



クルーズ三日目・Napton

(2024年2月3日更新)

いよいよクルーズ最終日です。明日は午前中に Braunston のボート・レンタル会社 Union Cnal Carriers に戻りボートを返却しなければなりません。

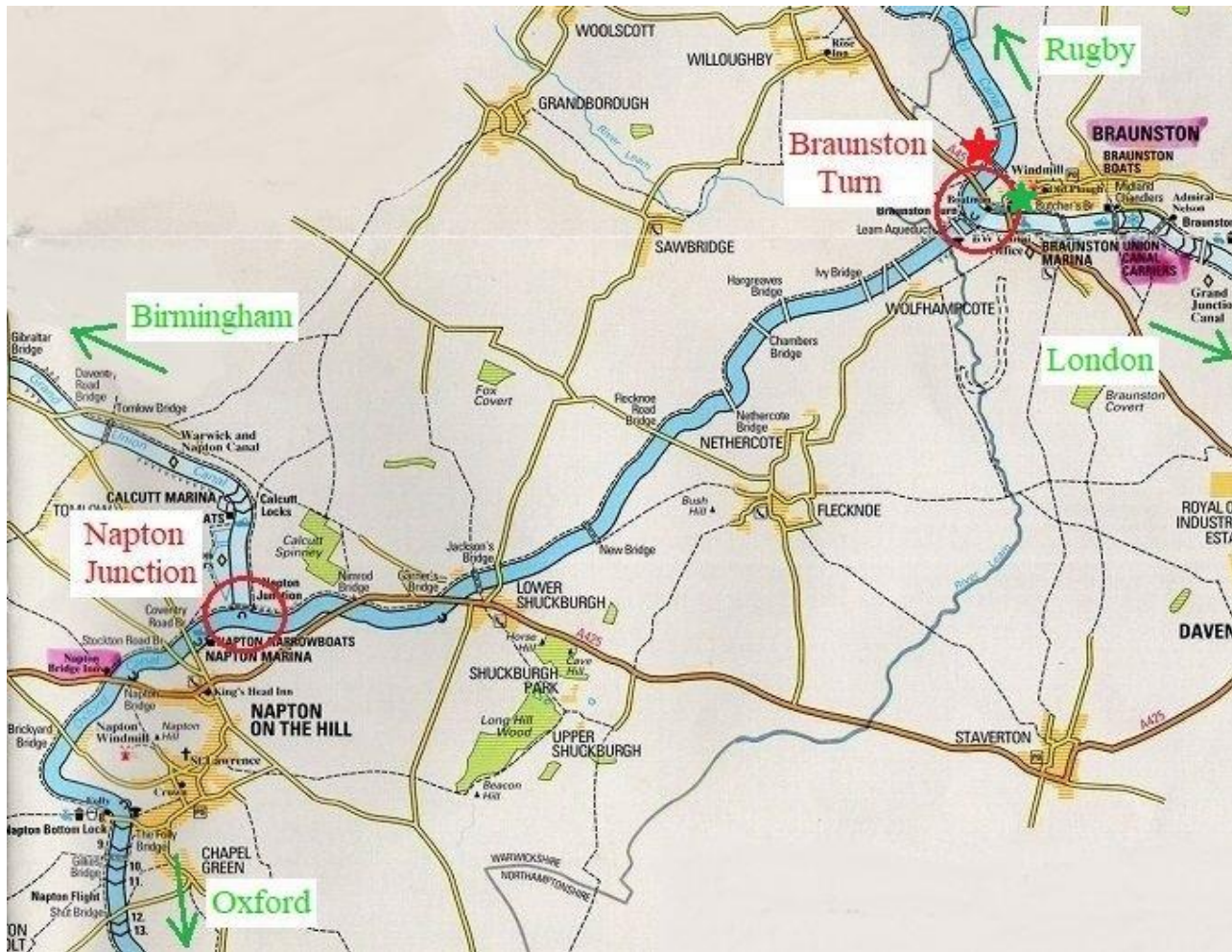
ナローボート・クルーズ初体験のこの時は、この特殊なボートと運河航行に慣れることだけに専念していましたが、三泊四日という短期間で十分その目的は達せられました。

近距離で連続する三段の Hillmorton Locks を往復して、ロック通過のための諸々の作業手順がしっかり身についたことが何よりの成果でした。

この時の運河周辺の風景は目を見張るような特別なことはなく、のどかな牧草地をのんびりと走るだけでしたが、船上でのクッキングに励んだり、ナローボートならではの諸々の船内設備の扱いにも慣れて「水上キャンプ三泊」を大いに楽しみました。

初日には Rugby のボート係留専用岸壁で一泊し、二日目はトウパスの土手への係留も体験して、それぞれの利点・欠点も把握できました。これら全ての経験が貴重な下地になり、以後のアイルランド、ウェールズ、スコットランド等でのクルーズを存分に楽しむこ

とが出来たのです。 さてこの日の行動範囲を例によってマップで見てください。



右上の赤星が昨夜の停泊場所トウパスの bank = 土手です。 この日のルートは、そこを出発してすぐ下の赤円 Braunston Turn = Braunston Junction の三叉路へ、そこから左下の赤円 Napton Junction へ向かい、更にマップ左下隅にある連続ロック Napton Locks のすぐ手前まで走り、そこで折り返して Braunston Junction まで戻りました。

