

あいるらんど運河巡航記



三日目 : Belturbet から Bellanaleck

(Dec 07, 2024 更新)

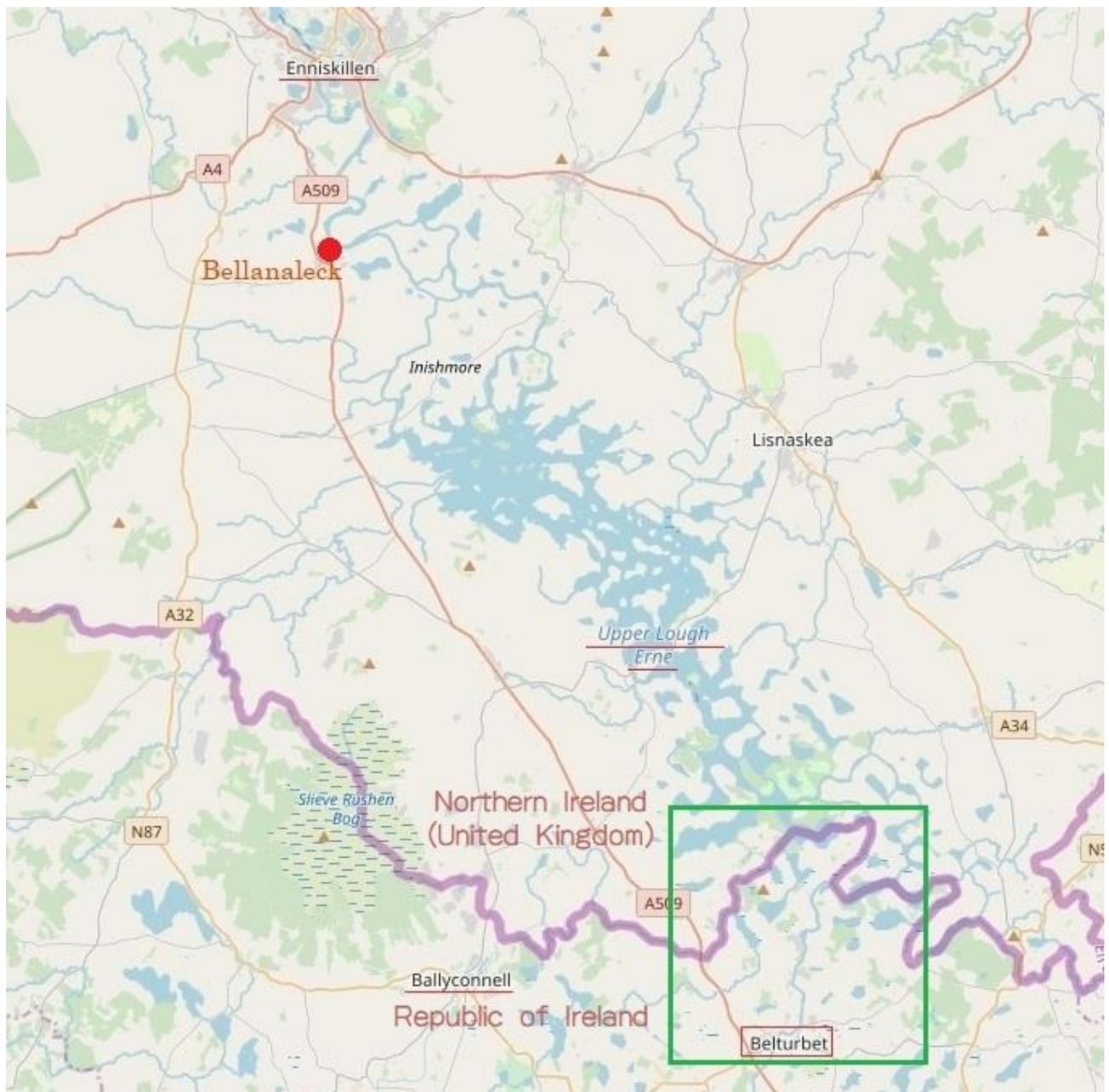
昨夜は All Day Breakfast の店で Guinness 付きの dinner となりました。呑んだのは Guinness でハッキリしていますが、何を食べたか？は例によって？？？ 食後にはヒッソリと静まり返った緩い坂の街歩きをして Louise に戻り、シャワーをかぶってから今度は nightcap です。只今現在も続いている習慣ですが、寝酒にはアルコール分の高いスピリッツ類をダブルで一杯、というのがキマリ、それ以上は Stop!! がかかります。

値段をとにかく言わなければベスト・チョイスはやっぱりなんといってもブランデー。それにウイスキー、ジン、ウォッカ、等々。同じ種類の酒でも夫々の銘柄や産地によってその味わいは千差万別、選択肢は無限ですが、ここアイルランドでの寝酒となればもう

殆ど選択の余地ナシ、Irish Whiskey でしょう。中でも私の一番のお気に入りには “Jameson” これは今でも 2~3 日に一度は（又は連チャンで）必ずヤツツケています。勿論 Scotch の旨さを否定するものではありませんが Irish のピリッとした“キレ”の良さにどっぷりハマりました。今や私にとってウイスキーはアイリッシュしかありません。このクルーズでハマったこのアイリッシュ・ウイスキーの Jameson、あれから 20 年以上過ぎた今でも我が食卓の傍には常にこのボトルが控えています。

