

あいるらんど運河巡航記



Ireland Canal Cruising

(最終号)

六・七日目 Homebound・2 (Ballyconnell～Ballinamore)

(June 07, 2025 更新)

Ballyconnell は往航にも寄ってランチタイムを過ごした所ですから、町のたたずまいは頭に入ったまま、というか、ゆるやかな坂のメイン・ストリート一本だけというコジンマリ
の町ですから、私達のようなヨソモノでも迷うことはありません。

ボート生活ではついつい日々の歩きが少なくなります、心して歩かねバということで早速
街歩き。 その前に、とりあえず岸壁に上がってすぐのパブでギネスを一杯、それからぶ
らぶらと三人で夕暮れ迄アチコチ歩き回りました。

このクルーズで訪れたところはイズレもですが、特にこの町はジミヘンであり印象に残
っていません。 しかし、岸壁のあった場所は係留無料にも関わらず至極便利な場所で設
備もしっかりしていたし、街の灯かりの反射があつて日が暮れてからでも真っ暗になるこ
とはなく、一夜を過ごすにはもってこいの所でした。 人里離れた真っ暗な係留場所は静
かではあるけれどヨソモノが単独で夜を過ごすにはやや心細い気分です。



上の画像は Louise を舐った岸壁から街に向かって歩き始めて最初の交差点。
 左手が Main Street、右手は Belturbet Road でここへ着く直前にくぐった歩行者用吊り橋
 と石造の眼鏡橋がある通りです。 角から右へ二軒目、やや白っぽい壁の家のすぐ向こう
 に、吊り橋の塔とケーブルの一部がチラッと見えますが、判りますか？



上のマップの赤矢印が前の画像のアングルです。 右下の **Belturbet Road** と記されている所が石造の眼鏡橋、そのすぐ隣の細い白色の帯に点線が乗っているのが歩行者用の吊り橋です。 水路の岸に沿って走る点線はこのあたり一帯の運河沿いの遊歩道で、その一部として歩行者専用の吊り橋が造られたのでしょう。

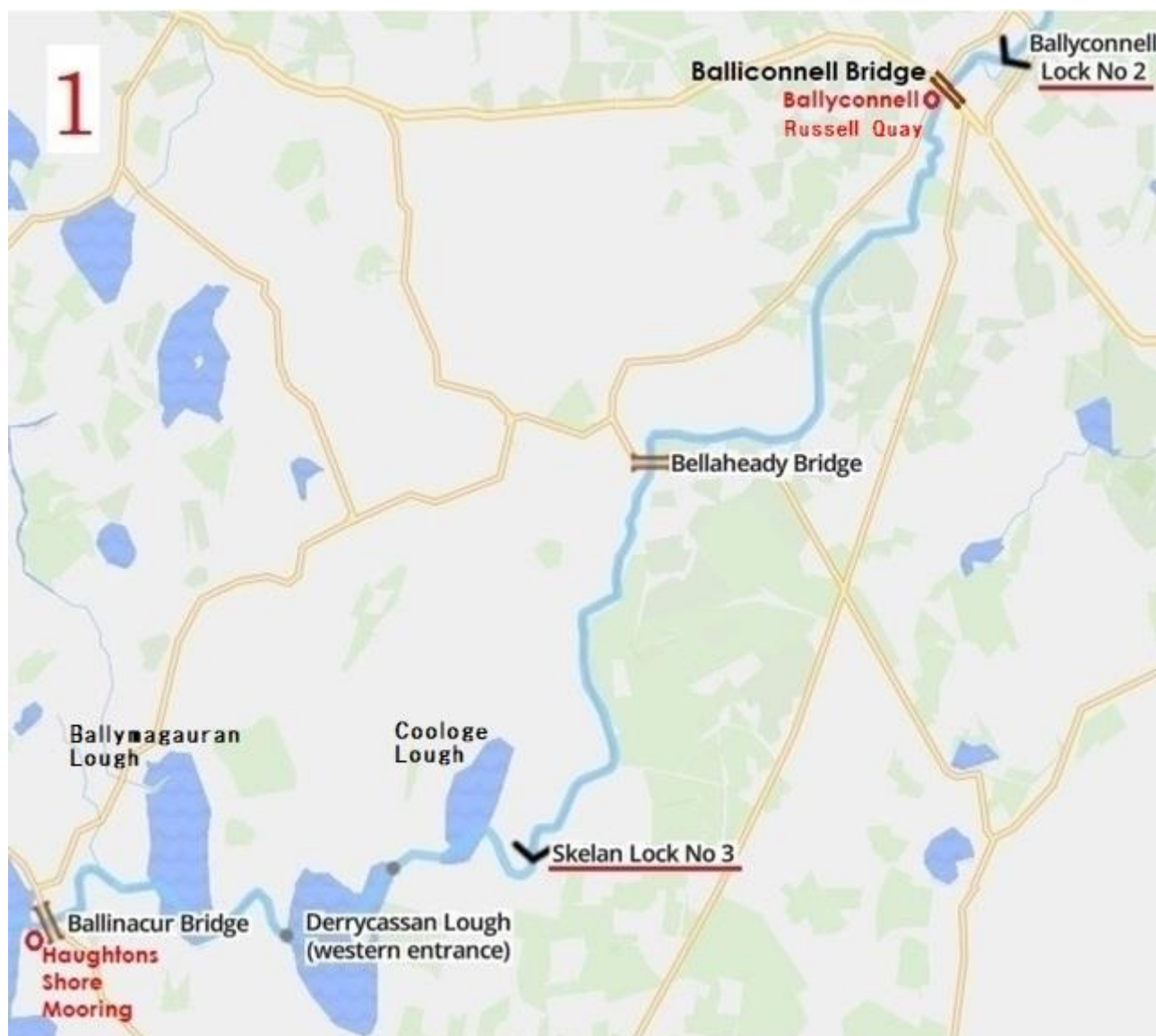
マップ上辺に延びる黄色の道路がメイン・ストリート。 あちこちにカクテル・グラスやタンブラー、フォーク・スプーンのマークが見えますね、ノンベは不自由しません。 さて、いつもの通りこの日の航程をマップで見てみましょう。 次のマップは、水路の中は別として地図としてはマズマズ、道路地図並みの精度と言えます。



クルーズ六日目の走行予定は、右上 **Ballyconnell** から左下の **Ballinamore** 迄。 この **Ballinamore** の停泊地で最後の夜を過ごす予定です。 資料によって少し差がありますがこの日の走行距離は約 **27km** 前後、**5 ノット**=時速約 **9** キロで走れば約 **3** 時間。 そして、この日の航路には **No.3 Skelan Lock** と **No.4 Aghoo Lock**、そして **No.5 Ardrum Lock** という三つのロックがありますから、各ロック通過に **30** 分の余裕を見て約 **1** 時間半、合計で **4** 時間半ほど。 ユックリ出発して途中ランチタイムをタププリとってもまず大丈夫、**Ballinamore** に着く前に暗くなるなんてことは絶対ないでしょう。

