



南極

第14号

平成15年1月16日
南極倶楽部会報

南極航海の今昔

大瀬 正美

秋雨にけむる晴海埠頭を宗谷が最初に出港したのは、昭和31年11月8日であった。あれから46年の月日が流れ、当時の若かりし隊員、乗組員も老年となり、長老組と呼ばれるようになった。

宗谷が南極観測船に決まり、昭和31年3月12日に改装工事を起工し、10月10日完了するまで、改装日数が少ないため期間中は凄まじかった。

当時は世界でも初の海上移動の電離層観測を行うため、船上での準備は大変だった。まだ真空管の時代で機器が大型のため、観測室が完成してからでは搬入できなかった。改装工事とにらみ合わせて機器の調整を行い、8月以降は何時でも搬入できる態勢にして、待機しなければならなかった。

8月17日～22日までの6日間、伊豆半島の戸田海岸で隊及び関係者の総合訓練があった。しかし8月19日に観測機を宗谷船内に搬入することになり、訓練には参加しなかった。設置後の調整は工事期間中で難航した。最後の頃はドックの六角橋の寮に宿泊して

1か月位をすごした。お蔭で乗組員と毎朝早がけでドックまで通勤したことを思い出す。

工事も何とか終了し、連続試運転をかねて10月23日から潮岬沖まで連続航海を行った。初の航海は予想以上に動揺がひどく、観測機の調整より乗員は船酔いで苦労した。風速20 m/s くらいで30度以上の動揺を体験して、南極までの船上観測は大変な仕事だと痛感した。10月25日には東京晴海埠頭に入港し、本格的な積荷作業が始まった。

11月8日出港、その日は館山沖に仮泊し翌9日シンガポールに向かう。本州南岸を南下するが、秋の偏西風が強く横揺れがひどい。南シナ海では台風の影響を受け、終日30～35度の横揺れで観測もできない状態だった。台風をようやく切り抜け南下するにしたがって、冷房の無い船内は蒸し風呂であった。おまけに通風ダクトの風は犬の臭いが強く船室では使用することができなかった。長いインド洋の航海も、風は無くてもうねりだけで横揺れがひどかった。動揺時の暗室作業は、狭くて真っ暗で揺れのタイミングがわから

ないため、安全ベルトで身体を柱に固定してフィルム現像を行った。インド洋での観測室の温度は真空管の熱で45度以上に上昇して、とても人間が長時間在室できる状態ではなかった。高温のため観測機もよく故障した。現像液の温度を下げるため、機関室から毎日氷をもらい氷嚢につめて液温を下げた。

当時の社会情勢からすれば、南極へ行くのに米穀通帳が必要な時代だから、この程度の試練は当然だったかもしれない。宗谷時代の南極航海は長いインド洋での暑さとの戦いが、鮮明に記憶に残っている。緯度10度ごとの24時間連続観測では、室内はとても暑く通路に出て監視していた。南極での観測は、輸送建設期間中は殆ど故障もなく順調に動いた。

帰路の氷海ではピセット状態になり最悪の場合は、宗谷に残り観測をすることになって、その準備をはじめていたが、2月28日オビ号の救援であっけなく終わってしまった。以後何回か日本と昭和基地の間を往復したが、やはり最初の航海が一番印象強く残っている。

それから45年を経過した。今も夏期間は観光船で南極半島へ行っている。その船旅の経験にも触れてみたい。荒れるドレーク海峡も、1997年以降に減揺装置を改修した船は、30m近くの風でも原速では横揺れはほとんど感じ

ない。うねりによる縦揺れはある程度感じるが、1995年以前の減揺装置との比較では大きく改良されたし、両舷の翼板を自動的に出し入れできるので外洋航海にはうまくできている。この装置のおかげで船酔いする人達は大変少なくなった。

宗谷の時代とは大きく変わり、暴風圏もほとんど意識しないで通過できるようになった。往路は追い風でスピードもでるが、風が強くとねりがあると縦揺れは多くなり、船酔いする人がいる。参加する人員は1:2でいつも女性の方が多いいのに、船酔いの比率は女性1に対して男性3である。帰路は向かい風で縦揺れも多くなるが、船酔いする人も少なくなり、船上生活に馴れて、早く順応するのも女性が多い。しかし、船酔いに苦しんだ人ほど南極半島の大自然には感激もひとしおのようである。

観測隊の歌にあった海路15,000キロより遠い、空路21,000キロでようやく南米の最南端ウスアイアに到着し、ここから海路1,500キロ、半島内の航海もふくめると、往復した2002年の距離は3,834kmであった。

環境問題も年ごとに厳しくなっているが、大型船でのエコツーリズムは、行動範囲の制限は厳しくなったが、参加する人達の南極に対する知識と環境保全の考え方は、5年前と比べて大きくのびてきたと思う。

しかし、普通の旅行となんら変わらない南極航海ができるようになった時代の流れを感じると同時に、10年もしないうちに昭和基地も女性ばかりの越冬隊が誕生するのではないかと考える長老である。(1次夏・電離層)

