
5. 三日目 (A)・Almond Aqueduct ～ Scott Russell Aqueduct

クルーズも三日目、イヨイヨ佳境に・・・と言いたいところですが、これまでを見直すと我ながらややクド過ぎじゃないかと気になります。特に地図を見るミロと何回も言って

いて、地図を見るのが嫌いな人にはウツウしい事だと思います。

しかし、地図マニアとしてはこればかりはどうにもなりません。何しろわが半生は海図上にあり、みたいなもんでしたから。ご勘弁を・・・。

*

二日目の晩は、アーモンド・アクエダクト脇の、小さな、かなり寂しいベイスンで過ごしました。日が暮れると、周りには明りと言うものが全くなく、その上、およそ人間が関

わる音、例えば車が走る音とかは全く聞こえません。

それどころか、その晩は風もなかったので、木の葉が揺れる音も、水のざわめきもなしです。空も厚い雲に覆われているらしく、星一つだに見えません。

テレビのスイッチを切り、ボート内の灯りを消してしまうと、無音の闇が押し寄せます。普段、家に居る時、これほどの真の闇、これほどの無音を経験することは、まずありません。そんな静か過ぎる真っ暗闇も6時間弱、午前4時ごろにはもう辺りが明るくなりだし、同時に小鳥のさえずりも始まり、なにやらホッとしたような気分です。

起き抜けに水だけ一杯飲んで、朝の散歩に出かけました。

まず、昨日アクエダクトを見た所へもう一度行って見ました。牧場の関係者にでも出会えれば、川岸まで通してもらえるかも、と思ったのです。でも人っ子一人見当たらず、動くものは羊と馬だけ。いくら明るくなってはいても、五時前では早すぎたのかも知れません。

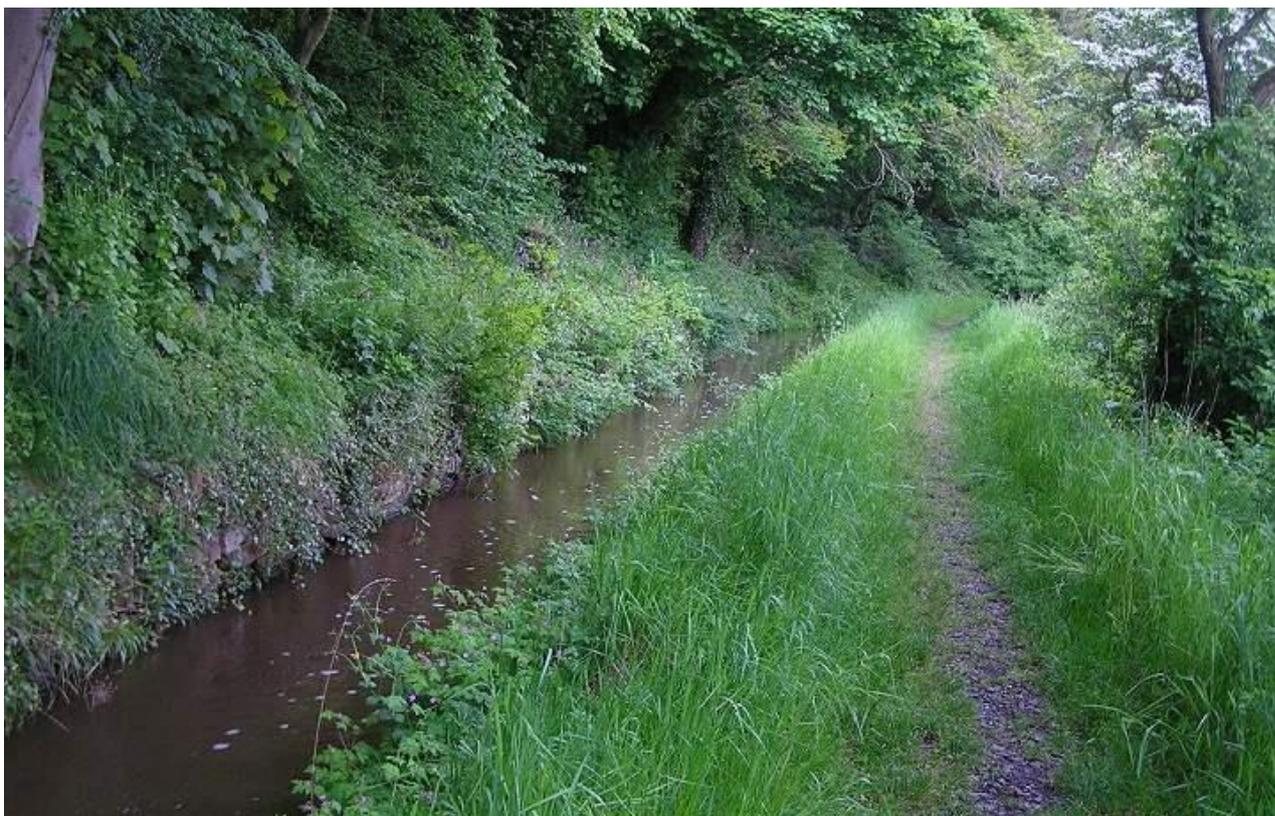
馬が4本の足全部を投げ出してドテッと横倒しに寝ているのを始めて見ました。その馬牧場のはるか向うに、昨日通った例の頁岩(けつがん)のボタ山が頭だけ覗いていました。



