

マイルポストからマイルポストへ



マーカー38から18までは、ヴェルデ・キャニオン鉄道のルートに沿ったマイルポストによって距離が特定される。カウントダウンの役割を果たす各マイルポストには番号が振られ、5,280フィートの線路の通過を示し、沿線の興味深い特徴を示す標識として機能する。以下は、ベルデ・キャニオンを通る20マイルの壮大な景色、地質学、考古学、歴史のマイルポストからマイルポストへのツアーである。



パーキンズビル駅

マイルポスト38

旅の始まりは、クラークデールの車両基地の少し北にあるマイルポスト38。マイルポスト0は、ベルデ・キャニオン鉄道の線路がドレイクでバーリントン・ノーザン・サンタフェ (BNSF) の線路と合流する反対側の端にある。鉄道の建設はこの端から始まったので、マイルポストの番号もここから始まる。今日の旅はマイルポスト18と旧パーキンズビル駅まで行く予定だ。

往復40マイルを約4時間かけて走る。車両基地を出ると、背後には山の中腹にジェロームの古い鉱山町がある。ジェローム鉱山で採掘された銅鉱石は、デポから北西にあるクラークデール製錬所に運ばれた。

旅を始めるにあたり、西南西の山々に注目してほしい。これらはブラックヒルズとして知られている。セドナ方面を眺めると、モゴロンリムと呼ばれるコロラド高原の南縁が見える。これはニューメキシコ州初代州知事のひとり、フアン・イグナシオ・フローレス・モゴロンにちなんで名づけられた。コロラド高原はコロラド州、ユタ州、ニューメキシコ州に広がる13万平方マイルに及ぶメサ。モゴロンリムは全長300マイルに及ぶが、セドナで有名な赤い岩石は、その中の約25マイルにわたってのみ露出している。



左上:スラグの山を間近に見る展望車
右上と下:シナグア族のインディアン遺跡



駅を出ると、鉄道は古いスラグ捨て場を通過する。

スラグは製錬所から排出される廃棄物の一部であり、実際に製錬所から溶けた状態で排出されたものである。元々錆びた鉄パイプと鉄板は、熔融廃棄物を線路から守るための障壁を形成していた。スラグが冷えて、現在のような非常に硬い素材になった。スラグの山は約 40 エーカーの面積を占め、深さは平均 40 フィートで、約 40 年間の歴史を持つ。

物語は長年の経験によって語られる。製錬所が稼働していた頃、暗闇の中で赤く光るリボンを見たという住民の証言がある。



マイルポスト37

列車の左側には、シナグアの崖の住居が崖の半分近くまで峡谷の壁に張り付いている。最初の遺跡の屋根の周りには黒い部分が残っており、調理中の煤から居住区があったと思われる。洞窟の正面の端の高さは約6フィートで、出入り口は元々非常に小さく低かった。2つ目の遺跡は、高さわずか3〜4フィートの横に長い洞窟の中に奥まったところにある。この建物は倉庫として使われていたのかもしれない。正面の壁にある小さな四角い窓からは、眼下に川が見渡せたに違いない。

マイルポスト36

列車の左側にある老朽化した岩壁（高さ2フィートほど）は、ホグバックに築かれ、アローヨに落ち込んでいる。シナグア族によって築かれたこの壁（もともとは高さ8フィート）は、狩人が確実に捕獲できるアローヨに獲物を追い込むために使われた。右側に見える高い煙突は、TAPCO発電所の痕跡である。工場が完成したのは、第一次世界大戦が終結した1918年のことだった。当初はジェロームの鉱山とクラークデールの製錬所に電力を供給していたが、終戦とともに銅の生産が減少したため、その役割は変化した。その代わり、ピークシーズンにはバーデバレーとフェニックスに電力を供給するようになった。この線路で運ばれた石油がTAPCOの燃料となった。工場は1960年代に閉鎖され、マイルポスト32から谷の反対側に見える変電所に取り替わられた。



