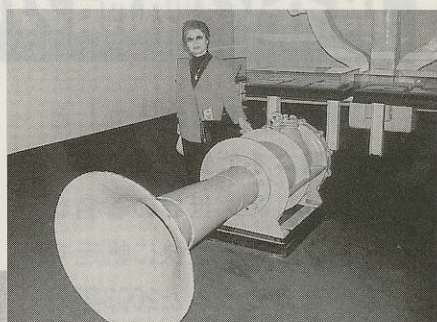


宮島丸

汽笛にこたえる
海馬(トド)の
大合唱で難破を免れる

《主要目》貨客船、大阪商船のち大家商船所属、1,609
総トン、1,750重量トン、主機三連成汽機1基、出力890
図示馬力、最高速力11.0ノット、船客定員一等10名、二
等24名、三等283名、1897年三菱長崎造船所建造



(上) QM2の汽笛として復活するQMのタイフォン・ホイッスル
(下) 長崎港の宮島丸 (三菱重工業長崎造船所提供)

伝説の名船の汽笛が復活

フランスで建造中の十五万トンの超メガシップ「クイーン・メリー2」(QM2)に、先代「クイーン・メリー」(QM)の汽笛が装備されることになった。ご承知のように、この伝説の名船は米ロングビーチで、ホテル兼博物館として余生をおくっている。

話題の汽笛は先日、「クイーン・エリザベス2」によって英国に運ばれた。次いで、この汽笛のパテントを持つコックムス社(スウェーデン)のチェックを受け、修理の後、これを模したレプリカ一基とともに、「QM2」に取り付けられる予定である。

「QM」の汽笛は、重さ約一トンのタイフォン・スチームホイッスルである。一番煙突に二基、二番煙突に一基付いていた。蒸気を複数の管に吹き込んで和音を響かせる方式で、「ノルマンディ」にもこれが採用された。

復活する汽笛は二番煙突のもの。これまで博物館に展示されていた汽笛である。

新「QM2」の主機は、ガスタービンとディーゼルのハイブリッド型だから、蒸気を発生しない。したがって、くだんの汽笛を鳴らすには、エア方式に改める必要がある。

「QM2」のデビューは二〇〇四年一月。処女航海は、母港サウサンプトンからフォート

ローダーデイルへの大西洋横断クルーズと発表された。新船がどんな汽笛を洋上に響かせるか、聞いてみたいものだ。

スチームホイッスルの響き

スチームホイッスルの響きは、魅力的だった。大海原へ吼えるような響きとでも言おうか。ディーゼル船のエアホイッスルやエレクトリックホイッスルでは、この底力のある低音大音響はなかなか出ない。

戦前、かずかずの名船をデザインした和辻春樹博士は、ディーゼル船の汽笛でかなり悩んだらしい。スチーム船のような堂々とした音が出ないからだ。

随筆『船の思い出』の「汽笛」の項に、こんな文章がある。

——本船（筆者注・ディーゼル船）が出帆といふので正に岸壁を離れやうとすると、時々鳴らす曳船（同・スチーム船）の汽笛の音が、本船が鳴らす汽笛の音より立派で大きいのは、聊か気が引けたことがある。——

筆者は中学時代、かつてカラフト航路で活躍していた汽船「千歳丸」に乗り、スチームホイッスルの響きをたんのうした。濃霧が多発する北方海域では、こうした低音大音響が必要だったのだらう。その底力のある響きは、いまでも筆者の耳の底に残っている。

不気味な幾百もの叫び声

スチームホイッスルの響きに応じる海馬（トド）の叫び声で、座礁を免れた船もある。

濃霧の宗谷海峡を大泊へ向けて航海中のできごとで、ときは明治末年の夏の夜。船は大家商船の汽船「宮島丸」である。

船橋から船首が見えないほど視界が悪かったので、船は二分間に長音を一声ずつ鳴らしながら低速で前進していた。いまでも「海上衝突予防法」にある音響信号である。

すると、汽笛の響きが消えるやいなや、不気味な幾百もの叫び声が前方から聞こえてきた。船長が船橋に上がってくる。

亡者の叫びだ！ 船幽霊ではないか！

この時代の人は迷信深い。操舵手は念仏を唱えはじめた。船長は針路変更を命じた。翌朝、霧が晴れたので、前夜の船の位置を調べたところ、潮流に流されて海峡中央の二丈岩へと直進していたことがわかった。

危機一髪だった。二丈岩に生息する何百頭ものトドが、汽笛にこたえて大合唱をしたので、難破から救われたのだった。二丈岩に灯標が建設され、霧信号を発するようになったのは昭和初年からである。

この話は、本シリーズの「鉄嶺丸」（第一五一号）で紹介した須川邦彦の『船は生きて

る』にのっている。当時、須川は「宮島丸」の一等航海士をつとめていた。

日本海一周航路に就航

「宮島丸」は、日清戦争後の一八九七（明治三十）年に三菱長崎造船所で建造された。前々回の「須磨丸」とほぼ同型の貨客船で、竣工時のオーナーは大阪商船である。

最初はおつばら台湾海域で稼動。まもなく大阪の大家商船に身売りし、小樽を基点に大泊、ウラジオストクを回る日本海一周航路に投入された。前述のトドの大合唱は、このときのできごとである。

ちなみに大家（おおいえ）は、北前船運航から汽船運航に転じた船主である。小樽にはいまでも、大家倉庫が記念保存されている。

その後、大阪商船に復帰したが、大正末年に北日本汽船に売られ、青森～室蘭航路に就航した。僚船は「三国丸」であった。

青森～室蘭航路は、本州～北海道の基幹ルートとして、明治中期に日本郵船によって開設された。国鉄の青函連絡船の開通後は、これを補完するルートとなり、大正の初めに北日本汽船に移管された。

「宮島丸」は寿命を全うした。解体されたのは一九三三（昭和八）年である。