

---

## 4. 二日目(C)・ Linlithgow ～ Almond Aqueduct

---

またまた二日目です。続きの続きです。

リンリスゴウを出発したのは15:30頃、また東に向かいます。日が長いのでこんな時間でもやっと午後になったかという感覚。走りだすとすぐ、きれいに整備されたトウパス towpath が続いている所に差し掛かりました。ボートからは見えませんが、木立の陰、土手の向うには住宅地があるはずです。



トウパスは今では運河沿いの散歩道。

でも昔は散歩のための道ではありませんでした。tow は曳く、path は小道。二つをくっつけた単語 towpath は引き馬道のことだったので。

イギリスの運河が物資の流通に貢献していた1800年中頃迄は、ディーゼル・エンジンは勿論、小型の船用蒸気機関もまだ実用段階に達していませんでした。だから、運河による物資輸送は専らエンジンの付いていない舳(はしけ)とそれを曳く馬に

頼っていたのです。

今でもイギリスのどこかの運河で、遊覧船を馬に曳かせて、観光客を乗せているところがあったはず、そんな写真を運河雑誌で見た記憶があります。馬が舁を曳く様子は絵でしか見たことがありませんが、それらの写真や絵で見る限り普通は馬一頭だけで舁を曳いていたようです。上の写真のように風のない状態なら、一旦動き出してしまえばそんなに苦勞せずに曳けたのだと思います。

惰力が付いてしまえばしめたもの、あとはもう大した負荷はかからないのでしょう。しかし、反対側から同じように馬に曳かれた舁が来たり、後ろからやたらに早いのが来ると、ちょっと面倒です。どちらかが相手の引き綱をそっくりくぐり抜けなくてはなりません。なぜならトウパスはイギリスのどの運河でも片側にしか設けられていなかったのです。まあ、その頃はそんなに先を急ぐ必要があったとも思えませんから、たまのすれ違いや追い越しのために、反対側にもトウパスを造る費用は無駄と考えたのでしょう。

\*

このユニオン・キャナルの故事アレコレを記録した資料に、面白い記事がありました。1822年にこの運河が開通した当時、エディンバラとグラスゴウ間に高速を謳い文句にした旅客船が運航されたのだそうです。両都市間59マイル、約95キロを、7時間で行けるとというのがウリだったようです。歩くか、馬の背に揺られてゆくか、又は良くても馬車という時代ですから、ゆったりとサロンの椅子に座ったまま、飲食したり談笑したりしながら、この所要時間で着けるのは画期的なことだったのでしょう。そのボートのポスターには **SWIFT** (迅速) と大書してありました。

平均時速13.6キロで、迅速とはね。

そして、その高速船？の船首には大きな鎌が据えられていて、道を譲らない船の引き綱をぶった切って突っ走ったのだそうです。これも、凄い話ですね。正にやりたい放題。いくらなんでも、こんな事が許されるのは例外中の例外で、普通のすれ違いや追越にはそれなりのルールがあったのだらうと思いますけどね。ひょっとしたら、この高速船運航会社は、例の言いたい放題のトンネルの地頭だったのかも・・・。

