

2015 年度卒業論文

マルガ・フォン・エッツドルフ
記録飛行に挑戦したドイツ人女性パイロット

慶應義塾大学 文学部

独文学専攻

11106683

小間 奈々子

はじめに	.....
第一章 背景	
1. 第一次世界大戦前後の航空界	.....
1-1. 日本において	.....
1-2. ドイツにおいて	.....
2. 当時活躍した女性飛行士たち	.....
2-1. 女性パイロットの誕生	.....
2-2. 女性パイロットの困難	.....
2-3. 訪日した女性パイロット	.....
2-4. 日本の女性パイロット	.....
第二章 マルガ・フォン・エッツドルフの生い立ち	
1. 幼少時代～飛行学校入学	.....
2. 飛行学校時代	.....
3. ルフトハンザでの勤務	.....
4. 曲芸飛行の習得	.....
5. グライダーへの挑戦	.....
6. 愛機との出会い	.....
第三章 大陸横断飛行	
1. ベルリンーコンスタンティノーブル	.....
2. ベルリンーカナリヤ諸島	.....
3. ベルリンー東京	.....
第四章 マルガの日本滞在	.....
1. 東京飛行場着陸	.....
2. リンドバーグ夫妻との会見	.....
3. 長岡外史の歓迎	.....
4. マルガについての記事	.....
5. ドイツへの帰還飛行	.....
第五章 飛行途上での自殺	.....
1. 日本での報道	.....
2. 自殺の原因	.....
3. マルガの死後	.....
参考文献	.....

はじめに

マルガ・フォン・エッツドルフは、二つの世界大戦の間に活躍したドイツ人女性パイロットである。当時まだ開発途上にあった飛行機は、人間が空を飛ぶことを叶えた新時代の技術だった。第二次世界大戦で飛行機が武器として扱われるようになるまで、多くのパイロットたちが長距離飛行に挑戦し、航空界は可能性の開拓を待つ夢にあふれていた。マルガはその開拓者のひとりとして大陸横断飛行に挑戦し、ベルリン—コンスタンティノーブル間、ベルリン—カナリア諸島間、そして 1931 年に 24 歳でベルリン—東京間飛行に成功した。1933 年、彼女は 4 度目の大陸横断飛行へ挑戦し、中継着陸場での離陸に失敗して機体を損傷させると、直後に自殺してしまった。

私がマルガを初めて知った *Zeit* 紙記事¹ では、彼女はドイツで最初の女性パイロットとして紹介されていた。しかし、実際に調べていくうちに彼女の前にパイロットになったドイツ人女性は 2 人おり、加えてその時代は世界中で少なくない数の女性たちが、飛行や飛行による新記録を樹立していたことがわかった。マルガも当時は世界的に有名なパイロットとして注目されていたが、その他の女性パイロットと同様、現在ではほとんど無名の存在となり、彼女たちに関する資料は少ない。

マルガは東京飛行から帰国後の 1932 年に手記 *Kiek in die Welt*² を出版した。これには彼女の生い立ちからパイロットとしての修業時代、その後成功させた 3 度の大陸横断飛行について詳細に記述されている。本稿はこの手記を中心として、マルガ・フォン・エッツドルフの活躍を明らかにしていきたいという目的のもと作成した。

¹ Die Zeit Nr.5 : Der Flug ist das Leben wert (31.1.2014) .

² Marga von Etdorf : Kiek in die Welt —als deutsche Fliegerin über drei Erdteilen (Union Deutsche Verlagsgesellschaft) 1931.

第一章 背景

1. 第一次世界大戦前後の航空界

航空の歴史は1903年、ライト兄弟が初めて動力飛行に成功したことから始まる。アメリカとヨーロッパを中心とした各国は競って航空機の研究と製造に取り組んだ。1914年に第一次世界大戦が始まると初めて戦闘に航空機が使用されるようになり、その性能は飛躍的な発展を遂げる。1918年に終戦を迎えた後は、飛行の可能性を追求すべく多くのパイロットが曲芸や長距離などの記録飛行に挑むようになった。いわゆる「空の大航海時代」である。

1-1. 日本において

日本の空を初めて飛行機が飛んだのは1910年12月で、日本人の乗った飛行機2機が代々木練兵場で飛行を行った。1910年から1921年にかけて、日本人による飛行のほか、来日したアメリカ人パイロットによる曲芸飛行会がたびたび開かれるようになる。当時まだ珍しい存在だった飛行機は見世物として大いに話題を集め、日本での航空への関心が高まっていた。

アメリカのキャサリン・スティンソンが来日し飛行を披露したのは1916年のことだった。当時日本では大正デモクラシーにより女性の社会進出の気運が高まっていたものの、いまだ十分に達成されてはいなかった。25歳のアメリカ人女性がパイロットとして飛行機を操縦するという出来事は人々の好奇心をいたくそそった。

1920年以降には世界中で長距離に挑戦する記録飛行が行われるようになり、日本に多くの外国機が飛来した。日本はヨーロッパからの飛行の終点、あるいは太平洋横断飛行の起点であったためである³。外国機の訪日が増える中、当時軍用飛行場しか整備されていなかった日本において、1931年8月25日に初めての民間専用空港となる東京飛行場（現羽田空港）が開場する⁴。その開場4日後、8月29日にマルガ・フォン・エツドルフ機が着陸し、マルガは東京飛行場が迎えた最初の外国機となった。

1-2. ドイツにおいて

第一次世界大戦で敗戦したドイツではヴェルサイユ条約により航空産業を禁じられるが、その後平和利用の可能性が話し合われ、一部で解禁されるようになった。ドイツのユンカーズ社は世界初の総金属製航空機を製造するなど、世界有数の航空機メーカーとなった。マルガはユンカーズ社から購入した軽飛行機「ユンカーズジュニア A50」で大陸横断飛行に臨んだ。

³ 東京文化財研究所：男爵の愛した翼たち 航空遺産継承アーカイブス（日本航空協会航空遺産継承基金）2008、160頁。

⁴ 平木國夫：羽田空港の歴史（朝日新聞社）1983、42頁。

2. 当時活躍した女性飛行士たち

2-1. 女性パイロットの誕生

航空先進国であったヨーロッパやアメリカでは、男性だけではなく女性も早い段階で飛行機を操縦していた。無資格で飛行する女性は何人もいたとみられるが、初めて公的資格を取得した女性はフランスのレイモンド・ラ・ロッシュで、1910年のことである。同じ年にフランスでは3名、ベルギーとロシアで各1名の計6名が相次いで有資格となり、次々と女性パイロットが誕生していく。

ドイツでは1911年にメリー・ベーゼが初めて有資格となった。戦後、テア・ラッシュェに続いて1927年に資格を取得したのがマルガ・フォン・エツドルフであり、ドイツ3人目の女性パイロットとなる。テア・ラッシュェとマルガはのちに飛行大会で知り合い、深い親交を結んだ。

2-2. 女性パイロットの困難

女性パイロットの数が世界中で徐々に増えていたとはいえ、マルガが飛行学校に入学した1926~1927年当時、いまだに女性が空を飛ぶことは珍しかった。マルガの手記には祖父母が飛行を許してくれたことについてこう記述されている。

唯一の先駆者であるテア・ラッシュェはハンブルクに住んでおり、ベルリンに住んでいた私達は何も聞いたことがなかった。それにも関わらず祖父母が私の進む道を妨げなかったことは、それだけいっそうありがたく思わなければならない。⁵

こうしてマルガは家族の協力を得ることができたものの、社会の偏見とは闘わねばならなかった。例えば、彼女は旅客機のパイロットとして働き始めると、乗客が当然のようにパイロットを男性だと見なしていることを痛感する。そのため彼女はしばしば女性であることを隠して男性のように振る舞った。

彼らが着陸したあと“パイロット殿”に非常に喜んで礼を言いに来ると、彼らの幻想を私の声によって壊してしまうことを常に用心した。私は飛行服にすっぽり隠れ、黙って男らしくお辞儀をし、あらゆる褒め言葉を耐え忍んだ。(30)

また、このようなエピソードもある。

あるとき、私が飛行服を着てベルリン空港管理棟の長く暗い廊下を歩いていると、つまづいたふりをして突然女の子が私に倒れ掛かってきて首元に抱き着き、力強い男の腕につかまろうとした。ここで幻想を打ち砕くべきだっただろうか？私はできる限り低い声で「失敬」とつぶやき、女の子を抱き起すと、男のように足音を立てて立ち去った。(53)

⁵ Marga von Etdorf : Kiek in die Welt —als deutsche Fliegerin über drei Erdteilen (Union Deutsche Verlagsgesellschaft) 1931, S.17. 以下手記からの引用はこの版に従い、頁数を引用末尾に記載。

メリー・ベーゼの時代は、マルガの時代よりもずっと、男性が女性に自分たちと同等の能力を認めない風潮が強かった。1911年に資格試験を受けたメリーは、男の訓練生たちによって機体の操縦系統に細工をされたり、燃料をタンクから一部抜かれる妨害工作をされた。彼女はこの妨害をはねのけて試験に合格し、ドイツ最初の女性パイロットとなったのである⁶（写真参照）。



その他に女性パイロットたちを苦しめたものは、資金難だった。例えば1940年当時の女性の平均年収は850ドルだが、免許取得に必要な訓練費用は500～750ドルであったという。世界最初の女性パイロット、レイモンド・ラ・ロッシュは裕福なフランス貴族の出身であった。しかし、大多数の女性パイロットは危険の伴う曲技飛行や競技会、新聞への寄稿や講演、広告への出演など、手を尽くして資金を集めた⁷。

2-3. 訪日した女性パイロット

女性パイロットの訪日は1912年のキャサリン・スティンソン（米）から始まり、1916年にはルース・ロー（米）が来日している。しかし、この2人は飛行機を船で運び、地上で組み立ててから飛行を披露した。

飛来での訪日を達成したのは、1930年のビクター・ブルース（英）、1931年のエイミー・ジョンソン（英）とマルガ・フォン・エッツドルフ（独）、1933年のマリー・ルイス（仏）

⁶ ヴァレリー・ムールマン（田中至訳）：空のプリンセスの群像（タイムライフブックス）1982、13頁。

⁷ 同書、10～11頁。

の4名である。この中でエイミー・ジョンソンとマリー・ルイスは機関士を同乗させたが、ビクター・ブルースとマルガは単身での飛行を成功させた。

2-4. 日本人女性パイロット

キャサリン・スティンソンの来日に刺激され、日本でもパイロットを目指す女性が現れた。南地よねはキャサリン来日の翌年、1913年に渡米しシラー飛行学校へ入学したが、資格取得には至らなかった。国産女性パイロットの1人目は兵頭^{ただし}精で、1922年に三等操縦士資格を取得する。2人目の西原小まつが1925年に三等操縦士資格、3人目の木部シゲノが1927年に二等操縦士資格を取得した。

しかし、日本人女性パイロットの道のりは厳しかった。二等・三等操縦士が操縦できるのは自家用機に限られた。職業パイロットになるには一等操縦士資格が必要だったが、その受験資格は男性に限られていた。さらに、珍しい女性パイロットに注目した新聞や雑誌がゴシップを書きたて、それをきっかけに彼女たちの多くが飛行をやめてしまったと言われている。当時の新聞は新しいメディアとなりつつ、品のない個人攻撃も少なくなかったという⁸。

日本では戦後も長い間女性の資格受験制限は続いていた。1975年、国連の呼びかけにより世界中が女性の地位向上に取り組み始めると、日本でもこの問題に目が向けられるようになった。1979年に航空管制官と航空保安大学校の受験制限が撤廃され、同年に国連総会で採択された女子差別撤廃条約に日本も署名した。そして1985年の男女雇用機会均等法施行とともに、ようやく女性の職業パイロットへの道が開けた。日本で初めて航空会社の女性機長が誕生したのは2010年のことである⁹。

⁸ 松村由利子：お嬢さん、空を飛ぶ 一草創期の飛行機を巡る物語（NTT出版）2013、167~168頁。

⁹ 同書。

第二章 マルガ・フォン・エッツドルフについて

本章は手記 *Kiek in die Welt* (『世界を覗け』) に沿ってマルガの足跡を追っていく。手記の出版はマルガが有名飛行士として成功していたことの表れでもあるが、当時の女性パイロットの資金難を鑑みると、東京飛行を終えて次の記録飛行へ向けた資金調達の意味合いが強かったと考えられる。手記の題はユンカーズ社から購入したマルガの愛機の愛称である。序文はユンカーズ社創設者のフーゴ・ユンカーズ博士が寄せており、ユンカーズ社が彼女に期待をかけていたことが伺える。

1. 幼少時代～飛行学校入学

幼少時代

マルガ・フォン・エッツドルフは1907年8月1日、ドイツのシュパンダウで貴族の軍人家庭に生まれた。まもなく父の転勤に伴い、両親はベルリンに転居する。しかし、彼女が5歳、彼女の妹が3歳のとき、両親は不幸な事故で亡くなってしまふ。その詳細について手記では説明されていないが、東京飛来の際行った講演でこう語っている。

それは本当に悲しい事件でした。父母は二人のお友達と海岸にピクニックにいつたのですが、岩の上に立つてみると母の帽子が海に落ちました。それを取るために母は海へ飛びこみました。父が母を助けに飛びこみました。二人のお友達も。そして父も母ももう一人のお友達も死んでしまひました。¹⁰

