



初日：Bristol から Ireland へ

(Aug 03 2024 更新)

私達夫婦はこれまでに運河クルーズを四回経験してきました。

クルーズ初体験は、娘を交えて三人で行ったイングランドの Oxford Canal、二回目は再び娘とトリオだったアイルランドの Shannon-Erne Waterway、三回目は商船学校・同期生の夫婦と一緒にいったウェールズの Llangollen Canal、そして最後がスコットランドの Union Canal で、この時は私達二人だけのクルーズでした。 これまで記した運河巡航記シリーズの順序はこの通りではありませんが、年代順に並べるとこうなりす。 これら四つの運河周辺の景色その他の印象は夫々が十分に魅力的でしたが、敢えて言えば最後の Union Canal が格別で、特にエディンバラの街は強く印象に残っています。 一方、それぞれのクルーズで乗ったボートは、今回、即ち上の画像のボート“Louise”がダントツでした。 これは他の巡航記で触れてきた“ナローボート”ではなく、Dutch Barge=ダッチ・バージと呼ばれるタイプのボートで幅が広く、船内生活も快適です。

このタイプのボートについては後程改めて詳しく触れることにしましょう。

そもそもこの時私達が英国に行った理由は、娘の Bristol 大学への留学期間が終わり、それまで色々とお世話になった地域ロータリー・クラブの方々に会って、ジカにお礼を言う

為でした。この時の娘の留学はロータリークラブ奨学金のおかげだったのです。留学中には、学外の生活支援をしてくれるロータリー・クラブのホスト・ファミリー（留学生の寄宿を受け入れる家族）をはじめ、地域の会員の方々に暖かく迎えていただき、娘自身は勿論のこと、遠く離れた親の私達も安心して過ごすことが出来たのです。その留学期間も無事終わりを迎えたので、せめてお礼の一言を直接述べて、私たちの感謝の意を表したいと思ったのです。この時の訪英と、それに続くアイルランド運河巡航がいつの事だったかどうもハッキリしなかったんですが、娘の記録によれば1999年6月だった、そしてクルーズは6月12日から19日までの一週間だったらしい。娘のホスト役はJillさんという私達と同世代の独身女性でした。娘は寮で生活したのでJillさん宅に寄宿はしませんでした。その意味では「ファミリー」という言葉通りではありませんが、とにかく、娘は留学中及び卒業後英国で就職した後も、Jillさんには並々ならぬお世話をして頂いたのです。そのJillさんの手配で多くの会員の方に集って頂き、私達がお礼の言葉を述べる機会を作ってもらえたのです。この時私達はジルさん宅に泊めて頂いた上に、Bristolの街をアチコチ案内しても頂きました。ジルさんの家のすぐ近くには自由に歩き回れるこんな広々した芝生があり、そこには小さな黄色の花 **buttercup** (=キンポウゲ科の花) が無数に咲いていました。



又ジルさん宅からの散歩の範囲内には次のような興味深いものもありました。これは **Clifton Suspension Bridge** という名の橋で、下を流れるのは **River Avon**。私達もこの橋を歩いて往復し、とても素晴らしい眺めを楽しみました。橋の中央付近で

下を覗くとちょっとスリリング、高所恐怖症の方にはお勧めできません。なにしろ水面が一番高くなる高潮時でさえ水面からの高さは75mもあるそうです。

ひところは「自殺の名所」なんて言われたこともあるんだとか。

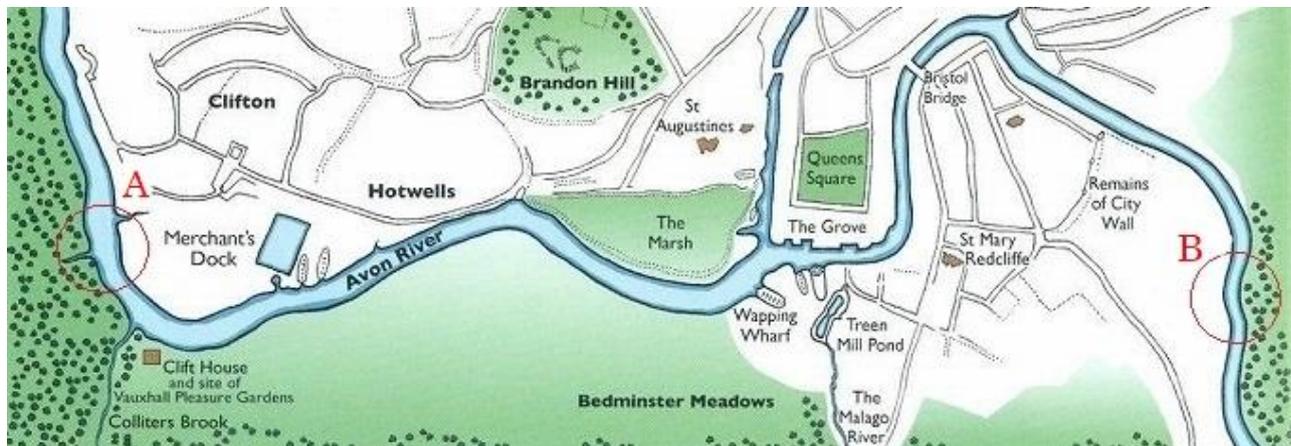


この少し上流（画面左手）には古くから栄えた Bristol Harbour があり、橋からもその入り口が見えます。なおブリストル港は Floating Harbour と呼ばれるちょっと変わった港です。フローティング・ハーバーとは日本では聞きなれない言葉で、当てはまる日本語はありません。ちょっと寄り道してこの港について触れておきたいと思います。欧州諸国、特に英国は潮汐の干満差が激しい港が多く、岸壁に係留した船の安定には水面の高さを一定にする工夫が必須で、それには港の入り口にロック＝閘門を設けるのが有効です。潮の干満で港外の水面が変化しても、ロックで港内の水面は一定に保てるわけ。パナマ運河については「航海記」で何度もお話ししましたが、あそこのロックは太平洋・大西洋の潮高差への対処どころか、水面の標高が26mもある山上の人造湖・ガツン湖を経て山越えまでしています。山上のガツン湖水面の標高は人工的に調節されているんです。港口にロックのある欧州の各港もこれ同じ理屈ですが、日本では有明海に面した干満差5.5mの三池港が唯一の例です。フローティング・ハーバーも、潮の干満差に対処する

という意味ではこれの延長にあるものですが、全体の仕組みに特徴があります。

そこで、この港の仕組みが解かる地図をいくつか見てみましょう。

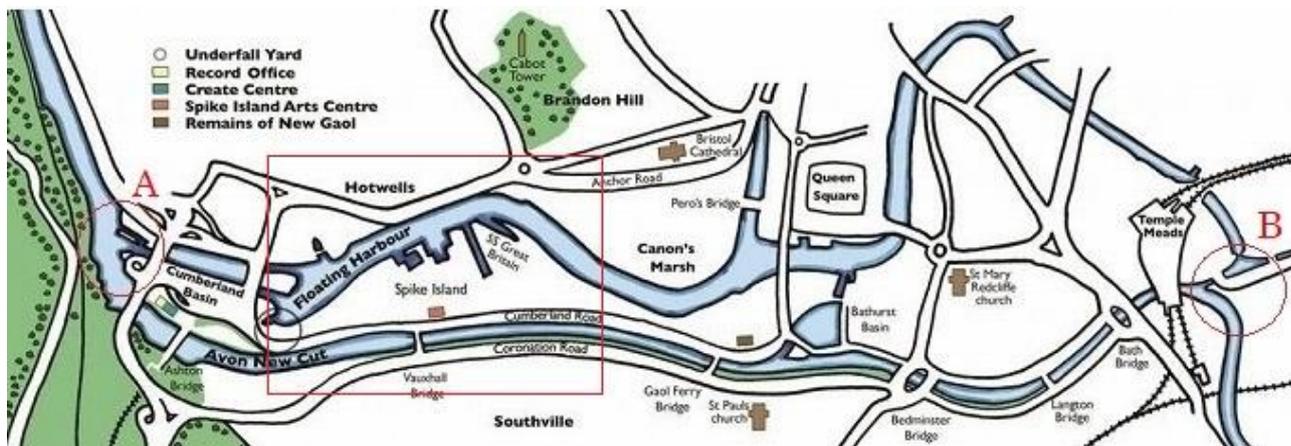
下図はフローティング・ハーバー建設に取り掛かる直前・1800年初頭のブリストル市内を流れる River Avon=エイヴォン川の様子だそうです。



画像右手が上流、左手が下流ですが、右手の赤丸 B 地点から左手の A 地点まで、うねうねと蛇行しているのが Avon 川の元々の姿、中央の The Marsh=湿地（現在は市街地）と Queens Square という公園の間には Avon 川の支流 River Frome です。

マップの中心のやや右には港湾施設らしきものや Wharf=埠頭などの綴りがあり、また左の方には Marchant's Dock なんていう綴りも見えます。このように、このマップは帆船時代に栄えた Bristol Harbour の姿でもあったわけです。

その頃、船は Avon 川の自然水路を遡って町まで来たわけですが、干潮時には水路はぬかるんだ泥田のようになり、船が座礁するのは日常茶飯事だったようです。なにしろ A 地点での最大潮位差は 37ft=11.6m だそうです。その後 1809 年には上の画像のブリストル港は、次のように様変わりしたのです。この時、前出の吊り橋はまだありません。



