

ナロー・ボート巡航記（運河の旅）・No. 3 (31/Aug/2007)

クルーズ初日（2006年9月2日・土曜日）

さて、いよいよ今日はボートに乗り込む日ですが、その前に自炊のための食料の確保をしなくてはなりません。事前にボート・ヤードに問い合わせたところ、ヤードの近くには食料品店はないとのこと。ゴボウエン駅の近くにスーパーがあるからそこで済ませてくるのがいい、と勧められました。

ナロー・ボートのクルーズが普通の旅行と大きく違う点は、いったん乗り出したら、後は自分たちで全てをマネージするということです。ボート・ヤードはボートそのものを期間を定めて貸し出すだけ、その間、客がどこへ行こうが何をしようが干渉しません。法令違反をしない限り原則として客はどこへでも行けるし何でもできるんです。まあ、水上版レンタカーと思えばいいでしょうか。

極端に言うと、ボートを借りたらそのままボート・ヤードに止めて、そこで一週間寝泊りしていてもいいのです。まさか、そんな客はいないでしょうけどね。でも、オーナーが自分のボートに住んでいるケースでは、それに近い生活をしている人が大勢いると思います。ほとんど移動はしないで一か所にじっとしているのです。中には子持もいて、ボートから学校に通っているなんて事もあるらしい。常時、ボート住まいをしている人の大部分はリタイア組なんだろうけどね。

そういうライフ・スタイルを *live-aboard* と言います。

それはともかく、クルーズに関してボート・ヤードは実質的には何のお膳立てもしてくれません。食料の手配はおろか、スケジュールの調整もすべて客任せ。その代りギャレー(台所)にはオーブン、電子レンジ、四口ガスコンロ、冷蔵庫などを完備、鍋・釜・包丁・食器は勿論、ワイングラスまで定員分揃っています。

これらをどう使うか（または使わないか）も客次第。

だから、乗り込んだその日からの自分たちの食事をどうするか、を考えておかねばならないのです。自炊なんて冗談じゃない、という人にはまずこのクルーズ

は向いていませんね。 運河沿いにはパブやレストランが点々とありますから、全部外メシで、という手もないではないですが、毎日三度三度タイミングよくパブの横に着けるようにスケジュールを調整するのもそう楽ではありません。

私たちは自炊は何の苦勞でもありませんし、むしろイギリスの絶望的にマズイ料理を食べさせられるより、たとえビールとサンドウィッチだけでも、またはパンとチーズとワインだけでもボート上で手前勝手に食べる方が楽しい。健康的でもある。 だから、少なくともまず乗船日と次の日の分くらいの食材の確保をしておかなければなりません。

私たちはクルージング計画の筆頭にその食品買い物リストを作っておきました。飲料水、調味料各種、オリーブ油、ミルク、ヨーグルト、ジュース各種、ベーコン、ソーセージ各種、チーズ各種、シリアル、果物各種、野菜各種、パン、コーヒー、そして、ワインにビール。

但し、ジン、ウィスキー、ブランデーは二日酔い防止のためオミット。まあ、これだけあれば当面飢えることはありません。後は行く先々で機会があれば気に入ったもの、珍しい食品、または上記の基本的食品の不足分を適宜買い足せばいいというわけ。

ゴボウエン駅に着いたのは午後一時ごろ、あいにくの土砂降りで、駅のすぐ近くのスーパーに駆け込む間もぬれ鼠です。 その代り雨宿りかたがたゆっくり買い物ができました。買い物が片付く頃には雨も上がり、近くの公衆電話でタクシーを呼んで、買い込んだ食料を持ってボート・ヤードに向かいました。

ここで、前号の最後にあった地図を思い出して下さい。A495という緑色の道路と水色の運河が交差するすぐ西側にボート・ヤードがありましたね。 その場所を衛星写真で見るとこんな具合です。 本当はこんな写真を勝手に使ってはいけないのですが、ごく内輪のメールなんだから勘弁してもらいましょう。