その後はベルリンで学校や家庭教師に学び、夏は祖父母の住むゲーレンの家で過ごすことになる。彼女はゲーレンの自然の中で少年のように活発に成長し、妹と共に様々ないたずらをする幼少期を過ごした。馬の引く車から落下する、小屋の梁の上から、打穀機に落ち込む、西洋すぐりを摘んでいる途中蜂の群れに襲われるなど、そのエピソードは枚挙に暇がない。彼女の特技はネズミを素手で捕まえることで、何でもマルガの真似をした妹もそれだけは真似できなかつた。その村は他の農家から遠く離れて位置しており、遊び仲間が少なかつたこともあって、彼女はいつも妹と一緒に遊んでいた。それが「私達が今もなお仲の良い理由かもしれない」とマルガは述べている。

初等学校時代

ベルリンでの学校の授業を彼女は無難にこなし、成績は1番でも最下位でもなかつたが、歌の授業と地理学だけは常に思わしくなかつた。ゲーレンでは絵画や工作のレッスンを楽しんだが、ピアノのレッスンは嫌々受けていた。祖母が「女の子はピアノが弾けなければなりません」と容赦なく宣告したからだ。

パイロットになりたいという夢は、幼い頃からはっきりしていたわけではなかつた。

¹⁰ フロイライン エッツドルフ [婦人之友社『婦人之友』第25巻第11号、1931年11月]。

とても聞こえの良いように、パイロットになりたいという抑えきれない願いを前々から持っていたのだとは主張できない。しかし、飛ぶことへのとても遥かな、ごく小さな憧れは当時すでに私の中にあり、「私が少年だったら、パイロットになれたのになあ」と深く溜息をついていた。(15)

女学校時代

初等学校を卒業した後、マルガは自分の将来に悩むが、最終的には祖母の意見で女学校に1年間通った。彼女は相変わらずの活発さを発揮して友人たちと悪ふざけをし、「私たちの可哀想な女性教師をときおり絶望の縁に追いやっていた」(13)が、学校で課される労働に精力的に取り組んだ。

マヨネーズをかき混ぜることから樹木に接ぎ木をすること、家畜小屋の掃除からきちんとしたやり方での布製品の修繕、ドイツ民法の研究から食品のカロリー計算まで、私達を有能な主婦にするあらゆることを私たちは学んだ。(13)

女学校を通い終えると、一度はアビトゥア試験を目指して進学するも、3日で嫌気が差してしまう。彼女の妹もまたマルガを真似て進学するも、3週間しかもたなかったという。2人は揃って家に戻り、幼少期のような生活を再開した。

飛行機との出会い

そしてマルガが19歳の時、初めて空を飛ぶ運命の日がやってきた。これが彼女の人生にパイロットとなる方向性を与えることになる。知人が譲ってくれたチケットを手に、エッツドルフはシュターケンの飛行学校が主催する遊覧飛行へ赴く。彼女の家族の誰一人として飛行機を間近で見たことはなかったので、家族全員が彼女と伴に出かけた。体験飛行をする娘を全員が地上で見守った。

苦勞して興奮を抑えながら私は革具を身に付け、帽子をすっぽりとかぶり、眼鏡を押ししかぶせられて、開いた飛行機の中に座った。小さなスポーツ機だった。しかし奇妙なことに、そこへ座るや否や興奮は残らずかき消え、不安な気持ちもなく、ほとんど無意識のうちに、特別な新しい経験をした。素早く機体は地上から離れ、まもなくハーフェル川の上を漂った。(14)

マルガが飛んでいる間、飛行学校の生徒たちが飛行の危険さについて話したので、マルガの家族たちは心配になった。マルガの乗った機体が着陸すると、家族が口々に安心の言葉を口にした。一方マルガは、飛行学校の生徒に「自分も飛行を学ぶことができるだろうか」と尋ねながら、幼い頃のエピソードを思い出していた。

私が3歳の頃、母は私に弟と妹のどちらが欲しいかと聞いた。その時私は「できたら赤い風船が欲しいな」と答えたのだ。

今では、私は黄色い飛行機を持っている。(15)

2. 飛行学校時代

飛行学校での目標は飛行機の操縦資格である A 記章を取得することだった。試験へ向けでは、まずひとりで操縦する単独飛行を目指し、それから一定の条件を満たした飛行ができるよう練習する。併せて飛行に関する知識を学び、学科試験にも合格しなければならない。

最初の教官は戦前から飛んでいた老パイロットで、生徒への教育に熱心だった。彼らが活躍していた当時は教育そのものが存在していなかった。航空技術がまだ未熟だった時代に、不完全な機体とあてにならないエンジンであるにも関わらず、自分ひとりで飛んで学ぶしかなかったからである。宿舎の壁には飛行で死亡した教師たちの写真が飾られ、それはいやでも新入生たちの目に入った。

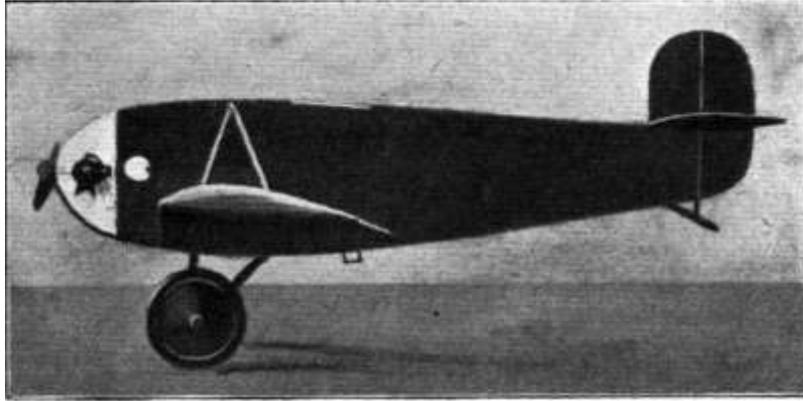
飛行練習の始まり

飛行練習に使用された機体は古いディートリヒ・スポーツ機だった（下図参照）。座席が 2 つ前後に並んでおり、それぞれに備え付けられた操縦桿が連動している、いわゆる複座機である。後席が機長が乗る席であるため、練習では前席に練習生が座り、後席に教官が座る。前席に座ったマルガは、まずは後席の教官が動かす操縦桿に触れ、操縦の感覚を養うという同乗教育を受けた。

驚いたのは、飛行機が両手と両足で操縦されるのだということだ。右に踏み込む、左に踏み込む、操縦桿を引く、操縦桿を下ろす、左に曲げる、右に曲げる——頭がとにかく混乱する！そしてもうプロペラは始動させられていて、突然恐ろしい轟音と共に回転し始めた。それから機体は滑走路の上をスタート地点まで進んだ。私は操縦装置に触れることは許されたが、固く握るのはだめだった。いまや私達は恐ろしい轟音を立てながら、途方もない速度で雪に覆われた平地の上を突き進み、ほとんど気がつかないくらいに初めて浮き上がり、それから場周経路を描いてから再び着陸するために、ますます空中で急な角度をつけた。(18-19)

当初マルガは飛行を楽しみつつも、なかなか自分で操縦することを許されず気落ちしてしまう。冬に行われた無蓋の飛行機での練習は寒さが厳しく、宿舎にある小さなストーブで体を温めた。毎朝外へ出て午前中いっぱい飛行練習をする日々がしばらく続いた。





学科の講義

それから学科の講義が始まった。科目は発動機学、気象学、航空法規、計器学、機体構造学など多岐にわたり、飛行のための包括的で精確な知識を身に付けなければならなかった。マルガは他の学生とともに、1日中エンジンを囲む1週間の実習を受けた。陽気で変わり者の職工長の指導のもと、エンジンの構造や原理、組立などを学んだ。

この時私は、どの少年も10歳で既に知っているあらゆることを新しく学んだ。気筒とクランク軸、バルブと点火栓は、私にとって全く未知の概念だった。(19)

最も楽しかったのはエンジンの実習だった。職工長の厳しい目にさらされながら、私はピストンの研磨からマグネットの分解まで、あらゆることを率先してやらなければならなかった。(20)

飛行練習は後席での操縦練習に移った。前席に座った教官がマルガに向かって手を突出したり、上空から地上まで聞こえる声で叫んで指導した。離着陸はとても難しく、単独飛行の許可はなかなか出ない。毎日4~5回飛行し、悪天候の日はエンジンや機体の点検をした。

その後しばしの休校期間に入ると、マルガは家に戻り猛勉強を続ける。休み明けの5月に学科試験を受け、優秀な成績で合格することができた。その日は13日の金曜日で、以来迷信の好きな彼女にとってのラッキーデーになった。

飛行練習の本格化

それからは飛行練習が主体になった。

私はもう十分に飛行ができると自惚れ、ついには一度一人での飛行を許されることを熱望した。いったいまだ最初の10回しか飛行練習をしていないのに、先生に延々とだだをこねて単独飛行がしたいとしつこく頼む練習生がいるだろうか？(21)

しかしその願望は、乱気流下での練習であえなく潰える。マルガは四方八方からの風に暴れまわる機体を全く制御することができず、教官に操縦桿の制御を奪われてしまう。

私はひとりで飛ぶたいということが大きな幻想であったことをとっくに理解し、しばらくの間少ししょんぼりしていた。(22)

夏がくると、飛行練習はますます集中的になった。毎朝4時に起き、その30分後には同級生の車に乗って「レーシングカーのようなスピードで」(22) 飛行場へ向かった。

初めての単独飛行

日は刻々と過ぎていった。ときおり単独飛行に挑戦する生徒たちの事故が起こるようになった。一人は着陸の際に宙返りして機体を「ガレキの山にしてしまい」(23)、一人は丸太小屋に頭からつっこんだ。どちらの生徒も幸運なことに無傷だった。マルガも操縦の腕を上げ、いよいよ単独飛行が近づいてきた。

そして大きな瞬間がやってきた——初めての単独飛行だ。(…) 2度の練習飛行を朝にこなすと、それから教官は私に頷きかけて機体を降りた。最後の忠告がそれに続いたけれど、私はほとんど聞いていなかった。(24)

マルガは接地時に少し機体を跳ねさせてしまったものの、無傷で着陸することができた。地上では辺りの花を摘んで作った花束をもらい、すぐ隣の飛行学校の生徒にも祝福され、教官は安堵していた。これはマルガの飛行士人生にとって大きな出来事となった。

この日に私は私を決して解放してくれない、飛行だけが与えてくれる自由に取りつかれてしまった。(26)

A 記章試験の受験

A 記章試験の受験資格を得るためには、30回の単独飛行経験を貯めなければならない。試験内容は以下3つの課題が課せられた。

- ①3度の定点着陸(高度500mから、定められた50×250mの範囲内に機体を接地・停止させる)
- ②高高度飛行(2000m以上の高度に1時間滞空し、1500mからエンジンを停止させて降下、定点着陸する)
- ③長距離飛行(距離300kmを飛行する。その間2度途中着陸する)

8月、マルガは定点着陸と高高度飛行を難なくこなし、長距離飛行に臨んだ。指定された航路はシュターケン—テンペルホーフ—ライプツィヒ—シュターケンだった。当日の天候は良好で、地図はほぼ諳んじており、エンジンも新たにオーバーホールされていた。マルガの試験に対する自信は高まっていた。

テンペルホーフでは着陸でミスをするが機体に損傷はなく、事務手続きを経てそのまま試験を続行することができた。上空でもライプツィヒへの針路を取り違えたものの、風景の変化で自分のミスに気づき、方向を修正することができた。帰りの飛行でも良い天候に恵まれ、無事にシュターケンに着陸し、試験を終えた。

こうしてマルガは、メリー・ベーゼ、テア・ラッシュェに続く、ドイツ 3 番目・ベルリン初の女性パイロットとなった。

3. ルフトハンザでの勤務

新聞社の表彰

A 記章の合格証明書がマルガの手元に届いたのは、ようやく 12 月になってからだった。それとともに彼女は新聞社から表彰を受け、この時代に A 記章を持つ女性の少なさを改めて認識することとなった。新聞紙に掲載された自分の「ほんとうにひどい (30)」写真は「自分でも誰だかわからなかった」(同) という。

ルフトハンザへの申し入れ

それまでの間飛行する機会もなかったマルガはしっかりと休養をとり、11 月になるとルフトハンザに副操縦士として勤務したいと申し入れをする。これが叶えば飛行する機会が保証され、今までのような小型スポーツ機ではなく大型機で飛行することができる。そのうえのちの大陸横断飛行には欠かせない、コンパスと地図を用いた地文航法を習得するには最高の環境であった。

ルフトハンザでは今までただの一度も女性が操縦士として雇われたことはなく、そのため私はまず最初に、申し出を伝えた男性のいくらか驚いた表情に出くわした。しかし、副操縦士が女性であることそれ自体が災いを引き起こすということはありません。この意見に人々は耳を傾け、私はルフトハンザの副操縦士として同乗する許可を与えられた。(29)

往復飛行勤務

最初に配属されたのはベルリンーブレスラウ (現ポーランド) 間の往復飛行勤務だった。使用機体はユンカース社の旅客機であるユンカース F13 で、客席を 4 席備えていた (図参照)。副操縦士の仕事は機長のサポートをする「偵察員」と呼ばれた。機長は人柄のよい男だったが業務については厳しく、マルガを絶え間なくテストした結果、彼女はブレスラウに向かう地図をほとんど暗記してしまった。その次にはドレスデンーライプツィヒの往復航路に配属され、マルガは徐々に単なる「偵察」勤務から抜け出して F13 の操縦に習熟していく。



