

### 3. 二日目(B)・Falkirk Wheel ~ Linlithgow

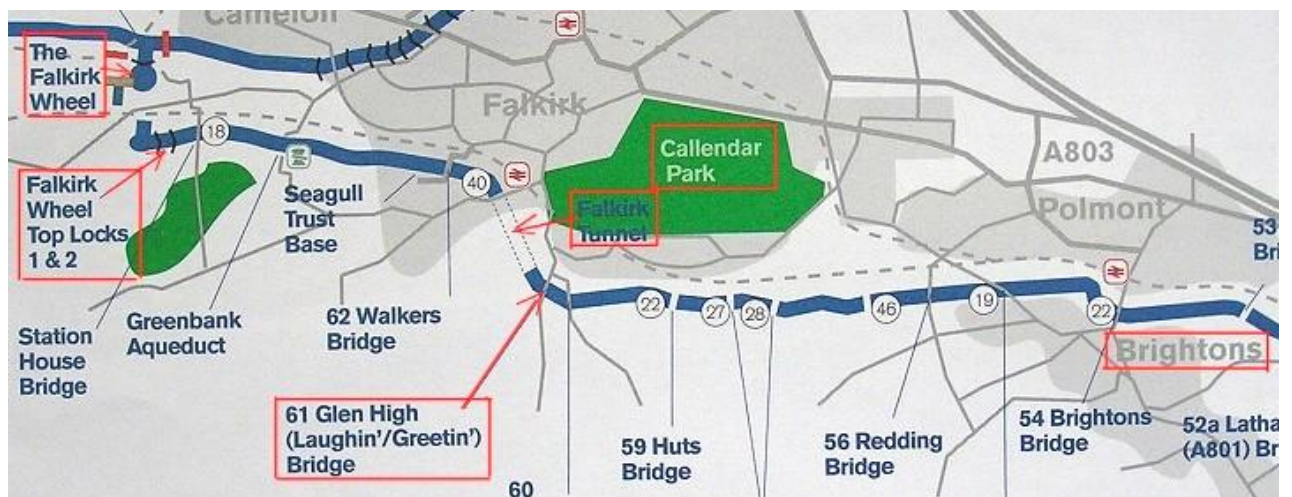
この地図は私達の Little Weaver に備えてあったユニオン・キャナルのガイド・マップの一部分です。 運河用ですから、運河の巾は著しく拡大されています。 だいたいイギリスの市街地の地図は道路の巾がやたらに拡大されているものが多いですね。 精度より通りの名前をしっかりと読めるほうがいいという考えでしょう。

\*

やや色の濃い部分は集落、薄い部分は原野、畑、牧場などです。

運河沿いには人家はごく少なく、エディンバラ市中心部に近付くまでは農家がポツリポツリと見える程度です。

運河クルーズ用のガイドブックやマップは各種市販されていて、私達も今回もっと詳しいマップを一枚買いました。 けれどもそのマップは活字が小さくて、長い距離を一目で見渡せる範囲を写真に撮ると文字が読めないのです。 仕方がないので、この簡単な地図で話を進めます。 文中に出てくる地名は赤線で囲っておきました。



さて、二日目の続きです。

ファルカーク・ホイールを通過して、いよいよ本格的に運河を走り始めます。 と言っても、なにせ歩くスピード、そうそうハカはゆきません。

取りあえず最初の目的地、リンリスゴウ Linlithgow という所を目指すことにします。そこはこの地図の範囲には入っていません。そこまではファルカークから12マイル、約19キロ。

この行程にはトンネルが二つと二段ロックが一箇所あります。そういう所での順番待ちがなくスムーズに通過できれば、まあ4～5時間で着けるでしょう。

\*

さて、ホイールは上の地図の左上隅ですが、ベイスンを示す円形のすぐ下で、運河のブルーの帯が途切れているでしょう？これが一番目のトンネル、そして二番目のトンネルは中央付近です。

前号でゴンドラがアクエダクトを見通せる位置になった時、ずっと先に見えていたのが一番目のもので、このトンネルは168メートルの短いもの。だから、あの写真でもトンネルの向うが見通せていましたね。