なおも川上に歩いてゆくと、木の間隠れに小さい城が見えました。 城と言うのは変かな？ 館と言うべきでしょうか？ 少なくとも戦闘のための城ではなかったようです。



人が住んでいるやら、いないやら。 周りには牧場しか見当たらない所ですから、ひょっとしたらこの辺の牧場全部のオーナーかも知れません。 それなら、あの **No Trespassing!** の立て札も納得。 お館様なんていう人種はそんなもんでしょう。



その朝の散歩道は、ボートの傍に流れ込んでいた小川に沿った小道です。

ドコまで行こうと、たとえ方向には自信のないNでも、これをたどって戻れば迷う心配は皆無。水面にはやはり花びらが浮かんでいます。右上のほうに咲いている白い花を付けた木が至る所にあるんです。

この道は、朝が早いからだけでなく、多分日中でも殆どヒトケがないのだと思います。でもまあ、踏み跡はあるんだから、自然歩道か何かにはなっているのかな？一応この地域は自然公園に指定されているらしい。前の写真二枚もこの散歩道から右手に見え隠れした風景です。

そろそろ腹の虫がグーグー言い出したので、帰ってイングリッシュ・ブレックファーストということにします。おっと、ここでは「スコティッシュ」と言うべきでした。ボートに乗り込む前日、ファルカークのホテルで一泊したんですが、そのレストランでもメニューには「イングリッシュ」ではなく断固として「スコティッシュ・ブレックファースト」とうたってありました。

ドコが違うんだらうと、次の朝注文してみました。何のことはない普通のイングリッシュ・ブレックファーストでした。強いて言えば小さなブラック・プディングが一切れ付

いていただけ。 スコットランド人は、何が何でもイングリッシュと同じにされたくない
んですねー。

*

今日は、午前中にエディンバラまで行ってしまいたいので、7時過ぎに早めの出発。
アーモンド・アクエダクトから運河の終点エディンバラ・キー **Edinburgh Quay** までは
昨日の行程とほぼ同じ11.5マイル、約18.4キロ。4～5時間見れば十分でしょう。

ところで、これまで言ってきたマイルは全てランド・マイル(哩・statute mile)で、シ
ー・マイル(湮・nautical mile)ではありません。 運河では水上であるにも関わらず、
いわゆるランド・マイルを使っています。

*

走り始めてまもなく、このクルーズ始まって以来最初の対向船がやってきました。 私達
のと同じボート屋の船らしい。 窓の形もペイントの塗り方も同じです。 多分彼等は金
曜か土曜スタートで、もうエディンバラまで行ってきたのでしょう。



「ナイス・ウェザー!」と言ってます。 そりゃ、まあ雨は降ってないけど、とてもナイス
とまでは言いかねる曇行きです。 だから「時々はネー!」と答えたら、「アハハ、確

かに!」だって。

彼等のボートは中年夫婦二組同乗でしたが、レディースはキャビン内でオシャベリ、窓越しに手を振っていました。彼等は私たちより2～3日早いスタートで、ずっと降られっぱなしだったのかも知れません。ご婦人二人は、もう雨イヤ、外にはデナイ、と決め込んだのかも。あっ、旦那二人にはそれがナイス・ウェザーだったのかな???

