



進修同窓会HPにアクセス



大正末期の土浦駅前

現在のマゼン書店前交差点より駅舎を臨む。阿見への海軍道路ができて、駅前通りの道路幅が広げられた。(『むかしの写真・土浦』より)

常磐線 2

常磐線は、1895〔明治28〕年11月に土浦線の土浦～友部間が、翌年12月には田端～土浦間が開業し、1898年に田端～岩沼間が全通しました。しかし、旅客列車の本数は極端に少なく、列車通学は、大正中頃までは不可能だったようです。したがって、遠方からの生徒は、寄宿舎に入るか下宿をしていました。列車通学生が現れるのは大正末期からですが、本数は依然として少なく、通学生は苦勞を強いられました。

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。

尾崎楠馬先生の土浦中学赴任

日本鉄道が国有化された翌年の1907〔明治40〕年3月、東京高等師範学校を卒業した尾崎楠馬先生(国語 在職 1907〔明治40〕年～1911年 校歌作曲者)は、土浦中学校教諭に採用となり、4月6日に赴任しました。その日の日記には、その意気込みとともに、列車で上野駅から土浦駅に向かう様子が記されています。

「……、本日は我歴史に確かに特筆大書すべき大事件である、今迄の書生生活寄宿舎生活から一躍して一人前の立派【りっぱ】な男として否な人の師表【しひよう】人の師となり手本となること。また、そういう人」として大に活動すべくせち辛き浮世の旅にかしま立ち【鹿島立ち】することゝなつたのである。……。

……、上野に着たは十時半恰度【ちやうど】渡辺信夫君が来られて停車場の入口に立つてをるのを見かけた。きけば徴兵検査のために帰郷せらるゝとのこと。大野君が送つて来て居られて赤帽【せいぼう】に荷物を頼み切符を買つて貰つた。真実【まこと】に車夫【くるまぶ】に三十五銭遣つて喜ばした。荷物は少々重いといふので十七銭余計に取られた。これで十銭丈【だけ】赤帽に呉れて喜ばしてやつた。まだ時間もあるといふので一昨日見残した博覧会の体育館を見た。建物丈で外に一寸【ちよっと】も見るとはなかつた。

停車場にかへると恰度十一時二十五分預けた鞆を受け取つて二銭払つて十五銭で日本及び日本人といふ雑誌【あがな】を買つて改札口へと向つたが眼の前に館上氏が来て呉れてをつた。中に這入つてどうかこうか室を占領してしばらく館上君と話して居るとやがて田中君が其後間もなく石畑、落合、吉田、岡井、竹内、小島、三上の諸氏と付属小学の鈴木重夫、山本和郎の二生徒が之れ等の

のポートメン【尾崎先生はポート部員であつた】に交つて送つて来て呉れたのは実に嬉しかった。汽車は十一時四十五分に愈々進行を始めた。黙礼で挨拶して別れることゝなつた。購つた雑誌を始めから見て行く内にか松戸も後に柏を過ぎて我孫子迄来た。時に〇時四十八分であつた。こゝで鮪を一箱買つて進行と共に食い始めたが五七分に取手の【利根川】に鉄橋を渡つて一時一〇分に佐貫やがて牛久の葡萄園【はなぶら】も後に荒川沖を打ち過ぎて筑波が見え初めたと思ふうち一時二五分に土浦に着いた。併せて一時間と四十分である。……。

尾崎先生の乗つた列車は、801列車、青森線の急行でした。土浦まで1時間40分の所要時間は、複々線化と緩行線の千代田線乗り入れが開始された1971〔昭和46〕年4月以前のダイヤ(普通列車は電車で約1時間20分、電気機関車牽引の客車列車で約1時間30分を要していた)とそれほど違いはありません。上野では雑誌を、我孫子では鮪を購入しています。鮪といつても「いなり寿司」や「海苔巻き」であつたと思われまます。1885〔明治18〕年7月、東北本線宇都宮駅で販売された、最初の駅弁はおにぎりでしたが、20余年を経て駅弁の種類も増えていたのでしょう。現在、赤帽は姿を消し、車夫の仕事はタクシートの運転手に引き継がれましたが、別れの寂しさに今も昔も変わりはありません。

【赤帽】 駅で旅客の荷物などを運ぶ人。赤い帽子を被つてゐるのていう。ポーター。

【車夫(しゃぶ)】 人力車を引く男。車引き。車屋。

【日本及び日本人といふ雑誌】 1907〔明治40〕年1月1日から1945〔昭和20〕年2月まで、政教社から出版された、主に言論の雑誌。1923〔大正12〕年秋まで、三宅雪嶺が主宰した。

【牛久の葡萄園】 牛久シャトー。実業家である神谷傳兵衛が、1903〔明治36〕年に茨城県牛久市に開設した日本初の本格的ワイン醸造場。フランスに現存した醸造場をモデルに、ポルドー地方の技術を用いて、葡萄の栽培からワインの醸造・瓶詰めを一貫して行なつていた。

明治期の通学事情

生徒定員が500名であつた1906〔明治39〕年10月の「生徒通学調」によれば、学校所在地(土浦・真鍋両町を指すと考えられる)から通学する生徒は298名、その住まひは自宅・寄宿舎・親戚・知己・下宿などとなっています。学校所在地以外で1里(約4km)以内の自宅・親戚・知人宅から通学する者47名。同じく1里以上2里以内の者74名。残り20名は自宅通学者で、19名が2里以上3里以内、3里以上4里以内が1名いました。この1名は1年生で、この生徒が5年間もこの遠距離を通学したかは不明です。

通学手段に関する資料は見つかっていませんが、交通機関の整備状況から、生徒たちは徒歩通学であつたと考えられます。1898〔明治31〕年には、日本鉄道の田端～岩沼間が開通していますが、この鉄道の主たる目的は常磐炭鉱の石炭を京浜工業地帯に輸送することにあつたので、通学手段としての利便性には欠け、利用した生徒はいなかつたと思われまます。筑波鉄道(筑波線)の開通、乗合バスの運行開始も大正の中頃です。現在最も一般的な通学手段である自転車も、1902年に土浦町に初めて出現して人々を驚かしたとのことですから、普及していたとは考えられません。したがって、全生徒が徒歩であつたと推測できます。遠方からの生徒は、苦勞しながら、長時間を費やして通学していました。

なお、寄宿舎は、真鍋校舎に移つた1905年に、民家を借りて収容人員15名で始まり、その後、55名までは受け入れられ

るようになりまし。しかし、家主の都合で一部家屋が解約されたため、収容人員が減り、成績の良い者から入舎の人選が行なわれる状況になったといひます。校内に寄宿舎が建設されたのは、1911年です。1913「大正2」年には、2棟となり、73名を収容できました。建物そのものは老朽化していたものの、1棟だけは、「昭和42」年まで、校内の一角に存在していました。

大正末期の汽車通学



真鍋坂
1907[明治40]年頃。真鍋坂下十字路から坂上(土浦一高)方面を臨む。正面の丘の上の建物は総宜園。総宜園は桜の名所で、土浦・真鍋の市街及び霞ヶ浦を一望できた。現在の愛宕神社。『むかしの写真・土浦』より

鉄道網の整備が進んだとはいへ、本数は極端に少なかったため、大正中頃までは、汽車通学は不可能だったようです。したがって、遠方からの生徒は、寄宿舎に入るか下宿をしていました。汽車通学生が現れるのは、大正末期からで、1921「大正10」年に入学した中25回殿塚増雄は、汽車通学の様子を1983「昭和58」年刊『同窓会報三十一号』に、「むかしの汽車通学」と題して、次のように回顧しています。

「常磐線で汽車通学が可能になったのは、大正の末期だったと思う。それまでは通学に便利な時刻表ではなかったし、また一日上り下り各、わずか六、七本だった。だから、寄宿舎に入るか、土浦、真鍋に下宿生活を余儀なくされた。しかし、大正末期に通学可能となったとはいへ、にわかには本数が倍増して、登下校に至極好都合となったわけではない。登校後、始業までなお三、四〇分待たねばならなかったり、放課後も折よい汽車などなく、二時間近くも待たねばならぬ不便もあつたことを覚えていて。そのうえ土浦駅から真鍋の坂を上って学校まで、街の中をテクテク歩いて約三〇分もかかった(当時は近道も新道もなく文字通り一本道だった)。自転車利用は近郊の自宅からならともかく、汽車通学者には誰も自転車など考えもしなかったから、今思うと不思議なほどだ(尤も当時は駐車場【駐輪場】などむしろなかった)。だから、夏は学校へ着くころは汗びっしょり、冬は粗末な外套【がいつい】オーバーコート一枚きりで、えり巻き、手袋もせず北風に向かつて寒かった。校門をくぐって砂利を踏み、あのなつかしい校舎が見えた時は、ヤレヤレと思つたものだ。

当時毎年、柔剣道の早朝寒稽古が大寒のころ二週間ぐらい続き、最終日は個人の決勝戦。柔剣道は正科の一つで、その何れかには誰もが入って稽古せねばならず、出欠席はやかましく、自由参加ではなかった。稽古は「早朝」だからいつもの汽車では遅刻する。通常の始業時刻前約三、四〇分稽古する。この時は中学生も大変だが、東の空はまだ明けやらぬ極寒、早起きして朝食準備に取りかからねばならぬ家の者も並々ならぬ苦労だった。土浦駅へ下りても乗降客はまばら。うつつすら朝もやの立つ土浦真鍋の街は、新聞や牛乳の配達若者の姿がチラ

ホラ走りまわるくらいで、商家の雨戸はまだ閉ざされ、眠りから覚めやらぬ静けさ。こんな人通りの少ない静かな街中を四十人、五十人という血気旺んな中学生が、クソ真面目に黙々と学校へ向かつて真すぐ歩こう筈があるまい。一年、二年生あたりは、街中の看板で読めない字はあるかなど、屋根やひさしに掲げてある看板を読みつこしているのはまだまだ可愛らしい。三年以上ともなると何かいたずらを―と考えがちだ。「〇〇医院」と書いてある看板を門柱からはずして商家の雨戸に立てかけたり、薬局の移動可能な広告板「仁丹」を隣家の軒先へ運んだり、商家の軒先に置いてある大八車(注)を少しばかり移動して、戸袋に近い雨戸に寄せかけ、家人が雨戸をくるトタンカジ棒(注)が頭へパタンと落ちてねぼけ眼を覚ましてやろうなんて……、単純だが、こないたずらをおもしろがった。

後日学校当局から、こないたずらをした―なんて注意を受けた者がいなくなつたところをみると、商家から学校へのモンクもなかつたらしい。また牛乳箱の牛乳を失敬するような者はいなかったことは確かだ。とにかく早朝の寒稽古は寒さに弱いわたしには、難物だったことが忘れられない。

当時、右岡方面からの上り通学生は五十名を超していたように思う。荒川沖方面からの下り通学生を合わせると相当数が常磐線利用者だったわけだ。通学生は朝夕顔を合わせるから、一年生も五年生も親しくなり、年一、二回懇親会(注)を催すことが通例で、当時の図画室を図画担当の石田【益敏】芸術 在職1907「明治40」年(注)「昭和5」年【先生から許可をうけて借用し、駄菓子をかじって何やら流行歌など唱つたように思う。これは上り列車利用生だけの懇親会で、下りと合同懇親会を開いた記憶はないが別に下り通学

生と不和だったなどの理由ではなく、自然とそうなったのではなかったろうか。とにかく深い理由があったわけではなかったと思う。

なおその頃、筑波軽便鉄道【筑波鉄道(注)】は既に開通しており、真鍋駅(注)があったので、学校への距離は、土浦駅より約半分の距離で、筑波鉄道利用の友人をうらやましく思つたものだ。そのみか、下校時など大声で呼びかけると、真鍋駅をまさに発車しようとして、汽車の機関士が、心得たとばかりに、発車を遅らせて待つていてくれたのだから、常磐線利用の中学生には二重の羨望だったものだ。なお筑波鉄道は当時石炭のほか薪もたいていたのを記憶しているが、昔はのんびりしていた。……。」

【大八車】代八車(8人分の仕事の代わりをする意)。荷物運搬用の大きな二輪車で、2〜3人で引くもの。江戸前期から使用された。

【カジ棒】棍棒。人力車・荷車などの長柄(ながえ)。

【懇親会】当時は、通学区ごとに会が組織されていた。例えば、土浦の金蘭会、真鍋の撫子会、桜川以南の桜南会、石岡の南城クラブなどで、毎学期1回程度合して菓子などを食べながら楽しい一時を過ごしていた。この懇親会は南城クラブと思われる。

【筑波鉄道】筑波山西麓の外縁に沿って、1918「大正7」年に開業した、国鉄常磐線土浦駅と水戸線岩瀬駅とを結んでいた非電化路線。国鉄分割民営化と同日の1987「昭和62」年4月1日に廃止された。本紙第55・56号で詳述。

【真鍋駅】筑波鉄道の開通と同時に開業。のち貨物駅と機関庫となり、旅客扱いの役割は、隣接した新設の新土浦駅に移された。現在は、岩瀬方が関東鉄道本社、土浦方が関東鉄光バス・関鉄鉄光本社の敷地で、大部分は関鉄鉄光バス本社営業センターの車庫になっている。