左下から右上へ伸びている灰色の線がA495号線、左手が駅方面。

そして、左上から右下にかけて蛇行している茶色の線が運河です。

駅の周囲こそ人家がかたまっていました、少し外れるともうこの通り、あたり一面田園です。農家があっちにポツリ、こっちにポツリだけ。

上の写真の中央付近で道路と運河が交差していますが、その西側(左側)に私たちがボートを借りるボート・ヤードがありました。その部分を拡大すると・・・。



ほぼ中央に並んだ二棟の長い建物のうち運河に近い方がボート屋の事務所、裏側の棟は整備工場です。右端に橋が見えていますが、ここから写真の左端までこのボート屋の敷地です。運河に沿ってボートが沢山舳つてあるのが分かるでしょう？ これ、全部このボート屋の所有船ですが、一部、個人のボート・オーナーから管理を委託されているものもあるらしい。

そして、ボートはもっと左の先まで舳つてありましたから本当はボート屋の敷地も、もっと左の方まで伸びているのかも知れません。

写真では、水路の色が全体に茶色っぽいですが、実際、運河の水は常に泥で濁っています。もともと運河は人口的に掘ったもので、一部を除いて底は軟泥です。しかも、水深は極めて浅くほとんどの場所が2～3フィート、深いところでも4～5フィート位しかないでしょう。

ナロー・ボートの喫水は普通2フィート(約60センチ)で、それがぎりぎり通れるようにしか掘り下げてないのです。こういう水路をひっきりなしにボートが通り、プロペラで泥をまきあげるので水が澄む暇がないんですね。

走っているうち底触して気がつくとき止まってしまったりもします。そんな事はしょっちゅうですからあわてることはありません。全員が右舷に寄ったり左舷に寄ったりして船を傾けて、ギアをアスターン(後進)に入れば大抵はフリーになります。ダメなら上記の動作とともに爪竿で岸や水底を押すとよろしい。なおダメなら、可能な限り船の一部を岸に寄せて、なるべく多くの人数を陸に上げ岸からロープで後ろに引きながらエンジンを後進フル回転にする。

それでもまだ駄目なら、あわてず騒がず待つことです。そのうち前からか後ろからか他のボートが来ますから引っ張ってもらいましょう。救助料請求なんて事にはなりません。

早足で歩く程度のスピードだし、運河の底はたいてい軟泥ですから抵触したぐらいでは浸水したりすることはありません。その点、船体がスチールで頑丈に造られたナロー・ボートは安心です。ペカペカのFRPボートとは違います。

さて、ここでもう一度水路の見直しです。

私たちのクルーズ範囲は東は **Whitchurch** まで、西は運河の終点 **Llangollen** までと言いましたが、私たちは、乗り出したらまず東の **Whitchurch** 方面に向かうことにしました。なぜなら、この運河の呼び物は前にお話しした二つの水道橋で、多くの方はそれを見たさにこの **Llangollen Canal** に来るんですね。

だから、ほとんどの客はスタートしたらまず水道橋へ、即ち **Llangollen** の方角に向かう筈。そして、この運河沿いには、私たちが予約を申し込んだ代理店傘下だけでも5社53隻の貸ボートがあるんですが、その大部分が原則として土曜日からスタートです。ウィーク・デイにスタートすることも不可能ではありませんが、基本的には土曜スタート・土曜返却だから、ウィーク・デイ・スタートに備えている船は極端に少ない。ということは選択肢が非常に少なくなります。

