตื้น 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.

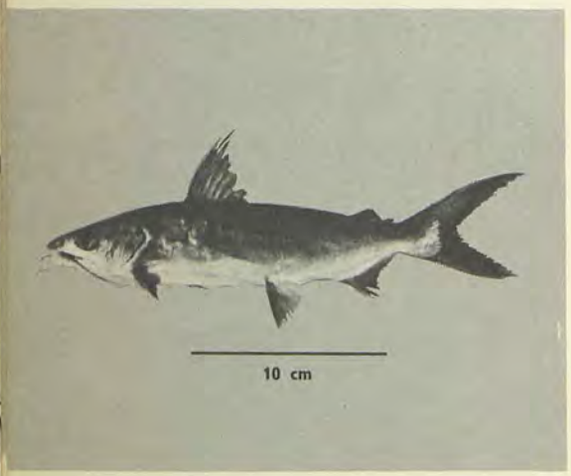
Fishing Techniques: Trawl net, encircling gill net, hook and line, basket trap, and bamboo stake trap.

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

๖. ปลากะพงแดง ปลาชนิดนี้ยาวประมาณ ๕๐ ซม. ตัวแบน กว้าง หัวโต ปากกว้าง และริมฝีปากหนาสีแดงอ่อนตลอดทั้งตัว มีแถบสีแดงแก่บนหัวหนึ่งแถบและอีกสองแถบยาวตามลำตัว

วิธีการจับ ใช้อวนลาก อวนล้อมติด เบ็ด ลอบ และโป๊ะ

ย่านที่จับ บริเวณที่มีกองหินใต้ทะเลในเขตจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ สมุทรปราการ ชลบุรี และระยอง



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.

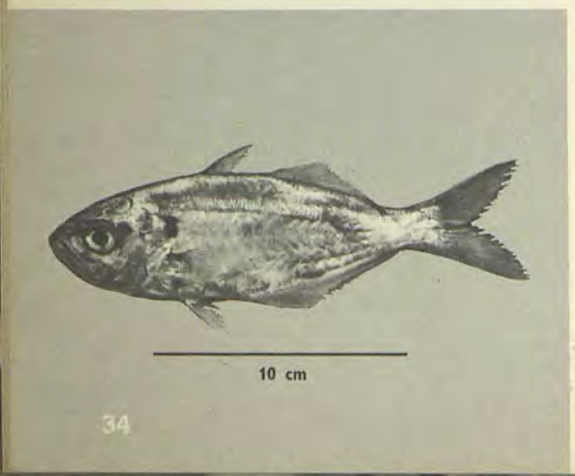
Fishing Techniques: Trawl net, bamboo stake trap, and hook and line.

Fishing Areas: Near river mouths and around Samut Sakhon.

๗. ปลากดครีบยาว ปากบนและปากล่างมีหนวดข้างละหกเส้น ส่วนบนของตัวสีฟ้าและท้องสีขาวเหลือง ครีบทั้งหมดสีขาวและแดง ตัวยาวตั้งแต่ ๒๐ ถึง ๔๐ ซม.

วิธีการจับ ใช้อวนลาก โป๊ะและเบ็ด

ย่านที่จับ บริเวณปากแม่น้ำท่าจีนและในเขตจังหวัดสมุทรสาคร



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.

๘. ปลาใบขนุน ปลาญวน ปลาทับขนุน ปลาสาบขนุน ตัวยาวแบน ปากกว้าง ส่วนตัวตอนบนสีเทาขาว ท้องสีเงินขาว ที่ริมฝาเหงือกมีจุดดำหนึ่งจุด ปลาใบขนุนเป็นปลาขนาดเล็ก ตัวยาวประมาณ ๑๕ ถึง ๒๐ ซม.

วิธีการจับ ใช้อวนลาก อวนล้อมติด และโป๊ะ

ย่านที่จับ บริเวณจังหวัดสมุทรปราการ 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.

๙. **ปลาสาก ปลาน้ำดอกไม้** เป็นปลาตัวยาวกลม รูปกระบอก ปากแหลมและกว้าง ปลาสากอย่างโตยาวประมาณ ๑๕๐ ซม. ส่วนตัวตอนบนสีเทา ท้องสีเงินขาว ตลอดความยาวของลำตัวมีแถบสีเทา ปลานี้มีลักษณะดุและกินเนื้อสัตว์เป็นอาหาร เช่นปลาและสัตว์ทะเลอื่น ๆ

วิธีการจับ ใช้อวนลาก อวนลอย โป๊ะ และเบ็ด

ย่านที่จับ บริเวณจังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี จันทบุรี และประจวบคีรีขันธ์

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 Trad.

๑๐. **ปลาจะระเม็ดขาว** มีรูปร่างเหมือนว่าว ส่วนตอนบนของลำตัวสีเทา หรือขาวปนม่วง และท้องสีขาว ยาวประมาณ ๒๐ ถึง ๓๐ ซม. เป็นปลาที่ได้รับความนิยมกันมากตามภัตตาคารชายทะเลทั่วไป

วิธีการจับ ใช้อวนลาก อวนซั้ง และโป๊ะ

ย่านที่จับ มีอยู่ในเขตน้ำตื้น บริเวณชายฝั่งจังหวัดสงขลา นครศรีธรรมราช ชุมพร ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรสาคร และตราด

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 Trad.

๑๑. **ปลากระเบน** ตัวรูปร่างเกือบเป็นสี่เหลี่ยมจัตุรัสและแบนมาก หางยาวกว่าตัว ปลากระเบน ยาวประมาณ ๒๕ ซม. ตัวสีแดงหรือสีน้ำตาลปนเหลือง

วิธีการจับ ใช้อวนลาก อวนลอย เบ็ด และโป๊ะ

ย่านที่จับ บริเวณจังหวัดชุมพร ประจวบคีรีขันธ์ 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

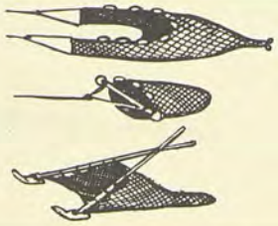
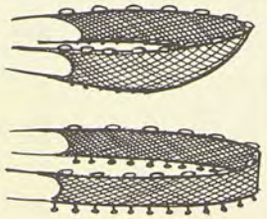
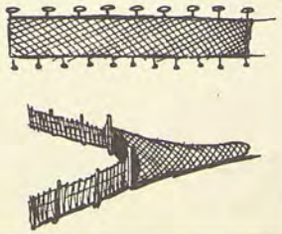
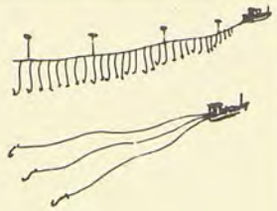
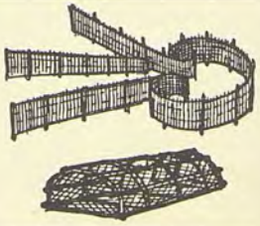
วิธีการจับปลาที่ใช้กันในอ่าวไทยโดยเฉพาะตามชายฝั่งทะเล มีอยู่มากมายหลายอย่างด้วยกัน เครื่องมือเครื่องใช้เหล่านี้ได้แก่ประเภท อวน เบ็ด หรือโป๊ะ เนื่องจากความมุ่งหมายของการจัดทำหนังสือเล่มนี้ขึ้นก็เพื่อช่วยในการพิสูจน์ทราบ และตรวจจับเรือต่าง ๆ ได้อย่างถูกต้องแน่นอน จึงขอกล่าวไว้แต่เพียงวิธีการจับปลาโดยใช้เรือเท่านั้น

เครื่องมือที่ใช้จับปลาทั้งสามชนิดดังกล่าวมาแล้ว มีลักษณะการใช้แตกต่างกัน ซึ่งอาจจะใช้ในลักษณะใดลักษณะหนึ่งหรือหลายลักษณะก็ได้ ได้แก่การใช้ในลักษณะเคลื่อนที่ ในลักษณะกึ่งเคลื่อนที่และกึ่งประจำที่ กับในลักษณะประจำที่ (ดูรูปที่ ๑)

วิธีใช้ในลักษณะเคลื่อนที่ จะใช้เรือลำเดียวหรือหลายลำทำการลากอวนซึ่งเปิดปากถุงไว้จับปลาไปตามพื้นท้องทะเล

Figure 1. Modes of Thailand Fishing

รูปที่ ๑ การประมงแบบต่างๆ ในประเทศไทย

	DYNAMIC เครื่องมือเคลื่อนที่	PASSIVE เครื่องมือกึ่งเคลื่อนและประจำที่	STATIONARY เครื่องมือประจำที่
NET อวน	• Trawl อวนลาก • Beam Trawl อวนลากคานถ่าง • Scoop Net อวนรุน 	• Purse Seine อวนล้อมจับ • Encircling Gill Net อวนล้อมติด 	• Drift Gill Net อวนลอย • Trap Net อวนโป๊ะ 
HOOK & LINE เบ็ด		• Hook Long Line เบ็ดราว • Trolling เบ็ดลาก 	
TRAP เครื่องดักกั้น	• Wire Basket Trawl อวนลากที่ใช้ตะกร้าลวด 		• Stake Trap โป๊ะ • Basket Trap ลอบ 

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.

วิธีใช้ในลักษณะกึ่งเคลื่อนที่และกึ่งประจำที่ จะใช้อวนขนาดใหญ่ล้อมฝูงปลาไว้ แล้วทำการจับปลาโดยให้ปลาติดตาอวน หรือโดยการรวบก้นอวนเข้าหากันให้มีลักษณะเหมือนสวิงอันใหญ่นั่นเอง

วิธีใช้ในลักษณะประจำที่ ได้แก่โป๊ะหรืออวนซึ่งอยู่ประจำที่ ฝูงปลาจะว่ายเข้าไปให้จับเอง เครื่องมือจับปลาในลักษณะประจำที่นี้ส่วนมากจะใช้ใกล้ ๆ ฝั่ง โป๊ะน้ำลึกชนิดที่ทำด้วยไม้ไผ่หรือชนิดที่ทำด้วยลวดตาข่าย และอวนลอย เป็นเครื่องมือประจำที่สำหรับใช้ในทะเลเปิด

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

อวนโพงพางพร้อมด้วยกุ้งที่ดักได้กำลังถูกดึงขึ้นเรือ ป ๘-ช ๑๔

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 ทำให้ตลาดได้รู้จักปลาหน้าดินและปลาผิวน้ำอีกหลายชนิด แม้จะได้จับปลาชนิดนี้ด้วยเบ็ดเป็นจำนวนมากอยู่แล้วก็ตาม แต่สิ่งที่ได้นำความวิวัฒนาการมาสู่กิจการประมงมากที่สุดก็คือ อวนลาก

วิธีการจับปลาด้วยอวนลากมีดังนี้คือ ใช้เรือลำเดียวหรือหลายลำทำการลากอวนไปในน้ำ อวนนี้เป็นอวนขนาดใหญ่ รูปร่างคล้ายกรวย ปลาจะถูกกวาดเข้าทางปากและไปติดอยู่ตอนปลายถุงของอวน หลาย ๆ ชั่วโมงจึงจะทำการกู้อวนสักครั้งหนึ่ง ปลาที่จับได้จะบรรจุหรือเทลงในช่องระวางเรือ

การจับปลาโดยใช้อวนลากตามวิธีใช้ในลักษณะเคลื่อนที่นี้ จะจับปลาได้ปริมาณมากกว่าวิธีใช้ในลักษณะอื่น ๆ (ลักษณะกึ่งเคลื่อนที่และกึ่งประจำที่หรือลักษณะประจำที่) เมื่อใช้เวลาจับเท่า ๆ กัน กล่าวคือ ไม่ต้องเสียเวลาในการเสาะแสวงหาฝูงปลาและทำการล้อมจับด้วยอวนล้อม ไม่ต้องคอยเวลาน้ำขึ้นน้ำลงตามวิธีการใช้เครื่องมือประจำที่ และไม่ต้องคอยเวลาข้างขึ้นข้างแรม หรือต้องใช้แสงไฟและทุ่นลอยเช่นเดียวกับการใช้อวนล้อมติด แต่ถ้าจะพิจารณาในอีกแง่หนึ่งแล้ว อวนลากมีส่วนเสียอยู่ที่ไม่สามารถเลือกจับปลา

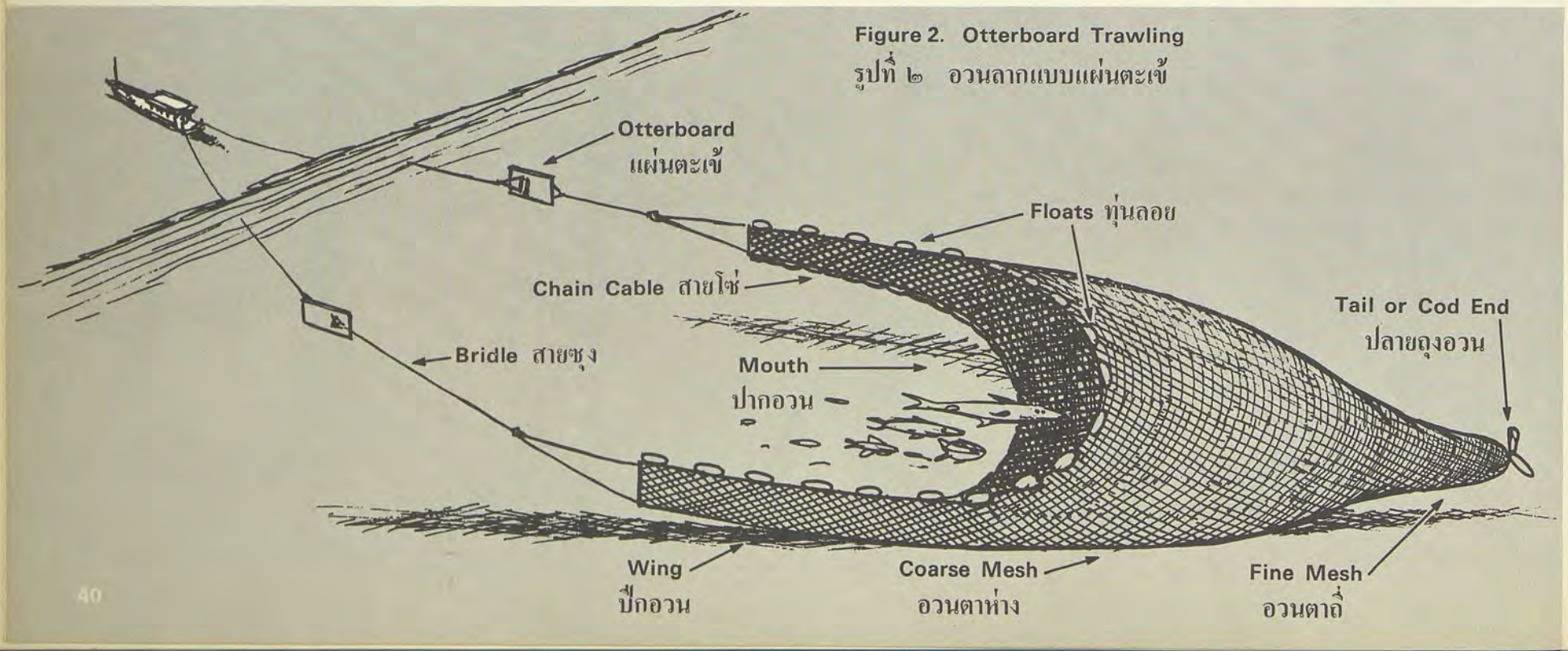


Figure 2. Otterboard Trawling
รูปที่ ๒ อวนลากแบบแผ่นตะเข้

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.*

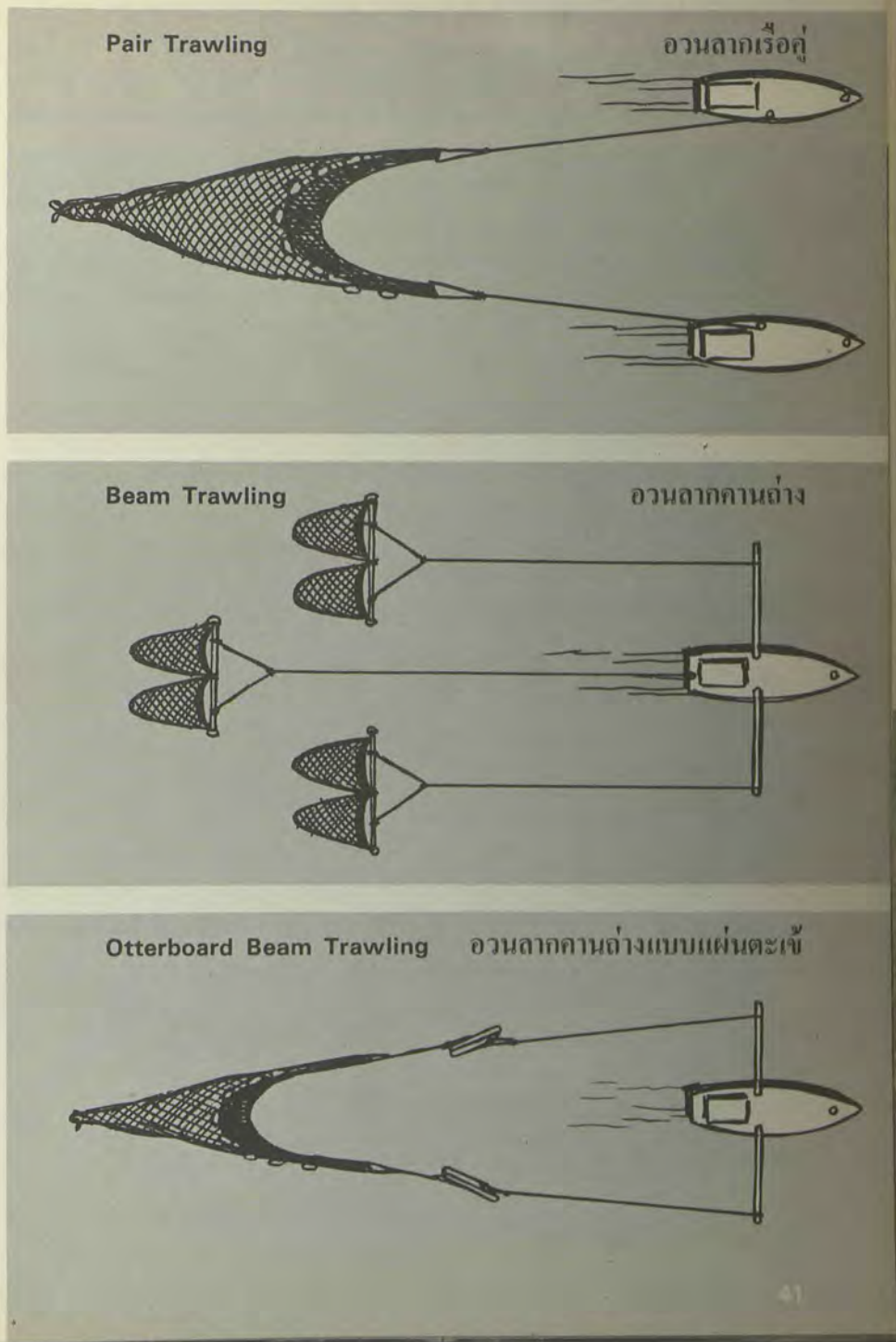
Trawling requires that the large mouth of the net be held wide open throughout the fishing operation. This is achieved on the vertical diameter by threading the lower section of the mouth with a heavy chain cable and by stringing buoys along the upper section. The mouth is kept open along its lateral 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.

ตามชนิดที่ต้องการได้ เพราะจะลากติดปลาทุกชนิดที่ผ่านเข้าไปหมด ปลาที่จับได้ทั้งหมดจะมีเพียงราวร้อยละ ๕๓ เป็นปลาที่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจ ส่วนนอกนั้นขายไปเป็นอาหารเป็ดหรือนำไปทำอย่างอื่นต่อไป

แม้ว่าจะมีการใช้อวนชนิดนี้ในน่านน้ำไทยมาเมื่อไม่นานมานี้ ประกอบกับยังขาดความนิยมในระยะแรกก็ตาม แต่ในปัจจุบันอวนลากได้รับความนิยมมากจนทำให้เรือประเภทที่ ๑ ชนิดที่ ๑ (ป๑-ช๑) ที่ใช้อวนชนิดนี้เป็นเรือที่แพร่หลายที่สุดในอ่าวไทย การที่มีความนิยมใช้เรือชนิดอวนลากเพิ่มมากขึ้น เป็นเหตุให้เรือที่จับปลาด้วยอวนล้อมมีจำนวนลดน้อยลง

ในปัจจุบันอวนลากที่ใช้ในการจับปลาในอ่าวไทยมีแบบที่เป็นหลักอยู่ ๔ แบบ คือ อวนลากแบบแผ่นตะเข้ (otterboard trawl) อวนลากคานถ่างแบบแผ่นตะเข้ (otterboard beam trawl) อวนลากคานถ่าง (beam trawl) และ อวนลากเรือคู่ (pair trawling)

Figure 3. Kinds of Trawling รูปที่ ๓ อวนลากชนิดต่าง 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.

Typical Otterboard Trawler **เรืออวนลากแบบแผ่นตะเข้**

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.

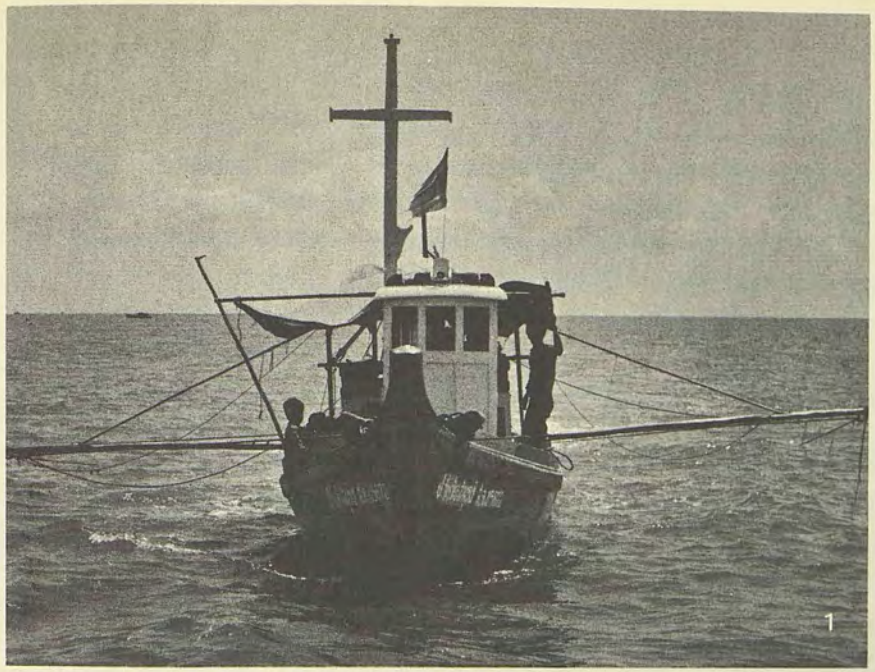
วิธีการของอวนลากนี้ ต้องการให้ปากอวนอันกว้างใหญ่ถ่างออกให้เต็มที่ ในขณะทำการจับปลา ถ่างปากอวนทางด้านตั้งโดยใช้สายโซ่หนัก ๆ ร้อยถ่วงปากอวนตอนล่าง ส่วนตอนบนร้อยติดด้วยทุ่นลอย และถ่างปากอวนทางด้านนอนโดยติดแผ่นตะเข้เข้าตรงระหว่างสายลากกับสายซุงที่ยึดอวน (ดูรูปที่ ๒) ขึงแผ่นตะเข้ให้อยู่ในลักษณะเมื่อเคลื่อนที่แล้วจะเฉออกนอกเส้นทางที่เรือแล่นไป เป็นการดึงปากอวนให้ถ่างออก

อวนลากแบบแผ่นตะเข้ (บางทีเรียกว่า "อวนลากแบบไต้หวัน" หรือ "อวนลากท้ายเรือ") ตามปกติสายลากมีความยาวเป็น ๕ เท่าของความลึกของน้ำ ทำการลากอวนอยู่นานหลาย ๆ ชั่วโมง จึงจะสาวขึ้นเรือใหญ่ด้วยคันเบ็ดและกว้าน หรือใช้คนสาวขึ้นถ้าเป็นเรือเล็ก เรือที่ใช้อวนลากแบบแผ่นตะเข้นี้ต้องแล่นด้วยความเร็วประมาณ ๒-๓ นอต เพื่อให้น้ำมีแรงปะทะแผ่นตะเข้พอที่จะทำให้ปากอวนถ่างออกได้เต็มที่

เรือที่มีกำลังต่ำมักใช้อวนลากคานถ่างแบบแผ่นตะเข้ (ดูรูปที่ ๓) มีคานถ่างยื่นออกไปทางข้างเรือทั้งสองข้าง ตอนกลางลำมีสายลากอวนติดอยู่ จึงทำให้ปากอวนถ่างออกแม้เรือจะแล่นด้วยความเร็วต่ำก็ตาม

อวนลากคานถ่างหรือเรียกว่า "อวนจับกุ้ง" ไม่ใช้แผ่นตะเข้ ใช้เรือลำเดียวลากอวนขนาดเล็กตั้งแต่หนึ่งถึงหกปาก แต่ละอวนใช้ไม้ท่อนขวางถ่างปากอวนไว้ ที่ปลายทั้งสองของไม้ขวางนี้มีแผ่นคอนกรีตผูกติดไว้เพื่อถ่วงให้อวนลากไปกับพื้นท้องทะเล ส่วนมากอวนชนิดนี้ใช้จับเฉพาะกุ้งตามบริเวณชายฝั่ง

อวนลากเรือคู่ เป็นวิธีการของญี่ปุ่น ใช้จับในน้ำลึกกว่าโดยใช้เรือลากสองลำ วิธีการนี้ไม่ต้องใช้แผ่นตะเข้เพราะปากอวนถ่างออกเมื่อเรือลากห่างออกจากกัน เวลาต้องการกู้อวนขึ้นก็ให้เรือทั้งสองลำแล่นบีบเข้าหากัน และเก็บสายลากเข้ามาในเรือ แล้วเรือลำหนึ่งจะส่งปลายสายลากให้อีกลำหนึ่งไป ซึ่งเรือลำหลังนี้จะทำการเก็บเชือกและอวนขึ้นเรือโดยใช้คันเบ็ดยก ข้อเสียของการใช้อวนลากเรือคู่ก็คือ ต้องใช้ลูกเรือเป็นจำนวนมาก



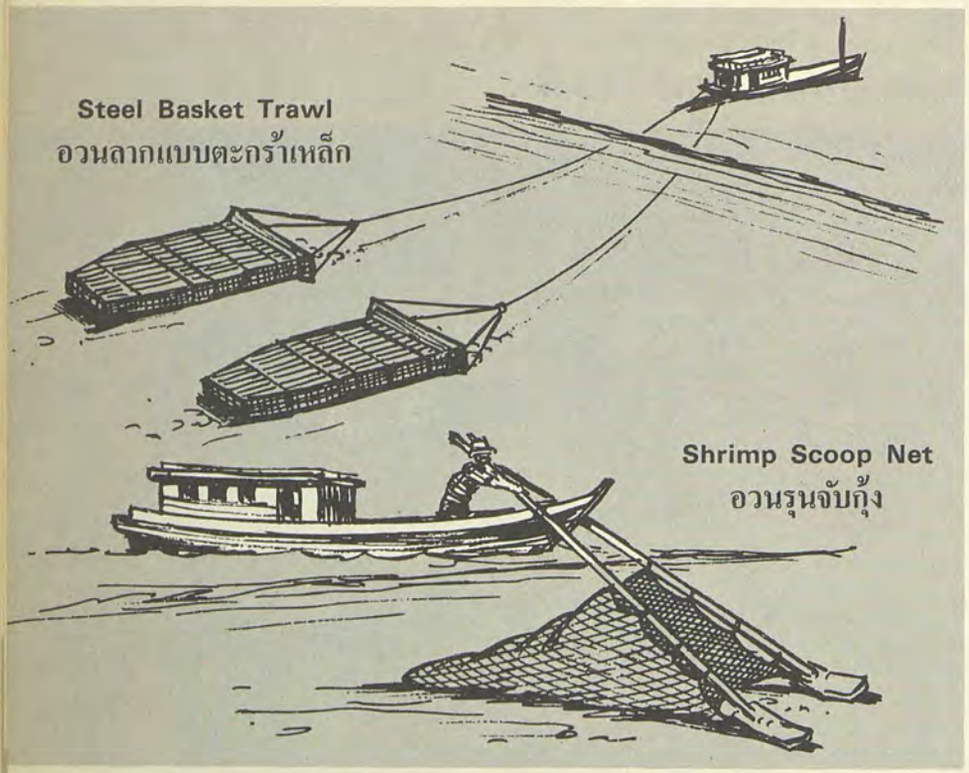
1. C6 - T10 Otterboard Beam Trawler With Spread Booms
2. C1 - T1 With Otterboards Stowed Near Stern

๑. เรือ ป๖ - ช๑๐ ใช้อวนลากคานถ่างแบบแผ่นตะเข้ กำลังเอาคานถ่างออก
๒. เรือ ป๑ - ช๑ ที่ติดอวนลากแบบแผ่นตะเข้ไว้ใกล้ท้ายเรือ

C6 - T10 Otterboard Trawler Showing Sternposts for Tow Ropes and Winch Used to Haul in Nets

เรือ ป๖ - ช๑๐ ใช้อวนลากแบบแผ่นตะเข้ แสดงให้เห็นหลักที่ท้ายเรือสำหรับผูกสายลากและกว้านสำหรับดึงอวนขึ้น

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.

อวนลากแบบตะกร้าเหล็กเป็นอวนลากคานถ่างอีกชนิดหนึ่ง (ดูรูปที่ ๔) มีตะกร้าลวดเหล็กหนัก ๆ สองใบ ปากตะกร้าเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าใช้ลากทางท้ายเรือ และทำการกู้ด้วยกว้านที่ติดไว้บนหลังคาเก๋งดึงขึ้นมา เครื่องมือชนิดนี้ใช้จับสัตว์น้ำประเภทหอยต่างๆ และกุ้งเป็นหลัก

ยังมีวิธีการของอวนลากอีกชนิดหนึ่งคือ ชนิดอวนรุนกุ้งทะเล ซึ่งไม่ใช้วิธีลาก แต่เป็นวิธีการที่ใช้เรือรุน (ดัน) อวนไปข้างหน้า และกุ้งจะถูกรุนเข้าไปทางปากอวนซึ่งมีไม้ท่อนขวางยึดไว้

Wire Basket Trawl and Scoop Net Fishers
อวนลากแบบตะกร้าเหล็กและอวนรุน

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-frond lure (Figure 6C), and the stake trap net, discussed under stationary techniques (Figure 9).

การใช้อวนล้อมจับ

การจับปลาด้วยอวนล้อมจับนี้ เป็นวิธีการใช้ในลักษณะกึ่งเคลื่อนที่และกึ่งประจำที่ ฝูงปลาจะถูกล้อมด้วยอวนที่มีความยาวมาก ๆ ที่ขอบล่างของอวนจะมีเชือกร้อยผ่านห่วงเพื่อดึงรวบเข้าหากัน เป็นการปิดก้นอวนไม่ให้ปลาหนีออกไปได้ การใช้อวนล้อมจับนี้ทำได้โดยแบ่งออกเป็นสามขั้นคือ ๑. ไต้ก๋ง ซึ่งนั่งอยู่บนที่นั่งซึ่งสร้างไว้บนที่สูงในเรือ จะหาตำบลที่ของฝูงปลาโดยอาศัยแสงเรืองของฟอสฟอรัสขณะที่ปลาว่ายอยู่ในน้ำ ๒. ใช้เรือลำเดียวหรือหลายลำแล่นไปดักหน้าฝูงปลา และเลี้ยวกลับมาพร้อมกับโรยอวนลงไป ๓. เมื่อโรยอวนล้อมฝูงปลาเรียบร้อยแล้วจึงดึงสายมาน (เชือกร้อยตีนอวน) เข้ามาเพื่อรวบก้นอวนให้ติดกัน แล้วจึงฉุดอวนขึ้นบนเรือ

การใช้อวนล้อมจับนี้ จะได้ผลดีที่สุดในเวลากลางคืนเดือนมืดหรือข้างแรมแก่ ๆ เพราะว่า ไต้ก๋งไม่สามารถมองเห็นแสงเรืองของฟอสฟอรัสที่ฝูงปลาได้ในเวลาเดือนหงาย

การใช้อวนล้อมจับในประเทศไทยมีวิธีการมาตรฐานอยู่หลายแบบด้วยกัน ทั้งนี้ย่อมขึ้นอยู่กับจำนวน ขนาด กำลังของเรือที่ใช้ และชนิดของอวน อวนล้อมจับที่อยู่ในความนิยมมากที่สุด ได้แก่อวนแบบจีนคือ อวนดำ และ อวนตังเก ทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ (ดูรูปที่ ๕ และที่ ๖ A) อวนแบบไทยคืออวนซั้ง (ดูรูปที่ ๖ C) และอวนโป๊ะ ซึ่งได้กล่าวไว้ในเรื่องวิธีการใช้ในลักษณะประจำที่ (ดูรูปที่ ๙)

Figure 5. Purse Seining

รูปที่ ๕ การใช้อวนล้อมจับ

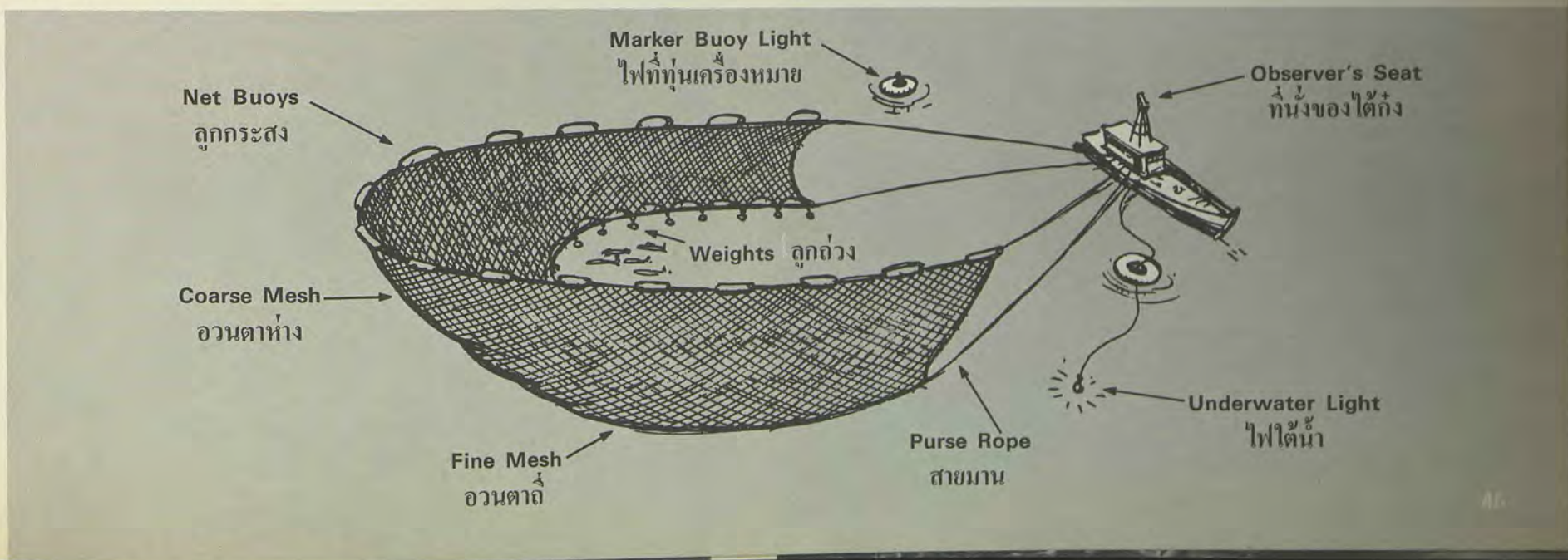
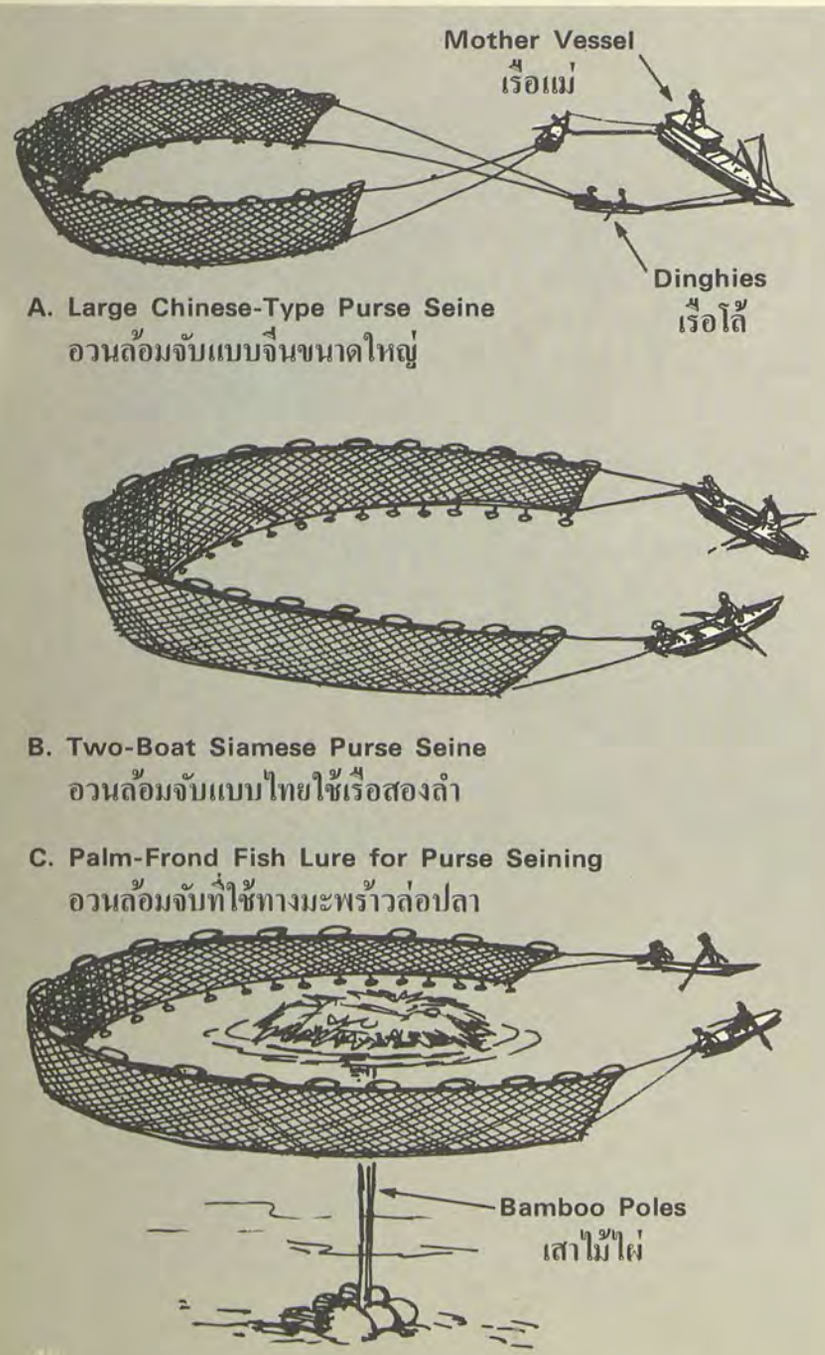


Figure 6. Purse Seine Techniques รูปที่ ๖ วิธีการใช้อวนล้อมจับ



A. Large Chinese-Type Purse Seine
อวนล้อมจับแบบจีนขนาดใหญ่

B. Two-Boat Siamese Purse Seine
อวนล้อมจับแบบไทยใช้เรือสองลำ

C. Palm-Frond Fish Lure for Purse Seining
อวนล้อมจับที่ใช้ทางมะพร้าวล่อปลา

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 ใช้เรือยนต์ลำเดียวปฏิบัติงานทั้งสิ้น (ดูรูปที่ ๕) เมื่อได้กังซึ่งอยู่บนที่สูงในเรือพบฝูงปลา และทราบทิศทางที่ว่ายไปแล้ว ก็จะสั่งให้นำเรือไปดักหน้าฝูงปลา และทิ้งทุ่นเครื่องหมายมีโคมไฟผูกติดกับปลายข้างหนึ่งของอวนลงไป ทุ่นนี้มักใช้ยางในรถยนต์และมีโคมไฟติดไว้ตรงกลาง แล้วเรือก็จะแล่นตีวงล้อมฝูงปลา พร้อมกับโรยอวนลงไปเรื่อยๆ ที่ขอบอวนด้านบนมีทุ่นลอยหรือลูกกระสงผูกไว้เป็นระยะๆ ส่วนที่ขอบล่างก็มีลูกตะกั่วผูกถ่วงไว้เพื่อให้อวนจมลงไปอย่างรวดเร็ว และบังคับให้ผืนอวนตั้งตรงอีกด้วย เมื่อเรือแล่นตีวงครบรอบถึงทุ่นเครื่องหมาย และปลายอวนทั้งสองข้างมาบรรจบกัน ต่อจากนั้นก็จะหย่อนโคมฉายไฟฟ้าที่มีสายยาว ๆ ลงไปในน้ำ ๑ ดวง เพื่อทำให้ปลาตกใจหนีเข้าไปอยู่ตรงกลางและข้าง ๆ อวน

เมื่อได้ทำการล้อมฝูงปลาไว้เรียบร้อยแล้ว ก็จะดึงสายมานซึ่งร้อยผ่านห่วงที่ขอบล่างของอวนเพื่อรวบก้นอวนเข้าหากันจนแน่น จะทำให้อวนมีลักษณะเป็นกาละมังใหญ่ ใบหนึ่งปลาจะหนีรอดไปไม่ได้ อวนนี้มีความกว้างโดยวัดจากขอบบนที่ผิวน้ำถึงขอบล่างประมาณ ๔๕ เมตร

หลังจากดึงสายมานจนแน่นดีแล้ว ก็จะสาวอวนเข้ามาแล้วใช้คันเบ็ดยกขึ้นและเทปลาลงเก็บในระวางเรือ ถ้าเป็นเรือขนาดเล็กก็จะดึงอวนเข้ามาข้างเรือและใช้สวิงตัก

The usual purse seine catch is chub mackerel, rakegilled 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.

ปลาที่จับด้วยอวนชนิดนี้มี ปลาทู ปลาลัง และปลาสีขน

อวนแบบจีนอีกชนิดหนึ่งคือ อวนตังเก ได้นำมาใช้กันตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๔๗๘ และได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากสามารถจับปลาได้ปริมาณมาก อวนชนิดนี้ใช้เรือยนต์ขนาดใหญ่หนึ่งลำ และเรือโล้สองลำ (ดูรูปที่ ๖ A) เรือโล้ทั้งสองลำนี้จะพ่วงกับเรือใหญ่ไปยังตำบลที่จับปลา เมื่อพบฝูงปลาเรือใหญ่จะแล่นไปดักหน้าในระยะพอสมควร เพื่อปล่อยเรือโล้และวางอวน เรือโล้แต่ละลำจะลากปลายอวนล้อมรอบฝูงปลาจนบรรจบกัน อวนชนิดนี้มีความยาว ๒๐๐ ถึง ๔๐๐ เมตร

ระหว่างที่ทำการล้อมอวนอยู่นั้น เรือโล้ทั้งสองลำจะต้องรีบส่งเชือกให้แก่เรือใหญ่เพื่อผูกยึดเรือของตนให้แน่นก่อนที่จะดึงสายมาน เมื่อเสร็จแล้วเรือใหญ่จะใช้คันเบ็ดและกว้านยกอวนขึ้นเรือ

ในบริเวณอ่าวไทยและภาคใต้ฝั่งตะวันตกของประเทศไทย มีวิธีการใช้อวนล้อมจับแบบมาตรฐานหลายชนิด กล่าวคือ อาจใช้เรือแจวขนาดเล็กสองลำทำการปล่อยอวน (ดูรูปที่ ๖ B) หรืออาจมีคันรุกประกอบเข้าที่ปลายอวนทั้งสองข้างเพื่อยึดให้อวนตั้งตรง ในขณะที่ทำการล้อมอวน

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

การใช้อวนล้อมจับในทะเลอันดามัน เรือเล็ก ป๔-ช๑๔ ทำการวางอวนให้กับเรือแม่ ป๕-ช๑๔

Fishing Techniques and Equipment

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

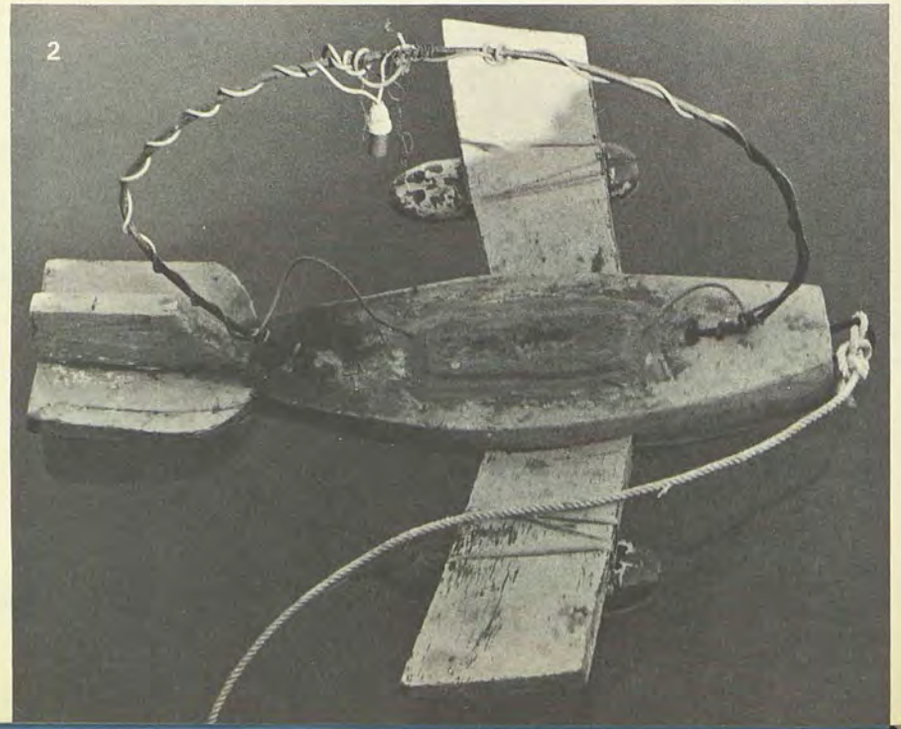
๑. ที่นั่งของไต้ก๋งอยู่บนหลังคาเก๋งของเรือที่ใช้อวนล้อมจับ
๒. ทุ่นไฟ

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.

เครื่องล่อปลาที่ใช้มีหลายชนิด การใช้ทางมะพร้าว (ดูรูปที่ ๖C) มาก ๆ ไว้เหนือผิวน้ำ ผูกติดกับลำไม้ไผ่ยาวๆ โดยใช้หินถ่วงไว้ที่ปลายล่าง ขณะที่ฝูงปลามาอาศัยเงาของทางมะพร้าวก็จะพลัดเข้าไปในอวน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๐๙ ชาวประมงแถบภาคใต้ฝั่งตะวันตกของประเทศไทย ได้ใช้แสงไฟสำหรับล่อปลาในเวลากลางคืน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขณะที่ลมฟ้าอากาศไม่ดี เมื่อไต้ก๋งไม่สามารถมองเห็นฝูงปลาได้ โดยใช้โคมเจ้าพายุขนาด ๕๐๐ วัตต์ ผูกไว้กับทุ่นลอยทำด้วยแก้วและถ่วงไว้ด้วยหิน



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

การจับปลาด้วยอวนติดตา

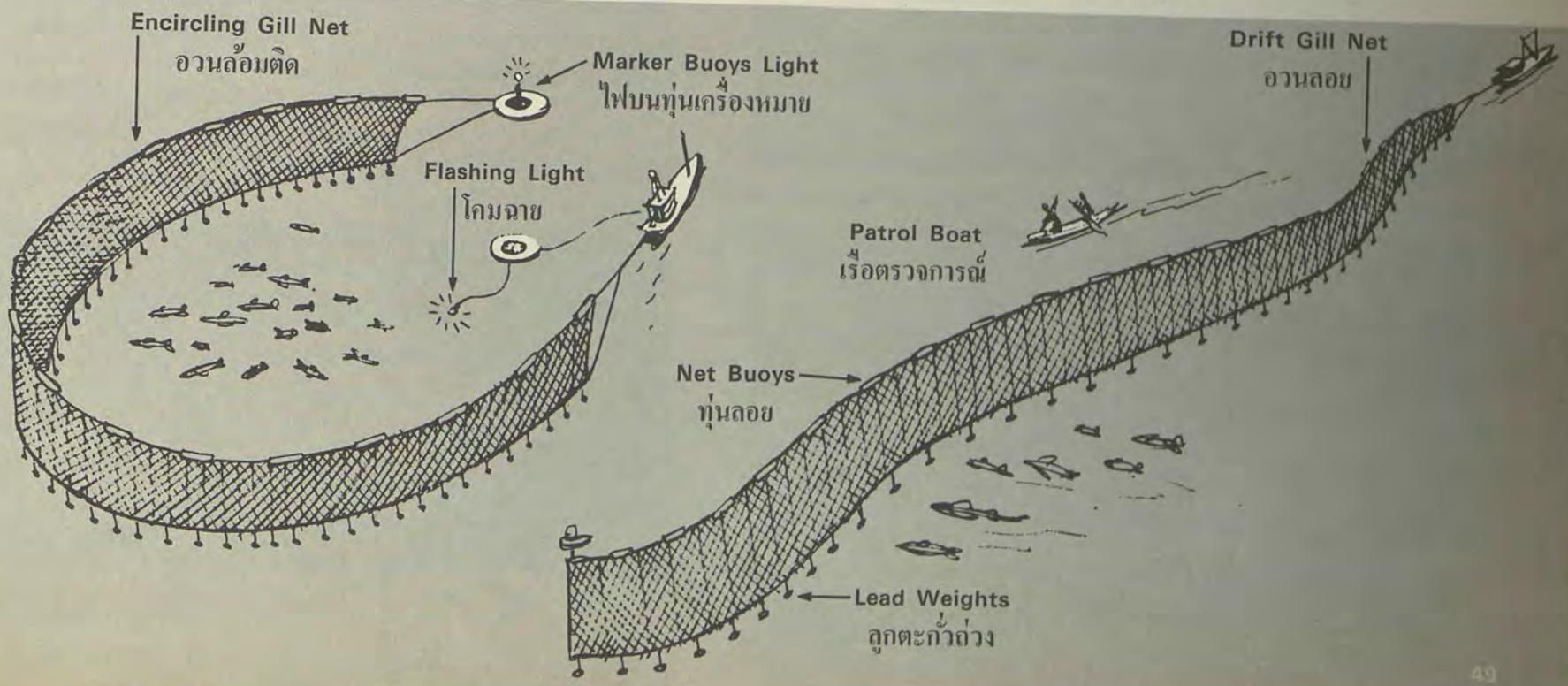
อวนติดตามีอยู่สองชนิดด้วยกันคือ อวนล้อมติดและอวนลอย อวนทั้งสองชนิดนี้เป็นเครื่องมือที่ใช้ในลักษณะกึ่งล้อมจับและกึ่งประจำที่ อวนล้อมติดมีวิธีการปฏิบัติคล้ายคลึงกับอวนล้อมจับ (อวนดำ) ส่วนอวนลอยนั้นคงเป็นไปตามหลักการของอวนประจำที่หรือเครื่องมือประเภทดักกางกั้นนั่นเอง

อวนล้อมติดนี้ใช้เรือลำเดียวเป็นผู้วาง มีวิธีการปฏิบัติเช่นเดียวกับอวนล้อมจับ (อวนดำ) (ดูรูปที่ ๗) อวนนี้ไม่มีสายมาน เมื่อได้ทำการล้อมจับอวนจนมาบรรจบกันและหย่อนโคมไฟฟ้าลงไปที่บริเวณปลายอวนทั้งสองมาบรรจบกันแล้ว ลูกเรือจะใช้ไม้ตีน้ำให้ปลาตื่นตกใจกลัวยิ่งขึ้น และพยายามจะหนีออกไป ปลาตัวโต ๆ ก็จะติดที่ตาอวน ต่อไปก็ดึงอวนขึ้นมาบนเรือและปลดปลาออกจากตาอวน

เนื่องจากอวนชนิดนี้มีขนาดตาอวนโตมาก (๗.๕ ถึง ๑๐ ซม.) จึงใช้จับปลาอินทรี ปลาโอ ปลาดาบเงิน ปลาฉลามขนาดเล็ก และปูม้า มีอวนติดตาอยู่สองชนิดที่ใช้กันอยู่

Figure 7. Types of Gill Net Fishing

รูปที่ ๗ การจับปลาด้วยอวนติดตาแบบต่าง ๆ



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 ปลาติดอวนเนื่องจากมันพยายามที่จะว่ายลอดตาอวนออกไป แต่ตาอวนมีขนาดเล็กกว่าตัวของมันจึงลอดออกไปไม่ได้ตลอดตัว และถอยหลังกลับก็ไม่ได้เพราะครีบต่าง ๆ และกระโดงติดตาอวนอยู่

อวนติดตาที่ใช้กันอย่างแพร่หลายได้แก่อวนซ้อน ซึ่งประกอบด้วยอวนตาห่างอยู่ด้านนอกสองชั้น และอวนตาถี่อยู่ระหว่างกลางหนึ่งชั้น เมื่อปลาว่ายผ่านอวนตาห่างด้านนอกเข้าไปก็จะไปติดอยู่ที่อวนตาถี่ด้านใน ซึ่งจะเป็นถุงป้องกันไม่ให้ปลาหลุดออกไปได้ (ดูรูปที่ ๘)

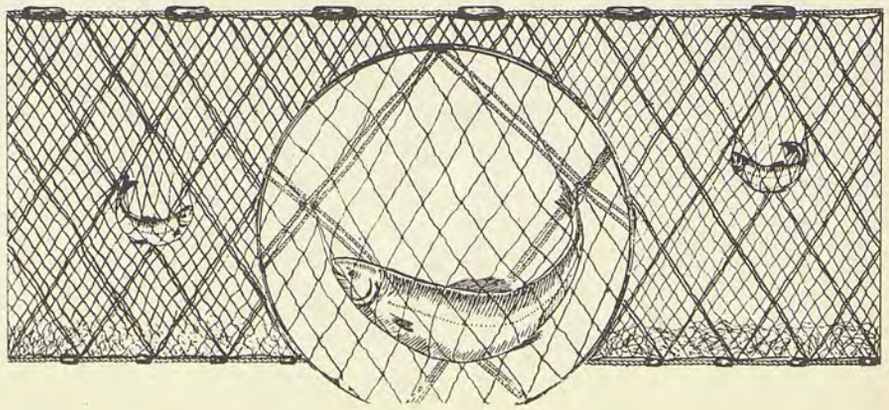
สำหรับอวนลอยก็ใช้หลักการเช่นเดียวกันกับอวนล้อมติด คือปลาเข้าไปติดตาอวนด้วยตัวของมันเอง แต่มีวิธีการแตกต่างกันออกไป อวนที่ใช้ต้องยาวมาก คือยาวตั้งแต่ครึ่งไมล์จนถึงหลาย ๆ ไมล์ก็มี จะผูกปลายอวนข้างหนึ่งไว้กับท้ายเรือ ปล่อยให้อวนลอยอยู่ในทางตั้งฉากกับทิศทางของกระแสน้ำ หรือการขึ้นลงของน้ำ ขอบบนของอวนมีลูกลอยพยุงไว้ ส่วนขอบล่างถ่วงด้วยลูกตะกั่ว ปลาก็จะว่ายเข้าไปติดตาอวนเอง

การจับปลาด้วยวิธีนี้ต้องใช้เรือสองลำหรือมากกว่า ลำหนึ่งสำหรับผูกอวน ส่วนลำอื่น ๆ สำหรับเป็นเรือตรวจการณ์ตลอดแนวอวน เพื่อป้องกันคนอื่นมิให้มาลักลอบตัดอวนบางตอนไป

เนื่องจากเรือที่จับปลาด้วยอวนลอยนี้มีการเคลื่อนที่น้อยมาก จึงมักใช้เรือยนต์ขนาดใหญ่ลำเดียวจูงเรือเหล่านี้เป็นจำนวนมากออกไปในทะเล แล้วก็แยกย้ายกันไปทำงานอย่างเงียบ ๆ ไม่บอกใครและไม่จุดไฟ ทั้งนี้เพื่อมิให้ใครทราบว่าตนอยู่ที่ใดเพราะอาจจะมีขโมย

อวนล้อมติดและอวนลอยนี้อนุญาตให้ใช้จับปลาได้ตลอดเวลา แม้ว่าจะเป็นฤดูที่ห้ามจับปลาทูก็ตาม เพราะตาอวนมีขนาดโตจะไม่ติดลูกปลาทู แต่ถึงอย่างไรก็ดียังมีอวนล้อมติดบางชนิดที่มีตาเล็กกว่า ๓.๗๕ ซม. จึงห้ามใช้อวนที่มีขนาดตาดังกล่าวนี้จับปลาตั้งแต่วันที่ ๑๕ เมษายน จนถึงวันที่ ๑๔ มิถุนายน

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



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.

โป๊ะและอวนประจำที่

การจับปลาด้วยโป๊ะไม้ไผ่นี้ นับว่าเป็นวิธีการที่อยู่ในความนิยมมากที่สุดในบรรดาเครื่องมือจับปลาประเภทประจำที่ทั้งหลาย โป๊ะอันมีลักษณะเป็นวงล้อมเหล่านี้มีจำนวนประมาณ ๒,๐๐๐ ลูก เรียงรายกันไปตามชายฝั่งทะเลของอ่าวไทย และตั้งอยู่ติด ๆ กันอย่างหนาแน่น

ตัวโป๊ะประกอบด้วยรั้วไม้ไผ่ผ่าซีกทำเป็นเฝือก ยึดอยู่ได้ด้วยเสาไม้ขนาดใหญ่ปักลงไปในพื้นท้องทะเลเป็นระยะ ๆ มีปีกโป๊ะอันยาวเหยียดช่วยนำทางให้ปลาว่ายเข้าสู่กลางตัวโป๊ะ ซึ่งทำเป็นรูปหัวใจ (ดูรูปที่ ๙)

ตัวโป๊ะจะตั้งหันหน้าเข้าหาฝั่ง ปลาจะว่ายเข้ามาหาฝั่งในตอนกลางคืนเมื่อน้ำขึ้นเพื่อหาอาหาร และจะกลับออกไปในขณะน้ำลงตอนเช้า ขณะที่ปลาว่ายออกจากฝั่ง ปีกโป๊ะจะกั้นไว้และนำทางให้ปลาเข้าสู่ใจกลางตัวโป๊ะ ซึ่งไม่มีทางที่จะหนีไปได้อีกเลย เรือจะออกไปทำการจับปลาในโป๊ะวันละสองครั้ง

การจับปลาจากโป๊ะมีอยู่สองวิธี วิธีหนึ่งใช้อวนที่มีลักษณะเป็นถุงติดประจำไว้ข้างรั้วเฝือกภายในโป๊ะ และหย่อนก้นถุงอวนลงไปกองไว้กับพื้นท้องทะเล เมื่อได้เวลาเรือจะแล่นเข้าไปในตัวโป๊ะ แล้วทำการยกอวนขึ้นและตักปลาออก

Figure 9. Bamboo Stake Trap รูปที่ ๙ โป๊ะไม้ไผ่

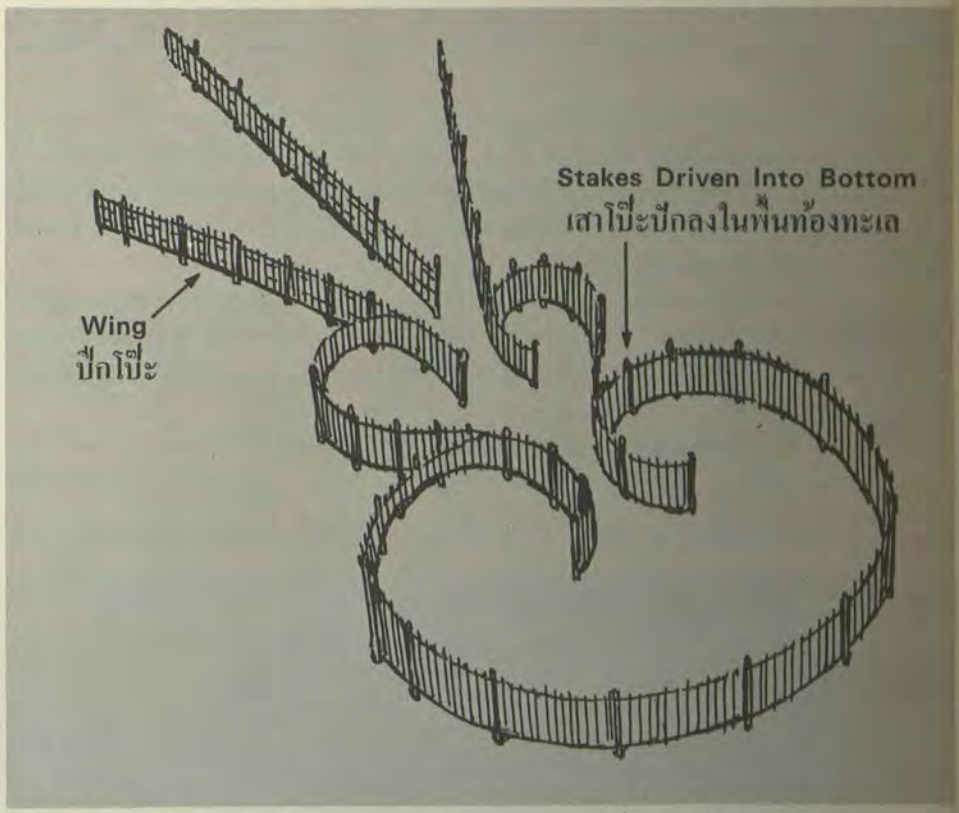
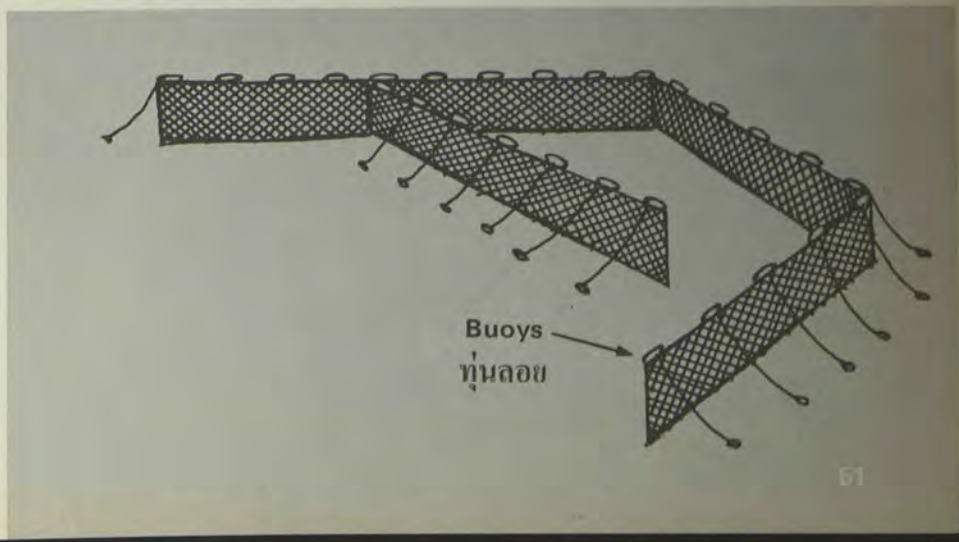


Figure 10. Wire Net Trap รูปที่ ๑๐ โป๊ะลวดตาข่าย



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 pursing 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.

วิธีที่สองใช้เรือโป๊ะลำเดียวเข้าไปจับปลาในโป๊ะ โดยใช้อวนล้อมจับขนาดเล็กเข้าทำการล้อมอวนในโป๊ะ และดึงสายมานรวบก้นอวนให้ติดแน่น แล้วสาวอวนขึ้นเรือเพื่อจับปลา สำหรับโป๊ะขนาดใหญ่จะใช้เรือหลายลำบรรทุกอวนออกไปทำการล้อมจับปลาในโป๊ะ

โป๊ะน้ำลึกมีลักษณะเช่นเดียวกับโป๊ะน้ำตื้นดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ผิดกันที่ออกไปอยู่ห่างฝั่ง ความลึกของน้ำตั้งแต่ ๑๒ ถึง ๒๕ ม. โป๊ะน้ำลึกนี้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการสร้างมาก และต้องใช้เสาไม้ยาวมาก ๆ เพื่อปักลงไปในท้องทะเล โป๊ะน้ำลึกจะถูกพายุพัดทำลายได้โดยง่าย

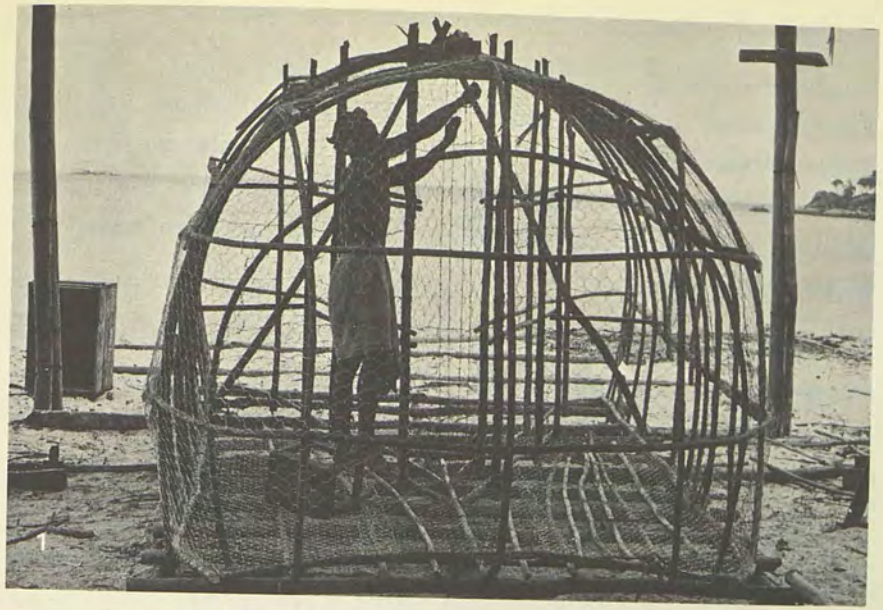
โป๊ะที่สร้างขึ้นด้วยลวดตาข่าย (ดูรูปที่ ๑๐) ได้แพร่หลายเข้ามาแทนที่โป๊ะที่ทำด้วยเฝือกไม้ไผ่ซึ่งมีราคาแพงอย่างรวดเร็ว โป๊ะแบบนี้ใช้ลวดตาข่ายแทนเฝือกไม้ไผ่ มีราคาถูกกว่าและสร้างง่ายกว่า

โป๊ะแบบที่ทำด้วยเฝือกไม้ไผ่และลวดตาข่ายนี้ จะจับปลาทูได้ปริมาณมากมาย

Stake Trap Fishers Pulling in Nets

ชาวประมงกำลังกู้อวนที่โป๊ะ

วิธีการจับปลาและอุปกรณ์



1. Large Basket Trap ๑. ลอบขนาดใหญ่

2. C8-T14 Working Stake Traps ๒. เรือ ป๘-ช๑๔ กำลังทำงานที่โป๊ะ

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.

การจับปลาด้วยเบ็ดราว

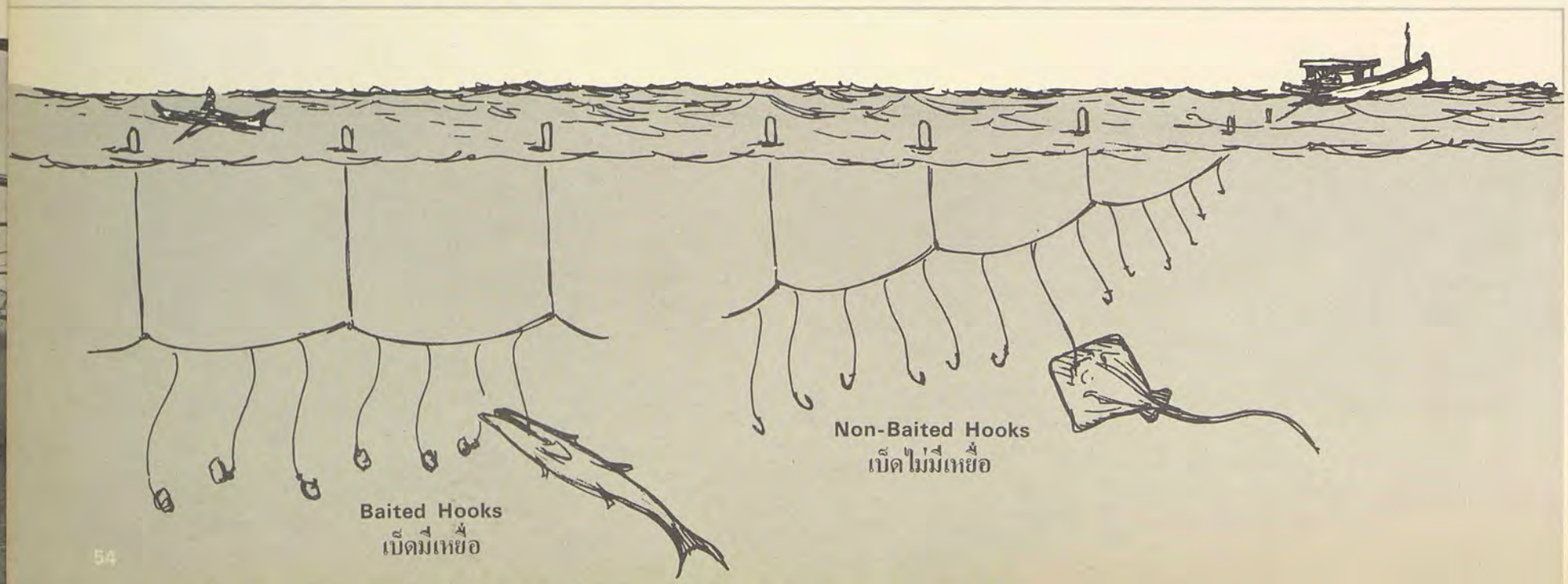
แม้ว่าการจับปลาในอ่าวไทยจะใช้อวนและโป๊ะกันเป็นส่วนมากก็ตาม แต่ก็ยังมีเรือจำนวนมิใช่น้อยที่จับปลาด้วยเบ็ด การใช้เบ็ดราวชนิดที่ไม่ต้องใช้เหยื่อนับว่าเป็นวิธีการจับปลาในลักษณะกึ่งเคลื่อนที่และกึ่งประจำที่อย่างหนึ่ง มีวิธีการเช่นเดียวกับอวนลอย ปลาจะวิ่งเข้าไปติดเบ็ดเอง เบ็ดราวชนิดนี้ส่วนใหญ่ใช้จับปลากระเบน (ดูรูปที่ ๑๑) ส่วนเบ็ดราวชนิดที่มีเหยื่อเกี่ยวเป็นการล่อให้ปลาเข้ามากินเบ็ดเช่นเดียวกับเบ็ดลาก หรือการตกเบ็ดธรรมดานี่เอง

เบ็ดราวทั้งสองชนิดนี้ลอยอยู่ได้โดยติดทุ่นลอยไว้เป็นระยะ ๆ และปล่อยจากท้ายเรือให้ลอยอยู่ในแนวตั้งฉากขวางกับทิศทางของกระแสน้ำหรือน้ำขึ้นน้ำลง มีสายเบ็ดจำนวนมากผูกแขวนไว้กับเชือกราวเป็นระยะ ๆ

การจับปลาโดยใช้เบ็ดราวนี้ เป็นวิธีการที่ตรงข้ามกับการจับปลาโดยใช้อวนลาก กล่าวคือ อวนลากสามารถจับปลาได้ปริมาณครั้งละมาก ๆ โดยเสียแรงงานน้อย นับว่าเป็นวิธีการที่ประหยัดที่สุด ส่วนการใช้เบ็ดราวนั้นผิดกันอย่างตรงข้ามทีเดียว เป็นการสิ้นเปลืองเวลามาก จับได้ทีละตัวและได้ปลาชนิดใดชนิดหนึ่งโดยเฉพาะเท่านั้น

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

รูปที่ ๑๑ การจับปลาด้วยเบ็ดราวที่มีเหยื่อและไม่มีเหยื่อ



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.

สิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการจับปลา

วิธีการและการจับปลาตามหัวข้อข้างบนนี้ย่อมขึ้นอยู่กับตัวของมันเอง แต่ส่วนใหญ่แล้วจะเกี่ยวข้องกับสิ่งต่าง ๆ อันได้แก่ ลักษณะอุตุนิยมวิทยา อุทกวิทยา และดาราศาสตร์ ณ ที่นี้ขอให้เราพิจารณาถึงรูปการณ์บางอย่างของสิ่งที่มีผลบังคับเหล่านี้ไว้ ซึ่งนับว่าเป็นสิ่งจำเป็นในอันที่จะเข้าใจเรื่องราวของบรรดาเรือประมงไทยได้เป็นอย่างดี

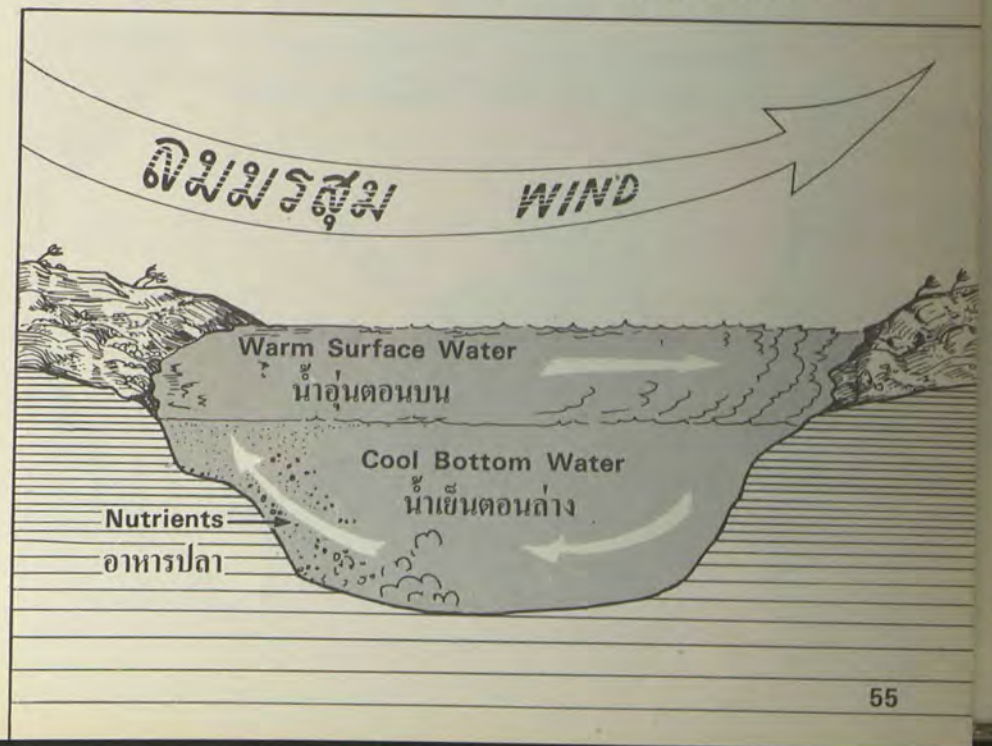
การไหลเวียนขึ้นของน้ำ และลมมรสุม

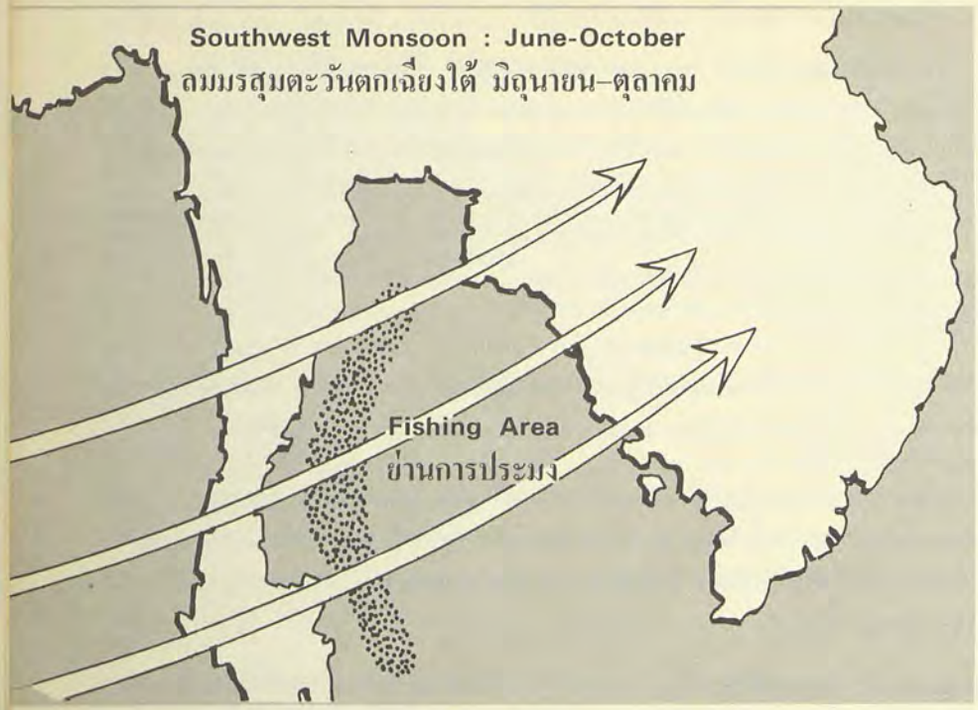
ปรากฏการณ์ที่เรียกว่า "การไหลเวียนขึ้นของน้ำ" นี้ได้แสดงไว้ในรูปที่ ๑๒ จากการที่ลมมรสุมพัดพาเอาน้ำอุ่นที่ผิวตอนบนข้ามอ่าวไปปะทะกับฝั่งที่อยู่ปลายลม จึงทำให้เกิดกระแสหมุนเวียนขึ้น กล่าวคือ น้ำเย็นตอนล่างจะไหลขึ้นสู่ผิวน้ำทางฝั่งต้นลม กระแสหมุนเวียนนี้จะนำเอาอาหารปลาจากก้นทะเลขึ้นสู่ผิวน้ำบริเวณฝั่งที่อยู่ต้นลม และเป็นการล่อให้ฝูงปลามายังบริเวณนี้ ในฤดูมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ จึงมีเรือประมงจำนวนมากหาปลาอยู่ใกล้ชายฝั่งตะวันตกของอ่าวไทย และมีมากทางฝั่งตะวันออกในฤดูมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ

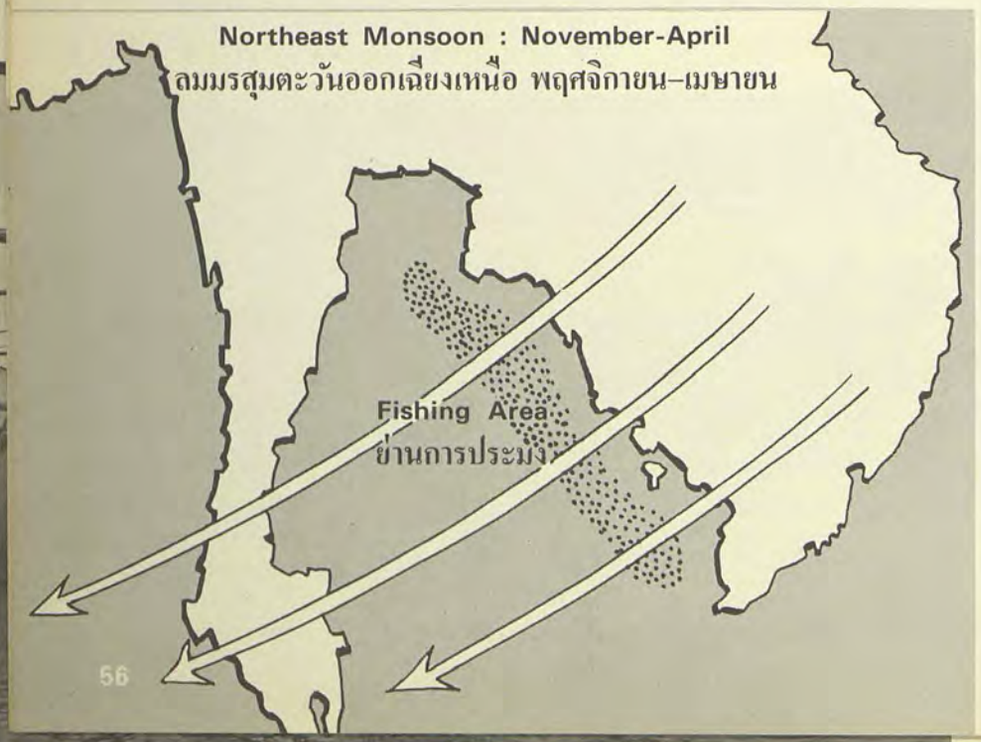
ระบบการหมุนเวียนของลมมรสุมและผลที่เกิดขึ้นจากการไหลเวียนขึ้นของน้ำนี้ มีอิทธิพลต่อการเลือกย่านจับปลา โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือประมงขนาดใหญ่ ๆ

ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ("ลมเซิง") เกิดขึ้นประมาณกลางเดือนมิถุนายน และทวีความรุนแรงขึ้นตลอดเดือนกรกฎาคมและสิงหาคม (ดูรูปที่ ๑๓) ประมาณกลางเดือนกรกฎาคมก็ยังมีพายุไต้ฝุ่นที่ก่อตัวขึ้นทางทะเลจีน และเคลื่อนที่เข้ามาสมทบอีก จึงทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น

Figure 12. Upwelling รูปที่ ๑๒ การไหลเวียนขึ้นของน้ำ







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.

พอถึงเดือนตุลาคม ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้จะหมดไป ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ("พายุสั่งฝั่ง") ก็เริ่มพัดข้ามอ่าวไทยในทิศทางตรงข้าม ทวีความรุนแรงขึ้นตั้งแต่เดือนตุลาคมตลอดทั้งเดือนพฤศจิกายน และจะสงบลงในเดือนกุมภาพันธ์

ระหว่างเดือนมีนาคม เมษายน และพฤษภาคม บริเวณทั่วอ่าวไทยมีคลื่นลมสงบและพื้นที่ชายฝั่งบางแห่งมี เกาะสีชัง บางปะกง และสมุทรสงคราม นับว่าไม่มีลมพายุเลย

ดาราศาสตร์และอุทกวิทยา

บรรดาเรือประมงขนาดเล็กเป็นจำนวนมากเช่นเรือที่ใช้คันรุน เรืออวนลากขนาดเล็กและเรือที่ใช้เครื่องมือประเภทดักกั้นต่าง ๆ จะปฏิบัติงานเวลาใดหรือใช้วิธีการอย่างใดย่อมขึ้นอยู่กับน้ำขึ้นน้ำลง ตามปกติเรือเหล่านี้มีความยาว ๕ ถึง ๑๔ ม. ปฏิบัติงานนอกฝั่งในระยะ ๕ ถึง ๑๐ ไมล์ จะออกจากฝั่งไปปฏิบัติงานในขณะน้ำลงและทะเลเรียบ แล้วกลับเข้ามาในขณะน้ำขึ้นก่อนที่ทะเลจะมีคลื่นลมแรง

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 โป๊ะ โพงพาง เครื่องมือประเภทดักกั้น อวนลอยติดตาและเบ็ดราว

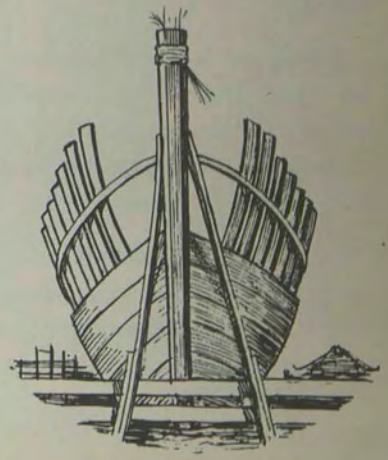
ดวงจันทร์นอกจากจะมีอิทธิพลเกี่ยวกับน้ำขึ้นน้ำลงแล้ว ข้างขึ้นข้างแรมก็ยังเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของเรือที่ใช้อวนล้อมจับและเรือที่ใช้อวนติดตาอีกด้วย การหาตำบลที่อยู่และทิศทางเคลื่อนที่ของฝูงปลา นับว่าเป็นงานที่สำคัญยิ่งจะกระทำได้ดีที่สุดในระยะเวลาระหว่างที่ดวงจันทร์เป็นรูปเสี้ยว (ขึ้น ๓-๔ ค่ำ หรือแรม ๑๐-๑๑ ค่ำ) ซึ่งเป็นเวลาที่สามารถจะแลเห็นประกายของฝูงปลาใต้พื้นน้ำได้โดยง่าย แต่ในระยะเวลาก่อนดวงจันทร์เต็มดวง ๓ วัน (ขึ้น ๑๑-๑๒ ค่ำ) ถึงเวลาภายหลังดวงจันทร์เต็มดวง ๓-๕ วัน (ประมาณแรม ๓-๕ ค่ำ) จะแลเห็นฝูงปลาได้โดยยาก ฉะนั้นเรือประมงจึงมักจอดอยู่ในท่าตลอดระยะเวลาดังกล่าวนี้

ส่วนการประมงที่ใช้อวนลอยติดตาจะปฏิบัติงานในคืนเดือนมืด (แรม ๑๔-๑๕ ค่ำ) เพื่อไม่ให้ปลามองเห็นอวนได้

ส่วนประกอบและสภาพของพื้นท้องทะเล วงรอบของสิ่งมีชีวิตและลักษณะการหาอาหารของปลา ตลอดจนปัจจัยที่เกี่ยวกับอุณหภูมิและทัศนวิสัยนี้ นับว่าเป็นสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการจับปลาทั้งสิ้น ดังตัวอย่างเท่าที่ปรากฏอยู่ในเรื่อง "ชนิดของปลาและย่านที่จับ" กล่าวคือ ตั้งแต่เดือนกันยายนถึงเดือนมกราคม ฝูงปลาทูจะเคลื่อนที่ขึ้นมาจากจังหวัดสุราษฎร์ธานีผ่านก้นอ่าวไทยและเลยไปถึงจังหวัดตราด 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.

เรือไทยส่วนมากมักมีลักษณะท้องเรือกลมและต่อแบบต่อเรียบ กล่าวคือ เอาข้างแผ่นกระดานชนกันไม่ซ้อนกันแบบต่อเกล็ด

วิธีการต่อเรือเบื้องต้น

เรือไทยต่อแบบมีกระดูกงูและกงตั้ง (ดูรูปที่ ๑) ตามปกติจะใช้ไม้ท่อนหนึ่งที่ยาวและหนักวางตามแนวกลางเป็นกระดูกงู ติดทวนหัวและทวนท้ายเข้ากับกระดูกงูตรงปลายสุดทั้งหัวและท้าย ติดกงตั้งเป็นระยะ ๆ บนกระดูกงูเพื่อให้เป็นรูปตัวเรือขึ้นก่อน แล้วจึงปิดแผ่นไม้ตัวเรือที่ขอบนอกของกงตั้ง และบากปลายให้เข้ากับทวนหัวและทวนท้าย

เรือไทยส่วนมากต่อขึ้นโดยไม่มีแบบพิมพ์เขียว หรือการเขียนแบบเลย แต่ใช้แบบไม้จำลองรูปตัวเรือครึ่งซีกขนาดเล็ก ๆ แล้วตัดออกเป็นส่วน ๆ ตามทางยาวหรือทางขวาง (ดูรูปที่ ๒) วัดส่วนต่าง ๆ เหล่านี้แล้วขยายให้เท่ากับขนาดของเรือที่จะต่อจริง การวาดภาพเรืออย่างหยาบ ๆ ก็ช่วยให้ได้รูปร่างของเรือที่แท้จริง ช่างต่อเรือคนไทยส่วนมากจะอาศัยความชำนาญและประเพณีที่เคยปฏิบัติกันมาแต่เดิมในการตัด และดัดไม้หรือแผ่นกระดานให้เป็นรูปตัวเรือโดยใช้กะเอาด้วยตา

แต่อย่างไรก็ตามการต่อเรือของทางราชการไทย จะต้องมีแบบพิมพ์เขียวโดยเฉพาะ

ขั้นต่าง ๆ ของการต่อเรือเบื้องต้นในประเทศไทย ได้แสดงไว้ด้วยภาพถ่ายในหน้าต่อ ๆ ไป

ไม้ที่ใช้ต่อเรือ

ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีชื่อเสียงทั่วโลกเกี่ยวกับไม้สัก และเรือเก่า ๆ ก็มักต่อด้วยไม้สักทั้งลำเพราะเป็นไม้เนื้อแข็ง มีน้ำหนักปานกลางและทนทาน ฉะนั้นจึงหายากและมีราคาแพงสำหรับผู้ที่จะนำไปต่อเรือ และอีกประการหนึ่งก็ยังมีไม้ชนิดอื่นซึ่งมีคุณสมบัติดีพอที่จะใช้ทำส่วนประกอบต่าง ๆ ของเรือได้

ไม้เคี่ยมเป็นไม้ที่ใช้ต่อเรือกันมาก โดยเฉพาะใช้ทำแผ่นไม้ท้องเรือที่อยู่ใต้น้ำ ไม้เคี่ยมเนื้อแข็งกว่า มีน้ำหนักและความยืดหยุ่นมากกว่าไม้สัก มีสีน้ำตาลปนเทา เนื้อไม้เรียบ เมื่อถูกแดดถูกลมจะมีสีเข้มขึ้น หากไม่มีการดำเนินกรรมวิธีเพื่อรักษาเนื้อไม้อย่างใดเลย เช่นการอบ อาบน้ำยา ฯลฯ ไม้นี้จะคงทนอยู่ได้ ๑๐ ปี ไม้เคี่ยมเป็นไม้ที่มียาง และเพรียงไม่ใคร่กินเช่นเดียวกับไม้สัก เพรียงเป็นสัตว์ที่รบกวนเจ้าของเรือไทยให้ได้รับความเดือดร้อน (รวมทั้งชาติอื่น ๆ ทางตะวันออกด้วย)

Takien (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.

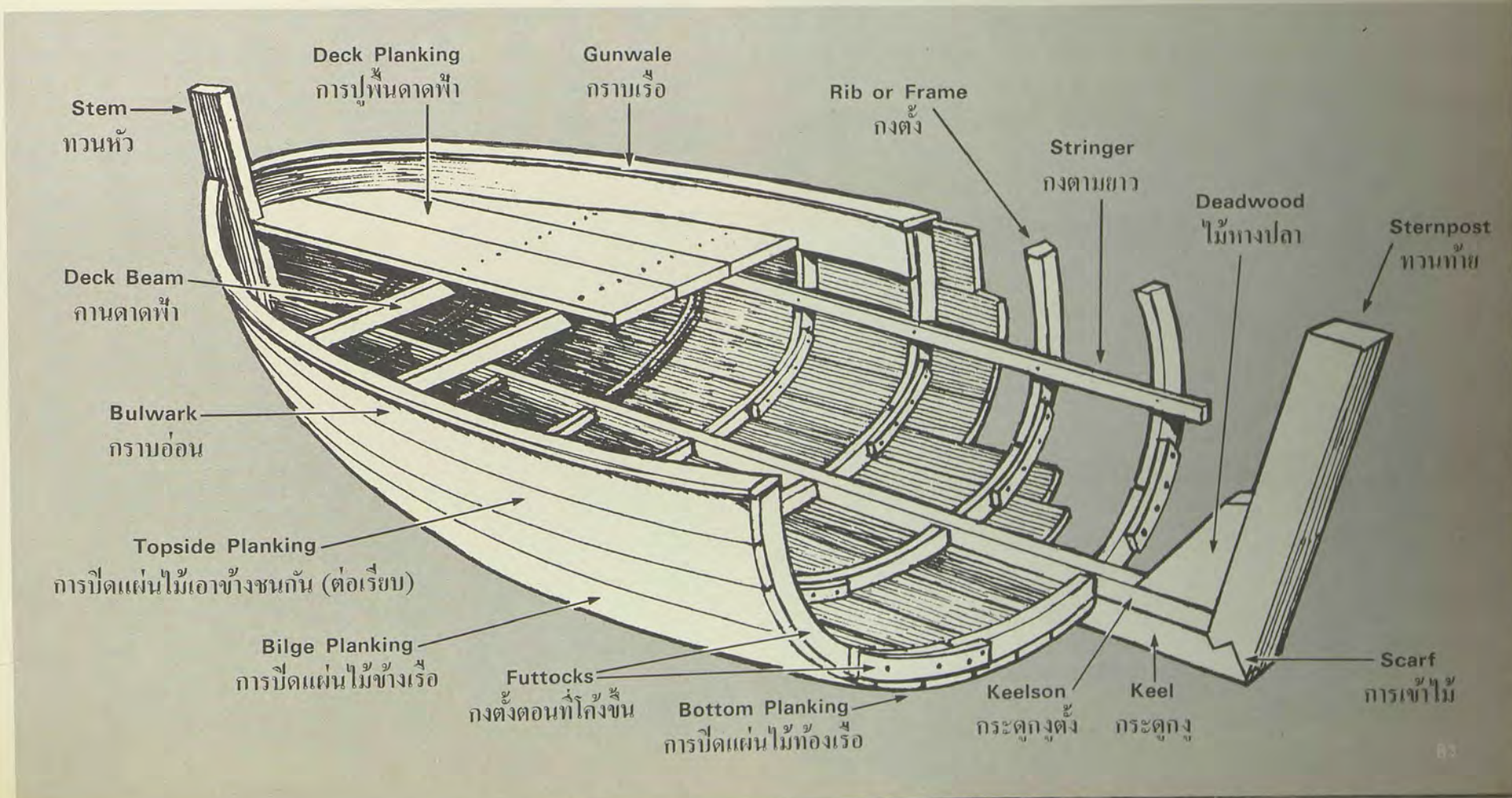
Pradu (Pterocarpus macrocarpus) is harder, heavier, and more elastic than the other woods mentioned here, turning dark red with exposure. It is a structural wood used for flooring, beams, and panelling. It takes a beautiful, high polish.

ไม้ตะเคียนก็เป็นไม้ชั้นหนึ่งอีกชนิดหนึ่ง ใช้ทำส่วนต่าง ๆ ของเรือตลอดลำ ไม้ตะเคียนเนื้อแข็งกว่า มีน้ำหนักมากกว่าไม้สักหรือไม้เคี่ยม และมีความยืดหยุ่นมากกว่ามากเพรียงไม่ใกล้กินเช่นเดียวกัน มีความคงทนอยู่ได้ ๑๐ ปี เมื่อไม่ได้ดำเนินกรรมวิธีรักษาเนื้อไม้เลย ไม้ตะเคียนมีสีเทาปนเหลืองหรือสีน้ำตาล และเมื่อถูกแดดถูกลม จะมีสีเข้มขึ้น เนื้อไม้เรียบปานกลาง และมันเป็นเงา

ไม้ประดู่เป็นไม้ที่มีเนื้อแข็งกว่า มีน้ำหนักและความยืดหยุ่นมากกว่าบรรดาไม้ชนิดอื่น ๆ ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว เมื่อถูกแดดถูกลมจะมีสีแดงเข้ม เป็นไม้ที่ใช้ในการก่อสร้าง เช่น ทำพื้น คร่าว คาน ตง และกรอบประตูหน้าต่าง ไม้ประดู่เป็นไม้ที่สวยงามและมันเป็นเงาดี

Figure 1. Features of Keel-and-Rib Construction

รูปที่ ๑ ลักษณะการวางกระดูกงูและติดกงตั้ง



Smasarn (Cassia garrettiana) and getdang (Dalbergia dongnaiensis) are two extremely hard, heavy woods used for treenails. 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

ไม้แสมสาน และ ไม้เก็ดแดง ไม้ทั้งสองชนิดนี้เป็นไม้เนื้อแข็งและหนักมากที่สุด ใช้สำหรับทำหมุดไม้ (ใช้ในการต่อเรือ) ไม้แสมสานนับว่าเป็นไม้ที่ดีที่สุด

การซ่อมบำรุง

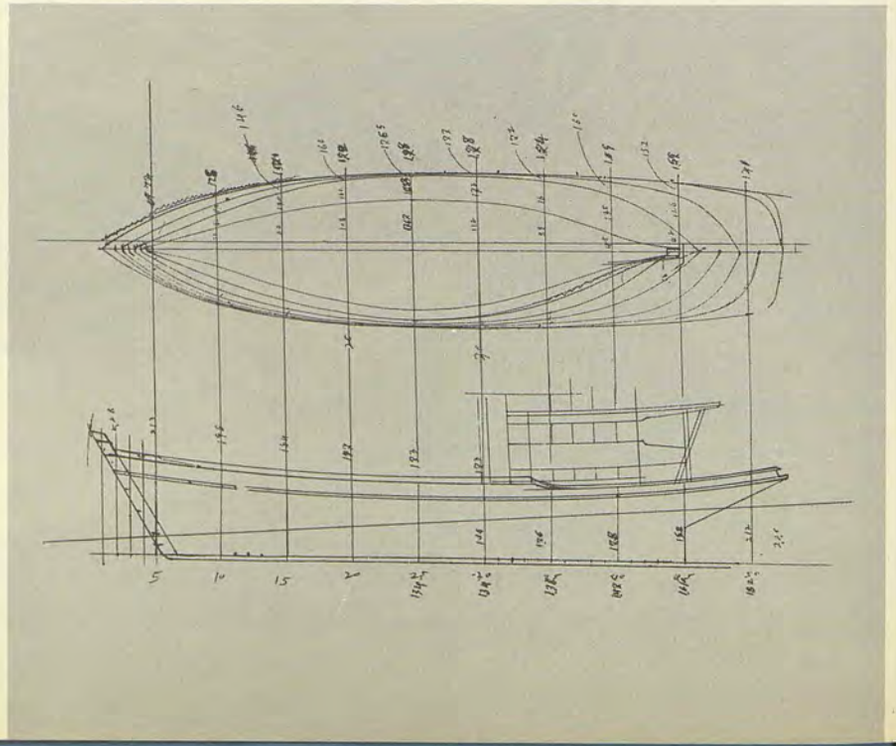
เรือประมงเกือบทั้งสิ้นในประเทศไทยจะถูกนำขึ้นเกยหาด เพื่อทำการซ่อมใหญ่อย่างน้อยปีละครั้ง หรือเมื่อหมดฤดูจับปลาแล้ว

เรือขนาดเล็ก ๆ จะนำขึ้นเกยฝั่งหรือนำขึ้นบนบกในเวลาที่น้ำขึ้นสูง ๆ โดยไม่ยากนัก และเมื่อน้ำลงก็จะทำการขูดท้องเรือ ส่วนเรือขนาดใหญ่จะนำเข้าอู่แห้งตามอู่ต่อเรือ

การซ่อมบำรุงก็มีการขูดเพรียงหรือตะไคร่น้ำท้องเรือ ตัดเปลี่ยนแผ่นกระดานหรือไม้ที่ผุ ตอกหมันยาชัน และทาสีกันเพรียงบริเวณใต้แนวน้ำ สีเหล่านี้จะบรรจุกระป๋องและหาซื้อได้ตามท้องตลาดทั่วไป

เจ้าของเรือขนาดเล็กบางคน ใช้ไต้ที่ทำด้วยเศษไม้มัดเป็นกำจุดรมท้องเรือให้เกรียม เพื่อเป็นการไล่หรือฆ่าเพรียงให้หมดไป

ช่างต่อเรือของไทยส่วนมาก มักใช้การเขียนแบบอย่างหยาบ ๆ แทนแผนผังละเอียด



วิธีการและวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือ

1.2. Carved Miniature Half-Hull Models Are Used as Guides for Building Thai Boats

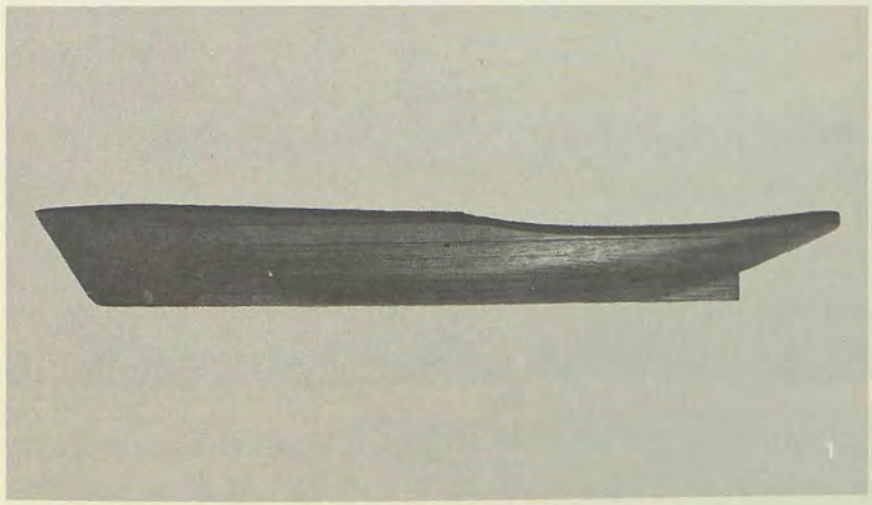
3. A Stack of Ribs and Rib Sections Showing 2 Patterns Used in Cutting

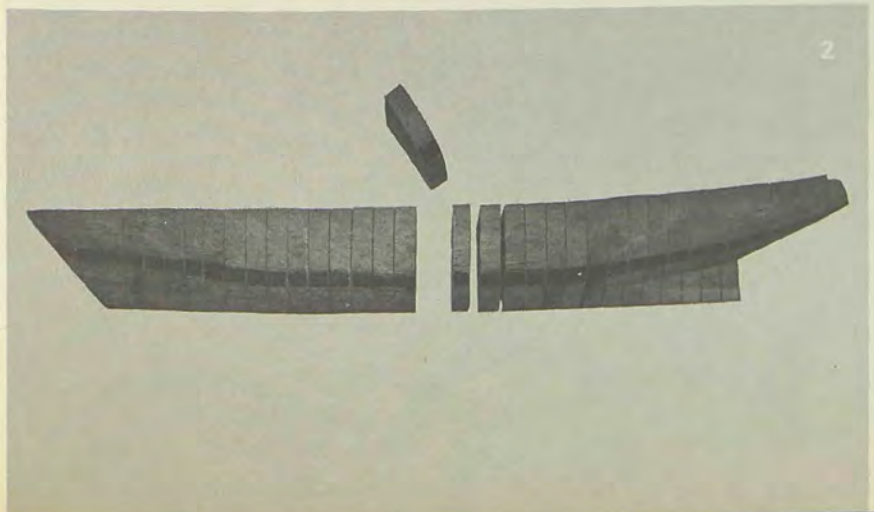
4. C1-T1 Ready for Hull Planking in Typical Thai Shipyard

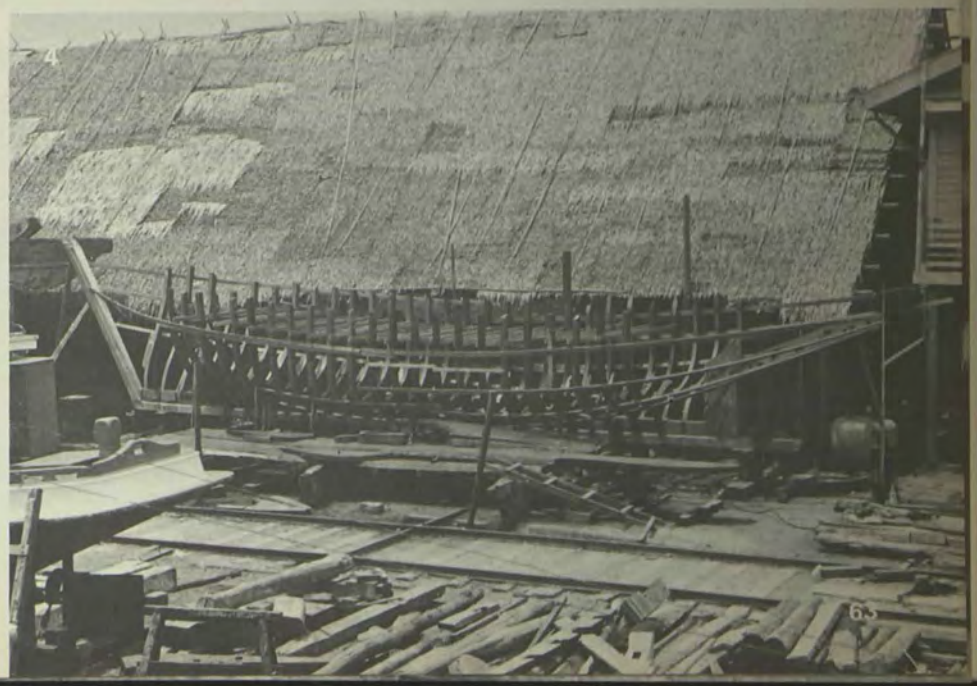
๑.๒. การต่อเรือของไทยจะใช้แบบไม้จำลองรูปตัวเรือครึ่งซีก เป็นเครื่องช่วย

๓. กงตั้งและส่วนต่าง ๆ วางกองไว้ แสดงให้เห็นไม้แบบที่ใช้ตัด ๒ อัน

๔. เรือ ป๑-ช๑ พร้อมที่จะปิดแผ่นไม้ตัวเรือได้ตามอู่ต่อเรือของไทยทั่ว ๆ ไป







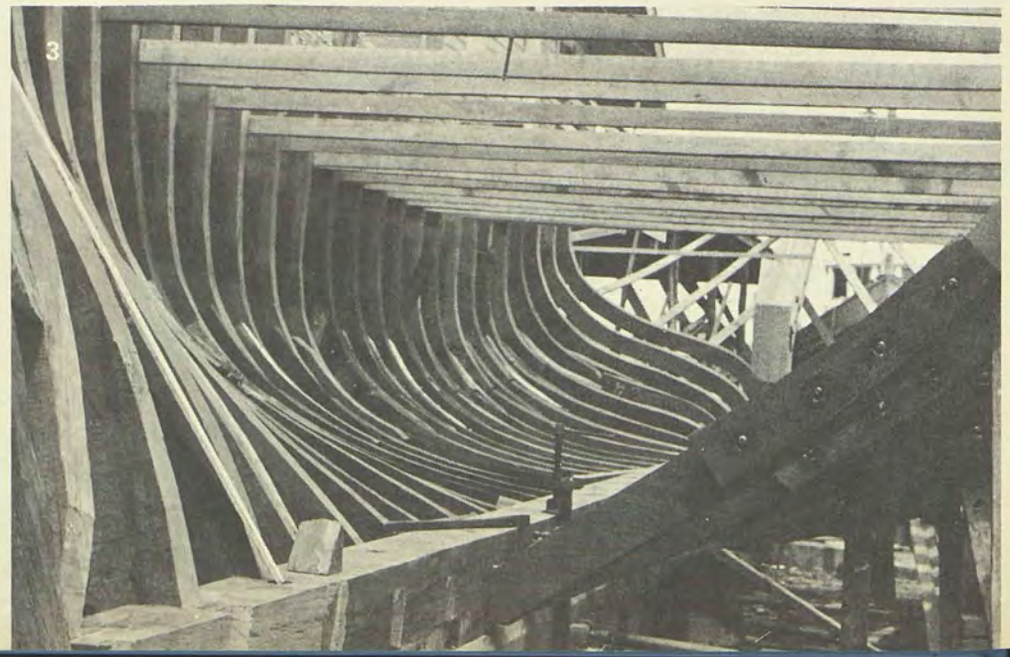
Boat Construction Methods and Materials

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. แผ่นไม้ตัวเรือจะปิดจากใต้ท้องเรือขึ้นมาแบบต่อเรียบ

๒. แผ่นไม้ตัวเรือยึดติดกับกงตั้งด้วยหมุดไม้ยาวๆ ส่วนตอนปลายสุดจะบากให้เข้ากับทวนหัว และยึดด้วยตาปูควงทองเหลือง

๓. กงตั้งตอนโคนยึดอยู่ในช่องบากของกระดูกงูตั้ง ส่วนตอนที่โค้งจะต่อกันด้วยไม้ประกับและใส่สลักนอต



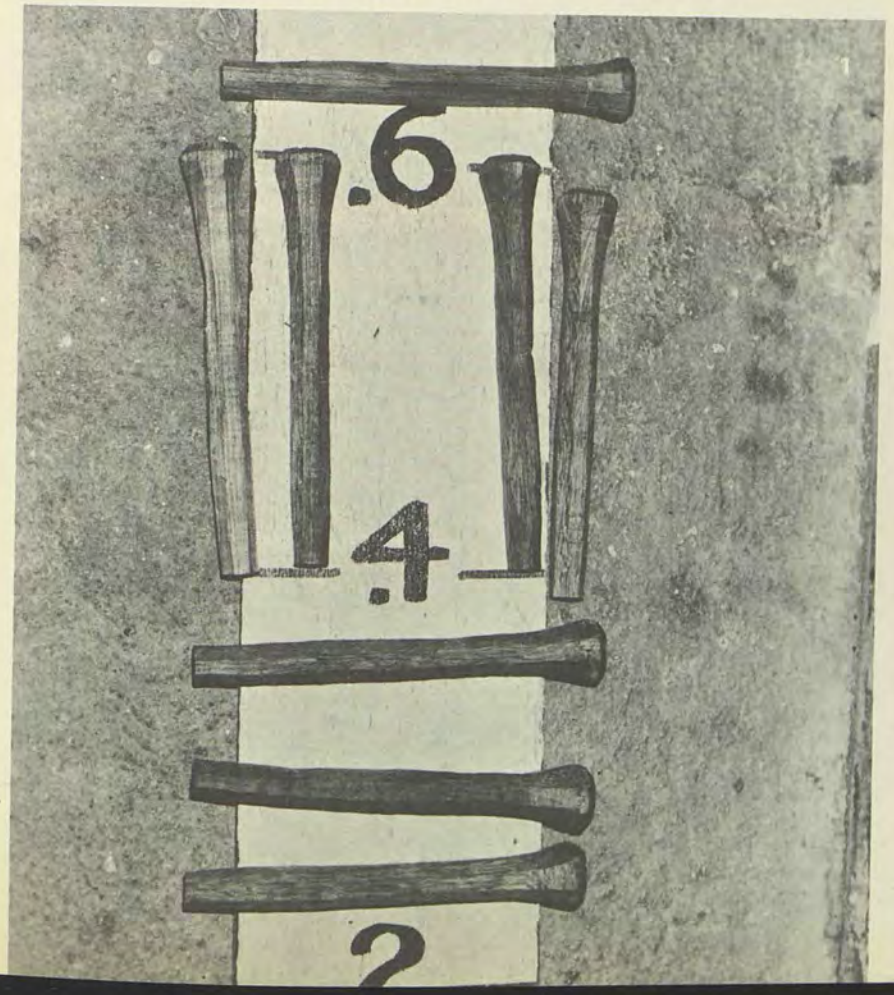
วิธีการและวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือ

1. Treenails, 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 Treenails as Yet Not Sawed Flush
3. Nearly Completed Interior Shows Floor Boards Laid Over Ribs, Stringers Running From Stem to Stern, and Deck Beams

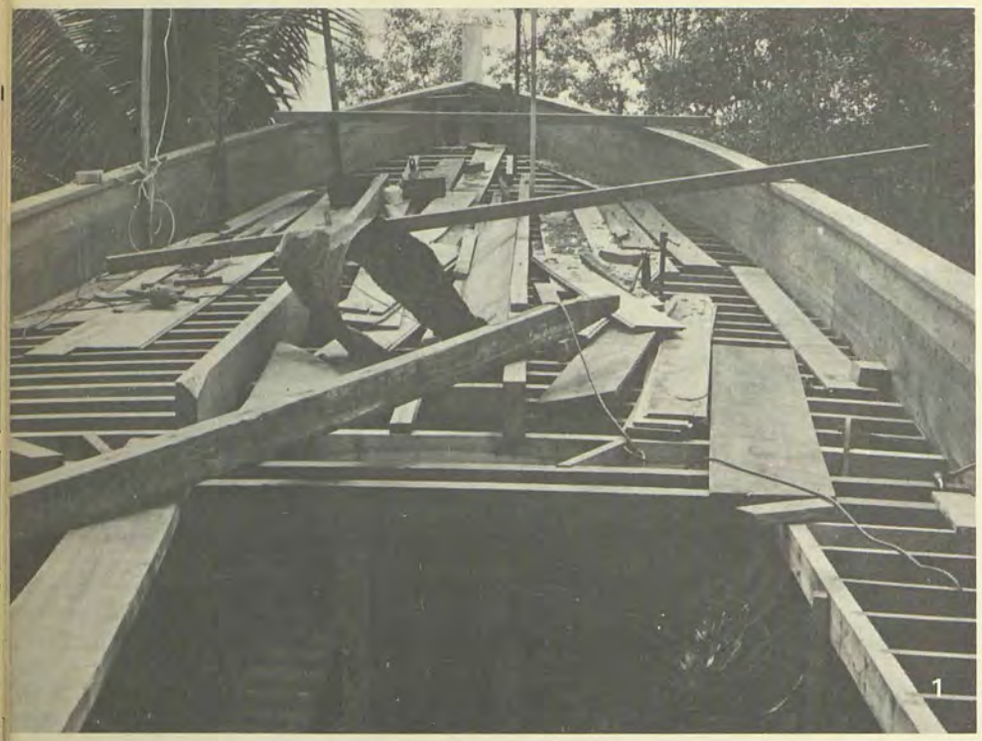
๑. หมุดไม้ขนาดยาว ๐.๒ ม. (ราว ๘ นิ้ว) ทำด้วยไม้เนื้อแข็งของไทย เช่น ไม้แสมสานหรือเก็ดแดง

๒. แสดงให้เห็นท้ายเรือประมงที่ตอกหมุดแล้วยังไม่ได้ตัดให้เรียบ

๓. ภายในตัวเรือที่จวนเสร็จเรียบร้อยแล้ว แสดงให้เห็นกระดานปูท้องเรือบนกงตั้ง กงตามยาวจากทวนหัวถึงทวนท้าย และคานดาดฟ้า



Boat Construction Methods and Materials

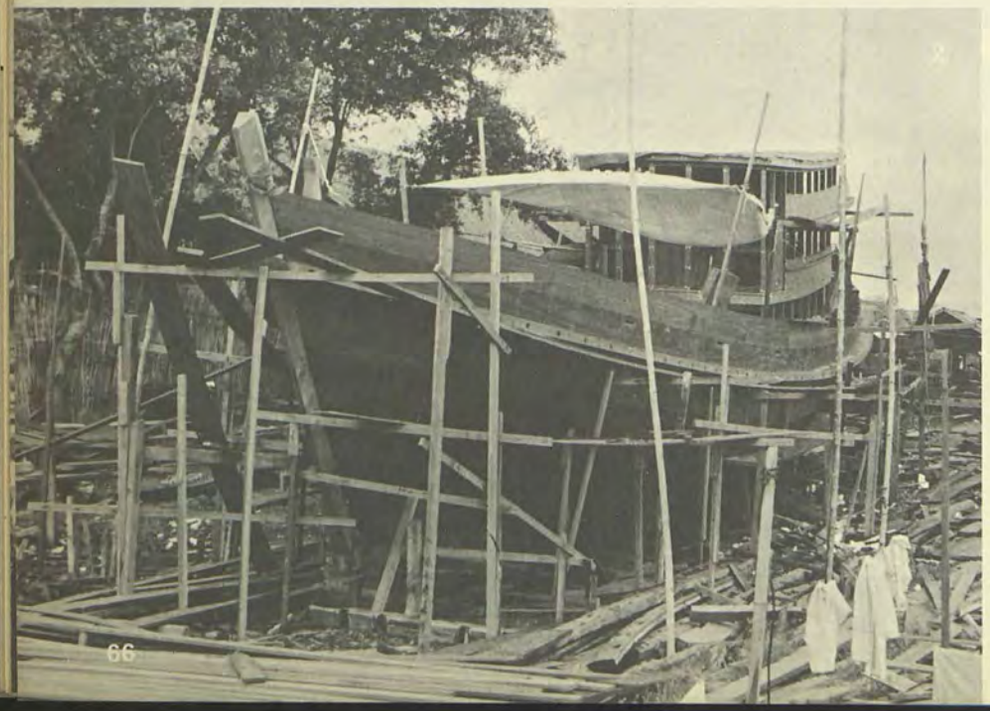


1. A C1-T1 Hull Ready for Deck Planking
2. Typical Thai Shipyard Showing a C1-T1 With Triple-Decked Cabin Nearing Completion
3. Caulking Consists of Unbleached Cotton or Hemp Fibers Pounded Into Seam and Sealed With Compound of Pitch, Aloe Resin, and Lime

๑. เรือ ป๑-ช๑ พร้อมที่จะปูพื้นดาดฟ้า

๒. ตามอู่ต่อเรือของไทยทั่วๆไป แสดงให้เห็นเรือ ป๑-ช๑ ที่เกือบเสร็จเรียบร้อยแล้ว มีเก๋ง ๓ ชั้น

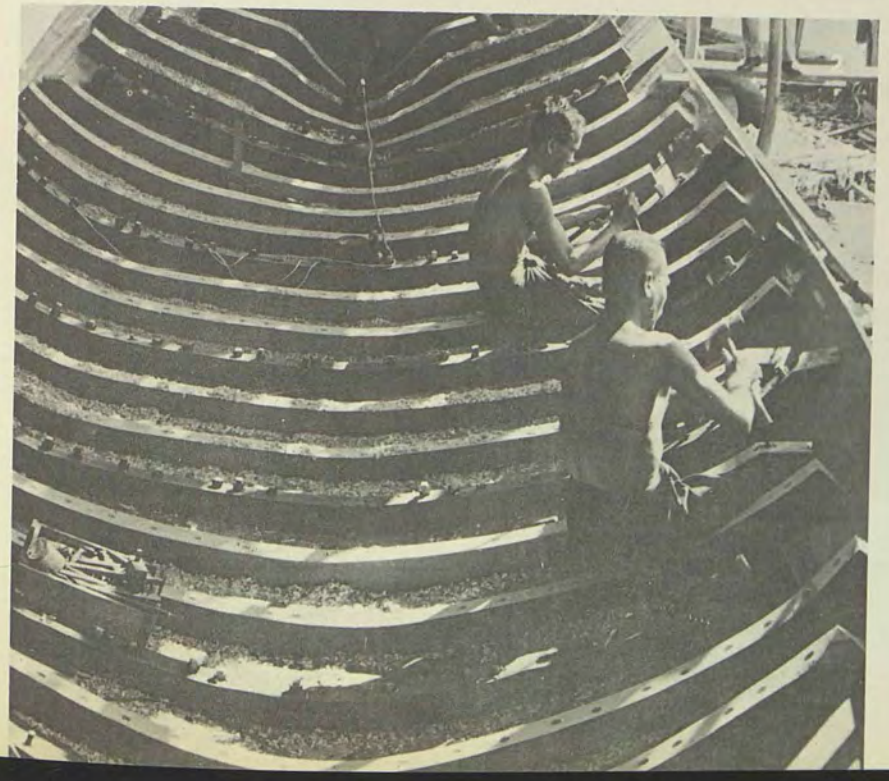
๓. การตอกหมันยาชันจะใช้เชือกด้ายดิบหรือป่านตอกยัดเข้าไปที่รอยต่อแล้วยาด้วยส่วนผสมของน้ำมันยาง ชัน และปูน

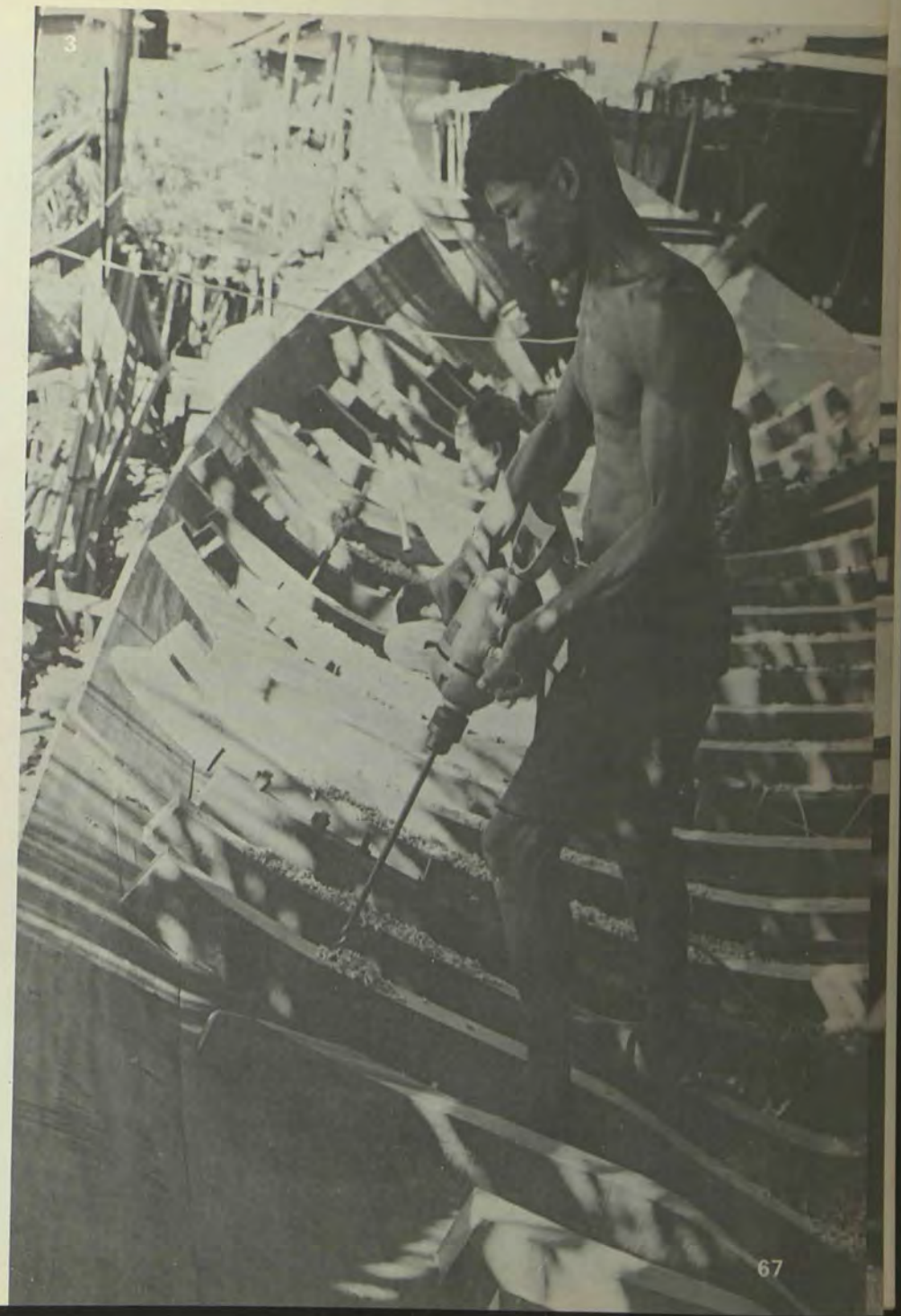


วิธีการและวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือ

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. หมุดไม้ที่ตอกลิ่มแล้วพร้อมที่จะตัดออกให้เรียบ
๒. เรือที่ไม่มีกระดูกงู แสดงให้เห็นการตอกหมุดไม้ที่กงตั้ง
๓. การเจาะรูกงตั้งด้วยสว่านไฟฟ้า





Charring the Hull to Get Rid of Woodworms

การใช้ไฟรนท้องเรือให้เกรียมเพื่อกำจัดเพรียง

Completed C 1 - T 3 Fishing Boat Ready for Launching

เรือประมง ป ๑ - ช ๓ ที่เสร็จเรียบร้อยแล้ว พร้อมที่จะปล่อยลงน้ำได้

Detection Clues for Stop and Search Operation

หลักฐานที่ใช้ในการตรวจจับเพื่อบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้น

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

คำถามขั้นมูลฐานที่จะใช้ในการพิสูจน์ทราบ และตัดสินใจว่าเรือเหล่านั้นเป็นเรือฝ่ายศัตรูหรือฝ่ายเดียวกับเราก็คือ "มีอะไรที่ผิดแบบไปบ้าง" ในขั้นต้นที่เดียวเราจะต้องเปรียบเทียบรูปร่างของเรือลำที่เห็นกับเรือชนิดต่าง ๆ ที่เคยรู้จักว่าเหมือนกันหรือแตกต่างกันเสียก่อน ขั้นต่อไปจึงเปรียบเทียบพฤติการณ์ของเรือลำนั้นกับแบบการปฏิบัติงานตามปกติว่ามีอะไรที่ผิดสังเกตบ้าง

จะทราบได้อย่างไรว่ามีอะไรผิดแผกไปบ้าง ? การที่จะทราบได้ก็ด้วยการศึกษาถึงลักษณะตามปกติทั่ว ๆ ไปของเรือต่าง ๆ เสียก่อน เปรียบเทียบภาพเงาดำของเรือที่เราเห็นกับภาพเงาดำของเรือชนิดต่าง ๆ ตามแบบมาตรฐานซึ่งได้รวบรวมมาจากในท้องถิ่นด้วยสายตาว่าจะตรงกับเรือชนิดใดชนิดหนึ่งบ้าง

การกระทำดังกล่าวนี้ย่อมง่ายกว่าการที่จะตัดสินใจเอาเองจากพฤติการณ์ของเรือลำนั้นตามความรู้ที่มีอยู่ว่า เรือนี้ควรจะมีพฤติการณ์อย่างนั้นอย่างนี้ มีปัจจัยอยู่หลายประการที่มีอิทธิพลต่อแบบการปฏิบัติงานตามปกติของเรือ โดยเฉพาะต่อเรือประมง จะต้องเรียนรู้โดยศึกษาและสังเกตจากปัจจัยเหล่านี้ให้ดี และเพื่อความสะดวกจึงได้แบ่งแยกปัจจัยต่าง ๆ ออกเป็น ๓ หัวข้อ (ดูรูปที่ ๑) คือ:

๑. เรือ: รูปร่าง (ประเภทและชนิด) การต่อ และเครื่องอุปกรณ์ประจำเรือ

๒. การปฏิบัติงาน: สมรรถนะ เครื่องมือและวิธีการจับปลา ปลาที่จับได้ ย่านที่จับปลา สินค้าและเส้นทาง คนประจำเรือและพฤติการณ์

๓. สิ่งแวดล้อม: สภาพลมฟ้าอากาศ น้ำ กลางวันหรือกลางคืน ข้างขึ้นข้างแรม ฤดูกาล พระราชบัญญัติ และอิทธิพลทางสังคมและศาสนา

ชาวพื้นเมืองที่มีประสบการณ์ดีมักจะรู้โดยสัญชาตญาณว่า เรือลำใดมีพฤติการณ์ที่ผิดปกติไปบ้าง โดยเขาจะพิจารณาจากข่าวสารที่ได้เรียนรู้ และสังเกตมาอย่างถูกต้องเกี่ยวกับเรืออะไรควรทำอะไร แล้วก็จะทราบได้ทันทีว่า "มีอะไรที่ผิดแบบไปบ้าง" ต่อไปนี้เป็นข่าวสารขั้นมูลฐานเกี่ยวกับการปฏิบัติงานตามปกติและการปฏิบัติงานที่ผิดปกติ

ตัวอย่าง

เรือประมงที่แล่นไปมาในเวลากลางคืนโดยไม่จุดโคมไฟ นับว่าเป็นเรือที่อยู่ในข่ายสงสัยเพราะเป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติ แต่ก็ยังมีเรือประมงที่ใช้อวนลอยติดตาขนาดยาวมาก ๆ มักไม่ใคร่จุดโคมไฟ ทั้งนี้เพื่อไม่ต้องการให้ชาวประมงอื่น ๆ ที่มักชอบลักลอบตัดอวนในลอนราคาแพง ๆ แลเห็น

เรือที่ใช้อวนล้อมจับหากทำการประมงในเดือนพฤษภาคม และมีปลาทูที่จับมาได้อยู่ในเรือก็นับว่าอยู่ในข่ายสงสัย เพราะการจับปลาทูด้วยอวนล้อมจับในระหว่างวันที่ ๑๕ เมษายน ถึง วันที่ ๑๔ มิถุนายน เป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติ แต่เรือลำนั้นก็อาจมีสิทธิที่จะจับได้เหมือนกัน โดยได้รับอนุญาตจากกรมประมงให้จับปลาทูในระยะเวลาที่ห้ามได้

หลักฐานที่ใช้ในการตรวจจับเพื่อบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้น

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.

