



Vol.1

はじめに

《三好企画の web サイトに掲載されている文は全て著作権法により保護されます。日本語訳の著作権は三好企画が保有しています。掲載されている文の閲覧と印刷には制限なく、研究にご利用ください。ただし、全文をコピーして流用すること、改ざんすることはお断りします。

これは 1931 年の日本社会、世界の航空機、航路についての貴重な記録です。論文の部分引用にあたっては、「出典」として下記をご掲載ください。》

『ジャパン・アドヴァタイザー』The Japan Advertiser 1931 年 10 月 10 日、ジャパン・アドヴァタイザー発行 日本語訳・三好企画 2025 年

アメリカで出版されたアン・モロウ・リンドバーグ著『海からの贈り物』（1955 年）の 70 年目の記念として、まずは一部を公開します。

凡例

[] 及び*のある部分は、訳註である。
原文は英語なので、漢字表記が不明のものはカタカナにした。
原版はタブロイド判 32 ページ、報道内容が重なった部分があるので一部を割愛した。

翻訳協力 順不同、敬称略

リーブ・リンドバーグ 兼子 奈緒美 中川 経子 浅野 正弘

万歳！

万歳！ この歓呼と歓迎の日本語の叫び声の意味は、文字どおり、一万年のことであり、この慶事に格別にふさわしいものです。日米両国民の平和、幸福、友好的通商、文化交流に万歳！ チャールズ・オーガスタス・リンドバーグ大佐の偉業達成の記憶が、一万年後も続きますように！ バンザイ！

私たちは現在に生きているとはいえ、同時に過去を忘れることはできません。私たちが未来に向かって邁進している時でさえ、過去は必ず私たちとともにあるのです。英雄リンドバーグ大佐は、決してその過去の成功に安んずることなく、現在も精進を続け、私たちの模範となっています。大佐の過去の成功は人類の記憶に未長く生き続けることになるでしょう。それでも、大佐は未来を見つめて突き進み、先駆となり、自らの努力によって獲得した輸送手段である飛行機の信頼性はもちろんその威力も、懐疑的な世界に向けて証明してきたのです。

世界がこの勇敢な飛行家から大きな恩恵をうけています。何故なら、大佐は航空業のために戦う最も偉大な闘士として、各国間の距離を縮める動きに大きなはずみを与え、それによって、相互間に平和と協和を絶えず促進しているからです。重ねて万歳！

次のサインが掲載されている

サインは、

石川島航空社長 渋沢
中島飛行機製作所 社長 中島
芝浦電気 社長
日本航空 社長 西野
日本電気 社長
東洋綿紡績 社長

T. Shibusawa
President,
Ishikawajima Aircraft Co., Ltd.

K. Nishino
President,
Japan Air Transport Co., Ltd.

K. Nakajima
President,
Nakajima Airplane Manufacturing Co., Ltd.

Y. Iwasaki
President,
Nippon Electric Power Co., Ltd.

T. Hirota
President,
Shibaura Engineering Works, Ltd.

Fusajiro Nishida
President,
Toyo Cotton Spinning Co., Ltd.

- * 90年前の飛行の記録はこの「バンザイ」の寄稿から始まる。
- * リンドバーグ夫妻は、1931年7月29日にアメリカのメイン州ノースヘイヴンの海峡に着水し、ディーコン・ブラウン岬に一泊後、この東洋への飛行に出発した。

1931年8月から9月

チャールズ・A・リンドバーグ大佐と夫人の日本訪問 新聞記事

アメリカからの親善大使

1931年7月29日、ロッキード社製水上飛行機シリウス号の小さな機体がロングアイランド、ノース・ビーチのさざ波のたつ入り江の海面を滑走し、平和と親善という使命を帯びて飛び立った。

