

モーターもバッテリーの不調で機能せず、クランクハンドルを廻すか押し掛けが普通だったように覚えています。ガソリンは貴重で、たまには松根油（松の根を掘り起こして取った油、航空機のも使われていた）を使っていました。自動車のランプなどの部品も粗悪でしたし、車も少なく、さらに車を利用した悪事も多かったからでしょう。買出しの途中に時々警察官に止められ、ライト周りの点検や方向指示器を出せとか（ウインカーではなく小型の矢印を機械的に出すもの・商品名でアポロと呼んでいた）いわれました。ランプが暗いときは灯具を叩くと明るくなったりしたものでした。

また、運転免許試験は福岡市だけにしかなく小生の実家が福岡市西新町にあったので自動車部員が受験の際に泊まってももらったことも思い出のひとつです。

卒業後小生は実験囑託として学校に残りましたので、その後もよく自動車部の部屋で明専トランプなどをして遊んだものです。今井君はその後も電気系統の修理を私に頼んだり、私が自動車の運転を教わったりで楽しい青春時代を過ごしました。誠実、実直な今井君を偲びつつ当時の思い出を書きましたが一緒に学んだり遊んだりした前述の部員たちも過半数の人たちが鬼籍に入ってしまった。

皆様方には今後ともご自重、ご自愛のほど切にお祈りいたします。（98/9/1）

自動車部、我が青春（その1）

私にとって自動車班は

クラスメート及び寮生活以外で多くの知己を得、在学中に運転技術の習得ができた。

辛かったこと、楽しかったこと

一番辛かったことは、新入部員だった当時、(昭和十九年)戦時下、物資不足の折柄、運動靴もなく下駄履きで厳寒の冬期に、T型フォード改造(黒龍号)の木炭車の運転準備に、木炭を割ったり、濾過網の掃除、水洗いの冷たさ等……

一番楽しかったことは、入部三ヶ月過ぎた頃だったか、初めてハンドルを握ることができ、逐日、運転の感を憶えたこと。

そのほかで強烈な印象は

木炭車のT型フォードを始動するとき、クランクハンドルを廻すのに要領が悪く、よくケツチンを喰らった。エンジンがなかなか始動しないもので、最後は四〜五人で下駄の足音を立てながら、木炭ガスの発生炉を避けて、後部や横から必死になって押した。エンジンがかると、車は駆けて、押した者はその場にとり残された。

その他、今なら言えるエピソードなど

① 昭和十九年の秋も終る頃だったと思うが、福岡町の海辺の松林の中に、国策の粗末な自動車訓練所が開設された。福岡県下の高専生も参加することになり、明専の自動車部員も何組か順次交替で参加することになった。私も先輩の白浜さん(21)と二人で二十年二月に参加した。丁度、入所当日、思いもかけず大雪に見舞われ、道中大変難儀し、寒かったことを憶い出す。

訓練には高専五校が集い、自動車の構造と運転技術習得が目的で、軍から派遣された教官がとりしきっていた。その中で明専は最も評判が良かった。今まで参加された先輩諸兄の技術が高く評価されていたせいです。他校の学生は自動車部とは名ばかりで、初めてハンドルを握ったというのが大部分であった。

訓練の四日目の朝、朝礼時、教官から風船爆弾が米本土に落下したという新聞ニュースを聞かされ一同喝采したものでした。しかし、戦局は旗色が急速に悪くなっていった。

② 戦況が日毎に厳しく、不利になってきた昭和十九年から二十一〜二十三年の食糧難の頃、最も活動したクラブは機

甲班(当時、自動車部はこう呼んでいた)ではなかったのではなからうか。寮の夕食時、鴉の啼かぬ日はあつても今井(一)班長の「キコーハン」は、食後食堂の前に集合して「下さい」とのマイクの声を聞かない日は珍しいくらいでした。そして、明日のスケジュールや注意を受けていたものです。ミネルバの梟は黄昏に飛ぶといわれるが、キコーハンも黄昏に集うたものです。

当時在学中に、運転免許の取得者は六、七名居たのではないかと思う。彼等は戦後軍用トラックの払下げを学校が受けたとき、それを駆使し、寮の食糧買出しに東奔西走して、寮生の空腹を満たしてくれたものです。これら陰の功労者は今は亡き今井先輩の絶えざる指導の賜であり、後を受継いだ田辺班長(二)を始めとする、自動車部が心底好きでたまらなかつた二、三、四年卒のキコーハンの人たちであつたと思う。

お便り

(二二) 立松

前略

明専会報八月号に掲載された「責善会自動車部部史発刊について」を読みまして、連絡させていただきました。

小生は、昭和十九年四月入学して自動車部に入部しました。一年生時代はまず上級生から自動車工学に関する講義を聞き、次に木炭車(戦時中でガソリンなどなく木炭を燃料としていた)用の炭割りが主な仕事で、なかなか運転の練習はさせてもらえませんでした。

二年生になった時、九州の大学、工専の自動車部員対象に訓練動員(正式な名称は不明)があり、津屋崎町の旅館に宿泊して、毎日軍用のトラックで土砂を藤田飛行場へ運搬しながら運転技術の訓練を受けました。指導は勿論軍人で、車はマニュアル操作ですから、クラッチ、アクセル、ブレーキ操作を脚で行うわけですが、ミス操作をすると軍靴で蹴られるので、痛くて涙が出そうになりながら頑張りました。ただ、軍隊に準じた食事が与えられなかったので、寮では食べられない

白いご飯が十分食べられたのが救いでした。

二年生の八月に終戦、その後、時期は忘れましたが、軍用トラックの払い下げをうけ、ガソリン車を運転することができるようになりました。運転免許がないと学外に出られないので試験を受けることになり、福岡市の大濠公園の野外広場にある試験場へ行きました。学科試験は土の上に座り込んで記入しましたし、実地試験は試験官が広場に縄を張って臨時の試験場を作ったもので、車は米国製のジープでした。

簡単なコースでしたが一度目は落輪してダメになり、二度目に合格しました。交付された免許証はボール紙の表紙の粗末なものでした。免許を取って外部へ出られるようになったので、寮の食事の補助にするために熊本県まで唐芋の買い出しに出かけたことがあります。多分先輩の方々がお世話をされたのでしょう。小生はただ運転できることに喜びを感じていました。

卒業後もマイカーを運転していますが、メカの基本だけははつきり覚えており、先輩の講義に感謝しております。

以上とりとめのない思い出を書きましたが、何かの参考になれば幸いです。

早々

立松先輩はまた、十一月十五日、大阪梅田で開かれたOB座談会にも参加頂き当席でお借りした写真には、流星号にまだガス発生炉が取り付けられたままの、まことに貴重な映像が写っている。



S20春 車庫前 流星 黒龍 蒼龍

越出先輩の手記より

また、越出（旧姓福田）先輩（22）が、昭和四十年十二月、「流星」創刊号に寄せられた「思い出」にも当時の模様がうかがえるが、越出先輩も明専会の名簿では残念ながら物故者の欄に記載されておられた。
ここに同記事を転載させていただき、心より越出先輩のご冥福をお祈り申し上げます。

— 手 記 — （部誌「流星」創刊号より）

思 い 出

（ 22 ） 越 出

自動車部の思い出を何か書けという事なので、思いつくままに書いてみようと思います。私が入学したのは戦争末期の昭和十九年四月です。当時は自動車部とは云わず機甲班と呼ばれていました。練習車は流星号、黒竜号の二台で、何れも後部に木炭ガス発生機をつけて、木炭ガスを燃料として動いていました。入学当初は流星号で、三年生、二年生の諸兄がラグビー場で練習していました。一年生は構造の講義及び実習が主体で、車に乗る事は全然ありませんでした。併しその内（昭和十九年五月頃）ラグビー場を開墾して、畠にした関係で自動車の練習は出来なくなり、運動場は陸上競技部より使用を禁止されていました。丁度その頃二、三年生は学徒動員で学校を出て軍需工場へと、出て行かれました。併し、当時二年生の今井、喜多村、古江の三先輩は学校に残られ、我々後輩の指導に当たられました。

前記の様な事情で自動車の実地練習は、朝礼場でせねばならなくなり、更に燃料の木炭の消費量も考えて、流星号での練習はやめて練習車は専ら黒竜号になりました。この黒竜号は仲々調子が悪く、練習日でも仲々エンジンがかからず全員で後押ししてかける状態でした。やっとの思いでエンジンがかかりますと、先ずくるのは二年生で其の後一年の練習になります。そうこうする内に木炭がなくなり、その補給をすると、亦々車を後押ししてエンジンをかけねばならず、実際練習の為車に乗れるのは、一週間に一度位しかなく、それ以外の間はあけても暮れても車の後押し専門でした。当時の寮は戦時中の食糧統制で満足に食べる物もなく、毎日

腹をへらして車のあと押しばかりでした。木炭車はガソリン車に比べてうんと力が弱く、やつとの思いで練習の順番が来る寸前に下手な運転の御陰でエンスト、亦々後押しです。エンジンがかかれば直ぐ乗れると思うのに仲々かかつて呉れず、遂に日没の為、本日の練習中止の声がかかり、泣く泣く、車庫迄押し帰った事も度々でした。併し乍ら、習うより馴れるで木炭車の扱いにもなれ、部員それぞれ上達につれ、エンストも少なくなり、練習時間も多くなり、十月頃には、学校内をうろろう出来る位の腕前になりました。何しろ小さな黒竜号なので、学校内の小さい路に迄入れ、スリルに富んだ運転をしたものです。その御陰で満身創痕のきづだらけで、板金するでも無く全く無残な姿のまま走り続けました。

昭和十九年十月に津屋崎(福岡の海岸寄り)に国防訓練場が出来一回入所の申込みがあり、明専より二名参加する事になり私がその一人に選ばれました。どのような訓練を受けるのか期待と不安を持って参加しました。訓練生の対象は九州地区内の専門学校で第一回に入所したのは約二十名位でした。訓練期間は二週間で前の一週間は専ら構造の勉強で、講師は居りましたが実際には我々明専から参加した二名が交替で車の各部の構造を説明したものです。後の一週間は実地訓練でしたがその訓練たるや、訓練所の四トントラック(当時民間最大のトラック)でガソリンをもらう度、そのトラックを持って当時建設されつつありました福岡の藤田飛行場(現在の板付空港)の土運びでした。併し始めてのガソリン車で堂々と路上運転出来たので大きな喜びでした。運転中は飛行場と香椎の間を二、三人交替で運転しました。併しこの運転も毎日ではなく、一日おきで実際には四日間くらいでした。それ以外の三日間は当時飛行場の建設に従事していた多数の捕虜(イギリス人、オランダ人)のカントクでした。片言の英語とギョコチない日本語で色々話し合ったものです。現在板付空港を利用する度に当時を想い出し懐かしく感じます。この国防訓練はその后三回続きましたが、戦況悪化の影響で中止された様です。

明けて昭和二十年に入りますと、寒さと燃料不足の為車に乗ることは殆ど無く専ら構造の勉強を主として大した活動は行いませんでした。四月に我々も二年生になり五月には学徒動員で軍需工場へと狩り出され、部の活動は殆ど停止状態になりました。

