讀賣新聞　(木曜日)　明治四十五年四月十八日　第一萬二千五百

大西洋上の慘禍

△英國の巨船沈沒して

△乘客一千五百名遭難

巨大なる氷山現る

遂に衝突沈沒す

救命艇を婦人に讓る

生存者八百餘

遭難者ス

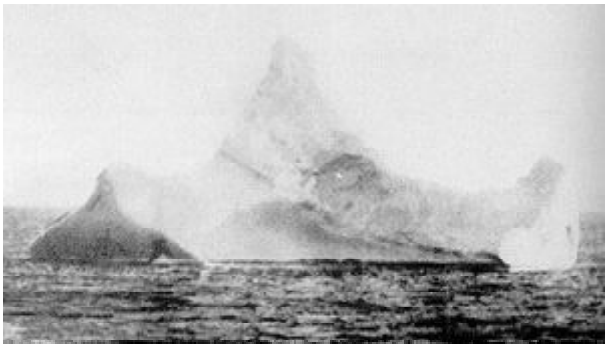
氷山流

で経度幅だと 200 海里位だから、大圏コースだからやや斜めに航行するがタイタニック号の船速であれば半日位で航過出来る距離でしかない。

カナダの北部バェ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の氷床が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、それが氷山となって寒流のラブラドル海流に乗ってデービス海峡を経て大西洋へ流れ出すので、この海難事故以後、ヨーロッパとアメリカ東岸を結ぶ大圏コースは流氷危険期間に限り南よりに設定して航行することに規定され、現在でも実行されている。

付近にいたカリフォルニア号（6,223 トン）という貨物船が、氷山を発見、付近航行中の船舶に警報を発信、ところが乗客の公衆電報の発信に忙殺されていたタイタニック号の船舶局は、この呼び出しを拒否、業務遂行を妨害するなという Q 符号を発信した。

それでも辛抱強く終わるのを待っていたが、タイタニック号の船舶局は通信士が複数乗船しており、一方、カリフォルニア号の船舶局は一人だけの勤務だから勤務時間終了時に無線機の電源を切って就寝してしまった。



このカリフォルニア号がタイタニック号沈没海域に留まっていたのは、流氷を発見し危険を避けるためで、当時はレーダーが無いから視界が悪くなる夜間は漂泊し、昼間だけ航行するのが一般的だった。（氷山）

これは氷山は潮の流れにのって移動するから、船舶も漂泊していれば潮に流されるので同じ速度で流されることになり衝突の危険はなくなる。

ところがタイタニック号はラブラドル海流のバックアイス限界内を航行中であることを承知していながら船長が船橋で指揮する厳重警戒配置に就かず、通常の配置で航行、しかも海面上を漂う背の低い移流霧があったにも拘わらず、なんと 24.5 ノット（約 45km/h）の高速で航行しており、船長はサロンに居て船客と談笑中とは何とも不可解なことだ。

衝突後、船長は不沈を信じていたらしく遭難信号の発信を命じておらず、ちなみに遭難