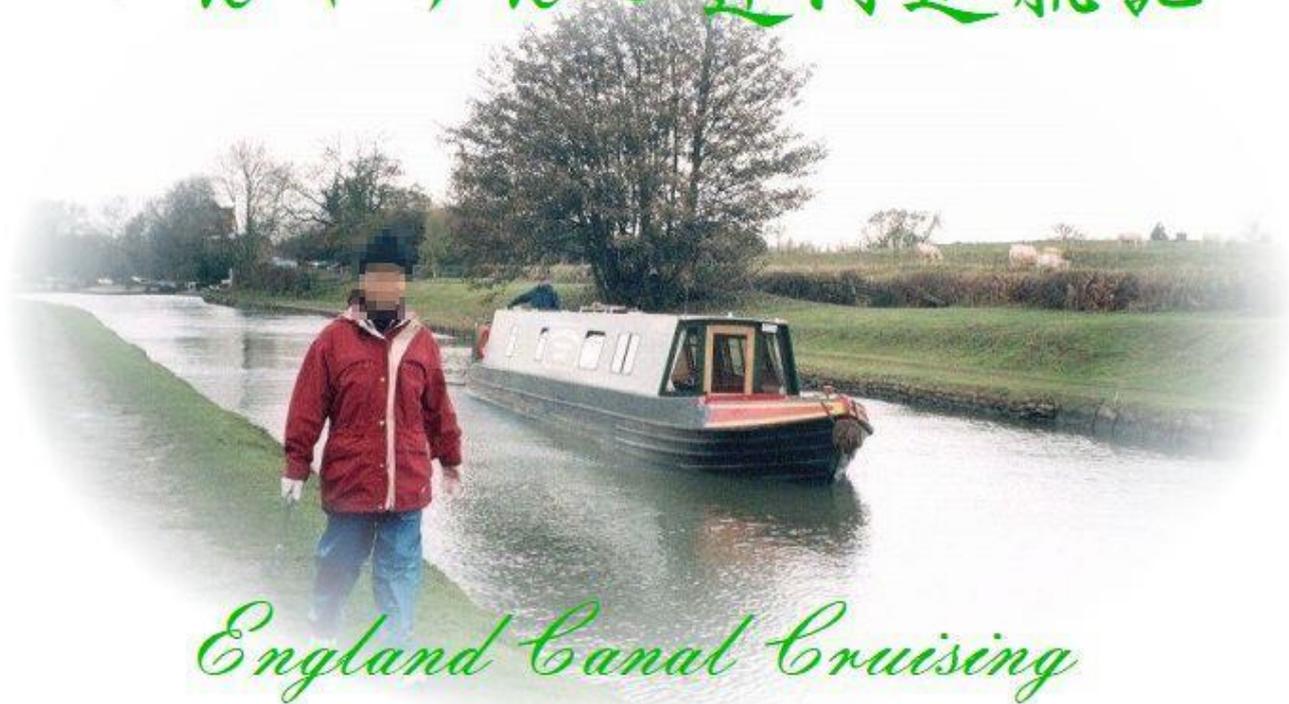


# いんぐらんど運河巡航記



## (1) インランド・ウォーターウェイとナロウボート

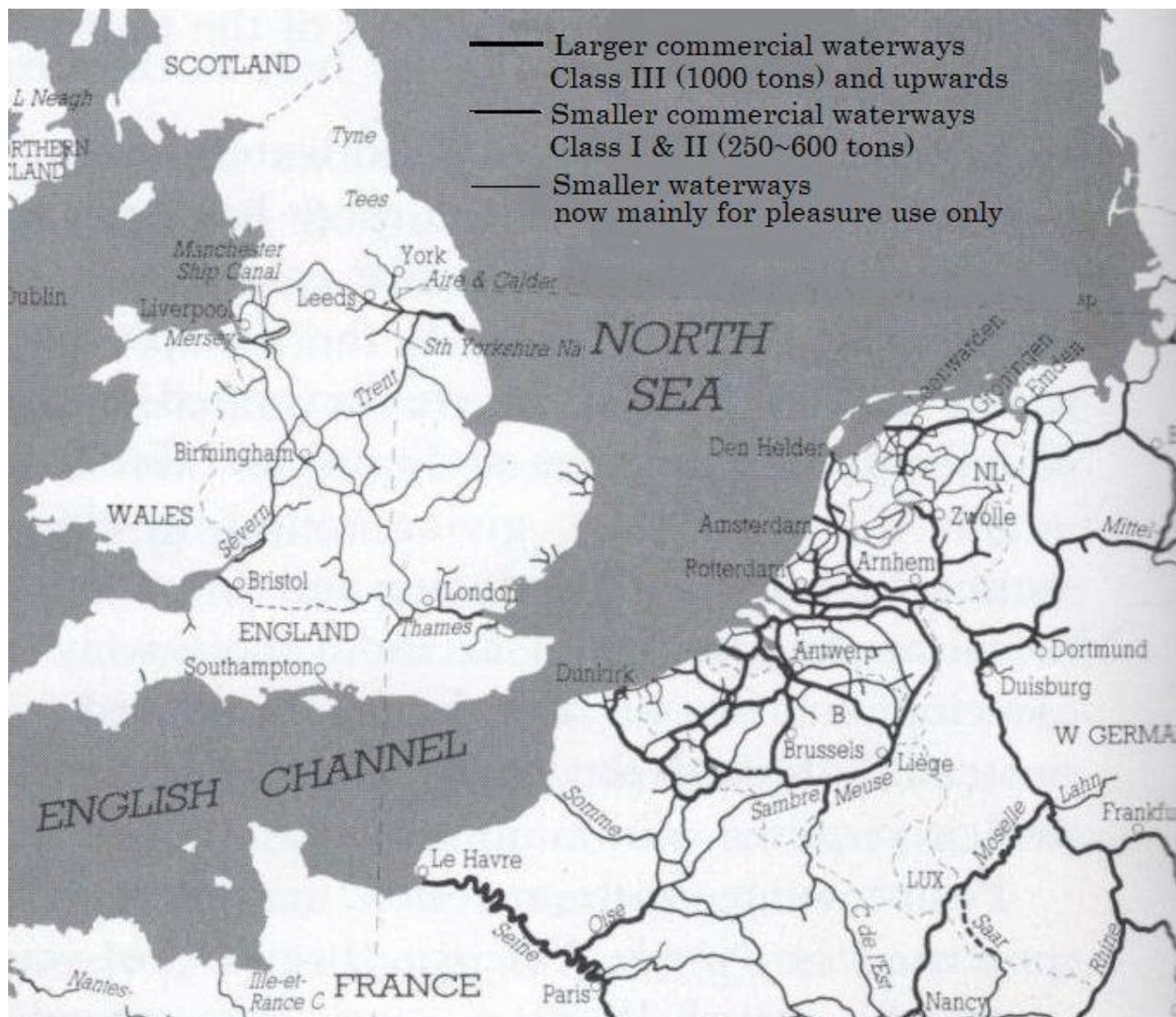
(2023年4月1日更新)

ナロウボートのクルージングについては、;Hola Amigos! や「甲比丹航海記」でも度々触れてきました。それらをご覧頂いた皆様には既にミミタコでしょうが、改めてノーガキの連続。また、例の長ッパナシになりそうですが、どうぞお付き合いください。

長年、英国はじめ欧州各国の港に寄港するたびに、諸国の内陸水路の多様さに驚かされてきました。特に英国とオランダでは一般庶民の運河へのなじみ方が、群を抜いて素晴らしいと感じていました。この両国の海港の周りには必ずと言っていい位、運河でボート生活をする人々を見かけたのです。その頃から「イイナー、いつか自分も・・・」と言う気持ちが醸成されつつあったのだと思います。その後、何回かボートをレンタルして自前クルーズを楽しんできました。其の最初の体験が今回のオハナシです。

\*

欧州各国では鉄道や自動車輸送が当たり前になった現在でも、特にフランス北西部・ベルギー・オランダ・ドイツ北部などでは、内陸水路を利用した輸送は物流の重要な一翼を担っています。まず、次のマップをご覧ください。



このマップで道路網のように見えるのは全てインランド・ウォーターウェイズ Inland waterways と呼ばれる内陸水路網です。このマップは World Canals という手持ちの本にあった図面で（確かではありませんが）1900年代半ばの状況を示したものらしい。画像が鮮明ではないので見にくいですが、太い黒線は1,000トン以上の船が航行可能なクラス III 以上の水路。

