

TUMSAT-OACIS Repository - Tokyo

University of Marine Science and Technology

(東京海洋大学)

東京商船大学の小型練習艇史(その3) :
明治・大正期のクルーザー揚風丸と昭和初期のヨット

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2008-03-19 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 森下, 隆 メールアドレス: 所属:
URL	https://oacis.repo.nii.ac.jp/records/583

東京商船大学の小型練習艇史(その3)

明治・大正期のクルーザー揚風丸と昭和初期のヨット

森 下 隆

Hystory of Small Training Vessels Owned by Tokyo University of Mercantile Marine (Part 3)

Ocean Going Yawl YOHFUU-MARU in Meiji and Taisho Eras

and

Sailing Dinghies in Early Showa Era

by

Takashi MORISHITA

Abstract

Ocean going yawl YOHFUU-MARU in Meiji and Taisho eras and A-class racing yacht and L-class "SHIBUKI" in early Showa era were not recorded in the Centennial Hystory of Tokyo University of Mercantile Marine, so the author studied their hystories and described them in this paper.

1. まえがき

わが国の主要な海運会社、とくに日本郵船株式会社は所属の航洋船から小蒸気船にいたるまでの諸船の所属した経緯から廃船にいたるまでの船歴についての記録をよく残している。これに対して、東京商船大学とその前身校では大型練習船明治丸と大成丸についての記録はよく残されているが、小蒸気船やカッターなどの練習舟艇については船名または艇番号すら記録されていないものも多く、商船学校校友会雑誌、商船学校一覧、商船学校写真帳、東京高等商船学校席上課程修了アルバム、PRパンフレット東京高等商船学校などに掲載された写真にうつる練習舟艇の名称さえも現在では不明のものが多い。

東京商船大学とその前身校の一部の小型練習艇に関する記録は、東京商船大学百年史の別編第4節小型練習船に先達の尽力によって一応はまとめられている。しかしながら商船学校校友会雑誌、商船学校一覧や商船学校写真帳などに船名や写真が掲載されていてその存在が明らかであるにもかかわらず、東京商船大学百年史に掲載されていない小型練習艇、またはそれに記載されていてもその記録が不十分であったり誤っている小型練習艇について、調査の結果新しい知見を得た。

このシリーズの報告(その1)では、まづ海軍省の舟艇の保管転換に関する公文書を見いだすことにより、東京商船大学百年史に記載されていない二四丸(旧海軍第24号水雷艇、商船学校所属(1911~1917年))の船歴を明らかにした。つぎに東京商船大学百年史ではその製造年月が不明としている清見丸(旧海軍公称番号第341号曳船、高等商船学校所属(1945~1947年))の本艇の製造に関する海軍省の公文書を見いだすことにより、本艇の製造年月を特定した。

(その2)では東京商船大学百年史が第1世の弥生丸の寿命を1893(明治26)~1923年(大正12)とするのに対して、筆者は調査の結果、明治、大正時代の小蒸気練習艇弥生丸名称系譜艇、第1世の弥生丸(1893年の建造から大正5年版(1916)までの日本船名録に記載)を継承する第2世の弥生丸(大正7年版から大正12年版の日本船名録に記載)の存在を写真、記録などの資料によって立証した。

ここでは、まづ明治、大正時代に存在した垂線長30フィート・ヨール型デープキール・クルージング木造練習ヨット揚風丸(無動力)に関する新しい知見について報告する。

東京商船大学百年史は本艇にまったく触れていないが、明治時代の商船学校校友会雑誌には3編の長文の夏休みを利用した揚風丸の航海記が連載されており、また日本船名録には明治31年版より明治40年版にわたって記載され、さらには明治45年版と大正2年版の商船学校一覧にも練習艇としての揚風丸が掲載されていることが判明した(本研究報告(その1)表1-1参照)。ここではそれらの記録を中心に本艇の船歴を報告する。

つぎに、わが国のヨット熱が盛り上がった1932年に日本ヨット協会が設立された翌々年、1934年に東京高等商船学校は国際単一型12フィートヨット(A級)を4隻建造し、その夏の第1回東部日本インカレに優勝する。1943年(昭和18)4月1日清水高等商船学校が設置されるにともない、ヨッティングの必要を強調してL級2隻を建造する。1隻は昭和20年7月31日の米国海軍の清水市の艦砲射撃により撃破され、他の1隻が『しぶき』と名付けられた。戦後、本艇は学生ヨット部に属し、折戸湾での練習や駿河湾巡航にもさかんに活躍した。東京商船大学の東京全面移転にともない1960年(昭和35)7月の東京-清水短艇巡航に同伴した。これらの昭和初期に活躍した国際単一型12フィートヨット(A級)ならびに『しぶき』についての調査の結果をも報告する。

