

## 8. 救命ボート

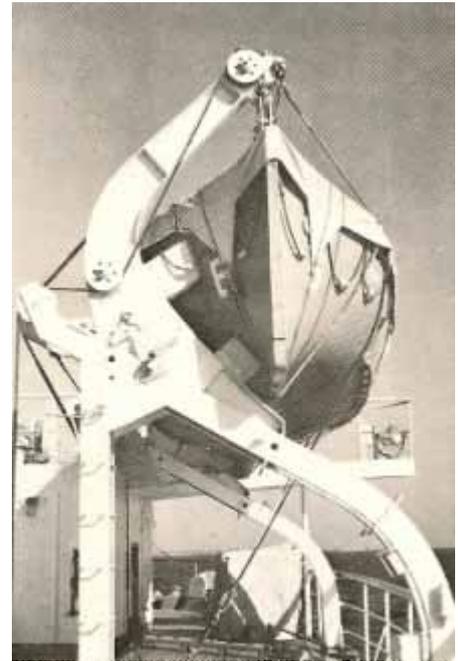
タイタニック号には積載救命ボートが 20 艇、全部合わせた定員は 1178 人です。

ダビットで吊ってあるのが 16 艇、折りたたみ式のボートが 4 艇の計 20 艇で両舷に 10 艇ずつ配置されています。

しかし船客、乗組員併せて 2200 人余が乗船していたのですから、半数は乗艇できない計算です。

この救命ボートを降ろすのは大変な作業なのです。ボートダビットを舷外に振り出し、ボートフォール(ボートを吊っているロープ)を操作するのは熟練を要します。

外航船舶は航海毎に救命艇部署操練が義務付けられていますが、ボートを降ろすまで指揮官である首席航海士の怒号が響き渡る結構難しい作業なのです。



タイタニック号の場合、部員は殆どが新たに募集した新人であり、職員もタイタニックのような巨大船は初めてという経験不足の乗組員であったようです。しかも処女航海前の慣熟訓練も満足にやってなかったようで、出港後も一度も救命艇部署操練をやっておりません。遭難時の混乱に拍車をかけているような感じがします。

ボート降下の指揮は職員ですが、作業をするのは部員です。しかも担当部署も決まっていなかった模様です。慣れた部員達は手際よく最初のボートに乗りながら降ろして行っただけですが浸水が激しく船体が傾いたために船に戻ることができずそのまま避難の一等船客と共に離船してしまったようです。

救命ボートは全て降ろされましたが、定員の半数程度しか乗り移らなかったことになりません。

海水の温度は零下 2.2 と記録されていますから、何かに掴まって浮いていたとしてもやがて心臓がやられてしまうでしょう。救助船が到着した時点では救命ボートに乗っていた人たちだけが助けられています。

現在の救命ボートはどうなっているのでしょうか。ダビットに吊ってあるボートはありますが、これは連絡交通艇であって、遭難時の救助には救命筏が設置されています。ボートデッキに白いビヤ樽みたいな物が設置されているのを見たことはありませんか。これは救命筏が折り畳んで入っているコンテナなのです。このビヤ樽の下にあるペダルを強く踏むとスプリングのワイヤーが外れ、中にある折り畳んだゴム製の塊が飛び出すと同時に小さなポンペが開いて圧搾空気で折り畳んであるゴムを膨らませ海に落ちるときには丸い筏になっています。これがマグロロープで繋いでありますから、たぐり寄せて乗り移ります。後は備え付けのナ

イフで切断して、漂流することになります。エンジンは付いておりませんから発見してくれるのを祈るだけです。携帯無線機や自動遭難発信器があり、更には携帯電話でも衛星通信ができる時代ですから、遭難連絡はできるでしょう。また搜索機が近づいたとき、飛行機からは白波がある洋上にある点にすぎない小さなボートを見つけることは至難の業ですが、その様なときには存在を示す表示方法として、小さな缶を開いて海に放り込むと黄色の塗料が直径50m位に即座に広がり上空から発見しやすくなっております。筏は防寒や波の浸入を防ぐためテントを張る様になっております。

全てゴム製ですからレーダー波を反射しません。そのため金属板が必要になりレーダー波反射板を上部に取り付けなければなりません。最も効果的なのは空気より軽いガスを詰めた風船に反射板を入れて救命筏の上空に浮かせておくことです。勿論細い紐で繋いであります。僅かですが食料や飲料水もあります。釣り道具も積んであります。

もっと進化した救命艇があります。それは船上で人を乗せてから、急斜面のレールの上を滑って勢いよく船外に飛び出していくロケット状の救命艇で、艇も潜水艇の様な構造で引返っても1回転して起きあがる優れもので、北欧の船舶の救命艇はこの型が多いです。我が国でも客船の「飛鳥」はこのタイプの艇を積んでおります。

