

随筆

# 各地の水辺を訪ねる-3

## ライン川の航行

亀田 泰武\*

### 1. はじめに

欧州を横断して流れるライン川は、スイスから流れてくる大量の雪解け水により豊富な流れである関係か、産業と観光の舟運が盛んである。

ライン川流域のマインツからコブレンツの間は川辺に立つ数々の古城が中世の香りを醸し出し、観光名所になっている。城がこんなに狭い地域に並んでいるのは川を行き来する船から通行税を取るために、領主たちがこぞって城を建てたため、いわば城は税関の砦であった。

時間の制約されるツアーの場合はそのうちの、リュースハイムからザンクト・ゴアール間のおよそ2時間の船旅を利用する。ハイネの詩「なじかは知らねど

…」で有名なローレイの岩山は観光のシンボルとなっている。

コブレンツから下流、ボンまでの間も古城が並び、観光船が走っている。

イギリスでは、かつて物流の中心であった網の目に発達した運河がよく保存されているが、全くレジャー観光用になっているのに、ライン川では大型の貨物船やホテル船が多数航行している。

### 2. ラインの流れ

かつて真夏に訪れたスイスのツェルンは、けっこう大きなフィーヴァルトシュテッテ湖の流れ出し口にあり、その膨大な水量に驚いたが、ここだけでなくインターラーケンからのトーン湖、チューリッヒ湖、ボーデン湖と多数の水源から大量のアルプスからの雪解け水が流れ出している。

スイス東のクール付近でフォルダーライン川とヒンターライン川が合流してライン川がはじまる。ライン



ライン川沿いの町と名所



ウインケラー・アウエー付近  
導流堤の陸側に内湖のような広い水面が広がっていて、川幅は約600mもある。リュースハイム上流

\*KAMEDA Yasutake, (NPO)21世紀水倶楽部理事長  
URL <http://www.mizumirai.net/sitema/>

川はボーデン湖に入り、その下流のウンター湖から流れ出し、これにチューリッヒ湖やルツェルンからの流れが合流する。バーゼルからは独仏国境沿いに、すぐ東のドナウ川の源流であるシュバルツバルトを見ながら北上していき、河口近くのオランダの流量は夏1900t/秒、冬2600t/秒にもなる。

クルーズ区間の川幅は広いところでは1 km近くあり、大きな川中島もある。狭いところでは150mくらい。

### 3. ライン川クルーズ

乗船したのは2012年の8月。希望のツアーが満員で、しかたなく個人旅行にしたが、ドイツはユーロ安もあり四つ星ホテルが一泊1万円程度で高くなくありがたかった。お盆時期はツアー料金が大変高くなってしかも満席が多いが、鉄道など公共交通がうまく使えるところで、少し旅程を変えた個人旅行であれば経済的なようである。

フランクフルトを拠点にしていたので、利用客が多く、ドイツレールパスで乗れるKDライン社の船が発するマインツが近いので、電車で行きそこから乗船した。主なライン川クルーズはマインツ発と下流のコブレンツ発があり、途中いくつもの停泊地に寄っていく。マインツを8:45に出航してコブレンツに14:10到着予定の便を利用した。乗船時間は予定では5時間25分であったが観光シーズンで途中の混雑により相当遅れた。一方、コブレンツから遡る場合は8時間30分かかかる。小学校の流水算を思い出してみた。距離を84kmとして計算すると船の速さ時速13km、川の流れは時速3kmとなるが、流れはもっと速そうなので、どうなのだろうか。

コブレンツの下流もボンまで古城が並んでいてマイ



リュエデスハイムの船着き場  
沢山の人が船を待っていた。



MS STOLZENFELS号

ンツ-コブレンツとほぼ同距離で、クルーズも多い。

乗った船はMS STOLZENFELS号で、1979年に建造され、全長70m、全幅10mで乗客は通常数百人、最大千人乗船可能。隅田川の水バスは長さ30mちょっとで幅約8mくらいである。

船はコブレンツが終点でなく、また下流に向かい、ボンの先のコロニに20:00到着予定であった。

写真撮影では、日差しの方向を考えなくては行けない。逆光になるとだいたいいい写真が撮れない。今回船は北上するので船首側がいいことになる。視界が良いことと、窓があると室内の映り込みなどがあるため、写真撮りには上のデッキがいい。幸いこの船は上の前部デッキがオープンで、各自いすを持って好きなおくようになっていた。

多くの船では前部の上部が操舵室になっていて、乗客が写真撮りできないようになっていて。早めに港に行っていたので、船首近くの壁際のいい席を確保できた。これが幸いであった。8月中旬の乗客が最も多くなる時期で、出航してあまり時間が経たないリュエデスハイムくらいになると前部デッキは満席となり、立っている人も多くなった。

