



南極

第6号

平成13年1月18日

南極倶楽部会報

森松ちゃんとA 26幻の世界記録

村越 望

「森の石松」ならぬ「石の森松」ちゃんこと森松秀雄(1917~1977)さんは朝日新聞社航空部の腕ききの航空機関士・整備士で第一次、二次の夏隊員であった。その風貌、言動、態度がユーモラスで周りには何時も笑いが絶えなかったし「森松」「お粗末」「石松」と冷かされていた。それも一面だけで実際は実に冷静、沈着、緻密(そうでなければ世界記録なんか樹立出来ない)で、人間性の豊かさ、優しさ(これで牝犬のシロと牡の子犬二匹は助かった)を持った人であった。

昭和10年代(1935~1945)の日本の航空界の発展や活躍は目を見張るものがあった。1937年4月の英国皇帝の戴冠式への朝日新聞社の「神風(飯沼、塚越)機」による東京ロンドン間の慶祝飛行と世界記録の樹立、1938年の航研機(藤田 他)による木更津 銚子 大田 平塚の周回世界記録11,651 kmの樹立、1939年の毎日新聞社のニッポン号(中尾 他)による世界一周飛行、1940年に制式機となって初陣に重

慶に出撃、全機撃墜、全機帰還し重慶の外国武官をしてあればドイツ機か、日本機とは考えられないがと言わしめたゼロ戦の活躍などなど枚挙にいとまがないほどであった。朝日新聞社は紀元2600年(1940)の記念事業として航研機に続く超長距離機を計画、東京からニューヨークまでの無着陸飛行というキャッチフレーズのもと、朝日のA、2600の26をとりA-26として二機が作られることになった。

時局はますます逼迫し不要不急なものとは後回しということで製作途中で一時製作中止になっていた。その頃、同盟国ドイツとの連絡は潜水艦で行われていたが連合軍の警戒が厳しくなり、レーダーが利用されるようになって潜水艦による連絡は極めて難しくなっていた。時の総理大臣東条さんがA-26のことを思い出し、あれを使えばということになり、製作は再開され陽の目をみることになった。期待通りの性能を示したけれど燃料を満載すると一号機は油洩れがひどいため二号機を使用し、朝日航空部員(長友操縦士、神風の塚越機関士ら8人搭乗)の手により1943.7.7シンガポールからエー

ゲ海のロードス島経由ベルリンに向かったが消息不明となった。隠密飛行で無線は封鎖されていて現在位置は全く不明、更に経路はビルマ・インド・アラビアの南の洋上で、かつ英空軍の支配地域であった。朝日側ははじめ距離の短いシルクロード・中近東経路を提案したが、ソビエトを刺激するのを極度に恐れた東条さんの意向もあって南方経路に決まった。戦後、連合国側の戦闘機の出撃記録を調査した限りでは撃墜されていないようで、今となっては海に落ちたとしか考えられない。単機での洋上飛行にはしばしばミステリーがつきもの。古くはイヤハート女史の南太平洋での遭難（実は生きていて南洋日本委任統治地でスパイ活動に従事しているというとてもない憶測もあった）、星の王子様のサン・テクジュペリがチュニジアから地中海を横断してヨーロッパ戦線へ偵察飛行に出撃して行方不明になったことなどなど、沖の鷗と飛行機乗りはどこで散るのやらの歌どおりである。真相は不明だが洋上ばかりだったA-26はやはり水漬く屍となったのだろう。残った一号機を昔の満州に運び、森松ちゃんとその仲間たちが弔い合戦とばかり1944.7.2～4に新京、白城子、哈爾浜の三角コースを19周して16,435kmの無着陸世界記録をたてたが戦争の最中で軍事機密となり残念ながら公認されず幻となってしまっ

た。

戦いすんで11年、列強に伍して南極観測に参加した武運強い「宗谷」は一次の行きは良い良いだったが帰りはソ連のオビ号の助けをうけ、これからの多難さを思わせた。二次の海氷状況は極めて悪く、昭和基地の北方200kmで密群氷に閉ざされ、氷と共に西へ西へと40日も流された。米国のバートン・アイランド号が救援に駆けつけてくれたけれどリュツォ・ホルム湾の氷は厚く、さしものバートン・アイランド号も昭和基地への進入を断念。輸送は積載量300kgの昭和号（ビーバー機）ですることになった。既に2月になっていて天候も悪い日が多く、初めて昭和基地に飛んだのは2月8日であった。フロート付きの氷上機仕様だったため着陸せずに越冬隊員宛の手紙や新鮮な食糧を投下したにとどまった。

翌9日、昭和基地に下りるためにはスキー付きでなくてはならず、大氷盤を見つけて滑走路づくりが行われた。また、フロートからスキーへの換装と続いて試験飛行が行われた。基地側でも海氷上に滑走路が作られた。越冬隊の収容は7便まで、一人当たりの積載量は体重と私物と観測資料を併せて100kgという厳しいものであった。10日、午前中雪、午後雪は止んだため夕方から夜にかけて3便の空輸が行われた。11日、天候に恵まれ4便の空輸が行われ一応越冬隊の収容は終わっ

た。一方、第二次越冬隊の基地への輸送も平行して行われ、船から基地への行きに2次の物資を、帰りに1次越冬隊員の収容を繰り返した。時すでに2月中旬、結氷の時期に入り Barton・アイランド号のブラッチンガム艦長からはいつまで居るのか、なるべく早く氷から離れたいと強硬にしばしば催促されていたがなんとかかんと引き伸ばしていた。12日、早朝から2次の先遣隊員3人と物資輸送を3便行ったが天候悪化し昼前で空輸中止、そして14日、遂に Barton 号の艦長から最後通告が来た。基地にいる3人を収容次第、船は外洋に出るというものであった。

1315 離陸、天候悪く雲高は150~200フィートで冰山すれすれの低空飛行、宗谷から無線で天候は2~3時間しかもたない、着陸して10分後に離陸し帰還するようにとの指示があった。片道55分だから2時間あれば帰れるはずと隊長はじめ皆が思っていた。1410 基地着、順調に行けば1515に帰れたはずだった。

15時半を過ぎた頃から隊長は苛立ち始めたようだ。一方、一次越冬隊員の藤井さんは朝日新聞の航空部次長でもあったので飛行機が予定通り帰ってこないことが非常に心配だったけれど、自分がここで騒ぎ立てるのはまずい、ぐっと堪えて見守るよりしかないといって風呂に入ってしまった。隊長「昭

和号はどうなっているんだ、藤井は何をしているんだ」と言うのを聞きながら風呂のなかで「そんなこと言ったら、ここは乗組員を信じて待つより仕様がなんでしょう」と藤井さんは後で語っていた。

