あいるらんど運河巡航記

四日目・Enniskillen

（Feb 01, 2025 更新）

前日は Bellanaleck で“Archimedes”の Howard 夫妻と知り合い、思いがけなくナガッパナシをしてしまいました。　Archimedes が整備をしていた場所の近くにあった公共桟橋に Louise を係留したまま予定になかった一夜を過ごすことになったのです。

この時より 2 年前の 1997 年に、やはり娘と三人でオックスフォード運河をクルーズしましたが、その運河では行程のほぼ全てが人工の水路、いわゆるナロー・キャナルでしたから殆どの場所で運河沿いの岸に自由にボートを舫うことが可能でした。　しかし、今回のクルーズの水域は大部分が自然の河川及び湖水で構成されていて、沿線の岸辺も自然のままですから、ボートを舫う為には人口の係留施設が必要となります。

それがない時は湖水で錨泊という手もありますが、安全な錨地を自分で見つけることは普段ボートに乗り慣れていない一般の旅行者にはちょっとハードルが高いかもしれません。

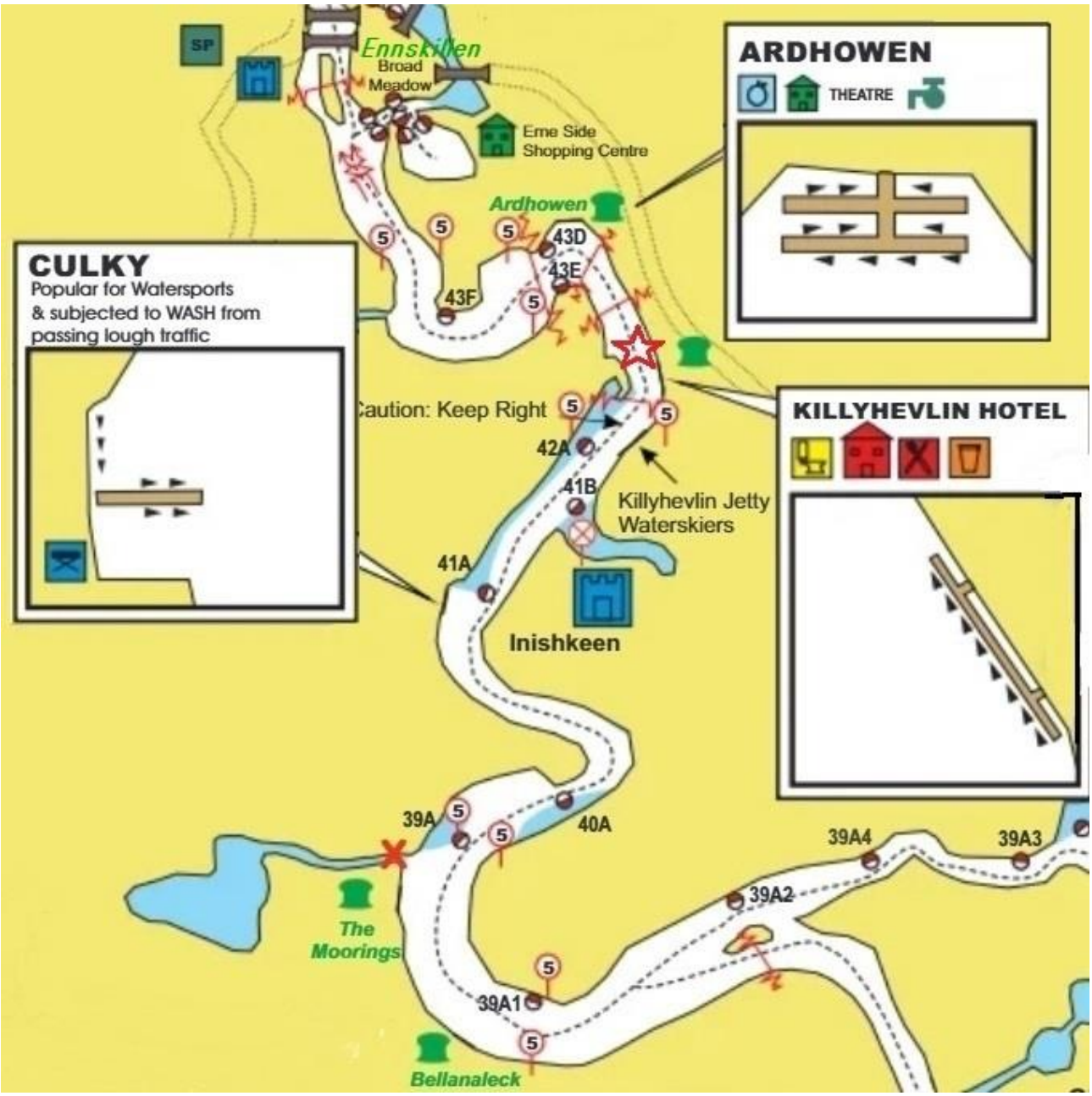
ですから、こういう殆どが手つかずの自然の水路のクルーズでは、あらかじめ運河案内図などを調べて、一夜を過ごす公共桟橋を何箇所か探しておく必要があります。

