
9. 五日目(A)・Edinburgh ～ Ratho

二晩の仮寝の宿、エディンバラ・キーともお別れです。

朝食の皿洗いが終わってから清水を満タンになるまで補給。このボートの清水タンクに何リットル入るのか正確には知りませんが、多分4～500リットル位か。これまでの経過から見て、もうこれで下船まで十分足りるでしょう。幸い、今夜泊まるラソーにも、明日の晩の予定地リンリスゴウにも給水設備があるので心配ありません。

但し、飲用と調理用には、来歴不明のタンクの水はちょっと敬遠したい。だから、スーパーから重いペット・ボトルを何本も運ばなくてはなりません。そこがちょっとツライところ。とにかく、小なりと言えども船は船、水は最も重要なライフ・ラインすから、その確保にはしっかりした計画が必要です。

*

今日の行程は往路既に通った所ですから周りの様子はそれほどの新鮮味はありません。これが運河クルーズの一つの弱点で、行ったら必ず戻らなければならない、同じ所を二度通過しなければならないのです。それがどうしてもイヤな人には、レンタカーの乗り捨てと同じ扱いをしているボート屋もありますが、全ての業者がそうではなく、当然料金もかさみます。

イングランド中央部には、いくつかの運河の一部が輪になってにつながっていて、時計回りなり反時計回りなり、好きな方向に走ってそのまま元の場所に戻れる所がいくつかあります。そういう形の運河同士のつながりをリングと呼んでいます。

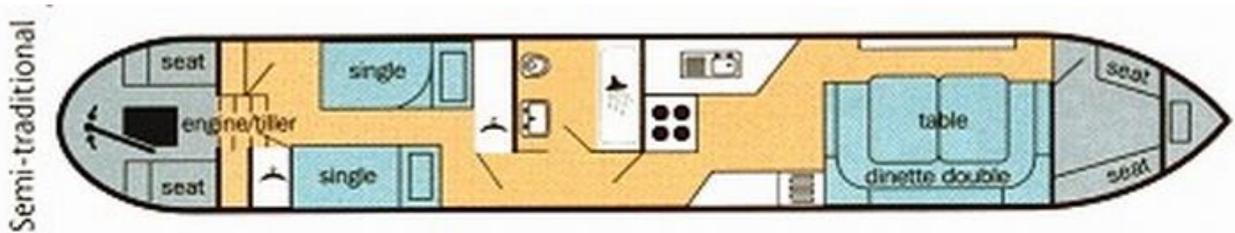
例えばシェクスピアの生地、ストラトフォード・アポン・エイヴオンを通るエイヴオン・リングは人気の高い有名なリングです。

他の運河とのつながりがリング状になっていない運河、例えばこのユニオン運河などはフォース・アンド・クライド運河とつながってはいますが言わばYの字型の連結で、そういうところでは乗り捨て料金を払うのがイヤなら元の場所へ引き返すことになります。

*

ドライブなどでもそうですが、運転している人間は横から後ろにかけては殆ど見ることはないのと同じ所を引き返すと言っても、全く同じ風景を見ることにはなりません。ボートでは後ろや横を見る余裕はありますが、それでも復路が全く退屈ということにはならないのです。

まあ、いずれにしても今回は運河沿いの風景はおいといて、私達の借りたボートについて、お話ししたいと思います。まず、Little Weaver の平面図はこんな具合でした。



右が前、左が後ろです。念の為・・・。

全長：47フィート(14.3m)、全巾：6フィート8インチ(2.03m)。住宅風に言えば占有面積25～6平米の1LDKと言うところでしょうか。重量の資料はありませんが、長さ・巾・喫水(推定)から、総重量15トン前後と思われます。この重量推測は、例のアルキメデスの原理の応用です。

大型船では喫水を正確に測定できるように、船体の六ヶ所に喫水マークが付いています。それを読み取って船体が水没している部分の体積を正確に計算できるのです。この作業はカケダシ航海士の停泊中の重要な日課でした。

貨物を積む又は揚げる前後にこれをやれば、積んだ又は揚げた貨物が何トンだったかを知ることが出来るのです。船が巨大になれば10トン単位での誤差は止む得えませんが、そういう場合は何万トンか？という単位の話で、多くの場合単価の安い貨物ですから大した問題にはなりません。

ナロー・ボートには喫水マークなんてありませんから推定するしかありませんが、普通は平均60センチ位です。勿論、喫水は燃料油や清水の保有量で変化します。船体構造は内装材を除いて全て鋼鉄です。そこが日本で一般に見られるプレジャー・ボートと大きく違うところです。前にもお話したように、上部構造を除いた船体横断面は長方形のタライ型で、これも一般のボートや小型漁船とは全く異なります。