ツアーだとこのあたりから乗船することが多く、観光シーズンでは景色が見にくくなる。

ただ、リュエデスハイム始発の便もあり、こちらを利用できる。

### 4. 船舶の航行

城塞など回りの風景もあるが、すれ違う細長い多数の船を見ているのも楽しい。タンカー、コンテナ船、土砂運搬船など貨物船が多いが、観光船やホテル船などもけっこう走っている。コンテナ輸送は鉄道とよく競争できるなという感じである。確かに外港で積み替え



船が数珠つなぎの状態

て、内陸まで行ってそこからトラックに積み替えればあまりコストもかからないようである。

クルーズの途中一番混んでいると思われるところではさかのぼる船が7隻ほど数珠つなぎになっていた。

大きな船は長さ135m、幅17m、3500tにもなり、細長い船が多いので、故障や事故の際に動きがとれるのだろうかと心配になる。ライン川を走る船には規制があり、動力源の二重化、喫水位置の表示、回転性能等が定められている。

一度、二つの船体を並べて横つなぎしたコンテナ船を見かけた。ライン川ではこういうことも許されるようである。

貨物船の多くは船尾に乗用車を載せている。一般に波止場の足が良くないので、下ろして使っているのだろうか。

航行する船はライン川だけでなく、マインツからマイン川をさかのぼりフランクフルトを通過して交通の動脈となっているライン・マイン・ドナウ運河を経てドナウ川まで航行ができる。

またここより約60km上流のマンハイムから東へ遡るネッカー川でもハイデルベルグより上流で川が細くなっても大きな貨物船が来ていた。

また110km上流のストラスブールからミュールーズを経てソーヌ川、ローヌ川から地中海に入る112もの閘門を持つ224kmのローヌ・ライン運河もある。ここはライン川のような大型船の航行できるような計画があったが実現していない。

ライン本流でも上流のスイスのバーゼルまでいくホテル船クルーズがある。

## 5. ライン・マイン・ドナウ運河

ライン川を航行する船はマインツ付近で流れ込むマ



ホテル船 MS SWISS TIARA

左上にフルステンブルグ城の廃墟。シュターレック城の少し上流にあり、1689年に破壊されたまま

イン川に入り、フランクフルトを通過して、ドナウ川に至るラインマインドナウ運河に向かうことができる。運河はバンベルクまでマイン川を利用し、そこから171kmの水路でドナウ川に連絡する。北海から黒海までの3500kmもの距離をつなぐことに。

運河には閘門があり、通る船の規格が定められている。規格は欧州内陸水路分類とよばれるもので、航行する船舶の大きさなどによって15分類されている。ラインマインドナウ運河は大きいものから4番目の規格であるVbクラスに属し、長さ190m、幅11.45m、喫水2.5～4.5mである。

この運河の完成は比較的最近の1992年。この構想は8世紀からあったが、最高点標高が400mもあり、実現が難しく、事業化に動き出したのは1920年代であった。

バンベルクから最高点まで高度差が175mあり、閘門が11カ所、ドナウ川方向は高度差が68mで閘門が5カ所。これらの閘門は集中制御されている。

ライン川を航行するホテル船をはじめ多くの船はこの運河にも入れるように幅が狭い。

## 6. ホテル船

ローレライの下流で近くをすれ違ったホテル船はMS SWISS TIARAという船名であった。スイスのSCYLLA社が運行する18隻のホテル船の一つで2006年に建造され、全長110m、船幅11.4m、船室は76室である。ホテル船はラインマインドナウ運河を経由して、ウィーンやブダペストまで行けるようラインマインドナウ運河の基準に合わせている。船室は1階に従業員室と客室12、2階に客室32と食堂、3階に客室32とラ

ウンジで屋上にデッキという構造になっている。喫水線ぎりぎりの高さに小さなガラス窓がいくつか並んでいて、船の平面図を見たらそれが1階客室などの上部の窓であった。水面ぎりぎりに窓をおいて、ちょっと何かにぶつかったら大きく浸水することが考えられ、よく平気でいられると思うが、この形がホテル船の標準になっている。

ホテル船大手のViking River Cruiseのホームページを見るとラインマインドナウ航路だけで28隻のホテル船を所有している。そのうちMs Alinaという船を見てみると2011年に建造され、長さ135m、幅11.45m、220人乗りで船室が108あり、構造は同じく3層で最下層の船室は22であった。

メイン川中流のヴェルツブルグの閘門で水路幅いっばいのホテル船がそろりそろりと長時間かけて閘門を通過していたが、ここを通るホテル船はみなこのように航行するのであろう。

