UNCLASSIFIED

AD NUMBER

AD827291

NEW LIMITATION CHANGE

TO

Approved for public release, distribution unlimited

FROM

Distribution authorized to U.S. Gov't. agencies and their contractors; Administrative/Operational use; 1967. Other requests shall be referred to ARPA, T/D Washington, D.C. 20301.

AUTHORITY

DARPA ltr dtd 19 Jul 1989.

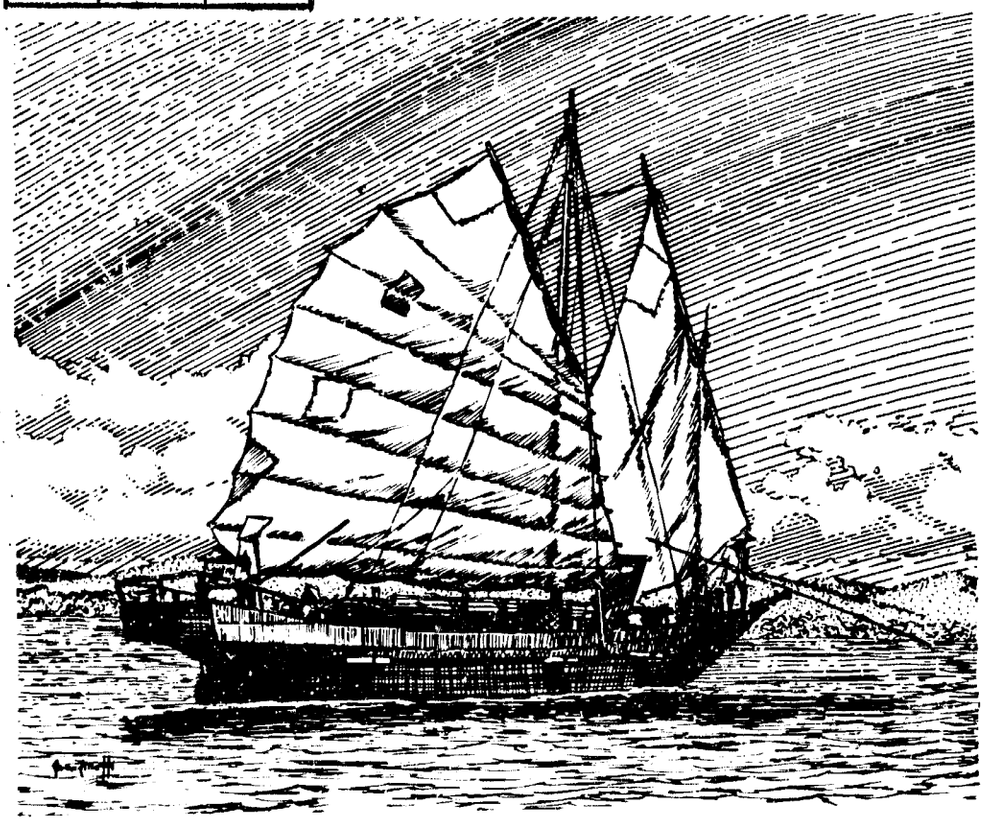
THIS PAGE IS UNCLASSIFIED

AD827291

GREEN BOOK OF COASTAL VESSELS SOUTH VIETNAM

LUC-THƯ VỀ TÀU THUYỀN CẬN DUYÊN MIỀN NAM VIỆT-NAM

CFSTI WHITE SECTION ☐
DDC BUFF SECTION ☑
UNANNOUNCED ☐
JUSTIFICATION Per Telecon
BY
DISTRIBUTION/AVAILABILITY CODES
DIST. | AVAIL. and/or SPECIAL



GREEN BOOK OF COASTAL VESSELS

South Vietnam

Prepared by
Remote Area Conflict Information Center
Battelle Memorial Institute
Columbus Laboratories
Columbus, Ohio
1967

Advanced Research Projects Agency
Office of the Secretary of Defense

The Combat Development and Test Center
Republic of Vietnam Armed Forces

STATEMENT #2 UNCLASSIFIED

This document is subject to special export controls and each transmittal to foreign governments or foreign nationals may be made only with prior approval of ARPA-TIO
Wash, DC 20301

LỤC-THƯ VỀ TÀU THUYỀN CẬN DUYÊN

Miền Nam Việt-Nam

Soạn bởi
Phòng Thông-Tin Về Khủng-Hoảng Ở Những Quốc-Gia Khác
Viện Battelle Memorial
Phòng Thí Nghiệm Tại Columbus
Tỉnh Columbus, Tiểu-Bang Ohio
1967

Cơ-Quan Nghiên-Cứu Kế-Hoạch Cao Cấp
Văn Phòng Bộ-Trưởng Quốc Phòng

Trung Tâm Phát-Triển Khả-năng Tác-Chiến
Quân Lực Việt-Nam Cộng-Hòa

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

Công cuộc khảo cứu này do Cơ-quan Nghiên Cứu Kế Hoạch Cao Cấp (Advanced Research Projects Agency) thuộc Bộ Quốc Phòng tán trợ và được thực hiện bởi cơ-quan ARPA/AGILE theo các khế ước số SD-171 và F-33657-67-C-0810

THE GREEN BOOK PROJECT STAFF

Battelle Memorial Institute
Columbus Laboratories

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

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

Leo B. Freudenreich
Deputy Project Leader

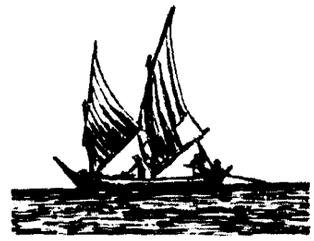
Nancy A. Black • Ray Evans • James B. Purdy
Dorothea M. Page • Elsie K. Wilson • Barbara Evans
William G. Westbrook

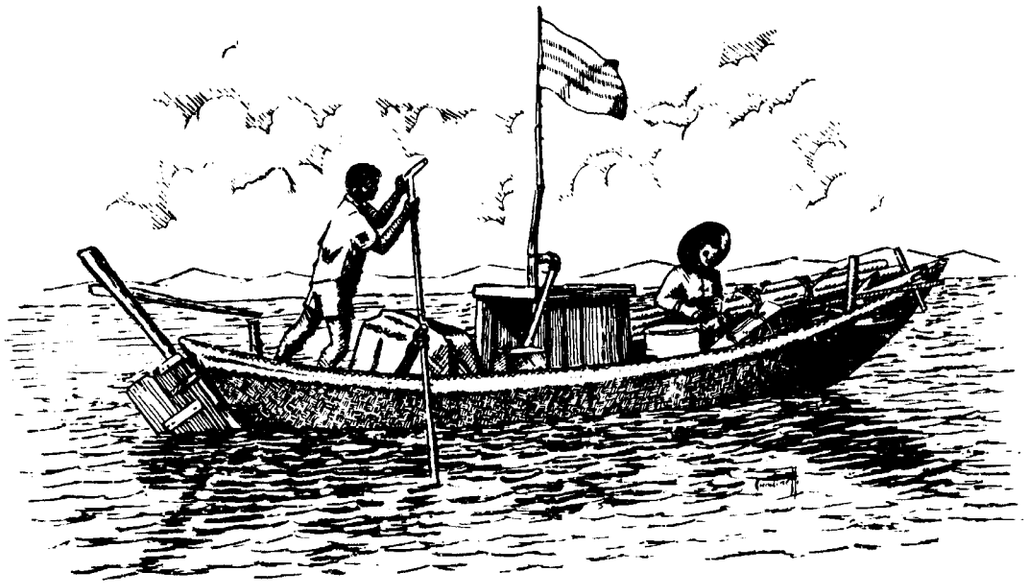
Combat Development and Test Center-Vietnam
Colonel Bui Quang Trach, ARVN - Director
Lieutenant Junior Grade Ha Thuc Phat, VNN - Project Officer

OSD/ARPA Research and Development Field Unit - Vietnam
Colonel John V. Patterson, Jr., USAF - Director
Captain Bruce B. Dunning, USN - Project Officer
(January - July 1966)

Lieutenant Commander Richard M. Gowing, USN - Project Officer
(July 1966 - July 1967)

Field Data Collection Team
Lieutenant Junior Grade Robert E. York, USNR
Lieutenant Junior Grade Ha Thuc Phat, VNN
Chief Petty Officer Jack C. Deckert, USN - Photographer
Petty Officer First Class Thai Tuong Nhon, VNN
Master Sergeant Nguyen Thanh Nghe, ARVN - Photographer
Corporal Phan Van Ca, ARVN - Photographer





BAN PHỤ-TRÁCH KẾ-HOẠCH SOẠN THẢO TẬP LỤC-THƯ

Viện Battelle Memorial
Phòng Thí Nghiệm Tại Columbus

Arthur B. Westerman
Trưởng Ban Kế-Hoạch
(từ tháng giêng đến
tháng chạp 1966)

John C. Costello, Jr.
Trưởng Ban Kế-Hoạch
(từ tháng giêng đến
tháng bảy 1967)

Leo B. Freudenreich
Phó Trưởng Ban Kế-Hoạch

Nancy A. Black • Ray Evans • James B. Purdy
Dorothea M. Page • Elsie K. Wilson • Barbara Evans
William G. Westbrook

Trung-Tâm Phát-Triển Khả-Năng Tác-Chiến-Việt-Nam
Đại-tá Bùi-Quang-Trạch, QLVNCH - Giám-Đốc
Trung-Uý Hà-Thúc-Phát, HQVN - Sĩ-quan Phụ-trách Kế-Hoạch

Đơn-Vụ Suu-Tầm và Phát-Triển tại Địa-Phương thuộc Cơ-quan OSD/ARPA - Việt-Nam
Đại-tá John V. Patterson, Jr., KQHK - Giám-Đốc
Đại-tá Bruce B. Dunning, HQHK - Sĩ-quan Phụ-trách Kế-Hoạch
(từ tháng giêng 1966 đến tháng bảy 1966)

Thiếu-tá Richard M. Gowing, HQHK - Sĩ-quan Phụ-trách Kế-Hoạch
(từ tháng bảy 1966 đến tháng bảy 1967)

Toán Thâu-Thập Dữ-Kiện tại Địa-Phương
Trung-Uý Robert E. York, HQHK
Trung-Uý Hà-Thúc-Phát, HQVN
Thượng-sĩ Jack C. Deckert, HQHK - Nhiếp ảnh viên
Thượng-sĩ I Thái-Tường-Nhơn, HQVN
Trung-sĩ I Nguyễn-Thanh-Nghệ, QLVN - Nhiếp ảnh viên
Hạ-sĩ Phan-Văn-Ca, QLVNCH - Nhiếp ảnh viên

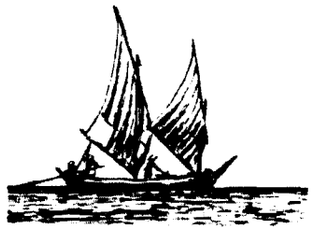


Table of Contents

The Green Book Project Staff III
Table of Contents VI
Introduction XII
General Background Information 1
Fish Types and Fishing Areas 2
Fishing Techniques 4
Boat Construction 6
Detection Clues and Contraband 8
Clues for Stopping Boats 8
Clues for Searching Boats 10
Registration/Identification 21
Official Registration of Vessels 22
Requirements for RVN Vessels Less Than 100 Gross Tons 22
Requirements for RVN Vessels 100 Gross Tons or Larger 38
Estimating Boat Length 51
Table of Approximate Equivalents 57
Wooden-Hulled Coastal Boats 59
Classification System 60
Previous System 68
Pictorial Glossary of Some Nautical Terms 72

C1-T1 74
C1-T2 84
C1-T10 86
C1-T11 88
C1-T12 90
C1-T14 92

C2-T1 94
C2-T2 96
C2-T10 100
C2-T11 102
C2-T12 106
C2-T14 108

C3-T1 110
C3-T2 112
C3-T11 122
C3-T12 128
C3-T13 130
C3-T14 132

Ban Phụ-Trách Kế-Hoạch Soạn Thảo Tập Lục-Thư' V
Mục-Lục VII
Lời Nói Đầu XIII
Đại Cuống Về Những Điểm Căn Bản 1
Các Loại Cá và Ngư-Trường 2
Kỹ Thuật Đánh Cá 4
Phương Pháp Đóng Thuyền 6
Phương Sách Khám Xét và Hàng Lậu 9
Phương Pháp Chận Bắt Thuyền 9
Phương Sách Khám Xét Thuyền 12
Thể Thức Đăng-Bộ/Lý Lịch 21
Sự Đăng-Bộ Chính-thức Các Tầu Bè 23
Những Thể lệ Cần Thiết Cho Các Tầu Bè Việt-Nam Cộng-Hòa dưới 100 Đốn Số 23
Những Thể-lệ Cần Thiết Cho Các Tầu Bè Việt-Nam Cộng-Hòa có 100 Đốn Số Hoặc Lớn Hơn 38
Việc Phỏng Định Chiều Dài Thuyền 51
Bảng Phỏng Định Tu'c'ng Đồng 57
Thuyền Cận Duyên Với Vỏ Bằng Gỗ 59
Hệ Thống Phân Hạng 61
Hệ-Thống Cũ 69
Bản Kê Một Vài Tù'-Ngữ' Hàng-Hải Bằng Tranh 72

C1-T1 74
C1-T2 84
C1-T10 86
C1-T11 88
C1-T12 90
C1-T14 92

C2-T1 94
C2-T2 96
C2-T10 100
C2-T11 102
C2-T12 106
C2-T14 108

C3-T1 110
C3-T2 112
C3-T11 122
C3-T12 128
C3-T13 130
C3-T14 132

Table of Contents

C4-T1 136
C4-T2 140
C4-T10 142
C4-T11 144
C4-T14 148

C5-T1 150
C5-T2 152
C5-T10 168
C5-T11 170
C5-T12 192
C5-T13 214
C5-T14 220

Steel-Hulled Coastal Freighters 239
Steel-Hulled Coastal Vessels (Less Than 100 Gross Tons) 240
Steel-Hulled Coastal Freighters (100 Gross Tons or Larger) 244
Index of Steel-Hulled Coastal Freighters
(100 Gross Tons or Larger) 246

ANGKOR 248
ANITA 250
AROONSIN 252
BOYANG 253
CAROLINA 254
CIN PRASERT 255
CYPREA 256
DAI HAI 258
DAI-LOI 259
DHANI 260
DINARD 260
EAST SEA 262
EL NABEEL 264
GALLE 266
GLITA 268
HA LONG 270
JETLEY 270
KHANH HOA 272
KUALA LANGSA 274
LONG HAI 275
MEMBAU 276

C4-T1 136
C4-T2 140
C4-T10 142
C4-T11 144
C4-T14 148

C5-T1 150
C5-T2 152
C5-T10 168
C5-T11 170
C5-T12 192
C5-T13 214
C5-T14 220

Thuồng Thuyền Cân Duyen Vỏ Bằng Thép 239
Tầu Cần Duyen Vỏ Bằng Thép (Du'o'i 100 Đốn Số) 241
Tầu Cần Duyen Vỏ Bằng Thép (100 Đốn Số hay Ló'ı Ho'n) 245
Chỉ-số Của Các Thuồng-Thuyền Cận-Duyên Vỏ Sắt
(100 Đốn Số hay Lớn Hơn) 246

ANGKOR 248
ANITA 250
AROONSIN 252
BOYANG 253
CAROLINA 254
CIN PRASERT 255
CYPREA 256
DAI HAI 258
DAI- LOI 259
DHANI 260
DINARD 260
EAST SEA 262
EL NABEEL 264
GALLE 266
GLITA 268
HA LONG 270
JETLEY 270
KHANH HOA 272
KUALA LANGSA 274
LONG HAI 275
MEMBAU 276

Table of Contents

NAM-HAI I 278
NAM-HAI II 280
NAM SANH 282
NAM TRUNG 284
NAM-VIET 286
NAPOLEON 285
NEW GUINEA TRADER 288
NHUT-LE 290
PHONG CHAU 292
PHU QUOC 294
RASAMEE 296
RUBI 296
SG 76 TTDC 298
SG 94 TTDC 298
SG 95 TTDC 299
SLIDRE 299
SUMBAWA 300
SUNRISE 300
TENYO MARU 302
THAI SON 304
THANG-LONG 304
THONG-NHUT 306
THUAN HUNG 308
TIEN-PHONG 310
TIMOR BHARU 312
TRUONG SON 314
VALIENTE 316
VICTORY NO. 1 316
VIET HAI 318
WEST SEA 320
WING LIEN 322
ZIPPER 322

NAM - HAI I 278
NAM - HAI II 280
NAM SANH 282
NAM TRUNG 284
NAM - VIET 286
NAPOLEON 285
NEW GUINEA TRADER 288
NHUT - LE 290
PHONG CHAU 292
PHU QUOC 294
RASAMEE 296
RUBI 296
SG 76 TTDC 298
SG 94 TTDC 298
SG 95 TTDC 299
SLIDRE 299
SUMBAWA 300
SUNRISE 300
TENYO MARU 302
THAI SON 304
THANG - LONG 304
THONG - NHUT 306
THUAN HUNG 308
TIEN - PHONG 310
TIMOR BHARU 312
TRUONG SON 314
VALIENTE 316
VICTORY NO. 1 316
VIET HAI 318
WEST SEA 320
WING LIEN 322
ZIPPER 322

Introduction

Green Book of Coastal Vessels — South Vietnam is a compact volume intended to aid personnel who are engaged in patrol operations and in the stop-and-search activities in the coastal waters of South Vietnam. It is basically a recognition manual for the common types of wooden-hulled boats and for the intracoastal steel-hulled ships that operate there. However, interviews with patrol personnel in South Vietnam disclosed that recognition is only a small part of the patrol operation. More important is the question of whether or not the boat or ship is operating legitimately. That is, is the vessel carrying contraband or enemy personnel?

During the interviews, patrol personnel indicated that they would like to stop and search every wooden-hulled boat sighted, but that there are usually too many boats to make this feasible. The next choice is to stop first those boats that look suspicious, i.e., that are operating in a manner different from most boats of the same type. Obviously this requires a knowledge of what is "normal" operation. For this reason a list of items entitled "Operation" has been included for each boat type. The section entitled "Detection Clues and Contraband" contains hints about boat behavior that could indicate illegitimate operation. This section also outlines some of the means that have been used to hide contraband and the techniques that have proved useful in uncovering it. Once a boat has been stopped, its official documents are checked. The section "Registration/Identification" lists and describes the documents that each of the various kinds and sizes of vessels must carry.

The information in the *Green Book of Coastal Vessels — South Vietnam* has been extracted from the *Blue Book of Coastal Vessels — South Vietnam,* a master volume that contains both the results of a field survey that was conducted in 1966 and a considerable amount of background information on such topics as the "Origin and Evolution of South Vietnamese Boats", "Fishing Techniques and Equipment", and "Boat Construction Methods and Materials". In the interest of compactness, much of this background information has been left out of the *Green Book* so that it can be used conveniently as a reference handbook aboard patrol aircraft and surface vessels.

The contributions of the large number of individuals and organizations who assisted in making this study possible are acknowledged in the *Blue Book* master volume.

Lời Nói Đầu

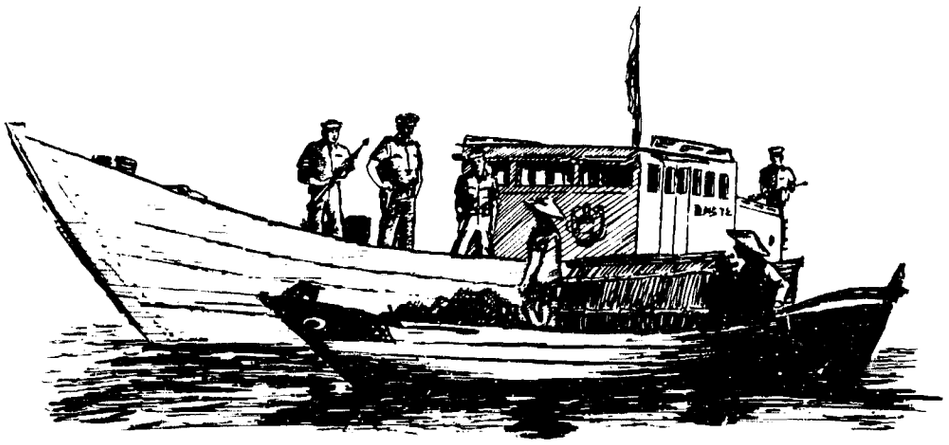
Cuốn *Lục-Thư Về Thuyền Bè Tại Miền Duyên-Hải Nam Việt-Nam* này có tính cách tổng quát. Mục đích để giúp các nhân viên liên hệ trong việc tuần tiểu và lục soát thuyền bè tại miền Duyên Hải Nam Việt-Nam. Đây là một cuốn sách chỉ dẫn về cách nhận dạng của thuyền vỏ gỗ loại thường và thuyền vỏ sắt hải hành ở ven biển Nam Việt-Nam. Nếu căn cứ vào những cuộc phỏng vấn các nhân viên tuần tiểu ở Nam Việt-Nam thì nhận dạng về thuyền bè chỉ là phần phụ thuộc trong việc tuần tiểu. Vấn đề quan trọng hơn là xem những thuyền đó có hành động hợp pháp hay không? Nghĩa là xem thuyền đó có dùng chở hàng lậu hoặc quân địch hay không?

Trong những cuộc phỏng vấn, các nhân viên tuần tiểu đã tiết lộ cho biết rằng họ muốn chận tất cả các tàu vỏ gỗ mà họ gặp để lục soát, nhưng thực tế thì không thể thi hành được vì số thuyền quá nhiều. Phương pháp khác là ngừng các thuyền khả nghi lại, tức là những thuyền có hành động khác các thuyền đồng loại. Lẽ dĩ nhiên điều này đòi hỏi một sự hiểu biết về thế nào là cách hoạt động "bình thường" của thuyền bè. Vì lý do trên, một bản danh sách có gồm các mục nhan đề "Hành Động" đã được thêm cho mỗi loại thuyền. Một chương khác nhan đề "Manh Mối Khám Phá, và Hàng Lậu" chỉ dẫn về những điểm khả nghi của những thuyền hoạt động bất hợp pháp. Chương này cũng trình bày về những cách thức đã được dùng để lấu hàng lậu và những phương pháp hữu hiệu đã dùng để khám phá những hành động nói trên. Khi thuyền bị ngừng lại, các giấy tờ sẽ được kiểm soát. Chương nói về "Đăng Bộ, Nhận Dạng Của Thuyền và Thủy Thủ" sẽ kê khai và giảng giải những giấy tờ mà từng loại thuyền phải đem theo.

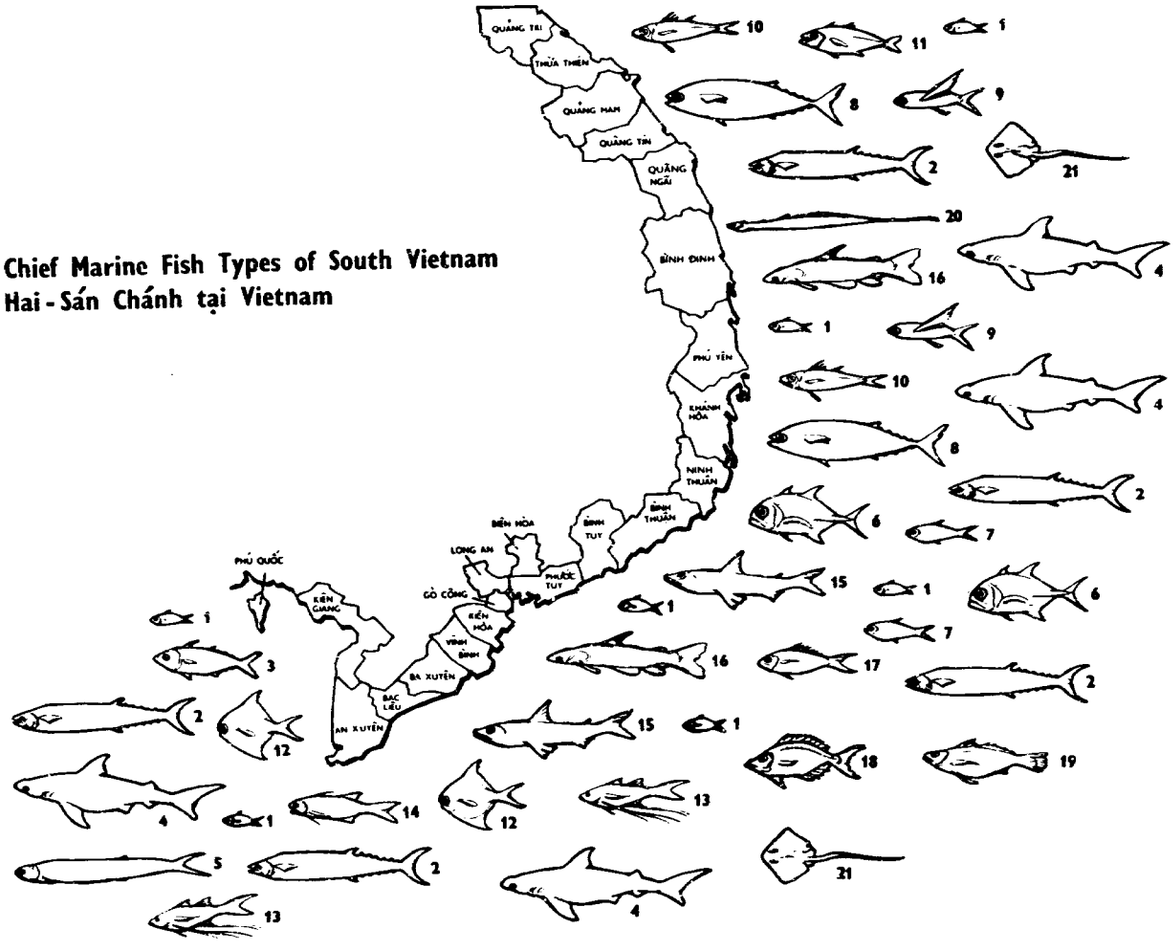
Chi tiết trong cuốn *Lục-Thư Về Thuyền Bè Tại Miền Duyên-Hải Nam Việt-Nam* được trích ra trong cuốn *Thanh-Thư Về Thuyền Bè Tại Miền Duyên Hải Nam Việt-Nam*, một cuốn sách lớn, gồm các kết quả về nghiên cứu trong năm 1966 và rất nhiều chi tiết căn bản về các mục như "Nguồn Gốc và Tiến Hóa Của Thuyền Bè Tại Nam Việt-Nam", "Kỹ Thuật Đánh Cá và Dụng Cụ" và "Vật Liệu và Cách Thúc Đóng Thuyền". Một phần lớn chi tiết căn bản không được in trong cuốn sách này mục đích là để giữ cho cuốn sách được gọn gàng có thể dùng làm sách chỉ dẫn trên các thuyền và phi cơ tuần tiểu loại nhỏ.

Sự cộng tác của một số quý-nhân và các cơ-quan đã hy sinh thời giờ và cố gắng để cuốn *Lục-Thư* được in ra đã được cảm tạ nồng nhiệt trong cuốn *Thanh- Thư*.

General Background Information
Đại Cương Về Những Điểm Căn Bản



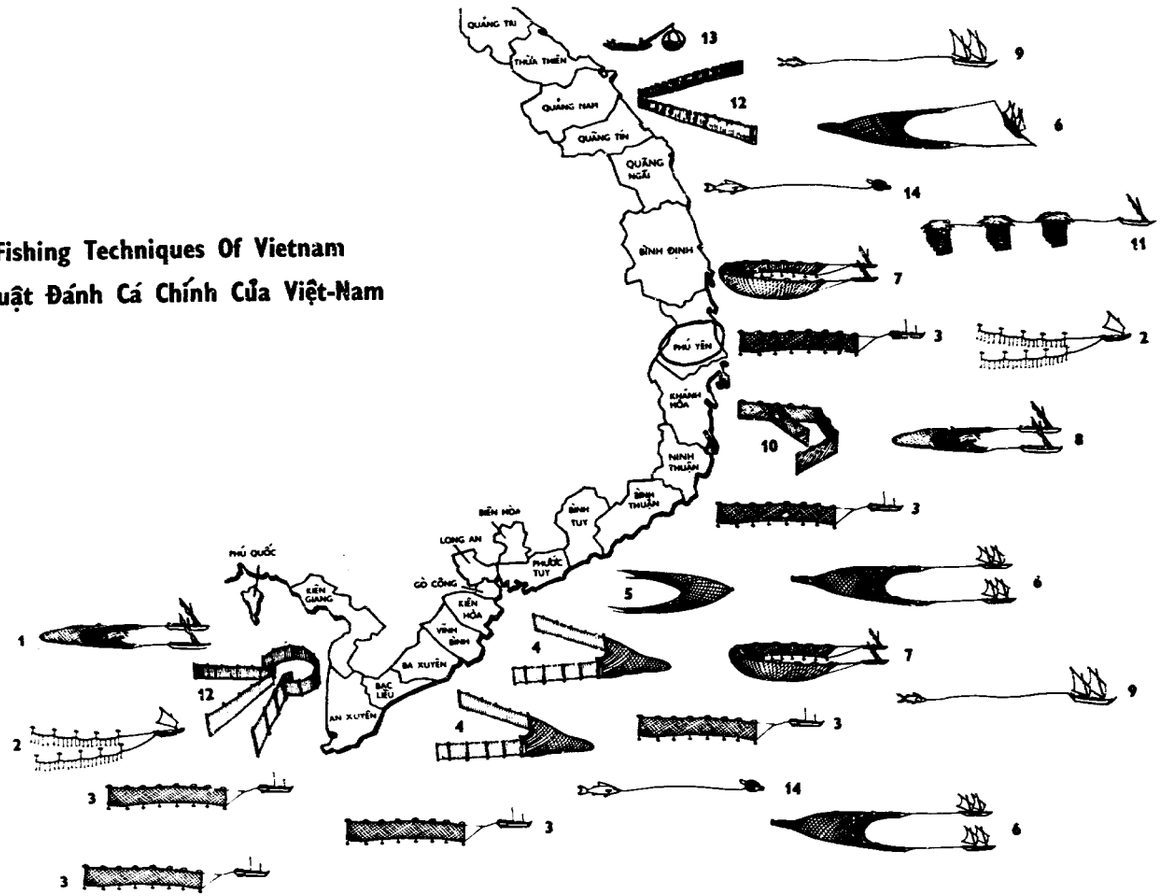
Chief Marine Fish Types of South Vietnam
Hai-Sán Chánh tại Vietnam



1. ANCHOVY
   Cá Co'm
2. SPANISH MACKEREL
   Cá Thu
3. CHUB MACKEREL
   Cá Bạc Má
4. SHARK
   Cá Nham
5. WOLF HERRING
   Cá Rỵà ; Cá Bình Thiân
6. HORSE MACKEREL
   Cá Dùng ; Cá Bè Hiếu ;
   Cá Bè Chiem ; Cá Sọc Mu'ó'p
7. SARDINE
   Cá Be ; Cá Lép Tròn ; Cá Trích
8. MACKEREL TUNA
   Cá Ngu
9. FLYING FISH
   Cá Chuồn
10. SCAD
    Cá Nục
11. TREVALLY
    Cá Sòng
12. SILVER BATFISH
    Cá Chim
13. TASSEL FISH
    Cá Chet
14. THREADFIN
    Cá Goc ; Cá Phèn
15. LIZARD FISH
    Cá Môi ; Cá khoai
16. CATFISH
    Cá Thiều
17. THREADFIN BREAM
    Cá Dỗng
18. SICKLE FISH
    Cá Bèn xa
19. GROUPER
    Cá Dỗ Dạ (Cá Dỗ Giạ)
20. RIBBON FISH
    Cá Hô
21. SKATE
    Cá Dưỗi

Main Fishing Techniques Of Vietnam

Kỹ Thuật Đánh Cá Chính Của Việt-Nam



1. ANCHOVY
LIFT NET
Mành Cơm

2. LONG LINE
Câu kiếu

3. DRIFT GILL NET
Lưới bén

4. CONICAL SET NET
Đáy

5. BEACH SEINE
Lưới Rùng

6. TRAWL NET
Lưới giã, vét

7. PURSE SEINE
Lưới quay

8. SCAD
LIFT NET
Mành nục

9. TROLLING
Câu chạy

10. TUNA SET NET
Lưới đăng

11. FLYING FISH
GILL NET
Lưới chuồn

12. COASTAL
FIXED NET
Nò

13. SQUARE
LIFT NET
Rớ

14. HAND LINE
Câu ống

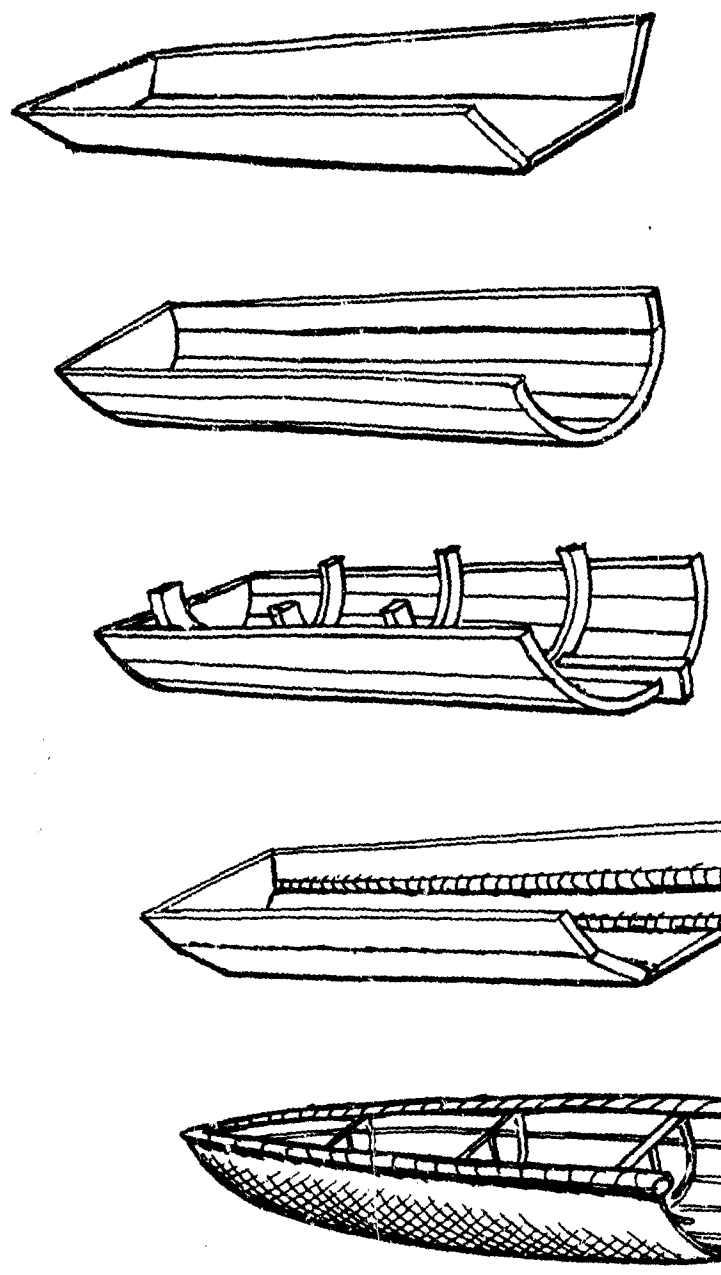
Boat Construction

Basic South Vietnam Boat Construction Types

Các Kiểu Kien-Trúc Thuyền Căn-Bản Của Miền Nam Việt-Nam

BOAT TYPE LOẠI THUYỀN	AREA KHU-VỰC	
C5-T2-B C5-T11-B C5-T11-K	Vũng Tàu Hải Phòng Phan Thiết Quảng Trị	• KEELLESS • HARD CHINE • PLANKED HULL • KHÔNG CÓ LA-KÝ • SỐNG CỨNG • BE GỖ
C1-T11 C1-T12 C3-T2-D C3-T12 C5-T12-F	Vũng Tàu Phan Thiết Phan Rí	• KEELLESS • ROUND BILGE • PLANKED HULL • KHÔNG CÓ LA-KÝ • LƯỜN TRÒN • BE GỖ
C4-T1-B	Entire Coast Khắp Vùng Duyên Hải	• KEEL & RIBS • ROUND BILGE • PLANKED HULL • CÓ LAKÝ VÀ SUON • LƯỜN TRÒN • BE GỖ
C5-T11-J C5-T12-K C5-T14-H	Hue Thua Thien Province Huế Tỉnh Thừa Thiên	• KEELLESS • DOUBLE CHINE • SEWN PLANK • KHÔNG CÓ LA-KÝ • SỐNG KÉP • VỎ GỖ KHÂU
C3-T13 C5-T12-G C3-T14-A C5-T12-H C5-T11-F C5-T13-A C5-T11-G C5-T14-E C5-T11-I	Quang Tri to Phan Thiet Từ Quảng Trị Ten Phan Thiết	• KEELLESS • ROUND BILGE • WOVEN BAMBOO • KHÔNG CÓ LA-KÝ • LƯỜN TRÒN • VỎ BẰNG NAN

HULL CONSTRUCTION
KIẾN TRÚC THÂN THUYỀN



Detection Clues and Contraband

To deter the infiltration of men and contraband materials into South Vietnam by water transport, ideally every craft sighted should be stopped and searched. However, the large numbers (estimated 64,000) of boats operating in the South Vietnam coastal waters generally make it impractical to stop and search every craft. Some basis is needed for selectively stopping and searching boats sighted during surface patrol.

"What is out of the pattern?" This is the basic question in determining whether to stop and search. First, the shape of the sighted boat is compared with those of the known boats to see if it is different or similar. Then, the behavior of the boat is compared with normal operating patterns to find what, if anything, is peculiar about it.

As a familiarization aid for incoming personnel, a list of stop and search clues is presented here. These provide well-founded bases for suspicion, and consequent stop and search action. They are based on the experience of knowledgeable Vietnamese and U.S. Navy operating personnel. This list should be used as a guide. Success in detection depends largely on the operating personnel being alert so as to anticipate new enemy tactics, and not becoming committed to a standard set of procedures.

CLUES FOR STOPPING BOATS

Location Factors

1. Movement of a boat in prohibited waters.
2. Operation of a boat outside its normal area, e.g., a Vietnamese craft from the Gulf of Thailand operating in the northern area.
3. Operation at sea when rough surf, high waves, or general inclement weather in the area have kept other boats ashore.
4. Fishing at a greater distance from shore than is normal for that particular type of craft or for that area, e.g., a fishing boat operating more than about 20 miles offshore in the 17th Parallel-to-Vung Tau area.
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. In coastal areas with few rivers, movement of a boat, especially a cargo boat, close to the beach.
8. Operation of a large Chinese trawler (30 m LOA) closer than 12 miles from shore.
9. Fishing around Cam Ranh Bay; this area is known to be poor for fishing.
10. Movement of a Kien Giang craft inshore parallel to the Kien Giang Province coastline. (A 3-mile baseline of prohibited waters has been established along part of the northern

Nếu muốn ngăn chặn hữu hiệu việc xâm nhập của người và hàng lậu vào Nam Việt-Nam bằng đường biển, thì theo lý thuyết phải chặn xét tất cả ghe thuyền trông thấy. Tuy nhiên vì số thuyền qúa nhiều hoạt động ở miền duyên-hải Nam Việt-Nam (phỏng chừng 64,000 chiếc) cho nên người ta không thể thực hiện được việc chặn xét tất cả mọi thuyền bè. Trong khi tuần phòng trên biển người ta thường dựa trên vài điều căn bản cần thiết để chặn xét những thuyền bè.

"Thuyền khác thường ở điểm nào?" Đó là câu hỏi chính yếu để xác định có nên chặn xét hay không. Trước hết ta phải so sánh hình dáng của thuyền trông thấy với hình dáng của những thuyền mà ta đã biết để xem chúng có khác nhau hay tương tự như nhau. Rồi ta so sánh cách hoạt động của thuyền với cách hoạt động bình thường để thấy nó có gì khác biệt không.

Dưới đây là một bản liệt kê những bí quyết chặn xét để giúp đỡ những nhân viên mới tới. Những bí quyết này cung cấp cho những căn bản vững chắc nghi ngờ và chặn xét thuyền. Những bí quyết này căn cứ vào kinh nghiệm hiểu biết của nhân viên đã tham dự tuần phòng thuộc Hải-quân Việt-Mỹ. Bảng liệt kê này cần được dùng như một bản hướng dẫn. Sự thành công trong việc khám phá thuyền phần lớn tùy thuộc vào sự khéo léo của nhân viên tuần phòng; để ước đoán những chiến thuật mới của địch và không cần theo các phương pháp tiêu chuẩn nào cả.

PHƯƠNG PHÁP CHẶN BẮT THUYỀN

Yếu-Tố Vị-Trí

1. Thuyền di chuyển trong vùng cấm.
2. Thuyền hoạt động ngoài phạm vi thường lệ. Thí dụ một chiếc thuyền Việt-Nam ở Vịnh Thái-Lan đến hoạt động ở khu vực miền Bắc.
3. Thuyền hoạt động trong khi biển động, sóng lớn hay trong lúc thời tiết xấu mà người trong vùng giữ các thuyền của họ ở lại trên bờ trú ẩn.
4. Đánh cá xa bờ một cách khác thường đối với một loại thuyền nào đó hay một vùng nào đó. Ví dụ một ngư thuyền hoạt động xa bờ trên 20 hải-lý trong vùng Vĩ-tuyến 17 đến Vũng-Tàu.
5. Thuyền cận duyên hoạt động ngoài biển khơi ra trong khi đó bình thường loại thuyền này di chuyển từ nơi này đến nơi khác dọc theo sát ven biển.
6. Thuyền, hoạt động liên tục cạnh một tàu lớn.
7. Thuyền, đặc biệt là loại thuyền chở hàng di chuyển sát bờ trong những miền duyên hải và một vài con sông.
8. Một chiếc thuyền kéo lưới Trung-hoa lớn (chiều dài toàn thể là 30 m) hành nghề sát bờ biển dưới 12 hảilý.

coast of Kien Giang Province in the Gulf of Thailand. As a result, the prime fishing areas for these boats are to the west of the offshore islands in the Gulf.)

Time/Tide Factors

11. Fishing at a time of day or night that is not normal for the particular type of craft.
12. Movement between fishing grounds and shore at any time other than early morning or late afternoon.
13. Nighttime movement in selected areas designated as no-traffic (or curfew or restricted) areas at night.
14. In areas where nighttime fishing is permissible, failure to display a light.
15. Operation of shrimp fishing boats in the Delta area at nighttime and low tide; shrimp fishing is normally done during daylight and at high tide.
16. In the northern area, nighttime operation of fishing boats without carbide lights; normally, boats in this area use such lights to attract fish, particularly squid.
17. Nighttime operation of trawlers off the Ca Mau Peninsula with many small boats hovering around the trawler.

Type of Movement

18. Movement of a boat at a high speed. (One craft stopped was doing 14 kt.)
19. Sudden breaking away of a boat from a group of boats.
20. Sudden increase in speed or change in course when visual contact is first made.
21. Continual and rapid movement of a boat, when all other boats in the area are busy fishing while anchored or moving about slowly.

Operating Characteristics

22. Solitary fishing by a seagoing boat when normally that type of craft operates in pairs.
23. Solitary operation by a large Chinese trawler; normally, these craft work in pairs.
24. Shuttling of a boat between a large ship and the shore.

Appearance Factors

25. Classic Chinese Junk type sails on any sailing craft; many North Vietnamese boats have this type of rigging.
26. Eyes on any boat rigged with Chinese Junk type sails; most refugee craft from North Vietnam have no eyes.
27. A fancy boat operating in the northern area, where boats are normally very austere.

CLUES FOR SEARCHING BOATS

Official Papers

1. Lack of proper official boat and crew papers.
2. Deviations between official papers and actual conditions.

9. Đánh cá chung quanh vịnh Cam-Ranh; miền này ai cũng biết là ít cá.

10. Thuyền Kiên-Giang hải hành sát bờ song song với ven biển tỉnh Kiên-Giang. (Người ta đã thiết lập một vùng cấm rộng 3 hải-lý dọc theo ven biển phía Bắc tỉnh Kiên-Giang thuộc vịnh Thái-Lan. Do đó những vùng đánh cá chính cho những thuyền loại này là ở phía tây của các quần đảo ngoài khơi thuộc vịnh này).

Yếu-Tố Thời-Gian và Thủy Triều

11. Đánh cá ban ngày hay ban đêm vào những giờ mà không phải là thường cho loại thuyền đặc biệt đó.

12. Thuyền di chuyển giữa khu vực đánh cá và bờ ngoài những lúc sáng tinh sương hay lúc nhá nhem tối.

13. Thuyền hoạt động ban đêm trong những khu vực được chọn là vùng cấm lưu thông ban đêm (giới nghiêm hay hạn chế).

14. Trong những khu vực được phép đánh cá ban đêm ngư thuyền không thắp đèn.

15. Hoạt động của những thuyền đánh cá tôm tại miền châu thổ ban đêm và lúc thủy triều xuống; bình thường người ta đánh tôm ban ngày và khi nước lớn.

16. Ở miền Bắc, thuyền không thắp đèn khí đá trong khi đánh cá ban đêm; vì bình thường thuyền ở vùng này dùng những đèn đất để nhử cá và đặc biệt là mực.

17. Tàu kéo lưới hoạt động về ban đêm ngoài khơi bán đảo Cà-Mau với nhiều thuyền con vây chung quanh.

Cách Di-Chuyển

18. Thuyền di chuyển với tốc độ cao có thuyền khi bị chận bắt đã chạy với tốc độ 14 gút.

19. Một thuyền bỗng nhiên tách khỏi đoàn.

20. Khi mới bị phát giác, thuyền đột nhiên tăng tốc độ hoặc thay đổi hướng đi.

21. Thuyền di chuyển nhanh chóng và liên tục trong khi tất cả mọi thuyền khác đang neo hoặc di chuyển chậm chạp lo đánh cá.

Đặc-Tính Hoạt-Động

22. Một thuyền đánh cá biển hành nghề đơn độc trong khi đó bình thường các thuyền loại này hoạt động song phương.

23. Có khi thuyền lớn Trung-hoa hoạt động một mình, nhưng thực ra loại thuyền này thường hoạt động từng cặp một.

24. Một thuyền đi đi lại lại giữa thuyền lớn và bờ.

Những Yếu-Tố về Hình Dáng Bề Ngoài

25. Bất cứ loai thuyền buồm nào dùng buồm kiểu cổ-điển Trung-

Detection Clues and Contraband

Appearance/Characteristics of Crew

3. A recent, neat haircut on a professed or apparent crewman.
4. The absence of a sun tan on a professed or apparent crewman.
5. The cared-for condition of the hands of a professed or apparent fishing-boat crewman.
6. The inability of a fishing-boat crewman, when requested, to repair a net with reasonable skill.
7. Awkwardness in the handling of fishing gear by a professed or apparent crewman upon request.
8. Deviations in the accent or dialect of the crew and passengers from those normal to the professed area(s) of origin.
9. The inability of a crewman to recite the Lord's Prayer, when on being questioned he professes to be Catholic.
10. For a cargo craft, the resemblance of the crew to farmers rather than traders.

---

hoa; vì nhiều thuyền Bắc-Việt dùng buồm kiểu này.

26. Có vẽ mắt trên thuyền trang bị buồm kiểu Trung-hoa; phần lớn các thuyền tị nạn ở Bắc-Việt vào không có mắt.
27. Một chiếc thuyền sơn loè loẹt hoạt động ở phía Bắc, nơi mà người ta thường thấy các ghe thuyền rất đơn giản.

PHƯƠNG SÁCH KHÁM XÉT THUYỀN

Giấy tờ Chính Thức

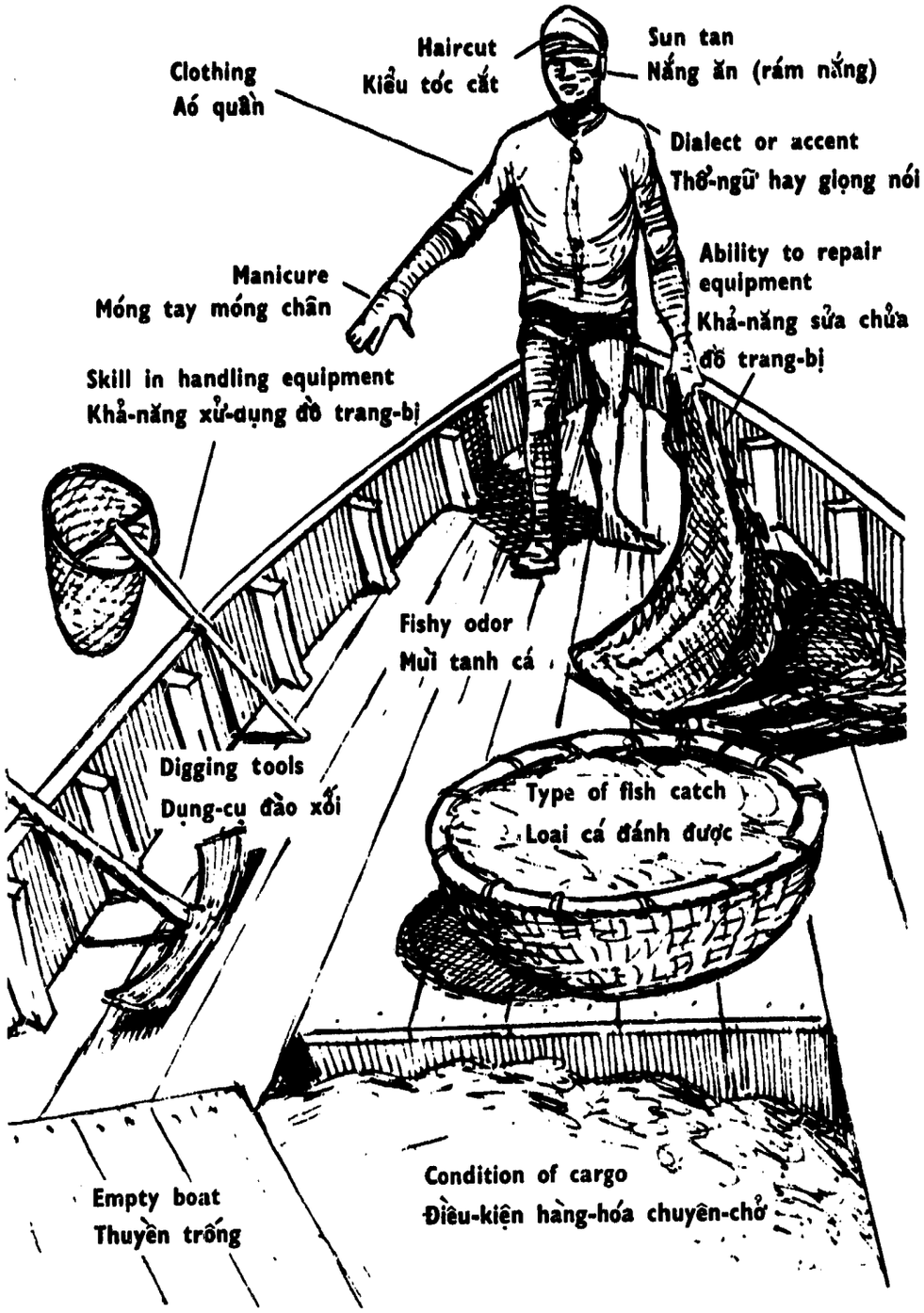
1. Thiếu giấy tờ chính thức, thích hợp của ghe và của thủy thủ đoàn.
2. Có sự sai lệch giữa giấy tờ chính thức và những điều kiện hiện tại.

Diện Mạo và Đặc Điểm của Thủy Thủ

3. Một mái tóc mới hớt sạch sẽ của kẻ tự xưng là thủy thủ hoặc có dáng dấp là thủy thủ.
4. Một nước da không xạm nắng của kẻ tự xưng là thủy thủ hoặc có dáng dấp thủy thủ.
5. Bàn tay được chăm sóc của kẻ tự xưng là thủy thủ hay có dáng dấp một ngư phủ.
6. Khi yêu cầu sửa chữa lưới, ngư phủ không có khả năng sửa chữa một cách khéo léo đúng mức.
7. Khi được yêu cầu, kẻ tự khai là thủy thủ hoặc có dáng dấp thủy thủ tỏ ra lúng túng trong việc xử dụng ngư cụ.
8. Giọng nói hay thổ ngữ của thủy thủ hoặc hành khách khác biệt với thổ ngữ hoặc giọng nói xuất xứ mà người ta đã khai.
9. Khi chất vấn một thủy thủ tự khai là người theo đạo Thiên Chúa, nhưng anh ta lại không đọc được kinh lạy cha.
10. Trên thuyền chở hàng thủy thủ đoàn trông giống nông dân hơn là thương gia.

Figure 1. Crew, Boat, and Cargo Appearance Clues

Hình 1. Đặc-Điểm Về Thủy Thủ Đoàn, Thuyền Và Vẻ Ngoài Của Hàng Hóa



Detection Clues and Contraband

Condition of Boat

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

Condition/Appearance of Cargo

14. Fish on board that are not native to the normal or indicated fishing area for that craft.
15. Apparently aged condition of selected cargo, such as salt; it may be a cover material used on the current and on previous trips.
16. Out-of-place tools such as mattocks and shovels; such tools may be used to bury contraband after unloading on shore.

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

It should be emphasized that most contraband items are legitimate cargo when accompanied by the appropriate documents as outlined later under "Registration/Identification of Vessels and Crew". It is the ship which carries unrecorded or unregistered cargo that is of interest here. 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 are 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.

Tips on Searching

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 are searched perfunctorily or not at all.

Powdered materials such as sulphur and saltpeter, and liquids such as acid and mercury can be concealed in the hold. The powders are

Tình Trang Thuyền

11. Trên ngư thuyền, người ta không ngửi thấy nhiều mùi cá.
12. Bề ngoài, thuyền cơ vẻ trống không, một đôi khi người ta dấu các hàng lậu loại hột nhỏ dưới những mái tôn hoặc dưới những ván boong hay trong những thùng chứa gạo hoặc chứa nước.
13. Thuyền chìm xuống qúa sâu, khác thường không phù hợp với trọng lượng của loại hàng hóa thuyến đang chở.

Tình Trang và Bình Diện Hàng Hóa

14. Cá trên thuyền không phải là loại cá ở vùng đánh cá ấn định cho loại ngư thuyền này.
15. Tình trạng bề ngòai cũ kỹ của loại hàng đã lựa chọn, chẳng hạn như muối, các hàng hóa đó chỉ là đồ vật để che phủ (đồ lậu) được dùng trong chuyến hành trình hiện tại hoặc qúa khứ.
16. Các dụng cụ như cuốc và xẻng được để không đúng chỗ ; như những dụng cụ này có thể được dùng để chôn giấu những hàng lậu sau khi hàng đã được bốc lên bờ.

Hàng Lậu

Hàng lậu hay hàng hoá bất hợp pháp còn nguy hiểm hơn cả súng, đạn dược và thuốc nổ, đó là những vật liệu chiến lược và các hàng hoá chợ đen (bảng I). Vật liệu chiến lược liên hệ trực tiếp với sự chế tạo vũ khí và đạn dược. Nhiều đồ vật dùng để tiêu thụ và thuốc men cũng là hàng lậu bởi vì chúng rất cần thiết cho việc nuôi dưỡng và săn sóc binh lính Việt Cộng và bởi vì nhu cầu của dân chúng đối với các đồ vật kể trên quá lớn lao dễ đưa tới sự đầu cơ tích trữ và việc buôn bán chợ đen.

Cũng cần nhấn mạnh là phần lớn các hàng lậu đều là những hàng hoá hợp pháp khi có kèm theo những giấy tờ thích ứng mà chúng tôi sẽ nêu lên sau đây ở phần "Đăng bộ/lý lịch thuyền bè và thủy thủ". Ở đây cần lưu ý đến chính các thuyền bè có chở hàng hoá không được khai báo hoặc liệt kê vào sổ. Tuy nhiên, trong tình cảnh hiện tại ở miền Nam Việt-Nam, ngoài những thuyền bè của Chính Phủ hoặc các chiến hạm, có lẽ những thuyền tư nhân không được phép chở vũ khí, đạn dược và chất nổ.

Dựa trên những kinh nghiệm của các nhân-viên tuần tiểu ở Nam Việt-Nam, sau đây là những chi tiết về hàng lậu thuế những trường hợp dấu hàng cơ thể xảy ra cùng những phương pháp đề-nghị để khám phá ra hàng lậu. Những phương pháp này lấy từ kinh nghiệm của những nhân-viên tuần dương ở Nam Việt-Nam. Chắc chắn sẽ có nhiều phương pháp mới và tân kỳ khác dùng trong việc dấu diếm hàng lậu, nhưng cũng có nhiều kỹ-thuật mới sẽ được xử dụng để khám phá hàng lậu.

Phương Sách Khám Xét Thuyền

Cách kiến trúc thuyền giúp cho người ta nhiều điều kiện để có

Detection Clues and Contraband

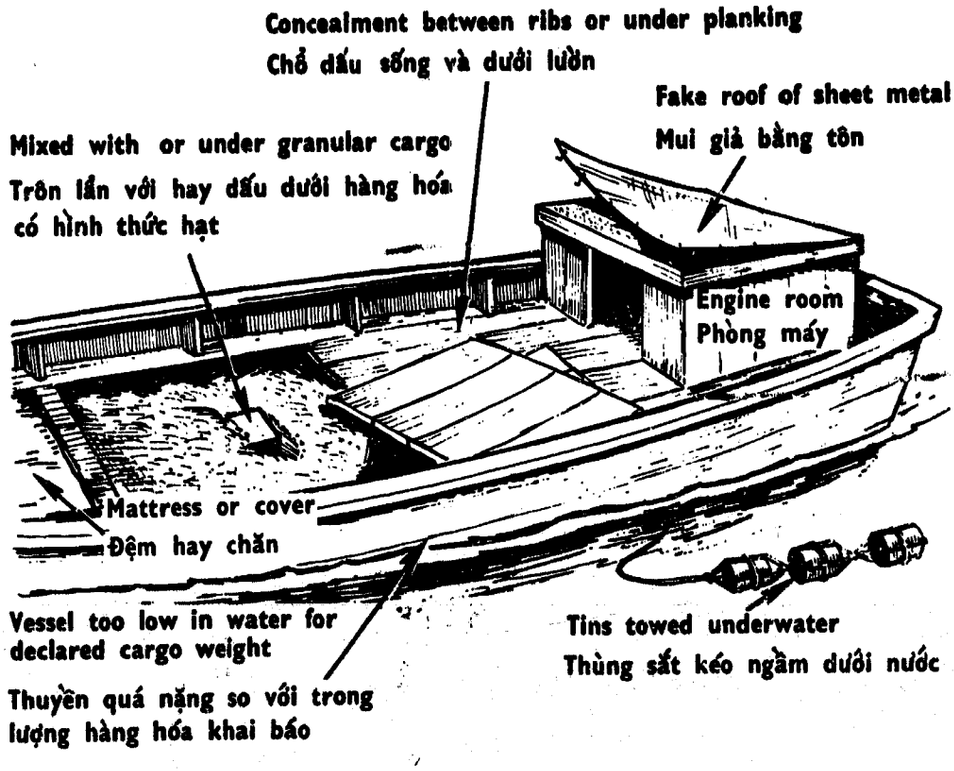
Table I. Concealment of Contraband Other Than Weapons and Ammunition

Contraband	Concealment
Strategic	
Pipe	Under planking ; in or under granular cargo
Sheet iron	Fake cabin roofs and cargo covers
Wire	Fake rigging ; in or under granular cargo
Mercury	Towed in tins under water ; in rice containers
Acid	Bottles hidden in hold and camouflaged by rice or corn
Saltpeter, sulphur	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 under water in metal containers, or, in powder form, spread out and covered
Alcohol	Towed under water in metal containers
Bandages	In or under granular cargo

Bảng I. Sự Cất dấu Hàng Lậu Ngoài Vũ Khí và Đạn Dược

Hàng lậu	Nơi cất dấu
Chiến lược	
Các loại ống	Dưới ván, ở trong hoặc ở dưới hàng hoá nhỏ vụn
Sắt lá	Các mui giả hoặc tấn phủ hàng hoá
Dây sắt	Các dây bườm giả ở trong hoặc dưới hàng hoá nhỏ vun
Thủy ngân	Để trong hộp thiếc và kéo dưới nước, trong các thùng gạo
Acit	Trong các chai để trong hầm thuyền gạo hay bắp được rải lên trên để ngụy trang
Hoả tiêu, diêm sinh	Trải trên boong hoặc trên nóc mui và được bao phủ bằng các tấm vải hoặc tấm kim loại
Máy móc	Ở dưới các hàng hoá khác
Chợ đen	
Gạo, sữa, bắp	Thường là số hàng thặng dư bình thường hay được để lẫn lộn với các hàng hoá khác
Penicilline, streptomycine	Đựng trong các bình chứa bằng kim loại và được kéo dưới nước, hoặc dưới hình thức bột chúng được trải ra và phủ kín lại
Rượu alcool	Đựng trong các bình chứa bằng kim loại và được kéo dưới nước
Băng cứu thương	Ở trong hoặc ở dưới các hàng hoá vụn

Figure 2. Typical Contraband Hiding Places
Hình 2. Các nơi dấu hàng lậu điển hình



thể cất dấu hàng hoá (hình 2). Các khoang lợp 2 lớp hoặc hầm cơ thể dùng để dấu các chất bột, chứa hàng hoá. Người ta trải bột lên trên mái xong đậy lại bằng một mái khác bằng kim loại. Vì người ta không cần dấu hàng hoá nào khác, cho nên phương pháp dấu cất kiểu trên có lợi điểm là chiếc thuyền trông cơ vẻ như là thuyền trống. Đối với các thuyền trống, người ta chỉ khám cho lấy lệ hoặc không khám xét gì cả.

Người ta có thể dấu trong hầm những chất bột như hoả tiêu, diêm sinh và những chất lỏng như acit và thủy ngân. Các chất bột được trải lên trên sàn hầm xong, được phủ bằng một lớp nylon và nên sau đó người ta đổ bắp và gạo lên trên để ngụy trang bột. Cũng vật acit đựng trong những chai cỡ 0,175 được cất trong hầm cơ ván gỗ bao phủ và ngụy trang bằng gạo và bắp. Thủy ngân được chở đi từng lượng nhỏ, dưới 10 kilo và để trong các thùng chứa gạo. Như vậy, trong khi khám xét các thùng chứa, điều quan hệ là phải nhấc bổng những thùng đơ lên, phải ngửi và phải soi ra. Một thùng có đựng thủy ngân sẽ có sức nặng khác thường, đôi khi thủy ngân được pha trộn với các chất khác.

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, 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.

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 1 and Class 2 vessels provides an often-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 under water behind the boat on a 10 m length of strong cord. Running a pole under water 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. A 10-day permit 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, 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.

Trên những thuyền có sườn, đồ lậu có thể được dấu ở giữa những đà cong ở vỏ thuyền và giữa các ván ở bên trong. Những thuyền nào có ván đóng vào khung một cách lỏng lẻo hoặc vừa mới được đóng vào khung là những thuyền khả nghi.

Trong việc che dấu hàng lậu, người ta thường để chúng lẫn lộn với hàng hoá hợp pháp khác. Khi dò xét, người ta thường tìm được những thùng hàng hoá lậu chôn dưới cát, sỏi hoặc ngũ cốc. Nhưng sự tìm kiếm sẽ rất khó khăn khi các thùng chứa đồ lậu được đặt dưới đáy một chồng hàng hoá nặng. Cũng vậy, những thùng chứa hàng nặng là những vật dùng để ngụy trang rất tốt vì khó nhấc đi chỗ khác, khi khám xét thuyền. Sự khám xét thường cực nhọc, buồn tẻ và người ta thường không có chỗ khác để xếp các hàng hoá được dỡ lên trong công cuộc tìm kiếm hàng lậu ở dưới đáy.

Trên các thuyền loại 1 và 2 phần boong lái vênh lên thường thường là nơi để che dấu hàng mà ít người để ý đến. Những gói hàng nhỏ dấu kín trong thuyền dọc theo 2 bên luôn có thể được buộc vào phía dưới boong lái.

Những bình chứa thuốc men bằng kim loại có xi kín và các vật dụng khác có giá trị đôi khi còn được kéo dưới nước, phía sau thuyền bằng một dây thừng chắc và dài 10 m. Dùng một chiếc sào, chọc xuống nước và di chuyển nó dọc theo sống thuyền thường có thể giúp ta khám phá ra các bình chứa và các dây buộc.

Kiểm soát kỹ lưỡng giấy tờ trên một chiếc thuyền khả nghi là một giai đoạn chính yếu trong việc khám phá hàng lậu. Một giấy phép có hiệu lực trong 10 ngày phải được cấn đến trong sự di chuyển các hàng hoá chiến lược. Sở dĩ chính quyền chỉ cấp giấy phép có hiệu lực trong 10 ngày thôi là vì họ muốn chắc rằng giấy phép đó chỉ có thể dùng được để chở một chuyến hàng mà thôi. Tuy nhiên, các tên buôn lậu thường cố gắng di chuyển hàng hoá hợp pháp thật mau và như vậy, trong thời hạn 10 ngày, họ chở một chuyến hàng bất hợp pháp thứ hai cùng một số lượng, cùng một món hàng và dùng cùng một giấy phép.

Số lượng hàng hoá phải đúng với số lượng ghi rõ trong tờ khai. Đôi khi người ta giả mạo số lượng này. Thường thường số hàng hoá chở trên thuyền nhiều hơn số lượng hàng hoá được phép chở. Hàng hoá chở nhiều hơn đôi chút thường cũng chẳng bị rắc rối chi cả, các tay đầu cơ bất hợp pháp thường hy vọng như vậy. Tuy nhiên nếu số hàng nhỏ chở dư đó, nhân với số thuyền chở sẽ tạo thành một số lượng hàng hoá đáng kể. Những hàng nặng lậu thuế dấu trong các hàng hoá thường, làm cho chiếc thuyền trở nên quá nặng so với số lượng hàng hoá ghi trong sổ. Có lần người ta đã bắt được các tay buôn lậu là vì họ nhận thấy rằng sức nặng của số hàng hoá ghi trong tờ khai không thể nào lại có thể làm cho chiếc thuyền chìm xuống sâu quá như vậy.

Registration/Identification

Thể Thức Dăng-Bộ/Lý Lịch

Registration/Identification

Official Registration of Vessels

Every one of approximately 64,000 South Vietnamese coastal watercraft is required to be registered with one or more RVN Government agencies. Each boat is further required to carry certain registration and identification documents. Table I shows the identification and document requirements for various tonnage classes of vessels and the agencies responsible for jurisdiction. The succeeding pages illustrate the various documents which are carried. These requirements and documents are subject to change; patrol personnel should watch for such changes.

Requirements for RVN Vessels Less Than 100 Gross Tons

The vast majority of craft operating in the coastal waters of Vietnam are smaller than 100 gross tons. These vessels are supposed to have a registration number and carry on board a registration book, a crew list, a cargo manifest (if a cargo vessel), and other papers.

The registration number of each craft is a code which indicates the place of registration, number of the boat, principal use, and means of propulsion. Figure 1 explains the registration coding system. This number may be displayed in any of several locations on the boats, e.g., on the bow, amidships, across the stern, or on the cabin bulkheads. When the registration port of a boat is changed, or its hull altered to permit engaging in a different principal use, or its means of propulsion changed, a report must be made to Customs. The registration number is then modified to reflect the change. Sometimes the boat owners do not remove the old registration numbers.

Figure 2 shows reproductions of pages from the official registration book together with an English translation indicating the type of information contained in the book. The book is about 13 × 20 cm in size.

Figures 3 and 4 are reproductions of the standard cargo manifest form. This manifest lists all cargo carried and must bear the stamp of each inspection or check point through which the boat has passed.

The crew list contains a record of the name, age, address, and identification number of each crew member for each voyage of the vessel.

Figures 5 and 6 show the crew list which is carried on vessels smaller than 30 gross tons. This crew list must also be carried on vessels larger than 30 gross tons if the crew of the vessel is non-professional. If the crew of these larger craft is professional, i.e., each man has special training and is licensed or certified for working in a certain capacity such as radio operator, engineer, etc., the craft carries a large folder about 50 × 32 cm containing information on ship and crew.

Sự Đăng-Bộ Chính-thức Các Tầu Bè

Bất cứ chiếc thuyền nào hải hành cận duyên (phỏng định chừng 64.000 chiếc) đều phải được đăng bộ ở một hay nhiều cơ quan của Chính-Phủ Việt-Nam Cộng-Hoà. Vả lại, mỗi thuyền phải mang theo một số tài liệu đăng ký và lý lịch thuyền. Bảng I mô tả các tờ khai lý lịch áp-dụng cho đủ loại tầu có đốn số khác nhau cùng các cơ-quan có thẩm quyền liên hệ. Những trang kế tiếp đề cập đến những tài liệu phải mang theo ghe. Những thể thức đăng bộ và các tài liệu này có thể thay đổi ; các tuần viên cần phải lưu tâm đến vấn đề này.

Những Thể lệ Cần Thiết Cho Các Tầu Bè Việt-Nam Cộng-Hoà dưới 100 đốn số

Đại đa số các ghe thuyền di chuyển trong Hải-phận duyên hải Việt-Nam đều có trọng tấn dưới 100 đốn số. Các thuyền này thường có một số đăng bộ và mang trên thuyền một sổ đăng bộ (thuyền bạ), một bảng kê khai hàng hoá (nếu là thương thuyền) một danh sách thủy thủ đoàn cùng những giấy tờ khác.

Số đăng bộ của mỗi chiếc thuyền là ám hiệu chỉ rõ nơi đăng bộ, số của chiếc thuyền, công dụng chính của nó cùng động lực dùng đẩy thuyền. Hình 1 giải thích hệ thống ám hiệu đăng bộ. Số này có thể viết lên bất cứ chỗ nào trên thuyền. Thí dụ như trên mũi tầu, trên các phần ở giữa thuyền, ngang lái thuyền hoặc trên vách của mui thuyền. Khi bến đăng bộ của một chiếc thuyền đổi, hay vỏ thuyền được biến đổi để dùng vào công việc khác hoặc động lực đẩy thuyền thay đổi thì thuyền chủ phải lập báo cáo trình Nha Quan Thuế. Bấy giờ số đăng bộ sẽ được sửa đổi cho phù hợp với sự biến cải của thuyền.

Hình 2 là các bản sao những trang trong cuốn số đăng bộ chính thức cùng với phần dịch ra Anh-ngữ mô tả nội dung sổ.

Hình 3 và 4 là một bản sao mẫu tờ khai hàng hoá. Tờ khai này liệt kê tất cả các hàng hoá mang trên thuyền và phải đóng dấu mỗi khi được khám xét hoặc mỗi khi tầu đi qua một trạm kiểm soát.

Mỗi chuyến đi, thuyền phải mang theo một danh sách thủy thủ ghi rõ tên, tuổi, địa chỉ cùng số thẻ kiểm tra của mỗi nhân viên.

Hình 5 và 6 là danh sách thủy thủ áp dụng cho loại thuyền dưới 30 đốn số hoặc giả trên 30 đốn số mà không có thủy thủ chuyên nghiệp. Trường hợp thủy thủ đoàn những thuyền trên 30 đốn số được huấn luyện và có chứng chỉ chuyên nghiệp, tỷ dụ như vô tuyến viên, cơ khí viên, v.v... những tầu này cần phải mang theo 1 hồ-sơ thủy thủ bộ lớn, kích thước 50 x 32 phân, mô tả một phần đặc tính con tầu và thủy thủ đoàn một cách chi tiết.

Registration/Identification

Table I. Identification and Document Requirements

Vessel Class	Registration System	Documents Required
Coastal Craft – RVN Registry Less Than 100 Gross Tons	Registration No. assigned by Directorate of Customs; code: VT OOO NT DC Locale; Registration Number; Use; Propulsion	1. Registration Book 2. Cargo Manifest (if cargo boat) 3. Crew List or Ship/Crew Registration Folder 4. Crew Member I.D. Cards 5. Crew Member Fishing I.D. Cards 6. Safety Certificate 7. Radio Permit (if radio equipped)
100 Gross Tons or More	Name assigned by Directorate of Navigation	1. Ship/Crew Registration Folder 2. Cargo Manifest (if cargo boat) 3. Vietnamization Certificate 4. Crew Member I.D. Cards 5. Crew Member Fishing I.D. Cards 6. Safety Certificate 7. Radio Permit (if radio equipped)
Coastal Craft – Foreign Registry	—	All of their normal papers plus: 1. Coastal Operation Certificate
Inland-Waterway Craft 16 Gross Tons or More	"HF" Registration No. assigned by Inland Waterways Service	1. Cargo Manifest (if cargo boat) 2. Crew List 3. Crew Member I.D. Cards 4. Crew Member Fishing I.D. Cards
Less Than 16 Gross Tons	Local Registration No. (without "HF") assigned by Province or District Chief, or other local authority	1. Crew Member I.D. Cards 2. Crew Member Fishing I.D. Card

Jurisdiction Agency	Radio Call Sign	Vessel Class
Directorate of Customs Directorate of Customs Maritime Merchant Marine Service Directorate of National Police Directorate of Fisheries Maritime Merchant Marine Service General Directorate of Post and Telecommunications	"XV....." (if authorized)	**Coastal Craft – RVN Registry** Less Than 100 Gross Tons
Maritime Merchant Marine Service Directorate of Customs Directorate of Customs Directorate of National Police Directorate of Fisheries Maritime Merchant Marine Service General Directorate of Post and Telecommunications	"XV....."	100 Gross Tons or More
Directorate of Navigation	"....." (call sign country of registry)	**Coastal Craft – Foreign Registry**
Directorate of Customs Inland Waterways Service Directorate of National Police Directorate of Fisheries	None	**Inland-Waterway Craft** 16 Gross Tons or More
Directorate of National Police Directorate of Fisheries	None	Less Than 16 Gross Tons

Bảng I. Lý Lịch thuyền bè tài Liệa cần Thiết

Loại thuyền	Hệ thống đăng bộ	Giấy tờ cần thiết
Thuyền cận duyên đăng ký tại Việt-Nam Cộng-Hoà Dưới 100 dôn số	Số đăng bộ do Nha Quan Thuế cấp ám hiệu: VT | OOO | NT | DC VT: Địa phương OOO: Sộ đăng bộ NT: Công dụng DC: Động lực dẩy thuyền	1. Sổ đăng bộ 2. Tờ khai hàng hoá (nếu là thương thuyền) 3. Danh sách thủy thủ hoặc hồ-sơ thủy thủ bộ (áp dụng cho tầu) 4. Thẻ căn cước của thủy thủ 5. Thẻ ngư phủ của thủy thủ 6. Chứng thư An Ninh 7. Giấy phép xử dụng Vô tuyến điện (nếu có gắn máy)
Từ 100 dốn số trở lên	Tên do Nha Thủy Vận ấn định	1. Hồ sơ thủy thủ bộ (áp dụng cho tầu) 2. Tờ khai hàng hoá (nếu là thương thuyền) 3. Chứng thư Việt-Nam hoá 4. Thẻ căn cước của thủy thủ 5. Thẻ ngư phủ của Thủy thủ 6. Chứng Thư An ninh 7. Giấy phép xử dụng Vô tuyến điện (nếu có gắn máy)
Tầu cận Duyên đăng bổ tại ngoại quốc	—	Ngoài những giấy tờ thông thường còn phải có thêm: 1. Giấy Hải hành cận duyên
Giang thuyền thuộc Sở Hàng Hà Từ 16 dốn số trở lên	"HF" Số đăng bộ do Sở Hàng Hà ấn định	1. Tờ khai hàng hoá (nếu là thương thuyền) 2. Danh sách thủy thủ 3. Thẻ căn cước của thủy thủ 4. Thẻ ngư phủ của thủy thủ
Dưới 16 dốn số	Số đăng bộ địa phương (không có chữ "HF" do Tỉnh Trưởng hay Quận Trưởng ấn định hoặc giả các chính quyền địa phương khác.	1. Căn cước của thủy thủ 2. Thẻ đánh cá của thủy thủ

Cơ quan có thẩm quyền	Ám hiệu vô tuyến	Loại thuyền
Nha Quan Thuế Nha Quan Thuế Ty Hàng Hải thương thuyền Nha Cảnh-Sát Quốc Gia Nha Ngư nghiệp Ty Hàng Hải Thương thuyền Tổng Nha Bưu Điện	"XV....." (nếu được phép)	**Thuyền cận duyên đăng ký tại Việt-Nam Cộng-Hoà** Dưới 100 dôn số
Ty Hàng Hải Thương thuyền Nha Quan Thuế Nha Quan Thuế Nha Cảnh Sát Quốc Gia Nha Ngư nghiệp Ty Hàng Hải Thương thuyền Nha Tổng Giám-Đốc Bưu Điện	"XV....."	Từ 100 dôn số trở lên
Nha Thủy Vận	"....." (danh hiệu Nước đăng bộ)	**Tàu cận Duyên đăng bộ tại ngoại quốc**
Nha Quan Thuế Sở Hàng Hà Nha Cảnh Sát Quốc Gia Nha Ngư nghiệp	Không	**Giang thuyền thuộc Sở Hàng Hà** Từ 16 dôn số trở lên
Nha Cảnh Sát Quốc Gia Nha Ngư Nghiệp	Không	Dưới 16 dôn số

Registration/Identification

Figure 1. Registration-Number System for Coastal Boats of Less Than 100 Gross Tons

The Customs registration number consists, in sequence, of (1) place of registration, (2) local registration number, (3) principal use of the craft, and (4) means of propulsion.

Example : Motorized fishing boat No. 157 at Kien Giang :

KG	157	NT	DC

Sailer fishing boat No. 300 at Kien Giang :

KG	300	NT	KDC

Registration Locality

PQ – Duong Dong (Phu Quoc)
HT – Ha Tien
KG – Kien Giang (Rach Gia)
CM – Quan Long (Ca Mau)
HK – Hon Khoi
CT – Can Tho
MT – My Tho (Dinh Tuong)
VT – Vung Tau
SG – Saigon
BT – Binh Tuy (Ham Tan)
PT – Phan Thiet
MNe – Mui Ne
PRi – Phan Ri
PR – Ninh Chu (Phan Rang)
BN – Ba Ngoi (Cam Ranh)
D – Degi
NT – Nha Trang
TH – Tuy Hoa
SC – Song Cau
QN – Qui Nhon
TQ – Bong Son (Tam Quan)
QNg – Quang Ngai
TK – Tam Ky
HA – Hoi An
QT – Dong Ha (Quang Tri)
DN – Da Nang
LA – Lai An (Bao Vinh)

Principal Use

NT – Fishing Boat
TT – Merchant Boat
DT – Travel or Pleasure Boat

Means of Propulsion

DC – Motorized
KDC – Non-Motorized
HH – Both Motor and Sail

Hình 1. Hệ thống số đăng bộ các thuyền cận duyên dưới 100 đốn số

Tóm lại số đăng bộ của Quan Thuế gồm có:
(1) Nơi đăng bộ, (2) số đăng bộ địa phương,
(3) công dụng chính của thuyền, (4) động lực đẩy thuyền.

Ví dụ : Ngư thuyền động cơ số 157 ở Kiên Giang, sẽ mang số đăng bộ như sau:

KG	157	NT	ĐC

Thuyền buồm đánh cá mang số 300 ở Kiên Giang sẽ là:

KG	300	NT	KĐC

Những địa điểm đăng bộ

PQ — Dương Đông (Phú - Quốc)
HT — Hà Tiên
KG — Kiên Giang (Rạch - Giá)
CM — Quảng Long (Cà - Mau)
HK — Hòn Khói
CT — Cần Thơ
MT — Mỹ Tho (Định - Tường)
VT — Vũng Tầu
SG — Saigon
BT — Bình Tuy (Hàm Tân)
PT — Phan Thiết
MNe — Mũi Né
PRi — Phan Rí
PR — Ninh Chử (Phan - Rang)
BN — Ba Ngòi
D — Degi
NT — Nhatrang
TH — Tuy - Hoa
SC — Sông Cầu
QN — Qui Nhơn
TQ — Bồng Sơn (Tam Quan)
QNg — Quảng Ngãi
TK — Tam Kỳ
HA — Hội An
QT — Đông Hà (Quảng Trị)
ĐN — Đà Nẵng
LA — Lại An (Bao - Vinh)

Công dụng chính của thuyền

NT — Ngư thuyền
TT — Thương thuyền
DT — Du thuyền

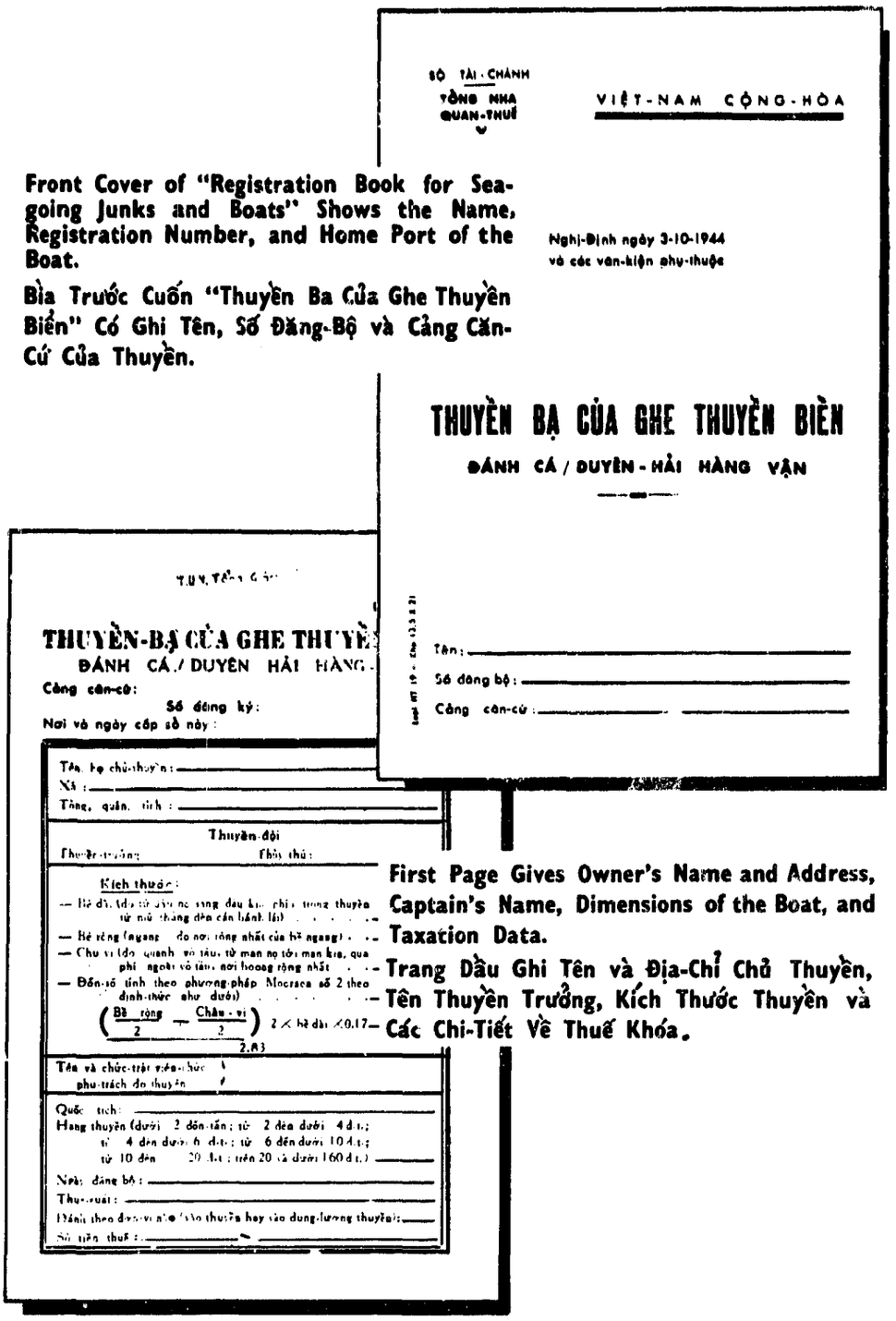
Động lực đẩy thuyền

ĐC — Động cơ
KĐC — Không động cơ
HH — Hỗn hợp

Registration/Identification

Figure 2. Sample Pages From Registration Book

Hình 2. Trang mẫu của Sổ đăng — bộ



BỘ TÀI-CHÁNH
TỔNG NHA QUAN-THUẾ

VIỆT-NAM CỘNG-HÒA

Nghị-Định ngày 3-10-1944
và các văn-kiện phụ-thuộc

THUYỀN BẠ CỦA GHE THUYỀN BIỂN

ĐÁNH CÁ / DUYÊN-HẢI HÀNG VẬN

Tên:
Số đăng bộ:
Cảng căn-cứ:

THUYỀN-BẠ CỦA GHE THUYỀ
ĐÁNH CÁ / DUYÊN HẢI HÀNG
Cảng căn-cứ:
Số đăng ký:
Nơi và ngày cấp sổ này:

Tên họ chủ-thuyền:
Xã:
Tỉnh, quận, tỉnh:

Thuyền-đội
Thuyền-trưởng: Thủy thủ:

Kích thước:
— Bề dài (đo từ sống đầu kia phía trong thuyền từ mũi thẳng đến cán bánh lái) . . . . . .
— Bề rộng (ngang đo nơi rộng nhất của bề ngang) . . .
— Chu vi (đo quanh vo tròn từ man nọ tới man kia, qua phía ngoài vỏ tàu, nơi hoang rộng nhất . . .
— Đốn-số tính theo phương-pháp Moorsea số 2 theo định-thức như dưới) . . . . . .

$$\left(\frac{\text{Bề rộng}}{2} - \frac{\text{Chu-vi}}{2}\right) 2 \times \text{bề dài} \times 0.17 - \frac{}{2.83}$$

Tên và chức-trách viên-chức phụ-trách đo thuyền:

Quốc tịch:
Hạng thuyền (dưới 2 đốn-tấn; từ 2 đến dưới 4 đ.t.; từ 4 đến dưới 6 đ.t.; từ 6 đến dưới 10 đ.t.; từ 10 đến 20 đ.t.; trên 20 và dưới 160 đ.t.)
Nơi đăng bộ:
Thu-suất:
Đánh theo đơn-vị nhà (vào thuyền hay vào dung-lượng thuyền):
Số tiền thuế:

Front Cover of "Registration Book for Sea-going Junks and Boats" Shows the Name, Registration Number, and Home Port of the Boat.