マイルポスト35

最初に渡る鉄橋はリサイクルされている。この架台は、プレスコットのラウンドハウスにあった古いターンテーブルを利用して作られた。

この地点のすぐ先で、ベルデ川は峡谷の内側から出てくる。

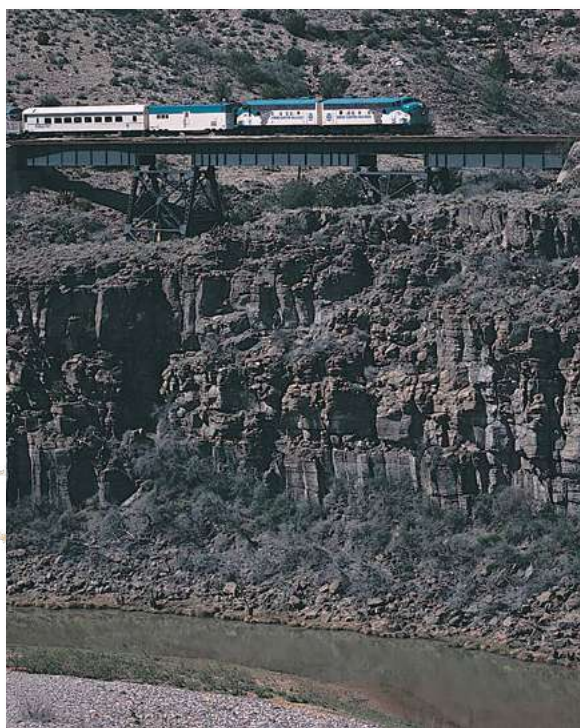
線路の下は狭い険しい壁の峡谷になっている。この切り立った崖を形成している黒っぽい岩は、溶岩が冷えてできた玄武岩である。列車はこの火山岩の上を3マイルにわたって走行する。





マイルポスト 33.5

このルートで最も高く長い橋は、S.O.B.キャニオンの景観から約150フィート上に架かる橋だ。この架台の建設は、人間とラバによって成し遂げられた技術的偉業だった。この名前には長年にわたって様々な意味合いがあるが、実際には橋の監督官の略である。



ザ・リバー



初期のスペイン人探検家によって命名された全長160マイルのベルデ川は、500年以上にわたってベルデ・キャニオンを流れ、古代の崖に住む文化やプエブロ文化、そして前世紀の農民や牧畜業者に持続可能な資源を提供してきた。この川はキャニオンの北西、アッシュフォークの近くにある自然の泉に源を発する。地元のネイティブアメリカンの言い伝えでは、ベルデ川は女性である。彼女を取り囲むオアシスは、彼女が蛇行する乾燥した高地とは対照的だ。コロラド高原から流れ下る8つの小川から水を集めているため、主に穏やかで受け皿となっている。高原に雨が降ると、これらの支流は生命を育む瓦礫を積んで峡谷を轟音を立てて流れ、ヴェルデ川に堆積している。そして彼女は、ベルデ・バレーを縫うように、その水によって育まれたエメラルド色の大地を作り出す。列車が通過するのは、これらの支流のうちシカモア・クリークとビッグ・スプリングスの2つだけだ。この川はホースシュー・ダムでフェニックスのすぐ北に制限され、バートレット湖に注ぎ、最後にソルト・リバーに流れ込む。





