

いんぐらんど運河巡航記



England Canal Cruising

クルーズ二日目（続）・Rugby 発

（2023年12月2日更新）

ラグビーでの一夜は運河本流から分かれた Arm に係留したおかげで、他のボートの曳波に揺られることもなく、静かに眠ることが出来ました。

翌朝も船内での自前ブレクファスト。この船には賄いネーさんが二人いるのでスキッパーは出る幕ナシ、座ってゴチになるだけ……。ですが、食後の食器洗いや拭き上げなどで少しばかりのお手伝い。そして、クルーズ二日目のスタートです。

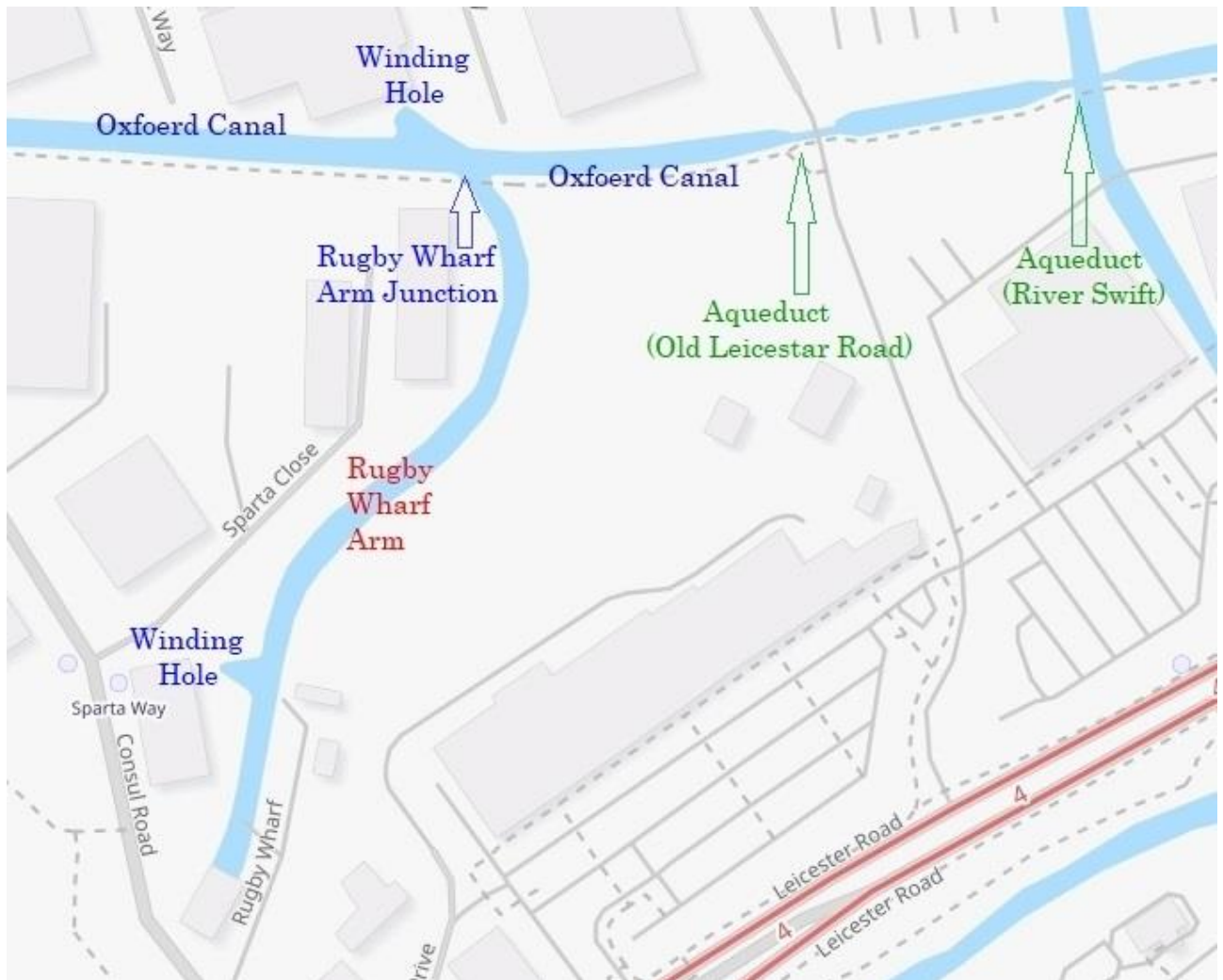
これからは昨日来た経路を引き返すのですから、新しいことは特にありません。ドライブの場合ハンドルを握っている人は主として前方を注視しているわけで、同じ道を走っても目に入る風景はガラッと違います。ボートの場合も同様で、ティラーを握るスキッパーの目には運河の様子は常に新鮮に映りました。

それでも、全く同じ経路をたどって帰るのはチョット……。という人は前号の終わりにお話しした環状のルートをとれるような運河を選択するわけです。

これは Cruising Ring 又は Ring Canal Route と呼ばれます、要するに周遊クルーズです。複雑に絡み合ったイングランドの運河網では至る所にこのリング状ルートを設定できます。

この周遊ルートはトウ・パス・ウォーキング愛好者にも好評の筈。

ここでもう一度昨夜の停泊場所 Rugby Wharf Arm のマップを見てみましょう。



私たちのボート“Selene”が一夜を過ごしたのは赤の Rugby Wharf Arm の表記の辺り。前号でもお話ししたように、ナロー・チャンネルは、狭くて長いナローボートを転回させるには殆どの場所で水路の幅が狭すぎて無理、この Arm の中の水路幅も同様です。運河本流と Arm の分かれ目を Rugby Wharf Arm Junction と呼びますが“Selene”がその Junction から Arm に入ってきたときは当然ながら船首から、そして船首を奥に向けたまま Arm 中央付近迄進んでから、左舷付け（左舷を岸壁に係留すること）にしたのです。

