

ナローボート巡航記 (運河の旅) ・ No. 4 (07/Sept/2007)

クルーズ二日目 (2006年9月3日・日曜日)

昨日は **Ellesmere** まで行って泊まるはずだったのに出発点からわずか2 km 足りずでストップ、静かな運河の岸に舫って泊ってしまいました。 こういう点がこの旅のいいところ。 ホテルや乗り物の予約は何もありませんから、どうしても今日中にどこまで行かなくちゃ、という心配はない。 ホテルがボートに乗っかっているし、それ自体が移動手段なので、舫う場所さえあればどこで泊ってもいいし、スケジュールの変更も自在です。

さて、ボート上の最初の一晩が明けると、鏡のような水面に朝日がキラキラ、朝の寝覚めも爽快そのもの。 誰も二日酔いはなさそうで結構々々。

夜の間は気温が大分下がったと見えて、岸の草むらには夜露がびっしりです。 何しろここは北緯53度に近く、日本近海なら樺太の北端にほぼ等しい高緯度の地です。 夏とはいえ、さすがに夜の気温は日本とは大違いです。 昨夜もオイル・ヒーターをオンにして寝ました。 日本ではまだ残暑の季節ですね。

舫い綱を放しに岸に上がると足元はトウ・パス **tow path** の草にたまった露でびしょぬれ。

今日の予定は **Whitchurch** 迄ひた走り、と言ったって平均時速5~6キロというスピードでひたすら亀のごとくです。 この旅はどこへ行って何を見る、とか、どこかで何かをして楽しむ、とかいうものではなく、ボートを走らせること、あくまでゆっくりとあたりをキョロキョロしながら運河を渡ってゆく、そのこと自体を楽しむのが目的です。 旅の目的は旅そのもの。

今日のルートは全体が落差のない平野部、そのほとんどは牧草地で、羊や牛がのんびりと草を食むといった風景が連なります。 平地を走るのでロックはなし、だからロスタイムも最小限。

ロスが生ずるとすれば、途中何箇所かにある石橋をくぐる時、跳ね橋を通過する

時ぐらいです。 こういう所は水路幅が一隻のボートしか通れないのが普通で、
対向船があれば、どちらかが待たなければなりません。

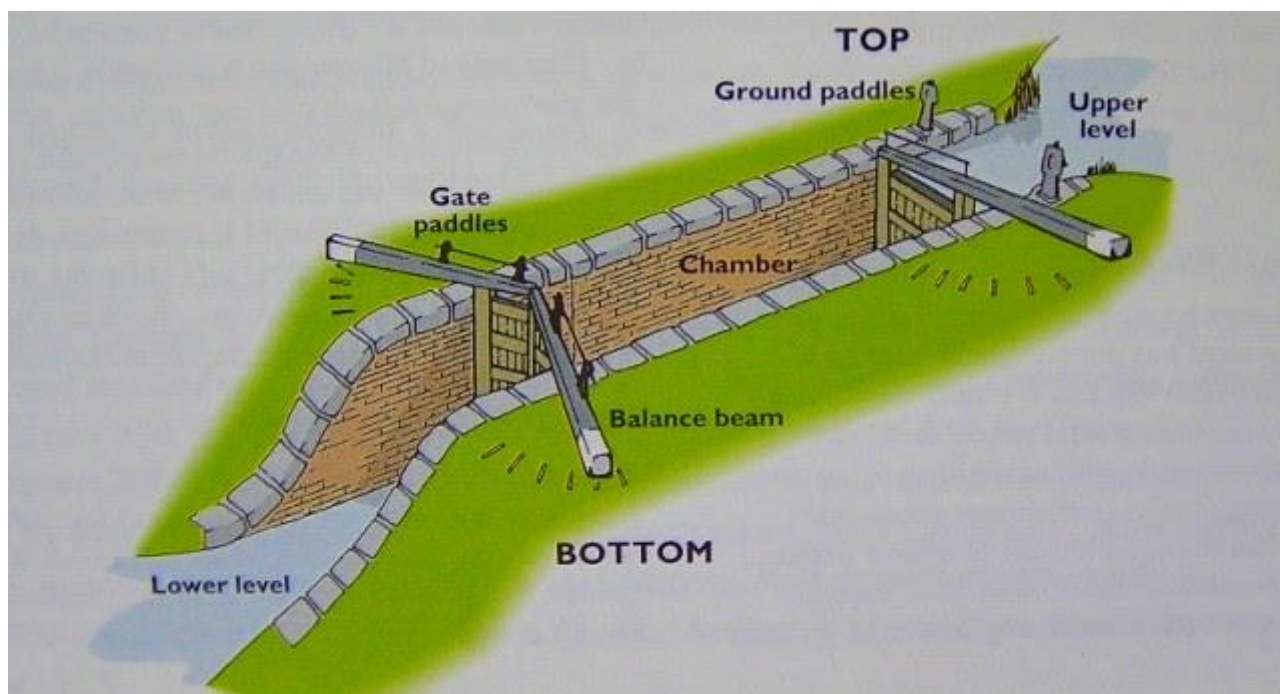
予定泊地 **Whitchurch** までの航程は約 25 km。 走行時間は約 5 時間、多少のロス・タイムを見込んでみてもせいぜい 6 時間というところでしょう。