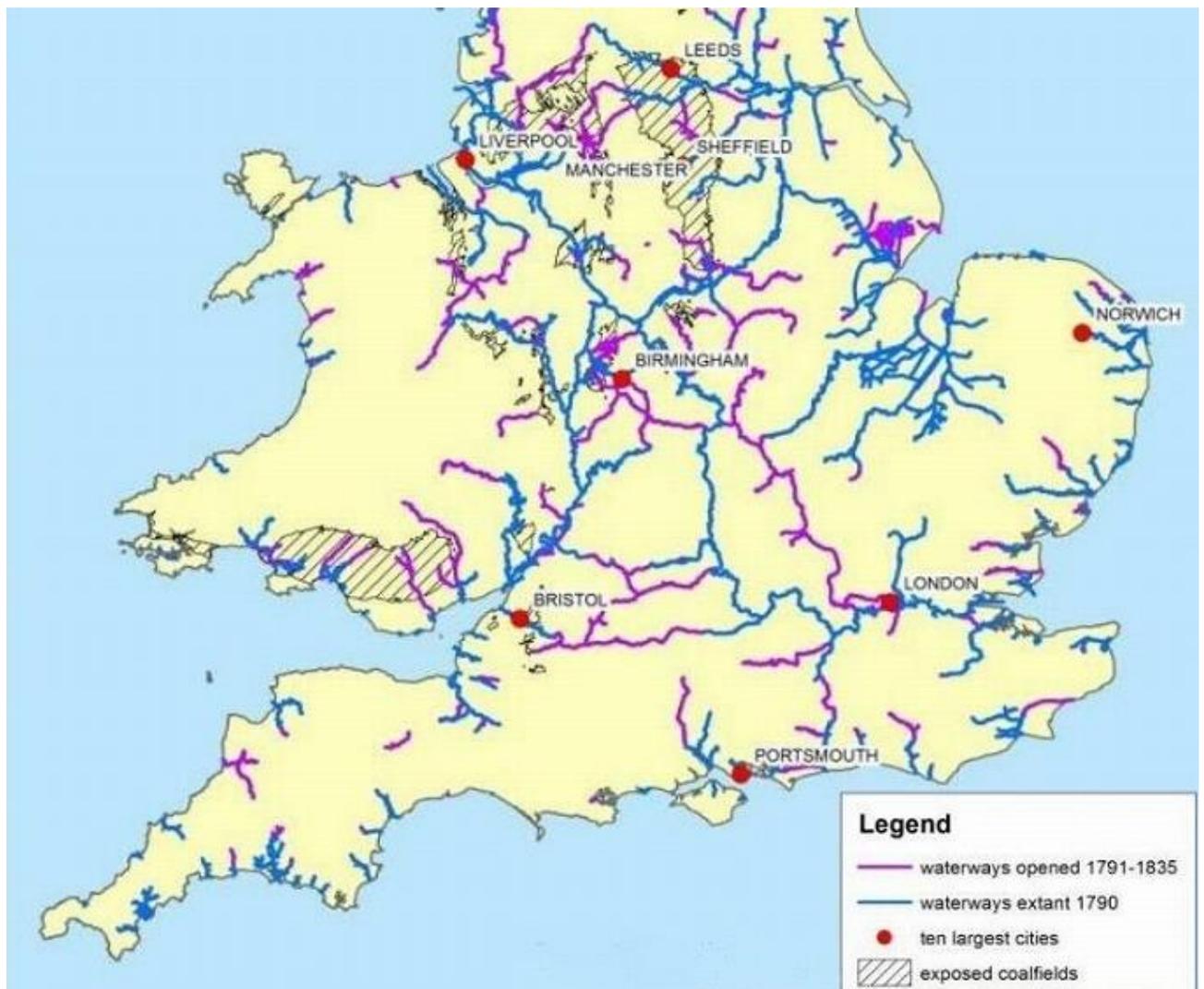
それより少し細い線は250トンから600トンの船が通れるクラス I とクラス II です。このクラス付けは VII (可航巾 34.2m、長さ 285m) まであって、そのクラス VII では大型船を縦横 3 列計 9 隻連結で最大 2 万 7 千トンの貨物が運べるとか。これらの内陸水路は人工の運河だけではなく、クラス III 以上の大部分は自然河川、または自然の河川に一部分手を加えて利用するケースが多いようです。

「手を加える」とは、水深の浅い所や幅の狭い流域の浚渫、及び流れの落差が大きい場所、即ち急流部分にバイパス水路とロック (Lock=閘門) を設ける、などの工事を指します。

このように工作された河川を Canalized River (運河化された河川) と呼ぶようです。

また英国側に多くみられる一番細い黒線、これも以前は商用に使われた運河ですが、鉄道や自動車など他の輸送機関が発達した現在では商用としての運河利用が極端に少なくなり、主としてプレジャー用として親しまれている小規模な運河です。これこそ、この稿で触れるナロウボート・クルージングの舞台。欧州大陸に張り巡らされた内陸水路網と英国のそれとはまったく規模が違います。英国の運河輸送が廃れた理由、欧州大陸との違いは、両者の地形と河川網の規模の違いでしょう。

その英国の運河の歴史に関して、こんなマップも見つけました。



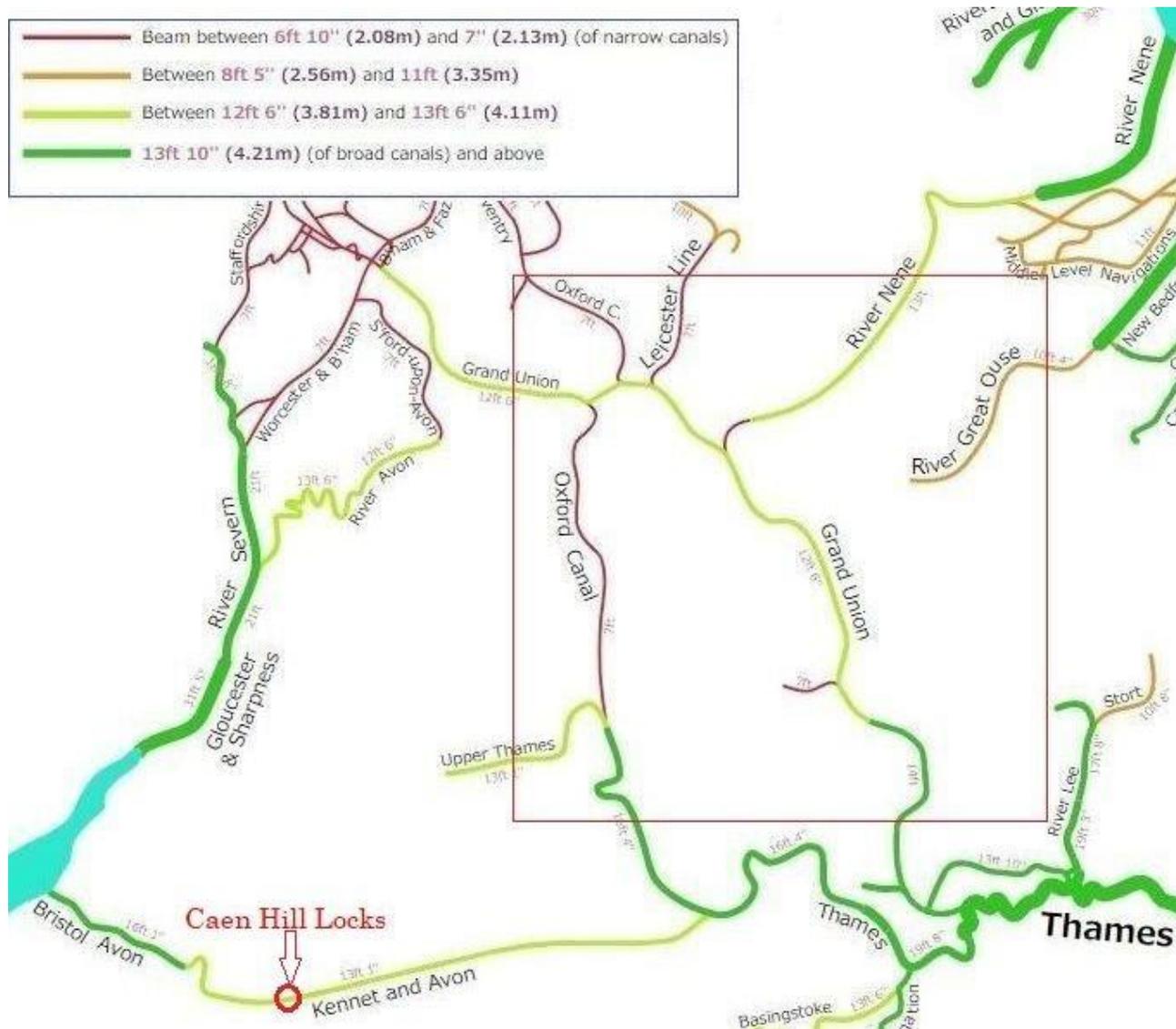
このマップを見ると、どうやら 18 世紀には、当時の主力燃料・石炭を斜線部の露天炭鉱から各大都市又は海港に輸送することが運河建設の主たる目的だったようです。このように、これらの水路はかなりの昔から商用水路として利用されていたことが分ります。大陸側の内陸水路は、特にオランダ～ドイツ間のライン川のように大河の利用が主流になっていて、現在でも大量の物流に貢献しています。

大型船を縦横 3 列・計 9 隻ひとまとめにして 2 万 7 千トンもの貨物を一気に運べる、とな

ると貨物列車やトラックでの輸送はコスト面でとても太刀打ちできません、大河の流域では断然水上交通に分があると言えるでしょう。

一方英国の水路は自然河川を利用した部分は少なく、人工的に掘削したいわゆる「運河」が大部分を占めていますから、その規模は必然的に小さくなるのはやむを得ません。

その様子をイングランド南部のマップで見てください。



濃い太い緑が Tidal river (潮入り河)、やや細い緑、薄茶、及び黄緑の一部は Canalized river (工作を加えた川)、そして、River でない部分の黄緑とマゼンタの細い線が人工的運河。フランス、ベルギー、オランダ、ドイツ北部のように平野部をユツタリ流れる大河があると水上交通には便利ですが、地形的に英国では人工運河を掘削する必要が生じたのででしょう。(マップ左下の赤字表記 Caen Hill Locks については後で触れます)