一体基地では何が起きていたのだろうか。立つ鳥、後を濁さず。片付けることが残っていたし、それに十数頭の犬にも食糧を与えておきたい。そんな作業を岡本操縦士、森松機関士と守田、中村、丸山の3隊員が手分けしてやっていたら牡ということで残されていた子犬2匹とその母犬シロが目についた。なんとかこの3匹を助けてやりたい、予定にはなかったこの3匹をやっと捕まえて機内に収容して森松さんは搭載量の計算を始めた。まずい、重量オーバーだ。岡本さんと何やら相談していた森松さんはいきなり昭和号の燃料を抜き出した。犬3匹の目方と同じ量を抜き終わると同時に飛行機は離陸した。10分の予定が1時間25分もたっていた。とっくに宗谷に戻っている時刻だ。帰りは予想通り天候が悪く難行だった。1630 無事宗谷に帰着、宗谷は慌ただしく昭和号を揚収して Barton・アイランド号と共に外洋に向かった。この後、悪天が続いたが18日外洋からフロート付きの水上機として氷上偵察をしたのを最後にこの年の南極での行動は終わった。(1次冬・気象)

南極三話

朝日新聞・7次隊・シャクルトン

柴田鉄治

南極倶楽部会報に原稿を、と依頼され、思いつくままに三話を記すことにした。ただし三題噺ではなく、単に連想の糸をたぐったにすぎない。

朝日新聞と南極 先日、朝日新聞の中堅記者と話していたら、南極観測が朝日新聞の提唱で始まったことも、その後の深い関係も、全く知らないことに驚いた。当の朝日新聞社内でもそうなのだから、最近の若い隊員なども知らないのではないかと心配になり、書いてみようと思立った。

朝日新聞と南極との関係は、明治時代の白瀬隊に始まる。南極探検なんて、と政府も世間も冷ややかだったなかで、白瀬隊に救いの手を差し伸べたのが、大隈重信と朝日新聞だった。大隈が経済界を説き、朝日新聞が読者から義援金を募ったのである。

世界の探検史に燦然と輝く白瀬隊の壮挙は、こうして実現し、募金を寄せた人の名前が南緯80.5度の氷原に埋められたそうである。

それから40余年。戦後間もない1955年の3月、朝日新聞の社会面で『北極と南極』という連載記事を担当していた矢田喜美雄記者が、57年に国際地球観測年（IGY）というのがあって各国が協力して南極観測をやろうとしている話をキャッチした。走り

高跳びのオリンピック選手で、いつも桁外れの発想をする矢田記者は「朝日新聞の事業として、日本も参加できないだろうか。白瀬隊の縁もあることだし」と上司に提案した。

「それは面白い」と当時の信夫韓一郎専務が乗り、矢田記者と『科学朝日』編集長の半沢朔一郎記者にさらなる調査を命じた。2人が学界に相談すると、日本学術会議の茅誠司会長も、IGY特別委員会日本代表の永田武・東大教授も、気象庁の和達清夫長官も、そろって大賛成。こうして日本の南極観測が滑り出したわけである。

最初は、設営部門はすべて朝日新聞が受け持つつもりでスタートしたが、とてもそんなわけにはいかないことが分かって、しだいに国家事業の色彩が濃くなった。しかし、国家事業といっても担当する機関もなければ情報もない。そこで、IGY特別委員会への参加表明の書簡も、文部省から出された最初の南極観測の予算要求も、2人の記者が大車輪の活躍で作成したのである。

朝日新聞社は、自らも多額の基金を拠出すると同時に、読者から義援金を募り、さらに偵察用の飛行機もヘリもその要員も、航空部門はすべて朝日新聞社機が提供されるなど、全面的な支援態勢をとった。

敗戦から10年、ようやく立ち直ってきた日本社会が世界に目を向けはじ

めた時だっただけに、南極観測のニュースは国民から熱狂的に迎えられた。その後、氷に閉じ込められた「宗谷」の動向に一喜一憂し、無人の昭和基地で生きのびた夕口、ジロの話題に日本中が沸いたことなどはよく知られている通りである。

これが「南極観測事始め」の概要であり、義援金を寄せた人々の名前は東オングル島の「山頂」に埋められている。

7次隊の思い出 「宗谷」の老朽化で6次隊をもって一時中断したあと、4年後、新造船「ふじ」による再開第一次が7次隊である。私は、この7次隊に報道記者として同行した。報道担当は、かつての朝日、共同のほか、新たにNHKが加わった。テレビ時代の到来を象徴する陣容である。

7次隊の最大の任務は、無人のまま放置された昭和基地の扉を開き、基地を甦らせることだったが、同時に「ふじ」の処女航海であり、「ふじ」の砕氷力がどのくらいあるのかを知ることでも重要な仕事だった。

まず、「ふじ」の能力は予想以上だった。氷海をぐいぐいと力強く進み、ついに昭和基地接岸の快挙をなし遂げたのである。そして最も心配されていたKD型雪上車の陸揚げにも成功し、400トンの積み荷すべてを昭和基地に運び込んだ。

それによって昭和基地の様相は一変

した。6次隊までの基地は「山小屋」だったが、7次隊からは「小都市」となったのである。建物と建物を結ぶコルゲート通路の建設がなかなか大変で、報道の仕事のかたわらそれを手伝った苦労が忘れられない。

7次隊の思い出といえば、帰途にソ連のマラジョージナヤ基地、ベルギーのロア・ボードワン基地を訪ねた時のことである。その交流を通じて、南極は国境もなければ軍事基地もない、ただ科学観測にのみ各国が協力し合う人類の理想の地だと、心の底から実感することができた。そして、その思いは、2年後、9次隊の極点旅行取材に南極点のアメリカ基地を訪ねた時にも、あらためて痛感した。私の「南極観」原点である。

シャクルトン 南極点といえば、アムンゼン、スコットの激烈な一番乗り競争が思い浮かび、競争に破れて帰途に全滅したスコット隊の悲劇と、それを描いたチェリー・ガラードの名著『世界最悪の旅』が名高い。

その陰に隠れて、詳しい活躍ぶりを知らなかったシャクルトンについて、最近、評論社から出た『そして、奇跡は起こった！シャクルトン隊全員生還』という本を読み、感動した。南極大陸横断を目指す途中、氷に閉じ込められて船を失った28人の隊員が、1年近く氷の世界をさまよったあと、全員生還するまでを描いたものである。

作者のジェニファー・アームストロングは、若い人向けの歴史小説やノンフィクションを書いている新進の女性作家で、文章も(翻訳も)実にうまい。そして、文章もさることながら、この本をいっそう感的なものに行っているのは、隊員のカメラマンが残した数々の写真である。

