

いんぐらんど運河巡航記



クルーズ初日・Braunston

(2023年8月5日更新)

久し振りに訪れた Teynham では、ビョークマン夫妻の歓待をうけて楽しい一日を過ごし、その夜はロンドンに移動。翌朝に乗る列車の始発駅・ユーストン近くのホテルに泊まりました。駅に近く且つ安いイチバン、で選んだホテル、場所も名前も覚えていません。前号でも触れたように、ロンドンのような大都市を私たち如き「ガイジン」が個人旅行するのはかなり骨が折れます。娘もこの時はまだ留学前でしたから英語力こそありはするもののロンドンの地理を完全に把握してはいなかったはず。

朝、出発駅ユーストンまでの移動にモタモタすると、その日予約してあったナローボートの出発に不都合が起きないとも限りません。ということでユーストン駅まで徒歩で楽にたどり着けること、を第一の条件にホテルを決めたのです。

私自身はイギリスを始めどの国でも、個人旅行の時に泊まるのは出来る限り B & B のようないわゆる民宿風の宿に泊まることを第一に考えていました。ともすると懇懇無礼にもなりかねないホテルよりその方がずっと居心地が良いと感じていたのです。

特に田舎町の B & B では、その土地ならではの風習や人情に触れることもできて「旅」を実感することができる、これこそが個人旅行のダイゴ味、と今でも確信しています。

次の画像はユーストン駅を西側上空から見た 2000 年頃の様子らしい。



中央の大きな長方形が駅舎の屋根で、右端の黒い部分が駅の正面、列車は左下に出てゆきます。私達がここへ行った頃の駅周辺はこんな様子だったと思いますが、現在の駅周辺

は大きく変わりつつあるようで、最近の画像では駅手前の樹木は見当たりません。

私たちが泊まった、日本でビジネス・ホテルと呼ばれるお手軽ホテル(budget hotel?)もこの画像のどこかだったと思いますがドワスレ。ユーストン駅の中はこんな様子。



その夜は、パブ巡りも街歩きもナシ、部屋にコモって明日の鉄道旅行の再確認です。

目的地 **Braunston** までの鉄道路線については日本出発前にさんざん研究しつくしたので
 すが、何せガイドさんナシの旅だから、念には念を入れて・・・。

改めてこの鉄道旅についての当時の思考経路をナゾって見ます。まずは鉄道路線図概要。

これは英国の主要路線のみを示したものです。



今回の目的地 **Braunston** へ行くには、**London** 発スコットランド **Glasgow** 行きの黒の太線、**West Coast Main Line (WCML)** に乗り、**Rugby** 方面に向かいます。

前にお話しした「スコットランド運河の旅」の出発点 **Falkirk** へ行った時は青の太線 **East Coast Main Line (ECML)** に乗って **Edinburgh** へ向かったんですが、その時の**London** 出発点は **Kings Cross** 駅でした。今回の **WCML** でも終点 **Glasgow** の少し手前から分かれて **Edinburgh** に向かう支線があります。また、さらにその前の運河クルーズでウェールズへ行った時は、やはり今回と同じ**ユーストン**駅発 **WCML**。その時は **Crewe** で乗り換えてこのマップには記されていない地方鉄道の小さな駅で下車しました。

なお、右下のオレンジの線 **High Speed 1 (CTRL)** は **Channel Tunnel Rail Link** で、これ

はドーバー海峡の海底トンネルを経由して欧州大陸各国の路線と結ぶ高速鉄道です。

今回の旅では前述の West Coast Main Line に乗ってまず Rugby に向かいます。

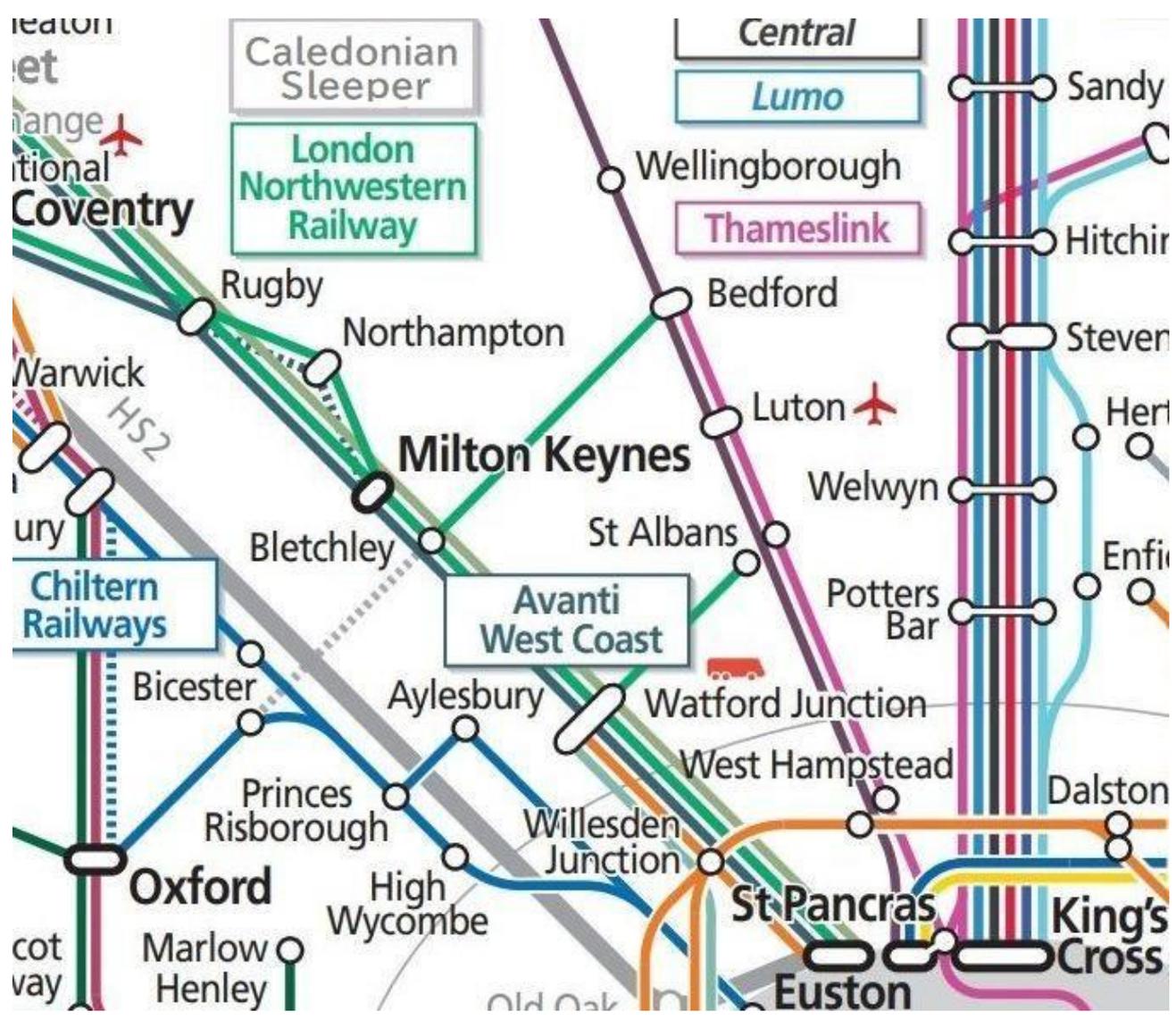
Euston から Rugby までは約 123km、WCML は次の黒の太線で示された通りですが、この通り色々な地方鉄道の路線がからんでいます。



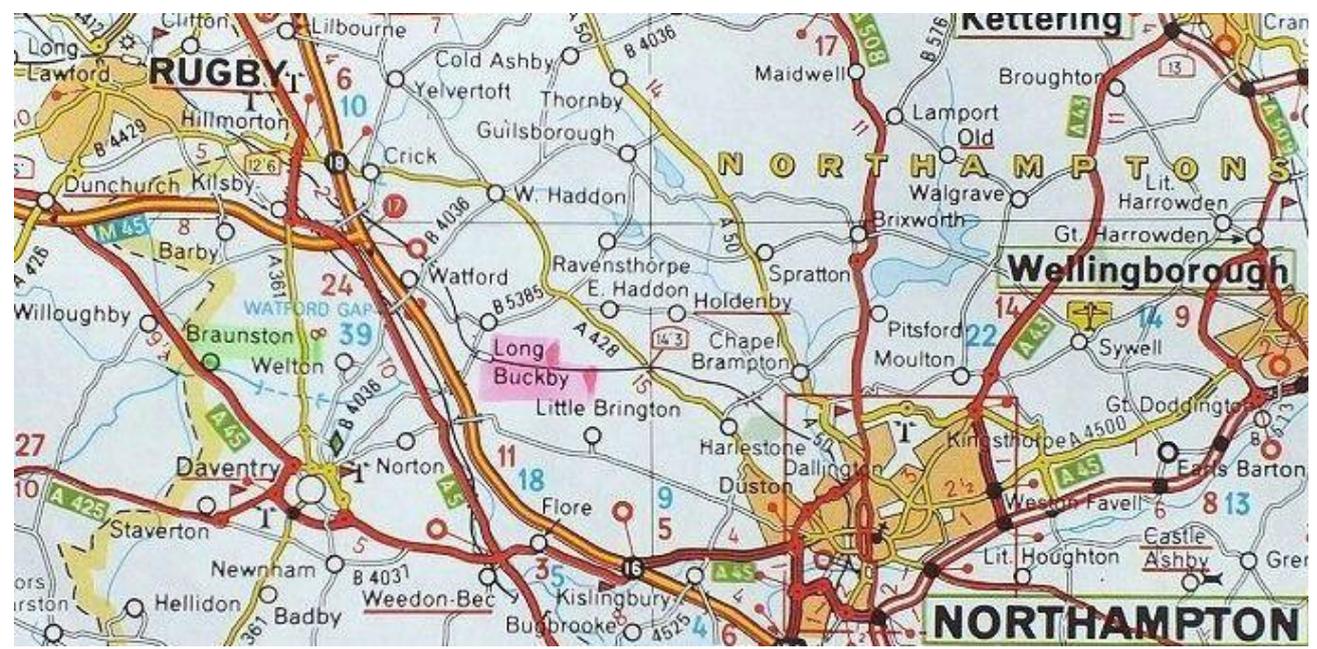
前の図の主要路線はそんなに多くはありませんが、同じ路線を複数の運行会社の列車が走っているのがちょっとヤヤこしい。日本でも「相互乗り入れ」と称して一部区間で複数の会社がダブりますね、鉄道全てが民営となった英国の場合、路線によって、特に主要路線では出発点から終点までの全区間を何社もが運行している場合が多いのです。