2. 揚風丸の思いで

東京商船大学ヨット部と商船大学ヨットOB会の共同誌『しぶき』通巻10号(1965年(昭和40)9月1日発刊)掲載の座談会『ヨット発祥の頃を語る』の文中において、浅井栄資東京商船大学長(N75, 1917年(大正6)3月入学, ヨットOB会長, スナイプ改造のしぶき設計者)は、つぎの要旨を話している。『日本の古いヨットはばらばらとあり、例えば大谷光瑞の『揚風』。これは東南アジア方面をそれでもって巡航しようと思って、世界的水準のヨットをつくった。これが越中島にあった。そのつぎに『胡蝶』という、これもスループ型だが、やっぱりディーブキールのそれがあった。『揚風』は知らないが、『胡蝶』は私の学生時代にもあったが、もうほとんど使いものにならなかった』。また、関谷健哉(N64, 1912年(大正1)11月入学, 第2代日本ヨット協会会長, 元高等商船学校長)の話の要旨は、『今の話の『揚風』は明治丸とともに台風でのしあげて駄目になった。そこでキールに取り付けてあった鉛を機関科の学生諸君がだいたい長い間にわたってたたいていた。あれが『揚風』の鉛だ。田宮さん(田宮善三(N59)か: 筆者注)なんか、『揚風』で大島を歩いた経験のある方で、われわれより1年半か、2年ぐらい前の方は、それに乗って歩いている』。

3. 揚風丸の登録リスト

(1) 明治時代の日本船名録記載の商船学校の所有する不登簿船揚風丸を表3-1に示す。本艇の日本船名録の初記載は明治31年版であって、船主は湯川良之助、船種はスクーターとしているが、船主が商船学校にかわった明治37年版からは船種が空欄になっている。それは本艇がヨール型であるにもかかわらず、スクーターとして記載することを拒否した商船学校の教官の専門家意識のなせるわざか。また本艇の最終記載が明治40年版であるが、これは明治41年版の記載日である1907年(明治40)6月30日には本艇がすでに廃艇になっていたわけではない。それは後で述べる揚風丸の航海記『帆影濤声』が1907年(明治40)7月9~29日間の航海記であって、揚風丸の当時の健在の証拠である。

(2) 明治45年版と大正2年版の商船学校一覧の第14章舟艇及其ノ練習の第1条学生練習用トシテ備付ノ舟艇及其ノ受持左ノ如シの一覧表に揚風丸が記載されており、その当ても健在であったことを裏付けている。

(3) 石川島重工業株式会社108年史によると、1896年(明治29)商船学校はクルージングヨット・ヨール型ディーブキール木造帆船揚風丸を石川島造船所で建造する。造船番号126。垂線長34.7尺・幅(型)6.75尺・深(型)6.35尺・7.84GT・7.28NT・船主商船学校と記録され、写真3-1に示す揚風丸の総展帆の写真を掲載している。この建造船の船主が商船学校とあるのは日本船名録の記載からして、明らかな誤りである。

表3-1 揚風丸のの日本船名録の記載

明治年版	31	32 ~	34 ~	37 ~	40
	(初記載)	(記載変更)	(記載変更)	(記載変更)	(最終記載)
船種	スクーナ	スクーナ	スクーナ	--	--
船質	木	木	木	木	木
定係地	東京 将監海岸	東京 将監海岸	船籍港 東京	東京	
尺L	不祥	34.70	34.70	34.70	34.70
度B	不祥	6.75	6.75	6.75	6.75
(尺)D	不祥	6.35	6.35	6.35	6.35
製造地名	武蔵国 石川島	武蔵国 石川島	東京	東京	東京
製造年月	明治29.8	明治29.8	明治29.8	明治29.8	明治29.8
総噸数	7.84	7.84	7.84	7	7
登簿噸数	7.28	7.28	7.28	7	7
公称馬力					
船主氏名	湯川良之助	湯川良之助	児島秀吉	商船学校	商船学校

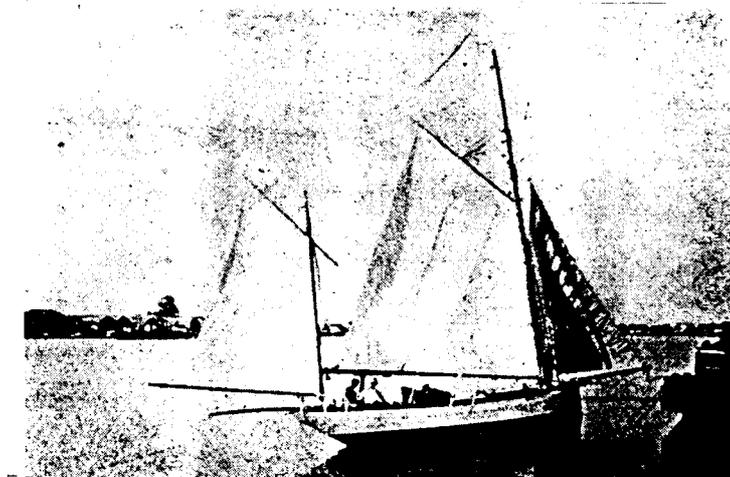


写真3-1 揚風丸

(石川島重工業株式会社108年史)

4. 揚風丸の航海記

4.1 二週間の海上弥次喜多

この揚風丸の航海記は日露戦争中の1905年(明治38)7月26日~8月19日にわたる、商船学校の教官2名と池田学生による揚風丸の整備と試験巡航の記録であって、航海科の教官紫陽氏が商船学校校友会雑誌90, 91, 92, 93, 95号に連載したものである。この筆者紫陽氏は商船学校校友会雑誌13号へ『琴の緒丸を送る』の一文を『琴の緒丸乗組 紫陽』のペンネームで投稿していることから、すくなくとも1897~1898年頃琴の緒丸の乗組であって、琴の緒丸の事情に精通していたものと考えられる。『二週間の海上弥次喜多』によると揚風丸が明治丸の係船池に係留されるにいたった経緯とその主要目をつぎのように述べている。