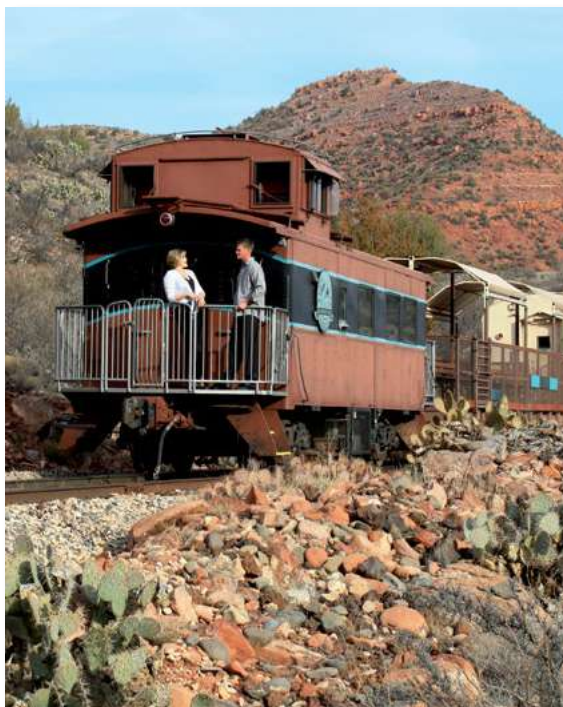
マイルポスト 32.5

ヴェルデ渓谷はかつて大きな浅い湖で、渓谷全体に広く見られる明るい色の石灰岩の堆積物は、この先史時代の湖に堆積した堆積物である。右側の谷の向こうに、石灰岩の尾根が突然終わり、赤い砂岩の地層に突き当たっている地点が見える。この地点は、先史時代の湖の端を示している。川の向こうの崖の高いところに、鷲の巣の残骸がある。常駐のハクトウワシは10年以上この巣で卵を孵化させ、子孫を育てた。先史時代の湖底の左側にある山は、頂上に黒い玄武岩の帽子があることからブラック・マウンテンと呼ばれている。この玄武岩の山のなだらかな傾斜は火山活動によるものだ。玄武岩は、セドナのスカイラインを構成するような他の岩層とは異なる浸食の影響を受ける。土壤に含まれる火山岩が植生を促し、岩が浸食されにくくなるようだ。ブラック・マウンテンは、約1100万年前、河谷の低地だった。火山性物質が台地から流れ出し、この地域を埋め、保護した。周囲の地域が浸食されても、ブラック・マウンテンは谷の他の部分より1,000フィート近く高いままだった。ブラック・マウンテンの中腹にある赤い砂岩層はシュネブリー・ヒル層の一部で、セドナ周辺の美しい岩層を形成しているのと同じ地層である。



マイルポスト 31.4

列車が勾配を下り始めると、線路の左側に古い電信線がある。鉄道の初期には、これが乗務員がこの遠く離れたアクセスできない地域から外界と通信する唯一の手段であった。彼らは常に送信機を携帯しており、電信線を利用してメッセージを送ることができた。溪谷の底を右から見ると、大きな緑色のパイプのような構造物が、赤色を背景に見える。クリフこれは米国地質調査所によって運営されている測定所で、川の水の流量を測定し、下流で灌漑用に除去できる量を決定する。構造物の頂上近くには小さなプラットフォームがある。1993年2月の500年に一度の洪水の際、川はそのプラットフォームから約1フィート以内にあった。川を渡った丘の上に、円形に積み上げられた石が見える。これは何世紀も前のホホカム・インディアンの竪穴式住居と考えられ、シナグア族が見張り台として使っていたと考えられている。



貴重なエコシステム

ベルデ・キャニオンは河岸地域であり、水（地下水または地表水）の流れる小川の両側にある狭い土地と定義されている。特にアリゾナでは、非常に貴重な生態系なのだ。放牧やレクリエーション利用から多大な圧力を受け、アリゾナ州の土地のわずか1.5%しか水辺を占めていないが、野生動物や水鳥の70～80%は、直接的または間接的にこれらの生息地に依存している。河岸地域はまた、砂漠の原風景とは異なる多種多様な植生を支えている。



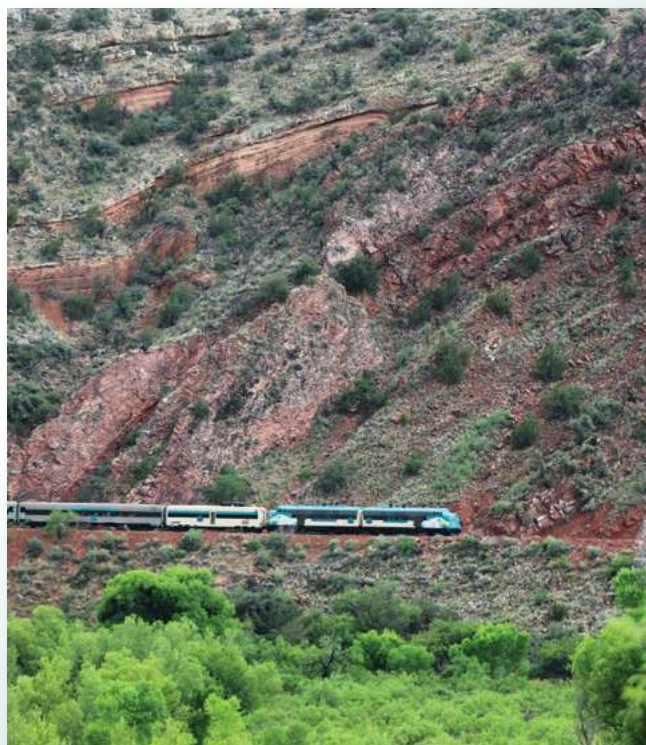


マイルポスト31

勾配を下ってキャニオンに入ると、左手に玄武岩の崖がある。玄武岩の崖の端では、水平に層状になった砂岩が鋭角に傾いており、層はほとんど端に立っている。地質学者はこのような地層をモノクラインと呼び、褶曲(しゅうきょく)と呼ばれるものの一例である。地殻の奥深くに埋もれていたこれらの岩石層は、地質学的な巨大な力によって曲げられ、ねじられるところまで加熱された。岩石層が冷えて脆くなると、同じ力が地層を破壊し、地質学者が断層と呼ぶものを作り出す。褶襞は曲がっており、断層は切れている。