Bìa Trước Cuốn "Thuyền Ba Của Ghe Thuyền Biển" Có Ghi Tên, Số Đăng-Bộ và Cảng Căn-Cứ Của Thuyền.

First Page Gives Owner's Name and Address, Captain's Name, Dimensions of the Boat, and Taxation Data.

Trang Đầu Ghi Tên và Địa-Chỉ Chủ Thuyền, Tên Thuyền Trưởng, Kích Thước Thuyền và Các Chi-Tiết Về Thuế Khóa.

Figure 2 (Cont.).

Hình 2 (Tiếp Theo).

ĐỔI TÊN CHỦ THUYỀN

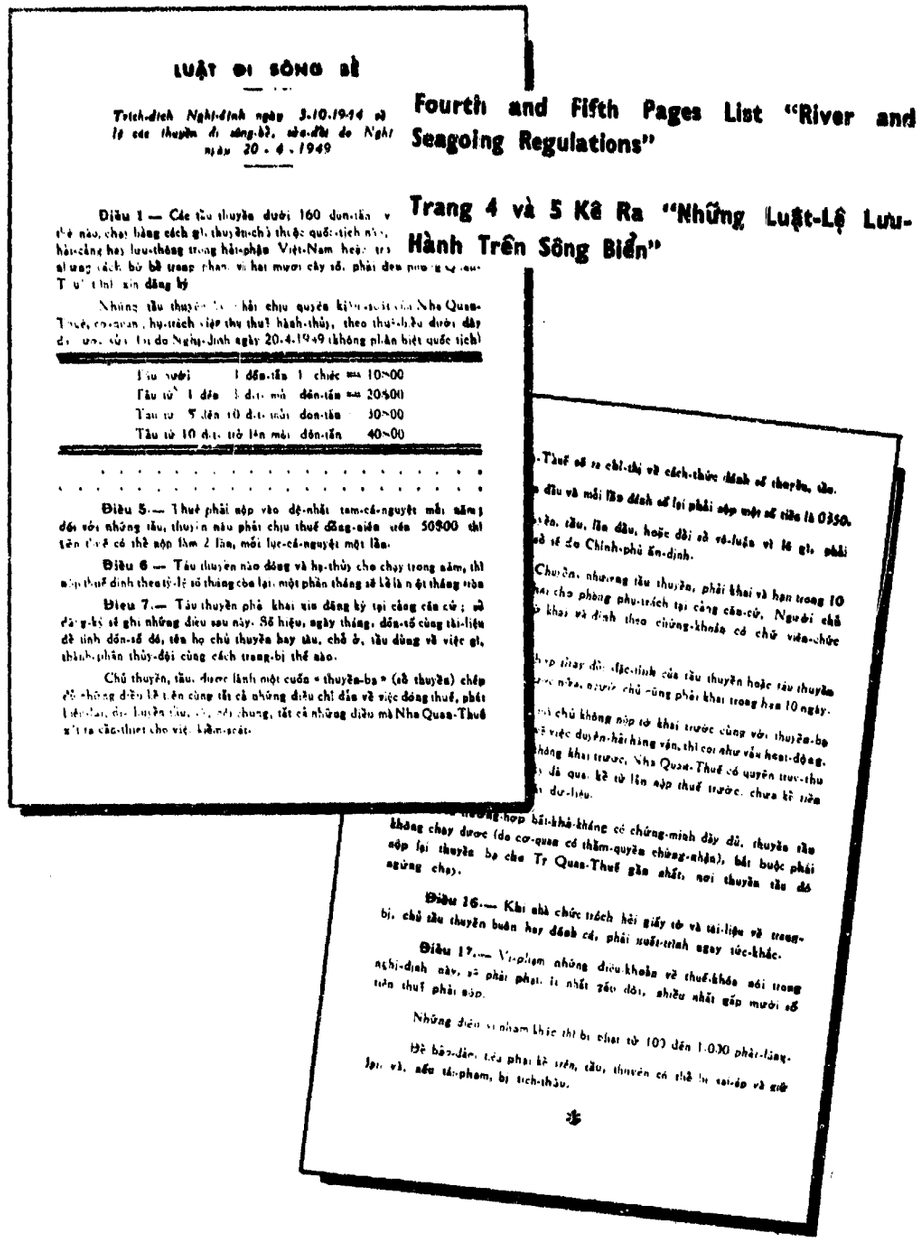
SỬA-ĐỔI KÍCH-THƯỚC

Bề dài	Bề rộng	Chiều	Hướng	Ngày

Third Page Shows Changes in Ownership and Physical Features of the Boat.
Second Page (Not Shown) Is a List of Equipment Normally on Board.
Trang 3 Ghi Những Thay Đổi Về Sở Hữu Chủ và Hình Dáng Của Thuyền.
Trang 2 (Không Trình Bày ở Đây) Là Bản Kê Khai Các Dụng-Cụ Trang-Bị Thường Có Trên Thuyền.

Figure 2 (Cont.).

Hình 2 (Tiếp Theo).



LUẬT ĐI SÔNG BỂ

Trích-dịch Nghị-định ngày 3.10.1944 và lệ các thuyền đi sông-bể, sửa-đổi do Nghị ngày 20 - 4 - 1949

Điều 1 — Các tầu thuyền dưới 160 dun-tấn v thế nào, chạy bằng cách gì, thuyền-chủ thuộc quốc-tịch nào, hải-cảng hay lưu-thông trong hải-phận Việt-Nam hoặc trên giang cách bờ bể trong phạm vi hai mươi cây số, phải đem phương tiện Tuần thủ xin đăng ký.

Những tầu thuyền [illegible] hải chịu quyền kiểm-soát của Nha Quan-Thuế, cơ-quan, hụ-trách việc thu thuế hành-thủy, theo thuế-biểu dưới đây đã được sửa đổi do Nghị-định ngày 20-4-1949 (không phân biệt quốc tịch)

Tầu nhỏ	1 đốn-tấn	1 chiếc	= 10$00
Tầu từ 1 đến	5 đốn-mỗi	đốn-tấn	= 20$00
Tầu từ 5 lên 10 đốn-mỗi		đốn-tấn	30$00
Tầu từ 10 đốn trở lên mỗi		đốn-tấn	40$00

. . . . . .

Điều 5.— Thuế phải nộp vào đệ-nhất tam-cá-nguyệt mỗi năm; đối với những tầu, thuyền nào phải chịu thuế đăng-niên trên 50$00 thì tên thuế có thể nộp làm 2 lần, mỗi lục-cá-nguyệt một lần.

Điều 6 — Tầu thuyền nào đóng và hạ-thủy cho chạy trong năm, thì nộp thuế định theo tỷ-lệ số tháng còn lại, một phần tháng sẽ là một tháng trọn

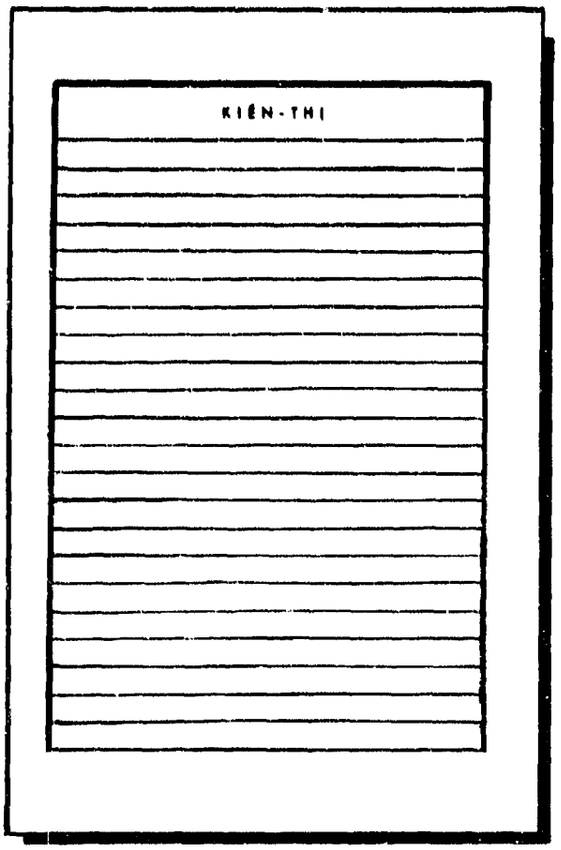
Điều 7.— Tầu thuyền phải khai xin đăng ký tại cảng cần cứ; sổ đăng-bộ sẽ ghi những điều sau này. Số hiệu, ngày tháng, đốn-số cùng tài-liệu để tính đốn-số đó, tên họ chủ thuyền hay tầu, chỗ ở, tầu dùng về việc gì, thành-phần thủy-đội cùng cách trang-bị thế nào.

Chủ thuyền, tầu, được lãnh một cuốn « thuyền-bạ » (sổ thuyền) chép đủ những điều kể trên cùng tất cả những điều chỉ dẫn về việc đóng thuế, phát biểu [illegible] Luyện tầu, [illegible] nói chung, tất cả những điều mà Nha Quan-Thuế xét ra cần-thiết cho việc kiểm-soát.

Fourth and Fifth Pages List "River and Seagoing Regulations"

Trang 4 và 5 Kê Ra "Những Luật-Lệ Lưu-Hành Trên Sông Biển"

Figure 2 (Cont.).
Hình 2 (Tiếp Theo).



Sixth and 23 Succeeding Pages Contain Stamps Indicating Official Reviews of the Book

Trang 6 và 23 Trang Kế Tiếp Có Ghi Dấu Kiểm-Nhận Thuyền-Bạ Của Nhà Chức-Trách

Registration/Identification

Figure 3. Cargo Manifest Form

Hình 3. Tờ khai hàng — hóa

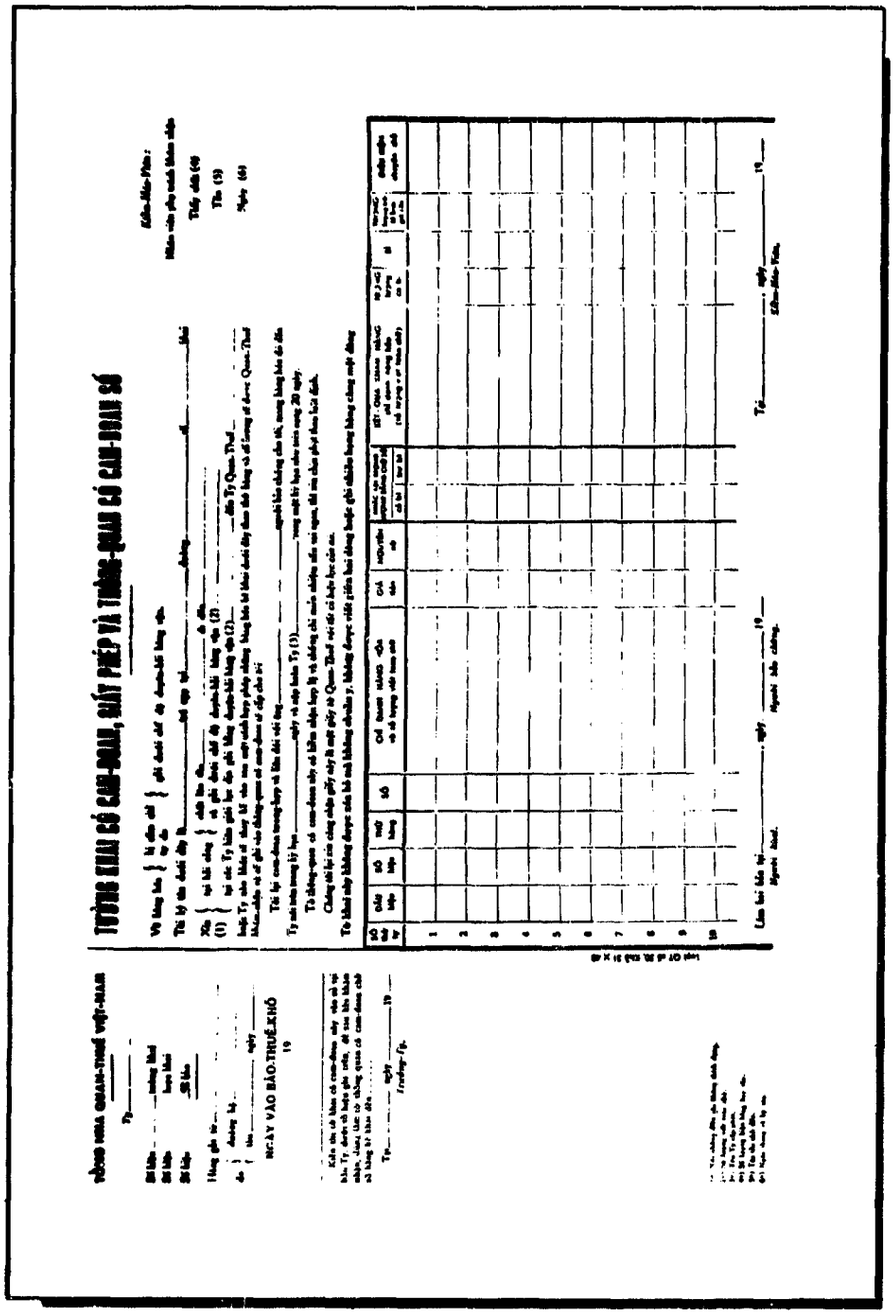
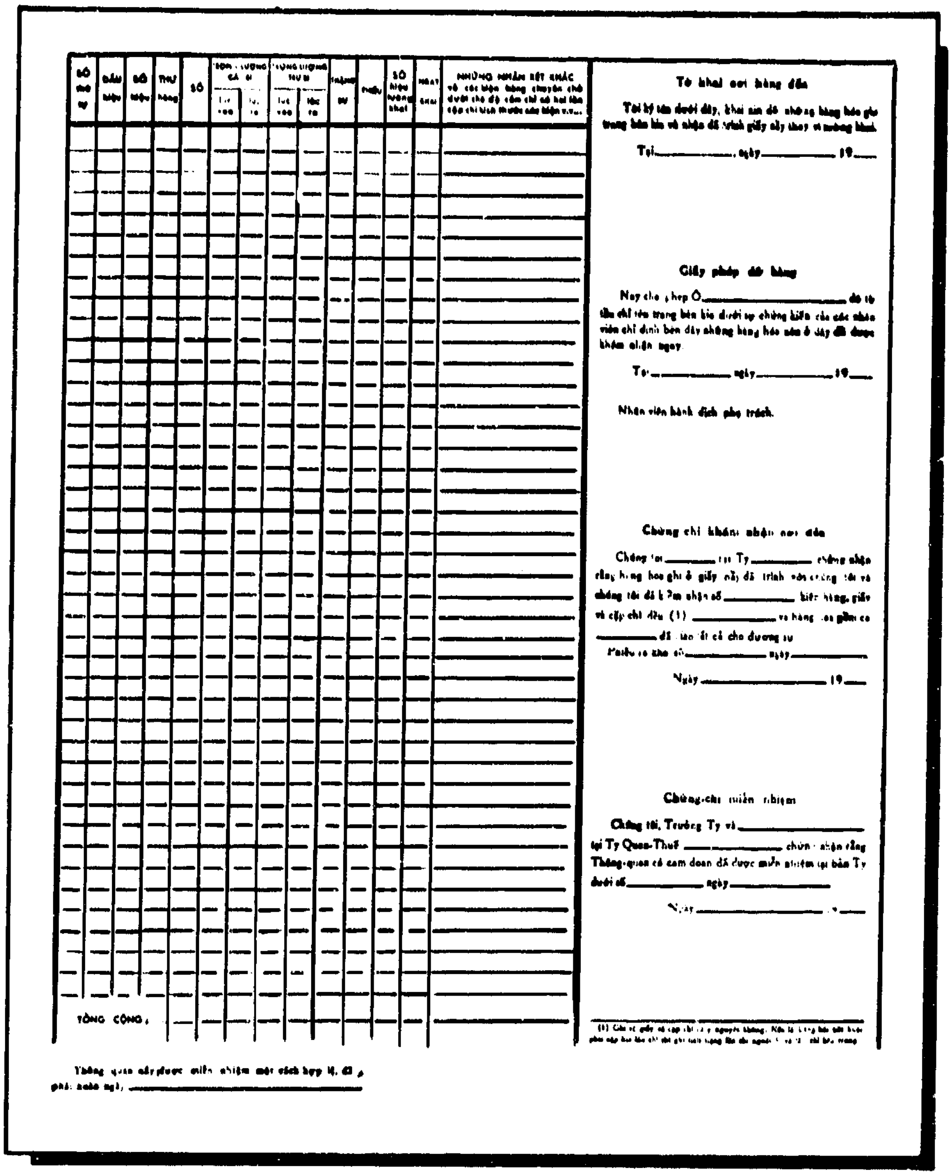


Figure 4. Reverse Side of Cargo Manifest Form

Hình 4. Mặt sau tờ khai hàng — hóa



Registration/Identification

Figure 5. Crew List: Front Side

Hình 5. Danh Sách Thủy Thủ Đoàn: Bề Mặt

VIỆT-NAM CỘNG-HÒA
NHA THỦY-VẬN
SỞ HÀNG-HẢI THƯƠNG-THUYỀN
TY HÀNG-HẢI ____

DANH SÁCH THỦY-THỦ (2)

Tên ghe, tàu ..... *loại* .....
Số đăng ký ..... *ngày* ..... *tại* .....
Đóng tại ..... *dung lượng nguyên* .....
Chạy bằng : Buồm, máy ..... *Mã-lực* .....
Chủ-nhân ..... *Quốc-tịch* .....
Địa-chỉ .....

Số ____ Tên họ : ..... Sanh ngày : ..... tại ..... Chức-vụ trên tàu : ..... Bằng-cấp : ..... căn-cước hoặc sổ chuyên-nghiệp số : ..... cấp tại : ..... ngày	Lên tàu ngày Lên tàu ngày Lên tàu ngày	Xuống tàu ngày Xuống tàu ngày Xuống tàu ngày
Số ____ Tên họ : ..... Sanh ngày : ..... tại ..... Chức-vụ trên tàu : ..... Bằng-cấp : ..... căn-cước hoặc sổ chuyên-nghiệp số : cấp tại : ..... ngày	Lên tàu ngày Lên tàu ngày Lên tàu ngày	Xuống tàu ngày Xuống tàu ngày Xuống tàu ngày
Số ____ Tên họ : ..... Sanh ngày : ..... tại Chức-vụ trên tàu : ..... Bằng-cấp : ..... căn-cước hoặc sổ chuyên-nghiệp số : cấp tại : ..... ngày	Lên tàu ngày Lên tàu ngày Lên tàu ngày	Xuống tàu ngày Xuống tàu ngày Xuống tàu ngày
Số Tên họ : ..... Sanh ngày : ..... tại Chức-vụ trên tàu : ..... Bằng-cấp . ..... căn-cước hoặc sổ chuyên-nghiệp số : ..... cấp tại : ..... ngày	Lên tàu ngày Lên tàu ngày Lên tàu ngày	Xuống tàu ngày Xuống tàu ngày Xuống tàu ngày

(1) Kiểm nhận của cơ quan Hàng Hải hoặc Quan-Thuế bằng cách đóng dấu.
(2) Bản danh sách này phải mang kèm với chứng-chỉ Lưu-Thông Hàng-Hải.

Figure 6. Crew List: Reverse Side

Hình 6. Danh Sách Thủy Thủ Doàn: Bề Trái

DANH-SÁCH THỦY-THỦ
(tiếp theo)

Số . . .	Lên tàu ngày	Xuống tàu ngày
Tên họ : ...		
Sanh ngày : . . tại	Lên tàu ngày	Xuống tàu ngày
Chức-vụ trên tàu : .		
Bằng-cấp : .		
căn-cước hoặc sổ chuyên-nghiệp số : .	Lên tàu ngày	Xuống tàu ngày
cấp tại : ngày		
Số .	Lên tàu ngày	Xuống tàu ngày
Tên họ :		
Sanh ngày : tại	Lên tàu ngày	Xuống tàu ngày
Chức-vụ trên tàu :		
Bằng-cấp : ...		
căn-cước hoặc sổ chuyên-nghiệp số :	Lên tàu ngày	Xuống tàu ngày
cấp tại : ngày		
Số.....	Lên tàu ngày	Xuống tàu ngày
Tên họ :		
Sanh ngày : tại	Lên tàu ngày	Xuống tàu ngày
Chức-vụ trên tàu : ...		
Bằng-cấp : ...		
căn-cước hoặc sổ chuyên-nghiệp số	Lên tàu ngày	Xuống tàu ngày
cấp tại : .. ngày		
Số	Lên tàu ngày	Xuống tàu ngày
Tên họ :		
Sanh ngày : ..... tại	Lên tàu ngày	Xuống tàu ngày
Chức-vụ trên tàu : ...		
Bằng-cấp :		
căn-cước hoặc sổ chuyên-nghiệp số :	Lên tàu ngày	Xuống tàu ngày
cấp tại : ..... ngày		

Khán và Chấp-thuận

....., *ngày* .....

....., *ngày* .....

Chủ tàu hay Quản lý
Ký tên

Requirements for RVN Vessels 100 Gross Tons or Larger

Instead of a code registration number, RVN-registry vessels of 100 gross tons or more have an official name, recorded with the Directorate of Navigation to assure no duplication. The name normally appears on the hull. These ships are supposed to have on board the large folder described above and pictured in Figure 7. The cargo manifest which must be carried is generally similar to that for vessels less than 100 gross tons, but larger in size to accommodate the listing of larger cargoes.

To engage in coastal traffic, vessels of this tonnage class must be certified by the Customs Directorate under the Vietnamization Act. After certification, they are authorized to fly the RVN flag and to call on all authorities for assistance in performing their mission.

Crew Member Papers

Every civilian South Vietnamese 18 years of age or older must carry an I.D. card. In addition, all South Vietnamese engaged in commercial fishing must carry a fishing I.D. card (license). Figure 8 shows reproductions of these I.D. cards.

Những Thể-Lệ Cần Thiết Cho Các Tàu Bè Việt-Nam Cộng-Hòa có 100 đốn số hoặc lớn hơn

Thay vì dùng số ám hiệu đăng bộ, các tàu bè đăng ký tại Việt-Nam Cộng-Hoà có 100 đốn số hoặc lớn hơn đều có mang một tên chính-thức và được Nha Thủy Vận ghi vào sổ để tránh sự trùng tên. Tên này thường được sơn trên vỏ tàu. Các tàu trên phải mang theo hồ-sơ thủy thủ bộ nói trên mà ta đã sao lại ở hình 7. Tờ khai hàng hóa của các loại tàu dưới 100 đốn số, đại khái cũng tương-tự như vậy nhưng có kích thước lớn hơn để có thể liệt-kê nhiều hàng-hoá.

Muốn được lưu thông trong vùng duyên hải, các tầu bè thuộc loại trọng tấn trên phải được Nha Quan-Thuế chứng nhận trong chứng chỉ Việt-Nam hoá. Sau khi được chứng nhận các tầu đó được phép treo cờ Việt-Nam Cộng-Hoà và có thể kêu gọi sự giúp đỡ của các co-quan có thẩm quyền, khi thi hành nhiệm vu.

Thẻ Cá-Nhân Của Thủy Thủ

Mọi công dân miền Nam Việt-Nam từ 18 tuổi trở lên đều phải mang theo thẻ căn cước. Ngoài ra, tất cả công dân miền Nam Việt-Nam hành nghề đánh cá để bán đều phải mang theo Thẻ ngư phủ (giấy phép). Hình 8 là những bản sao của các thẻ đánh cá.

Figure 7. Front Cover of Ship/Crew Registration Folder

Hình 7. Bìa trước sổ đang bộ thuyền và thủy — thủ đoàn

VIỆT-NAM CỘNG-HÒA

Số:_____

BỘ GIAO - THÔNG CÔNG - CHÁNH

NHA THỦY - VẬN

SỞ HÀNG-HẢI THƯƠNG-THUYỀN

Tên tàu_____

Trang tri ngày_____ **số**_____

Triệt hành ngày_____ **số**_____

Tên và địa-chỉ chủ tàu_____

_____

Ngày đóng thuế vào "Quỹ Bảo-Hiểm Lao-Động Hàng-Hải"

Registration/Identification

Figure 8. Front and Back of RVN Civilian I.D. Card (left) and Fishing Card (right)

Hình 8. Mặt trước và mặt sau — Thẻ Căn — Cước dân — su (trái) và Thẻ Ngư — Phủ (Phải) của

VIỆT-NAM CỘNG-HÒA
BỘ NỘI-VỤ

THẺ CĂN-CƯỚC

Số :

Họ Tên
Bí danh

Ngày, năm sanh

Nơi sanh

Cha

Mẹ

Nghề nghiệp

Địa-chỉ

BẢN MẪU

Cao : 1 th		Dấu vết riêng :
Nặng : Kg.		
	Ngón trỏ trái	ngày 196
	Ngón trỏ mặt	

Tỉnh _____
Quận _____
Làng _____

Giấy-cước số _____
cấp ngày _____
tại _____

THẺ NGƯ'-PHỦ

Số _____

Họ và tên _____
Sinh ngày _____ *tại* _____
Nghề chánh _____ *phụ* _____
Chủ hay bạn _____

_____, ngày ____/____ 196

TRƯỞNG-TY NGƯ - NGHIỆP

KHẨN TỈNH-TRƯỞNG

CƯỚC - CHÚ.— Thẻ này không được giao cho người khác mượn để hành nghề.

— Ngư-phủ phải luôn-luôn giữ thẻ này và xuất - trình mỗi khi cần đến để chứng tỏ mình sanh sống nghề đánh cá.

— Ngư - phủ có thẻ này mới được hưởng quyền-lợi mà Chánh - phủ dành cho ngành Ngư - Nghiệp.

VIỆT-NAM CỘNG-HÒA
BỘ KINH - TẾ
NHA NGƯ-NGHIỆP

THẺ NGƯ'-PHỦ

Registration/Identification

Safety Certificate

Each seagoing vessel is supposed to carry a safety certificate indicating that it has passed a safety inspection on the hull, fire equipment, lifeboats and life-saving gear, and radio equipment. The type of safety certificate carried varies according to the tonnage. Ships of more than 500 gross tons that sail in international waters must obtain international safety certificates.

Radio Permit

Craft of 100 gross tons or more generally are equipped with radio transmitters and are assigned a four-letter call sign. The call sign for RVN-registry craft always begins with the letters "XV". Smaller vessels authorized to carry radio equipment receive a similar call sign.

Vessels authorized to use radio equipment must carry a permit issued by the General Directorate of Post and Telecommunications.

Coastal Boat Population

Table II shows the July 1966 estimate of the South Vietnamese coastal boat population arranged by principal use, propulsion means, and registration center. The total number is about 64,000. It is further estimated that less than 100 of these have steel hulls; 24 steel-hulled craft were registered at the Saigon/Cholon Customs Directorate Office as of October 1966. The Table II figures show that 24 percent of all fishing boats, and 20 percent of all cargo boats, have engines.

Requirements for Coastal Freighters

Coastal freighters in South Vietnam are ships authorized to carry cargo from port to port—a ship being defined here as a power-driven vessel longer than 22 m and capable of carrying passengers and/or cargo for long seagoing voyages. Some coastal freighters operating in South Vietnamese waters are chartered vessels flying a foreign flag. Permission for ships to engage in coastal traffic must be granted by the Directorate of Navigation.

Figure 9 is a reproduction of the coastal operation authorization form. The South Vietnamese and foreign coastal freighters known to be, or to have been, operating in the RVN waters are described in the two chapters on steel-hulled coastal vessels.

Requirements for Inland Waterway Craft

Boats of 16 gross tons or more operating on the RVN inland waterways must register with the Inland Waterways Service of the Directorate of Navigation. These boats are assigned a registration number prefixed by the letters "HF" (usually appearing on the boat as "HF"). Such craft are not permitted to travel in coastal waters.

Inland watercraft of less than 16 gross tons are required only to register with their local registration office, and do not use the "HF" letters as part of their registration number.

Table III summarizes the number and types of boats registered with the Inland Waterways Service as of December 31, 1965.

An-Ninh Chứng Thư'

Mọi tầu chạy biển đều phải mang theo một An Ninh chứng thư. Tài liệu này chứng minh rằng vỏ tầu, dụng cụ chữa lửa, thuyền cấp cứu, dụng cụ cứu cấp cùng các dụng cụ vô tuyến điện đã được kiểm soát an ninh. Loại an ninh chứng thư thay đổi tùy theo trọng tấn của tầu. Tầu trên 500 đốn số phải có một giấy chứng thư An-Ninh Quốc-Tế.

Giấy Phép Xử Dụng Vô Tuyến Diện

Các tầu trên 100 đốn số thường được trang bị máy phát vô tuyến và có một danh hiệu gồm 4 chữ. Danh hiệu cho các tầu bè được Chính-Phủ Việt-Nam Cộng-Hoà đăng bộ thường bắt đầu bằng chữ "XV". Những tầu nhỏ hơn, được phép trang bị vô tuyến điện cũng có một ám hiệu tương tự.

Các tầu bè được phép xử dụng vô tuyến điện phải mang theo một giấy phép do Nha Tổng Giám-Đốc Bưu Điện cấp.

Số Luợng Tàu Bè ở Miền Duyên Hải

Bảng II cho ta thấy ước lượng số tầu bè ở miền Duyên Hải Việt-Nam trong tháng 7/1966. Bảng này xếp đặt tầu theo công dụng chính yếu của nó động lực đẩy tầu và nơi đăng bộ. Tổng số tầu bè vào khoảng 64.000 chiếc. Trong số này sau này người ta phỏng chừng có độ dưới 100 chiếc tầu bọc sắt ; 24 chiếc tầu có vỏ sắt được đăng bộ tại Văn-Phòng Nha Quan-Thuế Saigon/Chợ lớn tỉnh đến tháng 10/1966. Các con số trong bảng II cho ta thấy là có độ 24% ngư thuyền và 20% thương thuyền được trang bị động cơ.

Thể Lệ Cần Thiết Cho Các Thương Thuyền Cận Duyên

Những thương thuyền cận duyên miền Nam Việt-Nam là các tầu được quyền mang hàng hoá từ hải cảng này đến hải cảng khác. Ở đây ta cần định rõ là một chiếc tầu chạy bằng máy dài hơn 22 thước và có thể chở hành khách hay hàng hoá (hoặc cả hai) trong các cuộc hải hành xa. Phần lớn các thương thuyền cận duyên miền Nam Việt-Nam là các tầu muốn có treo cờ ngoại quốc. Giấy phép lưu thông miền duyên hải phải được cấp phát do Nha Thủy Vận.

Hình 9 là bản sao giấy phép lưu thông trong vùng duyên hải. Các thương thuyền cận duyên Việt-Nam hay ngoại quốc đã và đương chạy trong Hải-phận Việt-Nam Cộng-Hoà được miêu tả trong.

Thể Lệ Cần Thiết Cho Các Giang Thuyền

Loại thuyền 16 đốn số hay lớn hơn di chuyển trong vùng sông ngoài phải đăng ký tai Sở Hàng Hà thuộc Nha Thủy Vận Những thuyền đó được cấp một số đăng bộ thường bắt đầu bằng hai chữ "HF". Người ta thường kẻ trên thuyền là "HF". Những thuyền như vậy không được phép di chuyển trong hải phân Duyên Hải.

Những giang thuyền dưới 16 đốn số chỉ phải đăng ký tại Sở đăng bộ địa phương và không được dùng chữ "HF" ở trong số đăng bộ.

Bảng III tóm tắt tổng số và loại thuyền đăng ký tại Sở Hàng Hà tính đến ngày 31 tháng 12 năm 1965.

Table II. Estimated* Population of Coastal Vessels of South Vietnam — July, 1966

Registration Centers	Total Boats	Fishing Boats NT/DC Motorized	NT/KDC Non-Motorized	NT/HH Motor & Sail
Quang Tri **	2,717	3	1,590	—
Thua Thien	9,353	637	6,724	177
Da Nang	3,506	474	1,784	—
Quang Nam	4,357	456	2,359	—
Quang Tin	2,113	26	1,540	—
Quang Ngai	5,300	—	4,582	393
Binh Dinh	7,933	609	6,907	—
Phu Yen	5,511	347	4,792	—
Khanh Hoa	7,334	1,588	4,726	708
Ninh Thuan	1,120	213	907	—
Binh Thuan	5,879	4	3,777	1,893
Binh Tuy	377	86	77	214
Phuoc Tuy	1,792	1,202	590	—
Bien Hoa	484	242	242	—
Go Cong	323	190	133	—
Kien Hoa	775	398	210	—
Vinh Binh	287	97	190	—
Ba Xuyen	553	319	234	—
An Xuyen	754	191	194	—
Kien Giang	2,202	2,029	118	—
Phu Quoc	1,019	475	534	—
Can Tho	3	—	—	—
Saigon	120	42	1	—
TOTAL	63,812	9,628	42,211	3,385

* Estimate based on Directorate of Customs registration data and Directorate of Fisheries surveys.

** No breakdown available on number of cargo boats; they are included under "Miscellaneous".

Cargo Boats			Yachts, Towboats, and Miscellaneous	
TT/DC Motorized	TT/KDC Non – Motorized	TT/HH Motor & Sail	DT/DC Motorized	DT/KDC Non – Motorized
–	–	–	127 **	997 **
75	1,707	–	32	1
113	1,108	–	–	27
157	1,385	–	–	–
2	545	–	–	–
–	299	26	–	–
35	381	–	1	–
48	324	–	–	–
225	39	48	–	–
–	–	–	–	–
2	31	172	–	–
–	–	–	–	–
–	–	–	–	–
–	–	–	–	–
–	–	–	–	–
118	49	–	–	–
–	–	–	–	–
–	–	–	–	–
336	33	–	–	–
23	9	23	–	–
10	–	–	–	–
3	–	–	–	–
75	–	–	2	–
1,222	5,910	269	162	1,025

Bảng II. Bảng ước tính* số Lượng thuyền bè hoạt động dọc theo duyên hải miền Nam Việt-Nam Tháng 7 / 1966

Đại điểm Đăng bộ	Tổng số thuyền	Ngư thuyền NT/DC Động cơ	NT/KDC Không động cơ	NT/HH Hỗn hợp
Quảng-Trị **	2,717	3	1,590	–
Thừa-Thiên	9,353	637	6,724	177
Đà-Nẵng	3,506	474	1,784	–
Quảng-Nam	4,357	456	2,359	–
Quảng-Tín	2,113	26	1,540	–
Quảng-Ngãi	5,300	–	4,582	393
Bình-Định	7,933	609	6,907	–
Phú-Yên	5,511	347	4,792	–
Khánh-Hoà	7,334	1,588	4,726	708
Ninh-Thuận	1,120	213	907	–
Bình-Thuận	5,879	4	3,777	1,893
Bình-Tuy	377	86	77	214
Phước-Tuy	1,792	1,202	590	–
Biên-Hoà	484	242	242	–
Gò-Công	323	190	133	–
Kiến-Hoà	775	398	210	–
Vĩnh-Bình	287	97	190	–
Ba-Xuyên	553	319	234	–
An-Xuyên	754	191	194	–
Kiên-Giang	2,202	2,029	118	–
Phú-Quốc	1,019	475	534	–
Cần-Thơ	3	–	–	–
Saigon	120	42	1	–
TỔNG CỘNG	63,812	9,628	42,211	3,385

* Sự ước tính căn cứ trên tin tức đăng bộ của Nha Quan-Thuế và bảng Kiểm tra Thuyền bè của Nha Ngư-nghiệp.

** Số lượng thương thuyền không được chiết tính theo loại và chỉ ghi nhận ở mục linh tinh.

Thương thuyền			Du thuyền, tầu giòng và linh-tinh	
TT/DC Động cơ	TT/KDC Không động cơ	TT/HH Hỗn hợp	DT/DC Động cơ	DT/KDC Không động cơ
—	—	—	127 **	997 **
75	1,707	—	32	1
113	1,108	—	—	27
157	1,385	—	—	—
2	545	—	—	—
—	299	26	—	—
35	381	—	1	—
48	324	—	—	—
225	39	48	—	—
—	—	—	—	—
2	31	172	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
118	49	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
336	33	—	—	—
23	9	23	—	—
10	—	—	—	—
3	—	—	—	—
75	—	—	2	—
1,222	5,910	269	162	1,025

Table III. Boats Registered With the Inland Waterways Service, Directorate of Navigation, as of December 31, 1965

	Number of Boats
Motorized Boats, 16 Gross Tons or More	
Towboats, steam propelled	115
Towboats, diesel	185
Ferryboats, dredgers, and pontoons	51
Wooden-hulled boats under 50 gross tons	4,419
Fishing boats from 51 gross tons up	148
Barges	65
Total - motorized boats	4,983
Non-Motorized Boats, 16 Gross Tons or More	
Wooden-hulled boats	
From 16 to 50 gross tons	3,513
From 51 to 150 gross tons	504
From 151 to 250 gross tons	495
Over 250 gross tons	79
Metal-hulled barges	
From 16 to 50 gross tons	44
From 51 to 150 gross tons	124
From 151 to 250 gross tons	82
Over 250 gross tons	67
Total - non-motorized boats	5,008
Total boats registered	9,991

Bảng III. Bảng kê Khai Thuyền Đăng bộ Tại sở Hàng hà Thuộc nha Thủy Vận Tỉnh Đến 31/12/1965

	Số thuyền
Thuyền máy từ 16 đốn số trở lên	
Tàu giòng chạy bằng hơi nước	115
Tàu giòng, chạy bằng động cơ Diesel	185
Phà, thuyền vét đáy, thuyền đáy bằng	51
Thuyền vỏ gỗ dưới 50 đốn số	4,419
Thuyền đanh cá từ 51 đốn số trở lên	148
Xà lan	65
Tổng cộng - số thuyền máy	4,983
Thuyền không động cơ từ 16 đốn số trở lên	
Thuyền vỏ gỗ	
Từ 16 tới 50 đốn số	3,613
Từ 51 tới 150 đốn số	504
Từ 151 tới 250 đốn số	495
Trên 250 đốn số	79
Ghe vỏ sắt	
Từ 16 tới 50 đốn số	44
Từ 51 tới 150 đốn số	124
Từ 151 tới 250 đốn số	82
Từ 250 đốn số	67
Tổng cộng, thuyền không động cơ	5,008
Tổng cộng số thuyền đăng bộ	9,991

Figure 9. Coastal Operation Authorization Form issued by Directorate of Navigation

Hình 9. Giấy phép hoạt — động cản — duyên do Nha Thủy — Vận cấp

GIẤY PHÉP ĐẶC-BIỆT số_____/PB/SHHTT/HVHC

Chiếu đơn xin của
ngày

Nay đặc-cách cho phép
trụ-sở đặt tại
được phép tàu có đặc tính sau đây :

Tên tàu	Quốc - tịch	Trọng-tải

để chở hàng tiếp-tế miền Trung, với điều-kiện không được cấp ngoại-tệ về thủy-cước và chỉ trong thời-gian xét ra cần-thiết.

Nếu muốn được trả thương mục ghé bến bằng bạc Việt-Nam và được tự-do lấy hàng-hóa không phải qua Ủy-Ban Điều-Hòa Hải-Vận, đương đơn phải liên-lạc với Viện Hối-Đoái và Ủy-Ban Điều-Hòa Hải-Vận để được cấp giấy phép đặc-biệt liên-hệ.-

Saigon, ngày tháng năm 196

THỨ-ỦY GIAO-THÔNG CÔNG-CHÁNH,

Nơi nhận :
- Ông Phụ-Tá Tổng Ủy-Viên Kinh-Tế Tài-Chánh
- Ông Tổng Giám-Đốc Viện Hối-Đoái
- Ông Tổng Giám-Đốc Nha Quan-Thuế
- Ông Giám-Đốc Nha Thủy-Vận 'Để kính tường'
- Văn-Phòng Thứ-Ủy Giao-Thông CC(Để
- Văn-Phòng Nha Tổng Thơ-Ký Giao(lưu Thông CC
- Đương đơn'Để thụ nghi'

Estimating Boat Length
Việc Phỏng Định Chiều Dài Thuyền

Estimating Boat Length

Size—particularly LOA—frequently is one of the items reported on the sighting of watercraft. LOA, perhaps intuitively taken as a direct measure of the cargo-carrying capacity of a boat or ship, may be a factor in some of the stop and search decisions that must be made. A rangefinder and binoculars equipped with a mil scale provide the most accurate simple means for determining boat size from a distance. When these are not available, the observer must resort to estimating—without using instruments.

An ability to estimate may be developed by study and observation of boats of known LOA under various environmental conditions, with and without the typical crew and normally visible equipment or containers present on board. With effort and practice, good order-of-magnitude or "ball park" estimates can be attained.

A few rule-of-thumb guidelines relate to the estimating of LOA. Normally on or near South Vietnamese boats, there are objects that can serve as size cues or "yardsticks" for estimating. These include men, basket dinghies, conical hats, plastic fishing floats, 55-gal metal drums, and automobile-tire fenders. Table I gives selected nominal dimensions for these.

For estimating LOA, the features which provide an applicable horizontal dimension (i.e., parallel to the LOA dimension) are most useful as yardsticks. Round basket dinghies, racked stacks of numerous (100 to 200) plastic fishing floats, or one or more 55-gal drums are frequently visible on the decks or atop the cabins of South Vietnamese craft (Figure 1). These provide particularly good horizontal size cues.

Second-best cues are the height of a Vietnamese man (Figure 1), the diameter of a Vietnamese conical hat, the height of a 55-gal drum, or the diameter of tire fenders. These are of limited usefulness because they are vertical dimensions, provide a relatively short yardstick, or are particularly variable in size. However, for lack of anything better, such features do provide a basis for comparison that integrates range into the estimate.

Several factors add to the rigors of making a good LOA estimate. Choppiness of the sea and poor visibility cause difficulties. More importantly, the geometry of the length of an object is affected by the position of the viewer relative to the object. In order to make any reasonable LOA estimate, the viewer must be located somewhere off the beam of the boat. Even so, if the viewer is abeam and is quite close to the boat, then he obtains a distorted view of the boat, and of its LOA; this is true also if he is too far astern or forward. The best practical position is abeam, and as far away as possible, but with the size cues still visible.

Also, the location of the size cue on the sighted boat influences the LOA estimate made using that cue. The most useful location for the size cue is amidships. Incidentally, the 55-gal drums, stacks of plastic floats, and the basket dinghies are usually carried at and around amidships. If the viewer is closer to the bow than to the stern of the

Việc Phỏng Định Chiều Dài Thuyền

Kích thước, nhất là chiều dài toàn thể, thường là một trong những điều mà người ta ghi nhận khi thấy một chiếc thuyền. Có lẽ cơ thể là người ta lấy chiều dài toàn thể để ước định một cách tự nhiên khả năng chuyên chở hàng hoá của một chiếc thuyền, chiều dài này có thể là một yếu tố để quyết định trong công tác chấn xét thuyền bè. Kính trắc viễn và ống nhòm có kể đô đo cho chúng ta một phương tiện dẫn dị và chính xác nhất trong việc xác định kích thước của một thuyền từ xa. Khi không có các loại kính trên, quan sát viên phải ước lượng lấy và không dùng đến một dung cụ nào khác cả.

Khả năng phỏng định có thể phát triển nhờ sự nghiên cứu và quan sát những thuyền mà người ta đã biết sẵn chiều dài toàn thể dưới nhiều điều kiện phỏng chừng khác nhau. Những thuyền này, hoặc có chở hoặc không chở thủy thủ đoàn nhất định và những dụng cụ cùng thùng chứa mà người ta thường thấy mang theo trên thuyền. Nhờ cố gắng và thực hành, người ta có thể đạt tới những sự phỏng đoán đứng đắn.

Một vài điều chỉ dẫn dựa trên kinh-nghiệm liên quan đến việc phỏng định chiều dài toàn thể của thuyền. Thường thường ở trên hoặc ở gần thuyền ở Nam Việt-Nam, có những vật mà người ta có thể dùng như vật làm mẫu hoặc "thước đo" trong công việc phỏng định kích thước. Những vật đó gồm người, xuồng tròn, nón lá, phao đánh cá bằng plastic, thùng phi 200 lít và các vỏ xe hơi dùng làm trái độn. Bảng I cho ta sẵn tên đơn vị đo lường cầu các vật trên.

Trong việc phỏng định chiều dài tổng quát thuyền, các vật cho ta kích thước nằm ngang khả dĩ có thể đem ra xử dụng được (nghĩa là chúng nằm song song với chiều dài toàn thể của thuyền) hữu ích hơn thước đo. Những xuồng tròn hình rỗ, những chồng phao đánh cá bằng plastic (từ 100 tới 200 cái) hoặc một hay nhiều thùng có dung tích 200 lít thường thấy ở trên boong hoặc trên nóc mui các thuyền ở Nam Việt-Nam (hình 1). Các thứ kể trên là những đơn vị so sánh theo chiều nằm để đo kích thước rất tốt.

Những vật mẫu khác cũng rất tốt là chiều cao của một người Việt-Nam (hình 1) của chiếc thùng phuy 200 lít cùng đường kính của chiếc nón lá Việt-Nam và của các vỏ xe hơi dùng làm trái độn. Các vật trên không được ích lợi lắm. Vì chúng có kích thước thẳng đứng, cho chúng ta một thước đo tương đối ngắn, hoặc là kích thước của chúng lại có thể thay đổi. Tuy nhiên vì thiếu các vật khác hơn chúng ta dùng vật này làm nền tảng để so sánh mà để giúp vào việc phỏng định tầm xa.

Nhiều yếu tố khác khiến cho việc ước lượng chiều dài toàn thể thuyền được thêm khó khăn. Biển sóng và tầm nhìn xa kém gây cho ta nhiều khó khăn. Điều quan trọng hơn nữa là vị trí của quan sát viên đối với vật có ảnh hưởng đến sự tính toán chiều dài của vật. Để ước lượng chiều dài tổng quát thuyền cho đúng hơn, người quan sát viên phải ở một chỗ nào ngang hông thuyền được quan sát. Dù làm như vậy, nếu quan sát viên đứng ở bên hông và rất gần thuyền,

Estimating Boat Length

Table I. Dimensions of Common Size Cues

Size Cue	Approximate Average Dimension, m
Height of Vietnamese man	1.6
Diameter of round basket dinghy	1.5
Diameter of base of Vietnamese conical hat	0.5
Length of 1 plastic fishing float	0.4
Length of a row of, for example, 10 side-to-side plastic fishing floats (diameter of a float—0.1 m) when viewed from the ends	1.0
Diameter of 55-gal metal drum	0.6
Height of 55-gal metal drum	0.9
Diameter of automobile-tire fender (size ranging from tire for small Taunus passenger car to that for 3/4-ton U.S. military vehicle)	0.7

sighted craft and if the size cue is located at the bow, the estimated LOA will be too small; if the size cue is at the stern, the estimated length will be too large. The converse is true in each instance if the viewer is closer to the stern than to the bow of the sighted craft.

Another rule-of-thumb guideline for obtaining a coarse "ball park" estimate of LOA is based on the function of the vessel in the light of what is known about South Vietnamese boats. Most, but not all, Vietnamese fishing boats are in the 7 to 12-m LOA range. Most, but not all, Vietnamese cargo craft range from 17 to 22-m LOA. If a viewer sights a small coastal vessel which is fishing or displays fishing gear, then that boat is likely to have an LOA of 7 to 12 m. If no fishing activity or fishing equipment is observed, then a good guess of the LOA is 17 to 22 m.

Bảng I. Kích thước của các vật dùng làm mẫu thông thường

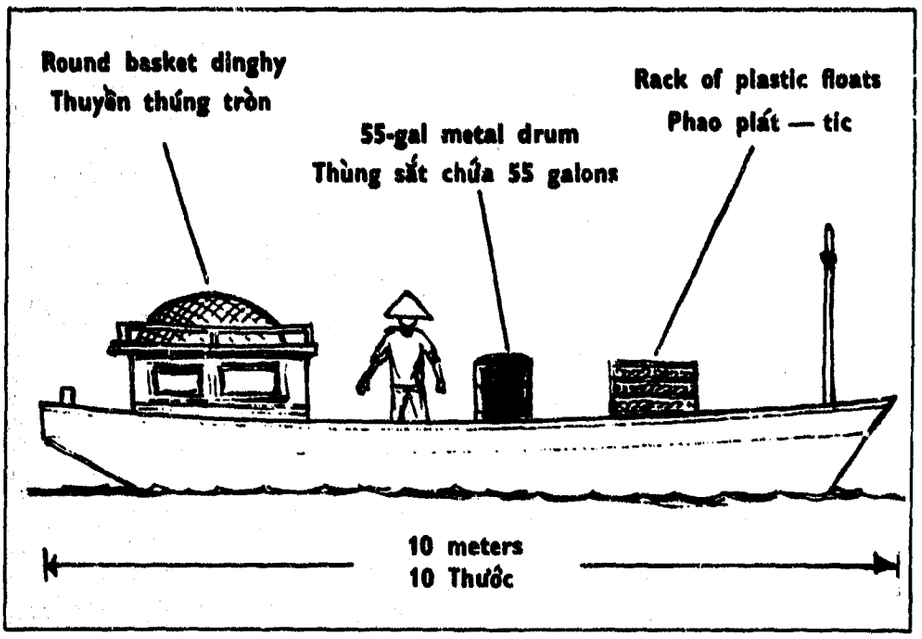
Vật dùng làm mẫu	Kích thước trung bình ước lượng tính bằng thước đo
Chiều cao người Việt-Nam	1,6
Đường kính thuyền thúng tròn	1,5
Đường kính đáy nón lá Việt-Nam	0,5
Chiều dài một phao đánh cá bằng plastic	0,4
Chiều dài một hàng thí dụ một hàng phao đánh cá bằng plastic gồm 10 cái xếp cạnh nhau (đường kính của mỗi phao là 0,1 m) khi quan sát chỉ nhìn thấy đầu phao	1,0
Đường kính của một thùng kim loại có dung tích là 200 lít	0,6
Chiều cao một thùng kim loại có dung tích 200 lít	0,9
Đường kính một vỏ xe hơi dùng làm trái độn (kích thước từ một chiếc vỏ xe của một quân xa Hoa-Kỳ có trọng tải là 3/4 tấn)	0,7

ông ta sẽ thấy chiều dài tổng quát của thuyền ngắn đi. Cũng thấy như vậy, nếu ông ta đứng quá xa mũi hoặc lái thuyền chỗ đứng thật dụng nhất là đứng ở hông thuyền càng xa càng tốt nhưng đừng xa quá, không thể thấy được các vật làm mẫu.

Cũng vậy, nếu ta dùng một vật làm mẫu để đo kích thước, thì vị trí của vật đó ở trên thuyền mà ta thấy ảnh hưởng đến sự ước lượng chiều dài tổng quát của thuyền. Vị trí tốt nhất cho một vật làm mẫu là ở giữa thuyền. Ngẫu nhiên thay, các thùng phuy 200 lít, các đường phao bằng plastic và các xuồng hình rổ thường được xếp ở khoảng giữa thuyền. Nếu quan sát viên ở gần mũi hơn lái thuyền mà ông ta thấy và nếu vật làm mẫu lại đặt ở phía mũi thuyền, thì chiều dài tổng quát của thuyền mà ông ta phỏng định sẽ bé quá. Nếu vật là mẫu ở phía lái thuyền, chiều dài phỏng định sẽ lớn quá. Trong trường hợp quan sát viên đứng gần lái hơn mũi thuyền, ông ta sẽ thấy kết quả trái ngược lại.

Figure 1. Typical Fishing Boat Size Cues

Hình 1. Những Lối Phỏng-Định Điển-Hình Kích-Thước Thuyền Đánh Cá



Một quy luật khác do kinh nghiệm giúp ta ước lượng không được chính xác lắm về chiều dài toàn thể thuyền được dựa trên công việc của chiếc thuyền. Theo những điều mà người ta đã biết về các thuyền ở Nam Việt-Nam phần lớn không phải là tất cả các thuyền đánh cá ở miền Nam Việt-Nam có chiều dài toàn thể từ 7 tới 12 m và các thuyền chở hàng hoá có chiều dài toàn thể từ 17 tới 22 m. Nếu quan sát viên thấy một chiếc thuyền chạy duyên hải nhỏ đang đánh cá hoặc có dụng cụ đánh cá ở trên thuyền, ông ta có thể nói rằng chiếc thuyền đó có chiều dài toàn thể từ 7 tới 12 m. Nếu ông ta không thấy thuyền đang đánh cá hoặc có dụng cụ đánh cá trên thuyền, thì tốt hơn, ông ta phỏng đoán ngay là chiều dài toàn thể thuyền từ 17 tới 22 m.

Việc Phỏng Định Chiều Dài Thuyền

Table of Approximate Equivalents — **Bảng Phỏng Định Tương Đồng**

To Convert	To	Multiply By	Chuyển Từ	Qua	Nhân Bởi
Inches	Centimeters	2.5	Đốt	Phân	2.5
Feet	Inches	12	Bộ	Đốt	12
	Yards	0.3		Mã	0.3
	Centimeters	30		Phân	30
	Meters	0.3		Thước	0.3
Yards	Inches	36	Mã	Đốt	36
	Feet	3		Bộ	3
	Centimeters	90		Phân	90
	Meters	1		Thước	1
Nautical Miles	Feet	6080	Hải-Lý	Bộ	6080
	Yards	2000		Mã	2000
	Meters	1800		Thước	1800
	Kilometers	2		Cây Số	2
Centimeters	Inches	0.4	Phân	Đốt	0.4
Meters	Inches	39	Thước	Đốt	39
	Feet	3.3		Bộ	3.3
	Yards	1		Mã	1
	Centimeters	100		Phân	100
Kilometers	Feet	3280	Cây Số	Bộ	3280
	Yards	1100		Mã	1100
	Nautical Miles	0.5		Hải-Lý	0.5
	Meters	1000		Thước	1000
Fathoms	Feet	6	Sãi	Bộ	6
	Yards	2		Mã	2
	Meters	1.8		Thước	1.8
Pounds	Kilograms	0.5	Cân Anh	Ký	0.5
Kilograms	Pounds	2.2	Ký	Cân Anh	2.2
Gallons	Liters	4	Ga-Lông	Lít	4
Liters	Gallons	0.25	Lít	Ga-Lông	0.25

Wooden-Hulled Coastal Boats
Thuyền Cận Duyên Với Vỏ Bằng Gỗ*

Classification System

Present System

The wooden-hulled coastal boats of South Vietnam have been classified and coded using a system of classes and types. There are 5 primary classes – based on hull shape; each class is subdivided into 14 different types – based on superstructure (Figure 1). The code designation given to each boat directly reflects the class (C) and type (T) categories in which that craft has been placed.

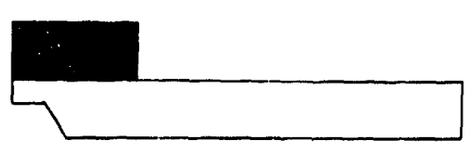
The classes are defined on the basis of the possible answers to three questions :

Question 1 :	Does the boat have a poopdeck or cabin which overhangs the stern either aft or to the sides?
Answer 1 :	Yes – or no.
Question 2 :	What is the shape of the stern line?
Answer 2 :	Straight – or convex. (No South Vietnamese craft has been found to have a concave stern.)
Question 3 :	What is the shape of the stem line?
Answer 3 :	Convex or straight – or concave.

Figure 1. Classification and Coding System for South Vietnamese Coastal Vessels

CLASS (C)
(Hull Shape)
HẠNG (C)
(hình dáng vỏ thuyền)

TYPE (T)
(Superstructure)
KIỂU (T)
(Thương tầng kiến trúc)



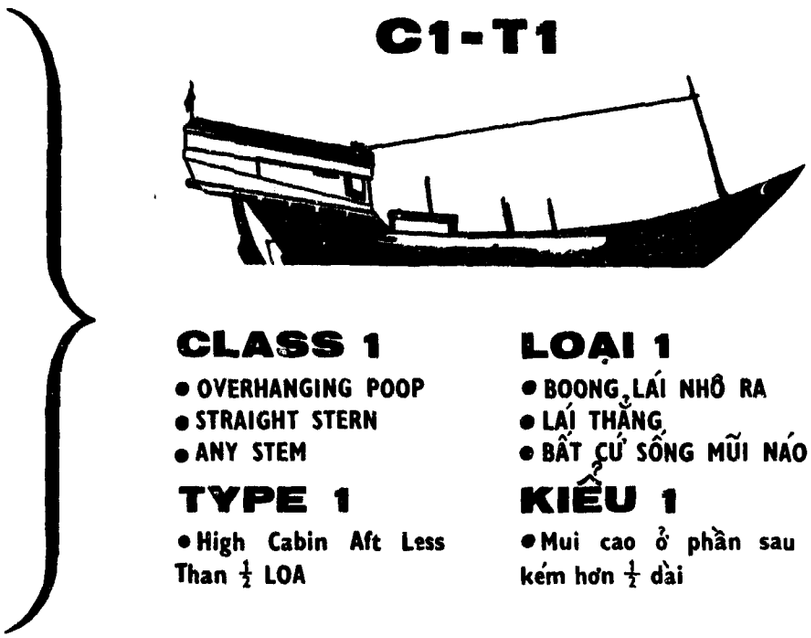
Phương Thức Hiện Tại

Các thuyền cận duyên vỏ gỗ ở miền Nam Việt-Nam được xếp hạng và cho ám số bằng một cách phân hạng và kiểu thuyền. Có 5 hạng chính căn cứ vào hình thể của vỏ thuyền ; mỗi hạng lại được chia thành 14 kiểu khác nhau căn cứ vào thượng tầng kiến trúc (hình 1). Ám số đặt cho mỗi thuyền phản ảnh trực tiếp hạng (C) và kiểu (T) mà thuyền này đã được xếp hạng.

Các hạng được minh định căn cứ trên những câu có thể trả lời cho ba câu hỏi sau:

Câu hỏi 1	: Thuyền có boong lái hay mui nhô ra phía lái hoặc đàng sau hoặc cả hai bên hông?
Câu trả lời 1	: Có hay không.
Câu hỏi 2	: Hình dáng của đường nét lái thuyền ra sao?
Câu trả lời 2	: Thẳng hay lồi ra (người ta không thấy có thuyền nào ở miền Nam Việt-Nam có lái lõm vào)
Câu hỏi 3	: Hình dáng của đường nét sống mũi thuyền ra sao?
Câu trả lời 3	: Lồi hoặc thẳng hoặc lõm vào.

Hình 1. Phương thức xếp hạng và cho ám số cho các thuyền cận duyên ở miền Nam Việt-Nam



Classification System

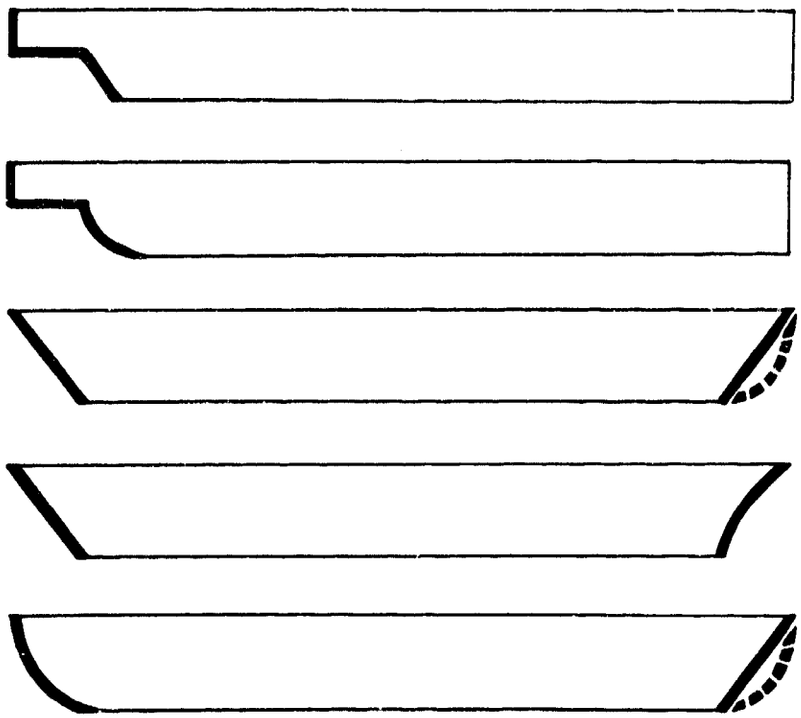
The definitions of the 5 classes are given in Figure 2. These were determined by the answers to the above questions.

A single basic hull shape may carry cabins and masts in various combinations and positions, or no superstructure. The definitions of the 14 possible types within each class – reflecting variations in the superstructure – are shown in Figure 3.

In the classification of the South Vietnamese coastal vessels, this system has been applied using three simple guidelines :

- If the craft has masts carrying sails (exclusive of kingposts and masts equipped only with cargo-handling booms), it is placed in Type 11, 12, or 13 regardless of any cabins. Thus, all sailing vessels, including motorized sailers, are classified in these 3 types.
- All craft without masts are classified according to the size and location of their cabins.
- "High" cabins are defined as more than 1 m high ; "low" cabins, as 1 m or less.

Figure 2. Definition of Classes



Những định nghĩa của 5 hạng này đều diễn tả trong hình 2. Những hạng này được định rõ bằng những câu trả lời cho những câu hỏi trên.

Một hình dáng vỏ thuyền căn bản độc nhất có thể có nhiều cách sắp xếp ở vị trí mui và cột buồm khác nhau, hay không có thượng tầng kiến trúc. Những định nghĩa cho 14 kiểu thuyền có thể có trong mỗi loại phản ảnh những khác biệt ở thượng tầng kiến trúc người ta thấy trong hình 3.

Trong việc xếp loại cho những thuyền cận duyên ở miền Nam Việt-Nam, phương thức được áp-dụng căn cứ trên ba tiêu chuẩn đơn giản sau đây :

- Nếu thuyền có những cột buồm mang buồm (riêng cho những cần trục và cột buồm chỉ trang bị bằng một trục hạ để chuyển vận hàng hoá thôi), người ta xếp vào kiểu 11, 12, hay 13, mà không chủ ý đến mui thuyền. Như vậy tất cả các thuyền buồm, gồm cả thuyền buồm có máy được xếp vào 3 kiểu này.
- Tất cả các thuyền không có cột buồm được xếp loại tùy theo kích thước và vị trí của mui thuyền.
- Mui loại "Cao" là mui cao trên 1 m, mui loại "thấp" là mui cao 1 m hay kém hơn.

Hình 2. Định nghĩa các loại

CLASS 1	**LOẠI 1**
OVERHANGING POOP	BOONG LÁI NHÔ RA
STRAIGHT STERN	LÁI THẲNG
ANY STEM	BẤT CỨ SỐNG MŨI NÀO
CLASS 2	**LOẠI 2**
OVERHANGING POOP	BOONG LÁI NHÔ RA
CONVEX STERN	LÁI LỒI RA
ANY STEM	BẤT CỨ SỐNG MŨI NÀO
CLASS 3	**LOẠI 3**
NO OVERHANGING POOP	KHÔNG CÓ BOONG LÁI NHÔ RA
STRAIGHT STERN	LÁI THẲNG
CONVEX OR STRAIGHT STEM	SỐNG MŨI LỒI RA HAY THẲNG
CLASS 4	**LOẠI 4**
NO OVERHANGING POOP	KHÔNG CÓ BOONG LÁI NHÔ RA
STRAIGHT STERN	LÁI THẲNG
CONCAVE STEM	SỐNG MŨI LÕM VÀO
CLASS 5	**LOẠI 5**
NO OVERHANGING POOP	KHÔNG CÓ BOONG LÁI NHÔ RA
CONVEX STERN	LÁI LỒI RA
CONVEX OR STRAIGHT STEM	SỐNG MŨI LỒI RA HAY THẲNG

Classification System

None of the 5 classes of South Vietnamese coastal craft include all 14 of the types. For example, only 6 types cover the Class 1 boats actually sighted: Types 1, 2, 10, 11, 12, and 14. This means that this classification system allows for the designation of other boat types as they are encountered. Also, if in the future other classes of boats come into use in South Vietnam, new classes can be created and added to this system without grossly modifying it. The fact that some ornate boats with concave sterns – a class not yet defined for Vietnamese boats – operate near Malaya, and some boats with high cabin forward (Type 7) operate in Thailand demonstrates these possibilities.

Based on these type definitions, boats categorized as Types 1 through 10 are motorized craft. Type 11 boats usually have an engine also, Type 12 often have an engine, and Type 13 infrequently have an engine; Type 14 are either motorized or propelled manually by oars, poles, or sweeps.

The code designation for a boat consists of the class number and type number – for example, a craft in Class 2 and Type 11 is identified as a C2-T11. This code indicates that this craft has a hull with a stern overhang and a convex stern line, and a single mast.

More than one kind of boat can and often does appear in a given C-T category. In those cases, a letter is added to the code designation and a descriptive name is usually given to each kind of boat within that category. For example, included within the C1-T1 category are:

- C1-T1-A Phu Quoc fishing craft
- C1-T1-B traditional "Kien Giang" craft
- C1-T1-C Thailand-cabin "Kien Giang" craft
- C1-T1-D Rach Gia/Phu Quoc cargo craft
- C1-T1-E, other Kien Giang-style craft.

These additions to the C-T code, where appropriate, permit distinguishing among the various kinds of boats within that C-T category, and identifying the available information with each kind.

It should be noted that a boat owner may add a poopdeck to his boat, or install an engine and eliminate the sail, thus changing the class or type category of his craft. Also, on a particular day a skipper may go to sea rigged with less than all of his available masts; thus the same boat, e.g., originally a three master, might be identified by a viewer as a T13; or as a T12, on a day when only two masts are hoisted, or as a T11, on a day when only one sail is hoisted.

Không có một hạng thuyền cận duyên ở miền Nam Việt-Nam nào gồm tất cả 14 kiểu này. Thí dụ, chỉ có 6 kiểu bao gồm các thuyền hạng 1 hiện được trông thấy: Kiểu 1, 2, 10, 11, 12, và 14. Như vậy có nghĩa là phương thức phân hạng cho phép định các kiểu thuyền khác khi gặp phải. Đồng thời, nếu trong tương lai có những loại thuyền khác được dùng ở Nam Việt-Nam, những loại mới sẽ được đặt ra và thêm vào hệ thống này mà không biến đổi nó bao nhiêu. Việc có một vài thuyền trang trí với lái lõm vào, thuộc vào loại chưa được minh định cho các thuyền Việt Nam, hoạt động gần Mã Lai Á, và có một vài thuyền mui cao ở phía trước (kiểu 7) hoạt động ở Thái Lan chứng minh cho những sự kiện này.

Căn cứ trên các điều xác định "kiểu" này, các thuyền được xếp vào kiểu 1 tới kiểu 10 là những thuyền trang bị máy. Thuyền kiểu 11 thường cũng có máy, kiểu 12 thường thường có máy và kiểu 13 ít khi có máy, kiểu 14 hoặc trang bị máy hoặc vận chuyển bằng chèo ngăn, sào, hoặc chèo dài.

Ám số cho thuyền gồm có số hạng và số kiểu. Thí dụ: một thuyền thuộc hạng 2 và kiểu 11 được nhận dạng như thuyền C2-T11: Ám số này cho biết rằng thuyền này có vỏ với lái nhô lên và đường lái lồi ra, và một cột buồm độc nhất.

Nhiều loại thuyền có thể và thường thấy trong hạng C-T ở trên. Trong những trường hợp đó, một chữ được thêm vào ám số và một tên để diễn tả thường được đặt cho mỗi loại thuyền trong hạng nói trên. Thí dụ gồm trong hạng thuyền C1-T1 là:

- Thuyền đánh cá Phú-Quốc C1-T1-A
- Thuyền cổ truyền "Kiên Giang" C1-T1-B
- Thuyền "Kiên Giang" có mui Thái Lan C1-T1-C
- Thuyền chở hàng Rạch-Giá, Phú-Quốc C1-T1-D
- Thuyền kiểu Kiên Giang khác loại C1-T1-E.

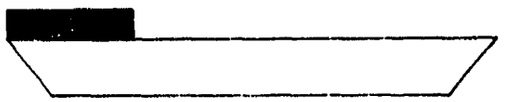
Sự thêm chữ vào ám số C-T này, thích hợp, cho phép phân biệt trong số các loại thuyền khác nhua thuộc hạng C-T trên, và nhận dạng chi tiết có thể dùng được cho mỗi loại.

Ta cũng nên để ý rằng chủ thuyền có thể làm thêm một boong lái trên thuyền hay trang bị máy và bỏ buồm đi, như vậy làm thay đổi hạng hay kiểu thuyền. Cũng có khi, trong một ngày đặc biệt nào đó thuyền trưởng có thể ra khơi không cần dùng đến hết các cột buồm Như vậy một thuyền, thí dụ là một thuyền ba buồm có thể được nhận dạng bởi một quan sát viên là kiểu T13 hoặc T12, trong một ngày nào đó khi chỉ dùng hai cột buồm hoặc là T11, một ngày khác khi chỉ có một buồm được kéo lên.

Classification System

Figure 3. Definition of Types

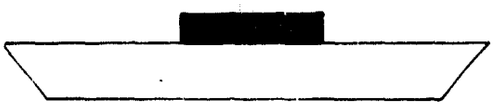
TYPE 1
High Cabin Aft Less than ½ LOA
KIỂU 1
Mui cao ở phần sau kém hơn ½ dài



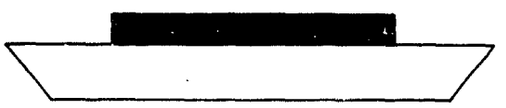
TYPE 2
Low Cabin Aft Less than ½ LOA
KIỂU 2
Mui thấp ở phần sau kém hơn ½ dài

TYPE 3
Cabin Aft Greater than ½ LOA
KIỂU 3
Phần sau mui lớn hơn ½ dài

TYPE 4
High Cabin Amidships Less than ½ LOA
KIỂU 4
Mui cao ở phần giữa, kém hơn ½ dài



TYPE 5
Low Cabin Amidships Less than ½ LOA
KIỂU 5
Mui thấp ơ phần giữa, kém hơn ½ dài



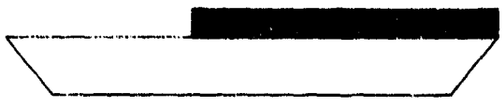
TYPE 6
Cabin Amidships Greater than ½ LOA
KIỂU 6
Phần giữa mui lớn hơn ½ dài

TYPE 7
High Cabin Forward Less than ½ LOA
KIỂU 7
Mui cao ở phần trước kém hơn ½ dài

Hình 3. Định nghĩa các kiểu

TYPE 8
Low Cabin Forward Less than ½ LOA
KIỂU 8
Mui thấp ở phía trước, kém hơn ½ dài

TYPE 9
Cabin Forward Greater than ½ LOA
KIỂU 9
Mui phía trước, lớn hơn ½ dài



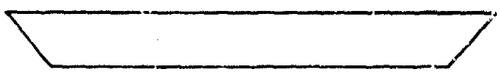
TYPE 10
Two or More Separated Cabins
KIỂU 10
Có hai hay nhiều mui riêng biệt

TYPE 11
Single-Masted Sailing Boat (Regardless of Cabin)
KIỂU 11
Thuyền buồm có 1 cột buồm độc nhất (không chú ý đến mui)

TYPE 12
Two-Masted Sailing Boat (Regardless of Cabin)
KIỂU 12
Thuyền buồm có 2 cột buồm (không chú ý đến mui)

TYPE 13
Three-Masted Sailing Boat (Regardless of Cabin)
KIỂU 13
Thuyền buồm có 3 cột buồm (không chú ý đến mui)

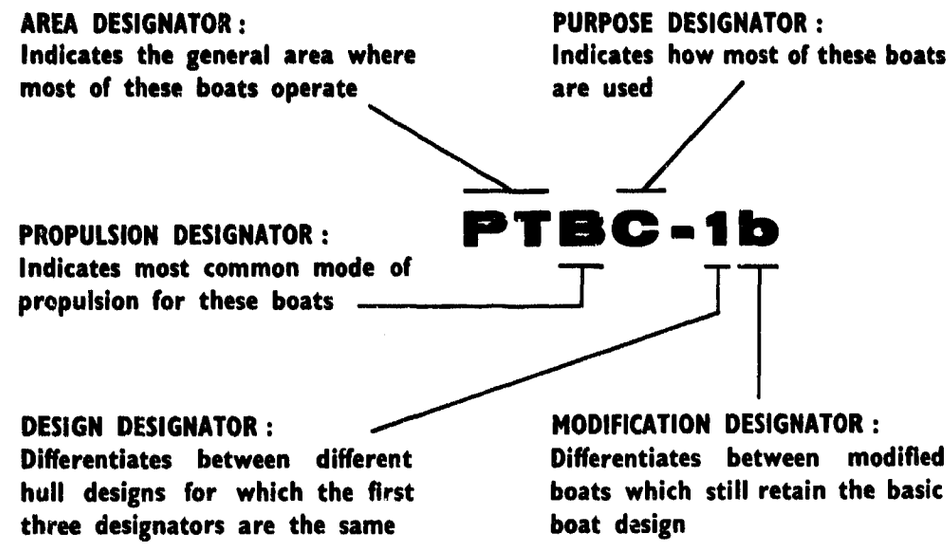
TYPE 14
No Superstructure and No Masts
KIỂU 14
Không có thượng tầng kiến trúc và không có cột buồm



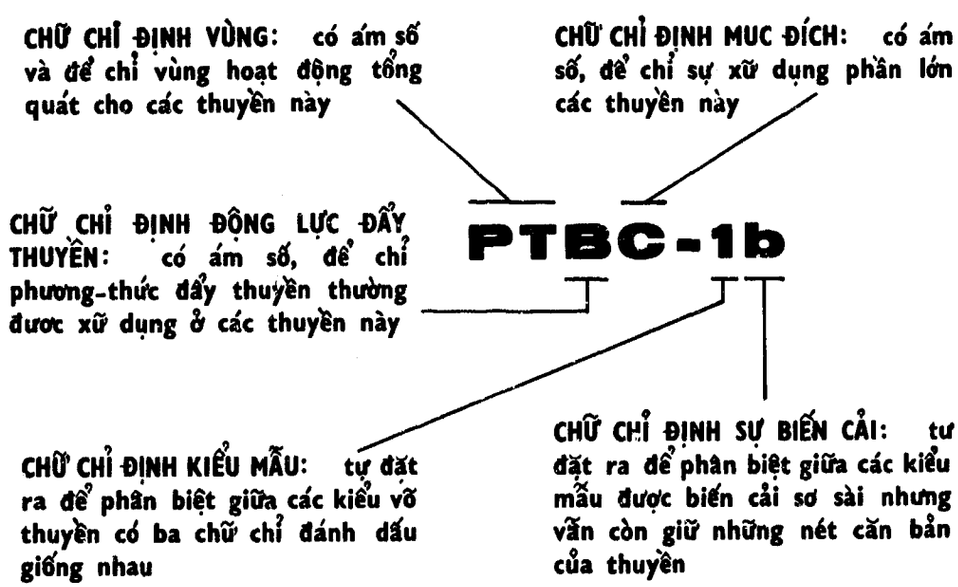
Previous System

The classification and coding system used by OSD/ARPA RDFU-V team in *A Handbook of Junks of South Vietnam* is illustrated in Figure 4. It is presented here for the convenience of users who are familiar with that book; a cross reference listing has been provided in Table I.

Figure 4. Junk Blue Book (1962) Classification System



Hình 4. Hải thuyền thanh thư (1962) Phương thức xếp hạng



Hệ-Thống Cũ

Hệ thống phân hạng dùng bởi ban OSD/ARPA RDFU-V trong *Cuốn Sách Về Ghe Thuyền Ở Miền Nam Việt-Nam* được in ở Hình 4. Hệ thống ấy được trình bày ở đây dành cho độc-giả quen thuộc với cuốn sách nói trên; chúng tôi đã soạn sẵn một bản đối-chiếu phương-thức cũ và mới (xin xem Bảng I).

