

MEMBER'S COLUMN

会員手記

びわ湖と私

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ましたが。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」などを廃船にして、底の浅い今の「外輪船ミシガン」や「ピアンカ」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



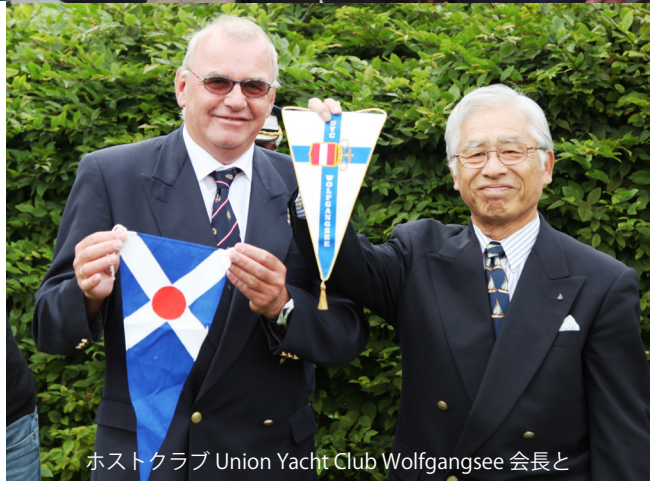
旧王室ハプスブルグ氏（右）と

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付き合い合いが、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

Einheitszehner (10m²)

吉本 哲男



艇庫前にて



尾花川艇庫の前で、右端が私



吉本ファミリーと善太氏(右)

私が小さかった頃、E Zのことを「ツェナー」と言っていました。

昔、BYCのメンバーで、雑誌「舵」の連載コラム「ヨット話の種」を書いた 鈴木 英さん(ドイツ語が出来て、後に電通大学の先生だった)なら“ツェナー話しの種”と書き出されただろうと懐かしい方を思い出します。また ネイティブのドイツ人が「おれより上手い」と言わしめたコレポンでツェナーの図面を入手し、その図面で、このヨットが1939年に建造され、その外にもいろいろ文通されたと聞いています。

艇名選びの時も「ヒットラーはそう長く続かないだろう」とサンسكريット語でSVARA("空"の意)を推されたらと聞いています。

進水時には「最新型ヨット琵琶湖に」と新聞に報道されたようですが、華やかだったときは短く、まもなく日本は敗戦を迎えました。

戦後は、占領軍の関係で台風可愛い名前がついていました。その中の一つ、ジェーン台風は大型で、BYCの艇庫が吹き飛ばされました。当時会長の上田健次郎さんは、江州レンガの会社を経営され、レンガの無償提供をいただき、クラブ員総出で、レンガつくりの艇庫を再建しました。その間E Zは、上田さん宅の梁に横たわっていました。ニス塗りのハルもアメリカ文化の流行で、数回ベタベタとペンキが塗られ、その後もとのニス塗りへと考え、私が1人で塗装したもののペンキで、あの色をやってしまって、やった本人が、いまだ理解できていません。付属品も鉄からステンレスへロープも綿からナイロンへ、セールもコットンからテトロンへフロントのデッキを一部張り替えるなど永年のダメージを改修し毎年の「琵琶湖カインドレガッタ」に、今日の「S A I

L おおつ」にその勇姿を見せてきました。

最近のインターネットの発信がきっかけで、BYCはオーストリアのユニオンヨットクラブとの交流が始まり、1昨年はザルツブルグ近郊の湖で開かれたクラシック・レガッタへの参加や、BYCが保存していたツェナーの図面の里帰りなどがありました。

オーストリア遠征で、美しいクラシックヨットを見た強い印象から、創立90周年の記念事業としてE Zの大改修が始まり、2月から毎週土曜日曜と作業が進められ、KSYCの応援もいただいていた状況を写真で見せていただきました。かって私が改修したときとは全く違って、優れた技と本格的な工具での数々に感心しました。この大改修に参加された皆さんに敬意を表します。

建造後70年を過ぎた船とは思えないニス塗りのE ZがBYCのシンボル艇として「S A I L おおつ」で、その勇姿を見せ、多くのヨットマンの垂涎を浴びたことと思います。

BYC 創立90周年おめでとう!

E Zが、BYCの皆さんとともに、次の100周年を迎えられることを祈っています。



愛艇 EIRY BIRD でセーリング



EZセーリング 1998年10月



パイオニア修復 1996年



オーストリアのEZ仲間



EZの修復作業 2012年



ヨーロッパモス級の思い出

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ェーンのはった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、サイドのところが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を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アがなかつたので、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(会員の城徹さんのお父さん)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が、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



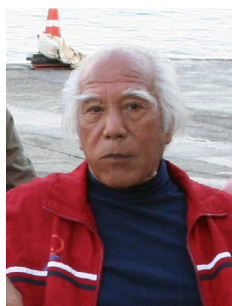
瀬戸内海クルージング



サントビアクラブレース

BYC 90周年おめでとうございます

秋山 福夫



琵琶湖ヨットクラブ 90周年おめでとうございます。

日本のヨット界において 90周年という長きにわたる唯一無二のヨットクラブ、B.Y.Cを誇りに思います。私はセーリング審判(国際審判)のお役も引退し、今後、後進育成、B.Y.Cクラブの発展にお力添えいたす所存です。



2007年 BYC CUP にて

昭和 20 年代の BYC 寸景

小橋 正



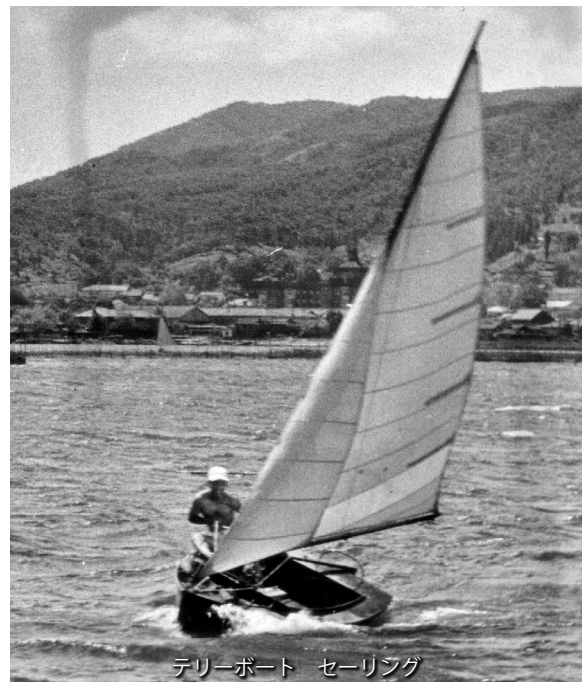
昭和 18 年（1943）春、私は京都府立第二中学校（現・鳥羽高校）に入学した。たまたま同じクラスに長谷川和之氏（現・BYC 会長）が居た。これが縁で私と BYC との繋がりが生じたのである。昭和 20 年 8 月 15 日（1945）の終戦までは戦争一色でありヨットどころでは無かった。戦後数年して、やっと世の中が落ち着きを取り戻してからの事ではあるが、長谷川氏は同志社大学予科（旧制）に、私は同志社経済専門学校に在籍するようになり、長谷川氏はボート部に、私はスキー部に所属し、お互いに部活。費用等調達の為、アルバイトを同じ所でしていた。そこは長谷川氏の親戚でもある国友銃砲火薬店（現・びわこ花火大会等主管業者）での住み込みバイトをしていた。夏は各地の花火大会の業務（その為国家試験の乙種火薬主任免許を二人とも取得していた）、冬は狩猟用銃の弾薬作りなど、勤務と通学とを共働きで紛らわす中で、長谷川氏の BYC 通いも当然されていたので誘われ同行すること度々であった。