右手の赤丸 B から左の A までの間、本来の Avon 川の流れの形は殆ど変わりませんが、その下側に比較的屈曲の少ない別の水路が出来ています。Avon New Cut と呼ばれる人工

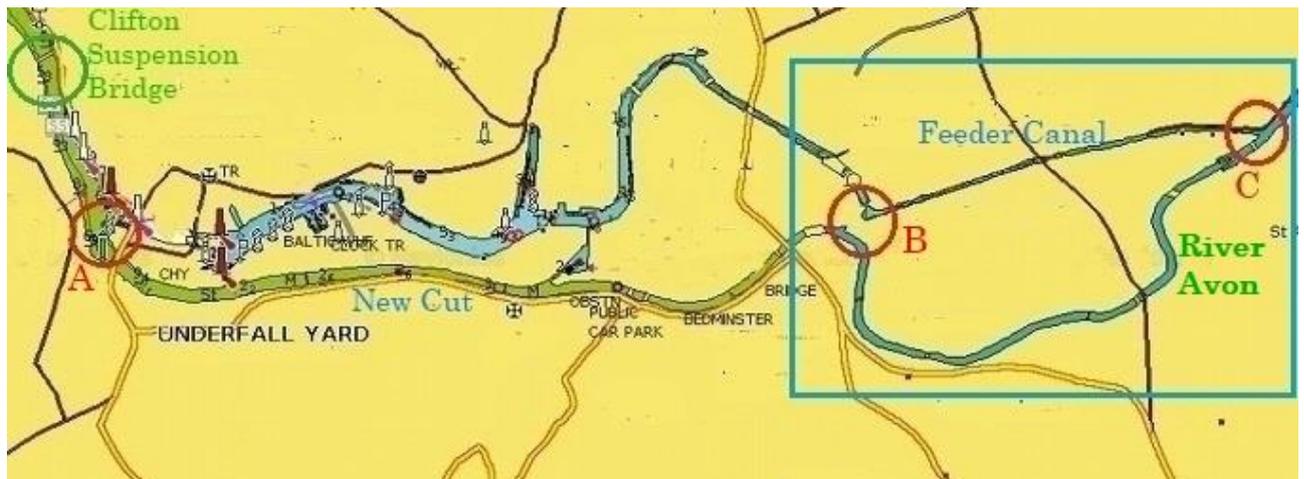
水路、いわばバイパス水路です。 下は上のマップの赤枠部分を拡大した近年の様子。



この部分が旧 Bristol 港の主要部分で、ここは船の大型化に伴って既に商用港としては機能しておらず現在は歴史的な存在、いわば港湾博物館のようなもの。 代わりに Avon 川河口域に近代的港湾施設が建設され、実質そこが現在の Bristol 港です。 次の画像は上のマップの赤矢印で見た港。 右手の船は蒸気機関付帆船・博物館 Great Britain 号。

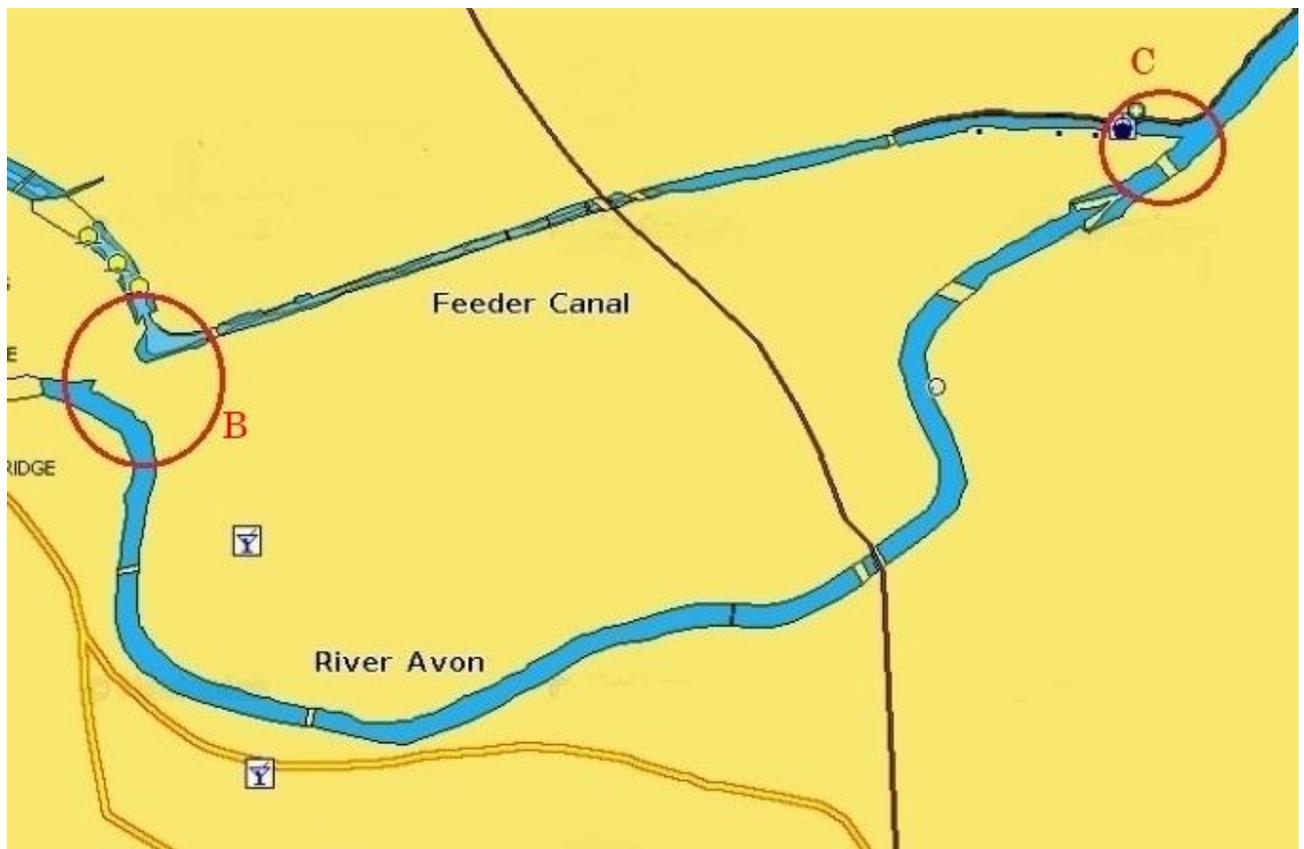


ここで、Bristol Floating Harbour 全体の様子を別のマップで見てください。



前のマップの B 地点より上流(右側)には Feeder Canal と呼ばれる人工水路があります。左端の A の円内に港への出入り口 Entrance Lock=Howard Lock が設けられて、A~B 間の本来の Avon 川流域だった所は潮の干満に関わりなく常に一定の水深を維持できます。右手上流から流れる Avon 川は B 地点より下流では New Cut を通って A 地点に至ります。

また、上のマップの右手青枠部分を拡大すると次のようになります。



このマップの下側を大きく曲がって B に達する幅広の青帯が Avon 川の本流。一方、右上 C 地点から B 地点に向けて殆ど直線に進む細めの青帯が人工水路 Feeder Canal です。C の赤円は Avon 川と人工水路の分岐点で、人工水路に入っすぐの所に Netham Lock

というロックがあり、このロックは上流からのブリストル港へ出入口でもあります。これで C 地点の上流出入口 **Netham Lock** から B 地点を經由して、A 地点の下流出入口 **Howard Lock** までは **Avon** 川の流れとは絶縁された水路、即ち **Bristol Floating Harbour** になったわけです。この **Netham Lock** にはもう一つ重要な役割があります。それはフローティング・ハーバー全体への水の供給です。それ故、上のマップの人工水路に沿って表記されているように、この水路は **Feeder Canal** (=給水運河) と呼ばれています。ロックでは船が通過するたびに上の水面から下の水面に水が流れ落ちるのは必然です、従ってロックの上側の水が少なくなってしまうように、水の供給が必要なのです。この **Floating Harbour** では **Avon** 川上流 C 地点の高い水位の水を **Feeder Canal** へ取り込んで、下流の出入り口 **Howard Lock** で **Avon** 川に流れ落ちる水を補給しているのです。言い換えればブリストル港の水面は C 地点での **Avon** 川と同一水面とを保てるわけ。こうして C 地点から B 地点を経て A 地点まで潮の干満には関係なく一定の水深を保ち、川の流れにも影響されない人口港の出来上がりです。

次の画像は A 地点の出入り口 **Howard Lock** から下流を見た様子です。



中央のプールが **Howard Lock**、右上に見えるのが前記の **Clifton Suspension Bridge**。この画像の中段左辺に見えるのが **Avon New Cut** の水面です。この画像でははまだ水面が残っていますが、もっと潮が引くと殆ど泥田のようになってしまうのです。私が初めてこの **Bristol** 港の話を聞いたのは **Severn Estuary**=セヴァーン川河口域を挟ん

で対岸に位置する Newport という港に入港した時でした。その港には“**Ariake Reefer**”という冷凍船で定期的に何度も寄港していたのです。それはこの時のブリストル訪問より 10 年以上前の 1985 年の事でした。この年度は乗船記録によるもので、アヤシイ記憶ではなく間違いはありません。この船は南米コロンビアの Turbo でバナナ、カリブ海ジャマイカの Port Antonio でもバナナやマンゴーその他の熱帯果実を積み、揚げ地は Newport とベルギーの Antwerp の二港、という航海を繰り返していました。

その折 Newport の荷役監督と雑談していた時、彼から Bristol Floating Harbour の事を聞いたのです。というのも、この船の揚げ地 Newport と Antwerp はたまたま両港とも港の入り口にはロックがあり、ロック外の低い水面から港内の高い水面に移動する、ある種のフローティング・ハーバーだったのです。しかし、この両港ともフローティングという呼び方はしていませんし、欧州ではほかにもロックを経由して入港する港はいくつも

あるのに“フローティング”という言葉は聞いた事はありません。 Why?