09 時頃スタートして、途中適当なところで岸に舫っての昼食時間をたっぷりとっても時間は十分あります。 何しろ暗くなるのは 20 時過ぎですからね。これが夏時間のありがたいところ。

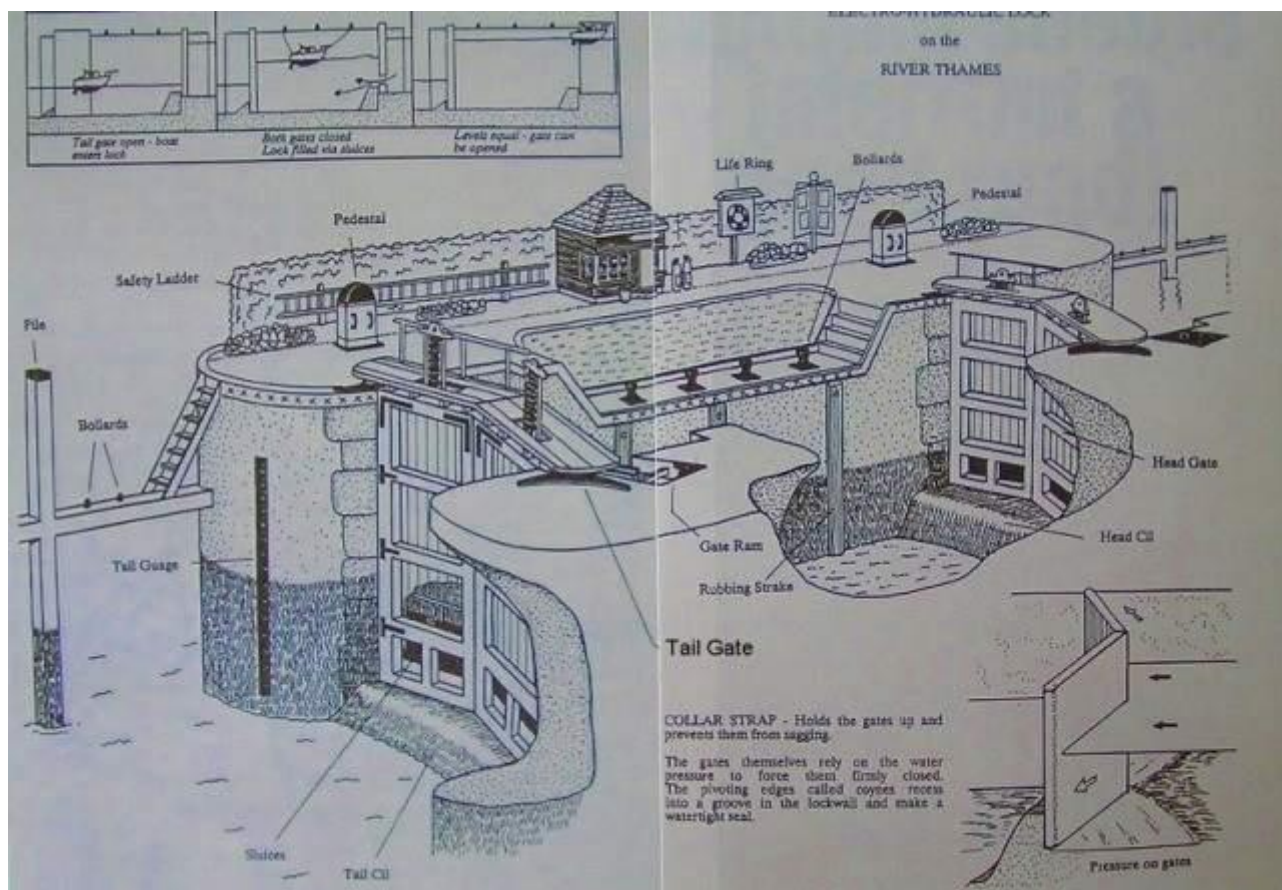
カァデイスにいた時なんか夏至の頃には 22 時でもまだ明るいという日本じゃ考えられない状態でしたが、宵っ張りの私たちには極めて都合のいい時間でした。夏時間の採用は遊び人間には誠にうれしい。日本に夏時間が導入されても、忙しいニッポンじゃその分働いちやってなんにもならないかな？