その頃の BYC 行きは京津電車（現・京阪大津線）で大津駅より国道を徒歩にて尾花川畔にあった上田健治郎さん宅（故上田美智子さん宅）に立ち寄り、艇庫のキーを預かり、そのまま柳ヶ崎迄歩いたのであったが、何故か行き帰りはさほど苦痛には感じなかったようだった。

BYC のクラブハウス正面は北側であり、白ペンキ塗りのドアを入ると右側に畳敷きの部屋があり、左側に広いフローリングルーム、その外にベランダデッキスペースが回りを木柵で囲んで正面に木製舵輪が飾ってあった（現在も艇庫に保管）。

その頃のクラブ艇は EZ、テリーボート 4 杯、一人乗りスカル 3 杯、サイドフロート付木彫カヌー（LELE）に、乗れない国内 5 m 級（ウィッシュボーンタイプ）に、同志社ヨット部、京大ヨット部貸与の A 級ディンギー等であった様に思う。

当時のクラブ活動は低調であった様でレースも皆無しでメンバーは行ける時に行き、艇の整備と各自自主的にやり、帆走可能であったら湖に出てセーリングを楽しんで、夕方になったら、帰航・陸揚げする迄であった。



そんな勝手気ままな雰囲気の中で、何時も艇には殆ど乗られず、艇庫の奥の方で奥の方一人ガタゴト道具類の整理、パーツ・ロープ等の毀損時には大仕事の艇のメンテナンス等コツコツとなさって居られた中塚善助大先輩の白カッターに半パンツ・ヨレヨレの登山帽のお姿を思い出さずには居られない。

日暮れになるとデッキチェア - を出して、日没の湖面を眺めながら、坂本にあった米軍キャンプ大津の PX で手に入れたコココーラ（当時まだ市販はされていなかった）をさもブランデーかコニャックの如くチビリチビリ飲んでいた。

帰路は湖岸・艇庫と国道との間には建物は殆どなく一面畑であった。その農道を空腹を抱えてトボトボ歩いていると日明かりに赤く熟したトマトが目止まった。これは明朝迄このままにして置いたら完熟落下して畑を汚すことになると判断、素早く自分の胃袋に落とし帰ったものであった。----- et cetera !

WOLFGANGSEE（ヴォルフガング湖） （BYC90周年に寄せて）

松田 進



アルプスから吹き下ろす強風に、優美な木造のハル（船体）を傾けて、水線長10メートルを越すSクラスを初めとする大型ディンギー群が、次々とスタートラインを通過してゆきます。水面から間近に見上げる風と水の抵抗を極度に削りとったその姿は、自然に見事に溶け込んでいました。ここはオーストリアの西部、ヴォルフガング湖、アルプスの山並に囲まれた宝石のように美しい70以上もの湖の一つ。氷河が切り取った大地に出来た湖は、100メートルもの深さを持ち、澄み透っています。まさに夢のような風景でした。そして、それ以上に夢のような出来事は、私とそのレースに参加していることです。

『7/22～7/25 DIE INTERNATIONALE SEGELWOCHE DER TRADITIONKLASSEN』とユニオンヨットクラブ・ヴォルフガングの年間レース掲示板に書かれています。英訳すれば、『THE INTERNATIONAL TRADITIONAL CLASS SAILING WEEK』となるのでしょうか。中央ヨーロッパ最大のクラシックヨットレースで、オーストリアの景勝地ザルツカンマーグートの100年以上の伝統を持つヨットクラブの持ち回りで開催されています。このレースの目的は、ヴィンテージボートの伝統を守りメンテナンスしてゆくことで、レースの参加資格は1950年以前に建造された木造艇に限られています。

何故、私がここにいるのか。長い長い物語を短く書くと、琵琶湖ヨットクラブ（BYC）と同志社ヨット部の草創期の先輩、吉本善多さんが、1936年ベルリン・オリンピックのヨット競技に出場し、一枚のヨットの設計図を持ち帰りました。それが、現在BYCが所有し、年に1,2回ではありますが、レースで帆走しているインハイツ・ツェナー（EZ）です。平成20年、EZでクラシックレースに出場しているウィーン在住のアルツァ・ヴラサティさんが、BYCのホームページでEZを見つけ、吃驚してメールしてきました。あちらでは入手困難なEZの設計図のコピーを送るなど、交流を続けるうち、EZとオリンピックヨレ（ベルリン・オリンピック



一人乗クラス吉本さん出場）の2隻を用意したからと、今年5月（平成22年）に、このレースへの招待がBYCに来ました。それで長谷川和之会長と青木英明キャプテンと森勝彦さんと私との4人がここへ来ています。

さて、第一日目ファーストレース、快晴、順風に恵まれて気分良くセーリングしていたのですが、最終レグでブーム破損。なんとかフィニッシュはしたのですが、明日のレースは出られるのかちょっと心配。「Sorry, It's not a made In Japan.」と妙なジョークが飛んできて、図らずもメイドインジャパンの信頼に驚きました。第二日目セカンドレース、アルツァさんが、一晩で新しいブームを作ってくれたのには驚きました。雨、強風、風下トップグループでスタートしタック、さあこれからとジブシートをカムクリートにかけた瞬間、ガンとアルプス嵐一発、あえなく沈。スタートライン間近で沈したことにより、5分後スタートの大型艇の冒頭に書いた夢の様なシーンを、特別席で見られたのですが。

第三日目サードレース、雨はやみましたが、相変わらず強風が吹いています。発表されたコースは最長です。森さんと同じオリンピックヨレに一人で乗るヘッツァ・ハーライトさん、初日のパーティで同じ72歳同士「頑張ろうぜ！」と言っていたのですが、「I don't like long course.」と言って帰っちゃいました。短い風上航のあと4個のマークを交わす複雑な風下航のあと、二本の長い風上航があります。セカンドレースの反省からジブシートを両腕で引きながらのセールトリム、体一杯を使ってのハイクアウト、青木さんに励まされながらフィニッシュすると、先着艇がハーバーに帰っていません。第4レースをサービスしてくれるようです。やれやれと思いつつながら、サードレースと同じロングコースに果敢に挑戦、久しぶり、何十年ぶりかのディンギーレースをハプスブルグ家の保養地で思い切り楽しませてもらいました。

このレースを主宰する「Das K. u. k. Yachtgeschwader」(The Imperial And Royal Yacht Squadron)は、オーストリア公国の将校のスポーツクラブの伝統を嗣ぎ、120年前に創立されています。旧



クラシックヨットレースにて



UYC wolfgangseeにて

公国時代の伝統で行われるフラグセレモニーも、オーストリア、ドイツ、スイス、日本の国旗がすでに掲げられているフラグポールに、クラブ旗（大会旗？）が掲揚されるとき、ブラスの演奏とともに、軍服を着た一個分隊が整列し祝砲を撃ちます。ドレスコードは白長ズボン、スキッパーシューズ、スキッパーキャップ。二日目のディナーもブルーブレザー、タイ、白長ズボン又はトラヂショナルウエアと決められ、ハプスブルグ家のゆかりの方も出席されていました。最終日9時からのブランチは、ジャズバンドの演奏付き、レース前にゆっくりと鋭気を養えました。レース終了後のアワードプレゼンテーションセレモニーも和気藹々。ヤードスティックナンバーで順位を修正し、ブービーから優勝まで、全員に名前を呼びながら賞品を渡していきます。我々も46艇中、38位と27位ながら「ピワコヤハトクラブ・ヤープン」で大拍手をもらいました。