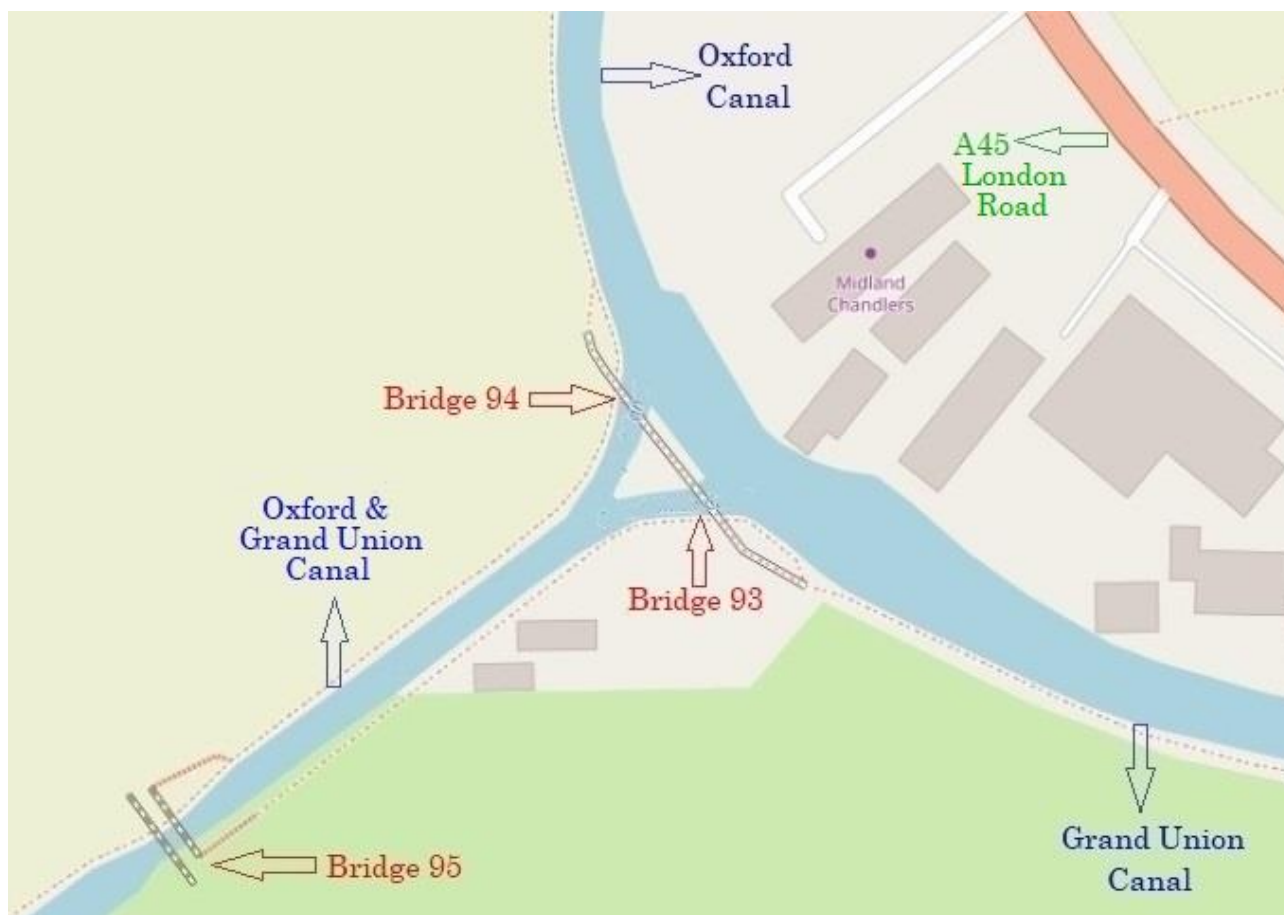
この日の航行距離は往復でざっと 14 哩 = 22.5km、車なら 30 分の距離、これを実動約 6 時間で走るわけですからいかにノンビリ・ユッタリか分かりますね。 時速で言えば 3.75km/hr 程になり、ナローボートの航行は歩く速さで・・・というルールにピッタリ。

このスピードからもこのクルーズのノンビリ具合が良くわかると思います。

この日の行程の最初の 200m ほどは初日に Braunston から出発した時に通った所です。

その時はただ通過しただけなので、この稿でもあっさりパスしてしまいました。

今度は Braunston Junction から西に向かうので、そこにかかる橋 Bridge 94 をくぐることとなります。 Braunston Junction には Bridge 94 と Bridge 93 の二つの橋が隣接していますが、この二つは「一般道路が運河をまたぐ橋」ではなく、トウパスが運河の合流点をまたぐ為の橋なのです。 その様子を詳しく見てみましょう。



マップ中央の運河の三叉路が **Braunston Junction** 又は **Braunston Turn** と呼ばれる部分です。 昨夜の停泊地はこのマップの上辺から少し上に外れた地点です。 運河の岸に沿って細い点線が見えますが、これがトウパスです。 左下は **Bridge 95** で、これについては後で触れます。 昨夜の停泊地を出発して橋に向かうときの眺めが次の画像です。



手前が **Bridge 94**、向こう側が **93** で、この通り合流点中央の小島で、二つの同型の橋が

つながっています。手前の橋 94 をくぐって右手（南西）に進むと Napton 方面、橋をくぐらず画面の左辺（南東）に行くとレンタル会社のある Braunston 方面です。

次の画像は三角島の上から北を向いて Oxfoerd Canal を見た画像。標識の文字が不鮮明ですが、奥を向いているのは Coventry、右手前は London（Braunston 方面）そして、左は Bermingham と Oxford（Napton 方面）です。



画像のようにこの二つのアーチ型の橋は一般道路が運河をまたぐのではなく、トウパスのためだけの橋なのですが、それにしては頑丈な造りで、両方とも铸铁製だそうです。中央に見える水路の奥の左岸が昨夜の停泊地。その先に進むと一昨夜の停泊地 Rugby、更にはこの標識の通り Oxfoerd Canal の北の終点 Coventry に至ります。また、右手前は Braunston を経て London に至る Grand Union Canal、そして左手に進むと別の三叉路 Napton Junction 方面で、そこで北に曲がると Birmingham、南に行けば Oxford に至るのです。Braunston Junction から Napton Junction の間の水路は Oxford Canal と Grand Union Canal の二つの運河が水路を共用しているのです。

私たちのボート“Selene”は Bridge 94 をくぐって南西に向かい、次の三叉路 Napton Junction を目指します。上の標識を背に三角島の上から Napton 方向を見ると次の通り、手前の草地が合流点の三角の小島、下に見える石組みは Bridge 94 と 93 をつなぐ通路の欄干、水路のずっと先に見える橋が前のマップの左下隅にある Bridge 95 です。



