
1. 一目目・Falkirk Marina ～ Wheel Basin



Nの後ろにそびえる、このまが玉のような、又は鳥の頭のような不思議な形をした建造物、ナンだと思いませんか？ 私達がこのユニオン運河でのクルーズを選んだのは、この建造物にとっても興味を持っていたからです。

＊

今回の旅行のプランを立て始めた頃は、ここではなくスコットランド・ハイランド地方のカレドニアン運河を考えていました。その運河は北海に面するインバネスから、大西洋側のフォート・ウィリアムまでのもので、これを利用すれば荒れることで有名なグレート・ブリテン島北方のペントランドを避けて通れます。小型商船や漁船には、特に冬季は極めて重要な運河と言えるでしょう。

こう言っても、皆さんには馴染みのない地名ばかりでいまいちピンと来ないかも知れませ

んが、この運河がネス湖を通る、と言えば、ああ、ソーカと納得でしょう？

そう、私達はネス湖を走ってみたいと思ったのです。まさかネッシーに遭遇するなんてことにはないにしても、ハイランド地方の澄み切った空気の中で奇麗な山々に囲まれた湖面を
行くのは、さぞかし気分が良からうというもの。

スコッチ・ウィスキーの宣伝に良く出てくるあの風景です。

ところが、ネットで色々調べてみると、5月中はまだかなり厳しい天候がありそうです。少々の雨は我慢できますが、広い湖面で強風に吹かれたらたまったもんじゃありません。お手元の世界地図で見ていただくと一目瞭然ですが、ハイランド地方の山地を北東から南西に二分する谷間があって、この運河はネス湖を含むその谷に沿って造られています。

従って、グレート・ブリテン島の北を低気圧が通過すれば、間違いなくここでは南西の谷風が吹き荒れることになります。そして、まだこの時期、低気圧がそのルートをたどることは十分考えらるのです。

又ここは、一般の小型商船も通る幅広の運河で、ナロー・ボート専用の巾の狭いものとは根本的に違います。小さなボートで時化られたらクルーズの楽しさなんて吹っ飛んでしまうでしょう。で、結局カレドニアン運河もネス湖も諦めました。

*

そして、次なる選択肢がこの不思議な建造物のあるロウランド地方のユニオン運河 Union Canal でした。この建造物については、まだスペインに居た頃運河雑誌の記事で読んで知っていました。

一度はここを通ってみたいと思っていたんです。一般の人にはネス湖ほどの知名度はないでしょうが、そこは船乗りの端くれ、自らの操船で（とはチョット大袈裟ですが）この装置を体験してみたいと思うのは当然といえば至極当然。ジェット・コースターの前の子供とおんなじです。

