

いんぐらんど運河巡航記



England Canal Cruising

クルーズ二日目・Rugby

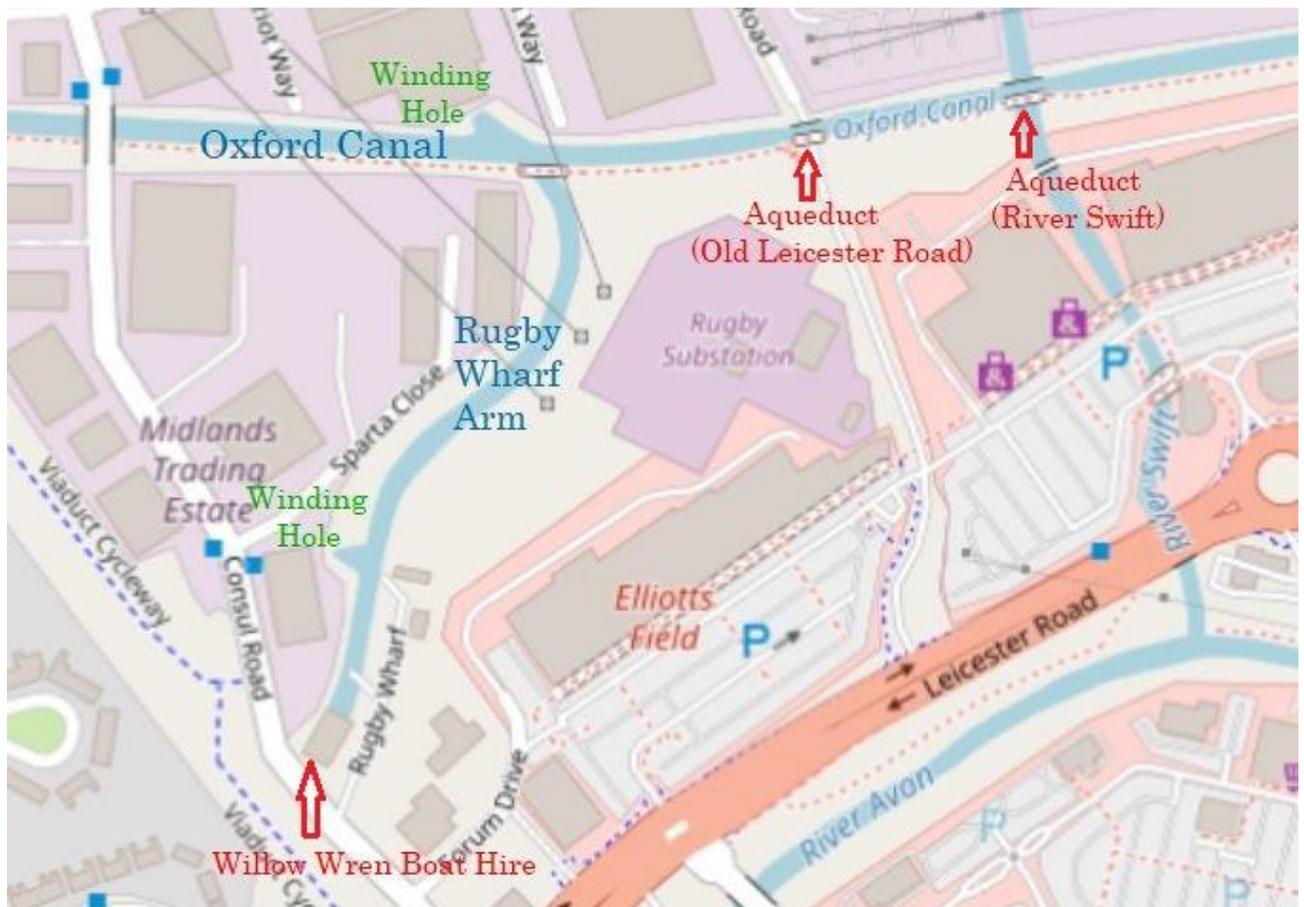
(2023年10月7日更新)

さて、クルーズは二日目。 ナローボート初体験の艇長も、もう操船に戸惑うことはありません。 二人のクルーも舳の取り扱いをはじめ、ロック通過の諸手順にもシッカリ慣れたようです。 ここで、前日に泊まった **Rugby** の岸壁についてもう少し・・・。

この岸壁で一泊したことは間違いないんですが、前にも述べた通りここでの記憶はサッパリです。 そこは正式名 **Rugby Wharf Arm** という水路なんですが、私の頭には **Willow Wren** という鳥の名前しか残っていません。 これはこの水路の行き止まりにあるボートのレンタル会社の屋号です。 この鳥の和名は「キタヤナギムシクイ」というのだそうですが、この名前も、その鳥の姿も、全く知りません。 だから、コレってどんな鳥なんだ、

と **Willow Wren** の綴りだけがノーミソの奥にシツコク留まっていたのかモ。

その **Rugby Wharf Arm** は **Oxford Canal** 本線からの別れ水路、いわば路地裏みたいなところで、運河本線のように多くのボートの往来がないので他のボートの曳波による揺れもなく、静かに過ごせるのが何よりなのです。



上のマップの上部を左右に横切っているのがオックスフォード運河本線。その本流から左下に伸びている支流が Rugby Wharf Arm で、その突き当りにある建物が Willow Wren というボート・レンタル会社です。私達がボートを舫って一夜を過ごしたのは、多分この支流のほぼ中央部分「Arm」の表記の辺り、だったんじゃないかと思います。

Winding Hole と表記したコブのようなデッパリが支流 Arm にも Oxford Canal 本流にも見えますが、これはボートの転回場所です。Narrow Canal では殆どの場所の水路幅がボートを転回させるには不十分で、水面上は一見広そうに見えても、水面下では岸近くの部分が浅くなったりしています。そんな所で無理にボートの向きを変えようとするプロペラーを痛めてしまう可能性があります。そういう不都合を防ぐため、所々にこのような安全に転回できる、広い転回場所を設けてあるのです。

大型船用の港や運河にも、同じ目的の水面を設けてある所があちこちにあって、海事用語としては、そういう場所を turning basin ターニング・ベイスンと呼びます。

このマップの右上に Aqueduct という赤字表記が二ヶ所ありますが、これはいわゆる水道橋（＝橋の上は道路ではなく水路）です。橋の下はというと、谷間・窪地・道路・川など、色々です。このマップの右側のものは River Swift という川をまたぐ水道橋で、もう一つは Old Leicester Road という道路の上をまたいでいます。

Hillmorton Locks を抜けて Rugby Wharf Arm に近づくと、まず Swift River の Aqueduct を通過します。 次の画像で、人が歩いている所、水路が狭まっている部分が水道橋です。



ボンヤリ走っていたらこれが水道橋だとは気づかずに通り過ぎてしまうでしょうが、水路巾の狭まりと両側の手摺りに気が付けばソレと分かる筈。 右側の手摺りの石柱はかなり年季が入っているようで、18世紀末の運河建造当時の物がそのまま残っているのかも知れません。 上の画像の右下の地面からこの水道橋を見上げたのが次の画像。



三つのアーチの真ん中の下だけが川の水面で、これが **River Swift**、ほんの小川です。

続いて、この水道橋のもう一つ先の、道路をまたぐ水道橋、それが次の画像。



ここでも水路巾が狭くなっている部分が水道橋です。中央右奥に見えるアーチ型の白い手摺りのついた橋が **Rugby Wharf Arm** への入り口。水道橋の左手の先に斜め下に降りる手摺りが見えますが、この下から見た様子が次の画像。四本の石柱のうち、中二本の部分が短い水道橋になっていて、その下の小道が **Old Leicester Road** です。



この二つの水道橋は画像のように極くチンマリの小規模のものですが、英国の Inland Waterways にかかっている多くの水道橋の中には、とんでもない大型のものもあります。ここで、これまでに経験したなかで、特に印象に残る大規模な水道橋をいくつか紹介しましょう。これらはいずれも夫々の「運河巡航記」で触れているので二番煎じですが、その圧倒的な規模を改めて思い起こしてみたいと思います。