次がその Bridge 95 を上空から見た画像ですが、珍しい形の橋でしょう？



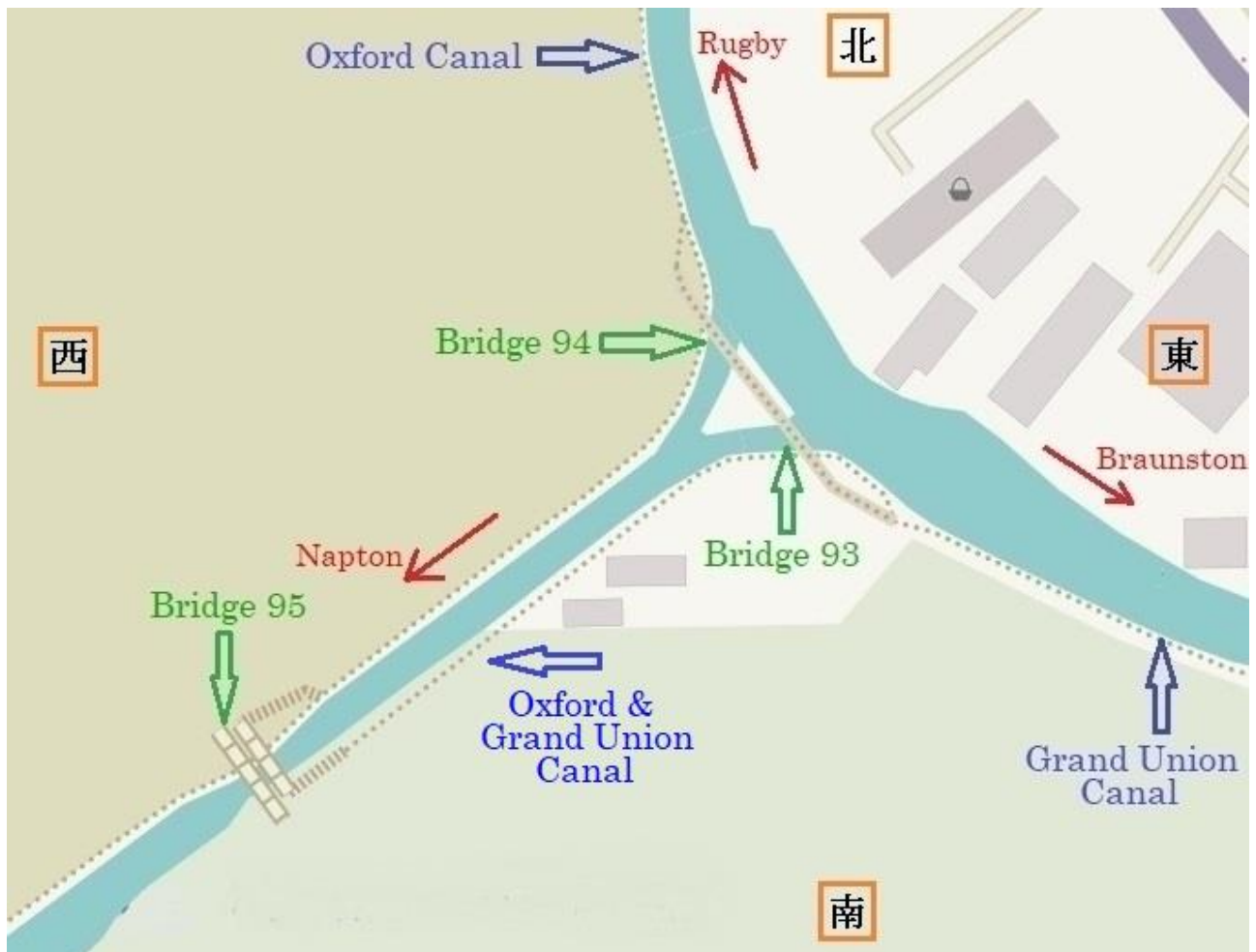
この橋はちょっと変わっていてマップ上では二つの橋が並行しているように見えますが、

実はそうではなく、二つの橋が一体化していると言うか、又は一つの橋が二分されていると言う方が正しいか、とにかく画像のように二つの通路が橋の上で隣接しているんです。この画像で橋の左半分＝南西側に向かう車の轍が見えますが、道路というには程遠い感じ

で、これは両側の牧草地に放牧されている動物や農機を渡す農道でしょう。

一方、右半分＝北東側の「コの字」を逆にしたような部分は、明らかに運河両側のトウパスの片側から反対側へ渡るためのもの、と見てとれます。トウパスは運河の片側だけにあるのが普通ですが、合流点付近では両岸にあると、とても便利なのです。

ここで **Braunston Junction** 周辺のトウパスの様子をもう一度よく見てみましょう。上(北)から下りてくるのが **Rugby** 方面からの **Oxford Canal**、右下(南東)から **Junction** に向かってくるのが **Grand Union Canal**、そして **Junction** から左下(南西)に進むのが二つの運河が共用する水路で **Oxford & Grand Union Canal** と呼ばれる部分です。



上図の運河沿いに走る点線がトウパスで、**Junction** と **Bridge 95** の間では、運河の両岸に点線が見えますが、他の部分では点線は片側だけにしかありません。

ここで、この辺りの運河を昔ながらの曳馬で航行する様子を思い描いてみてください。

まず **Rugby** 方面から降りてきて **Napton** 方面へ行くとします。この場合上から下りて

くる点線に沿ってそのまま **Bridge 94** をくぐり **Bridge 95** に向かいます。 また **Rugby** から **Braunston** 方面へは **Bridge 94** と **93** を渡り南岸の点線で右下へ。 これも特に問題は
ありません。 **Napton** から **Rugby** に行くのも北岸の点線に沿って行くだけです。
次に **Junction** と **Bridge 95** の間でマップ下側 (南側) のトウパスが「ナイ」と想定します。

この場合、ややこしいのは、**Braunston** 方面から **Napton** 方面に向かう時です。

南東 **Braunston** 方面から南西 **Napton** 方面に向かうには **93** と **94** 二つの橋を渡って一旦
北側の **Oxford Canal** に入ってから U ターンして **94** をくぐり、西向きの共用水路北岸の
トウパスに進まねばなりません。 反対に、南西 **Napton** 方面から南東 **Braunston** 方面
に向かう時は北岸のトウパスを東進して、まず **94** をくぐり、一旦北の **Oxford Canal** に
出て、そこで U ターンしてから今度は **94** と **93** の橋を渡って **Grand Union Canal** の南
岸トウパスに・・・、という手順が必要です。 これも面倒なことです。

しかし、このマップのように **Junction** と **Bridge 95** の間の両岸にトウパスがあれば、南
東 **Braunston** から来てそのまま左折して共用運河南岸のトウパスを進み、**Bridge 95** 直
前で一旦船を止め、曳き綱はボートに繋いだまま、人と馬は橋を渡って対岸 (北岸) に行
き、再び **Napton** に向かって進むことができます、大きな面倒はありません。

反対に南西 **Napton** 方面から **Braunston** に向かう時も、この逆の手順で **Bridge 95** を渡
って簡単にトウパスを北岸から南岸に変えられます。

前記の厄介な手順を省くために **Junction** と **Bridge 95** の間には運河の両岸にトウパスを
設けたのだと思います。 そして、この南北両岸のトウパスを有効活用するには両岸のト
ウパスを楽に行き来できる橋が必要になった。 そこで以前からあった南北の牧草地を結
ぶ **Bridge 95** の右側＝北東側にトウパス専用の橋を付け足したらしい。

