
1 1. 六日目・Ratho ～ Linlithgow・橋いろいろ

前号の記述に下記の通り一箇所勘違いがありましたので、お詫びして訂正致します。
船長室について「位置はブリッジの一段下のデッキ」と書いてしまいましたが、正しくは「二段下の」でした。 言い訳っぽいですが、実はミスったのは次のような下地があったんです。

一般商船、特に大型船では殆どの場合「一段下」なんです。 もう決まりきったように、ブリッジ(操舵室)の「一段下のデッキの前面・右舷側」に船長室が配置されています。私は延べ67隻の船に乗りましたがそのうちのわずか9隻だけが例外でした。 延べ、と言うのは同じ船に数年後再び乗ることが何度かあったからです。

それにしてもこの数は同業の人でも多分ビックリという多さで、一年一隻として40年なら40隻位までが普通でしょう。 これには色々と理由がありますが、やめときましょう、長くなるばかりだから……。

さて、その9隻のうちの5隻は帆船または元帆船で、商船と帆船では船型が全く違うのですから当たり前と言えは当たり前。

残る4隻のうち1隻は小さい海洋調査船、もう1隻は浚渫船で、これらはいずれも一般商船ではなく、典型的配置でなくてもこれまた当たり前。

純然たる商船としては2隻だけが典型的な配置でなかった訳ですが、そのうち1隻は、元々は典型的配置だった撒荷運搬船を自動車専用船に改造したのもので、船長室の位置が変わったわけではなく、ブリッジの位置が変わったのでした。

結局、初めから船長室がブリッジの直下になかったのは1隻の自動車船だけでした。その船の船長室はブリッジのすぐ後ろ側で、やはり右舷。 しかもデイルームは操舵室より右舷側に張り出していてデスクの位置から前と右横が見えました。

この船の居住区はブリッジの後ろにしかなく、一段下はもう自動車を積むスペースだったのです。これは例外中の例外です。何故、殆どの商船の船長室が操舵室直下の前面右舷に配置されるか、については色々な説があるようですが、何か緊急事態に陥った時、船長が出来るだけ短時間でブリッジに行ける事、はかかなり重要な意味を持ちます。

だから船長室と操舵室は成るべく近い方がいい、ということは言えます。階段一つ駆け上がればブリッジという位置、居住区のなかでブリッジに一番近い位置、は最適と言えるでしょう。

さっきの自動車船はべつとして、一般商船ではブリッジのデッキには居住区がないのが普通です。また何故、右舷側かについては、次のようなことを言う人もあります。

細かいことは省きますが、海上衝突予防法（海上での道交法みたいな法律）では、二隻の船が海上で横切り状態になって衝突の危険が生じた時は、相手の船を自分の右手に見るほうが衝突を回避する動作をしなければならない、としています。

だから、操舵室に居る当直者がボケっとしてそれを見落としても、一段下の居室に居る船長がそのことに気付けばブリッジに駆け上がって何とか間に合うかも知れない、そのためには自船の右舷前方にいる相手を見やすい位置のほうがいい、というわけ。しかし、この説はちょっと眉唾です。

船長が自室に引っ込んでからも右前方の監視をするなんて馬鹿げています。そんなに心配ならずっとブリッジに居ればいいのです。自分以外は全て外国人という環境に長く居た私は、そうせざるを得ないことも度々ありました。

さて、ここでチョット考えてみてください。

上記の、衝突の危険がある状況で「相手を右に見る」ということは「相手の左舷を見る」と言うことになりますね。だから、左舷灯は紅灯、危険色にしてあるのでしょうか。反対の右舷灯は緑色です。紅灯を見たらよける、緑色灯ならOKというわけ。OK？

もう一つ、船では原則的に右舷が上席・優先です。 もっと細かく言うと、最上位は右舷の一番外側、次いで左舷の一番外側、右舷の外から二番目、左舷の外から二番目・・・という順序です。 船内の配置が全てそうなっているかどうかは別として、基本的にはそう考えていいでしょう。