เรือที่ทำการประมงด้วยอวนล้อมจับในคืนเดือนหงายก็นับว่าเป็นเรือที่น่าสงสัย เพราะไต้ก๋งผู้เฝ้าดูฝูงปลาจะไม่สามารถแลเห็นฝูงปลาได้ และในเวลาเดือนหงายเช่นนี้ เรือที่ใช้อวนล้อมจับส่วนมากควรจะจอดพักอยู่ที่บริเวณชายฝั่งเพื่อซ่อมทำ หรือทำการประมงด้วยวิธีการอื่น ๆ อย่างไรก็ตามมีไต้ก๋งบางคนอ้างว่าตนมีความชำนาญเป็นอย่างดี แม้กระทั่งในเวลากลางวันก็สามารถแลเห็นฝูงปลาได้

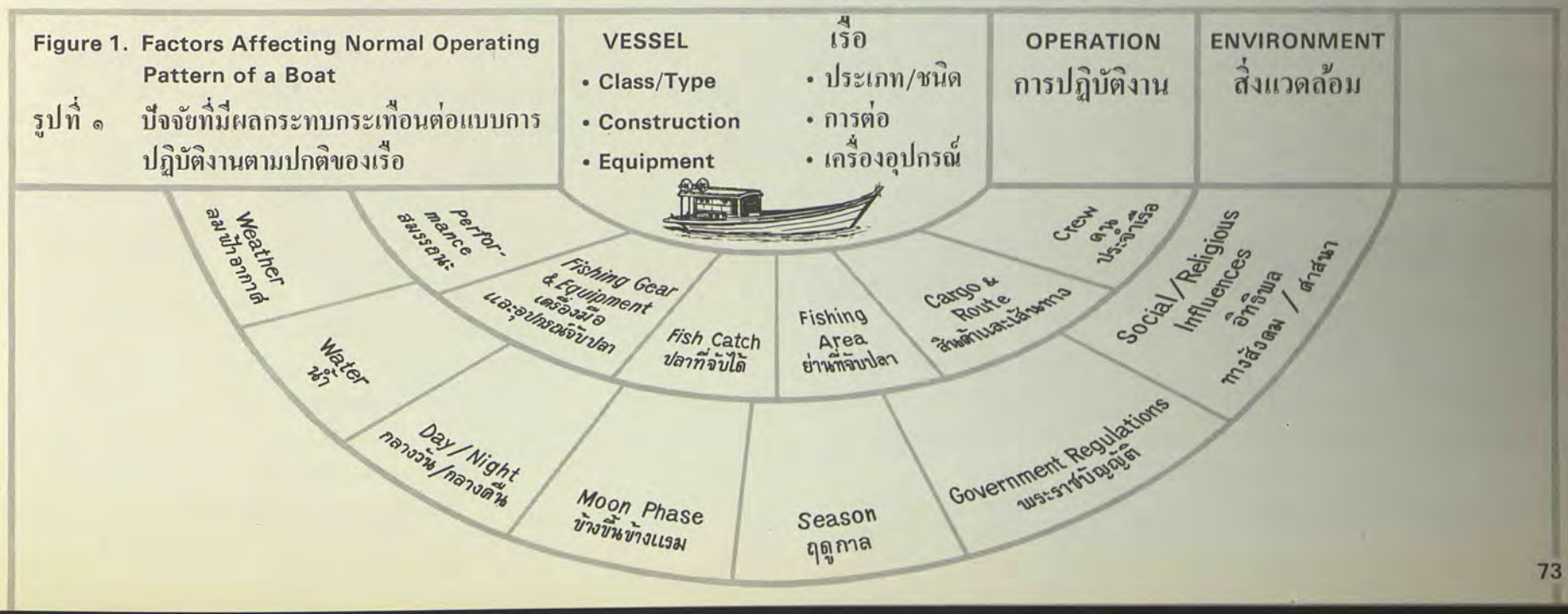
การบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้น

หลักฐานต่าง ๆ ที่บ่งว่าเรือลำใดเป็นเรือฝ่ายศัตรู และลำใดเป็นเรือฝ่ายเรา ดังจะกล่าวต่อไปนี้นั้น ได้มาจากประสบการณ์ส่วนบุคคลของเจ้าหน้าที่ในกองทัพเรือเวียดนามและสหรัฐ ซึ่งปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับการบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้นเรือในน่านน้ำของเวียดนามใต้ ควรถือเป็นเพียงข้อแนะแนวทางอันหนึ่งเท่านั้น อย่าถือว่าเป็นระเบียบปฏิบัติแบบมาตรฐานแต่อย่างใด การตรวจจับที่ได้ผลดีนั้นย่อมขึ้นอยู่กับการเตรียมพร้อมอยู่ตลอดเวลา เพื่อให้ทันกับยุทธวิธีของฝ่ายข้าศึกที่จะใช้ดำเนินการ และจะต้องไม่ปฏิบัติตามระเบียบการบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้นแบบมาตรฐานไปเสียทั้งหมด ในยามที่มีกรณีพิพาทหรือสงครามเกิดขึ้น จะไม่มีเรือลำใดพ้นการถูกสงสัยไปได้เลย แม้ว่าเรือลำนั้นจะถูกบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้นมาแล้วสักกี่ครั้งก็ตาม

โดยทั่วไปแล้วเรือสินค้าที่เดินตามชายฝั่งจะอยู่ในข่ายสงสัยมากกว่าเรือประมง เพราะการปฏิบัติงานตามปกติของเรือสินค้ามีข้อจำกัดน้อยกว่าเรือประมง

Figure 1. Factors Affecting Normal Operating Pattern of a Boat

รูปที่ ๑ ปัจจัยที่มีผลกระทบกระเทือนต่อแบบการปฏิบัติงานตามปกติของเรือ



Detection Clues for Stop and Search Operation

CLUES FOR STOPPING BOATS

Location Clues

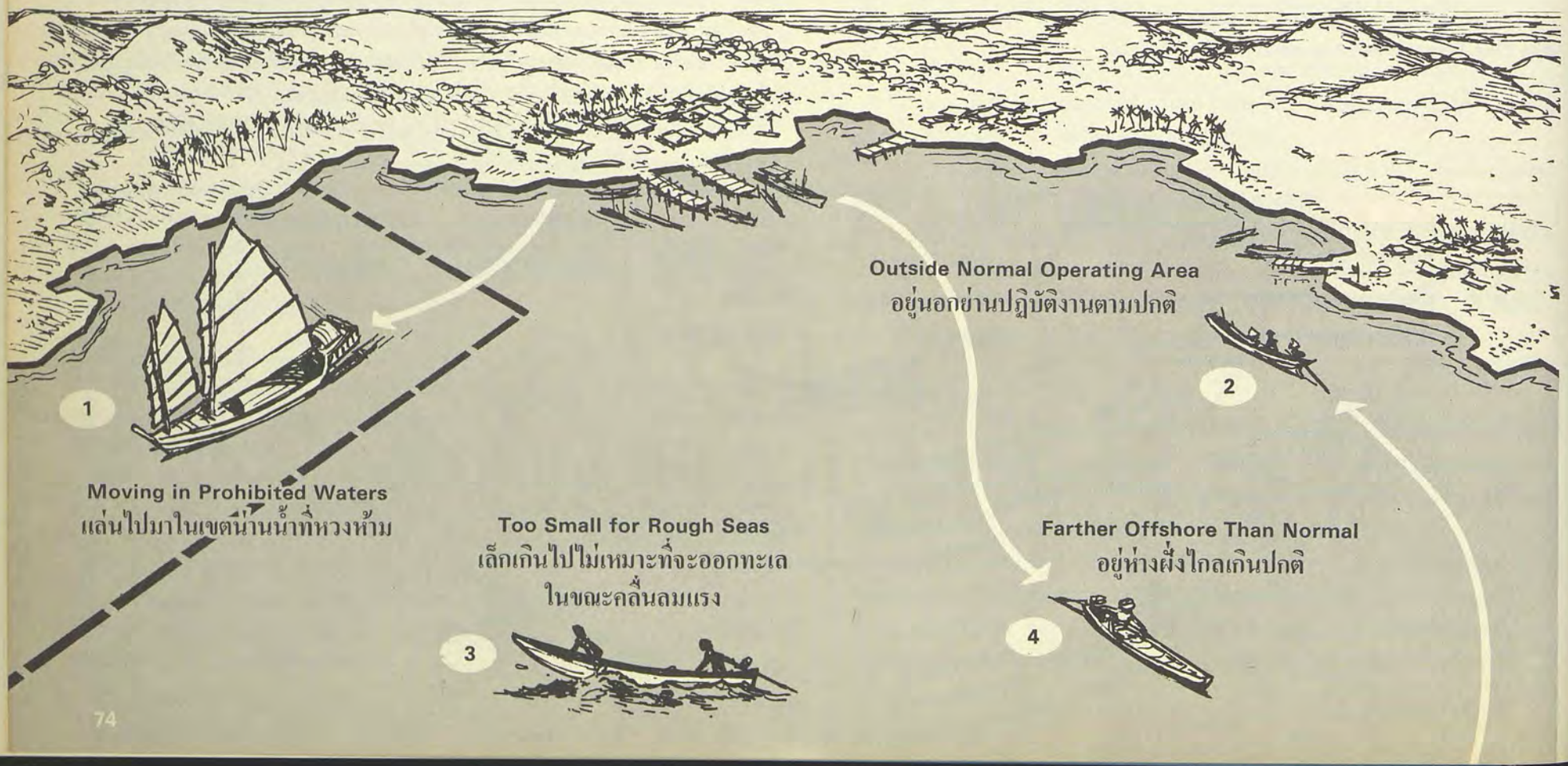
1. Movement of a boat in prohibited waters.
2. Operation of a boat outside its normal area.
3. Operation at sea when rough surf, high waves, or stormy weather in the area keep other boats ashore.
4. Fishing at a greater distance from shore than is normal for a particular type of craft or for that area.

หลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้เพื่อบังคับให้เรือหยุด

หลักฐานเกี่ยวกับที่อยู่

๑. เรือที่แล่นไปมาอยู่ในเขตน่านน้ำที่หวงห้าม
๒. เรือที่ปฏิบัติงานอยู่นอกย่านปฏิบัติงานตามปกติ
๓. ออกปฏิบัติงานในทะเลในขณะที่มีคลื่นแรงหรือพายุจัด ซึ่งบรรดาเรืออื่น ๆ ในบริเวณนั้นจะเข้าจอดริมฝั่งหมด
๔. ออกทำการประมงห่างจากฝั่งเกินปกติที่เรือชนิดเดียวกัน หรือเรือในย่านนั้นจะสามารถออกไปได้

Location Clues หลักฐานเกี่ยวกับที่อยู่

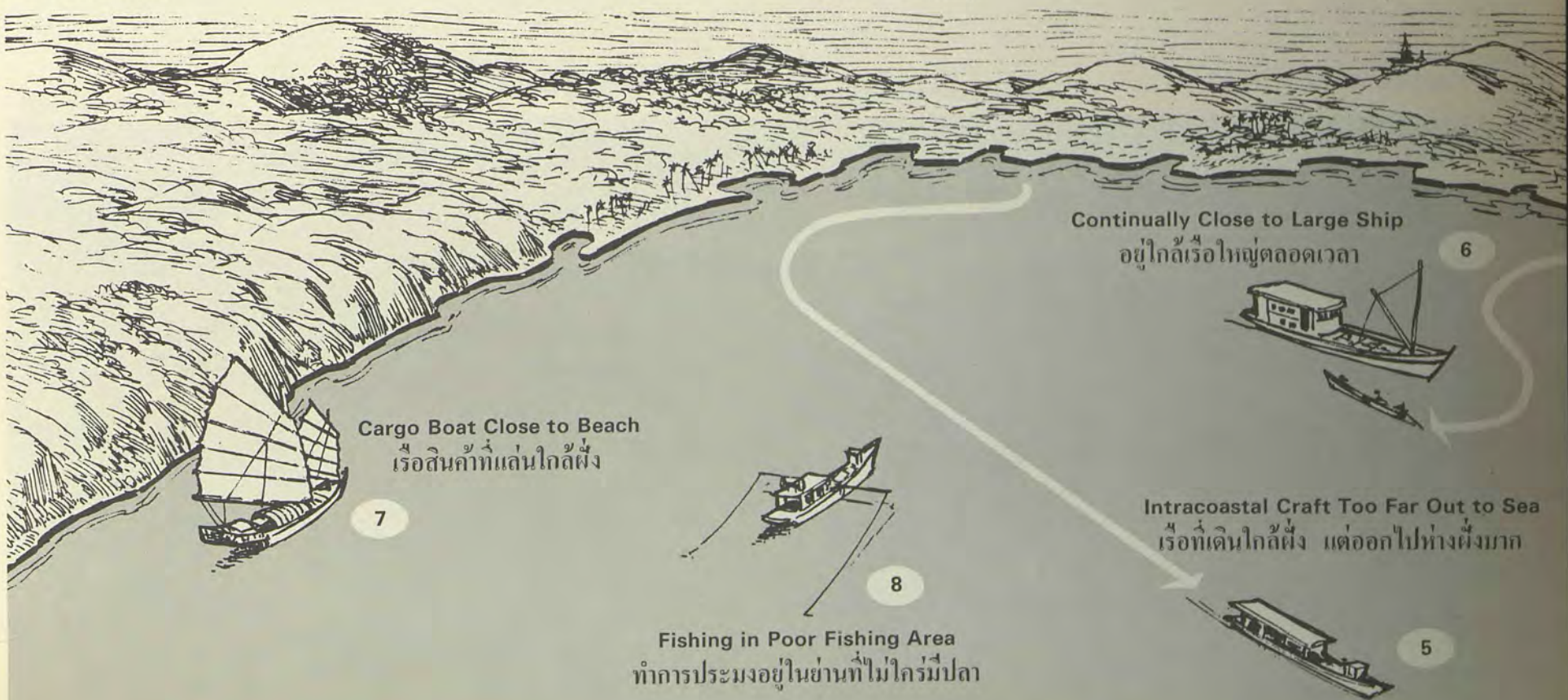


หลักฐานที่ใช้ในการตรวจจับเพื่อบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้น

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 แต่ออกไปปฏิบัติงานห่างจากฝั่งมาก ๆ ซึ่งตามปกติแล้วเรือชนิดนี้จะแล่นจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งตามบริเวณใกล้ฝั่ง
๖. เรือที่ปฏิบัติงานอยู่ในบริเวณใกล้ ๆ กับเรือใหญ่ตลอดเวลา
๗. เรือที่แล่นไปมาใกล้ ๆ ฝั่งที่มีแม่น้ำอยู่สองสามสาย โดยเฉพาะเป็นเรือสินค้า
๘. เรือที่ทำการประมงอยู่ในย่านที่รู้กันว่าไม่ใคร่มีปลา

Location Clues หลักฐานเกี่ยวกับที่อยู่



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.

หลักฐานเกี่ยวกับเวลาและน้ำขึ้นน้ำลง

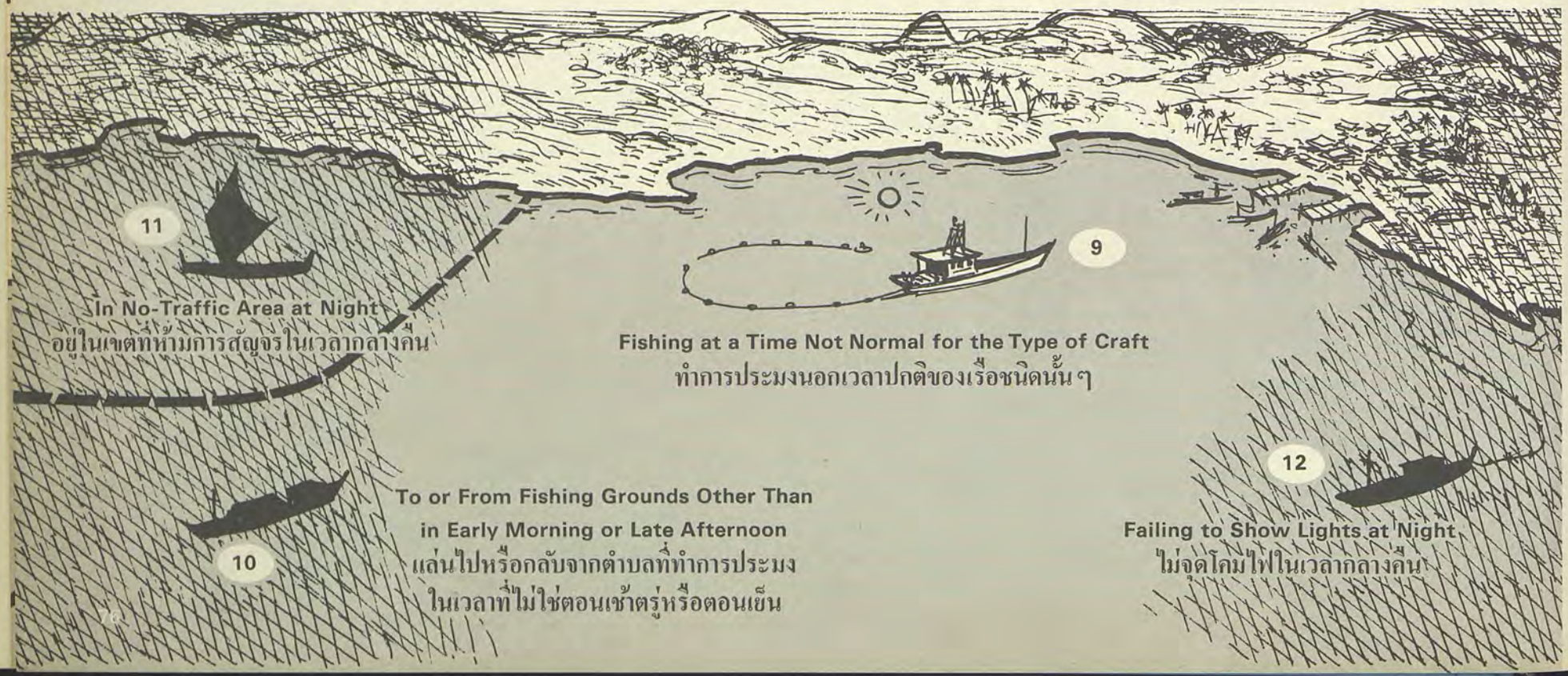
๙. ทำการประมงในเวลากลางวันหรือกลางคืนเวลาใดเวลาหนึ่ง ซึ่งมิใช่เป็นเวลาตามปกติที่เรือชนิดนั้นควรจะออกไป

๑๐. เรือที่แล่นไปมาระหว่างตำบลที่ทำการประมงกับฝั่งในเวลาใดเวลาหนึ่ง นอกจากตอนเช้าตรู่หรือตอนเย็น

๑๑. เรือที่แล่นไปมาเวลากลางคืนในเขตที่มีการประกาศห้ามสัญจร (หรือห้ามออกนอกบ้านหรือเขตหวงห้าม) ในเวลากลางคืน

๑๒. เรือที่อยู่ในย่านที่อนุญาตให้ทำการประมงในเวลากลางคืนได้ แต่ไม่จุดโคมไฟซึ่งในเวลาค่ำคืนเรือทุกลำจะต้องมีแสงไฟในเรือ แต่กระนั้นก็ดี มีเรือบางลำที่ไม่ใคร่ปฏิบัติตาม โดยเกรงพวกลักลอบตัดอวนจะรู้ที่อยู่ของตน

Time/Tide Clues **หลักฐานเกี่ยวกับเวลา/น้ำขึ้นน้ำลง**



หลักฐานที่ใช้ในการตรวจจับเพื่อบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้น

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. Shuttling of a boat between a large ship and the shore.
19. Improper equipment for the type of fishing claimed.

หลักฐานเกี่ยวกับการเคลื่อนที่

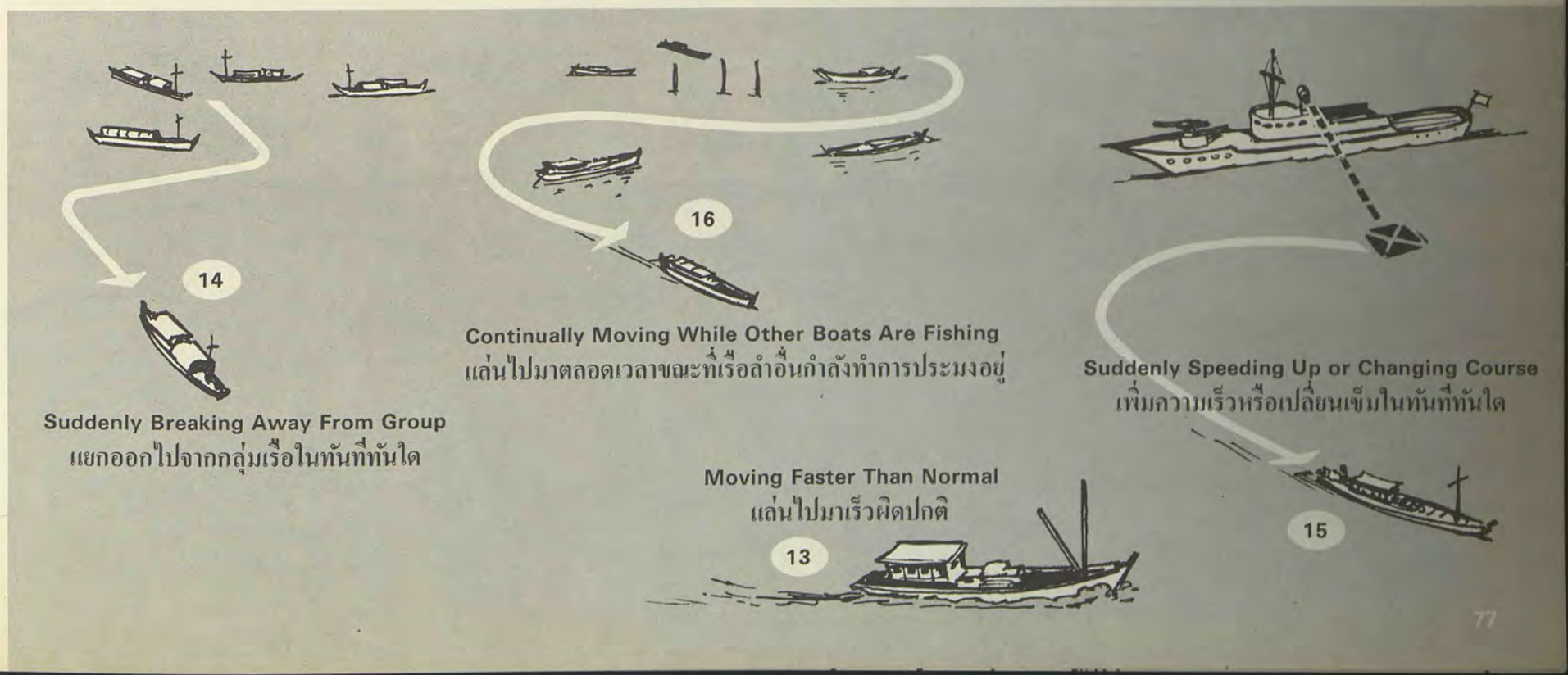
๑๓. เรือที่แล่นไปมาด้วยความเร็วสูง
๑๔. เรือที่แยกออกไปจากกลุ่มเรือในทันทีทันใด
๑๕. เรือที่เพิ่มความเร็วหรือเปลี่ยนเข็มในทันทีทันใด เมื่อเห็นกันครั้งแรก
๑๖. เรือที่แล่นไปมาอย่างรวดเร็วอยู่ตลอดเวลา ในขณะที่เรือลำอื่นกำลังยุ่งอยู่กับการประมงโดยจอดทอดสมออยู่หรือแล่นไปมาช้า ๆ

ลักษณะการปฏิบัติงาน

๑๗. เรือที่สามารถออกทะเลได้ ทำการประมงอยู่ตามลำพังเพียงลำเดียวในเมื่อเรือชนิดเดียวกันนั้นตามปกติจะปฏิบัติงานด้วยกันเป็นคู่ ๆ
๑๘. เรือที่แล่นไปมาอยู่ระหว่างเรือใหญ่กับฝั่ง
๑๙. ใช้เครื่องมือจับปลาไม่ตรงกับที่ได้แจ้งไว้

Movement Clues

หลักฐานเกี่ยวกับการเคลื่อนที่



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.

หลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้เพื่อทำการตรวจค้นเรือ

ใบอนุญาตต่าง ๆ

๑. ไม่มีใบอนุญาตใช้เรือและใบอนุญาตส่วนบุคคลโดยเฉพาะ

๒. รายการต่าง ๆ ในใบอนุญาตใช้เรือไม่ตรงกับความเป็นจริง

รูปร่างลักษณะของคนประจำเรือ

๓. ลักษณะการแต่งกายที่ผิดแผกไปจากคนประจำเรืออื่น ๆ (เช่น แต่งกายทันสมัย ตัดผมเรียบร้อย หรือมือสะอาดหมดจด)

๔. ผู้มีอาชีพหรือแสดงตนว่าเป็นคนประจำเรือ แต่ผิวไม่คล้ำแดดเลย

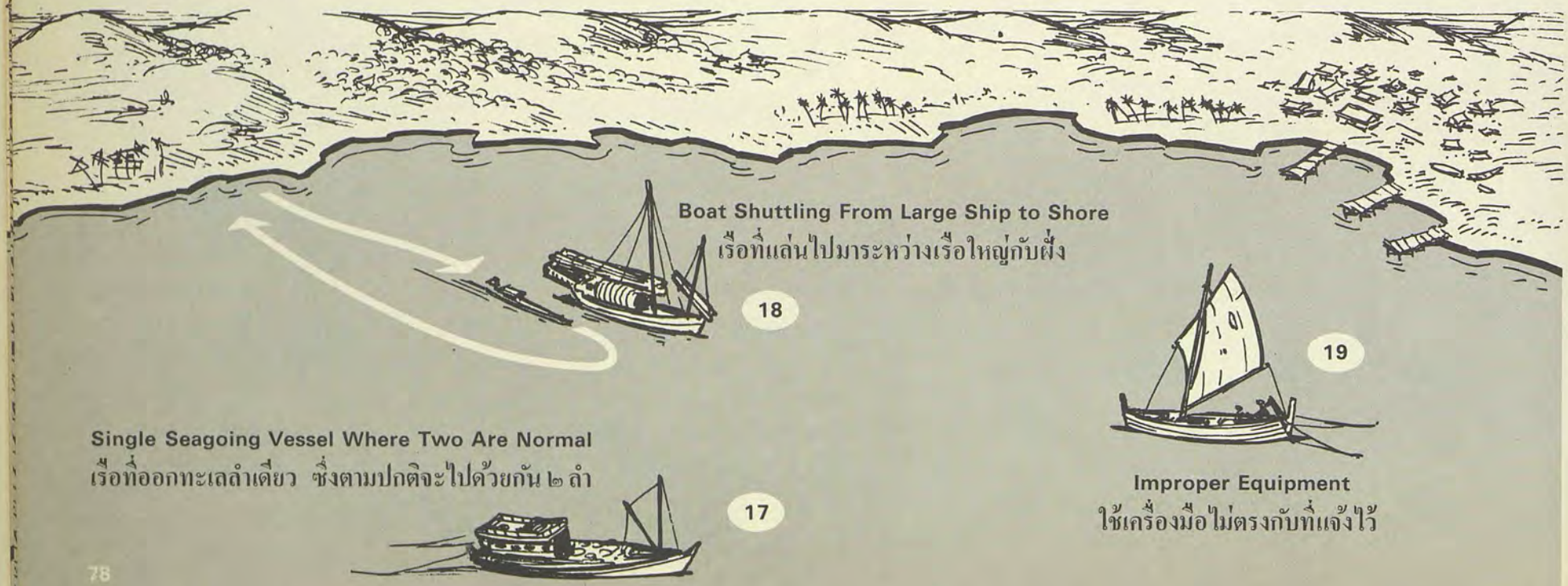
๕. คนประจำเรือประมงที่ทำอะไรไม่เป็นเลย เมื่อถูกขอร้องให้ซ่อมอวนก็ทำได้ไม่ดีเท่าที่ควร และไม่มีความรู้เกี่ยวกับเครื่องมือเครื่องใช้ที่มีอยู่ในเรือเลย

๖. ผู้มีอาชีพหรือแสดงตนว่าเป็นคนประจำเรือ แต่ไม่ถนัดในการใช้เครื่องมือจับปลาเลยเมื่อขอให้ทำให้ดู

๗. คนประจำเรือและผู้โดยสารพูดสำเนียงผิดเพี้ยนไปจากถิ่นกำเนิดของตนตามที่ได้แจ้งไว้

Operating Characteristics

ลักษณะการปฏิบัติงาน



หลักฐานที่ใช้ในการตรวจจับเพื่อบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้น

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.

---

๘. คนประจำเรือสินค้าที่มีลักษณะท่าทางคล้ายชาวไร่ชาวนามากกว่าพ่อค้า

สภาพเรือ

๙. เรือประมงที่ไม่มีกลิ่นคาวปลาเลย

๑๐. เรือเปล่า ๆ ที่ไม่ได้บรรทุกอะไรเลย บางครั้งก็มีสิ่งของต้องห้ามที่เป็นเม็ด ๆ ซุกซ่อนไว้ใต้หลังคาที่ทำด้วยแผ่นโลหะหรือใต้พื้นดาดฟ้าและในภาชนะใส่น้ำหรือข้าวสาร

๑๑. กราบเรือเพียบต่ำผิดปกติกว่าที่ควรจะเป็น เมื่อบรรทุกสินค้าตามชนิดที่ได้แจ้งไว้

สภาพและรูปร่างลักษณะของสินค้า

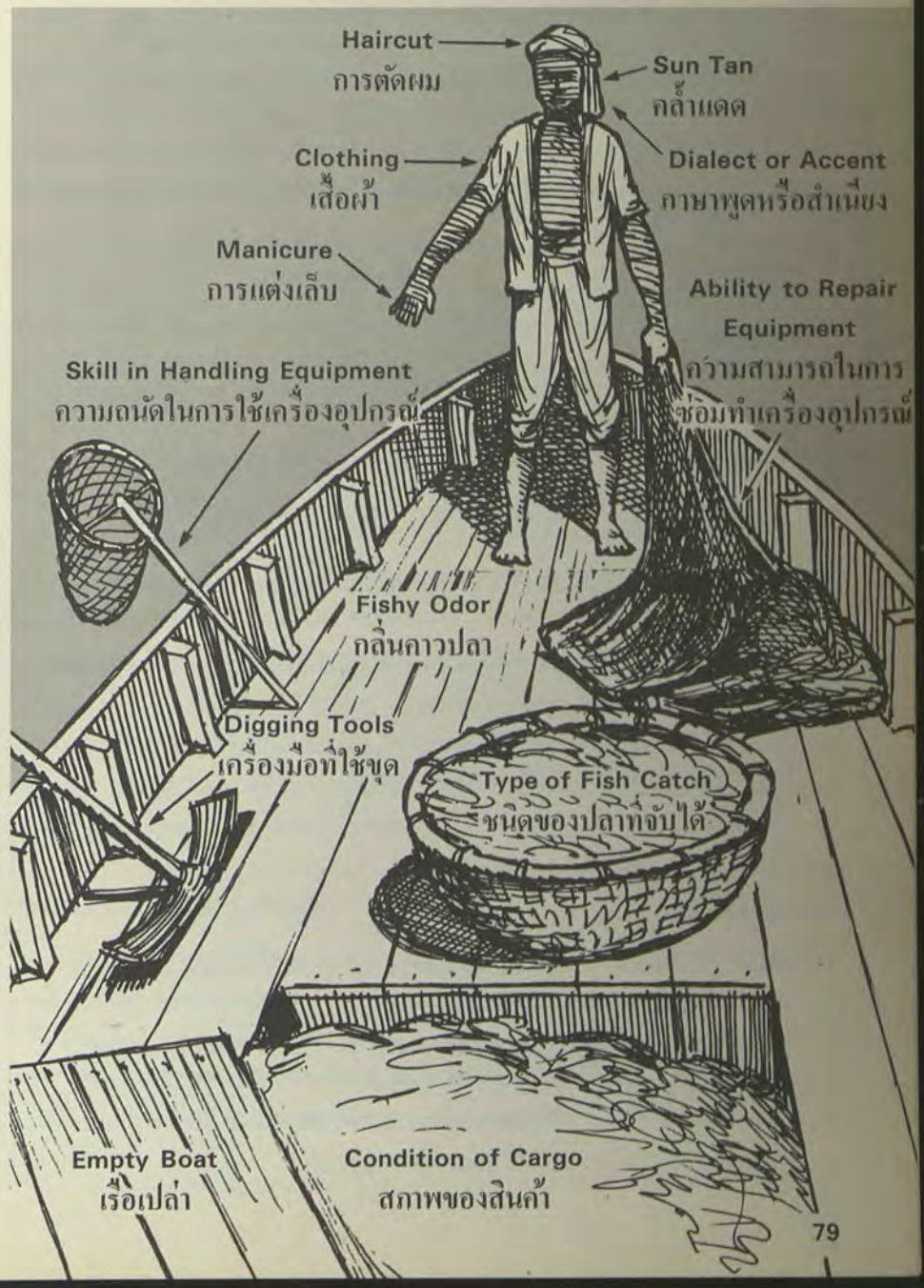
๑๒. ปลาที่บรรทุกอยู่ในเรือเป็นคนละชนิดกับปลาที่มีอยู่ในย่านจับปลาตามปกติของเรือนั้น หรือย่านจับปลาที่เรือนั้นแจ้งว่าได้จับมา

๑๓. สินค้าที่บรรทุกมาอยู่ในสภาพเก่าเช่น เกลือ ซึ่งอาจใช้ปิดทับของอื่นมาในเที่ยวนั้น หรือในเที่ยวก่อน ๆ

๑๔. เครื่องมือซึ่งไม่น่าจะมีอยู่ในเรือนั้น เช่น พลั่ว และ เสียม เครื่องมือเหล่านี้อาจใช้ขุดเพื่อฝังสิ่งของต้องห้ามภายหลังเมื่อขนถ่ายขึ้นฝั่งแล้วก็ได้

Crew, Boat, and Cargo Appearance Clues

หลักฐานเกี่ยวกับลักษณะของคนประจำเรือ 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

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
Saltpeter, 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

สิ่งของต้องห้าม

สิ่งของต้องห้าม ของผิดกฎหมายที่ร้ายยิ่งกว่าปืน กระสุน และวัตถุระเบิดก็คือวัสดุที่ใช้ในทางยุทธศาสตร์ และเครื่องอุปโภคบริโภคที่ซื้อขายกันในตลาดมืด (ดูตารางที่ ๑) วัสดุที่ใช้ในทางยุทธศาสตร์มีส่วนเกี่ยวพันโดยตรงกับการผลิตอาวุธต่าง ๆ และกระสุน สิ่งของจำพวกเครื่องอุปโภคบริโภคหลาย ๆ อย่างและยาต่างๆ กลายเป็นสิ่งของต้องห้ามไป

ตารางที่ ๑ การซุกซ่อนสิ่งของต้องห้ามที่มิใช่อาวุธและกระสุน

สิ่งของต้องห้าม	การซุกซ่อน
ทางยุทธศาสตร์	
ท่อ	ซุกซ่อนไว้ใต้พื้นกระดานปูท้องเรือ หรือซุกซ่อนไว้ใน หรือใต้สินค้าที่เป็นเม็ด
เหล็กแผ่น	ใช้ทำเป็นหลังคาเก๋งปลอมหลอกตา และเอาสินค้าปิดทับไว้
เส้นลวด	ใช้ทำเป็นสายระโยงระยางเรือลวงตาไว้ หรือซุกซ่อนไว้ใน หรือใต้สินค้าที่เป็นเม็ด
ปรอท	บรรจุในกระป๋องและลากไปใต้น้ำ หรือซุกซ่อนไว้ในภาชนะใส่ข้าว (กระสอบหรือถัง)
กรด	บรรจุในขวด แล้วซุกซ่อนไว้ในระวางเรือและลวงตาโดยใช้ข้าวและข้าวโพดปิดทับ
ดินประสิว กำมะถัน	ซุกซ่อนไว้ตามที่ต่าง ๆ บนดาดฟ้า หรือหลังคาเก๋งและใช้ผ้าหรือแผ่นโลหะปิดทับ
เครื่องยนต์	ซุกซ่อนไว้ใต้สินค้าอื่น ๆ
ตลาดมืด	
ข้าว นม ข้าวโพด	มักซุกซ่อนเพิ่มเติมไว้กับสินค้าตามปกติ หรือปะปนไว้กับสินค้าอื่น ๆ
ยาเพนนิซิลินและสเตรปโตมัยซิน	บรรจุในภาชนะที่ทำด้วยโลหะ แล้วลากไปใต้น้ำหรือทำเป็นผง ซุกซ่อนไว้ตามที่ต่าง ๆ และปิดคลุมไว้
แอลกอฮอล์	บรรจุในภาชนะที่เป็นโลหะแล้วลากไปใต้น้ำ
ผ้าพันแผล	ซุกซ่อนไว้ในหรือใต้สินค้าที่เป็นเม็ด

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,

เพราะเป็นของจำเป็นแก่ทหารฝ่ายศัตรูที่จะใช้ในการบริโภคและรักษาพยาบาล และโดยที่ประชาชนทั่วไปก็มีความต้องการอยู่มาก จึงเป็นเหตุให้มีการสะสมและซื้อขายกันในตลาดมืด

วัสดุที่ใช้ในทางยุทธศาสตร์ประกอบด้วย ท่อ เหล็กแผ่น และลวด วัสดุเหล่านี้ดูคล้ายๆ กับไม่มีอันตรายอย่างใด แต่ลงท้ายจะสามารถผลิตเป็นปืนครกและลูกระเบิดซึ่งมีอันตรายมากได้ ปรอท กรด ดินประสิว และกำมะถัน นับว่ามีความสำคัญในการผลิตวัตถุระเบิด เครื่องยนต์ดีเซลและเครื่องยนต์น้ำมันใสนี้ ก็สามารถนำไปใช้ขับเคลื่อนยานพาหนะและเรือเล็กในการยกพลขึ้นบก และหมุนเครื่องกำเนิดไฟฟ้า

สิ่งของต้องห้ามในตลาดมืดประกอบด้วยของธรรมดาสามัญเช่น ข้าว นม ข้าวโพด แอลกอฮอล์และผ้าพันแผล รวมทั้งยาที่สำคัญ ๆ เช่น เพนนิซิลิน และสเตรปโตมัยซิน บรรดาผลิตภัณฑ์เหล่านี้นับว่าเป็นประโยชน์แก่กำลังของฝ่ายศัตรู และประชาชนพลเรือนทั่วไป ทั้งฝ่ายศัตรูก็ดี และผู้ค้ากำไรก็ดี อาจนำสิ่งของเหล่านี้ไปจำหน่ายในตลาดมืดเพื่อให้ได้กำไรมาก ๆ

อาจกล่าวได้อย่างหนักแน่นว่า รายการสิ่งของต้องห้ามนั้น ส่วนมากถ้ามีเอกสารแสดงตามความเหมาะสมแล้วก็ถือว่าเป็นของที่ไม่ผิดกฎหมาย แต่อย่างไรก็ดี ในสาธารณรัฐเวียดนามใต้ภายใต้สถานการณ์ปัจจุบันนี้ จะไม่เห็นมีเรือของเอกชนลำใดทำการลำเลียงอาวุธ กระสุน และวัตถุระเบิดโดยถูกต้องตามกฎหมายได้ ซึ่งแตกต่างกับเรือของรัฐบาลหรือของทางราชการทหารที่สามารถกระทำได้

ข่าวสารที่จะกล่าวต่อไปนี้เกี่ยวกับสิ่งของต้องห้าม การซุกซ่อนสิ่งของต้องห้ามที่อาจเป็นได้ และข้อแนะนำในการที่จะค้นให้พบนี้ได้มาจากประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ตรวจการณ์ในสาธารณรัฐเวียดนามใต้ ส่วนการซุกซ่อนสิ่งของต้องห้ามโดยวิธีอื่น ๆ ที่ใหม่แปลก และดีกว่าวิธีดังกล่าวนี้ก็คงจะมีขึ้นได้อย่างแน่นอน ซึ่งก็จะต้องใช้วิธีการใหม่ ๆ เพื่อค้นให้พบสิ่งของต้องห้ามเหล่านี้

การซุกซ่อนและการตรวจพบ

ในเรือลำหนึ่งจะมีที่ใช้สำหรับซุกซ่อนสินค้าซึ่งน่าจะเป็นไปได้อยู่หลายแห่ง เช่นที่มีหลังคาสองชั้นหรือระวางบรรทุกสินค้าจะใช้ซุกซ่อนวัสดุที่เป็นผงได้ ผงเหล่านี้จะซุกซ่อนไว้ตามที่ต่าง ๆ เหนือหลังคาตามปกติ ปิดไว้ด้วยแผ่นโลหะที่ใช้ทำเป็นหลังคาอีกที่หนึ่ง และไม่ต้องการซุกซ่อนสินค้าอื่น ๆ นอกจากที่กล่าวแล้ว วิธีนี้จะมีผลดีที่ทำให้ดูเหมือนว่าเป็นเรือเปล่า ๆ ไม่ได้บรรทุกอะไรเลย เรือว่างเปล่าเหล่านี้ไม่ควรทำการตรวจค้นพอเป็นพิธีเท่านั้น

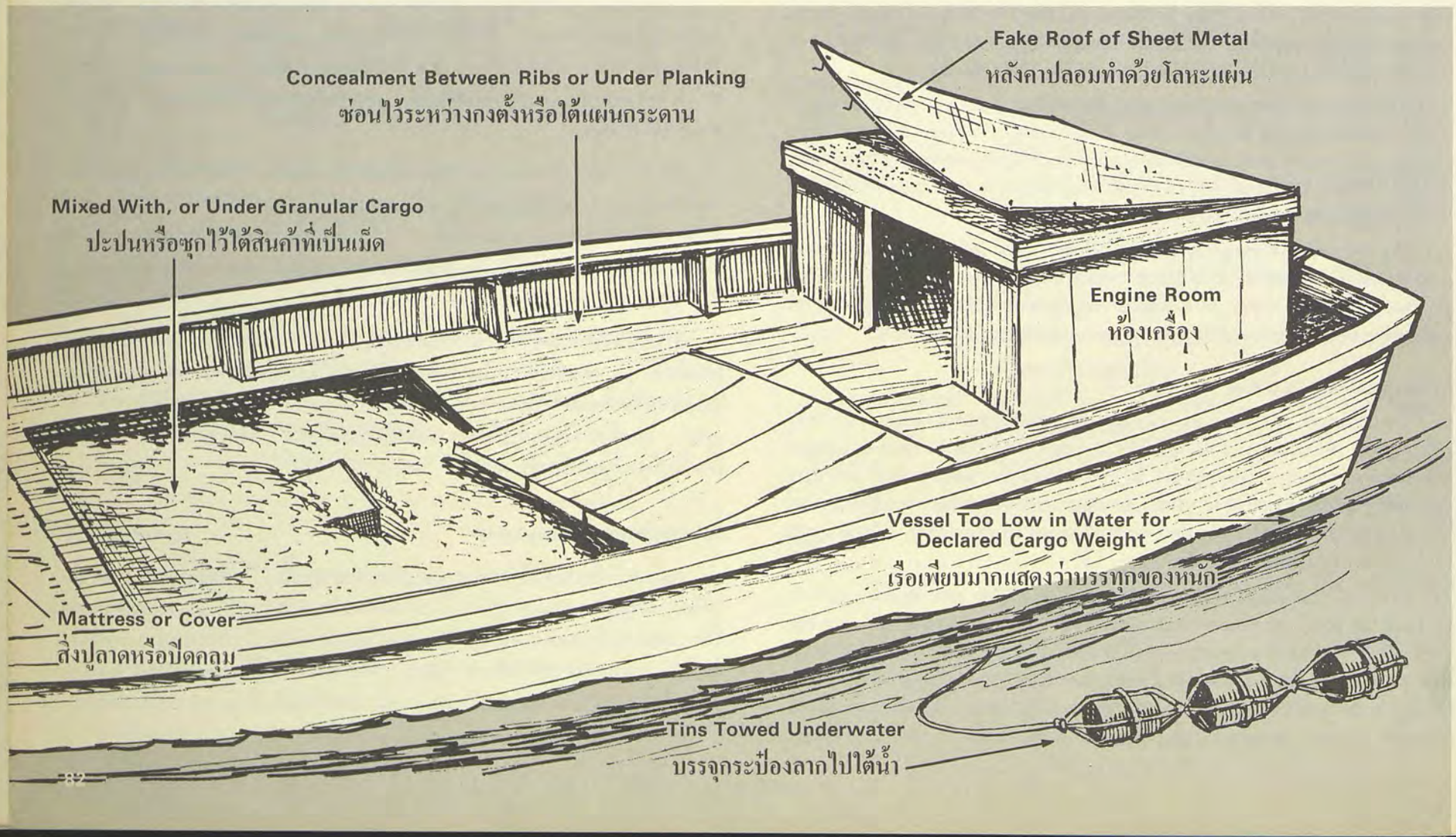
and is stored in rice containers. Thus, lifting, smelling, and sampling are important in checking containers. An unusually heavy container may hold mercury, sometimes mixed with other substances.

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.

วัสดุที่เป็นผงเช่น กำมะถัน ดินประสิว และของเหลวเช่นกรด และปรอท จะสามารถซุกซ่อนไว้ในระวางบรรทุก สำหรับวัสดุที่เป็นผงจะซุกซ่อนไว้ตามที่ต่าง ๆ บนพื้นระวางบรรทุก และปิดทับไว้ด้วยแผ่นไนลอนหรือเสื่อ แล้วจึงใช้ข้าวโพดหรือข้าววางทับบนวัสดุที่ปิดทับ เพื่อเป็นการลวงตาไว้อีกชั้นหนึ่ง ทำนองเดียวกันสำหรับกรดก็จะบรรจุในขวดขนาด ๐.๗๕ ลิตร ใส่ไว้ในระวางบรรทุกปิดด้วยแผ่นไม้และลวงตาไว้ด้วยข้าวหรือข้าวโพด ส่วนปรอทจะบรรทุกไปครั้งละไม่มากนัก กล่าวคือ น้อยกว่า ๑๐ กก. และซุกซ่อนไว้ในกระสอบข้าว ข้อสำคัญในการตรวจสอบภาชนะที่ใช้บรรจุหรือกระสอบ

Figure 2. Typical Contraband Hiding Places

รูปที่ ๒ ที่ซ่อนสิ่งของต้องห้ามโดยทั่ว ๆ ไป



หลักฐานที่ใช้ในการตรวจจับเพื่อบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้น

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 panelling 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.

ข้าวต่าง ๆ เหล่านี้จะต้องทดลองยกดู ดมกลิ่น และสุ่มเอาตัวอย่างมาตรวจ กระสอบที่หนักผิดปกติอาจมีปรอทอยู่ และบางครั้งจะมีสิ่งของอื่น ๆ ปะปนอยู่ด้วยก็ได้

สำหรับเรือต่าง ๆ ที่ต่อแบบมีกงตั้ง ก็อาจซุกซ่อนสิ่งของต้องห้ามไว้ตามที่ต่าง ๆ ในระหว่างกงตั้ง ตัวเรือ และใต้แผ่นกระดานปูท้องเรือ แผ่นกระดานท้องเรือระหว่างกงตั้งที่ปูไว้โดยไม่ได้ตอกตาปูและรอยตาปูที่ตอกไว้ใหม่ ๆ นั้น นับว่าเป็นที่น่าสงสัยอย่างยิ่ง

การเอาสิ่งของต้องห้ามปะปนไปกับสินค้าที่ถูกต้องตามกฎหมาย มักเป็นวิธีการซุกซ่อนที่ใช้กันอยู่เสมอ ซึ่งตามปกติจะตรวจพบสิ่งของต้องห้ามที่บรรจุในภาชนะหมกไว้ในทราย กรวด หรือข้าว แต่การตรวจเช่นว่านี้ นับว่าเป็นการยากที่จะทำได้ในเมื่อภาชนะที่บรรจุสิ่งของต้องห้ามอยู่ใต้กองสินค้าหนักๆ ในทำนองเดียวกัน ภาชนะที่บรรจุสินค้าหนัก ๆ ไว้ก็จะเป็นสิ่งลวงตาอย่างดีเนื่องจากเป็นการยากที่จะรื้อออกมาเพื่อตรวจค้นได้ การตรวจค้นเป็นงานที่น่าเบื่อหน่าย และในระหว่างที่ดำเนินกรรมวิธีรื้อค้นนี้ ก็มักไม่ใคร่มีที่สำหรับวางกองสินค้าที่รื้อออกมาแล้วด้วย

ดาดฟ้ายกท้ายเรือที่ยื่นออกไปของเรือประเภทที่ ๗ จะมีที่ซุกซ่อนอยู่แห่งหนึ่งซึ่งส่วนมากมักมองข้ามไป ที่ใต้โครงสร้างของดาดฟ้ายกนี้สามารถเอาหีบห่อเล็ก ๆ ผูกติดไว้และปิดบังด้วยแผ่นรูปเพื่อมิให้มองเห็นได้

ภาชนะบรรจุยาและของมีค่าอื่นๆ ที่ทำด้วยโลหะผนึกแน่น บางครั้งจะผูกลากไปใต้น้ำทางท้ายเรือโดยใช้เชือกลวดเหนี่ยว ๆ ตามปกติในการตรวจจับภาชนะบรรจุของที่มีเชือกลวดเป็นสายผูกไว้เช่นนี้ ก็จะใช้ท่อนไม้ควานลงไปใต้น้ำตามความยาวของกระดูกงูเรือ

การตรวจจับสิ่งของต้องห้ามขั้นหนึ่งที่มีความสำคัญได้แก่ การตรวจสอบเอกสารของเรือที่อยู่ในข่ายสงสัยอย่างถี่ถ้วน ตัวอย่างเช่น ในสาธารณรัฐเวียดนามจะอนุญาตให้มีการขนย้ายสินค้าทางยุทธศาสตร์ได้ภายในกำหนดเวลา ๑๐ วัน การที่จำกัดให้เพียง ๑๐ วัน ก็โดยมีความมุ่งหมายเพื่อเป็นการประกันว่าใบอนุญาตที่ออกให้นี้ จะใช้สำหรับการขนถ่ายสินค้าเพียงงวดเดียวเท่านั้น แต่ถึงกระนั้นก็ตามพวกลักลอบของเถื่อนจะพยายามขนย้ายสินค้าที่ถูกกฎหมายอย่างรวดเร็วเท่าที่จะสามารถทำได้ แล้วใช้เวลาที่เหลือภายในกำหนด ๑๐ วันตามใบอนุญาตนั้นทำการขนถ่ายสินค้าที่ผิดกฎหมายซึ่งซุกซ่อนอยู่ในสินค้าตามชนิดและปริมาณเดียวกันกับงวดแรกอีก

ปริมาณของสินค้า จะต้องตรงตามจำนวนที่แจ้งไว้ในบัญชีสินค้าซึ่งบางครั้งก็ไม่ตรงกัน มักมีอยู่บ่อย ๆ ที่สินค้าจริงมีปริมาณเกินกว่าในใบอนุญาต จำนวนที่ผิดไปเล็ก ๆ น้อย ๆ นี้มักผ่านไปโดยไม่สะดุดตา ซึ่งพวกทุจริตก็หวังอยู่เสมอว่าคงจะเป็นเช่นนั้น แต่สินค้าที่เกินไปเพียงเล็กน้อยเหล่านี้ เมื่อรวมกันหลาย ๆ ลำแล้วก็จะมีปริมาณมากพอดู สิ่งของต้องห้ามที่มีน้ำหนักมาก ๆ ซึ่งนำซุกซ่อนมากับสินค้าธรรมดา จะทำให้เรือมีน้ำหนักมากกว่าการบรรทุกสินค้าที่ถูกต้องตามบัญชี การใช้ความสังเกตว่าน้ำหนักของสินค้าตามที่ได้แจ้งไว้ในบัญชีนั้น ไม่ควรเป็นเหตุให้เรือเพียบลงไปมากนัก จะเป็นทางนำไปสู่การจับกุมผู้ลักลอบได้ประการหนึ่ง

Harbor Department Regulations and Forms

พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า

Thai Letter "ป" Identifies Fishing Boats

อักษร "ป" แสดงว่าเป็นเรือประมง

License Number Must Be Inscribed on Bows of Registered Boats

เรือที่มีใบอนุญาตใช้เรือต้องเขียนเลขลำดับใบอนุญาตไว้ที่หัวเรือทั้งสองกราบ

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. บ. ๕๓ (B. 53) is reproduced as Figure 1. It is a single sheet, 34 cm × 20 cm (about 13½″ × 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. บ. ๑๓๖ (B. 136), (Figure 2). It consists of four pages, 38 cm × 19 cm (15″ × 7½″). 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

พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า

ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ บัญญัติไว้ว่า เรือที่ได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว **ในระหว่างเวลาที่คงใช้เรือ ต้องมีเอกสารดังต่อไปนี้ประจำเรือ**

๑. ใบทะเบียนเรือไทยหรือใบทะเบียนชั่วคราว แล้วแต่กรณี
๒. สัญญาคนประจำเรือ (ตามแบบของกรมเจ้าท่า)
๓. สัญญาเช่าเรือ ถ้ามี
๔. ใบตราส่ง (ใบส่งสินค้า) ถ้ามี
๕. บัญชีสินค้าของเรือ
๖. สมุดปูมเรือ
๗. ใบปล่อยเรือ และใบอนุญาตออกจากท่า ถ้ามี

เรือที่เดินตามชายฝั่งทะเลของไทย ไม่จำเป็นต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทยไปทั้งหมดทุกลำ และเรือที่จดทะเบียนแล้วจะต้องได้รับใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนไว้เป็นหลักฐานดังจะได้กล่าวต่อไป

เรือไทยส่วนมากจะต้องมี**ใบทะเบียนสัญชาติและขนาดระวางเรือ (ใบทะเบียนเรือไทย)** ซึ่งตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ มาตรา ๘ บัญญัติไว้ว่าเรือดังจะกล่าวต่อไปนี้ เมื่อได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว (เจ้าของเรือจะต้องเป็นคนไทย) ให้ถือว่าเป็นเรือไทย (มีสิทธิทำการค้า ทำการประมงในน่านน้ำไทย และชักธงไทยได้) คือ :—

สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย

๑. เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๑๐ ตันกรอสขึ้นไป
๒. เรือทะเลที่มิใช่เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๒๐ ตันกรอสขึ้นไป
๓. เรือลำน้ำที่มิใช่เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๕๐ ตันกรอสขึ้นไป

สำหรับการประมง

๑. เรือกล ทุกขนาด
๒. เรือที่มิใช่เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๖ ตันกรอสขึ้นไป

(เรือที่ทำการค้าหรือทำการประมงในน่านน้ำไทย ที่มีขนาดต่ำกว่าเกณฑ์ดังกล่าวแล้ว ไม่ต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ให้ถือว่าเป็นเรือไทยด้วย)

ใบทะเบียนสัญชาติและขนาดระวางเรือแบบ บ.๕๓ ได้แสดงไว้ในรูปที่ ๑ เป็นกระดาษแผ่นเดียว มีขนาด ๓๔ ซม.×๒๐ ซม. (ประมาณ ๑๓½″×๘″) พิมพ์ทั้งสองหน้า ด้าน

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

รูปที่ ๑ ใบทะเบียนสัญชาติและขนาดระวางเรือ แสดงให้เห็นด้านหน้าและด้านหลัง

(แบบ บ. ๕๓) 34

ใบทะเบียนสัญชาติและขนาดระวางเรือ

หมายเลขทะเบียนเรือ	ชื่อเรือ	เลขรหัส
		ใบทะเบียนเรือไทย

ชนิดของเรือ..... วัตถุที่สร้างตัวเรือ..... จำนวนชั้นดาดฟ้า.....
ลักษณะหัวเรือ..... ลักษณะท้ายเรือ..... จำนวนเสา.....
จำนวนปล่อง..... จำนวนเครื่องจักร..... แบบเครื่องจักร.....
จำนวนใบจักร..... ชนิดใบจักร..... เชือกเสาเกลาใบ.....
ผู้ต่อเรือ..... วันเรือลงน้ำ..... เมืองท่าจดทะเบียน.....

รายการวัดเรือ

ระยะยาวจากหน้าทวนหัวถึงหลังทวนท้าย วัดตามแนวดาดฟ้าระวาง.....
กว้างที่สุดวัดตรงกึ่งกลางระยะยาว.....
ลึกวัดจากหลังขอบรับดาดฟ้าดอนข้างเรือ ถึงยอดกระดูกงู วัดตรงกึ่งกลางระยะยาว.....

ขนาดระวาง

ความจุทั้งหมด		ส่วนลด	
ความจุภายใต้ดาดฟ้าระวาง	ลบ. ม.	สถานที่สำหรับนายเรือ	ลบ. ม.
ความจุระหว่างดาดฟ้าชั้นบนกับดาดฟ้าระวาง	,,	สถานที่สำหรับลูกเรือ	,,
ความจุภายใต้ดาดฟ้ายกหัวเรือ	,,	สถานที่ใช้ในทางเดินเรือ	,,
ความจุภายใต้ดาดฟ้ายกกลางลำ	,,	ห้องสูบน้ำ	,,
ความจุภายใต้ดาดฟ้ายกท้ายเรือ	,,	ห้องกระชับปากเรือ	,,
ช่องทางเดิน	,,	ห้องเก็บใบเรือ	,,
ห้องต่าง ๆ บนดาดฟ้ากลางลำ	,,	ถังน้ำอับเฉา	,,
ห้องต่าง ๆ บนดาดฟ้าข้างเรือ	,,	สถานที่สำหรับเครื่องจักรขับเรือ	,,
สถานที่ต่าง ๆ บนดาดฟ้าซึ่งถือว่าเป็นสถานที่สำหรับเครื่องจักรขับเรือ	,,	ความจุที่หักลดทั้งหมด	ลบ. ม.
ส่วนเกินของช่องทางลงและช่องปากระวาง	,,	ความจุเหลือสุทธิ	ลบ. ม.
รวมความจุทั้งหมด	ลบ. ม.	ตันเดทเวท	ตัน
ตันกรอสส์	ตัน	ตันเนต	ตัน

เจ้าของ.....
.....

ขอรับรองว่าเรือลำนี้ได้วัดขนาดระวางเรือตามหลักสากล กฎที่.....และได้ถือสัญชาติ.....
เมื่อวันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ลงชื่อ..... ลงชื่อ.....
นายช่างตรวจเรือ นายทะเบียนเรือ

รายการที่กล่าวนี้เป็นความจริงและถูกต้อง.....
.....

ลงชื่อ.....
วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....
อธิบดีกรมเจ้าท่า

CERTIFICATE OF VESSEL'S NATIONALITY AND TONNAGE

Register number	Name of vessel	Signal letter

Kind of vessel..... Material of hull..... Number of decks.....
Description of bow..... Description of stern..... Number of masts.....
Number of funnels..... 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	cu.m.	Master spaces	cu.m.
Tween deck space	,,	Crew spaces	,,
Forecastle	,,	Navigating spaces	,,
Break	,,	Pump room spaces	,,
Poop	,,	Boatswain store spaces	,,
Trunk space	,,	Sails room spaces	,,
Deckhouses	,,	Water ballast spaces	,,
Sidehouses	,,	Machinery spaces	,,
Machinery spaces	,,		
above upper deck	,,	Deducted capacity	cu.m.
Excess of hatchways	,,	Net capacity	,,
Gross capacity	cu.m.	Dead weight tonnage	Tons
GROSS TONNAGE	TONS	NET TONNAGE	Tons

OWNER .....
.....

It is hereby, in accordance with the International Regulation for tonnage measurement of ship under rule....., certified that the above described particulars are exact in all respect and she is of.....nationality.

The.....day of.....

Signed..... Signed.....
Government Marine Surveyor Registra Officer

I hereby certified that the above is true and correct
.....

The.....day of.....

Signed.....
Harbour Master General.

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.

หน้าเป็นภาษาไทย ส่วนด้านหลังเป็นคำแปลภาษาอังกฤษ แต่ละหน้าจะลงหมายเลขทะเบียนเรือไว้ในช่องสี่เหลี่ยมทางมุมบนด้านซ้ายมือ ในแบบจะมีข่าวสารที่เป็นประโยชน์ อาทิเช่น ชื่อเรือ เลขรหัส ลักษณะของเรือ และรายการวัดขนาดความจุต่าง ๆ ตลอดจนคำนวณออกมาเป็นจำนวนตันเนต และตันกรอสของเรือ

เรือกลทุกขนาดและเรือที่มิใช่เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๑.๕ ตันกรอสขึ้นไป จะต้องมี**หนังสือสำคัญแสดงการตรวจเรือและอนุญาตให้ใช้เรือ (หรือใบอนุญาตใช้เรือ)** ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติมพุทธศักราช ๒๔๘๑ มาตรา ๕

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

รูปที่ ๒ หนังสือสำคัญแสดงการตรวจเรือและอนุญาตให้ใช้เรือ แสดงให้เห็นด้านหน้า ด้านใน และด้านหลัง

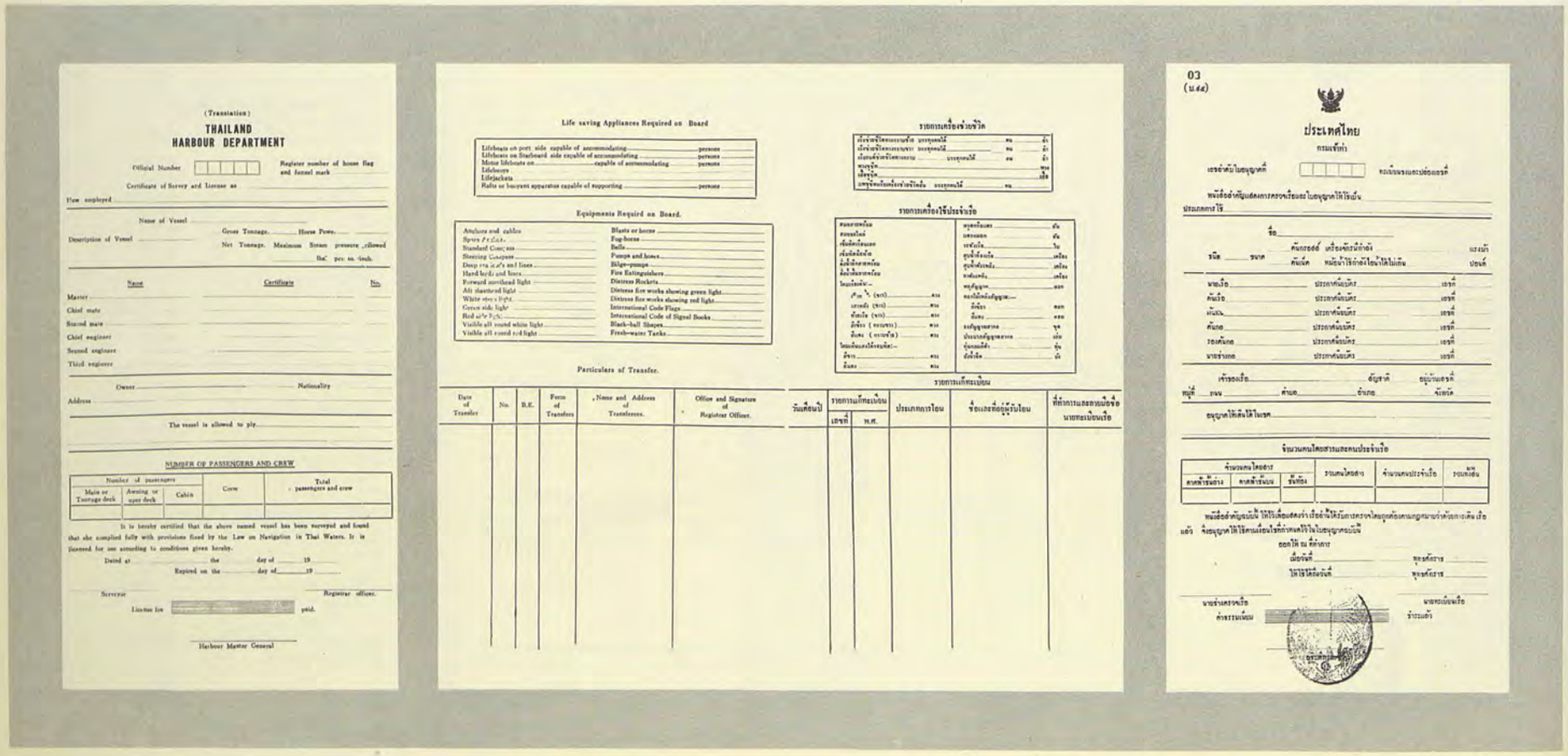
Harbor Department Regulations and Forms

All trading vessels registered in Thailand but trading in waters not under Thai jurisdiction must have a Home Trade Vessel Permit, Form No. บ.๙๕ (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 × 21 cm (about 15″ × 8½″). 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.×๑๙ ซม. (๑๕″ × ๗½″) หน้า ๔ เป็นคำแปลภาษาอังกฤษของหน้า ๑ และหน้า ๓ เป็นคำแปลของหน้า ๒ เลขลำดับของใบอนุญาตใช้เรือจะลงไว้ในช่องสี่เหลี่ยมที่หัวกระดาษในหน้า ๑ และ ๔ หนังสือสำคัญฉบับนี้มีรายการละเอียดเกี่ยวกับขนาดของเรือ เครื่องจักร (เครื่องยนต์) ประเภทการใช้งาน จำนวนเจ้าหน้าที่ในเรือ จำนวนคนประจำเรือและคนโดยสาร เครื่องมือเดินเรือ และเครื่องใช้ประจำเรือ ตลอดจนขอบเขตที่อนุญาตให้เรือลำนั้นเดินได้ไว้ด้วย (ใบอนุญาตใช้เรือนี้มีอายุการใช้ ๑ ปี และเป็นเอกสารที่จะต้องเก็บรักษาไว้ในเรือเสมอ)

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

รูปที่ ๓ ใบอนุญาตให้ใช้เป็นเรือเดินต่างประเทศใกล้เคียง แสดงให้เห็นด้านหน้า ด้านใน และด้านหลัง



(Translation)

THAILAND
HARBOUR DEPARTMENT

Official Number ☐☐☐☐☐ Register number of house flag and funnel mark

Certificate of Survey and License as

Now employed

Name of Vessel

Description of Vessel — Gross Tonnage ..... Horse Power ..... Net Tonnage. Maximum Steam pressure allowed lbs. per sq. inch.

Name	Certificate	No.
Master		
Chief mate		
Second mate		
Chief engineer		
Second engineer		
Third engineer		

Owner ..... Nationality

Address

The vessel is allowed to ply

NUMBER OF PASSENGERS AND CREW

Number of passengers			Crew	Total passengers and crew
Main or Tonnage deck	Awning or upper deck	Cabin		

It is hereby certified that the above named vessel has been surveyed and found that she complied fully with provisions fixed by the Law on Navigation in Thai Waters. It is licensed for use according to conditions given hereby.

Dated at ..... the ..... day of ..... 19 .....

Expired on the ..... day of ..... 19 .....

Surveyor — Registrar officer.

License fee ..... paid.

Harbour Master General

Life saving Appliances Required on Board

Lifeboats on port side capable of accommodating ..... persons
Lifeboats on Starboard side capable of accommodating ..... persons
Motor lifeboats on ..... capable of accommodating ..... persons
Lifebuoys
Lifejackets
Rafts or buoyant apparatus capable of supporting ..... persons

Equipments Required on Board.

Anchors and cables	Blasts or horns
Spars	Fog-horns
Standard Compass	Bells
Steering Compass	Pumps and hoses
Deep sea lead and lines	Bilge-pumps
Hand leads and lines	Fire Extinguishers
Forward navigation light	Distress Rockets
Aft masthead light	Distress fire works showing green light
White stern light	Distress fire works showing red light
Green side light	International Code Flags
Red side light	International Code of Signal Books
Visible all round white light	Black-ball Shapes
Visible all round red light	Fresh-water Tanks

Particulars of Transfer.

Date of Transfer	No.	B.E.	Form of Transfers	Name and Address of Transferees.	Office and Signature of Registrar Officer.

รายการเครื่องช่วยชีวิต

เรือชูชีพข้างกราบซ้าย บรรจุคนได้	คน ลำ
เรือชูชีพข้างกราบขวา บรรจุคนได้	คน ลำ
เรือยนต์ชูชีพข้างกราบขวา บรรจุคนได้	คน ลำ
ทุ่นลูกโป่ง	ทุ่น
เสื้อชูชีพ	เสื้อ
แพชูชีพหรือเครื่องช่วยชีวิตอื่น บรรจุคนได้	คน

รายการเครื่องใช้ประจำเรือ

สมอและโซ่	หวูดหรือแตร ..... ลูก
สมอเล็ก	แตรหมอก ..... ลูก
เข็มทิศมาตรฐาน	เรือนกลม ..... ใบ
เข็มทิศเดินเรือ	ปั๊มน้ำดังเดิม ..... เครื่อง
ลูกดิ่งลึก	ปั๊มน้ำดังเดิม ..... เครื่อง
ลูกดิ่งและสายเล็ก	ปั๊มน้ำดังเดิม ..... เครื่อง
ลูกดิ่งและสายใหญ่	ถังดับเพลิง ..... เครื่อง
ไฟหลังคาเรือ	พลุสัญญาณ ..... ดอก
ไฟเสาหลัง (สีขาว)	ดอกไม้ไฟสัญญาณ
ไฟกราบซ้าย (สีเขียว)	สีเขียว ..... ดอก
ไฟกราบขวา (สีแดง)	สีแดง ..... ดอก
ไฟรอบตัวสีขาว	ธงสัญญาณสากล ..... ชุด
ไฟรอบตัวสีแดง	ปั๊มมือสัญญาณสากล ..... เล่ม
โคมดำแสดงให้ทราบ	ทุ่นลอยมีสี ..... ทุ่น
สีขาว	ถังน้ำจืด ..... ถัง
สีแดง	

รายการเที่ยวเรือ

วันเดือนปี	รายการเที่ยวเรือ เลขที่	พ.ศ.	ประเภทการโดน	ชื่อและที่อยู่ผู้รับโดน	ที่ทำการและลายมือชื่อนายทะเบียนเรือ

03
(บ.๔๔)

ประเทศไทย
กรมเจ้าท่า

เลขลำดับใบอนุญาตที่ ☐☐☐☐☐ หมายเลขของเครื่องหมาย

พนักงานตรวจเรือและใบอนุญาตให้ใช้เรือ

ประเภทการใช้

ชื่อ

ชนิด ..... ขนาด ..... คนกรรเชียง เครื่องจักรเก่าอ่อน ..... แรงม้า คนแล่น หมดน้ำใช้ถ่านไอน้ำได้ไม่เกิน ..... ปอนด์

พายเรือ	ประกาศนียบัตร	เลขที่
คนเรือ	ประกาศนียบัตร	เลขที่
คนแล่น	ประกาศนียบัตร	เลขที่
คนกล	ประกาศนียบัตร	เลขที่
วงคนกล	ประกาศนียบัตร	เลขที่
นายช่างกล	ประกาศนียบัตร	เลขที่

เจ้าของเรือ ..... สัญชาติ ..... อยู่บ้านเลขที่ ..... หมู่ที่ ..... ถนน ..... ตำบล ..... อำเภอ ..... จังหวัด

อนุญาตให้ส่งไปในทะเล

จำนวนคนโดยสารและคนประจำเรือ

จำนวนคนโดยสาร			รวมคนโดยสาร	จำนวนคนประจำเรือ	แห่งรวมคน
ตามที่ระบุไว้	ตามที่ระบุไว้	รวมทั้งสิ้น			

พนักงานตรวจเรือ ..... ให้ไว้เพื่อแสดงว่าเรือลำนี้ได้รับการตรวจโดยถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือแล้ว จึงอนุญาตให้ใช้ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตฉบับนี้

ออกให้ ณ ที่ท่าการ

เมื่อวันที่ ..... พุทธศักราช .....

วาระสิ้นสุดวันที่ ..... พุทธศักราช .....

นายช่างตรวจเรือ ..... ตำแหน่ง ..... นายทะเบียนเรือ ..... ชำระแล้ว

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 × 21 cm (about $10\frac{1}{2}'' \times 8\frac{1}{2}''$), with the front page in Thai and the reverse in English. The Master's Certificate Form No. บ. 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. บ. 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. บ. ๘๖ (B. 86). It is a single sheet, 27 cm × 21 cm (about $10\frac{1}{2}'' \times 8\frac{1}{2}''$), 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).

พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า

เรือที่ได้รับ อนุญาตใช้เรือแล้ว จะต้องเขียนเลขลำดับของใบอนุญาตใช้เรือที่มีอยู่ในหนังสือสำคัญแสดงการตรวจเรือและอนุญาตให้ใช้เรือลำนั้นไว้ที่หัวเรือทั้งสองกราบ (เฉพาะในกรณีที่เป็นเรือไม่มีชื่อ จึงจะเขียนเลขลำดับของใบอนุญาตใช้เรือแทนชื่อเรือตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช ๒๔๕๖ มาตรา ๑๖๖) สำหรับเรือประมงจะเขียนอักษร "ป" ซึ่งหมายความว่า "ประมง" ไว้ที่หัวเรือทั้งสองกราบอีกด้วย

เรือสินค้าทุกลำที่จดทะเบียนในประเทศไทย แต่ไปทำการค้าในน่านน้ำที่มิใช่อยู่ในเขตอำนาจศาลไทยแล้ว จะต้องมี**ใบอนุญาตให้ใช้เป็นเรือเดินต่างประเทศใกล้เคียง** แบบ บ.๙๕ ใบอนุญาตนี้ (มีอายุการใช้ ๑ ปี) นอกจากจะมีรายการต่าง ๆ ของเรือ คนประจำเรือและคนโดยสาร เครื่องช่วยชีวิต และเครื่องใช้ประจำเรือแล้ว ยังกำหนดขอบเขตที่อนุญาตให้เรือลำนั้นเดินได้ไว้อีกด้วย

ใบอนุญาตให้ใช้เป็นเรือเดินต่างประเทศใกล้เคียงนี้มี ๔ หน้า ขนาด ๓๘ ซม.×๒๑ ซม. (ประมาณ $๑๕'' \times ๘\frac{๑}{๒}''$) หน้า ๑ และ ๒ เป็นคำแปลภาษาอังกฤษของหน้า ๔ และ ๓ ตามลำดับ ดังได้แสดงไว้ในรูปที่ ๓ พร้อมทั้งมีข่าวสารที่เป็นประโยชน์เช่นเดียวกับในหนังสือสำคัญแสดงการตรวจเรือและอนุญาตให้ใช้เรือตามที่ได้กล่าวมาแล้ว

เรือที่ไม่มีใบอนุญาตให้ใช้เป็นเรือเดินต่างประเทศใกล้เคียง ก็อาจได้รับ**ใบอนุญาตพิเศษให้เดินในน่านน้ำต่างประเทศ**ได้ในบางกรณี แต่เรือเหล่านี้จะต้องมีขนาดตั้งแต่ ๑๕ ตันกรอสขึ้นไป ใบอนุญาตพิเศษนี้อธิบดีกรมเจ้าท่าเป็นผู้ออกให้ ซึ่งมักทำเป็นรูปหนังสือราชการ (ไม่มีแบบโดยเฉพาะ) และจะใช้ได้เพียงเที่ยวเดียวเท่านั้น อีกทั้งยังได้กำหนดขอบเขตที่อนุญาตให้เรือลำนั้นเดินได้ไว้เช่นเดียวกัน

นอกจากใบทะเบียนเรือไทยและใบอนุญาตใช้เรือแบบต่าง ๆ ดังกล่าวมาแล้ว กรมเจ้าท่ายังได้กำหนด (ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗) ให้คนประจำเรือบางนายของเรือที่ได้จดทะเบียนเรือไทย และมีใบอนุญาตใช้เรือแล้ว ต้องมีประกาศนียบัตรรับรองความรู้และความสามารถอีกด้วย

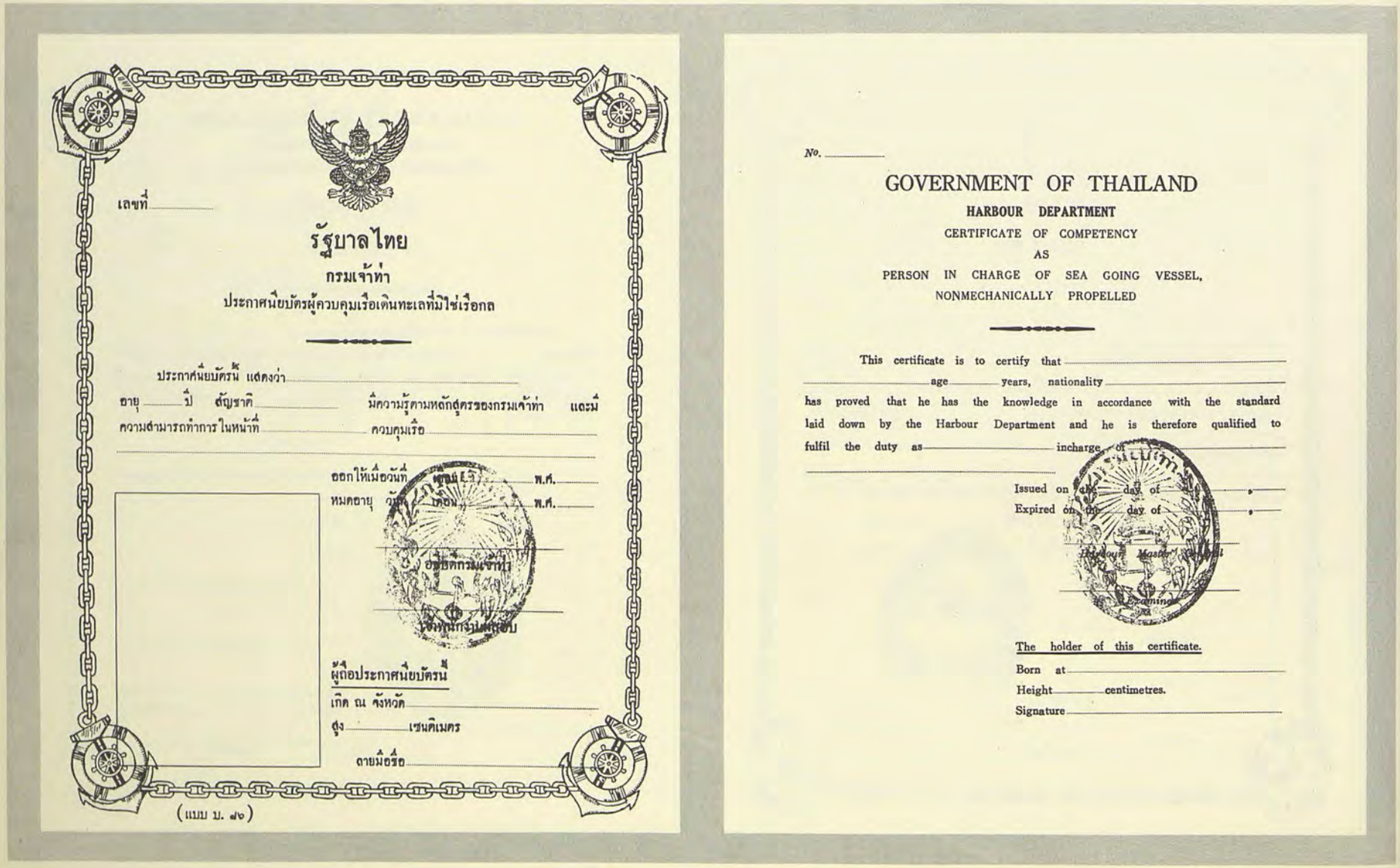
สำหรับเรือเดินต่างประเทศใกล้เคียงและเรือกลทุกขนาด (รวมทั้งเรือลำเลียงขนาดตั้งแต่ ๖ ตันกรอสขึ้นไปซึ่งปฏิบัติงานติดต่อกับเรือเดินทะเล) ผู้ควบคุมเรือและผู้ควบคุมเครื่องจักรของเรือจะต้องมีประกาศนียบัตรรับรองความรู้และความสามารถ ประกาศนียบัตรนี้เป็นกระดาษแผ่นเดียว ขนาด ๒๗ ซม. × ๒๑ ซม. (ประมาณ $๑๐\frac{๑}{๒}'' \times ๘\frac{๑}{๒}''$) ด้านหน้าเป็นภาษาไทย และด้านหลังเป็นภาษาอังกฤษ **ประกาศนียบัตรของผู้ควบคุมเรือกล** ใช้แบบ บ.๑๐๓ กรอบสีน้ำเงิน มีสัญญลักษณ์เกี่ยวกับการเดินเรือ (สมอ พวงชูชีพและพังงาถือท้าย) อยู่ที่มุมทั้งสี่ และล้อมรอบด้วยโซ่สมอ (ดูรูปที่ ๔)

กับการเดินเรืออยู่ที่มุมทั้งสี่ และล้อมรอบด้วยโซ่สมอเช่นเดียวกับประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือกล (ดูรูปที่ ๖)

(ประกาศนียบัตรแบบต่าง ๆ ดังกล่าวแล้วมีอายุการใช้ ๕ ปี นอกจากประกาศนียบัตรสำหรับคนถือท้ายมีอายุ ๓ ปี ประกาศนียบัตรเหล่านี้จะต้องเก็บไว้ในเรือในขณะที่ทำการควบคุมเรือหรือควบคุมเครื่องจักร เพื่อเจ้าพนักงานจะขอตรวจดูได้)

Figure 6. Master's Certificate of Competency for Sailing Vessel

รูปที่ ๖ ประกาศนียบัตรของผู้ควบคุมเรือเดินทะเลที่มิใช่เรือกล



เลขที่.....

รัฐบาลไทย

กรมเจ้าท่า

ประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือเดินทะเลที่มิใช่เรือกล

ประกาศนียบัตรนี้ แสดงว่า.....

อายุ.....ปี สัญชาติ..... มีความรู้ตามหลักสูตรของกรมเจ้าท่า และมีความสามารถทำการในหน้าที่..... ควบคุมเรือ.....

ออกให้เมื่อวันที่ ..... พ.ศ. .....

หมดอายุ วันที่ ..... เดือน ..... พ.ศ. .....

อธิบดีกรมเจ้าท่า

เจ้าพนักงานปฏิบัติ

ผู้ถือประกาศนียบัตรนี้

เกิด ณ จังหวัด.....

สูง.....เซนติเมตร

ลายมือชื่อ.....

(แบบ บ. ๗๖)

No. .....

GOVERNMENT OF THAILAND

HARBOUR DEPARTMENT

CERTIFICATE OF COMPETENCY

AS

PERSON IN CHARGE OF SEA GOING VESSEL,

NONMECHANICALLY PROPELLED

This certificate is to certify that ..... age ..... years, nationality ..... has proved that he has the knowledge in accordance with the standard laid down by the Harbour Department and he is therefore qualified to fulfil the duty as ..... incharge of .....

Issued on the ..... day of ..... ,

Expired on the ..... day of ..... ,

Harbour Master's Vessel

Examiner

The holder of this certificate.

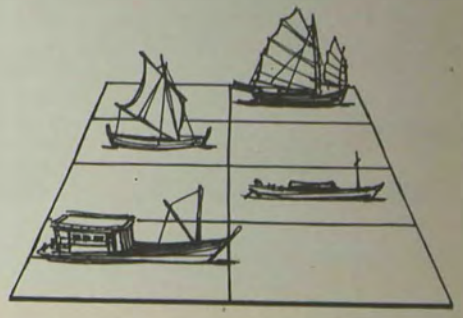
Born at .....

Height ..... centimetres.

Signature .....

Classification of Thailand's Coastal Vessels

การแบ่งประเภทและชนิดเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย



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.

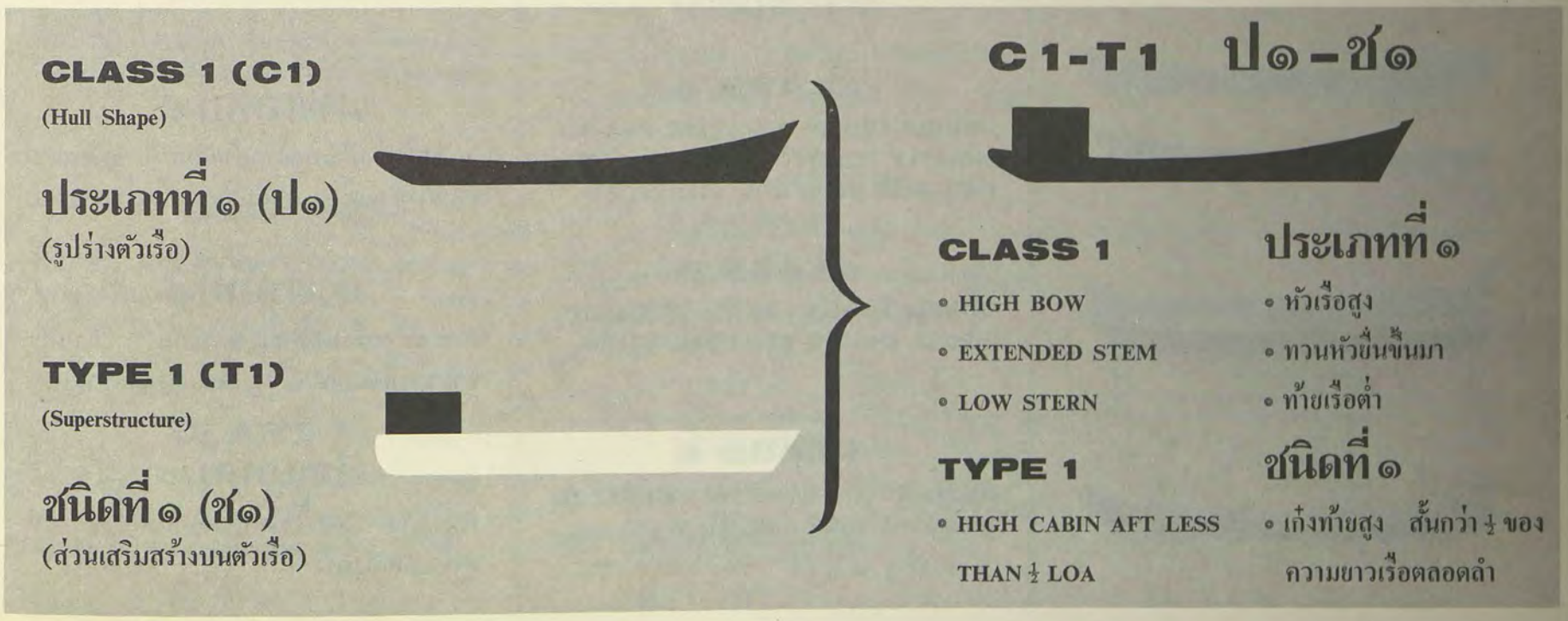
Class and type definitions are illustrated and described in Figures 2 and 3. The 42 types of Thai coastal vessels are placed in their proper class and type categories in Figure 4.

การแบ่งประเภท ชนิด และชื่อรหัสของเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทยนี้ ได้แสดงไว้ในรูปที่ ๑ โดยถือรูปร่างลักษณะที่ควรจดจำและเปลี่ยนแปลงได้ยากเป็นหลัก กล่าวคือ การแบ่งประเภทของเรือถือตามรูปร่างตัวเรือ ส่วนการแบ่งชนิดของเรือในประเภทต่าง ๆ นั้น ถือตามความแตกต่างของส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือ

นิยามของประเภทและชนิดเรือ ได้แสดงภาพและบรรยายไว้ในรูปที่ ๒ และ ๓ ส่วนเรือชายฝั่งทะเลของไทยทั้ง ๔๒ ชนิด ก็ได้จัดเข้าไว้ตามประเภทและชนิดที่ถูกต้องแท้จริง ดังในรูปที่ ๔

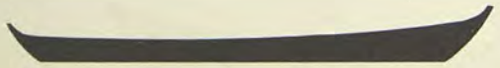
Figure 1. Classification and Coding System for Thailand's Coastal Vessels

รูปที่ ๑. การแบ่งประเภท ชนิด และชื่อรหัสเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย



Classification of Thailand's Coastal Vessels

Figure 2. Definition of Classes

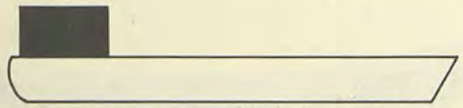
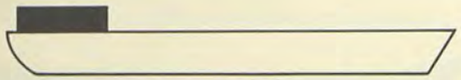
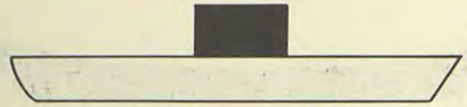
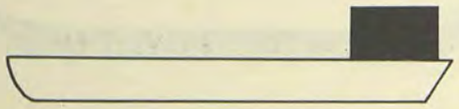
	CLASS 1 HIGH BOW, LOW OVERHANGING STERN. STRAIGHT, MODERATELY EXTENDED STEM. PROMINENT RUBBING STRAKE	**ประเภทที่ ๑** หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำและยื่นออกไป ทวนหัวตรง และยื่นขึ้นมาเล็กน้อย ราโทยื่นออกไป
	CLASS 2 DOUBLE-ENDED. HIGH BOW. STRAIGHT, MODERATELY EXTENDED STEM AND STERNPOST	**ประเภทที่ ๒** หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน หัวเรือสูง ทวนหัวและทวนท้ายตรง ยื่นขึ้นมาเล็กน้อย
	CLASS 3 CRESCENT-SHAPED BOW. TRUNCATED, WIDE, TRANSOM STERN	**ประเภทที่ ๓** หัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน ท้ายเรือตัด กว้าง
	**CLASS 4** DOUBLE-ENDED. CRESCENT-SHAPED, SHARPLY POINTED BOW AND STERN. HIGH-RISE STEM AND STERNPOST	**ประเภทที่ ๔** หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน แหลมมาก โค้งเป็นรูปวงเดือน ทวนหัวทวนท้ายยื่นสูงขึ้นมา
	CLASS 5 DOUBLE-ENDED. WIDE, STRAIGHT, WEDGE-SHAPED STEM AND STERN	**ประเภทที่ ๕** หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวทวนท้ายมีลักษณะเป็นรูปลิ่ม ตรงและกว้าง
	CLASS 6 HIGH BOW. SWEEPING SHEER TO STRAIGHT, HIGH-RISE STEM	**ประเภทที่ ๖** หัวเรือสูง งอนขึ้นไปบรรจบกับทวนหัวที่ยื่นสูงขึ้นมาและตรง

รูปที่ ๒ นิยามของเรือประเภทต่าง ๆ

CLASS 7 JUNK HULL. HIGH BOW, STRAIGHT HIGH-RISE STEM. OVERHANGING POOP DECK	**ประเภทที่ ๗** ตัวเรือเป็นแบบเรือสำเภา หัวเรือสูง ทวนหัวตรงและยื่นสูงขึ้นมา ดาดฟ้ายกท้ายเรือยื่นออกไป	
CLASS 8 DOUBLE-ENDED. STRAIGHT, SHARPLY RAKED, HIGH-RISE STEM AND VERTICAL STERNPOST	**ประเภทที่ ๘** หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวเอนตรง และยื่นสูงขึ้นมา ส่วนทวนท้ายตั้งตรงในแนวดิ่ง	
CLASS 9 DOUBLE-ENDED. OVERHANGING BOW AND STERN. CRESCENT-SHAPED SHEER	**ประเภทที่ ๙** หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน และยื่นออกไป แนวตัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน	
CLASS 10 DOUBLE-ENDED WITH OVERHANGING STEM AND STERN. HIGH-RISE STEM AND STERN PLANKS	**ประเภทที่ ๑๐** หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกันและยื่นออกไป ทวนหัวทวนท้ายเสริมด้วยไม้ยื่นสูงขึ้นมา	
CLASS 11 STRAIGHT BOW, HIGH-RISE STEM. TRUNCATED, WIDE, TRANSOM STERN. TWIN, EXTENDED STERNPOSTS	**ประเภทที่ ๑๑** หัวเรือตรง ทวนหัวยื่นสูงขึ้นมา ท้ายเรือตัดกว้าง ทวนท้ายสองอันยื่นขึ้นมา	

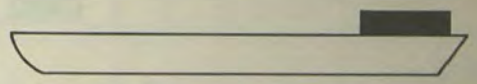
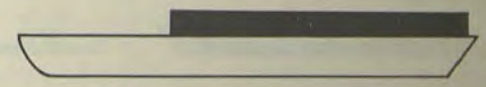
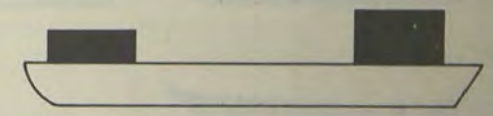
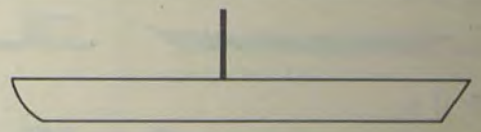
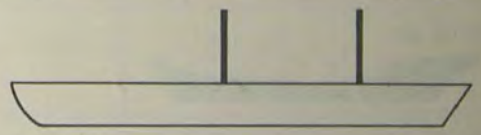
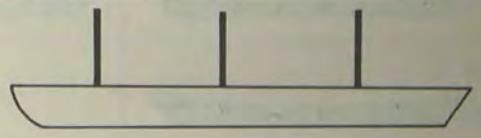
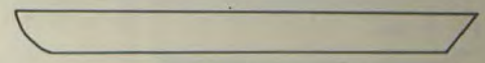
Classification of Thailand's Coastal Vessels

Figure 3. Definition of Types

	**TYPE 1** HIGH CABIN AFT LESS THAN ½ THE LENGTH OF THE VESSEL	**ชนิดที่ ๑** เก๋งท้ายสูง สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
	**TYPE 2** LOW CABIN AFT LESS THAN ½ THE LENGTH OF THE VESSEL	**ชนิดที่ ๒** เก๋งท้ายเตี้ย สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
	TYPE 3 CABIN AFT GREATER THAN ½ THE LENGTH OF THE VESSEL	**ชนิดที่ ๓** เก๋งท้าย ยาวกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
	**TYPE 4** HIGH CABIN AMIDSHIPS LESS THAN ½ THE LENGTH OF THE VESSEL	**ชนิดที่ ๔** เก๋งกลางลำสูง สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
	TYPE 5 LOW CABIN AMIDSHIPS LESS THAN ½ THE LENGTH OF THE VESSEL	**ชนิดที่ ๕** เก๋งกลางลำเตี้ย สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
	TYPE 6 CABIN AMIDSHIPS GREATER THAN ½ THE LENGTH OF THE VESSEL	**ชนิดที่ ๖** เก๋งกลางลำ ยาวกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
	**TYPE 7** HIGH CABIN FORWARD LESS THAN ½ THE LENGTH OF THE VESSEL	**ชนิดที่ ๗** เก๋งหัวสูง สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ

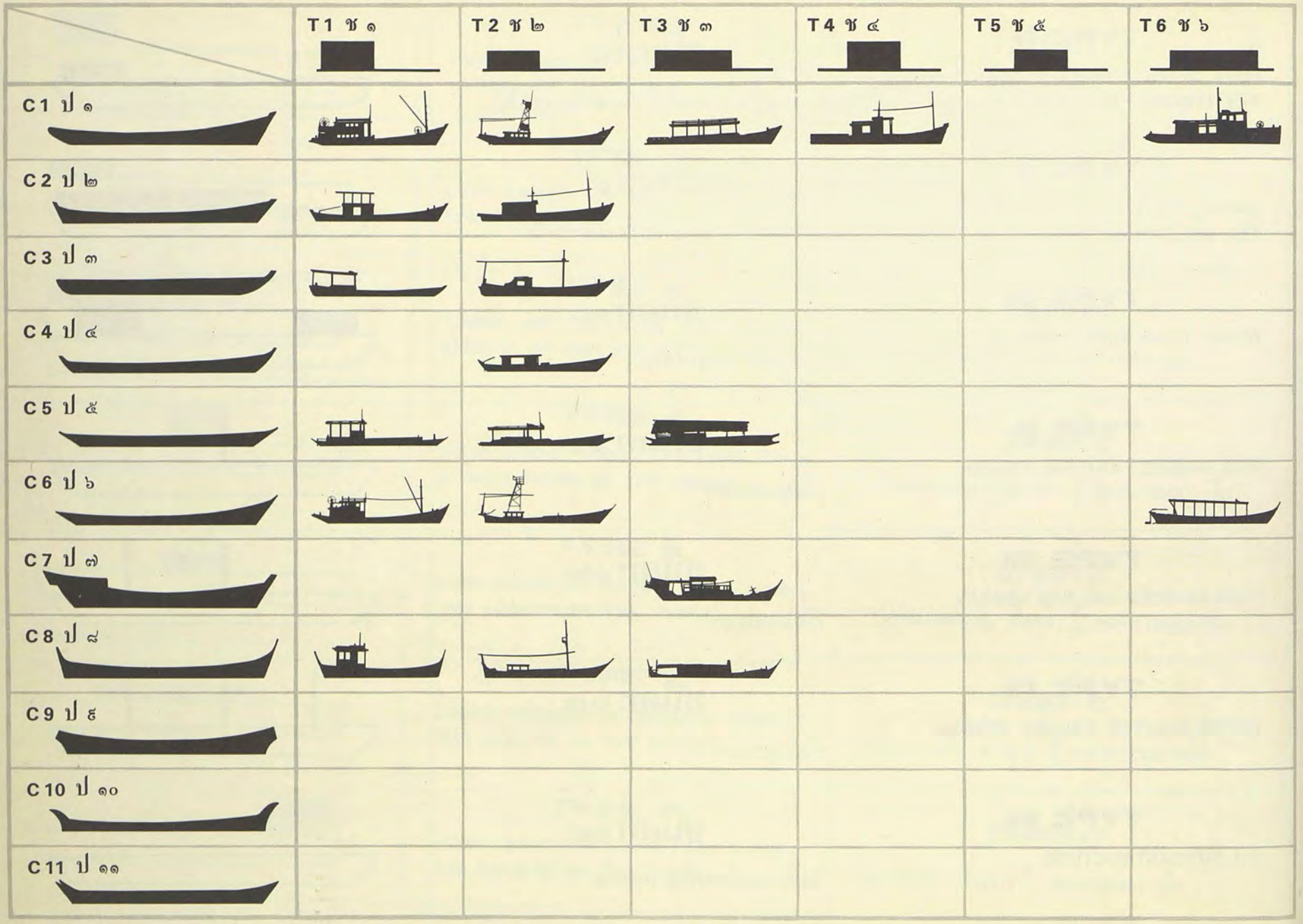
การแบ่งประเภทและชนิดเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย

รูปที่ ๓ นิยามของเรือชนิดต่าง ๆ

TYPE 8 LOW CABIN FORWARD LESS THAN $\frac{1}{2}$ THE LENGTH OF THE VESSEL	**ชนิดที่ ๘** เก๋งหัวเตี้ย สั้นกว่า $\frac{๑}{๒}$ ของความยาวเรือ	
TYPE 9 CABIN FORWARD GREATER THAN $\frac{1}{2}$ THE LENGTH OF THE VESSEL	**ชนิดที่ ๙** เก๋งหัว ยาวกว่า $\frac{๑}{๒}$ ของความยาวเรือ	
TYPE 10 MORE THAN ONE CABIN	**ชนิดที่ ๑๐** มีมากกว่า ๑ เก๋งขึ้นไป	
TYPE 11 ONE-MASTED SAILING VESSEL	**ชนิดที่ ๑๑** เรือใบเสาเดียว	
TYPE 12 TWO-MASTED SAILING VESSEL	**ชนิดที่ ๑๒** เรือใบสองเสา	
TYPE 13 THREE-MASTED SAILING VESSEL	**ชนิดที่ ๑๓** เรือใบสามเสา	
TYPE 14 NO SUPERSTRUCTURE	**ชนิดที่ ๑๔** ไม่มีส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือ	

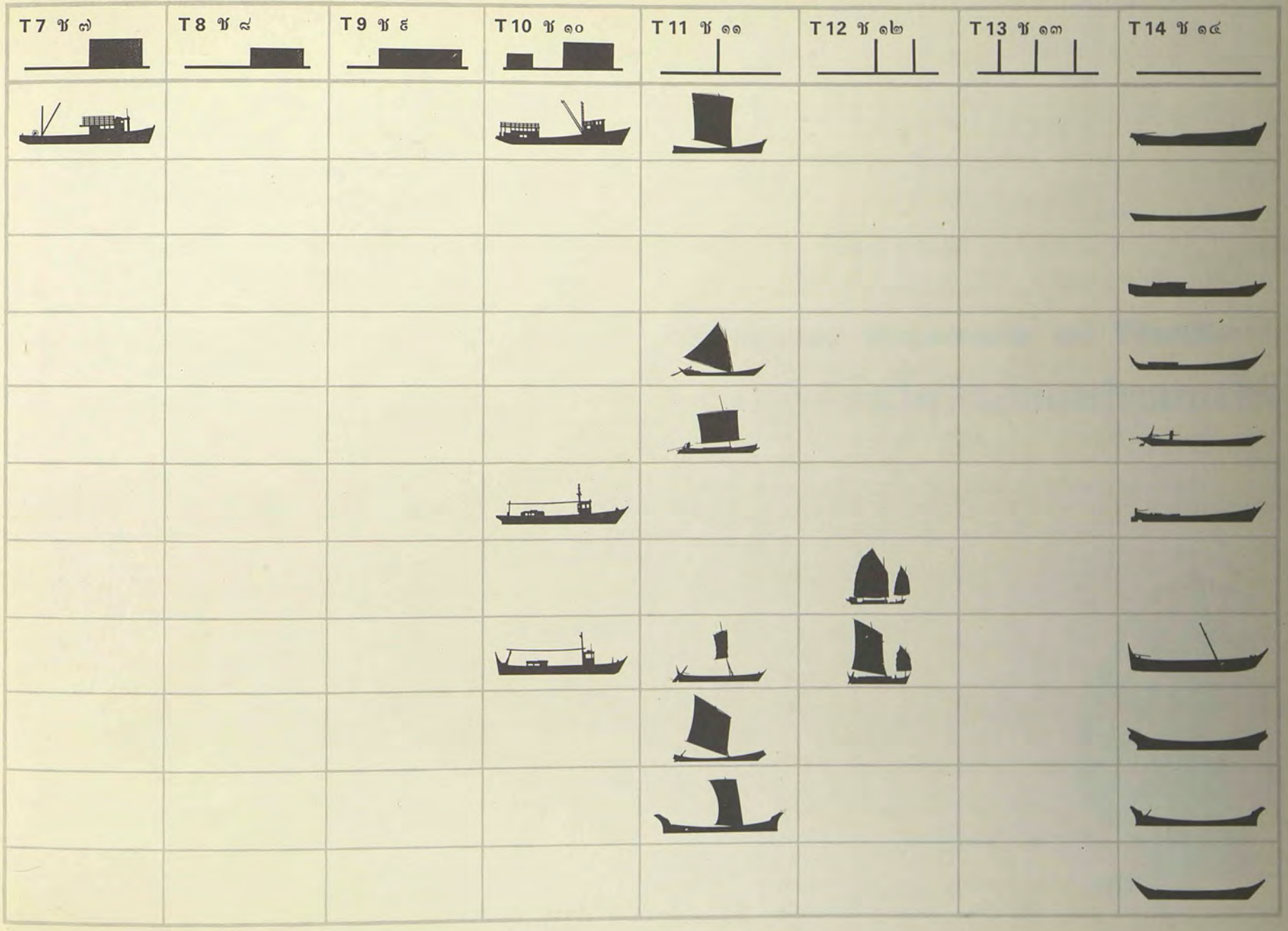
Classification of Thailand's Coastal Vessels

Figure 4. Classes and Types of Thai Coastal Vessels

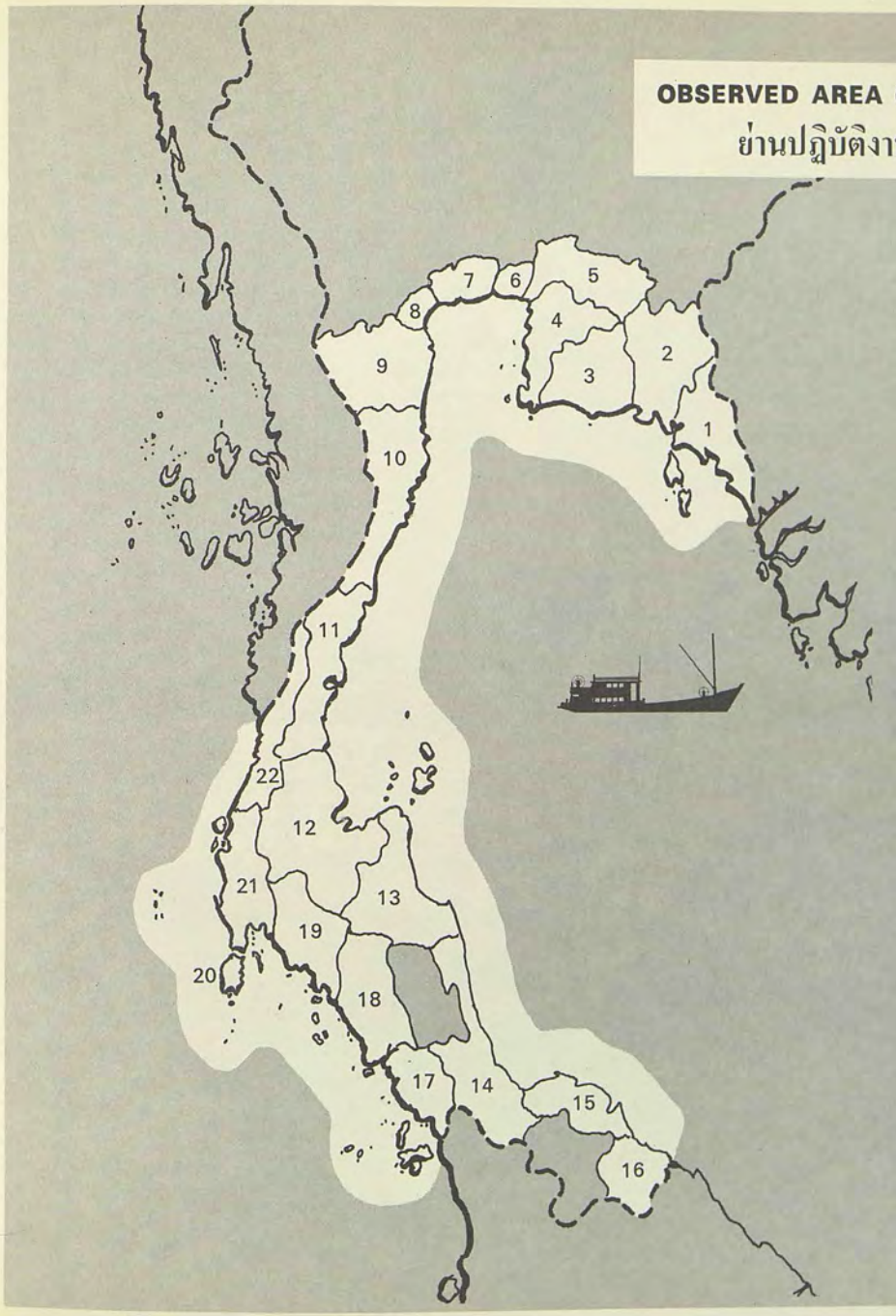


การแบ่งประเภทและชนิดเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย

รูปที่ ๔ ประเภทและชนิดเรือชายฝั่งทะเลของไทย



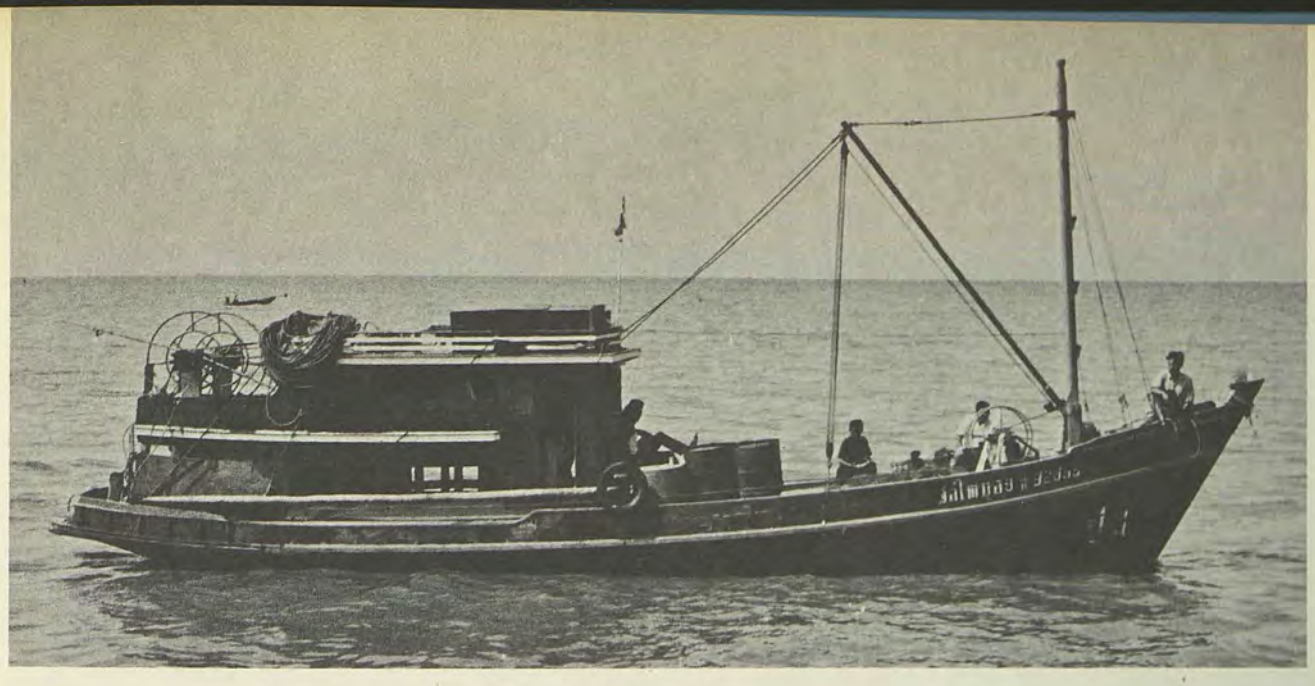
Coastal Vessels of Thailand
เรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย



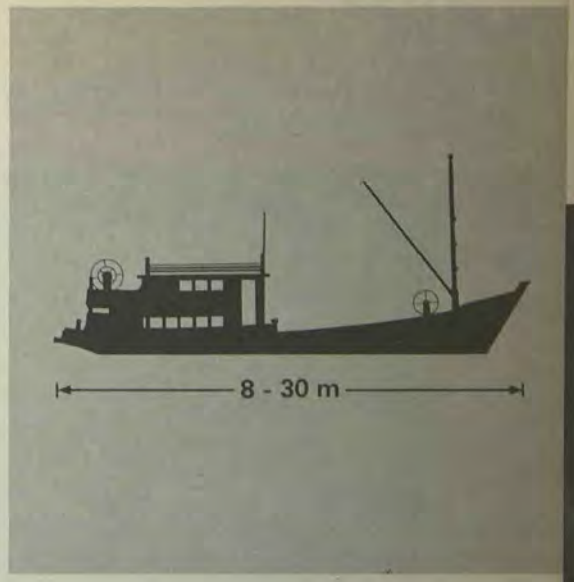
OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C1-T1



C1-T1



C1-T1			TYPE ALL-PURPOSE	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
8 - 30 m	3 - 5 m	3 - 146	2 - 83	1 diesel engine
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY
0.5 - 2.5 m	Gulf and Andaman Sea		50%	74%
RECOGNITION FEATURES				TYPE OF CATCH / CARGO
High bow, low overhanging stern. Straight, extended stem. Rubbing strake. High cabin aft				Varied

ป๑-ช๑		ใช้งาน สารพัด		
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ตันกรอส	ตันเนต	การขับเคลื่อน
๘-๓๐ ม.	๓-๕ ม.	๓-๑๔๖	๒-๘๓	ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน		พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
๐.๕-๒.๕ ม.	อ่าวไทยและทะเลอันดามัน		๕๐%	๗๔%
ลักษณะจดจำ				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า
หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำขึ้นออกไป ทวนหัวตรงขึ้นขึ้นมา มีราโทและเก๋งท้ายสูง				นานาชนิด

General Information

The C1-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 C1-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

ข่าวสารทั่วไป

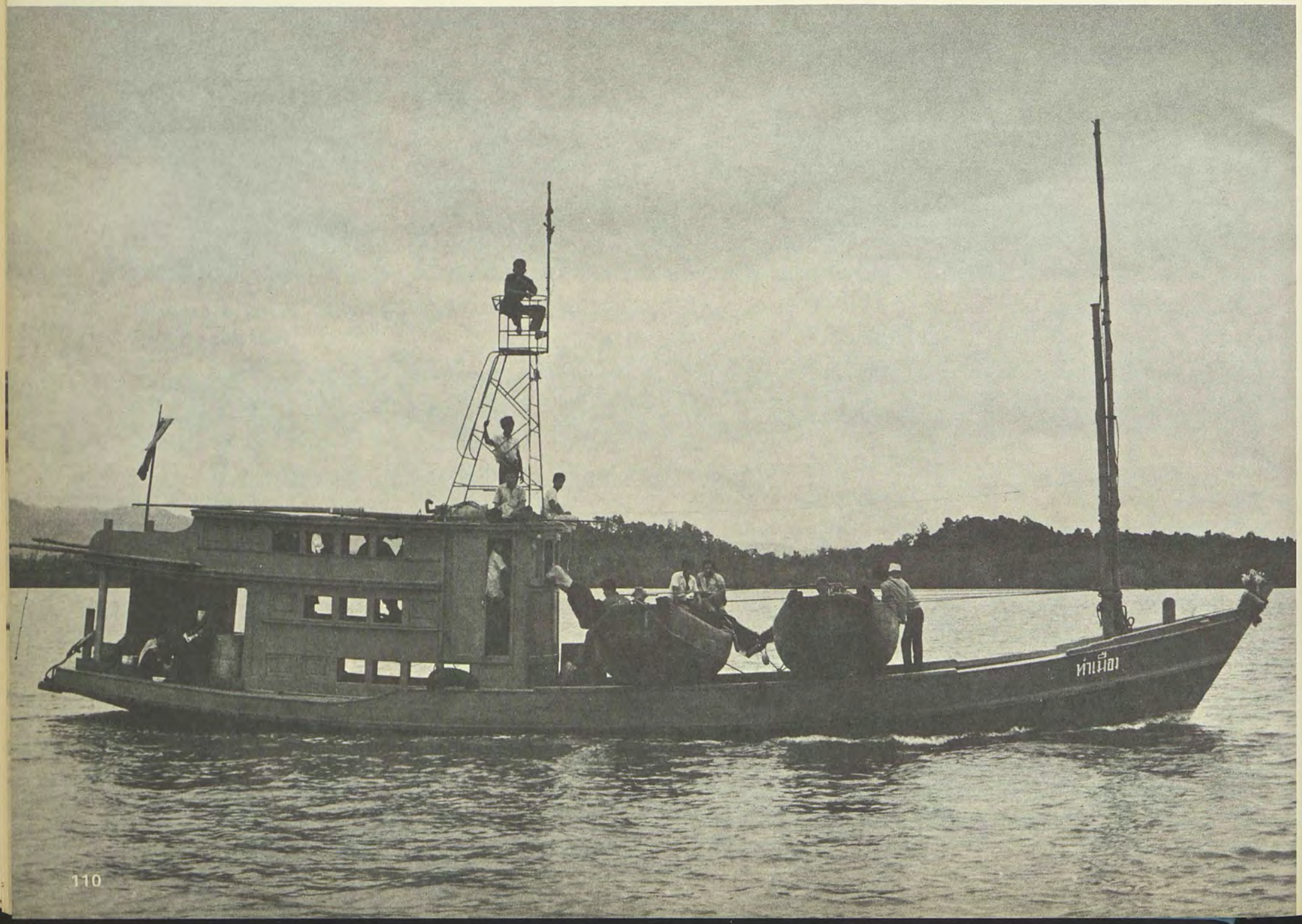
เรือ ป๑-ช๑ เป็นเรือที่ใช้กันอย่างดาดดื่นทั่วไป และคุ้นตาที่สุดในจำพวกเรือที่ใช้เครื่องยนต์กลางลำด้วยกัน มักพบเห็นเป็นจำนวนมากในอ่าวไทยและตามชายฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทย แรกเริ่มเดิมทีใช้เป็นเรือประมง เรือนี้เป็นเรือที่ใช้งานได้สารพัด เช่นมักใช้เป็นเรือบรรทุกผู้โดยสาร สินค้า และเป็นเรือลากจูง

วิธีจดจำลักษณะอย่างง่าย ๆ ก็คือ มีเก๋งท้ายสูง หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำ เรือ ป๑-ช๑ นี้มีขนาดความยาวต่าง ๆ กัน ตั้งแต่ ๘ ถึง ๓๐ ม. มักมีเสาธงติดอยู่บนหลังคาเก๋ง และถ้าเป็นเรือที่ใช้อวนล้อมจับแล้ว ก็จะมีที่นั่งหรือแท่นสำหรับได้ก๋งนั่งดูฝูงปลาอยู่บนหลังคาเก๋ง ภายในเก๋งอาจแบ่งออกได้เป็น ๓ ชั้นคือ ห้องเครื่องอยู่ชั้นล่าง เหนือขึ้นมาอีก ๒ ห้องเตี้ย ๆ

C1-T1

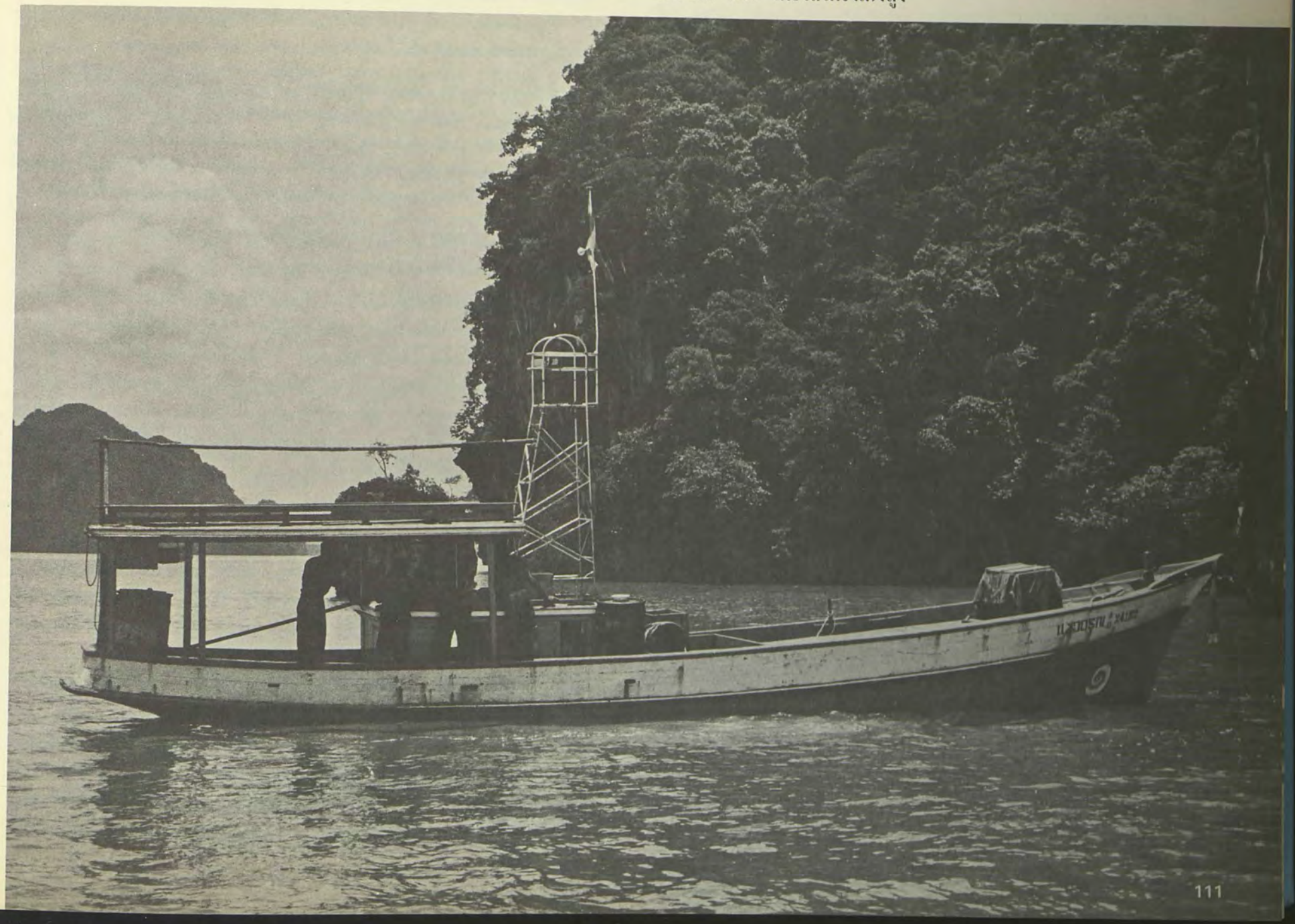
C1-T1 Purse Seiner Carrying Two C3-T14 Boats Used for Spreading Fish Nets

เรือ ป๑-ช๑ ที่ใช้อวนล้อมจับ กำลังบรรทุกเรือ ป๓-ช๑๔ สองลำ เพื่อใช้ปล่อยอวนจับปลา



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

เรือที่ใช้อวนล้อมจับ ป๑-ช๑ ในทะเลอันดามัน เรือนี้ได้ถูกดัดแปลงมาจาก เรือ ป๑-ช๒ โดยใส่โครงเก๋งสูง



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.

สำหรับเป็นที่พักอาศัยของคนประจำเรือ เรือ ป๑-ช๑ ทางทะเลอันดามันบางลำได้ดัดแปลงมาจากเรือ ป๑-ช๒ ซึ่งมีเก๋งเตี้ยโดยต่อเติมเก๋งสูงคร่อมเก๋งเดิมเข้าไปอีกทีหนึ่ง

ด้านหน้าของเก๋งจะมีฝาปิดระวางบรรทุกสินค้า ระวางบรรทุกสินค้ามีไม่เกิน ๖ ระวาง แต่ละระวางจะตอกหมันยาชันไว้

เรือประมง ป๑-ช๑ ที่มีขนาดความยาวต่ำกว่า ๑๓ ม. จะใช้อวนลากแบบตะกร้าเหล็กหรือแบบคันรุน และเบ็ดราวหรือเครื่องมือประเภทดักกางกั้น ส่วนเรือขนาดใหญ่ขึ้นมาที่มีความยาวตั้งแต่ ๑๔ ถึง ๑๘ ม. จะใช้อวนติดตาและอวนลากท้ายหรือลากข้าง เรือขนาดความยาวตั้งแต่ ๑๓ ถึง ๒๓ ม. จะใช้อวนล้อมจับ และเรือขนาดใหญ่ขึ้นไปอีกที่มีความยาวไม่เกิน ๓๐ ม. จะใช้เป็นเรือลากอวนชนิดเรือลากคู่ ซึ่งมีปริมาณเพิ่มขึ้นมาเรื่อย ๆ

เรือสินค้าจะมีทุกขนาด ส่วนเรือโดยสารมีขนาดความยาวโดยเฉลี่ย ๑๔ ม. และเรือลากจูงมักมีความยาวต่ำกว่า ๑๒ ม.

ทุก ๆ ปีเป็นประจำจะมีเรือ ป๑-ช๑ จำนวนไม่มากนัก เดินทางจากอ่าวไทยไปยังทะเลอันดามันทางภาคใต้ฝั่งตะวันตกของประเทศไทย อันเป็นแหล่งที่มีปลาชุกชุมเพื่อทำการประมงในขณะที่คลื่นลมสงบไม่มีลมมรสุม ซึ่งจะออกเดินทางจากอ่าวไทยในระหว่างเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนกุมภาพันธ์ และกลับในเดือนมีนาคมถึงเดือนตุลาคม เรือที่มีขนาดต่ำกว่า ๑๕ ตันกรอส จะบรรทุกรถยนต์ข้ามแหลมไปลงยังจังหวัดระนองมีจำนวนปีละประมาณ ๔๐ ถึง ๕๐ ลำ เพราะตามข้อบังคับของกรมเจ้าท่าจะไม่อนุญาตให้เรือที่มีขนาดต่ำกว่า ๑๕ ตันกรอสเดินทางอ้อมแหลมมลายู

Hatches to Fish-Stowage Holds on C1-T1 Are Located Forward of the Cabin

ฝาปิดระวางบรรทุกปลาในเรือ ป๑-ช๑ อยู่หน้าเก๋ง

Those 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 "ป" 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 large 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.

เรือที่มีขนาดเกิน ๑๕ ตันกรอสจะแล่นอ้อมแหลมมลายูไป เรือที่เดินทางอ้อมแหลมไป จะมีจำนวนปีละกว่า ๓๐ ลำ เรือทุกลำจะต้องใช้ผู้นำเรือที่มีประกาศนียบัตรเดินเรือในน่านน้ำต่างประเทศเป็นผู้ควบคุมไป เรือเหล่านี้มีความเร็วประมาณ ๘ นอต และใช้เวลาเดินทาง ๘ ถึง ๑๒ วัน โดยจอดแวะที่สิงคโปร์ และเกาะปีนังเพื่อจัดหาสิ่งอุปกรณ์ต่าง ๆ เพิ่มเติม

ก่อนที่เรือจะออกเดินทางจะต้องได้รับอนุญาตจากกรมเจ้าท่าเสียก่อน และใบอนุญาตนี้ จะยังใช้ได้ในเขตอื่น ๆ เรือ ป๑-ช๑ ส่วนมากมีใบทะเบียนเรือไปด้วย ตามปกติเรือประมงจะต้องเขียนอักษร "ป" หมายความว่าเป็น "เรือประมง" ไว้ที่หัวเรือทั้งสองกราบและอยู่ใต้ชื่อเรือ

การขับเคลื่อน

เรือ ป๑-ช๑ ส่วนมากใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๒ ถึง ๔ สูบ ขนาด ๓๐ ถึง ๗๐ แรงม้าจำนวนหนึ่งเครื่อง แต่เรือขนาดใหญ่อาจใช้เครื่องยนต์ ๖ สูบขนาดไม่เกิน ๒๐๐ แรงม้า เรือส่วนมากมีเครื่องมือซ่อมทำและเครื่องอะไหล่ประจำเรือได้แก่ สูบฉีดน้ำมันเชื้อเพลิง ลูกสูบ ปะเก็น สปริง และวงแหวน มีน้ำมันเชื้อเพลิงสำรองไปไม่เกิน ๒,๐๐๐ ลิตร แต่เรือส่วนมากมีไปเกินกว่า ๔๐๐ ลิตร

C1-T1 Being Trucked From Chumphon to Ranong
เรือ ป๑-ช๑ กำลังถูกนำจากชุมพรไปยังระนอง โดยบรรทุกบนรถยนต์

Daiya 3-Cylinder, 35-Hp Diesel on C1-T1 Fishing Boat
เครื่องยนต์ดีเซล ยี่ห้อไดยา ชนิด ๓ สูบ ขนาด ๓๕ แรงม้า ที่ใช้ในเรือ ป๑-ช๑

C1-T1

Crushed Ice to Preserve Fish Is Carried in Fish Holds

ใส่ก้อนน้ำแข็งที่บดแล้วลงในระวางเก็บปลา

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

เรือประมงเหล่านี้จะปฏิบัติงานแบบใดย่อมขึ้นอยู่กับขนาดของเรือ และชนิดของปลาที่ต้องการจับ โดยทั่วไปเรือที่ใช้อวนลากแบบตะกร้าขนาดเล็ก จะออกจากท่าจอดพักในตอนเช้ามืดและกลับในตอนเย็น ปริมาณสัตว์ทะเลที่จับได้โดยเฉลี่ยราว ๑,๐๐๐ ถึง ๑,๕๐๐ กก. วิธีเก็บรักษาปลาในเรือมักไม่ใคร่กระทำกัน

เรือที่ใช้อวนลากส่วนมากจะออกไปยังตำบลที่จับปลาในตอนเย็นหรือเกือบค่ำ และกลับในตอนเช้าวันรุ่งขึ้น สัตว์ทะเลที่จับได้คิดเฉลี่ยราว ๑,๕๐๐ กก. ซึ่งตามปกติจะแช่น้ำแข็งไว้ ส่วนเรือที่ใช้อวนติดตาจะออกเรือและกลับเช่นเดียวกับเรือที่ใช้อวนลาก แต่ได้ปริมาณสัตว์ทะเลที่จับได้น้อยกว่า (เฉลี่ยราว ๕๐๐ กก.) และมักไม่มีวิธีการเก็บรักษาอย่างใด

เรือที่ใช้อวนล้อมจับโดยทั่วไปจะออกจับปลาในตอนกลางคืน ปริมาณสัตว์ทะเลที่จับได้มีจำนวนแตกต่างกันมาก ตั้งแต่อย่างน้อย ๕๐๐ กก. ถึงจำนวน ๑๐ เท่า (๕,๐๐๐ กก.) ขึ้นไปก็มี และมักเก็บรักษาไว้ด้วยการแช่น้ำแข็ง

This C1-T1 Trawler Leaves Port in the Late Afternoon, Fishes Overnight, and Returns the Following Morning

เรืออวนลาก ป๑-ช๑ ลำนี้ ออกจากท่าไปในตอนเย็น เพื่อทำการจับปลาตลอดคืน และกลับในตอนเช้าวันรุ่งขึ้น

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 foods 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.

เรือที่ใช้เป็นเรือสินค้าส่วนมากจะเดินในระยะไม่เกิน ๑๕๐ ไมล์ ตามปกติจะออกเรือในตอนเช้ามืดและไปถึงท่าจอดแวะในตอนค่ำ สินค้าที่บรรทุกไปได้แก่อาหาร (สุกร ปลา และมะพร้าว) ยาง น้ำมันเชื้อเพลิง และวัสดุก่อสร้าง (หินและไม้)

ส่วนเรือโดยสารจะบรรทุกผู้โดยสารได้ไม่เกิน ๕๐ คน และเดินในระยะใกล้ ๆ ไปตามเกาะที่อยู่นอกฝั่งและหมู่บ้านใกล้เคียง

มีเรือ ป๑-ช๑ บางลำใช้เป็นเรือตรวจการณ์ในเวลากลางคืน เพื่อป้องกันผู้ทุจริตลักลอบตัดอวน ซึ่งได้วางไว้ห่างจากเรือในระยะไกลมาก เรือตรวจการณ์เหล่านี้อาจมีอาวุธปืนเล็กติดไปด้วย

โดยทั่วไปเรือประเภทชนิดนี้มักนำเสบียงอาหารไปด้วยเพียง ๑ หรือ ๒ วัน แต่เรือขนาดใหญ่กว่านี้โดยเฉพาะเรือที่ใช้อวนลากในทะเลลึกจะมีเสบียงอาหารติดไปถึง ๖ วัน อาหารที่นำไปตามปกติได้แก่ผักสด ข้าวสาร และอาหารทะเล การหุงต้มมักใช้เตาถ่านขนาดเล็ก

เรือ ป๑-ช๑ ส่วนมากมีความเร็ว ๙ นอต แต่มีบางลำสามารถทำความเร็วได้ถึง ๑๒ นอต

C1-T1 Cargo Vessel Preparing to Depart Port in Early Morning
เรือสินค้า ป๑-ช๑ กำลังเตรียมจะออกจากท่าในตอนเช้าตรู่

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

เรือสินค้า ป๑-ช๑ เขียนชื่อและเลขลำดับใบอนุญาตใช้เรือไว้ที่หัวเรือ

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.

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๑-ช๑ เป็นจำนวนมากติดตั้งคันเบ็ดยกของไว้ที่เสาใหญ่ (เสาของเรือบางลำสูง ๗ ม.) โดยใช้กว้านชนิดหมุนด้วยมือ

เรือเหล่านี้ส่วนมากจะมีเครื่องสูบน้ำท้องเรือชนิดใช้กำลังจากเครื่องยนต์ของเรือ สมอประจำเรือตามปกติจะใช้สมอโลหะหนึ่งตัว แต่เรือขนาดใหญ่อาจมีสมอ ๒ ตัว สายสมอใช้ลวดหรือเชือกยาวไม่เกิน ๒๐๐ ม.