定期空路飛行勤務

ようやく定期空路飛行の機会を得ると、マルガはどのような悪天候下でも飛行を続けなければならない厳しさとその術を学ぶ。この時ルフトハンザの有能な機長とともに飛行した経験の数々が、のちの大飛行に貢献する計り知れない値打ちがあったと彼女は振り返る。

あるときは「着氷」に見舞われた。主翼に薄く均一な氷の層が張ることで、翼に発生している揚力が減少し、最悪の場合は機体を持ち上げることができなくなってしまう。機長は引き返すという賢明な判断をし、かろうじて日没の前に飛行場に戻ることができた。あるときは「霧」に襲われた。全く突然目の前に白い雲が現れ、一瞬で機体がのみ込まれたが、同じくらい瞬間的な速さで機体は進路を反転させた。霧はパイロットが最も恐れる危険な気象現象で、のみ込まれるとパイロットの平衡感覚を全て奪ってしまう。この数年後には霧に備えて全ての旅客機に計器と無線が備え付けられているが、マルガの勤務当時にはそのような設備はなく、対抗手段は「無条件に回避すること」しかなかった。

彼女の雇用は「10万 km 飛行する」という条件付きだった。規定距離を飛行し終えると、彼女は再び自宅へ戻り、好奇心旺盛な家族に様々な話をして聞かせた。

4. 曲技飛行の習得

ループの披露

ルフトハンザを退職したあとは、腕を鈍らせないようにたびたびシュターケンの飛行学校を訪れた。F13 からかつての小型スポーツ機に乗り換えて着陸を披露すると、最初はベントラー氏があきれ返ってしまうような有様だったが、すぐに再び慣れることができた。すると、生徒時代よりも上達したマルガに、ベントラー氏はループ（宙返り飛行）を教える。マルガはすぐにひとりでループができるようになった。

1928年のイースターに、飛行学校がシュターケンで航空デーを主催することになると、マルガはそのループを披露することになった。この航空デーで彼女は当時のエースパイロットたちと知り合う。その中のひとりに、ドイツ史上2番目の女性パイロット、卓越した曲芸飛行士であったテア・ラッシュェがいた。マルガは曲技飛行を習得することを決心し、ヴェルツブルクの曲技飛行学校へ行くことを決める。

曲技飛行学校へ

1928年6月、曲技飛行学校へ入学すると、マルガはグライム氏から手ほどきを受ける。彼は、教官としても人間としても優れた人物だったとマルガが述懐している。

まず最初は複座の曲技用飛行機にグライム氏と同乗し、ターンやループ、スリップ（横滑り飛行）やきりもみ（自転状態での螺旋降下）を学んだ。空中で激しく揺さぶられ、視界の中では地面、空、地平線が互いに入り混じる。マルガはこの曲技飛行独特の感覚に翻弄されるも、またたくまに習得し、すぐに単独飛行で実践することができるようになる。しかし、曲技の中でも最も難しい背面飛行の練習に入ると非常に苦戦した。

そしてついに背面飛行に成功し、回復操作をしようとしたとき、彼女は異常事態に気づく。機体の姿勢を背面から通常状態へ回復させるには、操縦桿を前方に倒さなければならなかった。

そのとき私は自分の腕をこれ以上動かさないことに気づいた。背面にした瞬間、おそらく最初からいくらか緩んでいたショルダーベルトがずれ、肩の少し下の位置で腕を縛っていたのだ。(…)私と座席の間には空間ができていた。(36)

マルガを空中にぶら下げたまま、機体は恐ろしい速度で地面に落下していく。彼女は瞬時に頭を働かせ、前に倒せない操縦桿を手前いっぱい引いた。とっさに働かせた機転だった。機体はなんとか通常姿勢に戻り、エンジンも再び始動した。この数秒間で、機体は高度900mから250mまで降下していた。着陸すると、グライム氏の顔は真っ青だった。のちにグライム氏は、自分に白髪ができてしまったのはこのせいだとマルガに話したという。これ以降、彼女は飛行の前に必ずベルトで体をしっかり固定するようになった。

曲技飛行の試験に合格すると、彼女は名残惜しくヴェルツブルクを去り、ゲーレンに戻った。

5. グライダーへの挑戦

滑翔への興味

マルガはシュトゥットガルトで開かれた航空デーに出演し、主役として迎えられる。期間中は毎日マルガの出演が新聞に告知され、プログラムでは名前が太字で掲載された。マルガは初めて人々の拍手喝采を浴び、感嘆の嵐に少し当惑しながらも満足し、航空デーは成功に終わる。そのとき知り合った飛行士仲間のひとりに、シャウムブルク・リップペ侯国

の王子がいた。彼は熱狂的なグライダーパイロットで、エンジンを持たないグライダーでの滑翔飛行にマルガは強い興味を持った。

グライダー

グライダーはエンジンを持たない飛行機で、機体は可能な限り軽く、空気力学的に計算された構造になっている。これによって、空気の流れと上昇風を利用して浮かび上がり、飛行することができる。

長らく動力飛行が主力だったなか、マルガの参加した当時ようやくグライダー飛行の業績が認められ始めていた。その立役者のひとりがヴォルフ・ヒルトである。彼はのちに第二次世界大戦で活躍するドイツの女性パイロット、ハンナ・ライチュ¹¹を指導し、終戦後も日本を含む世界中でグライダー普及に尽力した人物である¹²。

グライダー飛行場づくり

王子とヴォルフ・ヒルトらの所属するヴェルテムベルクの飛行クラブは、シュパイヒンゲンに新しいグライダー飛行場をつくって飛行する計画をしており、マルガは王子の誘いで参加することにした。シュパイヒンゲンにも飛行研究クラブがあり、専門家の指導のもとで自作のグライダーを組み立てるなど、グライダーの根付く土壌があった。クラブのメンバーと現地の住民たちや役所の林務官、教会の修道士たちと協力し合って計画は始まった。

シュパイヒンゲンの山の中腹を切り拓き、ゴム索発航のための滑走路づくりを始めた。当時の機体は最も初期のもので、ゴム索発航というパチンコの原理を用いた離陸方式が主流だった。ヴォルフ・ヒルトたちの考案した計画では木製の板で造ったレールを併せて用いた。斜面に軟石けんを塗りつけたレールを離陸の軌道に沿って敷き、機体下部のそりをはめ込む。レールのスタート地点で機体の後部をゴムロープで固定し、機体の前方に取り付けたゴムロープを目いっぱいレールの先端へ引き伸ばし、鉄の棒で固定する。ゴムが最大限緊張したところで、後ろのチームがゴムロープを放すと、前方に取り付けられたゴムの張力で機体のはじき出される。レールをなめらかに滑り出した途端、瞬時におよそ60km/hまで加速し、風をとらえて浮き上がる。機体を動かすのもゴムを引き延ばすのも大人数での大変な作業だ。毎日格納庫に飛行クラブが所有している機体を片付けるのだが、何しろ間に合わせに作った小さな格納庫で、そのつど数時間かけて機体を解体しなければならなかった。

¹¹ ハンナ・ライチュ（1912～1979）はヴォルフ・ヒルトに早いうちから才能を認められ、グライダーパイロットとして活躍した。その後ドイツ空軍からテストパイロットの要請を受けると高い業績を上げ、2級鉄十字章をヒトラーから直々に授与されるなど、ドイツ空軍の中心人物となった。ハンナ・ライチュ（戦史刊行会訳）：大空に生きる（朝日ソノラマ）1982参照。

¹² 佐藤博（木村春夫編）：日本グライダー史（海鳥社）1999。

初めての滑翔飛行

マルガが初めてグライダーに乗り込もうとしたとき、王子は突然ためらいを見せた。

あなたは滑翔飛行と離陸を本当にできる自信がありますか？（…）そうでなければやめた方がよい。この地形は危険にも成り得るのですよ。（44）

山は地形に合わせて風の吹き方が変わり、木々に接触すれば墜落することもある。そして何より、初期のグライダーは一人乗りで、上空で教官から操縦方法を教わることはできない。今まで経験したことのない山の斜面近くでの飛行、グライダーでの滑翔とゴム索発航は、マルガにとって大きなリスクを孕んでいた。しかし、マルガは恐ろしい想像を跳ねのけ瞬時にイエスと答えた。

マルガは詳しく説明を受け、飛行の準備は整った。緊張に張りつめた空気の中、機体は出発した。レールの上を通過するスピードに周囲の風景はぼやけ、気づくとマルガは大気の中に切り込んでいた。

言いようのないような身軽さが、無音で見事に浮遊している私を満たした。それはごく単純に——とても素晴らしかった！（44）

機体は1時間半もの間、山腹のあちこちを飛んだ。高度がなくなってくると森のこずえが近づき危険に怯えるものの、再び風をとらえて舞い上がり安堵した。風の悪戯でどうしても浮き続けてしまうマルガは着陸に苦戦するが、風の当たらない場所まで漂うと、少しずつ高度を下げて無事に無傷で着陸することができた。

彼女はこの滞在期間中に10分間の滑空に成功し、グライダー操縦資格の中で最も高位であるC記章を取得した。動力飛行とは違い、より細やかな神経を必要とする滑翔飛行の難しさを経験したことは、その後の動力飛行での練習にも大いに役立った。

王子の記録への挑戦

シャウムブルク・リッペ侯国王子は、滞空時間記録に挑戦する計画を持っていた。長く飛び続けるために必要な、夜通し吹き続ける強い風が吹くのを毎日待ち続けたものの、条件の叶う日はなかなかやってこない。ある晩、強い風が吹き始めたことに山中の修道院に住む修道士が気づくと、町にいる王子たちにライトの光で知らせた。皆が急いで飛行の準備をし、上空で飲む新鮮なミルクを忘れた王子のために、田舎育ちのマルガは修道院の牛舎で乳搾りをしてやった。それにも関わらず、全ての用意が整うと、風はどんどん弱まってしまった。その日も計画を断念しなければならなかった王子に対して、林務官は「きっと空が王子を引きとどめているのだろう」と思っているようだったとマルガは記している。

マルガがシュパイヒンゲンに来てから約1年経った4月、王子は計画を諦め、また秋に再挑戦することを誓って帰国した。彼はその年の11月にイギリスで墜落死した。このように、マルガは多くのパイロットと交遊する中で、友人のパイロットを事故で失う悲しみを度々経験し苦しむことになった。

マルガは同年 6 月にヴァッサークッペで開かれたグライダー競技会に参加したのち、ベルリンへ戻った。

6. 愛機との出会い

B 記章の取得

A 記章よりも上位の資格である B 記章取得をマルガは諦めていなかった。B 記章は A 記章よりも操縦の難しい、大型旅客機などの免許である。しかし、当時のドイツには女性を受け入れる旅客飛行学校がなく、彼女は受験に必要な飛行訓練と学科の習得を自力で行わなければならなかった。

マルガはハンブルクの航空会社に問い合わせ、ルフトハンザ時代と同様、ユンカーズ社製旅客機 F13 に乗り副操縦士として勤務した。ここで機長の指導を受けながら旅客機での総飛行距離 1 万 5000km を達成し、軽飛行機でのハンブルクーベルリン間往復飛行試験と夜間飛行・着陸試験に合格した。

学科試験では、今までよりも広範で高度な知識を要求された。大型旅客機のエンジンについての綿密な知識は、ルフトハンザの機械工と実際に作業をするなかで身につけた。冬の開かれた格納庫での作業は時に苦痛なものだった。家では早朝から深夜まで巨大な本の山に囲まれて勉強に励むほか、友人の女性技師のもとにはほぼ毎日通い、彼女の協力のもと独学で得た知識を定着させた。

学科試験の女性の受験者はマルガー一人だった。B 章に女性の受験者が全く想定されていないという事実は彼女をますます孤独にした。試験は 5 人の試験官に囲まれ 3 時間にわたる厳しいものだったが、これまでのあらゆる努力のお陰で何とか合格することができた。

Kiek in die Welt の購入

B 記章試験を受けると同時に、マルガが長い間抱き続け憧れてきた、「自分の機体を手に入れる」という望みが実現しようとしていた。

マルガは今まで操縦していた F13 のメーカー、ユンカーズ社が 1929 年に発表したユンカーズジュニア A50 を購入しようと考えていた。このユンカーズ社初の軽飛行機は、全金属製の丈夫な構造をした無蓋の複座機だった。彼女は 1930 年の春までユンカーズ社と交渉を重ね、デッサウの工場を訪ねると、そこで数回実機で飛行した後たちまち購入を決心した。