Oxford Canal と **Grand Union Canal** の歴史を調べてみると、この地域では **Oxford**
Canal の方が 130 年ほど古い時代から開通していたらしい。 その時代には上図で北か
ら南西に曲がる **Oxford Canal** だけが存在して、マップ右下の **Grand Union Canal** はな
かった、その期間が少なくとも 100 年以上はあったということになります。

その頃は **Junction** から南西方・**Napton** 方面に向かう水路は **Grand Union Canal** との共
用ではなく、純然たる **Oxford Canal** だったのです。 ですから **Junction** から **Bridge 95**
迄の南岸のトウパスは存在せず、**Oxford Canal** に沿った北岸だけにトウパスがあったと
いうことです。 当然ながら **Bridge 93** も **94** も、**95** の逆コの字も存在しなかったわけ。
次の画像は **Bridge 95** を **Braunston Junction** 側から見たところ、前の空中画像と見比べ

てみて下さい、農道橋部分は橋の奥にあるフェンスの向こう側でここからは見えません。これは最近の画像ですから、橋に近づいているナローボートは勿論ディーゼル・エンジン付きで、トウパスがどちら側にあるうと関係なく、そのまま橋をくぐってゆきます。しかし、曳馬でボートを曳いて来たとしたらどうでしょう。運河左手のトウパスは橋までで終わりですから、いやでも右手のトウパスに移らねばなりません。まず、橋のすぐ手前でボートを止めます、そして曳き綱はボートに繋いだまま、人・馬は曳き綱を持って橋を渡ります。橋をぐるっと回って右手のトウパスに移動したら、再びボートを曳いて右手のトウパスを進んで橋をくぐります。以後トウパスは運河の右手（北岸）のみ。



橋の上の奥側に運河と直角になっている高いフェンスが橋をタテワリにしている、このフェンスの向こう側が左右（南北）の牧草地を結ぶ農道の橋になります。そして人が二人いる手前に背の低い別のフェンスがありますが、これが前出の空中画像で「逆コの字型」に見えている部分です。上の画像は低い位置からのアングルですから橋を少し見上げています、それでも手前のフェンスの方がはっきり低く見えています。

次の画像は橋の上のトウパス部分から南の牧草地に向けて撮ったもの、左右のフェンスの高低差は歴然ですね。右の高いフェンスの向こう側が運河南北の牧草地を結ぶ農道部分です。トウパス部分の橋を付け足す前は牧草地を結ぶ橋の欄干だったので、牛や羊が運河に転落するのを防ぐためにこんな風に高くしてあったんでしょうか。

一方、トウパスの左手のフェンスは、人と馬がボートに繋いだままの曳き綱を持ってここを渡るとき、綱が引っ掛からないようにできるだけ低くしてあるのでしょう。



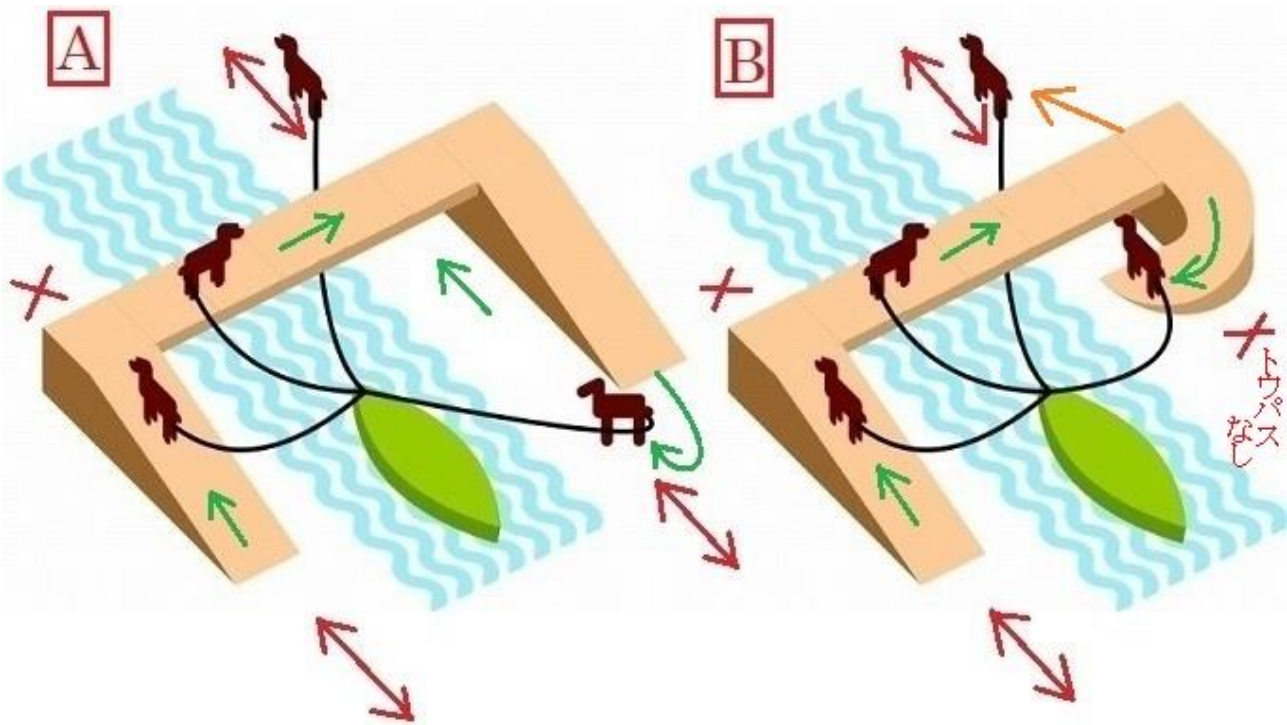
これに似た橋でもっと面白いものもあります。 その一例が次の画像。



これはトウパスが橋の手前では運河の右手だけ、橋の向こうでは左手だけという場合に、

対岸のトウパスに移動するための橋です。

対岸に移動、という意味では前出の Bridge 95 と同じですが、前者は橋の手前までは兩岸にトウパスが存在したけれど、橋の向こうは片側だけでしたね。このケースでは橋の手前も向こうもトウパスは片側だけ、ただし、手前は右岸、向こうは左岸だけ、という点が違います。この二つの橋の違いを図解してみましよう。ボートに繋がっているのはワンちゃん、ではなくオウマさん=曳き馬です。



左の A 図は Bridge 95 と同じ形、即ち橋の手前では運河兩岸にトウパスがある場合。B 図の方は橋の手前では左岸だけに、橋の向こう側では右岸だけにトウパスがある場合。図のように「ボートに曳き綱を繋いだまま、人・馬が運河のこちら側から向こう側に渡る」としましょう。A 図は橋の手前の兩岸にトウパスがあるから橋の手前で右岸のトウパスに渡ってから橋をくぐってゆきます。一方、B 図では橋の手前の右岸にはトウパスがないので橋の降り口を 180 度回転させて、グルッと回りながらそのまま橋をくぐります。グルッとなんて面倒、オレンジの矢印のように橋の向こう側にストレートに降りるスロープを造ればイイじゃないか？ その方が工事も簡単。でも、それはダメ。なぜか？

