

BYC's HISTORY

BYC の歴史

1922 - 2024

創立時代

1922 - 1936 ユングフラウ建造と挫折



戦前の写真
1922-1945

創立時の状況（大正11年（1922））以下、舵誌（1982年6月号）記事より抜粋する。

1922年（大正11年）日本ヨット倶楽部創立

京都市立第一商業学校（現在の西京商業）ボート部OB有志が集い組織した。メンバーは、宮崎晋一、上田健治郎、吉本正雄、安田常保、中塚善助、安田貞一朗、長谷川英一の各氏。この年、スカル3艇、キャットリグ艇1隻を横浜の岡本造船所で建造している。



ユングフラウ T13年

1924年（大正13年）「ユングフラウ」建造

丸善でヨットに関する本（たぶんカリー博士の帆走理論と戦術集）を取寄せの際に、同時に入手した図面から、イギリス・ノーフォーク型キール・ヨット（3.5t、380ft²）を、大津の桑野造船所で建造し、3泊4日の琵琶湖周航を行う。しかし、その年の8月、浜大津港に係留中、台風のために大破。（「ユングフラウ号修理なりたるも、その後クラブ員氣勢揚らず艇は尾花川の地先に陸揚げしたまま雨淋霜打数年自然に朽ちて再び使用に耐えずなりぬ」との記録がある）



手前はゲタ船、奥は5m級

その後、メンバーが少ないこともあって、しばらく活動が低迷する。



安盛善助氏 大正11年（1922）



高橋氏 大正15年（1926）



安盛善助氏 大正11年（1922）



長谷川英一氏

■ BYC 沿革概要

BYC 倶楽部規約原案 (S24.9.11) における記述

大正十二年春、京商漕艇倶楽部ヲ組織シ同年八月横浜岡本造船所ヨリスカル三隻ヲ購入。同じ頃Cat rigの帆走艇 一隻ヲ入手。

大正十三年五月瀬田川ニスカルレースヲ催ス。是レ実ニ瀬田川に於ケルスカルレースの嚆始ナリ。

同年十二月大津市桑野造船所ニテ英国ノ一フォーク型キールヨット(約三ト半、帆面積約三八〇平方呎) 一隻ヲ建造ス。翌年七月同艇ニテ琵琶湖ヲ周航ス。其ノ年八月十五日一十六日ノ台風ニテ浜大津防波堤内係留中ノ同艇大破ス。艇の修理ハ成リタルモ其ノ後気勢揚ガラズ、艇は尾花川ノ地先ニ陸揚ゲシタルママ、雨淋霜打数年、自然ニ朽チテ再ビ使用ニ耐エズナリヌ。

昭和五年秋有志再会シテ帆走倶楽部ノ復興ヲ議ス。翌六年大津市井口造船所ニテ国内五米級(センターボード式) 二隻ヲ建造シテ、晴嵐、晴朗ト命名シテ復興ニ着手。大津市尾花川ノ湖岸に艇庫ヲ設ケテ之ニ納ム・翌七年桑野造船所ニテ同型二隻ヲ更ニ

建造シ晴玲、晴琳ト命名ス。

漸ク艇隊モ整イ形態モ成立シタルニ付、神戸セーリングクラブト交歓ヲ行ウ。我等行クコト一度、彼等来ルコト二度、技術ノ向上ト倶楽部運営ノ参考トヲ得、又個人的ニテリー氏ト相知ルヲ得タルハ此ノ交歓ニ因ル。

昭和七年英国ヨリ国際単一型十二呎艇ノ設計図及ビフレームノモールドヲ取寄セ、之ニヨリ桑野造船所ニテ十二呎艇十隻ヲ建造ス。八年四月十隻完成ト共ニ内二隻ヲ九州帝大ヨット部ニ分譲ス。

八年四月、柳ヶ崎、柳川畔ニキャビン付艇庫ヲ新築シ五米艇四隻及ビ新造ノ十二呎艇八隻ヲ之ニ納ム。

是ヨリ先、昭和七年秋、九州及ビ関東ヨリ殆ド時ヲ同ジクシテ同好者来湖ス仍テ日本ヨット協会創立ノ件ヲ議ス。上田、吉本、鈴木、宮崎、等ニ盡カシ、幾何モナクシテ協会設立ス。

七年四月艇庫完成ニ先立チ、水上スポー

ツノ大先輩大国寿吉氏ヲ迎ヘテ我ガ倶楽部ノ会長ニ推薦ス。会長ヨク我等ヲ指導シ、無二ノ良指導者ナリキ。

漸クシテ倶楽部ノ陣容ト艇庫艇隊モ一先ヅ整備シタルニ昭和九年九月廿一日室戸台風ニ襲ハレテ艇庫フツ飛ビ艇ハ散乱ス。

翌十年、艇庫ヲ再建ス。再建ニ當ッテハ上田元治郎氏=現在会員上田健治郎氏ノ御尊父、及ビ、西田利七氏=上田元治郎氏ノ親友=両氏ノ絶大ナル援助を受ク。

艇の小修理及ビ塗装ハ概ネ自ラノ手ニテ行ウヲ原則トシテ実行シ来リ。廿一年四月、五米艇二隻、十二呎艇八隻ヲ占領軍ニ供出スルマデ、概ネ良好ノ状態ヲ維持スルヲ得タリ。殆ド全艇ヲ供出シテ正ニ遺憾ニ頻レタルモ幸イ会員一同ノ熱意ニヨリテ今ヤ復興ナラントス。中古艇ヲ全リ新型艇ニ改装サレタル柿阪工作所ノ好意ハ復興ニ〇リテ大イニカアリ。



長谷川・中塚・安森



唐崎ヘセーリング 八〇〇・北尾政男・浜口栄次郎 大正 14 年



長谷川英一氏・北尾政男氏



八〇〇、浜口栄次郎氏 大正 14 年夏



吉本正雄・鞠子の婚約時代柳ヶ崎にて (宮崎氏撮影) 大正 14 年 5 月 10 日 (1925)

■ BYC 創設当時の記述 私のヨット 50年 (舵 1975年4月号への寄稿文書より)

大村 泰敏
びわ湖の状況

目を転じて西の方を見よう。関西では上田健治郎氏(故人、元日本ヨット協会副会長)の話によると、琵琶湖にヨットが浮かんだのは、ほぼ明治40年頃であるという。京都の染色工場の木村勘兵衛氏と亀井辰次郎氏(○り善社長)が神戸の垂水からヨットを運び琵琶湖で帆走したのが最初だったとのことである。

大正になると、北川弥一氏(当時、太湖汽船社長)津田○右治氏(当時太湖汽船白石丸船長)絹川清氏などが、それぞれ5m位のヨットを作りセーリングを楽しんでいたようである。

大正12年*(1923年)春、ボート選手をしていた上田氏と同窓の京一商の卒業生によって京商漕艇クラブを設立され、同年8月には勝郎型の12呎ヨットを入手して帆走が始められた、そして翌年12月には大津の桑野造船所で全長30呎重さ3.5t

のイギリスノーフォーク型キールヨットが完成し、「ユングフラウ」と命名された。

ユングフラウは大正14年に7月に琵琶湖周航を行ったが、同年8月の台風で繋留中に大破し、使用不能となったので、京商漕艇クラブも一時解散の止むなきに至った。しかし上田氏は昭和4年秋に12呎のヨットを建造し「K」と名付けて再びセーリング活動を開始した。そして、昭和5年の秋、元の京商漕艇クラブの有志が集まり、新たに日本ヨット倶楽部が設立された。

日本ヨット倶楽部は昭和6年5m艇2隻を建造し、それぞれ「晴嵐」「晴朗」と命名し、ユングフラウの失敗を生かして大津市尾花川湖畔に建設された艇庫に格納されることになった。

翌7年には同型のヨット2隻が建造され、「晴琳」「晴玲」と命名された。ここに至ってようやくクラブらしいフリートを所有することになったわけである。昭和7年(1932)上田健治郎氏、宮崎晋一氏、北沢清氏など関西からの呼びかけで日本ヨット

協会が設立される運びになった。当時、日本ヨット協会の下部組織は、まだ東部日本ヨット協会と西部日本ヨット協会の二つだけであった。なお、日本ヨット協会の設立に伴い日本ヨット倶楽部は琵琶湖ヨット倶楽部と名称を改めることになった。

*注)京一商漕艇部OB有志で結成したのはセーリンググループがBYCの発足にあたるわけだが、上記記述では大正12年となっているものの、大正11年が正解のようである(長谷川英一氏が確認)。



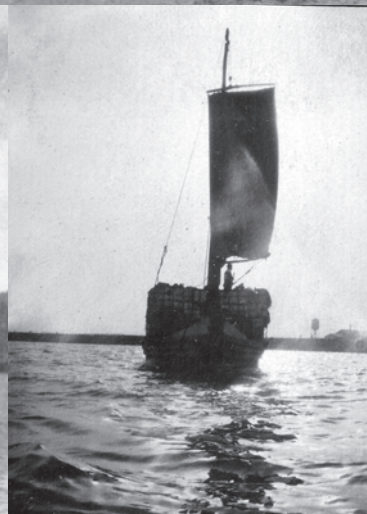
安盛善助氏・長谷川英一氏



高橋氏・長谷川英一氏



大正14年夏 唐崎へセーリング





戦前の活躍期

1932 - 1945

日本ヨット倶楽部復興と琵琶湖ヨット倶楽部



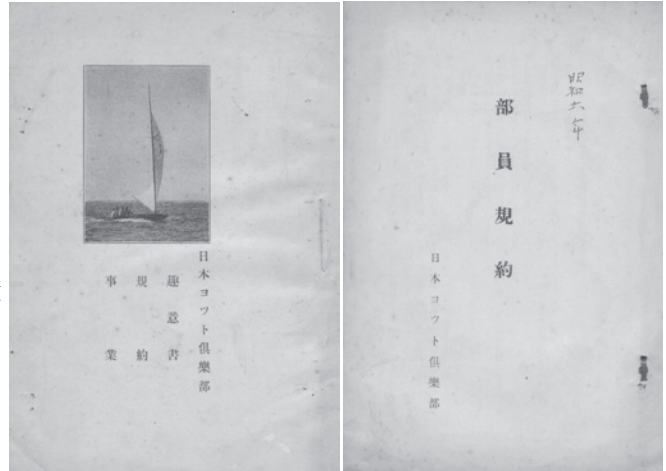
戦前の写真
1922-1945

ユングフラウ号を失い、暫らく活動は停止状態だったが、昭和5年（1930年）秋、再びメンバーが集まり、活動を再開する。倶楽部としての形態はここから形成されたといっても良い。

■日本ヨット倶楽部の復興

昭和5年（1930）、帆走倶楽部としてクラブ活動復興、翌昭和6年（1931）に尾花川艇庫を建設するが、クラブ組織として発足したのはこの時からのようである。

日本ヨット倶楽部としての活動は非常に活発で、資料にあるがごとく、倶楽部としての趣意書、規約、そして、鈴木英氏、吉本正雄氏らにより翻訳されたルールブックやヨット教範の発行など、日本における「ヨット」を競技スポーツとして立ち上げる役割を見事に先導している。



日本ヨット倶楽部 趣意書、部員規約 昭和6年（1931）



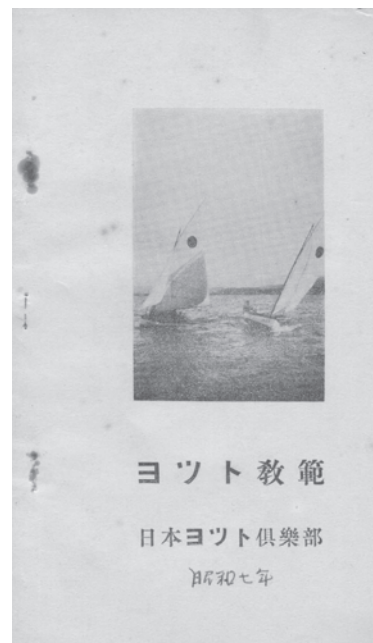
尾花川艇庫 昭和5年（1930）
5m級が並んでいるが、右手、「NIPPON YACHT CLUB のオーニング」がかぶせられているのが、台風で大破し、陸揚げされた「ユングフラウ号」である。