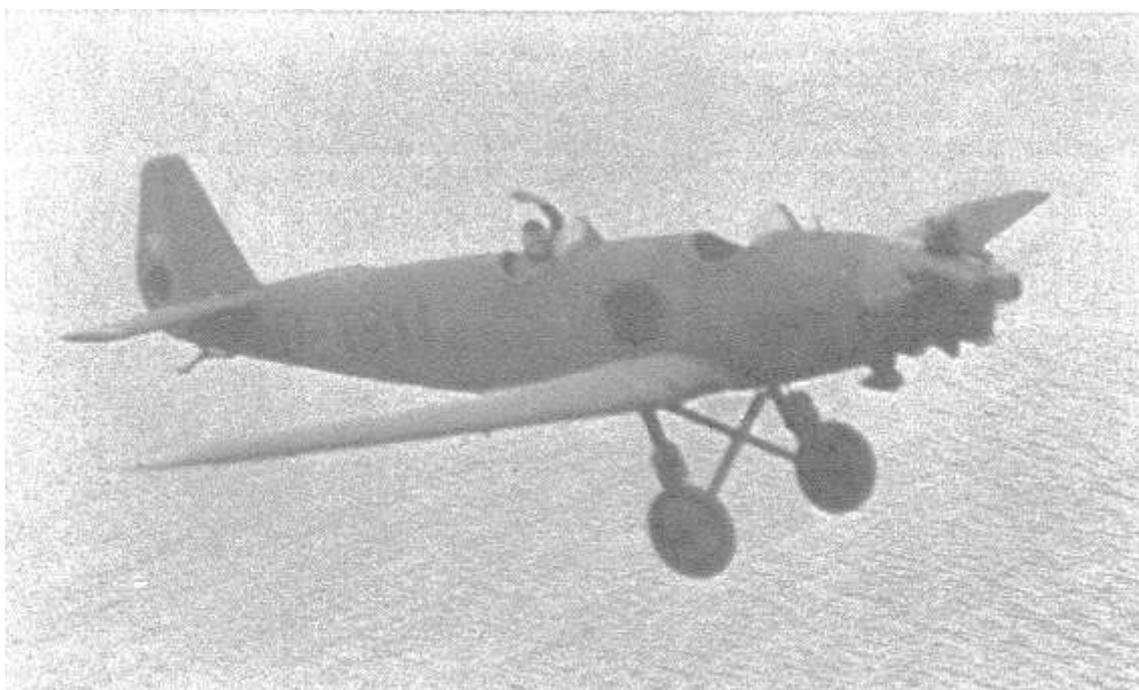
3 月、マルガはテア・ラッシュェとともに、デッサウへ機体を引き取りに行った。テアは半年前にアメリカから戻り、ジュニアで飛行を試したがっていたのだ。機体はマルガの指示で鮮烈な黄色に塗装され、赤色のナンバーが付けられていて、緑の草地によく映えた。マルガとテアは機体に乗り込み、ベルリンに向かって飛行した。危険な低空飛行をしてはしゃぐマルガの操縦に、テアは「もっと高く！もっと高く！」(57) と叫び続けた。

4月になると、マルガはジュニアに“Kiek in die Welt”と命名した¹³。テアはシャンパンの瓶を機体の脚にぶつけて粉々に割った。機体がこのような「洗礼」を無傷で切り抜けると、マルガは機体を囲んで他の飛行士仲間たちとともにお祝いをした。

マルガは一人で大飛行に臨んだ手記の描写に、何度も“wir”（私たち）を使った。

(…) 私たちは何度も危険なときを切り抜けた。突風に襲われ翻弄されても、雲が大地を覆い隠しても、風が激しく吹きつけてきても、私たちは何とか辛うじて前進した。いつもこの小さな召使いは、忠実に健気に頑張り通し、そのエンジンは決して私を見捨てたりはしなかった。(60)

マルガと Kiek in die Welt は常に寄り添い合いながら飛行した。



¹³ kicken はベルリン方言で「見る」という意味である。また、Kiek はブリキ缶の意で、総金属製の機体をなぞらえたと考えられる。「世界を覗け」という意味と共に、「世界へはばたけ」という意味が読み取れる。

第三章 大陸横断飛行

航空会社に就職を許され、大型機で定期的に飛行する機会を得ることができたのは、マルガが貴族の出身であったことが関係しているともいわれる¹⁴。当時のドイツには彼女ほど飛行機会を得ることのできたパイロットは少なく、マルガは恵まれていた。それでも、スポーツ、曲技、グライダー、事業用大型機の操縦資格を全て獲得した女性パイロットはマルガがドイツで最初である¹⁵。何よりも彼女自身が積み上げてきた努力がのちの3度の大飛行記録達成に繋がったのだといえるだろう。

マルガは様々な操縦士資格、多くの経験に基づく高い技量と知識を身に付け、自分の機体を手に入れて、ようやく長年憧れ続けた大陸横断飛行の計画に着手した。

1. ベルリンーコンスタンティノーブル

最初の大大陸横断飛行は友人パイロットの機体と共に出発し、並列で飛行した。また、マルガは一人ではなく従兄と同乗させた。そのため、道に迷えば2機同士で指示し合い、離陸時のエンジン始動には助手が必ず必要だが、同乗者が助けてくれた。1930年8月18日から10月3日に渡る最初の大飛行は大きな事故もなく成功に終わり、マルガたちの業績は世界中に知られることとなる。

2. ベルリンーカナリア諸島

2度目の大陸横断飛行は同年11月18日に始まる。今回は僚機も同乗者もない、単独での飛行だった。マルガはこの飛行で初めて大西洋を目にした。途中悪天候に翻弄されるも、自身の腕と現地の人々の援助で切り抜け、無事にカナリア諸島へ到着する。カナリア諸島の迎えた陸上飛行機はマルガ機が3番目であった。帰還飛行¹⁶では途中嵐に襲われるも、なんとか地中海を抜けてシチリアに到達するが、着陸後も悪天候が続いた。マルガは監視をつけて地上に係留しておいた *Kiek in die Welt* が吹き飛ばされて「失踪」する被害に見舞われ、現地のイタリア人への不信感と疲労感に苛まれる。機体は後日無事に無傷で見つかり安堵したマルガだったが、離陸の際、ぬかるんだ地面のために十分な加速と上昇が出来ず、機体の脚を地上の塀に接触、墜落してしまう。マルガは怪我をし、機体は修理のためにユンカーズ社の工場へ送られた。

¹⁴ ヴァレリー・ムールマン（田中至訳）：空のプリンセスの群像（タイムライフブックス）1982、94～95頁。

¹⁵ 同書、96頁。

¹⁶ 途中マルガが着陸し滞在したモロッコのキャップジュビー飛行場は、1927～1929年まで『星の王子様』の作者サン・テグジュペリが飛行場長を務めていたことでも知られる。航空郵便会社に勤務していた彼は、この3年間の経験をもとにして1929年に処女作『南方郵便機』を発表した。アントワーヌ・ド・サンテグジュペリ（山崎庸一郎訳）：サン=テグジュペリ著作集（みすず書房）2000参照。

3. ベルリン—東京

この章ではマルガの手記の記述に加え、日本での朝日新聞社記事を併せてマルガの航程を詳しく追っていく。

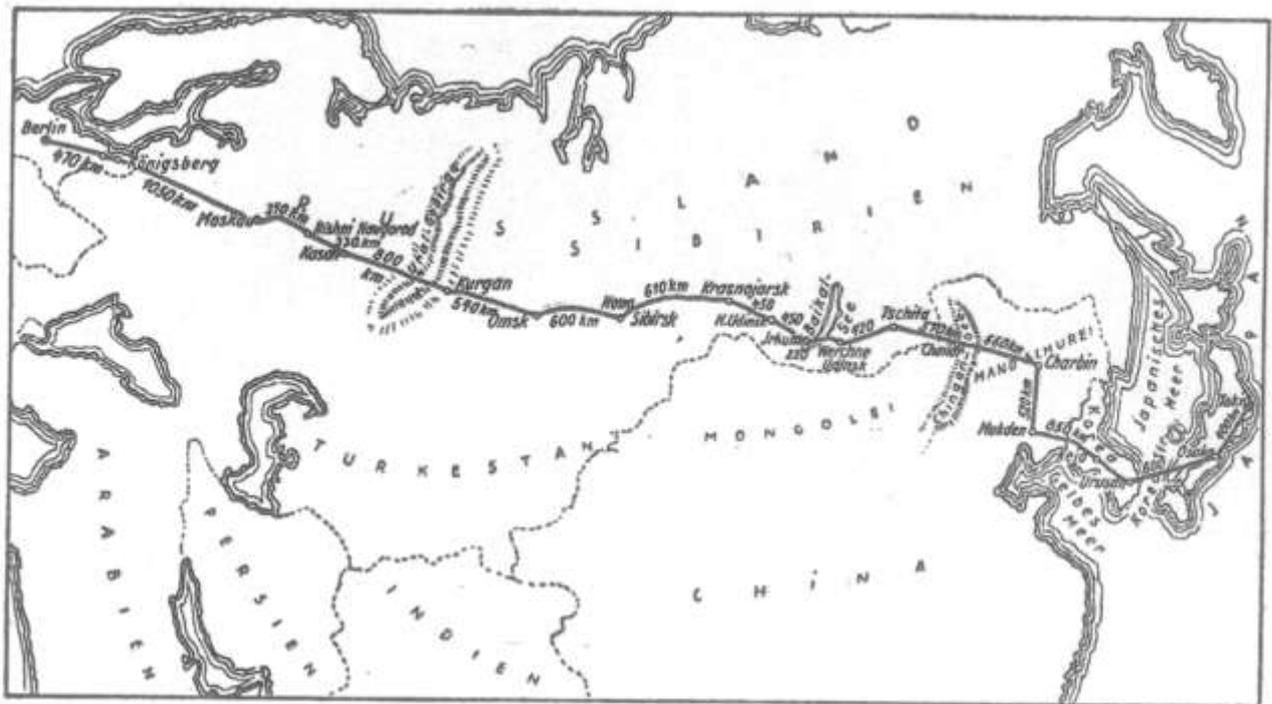
飛行概要

日本が初の外国機を迎えた 1924～1930 年までの飛来外国機は計 26 機だった。1931 年になされた外国から日本への飛行許可申請は 21 件だが、実際に飛行に成功したのは 6 件であり、ここにマルガの長距離飛行が含まれる。機体の故障や墜落によってパイロットが死亡したり計画を断念する事例は数多く、マルガの飛行記録が男女を問わず秀でたものであったことがわかる。

経路：ベルリン—ケーニヒスベルク—モスクワ—ニジニノウゴロド—カザン—クルガン—オムスク—ヴォシビルスク—クラスノヤルク—ウディンスク—イルクーツク—ヴェルヒネウディンスク—チター—ハイラル—ハルビン—ムクデン—京城—ウルサン—広島—大阪—東京（約 1 万 km）

期間：1931 年 8 月 18～29 日（11 日間）

この距離と期間を併せて考えると平均飛行速度は 125～130km、1 日の平均飛行時間は 8 時間となる¹⁷。



Der Flugweg Berlin-Tokio

¹⁷ Marga von Etdorf : Kiek in die Welt —als deutsche Fliegerin über drei Erdteilen (Union Deutsche Verlagsgesellschaft) 1931, S.171.

計画の準備

前回の飛行で破損した *Kiek in die Welt* の修理が完了するまで、飛べない期間はマルガにとって耐えがたいものではあったが、新しい大飛行の計画を萌芽させるのに十分な時間をとることができた。

ある日、彼女は“東京へ飛ぼう！”(143) と決意し、すぐに飛行の準備を始めた。機体の性能に合わせた燃料や飛行経路、機体の自重の計算と選定を行い、故障に備えて膨大な必要部品の目録を作成した。加えて、大陸横断飛行では上空を飛行する各国に対し、ドイツ政府を通して飛行許可を申請しなければならない。なかでもロシア政府からの直航許可はなかなか下りず、マルガは何日も眠れない夜を過ごした。



ドイツの有名な女流飛行家マルガ・オルフ・フオン・エツツドルフ嬢はユニカース・ジュニア・A五〇型全金属機でドイツからベルシャー—インド支那を經由して東京に飛来する事になり六日露省に日本領土の飛行及び陸路の許可に許便宜の取計らひ方を願ひ出て来た

嬢は昨年十一月ドイツとアフリカ西海岸のカナリア群島間の往復飛行を行つた事がありなかな腕達者である尙飛来する時期は明示してゐないが熟地を飛行する關係上なるべく早く許可されたしと願書に付託してゐるから許可あり次第飛びだすものと見られてゐる

もうひとつ彼女を焦らせた要因があった。イギリスの女性パイロット、エイミー・ジョンソンがマルガと同様に日本への飛行を計画していることを知ったのだ。エイミーは前年の1930年5月に成功させたロンドン・オーストラリア間飛行により一躍有名になったパイロットだった。最初、マルガはエイミーと約1万キロメートルの航程の中で比較され競争する状況になることを危惧したが、エイミーの飛行が飛行教官同乗のものであることを知ると彼女は安堵した。

(…) 私は幸運にも、もう彼女を競争相手とみなす必要はない。私が遙か東方への最初の単独飛行をする女性パイロットであることには変わらないのだ。(…) 彼女の飛行は私がドイツのスポーツ飛行のために達成した成果を傷つけることは全くないし、むしろひょっとしたら満足な受け入れと両計画の公正な評価の下地になるかもしれない。(145)

1931年8月18日 ベルリン—ケーニヒスベルク—ヴェリキエ・ルキ—モスクワ

待ち焦がれたロシア領土上空の飛行許可が下りると、マルガは出発日を8月18日に決めた。昨年成功させたベルリン—コンスタンティノーブル間飛行の出発日も8月18日だったからである。マルガに言わせると“私たち飛行士はとにかく迷信的なのだ”(146)という。早朝、マルガは不安に青ざめながらも幸運の日付に励まされ、友人たちに見送られてベルリン・テンペルホーフ空港を飛び立った。

ダンツィヒの手前では早速大きく広がった霧に遭遇し、半時間ほど格闘することになる。

引き返す?ありえない!合言葉はこうだ、「突き抜ける!」(146)