では、運河本流に戻るには、そのまま後進（バック）で出てゆくのか？

Junction にごく近い所に舫ったのならそれも可能でしょう、しかし、Selene が舫ったのは Junction から約 150m ほど入った所で、その距離をずっとバックでというのはちょっとホネです。船はもともと後進での操縦性能は極めて悪いのです。

ですから、この場合どこかでターンしないといけません。そこで前号で触れた **Winding Hole**（または **Turning Basin**）の出番です。

上のマップに示されているように、**Selene** の停泊場所と **Arm** 突き当りのほぼ中間の右手にその **Winding Hole** が設置されていました。このような行き止まりの水路には、一番奥か又はその近くに船を転回できる水面を設けてあるのが普通です。

こういう水面は大型船用の港湾ではもっと重要です。特に大型でスクリューが一基しかない船は **Turning Basin** がないとオテアゲ、どうにもなりません。たとえスクリューが二基以上あっても大型船は後進での操縦性は全くアテになりませんから、複数のタグボートに曳かれて後進するしかテがないのです。

ブレクファストを済ませて、**Selene** は舳い綱を放し、まずそのまま **Arm** の奥に向かって進み、**Winding Hole** でターンして **Junction** まで戻り、運河本流に戻りました。

その後、グリーンで表記した二つの **Aqueduct** を通過して再び **Hillmorton Locks** に向かいます。再び、と言っても今度は **Locks** の「上り」ですから、手順は似たようなものでもその結果は全く逆で、低い水面から高い水面への移動です。当然のことながら目に入る辺りの様子も全く違います。

まずは **Hillmorton Locks** の最下段・**Bottom Lock** へのアプローチ。



前号の後半で触れた、旧運河や盛り土部分の話は **Rugby** からこのロックの間の事です。

従って、ここまでは話が少し前後してしまいました。

ロックの画像は色々な場面で出てきますが、このように低い水面の側から高い水面に向かって撮った画像の方が高低差がはっきりと実感できます。このロックの上下水面の高低差は **6ft2inch** (約 1.88m) だそうで、日本人ならかなりの大男の背丈ですね。

この画像のように **lock gate** は扉の両側の水位の如何に関わらず常に閉じてあります。その理由はこれまでに何度も触れたことで「この扉を次に通過する船がどちらの方向から来てもいいように常に閉じておく」デシタネ。

ロック通過手順についてはミミタコもいいところでしょうが、さらにシツコクもう一度。上の画像のようにロックにアプローチしたら、少し手前でボートをトウパスに着けてクルーを上陸させます。(大体この画像の位置か、もう 4~5m 手前が適当でしょう) クルーはまずこのロック内にボートがいるか、又は反対方向から入ろうとしているボートがないか、を確認します。反対方向からロックに近づいているボートがいたら、どちらが先になるかをお互いに確認し合ってからロック・ゲイトの操作にかかります。

この **Hillmorton Locks** は二つのロックが並行している、いわゆる **Twin Lock** ですから、そういうボートがいたらどちら側のロックを通るかも含めて、お互いの意図を確かめる必要があるでしょう。又、両方のロックとも空いている時は向かって右のロックを通るのが自然ですが、並行ロックでは右側通行は必須ではないらしい。運河水面でのすれ違いは左舷対左舷(右側通行)が大原則ですが、並行ロック通過では空いている方を適当に使っているようです、とにかく“**Selene**”は画像のように右側のロックに進みました。

次に、クルーは一番手前のゲイトを開けてボートの進入を促すわけですが、その前にまずゲイトの手前とロック内の水位が同一になっていることを確認しなければなりません。両方の水位が同じならそのままゲイトを開くことが可能です。その状態になっているのは、この直前にここを通過したのは反対方向へ進むボートだったということです。

直前にここを通過したボートが自分と同じ方向へ進んだのであれば、ロック内の水位はロックの向こう側と同じ高い水位になっている筈ですから、そのままではゲイトを開くことが出来ません。その場合は、まず、パドルを開けてロック内の水位を下げるのです。

パドルとは高い水面側と低い水面側を結ぶ水栓で **Gate Paddle** と **Ground Paddle** の二種がありますが、その構造については飛ばします。これを開けることで、水はそれ自体の重力によって高い方から低い方へ流れ、ゲイト両側の水位差をなくします。

なお、ロック内の水位が上段と同じになっているときは、念のため確認すべき重要なことがもう一つあります。それはこれから開けようとしているロック下段のゲイトではなく

て、ロック上段のゲイトとそのパドルが確実に閉じられているか否かということ。

上段のゲイトは閉まっていますが、パドルも完全に閉じられていないと問題です。

ロック内の水位が上段と同じ場合、ロック内の水位を下げるために手前のゲイトのパドルを開けると、ロック内の水はゲイトの手前・運河下段に流れ出します。この時上段側のゲイトのパドルが開いていると運河上段の水もロック内に流れ込んできます。これは問題、

ロックを挟んだ上段水面から下段水面に落ちる水流が起こってしまうことになります。ですから上陸したクルーは、まず、ボート交通の状態を確かめ、ロック内の水位を確かめ、上段のゲイトとパドルが閉じていることを確かめる事が重要。 こういう諸々の確認をした後、下段ゲイトの操作にかかるのです。 そしてロック内の水位がロック手前の水位と

同じになった時点でパドルを閉めてから、ゲイトを開きます。

ボートがロック内に進入し、係留策をとって定位置を確保したら下段ゲイトを閉めます。次にロック上段ゲイトのパドルを開きます。 こうして上段側の水を重力でロック内に流し込みロック内の水位を上昇させます。 ロック内とロックの向こう側の水位が等しくなったらパドルを閉じてからゲイトを開きます。 これでボートは上段の水面に出て行けるわけ。 ボートが上段水面に出たら、パドルが閉まっていることを確認したうえでロック