みずほ基地建設のこと

石本恵生

11次隊(1969-71年)はオーロラ、地磁気観測用のロケット打ち上げ体制を整備することが隊の大きな目標であった。夏の昭和基地での作業期間中もロケットランチャー組み立てや、その基礎工事のためのコンクリート練りを朝から晩までやらされた。雪氷部門を中心とする内陸旅行隊には予算配分も少なく、この年に内陸基地建設の準備

作業をおこなうというのに、建物の建設費として貰ったのはわずかに40万円程だった。国内の工事現場で見られるペラペラの飯場用プレハブでも、当時坪当たり10万円ほど掛かると言われ、とても基地らしい建物なんか作れない、雪に穴でも掘って、でっかい雪洞を作って住むのもよいか、などと考えていた。当時、上野の科学博物館に出入りしていた建築会社などに相談してみたものの、この予算では全くお話にならないということがだんだん分かってきた。そんな矢先、建築担当の白壁隊員(現松村組営業部長)が、安くて素人でも建てられる材料なら、配水管用のコルゲートパイプがいいのではないかという話を持ってきた。よするに鋼鉄製の組み立て式土管である。これなら重量は重いが、安くて、こわ



写真：コルゲートと気象観測中の里見隊員(撮影 渡邊隊員)

れにくい、構造が単純で組み立てやすい、低温にも強い、予算により大きさはどのようにでもなる、などと願ったり叶ったりである。よく外国の基地に見られるかまぼこ型の建物と思えば納得できる。多分、雪にうもれても、その荷重には十分耐える事が出来るであろう、などと雪氷の専門家もいう。結局つなぎのボルト等をなるべく単純にして貰い、ブリザードの中でも素人が作業できるように設計して貰った。しかし最終的に重さは8トン以上になってしまったので、機械の隊員からは、こんなに重くては橇には乗らないのではないかな、という声もきかれた。

ミッドウィンターの祭りの翌朝、6月23日、薄暗い中を昭和基地を後にする。調理の坂本隊員がこっそり「隊長には内緒だよ」と七面鳥の丸焼きとシャンペンをわたしてくれた。「内陸基地が出来たら祝杯用だよ」と。11月からは3ヶ月間の大きな夏の内陸旅行が控えており、結局冬の最悪の時期にしか内陸基地建設の時間の都合がつかない。そんなことから6月の暗い、寒い旅行が始まった。F16まではなんとか予定通りに到着したが、それから3日3晩ブリザードの中に閉じこめられた。橇や雪上車の間にライフロープを張り巡らせて、吹雪の中、外に出かけた時に方向感覚を失わないようにする。一日のうちわずかに数時間だけほんのり薄明かりが北の方角に見えるが、後は

真っ暗で、気温はどんどん下がっていった。おまけに吹雪だと隊員の気分も滅入る。コルゲートパイプのパネルを乗せた橇は重くて滑りが悪く、KD-60もその牽引力の限界という感じでトツキ岬からの急坂をあえぎあえぎ登りきった。

基地をつくる目標はZ地点、昭和基地から350キロとされていた。南極氷床の上に登りきって、雪が降って積もる平坦な雪の涵養域で、標高2,300メートルぐらいの所に、と計画されていた。東京で内陸基地の構想が出されると、気象や地球物理の部門からも参加の希望があり、結局は総員11名の大旅行隊になった。コルゲートパイプの重いパネルの組み立て作業を考えると、作業員は多いほど結構ということになった。暗闇の中の行動は毎日平均30キロ程度しか進まず、予定はどんどん遅れていった。高度1,000メートルを越える頃から、車の燃費は悪くなるは、気温はマイナス30度以下になり、低い地吹雪で視界は利かないなど、条件はますます悪くなっていった。チェリーガロードの「世界最悪の旅」のことが脳裏をよぎる。

気温がどんどん下がり、布製キャンバスのKC-20の暖機運転に毎朝2時間ほどかかるようになった。まず、KD-60の暖かい車内に前夜から保管しておいた、500ワットの発電機のエンジンをかけ、そこからケーブルを雪

の上へのばしてマスターヒーターを点火し、黄色いダクトを KC-20 のエンジンルームに引き込み、オーニングの中でガス中毒にならない様気をつけながら雪上車全体を暖める。1 時間ほどしてエンジン本体が暖まったのを確認してから、マスターヒーターを止めて、ガソリンに引火しないように注意して雪上車のエンジンをかける。エンジンがかかったらさらに 1 時間くらい暖機して、出発の合図を待つ。旅行隊長の出発許可が出ると、雪上車全体を覆っているオーニングを外し、畳んで後部座席につっこみ、出発をする。外はいつも暗闇なので日が経つうちに昼も夜もない行動パターンとなっていた。

極点旅行で使われた F ルートを走っている間は 2 キロ毎に旗竿が立っていたし、所々に半年前に 10 次隊が走った雪上車の轍が残っており、暗闇の中でルートをまっすぐ走るのもそれほど苦労はしなかった。しかし F122 から Z ルートという新しいルートに入ると、このまっすぐ走る事が大変になってきた。広い、雪しかない所をまっすぐ走るとは何でもなさそうだが結構難儀な事である。目標となるものは全くなく、本当に手探りで走らなければならない。先導車をつとめていたので、暗闇の中でヨットコンパスと距離計をにらみ、あとはカンだけがたよりであった。KC-20 の運転席の上に後ろ向きの