しょっぱなからノンベのとんだゴタクになってしまいましたは何しろ「呑むため・食べる

ため」にのみ生きているイマ、ウマイ酒を探すのも生きがいの一つです。
ところで、今回のクルーズでの行動範囲は北緯54度台だったのですが、これを日本周辺に当てはめると北海道の北にあるサハリン（樺太）の北端辺りになります。冬季なら極寒の地と言える場所ですが、ここアイルランドでは私たちの行った6月は日本なら4月頃位の陽気でしょうか、暑くもなく寒くもない快適な気候でした。これはアイルランド島周辺を流れる強力な暖流ガルフ・ストリームの影響によるものですが、近年の地球温暖化の影響でこれから先はアイルランドの気候もどう変化してゆく事やら・・・。
さて運河クルーズに戻りましょう。 次のマップがこの日の行動範囲です。



画面右下の Belturbet からクネクネと複雑な水路をたどって当初は左上の Enniskillen 迄の予定でしたが少し手前の Bellanaleck で一泊ということになりました。

これにはそれなりのワケがあったのですが、そのいきさつはいずれ後程・・・。

上の画面下側で左右にのびる薄紫の曲線は、これまでも何度も触れた Northern Ireland 即ち英国と Republic of Ireland アイルランド共和国の国境線です。このマップ下辺中央の Ballyconnell 付近から Belturbet の真北付近までは Woodford River という川と国境線がダブっています。川のその部分は Shannon-Erne Waterway の一部になっています。このマップではどこをどう走ったのか説明が困難ですから部分部分を拡大してみましょう。

上の緑の枠を拡大してこの日のスタート地点 Belturbet 付近から・・・。

前のマップとこの拡大図では方位も地形もだいぶ違っていますが、地図の精度としては

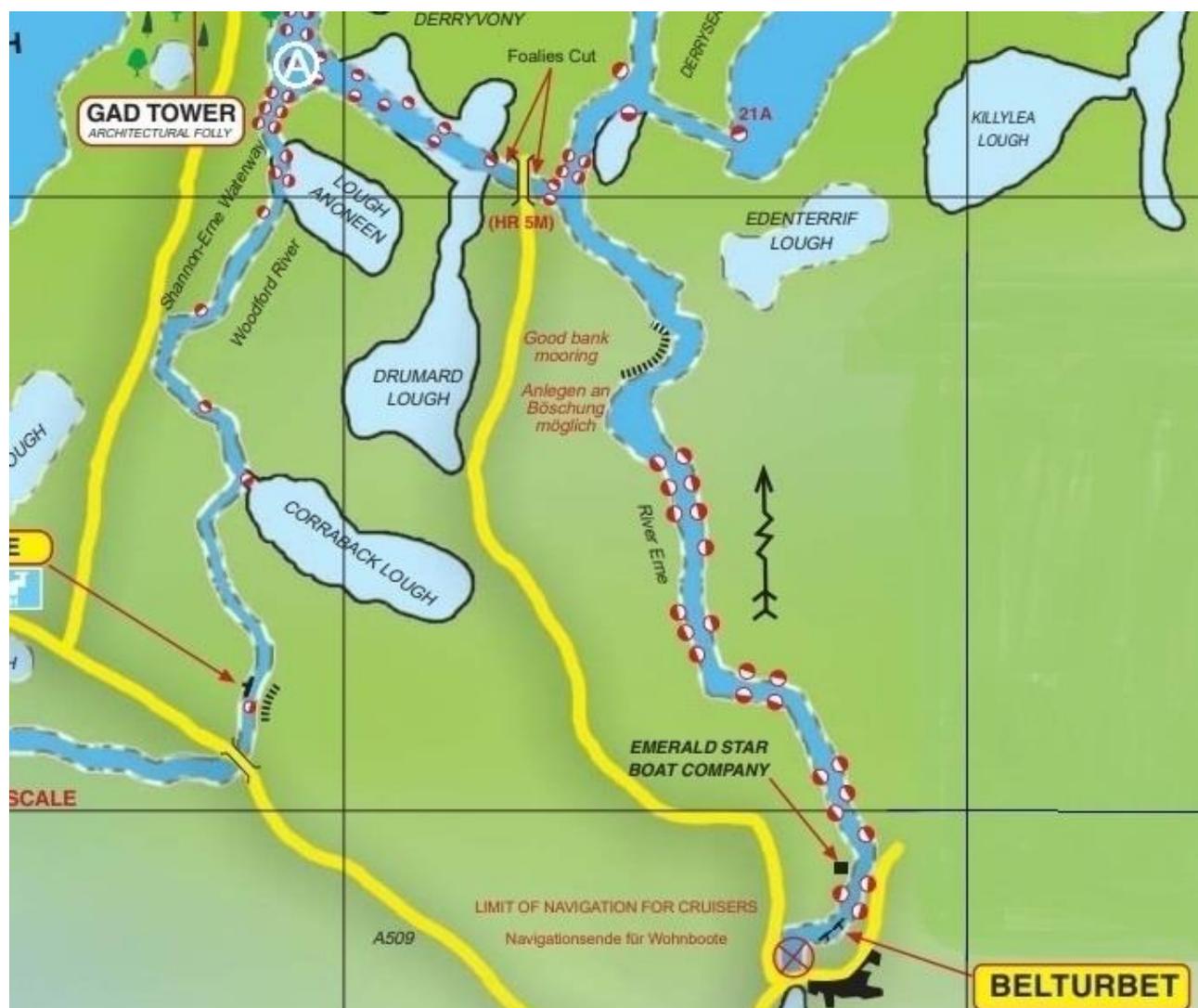
前のマップが正しくこの拡大図はデタラメ、これは例の案内マップだからです。

水路のあちこちに赤白半円の円形が多数見えますが、これは水路の安全標識(でしたね)。

標識の赤半円側は危険、白半円側は安全、を意味します。川の兩岸に並んでいる標識は

全て岸側が赤、川の中央側が白になっています、この白と白の間を通過すれば安全という

ワケ。 こういう表示があるのがこの案内マップの何よりの利点です。



それはともかく我が Louise は Belturbet の Public Mooring を出発して Erne River に沿って北に向かい、画面上部中央に赤矢印で示した人工水路 Foalies Cut を通過してから Woodford River が Upper Lough Erne にそそぐ地点（この拡大図左上の GAD TOWER という囲い文字のすぐ右上のⒶ点）に向かいます。