同年八月終戦となり、当時 三年の大庭さんの兄さんが宮崎より乗って帰られたトラック(後の彗星)を自動車部に寄付され、機械科に席のあった蒼竜号も使用する様になり、更に黒竜号も木炭車をガソリン車に改造し、ヤミのガソリンやベンゾールを使って走る様になりました。此の様な状態で部員も急激に増加し、部の活動も活潑になりました。

当時は終戦後の混乱期で、食糧、輸送共にひっ迫していました、何かにつけ車で学校外に出る事も多くなりました。寮の食糧の買出し、当時の食糧営団の輸送、応援等、更に学校の団体での外出等、学校外の活動が盛んになりました。

はつきり記憶していませんが当時は皆無免許で町中を走り回ったものです。現在のように交通警察も居らず、無免許が大手を振って通用していました。併し乍ら、何時迄も無免許と云うわけにも行かず、部員が免許を取り始めたのは、昭和二十一年の春からでした。

(昭和四十年十二月二十日発行 自動車部誌「流星」創刊号より)

戦後も生きていた標語【ガソリンの一滴は血の一滴】

— 手記 —

他 動 車 の 思 い 出

(22) 石 飛

私ももう間もなく七十二才、だからむかし、むかしという出だしで始めることになるのだが、私の明専在学中の自動車部は、悲しいことに他動車部と呼ばれていた。意味はおわかりだと思ふ。当時はあの太平洋戦争真只中で、「贅沢は敵だ」という標語と共に「ガソリンの一滴は血の一滴」と言われていたのである。とうぜん、戦争遂行に不可欠の貴重なガソリンが、おそれと我等が自動車部に回ってくる筈がない。だとすれば車の運転の練習方法はただ一つ。ガソリンタンク空の自動車に上級生が乗ってハンドルを握り、それを後ろから一年生が押すしかない。一年生がガソリンだった。しかもこのガソリンは、雀の涙のような配給米(終いには芋やコーリヤンになった)の飯でかろうじて生きていた。腹ペコで、頭を下げて地面を見ながら押していく。自動車はシボレーだった。アメリカ人がこの光景を見たら何とと思うだろうか。しかしそれよりも、早く上級生になりたい、なんでもいから腹一杯食べたいと思ひながらシボレーを押し出したことを想い出す。

それから五十年の時が流れた。現在私はマークⅡに乗っている。以前乗っていたローレルにはコンピューター制御のASCD装置がついていて、好みのスピードにセットするとアクセル、ブレーキから足を放したまま運転できたから、高速を走るときなどは実に楽だった。100キロにセットして走りながら、もうはるか昔になった明専時代の他動車をふと思ひ出したりしたものだ。し

かしのASC D装置は今は無くなっている。車が氾濫している現代では、この装置は危険だということかも知れない。

そのように車が渋滞する現代とちがって、明専在学当時はまさか私が自分の車を持てるなど夢にも思えない時代だった。だから、たしか三年生の時に運転免許を取ったのだが、どうせ要らないのだからと期限が来ても更新しなかった。後で惜しいことをしたと思ったものだ。その免許の試験会場は福岡市の大濠公園だった。筆記試験は全員地面に座って、渡された板の上に問題用紙を乗せて書いた。「ガソリンの丸公はいくらか」という問題もあった。つまり当時のガソリンは闇でしか買えず、公定値段を知っているものは殆どいない時代だったのである。実技試験は、簡単なコースを脱輪せずに二分間で回ればよかった。試験車は「いすず」だったが、ハンドルが無闇に固いうえに前の受験者の汗でぬるぬるしていて、カーブで手が滑ってやりなおしたことを覚えている。

腹ペコの青春だった。しかし、やはり青春は楽しかった。明専は良かった。今でも私は、寮生活を共にした方達と毎年各地に集まっては酒を飲み交わしているのである。九州に集う時には数人がマイカーでやってきて、遠来の友を乗せて名所旧蹟を回っている。私もその一人だが、私が乗せて運転する車の腕は、ヨイサ、ヨイサと押したあの汗が基本になっているのかも知れない。時の流れをしみじみと感じつつ、部史発刊の成功を祈ります。

お便り

アンケートより

(23) 青 木

敗戦後の三年間何もかも混乱している最中で、自動車部での活動(寮の食糧買出、遠征等)は、思い出深い青春の一期でした。

お世話になりました先輩や諸兄との交友を懐かしく回想しております。

以 上

戦争直後の免許

(23) 紀 田

二十一年夏、ぎらぎらと照りつけられた大地に、下敷き一枚と鉛筆一本で踞っていた。法規と学科の免許テスト、各十間で時間は三十分位。○×では無い。教室などは与えられない。テストはほど完璧だったが。一転して実技。時間は五分短いコースは先ず七十度の鋭角から初る。脱輪すればすかさず不合格。戦前に輸入した米のポンコツ車、瘦腕には、ハンドルにぶら下がる程の力を要した。近頃のパワステとは天地の差。一体俺は動かせるのだろうか。汗は、冷汗と共に噴出る。兎に角、脱輪せずに確実にコースを辿ることである。タイヤの巾は三十糎以上あっただろう。練習していた蒼竜とは大きさと云い、円滑性と云い段違いで辟易。案の条ぶ厚いタイヤは容赦なく、はみ出た。「出るぞ出るぞ……コラ……」

無情にもタイヤ巾の半分位はみでた。「マァーイー負けとく！」

今では貴重な十七才での普通免許証を大事に保管している。先輩幹事の喜多村、今井、田辺氏の温情は忘れられない。想出はぞくぞくと走馬燈の様に……



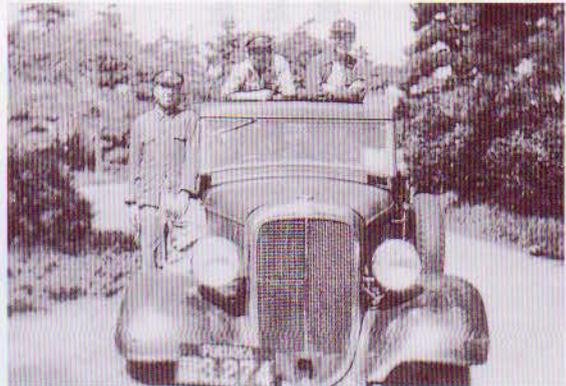
キ23年卒業写真



21.3 春休み合宿 時計台前



21.3 春休み合宿グランド上で



蒼龍号にのって

— 対 談 — 粉炭入りパンの味

真那子 先輩（24）終戦直後の自動車部を語る

真那子先輩は昭和二十一年、岡山一中から明専に入学、戦後の混乱期を田辺（二十一年）、三重野（二十二年）の歴代幹事のあとを継ぎ二十三年の幹事をつとめた。

平成十年四月三日、小倉駅前の喫茶店で

自動車部部史の編纂にあたり写真の提供や九州での座談会(8/1)、座談会パートⅡ(3/4)にも参加いただいた。当時のお話をうかがった対談の一部を掲載する。

—— 当時のことで特に印象に残ったことは ——

「博多の喜多村石油のアルバイトでガソリンのドラム缶運びをしました。バイト料の代わりにガソリンをドラム缶につめてもらい、自動車部の練習や、荷物運びの燃料に使っていました。海岸の油槽所につくと地面から荷台に二枚の板を渡し、ドラム缶を転がして積み込むのですがこれが結構大変で、二人ががりであまく積めたら一人前といわれていました。

バイト中、横転事故で運転台が大破、「キタムラボデー」で鉄製キャブに更新してもらいました。喜多村先輩にご無理を願ったことは云うまでもありません。」

—— 食堂と自動車部とはとくに関係が深かったと聞いていますが ——

「食堂の米や小麦粉など食料その他を良く運んでいたのが食堂の人たちは自動車部員を大切にしてくれました。電話も、食堂と自動車部とは、ホットラインで結ばれていました。」

その、食堂の小麦粉を運んだときのことですが、わざと乱暴に載せおろして小麦粉の袋を破損させ、あとで荷台の上にごぼれた小麦粉を掃き集めるとバケツ一杯位あるんです。前日に石炭を運んだときなど、いくらきれいにしたつもりでも石炭の粉が残っていて、集めた粉で焼いた。パンは粉炭が口の中で、ジャリジャリと音をたてていました。それでも当時としては大変なごちそうでした。パン焼き器は手製で、ときどきヒューズをとばしては寮の責任者から大目玉を食らっていました。」

—— 部室、車庫はどこにありましたか ——



ボンコツ化した流星号



木造運転席の彗星号

「部室は忘身寮の一番東(食堂寄り)にありましたね。車庫は西門から東に入った右側で当初車庫には、黒龍(フォード28年式)蒼竜(シボレー32年式)号の二台でしたが、私達の時代に黒龍のリヤーアクスルが折損して町工場で溶接加工しましたがうまくいかず、廃車にしてみました。彗星、流星の二台は貯炭場広場に青空駐車していたと思います。」

—— トラックの所属について ——

「彗星は本来学校の庶務課に所属していたと思います。庶務課の指示で石炭などを運搬したり、ガソリンの配給を受けたりしていました。しかしエンジンキーマも車検証も自動車部が預かりっぱなしで実態は自動車部が管理していました。」

—— 今井先輩を御存知ですか ——

「私が入学したときはもう卒業されていましたがときどき部に顔を出されました。幹事の田辺さんなどが中心になって盛大に『追い出しコンパ』をしたことを覚えています。」

真那子 先輩は対談のあと、編集部宛メモを手直した文を送っていただいた。対談と重複しない部分を掲載した。

明専時代のメモより

昭和二十一年は飢餓と空腹の年でした。当時の手帖には、食堂へ食材を運んで何がしかの食べ物にありついたらとか、荷台にこぼれた粉を掃き集めて食したとか、賄方の引越してダンゴ



運転台が新しくなった彗星



自動車部員

汁を桶一杯貰った、等と書かれています。食堂横の坂道では、赤土にハンドルをとられ、後輪はスリップ、しばしば立ち往生したものです。ムシロやワラ、小石を敷いて皆で後押しして脱出していました。路上でエンコすることも珍しくなく、応急部品と工具は必携でした。宗像郡へ食糧の買出しに行き、クラッチが切れなくなり、ノンストップで帰校しています。信号機が無く交通量も少なかったとは言え、今考えると冷汗の出る思いです。ちなみに当日の積荷は、芋五百貫、大根百貫とあります。

燃料の不足も深刻でした。先輩が旧軍の航空燃料をヤミルートで仕入れてきたドラム缶が車庫の奥にありました。非常用として滅多に使えませんでした。化成工場からベンゾールやアルコールを入手し走らせたこともあります。ベンゾールは黒煙甚だしくアルコールはチヨークの加減が微妙で匂いに酔ったことを覚えています。そんな中、喜多村先輩のキモイりで油槽所のパイトをさせて貰い、満タンのガソリンを頂いてくると、皆喚声を挙げて喜びホッと一息ついたものです。

この年七月二十日、松本先生の引越荷物を熊本工専まで運んでいます。戸畑を午前六時前に出発して午後四時に着いています。予備ガソリンの上に小生も乗ってお供しました。熊本工専の寮に一泊「ノミ多し」とあります。