この二つの港の仕組みについて荷役監督と話していた時、対岸の Bristol に話が飛んだのだと思います。その時、彼に聞いた“**Bristol Floating Harbour**”という呼び名が鮮明に記憶に残っていたのでしよう。

ブリストルを初めて訪問したのは、以前「いんぐらんど運河巡航記」でお話しした時、そしてこれが二回目。最初に来たときはほんの数時間の滞在、殆ど素通りに近かったのでこの港の成り立ちについて思いを巡らせることもありませんでした。

長年フネに関わってきたワタクシメとしましては、このような港湾の仕組みにはとりわけ興味を惹かれることなので、ツイツイ長々と寄り道をしてしまいました。

このブログ本来の運河巡航の話に戻りましょう。

このように、もともとこの時私達は娘の留学完了記念という意味でブリストルを訪問したんですが、その後真っすぐ日本に帰るのも芸がナイな、ということで、ついでに、かねて行ってみたいと思っていたアイルランドの運河クルーズを、と思い立ったのです。

Bristol から Dublin 迄は空路で、Bristol 空港まで Jill さんが車で送ってくれました。Bristol と Dublin の位置関係は次のマップの通りです。黄色の線が両空港を結ぶ航空路ですが、多分アイルランドの LCC、“**Ryanair**”だったと思います。

所要時間は一時間少々、値段はバス並み、と破格の安さでまさに **Low Cost Carrier**。

Bristol のすぐ左上に、小さな黒丸と Newport の綴りが見えますね。

これが冷凍船 **Ariake Reefer** で何度も寄港したニューポート港の位置です。



Dublin からポートヤードまでは列車の旅でしたが、空港からダブリン市内のどの鉄道駅に移動して乗車したのか、記憶が全くオボロです。

次の路線図の下辺中央付近の Connolly がダブリン市内の中心的な主要駅です。



私達の目的地へ行く列車の路線は赤矢印を付けた黒線だったことは間違いありませんし、Connolly はその始発駅です。けれどもネットでこの駅の現在の様子を見ると、駅の規模が大きすぎて私の記憶にシッキリきません。空港から駅までの移動手段はタクシーだっ

た筈だから、同じ路線で空港から一番近い停車駅 **Drumcondra** だったんじゃないか？
 ネットの画像もイカニモそれらしいのです。尚、私たちの下車駅は **Carrick-on-Shannon**
 とハッキリ覚えています。乗車駅の切符売り場でそこまでの乗車券を買おうとしたら、
 売り場のオニーサンに「またこの駅に帰ってきますか？」と聞かれました。「はい、その
 予定です」と答えると「では往復券を買った方が断然お得ですよ」私たちが見慣れない東
 洋人なので親切に教えてくれたんですね。その頃はまだ券売機などはなく窓口での切符
 売りが当たり前でした。首都の忙しい主要駅でならこんな親切はマズ望めない筈、田舎
 っぽい小さな駅だからこそ出来る親切でしょう。そういえばポルトガルの旅でも同じ事
 を言われたことがあります。というわけで、どうやら乗車駅は **Drumcondra** だった可能
 性が高い。これがアイルランド島の全体像で、赤線が鉄道路線です。



私たちが乗ったのは **Dublin** から北西に延びる **Sligo** 行きの路線で、ダブリンから四分の三

程進んだところにある赤枠が下車駅の Carrick-on-Shannon です。島の南西側の大半がアイルランド共和国、北東側一部分が UK 北アイルランドで、一点鎖線がその国境線です。

今回のクルーズでもこの国境線を越えて北アイルランド側迄走りました。

次にアイルランド島中央部の内陸水路を見てみましょう。この地には多数の湖水があり、当然ながらそれらを結ぶ河川も多く、従って掘削工事だけで建設された運河は比較的少なく、自然の水路を利用して建設された内陸水路＝Inland Waterway の部分が多いのです。私達が行ったのは赤のアンダー・ライン “Shannon－Erne Waterway” ですが、そこもやはり Shannon 川水系、いくつかの湖水、Erne 川水系等をを結ぶ半自然水路でした。



赤枠の中央付近の Lough (=lake) Allen から左下に流れるのが Shannon 川水系。上の赤枠を拡大したのが次のマップですが、右下からいくつかの湖水＝Lough を繋いで左

上の Donegal Bay に流れるのが Erne 川水系。



私は Ballinamore の Riversdale Farm からスタートして Ballyconnel、Belturbet などを経て Enniskillen へ、そしてそこから Ballinamore に戻りました。この辺一帯の水路を

Shannon-Erne Waterway というのは言葉どおり二つの川を取り込んでいるから。

私たちはダブリンの Drumcondra という小さな駅から（のハズ）Sligo 行きの列車に乗って Carrick-on-Shannon 駅で（これはタシカ）下車しました。

その日は B & B を予約してあったんですが、その場所がどこか？ またもや ??? ですが、上のマップの Carrick-on-Shannon から Ballinamore までのどこかであったことは間違いありません。駅に下りたらタクシーがおらず、B & B に電話して交通手段を聞いたら「ハイハイ、そこでちょっと待っててね」と小母さんがすぐ車で迎えに来てくれました。

この小母さんはとても親切で、私たちがクルーズをするために来たんだと知ると、次の朝もボート・ヤード迄車で送ってくれました。

私達は個人旅行の際、極力 B & B に泊まることにしていましたが、不愉快な出来事は一度も経験していません。欧州、特に英国を個人旅行するときには絶対オススメです。

ということで、この B & B では小母さんに暖かく迎えられ、快適な一夜を過ごすことが出来ました。部屋にはベッド三台が用意されていました。その夜の夕食は近くのパブで夕食、何しろ B & B、ベッド・アンド・ブレクファストですから夕食はついてません。

その夕食のパブで見かけた様子は印象深いものでした。

パブやバーというとなまず思い浮かぶのは、大勢の酒好きが遠慮なく大声でニギヤカに談笑したり、言い合ったり、という光景だと思います。ところが、ここではかなりの人数の客が居たにも関わらず、ジットリ、ヒツソリ。シーンと静まりかえっているんです。

大抵の客の前にはギネスかアイリッシュ・ウイスキー、又はその両方のグラスがあるんですが、それをいつ呑むのか見ている方がジレットくなるほど目の前のグラスをジッとニラんでいるばかり、殆ど固まっています。エッ、これがアイルランド?とビックリ。

そうそう、一寸似た空気はスペインの北西部ガリシアの旅でも感じたことがありました。この時何を食べたかは覚えていませんが、とにかく食後のメにアイリッシュ・コーヒーを注文。アイリッシュ・コーヒーはこんな形のカップで出されることが多いですね。