8月24日、チャールズ・オーガスタス・リンドバーグ大佐夫妻は、日本の北海道、根室湾に脆い機体を着水させ、雨あられと降り注ぐ日本国民からの熱狂と賞賛を浴びた。この熱狂はほんの手始めにすぎない。夫妻の滞在中、同様の歓迎を受け続け、根室とその周辺からやってきた群衆はまさに熱狂の渦を巻き起こしたのである。

この2日後、霞ヶ浦海軍航空基地〔茨城県〕で大日本帝国の公式歓迎行事が始まった。式典には内閣から3名の閣僚が、また民間からも一流の著名人が勢ぞろいし、リンドバーグ夫妻は親善大使の任を成功裡に果たし祝福された。

リンドバーグ夫妻は9月19日に日本を出発し、中国の南京へと飛び立った。二人が東京に到着して福岡から飛び立つまでの27日間は、ありとあらゆる形式の公私にわたる歓迎行事が目白押しであった。夫妻のための公式晩餐会を主催したのは、逡信省ていしんおよび海軍省大臣、そして日米協会、また首相・若槻礼次郎男爵、さらに三井八郎衛門男爵というお歴々である。帝国飛行協会やアメリカ協会東京支部、東京・横浜・京都・奈良の各首長、軽井沢避暑地協会、さらに、あまたの組織や名士たちが夫妻のために正餐会・歓迎会を催した。リンドバーグ大佐は公式のスピーチをもとめられる場合も多かったのであるが、とあるスピーチは、ラジオ中継でJOAK〔東京放送、現NHK東京放送局〕、JOBK〔現NHK大阪放送局〕、JOCK〔現NHK名古屋放送局〕の各局を通じて日本中に放送されたばかりでなく、NBCとCBS〔どちらも当時の開局間もないアメリカのラジオ〕を通して米国にも放送された。彼のスピーチはどれも簡潔で、飾らない誠実さを印象づけ、すべての聴衆の心に長く残ることであろう。

とはいうものの、リンドバーグ夫妻がその人気の高さを最も印象づけたのは、公式行事の場においてではなかった。リンドバーグ大佐と夫人が一般大衆の前に姿を現す機会のごくまれではあったが、その時の歓迎ぶりこそ、日本国民の気持ちをありのままに反映していた。シリウス号が着陸するたびにあまたの群衆が押し寄せ、また、霞ヶ浦以外では、離陸のたびに群衆が押し寄せた。東京市長が二人の飛行士たちに歓迎の挨拶を述べた日比谷公園の野外

音楽堂では、人々の熱狂はヒステリーの寸前にまで高まった。有名人の姿をひと目見ようと、会場は膨大な数の人々で埋め尽くされ、それが叶わなかった人々の数もまた膨大であった。

公の場でリンドバーグ夫妻が人々に感銘を与えた理由は、「飛行」という危険な職業に一身を捧げているにもかかわらず、その慎ましい性格と賞賛を受ける際の品の良さにあり、つまり、**英雄**を崇拝する一般の日本人にとって、夫妻はうってつけの対象であった。太古より日本人が伝説上神格化された英雄たちにもとめてきた特質が、そのまま人間の姿となったのが夫妻だった。日本人は激しやすく移り気で、かつ向こう見ずな民族である。大声で笑っていたかと思うと、いきなり怒り出す。徳川幕府の時代、3世紀にわたり日本人は儒教をふまえた封建制の支配下で自制することを強いられ、従ってきたので、本来備わっているこの衝動性が表にでることはまれである。だが、ひとたび心を魅了されるような大胆不敵な偉業に接すると、その行為や大義にたちまち賞賛を日本人はおくらずにはいられないのである。

リンドバーグ夫妻のアメリカからの旅が平穏無事なものであったなら、これほどまでに日本人の心を捉えることはなかっただろう。日本の国境に到達するまでの「リンドバーグ大佐」は、日本人にとって単なる人名にすぎず、人々の興味をかきたてるものではなかった。彼についての情報もひどく歪曲されていた。「大西洋を空路で最初に横断した人物」だと思っている人々が多く、なかには、「この試みが成功すれば、リンドバーグ夫妻は太平洋横断飛行の最初の成功者になる」と思っている者もいた。とはいえ、「リンドバーグ」の名を聞いて思い浮かぶのは、せいぜいが流し読みで理解も不十分なままの報道記事くらいのものであった。