さすが、ヨットの先進国ヨーロッパ。特にオーストリアの湖水地方（ザルツマンカンゲート）のヨットマン達のホスピタリティ、セーリングテクニック、レース運営、など大人のヨットライフに感動し感謝しています。我々と同じ湖でこんなに盛んにヨットが楽しまれていることにも、新しい発見がありました。

BYCも今年90周年を迎えました。そのクラブの一員だったおかげで、この年で（昭和12年生）こんな素晴らしい経験をすることが出来ました。100年をこえる歴史を持つ、オーストリアのクラブには及びませんが、日本最初のヨットクラブとしてこれからも誇りを持って、伝統を創っていききたいものです。その一つとして、BYCの年中行事に、たとえば2、3年に一回でもオーストリア遠征が組み込まれたら、どんなに素晴らしい事でしょう。



GARA パーティにて



初日のセーリングパレード

BYCの思い出 日本周航中、礼文島からメッセージ 小城 正義



小生は今礼文島の香深という港に入っております、出航して62日目です。

船にパソコンも積んでおりメールも出来ますので原稿提出依頼の件よく承知しておりましたが、落ち着いて考えることが難しい旅の身、なかなか行動が伴わず申し訳ありませんでした。

私がBYCの会員にして頂いたのは1972年、先代の長谷川会長の時に丹羽さん、西之園さん、野田さんの推薦を得てのことで今年で40年が経ちました。

40年間会員として名前を列ねてきましたが、住まいが琵琶湖から遠く且つ15年前より古い船を買って和歌山に置いていることもあってクラブの活動に余り参加もせず申し訳なく思っております。

40年の間BYCで多くの人との出会いがあり、また別れも有りました、沢山の思い出の中で以前の艇庫のこと、琵琶湖大橋巡航のこと、カインドレガッタのこの三つを書きます。

以前の艇庫

以前の艇庫には新婚当時家内とよく泊まりました、そのころは吹田に住んでいたのでクラブの行事が朝早くから有る時には前日から琵琶湖に来て奥のカーペットを敷いた部屋で寝た思い出があります、でも翌日は何となく身体が痒くて困ったものでした。

琵琶湖大橋巡航

40年前にはBYCにもシーホースが数艇有りました、或る時各艇に3～4人乗り組み、弁当持参で早朝に出発して琵琶湖大橋まで行ったことが有りました、前日は大津に住んで居られた西村さん宅に泊めて頂き早朝から出掛けました。シーホースはそういうのんびりした楽しみ方も出来て良かったように思います。

カインドレガッタ

BYC主催のオープンレースをしようということになり、スタートは本邦初のゲートスタートを採用することになりました、号砲と共にEZがスターティングボートとしてクローズホールドで走り始めゲートを開いて行き、レース艇は思い思いに開いて行くゲートからスタートする方法でした、大切なEZにレース艇が衝突しないようにEZの側面にはガードとしてロングボートを配置し、更にはEZの後ろに大きなブイを曳いたモーターボートを配置しての大掛かりなものでした。

ゲートが開くや否やスタートラインを切る船も有れば、風上でEZが来るまで待つ船も有りました、風の強さでEZのスピードが変わり読みの難しいスタート方法でした。

カインドレガッタには後年スピードや走り方が通常のヨットと異なるウインドサーフィンやモスクラスの参加も有って大変でしたがとてもユニークなレースだったと



Wodden Yacht Race にて 2006年 於・サントビア

思います。

BYCは長い歴史の中で常に日本のヨット界の先駆者であったと思います、これからも幅広い層の会員の参加の下にユニークな社会人クラブとして発展して行くであろうことを信じております。



屋代島にて 2006年



Wodden Yoach Race にて



比較レガッタにて 2009年9月

BYCの思い出

青木 昭



「テイコ」付近にて（背景が柳が崎、旧ビワコホテルが見える） 1951年頃

私が生まれて（1949年）間もないころから親父に連れられ当事レング造りの艇庫と隣接されたクラブハウスへ遊びに行ったのが懐かしく思い出されます。

冬が過ぎ水温むころになると毎週のように日曜日になると”おい昭テイコ行くぞ！”と親父からの掛け声が待ち通しかったものです。物心付くまではこの”テイコ”が何のこっちゃか良く解からず水遊びしに行くのがテイコ、と思い込んでいた様でした。当時は艇庫前の砂浜では足でまさぐると蛭が沢山取れたし釣りをすれば子鮎やもろこ等が良く釣れたのですが環境激変であるこの琵琶湖はもう戻って来ないのでしょうか？

当時艇庫までは浜大津から徒歩で約30分程かけて行っていたようでのんびりしていたものでした。浜大津から疎水を過ぎる辺りからは国道の両側は一面畑（田んぼ？）で遠くに琵琶湖ホテルが見通せたのがはっきりと蘇ります。

小学生位になるとやっとセーリング時にティラーを持たせてもらって操舵の方法を訓練させられました、主に現存するテリーボ-



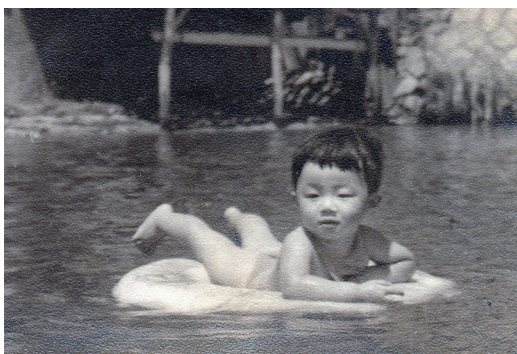
テリーボートでポーズ 1950年 (S25)

トカツェナーに乗せてもらっていたようです。

しかしオフシーズンになると船底のペンキ剥がし等メンテの手伝いをさせられる様になりだんだんと艇庫に行くのが嫌になり中学生くらいになると第一反抗期も重なって艇庫への足は遠のいていきました、が大学生になったころから友人を誘い親父抜きで艇庫へよく行く様になり復活の道を辿る事となるのでした、このころの艇庫は昔の艇庫から建て替えられ共同（県営）のヨットハーバーに生まれ変わっていましたが今のような色々な規制が無く、友人と杯を交わしつつ寝泊まりしてメンテ作業やセーリング（上林氏からレースの特訓）等を楽しんだものです。

このころKYCの横山氏と友達になり上林氏、東田氏、八木氏共々ヨーロッパモスでセーリングを楽しんでいるうちクラブ対抗のレースでもやるか、と言う提案があり現在も引き継がれている比叡レガッタの始まりとなりました。

その後はクルーザーにはまり（クラブ初代のユングフラウII世



BYC艇庫前で水遊び、2歳 1950年 (S25)



BYC創立50周年記念レース 1972年

の艇名をいただく) 夏休みには決まって周湖に出かけたものです、クルーザーも19, 25, 30Fと乗り継ぎましたが社会人になって転勤してからは乗る機会も減り年に4, 5回のセーリングがやっとの今日この頃です。

退職後の趣味は(お上から”趣味が多いのは良いけれどどれかに絞りなさい”)との強いお達しがあり15年程前から本格的登山にはまり月間3~4回の仲間を連れての山行きを楽しんでおります。

淡路島のサントピアマリーナーには西之園氏から受け継いだ34Fのクルーザー(ユングフラウIII世)が舫われているのでメンテのお手伝いをしつつ時々クラブレースを楽しませてもらっております。



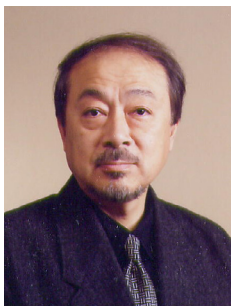
BYC創立50周年記念祝賀会



遠航会(南比良) 1971年(S46)

