霞ヶ浦飛行場の格納庫上空を飛行するツェッペリン伯号。

グラーフ・ツェッペリン号が世界一周飛行に、そして日本へ。

柳沢 光二

ツェッペリン伯号来日

東京の市民は、はるばる海外から飛んでくる飛行船 LZ127 グラーフ・ツェッペリン号（以後ツェ伯号）を見るのを楽しみにしていた。

乗客を乗せた航空機が海外から日本に飛んでくるのは歴史上初めてだ。そんなツェ伯号を新聞は「空の大怪物」と表現していた。

市民は絶対見なくてはと高く見晴らしのいい道路や広場に集まり、ビルの屋上は鈴なりの人で溢れ、中には火の見櫓（やぐら）に登って待つ人もいた。ツェ伯号の接近を知らせるサイレンが街中に鳴り響くと、みんな空を見上げた。なかには街中に流れるラジオの情報を頼りに、自転車で移動しながらツェ伯号を追いかけようとする人までいたそうだ。

当時、東京では「ツェッペリンを見たか」が合言葉になったほど大評判で、玩具店では高額だがツェ伯号のブリキ玩具が売り出され、縁日ではツェ伯号の形をした たい焼きの「ツェッペリン焼き」が大人気に。絵本にもツェ伯号の絵が数多く描かれ少年少女の憧れになり、外国への夢が広がった。あの北原白秋も読売新聞に詩を寄せており、ツェ伯号を「銀色の尾白鷲」と表現している。

世界一周飛行へ挑戦

1929（昭和 4）年 8 月 7 日深夜、アメリカのレイクハーストから世界一周飛行を目指してツェ伯号が出発した。本来、ドイツのフリードリヒスハーフェンから出発する計画だったが敗戦国のドイツでは予算が足らず、アメリカの新聞王ランドルフ・ハーストに資金協力を頼った。その代償として、スタートとゴールがアメリカのレイクハーストに変更になった。

そのため 8 月 1 日、ツェ伯号はドイツから一度アメリカに向かいニューヨーク上空を飛行したあと、レイクハーストに着陸。8 月 7 日、アメリカからの乗客と荷物を乗せ、世界一周飛行に向けレイクハーストを出発した。8 月 10 日、大西洋を横断してドイツのフリードリヒスハーフェンに無事帰還した。

ドイツ出発前日の 8 月 14 日、午後 6 時からフリードリヒスハーフェンのホテルで壮行パーティーが開催された。乗員、乗客も全員参加し 4 時間も大盛り上がり。パーティー後、酔った乗員はツェ伯号のベッドで熟睡したそうだ。

翌 8 月 15 日は快晴。ツェ伯号は早朝の午前 4 時 15 分、国歌が流れるなかフリードリヒスハーフェンを離陸。ゴンドラ部分には総指揮官エッケナー博士にレーマンとフォン・シラー両船長を含む乗員 45 人、そして乗客 20 人が乗船していた。乗客の中には日本人が 3 名。海軍少佐・藤吉直四郎と大阪朝日新聞記者・北野吉内、大阪毎日新聞記者・圓地与四松。

離陸すると機内には「次のステーションは東京です」のアナウンスが流れた。東京まで実に 11,247km。

最初の経由地に選ばれた日本

ツェ伯号の世界一周コースに日本が選ばれた大きな理由は、ベルサイユ条約でドイツから取得したツェッペリン飛行船格納庫が霞ヶ浦海軍飛行場にあったから。

しかし、この格納庫には問題が。事前に準備のため来日した先発隊員が格納庫を調べたところ、全長・幅は問題無かったが、格納庫の扉の中央部がツェ伯号の高さとわずか 82cm しか隙間がないことが判明したのだ。突風にあおられたら機体の外皮を損傷する可能性がある。

そこで着陸する飛行場側から格納庫内にレールを 2 本平行に設置し、機体をロープで曳いて格納することにした。ツェ伯号は全長が 236m。48 階建ての東京都庁の高さが 243m なので、ほぼ同じ。都庁が横になって上空に飛んでいると思えば、その大きさが分かる。

この霞ヶ浦海軍飛行場は横須賀海軍航空隊が手狭になったため 1922 年に新しく創設されたもの。前年の 1921 年にはセンピル大佐以下 31 名の航空教育団がイギリスから来日、霞ヶ浦海軍飛行場などで航空技術の指導教育を実施して日本海軍の航空技術の新時代を築いた大事な場所でもある。

