

13. 八日目・クルーズ最終日

今日はいよいよボートを返してロンドンへ戻る日、短かったけれど盛り沢山の一週間でした。昨日はファルカークの町で久しぶりのソトメシ。夕食にはフル・スコティッシュ・ブレックファーストというのをやっつけました。夕食にブレックファースト???

あるんですネーこれが。

イギリスを個人旅行したことがある方は先刻ご存知と思いますが、パブや食堂の看板にオール・デイ・ブレックファースト(All Day Breakfast)と書いてあるのを良く見かけます。「イギリスではアサメシを三度食え」とは良くぞ言ったもので、実は私もこの国ではなるべくソトメシは避けたいのです。私のソトメシ嫌いはイギリスに限った事ではなくどこでも同じですが、特にイギリスではあまりゾツとしないのです。

私達が入るような大衆的な店で「これは旨い」という一皿に当たったタメシがありません。だから、どうしてもという時はサンドイッチにするか、さもなければオール・デイ間違いのないアサメシに落ち着くのです。サンドイッチはイギリスでは数少ない安全パイと思っています。



上の写真はフル・スコティッシュ・ブレックファーストという謳い文句のもので、これはまずまずイケました。何がフルなんでしょう？ 皿の上のゼンブがスコットランドの

ものだよ、なのか、それとも、スコットランドの旨いもんはゼンブ並べたヨ、という意味でなのか？ この皿に乗っているもので料理人の手加減で大きく味が変わるようなものは一つもありません。これならイギリスでもそう大ハズレはないわけで、安心して食べられるというもの。言い方を変えればデリカのたぐいは決して悪くない、ということになりますね。

まあ、それはとにかく、私のヤワな胃袋にはこのボリュームといい、肉ッ気といい、とてもアサメシどころではなく、夜の食事、晩酌のアテとして充分でした。これだけありゃ、2〜3パイントのエールは軽く呑めてしまいます。逆にこれをアルコールなしでアサメシとして食べる方が少々無理な気がします。

皿の一番手前は勿論説明不要ですね。それにしても雑なメダマだなー。私の男のダイドコだってもうちょっと奇麗に焼く自信があります。二列目、ここからが肝心。先ず右からハギス、ブラック・プディング、もう一度ハギス、そして一番左はタティー・スコーン (tattie scone) と呼ばれる、これもスコットランドの名物の一つです。

スコーンと言っても、日本で知られているスコーンとは全く違うもので、まあ、言うなればジャガイモお焼きですが、日本のジャガお焼のように手がこんだものではありません。

まあ、それはおいといて、今日は右から二番目のブラック・プディングについて一言。この写真では真っ黒になってしまっていて良く分かりませんから、次の写真を見てください。



この写真で少し正体が現れましたね。 前の写真のものとはメーカーが違い、従って材料も少し違い、当然見た目も、味もちょっと違います。 「黒いプディング」と言っただけでお菓子のプリンとは似ても似つきません。 そう、これは血入りソーセージなんです。

この黒さは血の色、白っぽい粒々は主に大麦で、其の他諸々の穀類も入ってます。

血入りソーセージは欧州大陸各国を初め、グレート・ブリテン、アイルランドなどで広く好まれている食べ物です。 独特の風味で実に旨い。 ハギスもいいけど個人的にはこれはもっと旨い。

日本には世界にまたとない繊細且つ微妙な味わいの食品が数多くありますが、これに似た味の日本の食品を私は知りません。 ハギスと同じように味の説明は実にしにくい、しかもメーカーごとに材料もかなり違いますから一概にこうと決め付けるわけにもいきません。 とにかく美味しい。

百科辞典によれば、原産地はドイツ辺りらしいですが、どこの国でも古くから食べられていて、実のところ判然としないのではないかと思います。

全く違う場所で、肉食人種同士が似たような発想で、似たような食べ物を、似たような時代に前後して考えついたとしても何の不思議もありません。 国により地方により材料も様々、ありとあらゆるものが使われているようですが、共通項は畜肉とその血、それに何らかの穀類が混じるということらしいです。 そのうちでも、ベースとして豚の肉、豚の血、大麦、という組み合わせのものが最も一般的ではあるようです。

スペイン語ではモルシーヤ **morcilla** というのがブラック・プディングのことですが、私達が好んで良く食べたのは、モルシーヤ・コン・アロス **morcilla con arroz** という米入りのものでした。