ここまでは前号で詳しく触れたのでスルーしましょう。 図上の文字が小さくて見にくいですがマップ右でⒶ点に向かって北上してくるのがその Woodford Rver です。 そして、このⒶ点が Woodford River の川口であり、Shannon-Erne Waterway の東の終点でもあるわけです。 ここで国境を超えるのですが通過の手続きは何もありません。

上のマップのⒶ点と次のマップのⒶは同じ地点、即ち Woodford River が Upper Lough Erne にそそぐ川口です。 私達のこの日の最初の訪問地は次のマップの白枠部分上部。



次のマップは上のマップの白枠部分の拡大図で、上部中央は National Trust・Crom Estate で、そこには Ruin of Crom Old Castle という古城の城址があります。



上のマップ左下Ⓐ点が前のマップのⒶ点、Crom Estateの南端角にあるのが Old Crom Castleのruin=城址のある場所、ここは島ではなく半島状になった低地の南端です。

私たちは細い赤線のように進み、Visitors Centreの前面にある栈橋に係留しました。赤線の両側に立っている無色の標識は例の赤白半円の標識ですが、このマップでは色付けされていません。しかし地形や方位はこのマップの方が断然正確です。

Visitors Centre前の白い棒のように見えるのがその栈橋、また半島の南西端付近に双眼鏡のような形の黒いものがありますが、これがクロム城の城址です。

栈橋から城址までは約1キロ程、辺り一面の穏やかな自然の風景を見ながら遊歩道の散歩

を楽しめます。

これが Louise を舫った Visitors Centre 前の栈橋。



城址の様子は次の画像のようなものでした。元はどのくらいの大きさだったのか？
殆どが崩れてしまっていて見当もつきませんが、決して小さいものではなかった筈。



私たちがここを訪れた時は Visitors Centre も含め人っ子一人イナイという状態でした。

辺り一面こんな風にのどかな自然に囲まれていました。



このクルーズ全体にいえることですが、どこへ行っても人が全く少なかった。街のパブや食堂で外食する時も満席で入れないなんてコトは皆無でした。

ましてや、こんな風な自然の環境ではヒトケのないのが当たり前、みたいな感じ。最近の日本の観光地ではオーバー・ツーリズムなんて言葉が言いはやされているようですが、それも困ったモンですね。客が来なければ商売が成り立たないし、かといって来すぎたらこれまた大変、それでなくても人手不足でアエイでいるのにどうすりゃイイノ？ですね。まさに、過ぎたるは・・・という言葉通り。

とにかく、この旅では混雑という言葉にはほど遠い光景の連続でした。いつでもどこでも混雑を嫌う私にとってはまたとない絶好の旅だったと言えます。

ところで、この National Trust の北に隣接する私有地には“Old”が付かない Crom Castle という個人所有の立派な城があるようで、ネット上にはその豪華な様子を紹介する記事が色々ありました。その城は上の画像のような ruin ではなく建造された時の状態が殆どそのまま保存されていて、その一部分は self catering (食事の提供ナシ) の宿泊施設として運営されているようです。ボート・クルーズ中の私達には宿泊施設は無用ですからそちらはパス。再び水上の旅に戻り、マップ上でボートを進めましょう。

次の画像はまたもや新顔のマップで、これも案内マップの一つですが地形も比較的正確な

マップです。水路標識も分かり易いし、特にイイ所はボート航行に危険とされる浅所をハッキリ示してくれている点。



画面の水色部分が水面ですが、その中でボート航行が出来ない浅所の部分には斜線が引かれているので、安全なコース取りが容易にできるわけです。

もう一つの利点は濃い水色の破線で、これは安全なコース（推薦コース）を示しています。

図上の赤線は私が書き入れたもので、元々この下にも濃い水色の破線があったのです。

中央部で赤線から右にそれて Dernish Island という島を迂回する破線がありますが、そっちを航行しても安全、という選択肢が示されているのです。

マップ右下が Old Crom Castle の城址、Louise はその前面から赤線のように進み、左上の橋、Lady Craigavon Bridge をくぐります。

上のマップで水色で示されているのが Upper Lough Erne の水面ですが、同時にここは River Erne というあの Belturbet の町を流れていた川の一部でもあるんです。次のマップは River Erne の全流域を示したものです。（出所：アイルランド政府）



この川の源流は右下の Cavan という町の南東の白星の地点です。そこから昨夜の停泊地 Belturbet を経て Upper Lough Erne と Lower Lough Erne を流れたのち、左上の Donegal Bay にそそぎ、その先は北大西洋、となるのです。このマップを見ると、要するに Upper Lough Erne と Lower Lough Erne の二つの湖水は River Erne の流れがこの辺の低地一帯に溜まって出来たものなんでしょうね。アチコチに黒字で示されている gauge=水面計、reservoir=貯水池、dam などの表記を見ると、この低地の安全を図り水面の異常な上昇を防ぐための管理が厳重になされている事が察せられます。