その後のことはメモ類皆無のため記憶の片隅から順不同で拾ってみます。

◎黒龍の後車軸が折損し、町工場で作らせたが試運転中折損、これが原因で廃車になったとすれば、大変惜しいことと悔やまれます。

◎車検は消防署前で受けていました。少しでも有効期限が長くなるよう、検査の前には入念な洗車整備をしました。

◎部室に責善会で唯一電話がありました。食堂の電話線にぶら下がる格好で、呼び出し信号が連続音は食堂、断続音は自動車部でした。

◎学校の庶務課とも接触がありました。内容については殆ど忘れましました。

記憶にあるのは、文部省のお役人？十余名を八幡のどこかにご案内した事です。定員



28年春 職員の方々(城先輩撮影)

外乗車の許可を受けて、荷台に乗ってもらいました。官官接待も現在とは大違いです。

◎お世話になった職員の方々(敬称略) 庶務・波田、吉川、食堂・国武、伊藤、菅島
機械科・豊倉(溶接) ほかの方々は思い出せません。

― 手記 ―

昭和二十三年の出来事

(25) 中野

昭和二十三年、当時の自動車部には確か三台の自動車があった。シボレーの小型トラック、木炭バス、およびトヨタの四トントラックである。このうち満足に動けるのは四トントラックのみで良く働いたが良く故障もして分解修理を徹夜でやったことを今でも良く思い出す。この車は軍用車であったが終戦時故障の為動けず放置してあった(宮崎県)のを我々の先輩が修理して学校まで運びその筋に申請して許可をもらって学校のものになったと聞いている。

運転台ほか殆どが木製で走らせるとギーコギーコと誠に賑やかな代物であった。このトラックが終戦直後の学校運営の中で如何に活躍したかは次の機会に述べたい。

自動車部員の練習のためのガソリンは当時は配給であり、予算も限られていて到底足りなかった。このガソリン獲得の為の幹事の涙ぐましい努力が事件を起こしたのである。喜多村先輩(21)には申し訳ないがもう時効とご勘弁ねがいたい。

昭和二十三年の五月初旬、学校公開の休講を利用して幹事三名(24真那子、24高野、中野)で博多の喜多村石油店にガソリン運送のアルバイトに自慢のトラックともども出掛けた。当時はトラックが少なかつた為か先輩にも喜ばれたアルバイトであった。しかもトラック一台、運転手兼作業員三名で報酬はアルバイト期間中の下宿代実費とガソリン現物であった。ここで内緒であるが下宿に空のドラム缶を二本持込みその内一本に毎日下宿に帰りついてからトラックのガソリンを抜

き取つて貯えて居た。他の一本は最後にまともに頂くアルバイト代のガソリン入れ用である。そして翌朝石油店に出向いて古い車なので燃料をよく食いますと、いつてタンクを満タンにして頂き配達先に出掛けるといふ仕組みである。幹事は当時はこの様に連休を返上して部員のガソリン稼ぎをしたものである。

ところでこの二十二年の五月のアルバイトが終わりかけた雨の降っていたある日の夕方のものである。配達先の用件を済ませて三号線を遠賀川のほうから博多の石油店へ向かつて戻る途中古賀を過ぎてゆるやかな下り線に入った。ここで何時もの通りガソリン節約のためギヤーをニュートラルにしアイドリング走行とした。ところがタイヤがつるつるだった為と雨の為車が蛇行を初めコントロール不能になり遂に傾斜の路肩を滑り落ち右側の田んぼに突込み丁度一回転して止まった。エンジンはカラカラと動いて居た。木製の運転台は逆さまになったときつづれ正面の硝子はわれて田んぼに散らばりドアは外れて飛んでいた。田んぼは麦畑であつたがトラックが一回転した跡そのままに倒れて居た。

石油店では学生達が帰つてこないと心配して居たが私がヒッチハイクで何とか店にたどりつくると直ぐに救援のトラック二台現場にかけつけ、我がトラックを国道まで引揚げて呉れた。我がトラックはエンジンは問題なかつたので荷台の側板と運転台を荷台に載せオープンカー気取りで博多に向かい先輩の処の喜多村ボディに入院した。

幹事三名が事故を起こしたこと、学校公開をサボッタことで学校でサンザン絞られたが修理代はすべて学校から出して頂き、我がトラックも木製から鋼板製に生まれ変わり後輩から感謝された。田んぼの方も翌日三人で硝子拾いに出掛けた。持ち主も探し出しお詫びに参上したが現場は魔の場所でこれ迄にも何度か自動車が出込んだ由、しかしお詫びに来たのは我々だけだ相で「さすが明専の学生さん」とほめられた上ダイコンやいも等をお土産に頂いた。

事故による怪我は今でも跡が残っている運転台のつぶれによる私の額の傷位で奇跡的に何もなかつたのは誠に幸運であつた。

― 手 記 ―

石炭を運んで銀シャリを

(一)部幹事のこと

私は昭和二十二年に電気科へ入学し二十五年に卒業したが責善会は自動車部に籍をおいた。当時部室は志身寮の東端で、幹事は(23)『三重野』さんだった様に思うのだが確かではない。と云うのは後に幹事になった(24)『真那子』

さんという自動車マニアが居て、この部屋に寝泊まりし熱心に部員の面倒から整備まで一切やられて居たので特に幹事としての印象が強いからである。真那子さんはうしろからくる車のエンジンの音を聞いただけでフォード、トヨタ、ニッサンと車種を云い当てたし、タペット調整などおてのもので、化学屋とは思えぬ程エンジンに精通していた。部品が手に入らない時代でプラグに煤がたまつてスパークせずブルン、ブルンと直ぐエンジンが止まると、プラグを抜いて焼いて煤をとる事など教えてもらったが、一度お逢いして御礼を云いたいものだ。

(二)部活動のこと

当時自動車部にトラックとバスと二台あった。トラックは日産製で旧陸軍の払い下げを二十一年頃、荷台なしのシャシーの儘、自動車部員が交替で運転し苦勞して陸送して来たと聞いていた。バスは『流星』と名付けられたフォード？製の木炭車で、後部に背負った竈に紙、木、木炭と入れ着火してプロワで炭を起こしその発生ガスを燃料としていたが、エンストやノッキングを繰返していたと思う。

吾々の時代の寮生活はひどい食糧難で食事と云えば、雑炊かイモそれに顔のうつる様なスイト汁でいつも腹をすかしたものだ。が賄用ボイラーの燃料である石炭を若松港から運ぶ荷役をすると銀シャリを喰べさせてもらえるという、自動車部員の特権があつて、運転の実地練習が出来ることこの銀シャリの魅力で部員にも人気があつた。

(三)運転免許のこと

私は二十三年に福岡の運転免許試験場で試験を受けた。実技はともかく法規で「トラックのタイヤの圧力は何ポンドか？」という問題が出来ず半ば諦めていたが、一発で合格して交付料七円で憧れの免許証を手にした。

卒業して東京に就職した。当時運転免許証の更新は鮫洲^{ササヅ}でやっていたが、受付と代書屋の前に行列を作つて順番を待っている。何の為に代書屋があるのかと思ひ乍らも、何十分も待たされて受付へ行くと「自筆の申請書では駄目で代書屋に作つてもらえ」と云う。見ると数軒ある代書屋の前は長蛇の列で「クソッ！」と思つて更新せずに無効にしてしまつたが、今にして思えば辛抱して更新しておけばその後自動的に大型二種もくれたのにと、後悔したが後の祭りであつた。その後車社会となり地方の工場勤務で必要となり、自動車学校で免許をもらつて現在に至っている。

(四) 部員として反省のこと

想えば同期の 松尾 君(部幹事として活躍)が卒業の時私に呉れたサイン帳に下記『同期の中で一番早く免許証をとつた男、そして後は……もつと研究心を抱き、部に来て部活動をしてくれる事を望んでいたのだが。君は遂にコンパの時にしか出てこなかつた。』とサインしてある。

全く、部活動は不熱心でサボつて許かりいた。再会するチャンスがあつたら心から詫びねばなるまい。

以上

編集部注 部車「彗星号」に関する手記やお便りなど先輩の方々の伝聞には大庭先輩からのお話とは合わない記述があるが、今ほどは正確な情報が伝わらない時代のこと、あえて手を加えず原文のまま掲載した。

整備とアルバイトに明けくれたOBたち(その1)

— 手記 —

私にとって自動車斑は

(25) 松 尾

① 私にとって自動車部は——昭和二十二年四月入学、忘家寮十号室に新入りの松尾 中野 の二名は入寮第一日に思い立って自動車部に入部した。それからというもの三年生の幹事、特に(23) 田中 さん、(23) 三重野 さんに鍛われ、毎日、毎晩車庫に行つてエンジンの分解、バルブシートの手動研磨、組立、運転の連続であつた。お陰で 科卒業というよりも自動車部卒業と行つた方が当を得ていると自負している。とても懐かしい思い出が一杯つまつた三年間であつた。

② 辛かつたこと、楽しかつたこと —— 自動車部のこととは今でも鮮やかに覚えている。断片的な記憶を当時の人たちで語り合うこととかなり連続したストーリーとなる。

一番辛かつたこと —— 春休みに彗星号を借用して一ヶ月間炭砒にアルバイト、ガソリン一本を寄付するという条件付き、しかし二十日頃までは赤字、これが黒字になるまで辛かつた。

一番楽しかつたこと —— 米の配給を取りに行つた日は銀シャリのライスカレーが一皿食堂から出たこと

③ 自動車部に在籍したことはその後の人生にプラスになりましたか —— 大変プラス。(次の行、参照)

④ その他、今なら言えるエピソードなど —— 論文は、河村先生(新莊先生の次の自動車部部长)、機械実験室のエンジンを動かしたら通すといわれ、自動車部での技術を活かして見事再生！。

お便り

アンケートより

お世話になります。

(26) 松 田

本来の学業より自動車部での体験がより強烈に鮮明に残っております。授業をネグリながら車庫でクランクシャフトのメタル合わせやタペット調整等、油にまみれて整備に精を出していた当時の生活がなつかしく思われます。更に免許取得後小倉の魚町交差点において交通信号機のために気を取られ、交通警察の手信号無視で始末書を提出したことが苦い思出です。

— 手 記 —

自動車部の思い出

(2612) 川 崎

昭和二十三年入学と言えば終戦後間もない混乱期の時代で、一般人が自動車のハンドルを握る事が出来るなんて、夢の又夢であった。

幼少の頃より自動車に対する関心は人一倍強かったので、自動車部に入り機構をいじりハンドルを握ることが出来た時の喜びは、たとえ様のないものであった。

忘身寮の自動車部の部室で松田君、渡辺君、後藤君等と寝食を共にしたが、食糧不足の頃で、食堂の食糧運搬等でその報酬に多少の現物支給されたものとかを、木炭自動車用のファンで火を起こして、炊きそして食べたことは、今でも懐かしい思い出として残っている。

その頃の自動車部の一大事業として軍用払い下げのトヨタ戦時型トラックの荷台改修工事があった。改修と言っても造りかえで、木材を買い機械工学科の製材機で切り、組み立てたのであるから、その出来栄は見事なものであった。

自動車部の部員は自動車好きの連中の集まりであり、お互いにいたわり助け合い、愉しみ乍ら部活動をやったことを今でも誇りに思っている。

整備とアルバイトに明け暮れたOBたち (その2)