マイルポスト 30.7

モノクラインの方を見ると、赤い岩の棚全体が線路とその下に滑り落ちている。



マイルポスト30

クラークデールの車庫からパーキンズビルまで、列車は標高を約500フィート上る。列車がリトル・グランド・キャニオンと呼ばれるシカモア渓谷を通過すると、玄武岩の尾根の上にある駐車場から先はすべて私道となる。トラック対岸の川沿いには4軒の民家があるが、これは国有林制度が確立される以前の2軒の民家と採掘権の結果である。この地点から川の両岸は、鉄道用地を除けばすべてココニーノ国有林またはプレスコット国有林の一部である。列車はシカモア・クリークとベルデ川の合流点を過ぎると、美しいベルデ川渓谷に入る。パッカード牧場の焼け跡がかるうじて見える。遠くから見ると、キャニオンの崖はブラック・マウンテンのように高く見える。これは目の錯覚で、ブラック・マウンテンは少なくとも700～800フィート(海拔5,500フィート)高い。キャニオンで最も高い崖の高さは、海拔4,800フィートを超えない。

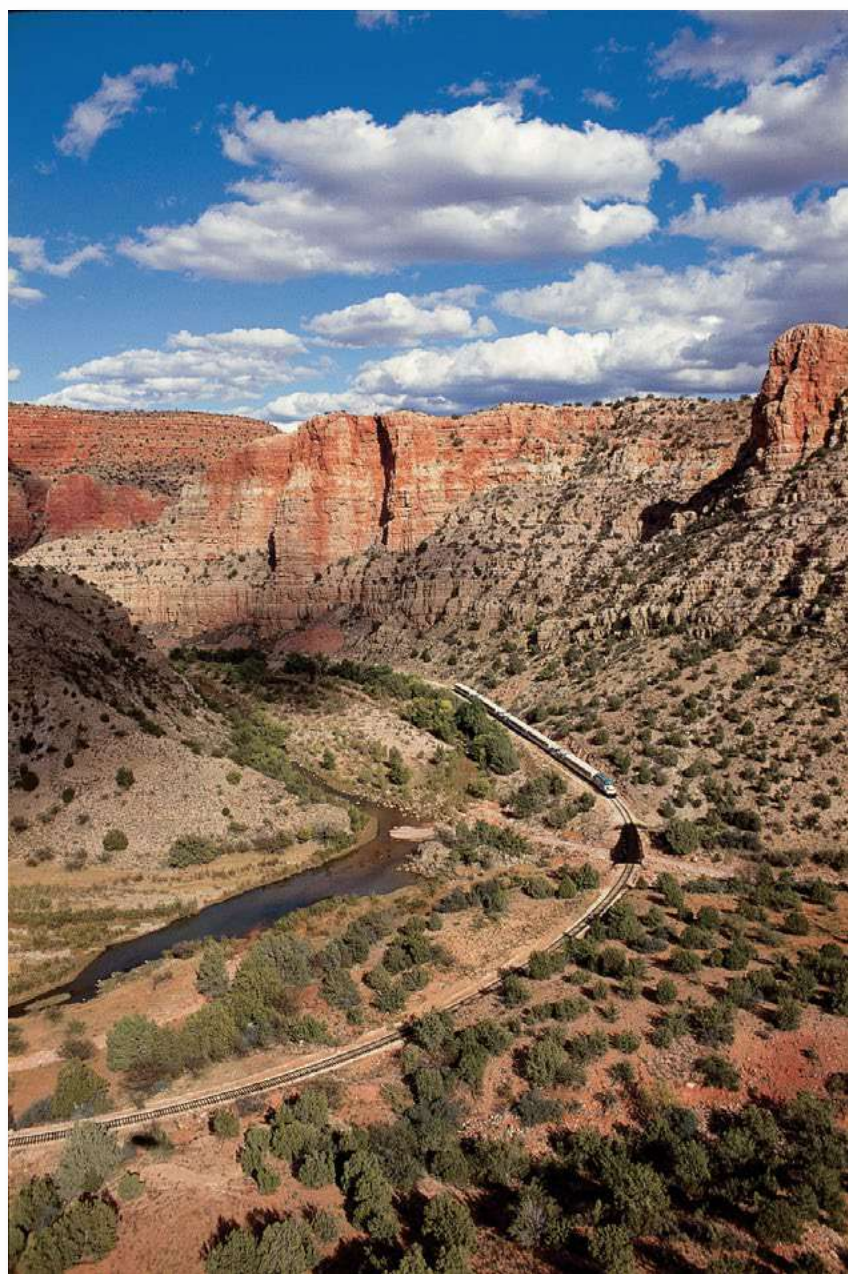
ヤドリギ

沿道の木々の多くにはヤドリギと呼ばれる寄生虫がいて、宿主に取り付いて枝に潜り込み、水分や栄養分を吸収する。ヤドリギは丸みを帯びた塊として生育している。木々の葉の色で、特に冬場は、緑色を保ち、裸の枝の中で際立って目立つ。



マイルポスト29

この地点からはシカモア原生地域が見える。この地域には多くの伝承、伝説、謎がある。多くのインディアンの住居、ペトログリフ、古い鉱山が残っている。パーキンスヴィルの東5～10マイルに、失われた金鉱があるという伝説がある。1760年代、コンキスタドル(征服者)たちは、この非常に険しく人里離れた地域で豊富な金脈を発見した。アパッチに発見され、一人ずつやつつけられたと言われている。2人の生存者は脱出したが、鉱山が再発見されることはなかった。電車がシカモアキャニオンを通過すると、紫がかった茶色の岩が電車の右側に見えてきます。特に最初のホームの後ろに見える。これはテーパッツ砂岩と呼ばれる。また、ジェロームより標高2,500フィート高い場所でも、豊富な鉱脈が発見されている。1900年、プレスコットの鉱夫たちがこの家の裏手に鉱区を築木、金の採掘を始め、それを金歯鉱山と呼んだ。現在では、堆積岩から金、銀、亜鉛、銅などの金属が見つかる可能性は低いことがわかっている、しかし、当時は馬鹿げた考えだとは思わなかった。灰金色の岩テーパッツ砂岩の上にはマーティン石灰岩があり、水平