まずはウェールズの Llangollen Canal にある、英国で「最も長く、且つ、高い」そして世界遺産でもある水道橋、Pontcysyllte Aqueduct です。



どうですか？ 圧倒的な大きさですね。

下を流れるのは River Dee ディー川。 橋の長さは 307m、石造りの橋脚に乗った鑄鉄製のトラフ (trough=今ボートが走っている水を張った溝=水路部分) の高さは 38m、この水道橋の運用開始は 1805 年だったそうです。

ここをボートで渡りながら towpath の反対側の下を覗くと、トウパスの上に自分の足で立ってトウパス側の下を見るのとは全く違って、その高さを実感できます。

何故なら、トラフの縁は水面からの高さがボートのデッキよりも低く、しかもトウパス側には手摺りが付いているのに反対側にはナイのです。だから船上からはこのトラフの縁はボートの舷側に隠れて見えナイ、手摺りもナイ、従ってボートは宙に浮いたような状態に見えてしまうのです。 高所恐怖症気味の人にはお勧めできません。

次の画像を見ると、その様子が実感できるかもしれません。 この二人の視線をたどって
みてください、ボートの屋根の向こうには、いきなり下の木々が見えているだろうことが
うかがえますね。 この画像でボートの左舷側に見えるのがトウパスです。



次はディー川から水道橋のトウパス側を見上げたところ。こちら側には手摺りがあります。



この大きさも高さも、Rugby の二つの水道橋とは比べ物になりません。 何しろ英国内の

運河では大きさも、クルーズ客の人気も、断然トップの水道橋、しかも世界遺産。ところで、Pontcysyllte というウェールズ語の読みですが、ウェブ上のカナ表記では「ポントカサステ」とか「ポントカサルテ」となっています。発音例を PC の音声で聞くと、

私の耳では後者のように聞こえますが、どうでしょう。

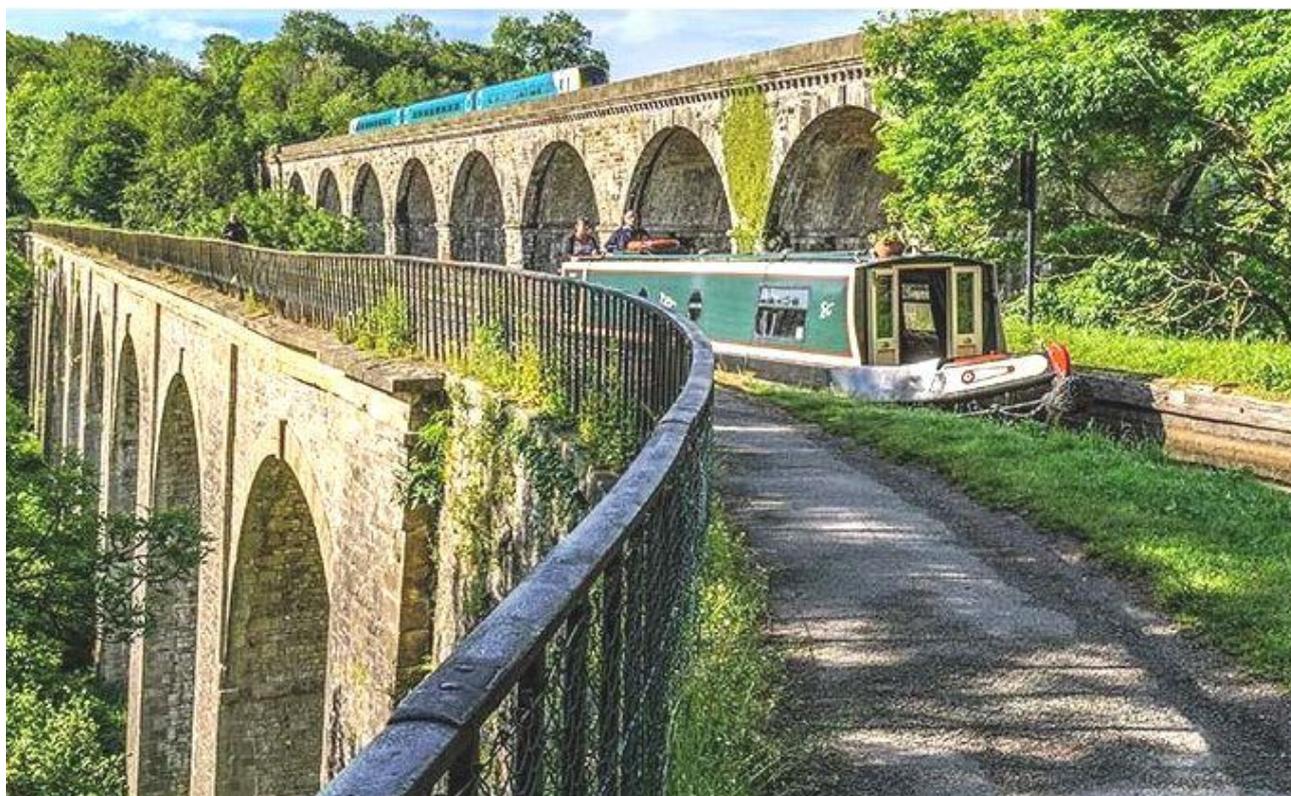
また、この運河の名前 Llangollen は「ランゴレン」とも「ランゴスレン」ともカナ表記されていますが、これも私の耳では後者のよう、あえて言えば、「スランゴスレン」のように聞こえます。とにかく Welsh ウェールズ語は難しい。

次は同じく Llangollen Canal にある水道橋で、前の Pontcysyllte より少し南にある Chirk Aqueduct、この読みは素直にチャーク。これは水道橋としてはひとつ前の Pontcysyllte よりやや小さく、長さは 220m、トラフの高さは下の地面から 20m とされています。この Aqueduct の一番の特徴は次の画像の通り、Viaduct=鉄道橋とごく近い距離で並行していること。この画像右上隅、水路の奥にチラッと見えるアーチは運河水路がもぐり込む長さ 421m の長いトンネル Chirk Tunnel で、ここの通過も珍体験の一つでした。



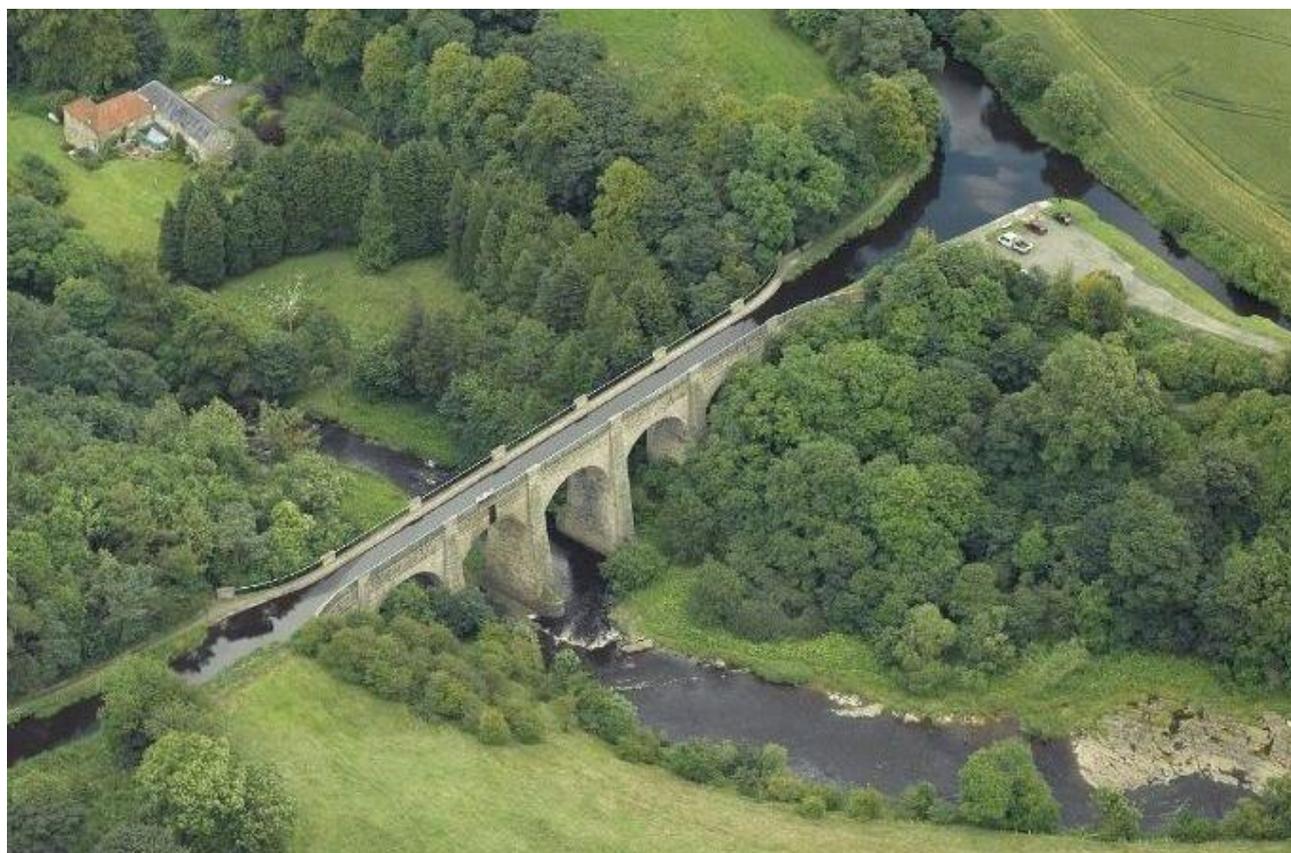
この水道橋の運用開始は前の Pontcysyllte より 4 年早く 1801 年だったそうです。列車と並行する様子は次の通りで、これは珍しい風景と言えます。残念乍ら私たちがこ