AREA DESIGNATORS

- CM — Ca Mau
- DA — Danang
- HT — Ha Tien
- HU — Hue
- NT — Nha Trang
- PQ — Phu Quoc
- PR — Phan Rang
- PT — Phan Thiet
- QG — Quang Ngai
- QN — Quang Nam
- QT — Quang Tri
- QU — Qui Nhon
- RG — Rach Gia
- VT — Vung Tau

PURPOSE DESIGNATORS

- C — Fishing
- H — Cargo
- K — Passenger
- M — Miscellaneous

PROPULSION DESIGNATORS

- A — Engine and Sail
- B — Sail Only
- C — Oars, Paddles, or Sweeps
- M — Motor

NHUNG CHỮ CHỈ ĐỊNH VÙNG

- CM — Cà Mâu
- DA — Đànẵng
- HT — Hà-Tiên
- HU — Huế
- NT — Nha-Trang
- PQ — Phú-Quốc
- PR — Phan-Rang
- PT — Phan Thiết
- QG — Quảng-Ngãi
- QN — Quảng-Nam
- QT — Quảng-Trị
- QU — Qui-Nhon
- RG — Rạch-Giá
- VT — Vũng Tàu

CHỮ CHỈ ĐỊNH MỤC-ĐÍCH

- C — Đánh cá
- H — Chở hàng
- K — Chở hành khách
- M — Linh tinh

NHỮNG CHỮ CHỈ ĐỊNH ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN

- A — Máy và buồm
- B — Chỉ có buồm thôi
- C — Chèo ngắn, giầm bơi hay chèo dài
- M — Động cơ

Previous System

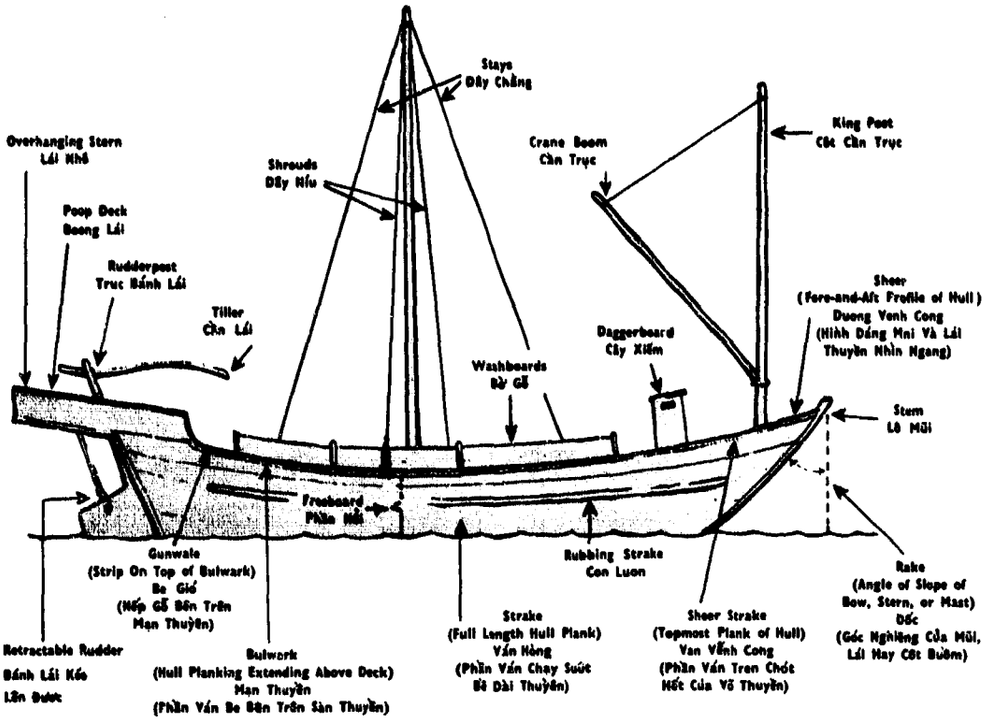
Table I. Matching of Boats in the Two Systems

Previous System Phương-thức cũ	Present System Phương-thức hiện-dùng
DABC-1a	C5-T13-A
-1b	C5-T12-G
-1c	C5-T11-G
HUBC-1a	C5-T11-J, C5-T12-K
-1b	C5-T14-H
HUBC-2	C5-T11-I, C5-T14-E
NTBC-1	C5-T11-E
NTBH-1	
NTBH-2	C5-T12-F
NTMC-1a	C4-T2, C4-T11-A
-1b	C4-T10
-1c	C4-T2, C4-T14
NTMC-2	C3-T2-E
PQMC-1a	C1-T1-A
-1b	C1-T14
PRAC-1	C5-T11-D, C5-T12-E
PTBC-1a	C2-T11-A, C2-T12, C5-T12-B
-1b	C2-T11-A, C5-T12-B
PTBH-1	C5-T13-C
PTMC-1	C1-T11
PTMH-1	C2-T11-B
QGBC-1a	C5-T11-F, C5-T12-H
-1b	C5-T12-H

Bảng I. Đối-chiếu chỉ-danh thuyền theo hai phương-thức

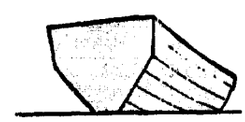
Previous System Phương-thức cũ	Present System Phương-thức hiện-dùng
QGBH-1	C5-T13-B , C5-T12-I
QNBC-1	C5-T11-H , C5-T14-G
QNBH-1	C5-T12-J
QTBC-1	C5-T11-K
QTCC-1	C5-T11-I , C5-T14-E
QUBC-1	C3-T13 , C3-T14-A
QUBH-1	C5-T13-B
QUMC-2	C2-T2-A
QUMK-1	C5-T2-H
QUMK-2	
RGMC-1a	
-1b	
-1c	C1-T2
-1d	C1-T1-B
RGMC-2	
RGMC-3	
VTAC-1	C1-T11 , C1-T12
VTAC-1a	C3-T2-D , C3-T12
-1b	C1-T11 , C1-T12
VTAC-2	C5-T11-B
VTAC-3	C1-T11
VTBC-1	C5-T2-A , C5-T11-A
VTMC-1	C5-T2-B

Pictorial Glossary of Some Nautical Terms
Bản Kê Một Vài Từ-Ngữ Hàng-Hải Bằng Tranh

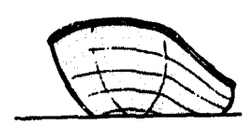


Double Ender With
Transom Stern and Bluff Bow

Loại Thuyền Hai-Đầu Giống Nhau
Lái Có Bũng Ngang Và Mũi Phẳng



Transom Stern
Lái Có Bũng Ngang

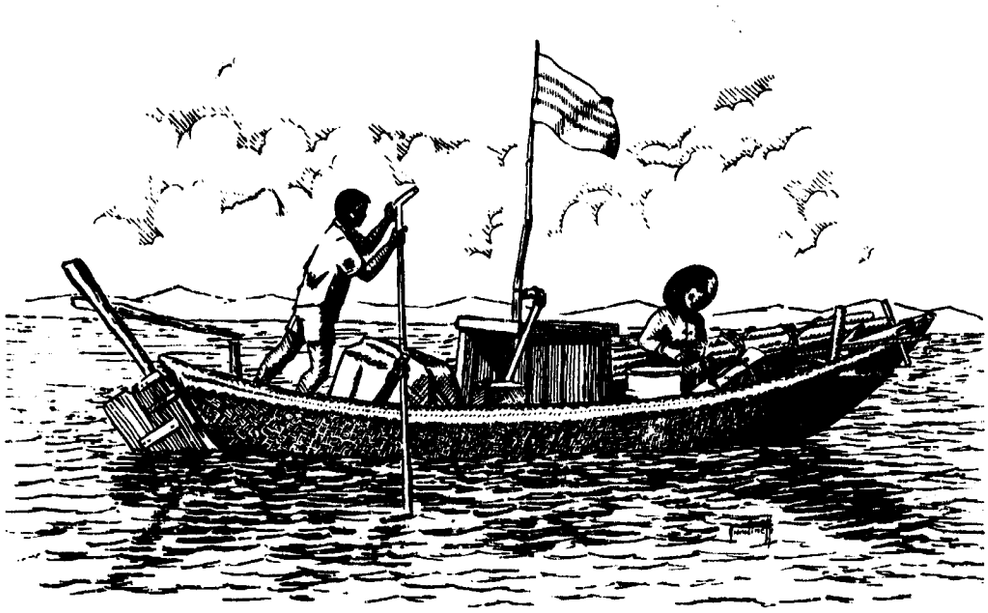


Round Stern
Lái Tròn

Double Ender With
Pointed Bow and Stern

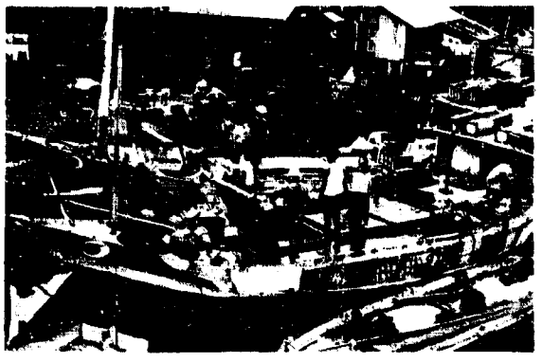
Loại Thuyền Hai Đầu Giống Nhau
Có Mũi Và Lái Nhọn

Counter Stern
Lái-Dồi



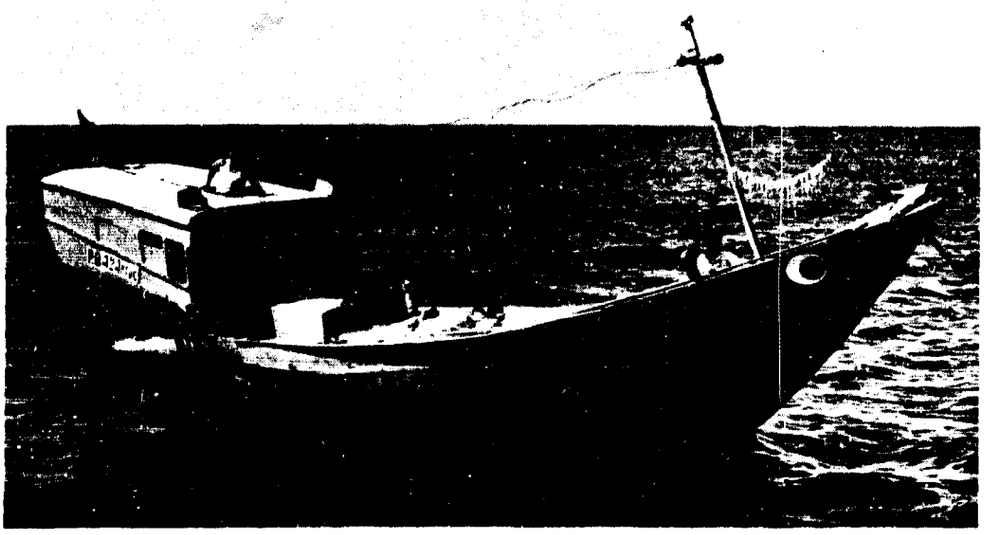
OPERATION

- Fish at night with encircling gill nets or fish in pairs with anchovy lift nets
- Stay at sea from overnight to two weeks; operate year round
- Catch includes Spanish mackerel, wolf herring, and silver batfish—preserved in ice
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 6 to 20 hp



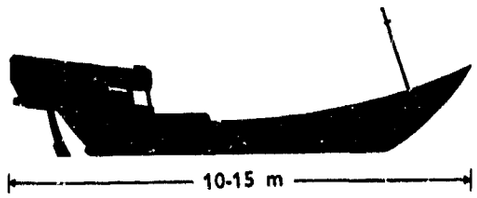
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá ban đêm dùng lưới bén đánh bao hoặc đánh cá từng đôi một dùng lưới mành cơm
- Ở lại ngoài khơi lâu từ một đêm đến hai tuần lễ; hoạt-động quanh năm
- Cá đánh được gồm có cá thu ống, cá rựa và cá chim—ướp cá bằng nước đá
- Động-cơ diesel-loại 1 hay 2 xy-lanh, mạnh từ 6 đến 20 mã lực



RECOGNITION

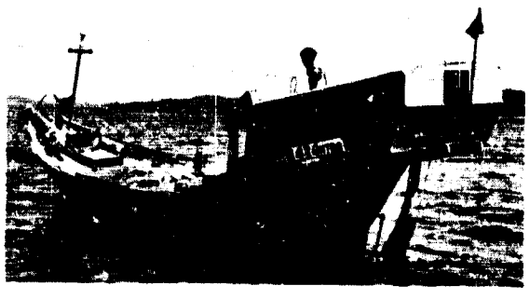
- Overhanging poop-deck cabin
- Straight stern
- High cabin aft
- Sweeping sheer from low freeboard amidships to high, pointed bow
- Large, curved, retractable wooden rudder
- Large, round eyes



LOA DÀI	**10-15 m**
BEAM RỘNG	**2.5-3.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**1.0-1.5 m**
PROPULSION	**1 Diesel**
ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Động-Cơ Diesel**
OPERATING AREA **Phu Quoc Island**	
VÙNG HOẠT-ĐỘNG **Đảo Phú-Quốc**	

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Mui boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mui lái cao
- Thân thuyền dốc từ khoảng giữa thuyền nổi thấp trên mặt nước đến đầu mũi cao và nhọn
- Bánh lái lớn, cong, bằng gỗ, có thể kéo lên được
- Hình mắt tròn, lớn



OPERATION

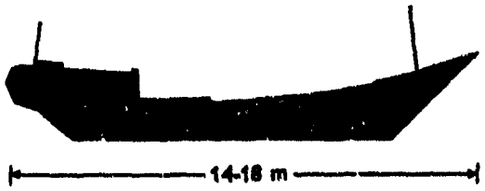
- Fish at night with encircling gill nets or fish in pairs with anchovy lift nets
- Stay at sea as long as two weeks; operate in seas of up to 1.5 m
- Catch includes Spanish mackerel, wolf herring, silver batfish – preserved in ice
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 6 to 20 hp

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá ban đêm dùng lưới bén đánh bao hoặc đánh cá từng đôi một dùng lưới mành cơm
- Ở lại ngoài khơi lâu đến hai tuần lễ; có khả-năng hoạt-động khi sóng cao đến 1m5
- Cá đánh được gồm có cá thu ống, cá rựa và cá chim – ướp cá bằng nước đá.
- Động-cơ diesel–loại 1 hay 2 xy lanh, mạnh từ 6 đến 20 mã lực

RECOGNITION

- Overhanging poop-deck cabin
- Straight stern
- High cabin aft
- Higher freeboard than C1-T1-A and less pronounced sheer to high bow
- Cabin sides flush with upper strakes
- Large, round eyes



LOA DÀI	**14-18 m**
BEAM RỘNG	**3-5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**1.5 m**

PROPULSION **1 Diesel**
ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN **1 Động-Cơ Diesel**

OPERATING AREA
Mainland Coast From Rach Gia to Vung Tau
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Dọc Bờ Biển Từ Rạch-Giá Đến Vũng-Tàu

ĐẶC DIỂM HÌNH DÁNG

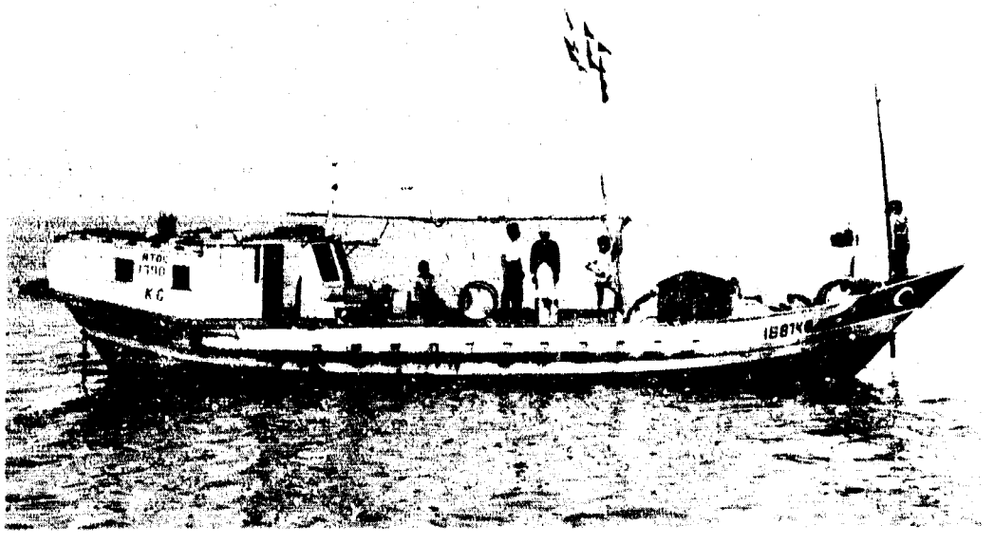
- Mui boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mui lái cao
- Phần nổi cao hơn loại C1-T1-A và thân thuyền ít dốc hơn về phía mũi cao
- Hông mui bằng mặt với ván be
- Hình mắt tròn lớn

OPERATION

- Fish at night with encircling gill nets or fish in pairs with anchovy lift nets
- Stay at sea as long as two weeks; operate in almost any weather
- Catch includes Spanish mackerel, wolf herring, silver batfish – preserved in ice
- Some haul cargo – make trips as far as Saigon
- Cargo from Rach Gia for Duong Dong includes clothing, meat, and dairy products
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 6 to 20 hp
- Cruise at 7 kt, empty

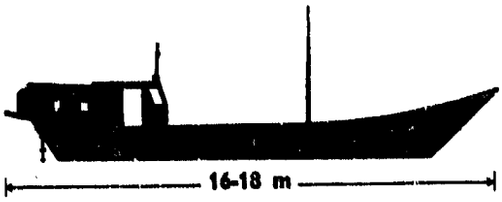
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá ban đêm dùng lưới bén đánh bao hoặc đánh cá từng đôi một dùng lưới mành cơm
- Ở lại ngoài khơi lâu đến hai tuần lễ, có khả năng hoạt động hầu như trong bất cứ điều kiện thời tiết nào
- Cá đánh được gồm có cá thu ống, cá rựa và cá chim – ướp cá bằng nước đá
- Một vài thuyền chở hàng đi xa đến tận Sàigòn
- Hàng chở từ Rạch-giá đến Dương Đông gồm có vải, thịt, sữa bơ và phó-mát
- Động-cơ diesel–loại 1 hay 2 xylanh, mạnh từ 6 đến 20 mã lực
- Tốc độ hải hành khi thuyền trống là 7 gút

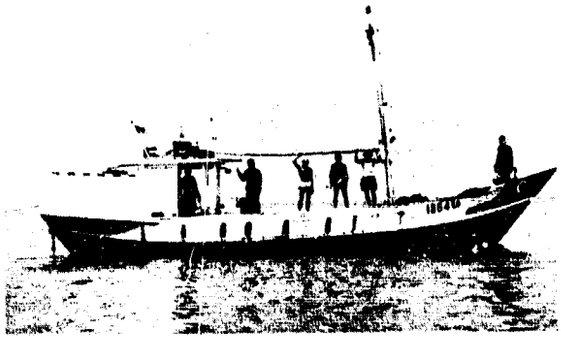


RECOGNITION

- Overhanging poop
- Straight stern
- High "Thailand cabin" aft
- Straight, pointed bow
- Metal rudder
- Large, round eyes

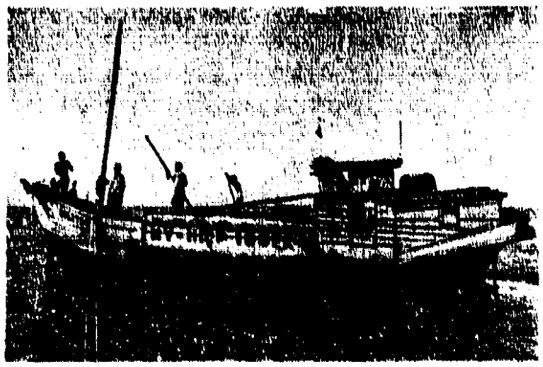


LOA DÀI	**16-18 m**
BEAM RỘNG	**3.5-4.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**1.5 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Động-Cơ Diesel**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Mainland Coast From Rach Gia to Vung Tau** **Dọc Bờ Biển Từ Rạch-Giá Đến Vũng-Tàu**



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mui lái cao kiểu "Thái-Lan"
- Mũi nhọn, thẳng
- Bánh lái bằng kim-khí
- Hình mắt tròn, lớn

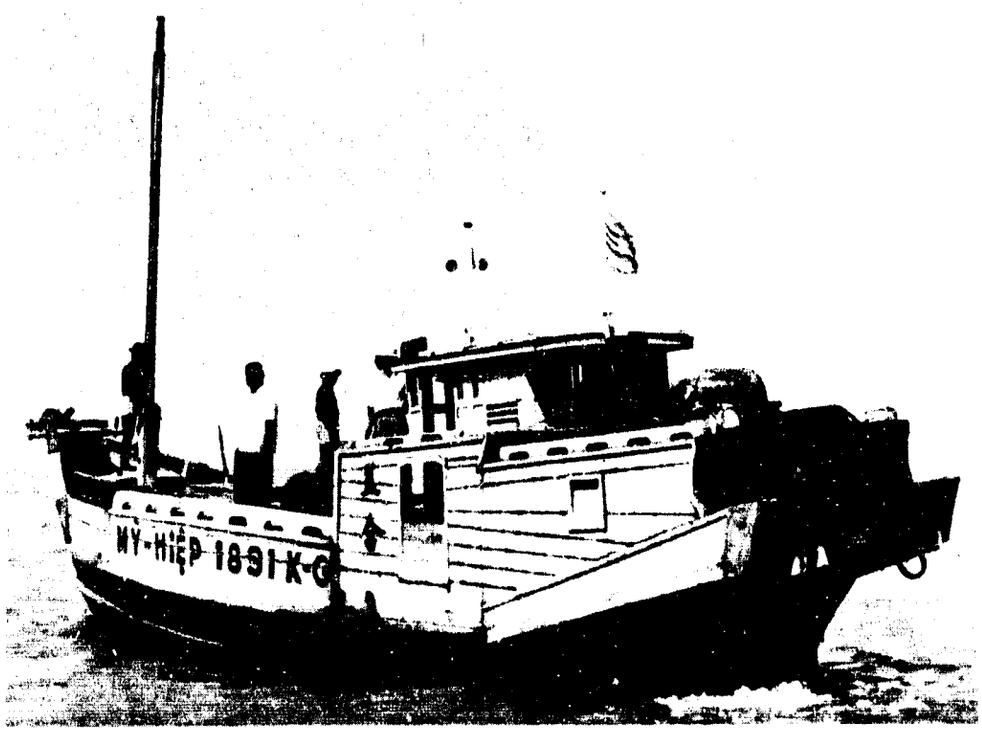


OPERATION

- Haul cargo in Gulf – interisland and island to mainland
- Stay at sea as long as two weeks
- Cargo from Rach Gia for Duong Dong includes clothing, meat, and dairy products; nuoc mam from Duong Dong for mainland
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, up to 60 hp

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

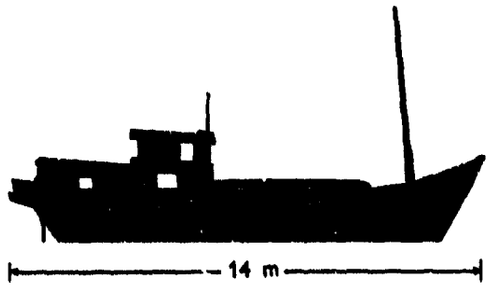
- Chở hàng trong vùng vịnh Thái-Lan, giữa các đảo và từ đảo về đất liền
- Ở lại ngoài khơi lau đến hai tuần lễ
- Hàng chở từ Rạch giá đến Dương Đông gồm có vải, thịt, sữa bơ và phó mát chở nước mắm từ Dương Đông về đất liền
- Động-cơ diesel–loại 1 hay 2 xylanh, mạnh đến 60 mã lực



Cargo Boat **C1-T1-D**

RECOGNITION

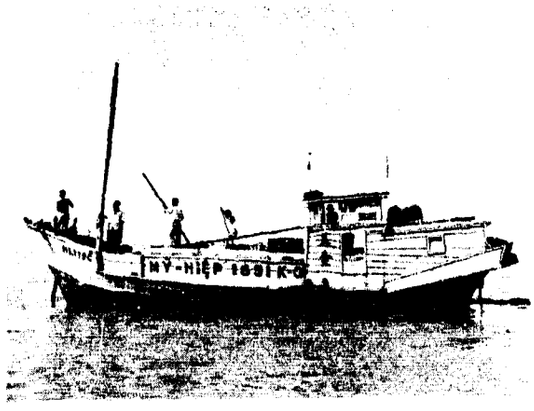
- Overhanging poop
- Straight stern
- Straight, pointed bow
- High cabin aft
- High freeboard
- Metal rudder
- No eyes



LOA DÀI	**14 m**
BEAM RỘNG	**4.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**1.5 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**Motor** **Động-Cơ**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Gulf of Thailand** **Vịnh Thái-Lan**

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mũi nhọn, thẳng
- Mui lái cao
- Phần nổi cao
- Bánh lái bằng kim-khí
- Không có hình mắt

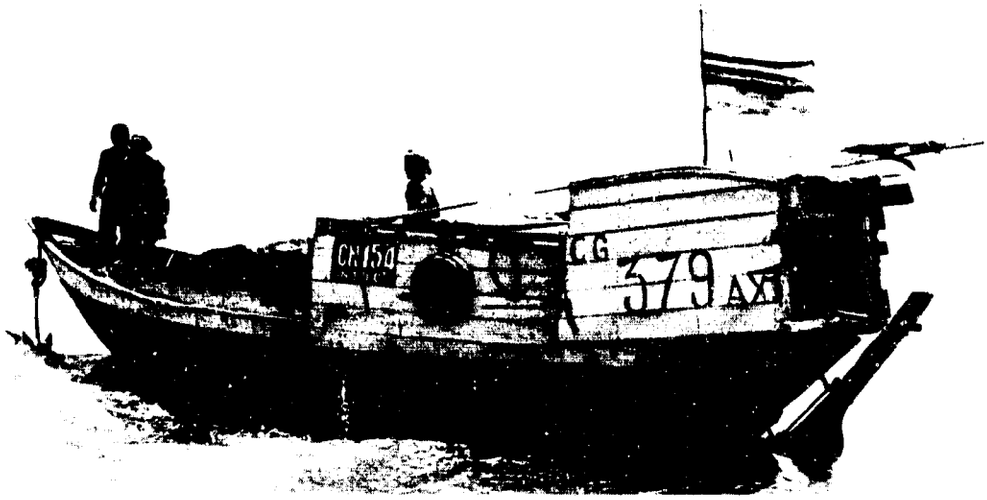


OPERATION

- Fish with drift gill nets and encircling gill nets
- Usually stay at sea only one or two days
- Diesel engine—1 or 2 cylinders, 6 to 20 hp

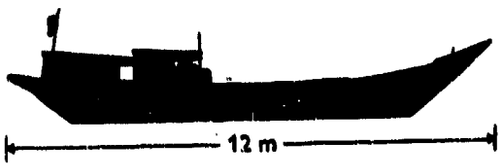
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá bằng lưới bén thả trôi và lưới bén đánh bao
- Thường chỉ ở lại ngoài khơi một hay hai ngày
- Động-cơ diesel-loại 1 hay 2 xylanh, mạnh từ 6 đến 20 mã lực



RECOGNITION

- Overhanging poop
- Straight stern
- High cabin aft
- Pointed bow
- Low freeboard
- Large, round eyes



LOA DÀI	12 m
BEAM RỘNG	2.5-3 m
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	1-1.5 m

PROPULSION 1 Diesel
ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN 1 Động-Cơ Diesel

OPERATING AREA
Ca Mau, Poulo Obi
East Coast North to Vung Tau

VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Cà-Mâu, Poulo Obi, Dọc Bờ Biển
Phía Đông Đến Vũng Tàu

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mui lái cao
- Mũi nhọn
- Phần nổi thấp
- Hình mắt tròn, lớn

OPERATION

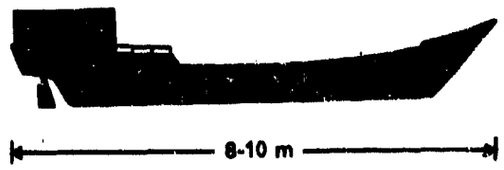
- Fish, at night, with encircling gill nets or in pairs with anchovy lift nets
- Catch includes Spanish mackerel, wolf herring, and silver batfish—sometimes preserved in ice or salt
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 6 to 20 hp

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá ban đêm dùng lưới bén đánh bao hoặc đánh cá từng đôi một dùng lưới mành cơm
- Cá đánh được gồm có cá thu ống, cá rựa và cá chim—thỉnh thoảng ướp cá bằng nước đá hay bằng muối
- Động-cơ diesel-loại 1 hay 2 xylanh, mạnh từ 6 đến 20 mã lực

RECOGNITION

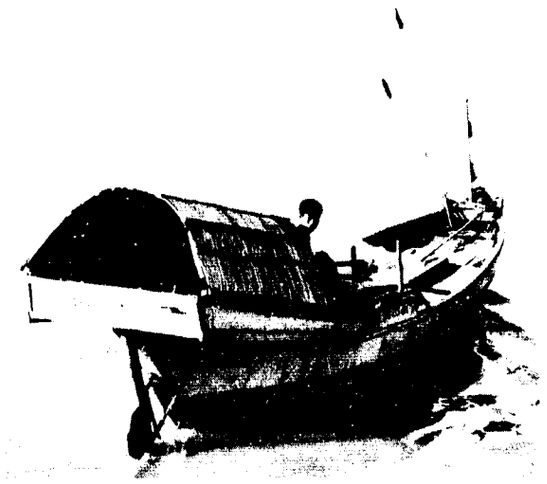
- Overhanging poop
- Straight stern
- Low cabin aft – usually thatched canopy over poop
- Straight, pointed bow
- Low freeboard
- Sheer rises gradually to bow
- Large, curved, retractable wooden rudder
- Large, round eyes

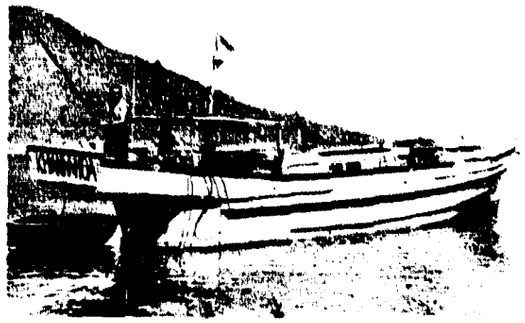


LOA DÀI	**8-10 m**
BEAM RỘNG	**2-2.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**1 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Động-Cơ Diesel**
OPERATING AREA **Kien Giang Province** VÙNG HOẠT-ĐỘNG **Tỉnh Kiên-Giang**	

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mui lái thấp – thường là một mái tranh che trên boong lái
- Mũi nhọn, thẳng
- Phần nổi thấp
- Thân thuyền vễnh cong dần về đầu mũi
- Bánh lái bằng gỗ lớn, cong, có thể kéo lên được
- Hình mắt tròn, lớn



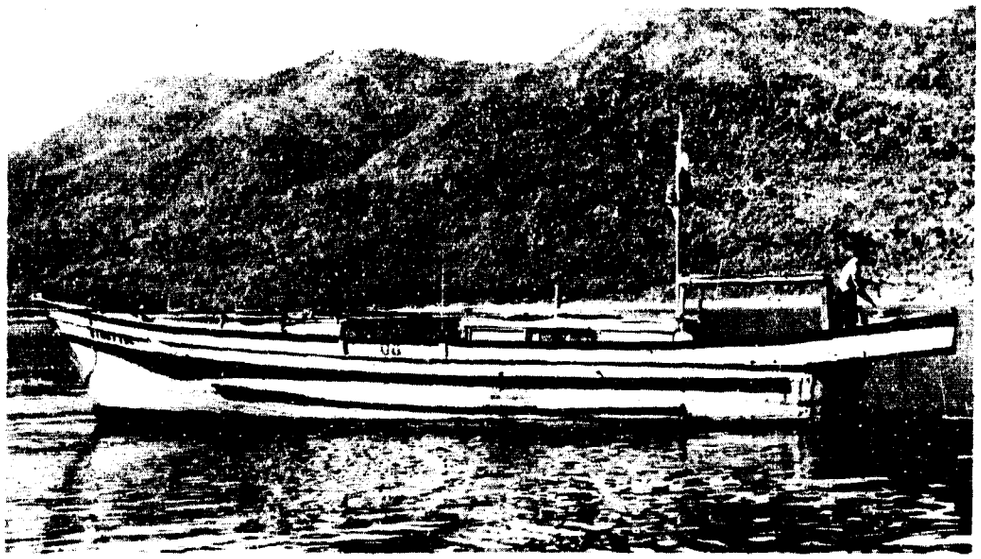


OPERATION

- Ports of call include Nha Trang, Tuy Hoa, Song Cau, Qui Nhon during a round trip of 18 days
- Cargoes include beer, diesel fuel, nuoc mam, cement, and rice
- Sometimes ferry as many as 30 passengers
- Sometimes suspend operation in September and October because of monsoon
- Diesel engine – 2 cylinders, 16 hp
- Cruise at 5 kt

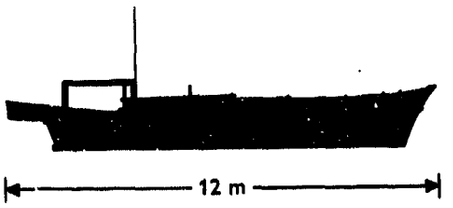
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Một chuyến đi khứ hồi lâu 18 ngày thường ghé bến tại Nha-trang, Tuy Hòa, Sông Cầu, Qui-nhơn
- Hàng chuyên chở gồm có la-ve, dầu diesel, nước mắm, xi-măng và gạo
- Đôi khi làm đò ngang có thể chở đến 30 hành khách
- Đôi khi ngừng hoạt động trong tháng chín và tháng mười để tránh gió mùa
- Động-cơ diesel—loại 2 xy-lanh, mạnh 16 mã lực
- Tốc độ hải hành 5 gút



RECOGNITION

- Overhanging poop
- Straight stern—laterally rounded
- Two low cabins
- Concave, pointed bow
- High, open crew shelter aft
- High bulwarks that almost conceal cabins
- No eyes



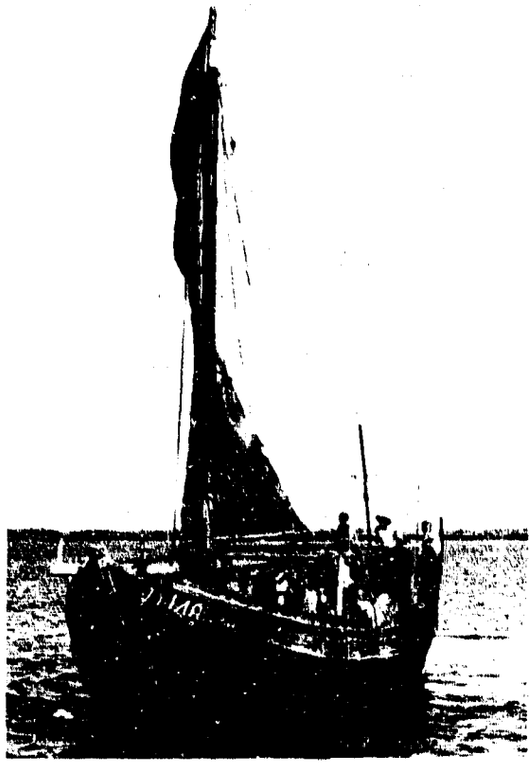
LOA DÀI	**12 m**
BEAM RỘNG	**2.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**1.5 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Động-Cơ Diesel**

OPERATING AREA
East Coast
Based at Nha Trang

VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Bờ Biển Phía Đông
Cu-Cảng Tại Nha-Trang

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Boong lái nhô
- Lái thẳng, tròn
- Hai mui thấp
- Mũi nhọn, lõm
- Nơi trú ẩn của thủy thủ đoàn ở phía lái cao, lộ thiên
- Mạn thuyền cao hầu như che khuất mui
- Không có hình mắt

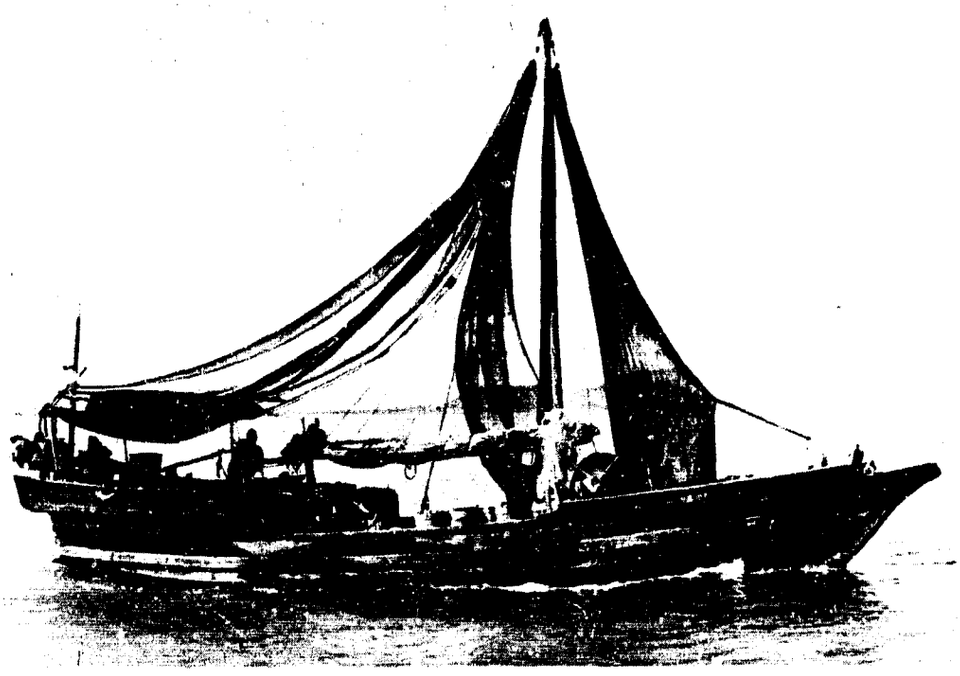


OPERATION

- Most fish in pairs with a lift net
- Stay at sea as long as five days, but usually less than one; operate the year round
- Catch is mainly grouper; averages 1000 kg – preserved in ice
- Diesel engine – 4 to 6 cylinders, 45 to 125 hp

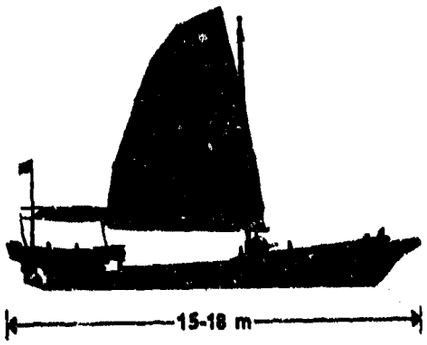
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đa số đánh cá từng đôi một dùng lưới mành
- Có thể ở lại ngoài khơi lâu đến năm ngày, song thường không ở lại lâu quá một ngày, có khả năng hoạt động quanh năm
- Cá đánh được phần nhiều là cá đỏ giạ; trung bình 1000 ký – ướp cá bằng nước đá
- Động-cơ diesel – từ 4 đến 6 xylanh, mạnh từ 45 đến 125 mã lực



RECOGNITION

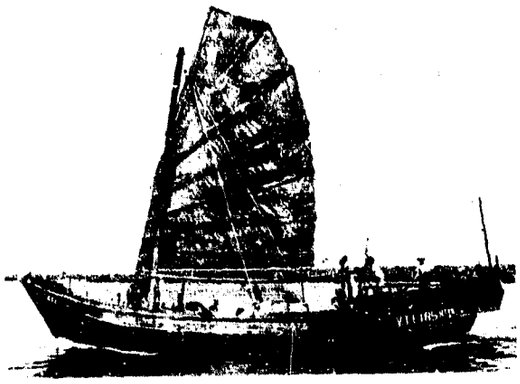
- Large, overhanging poop
- Straight stern – transom
- One Chinese lugsail
- Slight crescent sheer rising from low freeboard amidships to pointed, raked bow
- Barn-door rudder
- Sometimes a large daggerboard
- No eyes



LOA DÀI	15-18 m
BEAM RỘNG	4.5-5 m
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	1 m
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	1 Diesel 1 Sail 1 Động-Cơ Diesel 1 Buồm

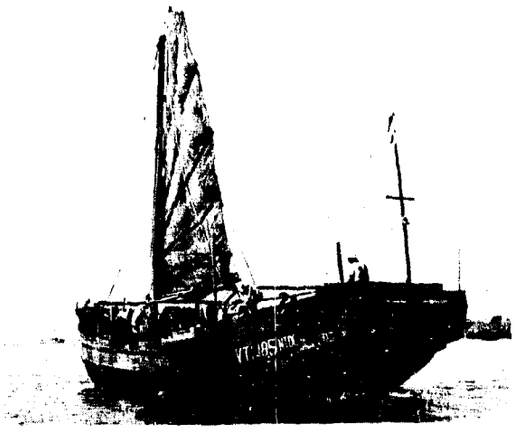
OPERATING AREA
Vung Tau to Phan Ri
Gulf of Tonkin

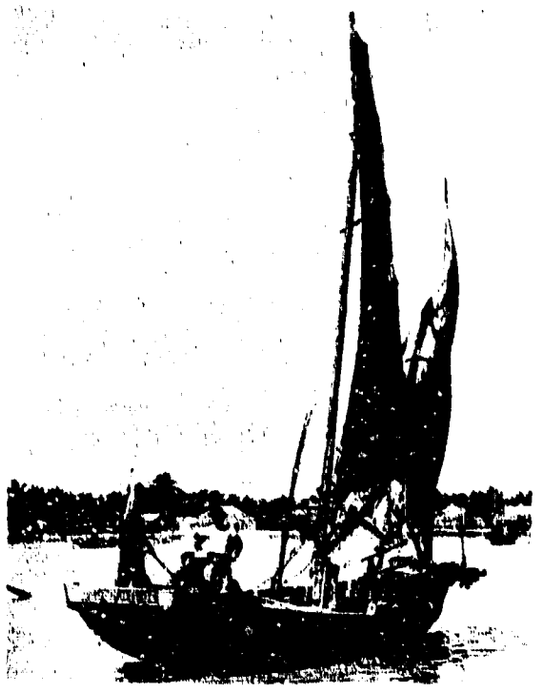
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Từ Vũng-Tàu Đến Phan-Rí
Vịnh Bắc-Việt



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Boong lái lớn, nhô
- Lái thẳng có bững ngang
- Một buồm tứ giác Trung-Hoa
- Thân thuyền hơi dốc lên từ phần nổi thấp khoảng giữa thuyền đến đầu mũi nhọn, xiên
- Bánh lái hình cánh cửa
- Đôi khi có một cây xiếm lớn
- Không có hình mắt



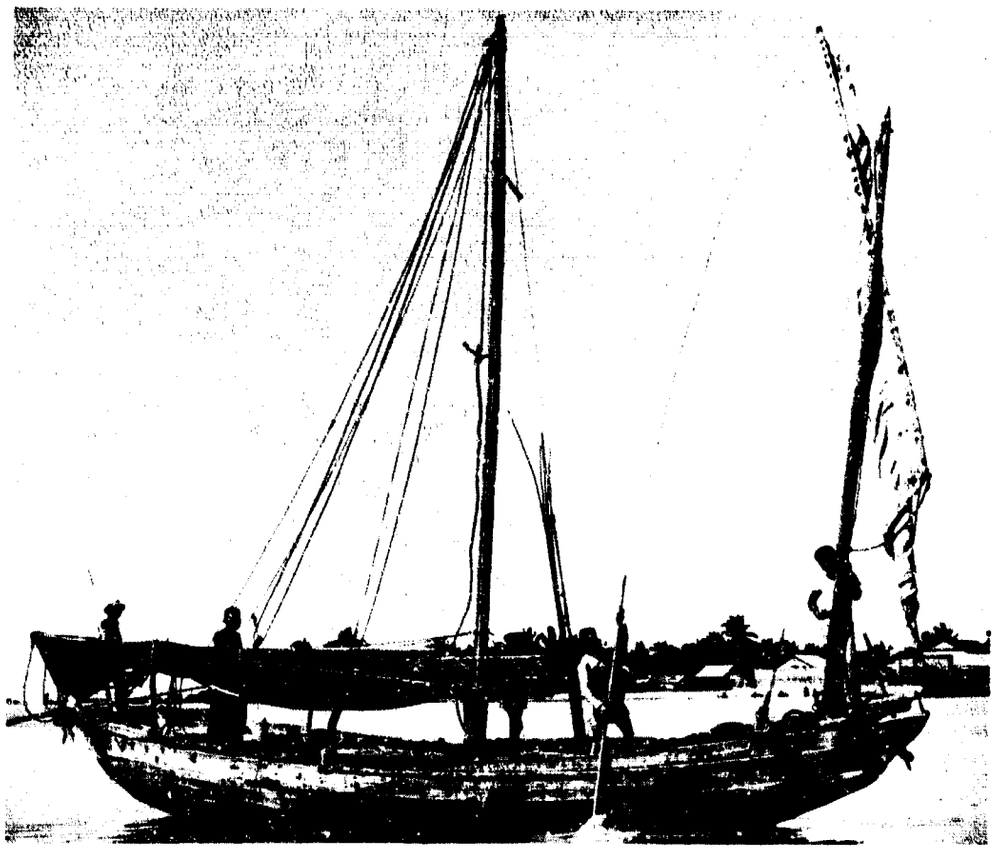


OPERATION

- Fish with large lift nets
- Stay at sea usually less than one, but sometimes several days; operation greatly influenced by weather

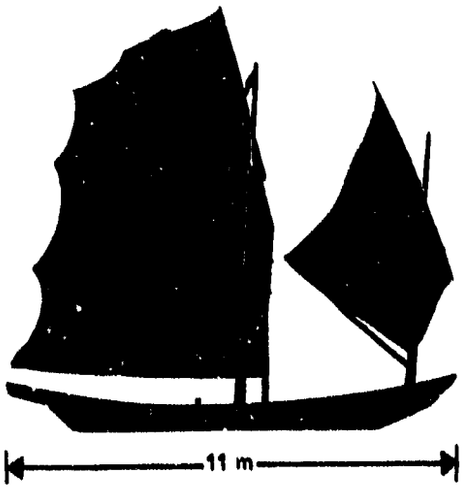
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá bằng lưới mành lớn
- Thường ở lại ngoài khơi dưới một ngày, song đôi khi ở lâu nhiều ngày, hoạt-động bị thời-tiết ảnh hưởng nhiều



RECOGNITION

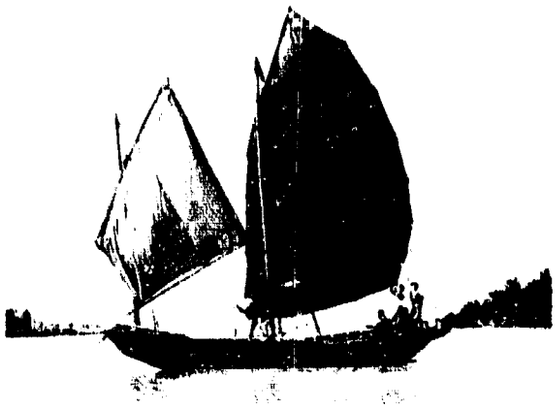
- Overhanging poop
- Straight stern – transom
- Two sails – Chinese lug mainsail
- Discontinuity in bow line
- Low freeboard and slight sheer to pointed bow
- No eyes



LOA DÀI	11 m
BEAM RỘNG	3.5 m
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	1 m
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	2 Sails 2 Buồm

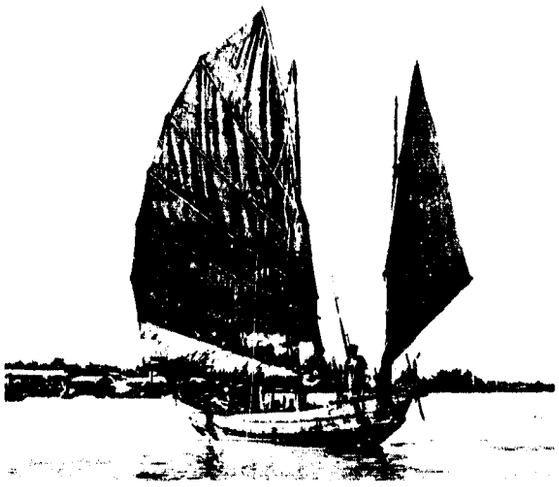
OPERATING AREA
Phan Rí
Mon Cay/Gulf of Tonkin

VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Phan-Rí
Mon-Cáy/Vịnh Bắc-Việt



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Boong lái nhô
- Lái thẳng có bững ngang
- Hai buồm-buồm lòng loại tứ-giác Trung-hoa
- Đường nét mũi thuyền không suông
- Phần nổi thấp, thân thuyền hơi dốc về đầu mũi nhọn
- Không có hình mắt



OPERATION

- Fish predawn with encircling gill nets or in pairs with anchovy lift nets
- Stay at sea usually less than one day; operate the year round
- Catch includes Spanish mackerel, wolf herring, and silver batfish – not usually preserved
- Diesel engine – 1 cylinder, 8 hp

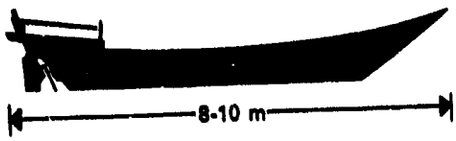
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá, ban mai, dùng lưới bén đánh bao hoặc đánh cá từng đôi một dùng lưới mành cơm
- Thường ở lại ngoài khơi dưới một ngày; hoạt động quanh năm
- Cá đánh được gồm cơ cá thu ống, cá rựa và cá chim – thường không ướp cá
- Động-cơ diesel – 1 xy-lanh, 8 mã lực

Fishing Boat

RECOGNITION

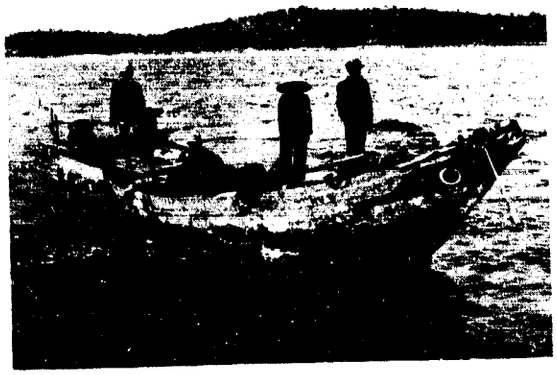
- Overhanging poop
- Straight stern
- No superstructure
- Rising sheer to sharply raked, pointed bow
- Large, curved, retractable wooden rudder
- Large, round eyes



LOA DÀI	**8-10 m**
BEAM RỘNG	**2-2.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**1 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Động-Cơ Diesel**
OPERATING AREA **Phu Quoc/Ha Tien** VÙNG HOẠT-ĐỘNG **Phú-Quốc/Hà-Tiên**	

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Boong lái nhô
- Lái thẳng
- Không mui
- Thân thuyền vễnh lên về phía mũi nhọn và dốc
- Bánh lái bằng gỗ lớn, cong có thể kéo lên được
- Hình mắt tròn, lớn



C2-T1

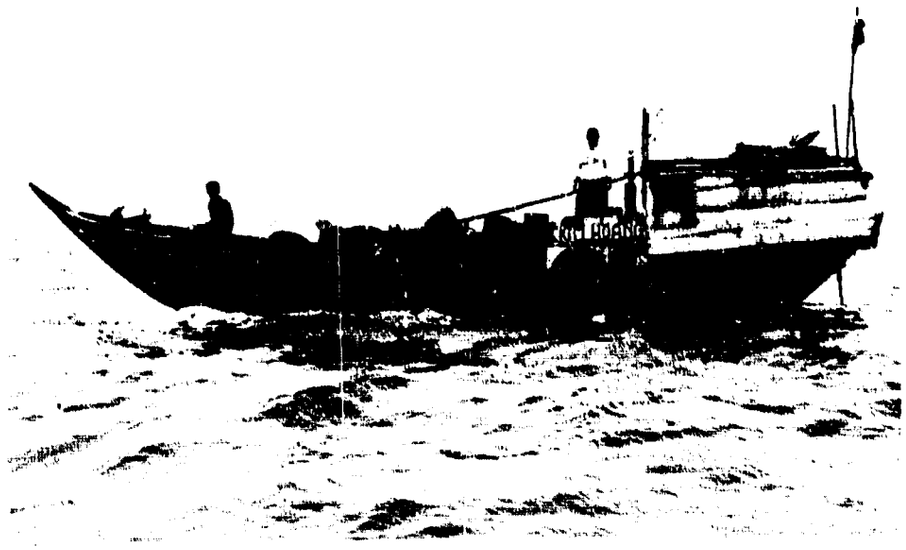
Thuyền Đánh Cá

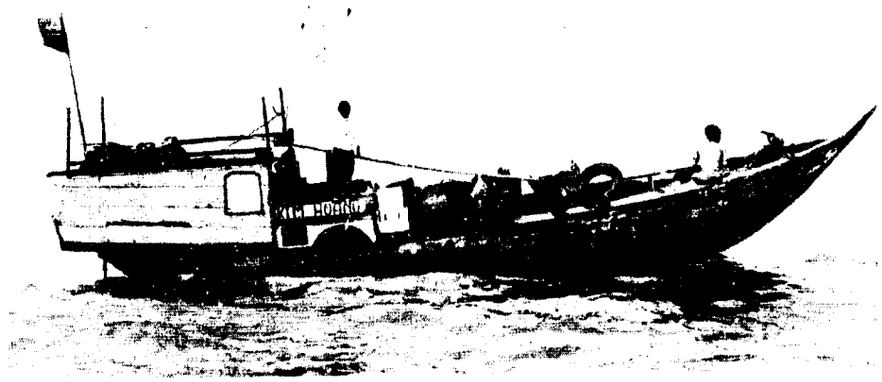
OPERATION

- Fish with gill nets or use stationary nets or traps
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 8 to 20 hp

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá bằng lưới bén hoặc lưới cố định và nò
- Động-cơ diesel – 1 hay 2 xy-lanh, mạnh từ 8 đến 20 mã lực

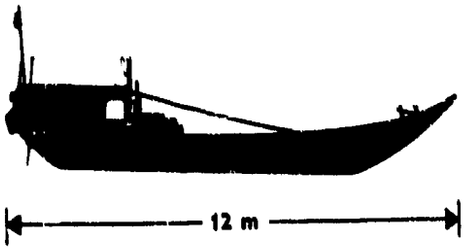




Fishing Boat

RECOGNITION

- Overhanging cabin or poop-deck cabin
- Convex stern
- High cabin aft
- Sweeping sheer from low freeboard aft up to beaked bow
- Metal rudder



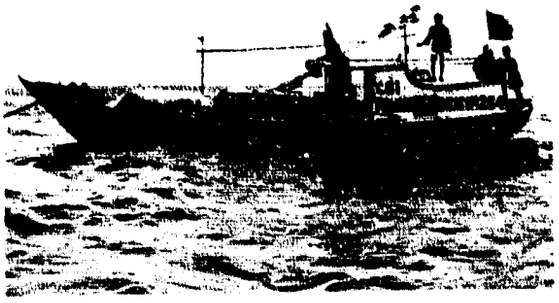
LOA
DÀI **12 m**

BEAM
RỘNG **3 m**

DRAFT (Loaded)
TẦM NƯỚC CÓ CHỞ

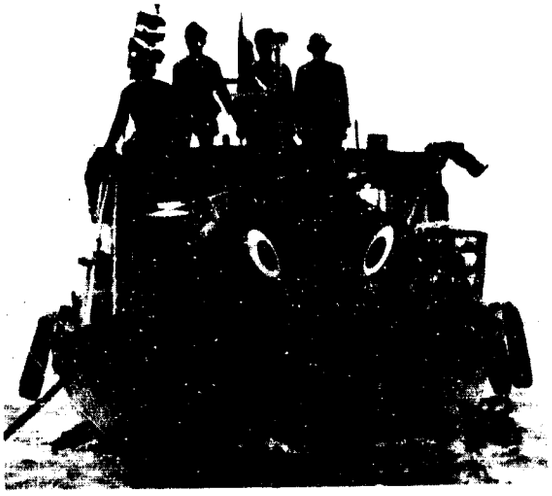
PROPULSION **Motor**
ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN **Động-Cơ**

OPERATING AREA
Mekong Delta
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Châu-Thổ Sông Cửu-Long



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Mui nhô hay mui trên boong lái
- Lái lồi
- Mui lái cao
- Thân thuyền dốc lên từ phần nổi thấp ở lái đến mũi nhọn như mỏ chim
- Bánh lái bằng kim-khí

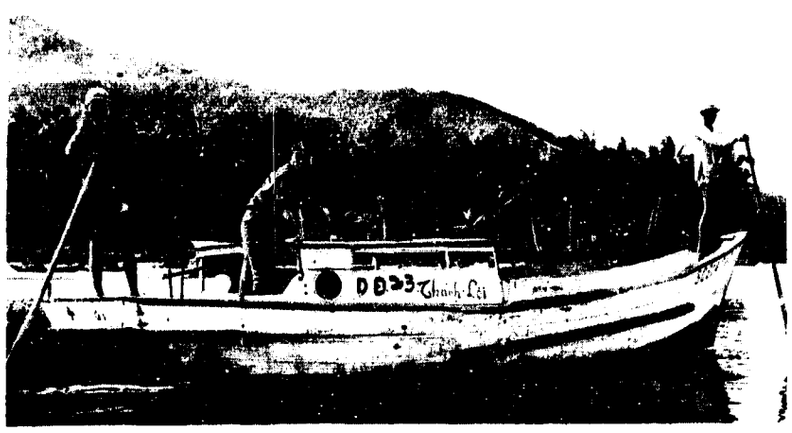


OPERATION

- Capable of long trips although not rugged; one boat is said to have migrated from Kien Giang Province to Qui Nhon
- Some haul cargo; boat shown was a Viet Cong cargo boat
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 5 to 10 hp

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

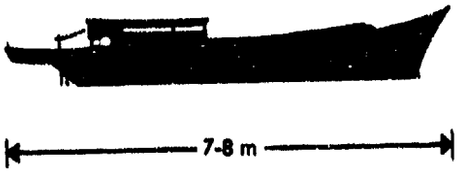
- Có khả năng đi xa mặc dầu không được vững chắc. Được biết đã có một thuyền di-cư từ tỉnh Kiên Giang ra Qui-nhơn
- Một vài thuyền chở hàng; thuyền có ảnh ở đây là một thuyền chở hàng của Việt-cộng
- Động-cơ diesel – 1 hoặc 2 xy-lanh, mạnh từ 5 đến 10 mã lực



Fishing/Cargo Boat **C2-T2-A**

RECOGNITION

- Low overhanging poop deck
- Convex stern
- Low cabin aft
- Rising sheer from low freeboard aft to pointed, concave stem
- Metal rudder
- No eyes



LOA DÀI	**7-8 m**
BEAM RỘNG	**2 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.5 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**Motor** **Động-Cơ**
OPERATING AREA **Qui Nhon/Song Cau** VÙNG HOẠT-ĐỘNG **Qui-Nhơn/Sông Cầu**	

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Boong lái nhô thấp
- Lái lồi
- Mui lái thấp
- Thân thuyền dốc lên từ phần nổi thấp ở lái đến đầu mũi nhọn, lõm
- Bánh lái bằng kim-khí
- Không có hình mắt

C2-T2-B

Thuyền Chở Hàng

OPERATION

- Ports of call include most ports on the east coast
- Cargoes include nuoc mam and beer
- Diesel engine – 4 to 6 cylinders, up to 80 hp

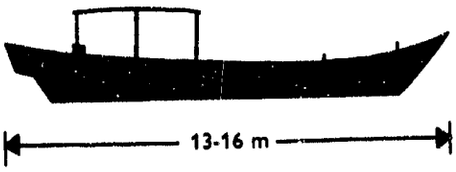
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Ghé lại hầu hết cái hải cảng trên bờ biển phía đông
- Hàng chuyên chở gồm có nước mắm và la-ve
- Động-cơ diesel – từ 4 đến 6 xy-lanh, mạnh đến 80 mã lực

Cargo Boat **C2-T2-B**

RECOGNITION

- Overhanging poop
- Convex stern
- Low cabin aft
- Moderate crescent sheer sweeping to round, pointed bow
- Usually no eyes



LOA
DÀI **13-16 m**

BEAM
RỘNG

DRAFT (Loaded)
TẦM NƯỚC CÓ CHỞ

PROPULSION **Motor**
ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN **Động-Cơ**

OPERATING AREA
East Coast
Based at Phan Thiet and Phan Ri
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Bờ Biển Phía Đông
Cửa-Cảng Tại Phan-Thiết và Phan-Rí

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

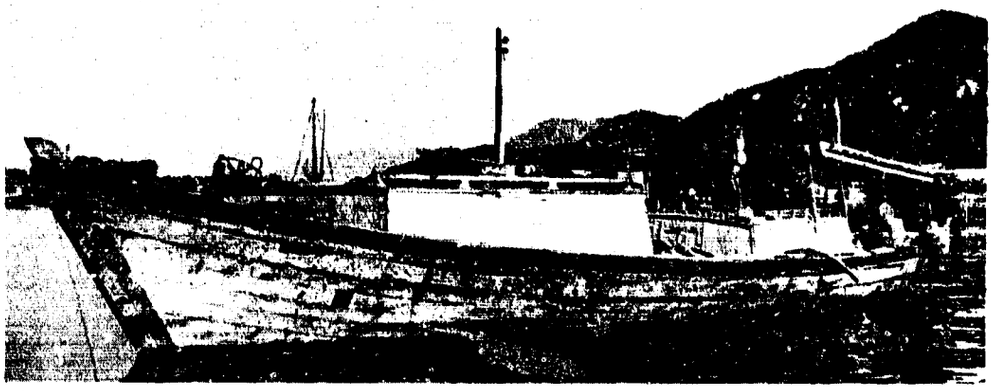
- Boong lái nhô
- Lái lồi
- Mui lái thấp
- Thân thuyền dốc lên vừa phải về phía mũi tròn, nhọn
- Thường không có hình mắt

OPERATION

- Ports of call include Hue, Da Nang, Qui Nhon, Phan Thiet, and Saigon
- Sometimes ferry passengers
- Operation not usually affected by weather or season
- Diesel engines—main: 4 to 6 cylinders, 60 to 120 hp; auxiliary (sometimes): 1 or 2 single-cylinder engines

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

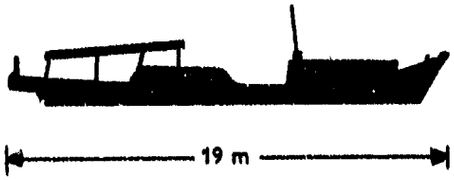
- Ghé bến tại các hải cảng: Huế, Đà nẵng, Qui-nhơn, Phan-thiết và Sàigòn
- Thỉnh thoảng làm đò ngang chở khách
- Thường thời tiết và các mùa không ảnh hưởng đến hoạt động của thuyền
- Động-cơ diesel-chính: 4 đến 6 xy-lanh, mạnh từ 60 đến 120 mã lực, phụ (thỉnh thoảng dùng): một hay hai động-cơ loại 1 xy-lanh



Cargo Boat **C2-T10**

RECOGNITION

- Overhanging transom poop
- Convex stern
- Two low cabins
- Long sweeping sheer rising to heavy, straight stem of pointed bow
- High, open crew shelter aft
- No eyes



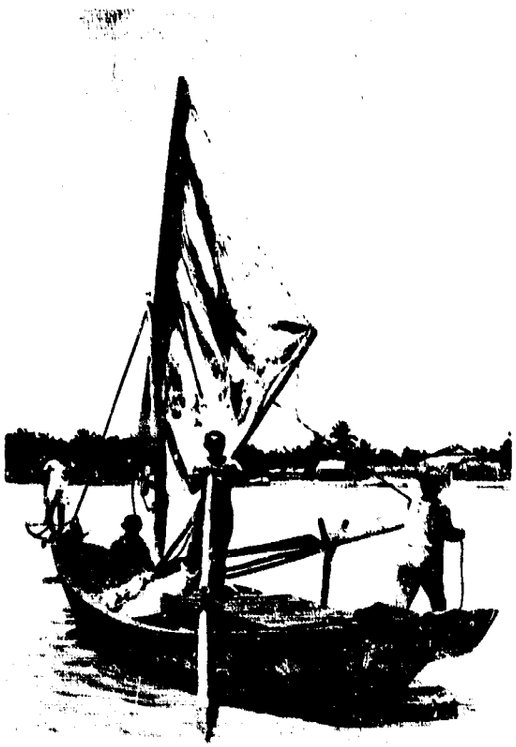
LOA DÀI	19 m
BEAM RỘNG	5 m
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	2-3 m

PROPULSION **1-3 Diesels**
ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN **1-3 Động-Cơ Diesel**

OPERATING AREA
East Coast
Based at Nha Trang
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Bờ Biển Phía Đông
Cư-Cảng Tại Nha-Trang

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Boong lái nhô có bững ngang
- Lái lồi
- Hai mui thấp
- Thân thuyền dốc dần lên về phía lô mũi thẳng và nặng tại đầu mũi nhọn
- Chỗ trú ẩn của thủy thủ đoàn ở đằng lái cao và lộ thiên
- Không có hình mắt

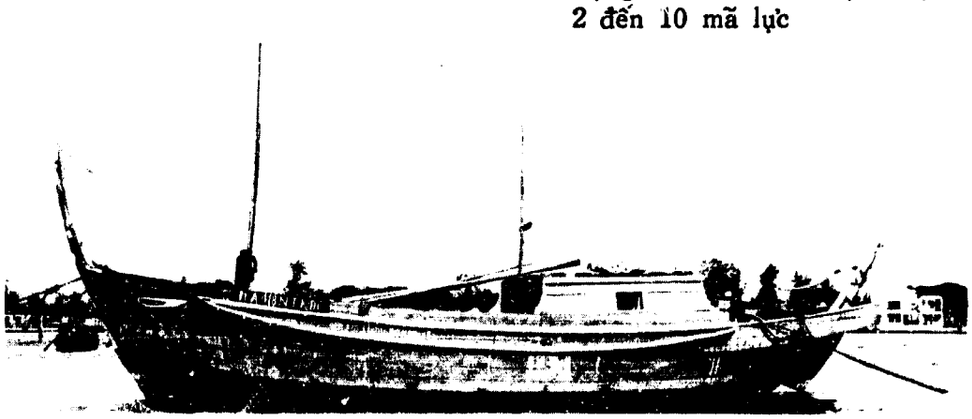


OPERATION

- Fish in day in single-boat lift-net technique; many use hook and line in off season, some migrate to Phu Quoc
- Stay at sea usually less than one day; many suspend operation in October because of monsoon; do not operate in strong winds or in waves higher than 1 m
- Catch includes chub mackerel, scad, Spanish mackerel, trevally, sardine, and cardinal fish; ranges from 40 to 100 kg daily – not preserved
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 2 to 10 hp

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

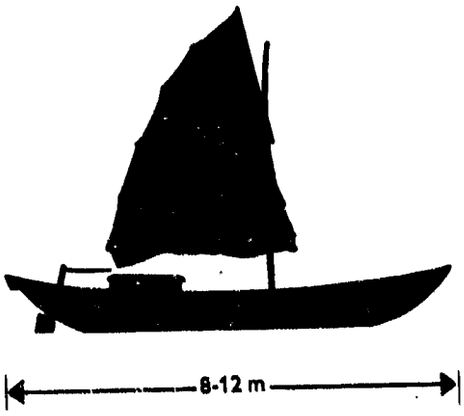
- Đánh cá ban ngày từng thuyền một cùng lưới mảnh; ngoài mùa cá, nhiều thuyền dùng câu giăng, vài thuyền di-cư ra Phú-Quốc
- Thường ở lại ngoài khơi dưới một ngày, nhiều thuyền ngưng hoạt động trong tháng mười để tránh gió mùa, không hoạt động khi gió thổi mạnh và sóng cao hơn 1m
- Cá đánh được gồm có cá bạc má; cá nục, cá thu ống, cá sòng, cá trích và cá cơm; một ngày đánh được từ 40 đến 100 ký – không ướp cá
- Động-cơ diesel – 1 hay 2 xy-lanh, 2 đến 10 mã lực



Fishing Boat **C2-T11-A**

RECOGNITION

- Overhanging poop deck
- Convex stern
- One sail
- Crescent sheer rising from low freeboard amidships to raked, pointed bow
- Retractable wooden rudder and rudderpost
- Many have retractable stemboard



LOA DÀI	**8-12 m**
BEAM RỘNG	**2.5-3.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.7 m**
PROPULSION DỘNG LỰC DẪY THUYỀN	**1 or 2 Diesels** **1 Sail** **1 Hay 2 Động-Cơ Diesel** **1 Buồm**

OPERATING AREA
Phan Thiet to Phan Rang
Da Nang

VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Từ Phan-Thiết Đến Phan-Rang
Đà-Nẵng

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

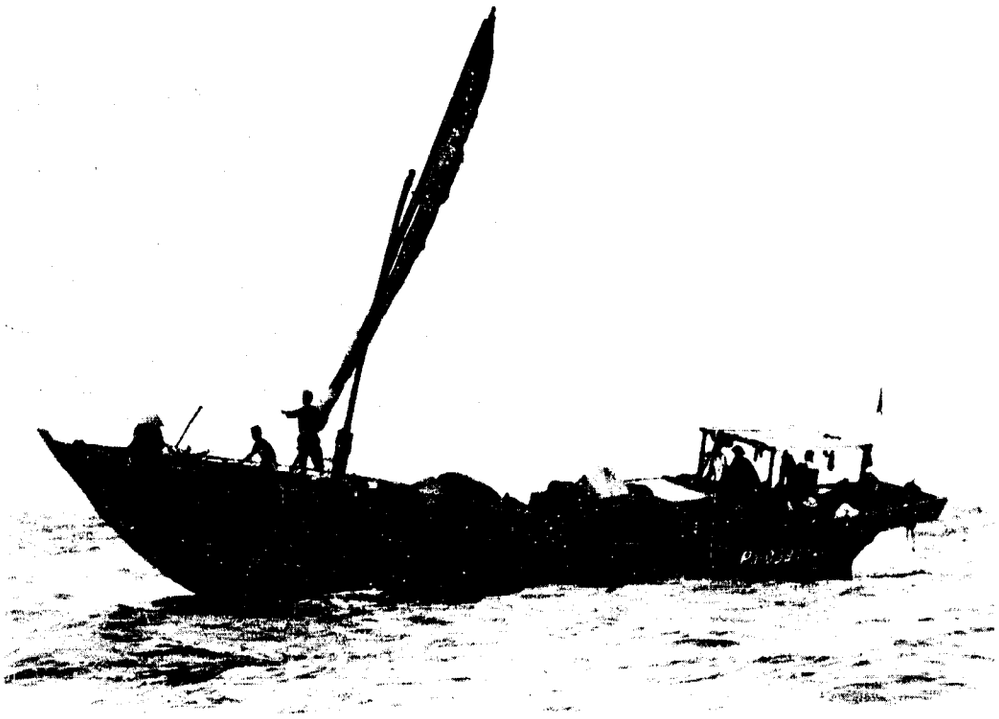
- Boong lái nhô
- Lái lồi
- Một buồm
- Thân thuyền vểnh lên từ phần nổi thấp khoảng giữa thuyền đến đầu mũi nhọn, dốc
- Bánh lái và trục bánh lái bằng gỗ có thể kéo lên được
- Nhiều thuyền có cây xiếm có thể kéo lên được

OPERATION

- Ports of call include Saigon, Phan Thiet, Phan Rang, Nha Trang, Qui Nhon, Da Nang, and Hue; round trip Phan Thiet to Nha Trang is five days
- Cargoes include nuoc mam and rice
- Diesel engine – 4 to 6 cylinders, 30 to 80 hp; or twin diesels of 15 hp each
- Cruise at 4 to 6 kt

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

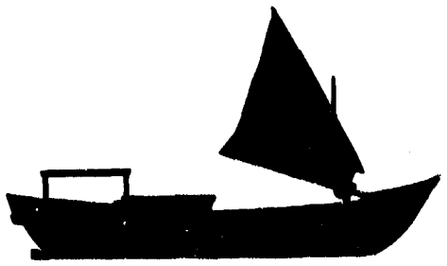
- Ghé bến tại Sàigòn, Phan-thiết, Phan-Rang, Nha-trang, Qui-nhơn, Đà nẵng, Huế; một chuyến khứ hồi từ Phan-thiết đến Nha Trang mất 5 ngày
- Hàng chuyên chở gồm có nước mắm và gạo
- Động-cơ diesel – từ 4 đến 6 xylanh, mạnh từ 30 đến 80 mã lực, hoặc dùng hai động-cơ diesel mỗi động-cơ mạnh 15 mã lực
- Tốc độ hải hành từ 4 đến 6 gút

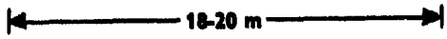


Cargo Boat **C2-T11-B**

RECOGNITION

- Overhanging poop deck
- Convex stern
- One sail
- Sweeping sheer to pointed bow
- Considerable freeboard even when loaded
- Low cabin, slightly aft

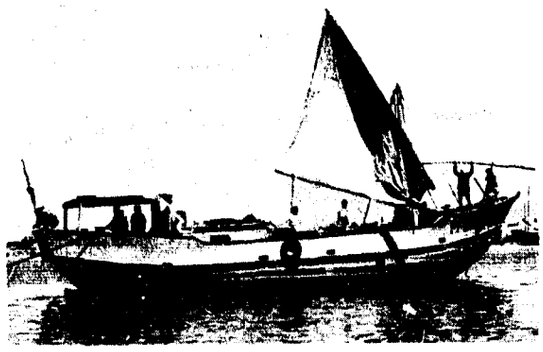




LOA DÀI	18-20 m
BEAM RỘNG	3.5-5 m
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	1.5 m
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	1 or 2 Diesels 1 Sail 1 Hay 2 Động-Cơ Diesel 1 Buồm

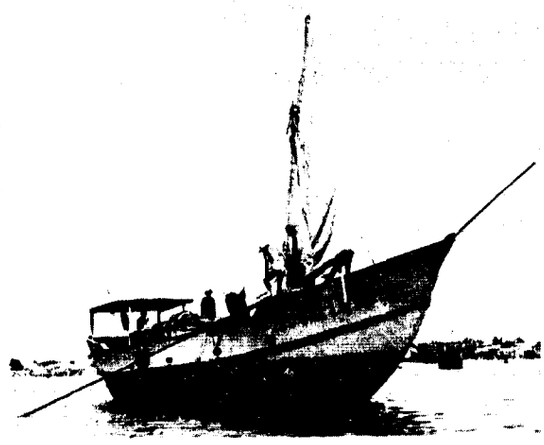
OPERATING AREA
East Coast
Based at Phan Thiet and Phan Rang

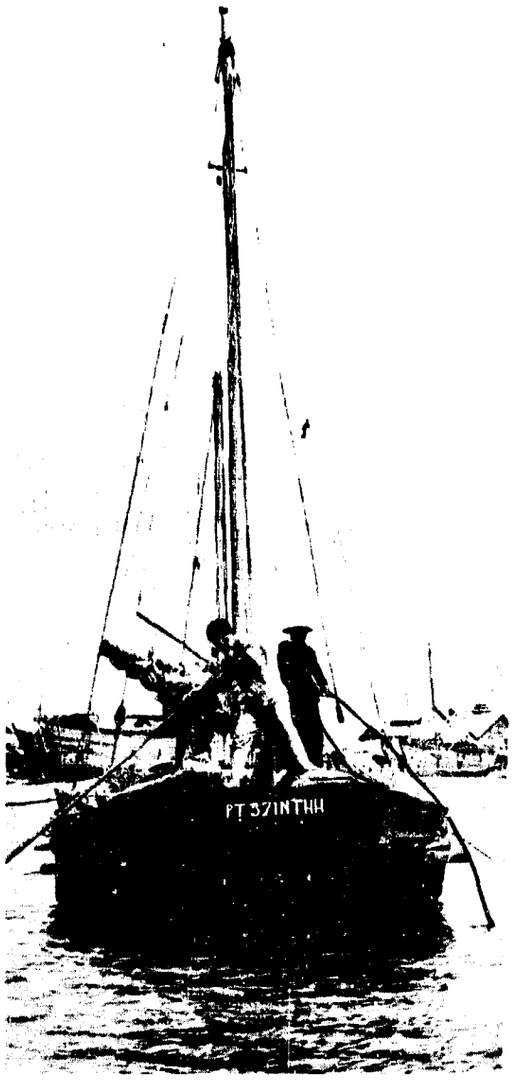
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Bờ Biển Phía Đông
Cư-Cẳng Tại Phan-Thiết Và Phan-Rang



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Boong lái nhô
- Lái lồi
- Một buồm
- Thân thuyền dốc lên về phía mũi nhọn
- Phần nổi rất cao ngay cả khi chở hàng
- Mui thấp, hơi quá về đằng lái



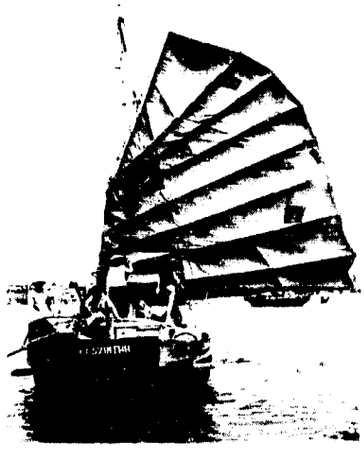


OPERATION

- Fish with single-boat lift-net technique
- Stay at sea usually less than day; often suspend operation during October because of monsoon
- Do not operate in waves higher than 1 m; some migrate to Phu Quoc during off season
- Catch includes chub mackerel, scad, Spanish mackerel, trevally, cardinal fish; ranges from 50 to 100 kg daily, not preserved
- Diesels – one or two; total horsepower seldom over 15

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

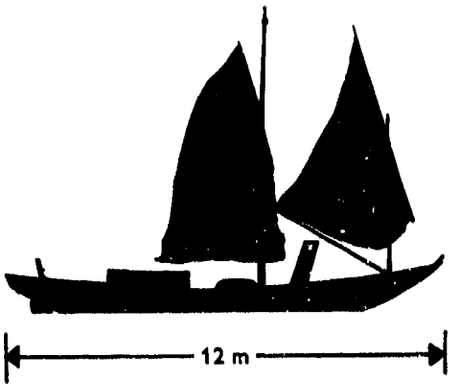
- Đánh cá từng thuyền một dùng lưới mành
- Thường ở lại ngoài khơi dưới một ngày, thường ngưng hoạt động trong tháng mười để tránh gió mùa
- Không hoạt động khi sóng cao hơn 1m, ngoài mùa cá một vài thuyền di cư ra Phú-Quốc
- Cá đánh được gồm có cá ngừ, cá nục, cá thu ống, cá sòng, cá sơm, một ngày đánh được từ 50 đến 100 ký, không ướp cá
- Một hoặc hai động-cơ diesel, sức mạnh tổng-cộng ít khi trên 15 mã lực



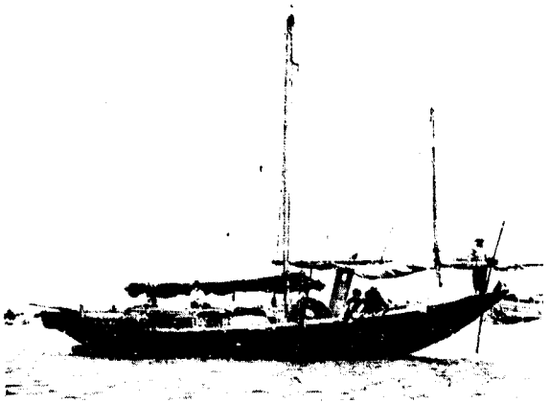
Fishing Boat **C2-T12**

RECOGNITION

- Overhanging transom poop deck
- Convex stern
- Two sails
- Gradual sheer to bluff or pointed, spoon-shaped bow
- Retractable wooden rudder and rudderpost
- Daggerboard

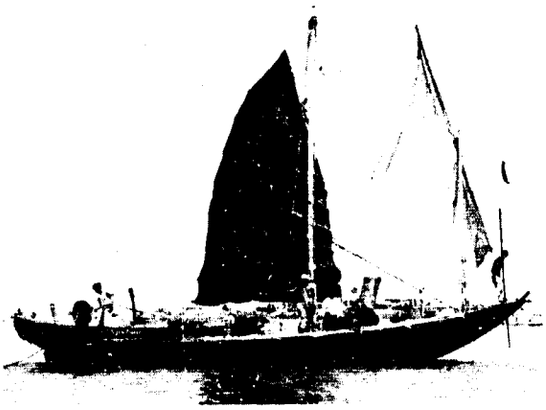


LOA DÀI	**12 m**
BEAM RỘNG	**3-4 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	?
PROPULSION	**1 or 2 Diesels** **2 Sails**
DỘNG LỰC DẪY THUYỀN	**1 Hay 2 Động-Cơ Diesel** **2 Buồm**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Phan Thiet** **Phan-Thiết**



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Boong lái nhô có bừng ngang
- Lái lồi
- Hai buồm
- Thân thuyền dốc dồn về đầu mũi bằng hoặc nhọn giống hình chiếc muỗng
- Bánh lái và trục bánh lái bằng gỗ có thể kéo lên được
- Có cây xiếm



Thuyền Đánh Cá

OPERATION

- Fish at night using lantern and hand-held dip nets
- Stay at sea overnight
- Catch squid
- Remain within one-half mile of shore
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 10 hp

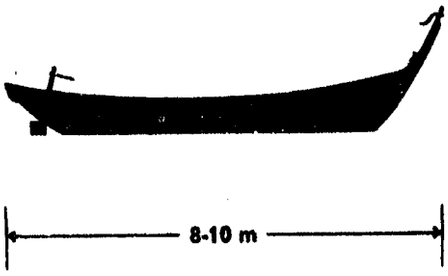
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá ban đêm dùng đèn dầu và lưới có tay cầm
- Ở lại đêm ngoài khơi
- Đánh cá mực
- Ở cách bờ nửa hải lý
- Động-cơ diesel-1 hoặc 2 xy-lanh, 10 mã lực

Fishing Boat **C2-T14**

RECOGNITION

- Low overhanging poop
- Convex stern
- No superstructure
- Crescent sheer sweeping up to round, pointed bow
- Low freeboard
- Long, curved, retractable stem-board



LOA
DÀI **8-10 m**

BEAM
RỘNG **2.5 m**

DRAFT (Loaded)
TẦM NƯỚC CÓ CHỞ

PROPULSION **1 Diesel**
DỘNG LỰC DẨY THUYỀN **1 Động-Cơ Diesel**

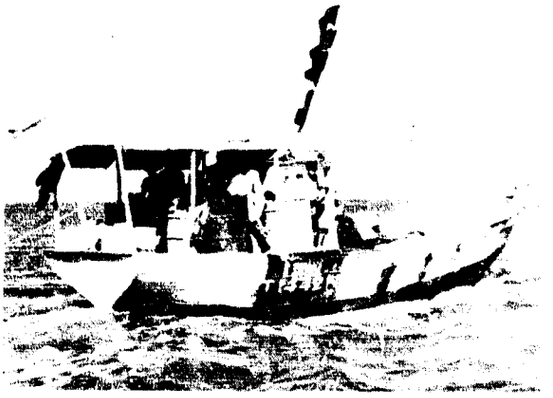
OPERATING AREA
Phan Thiet to Phan Rang
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Từ Phan-Thiết Đến Phan-Rang

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Boong lái nhô thấp
- Lái lồi
- Không mui
- Thân thuyền dốc lên về phía mũi tròn, nhọn
- Phần nổi thấp
- Cây xiếm dài, cong, có thể kéo lên được

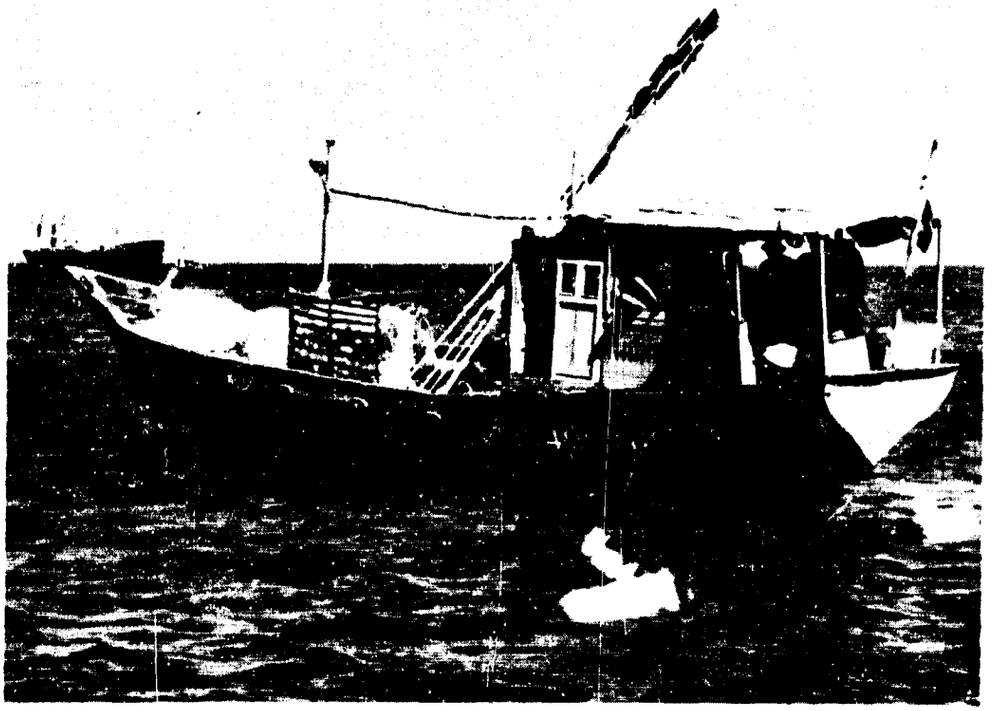
OPERATION

- Fish at night with encircling gill nets
- Stay at sea one or more days
- Catch often preserved in ice
- Diesel – 2 cylinders, 20 hp



