海で起きた本当に怖い話

久し振りに海の怖い話を、体験を元に書きたいと思います。

数ヶ月前、久し振りに知り合いのＹちゃんから回航の話を受けた。
それは、約２０年位経った台湾製のパイロットハウス付きヨットだった。
（ハウスが付いているので寒くはないよね～）
こんな軽い気持ちもあり、早速Ｙちゃんと待ち合わせてヨットを下見に行ってきた。

さて、そのヨットは、昔俺が管理を任されていた５５フィートボートが係留されていた所と同じ場所にあり、当時を懐かしく思い出しながら小船でヨット係留場所まで行った。ヨット船内に入り各部の点検に移った。発電機はあるが使えない状態、しかも修理をしようとした形跡も無く、それは錆びた塊と化していた。
（まぁヨットだから発電機は要らないよね…？）自問してみる。

Ｙちゃんにエンジンの整備を頼んだところ、一緒に回航の準備もしてくれるとの事。
（Ｙちゃんが見てくれるなら安心だ～）
「あれ～、ベルトが緩いね～？」Ｙちゃんは「ＯＫ！予備があるから」とすぐに取り換えてくれた。（さすが～エンジニアだ。安心だね～）
俺はセールを調べながら、（メインセールはいいや、ジブセールだけ利用しようかなぁ…）と考えていた。
するとＹちゃんが、「そう、これからオーパイ（オートパイロット）を取り付けるんだよ。」と俺に楽しそうに語ってくれた。
（ん～いいねぇ。楽だしパイロットハウスだしね…）
が、これが後で泣きを見ることになるのだった。

そう言えば俺と回航を共にする相棒（クルー）はまだ決めていなかったな～。
誰にするべ～か？…などと考えながらＹちゃんと一緒に小船でヨットを離れて行く。

数日後、Ｙちゃんから「３日後に出航しない？」との連絡が。
俺は、（え～っまだ予定があるのに～…）などと戸惑いつつスケジュールを練り直す。

出航はそれから数日後の日曜夕方、俺の用事を済ませてからと決定。みんなの了解をもらう。
相棒は、当社の長老エンジニアＫさんだ。心よく引き受けてくれたことに感謝。
６８歳…？７０歳だったっけ～？と尋ねると、えらく不機嫌そうに、「おらの同級性はもっともっと年を取っていて見られたもんじゃね～よ」と怒られてしまった。確かにＫさんは若い…。

第１日目
回航当日、ＫさんはＹちゃんと連絡を取り、二人で先にヨットに乗って、待っていてくれる事になった。俺は日没前には出航したいと思い、次男坊に車で送ってもらい急いで係留場所まで行った。

到着するなりＹちゃんの一言。「オーパイねぇ、取り付けられなかったんだよ…」
？？？へっ、ないの？　（うそつき～）心の叫び。
しゃあない、ここまで来たら出るしかない！そそくさと、なんだかやるせない気持ちを残したまま、次男坊とＹちゃん他数名の見送りを受けながらヨットは夕日に向かって出航した。俺は昔の映画のワンシーンを思い出していた。
『太陽がいっぱい』…だがオーパイがない～。ラットを握りながら、「ん～夕日が沈むぜィ」

相模湾の真ん中辺りで北西の風が少しずつ強くなって来たようだ。
久々のヨットの回航で７ノットの速力に慣れず、少し疲れる。Ｋさんと少し交代をして貰い仮眠を１時間余り取る。

初島沖を通過し稲取り灯台を目標に舵を握る。パイロットハウスで少し小さい舵を握っていたが何かおかしい。舵がやけに重いのだ。そう、オーパイを取り付ける予定だったからＹちゃんが舵のワイヤーに細工をしていたのだ。ゴムでワイヤーが緩まないようにしていたので重いのだった。
Ｙちゃんに電話をして「舵が重いのでゴムをどうにかできない？」と話すと、「いいよ～切っても大丈夫！」と言うので、俺はゴムを切ってしまった。

「今日は外で舵を取っても大丈夫ですね～」と K さん。ハウスの中の舵は小さくて重いので、外の大きい舵を握っていた。

舵取り埼をかわし、ようやく石廊崎を目指す。が、Kさんは下田沖で石廊崎から御前崎方面に抜けた事が無いので、揺れるヨットの舵が定まらない。
ああ～もっと右…少し左…そう、赤と青の中間に白く見える誘導灯台が、石廊崎灯台の少し下に見えるダョー…などと言いながら舵をKさんに握ってもらうのだった。