1970年(昭45年)頃のBYC

東田 渉



ヨットに関しては素人の私が琵琶湖ヨットクラブのドアならずシャッターを叩いたのは1968年夏の事でした。月刊誌「舵」誌上でBYCクラブ員募集を見て艇庫を訪ねた訳です。

現会長の長谷川和之さんのお父上の長谷川英一さんが当時の会長で、見ず知らずの若造にも丁寧に應對して頂き非常に温厚なジェントルマンであられたのが心に残ります。

その頃のBYCは、会員が高齢化して活動がほとんど無いに等しく休眠状態で、若手を必要としていました。

折しも、元名誉会員上林平三さんジュニアの上林純一君と、元会長の青木弘さんジュニアの青木昭君が大学生となり、この若くて元気で時間のある二人がそろそろヨットに興味を持ち始めクラブの若手として成長してきた時代です。で、その二人に同年代の私が加わったという訳です。

時を同じくして、元学連ディンギーレーサーであられたフランス留学帰りの西之園晴夫さんが、ヨーロッパ級の設計図を持ち帰られ協会を設立、そしてBYCに入会されてクラブはヨーロッパ級を軸に再生し始めました。

当時のクラブ艇としてはセール No83 の木製の重厚なシーホース FRP 量産艇としてデビューし始めた Y15 が活躍していました。

その後、城章さん達が加わり、当時の顔ぶれとしては、ヨットに関しては生き字引の知識派の鈴木英さん、元会長の青木弘さん、それに吉本哲男さんが仕事帰りによくお見えになり艇庫前にデッキチェアを出して湖を眺めながらお酒を楽しんでおられたのが印象に残ります。コンガー級を持って入会された大塚清光さんもこの頃のメンバーでした。

現会長の長谷川和之さんは、時々日曜日にお子さん連

れでお見えになり、ヨットより仕事最優先のバリバリのモーレツ仕事人にお見受けしました。多分30才代の頃で仕事に張り切っておられた年代だったのだでしょう。

当時のKYCはBYCにも増して活動がなく、横山君という唯一若手の同世代メンバーの在籍情報を得て、両クラブ間の親睦を目的に彼に声を掛け、計四人で交流を持ち立ち上げたのがヒエイレガッタです。あの舵輪は、京都の河原町丸太町下ルにかつて在った古物商の店先に置いてあるのを四人の誰かが見つけ、入れ替わり立ち代り皆で三日間通い詰めて値切り、確か一万円で購入した覚えがあります。

バイパスの無かった時代の狭くて細い山中越えを通り、自宅のある京都の修学院から四年間琵琶湖に通い詰めヨットに馴染んで来ましたが、社会人となってからは最初の10年位は活動していたものの、仕事上また遠方に居を構えた故だんだんとヨットとは疎遠になって、最後は転勤の為に休会会員にさせて頂いておりました。

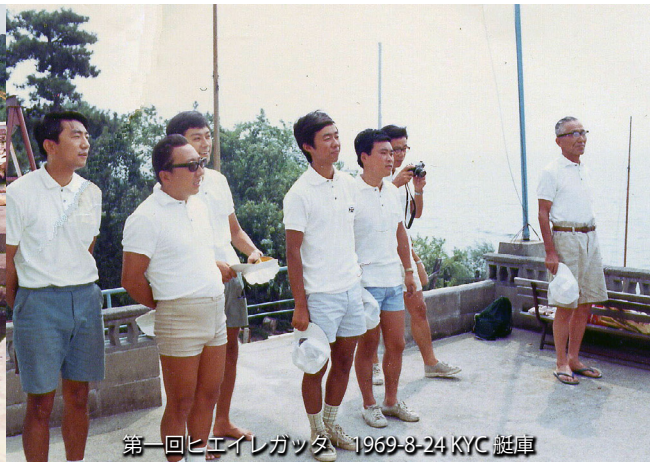
時は過ぎ、先年ハッピーリタイアしたのを機に再び正会員に復帰させて頂き、BYCカップ セール大津 ヒエイレガッタ etc. と元気で活発なBYCと再会出来た事を大変嬉しく思っている次第です。

あと10年で創立100周年のBYCの今後の更なる発展を信じて止みません。

東田 渉



KYC マリリア 佐渡ヶ島クルーズ 敦賀港出航 1969 7 月



第一回ヒエイレガッタ 1969-8-24 KYC 艇庫



第一回ヒエイレガッタ 1969-8-24 KYC



上林純一氏との写真 2003 年 米国ワシントン DC 郊外



2011 年比叡レガッタ



沼島にて 2008 年 9 月



旧日本ヨット協会公認の公式レースの思い出 岩吹 稔



1975年、旧日本ヨット協会公認のワンオブアカインドレガッタ（O.O.A.K.R.）が初めて琵琶湖で開催されました。協会から、滋賀県在住者によるEZでの参加要請があり、故長谷川英一元会長から、故城章氏と岩吹に参加の打診をいただき、喜んで参加しました。

ご存知の通り、このレースは一艇種一艇の参加しか認められません。新参加艇種の仮ヤードステックナンバー（YN）は協会の計測委員の方が計測されました。数値は記憶していませんが、505クラスより低く、トーネードクラスに近い仮YNをいただきました。予想外の計測結果に、城氏と二人で大笑いしたのを覚えています。珍しい艇だったためか運営委員の方がレース中も写真を多く撮られており、レース帆走中の写真を送ってくださいました。その写真と参加賞を寄稿する予定でしたが、なんと37年前の事です。いくら探しても写真が見つかりません。長谷川元会長、城氏から「岩吹君持っていて」と言われ、確かに預かったはずなのですが！参加賞のシャクル回しはありましたので、写真を添付します。

故鈴木先生にYNを基にビワコカインドレガッタ（BKR）で使用するびわこナンバー制度を修正していただきました。びわこナンバー制度はBKRの時代から、セイル大津となった現在に至るまで、永らく使用されています。

最後に2002年の相模湾O.O.A.K.R.におけるYN計算方法がネット上に公開されていたので掲載します。

— 計算方法 —

旧日本ヨット協会技術委員会マニュアルによるYNの使用法

YNの計算法

スナイプのYNを90として各クラスのレース所要時間を用いて各クラスのYNを算出する。

- (1) 修正時間 = 所要時間（秒） / その艇のYN × 100
修正時間の短い艇を上位として順位を決める
 - (2) スナイプの所要時間 × 100 / 90 = 新艇種の所要時間 × 100 / 新艇種のYN
- よって
- (3) 新艇種のYN = 新艇種の所要時間 × 90 / スナイプの所要時間
 - (4) 新YN = 旧YN + 旧YN + 新YN / 3

BYCでの思い出 大塚 庸行



パイオニアセーリング (舵社撮影)

創設90周年おめでとうございます。90年と一言で言えば簡単ですが、並みの事ではありません。途中、波乱万丈・紆余曲折があったと思います。諸先輩方の素晴らしいヨットへの愛情とご努力により引き継がれ今日の90年に繋がっているのです。

90年前とは世界第一次世界大戦の終戦(1918年)国際連盟の創設(1920年)日本では翌年1923年(大正11年)には関東大震災が発生しております。

BYCの航跡(記録)を見ますと、日本最初のヨットクラブとして学生・実業団のヨット競技の発展に寄与され、多くのヨットマンを育成された事が記されています。このような歴史のあるクラブに入会させて頂きましたのは、鈴木 英様の紹介でした。鈴木様は雑誌「舵」にヨットに関するコラム記事を掲載されておられました。

初めて乗ったヨットはY-15でしたが、愛艇は1969年頃東京晴海で開催されていたボートショウで弟と艇の中で泊れる大きさの艇として、オランダ製のコンガーを求めフレキシブルマストにして艇庫を利用させてもらいました。