これはもう是が非でもヤランバ、ノッテミンバ、です。

*

次の写真は、この設備を斜め前から見たもの。海事もしくは運河事情に多少とも通じている方は、ハハーン、と納得じゃありませんか？



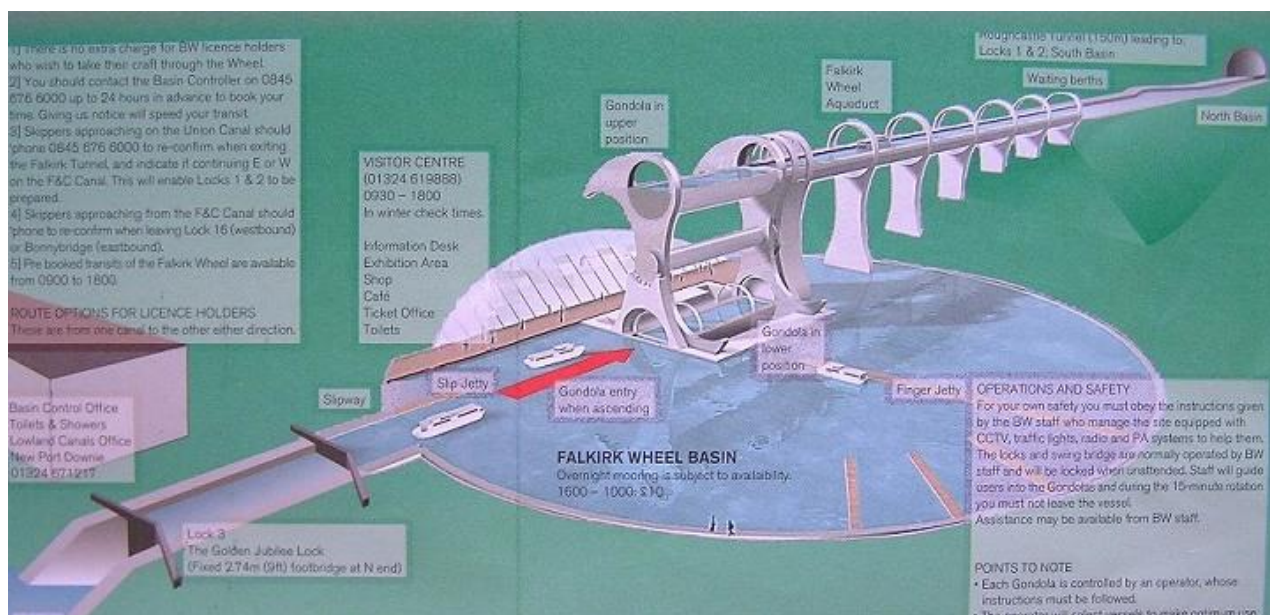
そうなんです。これは高低差のある水面に船を移動させる設備です。

目の前の水面、これはベイスン（basin＝船溜り）と呼ばれる円形の池のようなもの。

それに対して建造物の上部から右手の丘に延びる橋のようなものはアクエダクト
aqueduct＝水道橋、其処には水が満たされていて、それがそのまま右手の丘の上の運河
水面に続いています。

この二つの水面の高低差は25メートル。この高さの違う水面の一方から他方へ（上から下へ、又は、下から上へ）一気に船を移動させようというのがこの設備で、言うなれば、高低差のある二つの水面をつなぐエレベーターですが、この設備の一番の特徴はその作動が垂直方向ではなく回転式だということです。

