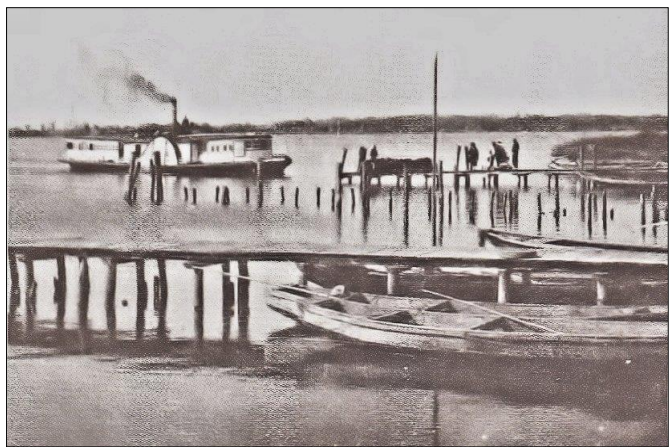




進修同窓会 HP にアクセス



大船津に入る「通運丸」  
(市川彰編『ふるさとの思い出写真集土浦』)

## 土浦中学の修学旅行と蒸気船

土浦中学の修学旅行では、鉄道のみならず、霞ヶ浦や利根川に就航していた蒸気船をも利用しています。今号では、土浦中学生の蒸気船での旅の様子を描いていきます。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【 】は筆者による注記です。

### 霞ヶ浦周回 (1900「明治33」年、1901年)

土浦中学生が、修学旅行で初めて蒸気船を利用したのは、1900年10月に、2年生(中3回)70余名が霞ヶ浦を渡った時でした(1901年7月発行『進修第3号』「修学旅行記 霞湖周回の記」2年高野啓太郎・加藤近次)。

10月14日5時、隊伍整然、喇叭の一声とともに立田校舎を出発した一行は、川口港を6時30分に出航。雨の湖を「……、やがて木原牛渡有河志戸崎と過ぎ、乗船すること凡そ二時【間】井上【現行方市井上】に着す、……。」

と、各港に寄航していることから、定期蒸気船を利用しようです。井上からは、「……、隊を組み雨ををかし、泥路に打なやみつ、……。」西蓮寺を参拝し、麻生の柏屋泊。

15日は晴天。麻生7時発。潮来で長勝寺などを見学し、延方から渡し舟で北浦を渡り、大船津に上陸。鹿島神宮を参拝後、旅館へ。

16日7時発。10時15分賀村の渡し着。「……、舟にて利根河を渡る、折りしも波高く風強く、進む古【こ】と甚だ遅く、加ふるに天かき曇り、秋雨降らんとして、吹く風身にしみいと寒く、水烟四辺に散し、波浪時に船上を襲ひ、旅衣為に湿【うるほ】ふ、生等の勇氣古古【こ】にいや益して、共に軍歌を唱しつづ彼岸【この分と思われ】に達す、……。」

少々の怖い思いをも、互いに鼓舞して乗り越えたようです。一ノ分からは行軍となり、津ノ宮を経て香取神宮へ。参拝後、佐原の平井楼に宿泊。

17日。佐原8時発の成田鉄道で9時30分佐倉着。駅からは行軍で、佐倉中学・歩兵第二聯隊・宗吾神社を見学し、17時成田着。新勝寺門前吾妻屋泊。

18日6時30分、吾妻屋を出立。新勝寺参詣後、印旛沼湖畔を歩き、安食着。安食から定期蒸気船に乗り、「……、安食に到り舟に搭じ利根の清流を浜【さかのぼ】る、時に正午、船中に午餐を喫す、糟糠【そうこう】酒粕とぬか。粗末な食物【藜藿】れいかくアカザと豆の葉。転じて粗末

な食物】の食も、その美味言ふばかりなく、彼の都人士の知る所に非らず、快を食る古と時余、東【藤】蔵河岸に達す、……。」

「……、時ははや十二時近ければ、一同船中にてわり【弁当】をひらく、塵舞ふ陸路を歩み来りて、また清けき水上を渡り行く、かゝる楽しき思ひをなすも、みな【旅の徳にぞありける、などと打感し、相語らひつゝ、兩岸の景色打ながめつゝ、藤蔵岸に上りしは午后一時半頃なりき……。」

と、蒸気船での粗末な昼食でさえ美味に感じ、移りゆく景色を堪能するなど、ひとときの船路を楽しんでいます。連日の行軍で、若い体もだいが参っていたようですから、船上ではほっとした気分にもなれたことでしょう。藤蔵河岸から龍ヶ崎までは行軍。龍ヶ崎分校生との対面式の後、龍ヶ崎泊。

19日8時発。龍ヶ崎から「人烟稀疎一面茫茫として秋草の野を掩ふのみ」の女化原を歩き、「皆勞【つか】れて歩むこと牛の如く」、漸くにして牛久停車場に到着。14時40分、鎌倉帰りの4年生がたまたま乗っていた列車に乗り込み、15時頃土浦着。厳しい行程でしたが、生徒たちにとっては、「浩然の英気を養ひ、身神【心】を練り学識を高めたる」旅行となつたようです。が、6日間の行軍で、引率の先生方がお疲れになつたであろうことは、想像に難くありません。

翌1901年にも、2年生(中4回)が、同じく霞ヶ浦周回の旅に出ています(1902年9月発行『進修第4号』「修学旅行記」2年小宮守精)。

10月6日、土浦川口港から井上までは定期蒸気船を利用し、西蓮寺を経て麻生泊。7日は牛堀、潮来と行軍し、延方地蔵河岸から大船津に渡り、鹿島泊。

8日、雨天のため、賀村の渡し予定を変更し、鹿島神宮参拝後、大船津から佐原行き定期蒸気船に乗りました。「……、大船津に到り汽船の来るを待つ数分時にして汽笛一声轟々たる音聞ゆ漸くにして船に投ずれば汽笛喧囂【けんこう】やかましいこと」雨中を衝いて利根川を渡り津

の宮へと進行せり此日晴天なれば賀村を過ぎて香取へ行くべかりしを雨天の為にかゝる水路を取るに至れり室は充滿して入ることを得ず甲板は雨強くして座するに堪へず此処に至りて身の置き所に苦しむ僅に竈【そう】かまど。ボイラー機室を指す中に入れば煩熱して眩暈【めまい】すさて一時間余にして漸く津の宮に着し急ぎ上陸して以て僅に苦悶を免るやがて行を起し進行すれば降雨益々劇しく道は泥濘脛を没し足は愈々疲れ歩々困難なること実に筆舌に尽し難く一語を発するをだに懶【ものう】し然れど血気盛なる青年輩争でか【いかでか】反語の意を表す【これ】ばかりの事に躊躇すべき相共に励まし励まされつゝ辛うじて香取神宮に至り……。」

行軍の距離は短くなりましたが、ボイラー室の灼熱、道の泥濘、と散々な一日であつたようです。佐原泊。

9日、佐原から成田までは成田鉄道に乗車。新勝寺・宗吾神社を参拝後、佐倉まで行軍。歩兵第二聯隊見学後、佐倉泊。

10日、成田鉄道で佐倉から成田に向かい、成田から行軍開始。安食・藤蔵間は定期蒸気船に乗り、龍ヶ崎泊。

11日は一日行軍。龍ヶ崎7時発。女化稲荷、阿見を経て学校までの行軍は、「……、少休して足を休め歩を続け行く程に足は疲れて歩行自由ならず加ふるに炎天焼くが如く為めに咽【のど】の乾くこと数回其の度毎に水を掬【きく】水などを両手ですくいとる【す其【行軍】の困難なること一方ならず漸くにして下高津に出づ疲れたりと雖も決して隊伍を乱さず喇叭の勇声と共に堂々として校門に着す其れより茶菓の饗を受け解散して各家に帰る時に午後三時なりき……。」

と中4回生は、牛久から汽車に乗せてもらえず、大変であつたようです。しかし、小宮が、「……、此の旅行や実には得難き旅行にして軟脚を錬磨し学識を高めること少なからず……。」と結んでいるように、生徒にとつては、鍛錬と学びとの旅行でありました。

その後、1902年度の修学旅行での2年生(中5回)は、前年同様の霞ヶ浦周回コースに加え、銚子にまで足を伸ばしています。しかし、1904年2月に日露戦争が始まると、1904年度の修学旅行は実施できなくなりました。

### 霞ヶ浦・利根川周航(1905年)

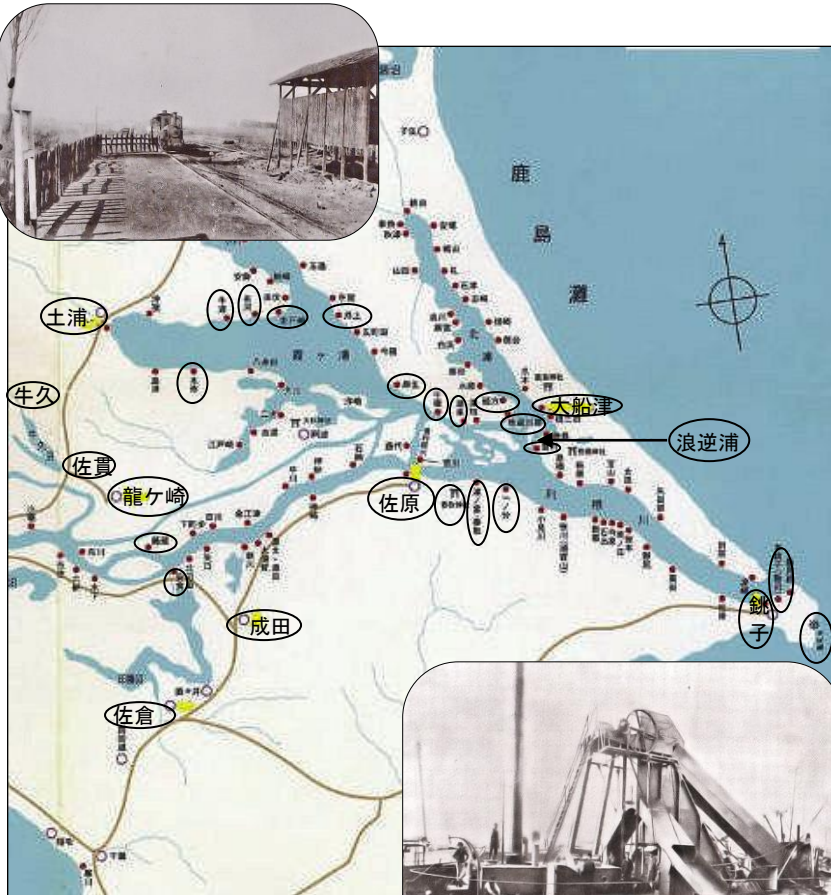
1905年3月に真鍋台に新校舎が完成し、4月10日からは授業も始まりました。9月5日の日露講和条約(ポーツマス条約)調印により日露戦争が終結すると、修学旅行も復活し、10月19日から24日まで、3(中7回)・4(中6回)・5年生(中5回)は、合同で鎌倉・横須賀・横浜方面に向き、22日に日露戦争から凱旋帰国した東郷平八郎海軍大将を横浜で出迎え、23日には「東郷晴れに晴れ渡りたる」川崎で連合艦隊の観艦式を見学しています。一方、1(中9回)・2年生(中8回)は、汽船「朝日丸」を借り受け、10月20日から鹿島・銚子・佐原・成田方面に出掛けました(23日まで)。1906年3月発行『進修第7号』には、両者の修学旅行記が掲載されていますが、ここでは、2年藤井栄四郎と1年橋本芳雄との「修学旅行記」で、1・2年生の蒸気船での旅を追ってみます。

10月20日、藤井が「靴とゲートルといふ装ひにて」学校に集合し、「將に消えんとする街灯【ガス灯】の光を便【頼】りて覚束【おぼつか】なく足元踏みしめつゝニウ【new】靴の足も軽やかに冷やかなる風に面吹かれて【川口港の】棧橋に着きぬ……。」と記しているように、中1回生の頃は脚絆に草鞋履きでしたが、この時分には革靴を履ける者も出てきたようです。朝日丸は6時過ぎに川口港を出港し、「……、やがて船は速力を増し霞湖の中央なる三又沖に到る名にしあふ三又沖なれば頗る広く数多の白魚船は帆を張りきりて將に覆らんとする光景は我等をして甚だ危険の感を起さしめぬ……。」<sup>1880</sup>「明治13」年に佐賀村二の宮(現かすみがうら市坂)の折本良平によって考案され

た「帆引網漁」<sup>注1)</sup>が盛んに行われている様子を描いています。「……、種々談笑のうちに船は益々速力を増し快駛【かいし】速く走る】すること矢の如し麻生を過ぎて九時頃一つの細流に入る水清くして藍の如く船は徐々と此の河を下り九時十分頃牛堀に達す此処は東京に到る要地と見え船舶輻輳すなほも下りて潮来を過ぎ間もなく北浦に入る時に濃雲空に満ち雨降り来りぬ雨中の行軍とは実に困難などと咳く内十時半頃大船津に近づく……。」とあり、朝日丸は、約4時間で土浦・大船津間を結んでいます。下船後、鹿島神宮を参拝。要石・御手洗などを見学し、昼食後、大船津に戻り、朝日丸に再度乗

て乗船し十二時三十分には抜錨し北浦を横断し利根川附近の浪逆浦に到るに不図【はからずも】進行を停止しぬこれ汽船の車輪に萍藻【へいそう】うきくさ水草の纏付【まとひつき】せしに由ると云ふ居る事一時間斗【ばか】りにして復【また】難なく進行したりしが土浦にては之を誤聞し当旅行隊の汽船覆没せしとて憂慮せしものありきと云ふ已にして有名なる坂東太郎に入る水清くして広く洪水予防の大築堤工事已に成るもの若干河中諸々に大汽船あり乃ち築堤の砂利取船なりと云ふ又幾隻の帆前船【ほまえせん 西洋式帆船】あり数十の漁船あり右を顧みれば遠く佐原町を望む曠目する所一として我等を喜ばしむる材料ならざるはなし四時銚子港に達し新川に上陸し……。」

情けない話ですが、125ccバイク並の20馬力ほどの蒸気機関では、仕方がないのかも知れませんが、現代ならば、スマホで世界中どこへでも連絡ができますが、当時の連絡手段は限られていたので、汽船覆没といった誤報が流れたのでしよう。21日6時に宿を出発し、飯沼観音に詣で、大吠埼灯台を見学した後、「……、十一時半こゝを出で、銚子に還り又乗船す、時に午後零時半、利根川を逆航しつゝ、対岸の山野を賞しつゝ、四時津の宮に着して下船徒歩して……。」<sup>1880</sup>香取神宮を参拝。さらに佐原まで行軍し、1年は江戸久、2年は浮島屋に宿泊。22日6時出発、6時50分佐原発の列車で8時成田着。新勝寺参詣後、成田9時20分の列車に乗り、9時40分佐倉下車。歩兵第二聯隊見学後、佐倉中学で昼食を摂り、佐倉13時36分発の列車で成田に戻り、14時30分には新勝寺門前着。1年生は若松本店、2年生は海老屋に入り、17時までの散策が許可されました。23日は6時10分発の列車で安食まで行き、安食発8時5分の定期蒸気船で藤蔵に渡り、11時前に龍ヶ崎中学に到着。昼食後、1年生は12時52分発、2年生は14時発の「狭小なる軽便鉄道」<sup>注2)</sup>に佐貫まで乗車し、佐貫から1・2年生一緒に日本鉄道土浦線で15時30分に土浦に着き、整列し万歳を三唱して解散しました。



○ : 文中に登場する地

汽船寄航場分布図(『図説川の上の近代』)  
竜ヶ崎駅構内に進入する竜崎鉄道の蒸気機関車(大正期)(左上写真)・利根川改修工事に導入された浚渫船「息栖号」(明治後期)(右下写真)(いずれも『写真記録茨城の20世紀』)

(注1)「帆引網漁」  
帆引網漁については、本紙第67号で詳述済み。  
(注2)狭小なる軽便鉄道  
1900「明治33」年8月に、佐貫・竜ヶ崎間で開業した竜崎鉄道。日本鉄道土浦線現JR常磐線佐貫駅(現龍ヶ崎市駅)も同時に開業した。当時は762mm軌間の蒸気軽便鉄道であった。そのため、1・2年生全員は乗り切れず、分乗を余儀なくされた。現関東鉄道竜ヶ崎線。  
(高21回 松井泰寿)