だが、リンドバーグ夫妻が千島列島で目的地を目前にしながら困難に見舞われて5日間到着が遅れ、二人の身の上への心配がたび重なったあの劇的な出来事によって、夫妻は日本人が崇拝する英雄の座にまで昇りつめたのだ。困難に直面した際のリンドバーグ大佐の冷静さと勇気と機知、その夫人の忠実さと辛抱強い協調性ゆえに、夫妻は日本人に慕われたのである。

リンドバーグ夫人はまた別の点でも一般大衆の心をつかんだ。つまり、日本女性の理想像と感じられたのである。夫を忠実に助けるが、決してでしゃばることはなく、危険な行為に果敢に挑んでも自分の功績を認めさせようとすることはない。日本人にとって、このような特性は好ましいものであった。また、小柄で髪が黒く、まさしく美人の条件にあてはまる容貌の持ち主であるリンドバーグ夫人は大衆の心にさらに鮮烈な印象をあたえた。実際に会った日本人はいささか驚いたことだろう。なぜなら、これまで会った多くの外国人女性の甲高い声音にたじろぎ、まったく予備知識のない事柄を延々と説明するのを拝聴してきたはずだからである。リンドバーグ夫人はどうやらその正反対の女性のようにあり、会った人々は好

印象をもったという。

日本人によるスピーチは、今回の飛行訪問がより良き国際感情と親善という大儀に貢献した点を強調した内容が多かったが、リンドバーグ大佐は慎重にその話題について触れるのを避けた。滞日中の大佐は一貫して「二人は休暇で空の旅をしている」と力説していた。「太平洋を越えた握手」などの宣伝文句を省略し、「国家間のよりよき相互理解」という陳腐な言葉を使わないので、その誠実な人柄がかえって際だったばかりでなく、結果として聞く者の心に「このような大義の幾ばくかが達成されつつある」との思いを抱かせたのである。

話題が航空関係におよぶとリンドバーグ大佐は活気づいた。どうやら、彼の興味を本当にひくのはこの話題だけらしい。大佐は東京滞在中に、帝国飛行協会の講堂に集まった専門家たちを前に、自身の職業について講演し、東京・軽井沢・大阪・京都・福岡では非公式な場で多数の航空士官たちと語り合い、航空技術についての質問を受けたのだが、いつも誠実に応じていた。

今回の功績により、夫妻のたどったルートで日米間の商業飛行がすぐに計画に移されるのではないかと期待する人々もいたが、残念ながら大佐の見解は明るいものではなかった。二度にわたる会見で大佐は、気象観測所の設置と、1年がかりで夫妻の発見内容を調査する必要があること、またそれが計画達成の準備段階にすぎないことを指摘している。さらに、商業飛行の運航には莫大な投資が必要であり、利益が望めそうにない点も力説した。「運航計画は理論的には可能であるが、この先数年は予算的にまず不可能であろう」という結論を述べた。

日本人飛行家たちが深い感銘をうけたのは、機体の状態の確認作業や離着陸にあたり、細かな手順のひとつひとつを管理するリンドバーグ大佐の細心にわたる注意深さであった。着水の際、機体を傷つける可能性のある丸太やその他の障害物が水面に浮遊していないかを警戒し、決まって低空飛行で3回付近を旋回する。離陸の際には、エンジンが温まり、順調に動くようになるまで必ず待つ。つぎに、危険物が水面に浮いていないことを確認するために離陸コースをゆっくりと往復する。ちょうど4年前、かつてない大冒険に挑んだ大佐は、いまや民間飛行界における名声のほぼ全てを手中にしているのに、彼が健全な飛行への説得力のある模範を示してくれたことで、その影響は日本中にゆきわたるであろうと、日本人の飛行家たちは認めている。飛行士が安全管理を心がけて、はじめて飛行は安全なものとなるのだ。