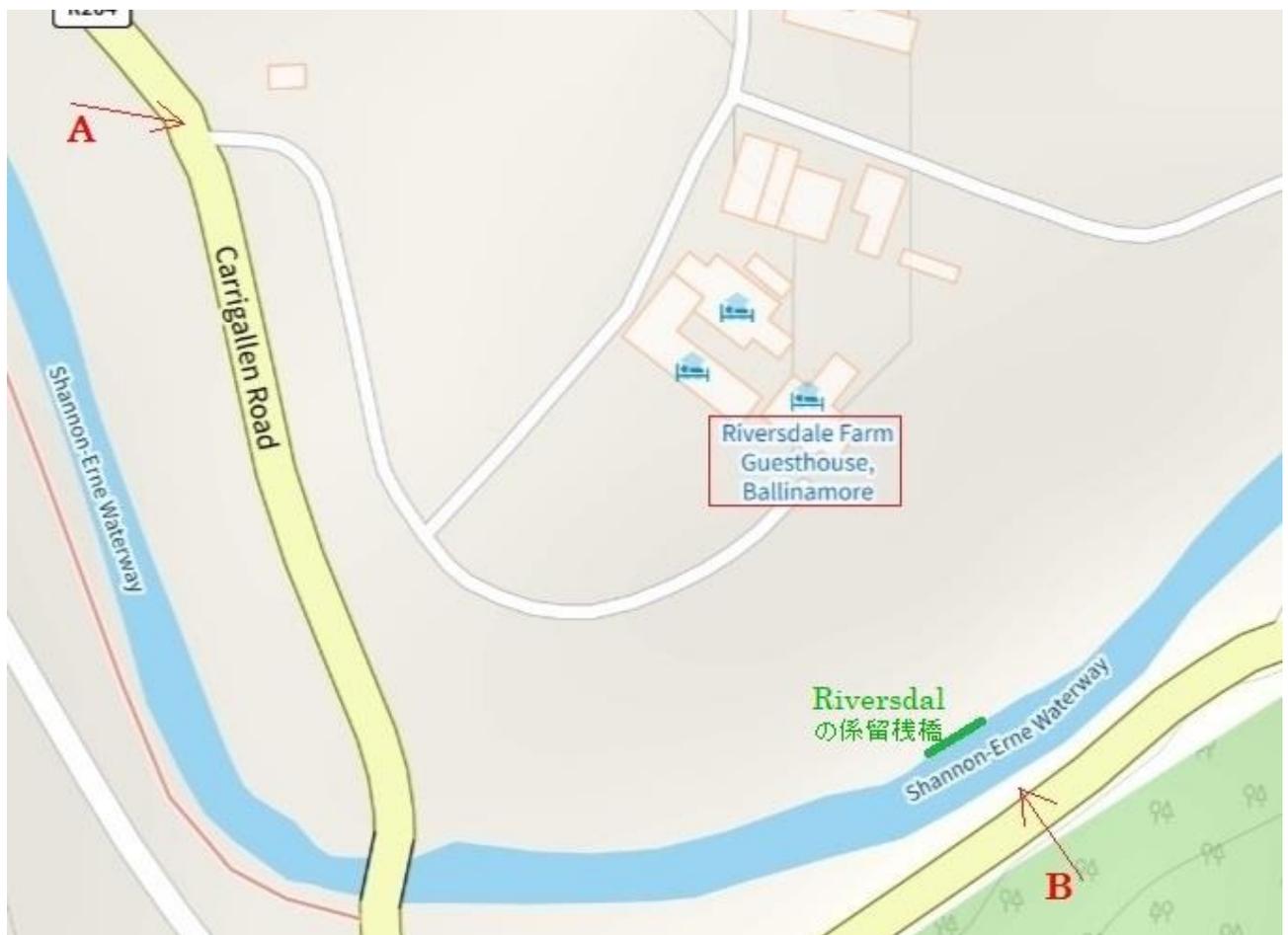


店によって形は多少違いますが、取っ手が付いている、足にコブがある、胴がくびれている、などが共通点でしょうか。肝心の中身はアイリッシュ・ウイスキーにホット・コー

ヒーを混ぜて生クリームをトッピングします。 クリームは混ぜずに呑むこと。 酒好きの食後にはもってこいのメになります。 これを注文したんですが、そのパブのオネーさんはまだやっと十代半ば過ぎた位か、と思われる若い容姿でした。 それはともかく、彼女はこのカップ三つを盆にのせ、アブナイ危ないところちがヒヤヒヤするくらい、高々と捧げ持って私たちのテーブルに運んでくれたのです。 これにも再びビックリ、でした。

この夜のパブはこんな風で、特にドウってことはないのに強い印象が残っています。 次の朝、文字通り B & B のブレクファストを食べながら、宿の小母さんと交わした会話にクルーズを予約したボート・ヤードの事が出てくると「ああ、そこは良く知ってるわ、じゃ、私が乗せてってあげる」ということになり、ありがたく甘えることになりました。

そして小母さんの車で送ってもらった先はこんな所。



画像中央部から上辺にかけて散らばっている白の長方形の集合が家屋で、これ全てが Riversdale Farm Guesthouse という B & B でもありボート・ヤードでもあります。 同じ B & B でも昨夜泊まった小母さんが一人で営む宿とは大違い、小母さんの B & B は チンマリの平屋で 2~3 部屋みたいだったし、その夜泊まったのは私たち 3 人だけ。 それに比べるとここは全く規模が違いました。 ちょっとしたリゾート・ホテル風で、名前

も“Guesthouse”です。上のマップ左上から中段右辺にかけて大きく迂回しているのが、これからクルーズする Shannon-Erne Waterway。左上の赤矢印 A のアングルで見た Riversdale Farm の入り口が次の画像左側、右は入り口の看板の拡大、私たちの時は看板前の花壇はありませんでした。この看板にも B & B という字は見当たりませんね。



ちょっとしたお屋敷風ですがいかめしい門などない所がいかにも“Farm”で、その名の通り以前は大農場だったんでしょうね。今でも敷地内の一部に柵を設けて羊などを放牧しています、これは実業としてではなくゲストに農園の雰囲気をもっと演出かな。

次はマップ右下の赤矢印 B から見た Farm の様子。ここで見えるのは南東側の一棟。



手前の水面が Shannon-Erne Waterway で、私たちのボート“Louise”はこの板張り棧橋

に係留されていました。前夜の BB 小母さんの車で玄関先迄送ってもらい、案内を乞うと「今ボートの支度をしていますからちょっとお待ちを・・・」とこんな部屋に通されてお茶をゴチソウになりました。この部屋は広々とした Dining Room で上の画像に見える建物の一階の水路側に張り出したガラス張り部分です。ボートを舫ってあった棧橋はこの画像の右辺あたりで、ガラス窓の向こうには羊が放牧されている様子も見えますね。



暫くするとボート係のオニーさん Sean (ショーン=英語の Jhon なんだそう) 君がやってきて「出航の準備が出来ました」と棧橋に案内してくれました。ボート係留場所まで歩きながら、これまでのキャナル・クルーズの経験を聞かれました。イングランドでのナロー・ボート体験や私自身の職業が船乗りであることを話すと「アア、そりゃ安心ですね」と彼の方が安心した様子。ナローボートは tiller=ティラー=梶棒での操船が普通ですが、
 ダッチ・バージは wheel=ホイール=舵輪操作ですから初めてでは多少不安カモ。