ไฟเรือเดินใช้ไฟฟ้า ๓ ดวง และมักจะมีโคมฉายชนิดหิ้วแบบใช้แบตเตอรี่ติดไปด้วยอีก ๑ ดวง

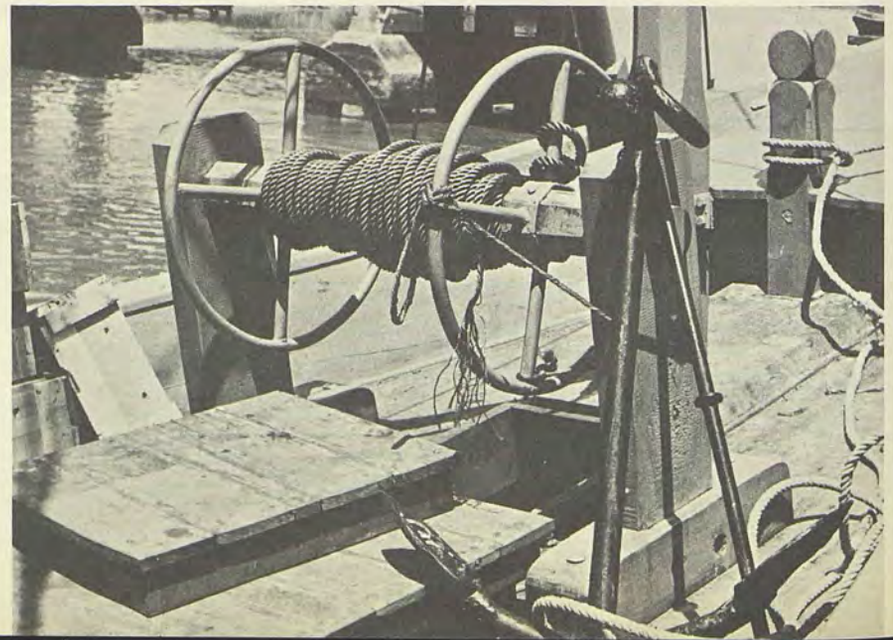
เรือประมงและเรือสินค้าไม่ได้ติดตั้งเครื่องส่งวิทยุ แต่ตามปกติจะมีเครื่องรับวิทยุทรานซิสเตอร์ เครื่องอุปกรณ์การเดินเรือมีจำกัดเพียงเข็มทิศแม่เหล็กหนึ่งเรือนเท่านั้น เรือขนาดใหญ่ไม่กี่ลำที่มีแผนที่เดินเรือติดไปด้วย ส่วนเรือโดยสารและเรือจับหอยตามชายฝั่งมักไม่ใคร่มีเครื่องรับวิทยุและเข็มทิศ

เครื่องช่วยชีวิตตามแบบมาตรฐาน เช่น เสื้อชูชีพก็มักไม่ใคร่มีกัน สำหรับในกรณีฉุกเฉินจะใช้ทุ่นลอยของอวนและถังน้ำมันเป็นเครื่องช่วยชีวิต

เรือประมงส่วนมากจะซื้อน้ำแข็งที่บดแล้วไปจากท่าที่จอดเรือ เรือบางลำก็มีเครื่องบดน้ำแข็งประจำเรือ

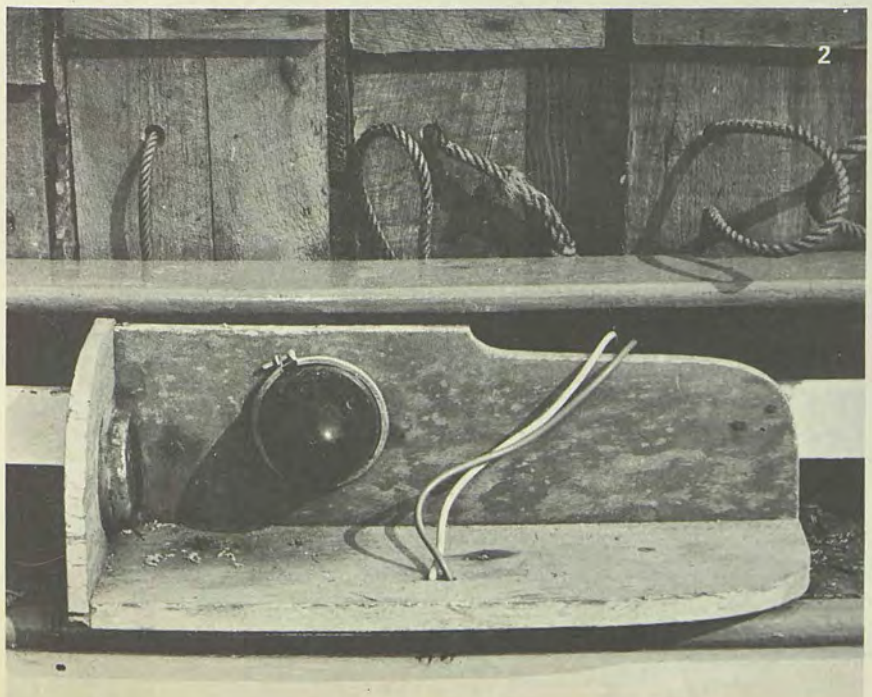
Roomy Cabin on Large C1-T1 Passenger Vessel
เรือโดยสาร ป๑-ช๑ ขนาดใหญ่ มีเก๋งกว้างขวาง

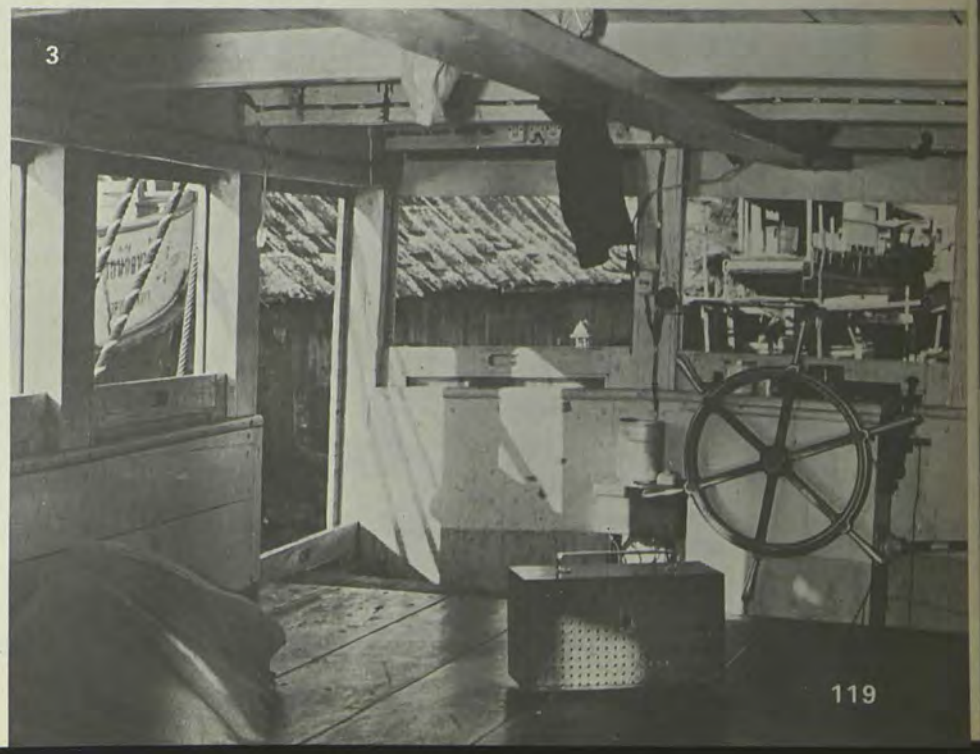
Winch Located Forward on Cargo C1-T1
กว้าน ที่หัวเรือสินค้า ป๑-ช๑



1. Ground Tackle Is Stowed in Anchor Cradles on Large C1-T1. 2. Starboard Running Light Mounted on Cabin of C1-T1. 3. Looking Forward Through Cabin of C1-T1. Note Throttle Control near Wheel

๑. สมอของเรือ ป๑-ช๑ ขนาดใหญ่ เก็บอยู่บนแท่นสมอ ๒. ไฟเรือเดินกราบขวาติดไว้บนเก๋งเรือ ป๑-ช๑ ๓. มองดูไปทางด้านหน้าเก๋งจะแลเห็นคันเร่งน้ำมันอยู่ข้างพังงาถือท้าย





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.

คนประจำเรือ

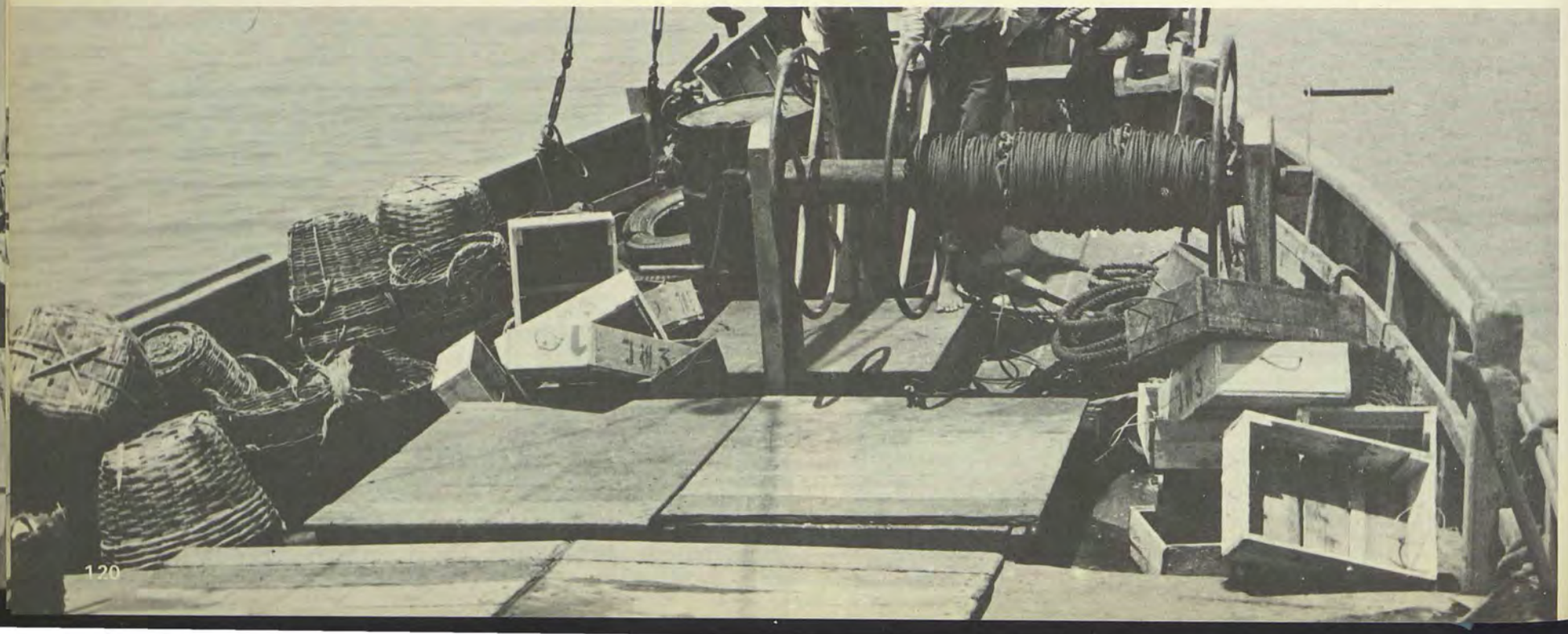
เรือที่ใช้อวนล้อมจับและอวนลากขนาดใหญ่จะมีคนประจำเรือ ๑๕ ถึง ๒๕ คน เพื่อปล่อยและเก็บอวนขนาดใหญ่ที่หนักมาก ๆ ส่วนเรือนอกนั้นจะมีคนประจำเรือเพียง ๒ ถึง ๘ คน

ศักยในทางทหาร

เรือ ป๑-ช๑ มีศักยทางทหารที่ควรจะคำนึงถึงเป็นอย่างยิ่ง ได้แก่การใช้เรือเป็นพาหนะในทางที่ผิดกฎหมาย เนื่องจากเรือเหล่านี้สามารถใช้ปฏิบัติงานทางทะเลได้ทุกชนิด และมักพบเห็นอยู่เป็นจำนวนมากโดยทั่วไปทั้งกลางวันและกลางคืน ทั้งยังสามารถใช้ลำเลียงวัสดุและคนเป็นจำนวนมาก ๆ ไปตามชายฝั่งทะเลของประเทศไทยได้เกือบทุกแห่ง ฉะนั้นจึงเป็นการยากยิ่งที่จะจำกัดประเภทการใช้งานของเรือเหล่านี้ไว้ให้แน่นอนได้ และเรือเหล่านี้ก็ควรอยู่ในทัศนะที่น่าจะนำไปใช้งานที่ผิดกฎหมายได้

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

ดาดฟ้าหัวเรือ ป๑-ช๑ มีหลัวและลังสำหรับขนถ่ายปลาขึ้นจากเรือ



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C1-T2

C1-T2

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

ป ๑-ช ๒			ใช้งาน ประมง	
ความยาวตลอดลำ ๗-๑๘ ม.	ความกว้างสุด ๒-๓.๕ ม.	ตันกรอส ๒.๓-๑๗	ตันเนต ๑.๕-๑๒	การขับเคลื่อน ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๐.๕-๑.๕ม.	ย่านปฏิบัติงาน อ่าวไทยและทะเลอันดามัน		พบเรือประเภทนี้ ๕๐%	พบเรือชนิดนี้ ๙%
ลักษณะจดจำ หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำยื่นออกไป ทวนหัวตรงขึ้นขึ้นมา มีราโทและเก๋งท้ายเตี้ย				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า นานาชนิด

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.

ข่าวสารทั่วไป

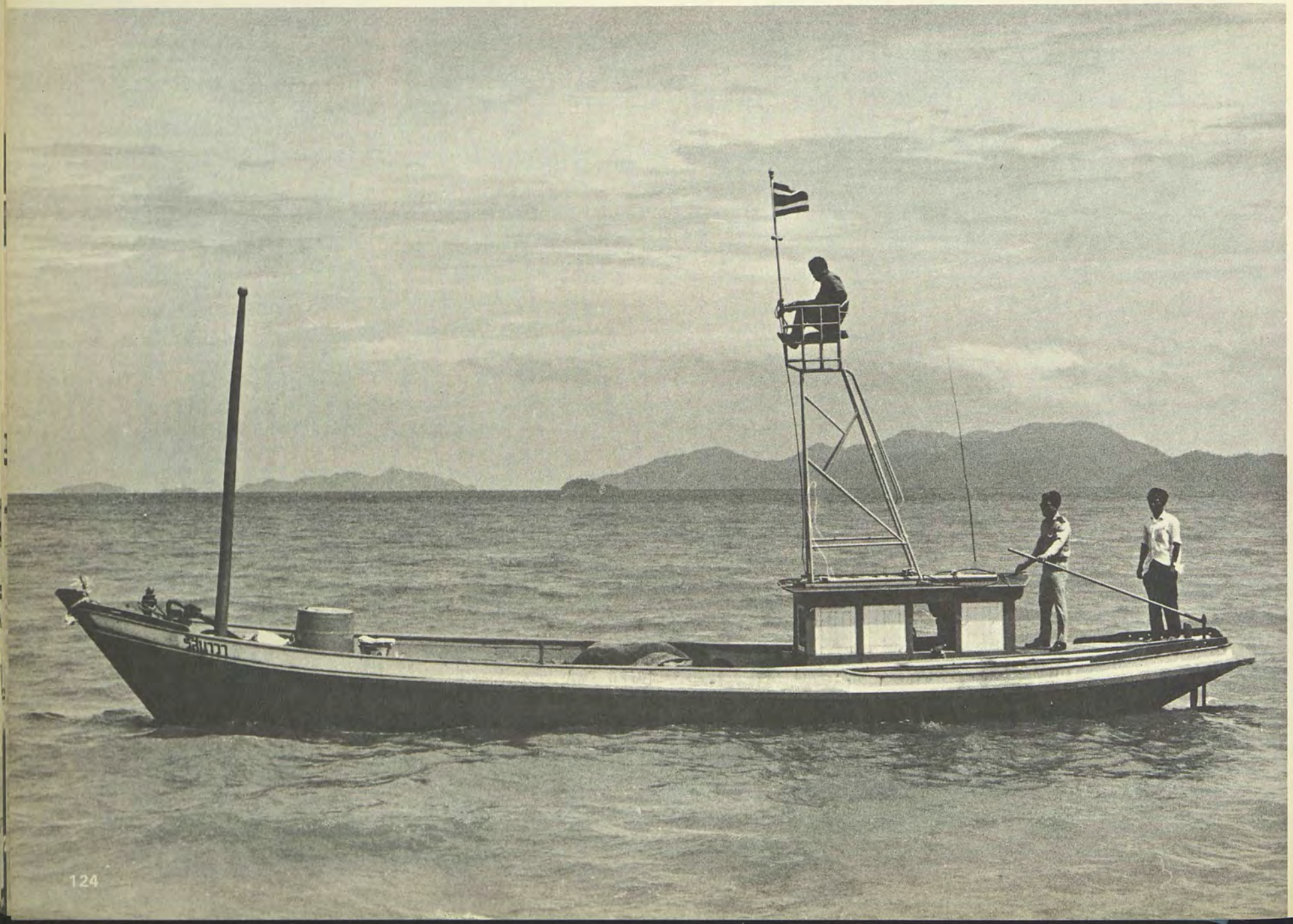
เรือ ป๑-ช๒ นี้ส่วนมากเป็นเรือประมง ปฏิบัติงานอยู่ตลอดทั่วอ่าวไทย และตามชายฝั่งประเทศไทยทางทะเลอันดามัน หมู่บ้านชายทะเลเกือบทุกแห่งเป็นท่าจอดพักของเรือเหล่านี้อย่างน้อยสองสามลำ

เรือ ป๑-ช๒ มีขนาดต่าง ๆ กัน ความยาวตั้งแต่ ๗ ถึง ๑๘ ม. ขนาดใหญ่ที่สุดเป็นเรือประมงที่ใช้อวนล้อมจับมีความยาวตั้งแต่ ๑๒ ถึง ๑๘ ม. และมีจำนวนมากที่สุดสำหรับเรือชนิดนี้ เรือที่ใช้อวนติดตามีขนาดความยาวตั้งแต่ ๗ ถึง ๑๕ ม. และมีจำนวนประมาณหนึ่งในห้า เรือที่ใช้อวนลากมีขนาดความยาวตั้งแต่ ๘ ถึง ๑๒ ม. มีจำนวนประมาณ ๑ ใน ๑๐ ของเรือประเภทชนิดนี้ เรือ ป๑-ช๒ นอกจากนี้ ทำการประมงด้วยเบ็ดราว เบ็ดตก หรือใช้เครื่องมือประเภทดักกั้น

C1-T2

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

เรือ ป๑-ช๒ ที่ใช้อวนล้อมจับ มีไต้ก๋งกำลังนั่งอยู่บนที่นั่งสำหรับเฝ้าดูฝูงปลา



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 ป๑-ช๒ ส่วนมากเมื่อออกทะเลจะนำเสบียงอาหารไปเพียง ๑ วัน ตามปกติถังใส่น้ำจืดมักตั้งไว้หลังเก๋ง

เรือ ป๑-ช๒ นี้ สามารถออกทะเลและแล่นข้ามอ่าวไทยได้

การขับเคลื่อน

เรือ ป๑-ช๒ ใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิดตั้งแต่ ๑ ถึง ๖ สูบ ขนาด ๔ ถึง ๙๐ แรงม้า เรือที่ใช้อวนล้อมจับตามปกติใช้เครื่องยนต์ขนาดใหญ่ที่สุดตั้งแต่ ๒๒ ถึง ๙๐ แรงม้าซึ่งส่วนใหญ่จะใช้เกินกว่า ๔๕ แรงม้าขึ้นไป นำน้ำมันเชื้อเพลิงไปด้วยไม่เกิน ๑,๒๐๐ ลิตร มีเรือไม่กี่ลำที่เริ่มเดินเครื่องด้วยมือ หรือด้วยลมอัด ส่วนนอกนั้นเริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า (แบตเตอรี่)

เรือที่ใช้อวนติดตาจะใช้เครื่องยนต์ขนาด ๔ ถึง ๖๐ แรงม้า และนำน้ำมันเชื้อเพลิงไปด้วยไม่เกิน ๔๐๐ ลิตร ซึ่งเรือส่วนมากเริ่มเดินเครื่องด้วยมือ เรือที่ใช้อวนลากตามปกติใช้เครื่องยนต์ขนาดตั้งแต่ ๑๕ ถึง ๒๒ แรงม้า และนำน้ำมันเชื้อเพลิงไปด้วยไม่เกิน ๒๕๐ ลิตร ซึ่งส่วนมากเริ่มเดินเครื่องด้วยมือเช่นเดียวกัน

เรือ ป๑-ช๒ ส่วนมากมีเครื่องมือซ่อมทำประจำเรืออยู่ไม่กี่ชิ้น เพื่อใช้ในการซ่อมทำเล็ก ๆ น้อย ๆ ขณะอยู่ในทะเล ชิ้นส่วนอะไหล่ก็มีอยู่เล็กน้อย

This C1-T2 Purse Seiner Departs Pak Nam Prasae Port in the Evening to Fish All Night

เรือ ป๑-ช๒ ที่ใช้อวนล้อมจับลำนี้ กำลังแล่นออกจากปากน้ำประแสในตอนเย็น เพื่อไปทำการจับปลาตลอดคืน

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 จะออกจากท่าจอดพักในตอนบ่ายหรือเย็น และกลับตอนเช้า

สัตว์ทะเลที่จับได้มีหลายชนิดปริมาณไม่เกิน ๔,๐๐๐ กก. เรือที่ใช้อวนล้อมจับตามปกติจะจับสัตว์ทะเลได้มีปริมาณมากที่สุด เรือที่ใช้อวนติดตาจะได้น้อยกว่า 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

หอยแมลงภู่ในหลัวบนเรือป๑-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. Fore-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.

เครื่องอุปกรณ์

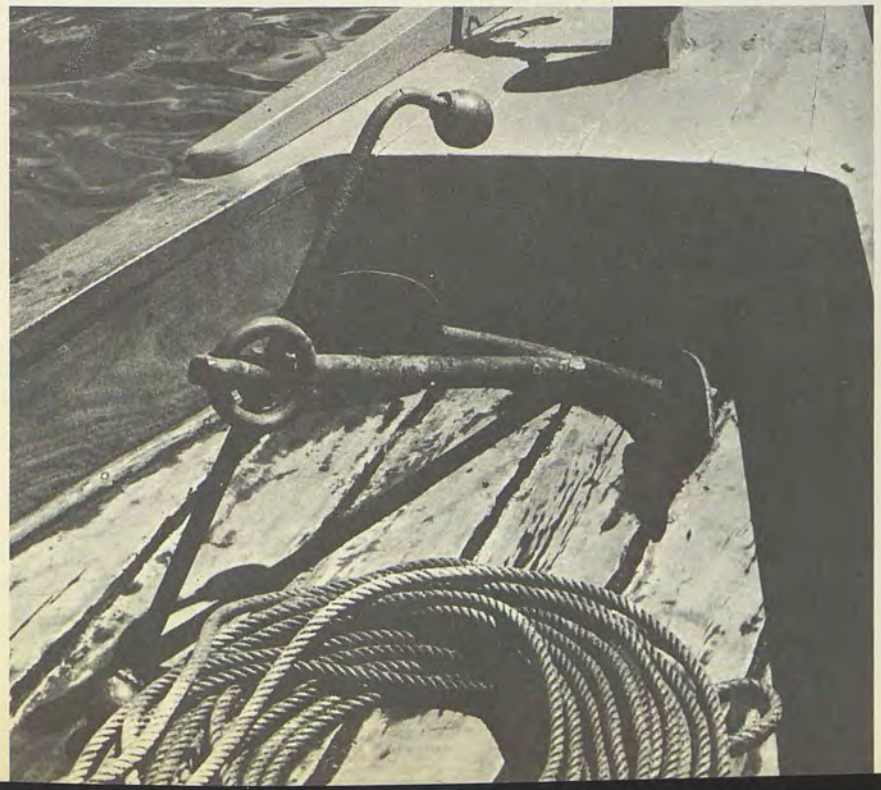
เรือ ป๑-ช๒ ไม่มีเครื่องมือทุ่นแรงสำหรับใช้ยกขนสัตว์ทะเลที่จับได้เลย ใช้คนงานเป็นผู้ขนถ่ายปลาขึ้นจากเรือโดยบรรจุใส่หลัว เรือเหล่านี้ไม่มีกว้าน เรือ ป๑-ช๒ ขนาดเล็กหลายลำมีเสากระโดงเล็กๆ ตั้งอยู่ตรงกึ่งกลางลำค่อนไปทางหัวเรือ เรือบางลำมีคานไม้พาดจากหัวเรือไปท้ายเรือเพื่อใช้กางผ้าบังแดดสำหรับคนประจำเรือ

เรือส่วนมากมีสูบโยกสำหรับใช้สูบน้ำท้องเรือ แต่เรือขนาดใหญ่เพียงไม่กี่ลำใช้สูบน้ำไฟฟ้า มีสมอโลหะตัวเดียวและสายสมอยาวไม่เกิน ๑๐๐ เมตร

อุปกรณ์ช่วยในการเดินเรือ และเครื่องช่วยชีวิตมักไม่ใกล้มี เรือส่วนมากมีเครื่องรับวิทยุทรานซิสเตอร์ไปด้วยแต่ไม่มีเครื่องส่ง

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

ตามปกติใช้สมอโลหะตัวเดียว เก็บไว้บนดาดฟ้าหัวเรือ



Purse-Seine Net on Deck of C1-T2

อวนล้อมจับวางกองไว้บนดาดฟ้าเรือ ป๑-ช๒

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.

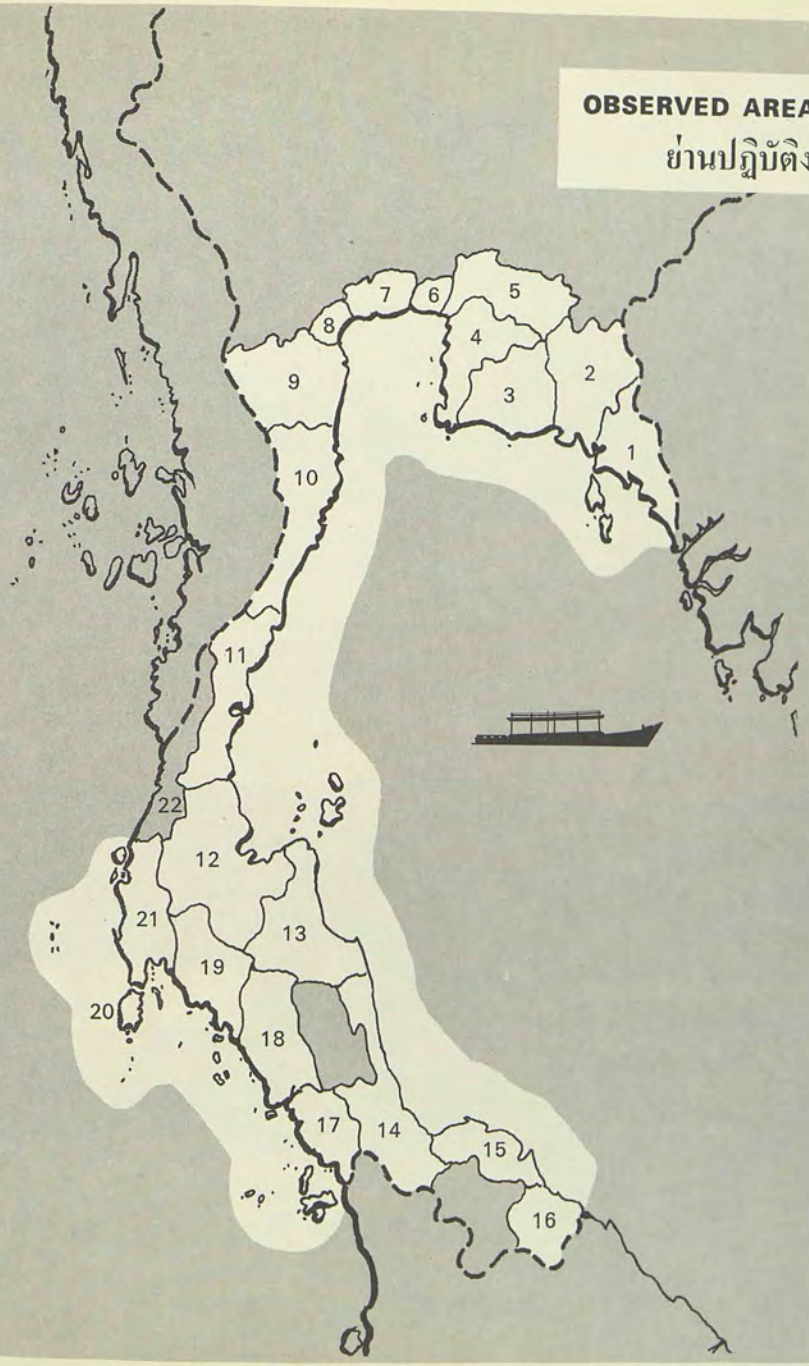
คนประจำเรือ

เรือ ป๑-ช๒ ที่ใช้อวนล้อมจับตามปกติมักมีคนประจำเรือ ๑๔ คน หรือมากกว่า เรือที่ใช้อวนติดตาโดยเฉลี่ยมี ๕ คน เรือที่ใช้อวนลากมีตั้งแต่ ๒ ถึง ๔ คน ส่วนเรือที่ใช้เบ็ดราวและเบ็ดตกนั้นจะมีคนประจำเรือ ๑ ถึง ๗ คน

ศักยในทางทหาร

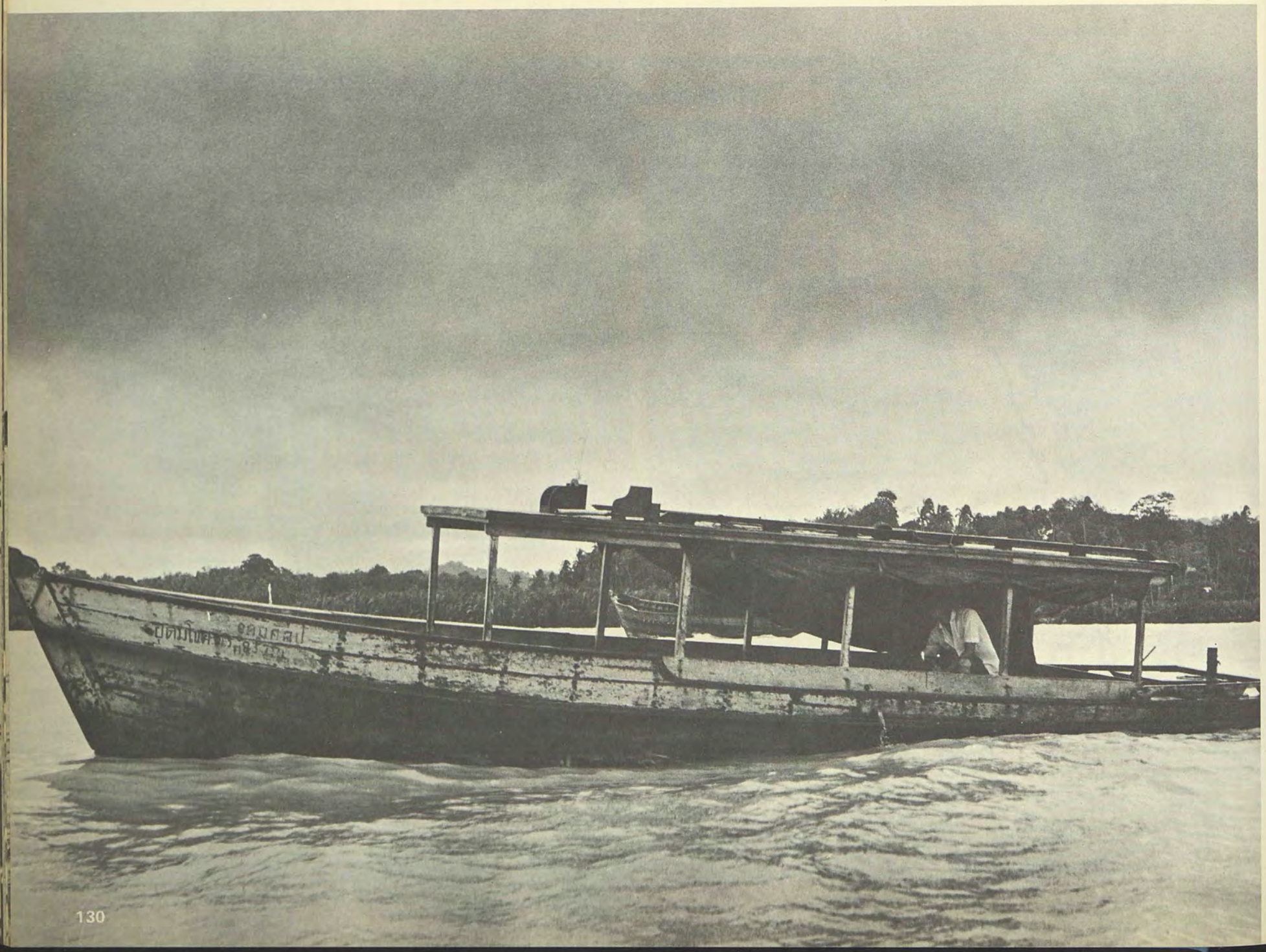
เรือ ป๑-ช๒ นี้มีอยู่เป็นจำนวนมากในบริเวณอ่าวไทย และตามชายฝั่งประเทศไทยในทะเลอันดามัน เรือเหล่านี้มักจะออกปฏิบัติงานในกิจการต่าง ๆ อย่างกว้างขวางในเวลากลางคืน

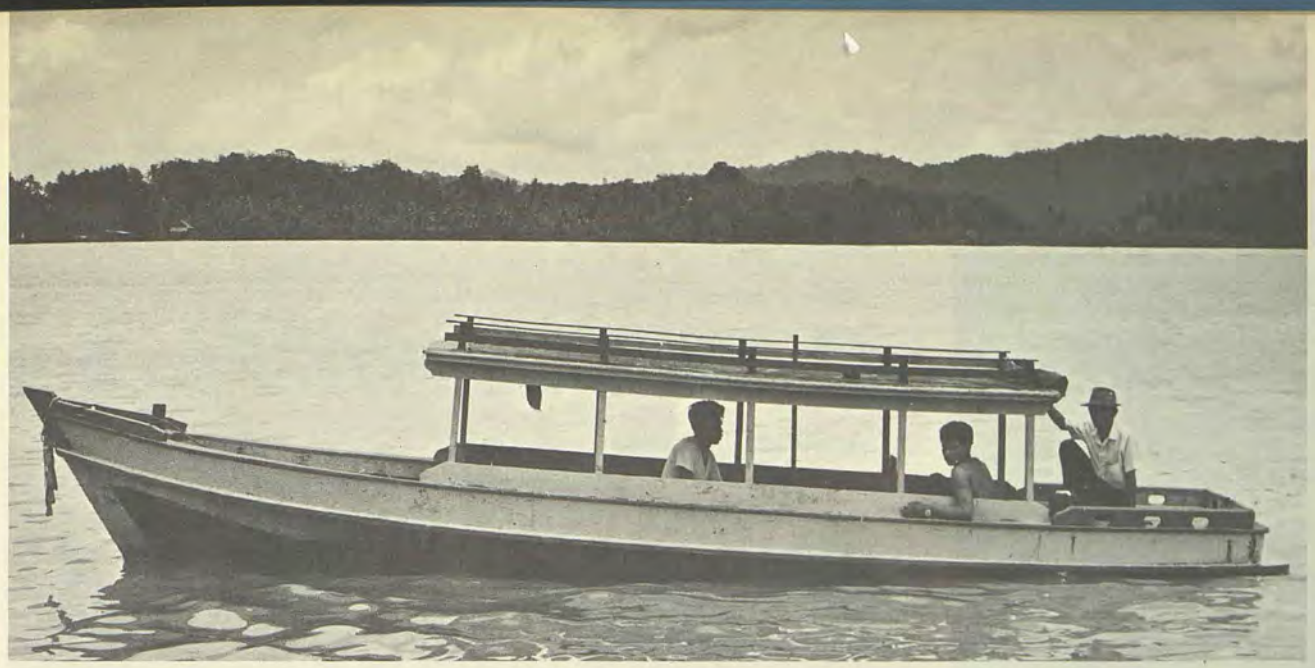
C1-T2 Purse-Seine Fisher Returning to Port
เรือ ป๑-ช๒ ที่ใช้อวนล้อมจับกำลังแล่นกลับเข้าท่า



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง





C1-T3

C1-T3			TYPE ALL-PURPOSE	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
7 - 20 m	1 - 5 m	1 - 34	up to 28	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%
RECOGNITION FEATURES				TYPE OF CATCH / CARGO
High bow, low overhanging stern. Straight, extended stem. Rubbing strake. Long cabin aft				Varied

ป๑-ช๓		ใช้งาน สารพัด		
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ตันกรอส	ตันเนต	การขับเคลื่อน
๗-๒๐ ม.	๑-๕ ม.	๑-๓๔	ไม่เกิน๒๘	ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน		พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
๐.๕-๑.๖ ม.	อ่าวไทยและภาคใต้ฝั่งตะวันตก ตั้งแต่ใต้ทะเลภูเก็ตลงไป		๕๐ %	๒ %
ลักษณะจดจำ				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า
หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำขึ้นออกไป ทวนหัวตรงขึ้นขึ้นมา มีราโทและเก๋งท้ายยาว				นานาชนิด

General Information

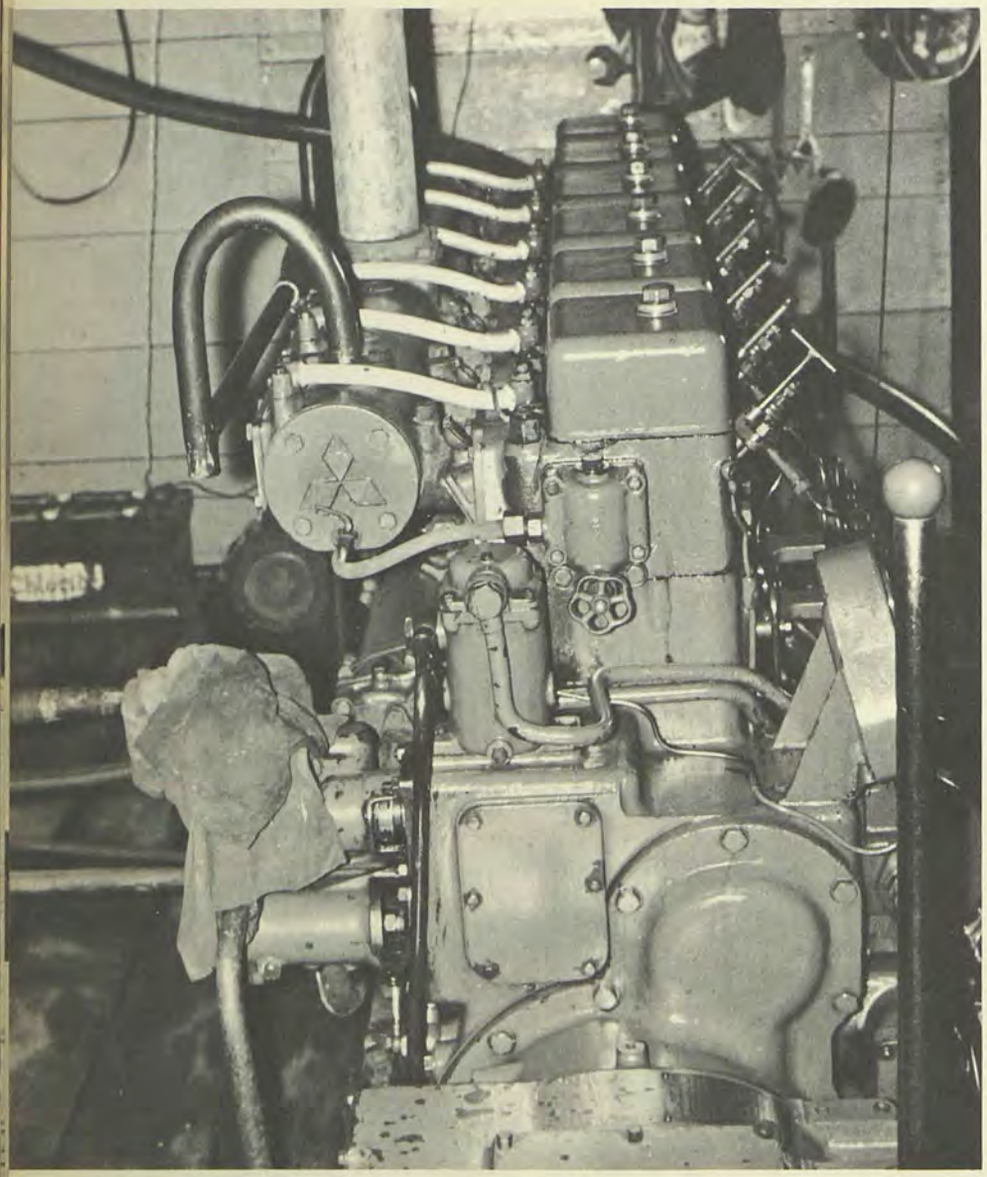
The smaller C1-T3—under 10 m—are mostly passenger/cargo boats operating in the Andaman Sea. They offer the only means of transportation between many of the coastal villages in Changwat Trang and Satul. They have open cabins with occasionally a canvas shelter for the passengers. Cargo is usually carried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

C1-T3 in the Gulf are trawlers, cargo carriers, passenger boats, and towboats. 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.

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๑-ช๓ ขนาดเล็กที่มีความยาวต่ำกว่า ๑๐ ม. ส่วนมากจะใช้เป็นเรือโดยสารและบรรทุกสินค้าด้วย ปฏิบัติงานอยู่ทางทะเลอันดามัน มีเรือเหล่านี้เพียงชนิดเดียวเท่านั้นที่ใช้ในการลำเลียงคนและสินค้าไปมาอยู่ระหว่างหมู่บ้านชายทะเลต่าง ๆ ของจังหวัดตรังกับจังหวัดสตูล เป็นเรือที่มีเก๋งชนิดเปิดข้าง บางลำก็มีแต่หลังคาผ้าใบสำหรับเป็นที่พักอาศัยของผู้โดยสาร ตามปกติมักจะบรรทุกสินค้าไว้บนหลังคาเก๋ง และเรือ ป๑-ช๓ ที่ใช้อวนลาก จะปฏิบัติงานอยู่ที่บริเวณนอกฝั่งจังหวัดสตูล

ในอ่าวไทย เรือ ป๑-ช๓ จะใช้เป็นเรือประมงอวนลาก เรือสินค้า เรือโดยสาร และเรือลากจูง เก๋งของเรือเหล่านี้บางลำก็มีฝาปิดรอบ เรือที่ใช้อวนลากขนาดใหญ่จะมีเก๋งที่แบ่งออกเป็นสามห้อง มีหน้าต่างกระจก และใช้เสื่อน้ำมันปูพื้น ถ้าเป็นเรือโดยสาร



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

เรือบรรทุกสินค้าและผู้โดยสาร ป๑-ช๓ ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ยี่ห้อไดยา ชนิด ๖ สูบ ขนาด ๙๐ 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.

ก็มักไม่ตกแต่งอะไรมากนัก เรือ ป๑-ช๓ มีที่ระวางบรรทุกหลายระวางและมีฝาปิดด้วย ได้แก่เรือที่ใช้อวนลากเป็นส่วนใหญ่ และเรือที่ใช้งานอื่นเป็นส่วนน้อย

เรือ ป๑-ช๓ ส่วนมากที่ปฏิบัติงานอยู่ทั้งทางทะเลอันดามัน และในอ่าวไทยเป็นเรือที่จดทะเบียนแล้ว

การขับเคลื่อน

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-ช๓ โดยมากจะมีหีบเครื่องมือซ่อมทำประจำเรือ และชิ้นส่วนอะไหล่ก็พอมีอยู่บ้าง

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

ในทะเลอันดามันสำหรับเรือชนิดนี้ที่ใช้เป็นเรือโดยสาร ส่วนมากจะแล่นรับส่งผู้โดยสารอยู่ตามบริเวณท่าเรือกันตัง ท่าเรือสตูล เกาะลันตาใหญ่ และหาดทรายขาวเฉพาะในเวลากลางวัน บรรทุกผู้โดยสารได้ ๘ ถึง ๒๐ คน และสินค้าเบ็ดเตล็ดเล็ก ๆ น้อย ๆ ในระหว่างหมู่บ้านชายทะเลหลายแห่ง และยังข้ามเขตแดนมาเลเซียไปถึงรัฐปะลิส ทั้งเที่ยวไปและกลับจะใช้เวลา ๓ ถึง ๖ ชั่วโมง และเรือส่วนมากไม่มีเสบียงอาหารไปด้วย นอกจากน้ำรับประทาน

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, liqueurs, 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 Phun, 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.

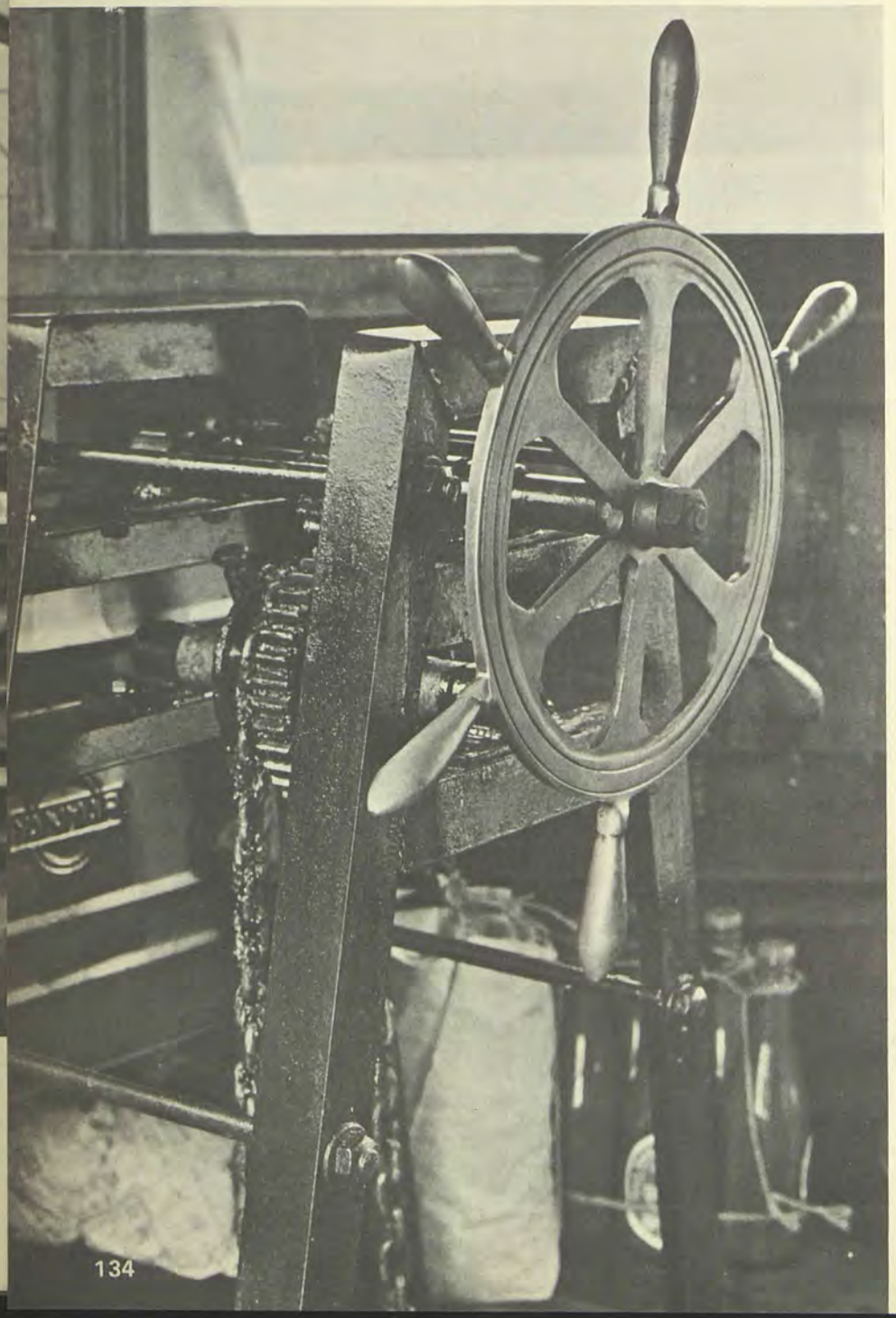
C1-T3 Passenger Vessel Operating From Temalang to Perlis on the Malaysian Border in the Andaman Sea

เรือโดยสาร ป๑-ช๓ กำลังแล่นจากบ้านเตมาลังไปยังเมืองปะลิส ทางชายแดนมาเลเซียในทะเลอันดามัน

สำหรับในอ่าวไทยเรือที่ใช้บรรทุกสินค้าและผู้โดยสารจะเดินทางไกลกว่าและนานกว่า สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ ๘๕ คน สินค้าที่บรรทุกไปได้แก่อาหารที่สำคัญ ๆ น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น อุปกรณ์การก่อสร้าง ยานพาหนะ สุราและเครื่องดองของเมา ตลอดจนของเบ็ดเตล็ดต่าง ๆ และมักหุงหาอาหารกันในเรือโดยใช้เตาถ่าน

เรือชนิดนี้ที่ใช้เป็นเรือลากจูงอาจเป็นของบริษัทลำเลียงบริษัทใดบริษัทหนึ่งของไทยก็ได้ ท่าจอดพักของเรือเหล่านี้และเรือโดยสาร อยู่ที่ตำบลคลองใหญ่ จังหวัดตราด เกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี ตำบลท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี (บ้านดอน) และตำบลปากพูน จังหวัดนครศรีธรรมราช

เรือที่ใช้อวนลากจะออกจากจังหวัดสมุทรสงคราม และจังหวัดสมุทรสาครในตอนเช้าเพื่อจับปลาในบริเวณห่างจากฝั่ง ๑๐ ไมล์และกลับตอนเย็น เรือที่ใช้อวนลากจากจังหวัดสตูลจะจับปลาในบริเวณห่างจากเกาะอาดังประมาณ ๕๐ ไมล์ และอยู่ในทะเลประมาณ ๕ วัน สัตว์ทะเลที่จับได้มี ปลากะพงแดง ปลาโอ ปลาดาบเงิน ปลาแป้น ปลาอินทรี กุ้ง ปลาลิ้นหมา ปลากระเบน ปลาทู และปูม้า ทั้งนี้ย่อมขึ้นอยู่กับขนาดของเรือ และเครื่องมือจับปลาที่ใช้ 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.

เครื่องอุปกรณ์

เรือโดยสารทางทะเลอันดามันส่วนมากจะมีโคมรั้วหนึ่งดวง สูบโยกหนึ่งเครื่อง และสมอโลหะหนึ่งตัว สายสมอยาว ๒๐ ถึง ๔๐ ม.

เรือ ป๑-ช๓ เพียงไม่กี่ลำที่มีเครื่องรับวิทยุ แต่เครื่องส่งไม่มี เรือที่ใช้อวนลากทางทะเลอันดามัน และเรือขนาดใหญ่ในอ่าวไทยจะมีเข็มทิศใช้ แต่อุปกรณ์การเดินเรืออื่น ๆ ไม่มี เรือเหล่านี้มักจะมีสูบหอยโข่ง ๑ หรือ ๒ เครื่อง เพื่อใช้สูบน้ำท้องเรือ เรือที่ใช้อวนลากหลายลำจะมีรนเชือกหรือลวดไว้สำหรับดึงอวนเก็บ และมีคันเบ็ดที่ใช้กับกว้านมือหมุนหรือเครื่องยนต์ สามารถยกของได้หนักไม่เกิน ๑ ตัน

บรรดาเรือต่าง ๆ ในอ่าวไทยและเรือที่ใช้อวนลากทางทะเลอันดามัน มักจะมีไฟเรือเดินที่ใช้ไฟฟ้า ๓ หรือ ๔ ดวง และมีโคมฉายด้วยอีกดวงหนึ่ง ใช้สมอโลหะหนึ่งตัว มีสายสมอยาวประมาณ ๑๐๐ ม. เฉพาะเรือที่ใช้อวนลากเท่านั้นจึงจะมีเครื่องช่วยชีวิตประจำเรือ ได้แก่พวงชูชีพหรือเสื้อชูชีพ

Wheel Housing on C1-T3 แท่นพังงาถือท้ายในเรือ ป๑-ช๓

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-ช๓ ที่เป็นเรือโดยสารทางทะเลอันดามันจะใช้คนประจำเรือ ๑ ถึง ๓ คน ส่วนเรืออื่น ๆ ใช้ ๓ ถึง ๙ คน คนประจำเรือส่วนมากมีความรู้ชั้นประถมปีที่ ๔ ส่วนที่เหลือนอกนั้นจะสำเร็จการศึกษาชั้นประถมปีที่ ๗ และมีเจ้าของเรือสินค้าบางลำเป็นพวกพ่อค้าชาวจีน

ศักยในทางทหาร

เรือ ป๑-ช๓ ขนาดเล็กมีข้อจำกัดอยู่ที่ว่าสามารถแล่นได้แต่เพียงในน่านน้ำใกล้ ๆ ฝั่งและออกทะเลไม่ไกลได้ มีเรือประเภทนี้ทางทะเลอันดามันหลายลำแล่นข้ามเขตแดนไปมาระหว่างจังหวัดสตูลกับรัฐปะลิส (สหพันธ์มาเลเซีย) เป็นประจำอยู่เสมอ เรือที่ใช้อวนลากจากจังหวัดสตูลสามารถอยู่ในทะเลได้เป็นเวลานานหลาย ๆ วัน ส่วนในอ่าวไทยเรือ ป๑-ช๓ ขนาดใหญ่จะสามารถใช้ลำเลียงสินค้าต่าง ๆ ได้ สินค้าที่บรรทุกอยู่เป็นประจำโดยเปิดเผยเท่าที่ทราบก็ได้แก่ยานพาหนะและสินค้าที่เป็นของเหลว

Bow and Stern Views of C1-T3 Passenger/Cargo Vessel. This Vessel Usually Carries 20 Passengers

ภาพหัวเรือและท้ายเรือโดยสาร/สินค้า ป ๑-ช ๓ ตามปกติเรือนี้บรรทุกผู้โดยสารได้ ๒๐ คน

C1-T3

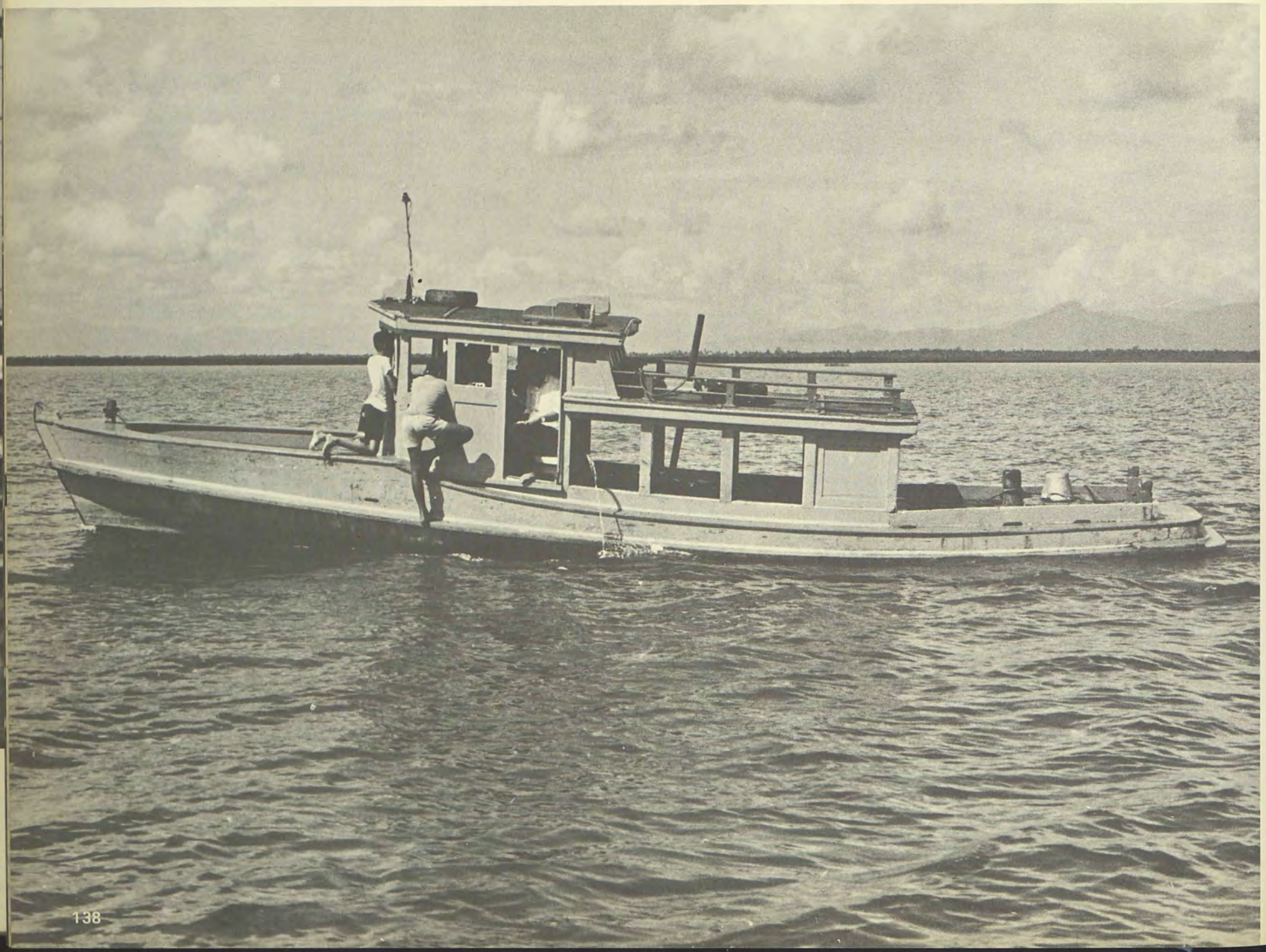
Large C1-T3 Cargo Vessels Are Capable of Carrying Jeeps and Other Military Equipment

เรือสินค้า ป ๑ - ช ๓ ขนาดใหญ่สามารถบรรทุกรถจี๊ปและอุปกรณ์ทางทหารได้

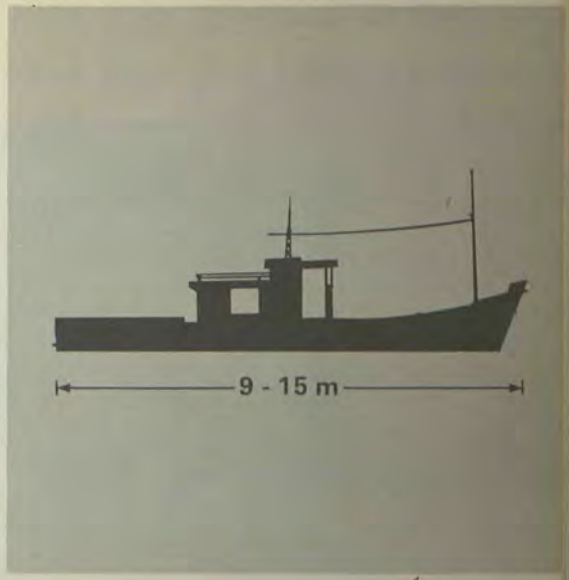
OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
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 strake. High cabin amidships				Sea shrimp and a wide variety of other fish

ป ๑-ช ๔			ใช้งาน ประมง/ลากจูง	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ตันกรอส	ตันเนต	การขับเคลื่อน
๙-๑๕ ม.	๑.๕-๓.๕ม.	๒-๒๕	๑-๑๗	ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน		พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
๐.๕-๑.๕ ม.	อ่าวไทย		๕๐%	๑%
ลักษณะจดจำ				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า
หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำยื่นออกไป ทวนหัวตรงยื่นขึ้นมา มีราโทและเก๋งกลางลำสูง				กุ้งทะเล และปลานานาชนิด

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.

ข่าวสารทั่วไป

เรือชายฝั่ง ป๑-ช๔ มีกระจัดกระจายอยู่ทั่วไปในอ่าวไทย ที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร นับเป็นท่าจอดพักที่มีเรือประเภทชนิดนี้มากที่สุด และเรือส่วนมากทำการประมงด้วยอวนลากชนิดต่าง ๆ อยู่ที่บริเวณปากแม่น้ำท่าจีน มีบางลำเป็นเรือจากจังหวัดสมุทรปราการไปทำการประมงที่บริเวณใกล้ ๆ เกาะสมุย และเกาะพงันเป็นเวลานานถึงหกเดือน

เก๋งตอนหน้าเป็นห้องถือท้าย ส่วนตอนหลังเป็นที่พักอาศัยของคนประจำเรือ และเป็นห้องเครื่อง ส่วนหลังคาเก๋งใช้เป็นที่วางสิ่งของ เรือเหล่านี้มีดาดฟ้าเกือบตลอดลำ และมีระวางบรรทุกที่มีฝาปิดรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสจำนวนหนึ่งหรือสองระวาง เรือบางลำก็จะมีระวางบรรทุกปลาซึ่งผนึกน้ำได้ถึง ๓ ระวาง

C1-T4

C1-T4 Beam Trawler Pulling Nets From Spread Booms

เรือ ป๑-ช๔ ที่ใช้อวนลากคานถ่างกำลังลากอวนด้วยคานที่ยื่นออกไปข้างเรือ

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-ช๔ เกือบทุกลำได้จดทะเบียนแล้ว และส่วนมากจะชักธงไทย

การขับเคลื่อน

เรือชายฝั่ง ป๑-ช๔ ใช้เครื่องยนต์ดีเซลติดกลางลำ ชนิด ๑ ถึง ๖ สูบ ขนาดไม่เกิน ๑๒๐ แรงม้า จำนวนประมาณครึ่งหนึ่งที่เริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า ความจุน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน ๑,๒๐๐ ลิตร แต่ส่วนมากจะจุประมาณ ๒๐๐ ลิตร ชิ้นส่วนอะไหล่เป็นต้นว่า ปะเก็น สูบฉีดน้ำมันเชื้อเพลิง และสปริงเหล่านี้ เรือบางลำก็มีไปด้วย ส่วนหีบเครื่องมือซ่อมทำจะมีอยู่เป็นประจำทุกลำ

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือประมง ป๑-ช๔ ส่วนมากจะออกจากท่าจอดพักในตอนเช้า และกลับตอนเย็นวันเดียวกัน เรือเหล่านี้จะใช้อวนลากไม่เกิน ๕ ปาก ปริมาณที่จับได้ ๒๐ ถึง ๔๐ กก. มีกุ้งทะเล และปลานานาชนิดซึ่งมักจะเก็บรักษาด้วยน้ำแข็ง

เรือที่ใช้อวนลากเรือคู่ (เรือลากสองลำ) ออกไปคราวหนึ่งใช้เวลานานถึงหนึ่งสัปดาห์ จะปฏิบัติงานจากย่านประมงแห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง สามารถจับปลานานาชนิดได้วันละ ๑,๐๐๐ ถึง ๓,๐๐๐ กก. และเก็บรักษาปลาด้วยน้ำแข็ง

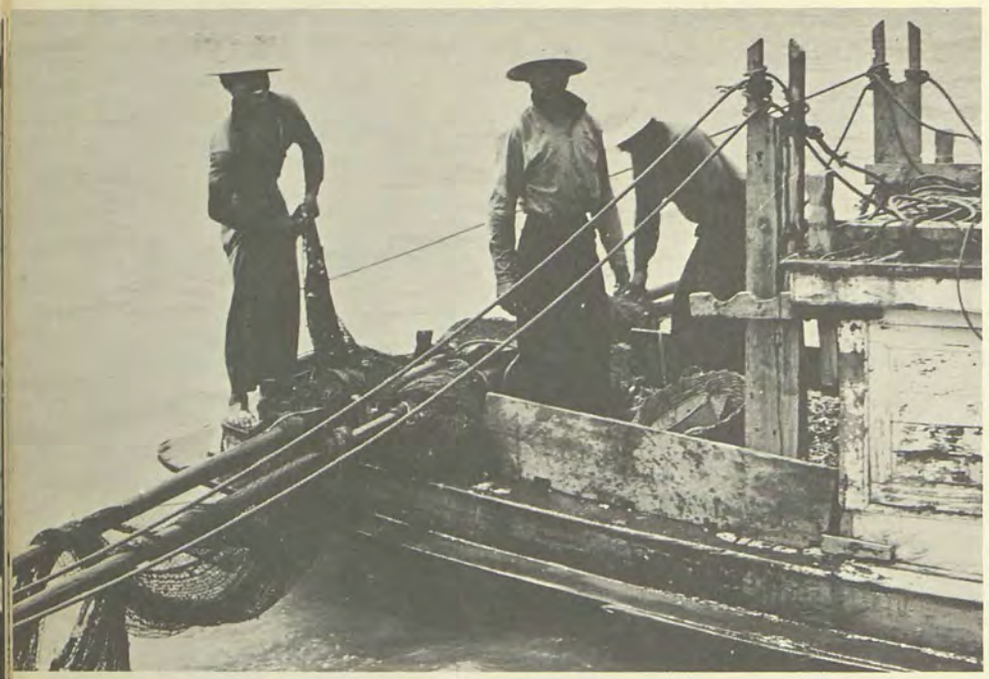
เรือที่ใช้อวนติดตาจะออกไปปฏิบัติงานในเวลากลางวัน และจับปลาโอ ปลาอินทรีได้วันละไม่เกิน ๑,๐๐๐ กก.

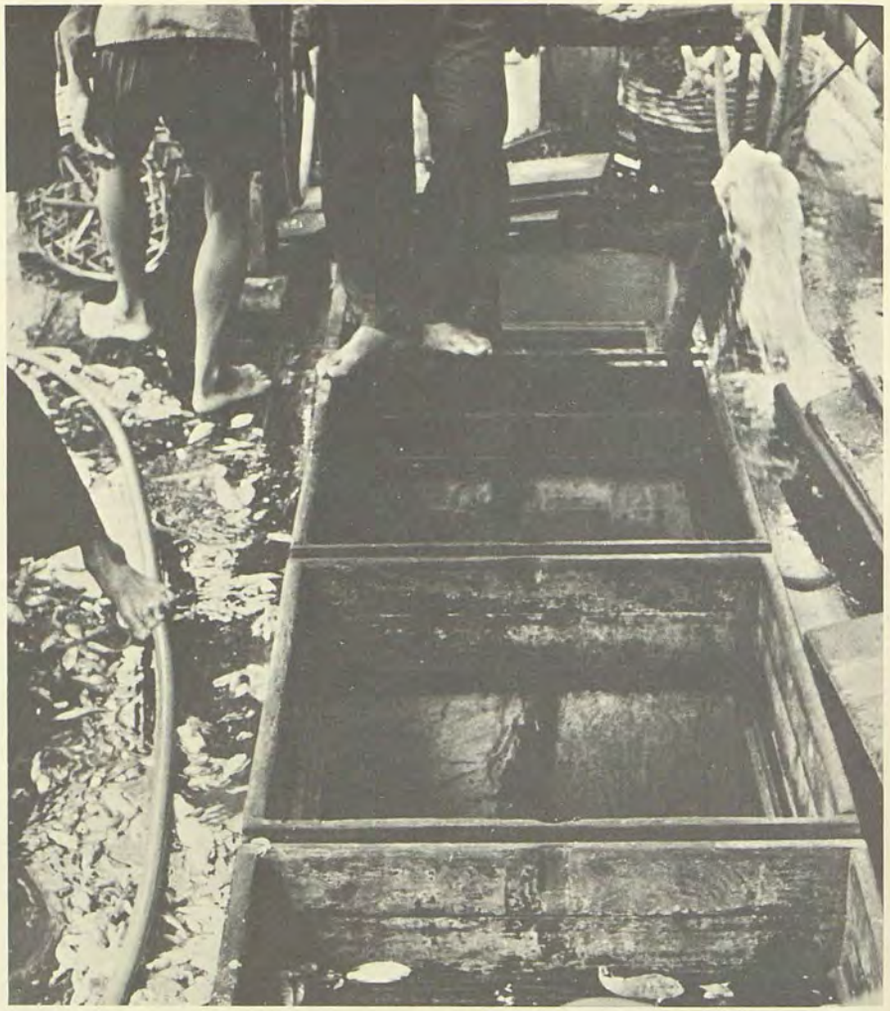
เสบียงอาหารก็จะเตรียมไปเฉพาะสำหรับเที่ยวหนึ่ง ๆ นอกจากเรือที่ใช้อวนลากซึ่งต้องออกไปเป็นเวลานานถึง ๖ เดือน การหุงหาอาหารกระทำกันในเรือโดยใช้เสบียงที่เตรียมไปและปลาที่จับได้

มีเรือ ป๑-ช๔ บางลำรับจ้างลากจูงเรือท้องแบนบรรทุกแร่เหล็กของบริษัทเหมืองแร่ที่อำเภอท่าศาลา จังหวัดนครศรีธรรมราช ไปส่งยังเรือสินค้าขนาดใหญ่ซึ่งจอดทอดสมออยู่นอกฝั่งในอ่าวไทย

This C 1-T 4 Towboat Operates With a 3-Man Crew out of Tha Sala

เรือลากจูง ป ๑-ช ๔ ลำนี้ ใช้คนประจำเรือ ๓ คน กำลังแล่นออกจากท่าศาลา





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

เรือประมง ป๑-ช๔ ลำนี้ ใช้อวนลากห้าปาก สัตว์ทะเลที่จับได้ใส่ไว้ในระวางหน้าเก๋ง

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-ช๔ ไม่ใคร่มีคันเบ็ดยกของ แต่ก็มีอยู่หลายลำที่ใช้กว้านมือเพื่อยกอวน เรือเพียงไม่กี่ลำนักที่มีเครื่องรับวิทยุทรานซิสเตอร์แต่ไม่มีเครื่องส่ง เรือ ป๑-ช๔ เกือบทุกลำมีเข็มทิศ แต่ไม่มีอุปกรณ์การเดินเรือชนิดอื่น ๆ และมักใช้สมอโลหะหนึ่งตัวสายสมอยาวไม่เกิน ๒๐๐ ม.

เรือส่วนมากมีไฟเรือเดินที่ใช้ไฟฟ้า ๓ ดวง แต่บางลำก็มีเพียงโคมรั้วดวงเดียว โคมฉายชนิดหิ้วได้มีใช้กันอยู่โดยทั่วไป สำหรับเสื้อชูชีพบางลำก็มีไปด้วย สำหรับในกรณีฉุกเฉินก็จะใช้ทุ่นลอยของอวนหรือถังน้ำมันเปล่า

คนประจำเรือ

จำนวนคนประจำเรือมีตั้งแต่ ๑ ถึง ๗ คน แต่โดยปกติจะมี ๕ คน และบางคนมีการศึกษาอย่างสูงไม่เกินชั้นประถมปีที่ ๗

ศักยในทางทหาร

เรือ ป๑-ช๔ นี้มีศักยในทางทหารโดยทั่ว ๆ ไป เช่นเดียวกับเรือ ป๑-ช๑ ตัวเรือมีดาดฟ้าปิด เก๋งกว้างใหญ่ และพบเห็นได้ทั่วไปในอ่าวไทย อย่างไรก็ตามเรือเหล่านี้จัดว่าเป็นเรือขนาดเล็ก และมีความเร็วต่ำกว่าบรรดาเรือในประเภทที่ ๑ ด้วยกัน และมีอยู่เพียงไม่กี่ลำนักที่สามารถออกห่างฝั่งได้ในระยะไกล ๆ

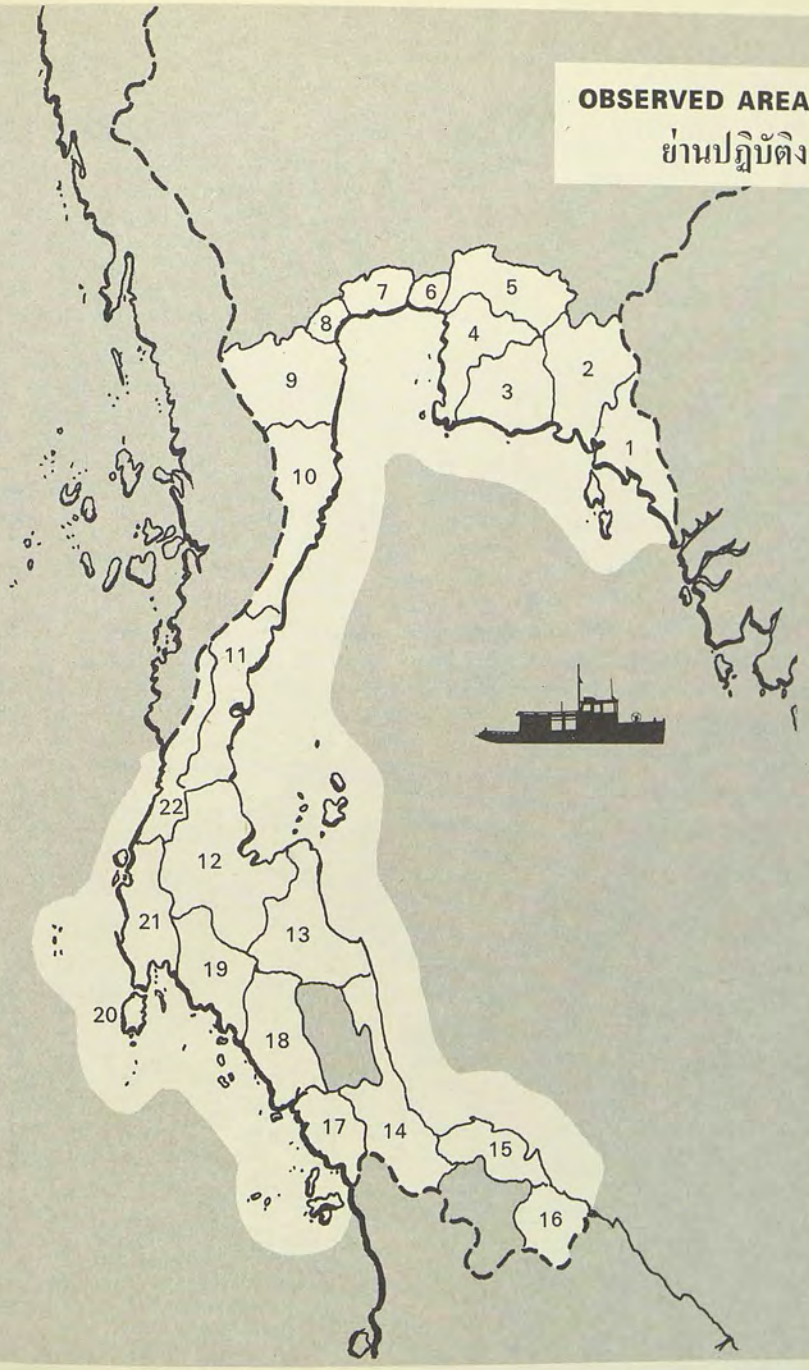
Otterboards Stowed Aft on C 1-T 4 Trawler. Catch of Sea Shrimp in Baskets on Deck Ready for Offloading

เรืออวนลาก ป๑-ช๔ เก็บแผ่นตะเข้ไว้ท้ายเรือ กุ้งที่จับได้ใส่ไว้ในหลัวบนดาดฟ้าพร้อมที่จะขนขึ้นจากเรือ

C1-T4

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

เรือ ป๑-ช๔ ลำนี้ใช้เป็นเรืออวนลากเรือคู่ร่วมกับเรืออีกลำหนึ่ง



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C1-T6

C1-T6			TYPE ALL-PURPOSE	
LOA 9 - 20 m	BEAM 2 - 4 m	GROSS TONS 2 - 21	NET TONS 1 - 14	PROPULSION 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 stem. Rubbing strake. Long cabin amidships				TYPE OF CATCH / CARGO Varied

ป๑-ช๖			ใช้งาน สารพัด	
ความยาวตลอดลำ ๙-๒๐ ม.	ความกว้างสุด ๒-๔ ม.	ตันกรอส ๒-๒๑	ตันเนต ๑-๑๔	การขับเคลื่อน ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๐.๖-๑.๔ ม.	ย่านปฏิบัติงาน อ่าวไทย และทะเลอันดามัน		พบเรือประเภทนี้ ๕๐%	พบเรือชนิดนี้ ๒%
ลักษณะจดจำ หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำยื่นออกไป ทวนหัวตรงยื่นขึ้นมา มีราโทและเก๋งกลางลำยาว				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า นานาชนิด

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 section. 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

ข่าวสารทั่วไป

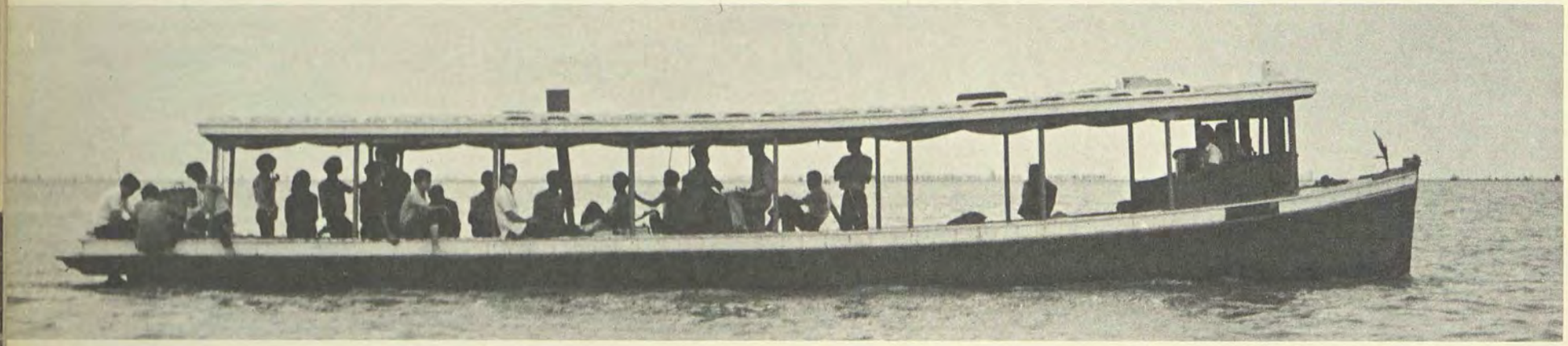
เรือ ป๑-ช๖ มีเก๋งยาวกลางลำที่ต่างกันอยู่สองแบบคือ แบบหนึ่งเป็นเรือบรรทุกสินค้าและผู้โดยสารตามปกติเก๋งมักอยู่บนดาดฟ้าเดียวกัน และทำเป็นห้องเดียว ข้าง ๆ เปิด มีผ้าใบบังข้างเพื่อป้องกันแดดและฝน ส่วนเรือขององค์การรถไฟที่จังหวัดสมุทรสงคราม ซึ่งเป็นเรือมีเก๋งแบบเดียวกันนี้ ภายในเก๋งมีเครื่องยนต์ติดตั้งไว้กลางลำ ที่สำหรับผู้โดยสารจึงแบ่งออกเป็นสองตอนคือ ตอนหัวเรือ และตอนท้ายเรือ

เรือที่ใช้เป็นเรือลากจูงมักมีเก๋งตอนหัวสูงกว่าตอนท้าย สำหรับเรือที่ใช้อวนลากมักจะใช้รนเชือกหรือลวดที่หมุนด้วยมือสาวอวนขึ้นเรือ รนเชือกหรือลวดนี้จะติดไว้ที่หัวเรือหรือบนหลังคาเก๋ง เรือที่ใช้อวนลากส่วนมากจะพบเห็นได้ในบริเวณก้นอ่าวไทย ส่วนเรือ ป๑-ช๖ ทางทะเลอันดามันล้วนเป็นเรือโดยสารที่มีเก๋งเปิดข้างทั้งสิ้น 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 ส่วนมากมีเก๋งยาวเปิดข้าง
๒. เรืออวนลากมีเก๋งสองตอนเหมือนกับเรือ ป๑-ช๖ ทั่ว ๆ ไปที่ใช้เป็นทั้งเรืออวนลากและเรือลากจูง



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

เท่าที่ทราบเรือเหล่านี้มีอยู่ลำหนึ่งได้ดัดแปลงมาจากเรือกลไฟที่ใช้ในแม่น้ำ เรือที่ทำการประมงจะมีฝาปิดระวางบรรทุกไม่เกิน ๓ ฝา

เรือ ป๑-ช๖ เกือบทุกลำได้จดทะเบียนแล้ว และเรือส่วนมากจะชักธงไทย

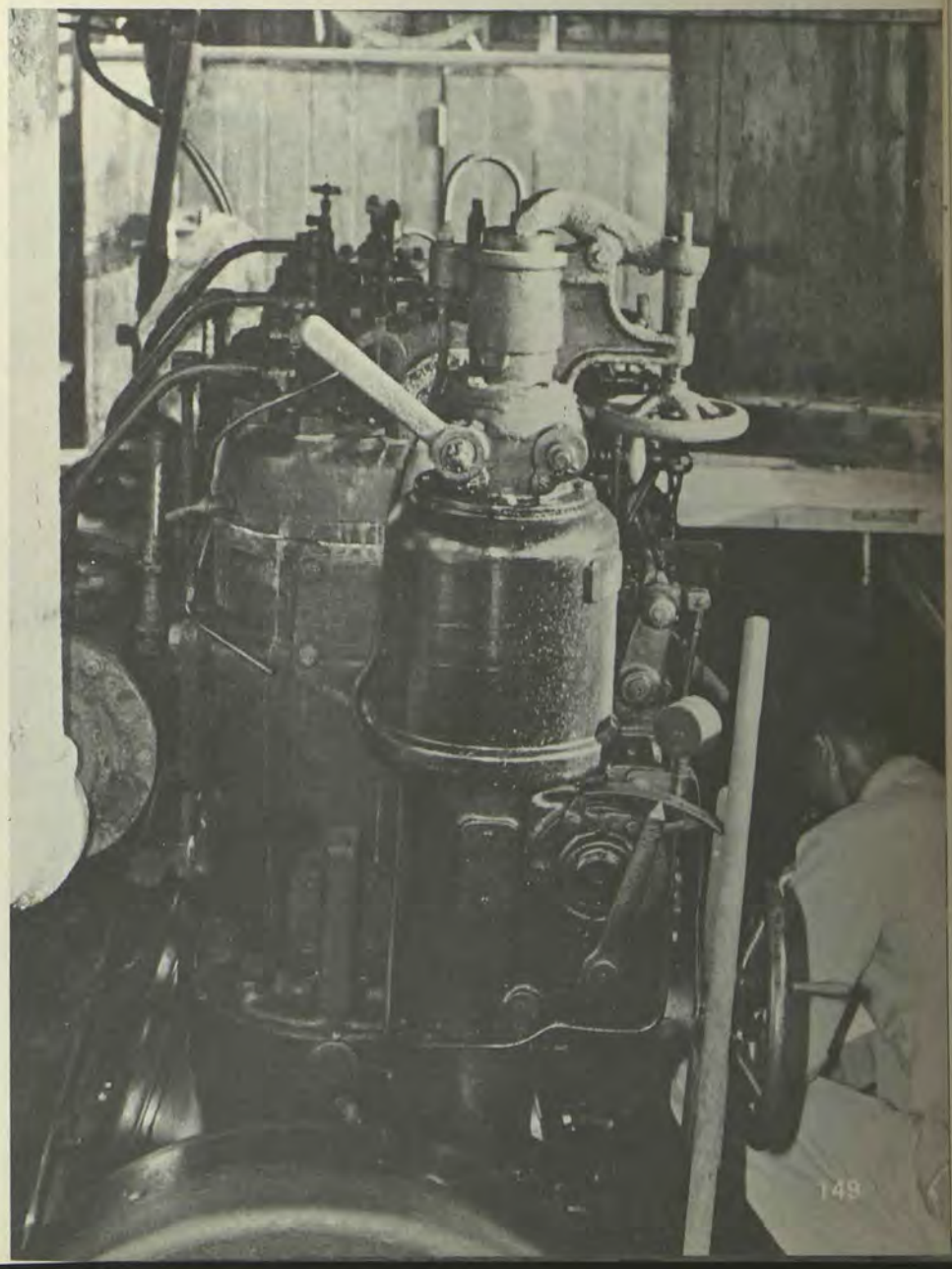
การขับเคลื่อน

เรือชายฝั่ง ป๑-ช๖ ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ชนิด ๑ ถึง ๖ สูบ ขนาดไม่เกิน ๑๒๐ แรงม้า โดยมากเริ่มเดินเครื่องด้วยมือหรือไฟฟ้า แต่ที่ใช้เริ่มเดินเครื่องด้วยลมอัดก็มี น้ำมันเชื้อเพลิงที่นำไปมักมีตั้งแต่ ๖๐ ถึง ๒๐๐ ลิตร แต่อย่างมากอาจถึง ๘๐๐ ลิตรก็มี

เรือเหล่านี้เพียงไม่กี่ลำที่มีลูกสูบและปะเก็นอะไหล่ติดไปด้วย เครื่องมือซ่อมทำในคราวฉุกเฉินก็มักจะมีไม่มากนัก

This Old Gardner 40-Hp 3-Cylinder Diesel Supplies Power for 13-M Trawler

เครื่องยนต์ดีเซล ยี่ห้อการ์ดเนอร์แบบเก่า ชนิด ๓ สูบ ขนาด ๔๐ แรงม้านี้ ใช้กับเรืออวนลากที่มีความยาว ๑๓ เมตร



C1-T6

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

เรืออวนลาก ป๑-ช๖ แล่นกลับเข้าท่า คนประจำเรือกำลังเตรียมขนถ่ายปลา

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 ป๑-ช๖ ส่วนใหญ่มาจากบริเวณจังหวัดสมุทรสงคราม สมุทรสาคร และทำการประมงด้วยอวนลากอยู่ในน่านน้ำบริเวณก้นอ่าวไทย ตามปกติมักออกจากท่าจอดพักในตอนเช้า อยู่ในทะเลเป็นเวลา ๒ ถึง ๗ วัน และกลับในตอนเย็น มีเสบียงอาหารไปพอตลอดเวลาทั้งเที่ยวไปและกลับ เรือบางลำอาจต้องออกจากท่าจอดพักไปเที่ยวหนึ่ง ๆ เป็นเวลานานถึง ๓๐ วัน แต่จะนำเสบียงอาหารไปเพียงสองสามวัน นอกนั้นจะหาเอาตามทาง เรือ ป๑-ช๖ นี้มักใช้อวนลากเรือคู่ สัตว์ทะเลที่จับได้มี ปลากะพงแดง ปลาโอ ปลาดาบเงิน ปลาแป้น ปลาอินทรี ปลากระเบน ปลาทู กุ้ง ปลาลิ้นหมา และปูม้า ปริมาณที่จับได้วันละ ๑๐๐ ถึง ๒๐๐ กก. เก็บรักษาด้วยการแช่น้ำแข็ง

สำหรับเรือโดยสารจะบรรทุกผู้โดยสารได้ตั้งแต่ ๑๒ ถึง ๑๕๔ คน เรือขนาดใหญ่ได้แก่เรือรับส่งผู้โดยสารข้ามฟากขององค์การรถไฟ ซึ่งใช้อยู่ที่จังหวัดสมุทรสาคร เรือโดยสาร ป๑-ช๖ บางลำที่เดินรับส่งผู้โดยสารไปตามหมู่บ้านใกล้เคียงจะใช้เวลาเที่ยวละ ๓ ชั่วโมง ถึงหนึ่งวันเต็ม เรือที่เดินจากจังหวัดสุราษฎร์ธานีไปอำเภอขนอม (จังหวัดนครศรีธรรมราช) จะต้องค้างคืนในเรือ 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. เรืออวนลากแบบแผ่นตะเข้ กำลังแล่นเข้าท่าในตอนเย็นหลังจากที่ได้ปฏิบัติงานมาแล้วตลอดทั้งวัน ๒. ไฟเรือเดินของเรือ ป๑-ช๖ ติดไว้บนหลังคาเก๋ง

ฝั่งห่างจากหมู่บ้าน แล้วใช้เรือเล็กลำเลียงผู้โดยสารขึ้นฝั่งอีกทอดหนึ่ง เรือโดยสารจะไม่มีระวางบรรทุกเลย

เรือลากจูง ป๑-ช๖ จะใช้ลากจูงเรือประมงที่ไม่มีเครื่องยนต์ออกไปปฏิบัติงานตามโป๊ะน้ำตื้น ลากเรือบรรทุกเกลือ และเรือบรรทุกไม้ไปส่งยังโรงงานเผาถ่าน

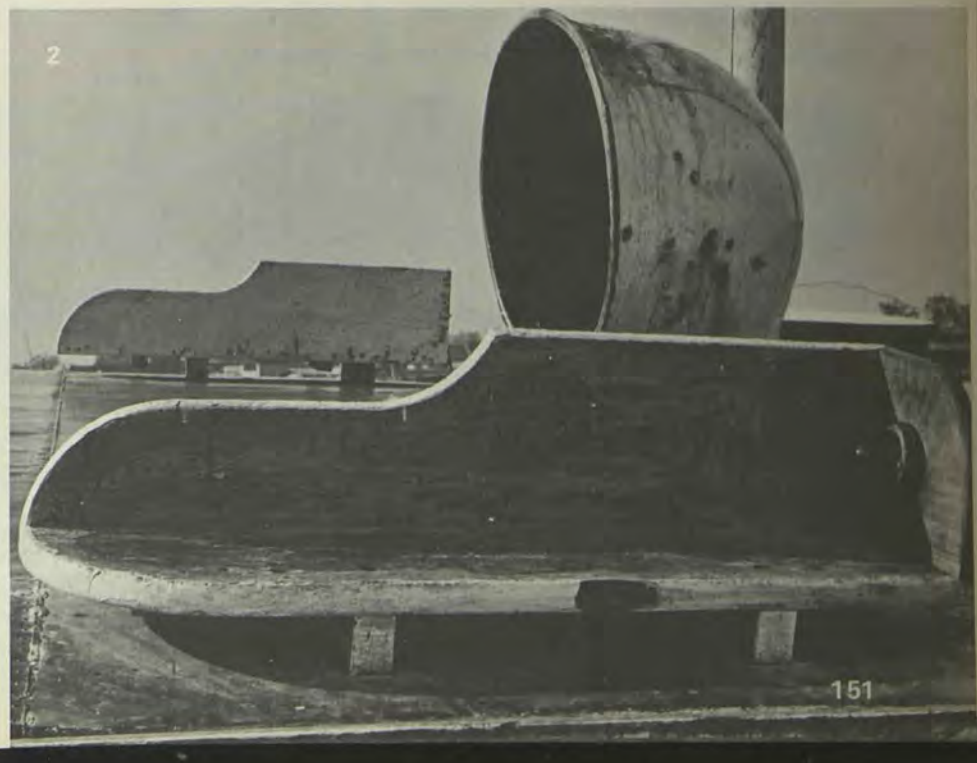
เรือเหล่านี้ส่วนมากมีความเร็วสูงสุดประมาณ ๖ นอต เรือลากจูงมีความเร็วช้ากว่าเล็กน้อย

เครื่องอุปกรณ์

เรืออวนลาก ป๑-ช๖ บางลำมีรนเชือกติดไว้ที่หัวเรือ หรือบนหลังคาเก๋งเพื่อใช้ดึงอวนขึ้นเรือ เรือเกือบทุกลำมีเข็มทิศใช้ แต่มีเครื่องรับวิทยุอยู่เพียงไม่กี่ลำ และเรือส่วนมากที่ใช้อวนลากจะมีเสื้อชูชีพสำหรับคนประจำเรือทุกคน

เรือโดยสารไม่มีเครื่องรับวิทยุ อุปกรณ์การเดินเรือ หรือเครื่องช่วยชีวิตแต่อย่างใดทั้งสิ้น

เครื่องสูบน้ำก็จะใช้สูบโยกหรือสูบหอยโข่ง เรือ ป๑-ช๖ ส่วนมากใช้สมอโลหะตัวเดียว



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 lanterns. 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.

สำหรับเรือ ป๑-ช๖ ทางทะเลอันดามันตามปกติมักมีโคมรั้ว ๑ ถึง ๓ ดวงเพื่อใช้เป็นไฟเรือเดิน ส่วนเรือในอ่าวไทยนั้นจะมีไฟเรือเดินแบบมาตรฐานและมีโคมฉายใช้กันโดยทั่วไป ซึ่งมักจะติดไว้บนหลังคาเก๋ง

คนประจำเรือ

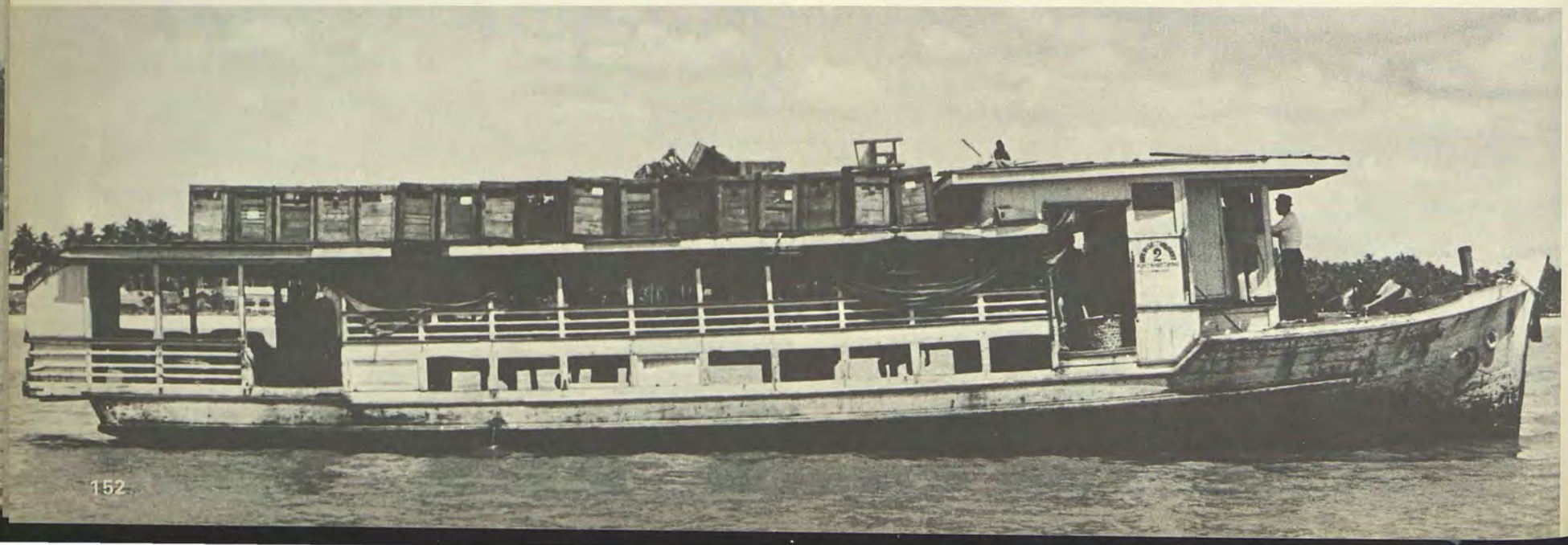
คนประจำเรือ ป๑-ช๖ มีตั้งแต่ ๑ ถึง ๗ คน สำหรับเรือโดยสารตามปกติจะมีคนประจำเรือ ๓ คน และเรือประมงมักมี ๕ คน คนประจำเรือเหล่านี้มีพื้นความรู้ไม่เหมือนกันทั้งนี้ขึ้นอยู่กับย่านปฏิบัติงานของเรือ คนประจำเรือที่ปฏิบัติงานอยู่ใกล้ชายแดนสหพันธ์มาเลเซีย จะเป็นคนไทยที่สามารถพูดได้สองภาษา

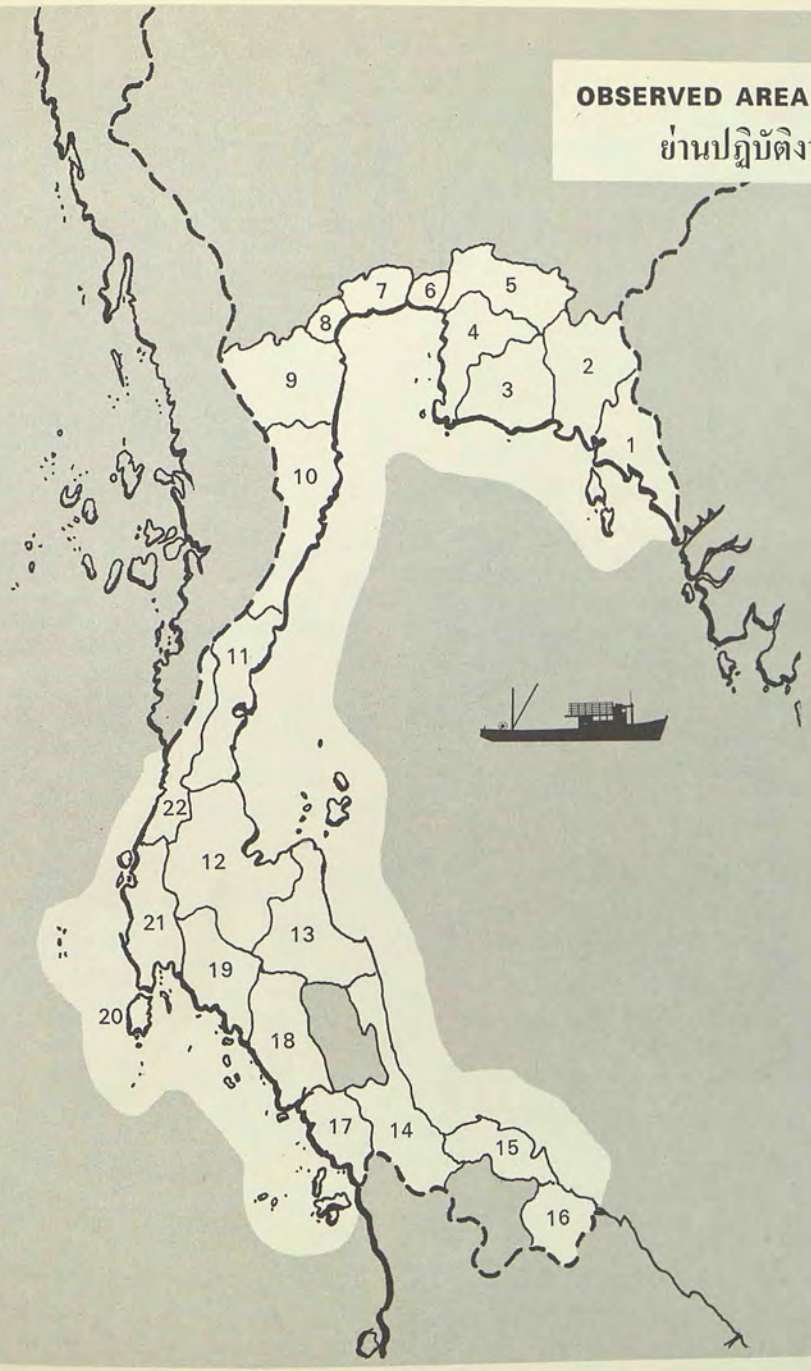
ศักยในทางทหาร

เรือ ป๑-ช๖ ส่วนมากจะมีขอบเขตการปฏิบัติงานจำกัดแต่เพียงในน่านน้ำใกล้ ๆ ฝั่ง และไม่สามารถใช้บรรทุกสิ่งของต้องห้ามจำนวนมาก ๆ ได้ ภายในเก๋งพักของผู้โดยสารที่เปิดข้างโล่ง ก็ไม่เหมาะที่จะใช้ในการลำเลียงกำลังพลตลอดจนเครื่องอุปกรณ์ที่เป็นความลับได้

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

เรือโดยสาร/สินค้า ป๑-ช๖ ที่ยาว ๑๙ เมตรนี้ บรรทุกผู้โดยสารได้ ๑๒๐ คน และสินค้าอีกเป็นจำนวนมาก

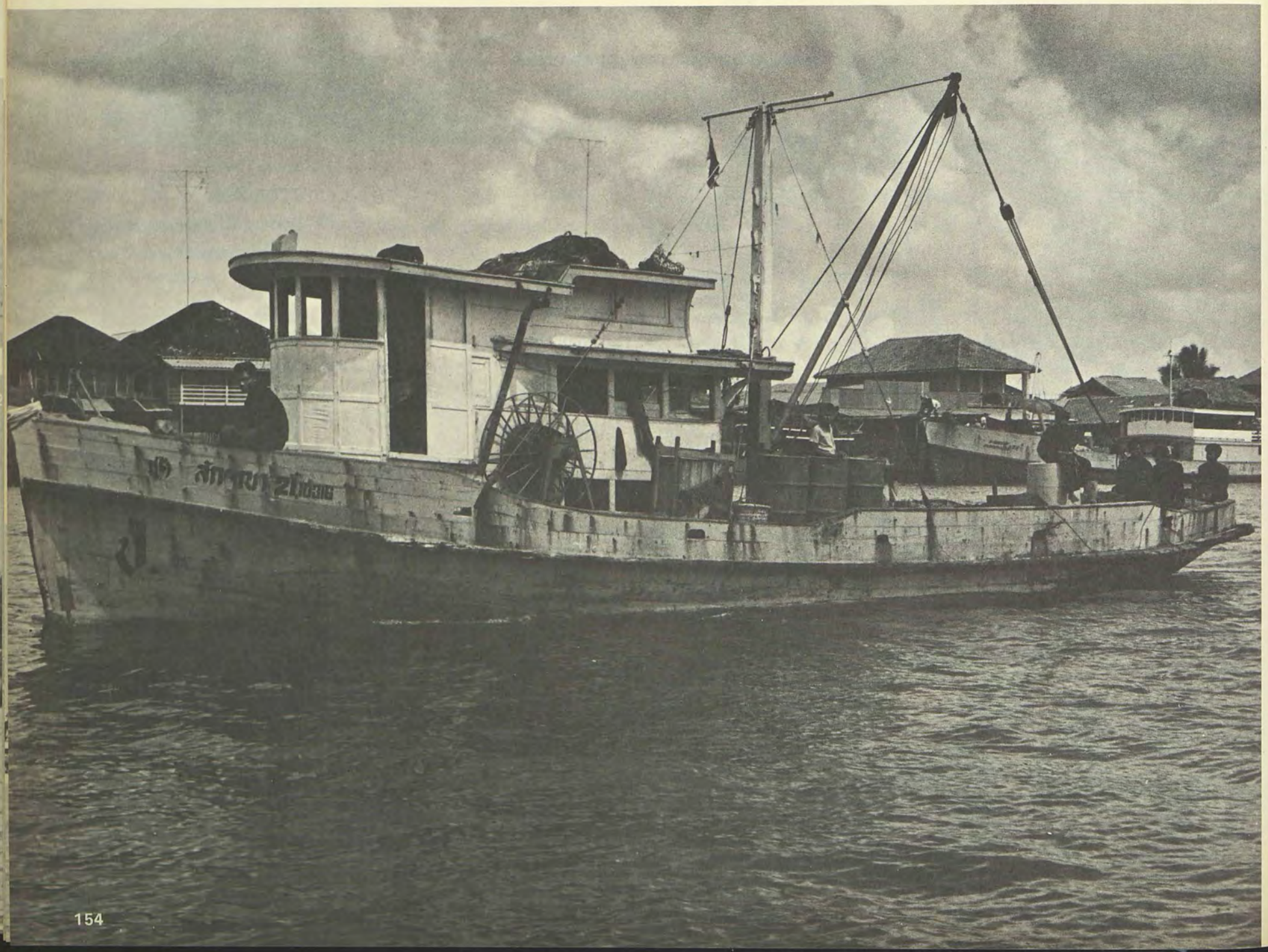


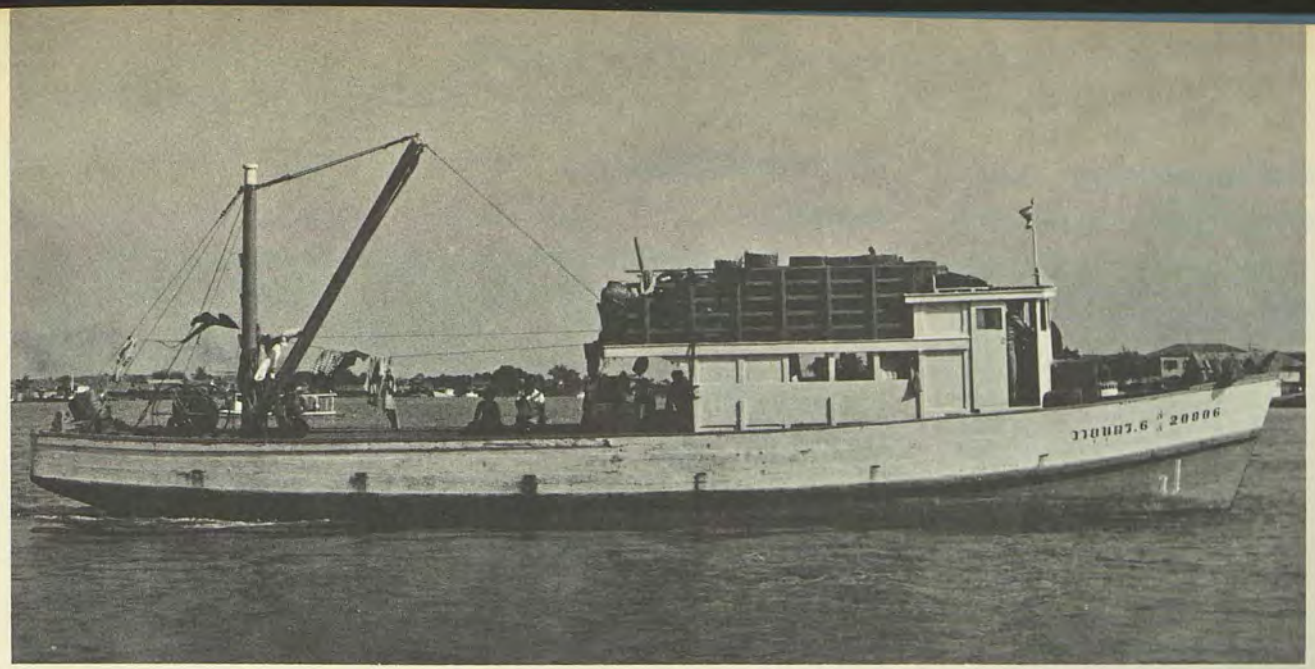


OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

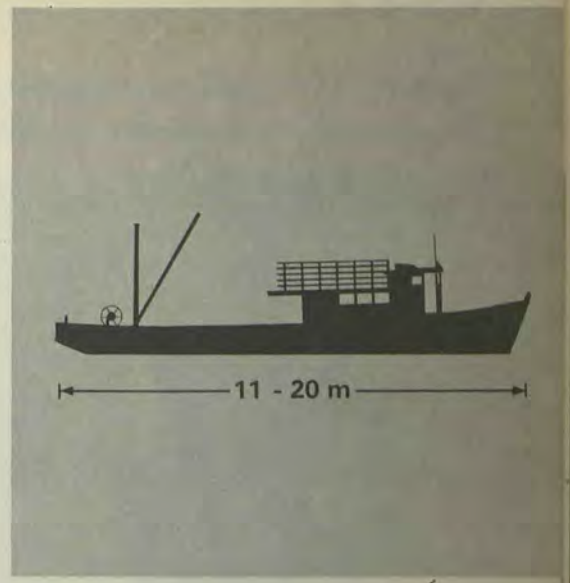
1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร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

C1-T7





C1-T7



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

ป๑-ช๗		ใช้งาน ประมง		
ความยาวตลอดลำ ๑๑-๒๐ ม.	ความกว้างสุด ๓-๕ ม.	ตันกรอส ๘-๔๕	ตันเนต ๕-๓๑	การขับเคลื่อน ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๐.๙-๒.๓ ม.	ย่านปฏิบัติงาน อ่าวไทยและทะเลอันดามัน		พบเรือประเภทนี้ ๕๐%	พบเรือชนิดนี้ ๑%
ลักษณะจดจำ หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำขึ้นออกไป ทวนหัวตรงขึ้นขึ้นมา มีราโทและเก๋งหัวสูง				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า นานาชนิด

General Information

The C1-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 C1-T7.

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๑-ช๗ เป็นเรืออวนลากโดยใช้อวนลากทั้งแบบเรือเดี่ยวและเรือคู่ ขณะนี้กำลังนิยมต่อเรือประเภทชนิดนี้กันมาก โดยเฉพาะเรืออวนลากขนาดใหญ่ ๆ แต่ปัจจุบันนี้ก็ยังมีจำนวนไม่มากนัก มีเก๋งสูง ด้านหน้าเป็นห้องถือท้าย และด้านหลังมีสองหรือสามชั้น มีห้องพักคนประจำเรือที่สะดวกสบาย และเพียงพอสำหรับการออกปฏิบัติงานเป็นเวลานาน ๆ อันเป็นกิจวัตรของเรือเหล่านี้ส่วนมาก มีเรือบางลำเป็นส่วนน้อยที่มีเตียงนอนให้ด้วย

เรือเหล่านี้มีระวางบรรทุกปลาไม่เกิน ๙ ระวาง และมีฝาปิดพร้อม ส่วนมากจะมีปั้นจั่นคันเบ็ดซึ่งมักติดตั้งไว้ทางท้ายเรือ และนับว่าเป็นส่วนเสริมสร้างบนตัวเรืออันหนึ่งที่แลเห็นได้อย่างเด่นชัด

C1-T7

Small C1 - T7 Trawler Being Poled Toward Deep Water
เรืออวนลาก ป๑-ช๗ ขนาดเล็ก กำลังใช้ถ่อออกไปที่น้ำลึก

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-ช๗ นี้ได้จดทะเบียนแล้วทุกลำ

การขับเคลื่อน

เรือ ป๑-ช๗ มักใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๒ หรือ ๖ สูบ ขนาดไม่เกิน ๑๓๕ แรงม้า ซึ่งส่วนมากจะเริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงโดยทั่วไป ๑,๐๐๐ ลิตร และอย่างมากที่สุด ๓,๒๐๐ ลิตร เรือ ป๑-ช๗ ส่วนมากจะมีเครื่องมือซ่อมทำและชิ้นส่วนอะไหล่ประจำไปกับเรือด้วย อาทิสูบฉีดน้ำมันเชื้อเพลิง ลูกสูบ และปะเก็น

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๑-ช๗ ที่ใช้อวนลากจะออกจากท่าจอดพักเวลาใดเวลาหนึ่งตั้งแต่เวลา ๑๔.๐๐น. ถึงเที่ยงคืน และกลับในตอนเช้า ตามปกติจะอยู่ในทะเลนาน ๔ ถึง ๖ วัน โดยนำเสบียงอาหารไปด้วยและหุงหากันในเรือ สัตว์ทะเลที่จับได้มีหลายชนิดด้วยกัน ได้แก่ปลากะพงแดง ปลาโอ ปลาจะละเม็ด กุ้ง ปูม้า ปลากุเรา ปลาอินทรี ปลาดาบเงิน ปลาเสือ ปลาแป้น ปลาจวด ปลาตุ๊กแก (กะรัง) ปลาไหลทะเล ปลาหมึก ปลากระเบน ปลาทู ปลาทรายขาว ปลาสีกุน และปลาเล็กนานาชนิด ซึ่งตามปกติจะบรรจุลงลังและใส่น้ำแข็งแช่ไว้ ลังหนึ่งหนักประมาณ ๑๐ กก. ปริมาณที่จับได้วันละ ๕๐๐ ถึง ๒,๐๐๐ กก.

เรือ ป๑-ช๗ มีความเร็วสูงสุด ๑๐ นอต

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

เรือ ป๑-ช๗ ขนาดใหญ่ที่ใช้อวนลากแบบแผ่นตะเข้ลำนี้ มีเสาใหญ่และคันเบ็ดสำหรับยกอวน

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-ช๗ ที่ใช้อวนลากมักจะออกจากท่าในตอนบ่าย และจับปลาตอนกลางคืน

เครื่องอุปกรณ์

เรือที่ใช้อวนลากเหล่านี้ประมาณครึ่งจำนวนจะมีเครื่องรับวิทยุไปด้วย แต่ไม่มีเครื่องส่ง และมักมีเข็มทิศประจำเรือ บางลำมีแผนที่เดินเรือและนกหวีดหรือระฆังไปด้วย ปั้นจั่นพร้อมด้วยคันเบ็ดจะมีใช้กันโดยทั่วไป

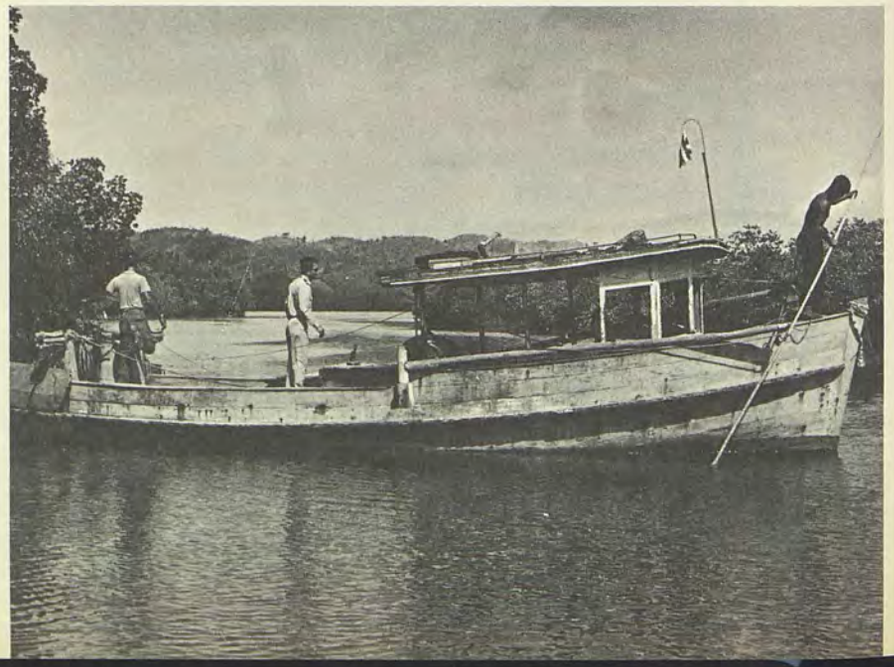
เรือเหล่านี้ส่วนมากใช้เครื่องสูบน้ำแบบหอยโข่ง ๒ เครื่องสำหรับสูบน้ำท้องเรือ โดยมากมักมีสมอโลหะสองตัว สายสมอยาว ๒๐๐ ม. มีไฟเรือเดินที่ใช้ไฟฟ้า ๓ หรือ ๔ ดวง และโคมฉายแบบหิ้วได้หนึ่งดวง บางลำมีเสื้อชูชีพ บางลำก็มีพวงชูชีพขนาดที่สามารถเกาะได้พวงละ ๖ คน

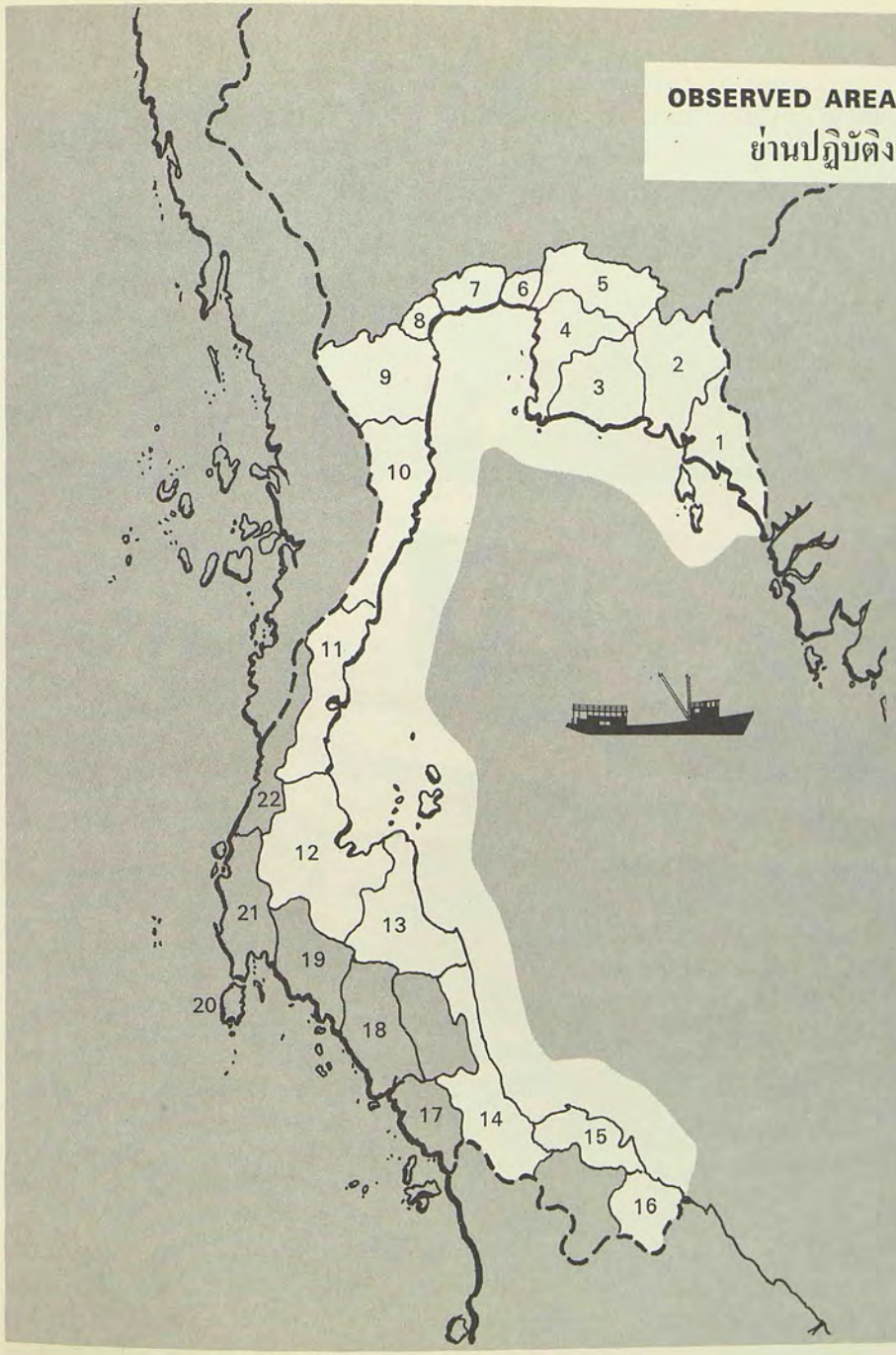
คนประจำเรือ

คนประจำเรือมีตั้งแต่ ๓ ถึง ๒๑ คน แต่เรือส่วนมากมักมีประมาณ ๘ คน

ศักยในทางทหาร

ตามปกติเรือ ป๑-ช๗ มักเป็นเรือขนาดใหญ่ มีความเร็วสูงกว่าบรรดาเรืออื่น ๆ ที่พบเห็นอยู่ในน่านน้ำไทยด้วยกัน และสามารถใช้งานในทะเลได้เป็นอย่างดี

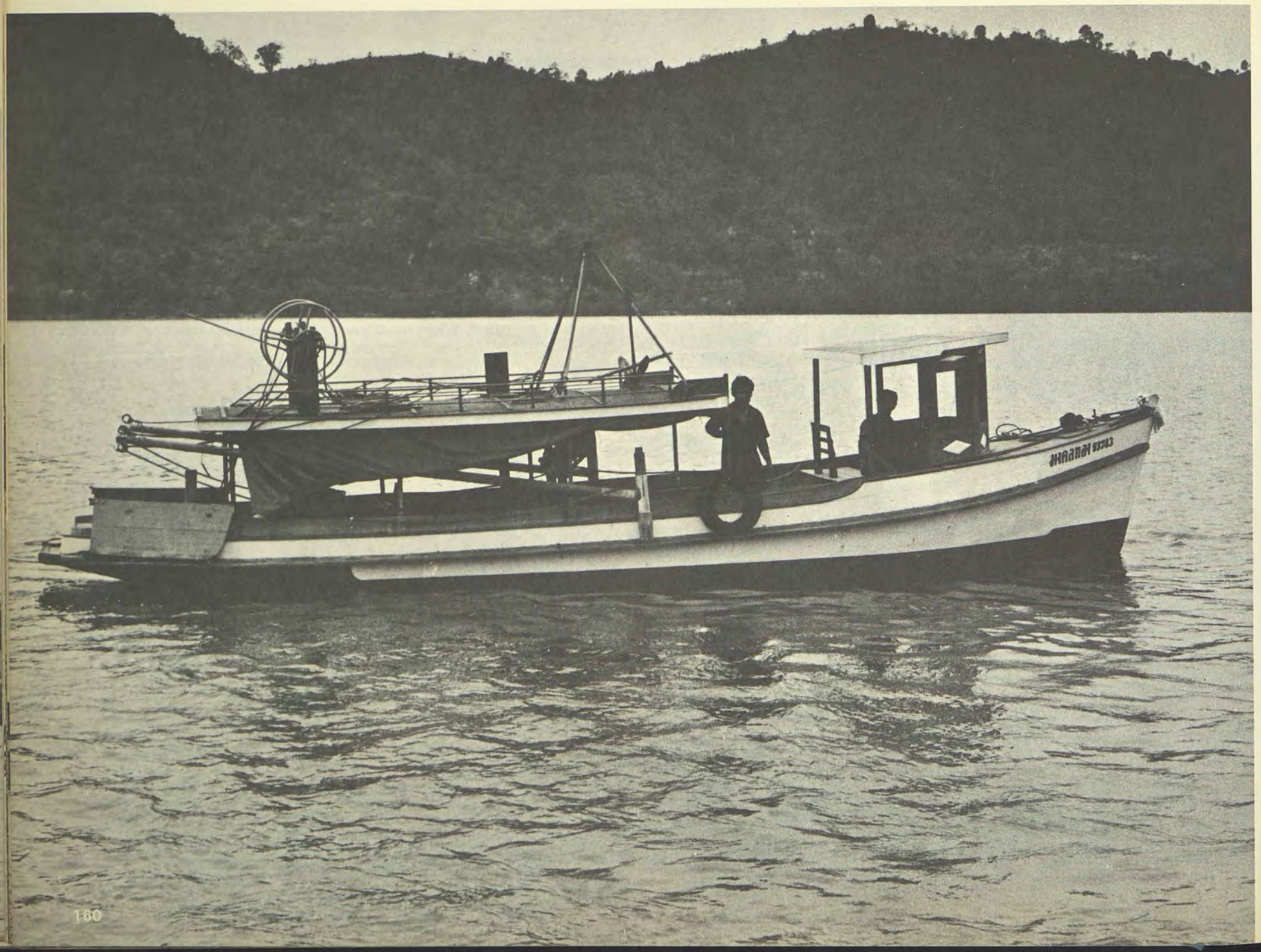


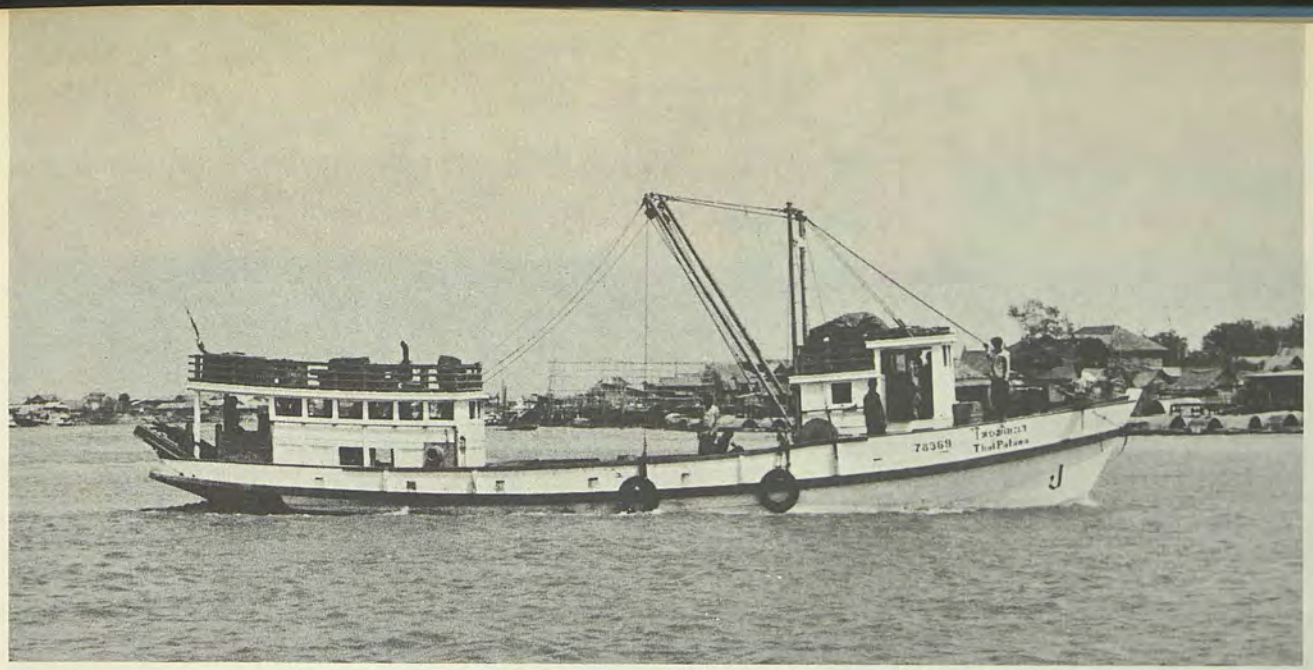


OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C1-T10





C1-T10

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

ป๑-ช๑๐			ใช้งาน ประมง	
ความยาวตลอดลำ ๑๑-๒๔ ม.	ความกว้างสุด ๓-๕ ม.	ตันกรอส ๔-๕๑	ตันเนต ๓-๓๕	การขับเคลื่อน ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๑.๑-๑.๖ ม.	ย่านปฏิบัติงาน อ่าวไทย		พบเรือประเภทนี้ ๕๐%	พบเรือชนิดนี้ ๑%
ลักษณะจดจำ หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำยื่นออกไป ทวนหัวตรงยื่นขึ้นมา มีราโทและเก๋งหัวเก๋งท้าย				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า นานาชนิด

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 ป๑-ช๑๐ ส่วนมากก็คล้าย ๆ กันกับเรือ ป๑-ช๗ สร้างขึ้นเพื่อใช้จับปลาด้วยอวนลากสมัยใหม่โดยเฉพาะ มีท่าจอดพักอยู่ที่จังหวัดสมุทรสงครามและจังหวัดสมุทรสาครเป็นส่วนมาก แต่เรือเหล่านี้จะออกจับปลาไปจนถึงเกาะสมุย ใช้เวลาเที่ยวละไม่เกิน ๑๐ วัน ปัจจุบันนี้ก็ยังมีเรือ ป๑-ช๑๐ อยู่ไม่มากเท่าไรนัก

เก๋งหัวเป็นห้องถือท้าย ห้องนายเรือ และบางลำก็ทำเป็นห้องพักอาศัยของคนประจำเรือ เก๋งท้ายชั้นล่างเป็นห้องเครื่องและห้องครัว ส่วนชั้นบนเป็นห้องพักคนประจำเรือ และมีระวางบรรทุกปลาไม่เกิน ๗ ระวาง

เรือ ป๑-ช๑๐ เหล่านี้จดทะเบียนแล้ว และส่วนมากชักธงไทย

C1-T10

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

เรือ ป ๑-ช ๑๐ ที่ต่อขึ้นเพื่อใช้อวนลากแบบสมัยใหม่ จะสังเกตเห็นคานถ่างที่กลางลำ

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.