のゲイトを閉めます。 これで一連の作業手順は終了。

ここで、この Bottom Lock を反対側（上段側）から見てみましょう。

ボトム・ロックを上段側から見るとこんな感じ、全く様相が違いますね。



右手のレンガ色の倉庫らしき建物で、何とか同じ場所だということが分かります。

同様に Middle Lock ミドル・ロックも上下から見比べてみましょう。



ロックそのものは前のボトム・ロックと似ていると言えれば似ても見えますが、そもそもこの三連続ロックはいわば兄弟分みたいなものですから、多分設計も施工も同一業者によるものなんだろうと思います。 似ているのはむしろ当たり前カモ。



これはそのミドル・ロックを上段から見た様子。 この画像の時期は冬だったようで、辺

りの木々の葉が枯れ落ちていて撮影アングル以前の違いが大きく、比較するのは適当ではありません。 それでも上下各方向からロック自体の様相の違いは歴然です。

最後は Hillmorton Locks の最上段 Top Lock トップ・ロックを上下から見た様子。ここにはもう人家らしきものは見当たりません、従って周りの風景そのものが前の二つとはガラッと違いますね。 これが下段からの様子。



次は上段側からみたトップ・ロック。 この通り周辺は自然そのまんま。



こんな風に同じ場所でも、アングルが変わると同じところを見ているとは思えないほどの違いがありますから、同じ経路を行き帰りしても退屈することはありません。

同じ所を往復しても辺りの風景が同じでナイことは、**Ocean route** 大洋航路でも然り。洋上で目に入るのは空と海と水平線だけ、ほかは何もナイ、そういう状況でも高緯度の偏西風帯を東向きに走る場合と西向きに走る場合とは格段の違いがあります。 次の画像は冬季の高緯度偏西風帯の海面で、冬にはこんな景色は日常茶飯です。 これは北西風がかなり強い状態ですがまだ波は大したことはナイ、しかもこの画像では追手・負波。



と、甘く見ちゃいけません、これがしばらく続いた後は・・・こんな具合。



ネット、ちょっとヤバイ感じになってしまいました。この状態でも風力階級では10程度で、多分前の画像と大した違いはないでしょう、しかし、風向・風力とも変わらない時化が2~3日続くと波はどんどん大きくなり、ついにはこんな波も現れます。

WMO 世界気象機関が波の大きさを規格化した **Sea State Code** (気象庁では風浪階級表) というものがありますが、この画像の状態は最大級の一段下の **Code・8**、波高は **9m** から **14m** 未満の **Very High** (=非常に荒れている) に相当するでしょう。冬季の偏西風帯では波高 **10m** 超えはよくある事なのです。なお、最大級の **Code・9** は波高 **14m** 以上のものでこれを **Phenomenal** (異常な状態) と呼びます。

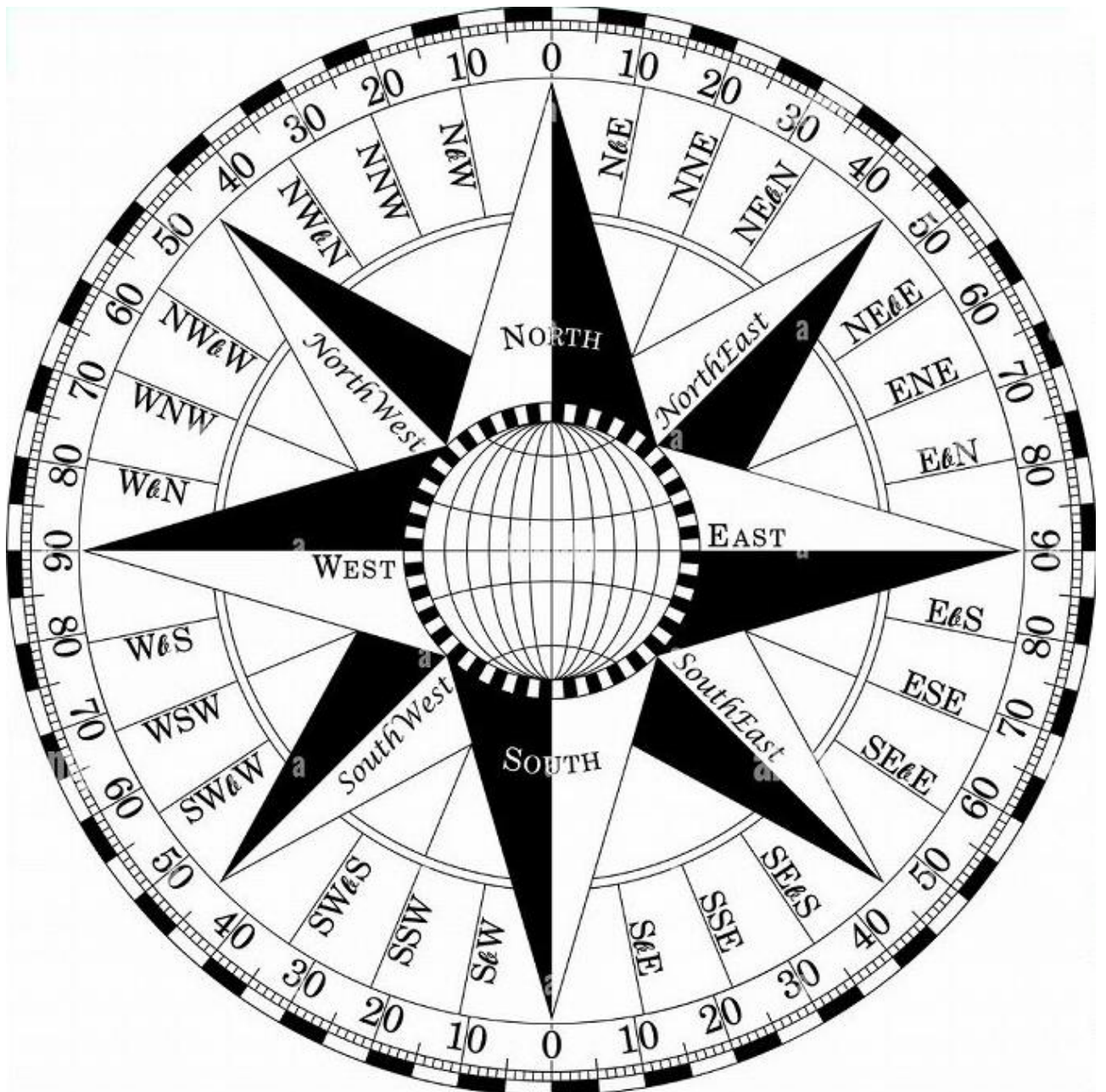
そして、この画像の状態になってしまうと、必ずしも追手・追波がヨシというわけでもありません。波高が乾舷(喫水線から甲板までの高さ)よりはるかに大きく、しかも船速より速い速度の追波を喰らうと **Pooping down** といって **poop deck**=船尾甲板にモロに波をかぶってしまう危険が大きいのです。