ライトをつけ、この光を 1 キロほど後ろにいる車から見てもらい、無線で、「右にずれている」、「左に行きすぎ」などと指示をして貰った。Z ルートでは旗竿の間隔も 1 キロにして、はるか後ろの 1 キロ、2 キロに位置する 2 台の車のライトが重なる場所を探しながら、自分がまっすぐ行っていることを常に確認しながら走行した。約 1 キロほど走っては、後ろの車の光の方位角をコンパスで計測して旗竿を立てた。尺取り虫方式で進むのでなかなかピッチはあがらない。サスツルギは所によっては 1 メートル以上になり、小型の KC-20 雪上車でこれを乗り越す時に、ガタンと落ちて、一瞬方位が分からなくなる。低い地吹雪もやっかいで、一寸先も見えないため、雪上車の上に登って後ろの車のライトを探して位置を確認した。今なら、ハンディな GPS、レーザー測距儀、ジャイロコンパスなどがあってこんな苦労はしなくて済むのであろう。

マイナス 35 度を超してマイナス 40 度台になる頃から車両にいろんな低温障害が出始めた。エンジンオイルは固くなり雪上車に補給する時は掴んで投げ入れられる程になってきた。この寒さに加え、高度 2,000 メートルという薄い酸素による障害も出始め、毎日の行程が遅々としてはかどらない日が何日も何日も続いた。そして機械の隊員からはもう限界だ、という声が聞かれ

るようになった。マイナス 40 度を越えた何日目かに旅行隊全員の緊急会議が開かれた。雪氷のグループはもう少し頑張っただらうと主張したが、もうこれが限界、という声に押され Z104 の地点で適地を探すことになった。適地を探すといっても薄暗い、広い平坦な雪原。どこに行っても同じような地形である。渡辺隊長（現極研所長）の、ここだ、との一声でそれらしき所に決る。位置は南緯 70 度 42 分 6 秒、東経 44 度 18 分 9 秒、高度 2135M であった。

コルゲートの組み立て作業は、気温が数日間マイナス 30 度台まで上昇したことから、白壁建築隊員によって事前によく段取りが考えられていたのでそれほど苦労はなかった。雪上車のヘッドライトのもと、ブリザードをさけながら、11 人がチームワーク良く働き、作業は予定通りはかどった。しかし、その後、寒波が押し寄せ、気温は再びどんどん下がり、観測業務中にはマイナス 50 度を超える様になった。長時間外気に当たって作業するのも危険なので外での作業は約 2 時間位を限度として働いた。

1970 年 7 月 21 日コルゲートのみずほ前進基地が完成した。この建物は 2 室に分かれており、前室はロボット気象計器と、清水旅行隊長持参の高性能石油ストーブで少し暖が取れるようになっている研究室で、後室は本基地の

メイン作業場である氷床サンプリング用のボーリングピットである。建物全体が鉄板であるため頑強だが保温性は全く無い代物であった。ボーリングピットは冬旅行隊員全員の筋肉労働で縦横 3 メートル、深さ 6 メートルまで雪を掘り下げた。ここからまた人力で 14 メートルのボーリングを行い、全長 20 メートルのコアを採取することが出来た。このボーリングがその後の日本の南極氷床深層ボーリングプロジェクトの出発点となっていったようである。

マイナス 50 度のなかで寝ているとしばしばカーンという高い音が下の方から聞こえてくる。車の燃料を節約するため、エンジンは夜中に止めているので非常に静かで、良く聞こえてくる。鋭い、乾燥した音は低温のため氷床が収縮してクラックが走るため、その時の破断の音だそうである。この前進基地の高度は 2,200 メートル近くあるが、この氷全部が寒さのためにちぢみあがっているという事だろうか。清水旅行隊長はステレオテープレコーダーでその音を採録して音源の震度を推定するのだと走り回っていたのが印象的であった。

みずほ前進基地に滞在すること約 2 週間、7 月 29 日には最低気温マイナス 54.8 度を観測した。雪氷の観測や、観測機器の設置も終わり、昭和基地への帰途は、荷物も軽くなり、快調にとばすことが出来た。相も変わらず夜中で

あることには変わりはないが、全天候オーロラの中を突っ走った。気温はマイナス 20 度まで上昇し、寒さを感じなくなり、車両には何のトラブルも生じず、どんどん行程ははかどった。往路は 3 週間もかかったところを、帰りは 1 週間で走りきることができた。

その後 3 ヶ月経って夏旅行の時、この前進基地を訪れたら、コルゲートハウスの風上側には雪が大量にたまり、コルゲートの屋根の上まで簡単に上れるようになっていた。今後どんなに雪が積もろうともこの厚い鉄板の壁はつぶれることはないであろうと確信した。

この前進基地は南極大陸上の最初の日本の基地として認定され、それから数年間観測拠点として利用された。そしてその後さらに内陸のあすか観測拠点、ドームふじ観測拠点の建設へと広がって行ったのであった。(11 次冬・設営一般)

