

いんぐらんど運河巡航記



(2) Teynham 再訪

(2023年6月3日更新)

前にも触れた通り、ナローボートのクルージング初体験のこの時は、私達夫婦と娘のトリオでの旅でした。成田からの空路はエールフランスで、パリのシャルル・ド・ゴール着。

その後ロンドンまでは、どの航空会社でどの空港だったか???

よく覚えていませんが、とにかくパリでの乗り継ぎはターミナル間をバスでの移動で、かなりの時間がかかったと記憶しています。そして行き先はヒースローではなく、シティー空港か、ガトウィック空港ではなかったか? これも全く曖昧模糊。

この日、向かったのはクルージング出発地の **Braunston** ブラウンストンではなく、以前にもお話した事のあるテムズ河・河口部に近い **Teynham** テンナム(或いはテイナム?)。

当時の私は、リタイヤしたらマイ・ボートで欧州の運河・河川及び沿岸域を巡り歩く、と目論んでいて、その起点となるボート造りの場所を大真面目に探しまくっていたのです。

そして、この時点で No.1 の候補地はこの街の **Conyer Creek** という入江にある造船所だったのです。この時より二年ほど前に、英仏海峡に面したサウサンプトン港で冷凍船・

“Kowhai” を下船して、その足でその造船所を訪問したことがありました。

その時、私が目指したのはスチール・ボートを建造する造船所だったんですが、丁度私が訪れた頃、そこはスイス・エアーの機長・スウェーデン人 **Erik Björkman** エリック・ビ

ヨークマンと言う人物に譲渡することになり、業務引き継ぎの最中でした。

元の社長だった老人、その息子のボート・デザイナーTed Spears氏、新社長のErikや造船所の従業員など多くの人と懇意になり、彼らには色々と相談に乗ってもらいました。そして、この造船所でスティール・ボートの船体だけを建造してもらい、その後の自前での艤装にはこの造船所構内の一角を使わせてもらう、という段取りがほぼ固まりました。

あとは「先立つモノ」の調達ができるか否か？だけ。

しかし、これが最大の課題です。

何しろ当時の私の身分はアルバトロス、実は“失業船員”海運界では特定の会社に所属しない船員を専らそう呼んでいました。今でこそ、フリーランスで働く人は日本でもカナリの数になるのですが、私が現役だった頃の普通の日本人船乗りは、好き好んでフリーランスになることを望む人はそう多くはなかったと思います。

アルバトロスの世界は、正規雇用でなく職務と収入はあくまで契約書通り、契約期間は原則1年、休暇などは全くなく、下船中は失業手当での食いつなぎ。ですから、とにかく食うに手イッパイ、老後のための貯蓄などモッテの外、あとは宝くじを期待するのみ。所詮、自前ボートでの水上生活など「夢のまた夢」の筈。でも、プランだけは立てておかないと・・・というワケ。