東京への飛行でさっそく機体を壊してしまったらという不安に襲われるも、まもなく空は晴れ上がった。3時間半後にケーニヒスベルクに着陸し、素早く給油を済ませ、飛行を続けた。東プロイセンの村々とシルヴィント(現ロシア領クトゥゾヴォ)を越え、リトアニアに入る。目的地モスクワの飛行場には夜間照明装置が備わっておらず、日の暮れるまでに着陸しなければならない。そのためには普段のようにコンパス、時間、気分だけに従って飛ぶのではなく、計画したコースに沿って飛ばなければならなかった。途中で風向きが変化し機体の前進速度が落ちたものの、中継着陸場のヴェリキエ・ルキ(ロシア)に到着した。マルガは副操縦士時代に定期的に利用していた飛行場だが、そうでなければ一目で見つけるのは難しいほど小さな飛行場だった。

時間も午後になり、マルガはかなり空腹だった。しかし、たつぷりと軽食が用意されたテーブルに案内されるも、少しのパンを飲みこむとすぐに再び出発した。

この客好きな場所ですってしまった私の振る舞いから、彼らがドイツでのテーブルマナーを变に勘違いしなければよいのだけれど。(147)

マルガが沈んでゆく太陽が放つ最後の光の中をすり抜け、やっとのことでモスクワの飛行場を見つけて着陸すると、途端に辺りが暗くなった。

飛行場では盛大な歓迎を受けたが、11時間の飛行を終えたマルガは頭がぼんやりし、エンジンの騒音のせいで耳鳴りがしていた。ドイツ大使館とロシア政府の代理人から挨拶を受けたあと、ロシアの飛行協会が用意したホテルへ連れられた。マルガはそこで3時間ばかりの短い睡眠をとり、再び飛行場へ戻って日の出と共に離陸した。寝不足ではあったが、期待と興奮に急き立てられていた。

1931年8月19日 モスクワ—ヴォロダルスク—ニジニウゴロド—カザン

モスクワの郊外を離れると、途端にコースがわからなくなった。地図は不正確で、眼下は終わりのない森に覆われて、見渡す限り似たような風景が広がっている。計画通りにヴォルガ川に沿って東に飛行していけば、給油地のニジニウゴロドに着くはずだった。しかし、コンパスの指示、太陽の位置、川の流れ、鉄道路線、地図上の地形のどれもが突然噛みあわなくなった。

大混乱に陥ってしまった！でも万能薬がある。できるだけ速やかに着陸して、場所の確認をすることだ。よかった、地上に小さな軍用飛行場を見つけた。「ここはどこかしら？」——「ヴォロダルスクだよ。」(148)

完全にコースから外れていたことがわかり、もうミスは許されなかった。それからマルガは銀色に光るヴォルガ川から目を一切離さずに飛び続け、急いでニジニウゴロドに到達した。

エツツドルフ嬢
カザンへ
ヴァロケルス
クテ一休み

【モスコ―十九日發函】モスコ
一夏期時間十九日午即七時十五分
(東京時間午後一時十五分)黄色
の小型ユンケルス機を操縦日本航
空飛行の第二飛程に上つたドイ
ツの女鳥人マルガ・フォン・エツ
ツドルフ嬢は午前十時二十五分ウ
アロケルスに到着、暫時機庫を
休めた後午前十一時五十分(日本
時間午後五時五分)更にカザン
に向つた【發函は同機】

マルガは給油を済ませてすぐに飛行を続けるためにも、機体から片時も離れたくなかつた。しかし、給油の請求書を作る際、ロシア人のもてなしからは逃れられなかった。全力で抵抗したにも関わらず、マルガは車に押し込められ、愛機は軍のパイロットに引き取られた。彼女の世界から消えた。

親切に同伴してくれたロシア人将軍は、「ロシアの飛行家はドイツの飛行家が好きなさ！」と私にドイツ語で説明してくれた。(148)

車は典型的なロシアの田舎道をうなりながら進み、乗客は激しく揺さぶられ続けた。会館に到着し、ありあまるほどたっぷりとした朝食が出されると、マルガは激しい空腹にかられて飛びついた。しかしそれから速やかに飛行場に戻ると、給油を終えてマルガと同様「満腹」になった *Kiek in die Welt* と共に準備を終え、人々に感謝しながら出発した。

その後も常にヴォルガ川を辿った。ニジニウゴロドを離れて 300km ほど過ぎると、ヴォルガ川に沿って海のように広がっているカザンの街並みのなかに、巨大なクレムリン宮殿が浮かび上がった。その街の南東に位置する飛行場には、既にモスクワからの電報でマルガの飛来が連絡されていた。ヴォロダルスクでの予定外の着陸があったために、人々は彼女の到着を待ちわびていた。

カザンに到着すると、片言のドイツ語を話すロシア飛行協会のメンバーと航空管制官たちに歓迎された。全員が私にホテルまで付き添い、何も知らない宿泊客と従業員はその人数の多さに驚く。部屋に案内されて彼らと別れた直後、マルガは飛行場長が静かに足を忍ばせて、ナイトテーブルに小さな包みを置くのを見た。

いくつかのりんごとチョコレートだった！ロシアの経済状況を知っている人だけが、この贈り物の価値を理解することができるだろう。(149)

夕食のあとに彼らと再会すると、レーニンが生まれ、現在ではタタール共和国の首都となったカザンの街を車で回った。ヴォルガ汽船の屋根に上ると、巨大な川が穏やかに流れ、日没の光に照らされるのを眺めた。マルガたちの傍らでは、タタール人が手風琴で哀愁を帯びた旋律を奏でていた。

**エツツドルフ嬢
カザン着**

【モスコイ十九日發聯合】十九日
朝七時十五分モスコイを出發した
ドイツの女鳥人エツツドルフ嬢は
途中シオログルスクに着陸の上
モスコイから四百二十マイルを前
後八時間四十五分で突破し、モス
コイ夏期時間午後四時（日本時間
十九日午後十時）カザンに到着し
た、二十日早朝カザンを出發ウ
ラルの險を突破してスウェルド
ロウスクに向ふ途程である

8月20日 カザン—クラスノフィムスク—クルガン

カザンでも睡眠時間はかなり短かった。早朝、マルガたちは暗闇の中で飛行場の湯沸かし器を囲んで座り、チャイをグラスに注いで何杯も飲んだ。そして日の光が地平線に射し込んだときには、Kiek in die Welt はすでに上空にいた。ヨーロッパとアジアを隔てるウラル山脈に近づくほどに、ロシアの森が再び鬱蒼と地表を覆った。大山脈の横断に備え、マルガは一度ロシアの軍用飛行場クラスノフィムスクに着陸し、給油と短い休憩を取った。

ここでは片言のドイツ語を話す将校がマルガを親切に迎えた。飛行場に接して広がっている森の中には将校と兵士たちの住む簡素なテントが並び、小さな野戦炊事場ではすぐにマルガのために食事が用意された。マルガと彼らは言葉は通じなくても、微笑み合うことでお互いをよく理解することができた。

卵、コーヒー、パンと果実。ウラルのふもとの簡素で小さなテントに入り、ここで親切な人々と食べる朝食は、めったにないほど美味しく感じられた。(150)

マルガは彼らに別れを告げ、高度 700m でウラル山脈を横断した。今まで目印としてきた鉄道路線は、ウラル山脈を越えると大きく蛇行している。マルガは次の目的地クルガンへの時間を節約するために線路を泣く泣く離れ、コンパスと時計だけで自機の位置を確認した。線路は目印としてだけではなく、場外着陸の際に鉄道を利用して人と連絡をとることができる命綱でもある。人家のない森林地帯を目前に、マルガは不安を抱いた。

夜にはクルガンの上空へ到達した。上空から街を見つけることができたものの、飛行場はおろか、石灰で引かれた着陸標識もどこにも見当たらない。場外着陸の可能性を反芻し

ながら絶望的になって旋回を続けていると、小さな火の煙に気付いた。飛行場の人々が地上からマルガを見つけて焚いたものだった。マルガが着陸すると、着陸標識は雨で流れ去っていた。毛皮の帽子をかぶったキルギス人たちが駆け寄ってきて、機体をまじまじと眺めた。クルガンでもマルガはロシア飛行協会の庇護を受け、丁寧にもてなされた。

ドイツ女鳥人 クルガン着

【クルガン二十日發聯合】東京へ向け歐亞聯絡飛行の途にあるドイツの女鳥人マルガ・フォン・エツツドルフ嬢はカザンからモスコウ夏期時間二十日午後三時（日本時間二十日午後九時）クルガンに着した二十一日オムスクへ向け當地出發の豫定である

8月21日 クルガン—オムスク—ノヴォシビルスク

ドイツ女鳥人 クルガン發

【クルガン二十一日發電通】東京へ向け歐亞聯絡飛行の途にあるドイツ女鳥人マルガ・フォン・エツツドルフ嬢は廿一日午前四時三十分（地方時間）クルガンを出發した東京訪問のため目下露國領土上を飛行中のドイツ女流飛行家エツツドルフ嬢は最初豫定したインド回りに上海から朝鮮京城に出る南方コースを変更してシベリア經由奉天より朝鮮京城を通過して日本内地に飛來したと言通信省に許可願ひを申請して來たので同省航空局では二十一日これを許可した

翌朝東の空が赤く輝く頃、マルガは苦勞して目を覚ましたが、紅茶を一杯飲んでたちまち元気になった。クルガンを出發すると、西シベリアの巨大な平地をまっすぐに伸びる鉄道路線に沿って飛んだ。

1時間ほど飛ぶと、機体のエンジンが気がかりなほど熱くなっていた。エンジンを冷やすにはエンジンカバーを取り外さなければならず、着陸する必要がある。その瞬間、驚くことにマルガの眼下に飛行場が現れたのだった。マルガは着陸すると、キルギス人たちに取り囲まれた。彼女は無事エンジンの修理を片付けたが、離陸の際に言葉の通じないキルギ

ス人たちを巻き込んでしまわないか心配だった。マルガは大声を出してなんとか彼らを建物の屋根の上に追いやり、それから馬に乗って集まってきた牧人たちも説得して、なんとかエンジンを始動させた。マルガは屋根の上の彼らに手を振って離陸すると、再び路線を辿った。

マルガは疲労し、ピークも越えてほとんど放心状態になっていた。日付も曜日もわからないまま、明るいうちはとにかくまっすぐに飛び続けなければならなかった。じっと座り続けているせいで背中が痛み、不快な日焼けは日々悪化して彼女を悩ませた。目もかすんで線路が二重に見えたり、野道と線路を間違えることもしばしばあった。彼女は気分転換をするために、風のない天気の良い日は操縦桿から手を放すことにした。手紙を書いたり拾った古新聞を読んだりし、ときおり機体が路線から逸れていないか確認した。

オムスクの街が現れた。高度 500~600m にいるマルガにもジャコウソウの匂いが感じられた。オムスクでは給油だけ済ませ、すぐにノヴォシビルスクに向かった。眼下には波打つ草原、沼地、白樺の林、茂みが広がり、塩湖が白くきらめく結晶に縁どられているのが見えた。それから次第に大地が平らになり、鉄道路線に沿って村が現れ、耕作地が増えていった。オビ川がほのかに光っているのが見え、その東の切り立った岸にシベリアの首都、ノヴォシビルスクがあった。もう 10 時間近く飛び続けていたマルガにとって、そこは楽園のように見えた。

8 月 22 日 ノヴォシビルスクークラスノヤルクス

ドイツ女鳥人
イルクーツクへ
【モスコリー二十一日發聯合】 訪日
飛行の途次二十一日午後ノヴォシ
ビルスクに到着したドイツの女鳥
人マルガ・フォン・エツツドルフ
嬢は二十二日午前五時十五分ノヴ
オシビルスクを出發シベリアの廣
野を一路バイカル湖畔イルクーツ
クに向つた

ノヴォシビルスクでは毎朝見通しのきかないほどたっぷりとした地上霧が発生しており、マルガの小さなスポーツ機では飛行することができなかった。朝、普段よりも数時間長く眠り、それから飛行場で霧が晴れるのを待ったが、離陸時間を延期した。その後出発することはできたものの、日の出から時間が経っていてもときおり飛行が難しい気象条件だっ

た。そのうえ溪谷の多い地形が鉄道路線を隠し、狼がよく出る地域でもあったため、マルガは様々なことを常に用心しなければならなかった。

クルガン以来大きな森は見ていなかったが、今やトム川の東方面は見通しのきかない森におおわれていた。これこそシベリアの原生林、悪名高いタイガの一部だった。それから遠く南の方で、サヤン山脈が地平線からくっきりと浮き出てきた。クラスノヤルスクに到着すると、この日はまだ 600km しか飛んでいない *Kiek in die welt* を一晩休憩させることにした。イルクーツクまではあと 900km はかかるからである。

8月23日 クラスノヤルクスーニシュネウディンスクーイルクーツク

クラスノヤルクスを離陸し、マルガは途方もないタイガのこずえの海を飛んだ。線路は山の多い地形で曲がりくねり、その側にときおり鉄道員の家や小さな野原と草地在りばめられているほか、耕作地は見渡す限り見当たらない。途中ニシュネウディンスクで着陸して燃料を補給し、それからしばらく変化のない風景が続いたが、ようやく森が徐々に後退して耕作向きの黒土の土地が現れてきた。マルガは長く続いた単調さに飽きていたが、突然遠くに他の飛行機の輪郭をみとめ、嬉しい驚きを覚えた。それはマルガの飛来を知ったロシアの飛行機で、イルクーツクまでマルガに付き添ってくれた。日没の光のなかで、イルクーツクの飛行場を見分けるのは難しく、マルガは大いに助けられた。