ところで、今日のルートは先ほども言ったように平野部で、文字通り山場がありません。 そこで、運河クルーズには欠かせないロックのことにちょっと詳しくお話ししようと思います。次の図は以前運河の紹介をした時にもお見せしたので覚えておいでのことと思いますがあえてもう一度登場させます。

ロックを通過する方法をもう一度詳しくお話ししたいと思うのです。



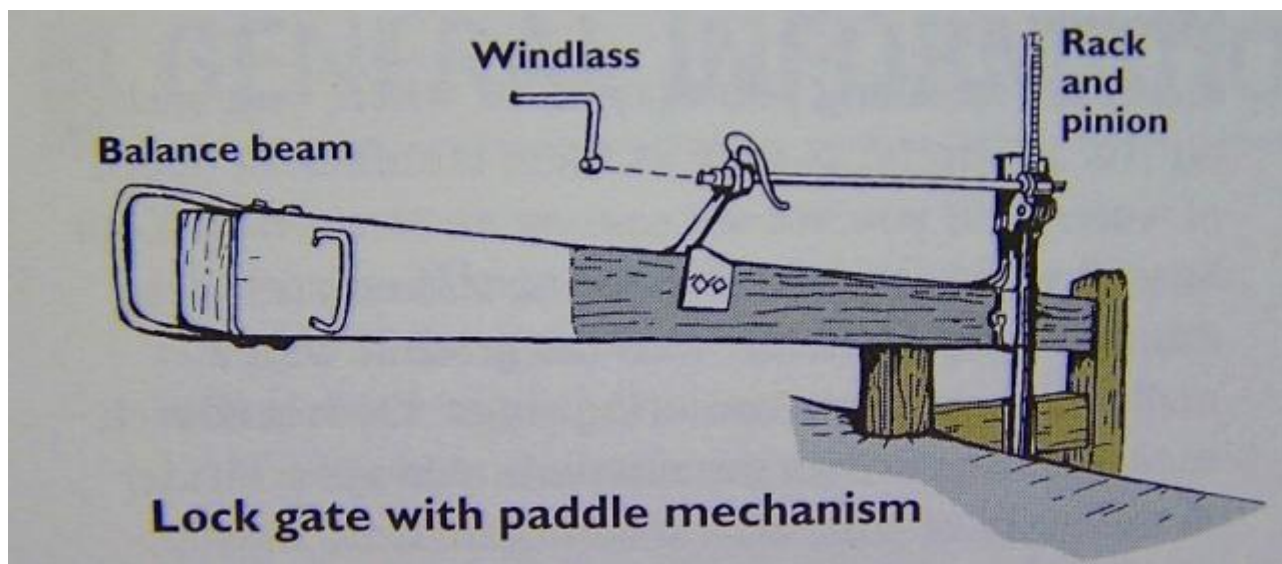
まずボートが左手すなわち水位の低い方から高い方へ移動するとします。扉が二か所がありますが、左手の低水位側を **Tail gate**、右手の高水位側を **Head gate** と言います。上の図はロックの外見、下は(水面下も見える)解剖図です。見たとおり両者は同じロックではありませんが、形は似たようなものです。よく見比べてみて下さい。上のロックはすべて手動式、下のは新しい型の電動油圧式のものでゲイトの開閉の方法などが違います。ナロー・チャンネルでは普通見かけないタイプです。