またチケットも色々な割引制度があるのでよく調べて買わないと損をする事になります。オット、「損をする」じゃなく「得をシソコなう」というべきか。とにかく色々な「得する」買い方があるので要注意。個人旅行で英国のアッチコチを巡って歩こうという時のお勧めは BritRail Pass ブリットレイル・パス、乗り放題チケット。これが一番面倒なく「お得」なチケットだと思います。ただし、これにもいろんなバリエーションがあるので自分の旅にマッチする買い方をしっかり研究しないといけません。

路線と各運行会社の関係を、例えば Euston と Rugby 間の路線図で見てください。



Watford Junction 迄は 5 色、以後 Rugby 迄は 3 色で、濃紺の線の Avanti West Coast、
 緑の London Northwestern Railway、灰色の Caledonian Sleeper という 3 社です。
 一方、目的地 Braunston とその周辺の鉄道駅の位置関係を道路地図で見ると次の通り。



右下 Northampton と左上 Rugby をつなぐクネクネの細い黒線が両都市の間の鉄道路線。

そしてマップ中段左手、薄緑のマーカ―を塗ってある小丸が Braunston です。

その Braunston 最寄の鉄道駅は？となると、まず左上 Rugby、それにその一つ手前のピ

ンクのマーカ―で示した Long Buckby。 両方とも白い小さな長方形が駅舎です。

この二つの駅と Braunston は、直線距離では両者とも約 9km で殆んど同じか Rugby の方がほんの少し遠いという程度。でも、どうやら道路事情は断然 Rugby に分がありそう。

それに Long Buckby という所は超田舎みたいで果たして駅前にタクシーが待機しているかどうかも疑わしい。 前の運行会社のマップを見ると Northampton を経由する路線は

London Northwestern Railway と Avanti の 2 社で、両方共ここは支線らしい。

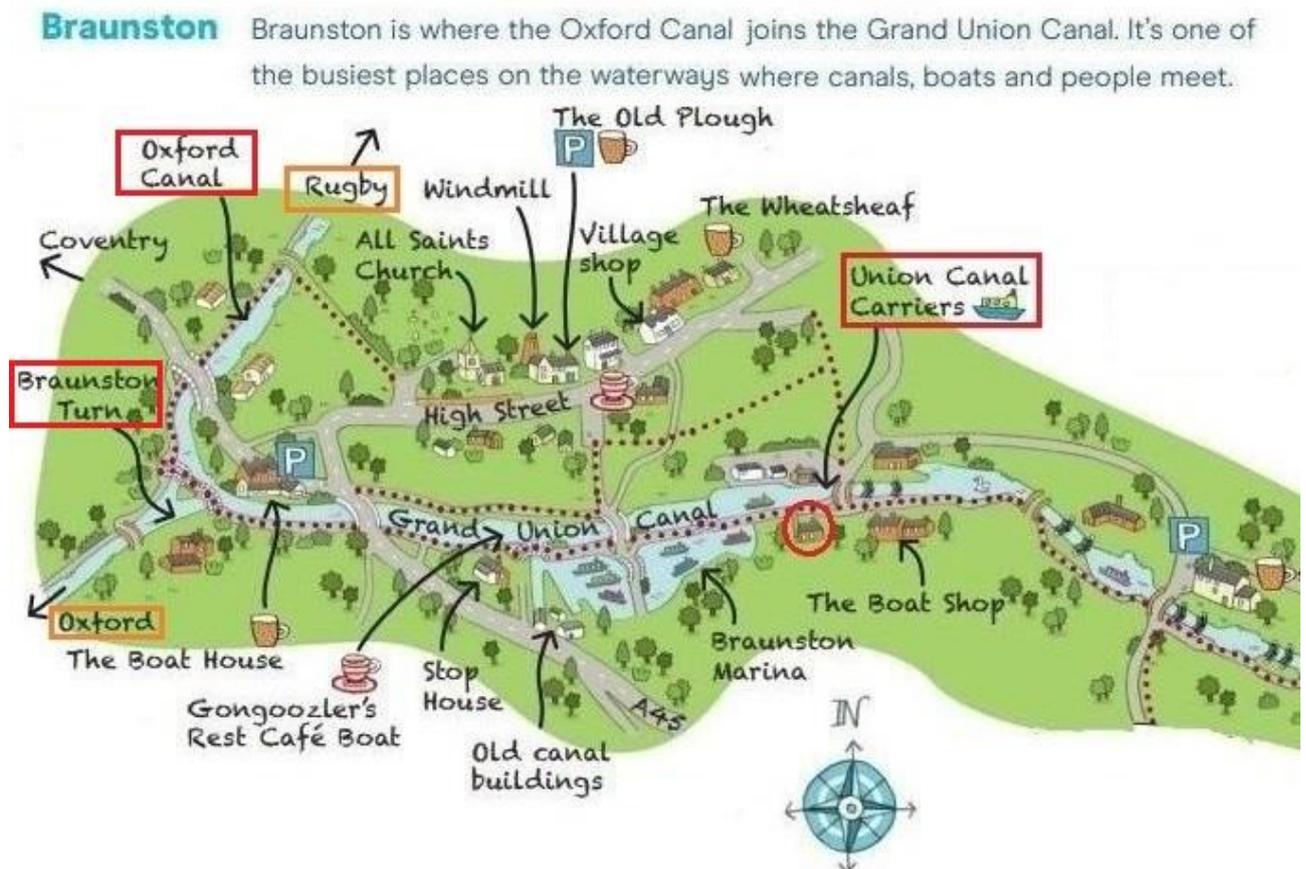
というわけで、直行路線で Rugby 下車、タクシーで Braunston へ移動、に決定。

路線と各運行会社の関係を示した図をもう一度見てみると、King's Cross 駅発の路線では

運行会社は 6 社もあることになっています、これが英国鉄道の特徴でしょう。

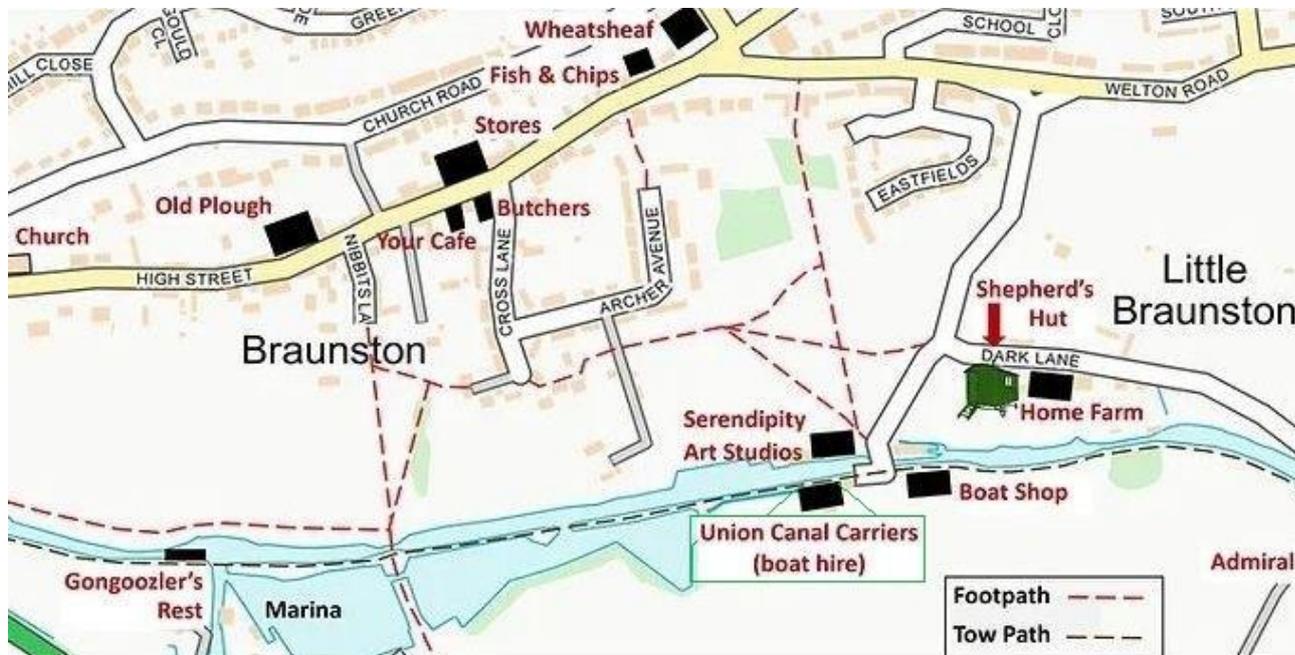
さて、クルーズ出発地ブラウンストンはこんな所。 ごく小さな田舎の村ですが、運河輸送が盛んな頃には重要拠点の一つだったらしい。 この画像の右端から中段を左手に横切る

薄水色の Grand Union Canal と、左下から左上に抜ける Oxford Canal という二つの主要運河が交差する地点 Braunston Turn が水上交通のカナメともいえる所。