ロケット実験計画に参加して

芦田成生

「南極」第 13 号に国分さんが「ロケット実験事始め」と題して昭和基地でのロケット実験について掲載されたので、それに関わった者として少し補筆をしたい。

私が参加したのは第 11、14 次隊のロケット隊員としてであった。昭和 39 年に明星電気(株)目黒研究所に入社し、

当時の東大宇宙科学研究所のロケット観測実験に従事した。昭和 40 年 3 月頃、内之浦実験場で東大・永田教授(第 1 次観測隊長)から直接に南極昭和基地でロケット打上げ実験をする計画を聞かされた。当時は自分が行けるとは思わず、上司に「係長が行くことになりそうですね」と話をした覚えがある。昭和 42 年に 8 次夏の鎌田先生(名古屋大空電研)が目黒研究所に来られて南極の話をした。また、その年に東大の等松先生(永田研)から 9 次隊に参加する鶴田隊員の観測装置を受け持ったことからさらに南極に興味を持ち始めた。ロケット施設の建設は前述(第 13 号国分)のように 10 次隊から始まり、峠の茶屋を越えて基地から南西約 500 m 付近にロケット組立棟、管制棟、レーダー・テレメータ棟が建てられた。現在のヘリポート近くである。

昭和 43 年頃からロケット実験計画が本格化し、明星電気にロケット追尾用レーダー製作の依頼がきた。翌年春頃等松先生と鮎川さんが目黒研に訪ねて来られ、11 次隊で打上げるロケット搭載計器の内容を詰めた。偶然にも私が担当する観測器であった。鮎川さんは後日「きっと、この人が 11 次隊員として来てくれる」と予感したと私に語ってくれた。その時には明星から隊員を派遣して欲しいとの話は無かった。確か、昭和 44 年 4 月初旬のことだろうか極地部(当時)からロケット担当

隊員（夏隊）を1名出して欲しいと依頼があった。私は総務課に一番に駆け込み希望者の書類に名前を書き込んだ。結局越冬隊員として選ばれた。

7月に隊員辞令があり、上野の極地部に通い始めた。当時極地部は科学博物館所属だったので、時々帰りに展示場に出て無料で見て廻った。会社ではロケット搭載計器の設計、製作に取り掛かった。夏の菅平訓練が終わると、資材の調達に入り板橋倉庫（現在の極地研の場所）に通った。専門のロケット隊員は私（明星）、伊東（日産自動車、夏隊）の2人で仕事が終わると鮎川（超高層、極地部）、白壁（建築、松村組）、鎌田（設営一般、大雪青年の家）達と麻雀卓を囲った。この内芦田、鮎川、白壁、伊東の4人は往きの「ふじ」では4人部屋だったので、航海中暴風圏もなんのその基地に着くまで飽きもせず卓を囲んだ。

ロケット部門は日産川越でロケットの燃焼試験に立ち会ったり、荻窪工場で計器の組み合わせをして、準備を終えた。発射台は東急車輛製で板橋倉庫の広場で仮組みをした。準備作業の中のトピックスはレーダーを保護する赤いレドーム（ガラス線維を成型してプラスチックでコーティングした物）の製作会社に立会いに行った時、岡本太郎の「太陽の塔」（大阪万博のシンボル）のスケールモデルに出会った。丁度、翌年に開催される万博用に製作し

ている最中で、大きな分割部分を見せつけて貰った。平成14年秋に高校の同窓会の帰りに万博記念公園に連れて行ってもらい、33年ぶりに初めて目の前で本物を眺めた。

11次隊は昭和45年（1970年）1月4日に昭和基地に接岸した。ロケット隊員も始めは気象棟の建設作業に従事した。ロケット用の資材が般入され、準備が整うとロケット基地の建設が始まった。全体で回転発射台の組み立てが一番大変だった。鉄骨構造で太いボルトを1日何10本と手で締めるので、翌日の朝は手の筋肉が硬直して指が開けなかった。ランチャーを乗せ終わると私は追尾レーダーの設置に入った。

電気配線は電気工事の担当者が分電盤まで工事を終えてくれていたので、アンテナ位置を決め設置した。（当時は工期の都合でレーダー棟の前にした。12次隊で現在位置に移設された。）いよいよ室内装置の開梱に移り、ラックを組み立てた。組み立て、配線を終了し機器に火を入れた。気象の大野隊員は気象庁で気象レーダーを扱い慣れているので、援助してくれて「受信機系統はまかせろ」と言ってくれた。見事に機器は働き、大野隊員は「明星の機械にしては珍しいこともあるものだ」と感心してくれた。しかし翌日基地に行き機器に火を入れると、距離測定装置がもの見事不具合になっていた。

日本を出る前に4、5日訓練を受けた

だけなので、修理が大変だった。受信機系統は大野隊員が調整してくれていて助かった。修理に時間を食い、ロケット基地の全設備の準備完了は1月31日であった。ロケットの機器の準備に掛かったのは2月に少し入ってからだった。2月6日に打ち上げ予定とし、リハーサルや実機の準備に掛かった。しかし天候の悪化、レーダーの不調で延期された。平沢実験主任から「何時打てるのか？」と矢の催促で、ついに「2月10日以前を厳守せよ」との命令が降った。