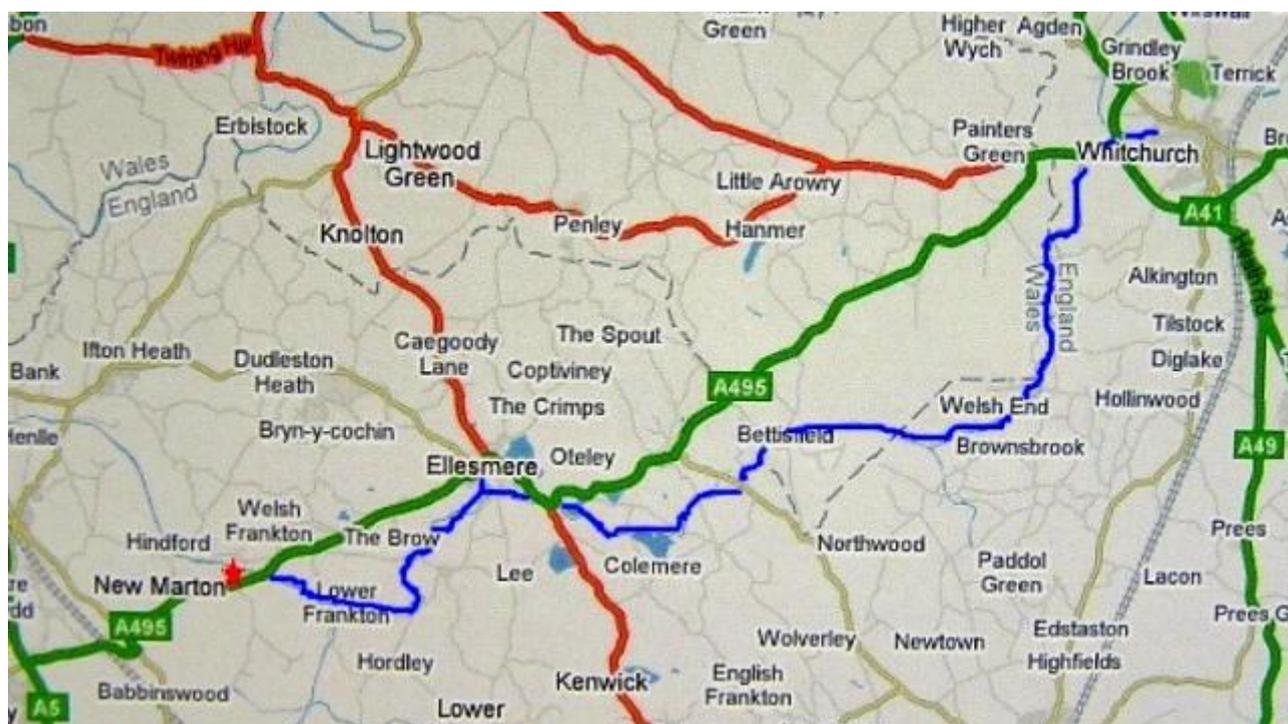
というわけで、その他大勢と同じ行動パターンにはまったらどうなるか？ 日本の盆暮れの帰省ほどではないにしても、あまりいい想像はできません。そこで、スタートしたら皆と逆方向の東へ向かおうというわけ。

この狙いはずばりの中。ボート屋でも当然のごとく私たちが予約したボートを西に向けて用意してありました。やっぱり大抵の人はそうするらしい。

そこで、ボート屋のオニーサンに、「東向きにしてほしいんだけど」と頼むと、
エッ、**Llangollen** に行くんじゃないの？

「勿論行くんだけど、今日そっちへ行くと多分混むと思うから」アア、そりゃいい考えだね、と彼も賛成してくれました。運河沿いにはボートを舳う場所は沢山あるけれど、いい場所はやはり混むし、ロックや水道橋や跳ね橋などは対向船があると進入できないのです。混んでいると、こういうところで思わぬ無駄な時間が生じます。

で、その東方向の水路はというとこんな具合です。ブルーの手書き線が運河。



左下の赤い星がボート屋、右上隅が私たちの東の折り返し点 **Whitchurch** です。通常の一週間チャーターは、土曜日午後四時出発、そして次の土曜日午前九時迄に返却が原則です。だから、中六日間、日～金が丸々自由になる時間です。ウマイ具合に私たちの出発点は両折り返し点のほぼ中間にありました。あまり目立つ呼び物のない東半分は丸二日でサッと流し、ヨリ面白いだろうと思われる西半分に四日間を当てようという計画です。