(1)揚風は明治29年に築地本願寺の某僧が南洋諸島に布教する目的をもって石川島造船所で建造した。

その船体の垂線長30フィート, 最大幅(被板内)7フィート6インチ, 深さ(竜骨上面より梁上面まで)8フィー

ト、排水量11トン、キール取り付け鉛3トン、吃水6フィート5インチ(満載時7フィート)、メインマストの高さは甲板上45フィートのヨール型木造帆船、無動力船。

帆装はジブ、メインスル、クラブトップスル、及びミズンの四枚で、外に予備の小型のジブが一枚ある。メインスルとジブは三段に縮帆できる。帆の総面積は1555平方フィート。

船室は4ベット、洋式の洗面所とおまる式トイレ、組立式テーブル、台所は無し、スカイライト採光、操舵コックピットの前方にコンパニオン出入り口。特に堅牢と快速を目的にした、その建造費は4850円の巨費であった。この諸元寸法は紫陽氏の実測によるものと推察される。

この築地本願寺の某僧、すなわち大谷光瑞伯爵についてみると、かれはは京都西本願寺門主大谷光尊の長男として明治9年誕生、長じて東京の学習院に入学するも夢多く、自由奔放、神田の共立学校にかかわり、遊学する。この時期、光瑞20歳未満にしてかくも高価な揚風丸を建造するか。のち新門主となり、京都市の年間予算とほぼ同規模の宗門予算を使って新規の分野に進出する。明治35年欧米亜大陸を旅する。大谷探険隊を組織して、仏教遺跡を3回探険する。大正3年彼の積極策による放漫財政が破綻し、その責を負い、引退する。

(2)1903年(明治36)揚風丸がいかなる理由あってか商船学校の所属となり、練習船琴ノ緒丸が品川と館山の間を航海しているときは同船の衛星のように付きまとい、練習生の乗艇となって居た。

1904年(明治37)4月練習帆船大成丸の竣工によって不要となった琴ノ緒丸が佐賀商船学校に払い下げられたのにもない、係船基地を失った吃水の深い揚風丸を、第三お台場から複雑で浅い水路の上総漕を曳航遡上、途中何度も膠着しながら苦勞の末に明治丸の係船池に引き入れる。この揚風丸の上総漕引き出しの困難さが、その使用を制限し、いたずらに艇体を明治丸のかたわらに横たえ、軽快なカッターの出入りを妨げて厄介視される原因となる。とくに明治丸の係船池前の浅瀬や上総漕の土砂の堆積は激しかった。

(3)紫陽氏らは明治丸の水夫総員6名の協力によって7月26~31日揚風丸の整備と上総漕の水路測量、8月1日大潮時に出渠。3日早朝第3お台場まで上総漕を明治丸の伝馬船に曳航されて出港。館山、伊東、横浜を物見遊山で巡り19日帰校した。

館山では風待ちのため、房総遠洋漁業会社の綾部氏と旧交を温めたり、臥竜の松、那古観音や野島崎灯台へのピクニック、当地から乗り組んできた新入りの若者達の帆走練習などで7日間をすごした。揚風丸は通船を積んでこなかったために、館山入港中は館山公園の備品であるボートを借用する。

11日伊東に向け出港準備。本艇がディーブキール・クルーザーにもかかわらず、貨物帆船と同様に荒天に備えて20個のバラスト砂袋を船底に敷きつめる。これは艇長の紫陽氏がかって練習帆船琴ノ緒丸の乗組員であって、貨物を東西に輸送していた体験からしたことであらうが、砂袋バラストの不必要なことが立証され、その後の本艇の航海ではバラストを追加していない。夜航海にて伊東に入港。

17日横浜より日本郵船の引き船高輪丸の引く十余隻の達磨船の最後尾につながり品川にたっし、ここより単独帆走を再開するも上総漕の入り口にて膠着したのでここに仮泊。18日早朝満潮を期して帆走を再開するも再び膠着する。本校より1隻の伝馬船が応援にかけつけるが、南風強くアンカーがひけて、月島の東岸にのしあがる。地元の漁夫たちのアドバイスにより、干潮時の艇体の転倒を防ぐための支柱をたてる。19日本校よりの応援によって本艇を引き下ろして、引き船に引かれて明治丸係船池にようやく帰着する。この試験巡航の体験はその後の揚風丸の巡航に生かされることとなる。

4. 2 快走艇揚風丸航行記

この揚風丸の航海記は1906年(明治39)7月16日~8月7日の海坊主学生による記事で商船学校校友会雑誌100, 102, 104号に連載されている。田所監督と学生5名による整備と航海記で、艇庫を背景に上総漕に浮かぶセールを降ろした出港時の写真3-2がある。