水を治むる者国を治む、ですね。

近年、日本だけでなく世界のあちこちで洪水被害が頻発していますが、改めて治水の重要性が問われる異常気象の連続です。 今や異常が平常。 「地球温暖化はフェイクだ」なんていう人が国を治めることができるのでしょうか？

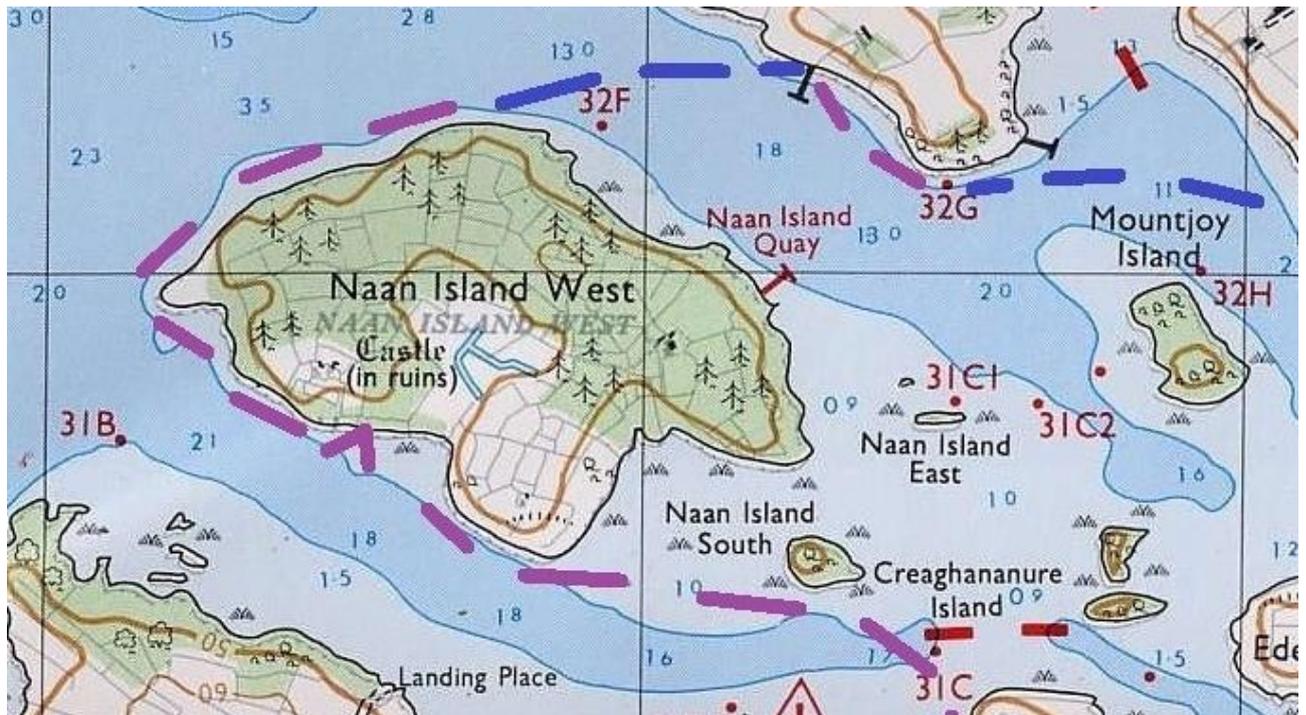
なんとも心配な今後の地球です。



さて、その River Erne 兼 Upper Lough Erne をさらに北上します。 右下が二つ前のマップの左上に出ていた橋 Lady Craigavon Bridge です。 水面は広々として、とても川を走っているようには思えず、やはりどう見てもここは湖面です。

濃い水色の破線がこのマップの推薦コースで、そのうち Louise が走った所を赤線で上塗りしました。 上のマップ中央の Naan Island West という島の北側を通過しようとしたとき、この島の栈橋が目にとまりました。 島の北東側にあるブルーの四角形がソレです。

その栈橋には例によってボートは一切舫われておらず、勿論、人っ子一人見えません。そろそろ昼時でどこかでランチ休憩を、と考えていたところなので、よし、ここにしようということで急遽着栈。島の北東側にあるブルーの四角、この図でははっきりしませんがその中の白い部分、これは係船柱 (bitt 又は bollard) と呼ばれるもので、この栈橋は係留無料ダヨ、ということを示しています。上のマップの左上青枠部分を拡大したのが次のマップ。ここで Naan Island Quay と示されているのが先のマークの栈橋です。



それはこんなところでした。思いっきり静か、というよりさみしい所ですね。



先にも触れましたが私たちがここでクルーズを楽しんだのは 1999 年 6 月でした、時期と

してはクルーズにはもってこいの陽気だったにもかかわらず、どこへ行っても全く人が少なく、というより殆ど見かけないくらいでした。

しかし、最近のネット情報ではここにもかなりのクルーズ客が来ているらしい。でもまあ日本で騒がれているようなオーバー・ツーリズムにはほど遠いのでしょうかね。この桟橋は誰にも邪魔されずユックリランチタイムの一休みを過ごすにはもってこいです。

Louise をここに係留し終わって女性陣はランチの支度にかかりました。

スキッパーは今後のコースの再検討です。 何しろ色々な案内マップがあり、それぞれの表示している内容にかなりのズレがあるので、どれが正しいのか念入りにチェック又チェック、ナニセこちらはプロですからね、事故なんて起こしたらコケンに関わります。そしてランチが出来上がり、まずは Guinness で乾杯。 エッ、昼間っから、しかも操船中に呑むの？なんて言わないで下さい、呑ムんです、勿論酔っぱらったりはしません。

