



進修同窓会 HP にアクセス

第182号 2024 (令和6) 年10月15日
茨城県立土浦第一高等学校
進修同窓会旧本館活用委員会
HP <http://www.sin-syu.jp/>



定2回生修学旅行伊勢神宮(1952年9月)(池井先生提供)

定2回生の修学旅行 2

1952 [昭和27] 年9月20日、定時制2回生の修学旅行の日が来ました。今号でも、定時制機関誌『星座3号』(1953年3月発行)所収「思い出の修学旅行」(4A源田光也 併中2回・定2回)で、その行程を辿っていきます。

引用文中の【 】は筆者による注記です。

列車は西へ 9月20日(土)

1952年9月20日の土曜日、午後3時過ぎ、勤めを終えた土浦一高定時制の4年生たちが、三々五々、土浦駅に集まって来ました。

「……さあ、四時だ見送りの先生方、又は行けなかった友達も一緒に全員改札口に並んだ所を後藤【直和】先生【理科 在職¹⁹⁵¹年〜1971【昭和46】年】がパチリ。背広姿、学生服姿、Yシャツ姿、帽子を被っている者、いない者、学帽もあれば鳥打帽子もあり、丸坊主もあればこつてりと七三型(六三電車ぢやあないから御安心)^(注1)オールバックに、パーマに、オサゲに、ベレー帽、ピカくの短靴に肩から写真機をぶらさげた者等、こうなると一寸誰が先生やら見当がつき兼ねる。まるで五目飯の様な一連隊だが変わらないのは我々の気持ちだけ。我々は今から修学関西旅行の途につかんとする土浦一高の四年生である。

女子五名を含めて総員四十六名、それを七班に分けて各班から報告があつて異常なし。付添いの先生は主事の清水先生、四Aの大平先生、四Bの池井先生。この三先生を加えて一行は合計四十九名、終始苦勞のないやうにと念じつゝ、ホームに入る。かつぎや^(注2)が大分いる。見送る人々ともくの話をしている中に少し遅れて四時二十六分発の上野行きが到着する。皆ボストン【バッグ】を持って立上り、ホームに着くや一斉に乗り込んだ。……。」

午後6時頃、上野駅に到着した一行は、50分の自由時間の後、山手線で東京駅へ。更に待つこと1時間半。8時45分、電気機関車特有の汽笛を残して、列車^(注3)は動き出しました。

「……。車内では気の合った者同志が座をしめて互に食物を広げ、種々な話に花を咲かせる。このまゝ明朝四時半頃迄走り続けるのだ。横浜も過ぎ小田原、熱海を過ぎれば時計も十時を廻る。どうも寝られそうもない。かねて覚悟はしていたものゝ寝なければ明日がこたえる。後の方で盛んに騒いでいるのは北海道からだ」と云う。

十一時も過ぎるとぼつと寝支度をする者も出て来た。床に新聞紙を敷いたり又中には網棚へ上る者も居て、各自工夫をして寝る準備に掛かる。大分静かになつた時突然車掌が二人あわたゞしく入つて来た。先程降りた客が清水先生の鞆を自分のと間違えて持つて行つたらしい。片方の車掌が取り違つた鞆を大事そうに抱いて「何十万円も入っているのに大変だ」とつぶやきながら僕の横を通り過ぎる。大分入つていたらしいが、先生の鞆にだつて我々の残金や重要な書類等が入っているのだから貴重な点では変わりはないのだが、しかし頼まれて取つてやったのはどうやら我々の生徒らしかつた。山田駅【現伊勢市駅】に次の列車で届けるといふからまあいゝだらう。汽車が大きな駅へ(何でも浜松だつたと思うが)着く。寝ぼけ眼で水を飲み以降りる。大きな構内はガランとして人影もなくもうきつと二日目に入っているのだらう。いつの間にか蒸気機関車に替わつては、しゅうくゝと白い息をついている。空には一杯に星がまたゝいて天気は大丈夫らしい。この先の記憶があまりないから恐らく寝入つたのだらう。まだ騒いでいる者があるので、誰か豪傑が『うるせえぞ』と怒鳴る。よっぽどうるせえや。