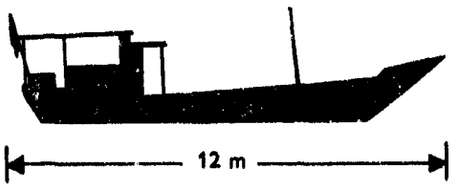
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá ban đêm dùng lưới bén đánh bao
- Ở lại ngoài biển một ngày hay lâu hơn
- Thường ướp cá bằng nước đá
- Động-cơ diesel – 2 xy-lanh, 20 mã lực



RECOGNITION

- No overhanging poop
- Straight stern
- Convex stem
- High "Thailand" cabin aft
- Sweeping sheer from low stern to pointed bow
- Large, round eyes



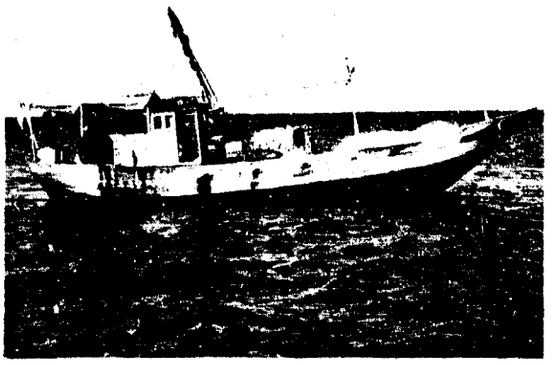
LOA
DÀI **12 m**

BEAM
RỘNG

DRAFT (Loaded)
TẦM NƯỚC CÓ CHỞ

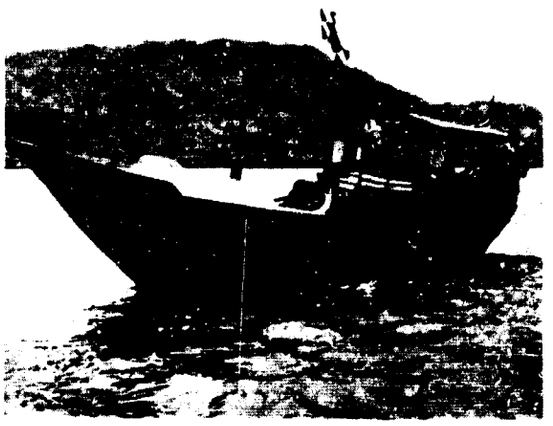
PROPULSION **1 Diesel**
ĐỘNG LỰC DẨY THUYỀN **1 Động-Cơ Diesel**

OPERATING AREA
Vung Tau
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Vũng Tàu



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái thẳng có bững ngang
- Mũi lồi
- Mui lái cao kiểu "Thái-Lan"
- Thân thuyền dốc lên từ lái thấp đến đầu mũi nhọn
- Hình mắt tròn, lớn



OPERATION

- Fish with drift gill nets
- Stay at sea less than one day
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 10 hp

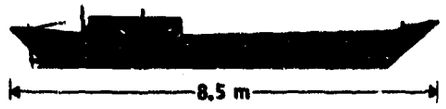
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá bằng lưới bén thả trôi
- Ở lại ngoài khơi dưới một ngày
- Động-cơ diesel – 1 hoặc 2 xy-lanh, 10 mã lực

Fishing Boat **C3-T2-A**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Straight, pointed stern
- Straight stem
- Low cabin aft
- Slightly rising sheer from stern to pointed bow
- Metal rudder



LOA
DÀI **8.5 m**

BEAM
RỘNG **2.5 m**

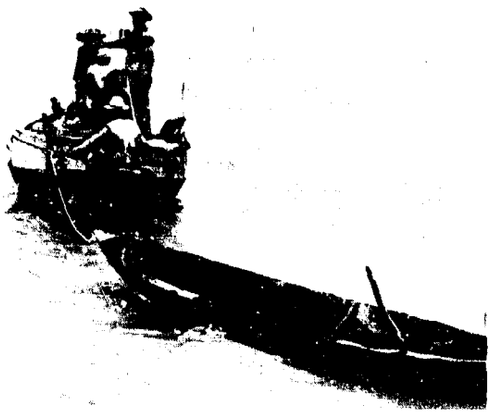
DRAFT (Loaded)
TẦM NƯỚC CÓ CHỞ

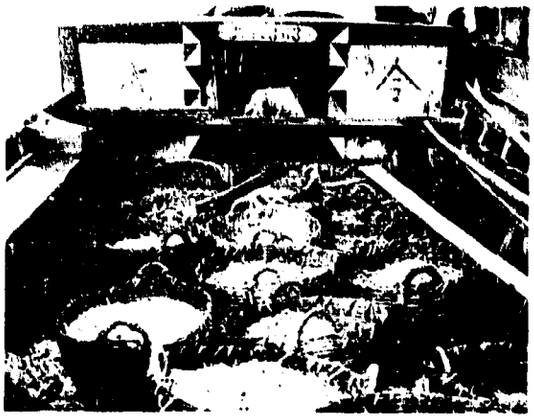
PROPULSION **1 Diesel**
ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN **1 Động-Cơ Diesel**

OPERATING AREA
Song Ong Doc
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Sông Ông Đốc

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái nhọn, thẳng
- Mũi nhọn
- Mui lái thấp
- Thân thuyền hơi dốc từ lái đến mũi nhọn
- Bánh lái bằng kim-khí



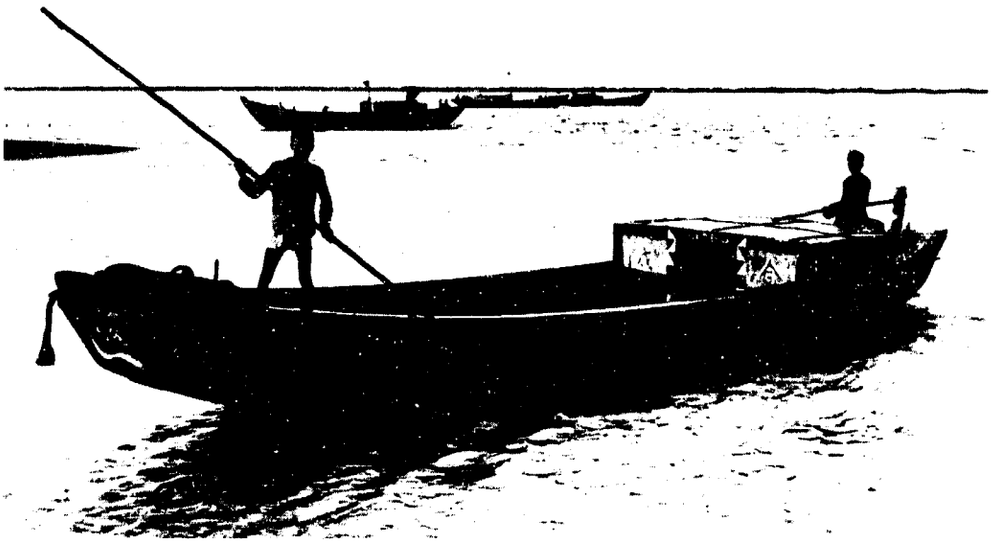


OPERATION

- Fish at night at conical set nets
- Stay at sea overnight
- Catch is small fish, including shrimp and anchovy, 300 kg daily – not preserved
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 10 hp
- Maximum speed – 3 kt

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

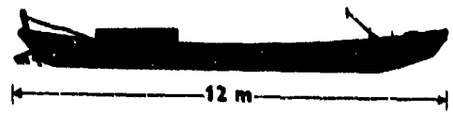
- Đánh cá ban đêm tại các đãy
- Ở lại đêm ngoài khơi
- Cá đánh được gồm các loại cá nhỏ, tôm và cá cơm, một ngày được 300 ký – không ướp cá
- Động-cơ diesel – 1 hoặc 2 xy-lanh, 10 mã lực
- Tốc-độ tối đa 3 gút



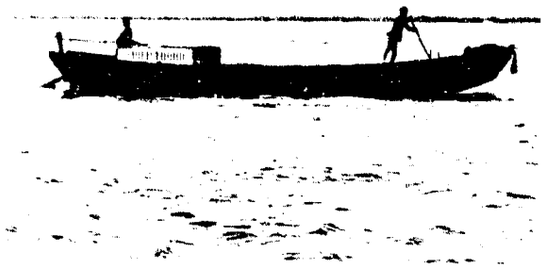
Fishing Boat **C3-T2-B**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Straight stern
- Straight stem
- Low cabin aft
- Gradual sheer from transom stern to bluff bow
- No eyes

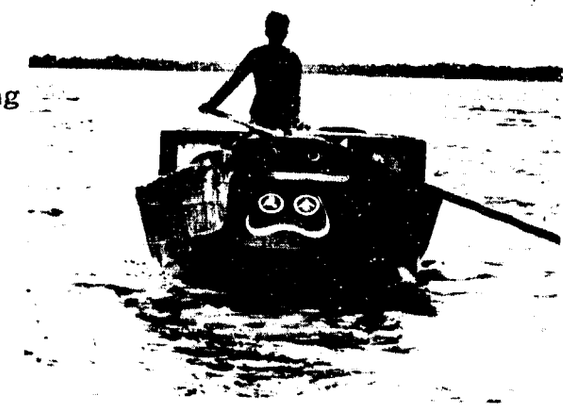


LOA DÀI	**12 m**
BEAM RỘNG	**2.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**1.3 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Động-Cơ Diesel**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Kien Hoa Province** **Tỉnh Kiến-Hoà**



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mũi thẳng
- Mui lái thấp
- Thân thuyền dốc dần lên từ bừng lái đến đầu mũi bằng
- Không có hình mắt



C3-T2-C

OPERATION

- Trawl inshore for shrimp in day
- Stay at sea less than one day
- Catch 70 kg daily
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 10 hp
- Maximum speed – 6 kt

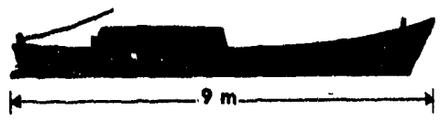
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Dùng lưới giả cào sát bờ để bắt tôm vào ban ngày
- Ở lại ngoài khơi dưới một ngày
- Một ngày đánh được 70 ký
- Động-cơ diesel – 1 hoặc 2 xy-lanh, 10 mã lực
- Tốc độ tối đa 6 gút

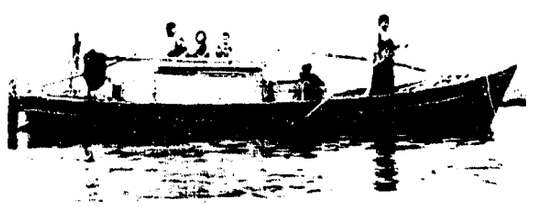
Fishing Boat **C3-T2-C**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Straight stern
- Convex stem
- Low cabin aft
- Gradual sheer rising from transom stern to pointed bow
- Low freeboard aft
- No eyes

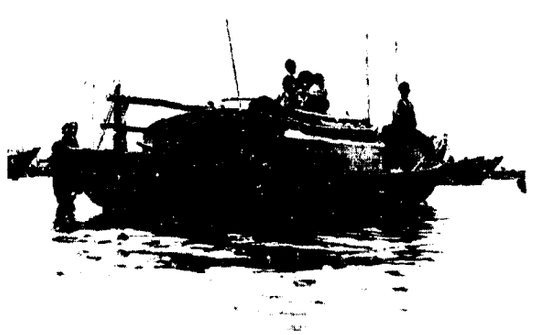


LOA DÀI	**9 m**
BEAM RỘNG	**2.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.8 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Động-Cơ Diesel**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Vung Tau/Can Gio** **Vũng-Tàu/Cần-Giờ**



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mũi lồi
- Mui lái thấp
- Thân thuyền dốc dần lên từ bững lái đến đầu mũi nhọn
- Phần nổi thấp
- Không có hình mắt



OPERATION

- Fish in pairs with lift nets
- Stay at sea one to five days
- Catch as much as 1000 kg of fish in a day – sometimes preserved in ice
- Diesel engine – 4 to 6 cylinders, 60 to 120 hp

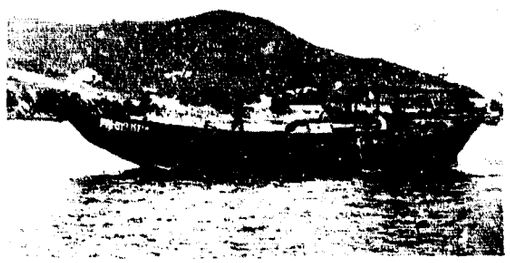
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá từng đôi một dùng lưới mành
- Ở lại ngoài khơi từ một đến năm ngày
- Một ngày đánh được đến 1000 ký cá-đôi khi ướp cá bằng nước đá
- Động-cơ diesel – 4 đến 6 xy-lanh, 60 đến 120 mã lực

RECOGNITION

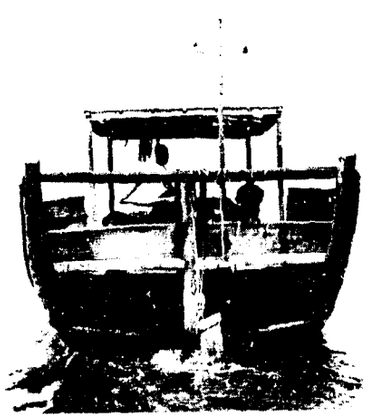
- No overhanging poop
- Straight stern
- Convex stem
- Low cabin aft
- Pronounced sweep of sheer from low, spoon-shaped, pointed bow to high transom stern
- High crew shelter aft
- Barn-door rudder in transom trunk
- No eyes

LOA DÀI	12 m
BEAM RỘNG	2.5 m
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	0.5 m
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	1 Diesel 1 Động-Cơ Diesel
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	Phan Ri ; Vung Tau Phan-Rí ; Vũng Tàu



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mũi lồi
- Mui lái thấp
- Thân thuyền dốc cao từ đầu mũi nhọn, thấp, hình chiếc muỗng đến bũng lái cao
- Mui trú ẩn của thủy thủ đoàn ở đằng lái cao
- Bánh lái hình cánh cửa trong bũng lái
- Không có hình mắt

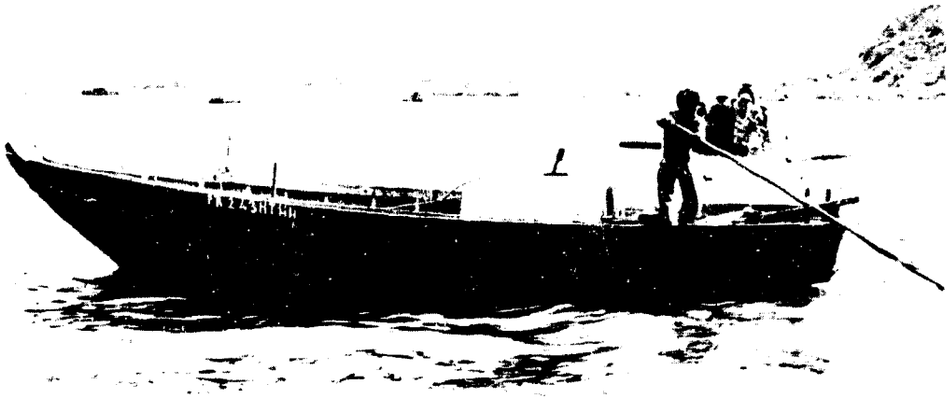


OPERATION

- Fish at night with gill nets
- Stay at sea overnight
- Catch about 20 kg daily
- Diesel or gasoline engine – 1 or 2 cylinders, 6 to 10 hp; sometimes "inboard-outboard"

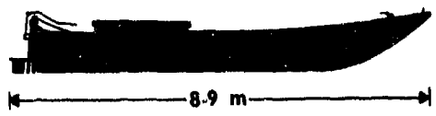
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá ban đêm dùng lưới bén
- Ở lại đêm ngoài khơi
- Một ngày đánh được khoảng 20 ký
- Động-cơ diesel hoặc động-cơ chạy xăng–1 hoặc 2 xy-lanh, mạnh từ 6 đến 10 mã lực, thỉnh thoảng dùng hệ thống máy đặt "nửa trong nửa ngoài"



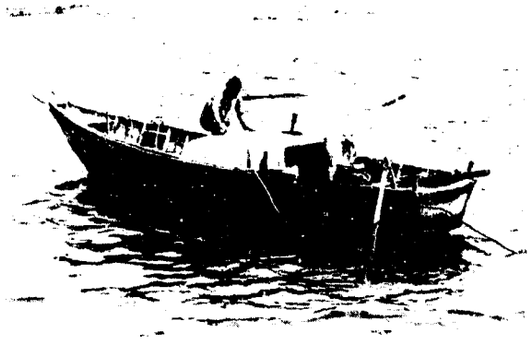
RECOGNITION

- No overhanging poop
- Straight stern
- Convex stem
- Low cabin aft
- Slight sheer from low transom stern to pointed bow
- Some have small, elongated eyes



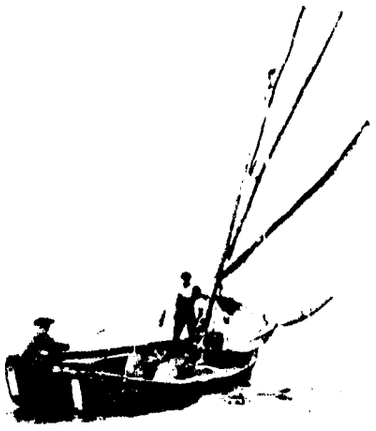
LOA DÀI	**8-9 m**
BEAM RỘNG	**2.3 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.7 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel or Gasoline Engine** **1 Động-Cơ Diesel Hay Động-Cơ Chạy Xăng**

OPERATING AREA
Nha Trang/Phan Rang/Hon Khoi
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Nha-Trang/Phan-Rang/Hòn Khói



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mũi lồi
- Mui lái thấp
- Thân thuyền hơi dốc từ bững lái thấp đến đầu mũi nhọn
- Một vài thuyền có hình mắt nho lồi ra

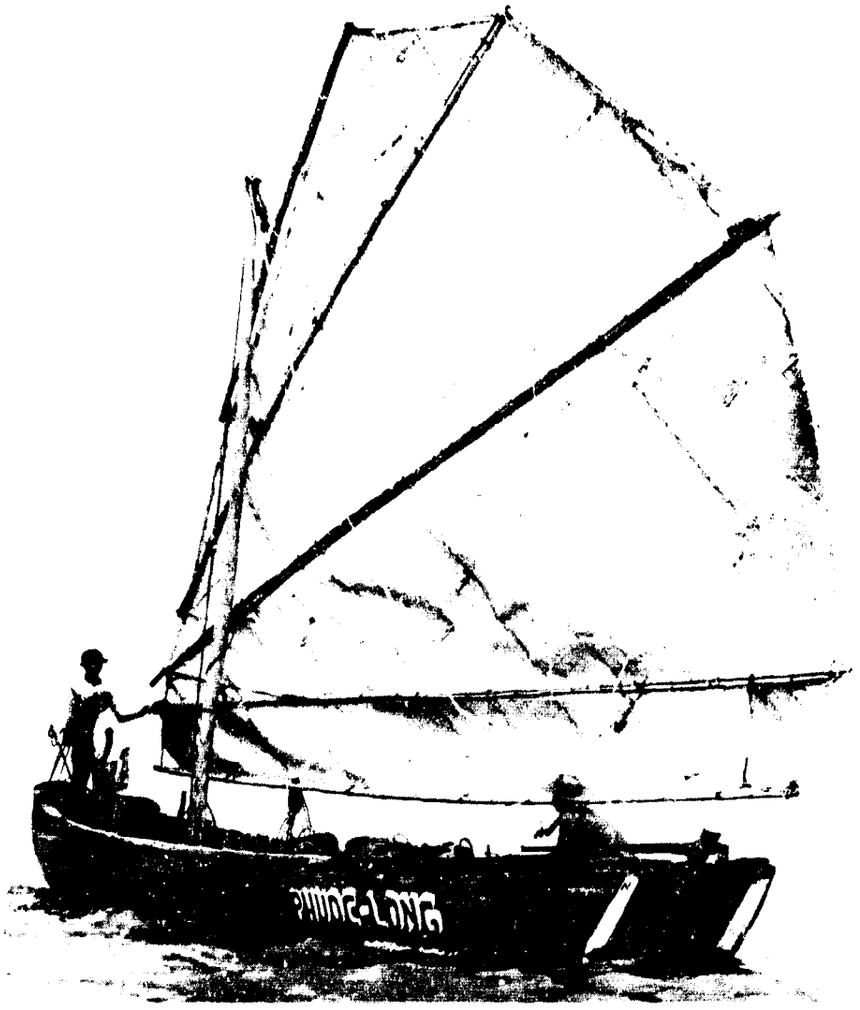


OPERATION

- Fish at night at conical set nets
- Stay at sea overnight
- Catch about 300 kg of small fish daily – not preserved

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

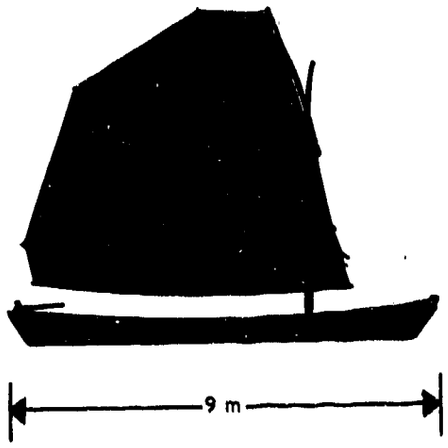
- Đánh cá ban đêm tại các đãy
- Ở lại đêm ngoài khơi
- Một ngày đánh được khoảng 300 ký cá nhỏ – không ướp cá



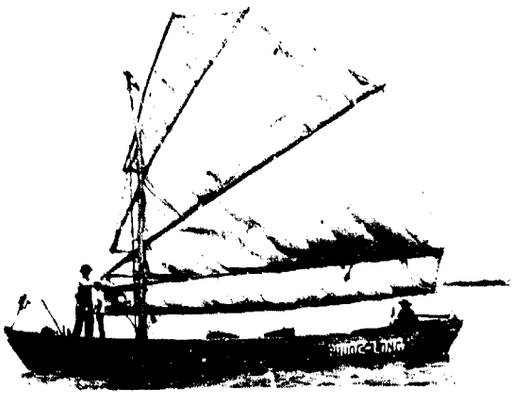
Fishing Boat **C3-T11-A**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Straight stern
- Straight stem
- One sail
- Slight crescent sheer from transom stern to bluff bow
- Low freeboard
- No eyes



LOA DÀI	**9 m**
BEAM RỘNG	**2 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Sail** **1 Buồm**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Kien Hoa Province** **Tỉnh Kiến-Hoà**



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mũi thẳng
- Một buồm
- Thân thuyền hơi dốc từ bững lái đến đầu mũi bằng
- Phần nổi thấp
- Không có hình mắt

C3-T11-B

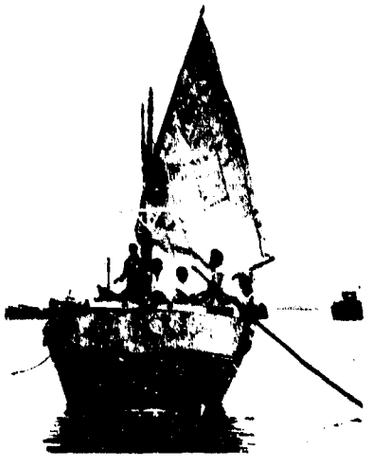
Thuyền Chở Hàng

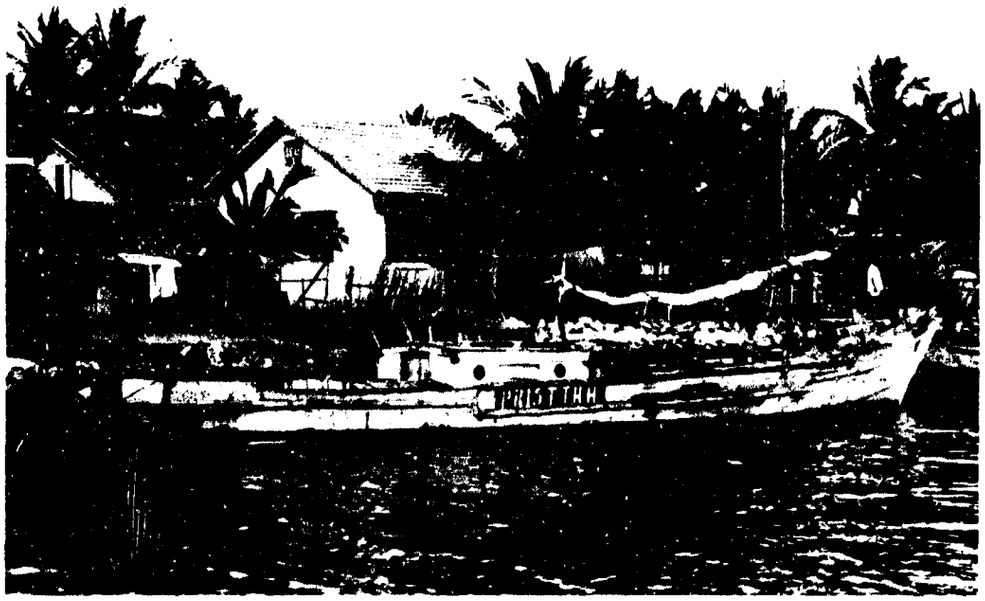
OPERATION

- Ports of call between Hue and Saigon
- Diesel engine – 4 to 6 cylinders, 60 to 120 hp

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

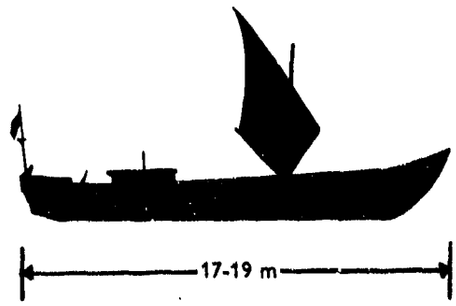
- Ghé lại các hải cảng giữa Huế và Sàigon
- Động-cơ diesel – từ 4 đến 6 xylanh, mạnh từ 60 đến 120 mã lực





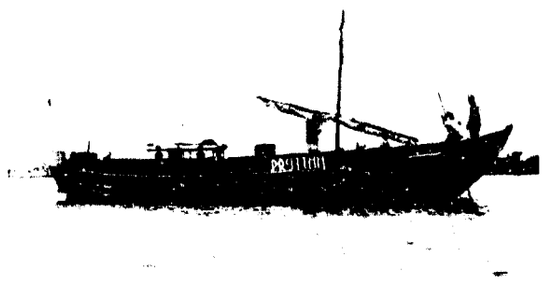
RECOGNITION

- No overhanging poop
- Straight stern
- Straight or convex stem
- One auxiliary sail
- Slight sheer from high, laterally rounded counter stern to pointed bow
- High freeboard
- Low cabin aft
- No eyes



LOA DÀI	**17-19 m**
BEAM RỘNG	**2.5-4 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**2 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Sail** **1 Động-Cơ Diesel** **1 Buồm**

OPERATING AREA
Based at Phan Rang
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Cư-Cảng Tại Phan-Rang



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

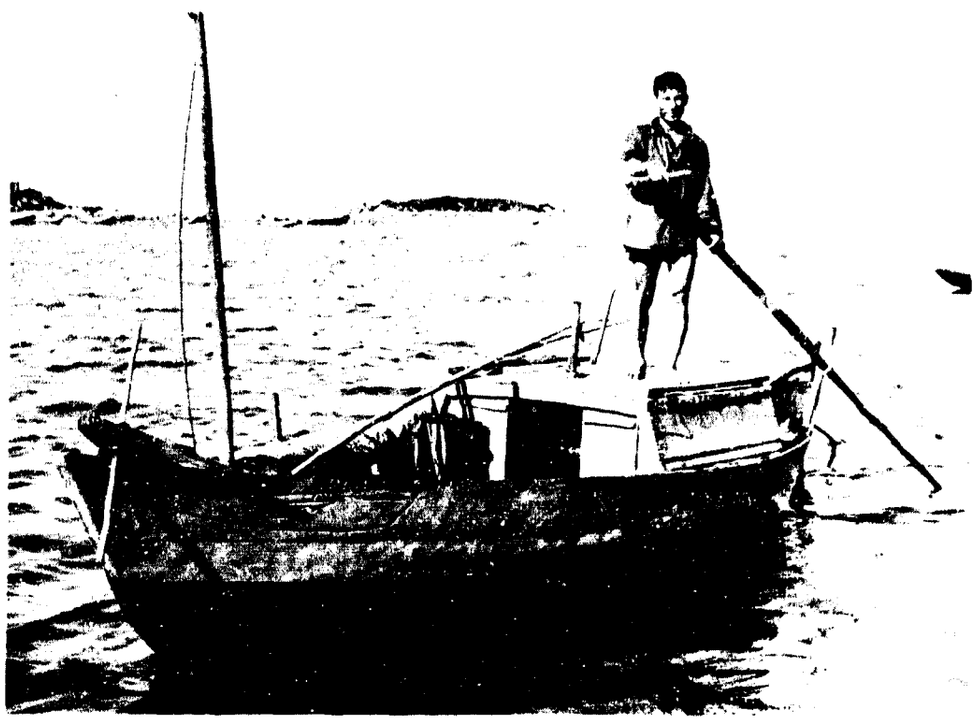
- Không có boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mũi lồi hoặc thẳng
- Một buồm phu
- Thân thuyền hơi dốc từ lái phụ cao tròn đến đầu mũi nhọn
- Phần nổi cao
- Mui lái thấp
- Không có hình mắt

OPERATION

- Diesel engine – 5 to 10 hp
- Fish at lagoon near Hon Khoi

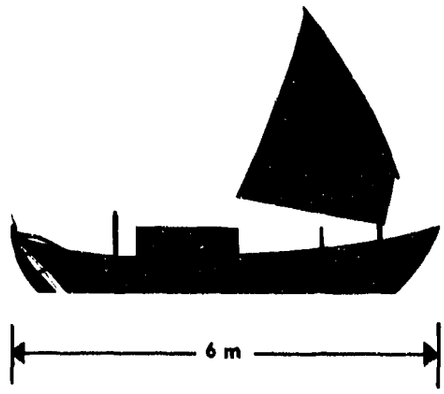
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Động-cơ diesel-mạnh từ 5 đến 10 mã lực
- Đánh cá tai vinh gần Hòn Khối



RECOGNITION

- No overhanging poop
- Straight stern
- Straight or convex stem
- One sail
- Pointed bow and stern
- Low cabin amidships



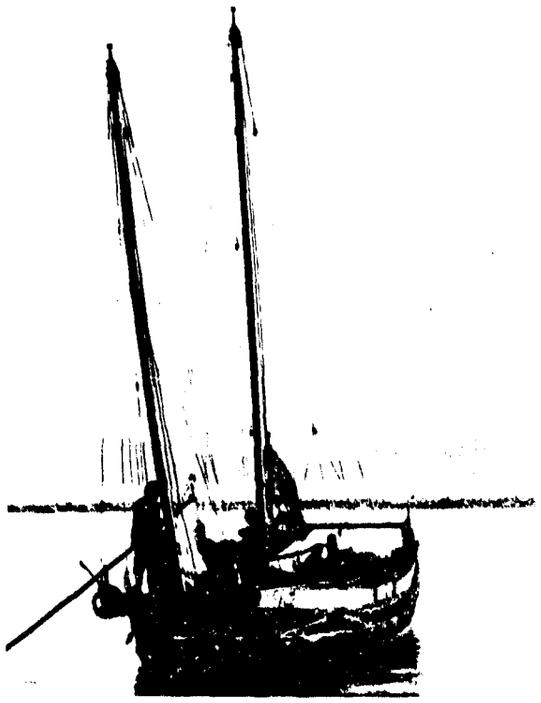
LOA DÀI	**6 m**
BEAM RỘNG	**1.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Sail** **1 Động-Cơ Diesel** **1 Buồm**
OPERATING AREA **Nha Trang ; Hon Khoi** VÙNG HOẠT-ĐỘNG **Nha-Trang ; Hòn Khói**	

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mũi thẳng hoặc lồi
- Một buồm
- Mũi và lái nhọn
- Mui giữa thuyền thấp

C3-T12

Thuyền Đánh Cá/Chở Hàng

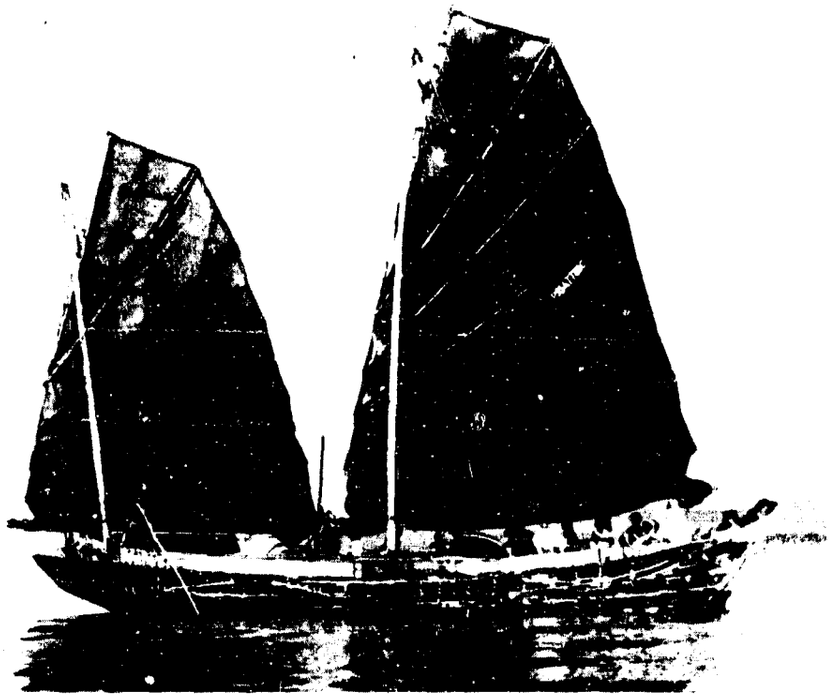


OPERATION

- Fish in day with large lift net between two C3-T12 boats
- Stay at sea usually 1 or 2, but sometimes as long as 5, days
- Catch as much as 1,000 kg daily – sometimes preserved in ice

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

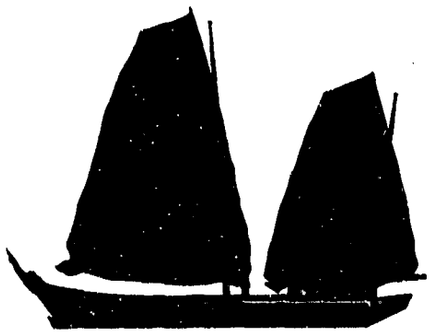
- Đánh cá ban ngày bằng một lưới mành lớn giữa hai thuyền C3-T12
- Thường ở lại ngoài khơi 1 hoặc 2 ngày, song đôi khi lâu đến 5 ngày
- Một ngày đánh được đến 1000 ký – thỉnh thoảng ướp cá bằng nước đá



Fishing/Cargo Boat **C3-T12**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Straight stern
- Convex stem
- Two sails
- Sharp sheer from low, pointed bow to high transom stern
- Broken stem line
- Top of stern open
- No eyes



13-14 m

LOA DÀI	**13-14 m**
BEAM RỘNG	**4.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.6 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**2 Sails** **2 Buồm**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Phan Ri ; Vung Tau** **Phan-Rí ; Vũng Tàu**

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mũi lồi
- Hai buồm
- Thân thuyền dốc cao từ mũi thuyền nhọn, thấp đến bững lái cao
- Đường mũi thuyền gãy
- Đầu lái để trống
- Không có hình mắt

C3-T13

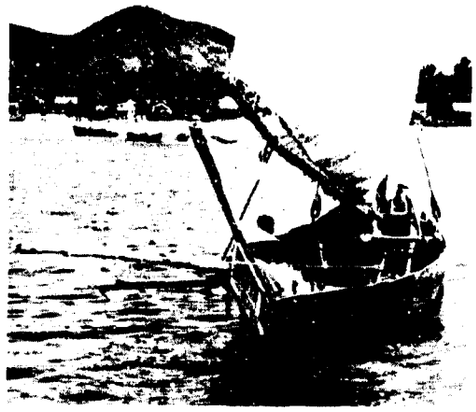
Thuyền Đánh Cá

OPERATION

- Fish in day at Poulo Gambir. Use leeward trawl inshore between Tuy Lang and Tuy Phong
- Stay at sea less than 1 day
- Catch includes cardinal fish, pony-fish, grouper, lizard fish, and whale shark – not preserved
- Often operate with one or two masts unstepped

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

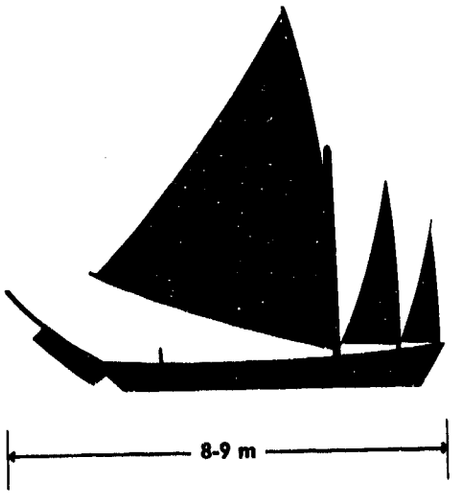
- Đánh cá ban ngày tại Poulo Gambir. Dùng lưới giả cào dưới gió gần bờ giữa Tuy-Lăng và Tuy-Phong
- Ở lại ngoài khơi dưới một ngày
- Cá đánh được gồm có cá sơn, cá liệt, cá đỏ gia, cá mối và cá nhám Không ướp cá
- Thường hạ bớt một hay hai cột buồm khi hoạt động



Fishing Boat **C3-T13**

RECOGNITION

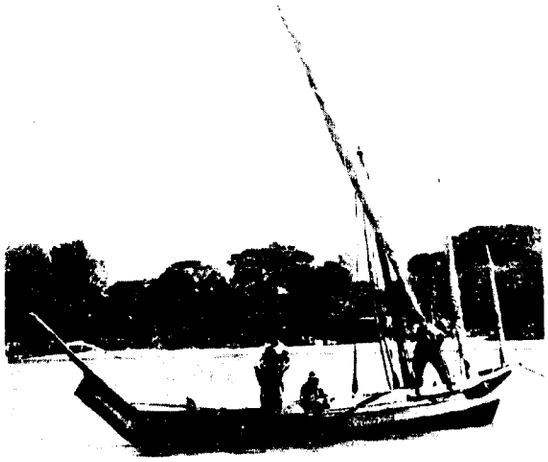
- No overhanging poop
- Straight stern
- Straight stem
- Three sails – triangular
- Slight sheer rising from low, pointed stern to pointed bow
- Long, narrow, retractable wooden rudder and rudderpost in slotted sternpost
- Eyes on bow



LOA DÀI	**8-9 m**
BEAM RỘNG	**2 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.6 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**3 Sails** **3 Buồm**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Qui Nhon ; Vung Tau** **Qui-Nhơn ; Vũng-Tàu**

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mũi thẳng
- Ba buồm tam-giác
- Thân thuyền hơi dốc từ lái thấp, nhọn đến đầu mũi nhọn
- Bánh lái và trục bánh lái bằng gỗ dài, nhỏ, nằm trong lô lái có xẻ rãnh
- Mắt ở đầu mũi



C3-T14-A

Thuyền Đánh Cá

OPERATION

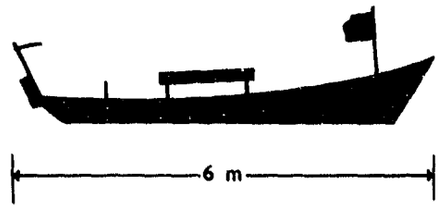
- Fish night or day with drift gill nets
- Stay at sea less than 1 day
- Catch includes sea shrimp and tuna, 300 kg daily – not preserved
- Diesel engine – 1 cylinder, 5 to 8 hp

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá ban ngày hay ban đêm dùng lưới kéo thả trôi
- Ở lại ngoài khơi dưới một ngày
- Một ngày đánh được 300 ký gồm có tôm và cá thu – không ướp cá
- Động-cơ diesel-1 xy-lanh, từ 5 đến 8 mã lực

RECOGNITION

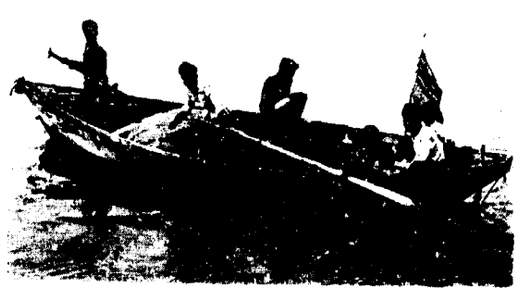
- No overhanging poop
- Straight stern
- Straight stem
- No superstructure
- Slight sheer rising from pointed stern to pointed bow
- Long, retractable wooden rudder and rudderpost in slotted sternpost on some; vertical rudderpost through hole in sternpost on others
- Eyes on bow



LOA DÀI	**6 m**
BEAM RỘNG	**1.6 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.7 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Động-Cơ Diesel**
OPERATING AREA **Qui Nhon to Nha Trang** VÙNG HOẠT-ĐỘNG **Từ Qui-Nhơn Đến Nha-Trang**	

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mũi thẳng
- Không mui
- Thân thuyền hơi dốc từ lái nhọn đến đầu mũi nhọn
- Một vài thuyền có bánh lái và trục bánh lái dài bằng gỗ nằm trong lô lái có xẻ rãnh; những thuyền khác có trục bánh lái thẳng nằm trong lỗ đục trên lô lái
- Mắt ở đầu mũi



OPERATION

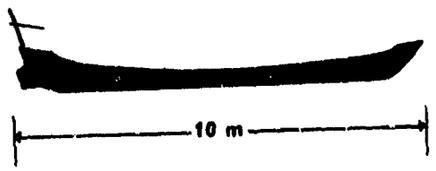
- Fish in day with lift net or flying fish gill net
- Stay at sea 1 or 2 days; sometimes go to Da Nang
- Catch includes flying fish or silver batfish and others, 50 kg
- Diesel engine – 1 cylinder, 5 to 8 hp

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

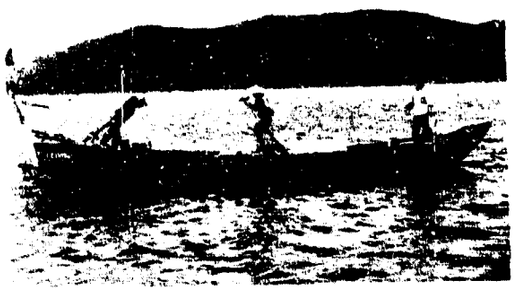
- Đánh cá ban ngày bằng lưới mành hay lưới chuồn
- Ở lại ngoài khơi từ 1 đến 2 ngày, thỉnh thoảng đi Đà-Nẵng
- Một ngày đánh được 50 ký cá gồm có cá chuồn, cá chim và các loại khác
- Động-cơ diesel-1 xy-lanh, từ 5 đến 8 mã lực

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Straight stern
- Convex stem
- No superstructure
- Crescent sheer which flattens out at bow and stern
- Low freeboard
- Laterally rounded stern
- Retractable wooden rudder and rudderpost in slotted sternpost
- Annamite eyes on bow

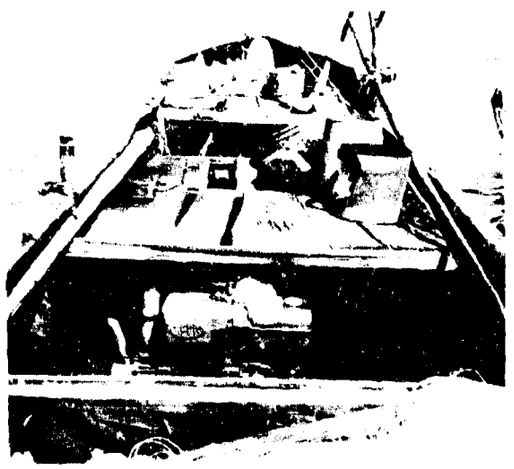


LOA DÀI	10 m
BEAM RỘNG	2 m
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	0.7 m
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	1 Diesel 1 Động-Cơ Diesel
OPERATING AREA Hue VÙNG HOẠT-ĐỘNG Huế	



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mũi lồi
- Không mui
- Thân thuyền cong vẽnh song phẳng ngang ở lái và mũi
- Phần nổi thấp
- Lái tròn
- Bánh lái và trục bánh lái bằng gỗ nằm trong lô lái có xẻ rãnh
- Có hình mắt kiểu Việt-Nam ở đằng mũi

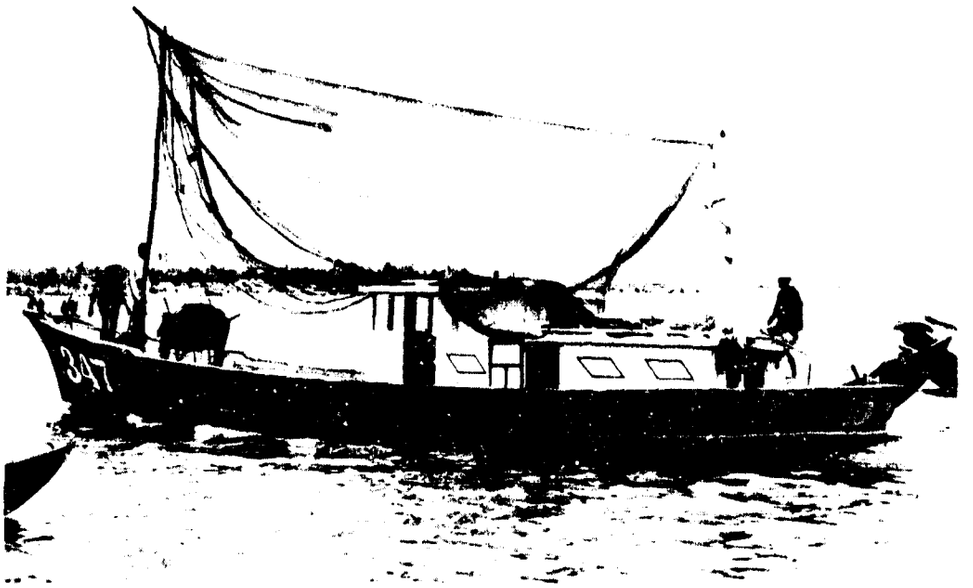


OPERATION

- An Thoi: fish in day with gill nets; stay at sea 4 hours to 2 days; catch 200 kg of ray and others daily
- Da Nang: trawl in day; stay at sea less than 1 day; catch 500 kg of miscellaneous small fish daily
- Diesel engine – 2 cylinders, 15 to 30 hp

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

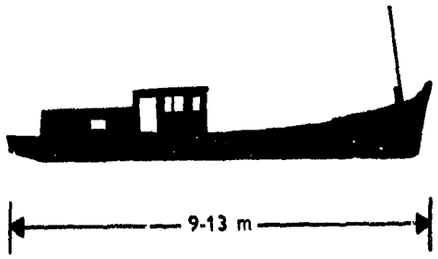
- Tại An-thới: đánh cá ban ngày bằng lưới bén; ở lại ngoài khơi từ 4 giờ đến 2 ngày; một ngày đánh được 200 ký gồm có cá đuối và các loại khác
- Tại Đà-nẵng: đánh cá ban ngày bằng lưới giả cào; ở lại ngoài khơi dưới một ngày; một ngày đánh được 500 ký gồm nhiều loại cá nhỏ
- Động-cơ diesel-2 xy-lanh mạnh từ 15 đến 30 mã lực



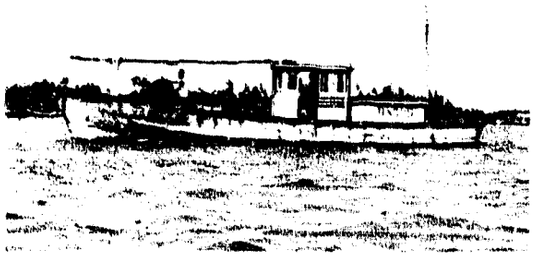
Fishing Boat **C4-T1-A**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Straight stern
- Concave stem
- High "Thailand cabin" aft
- Rising sheer from low, round counter stern to high, pointed bow
- Wide, flaring bows
- Sharp upward curve of gunwale at forecastle bulwark
- No eyes



LOA DÀI	**9-13 m**
BEAM RỘNG	**2.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.7 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Động-Cơ Diesel**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Da Nang** **Phu Quoc** **Đà-Nẵng** **Phú-Quốc**



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mũi lõm
- Mui lái cao kiểu "Thái-Lan"
- Thân thuyền dốc lên từ lái phục tròn, thấp đến đầu mũi nhọn, cao
- Mũi rộng, phình
- Mạn thuyền ở gầm mũi cong vòng lên
- Không có hình mắt

C4-T1-B

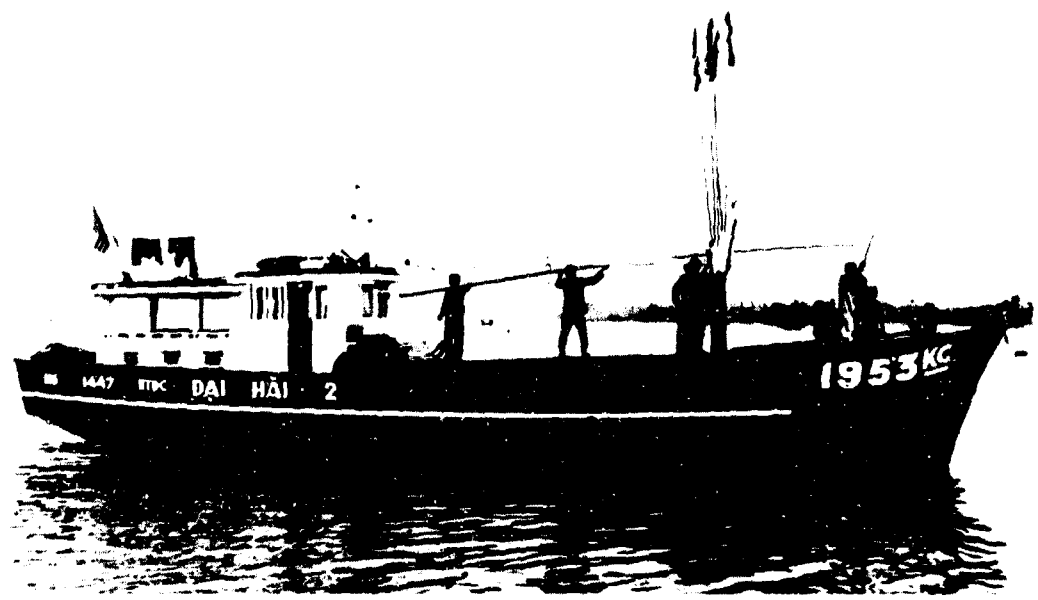
Thuyền Đánh Cá

OPERATION

- Some fish with gill nets
- Others carry fish and cargo to Vung Tau and Cholon
- Diesel engine--6 cylinders, 60 hp or larger

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

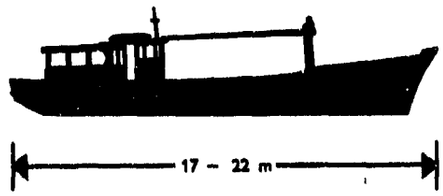
- Một vài thuyền đánh cá bằng lưới bén
- Những thuyền khác chuyên chở cá và hàng hóa đi Vũng-tàu và Chợ lớn
- Động-cơ diesel-6 xy-lanh, 60 mã lực hay mạnh hơn



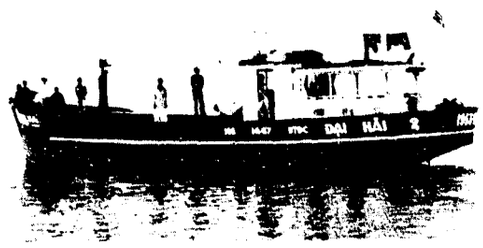
Fishing Boat **C4-T1-B**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Straight stern
- Concave stem
- High "Thailand cabin" aft
- Flat sheer from high, laterally rounded counter stern to high, pointed bow
- Upward curve of sheer at forecastle bulwarks
- Wide, flaring bows
- No eyes



LOA DÀI	**17-22 m**
BEAM RỘNG	**3.5-3.8 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**1.5 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Động-Cơ Diesel**



OPERATING AREA
Rach Gia to Phan-Thiet
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Từ Rạch-Giá Đến Phan-Thiết

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mũi lõm
- Mui lái cao kiểu "Thái-Lan"
- Thân thuyền phẳng từ lái phụ tròn đến mũi nhọn, cao
- Mạn thuyền cong lên ở đầu mũi
- Mũi thuyền rộng, phình
- Không có hình mắt

C4-T2

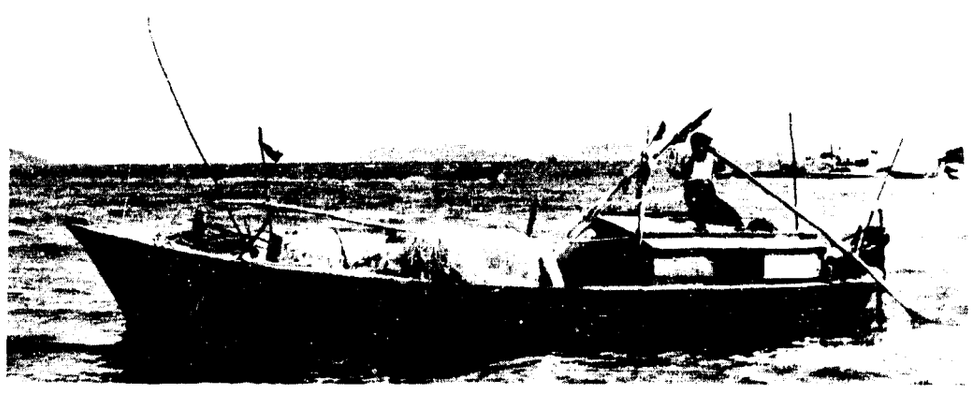
OPERATION

- Fish night and day with encircling gill nets, drift gill nets, or purse seines
- Stay at sea 1 to 3 days, travel as far as 120 miles
- Nha Trang: Catch is mainly Spanish mackerel, includes barb, kingfish, shark, and tuna; averages 60 kg – may or may not be preserved
- February through May, migrate to Qui Nhon
- Cargo boats make one-day hauls
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 5 to 30 hp; or 6 to 10 hp "inboard-outboard" engine

Thuyền Đánh Cá/Chở Hàng

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

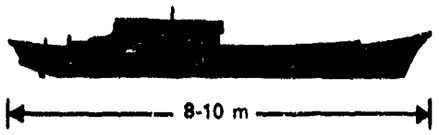
- Đánh cá ban ngày và ban đêm bằng lưới bén đánh bao, lưới bén thả trôi hay lưới quay
- Ở lại ngoài khơi 1 hay 3 ngày, đi xa đến 120 hải lý
- Tại Nha-trang: Trung-bình một ngày đánh được 60 ký gồm có phần lớn cá thu ống, cá ngạnh, cá dìa, cá nhám và cá thu – Có thể hoặc không ướp cá
- Di-cư ra Qui-nhơn từ tháng hai đến tháng năm
- Những thuyền chở hàng chuyên chở hàng trong những chuyến đi lâu một ngày
- Động-cơ diesel–1 hoặc 2 xy-lanh, từ 5 đến 30 mã lực, hoặc dùng hệ thống máy đặt "nửa trong nửa ngoài" mạnh từ 6 đến 10 mã lực



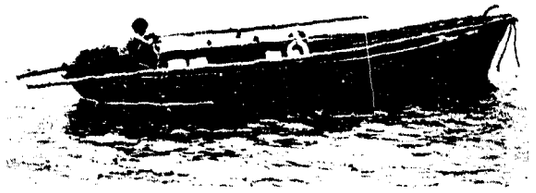
Fishing/Cargo Boat **C4-T2**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Straight stern
- Concave stem
- Low cabin aft
- Rising sheer from low, laterally rounded stern to pointed bow
- Prominent rubbing strake
- No eyes

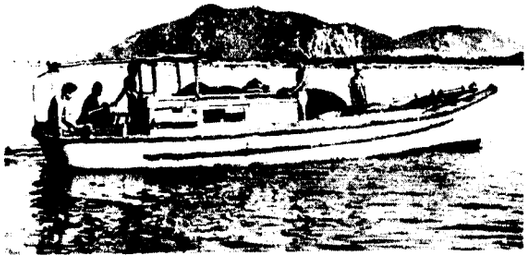


LOA DÀI	**8-10 m**
BEAM RỘNG	**2 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.8 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Động-Cơ Diesel**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Qui Nhon to Ham Tan** **Da Nang ; Phu Quoc** **Từ Qui-Nhơn Đến Hàm-Tân** **Đà-Nẵng ; Phú-Quốc**



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mũi lõm
- Mui lái thấp
- Thân thuyền dốc lên từ lái tròn thấp đến đầu mũi nhọn
- Có con lườn lớn
- Không có hình mắt



C4-T10

OPERATION

- Ports of call include Hue, Da Nang, Phan Ri, Phan Thiet, and Saigon
- Operate year round but may be limited by monsoon weather in September and October
- Cargoes include beer, diesel fuel, nuoc mam, coal, wood, cabbage, cement and rice
- Often return home empty
- Diesel engine – 4 cylinders, 60 hp (main); 1 or 2 cylinders, 16 to 20 hp (auxiliaries)

Thuyền Chở Hàng

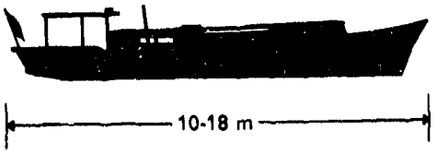
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Những thuyền lớn ghé lại các hải cảng Huế, Đà-Nẵng, Phan-Ri, Phan Thiết và Sài-gòn
- Có khả năng hoạt động quanh năm song có thể bị hạn chế trong thời gian có gió mùa từ tháng chín đến tháng mười
- Hàng chuyến chở gồm có la-ve, dầu diesel, nước mắm, than, củi, rau cải, xi-măng và gạo
- Thuong không chở gì trong chuyến về
- Động-cơ diesel – chính: 4 xy-lanh, 60 mã lực, phụ: 1 hay 2 xy-lanh, từ 16 đến 20 mã lực

Cargo Boat **C4-T10**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Straight stern
- Concave stem
- Two cabins
- Relatively flat sheer from laterally rounded counter stern to high, pointed bow
- High freeboard
- Prominent rubbing strakes
- Canopy over afterdeck
- No eyes



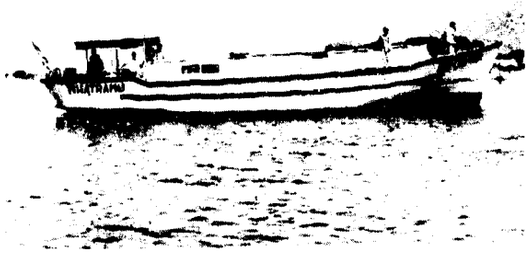
LOA DÀI	**10 - 18 m**
BEAM RỘNG	**2.5-4 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**2-3 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 - 3 Diesels** **1 - 3 Động-Cơ Diesel**

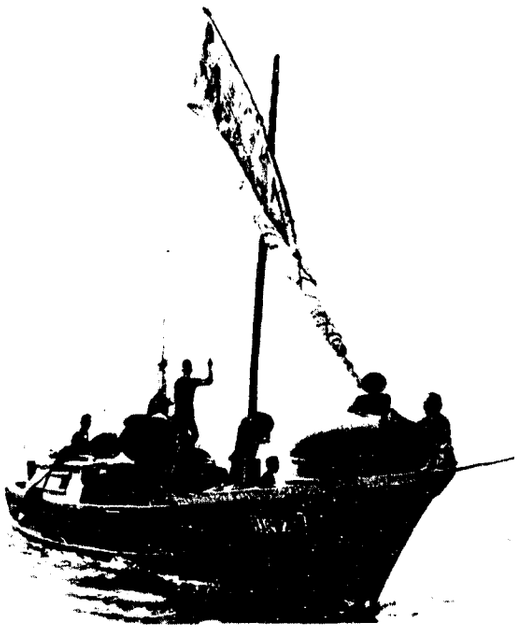
OPERATING AREA
East Coast
Based at Nha Trang

VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Bờ Biển Phía Đông
Cư-Cảng Tại Nha-Trang

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mũi lõm
- Hai mui
- Thân thuyền tương đối phẳng từ lái phụ tròn đến đầu mũi nhọn cao
- Phần nổi cao
- Con lươn lớn
- Mái che ở đằng lái
- Không có hình mắt



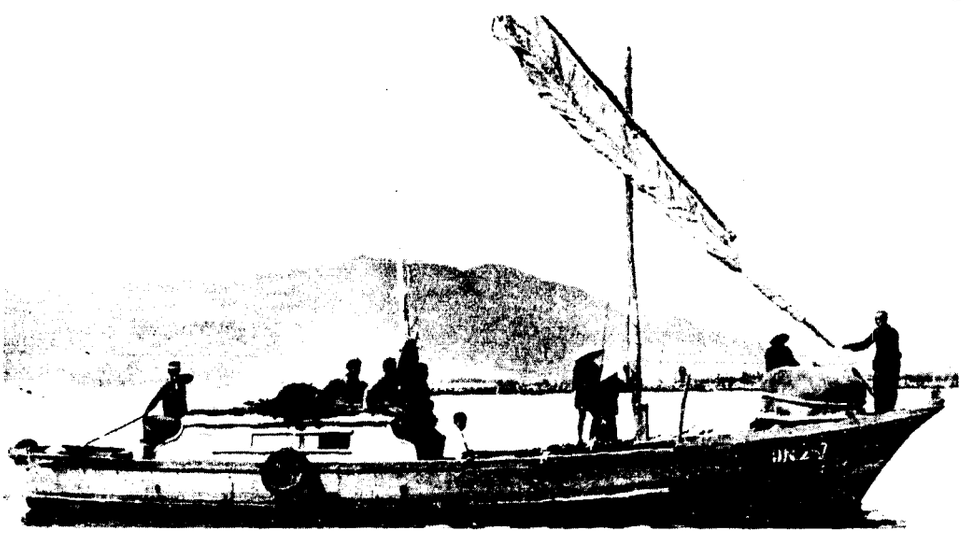


OPERATION

- Da Nang: trawl in pairs in day
- Other areas: gill net in day, squid fish at night
- Stay at sea usually less than 1 day; sometimes as long as 3 days; operate year round, stay within 5 miles of shore
- Catch includes lizard fish, threadfin, and ponyfish; averages 100 kg ; 5 kg squid. Not preserved.
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 5 to 30 hp
- Cruise at 3 to 4 kt

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

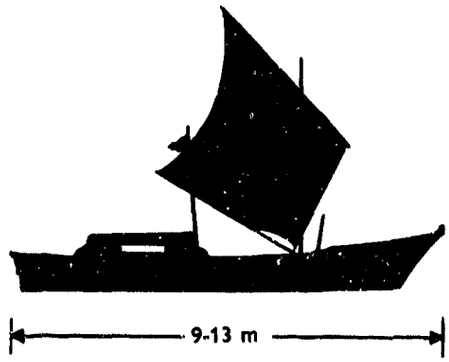
- Tại Đà-nẵng, đánh cá ban ngày bằng lưới giả
- Tại các vùng khác, đánh lưới bén ban ngày, câu cá mực ban đêm
- Thường ở lại ngoài khơi dưới 1 ngày, thỉnh thoảng ở lâu 3 ngày, hoạt-động quanh năm, hoạt-động trong khoảng cách bờ 5 hải-lý
- Trung-bình một ngày đánh được 100 ký gồm có cá mối, cá gộc và cá liệt; mực đánh được vào khoảng 5 ký không ướp cá
- Động-cơ diesel–1 hoặc 2 xy-lanh, mạnh từ 5 đến 30 mã lực
- Tốc độ hải hành từ 3 đến 4 gút



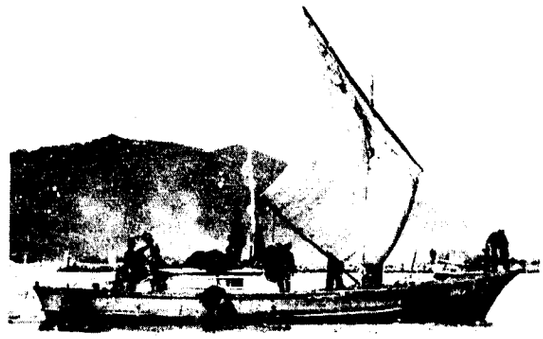
Fishing Boat **C4-T11-A**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Straight stern
- Concave stem
- One sail
- Low cabin aft
- Rising sheer from low, laterally rounded stern to pointed bow
- No eyes



LOA DÀI	**9-13 m**
BEAM RỘNG	**2-2.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.7 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 or 2 Diesels** **1 Sail** **1 Hay 2 Động-Cơ Diesel** **1 Buồm**

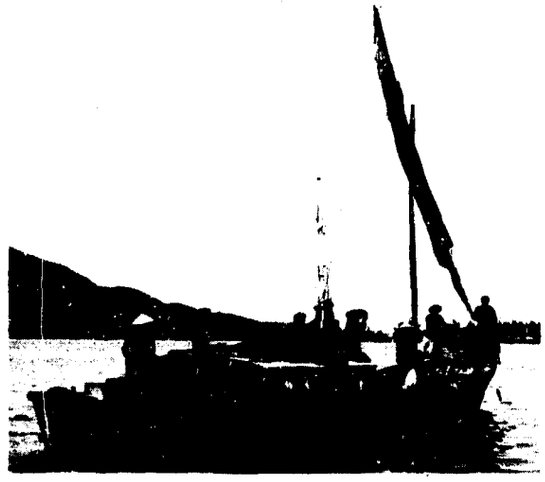


OPERATING AREA
Qui Nhon to Ham Tan
Da Nang

VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Từ Qui-Nhơn Đến Hàm-Tân
Đà-Nẵng

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mũi lõm
- Một buồm
- Mui lái thấp
- Thân thuyền dốc lên từ lái thấp tròn đến đầu mũi nhọn
- Không có hình mắt



C4-T11-B

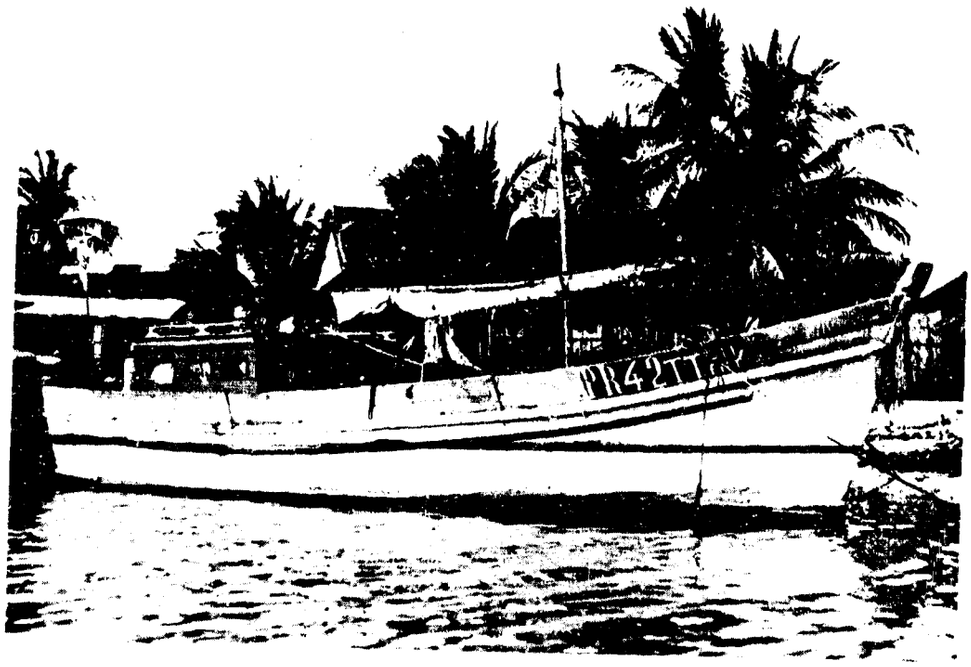
OPERATION

- Ports of call include Nha Trang, Phan Thiet, and Vung Tau
- Diesel engine – 4 to 6 cylinders, 30 to 80 hp

Thuyền Chở Hàng

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

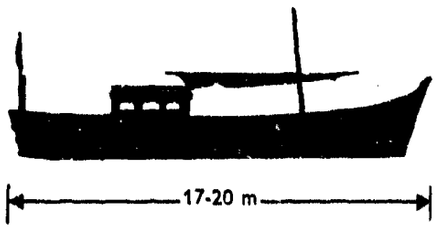
- Ghé bến tại Nha-trang, Phan-thiết, Vũng Tàu
- Động-cơ diesel-từ 4 đến 6 xy-lanh, mạnh từ 30 đến 80 mã lực



Cargo Boat **C4-T11-B**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Straight stern
- Concave stem
- One sail
- Low cabin aft
- Rising sheer from laterally rounded stern to pointed bow
- No eyes



LOA
DÀI **17-20 m**

BEAM
RỘNG

DRAFT (Loaded)
TẦM NƯỚC CÓ CHỞ

PROPULSION **1 or 2 Diesels**
1 Sail
ĐỘNG LỰC ĐẨY **1 Hay 2 Động-Cơ Diesel**
THUYỀN **1 Buồm**

OPERATING AREA
East Coast
Based at Phan Thiet and Phan Rang
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Bờ Biển Phía Đông
Cư-Cảng Tại Phan-Thiết Và Phan-Rang

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

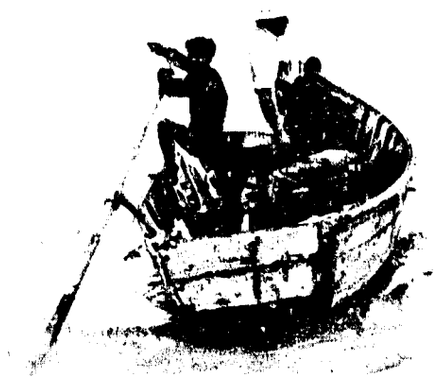
- Không có boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mũi lõm
- Một buồm
- Mui lái thấp
- Thân thuyền dốc lên từ lái tròn đến đầu mũi nhọn
- Không có hình mắt

OPERATION

- Stay at sea 1 or 2 days; operate year round, fish within 3 miles of shore
- Catch includes scad, cardinal fish, and squid – not preserved
- Diesel engine – 1 cylinder, 8 to 10 hp; some have "inboard-outboard" engine, 6 to 10 hp

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

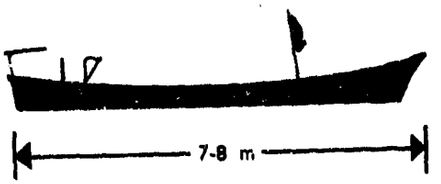
- Ở lại ngoài khơi 1 hay 2 ngày; hoạt động quanh năm, đánh cá trong khoảng cách bờ 3 hải lý
- Cá đánh được gồm có cá nục, cá sơn, cá mực – không ướp cá
- Động-cơ diesel-1 xy-lanh, mạnh từ 8 đến 10 mã lực, một vài thuyền dùng động cơ đặt "nửa trong nửa ngoài" mạnh từ 6 đến 10 mã lực



Fishing Boat

RECOGNITION

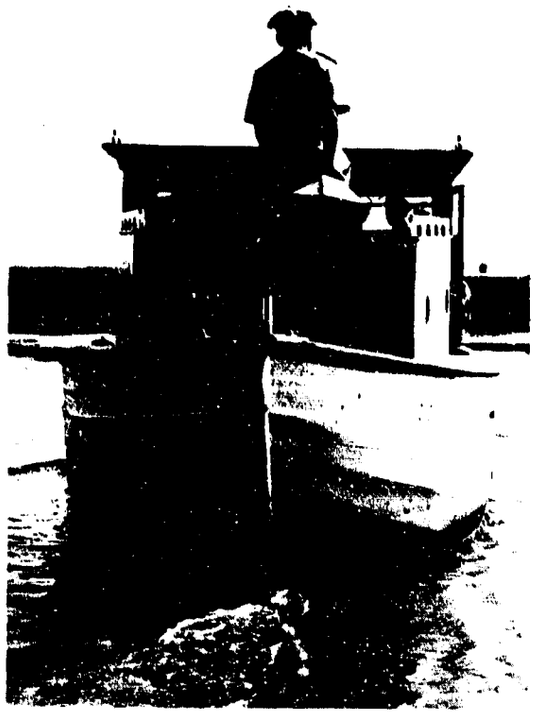
- No overhanging poop
- Straight stern
- Concave stem
- No superstructure
- Low, laterally rounded or transom counter stern
- Gradual sheer sweeping to pointed bow



LOA DÀI	**7-8 m**
BEAM RỘNG	**2 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.5 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Động-Cơ Diesel**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Qui Nhon to Ham Tan** **Từ Qui-Nhơn Đến Hàm-Tân**

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái thẳng
- Mũi lõm
- Không mui
- Lái phụ thấp, tròn, có bững ngang
- Thân thuyền dốc dần lên về đầu mũi nhọn

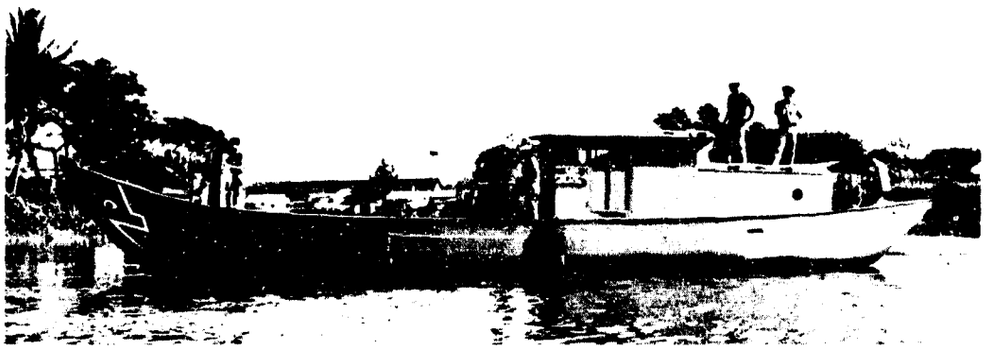


OPERATION

- Usual mission is 10 days; operate year round, patrol within 5 miles of shore
- Operate in pairs in areas controlled by Viet Cong
- Can carry 30 passengers
- Maximum speed: 8.5 kt
- Diesel engine – 3 cylinders, 68 to 100 hp, model GM 3071-C-RH

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

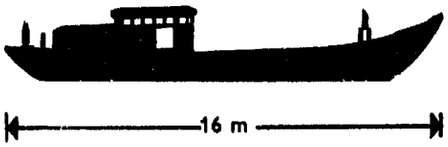
- Một tuần vụ thông thường lâu 10 ngày, hoạt động quanh năm, tuần tiễu trong khoảng cách bờ 5 hải lý
- Hoạt động từng đôi một trong vùng Việt-cộng kiểm soát
- Có thể chở 30 người
- Tốc độ tối đa: 8.5 gút
- Động-cơ diesel-3 xy-lanh, mạnh từ 68 đến 100 mã lực, kiểu GM 3071-C-RH



Naval Patrol Boat **C5-T1**

RECOGNITION

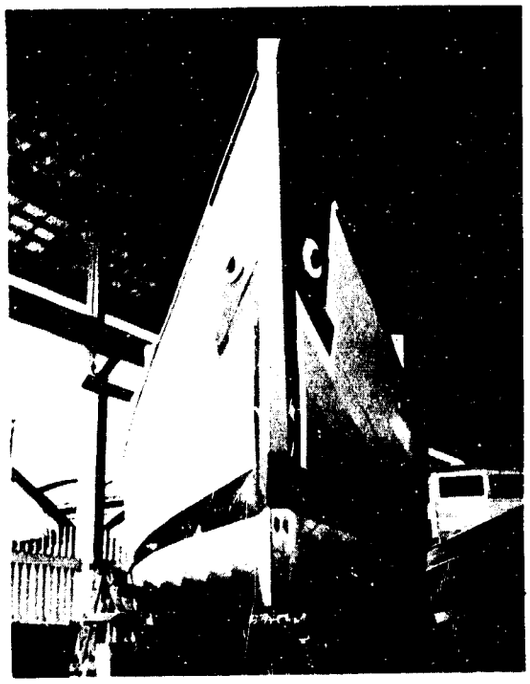
- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- High "Thailand Cabin" aft
- Flat sheer amidships and aft, rising sharply at bow
- Spoon-shaped, pointed bow and stern
- Red "X" on yellow background on cabin roof
- Eyes in relief on bow



LOA DÀI	**16 m**
BEAM RỘNG	**3.3 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.9 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Động-Cơ Diesel**

OPERATING AREA
Entire Coast

VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Suốt Vùng Duyên-Hải



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

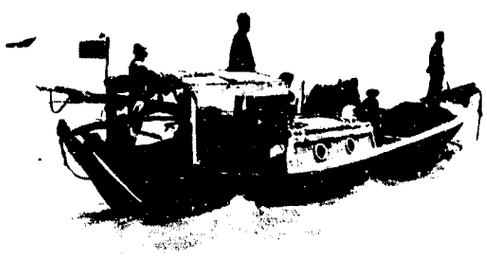
- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Mui lái cao kiểu "Thái-Lan"
- Thân thuyền phẳng tại khoảng giữa và đằng lái, dốc cao ở đằng mũi
- Mũi và lái nhọn giống hình chiếc muỗng
- Nóc mui có vẽ chữ "X" đỏ trên nền vàng
- Ở đằng mũi có vẽ hình mắt nổi

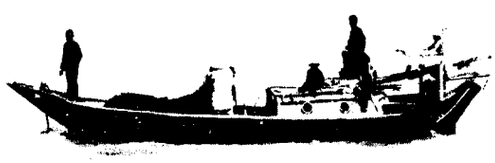
OPERATION

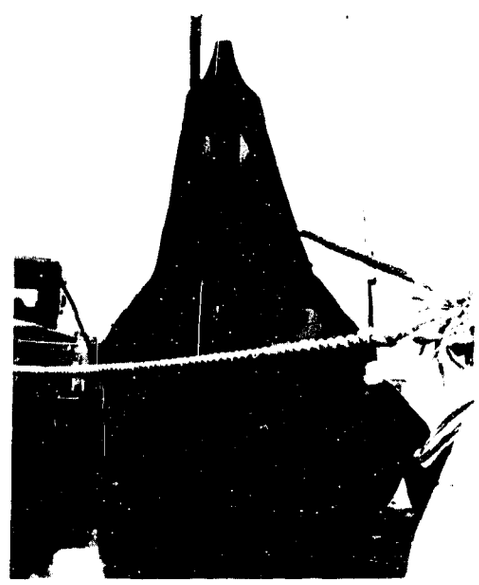
- Fish with gill nets or work set nets and traps
- Stay at sea 1 or 2 days; some do not operate in April and May because of southwest monsoon
- Catch includes threadfin, grouper, ribbon fish, and lizard fish, 70 to 700 kg – not preserved
- Diesel engine – 2 cylinders, 20 hp
- Cruising speed : 4 kt

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá bằng lưới bén, lưới đăng hay nò
- Ở lại ngoài khơi từ 1 đến 2 ngày; một vài thuyền ngưng hoạt động từ tháng tư đến tháng năm để tránh gió mùa đông bắc
- Một ngày đánh được từ 70 đến 700 ký gồm có cá đổ giạ, cá gộc, cá hố và cá mối – không ướp cá
- Động cơ diesel 2 xy-lanh, 20 mã lực
- Tốc độ hải hành: 4 gút



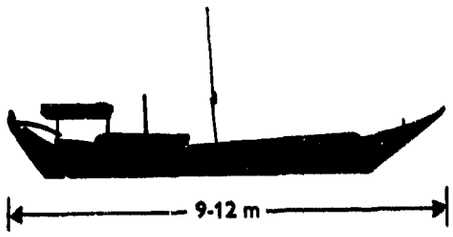




Fishing Boat **C5-T2-A**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Low cabin aft
- Crescent sheer from low freeboard at pointed stern to beaked bow
- Wide wooden rudder/rudderpost contoured to stern
- Wooden canopy over afterdeck on some
- Crossed oval eyes



LOA DÀI	**9-12 m**
BEAM RỘNG	**2.5-3 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**1 m**

PROPULSION **1 Diesel**
ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN **1 Động-Cơ Diesel**

OPERATING AREA
Vung Tau to Song Ong Doc
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Từ Vũng-Tàu Đến Sông Ông Đốc

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

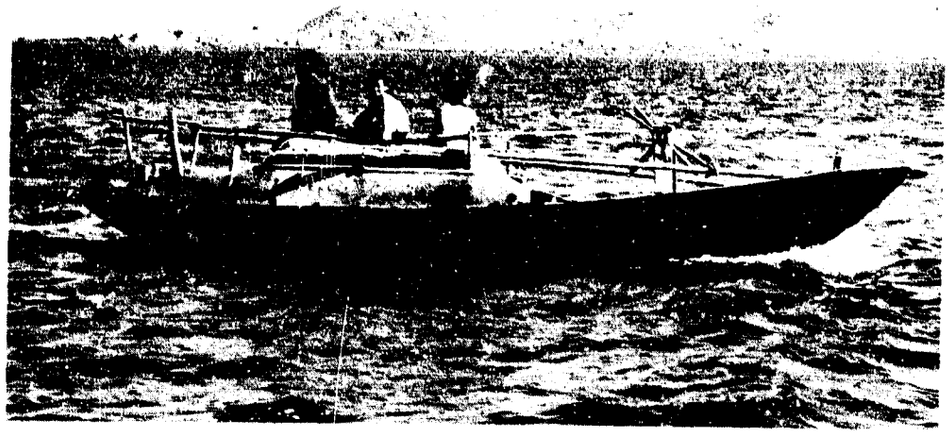
- Không có boong lái nhỏ
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Mũi lái thấp
- Thân thuyền vễnh cong từ phần nổi thấp đằng lái nhọn đến đầu mũi giống mỏ chim
- Bánh lái và trục bánh lái bằng gỗ lớn nằm uốn theo lái thuyền
- Một vài thuyền có mái che bằng gỗ trên boong lái
- Mắt hình thuẫn nghiêng

OPERATION

- Work stationary traps for mullet or trawl inshore for shrimp in day
- Stay at sea less than 1 day, operate year round, stay within 5 miles of shore
- Catch up to 100 kg
- Family often lives aboard
- Diesel engine – 1 cylinder, 3 to 10 hp

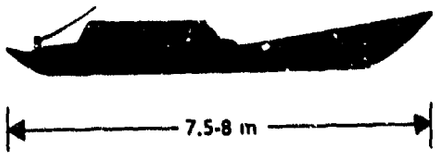
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá tối bằng nò hoặc dùng lưới giả cào sát bờ để bắt tôm vào ban ngày
- Ở lại ngoài khơi dưới 1 ngày, hoạt động quanh năm, hoạt động trong khoảng cách bờ 5 hải lý
- Cá đánh được lên đến 100 ký một ngày
- Gia đình thường sống luôn trên thuyền
- Động-cơ diesel–1 xy-lanh, mạnh từ 3 đến 10 mã lực



RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Low cabin aft
- Crescent sheer levelled off near ends
- Bluff bow slightly higher than blunt stern
- Sides of cabin flush with topside planking
- No eyes



LOA DÀI	**7.5-8 m**
BEAM RỘNG	**2.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.5 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Động-Cơ Diesel**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Vung Tau** **Vũng Tàu**

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Mui lái thấp
- Thân thuyền vẽnh cong song phẳng ngang ở hai đầu
- Mui thuyền phẳng hơi cao hơn lái thuyền bằng
- Hông thuyền bằng mặt với ván be
- Không có hình mắt

OPERATION

- Fish with gill nets
- Some ferry passengers
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 3 to 20 hp

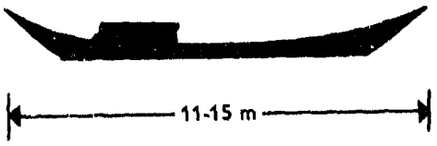
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá bằng lưới bén
- Vài thuyền làm đò ngang đưa khách
- Động-cơ diesel–1 hay 2 xy-lanh, 3 đến 20 mã lực

Fishing Boat **C5-T2-C**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Low cabin aft
- Crescent sheer from low freeboard aft to beaked bow and stern, breaking at slight angle at beaks
- Thatched canopy amidships on some passenger boats
- Oval eyes on bow



LOA
DÀI **11-15 m**

BEAM
RỘNG **3-3.5 m**

DRAFT (Loaded)
TẦM NƯỚC CỚ CHỞ

PROPULSION **1 Diesel**
ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN **1 Động-Cơ Diesel**

OPERATING AREA
Kien Hoa Province
Mouths of Mekong River
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Tỉnh Kiến-Hòa
Cửa Sông Cửu-Long

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

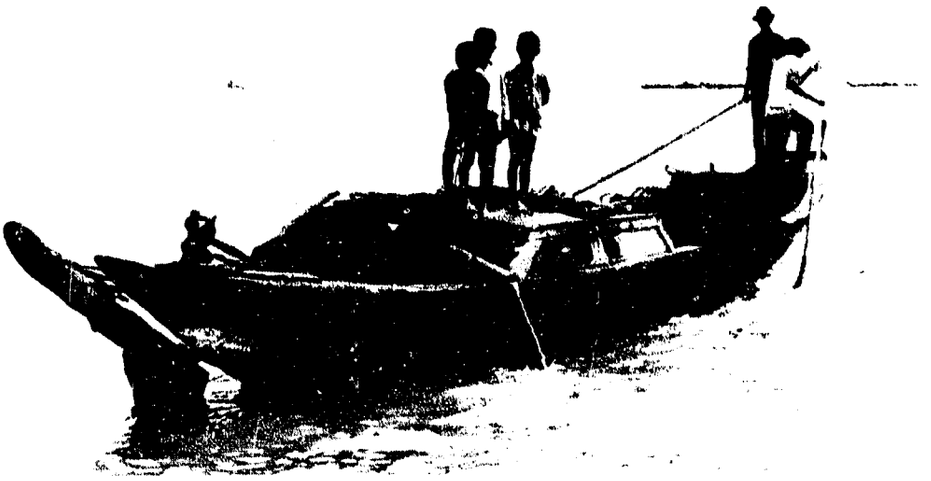
- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Mui lái thấp
- Thân thuyền vẽnh cong từ phần nổi thấp ở đằng lái đến lái và mũi giống mỏ chim, hơi dốc lên ở tận cùng mũi và lái
- Một vài thuyền có mái che lợp tranh để làm thuyền chở hành khách
- Mũi có xẻ mắt hình thuẫn

OPERATION

- Fish in day
- Stay at sea less than 1 day; operate year round
- Catch includes grouper, shrimp, and lizard fish
- Diesel engine – 1 cylinder, 3 to 10 hp
- Maximum speed: 6 kt

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

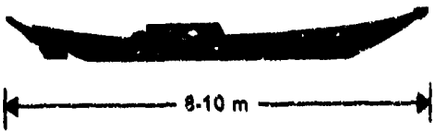
- Đánh cá ban ngày
- Ở lại ngoài khơi dưới 1 ngày, hoạt động quanh năm
- Đánh được các loại cá đỏ giạ, cá mối và tôm
- Động-cơ diesel–1 xy-lanh, mạnh từ 3 đến 10 mã lực
- Tốc độ tối đa: 6 gút



Fishing Boat **C5-T2-D**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Low cabin aft
- Crescent sheer and low freeboard amidships
- Cabin sides flush with sheer strakes
- Wooden fender on bow
- Wide wooden rudder/ rudderpost raked to stern
- Eyes on bow



LOA
DÀI **8-10 m**

BEAM
RỘNG **2.5 m**

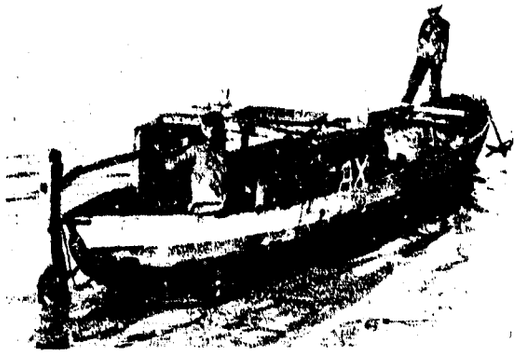
DRAFT (Loaded)
TẦM NƯỚC CƠ CHỞ

PROPULSION **1 Diesel**
ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN **1 Động-Cơ Diesel**

OPERATING AREA
Vung Tau Bay Area
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Vịnh Vũng-Tàu

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Mui lái thấp
- Thân thuyền vễnh cong và phần nổi khoảng giữa thuyền thấp
- Hông thuyền bằng mặt với ván be
- Mũi thuyền có trái độn
- Bánh lái và trục bánh lái lớn bằng gỗ ngắn xiên dốc vào lái
- Mũi thuyền có vẽ hình mắt

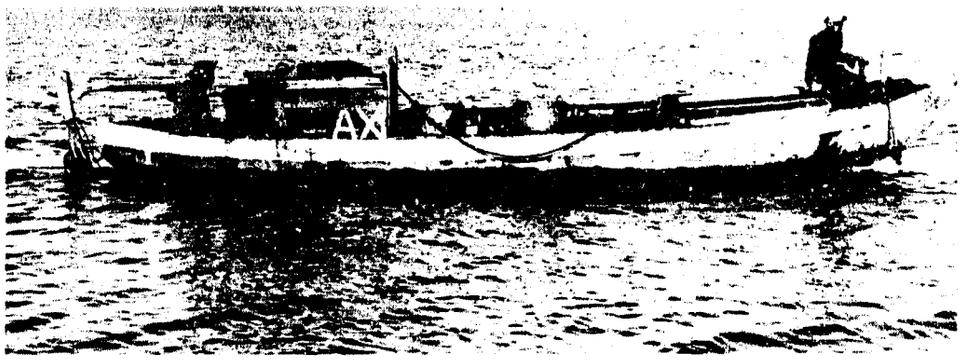


OPERATION

- Fish with encircling gill nets, or work set nets or traps
- Stay at sea up to five days; some operate year round
- Gill-net catch is mainly grouper, 200 kg; set-net catch is varied, 70 kg
- Diesel engine – 1 cylinder, 3 to 10 hp
- Maximum speed: 3 kt

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

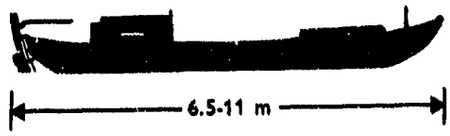
- Đánh cá bằng lưới bén đánh bao, lưới đăng hay nò
- Ở lại ngoài khơi lâu đến 5 ngày, một vài thuyền hoạt động quanh năm
- Cá đánh được bằng lưới bén vào khoảng 200 ký một ngày gồm phần lớn là cá đỏ gia; dùng lưới đăng một ngày đánh được 70 ký gồm nhiều loại cá khác nhau
- Động-cơ diesel–1 xy-lanh, mạnh từ 3 đến 10 mã lực
- Tốc độ tối đa: 3 gút



Fishing Boat **C5-T2-E**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Low cabin aft
- Gradual, unbroken sheer from low stern to slightly higher bow
- Wooden-box cabin or thatched canopy set atop gunwales
- Wooden rudder raked to stern



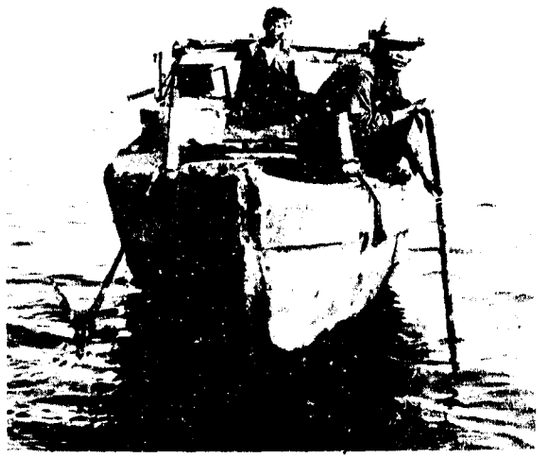
LOA DÀI	**6.5-11 m**
BEAM RỘNG	**1.5-2.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.7-1.2 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Động-Cơ Diesel**

OPERATING AREA
Ba Xuyen Province
An Xuyen Province

VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Tỉnh Ba-Xuyên
Tỉnh An-Xuyên

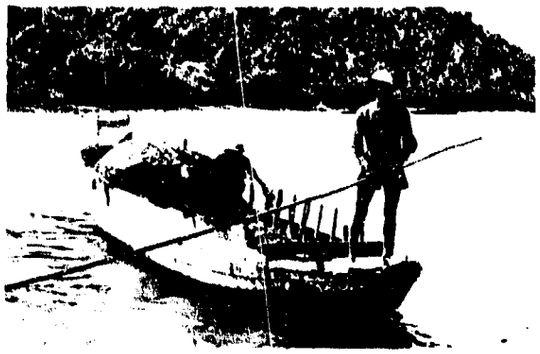
ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Mui lái thấp
- Thân thuyền dốc dần một mạch từ lái thấp đến đầu mũi hơi cao hơn
- Mui bằng gỗ hay mái che lợp tranh dựng trên ván be
- Bánh lái bằng gỗ gắn xiêm dốc với lái thuyền



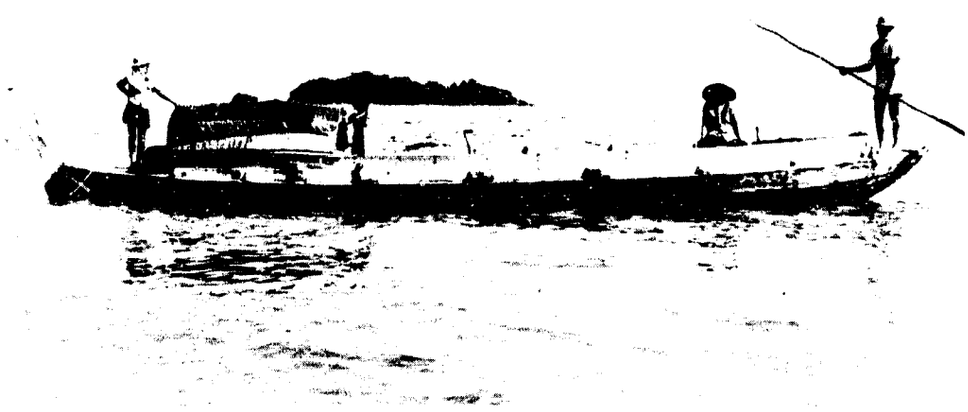
OPERATION

- Ports of call in Gulf of Thailand
- Round trip Song Ong Doc to Rach Gia takes four days
- Cargoes include lumber, sand and gravel, and fish preserved in water
- Diesel engine – 1 cylinder, 10 hp; some are long-shafted
- Maximum speed: 4 to 6 kt



CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

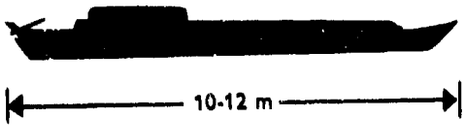
- Ghé lại các hải cảng trong vịnh Thái-lan
- Một chuyến đi khứ hồi từ Sông Ông Đốc đến Rạch-Giá mất 4 ngày
- Hàng chuyên chở gồm có gỗ, cát, sạn và cá thả trong nước
- Động-cơ diesel–1 xy-lanh, 10 mã lực, vài thuyền có lắp dài
- Tốc độ tối đa: từ 4 đến 6 gút



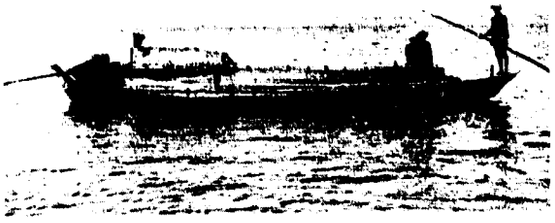
Cargo Boat

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Low cabin aft
- Flat sheer and low freeboard
- High hatch coaming almost from bow to stern
- Thatched-canopy cabin over coaming
- Wooden rudder contoured to stern



LOA DÀI	**10-12 m**
BEAM RỘNG	**2-2.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.6 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel or Gasoline Engine** **1 Động-Cơ Diesel Hay Động-Cơ Chạy Xăng**



OPERATING AREA
Coast on Gulf of Thailand
Vietnamese Islands in Gulf

VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Bờ Biển Vịnh Thái-Lan
Các Đảo Thuộc Việt-Nam Trong Vịnh Thái-Lan

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Mui lái thấp
- Thân thuyền phẳng và phần nổi thấp
- Be gió cao đóng gần suốt từ mũi đến lái
- Mui có mái lợp tranh dựng trên be gió
- Bánh lái bằng gỗ nằm uốn theo lái thuyền

C5-T2-G

Thuyền Đánh Cá

OPERATION

- Trawl in pairs
- Stay at sea as long as two days
- Catch is varied, 200 kg
- Diesel engine – 1 cylinder, 3 to 10 hp

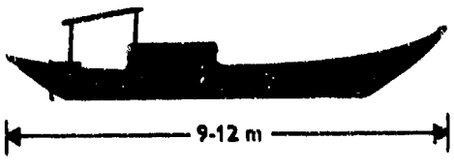
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh lưới giả từng đôi một
- Ở lại ngoài khơi lâu 2 ngày
- Một ngày đánh được 200 ký gồm nhiều loại cá khác nhau
- Động-cơ diesel—1 xy-lanh, mạnh từ 3 đến 10 mã lực

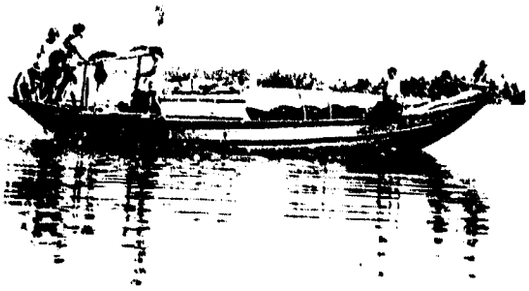
Fishing Boat **C5-T2-G**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Low cabin aft
- Moderate crescent sheer unbroken from stern to slightly higher bow
- Wooden canopy over afterdeck on some



LOA DÀI	**9-12 m**
BEAM RỘNG	**2.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.3-1 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Động-Cơ Diesel**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Nha Trang** **Nha-Trang**



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

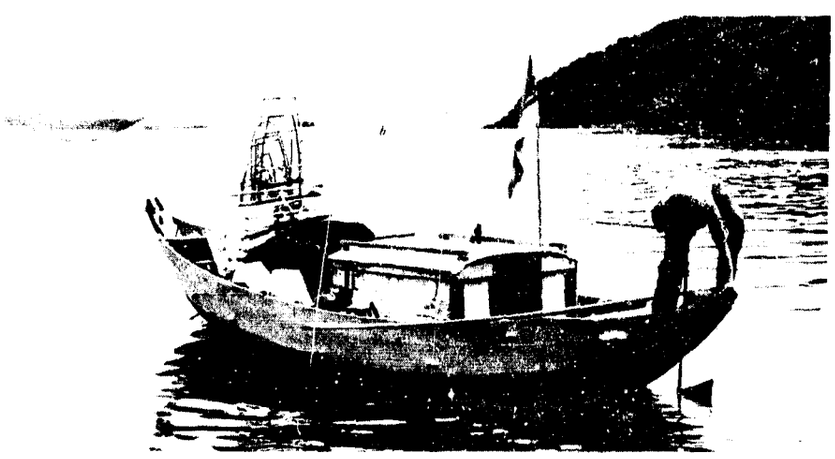
- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Mui lái thấp
- Thân thuyền vẽnh cong vừa phải từ lái đến đầu mũi hơi cao hơn
- Một vài thuyền có mái che bằng gỗ trên boong lái

OPERATION

- Fish inshore at stationary lift nets
- Stay at sea up to 2 days
- Catch is anchovy and miscellaneous fish, 20 kg
- Diesel engine – 1 cylinder, 3 to 10 hp

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

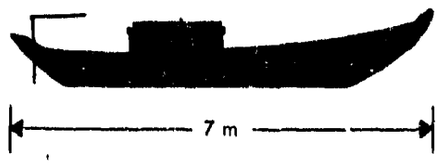
- Đánh cá gần bờ bằng lưới mành đặt cố định
- Ở lại ngoài khơi lâu 2 ngày
- Một ngày đánh được 20 ký gồm có cá cơm và các loại linh tinh khác
- Động-cơ diesel–1 xy-lanh, mạnh từ 3 đến 10 mã lực



Fishing Boat **C5-T2-H**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Low cabin aft
- Crescent sheer from pointed stern to pointed bow



LOA DÀI	**7 m**
BEAM RỘNG	**1.6 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.7 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Động-Cơ Diesel**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Nha Trang** **Nha-Trang**

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Mui lái thấp
- Thân thuyền vễnh cong từ lái nhọn đến đầu mũi nhọn

C5-T10

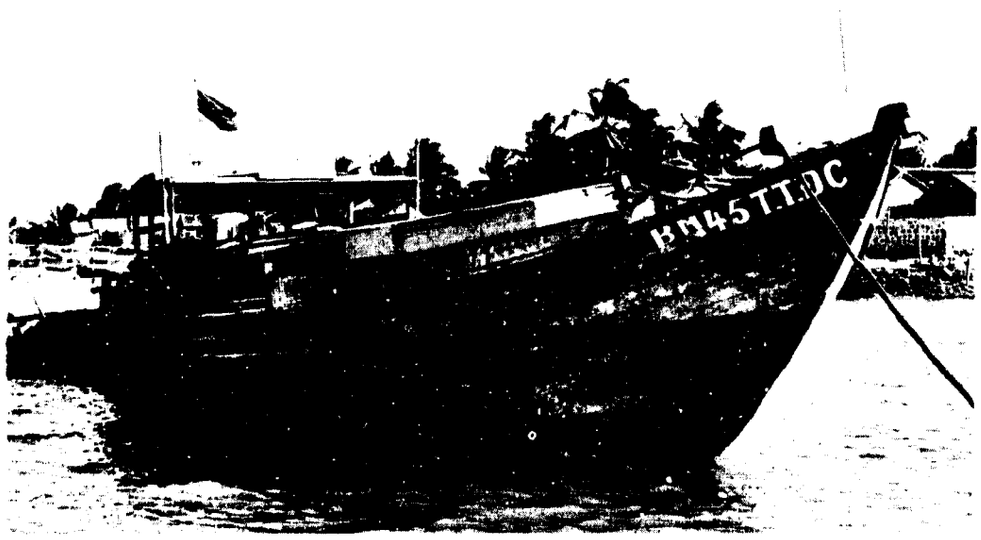
Thuyền Chở Hàng

OPERATION

- Ports of call include Hue, Da Nang, Phan Thiet, and Saigon
- Sometimes stay at sea for two or three days between ports; operate year round, usually unaffected by weather
- Diesel engine – 60 to 120 hp (main); 1 cylinder, 10 hp(auxiliaries)

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

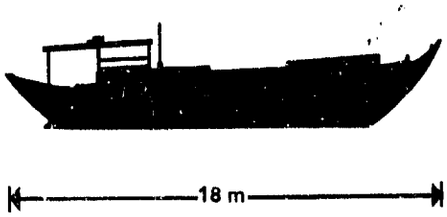
- Ghé lại các hải cảng Huế, Đà-nẵng, Phan-thiết và Sàigòn
- Một vài thuyền ở lại ngoài khơi lâu 2 ngày hay 3 ngày trong khi đi từ hải cảng này đến hải cảng khác, hoạt động quanh năm, thường không bị thời tiết ảnh hưởng
- Động-cơ diesel – chính: từ 60 đến 120 mã lực, phụ: 1 xy-lanh, 10 mã lực



Cargo Boat **C5-T10**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Two cabins
- Crescent sheer from high, pointed stern to high, pointed bow
- Low freeboard
- Roofed afterdeck
- Metal rudder
- No eyes



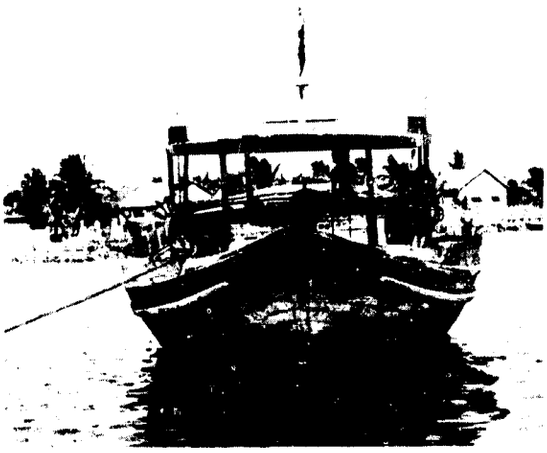
LOA DÀI	**18 m**
BEAM RỘNG	**5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**2-3 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1- 3 Diesels** **1- 3 Động-Cơ Diesel**

OPERATING AREA
East Coast
Based at Cam Ranh

VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Bờ Biển Phía Đông
Cu-Cảng Tại Cam-Ranh

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Hai mui
- Thân thuyền vễnh cong từ lái thuyền nhọn, cao đến đầu mũi nhọn cao
- Phần nổi thấp
- Boong lái có mái che
- Bánh lái bằng kim khí
- Không có hình mắt



C5-T11-A

Thuyền Đánh Cá

OPERATION

- Fish in day with drift gill nets
- Stay at sea usually 1, but sometimes as long as 5, days
- Catch includes tassel fish, lizard fish, and anchovy; averages 30 kg
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 6 to 10 hp; often not used while fishing

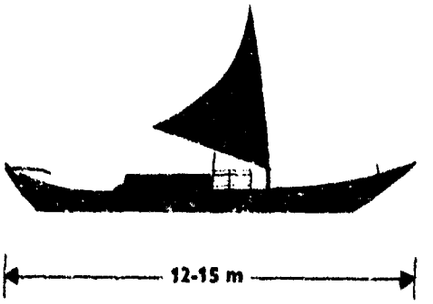
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá ban ngày bằng lưới bén thả trôi
- Thường ở lại ngoài biển 1 ngày, song thỉnh thoảng ở lâu đến 5 ngày
- Trung-bình một ngày đánh được 30 ký gồm có cá chét, cá mồi và cá cơm
- Động-cơ diesel-1 hoặc 2 xy-lanh, mạnh từ 6 đến 10 mã lực, thường tắt máy khi đánh cá

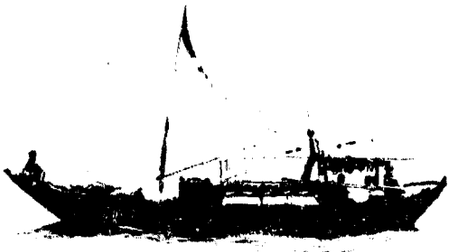
Fishing Boat **C5-T11-A**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex, pointed stern
- Convex, beaked bow
- One sail
- Sweeping crescent sheer from low freeboard aft to high bow
- Sides of low cabin aft flush with gunwales
- Long wooden rudder contoured to sternpost
- Highly decorated with eyes, yen-yang and other symbols



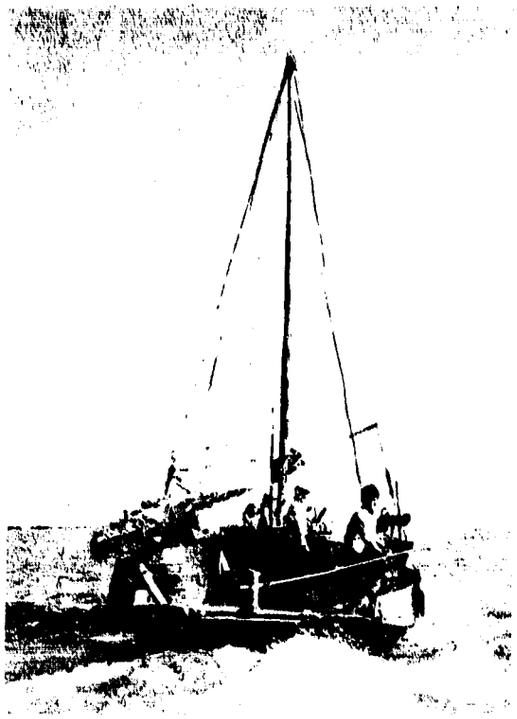
LOA DÀI	**12-15 m**
BEAM RỘNG	**3 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.9 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Sail** **1 Động-Cơ Diesel** **1 Buồm**



OPERATING AREA
Vung Tau to Song Ong Doc
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Từ Vũng-Tàu Đến Sông Ông Đốc

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi, nhọn
- Mũi lồi, giống mỏ chim
- Một buồm
- Thân thuyền dốc lên từ phần nổi thấp sau lái đến đầu mũi cao
- Hông mui lái thấp bằng mặt với mạn thuyền
- Bánh lái dài bằng gỗ nằm uốn theo lô lái
- Được trang hoàng lộng lẫy bằng hình mắt dấu âm-dương và nhiều dấu hiệu tượng trưng khác

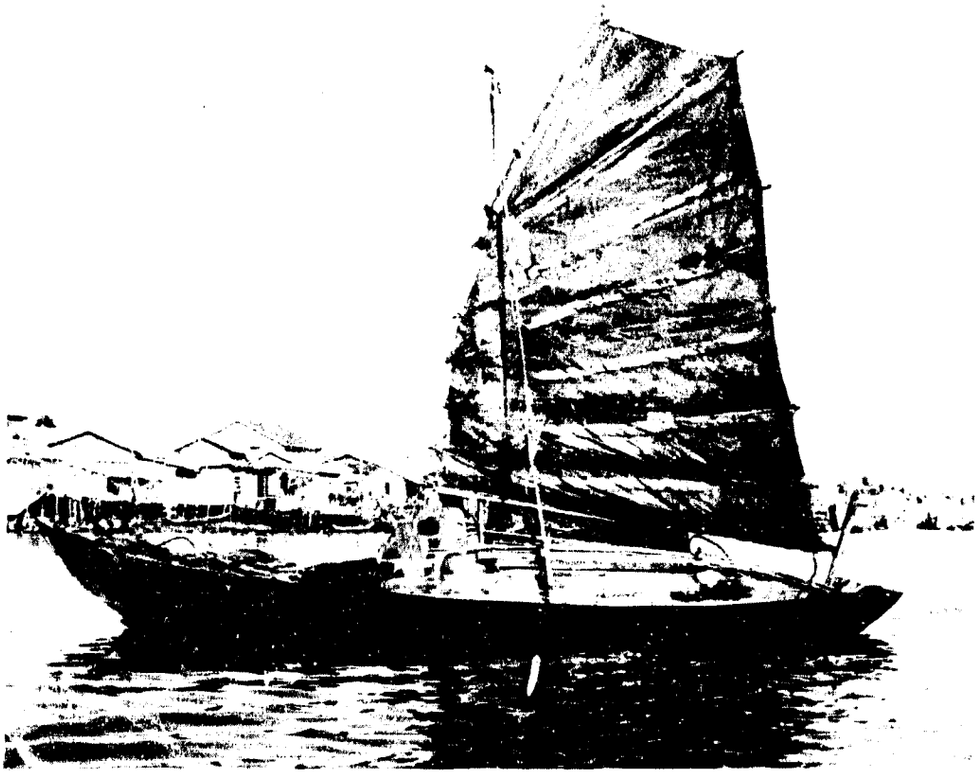


OPERATION

- Work in pairs using large lift nets
- Stay at sea usually 1, but as long as 7, days; operate year round
- Catch not usually preserved
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 6 to 10 hp
- Maximum speed: 8 kt empty

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

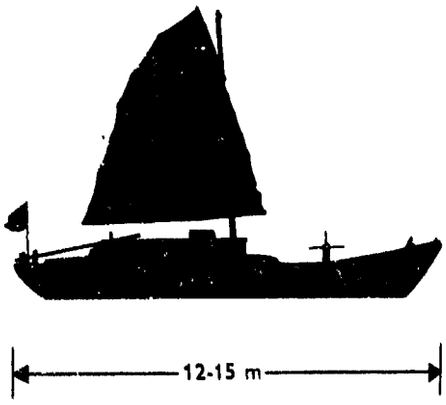
- Đánh cá từng đôi một bằng một lưới mành lớn
- Thường ở lại ngoài khơi 1 ngày, song thỉnh thoảng ở lâu đến 7 ngày, hoạt động quanh năm
- Thường không ướp cá
- Động-cơ diesel–1 hoặc 2 xy-lanh, mạnh từ 6 đến 10 mã lực
- Tốc độ tối đa khi thuyền trống: 8 gút



Fishing Boat **C5-T11-B**

RECOGNITION

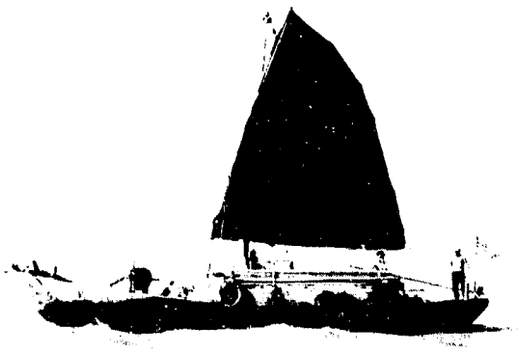
- No overhanging poop
- Convex, blunt stern
- Convex bow – bluff or pointed
- One Chinese lugsail
- Rising sheer from low freeboard aft to high bow
- Sides of low cabin aft flush with gunwales
- Bluff bow made by bending up bottom planks on some; stempost on others
- Daggerboard on some



LOA DÀI	**12-15 m**
BEAM RỘNG	**3-4 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.9 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Sail** **1 Động-Cơ Diesel** **1 Buồm**

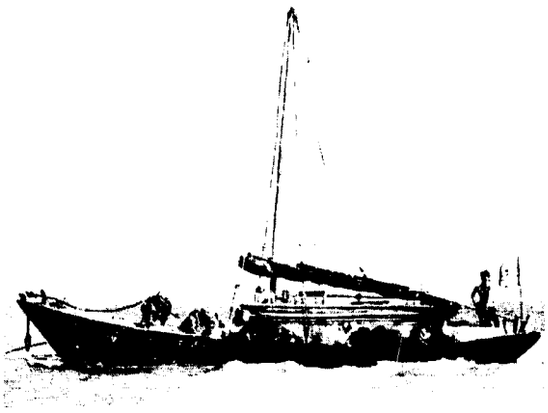
OPERATING AREA
Vung Tau ; Phan Thiet
Hai Phong/Gulf of Tonkin

VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Vũng-Tàu ; Phan-Thiết
Hải-Phòng/Vịnh Bắc-Việt



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi, phẳng
- Mũi lồi, phẳng hoặc nhọn
- Một buồm tứ-giác Trung-Hoa
- Thân thuyền dốc cao từ phần nổi thấp đằng lái đến đầu mũi cao
- Hông mui lái thấp bằng mặt với mạn thuyền
- Một vài thuyền có mũi phẳng tạo thành bằng ván đáy thuyền uốn cong lên; những thuyền khác có lô lái
- Vài thuyền có cây xiếm



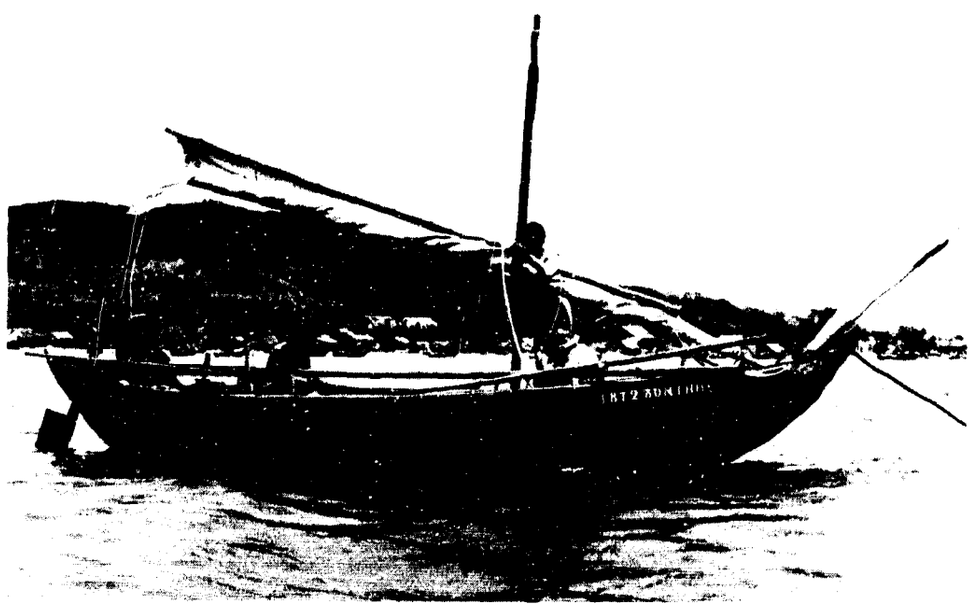
Thuyền Đánh Cá

OPERATION

No information

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

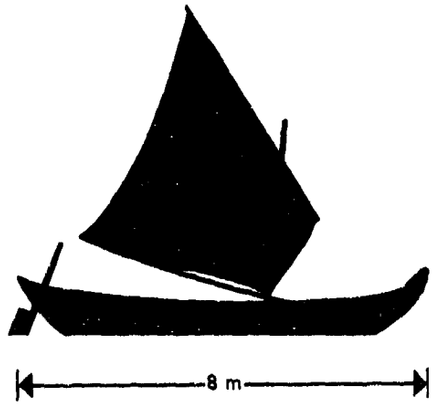
Không có tài liệu



Fishing Boat **C5-T11-C**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- One sail
- Crescent-shaped double-ender
- Wooden rudder on long rudder-post in slotted sternpost on some, raked forward on others
- Annamite eyes



LOA DÀI	**8 m**
BEAM RỘNG	**2 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.7 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Sail** **1 Động-Cơ Diesel** **1 Buồm**

OPERATING AREA
Vung Tau ; Long Hai ; Phuoc Hai
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Vũng-Tàu ; Long-Hải ; Phước-Hải

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Một buồm
- Thân thuyền hình lưỡi liềm, mũi và lái giống nhau
- Một vài thuyền có bánh lái và trục bánh lái dài bằng gỗ nằm trong lô lái có xẻ rãnh; những thuyền khác có bánh lái và trục bánh lái dốc về phía trước
- Hình mắt kiểu Việt-Nam

C5-T11-D

Thuyền Đánh Cá

OPERATION

- Fish in predawn or daylight with lift nets or encircling gill nets principally at Ke Ga; some night-fish for squid
- Stay at sea up to 5 days; some do not operate in October because of monsoon
- Catch includes scad – 300 kg
- Some haul cement and other cargo to ports between Vung Tau and Nha Trang
- Diesel engine – 15 to 20 hp

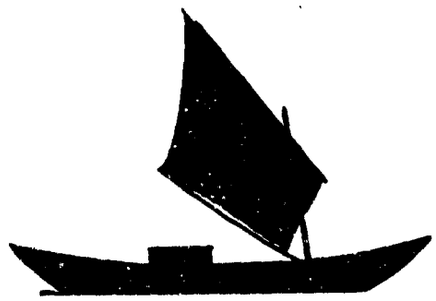
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá vào lúc rạng đông hoặc ban ngày bằng lưới mành, tại Kẽ-Gà dùng lưới bén đánh bao; một vài thuyền câu mực vào ban đêm
- Ở lại ngoài biển lâu đến 5 ngày, một vài thuyền ngưng hoạt động trong tháng mười để tránh gió mùa
- Cá đánh được một ngày khoảng 300 ký gồm có cá nục
- Một vài thuyền chở xi-măng và các loại hàng-hóa khác đến các hải cảng giữa Vũng-tàu và Nha trang
- Động-cơ diesel–mạnh từ 15 đến 20 mã lực

Fishing Boat **C5-T11-D**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- One sail
- Crescent-shaped double-ender
- Low engine compartment aft
- Metal rudder or long, curved wooden rudder on sternpost
- Elongated Annamite eyes

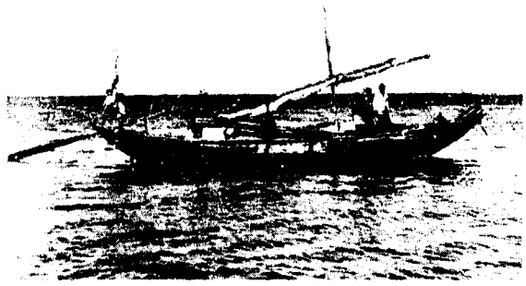


11-12 m

LOA DÀI	**11-12 m**
BEAM RỘNG	**3.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.8 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Sail** **1 Động-Cơ Diesel** **1 Buồm**

OPERATING AREA
Phan Rang ; Nha Trang ; Phan Thiet

VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Phan-Rang ; Nha-Trang ; Phan-Thiết



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

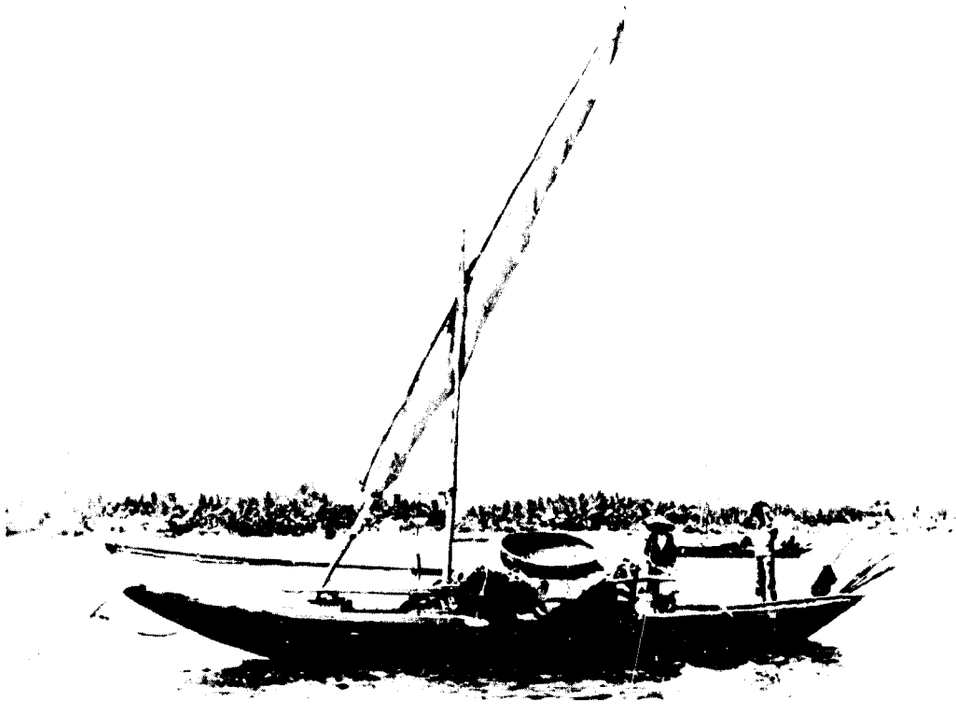
- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Một buồm
- Thân thuyền hình lưỡi liềm mũi và lái giống nhau
- Lò chứa máy thấp ở phía lái
- Bánh lái bằng kim-khí hay bằng gỗ dài, cong nằm trong lô lái
- Hình mắt dài kiểu Việt-Nam

OPERATION

- Fish in predawn and daylight with encircling gill nets, trawl for shrimp in off season
- Stay at sea less than 1 day; operate year round, but not Sundays
- Catch includes grouper, scad, and cardinal fish, 50 kg
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 6 to 10 hp

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

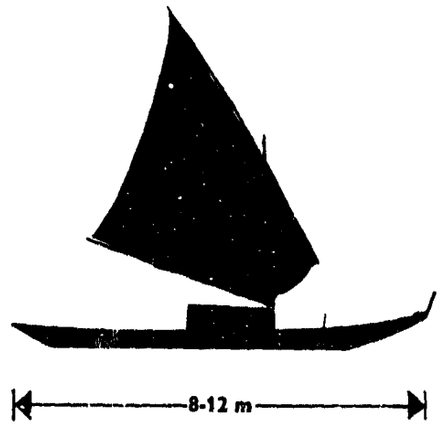
- Đánh cá vào lúc rạng động và ban ngày bằng lưới bén đánh bao, ngoài mùa cá dùng lưới giả để bắt tôm
- Ở lại ngoài khơi dưới 1 ngày, hoạt động quanh năm, trừ những ngày chủ nhật
- Một ngày đánh được 50 ký gồm có cá đỏ gia, cá nục và cá sơn
- Động-cơ diesel-1 hay 2 xy-lanh, mạnh từ 6 đến 10 mã lực



Fishing Boat **C5-T11-E**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- One sail
- Slight rising sheer from blunt transom stern to spoon-shaped bluff bow
- Low cabin amidships
- Long, narrow daggerboard far forward on many
- No eyes



LOA DÀI	**8-12 m**
BEAM RỘNG	**3.5-4 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.9 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Sail** **1 Động-Cơ Diesel** **1 Buồm**

OPERATING AREA
Nha Trang/Cam Ranh Bay
Ha Tinh/Gulf of Tonkin

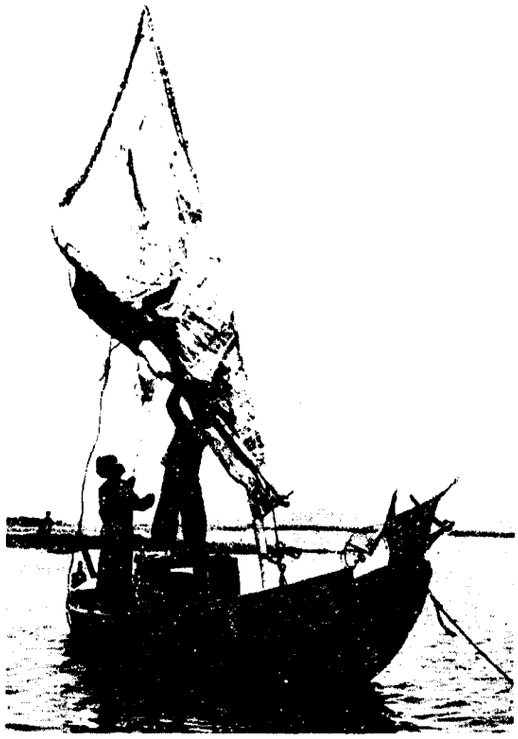
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Nha-Trang/Vịnh Cam-Ranh
Hà-Tĩnh/Vịnh Bắc-Việt

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Một buồm
- Thân thuyền hơi dốc lên từ lái phẳng có bững ngang đến đầu mũi bằng hình chiếc muỗng
- Mui giữa thuyền thấp
- Nhiều thuyền có cây xiếm dài, hẹp quá về phía mũi
- Không có hình mắt

C5-T11-F

Thuyền Đánh Cá



OPERATION

- Fish in day with hooks and lines
- Stay at sea less than 1 day; operate year round
- Catch averages 40 kg
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 6 to 10 hp

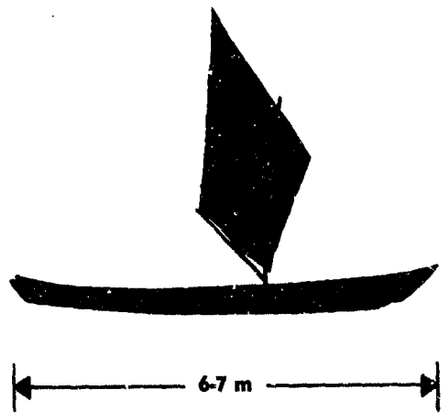
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá ban ngày bằng câu kiều
- Ở lại ngoài khơi dưới 1 ngày; hoạt động quanh năm
- Trung-bình một ngày đánh được 40 ký cá
- Động-cơ diesel-1 hay 2 xy-lanh, mạnh từ 6 đến 10 mã lực

Fishing Boat **C5-T11-F**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- One sail
- Crescent sheer rising from low, pointed stern to high, pointed bow
- Low freeboard
- Wooden rudder with large, curved rudderpost
- Retractable stemboard on some
- Almost entirely of woven bamboo



LOA DÀI	**6-7 m**
BEAM RỘNG	**1.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.2 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Sail** **1 Động-Cơ Diesel** **1 Buồm**

OPERATING AREA
Quang Ngai ; Tuy Hoa to Hue
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Quãng-Ngãi ; Từ Tuy-Hoà Đến Huế

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Một buồm
- Thân thuyền vễnh cong từ lái nhọn, thấp đến đầu mũi nhọn, cao
- Phần nổi thấp
- Bánh lái bằng gỗ gắn vào trục bánh lái cong, lớn
- Một vài thuyền có cây xiếm
- Thuyền gần như hoàn toàn bằng nan

C5-T11-Q

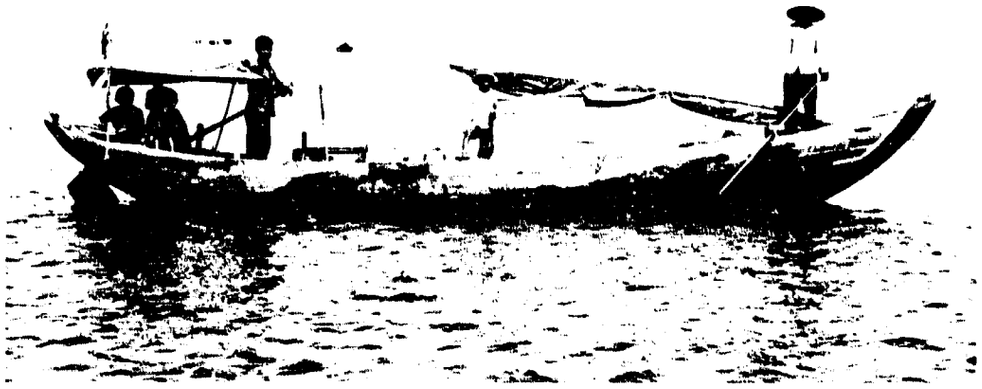
OPERATION

- Fish in predawn and daylight with hooks and lines, encircling gill nets, lift nets, and trawl nets
- Stay at sea up to 5 days
- Catch 50 to 200 kg
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 6 to 10 hp

Thuyền Đánh Cá

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

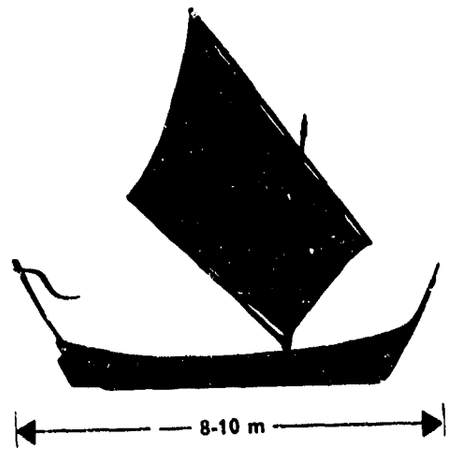
- Đánh cá vào lúc rạng đông và ban ngày bằng câu kiều, lưới bén đánh bao, lưới mành và lưới giả
- Ở lại ngoài khơi lâu đến 5 ngày
- Một ngày đánh được từ 50 đến 200 ký cá
- Động-cơ diesel-1 hoặc 2 xy-lanh, mạnh từ 6 đến 10 mã lực



Fishing Boat **C5-T11-G**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- One sail
- Crescent sheer accentuated by extended, retractable rudderpost and stemboard
- Double-ender
- Woven-bamboo bottom fastened to topside planking
- Annamite eyes



LOA DÀI	**8-10 m**
BEAM RỘNG	**1-2 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.4 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Sail** **1 Động-Cơ Diesel** **1 Buồm**

OPERATING AREA
Da Nang to Phan Thiet
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Từ Đà-Nẵng Đến Phan-Thiết

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

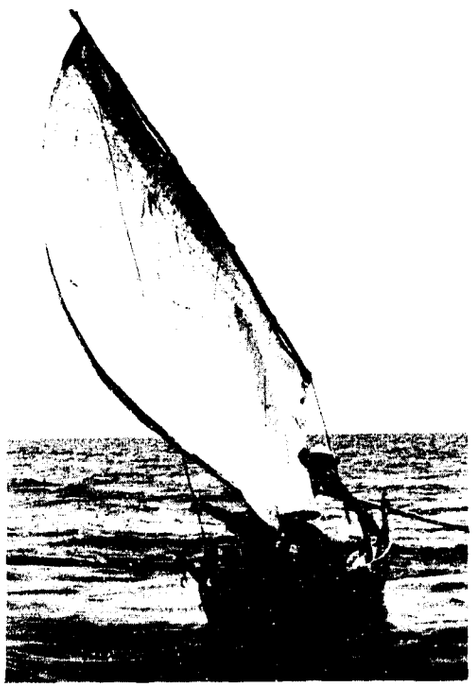
- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Một buồm
- Trục bánh lái dài, có thể kéo lên được và cây xiếm làm thân thuyền vễnh cong nhiều
- Mũi và lái giống nhau
- Đáy bằng nan đóng vào ván be
- Hình mắt Việt-Nam

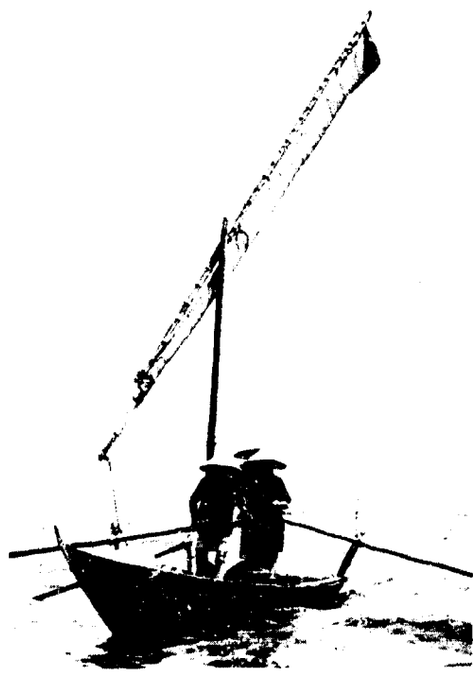
OPERATION

- Fish in late afternoon and night
- Stay at sea up to 5 days; do not operate March through August; go out 20 miles to Cu Lao Cham Island
- Catch is varied, 45 kg – not preserved for one-day trips, dried or salted for longer
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 6 to 10 hp

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá vào lúc xế chiều và ban đêm
- Ở lại ngoài khơi lâu đến 5 ngày, ngưng hoạt-động từ tháng ba đến tháng tám; đi đến Cù Lao Chàm cách xa 20 hải lý
- Một ngày đánh được 45 ký gồm nhiều loại cá khác nhau. Không ướp cá trong những chuyến đi lâu một ngày; ướp cá bằng muối hay phơi khô khi đi lâu
- Động-cơ diesel–1 hay 2 xy-lanh, mạnh từ 6 đến 10 mã lực

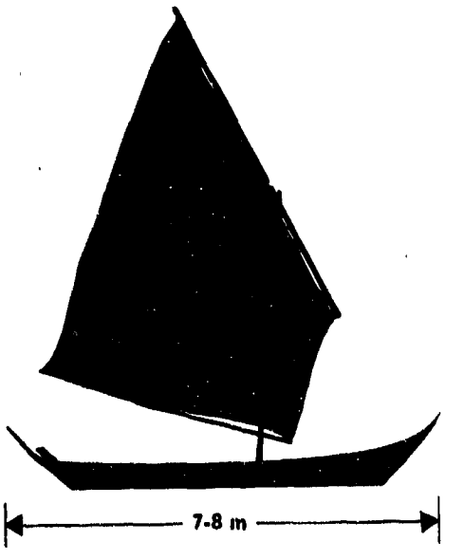




Fishing Boat **CS-T11-H**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- One sail
- Crescent sheer and low freeboard
- Massive, crescent-shaped rudder on curved, retractable post
- Retractable stemboard
- Elongated Annamite eyes

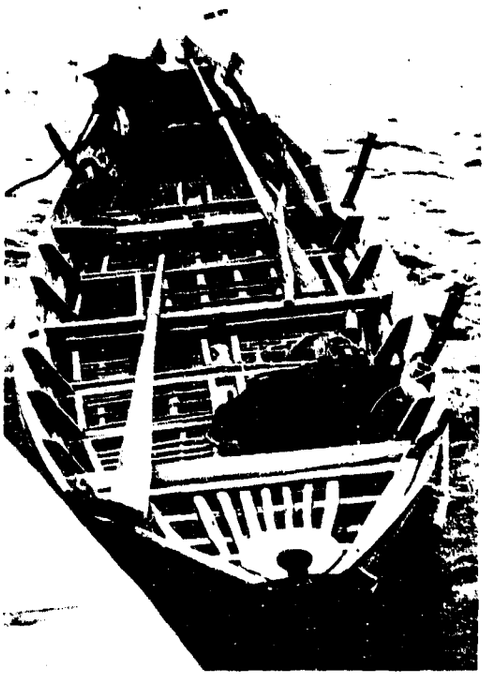


LOA DÀI	**7-8 m**
BEAM RỘNG	**1.5-2.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.6 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Sail** **1 Động-Cơ Diesel** **1 Buồm**

OPERATING AREA
Quang Nam Province
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Tỉnh Quảng-Nam

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Một buồm
- Thân thuyền vẽnh cong, phần nổi thấp
- Bánh lái rất lớn hình lưỡi liềm gắn trên trục bánh lái cong có thể kéo lên được
- Cây xiếm có thể kéo lên được
- Hình mắt dài kiểu Việt-Nam



OPERATION

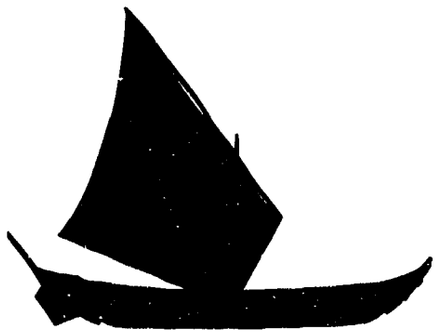
- Fish day or night with lift net or long lines
- Stay at sea as long as 2 days, operate year round, but fish inland waters during monsoon, go up to 20 miles from shore in good weather
- Catch includes silver batfish and scad, 50 kg
- Diesel engine — 1 or 2 cylinders, 6 to 10 hp

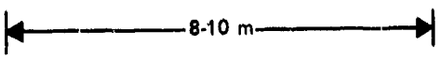
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá ban đêm hay ban ngày bằng lưới mành hoặc câu kiều
- Ở lại ngoài khơi lâu đến 2 ngày, hoạt động quanh năm, song vào đánh cá trong các sông khi gió mùa thổi, ra cách bờ xa 20 hải-lý khi thời tiết tốt
- Một ngày đánh được 50 ký gồm có cá chim và cá nục
- Động-cơ diesel — 1 hay 2 xy-lanh, mạnh từ 6 đến 10 mã lực

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- One sail
- Crescent-shaped double-ender
- Sharp curve in gunwales at forecastle and stern bulwarks
- Woven-bamboo bottom on single-topside-plank frame
- Retractable rudder and rudderpost; retractable stemboard on some





LOA DÀI	**8-10 m**
BEAM RỘNG	**2 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.6 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Sail** **1 Động-Cơ Diesel** **1 Buồm**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Thua Thien Province** **Tỉnh Thừa-Thiên**

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

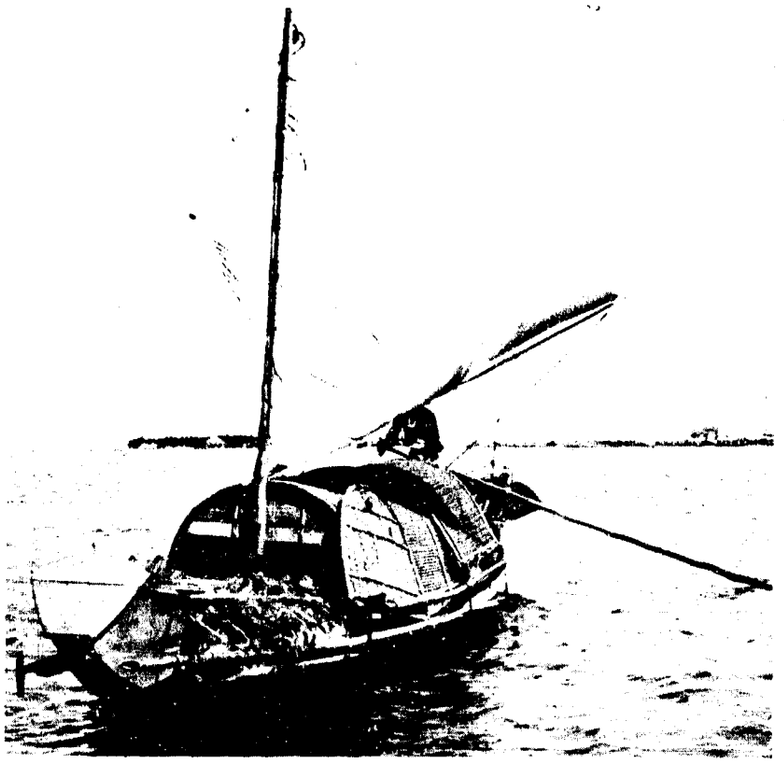
- Không có boong lái cao
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Một buồm
- Thân thuyền hình lưỡi liềm, mũi và lái giống nhau
- Mạn thuyền cong dốc lên tại khoảng kề mũi và lái
- Dáy thuyền bàng nan đóng vào khung tạo thành bởi một tấm ván be mạn thuyền
- Bánh lái và trục bánh lái có thể kéo lên được; vài thuyền có cây xiếm có thể kéo lên được

OPERATION

- Fish only in daylight, trawl or pair trawl at sea or use X- and V-frame dip nets inland, or use bamboo-basket traps
- Stay at sea in daylight only and only on calm days; go 5 to 10 miles from shore
- Some carry bulk cargo – sand, gravel, coal, charcoal, seaweed
- Not motorized

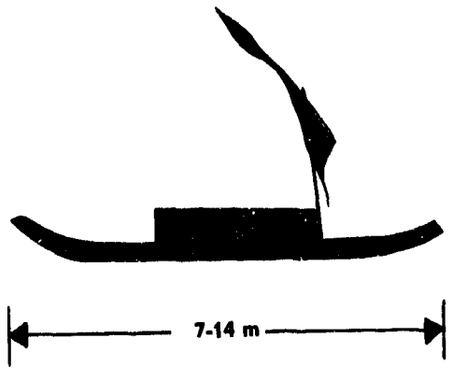
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Chỉ đánh cá vào ban ngày, dùng lưới giả cào hoạt động từng chiếc hoặc từng đôi; khi đánh cá trong sông dùng lưới có khung hình chữ X hay chữ V hoặc dùng nò tre
- Chỉ ở lại ngoài khơi ban ngày khi thời-tiết tốt; ra xa bờ từ 5 đến 10 hải lý
- Vài thuyền chở hàng nặng, cát, sạn, than và rong
- Không gắn máy

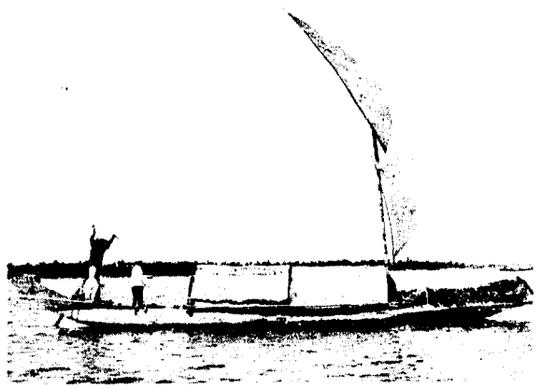


RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- One sail
- Low freeboard amidships, stern high out of water
- Bow and stern blunt
- Hard chine
- Arched bamboo shelters

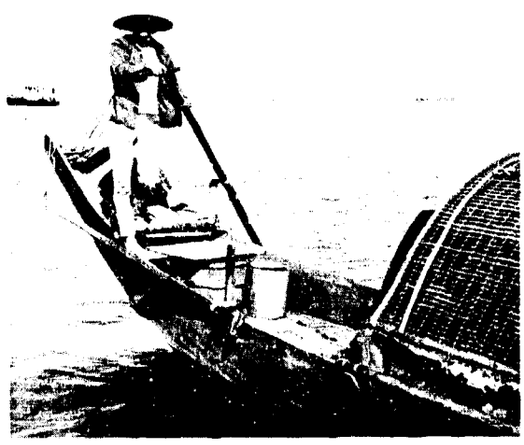


LOA DÀI	7-14 m
BEAM RỘNG	1-2 m
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	0.5 m
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	1 Sail 1 Buồm
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	Quang Tri Province Thua Thien Province Tỉnh Quảng-Trị Tỉnh Thừa-Thiên



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Một buồm
- Phần nổi khoảng giữa thuyền thấp, lái thuyền nhô cao trên mặt nước
- Lái và mũi bằng
- Lườn gẫy
- Mui cong bằng tre làm nơi trú ẩn



OPERATION

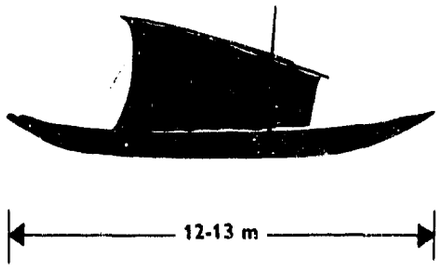
- Fish only in daylight; trawl or pair trawl at sea or use X- and V-frame dip nets inland or use bamboo-basket traps
- Stay at sea in daylight only and only on calm days; go 5 to 10 miles from shore
- Not motorized

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

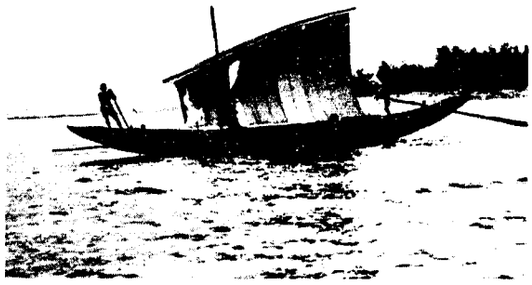
- Chỉ đánh cá vào ban ngày; dùng lưới giả hoạt động từng chiếc hoặc từng đôi một; khi đánh cá trong sông dùng lưới có khung hình chữ X hay chữ V hoặc dùng nò tre
- Chỉ ở lại ngoài biển ban ngày và khi thời tiết tốt; ra cách bờ từ 5 đến 10 hải lý
- Không gắn máy

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- One sail
- Low freeboard amidships, bow and stern high out of water
- Blunt stern and bluff bow
- Crescent shape
- Hard chine



LOA DÀI	**12-13 m**
BEAM RỘNG	**2 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.3 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Sail** **1 Buồm**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Quang Tri Province** **Tỉnh Quảng-Trị**



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Một buồm
- Phần nổi khoảng giữa thuyền thấp, mũi và lái nhô cao trên mặt nước
- Mũi và lái phẳng
- Thân thuyền hình lưỡi liềm
- Lườn gẫy

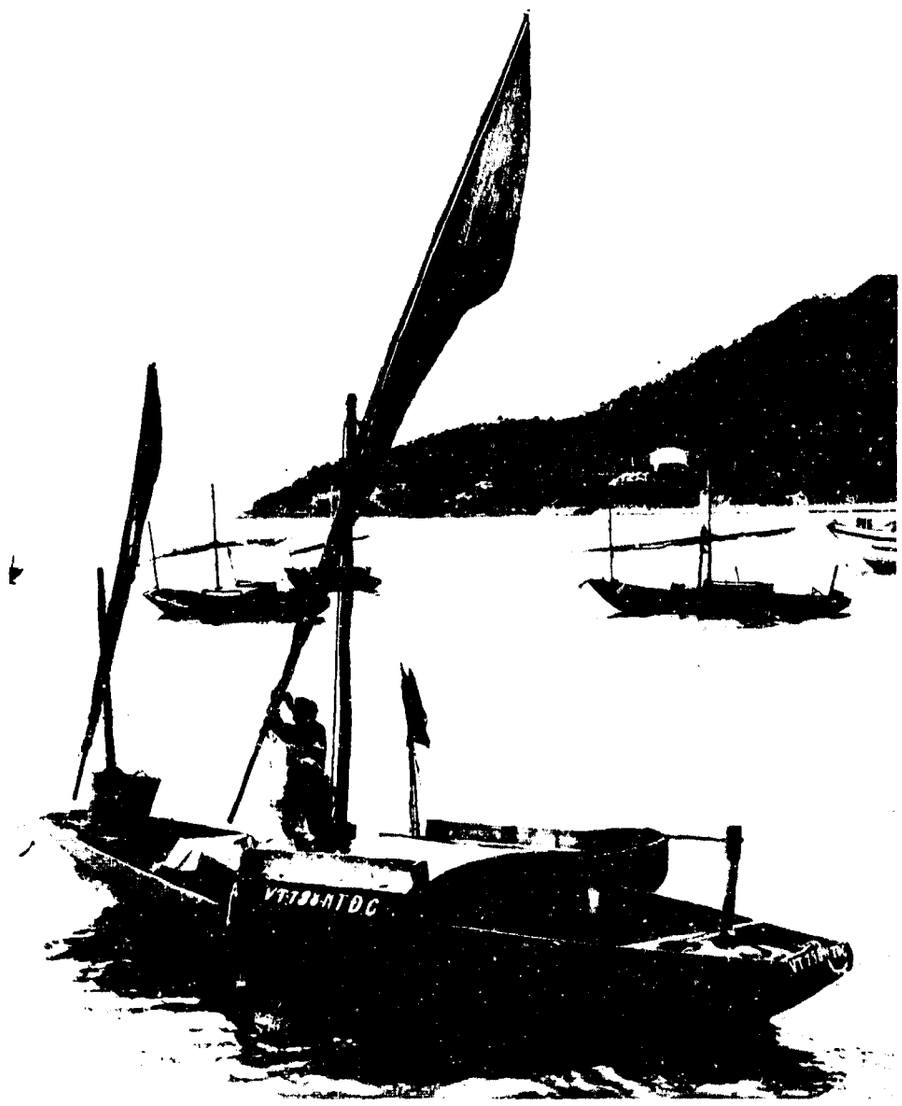
C5-T12-A

OPERATION

- Fish day or night with hook and line
- Stay at sea as long as 5 days; operate year round
- Catch includes spinefoot and snakehead
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 5 to 10 hp
- Maximum speed: 7 kt

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

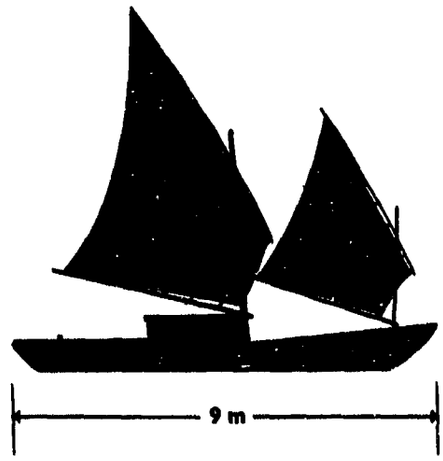
- Đánh cá ban ngày hoặc ban đêm bằng câu liềm
- Ở lại ngoài khơi lâu 5 ngày, hoạt động quanh năm
- Cá đánh được gồm có cá dìa, cá bống
- Động-cơ diesel-1 hoặc 2 xy-lanh, mạnh từ 5 đến 10 mã lực
- Tốc-độ tối-đa: 7 gút



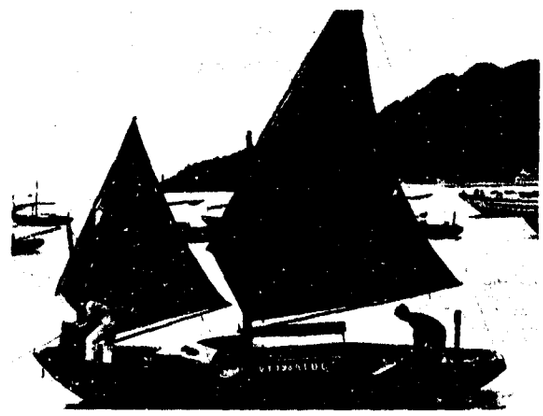
Fishing Boat **C5-T12-A**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Two sails
- Almost flat sheer from blunt stern to bluff bow
- Low, arched engine compartment amidships
- Wooden rudder and rudderpost through trunk in stern
- Small eyes



LOA DÀI	**9 m**
BEAM RỘNG	**2.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.5 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **2 Sails** **1 Động-Cơ Diesel** **2 Buồm**
OPERATING AREA **Vung Tau** VÙNG HOẠT-ĐỘNG **Vũng-Tàu**	



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Hai buồm
- Thân thuyền gần như phẳng từ lái bằng đến mũi vuông
- Mui che máy cong ở giữa thuyền
- Bánh lái và trục bánh lái bằng gỗ nằm trong lô lái
- Hình mắt nhỏ

C5-T12-B

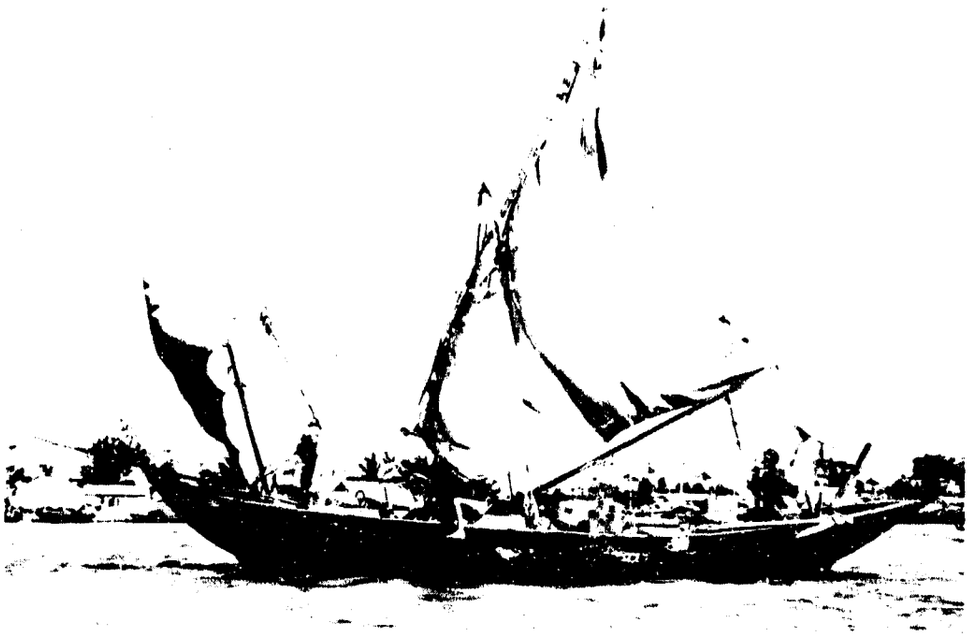
OPERATION

- Fish day or night, principally at Ke Ga
- Stay at sea 1 day or longer; do not operate in waves higher than 1 m or winds stronger than 15 kt; sometimes migrate to Phu Quoc for December-March off season
- Catch includes scad, Spanish mackerel, mackerel tuna, and sardines, 400 kg
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 10 to 20 hp
- Cruising speed: 4 kt

Thuyền Đánh Cá

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

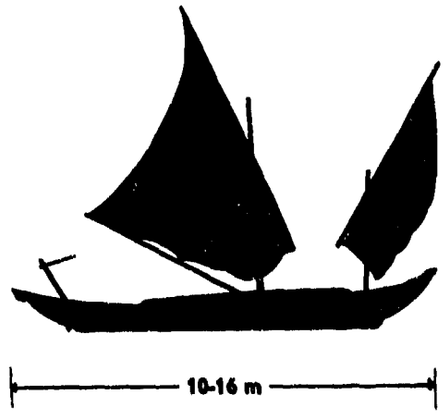
- Đánh cá ban ngày hoặc ban đêm, nhiều nhất ở Kê-Gà
- Ở lại ngoài khơi 1 ngày hay lâu hơn; không hoạt động khi sóng cao hơn 1m hay gió mạnh hơn 15 gút, thỉnh thoảng di cư ra Phú-quốc trong thời gian ngoài mùa cá từ tháng chạp đến tháng ba
- Cá đánh được gồm có cá nục, cá thu ống, cá ngừ, cá trích, một ngày được 400 ký
- Động-cơ diesel-1 hoặc 2 xy-lanh, 10 đến 20 mã lực
- Tốc độ hải hành: 4 gút



Fishing Boat **C5-T12-B**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Two sails
- Slight sheer from blunt stern to spoon-shaped bow
- Stempost on some, flat stem overlapped by side planks on others
- Long daggerboard forward



LOA DÀI	**10-16 m**
BEAM RỘNG	**2.5-4 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.8 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **2 Sails** **1 Động-Cơ Diesel** **2 Buồm**
OPERATING AREA **Phan Thiet** VÙNG HOẠT-ĐỘNG **Phan-Thiet**	

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Hai buồm
- Thân thuyền hơi dốc từ lái phẳng đến đầu mũi hình chiếc muỗng
- Một vài thuyền có lô mũi, những thuyền khác có mũi phẳng bị ván be trùm lên
- Đàng mũi có cây xiếm dài

C5-T12-C

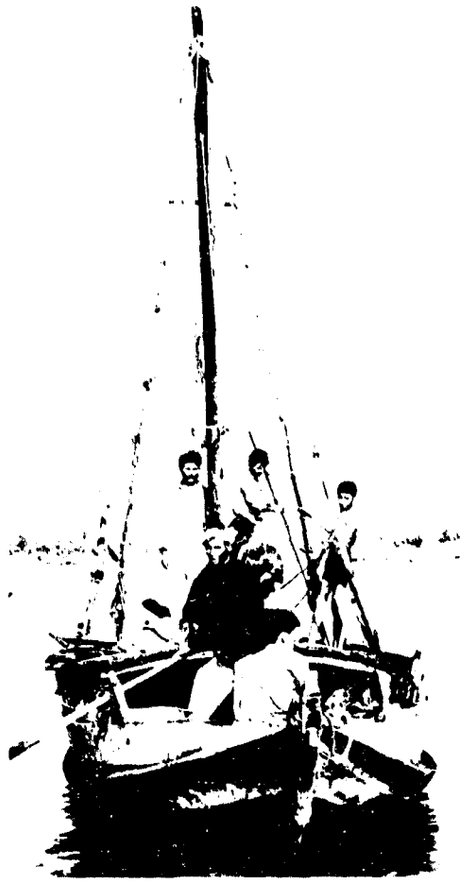
OPERATION

- Fish with hook and line
- Catch Spanish mackerel, mackerel tuna, threadfin bream, lizard fish
- Large C5-T12-C make monthly trips to Phan Thiet, 1 day for one way
- Carry passengers and cargoes of coral, beans, beef,cows, pigs, rice, cement, wood, kerosene, salt, and nuoc mam

Thuyền Đánh Cá

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

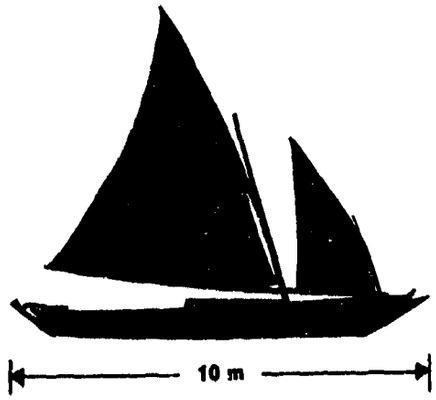
- Đánh cá bằng câu kiều
- Cá đánh được gồm có cá thu ống, cá ngừ, cá đổng, cá mối
- Những thuyền C5-T12-C lớn mỗi tháng đi Phan-thiết một chuyến, mất 1 ngày đường
- Chở hành-khách và hàng hóa gồm có san-hô, đậu, thịt bò, bè, heo, gạo, xi-măng, gỗ, dầu hôi, muối và nước mắm



Fishing Boat **C5-T12-C**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Two sails
- Slight crescent sheer and very low freeboard amidships
- Low arched cabin amidships
- Curved wooden rudder raked to sternpost
- Long Annamite eyes



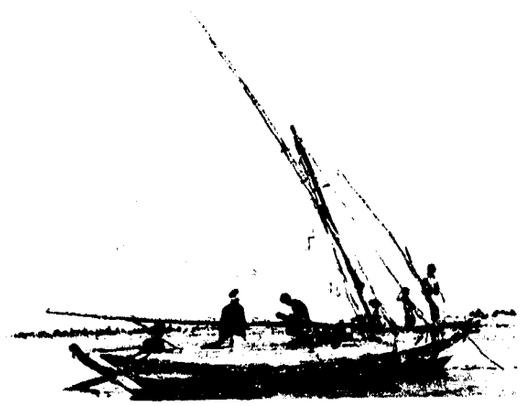
LOA
DÀI **10 m**

BEAM
RỘNG **2.5 m**

DRAFT (Loaded)
TẦM NƯỚC CỐ CHỞ

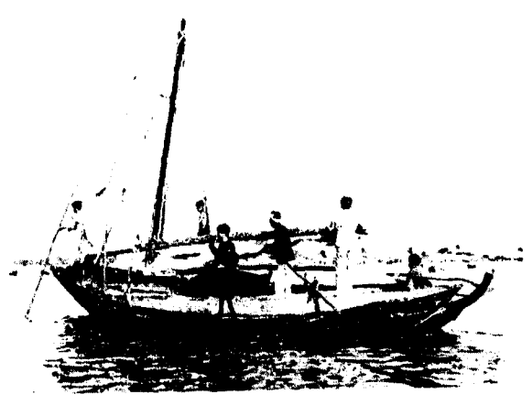
PROPULSION **2 Sails**
ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN **2 Buồm**

OPERATING AREA
Poulo Cecir De Mer
Phan Thiet
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Poulo Cecir De Mer
Phan-Thiết



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Hai buồm
- Thân thuyền hơi vểnh cong và phần nối giữa thuyền rất thấp
- Mui giữa thuyền cong, thấp
- Bánh lái cong bằng gỗ nằm dốc với lô lái
- Hình mắt dài kiểu Việt-Nam



OPERATION

- Fish predawn and daylight with lift nets, encircling gill nets, or hook and line
- Stay at sea less than 1 day; cannot operate in waves higher than 1 m
- Catch 100 kg
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 5 to 10 hp
- Maximum speed: 7 kt

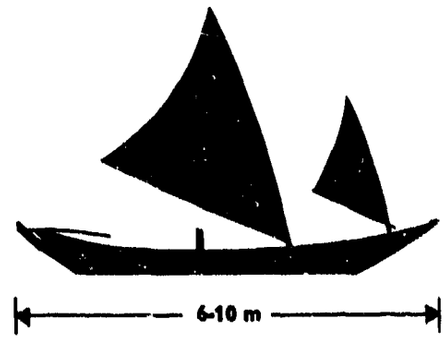
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá trước lúc rạng-đông và bán ngày bằng lưới mành, lưới bén đánh bao hoặc bằng câu kiều
- Ở lại ngoài khơi dưới 1 ngày; không thể hoạt động khi sóng cao trên 1m
- Một ngày đánh được 100 ký cá
- Động-cơ diesel–1 hoặc 2 xy-lanh, mạnh từ 5 đến 10 mã lực
- Tốc độ tối-đa: 7 gút

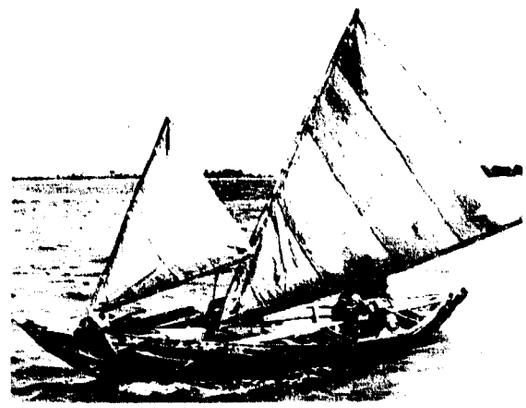
Fishing Boat **C5-T12-D**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Two sails
- Crescent-shaped with spoon-shaped, pointed ends
- Bow substantially higher than stern
- Woven-bamboo bottom shows at both ends
- Wooden rudder contoured to stern



LOA DÀI	**6-10 m**
BEAM RỘNG	**1.3-2 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.4 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **2 Sails** **1 Động-Cơ Diesel** **2 Buồm**
OPERATING AREA **Phan Rang** VÙNG HOẠT-ĐỘNG **Phan-Rang**	



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Hai buồm
- Thân thuyền hình lưỡi liềm, mũi và lái nhọn giống hình chiếc muỗng
- Mũi cao hơn lái
- Đáy thuyền bằng nan lộ ra ở mũi và lái
- Bánh lái bằng gỗ nằm uốn theo lái thuyền

C5-T12-E

OPERATION

- Fish predawn and daylight with lift nets, encircling gill nets, or hook and line
- Stay at sea up to 5 days; can operate in 2-m seas and 20-kt winds; some go 90 miles south to Ke Ga to fish
- Catch 300 kg
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 5 to 20 hp

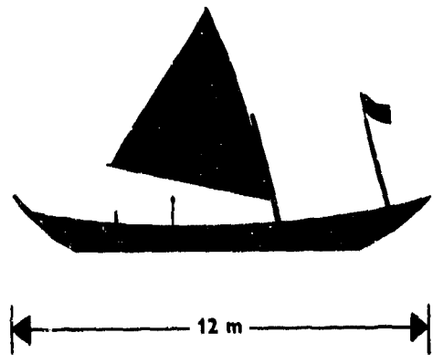
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá trước lúc rạng đông và ban ngày bằng lưới mành, lưới bén đánh bao hay câu kiều
- Ở lại ngoài khơi lâu đến 5 ngày, có thể hoạt động khi sóng cao 2m và gió mạnh 20 gút; vài thuyền đi về phía nam đến Kê-Gà cách 90 hải lý để đánh cá
- Một ngày đánh được 300 ký cá
- Động-cơ diesel-1 hay 2 xy-lanh, 5 đến 20 mã lực

