

フエリー沈没

真暗闇の荒海に放り出され見ず知らず若い2人、生きていたらデートしよう」と励まして合って漂流から奇跡の生還をした。2年前の九月二八日の未明、風速二五㍍の暴風が荒れ狂うバルト海で「エリ・エストニア号」が沈没、ヨーロッパではターサック号の遭難以来の大きな海難事故となつた中での朗報だった。スカンジナビア半島と大陸とに囲まれたバルト海は、ちょうどオホーツク海北部のような位置にあり、この季節には発達した低気圧の通過で時おり激しい嵐となる。

風速二五㍍の暴風では波高は六㍍を越え時には一〇㍍を越える。日本近海でも台風でこの程度の波が観測されており、秋から春にかけて急速に発達する低気圧でも、一〇㍍を超す高波で大型船の船首が消えるほどの大嵐に遭遇し海難が起つて、この嵐のなかエストニア号は船首から浸水してバランスを

崩し 停電した。両方のエンジンが止まつた。船は三〇度傾いた」という悲痛な救難信号を発した。遭難海域は北緯六〇度、季節は秋、気温が二ないし三℃、海水温が一〇℃と冷たく、救出は時間と勝負であつた。荒れた海から百数十人しか救助されず犠牲者が八〇〇人を超した。なかでの若い二人の生還だった。奇しくも四〇年前の九月二六日の夜、日本でも青函連絡船の洞爺丸が台風に巻き込まれて、瞬間風速で六〇㎧を越える暴風雨の中で遭難した。タイタニック号に次ぐ一二五五人の犠牲者をだし、他の四隻の連絡船とともに、一四三〇人の大海難となつた。この時も激浪に洗われ、車両をいれる後部の開口部から流れ込んだ海水が、エンジンルームに浸水しつつ、エンジンが止まり操船不能となつた。停電とともに排水、不可能となり浸水が急速に増し、激浪に翻弄されついに函館

郊外で座礁転覆した。この連絡船も世界最長の青函トンネルの開通とともに姿を消し、いまや自動車全盛の時代でフェリー航路は網の目のように広がっている。エストニア号遭難のように積込の部分の開閉扉が十分閉められていなかつたのが原因だつたという。フェリーは船首か後尾に積込用の開口部が必ずあり、荒天の航海で安全に手を抜けば、いつでも起こりうる災害となるりうるとの警告