リンドバーグ夫妻の歓迎行事が米国大使と協同で計画され、じつに見事な遂行ぶりであったが、その功績は日米協会の日本人役員たちに負うところが大きい。

日米協会会長・徳川公爵はこの責務を協会の副会長・樺山伯爵に委任した。伯爵の優れた

指揮管理能力と尽力により、メープルクラブできわめて打ち解けた雰囲気で行われた協会の和食晩餐会のみならず、東京で行われた数多くの行事が成功裡におわったのである。

同協会の小松名誉幹事は、貴重な時間をもっぱら日本側来賓のために費し、全ての公式行事と多くの非公式行事で通訳を務めた。同氏は、さまざまな行事でリンドバーグ大佐のスピーチを通訳したばかりでなく、霞ヶ浦の飛行場から、夫妻が無事に日本へ到着する模様をラジオで実況中継し、さらに、逓信省と海軍省の閣僚がリンドバーグ大佐のために催した晩餐会では、日本人賓客のスピーチを通訳して米国に放送したのである。また、小松氏は長時間におよぶ全国放送でも目覚しい活躍ぶりをみせた。電波を通じて、リンドバーグ大佐がなし遂げた航空上の数多くの功績と航空科学に対する貢献をいきいきと描き出し、アメリカ国民の心を魅了したリンドバーグ大佐の個性を日本国民にわかりやすく伝えたのである。

リンドバーグ夫妻が霞ヶ浦に到着して福岡から出発するまで、付き添い役を務めたのは日米協会事務官のタケダ氏である。リンドバーグ大佐も夫人も非常に世話になり、「おかげで助かった」と感謝の言葉を述べている。

東京の新聞社は、この二人の飛行士について詳細に報道し、旅程を事前に掲載していた。そのため、大佐が訪問中の建物の前にはいつも群集が詰めかけていた。

このあと続くページに、『ジャパン・アドバタイザー』が日々報道した記事を編集し、リンドバーグ夫妻の訪日を一連の物語として掲載している。ここで語られているのは、日本国民がもっとも立派なアメリカ人男性と女性として認めた若者たちに捧げる、心から湧き上がる真意である。ともあれ、リンドバーグ夫妻を敬愛する点において、アメリカと日本の心はひとつなのだ。

この版について

『ジャパン・アドバタイザー』は日刊新聞で、リンドバーグ大佐夫妻の訪日を根室到着から福岡出発まで余すところなく報道し、この点では、帝国で発刊されている他のいかなる新聞にも追従を許さなかった。したがって、あの重大な出来事の記録と思い出とすべく、この版を発行する。

【困み記事】 歓迎の辞

大日本帝国首相 若槻礼次郎男爵

チャールズ・A・リンドバーグ大佐および夫人が北太平洋を經由して人跡未踏の空路を切り開き、アメリカ合衆国から日本へいたる危険きわまりない飛行を成功のうちに終えられ、無事日本に到着されたことについて、『ジャパン・アドバタイザー』紙の紙面を借りて、ささやかながらここに歓迎の言葉を述べさせていただくことは、わたくしの格段の喜びとするところであります。まことにこのたびの快挙は、航空史上、画期的な出来事のひとつと言えましょう。

リンドバーグ大佐が航空の分野において、あまたの功績をあげられてきたことは、あらためてここで申し上げる必要もございません。大佐の超人的ともいえる才能と手腕、そして洞察力と航空科学の分野における先見性のみならず、尽きぬ勇気と不屈の精神力に、日本国民はこぞって敬愛の意を払っております。また、大佐に備わっている賞賛すべき特質、すなわち、世界中が認める優れた人格は、とりわけ賞賛にあたいすることです。

