Acanthus

（土浦一高・旧土浦中学とその周辺の物語）

第１５５号

2022（令和４）年４月19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/

進修同窓会 HP にアクセス

土浦中学校第１回生（創立 70 周年記念誌『進修』）

中１回生の修学旅行

土浦中学校では、開校２年目の 1898［明治 31］年から修学旅行を始め、1901［明治 34］年 10 月には、５年生(中１回)20 余名が、日本鉄道海岸線(現ＪＲ常磐線)を利用して、仙台や松島を巡っています。

引用文中の旧字体は新字体に改めました。

なお、引用文中の【　　】内は筆者による注記です。

1898［明治31］年　中１回２年生次

土浦中学校では、開校２年目の1898年から修学旅行を始めました。この年は春（5月24日～26日）と秋（10月24日～28日）との２回、１・２年生合同で実施され、春は成田方面に、秋は鹿島・佐原方面に出向いています。途中、成田鉄道(注1)滑川～成田間、日本鉄道土浦線（現ＪＲ常磐線）牛久～土浦間、同土浦～高浜間や渡船（北浦、利根川）の利用はありましたが、他の行程は全て徒歩で、1日に20㎞以上歩いています。「百聞は一見に如かず」ですから、修学旅行の目的は、その知見を広めることでしたが、

「……。隊は、全校二百の健児を分ちて、四小隊となしたり。而して各小隊に、小隊長以下二名の下士【官】あり。この日、おのれ、第四小隊右翼下士といふを命ぜらる、不才の身、この大任を全ふし得ば幸なり。……。」（1900年1月発行『進修第1号』「修学旅行記」第2年級根本亀一郎）と、

「……、嚠喨【りゅうりょう　管楽器の音などが澄み渡っているさま】たる喇叭【らっぱ】の声と共に、隊伍堂々校門を出づれば……。」（『進修第1号』「成田紀行」第1年級甲組高田弥太郎）

とあるように、行軍（軍事教練）による心身鍛練をも兼ねていました。

(注1)**成田鉄道**
1896［明治29］年に設立され、現在のＪＲ成田線に当たる鉄道を建設し、経営していた私設鉄道。1897年に佐倉～成田間で開業し、1898年に佐原まで開業。1901年には成田～我孫子間が開業した。1920［大正9］年国有化。

1899［明治32］年　中１回３年生次

1899年度には、１・２年生合同と３年生とに分け、それぞれ春と秋との２回行い、10月15日～20日に、３年生は日光に詣でることになっていました（1・2年生は大洗・常陸太田・水戸方面）が、旅行前に、下妻中学校（現下妻一高）野球部から挑戦状が届きました。

「……、折しも、下妻野球撰手よりの、挑戦状は来りぬ、時恰【あたか】も、修学旅行のあるを機とし、戦は十五日を以て開くべく、即ち我撰手は、福山教諭の下に、撰手監督成井藤三郎飯田裕吉氏と共に、一行に先【さきだ】つこと三日、十三日に遠く敵地に侵入せり、……。」（1900年9月発行『進修第2号』「雑報・下妻野球合戦」）と、選手たちは満を持して下妻に乗り込み、試合に備えました。

一方、試合の応援に当たる３年生は、

「秋風そよぐ昨日今日、日光の宮に詣でゝ結構の語を唱へばや、と三年級五十余名は、四教師監督の下に、十五日の午前四時より、小溝に落ち入りたる者さへありたる、闇をたどりて、急歩下妻に着き常総倶楽部に宿し、兼てより、野球合戦に汗握らむと思ひしかど、……。」（『進修第2号』「雑報・日光旅行」）

と、試合会場の下妻中学校に向かいました。しかし、

「……、枝静かならむと欲するも、風止ますとや、あゝ雨は降り来りぬ、されと横瀬審判官の一令の下に、戦は開かれ、吾先つ攻軍たるも、如何せむ、雨はふりに降りしきり、球は濡れて手にも止らず、足はすべりて地につかず、空しく涙をのみて、霊腕施すに由なき時の、口惜さは如何はかりぞや、幾夜の夢に入りけむこの戦も遂に画餅となりぬ。されと当日三回迄の有様は、いはまほしけれど、吾にこを記すへき筆なきを如何せむ、よしありとするも、整々堂々の陣張るに、及はさりし戦は述ふるもせむなかるべし。……。」（『進修第2号』「雑報・下妻野球合戦」）

とあるように、夢にまで見た土浦中学校野球部最初の対外試合は、３回降雨ノーゲームとなりました。

失望の淵に沈んだ３年生でしたが、16日、雨の中、一声の軍歌勇ましく常総倶楽部を後にして、結城まで行軍し、結城からは日本鉄道水戸線（現ＪＲ水戸線）と両毛線（現ＪＲ両毛線）とを利用して栃木に至り、吉川楼泊。17日、栃木から日光に乗り、今市泊。18日、今市の宿を午前４時に出発。小暗き杉並木の間を進み、日光の町へ入ると、東照宮・輪王寺・二荒山神社などに詣で、日光駅午後３時発の日光線で宇都宮に至り、白木屋泊。19日、宇都宮市内見学の後、午前10時発の日本鉄道奥州線（現ＪＲ東北本線）に小山駅まで乗車し、小山からは水戸線の線路を歩き、

「……、途鬼怒川の鉄橋を渡るとき、目くるひ足おのゝき、源平のそのかみ勢多【瀬田】の橋渡もかくやと思はれてをかし。……。」（『進修第2号』「日光詣で」第3年級中山庄一郎）

とのスリルを味わいつつ、夕陽将に沈まんとする頃、下館に到着。堺屋泊。列車の本数が少ないとはいえ、線路を歩き、鉄橋を渡るなど、無茶が許された時代でした。20日の最終日、下館の町を鶏の声に送られて出発。上大島を過ぎる頃から雨となり、北条からは雨強く風烈しく、歩行も困難な状況となりましたが、よくこれに耐えて校門に辿り着き、6日間60里（約240㎞）の修学旅行を終えました。第３年級山口剛は、旅行記「日光の宮居」（『進修第2号』所収）を

「……、師と友とにわかれて家に帰り、水浸るゝポッケット探りて時針を出せば、硝子板霧に掩はれて陰暈【いんうん】針を弁じ難く之を拭ひて僅に時の正午に近きを知りつ。」

と結んでいるように、雨に祟られた修学旅行となりました。

雨には泣かされましたが、３年生の宿泊は旅館でした。しかし、１・２年生は、民家に分宿するなど、宿には恵まれなかったようです。特に18日の上菅谷での宿は酷かったようで、第１年級児玉亮重は、「修学旅行ノ記」（『進修第2号』所収）に次のように記しています。

「……、【太田鉄道(注2)】太田町停車場ニ着セシハ四時頃ナリキ、是レヨリ停車場ニ休憩シテ五時発ノ列車ニ乗リ込ミヌ。……幾程モナク上菅谷停車場ニ着シ、一同下車シテ旅宿ニ向ヒヌレドモ今日聞キシ所ニヨレバ、上菅谷ニハ余等ノ如キ多

人数ノ宿泊スベキ所ナシト、果セル哉、艫【やが】テ着キシハ左方ニ老杉翁【翁】鬱タル森林ヲ扣【ひか】ヒ【へ】、右方ハ隴【ろう 畑】圃【ほ 野菜や果樹の畑】打続キ狐狸ヨリ他ニ棲ムモノナシト思ハル一大古寺ナリケレバ、余等ハ呆然トシテ言葉モ出デズ、サリトテ是非ナケレバ、草鞋脱ギ捨テ、屋内ニ入ルニ、畳モナク、寒サハ寒シ、如何トモスルニ由ナケレド、是レ又身体鍛練ノ為メナリト、相誠メテ不平ヲ鳴ラサズ、快談頻リニ催シテ、笑声室内ニ喧【やかま】シ、此ノ夜茶菓ヲ饗セラレ、九時寝ニ就ク、……。」

何とも凄まじい所に泊まったものです。しかし、我が大先輩諸氏は、いささかも動じず、立派なものです。

(注2) 太田鉄道
水戸と常陸太田とを結んでいた私設鉄道。1897年11月、水戸駅～久慈川駅間が開業。1899年4月、久慈川駅～太田駅間を延伸開業し、水戸駅～太田駅間が全通した。

1900 ［明治33］年　中1回4年生次

建築中であった校舎(立田校舎)が完成して、1899年12月に移転を終え、翌年4月1日には、茨城県土浦中学校と改称、独立し、龍ケ崎分校(現竜ケ崎一高)も設置されました。この年から修学旅行は秋のみとなり、10月14日～19日に実施されました(1年生のみ18日まで)。1年生は筑波・笠間・大洗・水戸方面へ、2年生は鹿島・佐原・成田・龍ケ崎の霞ケ浦周回コースで、龍ケ崎では分校生との対面式も行われました。3年生は日光詣で。4年生は鎌倉・横須賀方面に出掛けました。

1901年7月発行『進修第3号』「修学旅行記　鎌倉横須賀方面の記」(第4年級中山庄一郎・山口剛・菅谷軍次郎)によれば、一行は総員40名、2小隊編成。14日、午前5時発の列車で土浦駅を出立し、上野駅下車。二重橋で皇居を遙拝し、桜田門、芝公園、泉岳寺を見学。品川駅から東海道線で藤沢駅に至り、藤沢泊。15日、清浄光寺に詣で、実弾射撃所、江の島、瀧口寺、極楽寺、鶴岡八幡と辿り、門前吉田屋泊。16日は鎌倉の名所旧跡を巡り歩き、吉田屋に連泊。17日は神嘗祭の祭日。鎌倉駅から汽笛一声、横須賀線で横須賀駅に到着。横須賀は海軍の町。早速、海軍鎮守府に向かい、造船所を見学。さらにドックに至り、ドックの構造やクレーン、そこで建造中の水雷艇や軍艦を目の当たりにし、驚くばかり。さらに北清事変から帰港し接岸中の軍艦「龍田」に乗船し、海軍大尉による、海軍の現況、軍艦の種類、軍人生活の有様などの講義を受けて学びを深め、士官の厚意に感謝の意を捧げました。講義後、2小隊に分かれ、各大尉に率いられて艦内各所を縦覧。

「……、近世理学の進歩せる、軍艦の如き一として之を応用せざるなく、かゝる大艦もわか身を動かす如く自由自在なるを見ても知るべし、あゝ今の戦は腕力にあらずして学問にあり、勉めざる可らず、……。」

との決意を胸に下船しました。昼食後はランチ(汽艇)に乗って、新造一等巡洋艦「八雲」に向かいました。八雲は1900年6月にドイツから購入され、8月30日に横須賀に回航されて来ました。タラップを昇り乗船すれば、「実に海上の一城廓なり」、とその宏壮雄大に目を見張り、案内の士官・水兵の態度と併せて、「かゝる堅艦、勇壮なる軍人のあるを観て、いかにわが国の頼もしきかを感しつゝ」、鎮守府を辞して金沢八景に向かい、東屋泊。18日、称名寺に詣でた後、軍歌の声勇ましく、山野の景を眺め、村落の中を過ぎ、杉田、神奈川を経て、横浜駅午後3時発の列車で新橋駅へ。宿は下谷常総館。夜9時までの外出が許され、東京の夜の賑わいを楽しむ者少なからず、旧知の友を訪ねた者もありました。19日午前9時、隊伍を整えて常総館を出発し、向島から隅田川の長堤を辿って北千住に至り、12時発の列車で無事土浦に帰着しました。

1901 ［明治34］年　中1回5年生次

1901年の修学旅行は、10月6日に出立し、1年生は筑波・大洗方面に、2年生は鹿島・成田に、3年生は日光に詣で、4年生は東京・鎌倉・横須賀方面に、5年生は仙台・松島に、それぞれの健脚を競いました。

1902年9月発行『進修第4号』「みちの秋雨」(第5年級山口剛)によれば、10月6日、5年生20余名(注3)は、名越時孝先生(国語在職1899年～1908年)と近藤時香先生(理科、在職1900年～1904年)との引率の下、立田校舎を出発。水戸街道を北へ進み、石岡駅から午前11時前の日本鉄道海岸線仙台行に乗り込みました。石岡駅から乗車したのは、初めて編成された写真隊の手馴らし(国分寺跡で撮影)と、1日中汽車に乗っていたのでは鍛練にならないと考えたからなのでしょう。予定より4時間も遅れ、夜10時頃仙台駅着。加賀三に宿泊。

1887（明治20）年12月15日開業の鹽竈（塩釜）駅
（『鉄道古写真帖』）

1894（明治27）年竣工の仙台停車場（仙台駅）
（『古写真にみる日本の鉄道』）

7日、雨の中を第二師団司令部、二十九聯隊、青葉城、躑躅岡、瑞鳳寺と仙台市内を歩き廻り、加賀三に連泊。8日も雨の中、多賀城跡を訪れ、「野田の玉川はいづこ、末の松山は」と尋ね廻りながら、泥濘の道を歩み、午後2時頃に鹽竈神社に到着。参詣後、海路松島に向かう予定も、船便は欠航。陸路も険悪のため塩釜市内に宿泊。9日も雨止まず、風も強く、欠航は続き、仕方なく、横殴りの雨の中、全身洗うが如く、困頓たる状態で松島に辿り着きました。雨の中、僅かに松島五大堂と瑞巌寺を巡り、松島駅前の宿に宿泊。10日は晴れ。「昨日を今日にかへまほし」と思いながら松島駅へ。午前5時発の奥州線列車は2時間近く遅れ、7時に発車。仙台駅から接続予定であった海岸線列車に乗り継げず、ならば、とそのまま奥州線で岩沼駅まで行き、待ち時間に武隈の松を見て、武隈神社に参詣。海岸線の後続列車に乗り継いで、午後8時水戸駅着。上り列車は既に無く、水戸泊。11日、弘道館を見学した後、水戸駅から上野行の列車に乗り、土浦に帰着しました。

引率の名越先生は、万事ままならなかったこの奥州行を『進修第4号』「遊奥雑記」の中で、『世事多齟齬』と題して、

「此行也。前後齟齬。不一而足。初按鉄道時刻表。以為【おもへラク】自石岡搭汽車。晡時【夕方】可達仙台。豈料【あニはからンヤ】汽車生毀損。行進過時。其到仙台。夜既二更【亥の刻。午後10時頃】。既泊仙台。連日風雨溟濛。道路険悪。松島塩釜之勝。不能縦観焉。此為最恨事。其就帰途也。又会汽車誤期。不能一日而帰郷。途半而徒投宿。嗟乎【ああ】僅々数日之行。而其失時誤期。齟齬失望。如此也。況於世途之険。蜀道【蜀の桟道】不啻【ただ】乎。**少年之徒。未経世故。或以為天下之事。皆可以如意。其亦鑒【鑑】戒於此行。可也。**【生徒たちは、世の中の諸々をまだ経験してないので、何でも自分の思うようにできるに違いないと考えているようだが、この旅行での体験は、戒めとすべきことなのである。】」

と記し、生徒への戒めとしていますが、中1回生は、下妻中との野球ノーゲームといい、この旅行といい、何とも雨に祟られた学年でした。

(注3) 5年生20余名
中1回生の入学者は80名、卒業は39名。これは、飛び級で上級学校に進学した者や諸般の事情で中途退学を余儀なくされた者がいたことによる。この修学旅行には、経済的な事情から参加を断念した生徒もいた。

（高21回　松井泰寿）