彼等は前後に分かれて当番です。

「ハブ・ア・ナイス・デイ!!」

多分この頃、さすがのスコットランドの気候も、少しずつ変わりつつあったのでしょう。

私達はその後、ひどく降られることもなくクルーズを終えることが出来たのです。

*

ところで、船がすれ違う時は、こんな風にお互いに相手を左手に見て通過するのが、特別の場合を除いて、万国共通の原則です。運河でも然り。左舷対左舷 **port to port** と言います。

よく歩道を歩いていて、向うから来る人とお互いに同じ方向へよけそうになって、慌てて反対側へかわそうとすると、相手も同時に反対側へ行こうとして、ぎょっとしてお互いに立ち止まってしまうことってありますよね。

人間対人間なら、まあ大事には至りませんが、海上の場合、特に動作の鈍い大型船の場合は、こうなるとギョッとどころでは済みません。海上には中央線も分離帯もありません。その点は運河も同じこと。運河の通行方法は、言ってみれば中央線のない道路での車のすれ違いと同じです。

但し、日本の左側通行とは逆で、右側通行ですからお間違えのないように・・・。

陸上交通は国によって左側・右側マチマチですが、国境線のない海上ではそれでは困るのです。だから、海上交通のルールは万国共通でなければなりません。およそ、交通法規というものは、陸上であれ、水上であれ、相手も法規どおりの対応をしてくれるはず、という信頼の原則なくしては成り立ちません。

しかし、残念ながら居るんですねー、その信頼を裏切るヤツが・・・。だから、広い海上でも衝突事故は跡を絶たないのです。

*



さて一時間ぐらい走って、地図の中央、ラソー Ratho という所へ差し掛かりました。この読みはラソーかなー、ラゾーかなーと迷っていましたが、私達の耳で聞いた限りラソーと濁らないのが正しいようです。地名の読みって難しいですね。私達は長崎でも未だに正しく読めない町名・地名は沢山あります。そのちょっと手前には、ナショナル・ロック・クライミング・センターというかなり大掛かりな施設がありましたが、岩登りにはトンと縁も興味もなく横目でにらんで通過。

*



これがラソーの中心。 リンリスゴウ以来久し振りの人家のかたまりです。右手の一番大きな建物はブリッジ・イン Bridge Inn というパブ。 名前の通り、橋にくっついて建っています。 ご承知のとおりパブはパブリック・ハウス public house の短縮語で、こんなド田舎では単なる酒場ではなく、必然的にコミュニティーの中心的役割も兼ねる、文字通りパブリックな存在なのでしょう。 通常、一階は飲食を提供する場所、二階は宿泊できるようになっているようで、名前にイン inn という単語が付いていることが多いですね。

その手前の白い建物はキャナル・センター Canal Centre (運河博物館兼案内所)。 ここに舳っている三隻のボートは、いずれもセンターが運航する乗り合い遊覧ボートです。夏場にはフル稼働するんですが、この時期はまだ動いている様子はなさそうでした。

こういう風に、ボートが舳ってある所を通るときは、舵が効く範囲の最低スピードで、というのがマナー。 デッド・スロー・アヘッド dead slow ahead (極微速前進) です。自分の船の引き波で、舳っているボートを激しく揺らすことがないように、という配慮です。左に見える Little Weaver の引き波が、前のボートすれ違いの時に較べて、ごく小さくなってるでしょう？ こんな調子です。

*



ブリッジ・インの橋をくぐるとその先は、静かなとてもいいベイスンになっていました。

ヨージ、帰りには是非ここでも一泊することにしよう。今夜を入れてあと五泊。エディンバラで二泊、ここで一泊、リンリスゴウで一泊、最後にファルカークでもう一泊。これで勘定は合った。クルーズの楽しみの一つは、一週間の行程の割り振りとどこで泊まるか、を考えること。それをメンドクサイと言ってしまったら身も蓋もありません。そこがパック旅行では味わえない手前船頭の醍醐味でもあります。