記者のあとがきによると、この数年、欧米ではちょっとしたシャクルトン・ブームが起こっているという。「目的を達成するという点では、失敗なのだが、その失敗から心を打つ奇跡が生まれた」。そこが現代社会に訴える魅力なのだろうという見方に、読みながら同感した。

この本の扉に、チェリー・ガラードのこんな言葉が載っている。「探検に科学的な調査・発見を求めるならスコット。スピードと効率を求めるならアムンゼン。しかし、災難に見舞われ、絶体絶命の危機におちいったときには、ひざまずいて、シャクルトンが来てくれるよう祈れ」 (7次夏・報道)

南極で失業対策

(昭和基地空路開拓航空隊と28次
あすか越冬隊)

鮎川 勝

1987年(昭和62年)12月のことである。日本の第3番目の南極基地・あすか基地では、第28次あすか越冬隊が、地吹雪吹き荒ぶあすか基地

の初越冬観測を無事に成し遂げて29次隊を迎える準備作業に拍車をかけていた。12月6日、あすか基地は早朝から喧騒の坩堝と化していた。29次隊のプライド湾夏期オペレーションが円滑に立ち上がるようにと、あすか基地からプライド湾近くの30マイルポイント(大陸上の輸送拠点のこと:海岸線から約50kmの地点。以後30m.p.と称す)へ雪上車と空橇を移送する。あすか基地と30m.p.の距離は約73km、標高差約590kmである。3名の留守部隊(渋谷・大坂・野崎)を基地に残し、8名の移送部隊(鮎川・高橋・高木・富田・酒井・有賀・大本・森)が8台の雪上車で6台の雪上車と約30台の空橇を30m.p.に移送してデポする行動である。ルート整備用空ドラム36本、旗竿60本および29次隊から30m.p.へ移送要請のあったスノーモービルなどの物資を積載し、隊列を整え準備完了。15:30LT「出発」の号令が正にかからんとした時である……基地の通信室から「移送隊の出発ちょっと待った。日本から鮎川隊長に電話でーす」との連絡が入った。「この糞忙しい朝っぱらから誰だろう?(注:この時あすか基地は、地吹雪の発生する時間帯と航空機観測オペレーションとの兼ね合いで生活時間帯を変更していた。この日12:00LTが朝食)」と、出発を一時待機として通信室へ急いだ。「もしもし、鮎川君

ですか？朝日南極航空隊の村山です」。受話器の向こうから聞き覚えのある懐かしい村山雅美先生の声が飛び込んできた。南極観測の御大から思いがけない呼びかけに、私は反射的に直立不動の姿勢をとり受話器を握りなおした。

「朝日南極航空隊は、本日より谷川岳の麓で昭和基地航空路開拓の旅・南極飛行の最終合宿に入った」と土樽駅に程近い山小屋から連絡が入った。日本時間では21:30頃にあたり、晩酌が進んだのであろうか、受話器の向こうの村山御大は相当ご機嫌のご様子であられた。あすか隊には聞き覚えのない酒・「吟醸酒」という美酒で、南極飛行隊が出陣式の氣勢を上げているとのことである（「吟醸酒」は今日では耳慣れた酒であるが、当時はまだ一般的ではなく、我々の越冬期間中に日本で流行り出した酒らしい）。朝日航空隊は、鮎川君達あすか初越冬隊にとって初物の「吟醸酒」を手土産に12月下旬あすか着予定で行動する。「滑走路整備、燃料準備、宿の提供、用意万端よろしくたのむ」とのことである。村山大隊長から直々のご要請に「あすか隊は朝日航空隊を迎える準備を万端怠り無く進めている。大歓迎いたします。昭和基地航空路開拓の夢の実現化に敬意を表します」とエールを送った。私は雪上車に戻り、出発待機中の30m.p.移送隊の各雪上車宛に村山大隊長からの情報を雪上車搭載のVHF通信機を通じ

て伝えた。越冬明けの閉鎖社会にもたらされた夢のような明るい情報に、鼻歌交じりで「了解！！」との軽やかな返答が各雪上車から寄せられた。

30m.p.移送隊は16:30LTにあすか基地を出発して12月7日の02:00LTに30m.p.に到着、29次隊を迎えるための輸送拠点の整備作業、移送した車両・空櫃の整列デポ作業などを済ませ、05:00LTに30m.p.を後にして11:30LTにあすか基地へトンボ返りで帰投した。気になっていた30m.p.空輸拠点の29次隊受け入れ整備作業を完了して、あすか基地はこれで心置きなく記念すべき昭和基地航空路開拓航空隊(朝日航空隊)を迎える体制が整った。

12月8日18:30LT通信担当の大坂隊員がフリーマントルを後にした「しらせ」と初交信に成功した。12日には「しらせ」の渡邊29次観測隊長と鮎川が初交信し、あすか基地の越冬交代日と朝日航空隊の動向などについて意見交換をした。「しらせ」は17日にブライド湾の海氷上にアイスアンカーをとったことを通報してきた。18日21:00LT過ぎ、ピラタス・セスナがLo-30m.p.間のルート偵察および氷床形態観測のためにブライド湾向けあすか基地を飛び立った。あすか基地には航空機管制のため3名(鮎川隊長・大坂通信担当・渋谷気象担当)が残留した。ピラタス・セスナ観測飛行

隊は、白一色のブライド湾海氷上にオレンジ色の「しらせ」の雄姿を確認して、やや興奮気味の態で22:30LT頃あすか基地に帰投した。19日、渡邊29次観測隊長、矢内29次あすか越冬隊長および本田艦長等がヘリコプターであすか基地を訪れた。あすか基地は28次隊 29次隊入り乱れての騒々しい夏期オペレーションに突入した。私は、あすか基地の初越冬が間もなく終わりを告げることを実感し、28次隊のあすか撤収日と朝日航空隊のあすか到着日の兼ね合いが気になりだしていた。25日15:00LT過ぎ、渡邊29次観測隊長から「朝日航空隊の動向は皆目判らない。情報が無い。29次隊としては昭和基地夏期オペレーションを控えている。できれば、なるべく早く28次あすか越冬隊を收容してブライド湾を離れたい」との要請が入る。私は、「ピラタス・セスナ機の昭和基地へのフェリー輸送飛行の実施と朝日航空隊のあすか到着」をあすか基地の越冬交代の目安としてほしい旨を、昭和基地の大山28次越冬隊長と「しらせ」の渡邊29次観測隊長に依頼した。いろいろな議論があったが、12月28日の早朝、大山28次越冬隊長がピラタス・セスナ機の昭和基地へのフェリー輸送飛行を断念する旨の決定をして、ブライド湾において「しらせ」へ揚収することを渡邊29次観測隊長および本田艦長へ要請した。こ