8月24日 イルクーツクーヴェルヒネウディンスクーチタ

イルクーツクを出発すると、バイカル湖を横断した。深い青色をした穏やかな湖は幅が 80km もあった。その東の岸にはセレンガ川が流れ、肥沃な大地には白い丸屋根の教会がある大きな村と、よく耕作された土地、青々とした牧草地が見えた。マルガは今度はセレンガ川に沿って飛行した。ブリヤート・モンゴル・ソビエト社会主義自治共和国の首都、ヴェルヒネウディンスクはその川が南西に鋭く曲がっている場所にあった。

ここに着陸したのは給油が目的だったが、ロシア飛行協会に食事に招かれた。マルガに朝食と昼食のどちらが良いかと尋ねられ、早く出発するためにも朝食を頼んだ。しかし食事の用意は昼まで終わらず、恐る恐る抗議するも出席を切願されたマルガは、それ以上抗議する気力をなくしてしまった。マルガは食事で満腹になり、現地特産の炭酸入り馬乳を飲んだ。ロシア飛行協会はマルガに可愛らしいタタールに帽子を贈ってくれた。

獨の女鳥人

チタへ向ふ

【ウエルフ・ネウヂンスク二十四日
發聯合】二十四日早曉イルク
ツクを出發したドイツの女鳥人マ
ルガ・フォン・エツツドルフ嬢は
廿四日午後零時十五分ウエルフネ
ウチンスクに到着、午後二時四十
五分チタに向つた

ヴェルヒネウディンスクをあとにすると、4時間ものあいだバイカル湖の原生林上空を飛んだ。松、白樺、唐松が見渡す限り生い茂り、高度 1600m の山並みが単調に続いた。位置確認に役立つものは線路のほか何も見当たらない。北方民族の丸太小屋が点在するほかは村も人家もなく、場外着陸は不可能だった。マルガは恐怖に襲われながら慎重に線路を辿った。Kiek in die Welt とそのエンジンはマルガを見捨てず、根気よく距離を進み、最後の山並みを乗り越えた。チタに着陸したのはほとんど夜だった。

8月25日 チターハイラル

朝、マルガはロシア空軍機ともに出発した。ロシア機は 1 時間ほどの飛行でマルガを案内すると、別れの合図をして引き返した。マルガは客好きの親切なロシアをあとにし、中国へ向かった。

そびえ立つ山の背を横切ったとき、高度は 2000m に達し、マルガは厳しい寒さに凍えた。はるか遠くで無限に波打つ山並みがモンゴル草原に滲んでいた。その風景を二分している線路をマルガは追い続けた。この孤独な大地に線路に沿って、等間隔に小さな駅舎が現れた。何千頭もの羊の群れが草を食んでいたが、機体が立てる轟音に臆病に身を寄せ合った。

マルガは中国の国境を越えた。すぐそこに満州の街があるのが見えた。ここには飛行場があり、ドイツ人機械工の手配もされていたが、マルガは時間短縮のために途中着陸を省略し、チタの管制官に教えられたハイラルを目指した。

ハイラルの街は、事前に地図で確認していた位置とは異なる場所にあり、飛行場もチタの管制官が教えてくれた場所はおろか、その他のどこにも見つけることができなかった。しかし、数台の自動車や荷車が集まっている草地を見つけた。「標識はどこにもないが、ここが飛行場かもしれない」とマルガは考え、草地表面の溝や穴を入念に確認してから機体を無事に接地させた。地上の人々はみなマルガのもとに駆け寄ってきた。

一人の男性が先頭に立ち、息を切らせながら私に向かって片言のドイツ語で「あなたはミス エッツドルフですか?」と言った。私がイエスと答え、ありがたい出迎えを享受しようとしたその時、彼はこう言った。「ああ——私達はエイミー・ジョンソンを待っていたのだけれど。」(162)

エイミー・ジョンソンはマルガよりも早く出発し、8月6日に東京に到着して帰還飛行の最中だった。ここにエイミーの電報が届いていたのに対し、チタから送られたはずのマルガの電報は届いておらず、マルガの名前は新聞の報道で知られていたようだった。それでも中国人たちは「飛行機は飛行機だし、女性パイロットであることに変わりない」(162)と言い、エイミーの代わりにマルガを陽気に歓迎した。

のちになって、ここはエイミーが自身の東京飛行で使用している臨時着陸場であること、マルガの教えられていた飛行場は中露戦争(1969年)時代のもので、とうになくなっていくことが判明する。ハイラルには宿泊施設がなかったが、マルガに最初に声をかけたあの男性が家に招いてくれた。家は快適で、そのうえ彼はマルガの要望に応じて一晩車を走らせ、燃料の調達までしてくれた。マルガは全てのお膳立てをしてくれたエイミーに心底感謝した。エイミーはこの4日後に到着した。

ドイツ女鳥人

◆……ハイラルに安着

【ハルビン特派員二十五日電】 訪 半チタを出發同午後一時十分滿洲
日飛行の途にあるマルガ・フオン・ 里の上空を通過し午後二時四十分
エッツドルフ嬢は廿五日午前八時 ハイラルに着陸した

ドイツ女鳥人

ハルビンへ

【ハルビン二十六日電聯合】 二十
六日午前七時十五分ハイラルを出

發したドイツの女鳥人マルガ・フ
オン・エッツドルフ嬢の東京訪問
機は二十六日午前九時興安嶺を突
破し午前十時十六分チ、チル上空
を通過した、ハルビン着は午前十
一時三十分の豫定である、尙同機
は二十六日中に奉天まで飛行し同
地一泊のはず

8月26日 ハイラルーハルビンームクデン

ハイラルを早朝に離陸すると、モンゴル草原と満州の盆地を分かち巨大な森林山脈を横断した。Kiek in die Weltは朝靄を抜けて高度2000mまで上昇し、蛇行している線路を確認しながら飛び続けた。満州の広い草原とウスリー川、スンガリ川を越え、ハルビンに到着した。

ハルビンの飛行場には立派な着陸標識と滑走路、それをぐるりと取り囲む観覧席があった。そこには人々がぎっしりと座り、色とりどりの服とパラソルが太陽に輝いていた。マルガは着陸の際、機体の車輪を接地させた途端に四方八方から群衆が押し寄せるといふ怖い思いをした。7時間の飛行を終え、エンジン音の耳鳴りと熱狂的な群衆に囲まれてマルガはぼんやりとしていたが、人々はマルガの腕の中に花束を押しつけ、彼女を取り囲んで「ドイツ万歳！ドイツ万歳！」と叫んだ。マルガは感極まり、何度となく涙ぐんだ。

マルガは現地のイギリス人戦闘機パイロットに機体を整備してもらい、エンジンの始動にも助けを借りた。いざ離陸しようとした瞬間人々が機体の前に飛び出してくるハプニングもあったが、何とか出発することができた。

線路に沿って満州の上空を飛んでいると、一様によく耕された大地と実り豊かな庭園が見えた。その間には中国人の農家があり、略奪に備えた塙とやぐらに囲まれていた。東の山が迫ってくると、旧満州の首都ムクデン（奉天）が見えてきた。飛行場には標識もなく周囲をぐるりと家々に囲まれており、ハルビンのイギリス人パイロットが教えてくれなかつたら見つけることができなかつたろうと思われた。ムクデンを目前にバケツをひっくり返したような激しい雨が降ったが、マルガは幸い着陸することができた。今日の飛行はこれで終わりだった。マルガは飛行場の司令官とシャンパンを飲み、会館のパーティに参加したあと、手早く機体の点検をして、疲れ切りながらも満ち足りた気持ちでホテルに向かった。

8月27日 ムクデンで待機

朝になって突然、マルガは日本の飛行許可書がまだ申請中であり受理されていないことを知る。

私は心底悲しくなった。だってシベリアの朝霧のせいで既に多くの時間を無駄にってしまったのだから！でも嘆いても何にもならない。(166)

この強いられた休日を有効に使い、マルガは偶然居合わせた航空機メーカー、フォッカー社の機械工に、機体のエンジンをすっかり調べてもらった。

許可を得次第

日本へ

エ嬢語る

【奉天特派員二十六日發】 エツツドルフ嬢は出迎への本社記者に對して次の如く語る。

ベルリンを立つときから朝日新聞には大變お世話になりうれしく思つてゐます、途中シベリアで山と霧が多かつたため難航でしたがその他は樂な飛行でした、また日本の飛行免狀をもらつてゐませぬが許可されれば少しの兩位は買して二十七日早朝奉天を立ちます、それから先は出来るだけ早く飛んで一刻も早く日本へ向ふつもりです、従つて京城に降りるかどうか未定です【寫眞はエツツドルフ嬢】

ドイツ女鳥人

奉天に安着

【奉天特派員二十六日發】 二十六日午前七時十五分ハイラルを發したドイツ女流飛行家エツツドルフ嬢は、途中ハルビンに着陸の上午後二時四十分發降りしきる雨を衝いて午後五時五十分奉天郊外東北軍飛行場に到着した、飛行場には雨中に拘らずドイツ領事を始め多數が歡迎した、嬢は同夜大和ホテルに投じた

ドイツ女鳥人

けふ出發

奉天て一日

休養

【奉天特派員二十七日發】訪日飛行の途にあるドイツ女飛行家、エツツドルフ嬢は北緯の天候不良のため二十七日奉天に休養、二十八日朝四時四十五分奉天發東京に向ふことになった

快飛！エツツドルフ嬢

あす早や東京へ

京城から広島へ向ふ



【京特派電】エツツドルフ嬢は二十八日午前十時五分京城飛行場の上空に機影を現し、機の上空を二周した。同日五十三分着陸したかくて少憩の後十二時四十二分京城飛行場を出、広島に向つた

【奉天特派員二十八日發】訪日飛行の途にあるドイツ女飛行家エツツドルフ嬢は二十八日午前五時三十五分奉天發日本に向つた。嬢は見送りの記者に對し「今日は途中京城と鞍山に寄り、広島まで飛び二十九日戦馬から大阪を経て東京に飛び又歸りに奉天に寄ります」と元氣に語り、在奉ドイツ人集出の見送りを受けつゝ鮮かに南に向つて飛去つた（写真はエ嬢）

予報されていた台風が来ていたが昨日の休暇のうちに通り過ぎ、日本の飛行許可も手に入ったマルガは、韓国上空へ飛び立った。全半島が険しく切り立った山から成り、幅の広い峡谷は水路の引かれた耕地と無数の村に覆われていて、着陸はできない。

京城（現ソウル）は黄海の入り江の傍に位置している。飛行場でのドイツ人の出迎えをマルガは非常に嬉しく思った。日本領事の代理人は花束と朝食でマルガを歓迎し、彼女はこれにも驚き喜んだ。帰還飛行中のエイミー・ジョンソンも、前の航程地点で台風で数日足止めされて今日ここに着陸するはずだった。夜までには日本本国に到着していたかったマルガは、エイミーを待って会いたい気持ちもあったが、出発しなければならなかった。

軍用機4機に付き添われてマルガは京城を出発し、ウルサン（蔚山）で一旦給油した後、韓国と日本を隔てる150kmの日本海横断へ臨んだ。もっと南に位置する島の上を通る安心なルートがあったのだが、その島には要塞があり、外国機は飛行禁止の空域だった。これをマルガは韓国で初めて知り、途中着陸のできないルートへの変更を余儀なくされた。

いざ海を渡り始めるときコンパスが狂い始めた。コンパスの針が勝手にぐるぐると自転し始めた。

よりによってここで、コンパスしか頼れないときに！（167）

エンジンの回転数を変えたり、コンパスのねじをポケットナイフで緩めたりしても効果はない。最終的にはコンパスを手で持ち続けて周囲からの振動から守ってみると、正常に動くようになった。しばらく飛行を続けた後、日本の海岸が姿を現した。日本列島は朝鮮半島のように山と谷が連なり、谷にはごく小さな稲田が素晴らしく美しいのが上空からでも見て取れた。山々に垂れかかる分厚い雲列はマルガの喜びに水を差したが、Kiek in die Weltを上昇させて雲上を飛び越し、まもなく日の沈みゆく広島の実験場に着陸した。

エッツドルフ嬢 けふ東京へ

昨夕廣島に安着

【廣島通信】二十八日午前十一時四十二分京城を立つたドイツ女鳥人エッツドルフ嬢は途中蔚山にてガソリン補給の上同日午後六時二十七分廣島東郷兵場に着陸、久松廣島通信局長等官民多数の歓迎を受け、白根知事長女良子さん（こ）から花輪を受けたついで自分の手でガソリンの補給をなし入念に機體の手入をした後取降んだ燕茶に即座に喜び感えた日本語で「今晩は有難う」と愛敬を振る大手が町三丁目の吉川旅館に投宿したが二十九日は午前七時出発大阪に