と垂直の大きなラインがブロック状の外観を作り出している。魚類の時代に堆積したこの岩石のいくつかの層には、多くの有機物が含まれている。岩石同士をぶつけるとオイルのような匂いがする。前世紀初頭、その匂いに誘われた多くの人々が、ベルデ溪谷中央部の石油貯留層を求めて何百万ドルも費やしたが、無駄だった。マーティン層の上にあるレッドウォール石灰岩は赤みがかったピンク色で、ごちゃごちゃしているように見えるためまだらなテクスチャーと呼ばれる。これはソルトリバー・マテリアルズが鉄道車庫の西側で発掘した岩であり、この工場はもともと、パウエル湖を作ったグレン・キャニオン・ダム of セメントを作るために建設された。ほとんどの洞窟はレッドウォール石灰岩のレッドウォール層の上にあるスパイ砂岩が最も不安定である。

植物



キャニオンにはサボテンやワイルドフラワーがたくさん生えている。線路周辺の高台では、ゼリーやハンドクリームの原料となる、背の高い棒状のオコティージョやブリッキーンが見られる。初期のネイティブ・アメリカンが食用や石鹸、サンダルやバスケットの編みロープに使っていたバナナ・ユッカも多く見られる。これらの土着の植物のほとんどは鋭いとげがあり、水が少なくても生きていける。



マイルポスト 28.3

列車がカーブにさしかかると、対岸の丘の肩にある大きな灰色の岩が、横から見た象の頭によく似ている。これがエレファント・ロックと呼ばれるのも当然かもしれない。

マイルポスト28

パーキンスヴィルへの旅の中間地点で、列車はキャニオンで唯一の鉄道サイディングであるシカモアサイディングを通過する。川向こうのサイディングを越えたところにアルバレス牧場がある。



エレファント・ロック



タートルロック

マイルポスト24

川を挟んで列車の右側、断崖絶壁の先にタートルロックがある。頭、甲羅、そして小さな亀の尻尾まである。早くも1920年代にキャニオンを旅した人々は、この岩層がこの名前を持っていたことを覚えている。若い世代は、仮面をかぶった彼を忍者だと認識するだろう。