多分この頃にこのボート・レンタル会社に来た日本人は居なかったでしょうし、彼も日本人と言葉を交わすことなど初めてだったのだと思います。見たこともない東洋人にボート

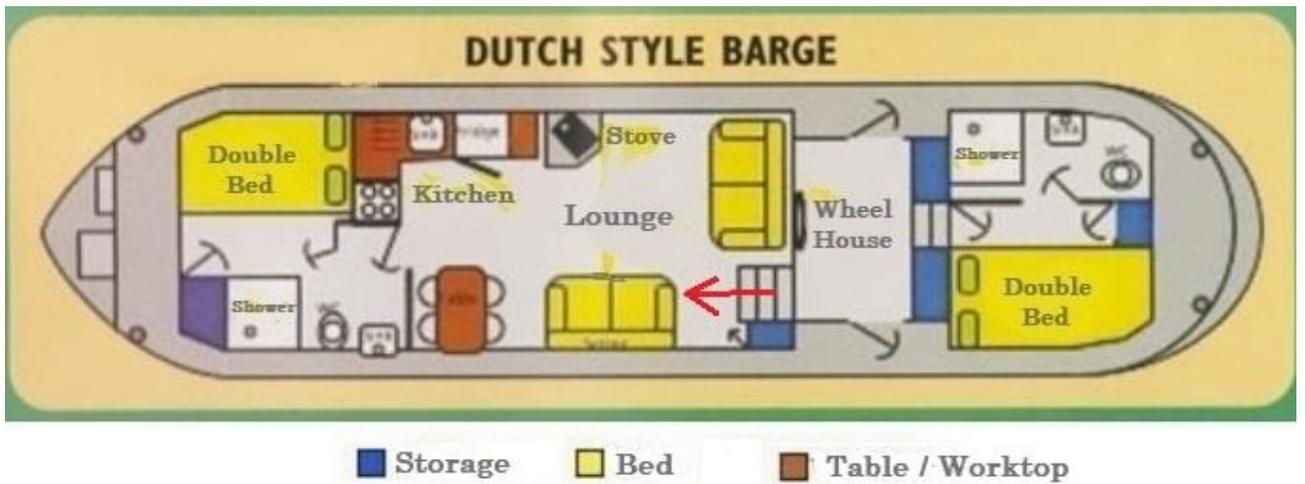
を貸す方としては一抹の不安があっても不思議じゃありません。

これが私たちが予約した Dutch Style Barge “Louise” の右横からの画像です。

これまでの「巡航記」に登場したナローボートとはボリュームが違いますね。



このボートの内部の配置はこんな様子。

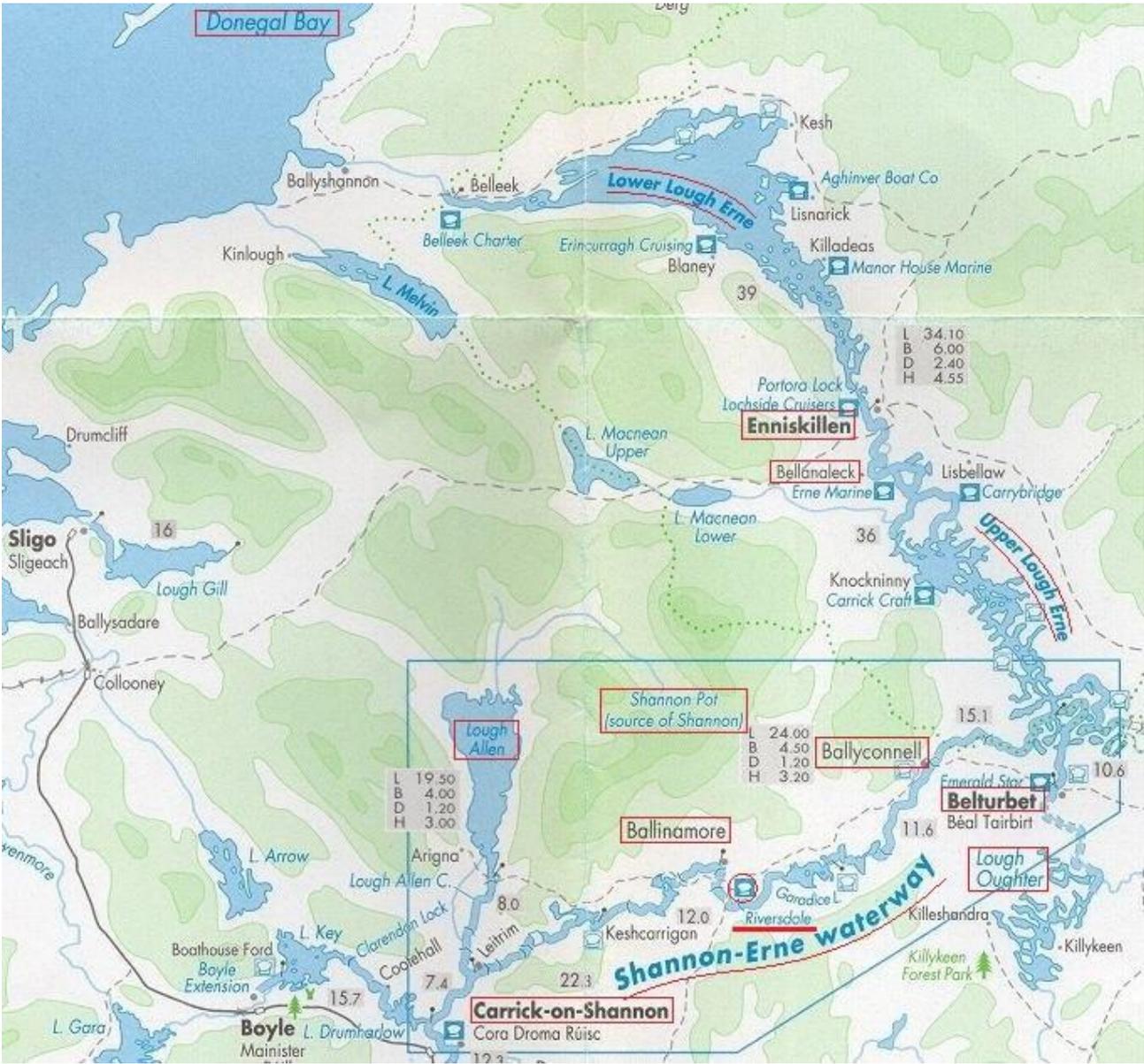


次の画像は配置図の赤矢印の角度で撮ったもの。ネット、「ナロー」ではないでしょう。



これまでに登場した Narrowboat とはかなり違いますね、まず、一番の違いは巾が広い事。一般的なナローボートの巾は 6 ft 10 inches (2.08m) ですが、このバージは 10ft (3.05m) と

約 1m 広いんです、ナンダ大げさな、1m 広いだけか。 イヤイヤ、それが大違い、この差はとても大きい。 巾が 1.5 倍となると全てがガラッと変わります。 もう一つ、大きな違いは wheel house = 操舵室がある事、これは雨の多い地域では大変ありがたい。 特にここブリテン諸島はいつでも降雨の可能性のある地域です。 私たちがクルーズにいった 6 月はベストと言える時期だったんですが、いずれにせよ雨とは縁の切れない所です。 だから屋内で操舵が出来るのは実にありがたい。 このボートは元々オランダの運河で使われた舳の船型でそれをプレジャー用に作り替えたもの、だから Dutch Barge Style なんですね。 ボートに乗り込んで船内の設備なども説明してもらいました。 ナロー・ボートに比べると全く大違いの設備で改めてビックリ。 船内設備の仕様説明や水路案内の冊子もあって至れり尽くせり。 「では私はこれで」と Sean 君が去ってからも暫くは船内備え付けの運河案内書とニラメッコです。 シツコクもう一度マップを・・・。



何しろ地図マニアです。 用もないのに古地図等をじっくり見てアレコレ想像を巡らすのが好きなタチ。 初体験の水路への乗り出しですから、念には念を入れて、は当然の事。

上のマップ右下隅の細い流れから始まって、Lough Oughter、Upper Lough Erne、Lower

Lough Erne など多くの湖水を結んで左上の Donegal Bay に至るのが River Erne。

一方マップ中段中央付近 Shannon Pot という表記の水源地に始まって、細長い三角形の湖水 Lough Allen、マップ下辺の Carrick-on-Shannon を経由してアイルランド南西部の Kenmare Bay に至るのが River Shannon。 この二つの水系を結ぶ運河が青枠内に示さ

れた Shannonn-Erne Waterway、今回のクルーズのメイン・ルートです。

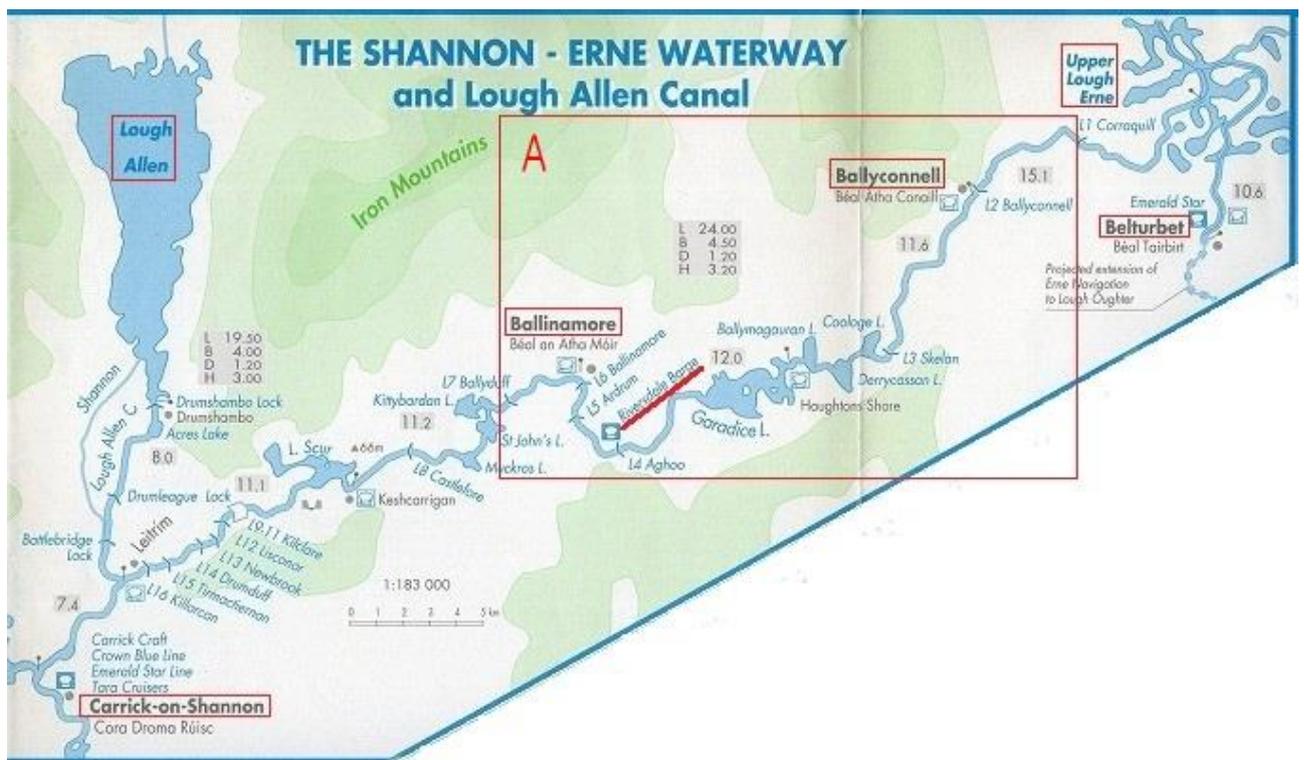
私たちが実際に走った地名を連記すると、まず、青枠中央赤丸の Riversdale Farm から東

に向かい Ballyconnell、Belturbet。 以後は Erne 水系を北上して Bellanaleck をへて

Eniskillen まで。 そこで折り返して、再び Riversdale Farm へ戻り、今度はそこを素

通りして西に向かい Ballinamore の町まで往復。 ざっとこんなクルーズでした。

青枠を拡大したのが次のマップ。



私がこれらのマップをジックリ見て、このクルーズを思い立った時に練っていた計画で OK かどうか確かめている間、パートナーと娘は船内設備、特にキッチン周りの使い方を