上のマップの薄い水色のクネクネ曲線が **Shannon-Erne Waterway**、水色のカタマリは大小さまざまな湖水です。 そして、**Shannon-Erne Waterway** はこれらの湖水を繋いで西

に向かいます。 このクルーズの出発点 Riversdale Barge Holidays は Ballinamore の少し手前、L4・ Aghoo Lock を越えてすぐの赤星です。 この図では小さくて細部が見にくいので二つの赤枠の範囲を拡大図で見てみましょう。

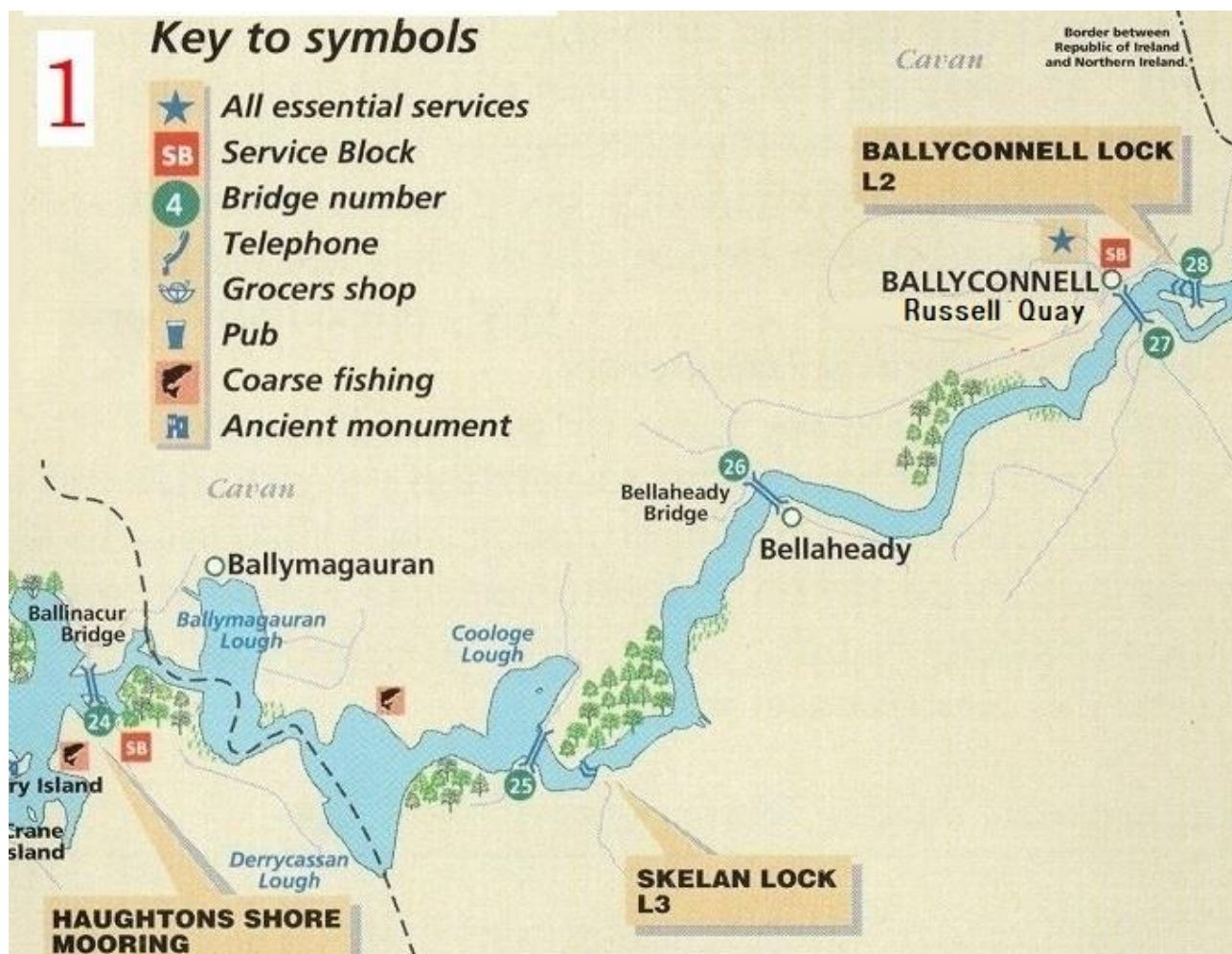


マズ拡大図①。 右上 Ballyconnell Bridge の左下の赤丸が昨夜の停泊地 Russell Quay、ここからスタートしてマップ左下方向（Woodford 川の上流）に向かいます。

ボートに備えてあった水路案内マップで見ると、Ballyconnell と Skelan Lock の中間までは水路に沿って Woodford River の文字が記されていましたが、ロック通過以西の湖水面を繋ぐ水路には Shnnon-Erne Waterway の表記しか見えなくなりました。

水路のアチコチに水面がコブ状に広がっている部分が大小さまざまな湖水ですが、それらを繋ぐ人工水路と川と湖水面の航路をひっくるめての総称が Shannon-Erne Waterway ですから水路名の表記も変えたのでしょう。 上のマップ左下隅の赤丸 Haughtons Shore Mooring というのが往航第一夜を過ごしたあの寂しい停泊地です。

上のマップと同じ範囲を別の案内マップで見てみましょう。 地図としての精度はデタラメですが、これはこれで全体の状況を把握しやすく明解、分かり易い。



ここで、一つ訂正です。

上のマップの左下の緑色の円に 24 の白抜き数字があります、Ballinacur Bridge です。この稿第 2 号で Haughtons Shore 泊地の事に触れた際、この No.24 の橋について「クルーズに行った時は存在しなかったはず」と書きましたが、これは明らかに間違いでした。何故ならこの橋の番号は数字のみでアルファベットが付いていません、ということは、水路が再開されたときに既にこの橋は存在していて、水路の西端から数えて 24 番目の橋だったというわけです。この水路の再開は 1994 年だそうで、私たちがここへ行ったのはその 5 年後の事です。だから、その時は既に橋は存在していたはずで、それを見たという記憶がないだけ。地図の正確度にはかなりのウルサ型なのに、こんな間違いはイケマセンね。ま、実際に現地に行った時から 25 年が過ぎてのことですから、いろいろと記憶がオボロになっています、ご容赦を・・・。