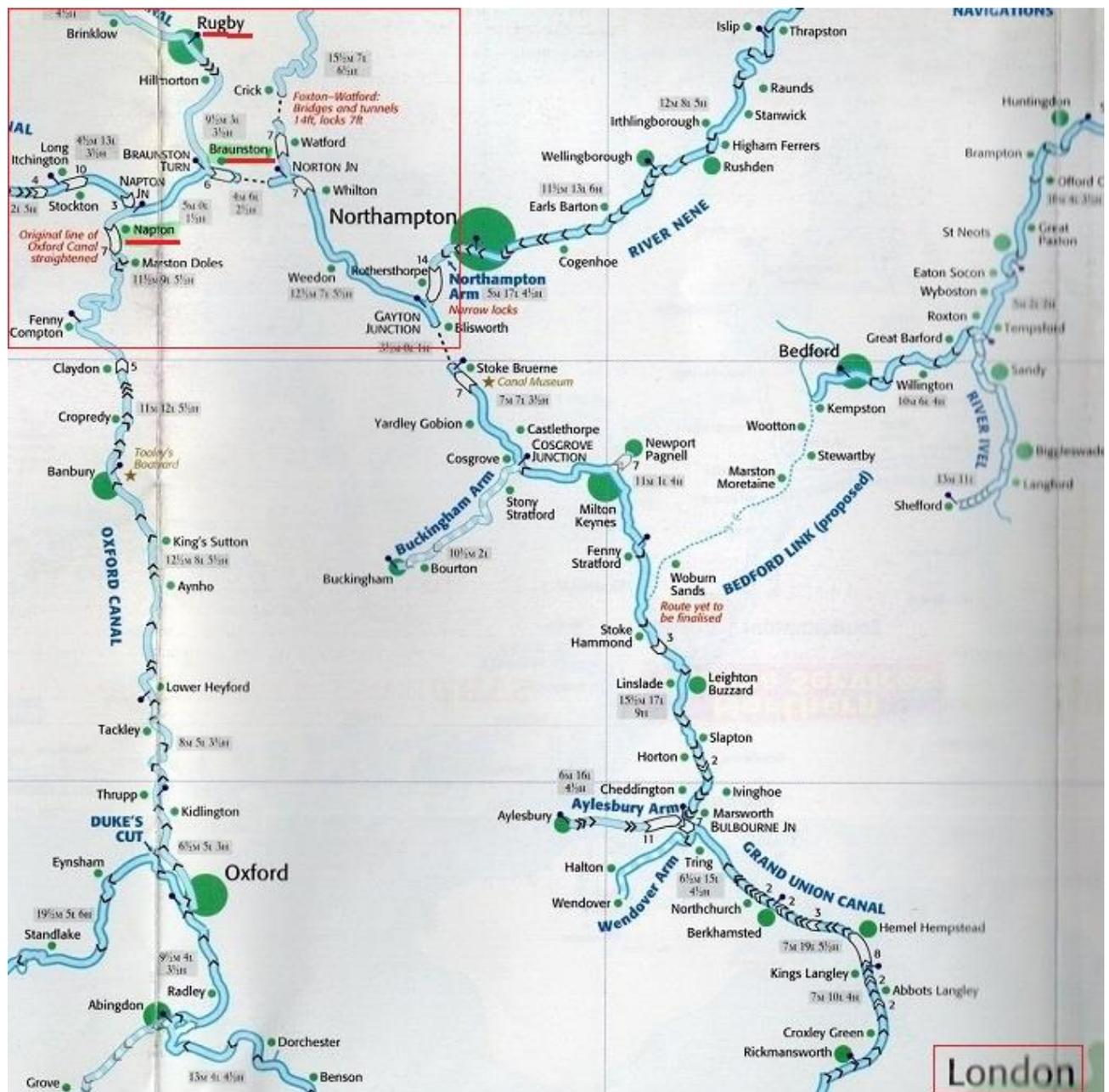
そして、上図のマゼンタの線が Narrow canal で、黄緑の線は Broad canal です。

Narrow とか Broad とは水路の中ではなく、運河の高低差を解消するために設けられた口

ック Lock (閘門) の巾を表し、ナロウ・チャンネルでは幅 7 フィート(約 2.1m)、そしてブロード・チャンネルの方は 8 フィート 5 インチ(約 2.6m)から 13 フィート 10 インチ(約 4.2m)と色々あるようです。 また、ナロウ・チャンネルを航行することが出来る幅の狭いボート (7ft 巾のロックをクリアーできる 6ft-10inch 巾のボート) を Narrowboat ナロウボート、それ以上の巾のボートを Wide Beam ワイド・ビームと呼びます。

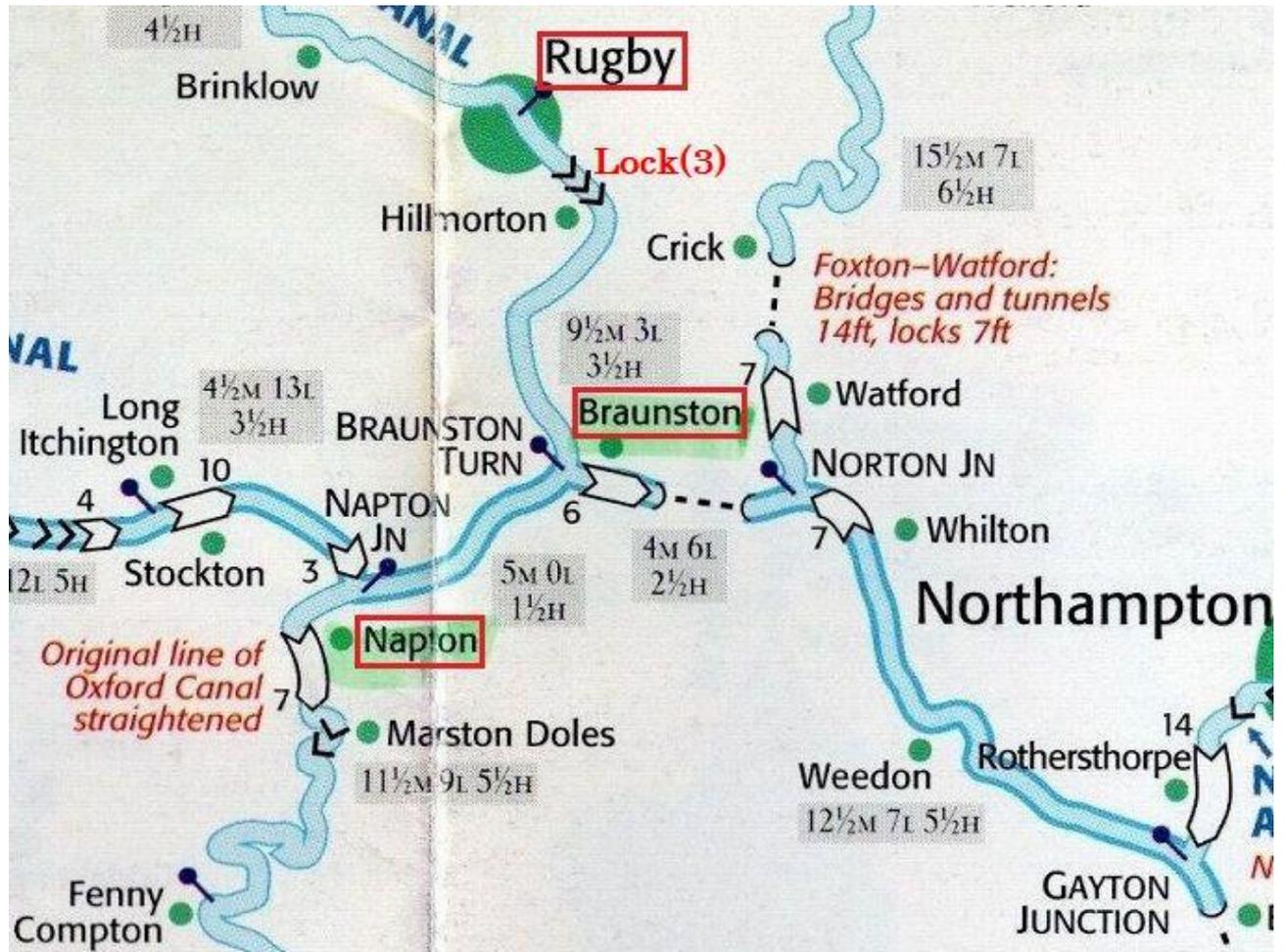
では、この稿で巡航するエリアについてもう少し突っ込んでみましょう。

上図中央やや右の赤線の四角形の部分を拡大したのが次のマップです。



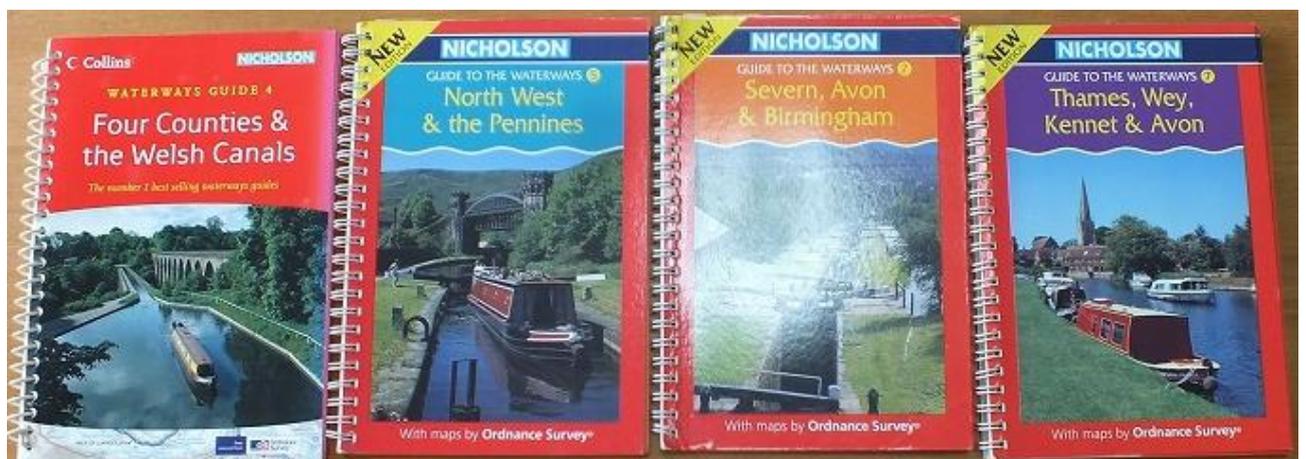
右下が首都ロンドンの北西部、左上にラグビー競技発祥の地として有名な Rugby があります。 上のマップの左上、赤線長方形の部分を拡大したものが次のマップで、今回のクルーズ出発点はその中央、グリーン色の点 Braunston、そこからマップ上辺の Rugby へ、次