女王陛下が乗っていない一般商船では言うまでもなく船長が最上位です。

ちなみに女王陛下の居室は右舷側でした。間違いなく・・・。

*

さて、一夜を明かした次の朝、ラソー・ベイスンはこんな風に明けてきました。



昇ったばかりの陽を浴びて橋は輝いています。 白鳥のカップルもノンビリ朝の散歩におでかけ。 この二羽は夜の間、左端でまだ寝こけている鴨と一緒に、岸の草の上で寝ていたのです。

真似したわけじゃないですが、私達もいつものとおり朝の散歩。 まず、橋を渡って対岸に行ってみました。

*

橋のすぐ脇にはテーブルとベンチがあり、その横に変わった形の記念碑がありました。



記念碑の両面にはそれぞれこんな銅版のレリーフが貼り付けてありました。



写真ではちょっと見にくいですが、馬子が馬を曳き、その馬がナロー・ボートを曳いて運河を行き来している様子が描かれています。

そして、The Union Canal ~ linking Ratho's past, present and future (ラソーの過去・現在及び未来に連なるユニオン運河) という言葉も添えられています。

台の上にはナロー・ボートを馬が曳いている彫刻。正にこれがエンジンのない時代の様子そのものでしょう。そして、ここにも白鳥が二羽・・・、まさか、さっきのヤツはここから出てきたんじゃないでしょうねー。

反対側のレリーフには、ラソー周辺の運河の略図と沿線に咲く花らしい8種類の植物があらわっていました。また、ここには **It's all on the level!** (全てが水平面上だ!) と感嘆符付きの文言が彫られていました。



エディンバラからファルカークのホイール・トップ・ロックまで総延長34マイル(54.4 km)のユニオン運河に、一つもロックを設けず、等高線に沿ってあくまで同一水平面で完結させたことを関係者は一様に少なからず誇らしく思っていたことが察しられます。

勿論「等高線に沿う」と言っても、何箇所かの谷をアクエダクトでまたぐことは例外です。谷にぶつかった場合、あくまで等高線にこだわると源流部付近まで遡ることになり現実的ではありません。アクエダクトを造る方が時間的にも費用の面でも得策でしょう。

とにかく、こうして感嘆符付きのレリーフになるくらいですから、イギリスではこの運河のほかにこれだけの距離をロックなしで走行できる所は多分ないのでしょう。少なくとも私達がこれまでに調べたことのある運河では、そういうものは一つも記憶にありません。

何故そう言いきれるかという、イギリスの各運河のロックの数に関してはかなりシツコク調べていたからです。私達はこれまでいつも一週間のクルーズを目処にしてきまし

た。その限られた時間内で、ユックリ・ペースは崩さず、しかも成るべく長い距離を走ろうとすればロック通過に要する時間は無駄になります。勿論、ロック通過も運河の旅の楽しみの一つではありますが、あまりに多いと「仕事をしに来たんじゃないよ」と言いたくなるのも事実です。

だから、クルーズする運河の選定条件の一つとして予定行程中のロックの数は慎重にチェックしていたのです。少しはあって欲しい、でも多すぎでは困る、というワガママな注文です。そんな事情から、各運河のロック数の多寡には大いに関心があったのです。そして、このユニオン運河のことを詳しく調べ始めた時、ロックのない運河をコンツァー・キャナル contour canal=等高線運河と呼ぶことを始めて知って、へーと思ったのです。



朝露を踏んでトウパスを歩いてゆくとこんな椅子がありました。本体は青銅、座板は木製で温かみがあります。背もたれに Resting Place と記された銅版が貼り付けられていました。御休み処、ですね。この椅子の背もたれの頭にも白鳥がついていました。どうやら白鳥はラソーにとって「村の鳥」的な存在らしいです。