ちょっと考え見て下さい。ヒントは繋いだままの曳き綱。

A 図の橋を Turn-over Bridge、B は Roving Bridge 又は Snake Bridge と呼ぶようです。Turn-over も Roving も「移動する」という意味を含む言葉で大きな違いはないと思いますが、Snake は「蛇・蛇行」ですから明らかに最後の「グルッと」の部分に蛇がトグロ

をまくようだと、捉えたのだと思います。 次の画像を見ればナットクです。
こんな橋の実物を見たことはありませんが、これなら Snake と言わざるを得ないかも。



こんな橋も、曳馬を使っていた頃の古い運河ではアチコチに残っているようです。
さて、そろそろ先に進みましょう。 次のマップはこの日前半の行程です。



このマップには三叉路が二ヶ所ありますが、右上は Braunston Junction、左下が

Napton Junction です。 Braunston Junction から南西方に向かってすぐの橋が先ほどの Bridge 95 で、この橋の固有名は Tommy's Bridge と言います。 橋番号だけの橋もありますが、固有名詞のある橋も多くあり、むしろ固有名付きの方が多ようです。この図でも橋番号しか見えないものもあり、番号と固有名が併記されたものもあります。ここから Napton Junction までには沢山の橋がありますが、そのうちの多くは“95”と同じように運河両側に広がる牧草地をつないで牛や羊を通すための農道のようなものです。けれども“102”や“104”のように B ロードと呼ばれる地方道が運河を渡るためのものもあります。 又“107”と“108”は A425 という幹線道路（A ロード）の橋で、これは比較的新しいものですから頑丈且つ近代的な造りです。

マップにあるこれらの橋のうち、赤枠で表示したいくつかを画像で見てみましょう。



これは上のマップ中央付近の Bridge 100。 いかにも兩岸の牧場を結ぶ橋、といった風情、ここを渡るのは牛か？羊か？というところ。 橋のアーチの向こうには緑の牧草地も垣間見えます。 この橋の固有名は Chambers Bridge、これは英語圏には良くある名字だと思いますが、このほかの橋の固有名も名字（家名）が圧倒的に多ようです。勝手な思い込みですが、兩岸の牧場を繋ぐ橋ならその地の牧場主の姓、一方、道路橋はその橋の建設に様々な形で関わった人物の姓ではないか、多分、当たらずとも遠からず。

次はマップ左下の灰色の地方道の橋、Bridge 104、Jackson's Bridge です。



これは見るからに道路橋ですね。 右の階段で地方道とトウパスの行き来ができて、この地点がトウパス・ウォーキングの始点・終点の一つになるのでしょう。 最後は同じくマップ左下で茶色の自動車道 A425 が運河を渡る橋、Bridge 107。



これは Garners Bridge という名前ですが、いかにもこの上を自動車道が通っていること

を感じられる幅広で頑丈、且つ近代的な橋です。　こんな風に運河を渡っている橋も色々なタイプ・構造・規模・材質の違いがあり、一つ一つを見比べるととても面白い。

しかし、前にも触れたいくつかの有名なアクエダクト Aqueduct=水道橋のような圧倒的な規模の大きさはありません。　あの桁違いの高さと長さのある水道橋を渡るスリリングな体験は忘れることはナイでしょう。　一方、この日通過した橋は全て狭い運河を渡るだけ、少々幅が広くても長さも高さも知れたもの、そこをくぐってもスリルを感じることはなく、強い印象は残りません。　運河を走る楽しみは、ロックを通過したり、雄大なアクエダクトを渡ったり、トンネルをくぐったり、と沢山ありますが色々なタイプの橋を見るのもその一つであることは確か。　もう一つの大きな楽しみは日本では余り見かけることのない周辺の眺め。　日本では手漕ぎのボートやカヌーは別として、ナローボートのような免許なしで気軽に乗れるエンジン付きのボートはないし、素人が安全に走れるナロー・チャンネルもありません。　運河に浮かぶボートから、次のような光景を見る機会もありませんね。　Braunston Junction の Bridge 94 をくぐってから上のマップの Bridge 104 辺りまでの兩岸は殆どが牧草地で次の画像のようなどかな風景が続きます。



これはこれで平和そのもの、心の休まる光景でモンクの出る筈もありません。



放牧している動物を仕切る牧童も犬も全く見当たらず、100%の「放し飼い」、牛も羊も勝手気ままにブーラブラ、そしてムシャムシャ・モグモグ。

さて、もう一度前のマップに戻ります。 右上と左下、二つの三叉路の間は、前にも触れた通り **Oxford & Grand Union Canal** と呼ばれる両運河の共用部分です。 このマップ

は運河案内に特化したものですから、マップの水路幅は極端に拡大されています。

実際の幅はせいぜい灰色の地方道並み、ナロー・キャナル水路の大部分が茶色の A ロードより狭いのです。 当然、その道路幅さえもこのマップでは拡大されています。

前出の **Bridge 107** の上を走る **A425 Road** は片側一車線の道路です。 英国の標準的な車線幅は **12ft (3.65m)** だそうですから、往復 2 車線の道路幅は路肩込みで **7.3m + α** ほどの筈です。 一方、この二つの **Junction** の間の水路幅は、**Broad Canal** と呼ばれる幅広の運河 **Grand Union Canal** との共用部分ですから **Narrow Canal** である **Oxford Canal**

本来の水路幅よりは多少広くなっているはずですが。

しかし、運河の水路幅は一定ではありませんから上記の **A425** の巾より広い所もあり、狭い所もあります。 **Bridge 107** の画像を見ても、この橋の下では橋の巾＝道路幅より水路幅の方が広いようには見えませんね。 橋の下では水路幅は少し狭くなっているのが普通ですが、そうでないところでも次の画像のような具合です。

通ですが、そうでないところでも次の画像のような具合です。

次の画像は私たちの通った **Oxford Canal** のどこかで、シカとした地点は特定できません

が、幅 2.08m のナロウボート 3 隻が並ぶとこの通りすれ違いもギリギリです。
たまにダダっ広い所もありますが水路の殆どがこんな様子です。



ノンビリの景色を見ながらユッタリ走り、マップ左下隅 Napton Junction に至ります。



これが Napton Junction です。 このマップでは一見三叉路ではなくて十字路のように

見えますが、下辺の幅の狭い水路は下辺の欄外にあるマリーナ、Wigram's Turn Marina の出入り口で、それ以外の西・北・東の三方向への水路の交差する所が三叉路 Napton Junction となります。西が Oxford 方面へ向かう Oxford Canal、北が Birmingham に通じる Grand Union Canal、そして東が Braunston からここまで走ってきた両運河共用水路の Oxford and Grand Union Canal です。