いま、アルキメデス Archimedes という一隻の観光船がトンネルに入っていったところで

す。この船の名前は例のアルキメデスの原理を意識して付けたんでしょうか？  
多分そうですね。この原理がファルカーク・ホイールの構想に大きく寄与したことは間違いありませんから。トンネル入り口の天井には信号灯があり、この船が通り抜けるまで他の船は進入できません。この船は、この通りトンネル内の水路巾、即ちこの運河の最小巾3.5メートル一杯。

だから、この船が入ってしまうと他の船が通れないのは当たり前ですが、幅2メートルの私達のボートでもここではすれ違いも追い越しも出来ません。トンネル内ではストップすることも禁じられています。

\*

このトンネルの上の尾根にはローマ人の築いたアントニヌスの防壁 **Antonine Wall** という遺跡があります。北方からの外敵の進入を防ぐ為の防壁、言うなれば、スコットランド版・万里の長城です。また、この近くにはその防壁に沿って築かれたラフ・キャッスル **Rough Castle** という古城もあり、このトンネルはその名前をとってラフ・キャッスル・トンネルといいます。

私達は、次の日曜日にここへ帰ってきたとき、その防壁を見に尾根に登ってみました。けれどもどこにもそれらしいものが見当たりません。散々探しまくった挙句、通りかかった地元住民らしい人に聞いたら、「ああ、そこにある溝がそうですよ」と言われてビックリ。確かに尾根の頂上付近に、巾10メートルほどの空堀のような大きな溝が尾根に沿って延々と続いています。

その人は「それがそうだ」と言うんです。

ええっ、ウォールと言うから何か高い塀のようなものかと思っていたんですよ、と言ったら、「そうねー、そう思うのも無理ないね」だと。

後でよく調べたら、ローマ人がこれを造ったのは二世紀のことで、石造りではなく木材を使った塁壁だったらしい。だから、場所によってはそれらしいものが残っている所もあるそうですが、防壁本体はおおかた朽ちてしまって、この近くでは殆ど原型を留めていないとのこと。

\*

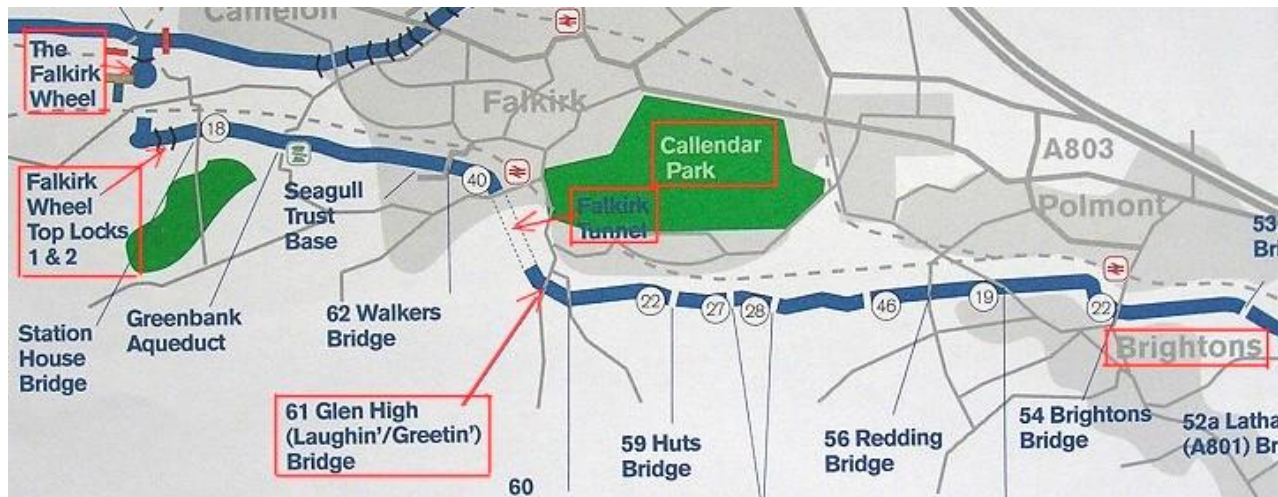
溝のようなものは、防壁の高さをより有効にするため、防壁の外側に掘られた一種の空堀でした。 そのほかには、やはり目立たないものですが、防壁があった位置を挟んで空堀の反対側に造られた丸石を敷き詰めた道があります。