ヨット帆走 昭和6年（1931）



尾花川艇庫の前で（バックが艇庫の側壁） 昭和6年（1931）
長谷川宣夫、吉本正子、長谷川昭、吉本哲男（2歳）
日本ヨット倶楽部十字ペナントに注目



ヨット教範 昭和7年（1932）

■ 部員規約の内容紹介 日本ヨット倶楽部 部員規約から抜粋 昭和6年(1931)

日本ヨット倶楽部の組成心意について
倶楽部は一つの社会である。

其最高精神は至善至美の人格的世界の存在として呼吸したい理念である。

ヨットは其の世界への運び手である。其のために週日呼吸していた実社会の悪気を吐き出して心の座標的轉換を意識しなければならぬ。

強制と義務と比較と不平と利己と・・・等々を心から消してしまいたい。

故に分に応じて自意に基き好意から各人のもつ全ての善と美とを共同の花瓶に投入してほしい。花はそれに応じて美しくも大きくも咲くであろう。

この国体心意の認識の程度に応じて「彼は日本ヨット倶楽部の会員である」。不満があるなら「自分が足りないのだ、もっとよくしやう」

他の人がしないでもそれでよいのだ。しないでも其の人は其の不快さすまし得る人であるか、又はしない其の人の理由があるからだ。だから人を決して悪く思はない様にしやう。自発と自由と自意と想像力とを遠慮なく伸ばさう、共同の為に国体心意の格律に従って！

「誰かを害して居るなら、引いては後日彼自らも不愉快になるであろう！。

しかも確固たる倶楽部の心意は最後まで不壊の真理性發揮するであろう。少くとも最後の二人までは！

「永遠に通ずる心の窓を開け」

入会に就いて

日本ヨット倶楽部は貧弱なものです。持っている全てを日本ヨット界高揚のために提供するものであります。

で御入会になる前に本倶楽部の気分、即ちヨットのみを持つ爽快さ、美しさにふさはしい気分になって頂きたいのです。

たゞ艇に乗るのならば何時でも御遠慮なく御乗り下さい。スカルもあります。会員ではないから気がいたむなどと御考になるのは私達の心境を御理解ない方です。ヨットのすきな方は皆私達の御友達であります。

但次のことを御理解頂きたいのです。

自然美、帆走美、又は友情読書の有つ快味の満喫以外の欲望や、自分のもの他人のものと言う感情やをぬきにして日本ヨットの高揚のために、国際的進出に、

精進する百パーセントの純情

「コンプリートヨットマンシップ」

約言すればヨットは私達の美追求の理想たることを知って欲しいのです。

「せせこましい気分では何が愉快な帆走が出来やうぞ、何が自然美の感得ぞ、友情も帆走中の快笑も死んでしまわないか」と

此の熱と力をホントウに理解下さるならば歓喜の声を挙げて、あなたの御入会をお迎へします。

会計に就いて

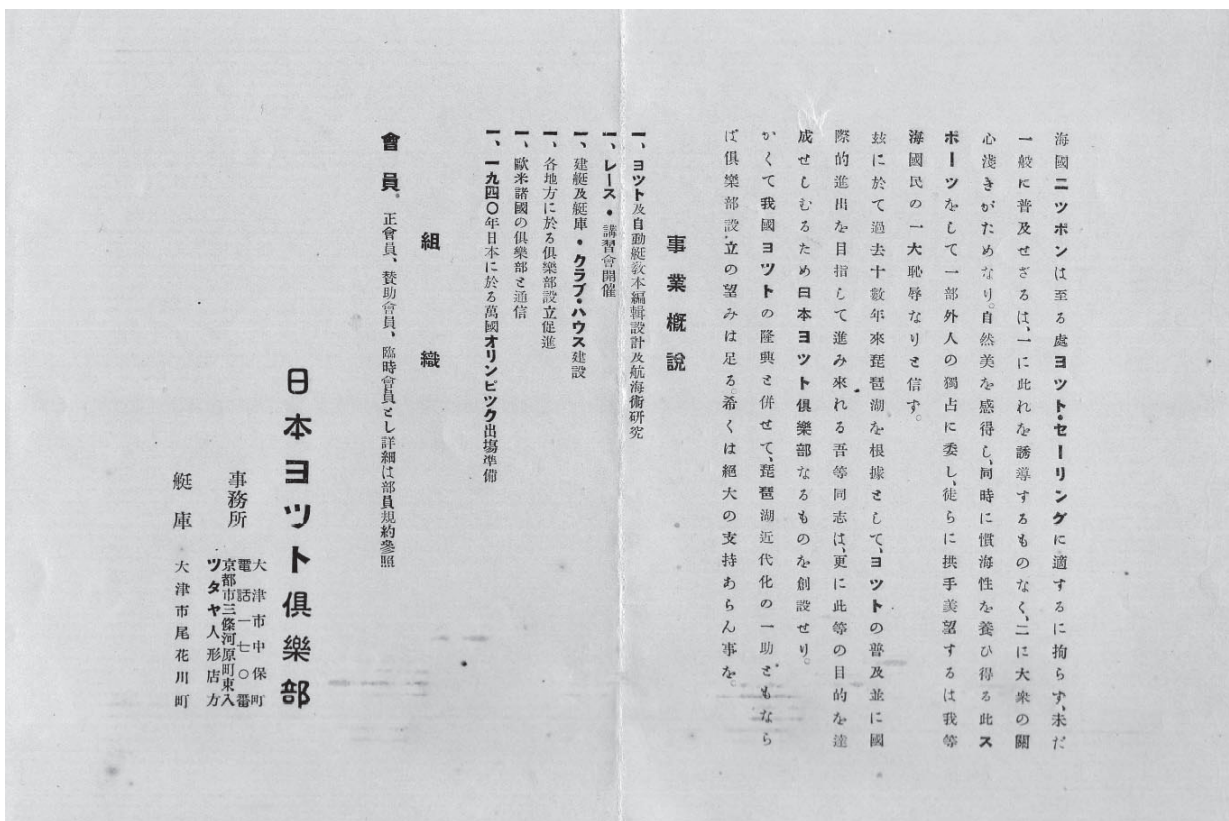
(内容省略)

艇の使用に就いて

(内容省略)

昭和六年

日本ヨット倶楽部
事務所 天津市中保町
電話 大津一七〇番
艇庫 天津市尾花川



日本ヨット倶楽部 事業概説



■ 日本ヨット倶楽部 趣意書・規約・事業概説

前身の日本ヨット倶楽部の設立趣意書の内容を紹介する。

「ジャズに盛られた、、、」から始まる趣意書のフレーズは、どなたが記述したのか定かでないが、倶楽部創設にあたりその意識を説明するに、実に粹な文章である。社交とスポーツを併せ持つ「倶楽部」が生活の質を高めるという本質とそれが近代化につながるという大望が伝わる文章である。

さらに事業概説には、本倶楽部が目指していく姿、その後実際に果たしてきた姿の基本形が明確に記されている。創設当時の先人が設立趣意に沿って各自がその役割を果たしてきたその方針が明確に記されており、この倶楽部の活動方針を示す貴重な書類である。現在、ヨットスポーツは当時に比べ普及したが、改めてこういった気概を整理しなおすことも必要ではないだろうか。

ジャズに盛られた狂燥變異は近代相を表徴すると謂われるが其れに依って醸された感官的なものはエロとグロとに発散せられざるを得ない。然しソーダ水の泡立ちは只泡立に過ぎない。体力の上から、経済の上から、更には心的要求は、其等のものの中に聰明理智の暗示する何者もない点で、もっと力強い、清新な、明るいものを求める。

我等は戸外スポーツを離れてリズムカルな生活は在り得ないと確信する。

身体の為になるからと云う感念論的なものでなく、要求としてのスポーツ的興味の方が現実性が多い。夫れ以上に自然の恩寵に浴し自然美を感得するなら、更らには美しい友情の展開とご讀書があるなら清新な世界は自から我等の前に展られゆくであろう。

我等はこの点に於て海洋美を選んだ。

泳ぎを會得して、其次に、より自由への憧れは船を求めぬ。

漕艇、ヨット、パワボート、は其の後に来るものであらねばならない。然るに實生活が漕艇に於ける統制あるトレーニングの余裕を与へない点で、ヨリ大衆的なものを提示するとせば我等はヨットと自動艇こそ山岳に於けるスキーの脅威を齎らすものなることを信ずる。過去数十年琵琶湖を根據として日本ヨットの国際的進出を目標に拮据してきたのであるが遂に社交とスポーツを併せた倶楽部の創設となったのである。かくて一面には少しでも我等の日常生活を豊富にし他面我国ヨットの隆興と併せて琵琶湖の近代化の一部ともなるなれば、倶楽部創設の望みは足る。

希くば吾等の企てに絶大の支持あらんことを。

日本ヨット倶楽部規約

- 1、本倶楽部ヲ日本ヨット倶楽部ト稱シ、当分ノ内事務所ヲ大津市中保町上田健治郎氏方ニ置ク
- 2、本倶楽部ハヨット並ニ自動艇ニ関スル技術ノ普及ト会員相互ノ信交ヲ図ル為メ之ニ必要ナル諸施設ヲナシ競技会ヲ開催シテ将来国際的ニ進出スル意図ヲ有ス
- 3、本倶楽部ノ経費ハ入会金、会費、寄付金、ヲ以テ之ニ充ツ
- 4、本倶楽部ニ会長一名、副会長一名、委員若干名、幹事十名以内ヲ置ク 任期は各一ヶ年トス
会長ハ委員会ニ於テ推薦シ倶楽部ヲ代表ス 副会長ハ委員会ニ於テ推薦シ会長ヲ代理ス 委員ハ総会ニ於テ選出シ委員会ヲ組織シテ諸般ノ事項ヲ決定ス 但シ規約ニ細則ノ制定改廃、名誉役員会長ノ推薦、諸計画予算ノ決定、諸施設、決算

- ノ査定に關シテハ特ニ総会ノ承認ヲ求ム可シ、委員会ハ會長之ヲ招集シ委員ノ過半数ノ出席ヲ以テ成立ス 其の決議ハ出席者ノ三分ノ二以上ニ依ル
委員会ハ左ノ名誉役員ヲ推薦スルコトヲ得
名誉会長 顧問 名誉会員
幹事ハ委員会ニ於テ選出シ常務会 計ヲ司ル
(当分の内創立委員ニ於テ事務ヲ遂行スルモ妨ナシ)
- 5、総会ハ一年一回以上會長之ヲ招集シ其決議ハ出席者ノ三分ノ二以上ニ依ル

附則 本規約ノ実施ニ付キテハ細則ヲ設クルコトヲ得

事業

- 一、 ヨット、自動艇教本の編集
海洋雜誌特に船に関するスポーツ画報雜誌の編集
- 二、 各地方に於けるヨット自動艇倶楽部の設立促進
全日本ヨット連盟の創設と日本ヨット選手権確立促進
- 三、 ヨット、自動艇の設計研究
- 四、 航海術研究修練
- 五、 艇庫及クラブハウスの建設
- 六、 ヨット、自動艇の建造
- 七、 ヨット、自動艇レースの開催
- 八、 ヨットキャンプ、週航
- 九、 英米諸国ヨット倶楽部との通信
- 十、 1940年日本に於ける万国オリンピック出場準備