マイルポスト 22.5

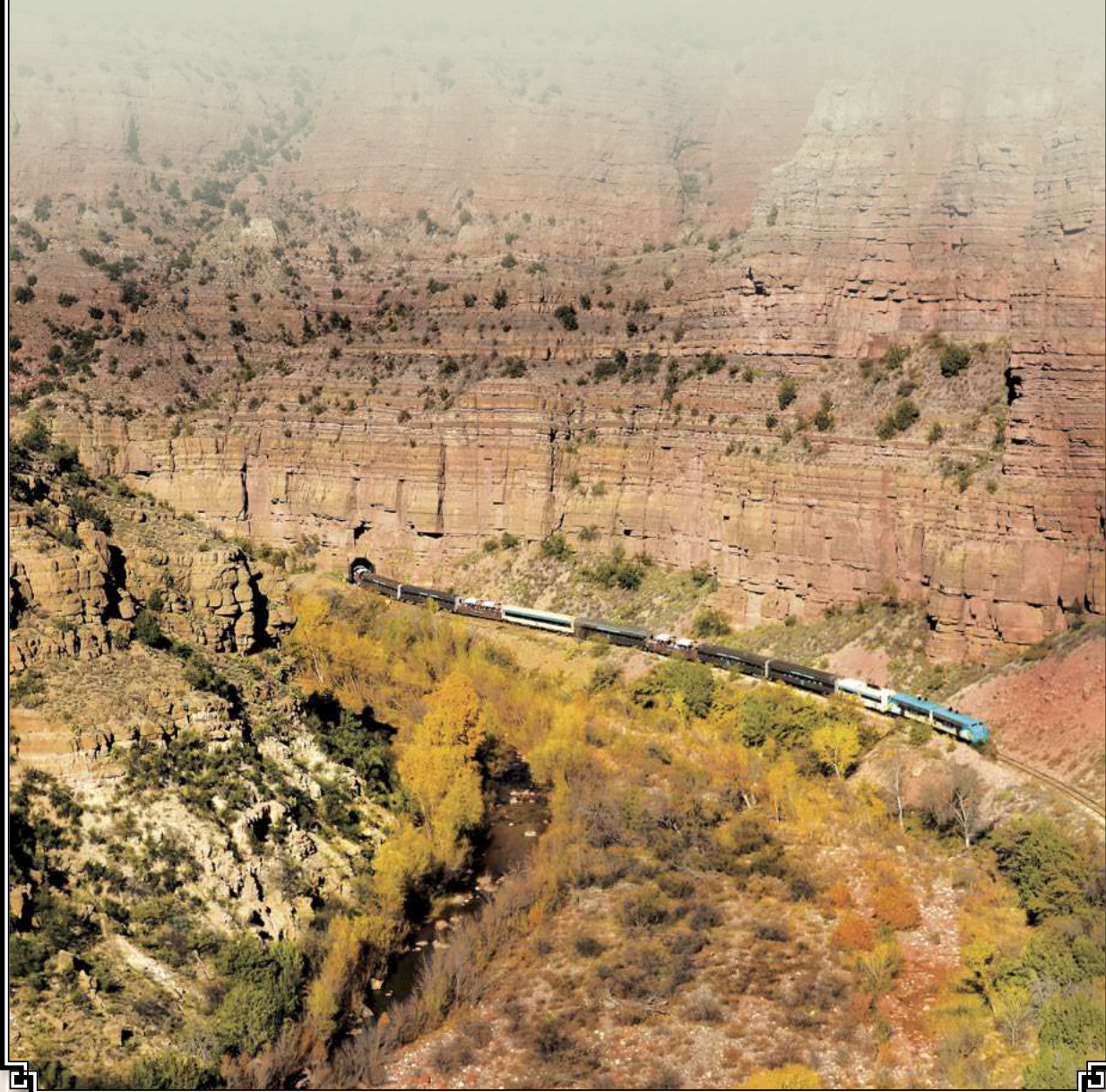
トンネルを通過するスリルを味わえる周遊列車はほとんどない。トンネル私たちの人工トンネルは全長734フィートで、入り口から出口が見えないようにカーブしている。このトンネルは石灰岩を爆破したもので、片方の端の約30フィートだけが木材で支えられている。1911年、25人のスウェーデン人クルーが、わずか6カ月でこのプロジェクトを完成させた。