では、その仕掛けはどんな風になっているのでしょうか。



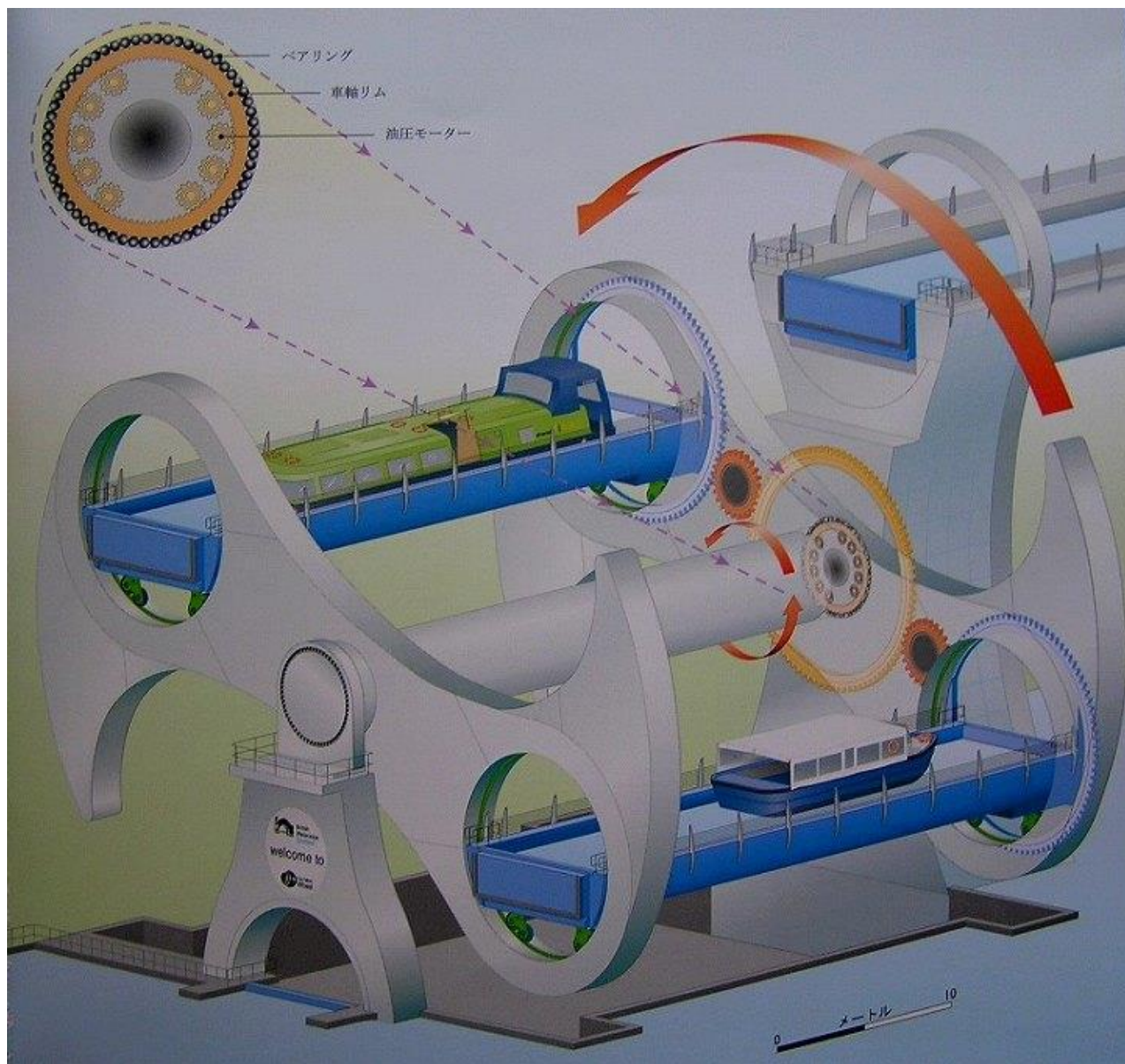
これがこの設備全体の概略です。

左下にある設備はロック（lock＝閘門）でこれにはまた後で触れます。 ロックの更に左は低い方の運河、フォース・アンド・クライド・チャンネル、そしてアクエダクトの先は高い方の運河ユニオン・チャンネルです。 低い方の運河から入ってきた船はまずロックで3メートル上のホイール・ベースンに上がります。 そして赤の矢印に沿って装置の下に見えるアーチを潜ります。すると其処は水を張ったプールのような箱でそれをゴンドラ gondola と呼びます。

同様に装置の最上部、アクエダクトにつながる部分にも、もう一つのゴンドラがあります。 まが玉のような形のもはこの二つのゴンドラを支える一対のアームなのです。アームの下側のまが玉部分は、アームの支柱の足とゴンドラの上に挟まれて見えませんが上部と全く同型、対称型です。

そして、このアームが180度ぐるっと回転すると、夫々のゴンドラは上の水面から下へ、下の水面から上へ移動できるわけです。この間僅か約5分。 下から上がった船はアクエダクトを通過してその先のトンネルに入り、トンネルの先にある二段ロックで更に7メートル上がると、ユニオン・チャンネルに進めるのです。 結局二つの運河のこの接続点での高低差は合計35メートルということになります。

*



上の構造図はアームが回転を始めてから 5~60 度経過した時の様子です。

ゴンドラの中の水にボートを浮かべてアームが回転している様子が分かりますね。

右下のスケールで全体の大きさを想像してみてください。この大掛かりな装置を駆動するのは 10 個の油圧モーターですが、何より素晴らしいことは、アームの 180 度回転に要する電力はわずか 1.5 キロ・ワットなんだそうです。一般家庭で消費する電力と比較してなんと小さいことか!!

その理由は、ゴンドラとその中の水を含んだアーム全体の重量が 1800 トンという巨大なものであるにも関わらず、その重量が回転軸を中心に完全な均衡を保っている。だからごく僅かな動力で簡単に回ってしまうんですね。素晴らしいじゃありませんか!!