の時、朝日航空隊の動向は相変わらず皆目判らないとの情報でしかなかった。大山28次越冬隊長の要請を受けて、ブライド湾では渡邊29次観測隊長の指揮の下に氷上滑走路造成作業が開始されたとの連絡が入る。私は、28次あすか越冬隊が地吹雪吹き荒ぶ越冬の最中、肩寄せあって語り合った昭和基地航空路開拓・朝日航空隊の明るい話題に隊員達がどんなに生き生きしたかを見てきただけに、28次あすか越冬隊が朝日航空隊をお迎えできない情勢への流れには地団太を踏む思いであった。しかし、「ピラタス・セスナ機を安全に持ち帰る算段を優先しよう」という思いも強くあすか基地に別れを告げる決意を固めた。08:00LT 大山隊長との通信連絡で、本日12:00LTをもってあすか基地の越冬を交代する旨を伝え、間髪をいれず28次あすか隊に全員集合をかけ、あすか基地の越冬交代と陸路撤収部隊（高橋・渋谷・高木・大坂・富田・酒井・野崎）と航空機撤収部隊（鮎川・有賀・大本・森）に区分しての撤収作戦を告げた。12:30LTから基地の食堂棟でささやかな越冬交代式を行い、13:45LT高橋隊員以下の陸路撤収部隊がLoポイントへ向けあすか基地を後にした。航空機撤収部隊は、氷上滑走路と気象条件の整うのをあすか基地で待った。ピラタス・セスナ機は、22:50LT過ぎにあすか基地をテイ

クオフシ、29日00:00LT過ぎに「しらせ」舷側近くに急造された氷上滑走路にランディングした。こうして、我われのあすか基地初越冬は、目に見えない何かに、追い立て急ぎ立てられるようにして実にあっけなく終演し、隊員達が夢にまで見て心待ちにしていた朝日航空隊とのあすか基地におけるランデブーを実現することもなく緞帳が下りてしまった。朝日航空隊は、12月31日未明にあすか基地に到着した。「しらせ」に収容され昭和基地へ移動中の28次あすか隊に村山大隊長からのメッセージが届いた。「29次矢内あすか隊長等の熱烈歓迎を受けていると……」。

1988年1月6日09:10LT、朝日航空隊が昭和基地へ向けてあすか基地を飛び立ったとの通報を昭和基地通信士がキャッチした。渡邊29次観測隊長、本田艦長および鮎川等は、昭和基地航空路開拓航空隊を出迎えにS16へ飛んだ。あすか隊が待ち焦がれたツインオッター機は13:17LTにS16にランディングした。昭和基地航空路の開拓が村山大隊長等の朝日航空隊の手によって成就した瞬間である。村山大隊長等朝日航空隊は20:30LT頃S16から昭和基地へ凱旋した。その夜更け、航空路開拓と再会を祝い昭和基地のBarで村山御大と酒を酌み交わしていた時である、村山御大は「あすか基地からの流れ者の

鮎川君は、昭和基地では失業中の浮浪者のようなもんだろう。朝日航空隊がS16で作業するのに2~3日雇ってやるので大陸まで来て少し手伝え」とのご下命である。私は「失業対策のお申し出は大変有難いが、現在大山越冬隊長の指揮の下にありますので大山隊長の許可をとって下さい」とご返答申し上げた。私と村山御大を挟む隣で盃を重ねていた大山隊長は即座に「許可する」と一言した。静かなあすか基地で越冬してきた28次あすか隊にとっては、昭和基地の騒々しさと大都会の様相には辟易していたところで“俺達や街には住めないからにー”の想いも強く村山御大の失業対策事業に雇われてS16へ出稼ぎに行くことにした。昭和基地航空路開拓という偉業に少しでもお役にたつのであれば、今後の日本南極地域観測事業の益になるであろうとの殊勝な思いも心の片隅にチラホラしていた。南極昭和基地で失業対策慈善事業に救済されたあすか流れ者は3名である。1月8日あすかの流れ者3名はS16へ移動し、朝日航空隊の航空拠点で、ハウスキーパー、コック、ガソリンスタンドボーイ、ウエザーインホームーションボーイなどとして活動した。朝日航空隊は、ここを拠点として、マラジョージナヤ基地訪問、日本隊初の女性隊員（森永さん）が行動する内陸調査隊とみずほルート上でランデブー、みずほ基地・しらせ氷河・

ペンギンルッカリー取材飛行などの精力的な活動で航空機の威力を見つけた。1月11日夕刻、天候が悪化傾向にあるとのウエザーインホームションボーイの気象通報を得た朝日航空隊は、極めて速やかに復路工程に入ることを決断して18:52LTにS16航空拠点で慌しく飛び立って帰国の途についた。朝日航空隊の飛び去ったS16では、沈まぬ太陽が西の空を茜色に染め悠久の静寂の中に取り残された3名の失業者が、無言のままいつまでも航空機の飛び去った方向を眺め佇んでいた。

それにしても、あの「吟醸酒」という幻の酒はどこに消えてしまったんだろうか？ 28次あすか越冬隊は「吟醸酒」なるものに巡りあうことはなかった……。 (28次・あすか越冬)

宗谷南極航私記

只木照二

「南極航海恐くはないが地獄の機関部印度洋」と熱き思いの新参者は機関室温43度を誌るして甲板に、先達たちの南極話に涼をもとめた。栄光不徳の身、このとき「越冬隊の記録第2次越冬不成功」の現実と直面するとは知るよしもなかった。正午位置(クリスマス)南緯67度04分 東経40度53分(正月)、南緯67度25.8度 東経40度27.4分、大氷盤中에서도悪戦苦闘は引続き、激突の繰りかえしで

全力の主機関が阿修羅の如く身ぶるいさせて急停止する。間髪を入れず起動する握るハンドルの手には汗と豆、爆破、竹竿、ツルハシ振っても数米の前進。神が開いた「大利根水路」は固く閉ざされ離岸予定日の2月1日ともなかった。