私達は事前調査はシッカリ行っていて、この水路にはかなりの数の公共の係留施設がある

ことを把握していたので、係留場所探しに苦労することはありませんでした。

次の画像は昨夜の停泊地から Enniskillen 迄の河川水路マップですが、ここにいくつかある緑色のビット（bitt＝係船柱）のマークが係留桟橋のある位置です。　四角枠の詳細図には小さな黒の三角が散らばっていますがこれは係留しているボートを示しています。

このマップ下辺の Bellanaleck から上辺の Enniskillen 迄の水路上の距離は 8 km 少々で、その間に係留場所が 5 か所もありますから数は十分、この時はどこもヒッソリしていましたから係留場所がなくて困るなんてことはありませんでした。



昨夜を過ごした場所は下辺近くの大きな U 字カーブにある赤のバツ印の左下の緑のビットです。（ここにも詳細図がありましたが図の巾が大きくなりすぎるのでカット）

この図ではビットのマークが岸から少し離れたところにありますが、これは正確な表示で

はなく、実際の桟橋は当然ながら川岸に設置されています。　所詮このマップは運河沿いの施設の案内が目的ですから、地図としての正確性は期待できません。

このマップのあちこちに赤丸に数字⑤のはいったマークがありますが、これは制限速度を示す標識で、この水路の制限速度は 5 ノット（約 9km/hr）であることを意味します。ここに見える五か所だけにこの制限があるのではなく、この水路では全て 5 ノットに制限されています。　この表示のある部分はいずれも水路が急カーブになっていますから見通しが悪く、水流の変化も大きいので特に注意を促すために表示しているのでしょう。

ところで、上のマップは Shannon-Erne Waterway の公式案内書の最新版からのハイシャクですが、ついでにこのマップの legend＝凡例の一部も見てみましょう。

先程触れた“Louise”を舫った桟橋の位置は赤バツの左下、下辺から数えて二つ目の緑のビットですが、この赤バツは凡例の左下にあるように Limit of Navigation＝航行の限界（ここから先は航行不可）を意味します。　要するに、赤バツの左側に見える水色の部分は浅くてボートは入れません、ということです。

この凡例には ATM やインターネット接続器などの表示もありますが、これは最新版の案

内書なるがゆえで、私たちが行った頃にはまだそんなモノはどこにもありませんし、凡例にもそんな表示はありませんでした。　それどころか当時この桟橋の近くにはほとんど人家はなく、当然ながらパブも食堂もありませんでした。　だから、この夜は自前ディナーとなりました。　何しろこの船には腕利きコック二人がそろっていますから、スキッパーは食前酒を呑みながらモッパラ仕上がりを待つだけ。

＊

Bellanaleck での一夜が明け、Enniskillen 向け出発です。　この日の目的地はマップ上辺の Enniskillen、このクルーズで行った中では一番町らしい町でした。　そこまでの水路上の距離はほんの 8 km 少々ですから制限速度いっぱいの 5 ノット（約 9km/hr）なら 1 時間、歩くスピードでユックリ走っても 2 時間もあればユウユウです。　その制限速度ですが、実際その部分を走ってみるとそんな制限は無意味に思える程この川の水面は広々としていました。　次の画像は前のマップの上から二つ目の緑ビットの左側、赤星の位置から北（下流）即ちこの日の目的地 Enniskillen 方面を見たところですが、この通りなんの障害もなくノンビリと走れる穏やかな水路でした。