さて、この日最初のイベントは上のマップの下段ほぼ中央にある Skelan Lock 通過です。



ロック周辺の地形が上のマップ、赤矢印のアングルで上空から見た様子が下の画像です。



ロックの右側で白く泡立ったところはロックの脇には良くある weir=堰で、水が勢いよく流れ落ちています。 その上の白線は水路沿いの遊歩道の歩行者専用の橋です。

ここでまた一つ、前号の記述に大きな間違いがあったことに気が付きました。

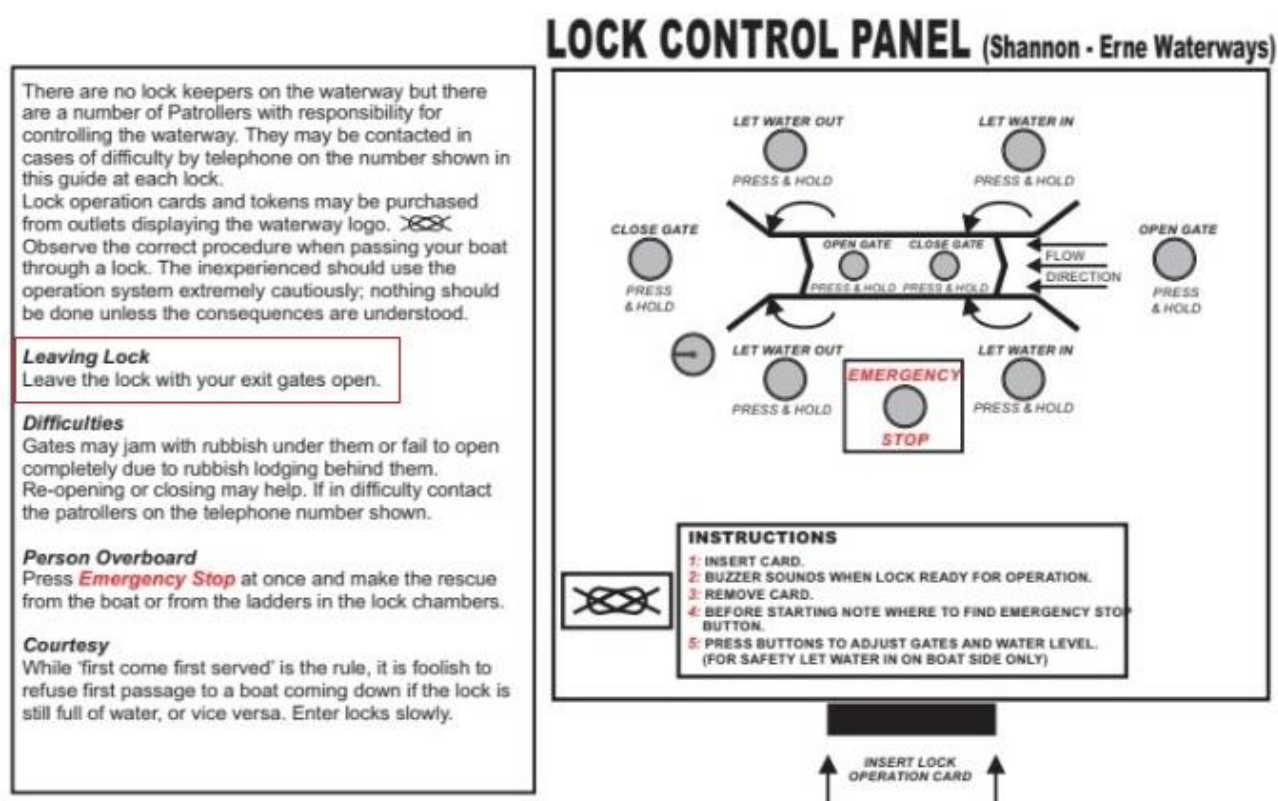
この画像を見るとロック下段のゲイトは閉まっていて上段は開きっ放しになっています。

しかしロック周辺には上にも下にも通行待ちをしているボートは見えません。

前号で取り上げた L1・Corraquill Lock の画像では下段のゲイトが開いていたし、次の L2・Ballyconnell Lock の画像では上段のゲイトがやはり開いたままになっていました。そして私は「これはイケマセン」と言ってしまいましたが、こんな風にどこのロックでも上段・下段のいずれかのゲイトが開いているのはオカシイ。これらは全てハイシャク画像ですがこんなものにフェイクはないでしょう、明らかに何か理由がありそうです。

今頃になってこの事をオカシイと思っているのに、実際クルーズをしていた当時これを不審に思わなかったのは、その時はそれについてちゃんと理解できていたはず。

そこで、もう一度運河クルーズの案内書をヨークで見直しました。すると次のような記事が見つかりました。



これはこの Shannon-Erne Waterway 特有の自動化されたロックの扱い方の説明の一部ですが書面左手の赤線で囲った部分を見て下さい。文字が小さくて読みにくいですが、拡大して見ると次のように記してあります。

Leaving Lock : **Leave** the lock with your exit gates **open**.

「ロックを去るとき、出てきたロック・ゲイトは**開けたまま**にしておく」これは前号でも述べた英国の Narrow Canal でのロックの扱いとは明らかに違います。

運河クルーズ初経験の英国 Oxford Canal での失敗、即ち、あの運河の案内書ではこれとは逆に「ロックを出た後は必ずゲイトとスルース（パドル又はバルブ）は閉めること」とされていたのに、それを忘れて開けたままで去ろうとしてしまった。多分、私のノーマンにはあの時のことが深く刻まれているのでしょう。

改めて考えてみると、自分が出た後のロック・ゲイトを「開けたままにしておく」と「閉じておく」ことの違いはそれほど大きなものではありません。手動・自動のいずれにしても自分がロックを離れる時に反対方向から近づいてくるボートが見えたらゲイトは開けたままにしておく方がお互いにひと手間省けてラクです。反対に自分の後ろから同方向に走るボートが居れば、閉めておいた方がそのボートには好都合です。

出る時に見える範囲に逆行・順行いずれかのボートが見える場合は別ですが、そうでなければ次にどちらからのボートが来るかは分かりません。逆行のボートの為開けておく方がイイカ、順行のボートの為閉めておく方がイイカ、確率は半々と言わざるを得ないでしょう。Oxford Canal とココとの違いはロック・ゲイトやバルブ操作が手動であるか自動であるかということ。全ての操作がオートメ化されているこの水路ではゲイトが開いていようと閉まっていようと操作にそれほど手間がかかるわけではありません。

一方全ての操作が手動である場合を想定すると、自分の前のボートが同方向に通過していた場合そのボートが出た後のゲイトが開いたままだとそれを閉める手間がかかりますが、逆に反対方向へ通過した後なら開けたままにしてもらった方がひと手間省けます。

そこで改めて英国の Narrow Canal の案内書をいくつか見直してみました。すると、それらもこのことに触れていて「この場合は（例外として）ゲイトもパドルも開けたままにしておいてヨイ」と記してありました。Narrow Canal の案内書は沢山あって、それぞれ言い回しは違いますが、ホネは似たようなもので次の通りです。

Lock etiquette & safety : Always **make sure** all gates and paddles are **closed** after you leave a lock, unless you see another boat approaching, in which case **leave** the gates **open to help them**.