外敵が攻めてきたら、防壁の内側ではあっちへこっちへ兵器やら兵糧やらを素早く運ぶ必要があった、そのための通用路ですね。 ラフ・キャッスルは、この辺の遺跡の中では一番良く保存されているのだそうですが、結局それは見に行きませんでした。

それにしても、当時のローマ人って凄いですねー。ここは北の果て、スコットランドですよー。 正に、全ての道は・・・というやつです。

\*

ここで、地図に戻ってもう一度左手を見てください。



ホイールの下に赤線で囲んであるのは Falkirk Wheel Top Locks ファルカーク・ホイール・トップ・ロックスと言う名前の二段ロックです。 赤矢印で示した運河上に黒の鉤型が二本見えるでしょうか？ 運河地図ではこの鉤型がロックの印で、普通、鉤型一本がロック一段を表します。

このロックで二つの運河の高低差35メートルのうち、最後の7メートルを上がります。ここでも二人の運河職員が待機していて、舳取りからロック扉の開閉、水を落とすため

のバルブの操作など、全てをやってくれます。ここだけの個別の事前通報をしなくても、ホイール通過の予約と連動してここでも待機してくれているのです。

こう言うところらは暇のように聞こえますが、全てが向うのペースで進むので、乗員二人だけの **Little Weaver** では何かと忙しく、この写真は一枚も撮れませんでした。

日常の作業として慣れている相手に不慣れなこちらが合わせるのは結構シンドイ。彼等が私たちが急がせるようなことは決してありませんが、こっちが勝手にセカラしくしてしまうんです。ニッポンジンですからねー。

\*

運河のこの部分、即ちホイール、トンネル、二段ロック、などは、旧ユニオン・キャナルにはなかった部分です。旧運河は、この二段ロックと少し先の二番目のトンネルとの中間点から、11段のロックを通じてこれより標高の低いフォース・アンド・クライド・キャナルに接続されていました。現在、その11段のロックは既に道路の下に埋もれてしまっています。

1990年代中頃に入って運河修復が計画され、二つの運河接続の新ルートとして、二段ロック、トンネル、ホイールの三点セット、及びベイスンと一段ロックを造ることになったのです。前にも言ったように、このロックを越えると、エディンバラの終点までもう運河には水面の高低差はありません。

途中、この先でくぐるトンネルと、谷や道路を越える何箇所かのアクエダクトを渡りますが、基本的には標高73メートルの等高線に沿って進みます。

\*

さて次は、二つ目のファルカーク・トンネル **Falkirk Tunnel**、地図では英語表記が見にくいですが、運河の青帯が点線になって長く途切れているのがそれです。このトンネルはさっきのと違って、1800年代初期に造られたそのマンマですから、外