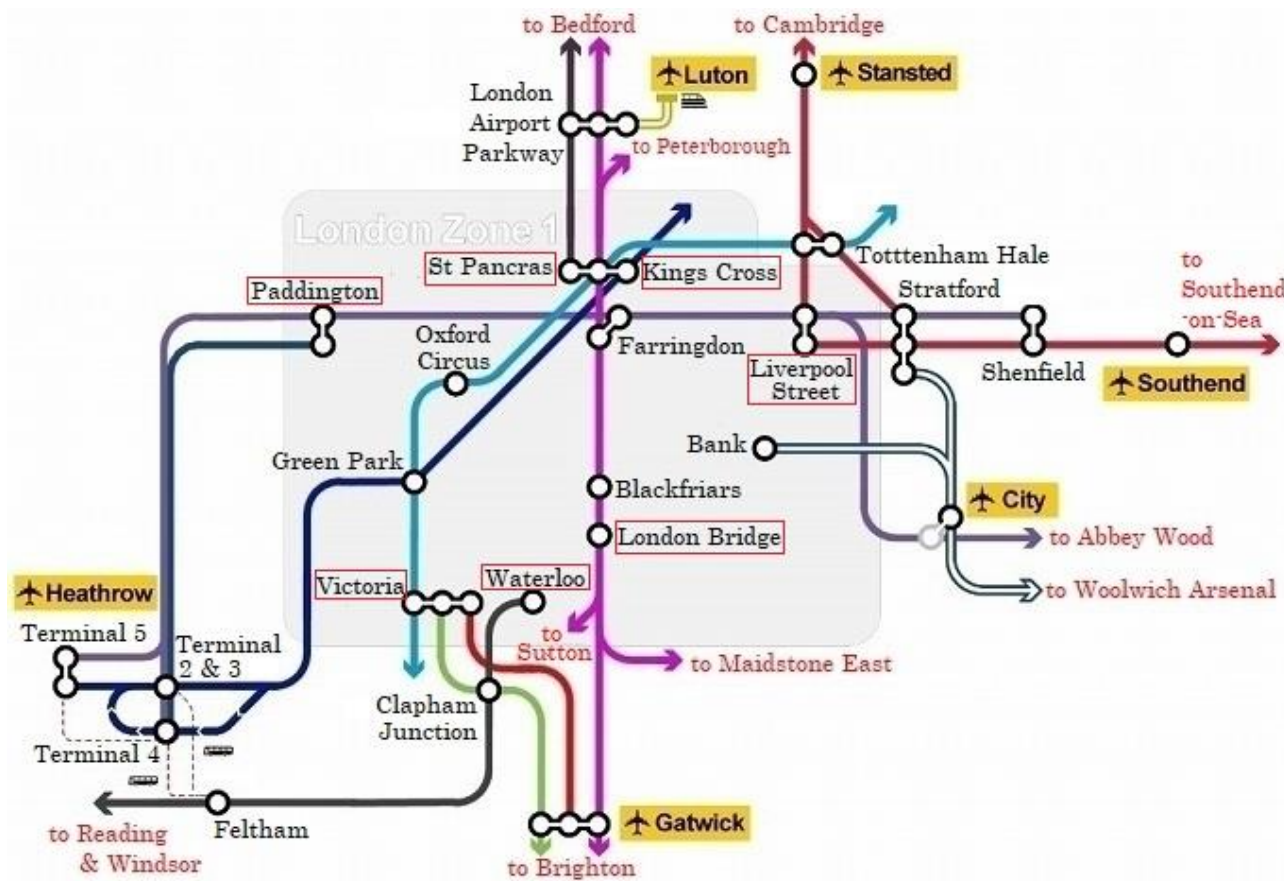
Teynham という駅を地図で見るとコンナ所。



左上隅がロンドン、右下隅にチラっと見えるのはフランス北西岸、ドーバー海峡に面してフェリー発着港の Dover、左下隅には以前色々な冷凍船でよく寄港した Newhaven。テンナムは Sittingbourne と Faversham という駅に挟まれた赤丸のごく小さな田舎駅。これを鉄道地図で見ると次の通り。



赤線はロンドン Victoria 駅と Dover を結ぶチャタム・メイン・ラインという路線。テンナム駅はマップ右手の赤丸です。次はロンドン市内の各空港を結ぶ鉄道路線。