このほか、ゴンドラの前後の水密扉やそれに相對するベイスンとアクエダクトの水密扉、アームが回転している間ゴンドラを完全に水平に保つ方法など、様々な創意工夫がなされています。

それを全部お話ししていると話が前に進みませんから、ここでは端折ります。興味がおありの方はご一報くだされば喜んでお話し致します。

*

高低差のある水面に船を移動させる手段として、最も一般的なものはロック lock、日本語では閘門(こうもん)という聞きなれない単語です。どうぞ広辞苑などでお確かめ下さい。パナマ運河、キール運河など途中に高低差のある運河、潮汐の干満差の大きい欧州各国の港の入口など、大型船の通行に必要な場所では殆どこのロックにより高低差の問題を解決しています。

一方、小型船用のものとしては、ロックのほかにボート・リフト（エレベーター）や斜行エレベーター式のものなどもあります。後者は、以前日本でも琵琶湖疎水にインクラインと呼ばれていたものがあつたのでご存知の方もいるでしょう。ロック以外の設備はいずれもその構造上の問題から、大型船が利用できるような巨大なものは建造不可能です。

このスコットランドの装置も大型船の利用には不適ですが、その設計思想は省エネと遊び心に満ちた画期的なもの。実に素晴らしいの一語に尽きます。

この装置の名前はファルカーク・ホイール **Falkirk Wheel** といいます。

そして、この型の装置は今のところ世界中でこれしか存在していないのです。

この装置の実際の動作の様子は次号でご紹介します。どうぞお楽しみに・・・。

*

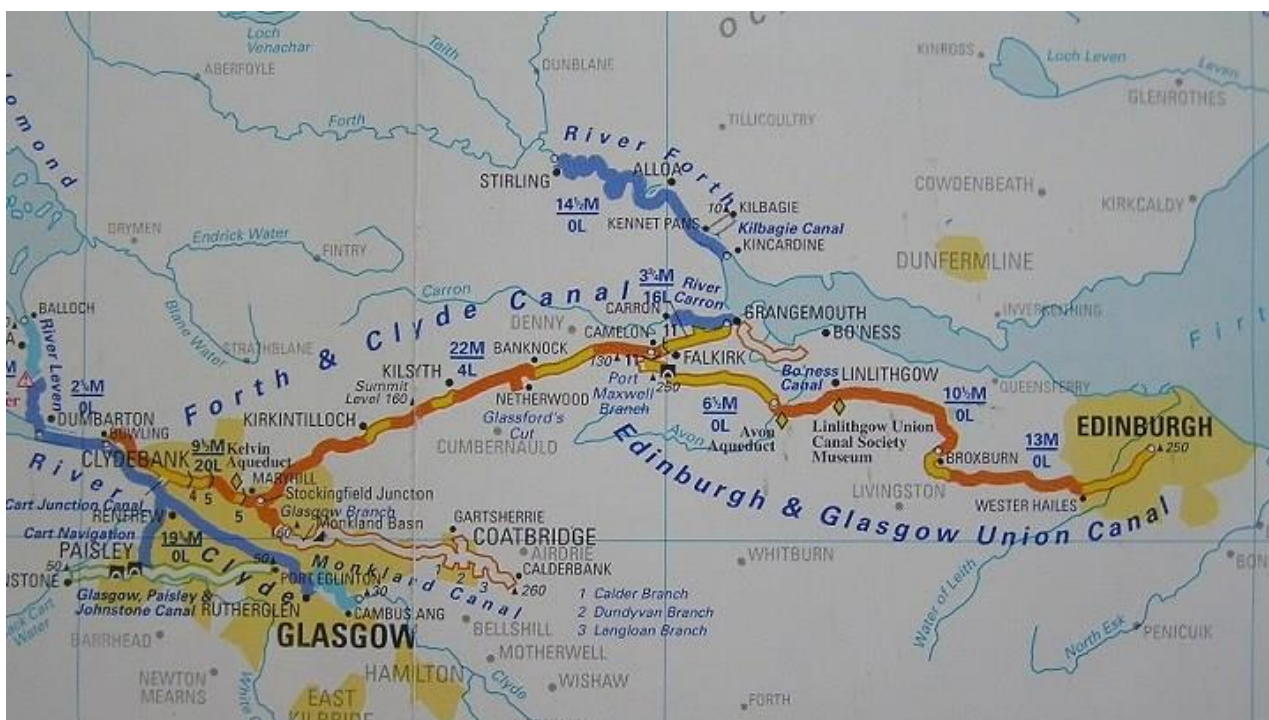
さて、前置きが長くなりました。いよいよ本題のクルーズに入りたいと思います。

以前、運河の話をしたときも言いましたが、欧州大陸各国では運河輸送は現在もまだ現役で、物流の重要な部分を占めている所が多いのです。そうした中で、英国の運河の大部分はその巾の狭さゆえに通過できる船のサイズが制限され、鉄道や自動車輸送の発達と共に急速に廃れてしまったのです。そして一時はゴミタメ状態にまで成り果てたのですが、歴史的にも貴重な運河を遺産として残そうという運動が徐々に盛んになり、今では多くの運河が修復され、観光資源として日の目を見るまでに再生されたのです。

*

今回、私達が旅したユニオン・キャナルもそうしたものの一つです。

まず、ユニオン・キャナルの全貌を見てください。これはスコットランド南部（ロウランド地方）の地図です。発行の時期がチョット古いので100%正確ではありません。