ところで、イギリスではこんな風にトウパスのそこここに、個人の費用でベンチやチェアを設置する慣わしがあるようで、この運河以外の場所でも見たことがあります。

この椅子のは見落としましたが、そういう椅子にはどこかにそれを設置した人、即ち費用を負担した人の名前を小さく、目立たぬように入れてあります。

デザインは個々には違うけれど、その地域全体として調和するように配慮されている様子が見て取れます。この椅子もさっきの記念碑となんとなく似た雰囲気があるでしょう？

記念碑の周りにあったほかのベンチやテーブルとも・・・。

いいことですね。この椅子のように座板以外が金属製ならかなり長持ちするでしょう。寄付した本人はとっくにこの世に居なくなっても、椅子は末永く人の役に立つわけです。日本のバス停などでよく見るベンチのように、ケバい広告を入れたりしたらブチコワシですけどね。しかもそういうベンチは殆どが安直な造りでどこかどう壊れてしまってますね。

*

それにしてもラソーの朝の散歩は実に気分のいいものでした。



*

ドッチを向いても水鏡。



周りに集落があるとは思えない静けさ、清潔さは特筆モノです。このユニオン運河全体に言えることですが、ボートの絶対数が少ないためか、それが単に未だ本格的なシーズンに入っていないからなのか、今までに経験した四箇所運河の中でも特別静かな雰囲気であったと言えます。

これに次いで静かな環境だったのはアイルランド北部の運河でしたが、いずれも冬季には厳しい寒さが考えられる土地です。暖国育ちの私達にとって、これが「北の国」という印象の強い所でした。

その中でもこのラソーは別格。だからこそ、全体に静かなこの運河の中でも、特にこの近くにはリタイヤ組のボートがかたまってパーマネントに係留されているのだと思います。エディンバラ・キーで出会った老人夫婦もラソーのよさを嬉しそうに話していました。

今日はこれからリンリスゴウまで14マイル、約22キロの移動です。 所要時間は？
 (距離のマイル数+ロック数) ÷ 3、でしたね。 ここにはロックはないんだから単純に
 距離のマイル数を3で割ればいいんです。 $14 \div 3 \approx 4.7$ 、4～5時間と見ればOK。

8時に出れば昼過ぎには着けるはず。

*

さて、今回はこの運河でくぐった橋のいくつかを紹介したいと思います。
 これまでに出てきたなかで特徴のあったのは、例の「泣き笑いの橋」と「リフト・ブリッ
 ジ」だと思います。 このほかにも色々なタイプの橋が運河に架かっています。

エディンバラ～ファルカーク間には橋番号の付いたものは62番まで。 そのほかに、番
 号が全くないものや、番号はついていても何番のAとか何番のBとかいうものもあります。
 これらは運河が完成して、橋番号を割り振った時には存在しなかったもので、それらを数
 えてみたら全部で22ありました。 結局、 $62 + 22$ で片道合計84もの橋をくぐった
 わけです。

エディンバラ・キーに最も近いリフト・ブリッジも番号がない口で、運河完成時にはなかつ
 たことが分かります。 電動で持ち上げるんだから、1800年代初頭の運河建設当時
 のものでないことは当然ですね。

*

さっきのラソー・ブリッジ (橋番号15番) は橋の下面、ボートの通るところはアーチ
 で、上面、道路面と欄干はもっと緩やかな円弧になっています。 この形はこの運河に架
 かる橋の典型的なスタイルで、運河建設と並行して造られた古い石造りの橋の大部分はこ
 の形だと思います。

ではまず、アーチ橋のいくつか・・・。



橋番号14番、Gogar Moor Bridge ゴガー・ムーア・ブリッジ。これはラソーにあるブリッジのひとつ、エディンバラ寄りのもので、形は全く同じです。



橋番号21番、Kilpunt Bridge キルパント・ブリッジ。この橋は往路一泊したアーモ

ンド・アクエダクトと例の頁岩(ケツガン)のボタ山の間にあったもので、やはり下面アーチと緩やかな円弧の上面道路の組み合わせ。

*



橋番号18番、Clifton Hall Bridge クリフトン・ホール・ブリッジ。この橋はアーチ橋ではありますが、上面、道路面は平面、欄干も直線的です。運河水面と道路面の高低差が充分あれば、道路面を円弧にする必要はなくなってこうなるのだと思います。