私はクルーザの「楽浪」(1956年 進水)でNORCの大会でクルーとして参加しましたが、レーサー系でなく風と波の音を楽しみに、好きな時に行方も特に定めず自由に帆走する気楽なヨット乗りでした。

かつては練習を終えた多くのヨット群が帰港し一艇もいなくなった静かな湖面にハーバーから船出し夕日の中、日没まで帆走を楽しみました。

このようなヨット乗りですので、勤めもばらばら、お互いにヨットが好きと言うBYCのようなクラブに入り、各人がそれなりのヨットライフを楽しむと言うこのクラブが好きです。

長谷川英一様などの大ベテランの人々に操船術の指導を受けたり、カインドレガッタ開催日の前日、我が国最初の試みのゲートスタート練習でもたもたしていたら、スタート指導されていた城章様に笑われてしまった事を思い出しました。

参加賞と思いますが「EZの帆走図」のプリントされたガラスコップを今も我が家で夏のビール時には愛用しております。

しかし昨今では我が家の窓から湖上を帆走するヨット群や遊覧船を眺めるだけで、今は建て替えられたかまぼこ型の艇庫から出艇する事に憧れたハーバーが遠くになっております。

お世話になりました鈴木様・長谷川様・城様いづれの方も故人になられておられますが懐かしく思い出されます。



パイオニア フィッティング (舵社撮影)

90周年と54歳 長谷川 健



私は今年で54歳になりました。写真を整理してみると2歳の時に柳が崎の栈橋の砂浜で遊んでいるのを見つけた。半世紀以上ヨットが生活の中にあったということになります。

小学生までは、父親とともにセーリングをし、中学でOPクラス、高校でヨーロッパクラスを乗っていました。家族みんなで沖の島や竹生島にシーホース83で行ったことがとっても楽しかった(そのときはつらかった)思い出です。

ヨーロッパクラスでは、城さん吉本さんなど先輩方に大変お世話になり毎週ハーバーに通っていた様に思います。

今は、大阪北港ヨットクラブでX-35に乗り、クラブ運営のお手伝いは出来ていませんが、比叡レガッタ・SAIL 大津などには参加させていただき、家族みんなで楽しませていただいています。

このたび、90周年を迎えることが出来たのも、会長はじめキャプテン以下みなさんの大変な努力のおかげと感謝しています。

何十年か後、子供たちが写真データを整理したとき、自分たちも幼い頃からヨットに乗って、いろんなところに行っているんな勉強をしたことを思い出してくれればうれしいです。



2012年 比叡レガッタ



昭和35年柳が崎にて



昭和35年柳が崎にて



父親とセーリング



シーホース



白塗りEZ



家族でセーリング



家族でクルージング



家族で



X-35

BYC 90周年おめでとうございます

秋山 紀夫



ついこの間 80周年記念でしたが 10年は翔ぶが如くです。

2009年和歌山で開催されたスループ(2人乗り)テーザー級世界選手権参加はBYCクラブ艇テーザー、マイラーセールとBYCの絶大なるバックアップで参加しました。結果7位、世界の壁は厚いでした。その後、トッパー級全日本優勝やレーザ級級のレース参戦など転戦いたしました。

琵琶湖の水位も上がり、落ち着き、水質も以前よりだいぶ綺麗になり貴重な資源です。一時期ジェットスキーの騒音、激走も滋賀県の条例によりほとんど見かけずのんびりとした湖面です。

ただ相変わらず真冬以外は風が弱く波もなく、ダイナミックなセーリングには欠けます。これからもまだまだ琵琶湖でヨットを通しての接し方、遊び方を満喫せねばなりません。

ちなみに世間の有様は バブル崩壊 リーマン・ショック ユーロ危機 と 混沌としている中 スポー

ツ界 ヨット、セーリング界においても 激変してきています。少子高齢化でジュニア、学連ヨットの部員減少、社会人企業ヨットクラブの廃止、レースの激減に対しA級ディンギーの隆盛、マスターズの増加など様変わりしています。

そんな中、BYCのような ヨットクラブとして維持、存続しつづける意義はおおきい、継続は力なりです。一般参加型のセイル大津レースの開催や柳が崎ヨットハーバーの存続を後押しするなどある意味琵琶湖の顔として社会貢献の役割も果たせています。

今後の課題はまずクラブ員の部員数拡大、将来を見据えたジュニア育成、とともにレース活動の活性化と常勝必達です。



Laser World Wakayama 1994



BYC CUP

私と比叡レガッタ 直海 将



1973年頃、八木、上林さんとシーホースで沖の白石クルージング



1978頃 JungFrau 菅浦クルージング



1983/11/06 Jung Frau 於・志賀ヨットクラブ

B Y Cに入会させてもらって40年近くになりました。入会した当時は、今の長谷川会長のお父さん、英一様が会長をされてました。私は学生時代にはヨットの経験がまったくなく、会長にヨットの事を色々と、教えて頂きました。その当時は、何もかもがゆっくり、のんびり、時が流れていてとても楽しく過ごせた気がします。

又、京都ヨットクラブとの対抗戦、比叡レガッタが行われてました。クルーが足りない時はシーホースのクルーとしてよく乗船させてもらってました。それから、B Y Cには行ったり、行かなかったりで、お世話してもらってた方たちには御迷惑をかけてました。でも比較的よく行っていた時期の比叡レガッタはB Y Cがよく勝っていたと思います。B Y Cがたまには、負けなあかなーと言う時は、その当時は比叡レガッタの担当を真田さんがしてられ、直海くんの出番やでとよく、ヨーロツ

パモスで出場させてもらって、いつもK Y Cのセーラーと最後尾を競ってました。K Y Cの担当の時は、芝生の庭でのバーベキューは、K Y Cの奥様方のお世話で毎回感激でした。

今年の6月に青木英明君に誘ってもらって、K Y Cのダブチックレガッタに久しぶりに、テーザーでクルーをして出場させてもらいました。1レース目にトップが取れ、昼にはカレーライスを御馳走になり、久しぶりのK Y Cの芝生と庭にふれる事ができました。なにか、昔の思い出と風が懐かしく甦りました。



家族でセーリング



1991年



1991年頃 KYC 比叡レガッタ



1993/9/19、KYC 比叡レガッタパーティ



1998年 比叡レガッタ開会式

私とヨット

西村 知明



高校時代



大学時代 (4回生)



全日本個戦

BYC 創立90周年を迎え、改めて日本ヨット界の基礎を作られた先人のご功績に大いなる敬意を表します。私自身その恩恵を享受しながら約60年ヨットをよき伴侶として大いに楽しい人生を送り今に至っています。

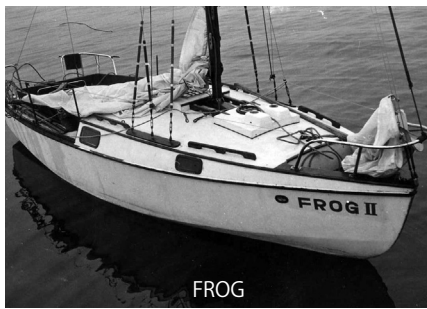
私がヨットに初めて触れたのは高校へ入学した昭和30年の春でした。海が好きで将来は船乗りになろうと思っており、高校ではボート部入部を考えていました。しかし、担任の先生に勧められてヨット部に入部したのです。当時は京都府下の高校では堀川、鴨沂、立命、朱雀、平安、宮津、宮津水産と7校程が活躍していました。当時の柳ヶ崎はヨットハーバーとはいえるような状態で無く艇庫と言えるのはBYC、KYC、鷗盟舎(同大と京大が同居)と後数庫くらいのものでした。堀川高校の艇庫も葦の生えた湖岸に建つバラック小屋でした。A級デインギー、スナイプ各1艇で活動していましたが、当時は未だインターハイがなく国体だけが高校ヨットの晴れ舞台でした。私は高校2年(兵庫国体)と3年(静岡国体)に出場しました。成績は確か5位と2位でしたが高校時代に競った逗子開成の田中君、早稲田実業の渡辺君はその後大学進学後もインカレや定期戦で強力なライバルでした。当時京滋で指導者的立場に居られたのは中塚善助氏、上田健次郎氏、井上正春氏、原田敬之助氏でした。これらの大先輩から少なからず薫陶を受けその後の私のヨットライフの大きな支えになっております。