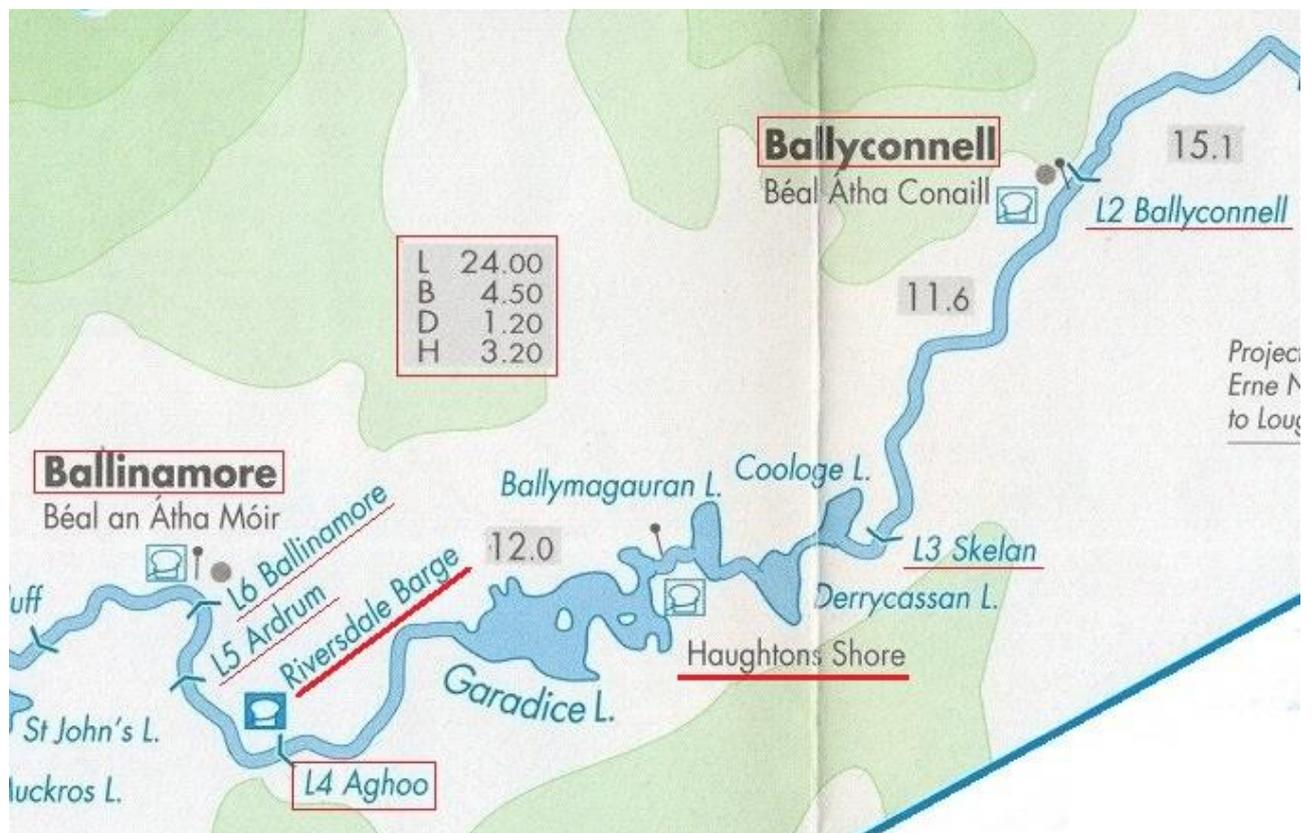
取説を見ながら確認していました。 さて、そろそろ出航しましょう。

私は操舵室でホイールを握りエンジン・スタート、パートナーは艀の舳、娘は艀の舳を放す用意をします。 舳網の操作をボートの上から出来るように、一端をボートに繋

いだロープを陸上の bitt (=係留柱) に U 字型に引っ掛けて再びボートに戻しておきます。こうすればボートの上で綱の一端を放して、ボートに繋いであるもう一方の部分引っ張れば、ロープは完全にボートに戻せる。 舳い綱を放すためにクルーが陸に行かなくてもいいワケ。 二人だけ又は単身でのクルーズの場合は特に必要な手段です。

このロープの扱い方を「bight バイトに取る」と言います。 日本人船乗りは「行ってこい」なんて言い方もしていましたネ。 アルバイトのバイトとは関係ありません。 さて、いよいよ出発、Let go all line!! =舳いを全て放せ。(Let go=捨てる、放せ、は船乗りの常用句、何でもレッゴウ!! (実際には日本語化して「レッコ」でしたけどネ)

上のマップの赤枠 A を拡大すると次の通り。



左下の bitt (=係留柱) のあるところが Riversdale Farm の係留棧橋。 Louise は棧橋を離れて東に向かいます。 するとすぐ Lock No.4、Aghoo Lock があります。

マップ右上から L2、L3、L4、L5、L6、とあり、左辺にロックを意味する山形と uff の綴りだけが見えるのは L7、Ballyduff Lock です。 番号は Shannon-Erne Waterway のロックの特定ナンバーで、両水系を結ぶこの Waterway には 16 基のロックがあります。

なおロックの山形のマークの凸部の方向が高い水面です。 それから、中央の少し左上の赤枠内の L・B・D・H と数字はこの水路のロックを通過できるボートのサイズを表示しています。 即ち、L=全長・24m、B=巾・4.5m、D=喫水・1.2m、H=水面上高さ・3.2m、

要するに、巾 3.05m 長さ 12m の我が Louise よりもかなり大型のボートでも OK です。尚、一つ前の Shannon-Erne Waterway 全体のマップで左辺よりの Lough Allen の右横にも同様の LBDH の表記がありますがこれは River Shannon 水系のロックの制限サイズです。そっちの数字は L・19.5、B・4.00、D・1.20、H・3.00 で、喫水制限のほかはすべてが小さくなっています。このように各水系ごとに航行できるボートサイズは違うことが多いのです。だから複数の水系にまたがる長距離クルーズをする時は、予定全水路の制限サイズをしっかりと調べて、慎重に計画しなければなりません。

その Aghoo Lock がまず最初のハードルですが、この水路に設けられたロックはとても近代的な造りで、驚くことにここで必要なのは Swipe card スワイプ・カードとパネルの押しボタン操作だけ。ロック通過には人力は一切必要ありません。

私達は今でも日常の買い物などでは極力カードは使わない化石人間ですが、ここでは選択の余地はありません。この時は Swipe と言っていたように覚えていますが、今は日本でも馴染みのある Smart card になったようです。そのロックの様子は次の通り。



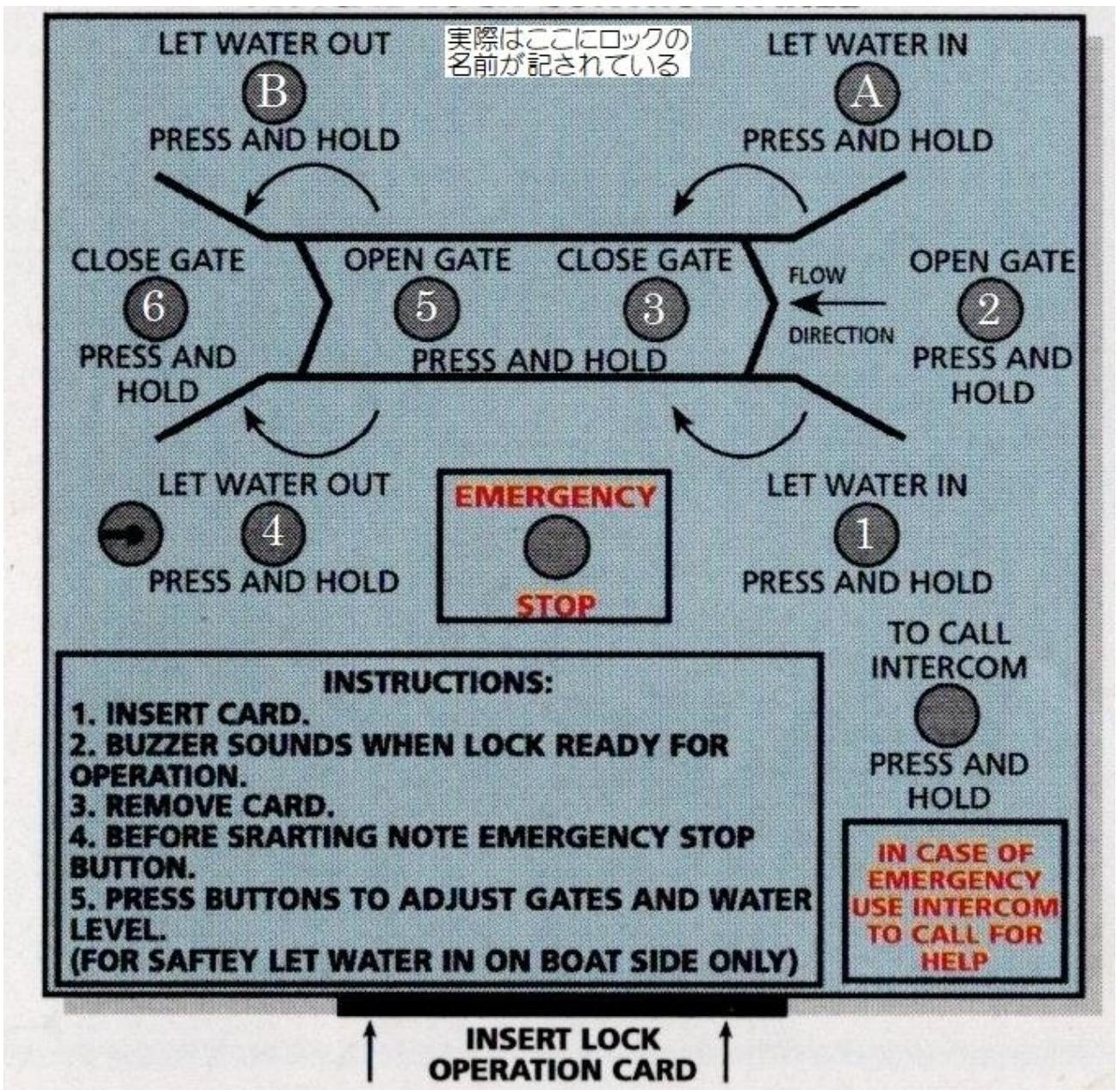
これが No. 4 Aghoo Lock で、右手前のスタンドがロック操作のためのパネル台です。

赤いパーカのパートナーがロープを手繰っている場所が bow=バウ=船首です。

この操作スタンドは北向きでこの時バウは西の高い水面に向いています。 だから、これは出航直後の物ではなく、西向きの帰り道に撮った画像だった筈です。

このスタンドのボックス上面の斜めに傾いたところに次のような操作パネルがあります。東向きに出発してすぐの Aghoo ロックは西側の高い水面から東側の低い水面に下りるロックです。上の画像と下のパネル画像はロックの山形が反対ですね。下の画像のパネル図面では、右手が高い水面、左手が低い水面になっています。実際の Agho Lock の物は反対向きで、左（西）が高水面、右（東）が低水面でした。