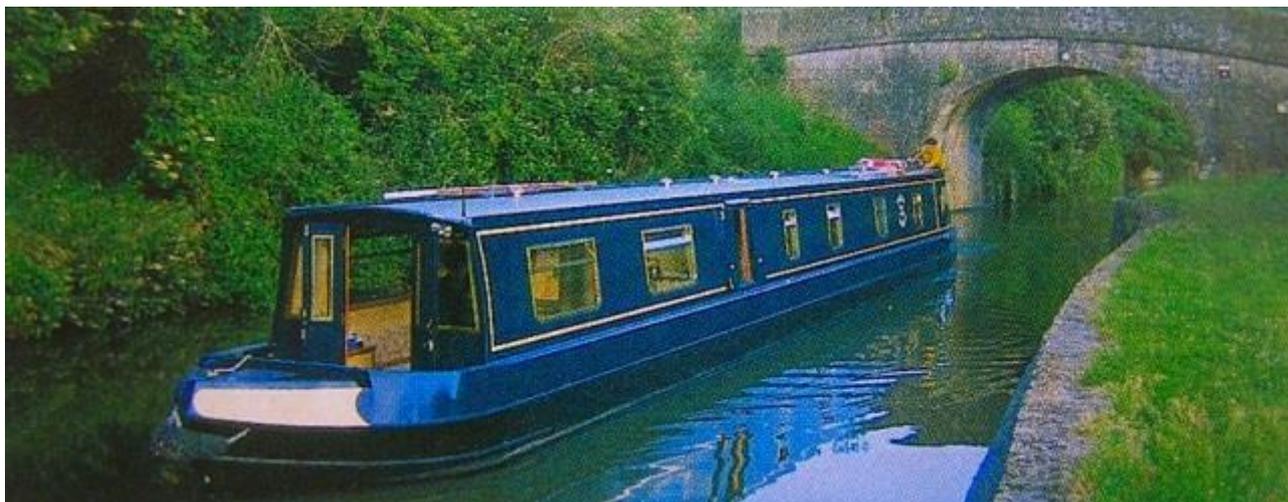
なお、**Whitchurch** の先へどんどん進むと、いずれは **Liverpool**、**Manchester**、**Birmingham**、**London** など多くの都市に運河伝いに行けるんですが、今の私たちには関係ないので **Whitchurch** の先の運河は書き入れませんでした。

予定としては、初日は赤い道路と交差する付近の **Ellesmere**、二晩目は折り返し点 **Whitchurch**、そして三晩目はボート・ヤードかそのすぐ西の **Hindford** 泊まりというつもりでいました。

しかし、私たちのボートは準備が遅れて、午後四時には出発できませんでした。まあ、午後大雨も降ったし、西向きに舳っていた船を東向きに直してもらったり

したのも一つの理由ではありますが、用意が悪かったことは事実。でも、ここでトンガラないのが諸事万端遅れがちのスペインで四年間修行した賜物。

何しろ、ほとんどのボートが土曜の朝九時に帰ってきて、全てのボートの整備・清掃をして、そのほとんどをまたその日のうちに送り出すわけですから、少しでもモタつくとも全部の用意を時間前に仕上げるのはかなりホネでしょう。



これが私たちの借りたボートとほぼ同型のもの。長さが約20メートルあって、狭い水路ではUターンはできず、このボート屋でも私たちのボートの回頭（ターン）ができるのは事務所前の水路幅が広がっている所だけです。前の衛星写真で一番長い赤っぽいボートの長さと水路幅を比べて見るとよく分かります。私たちが借りたボートは多分それと同型だったはず。

まあ、結局ヤードを出発したのは17時を回った頃だったでしょうか？ 夏の日暮れが遅い高緯度のこの地でも、陽は既に西に傾いています。今日は朝も早かったし、一日慣れない動きをして疲れたし、急ぐ旅でもないし、早くメシに、いや晩酌にしよう、とこういふ話は即決、で **Ellesmere** 泊まりはご破算。出発してじきに、ボート屋と **Ellesmere** の中間点ぐらいでエンジン・ストップ。



今夜の泊地はこの橋をくぐってちょっと行った所、静かな静かな場所でした。

次の運河地図で見ると右下の赤い星。

星印のすぐ西にある 2 番の橋 **Nicholas Bridge** が上の写真です。

*

次の運河地図は、最初の衛星写真と同じ範囲をカバーしています。比べてみてください。ボートでクルージングする人のために作ってある地図ですから、一般の地図と違って運河が一番太くはっきり書かれています。

そして、右上にウォーキング&サイクリングの注意事項として、「No. 9の橋と Franton Junction の間はトウパスの状態が良くない」と書いてあります。これは、この地図がクルージングをする人のためだけでなく、トウパスを歩いたりサイクリングしたりする人にも役に立つようにと考えられているからです。



なお9番の橋とは地図の左端近くの Paddock No.2 Bridge という橋、Frankton Junction は右端の運河がTの字型に交わっている所で、このジャンクションから下方(南方)は Montgomery Canal という別の運河です。このように橋には各運河ごとに全て続き番号がふってあり、どの運河の何番の橋、と言えば簡単に場所の特定ができるんです。これは緊急連絡などの時極めて有効です。

さて、あたりの静けさに比べ、ボート内では久々の再会、久々の酒盛りの四人、ワインの瓶も次々空いて・・・、やがて夜は更けてゆき・・・。

では、この続きはまた今度。

R/N