この巡航は前年の巡航『二週間の海上弥次喜多』の経験を活かしたため、順調に上総滞を出し入れし、カンバースポートを積み込んで前年の通船の不便を解消した。

7月11日より夏期休暇にはいるとともに、明治丸のハンモックに蚊群の襲撃と戦いながら泊まり込み揚風丸の整備と船用品の積み込みに精を出す。7月20日明治丸の水夫や関係の教官総出で出渠する。

21日揚風丸の吃水を浅くするため、通船のカンバースポートをはじめほとんどの装具と備品を積んだ大伝馬と揚風丸を雇って来たランチで上総滞を曳航する。あいにく学校のランチ(弥生丸であろう)は当時機関の修繕中であつた。

22日出港、横浜港に停泊中の大成丸を訪れて昼飯を御馳走になる。

23日大成丸より塗装具を借りて揚風丸の舷側を塗る。

24日0930出港、夜航海。

25日0600館山湾に投錨して、風待ちのため臥竜の松などを見物して過ごす。

30日1020大島をめざして出港し、夜航海。

31日0400波浮港入り口に達する。ただちにカンバス・ポートをおろして4丁のオールを全力で漕いで揚風丸を港内へ引き入れようとするも、波浪強くままならず、手こぎの漁船に曳航を依頼する。

8月1日三原山登山のち引き船にひかれて出港、1500湾の入り口に達し、その夜は風なく仮泊する。

2日1815浦賀に入港する。

3日1150横浜に向けて出港し、1810横浜に停泊中の大成丸の近くに投錨し、大成丸のお世話になる。

5日夕方品川に向けて出港し、

6日お台場外に帰着する。出迎えにきた学校の7丁櫓の伝馬船に引かれて1900相生橋下に帰校し、学生一同は明治丸に泊まる。

7日0930より昼まで艇の掃除と整理整頓、1800コーヒーパーティののち散会し、帰郷の途につく。

この時代は東京湾と言えどもクルージングヨットの数は少なく、スクーナ型無動力貨物船が多かった。波浮港では3隻のスクーナーに出会い、東京湾口では1隻のスクーナーにレースを挑んでみたり、横浜港でも外国人の乗るヨットと競い合った。

快走艇揚風丸及乗組學生

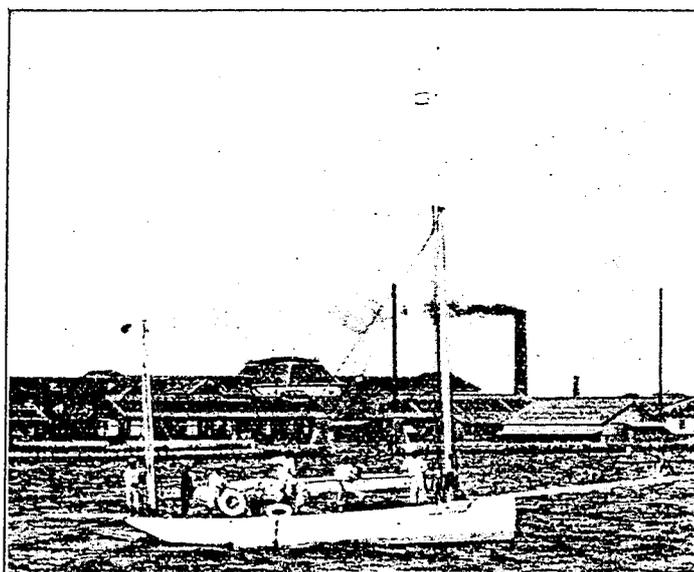


写真3-2 揚風丸(背景は商船学校校舎)

(「快走艇揚風丸航行記」商船学校校友会雑誌

100号 明治39年9月28日発行)

横浜港では、明治20年から明治29年までのあいだ商船学校の係留練習船であった孟春号が神奈川県港務部検査番船に姿を変えているのを見て、乗員一同なつかしさを覚える。

この航海では小銃2丁と実弾、空包それぞれ30発を積み込み、大島の海上にて射撃の技を競う。いまの銃規制の厳しい世の中ではおよびもつかぬことである。

4. 3 帆影濤声

この揚風丸の航海記は1907年(明治40)7月9～29日の松風学生による記事で商船学校校友会雑誌111, 113, 114, 116, 117, 119, 121号に連載されている。この航海記では上総濤を引き出し準備のため、写真3-3に示す揚風丸に接舷中の第1世の弥生丸の船首部分の姿がある。その船首右舷側の『弥生丸』の船名を明確に読み取ることができる。横浜港では元米国捕鯨船船長所有の浴室までも備える豪華な航洋ヨット『メリー』に招待されて、その艇の5千円で売却話を持ちかけられる。この航海記『帆影濤声』では上総濤の曳航を校船第1世の弥生丸が実施する。

以上の揚風丸の航海記から、揚風丸のような櫓もエンジンをもたない無動力のディープキールのセーリングヨットは風があるときの帆走中は快適ではあるが、無風のときや出入港のときは引き船の応援なくしてはどうにもならないことが理解される。その点で同じ無動力船であっても、喫水が浅く、風のあるときは帆走し、無風のときや出入港のときにはオールが使える機動性のあるカッターやピンネスが一般に重宝された。

5. その後の揚風丸の消息

(1) 商船学校写真帳の先駆けとなった越中島ライフ(1909年(明治42)7月発行)に明治丸の右舷後方に係留する満船飾旗の揚風丸の写真3-4があり、本艇の当時の健在ぶりを実証している。