見てくれは決していいとはいえませんが、どの国のどのメーカーのものも、どんな材料のモノでも悪くないと思っ込んでいます。 これまでに何種類か憶えていないほど色々のものを食べましたが一度も「こりゃいかん」と思ったことがないのです。

簡単に美味しく食べるコツを言えば、フライパンにオリーブ油をたっぷりしいてごく弱火でジクジクと気長にカリッと焼き上げること、焼くと言うより揚げると言うくらいの気分

です。これは、ハギスの固めたものを焼くときも同じです。要するにカリカリ・ベーコンの要領です。スペインでは穀類の入っていない細型のモルシーヤをマメなどと一緒に煮込む料理もごく一般的で良く食べましたが、これも悪くありませんでしたねー。

豚の血なんて、と「食わず嫌い」をせず、機会があったら是非お試しください。但し、清酒党の方には多分ウケないだろうと察しがつきます。ハギス同様かなりクセの強い味で

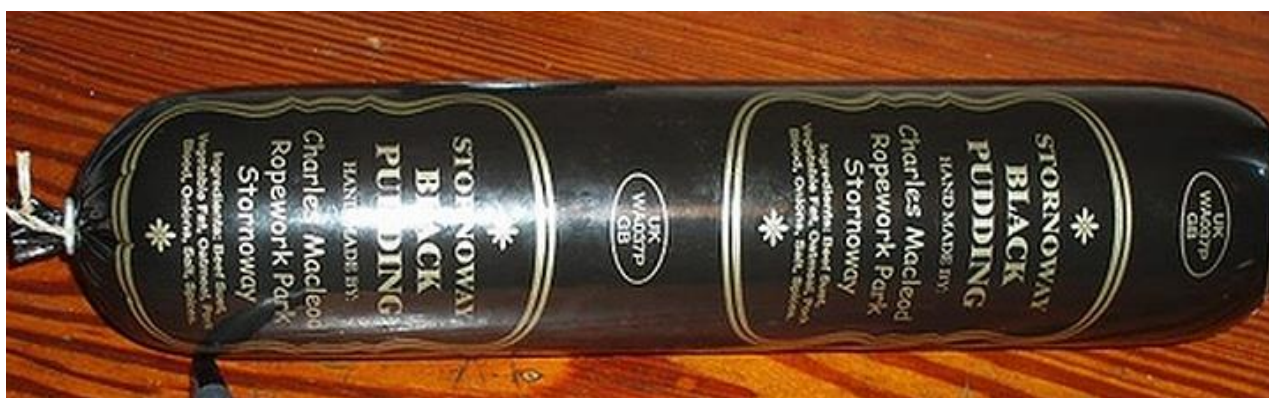
すから、清酒の繊細な味わいがぶち壊しになってしまう可能性が大いにあります。

どちらかという、フル・ボディーの赤とか、ベルギー・タイプのような濃い味のビール、又はアルコール分の強い蒸留酒がいいんじゃないかと思います。実際にこれと一緒に試したことはありませんが、焼酎ならまず間違いないでしょう。それも芋酎か泡盛のようなクセの強いのがセリ負けしない方がいいと思います。クセを以ってクセを制す。

そうそう、豚の血、で思い出しましたが、フィリピン籍の船に乗っていたとき、豚の血のスープというのが良く食卓に出されました。ササガにこれはあまり旨いとは思えませんでした。味は悪くないんですが匂いがちょっとネ・・・。

*

ブラック・プディングにはヘンな匂いはありません。各種香辛料のおかげでしょうね。



上の写真はメーカーのサイトから拝借したもので、市販されているブラック・プディングの一例です。 上はスコットランドのもの、下はアイルランドのものです。

下のは「黒い」ではなくて、堂々とブラッド「血の」と言っちゃってますが、これもブラック・プディングのくくりの一つです。 これには材料が明記してあって、それによると、豚肉、牛の血、ひき割りクラッカー？、大麦、カラス麦、塩、玉ねぎ、胡椒、ピメント(又はオールスパイス?)、タイムなど。

これは「豚の肉と牛の血」という組み合わせがミソのようです。 そのほかは大方のブラック・プディングと大同小異だと思います。

他のメーカーのものは主材料は明記してあっても、香辛料については「各種香辛料」として逃げてしまっているのも多いようです。 各自独特の風味は企業秘密にしたいんでしょうね。