に中央の左下 Napton に行き、最後に出発点 Braunston に戻りました。

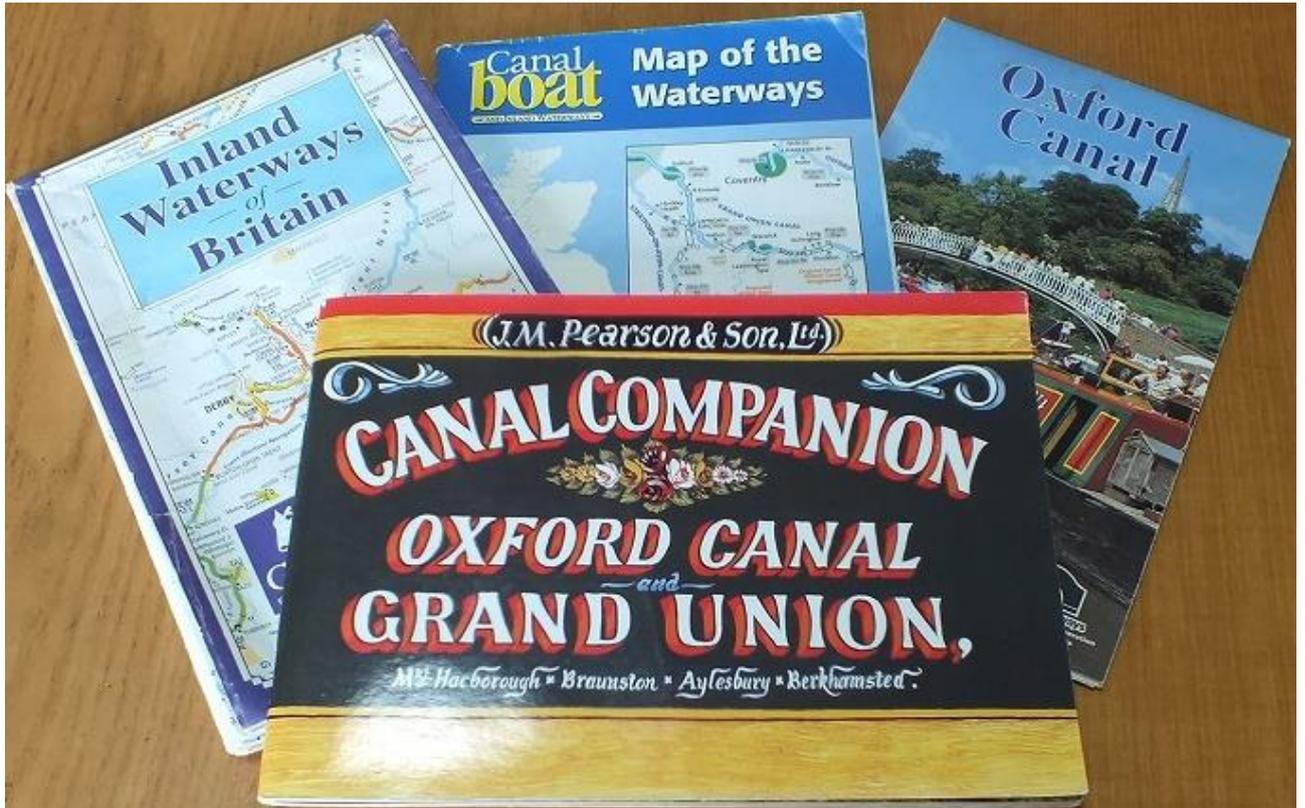


この時のナロウボート・クルーズには、パートナー・娘・私のトリオで行ったのですが、ナロウボートの操船は私にとってもこの時が最初の体験でした。

当時、私は「老後は欧州でボート生活を・・・」とマジに考えていて、英国を初め欧州各国の沿岸域や内陸水路について色々と知識を蓄えていました。その一例が次の様な運河案内書でした。また、乗船中に欧州各港に入港する度に暇さえあれば、将来役に立ちそうなスティール・ボート造船所の見学をしたりもしていたのです。



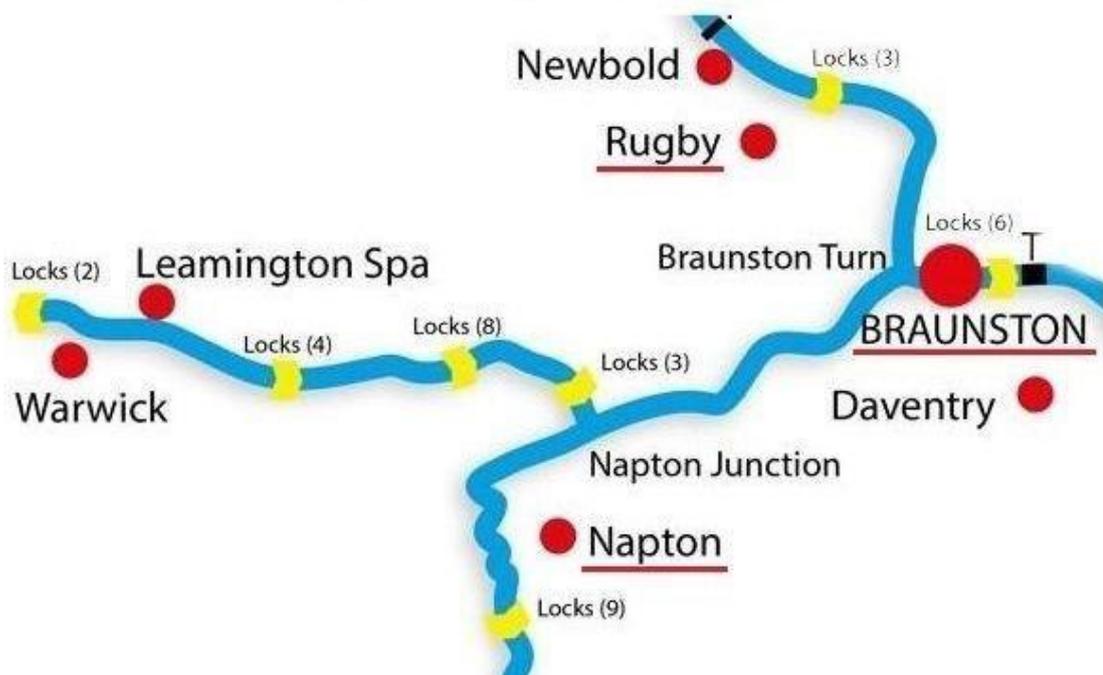
次の様な内陸水路案内図も折り目が擦り切れるほど何度もシツコク見返してました。



そんな案内書やマップを色々見ているうちに、この Oxford Canal というのがナロウボート初体験には向いているんじゃないかと思われたのです。

そして、案内書に出ていた Union Canal Carriers というレンタル会社の広告で次のようなマップを見つけました。

## Day Trip Routes



これが、その会社が short break (短期レンタル) として推奨するルートだったのです。

この時私達は3泊4日のレンタルをしたのですが、一週間に満たないものをレンタル業界ではショート・ブレイクと呼んでいました。今でこそ日本でも一部の企業では休日の取り方に多少のユトリが出てきたようですが、この時はまだ2000年以前で、日本の勤め人が十日間とか一ヶ月なんていう長期休暇を取るのとは簡単ではなかったでしょう。

しかし、この当時でさえ彼の国では一週間や10日の休暇は普通だったんだと思います。ですから、英国でのナロウボート・レンタルは1週間又は10日間は当たり前、それどころか、1ヶ月借り切りナンテいうのも珍しくなかったようです。

このDay Trip Routeと言う図では三つのDay Trip日帰りクルーズ(推奨ルート)について説明してありました。三つとも出発点はこのレンタル会社のあるBrounstonです。その第一はRugbyへの往復、第二はNaptonへの往復、最後にWarwickへの往復、の三つのルートです。

これを念頭に置いて図を詳しく見ると、Rugby付近には三つのロックがあり、Naptonへのルートではロックの数はゼロ。最後のWarwickへは4+8で12のロックがあります。上のマップで黄色で示してあるのがロックの場所で、例えばRugbyの近くにLock(3)のように記してあるのは、その付近に三つの連続したロックがある、という意味です。

先ほども言ったように、この時は私の運河クルーズ初体験でしたが、運河通行で一番手こずるのはロック通過だという事は承知していました。しかし、ロックを避けていては運河クルーズに慣れる事も楽しむ事もできない。だからこの際ロック通過は、ゼヒ経験したい、けれども多すぎては困る、という勝手な思惑です。

さらに、初体験なんだから色々と予期せぬこともあるかもしれない、だからスケジュールには余裕を持って臨みたい。そこで、このマップの三つのDay Tripのルートの内、ロックの多いWarwickはオミット、RugbyとNaptonの二か所を、即ち2日分を3泊4日で回ればユックリと初クルーズを楽しめるに違いない。Rugbyルートでは三つのロックを上下する経験もできるし、初体験としてはそれで充分、という結論に至りました。

ここで、そのLockロックについてもう一度オサライです。ロックについては運河クルージングの話をする度に繰り返してきたので、いいかげんウンザリでしょうがご勘弁を。英国の運河でボートをレンタルして自前クルージングを楽しもうと思えば、ロック通行とそれに対する予備知識の習得は必至で、ここは避けて通れない関門です。

ロックとは日本語に無理訳すれば「閘門」と言う文字が当てられますが、この二字熟語は船に縁のない一般の日本人にはあまり知られていないのではないかと思います。

船乗りの間でさえ閘門などと言う熟語を使うことは皆無で、普通は「ロック」で当たり前  
に通用していました。 新入り船乗りにとって初めてのパナマ運河通過は忘れることので  
きない一大イベントですが、そこにある巨大ロックを見たときの驚きは、ハンパなモンじ

やありません。 当然「ロック」と言う言葉はしっかり頭に刻み込まれました。

それに比べるとナロウ・キャナルのロックの規模は、ドギモを抜かれるようなものではあ  
りませんが、高低差のある水面を行き来するには欠くことのできないスグレもの、しかも  
歴史はこちらの方がずっと古いのです。 誰がいつこんな便利なものを考えついたのか？

