

強大な指示権をもたせてある。

或る古老は明治四十年の協定以来、漁区協定が新たになる度に、佐賀県側に不利になっていくと嘆く。

五海 難

今日の動力船とは比較にならないほどの遅い船足に加え、僅か〇・五ト足らずの小型の船で、しかも、ただ人力だけに頼らなければ進めない、手漕ぎ船の時代には、一たび、嵐がきて猛威を振うと、かねて波静かな内海である有明海も、忽ち、魔の海に変わって終う。

漁民の必死の努力さえも、無力に等しく、運を天に任せるほかないような危険にさらされる。さらに、海難はその遺体さえ不明のまま、海の底に葬られてしまうことが多いと、いわれている。

「有明海の漁撈習俗」に集録されている記事から漁業関係の損害を拾って見ると、

享保元年（一七一六）八月十九日

大風雨にて、破損船 九艘

享保十一年（一七二六）七月五日

大風雨、高潮にて、破損船 一八八艘

宝暦十二年（一七六二）八月八日

大風雨にて、破損船 四艘

宝暦十三年（一七六三）七月十八日

大風雨にて、破損船 五十八艘

明和二年（一七六五）七月十六日

大風雨、洪水にて、破損船 四十二艘

以上は藩主御年譜の記録中のものであるが、破損船の数からみて、それに伴って漁民の被害者が考えられる。諸富町漁業はじまって以来、幾たびかの悲しい海難事故が、くり返されたにちがいないが、明らかでない。

明治二十六年九月六日（旧暦）の大風

弟子丸利三郎さんの追想談によって、有明海における台風の恐怖がしのばれる。

この風は擲部落で、「北風大風」と呼ばれるものである。（以下原文のまま）

「十八才の時であった。九月という月は一番よい漁期であるので、数日前から余り天候はよくなかったが、ハジ（竹はじ）船にのって、諸富沖のガンドウ（雁道）ハジの所へ、出漁していた。

丁度、昼ごろから物凄い嵐となり、碇綱が切れて船は流され始めた。山のような波が押し寄せ、荒れ狂う波のほかは何も見えず、同乗していた二人は、ただ、念仏ばかり唱えていた。

海 難
風はアナゼ（北西風）で、船は波に直角に流されていたが、どうしたはずみか、急に船のトモ（鱧）が東向きとなったため、沖へ沖へと流されていった。

そこで舵かじを入れてみたら、少しばかり南に向いた。それから十五、六分も経ったかと思つたところ、大波が打ち寄せて船がひっくり返えり、海中に投げ出されてしまった。

身体は綱で、船にくくつていたので、船に泳ぎつき、声を限りに「助けてくれ」と叫んだが、近くを通つてい船はなく、声は怒濤に消されてしまった。

二、三回、しがみついている船から投げ出され、ただ、運を天に任かせて漂っていた。

ふと気がつくと、岸の近くをただよっていたので、船に結んでいた綱を解くと、力の限り岸を目ざして泳いだ。岸にたどりついてみると、長崎県の湯江であつて、そこで介抱してもらつた」という。

大正十三年八月十三日の大風

擲部落から出漁中、台風に襲われて、大牟田沖から、島原沖にかけて、八名の尊い生命が失なわれた。

そのころ、漁業は不振で、漁民の生活は決して豊かでなかったが、海で散つた遺族の行く先のが案じられ、話し合ひして、その潮で獲れた水揚げの半分を出しあつて、遺族に贈つたという。

この時分は竹崎沖にクルマエビとりに出漁すれば、一日で十―二十円の水揚げがあり、島原沖までゆけば四十―五十円のクルマエビが獲れたものであつた。

その後、幾たびかの、小さな遭難はあつたし、動力船時代でさえも、皆無とはならない。それは海で働く人びとの宿命であるかも知れない。

六 漁撈具の変遷

(一) 船

擲の古老の話によると、擲部落には存在しなかつたが、楠の大木をエグつた(くり抜いた)丸木船が有明海に使われていた。久保田町の大立野には確かに在つたし、西部方面ではよく見かけ、船足が普通の木造船より速かつたという。

大正の初めのころまで鹿島市浜町に実在した丸木船は七以余りの長さで、舳先、中央、鱸まの三部分を継ぎ合せであり、前部と後部は一本をくり抜いたもので、中央部は底部と両側の三枚はぎ付けになつていた。この丸木船が有明海漁船の原型ではないかと言われている。

動力船が使われる以前は、人力に頼る手漕ぎ船で、それに大小の帆柱を積み大、小の帆を備えたが、主に大きい帆を使った。長崎、熊本、福岡県の遠距離の漁場に航行するときは、帆を使った。船の大きさは〇・五―一ト位のものであつた。

動力船が出現したのは、大正末期であつて遠洋漁業用の船には装備されたが、有明海の漁船として普及したのは、昭和に入つてからで、五年ごろに焼玉エンジンが据え付けられ、電気着火が昭和八年ごろより登場し、十年