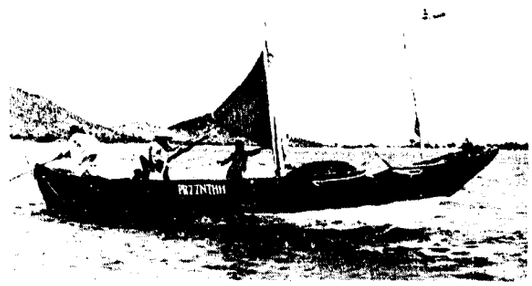
Fishing Boat **C5-T12-E**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Two sails
- Slight crescent sheer from pointed stern to high, spoon-shaped, pointed bow
- Low freeboard
- Long, curved rudder raked to stern
- Long eyes



LOA DÀI	**12 m**
BEAM RỘNG	**3.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.8 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **2 Sails** **1 Động-Cơ Diesel** **2 Buồm**
OPERATING AREA **Phan Rang** VÙNG HOẠT-ĐỘNG **Phan-Rang**	



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Hai buồm
- Thân thuyền hơi vễnh cong từ lái nhọn đến đầu mũi nhọn, cao giống hình chiếc muỗng
- Phần nổi thấp
- Bánh lái cong, dài nằm dốc với lái thuyền
- Hình mắt dài

C5-T12-F

OPERATION

- Ports of call are Nha Trang and Hon Lon
- Stays at sea 1 day; travels in daylight; one-way trip is 5 hours
- Cargo is limestone
- Not motorized

Thuyền Chở Hàng

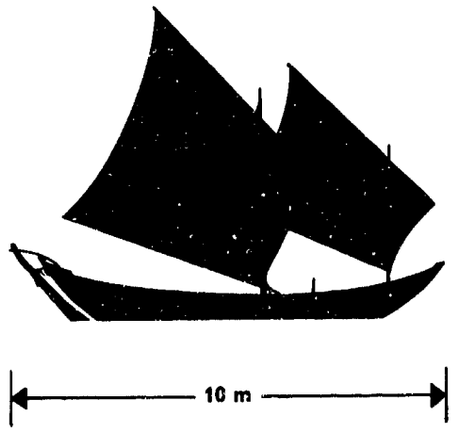
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Ghé bến tại Nha-trang và Hòn Lớn
- Ở lại ngoài khơi 1 ngày, hải hành vào ban ngày; một chuyến đi hết 5 tiếng đồng hồ
- Chở đá vôi
- Không gắn máy

Cargo Boat **C5-T12-F**

RECOGNITION

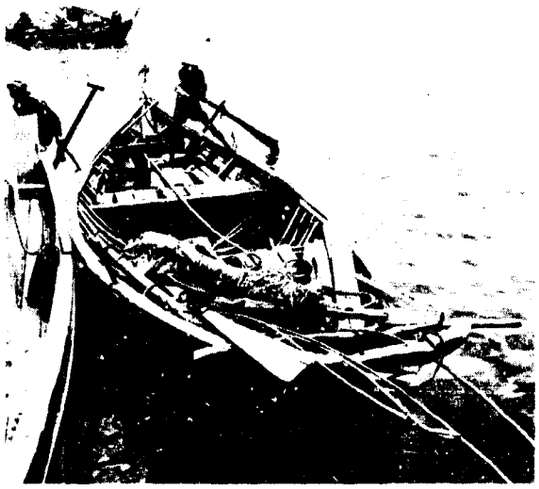
- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Crescent sheer and low freeboard
- Pointed ends
- Long rudder contoured to stern
- Long, Annamite eyes
- Two sails

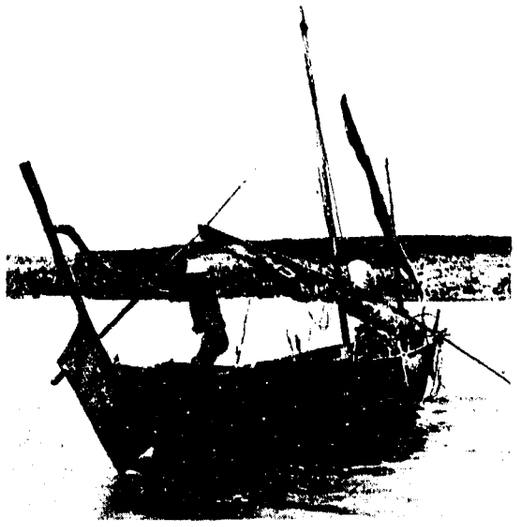


LOA DÀI	**10 m**
BEAM RỘNG	**2.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.5 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**2 Sails** **2 Buồm**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Nha Trang** **Nha-Trang**

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Thân thuyền hình luỡi liềm và phần nổi thấp
- Mũi và lái đều nhọn
- Bánh lái dài nằm uốn theo lái thuyền
- Hình mắt dài kiểu Việt-Nam
- Hai buồm





OPERATION

- Da Nang: fish in pairs with lift nets; net 300 kg including thread-fin
- Other areas: use gill nets and other techniques
- Do not operate in rough seas; tend to heel
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 5 to 10 hp
- Maximum speed: 8 kt

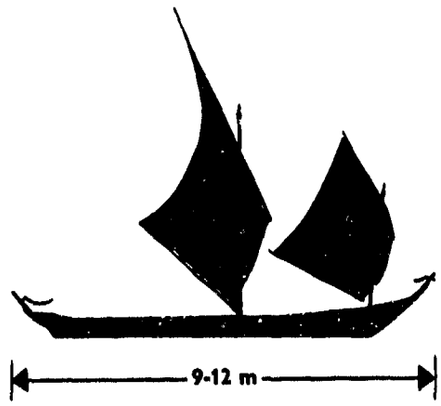
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Tại Đà-nẵng: đánh cá từng đôi một bằng lưới mành; một ngày đánh được 300 ký gồm có cá gộc
- Tại các vùng khác; đánh cá bằng lưới bén và các kỹ thuật khác
- Không hoạt động khi biển động; dễ bị nghiêng
- Động-cơ diesel-1 hay 2 xy-lanh, 5 đến 10 mã lực
- Tốc độ tối đa: 8 gút

Fishing Boat **C5-T12-Q**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Two sails
- Moderate sheer from low stern to higher bow
- Low freeboard
- Long, curved, retractable rudder and stemboard
- Woven-bamboo bottom fastened to topside planking
- Eyes on bow



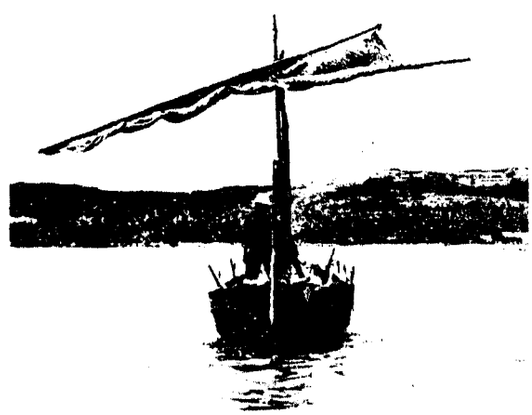
LOA DÀI	**9-12 m**
BEAM RỘNG	**2.5-3 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.6 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**2 Sails** **2 Buồm**

OPERATING AREA
Phan Thiet North to Quang Tri Province

VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Từ Phan-Thiết Đến Phía Bắc Tỉnh Quảng-Trị

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Hai buồm
- Thân thuyền dốc cao vừa phải từ lái thấp đến đầu mũi cao
- Phần nổi thấp
- Bánh lái và xiếm cong, dài, có thể kéo lên được
- Đáy thuyền bằng nan được đóng vào ván be
- Trên mũi thuyền có vẽ hình mắt

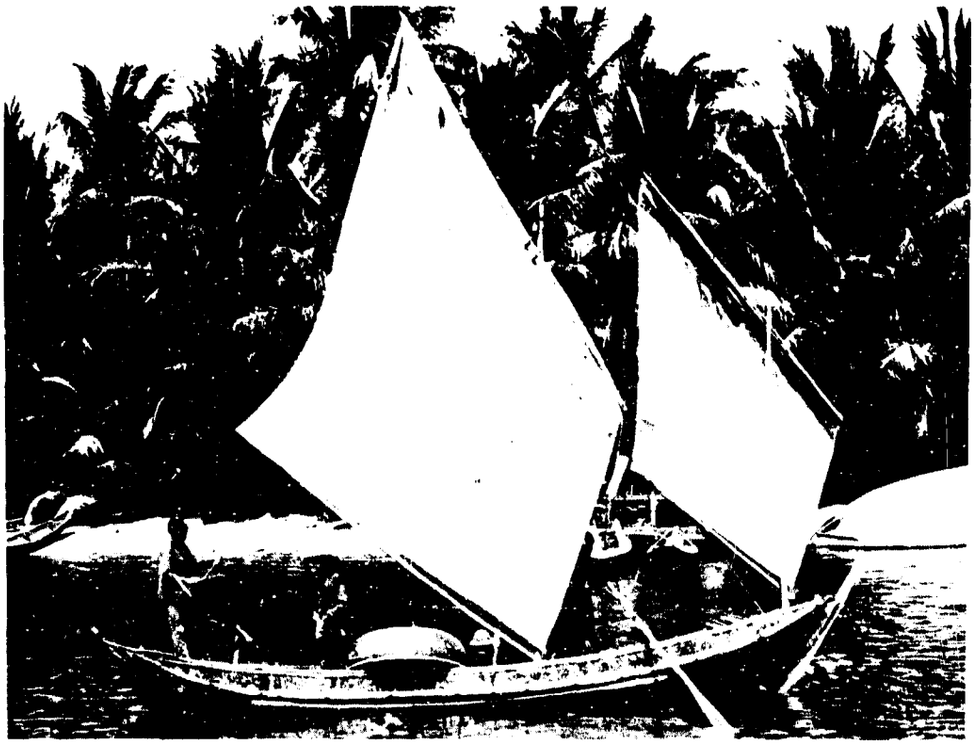


OPERATION

- Fish in daylight with hook and line
- Catch 40 kg daily
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 5 to 10 hp

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

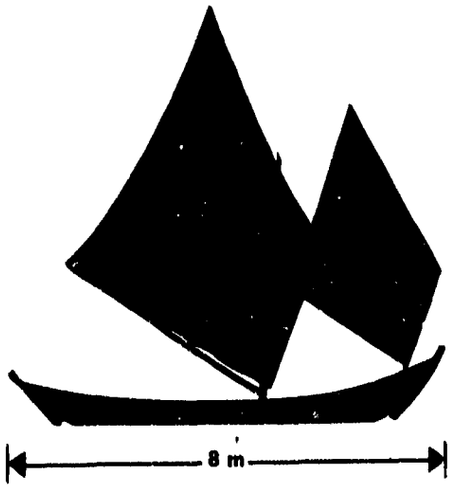
- Đánh cá ban ngày bằng câu kiều
- Một ngày đánh được 40 ký cá
- Động-cơ diesel-1 hay 2 xy-lanh, 5 đến 10 mã lực



Fishing Boat **C5-T12-H**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Two sails
- Very low freeboard
- All-woven-bamboo hull
- Rudder on pintles and gudgeons
- Retractable stemboard



LOA DÀI	**8 m**
BEAM RỘNG	**1.7 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.3 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**2 Sails** **2 Buồm**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Tuy Hoa to Hue** **Quang Ngai** **Từ Tuy-Hòa Đến Huế** **Quãng-Ngãi**

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Hai buồm
- Phần nổi rất thấp
- Vỏ thuyền hoàn toàn bằng nan
- Bánh lái ráp bằng chốt và mộng
- Cây xiếm có thể kéo lên được

Thuyền Chở Hàng

OPERATION

- Ports of call include Hue, Da Nang, Quang Ngai, Qui Nhon, Tam Ky, Bong Son, De Gi, Song Cau, Nha Trang, Hon Khoi, Phan Rang, Ham Tan, Phan Thiet, and Saigon
- Cargoes include rice, salt, alcohol, and coco fibre
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 5 to 20 hp

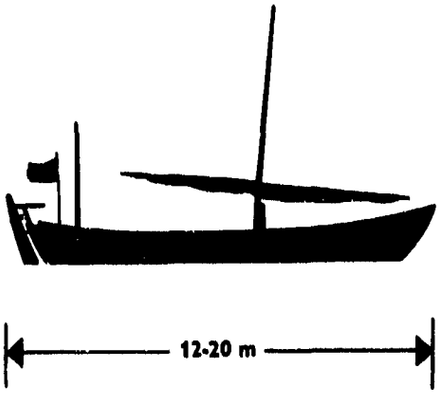
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Ghé bến tại Huế, Đà-nãng, Quảng Ngãi, Qui-Nhơn, Tam-Kỳ, Bồng Sơn, Đe Gi, Sông Cầu, Nha-trang, Hòn Khói, Phan-Rang, Hàm-tân, Phan-thiết, Sàigòn
- Hàng chuyên chở gồm có gạo, muối, rượu và xơ dừa
- Động-cơ diesel–1 hoặc 2 xy-lanh, 5 đến 20 mã lực

Cargo Boat **C5-T12-I**

RECOGNITION

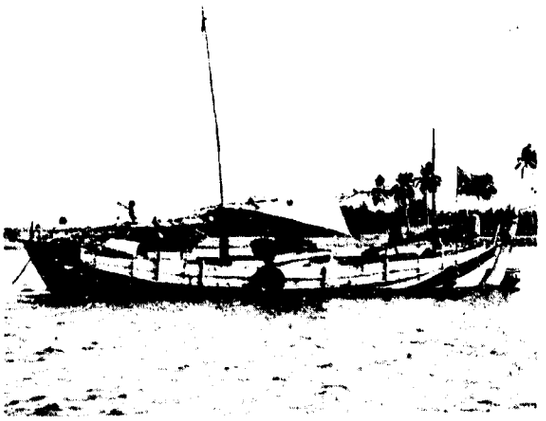
- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Two sails—main and mizzen
- Steeply raked bow and stern
- Wooden washboards
- Very low loaded freeboard
- Long, curved wooden rudder on retractable post
- Low, arched cover amidships
- Large, long eyes



LOA DÀI	**12-20 m**
BEAM RỘNG	**2.5-4.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**1 m**
PROPULSION	**1 Diesel** **2 Sails**
ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Động-Cơ Diesel** **2 Buồm**

OPERATING AREA
East Coast
Based at Quang Ngai, Qui Nhon, Song Cau, Da Nang

VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Bờ Biển Phía Đông
Cửa-Cảng Tại Quảng-Ngãi, Qui-Nhơn, Sông Cầu, Đà-Nẵng



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Hai buồm—buồm lòng và buồm ưng
- Mũi và lái thuyền dốc
- Be gió bằng gỗ
- Phần nổi rất thấp khi chở hàng
- Bánh lái bằng gỗ cong, dài gắn trên trục bánh lái có thể kéo lên được
- Mái che cong, thấp khoảng giữa thuyền
- Hình mắt dài, lớn

C5-T12-J

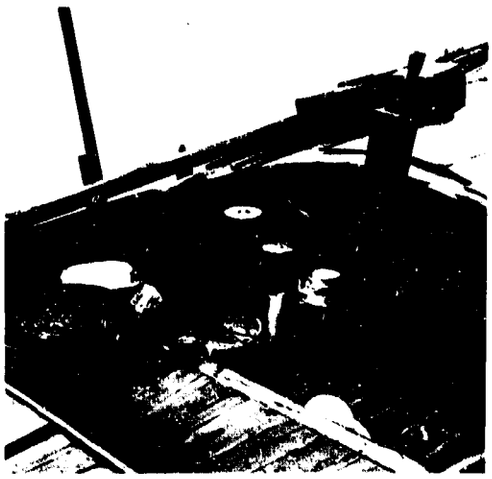
OPERATION

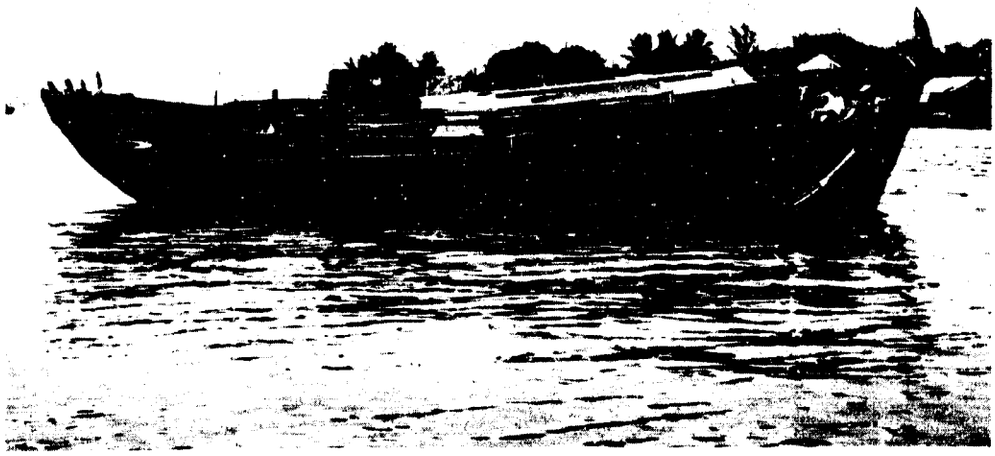
- Ports of call include Da Nang, Dien Ban and Nong San
- Stays at sea not more than 1 day between stops
- Cargoes include charcoal and sand
- Not motorized

Thuyền Chở Hàng

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Ghé bến tại Đà Nẵng, Điện bàn, Nông sơn
- Ở lại ngoài khơi dưới một ngày trong khi đi từ bến này đến bến khác
- Hàng chuyên chở gồm có than, cát
- Không có gắn máy

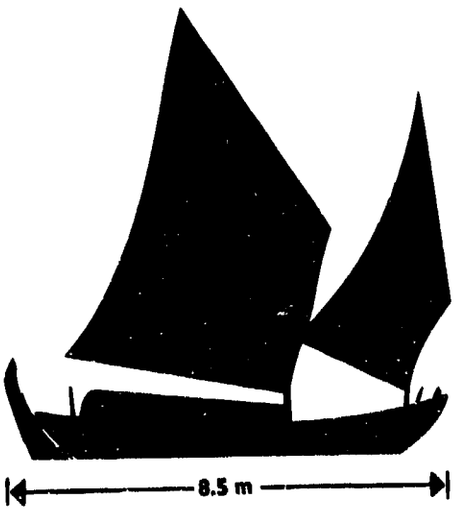




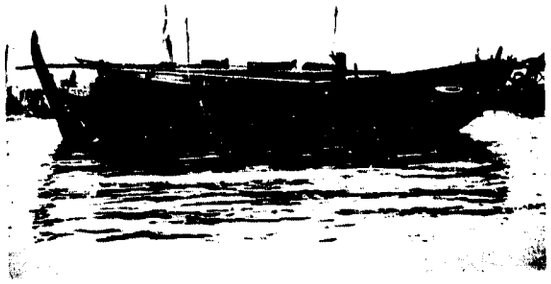
Cargo Boat **C5-T12-J**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Two sails
- Nearly flat sheer and high freeboard
- Spoon-shaped, pointed ends
- Huge, curved wooden rudder on retractable post or on pintles and gudgeons

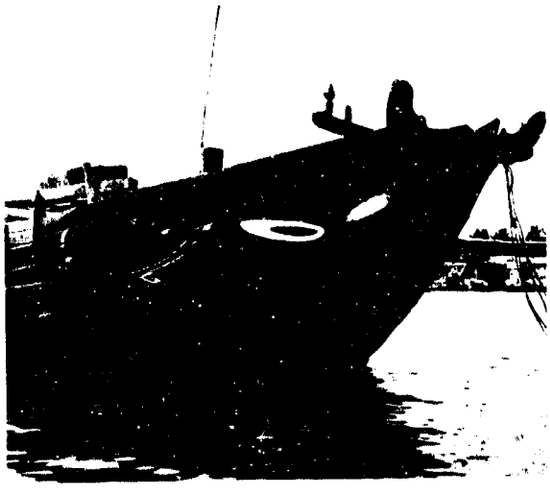


LOA DÀI	**8.5 m**
BEAM RỘNG	**2.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.6 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**2 Sails** **2 Buồm**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Quang Nam Province** **Tỉnh Quảng-Nam**



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Hai buồm
- Thân thuyền gần như phẳng và phần nổi cao
- Mũi và lái nhọn có hình chiếc muỗng
- Bánh lái lớn, cong, bằng gỗ, gắn trên trục bánh lái có thể kéo lên được hoặc gắn trên một hệ thống chốt và mộng



C5-T12-K

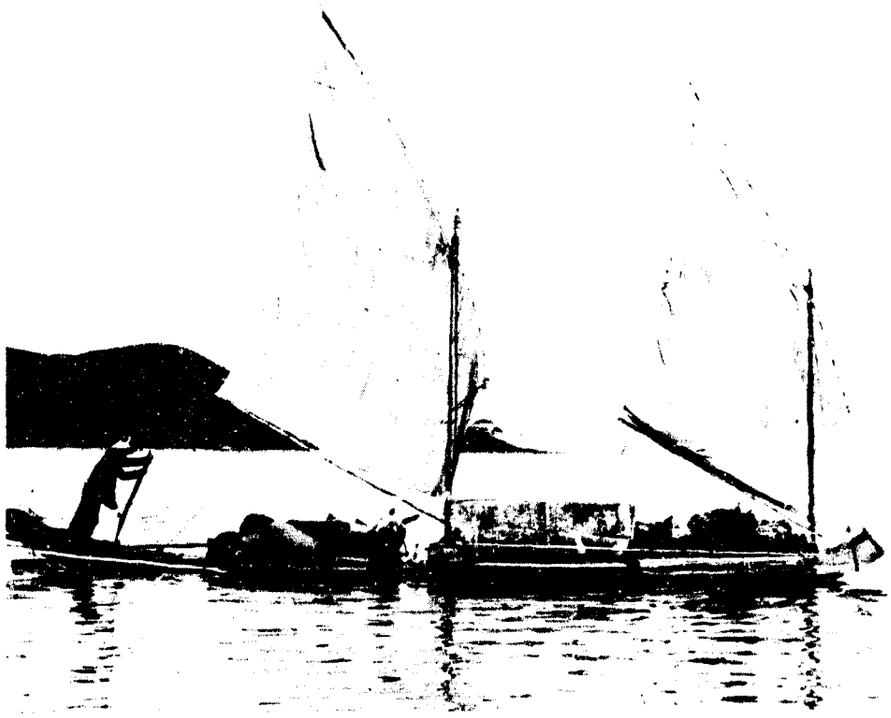
Thuyền Chở Hàng

OPERATION

- Operate locally in Thua Thien and Quang Tri provinces
- Stay at sea less than 1 day; operate only on calm days
- Carry cargo and passengers; also used for fishing
- Not motorized

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

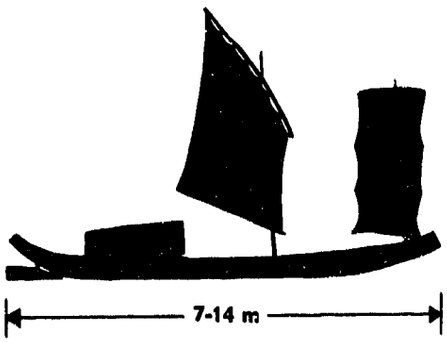
- Hoạt động trong phạm vi địa phương tại tỉnh Thừa thiên và Quảng-trị
- Ở lại ngoài khơi dưới 1 ngày, chỉ hoạt động khi thời tiết tốt
- Chở hành khách và hàng hóa; cũng được dùng để đánh cá
- Không gắn máy



Cargo Boat **C5-T12-K**

RECOGNITION

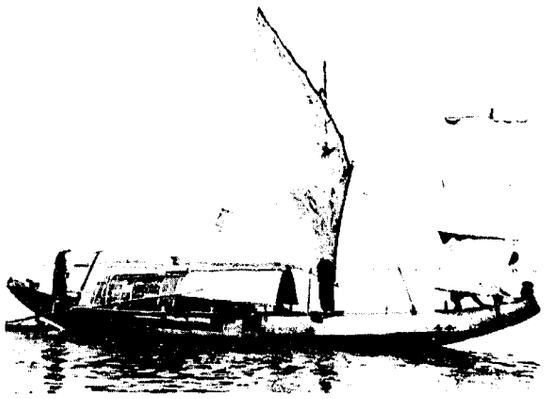
- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Two sails
- Low freeboard and upturned, flat ends
- Hard chine
- Arched, woven-bamboo shelters



LOA DÀI	**7-14 m**
BEAM RỘNG	**1-2 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.5 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**2 Sails** **2 Buồm**

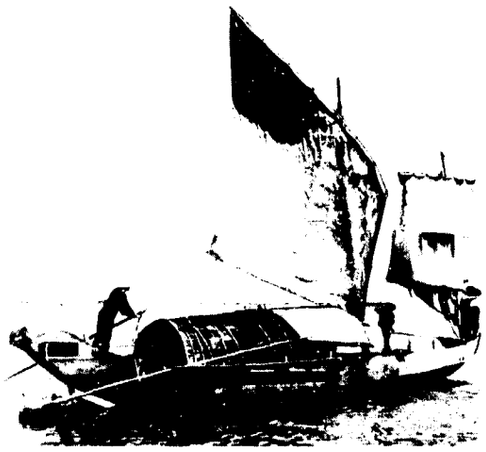
OPERATING AREA
Thua Thien Province
Quang Tri Province

VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Tỉnh Thừa-Thiên
Tỉnh Quảng-Trị



ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Hai buồm
- Phần nổi thấp, mũi và lái phẳng và úp lên
- Lườn gãy
- Mui cong bằng nan

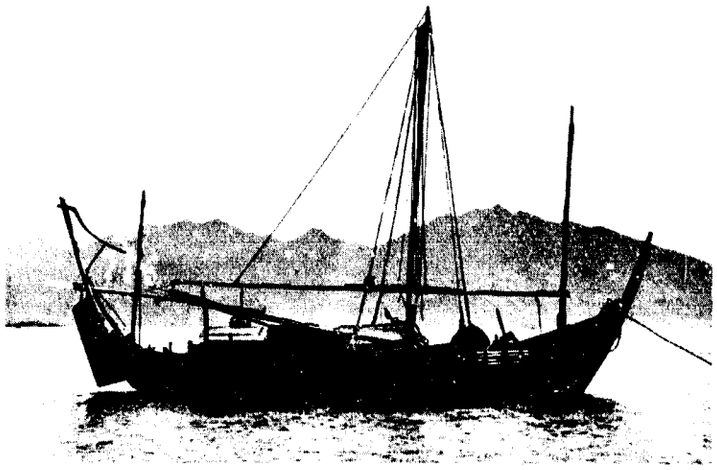


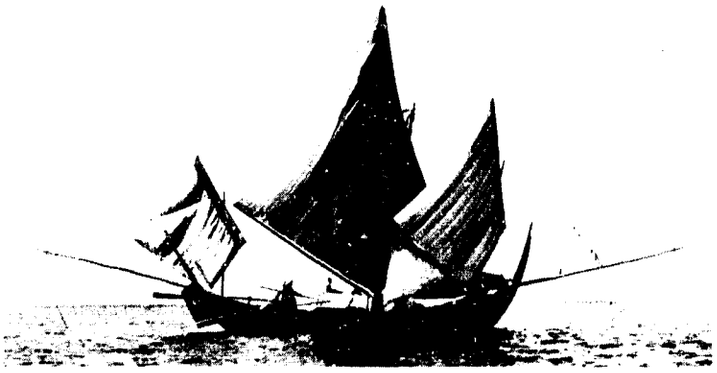
OPERATION

- Fishing boats: lee trawl or pair trawl day or night
- Stay at sea as long as 2 weeks
- Catch includes flying fish, spinefoot, shrimp, lizard fish, and threadfin bream, as much as 1000 kg daily – sometimes preserved in salt
- Cargo boats: ports of call include Quang Ngai, Chu Lai, Da Nang, and Hue
- Cargo includes cement and rice
- Not motorized

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

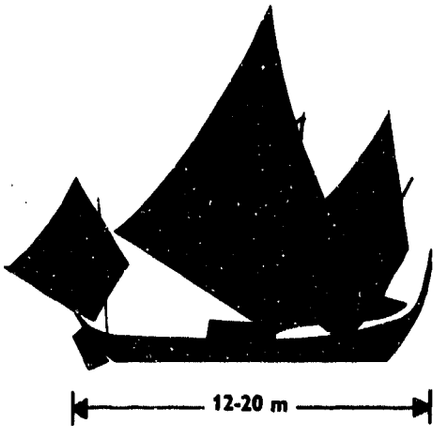
- Thuyền đánh cá: đánh cá ban ngày hay ban đêm bằng lưới giả hoạt động từng thuyền một hoặc từng đôi một
- Ở lại ngoài khơi lâu đến hai tuần
- Một ngày đánh được 1000 ký gồm có cá chuồn, cá dìa, tôm, cá mối, cá đồng – đôi khi ướp cá bằng muối
- Thuyền chở hàng: ghé bến tại Quảng Ngãi, Chu-Lai, Đà-Nẵng và Huế
- Chở xi-măng và gạo
- Không gắn máy



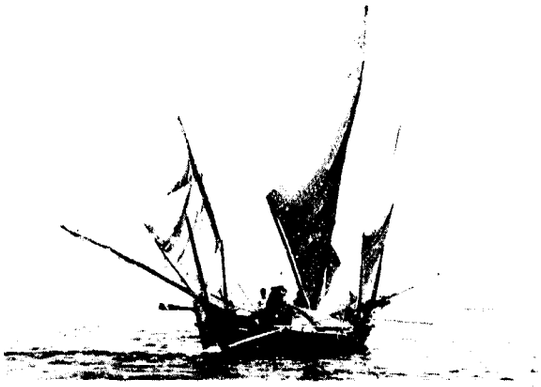


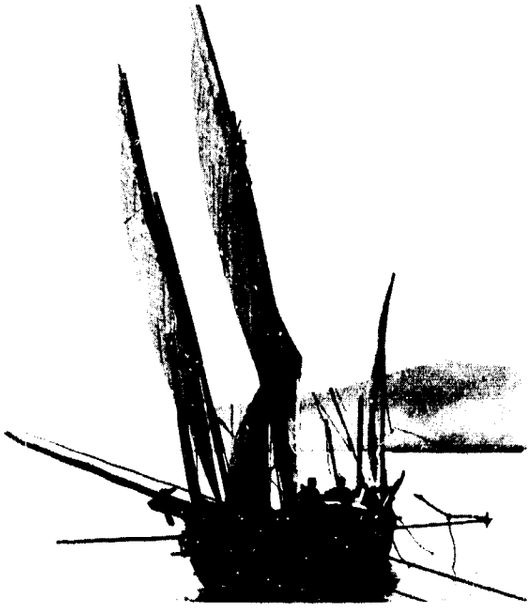
RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Three sails
- Sheer rising from low freeboard slightly aft to pointed stern and to slightly higher pointed bow
- Retractable stemboard and rudder in slotted stem and sternpost
- Sometimes use a jibsail



LOA DÀI	**12-20 m**
BEAM RỘNG	**2.5-5.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.9 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**3 Sails** **3 Buồm**
OPERATING AREA **Da Nang** VÙNG HOẠT-ĐỘNG **Đà-Nẵng**	





ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

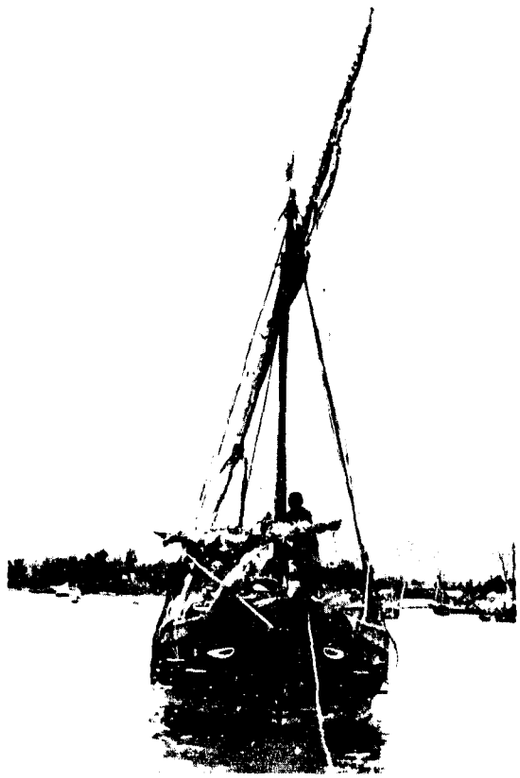
- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Ba buồm
- Thân thuyền dốc lên từ phần nổi thấp kế lái về phía lái nhọn và về phía mũi có phần cao hơn
- Cây xiếm và bánh lái có thể kéo lên được nằm trong lô mũi và lô lái
- Thỉnh thoảng có căng một buồm sóc tam giác

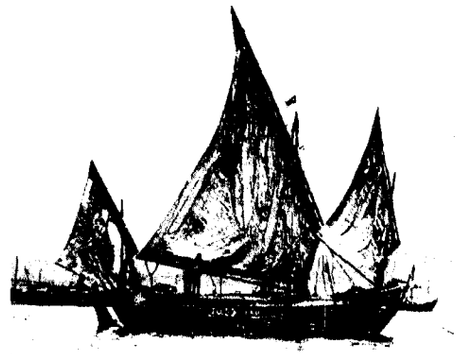
OPERATION

- Ports of call include Hue, Da Nang, Quang Ngai, Qui Nhon, Tam Ky, Bong Son, De Gi, Song Cau, Nha Trang, Hon Khoi, Phan Rang, Ham Tan, Phan Thiet, and Saigon
- Round trip requires 15 to 45 days; some do not operate in October and November
- Cargoes include rice, salt, alcohol, and coco fibre
- Not motorized

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Ghé bến tại Huế, Đà-Nẵng, Quảng Ngãi, Qui-Nhơn, Tam-Kỳ, Bồng Sơn, Đe-Gi, Sông Cầu, Nha-Trang, Hòn Khói, Phan-Rang, Hàm-Tân, Phan-Thiết, Sàigòn
- Một chuyến khứ-hồi mất từ 15 đến 45 ngày, một vài thuyền không hoạt động trong tháng mười và tháng mười một
- Chở gạo, muối, rượu và xơ dừa
- Không gắn máy

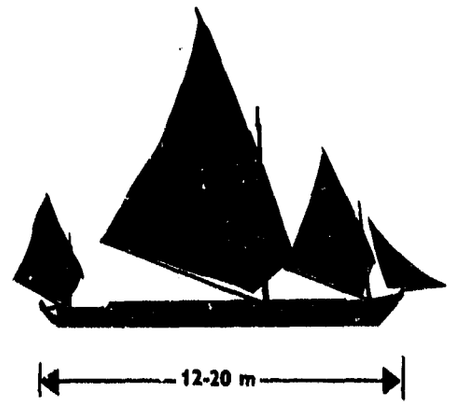




Cargo Boat **C5-T13-B**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Three sails
- Flat sheer and pointed ends
- Long, curved, wooden rudder on retractable post
- High freeboard empty, low freeboard loaded
- Washboards
- Very large, elongated eyes



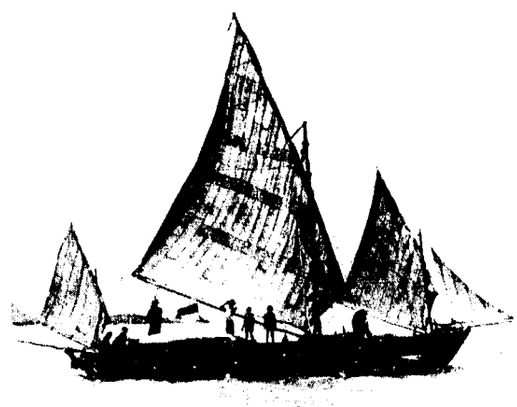
LOA DÀI	**12-20 m**
BEAM RỘNG	**2.5-5.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.9 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**3 Sails** **3 Buồm**

OPERATING AREA
East Coast
Based at Quang Ngai, Qui Nhon, Da Nang, Song Cau

VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Bờ Biển Phía Đông
Cư-Cảng Tại Quãng-Ngãi, Qui-Nhơn, Đà-Nẵng, Sông Cầu

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Ba buồm
- Thân thuyền phẳng, mũi và lái nhọn
- Bánh lái dài, cong, bằng gỗ gắn trên trục bánh lái có thể kéo lên được
- Phần nổi cao khi thuyền trống, thấp khi chở hàng
- Có be gió
- Hình mắt rất lớn và dài

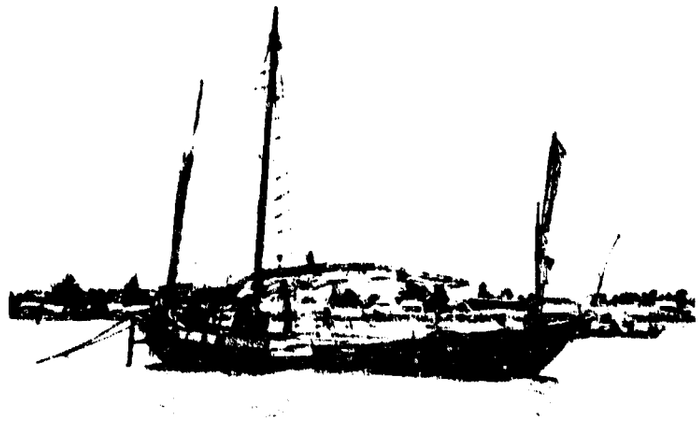


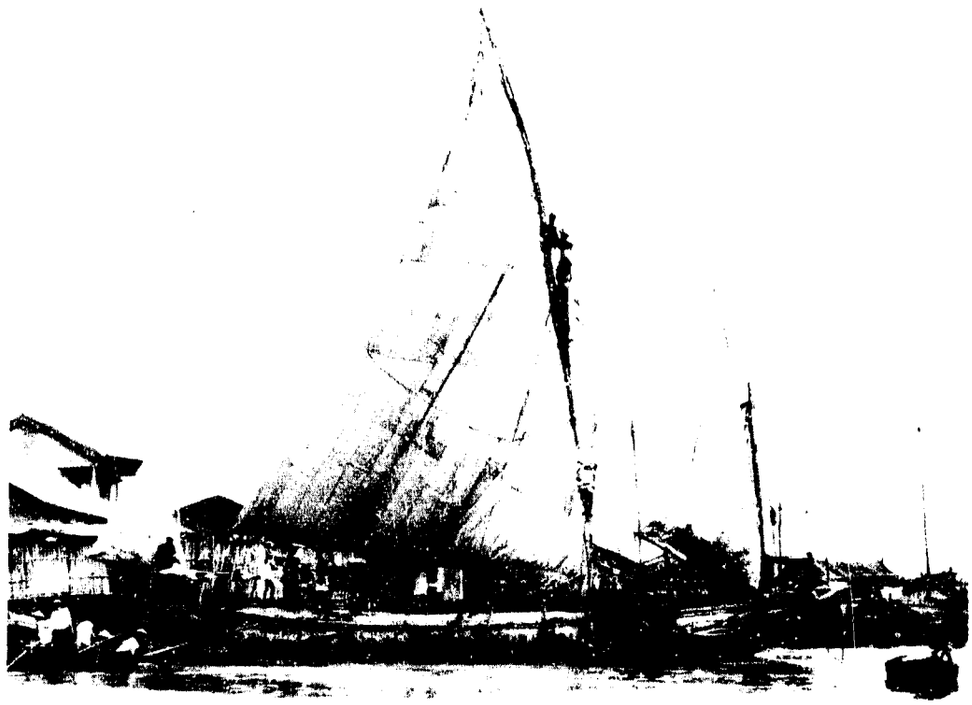
OPERATION

- Ports of call are Phan Thiet and Poulo Cecir De Mer, sometimes intermediate stop at Point Lagan
- One-way trip is normally 1 day, sometimes more
- Cargoes include coral, beans, beef, cows, pigs, rice, cement, wood, kerosene, salt, and fish sauce
- Sometimes carries 100 passengers
- Not motorized

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Ghé bến tại Phan-thiết và Poulo Cecir De Mer, thỉnh thoảng ghé lại Point Lagan giữa đường đi
- Một chuyến đi thường mất 1 ngày, đôi khi lâu hơn
- Chở san-hô, đậu, thịt bò, bò, heo, gạo, xi-măng, gỗ, dầu hôi, muối và nước mắm
- Đôi khi chở đến 100 hành khách
- Không gắn máy

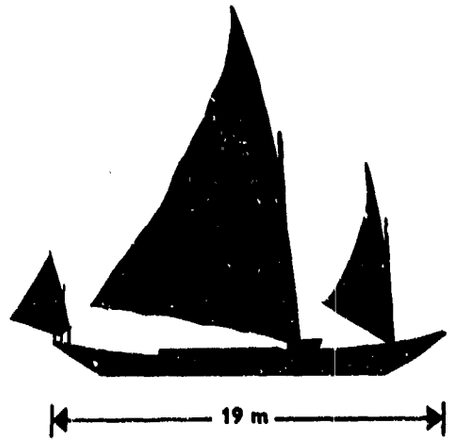




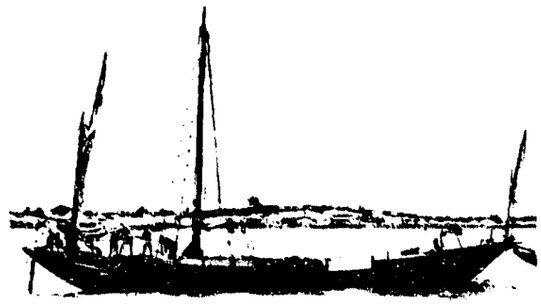
Cargo Boat **C5-T13-C**

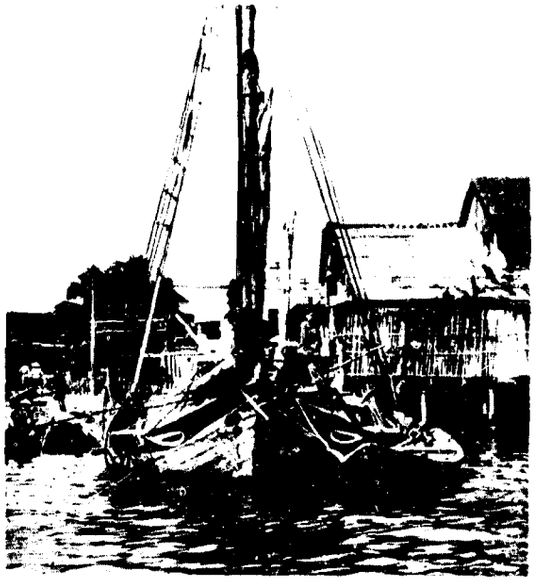
RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- Three sails
- Crescent shape with almost no freeboard amidships
- Pointed ends
- Washboards from bow to stern
- Very large, elongated eyes



LOA DÀI	**19 m**
BEAM RỘNG	**5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**1.2 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**3 Sails** **3 Buồm**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Phan Thiet** **Poulo Cecir De Mer** **Phan-Thiết** **Poulo Cecir De Mer**





ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Ba buồm
- Thân thuyền hình lưỡi liềm và phần nổi giữa thuyền thấp gần như ngang mặt nước
- Mũi và lái đều nhọn
- Bẹ gió chạy dài từ mũi tới lái
- Hình mắt rất lớn và dài

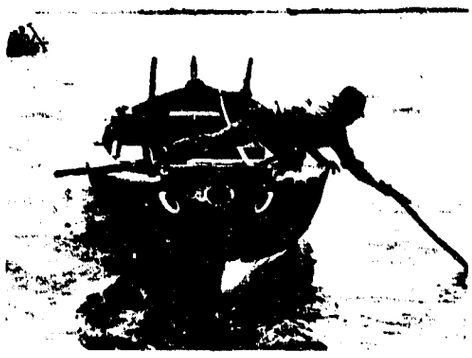
C5-T14-A

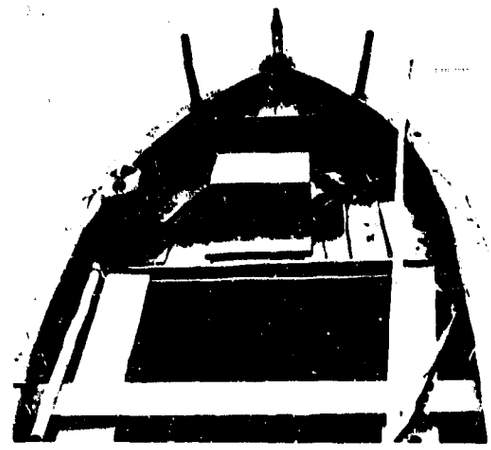
OPERATION

- Fish at traps or trawl inshore in day for shrimp
- Stay at sea 1 day
- Catch 70 kg
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 5 to 10 hp
- Maximum speed: 7 kt

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá ban ngày bằng nò hay dùng lưới giả cào sát bờ để bắt tôm
- Ở lại ngoài khơi 1 ngày
- Một ngày đánh được 70 ký
- Động-cơ diesel–1 hay 2 xy-lanh, 5 đến 10 mã lực
- Tốc-độ tối đa: 7 gút

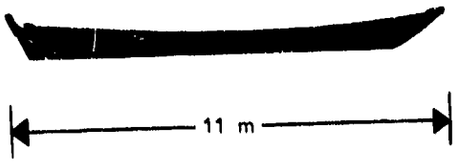




Fishing Boat

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- No superstructure
- Shallow sheer from pointed stern to bow
- Wooden fender on bow
- Long wooden rudder raked to stern
- Oval eyes on bow



LOA DÀI	**11 m**
BEAM RỘNG	**2.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.5 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Động-Cơ Diesel**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Vung Tau Bay** **Vịnh Vũng-Tàu**

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

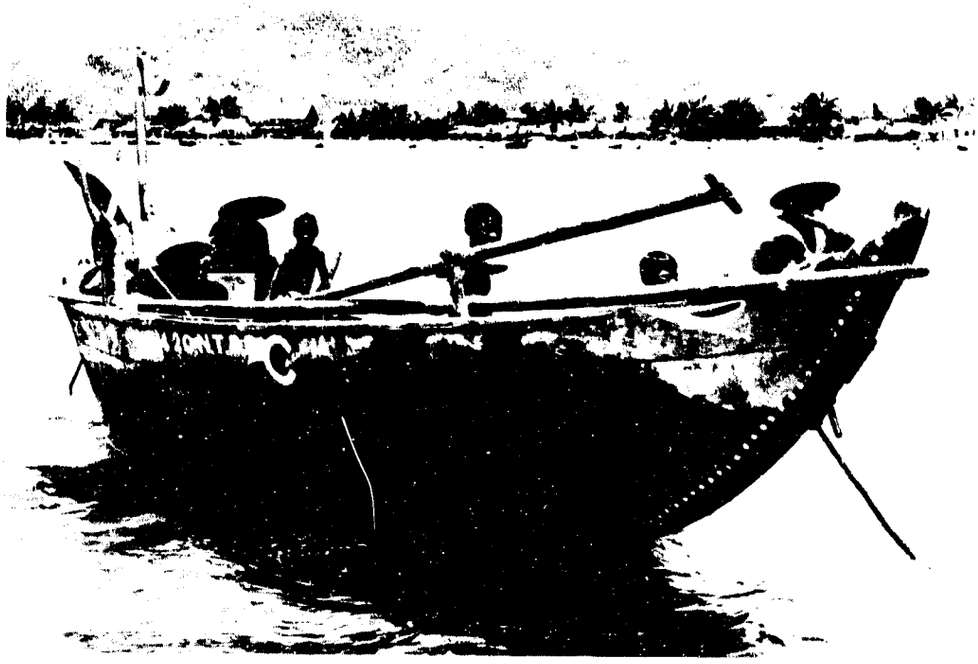
- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Không mui
- Thân thuyền hơi vễnh cong từ lái nhọn đến mũi
- Mũi thuyền có trái độn bằng gỗ
- Bánh lái dài bằng gỗ nằm dốc với lái thuyền
- Mũi thuyền có vẽ mắt hình thuẫn

OPERATION

- Fish in daylight with drift gill nets
- Stay at sea less than 1 day
- Catch as much as 200 kg
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 5 to 10 hp
- Maximum speed: 7 kt

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

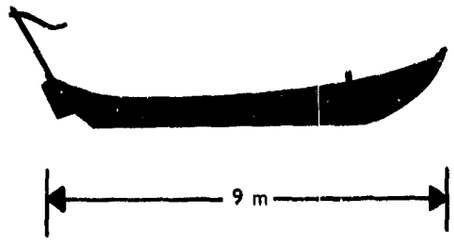
- Đánh cá ban ngày bằng lưới bén thả trôi
- Ở lại ngoài biển dưới 1 ngày
- Một ngày đánh được 200 ký cá
- Động-cơ diesel-1 hoặc 2 xy-lanh, 5 đến 10 mã lực
- Tốc-độ tối đa: 7 gút



Fishing Boat **C5-T14-B**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- No superstructure
- Crescent-shaped
- Pointed ends
- Long-stemmed rudderpost in slotted sternpost or vertical rudderpost through stern
- Small eyes



LOA DÀI	**9 m**
BEAM RỘNG	**2 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.7 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Động-Cơ Diesel**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Vung Tau/Long Hai** **Vũng Tàu/Long-Hải**

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Không mui
- Thân thuyền hình lưỡi liềm
- Mũi và lái nhọn
- Trục bánh lái có cán dài nằm trong lô lái có xẻ rãnh hoặc trục bánh lái thẳng đứng nằm xuyên qua lái
- Hình mắt nhỏ

OPERATION

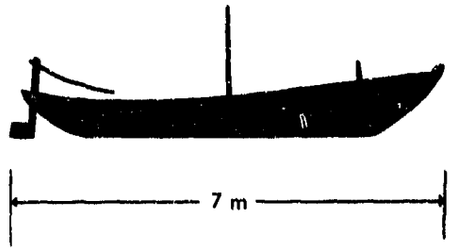
- Fish in darkness with hook and line
- Stay at sea overnight
- Catch 3 kg
- Diesel engine – 6 to 10 hp "in-board-outboard" engine

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá ban đêm bằng câu kiều
- Ở lại đêm ngoài biển
- Một ngày đánh được 3 ký cá
- Động-cơ diesel-mạnh từ 6 đến 10 mã lực đặt theo lối "nửa trong nửa ngoài" thuyền

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- No superstructure
- Spoon-shaped bow and stern
- Bamboo bottom on topside-plank frame
- Rudder in slotted sternpost, or forward raked rudderpost in sternpost trunk, or inboard-outboard engine
- Long, narrow eyes



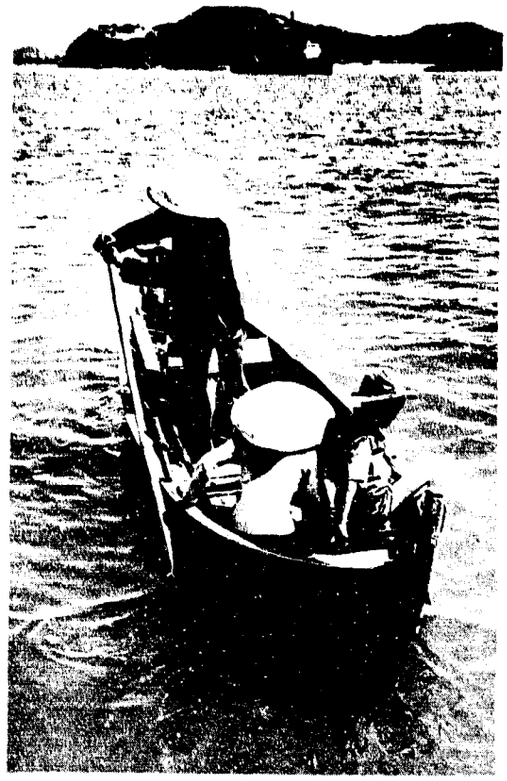
LOA DÀI	**7 m**
BEAM RỘNG	**1.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.4 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel or Gasoline Engine** **1 Động-Cơ Diesel Hay Động-Cơ Chạy Xăng**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Nha Trang** **Nha-Trang**

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Không mui
- Mũi và lái giống hình chiếc muỗng
- Đáy thuyền bằng nan đóng vào ván be
- Bánh lái nằm trong lô lái có xẻ rãnh hoặc trục bánh lái dốc xiên nằm trong lái thuyền, hoặc có hệ thống máy đặt nửa trong nửa ngoài thuyền
- Hình mắt dài, hẹp

C5-T14-D

Thuyền Đánh Cá



OPERATION

- Fish in morning daylight with hook and line
- Stay at sea only a few hours; do not operate in October, November, and December
- Catch 1 kg
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 5 to 10 hp
- Fishing possibly not main occupation of owner

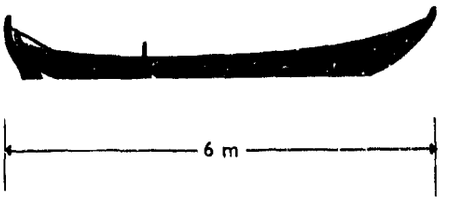
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá vào buổi sáng bằng câu kiều
- Chỉ ở lại ngoài khơi trong vài tiếng đồng hồ; không hoạt động trong tháng mười, tháng mười một và tháng chạp
- Một ngày đánh được 1 ký cá
- Động-cơ diesel–1 hay 2 xy-lanh, 5 đến 10 mã lực
- Đánh cá có thể không phải là nghề chính của chủ thuyền

Fishing Boat **C5-T14-D**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- No superstructure
- Crescent shape with spoon-shaped, pointed ends
- Rudder contoured to stern
- Engine covered by wooden box



LOA DÀI	**6 m**
BEAM RỘNG	**1.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.4 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel or Gasoline Engine** **1 Động-Cơ Diesel Hay Động-Cơ Chạy Xăng**
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	**Qui Nhon** **Qui-Nhơn**

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

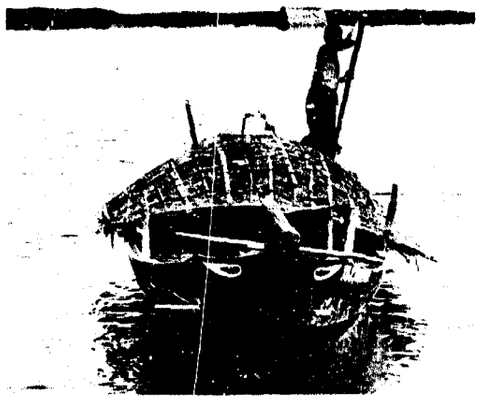
- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Không mui
- Thân thuyền hình lưỡi liềm, mui và lái giống hình chiếc muỗng
- Bánh lái nằm uốn theo lái thuyền
- Động cơ đạy bằng thùng gỗ

OPERATION

- Tuy Hoa: fish in day with beach seine; remain within 1 mile of shore
- Poulo Gambir: fish at night with hook and line or gill nets; catch includes squid, ribbonfish, scad, threadfin bream, lizard fish, 30 to 50 kg; some do not operate in October and November
- Thua Thien and Quang Tri: fish in day with hook and line, drift gill nets, and beach seines; gill net catch includes Spanish mackerel, scad, ponyfish, anchovy, and whiting, 40 to 300 kg
- Diesel engine — 1 or 2 cylinders, 5 to 10 hp — many not motorized
- Maximum speed: 5 kt

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

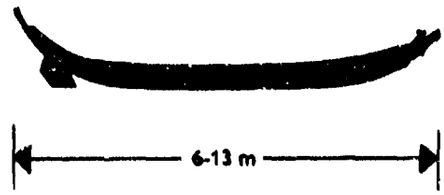
- Tại Tuy-Hòa: đánh cá ban ngày bằng lưới rùng; ở cách bờ trong khoảng 1 hải lý
- Tại Poulo Gambir: đánh cá ban đêm bằng câu kiều hoặc lưới bén; một ngày đánh được từ 30 đến 50 ký gồm có cá mực, cá hồ, cá mục, cá dẳng, cá mồi; vài thuyền ngung hoạt động trong tháng mười và tháng mười một
- Tại Thừa-thiên và Quảng-trị: đánh cá ban ngày bằng câu kiều, lưới bén thả trôi và lưới rùng; dùng lưới bén thả trôi đánh được từ 40 đến 300 ký gồm cá các hoại cá thu ống, cá nục, cá liệt, cá cơm, cá dụa
- Động-cơ diesel — 1 hay 2 xy-lanh, 5 đến 10 mã lực — nhiều thuyền không gắn máy
- Tốc-độ tối đa : 5 gút



Fishing Boat **C5-T14-E**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- No superstructure
- Crescent shape with low freeboard
- Woven-bamboo bottom on topside-plank frame
- Retractable stemboard and rudder
- Wooden-box engine cover

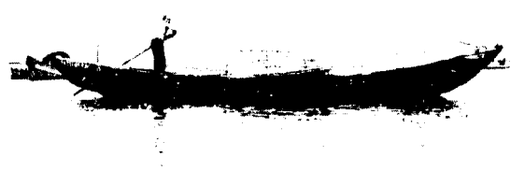


LOA DÀI	**6-13 m**
BEAM RỘNG	**1.5-2.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.6 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel or Poles and Sweeps** **1 Động-Cơ Diesel Hoặc Dùng Sào Và Mái Chèo**

OPERATING AREA
Tuy Hoa to Quang Tri
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Từ Tuy-Hoà Đến Quãng-Trị

DẶC DIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Không mui
- Thân thuyền hình lưỡi liềm với phần nổi thấp
- Dáy thuyền bàng nẵn đóng vào ván be
- Cây xiếm và bánh lái có thể kéo lên được
- Náp dậy máy bàng gỗ



OPERATION

- Fish overnight at Poulo Gambir with hook and line or drift gill net; do not operate in October and November; stay within 5 or 6 miles of shore; catch includes scad, ribbonfish, mackerel tuna, trevally, shark, threadfin bream, ponyfish, pig-face bream, and snakehead, 10 to 200 kg
- Thua Thien: fish in daylight with hook and line; operate year round; 40 kg
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 5 to 10 hp
- Maximum speed: 5 kt

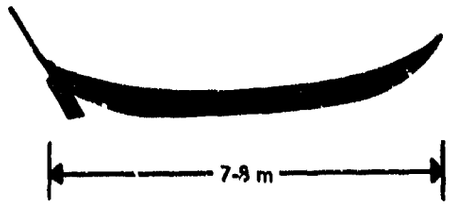
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Tại Poulo Gambir: đánh cá ban đêm bằng câu kiều và lưới bén thả trôi; không hoạt động trong tháng mười và tháng mười một; ở cách bờ trong khoảng 5 hay 6 dặm, cá đánh được một ngày từ 10 đến 200 ký gồm có cá nục, cá hố, cá ngừ, cá sòng, cá đồng, cá nhân, cá liệt, cá sao và cá bống
- Tại Thừa thiên: đánh cá ban ngày bằng câu kiều; hoạt động quanh năm một ngày đánh được 40 ký
- Động-cơ diesel-1 hay 2 xy-lanh, 5 đến 10 mã lực
- Tốc-độ tối-đa: 5 gút

Fishing Boat **C5-T14-F**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- No superstructure
- Crescent shape with low freeboard and high, pointed ends
- All-woven-bamboo hull
- Retractable rudder



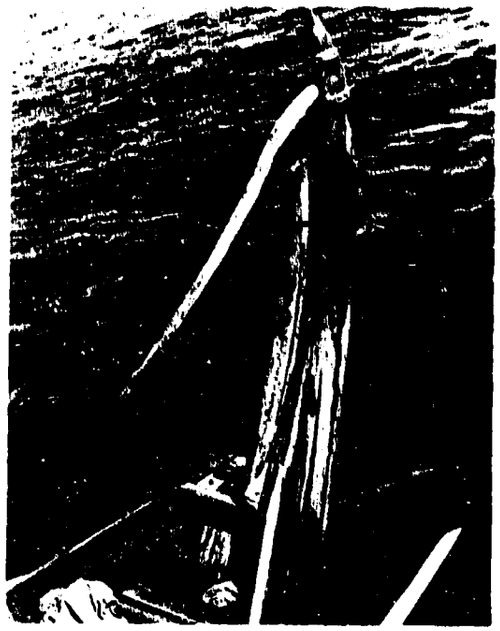
LOA DÀI	**7-8 m**
BEAM RỘNG	**1-2 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.6 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Động-Cơ Diesel**

OPERATING AREA
Qui Nhon to Hue
VÙNG HOẠT-ĐỘNG
Từ Qui-Nhơn Đến Huế

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Không mui
- Thân thuyền hình lưỡi liềm, phần nổi thấp, mũi và lái cao, nhọn
- Vỏ thuyền hoàn toàn bằng nan
- Bánh lái có thể kéo lên được

Thuyền Đánh Cá



OPERATION

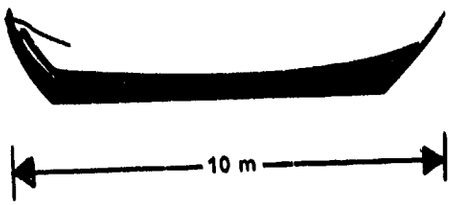
- Fish night or day with net
- Stay at sea as long as 5 days; go 25 miles from shore; some fish at Cu Lao Cham Island
- Catch includes trevally, mackerel tuna, wolf herring, salangid, and ribbonfish, 45 kg daily — dried
- Diesel engine — 1 or 2 cylinders, 5 to 10 hp
- Maximum speed: 3 kt

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá ban ngày hay ban đêm bằng lưới
- Ở lại ngoài biển lâu đến 5 ngày; ra khỏi bờ 25 hải lý; vài thuyền đánh cá tại Cù Lao Chàm
- Một ngày đánh được 45 ký gồm có cá sòng, cá ngừ, cá rựa, cá ngàn, cá hố — cá được phơi khô
- Động-cơ diesel—1 hay 2 xy-lanh, 5 đến 10 mã lực
- Tốc độ tối-đa: 3 gút

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- No superstructure
- Crescent shape with moderate sheer from low stern to slightly higher bow
- Massive, contoured, wooden rudder on retractable post
- Retractable stemboard



LOA DÀI	10 m
BEAM RỘNG	2 m
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	0.6 m
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	1 Diesel 1 Động-Cơ Diesel
OPERATING AREA VÙNG HOẠT-ĐỘNG	Quang Nam Province Tỉnh Quảng-Nam

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Không mui
- Thân thuyền hình lưỡi liềm hơi vễnh cong từ lái thấp đến đầu mũi hơi cao hơn
- Bánh lái bằng gỗ rất lớn, cong, gắn trên trục bánh lái có thể kéo lên được
- Cây xiếm có thể kéo lên được

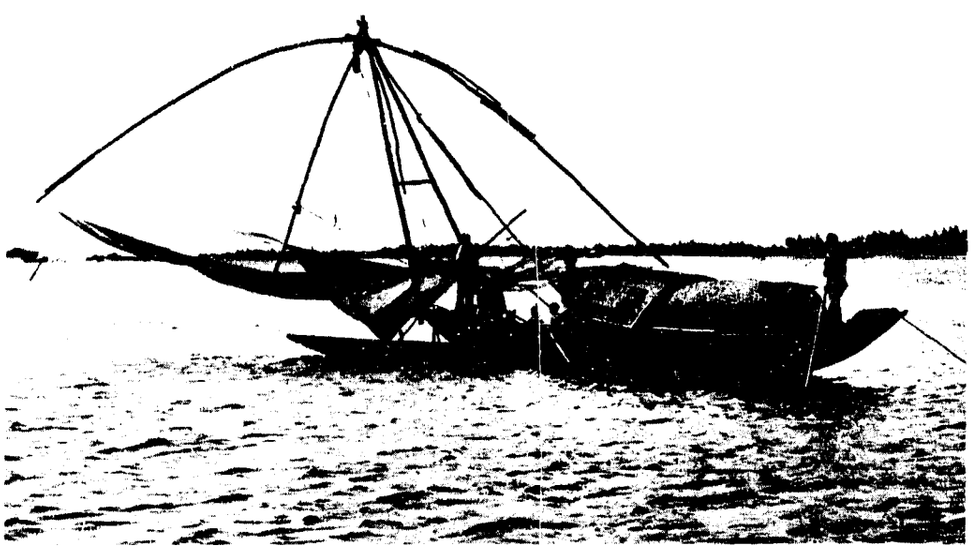
C5-T14-H Thuyền Đánh Cá/Chở Hàng/Làm Nhà ở

OPERATION

- Fish in day with X- and V-frame dip nets mostly on inland waters
- Sometimes carry passengers or cargo

CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

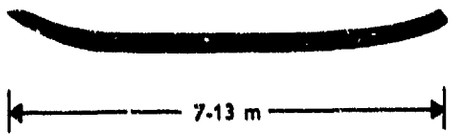
- Đánh cá ban ngày bằng lưới có khung hình chữ X và chữ V – phần nhiều đánh cá trong sông
- Thỉnh thoảng chở hành-khách và hàng hóa



Fishing/Cargo/Houseboat **C5-T14-H**

RECOGNITION

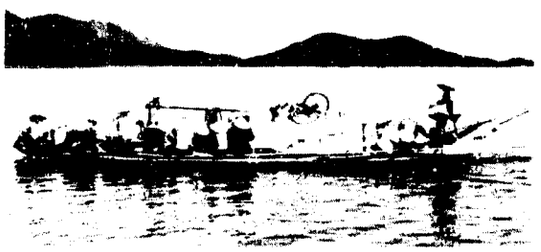
- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- No superstructure
- Long and narrow with low freeboard
- Blunt, upswept bow and stern high out of water
- Arched canopies for shelter
- Usually operate with rudder unshipped
- Hard chine



LOA DÀI	**7-13 m**
BEAM RỘNG	**1.5 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.5 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**Poles and Sweeps** **Sào và Mái Chèo**
OPERATING AREA **Thua Thien Province** VÙNG HOẠT-ĐỘNG **Tỉnh Thừa-Thiên**	

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Không mui
- Thân thuyền dài, hẹp, phần nổi thấp
- Mũi và lái thuyền phẳng cúp lên, nhô cao trên mặt nước
- Mái cong làm nơi trú ẩn
- Thường tháo bánh lái ra khi hoạt động
- Luồn gãy



OPERATION

- Fish in daylight with lift nets or flying-fish gill nets
- Stay at sea less than 1 day; go to Da Nang for supplies
- Catch includes flying fish and silver batfish, 50 kg
- Diesel engine – 1 or 2 cylinders, 5 to 10 hp

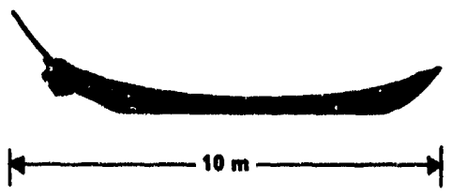
CÁCH THỨC HOẠT ĐỘNG

- Đánh cá ban ngày bằng lưới mành hay lưới chuồn
- Ở lại ngoài khơi dưới 1 ngày, đi Đà-Nẵng để lấy tiếp-tế
- Một ngày đánh được 50 ký gồm có cá chuồn và cá chim
- Động-cơ diesel-1 hay 2 xy-lanh, 5 đến 10 mã lực

Fishing Boat **C5-T14-I**

RECOGNITION

- No overhanging poop
- Convex stern
- Convex stem
- No superstructure
- Crescent sheer from low freeboard amidships to high, pointed stern and high, pointed bow
- Retractable rudder in slotted sternpost
- Hard chine

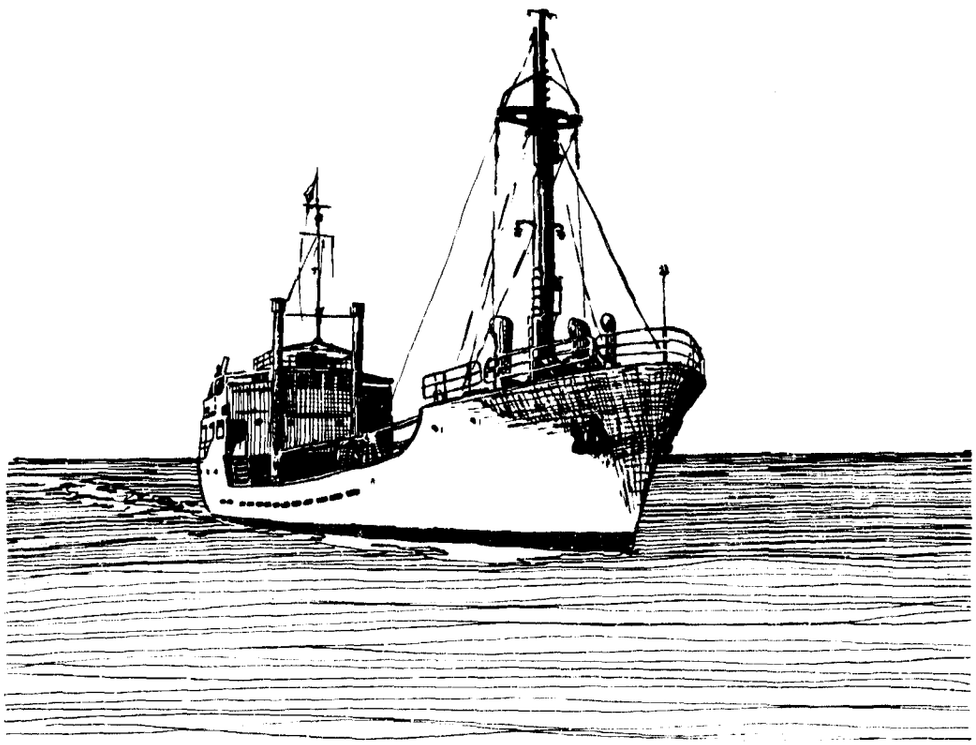


LOA DÀI	**10 m**
BEAM RỘNG	**2 m**
DRAFT (Loaded) TẦM NƯỚC CÓ CHỞ	**0.7 m**
PROPULSION ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	**1 Diesel** **1 Động-Cơ Diesel**
OPERATING AREA **Hue** VÙNG HOẠT-ĐỘNG **Huế**	

ĐẶC ĐIỂM HÌNH DÁNG

- Không có boong lái nhô
- Lái lồi
- Mũi lồi
- Không mui
- Thân thuyền vễnh cong từ phần nổi thấp khoảng giữa thuyền đến mũi và lái cao, nhọn
- Bánh lái có thể kéo lên được nằm trong lô lái có xẻ rãnh
- Lườn gãy

Steel-Hulled Coastal Freighters
Thương Thuyền Cân Duyen Vỏ Bằng Thép



Steel-Hulled Coastal Vessels

(Less Than 100 Gross Tons)

Among the many kinds of craft operating in South Vietnamese coastal waters is the steel-hulled vessel of less than 100 gross tons. These are of interest in light of the array of boats sighted along the coastline, and particularly since their registration and documentation differ from those of the larger steel-hulled ships and are almost identical to those of the wooden-hulled boats.

As of October 1966, the Saigon/Cholon Office of the Customs Directorate had under registry 15 of such craft (including 1 with a combination steel and wooden hull). Detailed information on these is presented in Table 1.

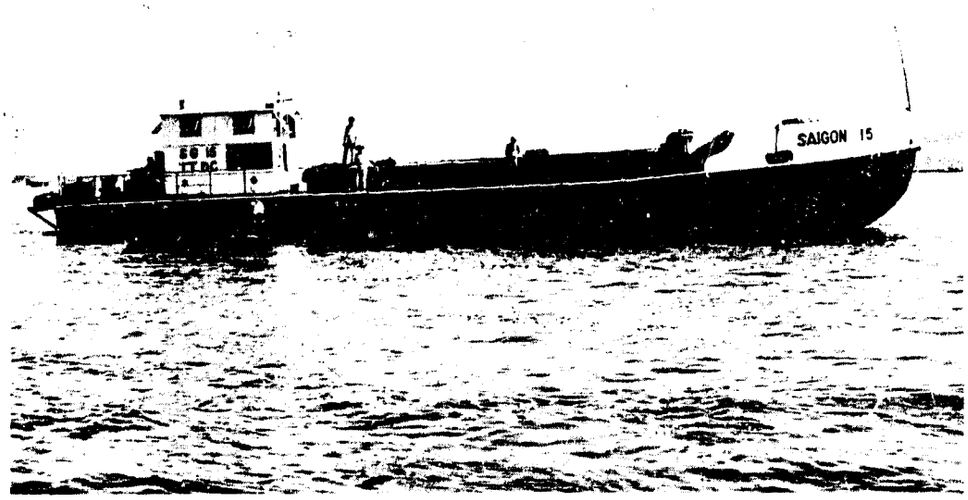
Twelve (12) of these vessels are cargo carriers, and 1 each serve primarily as passenger, pleasure, and tow boats. They are all powered by one or more diesel engines and vary in size:

Gross tonnage: 11 to 91, averaging 65 gross tons (median)

LOA: 11 to 32 m, averaging 24 m (median)

Beam: 3.3 to 6.0 m, averaging 4.6 m (median).

No information is available on boats of this kind registered in the other offices of the Customs Directorate. However, it is estimated that of the 64,000 registered South Vietnamese coastal boats, less than 100 are steel-hulled craft.



Tầu Cần Duyen Vỏ Bằng Thép (Dưới 100 Đốn Số)

Trong số nhiều loại tầu hoạt động ở những miền duyên hải Nam Việt-Nam có loại tầu vỏ sắt dưới 100 đốn so. Những tầu này hơi đặc biệt khi người ta trông thấy hàng dãy tầu đậu dọc theo bờ biển và đặc biệt là sự đăng bạ và các giấy tờ mang theo khác với giấy tờ cua nhung tầu bọc sắt lớn hơn và hầu như giống hệt với các giấy tờ của những tầu bằng gỗ.

Tính đến tháng 10 năm 1966 Ty Quan Thuế Saigon/Chợlớn đã đăng bộ 15 tầu loại trên (kể cả 1 chiếc có vỏ vừa bằng sắt vừa bằng gỗ) và chi tiết tỷ mỷ về 15 tầu này được trình bầy trong bảng I.

Trong số trên có mười hai (12) tầu chở hàng hoá và trong 3 tầu còn lại, một tầu có công dụng chính là để chở hành khách, một để du ngoại và một để làm tầu kéo các tầu trên chạy bằng một hay nhiều máy diesel và khác nhau về kích thước:

Trọng tấn: Từ 11 tới 91, trung bình là 65 đốn số (ở khoảng giữa)

Chiều dài tổng quát: Tu 11 tới 32 m, trung bình là 24 m (ở khoảng giữa)

Bề rộng: Từ 3,3 tới 6 m, trung bình là 4m6 (ở khoảng giữa).

Người ta không có tin tức nào về những tầu thuộc loại này và được đăng bộ ở các Ty khác thuộc Nha Quan Thuế. Tuy nhiên, người ta phỏng chừng trong số 64.000 tầu cận duyên đăng bộ ở Nam Việt-Nam, không có tới 100 chiếc vỏ bọc sắt.

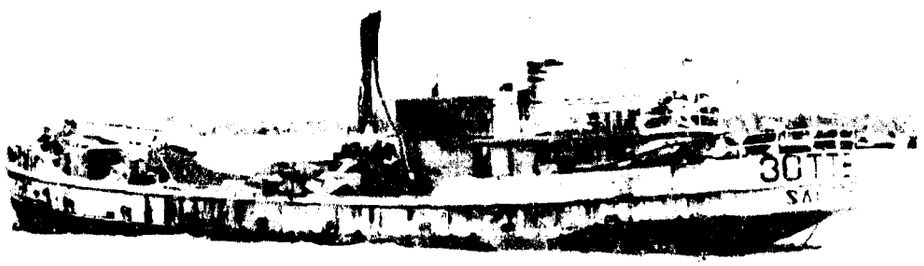


Table I. Steel-Hulled Coastal Boats Smaller Than 100 Gross Tons — Registered at Saigon/Cholon Customs Office, October 1966

Registration No. Số đăng bộ	LOA, m Chiều dài tổng quát (m)	Beam, m Bề rộng (m)	Circumference[1], m Chu vi[1] (m)
SG2TTDC[2]	25	5.8	8.6
SG5TTDC	11	3.4	—
SG15TTDC	27	5.5	9.5
SG17TTDC[3]	24	4.6	8.7
SG22TTDC	18	4.4	8.0
SG23TTDC[3]	24	4.6	—
SG28TTDC	22	5.4	9.2
SG30TTDC	32	4.9	8.1
SG38TTDC	24	5.3	8.5
SG52TTDC	24	5.0	8.8
SG64TTDC	21	4.0	7.6
SG65TTDC	23	4.0	9.2
SG69TTDC	24	6.0	9.5
SG84TTDC	19	4.6	8.2
SG-1/DTDC	14	3.3	4.9

(1) Circumference, or perimeter, is obtained by measuring around the outside of the hull, from one gunwale to the other, at the section of maximum beam.

(2) SG2TTDC has combination steel and wooden hull.

(3) SG17TTDC is named Hai An, and SG23TTDC, Hai Hung.

Bảng I. Danh sách các tầu cận duyên vỏ bằng thép trọng lượng dưới 100 tấn được đăng bộ tại Ty Quan Thuế Saigon/Chợlon tính đến tháng 10 năm 1966

Gross Tons Trọng tấn	No. of Diesels (Hp) Số máy (mã lực)	Crew Số thủy thủ	Use Công dụng
78	1 (240)	—	Passenger Tầu chở hành khách
11	1	5	Tow Tầu kéo
91	1 (200)	—	Cargo Tầu chở hàng
63	1	17	Cargo Tầu chở hàng
42	1	—	Cargo Tầu chở hàng
63	1	—	Cargo Tầu chở hàng
67	1	—	Cargo Tầu chở hàng
81	1 (150)	15	Cargo Tầu chở hàng
70	1	12	Cargo Tầu chở hàng
69	2 (125 each) (125 mỗi)	15	Cargo Tầu chở hàng
42	1	10	Cargo Tầu chở hàng
65	1 (200)	12	Cargo Tầu chở hàng
84	1 (400)	12	Cargo Tầu chở hàng
45	1	12	Cargo Tầu chở hàng
15	1	18	Pleasure Tầu du ngoạn

(1) Người ta tính chu vi bằng cách đo chung quanh bên ngoài vỏ tầu, từ mép tầu bên này sang mép bên kia và ở nơi có bề ngang lớn nhất.

(2) Tầu SG2TTDC có vỏ vừa bằng thép vừa bằng gỗ.

(3) Tên của tầu SG17TTDC là HAI AN và tên của tầu SG23TTDC là HAI HUNG.

Steel-Hulled Coastal Freighters (100 Gross Tons or Larger)

A coastal freighter is a ship that is authorized by the RVN Government to engage in coastal operations—to carry cargo from port to port within South Vietnam. Fifty-three coastal freighters of 100 gross tons or larger are known to have operated in South Vietnamese waters between October 1965 and July 1966. These have been either of South Vietnamese registry or of foreign registry operating under a charter.

Detailed information on these 53 coastal freighters is presented later. Most of these are dry-cargo ships, a few are tankers and fishing ships, and one is a fisheries research ship (included to complete the listing of ships of this size). They vary widely in size. Twenty-seven (27) of them are between 500 and 1,000 gross tons; the smallest is 100 gross tons and the largest 2,363 gross tons. They range from 27 to 90-m LOA, clustering around 55 m, and about 2 to 6 m in draft.

About half of these coastal freighters have been in service for more than 20 years. Nevertheless, most of the ships are diesel powered; the others are propelled by reciprocating steam engines. Speeds range from 8 to 14 kt.

The name, radio call sign, and port of registry of coastal freighters often change. Usually this occurs when the ship is sold to a new owner. Several months may elapse before such changes become known through official registry channels.

The abbreviations for the navigation and communication aids cited in the following coastal freighter information are:

DF —fitted for Direction Finder
ESD —fitted for Echo Sounding Device
GC —fitted for Gyro Compass
PFD —fitted for Position Fixing Device
RDR —fitted for Radar
RT —fitted for Radiotelephone
WR —fitted for Wireless Radio.

Tầu Cần Duyen Vỏ Bằng Thép (100 Đốn Số hay Lớn Hơn)

Tàu chở hàng hóa cận duyên là một tàu được Chính-Phủ Việt-Nam Cộng-Hào cho phép hoạt-động trong vùng duyên hãi và chuyên chở hàng hòa từ hãi cảng này sang hãi cảng khác trong nội phận miền Nam Việt-Nam. Trong khoảng từ tháng 10 năm 1965 tới tháng 7 năm 1966. Người ta được biết có 53 tàu chở hàng hóa trọng tãi 100 đốn-số hay lớn hơn chạy duyên hãi đã hoạt-động trong hãi phận miền Nam Việt-Nam. Các tàu trên hoặc được đăng bộ tại Nam Việt-Nam hoặc được đăng bộ tại Ngoại-Quốc đã hoạt-động theo một quy ước.

Phần sau chúng tôi sẽ trình bày chi tiết về 53 chiếc thuyền trên. Đa số là những tàu chở hàng hóa khô, một số ít là tàu chở dầu hoặc tàu đánh cá và có một chiếc là tàu nghiên cứu ngư-nghiệp. Các tàu trên có kích thước khác biệt nhau rất nhiều. Có 27 chiếc trong số đó là những tàu có trọng lượng từ 500 tới 1.000 tấn. Trọng tấn của chiếc nhỏ nhất là 100 tấn và lớn nhất là 2.363 tấn. Tàu có chiều dài toàn thể từ 27 tới 90 m, đa số có chiều dài độ 55 m và có tầm nước từ 2 đến 6 m.

Độ chừng phần nửa số tàu chở hàng hóa chạy miền duyên hải kể trên đã hoạt-động từ hơn 20 năm nay. Tuy nhiên đa số các tàu đó chạy bằng máy diesel; một số khác chuyển vận bằng máy hơi nước chuyển động hai chiều. Chúng có tốc độ từ 8 tới 14 gút.

Tên danh hiệu vô tuyến và cảng đăng bộ của các tàu chở hàng hóa chạy miền duyên-hãi thường thay đổi luôn. Thường sự thay đổi này xảy ra khi tàu được bán lại cho một chủ mới. Người ta phải mất nhiều tháng mới biết được sự thay đổi đó qua đường lối đăng bộ chính thức.

Những chữ viết tắt về dụng cụ hãi hành và truyền-tin được kể trong việc trình bày các chi tiết về tàu chở hàng hóa cận duyên sau đây là :

DF – máy định hướng
ESD – máy đo chiều sâu
GC – la bàn điện
PFD – máy xác định vị trí
RDR – máy Radar
RT – máy vô tuyến điện thoại
WR – máy vô tuyến điện.