右手の薄い水色の部分は北海に連なるフォース湾 Firth of Forth、そして左端の同じ色の部分は大西洋に続きます。地図上で黄色・オレンジ色が混じった帯が修復工事が完成した運河、ブルーの帯は船が遡上できる河川です。白色の帯も運河ですがこの地図が出版された時はまだ修復工事が終わっていなかったことを示しています。地図の中央付近に **FALKIRK** という綴りが見えますか？これが今回の私たちのクルーズ出発点、ファルカークです。

フォース湾の奥にあるグランジマウス Grangemouth という所からグラスゴウ Glasgow を経て大西洋側に抜ける黄色・オレンジ色の帯はフォース・アンド・クライド運河 Forth & Clyde Canal。

この運河の完成は1790年で、世界で最初に海と海をつないだ運河なのだそうです。ファルカークの私達のボート屋はこの運河上にありました。ファルカークはまた、そこからエディンバラ Edinburgh までのユニオン運河との接続点でもあります。地図では Edinburgh & Glasgow Union Canal となっていますが、これはこの地図が古いため、現在は単にユニオン・キャナル Union Canal と呼ばれています。

*

ユニオン・キャナルは全長34マイル、約55キロ。これが今回の私達の全行動範囲です。往復110キロ、車なら一般道路でも3～4時間あれば充分という距離を、一週間かけて旅するのですから、そのゆっくりペースは推して知るべし。何しろボートのスピードは人が歩くペースでというのが基準です。対向船が来たり、岸に舫ったボートがあったり、釣りをする人が居たりしたら当然スロー・ダウンです。

慌てず騒がず急がずがモットー。

フォース・アンド・クライド・キャナルは最小幅6メートルを確保してあって、3.5メートルのユニオン・キャナルよりは広く、北海から大西洋に抜けることが可能ということからも、古くはこちらが幹線運河であったことは確かです。しかし、このサイズでは現在の大量物流にはついてゆけず、グラスゴウ以東は物資輸送の面では事実上役目を終えたと言えるでしょう。

一方、グラスゴウ以西はクライド河を利用して大型船の遡上も可能ですが、グラスゴウそのものが既に落ち目の港湾都市のようです。

この二つの運河はファルカーク・ホイールと二箇所ロックで接続されていますが、先ほども言ったように、両運河の高低差はこの部分で35メートルです。先ず一段ロックで3メートル上のベイスンへ、ホイールで25メートル、最後に二段ロックで7メートル、合計35メートルです。