船体の構造は基本的に波を船首から受ける状態に対処した船型で、船尾部は波に対して船首部よりヤワにできているが普通です。そして **Pooping down** では、波の落下重量の衝撃は凄まじく、船尾部に壊滅的な破損を生ずる可能性が大きいのです。それを避けるには、波を真後ろに受けることを避け、斜め後ろに受けるように、且つ、できる限り高速を保って走ること。この危険回避の航法を **Scudding** と言います。

一方、この画像のような大波を向かい波として走らざるを得ない場合。これも特別なことではなく冬季に偏西風帯を西に向かって走る場合は、これまた日常茶飯、とまでは言わずとも良くあることで、この程度の状態は常に想定の内なのです。そこで、その場合の対処法はというと・・・、大波に対してマトモに(直角に)向きあうのではなく、波の方角から左右どちらかへ2~3点外れたコースで立ち向かい、速力は舵効を保ちうる最低まで落とす、これが得策とされています。上の画像がまさその状態でしょう。

この「2~3点」という用語は一般の方にはなじみのない言葉でしょうね。点・Point というのは帆船時代、というか **Magnetic Compass**=磁気羅針儀を使っていた頃の用語で、全周360度を32点と言い換えるのです。即ち、1点は360度の32分の1、ですから、1点=11.25度、2~3点は「22.5度から33.75度」ということになります。

各点を例えば北から東に順を追って言うと **North・N/E・NNE・NE/N・NE・NE/E・ENE・E/N**、次いで **East** 東、これで8点・90度。これと同じように **South** から **East** も8点、全周トータル32点となります。(斜線は **by** と読みます、**N/E** は **North by East**)



これが Magnetic Compass（時期羅針儀）の Compass Card（盤面）の一例。

「波の方向から 2~3 点ズレたコース」ですが、洋上の波の方角そのものがキッチリしたものではありませんから、大雑把に「2~30 度ズレた」と言い換えていいでしょう。風上に向かうコースでは、波の来る方角から 2~3 点（2~30 度）コースをずらして且つスピードを落とし、巨大波に船首を突っ込まないようにヌラリ・クラリとかわす。この対処法を Heave to または Heaving to と言います。とにかく冬場の北太平洋や北大西洋で西に向かったの航海は容易なことではありません。だから国際満載喫水線条約では WNA=Winter North Atlantic Load Line=冬季北大西洋満載喫水線という一番浅い喫水制限を定めています。船を少しでも軽くして Scudding や Heave to をし易くしようというのが狙いです。Scudding や Heave to はもともとは帆船用語だったそうです。

又、大波と言えどもいわゆる定常波（波長・波高・方角が比較的安定している波）ならば **Scudding** 又は **Heave to** で対処すれば何とかなる、イヤ、何とかしなければなりません。

しかし、怖いのは **Freak Wave**（気まぐれ波）いわゆる一発大波というヤツ。

洋上の波は前出の波の画像一枚目のようにそれぞれ一つとして同じものではなく高さも波長も方角も様々です。　その中で、波高の高いものから数えて上位 1/3 の平均値を有義波高と呼び、天気予報でいう「波高」とはこのことを指します。　しかし、実際に洋上ではこの有義波高を超える波がしばしば起こります。　一説では 10 波に一回は有義波高の 1.3

倍、100 波に一回は 1.6 倍、1000 波に一回は 2.0 倍に達するとされています。

となると、数千波に一つは数倍に達することも十分あり得ます。　これが **Freak Wave**、一発大波と呼ばれる物で、波の画像二つ目もその一つ。　こんなのがいつ何時発生するかは予測不可能です。　昼間ならまだしも夜間又は視界不良の場合はオテアゲ、対処の方法もありません。　そうそう、土用波と呼ばれるヤツもある種の一発大波ですが、これは遠

洋の台風からの **Swell**「うねり」が元で、**Wave**「風浪」ではありません。

もう一つ怖いのは **Pyramidal Wave** 三角波。　北斎の「神奈川沖浪裏」みたいですね。



左上の一番高い部分、これはピラミッドの頭が砕けた瞬間で、この直前には三角頭だったので。　こういう波を **rogue wave** とも言いますが、**rogue** とはゴロツキ・ならず者。