この例文で “paddle” と言っている物は “sluice” だったり “valve” だったり、それぞれのロックの構造によって違いますが、要するにロック内の水位を制御する「弁」の事です。“unless you see” 以下の分が前記の「例外」のケースで、その場合は前からくるボートの助けになるように「開けたままでイイヨ」というワケ。

しかし、その例外以前の部分での記述は明らかに前記の Shannon-Erne Waterway の赤枠

で囲った注意書きとは違います。 S-E Waterway では開けておけ、と言っているのに対して英国の Narrow Canal では閉めておけ、なのです。 そして S-E Waterway には「例外」に関しては記されていません。 実際ココでのクルーズをした 25 年前には案内書を熟読して、それに記してあったことは間違いなく実行した筈。

前号で述べたゲイトの扱いについての思い違い「イケマセン」は、これを書いている只今現在のノーミソの問題だったのですね。 再び、どうかご容赦を・・・。

それにしてもナンデこうなるのか、両者にあるハッキリした違いはロックの操作が手動であるか自動であるか、ということだけ、それが理由だとはちょっと考えにくい。

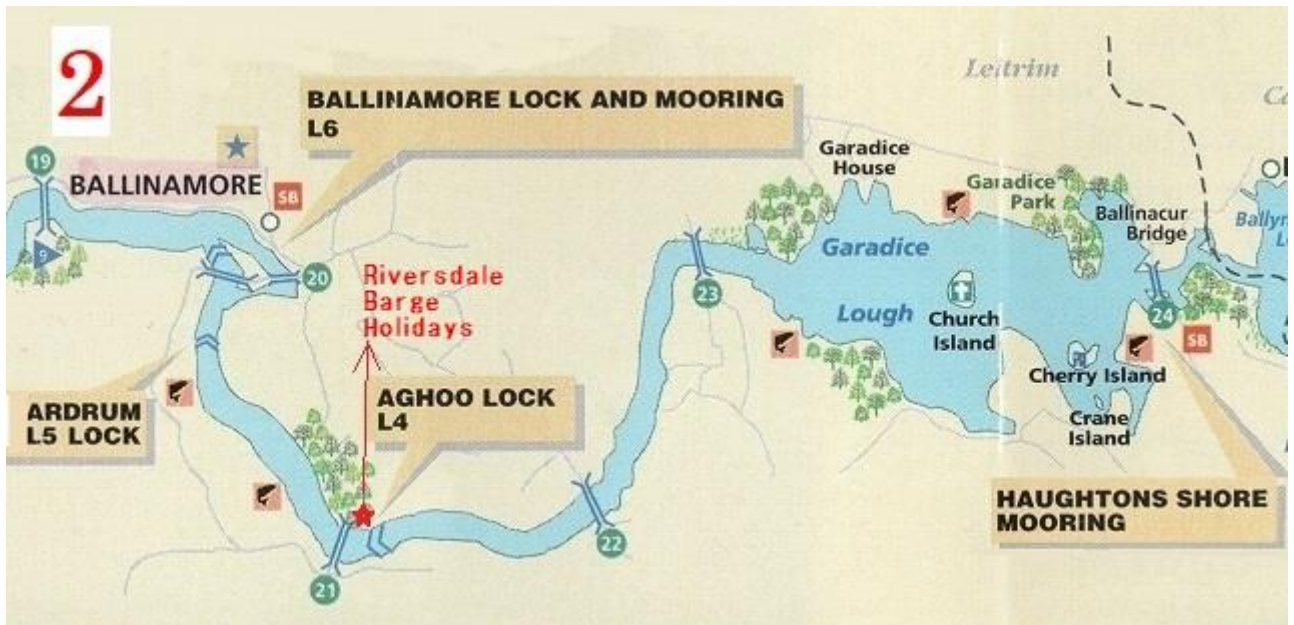
ボタン一つで操作できる方が簡単なのは当然ですが、開けっ放しでヨイ、というのは英国の扱いとは逆です、Why? これが風土の違いと言うものか？

次のマップは赤枠②の拡大図で、前に触れた No.24 Ballinacur Bridge 及び Haughtons Shore Mooring 付近からこの日の目的地 Ballinamore 迄の様子。



L3・Skelan Lock を通過した後は Coologe Lough、Derrycassan Lough、Ballymagauran Lough、そして Garadice Lough と四つの湖水が飛び飛びにつながっていて、全体で時間的には小一時間、ほんの短い間ですが暫くのあいだ湖水面を走ることになります。人工水路や川面を走るのもそれなりに面白いし、珍しい風景に接する機会もあって興味は尽きませんが、こうした広々した湖面を走るのは又違ったセイセイした気分です。

仕事で乗っていた外洋船でも同じ事でした。 大中小様々な船で大混雑の日本沿岸は大型船にとってはかなりの危険地帯でもあり、多くの港が短距離で繋がっているところを忙しく走り回ったのちに久しぶりに広々した大洋に出ると、ヤレヤレやっぱり青海原はイイナ一、でした。 ついでにまた同じ場所を別の案内マップも見ておきましょう。