事業概説

- 一、 ヨット、自動艇教本の編集
此競技は画報で知って居る位で、どんなものか どうしたら、これに近づけるかを大衆に知らさねばならない
- 二、 各地方に於けるヨット自動艇倶楽部の設立促進
全日本ヨット連盟又は教会の創設と日本選手権の確立促進
前述の如く日本にヨット自動艇が未だ幼稚だからこのスポーツ団体を各地に作り将来は日本漕艇協会の如く全日本ヨット自動艇の選手権にまで到着したい。
- 三、 ヨット、自動艇の設計研究
このスポーツの指導的立場に立つものは艇の設計造艇にあるから過去十年來の研究を今後もし続ける

四、航海術研究修練

琵琶湖を本拠としても将来は瀬戸内海、沿海、更には近海まで出かけたかったので其準備として神戸あたりから講師を時々招きたい。書籍、海図、器具も段々設備する、始めは休番の大湖汽船の二等運転士の方にも教わりたい

琵琶湖航行修練者には倶楽部所定のパイロット章を授与する

和船の船頭も招きたいと思っている。

以上は特に希望せられる方、日本選手権を目指す人のための事業で普通の方には必要がない

五、艇庫及クラブハウスの建設

土曜、日曜を愉快に過ごすためクラブハウスを建設し特に土曜の夜は友好を図るために娯楽設備、簡易な宿泊設備をする

六、ヨット、自動艇の建造

始めは取扱易い十六尺幅員六尺定員四、五名の艇二隻。石油発動機船四馬力一隻としたい

昭和六年二月前者二隻は注文をした。後には会員の数に応じて深吃水艇や三、四十哩の出る自動艇を造る。

七、ヨット、自動艇レースの開催

倶楽部員のレースと併而一般の優勝レース中等学校のレースもやる

白い、大きい帆の艇が走るのだから石場のボートレースの様に見えない心配はない。

八、ヨットキャンピング、週航

琵琶湖には内湖になった、停泊に好ましい所があるから夏キャンプに出掛ける。勿論蚊を防ぐ設備もする。野外大地に寝ると違って艇に全部乗せて行って艇内に帆具で TENT を張るのだから同日の談でない。

雄松や竹生島の奥にヨット小屋を設備するのも面白い。

九、英米諸国ヨット倶楽部との通信

スポーツによる親善を図る外、我国のヨット自動艇界併而其風光も紹介し、一般設備組成、艇の設計その他参考にする。倶楽部員で 1923 年から外国雑誌を購読している方もありこれを引き続きやってゆく

十、1940 年日本に於ける万国オリンピック出場準備

其際ヨットも外国から持ってくるなら国産ヨットで海の国に恥じない丈の準備をする

全日本ヨット連盟の組成と関連するが、オープンでも良いから出場する。

日本は今迄ヨットレースには出ていない。

海国民の恥である。

海の王者たれ！

自由と静寂を求めて海の彼方へ！

とは彼モオンバッサンをして翼ある家、快艇ベラミーを南国の豊かな太湖の上に走らせた言葉であった。

明け方の淡い星光を受けて、未だ眠りより醒やらぬ波止場を離れゆく快艇ベラミー。

大帆は自然の吐呼吸に微かに慄ふ。空は底知れぬ胸を朝霧の中にほの見せて、渺茫たる大洋は舳にザッザッと碎くる抱擁のサインを忍やかに示して展ぐる

東天の紫色は紅を染めて来た。港口の浮標よ！ さようなら！

港の夢よ！ 灯よ！ さようなら！

フレッシュブリーズだ！

ベラミーは慄ひ、底力ある震ひをつたへる。

躍る様に、狂ふ様に、

彼女は南の海を駆り走る、

西に南に！

東に北に！

徑なき森に愉楽あり

淋しき汀に歓喜あり

深き海に、入るを許さぬ世界あり

我、人をいとふにあらず

されど自然を愛す

更に 更に

おゝ汝 自然の姿よ！

我が本性と過去とより

上田君の逝去をいたむ



小沢吉太郎

上田君に始めてお目に掛ったのは昭和9年であったと覚えている。その2年前

の昭和7年11月27日に日本ヨット協会が組織され、昭和8年から日本のヨット界が活動し始めたのである。協会が活動し始めて見ると、設立当時全日本を東部と西部との二つのグループに分けた事が不適當であった事が感じられるようになった。

東部では大部分のヨット活動が、相模湾と東京湾で行っていたのでこの区分で大した不都合もなかったのに反し、西部協会では、その区域内に名古屋近辺、大阪近辺九州福岡近辺にヨットセンターがあり、琵琶湖を中心の協会では活動上に種々の不便が起ってきた。そして協会を細分すべしとの声が西部日本ヨット協会の中から起って来て、名古屋近辺のヨットグループは無断で中部日本ヨット協会を設立してしまった。次いで福岡近辺のグループも独立協会となり度いとの意志を表明し始めた。

昭和9年10月17日、18日に博多湾で国内5メートル級の日本選手権大会が行われたが、この時東部代表として大村泰敏が「トリトンⅢ」を以て出場し、私もそのクルーとして福岡に行った。この時の西部代表は九大の三井卓雄君、松井舜輔君で艇は「多々良」であった。この往き帰りに大村君と私は、名古屋によったり、大津によったりして、西部の問題に口をはさんだが、この時に上田君と初対面したわけである。

琵琶湖のヨットグループが西日本を押える形になったのは、他の地方とくらべて10年近くの歴史を持っていたからである。

現在の琵琶湖ヨットクラブ(B. Y. C.)は大正11年(1922年)8月に京都第一商業学校の関係者が創立した日本ヨット倶楽部が改称したものである。この倶楽部の創立に上田君の名が見えている。大正11年といえば関東大震災の前の年だから私は中学3年であった。同年の上田君も商業学校で3年であったろうから倶楽部創設のころはまだ末輩の方で、頭のあがらない先輩がいた事は想像に難くない。その頃の日本ヨット倶楽部のメンバーには宮崎晋一、吉本正雄、中塚善助、上田健次郎、安田常保、安田貞一郎、長谷川英一などの諸氏の名が見える。この中で吉本正雄君、宮崎晋一君などが大阪毎日新聞の北沢清君と発起人となり日本ヨット協会の設立を企画したのである。日本ヨット協会の発足の11月27日に先だて、11月15日に西部日本ヨット協会が設立され、同時に日本

ヨット倶楽部は琵琶湖ヨットクラブと改称した。こんな事情で、10年に近い活動とクラブ名を譲ったという気持が琵琶湖グループに強かったのだと思う。吉本正雄君、宮崎晋一君などは協会の細分化には仲々賛成しなかった。

吉本正雄君はその頃奈良の銀行に勤めていたが、自説を強く主張する人で話にくい人だったのに引き換え、上田君は当時27才で若かったせいとか話は分った。上田君のかけの力があって、昭和10年4月、日本ヨット協会は、関東ヨット協会、東海ヨット協会、琵琶湖ヨット協会、大阪湾ヨット協会、九州ヨット協会を加盟団体とするように改組された。

その改組からでも既に40年がたった。自来上田君は琵琶湖近辺ばかりでなくヨットイングの健全な発展と普及に力をいたしてくれた。

終戦後昭和21年に近畿地方で第1回国民体育大会が行われたが、この時はヨット競技の中心となって、大津でヨット競技を担当してくれた。昭和33年の国体も富山県がヨット競技を行えないので、再び大津で引き受けていただいたが、大津の商工会議所の会頭であった上田君の助力によったのである。

上田君はおない年で、たしか4ヶ月年下であったと記憶しているが、精神的には私より数等勝れていた。恐らく責任者として実業に従事し、商工会議所において地方の振興に当たっていたからであろう。ヨット協会の会議でも、議論があまり若い者の考えに傾むこうとすると、必ず聞きなれた、えがらっばい声で発言した。簡単な発言で議論を本筋にもどしてくれた。

昭和35年現会長が就任した時に、小田千馬木君、上田健治郎君とともに私も副会長におされたが、常に小田君、上田君の指導で大過なく職務を行うことができた。小田君は東京オリンピックの苦勞がもとになっての事だろうが、昭和40年既に他界され、今度又上田君を失うこととなった。

今日協会は他の寄附によるより、主として会員の貢献による会費によって経営されているが、これは上田君の本筋論によるものである。

今後如何にして本筋を貫ぬくか、精心的に幼稚な私とはまどうばかりである。



YACHT 記事 1974年1月 日本ヨット協会設立および倶楽部名改称のくだりが記されている

ヨット界の飛躍

まづ西部協會構成へ

廿三日本社で創立總會

登壇を根據とする日本ヨット・クラブは過般の大毎杯ヨット・レース七回戦によつてわがヨット界の劃期的飛躍を収めたがこれを機會に組織的發展を期するため豫て同クラブの目標となつてゐた全日本ヨット・ユニオン創立の機運が熟しこれと同時に同様の意圖を東京方面でも三田ヨット・クラブその他の有志が計畫してゐたため期せずして東西の意見一致となりさうに博多灣を中心とする九大ヨット部も參加することになつたので近くその實行運動に移ることになつた。全日本ヨット・ユニオンはクラブ組織による東部および西部ヨット協會をもつて構成することになり、ユニオンの目的は帆走技術の指導、競艇規格の統一、レーシング・ルールの制定、競艇の計測、級別、登録、ヨットマンのアマチュア資格の決定のほかホリンピック・ムーブメントへの參加を期し、更に、日本ヨット・ユニオンがこの前途として日本ヨット・クラブと九大ヨット部では西部ヨット協會創立發起人となり勸誘状を作城、神戸外人ヨット・クラブその他各大學、高専、實業團方面のヨット愛好家へ發送して來る廿三日午後一時から本社會議室で創立總會を擧げることになつた、また東部ヨット協會の創立運動もこれと連絡をとつて三田ヨット・クラブが肝いりとなり慶應水泳部ヨット

ト・クラブ、湘南ヨット・クラブその他を勸誘して行はれるはずであるが兩協會成立後はさらに前記全日本ヨット・ユニオンの組織運動に着手さるべくその將來の發展は待望されるものがある

ヨット十隻

建造に着手

日本ヨット・クラブで

このほど日本ヨット・クラブへ九大ヨット部から明年七、八月ごろを期して對抗ヨット・レースを擧げしてきたのに應ずるため同クラブでは豫て英國ヨット・ユニオンから到着してゐる國際Aクラス・デンギーの設計圖に基き將來わがヨット界の競艇規格に加へらるべき12呎モノタイプヨット十隻を建造することに今月末起工、助春三月進水せしめることに決定した、なほこれと同時に競艇の習得を得て競艇湖畔ヨット・クラブ・ハウスをつくることもなりのほ正式認可されたのでクラブ・ハウス建設委員會を組織した、同ヨット・ハウスは根の港濱女舎のそばに建設し、16呎艦五隻を收容するほかロウカー・ルーム等を設けることになつてゐる。

水球の争覇

關西で最初

十九、廿兩日甲子園で

關西學生水球競技聯盟第一回水球選手權大會は來る十九廿兩日午後五時から甲子園室内水泳場で開催

大阪毎日新聞 昭和7年(1932)11月15日

■昭和初期の状況

以下、舵誌（1982年6月号）記事より抜粋する。

1930年（昭和5年）

有志を集い、復興を議す。

1931年（昭和6年）

大津の井口造船所で、国内5m級2艇「晴嵐 (SAILAN)」、「晴朗 (SAILO)」を建造。また、日本ヨット倶楽部尾花川艇庫を建設し、この2艇を格納する。

この年、大国寿吉大阪商科大学教授が会長に就任。

また、Y R A 常任事務局長ヘックストール・スミス氏に依頼してルール・ブックを入手し、吉本正雄、鈴木英の両氏により邦訳する。

1932年（昭和7年）

国内5m級「晴玲 (SAILEI)」、「晴淋 (SAILIN)」の2艇を大津の桑野造船所で建造する。この頃より、神戸の外人ヨットクラブK R A Cとの交流が始まり、帆走指導を受ける。また、K R A Cのメンバーテリー氏が日本ヨット倶楽部の客員となり、瀬戸内海に浮いていたナックル型艇を琵琶湖へ回送した。この艇は、テリーボートと称して、今も艇庫に健在である。