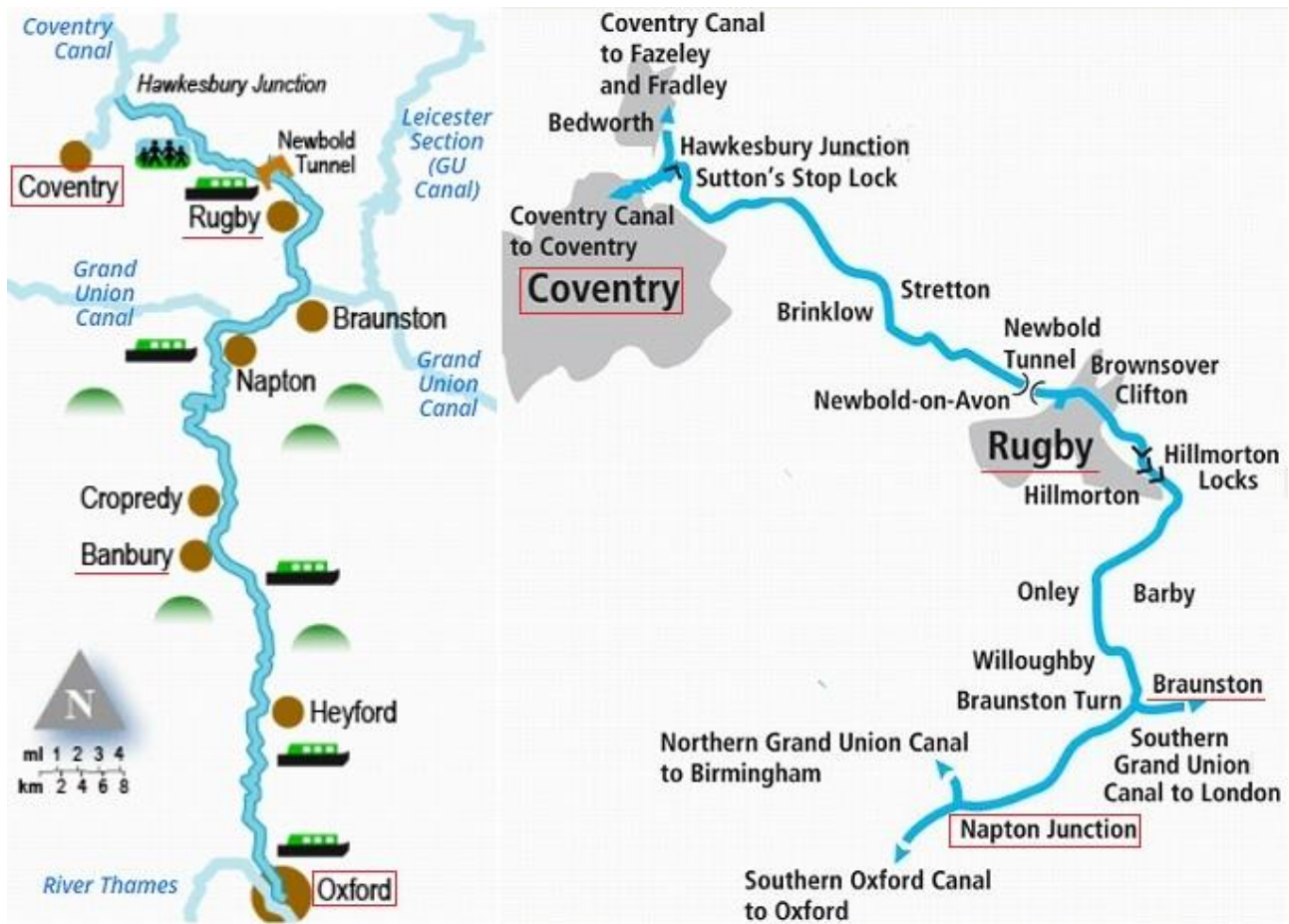
日本語では「与太波」なんていう言葉もありますね。

何で三角頭の波ができるか？ この海面をよく見てください、右奥からの大きい波だけではなく、この画像ではごく小さいものしか見えませんが左奥からも波があります。このように二方向からの波がほぼ直角に交わっていると初めは小さくても、元々の波の大きさよりはるかに大きいこんな三角の **rogue wave** (ヨタ波) ができてしまうのです。これも予測不可能の「ゴロツキ」ですから、夜間や視界不良時には極めつきの難物です。

*

同じ所を行ったり来たりという話から、飛んで飛んでとんでもないトコロ迄飛んでしまいました、回って回って元のオックスフォード運河に戻りましょう。 ナロウ・キャナルでは多少の強風は吹くことがあっても、大波は絶対ありませんから、**Scudding** も **Heave to** も考えておく必要はありません。

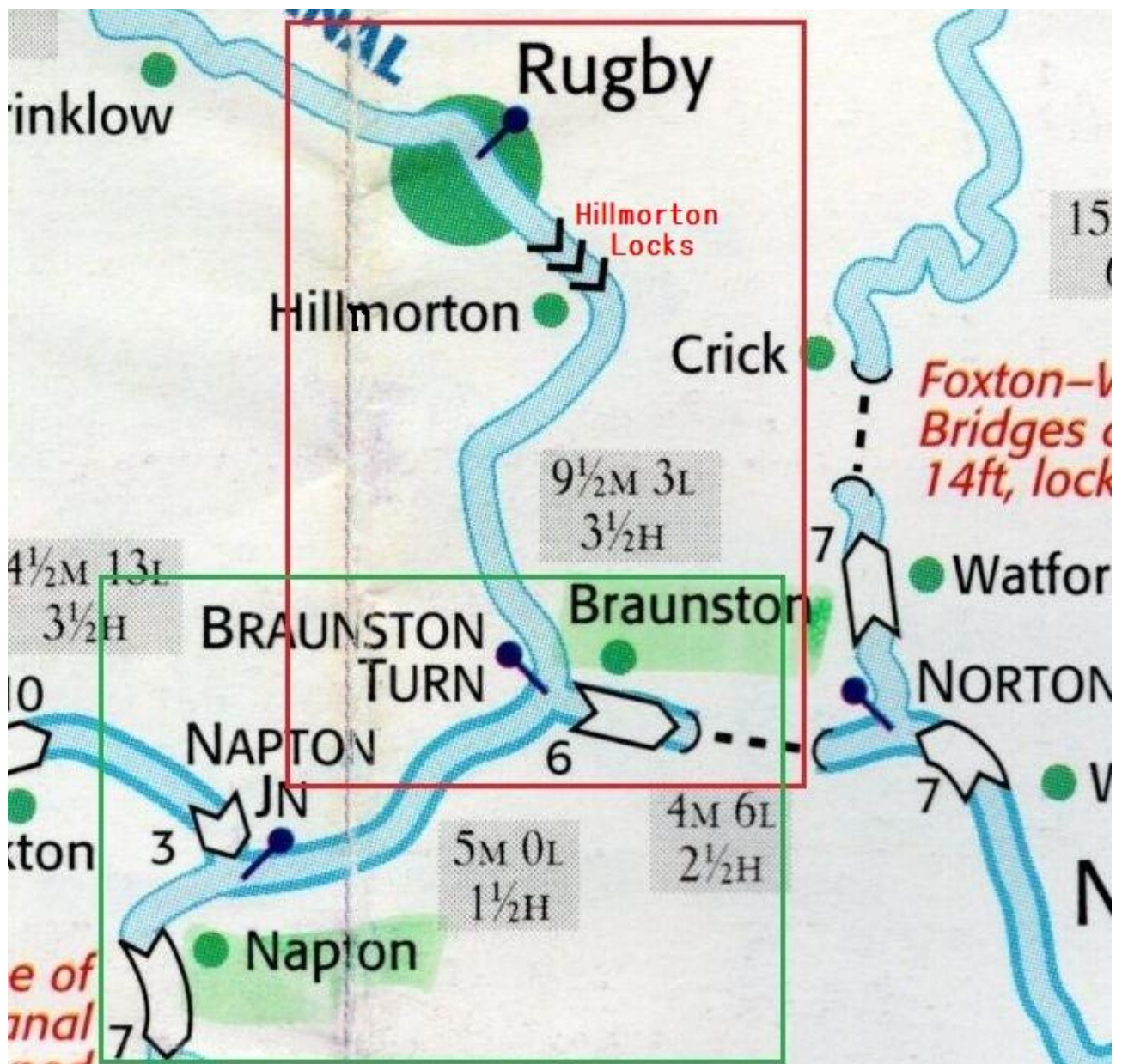
ここで、もう一度 **Oxford Canal** の全容を確認しておきたいと思います。