其処からはもうエディンバラまで水面の高低はありません。途中いくつかの谷を水道橋で渡ったり、トンネルで山をくぐったりはしますが、運河は基本的には標高73メートルの等高線に沿ってエディンバラに至ります。ホイールが出来る前の両運河は11段ものロックで接続されていたそうですが、現在は一段ロック+ホイール+三段ロックのシンプルな設備になったのです。

*

私達のクルーズは5月18日月曜から25日月曜にかけてでした。

18日昼頃ファルカーク・ホイールの敷地内にあるマリーナ事務所に着いた私達は、荷物を預けるとすぐその足でファルカークの町に引き返しました。一週間の食料と呑み物の仕込みです。一週間分といっても余れば捨てる羽目になりますから、なるべく少なめに、但し水物はタップリ。

その辺は四回目のクルーズ、おさおさ抜かりはありません。

*

都合のいいことにホイールはこの町きっての観光名所ですから、町の中心から15分おきにバスが通っていました。商店街まで約20分、バス停はマリーナのすぐ近くで、街での買い物には極めて便利でした。大体どの運河でもボート屋は辺鄙な場所にあることが多く、初日の買い物には苦勞することが多いのです。

私達が両手一杯に買い込んできた食料と呑み物の量を見て、マリーナのスタッフは笑っていましたねー。到着早々そんなに大量の食料と水物を買って帰ってくる客はそう多くないでしょう。殆どの客は朝食はともかく、昼食・夕食はソトメシ志向なのでしょう。でも、私達は（特に私は）なるべくなら外食は避けたい、少なくとも食事時間に船に居たら、ワザワザ食べ物屋を探しに出かけるよりは自分たちで料理したものを船で食べたい。そう思っています、笑われようとなんだらうと。

また、そうすることが可能であるところが一般の旅行とボート・クルーズの大きな違いです。ボートには冷蔵庫、四つ口ガス・レンジ、オブン、マイクロ・オブンなど完備のギャレー（キッチン）があるんです。これを利用しない手はないじゃありませんか。

一つには英国での外食の不味さにウンザリしていることもあります。高いお金を払って不味いものを食べられる不愉快は避けたい。それに慇懃無礼が加わればなおさら……。パブなどの大衆的な食べ物屋にこそ、その国の庶民の舌の程度が現れていなければならないと思いますが、これまで十中八九は期待を裏切られるのがオチでした。どうしても外食しなければならない羽目になったら、私達の結論はサンドウィッチ+英国風エールに限るというところに落ち着いています。これなら大ハズレはありません。

一方、ロースのベーコンやスモークト・サーモン、ブラック・プディングやハギスなどデリカのたぐいは美味しいものが結構ありますから、そういうものと野菜を買ってきてチョット手を加えれば簡単に美味しい食卓が用意できるわけ。それに、アルコール飲料のバリエーションと値段は申し分ないんです。ボートで手の込んだ料理をとというわけではありません、決して……。



出発点のマリーナの浮き桟橋に舳われた私達のボート、リトル・ウィーバーLittle Weaver。 weaver を辞書で引くとハタオリドリとなっていました。それと判ってこの鳥を見たことはありません。持っている日本の野鳥図鑑には出ていませんでした。どんな鳥でしょうか。

この浮き桟橋の場所はユニオン・キャナルではなくフォース・アンド・クライド・キャナルです。私達は月曜スタートでしたがこれはチャーター・クルーズとして一般的ではなく、普通は金曜か土曜スタートです。だからこの通り他のボートは既に出払っていらんとしています。

預けておいた荷物と、買い込んできた酒類・食料をカートに積んでボートに運び込み、15:00いよいよ出発です。と言っても、今日はホイール・ベイスンまでほんの200メートルほどの大航海？です。初日をベイスンで過ごすことに決めた理由は、ファルカーク・ホイールの夜景を是非見たかったから。ボートを返すのは次の月曜の朝ですから、日曜の晩もどうせまたここへ帰って来ていなければなりません。その日が雨だったらオシャカですからね。