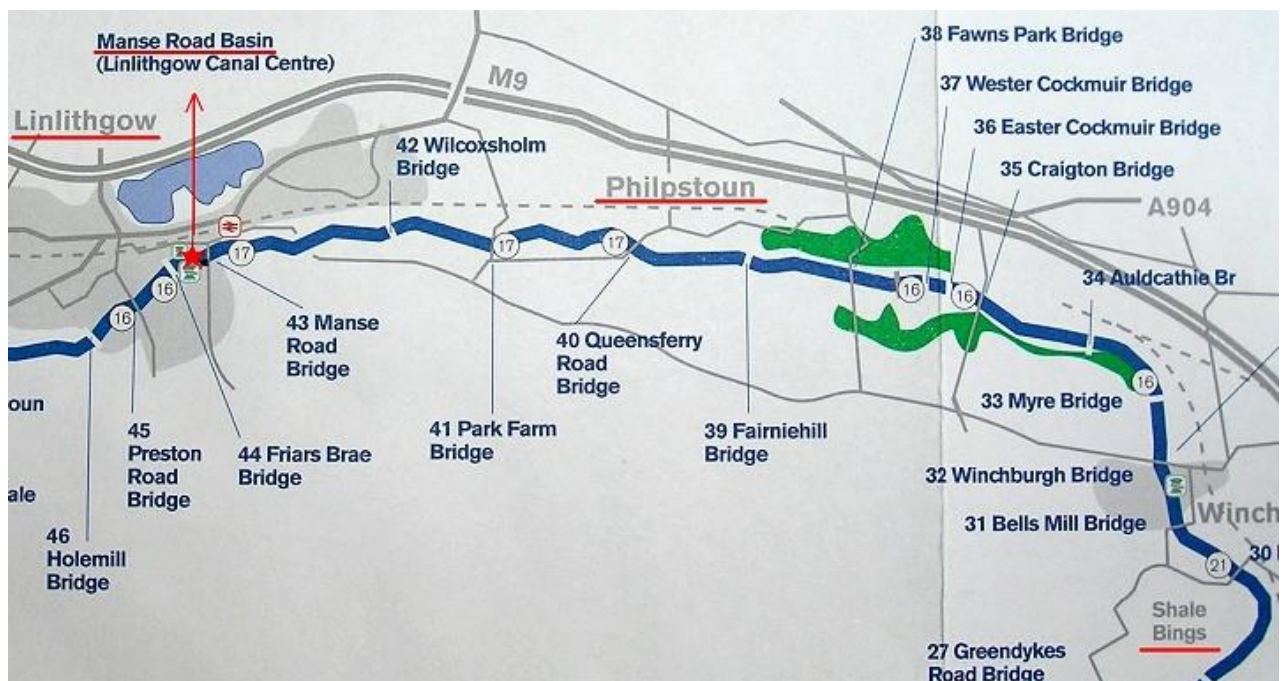
その様子を描いた絵には二頭の馬が縦に並んで走っていて、後ろの馬にまたがった御者が

鞭を振るっていました。この高速ボートの客は例の11段ロックの手前で一旦船を降りて、ロックの反対側まで馬車で移動して、別の高速ボートに乗り換えたのだそうです。11段ものロック通過には時間が掛かりすぎるし、大鎌もロック相手じゃ役にたちませんからね。

\*

両大都市と北海・大西洋を結ぶ、この地の二つの運河は完成から百年ほどはこの地域の物資輸送の大動脈として重要な存在であったのでしょ。しかし、第一次世界大戦終了後は、鉄道網の充実と共に、イギリス全土で運河輸送は急速に衰退していったのです。と同時に、トウパスも荒れるに任せていたようですが、1990年代中頃になって、この二つの運河の修復計画が進むと共に、トウパス整備計画も並行して進められたようです。

現在ではイギリス中の運河で、トウパス・トレッキングやトウパス・サイクリングというスポーツが確立され、広く一般に愛されていて、そのためのガイドブックも多数出版されています。私達も、手軽な、しかも無料の健康法として、毎日一万歩の散歩に努めていますが、こんな散歩道が近くにあったら嬉しいんですけどねー。



地図の中央、フィルプストウン Philpstoun の近くになると、それまでの景色とは一変して、あたり一面なだらかな起伏が連なる田園地帯になってきました。フィルプストウンの *toun* も英語なら *town* と綴る、町・タウン、と言う意味のスコットランド語です。もっとも、この辺に町らしいものは見当たりませんでしたけれど……。



草地の緑は瑞々しく、乳牛がのんびり草を食み、菜の花畑もあちこちに広がってました。



こんな風景を楽しみながら走っているうちに、35番、34番の橋の辺りで右手前方に赤茶けた山が見えてきました。



辺り一面新緑の田園のなかで、そこだけちょっと異様な感じの山でした。なおも近付くと・・・。



こんな山肌です。普通じゃありませんね。どう見ても不自然な感じはぬぐえません。山は一つだけでなくいくつも重なり合っていましたがその総面積は相当なものです。場所的にはどうやら上の地図の右下にあるシェイル・ビングス **Shale Bings** という所らしい。でも、**Shale Bings** ってなんだ？ こんな単語見たことないな一。