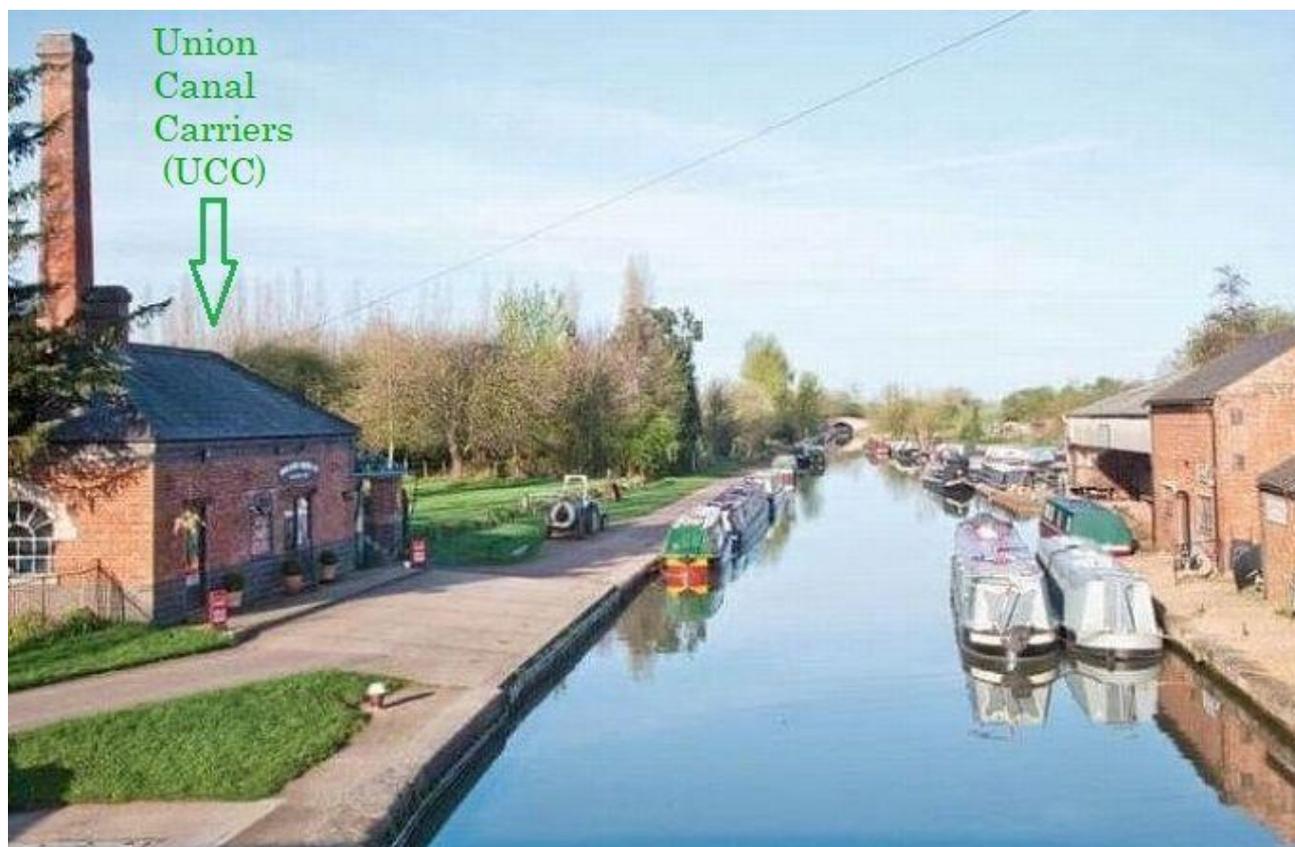


私たちがボートを借りたレンタル会社 Union Canal Carriers ユニオン・キャナル・キャリアーズ (UCC) は上のマップ中段やや右の赤丸の位置にありました。

そこを別のもっと詳しい地図で見てください。 次のマップは上の手書きマップの中央部の拡大図で、この辺りが Braunston の主要部と言える地区でしょう。



下部中央やや右にグリーンの線で囲ってあるのが私達がボートを借りたレンタル会社 Union Canal Carriers (UCC)、そのすぐ右上の橋から撮ったのが次の画像です。



当時、レンタル会社 UCC の周りにはこんな風に静かな様子でした。

このマップでは Union Canal Carriers の対面は “Art Studios” となっていますが、私たちが行ったときはこの画像のようにナローボートの整備工場だけでした。

なにしろ、それは 1997 年 11 月のこと、今から 26 年も前ですから周辺のもものが色々変わってしまっても不思議ではありません。

ネット上で最近の画像やストリート・ビューを見てみると、こんな人っ子一人見えない様子ではなく、ボートの数も人通りもハンパじゃありません。 まあ、季節にもよるんでしょうが、それだけナローボートの運河クルーズもトウパス・ウォークも盛んになったということでしょう。 UCC の事務所の正面に回るとコンナ感じ、ジミヘン。



ところで、私たちが下車した Rugby 駅前には数台のタクシーが待機していました。そして、ドライバーは私が告げた「ブラウNSTONのユニオン・キャナル・キャリアー」をちゃんと承知していました。 このレンタル会社はこの界限では手広く商売ができていたようで、ナローボートを借りる客もかなりの数になっていたんでしょう。

英国人客なら自分の車で乗り付けるのが当たり前でしょう。 しかし、私達のように海外からの客も年間を通しては相当数いただろうし、それに他所から Braunston に来る客はボート目当てのことが殆どでしょうから、タクシー業者にこのレンタル会社の名前が知れわたっていても不思議はありません。

下車駅を Long Buckby でなく Rugby にしたのは正解でした。

事務所に入ると、私たちは遠方の国からの珍客だったらしく、予約を入れた時点から注目されていたのでしょ「大歓迎」という感じで受け付けてくれました。

ひょっとしたら日本人客なんて初めてだったのカモ。そしてレンタルの手続きが終わると、すぐ目の前に舳ってあった私達が予約したボート“Selene”に案内されました。

私がナローボートに乗るのは初めてだということを話すと、係のオジさんはボートの構造や設備の使い方を色々と詳しく説明してくれました。そして、私たちがまず Rugby 方面へ向かう予定だと話すと、それじゃすぐ先にマリーナがありますから、そこまで私が同行しましょう、と言ってくれました。

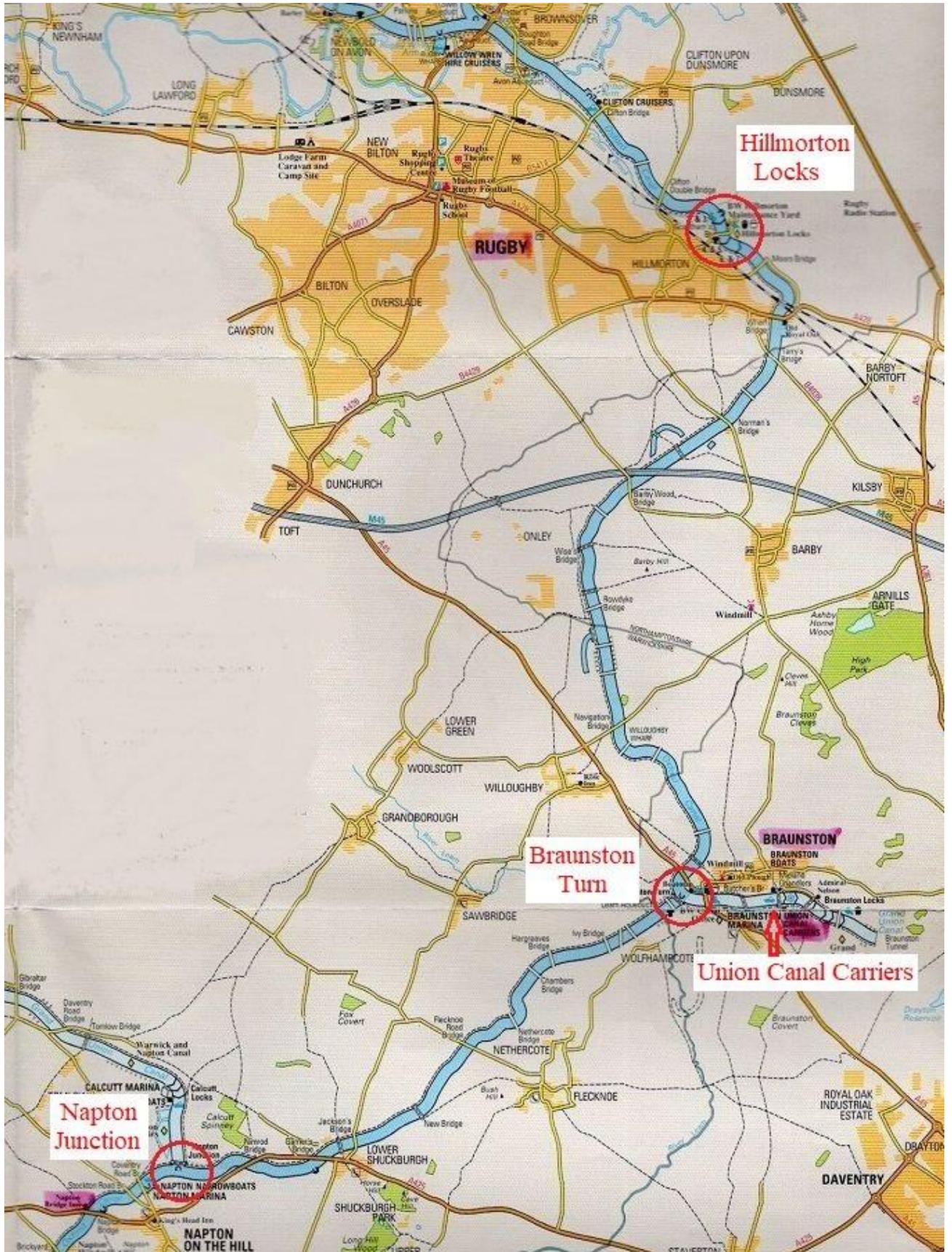
彼も、ナローボートは全く初めてというへんなガイジンがちょっと心配だったのかもしれませんが。でも、私が現役の船乗りであることを話すと「ナーンだそれなら大丈夫」と一安心。で、とにかく早速、舳いを解いてマリーナに向けて出発しました。

私がエンジンを始動し舵棒を持って走り始めると、その様子を見ていた彼は、アアやっぱり心配ないナ、と確信した様子。ウンウンとうなずいていました。



250m ほど先の入り口からマリーナに入ると「どうぞ良いクルーズを、では私はこれで」と彼は降りてゆきました。マリーナのショップで食料の買い込みを、とっていましたが彼に聞くと食品は売っていないとのこと。で、マリーナのレストランで昼食用のサンドイッチとビールをテイク・アウト。夕食は? まあ、そのうち Rugby までの間に何か見

つかるでしょう。これから先は私たちだけの三人旅の始まり。とりあえずマリーナを出て、上のマップ左端に記された Braunston Turn に向かいました。ここで、このクルーズの行動範囲の全てを詳しく見てみましょう。