さて、一枚目の写真をもう一度見てください。 皿の一番奥のもの、これはベーコンですが、スコティッシュ・スモークト・バック・ベーコン **Scottish smoked back bacon** という名で売られています。 これは前から大いに気に入っていたので、ボートの常備食料として初日に一パック買って冷蔵庫に入れておきました。

勿論、ハギスとブラック・プディングも・・・。

ベーコンというと、日本の一般のスーパーで売っているのは殆ど三枚肉のベーコンですね。 これはそれとは大きく違う点はいくつかあります。 先ず肉の部位はバック、要するに背肉もしくは腰肉で、日本ではロースと言っている部分。 脂はあるにはありますが、三枚肉のように肉に脂が層になって差し込んでおらず、へりに帯状に付いているだけです。 ですから食べるとき脂だけ簡単に外せます。 日本ではカナディアン・ベーコンという名前で売られているようです。

次に、スモークの風味が極めてはっきりしています。 それがキライな人のためにはノン・スモークトのものもありますが、私達はスモーク大好きですから誠に嬉しいかぎり。 もう一点は、スライスが厚い。 厚さ5～6ミリに切つてあります。 勿論日本だって厚いのがよければブロックを買って自分で切ればいいんですが、少量を買いたい時はスライ

スの真空パックが便利ですね、特にボートでは大きなブロックを買ってしまうとあとが困ります。

日本の大都市でデパチカなどへ行けば殆どないものはないですから、こんなベーコンもあるでしょう。でも私達が今住んでいる周りのスーパーでは全く見かけません。スコットランドではごく普通のスーパーでもこのタイプのものが一般的、三枚肉のは見かけませんでした。

なお、最初の写真はファルカークの町のパブの「アサメシ」ですが、ボートに乗る前夜泊まったホテルのはこの皿とは内容が違いました。ハギスとタティー・スコーンはなく、代わりにベイクト・ビーンズとソーセージが付いていました。名前は全く同じフル・スコティッシュ・ブレックファーストでしたけどね。パブのに較べるとホテルのは半分「イングリッシュ」だったかな。

私達は二人揃ってコレステロール値には要注意なので、普段の食生活ではかなり気をつけているんですが、この一週間はあまり健康的な食生活でなかったことは確かです。

旨い旨いでクセのあるものばかり食べてちゃいけませんね。

*

ところで今日は、クルーズの締めくくりとして、これまでに何度も出てきたロックについてお話ししたいと思います。自分が通過しているときは、何かと手がふさがっていて写真を撮ることが出来ませんでしたので、他の船が通過するときの模様を見ていただこうと思います。

ロック通過はイングランドの各運河では欠くことの出来ないイベントですが、この運河ではファルカーク・ホイール通過が目玉になっているのでロックのことは余り注目されません。その理由の一つはここではロック通過に伴う色々な作業を殆ど運河職員がやってくれるので、ボート側は全くの「お客さん」になってしまうからでしょう。

しかし、イングランドの各運河ではロック通過はボートの人間が全ての作業をこなさなくてはなりませんし、ロックを通過するための作業はそれ自体が運河クルーズの楽しみの一つだと言ってもいいでしょう。中にはロックの数の多さをウリにしている運河もあるくらいです。ステアーケイス **staircase** といって十数段のロックが文字通り階段状に連続している所もあります。

このユニオン運河にはホイールのほかに別のキャッチ・フリーズ、例の等高線運河＝コンツァー・キャナルと言うのがありましたね。ここでは二段ロックの先にはロックのないことがウリです。

いずれにしても、ロックについて色々知っておくことは楽しくクルーズをするために必要な要素の一つだと思います。

*

さて、これはもう御馴染みの光景ですね。今、遊覧船とナロー・ボート各一隻がホイールで降りてきました。もうじき下のゴンドラのゲイトが開くところです。



*



左のナロー・ボートは昨夜リンリスゴウで一緒に泊まったボートのうちの一隻で、テキサスから来たと言う二組の夫婦が乗っていました。彼等もかなりの重量級ぞろいです。このボートの塗装は私達と同じでしょう？ 同じボート屋から同じく月曜のスタートだったんです。

