

MEMBER'S COLUMN

会員コラム

びわ湖と私 (90周年記事再掲)

長谷川 和之



Aクラスディンギーに立つのは私(3歳) 昭和8年



父の長谷川英一と 昭和8年

柳が崎のクラブハウスの壁にB Y Cの古い写真パネルが幾つか飾ってあります。

その中に私がA級ディンギーのマストの脇に立っている古い写真があります。その写真を見ますと そのバックに今は「大津館」と名づけられている旧のびわ湖ホテルの建設時の足場がうっすら写っています。私は昭和5年生れ、ですから2歳の頃の写真かと思います。

父は京都一商から慶応大へ、ずっとボートを漕いでいて、琵琶湖ヨット倶楽部の設立時のメンバーでした。だから、よく倶楽部へ連れて行ってくれました。

当時の倶楽部ハウスの横には、比叡山からの綺麗な水の柳川が流れ、吉本君らとメダカをすくったり、今はもう居ない「ぼてじゃこ」釣りなどしたものです。艇庫とハウスが別れていて、ハウスには6畳ほどの和室と、台所、風呂場やトイレなどがあって 家族で泊まったものです。浜側にはベランダがあって夕方の湖上を眺めながらバーベキューなどしたものです。

当時のびわ湖は綺麗な水で、湖畔でお米を洗ったり、腰までつかると大きい蜆が捕れたものです。朝早くは漁師の櫓を漕ぐ音がして岸辺に仕掛けたモンドリをあげたり、前日から仕掛けた竹さおを引き上げ、うなぎを捕ったりと、それはのどかなものでした。

中学時代は戦争で学徒動員などありましたが、時間を割いて一人でハーバーへ足を運んだものです。時々、アメリカのB29爆撃機が空高く飛んでいたこともあり。当時の艇庫は 何本かのトロッコのレールが水の中まで走っていて 船台に載った船を上げ下ろしていました。ですから1人でクラブへ来ても、手回しのウインチを使って船の出し入れが出来、今も大切にしている「PIONEER」という私と同じ歳ぐらいのヨットでセーリングを楽しみました。

私が大学を卒業するとき、昭和28年は大変就職難でした。何とか京阪電鉄に採用されましたが、当時は現場研修として、まずは改札係から、車掌、運転手と一通りしました。今では免許制でさせてくれませんが、当時はみんな電車の運転を短期間でしたが、させてもらい、大阪一京都間の特急電車のハンドルも持ちました。そして私は大津線の各駅の助役などを経験しました。

これがびわ湖との仕事の始まりでした。

当時、浜大津から膳所までは3線共用と言いまして京阪電車と国鉄の貨物線、江若鉄道が同じ線路を走っていました。また線路の際まで琵琶湖が寄せていて、車窓から 広いびわ湖を一望できました。

私は、その後、電鉄の本社に戻って、事業部に所属し、比良山のスキー場や近江舞子の国民宿舎の建設、運営など、琵琶湖方面を次々担当しました。

琵琶湖総合開発という国の大きい事業が昭和47年から始まり、その一つとして、琵琶湖の貯水量を増やすため、湖面が時には1メートル下がる計画でした。水位が下がると、船舶の運航に支障があり、すべての船舶を新たに建造することが始まりました。ちょうど、その時期に琵琶湖汽船と琵琶湖ホテルの社長を引き受けました。そこで、京阪丸や弁天丸をはじめ、レジャーブームの走りだった「玻璃丸」などすべてを廃船にして、底の浅い今の「外輪船ミシガン」や「ビアンカ」の建造を進めました。

こうして仕事柄、びわ湖に縁が深くなり、外部組織とのお付き合いも始まり、滋賀県観光連盟や滋賀経済同友会、大津ロータリークラブなど関係し、びわ湖周辺に多くの知人を得ました。