これがこのクルーズで走った全区域。これは **Inland Waterways Map** と呼ばれるもの
言うなればロード・マップの運河版。このマップは、各集落の位置関係など地図として
の正確さは十分ですが、運河の幅はロード・マップの道路幅以上に誇張されています。

右下 **Union Canal Carriers** が出発点、北の終点は上辺 **Rugby** 市街の北側、そして西の終
点は左下隅のピンクのマーカーを塗った部分、このマップでは字が小さくて読み取れませ
んが、これは **Napton Bridge Inn** という **B & B** 兼パブです。

上のマップ下辺左から上辺に向けて走るやや濃い水色の帯が **Oxford Canal**、マップの左下
と右下 **UCC** の辺りに見える前者より薄い水色の帯が **Grand Union Canal** です。

マップ右下の赤丸が **Braunston Turn**、左下の赤丸が **Napton Junction** と呼ばれる両運河
の合流点で、この二つの合流点の間では **Oxford Canal** と **Grand Union Canal** が重なって
いるわけです。 **Oxford Canal** は可航幅 7ft の **Narrow Canal**、一方 **Grand Union Canal**
は可航幅 14ft の **Broad Canal** です。各運河の「可航幅」は **Lock** の幅で決まりますが、
二つの運河がダブっている部分には可航幅の決め手となる **Lock** はありませんから **Grand**
Union Canal を右辺から左辺へ抜けようとする **Wide Beam** (=幅広のボート) でも問題
なく通行できます。運河水面の幅は **Lock** の幅よりは格段に広いのが普通です。

実際の運河水面の幅は、本来狭いはずの **Narrow Canal** でさえかなり広がっている所も
あるし、幅 7ft のナローボート同士ががすれ違うのがやっとな、のやや狭い所もあります。
Broad Canal なら少なくとも幅 14ft の **Wide Beam** ワイド・ビームがすれ違うことができ
る広さの水面がある筈。いずれにしてもマップ上に示された水色の帯の幅は誇張です。

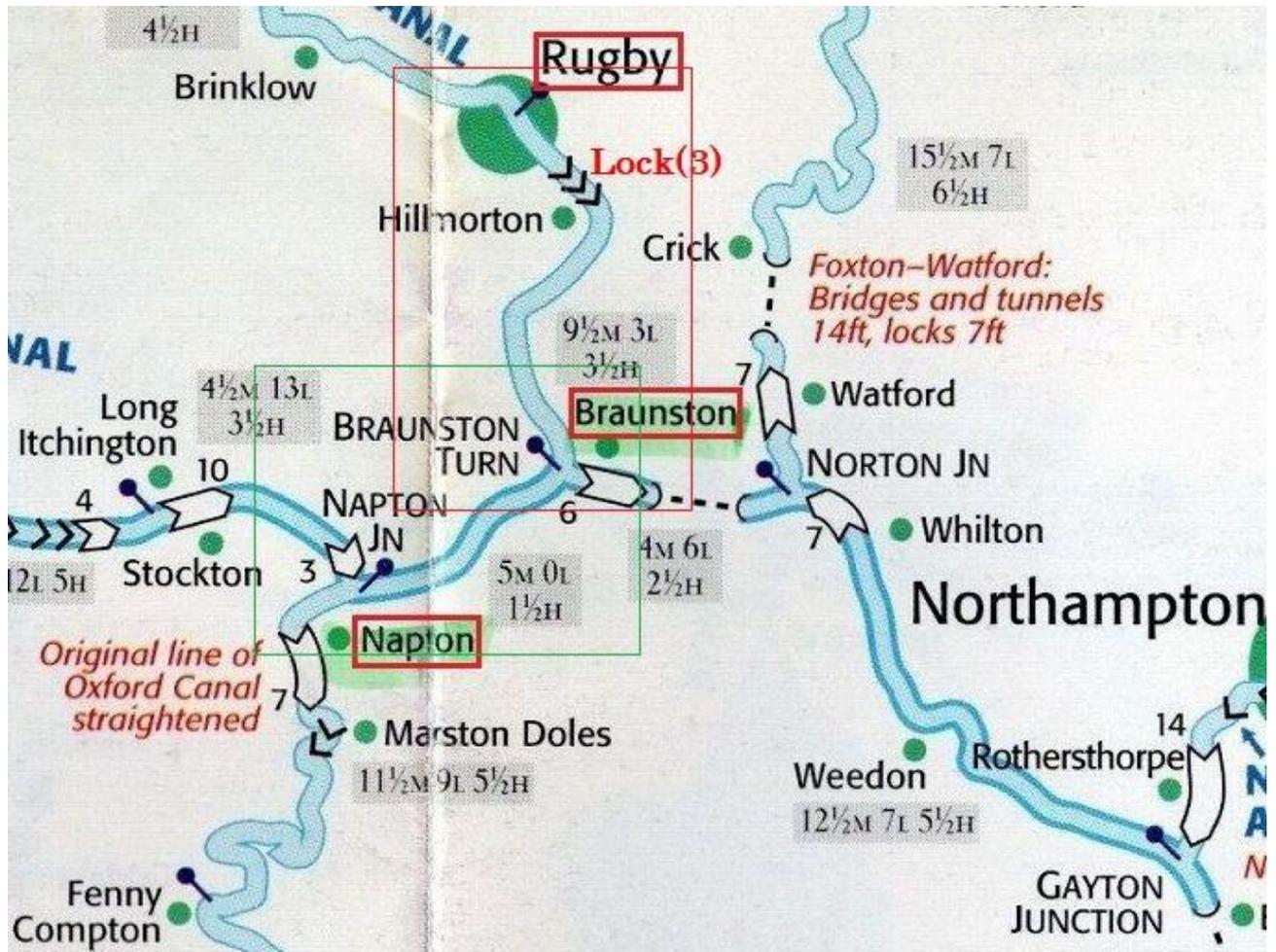
Oxford Canal は 18 世紀末、**Grand Union Canal** も 19 世紀初頭から全線での運用が開始
されたとのことですから、当時のイングランド中西部やウェールズの石炭輸送に大きな貢
献をしたことでしょう。産業革命には欠かせない存在であったに違いありません。

時代とともに輸送手段が鉄道や自動車にとって代わられたことにより、20 世紀後半になる
と両者とも物流手段としては殆ど「無用の長物」になってしまいましたが、近年の観光目
的の為の再開発で息を吹き返したわけです。特に **Oxford Canal** は遊覧客にも人気の高
い運河のようです。ナロー・チャンネルゆえの、よりレトロな空気が漂っているのだしよ
うね。私もそのレトロ感にひかれて、まず **Rugby** を目指したのです。

次のマップも **Waterways Map** の一種ですが、これは地図としての精度はなく、各運河の
位置関係、ロックの数、ピン・マークごとの距離・所要時間等が分かる案内図です。

右下隅から中央の **Braunston Turn** と **Napton Junction** を経て左辺に抜けるのが **Grand**

Union Canal。 下辺左隅から Rugby 方面に抜けるのが Oxford Canal です。
このマップの赤枠で囲んだ区域が私たちのクルーズ初日と 2 日目の行動範囲、同じくグリーン
の枠で囲んだ部分がクルーズ 3 日目と最終日 4 日目の行動範囲です。