マップ上では川幅がかなり狭く表示されている所でもこの調子ですから、広くなったところでは川なのか湖水の水面なのか分からないほどでした。

この広さなら仮にアウトローがウォーター・バイクをぶっ飛ばしても岸をいためる心配はないでしょうが、制限速度を遵守している他のボートはタマッタものではありません。

最近の海水浴場などではそういう迷惑行為を見かけることがあるし、実際に事故も時々発生しているようです、困ったもんですネ。

幸い、この頃にはまだウォーター・バイクは普及していませんでしたし、今でも多分こんな寂しい所にアウトローは来ないでしょう。　彼らのぶっ飛ばしの動機の一つは、人に見せたい見られたい、ということが絡んでいるでしょうからね。

とにかく当時、交通量は殆どナシ、でしたからこの通り全く平穏そのもの。

さて、いよいよ Enniskillen へのアプローチです。

右下の赤星と矢印は前の画像の地点と撮影アングルです。　これは運河案内用マップではありませんから地形や川幅の比率などの正確度は前のマップよりずっとマシです。

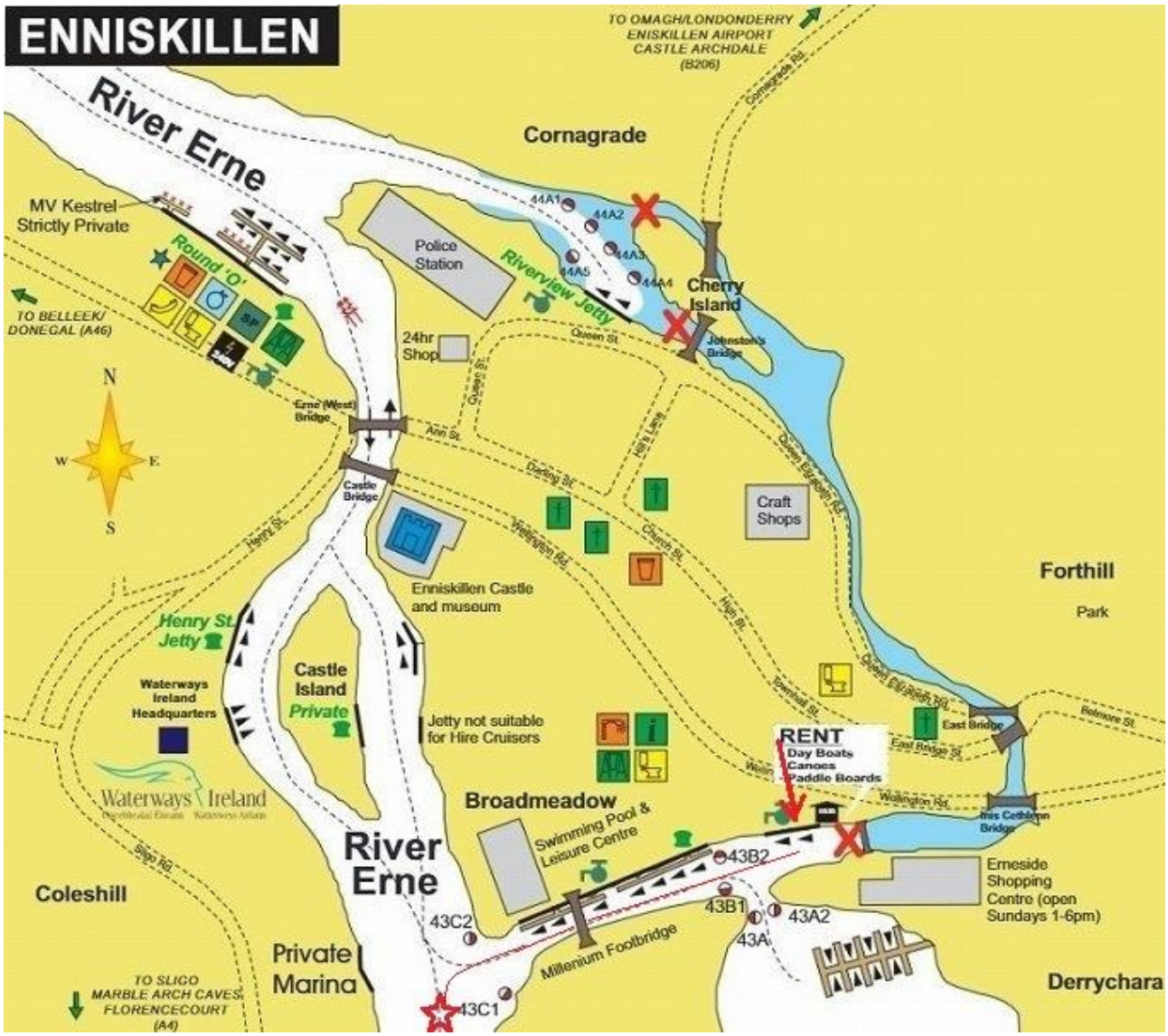
このマップ上部の、中州というか島というか、周囲全てを River Erne の本流と分流の水面に囲まれている三角形に近い陸地が Enniskillen の中心地です。