ユーラシア大陸を横断

出発したツェ伯号は首都ベルリン、東プロセインのケーニヒスベルク、ソ連のヤクーツク上空を通過。通過するたびにツェ伯号は低空まで降下し機内から郵便物を投下したそうだ。当時、航空郵便が郵趣マニアの間で大人気。記念切手や記念スタンプが押された封書は高価で取引されていたので、その一部が収益になった。日本にも 7,700 通の郵便物が運ばれたそうだ。

荒涼とした単調な景色のシベリア大陸上空を飛んでいたが、機内には蓄音機からジャズが流れ、乗客はカクテルを飲みながらダンスを踊り楽しんでいた。機内にはワイン 80 本、リキュール 10 本が用意されていた。

早朝にはベッドで横になりながら窓越しにオーロラも見れたというから優雅な旅だ。ただし機内は禁煙。頭上には大量の水素が満載されているので当然だ。中にはパントマイムでタバコを吸う真似をして気を紛らわす乗客もいたそうだ。

夜になると時々銃声が機内に轟き乗客を驚かせた。当時シベリアは未開の地で詳細な地図も無いので、船長はルート選びに悩んでいた。特に夜間は盲目飛行なので山岳地帯上空が心配。担当の乗員がストップウォッチ片手に窓から銃を外に向け発射。地上から跳ね返る音を聴いて、その秒数から高度を確認していたそうだ。

浅草柳橋上空を飛行するツェ伯号を見上げる人々。

日本上空へ

間宮海峡から高度を下げ、樺太（サハリン）を右に折れ日本海方向へと進んだ。

8 月 19 日午前 2 時、ついに日本上空に。最初は札幌上空を飛ぶ予定でいたが靄（もや）のため、北海道の積丹岬から南下して渡島半島を越え太平洋側に入った。途中の灯台には日の丸が掲揚されていたそうだ。

三陸海岸沖を南下し金華山上空を通過していると東京朝日新聞の飛行機が近づいてきた。ツェ伯号の空中写真の特ダネ撮影に挑戦していたのだ。争っていた東京日日新聞（毎日新聞）機は日本海側で待機していたのでスクープできなかった。

午後 4 時 10 分、土浦上空に飛来。エッケナー博士は船室より見える日本の美しい村落や綺麗に耕された田畑を見ながら、「日本に着いたのだ」と感じていたそうだ。

東京上空へ

ツェ伯号は着陸予定地の霞ヶ浦上空まで来た

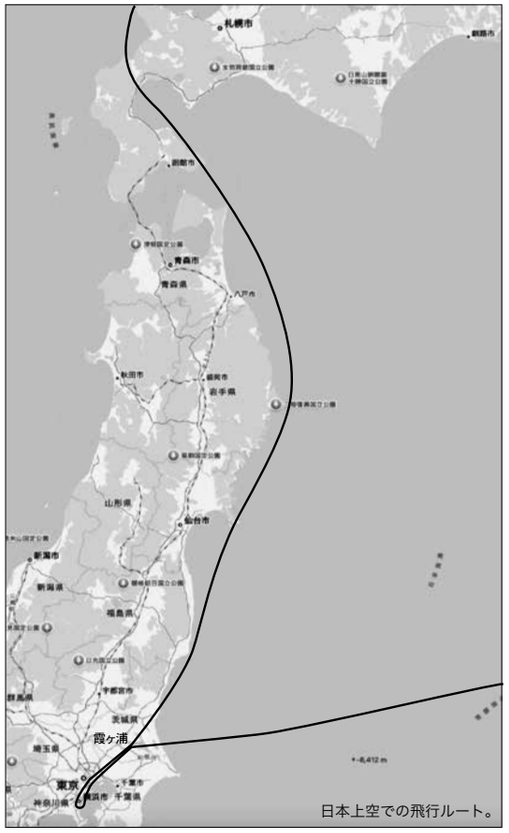
が、そのまま飛び越え東京方面に。予定では隅田川を越えて池袋、新宿、明治神宮、渋谷上空を飛び、品川で皇居方面へＵターン。そして千住を飛び越え、霞ヶ浦に戻り着陸するはずだった。