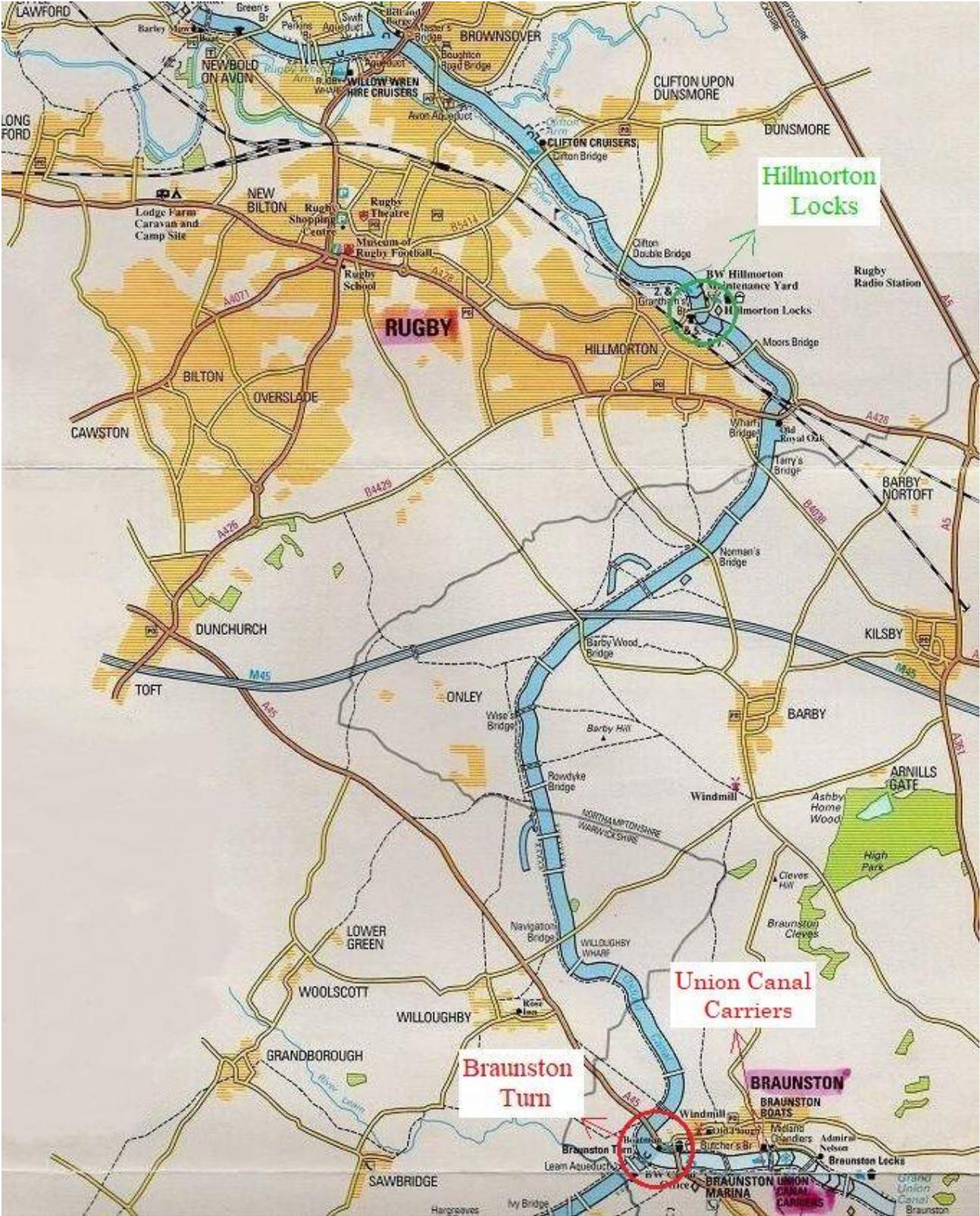


このマップで Rugby の表記の下に赤字で Lock(3)と記してあるのが Hillmorton Locks。
ここには三基の Lock がごく近距離に連続して設置されています。 この三基が今回の初
体験クルーズでのロック通過初体験でした。 このクルーズの場所を選ぶにあたって考え
たことはロック通過はぜひ経験したい、しかし、多すぎてもメンドクさい。
そこで、色々調べてゆくうちに Union Canal Carriers というボート・レンタル会社の広
告で、Braunston を出発点として Rugby 方面と Napton 方面を行ったり来たりする推薦
ルートを見つけたのです。 その推薦ルートの範囲が上のマップの赤枠と緑枠で囲まれた
区域をカバーしていました。 上のマップで赤枠の下辺と緑枠の左下に「6」「3」「7」
の数字が併記された白い矢羽根型がありますが、これらは夫々6連続、3連続、7連続ロッ
クを意味します。 これらの連続ロックを避けて、3基の Hillmorton Locks を経験するだ
けで今回は十分、という結論に達したのです。 出発点 UCC は6連続を降り切った所だ
し、Napton の終点も7連続の手前になる、3連続の方にもゆかない、通過するのは

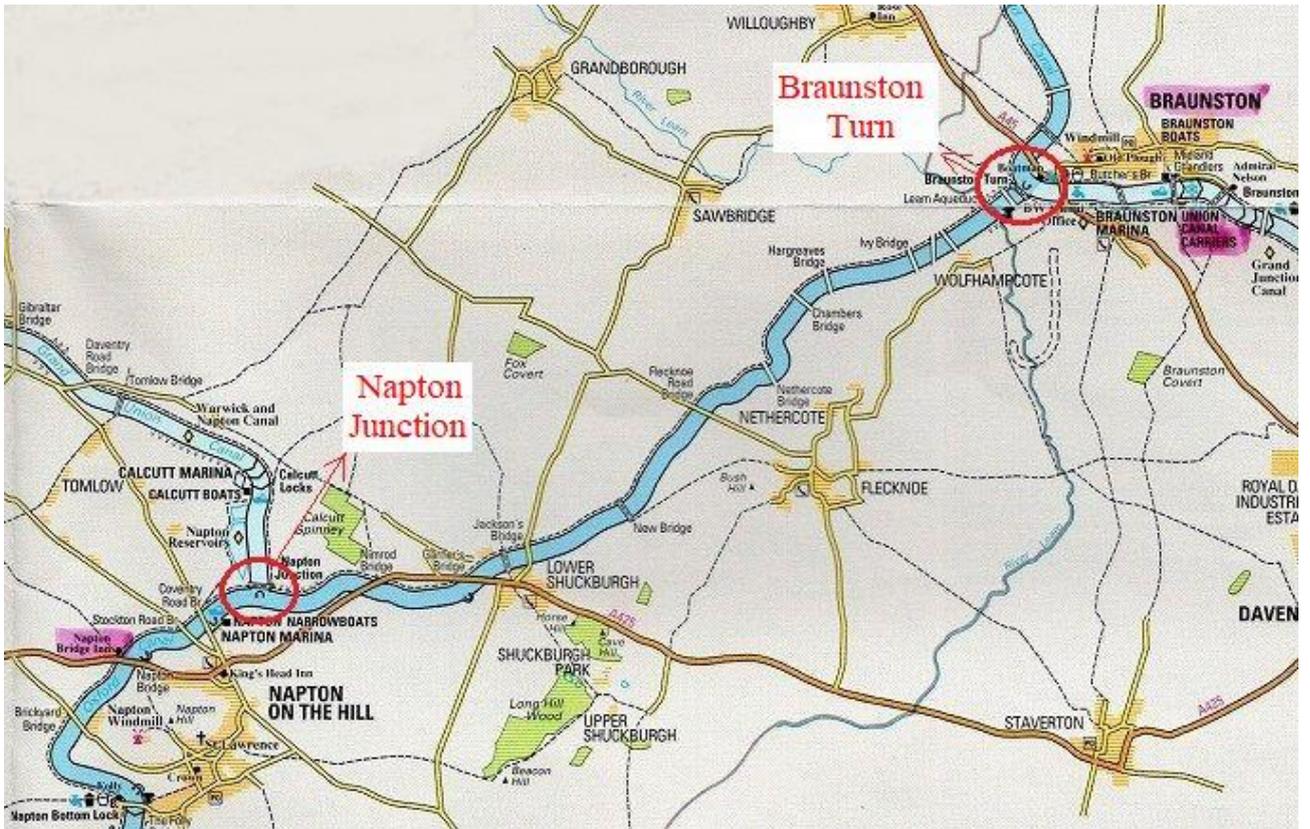
Hillmorton Locks だけにしよう。 尚、Hillmorton Locks の三つのカギ型が右下を向いていますが、これはこのロックの右下の水面が左上より高いことを示しています。

連続ロックを表す矢羽根の向きも同じように凸型の方の水面が高いのです。

次は初日 Braunston から Rugby 北側までと、2 日目その帰り道の Waterways Map。



3 日目は次のマップ右上から左下隅まで、そして最終 4 日目は初日の出発点へ。

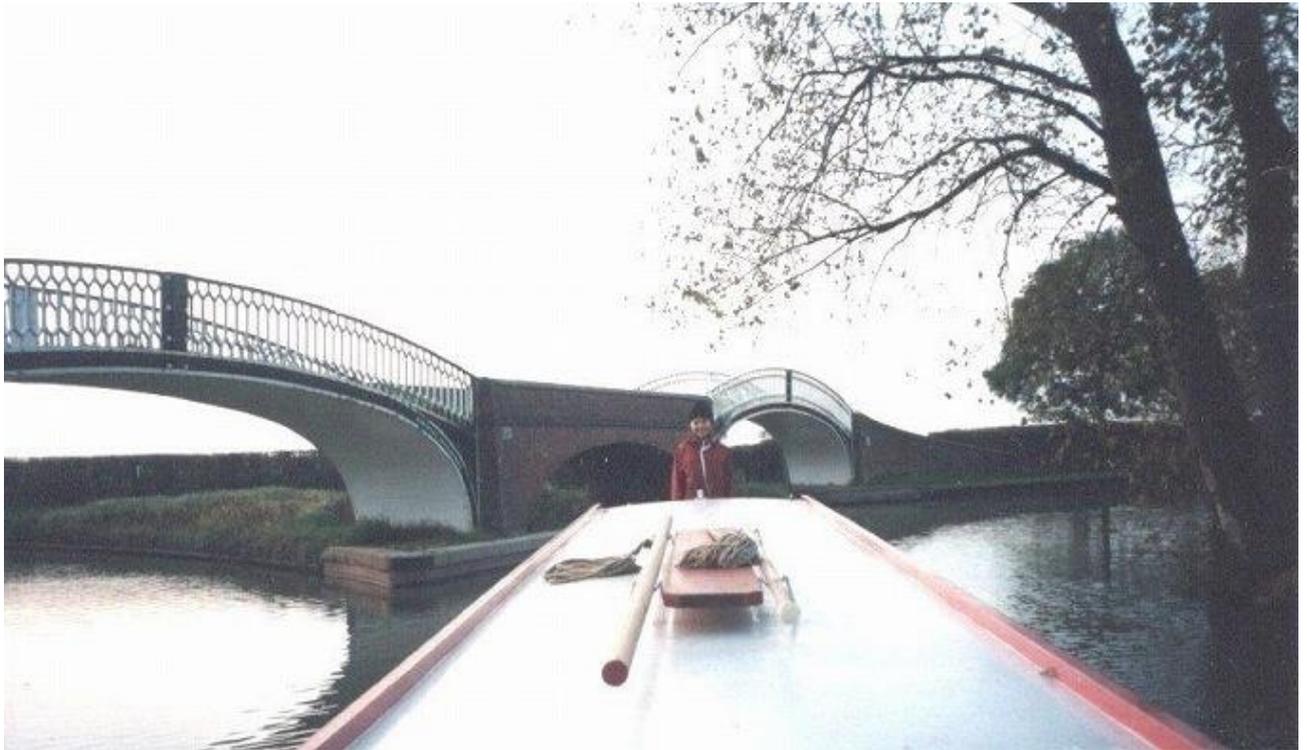


さて、マリーナを出て西に進路を取り、まず目指すは最初の交差点 Braunston Turn。



私達のボート“Selene”は右下 Braunston から上辺 Rugby 方向に向かいます。 白の矢印で撮ったのが次の画像です。 私達が撮った写真は全て安物フィルム・カメラで撮った

もので、ここに使っているのはそれをスキャンしたもの、不鮮明ですがご容赦を。



二つの橋が隣り合っていますが、手前の橋をくぐって左に進むと Napton 方面、これらの橋を二つとも左手に見て緩く右に曲がると Rugby 方面に進む Oxford Canal です。

Rugby 方面から Naputon 方面に行く場合は向こう側の橋をくぐって画面左手に進みます。先に触れたように、ここで左に曲がると Napton Junction という合流点までの間は Oxford

Canal でもあり Grand Union Canal でもあるわけ、そっちへは 3 日目に行きます。

今日は右手の Oxford Canal を Rugby 方面に進みます。この日はあいにくの雨模様で私たちは一日中雨具を着たつきりでした。この時はまだ昼前だというのにこのように日没後の黄昏時みたいで、いかにも初冬のイングランド、という感じ。でも、幸い次の日から