左側のマップが **Coventry** から **Oxford** までの **Oxford Canal** の全経路、右側はその北半分 **Napton Junction** までの、いわゆる **North Oxford Canal** と呼ばれる部分です。この運河は **West Midland** 州の **Coventry** から **Rugby** や **Banbury** を経由して **Oxfordshire**

州の州都 Oxford に通じ、Oxford からはテムズ河に接続して首都ロンドンに至るというもので、かつてはイングランド中央部とロンドンを結ぶ物流の大動脈だった重要な内陸水路だったそうです。

しかし、物流手段が鉄道や自動車に代わったのちには、一時は殆ど廃物同様になってしまいました。その後、その経路の至る所に風光明媚な場所があることから、プレジャー・ボートやトウパス・ウォーキング愛好者達に人気の高いプレジャー用の運河として生まれ変わったのです。このナローボート・クルーズ初体験で、私たちが走ったのは Oxford Canal のほんの一部、次のマップの範囲です。



まずこのマップの赤枠部分の下方 Braunston から出発して Rugby へ、Rugby から緑枠左下の Napton へ、そして Braunston へ戻るというもの。何しろ運河クルーズ初体験ですからユックリ・ノンビリをタテマエとして、ごく短い距離でのプランでした。

そして、この日の泊まりは？　これがまた大いなる難題、ハッキリ記憶が戻りません。この日の行動範囲は赤枠内であることは間違いありませんし、Hillmorton Locks を通過したのは午後の早い時間だったことはシッカリ覚えていますから、多分赤枠下辺の Brounston Turn に近い運河脇に Selene を舫ったのだと思います。

その Hillmorton Locks 最上段 Top Lock を通過した時、ちょっとしたミスをしてしまいました。Top Lock の上段側ゲイトを出てトウパス脇にボートを付け、ゲイト開閉の作業のために上陸していたクルーもボートに戻りました。

これでロック通過作業は全てクリアー、と走り出してすぐ Ahoy!! (オーイ!!) という叫び声が聞こえました。振り返ると今出てきた Top Lock の脇で中年の男性がゲイトを指さしています。アッチャー!! ロック・ゲイトが開いたままになっていました。

多分、クルーも私自身も最後のロックを抜けたことで「ヤレヤレ」が先走って気が抜けてしまったんですね。この稿でもこれまでに何度も太字で特別に記してきたように、ロックを出たら必ず最後のゲイトとパドルを閉めておかなければなりません。

ですから、これはアッテはナラヌ大失態、弁解の余地はありません。

すぐにボートを岸につけてクルーをロックに戻そうとしましたが、その男性が「イイヨ・そのまま行ってイイヨ」という風に手を振って合図してくれて、自分でゲイトを閉めてくれました。コチラは帽子をとって深々と最敬礼。男性は「アッハッハ」という風に笑っているようでした。これでナントカー段落。Oh!mistake!! ヤレヤレ。

その男性は私たちがトップ・ロックを通過している時はどこに居たのか、私達は気が付きませんでした。ロック通過をするボートに支障がないようにどこか目につかない所で見守ってくれていたボランティアのロック・キーパーだったか？

スコットランドの運河ではプロのロック・キーパーが常駐していてゲイトの開け閉め・パドルの操作・舫い綱の受け渡しなど、陸側のすべての作業を分担してくれます。

しかし、私の知る限りイングランドの諸運河ではロック通過の全ての作業はボートの乗員自身が行うことになっています。ボランティア・ロック・キーパーがすべてのロックに配置されているかどうか？は定かではありません。

ひょっとしたら、彼は私たちの後に続いてロックを通ろうとしたボートのクルーだったかも。いずれにしても申し訳ない事をしてしまいました。もう一度、ゴメンナサーイ。

しかし、この大ミスは願ってもないイイ経験だった、とも言えます。これ以後、色々な運河で何十回となくロック通過を体験しましたが、この時の記憶は鮮明に脳裏に焼き付い

ていて、二度と再び同じミスを犯すことはありませんでした。 もう一度、ヤレヤレ。
 Hillmorton Top Lock を出ると、そこはまさにノンビリ・ユッタリの殆ど平坦な田園地帯
 が続きます。 水路も緩いカーブはあるものの、見渡しの良い障害物一つない直線で平穩
 そのものの。