町の範囲はこの島の東側（右手）にも広がっているようですが、そちらは主に住宅地で、公共施設や商業地の殆どはこの三角形の中に納まっているらしい。

そして、ここでの Louise の係留場所は三角形の底辺、即ちこの島の南岸でした。

では、Enniskillen のこの三角形の島の部分をもう少し詳しく見てみましょう。

島の周囲のあちこちに小さな黒い三角が散らばっていますが、これらは全て公設の無料係留桟橋です。　オボロな記憶で探ってみると、Louise を舫った桟橋への順路は次の通り。



まず、マップ下辺の赤星から赤線のように右折して赤のバツ印で行き止まりになっている Erne 川の分流の航路に入ります。　この航路の進行方向左手にある二つの桟橋を通過して、これ以上は浅くて入れません、という赤のバツ印の手前左手に見える二つの小さな黒三角の場所だったんじゃないかと思います。

私たちが行った頃は次の画像のようにヒッソリした桟橋でしたが、今ストリートビューなどを見ると全く見違えるほどニギヤカになっています。

上の画像は前出のマップの赤矢印のアングルで撮ったもの、下は最近のストリートビューからのハイシャクで、ボートからカメラ迄の距離は違いますがアングルは殆ど同じです。上の Louise の位置はどうやら下の画像中央の白いボートと同じらしい。

両画像は２０年以上の差がありますが、遠くに見える家並や木立の様子が同じ場所のよう

に見えませんか？　これが前のマップで指摘した Louise を係留した桟橋の位置だったと思いますが、私たちがここに行った時、下の画像のような駐車場があったかどうか？定かではありませんが、こんな舗装路面ではなくて自然の草地だったように思います。ここの風景だけでなくほとんどの場所で、このクルーズの頃とネットで見る最近の画像には大きな開きがあります。

ところで、この稿を書くにあたって Enniskillen の地図を何回も見ているうちに、その島の形が、どこかで見た形だナーとずっとひっかっていました。　このクルーズを思い立った時から実行するまでの間、この運河の案内書やそれに関連したマップ類を何か月もの間色々と見比べていたんですが、その時には気にならなかったことです。

しかし、クルーズから 20 数年もたった今になって、そんなことが PC の画面を見るたびにとても気になっって仕方がなかったのです。　ドコだろうドコだっただろうと散々考えていたんですが、ある日パッとひらめきました。

次のマップはハワイ諸島の主要部ですがこの中で右下の Hawaii 島の形をよく見て下さい。

どうですか？　左下の Enniskillen の形と見比べてください。

地図の縮尺は勿論違いますし、実際の面積は大きく違いますが、その形はかなり似て見えませんか？　特に Enniskillen の左側の中州・縦長の小島（Castle Island）を Enniskillen 本島にくっつけてみると、もっとよく似てくると思います。

今回 Enniskillen のマップを見始めた当初から、アレッ、これはいつかどこかで見た形だナーとずっと気になっていたんですが、これでやっと納得・解決。

考えてみればこの海域の海図は Apprentice Officer＝航海実習生として乗った熊野丸以来４０年間の船乗り生活で、殆ど毎年と言っていいほど切れ目なく見続けてきたのです。