らは天気も回復して、もうレイン・ウェアを着る必要はなくなりました。

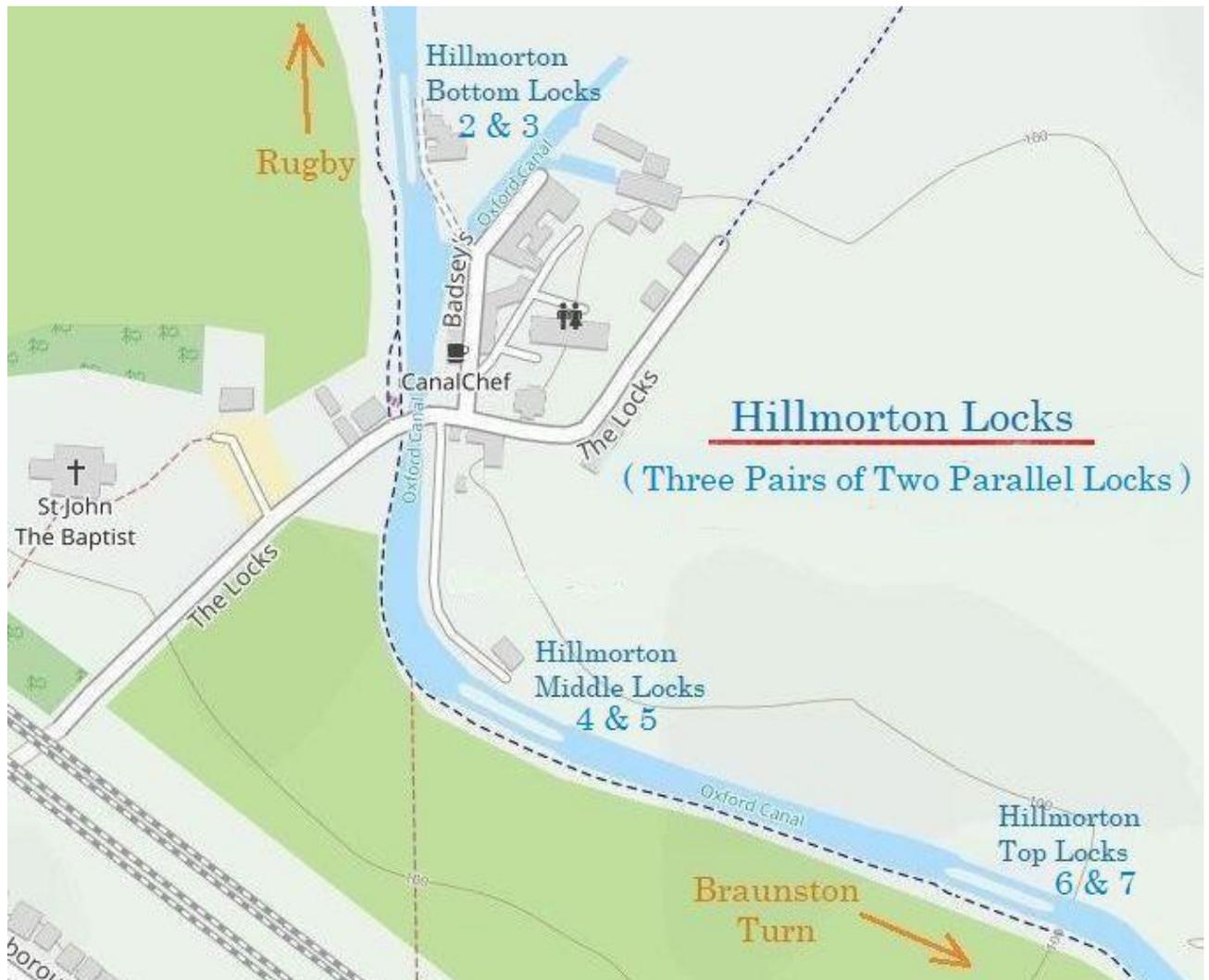
さて、初日の大一番は Lock 通過の初体験、これがこのクルーズでの最大の関心事でした。ナローボートに乗る事は初めてですが、学生時代には散々カッターに馴染んできたし、船乗りになってからは救命艇操練でティラー (= 梶棒) や小型エンジンの扱いにも慣れていきますから問題はありません。Lock を通過することも、大型船でならパナマを始め色々な運河のロックや欧州各港入り口のロックは数え切れぬほど経験しています。

しかし、その時の操船は全て水先人主導ですし、それらのロックではゲイトの開閉操作や水位の調整を本船クルーがやる、なんてことは絶対ありません。

次のマップがその初体験のロック、三連続の Hillmorton Locks の全貌です。

ボートはマップ右下から上辺 Rugby 方面に進みます。一番初めのロックが Hillmorton Top Locks と呼ばれるもの、それを出ると 150m ほど先に第二のロック Middle Locks、さらにその 200m ほど先に第三のロック Bottom Locks があります。

これらは全て Twin Locks 又は Double Locks と呼ばれる二つのロックが並んで設置されたものです。それをここに記したように Two Parallel Locks とも呼ぶようです。



この三つのロックの構造を見てもこれが建設された当時のこの運河の重要性及び混雑の様子がうかがえます。この三連続のロックがそれぞれ単一の Single Lock だったら、上り下りのボートは、それぞれロックが空く迄順番待ちをしなければなりません。しかも、それぞれのロックの間隔は運河が混雑した時の順番待ちに対して十分な長さとは言いかねます。運河が混雑してきたらアッという間にフン詰まり、でしょう。この三連続ロックは 18 世紀末の建造当初は全て Single だったのが、激しい渋滞を緩和するために 1840 年に Twin Locks として生まれ変わり、その直後の 1842 年には年間 2 万隻以上が通過した記録がある、とのこと。この頃が運河輸送の最盛期だったか？

さて、イヨイヨその Hillmorton Top Locks へのアプローチ。 次の三枚の画像は全て Braunston Turn の方向、即ち高い水面の方を向いて撮ったものです。

まず、Top Locks の手前でボートを岸に寄せてクルーを下ろします。これは、ロック・ゲート開け閉めと、パドルを操作してロック内の水位を調整する作業のため、デシタネ。



上はその第一段階。 進入するべきロック内の水面が現在ボートのいる水面と同じ高さであることを確認してから、ロックのゲートを開けます。

次にボートがロック内に進入し、ロック中央に停止したらボートの前後に舳れを取ります。そして、パドルを開きロック内の水位を変えます。（この例の場合は高い水面から低い方への移動ですから、ロック内の水位を下げる＝排水する、こととなります）

ロック内の水位が下がるにしたがって舳れロープは張ってきますから順次伸ばします。この例の逆コースの場合は水位は上がるので、当然、ロープは緩んできますから手繰ってやらなければなりません。

これらの作業には陸上クルーは船側に一人・艀側にも一人、いた方が断然やりやすい。カップルだけのクルーズの場合、即ちクルーが一人しかいないというケースでは、艀のロープの操作はスキッパーがやることとなりますが、それは十分可能です。しかし、クルーなしでスキッパーだけ、という全くの一人旅となると、所詮快適なクルーズは無理で、色々なケースで誰かの手助けが必要になるでしょう。

「旅は道連れ、世は・・・」の言葉通り。

近頃では多くのロックにボランティア活動などで **Lock Keeper** という「お守り役」がいるらしく、そういう人がいれば手助けしてもらうことも可能でしょう。スコットランドの運河では、複数のプロのロック・キーパーが常駐で世話をしてくれたので、楽でした。次の画像は“Selene”が **Top Locks** の下のレベルに降りてから、ゲイトを開けて出てくるところです。