(2) 1911年(明治44)7月26日猛烈な台風東京湾を襲い越中島の海岸施設の被害甚大。明治丸は竜骨の一部が露出する破損。蒸気艇弥生丸と初丸は破損沈没して、修理復旧の見込み無しと判断された。しかるに揚風丸についての被害報告は腰掛け座布団4枚のみである(明治44年8月28日発行商船学校校友会雑誌臨時号)。

(3) さきに引用した明治45年(1912)版と大正2年(1913)版の商船学校一覧に揚風丸が練習船として記載されており、当時の実存を示している。

(4) 1917年(大正6)10月1日高潮を伴う猛烈な台風来襲、東京に死者、行方不明1144名。商船学校校友会誌222号は商船学校のこの台風による被害をつぎのように報道する。明治丸、小蒸気艇弥生丸、松風は共にポンド

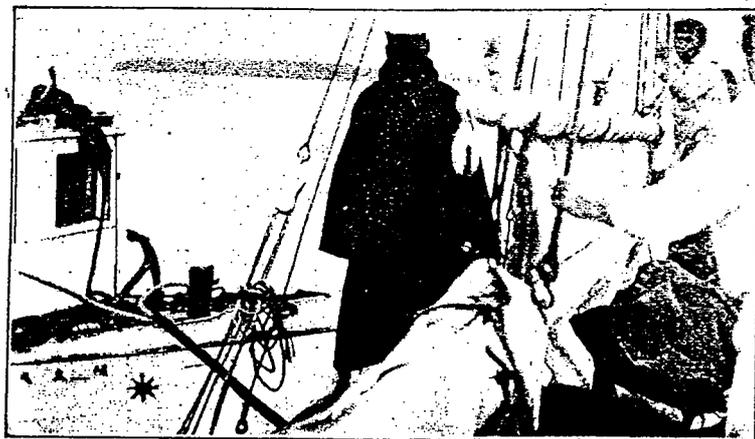
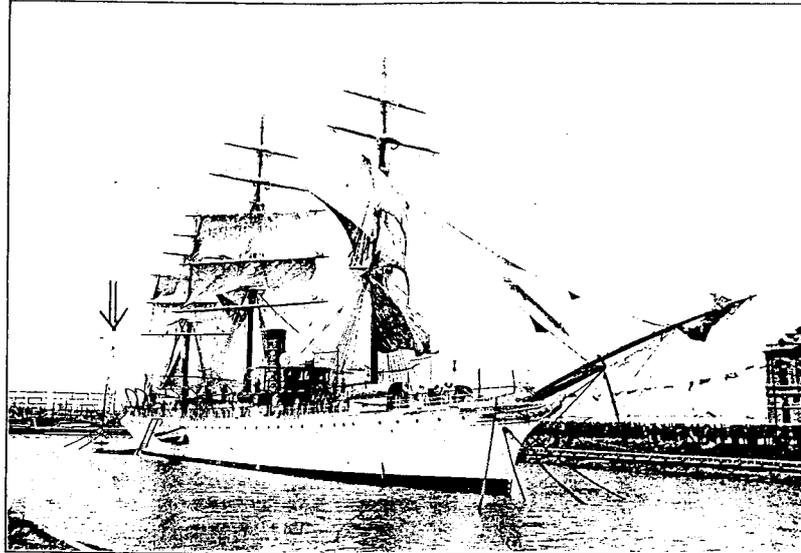


写真3-3 校船小上記曳船第1世の「弥生丸」に接する「揚風丸」(「帆影濤声」商船学校校友会雑誌111号 明治40年9月20日発行)

帆船練習 幾條となく導き換えた動索の面倒なこと、然し物には馴れよて半年一年と立つ間に一目瞭然と曉る様になる、上から何を懸れと呼べば下で確かに何を張る、船長一令の下に幾百條一齊に引かれ伸ばされ三十余枚の大帆小帆風かすみ、潮を分けて矢の如く……と來ると調子は宜いが情哉こは繋留の練習船である



練 操 前 帆

写真3-4 明治丸の後方にもやう揚風丸

(越中島ライフ 明治42年7月発行)

前校庭に擱座破損。揚風丸の被害については何も触れていないが、旋盤室の側に数人の学生に見守られる打ち上げられたヨットの写真があるだけである。揚風丸の終焉は、さきに紹介した『ヨット発祥の頃を語る』の文中における関谷健哉第2代日本ヨット協会長の同時代証人としての証言どおり、この台風によってもたらされたと考えてもよからう。

(5)商船学校写真帳(大正8年(1919)7月1日印刷納本、染谷高次郎(E69)席上課程修了アルバム)および商船学校写真帳(大正10年(1921)6月29日印刷納本、菰田春雄(E76)席上課程修了アルバム)の气象台が写る写真3-5によって、气象台の西側に陸置きされたデープキールヨットを見いだすことができる。本艇はマストは撤去されているがバウスプリットをもち、数本の材木によって支えられて陸置きされている。本艇が、さきに紹介した『ヨット発祥の頃を語る』の文中における浅井栄資東京商船大学長の話の『胡蝶』である可能性が高い。本艇のいま少し鮮明な写真が入手できればこの問題の解明もいちだんと前進されよう。