昭和二十三年はまだ戦後の混乱期で食糧事情は極端に悪かった。世情も物騒でこそドロヤ、かつばらい、押込み強盗も横行していて小さな事件は新聞にまったく載っていないかった。

昭和二十四年は、それまでの明治工業専門学校(三年制)から、九州工業大学(四年制)に名称が変わり後藤 先輩(28)は九州工大第一期の卒業生で二十七年には卒業者はいない。後藤先輩から送られた手記の中から一部を掲載した。

— 手 記 —

流星号の復活

当時、自動車部には食料や石炭などを運ぶアルバイト用のトラックがあつたが、練習車がない。スクラップ状のシボレーのバス(流星号)があつたので、だれ言うもなくこれで練習車をつくらうということになった。三年生以下が主となって機械科教室にあつた教材のエンジンを分解し、親メタル、子メタルのメタル合わせ、吸、排気弁のすりあわせ、そのほか自動車工学の実習をほかの科の学生までが熱心に行った。いつかは、この車で練習できると信じて!。その後の自動車部員、とくに新入部員がこの流星号のお世話になつたと聞いて、当時の苦勞が無駄ではなかつたと、感慨もひとしおである。

行幸道路

昭和二十三年、天皇が戸畑に行幸になられ、明専にもお立ち寄りになるといふので学校はあわてて道路の改修をはじめた。正門から学校の西側を南に下りグラウンド、時計台方面へ向けてつくられた。当時から散歩道はあつたが道幅を広げ、盛り

(28) 後藤

土をして藪より高い道路ができた。(当初はかなり高かった)しかし学生運動のせいか、お立ち寄りには中止になった。おかげで自動車部には格好の練習コースが残され、流星号はなんとか溝に落ちる不幸を経験した。

彗星号の荷台改修

彗星号の木造荷台が傷んで穴があきはじめてた。我々で造ろうというやつがいて、幹事の佐武君(28)が部長の新莊先生に話したら「そりゃ、やんなさい。君たち社会に出て仮に自動車会社に入ったって自分で造る機会なんてなかなかありません。」と鶴の一声でどうとう木造の荷台をみんなで作ってしまった。自分たちで造ったのであとで傷んだときの修理も簡単だった。新莊先生といえ、私は歯車の権威をつかまえて何でウオームギヤを鉄で作らないのですかと質問し、あきれられた、今思えば顔から火の出るようなことがあった。

ダットサンエンジンとの格闘

明専は殆どが寮生だから先輩後輩は親密で卒論の手伝いなどよくさされた。ダットサン860ccエンジンの動態テストはその瞬時々の種々の価を読む必要から(今ならパソコン処理だろうが)何人もの手が必要でヨードンで計器を読みとり記録していた。ところがテスト用のダットサンエンジンの子メタルが焼き付いてしまった。シリンダーブロックを不用意にも土間に直接置いていてメタルに給油するパイプにゴミが詰まったのを知らずに組み立てたため、機械類の取り扱いに常に細心の注意が必要なることを体験した。

アルバイトと夜間取締り

自動車部は部費だけでは運営できなかつたので、ガソリン代稼ぎのため、また部員も生活費の一部をまかなうためアルバイトを盛んにした。寮の米、石炭などはもちろん教職員の引越は全部、おかげで引越の荷積み腕はプロ級になった。

あるとき、門司の薪炭屋のアルバイトで耶馬溪の奥まで薪を買出しに行った。薪屋の親父がもつと積みとあまり積みせるので、積み終わって食事の最中に「帰りの命の保証はない。これが食い納めかも知れない。」などというところ、その親父は急に青くなり食も進まなくなつた。当時の山道は未舗装のガタガタ道で狭いうえに坂は急で、しかも片側は深い谷だったからビビるのも無理はない。

深夜の帰り道、苅田のあたりで警察の検問に引つかつた。定員三人の運転席に四人乗っているし、ヤミ米も少し積んでいた。冷や汗をかいたが、ピストル強盗の発生による検問だったので、人相を確認しただけで行つてよいと言われホッとした。その日は、門司で薪をおろして学校に帰る途中に中井口の峠でも検問にあつた。

化学別館が火事だ！

夜、街からの帰り、西門を入つたとき、すぐ横の化学別館の窓が真っ赤な焔でメラメラ染まっているのが見えた。「火事だ！」寮の中央の通路を駆け抜けながら「火事だ！化学別館が火事だ！バケツをもって出てこい！」と叫びながらポンプ小屋へ走つた。自動車部は学校や寮の消防隊ポンプ係でもあつた。

数人の仲間とガソリンエンジンの放水ポンプを手押し車ごとガラガラと引き出し現場に着いたときは寮生の殆どがさきに着いて、「消えた！」であつた。

消し忘れたブゼン灯が、夜になってガス圧が上がり焔が壁に燃え移つたものだった。

火事パートⅡ

忘私寮でボヤがあつた。電気スタンドの熱で蚊帳が燃えたのだった。「火事だ」と声をあげるとあつと言うまに部屋が水浸しになつた。その後、退寮処分をうけた当人の感想、『しまった！騒ぎすぎた。』学内や、寮の回りには、戦時中の名残でいたる処に防火水槽があつたから「火事だ」と聞くやバケツリレーでまたたく間に消してしまう。

自動車部の部室でコンパの最中、電気コンロがショートした。天井までのコードがあつというまに真っ赤になり一度に燃え上がった。立っていた松尾さん（25）がとっさに、燃えているコードを「ヤツ」と天井から引きちぎってしまった。電気火災のすごさ、危険さを身をもって認識させられた事件であった。

このときは、部外には知られなかったが、我々の年代は戦時中いやと言うほど防火訓練を受けていたので、防火については誰もがベテランだった。

泥棒その1

夜、物理教室のあたりから「誰か来てくれ」と大声が聞こえた。行ってみると盛武君（26）が若い男をつかまえている。「こいつ、泥棒だ。俺は守衛を呼んで来るからお前押さえていてくれ」と、屋根に登って避雷針の導線を切り取って持ち帰ろうとしていた泥棒を否定なしに私にバトンタッチすると駆け出してしまった。盛武君は柔道部員の巨漢であるがこちらは、たよりのない優男である。男の腕をつかんでいるが、もし反抗でもしたら飛び離れよう。足には自信があるから逃げ出したらタックルの要領で止めよう、などと守衛さんの来るまでの不気味な時間の長かったこと。後から思えば守衛さんも職務とはいえあまり気持ちのいいものではなかったはずで、もう少し一緒にいたほうがよかったかな、などどと思った。

当時、屑鉄や銅線などの金属は、ずいぶんいい値段で買い取られていたから金属ドロが横行していたが、今のスクラップ事情からは到底想像できないだろう。

泥棒その2

当時の学寮は、機械科の煙突に近い方から、平屋の忘身寮に二階建ての国爾、忘



機械科の大煙突

家、公爾、忘私寮と並んでいた。もちろんみな木造である。角部屋に端の寮から順に泥棒が入って来た。今夜は俺の部屋だぞというので我々一年生三人は布団まで二階の自習室に上げていが、二年生達は布団までは取るまいとたかをくくっていて見事に盗まれてしまった。青くなった二年生が次の日あちこち探し回ったあげく「あったあった」と駆け込んできた。いっぺんにはもつて帰れなかったとみえて、プールの裏の藪の中に布団をかくしてあった。今夜はそれを必ず取りに来るはずだと夕方から全員で網を張っていたら、「きたきた」泥棒があらわれた。じわじわと包囲網をちじめて一網打尽というときに、折もおり、警戒中の警官が不用意に声を上げたので、泥棒に気づかれ、泥棒は必死で逃げはじめた。寮生も追いかけたが遂に逃げられ残念ながら取り押さえることはできなかったが、以後泥棒は二度と来なかった。

お便り

アンケートより

日常生活でプラスになったこと

機械専攻の学生は車の運転が出来ねばと云うことで、自動車部に籍を置いて色々学んだ。そして助かったことの一つは、社会人となりモーターゼーションの世となつて、車の免許の必要性が生じた時である。当時(S三十九年)は、教習所に通わなくても「一般」で受験できる制度があり、これを受けてパスすることができたことである。これはひとえに在学中せつせと車を整備し、構内で夏休みを返上して乗り回していた賜と思つている。(写真参照おんぼろバス)

在学中は、はずかしながら二度受験して一度目はタイムオーバー、二度目は落車して不合格となり、短気を起こして三度目以降は止めたことを鮮明に覚えてい



吉田 氏と(流星)

(28) 山田

る。その頃免許を取得していたら、今は「大型二種」に格上げされていたと些か悔やんだりしたこともある。

在学中の思い出

その一つは部の車を使つてのアルバイト、ガソリン代を稼ぐため、トラック（写真参照）での耶馬溪からの木炭搬出作業、帰途は疲れて荷台に山高く積んだ炭俵の上に横たわり、ゆらゆら揺られながら眠つて帰った覚えがある。今から思えば、舗装も殆ど施されていない当時、大胆なことをしていたものだと思ひやりとする。

また、こんなアルバイトもあった。それは婚礼の嫁入り道具（家具）を嫁さんの宅から嫁ぎ先へ運ぶものである。これは運賃とは別に御祝儀が貰えるので小遣いの足しになり、みんな喜んで加わつたように思う。



自動車部の仲間と（彗星）

もう一人の今は亡きOB

「佐武 先輩」（28）

今井 先輩が戦中戦後の自動車部にとって忘れることのできない伝説の人といわれるが、もう一人昭和二十年代半ばからの自動車部を語るとき、必ず出てくる方に佐武 先輩がある。

彗星や、流星の整備に、部費捻出の為のアルバイトに、常に中心になって活動していたのが佐武先輩で、この自動車部部史編纂の資料収集の段階で、対談をお願いするつもりでいたのが、まことに残念ながら、平成十年四月五日、お亡くなりになった。

自動車部OBあてにお願いしたアンケートにはご子息 氏より回答を、また、佐武夫人よりは次のようなお便りを頂いたので掲載するとともに先輩のご冥福を心よりお祈り申し上げます。

お便り

前略

お返事が遅れましたこと、誠に申し訳ございません。主人は四月五日、天に召されました。主人が存命ならば沢山の思い出があることと思いますが、本当に残念でなりません。

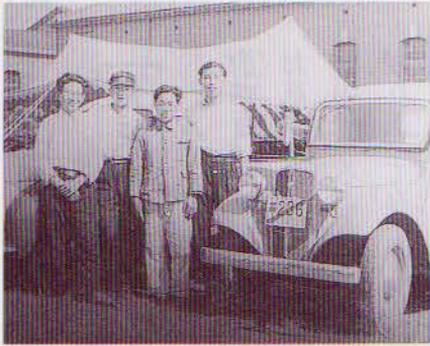
振り返ってみますと自動車部での生活を、私はじめ子供達は何度聞かされたことでしょう。自動車部の話を自慢げにする主人、その話を、何度聞いても喜んで耳を傾ける家族でした。

その中で印象に残っていることを少しお話しますと主人は授業を抜けては自動車部の生活に明け暮れていたようで、よく卒業出来たものだと言うのが主人の口癖のようでした。

当時の車はポンコツトラックで、少し走るとすぐにエンストをするようでした。けれどもこのトラックを彗星号と名付けています。ドロドロのつなぎを着て、エンジンをばらしては組立て、そのくり返して常に整備をしていなければエンスト、パンクをするようでした。その当時は車の部品がないために色々工夫をしたこと、又ボディも木を削って修理したようです。