全く素晴らしい発明です。 マズはその全体像を見てみましょう。

これは私達のクルーズでも通過した、Rugby の東外れの Hillmorton Locks で、この辺り  
には三つのロックが至近距離で続いています。



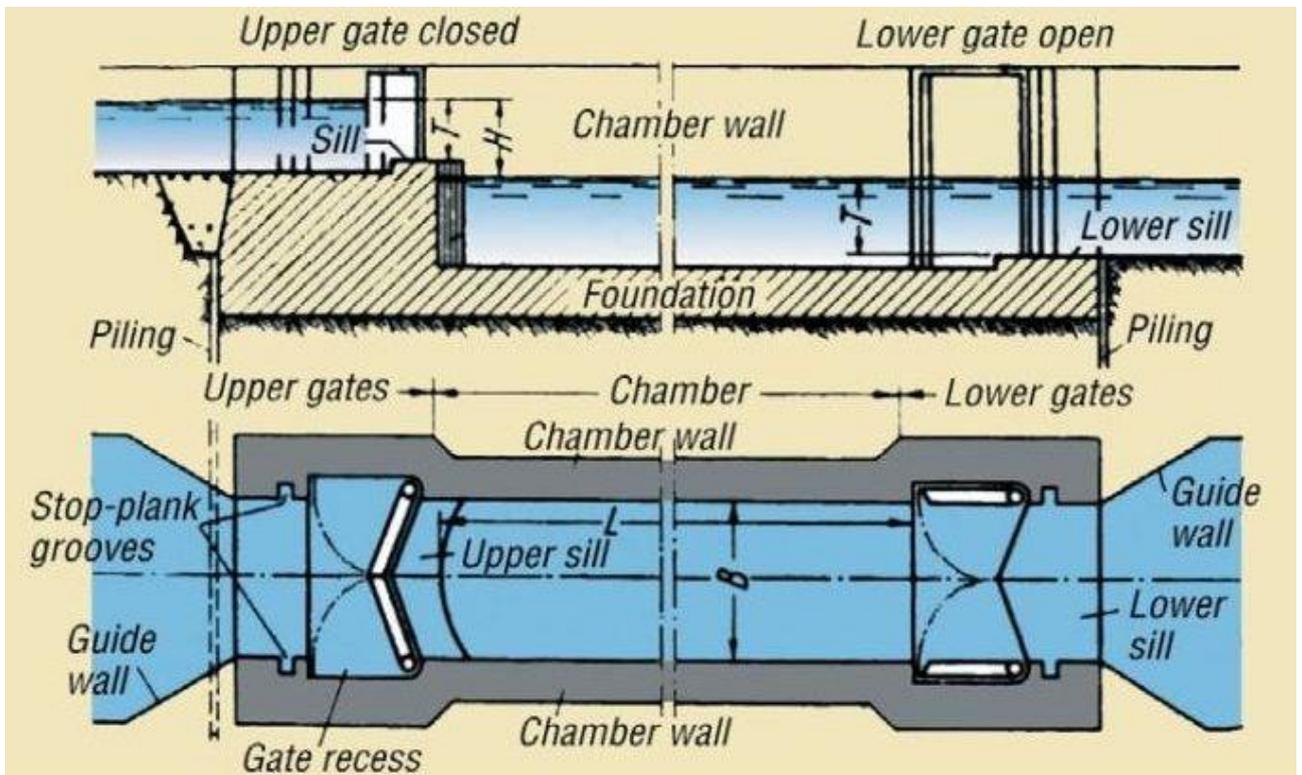
上の画像は水面の高い方から低い方を見た様子、下は反対向きです。 これらの画像を見  
ると手前の水面と奥側のそれとではかなりの高低差が分りますね。 ここでは二つのロッ  
クが並行していますが、石炭輸送に使われた頃のこの運河は交通量がとても多かったので、

往復する船が滞りなくすれ違うことが出来るようにロックを二つ並べてあるのです。

下は私達のボートがこのロックを通過中の画像、で Skipper=艇長（実は私）の立ってい  
るデッキ（甲板）は水面上 60cm 位ですから水面の高低差は多分 2m 以上あった筈です。

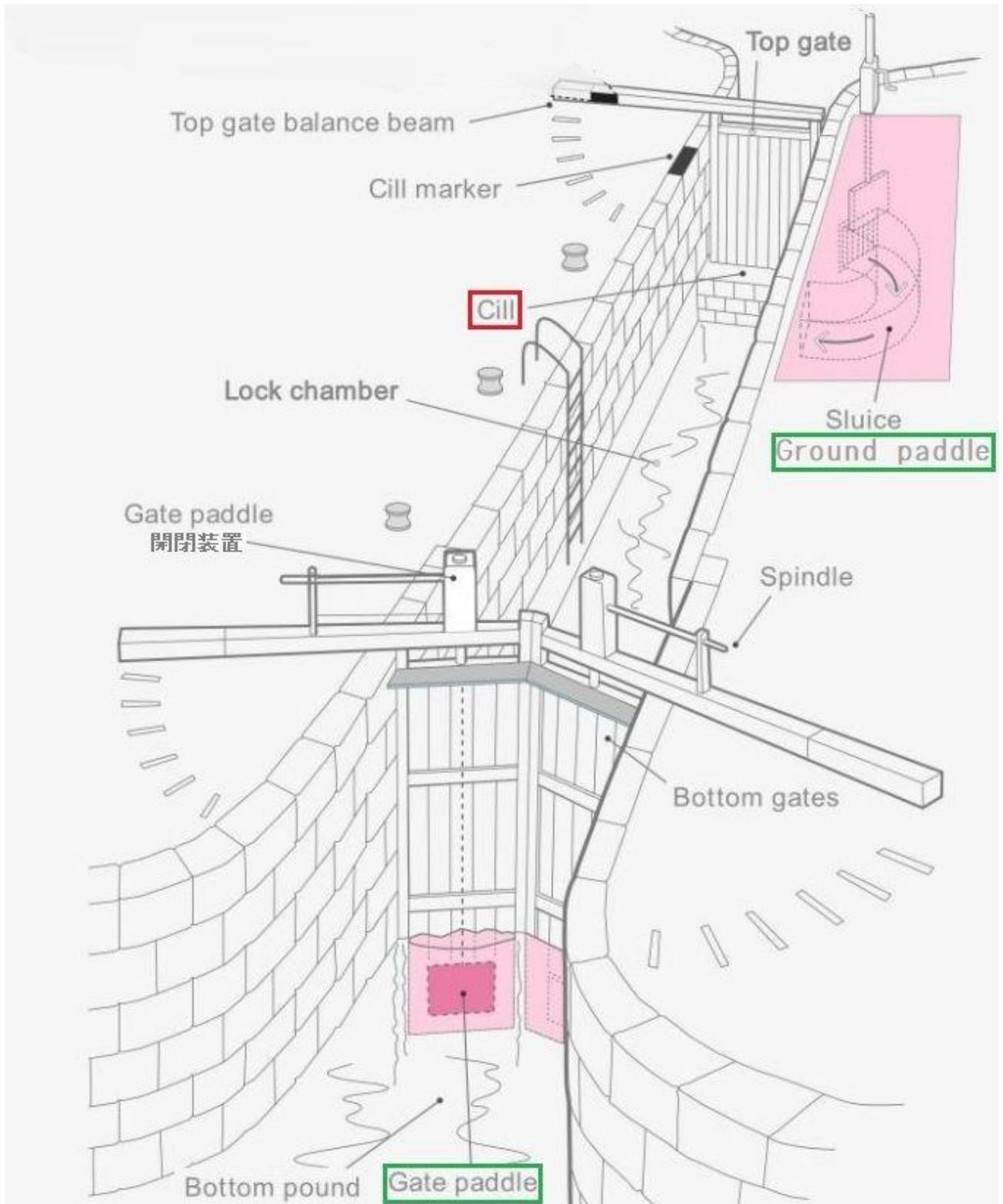


次はロックの構造の図解です。



上図・上半分は側面図、下は平面図。この図では高い方(左手)のゲイト(Upper gate=水門)は閉じた状態、低い方は開いています。この状態は右手の低い水面から船が進入で

きる状態で、船は右手からゲイトとゲイトの間のチャンバー chamber に入ります。  
 次はロックの構造を示す立体図で、ここではロック手前が低い水面、奥が高い水面です。



ここで、ゲイトの形にご注目。この図では手前 Bottom gate=Lower gate は 2 枚扉、奥の Top gate=Upper gate は 1 枚扉になっています。普通は一つ前の図やその二つ前の画像のように上下とも同じ形、即ち上が 2 枚なら下も 2 枚、上が 1 枚なら下も 1 枚ですが、このように上下の扉の枚数が異なる場合も多々あります。

ナロウ・チャンネルでは1枚扉の方が多いと思いますが、幅の広い運河、例えばブロード・チャンネルでは2枚扉が普通で、パナマ運河のように大型船の通る運河は2枚扉が2重になっています。勿論、大型船の通過する大運河では、ロック・ゲイトの作動はナロウ・チャンネルのロックのように人力操作ではなく、全て機械力で行います。

まず、1枚扉の仕組みですが、上図の赤枠で示したシル Sill (又は Cill) というロック底面の「デッパリ」が水面の低い(水圧の低い)側にあって、これが扉の反対側(水圧の高い側)からの圧力に対して扉を支える主役を果たします。またロックの横壁には Gate reces という扉を開けたときに扉が収まる凹みがあり(一つ前の図参照)、この横壁の凹みの段差で扉の側面を支えます。住宅の玄関の外開き扉と殆ど同じ構造で、外開きドアの屋外側が高い水面側と考えればイイわけです。この Sill は2枚扉のゲイトにもあります。

次に、2枚扉についてですが、この2枚の扉の中の合計はロックの中より少し大きく造られています。だから、ゲイトを閉じると、建物の観音開き扉のように直線にはならず、図のように「くの字」の形、即ち水位の高い側に向って山形になって止まります。

そして、水位の高い方からの水圧で押されると、扉は水圧の低い方へ動こうとするので自然に合わせ目がキッチリ閉じられるのです。

この形のゲイトはマイター・ゲイト Mitre gate と呼ばれますが、ロックもこのゲイトも1497年に彼の有名なレオナルド・ダヴィンチが発明したと言われているようです。

ところが、それより前1440年にイタリヤ人 P. M. Visconti という人物によってロックと共に発明された、という記事もあります。ドッチがほんとな？

ナロウ・チャンネルのゲイトは1枚扉であれ2枚扉であれバランス・ビームを人力で押して開け閉めします。また、ゲイトは1枚であれ2枚であれ常に水圧の高い(水面の高い)側に開くのです。こうして出来上がったものを見ると理屈は簡単ではありますが、ゼロからの発想は素晴らしい、これぞ発明と言うものでしょう。