この2月10日が選定された理由は“(1)2月11日に宇宙研が日本初の人工衛星の打ち上げを予定していて、成功すれば南極ロケットの記事なんか吹っ飛ばされてしまい新聞に載らないだろう。(2)2月11日は建国記念日で、夕刊は休みなので12日の新聞になってしまう。”であった。

2月10日13時50分(現地時間)全ての準備が整い発射体制にはいった。実験主任が「打ち上げを行うので関係者以外はロケット基地から退避してください」とアナウンスした。だが、風が8 m/sと強く、上空も10 m/s以上でありロケットの軌道が大きくずれそうであった。この機会を逃すと天候の関係で難しくなるのでスケジュールを続行することにして、鮎川、伊東隊員はロケットの準備を完了した。風は4 m/sぐらいに落ちてきたのでGOの判断が

された。打ち上げ時刻を15時30分として待機に入った。芦田と大野隊員はレーダーアンテナの待ち受け角をロケット軌道がずれそうな方向に10数度調整して、自動追尾モードで待機した。全員レーダー棟に集合し、川口副隊長は外部も含め安全監視、平沢隊員は打ち上げオペレーション全体指揮、鮎川隊員はカウントダウン担当、伊東隊員は発射管制盤の操作、大野隊員はレーダー受信機、芦田は搭載機器確認、レーダー測距装置操作、福西隊員は記録器の担当と配置についた。打ち上げ時間の少し前にレーダー棟の出入り口を開けて外を見てみると、警戒区域もなんのその10次、11次隊員、「ふじ」の乗組員がカメラの砲列をしいていた。この日「ふじ」は半舷上陸の許可が出たのだ。

Xタイム(ロケットの打ち上げ時間をこのように呼ぶ習慣がある)5分前に全ての準備が確認された。X-1分前に発射管制盤からコントローラースタートのスイッチが押され、タイマーが動き始めた。1分後15時30分にS160JA 1号機は轟音を残し発射された。0, 1, 2・信号が受信されたが自動追尾ビーム内に入って来る時間が待ち遠しかった。X+13秒頃にやっと自動追尾ロック、測距ゲートロックにし、ロケットを完全に追尾し始めた。観測機器データも全て良し、X+2分14秒に最高高度約70 kmに達し、X

+4 分 30 秒後昭和基地から西南西 88 km の海氷上に落下した。昭和基地からのロケット打ち上げ第 1 号機は完全に成功であった。

ところで固体ロケットの打ち上げの瞬間を写真に撮るのは非常に難しく、カウントダウン 0 でシャッターを切ると、まずは煙が少し出た姿しか撮れない。煙を吐いてランチャーを飛び出すロケットを撮る場合は X +0+ “あうん” のタイミングが必要である。はたしてカメラの砲列をしいていた人達のどれ位が素晴らしい画像を取得できたのか。

2 号機は搭載計器が不調で調整に手間取った。私 1 人が 10 次隊とのお別れパーティも早々切り上げて、ロケット基地に向かった。「ふじ」はとくに荷降しを終え、帰るばかりの状態なので、ある日 10, 11 次隊員を乗せてロングホブデに日帰り遠足に出かけてしまった。又も私 1 人がロケット基地で寂しく機器の調整に取り組んだ。

最後は申し訳なかったが観測機器の 1 台の出力を殺して打ち上げることにした。打ち上げは 2 月 17 日 15 時 30 分に行われた。結果は X +2 分 18 秒に最高高度約 88 km に達し、X +4 分 34 秒に 1 号機と同じように西南西 91 km の海氷上に落下した。これで我々 11 次隊のロケットオペレーションは成功裡のうちに終了した。

この日もロケット基地はカメラの砲

列がしかれたのは言うまでもない。「ふじ」が基地を早く離れなかったのはこの日に後の半舷上陸組にロケットの打ち上げを見せるためであったと、今でも私は信じている。諦めて早く離岸していたら、塚崎通信長の「ビセット何のその」の歌は生まれなかったであろう。

14 次隊ロケット体験は次回に譲る。
(11 次、14 次冬・ロケット)

南極トイレット物語

北村 孝

先に、本会報の 11 号で「ケープから南極まで 6 時間の飛行」とのタイトルで、昨年(平成 14 年)1 月末の調査飛行に参加したことをご報告しましたが、あの時の余談として、その続編をご披露いたしたいと思います。

極地等でのトイレット事情については、先輩方がいろいろの記録や著書の中で、その苦労話を物語っておられますが、今回のロシア機への同乗とロシア基地での滞在中の見聞録を申し述べたいと思います。

機内のトイレ

ロシア製のイリュージン Il-76 型機は、本来が貨物機なので、乗員用のトイレが操縦席の近くにあるだけですが、今回の飛行は各国からの調査団や利用者が往路で 25 名、復路で 50 名同乗することになっていたので、急遽、工事