リンドバーグ大佐および夫人の訪日を、大空の英雄としてだけではなく、太平洋のかなたの友人たちからの親善と友好をたずさえた使者として、心から歓迎致します。お二人による飛行の成功は、科学技術上の偉業というだけでなく、アメリカ合衆国民と日本国民の間の相互理解と友好促進に大きく寄与するものであります。

最後に、簡略ながら、リンドバーグ大佐および夫人のご多幸を祈り、日本滞在を心より楽しまれるよう、また、快適な飛行を続けられ、さらなる成功と賞賛に満ちた功績を積み重ねて、祖国に戻られることをお祈り申し上げます。

1931年8月19~21日

リンドバーグ夫妻、日本国境を初めて越え

濃霧のため計吐夷島に不時着

8月19日 ペトロハバロフスクを出発、アバチャ湾に不時着後計吐夷島へ——エンジン故障発生

8月20日 損傷した飛行機を島の北側に曳航

8月21日 海路で武魯頓湾へ

二人の後方には、地球の天辺を覆う冷たい灰色の大地がどこまでも広がっていた。北極圏の荒涼とした山々である。その前方に広がるのは、二人の到着を待ち受ける日本の大地、アジアの脈打つ喉もとに連なる首飾りのような島々である。8月19日の朝、日本時間の9時45分、赤と黒の彩りの単葉飛行機はペトロハバロフスクの寄航地をあとにして、最終目的地・日本へと向かった。リンドバーグ夫妻が目指しているのは根室、日本の領土の最北端に位置する広大な島・北海道の北東部のはずれにある港である。

飛び立ってから数分もしないうちに、些細なエンジントラブルのため、夫妻はやむなくアバチャ湾に不時着した。問題の箇所を整備し、再び根室に向けて飛び立ったのは1時間後、カムチャッカ時間の12時45分、日本時間の10時45分であった。

日本時間の11時2分、リンドバーグ機と落石無線局の間で最初の直接無線電信が交わされた。そのなかで、リンドバーグ夫人は「択捉島と根室の天候について詳細な気象情報を受けとった」と伝えている。

続いて12時20分、落石局はリンドバーグ夫人の無電で「飛行機がカムチャッカ半島最南端のロパトカ岬と千島列島の最北端・占守島に挟まれた千島海峡を越え、日本領空に入った」ことを知る。それに先んじて送信された無電によると、正午の飛行地点は東経156.20度、北緯50.3度であった。

【写真説明】

東京への飛行に先立つ試験飛行のため、ロッキード・シリウス号に乗り込むリンドバーグ夫妻。ロングアイランドのノース・ビーチにて。



Mr. and Mrs. Lindbergh entering their Lockheed Sirius plane for one of the several test flights at North Beach, Long Island, which preceded the actual take-off for Tokyo.

マツワ 松輪島に接近

午後2時に、ふたたびリンドバーグ夫人から無電があり、「飛行機は^{シムシル}新知島の北に位置する小諸島のひとつ^{マツワ}松輪島に接近しつつある」とのことであった。その20分後、夫妻は松輪島から東に7キロの地点にいた。

そのころ、逡信省から根室に派遣されていた航空士官・田中義雄中尉は、第百国際丸にリンドバーグ夫妻を支援するよう無電を打った。船は、夫妻の単葉飛行機との連絡を保つため、^{シムシル}新知島近海を航行中であることがわかっていたからである。同中尉はさらに、2時間あまり減速航行するよう要請した。第百国際丸は東京報知新聞社がチャーターした船で、北太平洋を航海して吉原清治〔註・1905~不明 報知新聞社員、一等飛行機操縦士。当時、太平洋横断飛行をめざして、千島列島の新知島で準備をしていた。〕に補給品を届け、乗船している報知新聞社の記者のひとりがペトロハバロフスクでリンドバーグ大佐と夫人のインタビューに成功し、日本に戻る途中であった。