次に、英国R Y Aより国際12ft級の設計図を入手し、10艇を大津・桑野造船所にて建造する。

また、この年は、日本ヨット協会設立に伴い、クラブ名称を琵琶湖ヨット倶楽部（B Y C）と改称する。と同時に、11月に西部日本ヨット協会を設立し、大阪毎日新聞本社にて創立総会を開催する。

1933年（昭和8年）

A級12ftを10艇建造する。九州帝国大学ヨット部よりの依頼で2艇を分譲する。この年に、同志社ヨット部はB Y C内に創立し、B Y C艇を使用し練習を始める。また、西部日本ヨット協会が主催し、B Y Cの協力の下、西部日本ヨット選手権大会が開催される。

10月第1回全日本ヨット選手権大会が品川沖で開催され、吉本善太氏がA級ディンギー優勝。

1934年（昭和9年）

室戸台風により艇庫全壊。陸置きしていた国内5m級が、100m先の国道まで飛んでいったという。



1932 5m級レース 日本ヨットクラブ



競技規則 昭和7年（1932）

The A.B.C. YACHT RACING 吉本正雄著



5mクラス（尾花川にて）



柳ヶ崎艇庫

左より、第2艇庫、第1艇庫、クラブハウス

■尾花川艇庫から柳ヶ崎艇庫へ BYC 沿革の一節 宮崎晋一氏が昭和 34 年 10 月 31 日に記述

・晴嵐、晴朗の二艇（艇長 16 呎、メンスル及びジブの二枚帆、共に井口造船所で建造、日本ヨット協会設立後、暫定的に「国内五米艇クラス」にランクされた）及び同型の晴玲、晴淋の二艇（この二艇は前二艇より一年後に桑野造船所に於て建造）計四艇を格納するために、艇庫を尾花川湖畔（旧大津商業学校前の浜）に立てたのが昭和六年であった。

・昭和七年秋、県の事業として尾花川湖畔埋立計画が決定し、艇庫の立退きを要求された。

・手近の湖畔でヨットハーバーとなる可能性の箇所を探した結果、柳川尻（現在艇庫の在る所）の一角を借り受けて艇庫を建てることになった。当時、この地は大津市の塵芥の捨て場であった（艇庫建設後二十五年間、浜の整地に努力を続けて休日毎に異物の除去に専念して来たが、今日でも、陶

器や瓶類の破片が少なからず出てくるのを見てその事は考察される）。

・艇庫建設の基礎を造り、浜を作るために昭和バラスト会社に特にお願ひして、野洲川川原から同社の砂利舟でバラストを何十隻も運んでもらった。その実況の一部は中塚善助氏撮影の十六ミリ記録写真におさめられている。

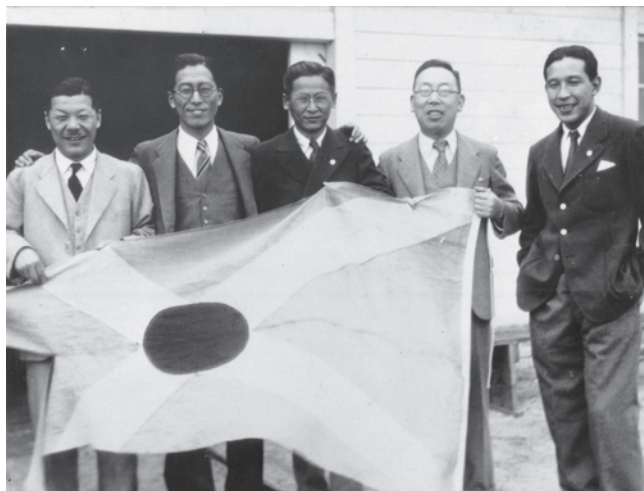
・斯様にして基礎が出来たので、此所に永久的の艇庫を建てる為のその工をミラノ工務店に依頼した。

・是より先、英国に注文していた国際単一型十二呎Aクラスディンギーの設計図とフレームのモールドが到着したので、それによって、規格に適合する小型ヨットを造ることを決議し、桑野造船所にその建造を依頼した（十艘）。

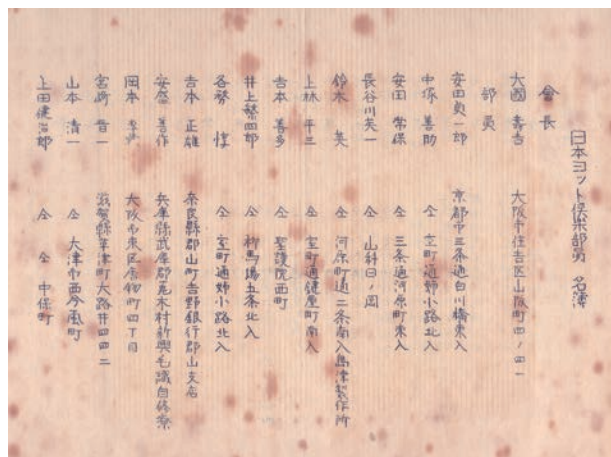
・ミラノ工務店に依頼した艇庫は前述の十六呎艇 四艘と十二呎艇 十艘とを平面に格納し得る程度のもので、艇庫内から水中へレール六條を敷設し、同時に三ヶ所から艇の出し入れ出来るものであった。昭和八年のことである。因に尾花川の旧艇庫の立退き、新艇庫の建設に当って、立退料、移転料等は全然要求もしなかったし、下付も受けていない。

・付記
昭和九年の初めと記憶する。琵琶湖ホテルの建設が確定した時、或る新聞に、「琵琶湖ホテルの建設予定地は琵琶湖ヨットクラブ艇庫の東方約 150 メートルの地点を中心として 云々」と記載されていた。（その新聞の切抜きを探しているが見当たらない）

以上
文責 宮崎晋一（昭和 34 年 10 月 31 日）



琵琶湖ヨット倶楽部ペナント
於・柳ヶ崎ヨット艇庫
左から、？、長谷川英一、安田貞一郎、宮崎晋一、各務吉三（昭和七年）



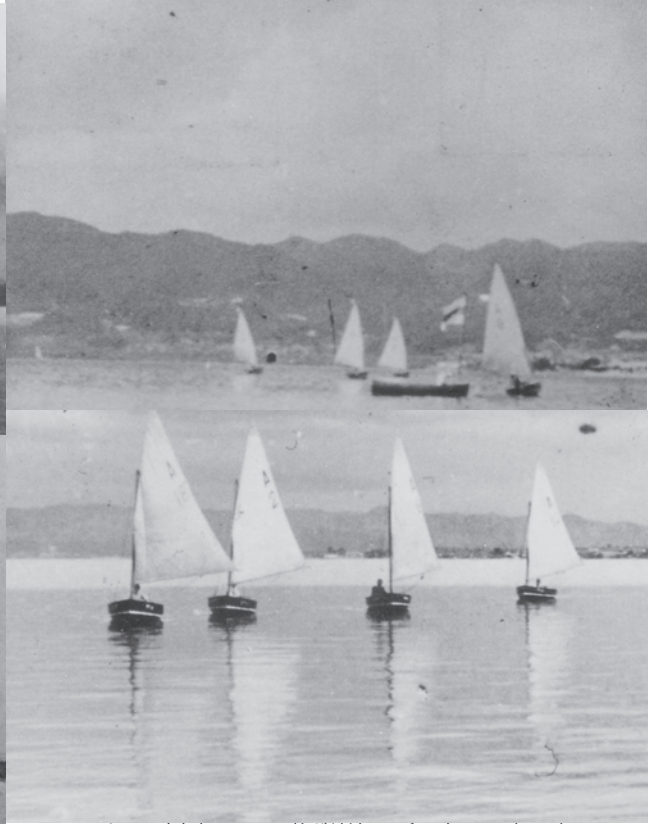
設立当時の会員名簿 昭和 6 年頃（1931）



A 級ディンギーの建造



A 級ディンギー進水式記念撮影 昭和 8 年 4 月（1933）
BYC 創設当時のメンバー、前列真中は、初代大國寿吉会長



第1回西部日本ヨット選手権大会 於・柳ヶ崎沖
昭和8年(1933)8月18-20日

Aクラス大毎杯レース 柳が崎沖 昭和7年7月(1932)



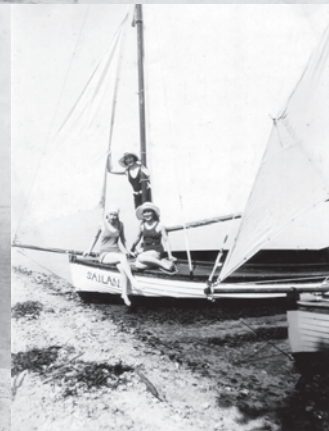
西部ヨット協会設立総会 昭和7(1932)年11月23日
大阪毎日新聞社本社



第1回全日本ヨット選手権大会 於品川沖コース
昭和8年10月20-21日

■日活女優を迎えての撮影会（昭和8年）

昭和8年、太湖汽船（現琵琶湖汽船）の宣伝のため、夏川静江、伏見信子、市川春代らが訪れ流行のファッションや水着姿でカメラに収まった。



1935年（昭和10年）

艇庫再建竣工式。琵琶湖帆走学校開設・京都大学ヨット部がBYC内で創立、BYC艇を使用し帆走指導を受ける。同ヨット部は9月にA級ディンギーを3艇建造している。この年の第8回明治神宮大会（11月3日、横浜ヨットハーバー）に、BYCから参加、とこの年は、多くの行事があった。



昭和10年頃の柳ヶ崎艇庫クラブハウス
稲架のあるところが後にKYCとなったところ

1936年（昭和11年）

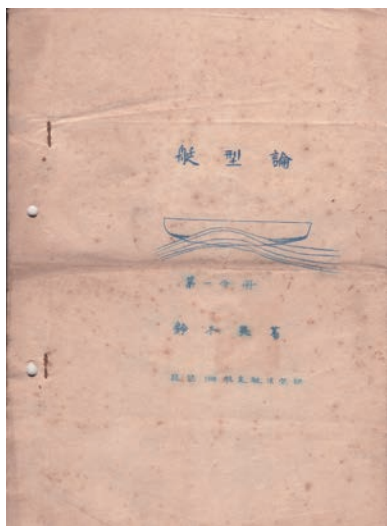
BYCの吉本善多選手がベルリン・オリンピックへ出場。また、鈴木英氏がドイツより取りよせた図面をもとに、E. Z. (EINHEITS ZEHNER) 級を桑野造船所で建造。E. Z. 艇はBYCのシンボルともいわれる姿を現在に保ち、琵琶湖カインドレガッタではパス・ファインダーとしてその勇姿を見せてくれる。



柳ヶ崎艇庫（室戸台風の被害の後か）



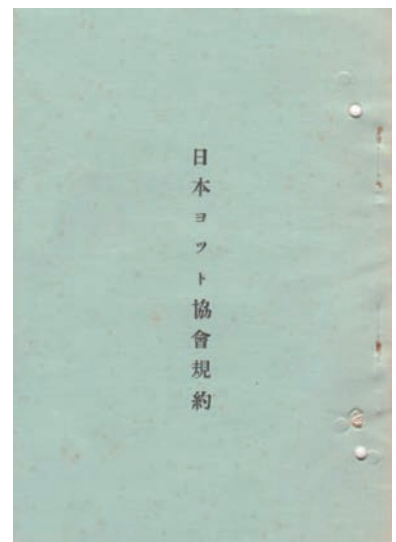
再建されたBYC艇庫



艇型論 第1分冊 鈴木英著 昭和9年(1934)



艇型論 鈴木英著 昭和12年(1937)



日本ヨット協会規約 昭和12年(1937)



Aクラスディンギー BYC柳ヶ崎艇庫前にて 長谷川和之3歳 昭和8年(1933)