การขับเคลื่อน

เรือ ป๑-ช๑๐ ใช้เครื่องยนต์ดีเซลติดกลางลำ ชนิด ๒ หรือ ๖ สูบ ขนาดไม่เกิน ๒๐๐ แรงม้า เครื่องมือทุ่นแรงทุกชนิดที่ใช้ในเรือจะเริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ลมอัด และไฟฟ้า (แบตเตอรี่) มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน ๓,๐๐๐ ลิตร มีชิ้นส่วนอะไหล่เช่นลูกสูบ และปะเก็น และยังมีเครื่องมือซ่อมทำประจำเรืออีกด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

โดยปกติ เรือ ป๑-ช๑๐ จะออกจากท่าจอดพักในตอนเย็น และกลับตอนเช้า โดยอยู่ในทะเลนาน ๕ ถึง ๑๐ วัน เรือเหล่านี้จะทำการลากอวนลงไปทางใต้จนถึงเกาะสมุย สัตว์ทะเลที่จับได้ในวันหนึ่ง ๆ อาจมีปริมาณถึง ๒,๐๐๐ กก. ได้แก่ ปลากะพงแดง ปลาโอ ปลาอินทรี กุ้ง ปลาเสือ ปลากระเบน ปลาลิ้นหมา ปูม้า ปลาแป้น ปลาน้ำดอกไม้ ปลาสีกุน ปลาจวด และปลาเล็กนานาชนิด ปลาเหล่านี้จะบรรจุลงลังและแช่น้ำแข็ง เรือนี้มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๘ นอต

The Powered Cranes on This C1-T10 Trawler Are Capable of Lifting 5 Tons

ปั้นจั่นที่ใช้เครื่องยนต์ในเรืออวนลาก ป๑-ช๑๐ ลำนี้ สามารถยกของได้หนัก ๕ ตัน

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

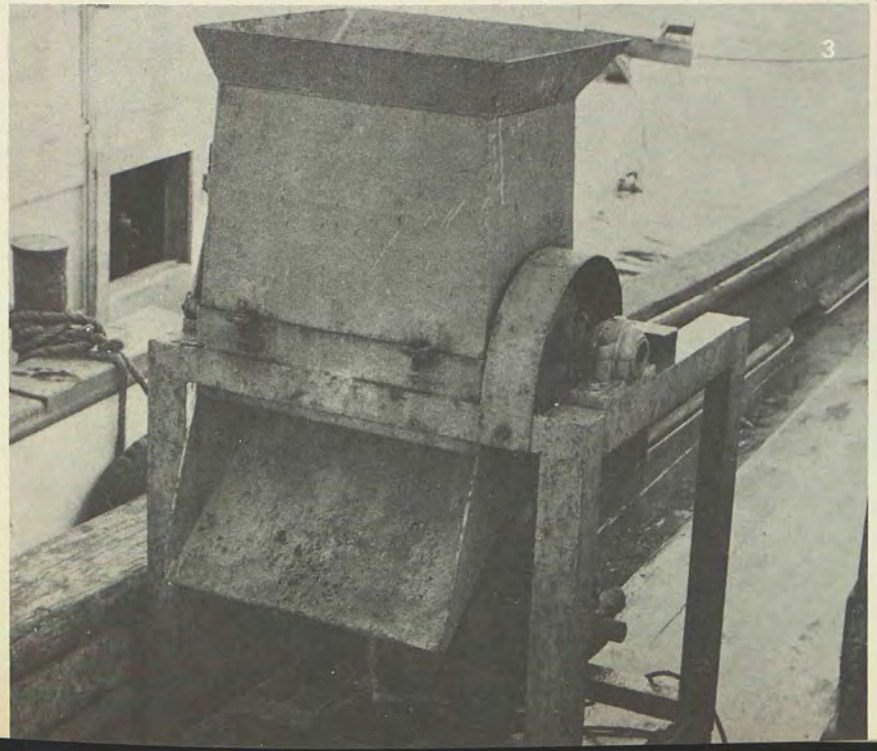
เรือ ป๑-ช๑๐ ส่วนมากจะมีรนเชือกหรือลวดสำหรับใช้สาวอวนขึ้นข้างเรือ มีเสาใหญ่และคันเบ็ดยกของที่ใช้มือหมุน หรือใช้เครื่องยนต์ เสาใหญ่นี้ตั้งอยู่กลางลำ

เรือประมงเหล่านี้ประมาณครึ่งหนึ่งมีเครื่องรับวิทยุไปด้วย แต่เครื่องส่งไม่มี เรือส่วนมากมีเข็มทิศแม่เหล็กและบางลำก็มีแผนที่เดินเรือไปด้วย

โดยปกติจะมีสูบหอยโข่งสองเครื่อง แต่บางลำก็มีเครื่องสูบน้ำไฟฟ้าไปเพียงเครื่องเดียว เรือทั่ว ๆ ไปใช้สมอโลหะตัวเดียว สายสมอยาว ๑๐๐ ม. เครื่องอุปกรณ์มาตรฐานที่มีประจำเรือได้แก่ไฟเรือเดินที่ใช้ไฟฟ้าสามดวง กับโคมฉายแบบหิ้วอีกหนึ่งดวง 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. เรืออวนลากคานถ่างขนาดเล็กที่มีความยาว ๑๓ เมตร มีรนเชือกท้ายเรือสำหรับสาวอวนขึ้น ไม่มีเสาใหญ่กลางลำ ๒. เรือ ป๑-ช๑๐ ขนาดใหญ่ที่ใช้อวนลากเรือคู่ลำนี้ 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. เรืออวนลากเรือคู่กำลังส่งลังบรรจุปลาจากลำหนึ่งไปยังอีกลำหนึ่ง
๒. ภายในเก๋งของเรือ ป๑-ช๑๐ ที่ใช้อวนลาก
๓. เครื่องบดน้ำแข็งนับว่าเป็นอุปกรณ์มาตรฐานสำหรับเรือ ป๑-ช๑๐ จำนวนมาก

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

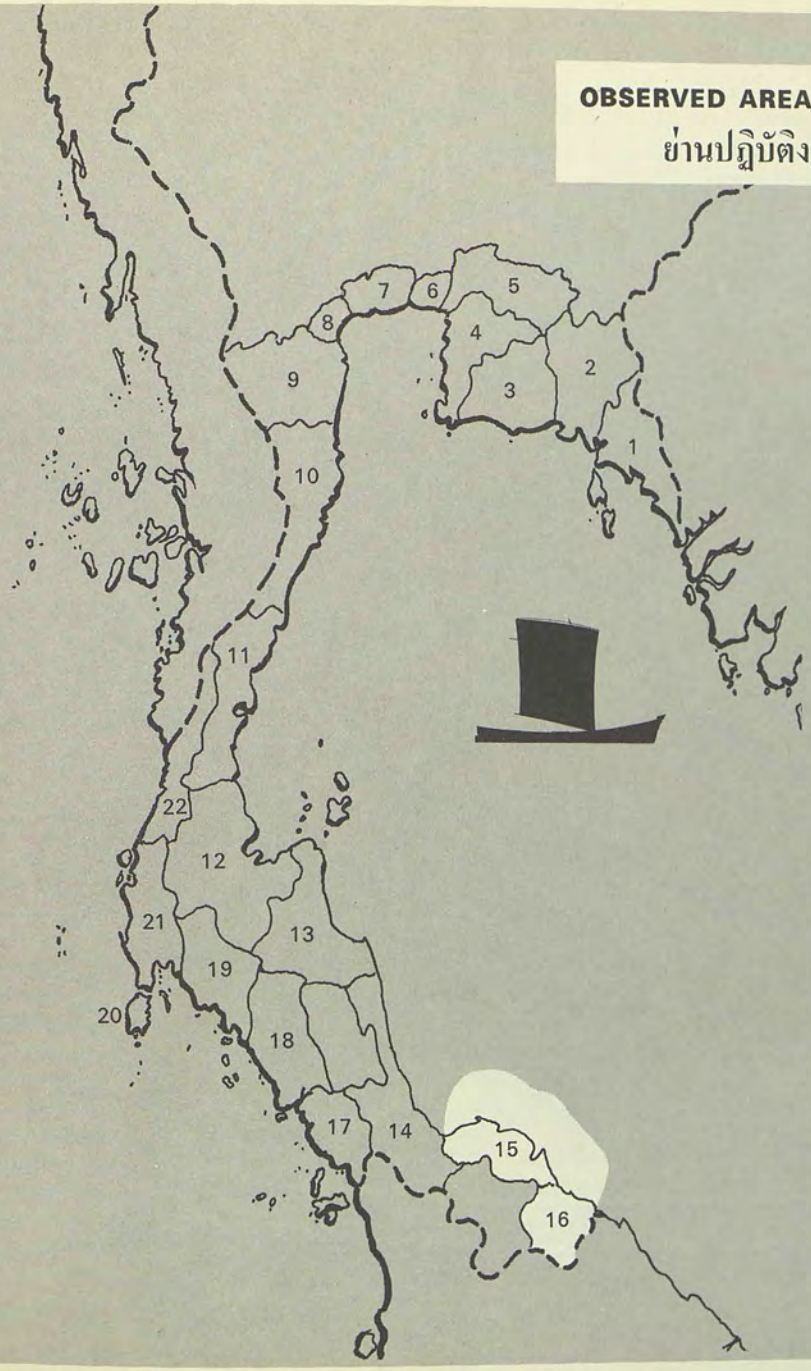
คนประจำเรือมีตั้งแต่ ๓ ถึง ๑๕ คน

ศักยในทางทหาร

เรือ ป๑-ช๑๐ นี้มีศักยในทางทหารสูงมาก มีที่ว่างสำหรับบรรทุกสิ่งของได้มาก และสามารถใช้งานในทะเลได้ดี จะพบเห็นเรือเหล่านี้ได้ตลอดทั่วอ่าวไทยและมีอุปกรณ์พร้อมที่จะอยู่ในทะเลได้นานไม่เกิน ๑๐ วัน

A Crew of Seven Is Required on This 17-M Pair Trawler

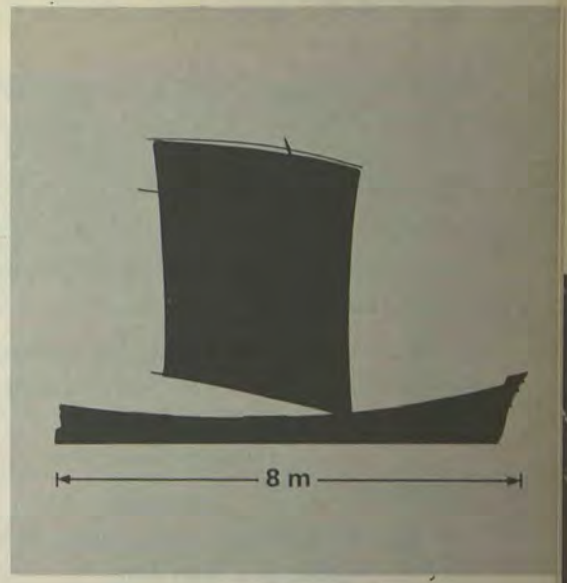
เรืออวนลากเรือคู่ที่ยาว ๑๗ เมตรลำนี้ ใช้คนประจำเรือ ๗ คน



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C1-T11



C1 - T11			TYPE FISHING	
LOA 8 m	BEAM 1.5 m	GROSS TONS 2	NET TONS 1.4	PROPULSION 1 sail; 1 gasoline engine
DRAFT 0.4 m	OPERATING AREA Gulf near Sai Buri		CLASS FREQUENCY 50%	TYPE FREQUENCY 1%
RECOGNITION FEATURES High bow, low overhanging stern. Straight, extended stem. Rubbing strake. One lugsail				TYPE OF CATCH / CARGO 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 lugsail 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 ๘ ม.	ความกว้างสุด ๑.๕ ม.	ตันกรอส ๒	ตันเนต ๑.๔	การขับเคลื่อน ๑ ใบ น้ำมันใส ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๐.๔ ม.	ย่านปฏิบัติงาน ชายฝั่งอ่าวไทย บริเวณสายบุรี		พบเรือประเภทนี้ ๕๐%	พบเรือชนิดนี้ ๑%
ลักษณะจดจำ หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำยื่นออกไป ทวนหัวตรงและยื่นขึ้นมา มีราโทและใบแขวน ๑ ใบ				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า ปลากะพงแดง ปลาอินทรี ปลาสลิดหิน ปลาฉลาม

ข่าวสารทั่วไป

เรือชายฝั่ง ป๑-ช๑๑ มีถิ่นฐานอยู่ที่อำเภอสายบุรีและใช้เป็นเรือตกเบ็ดออกไปห่างจากฝั่งประมาณ ๓ ไมล์ มีเรือใบประเภทชนิดเดียวกันนี้เป็นจำนวนมากได้ถูกดัดแปลงไปเป็นเรือ ป๑-ช๑๔ เรือนี้มีท้องเรือเปิดและไม่มีสิ่งเสริมสร้างใด ๆ บนตัวเรือเลย นอกจากเสากระโดงเท่านั้น

การขับเคลื่อน

ใช้ใบแขวนใบเดียวชักอยู่บนเสากระโดงสูง ๕ ม. เสานี้ตั้งอยู่ห่างจากหัวเรือเข้ามาประมาณหนึ่งในสามของความยาวตลอดลำของเรือ เอนไปทางท้ายเรือและยึดอยู่ด้วยนบบรันสองเส้นทำด้วยเชือกป่าน ใบนี้จะเก็บได้โดยการหย่อนเชือกชักใบลงและม้วนไปด้วยพร้อม ๆ กัน

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
เรือ ป๑-ช๑๑ มีทั้งเครื่องยนต์และใบ ปฏิบัติงานอยู่บริเวณนอกฝั่งสายบุรี

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.

ใช้เครื่องหางยาวประเภทน้ำมันใสที่เริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ชนิด ๑ สูบ ขนาด ๔ แรงม้า ความสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงชั่วโมงละ ๒ ลิตร เครื่องหางยาวนี้ติดอยู่บนท้ายเรือรูปตัดและไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ไปกับเรือด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๑-ช๑๑ จะออกจากท่าจอดพักในเวลาเช้าตรู่ และกลับเวลาเย็นพร้อมด้วยสัตว์ทะเลที่จับได้ไม่เกิน ๑๐๐ กก. ได้แก่ ปลากะพงแดง ปลาอินทรี ปลาสลิดหิน และปลาฉลาม ไม่มีวิธีการเก็บรักษาปลาแต่อย่างใด

การออกปฏิบัติงานแต่ละเที่ยวจะนำอาหารที่หุงหาจากบ้านแล้วไปด้วย ๑ วัน ความเร็วสูงสุดของเรือเมื่อใช้เครื่องยนต์ประมาณ ๕ นอต และความเร็วเมื่อใช้ใบในขณะที่มีลมดี ๆ จะได้ถึง ๗ นอต

เครื่องอุปกรณ์

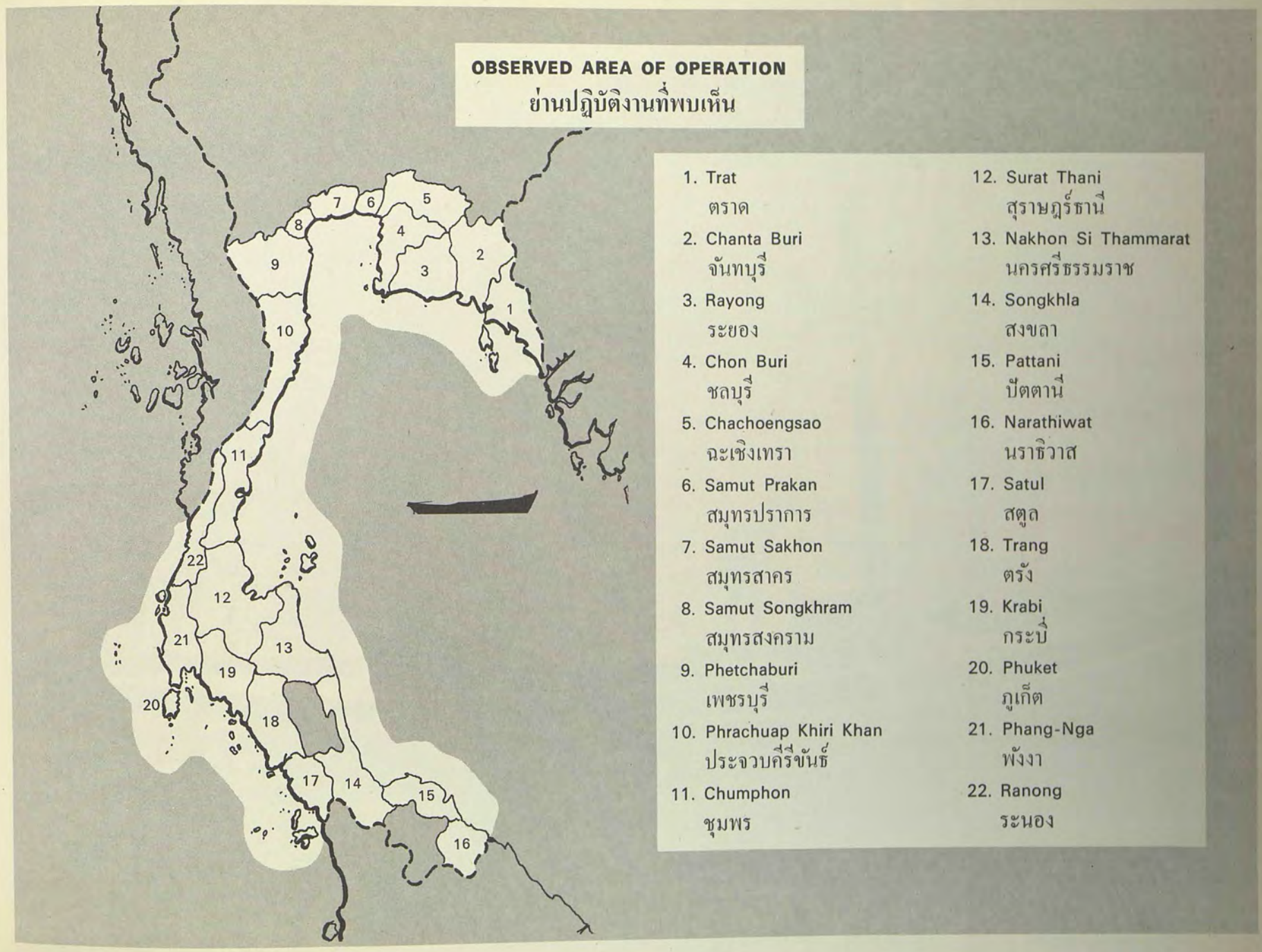
นอกจากเครื่องมือจับปลาแล้ว ก็มีสมอหนัก ๑๐ กก. และสายยาว ๖๐ ม. อีกเพียงอย่างเดียว

คนประจำเรือ

เรือ ป๑-ช๑๑ ใช้คนประจำเรือ ๒ คน เป็นชาวไทยอิสลาม

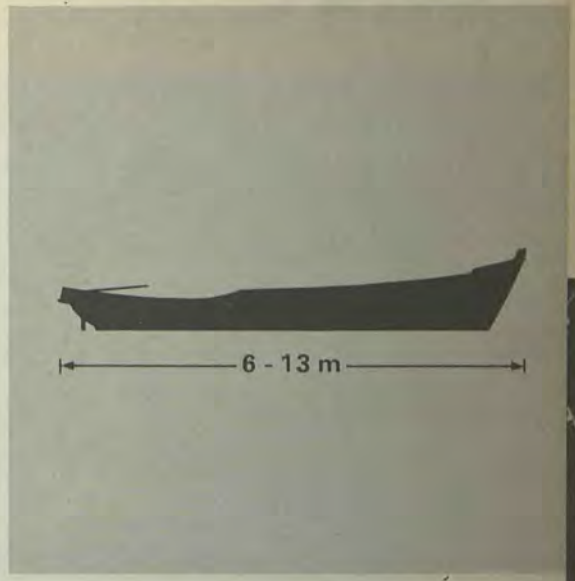
ศักยในทางทหาร

ศักยในทางทหารสำหรับเรือนี้นับว่าไม่มีเลย เพราะมีสมรรถนะในการออกทะเลน้อย เป็นเรือท้องเปิดและไม่มีเก๋ง เรือประเภทชนิดนี้มีอยู่แต่เพียงในย่านหนึ่งของอ่าวไทยเท่านั้นจึงสามารถพิสูจน์ทราบได้


OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น
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. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
สงขลา
15. Pattani
ปัตตานี
16. Narathiwat
นราธิวาส
17. Satul
สตูล
18. Trang
ตรัง
19. Krabi
กระบี่
20. Phuket
ภูเก็ต
21. Phang-Nga
พังงา
22. Ranong
ระนอง

C1-T14

C1-T14



C1-T14			TYPE FISHING	
LOA 6 - 13 m	BEAM 1 - 3 m	GROSS TONS 1 - 15	NET TONS up to 14	PROPULSION 1 gasoline or diesel engine
DRAFT 0.4 - 1.1 m	OPERATING AREA Gulf and Andaman Sea		CLASS FREQUENCY 50%	TYPE FREQUENCY 10%
RECOGNITION FEATURES High bow, low overhanging stern. Straight, extended stem. Rubbing strake				TYPE OF CATCH / CARGO Varied/Stone, chicken feed, fish, charcoal, miscellaneous

General Information

The smallest of the Class 1 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 Laemsing 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.

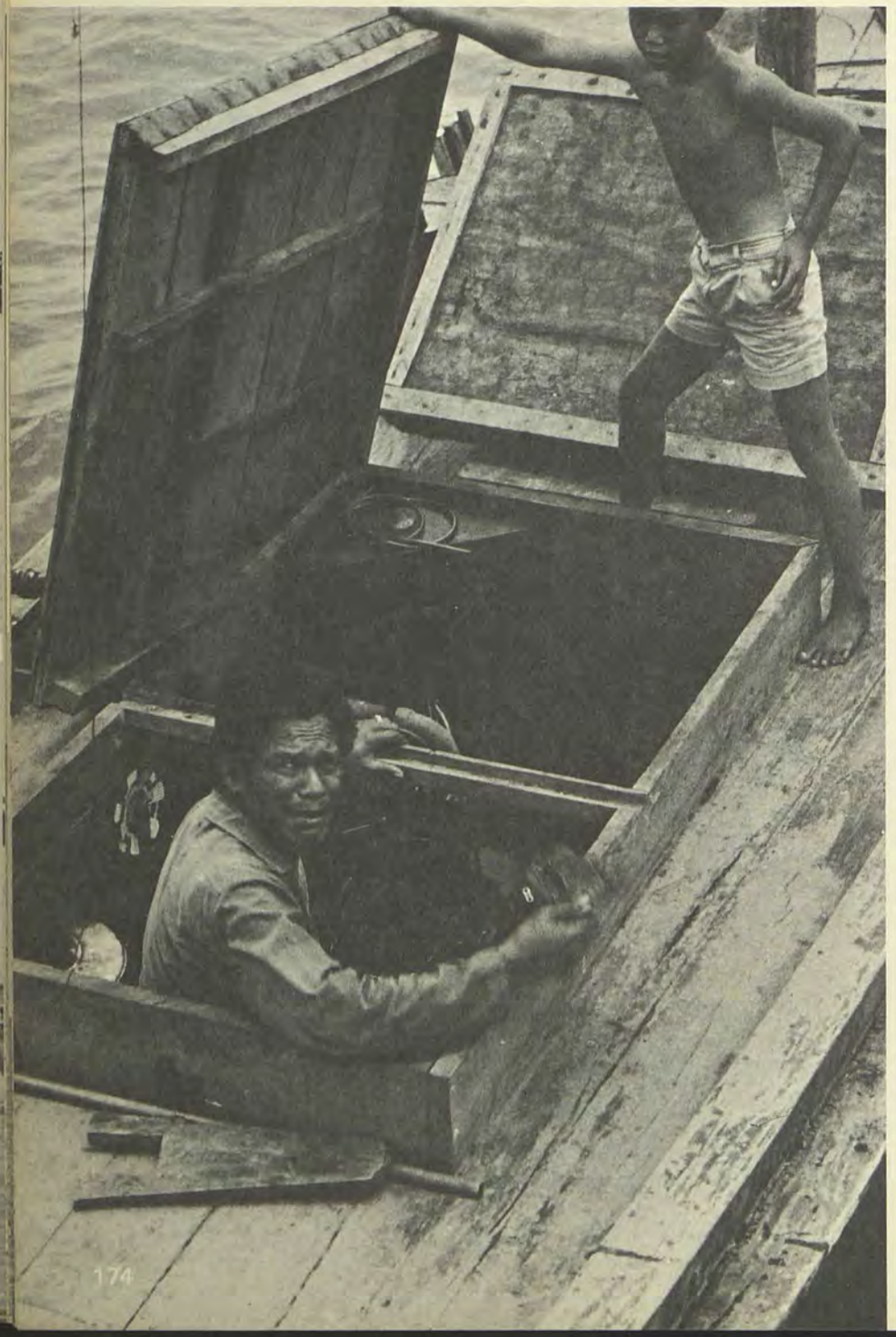
ป๑-ช๑๔			ใช้งาน ประมง	
ความยาวตลอดลำ ๖-๑๓ ม.	ความกว้างสุด ๑-๓ ม.	ตันกรอส ๑-๑๕	ตันเนต ไม่เกิน ๑๔	การขับเคลื่อน น้ำมันใสหรือดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๐.๔-๑.๑ ม.	ย่านปฏิบัติงาน อ่าวไทยและทะเลอันดามัน		พบเรือประเภทนี้ ๕๐%	พบเรือชนิดนี้ ๑๐%
ลักษณะจดจำ หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำยื่นออกไป ทวนหัวตรงยื่นขึ้นมา มีราโท				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า นานาชนิด/หิน อาหารไก่ ปลา ถ่าน ของเบ็ดเตล็ด

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๑-ช๑๔ นับว่าเป็นเรือชายฝั่งที่มีขนาดเล็กที่สุด ในเรือประเภทที่ ๑ ด้วยกัน ปกติจะมีความยาวต่ำกว่า ๑๔ ม. มีอยู่หลายลำที่ได้ดัดแปลงมาจากเรือใบ

เรือเหล่านี้ส่วนมากมีห้องเครื่องอยู่กลางลำซึ่งมีขนาดไม่ใหญ่นัก พอที่คนจะลงไปได้หนึ่งคน มีลักษณะคล้ายหีบสี่เหลี่ยมและมีฝาปิดทำด้วยไม้กระดานเพียงหนึ่งหรือสองฝา เรือ ป๑-ช๑๔ ในอ่าวไทยบริเวณใกล้เขตแดนที่ติดต่อกับสหพันธ์มาเลเซีย จะมีอยู่เพียงไม่กี่ลำที่ใช้เครื่องหางยาวประเภทน้ำมันใส

จะพบเห็นเรือ ป๑-ช๑๔ นี้ได้ตลอดทั่วอ่าวไทย และมีท่าจอดพักอยู่ตั้งแต่จังหวัดนราธิวาสถึงอำเภอแหลมสิงห์ (จังหวัดจันทบุรี) และตามชายฝั่งทะเลอันดามัน (ทางภาคใต้ฝั่งตะวันตก) โดยมากเป็นเรือประมงที่ใช้เบ็ดตก อวนติดตา และเบ็ดราว ส่วนทาง



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 ส่วนทางทะเลอันดามันนั้นมีเรือที่จดทะเบียนอยู่เพียงไม่กี่ลำ

การขับเคลื่อน

เรือ ป๑-ช๑๔ ส่วนมากใช้เครื่องยนต์ดีเซลกลางลำ ชนิด ๑ หรือ ๒ สูบ ขนาดไม่เกิน ๒๓ แรงม้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงประมาณ ๒๐ ลิตร ส่วนเรือในอ่าวไทยบริเวณใกล้เขตแดนที่ติดต่อกับสหพันธ์มาเลเซียจะใช้เครื่องหางยาวประเภทน้ำมันใสชนิด ๑ สูบ ยี่ห้อ เจ.แอล.โอ. ขนาด ๔ ถึง ๑๓ แรงม้า ซึ่งเป็นที่นิยมแพร่หลายในหมู่ชาวประมงที่เป็นอิสลาม ความสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องหางยาวเหล่านี้ชั่วโมงละ ๒ ถึง ๓ ลิตร เรือเหล่านี้จะเริ่มเดินเครื่องด้วยมือทั้งสิ้น

มีเรือเหล่านี้เพียงไม่กี่ลำนักที่มีเครื่องมือซ่อมทำหรือชิ้นส่วนอะไหล่ประจำเรือ

Boxlike Structure Amidships Serves as Engine Room on Most C1-T14 Vessels

ห้องเครื่องของเรือ ป๑-ช๑๔ ส่วนมากมีลักษณะเป็นรูปสี่เหลี่ยมอยู่กลางลำ

Baited-Line Fisher With Crew of 2 Tied Up Offshore at Nachomtien

เรือตกเบ็ดมีคนประจำเรือ ๒ คน กำลังจอดอยู่นอกฝั่งที่บ้านนาจอมเทียน

C1-T14 at Ban Pay. Note Fore-and-Aft Pole to Support Shelter for Crew

เรือ ป๑-ช๑๔ ที่บ้านเพ จะสังเกตเห็นคานพาดจากหัวเรือไปท้ายเรือ สำหรับกางเพดานให้คนประจำเรือพักอาศัย

C1-T14

Scoop-Net Fisher Working Near Haad Chao Samran
เรือที่ใช้อวนรุนขณะปฏิบัติงานใกล้หาดเจ้าสำราญ

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 ป๑-ช๑๔ ในอ่าวไทยส่วนมากจะออกจากท่าจอดพักในตอนบ่ายมาก ๆ ถึงเย็น และกลับตอนเช้าวันรุ่งขึ้น ส่วนเรือทางทะเลอันดามันนั้นเป็นเรือที่ออกทำการประมงในเวลากลางวันกับเวลากลางคืนมีจำนวนอย่างละเท่า ๆ กัน ทั้งนี้โดยมิได้คำนึงถึงวิธีการประมง (เครื่องมือ) ที่ใช้เลย เรือส่วนมากที่ใช้อวนติดตาและเบ็ดราวจะปฏิบัติงานในเวลากลางคืน เรือที่จับปลาด้วยเครื่องมือดักกั้น และโพงพางปฏิบัติงานในเวลาน้ำลง และเรือที่ตกเบ็ดส่วนมากจะทำงานในเวลากลางวัน ส่วนเรือที่ออกปฏิบัติงานเกินกว่าหนึ่งวันหรือหนึ่งคืนนั้น จะมีอยู่เพียงไม่กี่ลำนัก

บรรดาสัตว์ทะเลต่าง ๆ ที่เรือ ป๑-ช๑๔ จับมาได้ก็คือปลาเกือบทุกชนิดที่ซื้อขายกันอยู่ในตลาดเมืองไทยทั่วไปนั่นเอง แต่ที่จับได้ในอ่าวไทยนั้นส่วนใหญ่จะได้แก่ ปลาอินทรี ปลาหมึก ปลาทู และปูม้า ตามลำดับปริมาณจากมากไปน้อย ส่วนที่จับได้มากที่สุดก็คือทางทะเลอันดามันได้แก่ ปลาอินทรี ปลาช่อนทะเล 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-ช๑๔ บางลำมีเครื่องหุงหาอาหารอย่างดี ส่วนนอกนั้นจะนำอาหารที่หุงหาแล้วจากบ้านไป หรือมีไปแต่น้ำรับประทานอย่างเดียวก็มี

ปริมาณสัตว์ทะเลที่จับได้สำหรับเรือทั่วไปมักต่ำกว่า ๑๐๐ กก. แต่เรือที่ใช้อวนติดตาจะจับได้ประมาณ ๒๐๐ กก. และเคยทราบว่าบางวันที่มีโชคดีจะได้ถึง ๑,๐๐๐ กก. ก็มี การเก็บรักษาสัตว์ทะเลที่จับได้นั้น สำหรับเรือประมงทางฝั่งทะเลอันดามันที่ใช้เบ็ดราวและตกเบ็ดจะแช่น้ำแข็ง และเรือที่ใช้อวนติดตาและเครื่องมือประเภทดักกั้นเพียงไม่กี่ลำใช้น้ำแข็งแช่ ส่วนเรือทางอ่าวไทยก็ใช้น้ำแข็งแต่เพียงไม่กี่ลำนัก และแม้กระทั่งเกลือก็ไม่ใคร่ใช้กัน

เรือ ป๑-ช๑๔ นี้ส่วนมากมีความเร็วสูงสุด ๕ หรือ ๖ นอต

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๑-ช๑๔ ไม่มีเครื่องมือกลทุ่นแรงสำหรับใช้ยกสัตว์ทะเลที่จับได้เลย มักจะขนถ่ายขึ้นจากเรือด้วยการบรรจุลงในหลัวหรือลัง เครื่องรับวิทยุไม่ใคร่จะมีใช้กัน ส่วนเครื่องส่งไม่มีเลย การเดินเรือในเวลากลางคืนจะอาศัยดวงดาว ส่วนในเวลากลางวันก็อาศัยที่หมายบนฝั่ง

เรือ ป๑-ช๑๔ ส่วนมากจะมีสูบโยกไว้เพื่อสูบน้ำท้องเรือ ใช้สมอที่ทำด้วยไม้ โลหะหรือทั้งไม้และโลหะผสมกันหนึ่งตัว มีเรือเพียงไม่กี่ลำที่ใช้สมอสองตัว เรือในอ่าวไทยจะใช้สายสมอยาวไม่เกิน ๘๐ ม. ส่วนทางทะเลอันดามันจะใช้สมอไม้ที่มีหินถ่วง และสายสมอยาวไม่เกิน ๒๐๐ ม.

เรือ ป๑-ช๑๔ ส่วนมากมีโคมเจ้าพายุเพียงดวงเดียว เพื่อใช้ส่องล่อปลาหมึกเป็นส่วนใหญ่ ส่วนเรือในอ่าวไทยจะมีเพียงไม่กี่ลำที่มีไฟเรือเดินที่ใช้ไฟฟ้า ๒ หรือ ๓ ดวง สำหรับเครื่องช่วยชีวิตนั้นไม่มีเลย นอกจากทุ่นลอยที่ใช้ในกรณีฉุกเฉินและมักมีไดนาโมสำหรับประจุไฟประจำเรือด้วย

C1-T14 Approaching Pak Nam With Fishing Gear Drying on Fore-and-Aft Pole

เรือ ป๑-ช๑๔ กำลังแล่นเข้าปากน้ำ มีเครื่องมือจับปลาตากอยู่บนคานพาดจากหัวเรือไปท้ายเรือ

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-ช๑๔ มีคนประจำเรือตั้งแต่ ๑ ถึง ๙ คน สำหรับเรือในอ่าวไทยจำนวนสองในสามจะมีคนประจำเรือเพียง ๒ คน ส่วนเรือทางทะเลอันดามันที่ใช้อวนติดตามักมีคนประจำเรือ ๒ หรือ ๓ คน และเรือที่ใช้เบ็ดราวมี ๕ คน

ศักยในทางทหาร

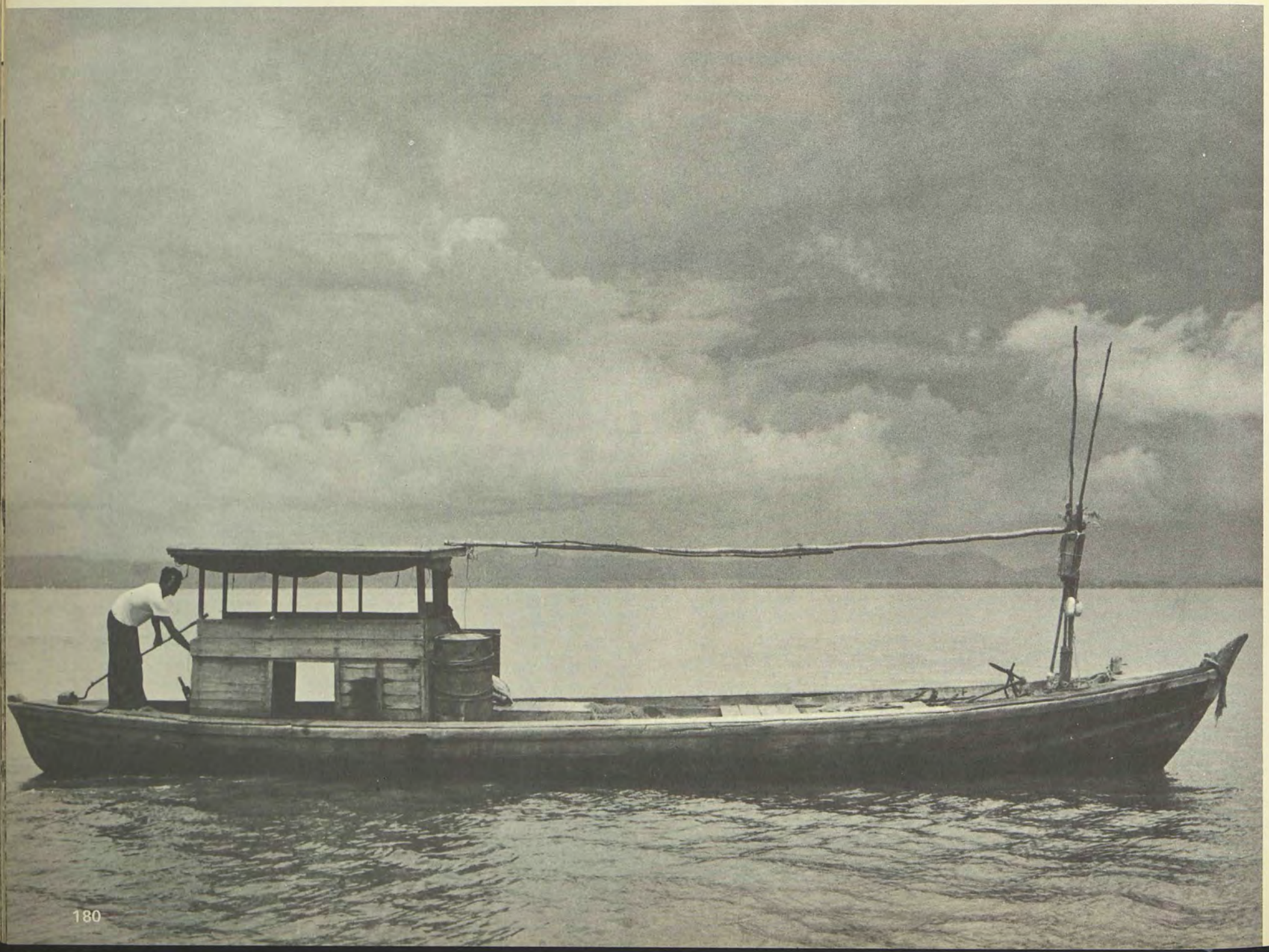
เรือ ป๑-ช๑๔ เหล่านี้จะพบเห็นได้เป็นจำนวนมาก ๆ ตามชายฝั่งทะเลทั่ว ๆ ไปของประเทศไทย (อ่าวไทยและภาคใต้ฝั่งตะวันตก) ตลอดทั้งกลางวันและกลางคืน

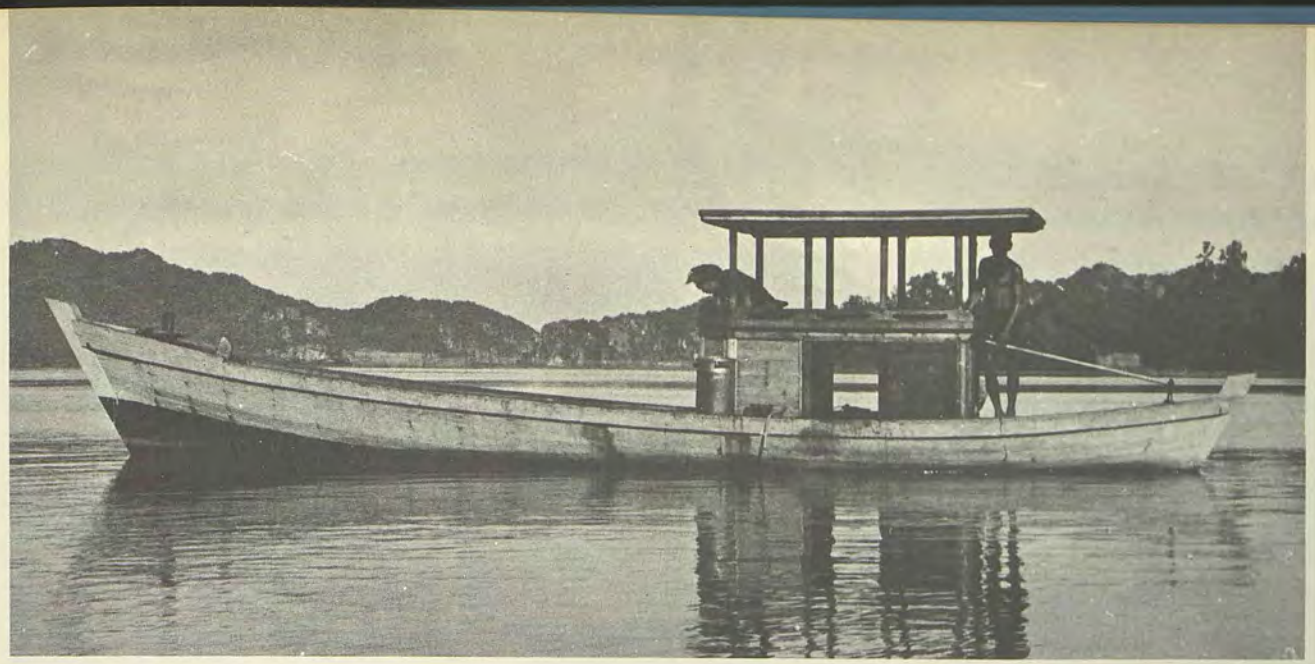
This C1-T14 Fishes for Spanish Mackerel or Squid 1 to 3 Miles Offshore Near Ban Plar

เรือ ป๑-ช๑๔ จับปลาอินทรีและปลาหมึกห่างจากฝั่ง ๑ ถึง ๓ ไมล์ ที่บ้านปลา

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง





C2-T1

C2-T1				TYPE FISHING
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
11 - 22 m	2 - 4 m	8.7 - 33	5.4 - 22	1 diesel engine
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
0.9 - 1.4 m	Andaman Sea near Satul and south to Malaysia	3 %	18 %	
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO	
Double-ended. High bow. Straight, extended stem and sternpost. High cabin aft			Varied	

ป๒-ช๑			ใช้งาน ประมง	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ตันกรอส	ตันเนต	การขับเคลื่อน
๑๑-๒๒ ม.	๒-๔ ม.	๘.๗-๓๓	๕.๔-๒๒	ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน		พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
๐.๙-๑.๔ ม.	ทะเลอันดามันบริเวณสตูล จนถึงมาเลเซีย		๓%	๑๘%
ลักษณะจดจำ			ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า	
หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน หัวเรือสูง ทวนหัวทวนท้าย ตรงขึ้นขึ้นมา และเก๋งท้ายสูง			นานาชนิด	

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 Thai C2-T1 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.

Trawlers 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 cabin on this type of boat is usually spacious. Sometimes it is over 3 m long

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๒-ช๑ นี้จะพบเห็นได้ในบริเวณภาคใต้ฝั่งตะวันตกของประเทศไทย ใกล้จังหวัดสตูล และบริเวณหมู่เกาะตอนใต้ ปรากฏตามรายงานว่ามีเรือประเภทชนิดนี้อยู่อย่างแพร่หลายในน่านน้ำมาเลเซียอีกด้วย เรือ ป๒-ช๑ นี้ บางลำต่อในมาเลเซีย

เรือเหล่านี้เป็นเรือขนาดใหญ่ที่สุดในบรรดาเรือประเภทที่ ๒ ด้วยกัน และกล่าวกันว่ามีความสามารถในการออกทะเลได้ดีที่สุด ส่วนมากสามารถออกทะเลได้ไกล ๔๐ ถึง ๕๐ ไมล์ และอยู่ได้นานถึงหนึ่งสัปดาห์

ส่วนใหญ่เรือ ป๒-ช๑ ใช้เป็นเรืออวนลาก ส่วนที่เหลือนอกนั้นก็ใช้เครื่องมือจับปลาชนิดอื่น เช่นเบ็ดตกปลาและลอบซึ่งทำด้วยลวดตาข่าย เก๋งของเรือนี้ตามปกติจะกว้าง

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 ที่ใช้อวนลากแบบแผ่นตะเข้ สามารถจับปลาได้ไม่เกินวันละ ๕๐๐ กก. ใกล้เกาะตะรุเตา ลังที่อยู่บนดาดฟ้าเรือใช้สำหรับขนถ่ายปลาที่จับได้

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.

ขวาง บางลำยาวกว่า ๓ ม. และมักจะเป็นเก๋งสองชั้น เรือหลายลำมีดาดฟ้าและฝาปิดระวางไม่เกิน ๗ ฝา

จำนวนสองในสามของเรือเหล่านี้ จดทะเบียนแล้ว

การขับเคลื่อน

เรือชายฝั่ง ป๒-ช๑ ใช้เครื่องยนต์ดีเซลที่มีชนิดและขนาดแตกต่างกันมาก อย่างสูงไม่เกิน ๖ สูบ และ ๖๖ แรงม้า ความจุน้ำมันเชื้อเพลิงเท่าที่ทราบมีไม่เกิน ๑,๘๐๐ ลิตร แต่เรือส่วนมากจุได้ ๔๐๐ ลิตร เฉพาะเครื่องยนต์ขนาดใหญ่เท่านั้นที่เริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า มีชิ้นส่วนอะไหล่ย่อย ๆ เช่น ปะเก็น และสายพาน เรือส่วนมากมีเครื่องมือซ่อมทำติดไปด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๒-ช๑ นี้ส่วนใหญ่เป็นเรืออวนลาก จะออกจากท่าจอดพักไปในตอนบ่ายมาก ๆ หรือตอนเย็น บางลำก็ออกไปวางลอบบริเวณรอบ ๆ เกาะอาดัง ออกไปเที่ยวหนึ่ง ๆ จะใช้เวลาหนึ่งสัปดาห์ โดยนำเสบียงอาหารไปให้พอสำหรับแต่ละเที่ยว และหุงต้มกันในเรือ

This C2-T1 Wire-Basket-Trap Fisher Was Built in Malaysia. It Operates From Temalang. Note Jerry-Built Poop Deck

เรือ ป๒-ช๑ ที่ใช้ลอบตะกร้าลวดนี้ สร้างในมาเลเซีย ปฏิบัติงานจากบ้านเตมาลัง จะสังเกตเห็นดาดฟ้าท้ายเรือที่ต่อเสริมขึ้นมา

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. สมอและกว้านอยู่ที่หัวเรือ ป๒-ช๑ ๒. พังงาด้ามปกติทำด้วยไม้หรือท่อเหล็ก

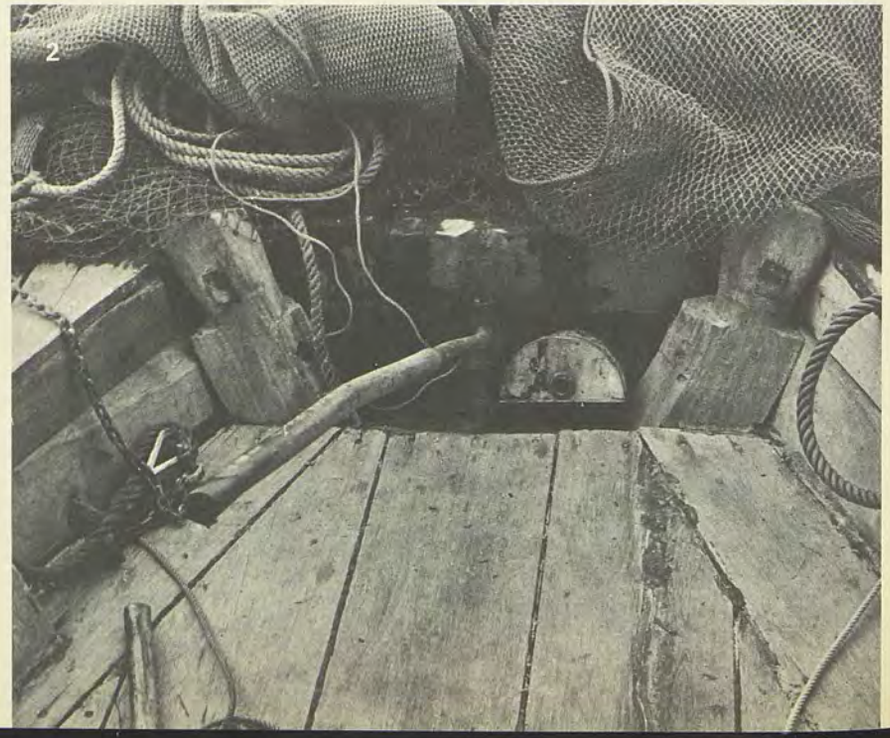
สัตว์ทะเลที่จับได้มี ปลากะพงแดง ปลาโอ ปลาดาบเงิน ปลาแป้น ปลาอินทรี ปลากระเบน ปลาทู กุ้ง ปลาลิ้นหมา และปูม้า ซึ่งมีปริมาณไม่เกิน ๕๐๐ กก. สำหรับอวนลากและลอบ และปริมาณสูงสุดสำหรับการตกเบ็ดชนิดมีเหยื่อจะได้ ๘๐ กก. และใช้เก็บรักษาด้วยการแช่น้ำแข็ง

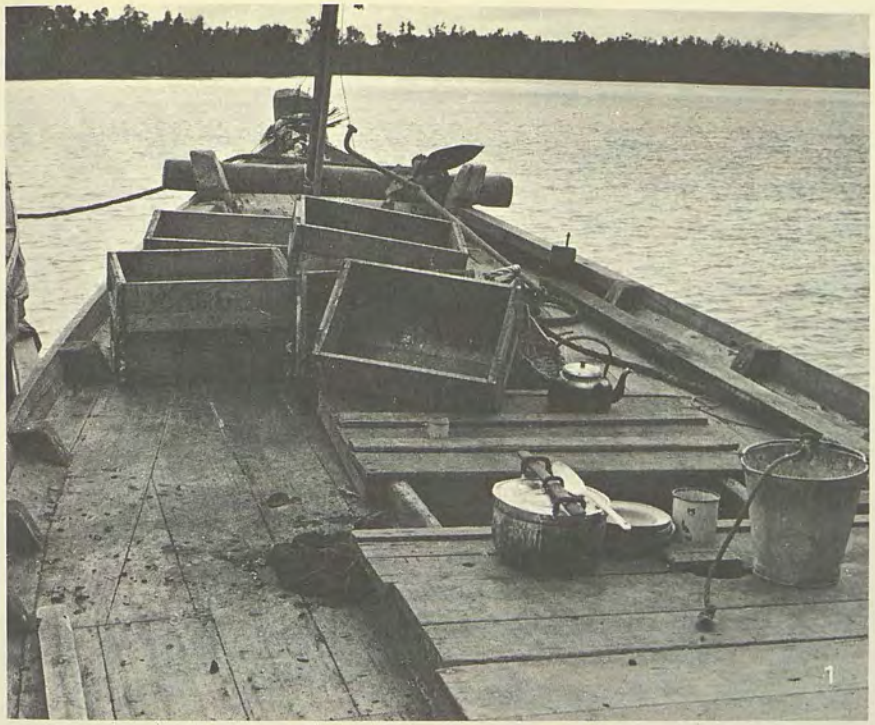
เรือ ป๒-ช๑ มีความเร็วสูงสุด ๘ นอต

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๒-ช๑ โดยมากจะไม่มีเครื่องมือกลสำหรับใช้ในการยกสัตว์ทะเลที่จับได้ หรือยกเครื่องมือจับปลาแต่อย่างใด แต่ถ้าเป็นเรือที่ใช้วางลอบอยู่ในบริเวณรอบเกาะอาดัง จะมีกว้านมือที่สามารถยกน้ำหนักได้ ๒ ตันเพื่อใช้ยกลอบขึ้น คนประจำเรือเป็นผู้ทำการขนถ่ายสัตว์ทะเลที่จับได้ขึ้นจากเรือ โดยบรรจุปลาลงในลังไม้และแช่ไว้ด้วยน้ำแข็ง เรือ ป๒-ช๑ นี้บางลำจะมีเครื่องรับวิทยุ แต่ไม่มีเครื่องส่ง ส่วนมากเรือเหล่านี้จะมีเข็มทิศใช้ และใช้สูบหอยโข่ง บางลำก็ใช้สูบโยกสำหรับสูบน้ำท้องเรือ ตามปกติจะมีสมอเหล็ก ๑ ตัวและสายสมอยาว ๑๐๐ ม.

ปกติมีไฟเรือเดินสามดวงใช้ไฟฟ้า แต่บางลำก็มีเพียงสองดวง และมีอยู่น้อยลำที่ใช้โคมรั้วเพียงดวงเดียวก็มี ส่วนโคมฉายขนาดใหญ่ได้แก่โคมฉายระยะไกล และไม่มีเครื่องช่วยชีวิตใด ๆ เลย





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

๑. สมอ ลังใส่ปลา และอาหารเย็นของคนประจำเรือวางอยู่เกลื่อนกลาดบนดาดฟ้าหัวเรืออวนลาก ป๒-ช๑

๒. ภาพภายในเก๋ง

๓. กำลังซ่อมอวนลากในเรือ

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)

เก๋งแบบธรรมดาสองแบบคือ (๑) เรืออวนลาก และ (๒) เรืออวนติดตา

Military Potential

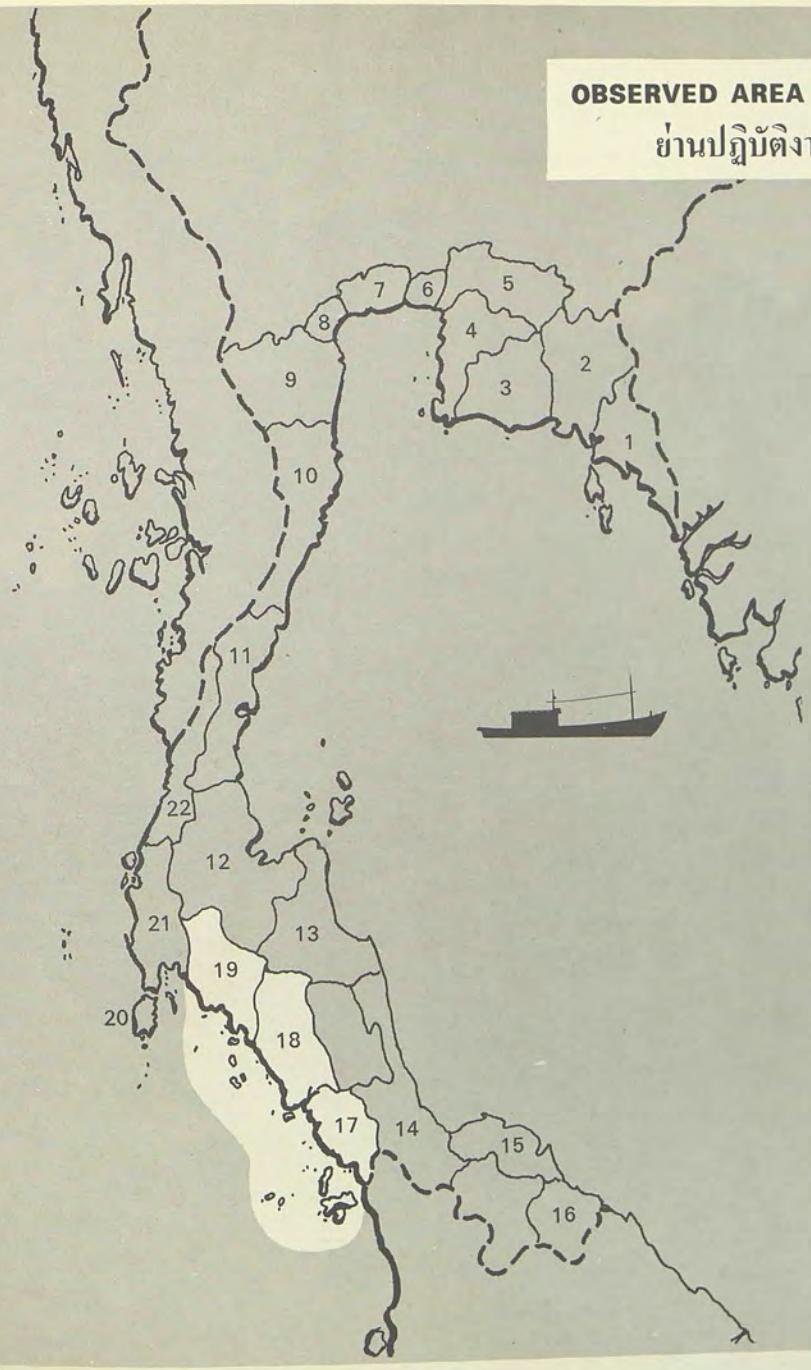
C2-T1 are often large boats with large cabins and covered, compartmented holds. These craft can operate well out to sea.

คนประจำเรือ

เรือ ป๒-ช๑ ที่ใช้อวนลากมีคนประจำเรือ ๖ คน ส่วนเรืออื่น ๆ นอกนั้นเป็นส่วนมากจะมี ๔ คน

ศักยในทางทหาร

เรือ ป๒-ช๑ มักเป็นเรือขนาดใหญ่ มีเก๋งกว้างและระวางบรรทุกที่ปิดมิดชิด เรือเหล่านี้สามารถออกปฏิบัติงานในทะเลได้เป็นอย่างดี

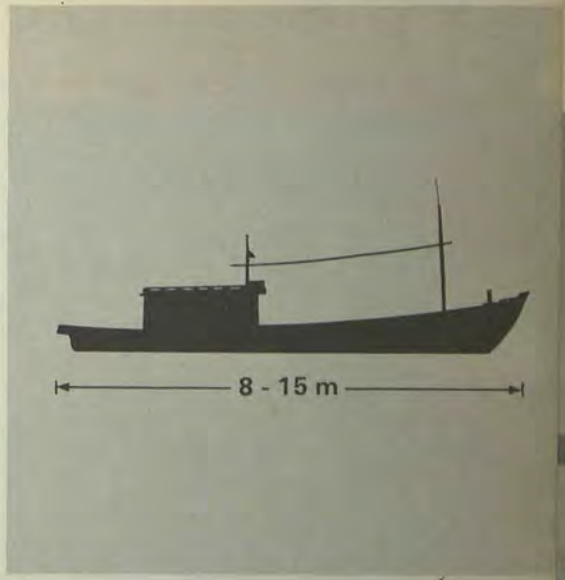


OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

DAIYA

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-ช๒		ใช้งาน ประมง/สินค้า		
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ตันกรอส	ตันเนต	การขับเคลื่อน
๘-๑๕ ม.	๑.๕-๓.๓ม.	๒.๒-๙.๕	๑.๓-๔.๓	ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน		พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
๐.๕-๑.๒ ม.	ชายฝั่งทะเลอันดามัน		๓%	๑๓%
ลักษณะจดจำ				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า
หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน หัวเรือสูง ทวนหัวทวนท้าย ตรงยื่นขึ้นมา และมีเก๋งท้ายเตี้ย				นานาชนิด

ข่าวสารทั่วไป

เรือชายฝั่ง ป๒-ช๒ นี้ จะพบเห็นเป็นจำนวนมากในบริเวณใกล้หมู่เกาะทางภาคใต้นอกฝั่งตะวันตกของประเทศไทย ทำการจับปลาอินทรีด้วยอวนติดตา หรือใช้ลำเลียงสินค้าและผู้โดยสาร บางลำใช้จับปลาด้วยเครื่องมือดักกั้นหรือเบ็ดราวมีเหยื่อ

ลักษณะของเก๋งเตี้ยและมักมีความยาวประมาณ ๒.๕ ม. เก๋งของเรือเหล่านี้บางลำก็เพียงแค่หลังคามุงจากถาวร และมีเสายึดอยู่ไม่กี่ต้น

ตัวเรือมักมีดาดฟ้าและระวางบรรทุกหนึ่งระวางหรือมากกว่า แต่ละระวางมีฝาปิด เรือ ป๒-ช๒ ส่วนมากจะจดทะเบียน

การขับเคลื่อน

เรือ ป๒-ช๒ นี้ใช้เครื่องยนต์ดีเซลที่เริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ชนิด ๑ หรือ ๒ สูบ ขนาด

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

เรือประมงที่ใช้อวนติดตาทางทะเลอันดามัน 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 ๑๘ แรงม้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงตามปกติ ๔๐ ลิตร แต่มีบางลำที่จุถึง ๑๘๐ ลิตร มีเครื่องมือซ่อมทำติดไปด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือที่ใช้อวนติดตาจะออกจับปลาในตอนกลางคืน โดยออกจากท่าจอดพักตอนบ่าย ค้างหนึ่งหรือสองคืนและกลับในตอนเช้า เรือที่ใช้เครื่องมือดักกั้น โดยปกติจะออกเรือในเวลาน้ำลงและใช้เวลาเที่ยวละครึ่งวัน

พวกที่เป็นเรือสินค้ามักไม่มีกำหนดเวลาในการปฏิบัติงานที่แน่นอน ทำการบรรทุกปลา ยาง มะพร้าวและสินค้านานาชนิด ส่วนนอกนั้นเป็นเรือสินค้าซึ่งบรรทุกผู้โดยสารด้วย จะออกเป็นเวลาโดยรับส่งคนงานไปยังโรงเผาถ่าน ใช้เวลาทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับประมาณ ๕ ชั่วโมง สำหรับเรือประมงจะนำเสบียงอาหารไปให้พอเพื่อออกปฏิบัติงานหนึ่งหรือสองคืน เรือประมาณครึ่งหนึ่งนำอาหารที่หุงต้มแล้วไปจากบ้าน ส่วนอีกครึ่งหนึ่งจะหุงหากันในเรือ

เรือ ป๒-ช๒ ที่ใช้อวนติดตานั้นส่วนมากจะจับปลาอินทรีเป็นหลัก รองลงมาได้แก่ ปลาดาบลาว ปลาตุ๊กแก (กะรัง) ปลากุเรา ปลาน้ำดอกไม้ ปลาทู กุ้ง ปูม้า ปลาจะละเม็ด ปลากระเบน และปลาฉลาม เรือที่ใช้อวนติดตาหรือใช้เครื่องมือประเภทดักกั้นอาจจับปลาได้วันละ ๒๐๐ กก. แต่เรือ ป๒-ช๒ ที่ใช้เบ็ดราวมีเหยื่อมักจับได้น้อยกว่า ๘๐ กก. เฉพาะเรือที่ใช้อวนติดตาเท่านั้นที่เก็บรักษาปลาด้วยการแช่น้ำแข็ง

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 ยาง และมะพร้าว
๒. เรืออวนติดตาสามารถจับปลาได้ไม่เกิน ๒๐๐ กก.
๓. เรือสินค้า/โดยสาร จากปะเหลียนถึงเกาะตะรุเตาตามปกติบรรทุกผู้โดยสารได้ 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 1 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 ลำใดมีเครื่องมือกลทุ่นแรงสำหรับยกสินค้าหรือสัตว์ทะเลที่จับได้เลย ปลาที่จับมาได้จะขนถ่ายขึ้นจากเรือโดยบรรจุลงในลังไม้และใส่น้ำแข็งแช่ไว้สำหรับเรือสินค้าแล้ว ผู้โดยสารและคนประจำเรือจะเป็นผู้ขนถ่ายสินค้าเอง

เรือ ป๒-ช๒ ไม่มีเครื่องวิทยุใช้กันเลย และมีเพียงบางลำที่มีเข็มทิศแม่เหล็ก ๑ เรือน มาตรฐานที่ใช้กันอยู่ทั่ว ๆ ไป คือสูบโยก ๑ เครื่อง เรือนี้ใช้สมอโลหะตัวเดียว สายสมอยาวไม่เกิน ๑๐๐ ม. ใช้โคมรั้วดวงเดียว และไม่มีเครื่องช่วยชีวิตใด ๆ เลย

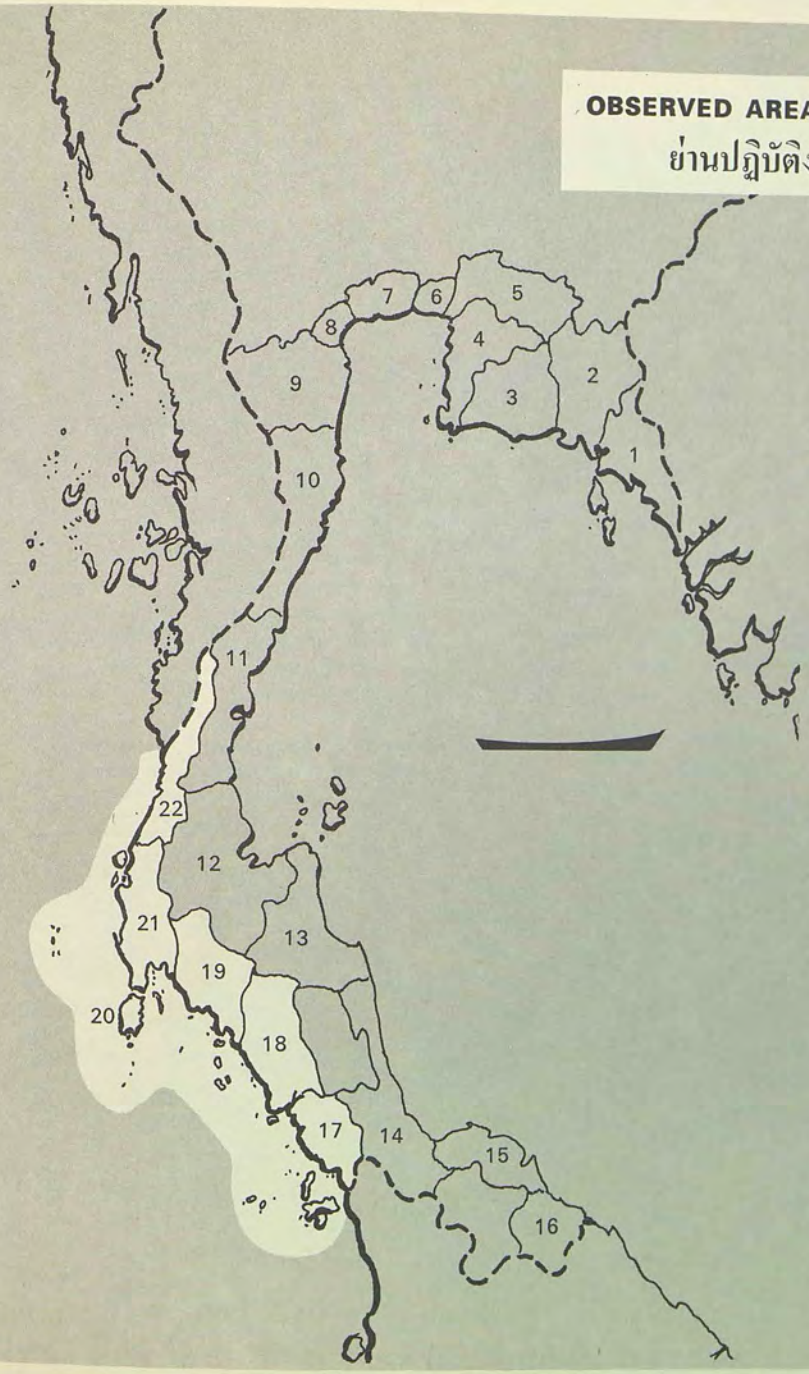
คนประจำเรือ

เรือประมงมีคนประจำเรือ ๓ ถึง ๖ คน ส่วนเรือสินค้าจะมีเพียง ๒ ถึง ๓ คน

ศักยในทางทหาร

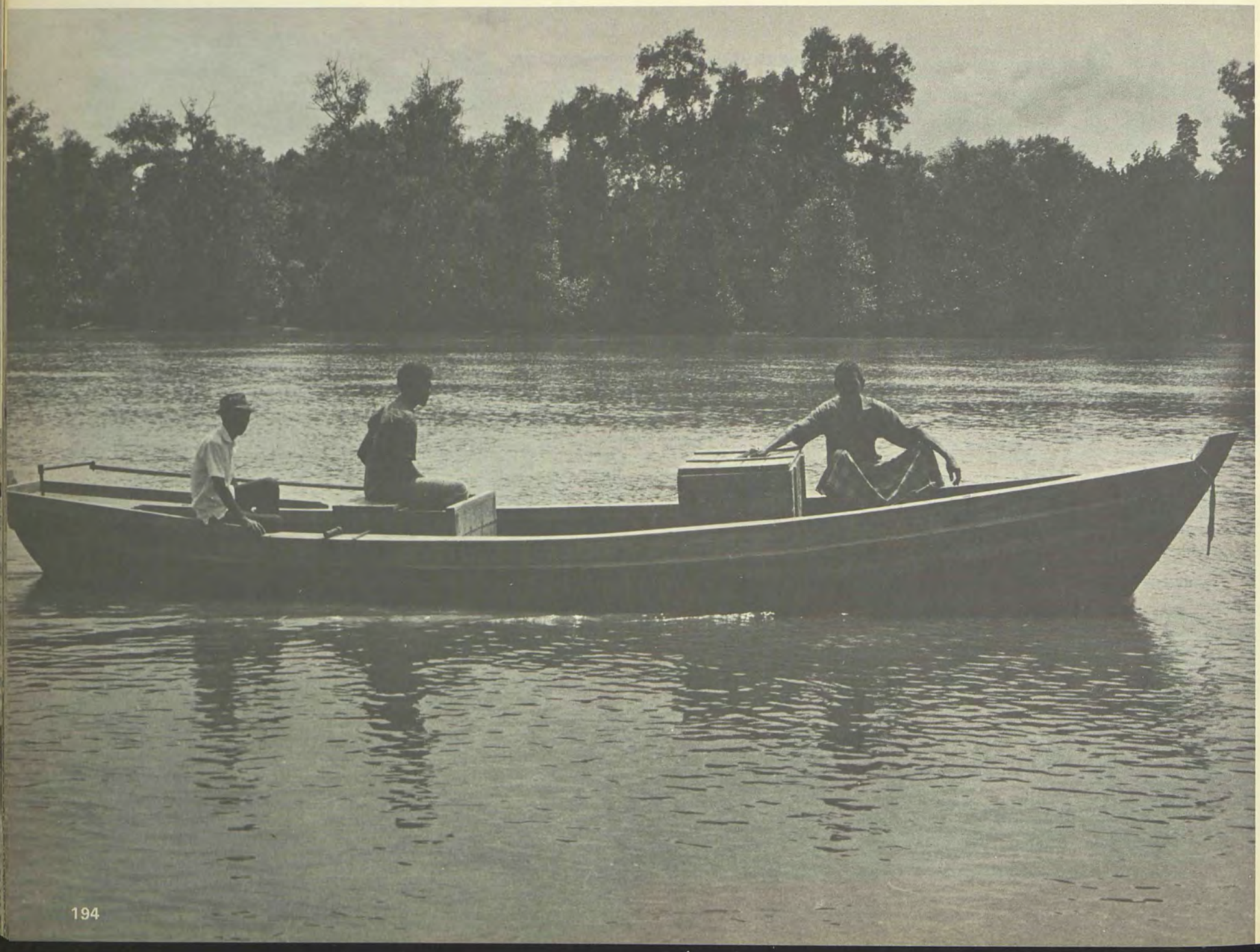
เมื่อมีเรือ ป๒-ช๒ ออกปฏิบัติงานกันเป็นจำนวนมาก ๆ ในบริเวณน่านน้ำใกล้ชายแดนในเวลากลางคืนก็จะเป็นประโยชน์แก่การปฏิบัติงานที่ผิดกฎหมายได้มากขึ้น

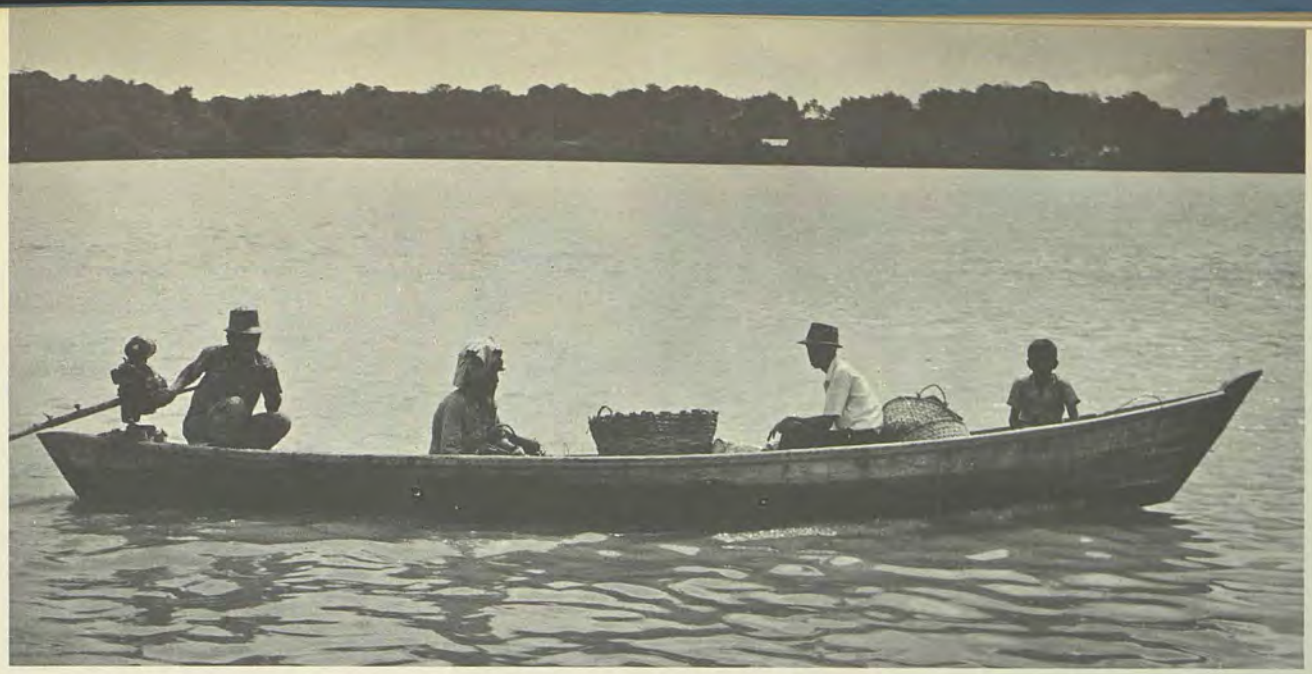
CLASS 2 - TYPE 14



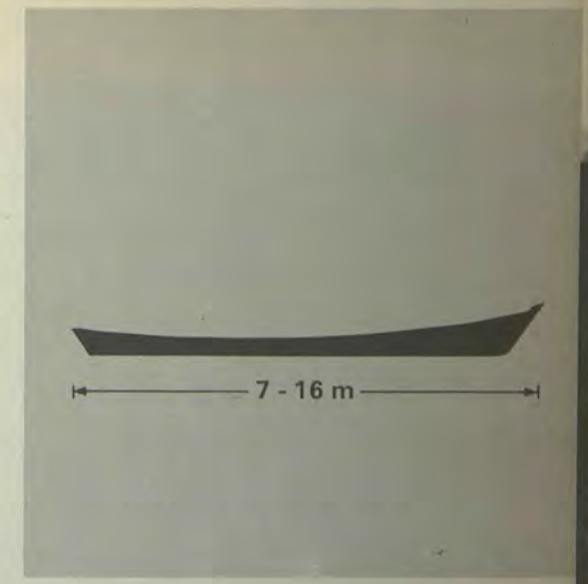
1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร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

C2-T14





C2-T14



C 2-T 14			TYPE FISHING/CARGO	
LOA 7 - 16 m	BEAM 1.2 - 4 m	GROSS TONS 0.6 - 9.8	NET TONS 0.3 - 4.5	PROPULSION 1 diesel or gasoline engine
DRAFT 0.6 - 1.4 m	OPERATING AREA Concentrated near Malaysia in Andaman Sea		CLASS FREQUENCY 3%	TYPE FREQUENCY 69%
RECOGNITION FEATURES Double-ended. High bow. Straight, extended stem and sternpost				TYPE OF CATCH / CARGO Varied

ป๒-ช๑๔			ใช้งาน ประมง/สินค้า	
ความยาวตลอดลำ ๗-๑๖ ม.	ความกว้างสุด ๑.๒-๔ ม.	ตันกรอส ๐.๖-๙.๘	ตันเนต ๐.๓-๔.๕	การขับเคลื่อน น้ำมันใสหรือดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๐.๖-๑.๔ ม.	ย่านปฏิบัติงาน มีมากทางทะเลอันดามันใกล้ มาเลเซีย		พบเรือประเภทนี้ ๓%	พบเรือชนิดนี้ ๖๙%
ลักษณะจดจำ หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน หัวเรือสูง ทวนหัวทวนท้าย ตรงและยื่นขึ้นมา				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า นานาชนิด

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 Satul 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

ข่าวสารทั่วไป

เรือที่มีลักษณะหัวเรือท้ายเรือคล้ายกันนี้ปฏิบัติงานอยู่ตามชายฝั่งประเทศไทยในทะเลอันดามัน เรือส่วนใหญ่จะอยู่ตามหมู่เกาะทางตอนใต้ แต่ก็มีบางลำที่อยู่ทางตอนเหนือ เรือเหล่านี้จะจอดพักอยู่ที่อำเภอกันตัง (จังหวัดตรัง) และที่จังหวัดสตูลเป็นจำนวนมาก เรือขนาดเล็ก ๆ จะทำการจับปลาอยู่ตามบริเวณใกล้ ๆ ฝั่ง หรือตามหมู่เกาะทางด้านที่มีคลื่นลมสงบเท่านั้น แต่ก็มีเรือขนาดใหญ่ไม่กี่ลำที่ออกไปห่างฝั่งถึง ๔๐ ไมล์ และอยู่ในทะเลเป็นเวลาหลายวัน

เรือ ป๒-ช๑๔ นี้ใช้วิธีการจับปลาหลายชนิดด้วยกัน ที่แพร่หลายมากที่สุดได้แก่ เครื่องมือประเภทดักกั้น เช่น โป๊ะ โพงพาง เครื่องมือรังกั้นชนิดต่าง ๆ ลอบลวดตาข่าย ลอบไม้ และรั้วไซมาน อย่างไรก็ตามยังมีเรือที่ใช้อวนติดตา เบ็ดราว และอวน

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.

ล้อมจับ หรือใช้ลำเลียงสินค้าและผู้โดยสารหรือเป็นเรือโดยสารโดยเฉพาะอีกด้วย และก็มีเรือบางลำที่ใช้เป็นเรือกำกับดูแลการปฏิบัติงานของคนประจำเรือในหมู่เรือประมงเจ้าของเดียวกันหลาย ๆ ลำซึ่งอยู่ตามที่ต่าง ๆ และมีเรือสินค้าของชาวมาเลเซียที่เป็นเรือชนิดเดียวกันนี้เดินทางเข้ามาตามท่าเรือของประเทศไทย เพื่อหาซื้อปลาไปขายในสหพันธ์มาเลเซีย

เรือ ป๒-ช๑๔ ส่วนมากจะมีท้องเรือเปิด ส่วนเรือที่มีดาดฟ้าปิดก็จะมีฝาปิดระวางเพียงฝาเดียว เรือเหล่านี้มีจดทะเบียนอยู่ประมาณหนึ่งในสาม

การขับเคลื่อน

เรือ ป๒-ช๑๔ นี้ใช้เครื่องยนต์ที่แตกต่างกัน มีตั้งแต่เครื่องหางยาวประเภทน้ำมันใสชนิดสูบเดียว ขนาด ๔ แรงม้า ไปจนถึงเครื่องยนต์ดีเซลที่ติดตั้งกลางลำ ชนิด ๖ สูบ ขนาด ๑๐๐ แรงม้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน ๒๐๐ ลิตร แต่เรือส่วนมากจะจุได้ ๔๐ ลิตร หรือน้อยกว่า มีเครื่องยนต์ขนาดใหญ่อยู่เพียงไม่กี่เครื่องที่เริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า ตามปกติไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ แต่เรือส่วนมากจะมีเครื่องมือซ่อมทำติดไปด้วย

Open Hulled C2-T14 Cargo Vessel Can Handle Many Varieties of Cargo. Note Jointed-Rib Construction

เรือสินค้า ป๒-ช๑๔ ที่มีท้องเรือเปิดสามารถบรรทุกสินค้านานาชนิดได้เป็นจำนวนมาก ขอให้สังเกตดูการต่อไม้ที่กงตั้ง

Bag Net Fishing Boats Usually Operate Close to Shore

เรือที่ทำการประมงด้วยโพงพาง มักปฏิบัติงานอยู่ตามบริเวณใกล้ ๆ ฝั่ง

C2-T14

C2-T14 Vessels Operate Only on Thailand's Andaman Sea Coast. This Cargo Boat Is Near Satul

เรือ ป๒-ช๑๔ ปฏิบัติงานอยู่ตามชายฝั่งของไทยในทะเลอันดามันเพียงแห่งเดียว เรือสินค้าลำนี้อยู่ใกล้ ๆ สตูล

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, pony-fish, 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-ช๑๔ อยู่เพียงไม่กี่ลำที่ออกทำการจับปลาในเวลากลางคืน เรือเหล่านี้ใช้อวนติดตาหรืออวนล้อมจับ ส่วนมากเรือที่ใช้เครื่องมือดักกั้นจะออกจากท่าเวลาน้ำลงและกลับเข้าท่าเวลาน้ำขึ้น สัตว์ทะเลที่จับได้มี กุ้ง ปูม้า ปลาจำพวกปลาอินทรี ปลาลัง ปลาโม่ง ปลาดาบลาว ปลาจะละเม็ดดำ ปลาสี่เสี้ยด ปลากระบอก ปลาหางบ่วง ปลาทู ปลาแป้น ปลากะพงแดง และปลาสี่กุนกลม ปริมาณที่จับได้ประมาณ ๑๐๐ กก. แต่บางครั้งก็อาจได้มากถึง ๑,๐๐๐ กก. มีเรือเพียงไม่กี่ลำที่จะเก็บรักษาสิ่งที่จับได้ด้วยการแช่น้ำแข็ง เรือประมงเหล่านี้มักไม่ใคร่ออกทะเลเกินกว่าหนึ่งวัน

เรือสินค้าใช้เวลาเดินทางตั้งแต่ ๓ ชั่วโมง ถึง ๒ วัน สินค้าที่บรรทุกไปได้แก่ปลาและผลิตภัณฑ์จากปลา ได้แก่ กะปิ ปลาป่นสำหรับใช้เป็นอาหารไก่ ไก่ และฟืน ฟืนที่กล่าวนี้ตัดจากป่าตามชายฝั่งและนำไปขายยังหมู่บ้านใกล้เคียงแถบนั้นเพื่อเผาถ่าน

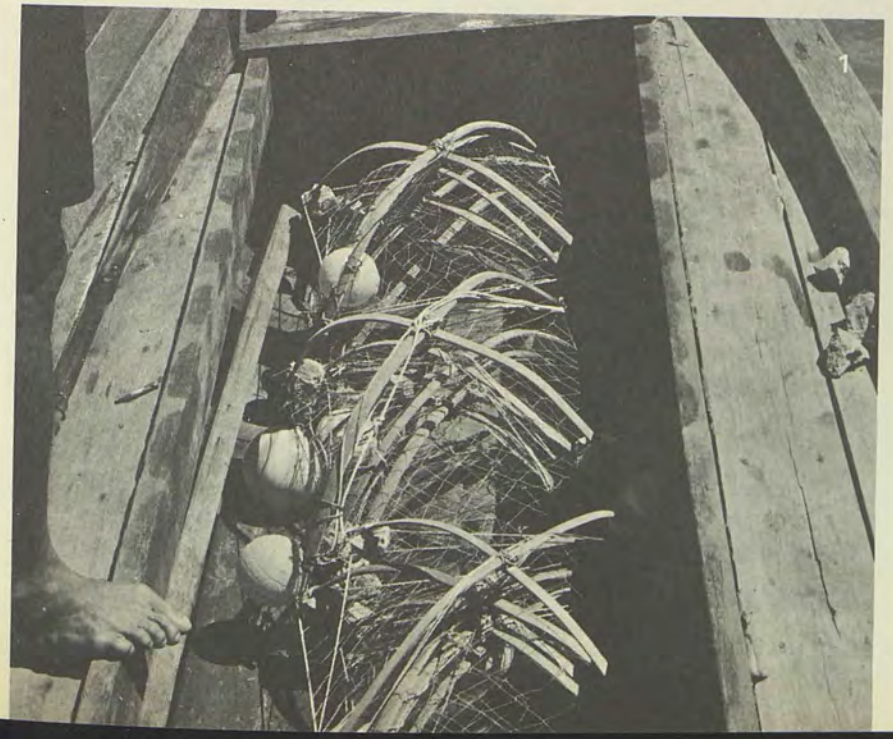
เรือ ป๒-ช๑๔ มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๖ นอต

เครื่องอุปกรณ์

เรือชายฝั่งเหล่านี้ตามปกติมักไม่มีเครื่องมือกลสำหรับยกขนสัตว์ทะเลที่จับได้ หรือสินค้าเลย แต่ก็มีเรือบางลำใช้คันเบ็ดแบบมือหมุนสามารถยกของได้หนักไม่เกิน 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 Wheel, Not a Tiller, Is Used on This Long-Line Fisher

๑. แร้วดักปูวางอยู่ในระวางเรือ ป๒-ช๑๔ ๒. สมอไม้ ใช้โลหะหุ้มปลายสมอและหินถ่วงที่ตัวสมอ ๓. เรือประมงที่ใช้เบ็ดราวลำนี้ใช้พังงาหมุน ไม่ใช้พังงาด้าม



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.

จำนวนประมาณครึ่งหนึ่งมีสูบโยก ส่วนที่เหลือนอกนั้นวิดน้ำท้องเรือด้วยกระป๋อง เรือที่ใช้สมอโลหะและที่ใช้สมอไม้มีหินถ่วงจะมีจำนวนเท่า ๆ กัน ประมาณหนึ่งในสามของเรือเหล่านี้ไม่มีสมอ เรือส่วนมากมีโคมรั้วดวงเดียว ส่วนเรืออื่น ๆ นอกนั้นจะมีคบไฟหรือโคมไฟฟ้าไม่เกินสามดวง

คนประจำเรือ

คนประจำเรือประมงอาจมีจำนวนไม่เกิน ๑๐ คน แต่เรือส่วนมากที่ใช้เครื่องมือดักกั้นจะมีคนประจำเรือ ๒ ถึง ๓ คน สำหรับเรือสินค้ามีคนประจำเรือ ๒ ถึง ๔ คน คนประจำเรือเหล่านี้นับถือศาสนาพุทธหรือศาสนาอิสลาม และพูดภาษาไทยได้ทุกคน

ศักยในทางทหาร

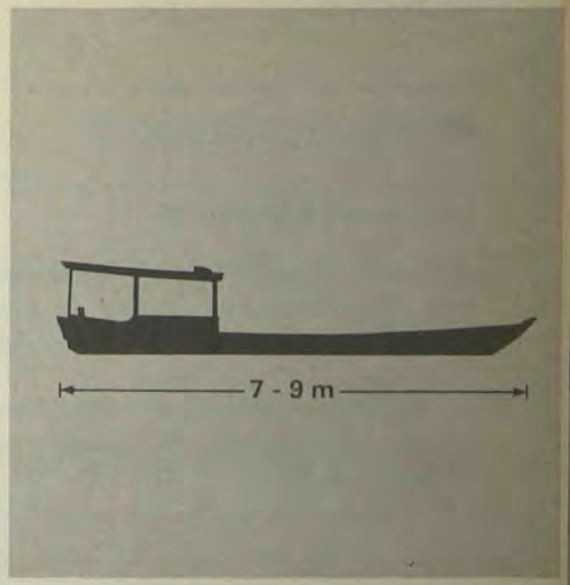
เรือประเภทชนิดนี้ที่มีขนาดใหญ่ๆ จะสามารถใช้ปฏิบัติงานนอกกฎหมายได้โดยมีศักยสูงมาก โดยเฉพาะเรือสินค้าที่เดินอยู่ระหว่างท่าเรือต่าง ๆ ของไทยกับมาเลเซียเป็นประจำ

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    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.

ป๓-ช๑			ใช้งาน ประมง/สินค้า	
ความยาวตลอดลำ ๗-๙ ม.	ความกว้างสุด ๑.๓-๑.๘ ม.	ตันกรอส ๑.๒-๓.๘	ตันเนต ๐.๘-๒.๒	การขับเคลื่อน ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๐.๕-๐.๘ ม.	ย่านปฏิบัติงาน บริเวณใกล้เคียงจังหวัดสมุทรสาคร		พบเรือประเภทนี้ ๒%	พบเรือชนิดนี้ ๑๕%
ลักษณะจดจำ หัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน ท้ายตัดกว้างและเก๋งท้ายสูง				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า ส่วนใหญ่เป็นกุ้งทะเล

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๓-ช๑ นี้ เป็นที่รู้จักกันดีว่าเป็นเรือที่ใช้ในลำน้ำ มีอยู่เป็นจำนวนมากบริเวณใกล้ ๆ ฝั่งจังหวัดสมุทรสาคร ส่วนใหญ่เป็นเรือที่ใช้อวนลากและคันรุน บางทีก็ใช้ลำเลียงปลาจากท่าเทียบเรือไปส่งโรงงานทำอาหารกระป๋อง

มีเก๋งเล็ก ๆ ท้ายเรือเป็นห้องถือท้ายและเป็นห้องเครื่องด้วย สัตว์ทะเลที่จับได้จะบรรจุลงหลัวและวางไว้ในท้องเรือที่เปิด และมีดาดฟ้าขนาดเล็กอยู่ที่หัวเรือ

เรือประเภทชนิดนี้ส่วนมากได้จดทะเบียนแล้ว

การขับเคลื่อน

เรือ ป๓-ช๑ ใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิดสูบเดียว ขนาด ๔ ถึง ๘ แรงม้า เริ่มเดินเครื่อง

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 ชิ้นส่วนอะไหล่ไม่ใคร่มี แต่เรือที่ทำการประมงโดยมากจะมีเครื่องมือซ่อมทำเล็ก ๆ น้อย ๆ ไปด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๓-ช๑ ที่ทำการประมงจะนำอาหารซึ่งจัดทำจากบ้านไปพอสำหรับการออกปฏิบัติงานวันหนึ่ง ออกจากท่าตอนเช้า และกลับตอนเย็น อยู่ห่างฝั่งภายในระยะ ๑๐ ไมล์ สัตว์ทะเลที่จับได้ส่วนใหญ่ได้แก่กุ้ง และมีปริมาณไม่เกิน ๑๐๐ กก.

เรือสินค้าจะใช้เวลาเดินทางทั้งเที่ยวไปและกลับไม่เกิน ๒ ถึง ๓ ชั่วโมง จึงไม่นำอาหารติดไปด้วย สินค้าที่นำไปมักจะเป็นปลาซึ่งนำไปส่งยังโรงงานทำอาหารกระป๋อง

C3-T1 Trawler With Booms Spread
เรือ ป๓-ช๑ ใช้อวนลากและมีคานถ่าง

Wide, Transom Stern Is Characteristic of C3-T1 Vessels
เรือ ป๓-ช๑ 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.

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๓-ช๑ มีสูบโยกหรือสูบหอยโข่ง หรืออาจมีทั้งสองอย่างก็ได้ (เพื่อใช้สูบน้ำท้องเรือ) แต่ไม่มีเครื่องยกของ และมีสมอเหล็กตัวเดียวสายสมอยาวไม่เกิน ๖๐ ม.

เรือประเภทชนิดนี้มีไฟเรือเดินสามดวงตามแบบมาตรฐาน แต่เท่าที่ทราบจะไม่มีโคมฉาย เครื่องวิทยุและเครื่องมือเดินเรือ หรือเครื่องชูชีพเลย

คนประจำเรือ

เรือประมงใช้คนประจำเรือ ๒ คน แต่ถ้าเป็นเรือสินค้าจะมีคนประจำเรือ ๒ ถึง ๕ คน

Scoop-Net Fisher Working off Samut Sakhon Departs Port in the Morning and Returns in the Evening

เรือประมงอวนรุนกำลังทำงานอยู่นอกฝั่งสมุทรสาคร ออกจากท่าตอนเช้าและกลับในตอนเย็น

C3-T1

Military Potential

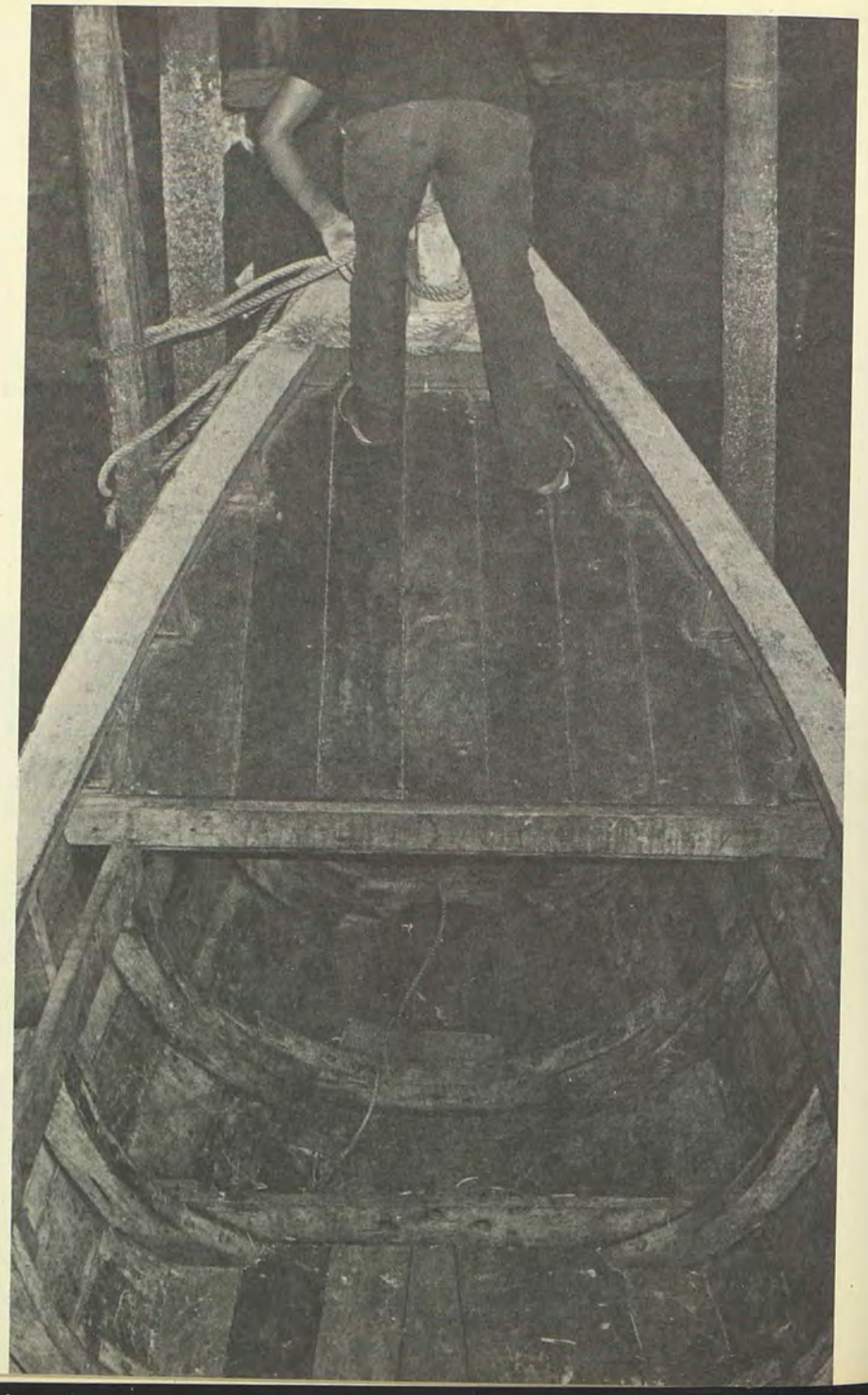
The military potential of the C3-T1 in the Gulf is practically nil. It is not equipped for work at sea, and its carrying capacity is small. Its identification with the Samut Sakhon area is also a limiting factor.

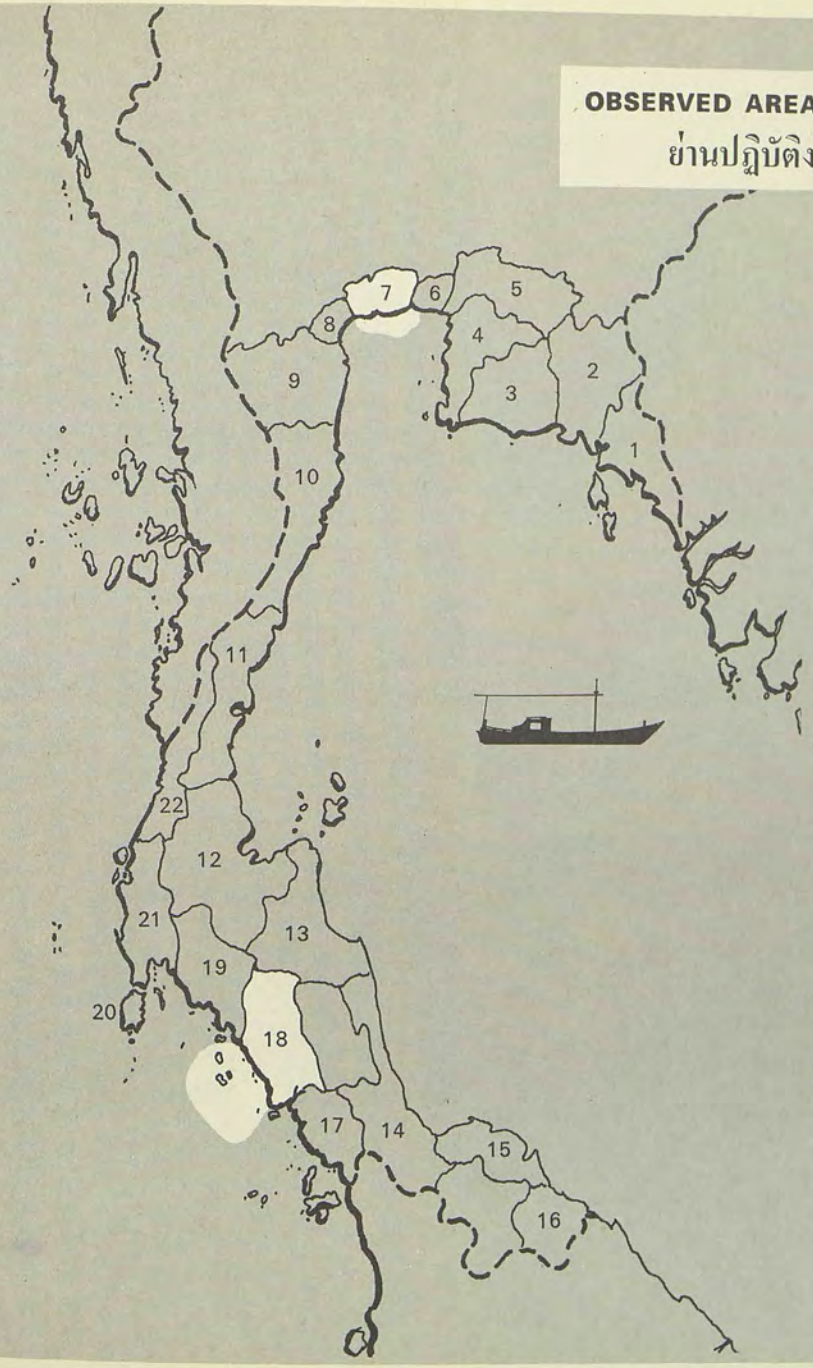
ศักยในทางทหาร

เรือ ป๓-ช๑ นี้หากนำไปใช้ปฏิบัติงานในอ่าวไทยตามสภาพที่แท้จริงแล้วจะนับได้ว่าไม่มีศักยในทางทหารแต่อย่างใด เพราะมีปัจจัยอันเป็นข้อจำกัดอยู่หลายประการ กล่าวคือ ไม่มีการติดตั้งเครื่องอุปกรณ์ในเรือเพื่อออกไปปฏิบัติงานในทะเลเลย บรรทุกได้น้อย และเรือเหล่านี้ยังเป็นที่รู้จักสามารถพิสูจน์ทราบได้ในจังหวัดสมุทรสาครเป็นอย่างดีอีกด้วย

Cargo Capacity of C3-T1 Is Limited by Small Hold

จำนวนสินค้าที่บรรทุกของเรือ ป๓-ช๑ ถูกจำกัดด้วยระวางขนาดเล็ก

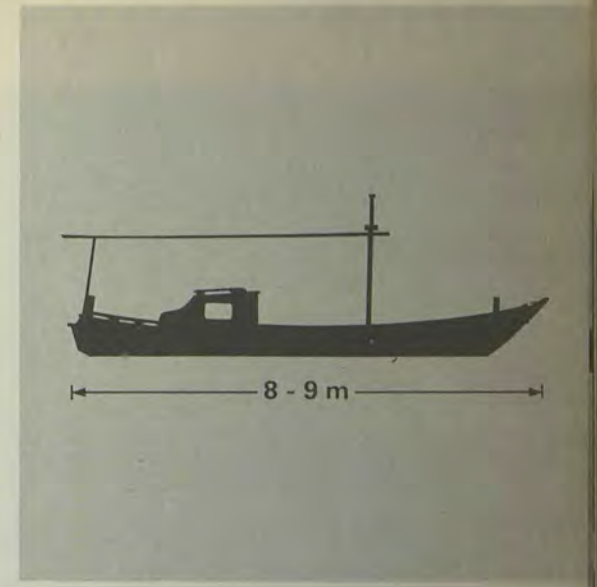




1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
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 Crescent-shaped bow. Truncated wide, transom stern. Low cabin aft			TYPE OF CATCH / CARGO Threadfin, silver pomfret, shark, and sea shrimp	

ป ๓-ช ๒		ใช้งาน ประมง		
ความยาวตลอดลำ ๘-๙ ม.	ความกว้างสุด ๒ ม.	ตันกรอส ๒.๒-๓.๕	ตันเนต ๑.๓-๒.๔	การขับเคลื่อน น้ำมันใสหรือดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๐.๖-๐.๗ ม.	ย่านปฏิบัติงาน บริเวณปากแม่น้ำท่าจีน, ตรัง และปะเหลียน	พบเรือประเภทนี้ ๒%	พบเรือชนิดนี้ ๓%	
ลักษณะจดจำ หัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน ท้ายเรือตัดกว้างและเก๋งท้ายเตี้ย			ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า ปลากุเรา, ปลาจาระเม็ดขาว, ปลาฉลาม, กุ้งทะเล	

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.

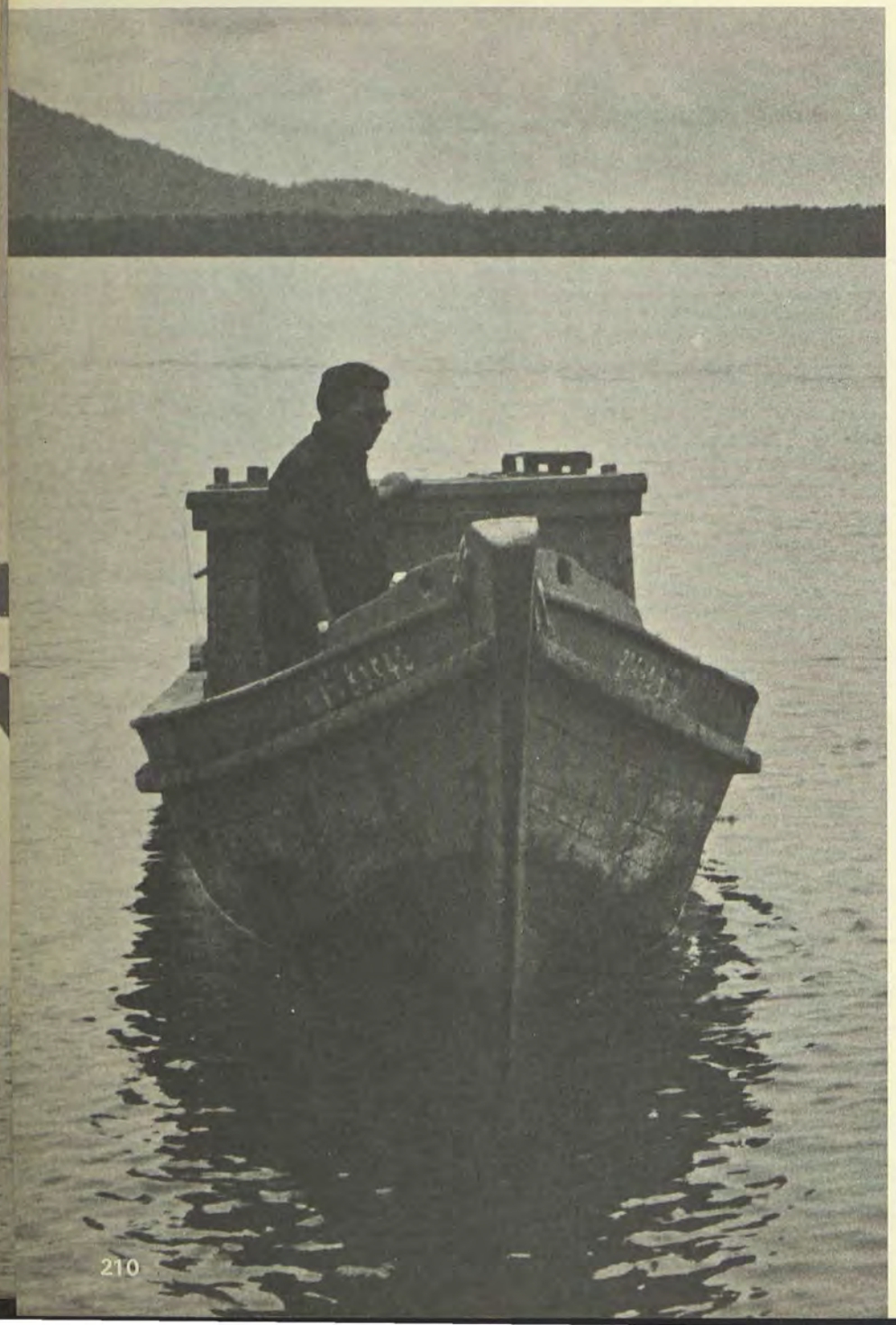
ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๓ - ๒ นี้ส่วนมากปฏิบัติงานอยู่ในบริเวณปากแม่น้ำท่าจีน และมีอยู่ในบริเวณปากแม่น้ำตรังและแม่น้ำปะเหลียน (จังหวัดตรัง) ในทะเลอันดามันอีกด้วย เรือนี้บางลำมีดาดฟ้า และมักมีระวางบรรทุกหนึ่งระวาง มีฝาปิดรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส บางลำก็มีคานไม้พาดจากหัวเรือไปท้ายเรือสำหรับกางเพดานผ้าใบเพื่อเป็นที่พักอาศัยของคนประจำเรือ

ส่วนมากของเรือนี้จดทะเบียนแล้ว

การขับเคลื่อน

เรือนี้ใช้เครื่องยนต์น้ำมันใส หรือเครื่องยนต์ดีเซล ชนิด ๑ สูบ ขนาด ๕ แรงม้าที่



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

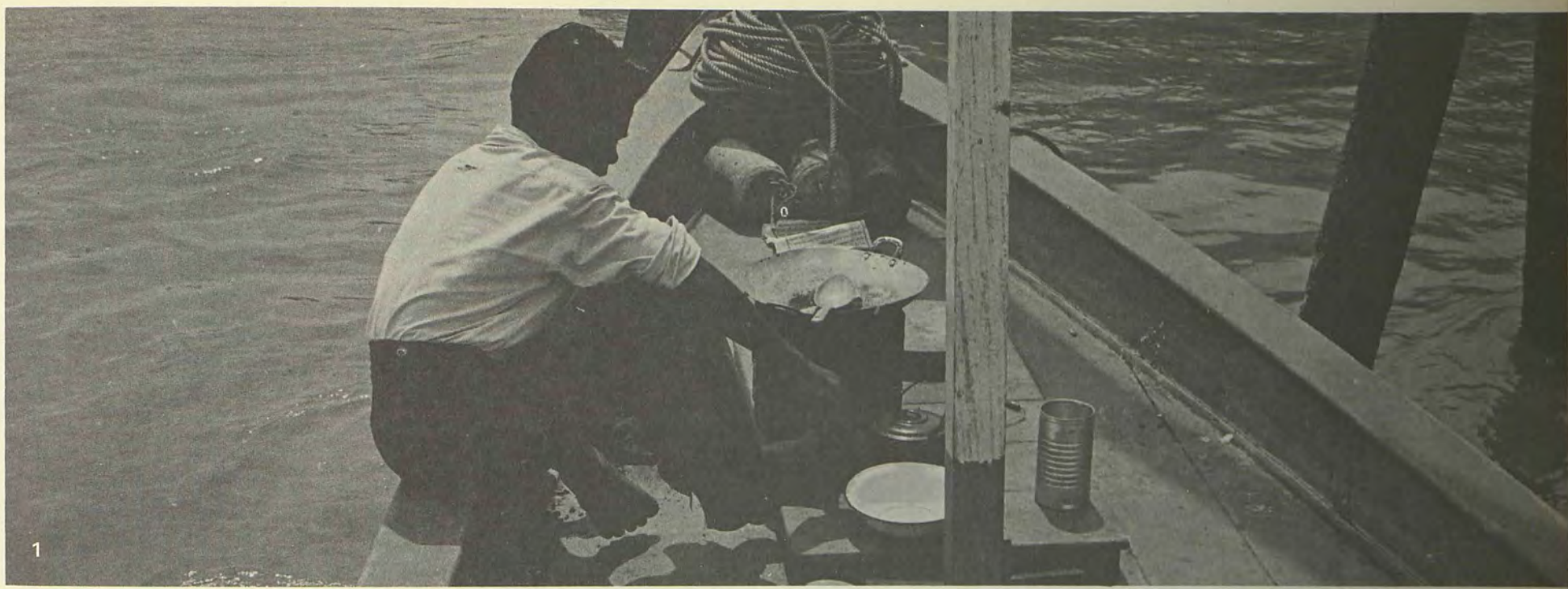
เรือที่ใช้อวนติดตาในบริเวณปากแม่น้ำท่าจีน จะออกไปจับปลาในตอนเย็นและกลับเข้าท่าในตอนเช้า ปลาที่จับมาได้ได้แก่ ปลากุเรา ปลาจะละเม็ดขาว และปลาฉลาม ปริมาณที่จับได้ในคืนหนึ่ง ๕๐ ถึง ๑๐๐ กก. ซึ่งเก็บรักษาไว้ด้วยการแช่น้ำแข็ง

เสบียงอาหารจะนำไปให้พอสำหรับ ๑ คืน และทำการหุงหากันในเรือ เรือนี้มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๔ นอต

เรือ ป๓-ช๒ ที่อยู่ทางแถบทะเลอันดามันนั้น จะจับปลาด้วยโพงพางในขณะน้ำลง ออกไปปฏิบัติงานทั้งเที่ยวไปและกลับกินเวลาประมาณครึ่งวัน จับกุ้งและปลาเล็กปลาน้อยได้ ๒๐ ถึง ๔๐ กก. ซึ่งจะนำไปส่งยังท่าเรือที่อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง เรือนี้มีความเร็วไม่เกิน ๖ นอต

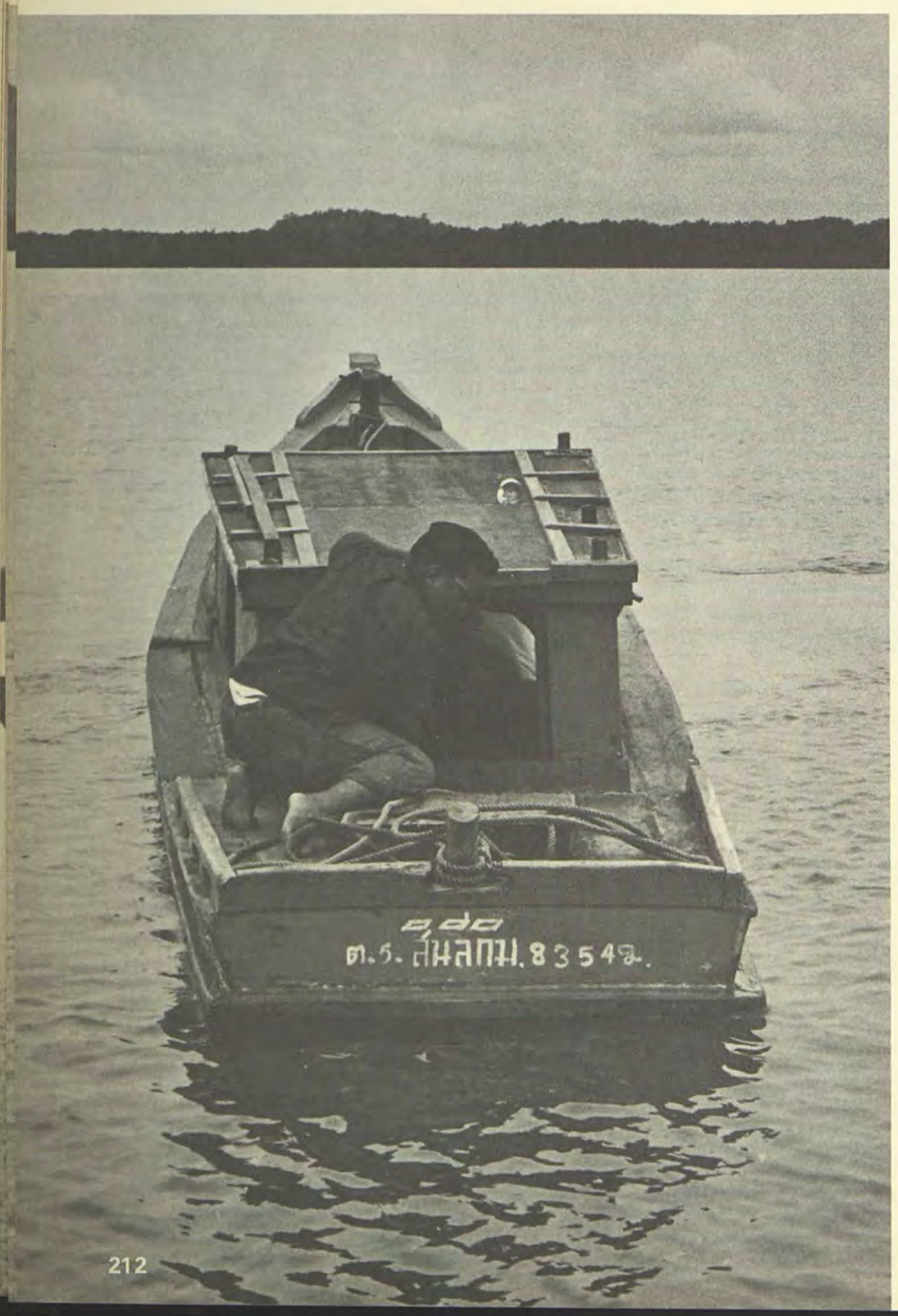
This Gill-Net Fisher Departs Home Port at Dusk and Fishes All Night 1 to 3 Miles Offshore

เรือที่ใช้อวนติดตาลำนี้ ออกจากท่าตอนใกล้ค่ำ เพื่อจับปลาห่างจากฝั่ง ๑ ถึง ๓ ไมล์ตลอดทั้งคืน



1. A C3-T2 Crew Member Prepares His Meal Over a Small Charcoal Stove. Provisions are Usually Carried for Only One-Day Trip.
2. Most C3-T2 Carry Only a Single Metal Anchor

๑. คนประจำเรือ ป ๓-ช ๒ กำลังหุงหาอาหารด้วยเตาถ่าน เสบียงอาหารมักนำไปพอสำหรับออกปฏิบัติงานเพียงวันเดียว
๒. เรือ ป ๓-ช ๒ ส่วนมากใช้สมอโลหะตัวเดียว



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 ป๓-ช๒ นี้ไม่มีวิทยุ เครื่องอุปกรณ์ในการเดินเรือหรือเครื่องช่วยชีวิตเลย มีสูบโยกหนึ่งเครื่อง ใช้สมอโลหะตัวเดียว มีสายสมอยาวไม่เกิน ๕๐ ม. ไฟเรือเดินใช้โคมรั้วตั้งแต่ดวงเดียวจนถึงสามดวง

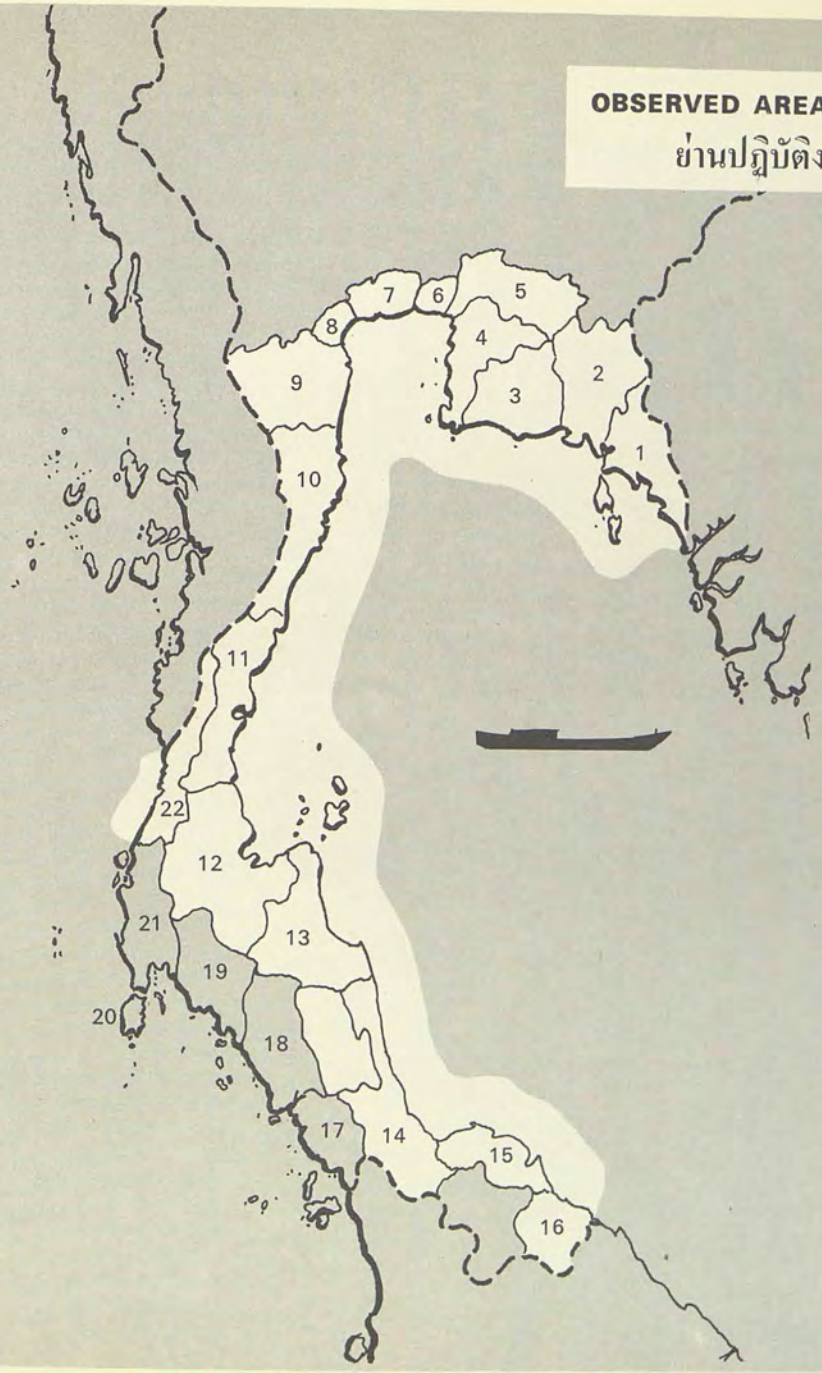
ไม่มีโคมฉาย

คนประจำเรือ

เรือ ป๓-ช๒ นี้มีคนประจำเรือ ๓ คน

This Bag-Net Fisher Operates on the Andaman Sea Near Haad Sai Khao Fishing for Sea Shrimp

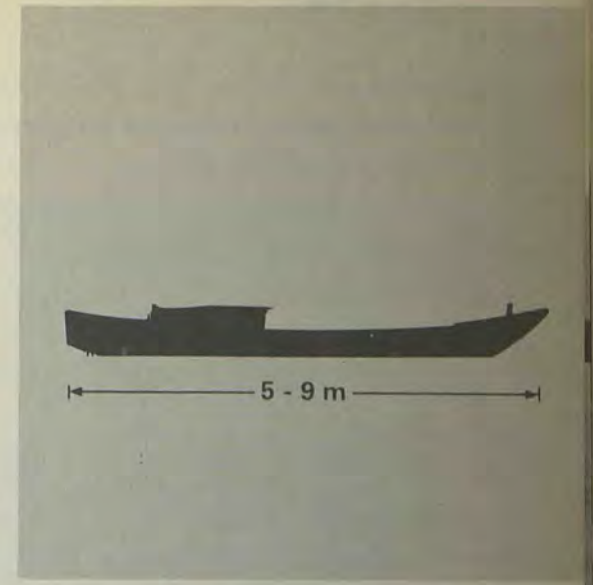
เรือที่ใช้อวนโพงพางลำนี้ จับกุ้งทะเลอยู่ใกล้บ้านหาดทรายขาว ในทะเลอันดามัน



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
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	PROPULSION 1 diesel engine
DRAFT 0.4 - 0.8 m	OPERATING AREA In Gulf, in the Andaman Sea near Burma		CLASS FREQUENCY 2%	TYPE FREQUENCY 82%
RECOGNITION FEATURES Crescent-shaped bow. Truncated wide-transom stern			TYPE OF CATCH / CARGO Sea shrimp, swimming crab, and a wide variety of fish	

ป ๓-ช ๑๔			ใช้งาน ประมง	
ความยาวตลอดลำ ๕-๙ ม.	ความกว้างสุด ๑-๒ ม.	ตันกรอส ๑-๔	ตันเนต ไม่เกิน ๓	การขับเคลื่อน ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๐.๔-๐.๘ ม.	ย่านปฏิบัติงาน อ่าวไทย และทะเลอันดามัน ใกล้พม่า		พบเรือประเภทนี้ ๒%	พบเรือชนิดนี้ ๘๒%
ลักษณะจดจำ หัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน ท้ายเรือตัดและกว้าง				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า กุ้งทะเล, ปูม้า, และ ปลานานาชนิด

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 Lan. 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 ป ๓ - ช ๑๔ นี้เดิมเป็นเรือเล็ก (เรือโล้) ซึ่งบางครั้งจะบรรทุกไปกับเรือใหญ่ เพื่อใช้งานเกี่ยวกับเครื่องมือจับปลาประเภทดักกั้นและอวนล้อมจับ (อวนตังเก) และนำมาติดตั้งเครื่องยนต์เข้าไป ได้ทำการดัดแปลงเพิ่มเติมโดยเพียงการติดเครื่องยนต์หนึ่งเครื่องและทำห้องเครื่องขนาดเล็กขึ้น เรือ ป๓ - ช๑๔ นี้ส่วนใหญ่ทำการประมงอยู่นอกฝั่งภายในระยะ ๓ ไมล์ และไม่เกิน ๑๕ ไมล์ ยกเว้นเรือที่ใช้อวนติดตาในบริเวณใกล้ ๆ เขตแดนพม่าเท่านั้นที่กล้าออกทะเลไปไกล ๆ ซึ่งบางครั้งจะออกไปห่างฝั่งถึง ๑๕ ไมล์ จะพบเห็นเรือประมงชนิดนี้ได้ตลอดทั่วอ่าวไทย แต่จะมีอยู่เป็นจำนวนมากทำการจับกุ้งฝอยด้วยคันรุนในบริเวณใกล้จังหวัดสมุทรสาคร หรือตกปลาหมึกอยู่ในบริเวณใกล้ ๆ เกาะไผ่และเกาะล้าน ส่วนทางฝั่งตะวันตกของประเทศไทยจะพบเห็นเรือ ป๓ - ช๑๔ นี้โดยเฉพาะ

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

๑. ภาพท้ายเรือที่ใช้คันรุน แสดงให้เห็นท้ายเรือตัดกว้าง อันเป็นลักษณะของเรือประเภทนี้ ๒. เครื่องยนต์ดีเซล ยี่ห้อ ยันมาร์ ชนิด ๑ สูบ ขนาด ๓ แรงม้า ของเรือที่จับปลาด้วยโพงพาง ยาว ๖½ ม. ทางทะเลอันดามัน

ใกล้เขตแดนพม่าทำการประมงด้วยอวนติดตาหรือโพงพาง

เรือ ป๓-ช๑๔ แทบทั้งสิ้นที่อยู่ในอ่าวไทยจะแลเห็นมีคานไม้ขวางอยู่ที่หัวเรือเพื่อใช้เป็นที่ผูกยึดคันรุนกุ้ง หรือสวิงเพื่อใช้ตักปลาหมึก มีเรือประมงจำนวนน้อยที่ใช้ผ้าใบขึงบนคานไม้ที่พาดจากหัวเรือไปท้ายเรือเพื่อเป็นที่บังแดดหรือฝนของคนประจำเรือ

เรือ ป๓-ช๑๔ ประมาณครึ่งจำนวนมีใบทะเบียนเรือติดไปด้วย

การขับเคลื่อน

โดยปกติเรือ ป๓-ช๑๔ ใช้เครื่องยนต์ที่เริ่มเดินเครื่องด้วยมือจำนวนหนึ่งเครื่อง และเป็นเครื่องยนต์ดีเซลชนิดหนึ่งสูบ ขนาดไม่เกิน ๑๐ แรงม้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิง ๑๕ ถึง ๔๐ ลิตร ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ติดไปกับเรือเลย แต่โดยทั่ว ๆ ไปมักมีเครื่องมือที่ใช้ซ่อมทำไปด้วย

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

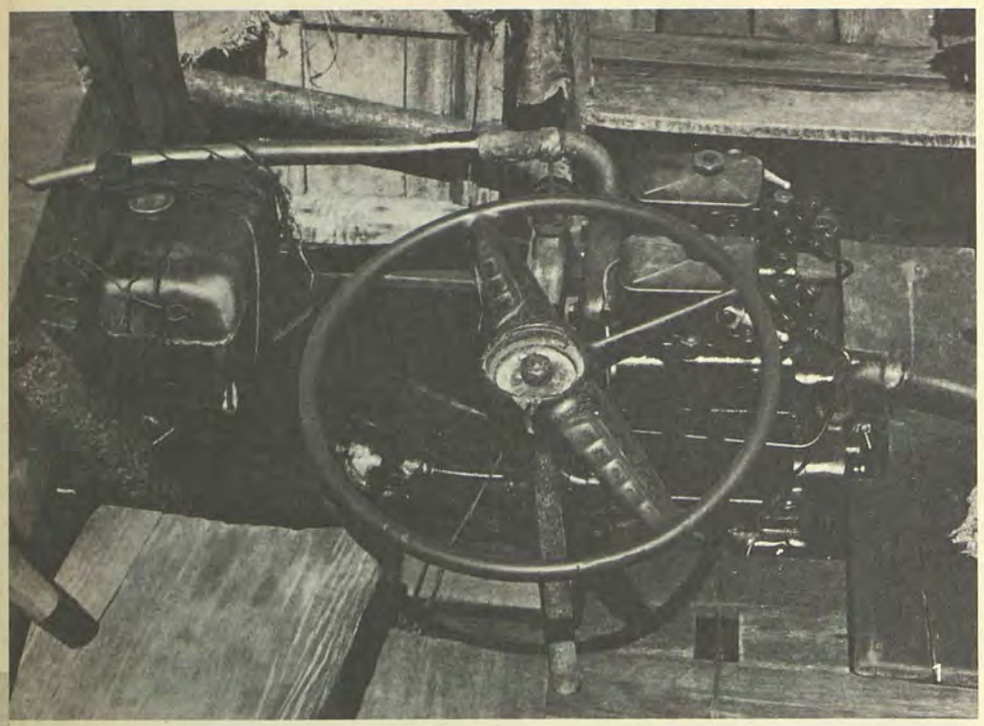
เรือชายฝั่ง ป๓-ช๑๔ นี้ ส่วนมากจะใช้ทำการประมงได้อย่างคล่องแคล่ว เครื่องมือที่ใช้กันอย่างแพร่หลายมากที่สุดคือ อวนติดตา เบ็ด คันรุนกุ้ง และเครื่องมือดักกั้นแบบต่าง ๆ เรือ ป๓-ช๑๔ บางลำก็ใช้เป็นเรือลากจูงเรือท้องแบนจากโรงงานทำอาหารกระป๋อง

ในอ่าวไทย เรือที่ใช้อวนลากกุ้งจะออกจากท่าจอดพักในตอนเช้า และกลับตอนเย็น จับกุ้งได้ไม่เกินวันละ ๕๐ กก. จะนำมาขายที่ท่าจอดพักหรือขายตามหมู่บ้านใกล้เคียง เรือที่ใช้เบ็ดตกจะออกเรือในเวลากลางวันหรือกลางคืนก็ได้ เรือที่ใช้อวนติดตาในบริเวณใกล้ ๆ เขตแดนพม่าจะออกจับปลาเฉพาะในเวลากลางคืน ปริมาณสัตว์ทะเลที่จับได้อาจถึง ๒๐๐ กก. ซึ่งส่วนมากจะเป็นปลากะพงแดง และปลาจะละเม็ด ส่วนเรือพวกที่ใช้เครื่องมือดักกั้นจะออกปฏิบัติงานในเวลากลางวัน จะจับกุ้ง ปูม้าและปลาเล็ก ๆ ชนิดต่าง ๆ ได้ไม่เกิน ๑๐๐ กก.

ออกทำการประมงวันเดียวกลับ และตามปกติจะนำอาหารที่หุงหาไปจากบ้านแล้ว ความเร็วสูงสุดของเรือ ป๓-ช๑๔ ประมาณ ๖ นอต

View Shows Forward Cargo Stowage Space on C3-T14 Gill-Net Fisher

ภาพแสดงระวางเก็บสินค้าที่หัวเรือ ป๓-ช๑๔ ที่ใช้อวนติดตา



Equipment

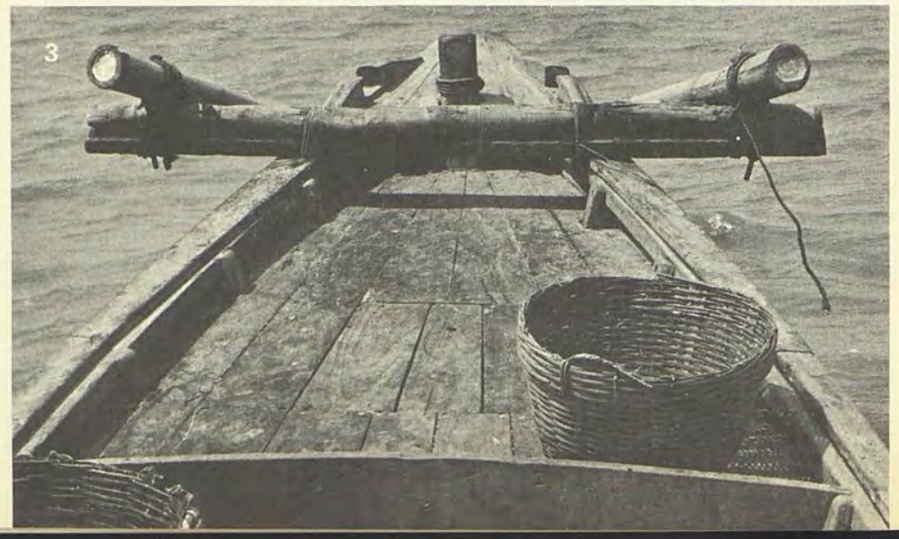
The catch is hand-carried by the C3-T14 crew, usually in bamboo baskets. One hand-operated bilge pump is standard equipment. Ground tackle consists of a single wood or metal anchor on a cable up to 80 m in length. The majority of these coastal vessels carry 1 lantern. None is known to carry radio, navigation, or safety equipment.