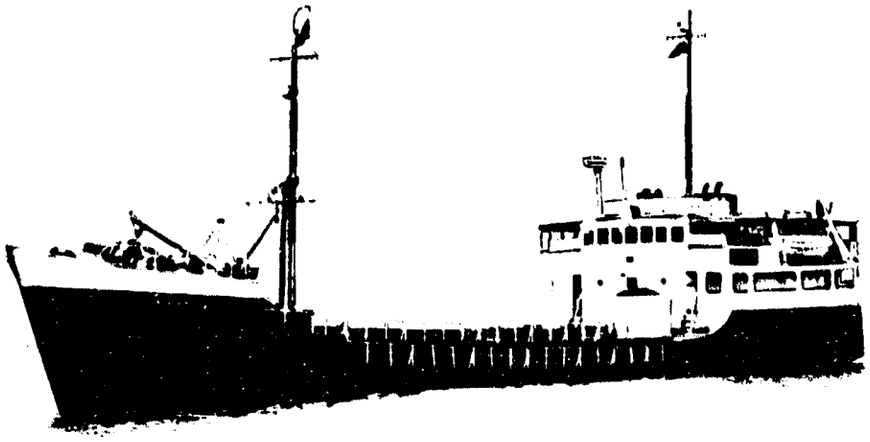
Index of Steel-Hulled Coastal Freighters (100 Gross Tons or Larger)

ANGKOR 248
ANITA 250
AROONSIN 252
BOYANG 253
CAROLINA 254
CIN PRASERT 255
CYPREA 256
DAI HAI 258
DAI-LOI 259
DHANI 260
DINARD 260
EAST SEA 262
EL NABEEL 264
GALLE 266
GLITA 268
HA LONG 270
JETLEY 270
KHANH HOA 272
KUALA LANGSA 274
LONG HAI 275
MEMBAU 276
NAM-HAI I 278
NAM-HAI II 280
NAM SANH 282
NAM TRUNG 284
NAM-VIET 286
NAPOLEON 285

Chỉ-Số Của Các Thương-Thuyền Cận-Duyên Vỏ Sắt (100 Đến Số hay Lớn Hơn)

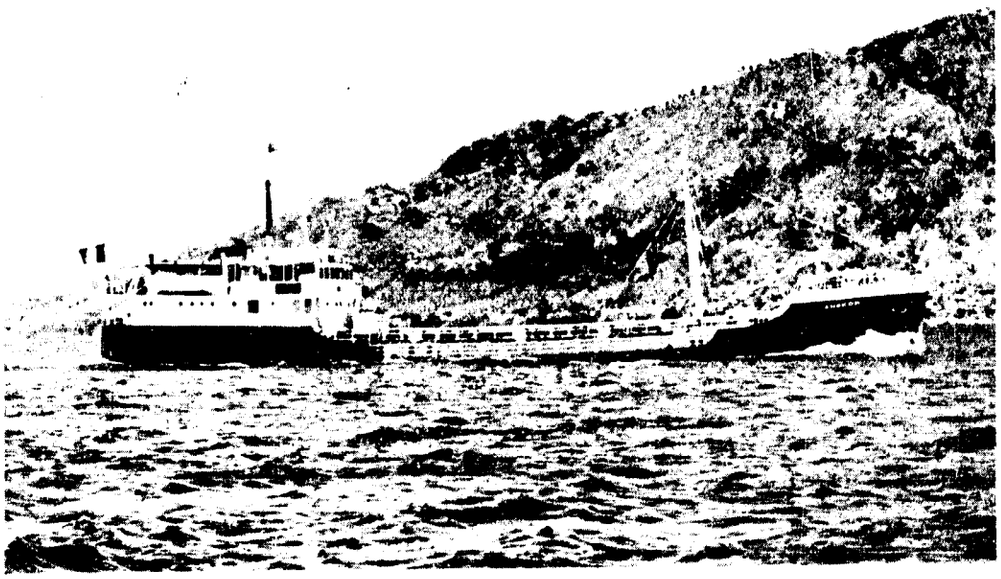
NEW GUINEA TRADER 288
NHUT-LE 290
PHONG CHAU 292
PHU QUOC 294
RASAMEE 296
RUBI 296
SG 76 TTDC 298
SG 94 TTDC 298
SG 95 TTDC 299
SLIDRE 300
SUMBAWA 300
SUNRISE 300
TENYO MARU 302
THAI SON 304
THANG-LONG 304
THONG-NHUT 306
THUAN HUNG 308
TIEN-PHONG 310
TIMOR BHARU 312
TRUONG SON 314
VALIENTE 316
VICTORY NO. 1 316
VIET HAI 318
WEST SEA 320
WING LIEN 322
ZIPPER 322

ANGKOR

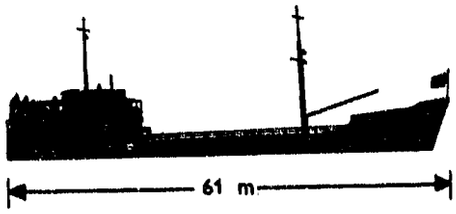


Khái Niệm Dại Cương

Tầu thuộc hãng Angkor S.A.R.L, đăng bộ tại Le Havre. Đó là loại tầu đầu có hai chân vịt do hãng S.A des Ancona Ch. Dubigeon đóng tại Nantes vào nam 1954. Máy diesel tác động đơn, hai thì do hãng At. và Ch. de la Loire, St. Denis chế tạo. Mỗi máy có 6 xy-lanh dài 290 mm và khoảng chạy của piston là 500 mm.



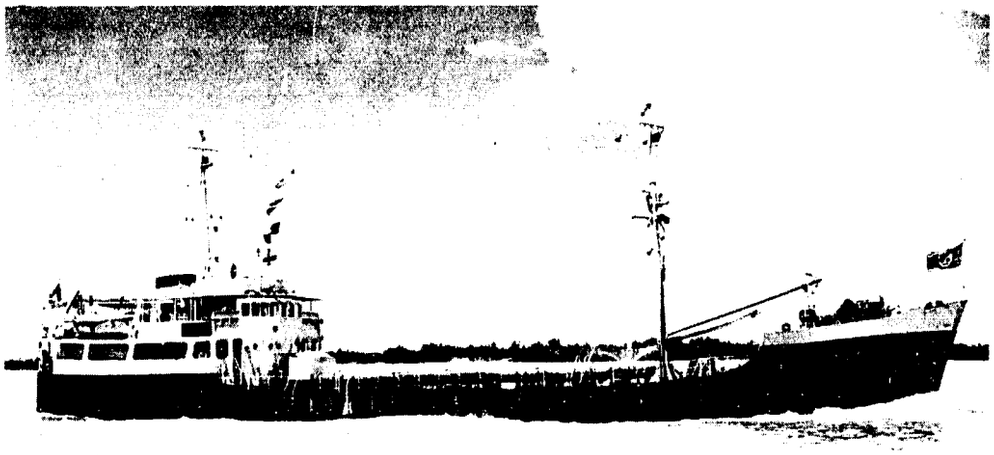
ANGKOR



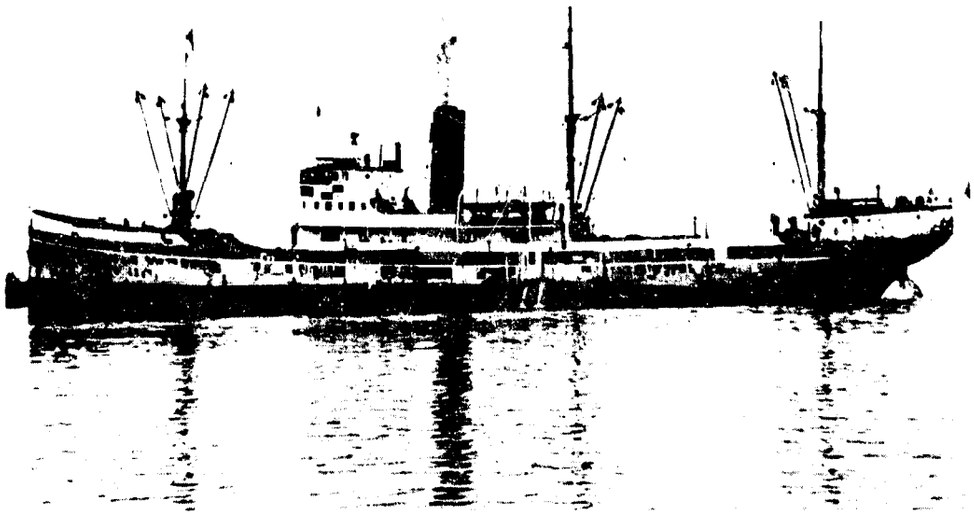
General Information

Owned by "Angkor" S.A.R.L. and registered in Le Havre, the twin-screw motor tanker Angkor was built in 1954 at Nantes by S.A. des Ancona Ch. Dubigeon. Its two 2-cycle, single-action diesel engines were manufactured by At. & Ch. de la Loire, St. Denis. Each engine has six 290-mm cylinders and a stroke of 500 mm.

FLAG/NUMBER: **French/21442** CỜ SỐ: **Phap/21442**	LOA: DÀI: **61 m**
TYPE: **Twin-Screw Motor Tanker** LOẠI TẦU: **Tầu Dầu Co 2 Chân Vịt**	BEAM: BỀ NGANG: **11.0 m**
ENGINE: **Diesel (Two)** MÁY: **Máy Diesel (Hai Máy)**	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: **901**
SPEED: TỐC ĐỘ:	NET TONS: TRỌNG TẢI: **393**
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: **DF, ESD**	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: **FOLX**	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: **3.4 m**



ANITA



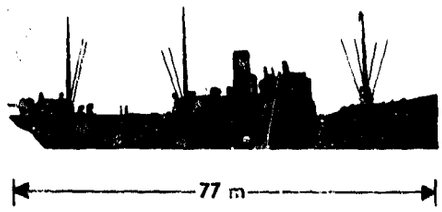
General Information

Owned by Panamanian Oriental Steamship Corp. and registered in Panama, the cargo steamship Anita was built in 1928 at Oslo by Akers M/V A/S. Its triple-expansion steam engine, also manufactured by Akers M/V A/S, has one 22-in., one 35-in., and one 60-in. cylinder, and a stroke of 42 in.

Khái Niệm Đại Cương

Tầu Anita chạy bằng máy hơi nước, chở hàng thuộc Công ty Panamanian Oriental Steamship Corp. đăng bộ ở Panama và do hãng Akers M/V A/S đóng tại Oslo vào năm 1928. Máy ba lần dãn hơi cũng do hãng Akers M/V A/S dùng một xy-lanh dài 55 cm, một cái dài 78 cm và một cái dài 150 cm. Khoảng chạy của piston là 105 cm.

ANITA



FLAG/NUMBER: **Panamanian/3551** CỜ SỐ: **Panama/3551**	LOA: DÀI: **77 m**
TYPE: **Cargo Steamship** LOẠI TÀU: **Tàu Chạy Hơi Nước Chở Hàng Hóa**	BEAM: BỀ NGANG: **11.3 m**
ENGINE: **Steam (One)** MÁY: **Máy Hơi Nước (Một Máy)**	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: **1,191**
SPEED: **14 kt** TỐC ĐỘ: **14 Gút**	NET TONS: TRỌNG TẢI: **504**
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: **DF, ESD, RDR, RT**	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: **HONT**	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: **5.0 m**

AROONSIN

General Information

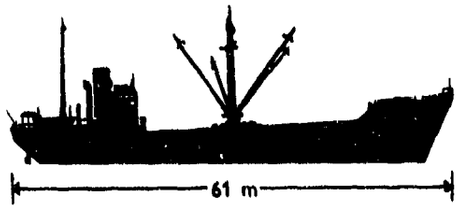
Owned by Suppanava Co. Ltd. and registered in Bangkok, the cargo and passenger motorship Aroonsin has one 900-hp diesel engine.

FLAG/NUMBER: Thai/69052 CỜ SỐ: Thai-Lan/69052	LOA: DÀI: 56 m
TYPE: Cargo and Passenger Motorship LOẠI TẦU: Tầu Máy Chở Hàng Hóa Và Hành Khách	BEAM: BỀ NGANG: 8.2 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 641
SPEED: TỐC ĐỘ:	NET TONS: TRỌNG TẢI: 281
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ DẦY:

Khái Niệm Đại Cương

Tầu máy Aroonsin loại chở hàng hóa và hành khách của Công Ty Suppanava Co. Ltd. đăng bộ ở Bangkok và có một máy diesel mạnh 900 mã lực.

BOYANG



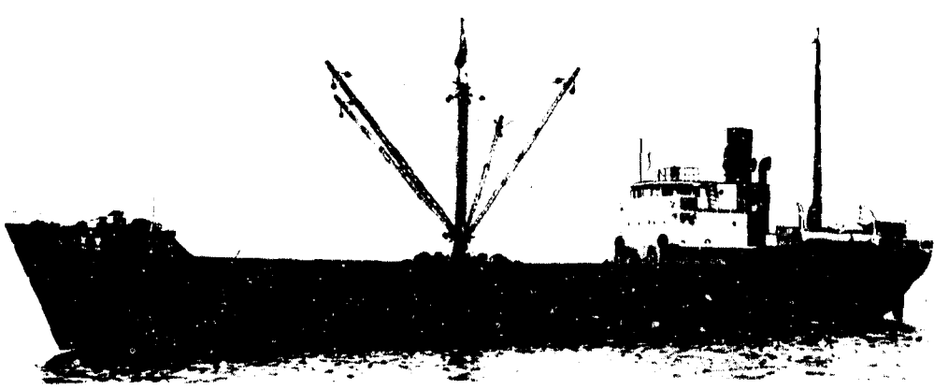
General Information

Owned by Gun Hae Shipping Co. Ltd. and registered in Pusan, the cargo motorship Boyang was built in 1944 at Sasebo by Kawanami Kogyo K.K. Its 600-hp diesel engine was manufactured in West Germany.

FLAG/NUMBER: Korean CỜ SỐ: Đại-Hàn	LOA: DÀI: 61 m
TYPE: Cargo Motorship LOẠI TẦU: Tầu Máy Chở Hàng	BEAM: BỀ NGANG: 9.5 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 934
SPEED: 8 kt (Loaded) 9 kt (Light) TỐC ĐỘ: 8 Gút (Khi Chở Đầy) 9 Gút (Khi Chở Nhẹ)	
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: WR	NET TONS: TRỌNG TẢI: 594
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: HLVS	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: 4.6 m

Khái Niệm Đại Cương

Tầu máy Boyang của Gun Hae Shipping Co. Ltd. đăng bộ tại Pusan và do Kawanami Kogyo K.K. đóng tại Sasebo vào năm 1944. Máy diesel của tầu mạnh 600 mã lực được chế tạo ở Tây Đức.



CAROLINA

General Information

Owned by San Jeronimo Steamship S.A. and registered in Panama, the cargo motorship Carolina was built in 1936 at Glasgow by A. Stephen & Sons Ltd. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Sulzer in Switzerland, has four 600-mm cylinders and a stroke of 1,040 mm.

FLAG/NUMBER: Panamanian/3735 Hk CỜ SỐ: Panama/3735HK		LOA: DÀI:	90 m
TYPE: Cargo Motorship LOẠI TÀU: Tàu Máy Chở Hàng		BEAM: BỀ NGANG:	13.6 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)		GROSS TONS: TRỌNG TẤN:	2,363
SPEED: TỐC ĐỘ:		NET TONS: TRỌNG TẢI:	1,293
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	DF, RT		
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	HPCP	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY:	5.6 m

Khái Niệm Đại Cương

Tầu chạy bằng hơi nước của hãng San Jeronimo Steamship S.A. đăng bộ tại Panama và do Công Ty A. Stephen và Sons Ltd. đóng tại Glasgow vào năm 1936. Máy diesel tác động đơn, loại hai thì do hãng Sulzerở Thụy-Sĩ chế tạo và có 4 xy-lanh dài 600 mm ; khoảng chạy của piston là 1,040 mm.

General Information

Owned by Siam Motors Co. Ltd. and registered in Bangkok, the cargo and passenger motorship Cin Prasert has one 380-hp diesel engine.

FLAG/NUMBER: **Thai/47128** CỜ SỐ: **Thái-Lan/47128**	LOA: DÀI: **62 m**
TYPE: **Cargo and Passenger Motorship** LOẠI TẦU: **Tầu Máy Chở Hàng Hóa Và Hành Khách**	BEAM: BỀ NGANG: **9.5 m**
ENGINE: **Diesel (One)** MÁY: **Máy Diesel (Một Máy)**	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: **830**
SPEED: TỐC ĐỘ:	NET TONS: TRỌNG TẢI: **548**
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ DẦY:

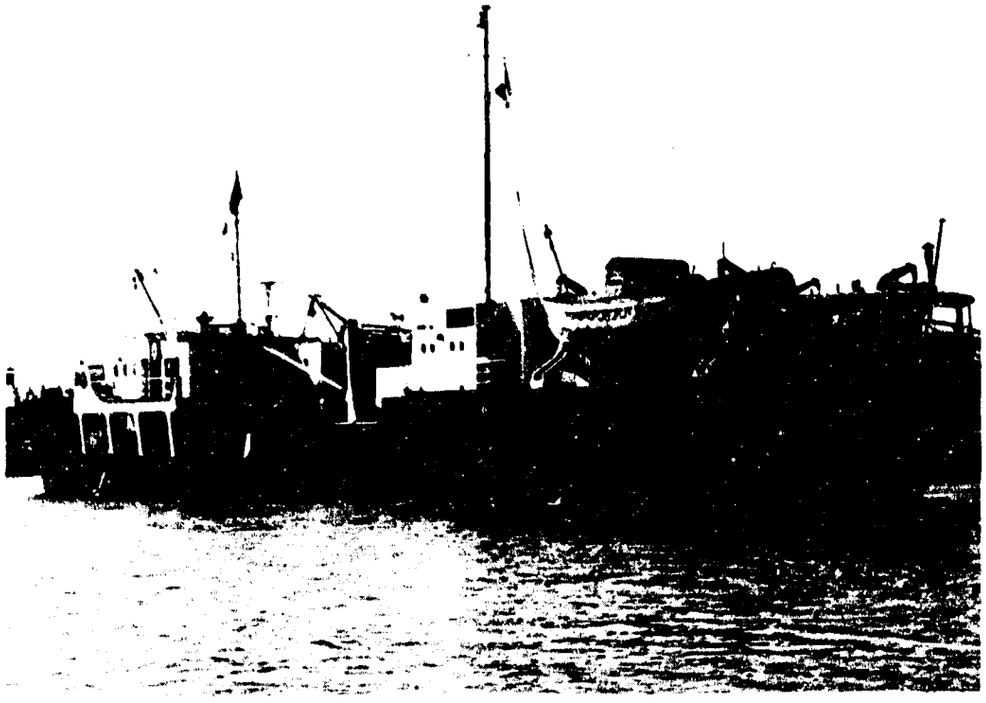
Khái Niệm Đại Cương

Tầu thuộc Công Ty Siam Motors Co. Ltd. và đăng bộ tại Bangkok. Tầu máy chở hàng hóa và hành khách Cin Prasert có một máy diesel mạnh 380 mã lực.

CYPREA

General Information

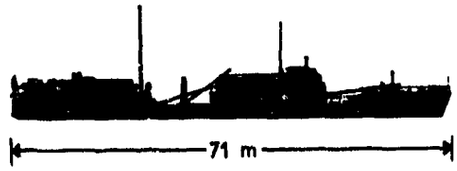
Owned by "Angkor" S.A.R.L. and registered in Le Havre, the twin-screw motor tanker Cyprea was built in 1961 at Nantes by S.A. des Ancona Ch. Dubigeon. Its two 4-cycle, single-action diesel engines were manufactured by Soc. des For. de la Mediterranee La Seyne. Each engine has twelve 247-mm cylinders and a stroke of 266 mm.



Khái Niệm Đại Cương

Tầu thuộc Công Ty "Angkor" S.A.R.L và đăng bộ tại Le Havre. Tầu dầu có 2 chân vịt Cyprea do hãng S.A. des Ancona Ch. Dubigeon đóng tại Nantes vào năm 1961. Hai máy diesel tác động đơn 4 thì của tầu này được Công Ty Soc. des For. de la Mediterranee La Seyne chế tạo. Mỗi máy có 12 xy-lanh dài 247 mm và khoảng chạy của piston là 266 mm.

CYPREA



FLAG/NUMBER: French CỜ SỐ: Pháp	LOA: DÀI: 71 m
TYPE: Twin-Screw Motor Tanker LOẠI TÀU: Tàu Chở Dầu Máy Có 2 Chân Vịt	BEAM: BỀ NGANG: 13.9 m
ENGINE: Diesel (Two) MÁY: Máy Diesel (Hai Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 1,533
SPEED: 12 kt TỐC ĐỘ: 12 Gút	NET TONS: TRỌNG TẢI: 706
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: DF, ESD, RDR	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: FNJI	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ DẦY: 4.5 m

DAI HAI

General Information

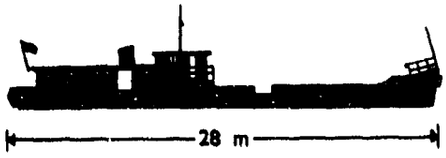
Owned by the Republic of Vietnam, registered in Saigon, and in use by the National Railroad, the cargo motorship Dai Hai was built at Reykjavik by Brodogradiliste III Maj. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Sulzer in Switzerland, has six 290-mm cylinders and a stroke of 500 mm.

FLAG/NUMBER: South Vietnamese CỜ SỐ: Việt-Nam Cộng-Hòa	LOA: DÀI: 55 m
TYPE: Cargo Motorship LOẠI TÀU: Tàu Máy Chở Hàng	BEAM: BỀ NGANG: 9.0 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 607
SPEED: 10-1/2 kt TỐC ĐỘ: 10.5 Gút	
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: ESD, RT DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	NET TONS: TRỌNG TẢI: 281
RADIO CALL SIGN: XVGY DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	DRAFT (loaded): 3.9 m TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY:

Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Chính Phủ Việt-Nam Cộng-Hòa đăng bộ tại Saigon và do Sở Hỏa-Xa Quốc-Gia xử dụng. Tầu máy chở hàng hóa Đại Hải do hãng Brodogradiliste III Maj. đóng tại Reykjavik. Máy diesel tác động đơn, hai thì của tầu này do hãng Sulzer ở Thụy-Sĩ chế tạo. Máy có 6 xy-lanh dài 290 mm và khoảng chạy của piston là 500 mm.

DAI-LOI (SG51TTDC)



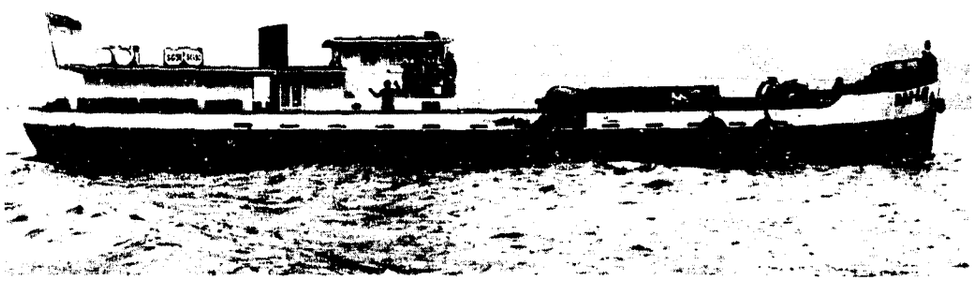
General Information

Registered in Saigon, the cargo motorship Dai-Loi (SG51TTDC) is powered by two Gray Marine diesel engines.

FLAG/NUMBER: South Vietnamese CỜ SỐ: Việt-Nam Cộng-Hoà	LOA: DÀI: 28 m
TYPE: Cargo Motorship LOẠI TẦU: Tầu Máy Chở Hàng Hoá	BEAM: BỀ NGANG: 5.8 m
ENGINE: Diesel (Two) MÁY: Máy Diesel (Hai Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 112
SPEED: TỐC ĐỘ:	
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	NET TONS: TRỌNG TẢI:
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ DẦY:

Khái Niệm Đại Cương

Đăng bộ tại Saigon, tầu máy chở hàng hoá Đại-Lợi (SG51TTDC) chạy bằng hai máy diesel hiệu Gray Marine.



DHANI

General Information

Owned by Mrs. Somboon Duangpremchit and registered in Bangkok, the cargo and passenger motorship Dhani has one 212-hp diesel engine.

FLAG/NUMBER: Thai/6794 CỜ SỐ: Thái-Lan/6794	LOA: DÀI: 38 m
TYPE: Cargo and Passenger Motorship LOẠI TẦU: Tầu Máy Hàng Hoá Và Hành Khách	BEAM: BỀ NGANG: 6.2 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 186
SPEED: TỐC ĐỘ:	NET TONS: TRỌNG TẢI: 123
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY:

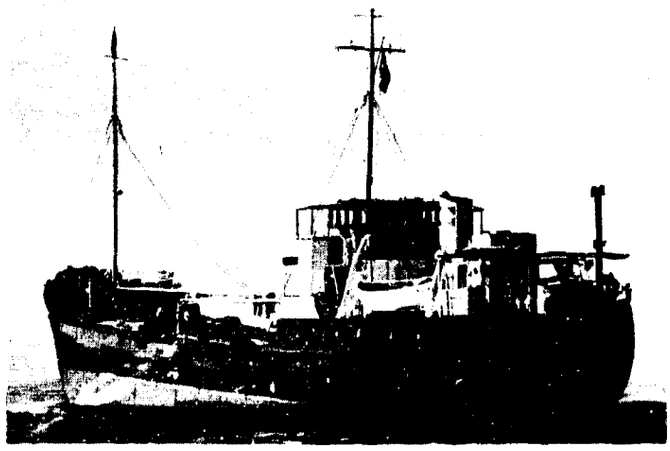
Khái Niệm Đại Cương

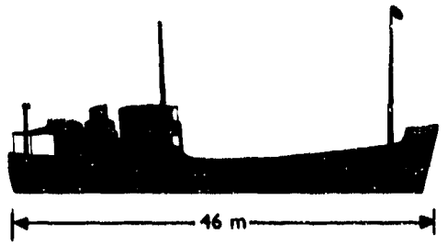
Tầu của Bà Somboon Duangpremchit và đăng bộ ở Bangkok. Tầu máy chở hàng hóa và hành khách Dhani có một máy diesel mạnh 212 mã lực.

DINARD

Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Công Ty Cie. Franco-Chinoise de Navigation và đăng bộ ở Le Havre; tầu máy chở hàng hóa Dinard do hãng Henry Scarr Ltd. đóng tại Hessle vào năm 1947. Máy diesel tác động đơn, hai thì của tầu này do hãng Crossley Bros. Ltd. ở Manchester chế tạo. Máy có 7 xy-lanh dài 265 mm và khoảng chạy của piston là 345 mm.

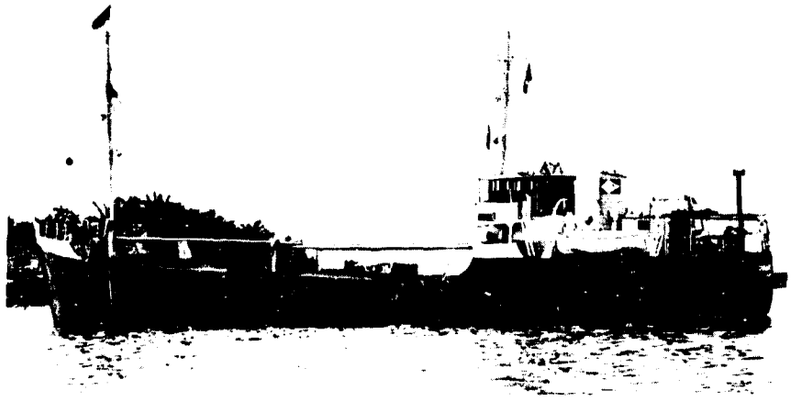




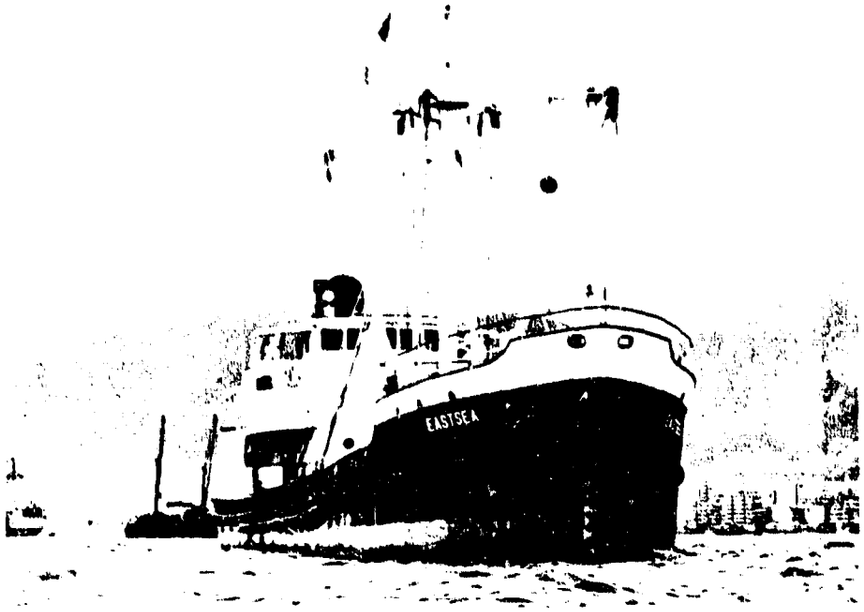
General Information

Owned by Cie. Franco-Chinoise de Navigation and registered in Le Havre, the cargo motorship Dinard was built in 1947 at Hessle by Henry Scarr Ltd. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Crossley Bros. Ltd., Manchester, has seven 265-mm cylinders and a stroke of 345 mm.

FLAG/NUMBER: **French/53210** CỜ SỐ: **Pháp/53210**	LOA: DÀI: **46 m**
TYPE: **Cargo Motorship** LOẠI TẦU: **Tầu Máy Chở Hàng Hóa**	BEAM: BỀ NGANG: **8.0 m**
ENGINE: **Diesel (One)** MÁY: **Máy Diesel (Một Máy)**	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: **376**
SPEED: **9 kt** TỐC ĐỘ: **9 Gút**	NET TONS: TRỌNG TẢI: **169**
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: **ESD**	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: **FNPK**	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ DẦY: **3.0 m**

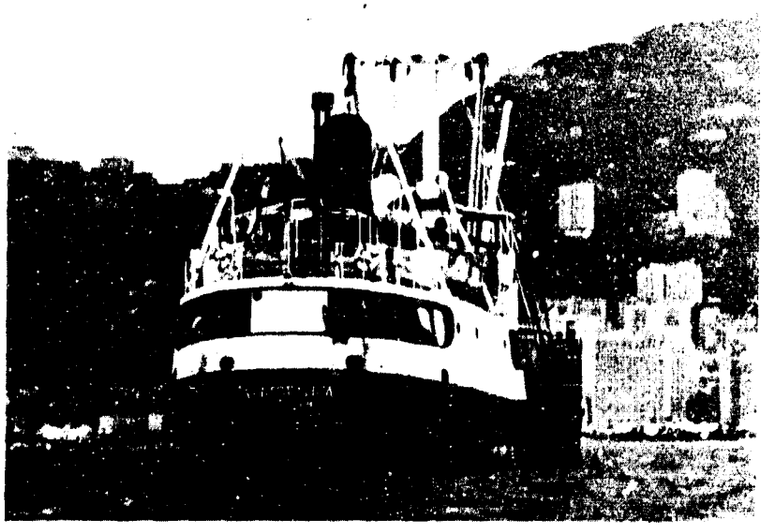


EAST SEA

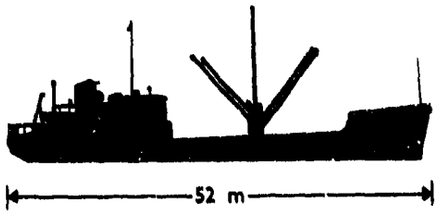


Khái Niệm Đại Cương

Tầu máy chở hàng hóa East Sea do xưởng Albine Engine và Machine Works đóng tại Portland, Oregon vào năm 1946. Máy diesel của tầu này cũng do xưởng Albine Engine và Machine Works chế tạo và có 6 xy-lanh.



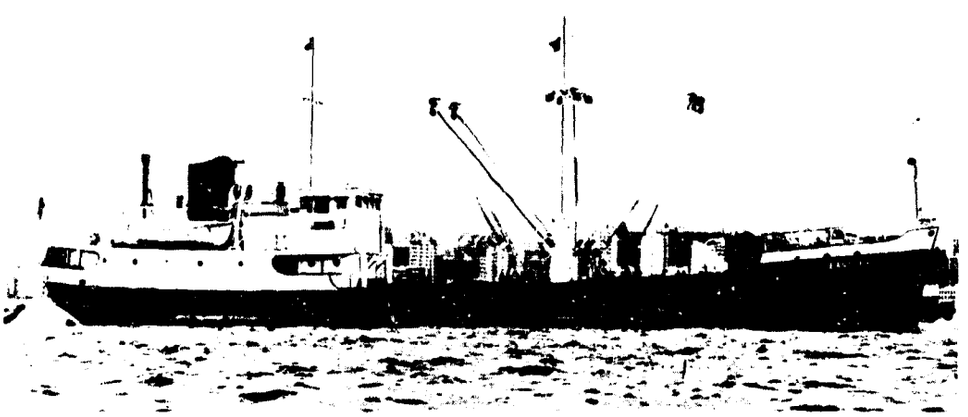
EAST SEA



General Information

The cargo motorship East Sea was built in 1946 at Portland, Oregon, by Albine Engine and Machine Works. Its diesel engine, also manufactured by Albine Engine and Machine Works, has six cylinders.

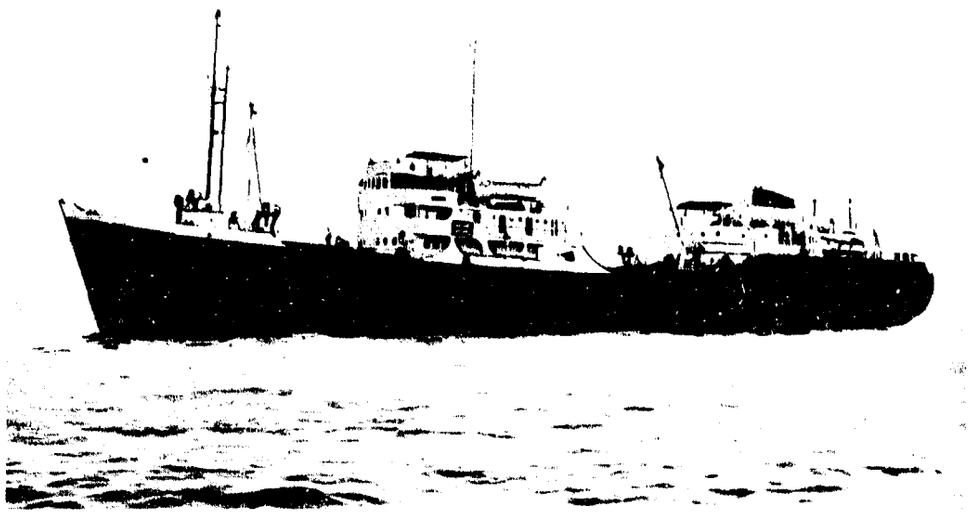
FLAG/NUMBER: Panamanian/95229 CỜ SỐ: Panama/95229	LOA: DÀI: 52 m
TYPE: Cargo Motorship LOẠI TẦU: Tầu Máy Chở Hàng Hóa	BEAM: BỀ NGANG: 8.8 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 555
SPEED: 13 kt TỐC ĐỘ: 13 Gút	
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	NET TONS: TRỌNG TẢI: 361
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: HPJN	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY:



EL NABEEL

General Information

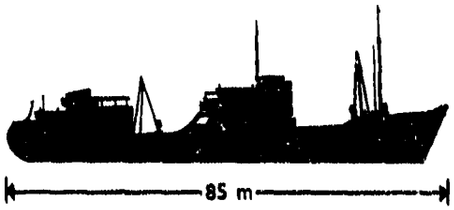
Owned by Halal Shipping Co. Ltd. and registered in London, the cargo motorship El Nabeel was built in 1952 at Grangemouth by Grangemouth Dkyd. Co. Ltd. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by J.G. Kincaid & Co. Ltd., Greenock, has five 510-mm cylinders and a stroke of 900 mm.



Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Công Ty Halal Shipping Co. Ltd. và đăng bộ tại Luân-Đôn. Tầu máy chở hàng hóa El Nabeel do hãng Grangemouth Dkyd. Co. Ltd. đóng tại Grangemouth vào năm 1952. Máy diesel tác động đơn, hai thì của tầu này do Hãng J.G Kincaid và Co. Ltd. ở Greenock chế tạo. Máy có 5 xy-lanh dài 510 mm và khoảng chạy của piston là 900 mm.

EL NABEEL

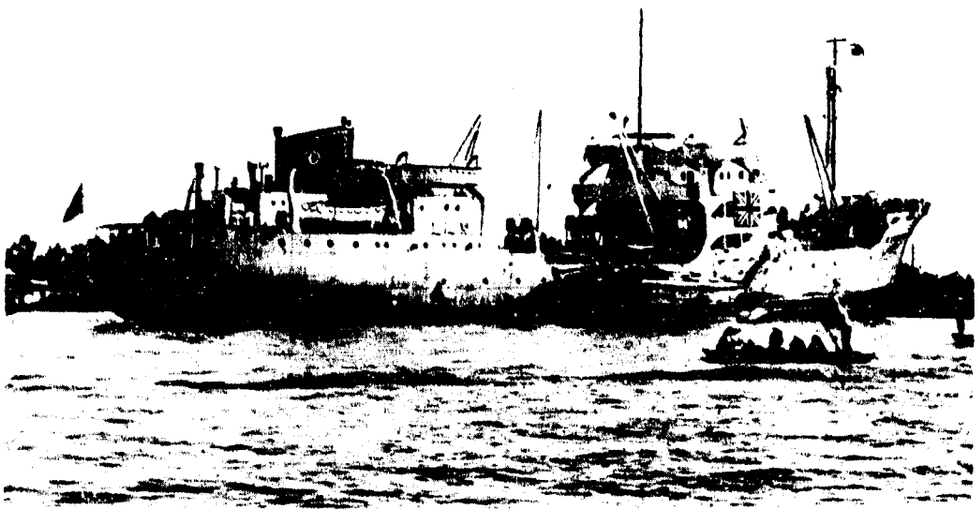


FLAG/NUMBER: British/184647 CỜ SỐ: Anh/184647	LOA: DÀI: 85 m
TYPE: Cargo Motorship LOẠI TÀU: Tàu Máy Chở Hàng Hóa	BEAM: BỀ NGANG: 13.4 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 1,735
SPEED: 11-1/2 kt TỐC ĐỘ: 11.5 Gút	NET TONS: TRỌNG TẢI: 770
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: DF, ESD, GC	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: GPFY	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: 4.3 m

GALLE

General Information

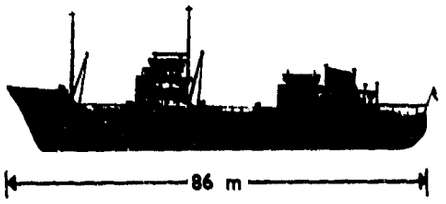
Owned by Teck Cheong Enterprises (H.K.) Ltd. and registered in London, the cargo motorship Galle was built in 1954 at Grangemouth by Grangemouth Dkyd. Co. Ltd. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by J.G. Kincaid & Co. Ltd., Greenock, has five 500-mm cylinders and a stroke of 900 mm.



Khái Niệm Đại Cương

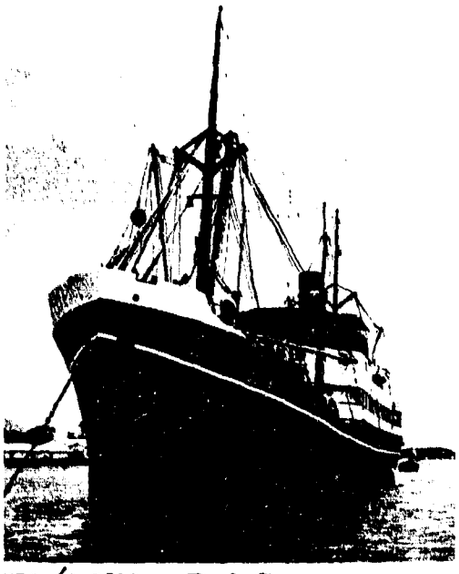
Tầu của hãng Teck Enterprises (H.K.) Ltd. và đăng bộ tại Luân-Đôn. Tầu máy chở hàng hóa Galle do Công Ty Grangemouth Dkyd. Co. Ltd. đóng tại Grangemouth vào năm 1954. Máy diesel tác động đơn, có hai thì của tầu này do hãng J.G. Kincaid và Co. Ltd. ở Greenock chế tạo. Máy có 5 xy-lanh dài 500 mm và khoảng chạy của piston là 900 mm.

GALLE



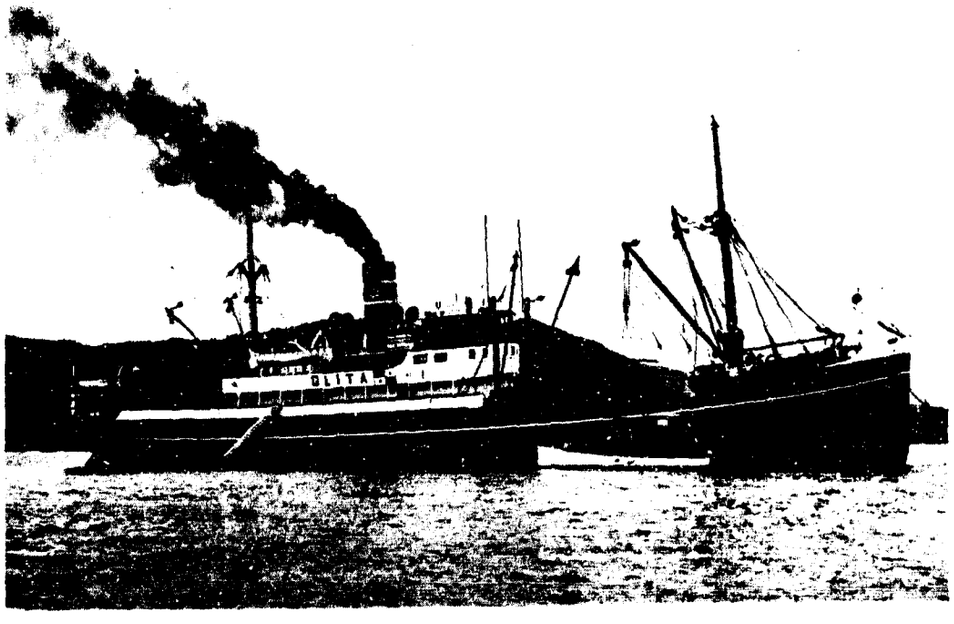
FLAG/NUMBER: British/186170 CỜ SỐ: Anh/186170	LOA: DÀI: 86 m
TYPE: Cargo Motorship LOẠI TẦU: Tầu Máy Chở Hàng Hóa	BEAM: BỀ NGANG: 13.4 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 1,721
SPEED: 11-1/2 kt TỐC ĐỘ: 11.5 Gút	NET TONS: TRỌNG TẢI: 650
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: DF, ESD, GC	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: GRLG	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: 4.3 m

GLITA

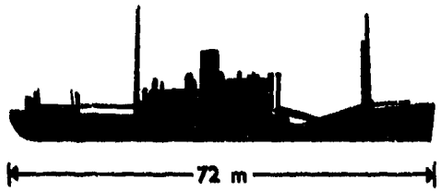


Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Công Ty General Marine Corp. (Panama) Ltd. và đăng bộ tại Panama. Tầu chạy hơi nước chở hàng hóa Glita do hãng A/S Fredriksstad M/V đóng tại Fredrikstad vào năm 1931. Máy hơi nước dẫn hơi hỗn hợp của tầu này cũng do hãng A/S Fredriksstad M/V chế tạo và có 2 xy-lanh dài 35 cm và 2 cái dài 81 cm khoảng chạy của piston dài 76 cm.



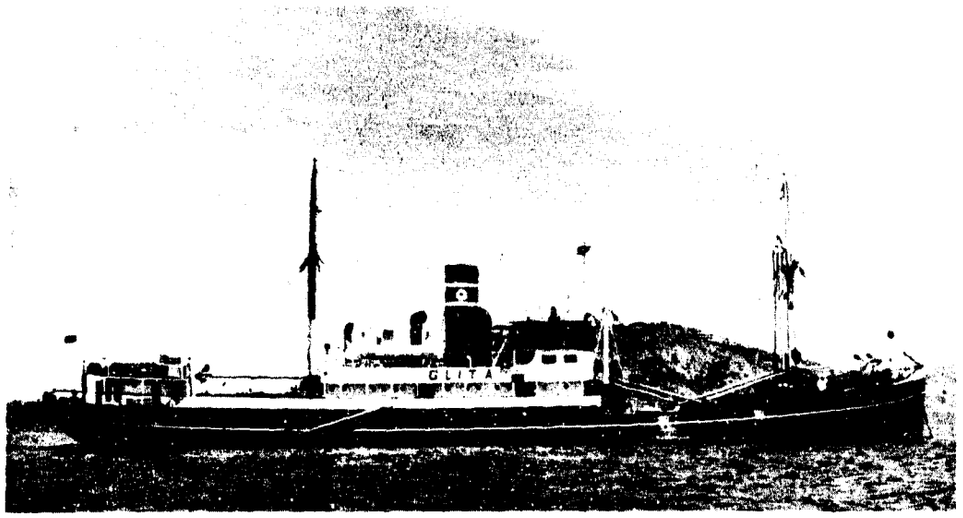
GLITA



General Information

Owned by General Marine Corp. (Panama) Ltd. and registered in Panama, the cargo steamship Glita was built in 1931 at Fredrikstad by A/S Fredriksstad M/V. Its compound-expansion steam engine, also manufactured by A/S Fredriksstad M/V, has two $13\frac{3}{4}$-in. cylinders and two $32\frac{3}{16}$-in. cylinders, and a stroke of $30\frac{1}{2}$ in.

FLAG/NUMBER: **Panamanian** CỜ SỐ: **Panama**	LOA: DÀI: **72 m**
TYPE: **Cargo Steamship** LOẠI TÀU: **Tàu Chạy Hơi Nước Chở Hàng Hóa**	BEAM: BỀ NGANG: **10.7 m**
ENGINE: **Steam (One)** MÁY: **Máy Hơi Nước (Một Máy)**	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: **1,093**
SPEED: **11 kt** TỐC ĐỘ: **11 Gút**	
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: **DF, RT**	NET TONS: TRỌNG TẢI: **505**
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: **4.4 m**



HA LONG (SG 7 NTDC)

General Information

Owned by the Republic of Vietnam and in use by the VN Navy, the fishing motorship Ha Long (SG 7 NTDC) was built in 1962. It has one diesel engine.

FLAG/NUMBER: South Vietnamese CỜ SỐ: Việt-Nam Cộng-Hòa	LOA: DÀI: 30 m
TYPE: Fishing Motorship LOẠI TẦU: Tầu Đánh Cá Máy	BEAM: BỀ NGANG: 5.4 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 100
SPEED: TỐC ĐỘ:	NET TONS: TRỌNG TẢI: 41
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: ESD, PFD, RT	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: XVJM	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ DẦY: 3.2 m

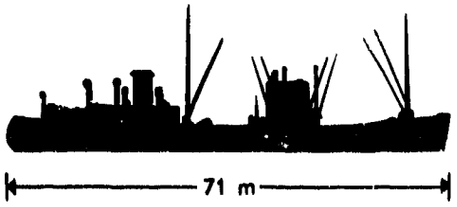
Khái Niệm Đại Cương

Tầu máy đánh cá Hạ Long (SG 7 NTDC) của Chính-Phủ Việt-Nam Cộng-Hòa được Hải Quân Việt-Nam xử dụng, và đóng vào năm 1962. Tầu có một máy diesel.

JETLEY

Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Công Ty Jin Hoe Ltd. và đăng bộ tại Kuching. Tầu chạy hơi nước chở hàng hóa Jetley do hãng Henry Robb Ltd. đáng tại Leith vào năm 1937. Máy 3 lần dẫn hơi của Tầu này do hãng N.E. Mar. Eng. Co. Ltd. ở Newcastle upon Tyne chế tao. Máy có 1 xy-lanh dài 41 cm một cái dài 71 cm và một cái dài 120 cm khoảng chạy của piston là 82 cm 5.



General Information

Owned by Jin Hoe Co. Ltd. and registered in Kuching, the cargo steamship Jetley was built in 1937 at Leith by Henry Robb Ltd. Its triple-expansion steam engine, manufactured by N.E. Mar. Eng. Co. Ltd., Newcastle upon Tyne, has one 16½-in., one 28½-in., and one 48-in. cylinder, and a stroke of 33 in.

FLAG/NUMBER **British/128799** CỜ SỐ: **Anh/128799**	LOA: DÀI: **71 m**
TYPE: **Cargo Steamship** LOẠI TÀU: **Tàu Chạy Hơi Nước Chở Hàng Hóa**	BEAM: BỀ NGANG: **11.9 m**
ENGINE: **Steam (One)** MÁY: **Máy Hơi Nước (Một Máy)**	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: **1,261**
SPEED: **11 kt** TỐC ĐỘ: **11 Gút**	NET TONS: TRỌNG TẢI: **487**
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: **4.9 m**

KHANH HOA

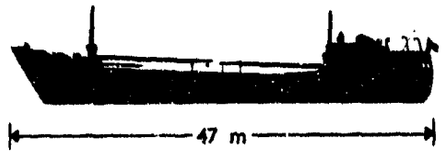
General Information

Owned by Hang Tau Viet Tai and registered in Saigon, the cargo motorship Khanh Hoa was built in 1953 at Hitzacker by Schiffs Hans Basedow. Its 4-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Masch. Kiel A.G., Kiel, has eight 290-mm cylinders and a stroke of 420 mm.

Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Hãng Tầu Việt Tài và đăng bộ tại Saigon. Tầu máy chở hàng hóa Khánh Hòa do hảng Schiffs Hans Basedow đóng tại Hitzacker vào năm 1953. Máy diesel tác động đơn 4 thì của Tầu này do hãng Masch. Kiel A.G. ở Kiel chế tạo. Máy có 8 xy-lanh dài 290 mm và khỏang chạy của piston là 420 mm.

KHANH HOA



FLAG/NUMBER: South Vietnamese CỜ SỐ: Việt-Nam Cộng-Hòa	LOA: DÀI: 47 m
TYPE: Cargo Motorship LOẠI TẦU: Tầu Máy Chở Hàng Hóa	BEAM: BỀ NGANG: 8.1 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 526
SPEED: 10-1/2 kt TỐC ĐỘ: 10.5 Gút	NET TONS: TRỌNG TẢI: 324
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: DF, ESD, RT	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: XVGT	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY:

KUALA LANGSA

General Information

Owned by Kuala Langsa Nav. Co. S.A. and registered in Panama, the twin-screw cargo motorship Kuala Langsa was built in 1931 at Shanghai by New E. & S.B. Wks. Ltd. Its two 2-cycle, single-action diesel engines were manufactured by General Motors Corp., Cleveland, Ohio. Each engine has eight 6½-in. cylinders and a stroke of 7 in.

FLAG/NUMBER: Panamanian CỜ SỐ: Panama	LOA: DÀI: 63 m
TYPE: Twin-Screw Cargo Motorship LOẠI TÀU: Tầu Máy Chở Hàng Có 2 Chân Vịt	BEAM: BỀ NGANG: 10.3 m
ENGINE: Diesel (Two) MÁY: Máy Diesel (Hai Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 667
SPEED: TỐC ĐỘ:	NET TONS: TRỌNG TẢI: 358
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: HOTZ	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ DẦY: 2.6 m

Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Công Ty Kuala Langsa Nav. Co. S.A. và đăng bộ tại Panama. Tầu máy chở hàng hóa có 2 chân vịt Kuala Langsa do hãng New E.S.B. Wks. Ltd. đóng tại Thượng Hải vào năm 1931. Máy diesel tác đông đơn, 2 thì của tầu này do Công Ty General Motors Corp. ở Cleveland, Ohio chế tạo. Mỗi máy có 8 xy-lanh dài 16 cm và khoảng chạy của piston là 17 cm 5.

General Information

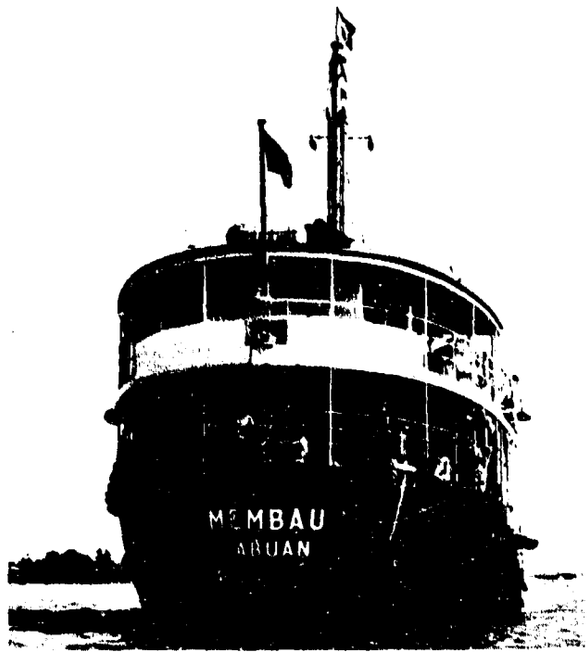
Owned by the Republic of Vietnam and in use by the VN Navy, the fishing motorship Long Hai (SG 6 TTDC) was built in 1962 at Ishinomaki, Japan, by Yamanishi Zosen Tekkosho. Its 4-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Niigata Engine Co. Ltd., Niigata, has six 260-mm cylinders and a stroke of 400 mm.

FLAG/NUMBER: South Vietnamese CỜ SỐ: Việt-Nam Cộng-Hòa		LOA: DÀI: 30 m
TYPE: Fishing Motorship LOẠI TẦU: Tầu Máy Đánh Cá		BEAM: BỀ NGANG: 5.4 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)		GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 100
SPEED: TỐC ĐỘ:		NET TONS: TRỌNG TẢI: 41
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: ESD, PFD, RT		
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: XVJL	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ DẦY: 3.2 m	

Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Chính Phủ Việt-Nam Cộng-Hòa và được Hải Quân Việt-Nam xử dụng. Ngư thuyền máy Long Hải (SG 6 TTDC) do hãng Yamanishi Zosen Tekkosho đóng tai Ishinomaki, Nhật Bản vào năm 1962. Máy diesel tác động đơn, 4 thì của tầu này do Công Ty Niigata Engine Co. Ltd. ở Niigata chế tạo. Máy có 6 xy-lanh dài 260 mm và khoảng chạy của piston dài 400 mm.

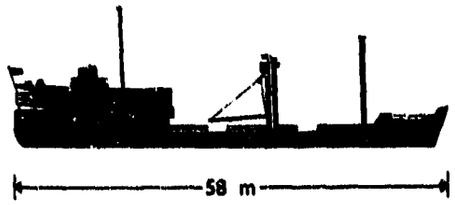
MEMBAU



Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Công Ty Straits S.S. Co. Ltd. và đăng bộ tại Labuan. Tầu đầu Membau do Công Ty Pacific Islands S.B. Co. Ltd. đóng tại Hồng-Kông vào năm 1959. Máy diesel tác động đơn, 4 thì của tầu này do Công Ty Nat. Gas và O. Engine Co. ở Ashton/Lyne chế tạo và có xy-lanh dài 22 cm 5. Khoảng chạy của piston dài 30 cm.

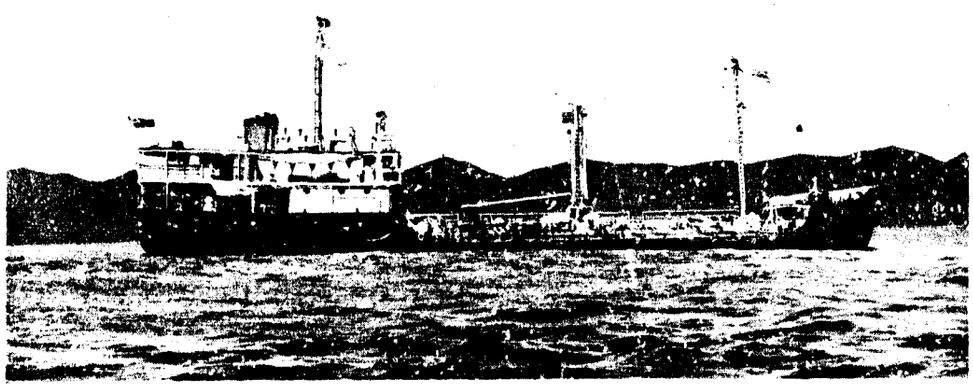
MEMBAU



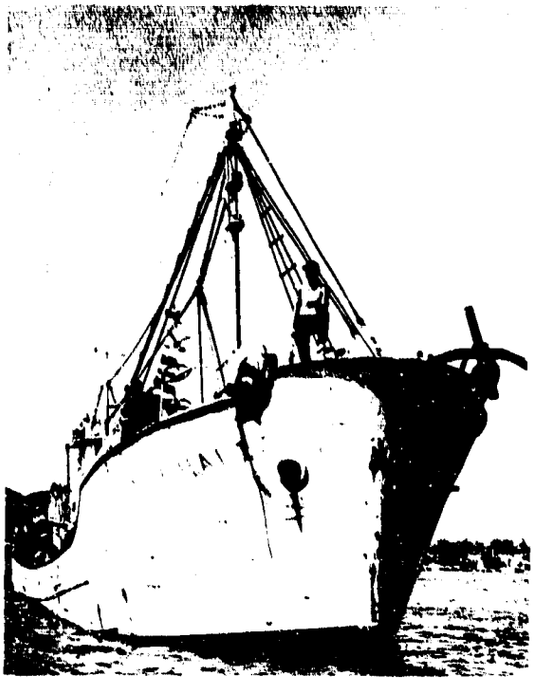
General Information

Owned by Straits S.S. Co. Ltd. and registered in Labuan, the motor tanker Membau was built in 1959 at Hong Kong by Pacific Islands S.B. Co. Ltd. Its 4-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Nat. Gas & O. Engine Co., Ashton/Lyne, has 9-in. cylinders and a stroke of 12 in.

FLAG/NUMBER: British/136561 CỜ SỐ: Anh/136561		LOA: DÀI: 58 m	
TYPE: Motor Tanker LOẠI TÀU: Tàu Máy Chở Dầu		BEAM: BỀ NGANG: 10.1 m	
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)		GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 746	
SPEED: TỐC ĐỘ:			
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:		NET TONS: TRỌNG TẢI: 325	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: ZQTR	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ DẦY: 3.4 m		

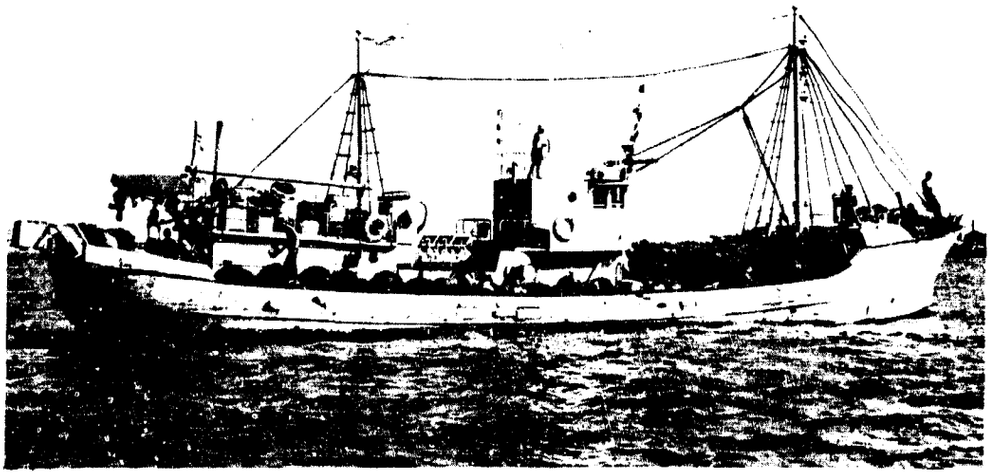


NAM-HAI I

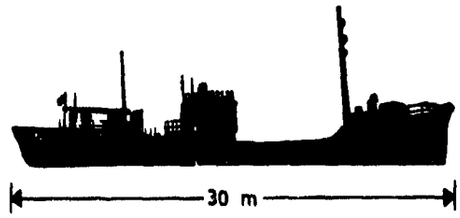


Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Công Ty Nam Hải Ngư Nghiệp và đăng bộ tại Saigon. Tầu máy kéo lưới và Nam-Hải I do hãng Nagasaki Zosen K.K. đóng tại Nagasaki vào năm 1961. Máy diesel tác động đơn, 4 thì của tầu này do xưởng Hanshin Diesel Works ở Kobe chế tạo và có 6 xy-lanh dài 260 mm. Khoảng chạy của piston là 400 mm.



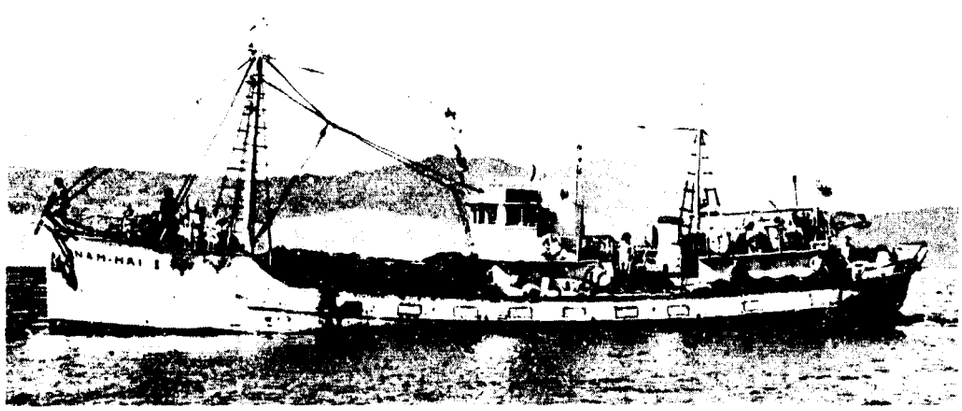
NAM-HAI I



General Information

Owned by Nam Hai Ngu Nghiep and registered in Saigon, the motor trawler Nam-Hai I was built in 1961 at Nagasaki by Nagasaki Zosen K.K. Its 4-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Hanshin Diesel Works, Kobe, has six 260-mm cylinders and a stroke of 400 mm.

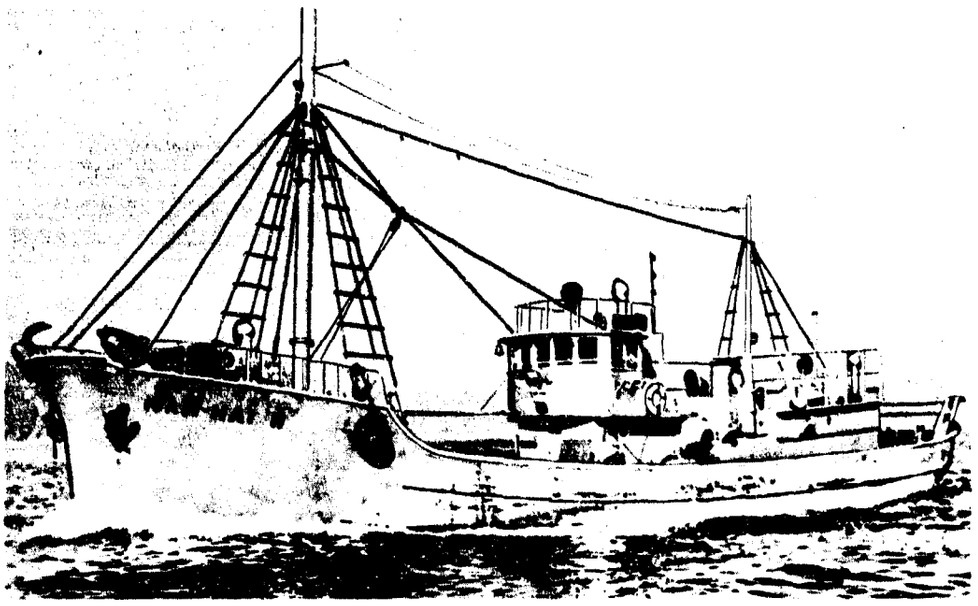
FLAG/NUMBER: South Vietnamese CỜ SỐ: Việt-Nam Cộng-Hòa	LOA: DÀI: 30 m
TYPE: Motor Trawler LOẠI TÀU: Tàu Máy Kéo Lưới	BEAM: BỀ NGANG: 5.3 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 103
SPEED: 12 kt max TỐC ĐỘ: Tối Đa 12 Gút	NET TONS: TRỌNG TẢI: 32
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: DF, ESD, RDR, RT	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: XVJJ	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: 2.3 m



NAM-HAI II

General Information

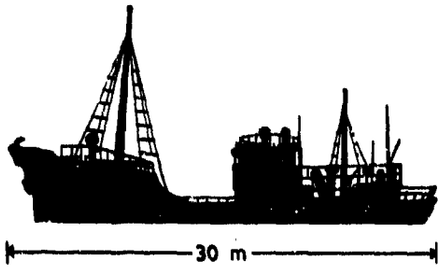
Owned by Nam Hai Ngu Nghiep and registered in Saigon, the motor trawler Nam-Hai II was built in 1961 at Nagasaki by Nagasaki Zosen K.K. Its 4-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Hanshin Diesel Works, Kobe, has six 260-mm cylinders and a stroke of 400 mm.



Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Công Ty Nam Hải Ngư Nghiệp và đăng bộ tại Saigon. Tầu máy kéo lưới và Nam-Hải II do xưởng Nagasaki Zosen K.K. xây cất tại Nagasaki vào năm 1961. Máy diesel tác động đơn, 4 thì của tầu này do xưởng Hanshin Diesel Works ở Kobe chế tạo và có 6 xy-lanh dài 260 mm. Khoảng chạy của piston là 400 mm.

NAM-HAI II

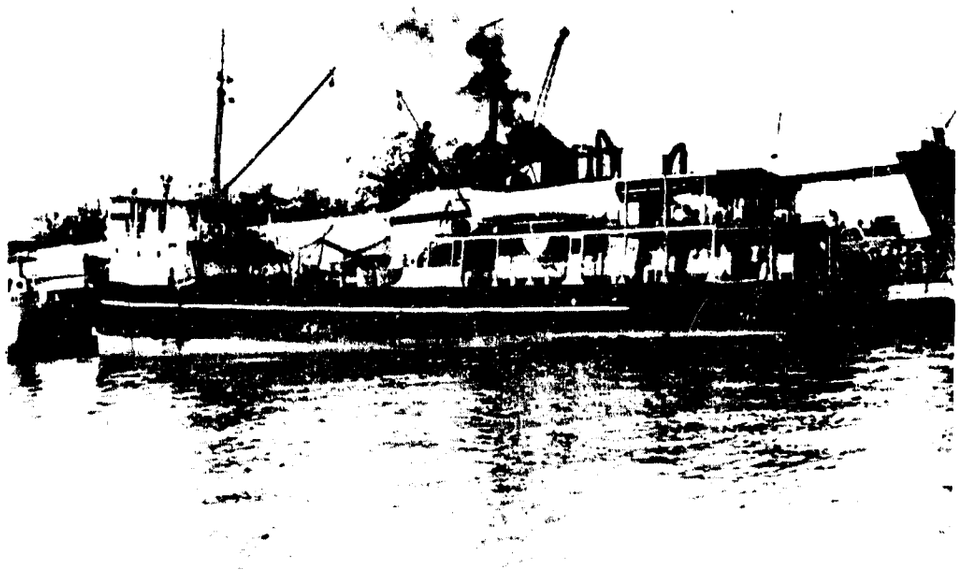


FLAG/NUMBER: South Vietnamese CỜ SỐ: Việt-Nam Cộng-Hòa	LOA: DÀI: 30 m
TYPE: Motor Trawler LOẠI TẦU: Tầu Máy Kéo Lưới	BEAM: BỀ NGANG: 5.3 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 103
SPEED: 12 kt max TỐC ĐỘ: Tối Đa 12 Gút	NET TONS: TRỌNG TẢI: 32
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: DF, ESD, RDR, RT	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: XVJK	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ DẦY: 2.3 m

NAM SANH

General Information

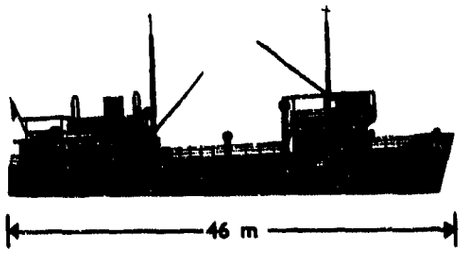
Owned by Hong Phat Hang and registered in Saigon, the cargo steamship Nam Sanh was built in 1945 at Troon by Ailsa S.B. Co. Ltd. Its triple-expansion steam engine, also manufactured by Ailsa S.B. Co. Ltd., has one 9-in., one 16-in., and one 26-in. cylinder, and a stroke of 18 in.



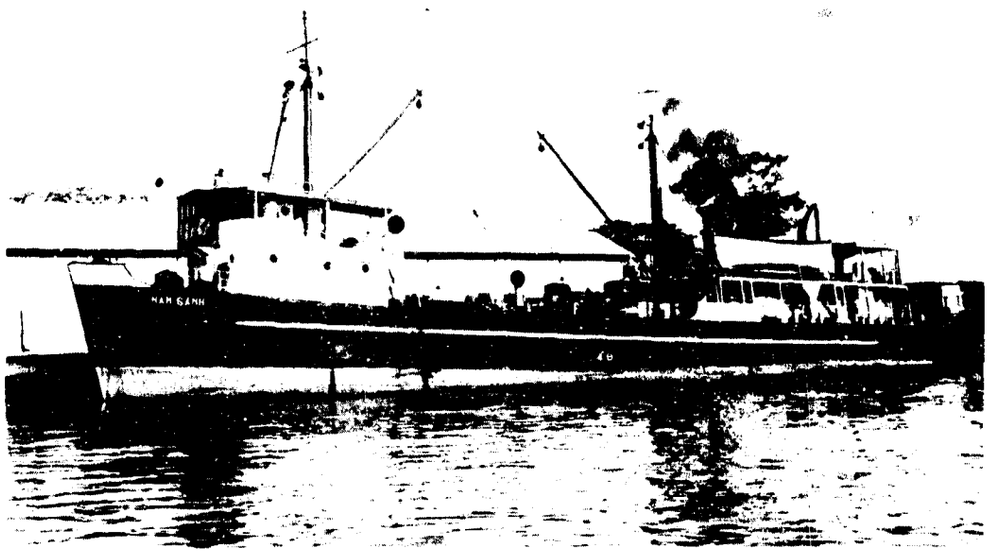
Khái Niệm Đại Cương

Tầu của hãng Hồng Phát và đăng bộ tại Saigon. Tầu chạy bằng hơi nước chở hàng hóa Nam Sanh do Công Ty Ailsa S.B. Co. Ltd. đóng tại Troon vào năm 1945. Máy ba lần dẫn hơi của tầu cũng do Công Ty Ailsa S.B. Co. Ltd. chế tạo và dùng 1 xy-lanh dài 22 cm 5, một cái dài 40 cm và một cái dài 65 cm. Khoảng chạy của piston là 44 cm.

NAM SANH



FLAG/NUMBER: South Vietnamese CỜ SỐ: Việt-Nam Cộng-Hòa	LOA DÀI: 46 m
TYPE: Cargo Steamship LOẠI TẦU: Tầu Chạy Hơi Nước Chở Hàng Hóa	BEAM: BỀ NGANG: 8.3 m
ENGINE: Steam (One) MÁY: Máy Hơi Nước (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 554
SPEED: 8-1/2 kt TỐC ĐỘ: 8.5 Gút	NET TONS: TRỌNG TẢI: 251
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: DF	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: XVGX	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: 3.5 m



NAM TRUNG (SG 74 TTDC)

General Information

Registered in Saigon, the cargo motorship Nam Trung (SG74TTDC) is powered by one Benz Daimler and one Gray Marine diesel engine.

FLAG/NUMBER South Vietnamese CỜ SỐ: Việt-Nam Cộng-Hòa	LOA: DÀI: 27 m
TYPE: Cargo Motorship LOẠI TÀU: Tàu Máy Chở Hàng Hóa	BEAM: BỀ NGANG: 6.2 m
ENGINE: Diesel (Two) MÁY: Máy Diesel (Hai Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 104
SPEED: TỐC ĐỘ:	NET TONS: TRỌNG TẢI:
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY:

Khái Niệm Đại Cương

Tầu máy chở hàng hoá Nam Trung (SG74TTDC) đăng bộ tại Saigon và chạy bằng một máy Benz Daimler và một máy diesel hiệu Gray Marine.

NAPOLEON

General Information

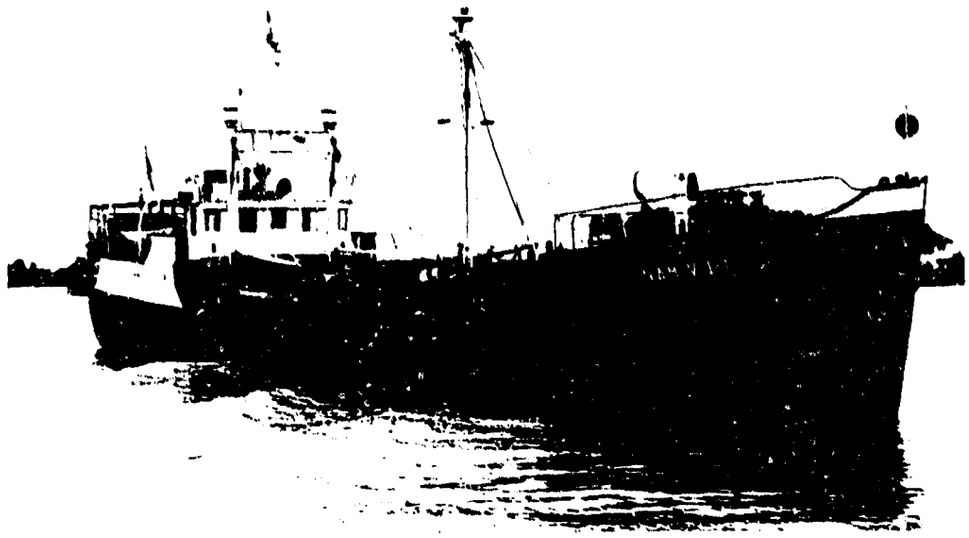
Owned by Transporter Maritimos de San and registered in Panama, the cargo motorship Napoleon was built in 1945 at Newcastle upon Tyne by S.B. Corp. Ltd. Its 4-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Nat. Gas & O. Engine Co., Ashton/Lyne, has six 255-mm cylinders and a stroke of 330 mm.

FLAG/NUMBER: Panamanian/245P CỜ SỐ: Panama/245P		LOA: DÀI: 45 m
TYPE: Cargo Motorship LOẠI TẦU: Tầu Máy Chở Hàng Hóa		BEAM: BỀ NGANG: 8.3 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)		GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 425
SPEED: TỐC ĐỘ:		NET TONS: TRỌNG TẢI: 133
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:		
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: HOYE	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ DẦY: 3.3 m	

Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Công Ty Transporter Maritimos de San và đăng bộ tại Panama. Tầu máy chở hàng hoá Napoléon do Công Ty S.B. Corp. Ltd. đóng tại Newcastle upon Tyne vào năm 1945. Máy diesel tác động đơn, 4 thì của tầu này do Công Ty Nat. Gas và O. Engine Co. ở Ashton/Lyne chế tạo và có 6 xy-lanh dài 255 mm. Khoảng chạy của piston là 330 mm.

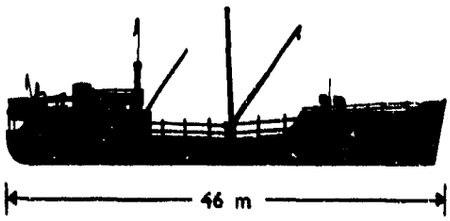
NAM-VIET



Khái Niệm Đại Cương

Tầu của hãng Châu Nhựt-Thanh và đăng bộ tại Saigon. Tầu máy chở hàng hoá Nam-Việt do Công Ty Cochrane và Sons Ltd. đóng tại Selby vào năm 1944. Máy diesel tác động đơn, hai thì của tầu này, do Công Ty Crossley Bros. Ltd. ở Manchester chế tạo. Máy có 8 xy-lanh dài 265 mm và khoảng chạy của piston dài 305 mm.

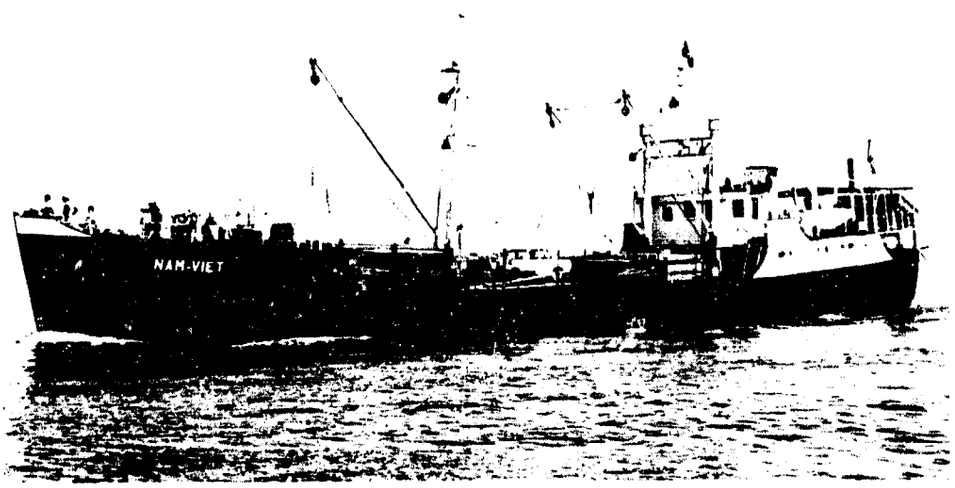
NAM-VIET



General Information

Owned by Chau Nhut Thanh and registered in Saigon, the cargo motorship Nam-Viet was built in 1944 at Selby by Cochrane & Sons Ltd. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Crossley Bros. Ltd., Manchester, has eight 265-mm cylinders and a stroke of 305 mm.

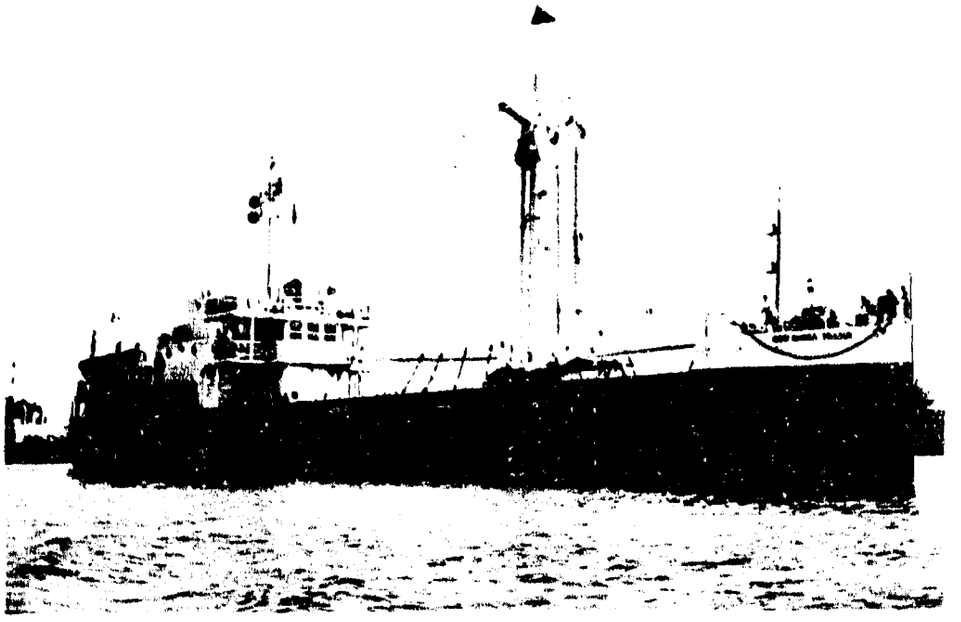
FLAG/NUMBER: **South Vietnamese** CỜ SỐ: **Việt-Nam Cộng-Hòa**	LOA: DÀI: **46 m**
TYPE: **Cargo Motorship** LOẠI TẦU: **Tầu Máy Chở Hàng Hóa**	BEAM: BỀ NGANG: **8.4 m**
ENGINE: **Diesel (One)** MÁY: **Máy Diesel (Một Máy)**	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: **485**
SPEED: **8-1/2 kt** TỐC ĐỘ: **8.5 Gút**	NET TONS: TRỌNG TẢI: **300**
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: **XVGO**	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY:



NEW GUINEA TRADER

General Information

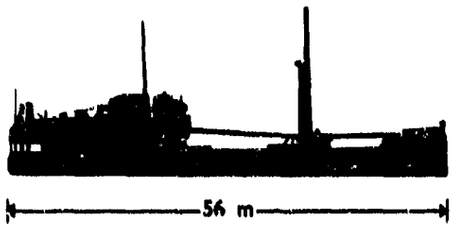
Owned by Lancey Shipping, N.G. Pty. Ltd. and registered in Port Moresby, the twin-screw cargo motorship New Guinea Trader was built in 1944 at Rochester, New York, by Odenbach S.B. Co. Its two 2-cycle, single-action diesel engines were manufactured by Clark Bros., New York. Each engine has four 12½-in. cylinders and a stroke of 16 in.



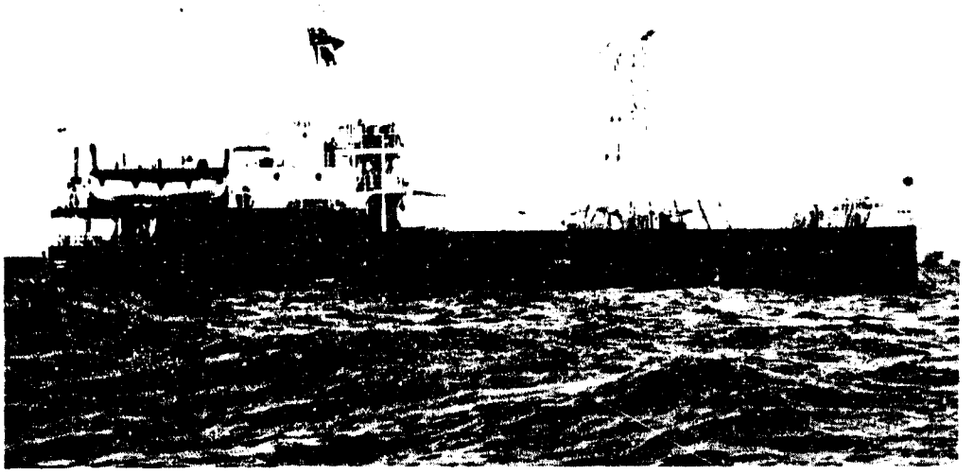
Khái Niệm Đại Cương

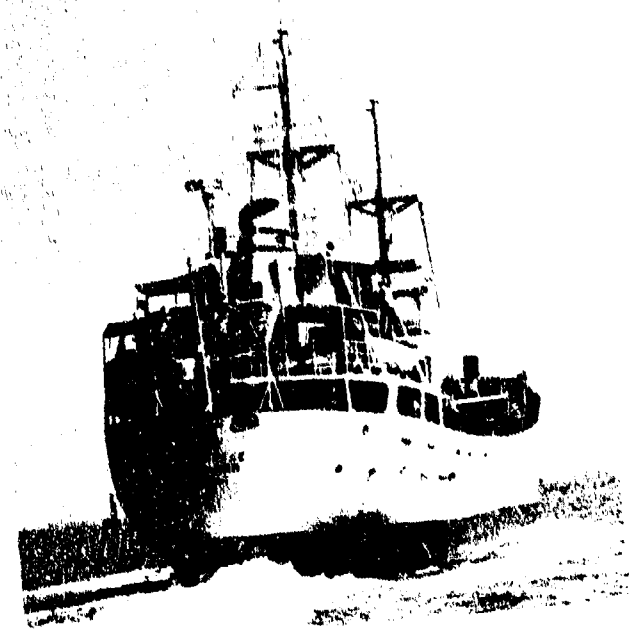
Tầu của Công Ty Lancey Shipping, N.G. Pty. Ltd. và đăng bộ tại Hải Cảng Moresby. Tầu máy chở hàng hoá có hai chân vịt New Guinea Trader do Công Ty Odenbach S.B. Co. đóng tại Rochester, New York vào năm 1944. Hái máy diesel tác động đơn, hai thì của tầu này do xưởng Clark Bros. ở New York chế tạo. Mỗi máy có 4 xy-lanh dài 31 cm vào khoảng chạy của piston là 40 cm.