個人旅行も同じことですね。

*

さて、ベイスンの先、運河は大きく右に曲がります。すると・・・。



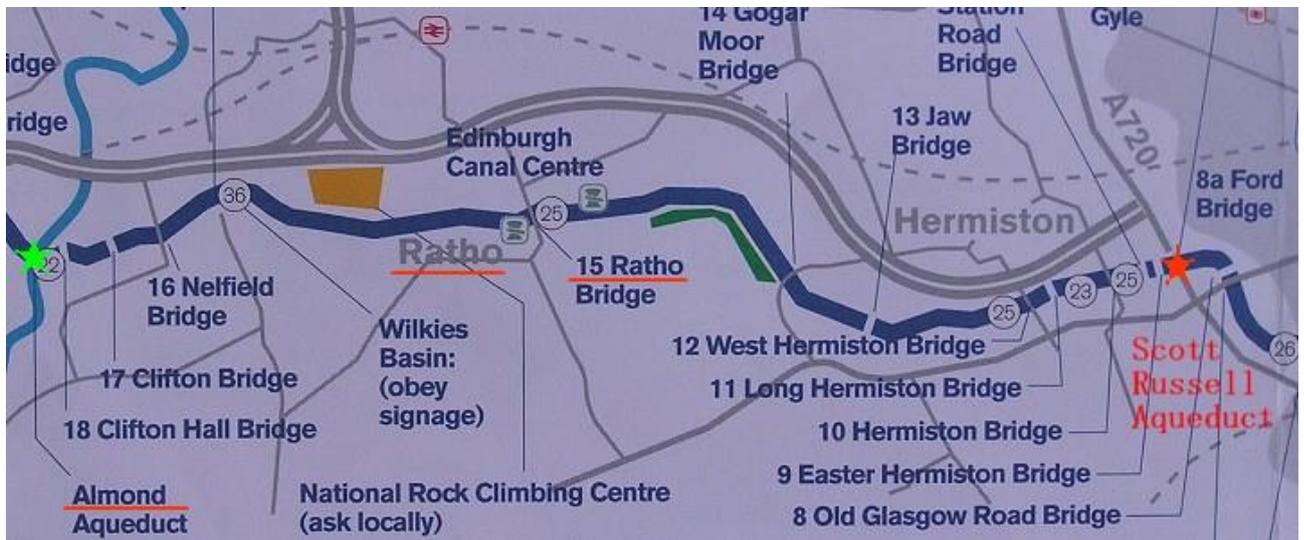
こんな風にボートがずらり。これらはみなプライベート・ボート。私達の **Little Weaver** のような貸ボートではなく、個人所有のマイ・ボート。舫っている浮き桟橋も、自分の庭先の個人所有のものか、マリーナ業者の貸桟橋で年間係留料を払っているものか、でしょう。

こういう桟橋には、電気・水道は勿論、電話まで引いてあるものもあります。もともと電話は今では携帯で用が足りるから重要ではありませんが、とにかく生活に必要なものは揃っています。

イギリスではナロー・ボートに住み着いているリタイヤ組が多く、イングランドの各運河ではこういう光景は珍しくありませんが、この運河ではこんなにかたまっているのはこ

こだけでした。やはりスコットランドの気候は、年寄りが船上生活をするには厳しすぎるのでしょうか。

*



地図の右端、赤い星印はスコット・ラッセル・アクエダクト Scott Russell Aqueduct という水道橋ですが、ここは今まで通ってきたものとはちょっと趣が違います。今まで渡ってきたものは、そこの地形が谷になっているだけでなく、橋の下には大小の差はあっても川が流れていました。しかし、ここには水気は全くありません。