左隅にセミ・トラディショナル **Semi-traditional** と書いてありますが、これは後部デッキの構造を現す用語です。このボートでは後部デッキのコックピットの両側にベンチ・

シートがあり、この様式をセミ・トラディショナルと呼びます。このほかに、トラディショナルとクルーザー・スターンの二種があります。

一番前と一番後ろの灰色の部分、これは屋根のないデッキ、大型船の場合、日本語では暴露甲板なんて大袈裟な言い方をしますが、英語ではウェザー・デッキ **weather deck**、雨が降れば濡れるヨくらいの意味ですね。

前部デッキの下は清水タンクになっています。後部デッキはコックピットで、エンジン・スターターとエンジン・コントロール・レバー、エンジン関係の諸計器（回転計・電流計・冷却水温度計）などがあります。ティラー(楫棒)を含め全てを一人でコントロール出来るように配置されています。このデッキの下はエンジン・ルームです。

ナロー・ボートのエンジンは大抵20～40馬力程度のディーゼル・エンジンで **Little Weaver** のものは25馬力でした。普通、海や湖で使われるプレジャー・ボートに較べると、船体重量に対してエンジン馬力が極端に小さいことが際立っています。「歩くスピード」がナローボートの速力のコンセプトですから、大馬力は必要ないんです。また、このスピードは、ボートの曳き波によって運河の土手を傷めないようにと言う考えから出発したもので、元々馬を歩かせていたスピードなのでしょう。

*

小さくても鋼鉄製ですから同体積のプラスチック船などに較べると極端に重い、船体重量に対してエンジン馬力が非常に小さい、船底の形状はタライ型である、長さに対して巾が狭い、など大型貨物船との共通点が多いのです。

これらのことから、この船は小さいながらも操船感覚としては、大型貨物船の空船状態、即ち貨物を全く積んでいない状態に近いような気がします。

例えば、舵を切った時の横滑りの状態とか、速力を落とした時の横風の影響とか、プロペラを逆転して船を停止させる時の船体の姿勢の変化などが、サイズは小さいくせに大型船のフィーリングに近いのです。勿論、似ていると言ってもサイズの違いは歴然で、操船に関する全ての反応時間は極端に短くなります。だから、操船が難しいと言うことは全くありません。舵輪ではなく、ティラーによる操舵であることも、初めての人には馴染みやすいでしょう。どうぞご心配なく。

さて、能書きはこのくらいにして船内に入ってみましょう。

まず、前のデッキからドアを開けて入ると、そこはダイニングです。

これは前の入り口から後方をみたところ。



今度は逆に後ろ(キッチン)から前方をみたところ。



Nの左側の赤いペイントで塗ってあるものが前部デッキに出るドアです。 ダッチ・ドア Dutch door と言って上半分と下半分が別々に開閉出来るようになっています。このスペースには、大抵のボートが、小さいテレビ、CD・DVDプレイヤー、ラジカセなどを標準装備としています。 ダイニングにはコの字型のソファに小さいテーブルが二つくっつけて置かれていて、これらは必要に応じて狭いながらダブル・ベッドにコンバートできるようになっています。

だから、このボートの定員は2～4名という表示になっています。

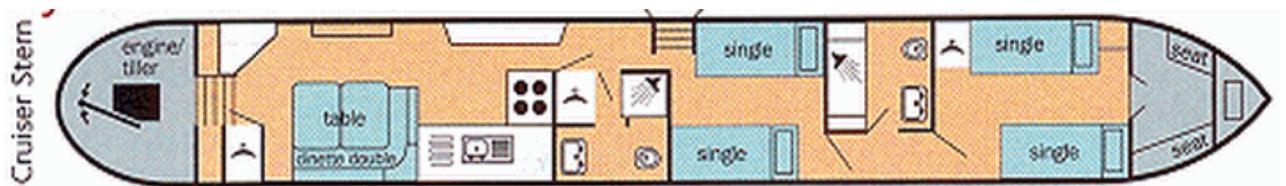
今回の私達のように夫婦二人だけなら十分に快適ですが、実際に4人乗って一週間過ごすとなるとやっぱり手狭だし、プライバシー保持にも問題があることは否めません。