旨いランチがさらに旨くなるように・・・、ここで呑まずにイツ呑むか、です。



この食卓から Guinness が外れたらこの上ない不幸、我が食卓には朝食以外は必ず何らかのアルコール飲料が乗っています、但し週二日のノンアル・デーは厳守、立派でしょ？ 皿もグラスもカラになったら次はアイリッシュ・コーヒーの出番。 これもノンベの食後には言うことナシの絶好の相性。

というわけでメいっぱいランチを楽しんだのち外へ出てみると、ボートわきには白鳥やカモさん達ががいっぱい集まっていました。



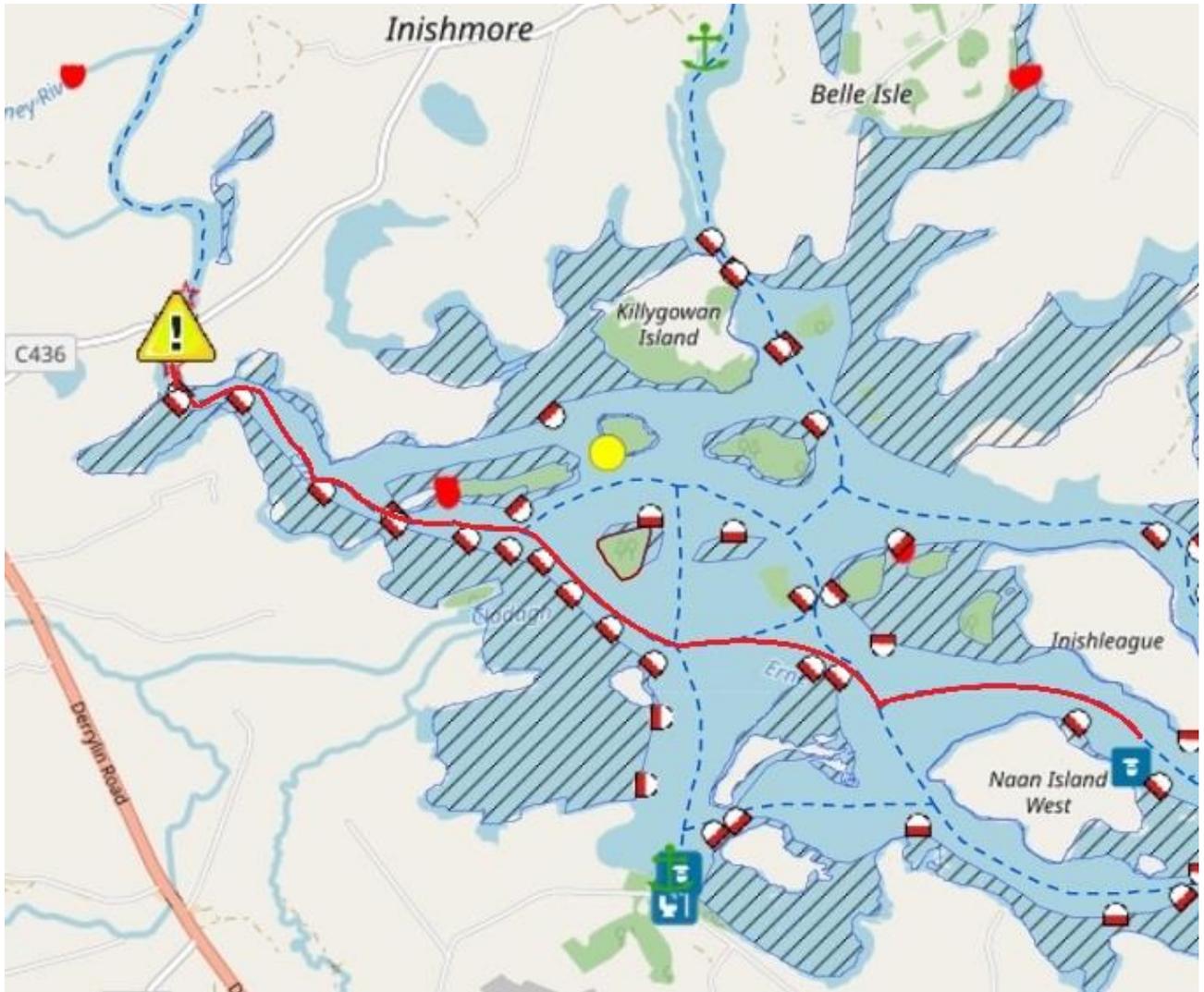
この画像の右側（沖側）にはもっとたくさんの鳥たちが集まって順番待ちをしているような状態でした。きっとこの桟橋にボートが止まったら、必ずエサをもらえると承知しているんでしょうね。これは順位トップのコブ白鳥の親子連れ。

画面が暗いので茶色っぽく見えますがどうやら右下隅が母鳥らしい、そしてその前にいるのが五つ子でしょう。子供たちも白鳥のようには見えませんが、アンデルセンの童話の通り、いずれは本来の優雅な姿に変わってゆくのでしょう。

この Upper Lough Erne に限らず私たちが体験したボート・クルーズではどの地方でも、大抵こうした野鳥との触れ合いがありました。これらの水鳥は人間を全く恐れず、コンナ風に餌をねだるような気配を見せて平気で寄ってくるのです。でも同じ水鳥でもサギの仲間のように足が長く水かきの小さい鳥が寄ってくることはありませんでした。

画像のようにボートに寄って来るのはいずれも水面を泳ぐ鳥、大きな水かきのある鳥、に

限られていました。 ボートが浮いている深さでは、いくら足が長くても泳がずに歩いて近寄ることはできないでしょう。 でもサギの仲間はいかにも用心深そう、人間になんて近寄りたくもないか。 こうしてゆったりとランチタイムを楽しんで、さて再出発。