第２日目
夜中の１時　石廊崎灯台通過。東に風変わる。
結構な風が吹く。（ボートだといやだな…）と考えながら舵を握っている後ろから、追い波に押されてお尻が左右に振られる。舳先を保針するのが大変。セールを出せばずいぶんと楽で横揺れが違うのに…などと思う。キャビンではＫさんが身体をあちこち打ちながら点検をしている。彼のエンジニアとしての長年の経験で「ビルジが一番怖いよ」と岩手訛りで話すのだった。

朝６時、御前崎と石廊崎間約３０マイルを５時間かけて渡り切る。さすがに御前崎の沖合もうねりが大きく、漁船も出ていない状態。
針路を陸に近いコースにし、約２マイルから１．５マイルをキープして航行する。

天竜川の沖は川水で海の色が変わっている。海がしらけてから陸の景色がよく見えるようになり、浜名湖の手前の大きなビルが見えている。もう少し行けば浜名湖の橋も見えてくるだろう。今日の予定は大王崎を目指して行きたいが、それまでに天気が変わるのでは…。予報では夕方から低気圧の影響が出てくるとのことだ。

大王まで間に合いそうもなかったら、手前の赤羽港泊まりかな〜などと思いを馳せながら進路を浜名湖方面に取っていた。

浜名湖が近くなるにつれて、なんだか舳先が浜名湖に向けて航行している様な…？
そう、何となく浜名湖に入りたくなって来たのだ。何故か？
少しずつ風の吹き方も強く怪しい雰囲気の感じがしてきたのだ。そしてヨットは浜名湖に避難と決めたのである。

防波堤に近づくと、左舷側の、盛り上がって崩れて行く大きいうねりにKさん一言。
「でっけぇな〜うねりが…」

そうなのだ。浜名湖は赤灯台寄りに入港しないと、うねりに流されて転覆する危険性があるのだ。

そして、防波堤を超えるようなもっと大きなうねりになってしまうと当然浜名湖に入港すら出来なくなり、避難をするタイミングを失い、怖い思いをしながら次の港まで航海(後悔も)しなくてはならない。

避難の判断は難しいのだ。

俺とＫさんは無事防波堤をかわし、浜名漁港に向けて橋の下をくぐり抜けた。

下げ潮がきつく、舵を少しでも取り損なうと、浅瀬の方や岸壁に寄せられてしまう。
そんなこんなで橋をかわして少しした時、警報が鳴り始めた。

びっくりして、Kさんはエンジンのハッチを開けてトーチで中を色々調べていた。
俺はすぐにアイドリングまで回転数を下げて、水温が下がるのをメーターで確認していた。
しかし、海水は出ているし、ベルトは切れていないし…
と、前を見ていなかったらどんどんと浅瀬の方にヨットが押し流されて行くではないか〜っ!!!

とにかく少し回転を上げて岸壁に着けなければ…と焦りながら、オーバーヒートしないでくれと祈る気持ちで５分くらいかけて漁港の岸壁に着岸した。
すぐさまエンジン停止し、警報の原因は一体何だ！？と二人で点検を始める。

海水フィルターを見ると結構な量のゴミが侵入していたので、（これか～）と、鬼の首を取った気分でゴミを摘まみ出して再度エンジンを起動させる。が、またビーッと警報が鳴る。
仕方なく、３０分位冷やして見ようかということになり、少し休む。
すると、「これだ！」とＫさん。

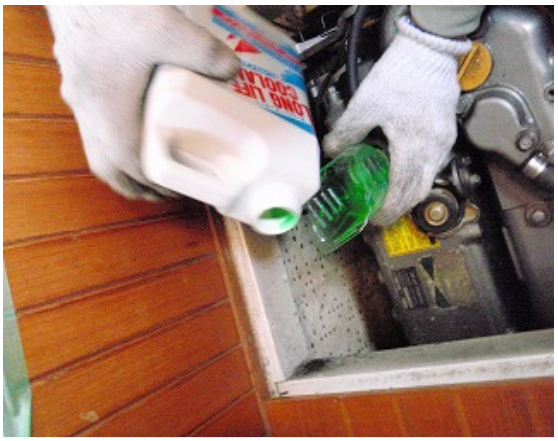
何かを発見したらしく、俺に「見てみな～」と、トーチで清水冷却ポンプから循環されているゴムホースを照らす。ゴムホースから微量のクーラントの漏れを発見した。