BYC艇庫前の浜で、昭和8年(1933)



長谷川英一氏と和之現会長



BYC艇庫前広場にて(柳ヶ崎)昭和8年



吉本哲男・正子 姉弟



長谷川和之、長谷川昭、吉本哲男、吉本正子 柳ヶ崎艇庫前にて



吉本ファミリーと善多氏



吉本正雄、哲男、柿坂



吉本ファミリー



モデルヨットは吉本哲男氏がテリ-氏からプレゼントされたもの



吉本哲男



■ 当時のクラブハウス周辺の様子

長谷川 和之

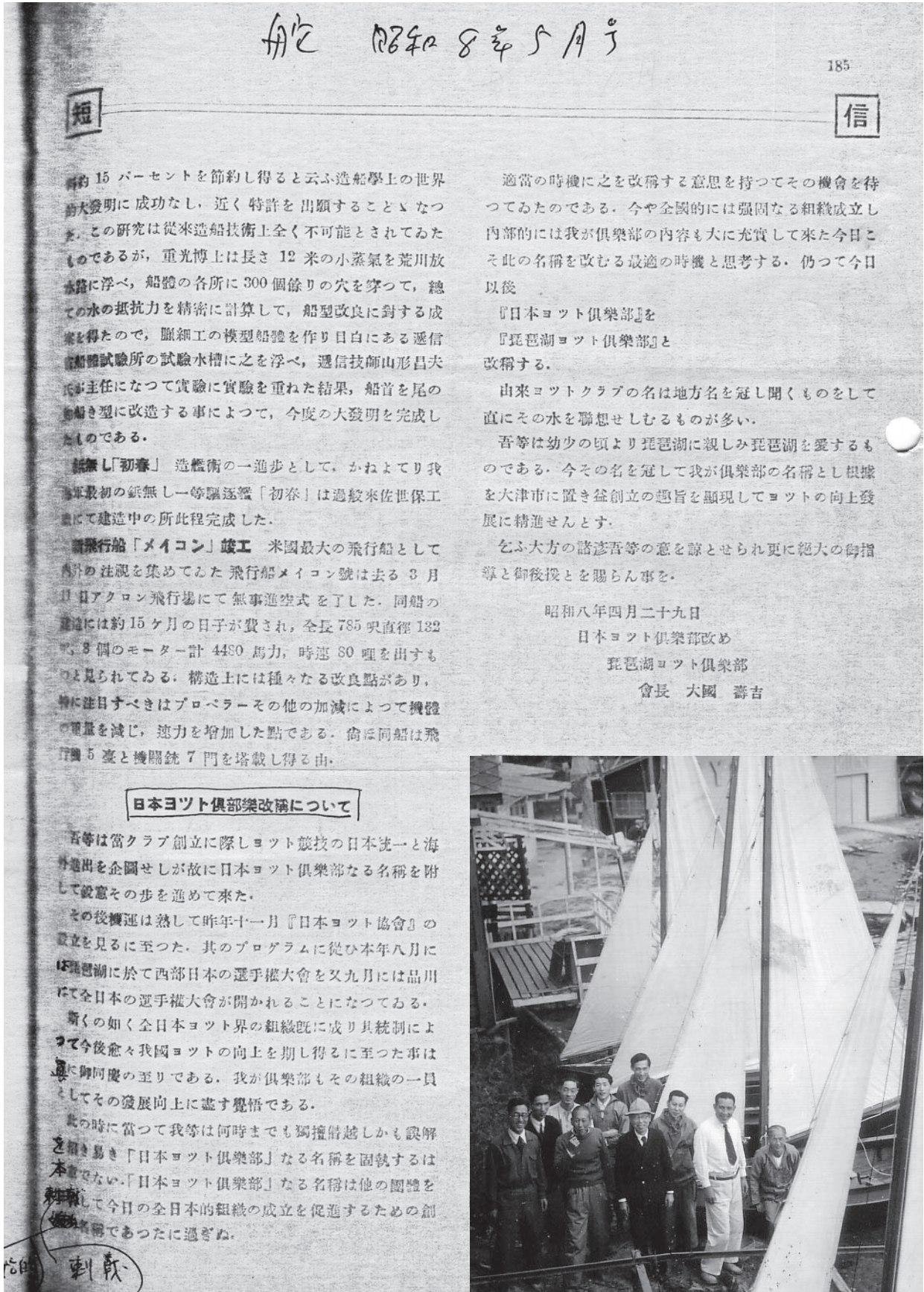
戦後駐留軍は 台風にあやうに愛称を付けていました。その一つ「ジェーン台風」はとても強い東風で、ヨットクラブの艇庫の屋根をふつ飛ばして、当時の尾花川の野菜畑へどんと飛んでしまいました。クラブハウスは、棟が東西で、飛ばずに残りました。クラブハウスの入り口には、柳川が流れ、比叡山からのきれいな水と砂をいっぱい運んできました。子どもたちは、この川につきり、子魚を救ったりしました。クラブハウスには、6畳ほどの和室と、ミーティングが出来る10畳ほどの洋室がありました。水辺に張り出したベランダでは、バーベキューなどして、楽しみました。夏休みには数日、数日、泊まり、水浴びや、シジミや ぼてじゃこ救いをしました。



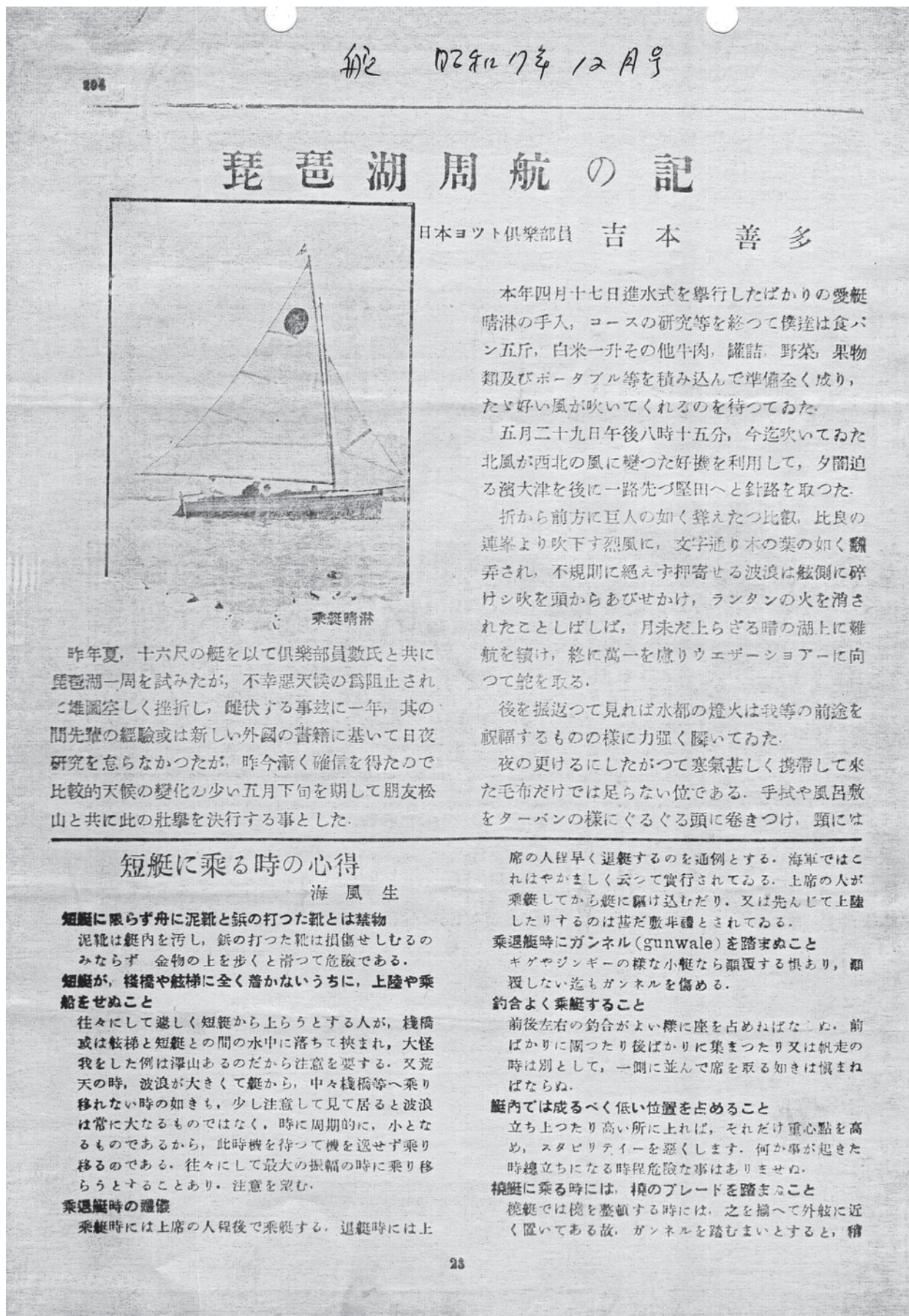
■日本ヨット倶楽部改称について

舵誌昭和8年(1933)5月号に「日本ヨット倶楽部」から「琵琶湖ヨット倶楽部」への改称の説明が当時の大

国会長によりなされている。



舵誌 日本ヨット倶楽部改称について 1933(S8)5月号



シャツを、毛布にくるまつてテイラーを握る。其の頃より段々風が落ち始めた

午後十時五十分薬品臭い水面にふと對岸を見ると、昭和レーヨンの燈し火がはたと風のやんだ水面に揺いでゐる。月のない夜の空には真白い銀河が流れ、氣味悪い流星が長く尾を曳いて走る。

やがて堅田の浮御堂も過ぎて暗い洞窟の様な太湖の眞只中に折からの順風を三角帆一杯に孕んで進んで行つた。

沖の島のどす黒い影を右舷眞横に見た頃、島の中程より橙色の牛の角の様なものが見えた。月だやがて島影をはなれた下弦の月は小波に白銀の姿を千々に碎いて單調な夜のセーリングを慰めてくれる。

風も非常によいので二人とも起きて居る必要がなく、晝夜兼行で目的を達する事が出来るよう交代で寝につく。

静に横たはれば艇底たくく漣、そは泣入る愛兒に眠れと唄ふ子守歌とも思はれて物やさしく耳に入り、サーロー・リュウランスの「ミネトシカカノ湖の邊にて」の寂しき曲が遠く遠く湖面をつたつて消えて行く。

三十日午前四時今迄見えなかつた遠くの山々がぼつぼつ浮び出て、空と水とが丁度ブリズムを通して見た様に美しく輝き出した頃、沖の

島は遙後方に多景島を右舷に見て愛艇は今北小松の沖を走つてゐる。

氣持のよい湖上の朝風が僕等の頬にかかるく接吻するとき、ヨットマンのみが享樂し得る爽快味に浸る。コツヘルで米を炊き、すがすがしき朝の食事をすまし明神岬をぐるつと廻つて大溝へ入港。

時正に午前六時、倶楽部へメツセージを送るため上陸する。電話をかけようと思つたが時間がかゝるので止めてハガキを書いて出し、再び艇の人となつて恵まれた天候に感謝しつゝ一路竹生島に向つて快走をつゞける。

安曇川のデルタを過ぎると竹生島はすぐ目の前に見える。だんだん風が強くなつて來た。波頭が



沖の白石にて

もすればブレードを踏み相になるものだが、踏み所が悪くと折つて仕舞ふから注意が肝要だ。

操舵中の舵手に対し話しかけぬこと

言ふ迄もなく舵手は重い責任がある。うっかり話しかけ、之が爲に間違を仕出かしては大變である。

物に撞れ或は密りかゝらぬこと

撞れたり密りかゝつたりは、陸上では平氣でやることだが、一步舟に乗つたら、決して爲すべきでは無い。一つ間違へば忽ち水中に、ボチヤンです。ハンドレールやスタクション等は、代表的の對照物です

