

BYC's HISTORY

BYC の歴史

1922 - 2012

創立時代

1922 - 1936 ユングフラウ建造と挫折

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フオ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―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氣勢揚ガラズ、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ス。

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に分譲ス。

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ち、水上スポー

ツノ大先輩大國寿吉氏ヲ迎ヘテ我が倶楽部ノ会長ニ推薦ス。会長ヨク我等ヲ指導シ、無ニノ良指導者ナリキ。

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類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（〇り善社長）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）津田〇右治氏（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。

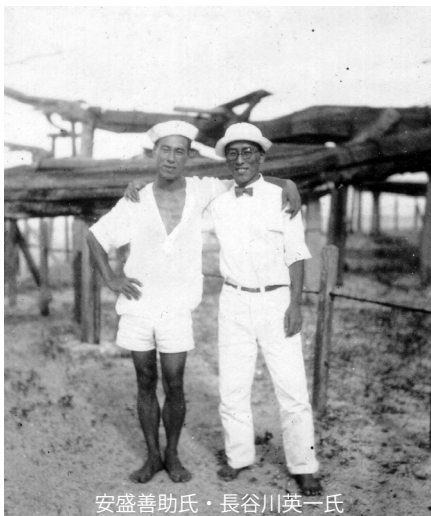
ユングフラウは大正14年に7月に琵琶湖周航を行ったが、同年8月の台風で繋留中に大破し、使用不能となったので、京商漕艇クラブも一時解散の止むなきに至った。しかし上田氏は昭和4年秋に12呎のヨットを建造し「K」と名付けて再びセーリング活動を開始した。そして、昭和5年の秋、元の京商漕艇クラブの有志が集まり、新たに日本ヨット倶楽部が設立された。

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。

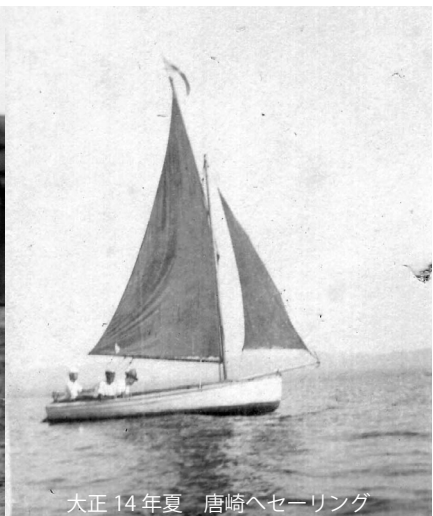
*注）京一商漕艇部OB有志で結成したのはセーリンググループがBYCの発足にあたるわけだが、上記記述では大正12年となっているものの、大正11年が正解のようである（長谷川英一氏が確認）。



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

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。



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

■ 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発揮するであろう。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する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うではないか」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 大津市中保町
電話 大津一七〇番
艇庫 大津市尾花川

■ 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の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けゆくであろう。

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る。

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。過去十数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總會ノ承認ヲ求ム可シ、委員会ハ会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、總會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、ヨットキャンピング、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でも教わりたい
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、日曜を愉か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る心配はない。

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テント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

淋しき汀に歡喜あり

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

■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 (SALO)」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、大國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。

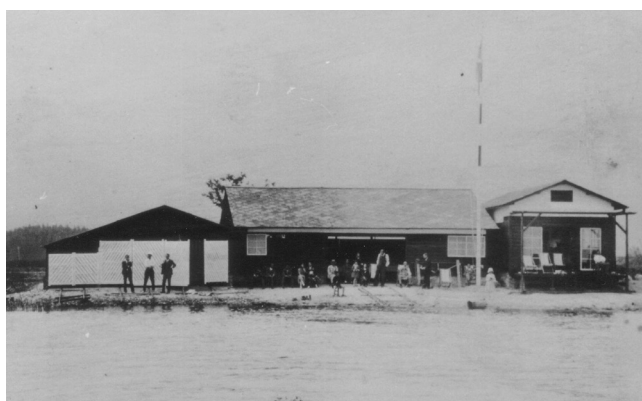
1933年（昭和8年）

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。



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も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