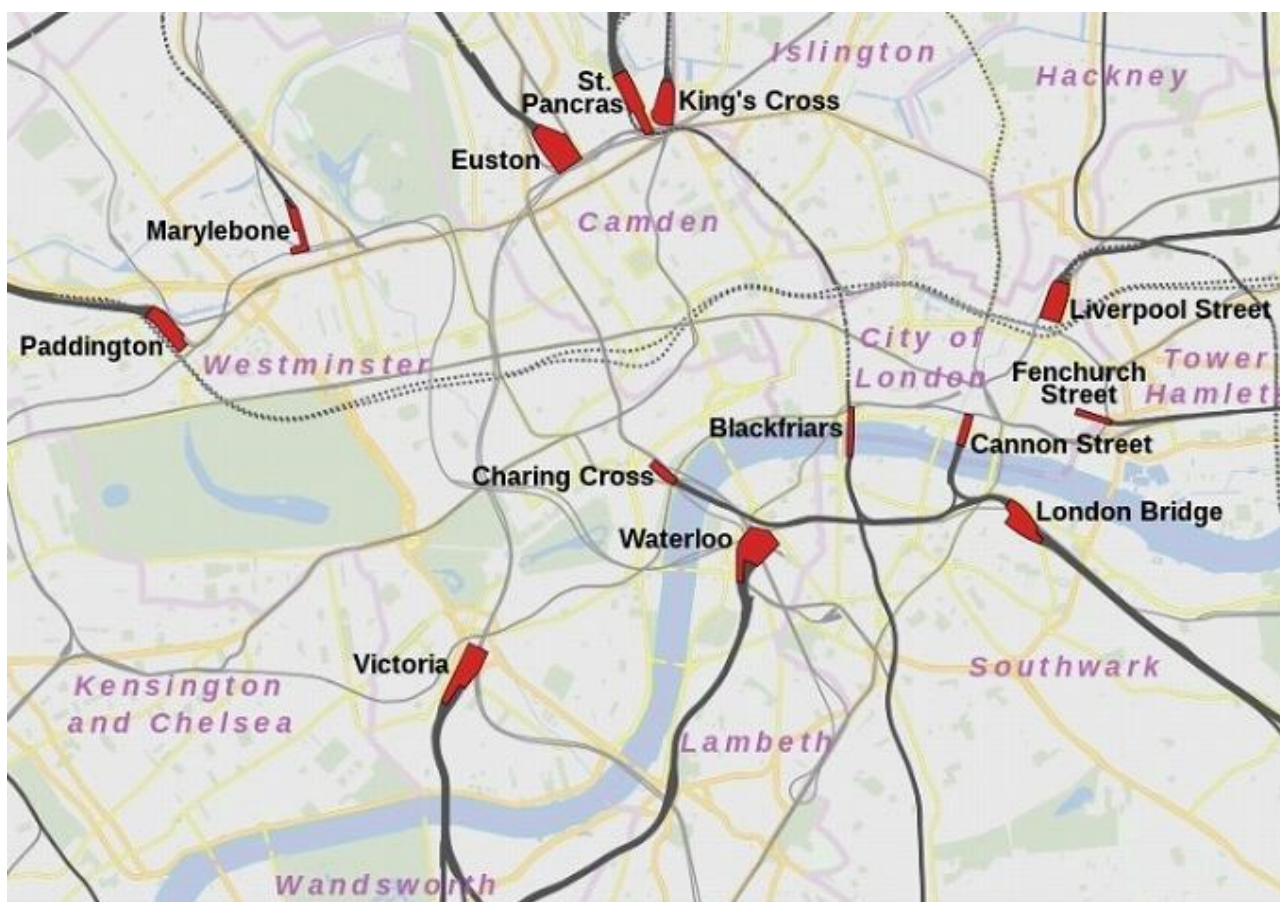
茶色の長方形がロンドン周辺の空港名、マップはそれらを結ぶ鉄道網を示しています。これで見ると、Victoria に行くには Gatwick 空港が乗り換えなしで、一番便利そうですが一般地図で見ると距離的にはヒースローのほうが断然近い。でも、どう考えても多くのターミナルがある大空港ヒースローよりガトウィックの方が分かりやすそうです。とにかくこの時のパリ~ロンドン間のフライトがどの航空会社だったか、どの空港からどの空港へ飛んだのか全く記憶がブチ切れています。

最近の東京の鉄道網は日本人である私にとってもとても頭に入りきれません、ましてや古くからの大都市ロンドンの鉄道網の複雑さには、ヨソ者には全くオテアゲ。

特に地方鉄道の始発駅の多さには参ります。次のマップの赤で示されている駅が各地方への始発駅ですが、行き先によって夫々の始発駅まで地下鉄で移動するわけ。

しかし、私はまたこの地下鉄というのが大の苦手。

地上の景色を見ながら走るのなら、東西南北どっちへ向かって走っているかがわかり、始めて通る所でもおおよその見当はつきますが、地下トンネルの中では全くダメ。あとは路線図と駅名の順序をたどるしか手がなく“カン”だけではどうにもなりません。



ロンドンから東南東方向の Teynham へは市中心部から南西の Victoria 駅発、北西方向の Braunston へ行くには Euston 駅発という具合、どうも覚えにくい。私は海外でも殆ど

の場合個人旅行ですから、こういう古くからの大都市の鉄道網にはホトホト困惑です。この中で私が利用したことのある駅はというと、第一が左端の **Paddington**、ここは娘の住んでいるロンドン西郊の **Maidenhead** への出発駅ですから何度も乗り降りしました。その他、右回りに順に言うと、まず **Euston**、ここはウェールズ運河へ行った時の出発駅。次にスコットランド運河へ行った時の出発点 **King's Cross**。 もう一つは前回の **Teynham** 訪問で乗り降りした **Victoria** 駅。 以上四つだけ。