第一、毎晩のベッド・メイクが面倒です。

第二、晩酌がまわった後の余計な作業はイヤですよー。

*

そこで、例えば夫婦二組と一緒にクルーズしたいというような時のために下図のようなボートも用意されています。



この通り、ツイン・ルーム二つ、夫々に独立の洗面・トイレ・シャワーが付いています。間仕切りドアもあって一応プライバシーは保たれています。 まあ、狭いボートの中ですからプライバシーと言っても完全なものではありませんけどね。 このボートは全長66フィート(20.1m)で、当然料金は高くなるし、こういうボートを利用できる地域や業者も限定されます。 しかし、ボートの居住性を優先するならこんなボートもある、という見本です。このボートの定員は4～6名という表示です。

ナロー・ボートのサイズは最大72フィート(21.9m)まであって、定員は12名程度まで。ちょっとした団体客も収容可能です。 こうなると旅の楽しさは倍加するでしょうが、狭い二段ベッドなども使うようになるし、船上生活の快適性はかなり損なわれます。 そんな時、半数は行った先々でパブの二階のインに泊まるとか、工夫すればそれはそれで楽しいでしょうね。 今日は誰と誰が陸上泊、くじ引き、なんてのも面白そう。 とにかく、地域ごとに、ボート屋ごとに、様々な人数に対応する工夫がなされています。

次はキッチン。小さくても船ではギャレー galley と呼ぶのが普通です。



ギャレーの設備は申し分ありません。 グリルとオープン付き四つ口ガス・レンジ、マイクロ・オープン、トースター、コーヒー・メーカー、電気湯沸しポット、冷蔵庫、それにありとあらゆる調理器具、定員分の食器などなど。 ワイングラスやソムリエ・ナイフだってちゃんと揃っています。

シンクには湯水混合栓。 この設備のままで一週間どころか一ヶ月でも一年でも快適に生活可能です。 実際、夏期休暇などには一ヶ月借り切ってしまう客はザラに居るらしい。 だから、人気のある地域では、ハイ・シーズンの7～8月は前の年から既に予約で一杯と言う状況です。

私たちが唯一不満だったのは俎板。 左の調理台に乗っている青いものがそれですが、これガラス板なんです。 日本人の発想ではガラスの俎板なんてありえませんか。 結局この人たちは、大雑把に切り分けたり、手に持って切ったものを仮置きする台として使うんじゃないでしょうか。

テレビの料理番組なんかを見ても、大概のものは手に持って切っているみたいです。でも、細かく刻みたい時はどうするんだろ??? そんなコマイこたーシネーカ、なんせ、アサメシを三度食べ、なんてえ国だから・・・。
ギャレーの後ろはトイレット・シャワー・スペース。



洗面シンクは湯水混合栓にはなっていませんでした。 そんなことはいいとしても、ここはちょっと問題のあるところ。 トイレット・ボウルの周りがやけに狭いのです。 小柄な私たちでさえ窮屈なんだから、2メートルもあるような大男や、縦より横がありそうなオバサンは？ と他人事ながら心配になるくらいです。

トイレは飛行機と同じ方式で、ポンプで吸い込んでタンクに溜めておきます。 定員以内で一週間程度のクルーズならタンク・スペースは十分ですが、二週間以上クルーズを続けるとなると途中どこかで排出しなければなりません。 運河の要所要所にはそのためのポンプ・アウト・ステーション **pump out station** と言うのがあって、そこで陸揚げします。 まっ、言うなれば汲み取りですね。 ボートの横腹にはそのための排出口があって、ねじ蓋をあけてステーションから伸ばしたホースの先のノズルを突っ込むのです。

バキューム・カーがやっていることと同じです。

ところで、話は飛びますが、私達がまだスペインに居た時、帰国してから長崎で住みつく所を色々検討していました。 日本から住宅情報誌を送ってもらって探していたんです。 その時点で既に「長崎へ」と言うことは決定事項で、県内の全てを対象に検討していました。 私達が有力な候補地とした場所のひとつに、辺鄙な岬の先端の集落がありま

した。 晴耕雨読ならぬ晴釣雨読にもってこいのロケーションです。

この辺、イイなァー、ととても惹かれました。

結構いい出物、私たちにも手が届きそうなのもあったので、大真面目に検討していたんです。 そのうちに、丸に汲という字のマークに気が付きました。 コリヤなんだろう？

凡例を見たらクミトリでした。

正直驚きましたねー、市部なのにまだそういう所があるとは。 でも、逆に、だからこそ、都市生活に毒されないイイ場所なんだとも言えるわけです。 決して丸汲だったからではなく、よく考えると慣れない年寄りが住み着くには些か不便すぎる所だし、スペインからのいきなりの引越し先としては現実的ではなく、結局諦めてしまいました。