次の画像はファルカーク・ホイール周辺の衛星写真ですが、右端から左上に走るのがフォーース・アンド・クライド・キャナル。水道橋の下方がユニオン・キャナルに続きます。中央の円形がホイール・ベイスン、その右部分の三日月型の建物がビジター・センターで、展示室、お土産ショップ、カフェ、遊覧船のチケット売り場などがあります。その更に右側の細長い建物は観光案内所とホイールの整備作業場、ロックのすぐ右の建物に運河管理事務所とマリーナ事務所が同居しています。



この日はたった200メートルほどの移動ですが、その間にスイング・ブリッジ一つロックも一つあって、これらの通過にはモバイル・フォンでの事前連絡が必要でなんです。勿論ホイールの通過にも予約と言うか事前の通報が必要で、そのため私達はマリーナでレンタルのモバイルを借りていたのです。しかし、さすがにこの日はマリーナのスタッフが全ての連絡を代行してくれて、翌朝09:30のホイール通過の予約もしてくれました。遠来の客なんだからそのくらいはしてくれてもネー、ロンドンからでさえ決して近くはないんだから・・・。

*

ところで、スイング・ブリッジ swing bridge とは運河に架かる可動橋の一種で、橋の一

方の岸に支点があって、其処を中心に橋を水平のままぐるっと90度回転させるんです。

そうすると、橋は岸と平行になり運河の水面上には障害物はなくなります。

運河に架かる橋は勿論固定橋が一番多いんですが、その場合橋の下には船の通過に十分な空間がなければいけません。それが不可能な場所にやむを得ず可動橋を設けるのです。

そのほかの可動橋としては、リフト・ブリッジと言うのもあって、これは橋を水平のまま持ち上げるタイプと、一方の端を跳ね上げる跳ね橋があります。跳ね橋はイングランドやウェールズの運河には多くあって、その多くはオモリや梃子を利用して、人力で跳ね上げるものでした。

ユニオン・キャナルには持ち上げ式のものが一つあって、これは動力式でしたからこの通過にも管理者宛にモバイルでの事前連絡が必要です。

これまで、イングランドやウェールズでは、ロックも跳ね橋もボートの者が自分で操作するのが当たり前でしたが、スコットランドでは全て運河管理者が操作を行うのです。

運河の巾が少し広いというだけではない、地域の考え方の違いがあるような気がしました。全ての操作をやってもらうのは楽ではありますが、その代わりいちいち事前連絡が必要になり、それも又面倒なものです。

*

ともかく、こうして私達はスウィング・ブリッジとロックをクリアーして、ホイール・ベイシンのビジター用浮き棧橋に舫いを取りました。

この施設は縦横夫々400メートルはありそうな広大なものですが、敷地周辺は全て柵で囲まれ、20時になると敷地内に通じる全ての通路は閉鎖され、施錠されます。だから、敷地内にある観光案内所を初め全ての施設はそれ以前に閉店、運河職員もあちこちの施錠を終えると管理事務所を閉めて帰宅、敷地内は無人的になります。

例外はベイスン内のビジター棧橋に舫ったクルーズ客のボートですが、この日ここに舫ったのは私達のボートだけ、広い敷地内に残ったのは私達二人だけだったのです。やっぱり他の客とずれた月曜スタートのためだったんでしょうね。昼間大勢の観光客で賑わっていただけに、無人的になるとその落差のゆえか、恐ろしいほどの静寂に包まれます。

*

そして、辺りが暗くなり始めた22時頃、ふと気が付くとファルカーク・ホールは見事にライト・アップされていました。照明は青、緑、黄、オレンジなど次々に色を変えながら明るくなったり暗くなったり無段階の変化を繰り返していました。



構内にはほかに誰もいないんですから、その夜は私達二人だけのための光のスペクタクル。こんなんで、いいんかいナー？とつい余計な心配をしてしまいました。

こうして、ファルカークの夜は更けて・・・。

ではまた来週。 R & N