再度エンジンをかけてみるとやはり警報が鳴り、漏れがハッキリと見えたのだった。

すぐに清水冷却圧力キャップを開けてみると、クーラントの姿が見えない…！
先ずは清水を入れてみるが、相当量を入れてようやく水があふれて来た。

エンジンを起動させて見る。５分、１０分、警報は鳴らず、当然メーターは８０度冷却温度を示している。
（は～っよかった）
もしも浜名湖に入らず、あのまま航海を続けていたら、浜名湖沖でエンジンがオーバーヒートをして沖で流されて途方に暮れ、間違いなく、救助を要請しなければならなかった。
しかも、今、風が予想より早く吹いてきており、港の中で白波が立って、確実に低気圧の足が早まった事を降り始めた雨とともに感じていた。

時化の中で対策を講じていなければならなかった事を考えると、１１時にこの浜名湖に入港出来たのは的確な判断か、運がよかったか、なのだ！
俺とＫさんは、「よかったね～！」と改めて言い合った。



修理をしないとまた漏れて同じ事になってしまうので、すぐに機械屋さんを探す。
幸いな事に、ヤンマーさんが向いの岸壁側にあった。早速電話をしてホースと止め金具を買いに行く事にした。

ホースは機械番号が判らないと正確な部品が手に入らないと言われたが、修理屋さんが同じ機械のスクラップにホースがあるので、それを使えと譲ってくれた。
止め金具とクーラントを買って帰り、Ｋさんが早速ホースを取り換え、クーラントを入れて試運転をした。

当然本日は停泊で、ヨットでの夕食だ。早めの夕食を終え、18 時頃には早々にベッドで眠りに入っていた。

第３日目
Ｋさんは早く起きて風の具合を見ていたらしく、５時に俺が起きてデッキに出るといつもの平常心な顔つきで、「風は落ちてるよ。早く出よ～」と、俺を誘ってきた。
俺もそれに答えて、「じゃあ出よ～」と、顔も洗わずそそくさとエンジンを起動し、漁港を後にしたのだった。

昨日の入港時よりうねりは大きくて４ｍ前後はあっただろうか。しかしゆっくりとうねりを超えて沖に出て行く。
いつの間にか、パイロットハウスの中の小さい舵は使用出来なくなってしまっていた。
どこかの止め金具が外れたか、壊れたかで、外でしか舵が取れなくなってしまっていたのだ。

今は風が落ちているが、必ずスプレーを被りながらのワッチが来るのだと覚悟をしていた。
（ヨットは当然の状態だが、私はハウスの中で操縦するのが好きだ）
うねりは東寄りで、またちょっとでも気を緩めるとトンデモナイ進路を向いてしまうので当て舵の気は緩められないのだ。
（ふぅ～っ、こうしてまた何時間舵を握っているのかな～）などと考えている暇などない当て舵仕事で、肩から首はパンパン（緊急緊急ではありません）に張っており、首を振るとバリバリと音がする様だ。

うねりに翻弄されながら、近くを追い抜く貨物船も大きく揺られながら航行している。
針路は大王崎を目指す。

１０時頃大王崎を超えて、大敷網がある水道を抜けて一路、三重県三木崎を目指す。
うねりも多少小さくなり、舵取り仕事も少しは楽になった。近くをイルカが遊びに寄って来る。

Kさんが暖かいコーヒーを入れてくれた。インスタントコーヒーがこんなに美味しくありがたいと思えてくるのは久しぶりの事だろう。
今はエンジンも好調だが、俺はパイロットハウスが懐かしい…。
それにしてもあの衝撃的な言葉“オーパイが取付けられなかった”はショックだった。
…俺も少し余計な事を考える余裕が出て来ているんだな～。
元気出さなきゃね～、なんせ今夜も走り続けて行く予定だし。

そんな時、今日はKさんがもう日が暮れる前から早い夕食の支度してくれた。
ご馳走は、パックライス、スープに昆布とさんまの缶詰めだ。
俺はKさんが舵を交代してくれている間に夕食を頂いた。年代物ヨットのラットを握るKさんの姿は、木帆船時代を彷彿とさせるな～。
そんなこんなで食事を終える頃にはまた夕闇が迫るのだ…。

漁船が夕闇迫る中うねりを超えながら、ヨットを追い越して行く。俺もいつもだと漁船を追い越すボートに乗っているのに、今回は漁船にまくられながらの舵取りだぜ～。

回航の時はよく寄港する紀伊勝浦の沖を２２時に通過し、２３時には串本港内に入った。
ここでしばし、魔の潮岬を超える準備と、もう西の風が来ているはずなのでスプレー対策をし、トイレを済ませて、いざ向わん潮岬だ～。