こを通った時には、こんな風に列車との出会いはありませんでした。



この二つの水道橋の規模は確かに素晴らしいですが、もっと印象深い所がありました。

それが次の水道橋 Almond Aqueduct です。



これはスコットランドの Union Canal にある水道橋で、下を流れる川は River Almond ア

ーモンド川。この時、私たちはこの運河の出発点 **Falkirk** ファルカークから走ってきて、**Scotland** の首都 **Edinburgh** エディンバラに向かっていました。しかし、午後早い時間にこの水道橋の上を走っていて、周りの風景がとても気に入ったので、急遽ここで一泊することにしました。画面左下ファルカーク方面から右上に向かい、水道橋を渡ったあと、突き当りから左にほぼ直角に曲がるのがエディンバラ方面に向かう運河本線水路。突き当りの右側の水面は水深の浅い小川で、ボートは入れません。

橋を渡り切った所にある細長い三角形の水面、こういう所を **basin** ベイスンと呼びますが、その脇に駐車場があり、その前面はボートを舳う岸壁になっています。この岸壁は誰でも自由に時間制限なく舳うことができる、言うなれば無料係留所、勿論、横の駐車場も無料。私達がここに泊まった時は他のボートや車はおらず、全くの独り占めでした。

その日の午後と翌朝は人っ子一人いない水道橋の周りを散策して大いに北国スコットランドの自然の雰囲気を楽しめました。詳しくは「スコットランド運河巡航記」をどうぞ・・・。

その **Almond Aqueduct** では、厳冬期には次のような光景が見れるのだそうです。これは運河の水量を調節するための放水口 = **sluice** で、運河が満水になってあふれそうになった時ここから放水します。その水が厳しい寒さで凍ってしまったんですね。



私たちがここを通ったときは行楽の季節・五月末だったので、こんな光景は見ることはできませんでしたが、代わりに緑豊かな天然自然の中の小道を歩き回って大満足。

ちなみに、この水道橋の長さは 130m、トラフの高さは 23m とのこと。このトラフは一見石造のように見えますが、石材の内側にやはり鉄製の溝を挟みこんであるそうです。

水路の水密性保持と強化のためにはその方が安心であることは確かです。

この構造は Chirk もほぼ同じなのだそうで、Pontcysyllte は鉄むき出しだったのに比べて

石壁で覆ってあるところがヒトヒネリ。見てくれは格段にアップですね。

まあことほど左様に、一口に水道橋といってもその規模と様式、周囲の状況は様々です。

aqueduct の話でとんだ所に脱線してしまいました、Rugby に戻しましょう。

二つの小さな水道橋を渡るとイヨイヨ Rugby Wharf Arm の入り口にアプローチ。



さっき通過した二つ目の道路をまたぐ水道橋の画像で、ずっと奥の方に見えていたアーチ

型の白い手摺りのついた橋がこの Bridge・53A、別名 Rugby Wharf Arm Bridge。

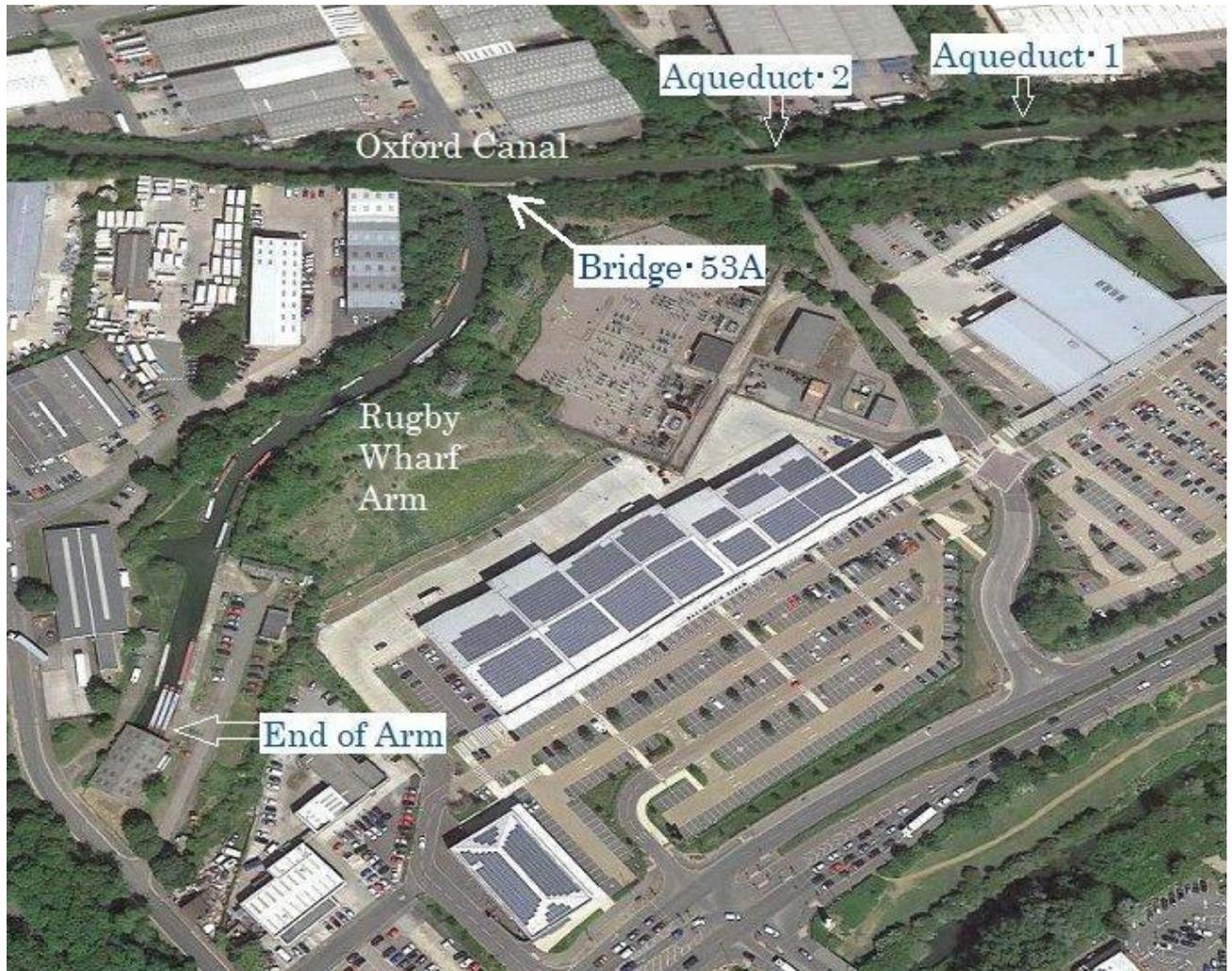
画面右奥に船尾を見せて遠ざかってゆくボートが見えますが、そっちがこの運河の起点である Coventry に通じる Oxford Canal の本線です。towpath を歩いて Coventry 方面に