確かな記憶ではありませんが、この日 Selene を係留して泊まった場所はマップ下辺の
 Braunston Junction (Braunston Turn) のすぐ手前（北側）だったと思います。



運河の両側の無色の部分は、次の画像のように人家もまばらな田園風景が延々と続きます。

こんな所に運河が走っていることが不思議な感じさえしますが、農産物を運ぶ手段が馬車しかなかった時代、ここに運河を通す事はとても有益な事業だったに違いありません。

炭鉱地帯から大都市に石炭を運ぶ以外にも、色々な産業に貢献したのでしょう。



その田園地帯ではこのような古風なレンガ橋もいくつかめぐりました。



水路は真っすぐで障害物はなく、行合うボートも殆ど見えないので、時々二人のクルーにもティラーを握って操船をしてもらいました。スキッパーは船首に陣取って撮影係。

さて、この夜をどこで過ごしたか？ですが、次の俯瞰画像を見て少し思い出しました。



画像手前で運河がミツマタで交差している部分が **Braunston Junction** 又は **Braunston Turn** と呼ばれる運河の合流地点です。 画像上が北・Rugby の方角です。

右上から **Junction** 迄緩やかに反時計回りに回り込んでくるのが Rugby 方面から来る **Oxford Canal**、右下から **Junction** に向かってくるやや広めの水路が首都 **London** と終点 **Birmingham** 及びもう一つの終点 **Leicester** を結ぶ **Grand Union Canal** です。

この二つの運河は **Braunston Junction** で合流して左下へ向かい、更にこの先の **Napton Junction** という地点で再びそれぞれの本来の名前通りの運河に分かれ、**Oxford Canal** は南の **Oxford** へ、そして **Grand Union Canal** は北の **Birmingham** に向かいます。

Grand Union Canal のもう一つの終点 **Leicester** 行きの支流は、私達のクルーズの出発点 **Braunston** のレンタル会社 **Union Canal Carriers** よりもずっと東にある **Junction** で北方に分かれていて、そこはこの画像では見えません。 その **Union Canal Carriers** は上の画像右下隅の 200m ほど先になります。 また、画像左上から右下に向けて走るのは運河ではなく **A45・London Road** という道路です。

どうやら、この日はこの A45・London Road の橋 Bridge No.90 を通過して 3~40m 走った先のトウパスに右舷付けして一夜を過ごしたらしい。そして、この日も外食なしでボート上での自前ディナーだったので、記憶があいまいなのかもしれません。

一方、次の日の夜、即ちクルーズ最後の夜にはこの画像の右下、水路の向こう側（北側）に係留したことは、この時使ったマップにメモが残っていたので間違いありません。

更にその日の夕食は外食だったこともメモってありました。

次のマップは前の俯瞰画像とほぼ同じ場所で、やはり上が北になっています。



このマップ上の矢印 A と B が次の二枚の画像です。

言うまでもなく、この稿の殆どの画像は私たちが撮ったものではなく、例によって例のごとく「ハイシャク」ですから季節も天候もこのクルーズの時とは異なり、バラバラです。

まずは矢印 A、当日の停泊地から北側を見ます。 奥に見える橋が Bridge 90 です。



次は矢印 B。 上とは反対に南を見ると、この通り Braunston Junction が見えます。



この二つの橋があるところで運河が三叉路になっていて、左手奥に行くとクルーズ出発点

の Union Canal Carriers のある Braunston、右手奥は二つある橋のどちらをくぐってもこの次の日に行った Napton に通じます。

ところで、前の画像の手前の草地が Selene の係留場所でしたが、ここは上のマップでは「係留可能」のマークがついている所です。 マリーナの岸壁では勿論ですが、トウパス沿いでも舗装してある係留場所には次のような係留設備があるのが普通です。



左はマリーナ岸壁の bollard または bitt と呼ばれるもの、右はトウパス沿いの係留岸壁に良くある mooring ring です。しかし、この日の係留地のように草の生えたトウパスの土手にはコンナ便利な物はありません。そこで活躍するのが次のような道具類です。

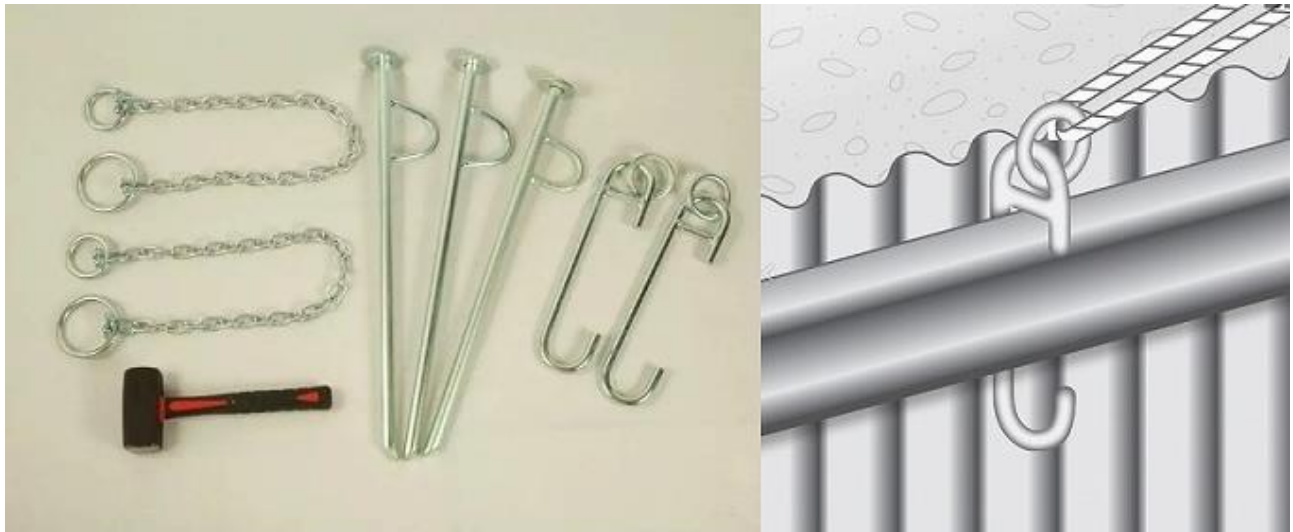


左は mooring pin と呼ばれるシンプルなもの、これはハンマーを使って土手に打ち込み頭部のリングに係留索を通して使います。弱点は打ち込んだ地面から抜けやすい事。一方右側は地面に捻じ込んで頭部のリングにロープを通します、捻じ込む作業は打ち込み