(6)商船学校校友会誌444号(東京高等商船学校創立60年記念号)は揚風丸と胡蝶の末路を次のように述べている。

快走艇揚風 (前略)明治38年8月には佐々木、小関両教諭がこれに搭乗して品川館山を約2週間を以て往復し艇の性能を試験され、その翌年39年の夏には学生有志5名により大島波浮港往復の壮挙が敢行されたこともあった。

快走艇胡蝶 本艇は大正2年に故齋藤 実子爵の寄贈にかかり、当時本校付近の海面、或いは水泳練習地たりし相州下浦への往路及び金田湾内にて帆走練習のため大いに使用されたものだが、大正6年の大高潮に破壊され、揚風は明治44年の大高潮のとき既に破壊されて、当時は艇体の一部を残すに過ぎなかったが、共に焼却されて跡形も無くなった。

6. 昭和初期に活躍したヨット12フィート・ディンギー(A級)とL級『しづき』

明治維新頃に在留外国人によってわが国に導入されはじめたヨットは、揚風丸が活躍した明治、大正期を経て昭和にはいるとヨットの普及が拡大しはじめた。

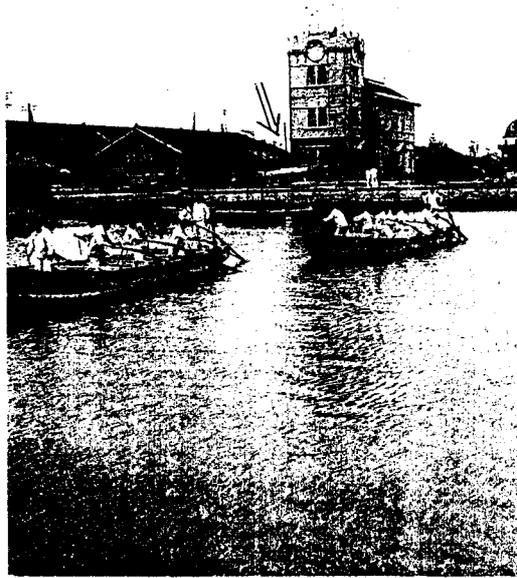


写真3-5 気象台の西側に陸置されたディーブ
キール艇(商船学校写真帳
大正8年7月1日印刷納本)

6. 1 昭和初期に活躍したヨット12フィート・ディンギー

商船学校に12フィート・ディンギー(A級)4隻が導入された当時の様子をつぎの年表についてみることにする。

昭和7年(1932)

3月下旬 三好 豊(E93)学生は鈴木忠一(E91)先輩から『自作ヨットをE90の高橋先輩からもらったので芝浦から横浜磯子の自宅の海岸まで回航するから協力せよ』との話を受け、二人でカレーライスの昼飯を食べた後出航、途中で荒天となり観音崎まで流され、翌朝奇特な漁船に磯子海岸沖まで曳航される。磯子の鈴木先輩宅で20時間熟睡する。

6月1日 日本モーターボート協会『舵』創刊号発行、東京高等商船学校教授浅井栄資教授『初心者のヨット操縦術』執筆

浅井栄資教授スナイプ改造型『しぶき』を設計、建造し、本田清明(E47)、関谷健哉(N64)、矢崎信之(E58)、木島平治郎など東京高等商船学校教授と乗る。また、その設計図を学生や友人に配布

11月27日 日本ヨット協会設立

昭和8年(1933)

1月21日 浅井栄資教授東部日本ヨット協会理事就任

6月 東京高等商船学校教授とその関係者が東京湾ヨットクラブ(TYC)を設立、月島3号地さきへヨットハーバを新設、しぶき、さざなみ、あほい、つばさの4隻のフリートで発足した。

7月30日 第1回東京湾縦断ヨットレース(横浜根岸海岸～品川目黒川河口 21マイル)

本校関係成績

(1)Cクラス(3.5～5m) 10隻中(東京湾ヨットクラブ成績)6位浅井栄資(しぶき)8位本田清明(あほい)、10位平田義宗(さざなみ)

(2) Dクラス(東京商船学生乗り組みピンネス) 1位市川剣三, 2位高柳秀一, 3位滝川賛平, 4位昇 達美, 5位小栗三郎, 6位三好 豊

8月28日 黒谷恒雄学生(N103)は, 夏休み中にしぶき型『はやぶさ』を工期33日, 費用60円で自作, 帰校すべく8月28日単身島根県中之島港を出帆, 途中関門海峡付近で台風にあい転覆2回, 9月8日徳山港に入港, 本人は鉄路, 艇は船で帰校した。はやぶさは越中島で練習に使われたが漏水激しく, パテでコーキングするので『パテ号』とよばれた。

8月19~20日 第一回東日本選手権(品川沖)

5m級8隻

1位白石広三朗(初風, 三田YC), 2位浅井栄資(しぶき, TYC), 3位久保旦治(デルヒナス, 日本ヨッチング), 4位矢崎信之(つばさ, TYC), 5位本田清明(あほひ, TYC), 6位平田義宗(さざなみ, TYC), 棄権 加藤橋夫(TYC, TYC)