また大津港で美しい水を噴き上げている「びわ湖花噴水」は当時の稲葉知事や山田市長に私が持ち上げて出



クラシックレガッタ オープニングパレードにて



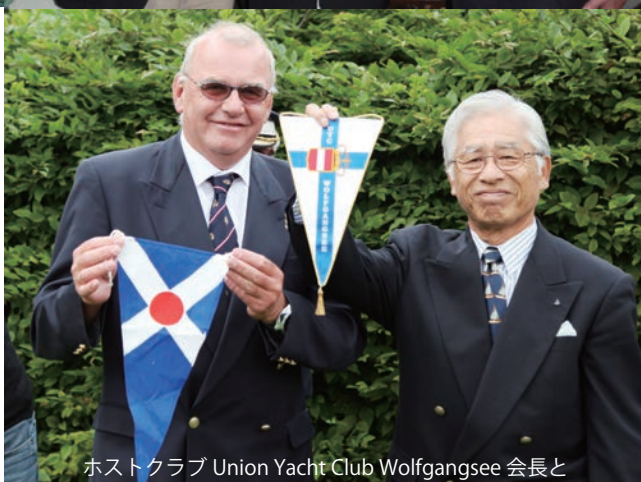
旧王室ハプスブルグ氏 (右) と

来たもので、懐かしい思い出です。

10年前には、琵琶湖ヨットクラブの会長を引き受けて、創立80周年の祝賀会を琵琶湖ホテルで開催することが出来ました。そして本年は 創立90周年を迎え外輪船ミシガンの船上でレセプションを開くことになりました。

その前座としてE Z艇がご縁でオーストリアのクラシック・レガッタに参加しました。また2月から1939年建造のE Z艇の大改修などを進めてきました。

お蔭様で、私は一昨年に傘寿を迎えました。「琵琶湖が大好き」と小さい時からの長いびわ湖とのお付き合いが、これからも続けて行けたら願っています。



ホストクラブ Union Yacht Club Wolfgangsee 会長と



主催のオーストリア王宮ヨット協会 Holler 会長 (右) と



日本酒を差入れ

ヨーロッパモス級の思い出 (90周年記事再掲)

西之園 晴夫



1971年 ヨーロッパ級全日本選手権

1966-67年にフランス政府技術留学生としてパリ近郊の技術教育高等師範学校に滞在していましたが、1967年の夏休みに夏期大学がニースの近くであり、それに参加しました。その終了後に観光をかねて近くの港の状況を巡回していたときに、軍港で有名なトゥーロン港の西側の漁港で、小さなヨットがレースをしているのを見かけました。早速、近づいてみますと、艇長が3メートルあまりの小さいヨットで、それまでに見たこともない船体でした。1964年には東京でオリンピックがあり、ヨット部門でのフライイング・ダッチマンFDとスター級の本部船で発着係を担当していたのですが、そのときのシングルハンド艇はフィン級でした。オリンピック競技の終了後に選手の一部が琵琶湖を訪れて、レースを開催してフィン級はわが国でもかなり普及し、国体でも採用されました。またシングルハンド艇は合板で建造できるチャインのはったOKディンギー級が一部で乗られていました。フィン級もOKディンギー級も強風になると日本人の体格ではバランスをとるのが厳しい艇でした。

それと比較するとモス級は地中海地域で普及していましたし、少年少女用のOP級の後継の艇としてフィン級との中間に位置付けられていて、ヨーロッパ北部でも普及していました。モス級は艇長とセール面積が決められているだけで、さまざまなものが開発されていて、現在の日本モスクラス協会のホームページ (<http://moth-japan.org/home/?author=1>) を見ると、艇体が完全に水面から離れているものなども開発されているようです。モス級が提案された当時から、造艇技術を競うことを目的としていたので、このような自由な発想による造艇が行われたのですが、それが極端な競争になり微風用の艇、強風用の艇などと過大な競争もみられるようになり、一部の造艇に興味のあるものにしかな普及していませんでした。モス級として有名なのはヨーロッパモス級とオース

トラリアモス級とがあり、これらは他のレース艇と同じように線形からセールの形状まで規格が定められているので過大な競争に陥ることなく、操船とレース展開の技術で競われるクラスになりました。

なかでもヨーロッパモス級は当時まだFRPの技術が確立しておらず、ベルギーのロランド氏がモールドから耐水合板で造艇する技術を開発していたので、それが規格艇として採用されました。合板であるために船首部分は平板になりますが、サイドのところのカーブしている部分にはスリットを入れてそれを曲げながら曲面をつくり、それにバテンのような幅の狭い合板で内部から接着して固定する方法です。

そこでベルギーの片田舎のロランド氏を工場に訪れて設計図を入手して日本に持ち帰り、岡崎造船所に相談したのですが、日本には曲げに耐えられる耐水ベニヤがなかつたので、岡崎造船が得意とする薄板をダイアゴナルに並べて接着剤で張り合わせる工法でつくることになりました。そのようにしてできたのがBYCにあるJ1号艇です。KYCでもその当時OKディンギーの建造を検討されていたのですが、ヨーロッパモスを紹介したところ、日本人にはヨーロッパモス級のほうが適当だろうということになり、建造していただきました。数年前に岡崎造船所を訪れたときには木造のためのモールドが保存されていたのは感激でした。