とにかく外国で個人旅行をするのはホントに難しい。 地方鉄道をうまく利用するには出発地名と到着地名からネット検索するのが一番みたいです。 確信はありませんが、私にはそれが一番分かり易く、市内移動は路線図と首っ引き、これしかありません。 結局、パリからロンドンへの飛行はドコへだったか思い出せないままですが、改めて今考えてみると、やっぱりガトウィック空港行きではなかったか？ と思っています。

そもそも、この時 **Teynham** を再訪したのは、前回訪問した時に造船所を引き継ぐことがすでに決まっていたスイス・エアの機長だった現社長エリック・ビョークマンの招きがあったからです。

彼とは前回の訪問以来ずっとメール交換が続いていました。

そして、彼の機が成田に飛来すると知らせがあったとき、パートナーと一緒に空港を訪れて、再会を祝って彼のホテルで昼食を共にしたこともありました。

私達親子がナローボート・クルーズのため英国に行く計画を立てていることをメールで伝えると、是非コンヤー **Conyer** に寄ってゆきなさい、待ってますヨ、と誘われたのです。

そうそう、鉄道の下車駅は **Teynham** ですが造船所のある場所の地名は **Conyer** で、そこは **Conyer Creek** という入江に面した小さな港です。 行政区としては **Sittingborne**。

近い将来コンヤーの造船所でのボート建造が実現したときは、その後自分で艀装工事をやってみたい。 そうなると半年どころか丸々1年以上かかるかも。

その場合はキャンピング・トレーラーをレンタルして、パートナーと共に造船所構内でトレーラー暮らしをすることになるだろう、と考えていました。

その下見を兼ねて、パートナーに現場を見せて、雰囲気を知ってもらうにはいい機会でもありました。

さらにこの時、娘が翌年 **Bristol** へ留学することも決まっていたので、英国内に一人でも多くの頼りになる知人を作っておいた方がいいだろう、という思いもありました。

テンナムの駅に着くとエリックが車で出迎えてくれて、造船所近くの自宅に連れて行って

くれました。

二年前に訪れたときは彼はまだ現役の機長のままで、休暇を利用して単身で造船所の業務
引き継ぎに来ていたので、彼自身も仮住まいでした。

しかし、この時連れてゆかれた造船所近くの自宅は石造りのどっしりした立派な家でした。
そして出迎えてくれたのはスイス人の夫人ギギ **Giggi** さん。 彼女とは私もこの時が初対
面でしたが、快く歓迎してもらいました。



その日は Conyer Creek の海岸べりを散歩したり、彼のセール・ボートに乗せてもらって
ショート・クルーズをしたりで、楽しいひと時を過ごさせてもらいました。

左はエリック宅前でギギさんと、右は Conyer Creek 沿いの土手（防潮堤）をみんなで散
歩。 これらの写真はいずれも同行した娘が撮ってくれた筈。

下は Conyer Creek の沖合 The Swale という湾内でのショート・クルーズの様子。



この日は本来のセイリングはなしで機走のみでしたが、母娘とも初めてのセーリング・クルーザー乗船を十分楽しめた様子。

右の画像中央、ホイールを持っているのが元機長ドノ、右端のジー様は近所に住むボート設計者兼エンジニアの W. Williamson 氏。造船所の仕切り役としては半ば素人のエリックの、右腕ともいえる大事なコンサルタント。