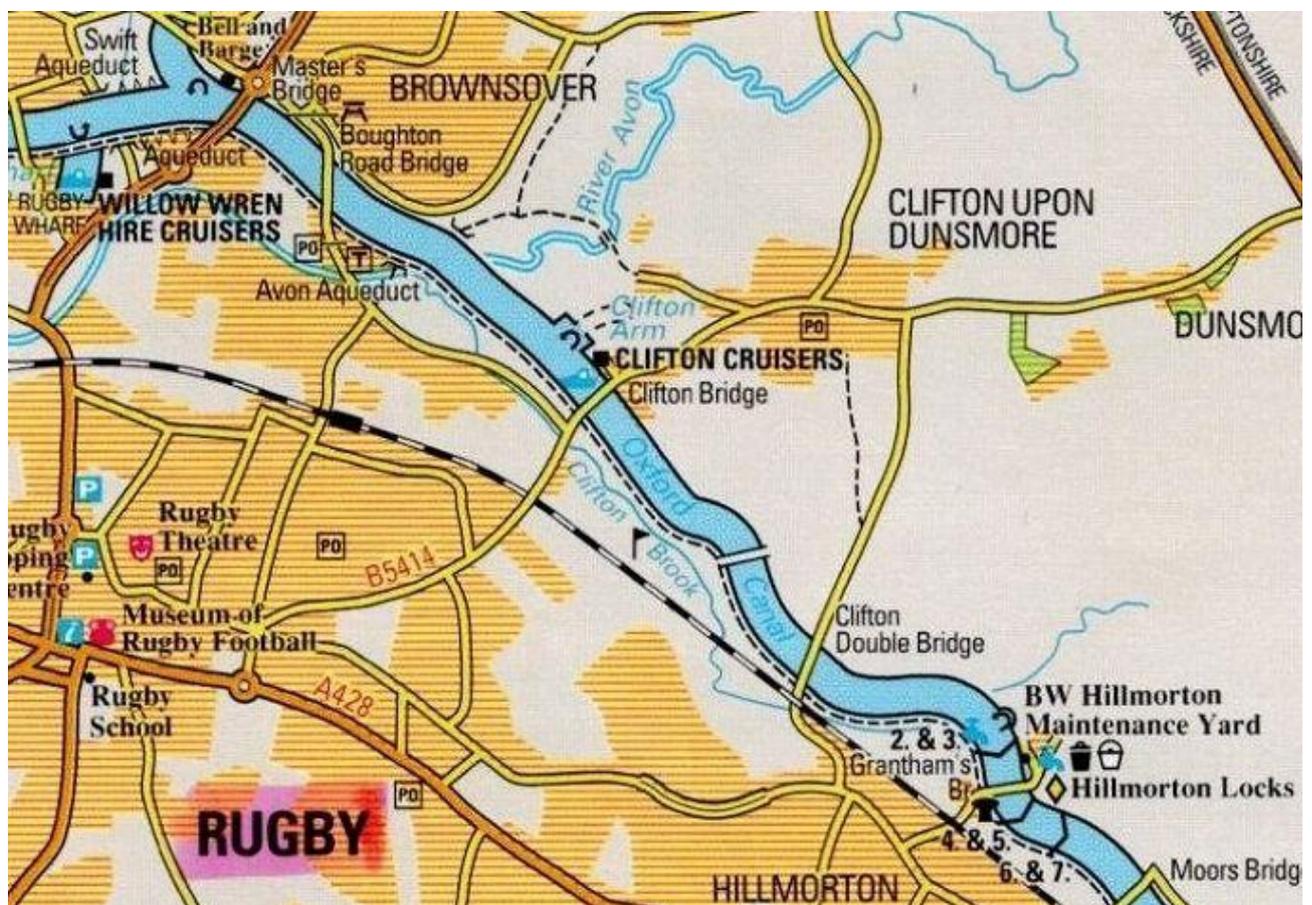


でもまだ、これで完結で、はありません。この後、ロックから出たらボートをこの手前

の岸に寄せます。そして、ボートが出たあとのゲイトをクルーがしっかり閉めて、ボートに戻るのを待って次に進むのです。ロック通過はこれらの作業の繰り返し。

Hillmorton Locks 三基の水面の高低差はトータル 5.66m だそうですから、一段で 2m 弱降りたり昇ったりするわけです。こうして二段目 Middle Locks、三段目 Bottom Locks と同様な作業を続けて、ようやく Rugby の町のレベルに降りました。

三段目の Bottom Locks の周囲には人家もあり、カフェやパブ、商店もありました。これ以後は次の運河マップのように Rugby の町を左手に見て北西方に進み、中心街のほぼ真北にある Rugby Wharf Arm という名で呼ばれる支流、道路で言うなら行きどまりの路地みたいところで一夜を過ごしました。その夜の記憶は？ ともやオボロ。



マップの左上隅、運河本流から左手に曲がったところに Willow Wren という綴りが見えますがこれは Rugby Wharf Arm の中にあるナローボートのレンタル会社の名前です。その夜を Rugby Wharf Arm 内に係留して過ごした事はシカとは覚えていないんですが、なぜかこの Willow Wren (キタ・ヤナギ・ムシクイ?) という、それまで聞いたこともなかった鳥の名前が記憶に残っているんです。

なお、先ほど言い忘れましたが、Hillmorton Locks の最下段 Bottom Locks に 2 & 3、続いて Middle Locks に 4 & 5、そして最上段の Top Locks には 6 & 7 と併記されています

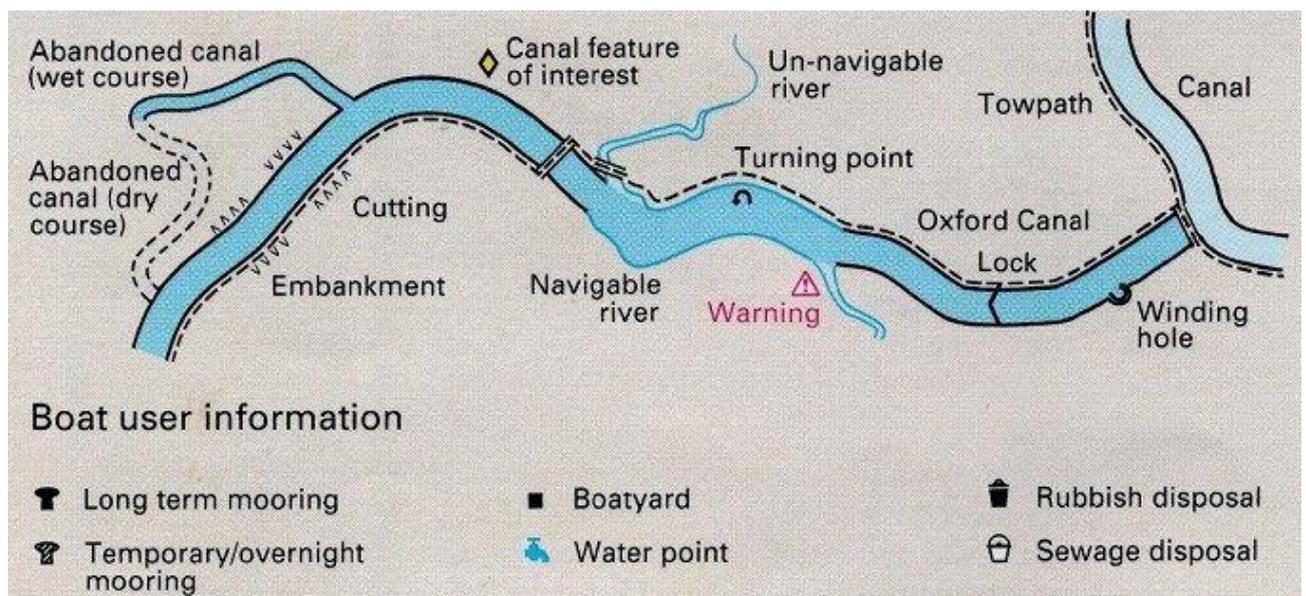
が、これはこの Oxford Canal の出発点からロックを 1 から数えた順番です。 各運河の
ロックや橋にはそれぞれ固有の番号が振られているのです。

この Oxford Canal は Rugby の西北西約 17km の Coventry から London の西北西約 90km
の Oxford までの 126km をむすぶ運河です。 そして、この運河マップ上ではロックや橋
の番号は Coventry を出発点として付けられていました。

Hillmorton Bottom Locks に “2 & 3” と記されているからには、出発点 Coventry から
そこまでの間にもう一つロックがある筈です。 調べてみたら、ありました。

Coventry の出発点からほんの 5 ~ 60m 走った所にある Hawkesbury Lock というロック
が No.1 Lock で、その高低差はたったの 1ft (約 30cm) なのだそうです。

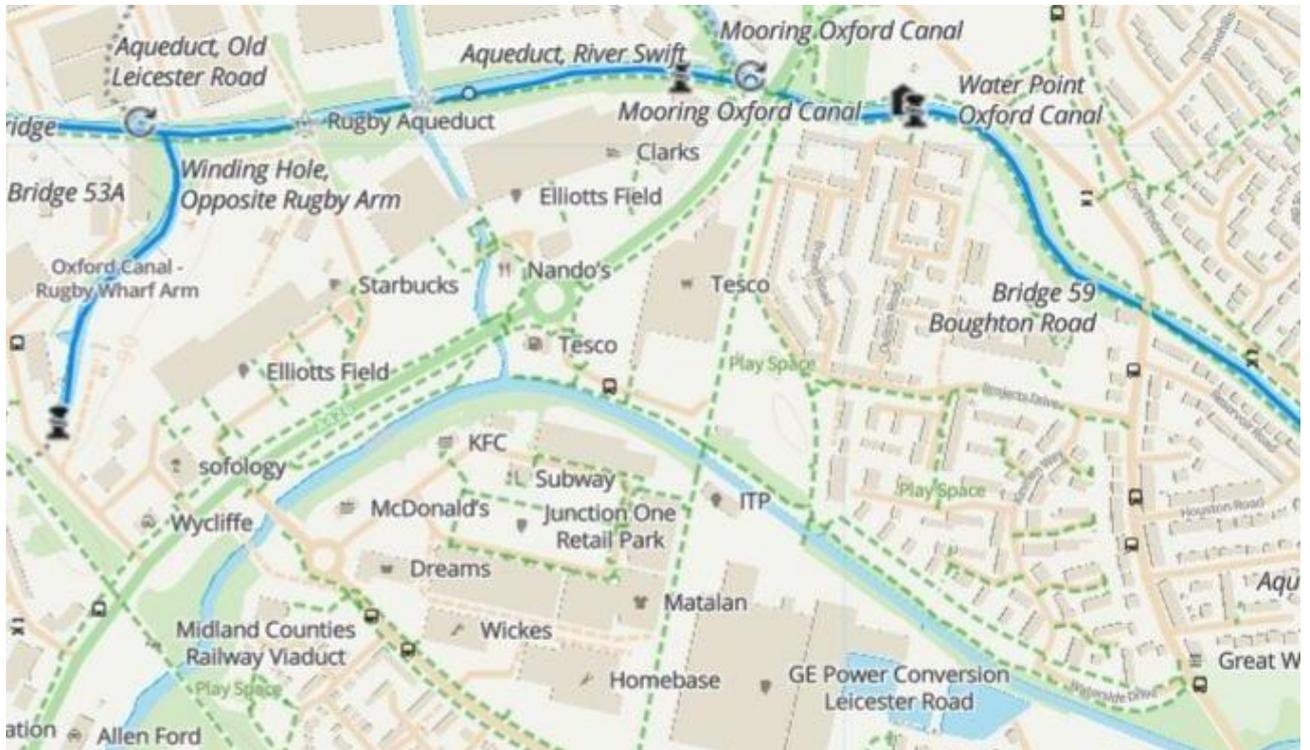
ここで、遅ればせながら運河マップの凡例の一例を見てみましょう。 次の凡例は上のマ
ップについていたものから運河に関係する部分だけを切り取ったものですが、本来このマ
ップは道路地図も兼ねているので、実際にはもっと多くの情報が入っています。



この左下に記された Temporary/overnight mooring というマークと、その上の Long term mooring にご注目。 この Temporary/overnight mooring というマークは、運河の岸に temporary=一時的、または overnight=一泊、なら係留してイイヨ、タダだよ、というマークです。 一方、Temporary の一つ上の Long Term Mooring と記されたマークですが、この Long Term (長期間) の意味は、例えば年金生活者などがボート上で老後を過ごすような場合、殆どその場所に係留しっぱなしという状態でも許される係留場所、但し、こっちは有料です。 運河沿いにあるマリーナでの係留とは別件で、これはあくまで運河の岸への係留です。 この凡例では絵が小さくてハッキリしませんが Temporary の方は

ビットの形に斜線が入っていますが **Long Term** の方は黒で塗りつぶしてあります。
 マップの種類によって凡例も少しずつ違うので、はっきりとは解かりませんが、とにかく
Temporary と **Long Term** は条件が違うのです。