เครื่องอุปกรณ์

สัตว์ทะเลที่เรือ ป๓-ช๑๔ จับได้นี้ จะบรรจุลงหลัวและใช้คนประจำเรือขนขึ้น การสูบน้ำท้องเรือใช้สูบโยกซึ่งเป็นมาตรฐานทั่ว ๆ ไป มีสมอไม้หรือสมอโลหะตัวเดียวและสายสมอยาวไม่เกิน ๘๐ ม. ส่วนมากเรือชายฝั่งเหล่านี้มีโคมรั้ว ๑ ดวง และเท่าที่ทราบจะไม่มีเครื่องรับวิทยุ อุปกรณ์การเดินเรือหรือเครื่องช่วยชีวิตใด ๆ เลย

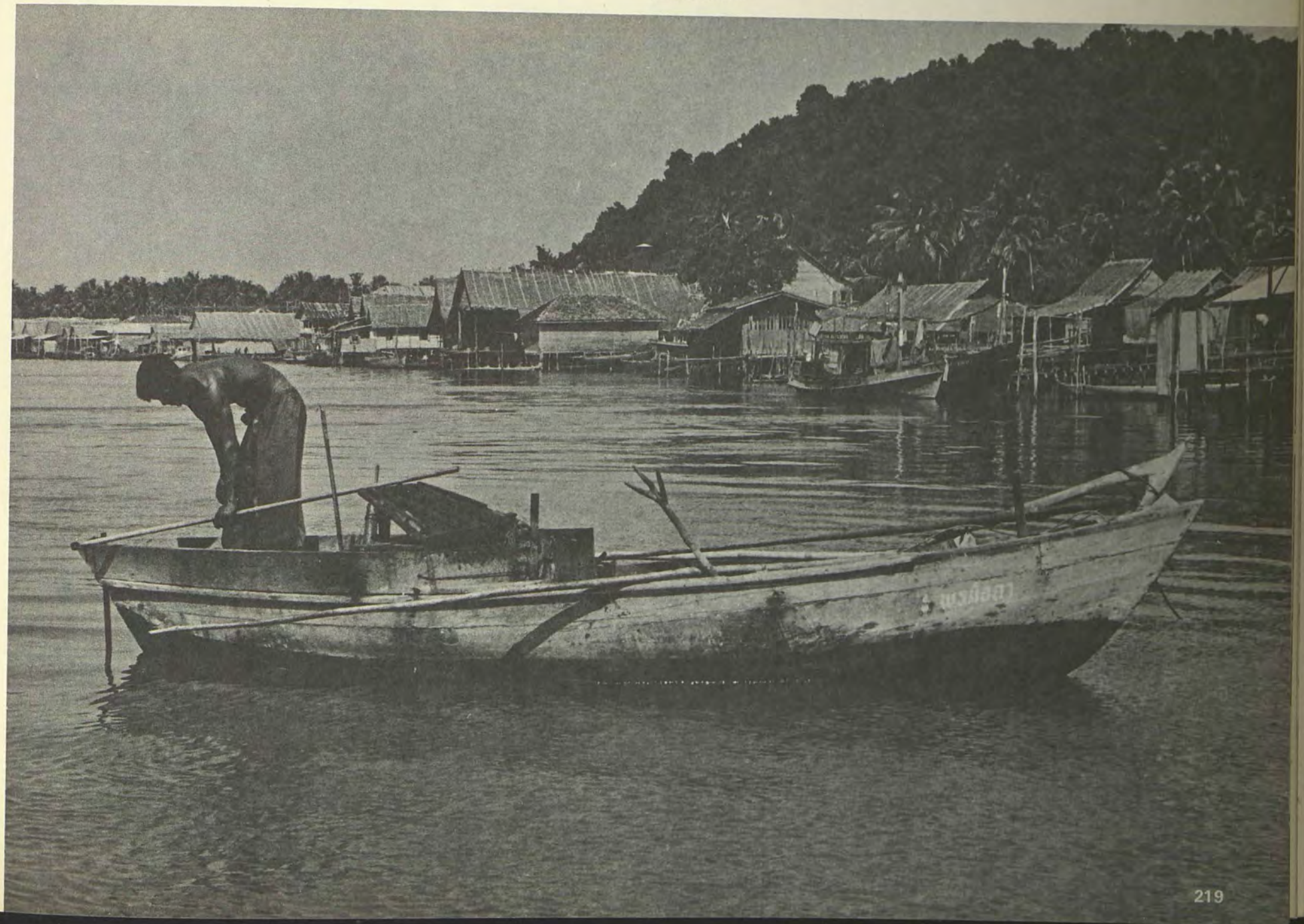
1. 10-Hp, 2-Cylinder Petter Diesel Powers a Long-Line Fisher
2. Trawler Underway. Sunshade for Crew Appears Like a Sail
3. Scoop-Net Assembly at Bow

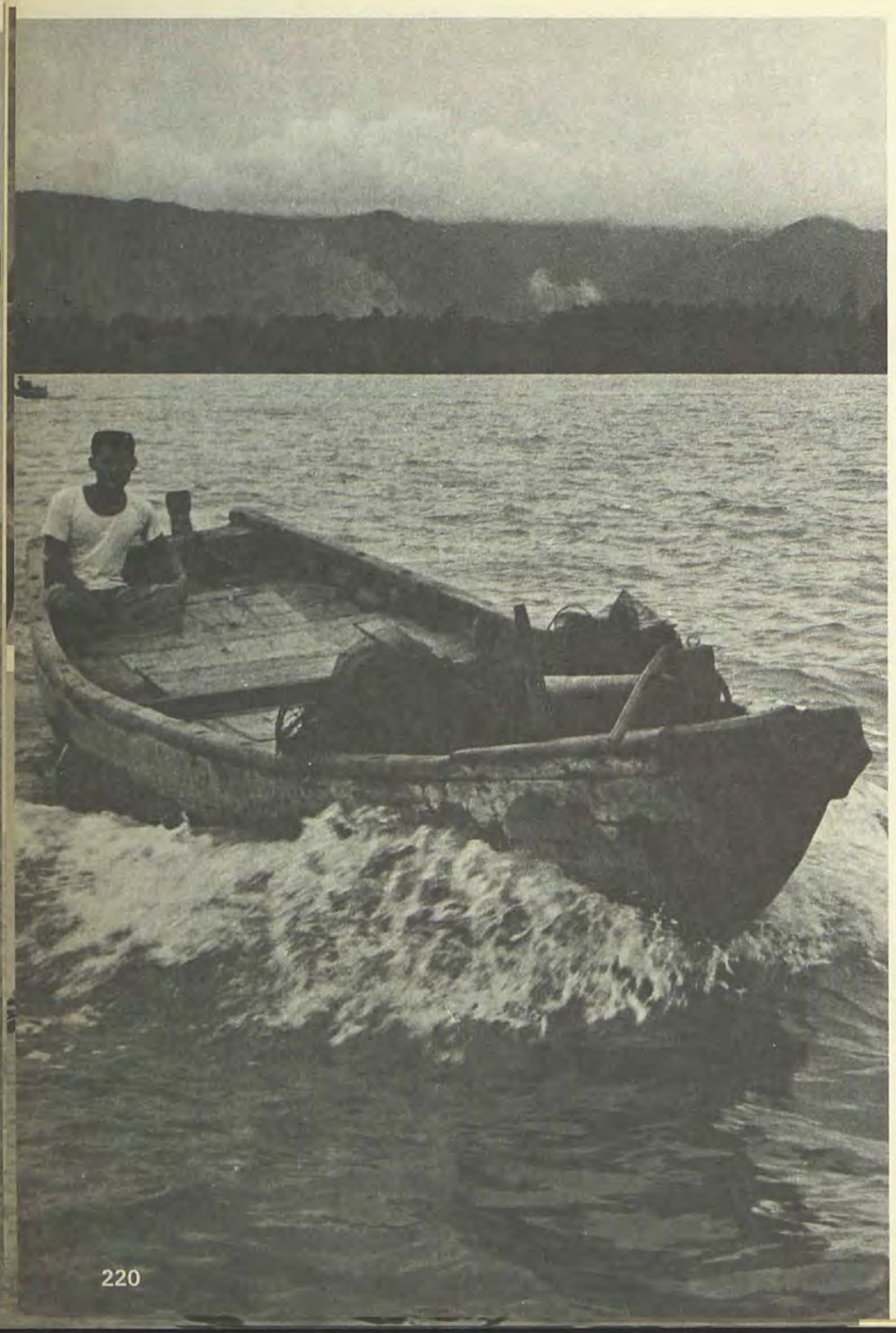
๑. เครื่องยนต์ดีเซลยี่ห้อเป็ตเตอร์ชนิด ๒ สูบ ขนาด ๑๐ แรงม้า ของเรือที่ใช้เบ็ดราว
๒. เรืออวนลากขณะกำลังแล่น มีผ้าบังแดดมองดูคล้ายใบเรือ
๓. คันรุนที่หัวเรือ



C3-T14 Line Fisher at Pak Nam Chumpon Departs Port at Dusk to Fish All Night

เรือตกเบ็ด ป ๓-ช ๑๔ ที่ปากน้ำชุมพร ออกจากท่าตอนใกล้ค่ำ เพื่อจับปลาตลอดทั้งคืน





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-ช๑๔ จะปฏิบัติงานด้วยตนเองเพียงคนเดียว หรือมีผู้ช่วยหนึ่งคน และเรือชนิดนี้มักไม่ใคร่มีเจ้าของสองคนทำงานโดยเป็นหุ้นส่วนกัน

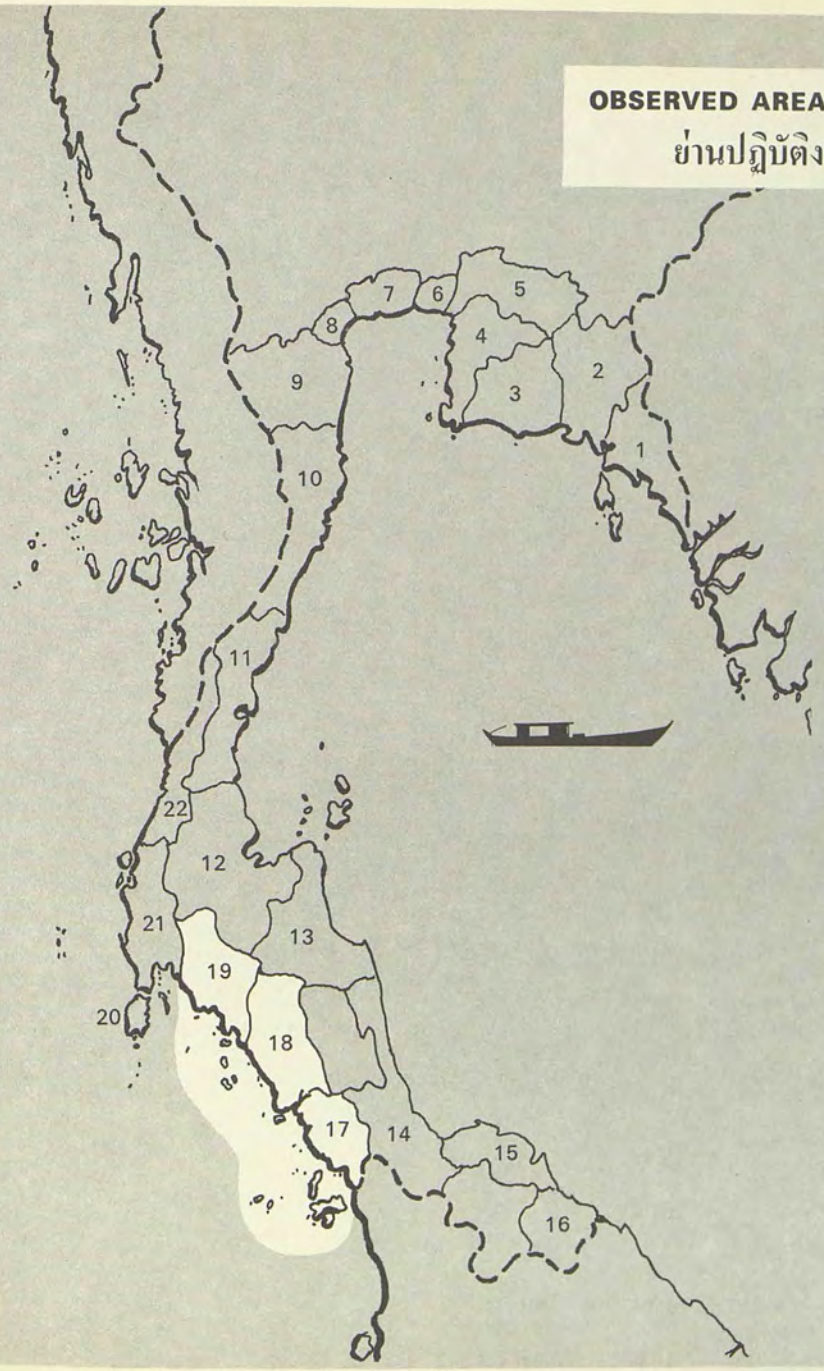
ศักยในทางทหาร

ศักยในทางทหารสำหรับเรือ ป๓-ช๑๔ ในอ่าวไทยนับว่ามีน้อยมาก แต่สำหรับทางฝั่งตะวันตกของประเทศไทย เนื่องจากอยู่ใกล้ชายแดนทางตอนเหนือ จึงเปิดโอกาสให้เรือเหล่านี้สามารถปฏิบัติงานที่ผิดกฎหมายได้ โดยเฉพาะเรือที่ใช้อวนติดตาซึ่งตามปกติจะออกทำงานในเวลากลางคืนอยู่แล้ว เรือเหล่านี้มีย่านปฏิบัติงานประมงที่กว้างขวางมาก และมีการสนิทสนมคุ้นเคยกับบรรดาชาวเกาะทางตอนเหนือเป็นอย่างดี ซึ่งเกาะเหล่านี้เคยเป็นฐานที่สำคัญในการปฏิบัติงานที่ผิดกฎหมาย

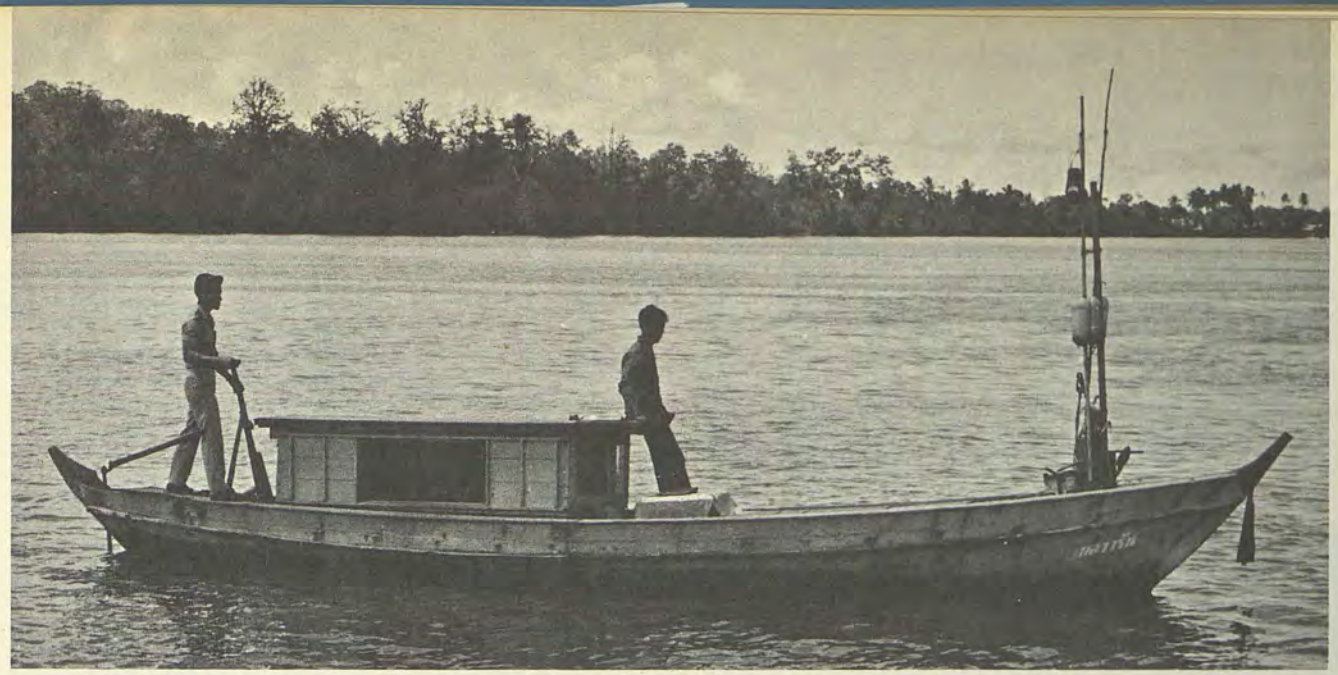
Set Bag Fisher Can Make About 5 Kt

เรือที่จับปลาด้วยโพงพางมีความเร็วประมาณ ๕ นอต

CLASS 4 - TYPE 2



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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง



C4-T2

C 4-T 2			TYPE FISHING	
LOA 10 m	BEAM 2 m	GROSS TONS 1 - 2.5	NET TONS 0.5 - 1.5	PROPULSION 1 engine
DRAFT 0.6 - 0.9 m	OPERATING AREA Andaman Sea from Krabi south		CLASS FREQUENCY 15%	TYPE FREQUENCY 1%
RECOGNITION FEATURES Double-ended. Crescent-shaped, sharply pointed bow and stern. High-rise pointed stem and sternpost. Low cabin aft				TYPE OF CATCH / CARGO Bonito, dorab, and Spanish mackerel

ป ๔-ช ๒		ใช้งาน ประมง		
ความยาวตลอดลำ ๑๐ ม.	ความกว้างสุด ๒ ม.	ตันกรอส ๑-๒.๕	ตันเนต ๐.๕-๑.๕	การขับเคลื่อน เครื่องยนต์ ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๐.๖-๐.๙ ม.	ย่านปฏิบัติงาน ทะเลอันดามัน ตั้งแต่กระบี่ ลงไปทางใต้		พบเรือประเภทนี้ ๑๕%	พบเรือชนิดนี้ ๑%
ลักษณะจดจำ หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน แหลมมากและโค้งเป็นรูปวงเดือน ทวนหัวทวนท้ายขึ้นแหลมขึ้นมา เก๋งท้ายเตี้ย				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า ปลาโอ ปลาดาบลาวและปลาอินทรี

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.

ข่าวสารทั่วไป

เรือประเภทที่ ๔ เพียงไม่กี่ลำที่มีเก๋ง เป็นเก๋งเตี้ยอยู่ทางท้ายเรือ เก๋งส่วนมากต่อไว้อย่างแข็งแรง ตามปกติยาว ๒.๕ ม. และกว้างเกือบเท่า ๆ กับความกว้างของเรือ เรือเหล่านี้มีดาดฟ้าและมักมีฝาปิดระวาง ๑ ฝา

จะพบเห็นเรือ ป๔ - ช๒ จับปลาอินทรีด้วยอวนติดตาอยู่ตามบริเวณชายฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทยในแถบครึ่งล่างทางตอนใต้ ท่าจอดพักของเรือเหล่านี้อยู่ที่เกาะพีพีดอน เกาะสุกร และบ้านแหลมสัก (จังหวัดกระบี่)

เรือเหล่านี้ส่วนมากไม่จดทะเบียน

C4-T2

Gill-Net Fisher on Andaman Sea. Note Net Floats on Port Side

เรืออวนติดตาในทะเลอันดามัน จะสังเกตเห็นทุ่นลอยของอวนทางกราบซ้าย

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.

การขับเคลื่อน

เรือ ป๔ - ช๒ ใช้เครื่องยนต์ดีเซลที่เริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ชนิด ๑ สูบ ขนาด ๕ แรงม้า มีน้ำมันเชื้อเพลิงติดไปด้วยไม่เกิน ๕๐ ลิตร ชิ้นส่วนอะไหล่ไม่มี

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๔ - ช๒ ที่ใช้อวนติดตาจะออกจากท่าจอดพักในตอนบ่ายหรือตอนเย็น โดยนำเสบียงอาหารไปด้วย ๑ หรือ ๒ วัน เรือส่วนมากจะค้างในทะเลเป็นเวลา ๑ คืน

สัตว์ทะเลที่จับได้มีปริมาณวันละ ๑๐๐ กก. ซึ่งส่วนใหญ่เป็นปลาอินทรี แต่อาจมีปลาดาบลาว และปลาโอปนมาด้วย เก็บรักษาปลาในเรือด้วยการแช่น้ำแข็ง

ความเร็วสูงสุด ๖ นอต

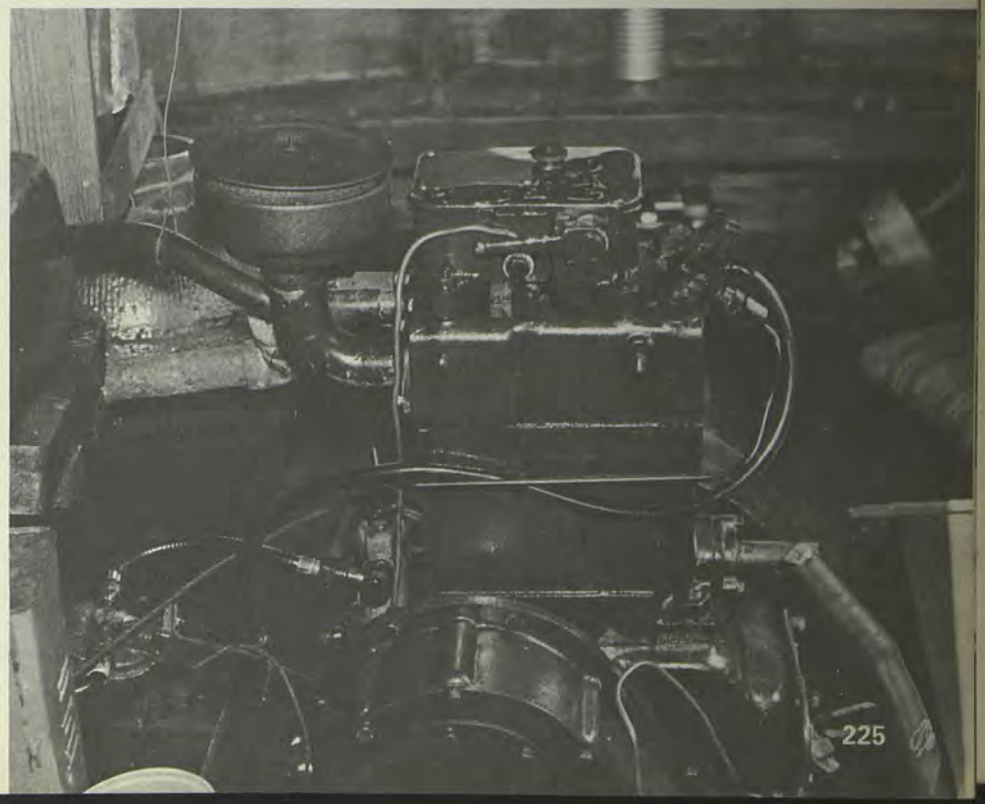
เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๔ - ช๒ ไม่มีเครื่องมือกลทุ่นแรง สำหรับยกขนสัตว์ทะเลที่จับได้เลย คนประจำเรือเป็นผู้ทำการขนถ่ายขึ้นจากเรือโดยบรรจุลงในหลัวขนาด ๒๕ กก. มีสูบโยกหนึ่งเครื่องสำหรับใช้สูบน้ำท้องเรือ สมอโลหะหรือสมอไม้มีหินถ่วงหนึ่งตัว สายสมอยาวไม่เกิน ๖๐ ม.

เรือ ป๔ - ช๒ นี้ไม่มีโคมไฟทุกลำ แม้จะเป็นเรือประมงที่ออกปฏิบัติงานในเวลากลางคืนก็ตาม เท่าที่ทราบปรากฏว่าไม่มีเรือลำใดมีเครื่องวิทยุ อุปกรณ์การเดินเรือหรือเครื่องช่วยชีวิตแต่อย่างใดเลย

5-Hp, 1-Cylinder Petter Diesel Engine Powers 9-Meter Gill Netter

เรืออวนลอยขนาดยาว ๙ ม. ใช้เครื่องยนต์ดีเซลยี่ห้อเปตเตอร์ 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.

คนประจำเรือ

เรือชายฝั่งเหล่านี้ใช้คนประจำเรือ ๒ หรือ ๓ คน ซึ่งบางคนก็เป็นชาวไทยอิสลาม

ศักยในทางทหาร

แม้ว่าเรือนี้จะมีระวางบรรทุกที่มีฝาปิดและเก๋งขนาดเล็ก เพื่อใช้ซุกซ่อนสิ่งของต้องห้ามก็ตาม แต่ตามรายงานปรากฏว่าเมื่อออกทะเลจะโคลงมากและถือท้ายยาก เมื่อเป็นเช่นนี้ จึงอาจกระทบกระเทือนต่อการปฏิบัติงานที่ผิดกฎหมายได้

Gill Netter From Ko Sukhon Catches About 70 Kilograms of Spanish Mackerel and Dorab Each Night

เรือที่ใช้อวนติดตาจากเกาะสุกร จับปลาอินทรี และปลาดาบลาว ได้คืนละประมาณ ๗๐ กก.

Open Cabin Provides Minimal Shelter

เก๋งเปิดข้างมีที่พักอาศัยน้อย

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C4-T11

C4-T11

C4-T11			TYPE FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
5 - 9 m	1 - 1.5 m	0.6 - 1.3	0.4 - 0.9	1 sail; engine optional
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY
Under 0.5 m	Andaman Sea near Changwat Trang and Satul		15 %	4 %
RECOGNITION FEATURES				TYPE OF CATCH / CARGO
Double-ended Crescent-shaped, pointed bow and stern. High-rise stem and sternpost. One lugsail				Varied

ป๔-ช๑๑		ใช้งาน ประมง		
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ตันกรอส	ตันเนต	การขับเคลื่อน
๕-๙ ม.	๑-๑.๕ ม.	๐.๖-๑.๓	๐.๔-๐.๙	๑ ใบ อาจมีเครื่องยนต์
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน		พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
ต่ำกว่า ๐.๕ ม.	ทะเลอันดามันใกล้ตรังและสตูล		๑๕%	๔%
ลักษณะจดจำ				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า
หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน แหลมมาก และโค้งเป็นรูปวงเดือน ทวนหัวทวนท้ายขึ้นแหลมขึ้นมา ใบแขวน ๑ ใบ				นานาชนิด

General Information

The graceful hull and single sail of the C4-T11 are seen in small numbers from Krabi south 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.

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๔-ช๑๑ นี้มีจำนวนไม่มากนักเป็นเรือใบเสาเดียวตัวเรือแคบและเพรียว จะพบเห็นอยู่ทางภาคใต้ฝั่งตะวันตกของประเทศไทยตั้งแต่จังหวัดกระบี่ลงไปทางใต้ ท่าจอดพักของเรือเหล่านี้จะอยู่ที่เกาะตารุเตา เกาะอาดัง จังหวัดสตูล เกาะยาราโต๊ด และที่อำเภอละงู (จังหวัดสตูล) เรือเหล่านี้จับปลาโดยใช้เบ็ดตก เบ็ดราวและอวนติดตา ที่เกาะอาดังมีเรือ ป๔-ช๑๑ บางลำ ทำการงมหอยมือเสือเพื่อนำเอาไปทำเป็นของขวัญสำหรับจำหน่ายให้แก่นักท่องเที่ยว

เรือเหล่านี้เป็นเรือท้องเปิด มีจดทะเบียนเพียงไม่กี่ลำ

การขับเคลื่อน

เรือ ป๔-ช๑๑ นี้ใช้ใบแขวนใบเดียว ทำด้วยผ้าฝ้ายซักอยู่บนเสากระโดงสูง ๒.๕ ถึง

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. เสานี้ยึดอยู่ด้วยเชือกนบบรันสองเส้น เพลาใบทั้งอันบนและอันล่าง (เพลาอันยาและเพลาดามัน) ทำด้วยไม้ไผ่

เรือชายฝั่งเหล่านี้ประมาณครึ่งหนึ่งจะติดเครื่องหางยาวประเภทน้ำมันใสขนาด ๔ แรงม้าเพิ่มขึ้นอีกด้วย บางลำก็มีเครื่องมือซ่อมทำไปด้วย แต่ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่เลย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

จะพบว่ามีเรือ ป๔ - ช๑๑ นี้ออกปฏิบัติงานอยู่ตลอดทั้งวันและทั้งปี แต่จะออกและกลับเวลาใดนั้นขึ้นอยู่กับชนิดของเครื่องมือที่ใช้ เรือที่ใช้เบ็ดตกจะได้ปลาต่าง ๆ กันหลายชนิด มีปริมาณไม่เกินวันละ ๕๐ กก. เรือที่ใช้เบ็ดราวอาจได้ปลากระเบน ปลากะพงขาวและปลาฉลามถึง ๕๐๐ กก. ส่วนเรือที่งมหอยมือเสือมักได้ไม่เกิน ๑๐๐ กก.

เรือ ป๔ - ช๑๑ นี้มีความเร็วสูงสุดประมาณ 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

เรือตกเบ็ดชนิดมีเหยื่อที่ใช้แจวและใบแขวนใบเดียว จะออกจาก อ. ละงูในตอนเช้าตรู่ เพื่อจับปลาตลอดทั้งวัน ขอให้สังเกตดูเสากระโดง เพลาอันยา และเพลาดามันที่ทำด้วยไม้ไผ่

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

คนประจำเรือเป็นผู้ขนถ่ายสัตว์ทะเลที่จับได้ขึ้นจากเรือโดยการแบกหาม เรือเหล่านี้ไม่มีวิทยุ เครื่องอุปกรณ์การเดินเรือและเครื่องช่วยชีวิตเลย ใช้สมอตัวเดียวซึ่งมักเป็นสมอไม้มีหินถ่วง สายสมอยาวไม่เกิน ๖๐ ม. โดยทั่วไปแล้วจะมีโคมรั้วหรือคบไฟไปด้วยหนึ่งดวงเสมอ ไม่ว่าจะเป็นเรือที่ออกจับปลาในเวลากลางวันก็ตาม จำนวนประมาณครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้ มีเครื่องมือสำหรับใช้ในการซ่อมทำติดไปด้วย

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-ช ๑๑ จากเกาะยาราโต๊ดลำนี้ ยังใช้เครื่องยนต์น้ำมันใสยี่ห้อ ซีกัลล์ 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. สมอไม้ใช้หินถ่วง ๒. ล้มเสาและวางไว้กับใบทางกราบขวา

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

เรืองมหอยที่เกาะนีปีส ปฏิบัติงานอยู่ใกล้ ๆ เกาะอาดัง ในเวลากลางวัน

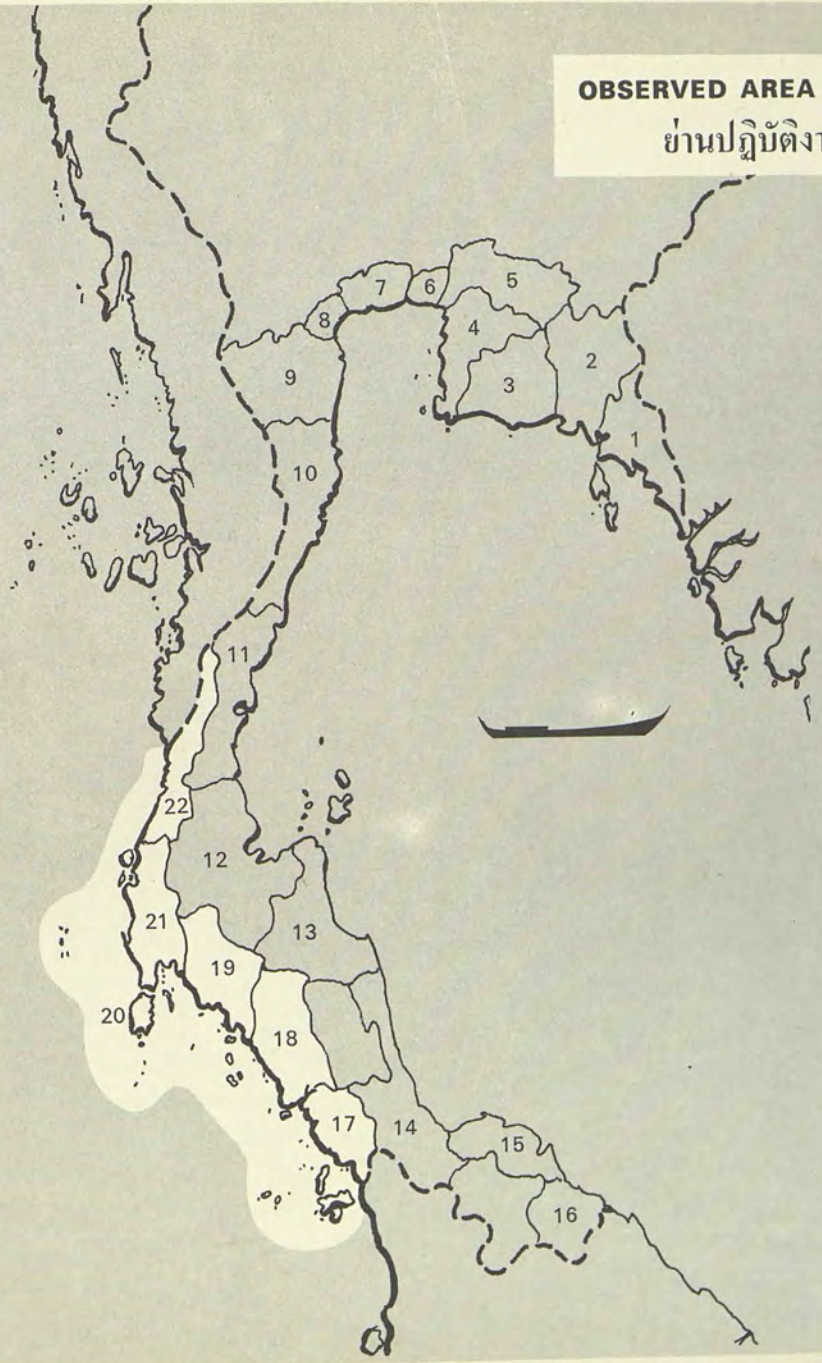
คนประจำเรือ

ส่วนมากเรือ ป๔-ช๑๑ นี้มีคนประจำเรือ ๒ คน เรือที่ทำการงมหอยมักมีนักดำน้ำไปด้วย ๕ คน

คนประจำเรือทั้งหลายเหล่านี้ล้วนเป็นคนไทยที่มีภูมิหลังแตกต่างกันอย่างมากมาย บ้างก็นับถือศาสนาพุทธ บ้างก็นับถือศาสนาอิสลาม บางคนพูดได้แต่เฉพาะภาษามลายูภาษาเดียว บางคนก็พูดได้ทั้งภาษาไทยและภาษามลายู แต่ก็มีเพียงส่วนน้อยที่พูดได้เฉพาะภาษาพื้นเมืองของชาวเกาะหรือชาวน้ำเท่านั้น และมีอยู่มากด้วยกันที่ไม่ได้ผ่านการเรียนตามพระราชบัญญัติประถมศึกษาของไทยเลย

ศักยในทางทหาร

เรือใบขนาดเล็กที่มีท้องเรือเปิดเหล่านี้ เป็นเรือที่มีความคล่องแคล่ว และความสามารถในการออกทะเลได้ไม่สู้ดีนัก

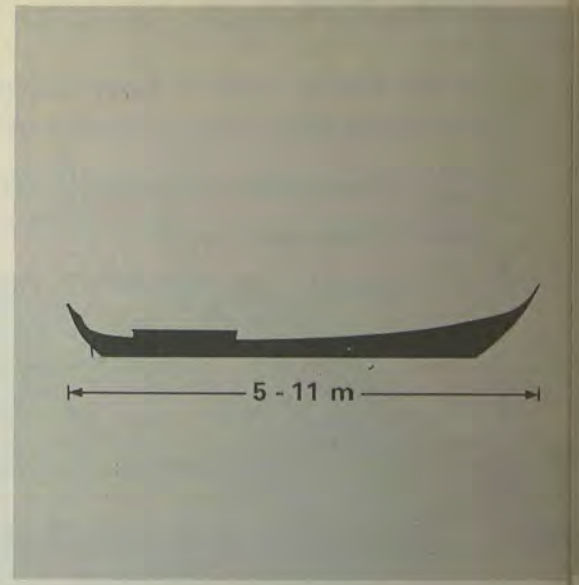


OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C4-T14

C4-T14



C 4-T 14				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 Satul. Also concentrated in the south are most of the boats using hook and line.

ป ๔-ช ๑๔				ใช้งาน ประมง/สินค้า
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ตันกรอส	ตันเนต	การขับเคลื่อน
๕-๑๑ ม.	๑-๒ ม.	๐.๖-๒.๗	๐.๔-๑.๘	ดีเซลหรือน้ำมันใส ๑ เครื่อง

กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
ต่ำกว่า ๑ ม.	ทะเลอันดามัน	๑๕%	๙๕%

ลักษณะจดจำ	ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า
หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน แหลมมาก และโค้งเป็นรูปวงเดือน ทวนหัวทวนท้ายยื่นแหลมขึ้นมา	นานาชนิด

ข่าวสารทั่วไป

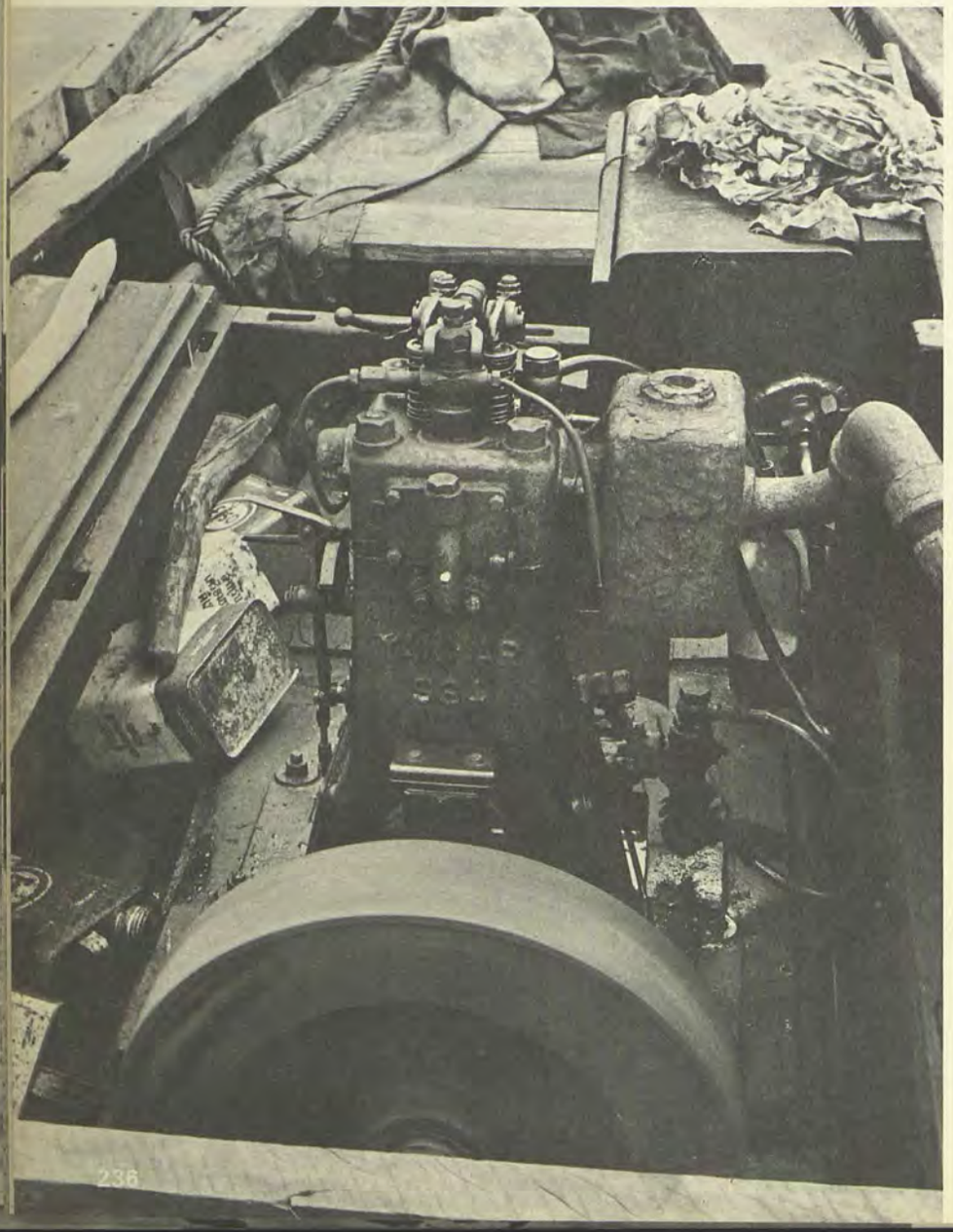
เรือซึ่งมีรูปร่างเพรียวและโค้งเป็นรูปวงเดือนเหล่านี้มีอยู่เป็นจำนวนมากทางภาคใต้ฝั่งตะวันตกของประเทศไทย โดยเฉพาะในอ่าวพังงาและอ่าวลึกในทะเลภูเก็ตและบริเวณตอนใต้ซึ่งติดต่อกับเขตแดนสหพันธ์มาเลเซีย ส่วนมากเรือ ป๔-ช๑๔ นี้ทำการประมงด้วยอวนติดตา และจับปลาชนิดต่าง ๆ อยู่บริเวณรอบเกาะทางตอนใต้ มีเกาะตะรุเตา เกาะโต๊ดเกาะโต๊ดน้อย และท่าตันหยงอุมา (บนเกาะโต๊ดน้อย) ส่วนเรือที่อยู่ในบริเวณทะเลภูเก็ตจะจับกุ้ง และเรือบางลำก็ทำหน้าที่เป็นเรือตรวจการณ์ให้แก่เรือที่ใช้อวนติดตา

เรือที่ใช้เครื่องมือดักกั้นได้แก่ ลอบ โพงพาง หรือรั้วไซมาน จะมีอยู่ทางตอนใต้นอกฝั่งจังหวัดสตูล และก็ยังมีเรือตกเบ็ดซึ่งส่วนมากจะรวมกันอยู่เป็นกลุ่มทางตอนใต้ด้วย

C4-T14

Single-Cylinder Yanmar Diesel Engine Powering 8½-Meter Bag-Net Fisher Has 4 Hp

เครื่องยนต์ดีเซลยี่ห้อ ยันมาร์ ชนิด ๑ สูบ ขนาด ๔ แรงม้าของเรือที่จับปลาด้วยโพงพางขนาดยาว ๘½ ม.



The majority of the C4-T 14 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-T 14 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 ป๔ - ช๑๔ มีขนาดยาว ๗ หรือ ๘ ม. ยกเว้นเรือที่ใช้อวนล้อมจับซึ่งมีอยู่น้อยลำจะทำการจับปลาอยู่บริเวณรอบ ๆ เกาะยาวใหญ่ เรือเหล่านี้มักมีขนาดยาว ๑๐ ม.

ในตอนเหนือเกาะภูเก็ตขึ้นไปจะมีเรือ ป๔ - ช๑๔ น้อยลง เรือแถบนี้จับปลาด้วยเบ็ดราวชนิดมีเหยื่อ

เรือเหล่านี้เป็นเรือพื้นเมืองทางภาคใต้ฝั่งตะวันตกของประเทศไทย เรือบางลำที่ต่อขึ้นใหม่ในปัจจุบันนี้จะไม่ทำทวนท้ายให้ยื่นพ้นตัวเรือขึ้นมา และบางลำก็เป็นเรือท้ายตัดแคบ เรือส่วนมากมีท้องเรือเปิด และมักไม่ใคร่จดทะเบียนเรือกัน

การขับเคลื่อน

เรือชายฝั่งเหล่านี้ใช้เครื่องยนต์ดีเซลหรือเครื่องยนต์น้ำมันใส ที่เริ่มเดินเครื่องด้วยมือชนิดสูบเดียว ขนาดไม่เกิน ๖ แรงม้า สามารถนำน้ำมันเชื้อเพลิงไปได้ไม่เกิน ๖๐ ลิตร จำนวนครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้มีหีบเครื่องมือสำหรับซ่อมทำ แต่จะไม่ปรากฏว่าเรือลำใดมีชิ้นส่วนอะไหล่เลย

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 island 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.

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

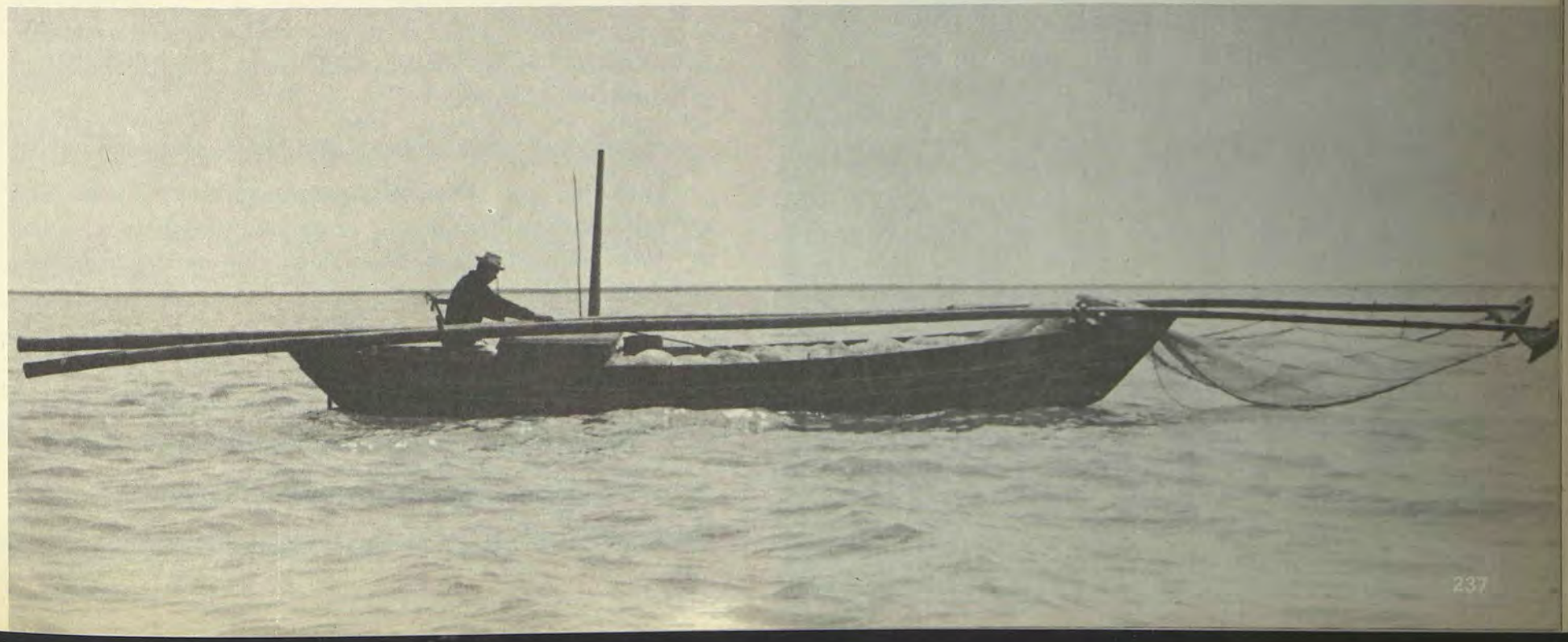
เนื่องด้วยเรือ ป๔ - ช๑๔ นี้ใช้วิธีการจับปลามากมายหลายชนิดด้วยกันจึงสามารถออกปฏิบัติงานได้ตลอดเวลาในน่านน้ำบริเวณด้านใต้ของเกาะภูเก็ต เรือที่ใช้อวนลอยจะออกจับปลาในเวลากลางคืน ปริมาณสัตว์ทะเลที่จับได้ไม่เกิน ๑๐๐ กก. ได้แก่ปลานานาชนิด

มีเรือ ป๔ - ช๑๔ เป็นจำนวนมากจะทำการจับกุ้งอยู่ตามบริเวณเกาะต่างๆ ในตอนกลางของทะเลภูเก็ต เรือเหล่านี้มักออกไปยังตำบลที่ทำการประมงคราวละหนึ่งสัปดาห์ ในเวลากลางคืนก็จะเข้าจอดพักอยู่ในบริเวณชะโงกหินตามเกาะ ที่ถูกคลื่นเซาะเว้าเข้าไป เสบียงอาหารส่วนมากจะนำไปด้วย แต่ก็ได้รับเพิ่มจากเรือใหญ่ที่นำน้ำมันเชื้อเพลิงไปส่งให้และรับเอากุ้งที่จับได้กลับไป ซึ่งมีปริมาณวันละไม่เกิน ๑๐๐ กก.

เรือที่ใช้อวนล้อมจับจะออกไปยังตำบลที่ทำการประมงในตอนเช้า และออกปฏิบัติงานวันละ ๒ เที่ยวด้วยกัน เรือเหล่านี้จะไม่นำเสบียงอาหารไปด้วยนอกจากน้ำดื่ม

Scoop-Net Fisher Working in Upper Gulf

เรือที่ใช้อวนรุนปฏิบัติงานอยู่บริเวณก้นอ่าวไทย



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.

เรือที่ใช้เครื่องมือประเภทตักกั้นจะออกปฏิบัติงานเวลาน้ำลง สัตว์ทะเลที่จับได้ประมาณ ๕๐ กก. ได้แก่ กุ้ง ปูม้า และปลาขนาดเล็กนานาชนิด ส่วนเรือตกเบ็ดจะออกเวลากลางวัน ปริมาณที่จับได้ประมาณ ๕๐ กก. เป็นปลาชนิดต่าง ๆ กัน

จากเกาะภูเก็ตขึ้นไปทางเหนือ เรือ ป๔-ช๑๔ ที่ใช้เบ็ดราวมีเหยื่อจะออกจากท่าไปในตอนเช้าและกลับในตอนเย็น ปริมาณปลาที่จับได้ ๑๐๐ กก. ซึ่งโดยมากเป็นปลาอินทรีปลากะพงแดง และปลาช่อนทะเล

เรือชายฝั่งทะเลเหล่านี้มีความเร็วสูงสุด ๖ นอต ปลาที่จับได้บางลำก็แช่น้ำแข็งไว้

เรือสินค้า ป๔-ช๑๔ โดยปกติแล้วจะเดินอยู่ในระยะใกล้ ๆ ระหว่างฝั่งทะเลด้านตะวันตกไปยังเกาะต่าง ๆ ที่อยู่ใกล้เคียง บรรทุกสินค้านานาชนิดไม่เกิน ๒,๐๐๐ กก. มีบางลำซึ่งเป็นเรือโดยสารจะออกจากท่าไปนานไม่เกิน ๖ วัน และก็มีอยู่ไม่กี่ลำที่ใช้เป็นเรือรับกุ้งจากเรือที่จับได้

Baited-Line Daylight Fisher Working out of Langu

เรือตกเบ็ดชนิดมีเหยื่อปฏิบัติงานตอนกลางวันนอกฝั่งอำเภอละงู

Equipment

The catch of the C4-T 14 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-ช๑๔ จับมาได้นี้จะใช้คนงานขนถ่ายขึ้นจากเรือโดยบรรจุลงหลัวหรือลัง น้ำท้องเรือก็จะใช้ภาชนะวิดออก มีเรือจำนวนหนึ่งในสามที่ใช้สูบโยก สมอมีอยู่หลายชนิดด้วยกัน มีทั้งสมอโลหะ สมอไม้ และสมอที่ทำด้วยโลหะกับไม้ หรือไม้กับหินซึ่งนับว่าเป็นสมอที่ใช้กันอยู่โดยทั่ว ๆ ไป สายสมอของเรือที่ใช้อวนลอยจะยาว ๑๐๐ ม. ส่วนเรืออื่น ๆ นอกนั้นสายสมอมักยาวไม่เกิน ๕๐ ม.

โคมไฟเท่าที่มีใช้กันอยู่ในเรือเหล่านี้ ก็ได้แก่โคมรั้วหรือคบไฟหนึ่งดวงเพียงอย่างเดียวเท่านั้น เรือ ป๔-ช๑๔ จำนวนมากไม่มีโคมรั้วหรือคบไฟใช้กันเลย

1. A C4-T14 Taking the Day's Catch to Market

2. Small Scoops Are Used to Dip Fish From Set Bag Nets

๑. เรือ ป ๔-ช ๑๔ กำลังนำสัตว์ทะเลที่จับได้แต่ละวันไปส่งตลาด

๒. ที่ตักปลาขนาดเล็กใช้ตักปลาจากอวนโพงพาง

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.

คนประจำเรือ

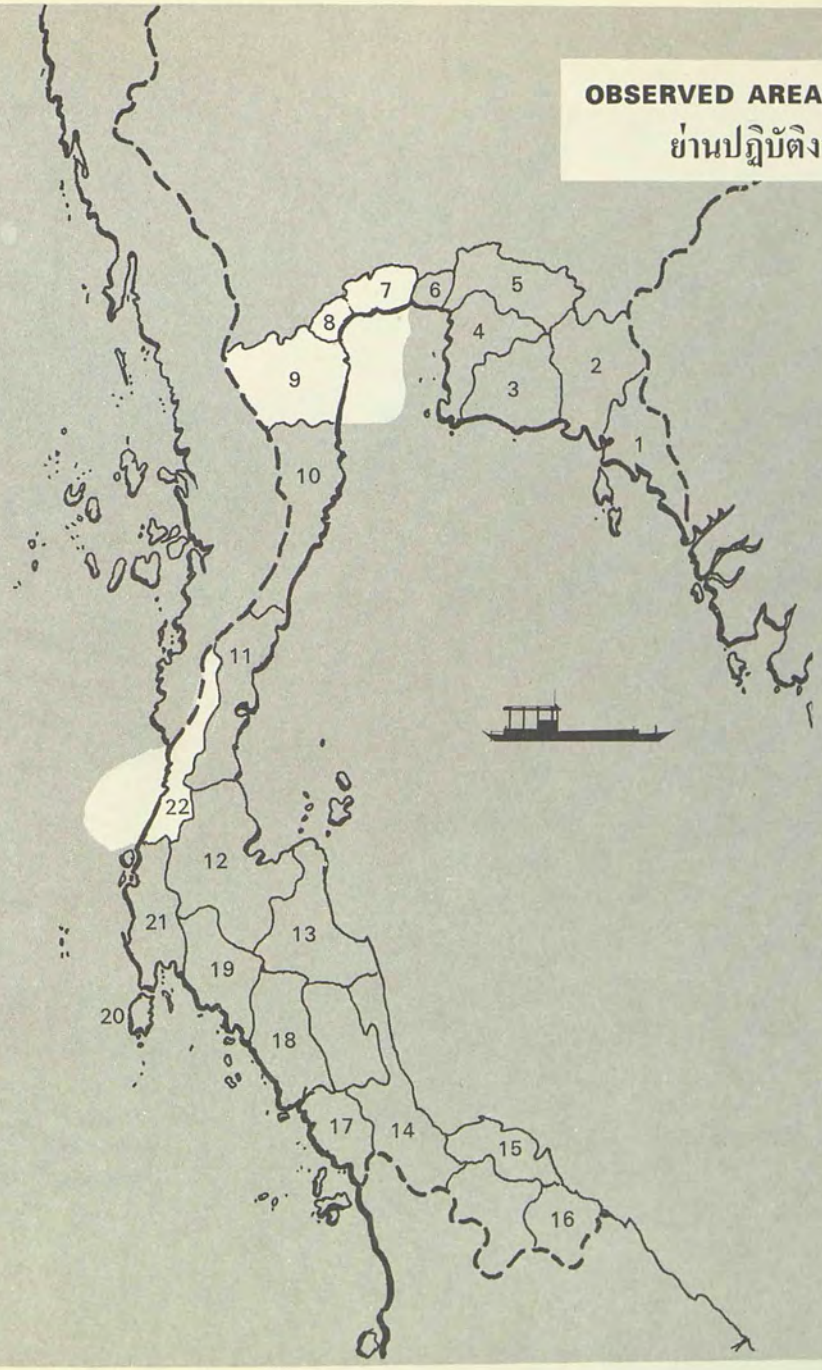
เรือ ป๔-ช๑๔ นี้ส่วนมากใช้คนประจำเรือ ๒ คน เรือที่ใช้เบ็ดราวชนิดมีเหยื่อและอวนล้อมจับ จะมีคนประจำเรือไม่เกิน ๕ คน

ศักยในทางทหาร

เรือนี้เป็นเรือขนาดเล็ก มีท้องเรือเปิดและไม่มีระวางบรรทุกที่มีฝาปิดหรือไม่มีเก๋งเลย จึงไม่เหมาะที่จะนำไปใช้บรรทุกสิ่งของต้องห้าม

C4-T14 Beached for Repairs. These Boats Are Usually Caulked and Repaired Twice a Year by Their Owners

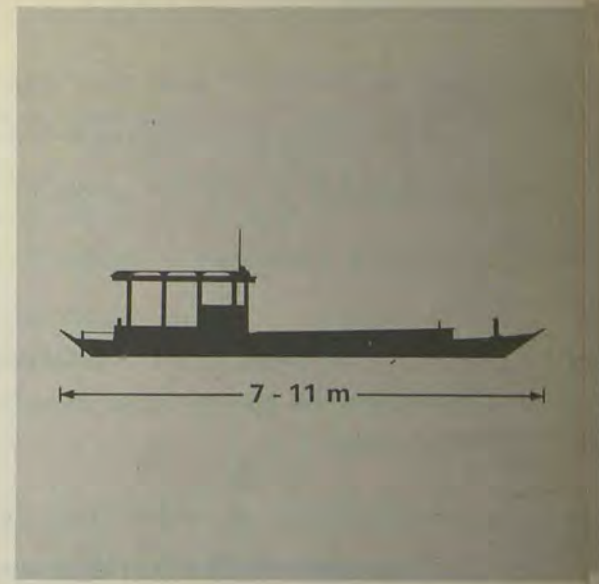
เรือ ป๔-ช๑๔ ถูกนำขึ้นฝั่งเพื่อซ่อม เรือเหล่านี้เจ้าของมักซ่อมและตอกหมันยาชันปีละสองครั้ง



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C5-T1



C5-T1			TYPE FISHING/CARGO	
LOA 7 - 11 m	BEAM 1.5-2.5 m	GROSS TONS 1 - 8	NET TONS 0.5 - 6	PROPULSION 1 gasoline or diesel engine
DRAFT 0.4 - 0.8 m	OPERATING AREA Off Changwat Samut Songkram and Petch Buri		CLASS FREQUENCY 11%	TYPE FREQUENCY 5%
RECOGNITION FEATURES Double-ended. Wide, straight, wedge-shaped stem and stern. High cabin aft				TYPE OF CATCH / CARGO Varied/Fish, fruit, and vegetables

General Information

C5-T1 coastal vessels fish in the waters near Changwat Samut Songkhram and Petchburi and also carry cargoes of foodstuffs to nearby towns. Their home ports are Bangkeo, Bangkaboon, 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.

ป๕-ช๑			ใช้งาน ประมง/สินค้า	
ความยาวตลอดลำ ๗-๑๑ ม.	ความกว้างสุด ๑.๕-๒.๕ม.	ตันกรอส ๑-๘	ตันเนต ๐.๕-๖	การขับเคลื่อน น้ำมันใสหรือดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๐.๔-๐.๘ ม.	ย่านปฏิบัติงาน นอกฝั่งจังหวัดสมุทรสงคราม และเพชรบุรี		พบเรือประเภทนี้ ๑๑%	พบเรือชนิดนี้ ๕%
ลักษณะจดจำ หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวทวนท้ายมีลักษณะเป็นรูปลิ่ม ตรงและกว้าง เก๋งท้ายสูง				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า นานาชนิด/ปลา ผลไม้ และผัก

ข่าวสารทั่วไป

เรือชายฝั่ง ป๕-ช๑ ทำการประมงอยู่ในน่านน้ำใกล้ ๆ จังหวัดสมุทรสงครามและจังหวัดเพชรบุรี และใช้ลำเลียงสินค้าจำพวกเสบียงแห้งไปยังจังหวัดใกล้เคียงด้วย มีท่าจอดพักอยู่ที่ตำบลบางแก้ว ตำบลบางกะบูน ตำบลคลองช่อง อำเภอเมืองเพชรบุรี และอำเภอบ้านแหลม เรือเหล่านี้ทำการประมงโดยใช้อวนลาก ทำโป๊ะและจับหอยแมลงภู่ บางโอกาสก็ใช้ลากจูงเรือประมงที่ไม่มีเครื่องยนต์ออกไปจับหอยแมลงภู่ มีเก๋งยาวประมาณ ๒.๕ ม. กว้างเกือบเท่า ๆ กับความกว้างของเรือ เก๋งของเรือบางลำมีหน้าต่างรอบ ส่วนเรืออื่น ๆ นอกนั้นก็จะมีหลังคาสังกะสีกันแดดอย่างถาวร ส่วนที่เป็นเรือสินค้าจะเป็นประทุนโค้งทำด้วยไม้ไผ่สาน เรือเหล่านี้จำนวนประมาณครึ่งหนึ่งเป็นเรือที่มีดาดฟ้าและมีระวางที่มีฝาปิดไม่เกิน ๓ ระวาง

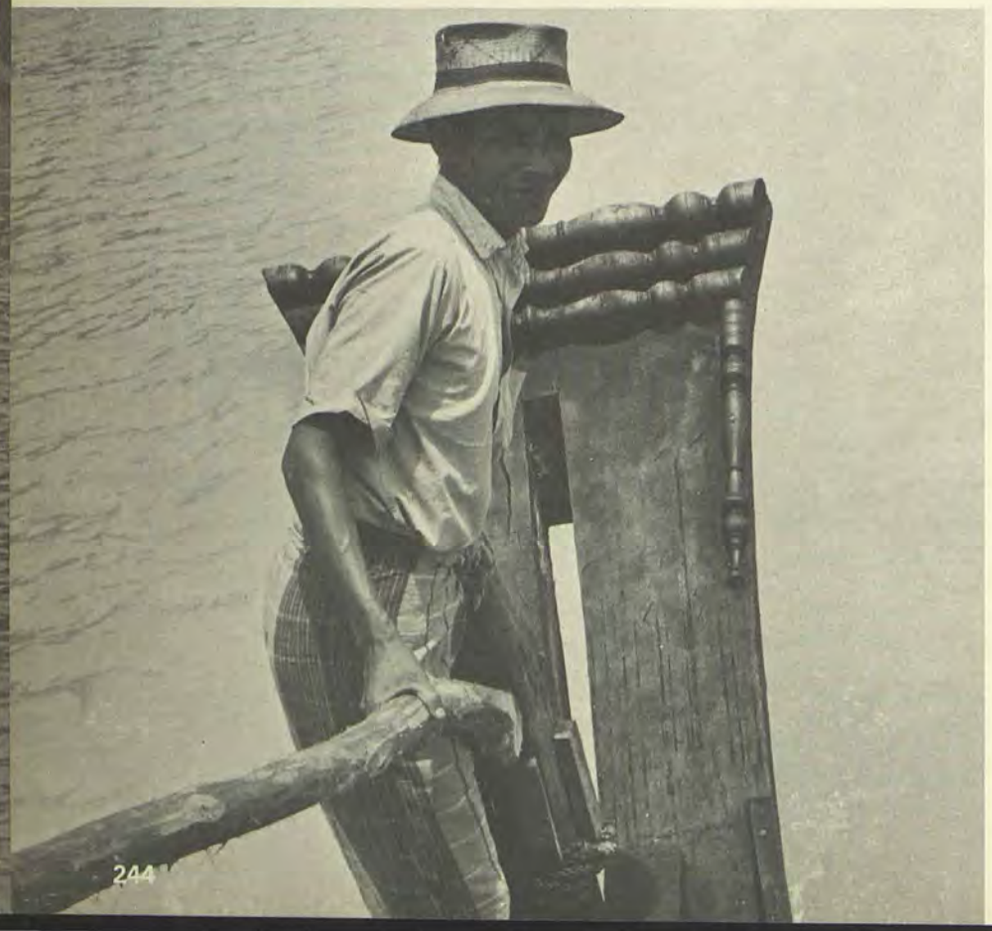
C5-T1

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

คนถือท้ายเรือ ป๕-ช๑ ด้วยพังงาด้ามกำลังปฏิบัติงานอยู่ในทะเลอันดามัน ท้ายเรือตกแต่งด้วยชิ้นไม้กลึงซึ่งไม่มีลักษณะพิสดารแต่อย่างใด



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 ป๕-ช๑ จำนวนน้อยมากที่ใช้บรรทุกสินค้า เรือเหล่านี้มีทวนหัวและทวนท้ายกว้างสูง ซึ่งเป็นแบบทั่ว ๆ ไปของเรือขุดในย่านนี้

เรือ ป๕-ช๑ นี้ส่วนมากจดทะเบียน

การขับเคลื่อน

โดยมากเรือ ป๕-ช๑ จะใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๑ หรือ ๒ สูบ ขนาดไม่เกิน ๑๖ แรงม้า แต่เรือบางลำก็ใช้เครื่องหางยาวประเภทน้ำมันใส เรือเหล่านี้เริ่มเดินเครื่องด้วยมือทั้งสิ้น มีเครื่องมือซ่อมทำติดไปกับเรือด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๕-ช๑ ทำการประมงในเวลากลางวันโดยนำอาหารที่หุงหาแล้วไปด้วย เรือที่ใช้อวนลากและเครื่องมือประเภทดักกั้นจะจับปลาจวด ปลาอินทรี ปลาแป้น ปลากระเบน ปลาหมึก และปลากระบอก ได้ปริมาณไม่เกินวันละ ๔๐๐ กก. การจับหอยแมลงภู่จะได้วันละประมาณ ๒,๐๐๐ กก. เฉพาะเรือที่ใช้อวนลากเท่านั้นเก็บรักษาปลาด้วยน้ำแข็ง

เรือสินค้าจะบรรทุกปลา หอยแครง ผลไม้ และผักไปส่งยังจังหวัดสมุทรสงคราม และหมู่บ้านใกล้เคียง

เรือ ป๕-ช๑ 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 daylight, 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

เรือจับหอยแมลงภู่ ป ๕-ช ๑ ที่บรรทุกจนเพียบ เรือเหล่านี้ปฏิบัติงานอยู่นอกฝั่งจังหวัดสมุทรสงครามและเพชรบุรี

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๕-ช๑ ไม่มีเครื่องอุปกรณ์ช่วยในการเดินเรือใด ๆ เลย คนประจำเรือจะฟังข่าวสารและดนตรีจากเครื่องรับวิทยุทรานซิสเตอร์ในบางโอกาส การขนถ่ายสัตว์ทะเลที่จับได้หรือสินค้าขึ้นจากเรือจะใช้คนประจำเรือ ส่วนมากเรือ ป๕-ช๑ มีสูบโยก ๑ หรือ ๒ เครื่อง แต่บางลำก็มีทั้งสูบโยกและสูบหอยโข่ง ใช้สมอโลหะ ๑ ตัวสายสมอยาว ๔๐ หรือ ๕๐ ม.

แม้ว่าเรือเหล่านี้ส่วนมากจะปฏิบัติงานในเวลากลางวันก็ตาม แต่อย่างน้อยก็จะมีโคมรั้วไปด้วย ๑ ดวง ส่วนมากมีโคมไฟฟ้า ๓ ดวง โคมฉายมักไม่ใคร่มีกัน ส่วนเครื่องช่วยชีวิตไม่มีเลย

Mussel Catch on C5-T1

หอยแมลงภู่ที่จับได้ในเรือ ป ๕-ช ๑

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 Abaft Amidships

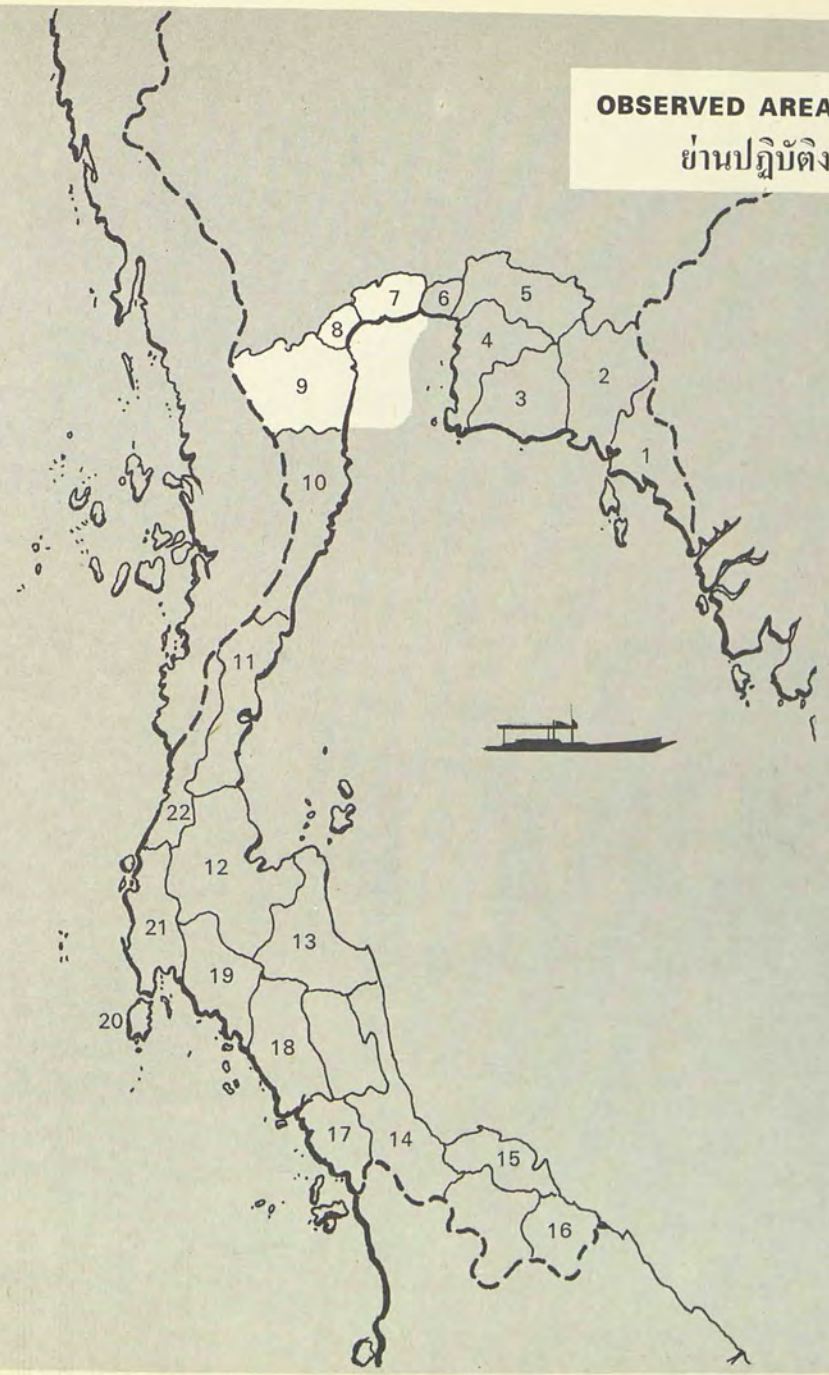
คนประจำเรือ

คนประจำเรือมีจำนวนตั้งแต่ ๑ ถึง ๕ คน

ศักยในทางทหาร

เรือ ป๕-ช๑ เป็นเรือขนาดเล็ก และใช้กันอยู่โดยทั่วไปแต่เพียงในบริเวณก้นอ่าวไทย ตามปกติจะออกปฏิบัติงานเฉพาะในเวลากลางวันเท่านั้น

เรือจับหอยแมลงภู่ ป ๕-ช ๑ ลำนี้กำลังปฏิบัติงานอยู่นอกฝั่งสมุทรสงคราม ใช้เครื่องหางยาว และมีประทุนทำด้วยจากอยู่กลางลำค่อนไปทางท้ายเรือ



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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C5-T2

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 Double-ended. Wide, straight, wedge-shaped stem and stern. Low cabin aft				TYPE OF CATCH / CARGO Sea shrimp, swimming crab, mysid, and mussel

ป๕-ช๒			ใช้งาน ประมง/สินค้า	
ความยาวตลอดลำ ๗-๑๒ ม.	ความกว้างสุด ๑.๒-๒.๔ม.	ตันกรอส ๑-๔	ตันเนต ๐.๕-๒.๕	การขับเคลื่อน ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๐.๕-๐.๘ ม.	ย่านปฏิบัติงาน บริเวณนอกฝั่ง จังหวัดสมุทรสงคราม		พบเรือประเภทนี้ ๑๑ %	พบเรือชนิดนี้ ๓ %
ลักษณะจดจำ หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวทวนท้ายมีลักษณะเป็นรูปลิ่ม ตรง และกว้าง เก๋งท้ายเตี้ย				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า กุ้งทะเล ปูม้า กุ้งเคย และหอยแมลงภู่

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,

ข่าวสารทั่วไป

เรือชายฝั่ง ป๕-ช๒ ทำการประมงตามบริเวณใกล้จังหวัดสมุทรสงคราม โดยใช้คันรุนหรือจับหอยแมลงภู่ มักพบเห็นเรือเหล่านี้อยู่ห่างจากฝั่งในระยะ ๕ ถึง ๑๐ ไมล์ ตลอดชายฝั่งทั้งทางด้านเหนือและด้านใต้ห่างจากจังหวัดสมุทรสงคราม ๓๐ ไมล์ ในฤดูที่ไม่มีหอยแมลงภู่ เรือจับหอยแมลงภู่เหล่านี้จะเปลี่ยนไปเป็นเรือลากจูงหรือลำเลียงสินค้า

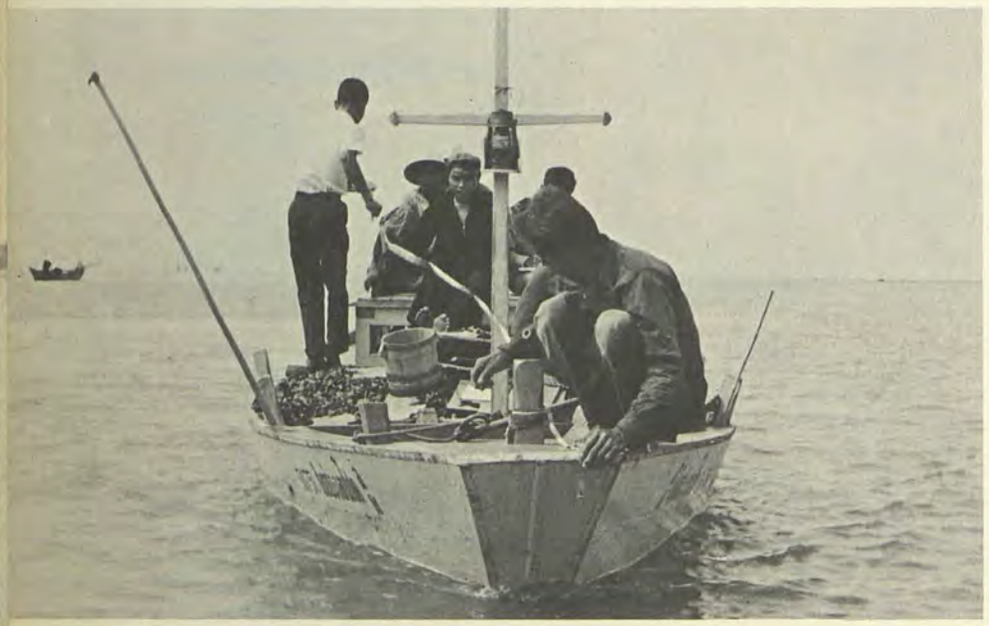
เก๋งที่มีอยู่ก็เล็กมากสำหรับไว้คลุมเครื่องยนต์ บางครั้งก็มีการต่อเติมให้เป็นที่พักอาศัยสำหรับคนประจำเรือ จำนวนประมาณครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้มีดาดฟ้าและระวางบรรทุก ๑ ระวางมีฝาปิดพร้อม

เรือ ป๕-ช๒ ส่วนมากจดทะเบียน

C5-T2

Stem and Stern Views Show Straight, Wedge-Shaped Stem and Stern Typical of Class 5 Vessels

ภาพหัวเรือและท้ายเรือ แสดงให้เห็นทวนหัวทวนท้ายที่มีลักษณะเป็นรูปลิ่มตรงอันเป็นแบบทั่วไปของเรือประเภทที่ 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.

การขับเคลื่อน

เรือ ป๕-ช๒ ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ตั้งแต่ชนิดสูบเดียว ขนาด ๕ แรงม้า ถึง ชนิด ๖ สูบ ขนาด ๖๐ แรงม้า เครื่องยนต์ขนาดเล็กเริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ส่วนเครื่องยนต์ขนาดใหญ่จะเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงได้ไม่เกิน ๖๐ ลิตร มีเครื่องมือซ่อมทำ แต่ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ไปกับเรือ

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๕-ช๒ จะออกจากจังหวัดสมุทรสงครามในตอนเช้า และกลับตอนบ่ายหรือเย็น เรือที่ใช้คันรุนกุ้งจะจับกุ้งทะเล ปูม้า และกุ้งเคยได้ไม่เกิน ๔๐ กก. ในฤดูหอยแมลงภู่ เรือที่มีคนประจำเรือมาก จะจับได้ไม่เกิน ๓,๐๐๐ กก. เรือสินค้าบางลำจะซื้อปลาจากเรือประมงเล็ก ๆ ในอ่าวไทย แล้วนำกลับไปส่งยังจังหวัดสมุทรสงคราม เรือเหล่านี้มักจะนำเสบียงอาหารที่หุงหาแล้วจากบ้านไปให้พอในวันที่ออกจับปลา

ส่วนมากเรือเหล่านี้แล่นได้เร็วไม่เกิน 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.

เครื่องอุปกรณ์

สัตว์ทะเลที่เรือ ป๕-ช๒ นี้จับได้ คนประจำเรือและคนงานจะเป็นผู้ขนถ่ายขึ้นจากเรือโดยบรรจุลงในหลัว เรือประเภทชนิดนี้ไม่มีเครื่องอุปกรณ์การเดินเรือเลย บางลำอาจมีเครื่องรับวิทยุแต่ไม่มีเครื่องส่ง ใช้สมอโลหะ ๑ ตัวมีสายสมอยาวไม่เกิน ๖๐ ม. และมีสูบโยก ๑ เครื่อง

ไฟเรือเดินจะมีตั้งแต่โคมถือ ๑ ดวงไปจนถึงโคมไฟฟ้า ๓ ดวง และไม่มีเครื่องช่วยชีวิต

1. Mussel Catch Is Offloaded in Bamboo Baskets by Crew. 2. Small Wire Basket Trap on Board C5-T2

๑. คนประจำเรือขนถ่ายหอยแมลงภู่โดยใช้บุ้งกี๋ ๒. ลอบลวดขนาดเล็กบนเรือ ป ๕-ช 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

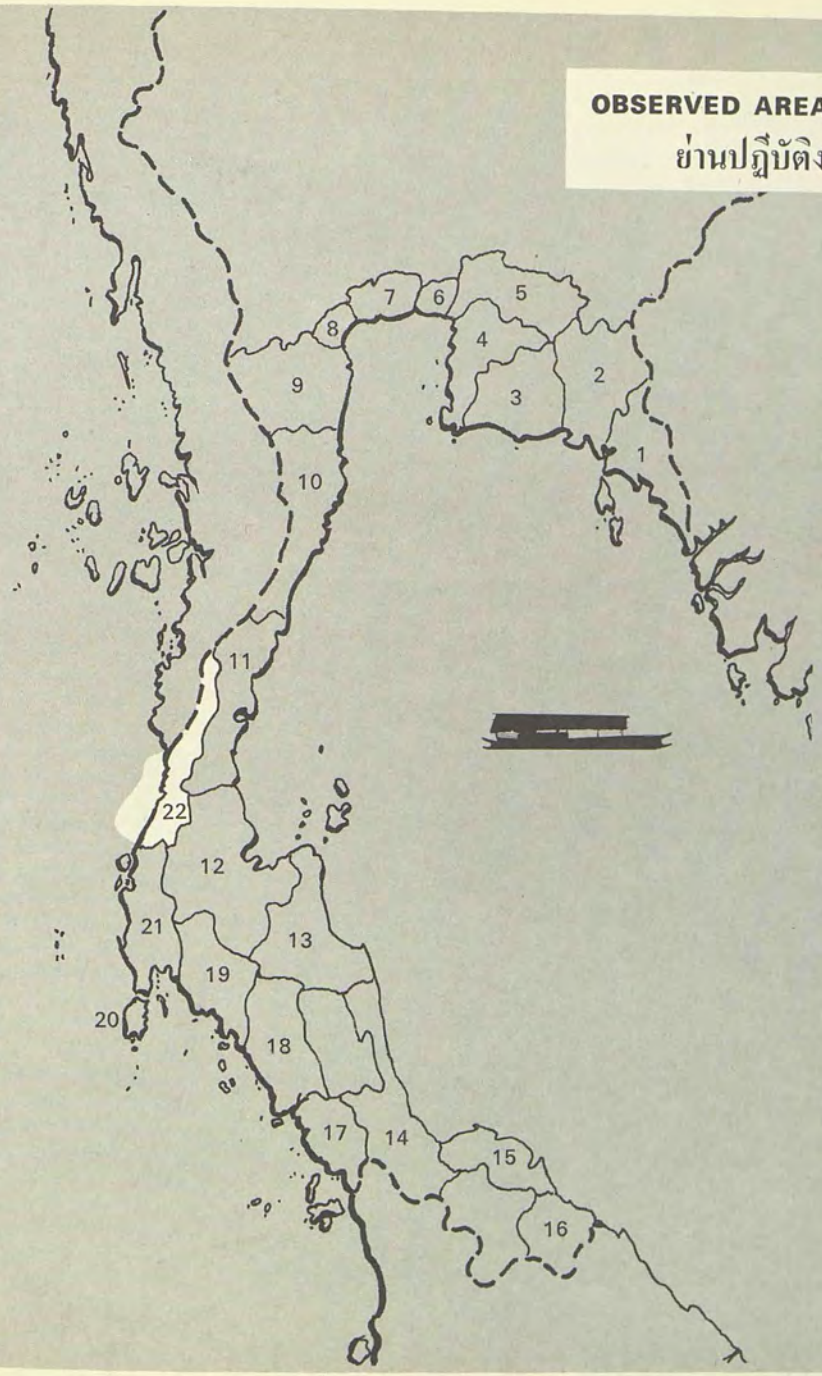
ตามปกติมีคนประจำเรือ ๑ ถึง ๖ คน ส่วนเรือจับหอยแมลงภู่จะมีคนประจำเรือมากกว่า

ศักยในทางทหาร

เรือ ป ๕-ช ๒ ที่มีขนาดใหญ่และมีความเร็วสูงเหมาะสำหรับนำไปใช้บรรทุกสิ่งของต้องห้ามนั้น มีอยู่เพียงไม่กี่ลำนัก แต่ก็สามารถพิสูจน์ทราบได้โดยที่เรือเหล่านี้มีอยู่เฉพาะในบริเวณก้นอ่าวไทยเท่านั้น จึงเป็นขีดจำกัดอันหนึ่งของเรือประเภทชนิดนี้

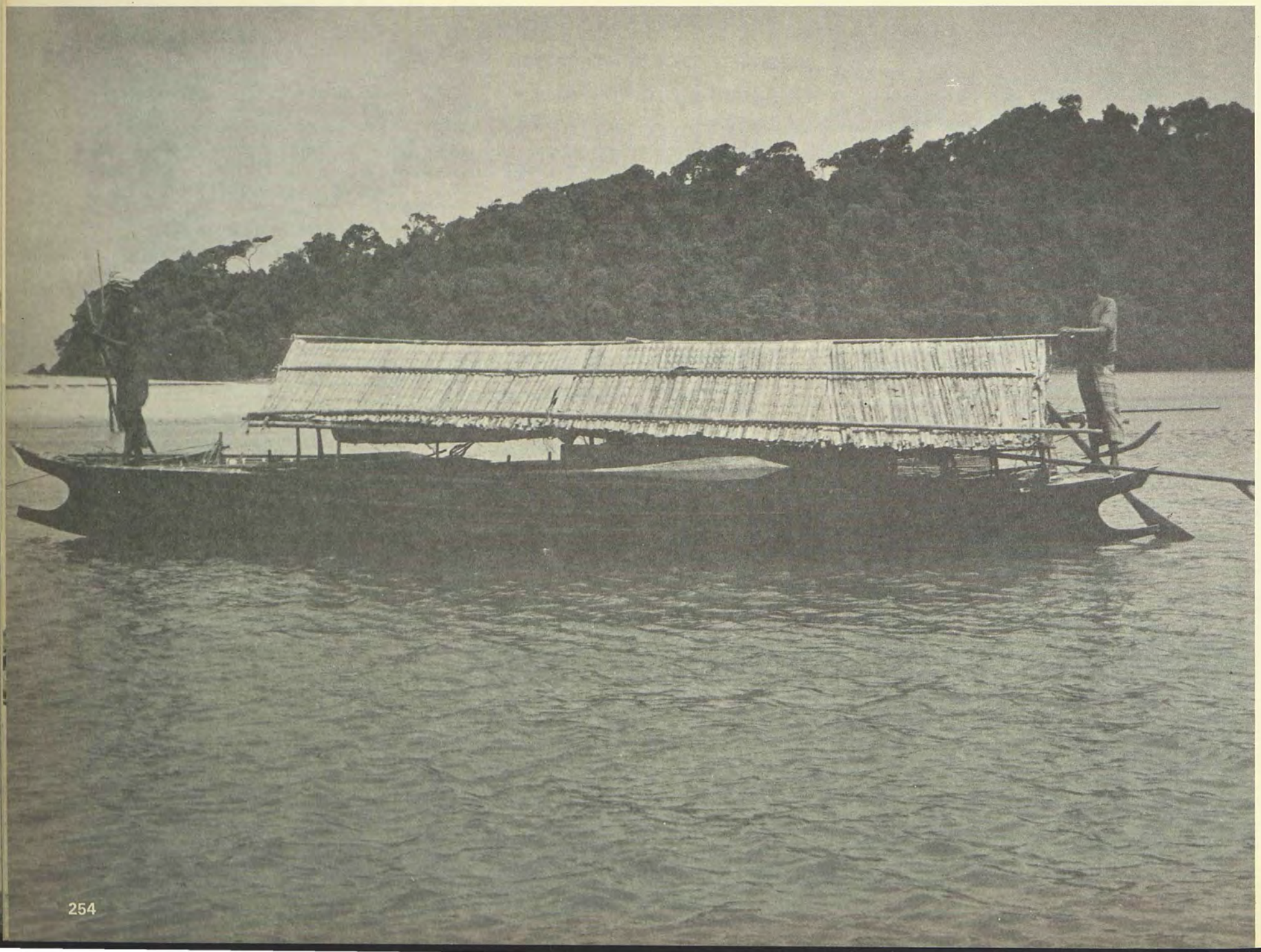
This Mussel Fisher Is Operated by a Crew of 6 out of Mahachai in Upper Gulf

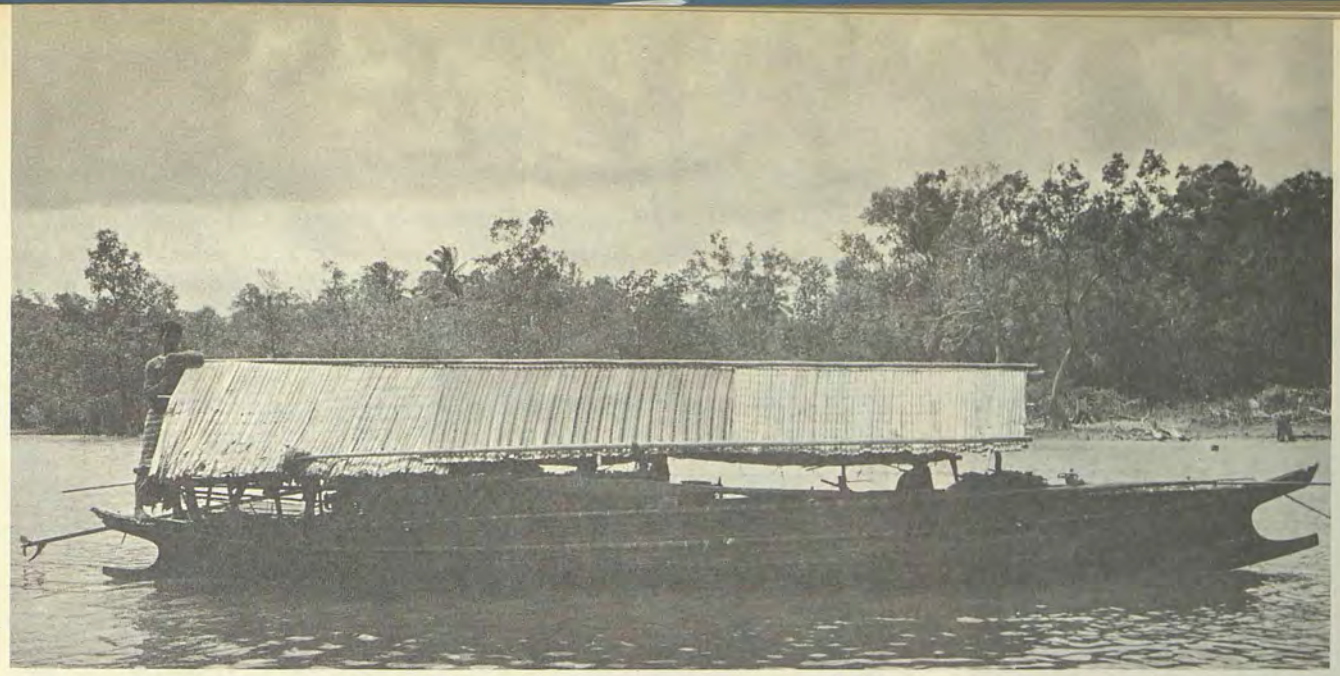
เรือจับหอยแมลงภู่ลำนี้ใช้คนประจำเรือ ๖ คน ปฏิบัติงานอยู่บริเวณก้นอ่าวไทย นอกฝั่งมหาชัย



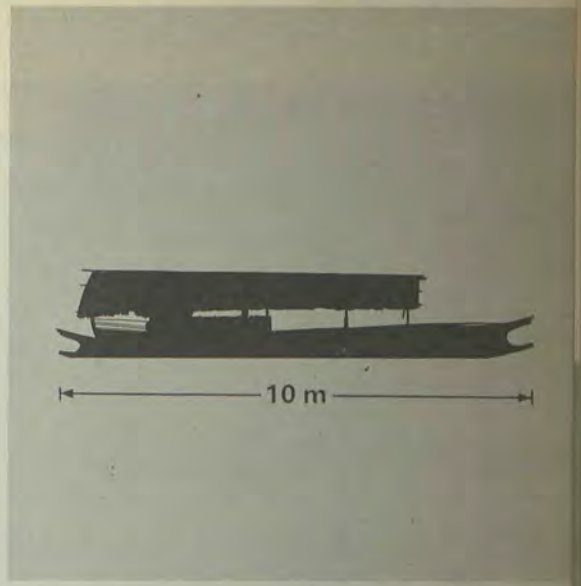
OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง





C5-T3



C5-T3				TYPE FISHING
LOA 10 m	BEAM 2 m	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION 1 gasoline engine
DRAFT 0.4 m	OPERATING AREA Andaman Sea between Ko Rah and Ko Surin		CLASS FREQUENCY 11%	TYPE FREQUENCY 1%
RECOGNITION FEATURES Double-ended. Wide, straight, wedge-shaped stem and stern. Long cabin aft				TYPE OF CATCH / CARGO Pearl oysters

ป๕-ช๓				ใช้งาน ประมง
ความยาวตลอดลำ ๑๐ ม.	ความกว้างสุด ๒ ม.	ตันกรอส	ตันเนต	การขับเคลื่อน น้ำมันใส ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๐.๔ ม.	ย่านปฏิบัติงาน ระหว่างเกาะระและเกาะสุรินทร์ในทะเลอันดามัน		พบเรือประเภทนี้ ๑๑%	พบเรือชนิดนี้ ๑%
ลักษณะจดจำ หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวทวนท้ายมีลักษณะเป็นรูปลิ่ม ตรง และกว้าง เก๋งท้ายยาว				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า หอยมุก

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 zalacca and rattan. Because of the material used, these boats must be sprayed every 2 weeks for protection against shipworms.

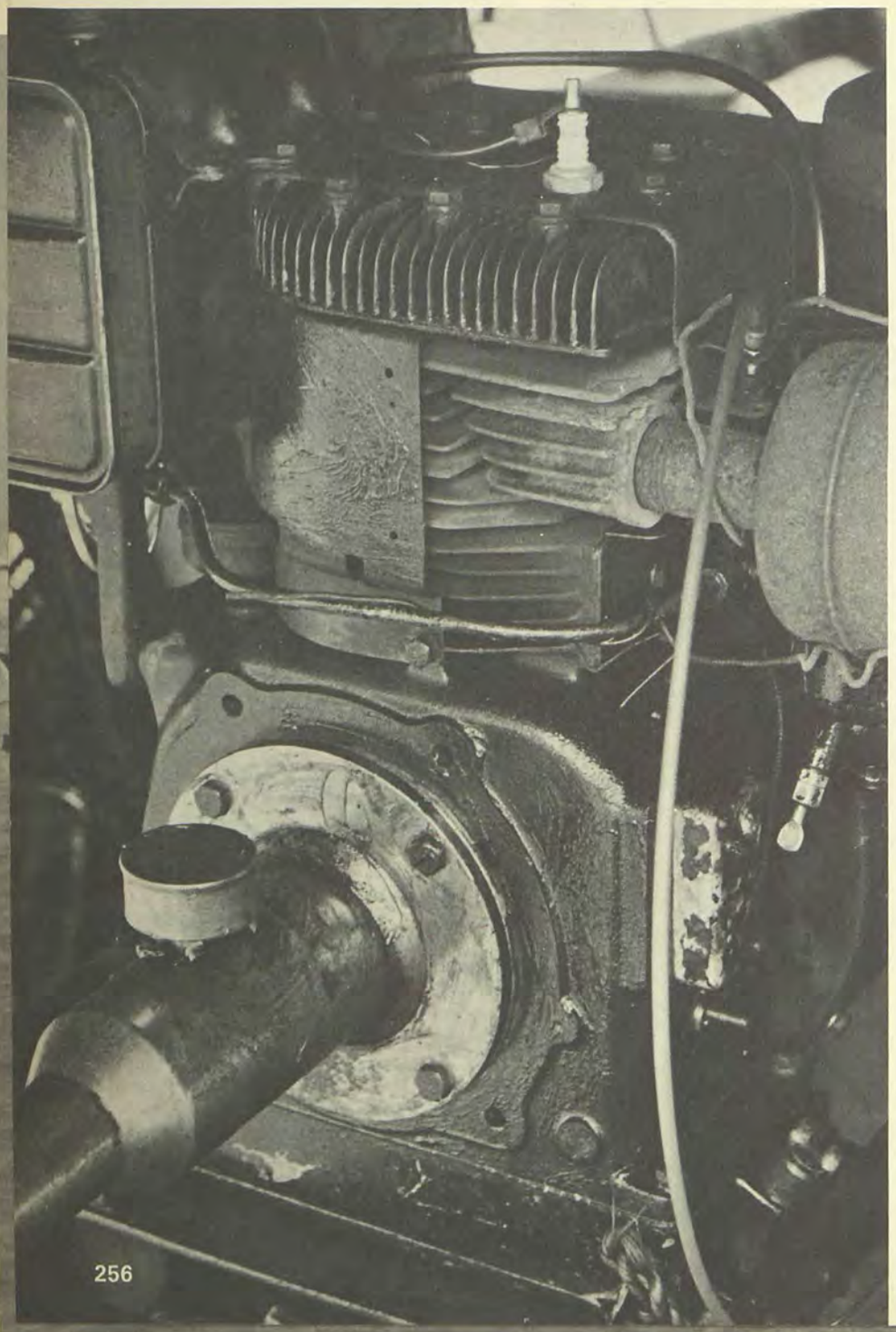
These boats are not registered.

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๕-ช๓ เป็นเรือที่ขุดจากซุงของชาวพม่า ซึ่งจะพบเห็นอยู่ในทะเลอันดามันบริเวณใกล้ ๆ จังหวัดระนอง มีท่าจอดพักอยู่ที่เกาะกำใหญ่และใช้งานเกี่ยวกับการงมหอยมุกอยู่ในน่านน้ำบริเวณเกาะสุรินทร์

มีเก๋ง (หลังคา) ท้ายยาว ทำด้วยใบเตย ไม้ไผ่ และหวาย ไม่มีดาดฟ้าถาวร แต่มีฟากไม้ไผ่ที่มัดด้วยหวายปูเป็นพื้นอยู่ภายในเก๋ง กราบเรือทั้งสองข้างเสริมให้สูงขึ้นมาโดยใช้ไม้ระกำมัดติดด้วยหวาย โดยเหตุที่เรือเหล่านี้ใช้วัสดุดังกล่าวเป็นเครื่องประกอบฉะนั้นจึงต้องทำการพ่นยาป้องกันมอดทุก ๆ สองสัปดาห์

เรือเหล่านี้ไม่ได้จดทะเบียน



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

เรือชายฝั่ง ป๕-ช๓ ใช้เครื่องหางยาวประเภทน้ำมันใส ชนิด ๑ สูบ ขนาดไม่เกิน ๙ แรงม้า เครื่องยนต์เหล่านี้เริ่มเดินเครื่องด้วยมือ มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิง ๒๐ ลิตร มีเครื่องมือซ่อมทำ แต่ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ประจำเรือ

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

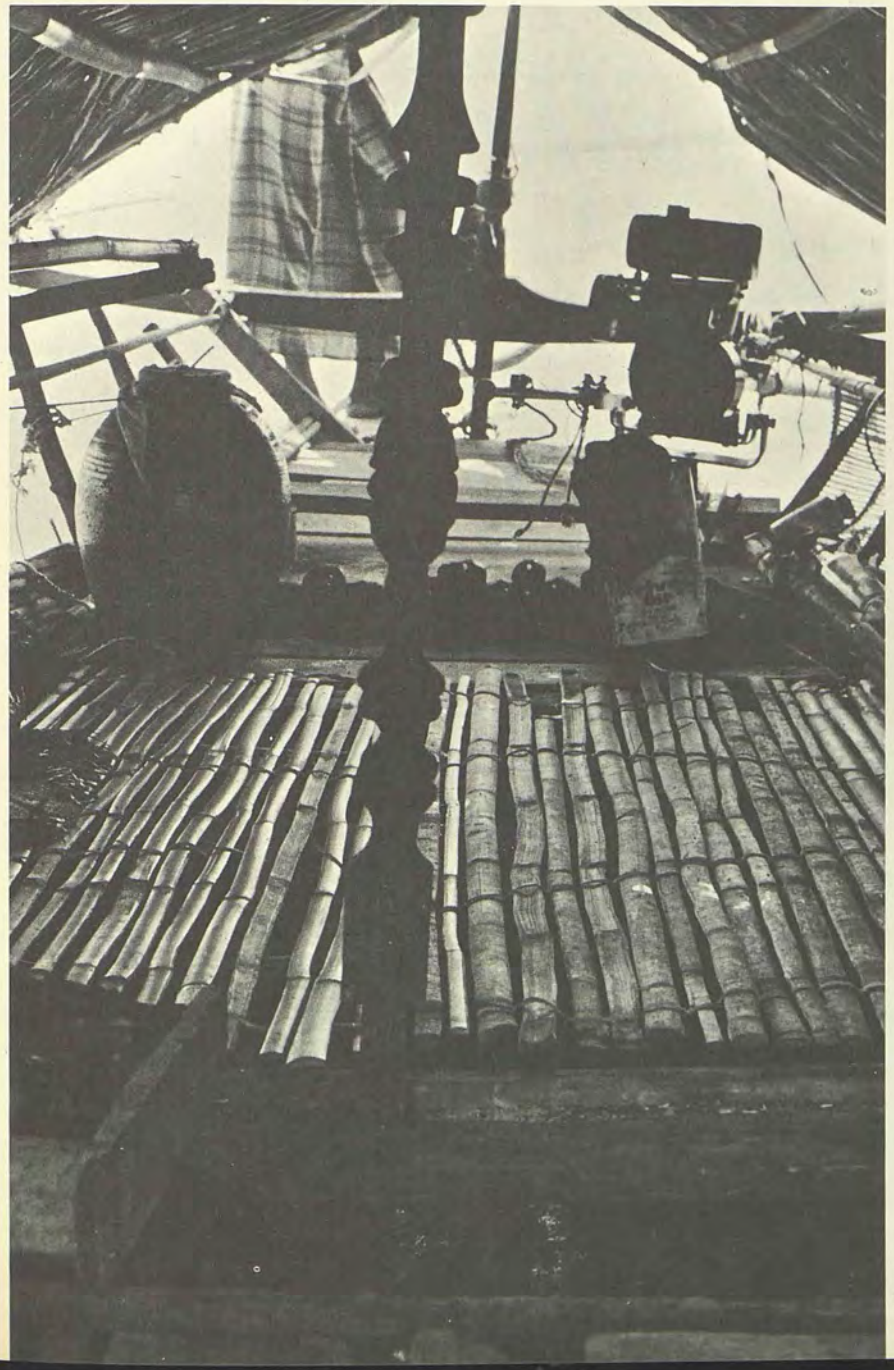
เรือที่ทำการงมหอยมุกในบริเวณน่านน้ำใกล้ ๆ เกาะสุรินทร์นี้ จะออกจากท่าจอดพักในตอนเช้า และอยู่ในทะเลนาน ๗ วัน ส่วนเสบียงอาหารก็จะนำไปด้วยอย่างพอเพียงตลอดทั้งเที่ยวไปและกลับ การประกอบอาหารก็กระทำกันที่บริเวณหัวเรือโดยใช้เตาฟืนที่สามารถเคลื่อนย้ายได้

9-Hp, 1-Cylinder, Long-Shaft Briggs and Stratton Gasoline Engine Powers 10-Meter Pearl Fisher

เครื่องหางยาวน้ำมันใส ชนิด ๑ สูบ ๙ แรงม้า ยี่ห้อ บริกกส์ แอนด์ สะแตรตัน ของเรืองมหอยมุกขนาด ๑๐ ม.

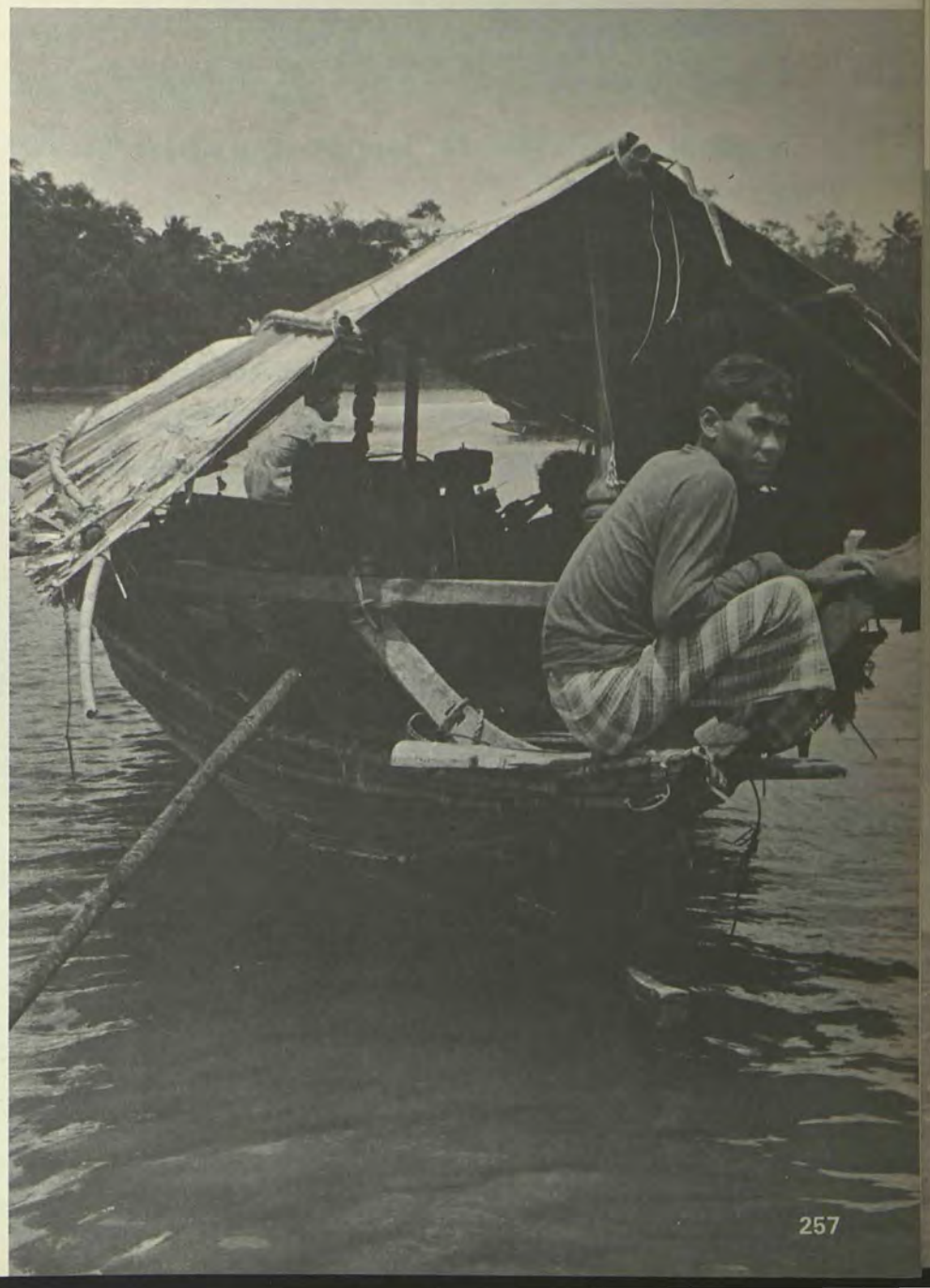
Crew Sleeps on Bamboo Strips Lashed Together

คนประจำเรือนอนบนฟากไม้ไผ่



C5 - T3 Cabin Is Made of Rattan and Pandanus Leaf

เก๋งของเรือ ป ๕ - ช ๓ 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

เก็บหอยมุกได้ประมาณวันละ ๑๐๐ กก. และนำไปขายที่เกาะระ เรือนี้มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๖ นอต

เครื่องอุปกรณ์

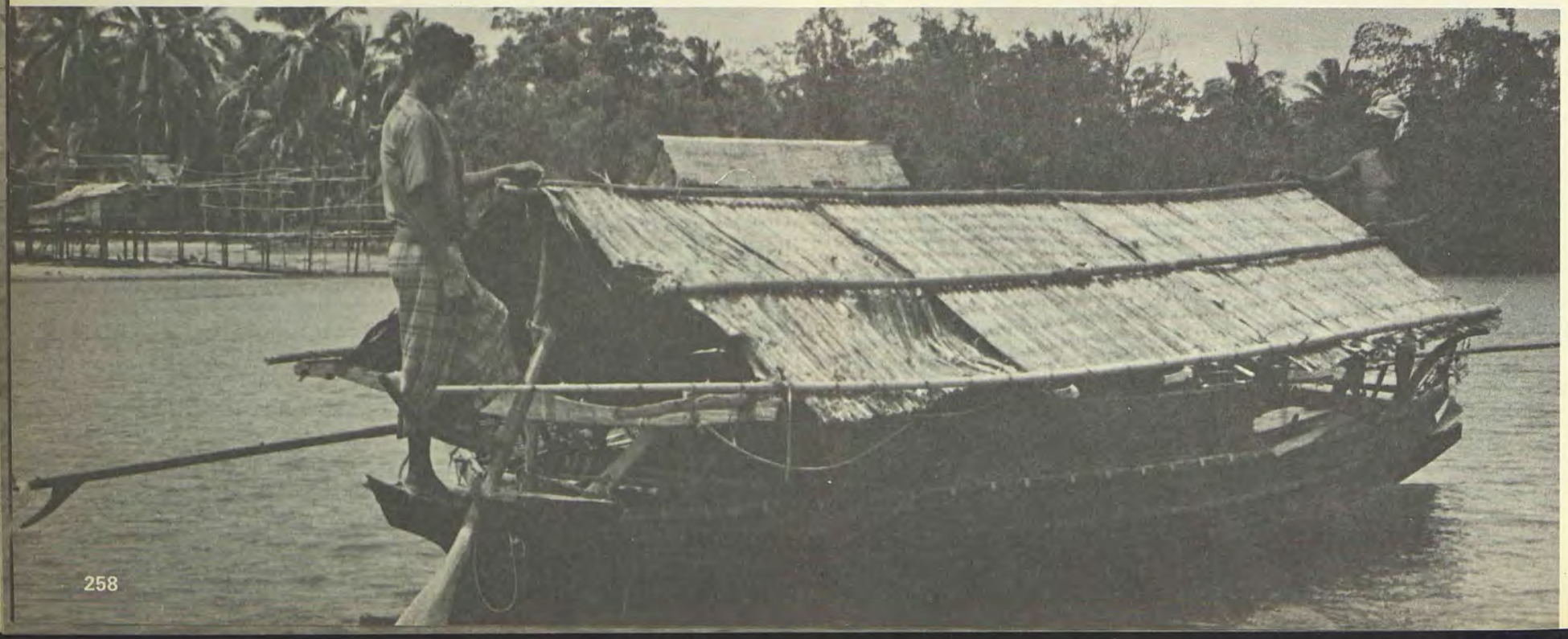
เรือ ป๕-ช๓ ไม่มีวิทยุ เครื่องอุปกรณ์การเดินเรือ หรือเครื่องอุปกรณ์กำลังใด ๆ เลย เครื่องสูบน้ำก็ไม่มี ใช้สมอไม้ ๑ ตัว สายสมอยาว ๑๐๐ ม. มีโคมรั้ว ๑ ดวงสำหรับให้แสงสว่างและไม่มีเครื่องช่วยชีวิตใด ๆ เลย

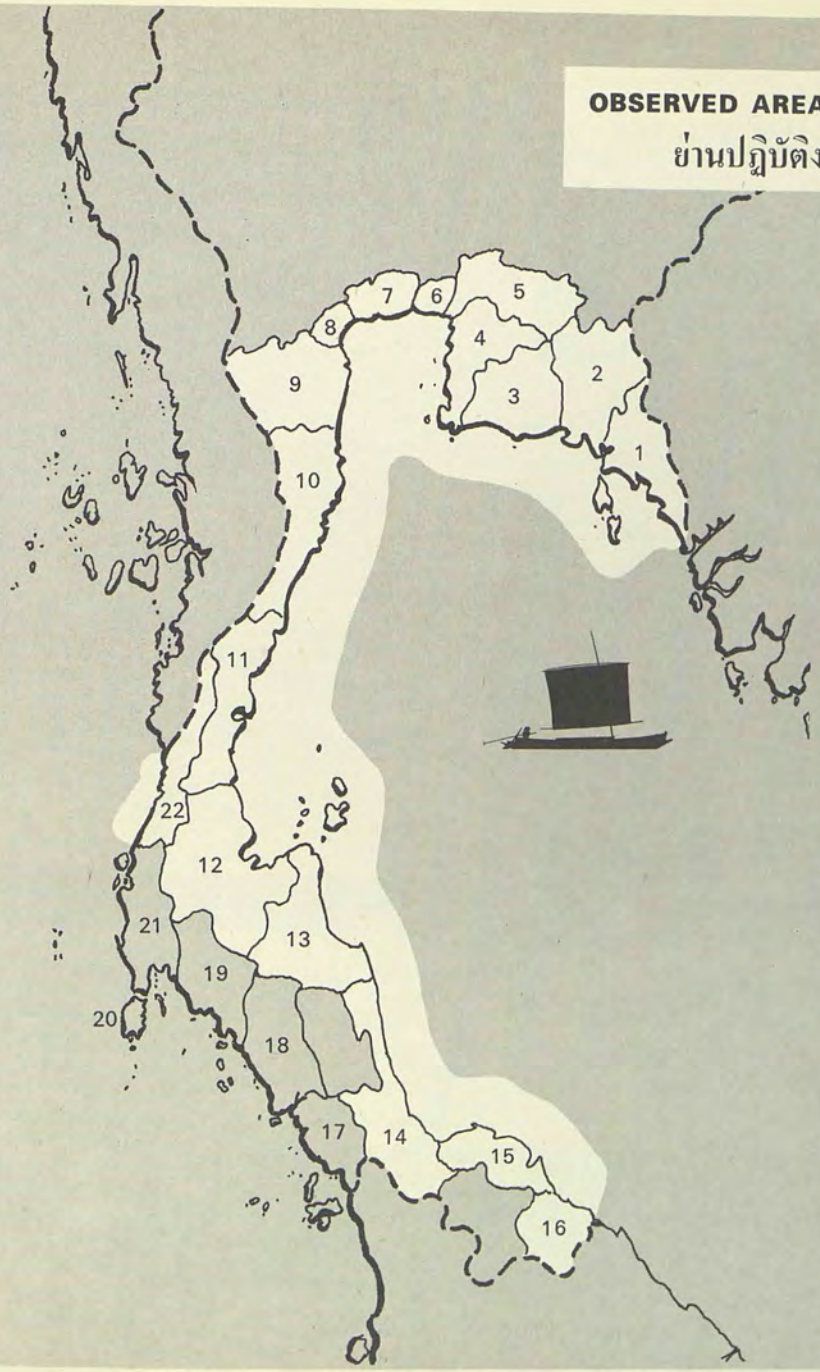
คนประจำเรือ

เรือที่ทำการงมหอยมุกมีคนประจำเรือ ๖ คน ส่วนมากเป็นชาวเกาะที่อ่านหนังสือไม่ออกและเขียนไม่ได้

ศักยในทางทหาร

เรือ ป๕-ช๓ นี้สามารถออกทะเลได้ไกล ๔๐ ไมล์ และอยู่นานถึง ๗ วัน ตัวเรือมีเก๋ง (หลังคา) ท้ายเรือยาวคลุมไว้ และคนประจำเรือสามารถปฏิบัติงานใต้น้ำได้

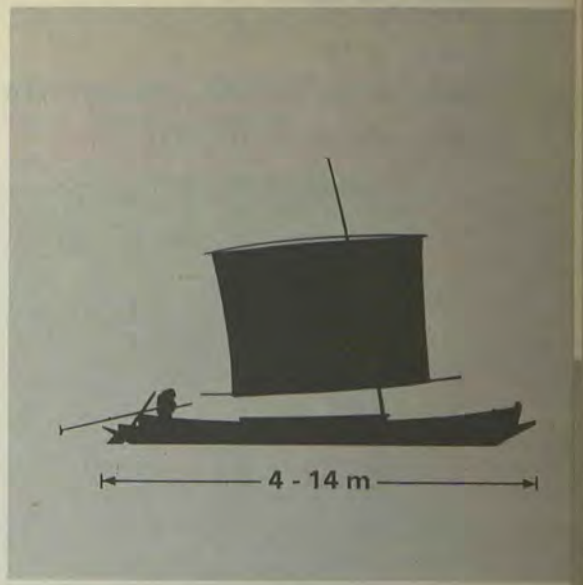




OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C5-T11



C5-T11			TYPE FISHING/CARGO	
LOA 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 33%
RECOGNITION FEATURES Double-ended. Wide, straight, wedge-shaped stem and stern. 1 lugsail				TYPE OF CATCH / CARGO Varied/Salt, firewood

ป๕-ช๑๑			ใช้งาน ประมง/สินค้า	
ความยาวตลอดลำ ๔-๑๔ ม.	ความกว้างสุด ๑-๓ ม.	ตันกรอส ๐.๖-๑๔	ตันเนต ๐.๔-๙.๕	การขับเคลื่อน ๑ ใบ
กินน้ำลึก ๐.๔-๑ ม.	ย่านปฏิบัติงาน อ่าวไทยและภาคใต้ฝั่งตะวันตก ใกล้ระนอง		พบเรือประเภทนี้ ๑๑%	พบเรือชนิดนี้ ๓๓%
ลักษณะจดจำ หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวทวนท้ายมีลักษณะเป็นรูปลิ่ม ตรงและกว้าง มีใบแขวน ๑ ใบ				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า นานาชนิด/เกลือ ฟืน

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,

ข่าวสารทั่วไป

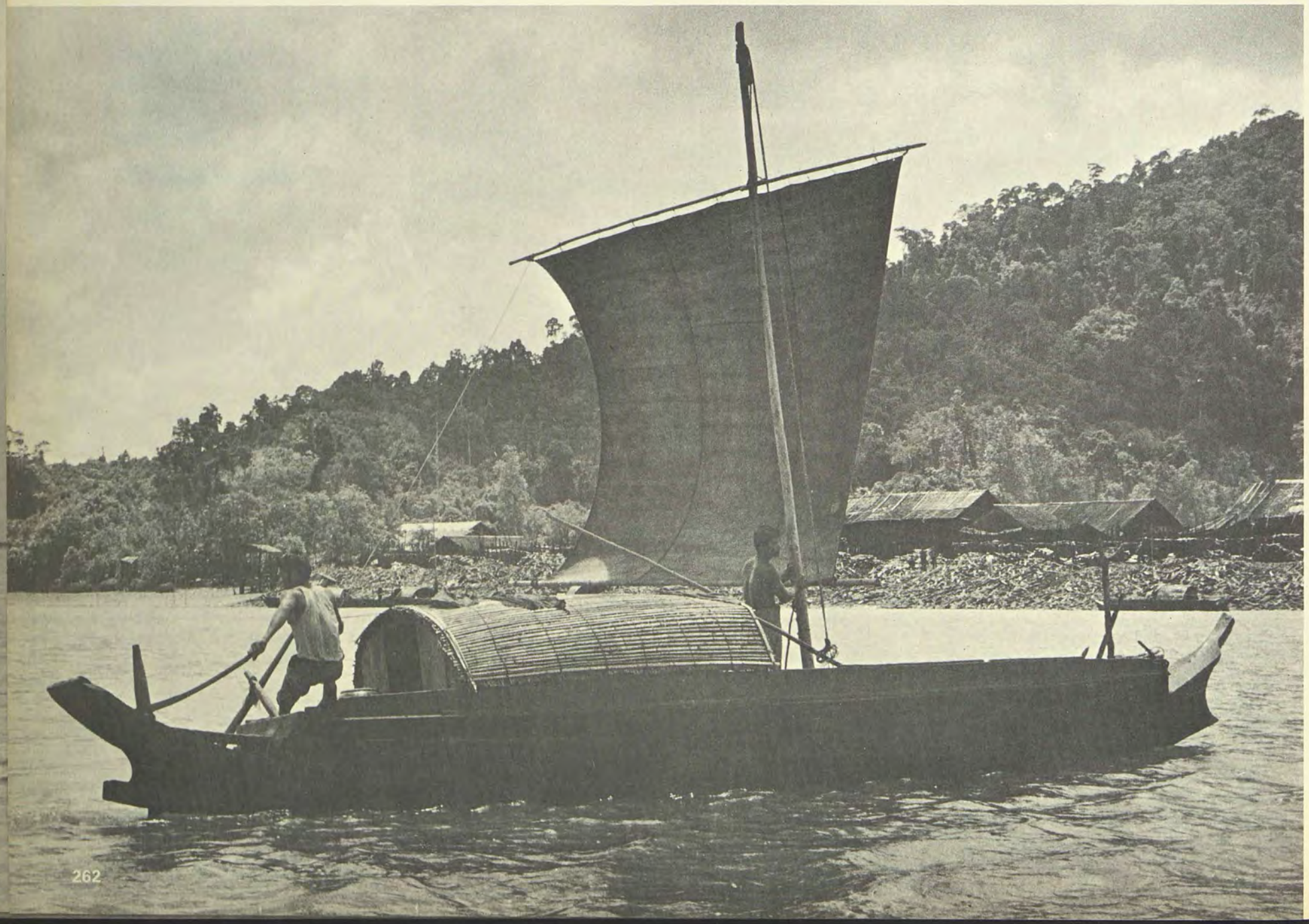
เรือ ป๕-ช๑๑ ที่มีลักษณะหัวเรือและท้ายเรือคล้ายกันนี้ เป็นเรือที่มีแบบสืบเนื่องมาจากเรือที่ขุดจากท่อนซุง ซึ่งครั้งหนึ่งเคยใช้เป็นเรือประมงและเรือสินค้าชายฝั่งขนาดเล็กกันอย่างแพร่หลายมาแล้ว เนื่องจากป่าไม้ในเมืองไทยมีจำนวนลดน้อยลง ไม้ซุงขนาดใหญ่ ๆ ที่จะใช้ขุดเป็นเรือก็หายากเข้า จึงเป็นเหตุให้ต้องพากันต่อเรือขนาดเล็กซึ่งมีทวนหัวและทวนท้ายเป็นรูปลิ่มกว้างนี้ขึ้น ให้มีลักษณะแข็งแรงคล้ายกับเรือขุดเดิม และมีการต่อเรือชนิดนี้ขึ้นใช้กันมาก โดยเฉพาะในบริเวณก้นอ่าวไทย และตามลำแม่น้ำ

เรือ ป๕-ช๑๑ ขนาดใหญ่ที่อยู่ทางตอนเหนือของภาคใต้ฝั่งตะวันตกบริเวณใกล้เขตแดนที่ติดต่อกับสหภาพพม่านั้นเป็นเรือขุดจริง ๆ โดยขุดจากท่อนซุงที่เป็นโพรง บางลำก็ใช้ไม้ท่อนตัน ๆ ทำทวนหัวและทวนท้ายซึ่งดูราวกับว่าได้แกะมาจากไม้ซุงต้นเดียวกัน

C5-T11

Note Deep, Concave, Almost U-Shaped Stern on This Andaman Sea Variation of C5-T11

เรือ ป๕-ช๑๑ ทางทะเลอันดามันแบบนี้ จะสังเกตเห็นท้ายเรือเว้าลึกเกือบคล้ายตัวยู



upsweeping stem and stern, frequently crosses the border between Thailand and Burma. Most of these boats have an arched bamboo or rattan cabin.

C5-T11 are rarely decked. Few of them are registered.

Propulsion

C5-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 C5-T11 fishing the Gulf have Samut 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.

บางลำก็ทำทวนหัวและทวนท้ายเว้าเข้าไปเป็นรูปตัว ยู ยังมีอีกแบบหนึ่งที่ทำทวนหัวและทวนท้ายกว้างและผายออกไป เรือแบบหลังนี้เป็นเรือที่ข้ามไปมาระหว่างประเทศไทยกับสหภาพพม่า เรือเหล่านี้ส่วนมากจะใช้ไม้ไผ่หรือหวายโค้งทำประทุน

เรือ ป๕-ช๑๑ นี้ มักไม่ใคร่มีดาดฟ้า และจดทะเบียนกันเพียงไม่กี่ลำ

การขับเคลื่อน

เรือ ป๕-ช๑๑ จะใช้ใบแขวนหนึ่งใบชักไว้ที่เสากระโดง โดยใช้เชือกร้อยผ่านรอกที่ยอดเสา และบางลำก็ใช้เครื่องยนต์น้ำมันใสชนิด ๑ สูบ ขนาดไม่เกิน ๙ แรงม้า เป็นเครื่องช่วยด้วย

ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ประจำเรือ และเครื่องมือซ่อมทำก็มักไม่ใคร่มี

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

ส่วนมากเรือ ป๕-ช๑๑ ที่ทำการประมงในอ่าวไทย จะมีท่าจอดพักอยู่ที่จังหวัดสมุทรสาคร ใช้วิธีการจับปลาด้วยเครื่องมือมากมายหลายอย่าง เครื่องมือที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลายได้แก่ เบ็ดล่อ และเครื่องมือประเภทดักกั้นต่าง ๆ เรือส่วนมากจะออกปฏิบัติงานกันในเวลากลางวัน

สัตว์ทะเลที่จับได้เป็นปลาชนิดที่มีอยู่ในอ่าวไทยเป็นส่วนใหญ่ ปริมาณที่จับได้วันละ

This C5-T11 Gulf Cargo Boat Is Powered by Single Lugsail and 14-Hp, 1-Cylinder JLO Long-Shaft Gasoline Engine

เรือสินค้า ป๕-ช๑๑ ในอ่าวไทยลำนี้ ใช้ใบแขวน ๑ ใบ กับเครื่องหางยาวน้ำมันใส ยี่ห้อ เจ.แอล.โอ. ชนิด ๑ 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 ป๕-ช๑๑ แบบหนึ่งทางทะเลอันดามัน กำลังบรรทุกไม้โกงกางไปยังปากน้ำระนอง จะสังเกตเห็นทวนหัวทวนท้ายงอนและกว้าง

ไม่เกิน ๕๐ กก. ส่วนเรือที่จับหอยแมลงภู่หรือปูจะได้ไม่เกิน ๑,๕๐๐ กก. และเรือที่ใช้จับปูแสม จะได้คืนละ ๒,๐๐๐ ถึง ๓,๐๐๐ ตัว วิธีการจับปูแสมแบบที่ได้รับคำบอกเล่ามานี้ ถ้าจะพูดกันตามจริงแล้วหาใช่เป็นการใช้เรือทำการประมงไม่ กล่าวคือเพียงแต่ใช้เรือลำเลียงคนไปส่งตามชายฝั่งที่มีปูแสมอาศัยอยู่ตามชายป่าชายเลน หรือป่าโกงกางเท่านั้น

เรือ ป๕-ช๑๑ อีกพวกหนึ่งปฏิบัติงานอยู่ในบริเวณจังหวัดปัตตานี เรือขนาดเล็กจะจับปลา ส่วนเรือขนาดใหญ่ซึ่งยาวประมาณ ๑๐ ม. จะบรรทุกเกลือจากจังหวัดปัตตานีไปยังจังหวัดสงขลา หรือนำออกไปส่งให้กับเรือใบมาเลเซีย ๒ เสาขนาดใหญ่เพื่อนำไปยังรัฐตรังกานูในสหพันธ์มาเลเซียต่อไป

ส่วนทางภาคใต้ฝั่งตะวันตกนั้น เรือขุดขนาดเล็ก ๆ จะจับกุ้งด้วยคันรุน ส่วนเรือขุดขนาดใหญ่ (ยาว ๑๐ ถึง ๑๔ ม.) จะใช้บรรทุกไม้โกงกางจากประเทศพม่าเพื่อนำเข้ามาเผาถ่านในประเทศไทย เรือเหล่านี้ส่วนมากที่ใช้บรรทุกไม้จากหมู่บ้านมะลิวัน (เขตพม่า) ไปยังจังหวัดระนองเป็นเรือของไทย แต่ก็มีบางลำที่เป็นของพม่า เรือบางลำก็มีสัญญาอยู่กับโรงงานเผาถ่าน ส่วนบางลำก็จะส่งฟืนให้กับเรือกลไฟที่ทำการขุดแร่ดีบุกอยู่ในบริเวณหมู่เกาะทางตอนเหนือ

เรือเหล่านี้ต้องออกจากท่าไปเป็นเวลานานไม่เกิน ๒๐ วัน โดยนำเสบียงอาหารไปด้วยตลอดทั้งเที่ยวไปและกลับ

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.

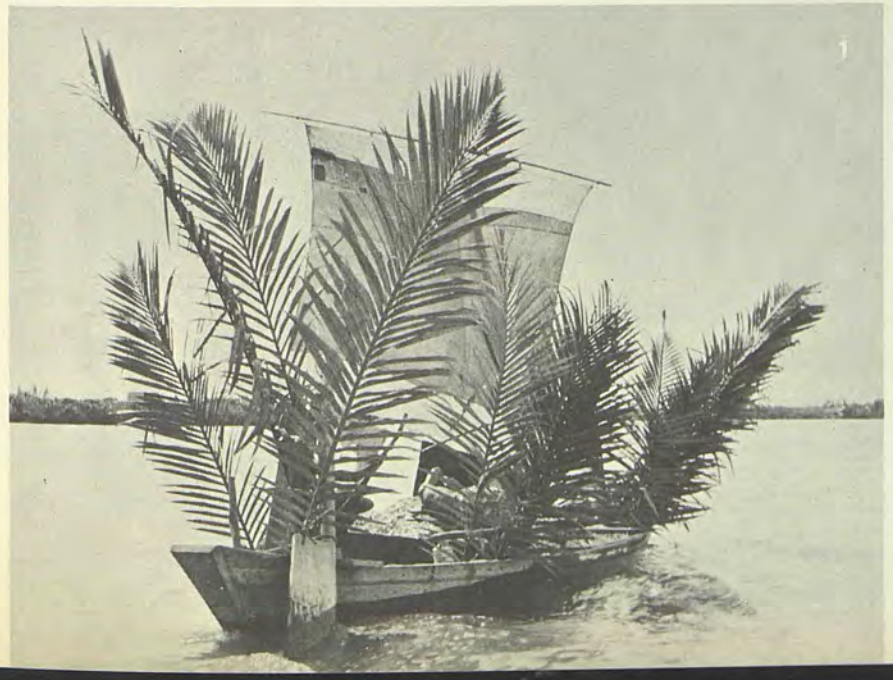
These craft are gone from home port up to 20 days and carry provisions for the round trip.

At least one west coast C5-T11 is engaged in pearl diving. While most C5-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 ป๕-ช๑๑ ทางภาคใต้ฝั่งตะวันตกที่ใช้งมหาไข่มุก จะมีไม่น้อยกว่าหนึ่งลำ เรือประเภทชนิดนี้ ส่วนมากออกปฏิบัติงานนอกฝั่งภายในระยะไม่เกิน ๓ ถึง ๕ ไมล์ ส่วนเรือที่งมไข่มุกจะออกไปไกลถึง ๔๐ ไมล์

เรือที่ใช้บรรทุกฟืนไปเผาถ่านจะสามารถทำความเร็วได้ ๗ นอต แต่เรือส่วนมากมีความเร็ว ๕ หรือ ๖ นอต



1. Giant Fronds Are Sometimes Placed Around Gulf C5-T11 in the Manner Shown. They Offer Shade for the Crew and Aid the Single Lugsail. 2. Cargo of Salt en Route to Songkhla From Pattani

๑. เรือ ป๕ช-๑๑ รอบๆ อ่าวไทย บางครั้งก็ใช้ทางจากปักไว้ดังในรูป เพื่อเป็นที่กำบังแดดของคนประจำเรือ และช่วยแล่นใบ ๒. บรรทุกเกลือจากปัตตานีไปสงขลา

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-ช๑๑ นี้ไม่มีวิทยุ อุปกรณ์การเดินเรือหรือเครื่องทุ่นแรงเลย และขนถ่ายปลาขึ้นจากเรือโดยบรรจุลงในหลัวที่สานด้วยไม้ไผ่หรือหวาย

เครื่องช่วยชีวิตก็ไม่ใคร่มีประจำเรือ และเครื่องสูบน้ำท้องเรือก็ไม่มีใช้เลย มีสมอโลหะตัวเดียว สายสมอ 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 ป ๕-ช ๑๑ ทางทะเลอันดามันแบบนี้ ยกหางเสือขึ้น 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 C5-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.

คนประจำเรือ

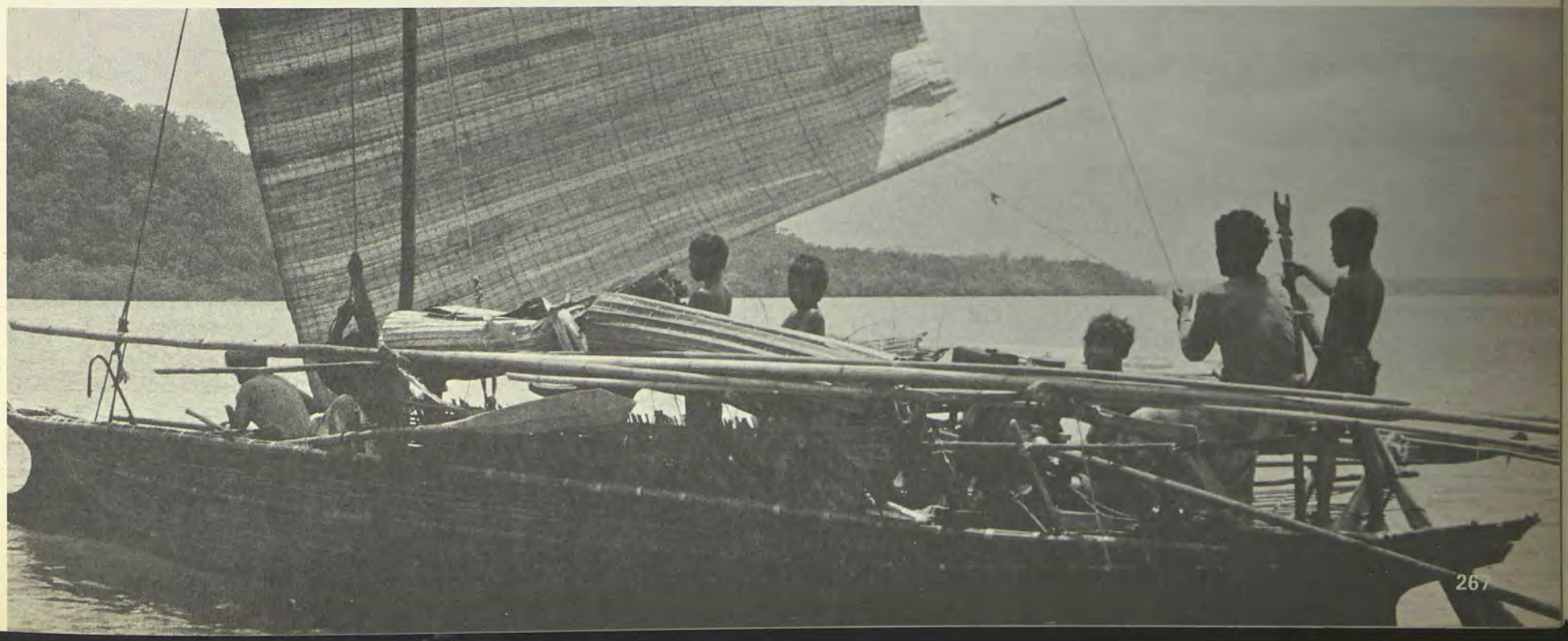
คนประจำเรือตามปกติจะมีจำนวน ๑ ถึง ๔ คน นอกจากเรือที่งมไข่มุกจะมีคนประจำเรือ ๖ คน และเรือที่จับปูแสมมีคนประจำเรือ ๑๔ คน เรือที่อยู่ในบริเวณใกล้ ๆ ชายแดนทางเหนือ (ติดต่อกับพม่า) และทางใต้ (ติดต่อกับมาเลเซีย) คนประจำเรือจะเป็นชาวไทยอิสลาม บางคนก็ไม่ได้เรียนหนังสือชั้นประถมศึกษาของไทยเลย

ศักยในทางทหาร

เรือ ป๕-ช๑๑ มีศักยในทางทหารน้อยมาก เนื่องด้วยเรือที่ปฏิบัติงานอยู่ในย่านจังหวัดระนอง เป็นเรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในบรรดาเรือชนิดเดียวกันนี้ ออกทำงานโดยไม่มีกำหนดเวลาเป็นประจำแน่นอน มักแล่นข้ามเขตแดนไปมาเสมอ ๆ และมีเครื่องอุปกรณ์ที่สามารถอยู่ในทะเลได้เป็นเวลานาน จึงเป็นการยากที่จะติดตามเรือเหล่านี้ออกไปเพื่อให้ทราบว่าปฏิบัติงานอะไรกันบ้าง

This Andaman Sea C5-T11 Has Sail Made of Pandanus Leaf

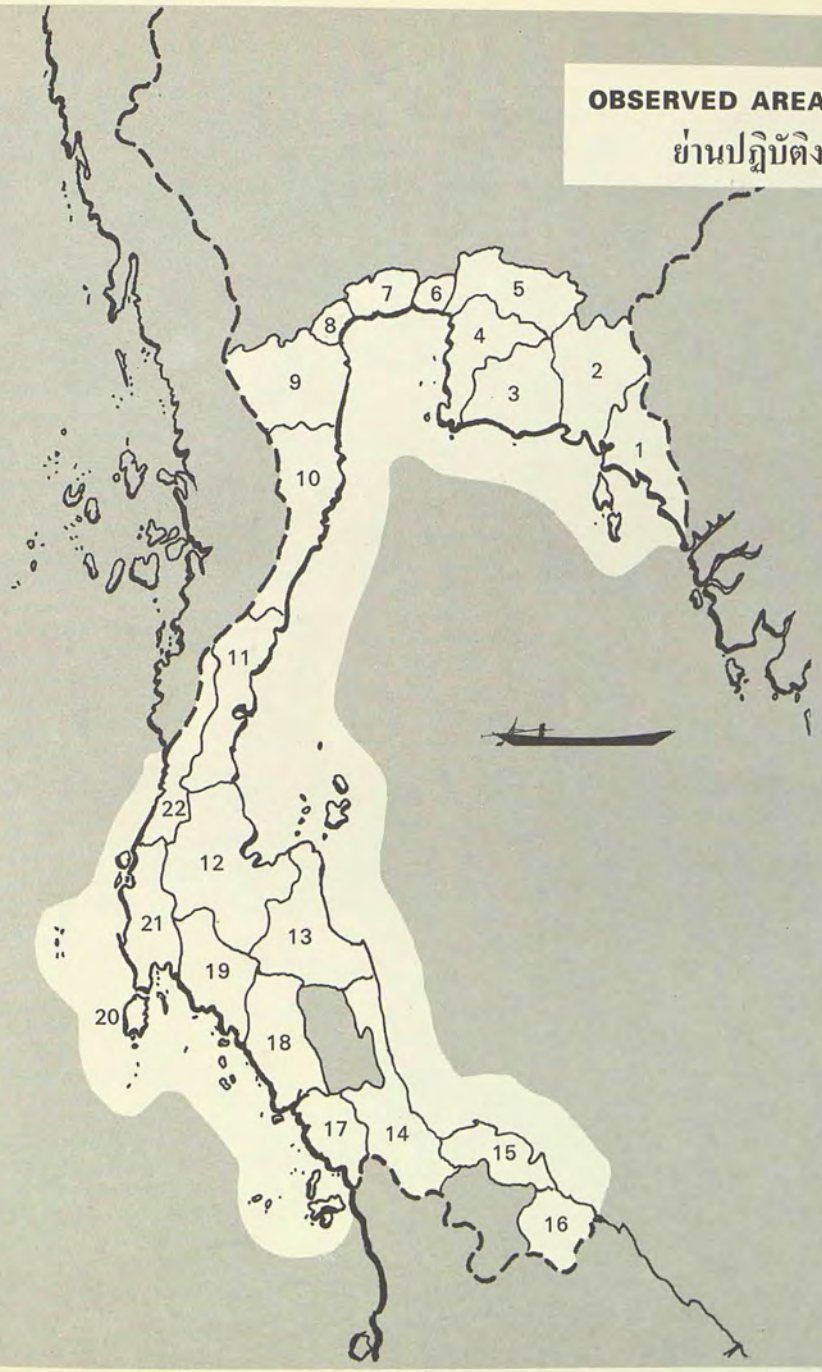
เรือ ป๕-ช๑๑ ทางทะเลอันดามันลำนี้ ใบเรือทำด้วยใบเตย



C5-T11

Gulf Coast C5-T11 Tows 2 C5-T14 Craft to Fishing Grounds

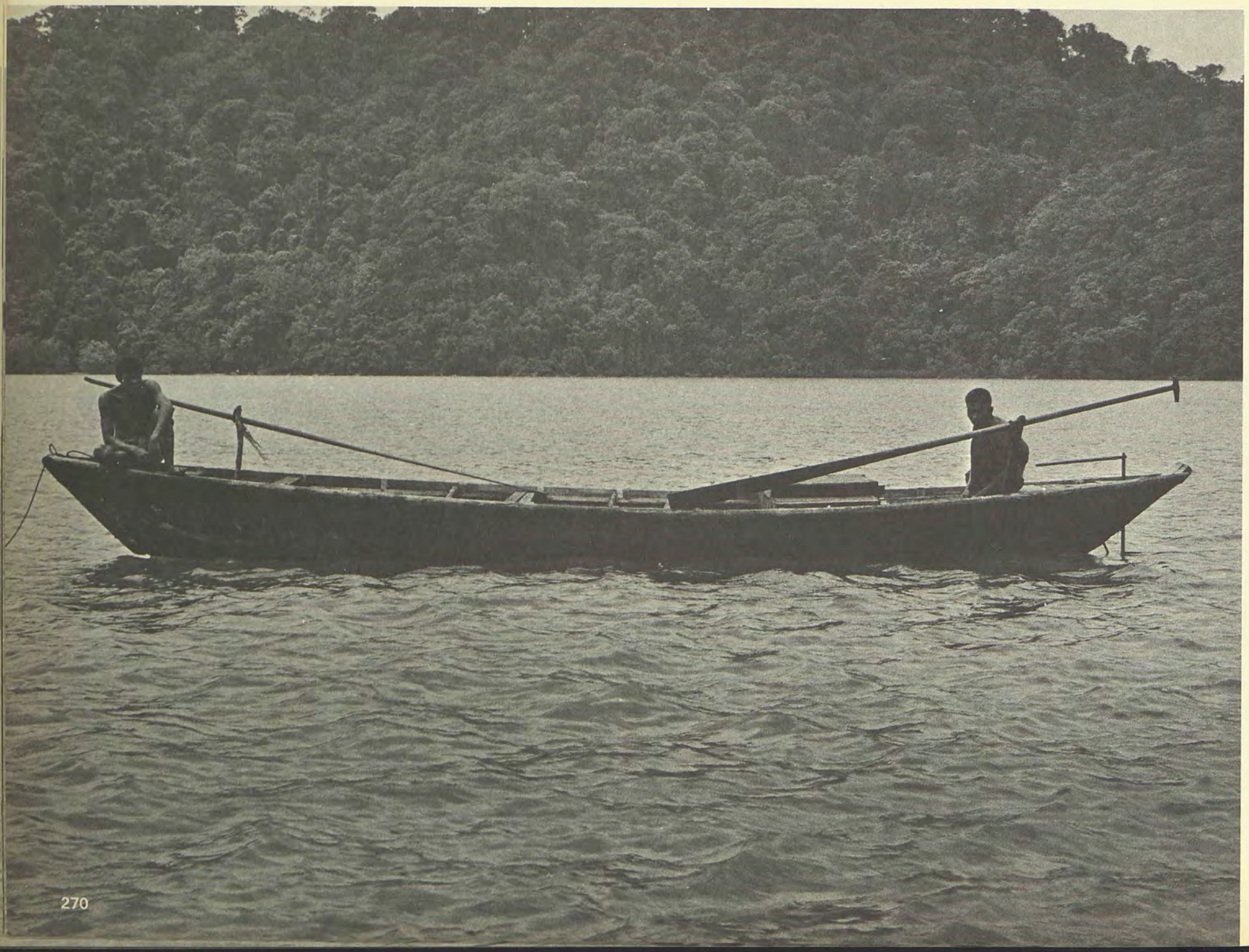
เรือ ป๕-ช๑๑ ตามชายฝั่งในอ่าวไทย ลากจูงเรือ ป๕-ช๑๔ จำนวน ๒ ลำ ไปยังตำบลที่จับปลา



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C5-T14



C5-T14

C5-T14			TYPE FISHING/CARGO	
LOA 6 - 16 m	BEAM up to 2.5 m	GROSS TONS 0.5 - 10	NET TONS 0.3 - 6.9	PROPULSION 1 gasoline or diesel engine
DRAFT up to 1.1 m	OPERATING AREA Gulf and Andaman Sea		CLASS FREQUENCY 11 %	TYPE FREQUENCY 59 %
RECOGNITION FEATURES Double-ended. Wide, straight, wedge-shaped stem and stern				TYPE OF CATCH / CARGO Varied

ป ๕-ช ๑๔		ใช้งาน ประมง/สินค้า		
ความยาวตลอดลำ ๖ - ๑๖ ม.	ความกว้างสุด ไม่เกิน ๒.๕ ม.	ตันกรอส ๐.๕-๑๐	ตันเนต ๐.๓-๖.๙	การขับเคลื่อน น้ำมันใสหรือดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ไม่เกิน ๑.๑ ม.	ย่านปฏิบัติงาน อ่าวไทยและทะเลอันดามัน		พบเรือประเภทนี้ ๑๑ %	พบเรือชนิดนี้ ๕๙ %
ลักษณะจดจำ หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวทวนท้ายมีลักษณะเป็นรูปลิ่ม ตรง และกว้าง				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า นานาชนิด

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.

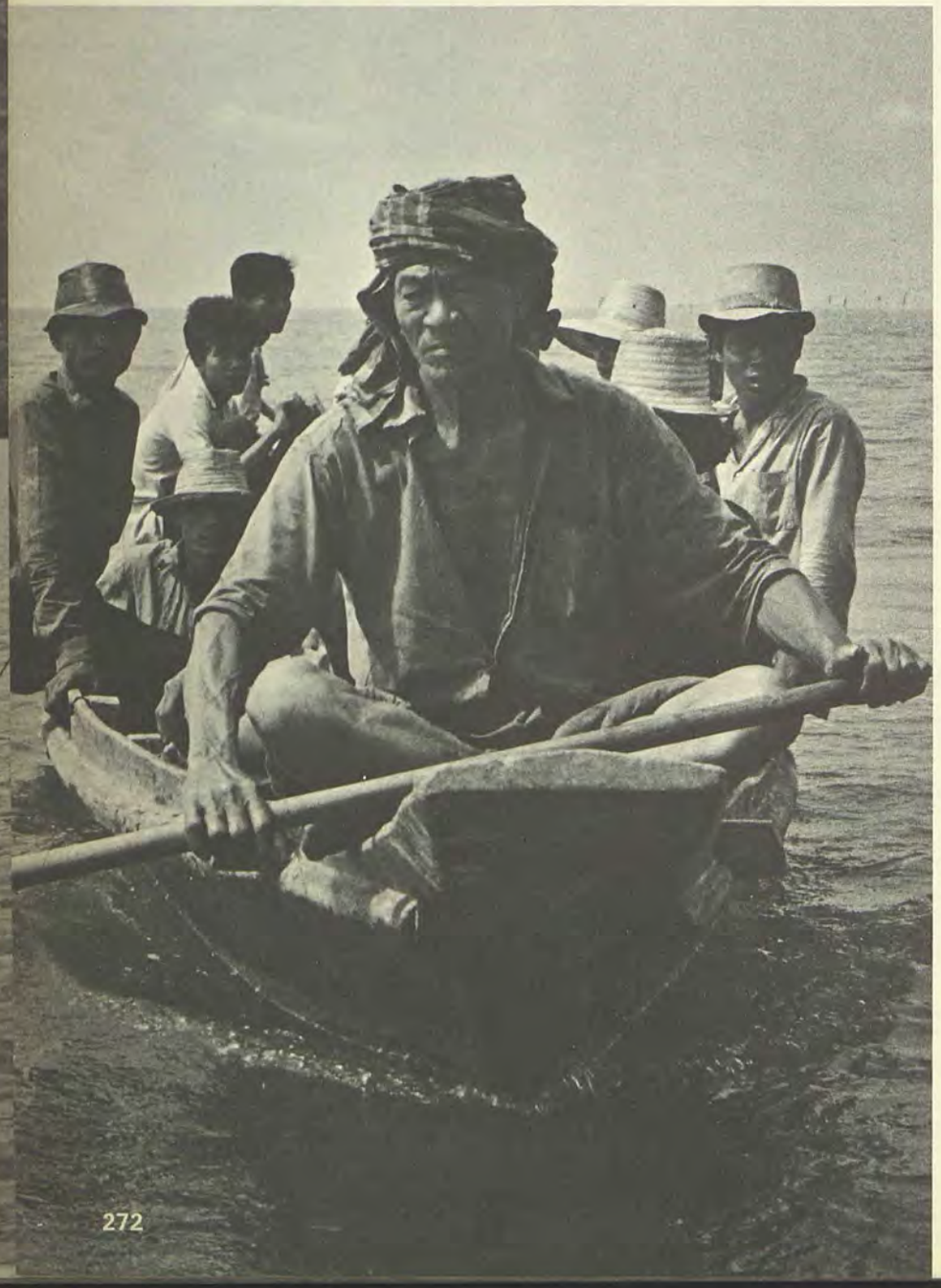
ข่าวสารทั่วไป

จะพบเห็นเรือชายฝั่ง ป๕-ช๑๔ นี้ตลอดทั่วอ่าวไทย และตามชายฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งเป็นของประเทศไทยโดยตลอด สำหรับในอ่าวไทยจะอยู่รวมกันเป็นจำนวนมากบริเวณก้นอ่าว โดยเฉพาะที่บริเวณจังหวัดสมุทรสงคราม การใช้งานอย่างแพร่หลายสำหรับเรือเหล่านี้ในอ่าวไทยก็คือการจับกุ้งทะเลด้วยคันรุน ส่วนการประมงวิธีอื่น ๆ ที่ใช้กับเรือ ป๕-ช๑๔ ในอ่าวไทยก็ได้แก่การใช้อวนลาก อวนติดตา อวนล้อมจับ เครื่องมือประเภทรั้วไซมาน ลอบ และโป๊ะ นอกจากนี้ก็มีการเก็บหอยหลอด หอยแครง ตลอดจนใช้ลำเลียงสินค้าและลากจูงเรืออื่น

ตามฝั่งทะเลอันดามันก็ใช้เรือนี้กันมากที่สุดในการจับกุ้งด้วยอวนติดตา เครื่องมืออย่างอื่นที่ใช้กับเรือ ป๕-ช๑๔ ในบริเวณนี้ได้แก่ อวนล้อมจับ เบ็ดราว และ เบ็ดตก

C 5-T 14 With Crew of 14 to Gather Worm Shells and Cockles

เรือ ป๕-ช๑๔ มีคนประจำเรือ ๑๔ คน เพื่อจับหอยหลอดกับหอยแครง



About half the C5-T 14 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 และเป็นเรือข้ามฟากอยู่แถวบริเวณอำเภอกันตังและตำบลหยงสตาร์ (อำเภอปะเหลียน จังหวัดตรัง)

เรือ ป๕-ช๑๔ ที่ปฏิบัติงานอยู่ในอ่าวไทยประมาณครึ่งหนึ่งเป็นเรือที่จดทะเบียนแล้ว ส่วนทางทะเลอันดามันนั้นจะจดทะเบียนเรือกันน้อยมาก

การขับเคลื่อน

เรือเหล่านี้ส่วนมากใช้เครื่องยนต์หลายยี่ห้อด้วยกัน มีทั้งเครื่องยนต์น้ำมันใสหรือเครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๑ สูบ ขนาดประมาณ ๔ แรงม้า และเริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ความจุน้ำมันเชื้อเพลิงมักไม่เกิน ๓๐ ลิตร

เรือเหล่านี้ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ แต่ส่วนมากจะมีเครื่องมือซ่อมทำไปด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๕-ช๑๔ เป็นเรือที่ทำการประมงในเวลากลางวัน ยกเว้นเรือที่ใช้อวนติดตาในทะเลอันดามันซึ่งมีอยู่เพียงไม่กี่ลำเท่านั้น ส่วนมากจะออกจากท่าจอดพักในตอนเช้า เรือที่ใช้อวนล้อมจับปลาไส้ตันและเรือที่ใช้เครื่องมือประเภทดักกั้นจะใช้เวลาเที่ยวหนึ่งทั้งไปและกลับประมาณ ๖ ชั่วโมง

Purse Net Fisher off Chonglat in Andaman Sea

เรือที่ใช้อวนล้อมจับ ปฏิบัติงานอยู่นอกฝั่งตำบลช่องลาด ในทะเลอันดามัน

C5-T14

This C5-T14 Carries Cargo and Passengers in the Kantang Area. Note Deck of Bamboo Strips

เรือ ป๕-ช๑๔ ลำนี้บรรทุกสินค้าและผู้โดยสารอยู่ในเขตอำเภอกันตัง 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.

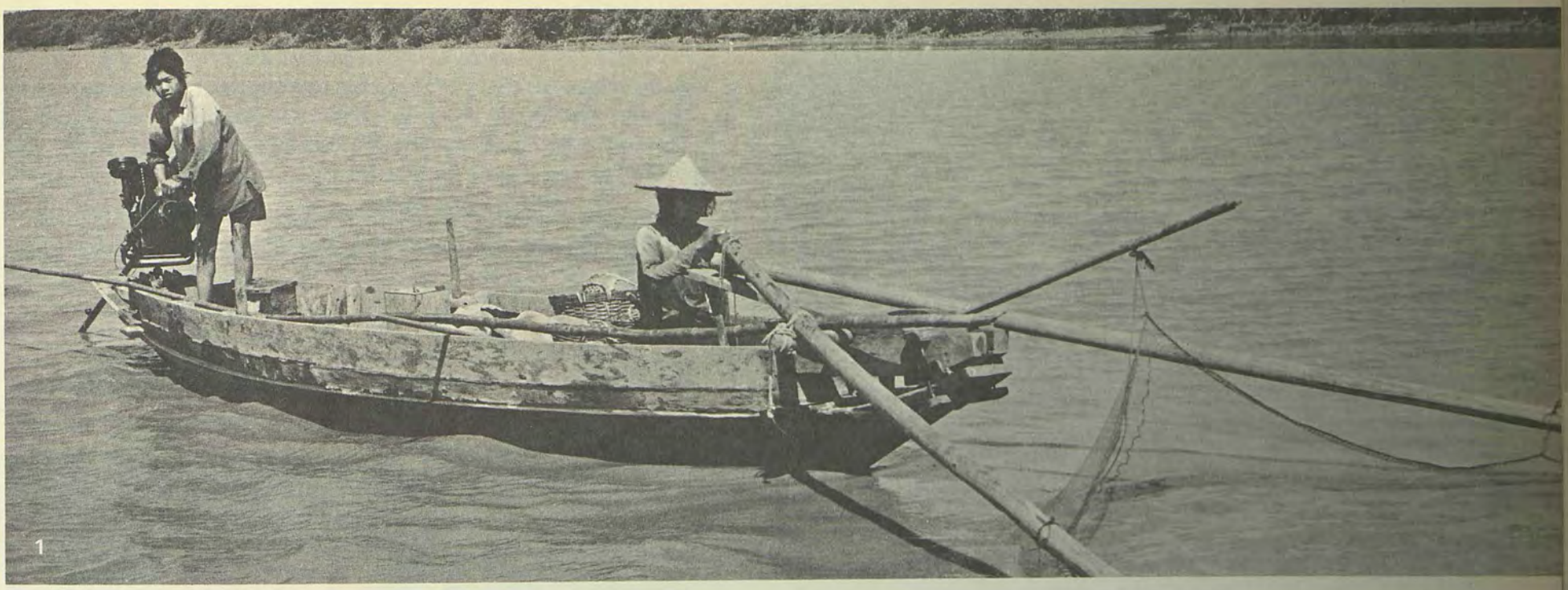
เรือ ป๕-ช๑๔ ส่วนมากจะนำเสบียงอาหารไปด้วย ๑ วัน

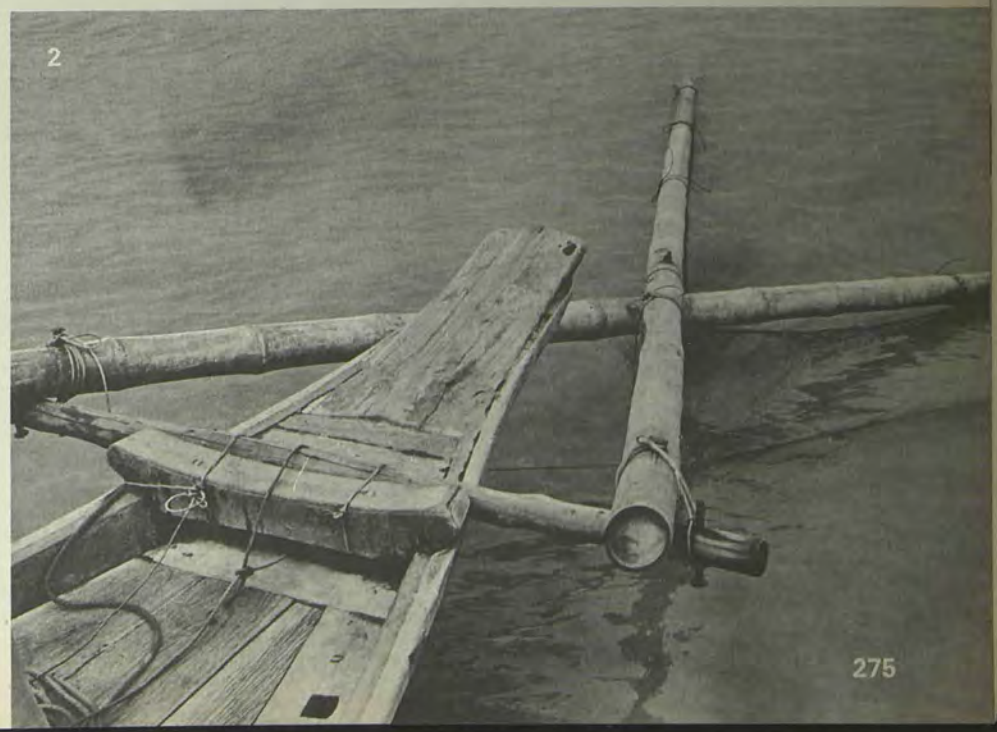
เรือ ป๕-ช๑๔ นี้ส่วนมากจะทำการจับกุ้งทะเลทั้งใหญ่และเล็ก แต่ก็คงจับปลาเกือบทุกชนิดเท่าที่จะหาได้ในน่านน้ำไทยด้วย ปรากฏตามรายงานว่าสัตว์ทะเลที่จับได้มีปริมาณไม่เกิน ๒๐๐ กก. แต่โดยเฉลี่ยจะได้ประมาณ ๓๐ กก. ทั้งนี้ยกเว้นเรือที่จับหอยแมลงภู่ซึ่งมักจับได้วันละ ๑,๕๐๐ กก. เป็นอย่างมาก มีการใช้น้ำแข็งแช่สัตว์ทะเลที่จับได้เป็นบางลำ

ในบริเวณอำเภอกันตังจะมีเรือโดยสารหลายลำ ซึ่งบรรทุกผู้โดยสารได้ประมาณ ๘ คน และลำเลียงสินค้านานาชนิดระหว่างอำเภอกันตังกับหมู่บ้านตามชายฝั่ง เรือเหล่านี้มีกำหนดเวลาเข้าออกไม่แน่นอน ใช้เวลาตลอดเที่ยวทั้งไปและกลับตั้งแต่ ๑ ถึง ๕ ชั่วโมง ในเรือไม่มีเสบียงอาหารไปด้วย

เรือ ป๕-ช๑๔ ที่ทำการลากจูงในอ่าวไทย ส่วนใหญ่จะใช้จูงเรือที่ไม่มีเครื่องยนต์ออกไปทำการจับปลาด้วยเครื่องมือประเภทดักกั้น โดยปกติแล้วบรรดาเรือลากจูง ป๕-ช๑๔ เหล่านี้ก็เป็นพวกเดียวกันกับเรือประมงที่ถูกลากจูงออกไปนั่นเอง มิใช่เป็นเรือที่รับจ้างลากจูงโดยเฉพาะ

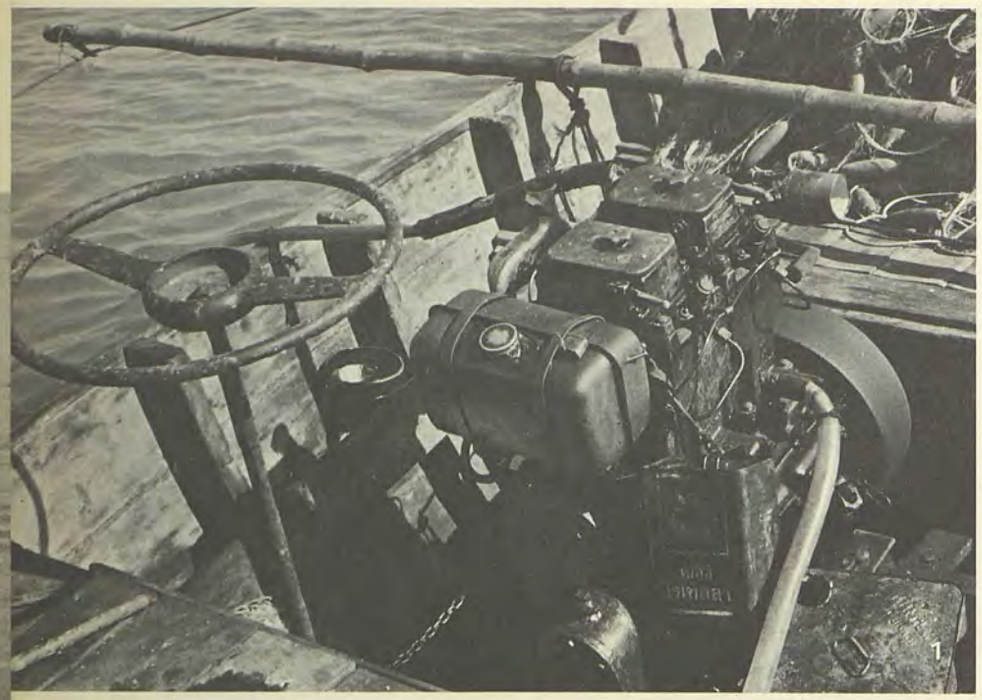
เรือ ป๕-ช๑๔ นี้ มีความเร็วสูงสุด ๖ นอต มีอยู่เพียงไม่กี่ลำนักที่สามารถออกไปในทะเลเปิดได้ไกล ๆ

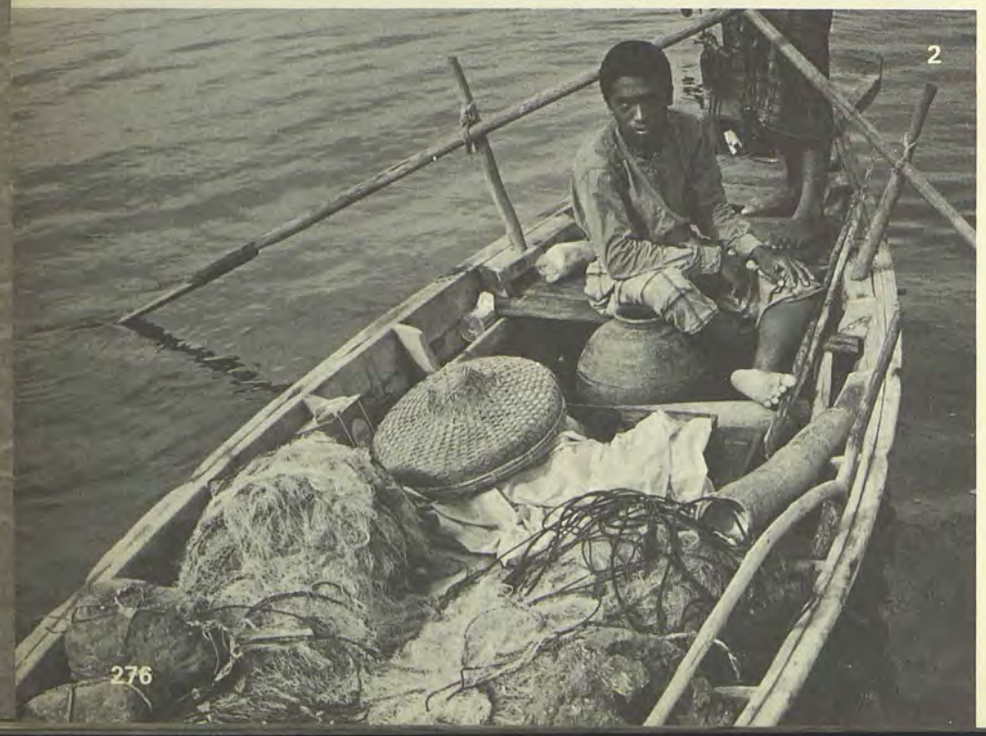




1. Scoop Net Fisher Operating Near Shore in Vicinity of Klong Dan in Upper Gulf
2. Scoop Net Assembly on C5 - T14

๑. เรือที่ใช้อวนรุน ปฏิบัติงานอยู่ใกล้ฝั่งที่คลองด่าน บริเวณก้นอ่าวไทย
๒. อวนรุนที่ติดอยู่บนเรือ ป๕-ช๑๔





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 ป๕-ช๑๔ ไม่มีวิทยุ เครื่องอุปกรณ์การเดินเรือ หรือเครื่องอุปกรณ์กำลังใด ๆ เลย เรือที่ปฏิบัติงานอยู่ในอ่าวไทยส่วนมากมีสูบโยกและใช้สมอโลหะตัวเดียว สายสมอยาวไม่เกิน ๕๐ ม. ส่วนทางด้านทะเลอันดามันแล้วมีเรือจำนวนน้อยกว่าครึ่งหนึ่งที่มีเครื่องสูบน้ำหรือสมอ สมอที่ใช้กันก็มักเป็นสมอโลหะ แต่ก็มีบางลำที่ใช้สมอไม้หรือสมอไม้ใช้หินถ่วง

เรือในอ่าวไทยที่ใช้โคมไฟจะมีจำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่ง ซึ่งมักเป็นโคมรั้วหนึ่งดวง แตกต่างกับเรือทางทะเลอันดามันซึ่งมีอยู่เพียงไม่กี่ลำนักที่ใช้โคมไฟหนึ่งดวง (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. เครื่องยนต์ดีเซลยี่ห้อ เป็ตเต้อร์ ชนิด ๒ สูบ ขนาด ๑๐ แรงม้า ที่ใช้กับเรืออวนลากยาว ๑๐ ม.

๒. เรือ ป๕-ช๑๔ 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 C5-T14 is slight. They are small boats and are not well equipped or seaworthy. They are usually not seen out at night.

คนประจำเรือ

จำนวนคนประจำเรือโดยทั่วไปมี ๑ ถึง ๕ คน เรือที่ออกไปเก็บหอยหลอดในเวลาน้ำลงนั้น อาจจะมีคนประจำเรือถึง ๑๔ คน ส่วนเรือที่อยู่ใกล้ชายแดนสหพันธ์มาเลเซียจะมีลูกเรือเพียงสองสามคนและเป็นชาวไทยอิสลาม

ศักยในทางทหาร

ศักยในทางทหารของเรือ ป๕-ช๑๔ นี้มีน้อย เนื่องด้วยเป็นเรือขนาดเล็ก ไม่มีเครื่องอุปกรณ์ดีพอ และความสามารถในการออกทะเลก็มีน้อย จึงมักไม่ใคร่ได้พบเห็นเรือเหล่านี้ออกทะเลในเวลากลางคืนเลย

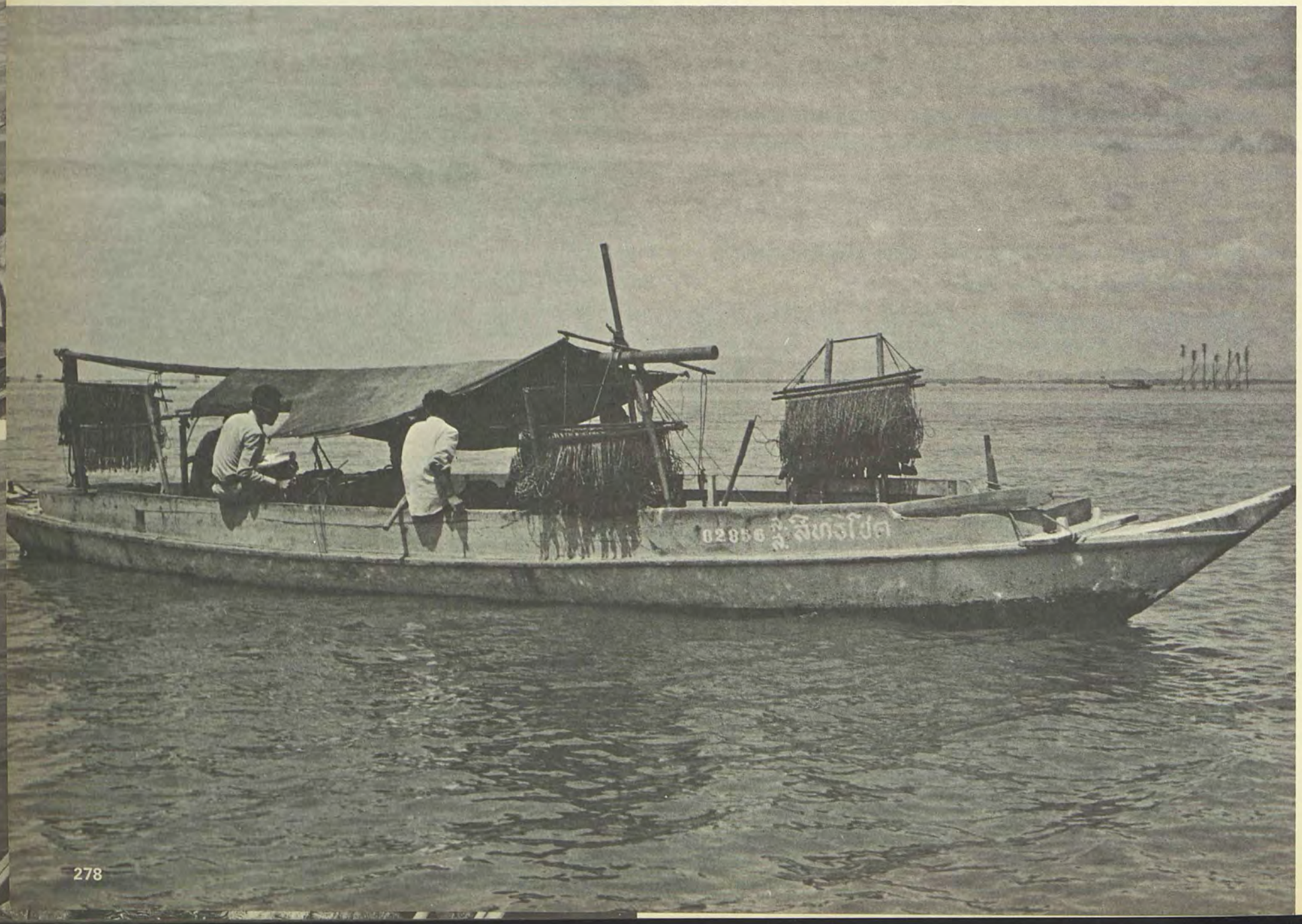
Crew Sorting Catch on C5-T14 Trawler. Note Pole Athwartship Used As Spread Boom for Trawl Nets

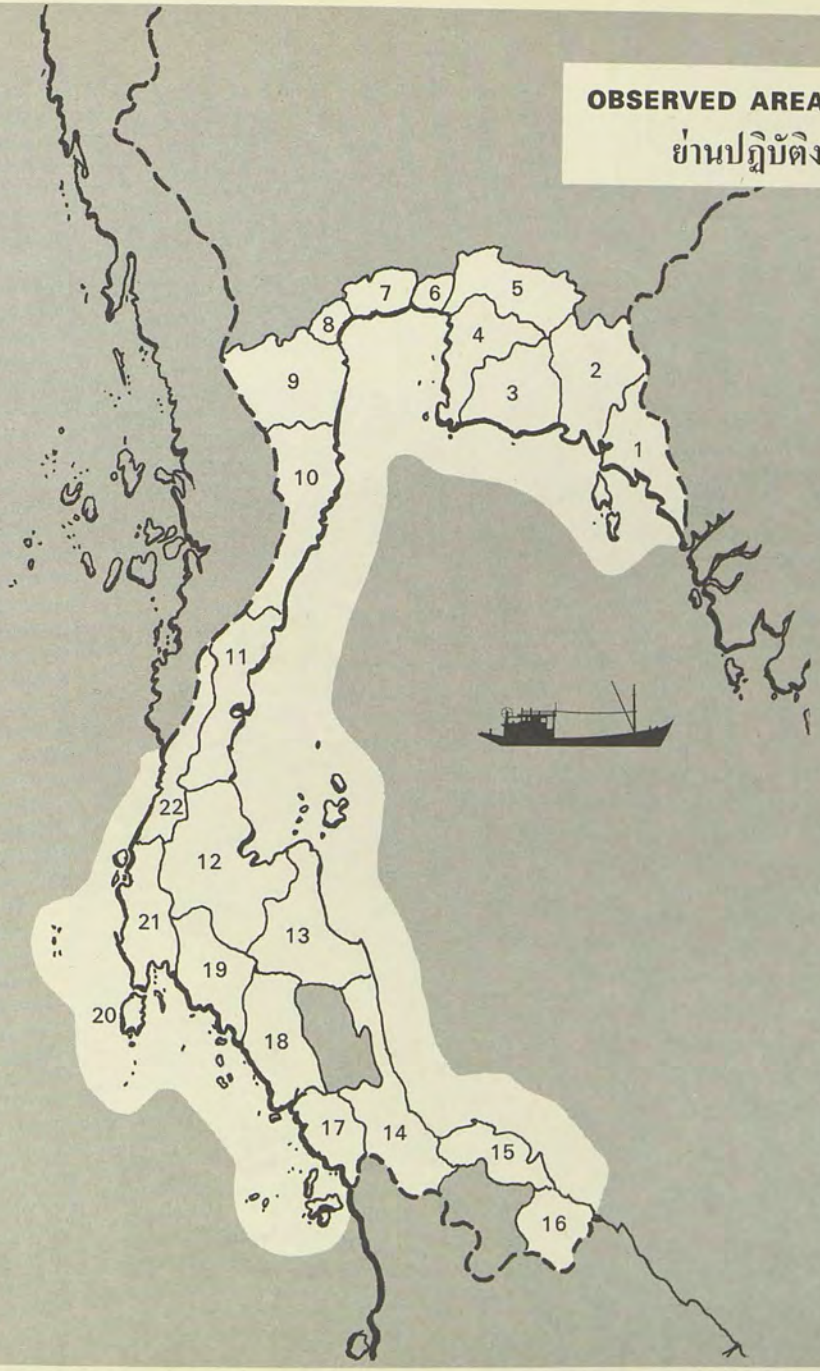
คนประจำเรืออวนลาก ป ๕-ช ๑๔ กำลังคัดเลือกสัตว์ทะเลที่จับได้ จะสังเกตเห็นไม้พาดขวางลำเรือที่ใช้เป็นคานถ่างสำหรับอวนลาก

C5-T14

C5-T14 With Unbaited Long Lines Stowed and Canvas Crew Shelter Stretched

เรือ ป ๕-ช ๑๔ มีเบ็ดราวชนิดไม่มีเหยื่อแขวนอยู่ และกางเพดานผ้าใบให้คนประจำเรือพักอาศัย





OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C6-T1

C 6-T 1			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-ช ๑			ใช้งาน ประมง/สินค้า	
ความยาวตลอดลำ ๗-๑๘ ม.	ความกว้างสุด ๑.๕-๔.๕ ม.	ตันกรอส ๖-๔๕	ตันเนต ๓-๒๓	การขับเคลื่อน ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๐.๕-๒ ม.	ย่านปฏิบัติงาน อ่าวไทยและทะเลอันดามัน		พบเรือประเภทนี้ ๙%	พบเรือชนิดนี้ ๒๔
ลักษณะจดจำ หัวเรือสูงและงอนขึ้นไปบรรจบกับทวนหัวที่ยื่นสูงขึ้นมา และตรง เก๋งท้ายสูง				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า นานาชนิด

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๖-ช๑ ที่ใช้เป็นเรือประมงหรือเรือสินค้า จะออกปฏิบัติงานอยู่ตามบริเวณห่างจากฝั่งออกไป ๓ ถึง ๕ ไมล์ตลอดทั่วอ่าวไทย และตามชายฝั่งทะเลอันดามัน มีเรือประเภทชนิดนี้อยู่เป็นจำนวนมากที่ได้ดัดแปลงมาจากเรือ ป๘-ช๑๑ และ ป๘-ช๑๒ ซึ่งใช้ใบ โดยติดตั้งเครื่องยนต์เข้าไป ดัดแปลงตัวเรือเล็กน้อยและต่อเติมเก๋งเพิ่มขึ้นอีกตอนหน้าเก๋งทำเป็นห้องถือท้าย มีห้องเครื่องและห้องพักอาศัยของคนประจำเรือ และใช้เป็นที่เก็บเครื่องมือประมง

เรือ ป๖-ช๑ มีใบทะเบียนเรือติดไปด้วยเกือบทุกลำ

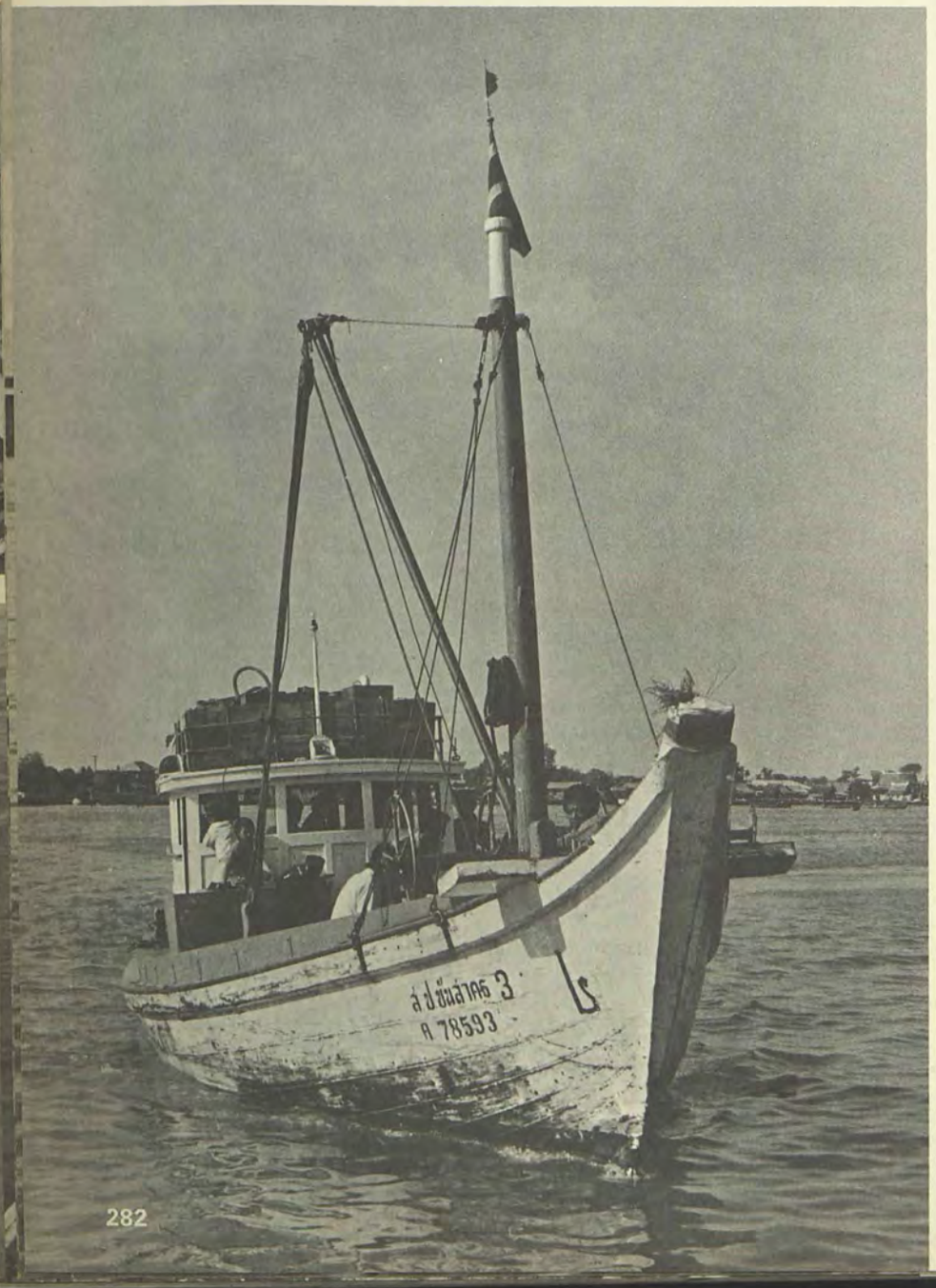
การขับเคลื่อน

เรือ ป๖-ช๑ นี้ใช้เครื่องยนต์ดีเซลยี่ห้อต่าง ๆ กัน ชนิดตั้งแต่ ๑ ถึง ๖ สูบ มีขนาด

C6-T1

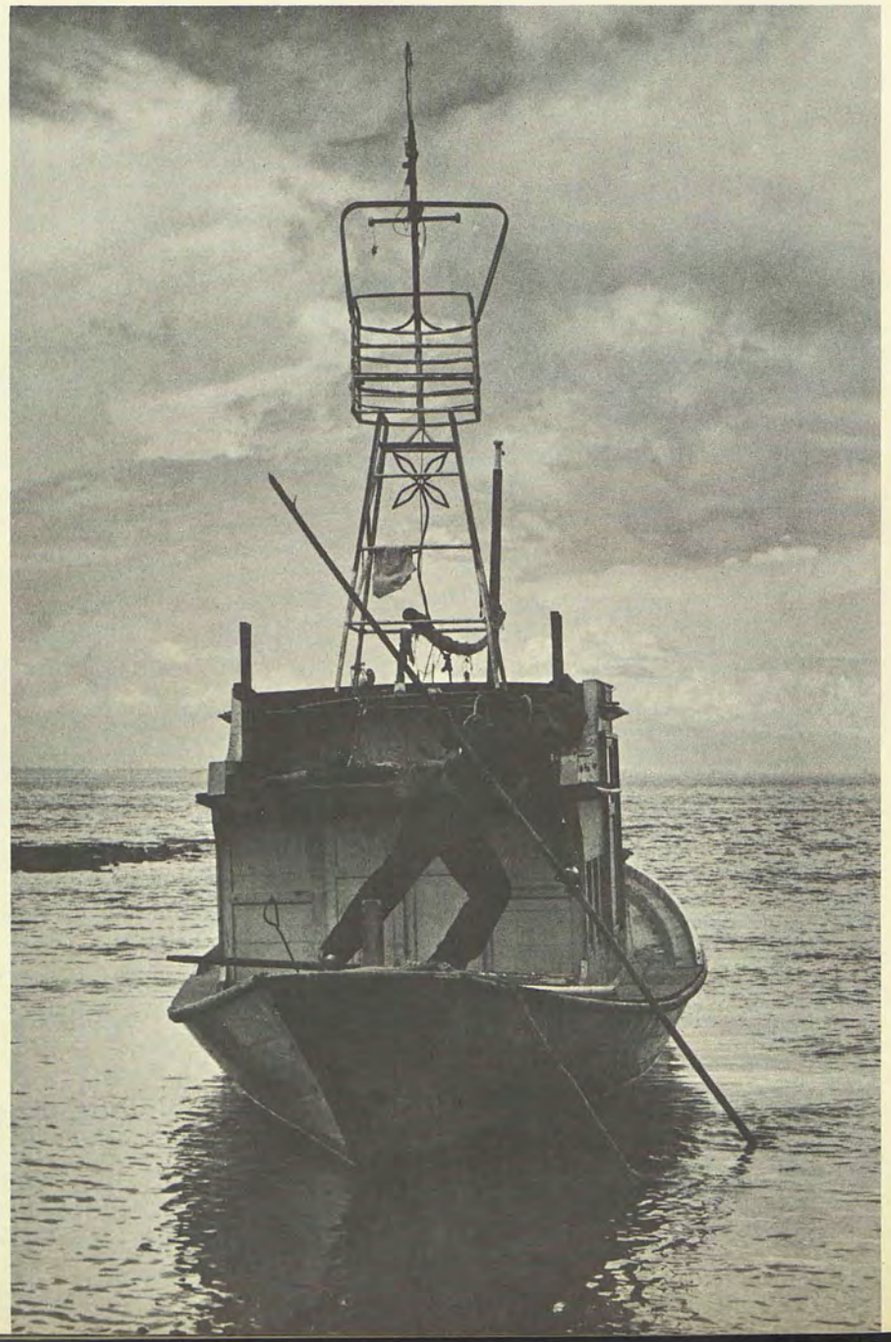
Trawl-Net Fisher With Boxes Atop Cabin for Offloading Catch

เรือประมงอวนลากมีลังวางอยู่บนหลังคาเก๋งเพื่อใช้ขนถ่ายสัตว์ทะเลที่จับได้



Purse-Seine Fisher With Observer's Chair

เรือที่ใช้อวนล้อมจับมีเก้าอี้สำหรับไต้ก๋งดูปลา



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 ป๖-ช๑ ที่ใช้อวนลากแบบแผ่นตะเข้ กำลังปฏิบัติงานอยู่บริเวณก้นอ่าวไทย โดยกางคานถ่างออกทั้งสองกราบ

ไม่เกิน ๑๕๐ แรงม้า

ตามปกติเริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้าหรือด้วยมือ มีบางลำใช้ลมที่อัดไว้ โดยทั่วไปมีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงประมาณ ๒๐๐ ลิตร แต่มีเรือบางลำที่จุถึง ๑,๒๐๐ ลิตรก็มี

ชิ้นส่วนอะไหล่มักมีไปจำกัดเพียงลูกสูบและปะเก็น

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๖-ช๑ ใช้เป็นเรืออวนลากเสียเป็นส่วนใหญ่ ส่วนนอกนั้นใช้เป็นเรือสินค้าหรือเรือตรวจการณ์ขณะวางอวนลอย หรือใช้ทำการประมงด้วยเครื่องมืออย่างอื่น เช่น อวนติดตา อวนล้อมจับ เบ็ด หรือสวิง

เรือประเภทชนิดนี้ที่ใช้ทำการประมงอยู่โดยทั่ว ๆ ไปจะออกปฏิบัติงานทุกเวลาและทุกฤดูกาล จำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่งออกจับปลาในเวลากลางคืน ส่วนใหญ่แล้วการออกปฏิบัติงานคราวหนึ่ง ๆ อาจใช้เวลาตั้งแต่ ๑ ถึง ๖ วัน แต่ก็มีบางลำที่ออกไปนานตั้งสองเดือน โดยจับปลาตามชายฝั่งทะเลเรื่อย ๆ ไป ส่วนปลาที่จับได้ก็ขายไป และหาซื้อสิ่งอุปกรณ์และเสบียงอาหารจากหมู่บ้านชายทะเลนั่นเอง

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 กำลังใช้บดน้ำแข็งที่บรรทุกมาในเรือ ป๖-ช๑

๒. การขนถ่ายสัตว์ทะเลที่จับได้ ขึ้นจากเรือโดยบรรจุลงหลัว

๓. เครื่องยนต์ดีเซล ชนิด ๑ สูบ ขนาด ๑๒ แรงม้า ติดตั้งไว้ใกล้พังงาถือท้ายในเรือประมง ป๖-ช๑ 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.

สัตว์ทะเลที่จับได้ก็มักเก็บแช่น้ำแข็งไว้ ปริมาณที่จับได้แต่ละวันอาจได้ถึง ๕,๐๐๐ กก. แต่ตามปกติมักได้น้อยกว่า ๕๐๐ กก.

สินค้าที่เรือ ป๖ - ช๑ บรรทุกไปส่วนมาก ได้แก่ไม้ และมะพร้าว

เรือ ป๖ - ช๑ นี้มีความเร็วสูงสุด ๗ นอต

เครื่องอุปกรณ์

จำนวนประมาณหนึ่งในสี่ของเรือเหล่านี้มีเครื่องรับวิทยุติดไปด้วย ส่วนเครื่องส่งไม่มี และประมาณครึ่งหนึ่งมีเข็มทิศและก็มีเป็นบางลำเท่านั้นที่มีแผนที่เดินเรือ ส่วนเครื่องมือเดินเรือชนิดอื่น ๆ ไม่มีเลย

เครื่องสูบน้ำท้องเรือที่ใช้กันอยู่ในเรือประเภทชนิดนี้ มีทั้งชนิดสูบโยกและสูบหอยโข่ง เครื่องสูบน้ำทั้งสองชนิดนี้มีปริมาณพอ ๆ กัน

สมอก็ใช้สมอโลหะตัวเดียว สายสมอใช้เชือกไนลอนยาวไม่เกิน ๒๐๐ ม. มีไฟเรือเดิน ๓ ดวงและโคมฉายระยะไกลอีก ๑ ดวงเป็นมาตรฐานทั่ว ๆ ไป และจำนวนครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้ มีเสื้อชูชีพและบางทีก็มีเรือเล็กไปด้วยเพื่อใช้เป็นเรือช่วยชีวิต

Nets and Water Keg Abaft Cabin on C6 - T1 Trawler

อวนและถังน้ำวางอยู่หลังเก๋งในเรือ ป๖ - ช๑ ที่ใช้อวนลาก

C6-T1

Crew

The crew ranges from 1 to 16 but most boats carry 5 or 6.

Military Potential

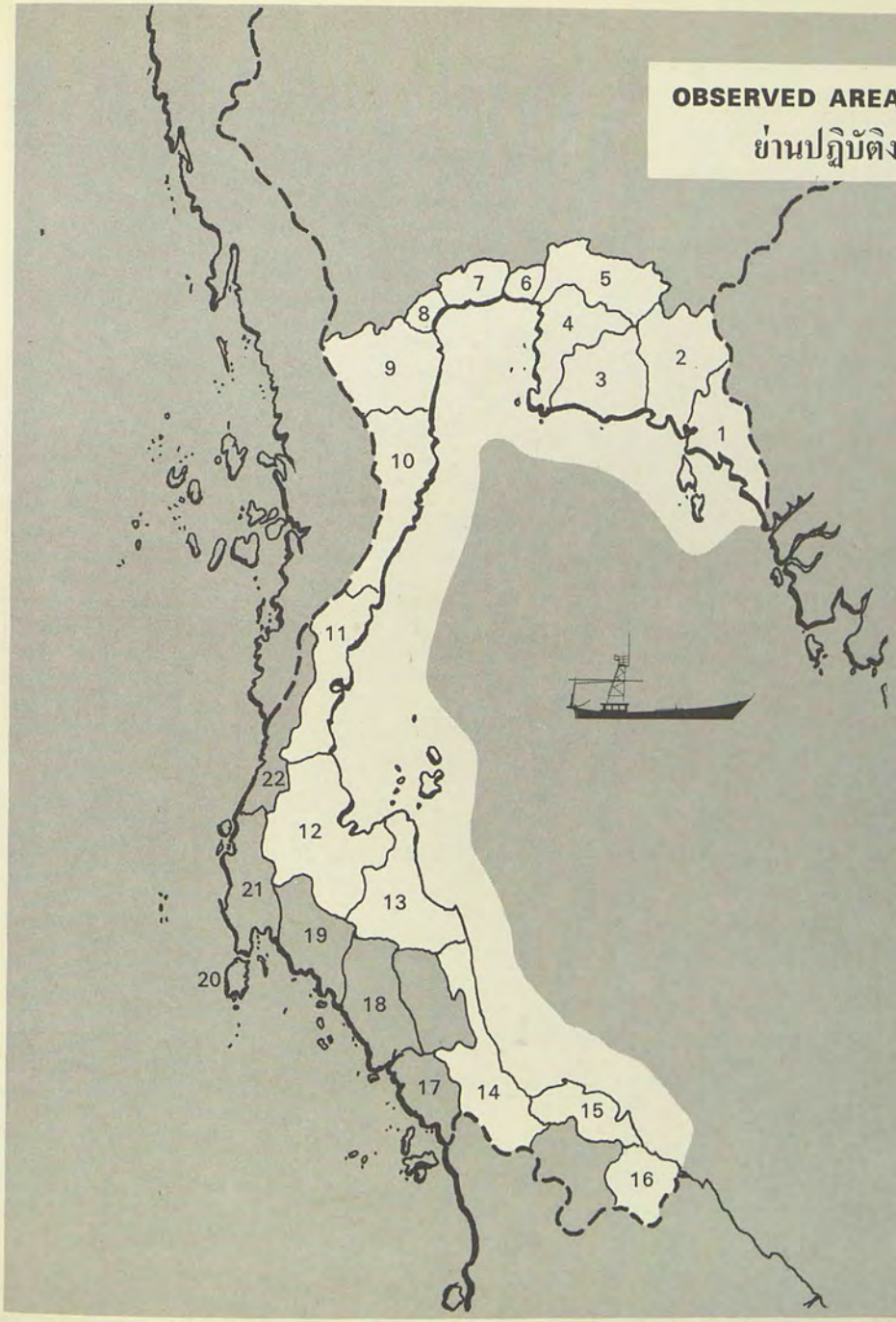
The C6 - T1 is a versatile vessel which could be useful in transporting many kinds of equipment, supplies, and personnel.

คนประจำเรือ

จำนวนคนประจำเรือมีจำนวนต่าง ๆ กันตั้งแต่ ๑ ถึง ๑๖ คน แต่ส่วนมากจะมี ๕ หรือ ๖ คน

ศักยในทางทหาร

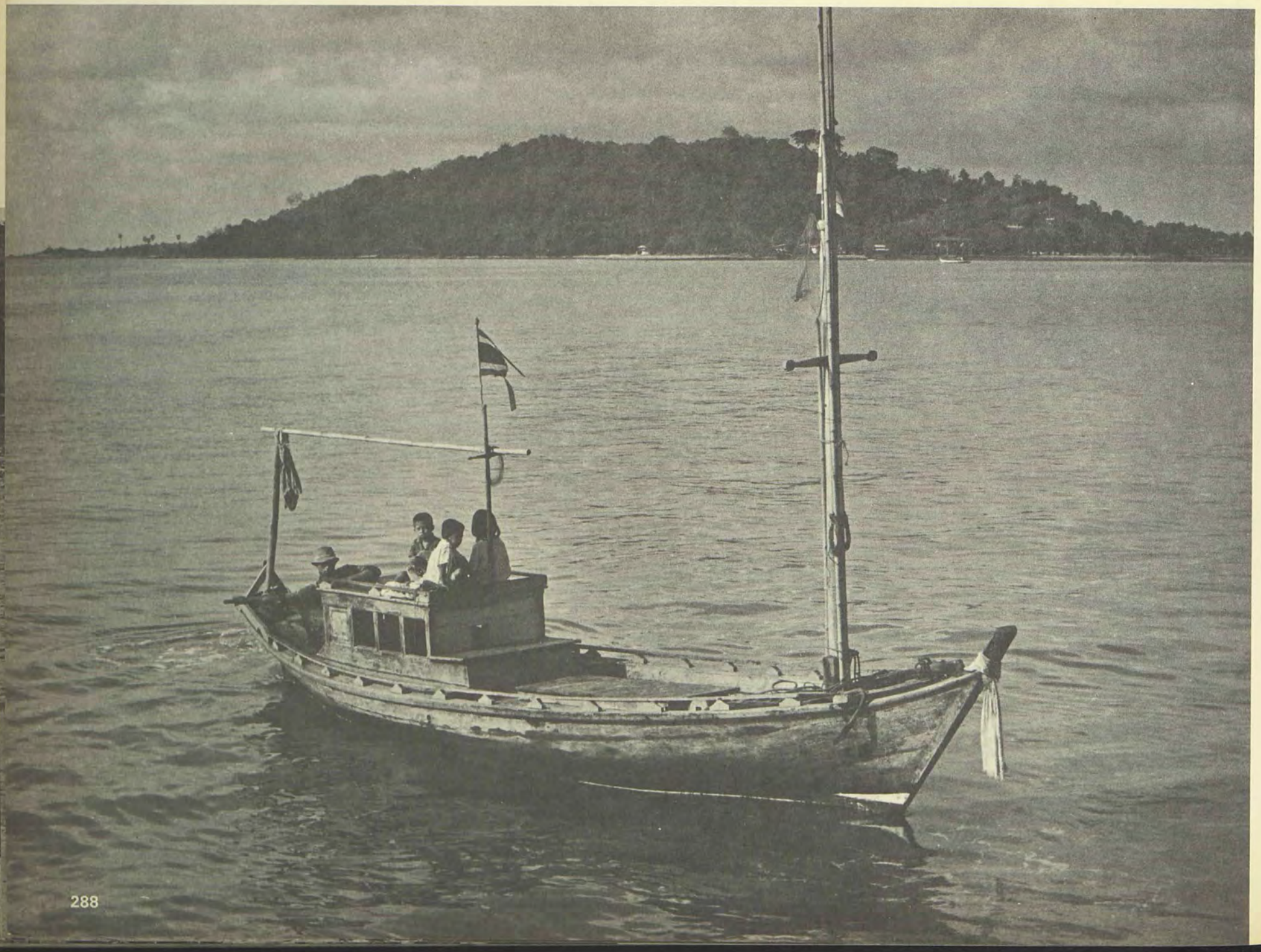
เรือ ป๖-ช๑ นี้เป็นเรือที่ใช้งานได้หลายอย่าง สามารถใช้ในการลำเลียงยุทธภัณฑ์ชนิดต่าง ๆ ตลอดจนสิ่งอุปกรณ์และคนได้เป็นอย่างดี



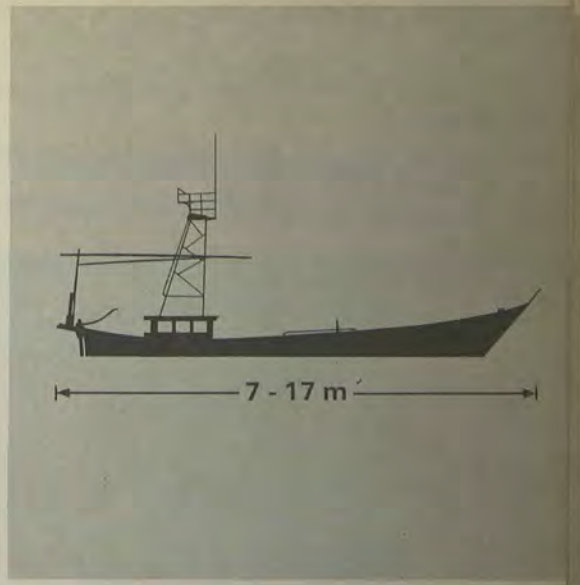
OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
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	NET TONS up to 12	PROPULSION 1 diesel engine
DRAFT 0.5 - 2 m	OPERATING AREA Gulf		CLASS FREQUENCY 9%	TYPE FREQUENCY 27%
RECOGNITION FEATURES High bow. Sweeping sheer to straight, high-rise stem. Low cabin aft				TYPE OF CATCH / CARGO Varied

ป ๖-ช ๒			ใช้งาน ประมง/สินค้า	
ความยาวตลอดลำ ๗-๑๗ ม.	ความกว้างสุด ๑.๕-๔ ม.	ตันกรอส ๑-๑๗	ตันเนต ไม่เกิน ๑๒	การขับเคลื่อน ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๐.๕-๒ ม.	ย่านปฏิบัติงาน อ่าวไทย		พบเรือประเภทนี้ ๕%	พบเรือชนิดนี้ ๒๗%
ลักษณะจดจำ หัวเรือสูงและงอนขึ้นไปบรรจบกับทวนหัวที่ยื่นสูงขึ้นมา และตรง เก๋งท้ายเตี้ย				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า นานาชนิด

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-

ข่าวสารทั่วไป

มักพบเห็นเรือ ป๖-ช๒ นี้ ปฏิบัติงานอยู่ตามบริเวณชายฝั่งทั่วไปในอ่าวไทย และจะมีอยู่เป็นจำนวนมากในตำบลที่ทำการประมงนอกฝั่งจังหวัดระยอง บางลำได้ถูกดัดแปลงมาจากเรือใบประเภทที่ ๘ โดยนำมาติดเครื่องยนต์และเปลี่ยนแปลงแก้ไขตัวเรือเล็กน้อย จำนวนเกือบครึ่งหนึ่งของเรือประเภทชนิดนี้ทำการประมงด้วยอวนล้อมจับ ที่เหลือนอกนั้นใช้เครื่องมือจับปลาชนิดอื่น ๆ อาทิเช่น อวนติดตา ทำโป๊ะ อวนลาก เบ็ดราว และทำหลักจับหอยแมลงภู่ ส่วนที่ใช้เป็นเรือบรรทุกสินค้ามีเพียงไม่กี่ลำนัก

เก๋งที่อยู่ท้ายเรือใช้ทำเป็นห้องเครื่องโดยเฉพาะ เรือ ป๖-ช๒ ที่ใช้อวนล้อมจับมักมีหอดูปลาอยู่บนหลังคาเก๋ง ตามมาตรฐานทั่ว ๆ ไปแล้ว หอดูปลานี้ส่วนมากจะทำด้วยไม้หรือเหล็กก็ได้ แล้วตกแต่งด้วยเหล็กเพื่อให้สวยงามและแข็งแรง เรือบางลำก็จะมีแต่เพียง

C6-T2 Purse Seiner. Fish Observer Stands on Crosspiece on King Post

เรืออวนล้อมจับ ป๖-ช๒ มีคานขวางติดไว้บนเสาใหญ่ เพื่อเป็นที่ยืนดูปลาของไต้ก๋ง

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.

คานขวางติดไว้บนเสาใหญ่ เพื่อเป็นที่ยืนดูปลาของไต้ก๋ง ส่วนมากมักขึงเพดานผ้าใบสำหรับพักอาศัยไว้ที่ตอนหน้าหรือหลังห้องเครื่อง โดยมากเรือ ป๖-ช๒ จะมีระวางบรรทุกหนึ่งระวางพร้อมด้วยฝาปิด และไม่มีเรือลำใดที่มีห้องผนึกน้ำเลย

จำนวนประมาณครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้มีใบทะเบียนเรือไปด้วย และส่วนมากจะชักธงไทย

การขับเคลื่อน

เครื่องยนต์ที่ใช้กับเรือ ป๖-ช๒ นี้ มีหลายยี่ห้อด้วยกันและเป็นประเภทดีเซลชนิดตั้งแต่ ๑ ถึง ๖ สูบ ขนาด ๕ ถึง ๘๐ แรงม้า ส่วนมากเริ่มเดินเครื่องด้วยมือ แต่ก็มีเพียงไม่กี่ลำที่เดินเครื่องด้วยไฟฟ้าหรือลมอัด แม้ว่าเรือเหล่านี้จะมีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน ๓๕๐ ลิตรก็ตาม แต่เรือประมาณสองในสามสามารถจุได้เพียง ๖๐ ลิตรหรือน้อยกว่า

เรือ ป๖-ช๒ นี้มีเครื่องมือเพื่อใช้ในการซ่อมทำเล็ก ๆ น้อย ๆ อยู่เพียงไม่กี่ชิ้น และมีชิ้นส่วนอะไหล่ติดไปด้วยไม่มากนัก อาทิเช่น สูบฉีดน้ำมันเชื้อเพลิงและสปริง

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, ponyfish, 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

คานที่พาดขวางอยู่บนเรือ ป๖-ช๒ นี้ใช้สำหรับบรรทุกไม้ท่อนและไม้กระดาน

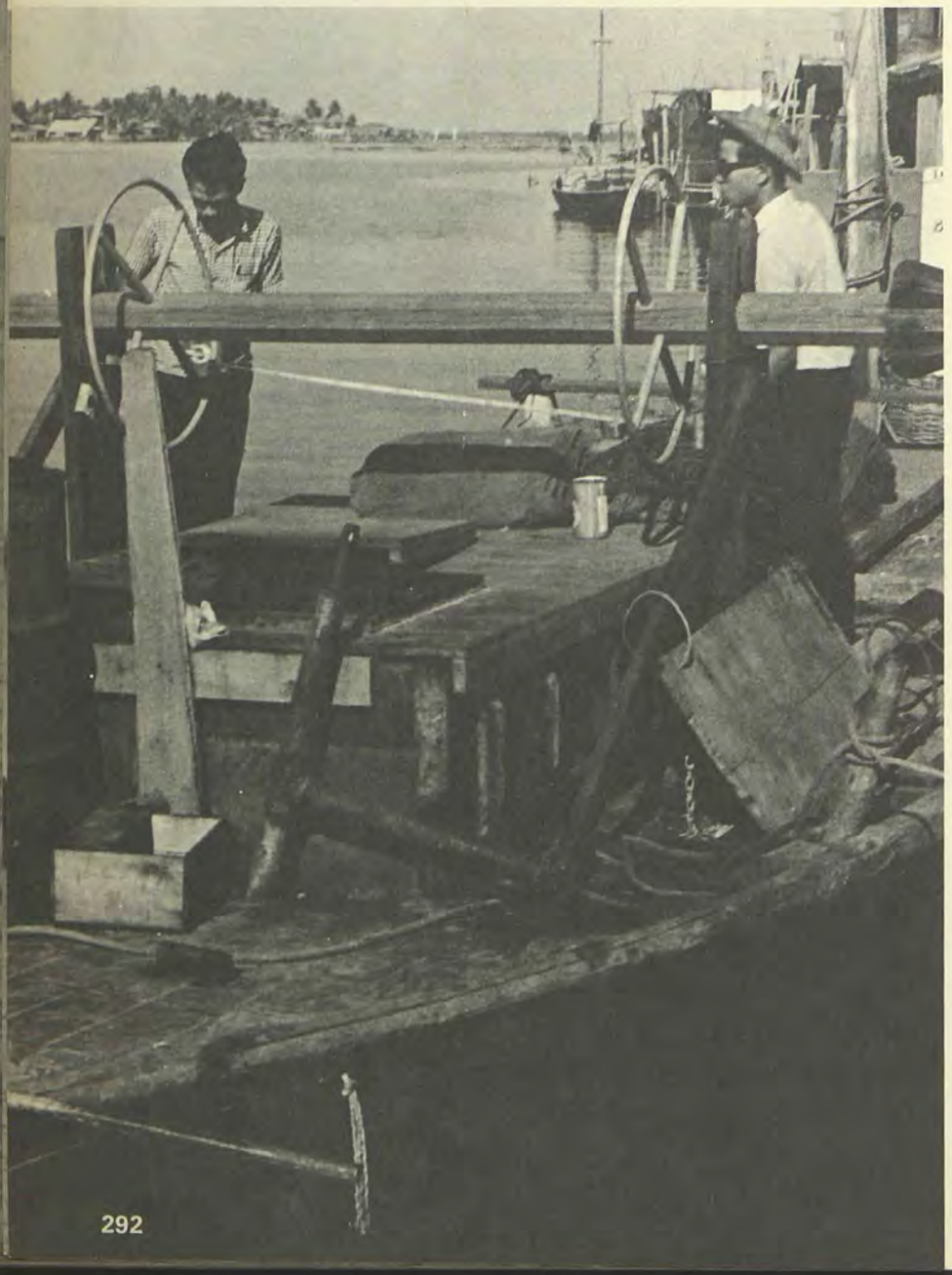
ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๖-ช๒ ที่ใช้ทำการประมง โดยปกติทั่วไปจะออกจากท่าจอดพักในตอนเย็นและกลับตอนเช้า แต่ก็อาจพบเห็นเรือประเภทชนิดนี้ในอ่าวไทยได้ทั้งกลางวันและกลางคืน เพราะมีเรือที่ออกทำการประมงในเวลากลางวันอยู่ประมาณหนึ่งในห้า เสบียงอาหารมักนำไปเพียงวันเดียว บางทีก็เป็นอาหารที่หุงหาไปจากบ้านแล้ว แต่ส่วนมากมักประกอบอาหารกันในเรือโดยใช้เตาถ่าน ณ บริเวณดาดฟ้าหัวเรือ เรือ ป๖-ช๒ มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๗ นอต

สัตว์ทะเลที่จับได้มีนานาชนิดได้แก่ ปลาอินทรี ปลาลัง ปลาโม่ง ปลาอกแรกล้วย ปลาตาโต ปลาสีกุน ปลาแป้น ปลาซีกเดียว และกุ้ง ปริมาณที่จับได้มีต่าง ๆ กันตั้งแต่เรือที่ใช้อวนลากและเบ็ดตกจะได้น้อยกว่า ๑๐๐ กก. ไปจนถึงเรือที่ใช้อวนล้อมจับซึ่งมีอยู่เป็นส่วนมากจะได้ ๒,๐๐๐ กก. การเก็บรักษาสัตว์ทะเลที่จับได้มักใช้แช่น้ำแข็งและบางทีก็ใช้เกลือ เรือ ป๖-ช๒ ที่ใช้บรรทุกสินค้ามักบรรทุกปลาและไม้ท่อน

Reel for Hauling in Nets Mounted Over Low Cabin on C6-T2 Trawler

เรืออวนลาก ป๖-ช๒ มีรนติดอยู่บนเก๋งเตี้ยสำหรับใช้ดึงอวน



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 hand-held 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

เรือโดยทั่วไปจะมีสูบโยกสำหรับสูบน้ำท้องเรือ แต่ที่ใช้สูบหอยโข่งก็มีอยู่ไม่ใช่น้อย จำนวนสามในสี่ของเรือเหล่านี้ใช้สมอโลหะ ๑ ตัว ส่วนที่เหลือนอกนั้นใช้สมอไม้ ๑ หรือ ๒ ตัว สายสมอใช้เชือกไนลอนยาวไม่เกิน ๑๖๐ ม.

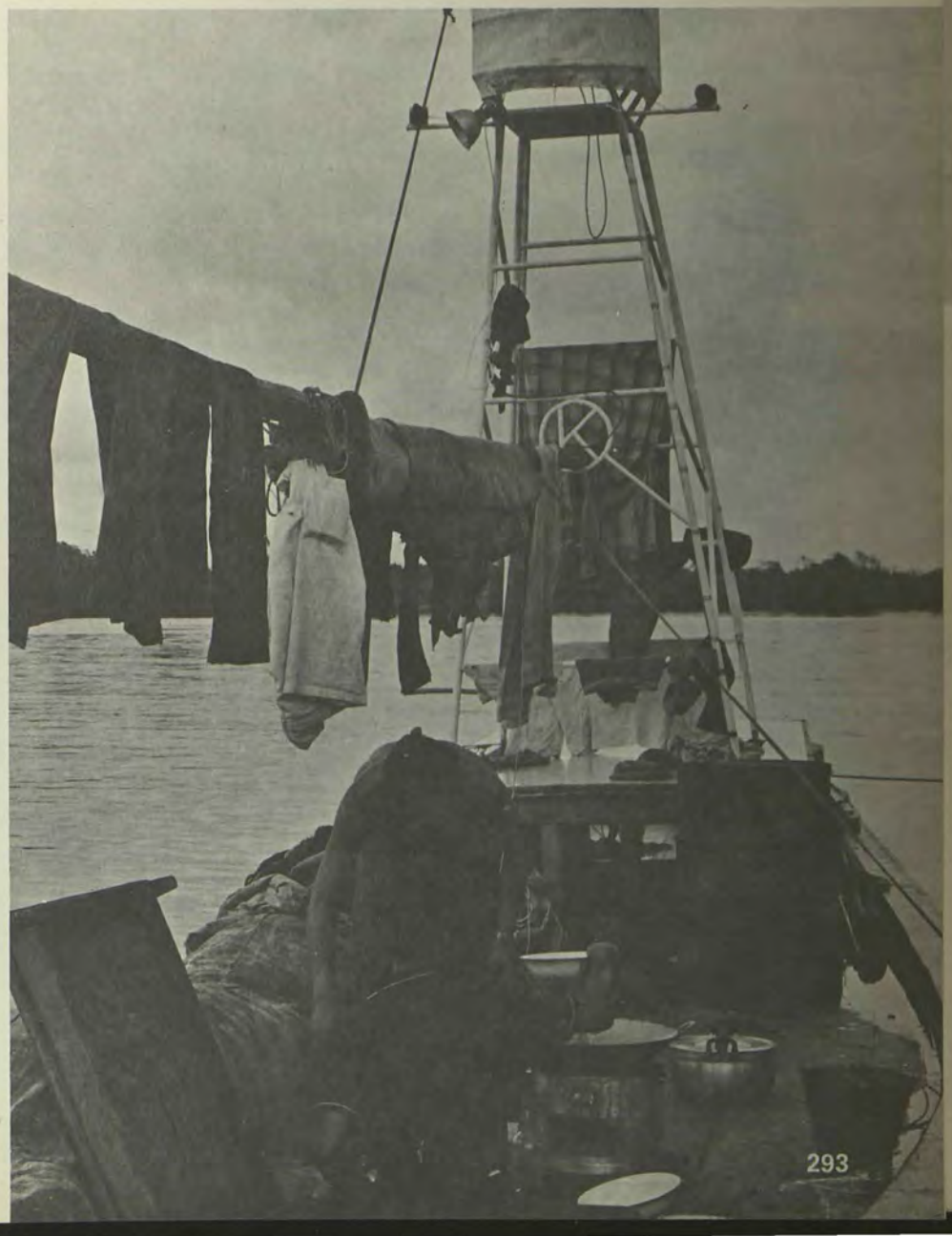
เรือ ป๖-ช๒ มีไฟเรือเดินที่ใช้ไฟฟ้าสามดวงและโคมฉายชนิดหิ้ว ๑ ดวง แต่สำหรับเรือที่ทำการประมงในเวลากลางวันบางลำจะไม่มีโคมไฟเลย และจะมีโคมรั้วเพียงดวงเดียวอยู่ไม่กี่ลำนัก

Stern View of Purse Seiner Showing Nets and Floats Stowed Forward of Cabin and Fish-Observer's Chair. Water Barrel on Stern

ภาพท้ายเรือที่ใช้อวนล้อมจับ แสดงให้เห็นอวนและทุ่นลอยที่วางไว้หน้าเก๋ง เก้าอี้สำหรับไต้ก๋งดูปลา และถังน้ำที่ท้ายเรือ

Food Being Prepared on Deck of Purse-Seine Fisher. Nets on Starboard Side Are Covered With Canvas

กำลังหุงหาอาหารอยู่บนดาดฟ้าของเรือที่ใช้อวนล้อมจับ อวนวางกองไว้ทางกราบขวา คลุมด้วยผ้าใบ



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.

จำนวนประมาณหนึ่งในสามของเรือ ป๖-ช๒ มีเครื่องรับวิทยุทรานซิสเตอร์ไปด้วย แต่ไม่มีเครื่องส่ง เครื่องอุปกรณ์การเดินเรือมีจำกัดเพียงเข็มทิศหนึ่งเรือนซึ่งจะพบอยู่ในเรือที่ใช้อวนล้อมจับเป็นส่วนมาก

ในเรือไม่มีเครื่องช่วยชีวิตเลย บางลำบรรทุกเรือเล็กไปด้วยเพื่อใช้เป็นเรือช่วยชีวิต

คนประจำเรือ

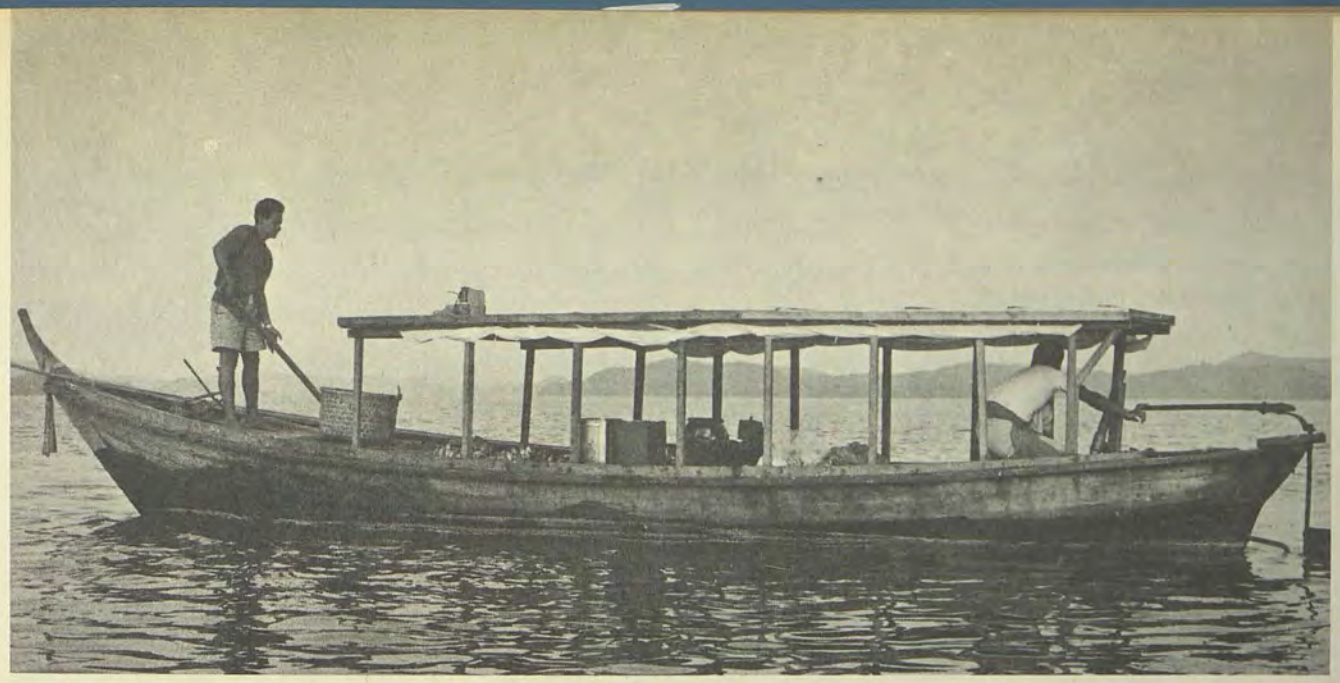
คนประจำเรือมีจำนวนตั้งแต่ ๑ ถึง ๑๗ คน ทั้งนี้ย่อมขึ้นอยู่กับการใช้งานของเรือ

ศักยในทางทหาร

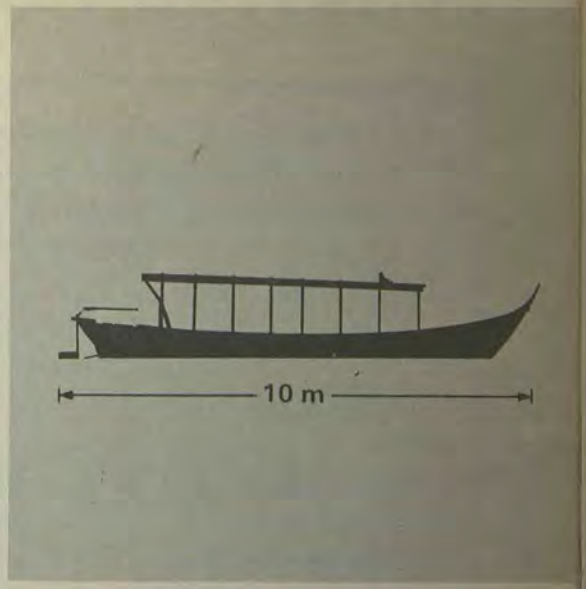
เรือ ป๖-ช๒ ขนาดเล็กสามารถออกไปห่างฝั่งได้ไม่เกิน ๑๐ ไมล์ ส่วนเรือ ป๖-ช๒ ขนาดใหญ่บางลำสามารถแล่นข้ามอ่าวได้ และใช้บรรทุกสิ่งของต้องห้ามได้พอประมาณ

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง



C6-T6



C6-T6			TYPE CARGO	
LOA 10 m	BEAM 2.5 m	GROSS TONS 4	NET TONS 3	PROPULSION 1 diesel engine
DRAFT 0.9 m	OPERATING AREA Phuket Sea		CLASS FREQUENCY 9 %	TYPE FREQUENCY 1 %
RECOGNITION FEATURES High bow. Sweeping sheer to straight, high-rise stem. Long cabin amidships				TYPE OF CATCH / CARGO Sea shrimp

General Information

The C6-T6 is a motorized cargo vessel which has been converted from a former sailer. From the port of Pungnga 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.

The vessels are registered.

Propulsion

A 2-cylinder, manually started, 10-hp diesel engine powers the C6-T6. No spare parts are carried.

ป๖-ช๖		ใช้งาน สินค้า		
ความยาวตลอดลำ ๑๐ ม.	ความกว้างสุด ๒.๕ ม.	ตันกรอส ๔	ตันเนต ๓	การขับเคลื่อน ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๐.๙ ม.	ย่านปฏิบัติงาน ทะเลภูเก็ต		พบเรือประเภทนี้ ๙%	พบเรือชนิดนี้ ๑%
ลักษณะจดจำ หัวเรือสูง และงอนขึ้นไปบรรจบกับทวนหัวที่ยื่นสูงขึ้นมาและตรง เก๋งกลางลำยาว				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า กุ้งทะเล

ข่าวสารทั่วไป

เรือประเภทชนิดนี้เป็นเรือสินค้าติดเครื่องที่ได้ดัดแปลงมาจากเรือใบรุ่นเก่า ๆ แล่นไปมาอยู่ในทะเลภูเก็ตเพื่อรับกุ้งและปลาเล็กนานาชนิดจากเรือประมง และจากหมู่บ้านที่อยู่บนเกาะ มีท่าจอดพักอยู่ที่จังหวัดพังงา หัวเรืองอนขึ้นไปบรรจบกับทวนหัวที่ยื่นสูงขึ้นมา มีเก๋งอยู่กลางลำ เปิดข้างโล่งและมีความยาวเกินกว่าครึ่งหนึ่งของความยาวเรือ มีระวางบรรทุกหนึ่งระวาง ฝาปิดพร้อม

เรือเหล่านี้ได้จดทะเบียนเรือแล้ว

การขับเคลื่อน

เรือ ป๖-ช๖ นี้ใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๒ สูบ ขนาด ๑๐ แรงม้า เริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ประจำเรือ

C6-T6

Operational Information

The C6-T6 cargo boat leaves Pungnga 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-ช๖ แสดงให้เห็นพังงาด้าม เครื่องยนต์ เก๋งเปิดข้าง และสูบโยกสำหรับสูบน้ำท้องเรือทางกราบขวา
๒. ภาพท้ายเรือ จะเห็นคนถือท้ายกำลังคัดท้ายเรือด้วยพังงาด้าม

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือสินค้า ป๖-ช๖ จะออกจากจังหวัดพังงาไปหลังจากที่เรือจับกุ้งออกไปแล้วไม่นานนัก เรือนี้จะรับกุ้งและสัตว์ทะเลนานาชนิดจากเรือจับกุ้ง และจากหมู่บ้านบนเกาะวันละไม่เกิน ๒๐๐ ถึง ๓๐๐ กก. แล้วนำไปส่งที่จังหวัดภูเก็ต นำเสบียงอาหารไปด้วยสำหรับวันที่ออกทะเล และหุงหากันที่บริเวณกลางลำเรือโดยใช้เตาถ่าน

เรือนี้มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๔ นอต

เครื่องอุปกรณ์

คนประจำเรือหรือคนงานจะขนถ่ายกุ้งและปลาขึ้นจากเรือ โดยบรรจุลงในหลัว ๆ ละ ๔๐ กก.

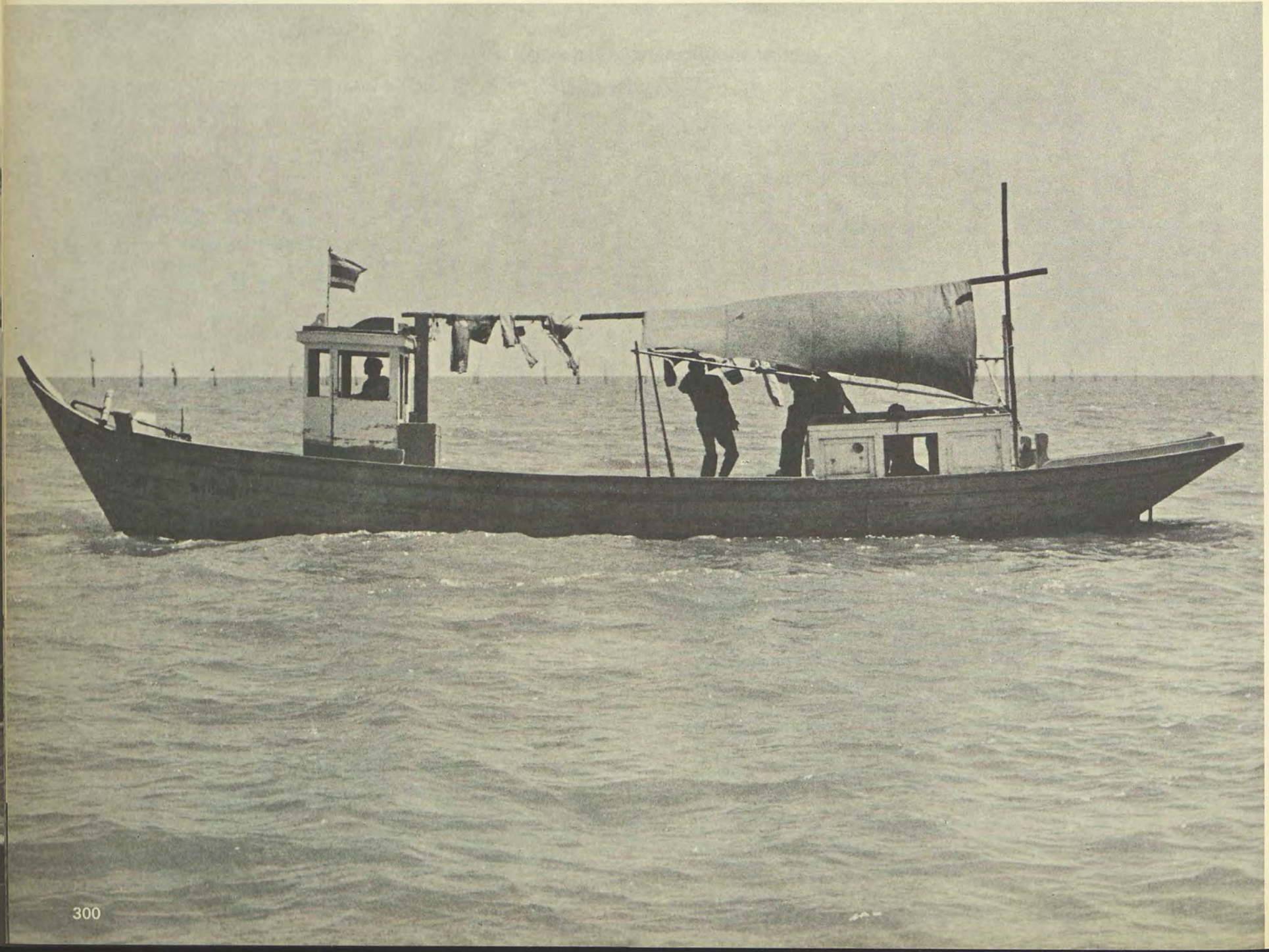
มีสูบโยกหนึ่งเครื่องเพื่อใช้สูบน้ำท้องเรือ มีสมอโลหะหนึ่งตัวหนัก ๑๒ กก. สายสมอยาว ๔๐ ม. มีโคมรั้วหนึ่งดวง ส่วนโคมฉายระยะไกลและเครื่องช่วยชีวิตไม่มีไปด้วย

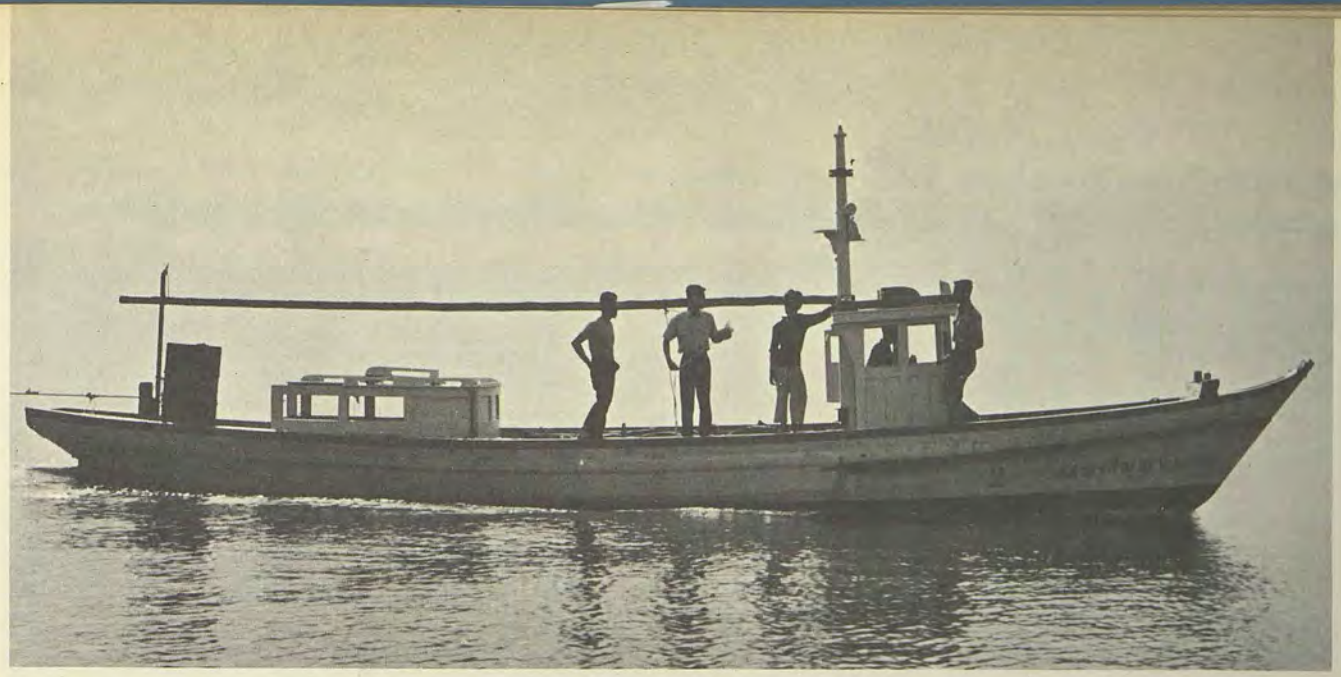
คนประจำเรือ

เรือ ป๖-ช๖ ใช้คนประจำเรือ ๒ คน

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง





C6-T10

C6-T10				TYPE FISHING
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
12 - 14 m	3 - 4 m	9 - 17	5 - 11	1 diesel engine
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
0.5 - 1.5 m	Northwest Gulf	9%	8%	
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO	
High bow. Sweeping sheer to straight, high-rise stem. Cabins forward and aft			Varied	

ป ๖-ช ๑๐				ใช้งาน ประมง
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ตันกรอส	ตันเนต	การขับเคลื่อน
๑๒-๑๔ ม.	๓-๔ ม.	๙-๑๗	๕-๑๑	ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	
๐.๕-๑.๕ ม.	อ่าวไทยบริเวณตั้งแต่จังหวัดเพชรบุรีถึงสมุทรสาคร	๙%	๘%	
ลักษณะจดจำ			ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า	
หัวเรือสูงและงอนขึ้นไปบรรจบกับทวนหัวที่ขึ้นสูงขึ้นมาและตรง มีเก๋งหัวเก๋งท้าย			นานาชนิด	

General Information

Most C6-T10 are fishing boats which operate 5 to 10 miles offshore in the Ban Laem-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

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๖-ช๑๐ นี้ ส่วนมากเป็นเรือประมงปฏิบัติงานห่างจากฝั่งออกไป ๕ ถึง ๑๐ ไมล์ บริเวณอำเภอบ้านแหลม (จังหวัดเพชรบุรี) จังหวัดสมุทรสงคราม และจังหวัดสมุทรสาคร ซึ่งอยู่ทางด้านตะวันตกเฉียงเหนือของก้นอ่าวไทย เรือเหล่านี้จับปลาด้วยอวนลากแบบแผ่นตะเข้ อวนลากคานถ่าง อวนล้อมจับ อวนติดตา โป๊ะ และเป็นเรือจับหอยแมลงภู่ นอกจากนี้ยังใช้เป็นเรือลากจูงอีกด้วย

เก๋งหัวเรือเป็นห้องถือท้ายและสั่งจักร ส่วนเก๋งท้ายเรือเป็นห้องเครื่อง ระหว่างเก๋งทั้งสองนี้มักจะมีคานไม้ไผ่ยาว ๆ ลำหนึ่งพาดไว้ เพื่อใช้เป็นที่กางเพดานให้คนประจำเรือพักอาศัยชั่วคราวและจะรื้อออกเมื่อทำการจับปลา

เรือ ป๖-ช๑๐ นี้ ตามปกติมักติดเครื่องอุปกรณ์การจับปลาหลาย ๆ ชนิดไว้เป็น

C6-T10

C6-T10 Bamboo-Stake Trap Fisher en Route to Repair Traps With New Stakes Offshore Near Samut Songkhram

เรือโป๊ะ ป๖-ช๑๐ กำลังขนไม้ไปซ่อมโป๊ะที่อยู่นอกฝั่งใกล้สมุทรสงคราม

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.

อย่างดี เรือเหล่านี้จะมีเสากระโดงหนึ่งเสา หอดูปลาหรือแท่นสำหรับดูปลาบนเสาใหญ่ กว้านบนหลังคาเก๋งท้ายหนึ่งกว้าน และคันเบ็ดที่หัวเรือหนึ่งคันเพื่อใช้ดึงอวนขนาดใหญ่ขึ้นเรือ พร้อมทั้งระวางเก็บปลาหนึ่งระวางมีฝาปิดพร้อม แต่จะไม่มีห้องที่ผนึกน้ำได้เลย

เรือ ป๖-ช๑๐ นี้ เกือบทุกลำได้จดทะเบียนแล้ว ตามปกติมีหมายเลขทะเบียนและชื่อเรือแสดงไว้ที่หัวเรือ แต่บางทีก็เขียนไว้ข้างเก๋งเรือ และชักธงชาติไทยด้วย

การขับเคลื่อน

เรือ ป๖-ช๑๐ จะใช้เครื่องยนต์ชนิดตั้งแต่ ๒ ถึง ๖ สูบ และมีขนาดไม่เกิน ๑๒๐ แรงม้า แต่ที่นิยมใช้กันมากที่สุดเป็นเครื่องยนต์ดีเซล ยี่ห้อการ์ดเนอร์ ชนิด ๕ สูบ ขนาด ๗๕ แรงม้า เรือเหล่านี้ส่วนมากเมื่อออกจากท่าจะมีน้ำมันเชื้อเพลิงติดไปประมาณ ๒๐๐ ลิตร แต่ก็มีบางลำที่มีติดไปถึง ๑,๐๐๐ ลิตร และมักเริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า

1. C6-T10 Trawl Fisher With Booms Spread
2. C6-T10 Towing Bamboo-Stake Trap Fishers out to Work Traps

๑. เรือ ป๖-ช๑๐ ที่ใช้อวนลากมีคานถ่าง
๒. เรือ ป๖-ช๑๐ กำลังลากจูงเรือออกไปทำงานที่โป๊ะ

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-ช๑๐ จะออกเดินทางจากท่าจอดพักไปยังตำบลที่จับปลาเป็นประจำทุกวันหรือทุกคืน และมีบางลำที่อาจจะต้องอยู่ในทะเลนานไม่เกิน ๕ วัน เรือเหล่านี้ปฏิบัติงานทุกฤดูกาล เรือจำนวนน้อยกว่าครึ่งหนึ่งที่มีเครื่องอุปกรณ์เพื่อใช้หุงต้มติดไปด้วย แต่ตามปกติจะนำอาหารไปจากบ้าน ปริมาณปลาที่จับได้แต่ละวันมักแตกต่างกันมาก มีตั้งแต่ ๕๐๐ ถึง ๒,๐๐๐ กก. ซึ่งจะเป็นปลาโอ ปลาทู ปลาดาบเงิน ปลาแป้น ปลากระเบน ปลากะพงแดง กุ้ง ปลาอินทรี ปูม้า ปลาลิ้นหมา ปลาลัง ปลาโม่ง และหอยแมลงภู่

เรือเหล่านี้โดยมากมีความเร็วสูงสุด ๖ นอต และมีอยู่ไม่กี่ลำที่สามารถทำความเร็วได้ถึง ๙ 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-ช๑๐ แสดงให้เห็นโกร่งกันใบจักรที่ท้ายเรือ

๒. เรือประมง ป๖-ช๑๐ มีถังน้ำมัน ถังน้ำ และทางกราบซ้ายมีคราดสำหรับใช้เกลี่ยเลือกปลา

Equipment

Some C6-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. C6-T10 vessels are not equipped with radio transmitters, but a few have receivers.

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๖-ช๑๐ บางลำจะมีปั้นจั่นคันเบ็ดแบบใช้มือหมุน โดยทั่ว ๆ ไปจะใช้คนงานหรือคนประจำเรือทำการขนถ่ายสัตว์ทะเลที่จับได้ขึ้นจากเรือโดยบรรจุใส่หลัวหรือลังไม้

เรือเหล่านี้ส่วนมากมีเครื่องสูบน้ำท้องเรือ ๒ เครื่องคือ สูบหอยโข่ง ๑ เครื่องและสูบโยกอีก ๑ เครื่อง ใช้สมอเหล็กตัวเดียว สายสมอยาว ๑๐๐ ม.

เครื่องอุปกรณ์มาตรฐานที่มีคือ ไฟเรือเดินสามดวงใช้ไฟฟ้า เรือเหล่านี้มีจำนวนกว่าครึ่งที่มีเข็มทิศ และมีเพียงไม่กี่ลำที่มีเครื่องช่วยชีวิตเช่นเสื้อชูชีพ เรือ ป๖-ช๑๐ นี้ไม่มีเครื่องส่งวิทยุเลย แต่ก็มีน้อยลำที่มีเครื่องรับวิทยุไปด้วย

Crew Sorting Catch Into Offloading Baskets

คนประจำเรือกำลังเลือกปลาใส่หลัวเพื่อขนถ่ายขึ้นจากเรือ

Boxes and Baskets Used for Offloading Catch. Note Otterboard Stowed Aft

ลังและหลัวที่ใช้ขนถ่ายปลา จะสังเกตเห็นแผ่นตะเข้เก็บอยู่ท้ายเรือ

C6-T10

Crew

Crew size ranges from 4 to 12, but there are usually 6 or 7.

Military Potential

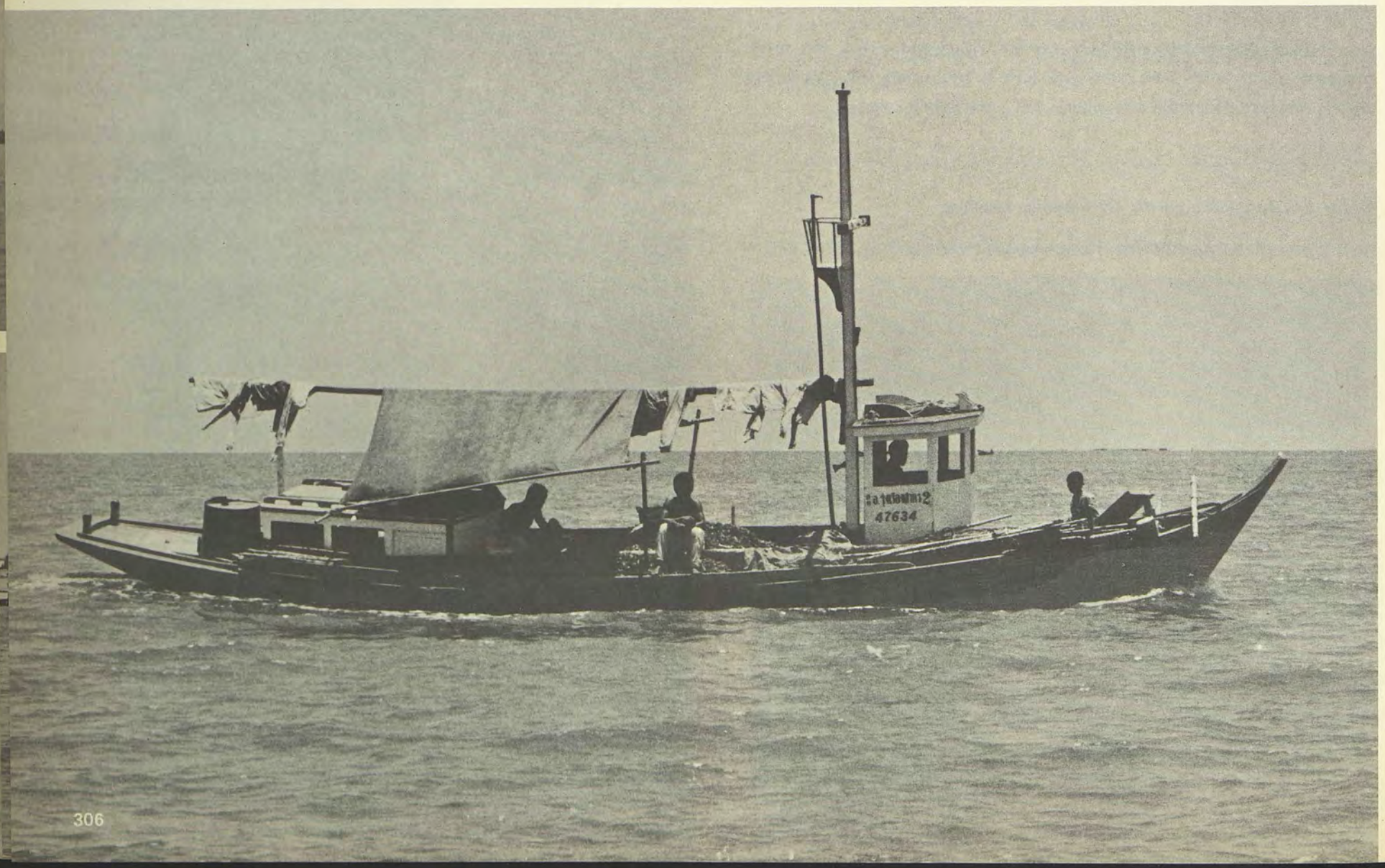
C6-T10 could be used to shuttle cargo and troops from larger vessels to shore. They are sturdy and seaworthy.

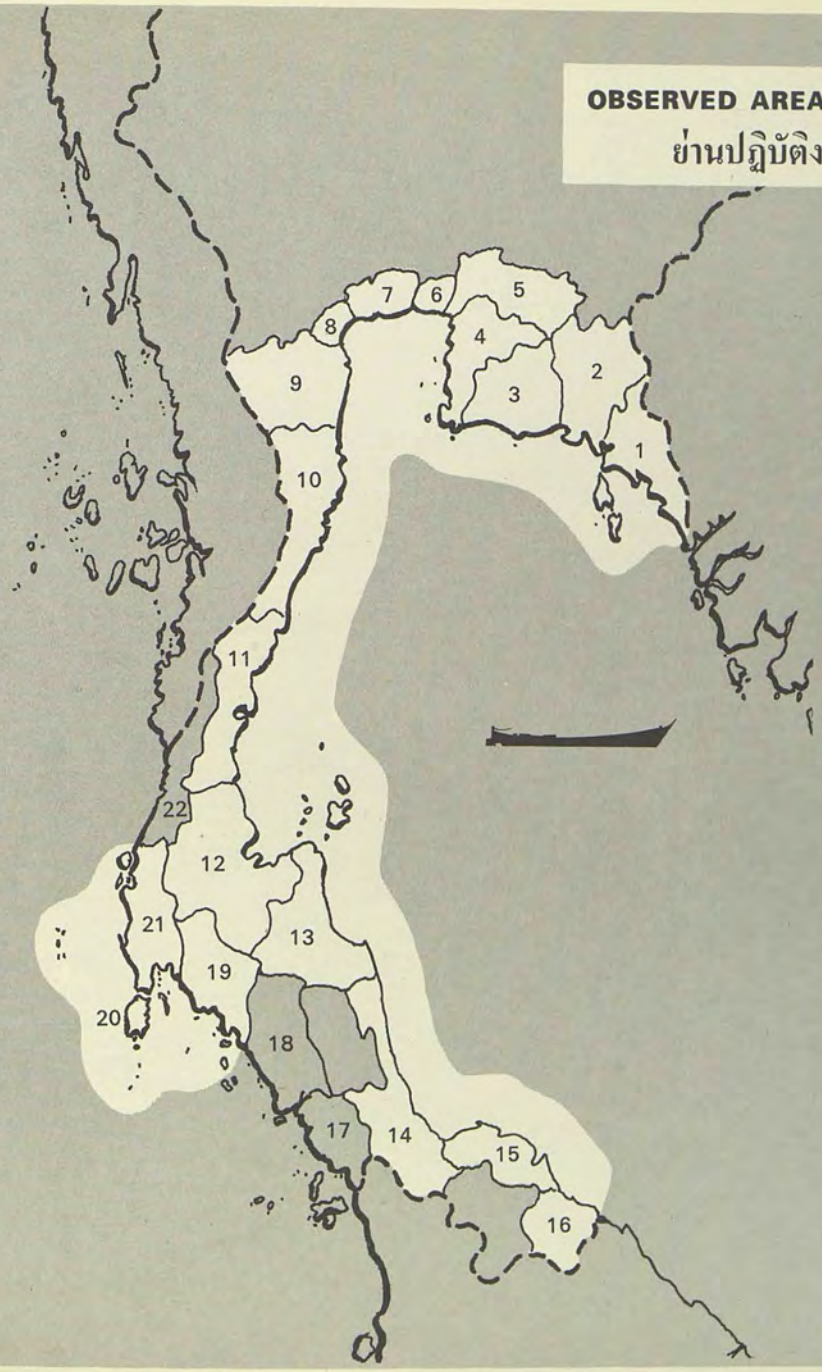
คนประจำเรือ

จำนวนคนประจำเรือมีตั้งแต่ ๔ ถึง ๑๒ คน แต่ตามปกติจะมี ๖ หรือ ๗ คน

ศักยในทางทหาร

เรือ ป๖-ช๑๐ นี้สามารถใช้ลำเลียงสิ่งของและทหารจากเรือใหญ่ไปขึ้นบกได้ เรือเหล่านี้มีความแข็งแรงทนทานและสามารถใช้ออกทะเลได้

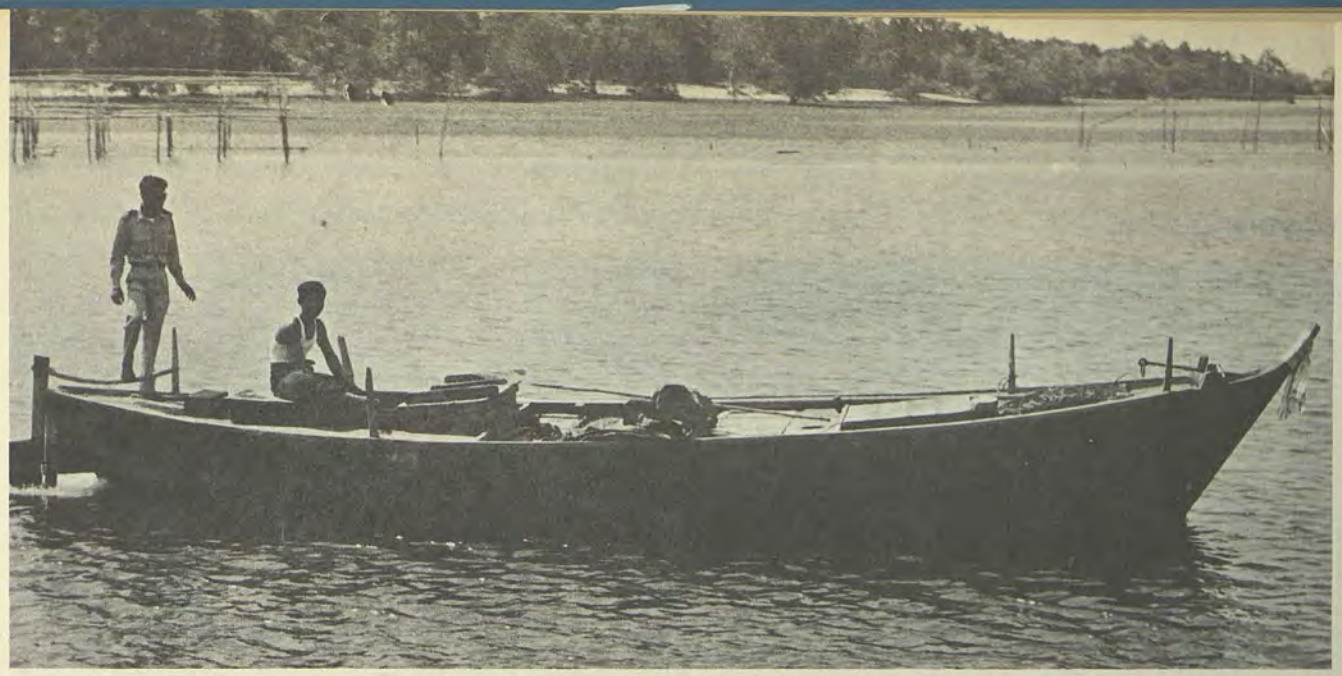




OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C6-T14



C6-T14

C6-T14			TYPE FISHING	
LOA 5 - 14 m	BEAM 1 - 3.5 m	GROSS TONS 1 - 18	NET TONS up to 13	PROPULSION 1 diesel engine
DRAFT 0.5 - 1.5 m	OPERATING AREA Gulf and Andaman Sea near Rayong		CLASS FREQUENCY 9%	TYPE FREQUENCY 40%
RECOGNITION FEATURES High bow. Sweeping sheer to straight, high-rise stem				TYPE OF CATCH / CARGO Varied

ป๖-ช๑๔			ใช้งาน ประมง	
ความยาวตลอดลำ ๕-๑๔ ม.	ความกว้างสุด ๑-๓.๕ ม.	ตันกรอส ๑-๑๘	ตันเนต ไม่เกิน ๑๓	การขับเคลื่อน ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๐.๕-๑.๕ ม.	ย่านปฏิบัติงาน อ่าวไทยและทะเลอันดามัน ใกล้ระยอง		พบเรือประเภทนี้ ๙%	พบเรือชนิดนี้ ๔๐%
ลักษณะจดจำ หัวเรือสูง และงอนขึ้นไปบรรจบกับทวนหัวที่ยื่นสูงขึ้นมาและตรง				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า นานาชนิด

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.

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๖-ช๑๔ นี้ เป็นเรือแบบธรรมดาสามัญที่สุดในบรรดาเรือประมงประเภทที่ ๖ ด้วยกัน แม้จะพบเห็นกันอยู่ทั่วไปในอ่าวไทย และในทะเลอันดามันบริเวณใกล้เกาะภูเก็ตก็ดี แต่โดยเฉพาะมีอยู่เป็นจำนวนมากในตำบลที่ทำการประมงนอกฝั่งจังหวัดระยองออกไป ๕ ถึง ๑๐ ไมล์ และมักทำการประมงโดยใช้เบ็ดราว เบ็ดตก หรือทำโป๊ะ แต่ที่ใช้อวนล้อมจับและอวนติดตาก็มีอยู่มากเหมือนกัน เรือเหล่านี้บางลำก็ใช้คันรุนกุ้งหรือจับหอยแมลงภู่ ใช้เป็นเรือตรวจการณ์ เรือสินค้าหรือเป็นเรือทัศนาจรเพื่อหาความสำราญ

เรือ ป๖-ช๑๔ บางลำก็มีที่นั่งหรือแท่นสำหรับไต้ก๋งดูปลาไว้ด้วย ส่วนเรือลำอื่น ๆ มีคานไม้พาดจากหัวเรือไปท้ายเรือเพื่อใช้ขึงเพดานเป็นที่พักอาศัยชั่วคราวของคนประจำเรือใช้ตากอวนหรือเสื้อผ้า 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-ช๑๔ ที่นอกฝั่งทะเลอันดามัน เรือลำนี้มีลักษณะพิเศษคือ ท้ายตัดกว้าง ส่วนเรือที่ท้ายเรียวคล้ายหัวก็มีอยู่มากเหมือนกัน

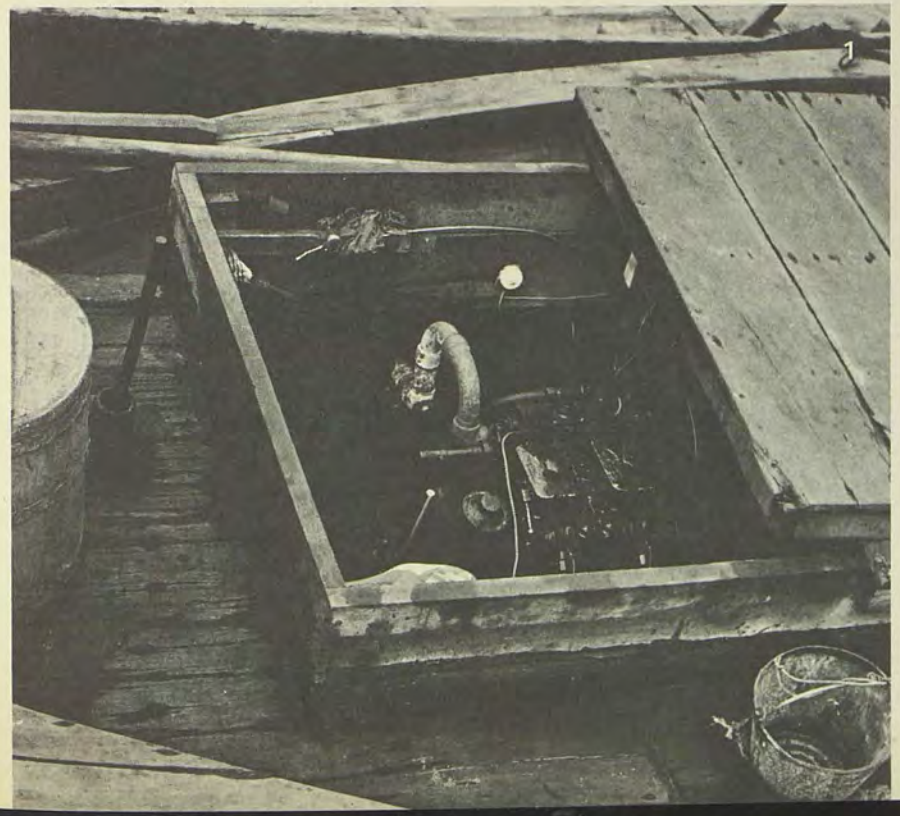
Propulsion

Although an occasional vessel may have a 4-cylinder, 60-hp diesel engine, C6-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.

เรือเหล่านี้มีจำนวนประมาณหนึ่งในสี่เท่านั้นที่จดทะเบียน

การขับเคลื่อน

ตามปกติเรือ ป๖-ช๑๔ นี้ มักใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๑ หรือ ๒ สูบ ขนาดไม่เกิน ๓๐ แรงม้า และเริ่มเดินเครื่องด้วยมือ แต่ก็มีเรือบางลำที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๔ สูบ ขนาด ๖๐ แรงม้า เรือนี้มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน ๓๐๐ ลิตร แต่เรือส่วนมากจะมีไปน้อยกว่า ๔๐ ลิตร



1. Crowded Engine Room of a C6-T14. Note Bilge Pump and Water Keg Aft of Hatch Coaming
2. Sea Crab Traps and Floats Stowed on Foredeck of C6-T14

๑. ห้องเครื่องอันขัดเยียดของเรือ ป๖-ช๑๔ ลำหนึ่ง จะเห็นสูบน้ำท้องเรือและถังน้ำอยู่หลังขอบห้องเครื่องที่มีฝาปิด

๒. เครื่องดักปูทะเลและทุ่นลอยวางอยู่บนดาดฟ้าหัวเรือ ป๖-ช๑๔

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, threadfin, 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 ป๖-ช๑๔ เป็นเรือประมงที่ออกทำงานในเวลากลางคืน เรือส่วนมากที่ออกทำการประมงหรือลำเลียงสินค้าก็ตามในเที่ยวหนึ่ง ๆ จะกลับภายในวันเดียวเท่านั้น ซึ่งบางครั้งอาจออกไปเพียงสองสามชั่วโมง เสบียงอาหารที่นำไปเพื่อหุงหาในเรือหรือหุงหาไปแล้วจากบ้านจะมีพอรับประทานเพียงวันเดียว แต่มีเรือ ป๖-ช๑๔ นี้หลายลำที่มีแต่น้ำดื่มไปอย่างเดียว สัตว์ทะเลที่จับได้มีนานาชนิดซึ่งทั่ว ๆ ไปได้แก่ ปลาลัง ปลาโม่ง ปลาทูโม่ง ปลาอินทรี ปลากุเรา ปลาหมึก ปลาแป้น ปลาทู 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 ป๖-ช๑๔ ที่ใช้อวนล้อมจับ มีเพดานผ้าใบสำหรับคนประจำเรือพักอาศัย และเก้าอี้ดูปลาของไต้ก๋งที่มักเห็นอยู่เสมอ

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.

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๖-ช๑๔ โดยทั่วไปไม่มีเครื่องมือกลสำหรับใช้ยกสินค้าหรือปลาเลย ตามปกติก็มักใช้คนประจำเรือขนถ่ายขึ้นจากเรือโดยบรรจุลงหลัว

มีสูบโยกสำหรับสูบน้ำท้องเรือหนึ่งเครื่องเป็นมาตรฐานของเรือทั่ว ๆ ไป ใช้สมอไม้หรือสมอโลหะหนึ่งตัว และมีสายสมอยาวไม่เกิน ๒๐๐ ม.

จำนวนประมาณหนึ่งในสี่ของเรือเหล่านี้มีโคมไฟที่ติดประจำที่ ซึ่งตามปกติมีสามดวง และเรือที่มีโคมรั้วหนึ่งดวง ก็มีจำนวนพอ ๆ กัน เรือบางลำเป็นส่วนน้อยที่มีโคมฉายหรือไฟฉาย ส่วนเรือเป็นจำนวนมากไม่มีโคมไฟเลยทั้งลำ

เรือ ป๖-ช๑๔ นี้ไม่มีทั้งเครื่องรับและเครื่องส่งวิทยุ มีอยู่ไม่กี่ลำที่มีเข็มทิศใช้ เครื่องช่วยชีวิตก็ไม่ใคร่มีกัน

C6-T14 Bamboo Stake Trap Fisher, Showing Athwartship Beams Used To Carry Bamboo Stakes to the Traps

เรือโป๊ะ ป๖-ช๑๔ แสดงให้เห็นคานขวางสำหรับใช้บรรทุกไม้ไปทำโป๊ะ

Crew of a C6-T14 Hauling Nets at a Stake Trap

คนประจำเรือ ป๖-ช๑๔ กำลังกู้อวนในโป๊ะ

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

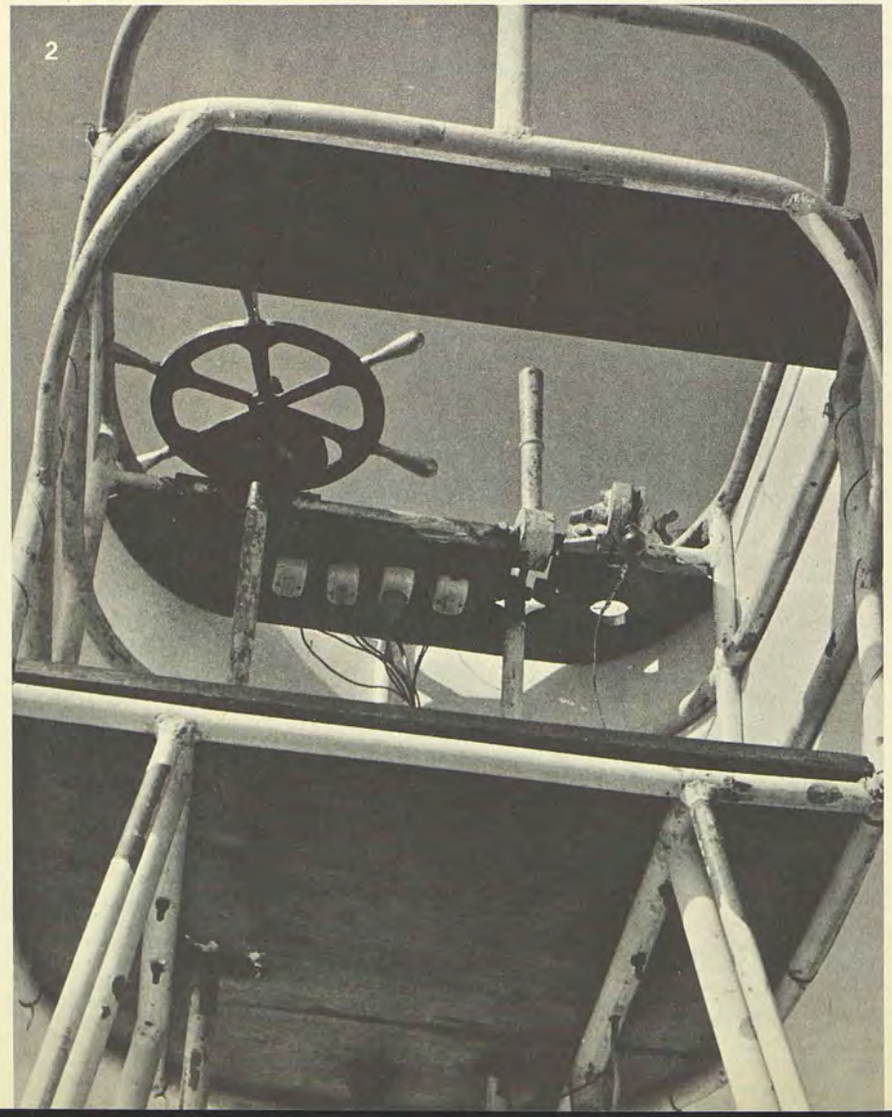
เรือ ป๖-ช๑๔ มีคนประจำเรือตั้งแต่ ๑ ถึง ๑๐ คน แต่โดยปกติมักมี ๒ คน

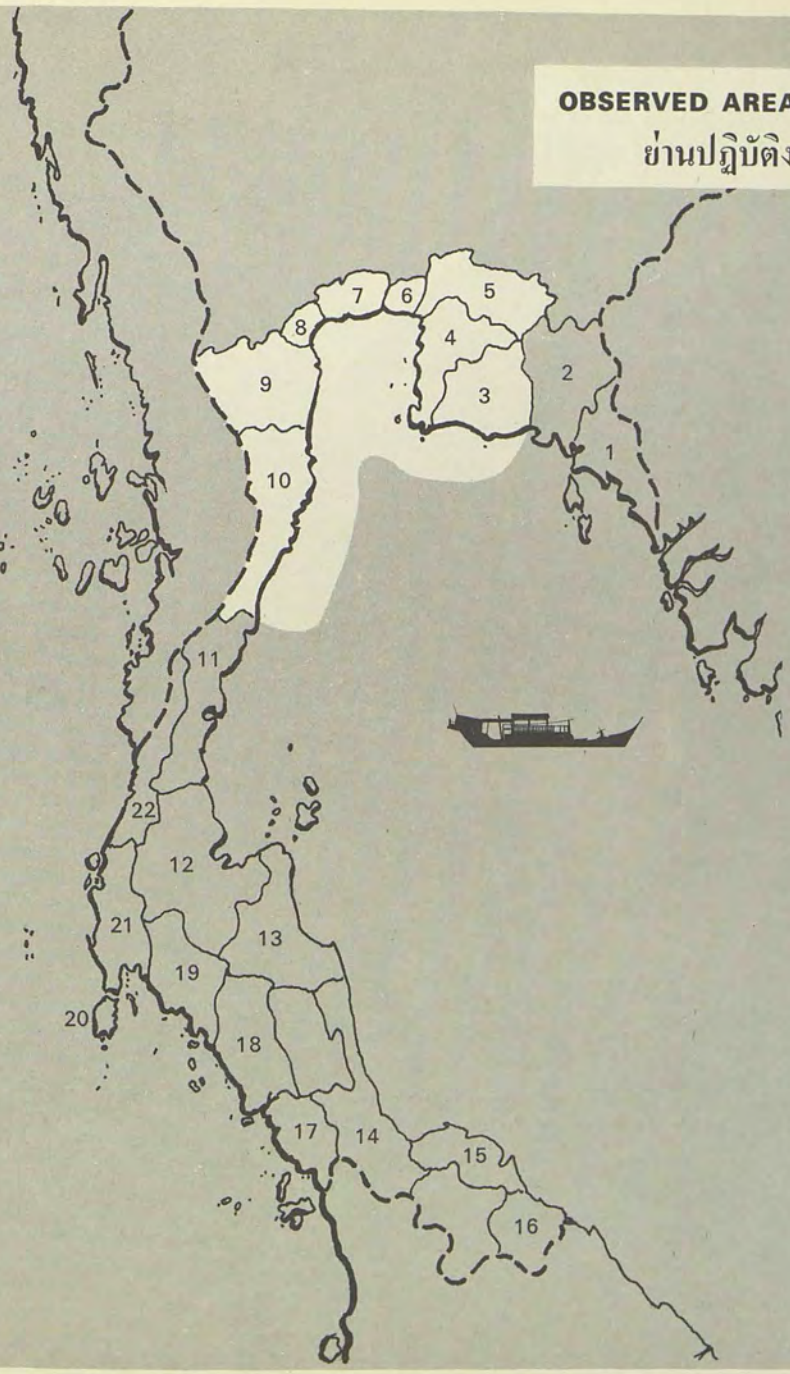
ศักยในทางทหาร

เนื่องด้วยเรือ ป๖-ช๑๔ นี้เป็นที่รู้จักและพบเห็นกันอยู่โดยทั่วไปในอ่าวไทย ฉะนั้นจึงสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้หลายอย่าง โดยปกติเรือเหล่านี้มีระวางบรรทุกที่มีฝาปิดเรียบร้อยและออกปฏิบัติงานในเวลากลางคืนเป็นประจำ จึงนับว่าจะเป็นประโยชน์แก่การลำเลียงสิ่งของต้องห้ามไปตามชายฝั่งทะเลได้เป็นอย่างดี

1. **Pole Fisher Working Near Ban Pay**
2. **Some C6-T14 Observer's Chairs Are Equipped With Wheel and Throttle**

๑. เรือตกเบ็ดกำลังปฏิบัติงานอยู่ใกล้บ้านเพ
๒. เรือ ป๖-ช๑๔ บางลำมีพังงาถือท้ายและคันบังคับเครื่องติดไว้ที่เก้าอี้ของไต้ก๋ง

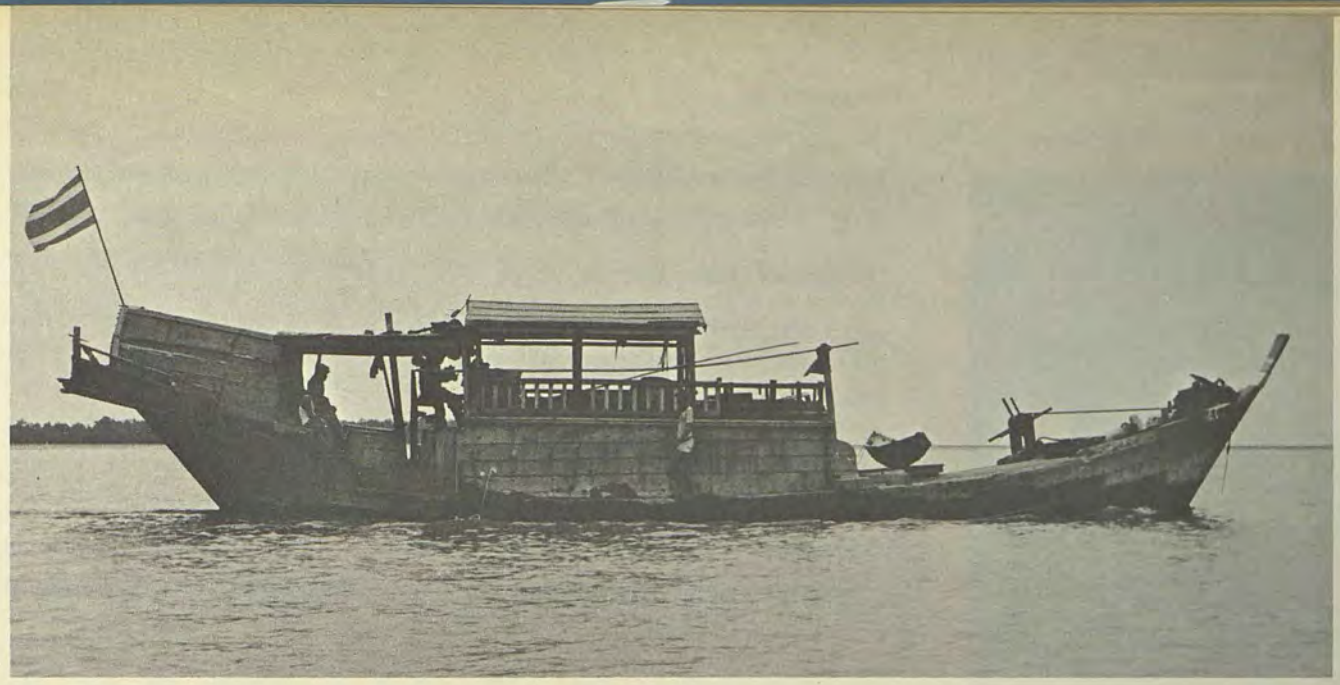




OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C7-T3



C7-T3

C 7-T 3			TYPE CARGO	
LOA 13 - 25 m	BEAM 4 - 7 m	GROSS TONS 15 - 52	NET TONS 10 - 34	PROPULSION 1 diesel engine
DRAFT 1.4 - 2.5 m	OPERATING AREA Northern Gulf		CLASS FREQUENCY 1 %	TYPE FREQUENCY 29 %
RECOGNITION FEATURES Junk hull. High bow and straight, high-rise stem. Overhanging poopdeck. Long cabin aft				TYPE OF CATCH / CARGO Lumber, fish sauce, salt, duck excrement, and fish for fertilizer

ป ๗-ช ๓			ใช้งาน สินค้า	
ความยาวตลอดลำ ๑๓-๒๕ ม.	ความกว้างสุด ๔-๗ ม.	ตันกรอส ๑๕-๕๒	ตันเนต ๑๐-๓๔	การขับเคลื่อน ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๑.๔-๒.๕ ม.	ย่านปฏิบัติงาน บริเวณก้นอ่าวไทย		พบเรือประเภทนี้ ๑%	พบเรือชนิดนี้ ๒๙%
ลักษณะจดจำ ตัวเรือเป็นแบบเรือสำเภา หัวเรือสูง ทวนหัวตรงและขึ้นสูงขึ้นมา มีดาดฟ้ายกท้ายเรือขึ้นออกไป เก๋งท้ายยาว				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า ไม้ท่อน น้ำปลา เกลือ มูลเป็ด และปลาที่ใช้ทำปุ๋ย

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

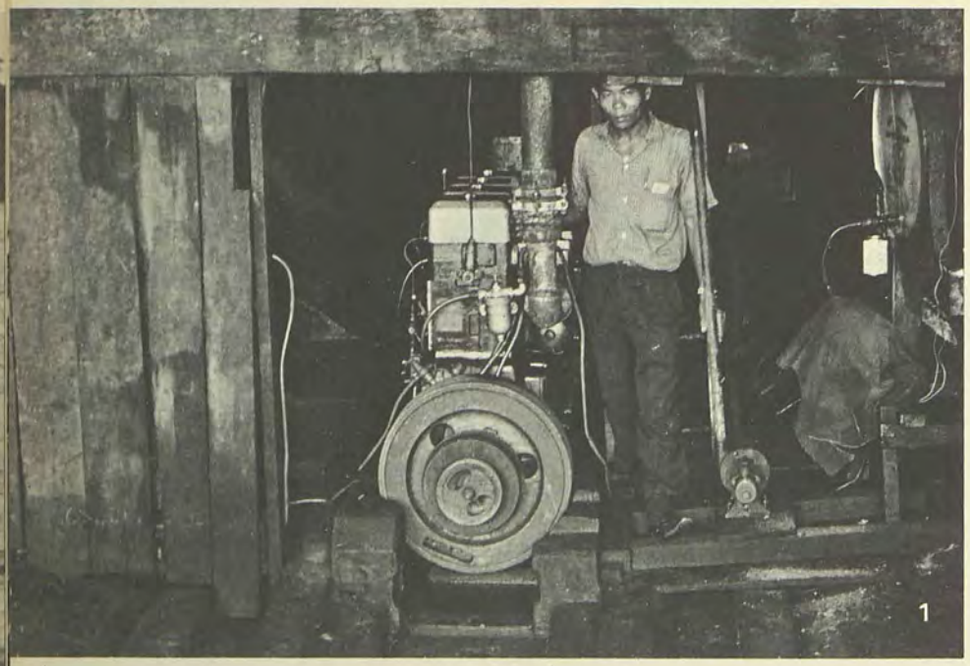
ข่าวสารทั่วไป

เรือสินค้า ป๗-ช๓ นี้ ได้ดัดแปลงมาจากเรือ ป๗-ช๑๒ ซึ่งเป็นเรือใบสองเสา โดยต่อเก๋ง ๒ เก๋งที่อยู่บนดาดฟ้ายกท้ายเรือกับกลางลำให้เป็นเก๋งเดียวกัน เพื่อใช้เป็นห้องถือท้าย และเป็นที่พักอาศัยของคนประจำเรือ

เมื่อเปรียบเทียบกับเรืออื่นแล้ว เรือ ป๗-ช๓ นี้นับว่ามีจำนวนน้อย ใช้ลำเลียงสินค้าไปมาระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองเล็ก ๆ ที่อยู่ในบริเวณก้นอ่าวไทย มักพบเห็นอยู่ห่างจากฝั่งไม่เกิน ๓๐ ไมล์ โดยมากเรือเหล่านี้จะมีใบทะเบียนเรือติดไปด้วย

การขับเคลื่อน

เรือไทย ป๗-ช๓ ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ชนิดไม่เกิน ๖ สูบ ขนาด ๑๒๐ แรงม้า



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 ด้วยลมอัด หรือด้วยมือหมุน มักมีลูกสูบ ปะเก็น และเครื่องมือซ่อมทำติดไปด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือเหล่านี้ใช้ลำเลียงสินค้าเที่ยวละ ๒ ถึง ๒๐ วัน มีถ่าน ฟืน ไม้ท่อน เกลือ น้ำปลา มูลเป็ด และปลาที่ใช้ทำปุ๋ย มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๖ นอต

เสบียงอาหารสำหรับคนประจำเรือจะนำไปให้พอตลอดทั้งเที่ยวไปและกลับ โดยหุงหากันในเรือ

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. เครื่องยนต์ ดีเซล ยี่ห้อ ยันมาร์ ชนิด ๔ สูบขนาด ๕๖ แรงม้า ของเรือสินค้ายาว ๒๕ ม. ๒. เรือ ป๗-ช๓ 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.