その後FRPの技術も進歩して、多くの艇がFRPになりましたが、名古屋にあるツボイヨット造船所がFRPの造艇を手掛けることになり、大いに普及しました。BYCではお亡くなりになられた城章さん(会員の城さんのお父さん)が精力的に全国大会を開催されるなど普及に努められました。オリンピックの女子シングル艇としても採用されて大いに普及して現在に至っています。



1971年 会長杯

私がBYCにお世話になることになったのは、このヨーロッパモス級がきっかけでしたので大変思い出のあるヨットです。これに関するいろいろな写真があったのですが、2年前に高齢者向き住宅に転居するときに身辺整理で処分してしまって、写真や資料を失いましたので、記憶をたどるのみです。間違ったところもあるかも知れません。ヨーロッパモス級の紹介者として、またBYCによってこのクラスが普及したことを感謝して90周年の記念の記事とさせていただきます。今後の一層の発展を祈念します。



今も岡崎造船に残るヨーロッパ級のモールド



瀬戸内海クルージング



サントビアクラブレース

■ヨットが好き、セーリングが好きなもの同志の集い

秋山 紀夫

BYC100周年おめでとうございます。

ひとえに先人先輩方の御尽力、ならびに日本ヨット界、琵琶湖セーリング界の多くの先輩方達の暖かい支えの賜物でここまで積み重ねられたものと感謝申し上げます。

BYC 琵琶湖ヨット倶楽部の航跡、軌跡は年表にもあるように木造船ディンギーで楽しむメンバー、家族でヨットを通して琵琶湖で交流を深める楽しいクラブであったかと思います。

その後競技ヨットとしての活動が活発になりオリンピックへ出場するメンバーや全日本に挑戦する者、海外レースに参加するメンバーも多く出てきています。

それでは琵琶湖ヨットクラブのクラブとはなんだろうか？

定義によるとクラブとはスポーツを通じて共通の目的を持った集団であるとのことですが、では目的とは？

私が海外などで見てきたヨットクラブは子供からお年寄りまで幅広くヨットを通じて楽しむ生活の一部のように見えました。そこにはジュニア育成あり、クルーザーキールボートでのクルージングあり、クラブレースを通して、ビール片手にレース談義あり、ワールド、オリンピックへ目指してチャレンジする者もあり、多種多様でし



た。そこにはヨットが好き、セーリングが好きな者どうしの集まりなのですが、やはり海、湖が好きなんだなあと見ていて感じました。

日本国内において、各艇種によるフリー活動やレース競技はあっても幅広くヨットクラブ、セーリングクラブとしての形態はごくわずかなのではないのでしょうか。その同じ場所に集いヨット、セーリングするもの同志であればもっとヨットクラブがあってもいいのではないかと思います。ク

ラブは閉鎖的で片やエキセントリックなどところがあるのも事実でしょう。でも目的は各人どうであれクラブ員メンバーがセーリングというスポーツを通じて楽しくワクワクするひと時を共有しあえる瞬間を皆楽しみにしているものだと思います。これからもヨット、セーリング、海、湖が好きなもの同志が集い未来永劫にそのワクワク感をもっと広めて継続していくお手伝いをしたいと思います。

■生涯スポーツとして楽しむ環境を

前島 啓人



琵琶湖ヨット倶楽部創立100周年お祝い申し上げます。子供の琵琶湖ジュニア活動から琵琶湖、柳ヶ崎に通い活動させて頂き諸先輩の紹介にて入会させて頂き色々な事を学ばせて頂いたこと、実践的に学ぶ経験を頂きました。

琵琶湖ヨット倶楽部の皆様方関係各位にお礼申し上げます。

その子供たちも成長し親となり、みんなでマリンスポーツで楽しむ事が出来ると思います。美しい琵琶湖でヨットを浮かべ楽しむ人、ヨット競技を楽しみレース志向の人、ヨットを眺めて楽しむ人柳ヶ崎ヨットハーバー、倶楽部に行くことでヨット仲間との交流が出来、いつも楽しい時間です。ヨットで湖面を走る楽しさは格別。セールに風を受け、ヨットが水を切って帆走り始める、水の音の気持ちのよいこと船の終わり末のないメンテナンス整備、修理を行われている方も良い素晴らしい楽しい時間の過ごし方。

私にとってセーリングは生涯スポーツですが、最近では体力の不安も感じ、シングルハンドでの活動は行っていませんが天気や海の状態に大きく左右されますが微風であれば少し乗りたいといつも思っ