向かうには、この橋で Arm 入り口をまたいで直進します。

この地点で運河本線から左折して、橋をくぐると次の画像のようにクネクネと曲がった行き止まり水路 Rugby Wharf Arm に入ります。この 53A という橋は私たちが行った時には

「53A」ではなくて、「A」が付かない「Bridge・53」だったような気がします。

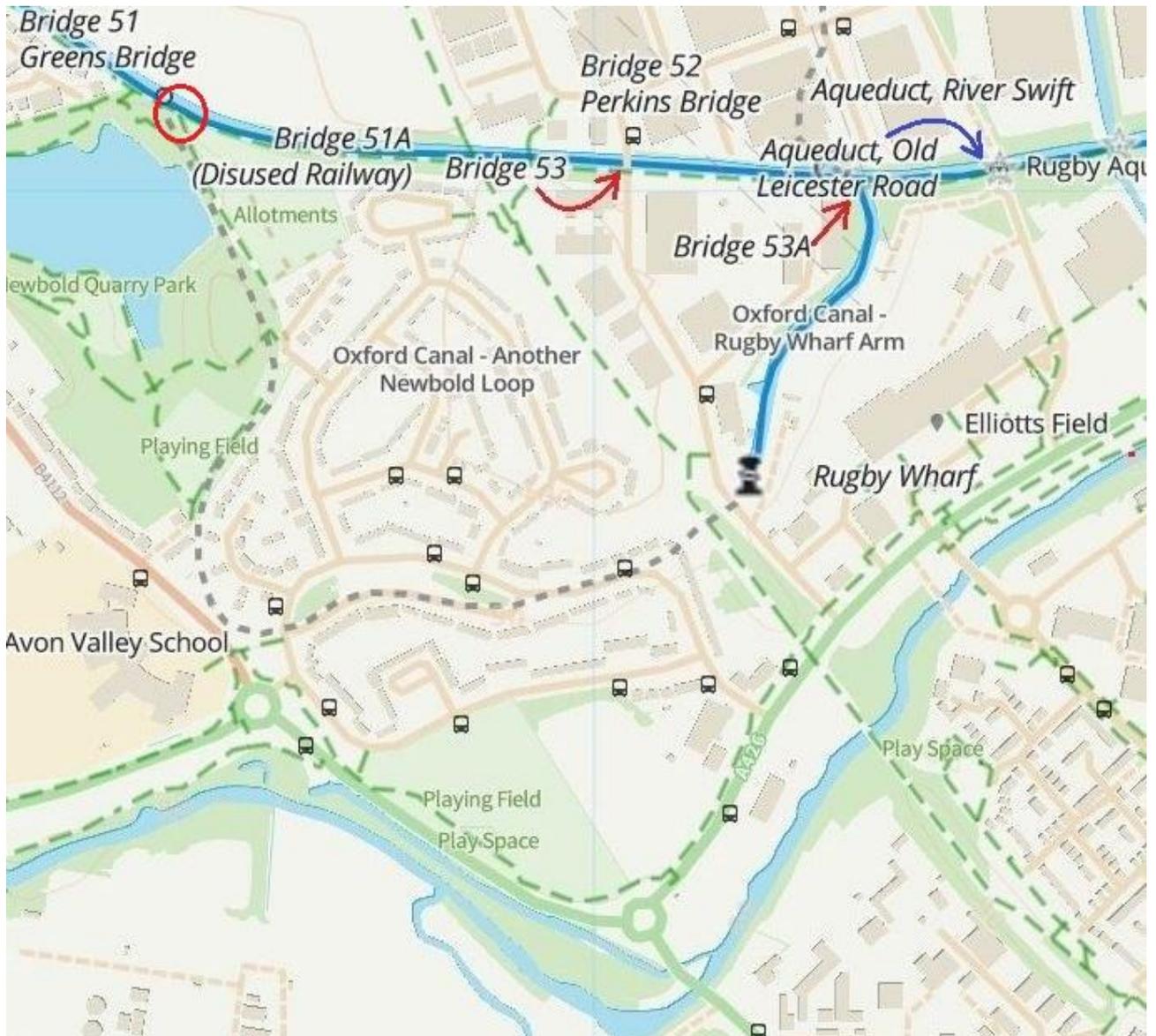
当時買ってあった古い運河地図でも単に「53」となっていますし、他の多くの古いマップでもそう見えますから、まあ、その時はそうだったことは間違いないでしょう。



この空中撮影の画像の右上に二つの Aqueduct がありますが“1”は先ほどの小川をまたぐ水道橋、“2”は小道をまたぐもの。二つともこうして空中撮影の画像を見ると、添え書きが無ければソレと気づかないほど小さいですね。この二つは私が経験した中では多分最小規模のものに属すでしょう、世界遺産 Pontcysyllte との規模の違いを感じます。やっぱりあれはスゴイ。一方、Almonndの方はややジミヘンながら味があり、これも捨て難い。まあ、見方をかえれば Rugby のこの二つの小さな aqueduct もなんとも素朴でカワイイとも言えます。なんでもデカけりゃいいってモンでもないか。

画面左下 End of Arm と表記した場所がこの水路のドンヅマリ、入口からここまでざっと 300m ほどです。ボート“Selene”を舫って一泊したのはその略中間点 Rugby Wharf Arm の表記の R の文字の辺だったと思います。この時は、上陸ナシ外食ナシ、だったことは確か、記憶がトンとないのはそのセイかも。Hillmorton Bottom Lock 脇の商店で買っておいいた食材で簡単な夕食を作り、晩酌のあとはそのまま早寝、全員オツカレさま。