エリックのボートは造船所の栈橋に係留してありました。そこから出発して Conyaer Creek を抜けて The Swale に出ます。

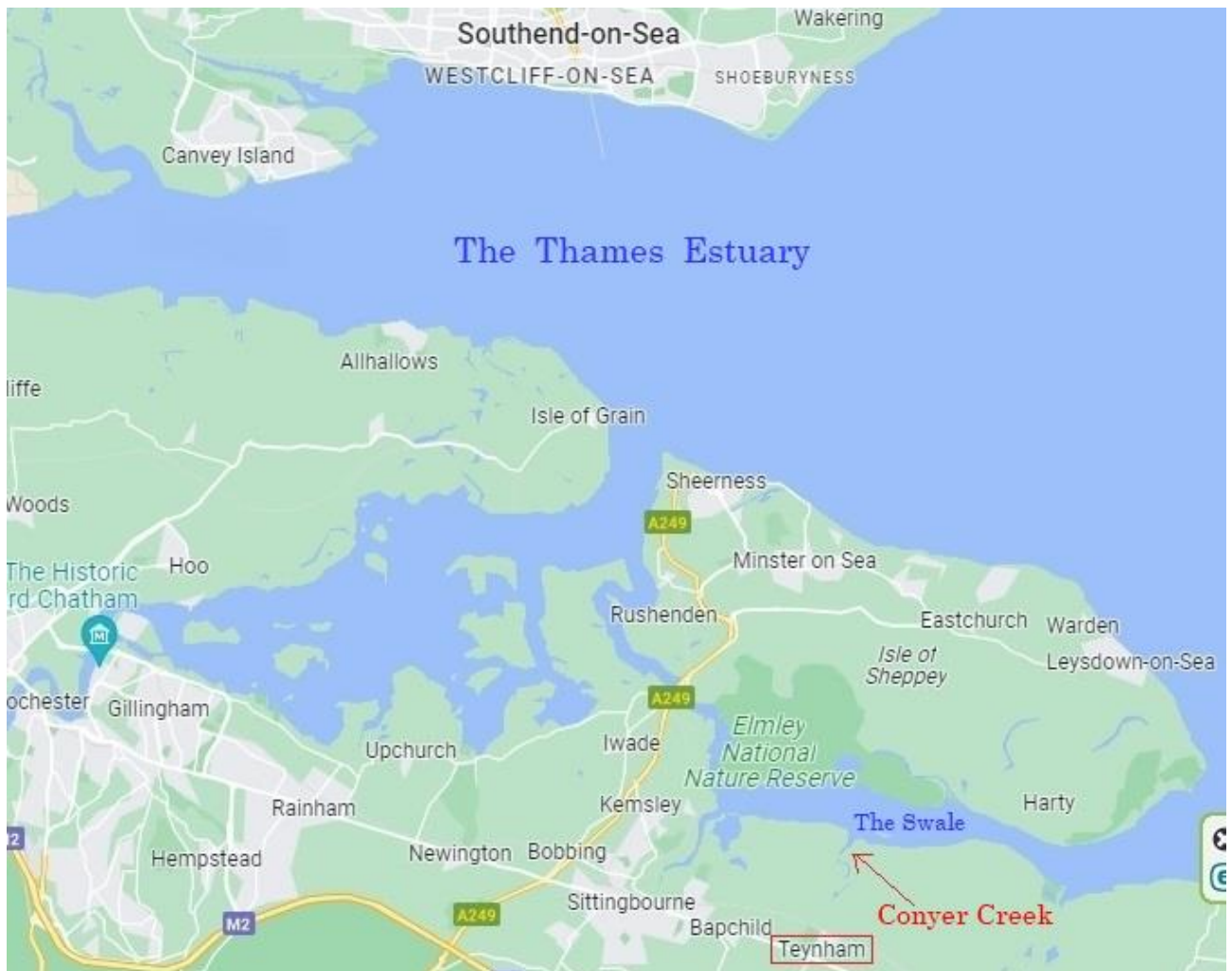


エリックの引き継いだボート造船所 North Quay Marine は Conyer Creek という入江の奥まった場所にあります。強風には安全な地形ですが、高緯度の欧州各地は押しなべて潮の干満差が激しく、ここも例外ではありません。

従ってこんな小さな入江は干潮時にはほとんど水面がなくなり、辺り一面干潟の様相になります。だから入江内に係留しているボートは潮が引くと干上がった海底に置かれた状

態、すなわち陸置きされた状態になるので、常にその備えをしなくてはなりません。

Conyer Creek や The swale の位置をもう少し広範囲に見ると次の通り。



マップ左上がテムズ河で、この辺りの海面は **Thames Estuary** テムズ河口と呼ばれる海域で、**The Swale** はその一角ということになります。

英国だけでなくオランダやドイツなど欧州の国々の港湾施設では **Dock** ドックと呼ばれるものが多く使われています。これはナロー・キャナルの説明でさんざん述べてきた **Lock** ロック＝閘門を陸地に掘り込まれたプールの入り口に設けたものをいいます。造船所のドックも語意は同じですが、港湾施設の場合ドックの面積はケタ違いの大きさです。