9月 早稲田大学ヨット部創立。1939年1月体育会に入る

9月23~24日 第一回日本ヨット選手権 国内5m級3隻中2位東京湾ヨットクラブ(本田清明, 浅井栄資, 関谷健哉, 木島平治郎 使用艇しぶき)

東京湾ヨットクラブ(TYC)がクラブフラッグ, セールマーク, クラブソングを発表

11月3日 第7回明治神宮体育大会ヨット競技大会(東京市品川沖)

(1)全国学生対抗競技(国際12ft艇, 第1回インカレを兼ねる 8校)

1位慶応大, 2位同志社大, 3位大阪帝大, 5位九州帝大, 5位東京帝大, 6位名古屋医大(早稲田大は1週後棄権, 関東学院は除外)

(2)東西対抗競技(国際12ft艇, 東部, 西部各4隻) 18対18 浅井栄資出場

(3)商船学校カッター競技 1位岡田正明, 2位安藤 実, 3位藤幡礼三, 4位桜井亮成

(4)公開帆走競技(各種11隻) 商船学校成績 1位本田清明(あほひ), 2位矢崎信之(つばさ), 3位関谷健哉, 木島平治郎(しぶき), 4位三好 豊学生(E93, エクレール)

昭和9年(1934)(N103黒谷恒雄主将)

2月 東京高等商船学校短艇部(学生はボート部ともよんでいた)が正式に東部日本ヨット協会甲種会員として加盟(舵3巻3号)。月島池野造船所で建造した国際単一型12ft帆走艇(以下A級とよぶ)4隻を越中島の明治丸ポンドへ回航, それぞれかちどき, あいをひ, こまがた, こととひと命名, 新造顔見せパレード写真あるもセールナンバー未だ無し(舵3巻5号)。浅井栄資(N75)第1代ヨット部部长, 小沢吉太郎先輩, 諸教官が学生を指導。その後, 日本ヨット協会よりセールナンバーA-17, A-19, A-21およびA-23をもらう。その後の東京高等商船学校の席上課程修了アルバムなどにこれらのセールナンバーのヨットの写真が頻繁に出現することとなる。写真3-6は相生橋の下流の水面で練習するA-17, A-21およびA-23を示す(東京高等商船学校(昭和11年11月24日発行))。

5月6日 第2回東部ヨット祭り(品川沖) 種目はA級30隻, ピンネス帆走,

(1)A級 1位小沢信三郎(早大), 2位橋谷政美(かちどき, 商船校), 3位横田大次郎(慶大), 4位武藤正一(こまがた, 商船校), 5位黒谷恒雄(あいをひ, 商船校), 6位永田八東(こととひ, 商船校)(舵3巻5号)。

(2)ピンネス帆走 商船校のピンネス10隻の巡走

(3)公開帆走 東京湾ヨットクラブのしぶき(浅井栄資)やミドリ(小沢吉太郎)など大小多数のヨットが巡走

6月17日 第1回東部日本インカレ(目黒川河口 品川埋立地) 5校, A級各3隻, 1人乗り本校出場

者 黒谷恒雄(あいおひ), 武藤正一(こまがた), 橋谷政美(かちどき)

優勝東京高等商船(113点) 2位慶応(108点) 3位東大(61点) 4位関東学院(41点) 5位早大(28点)(東京朝日新聞6月18日)。

7月29日 第2回東京湾縦断ヨットレース(品川～磯子)。

特A級(7m以上), A級(7m以下), B級(6m以下), C級(5m以下)の4クラス 32隻参加
本校関係者の成績

B級 4位小沢吉太郎(ミドリ)

C級 3位黒谷恒雄学生(はやぶさ)このはやぶさは今年の夏休みに手づくりした艇で, 川崎沖では先頭のトリトンとはほぼ並走していたが舵が故障, 用意の櫓を仮の舵として, 他の新造優秀艇と肩を並べゴールインした(舵3巻8号)。

8月25～26日 第2回日本インターカレッジヨットレース(横浜市本牧沖)

本校出場者 武藤正一

1位同志社大(33点), 2位九州大(31点), 3位大阪大(27点), 4位慶応(23点), 5位東京商船(19点), 6位名医大(17), 7位早大(17), 8位関西大(10)(舵3巻9号)。

昭和10年(1935)(N104水本一男主将)

4月3日 東京港祭りヨットレース(主催 日本ヨット協会 品川区目黒川先海岸)

A級 優勝浅田(のち上坂)太郎(商船N105), 2位徳永佐兵衛(商船N105)

5m級 1位大村泰敏(トリトン), 2位水本一男(商船N104 しぶき)

役員A級 1位藤村紀雄(早大), 2位浅井栄資(TYC), 3位小沢吉太郎(TYC)

5月 商船学校校友会誌425号『東京港祭りに本校ヨット部の活躍』とヨット部の呼称を初めて用いる

6月16日 第2回東部日本インカレ(横浜) 4校, A級各3隻, 1人乗り

本校出場者 有田 豊, 水本一男, 浅田(のち上坂)太郎

1位早大, 2位慶大, 3位東京商船, 4位関東学院

8月3～4日 予定の第3回日本インカレ出場権は1, 2位のみ

11月2～3日 第8回明治神宮体育大会ヨット競技大会(東京市品川沖)