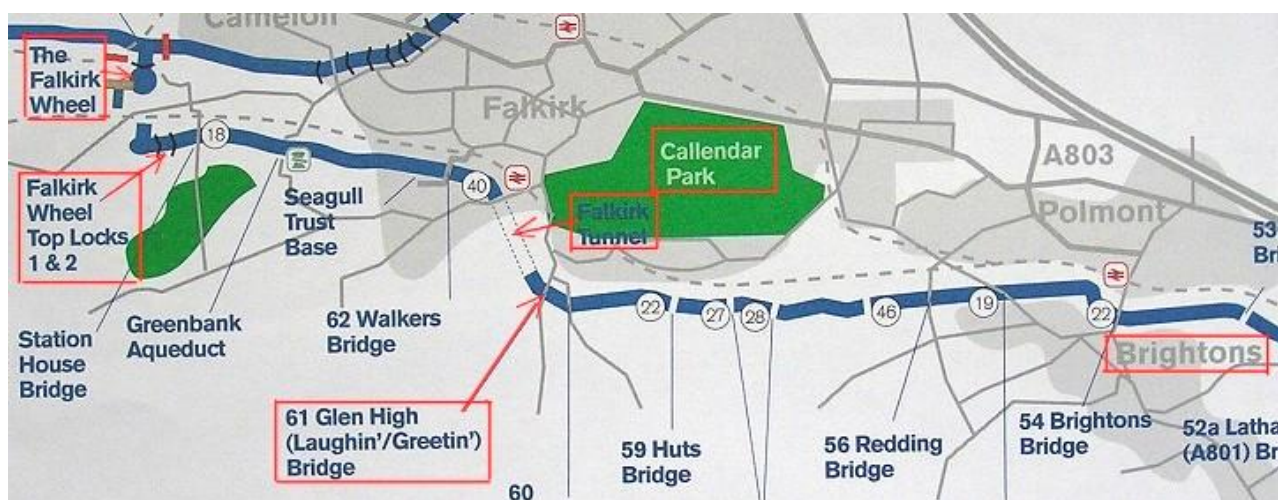
も中もいかにもそれらしい様相を呈しています。



入り口の暗い様子からして、さっきのトンネルとは大いに違いますね。閉所恐怖症の人は尻込みしたくなるんじゃないでしょうか。まあ、でも向うの出口が見えるのがせめてもの慰めになるか。1822年竣工のこのトンネルは、全長631メートルとさっきの新しいトンネルよりはるかに長い。スコットランドの運河トンネルでは一番長く、且つ一番古いのだそうです。

そして、このトンネルの掘削については、とんでもない話があります。

また、地図を見て下さい。



トンネルのすぐ東側に緑のエリア、カレンダー・パーク Callendar Park という公園が

あります。これはそこに今も残っているカレンダー・ハウスという館の庭園だったものです。そして、当時のその館の主は、自分の館から見える範囲に運河を通すことを、決して許さなかったのだそうです。

そこで仕方なく、領主の目に触れぬよう迂回して、丘の下の岩盤を掘り進む難工事のルートにせざるを得なかった。

いくら封建時代とはいえ、言いたい放題もここにきわまれり、ですね。こんどは、泣く子と地頭にゃ・・・、のスコットランド版です。もっとも、今の日本でも、形こそ変わりはするものの似たような話がチラホラ聞こえないでもないか。

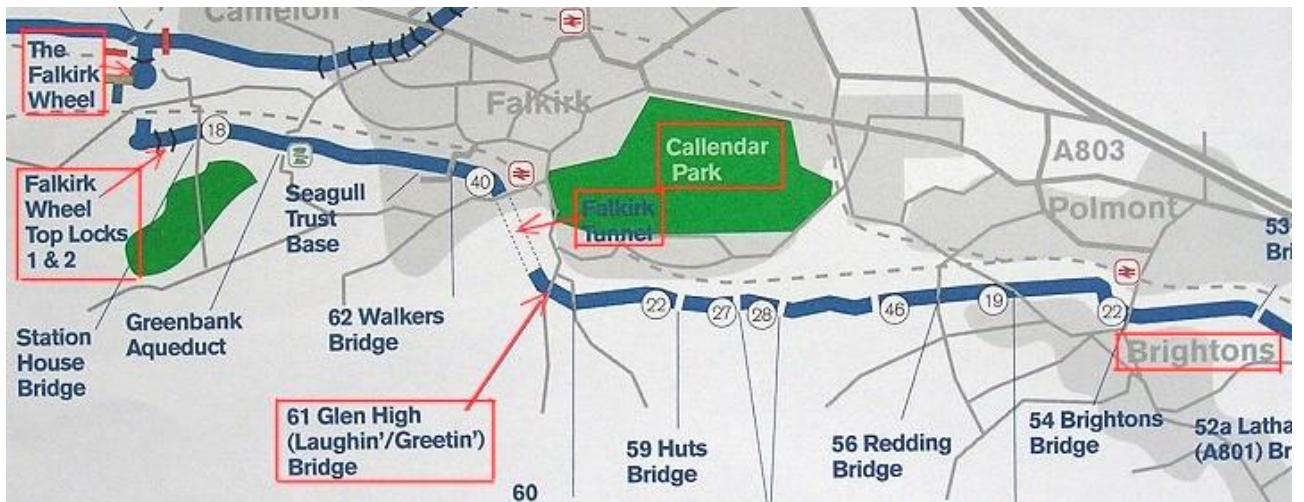


トンネル内部はこんな具合。この岩肌を見てください、スゴイですねー。楽な工事じゃなかったことは一目瞭然。でも、こんな大岩盤を掘り進んだにしては天井が高く案外広々しています。これなら、閉所が怖い人でも何とかもてるかナー？でも、所々にある照明は、運河修復工事が始まった1999年以降に付けたものだそうで、それ以前は真っ暗闇。やっぱりヤバイか。