着陸ガソリン補給の上直に東京に向ふ際定、同嬢は語る

「ジョンソン機には京城で會ひたいと思ひましたが御互に急いでゐたので遂に會はずに立ちました蔚山以來風もなく割合に樂に飛んで來ましたが廣島に近づくに従つて雲が深く着陸場を捜すのに一寸困りましたが澤山の人が出迎へて居られましたのでやつとそれとわかりました東京では甥に當るドイツ大使館書記官のエッツドルフヤリンデイ夫妻に逢へるのが何よりも喜びです」

マルガは日没までに急いで給油を済ませると、夜は日本のホテルで歓迎を受けた。

着物を着た私達は床に置かれた小さな机にしゃがみ込み、私は紙巻き煙草をのみながら、何とも言えないけれどとても味のよい日本食を味わってみた。(168)

8月29日 広島—大阪—東京

出発時のエンジン始動の手伝いがおらず、日本人とは英語での不完全な意思疎通しかできなかったマルガは出発を危ぶんだが、神戸のドイツ領事が手伝いのためにわざわざ来てくれた。彼は幸運なことにかつての戦闘機乗りで、朝の出発は円滑かつ迅速に実現した。

午前の早い時間には大阪に着陸した。大阪でも熱狂的な歓迎を受け、正式な式典が催されたほか、ドイツ領事夫妻がマルガにシャンパンとサンドウィッチを持ってきてくれた。

分厚い雲がわき始めた。迂回ルートは飛行禁止空域とかぶるため、マルガは雲と霧を越えて半島間の海を渡らなければならなかった。気象予報は先のルートでは改善すると予報していたが、大阪を離陸した途端雲はますます高く発達していった。最終的に *Kiek in die Welt* は 2600m の高度で雲上を飛行した。ここでぜひとも必要なコンパスを、マルガは必死で手に持った。地図によると標高 1300m の山があり、見えない山頂に思いがけず激突するかもしれない。それでもマルガはエンジンの出力を落として高度を下げ、雲海に潜り、その危険を犯して自機の位置を確認した。マルガはコンパスをますます強く握り、降下のための旋回を始めた。

どんどん高度が下がってくる——2400m——2100m——1800m——密雲がより周囲に迫り、その雲の中では激しい雨が降っている。私は *Kiek in die Welt* をできるだけ雲から離して機体のバランスを保った。経験から、雲の中で長時間飛行していると極めてたやすく平衡感覚が失われることを知っていたからだ。1700m—1600m—雷鳴が途切れなく鳴り続けている。1500m—— (169~170)

ここでかろうじて穴があり、瞬間的に少し傾いた海岸地帯の見晴らしが姿を現した。「なんというこの言い表しようのない安堵感！」(170) さらに 100m 降下し、マルガと *Kiek in die Welt* が雲を抜け出ると、そこはまさにマルガの望んでいた場所だった。

Kiek in die Welt はエンジンをふかされて再び楽しげに唸り、私を素早く待ち焦がれた目的地へ運んでいる。

いまや、私たちは迫り来る山頂を覆い隠す分厚い灰色の雲の下を、日本の海岸が描く大きな弧に沿って飛んでいる。——8月29日、午後4時、*Kiek in die Welt* と私は、東京に着陸する。(170)

エッツドルフ嬢

晴の東京入り

けさ廣島を出發して

大阪で燃料補給の上

新築なれる羽田國際飛行場は二十九日連日のドイツ鳥人エッツドルフ嬢を最初の外來賓客として迎へべく歓迎の準備に忙しく務め付近は午前中からおびたどしい人出、飛行機内外にはアイスクリームやパンなどの物賣りも出るといふ盛況だ、羽田駐留近にはドイツ大使館員、航空関係者や、山本常二郎氏夫人と令嬢が花束をもつて待ちうけてゐる

【廣島電話】 ドイツの女鳥人エッツドルフ嬢は二十九日午前六時四十分頃より廣島東洋兵艦に到着直に本社上りの各地快晴の天氣通報を受けるや晴やかに打ちうなづき同七時十四分、官民多数の見送りの内に鮮やかな離陸機りを見せて一踏発後のコースなる東京へ向け出發した

【大阪電話】 エッツドルフ嬢は豊内海明石上空で本社駐留飛行士のブス・モス嬢の歓迎を受けガソリン補給のため十時・十四分大阪木津川尻のエアポートに着陸し故國の女鳥人を迎へたローデ大阪駐在領事官が第一番に駆け寄つて握手を交し花環を贈り次いで佐多日獨協會會長その他航空関係者から降る様な握手や花環を贈り黒のトレーニングパンツで大またに歩いて飛行場事務所樓上で一同と干杯の後直にガソリンの補給を行ひ十一時二十三分萬歳に送られて離陸東京へ向つた

第四章 マルガの日本滞在

1. 東京飛行場着陸

8月29日、大阪を11時23分に離陸したマルガの東京到着予定は15時だった。それに関わらず、飛行場周辺には午前中から8000人以上の人出があり、アイスクリームやパンなどの出店までが立ち並んだ。場内では、マルガの従兄であるエッツドルフ大使館員らドイツ大使館関係者と、在留ドイツ人100人以上が早朝から待機していた。14時ごろを過ぎると、航空局長、海軍航空本部長、三菱航空機社長、学生航空連盟会長など航空界の名士たちや、松竹蒲田撮影所の女優たちがやってきた。格納庫の近くには2000人の羽田の小学生たちが集められ、日独の国旗を手に整列していた¹⁸。

マルガは大阪を離陸すると箱根上空を覆っていた密雲を避けるため、伊豆半島を迂回する経路を飛行した。その結果、東京到着は1時間遅れの16時2分となった。

夕陽を翼一杯にあびた黄色のスマートな機はたちまち場の上空にその勇姿を現した、出迎への群衆は一せいに歓呼の声をあげ、ドイツ人達は足も地につかぬ有様、この間に嬢はいう上を二旋回の後場の西から東へ、新しい芝生の上に新しきラインを引いていとも鮮かに着陸した(…)嬢は黒いラシヤの飛行帽を冠つてゐる、顔は痛々しいばかりに陽焼けして眞赤だ、連日飛行の奮闘を想はせて勇ましい限りである¹⁹
マルガは機上から人々の歓声に応え、地上に降り立つと従兄のエッツドルフ氏と固く抱き合った。なお、着陸の際に熱狂した群衆が場内の芝生を踏み荒らし、滑走中のマルガの機体を取り囲む危険な場面が問題視され、以降飛行場警備の見直しが図られた²⁰。

¹⁸ 平木國夫：羽田空港の歴史（朝日新聞社）1983、42～43頁。

¹⁹ 朝日新聞：日独の空を結ぶ航程1万キロ エッツドルフ嬢、見事飛行に成功（1931年8月30日 東京／朝刊 7頁 1段）

²⁰ 同上。



2. リンドバーグ夫妻との会見

チャールズ・リンドバーグは1927年に世界で初めて大西洋横断飛行（ニューヨークーパリ間）に成功した有名パイロットだが、今度は妻アン・リンドバーグと共にワシントンから1か月がかりの北太平洋横断飛行を成功させ、マルガの東京到着4日前に日本に到着していた。マルガは東京飛行場で記者からこれを聞き、「伯林を出発以来新聞紙が皆なロシア語で読めないものだからちつとも知りませんでした、それなら是非お目にかかりたいものです²¹」と驚き喜んだ。

8月31日の10時から、マルガはドイツ大使館でリンドバーグ夫妻と会見することができ、飛行中の出来事などの話題で会話を花を咲かせたという²²。

3. 長岡外史の歓迎

同日15時から、帝国飛行協会による授与式が行われた²³。マルガはリンドバーグ夫妻と同様に有功章を授与され、歓迎の茶話会に出席した。

²¹ 同上。

²² 朝日新聞：空の大使と女王、思わぬ歓びの会見（1931年9月1日 東京／夕刊 2頁4段）

²³ 帝国飛行協会は、現在の財団法人日本航空協会の前身である。大正から昭和にかけ、日本を代表する民間航空団体として国の航空事業を奨励した。日本航空協会：協会75年の歩み 帝国飛行協会から日本航空協会まで（日本航空協会）1988参照。

その後、マルガは陸軍中将長岡外史の自宅に招かれ、翌日には彼の一家と共に歌舞伎座へ連れられた。長岡外史は、帝国飛行協会副会長、衆議院議員を務め航空政策に尽力した人物であり、訪日パイロットをたびたび自宅に招いて歓迎した。長岡はドイツ留学経験がありドイツ語を話すことができた。マルガはかつてキャサリン・ステインソンら訪日パイロットがそうしたように、長岡を「日本のお父さん」と呼んだという。長岡はマルガについて、「ベルリン羽田間一万軒、二十二歳²⁴と云ふ妙齡な婦人の身で元気好く飛んできたのには全く驚かされた²⁵」と述べている。



²⁴ マルガは1907年8月生まれなので、実際には24歳である。

²⁵ 長岡外史文書研究会：長岡外史関係文書 書簡・書類篇（長岡外史顕彰会）1989、394頁。

4. マルガについての記事

颯爽と飛来したドイツ人女性パイロットに、日本のメディアに始まり陸軍や婦人団体は大きな関心を抱き、マルガを取材した記事が多くの雑誌に掲載された。



5. ドイツへの帰還飛行

マルガは約 2 か月間日本に滞在した。東京滞在中には日光や箱根、富士登山や五湖めぐりなどの観光を楽しんだほか、9月1日には関東大震災 8 周年の法要に参詣している。その間、機体のエンジンは名古屋にある三菱航空機の工場で点検整備を完了し、東京に送り返された。10月14日、マルガは東京を離陸して大阪へ向かい、しばらく神戸に滞在した。悪天候で延期が続いたものの、10月25日にウルサンへ向けて大阪を離陸し、ドイツへの帰還飛行を開始した。出発の際は東京飛来するときと同様、何千もの人々に見送られ、少年少女たちがドイツ語で別れの挨拶を叫んでいたという。帰還飛行ではタイ、インド、ペルシア（現イラン）を経由し、クリスマスのころにはベルリンに到着する予定だった。

11月、天津での日中両国軍による軍事衝突が起こり、マルガは11月29日にやむなく大阪へ引き返す。その後は船で上海へ移動して再び出発し、帰還飛行を再開した。

1932年4月17日、マルガは経由地のバンコク（タイ）で墜落し機体を大破させてしまう。マルガが愛機 *Kiek in die Welt* に搭乗することができたのはこれが最後となった。マルガ自身は命を取り留めたものの、以降の帰還飛行を続けることはできなかった。

第五章 飛行途上での自殺

1933年、マルガはベルリンーオーストラリア間飛行に挑戦する。しかし、彼女は第二着陸地のアレppo（シリア）で着陸に失敗した。機体は損傷したものの、マルガ自身は無傷だった。彼女は飛行場にいたフランス人将校と会話を交わしたのち、与えられた部屋へ入ると、そこで左のこめかみを自動小銃で打ち抜いた。1933年5月28日、着陸の23分後にマルガは25歳で死亡した。

1. 日本での報道

有名女性パイロットの謎多き死は日本の紙面でも以下のように大きく報道された。



エッツドルフ嬢
墜落惨死す

一昨夏日本へも飛来

年夏日本訪問飛行を行つたドイツの世界的な飛行家マルガ・フオン・エッツドルフ嬢は二十七日突然ベルリンを出発しシヤム經由亞洲に向け遠征飛行の途に上つたが二十八日午後六時十七分アレppoに着陸の際機体を誤つて機體を大破、重傷を負ひ傷力癒急手當を加へたがその効なく手當中遂に死亡した【寫眞は工機】

アレppo二十八日機墜 一昨

エツツドルフ嬢は墜死でない

女鳥人謎の自殺

室内から響く銃聲

〔アレッポ三十日電〕

羽衣連給飛行の途二十八日アレッポに着陸せんとして過つて墜死したと傳へられたドイツの世界的な飛行家



はや死體となつて發見され、その側には飛行中護身用として携帯してゐたピストルがあり、二發の彈丸が頭部を貫通してゐた、しかして別に何等の遺言もないので自殺の原因は一切不明である

マルガ・フォン・エツツドルフ嬢の死因は最初から疑問とされてゐたが果然右は墜死にあらずして自殺であることが當局の検視報告によつて明かとなつた、即ちエツツドルフ嬢が着陸の際に召掛しなかつたが、機體より降りて後飛行家仲間との會合に招かれ周囲の人々はエツツドルフ嬢の様子を變なもので非常に注意して同嬢を監視した、しかし後エツツドルフ嬢の請ひにより、ただ一人で休憩室にいれ、休息せしめようとしたが、突然室内から銃聲が起つて人々が駈付たところ同嬢はベッドの上にも

『全く意外』

従兄エ氏の談

一昨年八月、羽田の國際飛行場が
賑わいてから始めて、着陸した空
の珍客エツツドルフ嬢の墜落惨死
の報は、いたく驚を知る人々を驚
かせたが後報によつて意外にも
自殺であることが分り、更に驚き
を重ねることであらうが同僚自殺
の報を、従兄に當る駐日ドイ
ツ大使館書記官フォン・エツツド
ルフ氏にもたらずと、同氏は驚い
て語る

私の方へは國元のドイツからも
また現場からも何ともいつて來
ません、全く意外といふよりあ
りません、飛行家のことと墜
落惨死の報を得た時には、驚き
悲しみながらも、仕方がないと
観念してゐました、彼女は一昨
年東京に飛來、承らく私の家に
泊つてゐましたが、二年後に自
殺するやうな先觸れはその當時
更に見えませんでした、それに
近頃の便りにも、それらしいと
は少しも見えませんが、私に取つ
て彼女の自殺説は信用出來ませ
んまた信用したくもありません