ガンネルに手を掛けぬこと

ガンネルは短艇と短艇或は棧橋等と接觸する部分である故に此處に手を出して居れば忽ち指を切られて仕舞ふから注意を要します。

定員以上乗艇せぬこと

定員以上に乗つては危険なことは、誰でも知つて居て、而も其過を往々にして繰り返へすのは甚だ遺憾なことである。

海軍では平水に於いて、短艇の中央部のブランク二

枚を水上に残す如く致られてゐる。波浪大なるに従つてブランクを水上に露すを要することは自明の理である。

帆走時にはテツキング(tacking)(海軍式の發音法に依る)の度に身體を拂はれ或は頭を叩かれぬ様に注意すること

上手廻はし等をやる度に、ブームが右から左へ或は左から右へと移動する時、或はテツキテークルのブロックが躍る時に、注意してゐないと失敗する。だから指揮者は大聲で號令を下し、全員に此の動作を徹底せしめねばならぬ。

艇の上席は艇尾の方なること

例外はあるが大抵の舟は後方が上席である。一寸陸の人の考へと反對なので失敗がよくある。

以上短艇に乗り下りする人の心得べき條項であらう。之を要するに皆常識の問題である。常識の發達した人は失敗は無い筈だが、事實はそうも行かぬらしい。否そう行かぬのである。敢て此稿を草した所以である。

白く砕け、時折大波がヴァルデツクを洗ふ。近いようで仲々遠い。

難航をつゞけること約五時間、島に接近したが島の両端や上から吹いて来る交互の風になやまされて仲々上れない、屢々風下へ押流される。

十一時三十分、やつとの思ひで目的地たる竹生島の棧橋にしがみついた時、嬉しいと云ふよりむしろほつとした氣持だつた。白地に赤い日の丸をくつきりと浮かした愛艇に對しては感謝の氣持で一ぱいだつた。

今迄先輩が數度試みてならなかつた此の遠航をヨットをやり初めてから日未だ浅い僕達の手で半ば成功出来たのだと思ふとたゞわけもなく涙ぐましくなつて、暫らくは複雑な感激に浸つてゐた。晝食をすまして記念寫眞をとる爲に島に登つたのも束の間で、京阪丸や澤山の便船が入つて来るのが見えなのでゆつくり休む間もなく午後一時二十分再び艇の人となつた。

遙か遠くにかすむ多景島迄折からの順風に乗じて長く長く帯を引いて眞直に快走する。

焼つく様な太陽は夜の寒さに引かへて息苦しいばかりに照りつける。そろそろ昨夜の疲れが出て来て島々の寫眞をとるのが關の山だ。ポータブルをならして靜かなメロディに疲れを慰す。

多景島・沖の白石を廻つて沖の島へ近づいた頃には島の灯はあかあかと輝いてゐた。時計を見ると七時三十分、寄港せず帆走をつゞける。

空は曇つて星影も見えず至つてうつとうしい夜だ。もうへとへとにつかれてしまつて機械的に舵を握つてゐるにすぎない。

前方は眞暗で何も見えない。唯一つ遠く遙に螢の火位に見える眞野の灯？をめあてに進む。目標の灯が眞野の灯なれば一直線だが、もし間違つて東岸の灯なれば今にも野洲川のデルタに乗り上げはしまいか、まして風はデツドピフオアで相當強い。艇の後に眞白く物凄い渦が巻く、クローズホールドなればまだしもこんな帆走型で陸に乘上げればそれこそおしまいだ。又少し目標がくるつたり風が變ればブームが飛んで来る恐れがある。之迄に此のコースが一番不安だつた。

だが無事に堅田をすぎたのが十二時半、食糧はまだ澤山あるが食べる氣にもならない。昨夜の睡眠不足がたたつてか一寸ぼんやりしてゐる内に、いつのまにか大きなエリに囲まれて出口が分らずあちらへ走りこちらへ走つてやつとの事が出る事が出来たが、貴重な時間を長く空費した。後で時計を見たら丁度一時間半程うついてゐたらしい。

懐かしい大津の町の燈火をはつきりと見る事が出来て勇氣百倍最後のコースを一氣に帆走してしまつてやらうと、氣のみあせるが恐ろしい睡魔は絶え間なく襲つて来る。時々うつらうつらとやりかけては、はつと氣がつく。

艇足は遅々、コースは亂れ勝だ。二十九日の夜出帆して以來三日目の夜がようやく白みかけた頃、赤い日の丸のマークをつけた眞白い三角帆を柳ヶ崎沖に現し、濱大津に無事到着したのが三十一日午前五時、直に艇庫に走つて三日間の勞苦を共にしてくれた愛艇晴淋に感謝しつつ丁寧にしまつて、やれやれと思つてふと氣がつくといつのまにか東風の時化と變つて小雨交りの烈風が猛烈に艇庫に吹つけて居た。

僕は一生涯中にと期してゐたスケジュールの一階段たる此の琵琶湖周航を完成し得た事を非常に愉快に嬉しく思つて居る。

記 録

使 用 艇——十六尺センターボードヨット

全 所 要 時 間——三十二時間四十五分

全帆走所要時間——三十一時間四十分

全 航 程——約六十四海里



テリーボート 艇名 "Pioneer"

Terry Boat (13.6ft Sailing Dinghy) "Pioneer"

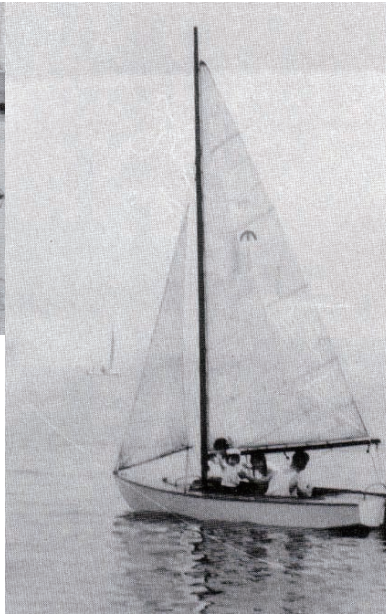
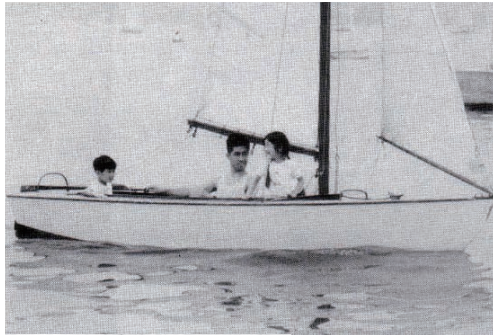
1933年建造

昭和7年、KRYC(神戸外人ヨットクラブ; Kobe Royal Y.C.?) の E. B. Terry 氏と交流を深め、BYCの客員として名誉会員の称号を与えた。1933年(昭和8年)8月6日には、KSC(Kobe Sailing Club)を招聘してBYC対KSCの対抗戦を催している。その際にTerry氏は琵琶湖にて自艇を進水させたと記述がある。これが、その後寄贈され、現在も現存する「パイオニア」号(通称テリーボート)と思われる。またその設計図(BYCで原本保管)を元に、戦後23年に同型艇を3艇BYCで建造している。

「パイオニア」号は現存している(しかもセーリング可能)ディンギーの中では日本最古と思われる。

このKSCとの交流を通じ、クラブ運営、レース運営について大いに学んだようである。

なお、Terry氏は翌昭和9年9月の室戸台風の際(BYCでも艇庫が全壊した)に、神戸のハーバーで船を舫いに行き、岸壁から落水、事故死されたとのこと。



E. B. Terry 氏



昭和23年(1948)

⇒ BYC WEEK NEWS 1933年7月9日

⇒ BYC WEEK NEWS 1933年8月27日

⇒パイオニア修復完成記事 1996年1月27日

⇒パイオニア修復記事京都 1996年1月29日

⇒パイオニア修復記事中日 1996年1月29日

⇒パイオニア修復産経記事 1996年1月29日

⇒パイオニア再進水式朝日記事 1996年7月16日



第2回 SAIL おおつでの帆走 1999年10月10日

EINHEITS ZEHNER(EZ) 艇名 "SVARA"

「アンハイツ・ツェーナー」N jolle / 10m² Rennjolle

1939年建造

1936年、吉本善多氏がベルリンオリンピックに出場（クラスはオリンピック級）、帰途、現地のフリートを視察して10月に帰国した。その土産話と写真から、ドイツのレークボートに魅せられ、鈴木英氏がドイツより設計図を取寄せ（BYCに現存）、桑野造船所にて建造された。艇名は「SVARA」（梵語で「空」という意味）。

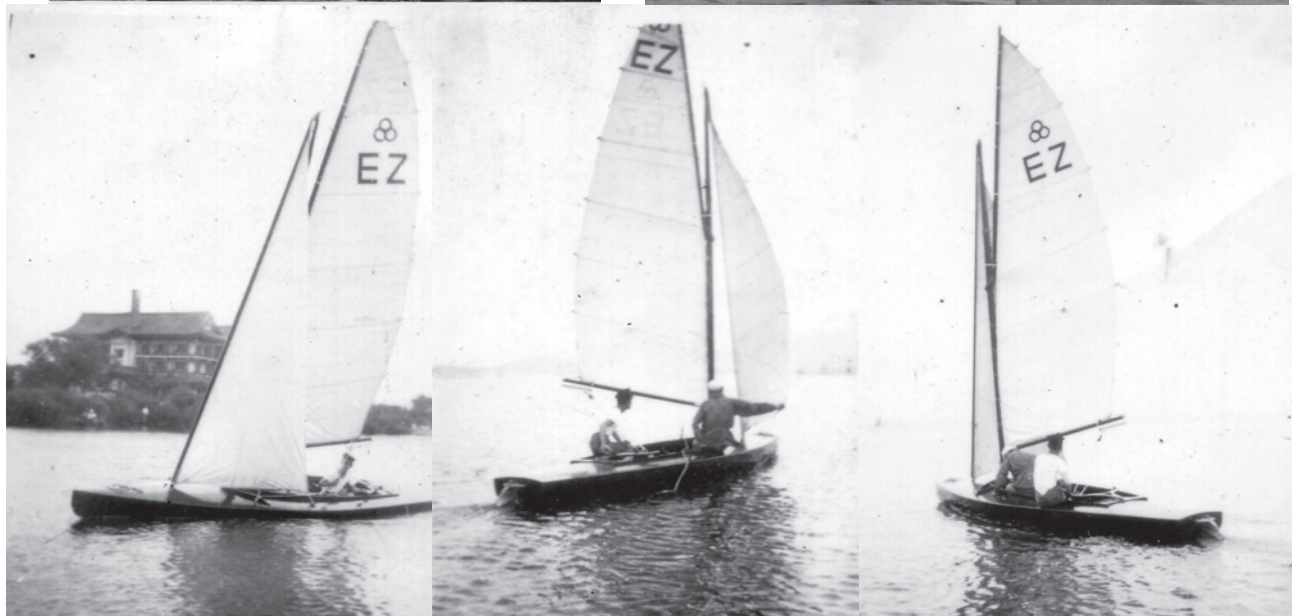
このクラスは、セールエリアが10m²と制限の中、後は自由設計のクラスで、ハルの性能とスタイルを競った。

水線長が長く、ビームは細く、フリーウォーターが低いシャープな船型、ガブリグだが、ガフは垂直に近く、アスペクト比が高くスループに近いセールプランは、当時としては近代的で、その戦闘的なシルエットは非常に美しい。当時、ドイツでは、セール面積別のレースが盛んに行われ、EZも10m²のクラスとして発達する中、規格化された艇種で、当時の最も高性能な艇であった。

またベルリン五輪の次の幻と終わった東京五輪で採用される予定であったようで、吉本善太は日本への導入を図ったようだ。その大変美しい艇は現在も帆走可能に保存され、BYCのシンボルともなっている。

同艇は何度も再塗装で修繕される中、老朽化が進んでいたが、最近では1992年に吉本哲男会員の労にて大幅な修復作業行われ、現在に至っている。1998年から開催されているSAIL おおつでも、毎年シンボル艇として、その勇姿を湖上に披露している。

艇は、シングルプランキングで、美しい船型形状を構成している。最近では、そのコーキング部が劣化し漏れが激しいため、2012年に大規模修復を行い、SAIL おおつでの帆走を披露した。





1975年、ピフコ・ガイソド・レガッタのバスファイターを務める



吉本善多氏 靖国神社展示



1999年試乗会



吉本善多氏 靖国神社展示

■ EZの起源 Artur Vlasaty 氏の記述より

Now I will start to let You know about the history of Your boat:

About late 19th century there were mostly English boat types being sailed ,that were put into categories dealing with the size of sail.
The name was "Gig"-classes.

