

で遅く、息子を収める暇もなく、ドボン、悪い事は重なるもので、自分で流した曳縄の釣針が作業服にひっかかってしまったのである。幸い作業中の他の乗組員がみつけ、曳縄の漁獲物よろしく水揚げされるはめになったが、釣針が大事な所にかからなかったのは不幸中の幸いだったとT君みずから自分自身を慰めていたとか。

多くのエピソードを残し、建造以来14年間数々の調査、試験航海を無事故で通してきたことは、比嘉船長始め乗組員7名の皆さんが心を一つにして運航にあたったからであり、その業績を高く評価すると同時に、くろしおに、長い間ごくろうさんでした、の言葉を贈りたい。

漁業室 川崎 和 男

くろしおでの私の初航海は今から10年前にさかのぼる。伊江島沿岸でのカツオ餌料調査であった。集魚灯での集魚試験、浮敷網での漁獲試験、魚探操作、それに集魚灯周辺に集まる魚種、プランクトン、すべてがめずらしく初体験であった。このとき初めてくろしおを操舵する機会を得た。その後、幾多の調査、試験に乗船し、数々の体験と成果を得たことはいうまでもない。この間調査にまつわる色々なできごとがあったが、そのうち2、3の事件(?)を紹介したい。

その一つは10年前にさかのぼる。カツオ餌料調査のため久米島へ行き、そこでエサを漁獲し、その一部を船内蓄養試験のため活魚槽へ積み込んで次の目的地、慶良間へ向った。台風接近との情報があり、日程を越り上げての回航であった。海上はかなり時化していた。出航後1時間程たった頃、機関長がびっくりしたような声で叫んだ。「機関場が浸水しているぞ！」スワッこれは事件だ、乗組員一同血の気が引く、原因はすぐにわかった。活魚槽からの水もれであった。さっそく蓄養試験を中止して活魚槽内のエサ取上げと海水を排水して事件はチョンとなった。

第2の事件はその5時間後に起った。すごい時化の中を4時間かけて座間味港までたどりついた。すでに夕暮れ時で、島影がうっすらとかすんでみえた。棧橋へ接岸するため微速前進しているといきなり急停止した。スワッ事件だ。船のへ先が浅瀬に乗り上げたのである。すぐに全速アスターンしたが仲々下りない、5分間程してやっと難をのがれ事件はチョンとなったが、岸壁への航路標識の柱を東西の位置をみまちがったための事件であった。また、3年程前糸満港でカツオ餌料蓄養生簀のテストをするため、航路から少しはずれた場所にアンカーを打ち生簀の組立作業を始めた。しばらくすると船底でにぶい音がしだした。何だ何だとするうちに船がシーソーのように前後に揺れ始めた。スワッ事件だ、糸満港内にクジラがいるはず

がない。組立始めた生簀に標織を付け、全部海へ放り投げ、船を少し軽くしてから全速前進でアンカーを巻き揚げた。アンカーはたぐり寄せられ引き揚げられたが船は全く動かない。思案の揚句、ボートでアンカーを船尾後方100m程に打ち、全速アスターンでアンカーを巻き揚げたがやはり動かない。一大事である。潮は引潮に向っており船長の顔から血の気が引いた。自力では脱出不可能の様相濃くなった。しかし神は「くるしお」を見捨てなかった。近くで釣りをしていた港湾土木作業船が我々の様相に気づき応援にかけつけてくれたのである。かなり難航をきわめたが、船底に傷を受けることなく離礁することができた。更に、それから事件は続いたのである。船を少しでも軽くしようと思って海中に放り込んだ生簀のワクがロープからはずれ見つからないのである。港湾工事のため海水はにごり全く底がみえないからたまらない。水中マスクが全く用を足さない。全員海へとび込み手さぐりで捜すこと1時間余、やっと全部そろえることができた、まったく人さわがせな事件である。このことは、船員と私以外誰も知らない。またまた船長の首もとばず始末書も書かずに済んだのは、不幸中の幸いであった(?)。