เครื่องอุปกรณ์

เรือเหล่านี้จำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่งไม่มีเครื่องมือกลทุ่นแรงเพื่อใช้ยกของ แต่เรือบางลำก็มีคันเบ็ดซึ่งสามารถยกของได้หนักไม่เกิน ๗๐๐ กก.

เรือนี้มีเครื่องสูบน้ำท้องเรือชนิดหอยโข่งจำนวน ๑ หรือ ๒ เครื่อง ใช้สมอโลหะ ๒ ตัว สายสมอยาวไม่เกิน ๑๐๐ ม. วางไว้บนดาดฟ้าหัวเรือ มีกว้านสมอแบบมือหมุน ๒ ตัว

เรือ ป๗-ช๓ มีไฟเรือเดินและโคมฉาย ส่วนมากจะมีเข็มทิศและเครื่องรับวิทยุ แต่ไม่มีเครื่องส่งวิทยุ

นอกจากจะมีเครื่องช่วยชีวิตที่ไม่ถูกต้องตามแบบมาตรฐานเช่น ทุ่นลอย และยางในรถยนต์แล้ว เรือ ป๗-ช๓ บางลำก็ยังมีเสื้อชูชีพสำหรับคนประจำเรือทุกคนอีกด้วย ส่วนเรืออื่น ๆ นอกนั้นจะมีเรือเล็กบรรทุกไปด้วยเพื่อใช้เป็นเรือช่วยชีวิต

Helmsman on C 7-T 3 Has Clear View on All Sides

คนถือท้ายเรือ ป๗-ช๓ สามารถเห็นภาพได้ชัดเจนรอบด้าน

Most C7-T3 Carry a Small Boat Which Is Stowed Just Forward of the Cabin

เรือ ป๗-ช๓ ส่วนมากบรรทุกเรือเล็กไปด้วย ๑ ลำ และวางไว้หน้าเก๋ง

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.

คนประจำเรือ

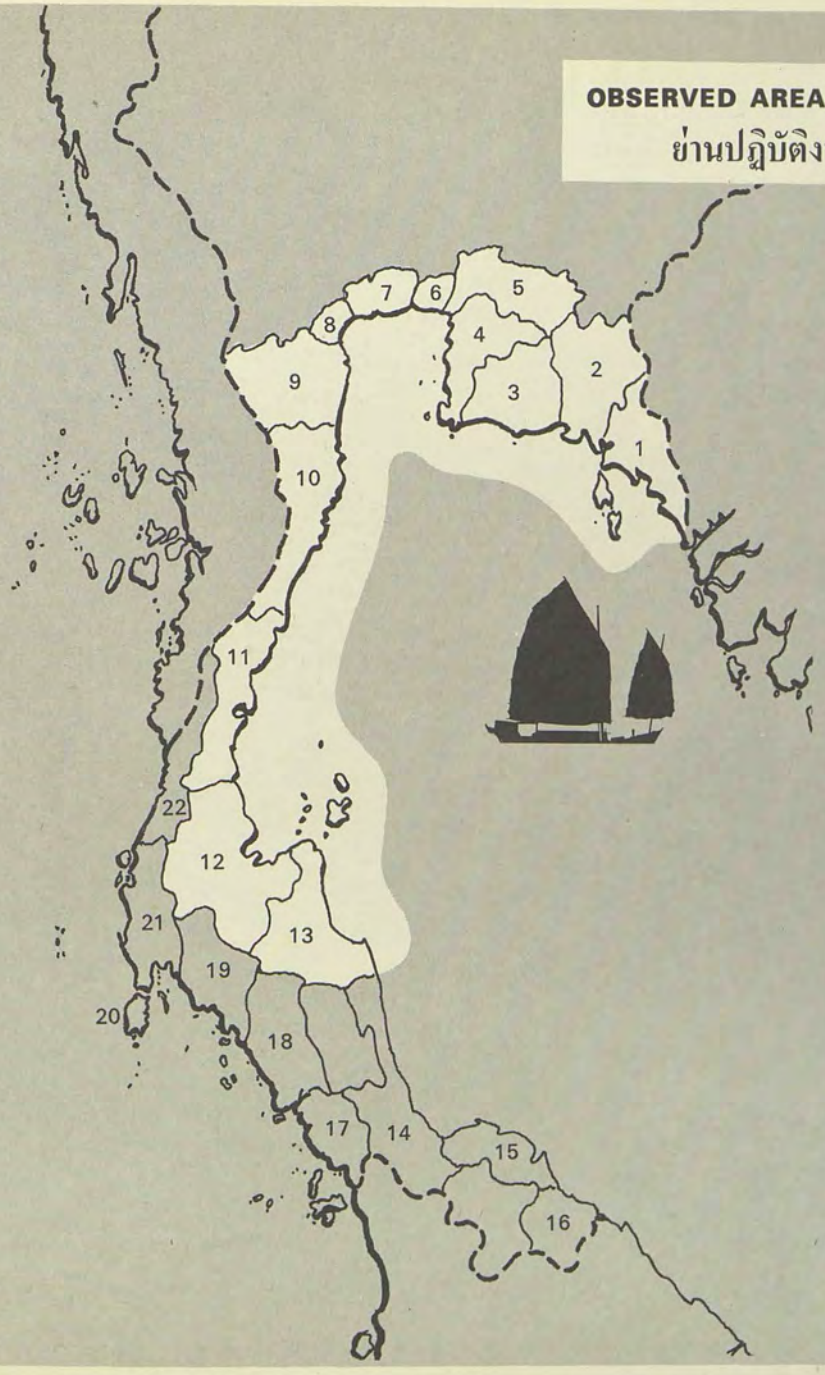
คนประจำเรือมีจำนวน ๓ ถึง ๗ คน

ศักยในทางทหาร

โดยที่เรือ ป๗-ช๓ นี้เป็นเรือขนาดใหญ่และสามารถออกทะเลได้ จึงนับว่ามีศักยในทางทหารพอสมควร กล่าวคือ แม้ว่าจะแล่นช้าก็จริง แต่ก็สามารถอยู่ในทะเลได้นานถึง ๓ สัปดาห์ และบรรทุกเครื่องอุปกรณ์และคนได้เป็นจำนวนมากพอดู

This C7-T3 Cargo Vessel Has a Crew of 7. The Double-Ended Hull Has an Overhanging Poop Deck

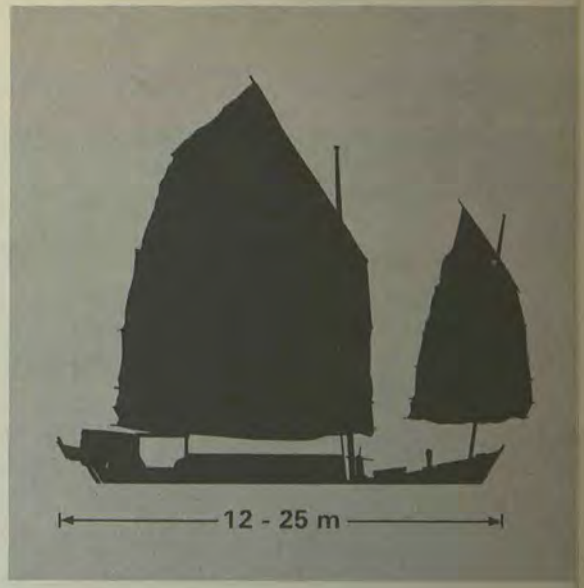
เรือสินค้า ป๗-ช๓ ลำนี้ใช้คนประจำเรือ ๗ คน ตัวเรือมีหัวท้ายคล้ายกัน และดาดฟ้าท้ายเรือยื่นออกไป



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C7-T12



C7-T12			TYPE CARGO	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
12 - 25 m	3 - 5 m	18 - 40	14 - 36	2 Chinese lugsails
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY
0.8 - 2.5 m	Gulf		1 %	71 %
RECOGNITION FEATURES				TYPE OF CATCH / CARGO
Junk hull. High bow and straight, high-rise stem. Overhanging poopdeck. 2-masted, Chinese lugsail				Charcoal, firewood, lumber and stone

ป๗-ช๑๒			ใช้งาน สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ตันกรอส	ตันเนต	การขับเคลื่อน
๑๒-๒๕ ม.	๓-๕ ม.	๑๘-๔๐	๑๔-๓๖	ใบแขวนแบบจีน ๒ ใบ
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน		พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
๐.๘-๒.๕ ม.	อ่าวไทย		๑%	๗๑%
ลักษณะจดจำ				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า
ตัวเรือเป็นแบบเรือสำเภา หัวเรือสูง ทวนหัวตรงและขึ้นสูงขึ้นมา ดาดฟ้ายกท้ายเรือยื่นออกไป มีสองเสาและใช้ใบแขวนแบบจีน				ถ่าน, ฟืน, ไม้ท่อน, และหิน

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.

Easily 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, Trat, Bangprakong, Samut Prakan, Ban Pay, Rayong, Chumpon, and Surat Thani.

C7-T12 usually carry registration papers.

ข่าวสารทั่วไป

เรือสำเภา ป๗-ช๑๒ อันเก่าแก่ที่ใช้ลำเลียงสินค้าอยู่ในบริเวณอ่าวไทยเหล่านี้ นับว่าเป็นเรือใบขนาดใหญ่ของไทยรุ่นสุดท้ายที่เหลืออยู่ และมีการต่อขึ้นใหม่น้อยเต็มที

ลักษณะจดจำอย่างง่าย ๆ ก็คือ มีใบแขวนแบบจีนขนาดใหญ่ มีดาดฟ้ายกท้ายเรือยื่นออกไป หัวเรือแหลม และหางเสือยกเลื่อนขึ้นลงได้ตามแบบเรือสำเภาทางภาคใต้ของประเทศจีน และเกาะไหหลำ แต่ท้ายเรือแหลม (ไม่เหมือนของจีนที่ท้ายเรือตัดกว้างเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส) และทวนหัวยื่นขึ้นมา ซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของเรือสำเภาไทยและเขมร

ท่าจอดพักของเรือ ป๗-ช๑๒ นี้อยู่ตามหัวเมืองชายทะเลใหญ่ ๆ คือ จังหวัดสมุทรปราการ อำเภอบางปะกง (จังหวัดฉะเชิงเทรา) จังหวัดชลบุรี อำเภอเมืองระยอง และ

Chinese Lugsails Are Lashed in Separate Sheets to Bamboo Battens

ใบแขวนแบบจีนผูกกับพรวนใบไม้ไผ่โดยแยกออกเป็นผืน ๆ

Propulsion

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.

อำเภอบ้านเพ (จังหวัดระยอง) จังหวัดตราด อำเภอบ้านแหลม (จังหวัดเพชรบุรี) จังหวัดชุมพร และจังหวัดสุราษฎร์ธานี

เรือ ป๗-ช๑๒ นี้มีใบทะเบียนเรือไปด้วย

การขับเคลื่อน

เรือ ป๗-ช๑๒ ใช้ใบแขวนแบบจีนสองใบชักอยู่บนเสากระโดงไม้ เสาใหญ่สูงตั้งแต่ ๙ ถึง ๑๘ ม. เสาหัวสูง ๘ ถึง ๑๓ ม. ใบเรือที่ทำด้วยผ้าใบนี้จะใช้ได้นาน ตั้งแต่ ๑๒ ถึง ๓๖ เดือน

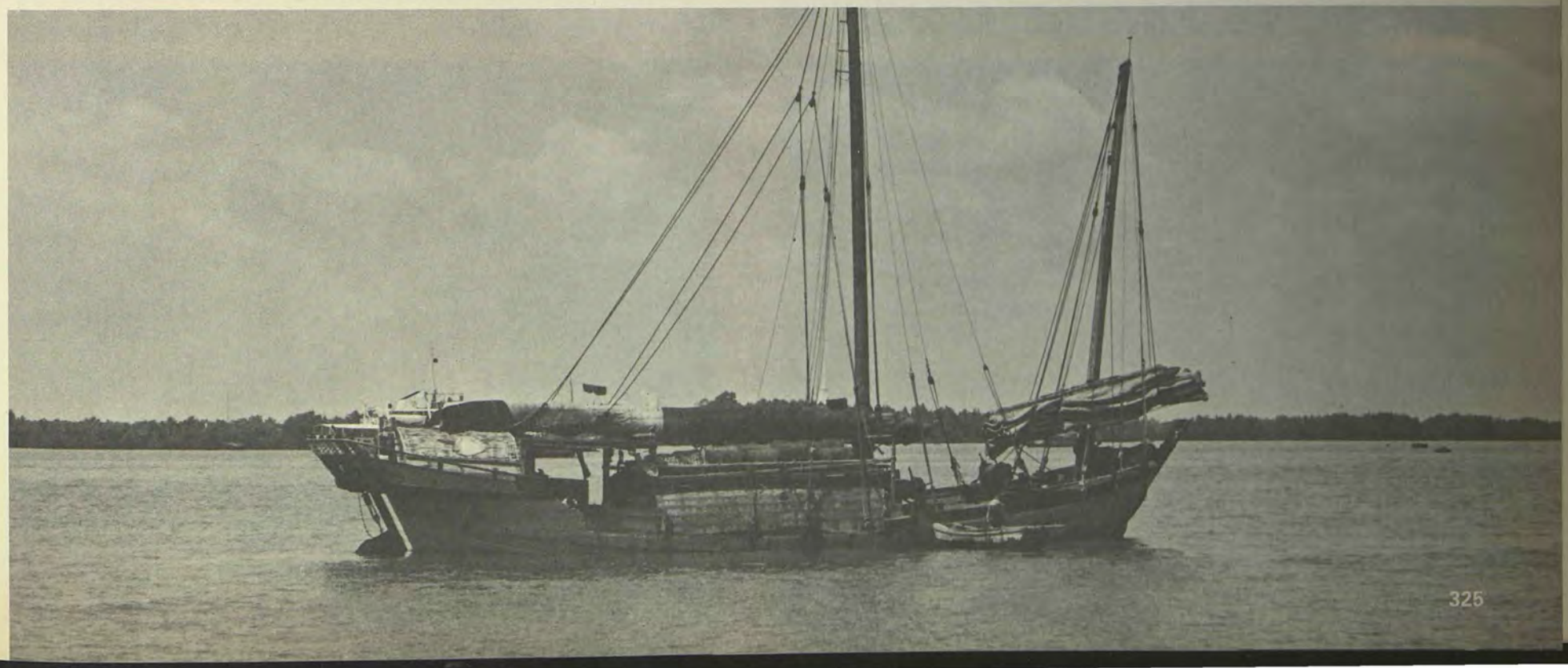
ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือสินค้าเหล่านี้มักไม่ใคร่มีกำหนดเวลาเดินเรือเป็นประจำแน่นอน เพราะต้องรอเวลาน้ำขึ้น และมีลมแรงพอจึงจะออกจากท่าจอดพัก แม้ว่าเรือ ป๗-ช๑๒ นี้จะสามารถแล่นข้ามอ่าวได้ก็ตาม แต่ส่วนมากแล้วจะแล่นเลาะไปตามขอบฝั่ง

เรือสินค้าเหล่านี้ จะออกจากท่าจอดพักไปเป็นเวลานานตั้งแต่ ๕ วัน ถึง ๒ เดือน

C7-T12 Usually Carries Charcoal, Fire Wood, and Building Materials

ตามปกติเรือ ป๗-ช๑๒ มักบรรทุกถ่าน ฟืน และวัสดุก่อสร้าง



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.

สินค้าที่บรรทุกไปเป็นประจำได้แก่ ถ่าน ฟืน ไม้ท่อนและหิน

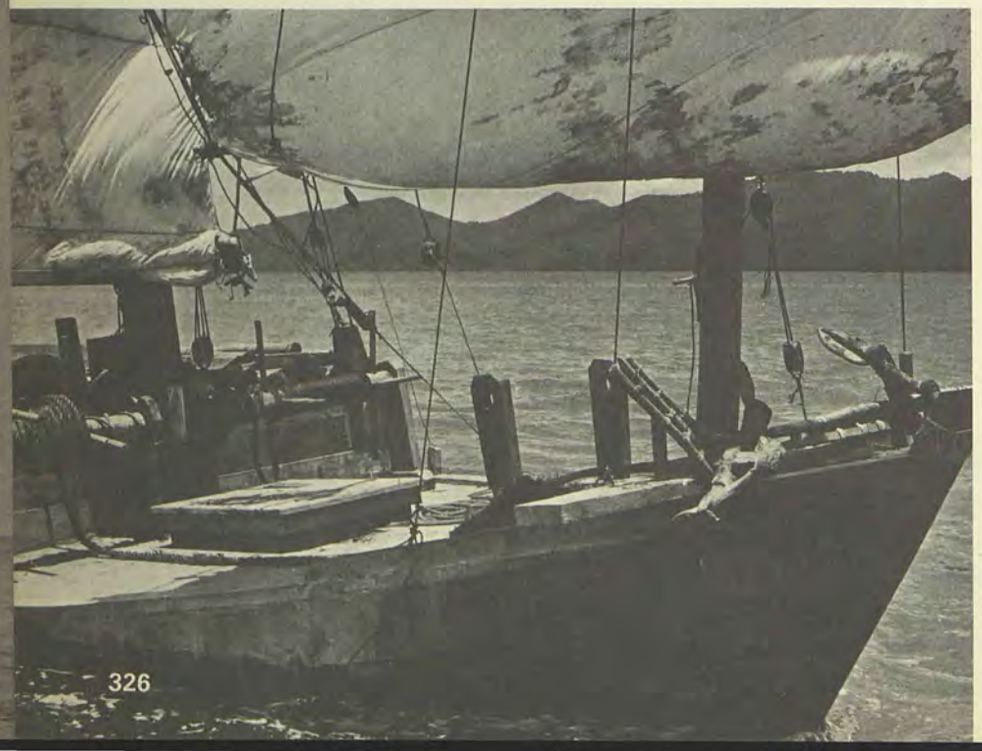
เรือ ป๗-ช๑๒ นี้ จะออกปฏิบัติงานทุกเวลาตลอดทั้งปี ด้วยความเร็วไม่เกิน ๘ นอต

เครื่องอุปกรณ์

มีกว้านมือเพื่อใช้ชักใบและลดใบ เรือส่วนมากไม่มีคันเบ็ดสำหรับยกสินค้า การบรรทุกและขนถ่ายสินค้าจะใช้คนงานบนท่าแบกหาม ส่วนการบรรทุกหินที่ย่อยแล้วจากโรงโม่หินก็จะใช้รางลำเลียงไปลงระวางเรือ และในการขนถ่ายขึ้นจากเรือก็จะใส่ในปุ้งกี๋และหาบขึ้น

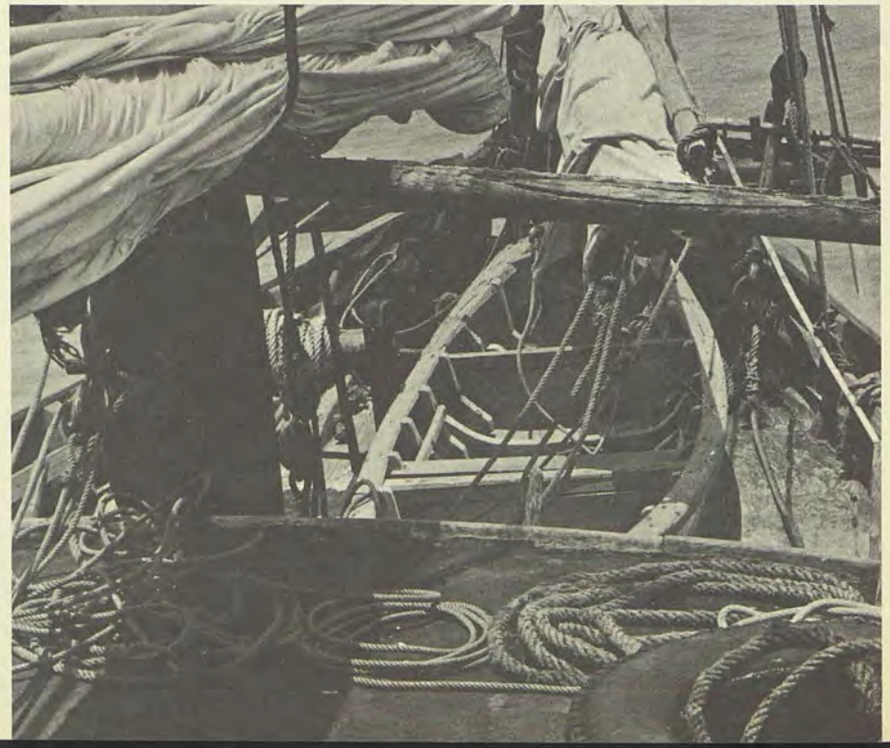
Foredeck of C7-T12. Note Winches Starboard for Anchor and Port for Mainsail

ดาดฟ้าหัวเรือ ป๗-ช๑๒ จะสังเกตเห็นกว้าน ทางกราบขวาสำหรับหะเบสสมอ ส่วนทางกราบซ้ายสำหรับชักใบใหญ่



Dinghy Is Usually Carried on Foredeck. Note Typical Clutter of Lines and Halyards

ตามปกติจะบรรทุกเรือเล็กไว้บนดาดฟ้าหัวเรือ จะสังเกตเห็นเชือกและเชือกชักใบวางอยู่ระเกะระกะทั่วไป



เรือ ป๗-ช๑๒ ตามปกติจะมีสูบโยก ๑ เครื่องสำหรับใช้สูบน้ำท้องเรือ และมีสมอโลหะ ๒ ตัว สายสมอยาวไม่เกิน ๑๐๐ ม.

เรือ ป๗-ช๑๒ มีโคมรั้วตั้งแต่ ๑ ถึง ๓ ดวง แต่ไม่มีโคมฉาย เรือบางลำก็มีเครื่องรับวิทยุ แต่ไม่มีเครื่องส่ง เสื้อชูชีพมักไม่ใคร่จะมีกัน บางครั้งก็มีเรือเล็กไปด้วย เพื่อใช้เป็นเรือช่วยชีวิต

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. ใช้บุ้งกี๋ขนถ่ายหิน ๒. มีแผ่นสังกะสีคลุมสินค้าที่บรรทุกอยู่บนหลังคาเก๋ง ๓. เรือ ป ๗-ช ๑๒ ใช้หางเสือที่สามารถยกขึ้นลงได้ เพื่อให้เรือแล่นเข้าเขตน้ำตื้นโดยสะดวก

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

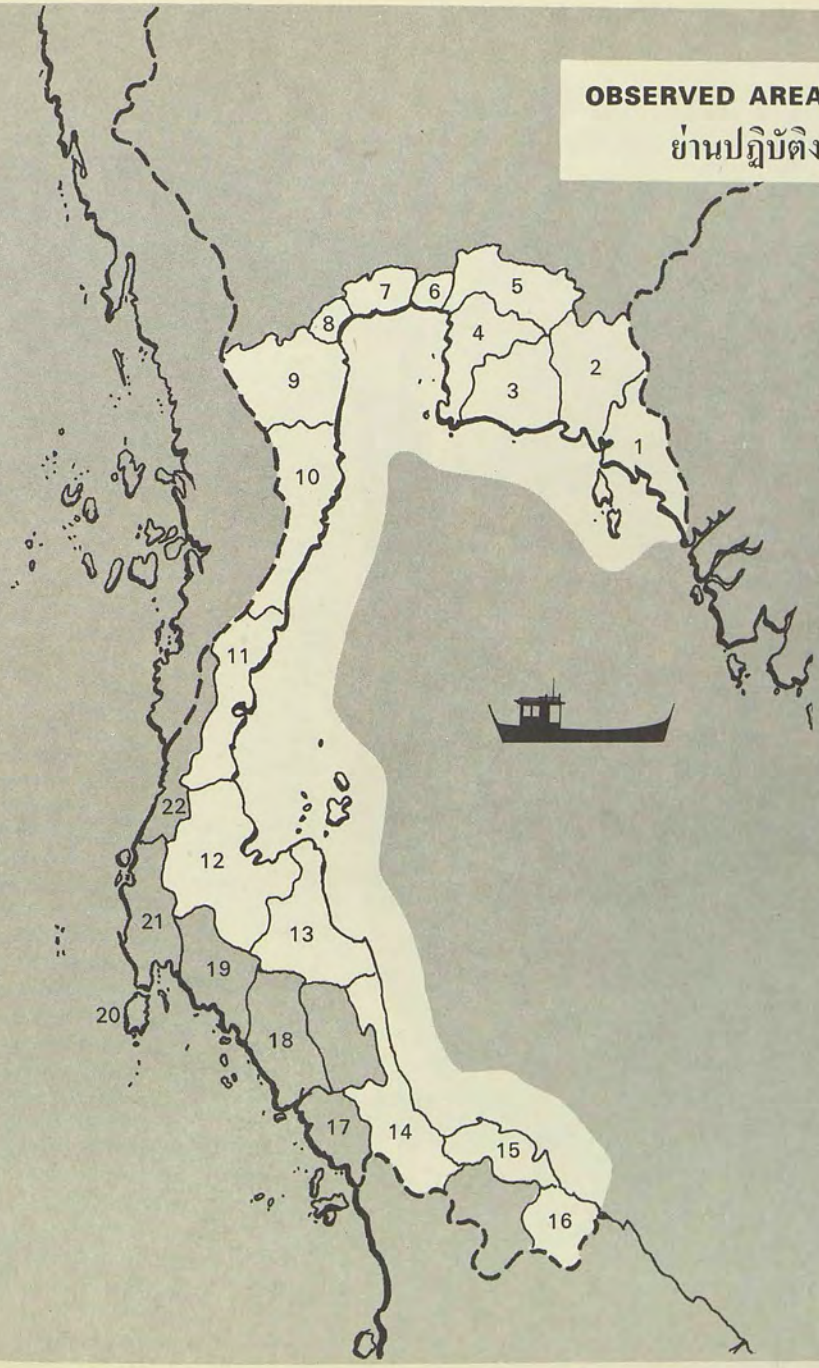
Because of its large size and ability to sail anywhere on the Gulf, the C7-T12, regardless of slow speed, may offer possibilities for the movement of a large volume of illicit goods.

คนประจำเรือ

โดยทั่ว ๆ ไปจะใช้คนประจำเรือ ๔ คน ซึ่งล้วนเป็นชาวเรือทั้งสิ้น นับถือศาสนาพุทธ มีความรู้จบชั้นประถมปีที่ ๔ อย่างไรก็ตามมีเรือ ป๗-ช๑๒ บางลำที่เจ้าของเป็นชาวจีน และก็มักใช้คนประจำเรือเป็นชาวจีนล้วน ๆ ด้วย

ศักยในทางทหาร

โดยที่เรือ ป๗-ช๑๒ นี้เป็นเรือขนาดใหญ่และสามารถใช้ใบแล่นไปได้ตลอดทั่วอ่าวไทย แม้ว่าจะเป็นเรือที่แล่นช้าก็ตาม แต่ก็อาจจะใช้ลำเลียงสินค้าที่ผิดกฎหมายเป็นจำนวนมาก ๆ ได้



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C8-T1

C8-T1			TYPE FISHING/CARGO	
LOA 9 - 16 m	BEAM 2.5 - 4 m	GROSS TONS 5 - 14	NET TONS 3.5 - 9	PROPULSION 1 diesel engine
DRAFT 0.5 - 1.6 m	OPERATING AREA Gulf		CLASS FREQUENCY 6%	TYPE FREQUENCY 11%
RECOGNITION FEATURES Double-ended. Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical stern post. High cabin aft				TYPE OF CATCH / CARGO Varied

ป๘-ช๑			ใช้งาน ประมง/สินค้า	
ความยาวตลอดลำ ๙-๑๖ ม.	ความกว้างสุด ๒.๕-๔ ม.	ตันกรอส ๕-๑๔	ตันเนต ๓.๕-๙	การขับเคลื่อน ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๐.๕-๑.๖ ม.	ย่านปฏิบัติงาน อ่าวไทย		พบเรือประเภทนี้ ๖%	พบเรือชนิดนี้ ๑๑%
ลักษณะจดจำ หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวเอนตรงและขึ้นสูงขึ้นมา ส่วนทวนท้ายตั้งตรงในแนวดิ่ง เก๋งท้ายสูง				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า นานาชนิด

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 ป๘-ช๑ นี้ จะพบเห็นได้ทั่วไปในอ่าวไทย ส่วนมากเป็นเรือรุ่นเก่าที่ได้ดัดแปลงจากการใช้ใบมาใช้เครื่องยนต์แทน ปัจจุบันนี้ไม่ใคร่มีการต่อเรือแบบนี้กันอีกแล้ว

เรือ ป๘-ช๑ นี้ ส่วนมากจับปลาด้วยอวนลากหรืออวนล้อมจับ มีไม่กี่ลำที่ใช้บรรทุกปลาและไม้ไผ่ทำโป๊ะ เก๋งมีรูปร่างและขนาดต่าง ๆ กันมากมาย บางลำมีดาดฟ้าสองชั้น ชั้นบนเป็นที่อยู่อาศัย ส่วนชั้นล่างเป็นห้องเครื่อง

เรือประเภทชนิดนี้มักมีคานไม้ไผ่พาดจากหัวเรือไปท้ายเรือ เพื่อใช้กางเพดานผ้าใบให้คนประจำเรือพักอาศัย ระวางบรรทุกอาจมีได้ไม่เกิน ๓ ระวาง และมีฝาปิดพร้อม

ประมาณครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้นำใบทะเบียนเรือติดไปด้วย

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.

การขับเคลื่อน

เรือประเภทชนิดนี้เป็นจำนวนมากใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๑ ถึง ๔ สูบ ขนาด ๖ ถึง ๖๐ แรงม้า เชื้อเพลิงที่นำไปมีตั้งแต่ ๑๕ ถึง ๘๐๐ ลิตร เครื่องยนต์ขนาดเล็กเริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ส่วนเครื่องยนต์ขนาดสูงกว่า ๒๕ แรงม้าเริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า ชิ้นส่วนอะไหล่และเครื่องมือซ่อมทำต่าง ๆ มักไม่ใคร่มีติดไปกับเรือ

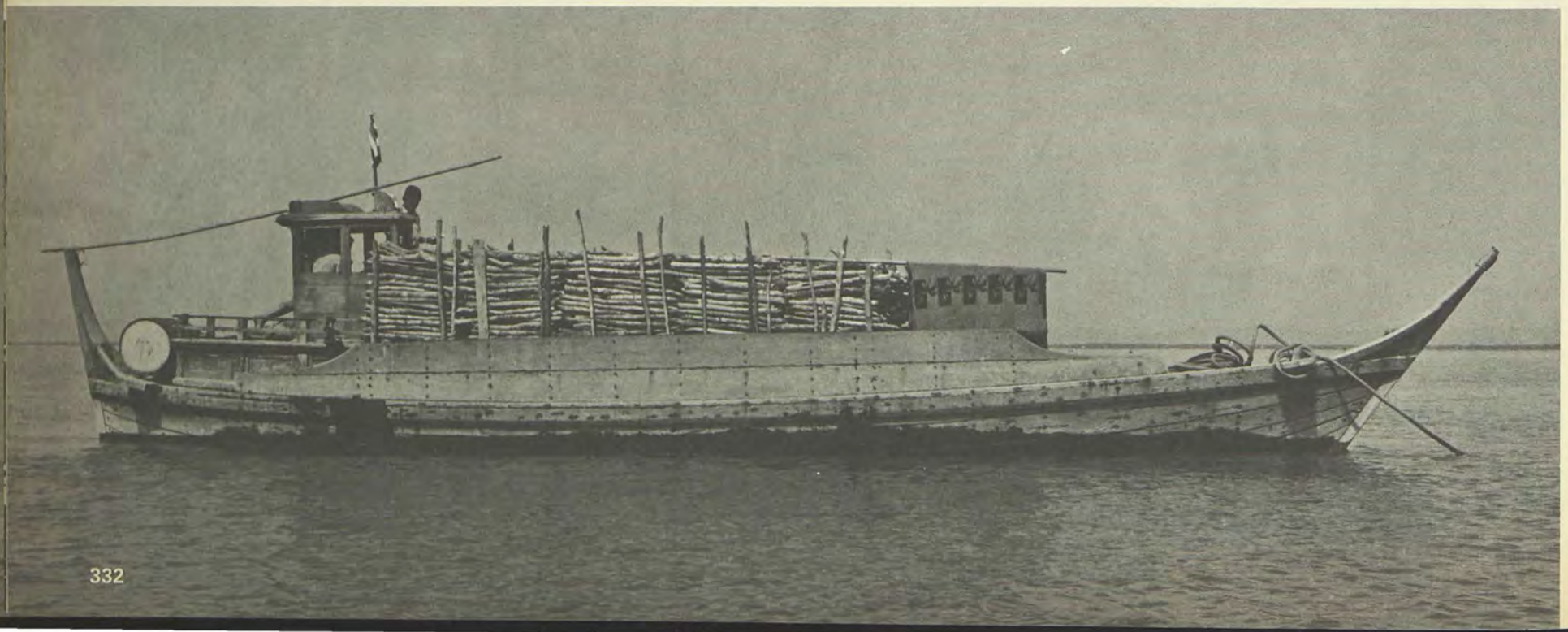
ข่าวสารการปฏิบัติงาน

มักนำเสบียงอาหารไปในเรือด้วยเพื่อใช้รับประทานหนึ่งวัน ประมาณครึ่งหนึ่งของเรือ ป๘-ช๑ นี้จะหุงต้มกันในเรือโดยใช้เตาถ่านเล็ก ๆ

เรือเหล่านี้ออกทำการจับปลาในเวลากลางวันและกลางคืน มีจำนวนเกือบเท่า ๆ กัน สัตว์ทะเลที่จับได้มีนานาชนิด ซึ่งมักจะแช่น้ำแข็งไว้ ปริมาณตามปกติสำหรับอวนลากจะได้ ๙๐ กก. และอวนล้อมจับจะได้ ๒,๐๐๐ กก. สิ่งที่จับได้เหล่านี้มี กุ้ง ปูม้า ปลาอินทรี ปลาลัง ปลาโม่ง ปลาจวด ปลากระเบน ปลากุเรา ปลาหมึก ปลาลิ้นหมา ปลาโอ และปลาสีกุน

เรือ ป๘-ช๑ นี้ มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๘ นอต

C8-T1 Loaded With Wood for Making Charcoal
เรือ ป ๘-ช ๑ บรรทุกไม้ไปเผาถ่าน



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 ส่วนนอกนั้นอาศัยที่หมายบนฝั่งที่เห็นอยู่เสมอ ๆ และดวงดาวต่าง ๆ ช่วยในการเดินเรือ เรือ ป๘-ช๑ นี้ มีเครื่องรับวิทยุอยู่เพียงไม่กี่ลำ แต่ไม่มีเครื่องส่ง

เรือ ป๘-ช๑ โดยทั่ว ๆ ไปไม่มีเครื่องมือกลสำหรับยกของ คงใช้คนประจำเรือหรือคนงานขนถ่ายปลาหรือสินค้าขึ้นจากเรือด้วยหลัว

เรือเหล่านี้ส่วนมากจะมีสูบโยกสำหรับสูบน้ำท้องเรือ ๑ เครื่อง และมีสมอโลหะ ๑ หรือ ๒ ตัว

เรือ ป๘-ช๑ ที่ทำการจับปลาในเวลากลางคืนมีโคมไฟฟ้าจำนวน ๒ หรือ ๓ ดวง ในเรืออาจมีเสื้อชูชีพอยู่บ้าง แต่ตามปกติจะอาศัยยางในรถยนต์หรือถังน้ำมันเปล่าเป็นเครื่องช่วยชีวิต

1. **Stern View C8 - T1. Note Double-Decked Cabin**
2. **Bringing in Catch**

๑. ภาพท้ายเรือ ป๘-ช๑ ขอให้สังเกตดูเก๋งที่มีดาดฟ้าสองชั้น
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

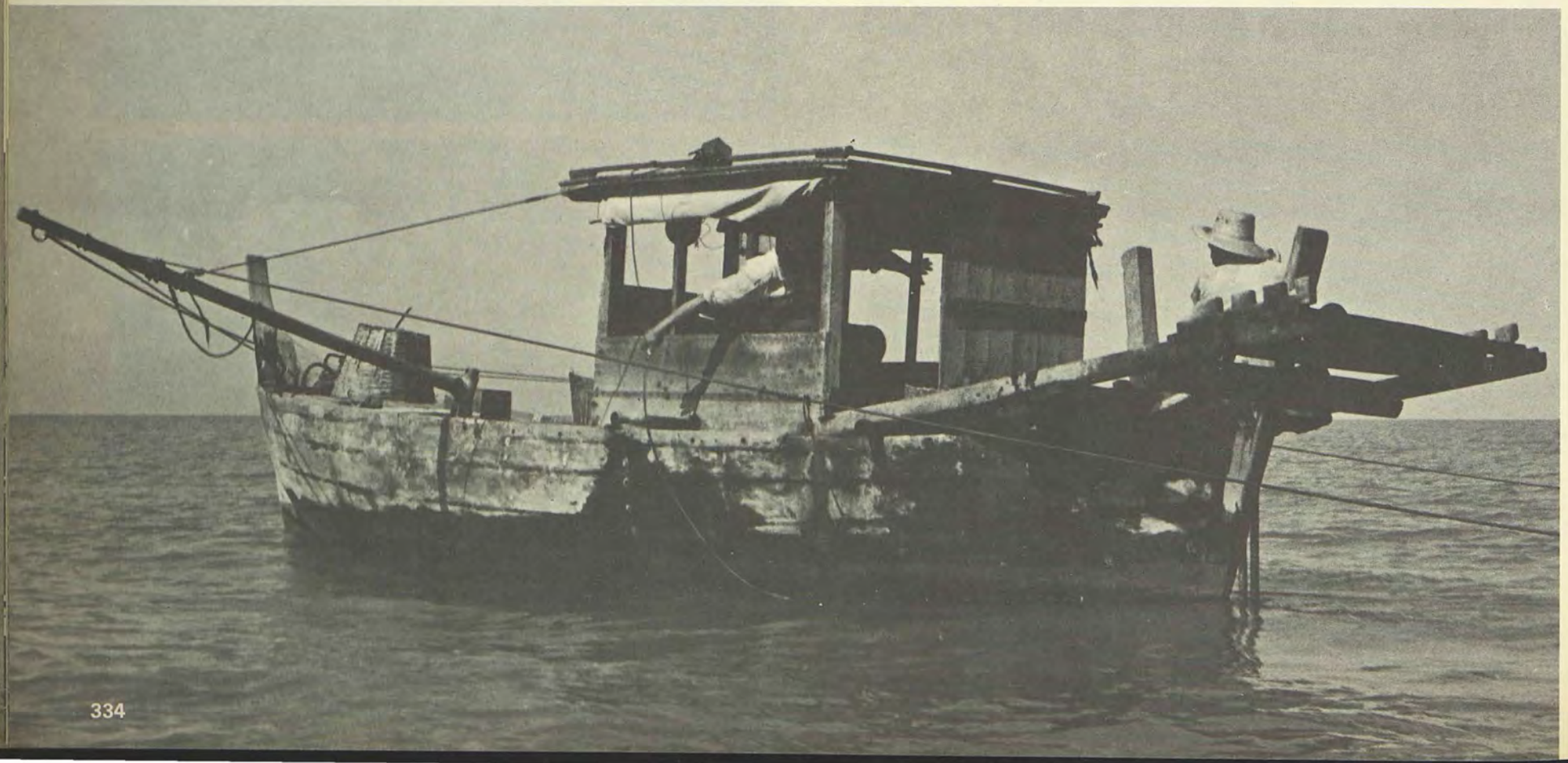
คนประจำเรือ ป๘-ช๑ เป็นชาวประมงไทย จำนวนมักขึ้นอยู่กับวิธีการที่ใช้จับปลาของเรือแต่ละลำ เรือที่ใช้อวนลากนายเรือและเจ้าของเรือจะเป็นคน ๆ เดียวกัน กับมีคนประจำเรือหนุ่ม ๆ อีก ๑ หรือ ๒ คน ส่วนเรือที่ใช้อวนล้อมจับจะใช้คนประจำเรือ ๒๐ คน ปฏิบัติงานโดยเป็นหุ้นส่วนกัน

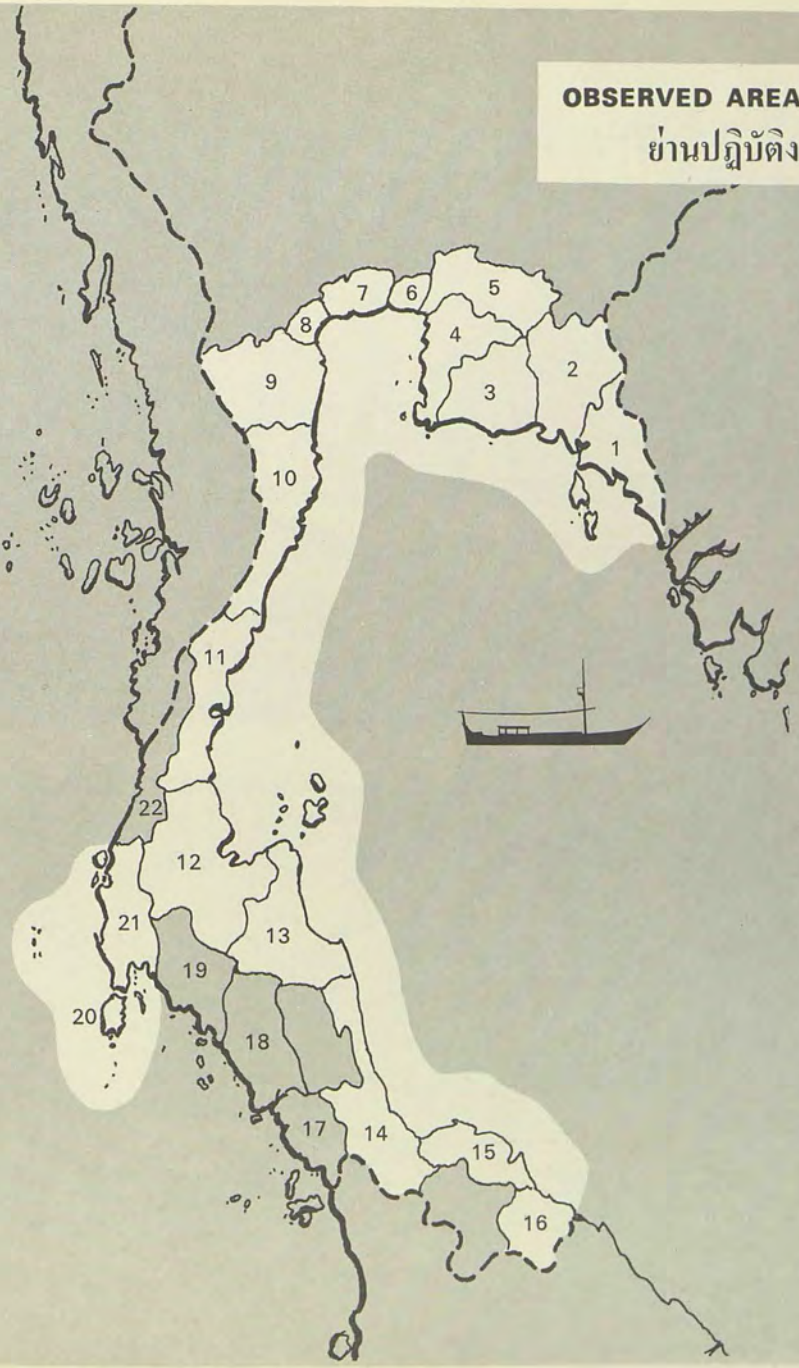
ศักยในทางทหาร

เรือเหล่านี้ได้ต่อขึ้นอย่างแข็งแรง จึงสามารถบรรทุกของได้มาก

A C8 - T1 Trawling. Note Cargo - Offloading Basket on Foredeck

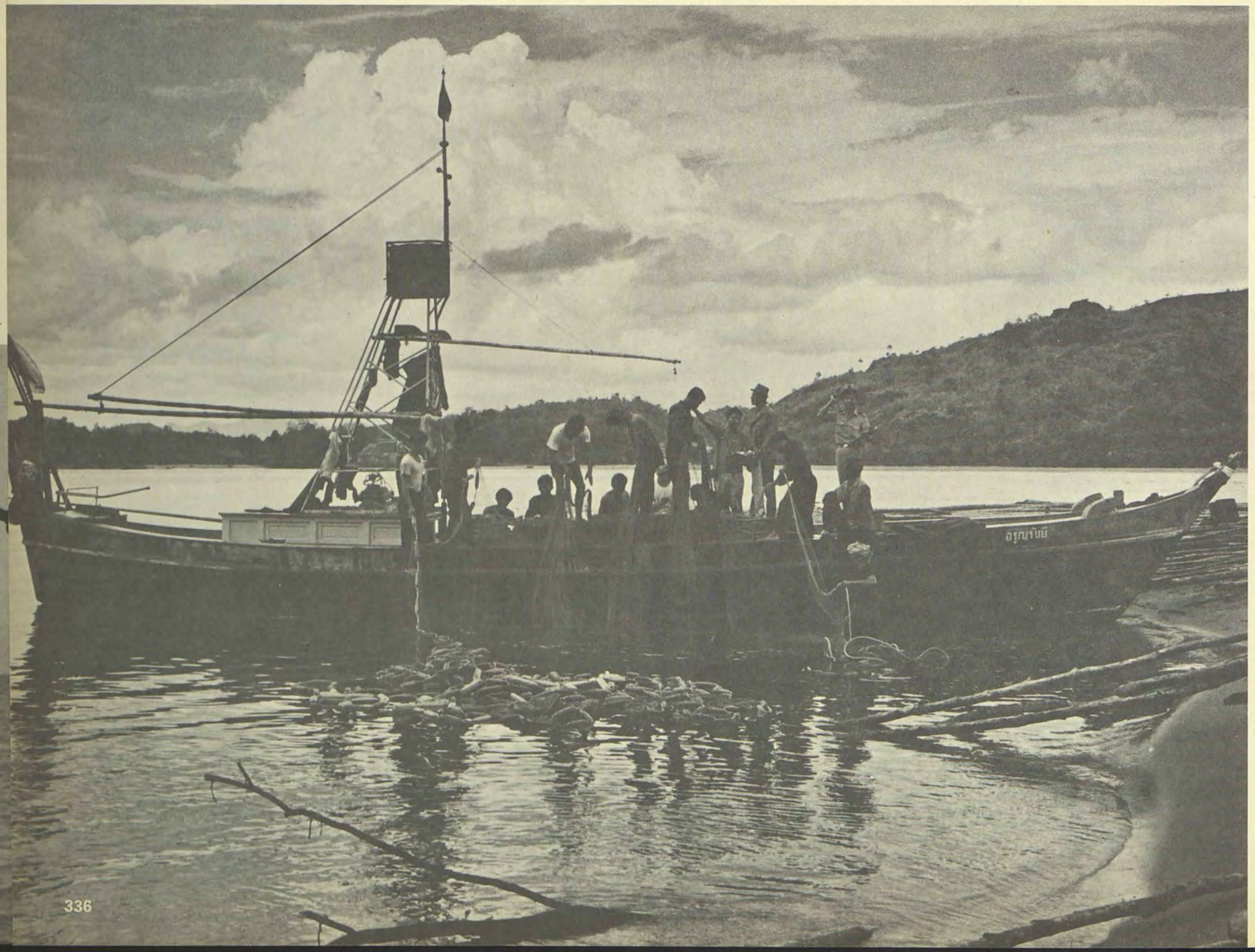
เรืออวนลาก ป ๘-ช ๑ ขอให้สังเกตดูหลัวที่ใช้ขนถ่ายปลาวางอยู่ที่ดาดฟ้าหัวเรือ

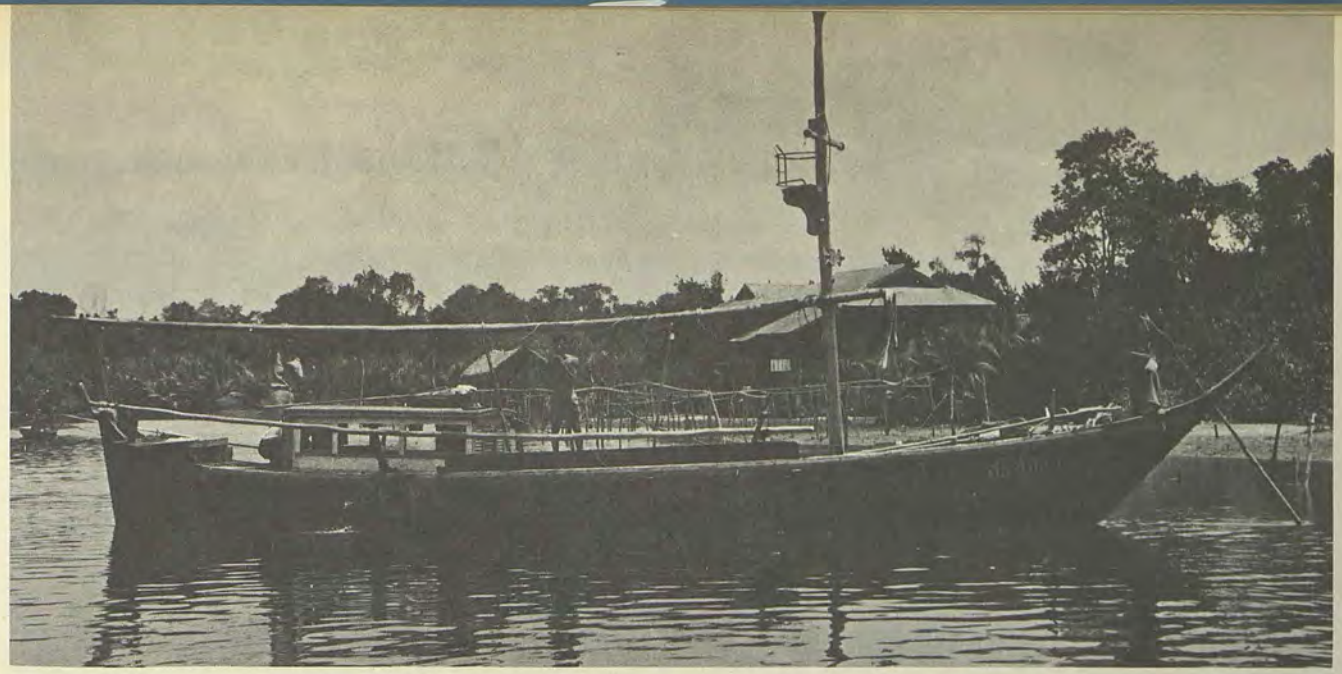




OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง


อรุณรัมย์



C8-T2

C 8-T 2				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

ป ๘-ช ๒				ใช้งาน ประมง/สินค้า
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ตันกรอส	ตันเนต	การขับเคลื่อน
๔-๑๖ ม.	๒-๓.๕ ม.	๙-๓๐	๖-๑๗	ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน		พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
๐.๕-๑.๔ ม.	อ่าวไทยและทะเลอันดามัน		๖%	๑๕%
ลักษณะจดจำ				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า
หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวเอนตรงและขึ้นสูงขึ้นมา ส่วนทวนท้ายตั้งตรงในแนวดิ่ง เก๋งท้ายเตี้ย				นานาชนิด

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.

ข่าวสารทั่วไป

เรือเหล่านี้มีอยู่เป็นจำนวนมากบริเวณปากแม่น้ำปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ส่วนมากใช้อวนล้อมจับ และจะออกไปจับปลายังตำบลที่ซึ่งอยู่ห่างฝั่งประมาณ ๑๐ ถึง ๔๐ ไมล์ เรือชนิดนี้บางลำก็จะใช้เป็นเรือสินค้าและมีอยู่ไม่กี่ลำที่ใช้เป็นเรือตรวจการณ์ขณะวางอวนลอย ส่วนเรือที่อยู่ในทะเลอันดามันล้วนเป็นเรือที่ใช้อวนติดตาทั้งสิ้น

เนื่องจากมีเก๋งเตี้ย ๆ สำหรับใช้คลุมห้องเครื่องเท่านั้น จึงต้องกางเพดานผ้าใบขึ้นชั่วคราวเพื่อเป็นที่พักอาศัยของคนประจำเรือ และเมื่อจะทำการจับปลาก็รื้อออก

เรือประเภทชนิดนี้ประมาณหนึ่งในสามมีระวางสินค้าที่ผนึกแน่นป้องกันไม่ให้น้ำเข้าได้อยู่ ๒ หรือ ๓ ระวางบริเวณใต้ดาดฟ้าหัวเรือ

C8-T2

C8-T2 Purse-Seine Fisher. Note Crosspieces on King Post for Fish Watcher

เรือ ป ๘-ช ๒ ที่ใช้อวนล้อมจับ ขอให้สังเกตดูไม้ขวางบนเสาใหญ่สำหรับผู้เฝ้าดูฝูงปลา

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 ป๘-ช๒ นี้ทำการจับปลาด้วยอวนล้อมจับ และมีเก้าอี้หรือแท่นสำหรับไต้ก๋งคอยเฝ้าดูฝูงปลา ถ้าเป็นเก้าอี้จะติดไว้บนหลังคาเก๋ง หรือถ้าเป็นแท่นก็จะติดไว้บนเสาใหญ่

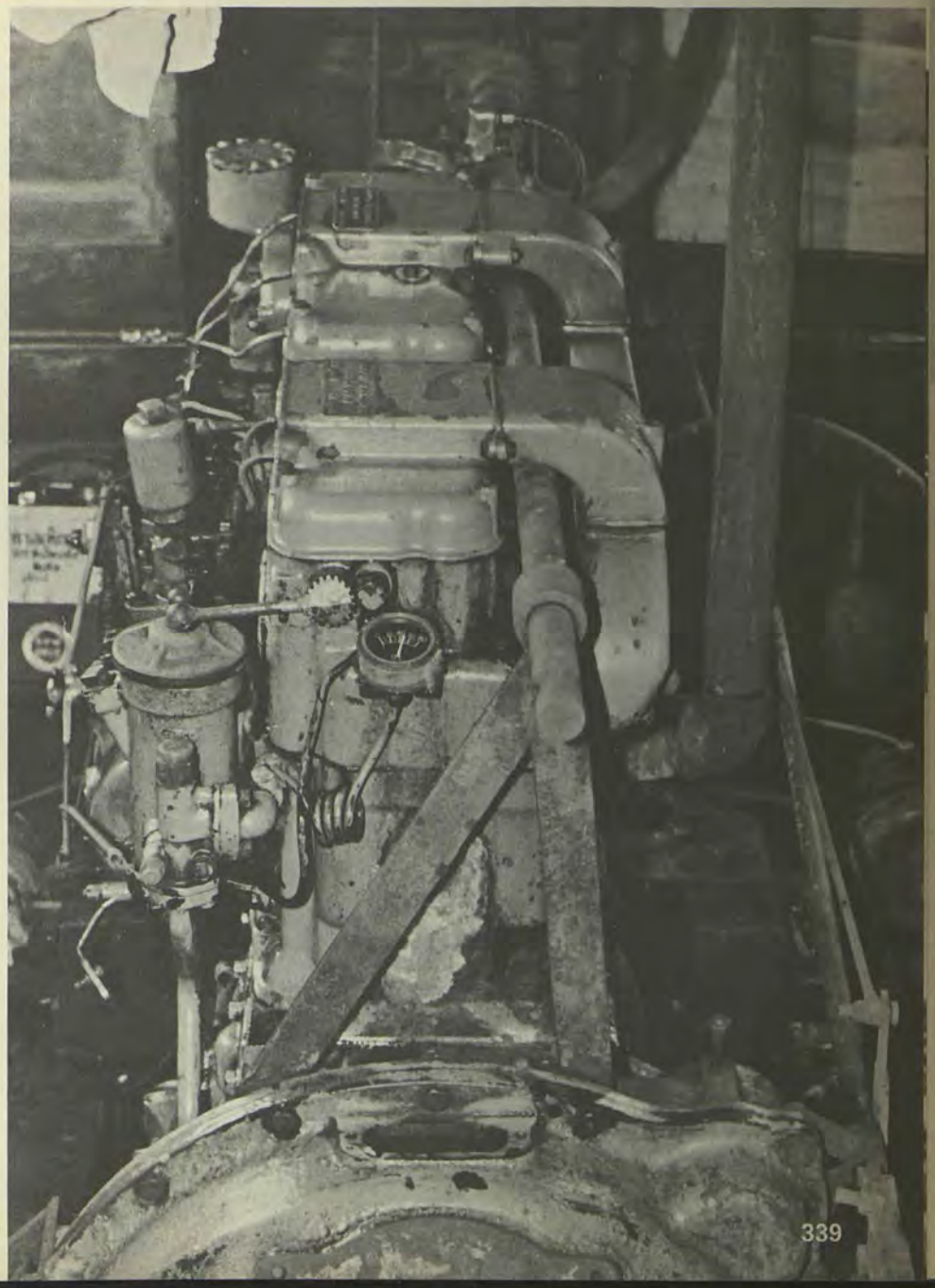
เรือเหล่านี้เกือบทุกลำมีใบทะเบียนเรือติดไปด้วย

การขับเคลื่อน

เรือ ป๘-ช๒ ใช้เครื่องยนต์ดีเซลกลางลำชนิด ๑ ถึง ๕ สูบ ขนาด ๑๐ ถึง ๗๕ แรงม้า โดยปกติเรือนี้จุน้ำมันเชื้อเพลิง ๓๕๐ ถึง ๙๐๐ ลิตร เครื่องมือประเภทเบา ๆ และชิ้นส่วนอะไหล่ที่มักจะนำติดไปด้วยได้แก่ สปริง ลิ้นสูบ และสูบฉีดน้ำมันเชื้อเพลิง

5-Cylinder Diesel on 15-M C8-T2 Cargo Boat

เรือสินค้า ป๘-ช๒ ยาว ๑๕ ม. ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๕ สูบ



Equipment

The boats usually have no cargo-handling equipment. Most C8-T2 have a manual bilge pump, but some have a centrifugal pump.

Anchors 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.

Purse-Seine Nets Stowed on Deck of Night Fisher. Note Observer's Chair Is Mounted on the Cabin

อวนล้อมจับวางไว้บนดาดฟ้าเรือประมงที่ปฏิบัติงานในเวลากลางคืน ขอให้สังเกตดูเก้าอี้ของไต้ก๋งติดไว้บนเก๋ง

การปฏิบัติงาน

เรือ ป๘-ช๒ ที่ใช้อวนล้อมจับปลาโอและปลาทูส่วนมากจะออกจากท่าตอนเย็นและกลับตอนเช้า แต่ก็มีบางลำที่จับปลาในเวลากลางวัน ที่เป็นเรือสินค้าบางครั้งจะออกเรือไปเป็นเวลานานถึงสองสัปดาห์เพื่อบรรทุกเกลือไปส่งตามหมู่บ้านชายทะเล

ความเร็วเดินทางของเรือเมื่อบรรทุกเต็มที่จะได้ประมาณ ๕ นอต ความเร็วนี้ได้มาโดยอาศัยเวลาและระยะทางที่เรือแล่นผ่านที่หมายบนฝั่งสองแห่ง

เรือ ป๘-ช๒ ประมาณครึ่งจำนวนจะเก็บรักษาสัตว์ทะเลที่จับได้ (โดยเฉลี่ย ๑,๕๐๐ กก.) ด้วยน้ำแข็ง เรือที่ใช้อวนติดตาในทะเลอันดามันจับปลาได้ราววันละ ๑๐๐ ถึง ๒๐๐ กก. ได้แก่ปลาอินทรี ปลากะพงแดง ปลาโอ ปลาช่อนทะเล และปลาฉลาม เรือเหล่านี้ไม่มีวิธีการเก็บรักษาแต่อย่างใด

เสบียงอาหารมักมีข้าวสารกับปลาสด และหุงต้มด้วยเตาถ่านขนาดเล็ก

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๘-ช๒ โดยปกติไม่มีเครื่องยกของ ส่วนมากมีสูบโยก ๑ เครื่องเพื่อใช้สูบน้ำท้องเรือ บางลำก็ใช้สูบหอยโข่ง

สมอทำด้วยโลหะ และบางตัวก็ใช้ไม้ทำเป็นกะสมอ เรือชนิดนี้ประมาณครึ่งหนึ่งมีสมอสองตัว ส่วนมากสายสมอใช้เชือกไนลอนยาวไม่เกิน ๑๐๐ ม.

โดยปกติเรือที่อยู่ในอ่าวไทยจะมีโคมไฟฟ้าสองหรือสามดวง ประมาณครึ่งหนึ่งของเรือนี้มีโคมฉายไฟฟ้าชนิดหิ้วได้ไปด้วยหนึ่งดวง ส่วนเรือที่ใช้อวนติดตาในทะเลอันดามันจะใช้โคมรั้ว เรือเหล่านี้ไม่มีเครื่องช่วยชีวิต ในเวลาฉุกเฉินจะใช้ถังน้ำมันเปล่าและทุ่นลอยของอวน

1. C8-T2 Purse Seiner, Showing Observer's Platform on King Post

๑. เรือ ป ๘-ช ๒ ที่ใช้อวนล้อมจับ แสดงให้เห็นแท่นของไต้ก๋งบนเสาใหญ่

2. Forward Hold Access

3. Anchor Secured to Frame of Observer's Chair

๒. ช่องขึ้นลงระวางหัวเรือ

๓. แขวนสมอไว้กับโครงเก้าอี้ของไต้ก๋ง

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.

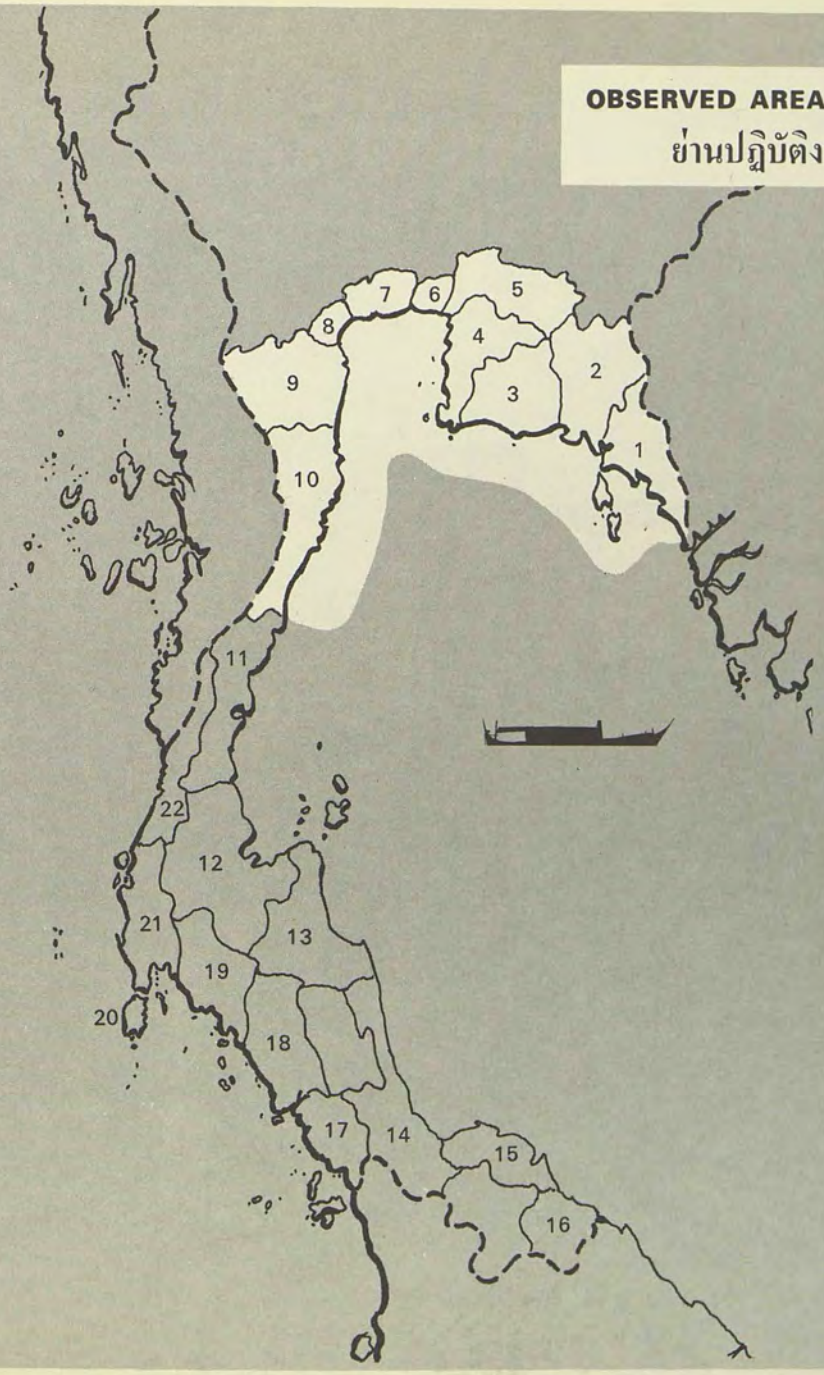
เรือเหล่านี้ประมาณครึ่งหนึ่งเท่านั้นมีเข็มทิศใช้ ส่วนอีกครึ่งหนึ่งใช้เดินเรือโดยอาศัยที่หมายบนฝั่งหรือดวงดาว มีเพียงไม่กี่ลำที่มีเครื่องรับวิทยุ แต่ไม่มีเครื่องส่ง

คนประจำเรือ

เรือที่ใช้อวนล้อมจับมีคนประจำเรือ ๘ ถึง ๑๙ คน ทำงานโดยเป็นหุ้นส่วนกัน เรือที่ใช้อวนติดตามีคนประจำเรือ ๓ คน เรือที่ใช้เป็นเรือตรวจการณ์ขณะวางอวนลอย จะมีคนประจำเรือเพียง ๒ คนเท่านั้น

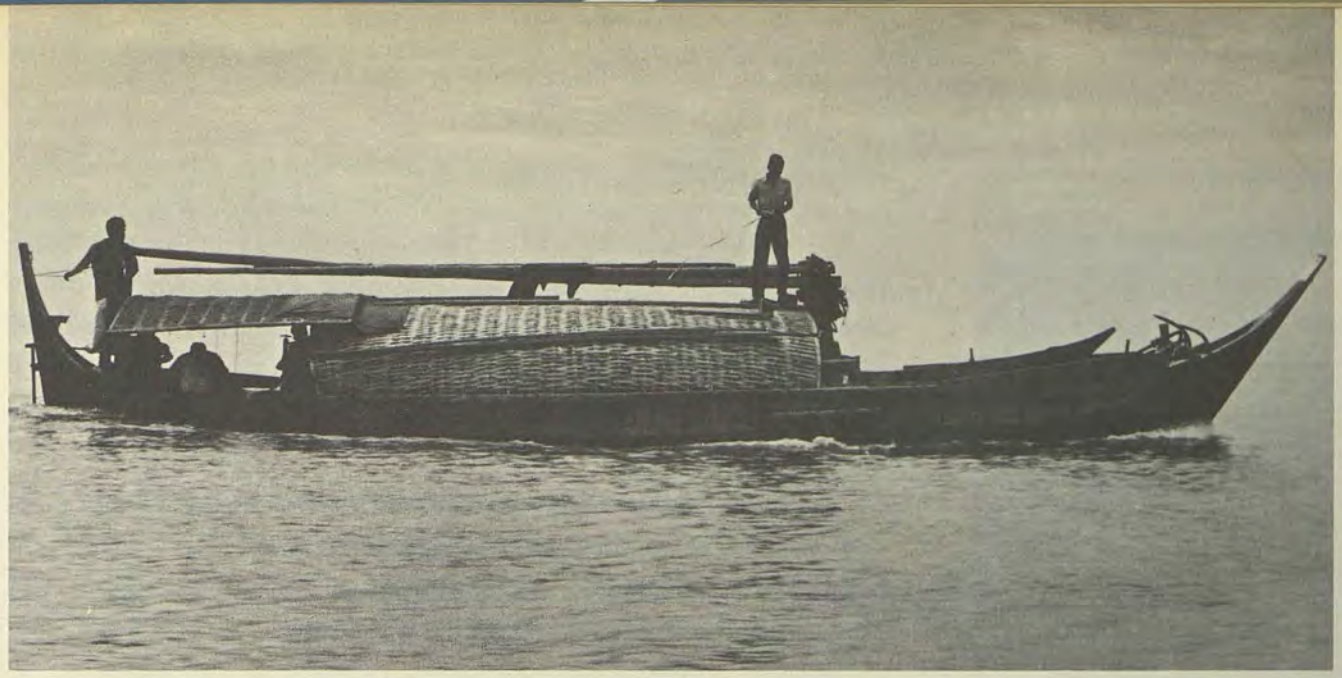
ศักยในทางทหาร

เรือ ป๘-ช๒ นี้ สามารถใช้ลำเลียงทหารหรือสิ่งอุปกรณ์ตามชายฝั่งได้ ขีดจำกัดของเรือประเภทชนิดนี้ก็คือ กินน้ำลึก ๑ ม. และน่านน้ำที่เข้าไปจะต้องมีความลึกพอ

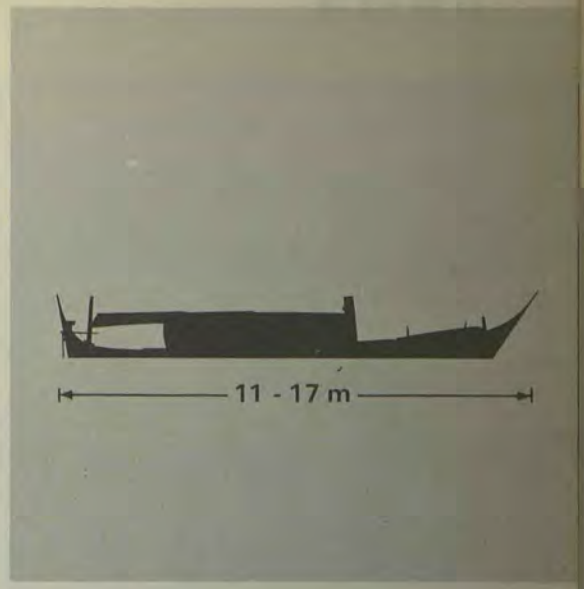


OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง



C8-T3



C8-T3			TYPE CARGO	
LOA 11 - 17 m	BEAM 3 - 4 m	GROSS TONS 10 - 18	NET TONS 7 - 12	PROPULSION 1 diesel engine
DRAFT 1.3 - 1.7 m	OPERATING AREA Northern Gulf		CLASS FREQUENCY 6 %	TYPE FREQUENCY 2 %
RECOGNITION FEATURES Double-ended. Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical sternpost. Long cabin aft				TYPE OF CATCH / CARGO Salt, coconut, clay and thatch

ป๘-ช๓		ใช้งาน สินค้า		
ความยาวตลอดลำ ๑๑-๑๗ ม.	ความกว้างสุด ๓-๔ ม.	ตันกรอส ๑๐-๑๘	ตันเนต ๗-๑๒	การขับเคลื่อน ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๑.๓-๑.๗ ม.	ย่านปฏิบัติงาน บริเวณก้นอ่าวไทย		พบเรือประเภทนี้ ๖%	พบเรือชนิดนี้ ๒%
ลักษณะจดจำ หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวเอนตรงและยื่นสูงขึ้นมา ส่วนทวนท้ายตั้งตรงในแนวดิ่ง เก๋งท้ายยาว				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า เกลือ, มะพร้าว, ดินเหนียวใช้ทำอิฐ, จากมุงหลังคา

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

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๘-ช๓ เป็นเรือสินค้าติดเครื่องยนต์โดยดัดแปลงมาจากเรือใบเก่า ๆ ใช้ลำเลียงสินค้าระหว่างหมู่บ้านชายทะเลต่าง ๆ บริเวณก้นอ่าวไทยซึ่งได้แก่เกลือ มะพร้าว และดินเหนียวใช้ทำอิฐ เป็นต้น

เก๋งทำด้วยไม้หรือไม้ไผ่สานขัดกัน มีลักษณะเป็นประทุนโค้งขวางกับตัวเรือ เพื่อใช้เก็บสินค้าเป็นส่วนใหญ่ และใช้ผ้าน้ำมันหรือผ้าใบกางไว้บนคานไม้ที่พาดระหว่างหัวเรือกับท้ายเรือ หรือทำเป็นหลังคามุงด้วยจากอย่างถาวร (ขยาบ) ทางท้ายเก๋ง เพื่อใช้เป็นที่พักอาศัยของคนประจำเรือ

เรือ ป๘-ช๓ นี้ มีใบทะเบียนเรือติดไปด้วย

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.

การขับเคลื่อน

เรือ ป๘-ช๓ ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ชนิด ๑ ถึง ๓ สูบ ขนาดไม่เกิน ๒๙ แรงม้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิง ๔๐๐ ลิตร เครื่องยนต์นี้เริ่มเดินเครื่องโดยใช้มือหมุนหรือด้วยไฟฟ้า นอกจากจะมีเครื่องมือสำหรับใช้ซ่อมทำฉุกเฉินแล้ว ยังมีลูกสูบและปะเก็นอะไหล่ติดไปด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๘-ช๓ ที่เป็นเรือสินค้าจะใช้ลำเลียงสินค้าอยู่ตลอดทุกฤดูกาล แต่ละเที่ยวที่ออกไปใช้เวลา ๖ ถึง ๑๔ วัน โดยแวะตามท่าเรือต่าง ๆ ในบริเวณก้นอ่าวไทย สำหรับน้ำจืดและเสบียงอาหารบางอย่างมักจะเตรียมไปให้พอตลอดเที่ยว อาหารที่นำไปได้แก่ ข้าวสาร เนื้อ หรือปลา และผัก การหุงต้มในเรือใช้เตาถ่าน

เรือ ป๘-ช๓ มีเครื่องรับวิทยุทรานซิสเตอร์ไปด้วยเพื่อรับฟังข่าว แต่ไม่มีเครื่องส่ง และไม่มีเครื่องอุปกรณ์การเดินเรือใด ๆ ทั้งสิ้น มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๗ นอต

Broad, Low Cabin or Canopy Amidships Protects Cargo of Coconut, Salt, or Thatch

เก๋งเตี้ยกว้าง หรือที่ร่มกลางลำเพื่อป้องกันสินค้ามีมะพร้าว เกลือ หรือจากมุงหลังคา

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

การขนสินค้าขึ้นลงเรือจะใช้คนประจำเรือหรือคนงานของท่าเป็นผู้ขน โดยไม่มีเครื่องมือกลช่วยเลย

เรือ ป๘-ช๓ ขนาดใหญ่มีสูบน้ำท้องเรือชนิดหอยโข่ง ส่วนเรือขนาดเล็กจะใช้สูบโยกมีสมอโลหะหนึ่งตัว และสายสมอยาวไม่เกิน ๑๐๐ ม.

เรือนี้มีโคมไฟดวงเดียวติดอยู่บนหลังคาเก๋ง หรือติดไว้ที่ข้างเก๋งกราบละดวง อุปกรณ์ที่มักจะมีอีกอย่างหนึ่งก็คือโคมฉายชนิดหิ้วได้ เรือ ป๘-ช๓ บางลำจะมีเสื้อชูชีพ หรือบรรทุกเรือเล็กไปด้วยหนึ่งลำเพื่อใช้เป็นเรือช่วยชีวิต

1. **Oil Drums in Hold of C8-T3**
2. **Galley of C8-T3**

๑. ถังน้ำมันหล่อลื่นในระวางบรรทุกของเรือ ป๘-ช๑๓
๒. ห้องครัวในเรือ ป๘-ช๓

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

ศักยในทางทหาร

เรือสินค้า ป๘-ช๓ มีระวางบรรทุกที่มีหลังคาประทุนคลุมอย่างเรียบร้อย จึงเหมาะที่จะใช้ในการลำเลียงทหารและอุปกรณ์ทางทหารเป็นอย่างยิ่ง แต่ถึงอย่างไรก็ตามประโยชน์ดังกล่าวนี้จะถูกจำกัดโดยที่เรือเหล่านี้ออกปฏิบัติงานได้เฉพาะในบางท้องถิ่นเท่านั้น

1. Twin Anchors and Dinghy on Bow of C8-T3

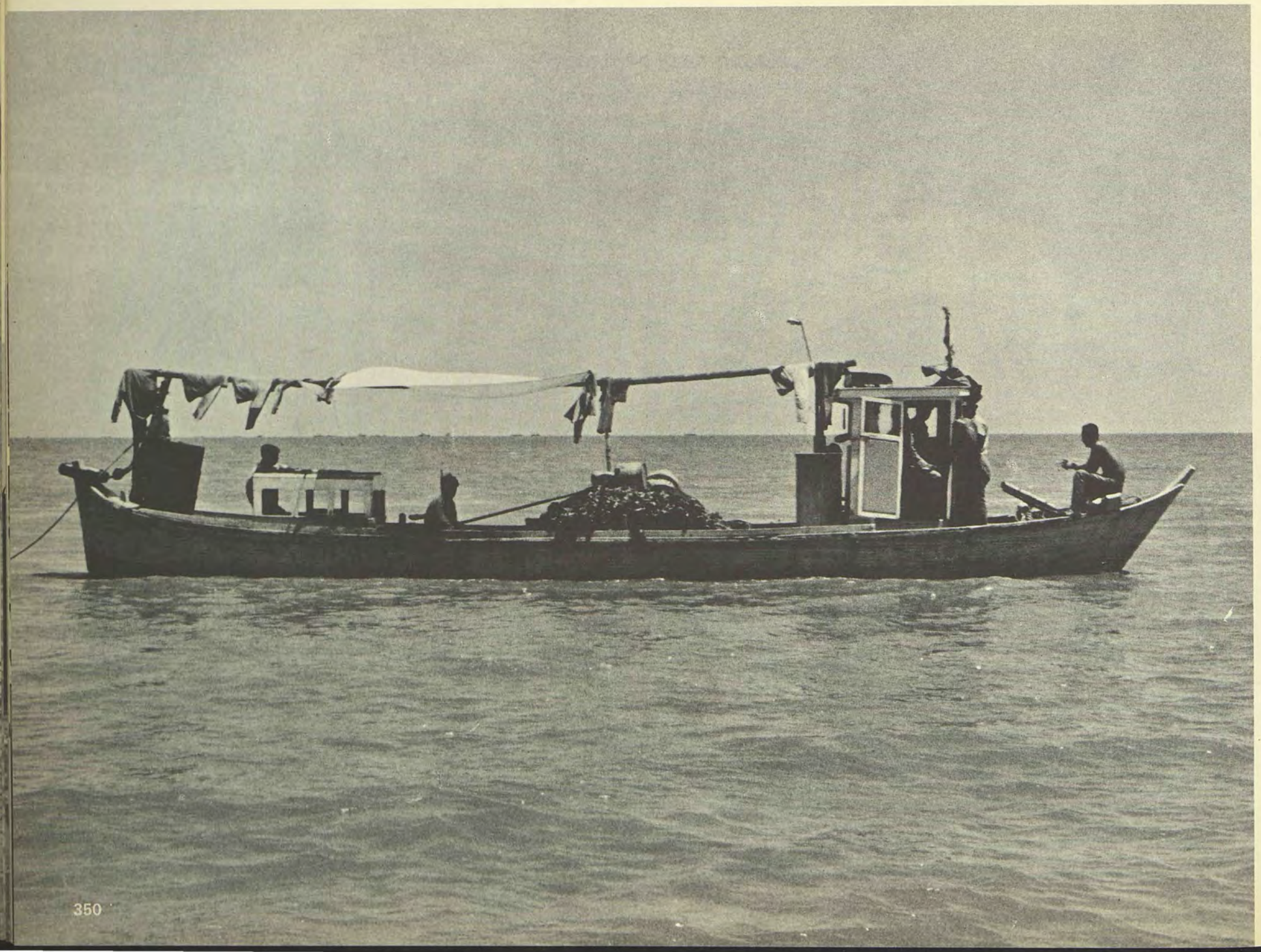
2. Stern View of C8-T3 Showing Rudder Shaft Passing Through Sternpost

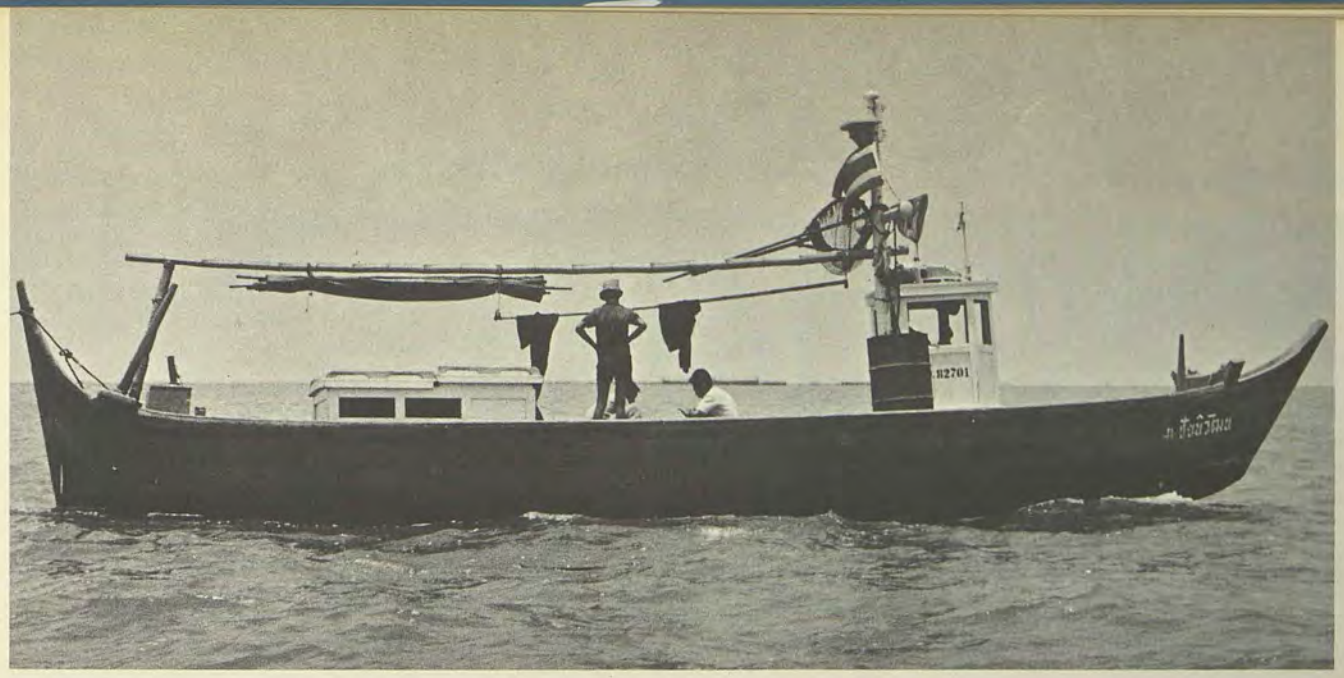
๑. เรือ ป๘-ช๓ มีสมอ ๒ ตัวและเรือเล็กวางอยู่ที่หัวเรือ

๒. ภาพท้ายเรือ ป๘-ช๓ แสดงให้เห็นแกนหางเสือเจาะผ่านทวนท้าย

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง





C8-T10

C 8-T 10			TYPE FISHING	
LOA 13 m	BEAM 3 - 4.5 m	GROSS TONS 10 - 12	NET TONS 6 - 8	PROPULSION 1 diesel engine
DRAFT 0.9 - 1 m	OPERATING AREA Northern Gulf		CLASS FREQUENCY 6%	TYPE FREQUENCY 3%
RECOGNITION FEATURES Double-ended. Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical sternpost. Cabin forward and aft				TYPE OF CATCH / CARGO Varied

ป ๘-ช ๑๐		ใช้งาน ประมง		
ความยาวตลอดลำ ๑๓ ม.	ความกว้างสุด ๓-๔.๕ ม.	ตันกรอส ๑๐-๑๒	ตันเนต ๖-๘	การขับเคลื่อน ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๐.๙-๑ ม.	ย่านปฏิบัติงาน บริเวณก้นอ่าวไทย		พบเรือประเภทนี้ ๖%	พบเรือชนิดนี้ ๓%
ลักษณะจดจำ หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวเอนตรงและขึ้นสูงขึ้นมา ส่วนทวนท้ายตั้งตรงในแนวดิ่ง มีเก๋งหัวเก๋งท้าย				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า นานาชนิด

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.

ข่าวสารทั่วไป

มีเก๋งสูงทางหัวเรือเป็นห้องถือท้าย และเก๋งเตี้ยทางท้ายเรือเป็นห้องเครื่อง ซึ่งบอกลักษณะให้ทราบว่าเป็นเรือชนิดที่ ๑๐ ของเรือประเภทนี้ เรือ ป๘-ช๑๐ นี้ ส่วนมากมีคานไม้ไผ่ยาวพาดอยู่ระหว่างเก๋งหัวเรือและท้ายเรือ ใช้เป็นที่สำหรับแขวนอวน กางเพดานผ้าใบให้คนประจำเรือพักอาศัย หรือตากเสื้อผ้า

เรือ ป๘-ช๑๐ นี้เป็นเรือที่ใช้การได้นานาชนิด บางลำใช้จับหอยแมลงภู่ปีละ ๕ เดือน เวลาที่เหลืออีก ๗ เดือนก็ใช้จับปลาด้วยอวนล้อมจับ ส่วนนอกนั้นใช้อวนลาก หรืออาจใช้ลากจูงเรือออกไปจับปลาที่โป๊ะอีกด้วย

เรือ ป๘-ช๑๐ นี้ ส่วนมากมีใบทะเบียนเรือติดไปด้วย

C8-T10

C8-T10 With Mussel Harvest Stowed Forward

เรือ ป ๘-ช ๑๐ มีหอยแมลงภู่กองไว้ที่หัวเรือ

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.

การขับเคลื่อน

เรือ ป๘-ช๑๐ ส่วนมากใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๒ หรือ ๓ สูบ ขนาด ๒๒ แรงม้า ความจุน้ำมันเชื้อเพลิง ๒๐๐ ลิตร มีเครื่องมือซ่อมทำติดไปด้วยเล็กน้อย และไม่ใคร่มีชิ้นส่วนอะไหล่

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๘-ช๑๐ นี้ส่วนมากจับปลาในเวลากลางวัน และออกไปห่างฝั่งในระยะ ๕ ถึง ๑๐ ไมล์ บริเวณก้นอ่าวไทย สัตว์ทะเลที่จับได้โดยทั่วไปวันละประมาณ ๕๐๐ กก. แต่ในฤดูจับหอยแมลงภู่อาจได้ถึง ๔,๐๐๐ กก.

ความเร็วเดินทางขณะเรือเปล่าประมาณ ๕ นอต

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๘-ช๑๐ ไม่มีเครื่องยกของ นอกจากจะใช้คนประจำเรือหรือคนงานเป็นผู้ขนถ่ายขึ้นจากเรือ โดยใส่หลัวหรือลังไม้

View of C8-T10 From Astern, Showing Crew Shelter and Mussel Catch

ภาพท้ายเรือ ป๘-ช๑๐ แสดงให้เห็นที่พักอาศัยของคนประจำเรือ และหอยแมลงภู่ที่จับมาได้

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 ป๘-ช๑๐ มีสวิงอยู่บนคานพาดจากหัวเรือไปท้ายเรือ จะสังเกตเห็นถังน้ำมันเชื้อเพลิงวางอยู่ใกล้เก๋งหัวเรือ

เรือเหล่านี้ใช้สมอโลหะ สายสมอใช้เชือกไนลอนยาวไม่เกิน ๘๐ ม. มีไฟเรือเดินตามแบบมาตรฐาน ประมาณครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้มีโคมฉายระยะไกลแบบหิ้วได้ใช้ไฟฟ้า และมีเสื้อชูชีพตามจำนวนคนประจำเรือ แต่ไม่มีอุปกรณ์การเดินเรือหรือวิทยุเลย

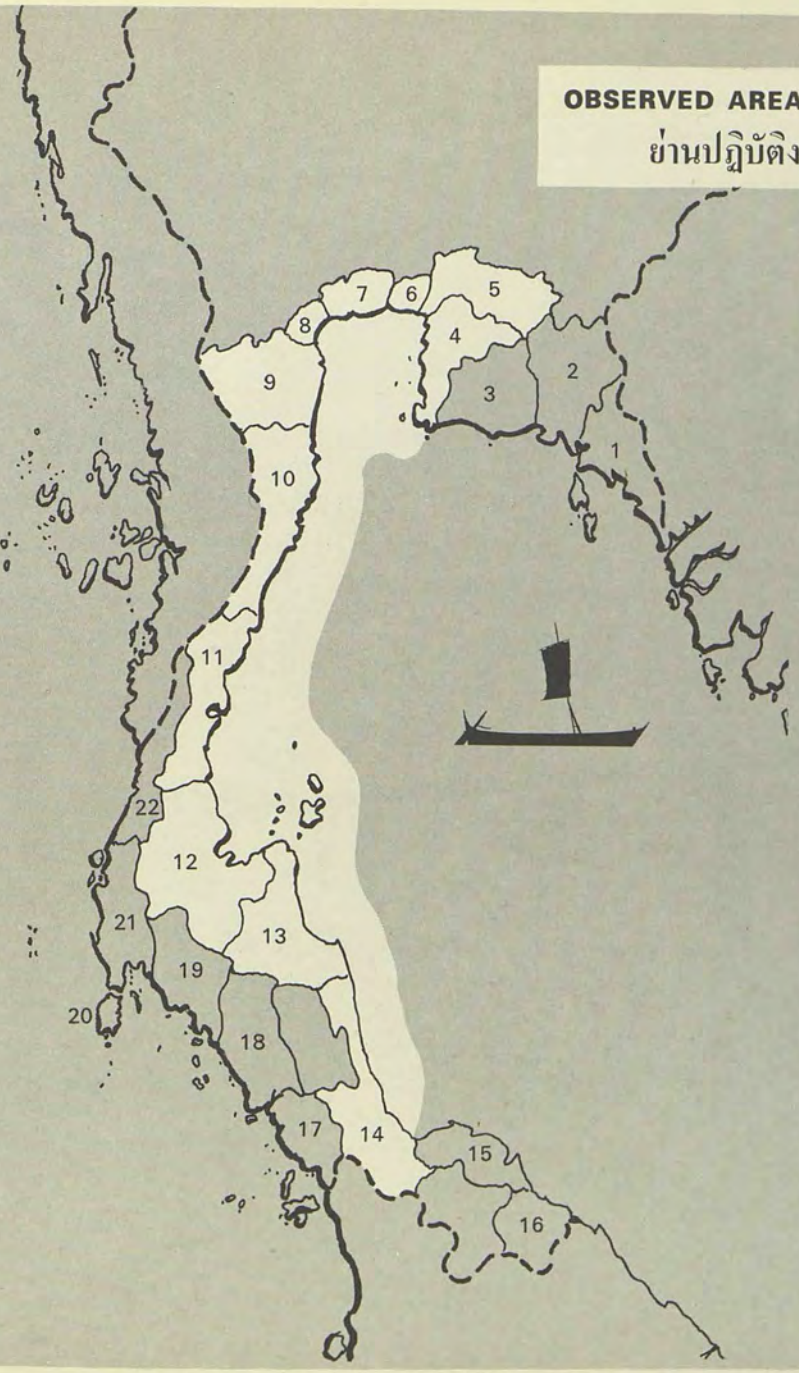
คนประจำเรือ

โดยปกติเรือเหล่านี้ใช้คนประจำเรือ ๕ ถึง ๘ คน

ศักยในทางทหาร

เรือ ป๘-ช๑๐ นี้ อาจใช้เป็นเรือเล็กสำหรับเกยหาดยกพลขึ้นบก หรือใช้ลำเลียงสิ่งอุปกรณ์จากเรือใหญ่ขึ้นบกก็ได้ และยังใช้เป็นเรือลากจูงได้อีกด้วย

เนื่องด้วยเรือนี้สามารถใช้ปฏิบัติงานได้หลายอย่าง จึงไม่ได้กำหนดแบบการปฏิบัติงานทั่ว ๆ ไปไว้ ถ้าจะมีการดัดแปลงอย่างหนึ่งอย่างใด ก็จะสังเกตไม่เห็น นอกจากจะพบในที่ห่างไกลออกไป จากท่าจอดพักมาก ๆ



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

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	TYPE OF CATCH / CARGO
Double-ended. Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical sternpost. Single-masted sailer.	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 traps 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.

ป๘-ช๑๑		ใช้งาน	ประมง
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ตันกรอส	ตันเนต	การขับเคลื่อน
๑๐-๑๓ ม.	๒.๕-๓.๕ ม.	๖-๑๑	๔-๗	๑ ใบ น้ำมันใส ๑ เครื่อง

กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
๐.๕-๑ ม.	บริเวณก้นอ่าวไทย และอ่าวไทยฝั่งตะวันตก	๖%	๑๓%

ลักษณะจดจำ	ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า
หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวเอนตรงและขึ้นสูงขึ้นมา ส่วนทวนท้ายตั้งตรงในแนวดิ่ง เป็นเรือใบเสาเดียว	ปลาอินทรี ปลาลัง ปลาโม่ง หอยแมลงภู่ ปลาสีกุน

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๘-ช๑๑ นี้ ก็คือเรือ ป๘-ช๑๔ ที่ติดใบ ใบนี้จะใช้เพียงในระยะเวลา ๕ เดือน ตั้งแต่เดือนมีนาคมถึงเดือนกรกฎาคม ซึ่งเป็นระยะเวลาที่มีลมแรง นอกจากระยะเวลาดังกล่าวแล้ว จะใช้เครื่องยนต์หางยาวประเภทน้ำมันใส

เรือเหล่านี้ส่วนมากจะจับปลาด้วยเครื่องมือประเภทประจำที่ เช่น โป๊ะ และอวนกางกั้นชนิดต่าง ๆ ออกปฏิบัติงานใกล้ฝั่งบริเวณก้นอ่าวไทย ตั้งแต่จังหวัดสมุทรปราการถึงชลบุรี ส่วนทางแถบน่านน้ำด้านตะวันตกของอ่าวไทยจะมีไม่มากนักและไม่ใคร่มีเครื่องยนต์

ถ้าเป็นเรือใช้ใบ เสากระโดงมักมีความสูง ๑๔ ม. ตั้งอยู่กลางลำค่อนไปทางหัวเรือ และมีลักษณะเอนไปทางท้ายเรือ มีเรือน้อยกว่าครึ่งจำนวนที่จะมีฝาปิดระวาง ก็เนื่อง

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.

ด้วยดาดฟ้าเรือมีพื้นที่น้อย และที่ท้ายเรือมักติดตั้งหลักหางเสือที่มีลักษณะเป็นง่ามรูปตัว Y ไว้สำหรับใช้ผูกยึดหางเสือเรือ

เรือ ป๘-ช๑๑ นี้ ไม่มีใบทะเบียนเรือติดไปด้วย

การขับเคลื่อน

ในฤดูที่มีลมแรง เรือนี้จะใช้ใบซึ่งทำด้วยผ้าฝ้าย และมีลักษณะเป็นใบแขวน แต่บางลำก็ใช้ใบแบบเรือสำเภาจีน มีพรวนใบยาวตลอด เรือประเภทชนิดนี้ถ้าเป็นเรือที่ใช้เครื่องยนต์ก็จะใช้เครื่องหางยาวประเภทน้ำมันใสชนิดสูบเดียวจำนวน ๑ หรือ ๒ เครื่องติดไว้ที่ท้ายเรือกราบเดียวหรือทั้งสองกราบ ความจุเชื้อเพลิงประมาณ ๖๐ ลิตร เริ่มเดินเครื่องยนต์ด้วยมือ และไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ติดไปด้วย

Lugsail Being Shortened by Rolling It on Boom

กำลังลดใบโดยม้วนเข้ากับเพลาดามัน

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 ป๘-ช๑๑ นี้ ออกปฏิบัติงานในเวลากลางวัน จะออกจากท่าจอดพักในตอนเช้าและกลับในวันเดียวกัน มักอยู่ห่างฝั่งภายในระยะ ๒ หรือ ๓ ไมล์ มีน้อยลำมากที่จะออกไปในทะเลไกลเกิน ๑๐ ไมล์ หรือแล่นไปตามชายฝั่งในระยะทางเกินกว่า ๒๐ ไมล์

เรือ ป๘-ช๑๑ นี้ มีบางลำใช้จับแต่เฉพาะหอยแมลงภู่อย่างเดียว หอยนี้จะเกาะติดอยู่กับหลักไม้ไผ่ที่ปักไว้บนพื้นท้องทะเลที่เป็นโคลนบริเวณคลองด่าน หลักนี้จะปักทิ้งไว้ราว ๖ เดือน เพื่อให้หอยแมลงภู่โตเต็มที่แล้วจึงดำลงไปตัดนำมาใส่เรือและแซะหอยนี้ออกด้วยเหล็กแซะ เรือจับหอยแมลงภู่เหล่านี้ในปีหนึ่งจะออกทำงานเพียง ๓ ถึง ๕ เดือนเท่านั้น ปริมาณหอยที่จับได้วันละ ๑,๕๐๐ ถึง ๔,๐๐๐ กก.

มีเรือ ป๘-ช๑๑ อื่น ๆ ทำการจับสัตว์ทะเลนานาชนิดด้วยเครื่องมือประเภทกางกั้น มี ปลาผิวน้ำ ปลาหน้าดิน สัตว์ทะเลประเภทกุ้ง ปู และหอยต่าง ๆ ปริมาณที่จับได้ราว ๓๐๐ กก. ซึ่งไม่มีวิธีการเก็บรักษาสัตว์ทะเลที่จับได้แต่อย่างใด เรือบางลำทำการจับปูทะเลและกุ้ง โดยใช้ลอบที่ทำด้วยไม้ไผ่ เรือประเภทชนิดนี้มีอยู่ไม่กี่ลำนักที่ใช้เป็นเรือสินค้า

เรือเหล่านี้มีความเร็วโดยประมาณ ๓ ถึง ๔ นอต นำเสบียงอาหารติดไปด้วยเพียงวันเดียว

C8 - T11 Cargo Vessel Loaded With Salt

เรือสินค้า ป๘-ช๑๑ บรรทุกเกลือ

C8-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 ป ๘-ช ๑๑ กำลังหย่อนลอบลวดตาข่ายลง ณ ตำบลที่จับปลา ขอให้สังเกตดูแจวที่ติดอยู่กับหลัก

เครื่องอุปกรณ์

เรือเหล่านี้ไม่มีเครื่องยกของ ใช้คนประจำเรือแบกหามปลาและสินค้าที่บรรจุใส่หลัวหรือเข่ง ซึ่งหนัก ๔ ถึง ๑๐ กก. ขึ้นจากเรือ

เรือเหล่านี้ไม่มีวิทยุหรือเครื่องมือเดินเรือเลย เรือส่วนมากมักไม่ใคร่มีเครื่องสูบน้ำท้องเรือ คงใช้วิธีวิดน้ำตามปกติ โคมไฟและเครื่องช่วยชีวิตไม่มี ใช้สมอเหล็กมีสายสมอยาว ๘๐ ม.

Rudder of C 8 - T 11 Attached to Y-Shaped Post Near Stern

หางเสือของเรือ ป ๘-ช ๑๑ ผูกยึดกับหลักรูปตัว Y ใกล้ท้ายเรือ

This C8 - T11 Carries an Unusual Battened Lugsail

เรือ ป ๘-ช ๑๑ ลำนี้ใช้ใบแขวนชนิดมีพรวนใบที่ไม่เหมือนกับใคร

C8 - T11 Pole Fishers Usually Catch Between 20 and 50 kg per Day

เรือ ป ๘-ช ๑๑ ที่ตกเบ็ดมักได้ปลาวันละ ๒๐ ถึง ๕๐ กก.

C8-T11

Crew

The owner-captain hires a 3- to 5-man crew usually from among friends.

Military Potential

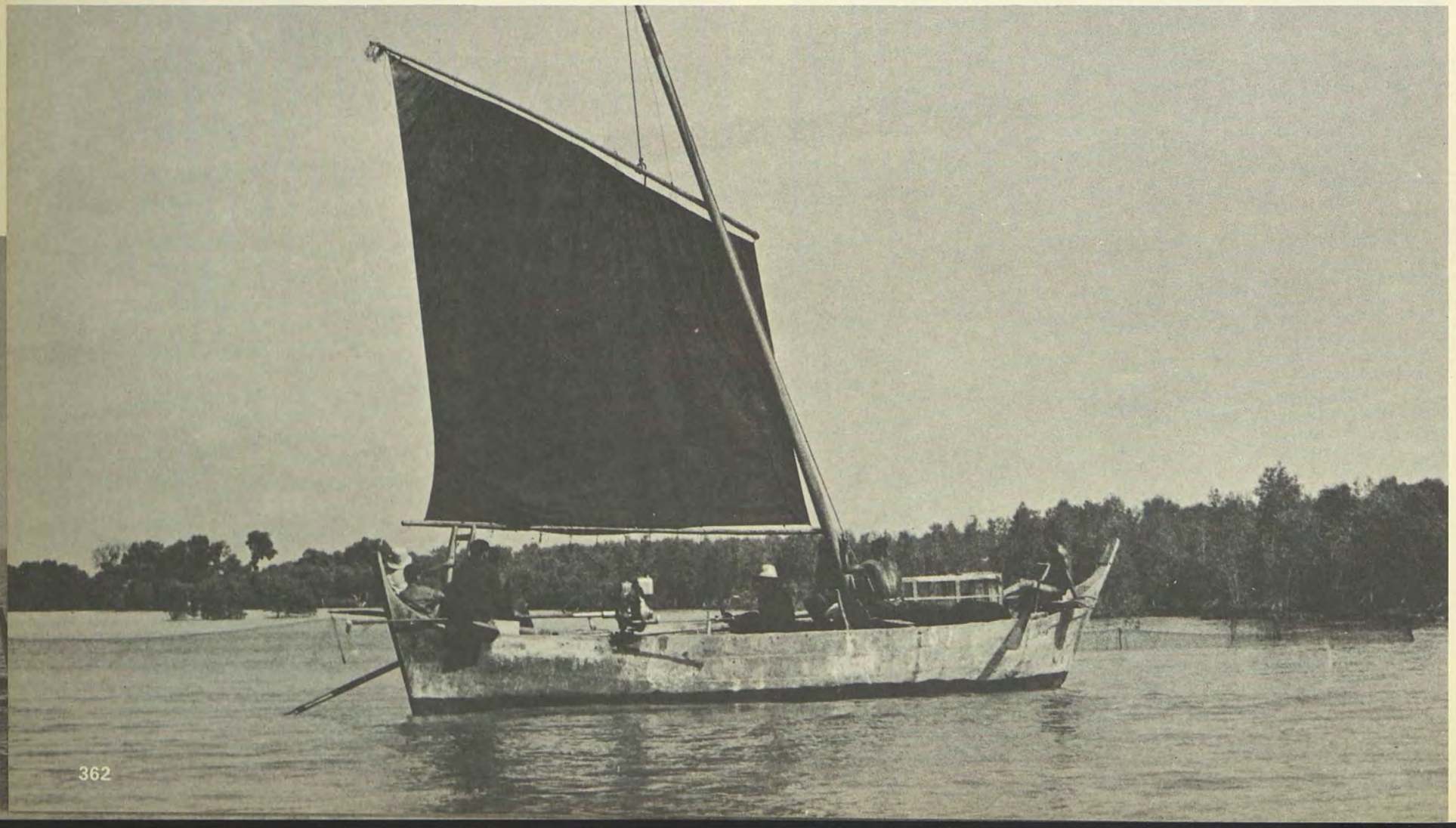
The C8-T11 has small potential military value. Although its draft permits beach landings, it is slow and could carry only a few combat-equipped men from transport vessel to shore.

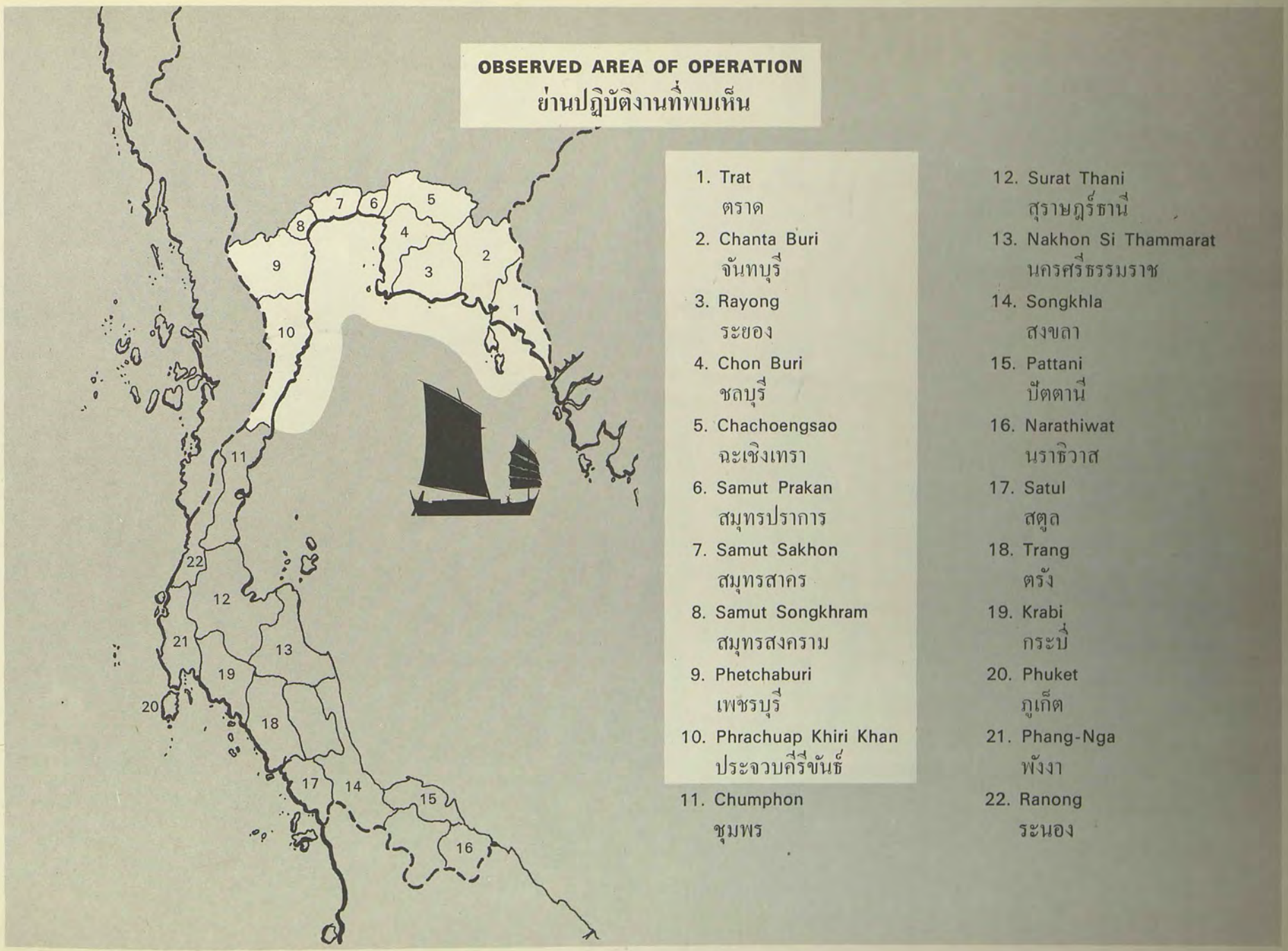
คนประจำเรือ

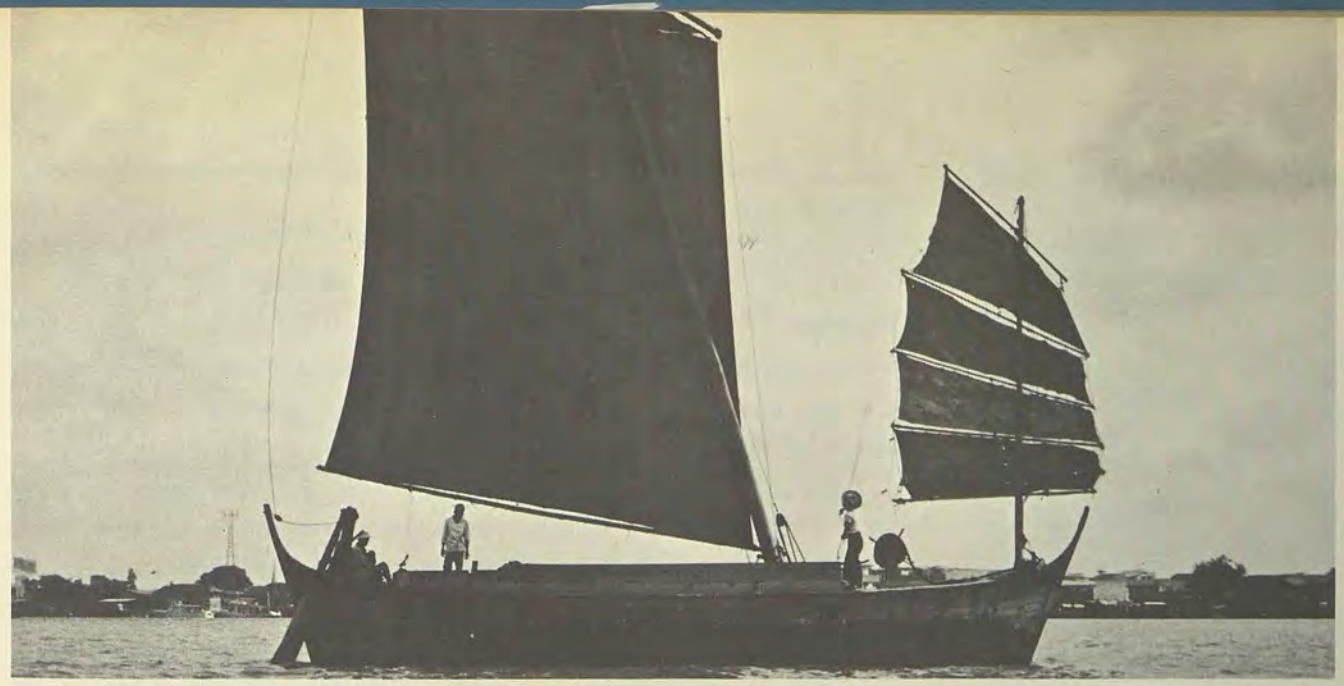
เจ้าของเรือจะเป็นนายเรือเอง คนประจำเรืออีก ๓ ถึง ๕ คน ส่วนมากก็จ้างพวกพ้องกันนั่นเอง

ศักยในทางทหาร

เรือ ป๘-ช๑๑ มีศักยในทางทหารน้อย แม้ว่าเรือนี้จะกินน้ำตื้นและสามารถเข้าถึงฝั่งได้ก็ตาม แต่เป็นเรือที่มีความเร็วช้า และสามารถบรรทุกทหารที่มีเครื่องอุปกรณ์การรบพร้อมจากเรือใหญ่ขึ้นบกได้เพียงไม่กี่คน




OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น
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. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
สงขลา
15. Pattani
ปัตตานี
16. Narathiwat
นราธิวาส
17. Satul
สตูล
18. Trang
ตรัง
19. Krabi
กระบี่
20. Phuket
ภูเก็ต
21. Phang-Nga
พังงา
22. Ranong
ระนอง



C8-T12

C8-T12			TYPE CARGO	
LOA 12 - 17 m	BEAM 3 - 4.5 m	GROSS TONS –	NET TONS –	PROPULSION 2-sails. engine optional
DRAFT 0.9 - 1.9 m	OPERATING AREA Northern Gulf		CLASS FREQUENCY 6%	TYPE FREQUENCY 3%
RECOGNITION FEATURES Double-ended. Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical sternpost. Two-masted sailer				TYPE OF CATCH / CARGO Gravel, shells, bamboo stakes

ป๘-ช๑๒			ใช้งาน สินค้า	
ความยาวตลอดลำ ๑๒-๑๗ ม.	ความกว้างสุด ๓-๔.๕ ม.	ตันกรอส –	ตันเนต –	การขับเคลื่อน ๒ ใบ อาจมีเครื่องยนต์
กินน้ำลึก ๐.๙-๑.๙ ม.	ย่านปฏิบัติงาน บริเวณก้นอ่าวไทย		พบเรือประเภทนี้ ๖%	พบเรือชนิดนี้ ๓%
ลักษณะจดจำ หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวเอนตรงและขึ้นสูงขึ้นมา ส่วนทวนท้ายตั้งตรงในแนวดิ่ง เป็นเรือใบสองเสา				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า หินกรวด, เปลือกหอย ไม้ปักโป๊ะ

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 lugsail 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 between villages of the upper Gulf. They rarely venture more than 30 miles 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

ข่าวสารทั่วไป

เป็นเรือสินค้ามีเสากระโดง ๒ เสา หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน เสาใหญ่เอนมากและใช้ใบแขวนขนาดใหญ่ และมีส่วนคล้ายกับเรือใบแบบดั้งเดิมทั่ว ๆ ไปของไทยมาก ซึ่งได้หายสาบสูญไปอย่างรวดเร็ว เรือประเภทชนิดนี้ส่วนมากจะดัดแปลงโดยเอาใบและเสากระโดงออกแล้วติดเครื่องยนต์กลางลำ และต่อเติมเก๋งบนดาดฟ้าขึ้น เรือ ป๘-ช๑๒ นี้ ใช้ลำเลียงสินค้าระหว่างหมู่บ้านต่าง ๆ บริเวณก้นอ่าวไทย มักจะไม่ออกทะเลไปไกลจากฝั่งเกินกว่า ๓๐ ไมล์

เรือประเภทชนิดนี้ไม่มีเก๋งจริง ๆ แต่มักทำเป็นประทุนรูปโค้ง โดยใช้ไม้ไผ่ขัดแตะไว้ตรงกึ่งกลางลำเพื่อใช้คลุมสินค้า ประมาณครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้มีฝาปิดระวางบรรทุก แต่ไม่มีห้องผนึกน้ำเลย

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 ป๘-ช๑๒ นี้ ใช้ถือท้ายด้วยหางเสือไม้รูปร่างยาวเรียว มีทั้งหางเสือเดี่ยวและคู่ แขวนไว้ที่กราบเรือทั้งสองข้าง โดยผูกยึดกับหูกระต่ายท้ายเรือ และปลายบนยึดกับหลักหางเสือซึ่งมีลักษณะเป็นง่าม

เรือ ป๘-ช๑๒ มีใบทะเบียนเรือไปด้วย

การขับเคลื่อน

เรือ ป๘-ช๑๒ นี้ มีใบหน้าเป็นใบแขวนขนาดเล็กชักอยู่ที่เสาหน้าซึ่งสูง ๘ ม. และมีใบใหญ่เป็นใบแขวนอยู่ที่เสาใหญ่ซึ่งสูงไม่เกิน ๑๕ ม. และเสาใหญ่มีลักษณะเอนไปทางท้ายมาก

เรือเหล่านี้บางลำมีเครื่องหางยาวชนิดสูบเดียวขนาด ๕ แรงม้าติดไว้ ไม่ใช่เพื่อใช้เป็นเครื่องช่วยเพิ่มกำลังให้เรือ แต่มีไว้เพื่อใช้บังคับเรือในขณะที่เข้าหรือออกจากท่า หรือขณะที่แล่นอยู่ในแม่น้ำ

ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ติดไปกับเรือด้วย

C8-T12 Carries Two Lugsails and Can Make Up to 7 Kt in a Good Breeze

เรือ ป๘-ช๑๒ ใช้ใบแขวนสองใบ 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.

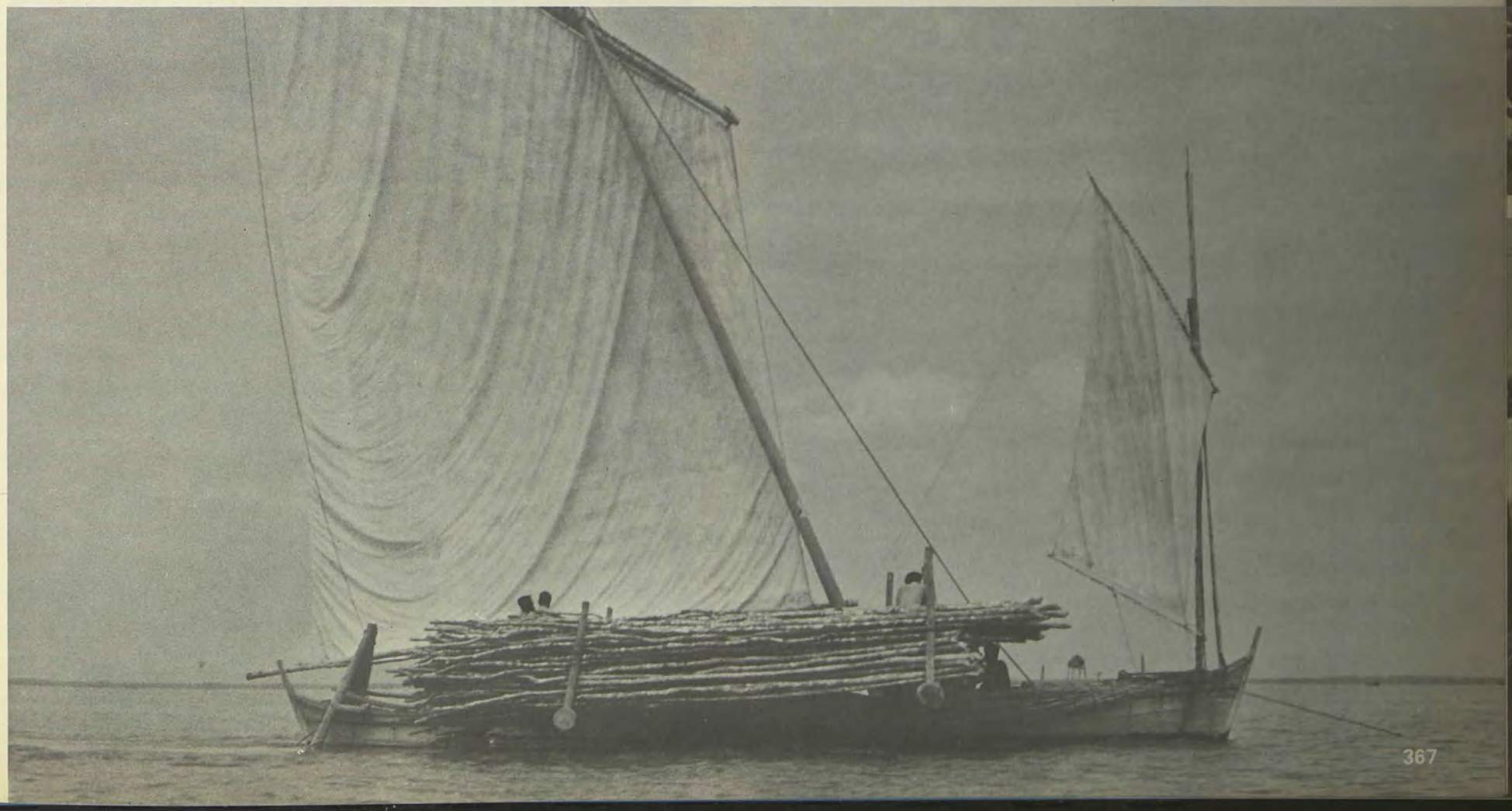
ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๘-ช๑๒ ที่มีความเร็วช้านี้ เหมาะสำหรับใช้ลำเลียงสินค้าไปมาเป็นประจำในบริเวณก้นอ่าวไทย ตามปกติในเที่ยวหนึ่งทั้งไปและกลับจะกินเวลา ๔ หรือ ๕ วัน เรือเปล่าสามารถทำความเร็วได้ ๗ นอต เมื่อลมมีความเร็ว ๑๕ นอต สินค้าที่ลำเลียงโดยปกติมี หิน กรวดจากเกาะสีชัง เปลือกหอยจากจังหวัดสมุทรปราการ ไม้รวกไม้ไผ่ใช้ทำโป๊ะไม้และปลาจากหมู่บ้านต่าง ๆ ตามชายทะเล

ส่วนมากเรือเหล่านี้จะนำเสบียงอาหารไปเพื่อใช้รับประทาน ๕ วัน และหุงต้มด้วยเตาถ่าน

C8-T12 Loaded With Stakes for Offshore Fish Traps

เรือ ป ๘-ช ๑๒ บรรทุกไม้ไปทำโป๊ะจับปลาที่นอกฝั่ง



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 ป๘-ช๑๒ อาจติดหางเสือไว้ที่ง่ามหลักหางเสือข้างใดข้างหนึ่งก็ได้
๒. เรือ ป๘-ช๑๒ จำนวนมากติดเครื่องหางยาวแบบที่ใช้กันอยู่ทั่วไปไว้ที่กราบเรือ
๓. เก็บสินค้าไว้บนหลังคาเก๋ง

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 ป๘-ช๑๒ บรรทุกไม้ไปทำโป๊ะจับปลาที่นอกฝั่งจนเพียบ

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๘-ช๑๒ ไม่มีเครื่องมือกลสำหรับยกสินค้าเลย ใช้คนประจำเรือหรือคนงานลำเลียงสินค้าขึ้นลงเรือ ส่วนการลำเลียงหินกรวดลงเรือก็จะใช้ราง มีคานขวางยื่นออกไปนอกตัวเรือกราบใดกราบหนึ่ง เพื่อใช้บรรทุกไม้ไผ่หรือไม้ทำโป๊ะ

เครื่องอุปกรณ์มาตรฐานเท่าที่มีคือ สูบโยก ๑ เครื่องสำหรับใช้สูบน้ำท้องเรือ และตามปกติจะมีสมอเหล็ก ๒ ตัว ใช้สายสมอไนลอนยาวประมาณ ๑๐๐ เมตร

เรือ ป๘-ช๑๒ นี้จะมีโคมรั้ว ๑ หรือ ๒ ดวง ส่วนโคมฉายระยะไกล วิทยุ เครื่องมือเดินเรือ หรือเครื่องช่วยชีวิตจะไม่มีไปเลยทั้งสิ้น

คนประจำเรือ

โดยเฉลี่ยจะมีคนประจำเรือประมาณ ๔ คน

Note Large Beam Pole, Which When Placed Athwartships, Extends Over the Sides and Supports Cargo of Bamboo or Wood Stakes
จะสังเกตเห็นคานขนาดใหญ่วางพาดขวางลำเรือและยื่นออกไปทั้งสองกราบ เพื่อใช้บรรทุกไม้ไผ่หรือไม้ทำโป๊ะ

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.

ศักยในทางทหาร

ถึงแม้เรือ ป๘ - ช๑๒ จะมีความเร็วช้าก็ตาม แต่ก็ยังสามารถใช้บรรทุกสิ่งของต้องห้ามได้เป็นจำนวนมากพอดู กำหนดเวลาออกปฏิบัติงานของเรือเหล่านี้มีต่าง ๆ กัน ฉะนั้นจึงน่าจะเป็นประโยชน์แก่พวกที่ปฏิบัติงานนอกกฎหมายภายในขอบเขตจำกัดได้

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C8-T14

C8-T14

C 8 - T 14			TYPE FISHING	
LOA 5 - 18 m	BEAM 1 - 3.4 m	GROSS TONS 1 - 27	NET TONS up to 17	PROPULSION 1 gasoline or diesel engine
DRAFT 0.4 - 1.2 m	OPERATING AREA Gulf and Andaman Sea		CLASS FREQUENCY 6 %	TYPE FREQUENCY 53 %
RECOGNITION FEATURES Double-ended. Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical sternpost				TYPE OF CATCH / CARGO Varied

ป ๘-ช ๑๔			ใช้งาน ประมง	
ความยาวตลอดลำ ๕-๑๘ ม.	ความกว้างสุด ๑-๓.๔ ม.	ตันกรอส ๑-๒๗	ตันเนต ไม่เกิน ๑๗	การขับเคลื่อน น้ำมันใสหรือดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๐.๔-๑.๒ ม.	ย่านปฏิบัติงาน อ่าวไทยและทะเลอันดามัน		พบเรือประเภทนี้ ๖%	พบเรือชนิดนี้ ๕๓%
ลักษณะจดจำ หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวเอนตรงและขึ้นสูงขึ้นมา ส่วนทวนท้ายตั้งตรงในแนวดิ่ง				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า นานาชนิด

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.

ข่าวสารทั่วไป

ลักษณะอันเป็นที่สังเกตสำหรับเรือ ป๘-ช๑๔ นี้คือ มีทวนหัวยื่นสูงขึ้นมา ส่วนทวนท้ายตั้งตรงในแนวดิ่งและไม่มีเก๋ง จะพบเห็นได้ทั่วไปตามชายฝั่งทะเลของอ่าวไทย และในทะเลอันดามันโดยเฉพาะบริเวณใกล้เกาะภูเก็ต ส่วนมากจะอยู่ในบริเวณใกล้ ๆ ฝั่ง แต่เรือขนาดใหญ่ปรากฏว่าออกไปห่างฝั่งถึง ๔๐ ไมล์ เรือประเภทชนิดนี้เป็นจำนวนมากได้ดัดแปลงมาจากเรือใบ บางลำต่อเมื่อ ๖๐ ปีมาแล้ว ปัจจุบันนี้ไม่ใคร่มีการต่อเรือประเภทชนิดนี้กันอีกแล้ว เรือนี้ใช้ทำการประมงได้หลายวิธีด้วยกัน ประมาณครึ่งหนึ่งใช้เครื่องมือประเภทดักกั้น นอกนั้นใช้จับปลาด้วยอวนล้อมจับ อวนลาก อวนติดตา เบ็ดราว จับหอยแมลงภู่ และตกเบ็ด ในฤดูกาลที่จับปลาไม่ได้ก็นำไปใช้เป็นเรือสินค้าบ้างเพียงส่วนน้อย แต่หน้าที่หลักแล้วเรือเหล่านี้เป็นเรือประมง

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-stowage 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 ป๘-ช๑๔ 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 ป๘-ช๑๔ นี้ มีขนาดต่าง ๆ กันตามลักษณะการใช้งาน เรือที่ใช้จับปลาด้วยอวนล้อมจับมีขนาดใหญ่ที่สุด ขนาดรองลงมาได้แก่พวกที่ใช้เครื่องมือประเภทดักกั้นมีขนาดยาว ๑๐ ม. ที่ใช้อวนชนิดคันรุนก็จะมีขนาดเล็กลงไปอีก และที่ใช้เป็นเรือตกเบ็ดส่วนมากจะมีขนาดยาวประมาณ ๕ ม.