第百国際丸の通信士からの連絡によると、^{シムシル}「新知島近海は霧のため視界不良」とのことであった。午後2時45分、通信士は「リンドバーグ機のエンジン音を聞くことはできるかもしれないが、濃霧のため機影の目視は不可能であろう」と落石無線局に知らせてきた。

日本電報によると、午後3時40分「濃霧の中を飛行中」とリンドバーグ夫人から無電連絡がはいった。夫妻は「飛行の続行に確信がもてないので、現在の根室上空の気象情報を知らせてほしい」と連絡してきたが、「天候は依然として良好と思われる」との情報が返信された。

嵐の前触れ

午後4時にふたたび無電がはいった。

「霧のため、飛行地点が確認できない。前方に嵐の前触れを示す雲が見える。飛行続行は不可能につき引き返して^{シムシル}新知島に向かっている。着水可能な場所を知らせてほしい。」

しばし協議ののち、田中中尉は、^{シムシル}新知島北部沿岸の^{ムロトン}武魯頓湾への着水を夫妻に助言するよう、落石局に伝えた。この情報は4時20分に送られた。

午後4時45分、リンドバーグ大佐夫妻は、カムチャッカ半島と北海道のほぼ中間地点、^{シムシル}新知島近海の北方に位置する小島・^{ケトイ}訃吐夷島に飛行機を着水させた。

だが、夫妻が無事を知らせてきたのは午後6時30分であった。その連絡によると、「二人の身に危険はなく、救援隊派遣の必要はない」とのことであった。また、「機内には空腹を

しのぐのに十分な食料があり、タンクの燃料も根室に到着するには足りる」と伝えてきた。

2隻の船の派遣

「救援は不要」と夫妻は主張していたが、^{シムシル}新知島沖を航行中の第百国際丸は「リンドバーグ夫妻のもとへ赴き、できる限りの援助をするよう」指示を受けた。夜9時には2隻目の船、^{シムシル}通信省の調査活動中であるシムシル丸が、「^{シムシル}新知島の^{ケトイ}新知湾から夫妻のもとへ行くよう」命令をうけた。

リンドバーグ夫妻が初めて日本の領海に着水した^{ケトイ}計吐夷島は、幅わずか8kmほどの島で地形が険しい。千島列島の他の島々と同様、火山活動によってできた島である。食料となるものはまったくない。島の周囲の水深は深く、300m沖には潮の速い流れがある。リンドバーグ夫妻が着水したのは南東部の海岸沿いであった。

^{ムロトン}武魯頓湾から^{ケトイ}計吐夷島までの距離は不明だが、^{シムシル}新知島からは26km以内である。武魯頓湾から根室までは560kmであるから、比較するとかなり短い距離ではある。武魯頓湾まで行けば、吉原清治のために用意されていた燃料を補給することもできる。

今年の五月には、この同じ千島列島で、水上飛行機「報知日米号」によるアメリカ合衆国への飛行を試みた吉原清治が、濃い霧にはばまれ不時着を余儀なくされたのであった。このとき、飛行機が海面からわずか5mの高さまで降下して初めて吉原は海面を目にすることができた。しかし吉原の場合、リンドバーグ夫妻と異なり、不運にも着水したのがかなり荒れた海上だったため、飛行機の損傷がひどく、飛行の続行延期という事態に見舞われたのであった。

リンドバーグ夫妻のもとへ救援に向かうよう命令を受けていた通信省の調査船シムシル丸は、20日の午前7時すぎ、「夫妻の単葉機を目視で確認した」と落石局に報告した。^{ケトイ}計吐夷島周辺の霧は晴れつつあり、視界も徐々に良好になってきていた。リンドバーグ夫妻は船が近くに待機していることを無電で連絡してきた。

日本船に乗船

シムシル丸に乗務している通信士から、根室近くの局に連絡があった。「船はランチを降ろして夫妻の単葉機に横付けし、二人を乗せ、シムシル丸に乗船させた」とのことであった。夫妻は不安な一夜をすごしたにもかかわらず、元気な様子だった。二人は30分あまり船にと