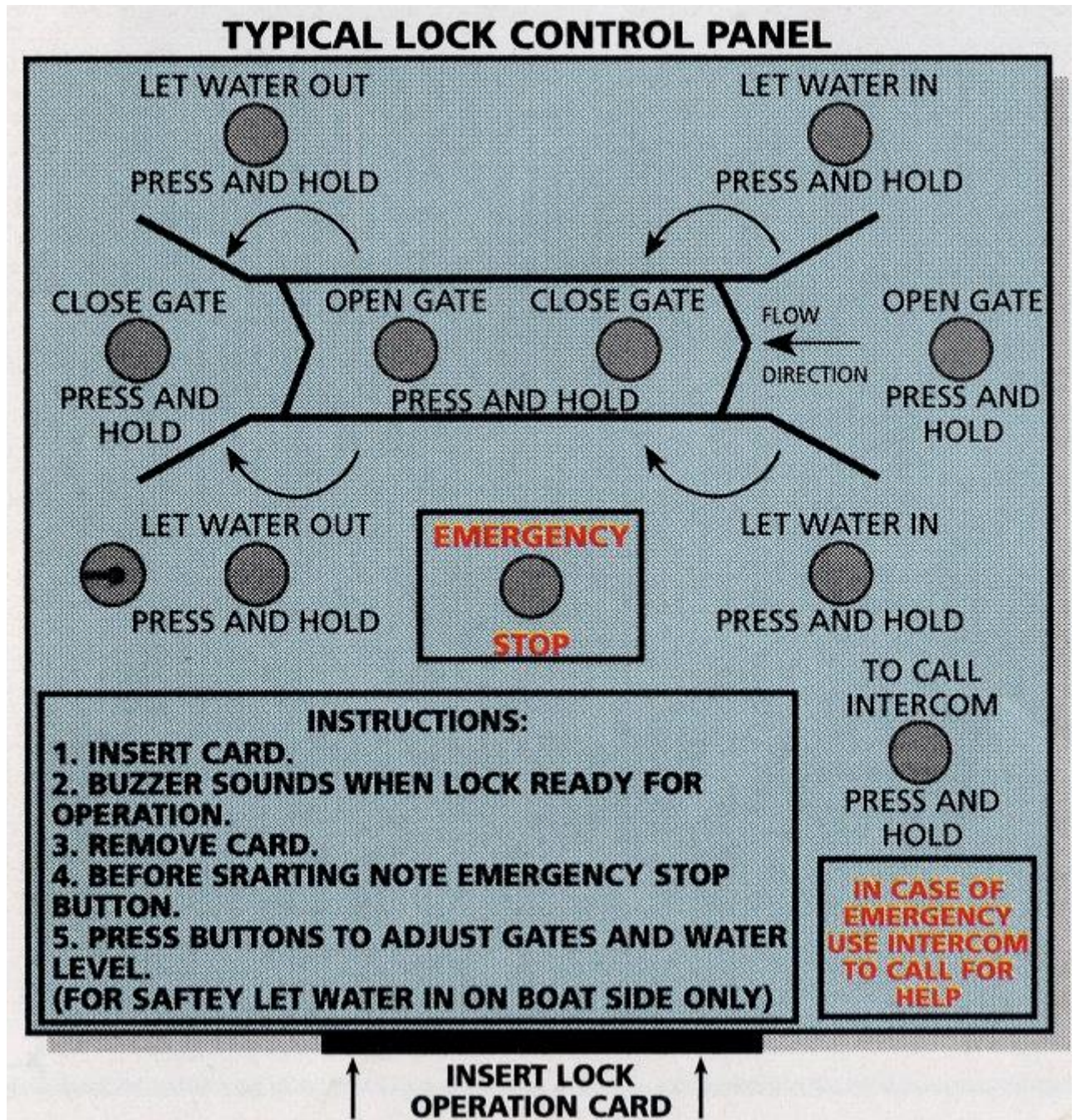


次の画像は上のマップ右手の Garadice Lough を走っている様子、この通り広々です。



こういう風に広々で、しかも大きな波のない湖面を走るのは気分のイイものです。

その後は再び狭い水路の連続になり、この日二つ目の L4・Aghoo Lock を通過します。
 これはクルーズ初日にレンタル会社の栈橋を離れてすぐ通ったロック、今度は逆方向。
 オートメ化されたロックというのはこの運河で初めて経験するものなので、強く印象に残
 っています。 ではロック通過の操作をいくつかの画像で順を追って見てみましょう。
 マズ、先ほどのロック・ゲイトの操作記事でも登場したたコントロール・パネルから。



これにはクルーズ初日の記事でも触れましたから、またもや蒸し返し・・・。
 こういうパネルがロック横の岸壁上にあるスタンド頂部の斜めに傾いたボックスに取り付
 けられています、この後の画像で確認して下さい。 一つ一つのボタンの説明は以前に述
 べたので省きます。 ロックの通過に際しては事前にこのパネルの操作法をしっかり頭に

入れておくことが大事です。 いずれここでクルーズを、と考えておられる方、又は運河設備に興味をお持ちの方はこの稿第一号を再度ご覧ください。

まず、ロック手前の **waiting jetty**=待機岸壁に接岸しロック操作のクルーを下ろします。



この画像で **Louise** の後ろに見えているのは、この直前にロックから出てきたボートで、ロック操作を終えて岸壁で待っているクルーをボートに回収する為に船首部分を接岸しようとしています。 ということは、現在ロック内にはボートはおらずロック内の水位もこの2隻が浮いている水面と同じになっているし勿論ロック下段ゲイトは開いています。 ですから、この後 **Louise** はすぐロックに進入できるので、ここではクルーを上陸させるだけ、この岸壁に舫いをとる必要はありません。

クルーはここからロック・サイド迄歩いてゆきます。 そして、スキッパーは舵が効く最

低限のスピードでユックリとロック内にボートを進めてクルーが待機している側の壁に寄せ、前後のほぼ中央で止めます。そしてクルーはパネルを操作してゲイトを閉めます。



二人だけのクルーズならこの後スキッパーも上陸した方がいいかも。この後舳いをとるんですがビット＝係船柱に縛り着けるのではなく次の画像のようにロープをビットに一回りさせてから手に持って、ボートの浮き沈みに合わせて引いたり緩めたりします。この場合は浮いてくるので緩んだ分だけ引っ張ります。ロープの用意が出来たらロックに水を入れるボタンを押します。次の画像右端にあるのが操作パネルのスタンドです。





上の3枚の画像で、それぞれボートの屋根やデッキと岸壁の高さを比べてみて下さい。
 このようにロック内の水位は徐々に上がってきます。もう殆ど上がり切ったかな、と思
 ったらロック内と上段ゲイトの外の水位を確かめます。

ゲイト内の水面が外と同じレベルになったらパネルのボタンを操作してバルブを閉じ、ゲ
 イトを開きます。これでボートは上段の水路に出ることが出来ますが、ロック内で全員
 がボートに戻ればロックから出てそのまま出発できます。この時の Louise のように下
 段から上がってくれば上の画像のような状態になるわけで、ボートのデッキと岸壁の高さ
 は殆ど同じですから全員がボートに戻るのは極めて容易です。