これは私達がホイールを降りてきてから一時間後ぐらいのことですが、彼等はゴンドラの風下側に位置しています。上のアクエダクトにいた運河職員も、私たちに風上へ行けと言ったことを、マズかったな、と考えなおしたのか知れません。

そりゃこの方がお互いに楽しんできて全てことがスムーズに運びます。遊覧船はここでの操船になれているし、装備万全でどっちに着けようが自由自在なんだから・・・。

*

さて、テキサス4人組がロックに近付いてきました。このときのボートとロックの位置関係はあまり感心しません。風は写真の右から吹いていてこれから段々スピードを落とさなければならないのに、船尾は既にロックの風下側の岸壁見通し線よりはるかに風下側になってしまってます。このままだと横っ腹をロックの角に当てそう。



ロックの入口ゲイトでは二人の運河職員がこのボートのために待機しています。彼らのことをロック・キーパー(lock keeper)と呼びます。右側の人は女性ですね。二人が寄りかかっている太い角材はロック・ゲイトを開閉する梃子、バランス・ビーム(ballance beam)です。

イングランドの各運河ではこういうお世話役の職員は居ませんから、ボートの人間がこれからの作業を全て自分たちの手でしなければなりません。

ところで、元同僚の船乗りが指摘してくれましたが、先週号で「岸壁」とするべきところを「岩壁」と変換ミスをしていました。船関連の言葉だからこそ間違えてはいけないのに、変換ミスには毎度泣かされます。それだけ日本語には同音異義の言葉が多いということですね。



写真ではマズマズの体勢で頭をロックに突っ込んだように見えますが、それはこの直前、左舷船首をゴツンとやってその反動で姿勢が修正されたあとだから。そして、この直後右舷船尾も風に押されてゴツンとやってました。まあ、でもこれが鋼鉄製ナロー・ボートのいいとこで、この位のスピードでのゴツンはどうということもありません。

船首のジサマが投げたロープを女性キーパーが捌いていますが、イングランドの運河ではこういう作業も当然自分たちでやります。ロックの手前でボートを岸に着け、誰かが上陸し、岸壁に先行してゲイトの開閉や舳取りなどをするのです。

*

両側の岸壁の所々に逆U字型のパイプがありますが、一番手前のを良く見てください。逆U字の片方の足がコンクリート壁の溝に沿って下の方へ、水中に伸びているでしょう？ 一方の足が長いんだから、U字じゃなくて逆Jの字というべきでしょうか。

このパイプへロープを引っ掛けてボートに戻すんです。ロープの一方の端はボートに固定されていますからパイプを回って戻ったロープを持っていれば船を定位置に保てるのです。次の写真でジサマがやっているのがその様子です。



パイプは水中に入ってそのままロックの底まで伸びて固定されています。途中にはパイプの支えはありませんから、このあと水面が下がってそれにつれてボートが下がっても、ロープの環はそのまま一緒に下に下がってゆきます。時々緩めたり引っ張ったりしなくてはなりませんが、途中で引き抜いて取り直す必要はありません。

この装置はイングランドの各運河にはないものです。

さて、どうやら無事にロック内の定位置に船が収まりました。ボートの左舷後ろの方では女性職員がロック・ゲイトを閉めようとしています。反対側の男性職員の方は既に閉まっています。

女性職員のほうはジサマが投げたロープを捌いたりパイプに回してあげたり手間取ったんですね。ここではナロー・ボートの両側にかなり余裕がありますが、イングランドのナロー・キャナルでは両側にそれぞれ1インチしか隙間が出来ません。

しかし、同じイングランドでもブロード・キャナル *broad canal* と呼ばれる運河ではナロー・ボートが二隻並んでロックに入れます。

そういう運河はそれほど多くはありませんけどね。



さて、両側のロック・ゲイトが閉まり、これから水面を下げる作業です。手前のごつい木材が出口のゲイトですが、その上の左右両側に黒ペイントで塗装された角柱がありますね。右手のを見るとその上部に横向きの丸棒が見えるでしょう？

この丸棒の先にクランク・ハンドルを取り付けて、それを回すと歯車を介して角柱から下へ延びる別の丸棒（スピンドル）が回転してロック・ゲイトの一番下のほうに付いているパドル又はスルースと呼ばれる仕切り弁を開けるのです。