- 1) ロックの手前でボートを岸に寄せ操船者以外のクルー(乗員)は上陸します。できれば二人以上は欲しいところ。今回、私たちは三名が上陸可能でしたから作業もそれだけ楽になります。
- 2) まず最初にテイル・ゲイトを開けます。ゲイトの扉についている **Balance beam** と呼ぶ大きな取っ手(梃子)を押して開けるのです。ロックによって扉が一枚のものと二枚で観音開きになる物があります。ロックの対岸に行くには扉の上を歩いて渡ります。ここでもう、ウヒャーっと言う人がいるかも知れませんが、勇を鼓して渡ってください。

3) テイル・ゲイトが開いたら、ボートをロック内に乗り入れます。なるべくボートをロックの壁にゴツゴツと強く当てないように、最小のスピードでゆっくりとボートを進めます。ナロー・チャンネルのロックではボートの両側に約1インチの隙間しかあかないのが普通です。だから、ゆっくり、と言ってもロック内ではエンジンをかなり吹かさないと前に進みません。ボートの前の水が船底と船体両側の狭い隙間から後ろへ逃げるときの抵抗が大きいのです。ボートの後部がテイル・ゲイトをクリアしたらボートを止め、扉を閉じます。扉の開閉は手で押すより、ビームに後ろ向きにもたれて腰を当て、足で地面を押すようにした方が楽です。

4) テイル・ゲイトを閉めたら、反対側(高水位側)のヘッド・ゲイトのパドルを開けて高水位側の水をロック内に満たします。このとき、テイル・ゲイトのパドルが閉じている事をまず確認します。もしそれが開いていたら、水は二つのゲイトを通り抜けるだけというマヌケな話になってしまいますからね。パドル Paddle とは扉についている通水口の弁のことで、二番目の図のような電動油圧式ロックではスルース Sluice とも呼ばれます。



上の図は、標準的なゲイトの構造でバランス・ビームの上にあるウィンドラス Windlass をクランク・ハンドルで回すと扉に取り付けたラック・アンド・ピニオン Rack and pinion を介して扉の水面下部分にあるパドルが開いて水が高い方から低い方へ流れます。上の図のようにラックが上がっているのはパドルが開いているということです。また、ウィンドラスのハンドルは各ボートに備品と

して乗せてあります。

このように扉にパドルがついたものを **Gate paddle** と言い、一枚目の図のヘッド・ゲイト側にあるものは **Ground paddle** と言ってゲイトの脇の地中に水を通すトンネルがあってその途中にパドルがついています。

5) ロック内の水位と高水位側の運河水面が同じになったらヘッド・ゲイトを開けます。これでボートは運河の高水位側に進出できるわけです。ロックを出たら適当なところでボートを岸に寄せクルーを収容します。

二枚目の図の左肩に、以上の手順を図解してありますから合わせてご覧下さい。なお、ロックを通過した直後に反対側から他のボートがロックに進入してくるのが明らかである場合を除いて、自分達がロックから出た後、ロック・ゲイトとパドルを閉じておきます。なぜなら、次にこのロックを通過するボートが反対側から来るとは限らず、もし、自分たちと同じ方角から来たら、そのボートはゲイトの操作を二倍しなきゃならなくなるからです。

以上の手順は複数のクルーまたは一人でも十分腕力のあるクルーがいる場合。でも、リタイア組の **Live-aboard** 夫婦はワイフが上陸してゲイト作業、ハズは操船、またはその逆だったり、年取ってから一人でゲイト開閉作業するのは大変だろうと思います。

周りに他のボートがいれば勿論手伝ってもらえますが、全くの単独行の場合も当然予測できます。その場合は一度ボートを舫って、二人で扉を開けてから一人はボートに戻り、ロックの水位が上がった後再び二人でヘッド・ゲイトを開けるしかありません。またはほかの船が来るのを気長に待つか。

反対に高水位側から、低水位側に降りる手順は？ 分かりますよね。



左はナローボート一隻でぎりぎり一杯の狭さのナロー・チャンネルのロック。右はナローボートなら二隻楽に入れるブロード・チャンネルのロック。



これは四連続ロックで、こうして野越え山越えボートは進みます。

ロンドンからブリストルへ通じる **Kennet and Avon Canal** には16段連続なんていうすごいのがあります。そんなところを通過するのはもう限りなく苦役に近くなってしまいそうですね。幸い、今日のわれわれのルートにはロックは一つもありませんが、それはそれで、やや退屈とも言えます。