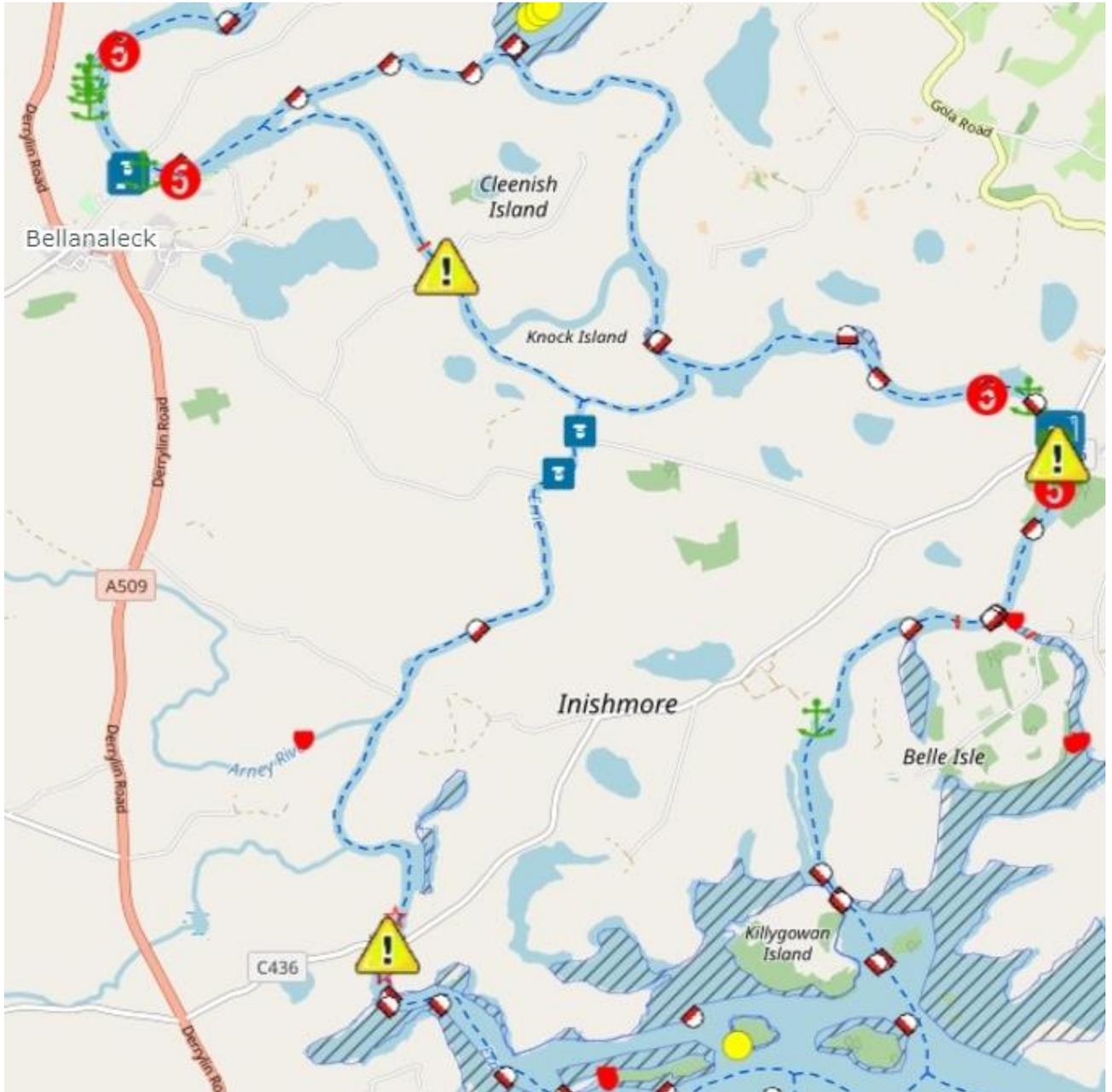
右下 Naan Island West から又赤線のようなコース取りで左上の黄色の三角の感嘆符に進みます。 ここでも青の破線のように色々なコース取りが可能ですが、この際最短コースで進みます。

なお、黄色三角の感嘆符はここからは急な流れになるヨ、という注意喚起です。 マップの注意書きには“CAUTION : Bewear of strong current”と示されていました。ここまでは Upper Lough Erne の広い水面で水流は殆ど感じませんでした。これ以降しばらくの間は River Erne 本来の川になり、当然ながら流れがあります。

流れの方向は画面上辺（北）向かい、この時のボートの進行方向と同じ方向です。小型ボートに限らず、舵板で進路を維持するタイプの船の全てに言えることですが、進行方向と船が浮かんでいる水の流れが同じ方向の時は、舵の効き目が良くないのが普通です。

舵効きは、舵を切った船が前進すると水流が舵板に当たり横方向の圧力が生じるからです。船の進行と水流が同方向だと、この押す力が小さくなる、舵の効きが悪くなる、という理屈です。 感嘆符の三角板は、湖面から川に入るポートに対して、これ以降水面は狭くなる、しかも流れが同方向で舵の効きも違ってくるヨ、という注意なのです。