船がロック内に入ったら、入ってきた側のゲイトを閉めます。次の操作はロック内の水面を出て行く側の水面に合わせなければなりません。ここで必要になるのが Paddle パドルと言う装置です。パドルには上図に緑枠で示したように Gate paddle と Ground paddle の二種類があって、ピンク色の部分がそれぞれの仕組みです。

ゲイト・パドルはロック・ゲイトの扉の水面下に付いている、スルース・バルブと言う型のバルブで、これを開け閉めして高い水面から低い方へ流れる水を操作します。

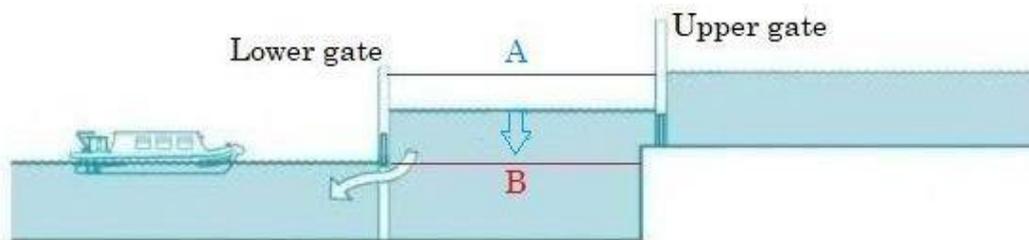
1枚扉の場合はこのタイプ(ゲイト・パドル)が多いようです。

また、グラウンド・パドルはゲイトのある場所の横方向の地下に、ゲイトを挟んで水圧の高い側と低い側を結ぶトンネル水路を作り、トンネル内に設けたバルブ（普通はスルース・バルブ）で水の流れを操作します。 2枚扉のパドルは大抵このタイプです。

例えば、ボートが低水面から高水面に進む場合、ロック内に進入後、下のゲイトを閉めて上のパドルを開くと、水位の高い側から水自体の重力でロック内（チャンバー）に水が流れ、やがてロック内の水面はゲイトを挟んで両側が同じ水位になります。 だから、水面を上げるのも下げるのも水自体の重力だけによるもので、ポンプは不要なのです。

ゲイト・パドルの方はバランス・ビーム Balance beam という扉の開け閉めをする太い角材の上にパドル開閉装置が付いています。 一方、グラウンド・パドルの方はゲイト脇の地上にパドル開閉操作のスタンドがあり、これらをクランクで回してパドルを操作します。

さて、ここでボートがロックを通過する際の一連の動きを図面で見てください。



今、一隻のボートが左手の低い水面をロックに近づいています。 この時、ロックの扉は Lower gate も Upper gate も閉じているのが普通です。 そして、この時のロック内の水面がブルーの A 線のように高い水面であるか、又は B の赤線のように低い水面になっているかは、これ以前に通過したボートの進行方向によって異なります。 直前にこのロックを通過したボートの進行方向が同じだったならば A のように高い水面になっているし、直前のボートの進行が逆方向だったのであれば B のように低い水面になっている筈です。

ここでは A の状態、直前のボートも同方向への進行だった、と仮定して話を進めます。

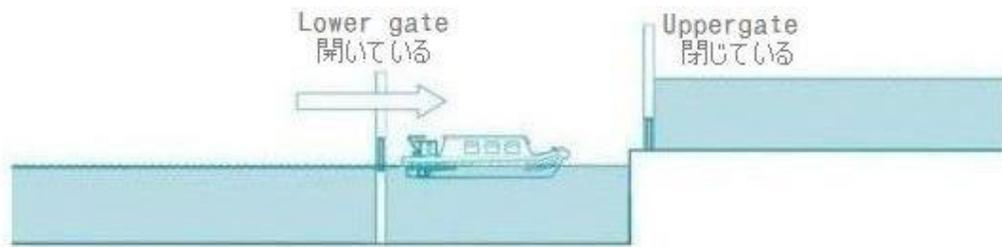
まず、ボートを Lower gate の手前で岸に着けて乗員を岸に上げます。 これはこれから陸上でゲイトやパドル操作をするための要員で、ゲイトが 1 枚扉だったら一人でも OK ですが、2 枚扉だったら両岸に一人ずつ居る方が諸々の作業に何かと便利です。

岸に上がった乗員がマズすべきことは、パドルを開けてロック内の水を水面の低い方に流出させる事です。 パドルを開けてしばらくすると、ロック内水面はブルーの矢印のように下がってゆきます。 そしてロック内の水面と低い方の水面とが同じ高さになったらパドルを閉じてからゲイトを開けます。 これでボートはロック内に進入できます。

前のボートの進行が逆方向だったら、ロック内の水面は B の状態になっているはずですか

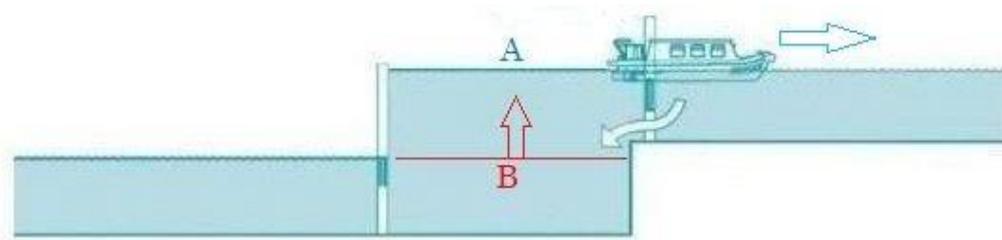
ら、ロック内の水を流出させる手間はならず、上陸した乗員はすぐにゲイトを開けることが出来、ボートは低い水面と同じ水位のロック内（チャンバー）に進入できます。

では、次の段階に進みます。



さて、ボートは左手からロック内に進入します。ボートをチャンバーの前後方向のほぼ中央に止めて、前方と後方に1本ずつロープを張って位置を固定します。左右方向はナロー・チャンネルのロックでは左右1インチ程ずつの隙間しかありませんから問題ありません。前後方向の位置の確保は、ゲイトへの接触と、プロペラーが先ほどの立体構造図で触れたロックの底にある出っ張り「シル Cill」へ接触するのを防ぐ為です。特に後者には嚴重な注意が必要です。プロペラの翼を壊してしまつてはオシャカですからネ。

さて、次はロック通過の最終段階です。



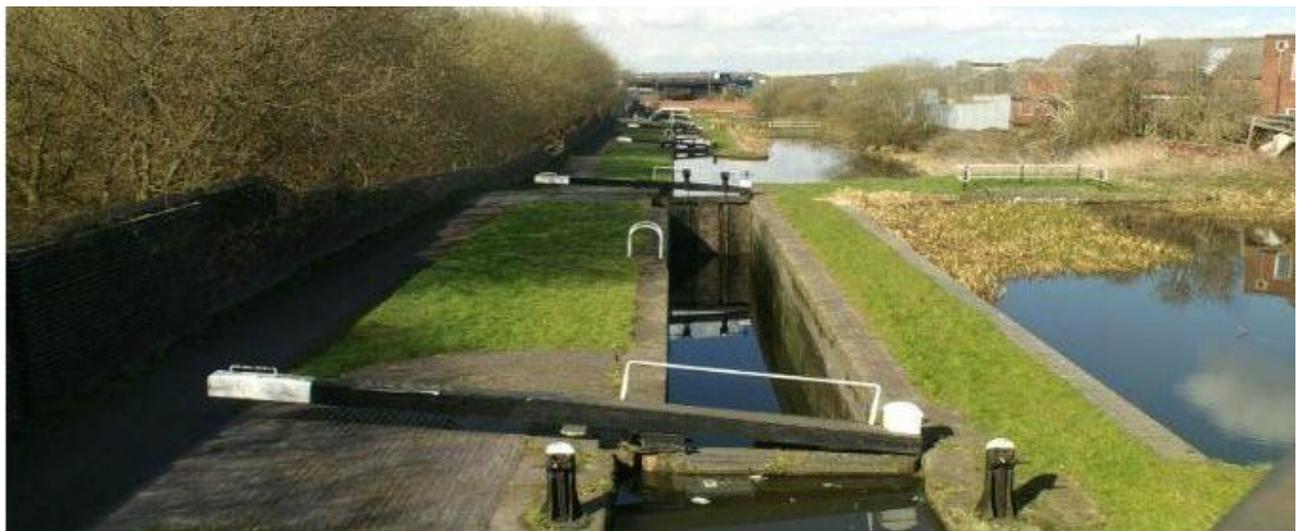
ボート位置が前後のほぼ中央に定まったところでローワー・ゲイトを閉じます。そしてローワー・ゲイトのパドルが閉まっていることを確認してアッパー・ゲイトのパドルを開けます。すると高い水面の水圧でチャンバー内に水が流入してチャンバーの水面は赤矢印のように上がります。やがてチャンバー内水面はAのように高い側の水面と同じになります。ゲイトを挟んで両方の水面がツライチになったらアッパー・ゲイトのパドルを閉めてから、ゲイトの扉を開けます。これでボートは高い方の水路に出て行けることになりました。ここで、忘れてはならない大切な事が一つ、それはこのアッパー・ゲイトの扉の閉鎖です。ボートはゲイトを出たら近くの岸に付けて待機、陸上で作業していた乗員は最後の作業「ゲイトの扉を完全に閉めて」から船に戻ります。

ロック通過手順の最初の図のところでも触れましたが、ボート通過中でない時のロックのゲイトとパドルは両方とも常に閉じておかなければならないのです。なぜなら、次にロックを通過するボートがどちらから来るか？はこの時点ではわかりません。次のボート

がどちらの方向から来るにしても全てのゲイトやパドルを閉めておくのが原則です。例外はゲイトを出た時に反対方向に向けてロックに入ろうとする船が待機しているようなケース、これならゲイトは閉めずにおいた方が相手はすぐロックに進入できて好都合。しかし、これはあくまで例外、この場合でも相手の意図を確かめる方がベターでしょう。

相手は「ロックの手前でランチを・・・」ナンテ考えているのかモ知れないし。ロック通過について長々とお話ししましたが、何しろ英国運河クルーズでは一番の呼び物ですし、ここで引っかかってしまっは楽しい筈のクルーズも台無しになりかねませんからね。次にロックの色々なタイプも紹介しておきましょう。