緑色の細い破線がトウパス、太い破線は車一台がやっと通れるくらいの狭い農道で、この橋は Oxford 方面へ向かうトウパスと農道との共用になっています。

前のマップの白の矢印が次の画像のアンクル。この橋は Bridge 17 です。



同じ三叉路でも橋の様子が Braunston Junction とはガラッと違いますね。この 17 番の橋をくぐって右手（北）に向かう水路が Grand Union Canal で、Birmingham 行き。

橋をくぐらず左手に進むと Oxford Canal で、勿論 Oxford 行です。

Braunston Junction の標識に Birmingham と Oxford が一枚の板に併記されて、南西方向は「Birmingham/Oxford」とダブっていたのはこういうことです。これ迄の橋番号は 90 番台から 100 番台が続いていたのに、ここでガラッと 10 番台に落ちました。

90 番台から 100 番台だった橋番号はまだ Grand Union Canal が存在せず Braunston からの水路が純然たる Oxford Canal だった頃につけられた橋番号なのです。

Grand Union Canal が出来てからの共用部分はこの Junction で終わり、これ以後は再び

Oxford Canal と Grand Union Canal に分かれます。そしてこの橋はここから北に向かう Grand Union Canal に属します。だから Grand Union Canal Bridge 17 が正式な番号で、これまでの 100 番台とは関係なく、別の運河の番号になったわけ。

曳馬を使っていた時代、Braunston から Birmingham 方面へ行くには青々とした草地のトウパスでそのまま Bridge 17 をくぐり、右手（北）に進みます。又、左手 Oxford 方面に向かうには、画面右辺の坂を上って橋を渡り、画面左手の坂を下りて Oxford Canal 北岸のトウパスに進みます。それぞれ逆方向へ進む場合は逆の手順で OK。

しかし、北の Birmingham 方面から左手（西）の Oxford 方面に良く時はちょっと面倒。

Grand Union Canal のトウパスは東岸（右側）のみですから、そのまま左の Oxford Canal 北岸のトウパスには行けません。そこで、ボートの船首が橋を通過したら、一旦ボートを止めます。そして曳綱はボートに繋いだまま少し伸ばしながら画面右の坂を上り、橋を渡り画面左の欄外にある Oxford Canal 北岸のトウパスに下りて、再び曳綱を適当な長さに引き込んで調整し、曳航再開という手順になります。

勿論、現代のエンジン付きボートはトウパスがどうであろうと何の問題もナシです。

尚、この橋の固有名は Wigram's Turn Bridge 又は Wigram's Bridge ともいうらしい。

Braunston Junction でも Braunston Turn という別名がありましたが、ここでも同様に Napton Junction または Wigram's Turn という別名でも呼ばれています。



上は Napton Junction 中央部から Bridge 17 と Birmingham に向かう Grand Union

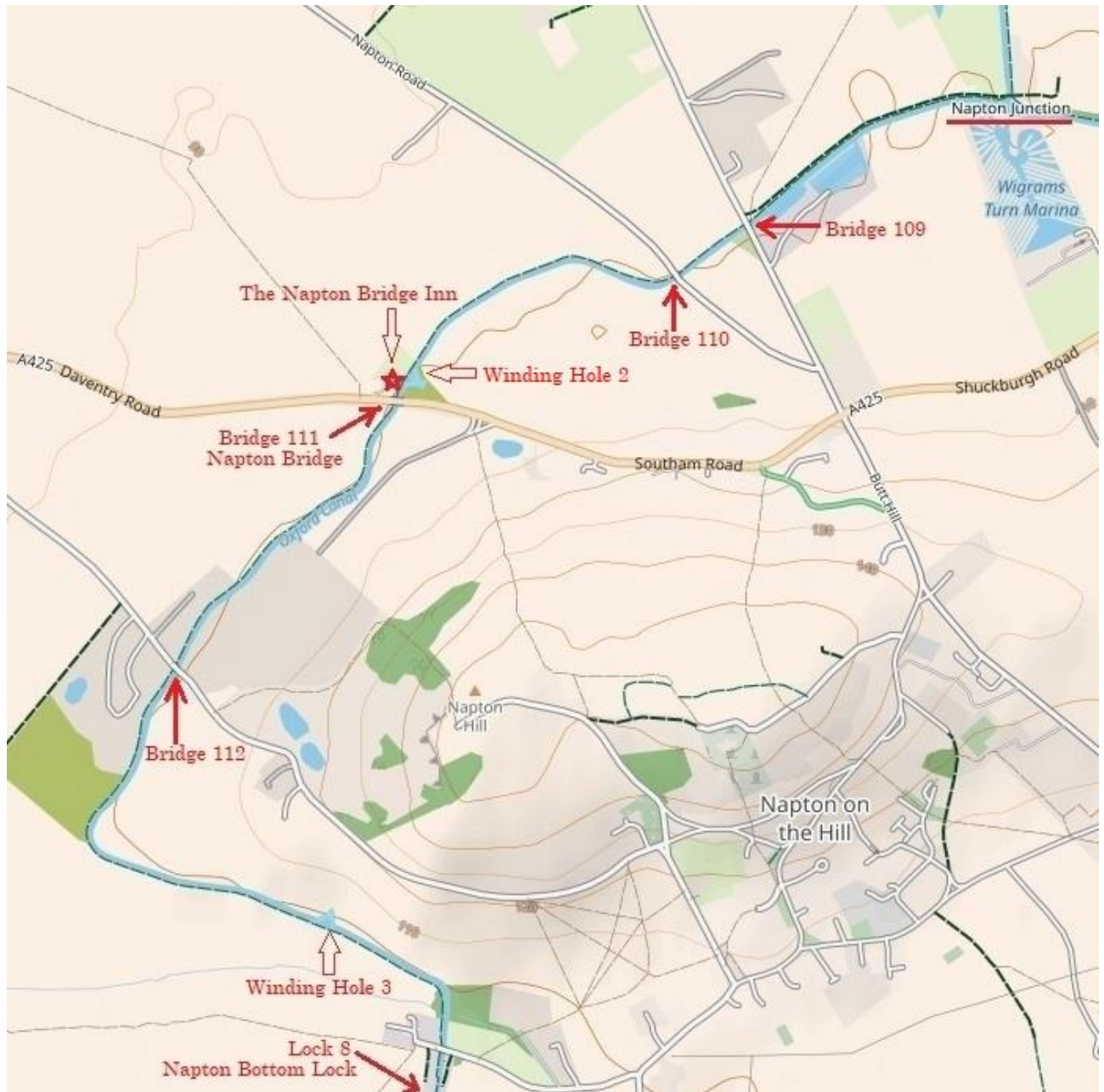
Canal を見たところ。これは Broad Canal と呼ばれる運河ですから広々しています。