\*

トンネルを抜けるとすぐ古い石橋をくぐります。また地図をどうぞ。

ファルカーク・トンネルの下にグレン・ハイ・ブリッジ 61 Glen High Bridge というのがあって、カッコ内に Laughin'/Greetin' としてあります。



カッコ内は、この橋のニック・ネームで、ラフィン Laughin' は笑う、グリーティン Greetin' はスコットランドの古語 greet からで、泣く、嘆く、悲しむなどの意味だそうです。英語の greet と語源は同じだそうです、意味は違いますね。



これがその橋ですが、アーチ下辺の両面にはそれぞれ下の写真のような石の彫刻がはめ込まれています。左が泣き顔、右は笑い顔です。泣き顔はいま抜けてきたトンネル方面、笑い顔はエディンバラ方面を向いています。何故、泣いたり笑ったりなのか？



これは運河建設当時の工事請け負い業者や工夫達の泣き笑いの心情を現した、ご愛嬌らしい。　と言うのは、これから先エディンバラ方面の水路は、平坦で比較的楽な工事区間、  
思わず笑いたくなるくらい利潤も上がり、工夫達も潤ったのでしょう。

一方トンネル方面はと言うと、岩盤をうがつ難工事を強いられた先には、更に例の連続1  
1段ロックの建設もしなければならなかった。思わずナキが入るほど、辛いことの連続だ  
ったに違いありません。　トンネルの壁や天井の岩肌のものすごさを見るにつけ、石の面  
でも泣きたくなるのが良く分かります。



彫刻の上には1821という数字が読み取れます。この橋の竣工年なんでしょうね。  
この二つの面は、自分の目に触れる範囲内に運河を通すことを許さなかった横暴なお館様  
への、精一杯の、且つ痛烈な皮肉とも受け取れます。

「決してやられっぱなしにやしねーぞ、石に刻んで歴史に残してやらあー」というわけ。  
背景に当時の貴族や地主階級の強大な権力を考えると、ちょっと愉快じゃありませんか。

\*

ところで、橋の名前の頭には数字が付くのが普通です。この橋は61でしたね。　この運  
河ではエディンバラから始まって西に向かうにつれ数字は大きくなります。ファルカーク  
までの間に1から62までありますが、数字を割り付けた後で新たに出来た橋には数字は  
付かないので、実数は62をはるかに超えます。

イギリスではどの地方の運河でも、橋にはナンバーが付いているので、現在位置の確認に  
役立ちます。　運河ではGPS（カー・ナビ）はいりません。

それから、運河上の所々に丸で囲んだ数字がありますね。これはその地点でUターンできる船の長さを表しています。例えば16だったら16メートルのボートまでOKです。

Little Weaver は長さ47フィート、14.3メートルですから十分のはずなんですけど実際は兩岸ともかなり浅くなっているし、16メートルのスペースで14.3メートルのボートを回すのはそう簡単ではありません。

これはあくまで数字上は不可能ではないよ、ぐらゐの意味と受け止めるべきでしょう。まあ、無理にやろうとすればプロペラを傷めるのがオチですね。

逆に、この印がない所では全く可能性はありません。

\*

いくつかの橋をくぐって、ブライトンズ Brightons という村落に差し掛かる頃になると、運河を囲んでいた深い木立が途切れて視界が広がりました。朝から風を伴った雨が降ったり止んだり二人とも合羽を着たっきり。視界が開けるのは嬉しいけれど、風をさえぎる木立がないのは考えもの、また雨・風が来たらずぶ濡れ必至です。その辺が、同じクルーズでも豪華客船のそれとナロー・ボートの大きな違いで、殆ど両極端と言えるでしょう。ナロー・ボートの旅は全てが手前、サーブしてくれる人は誰も居ません。

合羽・軍手必携。ここで、地図が変わります。



この二枚目の地図を見ると、この辺り、運河のすぐ北側に運河と並行して点線が走ってますね？ これは、エディンバラに向かう鉄道線で、時々こんな風に列車が通ります。線路上の列車を、水に浮いているボートから見下ろすって可笑しいと思いませんか？