今のロックの状態は、入口（上側）も出口（下側）もゲイトは閉まり、密室になっています。ここで出口のゲイトについているパドル(仕切り弁)を開ければ、ロック内の水はそれ自体の重力で勢い良く下の運河に放出されます。そしてそれは水圧差がなくなるまで、即ち下の運河水面とロック内の水面が一致するまで続きます。

ポンプなどの動力は一切必要ないのです。

*

このロックの基本的な仕掛けはパナマ運河にあるような巨大なものでも全く同じです。パナマのロックではパドル（又はスルース）がロック・ゲイトについているのではなく、

ロック内の水とロック・ゲイトの外の水をつなぐ地下水道についています。

また、ロック・ゲイトの開閉は動力で行う点も異なります。

巨大サイズなんだから人力では不可能なのは当たり前ですけどね。

このロックでも入口（上側）のパドルはパナマ式と同じ考えです。 次の写真を見てください。 ゲイト開閉用のバランス・ビーム（梃子）の向こう側に灰色のパイプが立っていて、同じく灰色の器械が乗っかっていますね。

これがパドル（仕切り弁）開閉の装置で器械の上についている黒いハンドルを回すとパドルが開く仕掛けです。 ベイスンとロックの水底付近に両方の水をつなぐ地下水道があってそこにパドルが付いていて、電動モーターで開閉できるのです。



ゲイトについているのを単にパドルと呼び、こんな風に地中に設置したものをグラウンド・パドル（ground paddle）と呼んでいるようです。 パドルとスルースの呼び分けは弁の形及び開き方の違いによるのだと思います。

ところで、ゲイトのこちら側の左手の岸壁に黒地に白抜きで「C」という字が見えますね、これを憶えておいて下さい。 あとで説明します。

*



さあ、もう大分水位が下がってきました。

職員は入口の両側のゲイトを閉めた後、出口のゲイトまで来てパドルを開けたのです。船首のジサマはロープがパイプに絡みつかないように真面目に面倒見てますが、船尾のスキッパー(艇長)はロープには注意を払ってませんね。

そうしていてもまず問題を生じないのがこのロックのいいところ。ロープを引っ掛けて上下にスライドさせるパイプのお陰です。それとも船尾ではオバサンがロープの面倒を見てるのかな？

*

*

水面はどんどん下がってきました。右では女性職員がゲイトを開けるのに備えています。



ここでちょっと後ろの入口ゲイト付近にご注目。ゲイトの下の方に水垢で黒っぽくなったコンクリートのブロックがあるでしょう？

これはシル (sill=cill=土台) と呼ばれるものですが、ロック・ゲイトが受ける上段の水の圧力を支えるものです。ロックの壁と一体です。

この状態でロック内の水面とベイスンの水面の高低差は2メートル半くらいあると思いますが、このときロック・ゲイトが受ける水圧は大変なものです。だから、こんな風にかっしりしたコンクリートの土台でゲイトを支えているのです。

ここでもう一点ははっきり分かることは水深です。ロック・ゲイトを開けてもシルはそのままですから、この写真でベイスンの水面からシルの上面までがボートが通過でき得る許容水深となるわけです。この状態で、そう、1メートル位でしょうかねー。意外に浅いと思いませんか？ まあ、イギリスの大抵の運河はそんなもので、イングランドのナロー・チャンネルでは5～60センチの喫水でも底をコスるような所も良く有ります。

もう一つの水圧対策はゲイトの合わせ方。ゲイトを閉めたとき左右両側を一直線にするのではなく、上段に向けた山形に合わせるのです。上下両側のロック・ゲイトを全て閉めたところを上から見るとロック全体が矢羽根の形になるのです。次の写真でお分かりいただけますと思います。



こういう形で上段の水圧をゲイト自体でも支えることで、左右ゲイトの合わせ目の水密も確保できるのです。

*

ところで、このロックではロック・キーパーが色々と気を配ってくれますからまず心配ありませんが、イングランドでロックを通過するときはこのシルには充分注意をしなければいけません。特に上段から下段へ降りるとき、上段のロック・ゲイトから船尾を十分に離して船を安定させる必要があります。