底曳網漁場資源調査にまつわるエピソードも多い。羽地内海でのできごとである。時速3ノット程度で曳航していた底曳網は次第に重みを増し、10分後には船速がガタッと落ち、その後は次第に曳航できない状態となったため引揚げにかかった。大漁だと期待して引揚げてみてびっくり仰天した。なんと漁獲物は300kg程の泥であった。海底にたまった木の葉が目ずまりを起し、泥が抜けずに起った結末である。全員泥だらけになりながら、我々は運天港の掃除をしに来たようなものだと苦笑したものである。

また中城湾では、瀬掛りもなくスムーズに曳航していたが、網を揚げるとずっしりと重たい、これは大漁だと思い、はやる心をしずめながら網を揚げてみてまたまたびっくり、こんどは何とナマコが200kg位入っている、これまた処理するのに一苦労したものである。ナマコ漁場発見と思い、その種名と価値を調べてみたが、なんと害にはなっても薬にはならない「しろもの」であった。また金武湾の天願川近くの海域で、タマンの幼稚魚調査のため底曳網による調査を実施したときのことである。今度も瀬掛りはなくスムーズに曳航したが、引き揚げてみるとまたまたずっしりと重たい。三度目のなんとかやらで、今度は物になると意気込んでいたものの引揚げてみて「ガクッ」である。なんと今度は300kg位の海藻がびっしり入っているのである。船べりまでは引き揚げたものの船上まではとても引き揚げられない。仕方なく網を切り裂いて少しづつ取り出した。船上で海藻の中の生物を捨集めるのにうんざりしたものである、またまた海の掃除をする羽目になってしまったと……。

何も「くるしお」の想いでにこのような不祥事(?)を暴露するような事を書かなくても他に書くことは一杯あるのではと思うかも知れませんが、このような事は誰しもが強く印象に残るしまた書きやすいことも事実(?)であると思うので御カンベン願

いたい。

最後に、このような数多い思い出と14年間にわたる業績を残し引退となるわけですが、この間、大渦なく乗り切ることができたのはなによりの幸いであった。引退後は八重山で使用される(?)と聞いておりますが、これからも安全航海と水産業発展のため活躍されんことを祈り、私の思い出とします。

くろしお、乗船記

増殖室 当真 武

水産試験場に着任早々、まず凶南丸で15日間のマグロ資源調査、続けて7日間の海洋観測の出張を命ぜられた。おまけにその2回の航海とも大きなシケに出会い船に弱い者にとってはまさに洗礼に等しい経験であった。

新参者であっても立って仕事をしたいという意地があるにはあるのだが、ひんぱんに船べりにしゃがみおう吐を繰り返しながら思うことはエライところへ配置されたというのが実感であった。それから1～2年の間に長崎海洋気象台の長風丸や宮崎水試のみやざき丸にも乗船する機会もあった。さらに長崎県の大村湾で夜を徹してカタクチイワシ漁の網上げ作業をしたこともある。

このように船に乗ることに少し慣れた頃にトビイカ資源調査のためくろしお、に乗りこんだのだが、まず初めに気付いた事は本船がよく揺れるということ、居住性が悪いということであった。その中で船長はじめ乗組員が皆経験豊かな良い人ばかりであったことは有がたかった。

ところがあれから10年たった現在は海藻類の増養殖を担当している関係上、大きな船に乗る機会はめったにない。そういうわけで乗船記を書くとなれば古い話しに限定されてくるので適任ではないと思ったのだが、勧められるままに書き綴ってみた。

トビイカ漁場は水深200m以深の沖合である。出港後一日目の海面は比較のおだやかであったが、2日目から荒れ出しひどい船酔いに見舞われた。ただでさえ気分が悪いときに風向きによって食事を炊く臭いとエンジン廃棄ガスの臭いを重ねて受ける時がある。そうなるともう関をきったように船べりに走るしかない。空胃の際のその苦しみは倍加され、さらに進むと草色の胃液が出るようになる。中には血を吐く者さえあるというがそれは最悪に近いであろう。ところが星の降るような深夜にマストを眺めるようにデッキで横になると船のゆったりした動きに応じて^星空がゆっくり上下する感覚にひたることができる。また、まるで鏡の上を航海しているような日もあった。それは早朝であったが、朝雲の形、鳥の飛ぶ姿がそのまま海面に映るのである。こういう天候の船上生活が極楽とするならば、台風時や大シケのそ