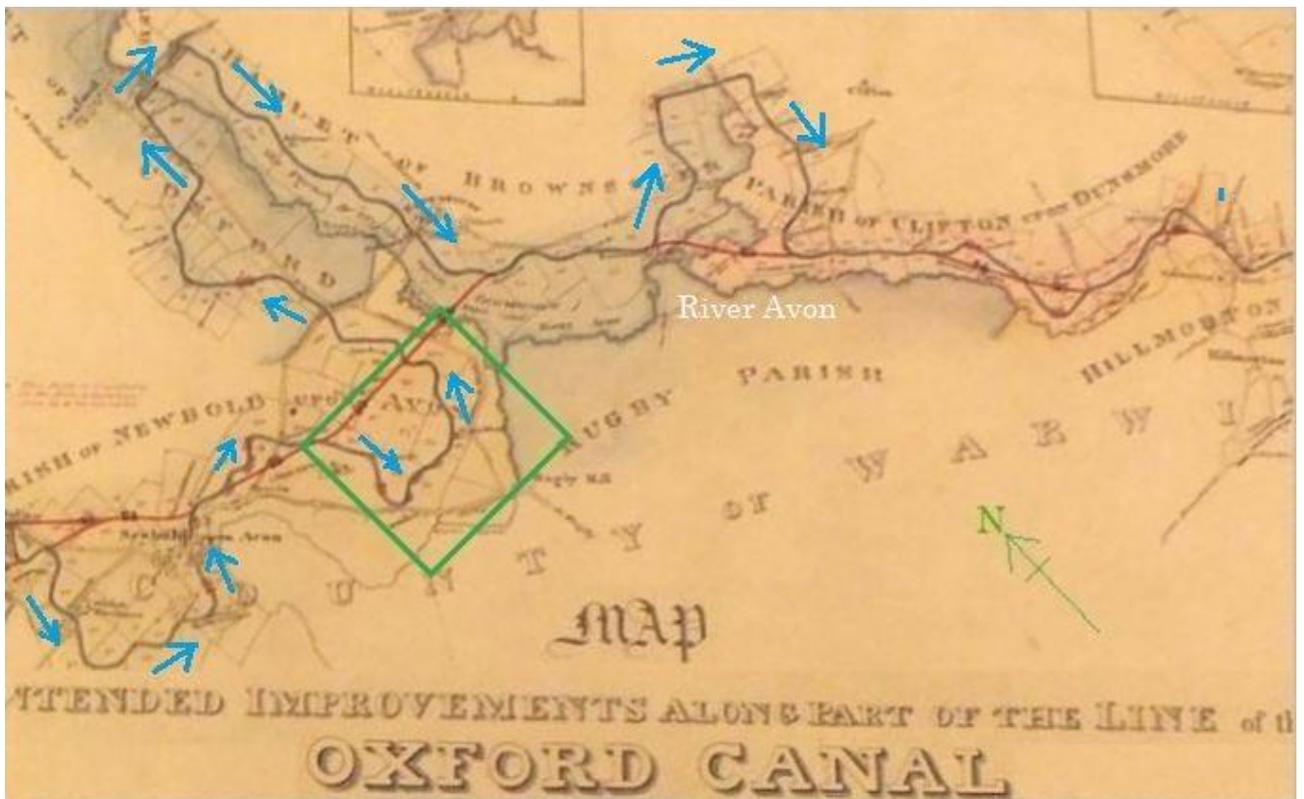
クルーズ中は「ソト飯・ソト呑み・ナシ」を原則にしています。 停泊場所が外出に便利
 な所は少ない上、ボート係留所までタクシーが入れるところは殆どありません。
 夕食に晩酌は欠かせないし、ランチもビール付が当たり前ですから、外で呑んで食べて、
 歩いて帰る、のはちょっと・・・ですからネ。 勿論、原則には例外も付き物。
 ところで、Bridge53 と 53A の違いを色々調べていたら次のようなマップを見つけました。



この最近のマップでは Arm 入り口はやっぱり 53A で、それより少し西（左）で運河をまたぐ道路橋が“A”ナシの Bridge53 ということになっています、さて、どっちが古いか？
 53A は一つ前の画像の通り古風なレンガ橋だし、53 の方はストリート・ビューで見ると近代的な鋼鉄製です。 この結果からみても、元々は Arm 入り口が 53 だった、けれど後にできた道路橋を 53 に、Rugby Wharf Arm Bridge を 53A に変更したと思われます。
 しかし、Bridge53 と入力して画像検索をすると結果は殆どレンガ造りの橋が出てくるので、新しい道路橋ができた時期はごく最近の事と思われます。

このマップで Rugby Wharf Arm の突き当りの先と Arm 入り口の北側に薄い黒色の点線がありますが、これは建造当時の旧運河水路の形跡です。 左上の赤丸、新旧両水路の分岐点から Arm 入り口までの湾曲部全体を Another Newbold Loop と称したようです。 当時は「建造の容易な地形」を第一の条件として、距離の延びにはお構いなくクネクネとした経路で掘り進んだのでしょうね。 その後、土木技術が発達し、大型重機も進化したので、工事が楽になった。 そこで距離の短縮、即ち「運河通行時間の節約」を第一条件として、青線のように直線的な水路に建造しなおしたのだと思われます。

地図、とりわけこういうことに関しての図面には多大の興味があるので、シツコク資料を検索してみました。 すると次のような古地図、というか、簡単な説明付きの絵図面が見つかりました。 この原図は1790年の運河全開通直後のものと思われます。



To speed boat traffic on the North Oxford Canal, in 1837 the route was shortened by 11 miles. Often this was achieved by the simple means of cutting a sharp corner and blocking off one end of the redundant part, leaving an arm which could then be used as a wharf for mooring maintenance boats or load-carrying working boats awaiting their next contract. This left the main canal towing path clear of moored boats which would have been an obstruction for the horses, which at the time, were the only motive power.

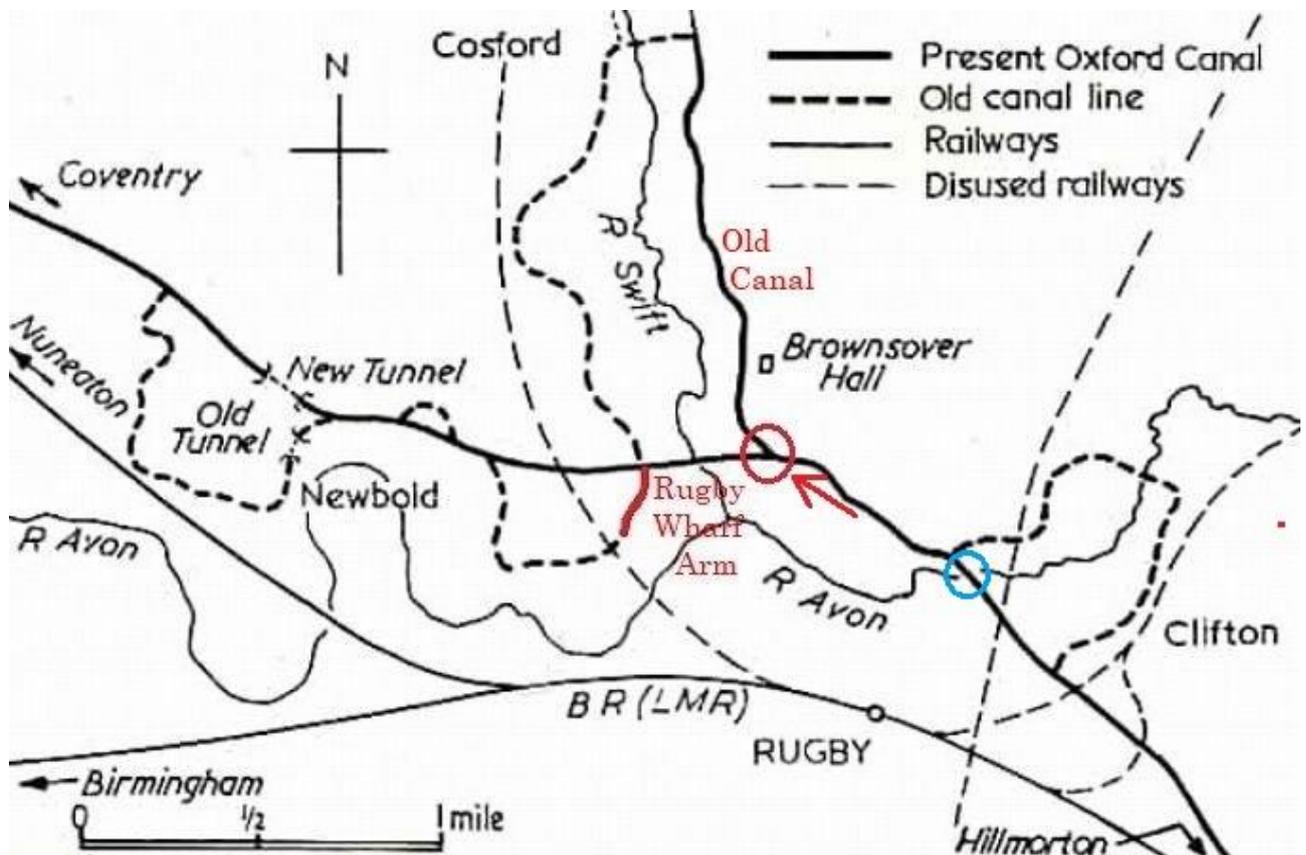
この地図の方位は約 45 度左回りにズレています。 中段左手の緑の枠で示した部分が、