その流れに乗って Louise は River Erne に沿って北上します。



上のマップのようにこの川にはいくつかの分流があります。 その中で青の破線が描かれている部分はボートの航行が出来る水路であることを示しています。

破線が描かれていない部分はボートは浮くことが出来ない程浅いか、極端に狭いか、流れが急すぎるか、いずれにしても、安全に航行する事が出来ないということです。

Louise は下辺の三角板から左上の Bellanaleck 迄マップ左手の破線、即ち最短コースに沿

って北上しました。このマップでは中央やや左上に二つ目の感嘆符がありますが、これも一つ目と同様、早い流れに対する注意喚起です。なお、マップ中段右辺にある感嘆符三角板の注意書きは前と同じ“CAUTION : Bewear of strong currents”そして近くには“Overhead Powerline” 高圧送電線が川の上を渡っている、という注意もありました。一つ目の三角板の注意書きを見てちょっと気を引き締めていたんですが、この日 Louise の操船で危険を感じずるようなことは全くありませんでした。

水の流れは日々変わるでしょうから、その日は特に穏やかだったのかも。それに狭くなった、と言ってもそれは広い湖面に対してのことで、この川は決して小川ではありません。

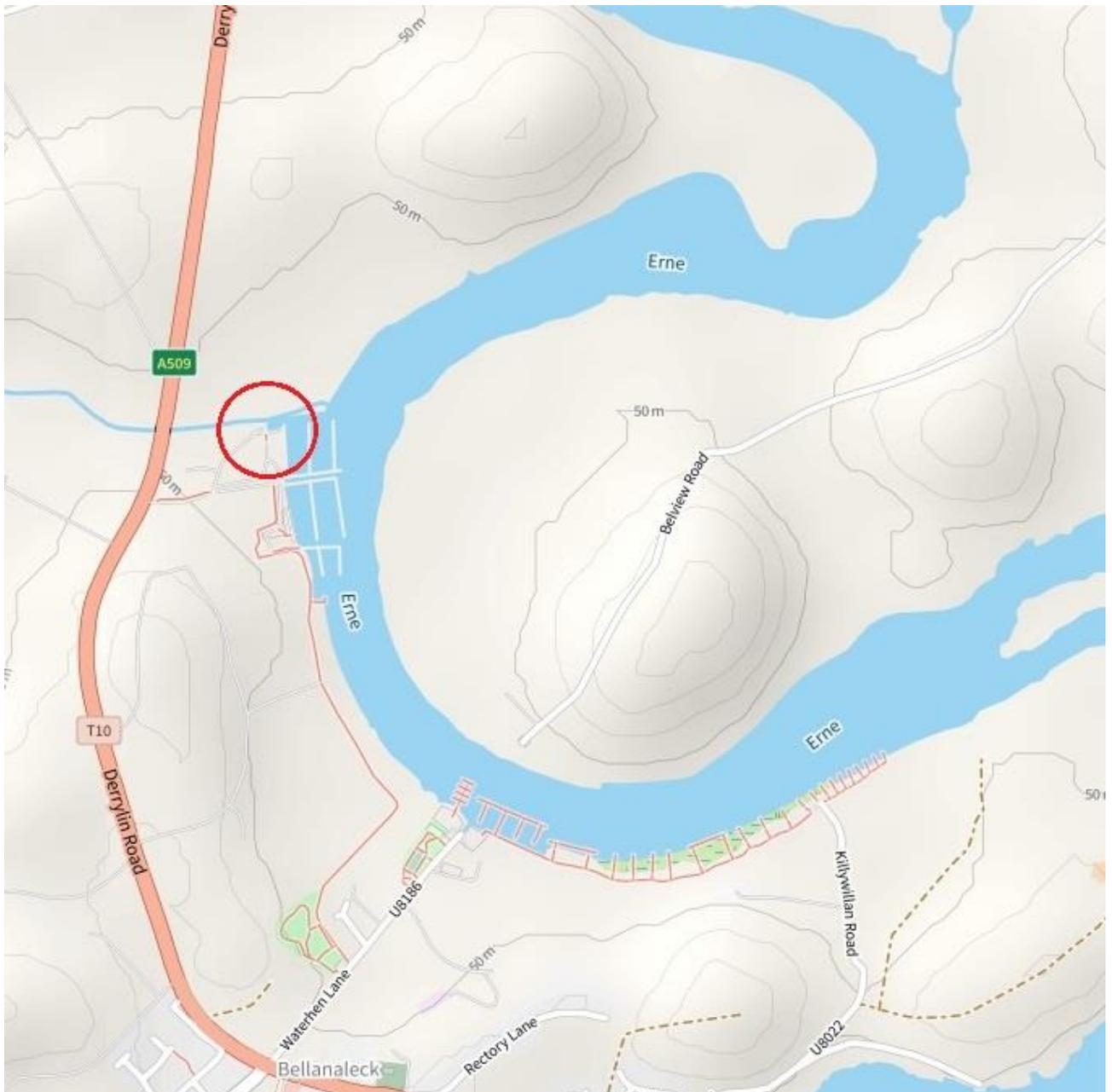
一つ目の三角板の位置にある橋から下流（北側＝進行方向）を見るとコンナ様子。



一般的な運河の人工水路よりよっぽど広々しています。それにこの画像のように水面はとても穏やかで、なんの危険も感じませんでした。この状態ならあの注意喚起は過剰ともいえますが、それはこの川の狂った状態を見ていないヨソモノの言いぐさになるかもしれません。自然の変化、特に近頃の世界的な異常気象にあつては、いつ何時自然が荒れ狂うか予測がつかないことになってしまいました。だから、こんな風に見え穏やかな流れもある日突然にとんでもない奔流・濁流になってしまうのかもしれない。

さて、順調に流れを下り、Bellanaleck に近づきました。 Bellanaleck という所ではこん

な風に Erne 川が殆ど輪を書くように曲がっていました。 蛇行なんていう生易しい曲がり方ではありません。 こういう地形では川が増水して洪水になりそうな状況になるとサゾ恐ろしいだろうナと他人事ながら気になります。