しかし逆に下段水面迄下がった状態でボートに戻るには、ロックの壁についている垂直ハ
 シゴでボートに下りるしかありません、それはイヤだという人は多いでしょう。

ボートがロック内に進入する時の画像でその高低差をチェックしてください。

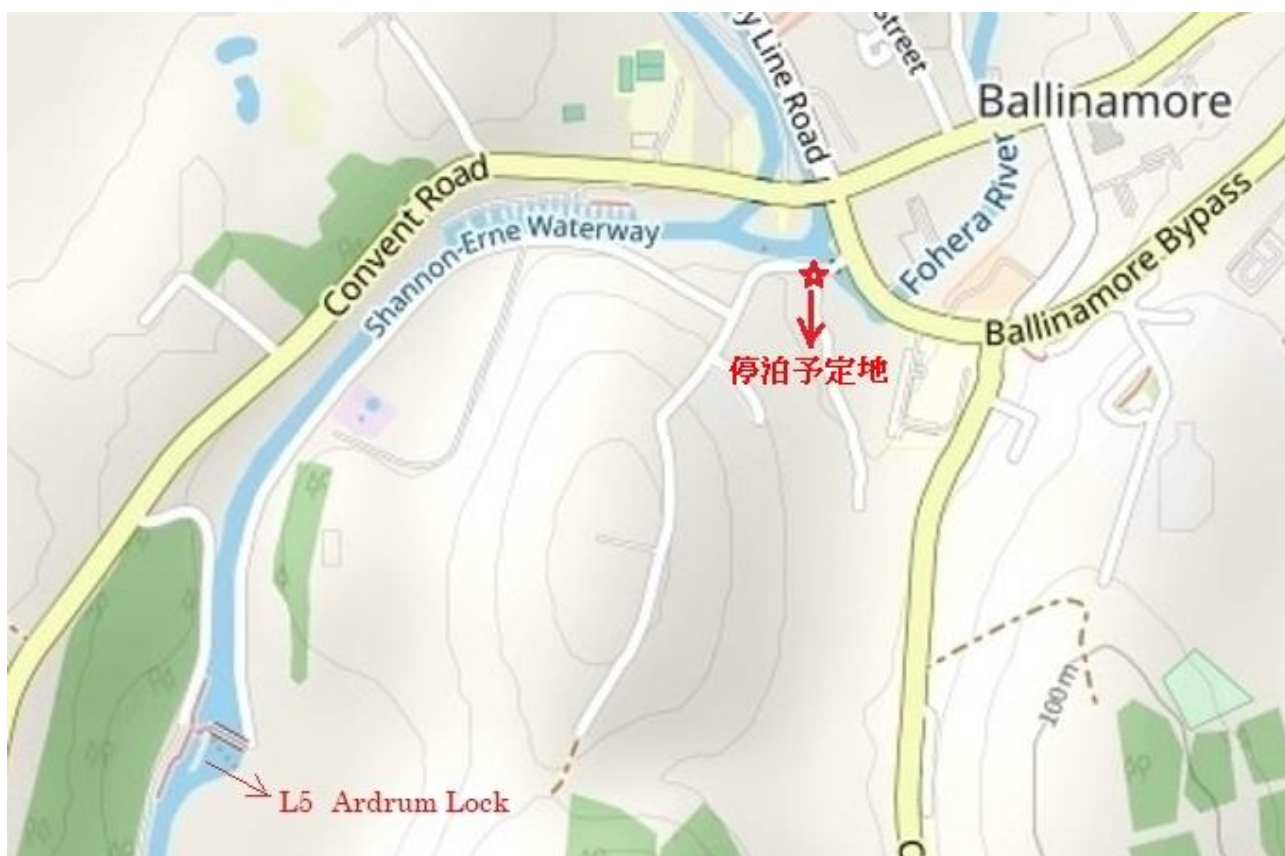
ロックによってはもっと高低差が大きい場合もあります。 幼児や高齢者では危険を伴うこともあり得ます。 それよりスキッパーだけボートに戻ってロックを出て **waiting jetty** でクルーを拾う方が簡単かつ安全です。 さっき下段の **waiting jetty** ですれ違ったボートもそうしていましたね。 オススメはロックに入った後、岸壁上での作業は全てクルーに任せて、スキッパーはボートに残っていること、そうすればもっと簡単です。

Louise はゲイトを開いた後ロック内で全員がボートに戻りそのまま出発。
 こうして No.4 Aghoo Lock を通過して航行再開、レンタル会社 **Riversdale Barge Holidays** の棧橋前は素通りして次の **L5・Ardrum Lock** に向かいます。

Aghoo Lock から Ballinamore の停泊予定地までは約 5 km、これ等の位置関係は次の通り。



そろそろ昼近くなりましたが、これまですべてが順調でしたから **Ballinamore** 迄あと一息、ランチはについてからギネス付きでゆっくり・・・の方がマシ、とうことで先を急ぎます。ここから先は初めて通る水路ですが、殆どが牧草地となだらかな丘陵の連続で特に気を引くものはありませんでした。 だから、早くギネスでカンパイ・・・が最優先。
 この日最後のロックが次のマップ左下、そこから停泊地予定の岸壁までは 1 km 程です。



この L5・Ardrum Lock ロック周辺を拡大した様子が次のマップ。



同じ場所を空中写真で見たのが次の画像、堰では水が流れ落ちて白く泡立っています。



これまでに登場した各ロックと見比べるとわかると思いますが、この水路のロックは皆殆ど同じような構造でした。例えば、次の画像は一つ前の Aghoo Lock で堰での泡立ち状態や樹木の様子は微妙に異なりますが、ロック・堰・歩道橋などの配置は殆ど同じです。



このようにロックの脇には堰があってそこでは水が滝のようになって流れ落ちているというケースが多く、堰もロックもない自然の流れで且つ落差が大きければ急流になってしまい、ボートでの行き来は難しくなります。

そのように落差のある水面を上段から下段へ、又はその逆に下段から上段に、ボートが安全に昇り降りができるようにする事こそがロックの役目なのです。

ところで、この Ardrum Lock の画像を探していたらこんなものも見つかりました。



二つ前のこのロックの画像と当然ながら形は全く同じですが、一つだけ大きな違いが目立ちます。それは堰で流れ落ちる水の勢いが極端に弱いこと。右下の岸辺付近にはかすかな泡立ちがあって水が流れていることは分かりますが、堰から流れ落ちる白い泡は殆ど見えず、堰そのものもごくごく細く薄い線がかろうじて確認できるだけです。

何故こうなるか？ 答えはロック上段と下段の水位差が極端に小さくなっているから。この画像の状態になるのは直前のタイミングで、一時的にこのロック下段の地域の降水量が上段の地域のそれを大きく上回ったという事でしょう。

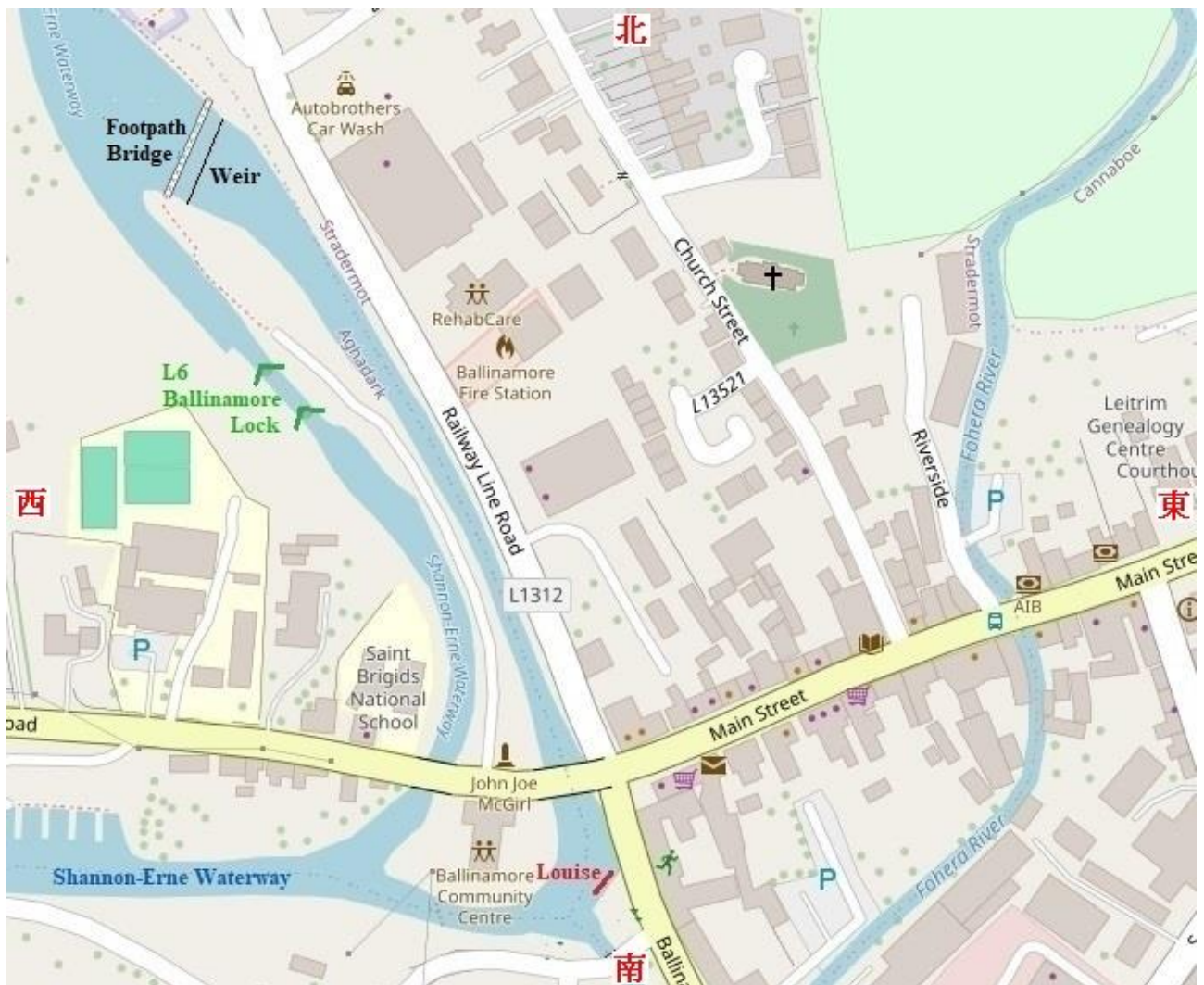
アイルランドは「雨の国」又は「雨の島」などと呼ばれることもあるようですが、年間降水量の比較では日本よりもはるかに少ないそうです。乾季・雨季がはっきりせず年間を通じていつ振り出すかの予想が難しく、予期せぬ雨に降られることが良くあるのがこう呼