どまって、前日午後に経験した困難について語り、今後の飛行の続行について助言を求めた。

計吐夷島^{ケトイ}沿岸南東の海上でシムシル丸が待機するなか、8月19日の夜から20日の午前および午後の半ばにかけて、事態の好転を待ったが、二人の飛行士は、飛行を続行する希望をきっぱりと捨てた。56km^{ムロトン}先の武魯頓湾にむけて飛びたとうと試みたのだが、シリウス号にエンジンの故障が発生したのである。のちの報告によると、プロペラのどこかに不具合があったとのことだった。

島の周囲を曳航

しだいに波が高くなり、飛行機の修理を完了することが困難になった。それどころか、海が荒れて飛行機の錨策が切れ、錨が潮流にさらわれてしまったのである。シムシル丸からロープが投げられ、リンドバーグ大佐がその先端を飛行機に縛りつけた。船は計吐夷島^{ケトイ}沿いに飛行機を曳航して、島の北側にあるはるかに波が穏やかな入り江に向かった。リンドバーグ夫人はシムシル丸に乗船し、リンドバーグ大佐と少なくともひとりの船員が、飛行機に乗ったまま曳航の指揮をとった。

この入り江にたどり着くと、シムシル丸は錨を降ろし、シリウス号は船の予備錨を使ってもっと岸边に近い場所に停泊した。リンドバーグ夫妻の飛行機にあった錨は、その日の午後の早い時間に、荒天で綱が切れてなくなっていたからである。曳航のために飛行機が損傷を受けている恐れもあったが、入念な検査の結果、破損の痕跡はなんら認められなかった。

リンドバーグ大佐はシムシル丸のランチで本船に連れられ、夫人と再会した。

到着してまもなく、午後6時少しすぎにリンドバーグ夫妻は飛行機に乗り移り、プロペラの不具合の修理にとりかかったが、簡単であることがわかった。

シムシル丸は錨を降ろし、シリウス号は海岸からさほど離れていない場所に停泊している。風はやや冷たかったが、海は荒れておらず、霧も出ていなかった。

島の火山

計吐夷島^{ケトイ}に彼らが上陸するのは、きわめて困難であったろう。島の海岸線はほとんどが岩だからだ。その地形は山が多く、依然として活動している火山の火口に向かって高くなっていく。千島列島の全ての島々は火山活動によりできたものだ。その多くは火山の頂きが目印となっており、周辺の海域を航海する船乗りたちには、赤く燃える灯台の役目を果たしている。計吐夷島^{ケトイ}は無^{ケトイ}人島である。山の斜面には野生の狐が群れをなし、入り江にはラッコがよ

く姿をあらわす。

エンジン故障のため、リンドバーグ夫妻の単葉機は8月20日のひと晩中計吐夷島^{ケトイ}にとどまっていた。リンドバーグ大佐は長時間修理作業を続けたが、十分な結果は得られなかった。そのうえ、潮が満ちてきたので、予期せぬ波におそわれて水上飛行機が破損するのを防ぎ、修理作業も容易にするため、浜に引き揚げることのできる新知島の武魯頓湾^{ムロトン}に向けて、シムシル丸は曳航した。

* * *

リンドバーグ大佐は8月20日の夜を徹してエンジンの修理作業に取りくんだが、翌朝の4時30分になっても依然としてなおらず、二人の飛行士はコックピットの中にはいり、透明な防風シールドを閉めて1時間ほど仮眠をとった。

夫妻は午前7時30分に起床したが、そのころ、落石局が計吐夷島^{ケトイ}周辺の霧の発生と高波を知らせてきたので、エンジンの修理に思うように取りくめない状態であった。リンドバーグ大佐は「天候が回復しなければ、新知島の武魯頓湾^{ムロトン}へ曳航してもらいたい」と申し出ていた。波の穏やかな湾なら、飛行機の修理中も、より安全な避難場所になると考えたのだ。