ほんとにイイ所だったんですけどね。 今の所に住みついてからも、時々その辺をドライブしては改めて、いいトコだなァーと感じ入っています。 そこに住みついていたら、今頃はナロー・ボートの生活と同じでしたねー。

右隅に見えるのは温水ヒーターのラジエーターで、このほかにダイニング、ギャラリー、通路、寝室に各一つ、計五箇所に配置してありました。

*

洗面シンクとトイレット・ボールの反対側（船首側）はシャワー・スペースです。



このボートのシャワー・パンは浴槽をごく浅くしたようなもので、シツ・バス **sitz**

bath またはシッティング・バス sitting bath と呼ばれるものです。

この呼び名はボート業界及び介護施設などで使われる用語らしい、というより、あまり一般に使われるものではないということだと思います。座って入る、要するに腰湯ですね。なるほど介護を要する人には、首まで浸かる深い浴槽より安全なことは確か。

ボートでは単に節水のため。

*

さて、船内ツアーも最終コーナー。 屋内最後部は寝室です。



前後に少しズレのあるツイン・ベッド。 トイレット・ルームのところで通路が脇に寄りすぎるを得ないので、ベッド間の空間と通路がズレてしまいます。 だから通路がベッドの一つに突き当たったらクランク・コースにしなければなりません。 もう一度平面図を見てください。 このベッド・サイズも私達なら巾も長さも何とかありますが、関取みたいなオバサンはどうするのか心配です。 二つをひっつけてダブルにもコンバートできますが、そうするとオジサンのスペースは限りなくゼロ・・・。 さあ、どうする!!

中央の階段を上ると後部デッキに出ます。階段のすぐ右に見えているのは温水ヒーターの

コントロール・ボックス。 五箇所あるラジエーターを全開にすれば冬の寒さにも十分耐えられるでしょうが、問題はエンジンを止めたらヒーターを使えないこと。 エンジンを止めれば寒いし、回しっぱなしじゃ燃料費がかさみます。 省エネはツライ。

だから、マイ・ボートの多くは発電用に極小ディーゼル・エンジンを別に積んでいます。

周年、船上で生活するリタイヤ組は、夜間、暖房を止めたくないでしょうからね。

その点、私達の長崎の部屋は実に経済的です。 夏の冷房は勿論、冬の暖房も一切ナシで、もう三年を過ごしました。 夏は窓を開け放てば天気のいい日中はシー・ブリーズが吹き抜けるし夜はランド・ブリーズ。 冬は午前中の日当たりの暖かさが一晩中残るほど気密性が良く、真ん中の部屋は20度を切ることはありません。 それなのに、引越しと同時にオイル・ヒーターを三台も買ってしまって、全くの持ち腐れ。 ここへは晩秋の入居で、来るべき冬の寒さを恐れすぎました。 長崎の冬の暖かさを知らずに・・・。

*

次は後部デッキから見た寝室。 この写真のほうがベッドのズレが良く分かりますね。



左のドアの陰にエンジン・コントロール・パネルがあります。コルク・フロートのキー・リングが付いたエンジン・キーが見えますね。

そのコルク玉の下に見えるキャップは燃料タンクの補給口です。

*

次の三連の写真は、ボート屋の広告サイトに出ていたもので、左はダイニング全景、中央と右はシングル・ベッドをダブルにも変更できますよ、という見本。

こうすれば通路はまっすぐでクランクにはなりません。でも最終的に後部デッキへ出る
ところでは階段は中央ですからやっぱりズレます。

しかし、通路のズレなど政治屋の「ブレ」と違って何の害もありません。



*

最後にボートの外観三態。



船首と船尾に取り付けられているロープで編んだ玉のようなものはフェンダーです。
ボートの横に二箇所細いロープで黒いものがぶら下がっていて、岸とボートの横腹の間に
挟まっていますね、これはゴムのフェンダーです。

車の場合フェンダーは泥除け、要するにタイヤ周りの鉄板を指しますが、船でフェンダー
と言えば緩衝物・防舷材のことです。船体が岸壁などに接触しても、直接当たって双方

に傷が付かないようにゴムやこのようなロープ玉を使います。



船首のロープ玉は狭いターニング・ベイスン（回頭場所=Uターン出来るスペース）で回頭する時などに便利、船尾のは他の船や岸に船尾が接触した時、舵板を保護するために有効です。