上段のゲイトのごく近くに船を着けておくと、水位が下がった時、船尾がシルの上に座ってしまい、舵やプロペラに損傷を受ける可能性が多分にあるのです。

これまでも、この種の事故は頻繁に起きていたらしく、最近ではロック・ゲイトの脇の

岸壁にシルの位置をペンキでマークしてあるところが増えたようです。

この線よりゲートに近付いたら危険だよ、という印です。

三枚前の写真で岸壁に C の字がありましたね、アレがその印です。

*

さて、水位降下も最終段階、向こう側でも男性職員が水面の変化を注視しています。 両方のゲートのパドル開閉用のスピンドルが下に伸びていっているのが分かりますね。



ゲートに2001の掘り込みがありますが、ここが完成したのが2001年なのです。

*

次は、ロック内の水位が完全に外のフォース・アンド・クライド・チャンネルの水位と一致して、ロック・ゲートを開けているところです。



右のブルーの作業服は女性ロック・キーパーの背中ですが、バランス・ビームに手を当てて押すより、こんな風に腰や背中をあてて足で地面を蹴るほうが楽なのです。但し、ビームとロックの壁の間に体を入れることは、転落防止の為禁じられています。ロックの横壁の溝にある逆Jの字の舐い網を通す為のパイプ、バランス・ビームの上のクランク・ハンドル、それをはめ込むホゾなどこの写真ではっきりしましたね。



ロック・ゲイトはほぼ開放されました。

ボートではもうロープをパイプから抜き取って、ロック・キーパーからの「ゴー」の合図を待っているのでしょう。

出口のゲイトが開放されたところをフォース・アンド・クライド運河側から見るとこんな風です。



見物人もみんなボートの動き出しを待っています。

低い水面から上がってゆく時は、こういう状態のロックに入っていくんです。

*

ボートが出てきました。ここでは作業の殆どをロック・キーパーがやってくれるので楽なものです。ボート側でやることはロープをキーパーに渡すことと、パイプをまわして戻ったロープの一端を持っていることだけ。それでも船首のジサマは終わってほっとしてる感じですね。



さて、如何ですか？ ロック通過の一部始終がお分かり頂けたでしょうか。

*

この後、彼等もスウィング・ブリッジを通過して私達と同じボート屋の棧橋に帰ってきました。彼等はテキサスの内陸部から来たと言っていました、アメリカ人らしくない、ややネクラな感じでした。

勿論ネクラが悪いわけでもなく、アメリカ人が全員ネアカだなんて言う気も毛頭ありませんけどね。とにかく、あまり会話は弾みませんでした。

彼等にとってスコットランドの旅は余りいい感じではなかったのかな？ それともドットお疲れか？

*

帰る日の朝のボート・ヤード浮き桟橋と、7泊8日の間居心地のよかった

Little Weaver。



帰り際、私達がボート屋の事務所で燃料代などの精算をしていたら、テキサス4人組も一足遅れてボートから下りてきましたが、その荷物の多さには驚きました。

まるで引越し荷物のように、ボート屋から借りた大型の台車一杯に積み上げていました。

機内持ち込みサイズのバググ一つとリュック一つの私達とは対照的でした。

ネクラじゃなくて余り旅慣れてなかっただけかもね。

どうやってタクシーを呼んだらイイ？なんて私達に聞くんですよ。私達だってボート屋のオネーさんに頼んで呼んでもらったのに・・・。

*

ファルカーク～ロンドン間はエディンバラでの乗り換えもなく直行で約6時間、楽な旅でした。

*

ところで、帰りのヒースローでちょっと面白いことがありました。

私達はチェックイン開始の時間より大分早く空港に着いてしまい、チェックイン・カウンターのフロアの前庭で時間をつぶしていました。例によってサンドイッチ・ビールをやっつけたりして時間つぶしをしていましたが、石のベンチに長時間座っているとお尻が痛くなってきます。

Nが「ちょっとその辺を歩いてくる」といって席を立ったあと暫くして、「アノー、スママセンガスコシノアイダ、コノニモツヲ、ミテイタダケマセンカ？」と隣に座っていた夫婦の夫が話しかけてきました。決して巧みではないけれど丁寧な英語です。年の頃三十台半ば位か、どうやら東南アジア、多分インドネシアかマレーシア辺りの人たちだろうという見当です。