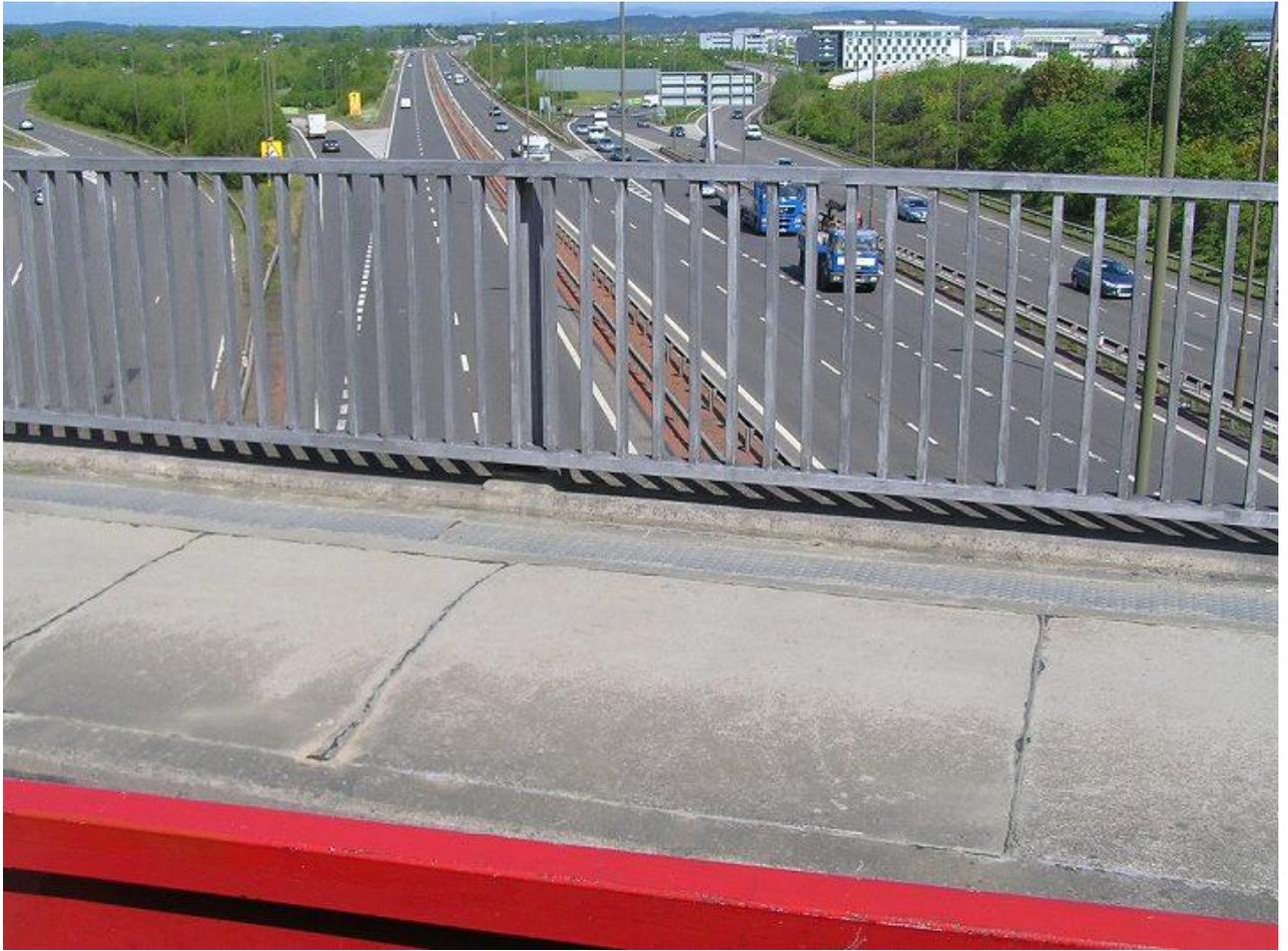
*

星印の少し北のA 7 2 0という数字、このグレーの線は一級国道A 7 2 0号線です。そして、運河と並行して走っている二重線はM 8号という高速自動車道。イギリスでは、M何号という高速自動車道と、A何号という一級国道、それにB何号という二級国道、この三種が幹線道路です。

A 7 2 0号線もM 8号線もかなり立派な道路ですが、交通量は日本の高速道や国道とは比べ物になりません、ガラガラです。このアクエダクトはA 7 2 0号線をまたぐためのものなのです。

次の画像、一見、歩道橋の上から下の道路を見ている感じがしますが、そうではありませんよ。手前の赤いペイント塗装の部分は Little Weaver のコックピットの手摺、その向うはトウパスです。