ひとつ前の最近のマップの範囲です。 原画が古いので見にくいですが、青の矢印を付記した黒色の曲線が初期の Oxford Canal で、赤色の比較的曲がりの緩い線が現在の運河本線です。 これは建造当時の古い運河マップに、その後の改造工事の結果を赤線で書き加えたものだと思います。 この赤線（前のマップでは青線）が現 Oxford Canal です。 この説明文によると、運河の改造は 1837 年に完了したようで、これにより 11 マイルの短縮ができたとのこと。 現在の Oxford Canal の長さは 78 マイルですから元のクネクネ水路での長さは 89 マイルだったことになります。 結果、改造は 12% を超える短縮効果があったわけで、大工事の意味は十分あった、ということです。

また旧運河の不用部は閉鎖し、新本線に接する一部分を様々な使用目的の係留岸壁 “arm” として残した、これにより本線沿いのトウパスでの係留船が減少してクリアーになった、としています。 本線トウパスに多くの係留ボートがあると、馬に曳かせる際、馬とボートをつなぐロープが係留したボートに引っ掛かり、大いに邪魔だったわけです。

何しろ曳馬こそが当時の船の唯一の原動力だったし、元々トウパスはそのためのものでしたからね。 成程、Rugby Wharf Arm 等の arm にはそういう効果があったわけか。

なおもシツコク検索を続けると次のようなマップも見つかりました。



これは前の古地図と同じことを説明している新しいマップで、正しい方位、即ち真上が真北で古地図を 45 度右にヒネッています。 左上 Coventry 方面から右下 Hillmorton 方向

へ走る黒色の太い実線が現在の **Oxford Canal**、太い黒色の破線が改造前の旧運河です。マップ上辺中央の **Cosford** の東から現運河との合流点・赤丸に向かう一部分が破線ではなく黒色の実線になっています。ここには旧運河が殆どそのままの形で残っているらしく、黒の実線で記載されています。但し現在は運河として運用されてはいません。

G マップなど最近の他の地図で見ても、この実線部分は **Old Map** と記されています。ストリート・ビューや空中写真などで見ると一応水面は残っているようですが、水路の整備はなされていないのは明らかで、運河としての機能は失っているのでしょう。

赤丸部分の現運河本線との合流点で、この旧運河は封鎖されています。

赤丸部分を赤矢印の角度で見たのが次の画像です。

オレンジ色の発泡スチロールのブイで塞がれている向こう側の水路が **Old Canal**=旧運河の水面、左手の橋をくぐって左奥に延びるのが現 **Oxford Canal** の本線水路です。



この“**Old Canal**”の部分は運河開通当時の面影は残ってはいますが、長年放置されているので荒れ放題の状態、ボートの航行は危険なのでしょう。こんな風に良く目立つオレンジ色のブイでガッチリ塞がれて進入禁止となっています。

この新しいマップを見ていて、そうだ、この時にはほかの **aqueduct** も通過したんだっ、と思い出しました。それは上のマップに青丸で示した部分、**River Avon** エイヴオン川を渡る **River Avon Aqueduct No.8** です。

結局この時のクルーズでは三つのロックといくつかの水道橋を往復した訳ですが、ロックの印象はすこぶる鮮明なのに比べて、水道橋の方はサッパリです。

何故なら **aqueduct** と言っても、またぐのが幅 **2m** に満たないような小川だったり、さらに両側に殆ど窪地がない場合ソレと気付かずに通過してしまうことが多いのです。

この運河の **aqueduct** の多くはそういう規模のものでした。

それはこの **River Avon Aqueduct** の次の画像でも納得できると思います。



これは **Rugby** 方面に向かってトウパス上から撮った画像で、右手の運河水面が **Rugby** に進む **Oxford Canal** です。この画像では左手の運河水路より低い位置に広い水面が見えていますから、運河がその低い水面より高い所を通っていることは確かに分かります。

しかし、運河水面に浮かぶボートからみるともっと迫力がないのです。

しかも、**Rugby Wharf Arm** に近い二つの **aqueduct** のように運河水面の幅が狭まってもおらず、水路上のボートからではトウパスの小さな手摺りだけがわずかな目印です。ボートの上から見ると、アア左手に池があるな、という程度の認識しか持てません。画面右

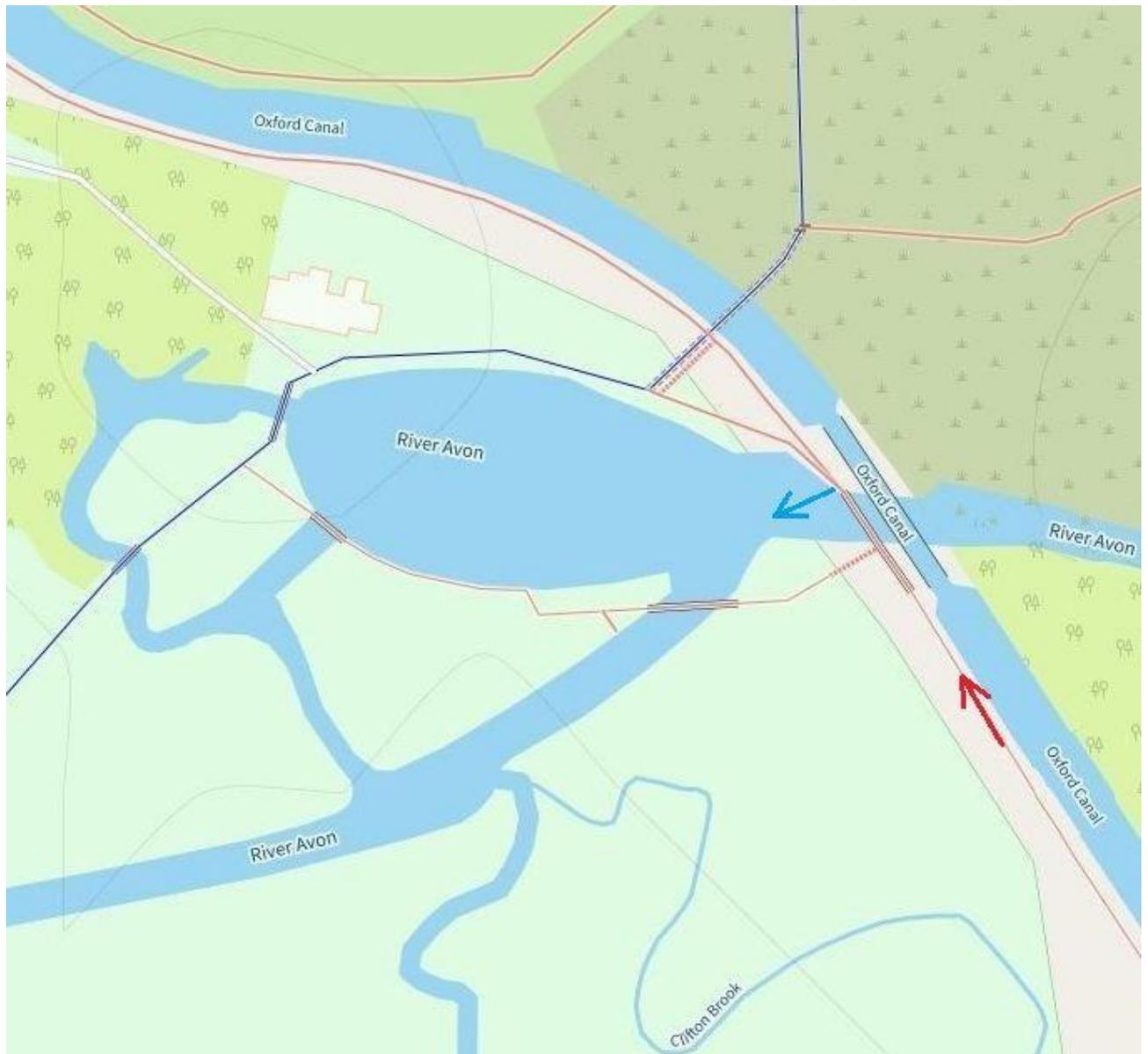
手が川の上流側ですが、運河沿いの雑木林にさえぎられてそちら側の川面は全く見えないのです。

この aqueduct は前出の Pontcysyllte や Chirk や Almond などの大規模なものに比べるとなんとショボイとしか言いようがありません。 そのせいか **River Avon Aqueduct** と入力して検索しても殆どまともな画像は見当たりませんでした。