昭和33年2月3日記

「翼(ペラ)よ、永久(トワ)に眠れ待ちにまち忍びにしので堪えてきた / 今日までのこの日外洋へ外洋へ / 切なる進撃暁の願いをこめてお前に頼んだ / 1958年2月1日05時30分 / 南緯68度20.1分 東経31度56.5分 / 南溟の果に紅い染めて朝露の如く / 千尋の底にお前は消えていった / 船人がお前の輝く面にほほすり寄せて / 遙か母国を後にした / 南十字を金波になびかせ旅愁の星港を銀波に偲ばせ / 酷熱の海を廻りにまわり印度洋を渡ってケープタウンに / 怒濤がくるい嵐が舞いたたきつける吹雪を縫って南氷洋に / 氷の海で痛められ傷つけられても / お前はいつもふるい立っていた / 廻るまわる千五百万回転進むすむ千湮 / 同胞の悲願空しく遙かに望む彼岸を前に / 刀折れ矢盡きてお前は散った / お前の去った事実の前に惜別の涙をふり拂い / なほ乗り越えて彼岸へ彼岸へ行かねばならぬ / 」

第3次隊はヘリコプターを併用輸送の安定をはかって南極観測を再開する。

昭和34年1月14日記

昼食時基地への輸送開始 1、2 便の発信を知らされ準備するよう指令される。当直を引継ぎ担当部門の来歴整備を行う。夕食後も上天気めぐまれ 3、4 便も既に出立した。計画より燃料輸送を行った一便だけずれて第 5 便の搭乗となる。21 時 10 分、見送りの各科長挨拶、福田通信士、北村隊員（福島隊員より私品托され洗面要具を置き届ける）と共に 201 号機に乗り込む。渡辺航空士より一連托生だぞの言を交す。生まれて初めての飛行、上空より目にする窓外の氷状、同室僚の分までシャッター切りまくり飛ぶこと 30 分、大きな開氷面、せめて此處まで宗谷があるならば自由が許されるものをと、前方の冰山、南極大陸が、70 分完全に時間を忘れて左右窓外の変化を見つめるのみだった。基地それは白銀、赤褐色の露岩、オレンジのプレハブ、なんとも眼下に小さく、吊り下げられた発電機を落とし着陸。タロジロとんでくる。食堂の電池時計コチッコチッの音冴える、荷物運搬、まずゴロゴロの石に脚をとられる、重労働 24 時をすぎ、假寝。

昭和 34 年 1 月 15 日記

02 時 30 分、居住棟の廊下を歩く大塚隊員の靴音に目をさます。8 便の飛来、ヘリの誘導、皆疲れているとみえ人影少ない、隊長自ら運搬の姿あり、暁というがここには夜がない。基地後方の散策、岩蔭の積雪 2 米近い。武藤

ドクターの水汲み姿をカメラに、第一次越冬隊員に基地変化のほどを聞く。此處は良いところだ。早速発電棟、排水孔と出入口のテント小屋はふきだまりだ。無線用のポールに鯉のぼり吹き流し、202 号機途中反転して帰船とのこと、基地は良い天気なのに。現在設営全員 22 名、食事も交替、露岩に寝袋の野宿、岡の上では船乗りさん優遇されてベットに。用足しにはまいる。空風にきたえてあっても南極大陸ながめて尻まくりの涼しいこと。タロジロをつれていけばきれいにしてくれるとのこと。睡眠不足さすがに疲労感あり。

今にして思えば自然への畏敬と謙虚さが大事であることを敢えて限界への挑戦、為さねばならぬという使命感、ことを為すという一体感などまことにさわやかなものがありました。

（2、3 次宗谷・機関）

紅白歌合戦

安井和憲

昭和 40 年 6 月 1 日付で建造中の砕氷艦「ふじ」の艀装員となり、翌 2 日に日本鋼管鶴見造船所にて対面。まずは「大きくそして変な色」というのが第一印象でした。第 7 次、第 8 次南極観測「ふじ」電信員としての裏話を書きます。

東京出航前に東京中央郵便局で南極観測期間中郵便局員としてスタンプの押し方等の習得、また電電公社銚子無線

局(平成8年廃局となり市民センターと生まれ変わる予定)では顔見せと公衆通信についての実習を受ける。時代の流れとともに「トントー」と呼ばれ親しまれた?モールス信号もアマチュア無線を除き姿を消してしまった。当時はモールス信号に頼るしかなく重要な連絡手段でした。7月15日に「ふじ」は自衛艦旗が掲揚されて晴れて海上自衛隊所属艦艇として南極観測の後方支援に当たることとなり、11月20日東京晴海を出航。出航後は来るわ来るわ、電報電報また電報。予想はしていたがものすごい通数でした。クリスマスや年末そしてお正月を迎えたらどんなことになるんだろうと恐怖感を抱きつつ年末へと向かいました。

NHK年末恒例の「紅白歌合戦」への応援電報を打電することになり、村山隊長にお願いに伺ったら「紅白歌合戦って何だ?」と逆に質問され吃驚!!隊長曰く「年末年始は山へ登っているか、南極へ来ていて殆ど日本にいないから」との事。それ以来今日まで私の頭の中では村山隊長の存在はこの事が強烈に残っています。

年末を控え数日前からNHK海外放送の受信準備にかかりました。何とかして「紅白歌合戦」を聞けるように受信機の準備および調整にかかり、もちろん当時家族の声を特別放送していた、日本短波放送青木美香さんによる「お元気ですか?ふじのみなさん!」という番組も

「ふじ」に乗っている人皆さんに良い感度で聞いていただけるように電信員は苦労しました。なにしろ感度は悪いは電報も打電しなければいけないし、時には電報をほったらかして皆様のご家族のお声を受信したこともありました。(私だけかもしれませんが、)今でも青木美香さんは当時の美声で毎年11月に名古屋港の「ふじ」艦内に見えられ、集まった元隊員の方たちはその声を聞きながら当時を偲んで喜んでいます。東京での月例会にも声をかけてはいるのですが、。20数次までこの放送は続けられたと思うのでかなりの方は耳にされたことでしょう。

「紅白歌合戦」も何とか感度が悪いなりに録音でき、紅組に対する応援を送った時は、電報も紅組司会者「森光子」さんから「昭和基地に接岸した、、、」と言う声が聞こえてきたときには鳥肌が立ちました。当時日本との連絡が非常に悪く応援電報を打電するのに数時間を費やし、白組司会者「宮田輝」さんが読んだ応援電報は途中フリーマントルから郵送した電報でした。(この事は時効でしょう)というのも交信不能だった場合を考えての苦肉の策でした。電報の受信は記録受信と称して電報をテープレコーダに吹き込み、それを3倍くらいの早回しで電波に乗せ相手もテープ受信して普通速度でこれを受信して不明なところのみを改めて直接受信します。大量の年賀電報や長文電報はこのよ

うにして、時間の節約や交信状態の良好なときに一気に受信するという方法を採用していました。

昭和基地に接岸した昭和41年元旦には当時の総理大臣(故佐藤栄作)から祝電も受信したと我が日記に書いてありました。報道関係の方々から接岸の電報を我先にと打電の願いがありました。公電や隊内電報が優先順位が高くご希望に添えなく失礼しました。でも若き美人の報道関係の女性でしたら、、、