มักมีคานไม้ยาว ๆ พาดจากหัวเรือไปท้ายเรือ เพื่อใช้ในการขึงเพดานผ้าใบชั่วคราวหรือใช้ตากอวน เรือที่จับปลาด้วยอวนล้อมจับจะมีที่นั่งสำหรับใต้ก้งคอยเฝ้าดูฝูงปลาอยู่บนเสากระโดง

เรือเหล่านี้มักมีฝาปิดระวางบรรทุกเพียงฝาเดียว ส่วนเรือที่ใช้เบ็ดราวอาจมีห้องเก็บปลาที่กั้นน้ำได้หลายห้อง

เรือเหล่านี้มีใบทะเบียนเรือติดไปด้วยไม่ถึงหนึ่งในสาม

การขับเคลื่อน

เรือ ป๘-ช๑๔ โดยมากใช้เครื่องยนต์กลางลำชนิด ๑ หรือ ๒ สูบ ขนาด ๕ ถึง ๒๐ แรงม้า แต่เรือขนาดใหญ่ขึ้นไปบางลำอาจใช้เครื่องยนต์ชนิด ๔ สูบ ขนาด ๖๐ แรงม้า เรือ ป๘-ช๑๔ ประมาณหนึ่งในห้าจะใช้เครื่องหางยาวประเภทน้ำมันใสซึ่งเป็นที่รู้จักกันดีโดยทั่วไป เครื่องนี้ติดตั้งง่าย (เพื่อความปลอดภัย ผู้ควบคุมเรือบางนายจะถอดเครื่องไปเก็บไว้ที่บ้านเมื่อนำเรือเข้าอู่)

ความจุเชื้อเพลิงมีปริมาณไม่เกิน ๔๐๐ ลิตร แต่ส่วนมากจะน้อยกว่า ๕๐ ลิตร

มีเครื่องยนต์เป็นจำนวนน้อยที่เริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า ชิ้นส่วนอะไหล่มักไม่ใคร่มีกัน 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.

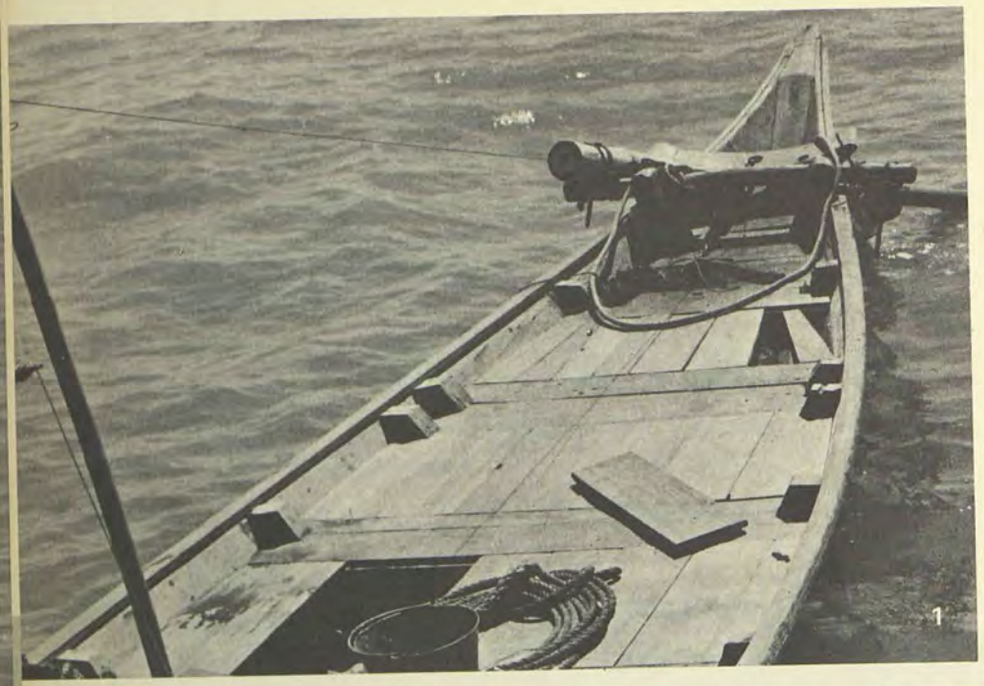
ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๘-ช๑๔ ที่ใช้อวนกางกั้นและทำโป๊ะจะออกปฏิบัติงานในเวลากลางวัน ซึ่งมักออกไปยังที่จับปลาวันละ ๓ เที่ยว ส่วนเรือที่ใช้อวนล้อมจับตามปกติจะออกทำงานในเวลากลางคืน เรือที่จับปลาด้วยเบ็ดราวอาจต้องออกไปคราวละหลาย ๆ วัน ซึ่งเรือเหล่านี้จะเก็บรักษาสัตว์ทะเลที่จับได้ด้วยเกลือและน้ำแข็ง แต่เรือ ป๘-ช๑๔ เป็นส่วนมากไม่มีการเก็บรักษาสัตว์ทะเลที่จับได้แต่อย่างใด ชนิดของปลาและปริมาณที่จับได้มีต่าง ๆ กันคือเรือที่ใช้คันรุนจับกุ้งได้ประมาณ ๒๕ กก. ส่วนเรือที่ใช้อวนล้อมจับขนาดใหญ่จับปลาโอและปลาอินทรีได้ประมาณ ๑,๐๐๐ กก.

เรือชนิดนี้มีความเร็วสูงสุด ๘ นอต แต่ส่วนมากจะมีเพียง ๕ นอต

Scoop-Net Fishing for Shrimp Near Samut Prakan

การจับกุ้งด้วยคันรุนใกล้จังหวัดสมุทรปราการ



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.

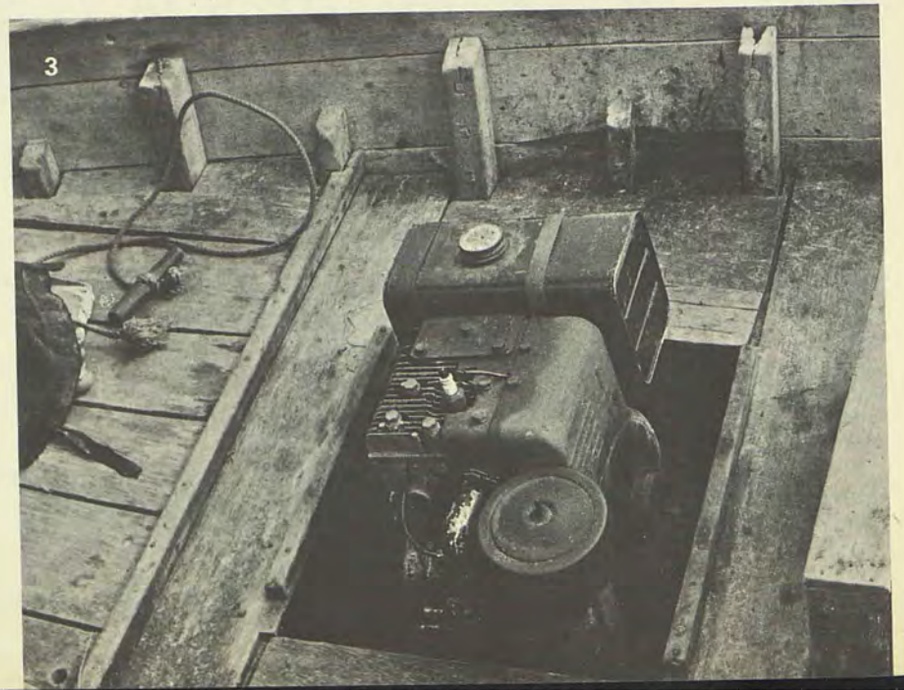
เครื่องอุปกรณ์

คนประจำเรือหรือคนงานที่ท่าจอดเรือ จะเป็นผู้ทำการขนสินค้าขึ้นลงโดยใช้ลังหลัวหรือเข่ง

ส่วนมากเรือเหล่านี้มีสูบโยก ๑ เครื่องสำหรับสูบน้ำท้องเรือ ตามปกติจะใช้สมอโลหะ ๑ ตัว แต่บางลำก็ใช้สมอไม้ หรือสมอไม้และโลหะผสมกัน สายสมอยาวไม่เกิน ๑๐๐ ม.

1. **Foredeck Showing Scoop Net Assembly at Bow**
2. **Stern of C8-T14. Note Manual Bilge Pump**
3. **Engine Is Located Just Abaft Amidships**

๑. ดาดฟ้าหัวเรือ แสดงให้เห็นคันรุนที่ติดอยู่หัวเรือ
๒. ท้ายเรือ ป ๘-ช ๑๔ จะสังเกตเห็นสูบโยกสำหรับใช้สูบน้ำท้องเรือ
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.

ราวหนึ่งในสามของเรือ ป ๘ - ช๑๔ มีโคมไฟซึ่งตามปกติจะเป็นโคมรั้วเพียงดวงเดียว เรือที่ใช้อวนล้อมจับบางลำจะมีโคมฉายระยะไกลติดไปด้วย เรือส่วนมากเดินเรือด้วยการอาศัยที่หมายบนฝั่ง เข็มทิศก็มักไม่ใคร่มีกันและเพียงหนึ่งในสี่มีเครื่องรับวิทยุทรานซิสเตอร์ ส่วนเครื่องส่งไม่มี

ไม่มีเครื่องช่วยชีวิต

คนประจำเรือ

เรือที่ใช้อวนล้อมจับขนาดใหญ่จะมีคนประจำเรือ ๒๐ คน ซึ่งตามปกติมักทำงานเป็นหุ้นส่วนกัน คนประจำเรือส่วนมากนับถือศาสนาพุทธ ส่วนเรือที่มีคนประจำเรือนับถือศาสนาอิสลามทั้งลำนั้นเป็นเรือทางตอนใต้ของอ่าวไทย คนประจำเรือ ป๘ - ช๑๔ บางลำเป็นคนมาจากทางภาคเหนือของประเทศไทย บ้างก็เคยทำไร่ทำนามาก่อน

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 ป ๘-ช๑๔ กำลังสาวอวนลอยขึ้นเรือและวางกองไว้
๒. หางเสือและพังงาด้ามที่ใช้กับเรือ ป ๘-ช๑๔ หางเสือนี้จะติดไว้ทางกราบใดก็ได้

C8-T14

Military Potential

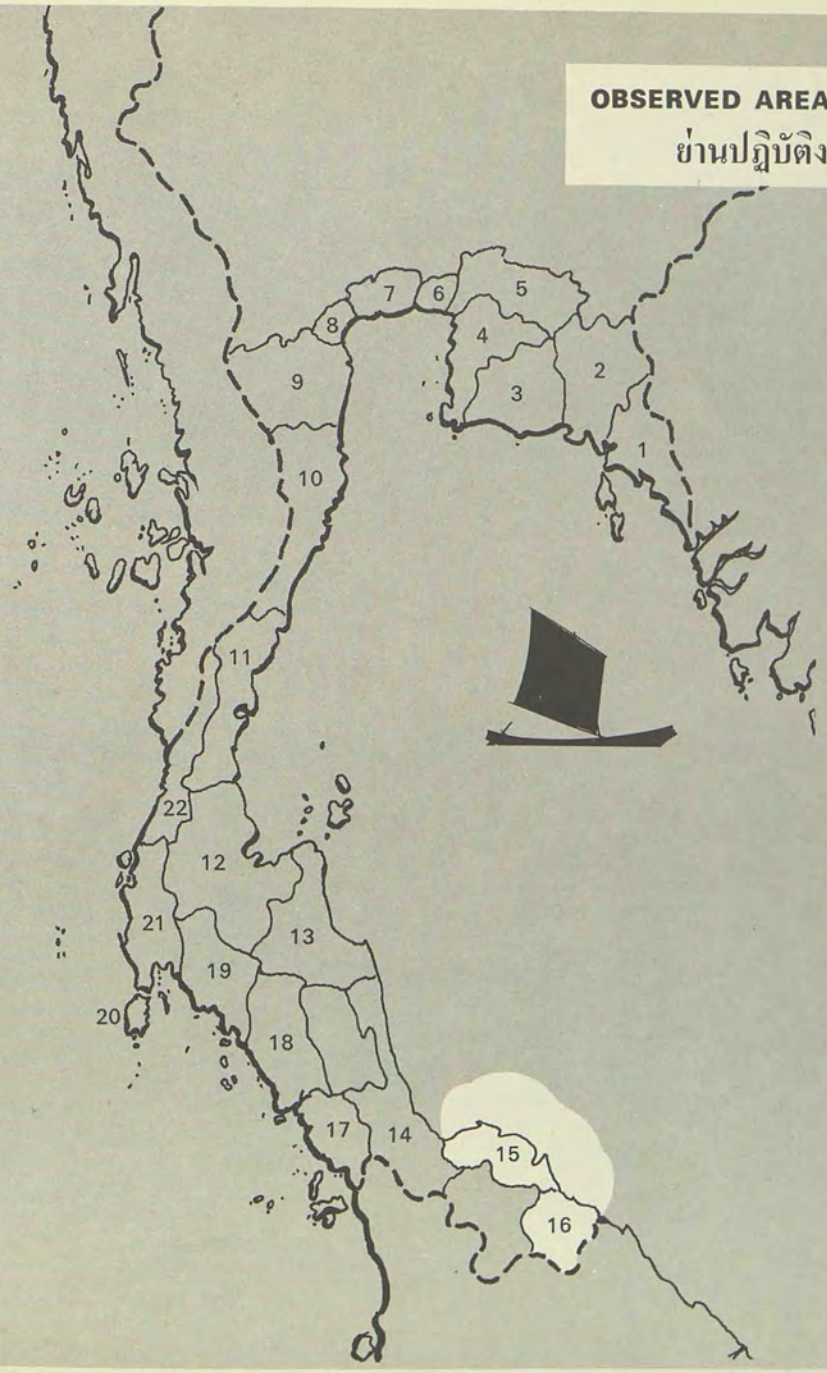
This hull shape is ideally suited for a sailing vessel, but motorized C8-T14 are too sensitive in a heavy sea to be of much military value.

ศักยในทางทหาร

รูปร่างตัวเรือของเรือประเภทชนิดนี้เหมาะสำหรับการใช้ใบ เรือ ป ๘ - ช ๑๔ ที่ใช้เครื่องยนต์จะโคลงมากเมื่อถูกคลื่นแรง ๆ แต่ก็นับว่ายังมีประโยชน์ในทางทหารอยู่มาก

C8 - T14 Trawler Working Near Samut Prakan

เรือ ป ๘ - ช ๑๔ ที่ใช้อวนลากกำลังปฏิบัติงานอยู่ใกล้จังหวัดสมุทรปราการ



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C9-T11

C9-T11

C9-T11			TYPE FISHING	
LOA 6 - 9 m	BEAM 1 - 1.5 m	GROSS TONS 1.5 - 2	NET TONS 1	PROPULSION One square lugsail
DRAFT 0.5 m	OPERATING AREA Offshore of Changwat Pattani and Narathiwat		CLASS FREQUENCY 1%	TYPE FREQUENCY 14%
RECOGNITION FEATURES Double-ended. Overhanging bow and stern. Crescent-shaped sheer. Single, square lugsail				TYPE OF CATCH / CARGO Bonito, spanish mackerel, rake-gilled mackerel, red snapper

ป ๙-ช ๑๑		ใช้งาน ประมง		
ความยาวตลอดลำ ๖-๙ ม.	ความกว้างสุด ๑-๑.๕ ม.	ตันกรอส ๑.๕-๒	ตันเนต ๑	การขับเคลื่อน ใบแขวนรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส ๑ ใบ
กินน้ำลึก ๐.๕ ม.	ย่านปฏิบัติงาน บริเวณนอกฝั่ง จังหวัดปัตตานี และนราธิวาส		พบเรือประเภทนี้ ๑%	พบเรือชนิดนี้ ๑๔%
ลักษณะจดจำ หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน หัวและท้ายขึ้นออกไป แนวตัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือนใบแขวนรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสใบเดียว				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า ปลาโอ ปลาอินทรี ปลาลัง ปลาโม่ง ปลาทูโม่ง และปลากะพงแดง

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 listeners. 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 coconut-line shrouds. The sail is shortened by roller reefing.

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๙-ช๑๑ เป็นเรือใบขนาดเล็กที่ใช้ใบสีต่างๆ โดยปกติมักจับปลาด้วยอวนติดตาและตกเบ็ดห่างจากฝั่งประมาณ ๕ ไมล์บริเวณใกล้จังหวัดปัตตานีและนราธิวาส เรือเหล่านี้คือเรือ ป๙-ช๑๔ ที่เอาบรรทุกไปกับเรือ ป๑๐-ช๑๔ เพื่อใช้เป็นเรือสำหรับคนฟังเสียงปลาและนำมาติดใบเข้า ท้องเรือเปิด

เรือ ป๙-ช๑๑ นี้ ส่วนมากไม่จดทะเบียน

การขับเคลื่อน

เรือเหล่านี้แล่นไปด้วยใบ ๆ เดียว และมักเป็นใบแขวนรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสสีต่าง ๆ ชักอยู่บนเสากระโดงสูงประมาณ ๕ ม. เสานี้ยึดด้วยนบบรันที่ทำด้วยเชือกกาบมะพร้าว ๒ เส้น และจะลดใบลงด้วยการม้วนใบและหย่อนเชือกชักใบลงพร้อม ๆ กัน

C9-T11

C9-T11 Gill-Net Fisher Operating With 7-Man Crew Near Ban Thon

เรือ ป๙-ช๑๑ ที่ใช้อวนติดตามีคนประจำเรือ ๗ คน ปฏิบัติงานอยู่ใกล้ ๆ 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 ป๙-ช๑๑ เป็นเรือที่คล่องแคล่วและออกปฏิบัติงานทั้งกลางคืนและกลางวันตลอดปี นอกจากในวันศุกร์ ซึ่งเป็นวันหยุดของศาสนาอิสลาม จะมีเรือออกไปน้อยลำ เสบียงอาหารที่นำไปตามปกติมีพอรับประทานได้หนึ่งวัน และจัดทำมาจากบ้านเรียบร้อยแล้ว สัตว์ทะเลที่จับได้เป็นส่วนมากเสมอ ๆ ได้แก่ ปลาโอ ปลาอินทรี ปลาลัง ปลาโม่ง ปลาทูโม่ง และปลากะพงแดง มีปริมาณตั้งแต่ ๒๐ ถึง ๒๐๐ กก. ไม่มีวิธีการเก็บรักษาปลาในเรือเลย เมื่อมีลมแรง ๆ เรือประเภทชนิดนี้สามารถแล่นได้เร็วถึง ๗ นอต

เครื่องอุปกรณ์

ในเรือ ป๙-ช๑๑ นี้ไม่มีเครื่องมือกลเลย ใช้สมอไม้ตัวเดียวมีสายสมอยาวไม่เกิน ๑๐๐ ม. กันเป็นมาตรฐาน ตามปกติเรือเหล่านี้ไม่มีไฟเรือเดินที่ติดประจำที่ หรือโคมฉายระยะไกลเลย แต่บางครั้งอาจมีโคมรั้วติดไปด้วย

Single Lugsail on C9 - T11 Is Shortened by Roller Reefing

เรือ ป๙-ช๑๑ ที่ใช้ใบแขวนเดี่ยวกำลังลดใบลงด้วยการม้วนใบ

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

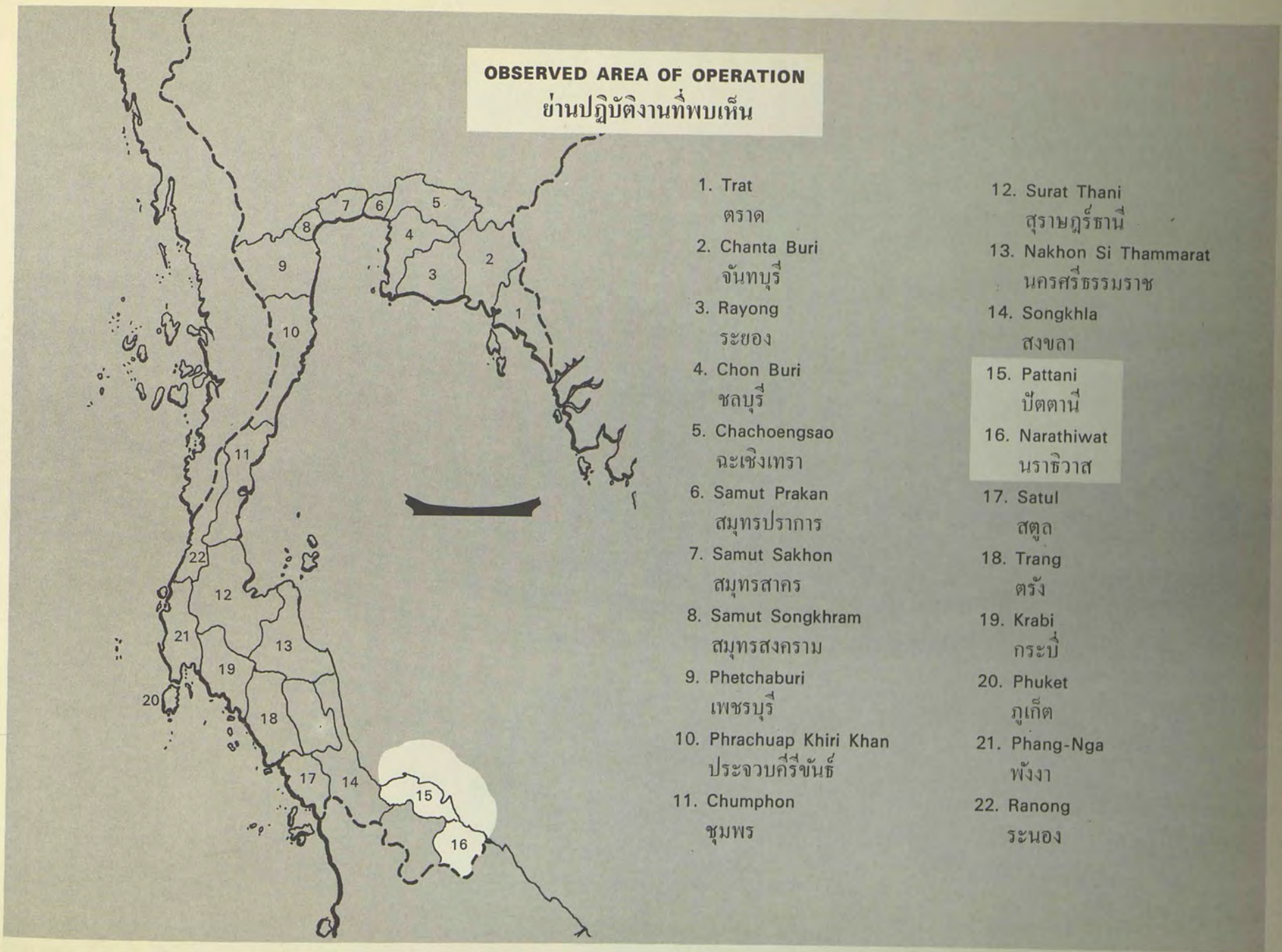
คนประจำเรือประมงเหล่านี้เป็นชาวไทยอิสลาม มีจำนวนตั้งแต่ ๑ ถึง ๗ คน ทำงานโดยเป็นหุ้นส่วนร่วมกัน

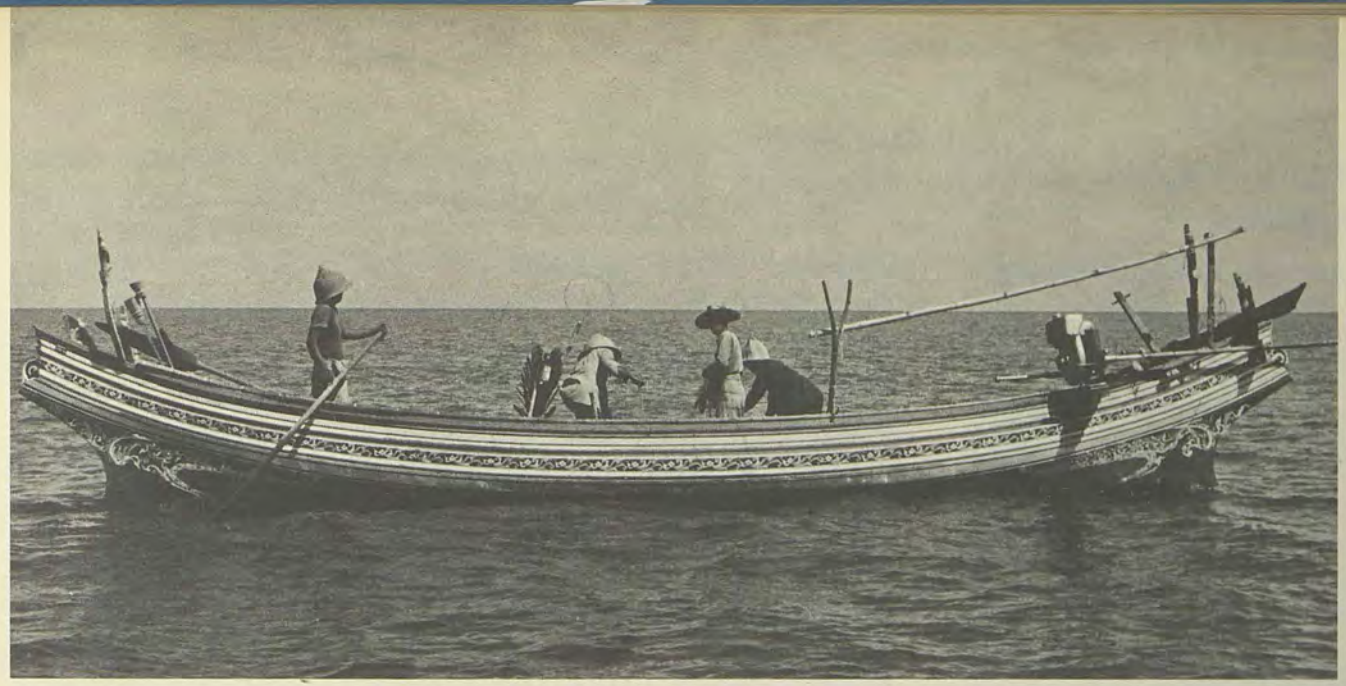
ศักยในทางทหาร

การนำเรือ ป๙-ช๑๑ ไปใช้ในงานทางทหารจะมีข้อจำกัดมาก เพราะการปฏิบัติการยกพลขึ้นบกภายในย่านที่ปฏิบัติงานอยู่ตามปกติของเรือแล้ว เรือนี้จะใช้บรรทุกคนและสิ่งอุปกรณ์ได้เพียงเล็กน้อย

This Pole Fisher Has a Crew of 2 Thai Moslems. C9-T11 Operate in the Southern Gulf Near Malaya

เรือตกเบ็ด ป๙-ช๑๑ ลำนี้มีคนประจำเรือเป็นชาวไทยอิสลาม ๒ คน ปฏิบัติงานอยู่ทางตอนใต้ของอ่าวไทยใกล้มาเลเซีย


OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น
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. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
สงขลา
15. Pattani
ปัตตานี
16. Narathiwat
นราธิวาส
17. Satul
สตูล
18. Trang
ตรัง
19. Krabi
กระบี่
20. Phuket
ภูเก็ต
21. Phang-Nga
พังงา
22. Ranong
ระนอง



C9-T14

C 9 - T 14			TYPE FISHING	
LOA 5 - 11 m	BEAM 1 - 2 m	GROSS TONS up to 5	NET TONS up to 4	PROPULSION 1 gasoline engine
DRAFT 0.3 - 0.5 m	OPERATING AREA Offshore of Changwat Pattani and Narathiwat		CLASS FREQUENCY 1 %	TYPE FREQUENCY 86 %
RECOGNITION FEATURES Double-ended. Overhanging bow and stern. Crescent-shaped sheer				TYPE OF CATCH / CARGO Red snapper, bonito, chub mackerel, rakegilled mackerel

ป ๙-ช ๑๔			ใช้งาน ประมง	
ความยาวตลอดลำ ๕-๑๑ ม.	ความกว้างสุด ๑-๒ ม.	ตันกรอส ไม่เกิน ๕	ตันเนต ไม่เกิน ๔	การขับเคลื่อน น้ำมันใส ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๐.๓-๐.๕ ม.	ย่านปฏิบัติงาน นอกฝั่งจังหวัดปัตตานีและนราธิวาส		พบเรือประเภทนี้ ๑%	พบเรือชนิดนี้ ๘๖%
ลักษณะจดจำ หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน หัวเรือและท้ายเรือขึ้นออกไป แนวตัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า ปลากะพงแดง ปลาโอ ปลาทู ปลาลัง ปลาโม่ง

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,

ข่าวสารทั่วไป

จะพบเห็นเรือประมงที่ทาสีฉูดฉาดและมีท้องเรือเปิดเหล่านี้ได้ เฉพาะทางตอนใต้ของอ่าวไทยเท่านั้น โดยทำการประมงอยู่บริเวณนอกฝั่งจังหวัดปัตตานีและนราธิวาสออกไป ๓ ถึง ๕ ไมล์ ออกปฏิบัติงานทุกฤดูกาล เนื่องด้วยชาวไทยอิสลามเป็นผู้ใช้เรือเหล่านี้ ฉะนั้นจึงมักไม่ใคร่ออกหาปลาในวันศุกร์อันเป็นวันหยุดทางศาสนาอิสลาม

เรือ ป๙-ช๑๔ นี้ มีจดทะเบียนเพียงไม่กี่ลำ

การขับเคลื่อน

เรือเหล่านี้ใช้เครื่องหางยาวประเภทน้ำมันใสเครื่องเดียว โดยมากมักเป็นเครื่องที่ผลิต

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 และคานไม้ไผ่ที่พาดไว้บนส่วนเสริมแต่งที่มีลวดลายและสีสันอันวิจิตร

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.

จากประเทศเยอรมนียี่ห้อเจโล (JLO) ชนิด ๑ สูบ ขนาด ๔ ถึง ๑๓ แรงม้า หรือเครื่องโรแทกซ์จากประเทศออสเตรีย ชนิด ๒ สูบ ขนาด ๑๙ แรงม้า สิ้นเปลืองเชื้อเพลิง ชม. ละประมาณ ๓ ลิตร เริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ไปในเรือด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือเหล่านี้จะออกจากท่าจอดพักไปยังตำบลที่ทำการประมงนอกฝั่งในตอนเช้าตรู่ และกลับตอนเย็น นำเสบียงอาหารที่หุงหาเรียบร้อยแล้วจากบ้านไปพอสำหรับการปฏิบัติงานวันหนึ่ง ไม่มีวิธีการเก็บรักษาปลาในเรือแต่อย่างใด สัตว์ทะเลที่จับได้มีปริมาณไม่เกิน ๔๐๐ กก.

เครื่องมือประมงที่ใช้กันอยู่อย่างแพร่หลายสำหรับเรือประเภทชนิดนี้ได้แก่ อวนติดตา และอวนล้อมจับ ความเร็วสูงสุดของเรือประมาณ ๕ นอต

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๙-ช๑๔ นี้ ไม่มีเครื่องมือกลใด ๆ เพื่อใช้ในการยกปลาหรือเครื่องอุปกรณ์จับปลาแต่อย่างใด เครื่องสูบน้ำก็ไม่มี การวิดน้ำท้องเรือจะใช้กระป๋องหรือถังวิดออก สมอก็ใช้สมอไม้ตัวเดียว สายสมออาจใช้ยาวถึง ๑๐๐ ม.

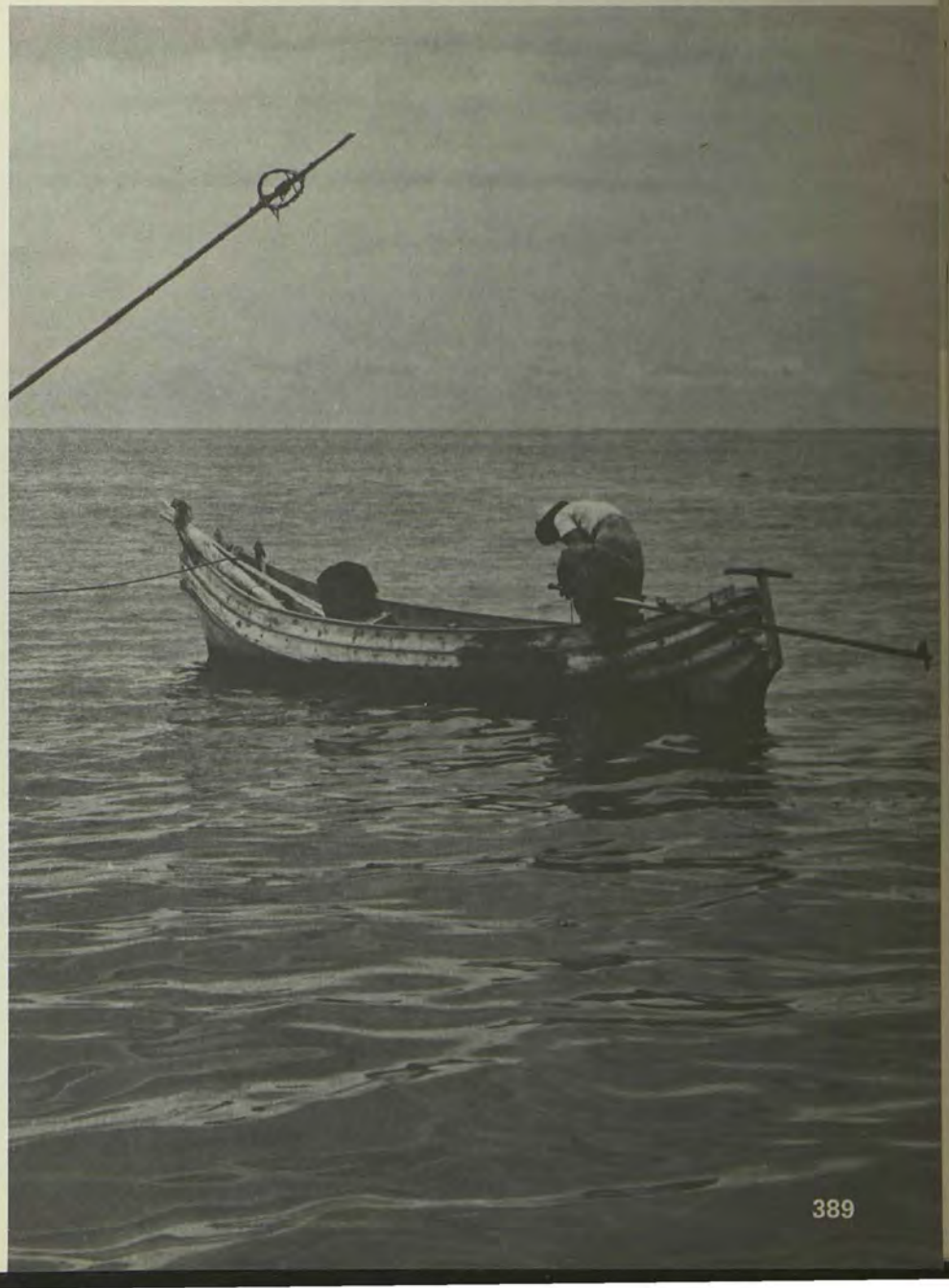
ตามปกติเรือ ป๙-ช๑๔ นี้ ไม่มีโคมไฟเลย และไม่มีแม้กระทั่งวิทยุหรือเครื่องมือเดินเรือใด ๆ ทั้งสิ้น

Ornately Carved and Colorfully Painted Board at Bow of C9-T14 Is Used As an Oar Rest and a Convenient Place To Secure Lines

แผ่นไม้แกะสลักลวดลายและเขียนด้วยสีฉูดฉาดที่หัวเรือ ป ธ-ช ๑๔ นี้ใช้สำหรับวางพาดแจวและผูกเชือก

C9-T14 Pole Fisher Brings in About 50 Kg of Red Snapper and Spanish Mackerel Each Day

เรือตกเบ็ด ป ธ-ช ๑๔ จับปลากะพงแดง ปลาอินทรีได้ประมาณวันละ ๕๐กก.



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.

คนประจำเรือ

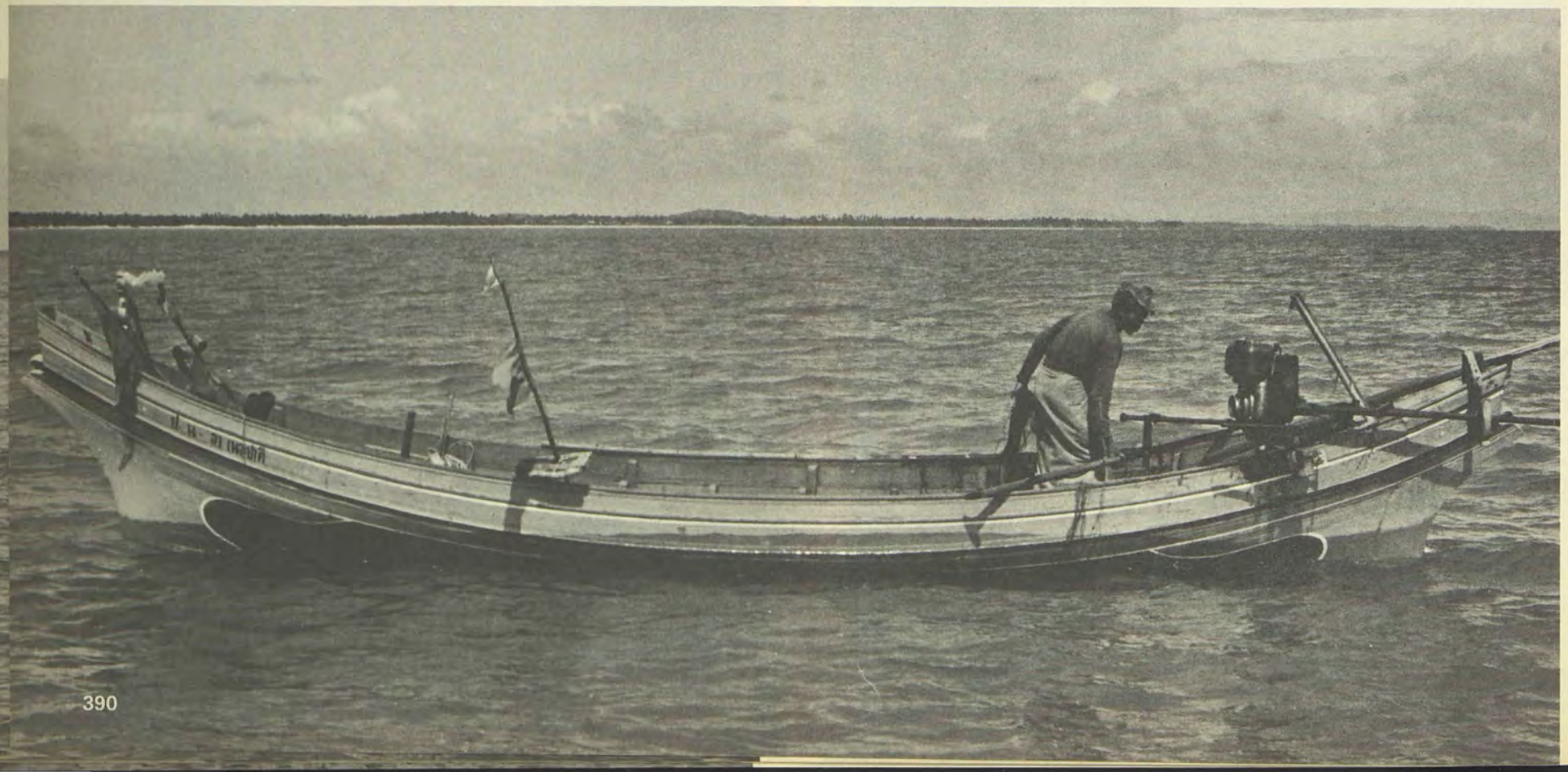
เรือ ป๘-ช๑๔ ใช้คนประจำเรือ ๑ ถึง ๕ คน เป็นชาวไทยอิสลาม

ศักยในทางทหาร

เรือนี้มีศักยในทางทหารต่ำ แต่พอจะใช้ช่วยลำเลียงคนและวัสดุจากเรือใหญ่ขึ้นบกได้โดยมีปริมาณจำกัด และเนื่องด้วยเป็นเรือที่ออกแบบและมีการตกแต่งไว้เป็นพิเศษผิดกับเรืออื่น 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 ลำนี้ใช้อวนติดตา และทำการประมงอยู่ใกล้ปากแม่น้ำปัตตานี จับได้วันละไม่เกิน ๒๐๐ กก.



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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C10-T11

C10-T11			TYPE FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
9 - 12 m	1.5 - 2 m	2 - 3	1 - 2	1 lugsail; engine optional
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY
0.5 m	Songkhla to Malaysian border		2%	13%
RECOGNITION FEATURES				TYPE OF CATCH / CARGO
Double-ended with overhanging stem and stern. High-rise stem and stern planks. Single, balanced lugsail				Varied

ป ๑๐-ช ๑๑			ใช้งาน ประมง	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ตันกรอส	ตันเนต	การขับเคลื่อน
๙-๑๒ ม.	๑.๕-๒ ม.	๒-๓	๑-๒	๑ ใบแขวน อาจมีเครื่องยนต์
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน		พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
๐.๕ ม.	สงขลาถึงชายแดนมาเลเซีย		๒%	๑๓%
ลักษณะจดจำ				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า
หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกันและขึ้นออกไป ทวนหัวทวนท้ายเสริมด้วยไม้ขึ้นสูงขึ้นมา มีใบแขวนห้อยใบเดียว				นานาชนิด

General Information

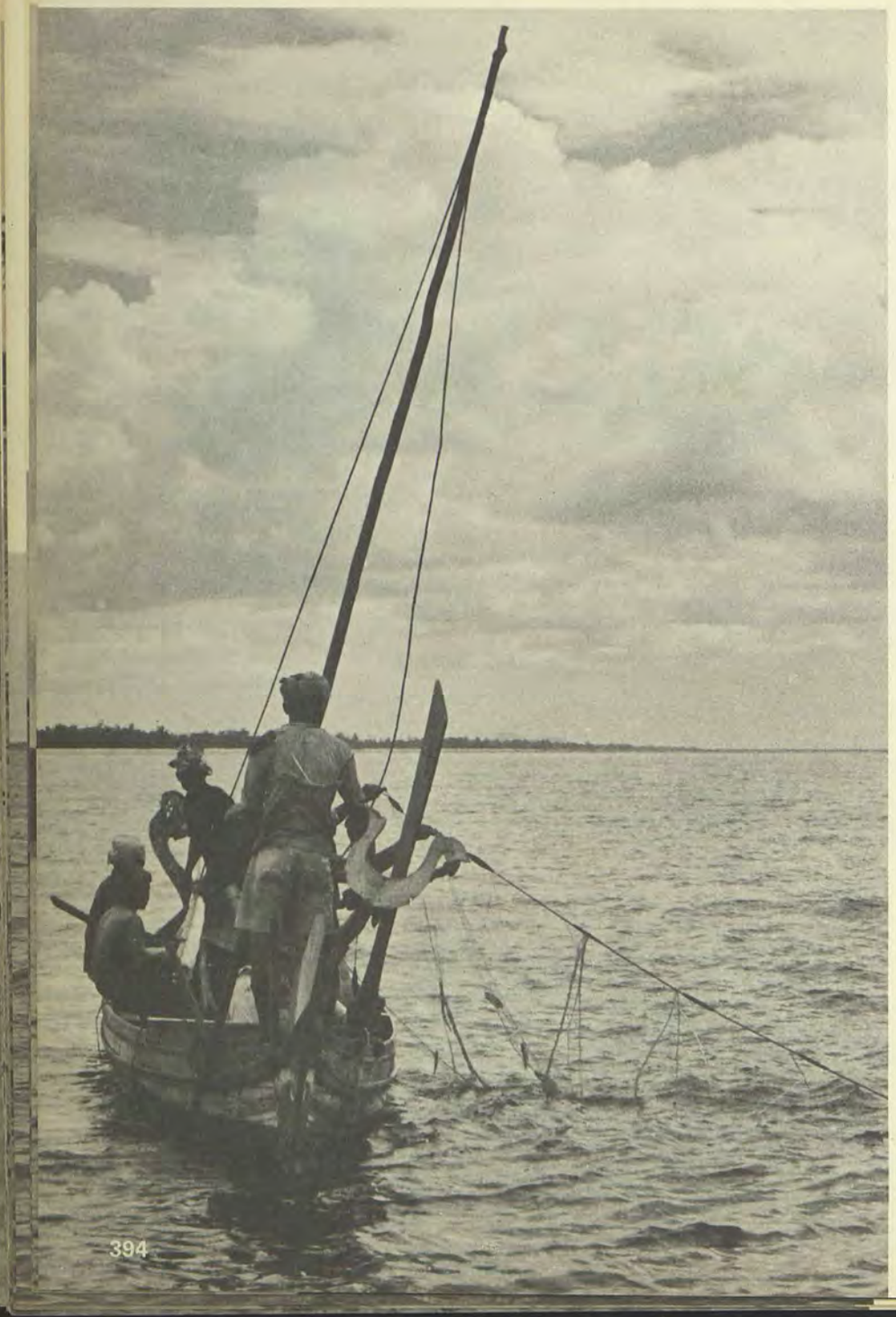
The brightly ornamented, double-ended C10-T11 sailing "canoe" fishes along the southern coast of the Gulf from Songkhla to the Malaysian border. The sharply pointed bow and stern usually have purely decorative stem and stern planks flaring out over the ends. Ornately carved and brilliantly colored boards 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.

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๑๐-ช๑๑ ที่ได้ประดิษฐ์ไว้อย่างสวยงามนี้ หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกันและมีส่วนคล้ายกับเรือคะนูของชาวอินเดียนแดงที่มีใบ จะใช้เป็นเรือประมงอยู่ตามบริเวณฝั่งทะเลทางตอนใต้ของอ่าวไทยตั้งแต่จังหวัดสงขลาลงไปจดเขตแดนสหพันธ์มาเลเซีย หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะแหลมและมักตกแต่งแผ่นไม้เสริมทวนหัวและทวนท้ายให้แผ่ออกไปอย่างสวยงาม มีการแกะสลักลวดลาย และเขียนด้วยสีฉูดฉาดบนแผ่นไม้เป็นรูปพระยานาค ใบไม้และดอกไม้ เพื่อใช้เป็นที่ยึดหางเสือและวางพาดเสากระโดงเมื่อล้มเสาลง

เรือประเภทชนิดนี้ใช้อวนล้อมจับ อวนติดตาเป็นส่วนใหญ่ และจับปลาหมึกโดยใช้



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.

ไฟส่องแล้วช้อนด้วยสวิง ออกปฏิบัติงานทุกฤดูกาล แต่ตามปกติจะหยุดงานในวันศุกร์ ซึ่งเป็นวันกระทำพิธีทางศาสนาอิสลาม และเรือเหล่านี้มักไม่ใคร่จดทะเบียน

การขับเคลื่อน

ใบเป็นใบแขวนรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสใบเดียว จะชักอยู่บนเสากระโดงเรือที่ไม่มีสายยึด เสาสูงไม่เกิน ๖ ม. มีลักษณะเอนไปทางท้ายเรืออย่างเห็นได้ชัด และตั้งอยู่กลางลำค่อนไปทางหัวเรือ เพลาใบอันบนและอันล่าง (เพลาอันยาและเพลาดามัน) ยาวประมาณ ๔ ม. การลดใบและม้วนเก็บจะกระทำได้โดยหย่อนเชือกชักใบซึ่งร้อยผ่านรอกที่ยอดเสาลงมาในขณะเดียวกันก็ม้วนใบรอบเพลาดามัน

เรือ ป๑๐ - ช๑๑ ส่วนมากใช้เครื่องยนต์หางยาวประเภทน้ำมันใสโดยติดไว้ทางท้ายเรือกราบใดกราบหนึ่ง เครื่องยนต์ที่ใช้กันอยู่โดยทั่วไปเป็นส่วนใหญ่ได้แก่เครื่องยนต์ที่ผลิตจากประเทศเยอรมนียี่ห้อเจโล (JLO) ชนิดสูบเดียวขนาด ๘ ถึง ๑๓ แรงม้า เริ่มเดินเครื่องด้วยมือและสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง ชม.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 - ช๑๑ ที่ใช้อวนติดตากำลังปฏิบัติงานอยู่นอกฝั่งใกล้ อ. สายบุรี 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.

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๑๐-ช๑๑ จะทำการประมงอยู่ห่างจากฝั่ง ๓ ถึง ๕ ไมล์ ออกเรือจากท่าจอดพักในตอนเช้าและกลับในตอนเย็น เมื่อออกไปทำการจับปลาหมึก อาจต้องอยู่ในทะเลนานถึง ๔ วัน ถ้าออกปฏิบัติงานเป็นประจำวันก็จะนำอาหารที่จัดทำเรียบร้อยแล้วจากบ้านไป หรือเมื่อต้องอยู่ในทะเลหลาย ๆ วันก็จะหุงต้มด้วยเตาถ่านในเรือ

สัตว์ทะเลที่จับได้มี ปลาโอ ปลาทู ปลาดาบลาว ปลาเสือ ปลาลัง ปลาโม่ง ปลากะพงแดง ปลาอินทรี และปลาหมึก ปริมาณที่ได้วันละไม่เกิน ๒๐๐ กก. และไม่มีการเก็บรักษาปลาในเรือแต่อย่างใด

เรือเหล่านี้เมื่อใช้เครื่องยนต์จะมีความเร็วเดินทางประมาณ ๔ นอต ถ้าใช้ใบจะสามารถทำความเร็วได้ ๗ นอตเมื่อลมมีความเร็ว ๑๕ นอต

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๑๐-ช๑๑ นี้มีแต่เฉพาะเครื่องอุปกรณ์ในการจับปลา สมอไม้ ๑ ตัว และสายสมอยาวไม่เกิน ๑๐๐ ม. เท่านั้น เรือเหล่านี้ไม่มีไฟเรือเดิน คงมีแต่เพียงตะเกียงเจ้าพายุ ๑ ดวงสำหรับใช้ส่องล่อปลาหมึก

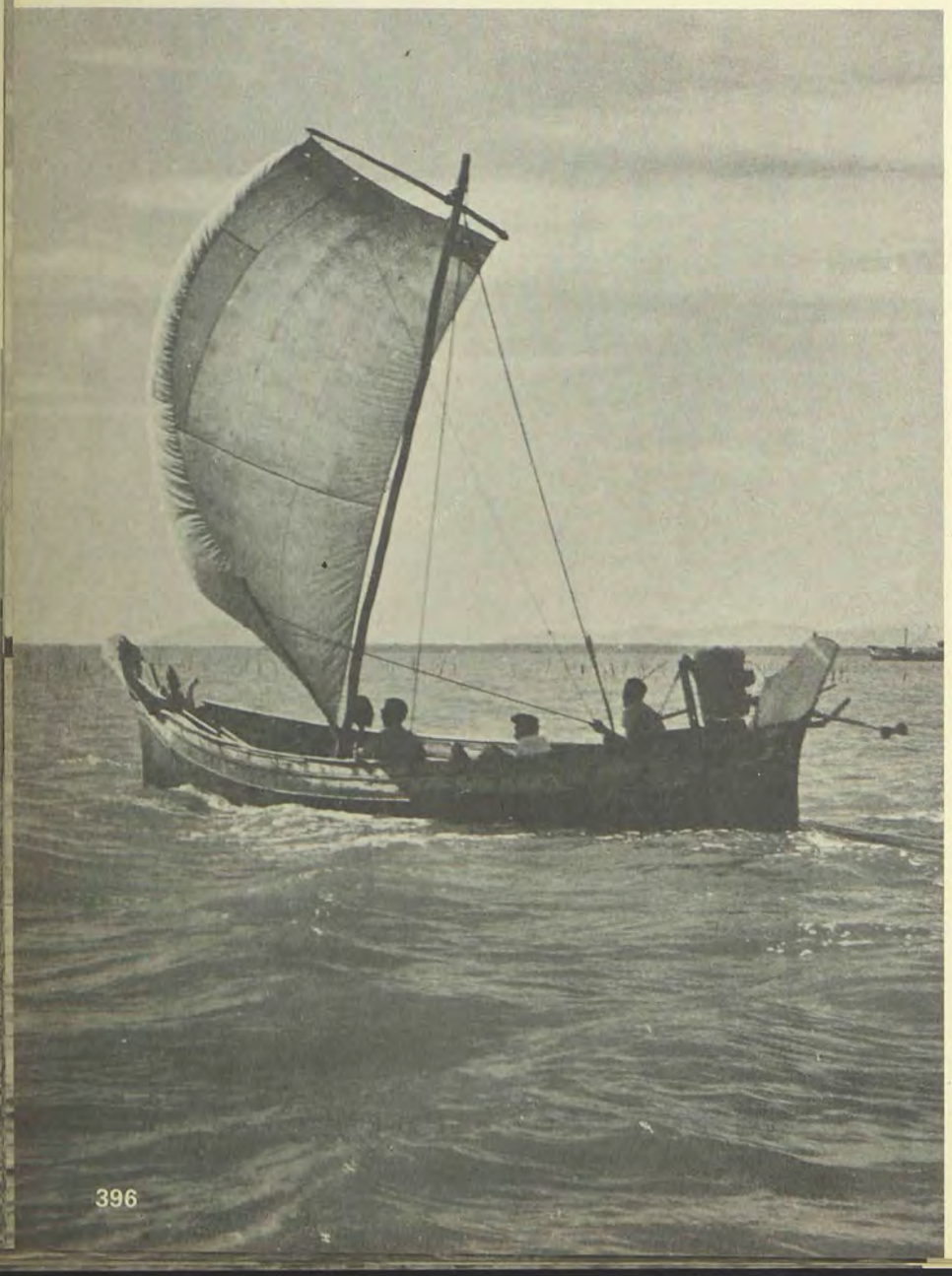
Ornately Carved and Colorfully Painted Boards at Bow and Stern Are Characteristic of C10-T11 Vessels

ลักษณะของเรือ ป๑๐-ช๑๑ จะมีแผ่นไม้แกะสลักลวดลายและเขียนด้วยสีฉูดฉาดอยู่ที่หัวเรือและท้ายเรือ

C10-T11

In Addition to a Single Lugsail, Most C10-T11 Vessels Are Also Equipped With a Long-Shaft Gasoline Engine

เรือ ป๑๐-ช๑๑ ส่วนมากจะติดเครื่องหางยาวน้ำมันใส ๑ เครื่อง เพิ่มจากใบแขวนใบเดียวที่มีอยู่แล้ว



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

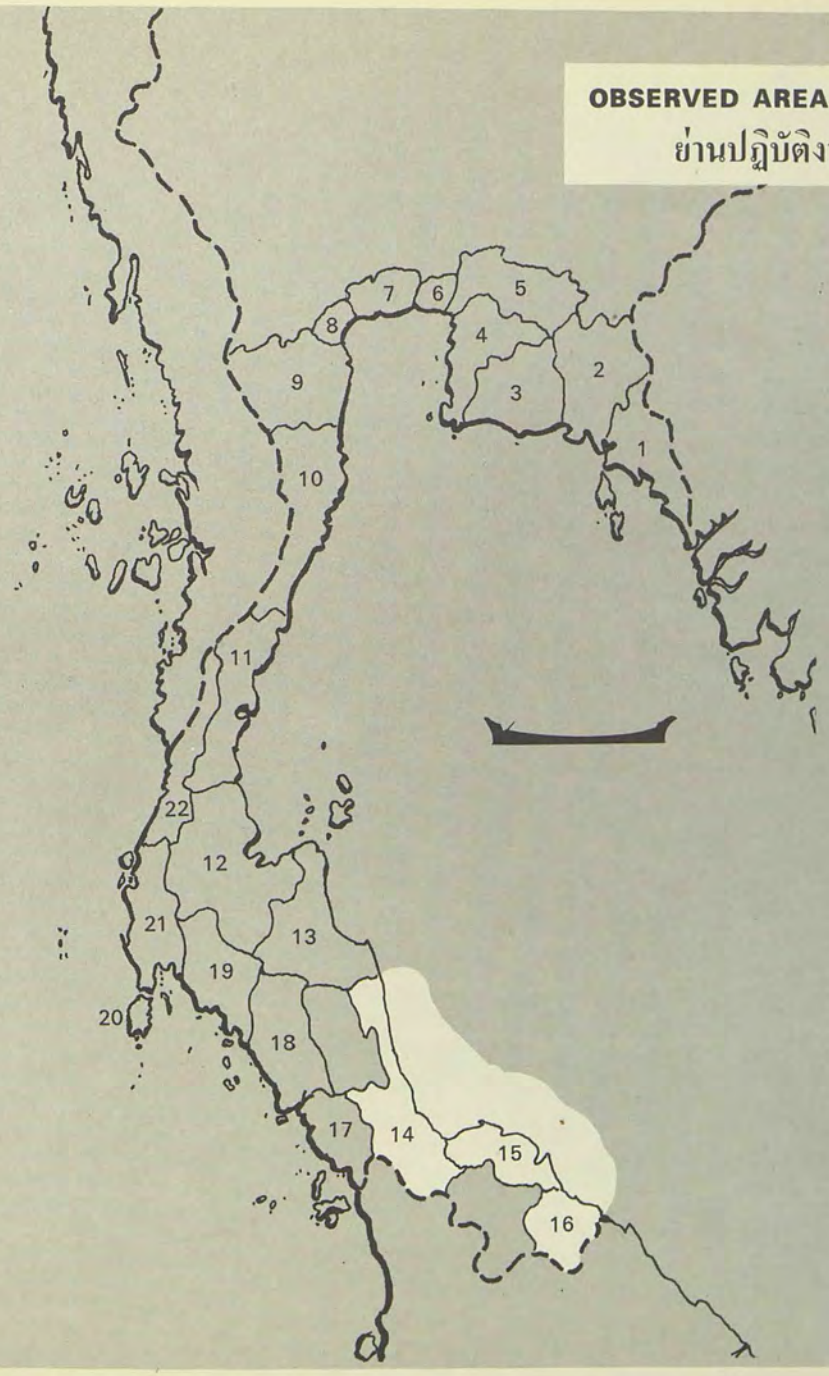
Small, unseaworthy, and without decks to conceal contraband, the C10-T11 has limited military potential. However, it is accustomed to night sailing and, in a brisk breeze, is faster than its motorized sister, the C10-T14.

คนประจำเรือ

ตามปกติจะมีคนประจำเรือ ๔ ถึง ๗ คน เป็นชาวไทยอิสลาม พูดภาษาปักษ์ใต้ปนภาษามลายู ส่วนมากจะมีความรู้อย่างต่ำเพียงชั้นประถมปีที่ ๔ และทำการประมงโดยเป็นหุ้นส่วนกัน

ศักยในทางทหาร

เนื่องด้วยเป็นเรือขนาดเล็ก ออกทะเลไกลๆไม่ได้ และไม่มีดาดฟ้าปิดเพื่อซุกซ่อนสิ่งของต้องห้าม ฉะนั้นเรือ ป๑๐-ช๑๑ นี้จึงมีศักยในทางทหารอย่างจำกัด แต่อย่างไรก็ตามเรือนี้มีความถนัดและเคยชินต่อการแล่นใบในเวลากลางคืนเป็นอย่างดี และในขณะที่มีลมแรงจะมีความเร็วสูงกว่าเรือ ป๑๐-ช๑๔ ซึ่งใช้เครื่องยนต์และมีรูปร่างคล้ายกัน



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C10-T14

C10-T14			TYPE FISHING	
LOA 6 - 15 m	BEAM 1 - 2 m	GROSS TONS 2 - 7	NET TONS 1 - 5	PROPULSION 1-gasoline engine
DRAFT up to 0.6 m	OPERATING AREA Songkhla to Malaysian border		CLASS FREQUENCY 2%	TYPE FREQUENCY 87%
RECOGNITION FEATURES Double-ended with overhanging stem and stern. High-rise stem and stern planks			TYPE OF CATCH / CARGO Mainly bonito, chub mackerel, rakegilled mackerel, red snapper	

ป๑๐-ช๑๔			ใช้งาน ประมง	
ความยาวตลอดลำ ๖-๑๕ ม.	ความกว้างสุด ๑-๒ ม.	ตันกรอส ๒-๗	ตันเนต ๑-๕	การขับเคลื่อน น้ำมันใส ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ไม่เกิน ๐.๖ ม.	ย่านปฏิบัติงาน สงขลาถึงชายแดนมาเลเซีย		พบเรือประเภทนี้ ๒%	พบเรือชนิดนี้ ๘๗%
ลักษณะจดจำ หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกันและขึ้นออกไป ทวนหัวและทวนท้ายเสริมด้วยไม้ขึ้นสูงขึ้นมา			ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า ส่วนใหญ่เป็นปลาโอ ปลาทู ปลาลัง ปลาโม่ง ปลากะพงแดง	

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 boats fish 3 to 5 miles off the coast of the Gulf between Songkhla and the Malaysian 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.

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๑๐-ช๑๔ นี้ มีลักษณะเหมือนกับเรือ ป๑๐-ช๑๑ ผิดกันตรงที่ไม่มีใบ เรือเหล่านี้ได้ตกแต่งทวนหัวและทวนท้ายโดยเสริมไม้เข้าไปที่ปลายสุดให้แผ่ขึ้นออกไป (เรียกส่วนที่เสริมนี้ว่า "โขนเรือ") ตัวเรือทาสีฉูดฉาด และมีการแกะสลักลวดลายให้สวยงาม

เรือประเภทชนิดนี้ได้ต่อที่อู่เรือในจังหวัดสงขลา ปัตตานี และนราธิวาส ทำการจับปลาอยู่ตามแถบชายฝั่งทะเลของอ่าวไทย ห่างฝั่งประมาณ ๓ ถึง ๕ ไมล์บริเวณตั้งแต่จังหวัดสงขลาลงไปจนสุดเขตแดนที่ติดต่อกับสหพันธ์มาเลเซีย

ประมาณครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้จับปลาด้วยอวนล้อมจับ ส่วนอีกครึ่งหนึ่งใช้อวน

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 และส่วนมากจะหยุดพักผ่อนกันในวันศุกร์ อันเป็นวันหยุดทางศาสนาอิสลาม

เรือ ป๑๐-ช๑๔ นี้ มีจำนวนน้อยมาก ที่มีใบทะเบียนเรือติดไปด้วย

การขับเคลื่อน

เรือประเภทชนิดนี้ใช้เครื่องหางยาวประเภทน้ำมันใส เป็นเครื่องยนต์ที่ทำจากประเทศเยอรมนียี่ห้อเจโล (JLO) ชนิด ๑ สูบ (ตามปกติใช้ขนาด ๑๓ แรงม้า) หรือเป็นเครื่องยนต์จากประเทศออสเตรียยี่ห้อโรแทกซ์ ชนิด ๒ สูบ (ขนาด ๑๙ แรงม้า) ความสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง ชม. ละ ๒ ถึง ๔ ลิตร เครื่องยนต์ทั้งสองชนิดนี้เริ่มเดินเครื่องด้วยมือ และทางเรือไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ติดไปด้วยเลย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๑๐-ช๑๔ นี้ ตามปกติจะออกจับปลาเที่ยวละหนึ่งวัน โดยนำเสบียงอาหารที่หุงหาไปจากบ้านเรียบร้อยแล้ว เรือประเภทชนิดนี้ประมาณหนึ่งในสามที่จับปลาในเวลากลางคืนด้วยอวนล้อมติด ส่วนที่เหลือนอกนั้นใช้อวนล้อมจับ

เรือเหล่านี้ไม่มีเก้าอี้สำหรับนั่งดูฝูงปลา แต่จะบรรทุกเรือเล็กไปหนึ่งลำเพื่อเป็นพาหนะของผู้มีหน้าที่ฟังเสียงปลา เมื่อไปถึงตำบลที่จับปลา ผู้ฟังเสียงปลาจะออกไปกับเรือเล็กแล้วดำลงไปใต้น้ำ เพื่อค้นหาฝูงปลาโดยอาศัยการฟังเสียง เมื่อพบแล้วผู้ฟังเสียงปลาจะโผล่ขึ้นมา และแจ้งตำบลที่ให้คนบนเรือใหญ่ทราบ เพื่อวางอวนล้อมจับหรืออวนล้อมติดรอบฝูงปลา ภายหลังที่ได้ทำการล้อมฝูงปลาไว้เรียบร้อยแล้ว คนประจำเรือจะใช้ไม้ไผ่ตีน้ำเพื่อต้อนให้ปลาว่ายเข้าไปติดตาอวน 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 ป ๑๐-ช ๑๔ ที่ใช้อวนล้อมจับกำลังแล่นกลับท่า ตามปกติมีคนประจำเรือ ๑๐ คน และจับปลาได้วันละไม่เกิน ๓๐๐ กก.

Crew's Lunch, Brought From Home, Being Prepared on Deck of C10 - T14 Purse-Seine Fisher

อาหารกลางวันของคนประจำเรือที่นำมาจากบ้านและวางไว้บนดาดฟ้าของเรือ อวนล้อมจับ ป ๑๐ - ช ๑๔

Small C9 - T14 Carried on C10 - T14 Purse Seiner Is for the Fish Listener Who Locates the Shoals of Fish

เรือ ป ๙ - ช ๑๔ ขนาดเล็กบรรทุกอยู่บนเรือ ป ๑๐ - ช ๑๔ ที่ใช้อวนล้อมจับนั้น 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 bilge 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.

ปลาที่จับได้ส่วนมากเป็นปลาโอ ปลาทู ปลาลัง ปลาโม่ง ปลากะพงแดง และปลาอินทรี มีบางลำจับได้ปลาฉลามดำ ปลาหมึก ปลานกแก้ว ปลาเสือ ปลากุเรา และปลาดาบลาวอีกด้วย แม้ว่าตามรายงานจะสามารถจับปลาได้ไม่เกิน ๑,๐๐๐ กก. ก็ตาม แต่ตามปกติแล้วมักจับได้ระหว่าง ๒๐๐ ถึง ๓๐๐ กก. เรือ ป๑๐ - ช๑๔ นี้ไม่มีวิธีการเก็บรักษาปลาในเรือแต่อย่างใด เพราะโดยมากจะซื้อขายกันที่เรือโดยตรงและนำใส่หลัวไป

เรือ ป๑๐ - ช๑๔ มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๕ นอต

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๑๐ - ช๑๔ ไม่มีเครื่องยกของ หรือเครื่องสูบน้ำท้องเรือเลย ใช้สมอไม้ตัวเดียว สายสมอยาว ๘๐ ม.

เรือ ป๑๐ - ช๑๔ เพียงบางลำเท่านั้นที่จะมีไฟเรือเดินติดประจำที่ส่วนมากมักใช้โคมรั้ว ๑ ดวงแขวนไว้ที่แผ่นไม้ซึ่งแกะสลักลวดลาย

ในเรือไม่มีเครื่องช่วยชีวิตแต่อย่างใด

Stem and Stern Planks of the C10 - T14 Have Pronounced Flare. Crews Are Usually Thai Moslem

ทวนหัวและทวนท้ายของเรือ ป ๑๐ - ช ๑๔ จะเสริมแผ่นไม้ให้แผ่ยื่นออกไป คนประจำเรือมักเป็นชาวไทยอิสลาม

This C10 - T14 Purse-Seine Fisher, Powered by a JLO 13-Hp 1-Cylinder Gasoline Engine, Is Capable of Operating 10 Miles Offshore

เรืออวนล้อมจับ ป ๑๐ - ช ๑๔ ใช้เครื่องยนต์น้ำมันใสยี่ห้อเจโล ๑ สูบ ๑๓ แรงม้า สามารถออกปฏิบัติงานห่างจากฝั่งได้ ๑๐ ไมล์

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 แต่โดยทั่ว ๆ ไปจะมีเพียง ๔ ถึง ๑๐ คน คนประจำเรือเหล่านี้พูดภาษาไทยปักษ์ใต้ปนมลายู ส่วนมากได้รับการศึกษาเพียงชั้นประถมปีที่ ๔ ตามปกติจะทำงานเป็นหุ้นส่วนกัน นายเรือกับคนฟังเสียงปลาจะได้ส่วนแบ่งผลกำไรมากกว่าคนอื่น ๆ

ศักยในทางทหาร

เรือ ป๑๐-ช๑๔ นี้ มีคุณค่าในการใช้งานทางทะเลน้อย แล่นช้า และบรรทุกของได้น้อยจึงมีศักยในทางทหารที่จำกัดมาก

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C11-T14

C11-T14			TYPE FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
7 - 9 m	2 - 2.5 m	1 - 1.5	0.7 - 1	1 gasoline engine
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY
0.4 - 0.6 m	Andaman Sea at Ko Lao Trong		1%	100%
RECOGNITION FEATURES				TYPE OF CATCH / CARGO
Straight bow, high-rise stem. Truncated, wide, transom stern. Twin extended sternposts				Small sea shrimp and swimming crab

ป ๑๑-ช ๑๔			ใช้งาน ประมง	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ตันกรอส	ตันเนต	การขับเคลื่อน
๗-๙ ม.	๒-๒.๕ ม.	๑-๑.๕	๐.๗-๑	น้ำมันใส ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน		พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
๐.๔-๐.๖ ม.	เกาะเหลาตรง ในทะเลอันดามัน		๑%	๑๐๐%
ลักษณะจดจำ				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า
หัวเรือตรง ทวนหัวขึ้นสูงขึ้นมา ท้ายเรือตัดกว้าง มีทวนท้ายสองอันยื่นออกไป				กุ้งทะเลขนาดเล็ก และปูม้า

General Information

Though few in number, these converted sailers with their double sternposts 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.

ข่าวสารทั่วไป

เรือเหล่านี้ได้ดัดแปลงมาจากเรือใบซึ่งมีทวนท้ายสองอัน แม้ว่าจะมีจำนวนไม่มากนัก แต่ก็มีลักษณะผิดแผกไปจากเรือชายฝั่งของไทยประเภทอื่น ๆ ทั้งหมดอย่างเห็นได้ชัด ส่วนมากเป็นเรือที่มีท่าจอดพักอยู่ที่เกาะเหลาตรง (ปากคลองหลักขัน จ. ตรัง) เรือทุกลำทำการประมงด้วยโพงพางอยู่ ณ บริเวณนอกฝั่งของเกาะเหลาตรงนั่นเอง

เรือชายฝั่งเหล่านี้นับว่าเป็นเรือที่มีการทรงตัวดีที่สุดในจำพวกเรือที่มีขนาดเดียวกัน สามารถแล่นออกห่างฝั่งได้ไกลถึง ๓๐ ไมล์ และอยู่ในทะเลได้เป็นเวลานานถึง ๓ วัน การที่ต้องเดินทางไกลเช่นนี้จึงได้ทำประทุนชั่วคราวขึ้น

เรือ ป๑๑-ช๑๔ นี้ ไม่ได้จดทะเบียน

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 ใช้แจวเมื่อเข้าใกล้ฝั่ง และปฏิบัติงานอยู่นอกฝั่งทะเลอันดามันใกล้มาเลเซียเพียงแห่งเดียว

๒. เครื่องหางยาวของเรือ ป๑๑-ช๑๔ ที่อยู่ระหว่างทวนท้ายทั้งสองจะสามารถใช้การได้คล่องแคล่ว

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.

การขับเคลื่อน

เรือ ป๑๑-ช๑๔ ใช้เครื่องยนต์น้ำมันใสชนิดสูบเดียว ขนาด ๔ ถึง ๗ แรงม้า มักเป็นยี่ห้อ โคเลอร์ หรือ เฮอร์ด ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ แต่ก็มักมีเครื่องมือสำหรับซ่อมทำติดไปด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๑๑-ช๑๔ จะออกจากท่าในตอนน้ำลงและใช้เวลาในการออกไปกู้โพงพางเพียงครึ่งวันเท่านั้น สัตว์ทะเลที่จับได้เป็นพวก กุ้งและปูม้า เที่ยวละ ๑๐ ถึง ๓๐ กก. มักนำไปขึ้นที่ท่าปะเหลียนหรือท่าหยงสตาร์ และแต่ละเที่ยวจะนำอาหารที่หุงหาแล้วจากบ้านไปด้วย

เรือนี้มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๕ นอต

Forward View of C11-T14 Bag-Net Fisher

ภาพหัวเรือ ป๑๑-ช๑๔ ที่ทำโพงพาง

Stern View of C11-T14 Bag-Net Fisher

ภาพท้ายเรือ ป๑๑-ช๑๔ ที่ทำโพงพาง

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

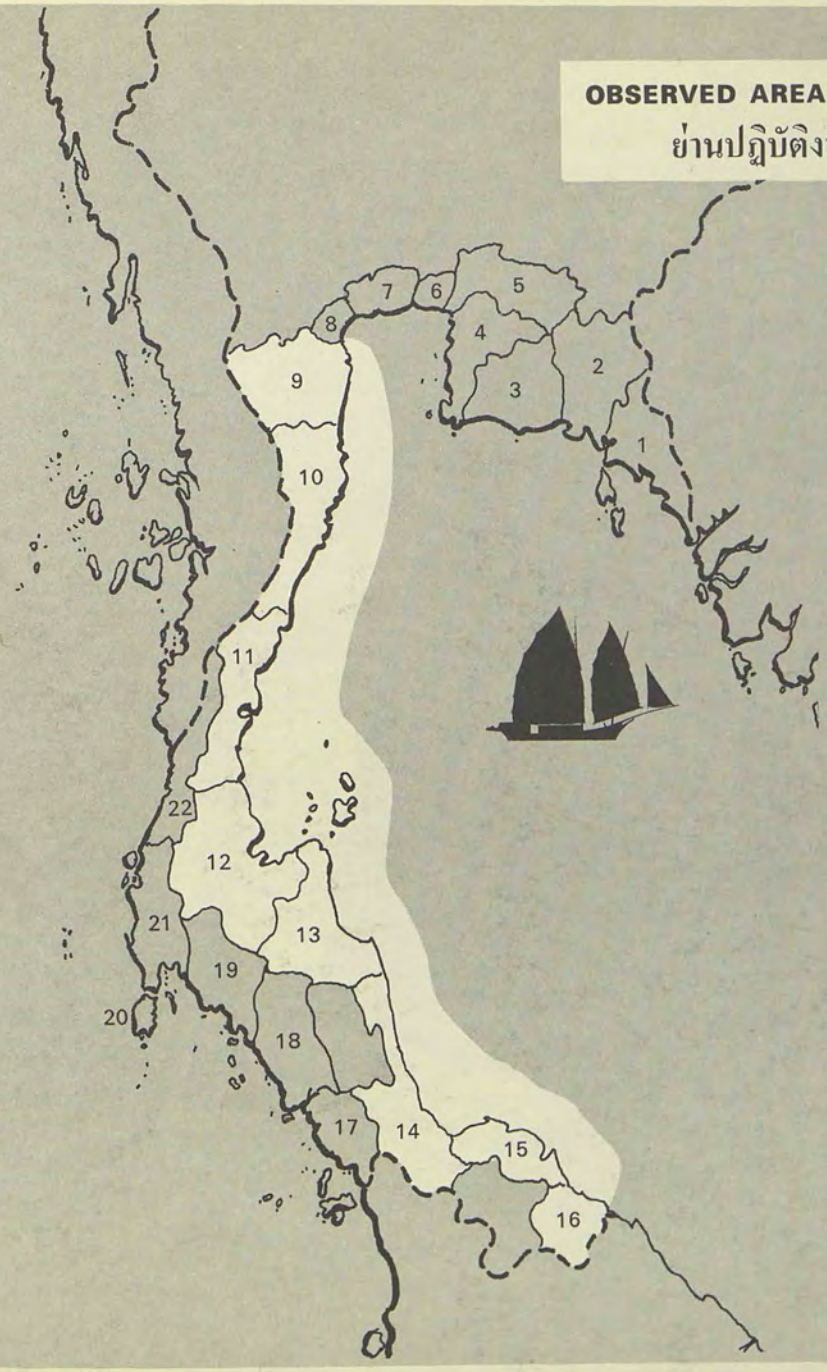
เรือ ป๑๑-ช๑๔ ไม่มีเครื่องอุปกรณ์ต่างๆ เหล่านี้เลยคือ เครื่องสูบน้ำ สมอ วิทยุ อุปกรณ์การเดินเรือหรือเครื่องช่วยชีวิต แม้ว่าเรือเหล่านี้ส่วนมากจะยังเหลือหางเสือที่เคยใช้เมื่อครั้งแล่นใบอยู่ก็ตาม แต่ตามปกติจะใช้ถือท้ายเรือด้วยการหันใบจักรของเครื่องยนต์หางยาว เรือเหล่านี้ใช้โคมรั้ว ๑ ดวง

คนประจำเรือ

เรือจับปลาเหล่านี้ใช้คนประจำเรือ ๒ คน

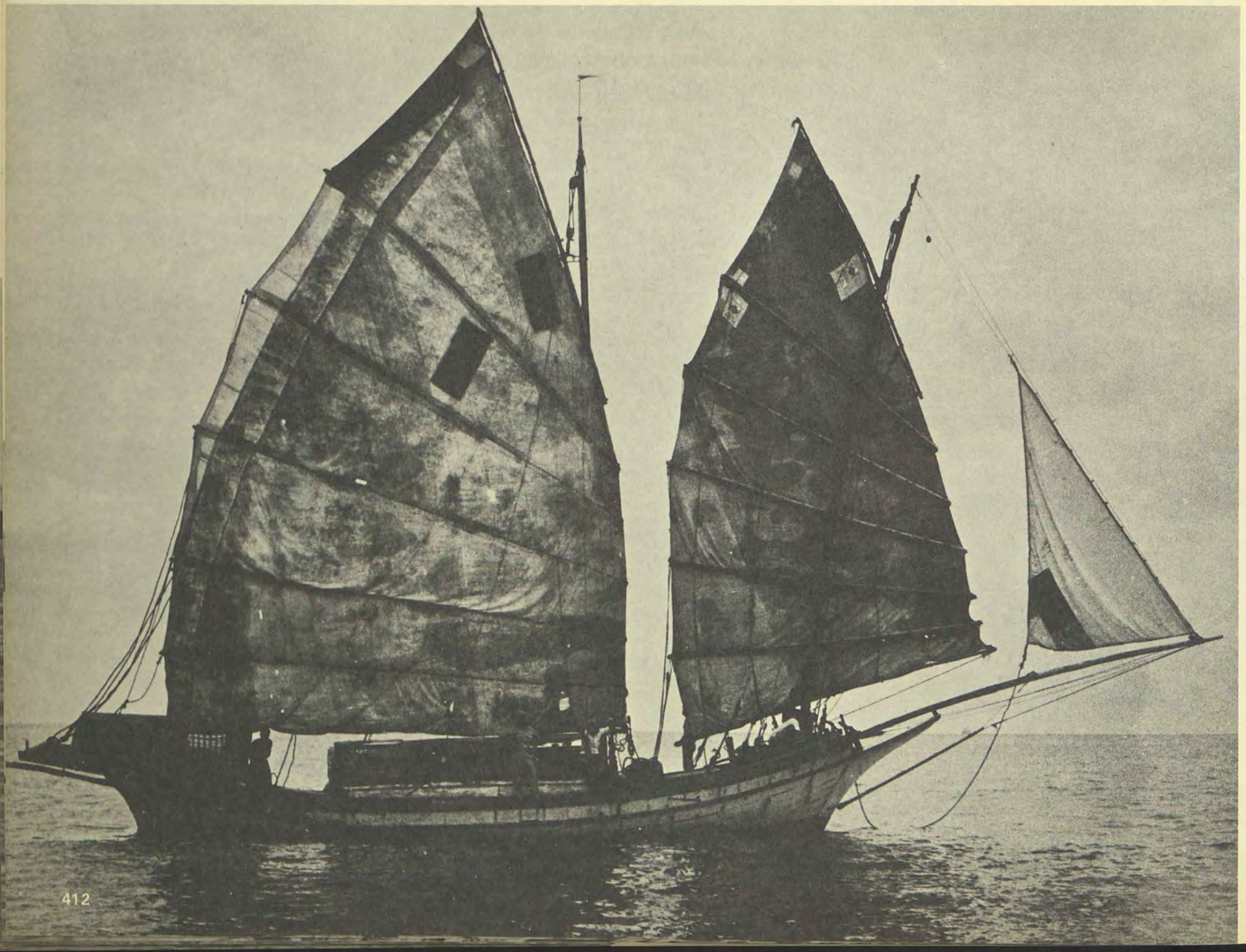
ศักยในทางทหาร

เนื่องด้วยเรือ ป๑๑-ช๑๔ มีจำนวนน้อยลำ และพบเห็นอยู่แต่เฉพาะในย่านที่จำกัดเพียงแห่งเดียว จึงมีศักยในทางทหารไม่มากนัก แต่อย่างไรก็ดี เรือนี้สามารถออกไปในทะเลที่มีคลื่นลมจัดได้ไกลกว่า และอยู่นานกว่าเรือขนาดเล็กของไทยด้วยกันเป็นส่วนมาก

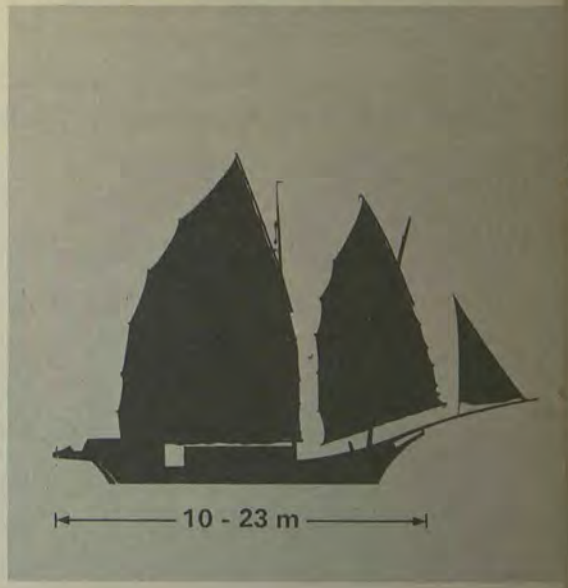


OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง



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 Trengannu. 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	ใช้งาน			
	สินค้า			
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ตันกรอส	ตันเนต	การขับเคลื่อน
๑๐-๒๓ ม.	๓-๖ ม.	๘-๕๕	๕-๓๔	๒ ใบ
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	
๐.๘-๑.๘ ม.	สหพันธ์มาเลเซียถึง อ. บ้านแหลม จ. เพชรบุรี			
ลักษณะจดจำ			ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า	
หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน และขึ้นชันออกไป มีใบแขวนแบบจีน ๒ ใบ และใบขิบ			เกลือ ถ่าน กะปิ	

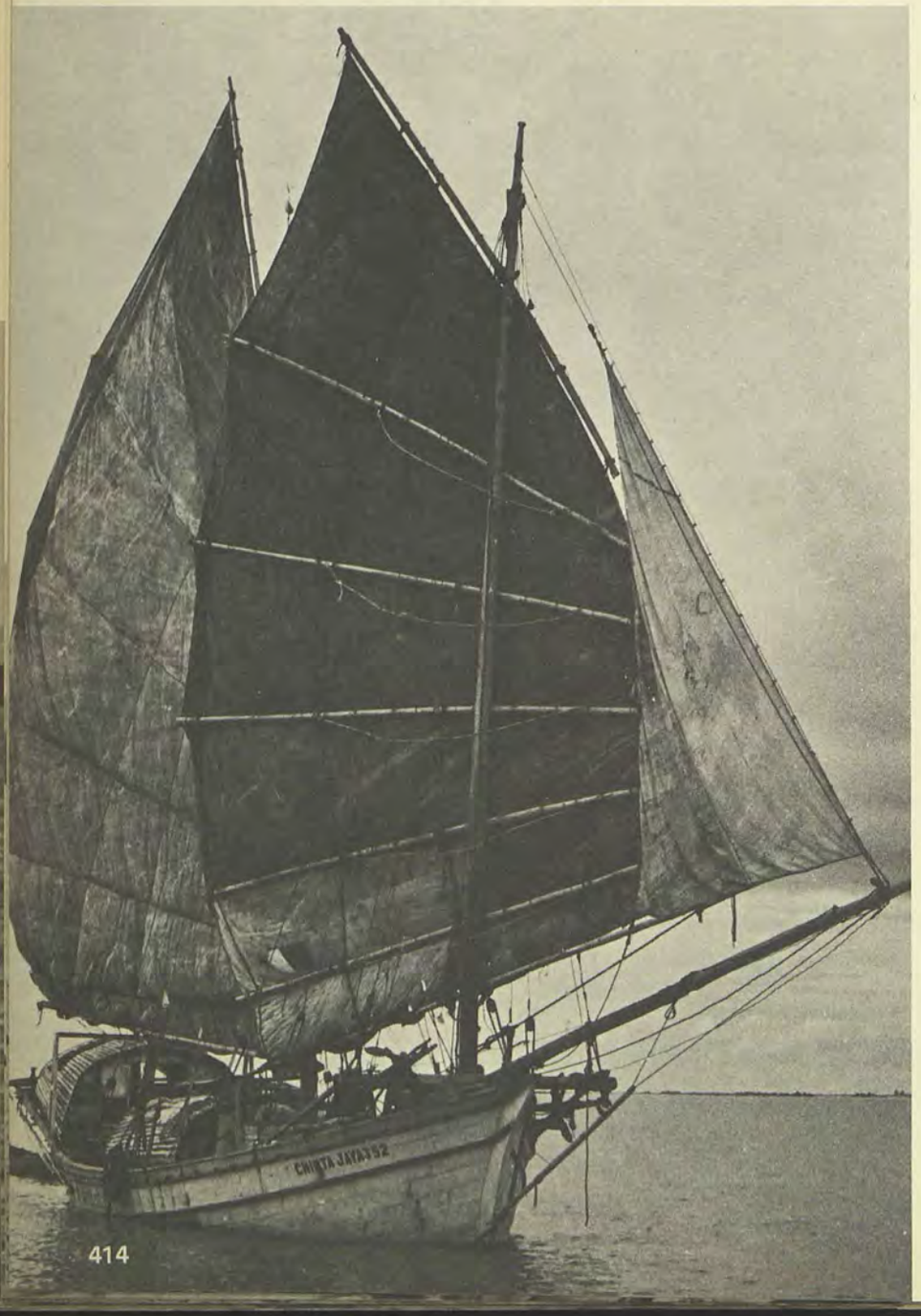
ข่าวสารทั่วไป

เรือใบสองเสาซึ่งมีลักษณะงดงามนี้ จะพบเห็นได้ในบริเวณตั้งแต่สหพันธ์มาเลเซียถึงอำเภอบ้านแหลม จังหวัดเพชรบุรี ส่วนใหญ่เป็นของชาวมาเลเซียที่มาจากตรังกานู เรือชนิดนี้ที่มีขนาดใหญ่ ๆ จะแล่นมาที่อำเภอบ้านแหลมโดยบรรทุกทรายเพียงอย่างเดียว เพื่อใช้ถ่วงเรือ และในเที่ยวกลับจะบรรทุกเกลือไปยังสหพันธ์มาเลเซีย ส่วนเรือขนาดเล็กลงไปซึ่งมีความยาวประมาณ ๑๓ หรือ ๑๔ ม. มักบรรทุกกะปิเข้ามายังประเทศไทย และในเที่ยวกลับจะบรรทุกเกลือหรือถ่านเป็นสินค้ากลับไป เรือแบบเดียวกันนี้ของไทยมีอยู่ไม่น้อยกว่าสองลำมาจากจังหวัดปัตตานี เป็นของชาวไทยอิสลาม

เรือเหล่านี้นับว่าเป็นเรือที่พบมากที่สุดในบรรดาเรือต่างประเทศด้วยกันที่แล่นไปมาในน่านน้ำบริเวณอ่าวไทย มีเก๋งสองเก๋ง อยู่บนดาดฟ้ายกท้ายเรือหนึ่งเก๋ง 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.

อีกหนึ่งเก๋ง สร้างด้วยไม้ไผ่มีลักษณะโค้งขวางกับตัวเรือ ส่วนมากเรือเหล่านี้มีระวางบรรทุกสินค้าที่มีฝาปิด

เรือใบเหล่านี้เกือบทุกลำจะจดทะเบียนในสหพันธ์มาเลเซีย แต่มีอยู่ประมาณหนึ่งในสี่ที่มีใบทะเบียนเรือของไทยด้วย (จดทะเบียนในประเทศไทย) ส่วนเรือของไทยจดทะเบียนทุกลำ

การขับเคลื่อน

เรือใบมาเลเซียนี้ใช้ใบแขวนแบบจีนสองใบ กับใบยิบเล็ก ๆ อีกหนึ่งใบ ใบทำด้วยผ้าใบหรือเสื่อกก ใบหน้าและใบใหญ่แบ่งออกเป็น ๖ ส่วนโดยแต่ละส่วนมีพรวนใบ (ก้างใบ) กั้นไว้รวมทั้งสิ้น ๕ พรวน ใบนี้แขวนอยู่บนเสากระโดงซึ่งสูงประมาณ ๑๐ ม. ยึดด้วยนบ-บรัน ๖ เส้น ชักขึ้นลงด้วยเชือกกาบมะพร้าวร้อยผ่านรอกไม้ (บนยอดเสา) ทวนหัวของเรือบางลำโค้งขึ้นออกไปรับเสาชี้ที่หัวเรือ ใบยิบของเรือทุกลำจะขึงติดอยู่กับเสาชี้ที่ยาวหรือเพลาใบยิบ ส่วนเรือของไทยมีอยู่ลำหนึ่งใบแบ่งออกเป็น ๕ ส่วนและไม่มีใบยิบ

Two Chinese Lugsails and a Small Jib Power This Malaysian Sailer. Note the Quonset-Hut-Shaped Cabins Amidships and on the Poop Deck

เรือใบมาเลเซียลำนี้ใช้ใบแขวนแบบจีน ๒ ใบ และใบยิบเล็กอีก ๑ ใบ ขอให้สังเกตดูเก๋งรูปโค้งขวางกับตัวเรือที่กลางลำและบนดาดฟ้ายกท้ายเรือ

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.

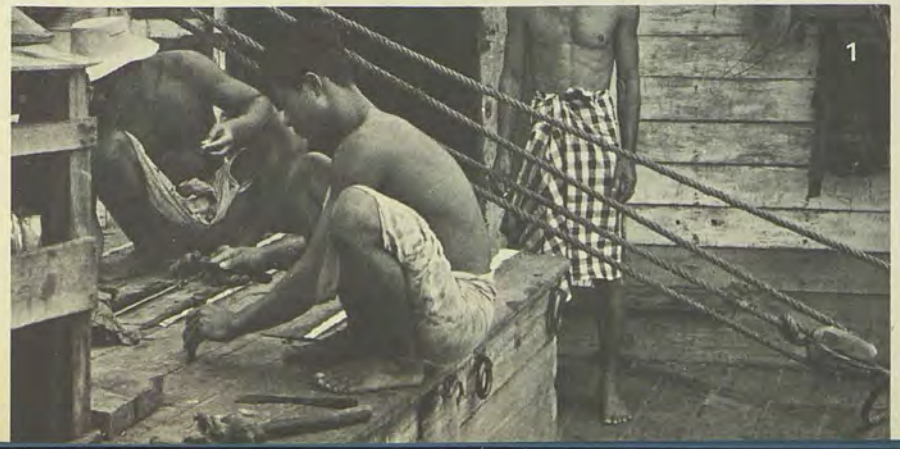
Equipment

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. การตอกหมันยาชันฝาปิดระวางหน้าเก๋งท้ายเรือใบมาเลเซีย
๒. หลังคาเก๋งของเรือมาเลเซียลำนี้ทำด้วยไม้ไผ่ ขอให้สังเกตดูหางเสือที่อาจยกขึ้นได้เมื่อเข้าเขตน้ำตื้น



ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือใบมาเลเซียเหล่านี้ ใช้เวลาเดินทางทั้งเที่ยวมาและกลับรวม ๒๐ ถึง ๓๐ วัน ขณะที่เรือจอดบรรทุกสินค้าก็จะจัดหาเสบียงเพิ่มเติม เรือนี้สามารถออกทะเลและอยู่ในทะเลได้เป็นระยะเวลานานๆ โดยมากมีความเร็วสูงสุด ๗ นอต เท่าที่ทราบก็มีอยู่เพียงไม่กี่ลำที่ทำความเร็วได้ ๘ หรือ ๙ นอต กำหนดเวลาเดินทางของเรือนี้ขึ้นอยู่กับน้ำขึ้นน้ำลงและลม

เครื่องอุปกรณ์

เรือเหล่านี้ไม่มีเครื่องมือกลสำหรับยกสินค้าเลย ตามปกติแล้วจะเอาของบรรจุใส่หลัวหรือกระสอบและใช้คนขน

โดยมากจะมีสูบโยก ๑ เครื่อง เพื่อใช้สูบน้ำท้องเรือ มีสมอโลหะ ๒ ตัว สายสมอยาวไม่เกิน ๒๐๐ ม. มีกว้านและกว้านสมอชนิดมือหมุน โคมไฟในเรือก็มีแต่โคมรั้ว ๑ หรือ ๒ ดวง มีอยู่ไม่กี่ลำที่มีเครื่องรับวิทยุ แต่ไม่มีเครื่องส่ง ตามปกติจะมีเข็มทิศ และเรือจำนวนประมาณครึ่งหนึ่งมีเสื้อชูชีพ

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

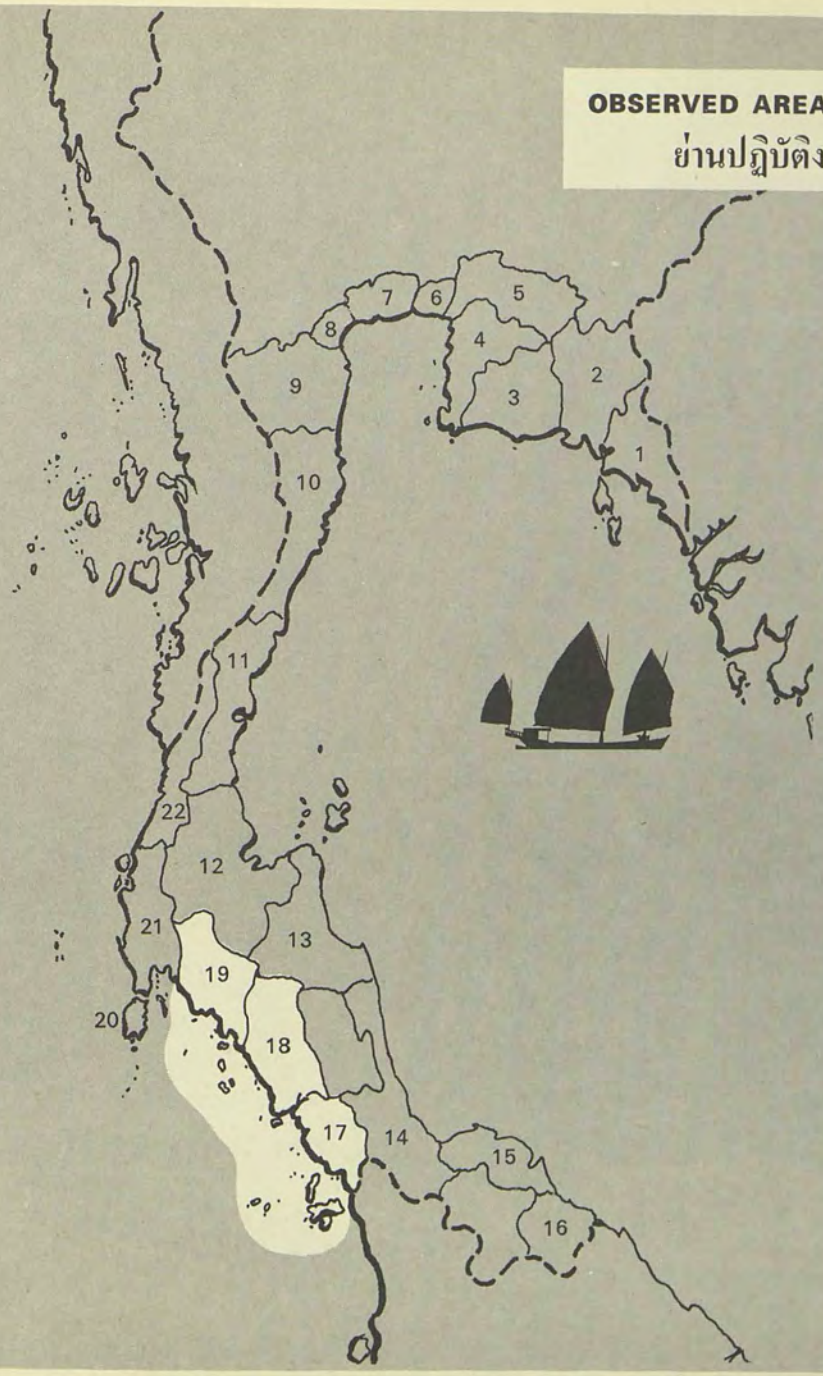
These vessels are seaworthy and are capable of extended voyages. However, they could not put into any Thai port without being conspicuous.

คนประจำเรือ

คนประจำเรืออาจมีมากถึง ๑๑ คน เป็นชาวมาเลเซียหรือไทยอิสลาม แต่โดยปกติจะมีเพียง ๓ หรือ ๔ คนเท่านั้น

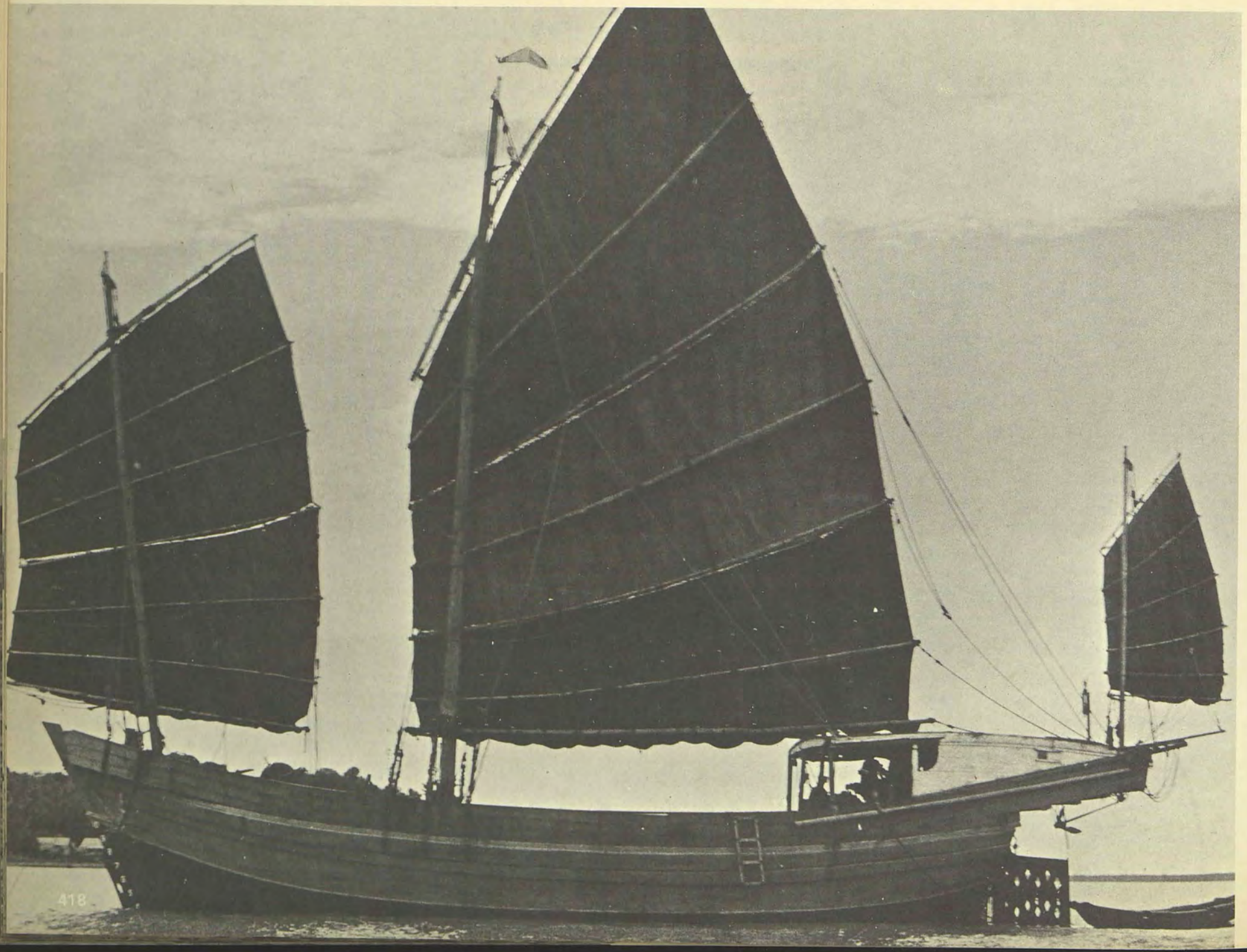
ศักยในทางทหาร

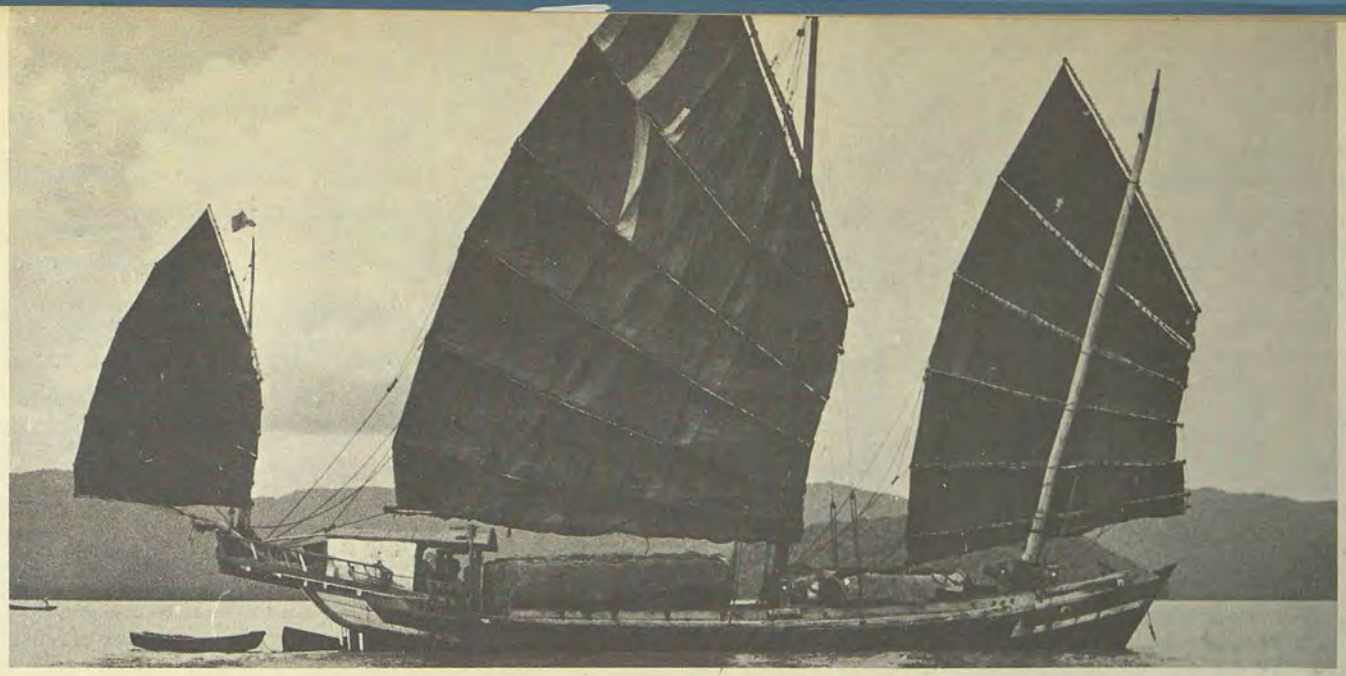
เรือเหล่านี้สามารถออกทะเลได้และอยู่ในทะเลได้นาน แต่อย่างไรก็ดี จะไม่สามารถเข้าจอดที่ท่าแห่งใดแห่งหนึ่งในประเทศไทยโดยรอดพ้นสายตาไปได้เลย



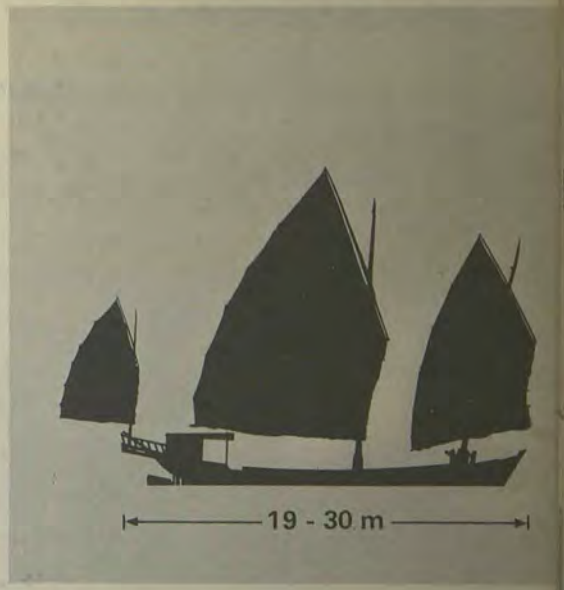
OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง





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	

มาเลเซีย ๓ เสา	ใช้งาน	สินค้า		
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ตันกรอส	ตันเนต	การขับเคลื่อน
๑๙-๓๐ม.	๖.๕-๗.๖ม.	๕๐-๑๕๕	๔๕-๑๓๒	ใบแขวนแบบจีนสามใบ
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	
๑.๔-๒.๑ ม.	ฝั่งตะวันตกของประเทศไทย ตั้งแต่กระบี่ลงไปถึงชายแดน			
ลักษณะจดจำ			ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า	
รูปร่างเป็นเรือสำเภา มีดาดฟ้ายกท้ายเรือ ใบแขวนแบบจีน ๓ ใบ			ถ่าน	

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 afront the poop deck. All are raked forward. A hand-operated winch is used to raise and lower the sails.

ข่าวสารทั่วไป

เรือใบสามเสาของมาเลเซียที่มีรูปร่างงดงาม และใช้ปฏิบัติงานอยู่ในน่านน้ำไทยเหล่านี้ทุกลำเป็นเรือที่เดินไปมาอยู่ระหว่างเกาะปีนังกับจังหวัดกระบี่ และมักจะมีเก๋งที่ทำขึ้นด้วยไม้จริงหรือไม้ไผ่อยู่เพียงเก๋งเดียวเท่านั้น เรือเหล่านี้จะไม่บรรทุกผู้โดยสาร

เรือเหล่านี้ทุกลำจดทะเบียนในสหพันธ์มาเลเซีย

การขับเคลื่อน

เรือนี้ใช้ใบแขวนแบบจีน ๓ ใบ แต่ละใบจะมีพรวนใบ ๕ พรวน แบ่งพื้นที่ใบออกเป็น ๖ ส่วน เสาหน้าและเสาใหญ่อาจสูงเกินกว่า ๒๐ ม. ก็ได้ เสาหลังสั้นและตั้งอยู่บนดาดฟ้า

MALAYSIAN 3-M

Three Chinese Lugsails Propel This Malaysian Vessel. It Can Make up to 8 Kt

เรือมาเลเซียลำนี้ใช้ใบแขวนแบบจีน 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, Pungnga, Ko Lanta, Yongstar, Satul, and Thungwa, 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.

ยกท้ายเรือสุด เสาทุกเสาจะเอนไปทางหัวเรือ และมีกว้านมือหมุนหนึ่งกว้านสำหรับใช้ในการชักและหย่อนใบ

เรือเหล่านี้ไม่นิยมใช้เครื่องยนต์ช่วยกันมากนัก มีบางลำใช้เครื่องยนต์ขนาดเล็ก ๆ หนึ่งเครื่อง เช่นเครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๒ สูบ ขนาด ๑๐ แรงม้า และไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ประจำเรือเลย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือสำเภาของมาเลเซียเหล่านี้ส่วนมากจะใช้เวลาในการเดินทางจากเกาะปีนังทั้งเที่ยวไปและกลับ ๓๐ วัน เที่ยวที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยจะบรรทุกทรายมาเพื่อใช้ถ่วงเรือ ตำบลที่จอดเรือเพื่อบรรทุกถ่านได้แก่ เกาะหมาก จังหวัดพังงา เกาะลันตา ตำบลหยงสตาร์ (อำเภอปะเหลียน จังหวัดตรัง) จังหวัดสตูล และกิ่งอำเภอทุ่งหว้า (จังหวัดสตูล) ถ่านที่บรรทุกไปนี้จะนำไปส่งยังเกาะปีนัง หรือสิงคโปร์ การหุงหาอาหารจะกระทำกันที่บริเวณดาดฟ้ายกท้ายเรือหรือในครัวและใช้เตาถ่าน

เวลาที่ใช้ในการแล่นด้วยใบย่อมขึ้นอยู่กับลมและน้ำขึ้นน้ำลง เรือเหล่านี้ส่วนมากจะอยู่ในทะเลได้เป็นเวลานานๆ และสามารถปฏิบัติงานไกลออกไปจากฝั่งได้ไม่เกิน ๑๐๐ ไมล์ ความเร็วของเรือเมื่อมีลมดีจะได้ไม่เกิน ๘ นอต

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

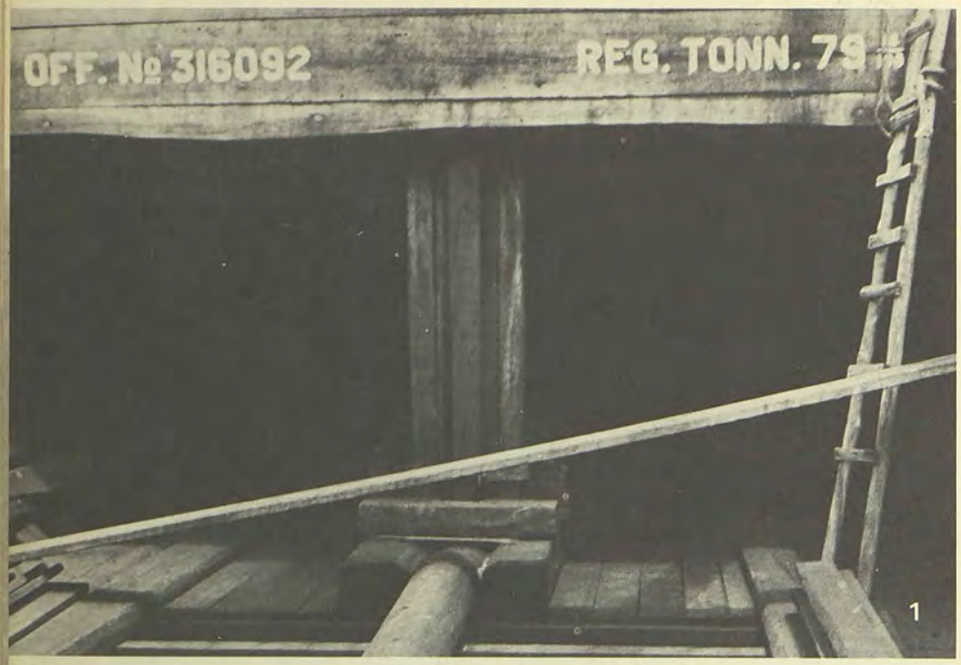
เรือสำเภาเหล่านี้ไม่มีเครื่องมือสำหรับยกสินค้า แต่มีกว้านมือไว้ใช้ในการชักใบและลดใบ จำนวนประมาณครึ่งหนึ่งของเรือลำเลียงเหล่านี้ใช้เข็มทิศแม่เหล็ก และเรือจำนวนน้อยมากมีเครื่องรับวิทยุ แต่ไม่มีเครื่องส่ง

มีสูบโยกใช้กันอยู่โดยทั่วไปเพียงเครื่องเดียว เรือบางลำก็ใช้เครื่องสูบน้ำไฟฟ้า มีสมอโลหะ ๔ ตัว สายสมอยาว ๑๐๐ หรือ ๑๒๐ ม. โคมไฟในเรือมีโคมรั้ว ๓ ดวง แต่ไม่มีโคมฉาย และบางลำก็มีพวงชูชีพพร้อมกับบรรทุกเรือเล็กไปด้วยเพื่อใช้เป็นเรือช่วยชีวิต

Foredeck of Malaysian 3-M
ดาดฟ้าหัวเรือของเรือใบ ๓ เสาของมาเลเซีย

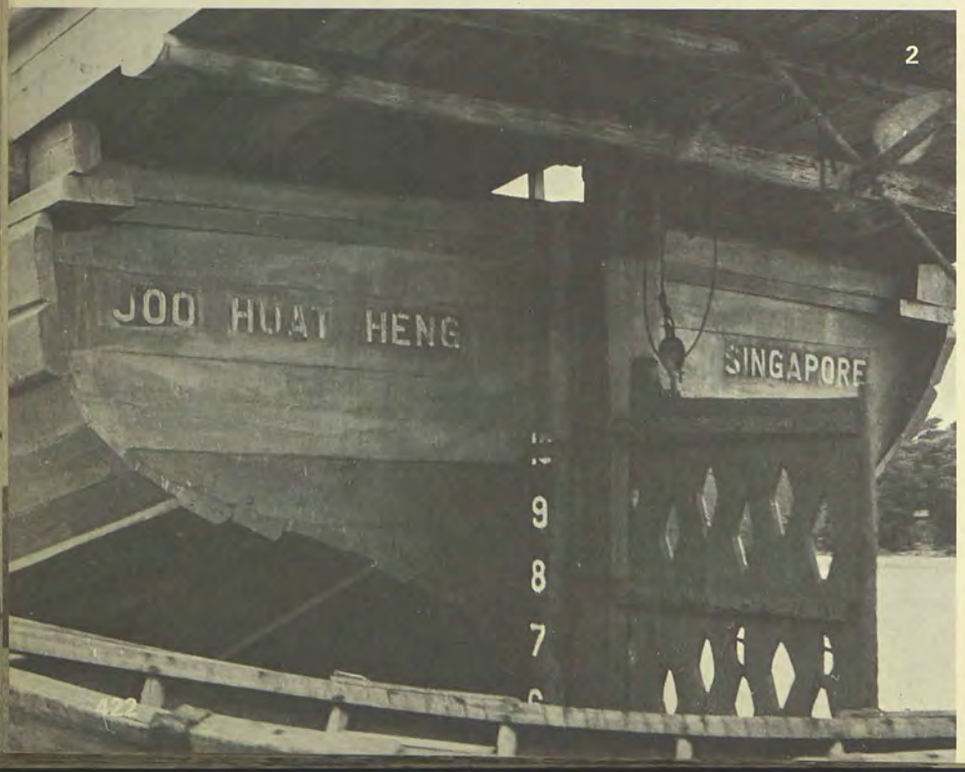
Crew Use Hands and Feet on Winch to Raise Mainsail
คนประจำเรือใช้มือและเท้าหมุนกว้านเพื่อชักใบใหญ่

MALAYSIAN 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. ระวางบรรทุกสินค้าของเรือใบ ๓ เสาของมาเลเซีย
๒. ลักษณะการต่อเรือใบ ๓ เสาของมาเลเซีย แสดงให้เห็นการออกแบบหางเสือ ตัวเลขกินน้ำลึก และภาพใต้ดาดฟ้ายกท้ายเรือ
๓. ตอนปลายสุดของพังงาด้ามจะติดรอกไว้เพื่อร้อยเชือกด้วย



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.

Military 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.

คนประจำเรือ

เรือใบเหล่านี้มีคนประจำเรือ ๔ หรือ ๕ คน เป็นชาวมาเลเซียเชื้อชาติจีน นับถือศาสนาพุทธ พูดภาษาจีน และมีการศึกษาน้อยมาก

ศักยในทางทหาร

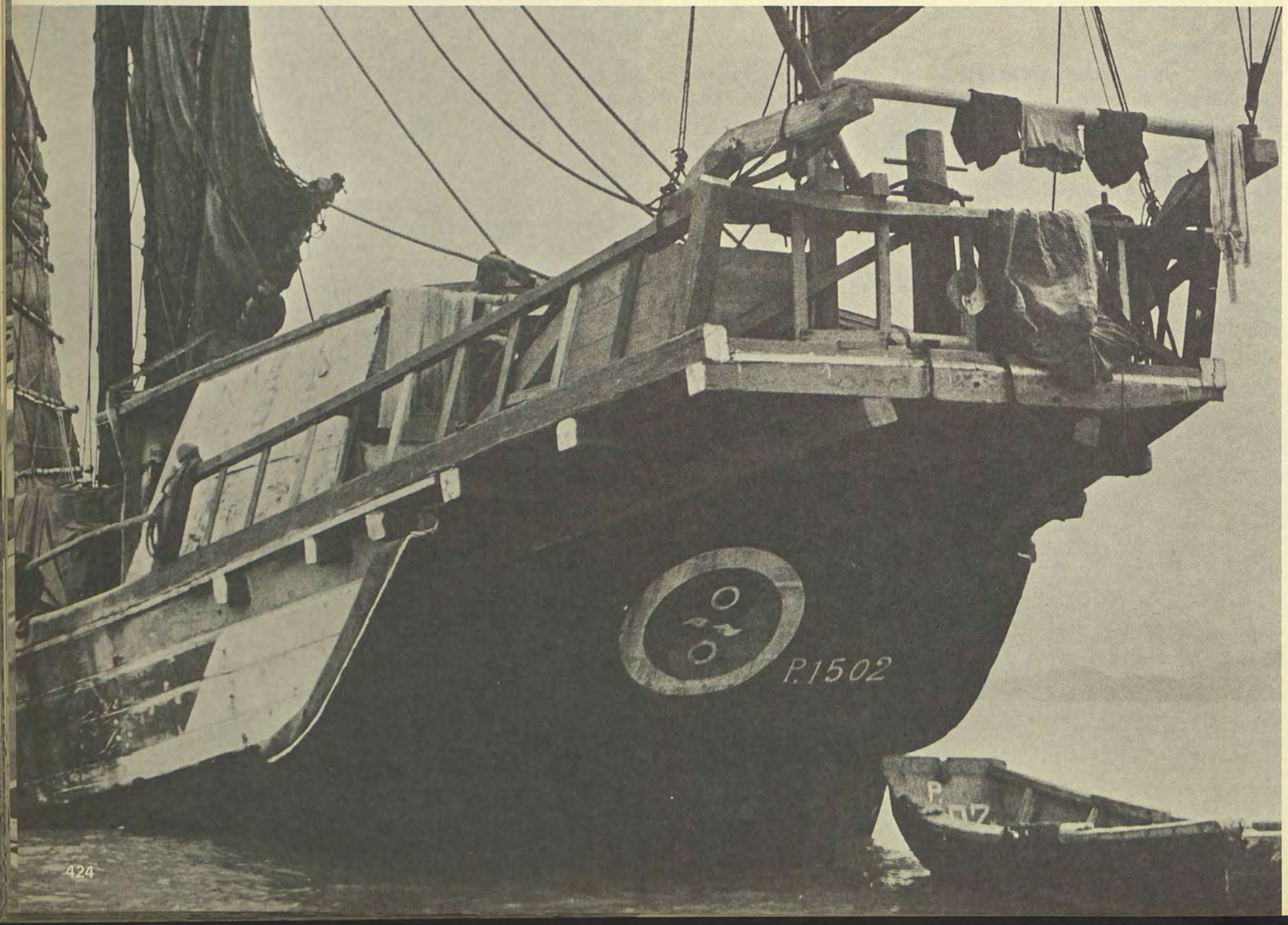
เรือสำเภาเหล่านี้เป็นเรือขนาดใหญ่ และสามารถแล่นออกไปในทะเลได้จนพ้นสายตา ในระหว่างการเดินทางตามปกตินั้นก็มีที่จอดพักหลายแห่ง บางครั้งก็สามารถแล่นเข้าไปยังบรรดาเกาะต่าง ๆ ทางภาคใต้ฝั่งตะวันตกได้โดยง่าย และไม่มีกำหนดเวลาเข้าออกที่แน่นอน

Malaysian 3-M Sailer With Registration Numbers on Bows
เรือใบ ๓ เสาของมาเลเซียเขียนเลขลำดับใบอนุญาตใช้เรือไว้ที่หัวเรือ

MALAYSIAN 3-M

Chinese Yin Yang Symbol on Stern of Malaysian 3-M Along With Registration Numbers. Note Small Boat Davits Aft for Dinghy

ที่ท้ายเรือใบ ๓ เสาของมาเลเซียจะเขียนเครื่องหมาย "ยินยาง" ของชาวจีนไว้ใกล้ ๆ กับเลขลำดับใบอนุญาตใช้เรือ จะเห็นหลักเดวิทเรือเล็กอยู่ตอนท้าย

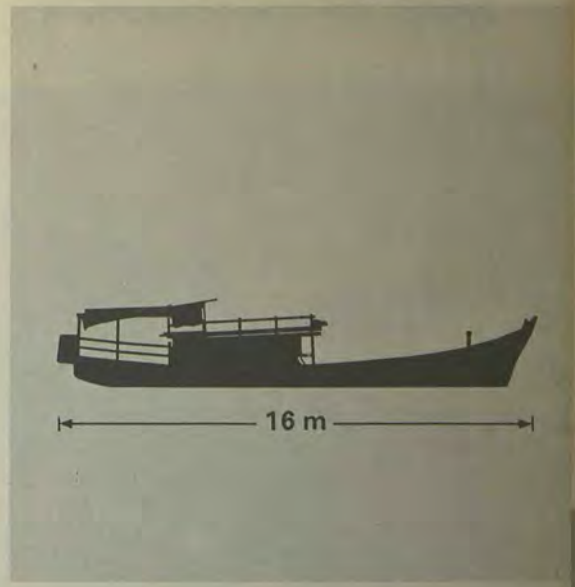


OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

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. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

BURMESE FISHER

BURMESE FISHER



BURMESE			TYPE FISHING	
LOA 16 m	BEAM 4 m	GROSS TONS 20	NET TONS 14	PROPULSION 1 diesel engine
DRAFT 1 m	OPERATING AREA Ko Sai Dum to Ranong		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY
RECOGNITION FEATURES High bow. Straight extended stem post. Rubbing strake. High-riding broad truncated stern. Open cabin aft.				TYPE OF CATCH / CARGO Threadfin

พม่า		ใช้งาน ประมง		
ความยาวตลอดลำ ๑๖ ม.	ความกว้างสุด ๔ ม.	ตันกรอส ๒๐	ตันเนต ๑๔	การขับเคลื่อน ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก ๑ ม.	ย่านปฏิบัติงาน เกาะทรายดำถึงจังหวัดระนอง		พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
ลักษณะจดจำ หัวเรือสูง ทวนหัวตรงและยื่นขึ้นมา มีราโท ท้ายเรือตัด กว้าง และลอยพ้นน้ำ เก๋งท้ายเปิดข้างโล่ง				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า ปลากุเรา

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.

ข่าวสารทั่วไป

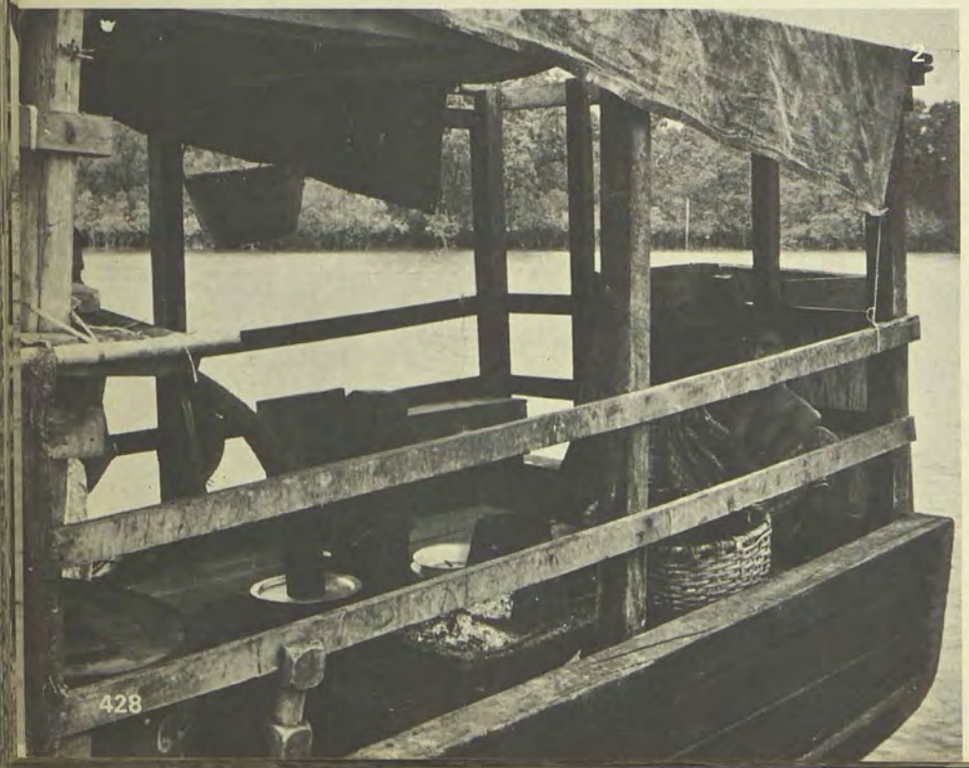
เรือประมงที่ใช้อวนติดตามาจากเมืองมะริดนี้ ทำการจับปลากุเราในบริเวณน่านน้ำพม่าใกล้ ๆ เกาะแมททิว และนำเข้ามาขายในประเทศไทย

เก๋งท้ายเปิดข้างโล่งมีราวไม้กั้น มีความยาวมากกว่าครึ่งหนึ่งของความยาวเรือ ใช้ผ้าใบปิดคลุมหลังคา และปิดข้างเก๋งเป็นตอน ๆ มีฝาปิดระวางเก็บปลาหนึ่งฝา เรือนี้สามารถแล่นออกไปห่างฝั่งได้ ๖๐ ไมล์

เรือนี้ไม่จดทะเบียนทั้งที่สหภาพพม่าหรือที่ประเทศไทยทั้งสิ้น

การขับเคลื่อน

เรือประมงพม่าใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๔ สูบ ขนาด ๔๐ แรงม้า เริ่มเดินเครื่องด้วยระบบไฟฟ้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิง ๘๐๐ ลิตร และมีหีบเครื่องมือซ่อมทำประจำเรือด้วย



1. Cabin Area With Engine-Room Hatch Opened. 2. Galley Area Aft. Note Head Built Over Stern. 3. Crewman Operating Manual Bilge Pump

๑. ภายในเก๋งและที่เห็นเปิดฝาอยู่นั้นเป็นห้องเครื่อง ๒. บริเวณห้องครัวท้ายเรือ ขอให้สังเกตดูส้วมที่แขวนไว้ท้ายเรือ ๓. คนประจำเรือกำลังสูบน้ำท้องเรือด้วยสูบโยก

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.

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือประมงพม่านี้จะออกจากเมืองมะริดในเวลากลางคืน และมุ่งหน้าไปยังตำบลที่จับปลาใกล้เกาะแมททิว โดยนำเสบียงอาหารไปพอสำหรับการออกปฏิบัติงานเที่ยวหนึ่ง ๆ ซึ่งตามปกติมักใช้เวลา ๘ วัน และทำการหุงต้มด้วยเตาฟืนซึ่งยกเคลื่อนที่ได้ที่บริเวณท้ายเรือ

เรือนี้ใช้อวนติดตาเพื่อจับปลากุเรา จับได้วันละประมาณ ๒,๐๐๐ กก. ปลาที่จับได้นี้จะนำไปขายที่เกาะทรายดำ และรับน้ำแข็งลงเรือที่ปากน้ำระนอง

เรือนี้มีความเร็วสูงสุด ๘ นอต

เครื่องอุปกรณ์

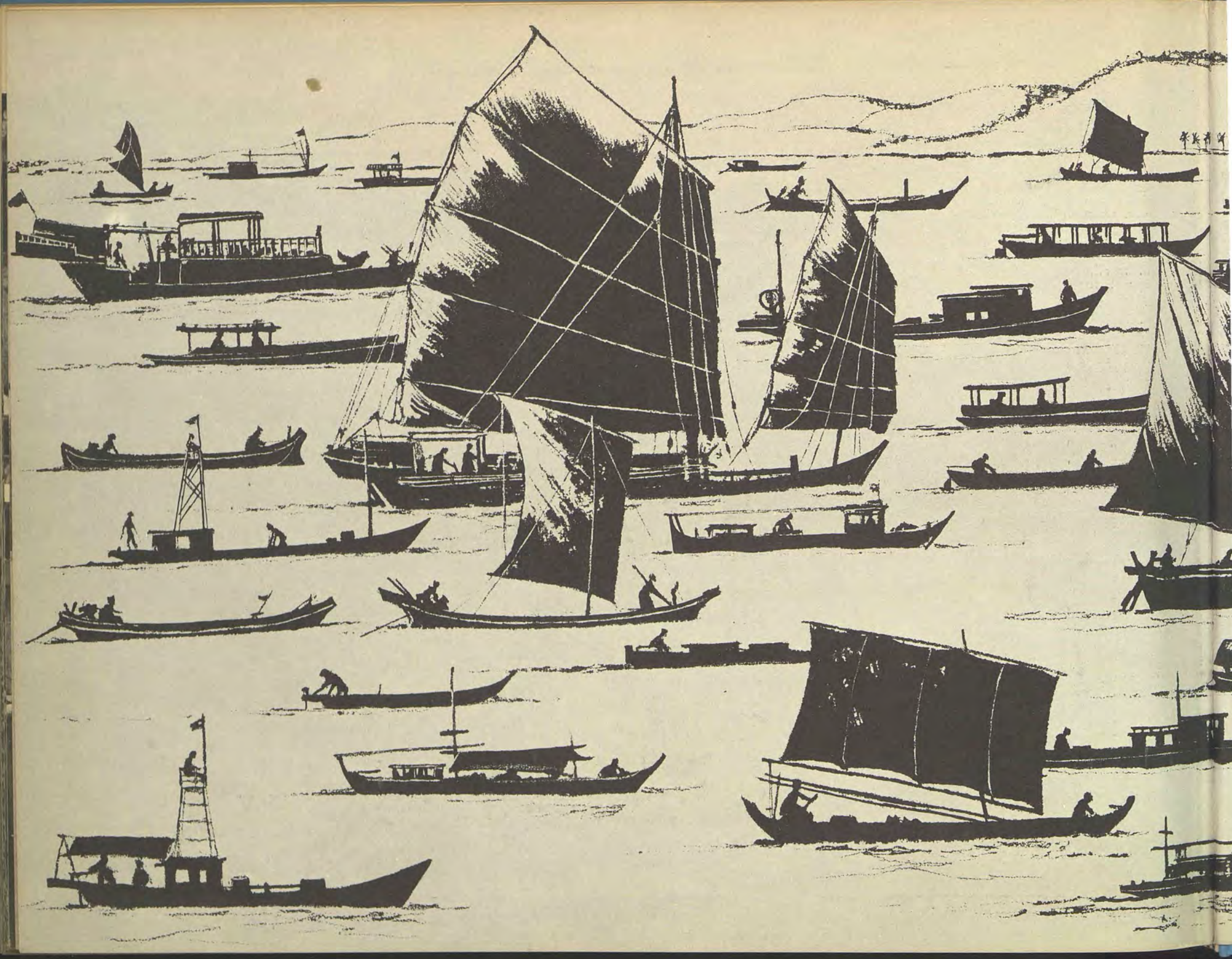
เรือประมงนี้ไม่มีเครื่องมือกลทุ่นแรงสำหรับยกขนปลาเลย มีเข็มทิศหนึ่งเรือน แต่อุปกรณ์กงรเดินเรือชนิดอื่น ๆ ไม่มี มีสูบโยกเพื่อใช้สูบน้ำท้องเรือ ๑ เครื่อง มีสมอโลหะ ๒ ตัว สายสมอยาว ๖๐ ม. ใช้โคมรั้ว ๒ ดวง ส่วนโคมฉายไม่มี และเครื่องช่วยชีวิตก็ไม่มี

คนประจำเรือ

เรือนี้มีคนประจำเรือ ๘ คน เป็นชาวพม่า

Starboard Anchor Aweigh

หะเบสสมอขวาขึ้น

BURMESE FISHER

พิมพ์ที่ ห.ส.น. ไทยวัฒนาพานิช 891 ถนนพระราม 1 พระนคร
Printed by Thai Watana Panich R.O.P., 891 Rama I Road, Bangkok, Thailand.