計吐夷島^{ケトイ}周辺の霧は9時ごろから晴れ始めた。9時30分、「リンドバーグ大佐は先の見通しをつけ希望をもちはじめた」と、落石局に連絡がはいった。そのとき大佐は、エンジンを始動させ、試験飛行にとりかかる計画をたてていた。故障したエンジンの調整が完了した、と判断したようである。シリウス号の無電機は使えなかったが、シムシル丸の通信士によれば、「大佐はなんとか手立てを考えるだろう」とのことであった。

不満足におわった試験飛行

午前10時、リンドバーグ大佐はエンジンを始動させた。しかし、結果は思わしくなかった。その直後、リンドバーグ夫人が落石局に連絡してきたところによると、「無電はふたたび使えるように」になっていた。また、故障箇所は湿気の影響を受けたエンジンの点火装置とのものであった。このため、馬力が低下して、プロペラの毎分回転数が飛行に必要なだけ得られなかったのだ。これ以上の詳細は報告されなかった。

午前11時30分、シムシル丸から「海面は穏やかで、リンドバーグ大佐は計吐夷島^{ケトイ}から武魯頓湾^{ムロトン}への曳航に同意するのではないかと思われる」と連絡があった。水上飛行機は船にしっかりと繋がれ、ともに正午に出発して、時速9kmですすんだ。12時45分、リンドバーグ

夫人は「現在移動中」と打電してきた。夫人も大佐も飛行機に乗っており、大佐がエンジンの修理を続けているのは明らかだった。夫人が「エンジンカバーははずしてあり、数時間のうちにエンジンは正常に作動する見込みである」と伝えてきたからだ。午後1時に、リンドバーグ夫人はふたたび落石局に無電を打った。それは「この数日間、貴局の職員には大変お世話になりました」と感謝の言葉を述べるためであった。

シムシル丸の無線通信士がリンドバーグ大佐から受け取り、東京日日新聞社に送ったものが、夫妻から日本の国民への最初の個人的なメッセージだと言われている。内容はつぎのようなものであった。

「私たちは昨夜からエンジンの修理に取りくんでいるのだが、依然として正常に作動しない。たいへん残念ながら、ここからの出発および根室と東京への飛行再開がいつになるか、明言することができない。」

「シムシル丸の支援は心強い励みになり、感謝の気持ちはとても言葉につくせない。ことに、我々がいるのは無人島の沿岸なので、船長をはじめ、乗組員一同の親切と心遣いには非常に元気づけられた。彼らとともに過ごした時間は、とても楽しいものであった。」

「波がおさまりしだい、我々は故障の原因をつきとめて、できる限り早い時期に出発するつもりである。」

飛行機の引き揚げ

昨日午後5時2分に武魯頓湾ムロトンの入り口にたどり着いたとき、リンドバーグ夫妻は意気盛んであった。空は青く、湾に広がる海原は穏やかで、かなたに砂浜が見えた。8月19日に不時着して以来、ここはリンドバーグ夫妻が目にした、もっとも友好的な海岸である。入り江は浅く、これ以上奥に進めなかったので、シムシル丸はそこで錨を降ろした。ランチが降ろされ、船員たちはシリウス号を浜辺に引き揚げの手助けをした。牽引作業を繰り返し、打ち寄せる波の助けを借りて、48時間以上も海上にあった重い水上飛行機はようやく陸にあがった。

リンドバーグ大佐と夫人は、ふたたび陸に足を下ろすことができたので、思う存分に身体を伸ばした。だが、わずかの時間も無駄にすることなく、鋼鉄製のフロートと、それを機体につないでいる支柱、そして機体そのものを注意深く調べはじめた。海水に長時間つかり、計吐夷島ケトイから曳航されたことによる損傷は見る限りでは無かった。この点に関する心配はこのように一掃された。大佐は「朝になれば、ただちにエンジンの修理にとりかかるつもりだ」と述べた。