通信も大いなる進歩を遂げ一昨年も友人の冒険家「大場満郎」さんが単独徒歩で南極大陸を横断した時はイリジウム携帯無線電話にて日本と交信できたのですから凄いことです。

ここに書けない裏話は月例会で飲んだときにでも、。(7、8次・ふじ船務)

第9次隊の思い出

吉田光雄

楽しみのひとつにレコード鑑賞がありました。当時、都はるみの演歌が全盛でとくに「あんこ椿は恋の花」がお気に入りでした。この歌のLPをもっていきました。食堂にはプレイヤーがあり、演歌を時々楽しんでいましたが「アンコーツバキー」「アンコーツバキー」とからまわりをするようになり、手間がかかるようになってしまいました。

そんなある日、何か変わったものはないかとレコードケースをさがしたと

ころ、吉永小百合さんのソノシートがありました。内容は対談で「吉永さんの今度の歌はどのようなものになるのですか」に「私もそろそろ年頃ですかから恋の歌でもと思っています ウフフ」とにこやかな含み笑いでした。食堂で昼食中の隊員は、この「ウフフ」に反応して、一斉にスピーカーを見つめていました。赤いすずらん(にしださちこ、ふじまなみ主演)、水戸黄門の映画があったがこれらの会話とその声は、芝居を演じているもので感情という事ではまいちでした。また、日本の家族と無線電話で連絡する日があり、どこをどう伝わってくるのか、ガーガーの雑音に混じって二重の声、くわえてタイミングが合わず、お互いの健康の話を受話器に一生けんめいとなり、受話器をおいた時は、内容より疲れたという気持ちでした。

このように普通の会話の女性の声は、ソノシートからのものであっても価値が高いものだと感じた次第です。それは、昭和基地の春がはじまった、昭和43年10月の頃のことでした。貴重な品を置いていかれた先輩隊員に厚く御礼申し上げます。(9次冬・地球物理)

再び南極へ旅して(第5次)

島崎里司

初航海(第4次)で経験した苦しみ、嫌なことも、日が経つにつれて薄れ、逆にいろいろな反省となり、次の対応

を考えているうちに第5次の出発となった。第4次と特に異なるところは、新三菱重工（小牧）において、試験飛行中（航空局試験官同乗）に損傷したS-58（202号機）の代わりに、防衛庁から同型機（203号機となった）を借用し、乗員2名（俵一尉と下村二曹）が助っ人として参加されたことであった。それと第3次のとき、生存していたカラフト犬のタロを収容して帰るため、犬小屋を後甲板に新設したことであった。

宗谷は、第4次と同様、乗組員94名（内航空要員20名）観測隊員36名で、昭和35年11月12日東京日の出棧橋から出港した。シンガポール、ケープタウンを経て、昭和36年1月7日氷縁着、いよいよ我々の出番だ。S-58のコーティングを剥がす作業などは、観測隊員の方々が応援してくれる。皆さん「我ら働き場所を得たり」とばかり生き生きしている。空輸は順調に進み42便54屯余で第1期を終了。この間に、第4次越冬中に行方不明となった福島紳隊員の記念碑除幕式が行われた。

第2期空輸開始までは、外洋に出て海洋観測など、氷を採って久し振りに氷風呂に入浴したり、鋭気を養う。

その後33便41屯余、合計121屯余を空輸し作業が一応終了したので一先ず安心する。これまで5回の氷盤ヘリポート作りから、撤収を繰り返したことになる。

たことになる。

2月15日にアムンゼン湾口付近でオビ号と行き会う。手を振り帽子を振る。1年振りだ。湾内の高さ10m以上の棚氷に船首を着けたが危険と判断され撤退する。8ミリで収録した。3月3日極地発帰路に就く。途中うねりが大きい洋上で極洋捕鯨船団に会う。内火艇で鯨肉を運んでくれた。早速、夕食に刺身となりその美味だったこと、しばらくその話で持ちきりだった。ケープタウンでの作業後は、観光・ショッピング、2か月振りの陸上、極地では殺気立った一時もあったが、やっと人間らしい世界に来たようだ。ケープを出て、今回はインド洋上のモーリシャス島に入港。タイフーンの通り道にあり、バラック建てが多く目につく。島内には「味の素」の看板があり、港内では日本船が荷役をしていた。

5月3日羽田冲着、入港を前に荷物の整理やら、なかなか寝られない。4日早朝検疫、税関の検閲を受け、日の出棧橋へ。後はヘリを羽田へ空輸して任務終了だ。（4次宗谷・航空）

極地本散策

『あいぬ物語』雑話

小野延雄

山邊安之助著『あいぬ物語』という本がある。著者は白瀬中尉が大和雪原に日章旗を立てた時の5人の隊員のうちの一人である。この本の脊表紙には、

樺太アイヌ山邊安之助著・文學士金田一京助編『あいぬ物語 附あいぬ語大意及語彙』とあり、初版本は大正2年、博文館からの発行である。壹圓の定価が付いているから、当時としては結構高価な本だったようである。

この本は山邊安之助の自叙伝であるが、日本語の文章にアイヌ語のルビが片仮名で付けられているのが特徴である。金田一京助の序文には「後々までもアイヌ自身の著であることを刻印したいがために、今一つには東西絶無の樺太アイヌ語の記録を作製してアイヌ語学の資料に供したいが為に、特にアイヌ語を以て述べさせた」とある。この本には復刻版があり、河野本道選『アイヌ史資料集』第6巻樺太編の八分冊の一冊に収められ、昭和55年に北海道出版企画センターから発行された。私が10年ほど前にこの復刻版を古本屋で求めたのは、白瀬南極探検隊の資料としてではなかった。アラスカ北極海岸のエスキモーが生活の舞台としての海氷に150を超える用語を有しているので、樺太アイヌがオホーツクの流氷をいくつ位の用語に分類しているかを知りたかったからである。附録として付けられた「あいぬ語語彙」が興味を中心であった。ついでに記すと、アイヌ語の雪氷用語は5指にも満たず、この本の南極探検の章の中でも、開南丸の周囲の海氷や流氷は総て“アプ（a p u）”、大和雪原に向かうとき

その上を走った棚氷や氷は総て“ルフ（r u f u）”で表現されている。

10月に南極倶楽部の旅行で金浦町を訪れた時、白瀬南極探検隊記念館の蔵書に『あいぬ物語』がないことを知った。佐藤忠悦さんのお話では、探していて古本屋に出たのを知って手配したが、誰かに先を越されて買いそびれているとのことであった。話は飛ぶが、この本は国立極地研究所の図書室にも収められていない。