まず次の二つの画像、これは典型的なナロウ・チャンネルのロックでこのタイプをシングル・ロック **Single Lock** と呼びます。このロックではナロウボートが一隻しか通過できませんし、同じ方向でも逆方向でも一隻が通過している時はそのボートが通過し終わるまで他のボートはロックの外で待機しなければなりません。渋滞の素ですね。



そこで交通量の多い運河では、次の様な方式を採用しています。



上はブロード・ロック Broad Lock と呼ばれ、ロックの巾は Narrow Canal のロックの 2 倍ですから進行方向が同じならナロウボート 2 隻が並んで一緒にロック通過できます。下はツイン・ロックス Twin Locks 又はダブル・ロックス Double Locks と呼ばれます。これは最初の Single Lock と同じものを二つ並べたもので、同じ方向へは勿論、逆方向へ進行するボートでも同時にロックを利用できるので渋滞を避けるには有効です。



上のツイン・ロックスは Rugby に行くとき通過した Hillmorton Locks の一つです。次は幅広の Broad で且つ Twin (Double) の Locks です。これはロンドンの中心に近い Camden Locks で、当然ここは交通量が多いでしょうから、こうあるべきですね。



このように一口にロックと言ってもいろいろなタイプがあります。

私達の初体験クルーズで通過した Hillmorton Locks は 6 頁と 7 頁に登場したマップでは Rugby 東方に Lock(3) という風に表記してあったものです。これはその付近に括弧内の数だけのロックがあるヨ、と言う意味でそれは必ずしも三段のロックが連続して建設されているわけではありません。改めて、グーグル・マップで測ってみると、この Hillmorton Locks の (Braunston 側から数えて) 最初のロックから 2 番目までは 160m 程、2 番目から 3 番目までは 220m 程ありました。この程度の距離間隔では地図上にそれぞれを離して示すのは難しいので、付近に散在するロックの数を括弧で括って表示してある訳。しかし、実際に複数のロックが文字通り連続で建設されている所は運河のあちこちに散在します。これは落差の多くある英国のような地形では止むを得ません。特に傾斜のキツイ地形を通過する場合はどうしても多数のロックを連結させる必要が生じます。これを Staircase (階段) Locks 又は Chain of Locks と呼びます。

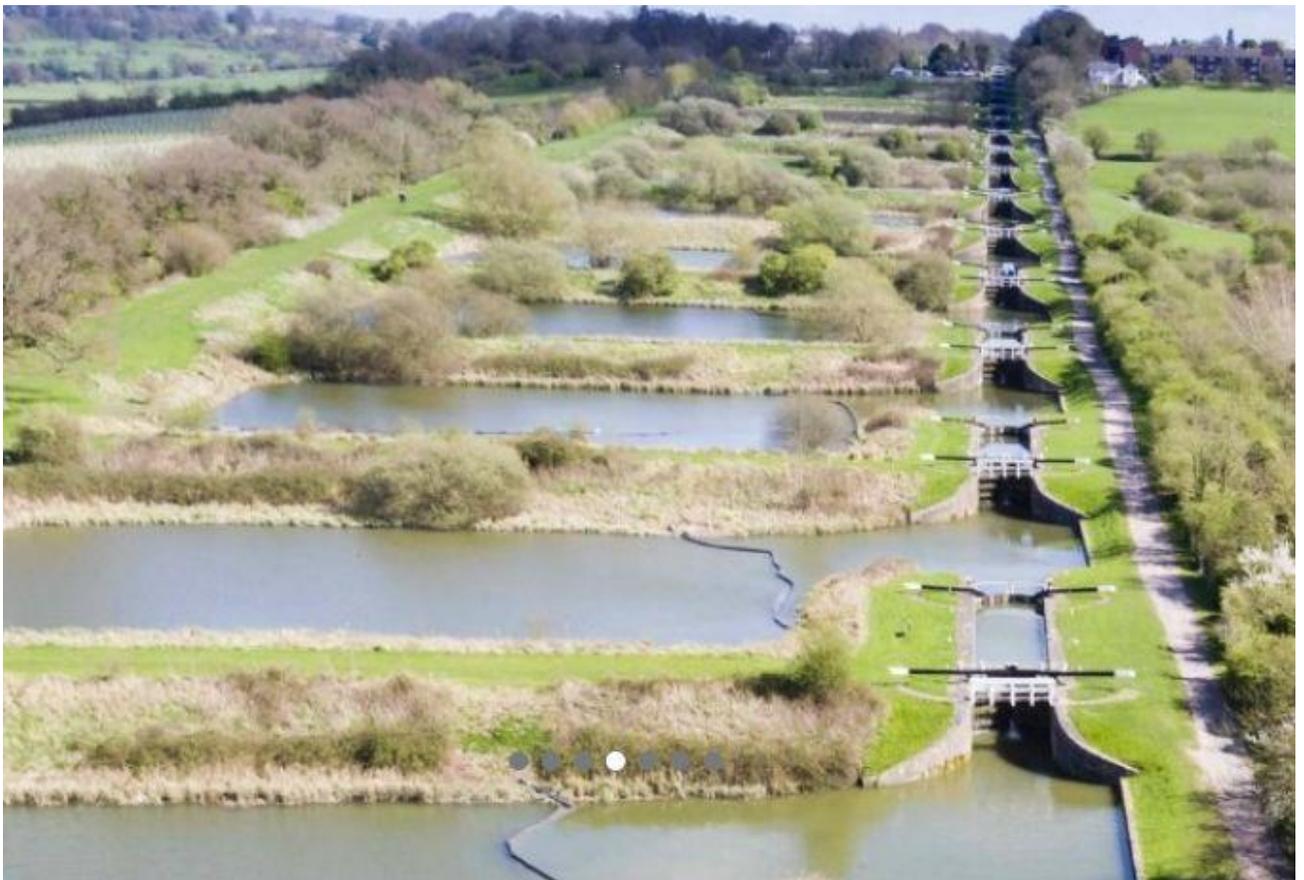
その一例が次の画像です。



これはスコットランドの Caledonian Canal の Neptune's Staircase。 上空からの映像なので、高低差が把握しにくいかもしれませんが、連続ロックの構造は良く分かりますね。



この二枚目の画像では落差をはっきり見て取れます、これは16段のステアーケイス。このステアーケイスは4頁のマップの下辺に見える Kennet and Avon というブロード・キャナルにある Devizes Flight という連続ロックの一部分で、この16段のステアーケイスは Caen Hill Flight と呼ばれます。 Devizes Flight は3.2kmの間に29段が3グループになっていて全部で72mを登坂します。全てのサイズが等しい訳ではないでしょうが、単純計算するとワン・ステップ2.48mになり、3グループの中央のこの16段では約40mの「フライト」という事になります。そして、上の画像では左手の陰になって見えない所に他のロックではあまり見かけない設備があります、それが次の画像。



ゲイト一つ置きに次のゲイトに進む間の水面の横には Side Pound と呼ぶ大きな池が設置されています。低いロックには高いロックから水自体の重力で注水されますから、ボートが上がる時も下がる時も常に水は高い方から低い方に流れ落ちます。29段ものロックが連続していると最上の水面の水をキープするには大変ですからこの池に水を蓄えているのです。（ここで問題、この池が節水にどう役立つのでしょうか、考えてみて下さい）しかし、それだけでは最上部の水位確保は難しく、最下部から最上部へ水を汲み戻すポンプも設置されているそうです。こんな長い連続ロックや池付きのロックなんて面白いですね。私もその内には是非この坂を登ってみたいと思っていましたが、結局、果たせない

まま「古い」に入ってしまった、残念。

さて、運河についてノーガキの連続ですが、最後にもう一つ。これも前に話したことのある Towpath トウパス。日本でも江戸時代に、現在の墨田区の辺りにあった用水路で水路の脇の小道を使って人力で舟を引いていたらしく、浮世絵「名所江戸百景」にその様子が描かれています。これを「曳舟道」と呼んでいたようです、日本版トウパスですね。英国の運河も、元々は運河沿いの道を使って馬に舁を引かせて物資輸送をしていたわけで、その道を Towpath=引く小道、と呼んだのです、即ち、曳舟道ですね。

次の画像は古い時代のその様子です。



こんな風に積荷を満載して喫水深く沈んだ舁を太い足の馬が一頭で曳いています。確かではありませんが、この様子は 18 世紀頃のものと思われます。この頃はまだ鉄道がなく、運河は商用輸送手段としてダントツだった筈です。これだけの重量を馬車で運ぶなら一頭立て馬車では無理でしょう。この頃はこのような舁による物資の輸送だけでなく、現在の旅客列車や路線バスのように旅客輸送にも大いに活躍していたようです。

その場合は一頭立てではなく、複数の馬で船を曳く高速輸送もあったらしい。

19 世紀半ばになると鉄道輸送が盛んになり、更にディーゼル・エンジンが発明され、自動

車輸送も盛んになり、小規模運河は商用輸送手段としては使われなくなっていったのです。それでも、幅広の運河 **Broad Canal** では曳き馬に代わってディーゼル・エンジン付きの大型船の航行が可能でかすら、存在価値も多少は主張できていたらしい。

しかし、この稿の主人公であるロックの中が 7 ft しかないナロウ・キャナルでは、大型船が使えないこともあり、あっという間に廃れてしまいました。運河の水は干からび、雑草・ゴミ・砂泥で埋まってしまったそうです。その後ナロウ・キャナルは荒れ果てたままになっていましたが、20 世紀中ごろからプレジャー用としての用途が注目されてきて、あちこちでナロウ・キャナルの整備が進み、今日に至っては単なるプレジャー用だけでなく、リタイヤ組の水上生活の場にもなっているんですね。

次の画像はトウパスを使って馬がボートを引くという同じ風景ですが、これはごく最近の物で、ボートには観光客が乗っているんです。昔はこんな風だったんだヨ、と言うある種のアトラクション、これを **Horse Boating** と呼ぶらしい。

ノンビリ・ユッタリ、古き良き時代を思わせる光景。



こういうツアーは全国あちこちにあるらしく、馬曳きではないエンジン付きボート・ツアーも含めて観光客に喜ばれているようです。これだけでも荒れ果てていたナロウ・キャナルを整備復活させた意味は十分ですが、ナロウ・キャナルにはもう一つ、ほかには代えがたい利用法があります。それは次の画像。