しかし実際は隅田川の清洲橋あたりで急に進路を変え、谷中から上野公園方向へ。西郷さんの周りには、すごい群衆が見えたそうだ。上野松坂屋の屋上も超満員。その後、東京駅と皇居の間を飛び日比谷公園上空へ。

当時の朝日新聞に「二重橋直前に進航　船首を下げ空から敬礼」と書かれている。皇室への敬意を表したのだろう。そして品川へと進んだ。

品川からＵターンして霞ヶ浦方向に飛ぶ予定だったが、何故か多摩川を越えて神奈川県側に。川崎の工業地帯を越え横浜市上空へ飛び続けた。横浜港近くに来ると港内にいた汽船が一斉に歓迎の汽笛を鳴らしたというから素晴らしい。

東京方面に船首を向け、東京湾の台場上空へ。その後、日本橋を通り隅田川に沿って浅草を北上。そして霞ヶ浦にやっと戻った。なぜ横浜まで飛んだのか理由は不明。乗っていた藤吉少佐のアドバイスだろうか？



日本上空での飛行ルート。

霞ヶ浦飛行場に着陸

午後６時３分、霞ヶ浦飛行場上空にやっと到着。格納庫上空から飛行場を一周して着陸予定地近くに来ると着陸の合図なのか操縦室にベル音が響き、機体から２本のロープが投げ下ろされた。地上にいた白い制服の水兵たちがロープをつかむと、２列に別れてロープを曳き始めた。それと同時に機体からは水バラストが放出され、降下速度を落とした。ツェ伯号はロープに引かれながら格納庫方向へ降下していった。それを飛行場を埋めつくした多くの群衆が見つめていた。

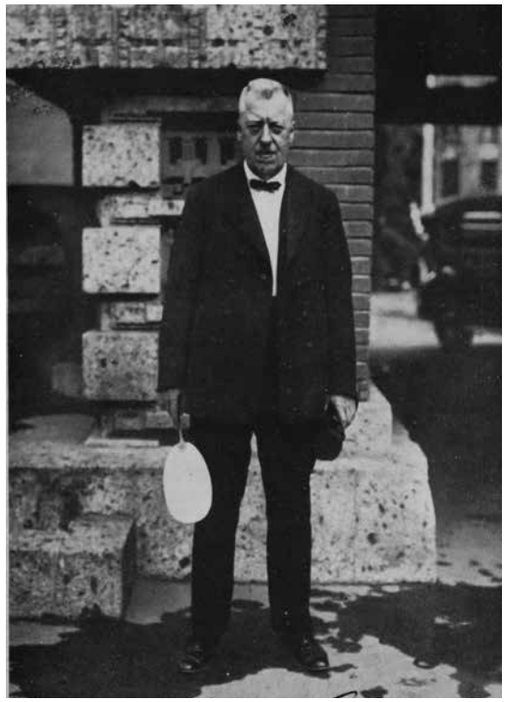
ツェ伯号見たさに停泊期間中には30万人とも40万人ともいわれる大群衆が霞ヶ浦に押し寄せた。上野から土浦へ臨時列車も運行されたが、駅には人があふれ出札停止が行われたほど大混乱。土浦～阿見間を走る常南電車やバスはフル回転で乗客を運んだそうだ。霞ヶ浦周辺の旅館は毎日満室で、中には道路で寝込む人もいたらしい。

ツェ伯号が到着直後、近くに用意された特設テントで歓迎レセプションが開催された。財部海軍大臣らが歓迎の挨拶をしていたが、会場にはものすごい煙が立ち込めていたそうだ。たぶん乗員・乗客のほとんどが飛行中に我慢していたタバコや葉巻を吸いまくっていたからだろう。

レセプションのあと、エッケナー博士以下12名の幹部乗員たちは、午後９時から土浦にある料亭「霞月楼（かげつろう）」で催される枝原航空隊司令主催の晩餐会に招待された。自動車に乗って霞月楼へ。エッケナー博士は宴会でフォーク、ナイフと一緒に出されたお箸が気になったとか。この時の献立表が今も霞月楼に残っている。