こういう港湾施設はロックの外側、即ち河川や入江の水面が潮の干満で大きく変化してもロック内部の水面を一定に保てるように工夫されたものです。

冷凍船・**Ariake Reefer** でよく入港した英国ウェールズの **Newport** も、やはり干満差が激しい所で **15m** ほどの干満差は頻繁に起きると言われ、ドック式港湾になっていました。この港は **Bristol Channel** ブリistol・チャンネルにそそぐグレート・ブリテン島最長のセヴァーン川の河口、**Severn Estuary** にあるのですが、この海域の干満差の大きさは世界

でも第二位なのだそうです。因みに、第一位はカナダ東岸 Nova Scotia の Bay of Fundy で、その干満差は最大 16.3m に達するのだとか。

それに比べればこのテムズ川河口部はカワイイものですがそれでも 6m 超えはまああるようです。肝心の Conyer の干満差がどれだけあるか？ 正確な数値は検索できませんでしたが、やはり 6m ほどはあると考えられます。

欧州各港ほどではないにしても、やはり干満差の大きい有明海の三池港には、Newport と同じ構想で作られた日本唯一の閘門式ドック係船施設があります。その有明海の干満差も最大 6m に及ぶそうで Conyer Creek もほぼ同様と考えていいでしょう。

ところで、こういう干満差の大きい海域で且つ閘門式ドックでない係留施設に船をつないでおく場合、干潮時には大きな危険が伴います。

ナローボートのように平底の船ならばスクリュウが海底の突起物に当たらないように気を配るだけでいいのですが、セーリング・クルーザーのようにいわゆるディープ・キール（船底下部中央に背びれのように突き出したキール）があると、とても厄介です。

ですから英国をはじめ欧州諸国のセーリング・ボートはこれに対して色々な解決策を講じています。その一例は次の画像の通り。



左は一番手っ取り早い方法で、この場合船体が左舷側に倒れないように船のサイドを陸側にピッタリつけて（寄りかからせて）ロープでしっかりつないでおきます。

しかし、この場合潮の満ち引きに合わせて適当にロープを締めたり緩めたりする必要があるなので注意が必要です。この方法で干満差を解決するにはこの画像の岸壁のように、それに見合った条件の頑丈な係留設備が必要だし、干満差にも限界があります。

一方、画像右側のボートは船体の前後方向のほぼ中央にカメラの三脚のように伸縮のできる脚が取り付けられています。伸縮が可能なので左右の地面が同じ高さでなくても船体を直立させておくことが可能です。さらに脚の船体取り付け部分は前後に回転できる構造なので、船体が水に浮いているときは船側と平行に揃えておけるので邪魔になりません。この手の脚はこのほか色々なタイプのものがありますが、この画像の脚は優れモノの一つと言えるでしょう。

セーリング・ボートの船体断面もいろいろな形があり、キールの形態も様々です。



一例をあげれば、ざっとこんな風ですが、このうち中央は典型的な **Deep keel** と呼ばれるもの。右の二つは **Fin keel** と呼ばれるもので、これらは潮が引いてキールが海底につく前に前出の画像のように何らかの対策が必要ですし、フィン・キールの場合は強度的にも問題が生じる可能性が無視できません。

一方、左側の二つは **Twin keel** または **Bilge keel** と呼ばれるキールです。これなら海底が干上がっても即倒れることはありません。ただし傾斜が急だったり、大きな石など突起物があったりするとやはり危険で事前に海底の状態を確かめておく必要があります。