*

こんな風に石造りのアーチ橋は殆ど同じ構造です。多分、運河建設当時の標準的工法だったのでしょう。アーチのキーストーン（keystone=要石=アーチ最上部の石）に、橋番号が掘り込んであります。

橋番号のある古い石橋は大抵こういう風に表示しています。

*

次は形や構造材のバリエーション。



この橋はエディンバラ市街地に近い住宅地の中にあったもの。石造りではありますが、全て直線で構成されていて、橋番号もありません。ということは今までのアーチ橋より新しく、運河の沿線に住宅地が造成されてから必要に迫られて造ったものと思われます。一見、石造りに見えますが、多分、桁の部分には鋼材が使われているか、実は全体が鉄筋コンクリート製で、石はタイルのように貼り付けてあるだけかも知れません。



これは緩やかな弧を描く全鋼鉄製の橋。これも市街地に近いところの物です。左の方に見える斜めの橋脚はひとつ先の鉄筋コンクリート橋のもので、これらはいずれも新しい物ですから、当然、橋番号はありません。

*

次はエディンバラ～ファルカーク間にあるのではなく、私達の出発点であるボート屋の棧橋とファルカーク・ホイールの間にあったものです。

この部分は既にユニオン運河ではなく、フォース湾(北海)からグラスゴーをへてクライド湾(大西洋)に抜けるフォース・アンド・クライド運河です。橋番号はありません。



休日の日中はこのようにファルカーク・ホイールの見物客がぞろぞろ通ります。

この橋にはいくつかの特徴があります。

まず、木製であることと歩行者専用であること。そして、この通り橋と運河水面は5～60センチしかありませんから、ここをボートが通るためには橋をどうにかしなければなりません。だから可動橋で、この橋は水平に90度回転するんです。こういう橋をスウィング swing ブリッジ、または、スウィブル swivel ブリッジと呼びます。

*



今、右手前に見えるボートが橋の向うに行こうとして待機しています。これは橋が左旋回を始めたところ。橋がこちら側に旋回を始めて、左端は既に対岸から離れて向うの水面が見え始めてます。この橋は歩行者専用の木製ですから重量もそれほどではないのでし
ょう、橋は両側に斜めに走っている鉄の丸棒 (topping lift) で支えられています。



橋が90度旋回して運河の岸に平行になると、ボートは橋の上に立っている黒服の橋番の合図に従って橋を通過します。このとき、橋の両側の歩道は柵で遮断されます。

*

私が現役の頃経験したスウィング・ブリッジの珍しいものは、橋そのものが多数の鋼鉄製ボート型フロートに乗っている、言い換えれば橋そのものが水に浮いているというものです。そこを通過する船が来ると上の写真と同じように水平に90度旋回するんですが、橋は多数のフロートに乗ったまま旋回して片方の岸に平行になり、水路を開けます。

その橋は何万トンという大型船も通行する広い水路に架かっているので長さも長いし、車が通る広い道路のものなので、鋼鉄製の橋の総重量はかなりのものでしょう。だから上の歩行者用木製橋のような構造では橋の重量を支えきれないんですね。

*



冬、越後の国ではトンネルをぬけると雪国になるらしいですが、この時期、ここでは橋をくぐると菜の花畑です。冬になればここもやはり雪景色なんでしょうけどね。

*

今日の泊まりは、往路、給水のために寄ったリンリスゴウ、あの悲劇の女王メアリー・ステュワートの生誕の地。 昼過ぎ到着。 昼食後今度は列車でエディンバラに行ってみようと思います。

ではまた来週。 R & N

* * * * *