🌿 コットンウッド、ヤナギ、シカモア 🌿



スズカケノキ、クルミ、ワタノキ、ヤナギ、ハコベ、トネリコ、ハンノキ、オークなど、落葉樹の豊かなブレンドは、山間部西部特有のものだ。列車がキャニオンの奥へと進むにつれて、川沿いの木々はヴェルデ川の水辺の生息地に樹冠を提供する。これらの固有種は、毎日100ガロン以上の水を蒸散させる。ワタノキの樹皮は黒っぽく荒く、葉はハート形で、夏のそよ風で震えている。砂漠のジュニパーやメスキートと混ざっている。ルート沿いに見られる大型の低木には、カノチア、バーバリー、グレーソーン、フォーウイング・ソルトブッシュ、クレオソート・ブッシュ、マンザニタ、フェンドラーブッシュ、クリフローズ、アパッチ・プルームなどがある。小型の低木には、ウインターファットやスネークウィードがある。





マイルポスト19

溪谷の壁が両側に落ち、列車は屋根付きの鉄橋を渡ってパーキンズビル溪谷に出る。列車の左側には、1960年代にアリゾナ州立博物館の地質学者によって発掘された大きな洞窟がある。この洞窟がネイティブ・アメリカンの居住区として利用されていた証拠がある。パーキンズビル近郊には石室跡もある。

野生生物の多様性

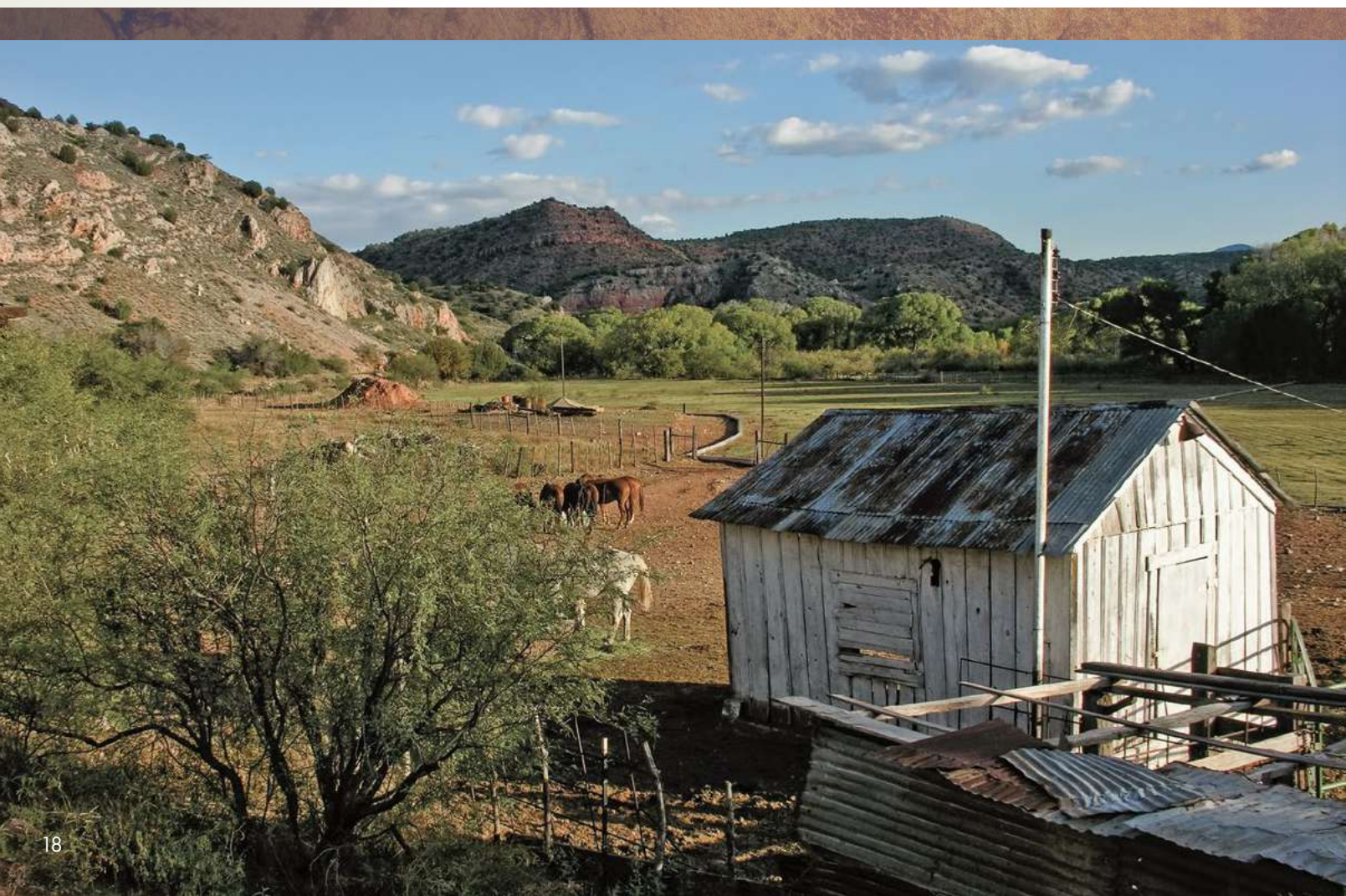
ベルデ川には多様な野生生物が生息している。ミュールジカ、プロングホーン・アンテロープ、ジャベリーナ（首輪のようなラインが見られるペッカリー）などが見られることもある。ヘラジカやキツネ、コヨーテが見られることもある。マウンテンライオン、ブラックベア、ボブキャット、リングテールキャットも目撃されているが、めったにいない。ハクトウワシ、イヌワシ、アカオノスリ、クロタカ、カモ、ワタリガラス、その他さまざまな鳥が定期的に列車から見える。体高3〜4フィート、青みがかった灰色をした大型の渉禽類であるグレート・アオサギは、レール沿いでよく見かける。6フィート近くにもなる翼を広げて滑空するサギは、世界で最も優雅な鳥のひとつである。ヴェルデの海は一般に透明度が高く、大きな魚がしばしば目撃される。ヴェルデ川は水温が1年の大半で高すぎるため、トラウトに適した川とは考えられていない。コイ、ナマズ、ラージマウス、スモールマウスバス、ブルーギルが生息し、ビーバーもいる。