汽車は休みなく走り続け『ポーツ』と細長く尾を引く汽笛が夢の中に溶けこんで行つた。……。」

^(注1) 七三型(六三電車ぢやあないから御安心)六三電車(国鉄63系電車)は、戦時中の資材不足の中で、各部を極度に簡略化して設計されたもので、1951(昭和26)年には、その構造的欠陥から、大惨事「桜木町事故」(桜木町駅構内で発生した、死者106名・負傷者92名を出す列車火災事故)を惹き起こした。

そのため、63系は廃形式とされ、1951年から1953年に掛けて、徹底的な改良を施されて誕生した72系・73系は、全車が金属製となり、戦争の影を完全に払拭した、近代的な車両となった。源田は、七三型髪形と73系電車を掛け、どちらも、63系のような怖いものではない、と言葉遊びをしているのである。

^(注2) かつぎや 担ぎ屋。食料などを生産地から担いで来て売る人。特に、第二次大戦後、闇物資を地方から都市部へひそかに運んで売った人。

^(注3) 列車 呉線經由広島行急行「安芸」と思われる。1952年当時、東京から、関西・伊勢・山陽・山陰・九州方面への夜行列車(急行・普通)が、設定されていた。

^(注4) 蒸気機関車に替わって

1952年当時、東海道線の電化区間は浜松までであった。機関車の付け替え作業のため、停車時間が長く、ホームで水を飲む余裕もあつた。

伊勢から奈良へ 9月21日(日)

午前4時50分、名古屋駅に着き、地下道を通って近鉄名古屋駅へ。電車は5時5分発。伊勢中川駅で乗り換えた急行のスピードに目を丸くしているうちに、7時30分に宇治山田駅に到着します。

「……。駅には中村屋と云う土産物屋の人が我々を迎えて案内してくれる。チップでもやるのかと一寸とまどつたが客引のサービスだとのこと。さすがは観光地だなと感心し又ホッとす。……。歩いて十分程、皇大神宮入口の広場に着

いて案内人に荷物を預けて手を清め、鳥居をくぐる。小さい立派な橋を渡って玉砂利を踏む音もさくさくと、樹齡幾千年という様な大木を左右に眺め乍ら奥へと進む。早いせいか参詣客も殆んど見当らずちり一つない。十分程歩いたらうか、天にそびえる大木に囲まれて鎮座します。外宮が見えて来る。話声が吸い取られる様な気持だ。何もかも古びている。鳥居をくぐって各自参拝を済ませた。

……。見上げる木々の底に居る我々は自然の前に完全に威圧された感が深い。これが神々しさと云うのだらうか。いつもはしゃいでいる皆もひっそりとしてたど歩く。砂利を踏む音だけを耳に残し乍ら。

思い／＼にカメラに納って内宮行きの電車(注5)を待つ間に絵葉書を求めていると水戸市電(注6)を思わせる様な単軌道【単線】のチン／＼電車が体をふり／＼やって来る。電車までが古めかしい。約三十分程で土産物屋が沢山並んでいる内宮前に着いて中村屋さんに荷物を預け鳥居の前で全員記念撮影をする。それ／＼連れ立って本殿へ向う。参詣人が次第に数を増して来た。下に五十鈴川を眺め乍ら宇治橋を渡って右に下ると川べりに着く。水は清く澄みすぎ通る様な魚がすい／＼と泳いでいる。……。

大きく山に囲まれその中に又大木に囲まれて鎮座している社は一段と高い所にあつて造りは外宮よりも立派であるが、参詣客で／＼返して外宮程の神々しさが失われている様だ。……。各自参拝を済ませお札を受けた後、中村屋の二階で朝食を取り、しばし休息の後、各自荷物を受け取り、駅に向う。……。

内宮前から電車で宇治山田に戻り、近

鉄電車に乗る。伊勢中川、大和八木で乗り換え、約3時間で近鉄奈良駅に到着すると、今宵の宿三山旅館の腕章を付けた40がらみのおやじさんが待っていました。このおやじさんは旅館専属の案内人で、早速、猿沢の池から案内開始です。「……。今を去る事遠く一二〇〇年の昔、奈良の都は咲く花の匂うが如く七帝七十余年に亘って栄えました。