この大曲がり曲がり終える寸前マップの赤丸地点を通過する時に、甚だ気になるものがチラッと見に入りました。

リタイヤ後の夢として、キャナル・ボート又はコースト・ホッピング・ボートで生活したいと長年考えていたことはこれまでに何度も繰り返しお話ししてきましたね、この地点を通過しようとした時、まさにそれを実践しているらしい老夫婦を見かけたのです。彼らはその時ちょうど自分たちのボートを川から引き揚げたところでした。これから二人でじっくりとポツポツと整備作業をしようとしているらしい。

Louise は急遽ストップ、すぐわきに public mooring もあったのでとりあえずその棧橋に舳いをとることにしました。　そういう老夫婦の行動をチョット見たかったのです。



これがそのボート Archimedes、船尾に足だけ見えているのがオーナーのジー様。チョット短いね。　その左手すぐ向こうに見えている溝のようなものが slipway と呼ばれるもので、水上に浮かぶ船を陸上に引っ張り上げるために造られたスロープです。この訳語は船架とか斜路となりますが、要するに陸の平地から水中にかけて造られたスロープです。　マズ、そのスロープに台車を下ろし水中迄沈めます。　次にボートをスロープのある陸岸と直角に進入させて台車の真上に止め、ボートと台車を固定します。これで準備 OK。　それから台車をスロープの延長線上に据えた引き揚げ機械で、又は大型フォークリフト等の重量車両を使って引き揚げます。

こうして完全に陸上の平地迄引き上げたところが上の画像です。

この方式を使った船渠は小型ボート用だけではなく、商船用としても帆船時代後期から蒸気船の頃、更には機船が当たり前になった 1900 年台半ばまで使われていたのです。これらは日本語では「そろばんドック」「スリップ・ドック」などと呼ばれ、長崎市内にある世界遺産「小菅修船場」がその典型的な例として有名です。

勿論そういう大掛かりなものは引き揚げ用の機械も強力で、この小菅修船場では重量 1,100 トンの船まで引き上げることが可能だったそうです。

暫くすると、私たちがこのボート **Archimedes** を興味深げに見ているのに気付いたオーナーの初老の夫婦が向こうから声をかけてくれました。

その後この夫婦と私達トータル 5 人で色々と話が盛り上がり、長々とおしゃべりを続けてしまいました。 思った通り、この夫婦 **Marshal Howard** と **Deirdre** は先年リタイヤした後、このボートでアチコチ水路の旅を続けて過ごしているのだそうです。

ヤッパリね、うらやましーい。

彼らの住所は北アイルランドの首都の **Belfast** の少し東に位置する **Bangor** という町だそうですが、そこに帰ることはめったにないとのことでした。 子供もいないらしい。又この辺に来ることがあったら是非寄ってくれ、と住所・電話番号をメモってくれました。それでは **Archimedes** の画像をいくつか見てみましょう。



これが真横からみた **Archimedes**。 **Louise** に比べると船尾の部屋がない分少し小さめですが、老夫婦二人だけの生活には必要にして十分。

又水面下の形状もナローボートのように平らなフラット・ボトムではなくストレート V 又はハード・チャインと呼ばれるもので、ナローボートに比べると断然波に強い。

Louise も同様ですがこのタイプなら港をアチコチ訪ねながら沿岸を伝い歩く、いわゆるコースト・ホッピングの航海にも十分耐えられるのです。

出来れば **bulbous bow** 球状船首にすればスピード・アップにも、燃料節約にもなり、イイと思います。 この水路でのスピード制限は 5 ノット(=9.25km/hr)ですがコースト・ホッ

ピングをするのは沿岸と言えども海上ですから制限ナシ。　スピードが出ないより出た方がいい、それを制御して安全を確保するのはあくまでニンゲン。



これが船首から見た Archimedes、ナローボートとは全く違いますね。　ナローボートの船底は真っ平、flat bottom。　このボートの船底は逆三角になっています。　こういう船型を V bottom 又は single chine (又は single hard chine) などと呼びます。ナローボートの平らな船底に比べ、このこの逆三角形は波、特にむかい波を乗り切る際、きわめて良好な結果を得られます。　この事を海事用語で「凌波性」と言います。このほかにも船底の形状は様々なものがありますが、現在の大型商用船ではほとんど例外なく平底いわゆる flat bottom です。　理由は簡単至極、そのほうが同じ長さ・幅・深さでも断然積載量が多く、モウケが増す。　もう一つの理由は船底がフラットでないと入渠

した時直立させることが難しい、何万トンという単位になると V 型では不可能です。

最後に船尾方向からの Archimedes。



このように至ってシンプル。 スクリュー一基、舵板も一枚、これを single propeller ・ single rudder と呼び、船の基本的な設備構造です。

先程の真横からの画像では船首にバウ・スラスター(bow thruster=横向きのプロペラー)は見えませんでした。これがボートの典型、余計なものは一切ついていません。

このボートを思うように動かせるか否かは艇長 skipper のウデ次第。

でもヨレヨレ・ジジになってしまった今となつては、できればバウ・スラスターを、もしくは twin propeller ・ twin rudder 即ち twin engine が望ましい。 その方がヨボヨボになつてもエンジンが片方イカレても安全を確保しやすいことは確かです。

ということで、結局この日はここで一泊ということになりました。 続きはまた来年。

どうぞ良いお年を・・・。

*

次回更新は 2025 年 2 月 1 日 (土曜) の予定です。