

気仙沼湾で座礁

は大洋漁業第七あさひ丸に乗船していた時の思い出。

一年に一回、六ヶ月位、赤道直下に船団を組んで鮪漁に行くが、内地でも、気仙沼港や、三浦三崎港を基地にして三陸沖から野島沖五百海里（約九百キロ）位の沖合で操業する。

南方から帰ると、宮古か釜石、又は気仙沼でドック入りする。船体の補修、エンジンの修理、ペンキ塗り等をする。その間約一ヶ月、船員の休養になる。

私は生家に帰って休養するが、南方出漁二回目からは、結婚していたので妻の生家にまず落ち着いた。

お土産は鮪を塩付けにして乾燥した物が多かった。延縄にかかって船上に引き揚げられるが、シャチや鮫に一部食われたり、傷つけられ、商品価値の無い物が出る。でも食べるのには変わり無く、捨てるのは勿体ない。一匹何万円もする魚である。食べきれないから。塩蔵にし乾燥して、全員で分配する。

船の補修が終わる頃に、新婚の妻と一緒に港に帰り、海員会館や旅館に泊まる。

釜石からドック入りするため、気仙沼に回航する時、事故を起した。

船長に商戦大学を卒業したばかりの若者が赴任してきた。それまで船長は、漁労長が兼務するのが通例で、乙種第二航海士の資格を所持している。赴任して来た船長は甲種航海士だが、如何せん経験が浅い。会社でも見習いと思つてよこしたのだろう。

気仙沼港の真東には、樺で有名な大島がある。入港するには大島を北か南から迂回する。北からの水路は狭く長い。釜石からの回航だから、北から水路に入った。

夜になつて操舵していたのは、名義だけの船長だった。北水路の中間付近に、根（浅瀬）があり、浮き小型灯台（標識）が点いていて、根は水面下に隠れている。島と陸地の真ん中にあるから、

根の右側を通過しなければならぬ。船は航路が同じだと自動車とは反対の右側通行である。

操舵室をブリッジと言い、二坪位の小部屋で、漁労長の寢室にもなっている。若い船長と他の漁船員が当直で狭い水路を港に向け航行していたが、標識に気付くのが遅く、アツと思う間に根に乗り上げてしまった。

殆どの船員は各自の寢床で休んでいたが、ドスンと言う音と共に船は大きく揺れ少し斜めに停止した。

皆起き出て集まり「どうしたんだ」と若い船長に詰問した。

「五十米位手前で標識に気付いたが、動転して手が震え舵を回すのが出来なかつた」と言う。

百トン級の船でも、急な進路の変更や、急停止のエンジン反回転は無理だ。出来てしまった事は仕方ない。善後策を話し合った。積んである手漕ぎの救命ボートで、二〇米後方に錨を降ろした。全員してロープを引いたがピクリとも動かない。無理も無い重い船だ。

その時干潮時刻だったのに気が付いた、満潮になれば、船は浮く。ロープをピンと張り満潮を待った。

二時間位過ぎた頃だろうか、船はスルスルと自然に離礁したのに気が付いた、浸水もないようだ。

あと三十分足らずで気仙沼港だ、ベテランが操舵、魚岸壁に向った。座礁するとき、右か左に少しでも外れていれば船腹に亀裂が生じて浸水したかも知れないし、転覆したかも知れない。

翌日ドック入りし、検査したが異常がなかった。転覆や浸水したらどうなつたらう。

その後何年か経って、風の便りに、根は航行に支障ないように、取り除いたそうだ。