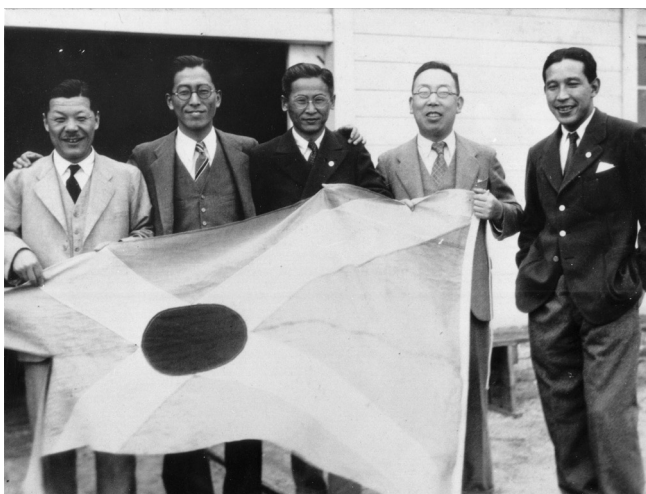
を平面に格納し得る程度のもので、艇庫内から水中へレール六條を敷設し、同時に三ヶ所から艇の出し入れ出来るものであった。昭和八年のことである。因に尾花川の旧艇庫の立退き、新艇庫の建設に当って、立退料、移転料等は全然要求もしなかったし、下付も受けていない。

・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）



A級ディンギーの建造

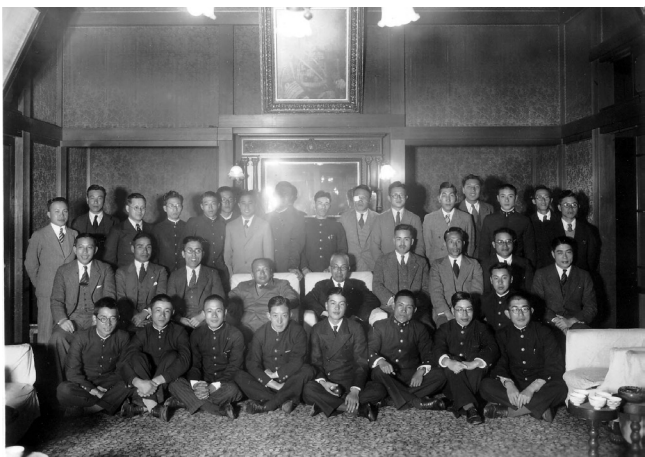


A級ディンギー進水式記念撮影 昭和8年4月（1933）
BYC創設当時のメンバー、前列真中は、初代大國寿吉会長



Aクラス大毎杯レース 柳ヶ崎沖 昭和7年7月(1932)