11月上旬に、偶然、札幌の古本屋でガラス書棚の奥に初版本があるのを見つけた。しらせ出港の日、見送りに来ていらした佐藤さんにその話をして、仲介することになり、無事、記念館の蔵書に加えて頂くことができた。こんな経緯もあったので、今回、私の所有する復刻版は極地研の図書室に寄贈することにした。『あいぬ物語』を一覧したいとお考えの方々に、近々、白瀬記念館か極地研図書室で手にして頂けるようになるだろうとお伝えできることを喜んでいる。（3次夏・海洋）

白瀬南極探検隊記念館に#605

雪上車を訪ねる旅によせて

西部暢一

（ハア～）「春まだ浅き昭和基地、極点旅行の時来る。旅立つ者も残る者、共に無事を祈らん。極点旅行の第9次隊、ああ南極点は夢はるか。」

1968年9月28日昭和基地を出発した村山隊長と11名の隊員は大型雪上車#604、#605、#606、#603に分乗して144日間、5,200kmの長い旅が始まった。極点旅行隊の出発にこぎ着けるまでには、昭和基地の閉鎖と再開、大型雪上車の開発、宗谷の老朽化に伴う新砕氷船の建造等々先輩の皆さんは夢の実現に数年間四苦八苦された訳である。

越冬に入った9次隊は極点旅行の予行演習として、秋旅行を行った。この旅行は寒さに慣れるための、耐寒訓練ともいえるもので、大型雪上車は温存しておき、KD20、KC20を使用してテント、カブースに寝泊まりしたのである。勿論、極点旅行に際してルートの確保や燃料のデポを行ったことはいうまでもない。

通信担当の小生も、極点用の無線機は温存して、1次越冬隊からあったGRC-9という米軍仕様の叩いても蹴っても故障しない代物を使ったものだ。

ある日、小生のエアマットに穴が空き使用不能になってしまったことがある。隣で寝ていた高木は俺が踏んだためかも知れないといって、自分のマットを小生に使わせペチャンコのマットを敷いてその後何日か寝てくれたことがあった。勿論小生は断ったが、彼はきいてくれなかった。さすが山男と感激したものである。

極点旅行の前に燃料デポに大型雪上

車を使用して、F16に向かった旅行隊の#605に増田が乗っていた。彼と小生は当時の銚子無線で泊まり明けの勤務を共にした仲である。この旅行隊との定時連絡の時間が近づくと小生は、昭和基地から、美空ひばりの「真っ赤な太陽」を放送することにした。電波法違反は言うまでもない。それが、その後の旅行隊との通信連絡の際、着メロとなって極地における通信状況の悪いなか、容易に昭和基地の電波を識別できることとなったのである。

秋旅行の体験をしてからの極点旅行だったので、大型雪上車は天国そのものであった。走行中のエンジン音は遅く頼りになった。

順調と見えた旅行隊も遠藤のアイズドリルによる負傷で出鼻をくじかれた思いがした。その日のうちに、昭和基地に移送されて旅行隊は12名が11名となった。でも、名医小林と名医の卵だった大久保のリハビリで遠藤は奇跡的に全快したのである。彼は雪氷担当でこの極点旅行には人一倍、命をかけていた筈で、基地残留となってしまい、涙をのむハメとなった。そのあと、軟雪地帯を通過しなければならず、来る日も来る日もチャージングの連続で、朝出発した地点が昼になっても見える距離しか進めなかった日が続いた。チャージングは橇を全部切り離して少々バックした雪上車は、全速で前進するのだ。道を付けたら、橇を繋ぎ喘ぎな

がらまた進むのである。川崎と小生は、この連結、切り離し手としてシャックルを締めたり外したり、ワイヤーがキャタピラに巻き込まれないよう引っ張るのである。

雪上車が全速前進する時の振動に、小生は何時も何度も目をつむった。ただ無線機が無事でありますようにと。

(ハァ～)「**車はあえぐ軟雪帯、橋はきしむサストルギ、数えきれないチャージング、忘れがたきは203・・・**」(203とは2kmごとに観測地点に立てた旗の番号)

KWM-2というコリンズ社製の優秀な無線機であったが、一度だけ旅行隊を丸一日足止めしたことがある。振動のため接触不良が生じてこれの修理に一日がかりであったためである。また、#605に搭載していた江頭担当のアイスレーダーが故障して比較的大きなトランジスター1ヶの不良を発見したが代替えがなく修理不能のままとなったことが、今でも申し訳なく思っている。江頭は今回の旅行(秋田)に一番来たがっていたが、鹿児島大学で担当しているカリキュラムの調整ができず欠席となってしまった。「エッ、#605に逢えるのか、行く、行く」と最初の電話であった。

(ハァ～)「**F16で勢ぞろい、続く鉄カブ橋の列、見るも雄々しき旅行隊・・・**」

この光景を旧日本海軍、機動隊にち

なんで、#604は瑞鶴、#605を翔鶴、#606を飛龍、#603を蒼龍としたのは勿論、村山隊長であり、旗艦瑞鶴には軍艦旗が翻っていた。

(ハァ～)「**78度を過ぎたれば空には細氷限りなく、まわりを囲む屋気楼、プラトウ基地を望みたり。**」

その後、富士峠を越える頃から天候と氷状に恵まれて、順調さを取り戻した旅行隊はプラトウ基地を經由し、12月19日に遂に南極点に到達したのである。

(ハァ～)「**うれし涙の90度、ただ繰り返すありがとう。村山隊長万々歳。勝利の女神は微笑まん。極点旅行の第9次隊。ああ、南極点はここにあり。**」

今回の秋田旅行で細谷、藤原、小林、柿沼、江頭、留守部隊長の山崎が参加できなかったのは、残念であった。雪上車セレモニーのあと、雪上車の神様、荒金さんが#605の座席でしみじみと感慨深げだった姿は忘れない。思い出の一杯つまった#605である。

秋田行きの話は、確か去年の春、寒いうちに村山さんから話が出たのである。「アッ、また宿題だな」と小生はいつものことながら身構えてしまう。3月に山梨南アの山麓へ雪を見に行った時だったと思う。このとき渡辺興亜もいた。村山さんは手回しよく秋田旅行の幹事を決め、海保の三田さん、海