The number 4 in Roman writing was "IV" and was the character for boats with a maximum sail size of 10 square meter.

In about 1924 the Austrian and German boat builders started to research by constructing completely different types of hulls and tried to figure out to make boats faster.

At that time and also before, the rich people did already race with their boats on the lakes in Austria and Germany.

In that time the "IV" boats were called "Zehner" (because "Zehn" means in German language 10) and the construction rules on the boats still were: everything is

allowed as long the projected sailing area is less than 10sqm.

Through this process of lots of new hull and rigging designs it turned out to become one of the German racing-classes. (beside this there were existing 15, 20 and 22 sqm racing classes with the symbols "M", "Z" and "J")

The symbol of the "Zehner" in the sail was changed to a "N" and from this moment on this class was also called "N-Jolle" (Jolle means a sailboat, one hull only with a centerboard) or "10qm Rennjolle" (Renn means racer).

In the years 1925 till 1931 there were lots of regattas with the N-Jolle and it was high season for boat engineers, sailors and boat builders.

At this time there were about more than 300 N-Jollen existing in Austria and Germany.

But the sailors realized that with the

free 10qm racing class it was more a competition between material than the skill of the sailors. So they choose one of the best hull-designs from Mr.Reinhard Drewitz from Berlin at that time and decided to create strong regulated N-Jolle so called "Einheitszehner" ("Einheit" means unit) in 1932.

From this time on all boat builders in Germany, Austria, Hungary and Swiss ordered the drawings and started to build all N-Jollen as "Einheitszehner".

In the sail sign they added to the symbol "N" the three rings.

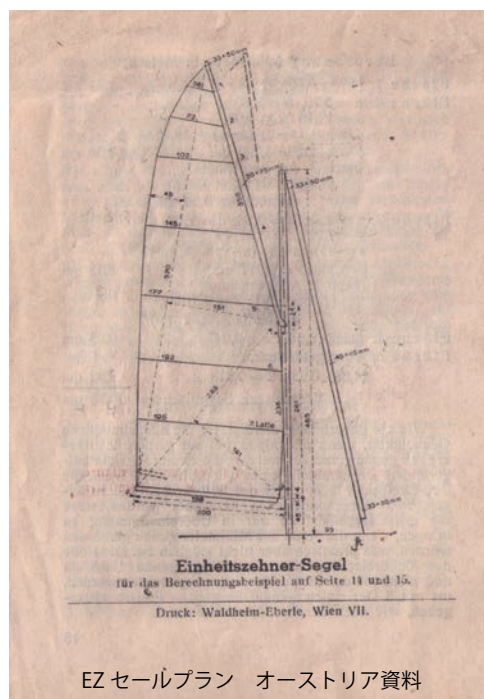
Later on, the rings had to be changes in the design a little bit, because the German steel company "Thyssen-Krupp" sign was looking same and was protected with a copy right by them.

Personal Comment: the letters "E.Z." were never used in any sail. (except in Japan as we now know).

- 19世紀後半 セール面積によるクラス分け IVクラス⇒10m²クラス
- 1924 ドイツ、オーストリアの湖で速いボートの造船競争
当時IVクラスは"Zehner"と呼ばれていた。セールエリア10m²の自由規格
"Zehner" ⇒ "N"クラス ⇒ 後に"N-Jolle" or "10qm Rennjolle"
Mクラス ⇒ 15m²、Zクラス ⇒ 29m²、Jクラス⇒22m²
- 1925-1931 N-Jolleのレースが活発に、約300艇がオーストリア・ドイツに存在
造船競争がエスカレートする中、規格化の動きあり、
- 1932 当時最も優れていたReinhard Drewits(ベルリン)設計の艇をベースに規格化
⇒ Einheitszehnerの誕生
以降、ドイツ・オーストリア・ハンガリー・スイスの造船所で多くのEZが建造
EZのクラス表記は"N"に加え、3つの輪が付け加えられた
- 1940-1945 第2次世界大戦の爆撃・破壊で多くの艇を失った
戦後60艇程度が残り、若干はその後建造された
- 1950-1960 N-Jolleの活動が活発に、ただし、レースはN-JolleとEinheitszehnerが混合で
行われていた
- その後、FRPの時代となり、木造船は廃れていった。1975年にはクラス組織もなくなり、N-Jolle
のレースは無くなった

Artur Vlasaty氏は2005年にN-Jolleを入手、艇の存在と所有者の調査を開始した。現在24艇を確認、あと20艇程度は現存すると考えている。また、各所有者にセーリング可能なように艇の整備を呼び掛け、昨年(2008年)クラシックボートのレース(12回開催)に7艇のN-Jolleが参加することができた。N-Jolleのホームページを開設している。

上記の要約



EZセールプラン オーストリア資料

- ⇒京都新聞記事「独の名ヨット友好の懸け橋」(京都版) 2008年1月13日
- ⇒京都新聞記事「独の名ヨット友好の懸け橋」(滋賀版) 2008年1月13日
- ⇒京都新聞記事「幻の設計図が結ぶ交流」(京都版) 2008年1月30日
- ⇒京都新聞「木造ヨットの縁世界へ出港」2010年7月23日
- ⇒J-SAILING No.85 「素晴らしき帆走艇たち オーストリア国際クラシックセールウィーク」 2010年10月
- ⇒舵誌記事「オーストリア国際クラシックセーリングウィーク参戦記」P104 2010年10月号

During the World War II we lost most of the boats through bombing or damage through the allies after the war. At that time it was also hard to maintain those boats.

After the war there were still about 60 boats existing and some got built new.

Between 1950 and 1960 there was a quite high activity in the N-Jollen class.

But the races were made mixed together Einheitszehner and free N-Jollen.

Then came the time of building plastic boats and that was the death of most wooden boat classes worldwide.

In the time between 1975 and 2004 there was no race anymore, where a N-Jolle was participating. There is no class organization existing anymore since 1975.

I found my boat 2005 by coincident and it was still in good shape so far.

Then I started to find all the existing boats and boat owners (as you can see with success).

Today we are 23 +1 boats worldwide. I am sure there are about 20 more hiding somewhere.

Since 2005 I tried to motivate the owners to repair their boats and sail them and it was steady going up.

In 2008 there were participating seven N-Jollen in races.

And we were present at 12 classic races.

Some of them succeed with a result on the podium.

Now let's go back to your boat: She must be 660 centimeter long and about 140 to 145 centimeter width.

The engineer of the drawing design was Mr. Reinhard Drewitz (1881-1955) from Berlin, a perfect sailor and genius boat

engineer.

Till today I could not find any original drawing of the hull. I just have a low quality copy of a copy of a little part of the "Einheitszehner".

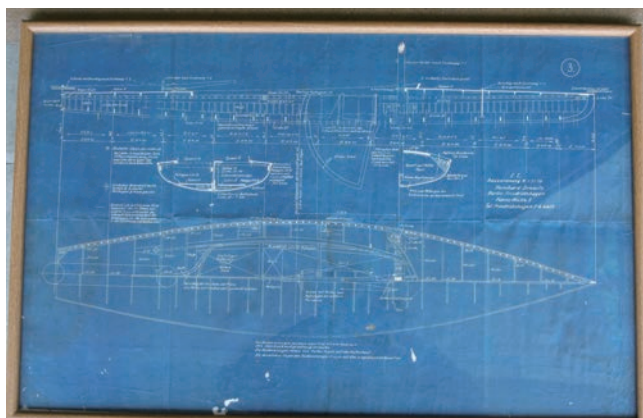
Please, if you could make some pictures of your drawings, I could get an idea, what you have.

I hope this short overview and the information are interesting for you, your club and your historic boat.

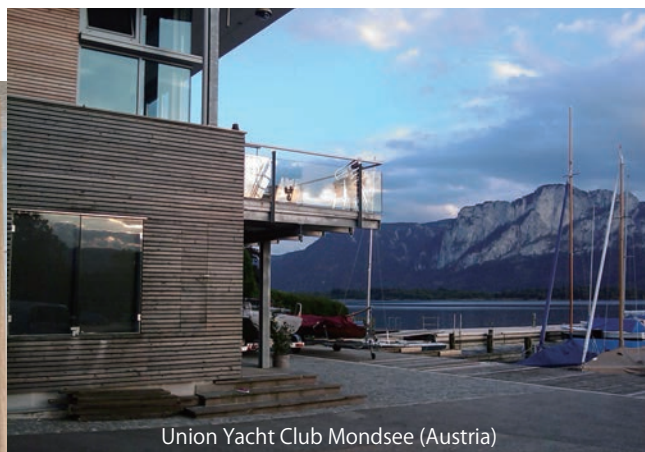
Did you have a chance to check out my photo gallery at:
<http://picasaweb.google.com/Rennjollen>

Best regards from Vienna/Austria

artur



BYC 保管の EZ の図面



Union Yacht Club Mondsee (Austria)



クラブ玄関に飾られた EZ の図面と A.Vlasaty 氏

中塚善助氏撮影の16mmフィルム

中塚善助氏が大正末期から昭和初期にBYCのヨット活動を16mmで撮影した記録フィルムがある。

この貴重な映像は、NHKでも取り上げられ（NHKライブラリーにも所蔵）、1978年8月2日にNHKTV「昭和回顧録（湖面に映える白帆群）」で、日本ヨット協会小沢吉太郎氏とBYC長谷川英一会長が対談の形で放映された。

中塚善助氏撮影の6巻のフィルムは、NHK教育番組チーフディレクター上野重喜氏より2巻の大リールにまとめてBYCに寄贈された。このフィルムが今も現存している。

この16mmフィルムは、保存のため、小橋会員によりビデオ映像化され、古い映写機なしで見ることが可能になっている。

記録映像は大変貴重な内容で、尾花川艇庫での5m級の進水式、柳が崎艇庫建築の土地下見から工事の様子、竣工式、日活女優来訪、A級レース記録、ヨットレース解説などが収められている。

このフィルムの全内容、昭和回顧録番組の映像を添付資料で付けているので貴重な映像を是非ご覧いただきたい。



中塚善助氏撮影の16mmフィルム
(52:52)

NHK「昭和回顧録」
(29:52)



<https://youtu.be/FXc7dAswioY>

<https://youtu.be/BODSMC32dXk>



16mm ライブラリーのカット

■ 九大ヨット部創立五十周年への祝文から

琵琶湖と玄界灘「半世紀の昔を偲び九大ヨット部とBYCを思う」

長谷川 英一

願れば早や50年の昔となった琵琶湖の水域で日本では初めて社会人のピワコヨットクラブ(BYC)が創立した。それと相前後して玄海の水域では、日本で初めての学生ヨットクラブが発足したことは全く奇しき因縁のあるように思われる。

西と東に遠く離れている両倶楽部が、昭和7年BYCが英国(RYA)より国際単一型12呎艇の設計図モデルを取り寄せて昭和8年4月、10艇を大津市桑野造船所で建造し、進水式を盛大に挙行了した。