ちょうどミッドナイト位に潮岬を通過予定だ。想像通り岬付近は暗闇に浮かぶ潮のぶつかり合う三角波と、うねりとが混じりあい独特の潮がうずまってこのヨットに襲いかかって来る！
向かいからは、風がしぶきを容赦なく俺にぶっかけてくれる…。
安全ベルトに救命ポーチを腰に着け、振り落とされないよう舵を握りしめるのだ。

第４日目
１時間２時間とＫさんも寝ないでワッチをしている。しかし周参見が近くなるとさらに西風が強くなって来たみたいだった。俺も（このままはつらいな～周参見に避難をするか）と思っていた時、エンジンが息をしたのだ。(回転が瞬間下がってまた元の回転に上がって来る様子のことを私は息と言っています）これはまずいな～。嫌な予感がしてきた。
３時頃Ｋさんがポツリ。「社長帰ろうよ～、引き返そうよ～」
「そうだね。引きかえそうか～」俺も同感。
Ｋさん「近くに港ある？」…俺「無いよ。串本まで引き返すしかないよ」
Ｋさん「でも追い風になるから早いよ～」このＫさんの言葉が俺には有り難い思いだった。

しかし、追い風になっても速力はあまり変わらなかった…。

エンジンが息をする間隔が少しずつ短くなってくる。それに合わせ回転数を少しずつ落として燃料が途切れないような状態で航行するのだ。
追い風になるとまた舵の座りが悪くなるのでしっかりと針路を取らないといけない。そうしないと潮岬をかわして来る貨物船などに航海灯の明りでこちらの方向を正確に知らせる事が出来なくなるのだ。
とにかく、またあの潮の渦巻く中を超えて行かなくてはならない。

何とか潮岬をかわす頃に、Ｋさんが「バッテリーが弱くなって来ている」と言って来た！
航海灯を消してもいいかな…ん～朝５時。丁度串本港からカツオ釣りの漁船団がこちらの方向に向けて港を出てくる時間だ。
エンジンも１０００回転以下になるし、なかなか舵取りも難しいが、漁船にこちらの状態を知らせる為にポケットライトでマストと船体を照らし、こちらの船はヨットで灯が無いのよ！とライトを振って知らせた。

その後、発電は陸電との切り替えスイッチで切り替えてＯＫ！になったが、回転数は上がらない。燃料フィルターが詰まり始めていて燃料供給が悪くなっているのだ。
おもてにある燃料タンクがパンチングでスラッジを沸かし、汚れがタンク中に舞っているのだろう。

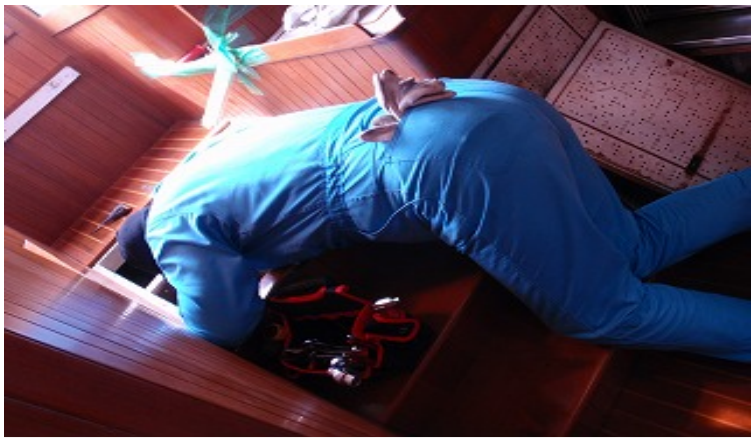
朝６時頃何とか串本港に入港し、漁協の岸壁に接岸し職員が来たら給油をして貰う事にする。Ｋさん早速点検だが、なんともしがたい。

給油後シフトして、串本の三菱エンジン所長Ｓ氏にご登場をお願いする事にした。

「朝の早くからすみません。Ｉです。お元気ですか～？」と、突然の電話に嫌な声も聞かれず、「どしたんね～」との返事。簡単に説明を済ますと、「了解だけど、少し打ち合わせがあるんでな～その後になるけんどえいかな～…」
「もちろんよいよ～。どうせ今は風が強くなって今日は串本泊まりやけんね」

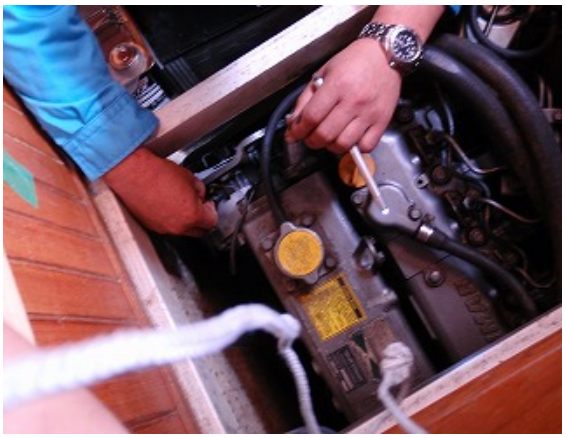
しばらくすると、会社の車をヨットの横に着けて、「ちょっと様子だけ見に来たわ～」と、Ｓ氏が来てくれた。あれこれ見て、「ホンじゃ用事を済ませてからまた来るわ～」と、近くの漁協に行ってしまった。

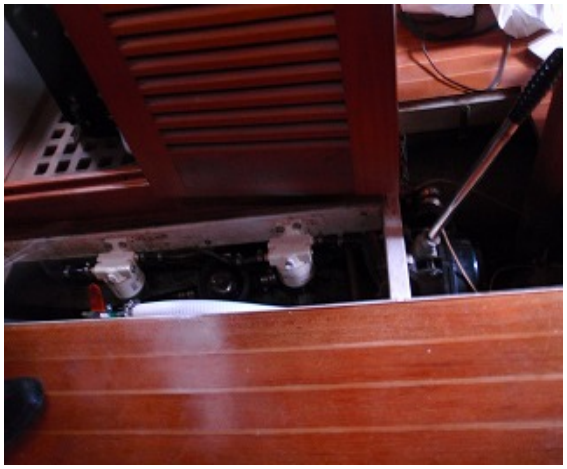
Ｋさんが「やはり貰いもんのホースから少しクーラントが漏れるな～」とポツリこぼしていたので、それもＳ氏に見てもらおう。昨夜から寝ていないし、少し休もうと言って、ベッドに潜り込んだ。



お昼前ごろ起き出し、飲み物を買って帰って来ると、早速エンジンにかじり付いて点検作業をしているＳ氏の丈夫そうな大きな背中が見えた。頼もしい身体だ！

そうこうしている内に要点を掴んだＳ氏、「あれとこれを取りに行って来るわ～」と言いながらどこかに消えていったのだった。





しばらくするとＳ氏が帰ってきた。クーラントの漏れはホースを差し込む処が腐食により駄目になっていたのでシーラントで取りあえず止めて、クーラントを入れ込む。あと警報センサーの取り換え。あの怖かった燃料詰まりは、燃料の１次フィルターに人力コンプレッサーで逆に吹き込むと、黒くフィルター内が濁って来た。

これだ～っ！そこで、俺の提案でＫさんに今使えていない発電機の燃料フィルターと、主機関の燃料フィルターを交換してもらう。

修理が終わり、Ｓ氏に言われエンジンを起動させてみる。調子よく快調に起動し負荷をかけて回転を上げてもエンジンが息をつかないので、これで良し！と停止して、作業終了。
Ｓ氏のいつもながらの手早さに感謝感謝で御座います。どんな事でも即効の仕事が出来てしまう、われらが三菱串本Ｓ氏です～。

１４時過ぎに修理が終わり、ほっと一息。近くにある温泉が１５時から入れるから行こうとＫさんを誘い、時間まで小休止でボーっとしていたら、勢いよく漁船が岸壁に向けて突進して来るではないか！

（やべ～岸壁使用で怒られるかな～）と少し不安になったのだが、漁船式？接岸術で突進してくる岸壁に奥様らしき人が来ていて、ロープを繋ぐ手伝いをしそうな雰囲気だったので、直ぐに俺も綱取りに参加した。そうしたら「もっとさげて着けておけば良かったのにな～」程度のお言葉で、怒られずに済んだのでほっとした。そして釣り好きな俺としては、何が（今時はカツオに決まっているが）釣れたのか興味津津で見ていたら、やはり２キロ前後のカツオだった。シーラも混ざっている。ホーッと眺め、トロ箱を陸に上げるお手伝いをした！（下心あり）

作業が終わってヨットに帰ろうとしたら、おにいちゃんが「これ持ってけ～」と。

そうです、期待通りシーラを頂けました。

当然今回の回航は、ヨット＝速力遅い＝トローリング＝カツオ又はシーラ＝刺身

の計算で流していた。Ｋさんなどは、流した時から（シーラは新鮮な時が一番旨いんだよ。あらの塩焼きサイコー！）と期待をしていたのに、トラブルやら時化やらでそれどころではなく、シーラの事など忘れていた。

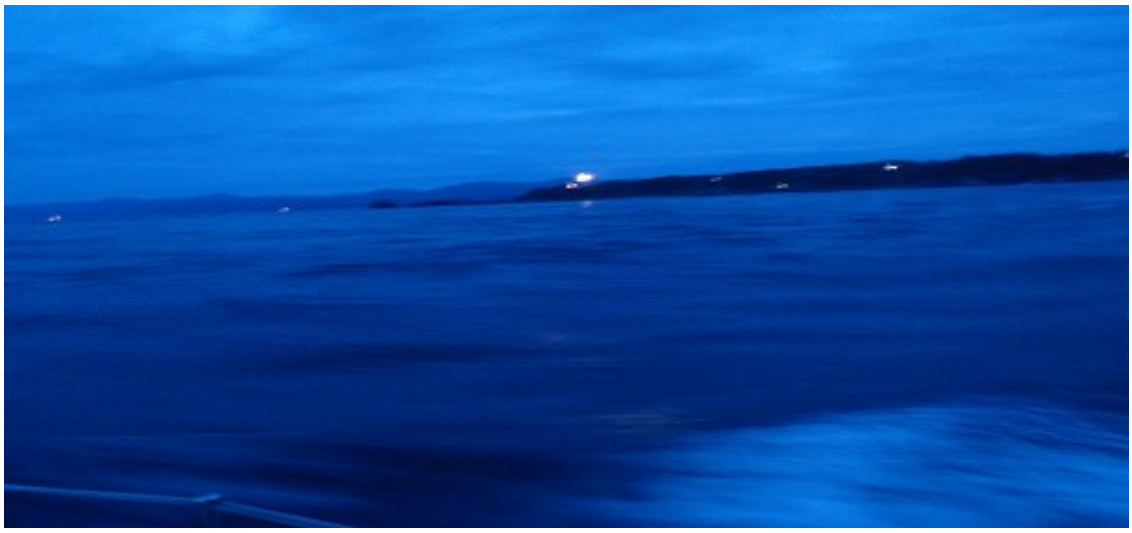
そんな時にシーラが手に入ったものだから早速Ｋさんに渡した。「これで今夜のツマミができた～」とＫさんは喜んで調理をしてくれた。温泉から帰った我らは言うまでもなく、

早速刺身をツマミに優雅な夕食タイム。

夕飯は、私の調理？で朝げうどんだった。

１９時ごろ。まだ日はあるが、食事を終えた後すぐにベッドに入りこむ。

第５日目
朝５時。やはりＫさんはデッキに出ていて、漁船が漁に出て行く姿を眺めていた。
「じゃあ俺達も出ようか〜」と出航を促し、スタンバイでエンジン起動。昨日と同じ様に真冬のスタイルにする。ああ〜パイロットハウスが懐かしい…。



漁船が出て行くその後を追いかけるように、そろそろと回転数を上げて、串本名物の橋の下をくぐり抜けて行くのだ。
昨日と同じ様にまだ潮岬の沖合では潮と風波によりヨットが翻弄されて舵が保針出来ない。漁船軍は自らの漁場に向けて散らばって行く。でも意外と近場で流しているので魚影が濃いとこだな〜と改めて感じた。

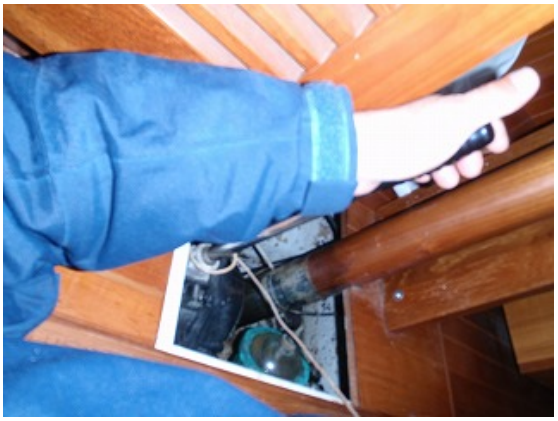
そんな事を思いながら操船。今日は昨日と違い、風はあるが見通しがよいので気持ちは楽だ。
昨夜？いや昨朝引き返した周参見沖を通過しながら改めて周参見港を眺めて、やはり引き返して良かったな～とつくづく思う。あの状態だと、迷っていた海域からは周参見までまだ２時間位は必要だったかも知れないのだ。あのパンチングの中でヒーブツーは辛いし、もしエンジンが燃料不足で止まったりしていたら…と考えると、昨日の判断はやはり帰る勇気が我々の命を助けてくれたのだと思う。

常日頃　俺は、航行中に何かトラブルが起き、その対応が出来る場合は良いが、駄目と判断し、そのトラブルや気になる処の確認点検ができない場合は必ず避難するべきと考えている。

紀伊水道は西の風がかなり強くて、（風速１３m前後、波３m弱）このヨットにはキツイ航海である。なるべく和歌山の岸沿いに風波を避けながら航行している。
そう、この頃からジブセールを出してローリングの軽減に役立てていたのだ。

１２時、日御碕を通過。ますます風が強くなる。当然向こうは鳴門海峡で紀伊水道を縦に風に向かって航行している。そういえばKさんがデッキに上がって来ない。
（でも暖かいコーヒーは２回ほど出してくれて美味しかった～）
Kさんに声をかけると、シャフトから海水が侵入していて、少しでも排水作業（手動ポンプ）を止めると直ぐにビルジが増えて来るのでやめられないのだとの返事。
俺は（へぇ、そんなに侵入しているのか～）と他人事。波をかぶりながら舵を握っていた。

１３時頃さすがに疲れて来たので、Kさんに少し舵の交代を頼んだ。その代わりに排水作業を受け持つ。ポンプを見ていると、確かに船底がボートの様に深くないので直ぐにビルジが溜まってしまう。Kさんの指示通り、ポンプを壊さないようにゆっくりと、休まず動かす事にした。



しかし、同じ動作を繰り返し行っていると疲れが余計出てきた。眠くなりサロンデッキに横になって、ポンプだけは離さずゆっくりと動かしていたのだが…疲れの為につい手が止まり夢の世界に入り込んでしまったらしい。数十分の間にビルジが溜まり船が揺れた時のビルジしぶきで目が覚め、あわててポンプを動かし排水作業を再開した。

結局腕が疲れてきてＫさんにまた交代をお願いした。（スプレーを被っても舵を握っていた方が、ポンプを動かすより楽だし～）大先輩の６８歳のＫさんにポンプ排水作業をお願いし、俺はデッキで頑張る事にしたのだった…。
こんなにビルジが増えてくるとはなんだ～。そういえば事務所を出る前に何故か気になって自動ポンプを探したが、なかったのでやめたのだった。やはり気になる物は持ってくるものだよな！　自分に腹がたった。

ジブセールを少しだけ出しているので、ローリングはあまりしないがピッチングはそれなりにしている。そんな中で黙々と排水作業をするＫさんの姿がテーブルの下に見えていた。ポンプを壊さないようにゆっくりと身体ごと動かしている。時折休み？眠って居る様にも見える。後で聞いたら（居眠りして夢の中で船をこいでいたよ～）と話していた。
Ｋさんが「船乗り時代一番怖かったのはビルジだったよ」と何度も話していた、そのビルジと今また戦っているのだ。

俺は、何とか夕暮れまでに鳴門に着いて欲しい、潮が順潮であって欲しいと願いながら、舵を握る。１６時ごろ風も淡路島の陰になり少しずつ穏やかになってきた。

Kさんがカレーライスと缶詰めを出してくれた！
う～旨いぜ。腹にしみこむボンカレーだ～！
舵が坂潮だと速力がかなり落ちて来るので、淡路島に寄せて潮が回る方に、潮に乗せて鳴門海峡を目指す。

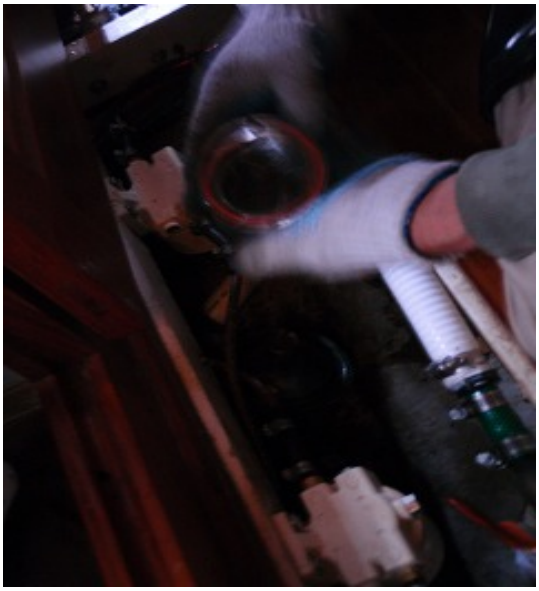
１７時半ごろ、淡路福浦港沖を抜けた辺りから潮が順調と理解できた。しかも潮の段差がかなりありそうだ。

このまま鳴門橋の真ん中を目指し針路を安定させて海峡を通過させる。いよいよ近づき潮の段差が直ぐそこまで来た。ギューッ…と船が押し流されて行く。ＧＰＳ速力１７ノットだ！…ちゅうことは、１０ノットの圧流に乗っているのだ。
目の前のうず潮に舵をとられて船が横になってしまうのを何とかしのぎ、海峡橋をすり抜けた。Ｋさんは、はじめての海峡通過でうず潮に感動していた。

瀬戸内海に入ってからは嘘の様に穏やかな海に変わり、気持のよいナイトクルーズに変わった。その後穏やかな状態が続く…。

瀬戸内海の小豆島地蔵埼は神戸方面に向かう本船、鳴門方面に向かう内航船、また、トロール漁船が狭い地蔵埼沖に集中している、気の抜けない海域だ。

ヨットは高松沖合の女木島を右に見る頃にはまたエンジンが息をする様になった。紀伊水道や鳴門海峡で症状が出なかったのが幸いだが、今度の詰まりは以前より早く燃料の流れが悪いようで、息をして来る周期がかなり短い状態だ。
このままだと回転を少しでも上げたりするとエンジンが止まりそうな気がする。
Ｋさんが、「このままでは仕方ないので燃料フィルター（２次フィルター）の交換をやりたい」と提案してきた。



まあここなら船もそれほど多く航行しないので、止めて交換作業をしても大丈夫だろう、と考え、エンジンを停止させた。
３０分位で交換作業が終わり再度航行して見る。しかし状態は改善しない。ってことは燃料の１次フィルターが詰まってきているのだろう。回転数を１５００に保ち、どうにか進ませながら解決策を考えた。１次フィルターをはずしそのまま通過させたとしても、後で今度は交換した２次フィルターが詰まってしまう。それよりは１次フィルターを燃料で洗って清掃してみる事に決めた。
またヨットを止めエンジンを停止させる海域を定める。高松～宇野航路のフェリーが往来する航路を横切ろうとするが、これがまた横切る時のタイミングが難しく、とろとろの速力なので時間もかかる。他船の動向を見て、なんとか舵を切る。
こんなところで漁船は毎日トロールしているのだ。（よく怖くないな～）と思うが、彼らには当たり前の仕事で、「先祖代々この海域は俺達の漁場だぜ～」…てな感じで操業してるんかな～？

とにかく航路を過ぎて大槌島をかわしてからエンジンを止めた。
早速暗い中、Ｋさんが１次フィルターを取り外して軽油で洗い、俺が潤滑スプレーを吹きかけ、燃料タンク内から出てきたスラジ、ゴミを落とした。どろりとした黒い物がゆっくりとフィルターから落ちて来た。

見た眼で綺麗になったので１次フィルターを元に戻し、早速エンジンを起動させてみた。負荷して速力を上げ回転数を３０００まで上げて暫くしても息をつかない。Ｋさんが、「や～社長の言うとうりだなや～。おらまさか１次フィルターが洗える物とは思わなかったね～や」と笑顔で答えてくれた。お互いの知恵と知識と経験が役に立ったのだ。おやじ回航者もばかにできねど～！
あと６時間位だろうか、最後の踏ん張りだ～。Ｋさんはまたビルジとの格闘に戻ったのだった。

第６日目

瀬戸大橋を下津井港の沖でかわし広島、手島を左にかわして白石の瀬戸を通過させて行く針路をとる。

このあたりは俺の船乗り時代には、日本鋼管チャーター船として１週間に２回も京浜間の航路で通過していた海域だ。(懐かしいな。向こうから来る貨物船は当時の僚船なのかな～)

青春時代を過ごした第２の故郷、福山港の灯が夜明け前の空に赤くその場所を照らしていた。

午前３時を過ぎた頃か、Ｋさんも疲れたのだろう。また船を漕ぎながらのポンプ押しで排水作業をしている。

ようやく、白石の瀬戸を通過し、Ｋさんにもあと１時間余りで目的地に着く事を伝えた。
Ｋさんは少し嬉しそうに、相変わらずゆっくりとポンプを押している。

午前５時半。いよいよ鞆港の沖まで来た。そして名所アブト観音の瀬戸を交わすと目的のマリーナである！

Ｋさんに着岸の用意をして貰う。
マリーナの一番外側に左舷着けで着桟した。

丁度午前６時到着。

ここまでずいぶんと長かった様な気がする。６日間の回航で、港で寝たのは２回。後は夜通しの航海であった。やっぱキツイゼ～！

航海に臨むときは、常に危険を予知し準備万端整えることがとても大事である。
それでも不測の事態が起こる。自然（海・気候）という、人の力の及ばぬものを相手にするのだから無理は禁物なのだ。
そんな訳で何度も怖い思いをした今回の回航も無事に任務完了！

終わり