大学進学に当たっては幾つかの大学からお誘いが有りましたが、迷う事無く同志社大学へ進学し、琵琶湖でヨットを続けることになりました。当時同大はインカレで毎年の様に優勝候補に挙がっていましたが、残念ながら昭和17年以降優勝から遠ざかっていました。私が3回生(昭和35年)の時、千葉県館山で開催されたインカレで戦後の初優勝を成し遂げる事が出来ました。その時は4回生2人で総勢20人足らずと言う弱小チームの上、琵琶湖ホテル拡張の為艇庫(鷗盟舎)が立ち退きとなり艇庫の無い雨晒しの状態で監督も不在と言う見放された

チームでした。しかし、勢いと言うのは怖いもので定期戦や近畿インカレで連戦連勝し大いなる自信を持っていました。それに引き替え私が4回生(主将)で迎えた愛知県常滑インカレは2連勝を義務つけられプレッシャーで押しつぶされそうでした。幸い3回生の時にA級デインギーの全日本個人選手権で優勝しその事を糧として何とか乗り切り2連勝出来、同時に全日本学生個人選手権も獲得する事が出来ました。次の年も優勝し3連勝を達成する事になり同大の黄金時代の幕明けとなりました。

37年に大学を卒業し立石電機(現 OMRON)に入社。2年後の東京オリンピックの強化選手に選ばれ葉山の強化合宿に参加していたのですが、当時会社の理解も得られない状態ではなく悩んだ末強化選手を辞退しオリンピックを諦める事になります。その後会社をお願いしスナイプ級2艇を新造して頂き実業団活動を開始しました。当時の立石電機には経験者が居なくて実業団チームとしてほぼゼロからのスタートでした。5年程活動した所で、学連経験者が入社した事も有りバトンタッチしました。その後立石電機のヨット部は実業団、国体、ヨーロッパモス級、アメリカズ・カップ等で大いなる活動結果を挙げています。

卒業後はまず元BYCメンバーの真田さんとシーホースを建造し琵琶湖での全日本に出場したりしていましたが、同時に井上正春氏の影響でクルーザーに魅せられ21ftJOGを真田さんはじめ同大OBで建造し、FROG GROUPを立ち上げました。その後クルーザーはFB3・N30・GIB SEA402と乗り継ぎ今に至っています。その間琵琶湖でのNORCレースや、一時英虞湾合飲の郷マリーナーを拠点に鳥羽レースに出場したりしていました。30歳代中頃から仕事が忙しくなり、福岡へ転勤その後ドイツ駐在と続きヨット活動から一時遠ざからざるを得ませんでした。1984年に帰国し再びヨットライフを楽しむ事ができる様になり、その時にBYCに入会しました。入会の一番大きな理由はBYCが同志社大学



英国ナローボート運河の旅

ヨット部の Origin であり、日本で最古のヨットクラブであるという伝統に強く惹かれたからです。

当時BYCのメンバーになるという事はある種のステータスでもありました。入会当初はBYCの色々な行事に参加していましたが、自艇が和邇の志賀ヨットクラブに置いている事と、若い人中心にレーザークラスで活動するようになってから足がどんどん遠のいていきました。現在は殆どBYCの活動をしていない私ですが、会員の一人として僅かでもBYCを支える事が出来ればと思っています。リタイヤしてからは友人と琵琶湖の外でクルージングを楽しむ機会が増え、四国一周、西宮～英虞湾、西宮～国東半島、大阪～沖縄とここ5年程は毎年の様に出かけております。今年は西伊豆クルージングに出掛ける予定です。又、月に一度の頻度で淡路島サントピア・マリナーでのクラブレースに参加し、青木さんのJUNG FRAUと共に楽しんでいます。

以前に一度総会時にご報告させて頂いた様に、私は英国が好きでナローボートで運河の旅には3回ほど出かけました。ネス湖を含むカレドニアン・キャナルは素晴らしい思い出です。ナローボートでのクルージングは最近TVでもよく取り上げられて日本から出かける人が増えたようです。そろそろ人生のロスタイムに入って来ましたが、まだまだやりたい事が有りゆっくりできません。

英国のナローボートの旅、カナダのリド・キャナルのクルージング、オーストラリアでのチャーターヨットで気儘なクルージング等々考えていますが、果たして実現するかどうか……。この世から消えるまで大いにヨットライフを楽しみたいと思っています。



BYCの思い出 城 徹



私の父（城 章）がBYCに入会したのは、おそらく昭和40年代のはじめの頃だと思うのですが、その当時、私はまだ幼稚園児でした。週末になると必ずと言っていいほどハーバーに連れて来てもらい、クラブハウスでチョロチョロしていました。

そのうち父はグッピーを自作し、幼い私をいきなりたった一人で艇に乗せて湖面へ送り出し、怖くて必死の私に棧橋から「ティラーを押せ」「シートを引け」などとアドバイスして、強引にヨットの操縦を教えられました。

その後父はヨーロッパ、フィン、レーザーなどのシングルハンダーを乗り継ぎながら、クルーザー「楽浪（さざなみ）」のメンバーとしてヨットライフを楽しんでいました。

私の方は、琵琶湖ジュニアヨットクラブの一期生として、小・中学校時代はOP、ヨーロッパなどに乗りました。

当時のジュニアでは、レースにむけた乗艇練習というよりはヨットを通しての子供の健全育成といった活動に力が注がれていて、乗艇以外にロープワークを教わったり、鈴木英先生をはじめとする先生方のお話やフラッグを憶えたり天気図をとったりといった座学、また、夏の合宿や冬の千石岩登り、NORCの協力を得てクルーザーでの一泊クルージングなど、様々な活動をしていました。

その頃、父が一生懸命取り組んでいた琵琶湖カインドレガッタの第一回大会では、微風に始まり途中から北の強風が吹き出すというコンディションの中、ひときわ艇速の遅いOPで出場した小学生の私が修正タイムで有利となり、優勝トロフィーを手にしたのも懐かしい思い出です。

その後の私は、膳所高校ヨット班、滋賀大学教育学部ヨット部、滋賀県ヨット連盟に所属してFJ、スナイプ、470などで専らレース活動をしており、ハーバーへは常に顔を出しつつも、BYCにはいささかご無沙汰しておりました。そして、昭和63年4月に父が51歳で急



1994年 比叡レガッタ

逝し、メンバーの皆さんのご好意で世襲会員ということでBYCメンバーに加えていただいたことであります。

残念なことには、父の死後、家業の寺の住職を引き継ぎましたので週末が法事・法要等で忙しく、なかなか皆さんと顔を合わせる機会が無く、クラブ行事にもほとんど参加できず心苦しく思っています。現在、数名の仲間と琵琶湖でクルーザーを所有し、ウィークデーを中心にひそやかにヨットライフを楽しんでおります。今後ともハーバーへ顔を出す機会に恵まれました折には、「こいつ誰や」などと言わずどうか宜しくお願いいたします。