ています。他の娯楽(ゴルフ・鮎釣り)には代え難いものがあります。

クルーザーにてクルージングを楽しみ、これからも皆様と共にヨットライフを楽しみたいと思います。今は出来なかった事を、時間を作り楽しみながら行動していますが、たくさんあり計画が大変です。自然が相手である以上、相応の準備と心構えが必用、安全対策は元より全てを判断し体力の維持に勤めようと思います。いまは琵琶湖1周ぐらいのクルージングが出来ればよい目標レベルで頑張りたいと思います。琵琶湖ヨット倶楽部を通じヨット体験が出来る環境を作り、マリンスポーツの楽しさをみんなで満喫出来るクラブ作りとヨットに興味がある方のサポートを通じ振興発展につながればと思います。

琵琶湖ヨット倶楽部の発展と皆様の健康と末永く活躍をされます事をお祈り申し上げます。

■ 私のヨットライフ、最終章はのんびり琵琶湖で、

西村 知明



BYC 創立 100 周年誠にありがとうございます。

この記念すべき時を BYC の一員として迎える事が出来るのを大きな誇りといたします。90 周年記念誌に私とヨットの出会いとそれまでの活動などを書きましたが、今回はその後の私のセーリングライフについて書こうと思っております。1955 年からヨットに乗り始め 2015 年まで基本的には琵琶湖で過ごしました。2015 年に Frog

Group の 40 年の幕を閉じ、40ft の Frog V を志賀 YC に寄贈しセーリングライフに区切りをつけようと思しました。

しかし、まだ元気な間に外洋に出てもう少しクルージングを楽しみたいと思い直し、程度の良い Okazaki32 を入手し 2016 年から新西宮ヨットハーバーに置いて楽しむようになりました。2 年程は大阪湾一周、淡路島、小豆島などへ 2~3 泊クルージングを楽しんでおりましたが、2019 年にいよいよ 2 回目の沖縄クルージングに出掛けることになりました。4/3 早朝 6 時に出航しいよいよ凡そ 50 日のクルージングに出掛けました。4 月のトカラ列島海域は風も強く海も荒く一瞬たりとも気の抜けないクルージングでした。その後も淡路島一周、九州西岸、五島列島、四国一周、瀬戸内海あちこちとクルージングを楽しんでおります。寄る年波で長期のクルージングが出来なくなった今日、景色の良いデイ・クルージングが楽しめる琵琶湖が恋しくなってきました。後 2~3 年で琵琶湖へ戻り余生を送りたいなと思うこの頃です。私のセーリング人生は 5 期に分類することが出来そ



うです。
 第 1 期 高校、大学でのディンギー(A 級)レース (7 年)
 第 2 期 社会人として実業団を中心としたディンギー (S 級) レース (4 年)
 第 3 期 琵琶湖、伊勢湾でのクルーザーレース (12 年)
 (この間海外駐在や転勤の為約 10 年休止)
 第 4 期 琵琶湖でのクルージング(10 年)
 第 5 期 外洋でのクルージング (7 年)
 第 6 期があるとすればそれは琵琶湖でののんびりセーリングライフです。
 是非琵琶湖で私のセーリング人生を終わりたいものです。



夏の淡路島一周クルージング航程表 (2022/8/09~12)

月日	出航時間	発	到着時間	着	距離	所要時間	宿泊場所	備考
2022/8/09(火)	10:3	新西YH	16:3	洲本	32	6	海海月	9時30分集合
2022/8/10(水)	9	洲本	15	丸山港	29	6	いずみ丸	鳴門海峡14.00
2022/8/11(木)	10	丸山港	15	富島	26	5	清雅荘	
2022/8/12(金)	9	富島	15	新西YH	28	6		明石海峡10.30