この画像が数少ないそのうちの一枚。

そこで、またもやシツコク地図探しです。 元々地図・海図大好き人間ですから、若手航海士の頃は、面倒な海図改補（＝海図記載事項の細かい修正作業）も大好きでした。

だからコンナ地図探しも楽しい作業、そして行き着いたのが次のマップ。



左上から右下に走るのが現在の Oxford Canal。

右辺中段から左下に流れるのが River Avon エイヴォン川、右手が上流です。

そして、中央右の Oxford Canal と River Avon が交差するところが River Avon Aqueduct (No.8) という水道橋。そして中央薄青の楕円形が前の画像の水面です。

運河沿いの茶色の細い線はトウパスですが、その他のものは自然遊歩道なのでしょう。

一つ前の画像はこのマップの赤矢印の角度で撮ったものと思います。

このマップには間違いが一つ。それは aqueduct の部分で水路幅が狭くなっていること。

前出の Rugby Wharf Arm 近くの二つの水道橋では確かに水路幅が極端に狭くなっていますが、

一つ前のこの aqueduct の画像では水路が狭まった様子は写っていません。

これはこのマップの明らかな間違い。まあ、ウェブ情報とはそんなモンでしょう。

そして、前の画像で左手に見えていた水面をもっと正確に見渡す画像も見つけました。



前のマップの青矢印がこの画像の撮影角度で、水道橋を Rugby 側に渡ってすぐのトウパスから下流を向いて撮ったものでしょう。

これを見るとこれは単なる水溜りではなく、人口の池、即ち遊水地であるらしい。

川は右手前から左奥に向かって流れています。左端には堰があるし、そのすぐ右には遊水地の水門が見えます。資料によるとエイヴォン川は度々洪水に見舞われてきた歴史があるようで、洪水対策のひとつとしてこの低地帯を利用して Avon 川の流量の調節をするため、この遊水地を造成したのでしょう。

改めてこの境界の旧運河の経路と改造後の新水路＝現運河を詳しく見比べてみました。次のマップで赤の楕円の中の青色の実線が改造後の現在の運河水路、そして、楕円左上から右下迄マップ中央部を囲むように迂回している薄い黒色の破線が旧運河の経路です。

Avon 川は右上から左辺中段に向かって流れる水色の曲線です。



先ほどの遊水地は中段左手の水色の楕円形、そのすぐ右の赤矢印で示したのが River Avon Aqueduct です。このマップにもあちこちに説明書きの位置のズレが見られますが、まあ、この際トガメだてはやめておきましょう、なにせこっちはパクリですから。

赤色の楕円左上の新・旧両運河の分岐点から楕円右下の両運河の合流点までの両水路の距

離の差はかなりのものになります。新・旧の比はざっと1:3ほどでしょうか。この部分の比率だけでも新運河建設の意味は十分あったと言えます。

このマップをよく見ると、旧運河は中段左手の低地を避けて、等高線を伝うようにエイヴオン川の上流部分を迂回していたと思われます。そして、この赤楕円の左上部分と右下部分は同じ標高で、例の遊水地の周囲の緑色や薄緑部分は低地であるらしい。

同じ標高の土地を伝って水路を掘り進むのは比較的容易ですが、標高差のある場所に水路を設けるにはlock ロック＝閘門の建設が必須になります。

この場所に青線のような経路で水路を建設すると、Rugby 方面から赤楕円上部に達したらまず何段かのロックで低地に降りて、低い土地をそのまま進んで赤楕円右下に達したら、今度は何段かのロックで昇らなくてはなりません。

しかし、青線の現在の運河水路にはロックはありません。ではどうしたのか？

勝手な憶測ですが、赤線の楕円内で新・旧水路の分岐点から合流点の間に土盛りをして同じ標高の土地を造成した、そして、その上に新水路を設けた。この考え、絶対とは言いませんが当たらずとも遠からず・・・だと思います。色々検索しましたが、残念ながらこの憶測を裏付ける資料はどうしても見つかりませんでした。

しかし、赤楕円内のいくつかの地点の標高を調べてみると、現運河水面やトウパス路面と周辺の低地とは8~9mの標高差がみられました。ということは、昇降それぞれに少なくとも三段、合わせて六段のロックが必要になります。旧運河建設当時はこの六段ものロックの建設が必要になる低地通過を避けて、距離は少々長くなっても工事が比較的容易な等高線水路を選んだのではないかと考えられます。

もしかしたら旧経路の一部には小川があつて、それを利用できたのかもしれませんが。まあ、今となつては「旧」も「新」も、それどころか Narrow Canal や Narrowboat そのものが超レトロな存在。だからこそ、運河クルーズ、トウパス・ウォーキング及びサイクリングの人气が持続できているのだと思います。レトロ好きは結構いますからね。

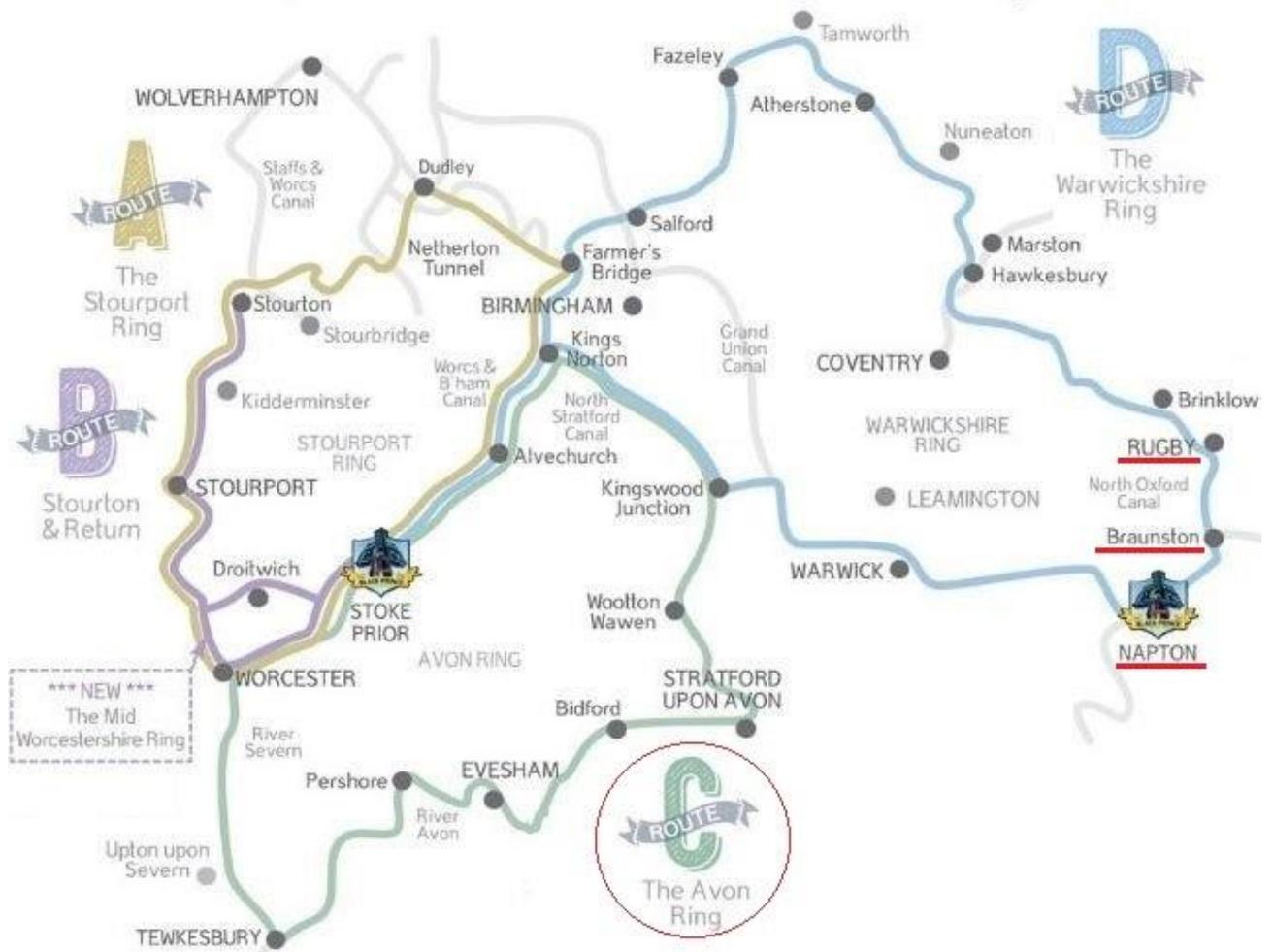
レトロと言え、ほかならぬこの稿を書いている当の本人もかなり・・・。

*

ところで、またもや話は飛びますが、このエイヴオン川を下ってゆくと、約40km下流に、かの文豪シェークスピア William Shakespeare 生誕の地ストラトフォード・アポン・エイヴオン Stratford-Upon-Avon があります。