(1)一般A級 A, B組に分けて予選, 24隻

1位小沢信三郎(横浜SC), 2位黒谷恒雄(東京商船), 3位村瀬政夫(早大), 4位松山 勲(早大),

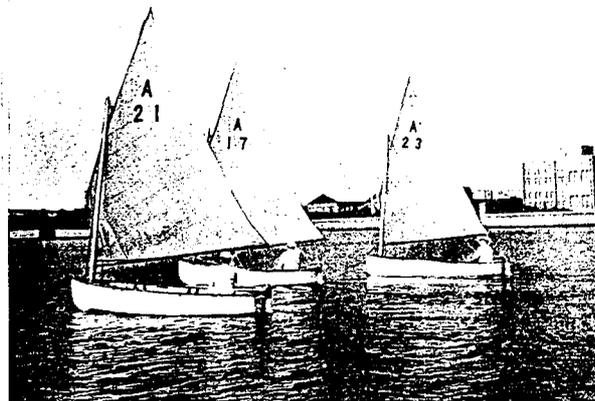


写真3-6 相生橋下流の水面で帆走中のA級ディンギー
(東京高等商船学校 昭和11年11月24日発行)

5位安田準之助(慶大), 6位吉川憲治

(2)商船学校カッター帆走レース

1位東京商船機関科, 2位東京商船航海科, 3位大成丸, 4位海王丸, 5位日本丸

6. 2 L級『しぶき』

太平洋戦争の戦局の不利が明らかとなった1943年(昭和18)4月1日清水高等商船学校が設置される。設置にともないヨッティングの必要を強調してL級2隻を建造する。1隻は昭和20年7月31日に日付が変わった直後に、7隻よりなる米国海軍第25駆逐艦隊の清水市の艦砲射撃による流れ弾によって撃破され、他の1隻が『しぶき』と名付けられた。戦後、本艇は学生ヨット部に属し、折戸湾での練習や駿河湾巡航にもさかんに活躍した。東京商船大学の東京全面移転にともない1960年(昭和35)7月の東京-清水短艇巡航に同伴した。写真3-7は折戸湾で練習中のL級『しぶき』を示す。

7. まとめ

この揚風丸の船歴に関する調査は、筆者が東京商船大学ヨット部史の編纂の一環として行ったものである。今からちょうど百年前に恐れを知らぬロマンに満ちた若人によって建造された揚風丸は、数奇な運命のいたずらによってか商船学校の練習船となり、数多くの海の若人を東京湾や大島周辺海域の夏休みの巡航にいざない、自由闊達で楽しい幾多の思い出を与え、大正時代よりはじまる商船学校の東京湾カッター巡航の先駆けの役目を果たし、猛烈な台風によって二十有余年の生涯を閉じたことが明らかになった。

揚風丸に関する資料は、第1世と第2世の小蒸気船弥生丸などの他の練習艇の資料の僅少なにくらべて、本艇が教官や学生により深い親しみをもたれていたことからか、商船学校校友会雑誌掲載の3編の長文の揚風丸の航海記にそのハードウェアとソフトウェアの両面にわたって豊富に記録されている。

しかしながら、揚風丸がどのような経緯によって商船学校の所属になったのか、さきに挙げた揚風丸の航海記以外のものが存在するのか、『胡蝶』とはいかなるものか、など揚風丸をめぐる人々のいきざまを調べるといふ興味深い課題も山積しており今後とも調査を続けることを願っている。

その資料をこれ以上東京商船大学図書館や百周年記念資料館に求めることは無理筋のように思われる。その理由は関東大震災によって東京高等商船学校の図書館が焼失して商船学校関係のすべての資料を失ったからでもある。東京商船大学の歴史をより精緻なものにするためにも現在の急を要する問題は、貴重な資料の散逸を防止するため元教職員や卒業生ならびにそれらの遺族のかたがたにお願いして、東京商船大学およびその前身校に関する

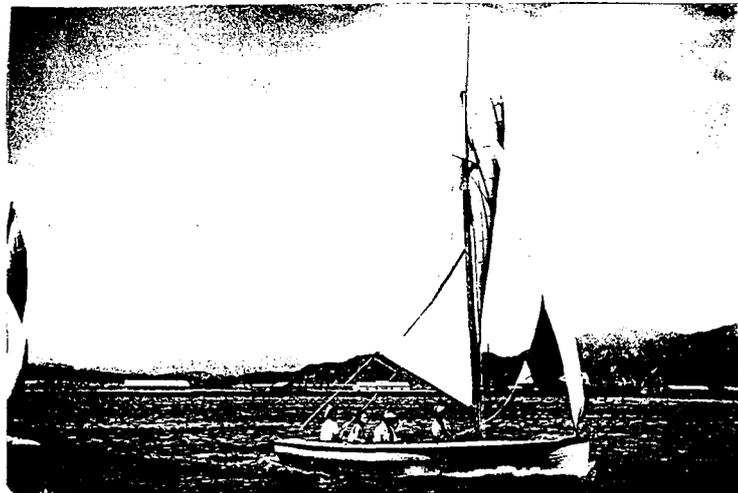


写真3-7 折戸湾で帆走中のL級“しぶき”

る写真、アルバム、書類などの資料の提供をいただき、東京商船大学で公共の文化資料として保存することであろう。