日本の旅行会社でもホテル船によるクルーズを企画するところが出てきて、案内では、アムステルダムからブタペストまで17日間の旅程であった。

## 6. 古城

ライン川の川沿いには多くの古城が並んでいる、日本のガイドブックに載っている主なものだけでマインツからコブレンツまで11個。これの城塞は主として航行する船から税金を徴収するため、規模は小さくなく、むしろ砦である。大きくないのでよく見ていないと通り過ぎてしまう。古城の多くは現在ホテルやレストランなどになっている。

ねずみの塔、税関島など川中島に設けられたものも



ねずみの塔

導流堤のこちらにあるブイの引き波が流れの速さを示している



税関島

向こうにゲーテンフェルス城、古城ホテルになっている。

ある。

ねずみの塔は大司教であるマインツの選帝侯（ドイツ王の選挙権を持つ諸侯や大司教）が設置したものでマウト（関税）塔という名前であったが地元でもじってマウス塔と言われるようになった。1689年にフランス軍に破壊され、その後1855年にプロシヤ帝により再建された。

税関島も川中島により川幅が射程距離まで狭くなっている地形を利用してプファルツ選帝侯によって建造された。珍しく船の形に似ている。日本では、観光地のボートを白鳥に似せたり、湖の観光船を昔の西洋帆船に似せたりすることが多く、景色に合わないような感じがするが、欧州ではこういうことはあまりしない。

ライン川沿いに建つ城塞の大半が1689年にルイ14世のフランス軍に破壊されていた。当時フランス軍は欧州最強で、ルイ14世の拡張主義に対抗して神聖ローマ皇帝、ドイツの諸侯、スウェーデン、スペイン王たちが1686年にアウグスブルグ同盟を結成し、危険な情勢になった。

アウグスブルク同盟戦争はプファルツ選帝侯の継承問題に端を発し、フランス軍が先制して、ライン川沿いの街を攻め、戦場はドイツ、ベルギーからイギリス、イタリア、スペインにも及び、長く、悲惨なものとなった。1689年にライン川沿いのお城の大半がフランス軍に破壊されている。当時の火薬の進歩は、城塞で守るというそれまでの戦の常識を打ち砕くものであった。現在見られる城塞はその後再建されたものが多い。

また深刻な水不足であったヴェルサイユ宮殿噴水へのウール川からの大規模な導水工事もおおかたできていたのに、戦争が長引き、資金がなくなって破棄されてしまった。

この戦争がなかったら、今ずっと豊かな歴史遺産を享受できていたのなのだろう。

## 7. ローレイ

歌や伝説で有名で、クルーズの目玉であるが、実際通ってみると、岩礁が突き出ているわけでないし、地形も穏やかな感じである。説明されないとわからない。船はローレイの岩山を大回りして行くが、岩山もけっこう緑に覆われていて、荒々しさは感じない。川幅も150mくらいある。当然浅いところもあるだろうから注意は必要であろうが。大型船の航行のため、幾度に渡る工事により岩礁などが削られて航路幅が90mの今の姿になったらしい。

日本の急流下りに慣れてるせいなのだろうか。ともかく安全に航行できることはいいことである。



ローレイ

右に見えるローレイの岩山を回り込んで航行



渡し船

小さくてもフェリー

## 8. 渡船

ラインクルーズで驚いたことはマインツからコブレンツの約100kmの間に橋がないことである。マインツでは鉄道橋や道路橋が数本架かっていたが。ラインの両岸には鉄道線路と道路が走り、大きくはないがいくつもの町があるのに、川を渡るのは渡船だけ。渡し場はけっこう多く、小さい船であったがフェリーで自動車も運んでいた。

広いアイゼル湖に面しているアムステルダムから西に延びて北海まで至り、オランダを分断する北海運河も橋はアムステルダムのアイゼル湖近くの道路橋一つだけ。ここは鉄道も、道路も地下トンネルで渡っていた。文化の違いであろうか。

## 9. 終わりに

クルーズから見たライン川沿線は、ブドウ畑や街並みなど、古城だけでないいい景観が続く。行き交う船も多く、鉄道や高速道路の発達に伴い、内陸水路はどこも衰退の方向にあるが、ライン川水系ではまだまだ健在であった。

ホテル船を何隻も見かけた。ホテルが動いてくれて、荷物を持って移動しなくてよく、船が動いているときはデッキで景色を見ながらゆっくりできるので、ゆったり観光したいという高齢者には合っているように思える。流路の外の河川敷が殆どないため沿線の景色も近くで見ることができ、また素敵で見飽きない。

日本からの乗船も今後増えるのであろう。



ボッパルトの蛇行

右端がボッパルトの街