なんだかサッパリ判りません。他の地名と較べて字が小さいので、地名ではないらしい。

とにかく、周りの田園風景とはガラリと違った異様なものに見えましたが、ここを通ったときは、結局なんだか判らぬまま、なんだナンダで通りすぎてしまいました。山の反対側、南側に回るとこんな風に山の斜面には草が生えて薄い緑色になっていました。



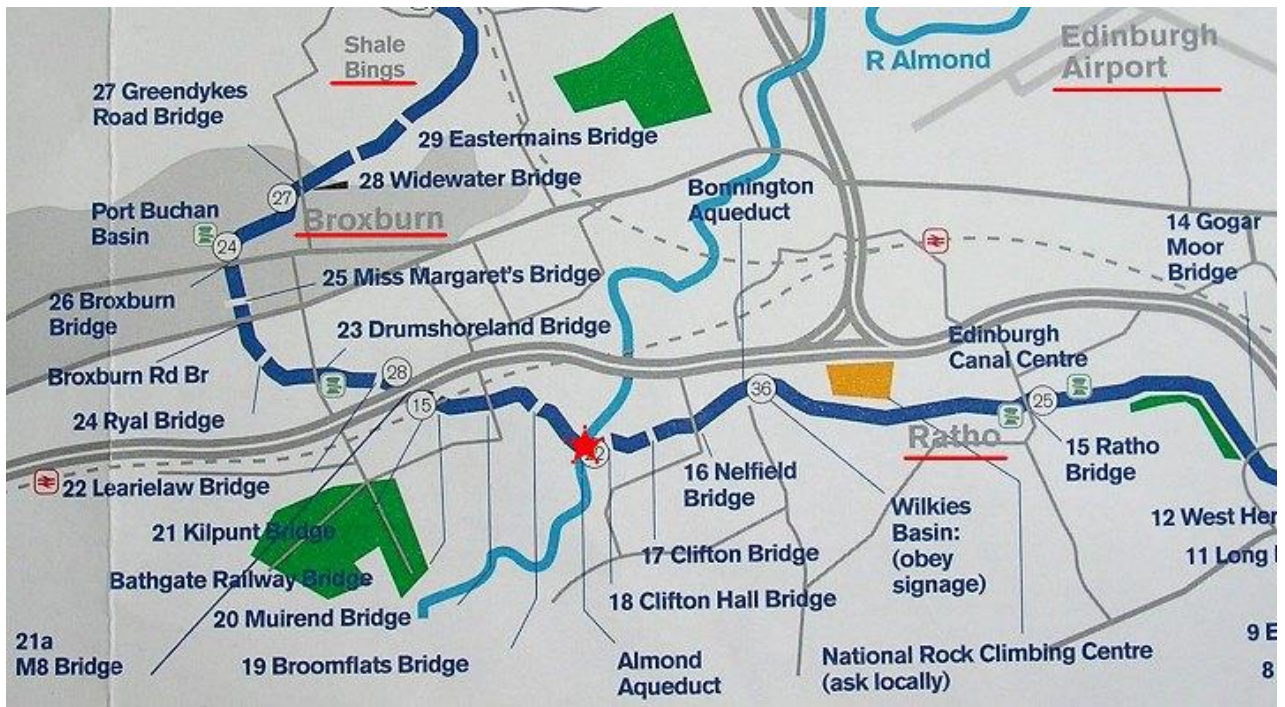
\*

この日船を舫ってから、改めて辞書を引いたり資料を読んだり、ようやくこれが何か判りました。まず、英和。shale は頁岩(けつがん)。  
でも「けつがん」なんて言われてもねー。で、今度は百科辞典。電子辞書って便利ですね。これ一つあればたいいの事は判ります。

「頁岩は、油母頁岩とも言い、これを乾留すると石油に似た油が得られる」とのこと。

もう一度また英和、bing は、山のように積み上げたもの、ボタ山。

これはもう、即、納得。それにしても、こんな単語見たことなかった、短いスペルなのに知らなかったなー。よし、単語は判った。そこで、次なる疑問。何でこんなところにボタ山があるのか？ 次の地図を見てください。