だからハワイ諸島最大の島・Hawaii 島の形がノーミソのどこかにこびりついていても不思議はありません。　たとえリタイヤ後２０数年たとうとも・・・。

しかし、この島 Hawaii 島の港 Hilo 港には一度も寄港する機会はありませんでした。

この海域の海図は左上の Oahu 島の港 Honolulu に寄港するたびに何度も見ていたことだし、また、寄港はしなくても南米から日本向け直航で帰るときはハワイ諸島の近くを通る航路を選定することが多いのです。　だからハワイ諸島周辺海域の海図をじっくりと見る機会は多かったことは確かです。　そしてこの諸島の色々な島の形が脳裏に刻まれているのでしょう。

このほか太平洋ではソロモン諸島やガラパゴス諸島、大西洋ではカナリー諸島をはじめアゾレス諸島、ケイプ・ヴェルデ諸島、西インド諸島、等々、およそ諸島とか群島、列島と呼ばれるものは数多くありますが、特に大洋上で諸大陸から離れたところにあるもの（その好例の一つが Hawaii 諸島）は特に印象強く、その色々な形が記憶に残ります。

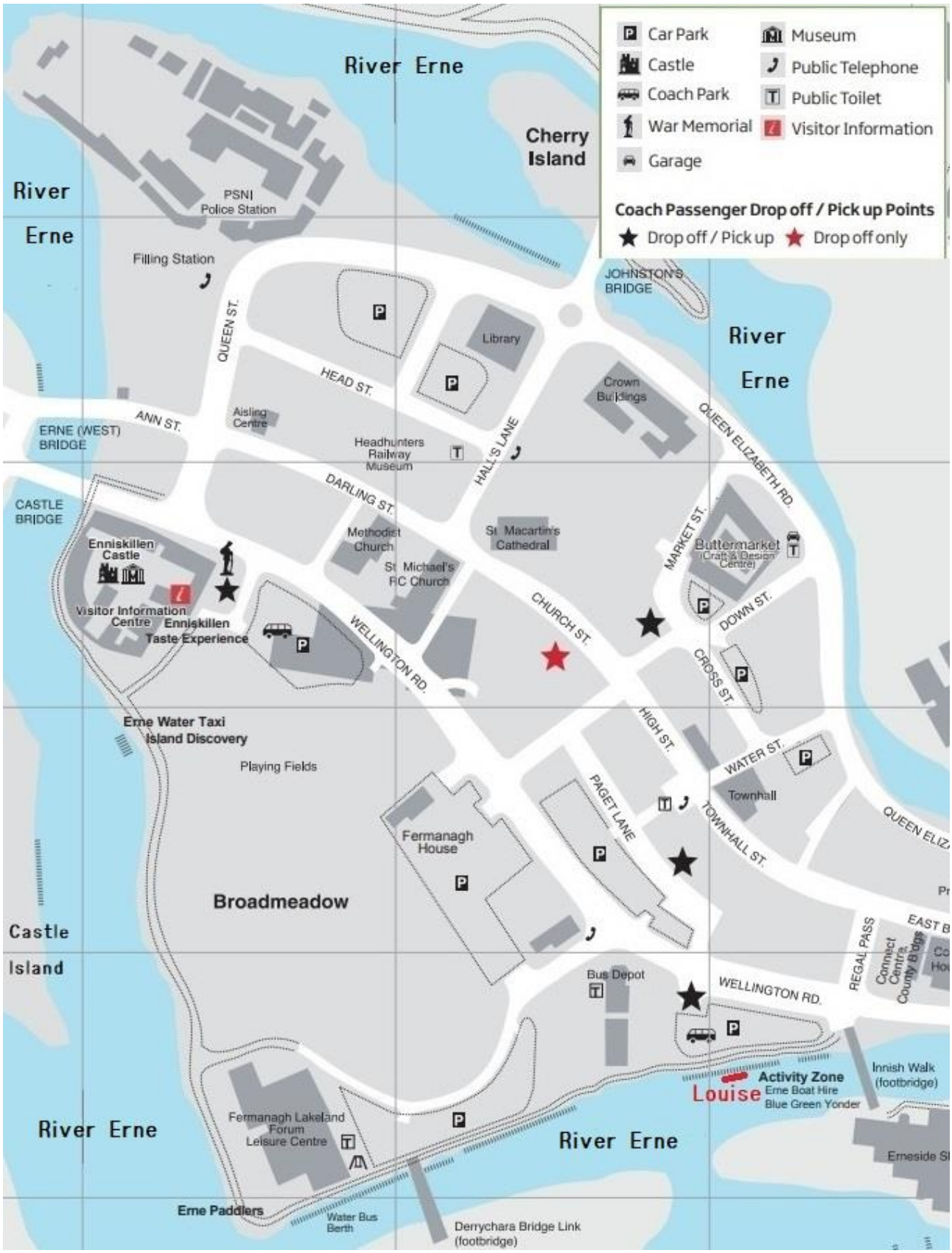
又、これから広い洋上に乗り出そうというとき最後に通過する島や、逆に長い洋上のコースから沿岸航路に切り替わるとき最初にとり付く島、などは強く印象に残ります。