主人は彗星号で免許を取得したようです。ですから、免許証には大型二種となっています。又、部費を作るために色々アルバイトをしたようですが、中でも一番印象に残っているのは耶馬溪の上から薪をトラックに山一杯積んで下った話です。帰りは真暗になり絶壁の山と川の間を、しかもガタガタの細い道を通るのは至難のわざで、ボディも薪も水を含んで重くなり、故障はするは、ブレーキは一、二度位ではとまらず、五、六回位必死の思いで踏んでやっととまるようなトラック

佐武 (故佐武 夫人)



ダットサンの前で



本館の前で学長車と彗星号



佐武先輩を囲んで



行幸道路で脱輪の彗星と見守る流星

クのようにでした。若かったからこそ出来たので、今考えると本当に足が震えると、云っておりました。我が家の最初の自動車購入は、当時にしては早い方で日産ブルーバードの中古車でした。その車で関西ラリーにも出場し、十一位(十位までが入賞)だったようです。その後も我が家の自家用車は、専ら中古車ばかりです。長男も主人の影響を受け現在日産自動車に勤務しております。主人は亡くなる数週間前までバイクと愛車を楽しんでいました。考えてみますと主人の人生と車は本当に深いかわりがあったように感じられるこのごろです。

何かお役に立つことがありましたらならば幸せです。皆様によりしくお伝え下さいませ。

かしこ

平成十年五月二十五日
写真は故人のアルバムに貼ってあったものです。よければお使い下さい。

「なつかしい自動車部」

明専会会長 (28) 疋田



この度自動車部史ができるからと聞き、ふと五十年前、昭和二十三年に明治工専に入学した頃を懐かしく思い出しました。というのは入学時に私も自動車部に入部したからです。自動車部にはいる時、私は即自動車運転をと思ひこみ自動車免許をとりにはいるつもりで申し込みました。所が自動車運転の前に車の構造を充分理解し、自動車の整備をマスターしなければ乗せてやらないということが、不真面目な私は一回文構造の話聞いた丈で申し込みを取り下げました。当時はまだ自動車ブームが来る前でしたが、それ丈に運転免許は魅力のあるものでしたので、自動車部即運転免許と考えるのも無理からぬことでした。

それから五十年が経ちましたが、私は今でも免許を持っておりません。それで降免許を取る機会は何回もありました。九大を出て電気事業に入社した私は三十年代前後で会社の車を運転する機会がありました。日頃酒量の多い私は遂に自動車教習所へ行くチャンス逃しました。その後も比較的余裕のある職場に移り何度か免許証を手に入れようと思ひながらつい今日まで車のハンドルを持つたことはありません。家には車庫はありますが遊びに来た友人の車が入る丈で物置にならない様時々中を片づけています。

「とうとう一生涯運転出来なかつたか」と思うときびしい時もありますが、車の整備も出来なくて運転文を覚えても立派なドライバーとは云えないと思っています。とに角運転免許さえあればと云う人もいますが、車を理解し運転技術を身につけなければ一人前のドライバーにはなれないと教わった明専自動車部の先輩の教えは今の私にとっても正論だと思っています。

それにしても自動車部史が出れば自動車万能時代である現代までの変遷がわかるのではと思ひ発刊を待ちわびる気持ちです。是非立派な部史の発刊に期待しています。

自動車部、我が青春（その二）

佐武、後藤 先輩とともに自動車部の整備やアルバイトに、また木製荷台の改修にも加わった（29）城 先輩からも、手記が届けられた。名古屋市内で当時のお話をうかがった対談の内容とともに、対談形式で記載した。

対談

城 先輩（29）、当時の自動車部を語る

平成十年四月十八日、名古屋市内にて

—— 当時の自動車部について ——

「私は昭和二十三年明専に入学しましたが、現在と違って自動車部が特別な存在で、責善会は自動車部、文化部、体育部和二本の柱で運営されていきました。」

—— アルバイトについての思い出など ——

「当時ガソリンは配給で、たとえ予算があっても練習用のガソリンは手に入らず、まして部の予算は何かにつけ押さえられてキユウキユウの部の運営でしたからアルバイトは自分の生活費やこづかいの為ではなく部活動のためにしていました。おもに、大学の荷物運び（寮の石炭、食糧、実習実験用資材、先生方の引越荷物、教授の実験装置、小倉造兵廠の払い下げ機械など）自動車部室にはそのために専用電話がっていました。そのほかにもガソリン稼ぎのアルバイトに、黒崎へのダンプカーの運転アルバイトがありました。採石運びがすんだあと、学校に立寄りダンプカーのタンクからガソリンを抜き、会社から派遣されている助手にはなにがしかの小遣いを渡して目をつぶってもらいました。そうまでしないと、練習用のガソリンまでは手にはいらなかった時代でした。」

「大分県山奥から、大学で使う木炭をトラックいっぱい運んだときのこと、炭俵の集積地から下の田んぼの中の農道を走っているとき、炭俵の重みでトラックの右後輪がずぶず沈みこんで傾いてしまいました。あわてて炭俵を全部おろし、苦心惨憺してトラックを押し上げ、炭俵をまた積み込んだのですが今度は全部が積みないうです。最初の時は炭窯のベテランが積み込んだのですが、素人が積みとかなりの数の炭俵が余ってしまいました。なんとか悪戦苦闘して今にも落ちそうな積み方で、戸畑までかえってきましたが、プロの積みかたのすごさをつくづく知らされたものでした。」

「選挙戦でのトラックの運転手兼応援弁士などのアルバイトもありました。当時は運転免許所有者が非常に少なかったので、車を運転できることだけでアルバイトとして成り立っていたと思います。私が昭和二十五年六月に交付を受けた免許証は三桁の番号でした。」

「岩間教授の引越をお手伝いしたときには初めて関門フェリーに乗りました。外輪船のシャレた船で甲板が広くて、風がさわやかですごく気持ちよかったです。今でも思い出します。」

—— 当時のこととくに印象に残ったことは ——

「あと、彗星号の荷台の床板や側板が傷んできたので、丸太ごと木材を買ってきて、機械科木型実習工場の先生に色々教えてもら



いながら、材料えらび、製材から、加工組立と、すべて手作りで改修しました。私の叔父が博多の指物師でしたからノミやカンナは使い慣れていて、その先生から手つきがいいとほめられました。また、改修の際、荷台の寸法を前後で 300mm ほど短くしましたが、これは当時石炭積み込みのアルバイトがひんぱんにあり、積み込みの量ではなく、一車いくらという計算の仕方だったので、彗星のスプリングがあまり丈夫でなかったこともあつて意図的に短くしたものです。

出来たての、真新しい桧作りの床に石炭を積むのがもったいなかったことを覚えて
います。」

—— 当時の部員の級分けについて ——

「当時の車両は彗星、蒼龍、流星の三台でした。車が古いので故障は仕方がないとしても練習中といえど車が傷むような事は絶対起こさないと考える方が基本になっていました。

部員の区分は四段階だったと記憶しています。

A級は単独走行が認められたもので、どんな故障にも対処し自力で学校まで帰ってこれる者でした。B級はA級の指導のもとに運転できるもの。C級は免許試験を受けるレベルに達したもの。D級は初心者。

A級は気化器の分解掃除、組立ができ、デストリビューターを分解してコンタクトポイント、キャップなど磨いて点火時期を再調整できること、積み荷があるときに後輪の内側がパンクしても一人で正しく交換できること、バッテリーの保護のため、エンジンスタートはクランクハンドルで行うこと、などいろいろなテクニクが要求されていました。事実、道路は未舗装が多く、ガソリンも配給でゴミが入る可能性が多くキャブレターの目づまりなどしょっちゅうでした。当時の自動車部の部員は、自動車に関する知識、技術では世間の誰にも負けないと言う自負がありました。



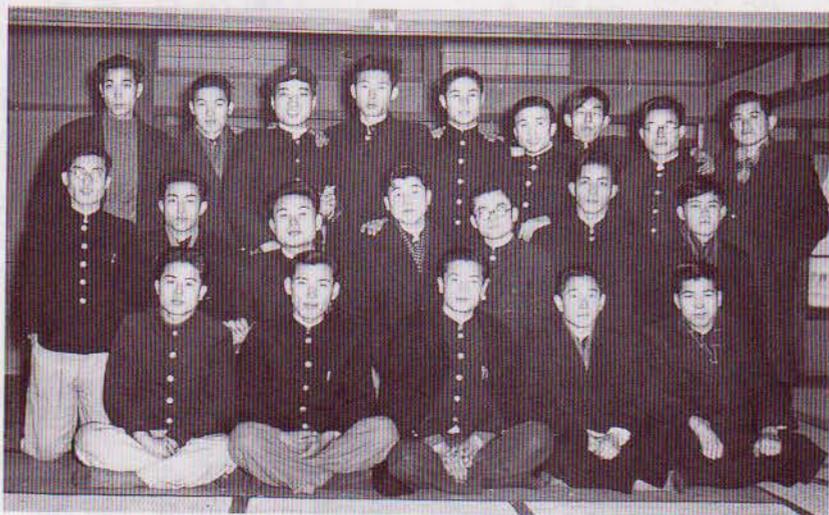
——— そのほかで何かエピソードを ———

「エンジン大修理の時は、砂本先生のご尽力で小倉造兵廠から払い下げを受けたSIPのジグボーラー（現在も機械科の実習工場にある）でシリンダーブロックのボーリングをし、クランクシャフトのジャーナルやピンの偏摩耗は北九州の鉄工所に運び外注作業。メタル肉盛りも外注。摺りあわせは部員がしました。松尾 先輩（25）がよく記憶しておられるかも知れません。」

話はちよつとそれますが、寮が改装され、それまで一室に二ヶ所しかなかった窓が三ヶ所に増設されたのはこの頃です。また、今では麻薬扱いになっていますが、徹夜で勉強するのにヒロポン（錠剤）を飲む学生もいましたが、自動車部の部員は徹夜の整備や炎天下のトラック運転などに、ビタミンB1を打って頑張っていました。ビタミン注射も無痛のものは高いので、安物の痛い注射をうっていました。」

——— (社)自動車技術会について ———

「(社)自動車技術会 SEA of Japan は私の学生時代からあって、私は昭和二十五年に会員になりました。平成十年その五十周年を迎えたとき、古くから会員だった二百五十名程の中に新莊博士や真那子先輩の名前も出ていました。現在、学生会員(約九百名)の中に九州工大生が一名もいないことがあるのは残念です。」



昭和28年2月 寮のクラブで

君が 学生とは知らなかった

「廣田君機械実習の単位がとれないぞ」

城先輩と同期二十九年卒の自動車部OBには、ほかに(29)山田、(29)廣田、(29)吉田の各先輩がいて、整備に、アルバイトに、また後輩の指導に当たっていた。

その中で廣田先輩はとくに機械に強く、新在教授の座談会(2/20)での話では機械科の学生より機械工学に強い生徒と折り紙をつけられていた。また、機械実習の助手からは「廣田君自動車の整備もいいが、機械実習の時間が足りない」と単位が貰えないよ」などと、廣田先輩が 学生であるとはまったく知らず、ずっと 所属と思いきんでいたようだ。