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



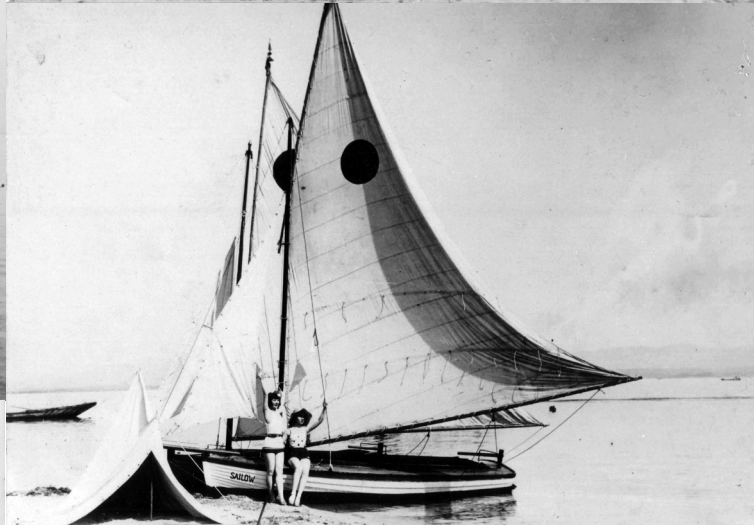
西部ヨット協会設立総会 昭和7(1932)年11月23日
大阪毎日新聞社本社



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。

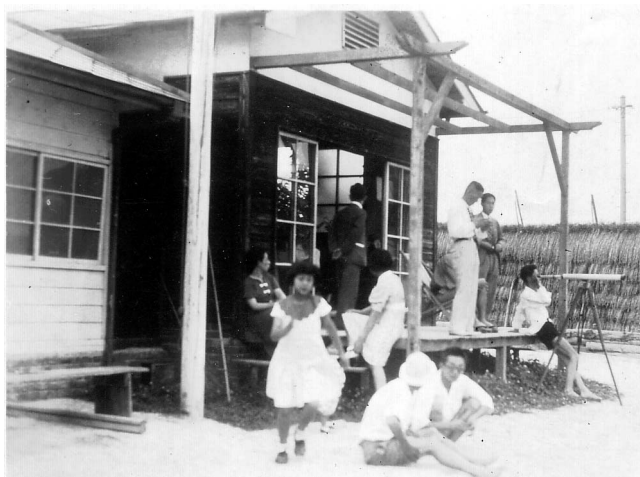


1935年（昭和10年）

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。

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。



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



柳ヶ崎艇庫（室戸台風の被害の後か）



再建されたBYC艇庫



A クラスディンギー B YC 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

船 昭和8年5月

185

短

信

約15パーセントを節約し得ると云ふ造船學上の世界的大發明に成功なし、近く特許を出願することとなつた。この研究は從來造船技術上全く不可能とされてきたものであるが、重光博士は長さ12米の小蒸氣を荒川放水路に浮べ、船體の各所に300個餘りの穴を穿つて、總ての水の抵抗力を精密に計算して、船型改良に對する成果を得たので、臘細工の模型船體を作り日白にある逕信造船體験所の試験水槽に之を浮べ、逕信技師山形昌夫が主任になつて實験に實驗を重ねた結果、船首を尾の如き型に改造する事によつて、今度の大發明を完成したものである。

鉄無し「初春」 造船術の一進歩として、かねよてり我が軍最初の鉄無し一等驅逐艦「初春」は過般來佐世保工廠にて建造中の所此程完成した。

飛行船「メイコン」竣工 米國最大の飛行船として世界の注視を集めてゐた飛行船メイコン號は去る3月11日アクロン飛行場にて無事進空式を了した。同船の建造には約15ヶ月の日子が費され、全長785呎直徑132呎、8個のモーター計4480馬力、時速80哩を出すものと見られてゐる。構造上には種々たる改良點があり、特に注目すべきはプロペラーその他の加減によつて機體の重量を減じ、速力を増加した點である。尙ほ同船は飛行機5臺と機關銃7門を搭載し得る由。

日本ヨット倶楽部改稱について

吾等は當クラブ創立に際しヨット競技の日本統一と海外進出を企圖せしが故に日本ヨット倶楽部なる名稱を附して説意その歩を進めて來た。

その後機運は熟して昨年十一月『日本ヨット協會』の設立を見るに至つた。其のプログラムに従ひ本年八月には琵琶湖に於て西部日本の選手權大會を又九月には品川にて全日本の選手權大會が開かれることになつてゐる。斯くの如く全日本ヨット界の組織既に成り具統制によつて今後愈々我國ヨットの向上を期し得るに至つた事は誠に御同慶の至りである。我が俱樂部もその組織の一員としてその發展向上に盡す覺悟である。

其の時に當つて我等は何時までも獨擅借越しかも誤解を招き易き「日本ヨット俱樂部」なる名稱を固執するは本當でない。「日本ヨット俱樂部」なる名稱は他の團體を牽制して今日の全日本的組織の成立を促進するための創設の目的であつたに過ぎぬ。

刺戟

適當の時機に之を改稱する意思を持つてその機會を待つてゐたのである。今や全國的には強固なる組織成立し内部的には我が俱樂部の内容も大に充實して來た今日こそ此の名稱を改むる最適當の時機と思考する。仍つて今日以後