より手間がかかりますが、この方が抜けにくいことは確かです。これは spiral pin とか screw pin とかいろいろ呼び方があるようで、形も次のように色々あります。

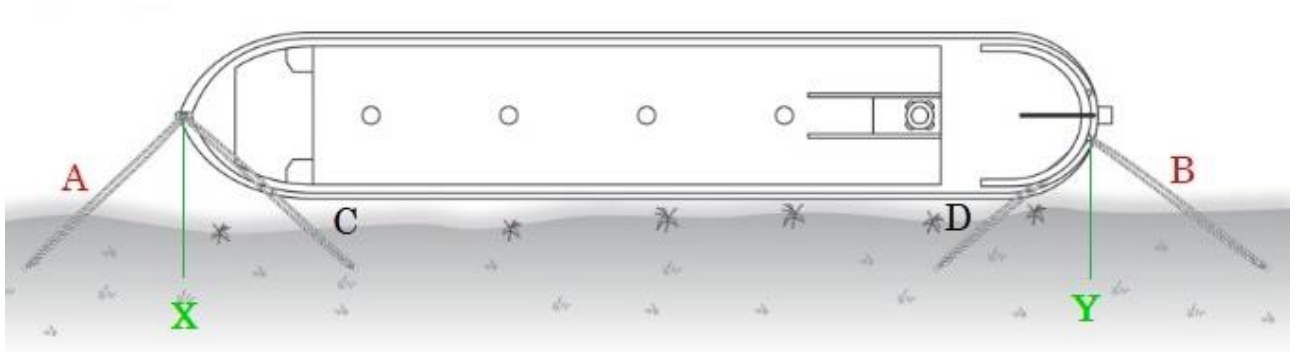


このほかにも様々なトウパス係留のための道具があります。通常、レンタルボートには次の画像左側のようにリング付きチェーン、ピン数本、ハンマーなどが備えられていて、トウパスでの係留に対処できるようになっています。



画面左側の一番右にある二つの変った形の金具、これは地面に打ち込むピンではなく、右側の図のように土手の側面にシート・パイル（鋼矢板）を打ち込んである所で使う道具です。これは、mooring hook とか nappy pin とかメーカーによって色々な呼び方があります。こんな風にナローボートをトウパスに係留するには色々な工夫が必要ですが、前夜泊まった Rugby Wharf Arm のような係留岸壁にはボラード又はムアリング・リングが設備されていますから何も面倒がありません。

ここで、ナローボートを岸壁やトウパスに舫う時の係留索について触れておきましょう。



mooring line=係留索にも色々な呼び名があり、全てに触れるとヤヤこしくなりますから、私自身が乗船していた当時の外航船で使っていた用語だけにして、後はハシヨリます。

まず、赤字 A は head line ヘッド・ライン、B は stern line スターン・ライン。

無理訳すれば船首索と船尾索でしょうが外航船のクルーはカタカナ表記のように呼ぶのが普通でした。「船首索を放せ」なんて言ったら「エエッ？」という顔をされるのがオチ。ナローボートでもこの二本は必須です、というか、ごく短時間、例えばロック内や、通過順番待ちなどで手前のトウパスに係留して待機する時、などはこの二本で十分。

次に黒字の二本、C は fore spring フォア・スプリング、D は after spring アフター・スプリング、この用語の日本語訳は聞いたことがありません。所詮海事用語は殆どが英語起原ですから「船首索」なんて無理訳しても外航船乗りには使ってもらえないのです。

ナローボートの mooring line としてはこの四本で十分でしょう。ナロー・チャンネルでは強風はともかく、強い水流や波があるという想定は不要ですからね。

しかし、大型貨物船ではたとえ短期の係留でも head line と stern line はそれぞれ三本。Spring は各一本の計八本、これが最小限。風向・風力、水流の強さ、波などの自然条件次第で係留策を増やしますし、船首・尾から岸壁に向かって直角になるようなグリーンの線 X・Y の breast line ブレスト・ラインというラインも使います。このラインは特に陸側からの風や水流が強い時には有効です。ナローボートが走るのはナロー・チャンネルだけですから特別な悪天候でもない限り上記 A・B・C・D の四本でまず OK です。

この日の夕食もボート内で自前ディナー。Selene を係留したトウパスの対岸には pub パブらしき店の明かりも見えていましたが、見ない振りフリ。

クルーズもあと一日で終わりですから、買い込んだ食品を使い切ってしまうおう、ということもあって外食はナシとしました。私たち一家にとっては船上クッキングは楽しくさえあれ、決して苦痛ではありません。

飯炊きばば、オット、じゃあなかった賄いオネーサンのむこうは4バーナーのガス・レンジ、その下には電子レンジ、電気オブン、調理台の下は電気冷蔵庫、とキッチン設備は言うことなし。勿論、二人の賄いクルーの腕も完璧。



だから、街灯もない真っ暗なトウパスを歩いたり橋を渡って食べに行くより、船上でユツタリ自前ディナーが一番。食器洗いなんか明朝ブレイクファストの後でまとめてやる事にして、晩酌兼ナイトキャップを十分に楽しむ方がよっぽどイイ。酔っばらってから暗いトウパスを歩いて帰るのはちょっとヤバイしね。では、今回はこの辺でシメとします。

どうぞ良い新年をお迎えください。来年もどうぞよろしくお願ひします。

*

(次回更新は2024年2月3日・土曜日の予定です)