ばれる理由のようです。 集中豪雨のように各地域それぞれの差も大きいようです。

前号で L1・Corraquill Lock 通過の際にも触れたことですが、この水路の地域ごとの水位の変化はかなり激しいようで、何種類もの水路案内にそのことが記されています。 またこの水路の運営管理をしている団体 Waterways Ireland の HP にも水位のコントロールについて、sluice や gate、weir などを利用して近隣の湖水などに余分な水量を逃がしたり、水不足の場合は接続する川から取り込む等の対策手段を講じているという記事があります。時にはその制御も限界に達してロックを閉鎖することもある、という記述もありました。

近年の異常気象では地球のどの部分に豪雨や異常乾燥が襲来するか、それがどの程度のものになるか正確な予想が極めて難しくなっているようです。 最近のように山火事や洪水などの災害が多発している中では、プレジャー用の運河の水位変動など大した問題ではナイ、と言えるかもしれません、直接人の命に係わることもないでしょうしネ。

さて、Louise はこの日最後の Ardrum Lock を問題なく通過して、停泊地 Ballinamore への最終アプローチに入ります。



上のマップ下辺に赤で示した場所が係留岸壁で Louise はマップ左下から進入します。中州を挟んで西側の水路が Shannon-Erne Waterway で、この水路を左下から進んでくると左に大きくカーブしたのちすぐに次のロック L6・Ballinamore Lock があります。一方、中州の北部にある Weir＝堰から流れ落ちる水は中州の東、係留岸壁の前を流れて中州の南西角で再び S-E Waterway に合流します。この水路は Louise を係留した岸壁までは航行可能ですが、そこから北方は浅くてボートの通行はできません。中州の最北端、Weir のすぐ上流には、これまでの全てのロック周辺にあったのと同じように水路沿いの Footpath＝遊歩道を歩く歩行者用の橋が架かっています。

Ballinamore の係留場所周辺を拡大すると次の通り。



この岸壁も街には至って近く便利で、しかも無料です。マップ右手のメイン・ストリート沿いにはタンブラーやナイフ・フォークのマークがちらほらしていて、係留場所からほんの数十メートルでギネスが待っていてくれました。私たちは Louise をこの岸壁に係留し終わると早速街に出かけて遅めのランチ、勿論その前にギネスでカンパイ。それがどの店だったかはハッキリしませんが既にランチタイムを回っていましたからわざわざ遠くへ行くはずがありません、多分 Louise から一番近い十字路の向こう側の角に見えるナイフ・フォーク・マークの店だった筈です。

そこまでわずか 50m 程、その名もなんと “The Corner”。

この町も昨夜の Ballyconnel 同様の超ジミヘン。じゃあ今夜はウチノミにしようという

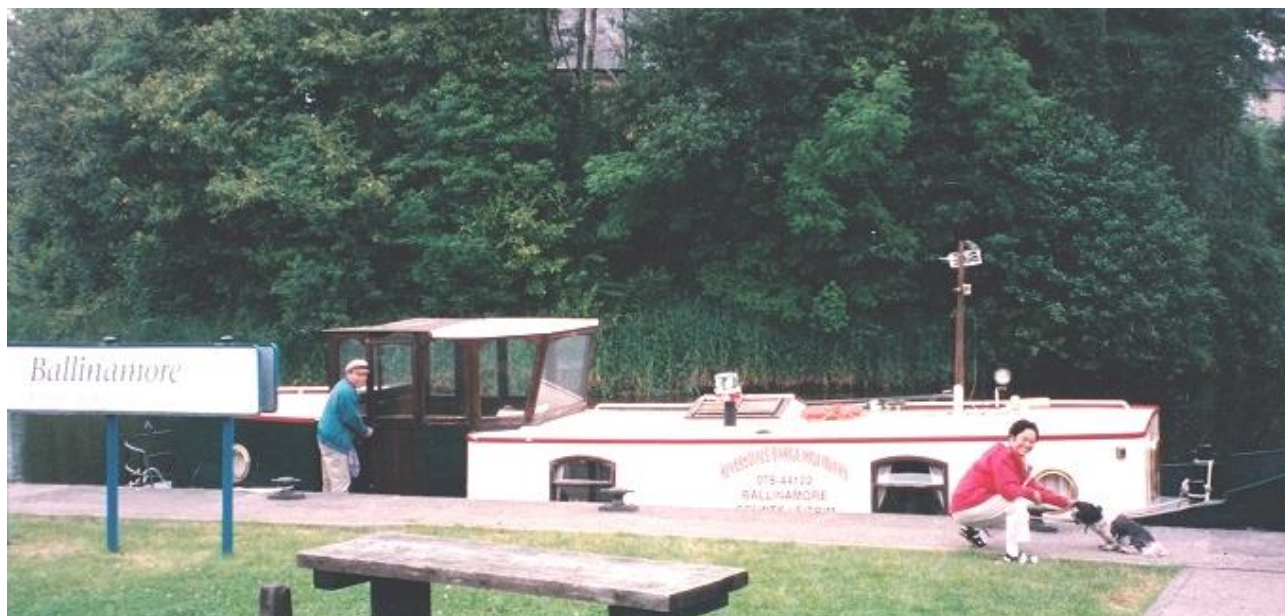
事になって、ランチの後三人で夕食用の食材を探しながら町をブラブラ。 次の画像はその買い物散歩から帰ってきたところ、前のマップの赤矢印がこの画像のアングルです。