このA級12呎艇10艇の内2艇を九州帝国大学ヨット部の懇望により、譲渡することとなった。

BYCと九大とは遠く離れているが、水はピワコから玄界灘に続いている。昭和8年のことであるが、BYCのメンバー吉本善太君が単身でA級ディンギーを操って琵琶湖を出発して琵琶湖疏水の疏水路を経て淀川に出て、大阪湾に向かい、更に瀬戸内海を西へ西へと赤穂牛窓まで帆走したことがあった。九州の諸君とその時りレーすれば玄界灘までクルージングが出来たかも知れない。

前述の九大ヨット部へのA級ディンギー2艇も恐らくこのコースを船便であったろうと思われるが通って行ったことと思う。

九大ヨット部とBYCのつながりは今にして思えば大変なつかしい思い出である。

両ヨットクラブはBYCが京一商ボート部OB融資によって50有余年前に創立したと同様、九大ヨット部もボート部のメンバーが創立された点が相共通している。

尚、50年余の今日共に堅実にヨット活動を活発にやり続けることは、全く御同慶の至りである。しかもこの両ヨットクラブが今日互いに楽しい交歓をかわすことの出来ることは喜ばしく思う次第である。

BYCではA級ディンギーと今一つBYCのシンボルとも云うべきEZ艇を保有している。

昭和11年6月(1936)ベルリンオリンピックのヨットレースに出場したBYCの吉本善太君が帰途欧州各地を視察して10月帰国した。その土産に各地の写真とドイツで"アンハイツ・ツェナー" "EINHEITS ZEHNR(EZ)の設計図を購入して持ち帰った。

この設計図によりBYCでは早速桑野造船所でEZを建造した。そのEZ級は今も健在で大事に保管し、毎年5月5日のこどもの日に開催するBIWAKO KIND REGATTAにはEZのマーク鮮やかにフルバテンセールをはらませて琵琶湖上に浮かぶ威容は40年の艇令をも忘れさず健在な姿で誇らしげに帆走するのである。

ヨットと共に53年を過ごして来た自分としては大変なつかしい艇であり、我が恋人のようである。

○にBYCが日本の水域で初めて浮かべたなつかしい思い出のこの二艇種の写真を掲載し御高覧に供したい。

終わりに望み、今後一層両クラブの



A級ディンギー 昭和8年

親密な交歓を懇願すると共に更に九大ヨット部の益々隆盛になられんことを祈念する次第である。

○に目出度く九大ヨット部創立五十周年記念を心から御祝詞申上げる次第である。



EZ級

戦時中から終戦における活動

1938-1945 戦時下における活動

■戦時中の活動

昭和13年(1938)年には、上田、各務、吉本、安盛氏と中心人物が出征、BYCの活動も徐々に困難になっていく。

■クラブ名の改称

戦時色が強まる中、昭和18(1943)年8月より、「琵琶湖ヨット倶楽部」の名称を改め、「琵琶湖帆走艇修練会」とすることになった。

⇒琵琶湖ヨット倶楽部レポート(1943年6月26日号)

⇒琵琶湖ヨット倶楽部レポート(1943年7月13日号)

⇒琵琶湖ヨット倶楽部レポート(1943年8月1日号)

大東亜戦争(太平洋戦争)に発展するとともに、国内のスポーツは全て国防目的の方向に転換し、日本ヨット協会も日本体育会帆走部会(昭和17年)となり、ねらう処は国防海洋思想の涵養と海洋技術の一端の習得とに変わった。その中でBYCも本部の方針に合わせるべく苦汁の決断を行った。

もちろん、終戦後は自動的にBYCの名称は復活することとなった。

■帆走選士資格検定標準

上記、日本体育会帆走部会(日本ヨット協会)として、帆走選士資格検定標準が定められている。目的は上記の様に国防強化のため、海洋技術の習得を目的としたもので、帆走、水泳、漕艇、手旗・モールス信号、救急措置、目測の項目からなり、当時の社会的役割がうかがえる

⇒帆走選士資格検定標準(1943年5月15日)

BYCもこの頃から海洋技術訓練のため、学校や各団体への水上訓練を行うようになっている。

戦時中の様子を示す写真は特にありません。

■終戦時のBYC

BYCレポートは1943年10月号を最後に休刊、戦後発のレポートは1946年9月3日付けで始まっている。このレポートは8ページにもわたり、当時の動静を報じている貴重な資料である。

⇒琵琶湖ヨットクラブ会報(1946年9月3日号)

「執筆を怠っている間に世の中がすっかり変わりました。BYCも変わりました」から始まるレポート

内容は

会員復員情報

未生還情報

戦死情報

吉本正雄氏逝去の報(1946年4月24日)

艇の供出

艇庫の状況

規約改正

関西ヨット協会の誕生

京都体育ヨット協会が誕生

第1回京都国体に向けて結成された

全国国民体育大会

ヨット競技は琵琶湖開催となり、上田氏の事務所にて準備打合せが行われている。

島津ヨット倶楽部の誕生

8月6日に結成

■艇の供出

県からの要請で、国内5米級2隻、国際12呎級8隻を供出、完全修理して引渡し、琵琶湖ホテルに来る進駐軍が使用する。これに対して、県より2万余円の支度金を受けた。

戦後の復興

1946 - 1962 戦後のヨット活動の開始、近代化へ

戦後の会報第一報に当時の状況がまとめられている。

→ BYC_REPORT_1946年09月03日

■艇の接収

滋賀県終戦委員会より要請があり、検討の結果、国内5m級2隻、国際A級8隻を供出。昭和21年4月に完全修理の上、引き渡した。琵琶湖ホテルに来る進駐軍が使うもので、これに対し県から小額ながら2万円が支度金を渡してくれる予定、との記録

■艇庫の状況

昭和20年11月まで吉本正雄氏（昭和21年4月24日に逝去）が管理していたが、その後は荒れるに任せる状況であった。昭和21年4月からは、大林組が臨時販場として使わせてくれとの申し出があり、7月21日に返還を受けている。その御礼として建物の修理を一通り直してもらった。

■関西ヨット協会の誕生

近畿ヨット協会と大阪湾ヨット協会が合わさり、関西ヨット協会が設立された。昭和21年6月9日に大津市役所にて設立総会が開催されている。

昭和21年11月に琵琶湖にて国民体育大会が開催される（第1回京都国体）。

■京都体育協会ヨット部

京都体育協会が昭和21年4月23日に誕生、全国国民体育大会の京都・滋賀予選大会を9月12-13日に開催した。

■全国国民体育大会

戦前の神宮大会に代わるべきものとして第一回京都大会が開催、ヨットは琵琶湖柳ヶ崎で行われた。準備打合せは上田健治郎氏宅で開催されている。



島津ヨット部 昭和21（1946）年



京都ヨットクラブ 昭和22（1947）年



T型艇3艇進水式 昭和23（1948）年



上田健治郎氏御一家、安田、各務、島津の方々 etc
昭和23年T型艇進水式



BYCベランダからの眺め（柳ヶ崎方面）



BYCベランダからの眺め（浜大津方面を望む）



ベランダから南方向を望む

BYCベランダにて
◎、中塚善助氏、長谷川和之氏、上林氏

■島津ヨット部

昭和21年8月2日に誕生、BYC柳ヶ崎艇庫南側に艇庫を建設した。

■T型艇3艇の建造

テリーボートの図面を元に、柿坂工作所にて建造された。進水は昭和23年10月、Blue Flower, Red Flower, White Flowerと命名された。

■艇の買戻し

進駐軍に供出した十艇の内、5m艇2隻、A級4隻を買戻した（昭和24年）。内A級2隻は立命館大学ヨット部に譲った。

■ジェーン台風による被害

昭和25年9月3日、台風被害を受け、艇庫大破、幸いにも艇はスカル2艇が壊れたのみで無事。復興は協議の末、第一艇庫は自らの手で煉瓦造りの建物を建設しようという事になり、以降メンバー総出で作業を行い、翌26年7月に完成式を執り行った。

さらに、昭和28年には、第2艇庫の再建を行った。

■活動の沈滞化

しかし、昭和27（1952）年頃から、クラブ員の足は遠のきがちになり、メンバーが来ない週末も多くなり、昭和28（1953）のBYCのレポートでは、どうしたら活動を活性化できるか等の議論がなされている。過去にクラブ活動を引っ張って来られたリーダーが老齢化し、またヨット連盟の業務の兼務に追われる中、若いクラブ員が離れていく現実があったようだ。

ハーバーからの帰りか
左から、○、松本、○、宮崎、中塚の諸氏



大津氏、中塚善助氏、KYCにて?



中塚善助氏



青木、林、松本、大津、中塚、諸氏



テリーボート、柳ヶ崎にて 1954年



堀川高ヨット部、武川先生と共に 1953年?



レンガ造り艇庫再建工事風景、昭和26年



1958年5月18日



新艇庫完成、艇庫前にて 昭和26年7月



ベランダを望む



BYC 柳ヶ崎艇庫_埋立工事のため立退き昭和 37 (1962) 年 3 月



BYC 柳ヶ崎艇庫_埋立工事のため立退き昭和 37 (1962) 年 3 月



BYC 柳ヶ崎艇庫_埋立工事のため立退き昭和 37 (1962) 年 3 月

■ クラブハウス内の様子

長谷川 和之

この写真は昭和 30 年ごろです。戦前からあった BYC のクラブハウスで兄貴の友人たちと夕食の一時です。左端が私です。クラブハウスには 6 畳の畳の間があって、その先、浜辺側に 10 畳ほどの板張りの部屋（食堂?）がありました。その先はベランダで湖に突き出ていました。

戦後間もない頃ですから食卓の右端には七輪が載っていますし、アルミのなべ類（コップェル）を愛用しました。椅子はデッキチェアで、ベランダで、これに腰掛けて湖を眺めたり、ベランダでバーベキューをしました。ベランダの下はすぐ波打ち際で学生のヨット連中が下から見上げ、焼肉の良い匂いで困らせたものです。

写真の後ろに今も使っている大きいクラブの旗が架けています。

このクラブハウスはまもなく始まった、県の埋め立て工事とその後建てられた共同艇庫でなくなりました。

左から 2 番目が私の兄の昭ですが、その次が京福電鉄の社長の息子の西出君です。松下電器貿易に就職していました。彼が福井の三国港でヨットをと言い出し、KYC の古いスナイブを何艘か？京福電鉄の福井支社へ売却のお世話をしました。今では考えられないほど、外板は杉で、太い重たいマストの船でした。三国の浜辺は夏海水浴で

賑わい、当初は貸しヨットの営業をお手伝いし、東尋坊などへセーリングしました。

写真の雑談です・・・



■滋賀県ヨットハーバーの竣工

1962（S37）年に完成。県は柳ヶ崎浜付近を大々的に埋め立てを行い、ヨットハーバーを建設した。現在の柳ヶ崎ヨットハーバーであるが、従来のBYCがあった柳ヶ崎浜より100m位沖まで埋め立てられた。この工事のため、BYCは約3年間艇を仮設艇庫に移動させていた。

艇庫立ち退きの代償として、県より補償金額が示され、KYCはその際現在の際川に代替地を求め、移動したが、ヨット連盟の活動に深く根を生やしていたBYCは当時滋賀県連会長を務められていた上田健治郎氏（BYC会員）の強い慰留を受け、新しい県ヨットハーバーに入居することとなった。

ハーバー完成と共に、艇庫3スパンのスペースを立ち退きをした代償として、以降無償無期限の艇庫使用を許された。

⇒BYC レポート 1959年11月2日 浜埋立に関する県公聴会

⇒BYC レポート 1960年9月26日

⇒柳ヶ崎BYC 県艇庫無償使用に関する請書 1963年6月28日

⇒柳ヶ崎共同艇庫団体配分案 1963年

⇒柳ヶ崎艇庫移転に伴う移築保証に関する補償額評定通知



艇庫内の様子 1972年





クラブルーム建設 1975年