『日本ヨット俱樂部』を『琵琶湖ヨット俱樂部』と改稱する。

由來ヨットクラブの名は地方名を冠し聞くものをして直にその水を聯想せしむるものが多い。

吾等は幼少の頃より琵琶湖に親しみ琵琶湖を愛するものである。今その名を冠して我が俱樂部の名稱とし根據を大津市に置き益創立の趣旨を顯現してヨットの向上發展に精進せんとす。

乞ふ大方の諸彦吾等の意を諒とせられ更に絶大の御指導と御後援とを賜らん事を。

昭和八年四月二十九日

日本ヨット倶楽部改め

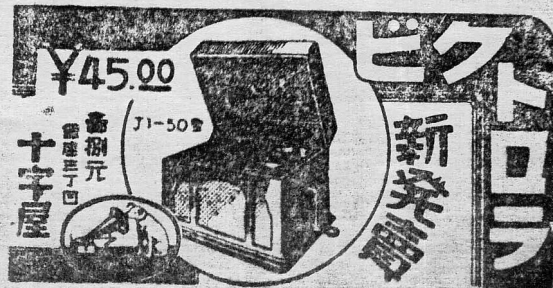
琵琶湖ヨット倶楽部

會長 大國 壽吉

賣度し...

船體 長 8 呎 (ステツパー)
機關 ジョンソン 14 馬力付
新品同様

希望者は船編輯部へ御一報あれ



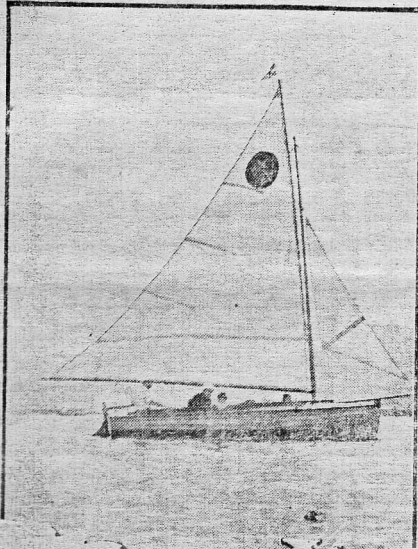
船誌 日本ヨット倶楽部改稱について 1933(S8)5月号

船 昭和17年 12月号

204

琵琶湖周航の記

日本ヨット倶楽部員 吉本 善多



乗艇晴淋

昨年夏、十六尺の艇を以て倶楽部員數氏と共に琵琶湖一周を試みたが、不幸悪天候の爲阻止され雄圖空しく挫折し、随伏する事茲に一年、其の間先輩の経験或は新しい外國の書籍に基いて日夜研究を怠らなかつたが、昨今漸く確信を得たので比較的天候の變化の少い五月下旬を期して朋友松山と共に此の壯舉を決行する事とした。

短艇に乗る時の心得

海風生

短艇に限らず舟に泥靴と鋸の打つた靴とは禁物

泥靴は艇内を汚し、鋸の打つた靴は損傷せしむるのみならず、金物の上を歩くと滑つて危険である。

短艇が、棧橋や舷梯に全く着かないうちに、上陸や乗船をせぬこと

往々にして遽しく短艇から上らうとする人が、棧橋或は舷梯と短艇との間の水中に落ちて挟まれ、大怪我をした例は澤山あるのだから注意を要する。又荒天の時、波浪が大きくて艇から、中々棧橋等へ乗り移れない時の如きも、少し注意して見て居ると波浪は常に大なるものではなく、時に周期的に、小となるものであるから、此時機を待つて機を逸せず乗り移るのである。往々にして最大の振幅の時に乗り移らうとすることあり。注意を望む。

乗艇時の禮儀

乗艇時には上席の人程後で乗艇する。退艇時には上

本年四月十七日進水式を舉行したばかりの愛艇晴淋の手入、コースの研究等を終つて僕は食パン五斤、白米一升その他牛肉、罐詰、野菜、果物類及びポータブル等を積み込んで準備全く成り、たゞ好い風が吹いてくれるのを待つてゐた。