ところで、Louise が最初にこの係留予定の岸壁に近づいたとき、そこにはこんな風に「お出迎え」が待っていてくれました。



この町で一番ハッキリしている懐かしい思い出は、この可愛いワンちゃん。勿論私達は全くの见ず知らずのワンちゃんでしたが、動物大好きのパートナーと娘はそんなことはお構いなしの大喜び、キャー、カッワイーと早速この通り手なずけてしまいました。



こんな風に最初から初対面の私達をイブカるでもなく、スンナリ受け入れてなついたのに私たちが町へ行くときには全くついて来る気配はありませんでした。

この岸壁だけが自分のテリトリー、と固く思い込んでいるようにも見えました。それでも私たちが町から帰ってくると、大喜びで早速こんな風によりそってくるんです、なんとも不思議なワンちゃんでした。



そして一夜が明け、次の朝私たちが Louise に乗り込み岸壁を離れる時も、こんな風にかにも寂しそうな素振りで私達を見送っていました。



それにしても彼がなぜそこにいたのかは全くの謎。 私たちへのナツキ具合や、見るからに飼い犬らしく良く手入れされた毛並みで、多分純血のシーズー、明らかにノラちゃんではなさそうです。 色々考えてみた挙句、たどり着いた結論は、次の通り。

どうやら、彼はボート暮らしの人の飼い犬だった。 そして、そのボートがこの岸壁に係留しているときに彼は勝手に上陸してウツカリ岸壁から離れてしまった。

何かとても興味を引くもの、例えば好ましい他のワンちゃんのニオイでも嗅ぎつけて追っかけて行ったのカモ。 そして飼い主は彼がいなくなったのに気付き、あちこち探しては見つからず、結局諦めて岸壁を離れてしまった。 何か彼を待たられない事情があったのかもしれません。

その後、彼が岸壁に帰ってきた時には既に飼い主とボートはおらず、彼は途方にくれてしまったことでしょう。 私たちが着いた時は飼い主のボートが戻ってくるのを今か今かと待っている状態だったのかも。

ボートからも岸壁からも勝手に離れてしまった自分をさぞかし悔やんでいたに違いない。 だから私たちが着岸した時、なんのわだかまりもなく即座に慣れ親しんだにも関わらず、私たちが町へ出かける時は、全く付いてこようとはしなかった。

Louise が岸壁を去るときも、いかにも寂しそうではありましたが「乗せてって !!」と

いう素振りは見えませんでした。彼はただひたすら飼い主のボートが戻ってきてくれるのを待ち望んでいたに違いない。

これは全くの憶測でなんの裏付けもありませんし、彼がこの岸壁で過した時間経過も全く不明です。こんな出会いでなければ、出来れば我が家の一員として迎え入れたくなるようなキャラでした。でも、勿論旅先の私達にはそれは出来っこないことで、仕方ありません。この名前も分からないワンちゃんがこの町での一番の思い出。

「さよならー、ワンちゃん」

こうしてその日午前10時頃にはレンタル会社 **Riversdale Barge Holidays** の棧橋に着岸し、7日間のクルーズを無事終了。返却時の検査も何事もなく終わり、タクシーを呼んでもらって最寄り駅 **Carrick-On-Shannon** へ、そこから鉄道で **Dublin** へ。

Dublin ではいつものごとく **B&B** に一泊。その日はビアホールのように広く大きなパブで改めてクルーズ完了の祝杯を……。そこでは私が注文したダーク・エイルとは違う銘柄のビールが運ばれてきたので「これは注文とは違うヨ」というとすぐに本来の注文品を届けてくれました。それでさっきの間違いのジョッキを返そうとしたら「イイカラいいから」と受け取ろうとせず、そのまんま。

こっちもそれには文句がありません、ありがたく頂戴。それはハイネケン樽生でしたがそれはそれでとても美味しかった、まっ、ロハですから不味いわけがありません。

娘はもう少しアイルランドを楽しんでゆきたいという事で、次の朝から娘とは別行動。私たち夫婦は再び空路 **Bristol** へ戻りここからは鉄道でウェスト・ヨークシャーへ。

何故なら、この一週間を過ごした **Dutch Barge** の乗り心地がすこぶる気に入って、いずれボート生活をする事になったとき、これにもうちょっと手を加えれば申し分ない住み心地になると考えていました。そこでこの際これを建造したボートヤード **Sagar Marine** を訪れてこの会社の詳細を確かめておきたいと思ったのです。

前にも触れた **Kent** 州 **Teynham** のボートヤードはこの時点では勿論最有力候補でしたが選択肢は多い方がいいし、この **Sagar Marine** のダッチ・バージは本国オランダでならともかく、英国製では見たことのない独特の味のあるデザインでしたから、それを造っているヤードを見ておきたいと思ったし、また、その会社では内装を自分でやらせてもらえるか否かも確認しておきたかったのです。

W.Yorks の **Brighouse** という町の **Wharf Street** という所にあるその造船所はこじんまりとした家族経営の会社で、私の質問に丁寧に答えてくれました。 **Teynham** の会社もこ

こも極めて友好的で、この調子ならこれまで考えていたように造船所で船体とエンジン関係を用意してもらい内装は自分でコツコツ、という計画は大抵のヤードで受け入れてもらえそうだという見込みが立ちました。けれども結局これらの目論見は全てご破算、老後生活をボートで・・・は夢のまた夢に終わりました。残念至極。

今ググってみるとこの造船所のあった場所は駐車場に変わってしまっていて造船所は跡形もありません。私が気に入った **Dutch Barge** スタイルのボートは一般受けしなかったのか、それとも家族経営が破綻したか？ 今となってはどうでもいいことですけどね。それにしても欧州の内陸水路網のなんと素晴らしいことか、レンタル・ボートでの運河クルーズも老後のボート生活も日本では考えられないくらい盛んなようです。私も欧州のどこかの国で育っていたら、多分、今頃はなんなくボートでの老後生活を実現できていたであらう。

Sagar Marine 訪問の後その夜はロンドン泊。翌朝ヒースロー空港でアイルランドから戻った娘と合流、一緒に帰国の途に就きました。これにてアイルランド運河巡航完了。

さて、勝手ながら「甲比丹航海記」もそろそろ幕引きとさせていただきます。手前勝手な無駄話の連続でしたが、これまでのナガッパナシに付き合ってくれた皆様に改めてお礼を申し上げます。いつかレンタル・ボートでの運河クルーズをやりたい、という方々に多少なりとも参考にして頂ければ幸いです。でも、最新の情報ではありませんからそのつもりで・・・。

アリガトウございました。サヨナラー。

* * * * *