特にドオってことはないけど、普段そうそう出くわす場面ではないでしょう？

その反対なら当たり前ですけど・・・。



きて、リンリスゴウも大分近くなってきました。 その少し手前の黄色の星印がエイヴォン・アクエダクト Avon Aqueduct。 次の写真です。 上の地図も確認してください。 エイヴォン河溪谷に架かるこの水道橋は、全長247メートル、谷の最深部での高さは26メートル。 スコットランドにある水道橋では最も長く、最も高いのだそうです。



何度も言いましたが、アクエダクトとは水道橋。 色々な英和を引いて出てくる訳語を並

べてみると、導水管・送水路・導水渠・導水橋・水路橋・水道・水道橋、などなど。要するに低い土地の上に架かっている「水を満たした橋」ですね。そういう橋が、谷や川、道路や鉄道、などをまたぐわけです。

東京には水道橋という地名が残ってますね。日本のそのほかの地方にも、これに似た名前はいくつかあると思いますが、果たしてその水が運河で、実際そこを船が通過するかどうか？ つい最近テレビで熊本県のどこかにある「水道橋」のことを紹介していましたが、それは農業用水を通すためのものでした。日本のどこかに過去・現在を通じて運河の水道橋があったでしょうか？



このアクエダクトから見た景色はこんな風です。

アクエダクトの下は牧場で、羊がノンビリしていました。右手の木立の中にエイヴォン河が流れています。下の地図で R.Avon と書いてある灰色の蛇行線がそれです。写真中央付近の遠い所に古そうな橋がみえるでしょう？ 地図の緑色の星印がそれで、これはエイヴォン河の下流にかかるエイヴォン・ヴァイアダクト Avon Viaduct と呼ばれる古い鉄道橋。さっきの列車もこの橋を渡ってきたのです。

aqueduct と viaduct の違いは、その上に水があるかないか、です。

鉄道橋のはるか向う、丘の右手にはフォース湾 Firth of Forth が見えていました。

この日はずっと雨模様で視界が良くなかったのですが、写真では海がはっきり見えませんが、  
運河がかなり高い所を走っていることは、なんとなく判るでしょう？

何しろここは海拔73メートルです。



\*

ファルカーク・ホイールをクリアしたのは09:45頃だったのでしょうか、14時ちょっと前に赤い星印の場所、リンリスゴウの船溜り、マンス・ロード・ベイسن Manse Road Basin に舫いを取りました。43番の橋マンス・ロード・ブリッジ Manse Road Bridge のすぐそばです。途中、ロックやトンネルでの順番待ちもなく、対向船にもあわず、舫ったボートを通過するときのスピード・ダウンも2~3箇所あっただけで、極めてスムーズ。

運河クルーズのプランをたてる時は、まず予定の行程上にあるロックの総段数と走行マイル数とを加えます。そしてそれを3で割る。こうして得た答をその行程の所要時間と考えるのが無理のない計画だと言われています。ロックがない所なら一時間に3マイル即ち4.8キロのペース、ロックが三段あればそれだけで一時間みておきなさい、ということになります。

例えば、ファルカーク・ホイール~リンリスゴウ間はロックが2段、距離12マイルで合計14。これを3で割れば、答は4.67時間。実際は約4時間で走破できたのですから上々です。

まだ、オン・シーズンにはちょっと早いせいもあるでしょうが、このスムーズさはやはり月曜スタートのお陰でしょう。殆どのクルーズ客は金曜か土曜スタート、だから、もうこの辺でウロウロしてなかったんだと思います。

\*

私達は長年、土・日・祝日の行楽はしないのが当たり前になっています。どんなに混む所でも平日には閑散としていることが多く、宿などは平日割引も期待できます。 仕事にも孫・子の都合にも合わせる必要のない年金暮らしの利点ですね。