そして、真ん中の片側二車線、計4車線がA 7 2 0号線、その両側はM 8号線とのジャンクションに至る道路です。



このアクエダクトは、他の石造りのとは違う近代的なコンクリート造りですが、それもそのはず、これは旧運河に架かっていたものではありません。これが完成したのは1989

年だそうで、運河全体の修復計画が具体化するよりはるかに早い時期だったのです。

運河はいつか「必ず」修復されると信じて、道路整備と同時にアクエダクトの改修を先にやってしまった、ということらしい。いい度胸ですね。運河修復計画が頓挫した

ら、全く「無駄な工事」ということになったかも知れないのに……。しかし、見込み通り運河修復は実現した。

そうならみれば、それ以後にこのアクエダクトの工事をする為には、折角造った幹線道路を一時閉鎖する必要に迫られたでしょうから、結果的に「先見の明があった」ということになります。「勇気ある決断」だったわけ。為政者への評価の如何は正に紙一重。

*

この水道橋の名前は、科学者であり、造船技師でもあったジョン・スコット・ラッセル

Jhon Scott Russell という人の名にちなんだものだそうです。彼は「孤立波理論」

Solitary Wave Theory という学説を唱えたことで知られる、ということになっていま

す。スンマセン、私は知りませんでしたけど。



孤立波理論なんて何がなにやらサッパリですが、こんにちの応用科学、特に光ファイバーや流体力学の分野に大いに貢献する理論なんだそうです。

といわれてもヤッパリ???ですけどね。

彼は、このユニオン・キャナルで、馬が曳く高速ボートが造った波を見て、その理論のヒントを得たと伝えられています。運河を高速で走っていたボートが何らかの理由で急停止した、すると船首で造られた波が、ボートが止まったことによりボートを離れて、独立して前方に進んで行った、これが孤立波というものだそうです。

それを見たラッセルの頭の中で何かがハジけたんでしょう。トウパスを散歩するんでもボンヤリ歩いてちゃいけませんね。それ以来、彼はトウパスに馬を走らせ、時には1マイル以上も波を追いかけて、馬上から観察を続けたのだそうです。

運河では巾の限られた静かな水面が前方に広がるだけだから、波は拡散することなく減衰の度合いも小さかったのでしょう。海面や湖面ではそうはいかないから、やはり運河あつての発見だったと言えるでしょうね。

そして、彼は1834年に孤立波の理論を確立して発表したのですが、その当時は誰も彼の理論に注目してくれなかったらしい。結局その理論が日の目を見たのは1960年、

彼の没後78年も経ってからだったそうです。あまりに進んだ頭脳を持っていても、ハタがついてこないとどうもナランわけ。悔しかったでしょうねー。

彼が最初に見てヒントを得たのが、例の大鎌をすえた高速ボートの波だったとしたら、「やりたい放題」も現代科学の発展に大いに貢献したことになりますか。

林檎の落ちるのを見て万有引力を考えたり、「やりたい放題」の波をみて光ファイバーに役立つ理論が頭に浮かんだり、昔のイギリス人もケッコーやりますねー。

こっちはせいぜい今夜の晩酌のアテぐらいしか考えてないけど・・・。

ではまた。 R & N

* * * * *

(おねがい)

案内メールでお知らせたように、この運河巡航記はナロー・ボートを一週間借りて、スコットランドの運河をクルーズしたときのお話です。これは皆さんに運河クルーズの疑似体験を楽しんで頂くことと、将来どなたかが自分もそんなクルーズをと思い立たれた時、何らかのご参考になればと書き始めたものです。

しかし、私自身はプロの船乗りでしたし、二人とも運河クルーズは既に4回目の経験で、初めてクルーズを計画したときに「何を一番知りたかったか」を忘れていました。

ですから、皆さんが「これを知りたい」というポイントを必ずしも解っていないかもしれません。もし、そういうご要望などがありましたら、何なりとお知らせ下さい。そのほか、読後のご感想などもお聞かせいただければ嬉しいです。

宛先は以下の通りです。R・Nどちら宛てでも結構ですし、内容は何でもかまいません。お便り、お待ちしております。

R宛て： cap666@coffee.ocn.ne.jp

N宛て： nori3721@aria.ocn.ne.jp

* * * * *