現場でよく見られる簡易トイレを後部室に2個積み込み、それらはロープで床に括りつけられていました。

当初、日本を出発するとき、前年にやはり同じ機種のプロシア機に同乗された、航空分科会長の加藤寛一郎東大名誉教授にお伺いしたところ、機内トイレは桶がひとつ置いてあるだけとの話だったので、ある程度は覚悟して行ったのですが、さすがに改善されており、ホットしました。

ところが、臨時に積み込まれた簡易トイレの中に入ったら照明がないため真っ暗、何が何やら分からず、そこで用を足した後、ペーパーの場所も分からず、手探りで脱出しなければなりません。でも、桶ひとつより快適だったと言えるでしょう。

余談ですが、西洋人は桶で大と小を綺麗に使い分けすることができるそうで、我々日本人は大と小とが同時に出てしまうことが多く、回りを汚してしまいがちですから、余程の注意を払わないと国際的な^{ひんしゅく}顰蹙を買う結果となる恐れがあるとのこと。

ロシア基地飛行場で

基地の飛行場と基地の間は約15km離れており、雪上車で45分ほどかかる距離です。

1月30日早朝に飛行場に着陸した私たちは、それから早速、飛行場の施設、滑走路などの調査を行いましたので飛行場にそのまま5時間ほど滞在し

ました。気温は日中で天気も良かったので摂氏+1度程度、風も弱く、南極の真夏らしい暖かさでしたが、さすがに私には戸外での調査は冷えてきて、小用をもよおすことがしきりでした。昔と違って、南極環境条約がうるさいので外で用を足すのは気が引けて、しかるべき施設でと探しました。

飛行場での施設は、人が常駐していない所為か、小屋が二つあるだけで、そのうちの一つは、無線連絡用の施設で、雪上車で牽引することができる櫃のついたコンテナのようなものでした。勿論これにはトイレなどついていません。もう一つの方は、待機所でこれは20坪(70 m²)ほどの必要に応じて宿泊もできるような小屋でした。入口を入れて中央の廊下は土間になっており、そこはカチンカチンに凍っていました。入口の横にそれらしい場所がありましたので粗末な扉を開けてびっくり……板が二枚渡してあるだけの床の下にドラム缶が雪に埋まっており、それが一杯になって凍った黄金が積み上がっているではありませんか。とても使わせてもらうわけにはゆかず、ご遠慮申し上げました。

そんなわけで、止むを得ず同行の仲間と一緒に「みんなで渡れば恐くない」精神で、小屋の蔭に並んで用を足しましたが、真っ白な雪の上に黄色な文字絵を残すのは誠に心苦しく、環境汚染の犯人になったような後ろめたさを感じ

じつつ、「ペンギンだって、アザラシだって…」と唱えながら、せめて跡形を残さぬよう後ろ脚(?)で回りの雪を掻いて隠蔽しました。

ロシア基地で

ノボザレフスカヤ基地はソ連時代からの古い基地で、規模は昭和基地と同じ程度の感じでした。約20人の人が越冬して滞在していましたが、それだけに施設は一応整っておりました。食堂棟や居住棟、無線棟などが点在し、大きなプレハブの建物にはそれぞれトイレが付いていました。

基地では水は貴重品なのと、水洗にすると後の污水处理には然るべき施設が必要なところから基地では独特の使用方式がとられていました。

まず、便器は一般の西洋式腰掛でしたが、その下にはやはりドラム缶が置かれていましたが、これは後処理がし易いように配慮されているのでしょう。横にはバケツがあって、その中にブラシが水に漬けられて入れてあり、便器を汚した時はこれで清掃しなさいという設備だと思われます。

驚いたのは、我々ゲスト用に英語で注意書きが掲示されており、どうやら「使用後のペーパーはそのまま下に落とさず、別に備え付けのバッグの中に入れなさい」と指示されているようでした。これには今までの長い習慣とは異なる方式なので神経を使いました。

紙類を一緒にすると汚物の量が増え

るし始末に困るという理由と、紙類のみを分類すれば焼却処理ができるわけで、まさしく合理的な方式だと感心しましたが、その後ケープタウンのホテルに帰着してからも、しばらくの間は、トイレを済ましてペーパーをそのまま捨てていいものかどうか確認するクセがついて、文明社会の有り難さをつくづく実感したものでした。

40年前の昭和基地

当時、基地施設内にトイレはなく、すべて野外で個々に、自分の責任で処理することになっていましたので、不慣れな我々夏の臨時応援隊には苦痛でした。

朝食後のラッシュアワーなど、手頃な岩陰には先客が居たりして、場所の確保に苦労しました。

余談の余談になりますが、あの当時、任務を終えた観測隊などを無事宗谷に収容した後、船内で異臭騒ぎがありました。その原因は、収集家の持物の中の類まれな奇石とおぼしき物が、船内の暖房効果で溶け出した結果ということでした。

また、思い出しましたが、これは5次の越冬隊の人に当時聞いた話で、村山隊長式というトイレ作法があったそうです。それは、まず古新聞1枚を持って外に出る。次に手頃なタイドクラックに跨って、持参の古新聞を二つに裂き、その半分を燃やして一時の暖を取りながら、残りの半分は所用中に記

事を読み、用を済ましたら後、読み終わったそれで拭き取って捨てる。という作法だそうでした。本当か嘘か、それとも私の記憶違いか、次回の月例南極俱楽部でご本人に確かめてみたいと思っています。

最近の越冬経験者から伺ったところでは、現在の昭和基地のトイレは、浄化装置など完備しており、水洗式でウォシュレットも付いているそうですから念のため申し添えておきます。

お蔭さまで、今年の調査ではいろいろと貴重な体験と調査結果を得て、2週間後の2月6日に無事成田に帰着することができました。

なお、この度は、ロシア基地から昭和基地までは約 1,100 km、東京から九州までの距離に相当する所であることと、昭和基地の周りに大型機が離着陸することができる適当な場所が無いことなどから、残念ながら昭和基地まで脚を伸ばせず、訪問することはできませんでした。(6次宗谷・航空科)

南極と私の酒

川崎 巖

今年もまた12月19日小林ドクターからカナディアンクラブを貰った。このウイスキーは35年前のこの日、われわれ第9次極点旅行隊が極点についた時、米軍基地で貰ったウイスキーです。それ以来、毎年二人でS77°に

轟沈させた雪上車603号(蒼竜)を偲び献杯しています。

そもそも私が本格的に酒飲みを修行したのは、44年前第5次観測隊に参加してからです。それまで梅割りの焼酎か、トリスしか飲んでいなかったのに宗谷の昼食前に村山隊長のデリカワインのアペリティフのおこぼれにあずかったのが始まりでした。1ドル360円、1ポンド1,000円当時の500円のデリカワインは高級飲料でした。

それからシンガポール上陸で、ジョニクロ、ヘネシィの5星、オールドパーが最高級ウイスキーで無税であるという宗谷艦内情報以来、現在まで洋酒と言えばこの3銘柄が最高級品として私の頭の中に存在したままであり、これを飲むと裕福な気分になる幸せを味わうことができます。

昭和基地の建設期間中は、夕方食堂棟に陣取った4次隊の猛者達、特に石田、木崎、村越の先輩達が、コップ片手にグイグイやっているのを横目に近づけず、テントで24時間の人足仕事に明け暮れていました。6次隊が来た時には同じように出世していたようですが。

越冬中は、1月に1本の洋酒の配給があり、酒を飲まない調理の泉大人の分を貰い、食堂棟にあった洋酒天国(サントリーの広報誌で開高健など優れたメンバーが編集にあっていた)を捲って世界の酒やバーを見ながら基地の

暖かさを満喫していました。

ヘミングウェイのオブコウス、ジンと云う注文にしびれながら、ゴードンジンのストレートを無理して飲んでいました。1週間に1回の入浴は棺桶順で、私の順番は24.00時頃で配給の缶ビール1本をエンジンの側で解凍して飲むのが楽しみでした。

ミッドウィンターの南半球マージャン大会西堀杯（西堀さんは南極まで来てマージャンする奴なんてというマージャン嫌い）の賞品も最後に残っていたビール1箱でした。それを松田バアサン（恐れ多くも後の極地研所長）を誤魔化して、今は亡き雪氷の大浦先生、機械担当の松川駐在などとG棟に持ち込んで乾杯したものです。

真冬の海水の旅行では、コンクウイスキー（サントリーのホワイトを濃縮したものとのこと）が品切れになると、村山隊長が渡辺ドクター（慈恵医大の心臓外科の大家）に医薬用のアルコールがあるでしょうと持ちかけ、ものぐさなドクターはアンちゃん取って来てよと吹雪の中の櫓に医薬品箱を探しに行かせたものです。

9次隊になると贅沢になり、南極でもお金払って酒が飲みたいという村山隊長の提案で、バアー9が開店しました。副官の小林ドクターが医療用寝台を淡路亭に発注し、カウンター内では森田棟梁が蝶ネクタイでニコニコとシェーカーを振り、ウイスキー片手に玉

を突く優雅な基地生活となりました。

いよいよ極点旅行になるとこの気分を旅行中も継続しようと旗艦604号車端鶴に6個のグラスをセットにして持ち込みました。バアー9の壁にあった藤村志保さんはじめ美人女優のカレンダーをグラスの底に貼り、今日はどの女優さんのコップでいかと冷えた体を温めました。櫓の最後部に積み込んだ500ドラムからシャーベット状になったコンクウイスキーを出しては車内に補給していました。極点に着くとザマア見ると書かれた銀座のコースタが交野さん（明治大学山岳部マッキンレー遠征時の米軍のエアースューズを南極に提供してくれた村山隊長の友人）から届いていました。エスポアル、おそめ、杏、ポアーなど当時の銀座の高級バアーのネオンがちらついたものでした。これは、ジョニクロ、ヘネシィ、オールドパーと同じように私にとっての高嶺の花のクラブでした。

その習性、現在も抜けきらず、海外の山登りなど出かけては、その土地の酒を嗜んでおります。アルコールのない回教圏などでは、村山さんならどうするだろうと思いながら現地人を買収しています。チベットのチャン、南米のテキーラ、アフリカの砂糖きび酒、コーカサスのブランデーなどなど飲む時、村山隊長や小林ドクター達ならもっと上手に飲むだろうなと思いながら酔っています。

山の名が付いたウイスキーやブランデーも多く、自分が登ったローガン峰（カナダ領）、アララット山（トルコ）のピンを眺めながら若い連中を相手に飲む時、南極で酒の飲み方を教わった賜物であるとただただ感謝しています。

全く不謹慎で申し訳ありませんが、これが私にとっては南極で得た最高の収穫ではなかったかと思っているアルコール依存症のこの頃であります。村山隊長の酒は皆に余裕を与える為のものでしたが。（5次冬、9次冬・設営一般）

極地本散策

白瀬隊の「南極記」英語版

楠 宏

白瀬轟（のぶ）の日本南極探検隊の報告「南極記」の英語版を出す話はかなり前からあった。南極記の復刻版を私費を投じて作られた湯川武弘氏は英訳版を出したいと言っておられたが諸般の事情から進んではいなかった。ところが、数年前に英国のスコット極地研究所図書室勤務のヒラリー・シバタ女史と娘のララ・ウッドコックさん（日本の高校修了）が南極記の英訳を始めた。白瀬の出身地秋田県金浦町（このうら）にある白瀬南極探検隊記念館（町営）は出版費や翻訳料を援助しかねていた。ところが英国内の出版社で外国語の極地探検書の英訳本を出す所があ

り、南極記もそこで出すことになった。南極記の中にある学術関係の各章はすでに英訳されて「南極資料」に出ており、今回の訳は隊の行動関係全7章で、これに関する訳注、人名や地名の索引がつけられていて、筆者にその草稿が送られてきた。

訳者は日本の事情にうとい読者を予想して、多くの注釈をつけている。原本に出てくる「餅」や「刺身」はよいとしても、「一心太助」には困ったようで、「これはアダ名か？」と筆者へ質問がきた。白瀬隊が出発した芝浦の送別会場の七言門連「推倒一世之智勇。開拓萬古之心胸」については第1次隊の鷗山村内必典氏のお知恵を拝借して返答した。南極記に出てくる日本人名については訳者もかなり調べている。後援会幹事であった桜井熊太郎（1911年3月1日死亡）を、小説肉弾（英訳版の序文を大隈重信）の著者桜井忠温（1879～1965）と取り違えたりしていて、仕上げにはかなり時間がかかりそうである。

白瀬隊で気になるのは「突進隊」の行動で、最終地点の南緯80度5分、西経156度37分（1912年1月28日）という位置や一日の里程は出ているが、進行の方位や途中位置は出していない。開南丸の野村直吉船長のノートには異なった数字がでている。ピアリーとクックの北極点到達やバードの両極点飛行も証拠不十分で疑問視されている昨

今である。ともあれ、最終地点の一带を「やまと雪原(ゆきはら)」と命名したことは間違いなく、南極記の温故知新が迫られている。(1次・8次・14次夏、10次・18次冬)

会務連絡

南極倶楽部会員の皆様、新年おめでとうございます。昨年、会務担当幹事を前任の鮎川 勝会員より引継ぎ、まもなく一年を迎えようとしています。この間、新たな企画を立てたりすることもできず、月例幹事をお願いし、例会を滞り無く維持するだけに終始してしまいました。会員の皆様にはご満足いただけなかったかと、心残りはあるものの、今年は45次隊の準備に専念させていただきたく、近いうちに次ぎの有能な幹事にバトンタッチをお願いしたいと思っております。

私の幹事としての楽しみは、日本の南極観測草分け世代の皆様が持つ独特の雰囲気、生活観に直に触れ、元気になるエネルギーを頂くということでした。私達団塊の世代が定年を迎えるころは世の中に時間に余裕のある人が巷に溢れ、この有り余るエネルギーをどう活用しようか、考えあぐねる時代になるとと思いますが、南極倶楽部の皆様の人生を元気に楽しむ姿勢は大変、勉強になります。これからの南極倶楽部の発展の一助となるよう、今後もお手

伝いさせていただきたいと思います。
会務担当幹事：山岸久雄

編集後記

明けましておめでとうございます。2003年の新年を迎えて、会報14号をお届けします。本号では大瀬さんに1次隊出発前の準備と航海中の観測風景を語ってもらいました。石本さんのみずほ基地建設の詳細な記述は30年以上も前の話とは思えない臨場感溢れるものでした。次号4月号の原稿締め切りは3月28日です。

編集連絡先：神田啓史 国立極地研究所
〒173-8515 東京都板橋区加賀 1-9-10
Tel：03-3962-4761、Fax：03-3962-5743
e-mail: hkanda@nipr.ac.jp

- 新入会員 -

- 会員番号 / 氏名 / 〒 住所 /
- 260 久保 崇
 - 261 関本雅之
 - 262 福田 明
 - 263 嶋田康夫
 - 264 西尾文彦

 - 265 山本義春
 - 266 中山雅茂