Shale Bings の南にブロックスバーン Broxburn という地名がありますね。

1800年代中頃、この辺りで石炭の探索をしていたジェームズ・ヤング James Young という鉱山技師が油分を含んだ頁岩を発見したのだそうです。早速、彼は頁岩からパラフィン油を抽出する企業を立ち上げ、会社は大成功、彼自身も町も大いにオイル・マネーで潤ったそうです。

こんな、ド田舎で一万人規模の従業員を抱える会社だったそうですから大事業であったわけですね。そして、油を絞った後の頁岩を次々と山のように積み上げていった。それで、あの大きなボタ山ができたわけ。しかし、その頁岩も掘るだけ掘ってしまうと、もうそれっきり。赤茶けたボタ山に緑の草が生えるよりはるかに早く、オイル熱は冷め切って町は死んだように静まり返ったのです。今では煙突一本だに見えません。

なお、この企業家ジェームズ・ヤングは、アフリカ探検史にその名を残す、David Livingstone リビングストンの同級生であり、彼の生涯の友であり、彼の探検を資金面で支えた大スポンサーでもあったそうです。

そして、リビングストンは彼の発見したコンゴ奥地の支流のひとつに、友の名にちなんでヤング川 River Young と名づけたのだそうです。

この辺り、丁度エディンバラ空港の滑走路の延長上で、離着陸する旅客機が、頭上を低空飛行で通過することしきりでした。

今日は、地図右手のラソー Ratho 迄行くつもりでしたが、途中の赤い星印アーモンド・アクエダクト Almond Aqueduct で泊まることになりました。この水道橋を渡りながら周りを見るとかなりいい景色だったので、通過してしまうには惜しいなー、と思っていたところ、水道橋を渡りきったところに小さなベイスンがあったので、そこで急遽ストップしたのです。