2024年度四国一周クルージング日程表

日時	発	着	距離(海里)	所要時間	宿泊	備考
4/24 月	西宮 (6時)	小豆島 (17時)	58	11	オリーブアン小豆島	明石海峡チェック 9時迄に海峡通過
4/25 木	小豆島 (8時)	北木島 (16時)	40	8	天野屋	
4/26 金	北木島 (8時)	かまがり海の駅	47	9	輝きの館	船折瀬戸チェック 14時に海峡通過
4/27 土	かまがり海の駅(10)	宮島 (17時)	28	6	三國屋	香戸瀬戸チェック 13時に海峡通過
4/28 日	宮島				三國屋	終日観光 ビジターパス予約済
4/29 月	宮島 (8時)	伊予市 (17時)	43	9	ホテルAZ	大野瀬戸チェック
4/30 火	伊予市 (9時)	三机 (16時)	33	7	岩宮旅館	
5/01 水	三机 (9時)	日置島 (16時)	35	7	磯の家(明海)	晝後水道チェック 11時に海峡通過
5/02 木	日置島 (9時)	沖ノ島 (15時)	31	6	民宿黒潮	
5/03 金	沖ノ島 (8時)	下田 (16時)	43	8		
5/04 土	下田 (8時)	久礼港 (14時)	32	6	福屋旅館	
5/05 日	久礼港 (9時)	宇佐漁港 (12時)	17	3	船内泊	
5/06 月	高知				ホテルうたげ	終日観光
5/07 火	宇佐漁港 (9時)	室戸港 (16時)	37	7	民宿川崎	
5/08 水	室戸港 (8時)	日和佐 (15時)	35	7	恋Theホテル	
5/09 木	日和佐 (8時)	徳島県庁 (15時)	33	7	旅館	
5/10 金	徳島県庁 (9時)	洲本港 (15時)	32	6		
5/11 土	洲本港 (8時)	西宮 (14時)	32	6		
5/12 日	予備日					
5/13 月	予備日					

2022九州西岸クルージング行程表

日数	月/日	行先(from)	行先(to)	距離 (mi)	時間 (h)	備考
1	4/11(日)	西宮(5.00)	小豆島 (両輪) (15.00)	58	10	折泊
2	4/12(火)	小豆島 (7.00)	北木島 (14.00)	40	7	
3	4/13(水)	北木島 (8.30)	鎌元港の駅 (15.30)	47	9	折戸瀬戸潮流チェック
4	4/14(木)	鎌元港の駅 (6.00)	祝島 (17.00)	47	8	
5	4/15(金)	祝島 (7.00)	新門司マリーナ (17.00)	52	10	
6	4/16(土)	新門司マリーナ (7.00)	大島 (15.30)	40	8	新門司海峡の潮流チェック
7	4/17(日)	大島 (8.00)	小浜YH12.00)	22	4	
8	4/18(月)	小浜YH滞在				
9	4/19(火)	小浜YH (7.00)	香戸 (15.00)	47	8	
10	4/20(水)	香戸滞在				
11	4/21(木)	香戸	ハウスキャンプ	30	5	船尾瀬戸潮流チェック
12	4/22(金)	ハウスキャンプ滞在				
13	4/23(土)	ハウスキャンプ滞在				
14	4/24(日)	ハウスキャンプ	高橋先ボートパーク	16	3	
15	4/25(月)	高橋先ボートパーク	出島	53	9	船尾瀬戸潮流チェック
16	4/26(火)	出島滞在				
17	4/27(水)	出島	フィッシャーリーナ大塚	50	9	4/29大塚フィッシャーリーナで1泊
18	4/28(木)	フィッシャーリーナ大塚	本浜	55	10	
19	4/29(金)	牛浜	香木野フィッシャーリーナ	36	6	
20	4/30(土)	香木野	下船島 (長浜島)	28	5	野間橋由可能性あり(+20mi)
21	5/01(日)	長浜港	上船島(長浜)	16	3	
22	5/02(月)	長浜港	船津	48	9	
23	5/03(火)	船津	五島列島(福江)	48	9	
24	5/04(水)	福江	松山漁港(五輪船)	18	5	
25	5/05(木)	松山漁港	香川港	32	6	
26	5/06(金)	香川港	宇久	19	4	5/09宇久で1泊
27	5/07(土)	宇久	香戸 (15.00)	42	8	
28	5/08(日)	香戸	小戸	37	7	
29	5/09(月)	小戸	香徳大島	37	7	
30	5/10(火)	香徳大島	新門司マリーナ	32	6	
31	5/11(水)	新門司マリーナ	徳島	48	9	
32	5/12(木)	徳島	上関	34	6	
33	5/13(金)	上関	伊たか港の駅	38	7	
34	5/14(土)	伊たか港の駅	多津津	40	8	
35	5/15(日)	多津津	小豆島車壁	34	7	
36	5/16(月)	小豆島車壁	富島	38	8	
37	5/17(火)	富島	新西YH	25	5	
38	5/18(水)	新西YH				

■ 緑のあるハーバー、クラブハウスでの憩いを生涯楽しみたい

小松原 賢治

艇庫内の中に貼られている写真。ヨット倶楽部のフラグ。ヨットの設計図。各種書籍。今までの活動の歴史を感じる品物である。中でもヨットの設計図。このヨットの設計図で製作されたEZ艇は大事に手入れされ今も現役。このヨットの設計図をHPに掲載していたところ、オーストリアのヨット愛好家を見つけ、交流が始まった。