椀盛：花車海老　火どりきす 他
刺身：梶木（カジキマグロ）他
取肴：玉子吹き寄せ　車海老塩焼き 他
焼物：鮎塩焼き 他
甘煮：新いも　新はす 他
小丼：鮑　塩蒸し
茶碗：すっぽん仕立 他
水菓子：まくわうり　ぶどう

エッケナー博士は「貝が特に良かった」と後で話していたそうだ。鮑（アワビ）のことだろう。当時、内陸部の土浦では海産物の仕入れは難しかったので、この時は銚子港から海軍の軍用船で運んだとか。飛行場に残った下士官以下の乗員に


帝国ホテル前で記念撮影するエッケナー博士。

は地元のジャガイモを入れた海軍カレーが振る舞われ、大好評だったそうだ。

晩餐会で使われた「霞月楼」は明治22年（1889）に創業した割烹料理の名店。イギリスのセンピル航空教育団が霞ヶ浦海軍飛行場に派遣された時も、ここで歓迎会が催された。霞月楼が気に入ったセンピル大佐は一緒に来日していた夫人や子供を連れて何回も来店し、家族ぐるみのお付き合いをしたそうだ。

1931年にリンドバーグ夫妻がロッキード・シリウス機で北太平洋を横断して来日した際も、海軍航空隊幹部士官らがご夫妻の送別会をここで開催されたというから、日本航空史上とっても貴重な場所だ。

エッケナー博士らが東京へ

８月20日、エッケナー博士ら９人は列車で東京に向かった。到着した上野駅前では歓迎する多くの市民が「万歳！万歳！」と喚呼してくれた。車に乗って帝国ホテルへ。そのあと首相官邸では首相、東京市長、逓信相らと懇談。逓信相からは天皇陛下下賜の銀杯が手渡された。帝国飛行協会では午餐会が催され、白色有功賞と緑色有功賞が贈られるなど忙しい一日だった。

帝国ホテルにはエッケナー博士をはじめ41人の乗員と乗客20人が宿泊した。ホテルの大宴会場には歓迎を意味する「Willkommen」の文字と長さ６メートル以上もあるツェ伯号の大きな模型が吊るされていたそうだ。

いよいよ日本から太平洋を越えて

８月22日午前４時、格納庫から機体を引き出している途中、トロッコの車輪が脱輪。その衝撃でエンジンゴンドラが地上に衝突し破損するトラブルが発生してしまい、出発が延期に。

８月23日、水素ガスの補給を終えると、手にうちわを持った乗客が船内に乗り込み始めた。エッケナー博士が見送りの人達と別れの握手をしている。ドイツの国歌と蛍の光が流れるなか歓送の乾杯。全員の乗船が終わると機体が格納庫から引き出された。

午後3時13分、ついにツェ伯号は静かに上昇し、多くの観衆が見守るなか太平洋に向け飛行コースをとった。

日本からの乗客は海軍少佐・草鹿龍之介、陸軍少佐・柴田信一、日本電報通信社記者・白井同風の３人。電通の白井記者は離陸すると船内の様子を本社に送るため、携帯していた伝書鳩に書いた原稿を付けて飛行船の窓から飛び放した。同乗していた外国人客は大変驚いたそうだ。

しばらくするとツェ伯号は東北沿いのコースを選び、千島列島、アリューシャン列島方向に向け飛行を続けた。アラスカからカナダを経てサンフランシスコ上空、そしてロサンゼルスに無事着陸。霞ヶ浦からの飛行時間は79時間。

この飛行コースでの機内食を用意したのは帝国ホテルの剣持確麿氏。準備した食材は乗員・乗客合わせて61名の６日分（飛行４日・予備２日）で、２トン近い重さだった。酒類はアメリカの禁酒法もあり、シャンパンやワイン、ウィスキーなど計14箱が搭載されたそうだ。機内で出されたメニューの表紙には帝国ホテル越しに富士山が見え、その上空にはツェ伯号が描かれていた。

ロサンゼルスからはアメリカ大陸を飛び越え東海岸へと向かった。

無事世界一周飛行完成

８月29日午前７時に出発点のレイクハーストに帰還し、ついに世界一周という偉業を達成した。総飛行時間288時間11分。飛行距離３万2,790km。当時の大型客船では３ヶ月もかかるのを、ツェ伯号はわずか３週間で飛び終えた。

（やなぎさわ　こうじ）