島だけでなく、沿岸航路から洋上に出る時最後に見る岬や洋上から最初にとりつく岬なども同様です。　練習船などで良く歌われた唄の歌詞で「芙蓉の峰よいざさらば、野島の灯かりにじむとも・・・」なんてのもありますが、これは房総半島南端の野島崎灯台の事で、ここから太平洋を東進する際はここが最後に見る陸地になります。　その日が冬場の上天気で視界抜群ならば芙蓉の峰・富士山が見えることもあるのです

又英仏海峡から大西洋に向けて西進する際最後に見える England 本土南西端の岬は Land's End というピッタリの名前で、その沖合にある Islas of Sclly（シリー諸島）が最後に見る陸地になります。　とにかくこういう場所は長く記憶に残るのです。

話しが横道に飛んでしまいました、Enniskillen に戻りましょう。

これは Enniskillen 中心部の観光マップで、黒星・赤星は一日中乗り降り自由の Coach＝観光バスの停留所です。　そして、私たちの Louise を舫った桟橋は右下の赤印。



この日の出発点 Bellanaleck からここまではユックリ・ノンビリ走って 2 時間弱の航程で

したから昼にはマダマダの余裕を持ってこの桟橋に着岸できました。　着岸後の後片付けをしてから、早速ヒルメシを兼ねて街歩き。

マップ右下から左上に向かって蛇行する３本の大通りがありますが、このうちの中央の Townhall St、 High St、 Church St、 Darling St、 Ann St、そして Erne (West) Bridge に繋がる大通りが一番賑やかな通り、いわばメイン・ストリートです。

一番下の太い Wellington Rd は A4 という国道の一部分で、街を通り抜けるにはここを通るのが一番、ですが、街歩きを楽しむのには向きません。　では、私たちの街歩きをナゾッて見ましょう。　桟橋から駐車場（私たちがここに行った時にはパーキングではなくただの草原だったように思いますが）になっている陸地に上がります。

そして、最初の大通り Wellington Rd を横切って Regal Pass という A4・Wellington Rd と Townhall St を繋ぐ道に入ります。　すると、すぐ二つ目の大通り Townhall St に突き当たるのでここで左折します。

この画像が Regal Pass から Townhall St に出て左折したところ。

この画面ではニギヤカと言えるほどの人通りはありませんが、とにかくこのクルーズで訪

れた町では一番町らしい町だったことは確かです。　そして、このクルーズで立ち寄った町全てに言えるのは「坂の街」だったこと。　ここもこの通り緩やかな上り坂です。現在ストリート・ビューなどを見るとこの画像よりはるかに賑わっています。　それはこの辺りのすべての町について言えることです。　ここはこのクルーズで最も町らしいところでしたから、街歩きもそれなりに楽しめました。　ここでは初めから一泊することを予定していたので、時間たっぷりの街歩き、当然ながらこの日の昼はソトメシ。

この日どんな店で昼の食事をしたのかサッパリ思い出せません。　何しろ今 G マップなどで見ても Bar や Cafe を含め飲食店は数多くあり、ストリート・ビューなどを見ても記憶に結び付きません。　しかし、何を食べたかはしっかり覚えています。

何故なら、またもや例の“All Day Breakfast”だったからです。

その日のランチはこんな様子でした。　これが店のメニューになんと記されていたと思いますか？　答えは“Full Irish Breakfast”。

スコットランド運河をクルーズした時も同じように朝以外の時間に“All Day Breakfast”