整備とアルバイトに明け暮れたOB (その3)

― 手 記 ―

① 入部動機

入学式での責善会の入部勧誘で自動車部は入部希望者を募り講堂前から寮まで運んでいた。その時は応募しなかったが、しばらく後に同期の吉松君の話聞いてあとから入部した。

② 夏休みの基礎教育の合宿があつて先輩から講義を聴いたり彗星号を使つての運転のイロハを習った。その後はもっぱら整備に明け暮れた。寮の階段前から西門方面を見て、車庫の扉があいていたら必ずと云つていい程車庫に行った。熱心さが認められたのか幹事の後継者候補として二年生になるとすぐ部室に入らされた。

③ 運転免許も同期の中では一番先に取らしてもらつた。受験前、金を払つて(二百六十円?)流星号でコース切りの練習を

(29) 廣 田

させてもらった。かなりの自信はあったが一回目は一番難しい鋭角に気をとられ、車庫入れを忘れてしまい——コースを間違えた——不合格。試験場は福岡市の大濠公園の気象台の近くで、試験車は陸軍の将校が、偵察用に使っていたいすゞ車。ハンドルは重いし、ブレーキ、クラッチのペダルは足がやとと届く位だった。弁当を二食分もらって、朝早く汽車で博多へ出かけた。

不合格になるとすぐ次回を申請しても受けるのは二ヶ月先になる。運良く二回目で合格。コースの試験官は特攻あがり？、復員の飛行服を着ていて、点呼で番号、氏名、何回目かを云わされ、「十三回目であります。」と炭鋏で何年か無免許運転をやっているという猛者もいた。一回く二回目ですと云うのが恥ずかしい位であった。コースは三回目だったが合格がトップだったの以後の試験はすべて一番目、視力検査は曇天で電灯照明が灯かなくて話にならなかったが、メガネはちゃんと調整してきたという事で認めてくれた。路上試験はフォードのロードスター—二十六年式(？)。ガソリンがなくてエンジンがかからないのでオタオタしている助手に「ブルン…と火が着いてすぐ停まるのは燃料ではないか？」と受験者が教える始末。年輩の温厚な試験官で、方向指示器を出すのを忘れたり、路上で汚物運搬者(車)に衝突しそうになったりしたが、一通り回って帰る途中「運転がうまい、どこで練習をしたのか」と聞かれた。

学科試験は実地が合格してから一ヶ月位まとめて地元の警察署でやっていた。戸畑警察署で受けたが、工大の自動車部が学科で落ちては恥だと云われて真剣に取り組んだ。学科に合格するとしばらくして西門の守衛室から連絡が入り近くの交番へ出向いて前科や、無免許運転などの違反歴がないかを聞かれる。傑作なのは「無免許運転なしで何故実地試験が受かったのか、嘘をつくな！」「工大の学内の行幸道路などの道は道路法上の道路ではありません！」と模範解答だ。交番の巡查殿も工大自動車部は良く知っている。この、交番への呼び出しは事実上合格発表みたいなもので、合格者のおごりで「ぜんざい」祝いをやることになっていた。



S34. 9 コンパ風景

④当時車検を受けるのが大変で彗星号でも短い時は三ヶ月位しかもらえなかった。塗装をしたり整備も大変で車検場にてジャッキで前輪を揚げて、検査官が回ってくる直前にキングピンをたたき込んだりもした。

⑤彗星号のタイヤが摩耗していて、八幡の再生工場で何度か再生したがすぐ摩耗してパンクも多かった。部長の新莊先生のお陰で、戦後の生産再会したばかりの久留米のブリッジストンの先輩からタイヤの新品(検査外品)を供与された時は本当に嬉しかった。

⑥彗星号のエンジンがピストンオーバーサイズの限界にきていて、スリーブを入れてスタンダードにもどすオーバーホールをした。シリンダーホーニングを西鉄の砂津の自動車整備工場でお世話になったが、バスの整備に忙しく手伝いにきてくれたらやらしてやろうという事で、交代でお礼の手伝いアルバイトをやった。

民生のリアエンジン、クルップスユンカースの対向ピストンなどの整備した。朝、正門で登校中の学生とすれちがいに、「オス」といって円管服(ツナギ)の風呂敷つつみを抱えて出る姿は見ものだった。

⑦彗星のエンジンを組み立てたとき、サイドカバーを付けずにエンジンをかけ、オイルがたれ流しとなり、そのうちカラカラ音が出だして、せつかく苦勞をしてすり合わせをした軸受けがおシャカになった事もあった。

また、シリンダーブロックのヘッドボルトの建込みネジ穴のオイルや切粉をよく掃除せずに、付けたため割れが起きてあごひも^{アゴヒモ}かけをした。

*あごひもかけはヘッドボルトが効かなくなつたのでサイドのタペット面にネジを切って長いボルトにしようとしたら、新莊先生からそんな長いボルトでは締めつけが効くものかと云われあごひもかけを習った。帽子の顎ひものように金具を鋳物のブロックの切りかきに引っかけ、それをヘッドボルトで締め上げるようにした。

⑧責善会の自動車部としての予算はあるにはあったがアルバイト収入があるという事で特別会計だった。石炭、薪炭、鉄くず鉄板など色々なものをアルバイトで運んだ。

選挙運動のアルバイトを始めたら文部省(官)の車が選挙に参加するのはまずいと云って中止させられた。当時選挙に使うアンプ用バッテリー付トラックなるものそう世間にはなく候補者には大変困られ申し訳なかった。

引越も数多くやっつる内にだん／＼積み方もうまくなった。市営住宅の引越で一回ですむだろうと思ったらあとから難破船の廃材まで出てきてもう一往復したかと思うと、金持ちらしい家でも一回では運べないと思ったら家財などかなり処分されたと見えて一台で済んでしまった事など。この金持ちの引越では小切手なるものを初めてもらって当分現金にならず当惑したこともあった。

⑨アルバイトのトラック運賃をきめるために当時日通、山九運輸とわずかしか運送トラックはなかったが業者の運賃を聴いて、最小自乗法ではないがキロ対運賃料金の図表を作った。途中からカーブが寝てキロ当たりが低くなる。国鉄に入って運賃の講義で遠距離逓減という言葉を知ったが自動車部ですでに遠距離逓減の料金を設定していたことになる。



自習室



寢室



忘身寮



部室

当時の寮生活

①電気科の新寮生が最初に覚えること。手製のパン焼き器が良くトラブルを起こしたことはすでに述べたが、当時、電気科

の新入寮生は先輩からヒューズボックスの場所を教えてもらい、ヒューズが飛ぶと、いち早く修復につとめたという。

②寮雨 階上が自習室、階下は寝室であった。トイレは各寮の東西の階下両端にあったが、ずぼらな生徒はトイレに行くのがめんどうだといって自習室の窓から放尿した。これを寮雨と称した。

③忘家寮の東階段下には写真部の暗室があつてなにがしかの使用料を払うと誰でも利用できた。夏は現像液や、定着液の温度調節のため水を一貫目か二貫目買わなければならなかった。

④洗濯も各自洗濯場で、洗濯板と、洗濯石鹸(固形)で行った。落ちにくいので足で踏んだりした。

⑤食堂とプールの間に大浴場があつた。入浴時間は八時までだったと思うが、遅く入ると、湯の上に水銀軟膏の油膜が浮かんでよく見るとその中に毛ジラミの死骸が見えた。

部員のささやかな楽しみ(その一)

試運転と称するドライブ

昭和も二十九年を迎えると朝鮮動乱もやや下火となり街にも落ち着きが戻ってきた。

ガソリンも比較的自由に買えるようになり、自動車部も食糧の買出しまではしなくてすむようになった。しかし部の運営資金はどうして足らず、部費捻出のアルバイトはまだ続いた。

食堂の特配も楽しみのひとつであつたが、遠征という名のドライブに出掛けることが次第に増えてきた。各学期末休暇(春、夏、冬休み)の合宿整備や彗星号の車検合格のあとなど年に二、三回はドライブができるようになった。車



29年 耶馬溪にて

検の数日前から徹夜の整備が続いたあと、「一年有効」や、「十ヶ月有効」の検査証を受領すると試運転と称して耶馬溪や、平尾台、八幡の水源などへ出掛けた。

自動車部も新入生のかかりの人数が入部するものの、練習はあまりできないし、整備は苦しいし、で部員数はしだいに減り、昭和二十八年の幹事(三年生で整備やアルバイト、部員の指導の中心になる)は中島 (30) 渡辺 (30) 両先輩のみ、二十九年年度の三年生も藏満 (31) 河相 (31) 古場 (31) 先輩の三人のみであったが、その後に入学する三十二年卒、三十三年卒のグループはいっきよに増加する。

蚊帳のテント、新聞紙で夜露をしのぐ

昭和三十年の夏、合宿整備の最終日、福岡市の近くの志賀島へ試運転をかねて(必ずこの文句は必要であった)遠征ドライブに出掛けることになった。彗星号の乗車定員は三名だから、かりに二名の荷台乗車(積み卸し要員?)を加えても五名しか行けない。蒼竜号を何らかの名目をつけて機械科から借りなければならぬ。藏満先輩が厳格な中川教授によい心証を受けていたのが何よりの救いである。

朝早く出発したのに現地については午後四時、志賀島の松林で野営の準備にかかる。松の木の間ロープを渡し蚊帳を張る。正規のテントなど気のきいたものはない。蚊帳は寮にたくさんあった。

設営が終わるともう、すぐに食事の準備をしなければならない。七輪二台に火を起こし、飯と、おかずをつくる。鍋に得体の知れぬものをぶち込み、野菜だけはたっぷりの料理だが文句を言うものはいない。

食後は、メートラ(明専トランプ)をするもの、夜の海で泳ぐもの、あたりを散歩す



志賀島キャンプ

るものなど。

夜露が体に悪いというものがいて、就寝前に蚊帳の上に新聞紙を広げる。布団は寮からトラックの荷台にバラ積みにしてきたものをゴザの上に敷いて寝たがそれでも明け方は敷き布団だけでは少し寒かった。

翌朝、当番が国道三号線まで蒼竜号を走らせパン、牛乳を買ってくる。今では福岡マラソンで有名になった弓なりの海岸線をガソリンの匂いをまき散らしながら走る気分はまさに爽快であったと食事当番は語った。

彗星号の車検整備も部員自らが

エンジンオーバーホール手順

①分解

車庫には太い梁^{はり}があつてチェーンブロックがロープでくくりつけてあつた。車検が近づくともエンジンをおろしてオーバーホールをする。エンジンを吊つて、車体をバックさせ「馬」を敷いて、エンジン本体をおろし、親メタル、子メタルのすり合わせ、バルブのすり合わせをおこなう。

②メタルのすり合わせ

シリンドーブロックの親メタルやコンロッドの子メタルは各サイズの補充品があつたがクラクシヤフトの偏摩耗は工場に持って行って研磨や肉盛りをしなければならなかつた。研磨等が終わるとそのすり合わせが大変であつた。すり合わせは、前もってベンガラをシヤフト側にぬり、あたりを調べ、高い部分(ベンガラがついているところ)をスクレーパー(職人はシ



S26年頃の自動車部員

カラップというのでけずりとる。ある程度削るとベンガラを塗って組み立てて、長さ六十センチほどの専用ハンドルを付けてクラ
ンクシャフトをまわす。メタルがまだなじんでいないので、これがものすごく重い。再度分解してメタルを削り、組み立ててはま
わす、をくりかえす。体格のいい下級生は総じてこのクランク廻しをさせられるが、ほとんどやがて退部してしまう。それ
も、何名かの部員は頑張ってまわしていた。

③バルブのすり合わせ

シリンダーヘッドを別の「馬」にのせて、バルブのすり合わせをする。バルブは特殊工具でスプリングを押しちぢめ、コッターピン
を抜いてはずす。タコと称する吸盤付きの棒でバルブをすり合わせるのだが、そのあたり巾が規定より広くても狭くてもいけ
ない。これもまたたいへんな作業で多くの部員が「ケツを割った」のもこのメタルとバルブのすり合わせの難行に音をあげたから
だともいわれる。

④組立とタペット調整

①の手順の逆で組み立てる。組立の手順を間違ったりパーツを組み忘れたりするとトラブルが発生する。幹事部員の一
番緊張する場面である。

タペット調整はエンジンがかかった状態でできない。ヘッドカバーははずした状態にするからオイルが飛び散り、フェンダ
ーに腰掛け、シクネスゲージを差し込むもの、トイメンからドライバーとスパナでアシストするもの、ともに顔はまっくらにな
る。

⑤デストリビューターの配線と点火位置調整

自動車部に入部すると最初の段階で構造の講義を受ける。自動車によって異なるがトヨタや、シボレーの場合、その点火順
序は「1・5・3・6・2・4」とおしえられる。だがこれをいい加減に聞いていると、悲劇が待っている。オーバーホールが全部終了
してエンジンが乗せおわると新入部員のだれかにデスキャップからプラグまで二次コードを配線させる。配線したものはエンジン
始動用のクランクハンドル(スターテイングハンドル)をまわさなければならない。配線が間違っているとエンジンはかからないの
で、えんえんとクランクをまわすことになる。そして、誰も助けてはくれない。(・・・はずの規則だが、やがて見かねただれかが、

正しい配線にさしかえる。

ポイントの固定子には楕円状の調節ビスがあつてカムで断続する可動子との間隔を調整できるようになっていた。現在は電子回路で調節できるが当時は手動調節と、マニホールドの負圧でデストリビューター本体が回転しノッキングを防ぐ二重構造になっていた。このポイント調節の善し悪しがエンジンの掛かりを左右したからA級部員の腕の見せどころでもあつた。ポイントはよく焼き付いたり、部分腐食したりでA級の部員はいつもポケットに小さなオイルストーンを入れていた。

⑥ 試運転

エンジンが機嫌よく一発でかかることはまづなかつた。

ボンネットははずした状態でフエンダーに一人か二人のつて、混合比が薄いときはキャブレターの上を手でチョークをしたり、生のガソリンを油差しで注いでやったり、吸いすぎて(混合比が濃いすぎて)かからないときはアクセルをめいっぱい踏み込ませたり、クランクハンドルではどうしても掛からないときは流星号に引つ張らせて「行幸道路」や本館前のロータリーを回ったりしていた。昼頃から試運転にかかり、夕暮れ時にやっと掛かることもあつた。

それでも、エンジン音がたからかにふきはじめると、フエンダーの上も、運転席も、流星号の数人もバンザイを叫んだ。木炭車のフールドを押してエンジンをかけた明専の先輩の気持ちがよくわかつたものだ。

お便り

アンケートより「丸」と自動車人生」

(31) 古場

自動車企業に就職したのは、車が好きだったからである。いすゞを受けたいと中川 さんに申し出たら「いすゞは九工大になつてから誰も入社してないからダメだろう。鉄か船にしないか」と説教された。若気の至りで初志貫徹と受けたの

が自動車人生となった。

いすゞで車両設計十五年、車両の検査・評価十五年を経験した。私は車両屋で大雑把となる。思い出と言えば、先輩から「お前の製図はきたない。もっと丁寧を描け」と叱られていたが、車両のレイアウト図を描くのは、男冥利みょうりにつきていた。品質管理時代は評価テストと称して外を走るのが好きだった。日本全国を走り、北米も三千マイルは走った。

母校で非常勤講師として「自動車工学」を何年か教え、教え子が何人もいすゞに入社してくれたのは嬉しい事だった。今はISO品質システム主任審査員の資格をとり、審査員、コンサルタントをしている。定年がないので死ぬまでやれそうだ。

夢ではなくなつた九州一周

藏満 先輩（31）の奔走で実現

幹部部員の嘆き

昭和二十八、九年の自動車部は幹部部員が極端に少なかった。新入生は大人数いるのにそれを指導したり、整備やアルバイトの中心になって活動する二、三年生が四、五人しかない。

四年生は卒論の準備で忙しくなるから、滅多に部室や車庫にも来ない。三年生の中島（30）渡辺（30）の両先輩、二年生は藏満（31）、河相（31）の両先輩が特別に熱心でその他の上級生はコンパや合宿などには参加したが、日常のアルバイトはたまにしか顔を出していなかった。

それでも、合宿整備やアルバイトで汗を流したあと、僅かな時間ハンドルを握らせて貰う新入生はこれら先輩たちの献身的な整備や運転の指導に感謝したものだ。

道や県道の舗装または道路状況をチェックするには、振動測定器が是非必要ということで、振動学の権威、井上順吉先生（のちの第七代学長）に相談したものの「この種の測定には三次元振動計が必要だが現在日本ではまだ皆無に近く、製作するにしても時間がかかる。」ということと結局人間の眼と体感で測定することになった。

その他のデータ測定の方法は、荷台にガソリン消費量を測定するためのドラム缶を積み込み、銅パイプ（当時はまだビニールパイプはなかった。）を運転席を通ってフューエルポンプまで抜け一定時間、一定距離ごとに目盛り付きの棒を差し込んだの原始的測定。ガソリンスタンドや道路標識（速度制限など）は運転席の部員がノートに記入。疲労測定は交替する前とあとに、運転者に親指と人差し指で輪をつくらせ、測定者が三十センチ物差しのはしをつかんで予告なしに手放して、瞬間に握りしめた目盛りで疲労度を測った。この測定法は、いい加減のようだが疲労度の測定法としてはそれなりの数値が得られた。各担当班が決まり計器や測定器を手作りで作り始めたがなかなかはかどらず出発予定の三月二十三日はあつという間に来てしまった。

定員外乗車の許可申請について戸畑警察署の黒江交通課長とのやりとりが続いたが当日になつても許可は下りず、暗黙の了解を得たと解釈し「遠征中事故か何かを起こしたときは急遽連絡して相談します」という口約束のみで二台のトラックと十八名の参加部員は戸畑をあとにした。

昭和~~三十~~^{三十}一年三月二十三日午後三時を回っていた。前ページの予定表は嘉村部員（33）がガリ版で作成し、斉藤 氏（33）が現在まで保存していたものである。

道交法違反と横転事故

定員外乗車の許可をもらえないまま、強行したつげはすぐに回ってきた。二日目の二十四日夕方、長崎市から島原半島へ



出発前 大学本館前

向けて諫早付近を通過中交番の検問を受けた。当時は違反キップなどないから、きつちり調査をとられたが、不思議なことにそのまま遠征を続行することには見て見ぬふりをしてくれた。「のちに、それが黒江課長の個人的な連絡によつての措置だったことが判り、まさに感謝感激であった。」(藏満先輩、後日談)

熊本から鹿児島に抜ける途中に三太郎峠という難所がある。現在ニヶ所ともトンネルになっている。北から赤松太郎、佐敷太郎、津奈木太郎峠のことで事前の「五万分の一地図」での調査でもかなりきびしく、ここを抜けるとあとは楽だということになっていた。通過は夜の二時過ぎ、なるほど右へ左へ山道はうねっていて、峠近くからは遙か谷底からこちらへ向かつてのぼってくる車のライトビームが見える。Uカーブ、Vカーブの手前ではあらかじめ待機し、隘路でのすれ違いをさけて走行した。なにしろすぐ横は真つ暗な崖つぶちだ。

その難所も無事通過しもうすぐ出水^{いづみ}というあたりで事故が起きた。一号車が道路わきのたんぼに入つて横転している。一号車の荷台に乗つていた部員は眠りこんでいて、走行の揺れが止まったので目を開けるとなぜかベンチが天井からぶら下がっていたという。ショックが全くなかったので車が九十度側転しているのが、すぐには理解できなかったのだろう。藏満先輩の後日談では「運転を交替してしばらくして、トラックの荷台の後ろから、崖下の麦畑の上に未明の光の元に、美しくたなびく朝霧に酔いながら小用を足していた私が突然車から放り出され、(柔道の受け身を知っていた私は反射的に)地面(約二メートル下の麦畑)に軟着陸してふと車を振り返るとエンジンがまだ廻つており、これは一大事と運転席右ドアに駆けのぼつて『エンジンを切れ』と声をかけ、上から右ドアを引き上げるまで運転席の三人はまだそのままの姿勢でじっとしていた。」そうだ。一番左側の下敷きになっていた部員は「重いぞ、つぶれそうだぞ、早くどいてくれ。」と思つていたという。



青島付近



島原鉄道沿いを走る一行

二号車が追いついたときはまだ右前車輪がカラカラ音を立てて回っていたから、ほんの前のことだったのだろう。
やがて藏満先輩らが熊本産交バスのターミナルに行き事故車引き上げを依頼し、産交の大型エンジンを搭載しているバスが現場に派遣され、道路に引き揚げられると一行はまた何事もなかったように遠征を続けた。(たんぼの持ち主を探しだし、藏満先輩がそれなりのお詫びの形をすませた。)

おからの味は密の味

この九州一周にまつわるその他のエピソードは各地の座談会語録にも出てくるが、とくにM氏が鹿児島島の銭湯に入ったときタオルとパンツを間違えて、浴槽の中で気がついたこととか、別府の野営地からすぐのところすきつぼらに豆腐屋があつて朝の四時半頃散歩中の部員がおからのおいしそうなおいをかぎつけ、その「おから」をむさぼり食つて空腹をみたしたという話もある。そのときの部員は四十二年後の座談会(99/2)で当時を思い出して「あれはうまかつたな」と頷きあつていた。

この九州一周の写真に少年がひとり写っている。官舎におられた吉武教授のお子さんで「吉武のボン」などと呼ばれていた。のちに、工大自動車部にはいった(39)吉武 氏である。

お便り

九州一周自動車旅行の思い出

(32) 丸山

一九五四年、自動車の耐久性実地試験と称して、九州一周の自動車旅行に参画した。トラック二台に部員十七名が分乗して、宿泊は、行く先々で、部員の各御実家のお世話になったが、まだまだ食べる物ない時代に、大変良くしていただ

いた思い出は、今も脳裏に焼き付いている。たしか学寮の裏のクラブで夜食に十円のウドンで空腹を満たしていた時代である。

ところが、順調なすべり出しをして間もなく、熊本の三太郎峠を越えた途端にトラブル発生、約一メートル下の田圃に横転した。朝方の四時十五分、雨の中、右に左に急カーブの七曲りの山道を切り抜けた安堵感と朝方の睡魔におそわれてのアクシデント。幸いにも大型の熊本産交バスの運転手の御親切で無事脱出することが出来た時の喜びは今も忘れられない。それにもまして、一人の怪我人も出なかったことが不幸中の幸いであった。