ナロウボートが走る運河沿いのトウパスをトレッキングしている女性。



こちらは同じくトウパスをサイクリング。 イイネー、私もこんな所を走ってみたい。



勿論、完全装備の本格的トレッキングでなくて、気軽な平服での散歩にもピッタリ。自動車やバイクにぶつかる心配はないし信号もナイ、周りは緑豊かで森林浴にもモッテコイ。

トウパス・トレッキング（ウォーキング）及びトウパス・サイクリングの為のガイド・マップも色々販売されています。私が老後を運河で水上生活、とマジで考えていたのは、  
 こういう自然環境で暮らせたらいイナー、と言う思い入れも十分入っていました。



上は私達が初クルーズを楽しんだ Oxfoerd Canal のトウパスですが、人っ気は殆どありません。私達がここを訪れたのは11月の事で、かなり寒く感じられ、雨模様の日も多いことから既にクルーズやウォーキングには適さないシーズンになっていたかと思います。気象条件は別として、この20数年前のトウパスの様子と最近の物と思われる前の2枚のトウパスの画像を比べて見ると、草の生え具合がかなり違います。

前2枚の画像では路面には草が全く生えていませんが、ここの路面は殆ど草におおわれています。私達がここに行った頃は人や自転車が通ることがマバラだったのか？しかし、今Gマップのストリート・ビューでこの辺りを見るとコンナ静かな様子ではなくて運河水面には沢山のボートが浮いているし、トウパスを歩く人の数もハンパじゃありません。それだけナロウ・キャナルのプレジャー利用が盛んになったんでしょうか。さて、内陸水路とナロウ・キャナルについて長ッパナシをしてしまいましたが、大体のイメージはつかめて頂けたでしょうか？ 浮世絵を見れば江戸時代には少しは存在したらしい運河ですが、何しろ現在の日本には殆どナジミの無いものですから・・・。

次に私達がチャーターしたナロウボートを紹介しましょう。 私がこれと目星をつけたのは冒頭で触れた **Union Canal Carriers** というレンタル会社でした。

次の画像がこのレンタル会社の現在のサイトに出ている“**Selene**” という名のボートです。ひとつ前の画像は私達がチャーターした時の様子、下は最近か？ 細かい部分の塗装の仕方が少し違っていますが、ボート自体は全く同じものだと思います。 時化は無く、しかも淡水の運河だけを走るの、メンテナンスさえ怠らなければ相当の年月を経ても健在、それがスチール・ボートの最大の利点。 そうそう、ナロウボートは全てスチールです。

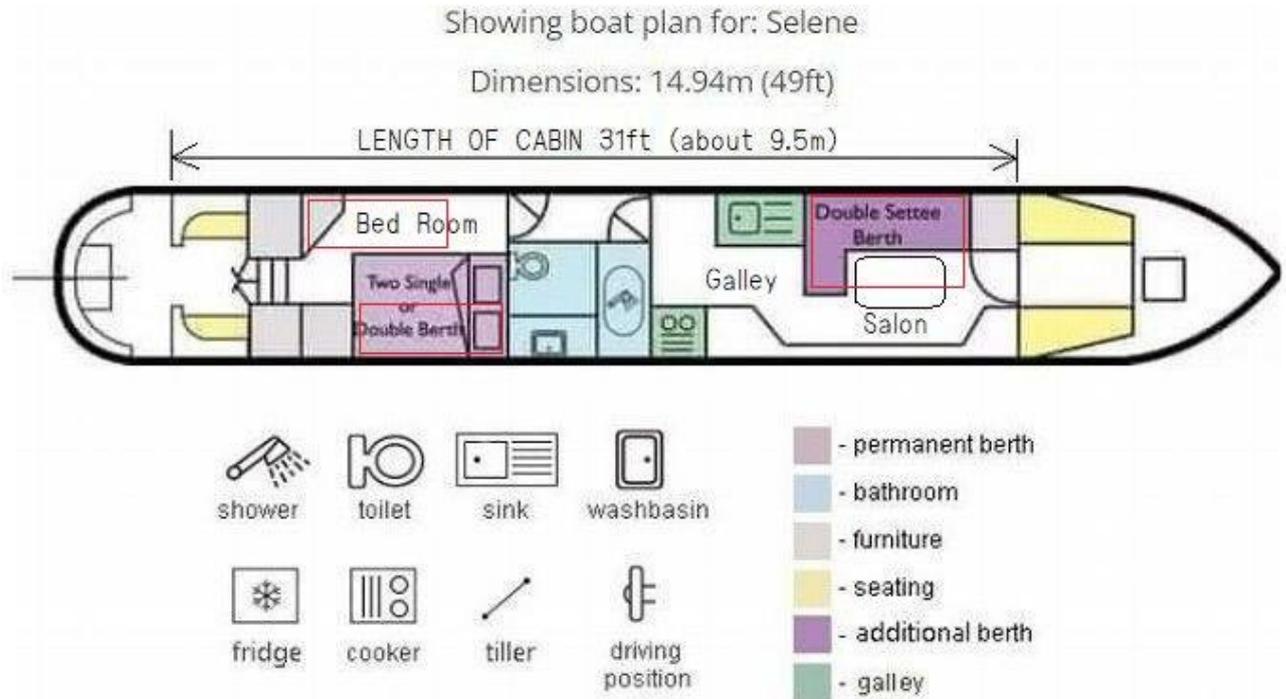


全長 49ft(約 15m)で 4 berth (大人 4 人乗船可)、ナロウボートだから巾は勿論 6ft-10inch、ナロウ・キャナルの 7ft 巾のロックに両舷 1 インチの余裕を持って進入できる巾です。

次の図面はこのボートの平面図。

キャビンの一番前は **Salon** (リビング・ダイニング) ですが、このテーブルとソファはダブル・ベッドに組み代えることができます。 サロンの後部は四つ口ガスコンロ・冷蔵庫・オープン迄付いた **Galley**=キッチン。 ギャレーの後ろがバスルームで、シャワーは **Sitz bath** (Sit-in shower) と言って浅い浴槽 (腰湯) になっています。 そして最後部はロッカーが多数ある **ベッド・ルーム** でベッドはダブルでもツインに分けることも可能です。

サロンのソファ及びテーブルとベッドの切り替え、寝室のダブルからシングルへの組み替えの様子は赤線で示した通りです。こんな風に生活設備は全て揃っていて、言うならば、まあ1LDKですね。広々、とは言えませんが、二人なら1週間どころか1月でも、少々狭いことを我慢すれば何年でも生活できます。事実、老後の年金生活をこういうボートで暮らすカップルが、英国ではかなりの数居ると思います。



下左はキャビン最前部のドアから後方に向かって、サロンとギャレーを見渡した画像。



サロンのテーブルとソファをダブルベッドに組み替えると右のようになります。

2組のカップル乗船ならこうするしかありませんが、ワン・カップルなら全く問題なし、3人でもここでは1人寝るだけですからソファのままでOK。

次の画像はギャレー。右にシンク、左に調理台、その下が冷蔵庫、その奥に4バーナー、その下にはレンジとオープン迄付いています。広くはありませんが2人での作業も可能、3~4人前の炊事には事欠きません。シンク横の壁の向こうは後部に抜ける通路です。



ギャレーの後ろはバスルーム。左が Sit-in shower、白い部分が腰湯バスになっています。  
画像右が洗面台で、洗面台の右手前にはトイレット・ボウルがあります。



次は最後部の寢室。まず左はダブル・ベッドの状態を後部から前に向ってみた画像。  
ダブル・ベッドの左側は前部（バスルームやギャレー）へ通じる通路です。



右はツイン・ベッドに組み替えた状態を前部から後方に向かってみたところ。ツインベッドは互いに少し前後にズレています。右手前、即ち前部への通路を確保するため、画面右（左舷）のベッドを60cmほど後ろにずらしているのです。ツイン・ベッドの間、通路の突き当りの階段は後部デッキへの出口です。

次の画像はボートの船首部。左の画像の左上、金色に光っているのは船名版で、船名SELENEの文字が彫られています。Seleneはギリシャ神話で「月の女神」だそうです。Diana、Luna、Artemisなども月の女神、神話によって色んな名前があるんですね。



右の画像はサロン前部のドア越しに船首デッキを見たところ。デッキの中央が凹んでいて両舷にベンチがあります。こういう構造の船首をWell deck bowと言います。

最後にボートの最後部、船尾デッキ。



左は船尾デッキの形、ナロウボートにはいろいろなタイプの船尾構造がありますが、このタイプをCruiser sternと呼びます。最後部にはTiller 舵柄＝梶棒があり、左舷のハンドレール手摺りにはエンジン・コントロール・レバーがあります。要するにここは大型船ならブリッジ＝船橋と呼ばれる所。スキッパー＝艇長＝船長殿の居場所です。

右は寝室内から船尾方向を見た様子、中央最後部にティラーがあります。

\*

長々とゴタクを並べてしまいましたが、英国運河・ナロウ・キャナル及びそこを走るナロウボートの全容が大体お分かりいただけたでしょうか？

私達親子三人は、こんなボートをレンタルして3泊4日のクルーズを満喫しました。

旅の内容につきましては、また次回以降にお話しいたします。

\*

なお、次回更新予定は下記の通りですが、身辺の都合で突然変更の可能性もありますので

更新日に新規にアップロードできていないことがあります。

その場合は一月遅れになるかもしれませんので、ご了解ください。ではまた。

**(次回更新予定は一応 2023 年 6 月 3 日・土曜日です)**

\*\*\*\*\*

この稿は23年4月1日に更新するつもりで用意していましたが、久しぶりにアップロードして見ると旨くゆきませんでした。 どうやら SSL 化を怠っていたためだったようです。それに対処すべく早手を打って何とか正常アップロードにこぎつけることが出来ました。ということで、URL は <https://capitan-r.com> に変わっていますが、従来通り「甲比丹航海記」と漢字入力で検索して頂いても OK だと思います。 どうぞ宜しく。

\*\*\*\*\*