を食べましたが、その時のメニューでは“Full Scotish Breakfast”でした。　そして内容はこれと殆ど似たようなものだったと思います。

一方イングランドの B&B などで供される“Full English Breakfast”もこれまた似たようなものですが、England ではこれにベイクド・ビーンズ baked beans が付いている代わりに、この画像一番手前のボクスティ boxty がなかったような気がします。

とにかく“All Day”はイツ食べてもガッカリすることはなく、ビールに良く合って満足です。　そしてこの一皿にはやっぱりコレ、言うことなしのランチになります。

上の皿で私の大好きなモノは左上の二つの真っ黒な塊・ブラック・プディング。　メーカーにより、国により、地域により様々なレシピがあるようですが、要は材料に家畜の血液が入っている事、だから別名ブラッド・ソーセージ blood sausage とも呼ばれています。日本では余りナジミがない代物ですね。　欧州諸国では様々な種類のものがありスペインで暮らしていた時、彼の地ではモルシーヤ morcilla という同様のものがあって、私たちはしょっちゅうそれを食べていました。　フル・ボディ赤ワインとの相性は抜群。

もう一つ私の好物は前記した boxty ボクスティ。　要するにジャガイモお焼きの一種ですが、お焼きのようにモッチリではなくてサックリした歯ざわり。　この違いはジャガイモのオロシとキザミそれぞれの量の比率、小麦粉や卵といった添加物の違いでしょう。

これも色々なレシピがあってコウだと決めけるのは難しいようです。　我が家では勿論奥方様レシピのジャガイモお焼きを食べさせてもらっています。　ビールには勿論ですが、焼き立てのこれにゴルゴンゾーラ・ピカンテを塗り付けると濃い赤ワインにもピッタリ。とにかくジャガイモを使った料理は欧州各国、というか南北高緯度の国々では、なくてはならぬ食品で、当然ながら材料のジャガイモそのものの生産量と質の管理はコメ主体のニッポンとは格段の違いがあるようです。

以前乗った冷凍船でオランダのロッテルダムとカナリー諸島間の定期航路に従事した時経験したことですが、オランダの或る農産品業者はオランダ産のジャガイモの種イモをカナリーに輸出して、カナリー諸島でジャガイモを栽培して再びオランダに輸入する、という商売をしていました。　カナリー諸島は全てが火山島、即ち農地の全てが火山灰地でジャガイモの生産には適している、そこでの生産がしたい、しかし、種イモは自国の物を使う、それほどジャガイモの品質を気にするわけ。　勿論、オランダ国内産のジャガイモはほかに多くの品種がある筈ですが、それは別として火山灰地で栽培したものを・・・、というコダワリです。　オランダには火山灰地はなさそうですからね。

食べること呑むことに話が飛ぶとキリがありません。　こういう日本では余りナジミのない食べ物にすっかりハマっています。　私の舌はトシとともに和食独特の繊細な味が感じられなくなってしまったみたいです。　街には前出の一皿のようなものをウリにしている店があふれていました。　例えばこんな店。

Bar と名乗る店もあれば Pub と書いてある店もあります、中に入っても際立って違いが判りませんがパブの方が食べる物のメニューが充実しているようでした。

そしてこんな店も。

その多くは画像のように、通りに面した店の壁が一色に塗られているのが目立ちましたね。

でも、中にはガラッと変わってこんな店も・・・。

こっちの方が食べ物のメニューが豊富だということが一目でわかりますね。

左の店の壁には“All Day”の文字は見えますが「Breakfast を」ではなくて「Good Food を All Day 提供できる」なんですね。　前掲の四店は呑ませることが主で、食はツマミ程度なのに比べ、後の二店の方は食べさせることに力点が置かれているのが感じられます。でも結局これらの店は横目でギッとにらんで通り過ぎただけ。　その夜は街で仕込んだ食材を二人のコックが腕にヨリをかけた夕食をユックリ食べ、晩酌も Guinness から始まって赤ワイン、食後は Irish Whisky と文句ナシの dinner。　ソトメシよりこの方がユッタ