そうそう、それで思い出しましたが、ロンドン～ファルカークの鉄道の旅は、2ヶ月ほど前にネットで予約したお陰でとても割安にできました。

イギリスの鉄道運賃はかなり複雑な仕組みになっていて、早割り・往復割引・オフピーク割引などを旨く組み合わせると、信じられないくらい安くなり得ます。

運河の貸しボート屋は空路を利用しにくい田舎町にあることが多く、運河クルーズを計画する時は殆どの場合鉄道旅行が必要になるでしょう。 そんなときは検索サイトで **National Rail** を入力してじっくり調べることをお勧めします。

\*

ベイスンの給水設備から水の補給をしている間にランチ・ビールも済ませ、腹っぺらしにリンリスゴウ探検に出かけました。 昼から呑むのかって？ アッターメーよ。道交法なんて関係ないから酒気帯び運転などとヤボなことは言いません。勿論、酩酊しちやっっちゃダメですけどね。ここは小さな街ですが、船溜りの近くには鉄道駅やスーパーもあって停泊地としては申し分なさそう。 復路での一泊はここにしようと思いました。



リンリスゴウはこじんまりした、こんな町。 地図中央が船溜り Manse Road Basin で

す。その北東200メートル足らずに鉄道駅。ここからエディンバラまで列車なら20数分です。ああ、これが冒頭で触れた運河クルーズ用に市販されているマップの一つ。

その部分拡大写真です。

駅を過ぎるとすぐ中心街ハイ・ストリート、酒類・食品など買い物は何でもOK、食べ物屋も色々あって実に便利です。買い物は後回しにして、中央上部にある **Linlithgow Palace** リンリスゴウ・パレス に行ってみました。

\*

この宮殿は16世紀のスコットランド女王メアリー・スチュアート **Mary Stuart** の生地です。彼女は、並大抵ではない波乱万丈の生涯を送った末、非業の最期を遂げた悲劇の女王と一言で言われています。本を読むと、ホントかいなと目を疑うほどの度重なる不幸の連続で、およそ女性の幸せとは縁のない、悲惨きわまりない、なんとも痛ましい生涯であったようです。

しかし、その多くの部分で不幸の元となったのは、ほかならぬ彼女自身の権力に対する異常なまでの執着だったような気がします。自業自得、で片付けてしまうには余りに無残な、王家の跡継ぎとして生をうけたものの不幸とでも言うべきでしょうか。



宮殿の正面ゲイト。右の塔は宮殿の教会で、塔屋の上の尖った飾りは茨の冠 **Crown of**

Thorn と呼ばれているものです。キリスト受難像が被っているあの冠のつもりらしい。これは1960年に付け足されたものらしいですが、これの設置には賛否両論、大いに論議を呼んだのだとか。 たしかに、他の教会にこういうものが付いているのは見たことがないし、茨の冠だよ、と言われても、へえーっと思えません。 デザイン的にも、13世紀に建てられたという本体とは全くミスマッチですよー。

ところで、地図ではこのゲイトに向かう短い道を **Kirkgate** と書いてありますが、ファルカークのカークと同じなので、あれっと思って辞書をひてみたら **kirk** はスコットランド語で教会のことでした。 ウェールズほどではありませんが、スコットランドでもイングランドでは見かけない独特の綴りをあちこちで目にします。



ゲイトをくぐって宮殿の左手に回ると、こんな風に広々とあつけらかなとした芝生が広がっていました。 宮殿内部の木造部分は、イングランド軍によって焼かれてしまったようで何も残っていません。 現在は廃墟と化していますが、廃墟のまま文化財として大切に保存されているのです。

宮殿の裏手は湖水で、これまたセイセイした景色です。 邸内は一般に無料開放されていますが、地元住民らしい散歩の人がチラホラ見えるだけ。

寂しくなるくらい静かな所でした。





広々した敷地内は全て青々した芝生に覆われ、建物の裏手はこのような木が数本植えられてあるだけの徹底してシンプルな庭園でした。



悲劇的な生涯を送った女王の生地らしく静寂に包まれた廢墟は、それにふさわしい簡素で  
清潔な庭園に囲まれていました。

私たちが宮殿のゲイトをくぐった頃から厚い雲も切れてきて、ようやく青空が見えるよう  
になりました。これでリンリスゴウ探索は終わり。

帰りがけにハイ・ストリートで呑みものを少し補充してボートに戻り、また東に向かいま  
す。 まだ陽は高い。

ではまた。 R & N

\*\*\*\*\*