このほかには次のような船底構造もあります。



Catamaran



Trimaran



Flat Bottom



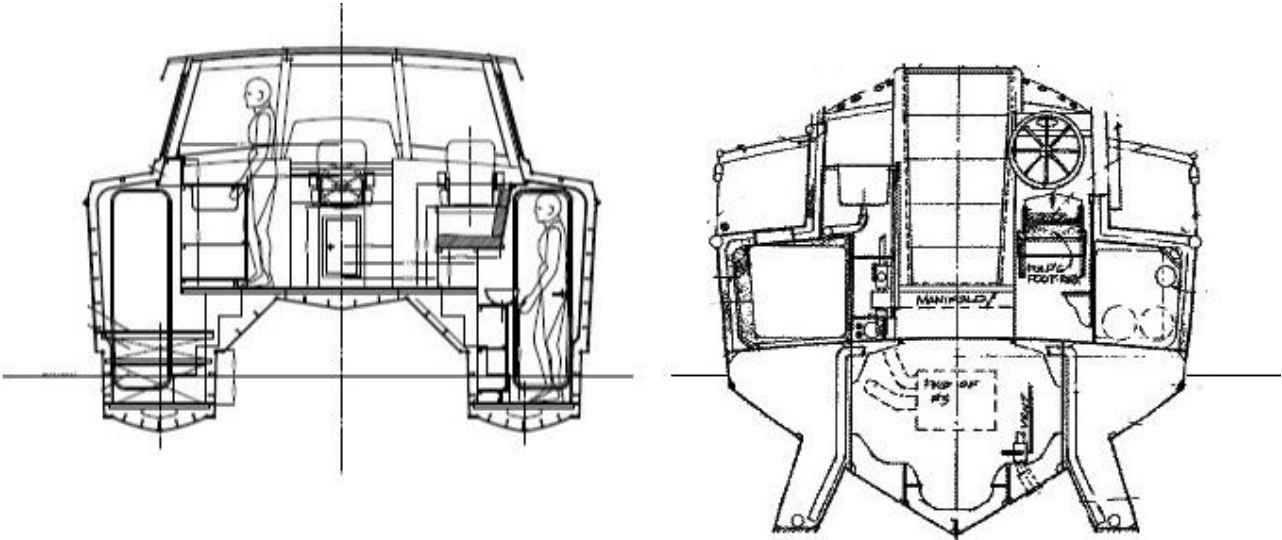
Flat Bottom

左からカタマラン＝双胴船、二番目はトライマラン＝三胴船、そして右二つはフラット・ボトム＝平底船。これらの船型は、いずれも海底に鋭い突起物がない限り、停泊場所が干上がってもコケることなく安全に着底できます。

そして肝心の “ナローボート” はまさにフラット・ボトム、完全な平底船です。 私がこれまでに乗ってきた多くの一般商船も全てこの平底船でした。



これは建造中のナローボートをクレーンで釣り上げたところですが、この通り船底は真っタイラ、デッパリーつありません。これが典型的なナローボートの船体構造です。一方、運河・河川だけでなく欧州各国沿岸域の Coast Hopping コースト・ホッピング（沿岸の小さな港を次々と渡り歩く）をも楽しみたいと思っていた私が考えていたのは次のような船型の動力船。



左は先ほども登場したカタマラン、右はツイン・キールの一例。 どちらも干満差の大きい欧州沿岸域や河川・運河の航行には適した船型だと思います。

両者の長所・短所を上げると、カタマランは左右の揺れに対する安定性では勝りますが、高波に弱い。 ツイン・キールは全くその反対。

私の好みから言えば断然ツイン・キール。 船上生活となると多分パートナーは揺れないカタマランがイイというでしょうね。 まあ高波の予想があれば外海に出なけりゃいいんだからそれでもいいか。 でも、突然に時化てくる、ということも海上では日常茶飯事。

さあ、どっちだ？

とまあ、こんな思案も結局全くの無駄というもの、結局ボート建造及び水上生活には至らなかったんですからネ。 何しろ宝くじには縁がなくて・・・。

Conyer Creek さらには欧州海域の潮高差の話から、余計なことまで飛んでしまいましたが、とにかく、欧州海域の潮の干満差の大きさはハンパではありません。

フランス北岸、英仏海峡に面した有名観光地・モンサンミッシェルでの干満差も 15m に達するのだとか。 だからこそ、あの海面に浮かぶような幻想的な光景が見えるんですね。

日本では No.1 と言われる有明海くらいの干満差は、欧州ではごく普通にあちこちで起っているんです。

さて、話をもとに戻しましょう。

Conyer で楽しい午後のひと時を過ごしたその日の締めくくり、エリック夫妻の招待で隣町シッティングボーン Sittingbourne のパブに行き、みんなで大いに盛り上がりました。

その後、シッティングボーン駅まで送ってもらい、私たちはユーストン駅近くのホテルに移動しました。 そして翌朝、ユーストン発の列車でクルーズ出発地 Braunston に向かったのです。 その先の話はまた今度。

(次の更新は 2023 年 8 月 5 日・土曜の予定です)

前回アップロードしたバック・ナンバーの各目次ページとそれぞれの本文とのハイパーリンクがうまく作動しなかったようですが、今回手直しをして正常に作動するようになった

筈です。 お暇な折どうぞお試してください。

SSL 化で色々手違いをしてしまいました。