五月二十九日午後八時十五分、今迄吹いてゐた北風が西北の風に變つた好機を利用して、夕闇迫る濱大津を後に一路先づ堅田へと針路を取つた。

折から前方に巨人の如く聳えたつ比叡、比良の連峯より吹下す烈風に、文字通り木の葉の如く飄弄され、不規則に絶えず押寄せる波浪は舷側に碎けし吹を頭からあびせかけ、ランタンの火を消されたことしばしば、月未だ上らざる暗の湖上に難航を續け、終に萬一を慮りウエザーンヨアーに向つて舵を取る。

後を振り返つて見れば水都の燈火は我等の前途を祝福するものの様に力強く燦いてゐた。

夜の更けるにしたがつて寒氣甚しく携帯して來た毛布だけでは足りない位である。手拭や風呂敷をターバンの様にぐるぐる頭に巻きつけ、頸には

席の人程早く退艇するのを通例とする。海軍ではこれはやかましく云つて實行されてゐる。上席の人が乗艇してから艇に駆け込むなり、又は先んじて上陸したりするのは甚だ數非禮とされてゐる。

乗艇時にガンネル(gunwale)を踏まぬこと

キゲヤジギーの様な小艇なら顛覆する惧あり、顛覆しない迄もガンネルを傷める。

釣合よく乗艇すること

前後左右の釣合がよい様に座を占めねばならぬ。前ばかりに固つたり後ばかりに集まつたり又は帆走の時は別として、一側に並んで席を取る如きは慎まねばならぬ。

艇内では成るべく低い位置を占めること

立ち上つたり高い所に上れば、それだけ重心點を高め、スタビリティを悪くします。何か事が起きた時總立ちになる時程危険な事はありませぬ。

短艇に乗る時には、棧のブレードを踏まぬこと

短艇では櫂を整頓する時には、之を揃へて外舷に近く置いてある故、ガンネルを踏むまいとすると、稍

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真只中に折からの順風を三角帆一杯に孕んで進んで行った。

沖の島のどす黒い影を右舷真横に見た頃、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干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ゞく漣、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・リユースの「ミネトシカノ湖の邊にて」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づける。

安曇川^{アト}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、踏み所が悪い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

撞れたり寄りかゝつたりは、陸上では平氣でやることがだが、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、短艇の中央部のプランク二

枚を水上に残す如く致されてゐる。波浪大なるに従つてプ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ばいだつた。

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た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ーで相當強い。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ろついてゐたらしい。

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ゝ丁寧にしまつて、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程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"

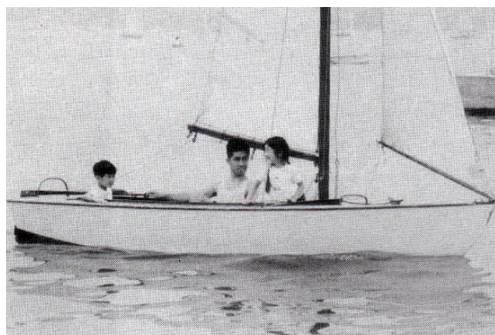
1933年建造

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"

「アンハイッツ・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(クラスはオリンピアヨレ級)、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)。