Oxford Canal は Narrow Canal ですから、こんな広さはありません。

私達の “Selene” は Bridge 17 を右に見て、Oxford Canal を西に向かって進みます。

この日の行程の最終レグは次のマップ右上隅 Napton Junction から下辺中央少し左の

Lock 8・Napton Bottom Lock の少し手前にある Winding Hole 3 まで。



このマップ中央やや下の部分に Napton Hill という丘がありますが、Oxford Canal はこの丘陵の山裾部分を半時計周りにぐるっと迂回して南に向かいます。その丘の東（右手）

の山腹に Napton On The Hill という人口千人ほどの小さい集落があります。

名前の通り全くの On The Hill ですね。橋番号も Junction の Bridge 17 を過ぎてから

は、また Oxford Canal の番号、100 番台になります。

次は Napton Junction から三つ目の橋 111 番・Napton Bridge 付近の拡大図です。



A425 という自動車道が運河を渡る Bridge 111 の脇にランチには絶好の位置にパブがありました。 マップの表記では Bridge House となっていますが “Selene” でここを通った時は The Napton Bridge Inn という名前の Pub でした。Winding Hole 2 内の 赤矢印の角度で撮影したのが次の画像。 この通り看板も赤字表記と同じです。



次のマップ左上の水色の三角がこの日の行程の終点になった Winding Hole 3 です。



右下で水路が極端に狭まっている所が9段連続の Napton Locks の最下段、Lock 8・Napton Bottom Lock です。この No.8 から No.16 まで9基のロックが近距離で続いていて、一気に 49ft=約 15m の落差を上ります。何しろヒルサイドですからね。本当は Napton Locks までボートで行って見たかったんですが、当時持っていた運河地図ではUターンできる最後の場所がこの Winding Hole だったのでやむを得ずココマデ。これまで何度も触れたことですが、ナロー・キャナルを航行できる Narrow Boat の幅と長さはロックのサイズで決まります。ロックの幅は7ft。標準的な長さは72ftですが、各ナロー・キャナルにはそれより短いロックもいくつかあるようです。巾6ft10inches、長さ57ft以下ならば全てのナロー・キャナルのロックの通過が可能とされていますが、この長さでもナロー・キャナルの幅の狭い水路では殆どの場所で転回する

ことが出来ません。 だからナロー・キャナルには要所要所に U ターン出来る Winding Hole を設けてあるのです。 もし Winding Hole がなくて、好きなタイミングで引き返すことが出来ないと、デイ・トリップなど時間が限られているときはとても困ります。私達は Winding Hole 3 近くでトウパスの土手に“Selene”を舫い、トウパスをを歩いて、
Bridge 113 迄行ってみました。

途中、水路幅が結構広い所もあって長さが 49ft しかない“Selene”なら転回できるかモ、でしたが、まあ、たまにはトウパス・ウォークもいいか、とそのまま歩いてゆきました。

次の画像は Bridge 113・Folly Bridge の上から Napton Bottom Lock を見たところ。

ロック内には先客が入っているので手前のボートは岸に着けて待機しています。



このボートが舫っている所も 一見広そうに見えますが、ボート幅 7ft の 3 倍半ほどです

からせいぜい 25~6ft、“Selene”の長さ 49ft でも全然ダメ でしょう。
 いつかはこの Locks を越えて Oxford まで行ってみたいと考えていたんですが、とうとう
 その夢は果たせないママになってしまいました。 Napton locks の様子も見れたし短い
 距離ではあるけれどトウパス・ウォーキングも楽しめた、さあそろそろランチタイム。

その前に“Selene”を舫ってきた場所を上空からの映像で見てください。



中央の三角の水面が Winding Hole 3 で、私たちが“Selene”を舫ったのは画面左辺近く、
 丁度ここに写っているボートと殆ど同じ場所でした。 この画像に写っている三角の
 Winding Hole 以外の水路の幅では、ここに写っているどのボートでも U ターン出来そう
 ありません。

係留場所をここに決めたワケは、Bridge 113 に行きたかったから。 それにはトウパス
 側の岸でなければなりません。 もう一つ、Napton から来ると船首方向は右下で、帰りは
 左上に行くわけで、それには、三角の手前でないと具合が悪い。

なぜなら、三角を通りすぎてしまうと、三角の中で回頭 (U ターン) するためには三角
 まで後進で戻る必要があります。 この画像で三角より右側に二隻のボートが見えますね、
 通りすぎてもこの程度なら三角まで後進することはそれほど難儀ではありませんが、右下

欄外迄行ってしまふとちょっと面倒。

スクリューが一基だけの、いわゆる一軸船の場合、後進での操船はなかなか思うようにいかないのです。スクリューが二基ある二軸船なら多少は操船しやすくなりますが、それでも容易ではありません。およそ船はバックする機会が車より少なく、前進で走ることを前提として造られています。ナローボートの後進での操船は車のバック車庫入れよりずっとムズカシイのです。だから、三角の手前で係留して再出発の時は前進で三角に進んでから回頭する方が簡単です。

こうして三角の手前に係留してあった“Selene”は少し前進で進み Winding Hole 3 で回頭をしてから、画像左上に戻りました。その日のランチは先ほどの Bridge 111 の傍にあった The Napton Bridge Inn というパブでした。私たちのテーブルは先ほどの画像に見えた運河に面した窓際で、運河を行き交うボートを眺めながらの上々のランチタイム。何を食べたか？ クルー二人はどうだったか？は覚えていませんが、私はいつもの通りサンドウィッチ、勿論濃い味の Brown Ale 付き。パブでの外食はこれに限ります。

やや遅めのランチの後は今夜の停泊予定地 Braunston Junction へまっしぐら。

同じ水路を戻るので、すでに周辺の風景は全て見たはずですが、視線が 180 度違うので、それはそれで新鮮、見飽きることはありません。

Braunston Junction で、今度はこの日の朝通過した Bridge 94 の隣 Bridge 93 をくぐります。次の画像は二つの橋を南西方、即ち Oxford and Grand Union Canal 側から見たところです。中央のこっちへ向いて出っ張っているのが例の三角島です。