自の久松さんの協力を得たのである。

10月19日南極倶楽部の例会の終了後、夜9時過ぎ「桃山」前を出発した大型バスは、約40名の酔っぱらいを乗せて、一路東北道を目指した。バス代を安くするため、バスガイドは乗っていないが、運転手が2名で安全運転はしっかり保証されている。トイレの心配な人もいたが、2時間おきの休憩で漏らす人はいなかった。バスの中で用意したビールとお酒、折詰のおつまみ、サンドウィッチがよく売れて、10時の消灯が11時に延長となった。

バスは順調にひた走り、3時すぎには山形道に入った。あの時休憩したサービスエリアでは満天の星が印象的であった。

5時すぎには金浦町に到着したものの、「はまなす」の看板を見落として、秋田方向にオーバーランしてしまった。眠りさめやらぬ早朝の到着であったが、「はまなす」の支配人の出迎えをはじめ、受け入れ体制は万全であった。大きな部屋を二つも休憩、仮眠室にしていたが、温泉入浴もすぐできて、この上ないもてなしであった。

夜行バスというのは、若い頃には誰もが経験しているが、60~70になってからはあまり流行らないと思う。しかし今回は若者なみであった。

帰りの行程はこれまた、地元の人しか見られない紅葉のポイントで、鳥海山の美しさ、紅葉のトンネル、しかも

一番の見頃とは、この旅行日程を決めた人に敬意を表することしきり。

帰りの東北道で手持ち無沙汰になった頃、助役さんの差し入れの銘酒が有り難かったのである。大賑わいになったのだ。8時すぎには東京駅に到着し旅は無事終了となった。

現地の町長、助役さん、「はまなす」の支配人、記念館、TDK山荘、浄蓮寺の皆さん、小柳さん、秋田南極OB会の井上、佐藤、加藤の諸君とその下請けの皆さんのお陰で本当にいい旅ができました。海賊焼き、いつ終わるとも知れぬ大二次会、紅葉の山荘、前日の大豪雨で洗われた麗しの鳥海山、いいメンバーで、はまなすのいいお湯にはいって、いい旅ができました。金浦町の皆さん、有り難うございました。

(9次冬・通信)

「白瀬南極探検隊記念館に

#605 雪上車を訪ねる旅」報告

参加者と部屋割り

〔観測隊関係〕(村山・青木) (木下・練木) (土屋・深瀬) (今井・川崎) (高木・山本・西部) (矢内・増田・福谷) (井部・吉田・遠藤) (長谷川・西山・鈴木) (井上・加藤・佐藤) (小野・渡辺・神田) (草刈・鈴木(淳)) (荒金・坂口・泉)

〔海上保安庁〕(三田・只木・島崎) (駒形・吉野・内山)

〔海上自衛隊〕(久松・大和田) (安井・

飯塚・梅山) (松信・竹下・永島)
 [女性] (久松・山本・増田・森田・井部・鈴木・矢内・土屋)
 合計 53 名

日程
 <10月19日(木)>
 21:00 麴町「桃山」発
 <10月20日(金)>
 04:30 金浦町「はまなす」着
 04:30~08:30 入浴・休憩
 (08:00~08:30 朝食)
 08:40 「はまなす」発
 08:50 記念館着
 09:00~09:15 雪上車セレモニー
 09:20~11:00 記念館見学
 11:00~11:20 浄蓮寺参詣
 12:30 烏海山着
 (12:30~14:00 昼食・散策)
 14:00 烏海山発
 15:00 「はまなす」着
 16:00~18:30 #605パーティ(海賊焼)
 <10月21日(土)>
 07:00 朝食
 08:00 「はまなす」発
 紅葉探勝ルート
 12:00~13:00 築館山荘・昼食
 14:00~15:00 巖美溪散策
 16:00 一関インター・東北自動車道
 20:00 東京駅着 (解散)

会計報告
 1. 収入(会費)
 30,000円×41名 = 1,230,000円
 18,000円×9名 = 162,000
 (寄付)
 小林 DR. (9次) 30,000
 山崎道夫(9次) 10,000
 合計 1,432,000円
 (秋田関係者は現地別会計で処理)
 2. 支出
 富士急トラベル・バス代 427,300円
 高速道路代 60,000
 運転手寸志(2名) 20,000
 運転手にお土産(2名) 3,000
 バス車中飲物・おつまみ代 57,000
 はまなす宿泊代 676,000
 20日弁当代 36,000
 21日弁当代 23,000
 ビール等(山荘で) 27,000
 関係先お土産代 30,000
 通信費(郵便・電話) 20,000
 福島勲(11次) 艦装委託費 20,000
 (#605に音響装置作成取付)
 合計 1,399,300円
 (残高 32,700円)
 (南極倶楽部経費に編入)
 西部暢一

会務連絡

南極倶楽部会員の皆様、新年あけましておめでとうございます。私は当会の幹事周旋担当役を前任者の渡邊興亜氏からバトンを渡されました会員番号

53の鮎川 勝と申す者です。有能な前任者に比べ、若輩かつ非力極まりない者ですので倶楽部の運営等に関して、会員の皆様にご不満を募らせる場面を産むやも知れませんが、会員皆様の手足となれるように一所懸命努める所存です。お引き回しの程をよろしく願いたします。

村山雅美会長の下、今年も楽しい南極倶楽部の活動が継続されるように会員各位のご指導とご鞭撻をお願いいたします。本年は、新規会員の発掘に努力してみたいと考えております。尚、現在2月、3月の例会幹事を南極口ケツト関係者と交渉中です。また、4月、5月の例会幹事は設営現役組を予定しています。 幹事周旋担当 鮎川 勝
連絡先 Tel: 03-3962-2762

E-mail: ayukawa@nipr.ac.jp

編集後記

21世紀の新年号をお届けします。予定を大幅に越えて20頁になりました。本号では南極と朝日新聞にまつわる秘蔵?の3編が揃いました。この3編に劣らず、秋田旅行の熱さまぬ9次隊の心意気がまたまた登場しました。ハア-のところは「真っ赤な太陽」のリズムで唄うのでしょうか。次号の原稿締め切りは3月30日です。現在、原稿は底をつきました。奮ってご投稿ください。 編集幹事 神田啓史

連絡先 Tel: 03-3962-4590

Fax: 03-3962-5743

E-mail: hkanda@nipr.ac.jp

- 新入会員 -

会員番号 / 氏名 / 〒 住所 / / e-mail

159 加々美益次

160 宮原 巍

161 荒金 兼三

162 山本 利一

163 土屋 貴俊

164 永島 正

165 松信 明

166 土屋 克子

167 鈴木 淳平

168 今井 秀寿

170 西入 利雄

171 武田 浩

172 本間 久夫

173 金濱 理卯

174 松里 房子

175 原田 實

176 倉知満寿美

178 土肥 清子

179 黒澤 由岐

181 喜納 淳

190 武内 忠良