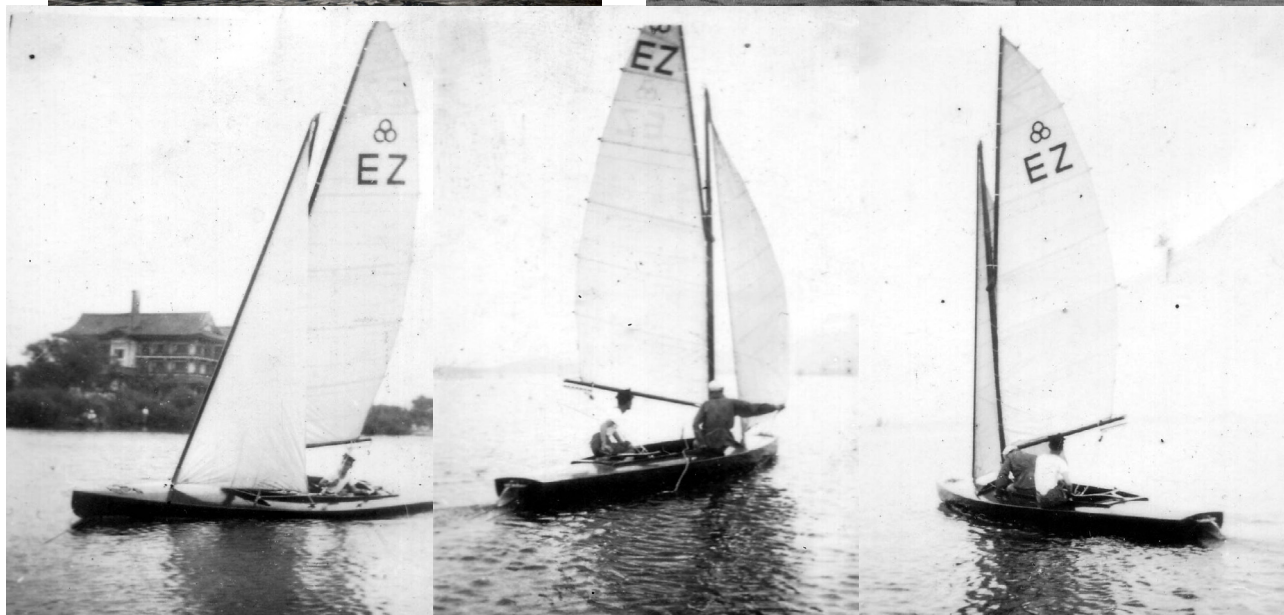
このクラスは、セールエリアが10m²と制限の中、後は自由設計のクラスで、ハルの性能とスタイルを競った。

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、ガフリグだが、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水が激しいため、大規模な修復を行うこととし、本年、その作業に取り組み始めた。本年8月26日のSAILおおつでは、再度その姿を披露した。





1975年、ピワゴ・カインド・レガッタのパスファインダーを務める



1999年試乗会



吉本善多氏 靖国神社展示



吉本善多氏 靖国神社展示

吉本 善多 (よしもと よしお)
 京都府出身
 昭和十九年五月二十日歿
 三十一歳

同志社大学在学中、第十一回九人制ラグビーに参加。同大会の司理を務め、その後の活躍を認められる。戦時下の必要により、昭和十五年に関東軍に召集される。元々、東京オリンピックを必要とし、ドイツ西遊ツアーのサポートに任じ、戦時下の苦難を乗り越え、一時、京都府立第一高等学校に在籍したが、間もなく陸軍に入隊。昭和十九年五月二十日、破産前に戦死。陸軍少尉。

■ 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 where mostly English boat types being sailed ,that where 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 where 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 where lots of regattas with the N-Jolle and it was high season for boat engineers, sailors and boat builders.

At this time there where 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).

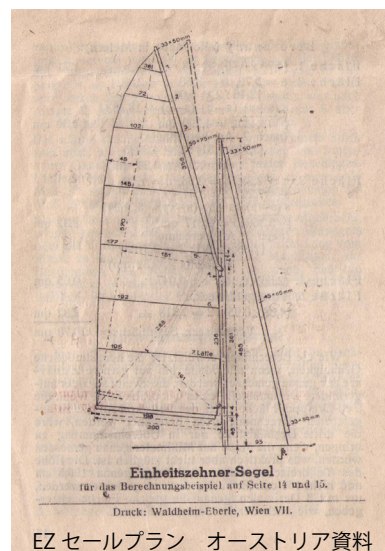
- 19世紀後半 セール面積によるクラス分け IVクラス⇒10m²クラス
 - 1924 ドイツ、オーストリアの湖で速いボートの造船競争
当時IVクラスは"Zehner"と呼ばれていた。セールエリア10m²の自由規格
"Zehner" ⇒ "N"クラス ⇒ 後に"N-Jolle" or "10qm Rennjolle"
Mクラス ⇒ 15m²、Zクラス ⇒ 29m²、Jクラス⇒22m²
 - 1925-1931 N-Jolleのレースが活発に、約300艇がオーストリア・ドイツに存在
造船競争がエスカレートする中、規格化の動きあり、
 - 1932 当時最も優れていたReinhard Drewits (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、若干はその後も建造された
 - 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

