



南極

第8号

平成13年7月19日

南極倶楽部会報

南極にへり輸送の決断

村山 雅美

1957～58年の地球観測年を問わずも15頭の犬にまかせ幻の越冬隊の汚名に甘んじた2次隊である。予備観測隊として奇跡的に昭和基地に1次越冬隊の成立に奮った本観測隊は越冬20人、輸送物資437屯の越冬隊を予定した。パトカーを先導に文部大臣がのる雪上車を頭に運転免許も怪しい隊員がKC20×5、KD20×2の7両をつらねて都心をパレードし箱根への操縦訓練までも許されていた昭和32年だ。というのもGNPが昭和10～11年を超え経済白書は「もう戦後ではない」と声高々に宣言され、南極観測が「星と錨」に替わったのかねとの嫌みを聞くご時世でもあった。

「小さなお舟で南極へ」と賑やかに送られて芝浦棧橋を後にした宗谷(4,566屯、4,800馬力)もケープタウンの岩壁でベルギー隊のポーラーハブ号(600屯、1,200馬力)、ポーラーシルケル号に較べれば禪かつぎを前にしてあたりを払う関取の貫禄だった。1日おくれで出港した宗谷は12月21日、ベルギー隊からの「ブライド湾のNNW400呎氷状良好目的地へ直行す」

と入電に惑わされたのか、23日宗谷は210°に変針し南下を決意したものの忽ち1.3mの密郡氷の虜になったがビセット感はない。松本船長が「今日から日没なし」と一升瓶をぶらさげて私と鳥居の部屋でご機嫌だった。漸く26日、昭和基地のNNE120呎から船長が飛んだが「氷量15/10ですわ」と今やなす術もなかった。一方ベルギー隊はさすがに南極のベテラン、ブライド湾口で帰途につくやビセットされたが、スノウキャットを含む荷物と越冬隊は揚陸済みとやってきた。南極は船の大小より氷を見る眼の有無と慣れかと思ひ知った。2月1日までに脱出できない時には11人越冬案に切り替え33年1月末には基地のNNW165呎まで氷盤のまにまに漂っていた。2月7日バートンアイランド号の救援をうけ11日間の支援なら16人、6日間なら11人、越冬の目標も24日には氷状悪化し、支援打ち切りを宣せられ幻の越冬隊となりはてた本観測隊だった。

2月26日に受けた永田隊長、山本航海長へのケープタウンから空路帰国命令に先立ちビセット中にも既に大型へり輸送がオベ会の話題になっていた。3月2日には3次隊を11～15人越冬

案を航空輸送を前提として計画して、永田さんから私は越冬隊長の内命を受けていた。宗谷は7日ケーブタウン入港、15日永田さんらの帰国を待って25日開催された南極本部総会において2次隊の報告に基づき大型ヘリの導入が内定された。7月11日の閣議決定では本観測に参加できなかったため南極観測を2か年延長し空輸を主とし氷上輸送を従とする方針が驚くべき迅速さで決められたことに今日の南極観測の原点があると考えられる。

難題の第一の関門であるヘリ導入については茅先生と鳥居海上保安庁長官との間にあった南極観測開始以来の信頼関係が働いたと私は見る。永田さんから帰国一番の報告を受け止めた茅先生からヘリの話を持ち込まれた鳥居長官は早くも3月末には腹心の太巻管理官に図り米国すら実施していない南極におけるヘリ輸送について保安庁のノウハウを集結して宗谷を拠点とするヘリ輸送が決断された。機種はバートル44とシコロスキー58に絞られた。5月29日米軍立川基地、6月3日追浜基地で其々B44、S58の試乗・調査の上、風に強いが未経験の機種で注文生産であるB44に対し、S55での慣熟と年間20機の見込み生産の中から購入可能のため、S58に機種は決まった。第二は予算要求だが当時の国民的行事とされていたためか、大蔵省主計官はS55ならと折れたが何が何でもS58でなくては予算の無駄遣いとねばり、3次

越冬隊は14人50屯の規模を譲らなかった。第三に宗谷の改装。宗谷の狭い甲板にS58×2、Bell-47×2、観測隊のビーバー×1を搭載しようとする航空母艦化の大仕事である。飛行甲板の拡張のため後部マストの移動、航空燃料をタンクの海水の上にガソリンを浮かせる方式の採用等は南極観測船宗谷の生みの親であった徳永陽一郎管理官なくしては不可能な難工事だった。第四は宗谷へのヘリ搭載。動揺激しい露天甲板に長期にわたる大型機の固縛などとは現在では到底考えられない難問だった。それをやってのけたのが中山健二郎整備長。シコロスキー社の船積み用の治具に目をつけ、前部降着装置を機体から外し、空洞になったシャフト穴に補強剤を装填すれば大丈夫と海の男の技量は確かだった。裸ずみの機体はゴム状の材料で二重にコーティング。南極では飛行作業を前に乗組員・隊員総員が「皮はぎ」と称して嬉々として群がり寒風もどこ吹く風と苦役を楽しんでいた宗谷の甲板であった。こればかりではない、宗谷・昭和基地間100哩のアウトレンジ戦法で2機100時間の飛行により越冬11名30屯の輸送を最低限保証と胸を叩いた福田巽飛行長以下力強い航空隊の自信により起死回生したのが3次隊であった。

当時、世論は不首尾に終わった2次隊を責める声は樺太犬の放棄を難じる罵声の陰にかくれていた。世論知らずにもとの声は十分知ってはいても欲は

欲を生むもので越冬には何としても犬が必要とふれ回っていた。どういう道筋で密かに子犬を手当てできたのかすっかり忘れてが、生後3月の3匹の子犬が宗谷出港の前々日我が家に宅急便もない時代に北海道から空路やってきた。出港の前夜密かに段ボール箱に詰めて宗谷の私室に持ち込み密出国準備は整った。翌日港を離れた宗谷甲板からこれ見よがしにトチ・アク・ミヤをご披露したのは眼をつぶって頂いた方々に申し訳ないことだった。いたずらなトチは出港4日目に左前足骨折したが、後日まさかの縁でタロ・ジロに鍛えられて立派な樺太犬として3冬を過ごし昭和基地閉鎖と共に私の家に移り住み15才の生涯を終えた幸運な犬だった。