ここで、標準的なナローボート内部を紹介しておきましょう。これらの写真は私たちが借りたボートではありませんが、貸ボートならどの船も大同小異です。けれども、リタイヤ夫婦などが自前のボートで **Live-aboard** をしている船では時々オーナーの趣味を生かした素晴らしい艀装を施した船を見かけます。特にワイド・ビームと呼ばれる幅の広いボート、ブロード・チャンネルを走ったりドーバー海峡を越えて欧州大陸の運河にまで足を伸ばそうという船は天井知らず

の豪華装備の船もあります。宝くじが当たったら、私たちも・・・。

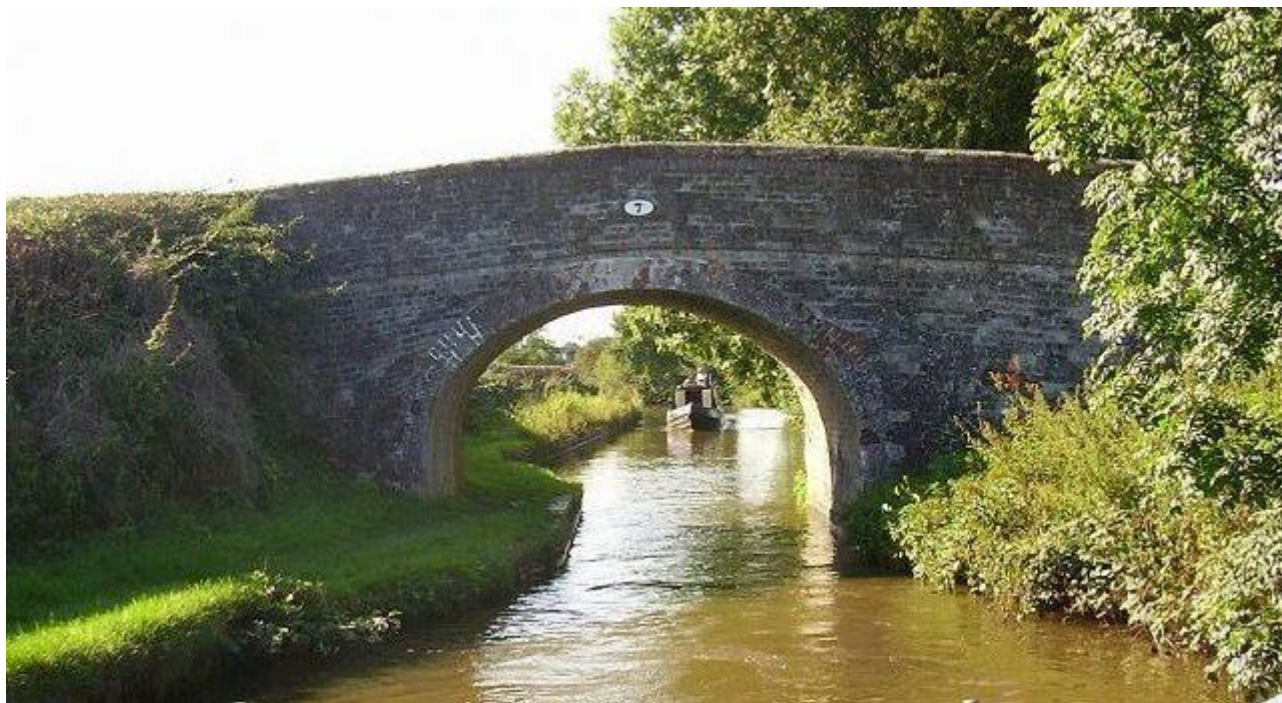


ギャレー、ダイニングまわり、あれこれ。

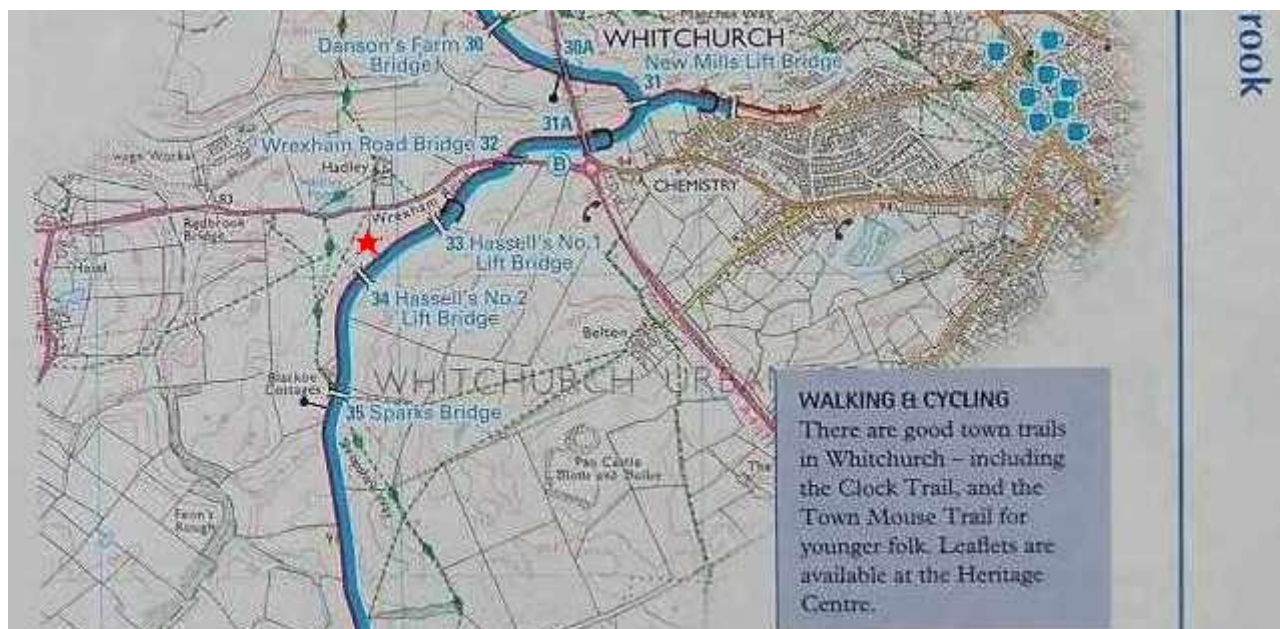


ダブル・ベッド・ルーム、ツイン・ベッド・ルーム、そしてシャワー&トイレ。

どうですか、狭いボートにしては割と快適そう、じゃありませんか？



前に言いましたが橋にはこんな風にナンバー・プレートが付いています。見慣れない運河地図の上で自分が今どこにいるか、橋についている番号を地図上で探せば、一目瞭然です。 エンジン・トラブルや怪我や突然の体調不良でボート・ヤードに緊急連絡をする場合でも、自分の居場所を特定するには最寄りの橋の番号を言うのが一番明解な方法です。 だから、橋をくぐる時は気をつけて番号を確認しておくのと役に立ちます。