リンク：

- ⇒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



EZ セールプラン オーストリア資料

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 succeeded 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".

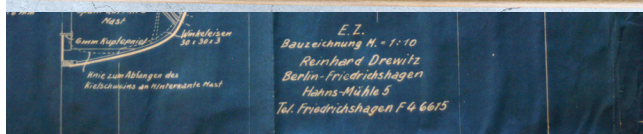
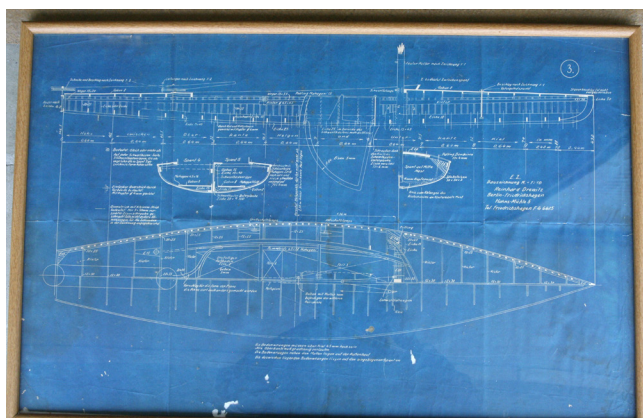
Please, if you could make some pictures of your drawings, I could get an idea, what you have.

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

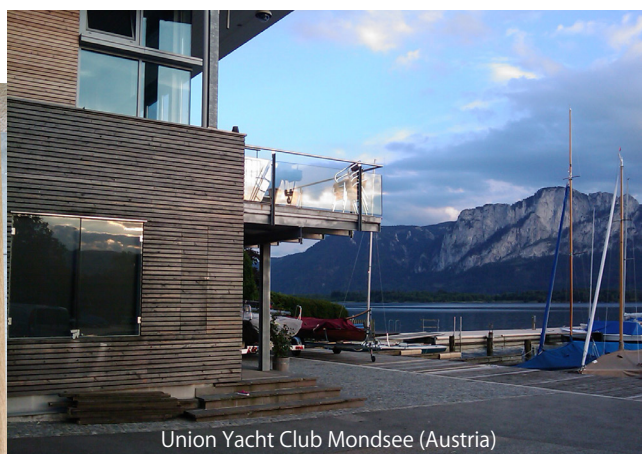
Did you have a chance to check out my photo gallery at:
<http://picasaweb.google.com/Rennjollen>

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。



中塚善助氏の16mmフィルムより (53:38)

NHK「昭和回顧録」 (30:00)

クリックすると再生されます (MP4)

クリックすると再生されます (MP4)



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ビワコヨットクラブ(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呎艇の設計図モールドを取り寄せて昭和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、水はビ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級ディング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級ディングー2艇も恐らくこのコースを船便であったら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級ディングーと今一つ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。