1971年 比叡レガッタ



1971年 遠航会

私とBYCへのかかわり

奥田 任克



昭和47年に大阪電通大に入学して、さ〜〜クラブ活動でもと、憧れであった航空部、いわゆるグライダーに乗りたくて体育部を訪ねるも部室は閉ざされたままでした。

何度か部室の前に行くうちに、ヨット部に声をかけられて、お話内容が、実はな・航空部は他校に貸したグライダーが墜落？して、クラブは休眠状態だよ・・・それに、グライダーなんて、新生は羽根を持って離陸の手助けで走らされるだけだよ。え・・・絶句でした。

続いての話が、うちのヨット部は、入部したすぐに、その日からヨットに乗せてあげる、、と。余り泳ぎの得意で無い私でしたが、つい口車に乗せられてヨット部へ入部・・・大学の部活人生は、また別途の話になりますが、あつという間に卒業となり、追い出しコンパで、もうヨットともお別れだ〜と・・・もっと乗りたかったな〜と話をしていたら、当時、大学ヨット部の顧問であった故BYC鈴木英先生から、じゃ、うちのヨット倶楽部においでと・・・かる〜くお話があり。ヨットのスタートもそうでしたが、BYCに入るのも、あつけらかんとしたスタートでした。

で、昭和52年の卒業と同時に、BYCに入れて頂き、また、入会金も2、3年の分割でお支払いをさせて戴いた経緯があります。(あの時代、私にとっては、高かった・・・) なにも深く考えないヨットの経緯でした。58歳となった今、たしかに趣味も無い人生は考えられませんが、ヨットに乗ってて良かったと思っております。

また、異業種であるBYCのメンバー方々とのお話も、私の人生では貴重な栄養となっています。これからもBYCの更なる発展を願っております。

私のヨットライフ 青木 英明



ヨットは、伯父の青木弘、従兄の昭に連れられて通い出したのが中学2年生の頃、最初は少しOPに乗りました。ちょうどジュニアYCが発足する時で、入らないかとも誘われましたが、身体が大きくOPでは合わないので、すぐにヨーロッパ級に乗りつぎました。高校生の時は、ヨーロッパ級のレースに何度か出場しましたが、戦績は今一つ、当時は、同年の長谷川健、年下の城徹君が抜群に速かった覚えがあります。

また、八木氏達のJUNG FRAUグループにくっついて、クルーザーに乗るなど、徐々にヨットにはまっていき、当時は、堀江健一や青木洋などの冒険クルージング記を読みあさり、いつかはと思っていて、また、元来工学系の人間で、ヨットの力学的・構造的な面白さに接し、ファイアーボールの自作を企んでいた事を思い出します。

大学になり、BYCがあり、ヨットはいつでも乗れたので、工学部では留年確実のヨット部には入らず、レーザーを2回生のときに乗り始めたことと記憶します。当時、島津の平野さんやオリンピックに出た野上さんらが、世界選手権を目指し、毎週レーザーで練習をされており、この仲間についていくときっとうまくなれると思ったからで、平野さんにはセオリー通りの手堅いヨットレースを学びました。

その後、レーザーの各地のレースに頻繁に参加する中で、戦績も上がると共に、大谷隆夫氏の元、国際的なレーザーコミュニティに深く浸る中、セーリングだけでなく、ヨットライフの楽しみを、このレーザーの活動を通じて学んできたと思っています。

英語は苦手科目だった自分を、海外に開いてくれたの

もヨットです。グアム親善レースが海外の最初、その後、オーストラリアの太平洋選手権にも参加しました。世界に出なければと思ったきっかけはヨットでした。

会社に入って、1987年～90年の間、米国駐在の機会があり、ニュージャージー州に住みました。企業駐在員は、普通休日はゴルフですが、私は日本人社会からはせめて休日は離れようと、ディンギーレースをやっているヨットクラブを探して、コネチカット州ウエストポートにある、Ceder Point Yacht Clubで行われる、Laser Frostbite Raceに参加し、先方のヨットライフを経験しました。いまだに連絡を取り合っている友人もいます。

帰国して、BYCに顔を出しましたが、活動は低調で週末もシャッターが閉まった状態でした。ちょうど、この頃在阪就職でセーリングスポットを探していた川建君達と出会い、周囲のメンバーを引き入れて"Biwako Singlehand Dinghy Racing"と称す月例フリートレースを始めました。米国のCPYCの運営をまねたもので、昼から始める簡易レースです。これが、現在のBYC CUPにつながっています。簡単な運営ですが、毎回着順はきちり取り、レポートを返し、表彰すること事が基本。これにより参加者の輪が広がっていきます。一時期はフリートレースでも30艇を超える事もありました。

セーリングする事は勿論楽しいですが、それ以上に仲間のコミュニティがあることが重要です。そういった毎週末の日常と違うライフを楽しむこと、これが、金銭でも地位でも得られないQuality of Lifeというものではないか、と感じるところです。欧米のヨットクラブには、普段着でのそういった雰囲気が満ちており、生活の質の面では、日本はまだ遅れていると感じます。

しかし、お客様は神様と、何もかも商業主義の時代、



1989年 Laser Frostbite Race・米国コネチカット州



2005年 瀬戸内海クルージング



2010年 オーストリアクラシックセールウィーク

敷かれたレールの上に乗っかるだけでは、本当の楽しみは決して得られません。自ら企て、工夫、努力を重ねる中で、周りの仲間とコミュニケーションしていく姿勢が大切なんだと思います。そのベースになるのがヨットクラブなのではないかと思います。BYC 創設の趣意書にある、「社交とスポーツを併せ持つ倶楽部」という記述は、まさにそういうことなんだと思います。

一昨年、E Zの事がきっかけで、オーストリアのヨットクラブとの強いつながりが出来ました。彼らは、同じ志を持ったはるか遠方からの仲間として、大いに歓待してくれました。言葉は通じなくとも、単に観光で訪れることとは段違いの感動を得る旅ではなかったかと思います。日本の最古級ヨットクラブということだけでは全く自慢になりません。設立当初から、趣意書に記述されているように、ヨットという国際コミュニティを通じて、日本人の生活の質高揚、国際化を図るんだという明確な目的指針を示して、活動されてきた、その尊敬すべき大先輩達の存在が本当に自慢できることと思います。その偉大な先人のお陰なんだと深く感謝する次第です。今も、その創設当時と何ら変わらないスピリッツであるべきなのでしょう。時代と技術は違って、スピリッツは全く同じなのです。

最近周囲のメンバーにも、日本周航や海外クルーズなど、自らの「夢」を果たすべく人生をエンジョイされている方がおられます。その姿を羨ましいと思うようになってきました。定年を待ち遠しく思うこの頃です。



1983年 Laser Pacific 選手権・オーストラリア



1985年 505 級世界選手権・江の島

私とヨットとBYC 本田 和也



大学一回生の4月、教室で隣に座った学生から「ヨットに乗って見いひんか?」と誘われた。

三井寺下の琵琶湖で、近大OB（相坂、井上、浜田、村山、各氏）がヨット教室を開催していた。微風ですべるように走る感覚、艇から見る景色は、私をそれからの長いヨット人生に誘った。

すぐに同級生4人で同好会を結成、古いスナイプを手に入れ、琵琶湖ロッジで練習を開始、それだけでは飽き足らず一人で中古のシーホッパーで琵琶湖セーリングセンターに籍を置いた。

センターの仲間4名でニューオセアン23（艇名 酒処）を買い名鉄マリーナで乗り始めた。縁あって4名とも同マリーナのカーリーニョ（ヤマハ33）のクルーになる。後にカーリーニョは西宮に移り6～7年パールレース、NORCのレースに出場し、海を満喫した。