一昨年夏日本訪問飛行を行つて大歓迎を受けたドイツの世界的女流飛行家、マルガ・フォン・エツツドルフ嬢は去月二十七日突然ベルリン出発、シヤム経由で豪州に向け連絡飛行中二十八日アレポに着陸の際墜落惨死したと伝えられたが、検死により自殺と発表された。即ち女史は着陸後飛行仲間の歓迎会に出席したが、その時嬢の様子が変なので周囲の人々は注意してみた所、嬢は一人で休憩したいと休憩室に入るや、まもなく銃撃起り、人々が馳せつけた時は死体となつて発見された。遺書がないので原因は不明である。²⁶

2. 自殺の原因

自殺の真相は不明だが、主に3つの原因が考えられる。

①借用機の破損

愛機 Kiek in die Welt が使用不能になりユンカーズ社の援助を受けられなくなったマルガは、今回の飛行のためにクレム社から機体を借用した。もしこの機体を壊してしまえば彼女は再びスポンサーを失い、この先飛ぶ機会を得ることは困難だっただろう。今回の長距離飛行に対するマルガのプレッシャーは相当に大きかったと予想できる。そして実際に機体を壊してしまったマルガは自分の将来に絶望したのかもしれない。

②恥ずかしさ

着陸に失敗した恥の気持ちが彼女を追いつめたという説がある。飛行場にいたフランス人将校に力量不足を責められ、祖国の名誉を損なつたと思ひ込んだというのである²⁷。確かにマルガはドイツや自国の航空界に対して高い誇りを抱き、飛行を通して貢献したいという気持ちが強かつた。それは彼女が貴族の生まれであつたこと、手記の記述や日本メディアのインタビューの内容からもはっきりと覗える。

²⁶ 婦女新聞：エツツドルフ嬢自殺（1933年6月4日）。

²⁷ ヴァレリー・ムールマン（田中至訳）：空のプリンセスの群像（タイムライフブックス）1982、97頁。

③武器の密売

第一次世界大戦で敗戦したドイツ人にとって、自動兵器を購入、携帯することは禁じられていた。それにも関わらずマルガは自動小銃を所持していた。

Zeit 紙記事²⁸によると、マルガがこの長距離飛行に出発する前日、ある軍備会社の社長から手紙が届いていたという。

お約束したように、あなたへここに自動式拳銃、シュマイザー28/II、9mm 経口をお渡しします。なおドイツのカタログと共に使用説明書と 2 つの英語のカタログ、それに加えて 3 通発行した英語の価格表を同封します。貴女がこの武器を個人的な使用のために必要としないことを強く望み、もし貴女の飛行のどこかでこの武器を導入するビジネスの可能性が生じることがあれば大変嬉しく思うことでしょう。²⁹

つまり、マルガは武器の密売に加担させられていたというのである。確かに彼女はスポンサーを失い、新しい機体も購入できずに資金難に喘いでいた。推測の域を出ないが、この軍備会社社長がクレム社にマルガを援助するように働きかけた可能性もある。マルガは追いつめられた末にこの極秘任務を請け負ったのだろうか。

3. マルガの死後

彼女の所持品は少なく、ほとんど何も残さなかった。遺体は防腐処理され、心臓はホルマリン漬けにされ、飛行服は棺の中へ納められた。彼女の遺体は汽船に乘せられてドイツへ帰国した。

彼女の葬儀が行われた 1933 年 7 月は、アドルフ・ヒトラーが帝国宰相になって半年が経とうとしていた。マルガはドイツで最も著名なパイロットとして扱われ、ヒトラーの命により国葬の名誉が与えられた。マルガはハーケンクロイツと儀仗兵に囲まれハンブルクにて国葬に付されたのち、ベルリンの墓地に埋葬された。



²⁸ Die Zeit Nr.5 : Der Flug ist das Leben wert (23.1.2014) .

²⁹ 同上

1939年に第二次世界大戦が始まると、航空機とパイロットは主要戦力として戦闘に投入されるようになる。ドイツでは女性パイロットのハンナ・ライチュがヒトラーに政治利用され、ヒトラーが自殺する2日前まで行動を共にした。ロシア、アメリカ、イギリスを始め世界中で女性が軍用機に乗り込むようになり、その多くが死亡した。マルガと同年に東京を目指したあのエイミー・ジョンソンもイギリス空軍に徴用され、1941年に墜落死したがその遺体はついに回収されなかった。ハンナ・ライチュは終戦後1975年に出版した手記の中で、戦時中はヒトラーに協力するしか生きる道がなかったと述べるとともに、航空の平和利用を訴えた。

マルガは東京飛来の際、取材にこう答えている。

日本に飛んできた目的は全く遊びに來ただけです、空の散歩が目的の総てなのでから (…)³⁰

大戦へ向けて飛行が政治に組み込まれていく世界情勢の中でも、マルガは政治に関わったり名誉を手にするために、困難の伴う大飛行に臨んでいたわけではない。ただ飛ぶこと自体が目的だった。彼女の墓石には“**Das Flug ist das Leben wert.**”（飛ぶことには人生を賭ける価値がある）と彫られた。偶然にもドイツ最初の女性パイロット、メリー・ベーゼもマルガと同様、飛行中に墜落した後に拳銃自殺している。彼女はメモにこう走り書きした遺書を残した。“**Fliegen ist notwendig. Leben nicht.**”（飛ばすにはいられない。生きていくことにならない）³¹

飛ぶことに全てを賭けた女性たち、その一人であるマルガ・フォン・エッツドルフはこうして生涯を終え、80年以上の歳月が経った現代において忘れ去られようとしている。

³⁰ 日独の空を結ぶ航程1万キロ エッツドルフ嬢、見事飛行に成功（1931年8月30日 東京／朝刊 7頁 1段）

³¹ Frankflter Allgemeine : Die kühnen Schwestern des Ikarus (8.8.2006) .

参考文献

- ヴァレリー・ムールマン (田中至訳) : 空のプリンセスの群像 (タイムライフブックス) 1982
- Karlheinz Kens : Die deutschen Flugzeuge 1933-1945 (J.F.Lehmanns Verlag) 1977
- 佐藤博 (木村春夫編) : 日本グライダー史 (海鳥社) 1999
- 東京文化財研究所 : 男爵の愛した翼たち 航空遺産継承アーカイブス (日本航空協会航空遺産継承基金) 2008
- 戸田大八郎 : 大きな人 長岡外史 (株式会社プリコ) 2000
- 長岡外史文書研究会 : 長岡外史関係文書 書簡・書類篇 (長岡外史顕彰会) 1989
- 中野秀夫 : 航空管制のはなし (交通研究協会) 2014
- 日本航空協会 : 協会 75 年の歩み 帝国飛行協会から日本航空協会まで (日本航空協会) 1988
- ハンス・ヨアヒム・クナウプ : 第一次世界大戦後のドイツ航空機産業の国際戦略と日本 (序論) — ムンヘン・ドイツ博物館古文書館に存在するユンカース社関連資料の紹介 [慶應義塾大学日吉紀要刊行委員会『慶應義塾大学日吉紀要ドイツ語学・文学』第 48 号、2011、39-52 頁所収]
- ハンナ・ライチュ (戦史刊行会訳) : 大空に生きる (朝日ソノラマ) 1982
- 平木國夫 : 羽田空港の歴史 (朝日新聞社) 1983
- 平木國夫 : 飛行家を目指した女性たち (新人物往来社) 1992
- 末澤芳文 : 人はなぜ飛びたがるのか 一大空に挑んだ世界の“飛び屋”たち (光人社) 2008
- 松村由利子 : お嬢さん、空を飛ぶ — 草創期の飛行機を巡る物語 (NTT 出版) 2013
- Marga von Etzdorf : Kiek in die Welt — als deutsche Fliegerin über drei Erdteilen (Union Deutsche Verlagsgesellschaft) 1931

(雑誌記事)

- 空の女王エツドルフ嬢と語る [陸軍航空本部内航空会『航空事情』第 84 号 1931 年 10 月]
- 独逸婦人を語る [講談社『婦人倶楽部』第 12 巻第 11 号、1931 年 11 月]
- フロイライン エッツドルフ [婦人之友社『婦人之友』第 25 巻第 11 号、1931 年 11 月]

(新聞記事)

朝日新聞社 :

- ドイツからまた女流飛行家 訪日飛行の願い出 (1931 年 4 月 7 日 東京/夕刊 2 頁 5 段)
- 日本へ飛ぶ女鳥人 あすベルリン出発 (1931 年 7 月 18 日 東京/朝刊 7 頁 5 段)
- ドイツ女鳥人、訪日の壮図へ きょうベルリン出発 (1931 年 8 月 19 日 東京/朝刊 7 頁 4 段)
- 今度はドイツの女鳥人飛来 きょう東京へ向う予定 (1931 年 8 月 19 日 東京/夕刊 2 頁 1 段)

エッツドルフ嬢、カザンへ ヴァログルスクで一休み (1931年8月20日 東京/朝刊 7
頁 6段)

ドイツ女鳥人、露都に安着 1泊、更に飛行を続ける (1931年8月20日 東京/夕刊 1頁 4
段)

ドイツ女鳥人、カザン出発 (1931年8月21日 東京/朝刊 7頁 6段)

ドイツ女鳥人、クルガン発 (1931年8月22日 東京/朝刊 7頁 4段)

ドイツ女鳥人、クルガン着 (1931年8月22日 東京/夕刊 2頁 6段)

ドイツ女鳥人、イルクーツクへ (1931年8月23日 東京/朝刊 7頁 11段)

独の女鳥人、チタへ向う (1931年8月25日 東京/朝刊 2頁 13段)

ドイツの女鳥人、イルクーツク着 既に全航程の半ばを飛ぶ (1931年8月25日 東京/
夕刊 2頁 5段)

ドイツ女鳥人、ハイラルに安着 (1931年8月26日 東京/朝刊 7頁 4段)

ドイツ女鳥人 チタに着き直に満州へ (1931年8月26日 東京/夕刊 2頁 4段)

ドイツ女鳥人、奉天に安着 許可を得次第日本へ エ嬢語る (1931年8月27日 東京/
朝刊 7頁 7段)

ドイツ女鳥人、ハルビンへ (1931年8月27日 東京/夕刊 2頁 6段)

ドイツ女鳥人、きょう出発 奉天で1日休養 (1931年8月28日 東京/朝刊 7頁 6段)

エッツドルフ嬢、きょう東京へ 昨夕広島に安着 (1931年8月29日 東京/朝刊 7頁 4
段)

快飛! エッツドルフ嬢、あす早や東京へ 京城から広島へ向う (1931年8月29日 東京
/夕刊 2頁 4段)

日独の空を結ぶ航程1万キロ エッツドルフ嬢、見事飛行に成功 (1931年8月30日 東
京/朝刊 7頁 1段)

エッツドルフ嬢 晴の東京入り けさ広島を出発して大阪で燃料補給の上 (1931年8月
30日 東京/夕刊 1頁 1段)

ドイツ女鳥人大阪着 (大朝電送) (1931年8月30日 東京/夕刊 1頁 5段)

ドイツ女鳥人に有功章 昨日授与式 (1931年9月1日 東京/朝刊 7頁 3段)

空の大使と女王、思わぬ歓びの会見 (1931年9月1日 東京/夕刊 2頁 4段)

ドイツ女鳥人も群衆の中に 午前中15万の参拝 (1931年9月2日 東京/夕刊 1頁 1
段)

エッツドルフ嬢、帰国の途へ 13日頃に羽田出発 (1931年10月6日 東京/朝刊 11
頁 4段)

エ嬢出発延期 (1931年10月14日 東京/夕刊 2頁 8段)

エッツドルフ嬢、帰還の途に 羽田から大阪へ飛ぶ (1931年10月15日 東京/夕刊 2
頁 4段)

エッツドルフ嬢、あす大阪を出発 (1931年11月25日 東京/夕刊 2頁 4段)

エ嬢蔚山泊り (1931年11月26日 東京／朝刊 7頁 5段)
ドイツ女鳥人、故国へ出発 (1931年11月26日 東京／夕刊 2頁 6段)
エ嬢は上海から飛ぶ (1931年11月29日 東京／朝刊 7頁 8段)
エ嬢立往生、大阪へ帰るか (1931年11月29日 東京／夕刊 2頁 6段)
エッツドルフ嬢 バンコックで墜落 (1932年4月19日 東京／夕刊 2頁 5段)
エッツドルフ嬢、墜落惨死す 一昨夏日本へも飛来(1933年5月30日 東京／夕刊 2頁 4段)
エッツドルフ嬢は墜死でない 女鳥人・謎の自殺 室内から響く銃声(1933年6月1日 東京／夕刊 2頁 1段)
時事新報：長距離飛行完成へ 一競い起つ鳥人 輝く過去の記録 (1932年1月16日)
Die Zeit Nr.5 : Der Flug ist das Leben wert (23.1.2014)
婦女新聞：エッツドルフ嬢自殺 (1933年6月4日)
Flight : the aircraft engineer and airships :
The Dietrich-gobiet sport monoplane (22.5.1924)
Junkers F13 (4.4.1930)
Frankflter Allgemeine : Die kühnen Schwestern des Ikarus (8.8.2006)

なお引用の一部は旧漢字、旧仮名遣いを改めた。