左が Bridge 94、そして右の橋が Grand Union Canal 通じる Bridge 93 で、この日は 93

をくぐって Braunston 方面へ出ます。 Braunston に向かってすぐの左側の岸に舫ってクルーズ最後の夜を過ごしました。 上の画面の橋の右端に見えるレンガ色の建物、これはレストランですが、その夜の係留場所はその建物の近くだったと思います。

Bridge 94 から Napton に向かった時も見ましたが、この辺りのマップをもう一度。



上から Junction に向かってくるのが Oxford Canal、右下からが Grand Union Canal。そして、それぞれが Bridge 94 と 93 を通過した後、左下に進むのが両運河が共用部分の水路 Oxford and Grand Union Canal です。そして、それぞれの運河の岸に見える細い点線がトウパスです。(一寸シツコイな)

この夜の係留場所は Grand Union Canal の表記がある辺りの北岸だったはずですが、ハッキリした地点は覚えていません。ただ、ディナーの場所は右下の The Boathouse という名前の店だったことは、当時使っていた運河地図にメモってありましたから間違いありません。そこは私が入る店としては珍しく「パブ」ではなく、れっきとした「レストラン」でした。と言っても、何しろ片田舎の、しかも運河の傍らにある店ですから、黒服のウェイターがアームタオルを掛けて直立不動で控えているような気取った店ではなく、

ごく気軽な食堂風レストランで、殆どパブの雰囲気だったことを覚えています。
 英国での外食はもっぱら All-day Breakfast か Beer & Sandwich に決め込んでいた私も、
 この日は店のメニューからちゃんとした料理を選んだと思います。
 こんな趣きの店でした、悪くないでしょう？ The Boathouse という名前もピッタリ。



ここは幅広の Grand Union Canal ですから、水路幅が広いのは当たり前ですが、水路の大部分で転回不可のナロー・チャンネルでも、こんな風に運河沿いのパブやレストランの全面は広い水面を確保してあるところが多い。勝手な憶測ですが、そういう店を開店する前に施工主が自前で自分の土地を削ってそうしたのではないかと。客のボートがどっちの方角から来てどっちへ帰ろうと店の前で転回できた方が便利に決まっています。道路際のスーパーやコンビニでも、前後とも道路に面していたり、角地だったりする方が客にとっては断然便利ですね。当然客のイリは良くなるはずで、店としても上々。この日のランチのパブも店の前は Winding Hole 2 でしたネ。

こうして3泊4日の楽しいクルーズはオワリ。次の朝、ボートで最後の朝食を終え、Braunston のレンタル会社 Union Canal Carriers でボートを返却しました。レンタル会社職員の簡単な瑕疵点検を受けましたが、なんの問題もなくクリアー。多分、初めての日本からの客で、今後への期待もあったのでしょう、みんな気持ちよく応

対してくれました。 事務所でタクシーを呼んでもらい、そのまま Rugby 駅へ直行。

その後、列車に乗って娘が留学する予定の Bristol へ行き、街歩きを楽しみました。

Bristol は帆船時代から大いに栄えた英国には良くある港町ですが、港の形態は一寸変わった河川港です。 古くはスペイン産ヘレス Jerez（英語では Sherry シェリー）の輸入港としても有名だったようです。 これより何年か後、スペインに住んでいたときに、ヘレスの原産地であるヘレス・デ・ラ・フロンテーラ Jerez de la Frontera にバス・ツアーで行き、その街には沢山あるヘレス醸造元の一つ Gonzalez Byas の工場見学をしたことがありました。 色々な品種のヘレスの試飲もさせてもらって、大満足の楽しいバス旅行でした。 その時のツアー・ガイドも Bristol 向けヘレスの大量輸出に触れていました。帆船時代にそのヘレスを大量輸入して、シェリーとして出荷していたのがこの Bristol でした。 街歩きの中にそんな古い港の面影が残るところへも行きました。

これが旧 Bristol Harbour の一角ですが、ここに保存されているのが画像の蒸気機関付き帆船 Great Britain 号です。 この船は、帆船時代末期 1843 年の進水当時は世界最大、且つ蒸気機関を持つ鋼鉄製の客船として、さらにははスクリュー・プロペラ装備の航洋船としても世界初だったそうです。 そして、豪州・ニュージーランド方面に多数の移民を運ぶのに大いに活躍したのだとか。



ここはいわば人工河川港というようなもので、本来のエイヴォン川はこの画面の左辺欄外を流れています。英国には多くの同名の川があるので、それらと区別するためにここは

“Bristol Avon” と呼ばれるらしい。

港の上下にロックを設けて潮汐と川の流れを制御する画期的な河川港で、港内水面は常に安定しているその形態から“Floating Harbour”とも呼ばれたそうです。

しかし、何しろエイヴォン川河口部から約 11km も上流に位置し、河川港なるがゆえの諸々の不利もあり、加えて船舶の大型化とコンテナ化など物流の変化も大きく影響した結果、河口部に新設された新港に商港としての機能が徐々に移行し、1975年には、この旧港の商業港としての機能は完全に停止したそうです。

この時より 10 年ほど前に“Ariake Reefer”という冷凍船で、南米からの果物の定期輸送をしていたことがありました。その時に Bristol Channel の最奥部を挟んで Bristol 港の対岸にあるウェールズの、Newport という港に度々寄港しました。

その港も旧 Bristol 港によく似た構造の港湾でしたが、決定的に違う点は河口からの距離でした。Newport は河口部から入り口のロックまで 1km 未満という近さ、とても比較になりません。だから Newport 港は現在も商業港として健在、のハズ。

またもやナローボート・クルーズから跳んでしまいました、この辺で「メ」に致します。

*

毎度々々、手前勝手なナガッパナシにお付き合いいただき、有難うございました。なお、私達夫婦は近々転居をすることになりました。数えてみると、横浜の下町アパートで所帯を持って以来、次の住処は九つ目、我ながらヒックリ返りそうな数です。まあ、これが「終の棲家」になるであろうことは、まず間違いありません。しかし、引っ越し貧乏という言葉は身に染みんでいます。いくら転居に慣れているとは言っても、トシがトシゆえに、引っ越しが終わって新しい環境に慣れ親しむ迄暫くかかりそうです。

というわけで、次回の「航海記」更新予定は、一応、半年先の

2024 年 8 月 3 日 (土曜)

と、させていただきます。次回の内容は「Ireland 運河巡航記」のつもりです。半ボケジジイの言うことですからアテにせず、その頃にアクセスしてみてください。

URL は変わりません。

もう一度、ご愛読大変有難うございました。サヨウナラ。

* * *