2010年に4名がオーストリアのユニオンヨットクラブに遠征。2019年7月30日～8月4日の間、アッター湖で開催された「ATERSEE WEEK AUSTRIAN CLASSIC 2019」に5名が遠征。海外のヨット倶楽部(UYCAS)が運営するレースに参加し、UYCASのホスピタリティにより、楽しく過ごすことができた。

一人乗りのO-Jollen(木造船)で思い切りハイクアウトしたり、ロッキングしたりとレースを楽しんだ。また、西村さんとペアになりハンザヨレ級でヤードスティク

レースに参加し、前半は微風に悩まされ、後半は落雷の危険が発生し、急遽避難のため、ハーバーバックするなどハプニングの連続だった。レースが終わり陸に上がれば、冷えたビールが待っている夢のようなセーリングライフを過ごすことが出来た。一枚の図面からこんな素晴らしいつながりが出来ました。

ハーバーも緑にあふれ、素敵なクラブハウスで食事を楽しみながら過ごす時間は最高です。

次の100年に向けて、緑のあるハーバーにしようと、「ハナミズキの並木」を100周年記念植樹として行いました。

ハナミズキの並木を通り非日常のセーリングへと導いてくれるようにハナミズキの並木が根付くことを祈っています。



アッター湖湖畔にて

また、ディンギーを楽しむ体力が無くなれば、クルーザーに転向しようと有志でJungfrau(YAMAHA31S)を購入、整備をしています。

ディンギー、クルーザーとセーリングを楽しむ仲間とともにこれからも平和な日々が続くことを願い、当方の寄稿とします。



オリンピア・ヨレでのセーリング



ハンザ・ヨレでのセーリング

■ メンバー同士のコミュニケーション充実がクラブライフの在り方

松浦 孝仁

私はBYCに入会して、30年くらいになると思います。その間、和歌山で開催された日本で初めてのレーザーワールドに参加出来たり、日本各地の地方選手権にも遠征したりと、熱いレーザーシーンを楽しみました。

65歳を超えた辺りから体力的にも風の強い日はレーザーでのセーリングは厳しくなってきたことは、実感しています。

今後は無理せず、年相応のヨットライフを楽しみたいです。クルーザーとかスループ艇でのセーリングもいいと思います。

クラブのメンバーも高齢化していることは事実でクラブ運営の方向性を競技から

レジャーへ推移して行く事も大事なことだと思います。

各種スポーツクラブの定義として、大事なのはクラブハウスを所有している事で、クラブハウス内でのパーティーやイベントを企画してメンバー同士のコミュニケーションや繋がりを充実させる事も楽しいクラブライフの在り方だと思います。

ヨットハーバーに来て、ヨットに乗らずにメンバーと世間話や仕事や家庭の話を酒を交えて語り合うのも、楽しいクラブライフと考えている今日この頃です。



■「禍福」は糾えるシートの如しというが、長年の「禍福」は「福福」へと続く 上野 美子

思いがけなく、只今ヨット歴約45年である。

1978年 柳ヶ崎沖で初めてヨットに乗って、1980年代 毎月のように国内はもとより、時には海外へも遠征していた、

1995年 和歌山でのレーザー世界選手権出場を機に遠征からは遠ざかり、2010年代 90周年誌への寄稿は、「禍福は糾えるシートの如し、浮き沈みのヨットと人生、禍福は続く……。」で締めくくったが、その後の十数年は個人的にも世間的、環境的にも大きく変わった。

仕事以外の新しい取り組み、親や親族の介護や看取り、当たり前の日常や価値観、生活スタイルを大きく変えざるをえない病の流行で、予想もしない「禍」が続いた日々。

起っていることを自分で考えて決断し実行し責任を持つことが大事だと改めて感じたが、シングルハンドでのセーリングが役立った。

「禍」とされることも、持てるものや発想の転換で都合よく「福」と考える習慣に拍車がかかった。「禍福」ならず「福福」のこの頃である。

また、自粛明けで久しぶりに風を感じて景色を眺めながらの開放感いっぱいのセーリングは、細々でも続けて来た「福」

だった。

とは言え寄る年波、人生のフィニッシュもぼんやり意識するこの頃、体力、集中力、瞬発力、視力、頑張り力、体重などあらゆる衰えは否めない。いや、「衰え」ではなく、「持てるもの」が変化するだけである。