次のマップはあるナローボート・レンタル会社の広告ページに乗っていたものですが、こ

ここでは Avon Ring と呼ばれるものをはじめ三つリング状に構成された運河が見えます。



一番下の青っぽい灰色の線で示されている“C”のルート The Avon Ring が上記のシェークスピアゆかりの地 Stratford-Upon-Avon を通るリングです。ストラトフォードを起点とするこのリングはボート・クルーズ愛好者には大人気のところなんだとか。

イングランドの Inland Waterways にはこのようなリングを構成できる部分があちこちにあります。それだけ運河網が充実しているということですね。現在のように運河の殆ど全てが商工目的の利用ではなく、ボート・クルージングやウォーキング、サイクリングなどレジャー目的で使われる状況では「リング」はもってこいの形なのです。

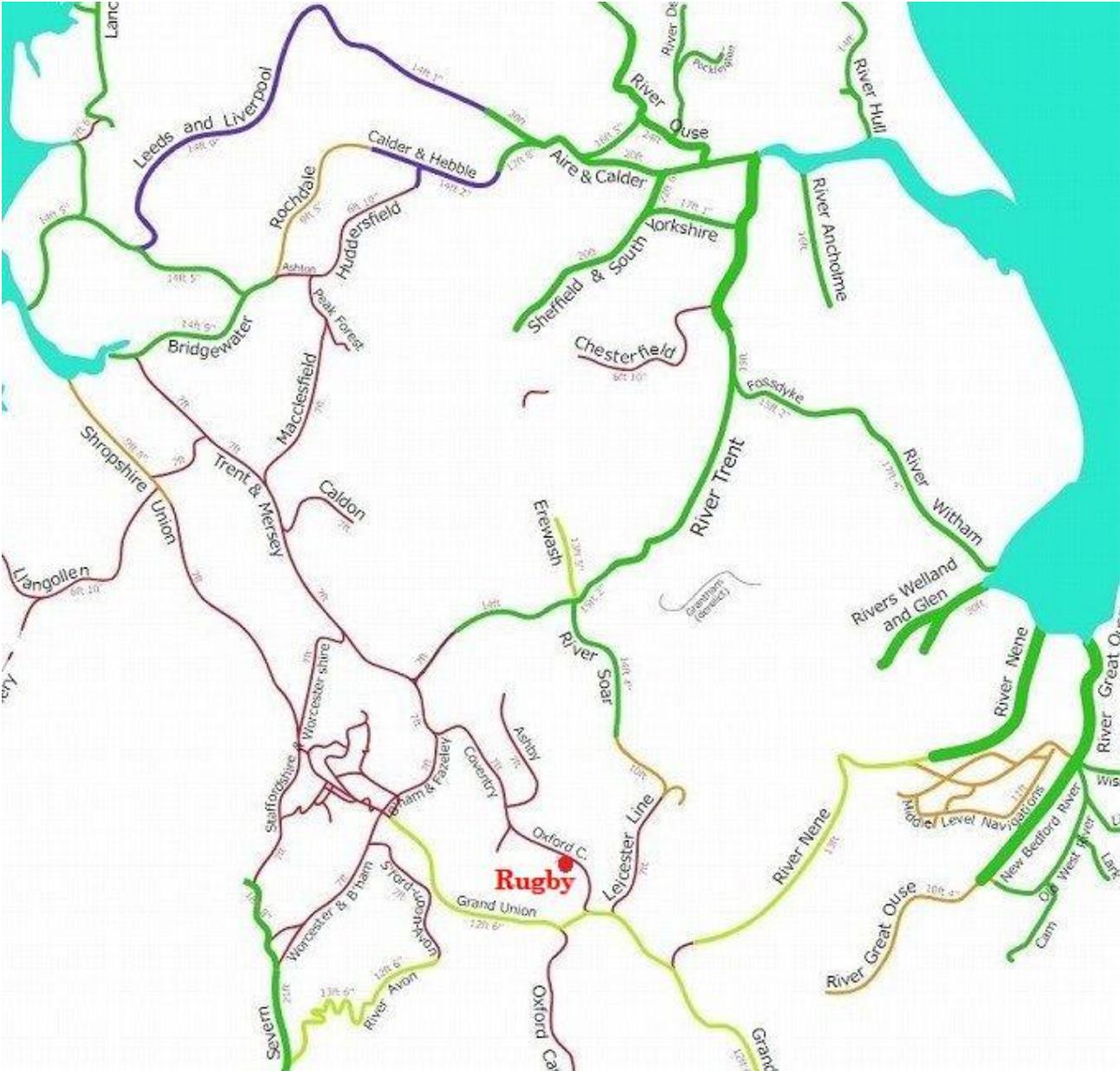
列車やバス利用の一般的な旅行でも「往復」より「周遊」が好まれるのは当然といえば当然でしょう。仕事でどこかへ行くなら最短・最速がいいに決まっていますが、行楽ならばある場所に行って同じ経路を帰るより、環状経路をぐるっと回るほうが、常に新しい場所に出会えるし、初めての風景を見られる、その方が楽しいに決まっていますね。

あちこちに、こういうリングが設定されているのはそういうことだと思います。

この Avon Ring に行ってみたくて長いこと考えていたんですが、残念ながらとうとうその機会がありませんでした。一番のネックはリング一周の距離 109 哩 = 約 175km、しか

もロックの数が 129ヶ所もある事。 ナロウボート・クルーズ初体験としては、これはちょっとホネですね。 一方、今回のクルーズでは Braunston~Rugby~Napton~Braunston の総距離は往復 34 哩=約 55km、ロックの数は 3 基ですから往復しても 6 回通過するだけ。 今回はこれで十分という判断、何しろ初体験ですから色々と予期せぬことが起きるかもしれない、まずはユツタリとクルーズを味わいたい、ということです。 なお、運河でのおススメ走行スピードは 3m/hr=時速約 4.8km・歩く速さ、ロック通過には最短でも 10 分は確保という設定です。 それなら総距離 55km・ロック数 6 の今回のクルーズは大雑把な計算でも所要時間は約 13 時間あれば OK ということになります。 それに三日を費やしたわけですから、いかにノンビリ・ペースだったか分かりますね。

次のマップは最近のイングランド中央部の Inland Waterways の様子です。



マップ上のそれぞれの線は、次の通り運河の規格を示しています。



図面の縮尺が大きくて添え書きの字はちょっと見えにくいですが、このマップ下辺左側に見えているのが先ほどの **The Avon Ring** です。

前出の三つのリング以外にも、そのほかの様々な場所で大小様々な **Ring** を構成することが可能ですね。さらに一部分に川や湾を利用するともっと選択肢は広がります。

それに加えコースト・ホッピング（沿岸の小港や漁港を巡るクルーズ）が可能なボートならば、クルーズの選択肢はさらに広がり、何十年でも続けることが出来るでしょう。

こんな風に英国をはじめ欧州諸国の運河の楽しみ方は多岐にわたります。老後の生活をボートで過ごしたいという「夢のまた夢」はこういうことが根底にありました。

話が飛びすぎました、今回はこれまでとします。

*

(次回更新は 2023 年 12 月 2 日・土曜日の予定です)