話はもどり33年12月末ケープタウンで南極観測隊初の外国人オブザーバーとしてDaniel Meloy氏を乗せて南極行動に入った。Meloyは米海軍語学士官出の札幌領事上がり日本通。入港中手に入れた日本の新聞を「ナイツのスンブン」という秋田なまりの隊員に「内チのシン聞」と教え、昭和基地では土方作業に率先して加わり「青い目のニコヨン」と自称した好漢だった。新聞といえば「ヒラリー南極点に迫る」の記事を見て1953年マナスル敗退のキャンプでエベレスト登頂成功を複雑な気持ちで聞いたインド放送を思い出したものだ。

明けて34年1月13日、S58の試飛行は済み大氷盤を求めながらSEE進す

る氷海で期待の時をむかえた。14日早朝宗谷は67°34 S、40°26 E（昭和基地の18°88 哩）に達するや待ちに待った松本船長の「停止。飛行作業、カカレ」の令。氷厚2.5 m 径80 mほどの氷盤を均して5寸角材に1寸厚の導板で2×4 間の板盤がS58の前輪・後輪用に二つ手際よく作られた。#202機は着地テストで板盤を傾け一瞬ヒヤリとしたのは見物人。搭乗員はもとより氷盤上の作業員は少しも騒がず慌てず補修作業の結果、13:38 #201には福田飛行長・福原飛行士・三木通信士と帰りの燃料ドラム満載で飛行甲板から、13:39 #202は渡辺飛行士・笹川飛行士・村山・武藤・大塚・清野・荒金・芳野で氷盤を離れた。昭和基地への編隊飛行は緊張感もさしたる感動もなく快晴の南極を飛ぶ快感にはしゃぐ便乗者は「動きまわらずに静かに」とコクピットの注意。そんな頃、記録によれば14:50、「犬だ」と大塚の声。「何？」。コクピットの気持ちも知らずに全員は左舷の窓にドドドドド。パイロットは「動くな」、いい気なものは観測隊を地でいき「へりを下げる」。こんな注文がきかれる筈もなく無線アンテナの西50 mに二機は着地した。早くも駆けよった犬の相手もそこそこに「あれはクマかモク、タロかジロてなとこだ」と口走りながら大塚・荒金は発電棟へ清野・芳野は気象棟へ武藤と私は食堂棟へと走り込んだ基地再開だった。三木通信士による犬生存の第

一報は永田さんと私には犬殺しの免罪符に、聞屋さんは特種に、隊員には幸先よい門出となった。参照「南極の空を翔ぶ」(宗谷航空の会)(1次夏・設営、2次・副隊長、3次冬・副隊長)

ピバーク

土屋 貴俊

1982年著者、木崎甲子郎兄の南極航海記の一遍をこれからも越冬するであろう同志・諸兄に、初心よもう一度との想いで記し投稿の任を逃れる事にする。(既に購読された方にはお許しを願いたい)

話は約40年前の事である。1960年10月初めの事である。やまと山脈調査旅行の準備に追われていた。そのあわただしい雰囲気の中にベルギー機が2機ロアボードワン基地から飛んで来た。6名のベルギー隊は基地から100米離れた海氷上にテントを張り、食事は我々と共に食堂でとる事にした。調理担当の松田(故人)の作ったすまし汁がフランス料理のブイヤベースのようにうまいと言っていたのを今でも思い出す。次の日から最大級のブリザードが襲って来た。そして3日目ブリザードは益々荒れてくる。10月10日の午後吉田・福島両隊員は犬にえさをやり、ついでに地震計を据えつけたカブースソリのトロをしばりなおすために出かけた。その時福島隊員はさあ散歩に行こうと嬉々として出て行った。それが

彼の此の世の見おさめであった。

それからしばらくしてベルギーのデブロイクが見えなくなったと連絡を受けた。氷河学者のデブロイクは写真家のレオンと二人テントを出た。レオンは食堂にたどりついたがデブロイクが来ない、大変だ、このあたりの地理も知らないし、捜してほしいと言うデローム隊長の依頼だった。早速二人ずつ3パーティに分かれそれぞれの範囲を決めて外に出る。木崎と土屋は少し遅れ何気なしにピッケルを持って出発したのは幸いだった。外に出てみるとワァーッと雪が吹きつけてくる。風速25米はあっただろうか。これはひどいと思ったが地理を知らないデブロイクがどこかでさまよっていると思うとじっとしてはられない。食堂から海岸まで張ってあった命綱をつたって端までくると、景山ドクターが何か叫んでいる。「危ないからここからザイルを伸ばせ」と怒鳴っているらしいが風のうなりでよく聞こえない。最初の予定だった車庫にぶつかり、ひとまわりして呼んでみるが人はいない。私は、デブロイクはテントに帰って寝ているかもしれない、もしそうならあちこち探し回るのは意味がない、まずテントに行つて確かめよう、わずか100メートルぐらいたと方向を決めて歩き始めた。互いにザイルでつながっているので、はぐれる心配はないがテントは海氷上にある。風に逆らって一歩一歩あるく。気温が上昇してベタ雪が横なぐりに叩