リで、呑むモノも自由自在だしずっとイイ、特にバンメシはこれに限ります。
この町では呑む・食べること以外にも、いい買い物も出来ました。　それはこんなモノ。

商品札には、左から Irish Patchwork Walking Hat、Irish Tweed Flat Cap、Irish Patchwork Flat Cap と記されていました。Irish、Irish、Irish、です。
Enniskillen は Northern Ireland 即ち UK・英国領ですが、町で売っている商品は食品なども含めて Ireland アイルランド共和国の製品が多かったように思います。
この帽子もアイルランド最北部の Donegal（ドネガル又はドニゴール）地方で製造される Donegal Tweed というウール素材で作られています。　右の二つは日本では鳥打帽（ハンティング）と呼ばれる形ですが、現地では flat cap と呼ぶのが当たり前のようです。
この帽子をどこの店で買ったのかどうしても思い出せませんが、帽子の内側についているパッチでは製造所は Hanna Hats という Donegal Town の会社。　Donegal Town というのはアイルランド島最北端の Donegal 県にある町、正真正銘の Irish。
そのパッチには　“Pure new wool”　“Handcrafted exclusively”とも記されています。
丁寧にキッチリした造りで何年たっても色あせず、カッチリと型崩れもナシ。
何しろ高緯度の地で造られるモノですから寒さには抜群の威力を発揮します。　これら三つは私のお気に入りの帽子で、20 数年たった今でも大事に使っています。　暖国・長崎ではごく短い極寒の一時期だけ、年間に半月ほどしか被る機会はありませんけどね・・・。
この Enniskillen をクルーズの折り返し点としていましたから、これからは復路となるわけです。　私たちのレンタルは 6 泊 7 日の契約、返却当日は午前中に出発点のレンタル会

社 Riversdale Farm に戻らなければなりません。　となるとその前夜 6 泊目は出発点の近くにしたい、それは Riversdale に近い Ballinamore にしようと考えていました。これまでに既に 4 泊、では 5 泊目はどこにするか？それがまだ未定だったのです。晩酌をやりながら、改めて出発点から折り返し点までの全てをマップで見て検討。

マップの濃いブルーの線は River Erne の水路、薄いブルーは Lough Erne 等大小の湖水

面を利用した水路、そしてオレンジの線は Shannon-Erne Waterway です。
マップ上の赤字表記はこれまでに一泊したか上陸した、又はボートを係留しただけなど、何らかの形で登場した地名です。　そして左下の赤星が出発点 Riversdale Farm、そのすぐ左上が 6 泊目を予定している Ballynamore、ここからなら少々朝寝坊をしても間違いなく午前中のボート返却は出来るでしょう、最後の朝にドタバタしたくありませんからね。
となると折り返し点 Enniskillen から Ballynamore までの間のどこかで 5 泊目を過ごすことになります。　さて、どこで 5 泊目を過ごすか。
マップ左上の表は、ほかのクルーズ案内マップにあったものの一部を切り取って貼り付けたものですが、赤枠で囲んだ部分を見ると Enniskillen から Ballyconnell は約 6 時間となっています。　更にこのほかのマップでこの区間の距離を調べてみると 51km 少々となっていました。　往路で一泊した Belturbet は復路ではパス、とします。
運河の制限速度は前にも触れた通り 5 ノット=約 9km/hr ですから 51÷9≒5.7hr。
Ballyconnell までは二ヶ所で Lock を通過しなくてはなりませんから、それにも小一時間はかかるでしょう、5.7+1=6.7 となり約 7 時間。　更に途中どこかでランチ・タイム 1 時間をとれば合計 8 時間、一日の航程としてピッタリ。
まあ、ボート・クルーズではイツ何時何が起こるかわかりませんからこのくらいの余裕を見ておく必要はあります。　ということで一応予定としては Ballyconnell を目指すことにしました。　ここは往航にもランチ・タイムをとった所で、様子は分かっています。
なお、Ballyconnell は Ballyconnel とも表記されますこの稿でも時々「l」が二つだったり一つだけの時もあり色々ですがどちらも間違いではありません、宜しく。
Enniskillen 出発は明朝 08：00 ということにして、最後の〆night cap はブランデー。
次の朝の朝食は勿論船内食、コック二人の手作り“Full Louise Breakfast”です。
言うことなし、ハナマル・二重丸。
では、今回はこれまで・・・。

＊

次回更新は 2025 年 4 月 5 日（土曜）の予定です。