BYC CUPでは湖上から季節ごとの山々や湖岸の景色を見ていてスタートに遅れたり、スタート時間を間違ったりするが、遅れたおかげで良いコースがとれたりする。無理をせずほどほどに力が抜けてそれがかえって全体として良い選択をしているからかもしれないと、まぐれを都合よく考える。

おかげでなんとなく微風や軽風は以前よりうまくセーリングで来ている気がする。実力とも言えないが「福」である。強風では体体温存のため手抜きの高イクアウト、スピードより沈をしないことを心掛ける。

できるだけ迷惑をかけないように気を



付けて、もう少しセーリングで「福」を楽しみたい。



■ 琵琶湖ヨット倶楽部と私

長谷川 健



1958年生まれの私が、BYCでヨットに初めて乗ったのは記憶にないですが、写真などから考えてみると3歳の頃だと思います。現在66歳ですから、63年も前のことでになります。

元会長、祖父の長谷川英一（ヒデカズ）、名誉会長 長谷川和之、父 長谷川昭（クラブ員ではありません）をはじめ多くの方々と共に、ヨットクラブライフを楽しませていただきました。

ヨーロッパクラスが盛んに活動していた頃には、秋山くん青木くんや城徹くんたちとレースを楽しんだものです。



父、長谷川昭



それ以降も他のハーバーでレースをしたり、クルーザーレースやクルージングも家族と共に楽しんでいます。

私の人生の中での、ヨットとの出会いは、ごく自然と入ってきていましたので、難しく考えたことはありませんが、ヨットを介して、多くの先輩や友人と知り合えて、楽しく時間を過ごせたことは、何事にも代え難いことだと思います。

近年、レーザーに乗る体力もなく、クラブの宝物であるEZ専用クルーとして、皆さんのお力をお借りしつつ、メンテナンスも含めてクラブ活動をしています。

100周年を迎えるにあたって、今後のBYCが高齢化問題を乗り切っていけるのか？終活すべきなのか、総会でも多くの意見があったように思います。

そんな話し合いの中、まずは、会員増強を！との水上さんの計画は非常に効果があって、滑り出しは快調のようです。

入会願望の方が、水と親しみ、ヨットを覚え、クラブライフを楽しんでいけるようにして行くのは、先輩である我々の大きな使命だと思います。

みんなが柳ヶ崎のハーバーで集うのは、それぞれの予定もあり難しいかもしれませんが、BYCカップ、カインドレガッタ・比叡レガッタ等のイベントは、

学生やジュニアにも協力をお願いし、大々的にやっていきたいと思っています。

それこそ、50年前のカインドレガッタには100艇以上の参加がありました。

そんな楽しいハーバーになるように、試行錯誤しながら努力をしていきたいと思っています。



昭和35年、柳が崎にて



白塗りEZ



■ 私とヨットライフ

片木 正好



貸ヨット 1970年

ヨットとの出会いは、中学2年生（1970年頃）、国鉄に勤めていた父に連れられて、浜大津港でヨットを借りたのが、最初でした。木造船で一枚帆、帆走スピードはゆっくりでした。膳所が地元だったので、浜大津港には、汽船を乗る為に、小さい時から、時々来ていたと思います。かなり古い写真（1960年頃）の写真がありました。

高校生になると、琵琶湖疎水の所で、友達と時々、ヨットを借りていました。1時

間千円位で、風が無かったので、2時間借りていました。

その後、日本海側の大学に進学し、19歳の時から学連で本格的にヨットに乗ることになりました。体重が軽かったので、470担当です。地方で他の大学にヨット部が無かったので、在学中に470Aクラスで、長野国体、宮崎国体に参加しました。また、インカレの個人戦（塩釜）にも1回参加しました。成績は、いまいちでした。その後、1981年に大学を卒業し、琵琶湖に戻って来ました。

それから、ディンギーでは無く、柳ヶ崎で30フィートのクルーザーで活動することになり、N300とフレンドシップ32に乗り継ぎました。1985年のクルーザーフェスでは、うまくスタートから抜け出し、下マークをトップで廻航しました。

結果は、着順で2位修正3位でした。それから、LWYCに置いていたフレンドシップ32を売却することになり、J24に乗り継ぎ、活動しました。ただ、J24では、中々、成績を残せず、1997年にはJ24も手放しました。

その後、シングルハンダーでの活動が主ですが、仲間と共に、活動拠点を、井筒マリーナ、琴の浜から、また、柳ヶ崎に戻り、活動することになりました。

私は、主にシーホッパーに乗り、たまにレーザーに乗る形でした。シーホッパーに乗る理由は、京都国体1988年から、シングルハンダーが国体2部に採用されると聞き、主にシーホッパーで活動しました。

その後、ようやく、1990年のとびうめ国体に、滋賀県から参加できました。成績は、いまいちですが、パートナーが頑張った結果13位で



クルーザーフェスティバル 1985年



浜大津港にて1959年



浜大津港にて1960年

した。パートナーには感謝しかありません。また、2001年にBYCからお誘いがあり、BYCの会員となり、ヨットライフを続けさせて頂いております。大変ありがとうございます。

幸いにも、2007年のレーザークラスの石川羽咋マスターズ大会で、マスターズ入賞することができました。これもBYC-CUPで練習した結果だと思います。

現在は、レーザーラジアルクラスを主に、活動させて頂いております。

■ 私のヨット感、ヨットクラブ感

青木 英明

ヨットの魅力、時々考えるのですが、自分の中でよく描く光景は、晴天微風の静かな湖面で全く一人でデッキに足を投げ出したらずんで、シートを引くとスーッと艇が滑りだす。シャバシャバという波の音、その心地良さと快感、そして自分一人であるという満天の自由感。結局原点はここなんだと思うのです。

ちょうど同い年の長谷川健氏、秋山紀夫氏があります。お互い性格も違うし、仕事も異なり密な仲というわけではないですが、今だにそれぞれがヨットを本当に愛好している、その根底の共通感として、きっと上記のような身に染みたイメージを持っており、それがヨットから離れようとしなない理由ではないかと思うのです。

ヨットは競い合うスポーツでもあり、オリンピックを頂点にそれを目指して人生を賭ける人もいます。太平洋を渡るような冒険にチャレンジをする人もいます。でもそれだけではない、事が成就しても終ることなくこの世界から生涯離れられないのです。そこに魅せられた人間の共通な価値観は世界的にも共通で、その仲間の集まるコミュニティがヨットクラブなのではないかと思うのです。海外でもセーリングを嗜むという人とはすぐに親近感を持って打ち解けられる。そうなんです。

近年ヨットを愛好する人口は減っています。自然を相手とするスポーツですし、普段平穏な場所でも、荒れ狂って危険な場所に一変することもあります。海に出ると常に自己責任での判断が求められます。法律や競技ルールが助けてくれるわけではないのです。

セーリングを嗜むことは人間の基本の五感力を鍛える最も適したトレーニングにもなると思います。パソコンの普及で漢字力が劣ってきたように、GPSの普及で人間の地図感覚も退化しつつあります。風・波・潮の変化を読む、コース戦略を立てるなど、こういった経験は、社会でもとても大事な経験になります。

私は最近の日本社会を憂います。自分の責任を回避するためのルール作り、ルールから外れないことが美徳の価値観、主役として立ち振る舞う事を避ける慣習、大勢の声が独自のトライアルを否定しつつしてしまう名もなき声の応酬、これでは新しい

イノベーションは起こりえません。口で、お金で、そして組織の権威で事を動かす、また大衆意見のみが正当であるが如く振る舞う、そんな状況を憂うのです。

ヨットは面倒くさいスポーツです。海上で楽しむにも、まず船を準備しなければなりません。そこには必ず自ら行動が必要！そう、やってみること、行動を起す事を続けること、これが大事だと思うのです。

私は元来工学系の人間で、その面でもヨットに魅せられています。艇体造形の美しさ、構造力学的な先進さ、昔からアートとテクノロジーの融合体として取り組まれている経過に素晴らしいものがあります。E Z艇の存在は、その歴史に魅了されると共に、中央ヨーロッパの同じ志を持つ仲間との結びつきをくれました。

ヨットと聞くと金持ちのスポーツであるという偏見があります。金と権威と口で考える輩もいないわけではないのですが、そうではなく、純粋な愛好心を持って行動し、仲間が集うこと、これが生涯の人生をリッチにする。財布は空でも心と人生はリッチな人種なのです。

琵琶湖ヨット倶楽部は100年前にそういった行動的な誇るべき大先輩の姿勢（生き方）によって立ち上げられました。しか



し歴史があるからと言って偉そうなことは全くしたくありません。あくまで、ヨット愛好の志を持った仲間とヨットライフを継続していくことがなにより重要だと思っています。近年会員数が減少し、経営危機に陥る手前の状況でもあります。今新たに行動を起して自ら企て、工夫、努力をする時期が来ているようにも思います。