きつけてくる。濃いおかげの中を歩いているようだ。出発して約束の30分が過ぎた。隊長の命令で帰らなければならぬ。テントには行き着けないがすぐ帰途につく。しばらく風に流されるように歩いて露岩に乗った。しかしどのあたりかまったくわからない。それから大分風に流されたらしい。突風に飛ばされてころぶ。右手に黒い岩が見えた。よし、あそこに登って見よう。斜面を行くと赤旗・竹竿が見える。しめた第2ゲレンデだ。ここからなら通いなれた道だ。「やっと晩飯が食えるぞ、慎重に行こう。風上よりやや右手に基地のはずだ。ものの5分も歩けばオーロラ棟にぶつかる。」行けども行けどもドラム缶ひとつぶつからない、現在位置がわからない。あたりは暗くなってきた。いよいよビバークだ。平らな雪面をピッケルで掘ってみる。たちまち風に埋められてしまう。かなり大きな吹き溜まりを見つけ2時間位かかって横穴を掘った。二人がやっともぐりこめる位の穴だ。外はゴーゴーと風が鳴っているが穴の中は静かで暖かい。ヤッケの中に吹き込んだ雪が融けてじっとりと身体がぬれている。身体を横にして寒さをこらえる。ザイルの余りを穴の外に出して、もしかの時の目印にした。

明るくなってきたがブリザードはあいつも変わらず吹きつづけている。これは今晚もビバークかなとうつらうつらしていた。ふと気が付くと眼の下に海

氷、小さい岩、右手にかすんで平坦な島。しめた、ここは東オングルの東海岸だ。わかった、北へ行けばよい、逃げ。慎太郎山を見つけた。もう基地だ。人が見える。おおいと呼ぶが向こうは気がつかない。かけよって叫ぶが返事もしないでゆっくりと歩いている。よく見ると吉田と村石だ。「なんだ君らもビバーク組か」と笑ったがむっつりとして腹が減った。元気がない。基地の方では見つけたらしく雪上車がライトをつけて走ってくる。人も走ってくる。大丈夫か大丈夫かと問いかけてくる。「やあ外泊しちゃったよ。昨夜は素泊まりでね、飯が出ないで弱ったよと洒落たつもりだったが舌がもつれてしまった。」食堂に入って、福島だけが帰っていない事を聞かされた。たった一人であのブリザードに巻かれてしまったのである。

デブロイクはテントにたどり着いて寝ていた事を翌日わかった。

福島は遂に不帰の人となった。私達と同じように風に流されさらに西海岸を西南へ行ったらしい。西オングル島の吹き溜まりのなかに倒れていた遺体が発見されたのは、7年後の夏の事であった。(4次冬・機械)

南極輸送航海の思い出

加藤 正義

私の南極輸送航海への参加は第4次と第5次の2回で、昭和基地への航空

輸送がおおむね順調のうえ、日本向け帰航時には第4次は沖縄、第5次はインド洋のモリシャス島に立ち寄るというラッキーな航海だった。

なにぶん40余年前のことだが、その中から幾つか思い出を述べてみたい。

1. 伊勢湾台風避難

昭和34年9月、浅野ドックにおける宗谷の主要修理工事が一段落した頃、非常に大型の台風が日本に来襲するとの情報で、急遽ドライドックから出渠して主機械を使用できる状態にした。台風避難はドックの岸壁でなく沖出しして対応することになり、宗谷ははやばやと東京湾内の木更津沖に錨泊した。その後、湾内各海上保安部から台風避難勧告が出され、宗谷の周りには台風避難の大小の貨物船が無数錨泊したので、若しこれらが航走しているならば「ああ堂々の輸送船団」と言う感じになった。

ところが9月26日午後9時~0時の船橋における停泊当直が終り寝室に入った頃から、風が猛烈に強くなり湾内にも拘わらずうねりが出てきて、再び船橋に上がってみたところ錨が効かなくなり、宗谷は大きく振れまわりながら風下に圧流され始めていた。直ちに船長指示で船首作業員は飛沫をあびながら決死作業で錨鎖を伸ばし、更に機械を前進にかけたが走錨が止まらなかった。残念ながら走錨は宗谷だけのようで、周囲の何隻かの船からは探照灯が照射され、警告の汽笛が鳴るのが聞

こえてくる状態だった。朝方になり若干風が落ちて走錨が止まったが2~3km移動していた。

若しあの時他船と衝突したら、又は座礁したら南極行きは中止になっただろう。胸を撫でおろした。

走錨の原因は40m以上の強風と、工事途中のため船底バラストに注水したものの喫水が深くなかったことと、後部の飛行甲板が風にあおられたことによったようだ。

2. シンガポール海峡とマラッカ海峡

シンガポール港を出港すると、間もなくシンガポール海峡にさしかかる。東航、西航船舶ともシンガポール寄港の有無に関係なくこの海峡を通らなければならない。航路は曲がりくねっており、タンカー等通行船舶も多く海の難所である。宗谷はこの海峡をいつも出入港部署配置を延長して通過した。海峡中央には小さな島があり、椰子の林の中に背の高い瀟洒な灯台が立っていた。

西航の宗谷は引き続きマラッカ海峡に入る。この海峡はマレー半島とスマトラ島の間を南東から北西に向かい、宗谷では3日近く要する長い水路で、その中央部には可航幅が極めて狭く、かつ、海流の流れの為にいくつもの砂州が出来ているワンファゾムバンクがあった。宗谷の喫水は満載で6m余なので問題ないが、喫水20mを越す巨大タンカーは通れないところである。

第5次帰航海の時、このワンファゾ

ムバンク周辺には各所に強いスコールが点在し、レーダーによる警戒を強化していたところ、その画面上で数海里先行の船舶と反航の船舶がまったく一つの点になったので、さては衝突したかと思い、その場合宗谷の救助等の取るべき処置について考えていたところ、二つの点に戻って離れたので胸をなでおろしたことがあった。航空機ならばまさにニアミスだろう。

平成の現在、両海峡には国際的な船舶分離航行路が設定されている。また、現在この海域では治安が悪く、海賊に対する警戒が必要になっている。

3．氷海航海

暴風圏を南下していくとだんだん海水温度が低下する。海水温度がプラス3度ぐらいになると冰山警戒水域となり、保安見張り強化をするとともに、冰山発見第一人者になろうと、航海科各当直は真剣に取り組んだ。昼間発見冰山第1号には接近して1周するのが常だった。宗谷乗船者全員がこれを眺め、大勢写真を撮っていた。被写体としては撮影会でのモデル女性以上の人気ようで、後日、各人作成の南極輸送記念アルバムには必ず登場しているはずである。