NEW GUINEA TRADER



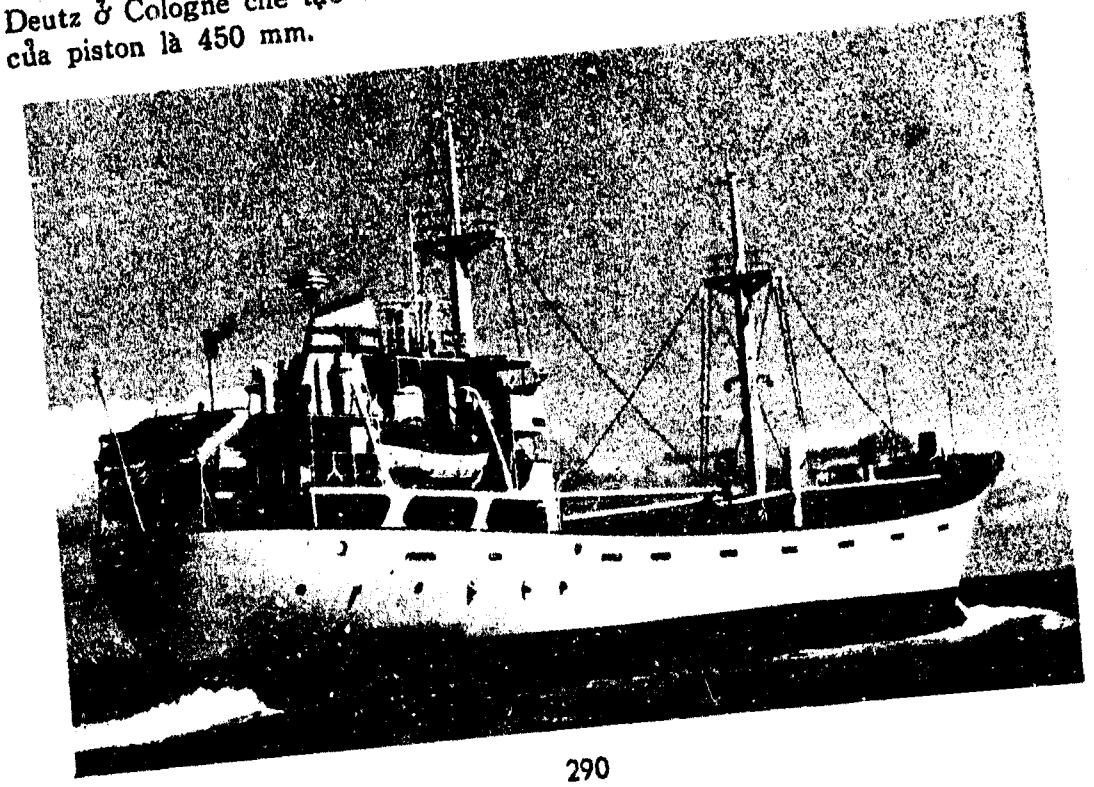
FLAG/NUMBER: British/196427 CỜ SỐ: Anh/196427	LOA: DÀI: 56 m
TYPE: Twin-Screw Cargo Motorship LOẠI TÀU: Tàu Máy Chở Hàng Hóa Có 2 Chân Vịt	BEAM: BỀ NGANG: 9.2 m
ENGINE: Diesel (Two) MÁY: Máy Diesel (Hai Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 661
SPEED: TỐC ĐỘ:	NET TONS: TRỌNG TẢI: 280
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: VJLF	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: 3.4 m

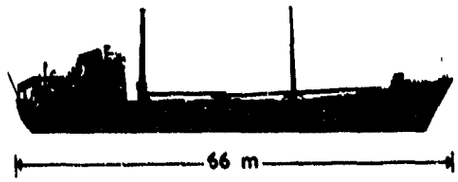




Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Chính Phủ Việt-Nam Cộng-Hoà, đăng bộ tại Saigon và do Hoả Xa Quốc-Gia xử dung. Tầu máy chở hàng hoá Nhựt-Lê do hãng Cant. Nav. Giuliano đóng tại Trieste vào năm 1958. Máy diesel tác động đơn, 4 thì của tầu này do xưởng Klockner-Humboldt-Deutz ở Cologne chế tạo và có 8 xy-lanh dài 320 mm. Khoảng chạy của piston là 450 mm.

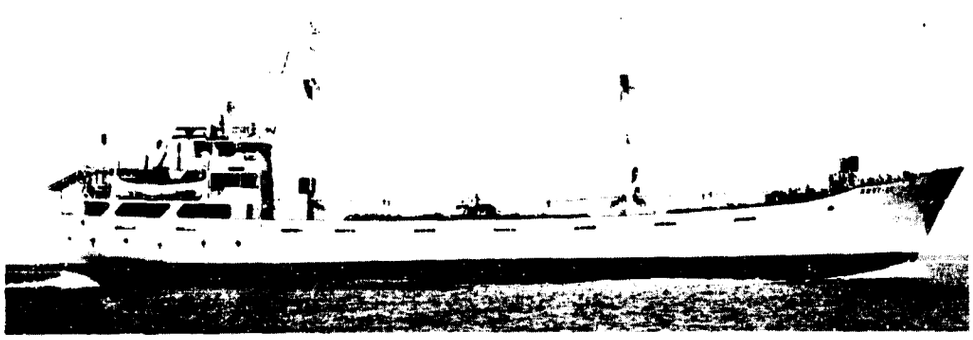




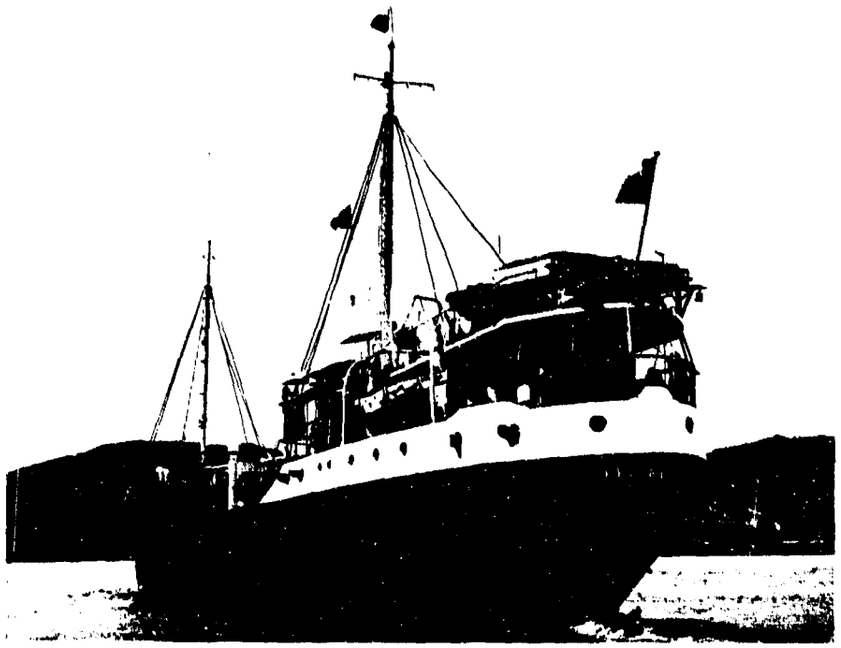
General Information

Owned by the Republic of Vietnam, registered in Saigon, and in use by the National Railroad, the cargo motorship Nhut-Le was built in 1958 at Trieste by Cant. Nav. Giuliano. Its 4-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Klockner-Humboldt-Deutz, Cologne, has eight 320-mm cylinders and stroke of 450 mm.

FLAG/NUMBER: South Vietnamese/9858 CỜ SỐ: Việt-Nam Cộng-Hòa/9858	LOA: DÀI: 66 m
TYPE: Cargo Motorship LOẠI TÀU: Tàu Máy Chở Hàng Hoá	BEAM: BỀ NGANG: 9.9 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 935
SPEED: 10-1/2 kt TỐC ĐỘ: 10.5 Gút	
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DF, ESD, GC, RDR, RT DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	NET TONS: TRỌNG TẢI: 558
RADIO CALL SIGN: XVJA DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY:

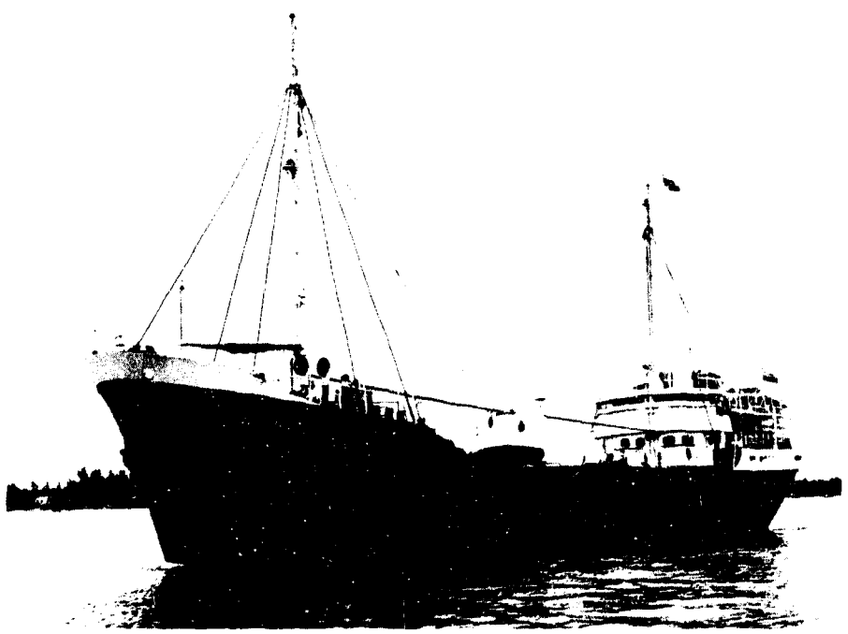


PHONG CHAU

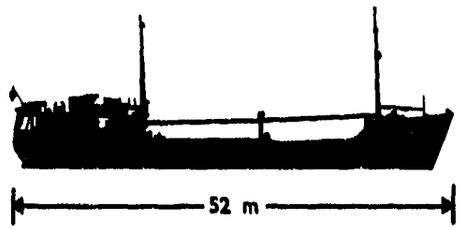


Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Dong A. Hai Văn Công Ty và đăng bộ tại Saigon. Tầu máy chở hàng hoá Phong Châu do xưởng Gebr. van Diepen đóng tại Waterhuizen vào năm 1949. Máy diesel tác động đơn, 4 thì của tầu này do hãng N.V. Werkspoor ở Amsterdam chế tạo và có 8 xy-lanh dài 270 mm khoảng chạy của piston là 500 mm.



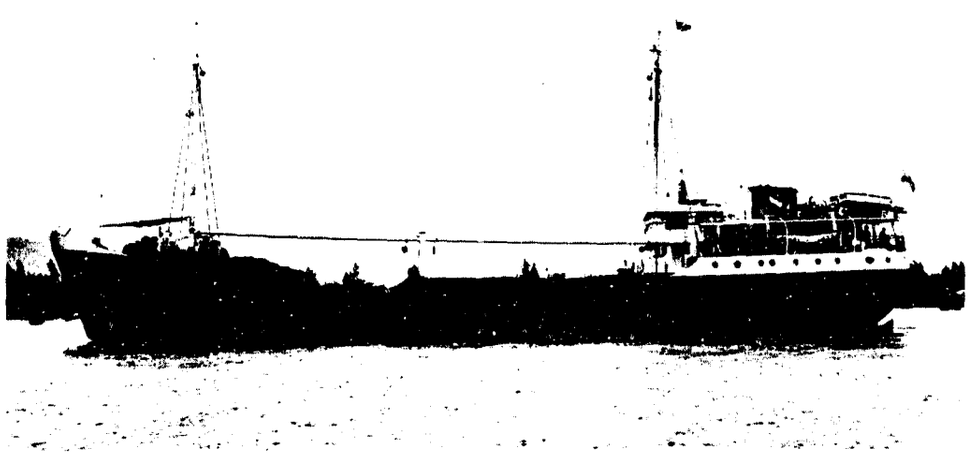
PHONG CHAU



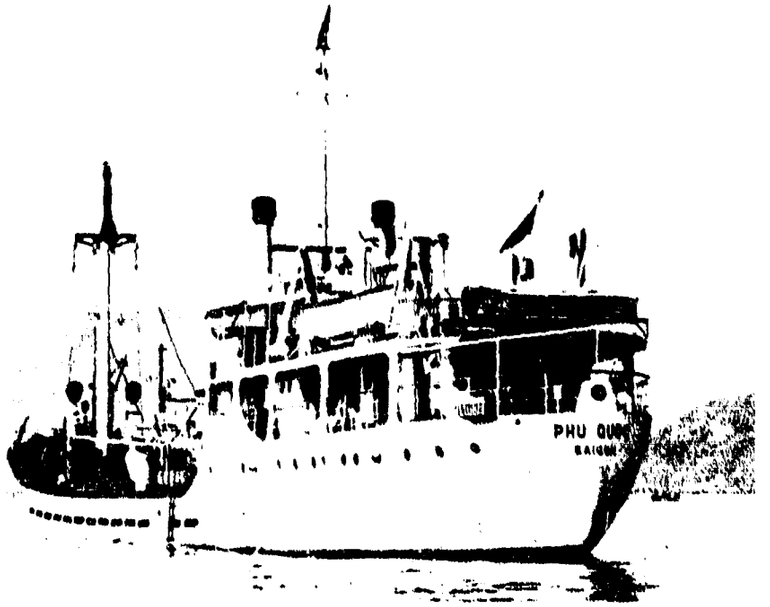
General Information

Owned by Dong. A. Hai Van Cong Ty and registered in Saigon, the cargo motorship Phong Chau was built in 1949 at Waterhuizen by Gebr. van Diepen. Its 4-cycle, single-action diesel engine, manufactured by N.V. Werkspoor, Amsterdam, has eight 270-mm cylinders and a stroke of 500 mm.

FLAG/NUMBER: South Vietnamese CỜ SỐ: Việt-Nam Cộng-Hòa	LOA: DÀI: 52 m
TYPE: Cargo Motorship LOẠI TÀU: Tàu Máy Chở Hàng Hoá	BEAM: BỀ NGANG: 8.6 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 499
SPEED: 10 kt TỐC ĐỘ: 10 Gút	NET TONS: TRỌNG TẢI: 307
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: DF	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: XVGJ	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: 3.4 m

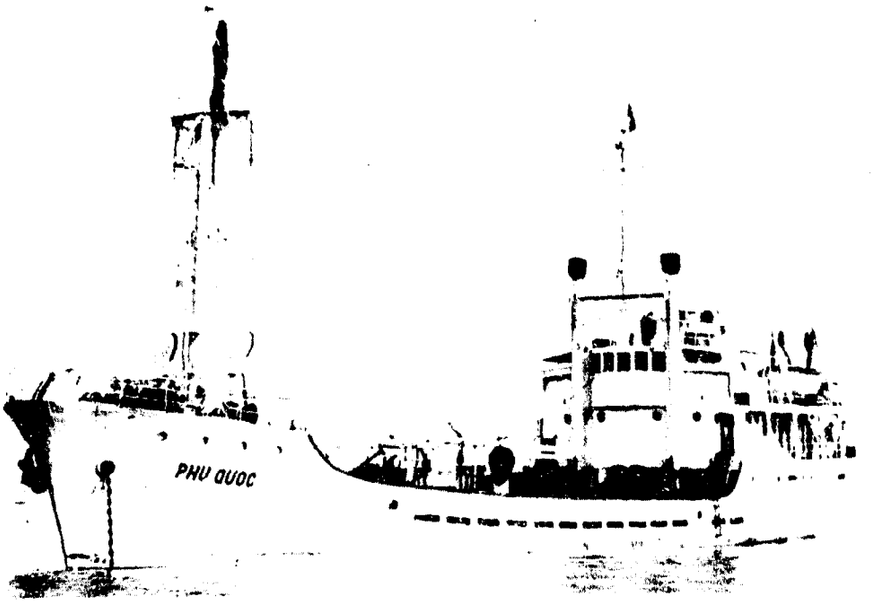


PHU QUOC

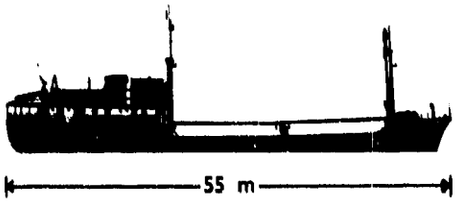


Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Chính-Phủ Việt-Nam Cộng-Hoà, đăng bộ tại Saigon và do Hoả Xa Quốc-Gia xử dụng. Tầu máy chở hàng hoá Phú Quốc do xưởng Brodogradiliste III Maj. đóng tại Reykjavik vào năm 1954. Máy diesel tác động đơn, hai thì của tầu này do hãng Sulzer ở Thuy-Sĩ chế tạo. Máy có 6 xy-lanh dài 290 mm và khoảng chạy của piston là 500 mm.



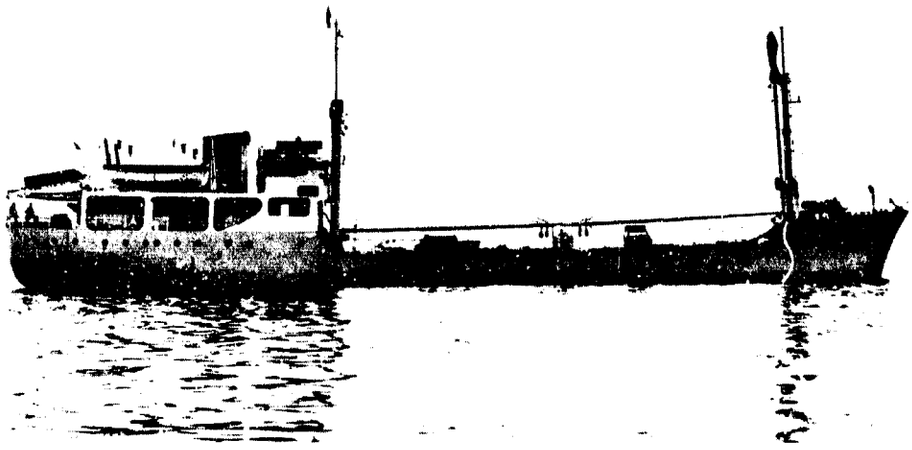
PHU QUOC



General Information

Owned by the Republic of Vietnam, registered in Saigon, and in use by the National Railroad, the cargo motorship Phu Quoc was built in 1954 at Reykjavik by Brodogradiliste III Maj. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Sulzer in Switzerland, has six 290-mm cylinders and a stroke of 500 mm.

FLAG/NUMBER: South Vietnamese CỜ SỐ: Việt-Nam Cộng-Hòa	LOA: DÀI: 55 m
TYPE: Cargo Motorship LOẠI TÀU: Tàu Máy Chở Hàng Hóa	BEAM: BỀ NGANG: 9.0 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 607
SPEED: 10-1/2 kt TỐC ĐỘ: 10.5 Gút	NET TONS: TRỌNG TẢI: 281
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: ESD, RT	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: XVJG	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: 3.7 m



RASAMEE

General Information

Owned by Mrs. Poonsri Sutharom and registered in Bangkok, the cargo and passenger motorship Rasamee was built in 1955 at Hong Kong by The Taikoo Dockyard & Engineering Co. of Hong Kong Ltd. It has two 400-hp diesel engines.

FLAG/NUMBER: Thai/32419 CỜ SỐ: Thái-Lan/32419	LOA: DÀI: 64 m
TYPE: Cargo and Passenger Motorship LOẠI TẦU: Tầu Máy Chở Hàng Hoá Và Hành Khách	BEAM: BỀ NGANG: 9.9 m
ENGINE: Diesel (Two) MÁY: Máy Diesel (Hai Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 612
SPEED: TỐC ĐỘ:	NET TONS: TRỌNG TẢI: 444
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: 2.1 m

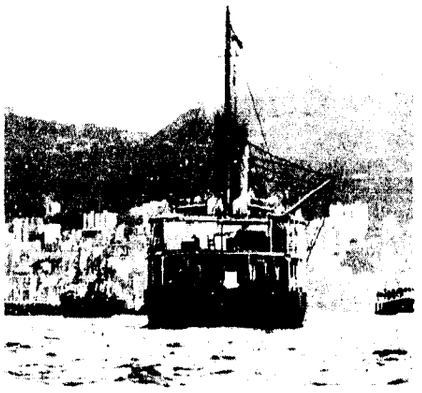
Khái Niệm Đại Cương

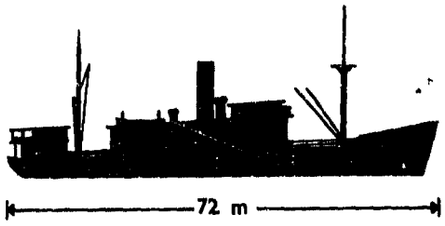
Tầu của Bà Poonsri Sutharom và đăng bộ tại Bangkok. Tầu máy chở hàng hoá và hành khách Rasamee do Công Ty Taikoo Dockyard và Engineering Co. of Hong Kong Ltd. đóng tai Hông-Kông vào năm 1955. Tầu này có 2 mày diesel manh 400 mã lực.

RUBI

Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Công Ty Thames Shipping Corp. S.A. và được đăng bộ tại Panama. Tầu chạy hơi nước chở hàng hoá Rubi do Công Ty Australian C. Wealth Shipping Bd. đóng tại Sydney vào năm 1925. Máy ba lần dãn hơi của tầu cũng do Công Ty Australian C. Wealth Shipping Bd. chế tạo và có một xy-lanh dài 45 cm 5, một cái dài 75 cm và một cái dài 123 cm. Khoảng chạy của piston dài 90 cm.

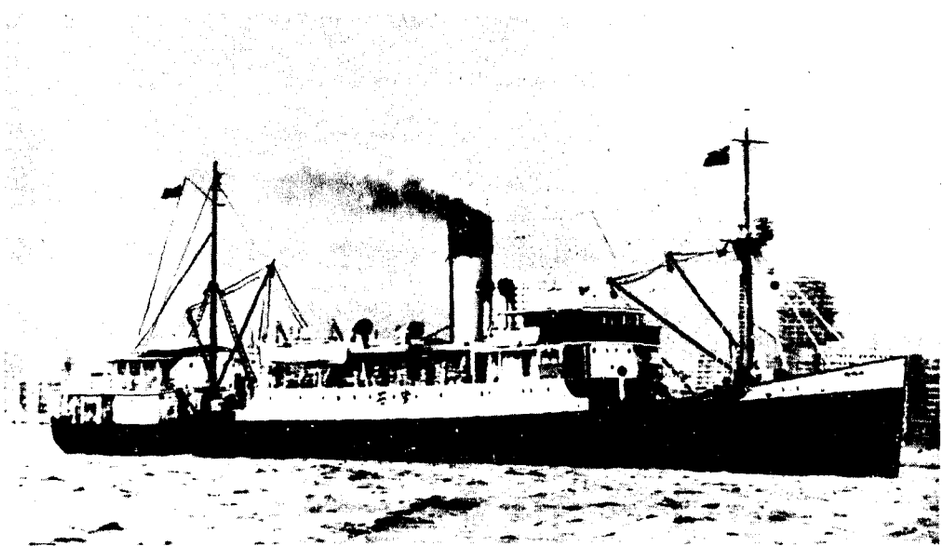




General Information

Owned by Thames Shipping Corp. S.A. and registered in Panama, the cargo steamship Rubi was built in 1925 at Sydney by Australian C. Wealth Shipping Bd. Its triple-expansion steam engine, also manufactured by Australian C. Wealth Shipping Bd., has one $18\frac{1}{4}$-in., one 30-in., and one 49-in. cylinder, and a stroke of 36 in.

FLAG/NUMBER: Panamanian/3786HK CỜ SỐ: Panama/3786HK		LOA: DÀI:	72 m
TYPE: Cargo Steamship LOẠI TẦU: Tầu Chạy Hơi Nước Chở Hàng Hóa		BEAM: BỀ NGANG:	10.7 m
ENGINE: Steam (One) MÁY: Máy Hơi Nước (Một Máy)		GROSS TONS: TRỌNG TẤN:	1,440
SPEED: TỐC ĐỘ:			
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	DF, ESD, GC, RDR	NET TONS: TRỌNG TẢI:	600
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	HPNE	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY:	4.5 m



SG 76 TTDC

General Information

Registered in Saigon, the cargo motorship SG76TTDC is powered by two Gray Marine diesel engines.

FLAG/NUMBER: South Vietnamese CỜ SỐ: Việt-Nam Cộng-Hòa	LOA: DÀI: 28 m
TYPE: Cargo Motorship LOẠI TẦU: Tầu Máy Chở Hàng Hoá	BEAM: BỀ NGANG: 6.7 m
ENGINE: Diesel (Two) MÁY: Máy Diesel (Hai Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 122
SPEED: TỐC ĐỘ:	NET TONS: TRỌNG TẢI:
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY:

Khái Niệm Đại Cương

Thuyền máy chở hàng hoá SG 76 TTDC đăng bộ tại Saigon và chạy bằng hai máy diesel hiệu Gray Marine.

SG 94 TTDC

General Information

Owned by Shell and registered in Saigon, the cargo motorship SG94TTDC is powered by two Crepelle Allen diesel engines.

FLAG/NUMBER: South Vietnamese CỜ SỐ: Việt-Nam Cộng-Hòa	LOA: DÀI: 42 m
TYPE: Cargo Motorship LOẠI TẦU: Tầu Máy Chở Hàng Hoá	BEAM: BỀ NGANG: 5.7 m
ENGINE: Diesel (Two) MÁY: Máy Diesel (Hai Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 149
SPEED: TỐC ĐỘ:	NET TONS: TRỌNG TẢI:
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY:

Khái Niệm Đại Cương

Tầu hãng Shell và đăng bộ tại Saigon. Tầu máy chở hàng hoá SG 94 TTDC chạy bằng hai máy diesel hiệu Crepelle Allen.

SG 95 TTDC

General Information

Owned by Shell and registered in Saigon, the cargo motorship SG95TTDC is powered by two Crepelle Allen diesel engines.

FLAG/NUMBER: South Vietnamese CỜ SỐ: Việt-Nam Cộng-Hòa	LOA: DÀI: 42 m
TYPE: Cargo Motorship LOẠI TẦU: Tầu Máy Chở Hàng Hóa	BEAM: BỀ NGANG: 5.7 m
ENGINE: Diesel (Two) MÁY: Máy Diesel (Hai Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 149
SPEED: TỐC ĐỘ:	NET TONS: TRỌNG TẢI:
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY:

Khái Niệm Đại Cương

Tầu của hãng Shell và đăng bộ tại Saigon. Tầu máy chở hàng hoá SG 95 TTDC chạy bằng hai máy diesel hiệu Crepelle Allen.

SLIDRE

General Information

Owned by Skibs A/S Karlander and registered in Fredrikstad, the cargo motorship Slidre was built in 1921 at Svelvik by Bokeröens Skibs. Its 4-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Henschel Maschinenbau, Hamburg, has six 330-mm cylinders and a stroke of 440 mm.

FLAG/NUMBER: Norwegian CỜ SỐ: Na Uy	LOA: DÀI: 64 m
TYPE: Cargo Motorship LOẠI TẦU: Tầu Máy Chở Hàng Hóa	BEAM: BỀ NGANG: 9.5 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 815
SPEED: 9 kt TỐC ĐỘ: 9 Gút	NET TONS: TRỌNG TẢI: 464
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DF, ESD DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	
RADIO CALL SIGN: LEGP DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	DRAFT (loaded): 4.0 m TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY:

Khái Niệm Đại Cương

Tầu của hàng Skibs A/S Karlander và đăng bộ tại Fredrikstad. Tầu máy chở hàng hoá Slidre do xưởng Bokeröens Skibs đóng tại Svelvik vào năm 1921. Máy diesel tác đơng đơn, 4 thì do xưởng Henschel Maschinenbau ở Hamburg chế tạo và có 6 xy-lanh dài 330 mm khoảng chạy của piston là 440 mm.

SUMBAWA

General Information

Owned by Cia. de Nav. Abeto S.A. and registered in Panama, the cargo steamship Sumbawa was built in 1946 at Blyth by Blyth D.D. & S.B. Co. Ltd. Its triple-expansion steam engine, manufactured by George Clark Ltd., Sunderland, has one 13 ½-in., one 22 ¾-in., and one 28-in. cylinder, and a stroke of 27 in.

FLAG/NUMBER: Panamanian/3681 HK CỜ SỐ: Panama/3681HK		LOA: DÀI:	69 m
TYPE: Cargo Steamship LOẠI TÀU: Tầu Chạy Hơi Nước Chở Hàng Hoá		BEAM: BỀ NGANG:	11.2 m
ENGINE: Steam (One) MÁY: Máy Hơi Nước (Một Chiếc)		GROSS TONS: TRỌNG TẤN:	1,351
SPEED: TỐC ĐỘ:		NET TONS: TRỌNG TẢI:	697
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	DF, ESD, RT		
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	HOQX	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY:	4.9 m

Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Công Ty Cia. de Nav. Abeto S.A. và đăng bộ tại Panama. Tầu chạy hơi nước chở hàng hoá Sumbawa do Công Ty Blyth D.D. và S.B. Co. Ltd. đóng tại Blyth vào năm 1946. Máy hơi nước ba lần dãn hơi do xưởng George Clark Ltd. ở Sunderland chế tạo và dùng một xy-lanh dài 34 cm, một cái dài 57 cm và một cái dài 70 cm. Khoảng chạy của piston là 67 cm 5.

SUNRISE (PREVIOUS NAME SILVER STEER)

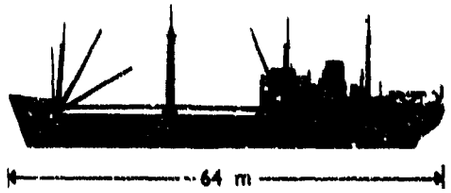
General Information

Owned by Interinsular Nav. Corp. S.A. and registered in Panama, the cargo motorship Sunrise was built in 1945 at Kobe by Sanko Zosensho. Its 4-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Niigata Engine Co. Ltd., Niigata, has six 370-mm cylinders and a stroke of 520 mm.

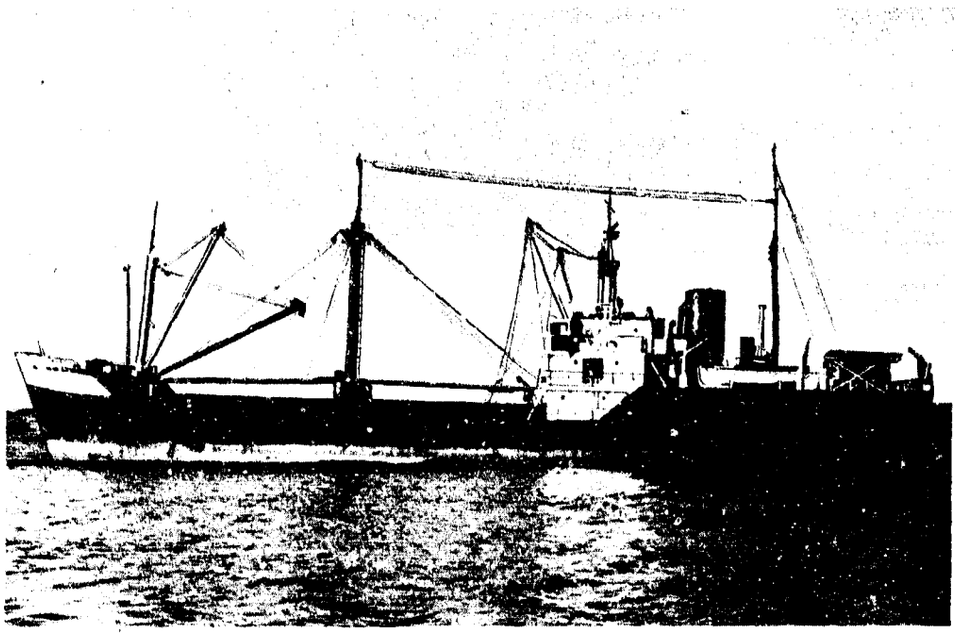
Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Công Ty Interinsular Nav. Corp. S.A. và đăng bộ tại Panama. Tầu máy chở hàng hoá Sunrise do hãng Sanko Zosensho đóng tại Kobe vào năm 1945. Máy diesel tác động đơn, 4 thài của tầu này do hãng Niigata Engine Co. Ltd. ở Niigata chế tạo và có 6 xy-lanh dài 370 mm. Khoảng chạy của piston là 520 mm.

SUNRISE (PREVIOUS NAME SILVER STEER)



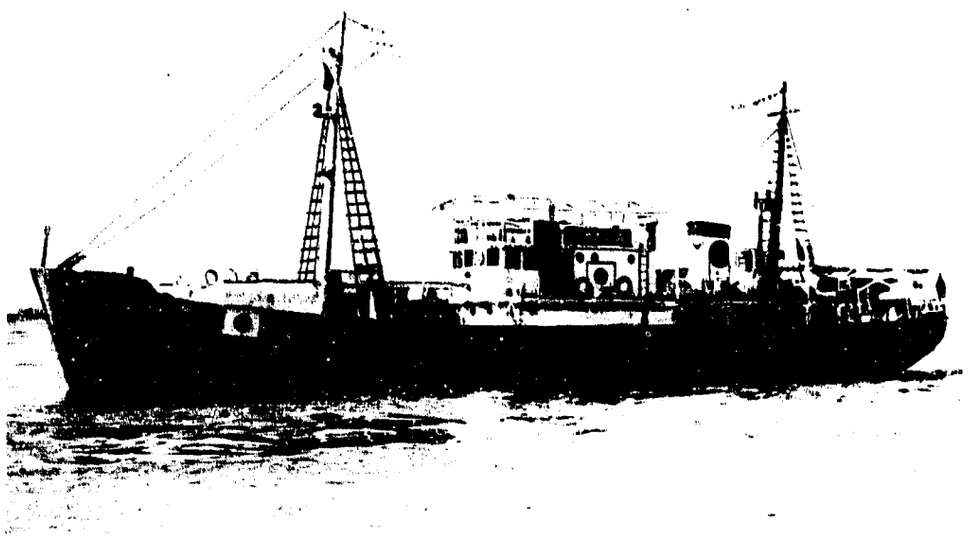
FLAG/NUMBER: Panamanian/3577 HK CỜ SỐ: Panama/3577HK	LOA: DÀI: 64 m
TYPE: Cargo Motorship LOẠI TẦU: Tầu Máy Chở Hàng Hoá	BEAM: BỀ NGANG: 9.5 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 916
SPEED: TỐC ĐỘ:	NET TONS: TRỌNG TẢI: 561
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: HOIH	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: 4.6 m



TENYO MARU

General Information

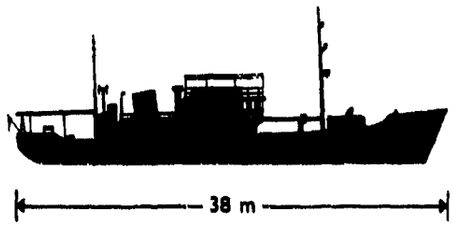
Owned by the Government of Japan (Ministry of Agriculture and Forestry) and registered in Tokyo, the fisheries research ship Tenyo Maru was built at Yokohama by Nippon Kokan. Its 4-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Minsei Sangyo, Tokyo, has six 380-mm cylinders and a stroke of 520 mm.



Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Chính-Phủ Nhật-Bản (Bộ Nông-Lâm) và đăng bộ tại Tokyo. Tầu khảo cứu ngư nghiệp Tenyo Maru do Công Ty Nippon Kokan đóng tại Yokohama. Máy diesel tác động đơn, loại 4 thì do xưởng Minsei Sangyo ở Tokyo chế tạo và dùng 6 xy-lanh dài 380 mm. Khoảng chạy của piston là 520 mm.

TENYO MARU



FLAG/NUMBER: Japanese/62924 CỜ SỐ: Nhật-Bản/62924	LOA: DÀI: 38 m
TYPE: Fisheries Research ship LOẠI TẦU: Tầu Khảo Cứu Ngư Nghiệp	BEAM: BỀ NGANG: 7.0 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 214
SPEED: TỐC ĐỘ:	NET TONS: TRỌNG TẢI: 67
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	
RADIO CALL SIGN: JAAO DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	DRAFT (loaded): 3.0 m TẦM NƯỚC KHI CHỞ DẦY:

THAI SON (SG 13 TTDC)

General Information

The cargo motorship Thai Son (SG13TTDC) is registered in Saigon.

FLAG/NUMBER: South Vietnamese CỜ SỐ: Việt-Nam Cộng-Hòa	LOA: DÀI: 32 m
TYPE: Cargo Motorship LOẠI TÀU: Tầu Máy Chở Hàng Hoá	BEAM: BỀ NGANG: 4.9 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 105
SPEED: TỐC ĐỘ:	
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	NET TONS: TRỌNG TẢI:
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY:

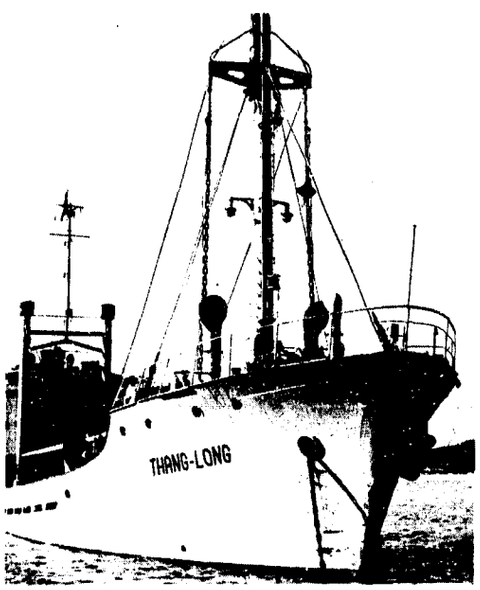
Khái Niệm Đại Cương

Tầu máy chở hàng hoá Thái Sơn (SG 13 TTDC) đăng bộ tại Saigon.

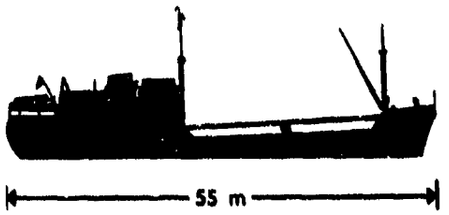
THANG-LONG

Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Chính-Phủ Việt-Nam Cộng-Hoà, đăng bộ tại Saigon và do Hoả Xa Quốc-Gia xử dụng. Tầu máy chở hàng hoá Thăng-Long do xưởng Brodogradiliste III Maj. đóng tại Reykjavik vào năm 1953. Máy diesel tác động đơn, hai thì do hãng Sulzer ở Thụy-Sĩ chế tạo và có 6 xy-lanh dài 290 mm. Khoảng chạy của piston là 500 mm.



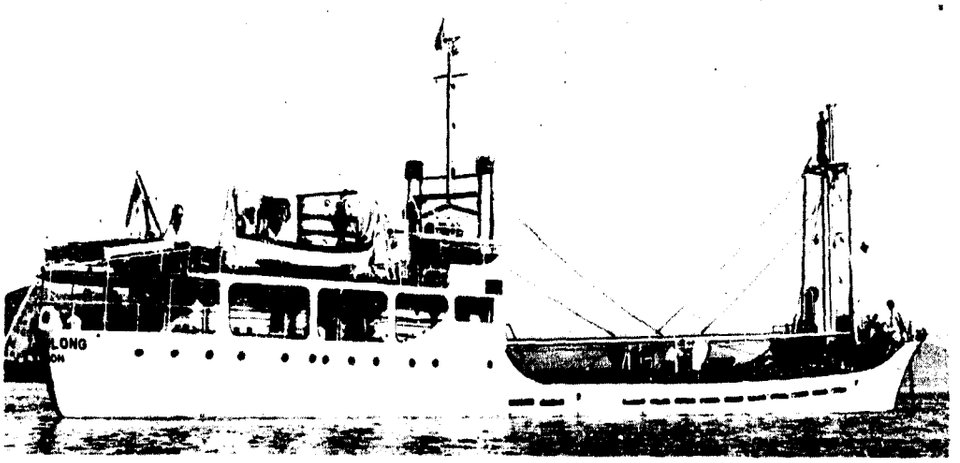
THANG-LONG



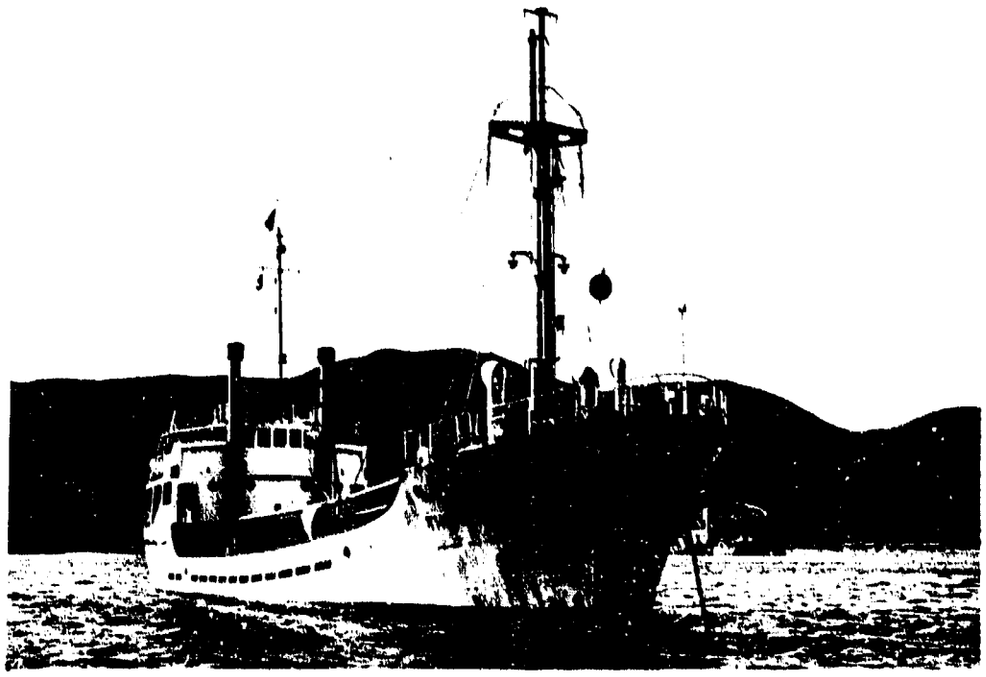
FLAG/NUMBER: South Vietnamese CỜ SỐ: Việt-Nam Cộng-Hòa	LOA: DÀI: 55 m
TYPE: Cargo Motorship LOẠI TÀU: Tàu Máy Chở Hàng Hóa	BEAM: BỀ NGANG: 9.0 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 607
SPEED: 10-1/2 kt TỐC ĐỘ: 10.5 Gút	NET TONS: TRỌNG TẢI: 281
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: ESD, RT	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: XVJD	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: 3.9 m

General Information

Owned by the Republic of Vietnam, registered in Saigon, and in use by the National Railroad, the cargo motorship Thang-Long was built in 1953 at Reykjavik by Brodogradiliste III Maj. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Sulzer in Switzerland, has six 290-mm cylinders and a stroke of 500 mm.

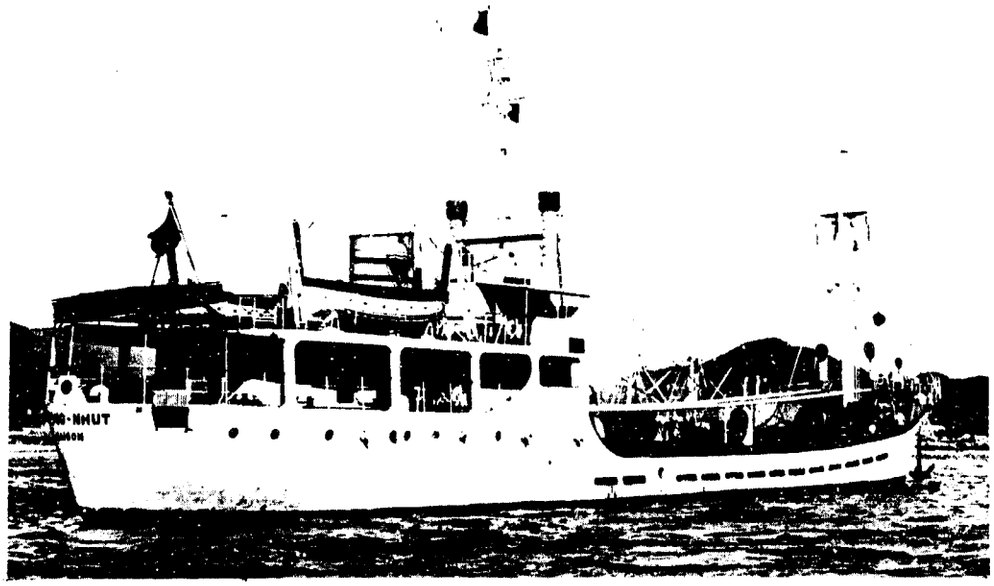


THONG-NHUT

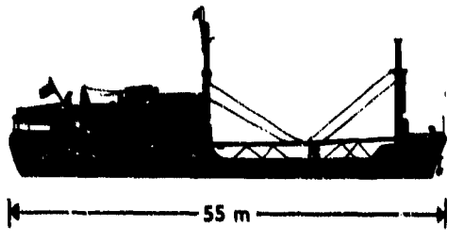


Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Chính Phủ Việt-Nam Cộng-Hoà, đăng bộ tại Saigon và do Hoả Xa Quốc-Gia xử dụng. Tầu máy chở hàng hoá Thống-Nhứt do xưởng Brodogradiliste III Maj. đóng tại Reykjavik vào năm 1954. Máy diesel tác động đơn, hai thì do hãng Sulzer ở Thụy-Sĩ chế tạo và có 6 xy-lanh dài 290 mm. Khoảng chạy của piston là 500 mm.



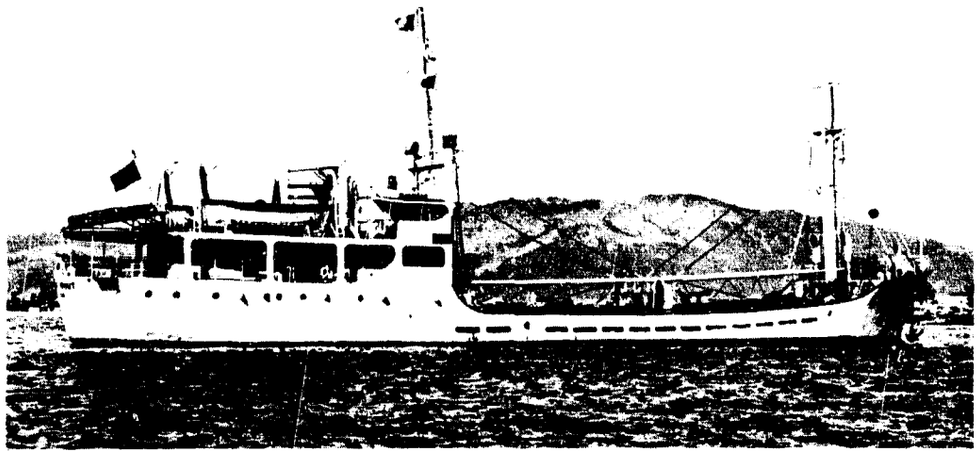
THONG-NHUT



General Information

Owned by the Republic of Vietnam, registered in Saigon, and in use by the National Railroad, the cargo motorship Thong-Nhut was built in 1954 at Reykjavik by Brodogradiliste III Maj. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Sulzer in Switzerland, has six 290-mm cylinders and a stroke of 500 mm.

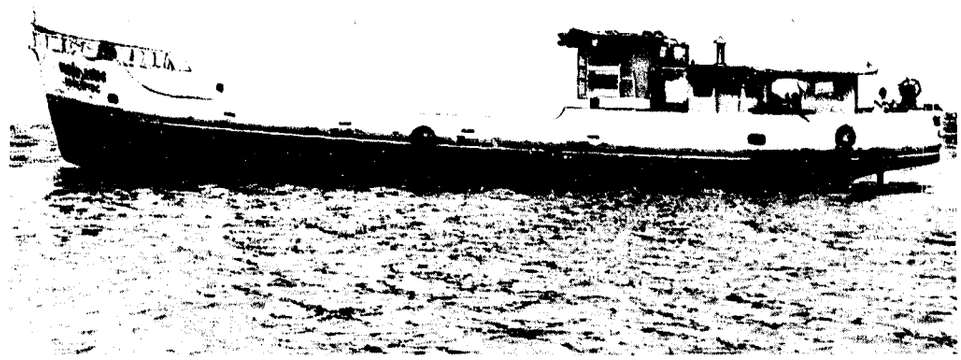
FLAG/NUMBER: **South Vietnamese** CỜ SỐ: **Việt-Nam Cộng-Hòa**	LOA: DÀI: **55 m**
TYPE: **Cargo Motorship** LOẠI TÀU: **Tàu Máy Chở Hàng Hóa**	BEAM: BỀ NGANG: **9.0 m**
ENGINE: **Diesel (One)** MÁY: **Máy Diesel (Một Máy)**	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: **607**
SPEED: **10-1/2 kt** TỐC ĐỘ: **10.5 Gút**	
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: **ESD, RT**	NET TONS: TRỌNG TẢI: **281**
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: **XVJF**	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: **3.9 m**



THUAN HUNG (SG 40 TTDC)

General Information

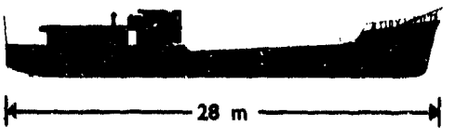
Registered in Saigon, the cargo motorship Thuan Hung (SG40 TTDC) is powered by four Gray Marine diesel engines.



Khái Niệm Đại Cương

Tầu máy chở hàng hoá Thuận Hưng (SG 40 TTDC) đăng bộ tại Saigon và chạy bằng bốn máy diesel hiệu Gray Marine.

THUAN HUNG (SG 40 TTDC)

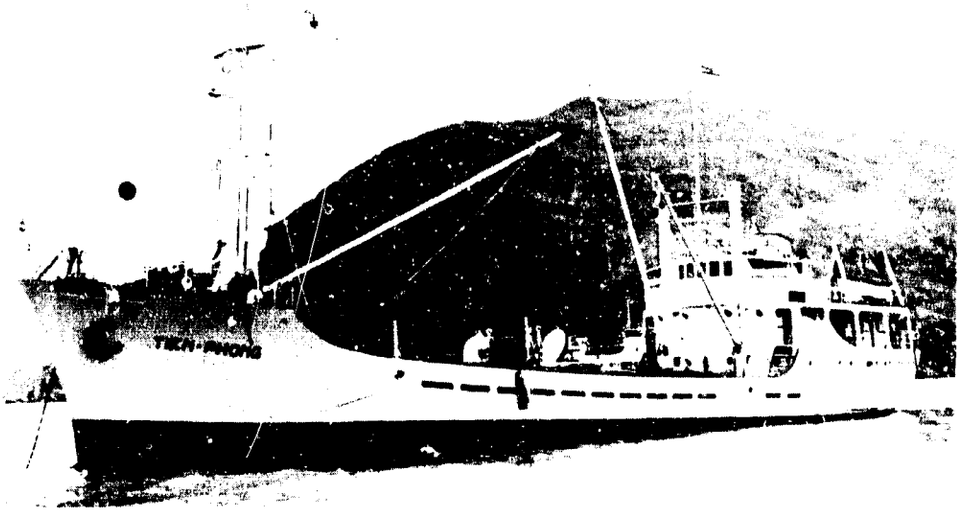


FLAG/NUMBER: **South Vietnamese** CỜ SỐ: **Việt-Nam Cộng-Hoà**	LOA: DÀI: 28 m
TYPE: **Cargo Motorship** LOẠI TẦU: **Tầu Máy Chở Hàng Hoá**	BEAM: BỀ NGANG: 7.2 m
ENGINE: **Diesel (Four)** MÁY: **Máy Diesel (Bốn Máy)**	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 137
SPEED: TỐC ĐỘ:	NET TONS: TRỌNG TẢI:
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ DẦY:

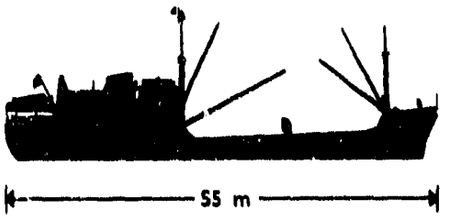
TIEN-PHONG

Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Chính Phủ Việt-Nam Cộng-Hoà, đăng bộ tại Saigon và do Hoả Xa Quốc-Gia xử dụng. Tầu máy chở hàng hoá Tiền–Phong do hãng Brodogradiliste III Maj. đóng tại Reykjavik vào năm 1953. Máy diesel tác động đơn, 2 thì do hãng Sulzer ở Thụy-Sĩ chế tạo và có 6 xy-lanh dài 290 mm. Khoảng chạy của piston dài 500 mm.



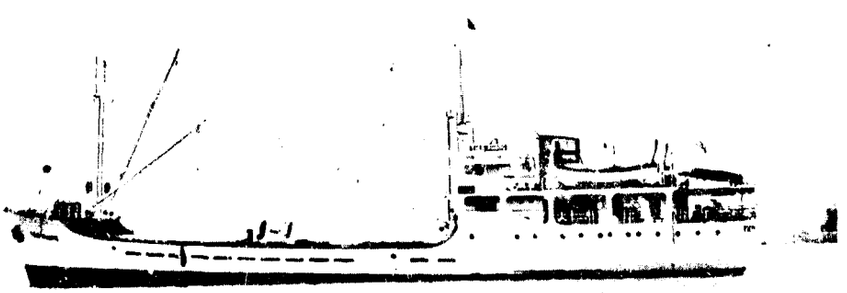
TIEN-PHONG



General Information

Owned by the Republic of Vietnam, registered in Saigon, and in use by the National Railroad, the cargo motorship Tien-Phong was built in 1953 at Reykjavik by Brodogradiliste III Maj. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Sulzer in Switzerland, has six 290-mm cylinders and a stroke of 500 mm.

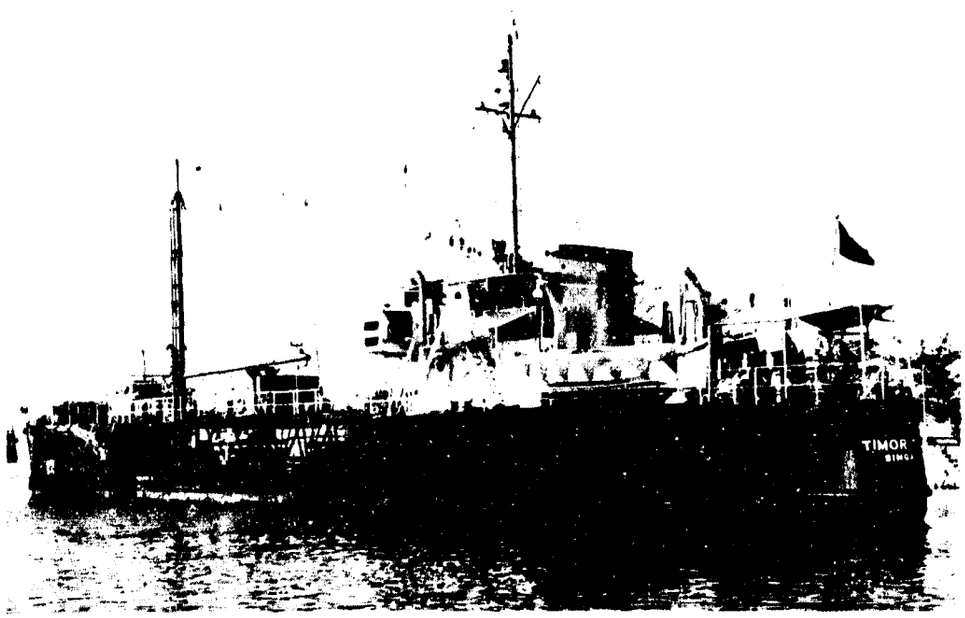
FLAG/NUMBER : **South Vietnamese** CỜ SỐ: **Việt-Nam Cộng-Hòa**	LOA: DÀI: **55 m**
TYPE: **Cargo Motorship** LOẠI TÀU: **Tàu Máy Chở Hàng Hoá**	BEAM: BỀ NGANG: **9.0 m**
ENGINE: **Diesel (One)** MÁY: **Máy Diesel (Một Máy)**	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: **607**
SPEED: **10-1/2 kt** TỐC ĐỘ: **10.5 Gút**	NET TONS: TRỌNG TẢI: **281**
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: **ESD, RT**	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: **XVJE**	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: **3.9 m**



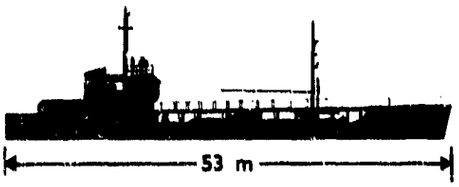
TIMOR BHARU

Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Công Ty New Oriental Nav. Co. Ltd. và đăng bộ tại Singapore. Tầu chở dầu máy Timor Bharu do Công Ty R.T.C. S.B. Corp. đóng tại Camden thuộc New Jersey vào năm 1944. Hai máy diesel tác động đơn, loại hai thì do xưởng Fairbanks Morse ở Chicago, Illinois chế tạo. Mỗi máy có 5 xy-lanh dài 30 cm và khoảng chạy của piston là 37 cm 5.



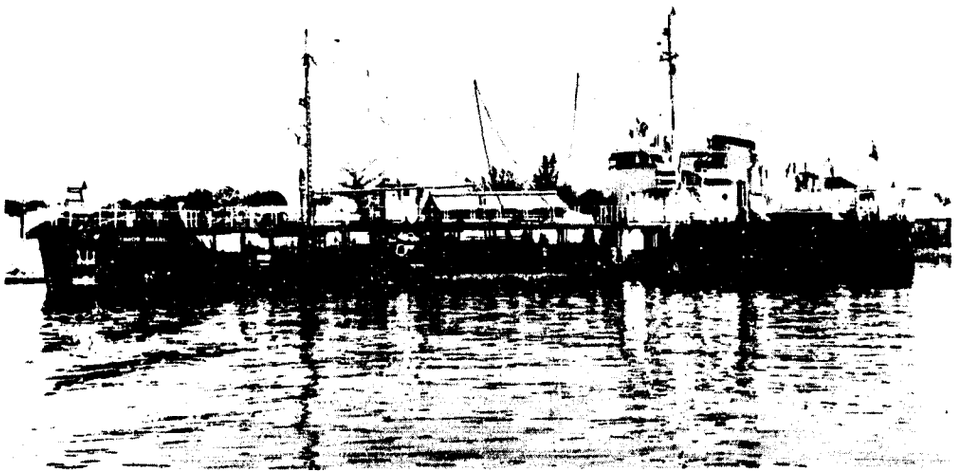
TIMOR BHARU



General Information

Owned by New Oriental Nav. Co. Ltd. and registered in Singapore, the motor tanker Timor Bharu was built 1944 at Camden, New Jersey, by the R.T.C. S.B. Corp. Its two 2-cycle, single-action diesel engines were manufactured by Fairbanks Morse, Chicago, Illinois. Each engine has five 12-in. cylinders and a stroke of 15 in.

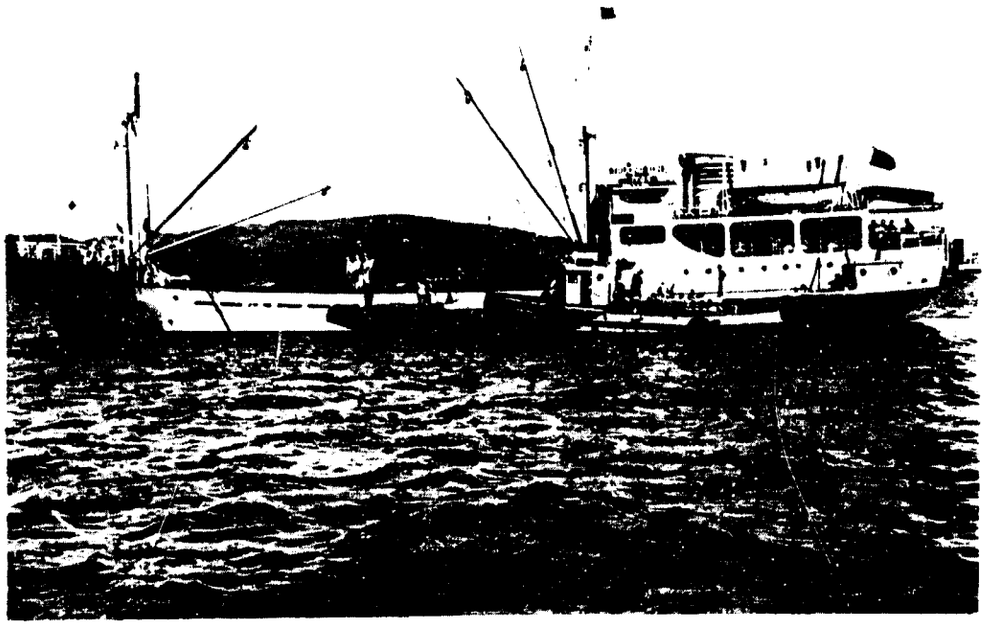
FLAG/NUMBER: Malaysian CỜ SỐ: Mã Lai	LOA: DÀI: 53 m
TYPE: Motor Tanker LOẠI TÀU: Tàu Máy Chở Dầu	BEAM: BỀ NGANG: 9.8 m
ENGINE: Diesel (Two) MÁY: Máy Diesel (Hai Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 615
SPEED: 7 kt (Loaded) 8 kt (Light) TỐC ĐỘ: 7 Gút (Khi Chở Đầy) 8 Gút (Khi Chở Nhẹ)	NET TONS: TRỌNG TẢI: 347
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: RT	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: 9VIK	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: 4.0 m



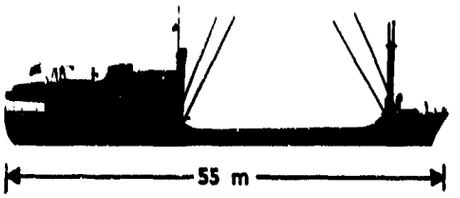
TRUONG SON

Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Chính-Phủ Việt-Nam Cộng-Hoà, đăng bộ tại Saigon và do Hoả Xa Quốc-Gia xử dụng. Tầu máy chở hàng hoá Trường Sơn do hãng Brodogradiliste III Maj. đóng tại Reykjavik vào năm 1953. Máy diesel tác động đơn, hai thì do hãng Sulzer ở Thuy-Sĩ chế tạo và có 6 xy-lanh dài 290 mm. Khoảng chạy của piston là 500 mm.



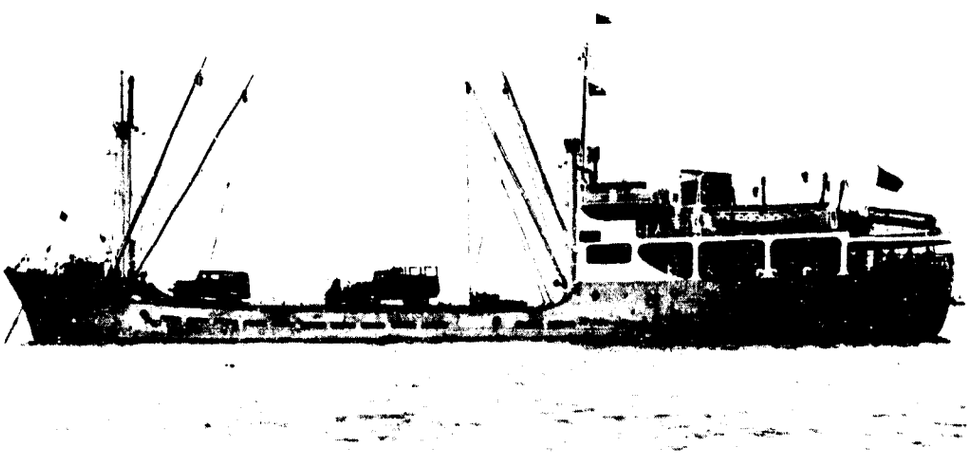
TRUONG SON



General Information

Owned by the Republic of Vietnam, registered in Saigon, and in use by the National Railroad, the cargo motorship Truong Son was built in 1953 at Reykjavik by Brodogradiliste III Maj. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Sulzer in Switzerland, has six 290-mm cylinders and a stroke of 500 mm.

FLAG/NUMBER: **South Vietnamese** CỜ SỐ: **Việt-Nam Cộng-Hòa**	LOA: DÀI: **55 m**
TYPE: **Cargo Motorship** LOẠI TÀU: **Tàu Máy Chở Hàng Hoá**	BEAM: BỀ NGANG: **9.0 m**
ENGINE: **Diesel (One)** MÁY: **Máy Diesel (Một Máy)**	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: **607**
SPEED: **10-1/2 kt** TỐC ĐỘ: **10.5 Gút**	
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: **ESD, RT**	NET TONS: TRỌNG TẢI: **281**
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: **XVGZ**	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: **3.9 m**



VALIENTE

General Information

Owned by San Raimundo and registered in Panama, the cargo steamship Valiente was built in 1910 at Ardrossan by Ardrossan D.D. & E. Co. Ltd. Its triple-expansion steam engine, manufactured by D. Rowan & Co. Ltd., Glasgow, has one 15-in., one 25-in., and one 40-in. cylinder, and a stroke of 27 in.

FLAG/NUMBER: Panamanian/533P CỜ SỐ: Panama/533P	LOA: DÀI: 57 m
TYPE: Cargo Steamship LOẠI TẦU: Tầu Chạy Hơi Nước Chở Hàng Hoá	BEAM: BỀ NGANG: 9.8 m
ENGINE: Steam (One) MÁY: Máy Hơi Nước (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 709
SPEED: TỐC ĐỘ:	
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	NET TONS: TRỌNG TẢI: 336
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: HOUV	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: 3.2 m

Khái Niệm Đại Cương

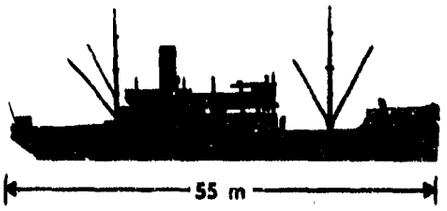
Tầu của Công Ty San Raimundo và đăng bộ tại Panama. Tầu chạy hơi nước chở hàng hoá Valiente do Công Ty Ardrossan D.D. và E. Co. Ltd. đóng tại Ardrossan vào năm 1910. Máy hơi nước ba lần dãn hơi của tầu do Công Ty D. Rowan và Co. Ltd. ở Glasgow chế tạo và có 1 xy-lanh dài 37 cm 5, một cái dài 62 cm 5 và một cái dài 100 cm. Khoảng chạy của piston là 67 cm 5.

VICTORY NO. 1

Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Công Ty Leecho Steamship Co. S.A. và đăng bộ tại Panama. Tầu máy chở hàng hoá có hai chan vịt Victory No. 1 do Công Ty Goole S.B. và R. Co. Ltd. đóng tại Goole vào năm 1928. Hai máy diesel tác động đơn, hai thì do xưởng Fairbanks, Morse và Co. ở Beloit, Wisconsin chế tạo. Mỗi máy có 4 xy-lanh dài 355 mm và khoảng chạy của piston là 430 mm.

VICTORY NO. 1

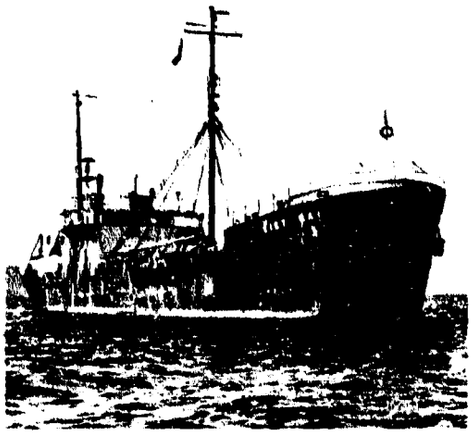


General Information

Owned by Leecho Steamship Co. S.A. and registered in Panama, the twin-screw cargo motorship Victory No. 1 was built in 1928 at Goole by Goole S.B. & R. Co. Ltd. Its two 2-cycle, single-action diesel engines were manufactured by Fairbanks, Morse & Co., Beloit, Wisconsin. Each engine has four 355-mm cylinders and a stroke of 430 mm.

FLAG/NUMBER: **Panamanian/3128HK** CỜ SỐ: **Panama/3128HK**	LOA: DÀI: 55 m
TYPE: **Twin-Screw Cargo Motorship** LOẠI TẦU: **Tầu Máy Chở Hàng Hoá Có Hai Chân Vịt**	BEAM: BỀ NGANG: 9.0 m
ENGINE: **Diesel (Two)** MÁY: **Máy Diesel (Hai Máy)**	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 738
SPEED: TỐC ĐỘ:	NET TONS: TRỌNG TẢI: 383
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: HOLZ	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ DẦY: 4.1 m

VIET HAI



Khái Niệm Đại Cương

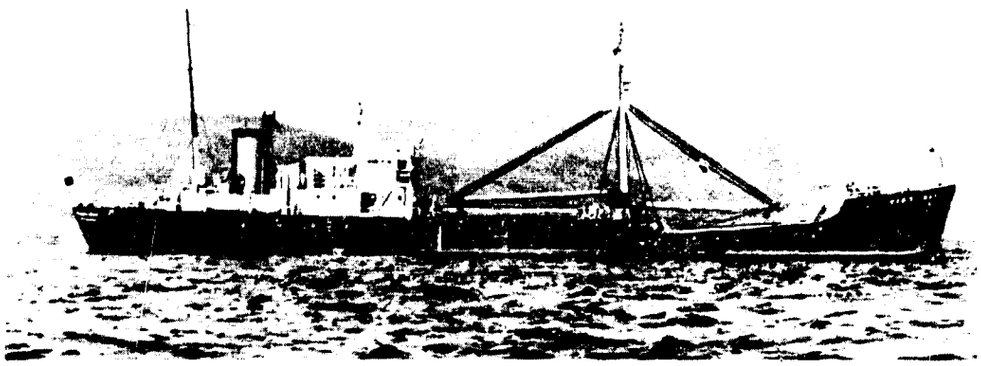
Tầu của Công Ty Carina Steamship Co. Inc. ở Hồng-Kông và đăng bộ tại Panama. Tầu máy chở hàng hoá Việt Hải được đóng năm 1946 và có một máy diesel mạnh 550 mã lực.

VIET HAI

General Information

Owned by Carina Steamship Co. Inc., Hong Kong, and registered in Panama, the cargo motorship Viet Hai was built in 1946. It has one 550-hp diesel engine.

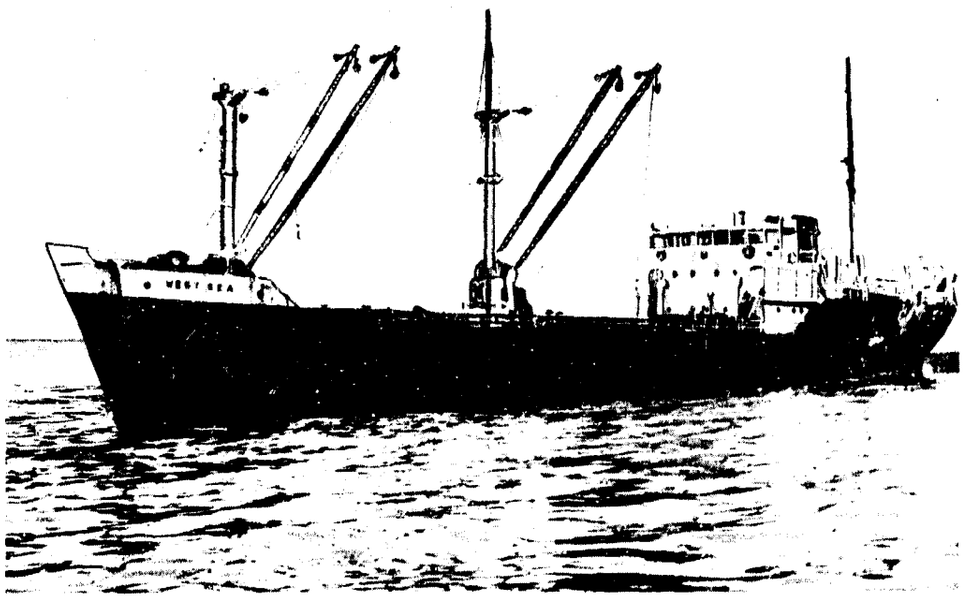
FLAG/NUMBER: **Panamanian** CỜ SỐ: **Panama**	LOA: DÀI:
TYPE: **Cargo Motorship** LOẠI TÀU: **Tầu Máy Chở Hàng Hoá**	BEAM: BỀ NGANG:
ENGINE: **Diesel (One)** MÁY: **Máy Diesel (Một Máy)**	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: **816**
SPEED: **8.5 kt (Loaded) 10 kt (Light)** TỐC ĐỘ: **8.5 Gút (Khi Chở Đầy) 10 Gút (Khi Chở Nhẹ)**	
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: **WR**	NET TONS: TRỌNG TẢI: **518**
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: **4.5 m**



WEST SEA

General Information

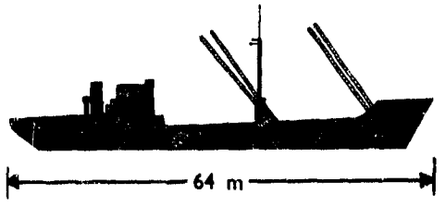
Owned by East Sea Corp. and registered in Panama, the cargo motorship West Sea was built in 1946 at Osaka by Osaka Settu Zosen Co. Ltd. Its 750-bhp diesel engine, manufactured by Kinoshita Tekkosho Akaishi, has six 350-mm cylinders and a stroke of 500 mm.



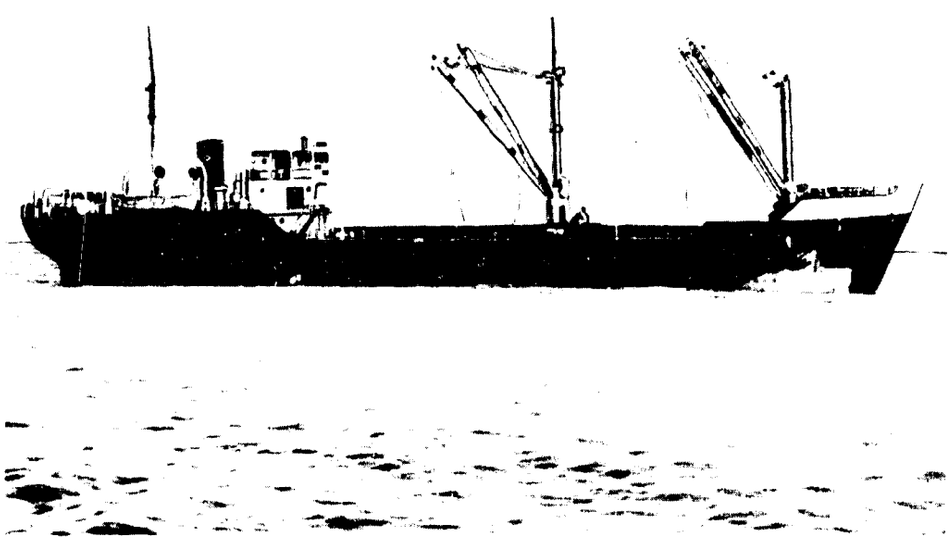
Khái Niệm Đại Cương

Tầu của Công Ty East Sea Corp. và đăng bộ tại Panama. Tầu máy chở hàng hoa West Sea do Công Ty Osaka Settu Zosen Co. Ltd. dóng tại Osaka vào năm 1946. Máy diesel mạnh 750 ma lực, do xưởng Kinoshita Tekkosho Akaishi chế tạo và có 6 xy-lanh dài 350 mm. Khoảng chạy của piston là 500 mm.

WEST SEA



FLAG/NUMBER: **Panamanian** CỜ SỐ: **Panama**	LOA: DÀI: **64 m**
TYPE: **Cargo Motorship** LOẠI TÀU: **Tầu Máy Chở Hàng Hoá**	BEAM: BỀ NGANG: **9.7 m**
ENGINE: **Diesel (One)** MÁY: **Máy Diesel (Một Máy)**	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: **918**
SPEED: **8 kt** TỐC ĐỘ: **8 Gút**	NET TONS: TRỌNG TẢI: **452**
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: **WR**	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: **HOWD**	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: **4.9 m**



WING LIEN

General Information

Registered in Panama, the cargo motorship Wing Lien was built in 1949 at Koyagishima by Kawaminami Kogyo. Its 650-bhp diesel engine, manufactured by Mitsubishi Hvy. Ind. Reorg., Kobe, has six 260-mm cylinders and a stroke of 400 mm.

FLAG/NUMBER Panamanian CỜ SỐ: Panama	LOA: DÀI: 66 m
TYPE: Cargo Motorship LOẠI TẦU: Tầu Máy Chở Hàng Hoá	BEAM: BỀ NGANG: 9.3 m
ENGINE: Diesel (One) MÁY: Máy Diesel (Một Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 854
SPEED: 10 kt (Loaded) 11.8 kt (Light) TỐC ĐỘ: 10 Gút (Khi Chở Đầy) 11 Gút 8 (Khi Chở Nhẹ)	
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI:	NET TONS: TRỌNG TẢI: 545
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN:	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: 4.1 m

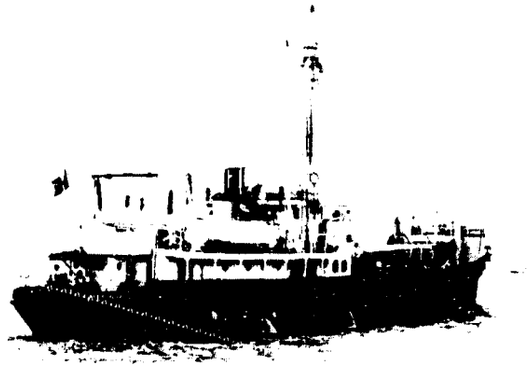
Khái Niệm Dại Cương

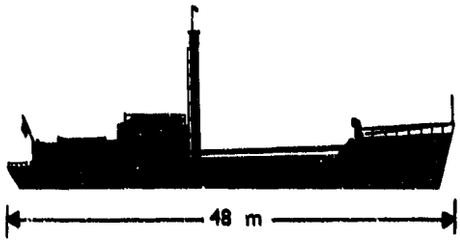
Tầu máy chở hàng hoá Wing Lien đăng bộ tại Panama và được hãng Kawaminami Kogyo đóng tại Koyagishima vào năm 1949. Máy diesel mạnh 650 mã lực do xưởng Mitsubishi Hvy. Ind. Reorg. ở Kobe chế tạo. Máy có 6 xy-lanh dài 260 mm và khoảng chạy của piston là 400 mm.

ZIPPER

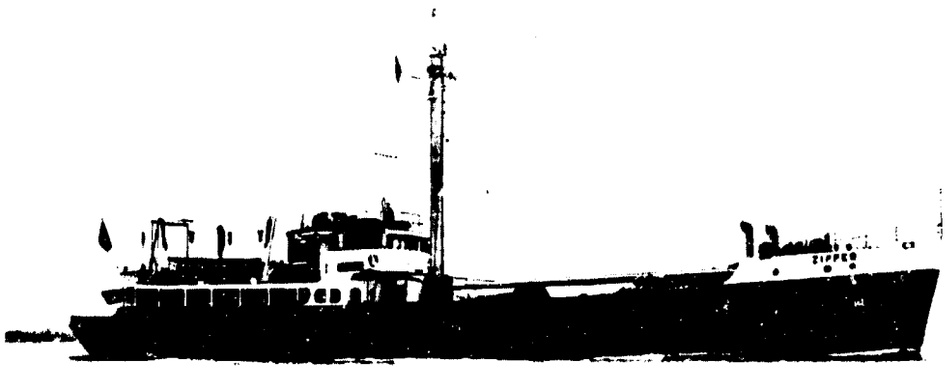
Khái Niệm Dại Cương

Tầu của Công Ty Cie. Franco-Chinoise de Navigation và được đăng bộ tại Le Havre. Tầu máy Zipper chở hàng hoá có hai chân vịt do Công Ty Higgins Industries Inc. đóng tại New Orleans thuộc Louisiana vào năm 1944. Bốn máy diesel tác động đơn, 4 thì của tầu này do Công Ty Buda Co. ở Harvey, Illinois chế tạo. Mỗi máy có 6 xy-lanh dài 170 mm và khoảng chạy của piston là 220 mm.





General Information

Owned by Cie. Franco-Chinoise de Navigation and registered in Le Havre, the twin-screw cargo motorship Zipper was built in 1944 at New Orleans, Louisiana, by Higgins Industries Inc. Its four 4-cycle, single-action diesel engines were manufactured by Buda Co., Harvey, Illinois. Each engine has six 170-mm cylinders and a stroke of 220 mm.

FLAG/NUMBER: French CỜ SỐ: Phap	LOA: DÀI: 48 m
TYPE: Twin-Screw Cargo Motorship LOẠI TẦU: Tầu Máy Chở Hàng Hoá Có 2 Chân Vịt	BEAM: BỀ NGANG: 9.8 m
ENGINE: Diesel (Four) MÁY: Máy Diesel (Bốn Máy)	GROSS TONS: TRỌNG TẤN: 512
SPEED: TỐC ĐỘ:	NET TONS: TRỌNG TẢI: 244
NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS: DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI: RT	
RADIO CALL SIGN: DANH HIỆU VÔ-TUYẾN: FPQO	DRAFT (loaded): TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY: