

1. タイタニック号

最初の話は、オスカーを独占受賞した 20 世紀フォックスの名作「タイタニック」で幕を開けましょう。その全容は十分ご承知と思いますので、元船乗りとしての観点から事故の一側面を覗きたいと思います。

97 年前の 1912 年 4 月 14 日午後 11 時 40 分、イギリスのサウザンブトンからニューヨークへ向け処女航海中のタイタニック号は、ニューファンドランド沖で冰山と激突、右舷側の中央から船尾にかけて 16 区画のうち 5 区画から 6 区画に喫水線下に大きな亀裂ができ、浸水は毎秒 7 トンと推定されますから、幾ら強力な排水ポンプを駆使しても排水は間に合わない状態であり、約 2 時間 40 分後、海底深く沈んでしまいました。就航以来わずか 4 日目で、多くの尊い命を道連れにその生涯を閉じたのです。

流氷というと冬期のものと想像するかもしれませんが、流氷の危険があるのは 4 月上旬から 6 月中旬までで、流氷危険海域もニューファンドランド沖のグランドバンク付近で経度の幅ですと約 200 海里位ですが、航路としては斜めに航走しますので、約 300 海里位ですからタイタニック号の船速は 1 日約 500 海里位なので危険海域通過には 1 昼夜弱位です。では何故この海域だけに流氷があるかということ、カナダの北部バエフィン島とグリーンランドの間にバッフィン湾がありこの付近のグリーンランド島の氷床は谷を伝わって少しずつ移動し海に張り出した部分が割れて流れ出した冰山がデービス海峡を経てラブラドル海には入り大西洋に流れ出すのです。そして北上する暖流のメキシコ湾流と遭遇して消滅するのです。このグランドバンク付近は世界の三大漁場の一つですが、海霧や大時化、流氷と船員泣かせの難所です。

私もこの付近で大きな冰山に出会いましたが、現代ではレーダーがありますから大分前からその存在は確認しておりました。それでも近くで見る冰山は不気味でもあり神秘的でもありました。しかも 5 月上旬でしたからウィングに出ても防寒コートもいらないなま暖かい風が吹いている時でしたからよけい不思議な光景でした。さて、もしあの時のタイタニック号のキャプテンにタイムスリップしたとしたらどう操船しただろうか勝手な想像をしてしまいました。

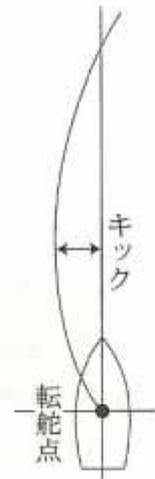
前部マストに見張り台があり、二人の甲板員がワッチについており、船首方向に冰山を発見、直ちにブリッジに報告してから衝突まで僅か 37 秒ですから、冰山の発見は 450m 位に近づいてからということになります。それでは何故それほど近づくまで発見できなかったのか、多分海面近くだけの霧であるフォクバンクが発生していた可能性はあります。さらに二人の見張り員には双眼鏡を与えられていなかった。これでは見張りの効果はそうとう減殺されてしまいます。

報告を受けたブリッジでは当直航海士が「ハード・ア・スターボード」(取舵一杯)左転約

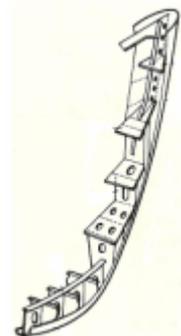
35°ですが、現在使われている操舵号令と異なりますので後述します。

続いてテレグラフ（機関室との信号器）に飛びつき「ストップ（機関停止）」「フル・アスターン（全速後進）」を引き、次いでボイラー室と機関室にある隔壁の水密扉を閉じるスイッチを操作して、後は迫り来る冰山を凝視したことでしょう。自動車や飛行機のように直ぐには旋回できないのです。1点（11° .15 ）から2点（22° 30 ）位に回頭し始めたときにさらに「ハード・ア・ポート」（面舵一杯）右転約35°と反対舷に舵をきっています。これはキック現象を避けるための操舵です。

キック現象とは、この絵とは反対になりますが、左転一杯の操舵をすると、船尾が原針路から右舷側に大きく振り出される現象を言います。これを避けるために反対舷に舵をきたのですが、残念ながら余りにも近づき過ぎてからの操船でしたから振り出された右舷側が中央部から船尾に掛けて冰山と接触してしまっただけです。タイタニック号の全長は269m、衝突時の船速は22.5ノット（約42km/h）総トン数4万6329トンの巨大船がこのスピードで衝突したのですから外板は約13mmですが、この衝撃ではひとたまりもありません。浸水事故があった場合に備えて水密扉が設置されています。ただしこの想定は衝突や座礁による場合ですから最大2区画に浸水しても浮かんでいられるように設計されていますが、本件のように5区画から6区画での亀裂では想定外の重大事故です。ですから同乗していた設計技師は約1時間30分で沈没と計算しています。それでも約2時間40分浮いていたのは乗組員の必死の努力があったからでしょう。特に機関部は発電機を運転し続け、照明を灯し、排水ポンプを稼働し続けて、機関長以下機関士全員が殉職しております。



さてキック現象にこだわりますが、左転しないで舵そのまま「フル・アスターン」で真直ぐ冰山に突っ込んでいったらどうなったのでしょうか？その衝撃は、舷側をこすった衝撃の比ではなく、もの凄い巨大な力が働き船客は衝撃で飛ばされ多数の負傷者がでたことでしょう。死者がでたかもしれません。船首部はぺちゃんこになるか、切断されて沈んだかもしれません。しかし船首材は最高に強力な鋼材が使われ、船首部の外板は多分15mm以上でしょう。船首隔壁も強力ですから2区画位までで浸水は何とか防げたかもしれません。ですから沈没は免れたでしょう。沈没するとしてももっと長く浮いていて救助船が到着するときまで浮いていたと思います。



最初に到達したのがカルパチア号（1万3564トン）で遭難信号を受信してから約3時間30分後、衝突から4時間後です。沈没から1時間30分後には救助を始めており、救命ボートに乗っていた人は救助されていますが、海に飛び込んだ人は冰山があるような冷たい海水です

から5分か10分が限度で海に引きずり込まれるように沈んでいきます。事実泳いでいて救助された人はおりません。

2,206名の乗客、乗員のうち、救助されたのは710名、1,496名の方々が船と運命をともにされた海難史上最大の惨事となりました。