船首方向の空が白くなると、間もなく流氷縁が現れる。流氷端は砕氷で構成され、反対側は氷一つ無い青黒い海水面である。流氷側は水平線のかなたまで真っ白で、遠方ほど大氷板（盤）になっている光景を始めて見た時は、

まさにこの世の不思議なものだった。

10年後、私は北海道釧路での勤務があり、ある冬、大流氷がオホーツク海から流出して北海道南岸一帯に来襲したが、航空機から見ても流氷は幾つもの帯状であった。

宗谷の砕氷能力は1.2mと公表されていたが、これはあくまで理論的な一様に張った氷板を割る能力で、風によりプレッシャーのかかった氷量10で雪泥の介在する流氷内では前進出来なくなる。火薬を仕掛けて爆破しても、流氷全体に強いプレッシャーがかかっていればまず効果は無い。船側の氷を竹やりで除去する作業などもしたが、これらは責任者があらゆる努力をしたという証になる程度のものだった。チャージングが出来なくなればお手上げだった。宗谷が南極輸送任務終了して函館海上保安部に配属換になって、オホーツク海の流氷海域を砕氷航海した時にも、動けなくなることがあった。

現在の「しらせ」はまさに国際的にみて第1級の砕氷船であるが、南極観測開始当時の国力の限界で改造した宗谷では、いろいろと苦労が多かったが、私は限りない愛着を感じている。

4．船位測定

航海科士官の大事な職務のひとつに船位の測定がある。特に視正午の太陽高度計測は緯度がそのまま表示されるので大切な作業で、手空き航海科士官全員が行う慣例になっていた。南極の夏は突然雲や霧が出ることが多い。日

本内地では高曇りであると太陽がまったく現れず天測出来ないのが通例だが、南極では雲が低く一瞬太陽が見えることがしばしばあるので、船橋で六分儀を持ったまま待機せざるを得ず、せっかくの豪華な宗谷レストランの昼食が1時間近くずれ込み、人の気配の無い状態で食べることがしばしばあった。現在ではGPSによりなんなく決定できる時代で、まさに隔世の感がある。

余談だが宗谷の航跡は、天測位置決定間の推定位置は比例補正をしている。荒天で数日間天測が出来ず、その間風向が変化した時などの航跡の決定は、残念ながら精度が悪いと思ってもらうより仕方が無い。

第5次航海の時、昭和基地北方の大陸露岩かすみ岩の緯度経度測量があり、私も選ばれて参加した。観測隊側は経緯儀機により実施し、航海士側は六分儀で実施した。動かない大地での経緯儀測量なので隊側の測定が正であるが、航海士側の測定とは1~2マイル程度の差であった。これは太陽高度の計測時、ぎざぎざの流水線をもとに仮想の平らな水平線を想定したことで、流水内の光線屈折度の補正データが無いことによったものであり、通常の航海の精度としては当然0.5マイル以内程度と推定される評価を得ることができた。

なお、かすみ岩と書いたが、当時は問題岩という名称で、その後名称募集があり、かすみ岩となったもので、私が南極記念採取した石の張り紙は懐か

しい問題岩のままにしている。

5. 調査航海・ケープ向け航海

第5次航海は順調で、航空輸送が終了してからプリンスオラフ海域の調査を積極的に実施した。その中の思い出のひとつは、鯨の大群を見たことである。ベタ凧で流水密度1程度、沖に冰山が見えるオープンシーにマッコウ鯨がなんと100頭以上静かに塩を吹いている様はまさに壮観だった。

もうひとつは南極の氷河に着岸したことである。調査航海中その日はうねりが無く、氷河縁の高さが宗谷のヘリコプター甲板とほぼ同じ高さで、当面崩れる恐れもみられないような状態だったので、明田船長は思いきってヘリコプター甲板を慎重に氷河縁に寄せた。そして数名の者が上陸(?)した。20~30分氷状調査して宗谷に戻ったが、船舶の氷河縁への着岸はこの時ぐらいのものではなかろうか。

第4次・第5次とも帰りの暴風圏は大時化だった。3月になると暗夜が出現する。荒天で視界が悪くましてや月の無い暗夜であれば、小型冰山の発見は極めて困難になる。タイタニック号のようなことにならないよう、南極発数日間は非常に緊張したことを覚えている。若し万一船首方向に冰山を発見した時は、舵を使うとともに後進一杯とすることになっていたが、そのような事態は無く本当に幸이었다。

また、宗谷船体は流水航海により船底のビルジキールが曲がってしまっ

いるため、船体の横揺れが往航より大きく、苦しい航海だったことを思い出す。(4次5次宗谷・航海)

私の南極航海

内山 長徳

昭和35年8月16日付で発令、第5次・第6次の観測船「宗谷」操舵員で乗船。「宗谷」は第4次航海を終え、日本鋼管(横浜)浅野ドックで、船体・機関の改装工事中で船内の各所の通行には足の踏み場も無い位であった。

エアーコース、ケーブルが何本も張り巡らされ、大工事の突貫作業に担当工務官、技師、技術者等が油・汗まみれで懸命に取り組んでいる。一方、乗組員は担当する航海計器・装備・装置等の取り扱いや、整備方法などについての研修をあれこれと精力的に消化していくなか、何時しか陽射しも秋の風情になった。ドックの各種作業は仕上げの段階に入り、海上での試験・試運転を重ねて東京へ回航。観測用各種機材の梱包を芝浦ふ頭の倉庫から船倉に積み込む。南極へ旅立つ日が近づくとつれ準備は整った。

11月12日は晴天で、観測隊員36名・乗組員94名は、多くの関係者の方々が五色のテープ・織旗・日の丸の小旗を打ち振る中、日の出棧橋からゆっくりと南極を目指し出港。

東京湾を出ると気温は夏へもどり、身の回りは夏仕度になる。九州、琉球

列島沖を通過、バシー海峡から南シナ海をシンガポールへ向かう中、ときおりスコールを浴び白い航跡を引きながら進むと、夜空の雲の切れ目から見える北半球の星座は水平線に傾き、南半球の星の輝きが一際目立つようになった。

暑いインド洋の航海は23日間で、道中は赤道祭、宗谷大学の講義、体育大会等各種催しが行われた。ケープタウンの市内バスの椅子席には、白人、黒人用のプレートが背もたれに付けてあり、驚きを肌で感じた。勿論、市内見物の時は白人席を利用した。この地(港)で南極滞在中の燃料・食糧・水を補給し本番の地、南極大陸を目指し出港。

出港して3日目ごろから風波次第に強く、暴風圏に突入、この通過の間は「うねり」の中へ船首が突っ込み、まさに前甲板は急流の川の如き様相を呈していた。吠える暴風圏とはこのことであろう。

この海域も無事乗り越えて南下すると、冰山は大小と形も様々でその数も進むに従い増え、蓮葉氷の氷縁へ出港して12日目に着く。船橋は氷海航海配置。

当初はパラパラ氷であったが、次第に大きい氷塊が現われ、そのうち開水面は薄い氷盤へと変わる。船首が氷盤に当たる瞬間のショックで氷に一条のヒビ割れがする場面は見事なものだった。

更に昭和基地を目指し進入するなか

で、氷盤上のアザラシやペンギンが歓迎するかの如く頭を持ち上げて、見回しているものや踊るような仕草で体をくねらせる姿は愛敬があった。また、「宗谷」が前進で思うに進まない時は、「エンジン」を後進から急に前進にしてのチャージング航法を繰り返し、進入方向を羅針儀（ジャイロコンパス）で確かめ、冰山氷の「かけら」（小片）を避け、空輸拠点に可能な平坦な氷盤を探し求め「宗谷」を舫い、ヘリポート造り（氷盤上に板材を敷き並べ）好天の時は、隊員・乗組員は早速船倉の資材・梱包（物資）を「ウインチ」で巻き上げ、ヘリポートへおろし、航空科はヘリの発着誘導と、この物資をヘリへ積み込む。作業は手際よく順調に進み昭和基地へ、ヘリで空輸された。

悪天候の時は、空輸を中止して天候の回復を待つ日もあった。2月初め頃から晴天の日には、日没が見られるようになり、その時の色彩と氷海の輝きは南極特有であった。

また、オーロラを見たこと、昭和基地の土を踏んだことは、最良の南極航海と言える。（5次6次宗谷・航海）

「日刊 13 次」

福谷 博

「日刊 13 次」は 13 次隊で毎日発行した新聞名です。新聞といっても B6 版片面ガリ刷りの、まことに粗末なものです。今、読み返して見ますと、たわ

い無いこと（13 次隊にとっては大切なこと）が、毎日毎日書かれています。とわいえ、この新聞の果たした役割について振りかえってみたいと思います。

新聞を出そうという話は、行路「ふじ」がフリーマントルを出航して氷海に入ったころに出てきたことと思います。言い始めたのは一握りの者達ですが、どちらかという自然に広がって、夏隊も含め賛同を得ていったように思います。無論、最後には隊長（川口貞夫）のご了解のもと、B6 版とすることや毎日発行、編集局を気象棟に置き編集委員を適当に置くことなどが決まっていくと共に、「越冬成立日から終了日まで」という条件付きで開始することになっていきました。このため、夏隊の方にはあらかじめ原稿をお願いして、適当な時期に挿入的に掲載することなどとなりました。新聞名は建設期間に公募したように思いますが、一応の準備はすべて船の中で整えたように思います。

創刊号は越冬が成立した昭和 47 年 2 月 20 日（日）付けとなっています。その創刊号の記事に、隊長の「発刊を祝し期待す」と題する一文があります。この一文は、この小新聞の目的を良く表していますので、引用させていただきます。

「（前省略）このような小集団の閉鎖社会では、各人の役割があたかも時計の歯車のごとく、隊全体の中で欠くべからざるものとなっています。30 人の

中の誰か一人でもが、隊の統制を乱すような勝手な行動をとりだすと、越冬生活は危険にさらされてきます。30人の和を保つ上において30人の意志の疎通の場としての新聞に大いに期待したい。新聞が30人全員のものである限り越冬生活は順調に進んでいると判断できるものと思います。(後省略)」

日々の記事は、その日その日の記録も兼ねて、あらゆることがあらゆる人によって書かれています。それぞれのプロジェクトの実施状況、失敗談、成功談、夏隊の方の残してくれた寄稿文、南極の自然の体験談、リクレーションの報告、食事の話、料理のレシピ、家族への思い、果てはトイレの話、クイズ等々と多彩です。さらに、日曜版には絵画や写真、時には実物標本(岩石等)と共に専門分野の記事、ミッドウインター特集、100号ごとの随筆特集、50、150、250、350号の生活アンケートなどから構成されています。途中、紙の心配やインクの心配なども懐かしく思い出されます。

ところで、どこに書かれていたことが、あるいはどなたかに伺った話であったか定かではありませんが、人が集団を作ったとき「書き物」にした規則のいらない大きさは10~12名くらいまでだとされているそうです。この人数を超えてくるとどうしてもその集団に憲法のような規則が必要になってくるということです。13次隊は全員で40名、越冬は、30名でしたからこの理屈から

いうと規則が必要な集団であり、現に規則も全員集会もありました。

しかし、366日(昭和47年はうるう年でした)間発行された新聞は、その規則の隙間をも埋め、夏隊も含めて13次隊のひとつの絆になったと確信できます。最終号は昭和48年2月19日(月)であり、「終刊を迎え」と題する隊長の結びに「(前略)意志の疎通の場として(略)期待どおりの役割を果たしてくれました。更にいつも越冬生活に潤いを与えてくれました。(略)常に全員に親しまれ今日を迎えたと信じています。(後略)」とあります。おかげさまで、13次隊は今も仲良くやっていますし、続く隊がいまもって「氷山の流しそうめん(13次隊元祖)」を楽しんでいると聞くと、この新聞の残した遺産は大きいと思うのです。なお、「日刊13次」は、極地研究所の図書室に所蔵されています。(9次13次冬・気象)

17次医務長の思い出

伊藤 敦之

Part1 医務長が決まらない

17次隊は昭和50年11月19日東京を出港する予定であったが、海上幕僚監部では「ふじ」の医務を誰にするかでもめにもめていた。従来医務長は古参の2佐か1佐が任命されていたが、15・16次艦長は医務長X1佐には医療上のトラブルが少なからず、上陸地でも御乱行があったらしく、階級がもっ

と下でもよいからお腹を開けられる（虫垂炎いわゆる盲腸手術が出来る）医務長に換えてほしいとの意見を残して交代した。そこで2佐直前の3佐3名に白羽の矢が立ったが、Aは肺結核、Bは肝炎で倒れ、Cは南極に行く位なら開業したいと駄々をこねてオジャン、歯科長は陸上自衛隊仙台病院に勤務していたD3等陸佐が青森の育ちで、青森県内で勤務したいという希望があり、それなら2等海佐が海上自衛隊に転官、大湊病院に勤務させる予定であったが、その前に「ふじ」歯科長に充当できる目途がついたが、医務長は10月下旬に至ってもまだ決定しない。

私は当時、横須賀病院に勤務していたが、潜水医学実験部に配置され、非臨床部門だし潜水医学専従者は少ないから対岸の火事を高みの見物と思っていたが、急に風向きが変わって火の粉が飛んできた。六本木（当時の防衛庁の所在地）から電話で「君は虫垂切除はできるか？」「ハ～ィ、昔術者で50、助手で50ほどやったことがあります。」「よかった。それならふじで南極へ行ってくれないか。次の勤務はどこでも希望通りにしてやるから、どこがいいんだ」「ハイ、それでは東京業務隊付きで大学院進学を希望いたします。」「・・・(しばらく絶句)・・・ナニッ、キサマ昨年学位取ったのに何で大学院に行くんだ」「ハイ、医師は真面目に臨床をやってこそ医師です。私の祖父は陸軍一等軍醫正（大佐相当）

の眼科医で伯父も陸軍軍醫で眼科医で、子供の時から眼科医院で育っていました。入隊以来、眼科を希望していましたが、いまだに希望が容れられていません。基礎医学で医学博士をもらっても将来の選択肢は教授か気食しかありません。ですから眼科研修のため大学院進学を熱望いたします。」「よしわかった。何とかするからふじ医務長を受けろ。」「ハイ、其の代わり南極から帰ってきて人事担当者が交代していたら、前任者からそのような申し伝えは聞いていないと言われたらそれまでですから海上幕僚長から一筆とって下さい。」「(再び絶句)・・・そんなに信用できないか！」「過去の事実の帰納的結論です。」

ここで話は断絶したが、直接の上司である潜水医学実験部長からは、昭和52年には病院から分離独立し潜水医学実験隊が編成される。それまで六本木の世話になるのだから、ここで恩を売っておけ。そうすれば大学院は無理だが、2年ぐらいなら国内留学できるようにしてやるからと説得され、横須賀から東京へ回航の前々日に「ふじ」に着任した。

医務室の定員は医師1名、歯科医師1名、看護師2名が総入れ替え、X線管球は切れたまま、麻酔器は見たこともない旧式でいつ使ったのか錆びついたまま、倉庫は他科に良い所は取られてしまい、それでも歯科長は既に発令を受け着任していたので歯科ユニット、

歯科材料は十分に準備されていた。麻酔器は横須賀病院から1台借用し、上甲板に揚げ、横にしたり縦にしたり斜めにしたりパズルを解くように搬入したが流量計のガラス管を1本破損した。東京へ回航、晴海接岸中、医務室の整備に忙殺されたが、病院からは夜間の当直に2回もどった。出港後にも3回分残っていたが、後は野となれ山となれで出港した。

東京湾を出ると外洋で丸底のふじは10~20°動揺し気分が悪い。陸上勤務が続くと波止波マドロス・山船頭になるものだと思ったが数日で海には慣れた。陸上自衛隊から転官した歯科長はずっと寝ていたが、一週間後には抜歯をしたり、義歯の作成をしていた。ああ南極までは何とか行けそうだ。

Part2 パイがわからない

パイと言えば皆様何を考えますか。数学・物理学等の学問が好きな方にはギリシャ文字の $\pi=3.141592\dots$ ギャンブル好きな方なら麻雀牌、甘党ならアップルパイ、フリーマントルではパイに悩まされたお話をいたしましょう。

フリーマントルに入港するとまず検疫官が乗艦してきた。検疫事務は医務長の担当なので、乗員・乗客名簿とイエローカード（予防接種票）提出、出港地からの患者発生状況、そ族（ネズミのこと）駆除・艦内消毒等と報告、最後に検疫伝染病の発症はない旨報告し、約10分程で完了し、入港が許可された。次に税関吏が乗艦、補給長に

バトンタッチした。しばらくすると税関吏は乗員・乗客の私有物でトランジスタラジオやテープレコーダー等電器製品の一覧表を作れと言われ頭を抱えている。そこで筆者が呼び出され交渉を委された。そこでクルー・パッセンジャーが数百人いてそれぞれ皆1台や2台持っているので書ききれない。要はヤミ市場に流されると税の取り損じがあると困るのだろう、それなら当方で責任を持って密売ないから、ただ現地の人に無償でプレゼントする場合もあるがそれは我々に対する課税対象にはならないであろうから承知してくれと言ったらば（ような気がする）招致したということでこの件も落ち着いた。補給長は大喜び、「ついでに真水補給の交渉をしてくれ」ついでに酒屋の免税の交渉もしてくれ」ついでにゴミの業者には隔日に収集するよう言ってくれ」と際限なく「ついで」が出て来て「最後にツアーの細目を船員クラブでつめてくれ」そこで交渉を始めると“Feed time”を入れるかと聞かれた。辞書にFeedとは病人・子供に食事を与える、餌を与えるとある。ハテ、柄の悪い船員言葉で食事時間のことかと思ひ、オー、イエース オブコース、サンドウィッチ アンド ビア プリーズと言ったら相手はキョトンとしている。ツアー当日、ライオン公園には10時頃到着した。ガイドはこれからFeed time だと言う。ランチには早いと言ったら、いきなり放し飼いのライオンに

生肉が投げられ始めた。OOOh! Feed time とはライオンに餌をやる時間のことだったのか。他のツアー参加者には誤訳は気が付かれず、ツアーは大好評であった。その上補給長からは格別の信頼を受けた。

フリーマントル出港の日は来た。補給長は「銀行へ行って代理店への支払いについて行ってくれ。経理の前任海曹をつけるから」当の前任海曹は「補給長が来るとまとまる話もまとまらない、医務長、銀行まで御足労ください」そこで覚悟をきめ銀行へ行くと奥のソファに通され、いきなり「何かかんとかゴニョゴニョパイ」ここは英語圏なのにさっぱり理解できない。そのうち紅茶が出され、また「ゴニョゴニョパイ」が始まった。「I like apple pie」と言ってもアップルパイは出てこない。そのうち腋の下には冷汗が滲み、あらぬ方向に視線をそらしていると、相手は更に怒気を含め大声で「ゴニョゴニョパイ」が始まった。ああ万事休す。そうだ発音に訛りがあっても活字に訛りはないであろう。ここは筆談を試みよう。そこで「PIE」と書くと相手は冷たく首を横に振るだけ。まさかと思ったが「PAY」と書くと相手は破顔一笑「OH YES」、ああそうか、オーストラリアでは PAY をペイではなくパイと発音するのか。ああやれやれ。横にいた経理の前任海曹にはシレッとした顔で「オイ、金を払えということだ」と促したら、早速アタッシュケース一

杯の米ドル札豪ドル札を数え始めた。最後に 1¢ 端下が出たのでこれはお駄賃に有難く頂戴した。これまた一件落着、無事出港出来た。オーストラリアでは何とか Language barrier を突破できたが、あとは魔の暴風圏をうまく突破できるか……あとつづく

(17次ふじ・衛生長)

鯨のたたり？

濱田 真人

昭和44年6月、宿願かない「ふじ」乗組を拝命、わが世の春を謳歌する気分だった。ふと思い出したのは、南極観測再開の前年に海鷹丸(小沢敬次郎船長)の南極洋調査(佐々木幸康団長、39年10月~40年3月)参加の折、延縄で獲った鮪の刺身が飛切りうまく腹一杯食べたことだった。11次の出港までにあれこれ描いた夢の一つに、艦内食堂のテーブルに鮪の刺身の山盛りを提供したいとの思いが募った。謀は密なるをもって良しとするで、乗員の誰にも話さず実行に移した。

先ず水産庁の友人に話し意向を尋ねると「本来、鮪延縄は大臣許可だが、若し問題になれば海洋調査の一環で南限の鮪について調べたとでも言うておくさ」という気安い回答で、勇気が湧いた。次は漁具の調達で、三崎の水産会社の友人を訪ねて相談すると、快い返事で延縄20鉢(1鉢:延べ300m、釣針5本)を寄贈すると言い、餌のサ

ンマも付けて艦まで運んでくれた。一応の準備を完了、これらは全て独断専行だった。

赤道を越えるのを待ち、前田副長に企図を話し艦長の承認を頂けるようお願いした。磯辺艦長、副長ともに人格者の話が分かる先輩であり、前例にとらわれずに承諾され時機は後令するとの回答を得た。趣意は単調な艦内生活に刺激を与えると共に運動不足解消の一助とし、初めから獲物には期待されてなかったようだ。艦内に鮪作戦の風聞が立つと、言い出しっぺの私に獲物の予測を問われるので「うまくいけば10尾悪くとも3尾は確実」と放言していた。

フリーマントルが近くなり、入港の時間調整のためか、突如入港前日に実施許可が下り、12月9日午前3時頃ステーブ岬沖で、延縄6鉢を投入した。入港作業の都合だろう、短時間だが6時から揚収を開始した。引き揚げる釣針の餌には、かじった形跡さえなく、付いたままでオール空振りかと思いきや最後の針には超2mの魚影、すわと色めき立って力を合わせ引き上げるとヨシキリ鮫でがっかりした。

しかし、後がまだあった。翌日の午前8時、パイロット待ちで仮泊地に投錨の際、後甲板で昨日獲った鮫の切り身を餌に釣り糸をおろすと、30cm級の鯛の類が入れ喰いだった。短時間に数十匹を釣り上げ、一部は食糧用に、残りを酒の肴に食べた者も多く好評で、

些かの罪滅ぼしをしたような気になり、嬉しかった。

12月16日、昭和基地に向けフリーマントルを出港して4日目、S47°E110°付近の定点にて「海洋観測中特に鮪延縄を許す」との指示を受けた。不首尾に終わった1回戦、諦めていた2回戦だったので、さすがは吾等の艦長と欣喜雀躍だった。南限鮪の調査には好適の場所であり、今度こそはと張り切り前回は同じく、水産高校卒の経験者の手を借り午前8時に投入を終わった。昼食後揚収の準備を済まし、延縄を見失うトラブルもあったが、搜索のうえ揚収終了、2回戦は寒帯性のネズミ鮫4尾のみの結果だった。“泰山鳴動して鼠4匹”の情けない成績は、恥の上塗りで身の置き所に苦しみ、坊主頭になって慎独の意を表明した。なお、運用科某海曹は鮫を食べて下痢を起こしたというクレームがあったが、私としては責任の取りようがなかった。

11次帰港時の「ふじ」、スクリューの折損ならびにピセットは“鮫のたたリ”という風評があった。未だに張本人の私の気になることで、10・11次隊の皆さんのご追懐は如何なものだろうか。ちなみに、3月の南極倶楽部の会合に初参加し、新入会員の自己紹介の際“気象長”では不知顔の半兵衛氏も“漁労長”の異名を名乗ると、鮫騒動を思い出されたのか話が弾み楽しい一時でした。やっぱり鮫の所為？

(11・12次ふじ気象長)



NHK“プロジェクトX”出演まで(つづき)

高尾 一三

2月13日と20日に2回に分けて“プロジェクトX 宗谷”の放映が終わった。2ヵ月たった今、友人からの手紙に会話の中にいろいろのご批評をいただいた。その時に感じた事はこの“プロジェクトX”が案外多くの人が見ており人気番組であることである。私も宗谷が関係してから毎回興味をもって見ているが、われわれ熟年の世代の心をくすぐる何かがあるようだ。それだけに関係者はその資料の掘出しに、まとめに

大変であったと思う。限られた時間内にいかに盛り上げるかが最大の見所であり、よくまとめられているという声が多かった。

友人との語らいの中でやはり一番多かった声は永田隊長の活躍であった。戦後間もない時に日本の「国際地球観測年」の参加に際して何回かの挫折にもめげず貫き通した隊長の熱情に、そして参加が決まると国民の皆さんと民間企業の献身的な協力の中に今忘れかけた国民の心意気を感じた。と話している。

1回、2回の放映を通じて宗谷の行動については多くを語られてはいない。しかし老朽船の改造で暴風圏、未知の氷の世界にいとむ宗谷の姿には称賛を惜しまない。宗谷についてはご苦労さんと言う声が多かった。

雑誌アエラ(’01.4.2号)には『“中高年が涙する秘密” NHK“プロジェクトX”に強い支持』と書いている。その内容は……“プロジェクトX”に対する視聴者からの声は回を追うごとに増え、今では常時千件を超えるという。2月に放送した南極観測宗谷の時は、番組ファンが独自に作ったホームページに四千ものメールが寄せられたとか。視聴率は10%前後でこの種の番組としては高いが、それ以上に反響が大きいことが特徴だ。』と書いている。そして「未曾有の不況の中、リストラなどの厳しい風をまともに受ける中高年サラリーマンたち、彼らが今、最も必要と

している勇気や、家族の絆を強めるきっかけを与えてくれるのがこの番組なのかもしれない。」と結んでいる。

私と話したある視聴者は、「宗谷の任務は輸送である。宗谷は裏方だ。いつの時代にも大きなプロジェクトには裏方が存在する。あの映像でのナレーションで宗谷の苦闘と船長の功績は十分説明されている」と言う。この評は的をえているかもしれない。ナレーションはいう。「リュツォ・ホルム湾はアメリカ海軍の当時の資料によれば inaccessible な地域であり、欧米各国が過去に 7 回もの上陸を試みたがいずれも失敗している地域である」と。宗谷はその湾深く突入し接岸に成功した。宗谷の活躍の映像の中に松本船長の姿は少なかったが、宗谷は見事に裏方さんの大役をはたした。この功績はわれわれ乗組員の心の中にいつまでも刻まれている。(1 次～3 次宗谷・航海)

会務連絡

6 月の例会で会員数は、218 名に達しました。会報「南極」は、本号で第 8 号となりました。また、6 月例会の翌日(6 月 22 日)には、恒例の南極倶楽部の第 3 回ミッドウインター祭りが山梨県の河口湖畔で 16 名の倶楽部有志の参加を得て盛大に開催されました。幹事の三上会員・山岸会員のお世話により、(1)村山雅美会長の南極四方山話・第 3 回記念講演、(2)「タロージロ

ーは生きていた」、「オーロラは招く」などのビデオ鑑賞、(3)砕氷艦「ふじ・しらせ」の調理長(仙波会員)や掌帆長(飯塚会員)の腕によるミッドウインター晩餐に舌鼓を打ち、遙か南極の空に想いを馳せながら親睦を深めました。「例会に・会報に・催し物に」と、南極倶楽部の益々の発展と活況はご同慶の至りです。例会幹事は「設営現役組」からバトンを受けた「南極隕石組」が 6 月と 7 月の例会を担当いたします。8 月からは「気象組(気象庁)」が担当を予定しています。10 月以降の例会幹事を募集受付中です。幹事幹旋担当 鮎川 勝(会員番号-53)

連絡先: Tel 03-3962-2762

e-mail: ayukawa@nipr.ac.jp

編集後記

暑中お見舞い申し上げます。第 8 号をお届けします。実は編集担当 7 月はお出張が入り、本号は 6 月中に作成されたものです。直接お渡しできなかったのは残念ですが、本号も南極観測の原点である航空機輸送、遭難の顛末など貴重な資料、体験が満載です。また、本号の付録になった塚崎展生さんの南極「歌の玉手箱」は、今後、南極にちなんだ歌の収集活動の先鞭をつけるものであり貴重な資料になりそうです。次号は 10 月発行ですが現在、原稿は底をつきました。皆さんの原稿をお待ちしております。

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 / / e-mail

96 田丸 厚

122 渡辺 清規

154 芦田 成生

157 多賀 正昭

158 宮崎 修吉

169 古田 逸子

177 今在 義忠

180 有澤 豊志

182 梶川 征毅

183 庄子 仁

184 篠井 さつき

185 布宮 貞夫

186 石沢 賢二

187 小堀 秀男

188 徳永 昭一

189 柏谷 博之

205 久松 美保子

207 栗城 繁夫

208 石角 義成

209 小島 秀康

210 靖子ディービス

211 久松 暉子

212 成瀬 廉二

213 齋藤 隆志

214 後藤 茂久

215 島崎 満雄

216 石本 恵生

217 伊藤 房

218 大室 昌久

次の方々は第4号で新入会員に掲載
されましたが、会員番号に間違いがあ
りましたので次のように訂正致します。

145 吉川 暢一

150 宮岡 宏

151 鈴木 つる