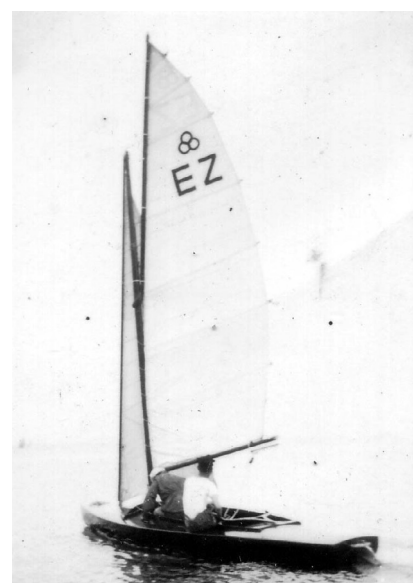
終わりに望み、今後一層両クラブの



A級ディングー 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

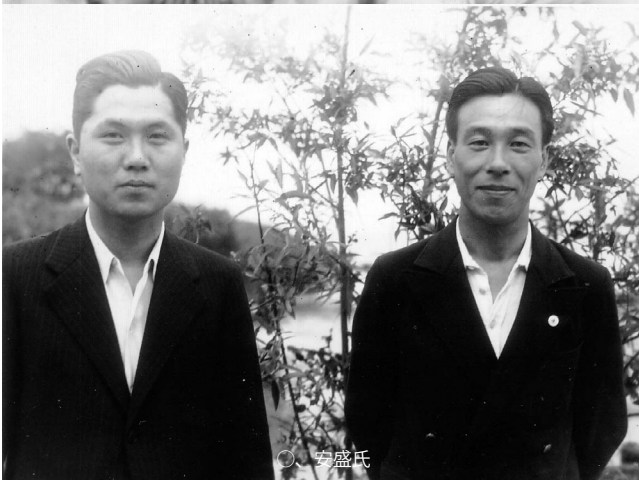
県からの要請で、国内5米級2隻、国際12呎級8隻を供出、完全修理して引渡し、琵琶湖ホテルに来る進駐軍が使用する。これに対して、県より2万余円の支度金を受けた。



吉本正雄、吉本善多氏



中塚氏、吉本善多の父君



安盛氏



上田、中塚、前田（同志社）、鈴木？の諸氏



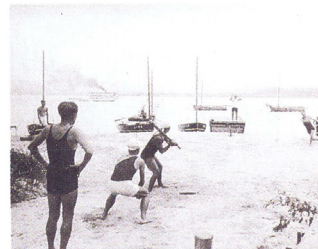
後列：中塚、林、○、宮崎、○、○
前列：鈴木、亀井の諸氏

2008年(平成20年)8月14日 木曜日 S 16版 社会2 26

琵琶湖と戦争

湖風を受けて走るヨットから、青空を見上げた、米軍の爆撃機が、白い飛行機雲がたなびいてた。一九四五年夏。「学徒動員の合間に、柳が崎（大津市）の艇庫からよく一人で船を出したものです」。「琵琶湖ヨット倶楽部」の長谷川和之会長（77）東京都山科区川は、戦時中の二こまを思い出す。

④ 帆船修練会



「ヨットの自由」国防色へ

湖風を受けて走るヨットから、青空を見上げた、米軍の爆撃機が、白い飛行機雲がたなびいてた。一九四五年夏。「学徒動員の合間に、柳が崎（大津市）の艇庫からよく一人で船を出したものです」。「琵琶湖ヨット倶楽部」の長谷川和之会長（77）東京都山科区川は、戦時中の二こまを思い出す。

で最古の歴史を持つ。父れるのはいつも湖上だつた。川会長は物ついたころ。終戦間際には、草津まから琵琶湖に通った。でヨットで食料の買い出しは倶楽部の活動にも暗い。向かう仲間もいた。途中、湖影を落としていた。「強制と義務と」等々。米軍機が心を消してしまつた。正確な戦い。「自発と自由と自意」と想像力を遠慮なく伸ばすために。昭和初期。戦火が激しくなる前の「部員規約の一部だ。当時、日本では珍しかったヨットに乗る者々のリベラ

京都新聞 琵琶湖と戦争 2007年8月14日

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

■艇の接收

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発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が
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（コッフェル）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、焼肉のい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



1971年のイベント BYC 遠航会・会長杯

南比良まで一泊で遠航会を行った。当時はヨーロッパ級をBYC、KYCの個人を中心に多くの艇が導入され、会長杯レースを行うなど、クラブ活動が活発になった。



南比良の浜にて記念撮影



1971年遠航会でのスナップ



1971年ヨーロッパ級全日本選手権大会



1971年会長杯レース