これが Whitchurch の町へのアプローチです。私たちは南(下)からの接近です。町名の下で運河が盲腸のように行き止まりになっていますね。そこがこの町のマリーナで、この日の泊まりはここで決めていたんです。右下にある案内もちょっと面白そうなことを言っているし、町にはジョッキのマークが一杯ありますね、これはパブ、要するに「呑める所」のマークなんです。

ところが、マリーナの中だけでなく、町に近い所はほとんど full berth 満員御礼になっていて、私たちのやや長めのボートが割り込む隙がありません。 やっぱり面白そうな所には皆集まっちゃうんですね。仕方がありません、マリーナでUターンして、逆戻り。 盲腸の一番先の部分、31Aの橋の近く、33の橋の近くなどに、黒いU字型のマークがあるでしょう。これは、この部分でなら最大級のボートでもUターン可能だよという意味です。



私たちがボートを回したのは写真中央の運河水面が三角形になっている所。こういう場所をターニング・ベイスン (Turning basin = 船を回頭させるためのスペース) と言います。言わば運河水面の広場みたいなもの。

この写真のようにすいている時だったらよかったのに日曜じゃやっぱり駄目か。

というわけで、34番の橋の近く (赤星印) で係留。今夜はここで (仕方なく)

また船内酒盛り。ではこの続きは、また今度。 R/N