

北洋雑記 ④

考えてもいなかつた北洋行きを突然命じられ、4日間で今後約4カ月間の諸々の準備をしたわけであるが、なにしろ目的地は寒いところである。下着一切は全て冬物を用意しなければならない。東京に置いてある冬物を集めて見たがどうも不足なような気がするので、急いで札幌の自宅に連絡し、函館宛に作業服をはじめ冬物一揃いを送らせたのはよいが、発表された乗組母船が極洋捕鯨の極山丸で根拠地は釧路とのこと。慌てて再度自宅に連絡しもう一揃い釧路へ送らせたが、いよいよ事務打合せを終えて東京を出発する時に、北洋経験者である五十嵐技官から「船中では真水が極度に不足して洗濯等思うように出来ないから出来るだけ捨てるでも惜しくない物を沢山持つて行つた方がよい。」という貴重なご助言があつたので、釧路へ向う途中3時間程自宅に立寄つた際、家中の古い下着をかき集めて持つて行つた。さて釧路へ着いて見ると、函館から出発する西野・坂野両技官のご好意で、初めに函館へ送つた荷物が釧路へ廻送されて来て合計4個の衣類が集つて終つた。そのため俄に下着大尽になつて終いお蔭で約4カ月の乗船中よごれた物をつぎつぎと海中に捨てて行き、寝間着を1回、靴下を3回洗つただけで、私のような生来の無精者には全く好都合な状態が続けられたことはとんだ怪我の功名であつた。

運搬害死卵

菊池資郎

運搬害死卵の中には、採卵操作によつて生じた死卵、運搬途中の衝撃によつて生じた死卵、あるいは採卵前に親魚の腹中で死んでいるもの、受精能力のないものなど種々の原因によつて生じた死卵が含まれており、その名称に矛盾を感じているのは私だけではないと思います。しかし、本稿でこのことについて論ずるつもりはありません。

運搬害死卵を減少させるためには運搬中の衝撃に対して万全の策を施すことは論をまたないところです。で、私は特に採卵(受精)操作によつて生ずると思われる死卵を最小限に止めることによつて運搬害死卵数を少なくしようと努めました。いま29年度、30年度にとつた方法について記してみようと思います。しかし、私の実施した方法は現地の状況を考へて行つたものであり、他の土地においては適用出来ない点があるかもしれませんので、その点はご了承の上ご批判、ご指導を頂ければ幸いです。

— 昭和29年度 —

1. 親魚の取扱

その日の網ウライに入つた親魚はこれを全部揚げて雌雄に分け、雌は撲殺して尾数を数え、雄は採卵する場所の横の水溜り(約1坪、深さ5~7寸)に入れておきます。(ここでは採卵室がないので採卵は野外で行う)

捕獲数中の雌雄比は大体同数なので、雌5尾に対して雄2尾の割合で採

卵をやつて行きますが、雌の切開をやり始めると、他の助手が前もつて雄3尾(1尾の予備をみる)をタモに入れて水の中におき、雄の必要になる直前に撲殺する。これは精虫の活動力を最高度に利用するためです。

2. 卵の運搬

ここでのその日、その日の採卵量はリヤカーで運搬するようなことは年に2,3度位で、その他は全部自転車で運搬を行つている。自転車に卵箱をつけるときは爪を4ツ折にしてその上にのせ、これをゴム紐で自転車に結びつけます。(通常自転車屋で売つている荷付け用のゴム紐)ロープでは運搬中にゆるんで卵箱に動揺を与える原因になります。

一昭30和年度一

1. 親魚の取扱

雌は前年同様ですが、雄は、水溜りが浅く親魚があばれて悪い結果になると考えられたので、網ウライの横に約1坪の袋網を装置して利用した。この方法は好結果を示した。

2. 卵の運搬

(前年同様)

年 度	採 卵 数	運 搬 害 率	運 搬 害 率
	粒	粒	%
29年	1,185,010	8,510	0.72
30年	1,475,050	2,550	0.17

註 29年度採卵は冷水、丹羽の2カ所であるため冷水のみを示す。30年は冷水のみ。また、収容後の成績については、29年度は冷水捕獲場分と丹羽捕獲場採卵分を含む成績のため比較しないが孵化成績には大差なかつた。

附記 受精後の処理、すなわち野外採卵のため卵緊張までの間日覆をかけておくこと或いは時間その他細い点の説明を略しましたがこれらは規定通りの方法をとつております。(利別事業場主任技官)



船団が根拠地を出発して漁場へ到着するまでの約5日間、母船上には厚い板で二重甲板が作られ、独航船から漁獲物を受取る数取り台や柵目に仕切つた魚置場は勿論、魚を運ぶベルトコンベヤーや裁割塩蔵場を作る作業がめまぐるしく進められる一方、手の空いた作業員達によつて塩蔵函の函作りが始まる。漁場到着の前日頃には相当量の木函が出来上り、ブリツヂの両側は勿論、機関部の屋上、煙突の周囲にまで竹竿で作られた囲いの中に、うず高く積み上げられて、船の容積が二倍にもなつたように感じられるが、救命ボートの上にもまで櫓を組んで積み上げ、満一の場合一寸やそつとではボートを下せないような状態にしてしまうことはどうかと思われる。

今年の独航船の沈没は幸い数隻に止つたが、去年は十数隻の沈没で約二百人の人命が失われており、その大半は時化による転覆であるというのに、独航船の機関部と外部は雨戸のような引戸で遮られているだけのものが多く、ひと浪かぶれば機関部は水浸しという危険な状態である。せめてドア式にするなり、もつと密塞する方法は考えられないものだろうか。