実在のパネルの上段中央には必ず当該ロックの名前が明記されていますから、下の画像は実在のロックにある本物の画像ではなく、案内パンフにある操作説明の為の図面です。



この画面の左下、黒枠内にパネル操作の要領が表記されています。 まず、ボックスの手

前下側にあるカード挿入口に **Swipe card** を差し込むと、ブザーが鳴ります「パネルでのロック操作の用意ができた」ということです。ここでカードを抜き取ります。

私たちが行った頃は **Swipe card** という名前だったと思いますが、最近の案内書を見ると **Smart card** という現在日本でも広く使われている用語に変わっているようです。この水路のロック通過は有料なのです、料金は忘れました。ちなみにカードはボート・レンタル会社でも、水路沿線の大抵のショップでも買えます。

ここで、このパネルの右手の高い水面から左手の低い水面に下りる、という想定で一連の操作を再現してみましょう。ボートがロックに近づいたら、少し手前でコントロール台のある側の岸にボートを舳めます。そして二人以上乗っている場合は、パネル操作をするクルーをボートから降ろし、操船者はボートに残ります。一人旅の場合は一人二役で、行ったり来たり。まず最初に、ロック内の水面と高い水面が同じ高さになっているかどうか、を確認します。直前に通過した船が同じ方向に進んだ場合は、ロック内の水面は低い水面と同じになっている筈です。その時は下のゲイトが閉まっていることを確認してからパネル中段右側の①**Let Water In** のボタンを押します。チョンと押すだけではなく、ボタン下の表示のように **Press and Hold**=押し続けます。押し続けている間はずっと水が流れます。ここで使用説明の最下段のカッコ内に注目。水の出し入れはボートの側だけにしなさい、と言っています。この例の場合、ボートはロック手前側、パネル操作台も手前の岸壁上、と仮定すると、手前側の①のボタンだけで操作する「**A**と①両側のボタンを同時に操作してはいけない」両方のボタンを押してバルブを二つ同時に開けると流れる水量が多すぎる、即ちロック内の水面変化が急になりすぎて危険だからでしょう。そのままボタンを押し続け、高い水面からロック内に水が流れ込み、やがてゲイトの両側の水面が一致したら①のボタンを放します。今度は①のボタンの右上にある②の **Open Gate** ボタンを押します。するとロックの高い水面側・右手のゲイトが開き始めますから、そのままゲイトが完全に開く迄、やはり押し続けます。

最初に水面の高さを確認した時、ゲイトの両側の水面が一致している場合は①のボタン操作は必要なく、いきなり②のボタン操作から始めてゲイトを開くことができます。

ゲイトが完全に開いたらボートを動かしてロック内に入ります。ボートをロック内のほぼ中央に進め舳り綱を取って位置を定めます。その後、今度はパネル上のロック内部の右側にある③の **Close Gate** ボタンを押し、ゲイトが完全に閉まるまで押し続けます。

ゲイトが完全に閉まったことを確認したら、今度はパネル中段左の④の **Let Water Out**

ボタンを押し、ロック内の水面が下がって左手の低い水面に一致するまで押し続けます。この時も④とⒷ両方を同時に押しはいけません。ロック内の水面が完全に下がり切ったら、次はパネル上のロック内左の⑤の **Open Gate** ボタンを下のゲイトが完全に開くまで **Press and Hold** 押し続けるのです。そして、ゲイトが完全に空いたらボートはロック外の低い水面に出ることが出来ます。

これで高い水面から低い水面への移動が完結した訳ですが、最後に忘れてはならない重要なことが一つ。それは、ボートをゲイトから出した後、パネル中段の左の⑥の **Close Gate** ボタンを押し続けてゲイトを完全に閉じておくこと、です。

これでロック自動操作初体験完了。初めはソロリソロリでしたが慣れれば簡単、全てを手作業でやるよりずっと楽です。何しろここはナロー・チャンネルじゃなくワイドですからロック・ゲイトも大きい、人力でゲイトを開け閉めするのはかなりきつい筈。

また、何らかの不都合でオテアゲ状態になったら、赤字の緊急ボタンを押せばとりあえず作動は一旦停止、さらに右下隅のボタンを押せば係員が応答してくれます。

こうして、初体験の自動操作ロック **L4 Aghoo Lock** を通過して本格的に航行開始です。これまでの運河巡航記でもロック通過の手順についてはかなりシツコク繰り返しましたね、作業手順としては全く変わりはなく、人力が一切不要というのが大きなメリットです。

Aghoo Lock を抜けて、これも初体験のダッチ・バージで本格的に走り始め。

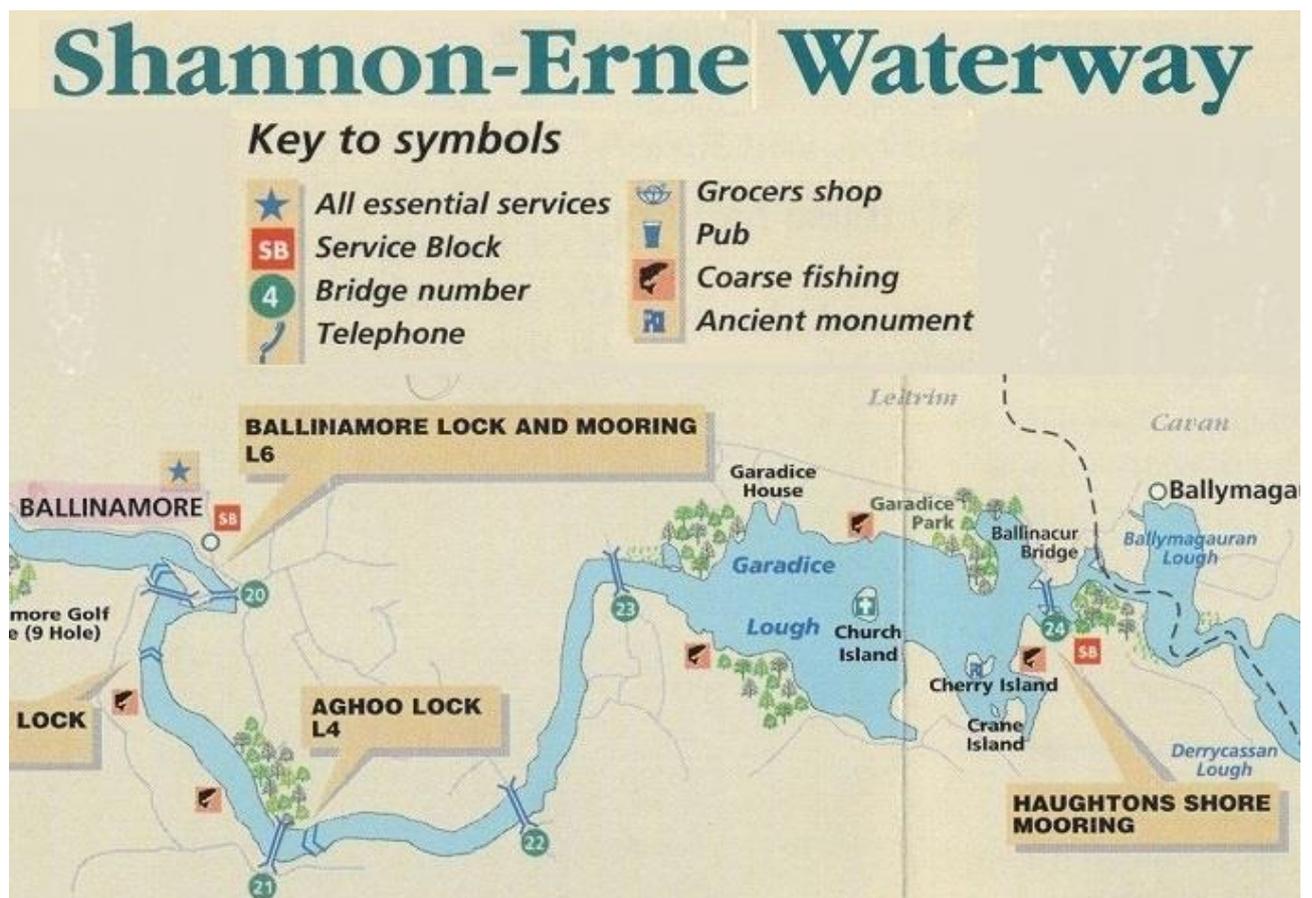
もう一度 **Riversdale Farm** と **No. 4・Aghoo Lock** の位置関係を確認してみましょう。



ボートの準備が出来る間お茶を飲みながら外の景色を見ていた時は、このロックのことは知らなかったのが気づきもしませんでした。こんな近い所だったんですね。そのつもりで見れば見えていたのかモ。

ボートまで案内してくれた説明役の Sean 君は、勿論、この運河ロックが自動操作であることを説明してくれたし、同時にカードも手渡ししてくれました、レンタル料にはロック通過の料金も含まれていたんです。このカードはロック通過だけでなく水路沿線の、サービス・ブロック（トイレやポンプ・アウト＝トイレ汲み取り、ランドリー、シャワー・ルーム、ゴミ捨て場等などを用意しているサービス施設でも使えるのです。この施設は運河の運営団体が管理しています。次の運河案内マップにの赤の四角形に白抜ききの SB というのがありますね、これがその施設 Service Block のある場所です。