この池の向うに柳の木が並んでおりますね。……

時代は代々変わっておりますが、あの三本目の柳の下から采女が帝の寵愛の薄れた事を悲しむのあまり、さんぶと池の中に身を投じたと申し伝えられております。采女と云うのは人の名前では御在りません。当時宮廷にお仕え致しました女官の事だと調子の良い説明に皆呑まれた様に聞き入っており、柳の木陰でアメリカの兵隊さんがギターに合わせて歌っていた。……。」

猿沢の池から興福寺の五重の塔を左に見ながら、鹿苑、春日大社、と案内人の後に付いて行きますが、皆、昨夜の寝不足でかなりまいって来ました。若草山の麓を重い足を引きずりながら暫く行くと、東大寺の鐘楼が見えてきます。重さ^{26.3}トンもある梵鐘は東大寺創建当初のもので、鐘声の振幅が非常に大きく、京都の知恩院、方広寺の大鐘と共に日本三名鐘の1つに数えられています。参詣の人が代金を納めて突いた鐘の余韻を耳に残しながら、二月堂、三月堂と見て、いよいよ待ち望んだ大仏殿に向かいます。その大きさに圧倒されながらも、源田は詳細な見聞の記録を残しています。「……。門を入ると正面に大仏殿が天も突かんばかりに建っている。その大きさ・荘厳さは例え様もなく、それでも再

度の火災で創立当時の七割位に縮小されたものだ」と云う。東西五七米、南北五〇米で高さが四七米もあり木造建築としては世界最大の誇りを有する。ピンポンの玉程に見えるてっぺんの菊の御紋章が実は一米近くもあるそう。中へ入ると薄暗い中に天一杯に大仏様がでんと座っている。世界最大の銅像で高さが一六米二、顔の長さが一米二、口が一米一、耳が一米二、重量が四五二トン(注7)もあると云う。同じ形をした小さい仏像が大仏様の頭の後に七つ八つ輪を画いていて上にいく程大きく造つてあるのだから見ると同じ大きさに見える。両側のかなり大きい脇侍は江戸時代のものだそう。背中も大きくお尻も大きい。右側の柱の下に体がやつと通る位の穴がありこれが鼻の穴と同じ大きさなそう。人が単に穴をくぐつたと云うのはこの穴のことらしい。堂を出ると、前に朱に塗つた舞台があつて昔／＼で奉納の能を舞つたと云う。ピラミット等と併せ考える時機もなかつた時代によくもこれ程の物を造つたものだと昔の人の偉大さに胸を打たれる。そして又今迄見て来たものゝ大部分は国宝であつた。……。」

最後に東大寺の南大門へ。運慶・快慶の傑作、金剛力士像を見上げながら、雄大な門を潜り、やがて旅館三山に到着しました。「……。案内人に別れをつけて早速二階へ上つて寝ころがるとやつと我に返つた心地がする。女中さんが忙しそうに立ちまわり、その中に膳が運ばれる。風呂に入つて疲れを流し、皆は外へ出た様だ。絵葉書を書いて六通程出す。恐らく体の方が先に着くだらうけれど、少し近所の土産物屋を廻つて帰る。奈良は夜の

街ではない。

床がしいてあり寝ている者もあつた。とても静かに落着いた感じのよい旅館で、前の林では夜啼鳥が啼く。隣の部屋から盛んに笑い声が聞こえていたが、やがて静かになり、誰か／＼一つ残つた電灯を消した。今日一日の事を思い浮かべている中に寝入ってしまった。十一時頃であつたらうか。」

内宮行きの電車

(注5) 三重交通神都線の電車。神都線は山田駅現伊勢市駅前から内宮前駅までの内宮線、内宮線の途中駅古市口から分岐し二見駅までの二見線、内宮線中山駅から二見線二軒茶屋駅間の中山線の3路線から構成されていたが、1961(昭和36)年に全線廃線となった。



神都線電車



茨城交通
水浜線電車

水戸市電

(注6) 茨城交通水浜線の路面電車である。水浜線は水戸市上水戸駅から常澄村、大洗町を経て那珂湊町(現ひたちなか市)の湊駅までを結んでいた。1966(昭和41)年に全線廃止。

(注7) 東西五七米、南北五〇米……重量が四五二トン。大仏殿のそれぞれは、正確には、正面の幅57.5m、奥行き50.5m、棟までの高さ49.1m。大仏は、座高14.9m、顔の大きさ5.33m、口の長さ1.33m、耳の長さ2.54m、重さ452トン。