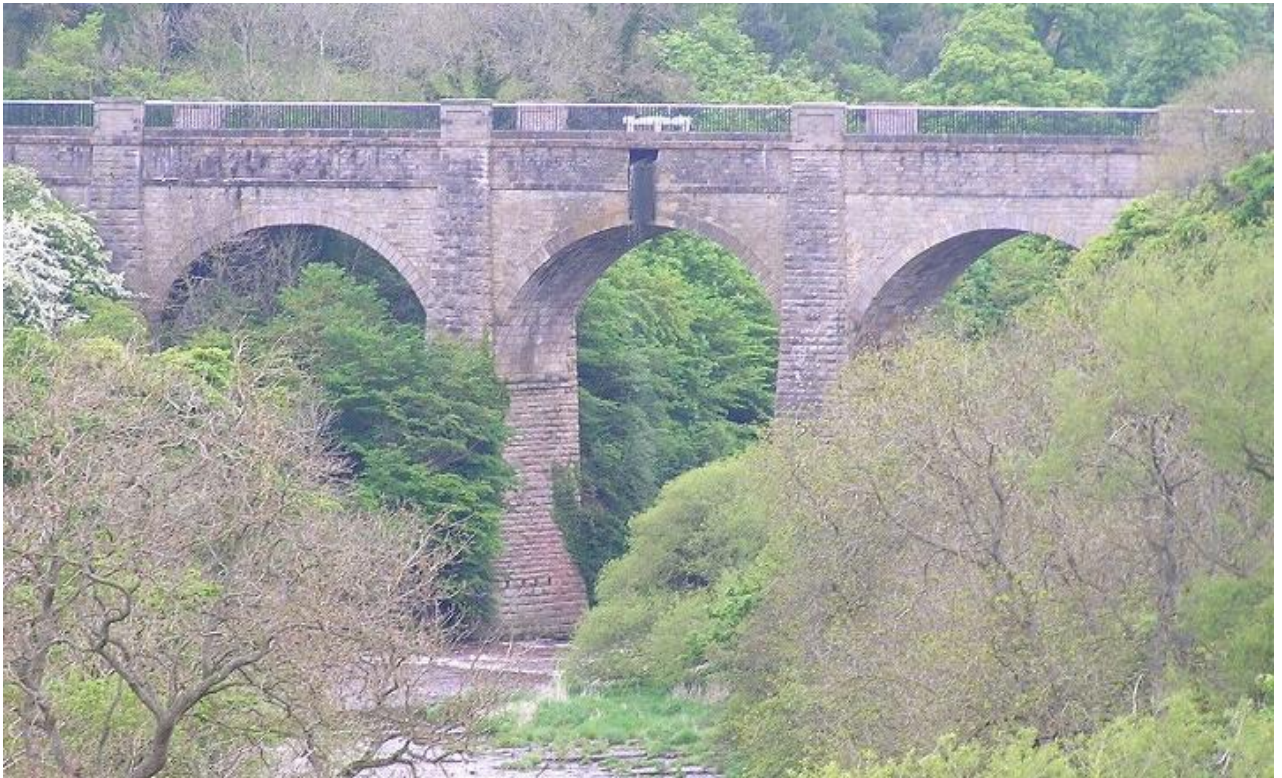
水道橋の下はアーモンド川 River Almond。

溪流でしたが、しょっちゅう雨が降るので、水は澄んでいません。でも、この流れに下りて、水道橋を下から見上げてみたかったです。

ボートを舳って、水道橋の周りを歩いてみました。

ところが、この辺りの両岸は牧場になっていて、川岸に降りて行く道には「私有地・立ち入り禁止」Private Property, No Trespassing なんて立て札があり、これ以上川には近付けませんでした。ケチなヤツですねー。川沿いの散歩ぐらいさせてくれたってヘルもんじゃなかりょうに・・・。





この水道橋は五つのアーチで支えられていますが、これは西から数えて三つのアーチ、橋の最も高い部分でもあります。この真ん中のアーチに黒いシミが見えるでしょう。ここから水をオーバーフローさせているんです。良く見ると水がしたたっているんですが判りますか？これは、コントロール・スルース **Control Sluice** と言って運河の水位を調節する溢水口なんです。

運河には必然的に雨水が流れ込みますし、この標高より高い所で湧き出た水も、小川になって流れ込みます。これらは運河の水位を高める要素。一方、ロックは船が通過すれば、常に水が上から下へ落ちる仕掛けになっています。だから、ロックが沢山ある運河、しかも交通量が多い運河では、毎日かなりの量の水がロックを通過して落ちてゆきます。そのため、極端な例では、雨の少ない夏の間、運河の水位が下がりすぎて機能しなくなり、一時的に通行停止という事態になる運河もあると聞きます。

ところが、このユニオン・キャナルでは、ロックはファルカーク・ホイールの前後に合計三段あるだけ。しかも交通量は、私達がここに来るまでの間、対向船に一隻も会わないと言う少なさ。

更に、スコットランドの気候ときたら、多少ドライになるのは6・7・8月の三ヶ月だ

け。だから、この運河の水はちょっと油断するとあちこちで溢れようとするのでしよう。標高73メートルの場所で水が溢れる、と言うのは余り嬉しくないことですね。

だから、そうなる前にあちこちに安全弁を設ける必要があるのだと思います。その一つが、このコントロール・スルースです。ここ以外にもそういう溢水口は何箇所かで見ましたが、ここのはこの通り高い水道橋の上からの水の落下だから目立つんです。本来、雨水や湧き水は川に流れ込むのが当たり前ですから、こうして水道橋から川の真ん中に落としてやるのは理にかなうと言うもの。なんの害にもならないでしょう。

そして、冬。コントロール・スルースから溢れ落ちる水はツララになります。かつて厳冬期に橋の高さ一杯の23メートルもの大氷柱ができた事があって、遠方からもやってきた見物人を大いに喜ばせたそうです。



アーモンド・アクエダクト脇のベイスンに舫った Little Weaver。

ボートの後方右手から小川が流れ込んでいます。水面にゴミのように浮いているのは、運河沿いの至る所に咲いている白い花がこぼれて、小川から流れ込んできたものです。

\*

ここは、周りに人家が一切見えない静かなところでした。 寂しい、と言い換えてもいいですね。 物騒な所なら要警戒ですが、こんなトコで何かある位なら、安全なトコなんてありやしねーや、と開き直り。

こうして、クルーズ二日目はヤット終わりです。

ではまた。 R & N