クルーズ初日の行程は次のようなところ。左下 L4・Aghoo Lock と 21 番の橋の間が Riversdale Farm の棧橋の位置。そこを出発点として、まず L4 を通過。次いで 22 番 23 番と橋をくぐりぬけ Garadice Lough の広々とした水面に出ます

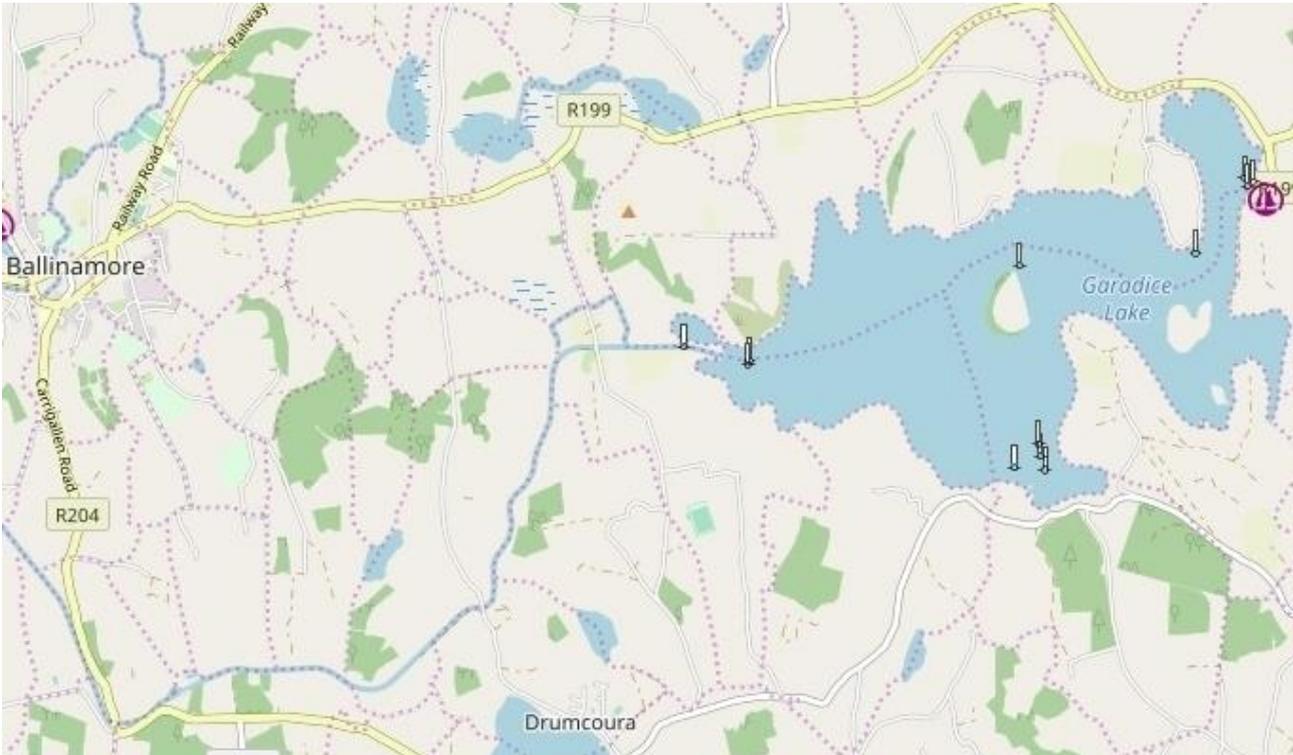


運河の案内図は色々な会社や公共団体が発行していて、それぞれ趣きが違います。正確さを旨とした正統的な地図もあれば、便利度・分かり易さを優先させたものもあり、それぞれ持ち味が違います。

上のマップはがその後者の一例です。 同じ水域を Google map で見るとこんな具合。



決定的な違いは水路の巾が細くて見にくい、地図としては正確ですが運河案内用ではありませんからね。 次の地図は様々な航海情報が表示されている Open Sea Map という便利な物で、水路巾もやや強調されています。（その分正確でないとも言えますが・・・）



大きな違いは水路の要所要所にある航路標識等（ここではブイ）が表示されていること。 拡大すればロックなど航行に必要な情報が全て表示されます。 これは内陸水路に限らず

あらゆる海面の情報が表示されるので、「航海記」でも度々使わせてもらっています。更に運河クルーズ用に特化された **Open Canal Map** というのもありますが、残念ながらこれはグレート・ブリテン島の表示のみで、アイルランド島はカバーされていません。また、**Open Street Map** も知りたい所どこへでも連れて行ってくれる地図好きにはとてもありがたいアプリです。これらのマップを見ているとついついPCにカジリつきになってしまいます。目にも肩コリにも良くありませんが、ノーミソは結構使うのでボケ防止には多少役立つのではないかと勝手に考えてノメリ込んでいます。ついでに、もう一つ別の運河案内マップでこの日の行動範囲を見ましょう。



図が一寸ボケてますが、左下の赤のダブル山形が L4・Aghoo Lock。そして、中段右辺の緑色の bitt=係船柱の場所が初日の夜を過ごした Haughtons Shore Mooring という係留地で、そこの拡大図に黒いクサビ形が散らばっているのが係留岸壁です。

Aghoo Lock を抜けると運河クルーズではおなじみのノンビリ・ユッタリの景色の中をこちらもユックリ歩くスピードで・・・、この Shannon-Erne Waterway のスピード・リミットは一応 5kt (約 9 km/hr)とされていますが、次の画像のような場所ではスピードを出しすぎると曳波が大きくなり、兩岸の自然土の岸をを崩してしまうので「歩くスピードで」

が大原則。 またロックや係留岸壁へのアプローチも必要最小限のスピードが望ましい。

次の画像はロックを出て最初の橋 Bridge 22 の上から撮ったもの。



これまでの経験でも運河周辺の景色はこんな所がとても多かった、なじみの光景です。

ところが、一つ前のマップのほぼ中央の A 地点に差し掛かったら前方の風景は一変、こんな風一気に視界が広がりました。ここでは私たちが経験した他の運河では見たことのなかったセイセイとした風景が広がりました。これも初体験でビックリ。

Garadice Lough (=Lake) です。



これこそこの運河 Shannonn-erne Waterway のみならず、湖水を多く利用した Ireland

内陸水路全般の特徴と言えるでしょう。

それにしてもこの広い水面ですから、もし強風が吹き荒れたら当然水面は騒がしくなるでしょう。巾が狭くスタイルも船としてはお粗末としか言いようのないナローボートでは些か心もとない感じです。しかし、Louise はダッチ・バージ・スタイル、幅も広くスタイルもナローボートに比べればかなり船らしい。少々波立っても安心です。ところで、こんないいものを見つけたのでまたもや寄り道。マップマニアです。



冒頭に述べたように、この地域には大小多数の湖水が散らばっています。

当然ながら、それらを結んで川も流れています。

そういう水面を利用して出来上がっている一例がこの運河、Shannon-Erne Waterway であり、この運河が結ぶ Shannon 川水系と Erne 川水系の水路も同様に湖水と川の連結で構成されています。左下のグリーンの線が River Shannon の水系で、これ以降アイルラ

ンド島南西岸にむかって流れます。 左下の湖水 Lough Allen と River Shannon を結ぶオレンジ色の線は Lough Allen Canal。これらは今回のクルーズでは関係ありません。また、右下 Belturbet の下方から左上隅 Donegal Bay に向かって流れるのが River Erne の水系です。そして、下段を東西に屈曲している茶色の線が、今回の主役、肝心かなめの Shannon-Erne Waterway です。その Waterway の一部分は人工の運河で、緑の線は川の流れ、点在する青緑色の大小の複雑な形が全て湖水です。（但し左上隅 Donegal Bay は大西洋に面した湾）

さっきの画像 Garadice Lough はこのマップで見ると Riversdale のすぐ右に見える小さい湖水ですが、狭い水路から出て突然目の前が開けるとあんな風に広々と見えるのです。こうして Louise は広々とした Garadice Lough を渡り、次のマップ左下のブイを回り込んで青線に沿って北東方に進み、Houghtons Shore Mooring の Basin (=船だまり) に進入します。



こんな風にブイを伝っての航行はこれまで持っていた内陸水路のイメージとはちょっと違

うものでした。本職が船乗りであるワタクシには特別違和感はありませんが、ナロー・キャナルとナローボートでの航行しか経験のない人は、エッ!! と思うかもしれません。この係留岸壁はこの通り何も無い寂しい所でしたが、ウェブ上の画像を見ると、ここも最近はかなりにぎわっているようです。



私たちが運河クルーズを楽しんだ頃はいずれもこれに近い状態で、ボートや人が混み合うなんてことはマズありませんでした。しかし最近はどこもここもオーバー・ツーリズムとでも言うんでしょうか、欧州内陸水路でも人気の高い所はかなりの賑わいらしい。こんな場所ですから夜になったら外は真っ暗でヒトツケなし、従ってこの夜は外食ナシ。便利なギャレイ（Galley=船内の調理室）での自前クッキングと広い食卓でウチノミ。ギネスでカンパーイ!! メはアイリッシュ・コーヒー、というかウイスキーのコーヒー割、砂糖・クリームはナシ。ナイト・キャップはアイリッシュ・ウイスキーのストレート。

Irish、 Irish、 Irish の一夜、だけでなく以後一週間連夜繰り返し。

長くなりました、今回はこの辺でヒトヤスミとします。

*

次回更新は 10 月 5 日（土曜）の予定です。