これにはチョット驚きましたねー。ドコのダレとも知らぬ人物ばかりがウヨウヨしている国際空港で、ドコの馬の骨とも知れぬ、服装だって超ラフなワタクシメに荷物を預けるなんて……。ひょっとしたら荷物の中身は爆弾かも、と思わぬでもありませんでしたが、二人とも極めて穏やかな容顔で、とてもテロリストとは思えません。

いいですよー、でも、あなたたちはドコへ行くんですか？「これからチェックインが始まるので行きたいんですが、コッチの荷物もあるので・・・」彼等はなんとカート三台分の荷物を持っていたんです。私に預けたいというカートはそのうちの機内持ち込み用だけだったようです。察するに、どこかの会社のロンドン駐在員でもしていて、交代帰国になったのか？そんな大荷物でした。

それらしい夫婦が隣に居る、ということは気付いていましたが、コッチはそれ以上の注意は払っていませんでした。

ああ、分かりました、でも、アナタたちは私を信用するの？

デ、なんと言ったと思いますか？「ええ、アナタは日本人でしょう？それに奥さんも荷物を置いてドコかへ行っているから、当分はここにおられると思いました」だと。

日本人だからイイってもんじゃないと思うけどなあー。やっぱりNが手ぶらで立ったということが決め手になったんだろうか。彼等は彼等でジーっと私達を観察してたんですね、全く油断もスキもありゃしない。どの位の間、我々を審査してたんだろう？

夫婦間で色んな会話があったんだろうな一。

まあ、でも、信用されたってことでヨシとするか。

ハハハ、いいですよ、安心して行ってらっしゃい。

Nが戻り、暫くして二人も帰ってきました。そして、満面の笑みで「どうも、本当に有難うございました」と荷物を受け取り、搭乗ゲイトのほうへ消えてゆきました。彼等も「信用します」とは言ったものの、チョッピリか、大いにか、一部不安な気持ちもあったんでしょね。

現役の頃、外地での乗下船を繰り返した私は、空路一人旅で随分行ったり来たりしましたが、大荷物を持っての一人の長旅はほんとに困ることがあります。早い話、トイレに行くくんでも、荷物をどうするかが難題です。

近代的な大空港ならトイレも綺麗で個室の中も広いから何とかありますが乗船下船がそんな大空港の近くとは限りません。バス・センターみたいなド田舎の空港ではトイレは狭いし汚いし、一時預けだってママならないのが普通です。

そういう旅の途中でまんまと荷物をパクられてしまった同僚も居ました。下船の途中ならまだしも、乗船の時にそういう目に会えば全くアウトです。だって船乗りの乗船時の荷物にはその先一年分の夏物冬物衣類が全部入っているんですから……。急遽買って間に合わせるにしても夏冬両方の買い物が自由に同時に出来るような港へ行くかどうかも分かりませんしね。

スーツケースを失った同僚はその中に海技免状も入れてあって、これは重大な不手際。仕方なく彼はそのまま日本へトンボ帰りして、免状が再交付されるまで交代延期になりました。本人も辛かっただろうけれど、交代を待つほうだって……。

だから、一人旅では荷物をどうするかが常に念頭を離れません。パスポート、免状、カード、現金などは勿論片時も離さず。彼等のように機内持込バッグを居合わせた見ず知らずの男に預けるなんて気には到底なれませんでしたね一。

彼等のバッグにどんなものが入ってたのか知りませんが、二人分のバッグをカートごとたまたま隣り合わせた私に預けたとはいい度胸です。 または、私の風体などに惑わされず、ズバリ善人を見分けた抜群のイイ目を持つてる、と褒めるべきか・・・。

*

さて、長らくご愛読いただきましたが、これにてクルーズ日記を閉じさせていただきます。 毎週の手前勝手なオシャベリにお付き合いくださって本当に有難うございました。

なお、どなたかなロー・ボートのクルーズをしてみたいが不案内なので、と躊躇しておられる方がいらっしゃいましたら、どうぞ遠慮なさらずに何でもご質問下さい。 私達で分かることなら喜んでお答えいたします。 メール宛先は次の通りです。

R宛て： cap666@coffee.ocn.ne.jp

N宛て： nori3721@aria.ocn.ne.jp

また、このページの内容は次週9月18日に全て削除しますから、それ以後アクセスしていただいても白紙のページになっているはずですよ。 ご注意下さい。

では、皆様、ごきげんよう、さようなら。

R & N

* * * * *