家業に就くとともに、時間的余裕が無くなりクルーザーから足が遠のき、自然とディンギーに戻る。

1993年、吉本、青木氏のお誘いで琵琶湖ヨット倶楽部に入会、以後レーザーとユングフラウ（サントピア）を続けている。

私は人の出会いで世界を広め、自然と交わり、今もヨットと人生を楽しんでいる。

これからもBYCとともに琵琶湖を大切に行きたいと思っている。



2011 比叡レガッタ



BYC CUP

B Y Cでの思い出

勝馬 登



初めてB Y Cを訪れたのは、今から約30年前の33歳の頃でした。当時、私は毎週日曜日、柳が崎でレーザーに乗っていました。その頃クルーザーレースに誘われたのが、当時フログVに乗っておられたB Y Cの真田様です。隣の町内ということもあり、クルーザーの走らせ方、レースでの勝ち方を1から教えて頂き、須磨でクルーザーに乗っていた時とは比べものにならないくらい、レースに勝つことの楽しみと喜びを教えて頂きました。当時フログVは、柳が崎のB Y Cから出艇し、当時のN O R Cレースに、ほぼ100%出場していました。私が、B Y Cの艇庫に出入りしたのも、その頃からです。

私には3人の子供がおりますが(今では孫もおりますが)、小学3年生の頃から、なんと3人ともO Pに乗り始めたのです。それ以来、約15年間、毎週柳が崎通いのO P生活が始まりました。B Y Cには琵琶湖ジュニアの先輩方も多くおられ、ずいぶんO Pを教えて頂きました。

やがて、子供たちも高校生になりレーザーに乗り始め、今度はB Y Cの青木・秋山様を始め川建・森・本田様他「柳が崎フリート」の若きレーザー乗りの方々にレーザーを教えて頂き、またまたB Y Cのお世話になりました。ケーブタウンで開催されたI S A Fユースワールドで、レース中ペンギンに追いかけられ、メインシートの端をくわえられたり、国体で3回も優勝させて頂き、姉妹で皇后杯を頂いたり、素晴らしい思い出を、たくさん作って下さったのも、B Y Cの若きレーザー乗りの方々のお蔭です。この場をお借りし、改めて御礼を申し上げます。ちょうどその頃に、私もB Y Cに入会させて頂きました。

思い返せば、私がB Y Cにお世話になり、今年でかれこれ33年になります。ヨットはシングルハンドに始まりシングルハンドに終わると言われますが、まさに私もシングルハンドに始まり、今は毎週琵琶湖の北湖で、クルーザーのシングルハンドの練習をしています。

人には、色々なヨットライフがあります、自分が乗って楽しむヨットライフ、子供達にヨットの楽しさを教え、将来のオリンピック選手を育てるヨットライフ、そして

また自分で楽しむヨットライフ、どれも皆素晴らしいヨットライフだと思います。大切なのは、ヨットマンはヨットに乗る事だと思います。

最後になりますが、創立90周年を迎え、心からお祝いを申し上げますと共に、伝統あるB Y Cヨットクラブが、いつまでも発展していくことを願い、私のお祝いの文章に代えさせていただきます。

創立 90 周年おめでとうございます

松浦 孝年



高知でサーフィン

拝啓、クラブメンバーの皆様、琵琶湖ヨット倶楽部創立 90 周年、おめでとうございます。

自分が入会した年がいつ頃だったのか、はっきりとは覚えていないのですが、確か和歌山でレーザーワールドが開催された年の前後であったと記憶しています。レーザー柳ヶ崎フリートで、毎週のようにフリートレースやスタート練習をしていた頃が最近では、すごく懐かしいです。

同じハーバーで、活動していた琵琶湖ヨット倶楽部にも当時は大変お世話になりました。その頃入会のお誘いを頂いたことがきっかけで、クラブ員として今日まで自分のヨットライフのお世話になっています。

思い出としましては、レーザー級のメジャーレースを何度か主催し、メンバーが一致協力してレースシーンを盛り立て、地方からの参加選手にもレース内容について

絶賛を頂いた事などが印象に残っています。

選手として活躍できる程の実力があればいいのですが、ヨットレースの運営も結構たのしいヨットライフの思い出です。

日本のヨットシーンにおいて、90年という年輪を積み重ねた歴史は偉大なものだと、改めて感嘆しています。

今後も倶楽部が、より一層有意義で楽しい空間であることと、クラブメンバー皆様の健康を願い、90周年記念の原稿とさせていただきます。

敬具



BYC CUPにて

私とヨットとBYC

川建 治



私が初めてティラーを握ったのは、確か小学高学年の夏休み、地元福岡の小戸ヨットハーバーで開かれた少年ヨット教室だったと記憶しています。その後、高校卒業まではヨットとはほぼ無縁でしたが、地元の大学でヨット部に入部し、以来約30年間ヨットに乗り続けてきました。

私が初めて琵琶湖でヨットに乗ったのは、大学2年の夏、柳ヶ崎ヨットハーバーで開催された学生のレースでした。これが湖なのかと思うほどに広い海面（湖面）が広がっていたことは今でも克明に脳裏に焼き付いています。その時は、自分のヨット人生の大半を柳ヶ崎で過ごすことになるとは夢にも思わず、浜大津から京阪電車に乗って京都に行き、先斗町でお好み焼きを食して、夜行バスで福岡に帰りました。

ヨット部は4年で引退したものの、その後さらに3年間続けた学生時代も、大学の後輩たちと共にスナイプでのレース活動に明け暮れました。しかし、いつまでも遊び続けるわけにもいかず、年貢を納めた先が関西でした。

1992年4月、就職直後の私は、阪急宝塚線沿線にある会社の寮で、「これからはレーザーに乗ろう」と決心し、早速レーザーフリート探しを始めました。当時はインターネットもなく、知人からの情報を頼りに、いくつかのレーザーフリートを訪ねました。最後に訪ねたのがレーザー柳ヶ崎フリートでした。

当時体育会出身の生意気な若造にとって魅力的かつ衝撃的だったのは、社会人クラブを中心とするヨット文化です。セーリングを楽しむ人、レース志向の人、お酒を片手に琵琶湖に浮かぶヨットを眺めて楽しむ人など、ヨットへの取り組み方は様々ですが、皆さんヨットとヨット仲間を心から愛している人たちばかりでした。そして、その中心にいたのがBYCでした。



柳ヶ崎での活動を即断した私は、早速レーザーを購入しました。当初私は、BYCには入会せずレーザーフリートだけに籍をおいて活動していました。もちろん、その間もBYCのメンバーには大変お世話になっていました。その後、1997年にレーザーフリートのメンバーと共にBYCに入会させていただき、それ以来今日に至るまで、多くの素晴らしいヨット乗りたちとの出会いによって、本当に楽しいヨットライフを過ごしてきました。

大袈裟かもしれませんが、私がBYCでレーザーに乗ることになったのは、今思えば運命だったような気がします。私の母校のヨット部は、日本最古の大学のヨット部で、創部時にはBYCに多大なる支援をいただいています。そして、そのヨット部時代の記憶があればこそ尋ねた柳ヶ崎であり、尋ねたあの日でなければ、BYCのメンバーと出会うことができなかつたかもしれず、そうすると、私は早い段階で、ヨットを中退していたかもしれません。

あと何千回琵琶湖でヨットに乗るのか、そしてあとどれだけの素敵なヨット乗りと出会うのか、定かではありませんが、BYCのおかげで、これからも私のヨット人生は順風満帆だと確信できます。日本ヨット界の黎明期から今日まで、最古の倶楽部チームとして日本ヨット界を支えてきたBYCに感謝するとともに、その倶楽部の一員であることを誇りに、これからも琵琶湖とヨットを楽しみたいと思います。

皆さん琵琶湖でお会いしましょう！