如何ですか？ あなたもこんなボートにちょっと乗って見ませんか？

気になる料金は？

というと、私達がこれを借りた5月18日15:00から25日09:00の7泊、燃料代・シーツ代・什器一切付きで1077ポンド、当時の為替レートで約17万円でした。

これを高いと見るか安いと感じるかは人によりけりですが、ツイン・ルーム7泊のホテル代コミ、と考えると一般の個人旅行に較べて決して割高だとは言えないでしょう。その代わり、誰も何の世話もしてくれませんか、全て自分のことは自分で、です。

ベッド・メイクもトイレ掃除も誰もしてくれません。

人に世話されることが好きな方には向かないですね。

旅行中まで家事をするなんて、オー・ノーの方には向いていないのです。

このクルーズは全て自分の思うがママ、と言うことが最大のウリなのですから、その代償として、当然、自分のことは自分で、になるわけです。

大人の干渉一切ナシで、少年・少女だけにこのクルーズを計画から実行まで全てやらせれば、非常に価値ある体験になると信じて疑いません。しかし、残念ながら私達が借りた業者では、16歳以下は成人が同乗しなければならない、とされていました。

なお、料金は季節や場所やボートのグレードによってかなりの巾があります。私達が借りた時期とボートの質はほぼ中間的なものと言えます。これと同等のボートでもハイ・シーズンではこれより3~5割高くなると見ていいでしょうし、ロー・シーズンではその逆です。

定員4~6名のボート、ツイン2室のものなら当然もっと高いですが、倍額までは行かないので、割り勘にすれば結局割安になりますね。新造のボートが少し高めなのは止むを得ないところ。

一週間は長すぎるという方には、ショート・ブレイクと言って三泊四日も選択可能だし、泊まりナシのデイ・クルーズを受け付けている業者もあります。

また、ロンドンを初め有名観光地ではナロー・ボートを使った遊覧クルーズを運営している所も多く、それなら乗り合い観光バスに乗るのと同じで、気軽に運河クルーズを味見体験できます。

さて、エディンバラ・キーからラソーまでの走行は至極スムーズ。橋番のオジサンもちゃんと九時前から待機してくれてたみたいで、ボートが近づくのを見るとすぐ橋を上げてくれました。予定通り四時間足らずでラソー・ベイスンに到着。ここもビジター用バース(berth=停泊場所)には先客ナシ。次の日、私達が出発するまでとうとう Little Weaver の借り切りでした。



ラソー・ベイスンに舫った Little Weaver。

ボートのすぐ左側に白っぽい柱のようなものが見えるでしょう？ここに給水栓があって、ビジターはボートのエンジン・キーと一緒にこの鍵をもらっているのもので無料で利用できるのです。

私達が舫いをとった場所は正規のビジター・バースでしたから、舫い綱を引っ掛けるためのボラード(bollard=係船柱)が設置してありましたが、この写真の手前の土手のように、草が生えているだけの何にもない所でもボートの係留は可能です。

ボートにはそのためのペグ peg とハンマーを積んであります。テントを張るのに使うペグの大きなもの、長さ60センチほどの鉄棒で頭にリングが付いています。これをハンマーで土手に打ち込んで、リングに舫い綱を通すのです。

運河沿いでは、他のボートの邪魔にならず、トウパスの通行を妨げない限り、基本的にどこでも好きな所にペグを打ち込んでボートを繋ぐことが許されます。

但し、トウパスを横切ってその先の樹木や岩などに舳れを取ることは厳禁です。夜間でもトウパスを往来する人が居るかも知れないし、とにかくトウパスの通行をジャマすることはルール違反です。

また、トウパスの反対側の岸は大概私有地ですから、そちら側への係留は原則禁止です。

*

昼食後、橋の南側至近に有るバス停から、路線バスでエディンバラへ行きました。



上の写真で橋のすぐ左に見える建物が、往路にも触れたブリッジ・インという名前のパブです。これがブリッジ・インとバス停。

ここの路線バスについては、エディンバラ・キーで一緒になったあの青いボートの、ラソーから来た老夫婦に色々教えてもらっていたので大いに助かりました。

ここはエディンバラ市のハズレなので、ここに来る路線バスは一日券3ポンド(約480円)で市内ならドコまででも、何回でも乗り放題です。ここからエディンバラ中心部までは小一時間ですがこの日はそれを往復して、更にその先30分ぐらいの所まで往復したのに、しめて3ポンドだけ。

しかも平日の午後ということもあってか、申し訳ないような乗客数でした。私達が普段利用する長崎県営バスにも、この安さを見習って欲しいものです。この日のバス旅行については又来週・・・。

R & N

* * * * *