ここで、**Rugby** の町の北側をもうちょっと正確な別の会社のマップで見えます。



このマップの上部を右辺から左辺にかけて走る青線が **Oxford Canal** です。 マップ左辺
 に近い所で運河本線から左に分かれてすぐ行き止まりなる青線が、先ほど触れた **Rugby
 Wharf Arm** で、その先端にも **Mooring** (係留場所) を表すビット (bitt=係船柱) が記さ
 れています。 でも、このマップでの形は前のマップのものとは違いますね。

現在イングランドとウェールズのほとんどの内陸水路は **Canal & River Trust** という団体
 によって運営されているとのことですが、この **Trust** (公益信託団体?) というのが私に
 は理解しにくい、従って説明もできない団体です、興味のある方はお調べください。

とにかく運河沿いのトウパスを含め運河の全てをこの団体が仕切っているらしい。
 当然、運河の岸に長期係留 **Long Term Mooring** するためにはこの団体と契約を交わして、
 料金を支払うことになるのでしょう。 運河沿いのアチコチに建設されているマリーナで
 の係留は、当然マリーナ経営者との契約で、この **Trust** とは関係ないことである筈。
 上の二枚のマップはそれぞれ違う出版社のもので凡例も全く違いますが、これでは
 混乱を生じてしまいますね。

現在、内陸水路の沿岸には安全航行に必要な様々な標識版が設定・設置されているようで

す、いわば道路標識みたいなもの。これは Association of Inland Navigation Authority (AINA・内陸航行局?) という業界会員組織(半公的?) が定めたものだと思いますが、この組織の構成も私には??? その標識の一例(ごく一部分)は次の通りです。

*

まず最初は「Hazard 危険信号」(注意喚起信号)



- (1) は言うまでもなく「注意」ですね。何に注意なのかはこれだけでは解りませんが多分その場所は事故多発地域かなんかで、とにかく「気を付けてネ」でしょう。
- (2) はこの先に運河から水を放出する weir=堰がありますよ、そっちに吸い寄せられて堰の下に落ちこちたりしないように・・・の注意。
- (3) も同様の危険ですが、これは「水の放出孔」がありますヨ。
- (4) 強い流れに注意。(これは運河ではマズないことで、河川水路でのことでしょう)
- (5) 「薄氷に注意」これは主にトウパスを歩く人に対するの注意でしょう。私自身は体験していませんが、極寒期にはロック周辺の水面も凍るでしょうから、そんな時は当然全ての作業に困難が生じ、クルーが上陸する時も、凍ったトウパスで滑ってスッテンコロリンの危険があります。
- (6) 「水面下の障害物に注意!!」当然ですね、水面下の見えない障害物は極めて危険。

次は「Prohibition 禁止事項」



- (1) 「曳き波を立てないで!!」運河の岸の大部分はコンクリートなどで固めておらず、

- 殆どが土壁に草が生えているだけ、ボートの曳き波に洗われ・挟われる（=washされる）と非常に崩れやすい状態です。だから、強い曳き波はダメ、ということ。
- (2) 前項と同様、高速ボートなどで走られるとひとたまりもありませんから、高馬力の高速ボートは航行禁止。
- (3) これも前述のビット=係船柱ですが、これは禁止標識。この標識のある岸にはボートを係留してはいけません、のマーク。
- (4) 転回禁止。運河は大概の場所でボートがすれ違うことが可能な幅ですが、幅の狭い分を長さで補っているナローボートは運河でUターンできる所は少ないのです。強行するとプロペラ損傷の恐れがあります。そういう危険がありますよ、の意味でもあります。赤丸枠と赤斜線がないUの字だけはUターンOKのマーク。
- (5) 手漕ぎボート航行禁止。これとは逆に手漕ぎボート優先の場所もあります。
- (6) これはトウパス通行に関する標識です。トウパスはウォーキングを楽しむことは勿論、サイクリング愛好者にも門戸は開かれています。両者が同時に楽しむには幅と路面状態がそれに適応していなければなりません。ドコデモというわけにはいかないのも仕方ないでしょう。

次は「Restriction 各種制限の表示」



- (1) 制限スピード・6ノット（約11.1キロ/時）、これはナロー・チャンネルでの話ではなく河川水域でのことでしょう。普通、運河を航行するときは4ノットとされていますし、このクルーズの頃は「歩く速さで」という言い方もされていました。
- (2) は橋の下のクリアランス、通行可能なボートの水面上の高さ。
- (3) は最大喫水。
- (4) は航行可能な幅ですが、これはロックの幅のことではなく、橋の下などの可航水面幅 channel width の小さくなっている場所での表示です。
- (5) は道路標識でも使われますね、進入禁止です。

(6) この場所では対向するボート＝Oncoming craft に水路の左側を対向船に譲ってください（アナタは右に寄って、対向船を優先に・・・）ということ。

次は「Mandatory 強制命令的な標識」



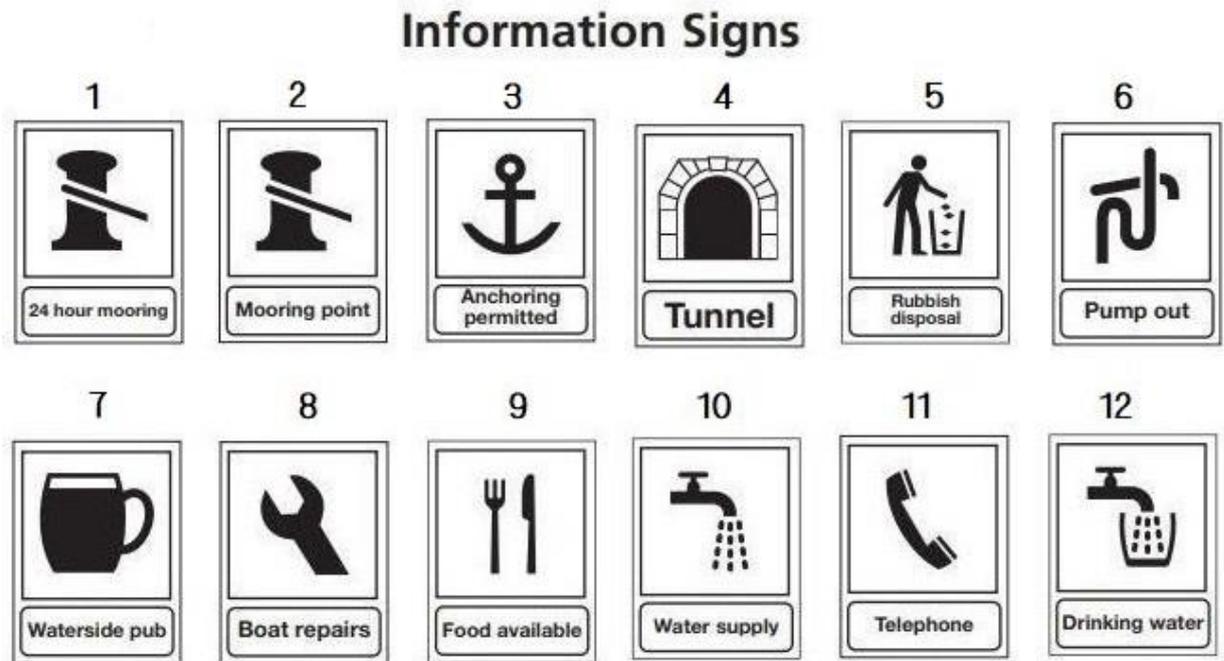
(1) は「左に寄れ」 (2) は「右に寄れ」水上交通では水域限定の特別な規定がない限り、すれ違う時は左舷対左舷が当たり前。この二つは、その水域の特殊事情により常識的な交通ルールを離れた特別な行動を求めているのです。

(3) Horn＝警笛を鳴らしなさい。絵は違うけど道路標識にもありまね。

(4) 超短波無線電話 VHF チャンネル 11 で（最寄りの基地局に？）連絡 せよ。

(5) と (6) は (1) や (2) 及び、ひとつ前の Restriction の (6) にも関連がありますが、ここでは左側通行又は右側通行を求めています、強制です。これも特殊事情。

最後は「Information 案内標識」です。



(1) と (2) は先ほど触れた、運河の岸へ係留できる場所。(1) は 24 時間以内なら係留自由・しかも無料、の意味。(2) は特別な制限なしに係留可能。

- (3) 投錨可能区域。これも河川水域での話でしょう、運河水面ではまず無理。
- (4) と (5) は説明不要ですね、この先にトンネルあり、ゴミ捨て場あり。
- (6) これは説明が必要ですね。 要するに「汲み取り場」あり。 通常ナローボートの **black water**=トイレ排水は船内のタンクに溜めておく方式ですから満杯になったら大変、そうなる前に排出しなきゃ……。 だから、この **Pump Out** ステーションのポンプでタンクから全てを吸い上げて陸上タンクに移します、これで当分スッキリ。このクルーズ当時はこの方式が普通でしたが、今ではボート用のトイレも格段に進化して、色々な方式の「汲み取り不要」の近代式トイレがあるようです。
- (7~12) も説明不要ですね。 呑みたい時、食べたい時、誰かサンとお話ししたい時、ボートに不具合が生じた時、飲料水・雑用水の補給が必要な時、等々の案内板です。

*

と、いろいろ述べてきましたが、こんな風に運河に沿って設置されたこれらの標識版から様々な情報が得られます。 現在、標識板の種類はこの倍以上の数があるでしょう。上に述べた諸々の運河の標識板が AINA (内陸航行局?) によって設定されたのは私たちの初クルーズより後の事だったらしい。(それは 2006 年だという情報もありました) 私たちのこのクルーズ体験は 1997 年のことでしたから、当時はこれらの標識板はこの通りには存在しなかった、カモシれない。確かに当時の記憶をホジクリ返しても上記のような多くの標識板を見た覚えがありません。ただ忘れてただけかな?

私たちがここでクルーズした時はすれ違うボートの数もごく少数で、二けたにならない日もありました。だから運河での交通ルールも、例えば「歩く速さで・・・」などと言え

ば十分だったのかも。それが今では上記のようにギッチリ標識だらけみたいです。

では、今回はこれまで、といたしましょう。

*

(次回更新は 2023 年 10 月 7 日・土曜の予定です)