事故のあと、警察の指示に反して、旅の続行を決めた先輩の決断も大したものだが、お蔭で九州一周の自動車旅行という貴重な経験をさせてもらったことが、のちのち、いろんな面でプラスになったことを付け加えておきたい。

お便り

アンケートより

(32) 笠原

- ① 私にとって自動車部とは、青春そのもの
 - ② 辛かったこと、エンジンをかける時のクランク廻し
 - ③ 楽しかったこと、免許が取れてA級昇格後学外に車で出られたこと
- 今でも覚えていることは、免許試験に五回目でやっと合格したこと



いい奴、悪い奴



横転した車を引き揚げる熊本産交バス

部史発刊のご尽力に感謝し、発行を今から楽しみにしています。

敬
具

部員のささやかな楽しみ (その二)

部室でのクリスマスパーティ

昭和三十一年(一九五七年)十二月二十四日、九州工大の学内でクリスマスパーティが催された。といっても正式なものではなく、寮の管理者には内緒で、自動車部の部室で開いたものである。

自習室の机の上はすべて片づけ、クリスマスツリー(くずかご、手ほうき、模造紙)をかざり、パンチカクテル(安物のウオッカ、渡辺のジュースの素、水道水)、ほんの少しの駄菓子でのパーティだったが、女性の参加者(部員は必ず女性一名を同伴のこと)もあって彩りをそえ、まだものない時代にそれなりに楽しむことができた。自動車部は、バイトや整備も熱心だがときどき、とんでもないことをすると、うらやましがられる一方、一部批判の声もあったようだ。



パーティ風景1



パーティ風景2

第二回九州一周遠征

昭和三十三年の三月、九州一周の遠征が再び行われた。前回、定員外乗車の許可がもらえなかったので今回は乗用車を主体とした車をお願いし、福岡トヨタ、九州中重の後援で、クラウン、トヨエース、三菱ジープの三台により「九州一周耐久試験」という看板をかがけて行った。

今回こそは無事故完走かと思われたが霧島からの下山途中、運転していたK部員の不注意からクラウンの観音開きの客席ドアが壊れてしまつて、その後荒縄でくくりつけての走行となつた。



出発前のクラウン



遠征車勢揃い

お便り

アンケートより

六〇年という長い歴史と伝統がある自動車部の部史を発刊の旨、誠に輝かしき計画と思えます。

発刊に際し、アンケート、手記応募の件ですが、私は誠に残念で申訳ありませんが入学後同室の小堀さん(33)に誘われて入部しましたが、数ヶ月しか部活をしていません。寮生活を二年あまり過ぎましたので当然「流星号」はよく見ていました。

(34) 白橋

いずれにせよ、OBとしてお答えできませんので応募は辞退させて頂きます。
すばらしい部史の発刊の成功を心よりお祈り申し上げます。

お便り

アンケートより

(35) 進藤

私にとって自動車部は学生生活を充実させる楽しいものだった。とくに他学科の人と又、上級生と知り合えるよい機会となった。

一番辛かったのは夜遅くまで車検のために自動車を整備するときだった。とくに試験の前とか、寒いときは一層つらかった。

その反面、部員がわいわいさわいで飲みに行ったりする時は最高に楽しかった。

— 手記 — (部誌「流星」第二号より)

追憶

(35) 山口(高間)

学生生活とクラブ活動の関係は一口で云えば切っても切り離せないものだと思います。今、私は熊本大学に勤務していますが、約三分の一の学生がどのクラブにも属さず、特別専門の勉強を他人より多くしたというわけでもなく卒業して行く状況を見て

いますと、可哀想にと思わずにいられません。確かにクラブ活動というものは、まともに参加して居れば正規の勉強の妨げになる場合が多く、試験前など大損害の場合もあります。その上、理工科系の学生は暇がありません。でも、そういう目先の利害だけを考えてクラブに入ろうとしない人達は食はずぎらいもはなはだしいと思います。一つの試験や単位がどうしたと云うのでしよう。

一つの実験やレポートがどうだと云うのでしよう。私達は何時でもたった一つの事だけをして生きていけるようには出来ていないのだと思います。いつも小さな頭の中にはやらなければならぬ事が四つも五つもたまっている、一つづつ片づつ端から片付けていく事が出来る場合もあるけど、全部を同時にやっつけていかなければならない場合の方が多いのです。

クラブ活動と云えば何時でも思い出すのが自動車部部員（誰よりも早くC級になり最後までC級で終わったのですが）としての四年間です。卒業して七年も過ぎようとして、二度目の更新日も過ぎた今、講義や実験を抜け出しては車庫に通いつめた昔を懐かしく思い出します。特に私の場合は紅一点であった為、とかくすると他の人達と遊離してしまい、せつかく工科大学に在籍し乍ら、一級上の女性の先輩と唯二人ひっそりと寄り添って化学科の片隅で気兼ねし乍ら息をしていた結果になつたろうと思います。それを救つてくれ、自動車部という一点だけでも皆と接触出来、色々な事を学び教えられた事を感謝しています。

私自身大変活潑で無邪気であったのですが、男性に対しては免疫がなく初めは面喰らいました。優しく声をかけてくれる人が皆私に好意を持っていると早合点して次から次に皆に恋をしました。（勿論片思いで一週間くらいしか続かないのですから今の奥様方はご心配なく）特に先輩は頼母しく、立派で偉大で素敵だと思つたものです。（現在、学生を教える立場になつて四年生と云えどもまだあどけないなあと思うという事は、早お年を召した証拠でしょうか）とにかく毎日楽しく、部室に顔を出す時は朝からソワソワしたものです。私は見かけによらず物怖ものおそする性格がある為、何か歴然とした理由がないと部室に入つていけず、これは四年になつても仲々ブラリと立ち寄れず意を決してからでないためでした。夏休みなども、家には帰らず車庫で過ごしたものです。でも私が特別部の為に役に立つたとは思っていません。せいぜいパーツの油洗いやオーバーホールのピストンの当たりの磨きと車庫の掃除位でした。でも彗星号のシートは苦心して張り替え、これなら失業しても椅子の張り替え屋になつていいと褒められたりしたものでした。

皆に注目される立場にあつた関係上、個人的或いは部員としての深い交際なんて出来ませんでした。整備や練習の僅かな時間

に学び取る人間関係、男同士の友情や、恋愛、勉強、性格形成、男性のものの考え方などを間近で見聞きし、卒業後大人になってからの男性を見る眼や選択などの基礎的データとなった事は部員先輩諸兄に心から感謝しています。

とにかく入学の時は男なんてと思って、自分で独立して立派な化学者になるつもりだったのに、卒業の時にはやはり男性にはかなわない、自分に合った理想の人を探してその人のために生きたいなどと殊勝な心がけになったという事は、唯化学だけに講義や実験に熱中していた丈では得られなかったプラスアルファを自動車部というクラブ活動を通して学んだという事であり、これは私の生涯にとって大きなプラスであったと思っています。

学生生活とクラブ活動というテーマから外れて来たようですが、以上の体験は数多くのクラブ活動の御利益の内のごく小さな一部分に過ぎず、もっと多くの楽しい四年間の思い出が殆ど自動車部に繋がっていて、自動車部というクラブ活動なしの私の学生生活は想像する事も出来ません。

(昭和四十一年十二月二十日発行 流星二号より)

【平成十一年八月、山口氏よりの短信Ⅱ今年は免許取得四十周年、自動的に添えられた「自動二輪」は今でも学生達の羨望の的です。】

お便り

アンケートより

テニスを中心で自動車は中心的な活動はしていなかった。

一、トラックで学内を夜間、練習走行中道路左寄りを走っているとき、突然ガックン。降りてみたら溝のふたがはずしてあって前輪がその中へ。皆に迷惑をかけた。

二、同級の中で自動車企業に就職したのは誰だろう、自動車部以外の人ばかり(一人だけ居ました)

(36) 佐伯

三、車検が二月十日前後(毎年)、後期の試験の一週間前位だったと憶えています。同級では木村(36)、久富(36)、らが夜遅くまで寒さの中で一生懸命でした。私は時々テニスの帰りに手伝っていました。

四、木村、久富、門司(37)に当時のことを聞いて下さい。東京では、たまに集まっています。東京に来られる日程があるなら、八名位はいつでも集まります。(鳳龍クラブ)

これは私からの便りという事です。

草々

流星号の最後……お別れにOBがあつまつた

戦中、戦後のOBの手記やお便りを取りまとめるなかで、動く車は、彗星、蒼竜、そして練習車は流星とどのOBも書いてある。

昭和十八、九年から昭和三十五年頃までの自動車部員で入部して免許を取るまで、流星号のお世話にならなかった部員は殆どいないと云つても言い過ぎではないのである。

部史を編纂する中で、この流星号が正確には何年何月に明専に寄付され、いつから自動車部が練習用に使えるようになったかは、とうとうはつきりすることができなかった。

黒竜号が、戦後まもなく廃車、教材となり機械科の一室で単なる展示物になったのにくらべ、流星号はナンバーこそはずされたままとはいえ、二十年近くも部員の練習の相手を勤めたこと云うことは、決して忘れてはならないことと思う。

後にも触れるが、昭和四十一年二月、部誌の創刊にあたりその名を「流星」としたことはまことに適切であり、創刊に当たった当時の部員のご苦勞を思うとともにその命名にかかわら



昭和36年3月 流星を悼む会

れた方々に心からお礼をいいたい。

昭和三十六年三月、流星号がスクラップされると云う話を聞いて、せめてまだ形をとどめて
いるうちに流星号に「ありがとう」の一言をいいたいと想ったK氏の呼びかけに応じ二十人以上
が集まり、本館付近で記念撮影をしている。残念ながら写真の原板などが残っていないので、
「流星」創刊号のコピーでしか掲載できないが「追善供養」のち近くの料理屋の食堂の二階で
飲食し昔話に花を咲かせOB会についても、話題に上ったが、具体化はせず、OB会正式発足に
ついてはさらに四年ほど空白が続く。詳しくは別な項でさらに述べるが、OB会結成のきっか
けにも流星号がかかわっており、なにか因縁めいたものを感じる。

― 手記 ―

自動車部と私

(37) 門 司

九州工大での四年間、専門

生観・処世術の形成に重大な影響を及ぼした。

は就職とその後の三十数年間の職場を提供してくれたが、自動車部はその後の人
忘身寮自動車部室住まいの二年余り、青春時代に寝食を共にすることの影響力の大きさに改めて感心する。以下思い出
すままに記す。

入部のきっかけ

入部の際、各部の勧誘があったが、元来運動神経は鈍いので当初から運動部は念頭になかった。登山は好きであったがハイキ
ングに毛のはえた程度であったし、入学式に父がついてきた際「自動車部はおもしろそうではないか。」といったのと、何となく
工学部にふさわしい気がしたので、申し込んだ。後年全日本学生自動車連盟の会合で上京（生まれて始めての東京であり、そ



あわれな姿の流星号