ヴィンテージの給水塔、1962年

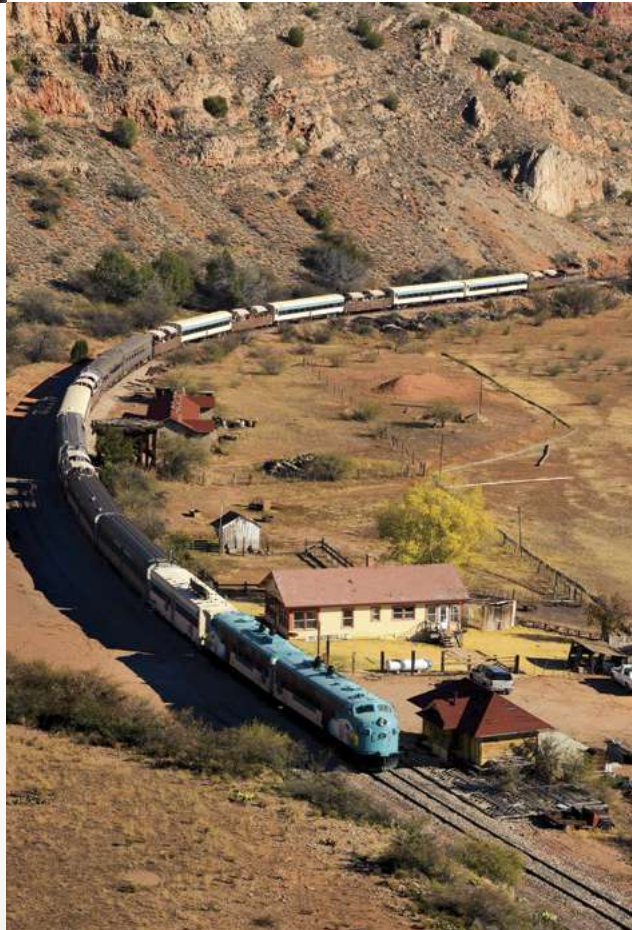
マイルポスト 18.5

1912年、鉄道はパーキンス牧場に駅を設置し、パーキンスヴィルと呼んだ。パーキンスビルの「ダウンタウン」に残る建造物はすべて鉄道によって建設された。最初に建てられた建物は、パーキンスビルの建物に向かって建つセクションハウスだった。そのすぐ先には古い給水塔の土台がある。最後の蒸気機関車がこの谷を通ったのは1952年のことだった。2015年の冬、サンタフェの初代駅長宅が電気火災に見舞われ、歴史的建造物が失われた。まだ残っている最後の建物がオリジナルのデポだった。右手の古い牛小屋の後ろに、いくつかの建物がある。丘のふもとには白っぽい色の鉱滓が見える。ここは石灰岩の採石場であり、石灰岩を消石灰に変えるための窯があった場所である。石灰はクラークデール銅製錬所に運ばれ、製錬工程でフラックスとして使用された。

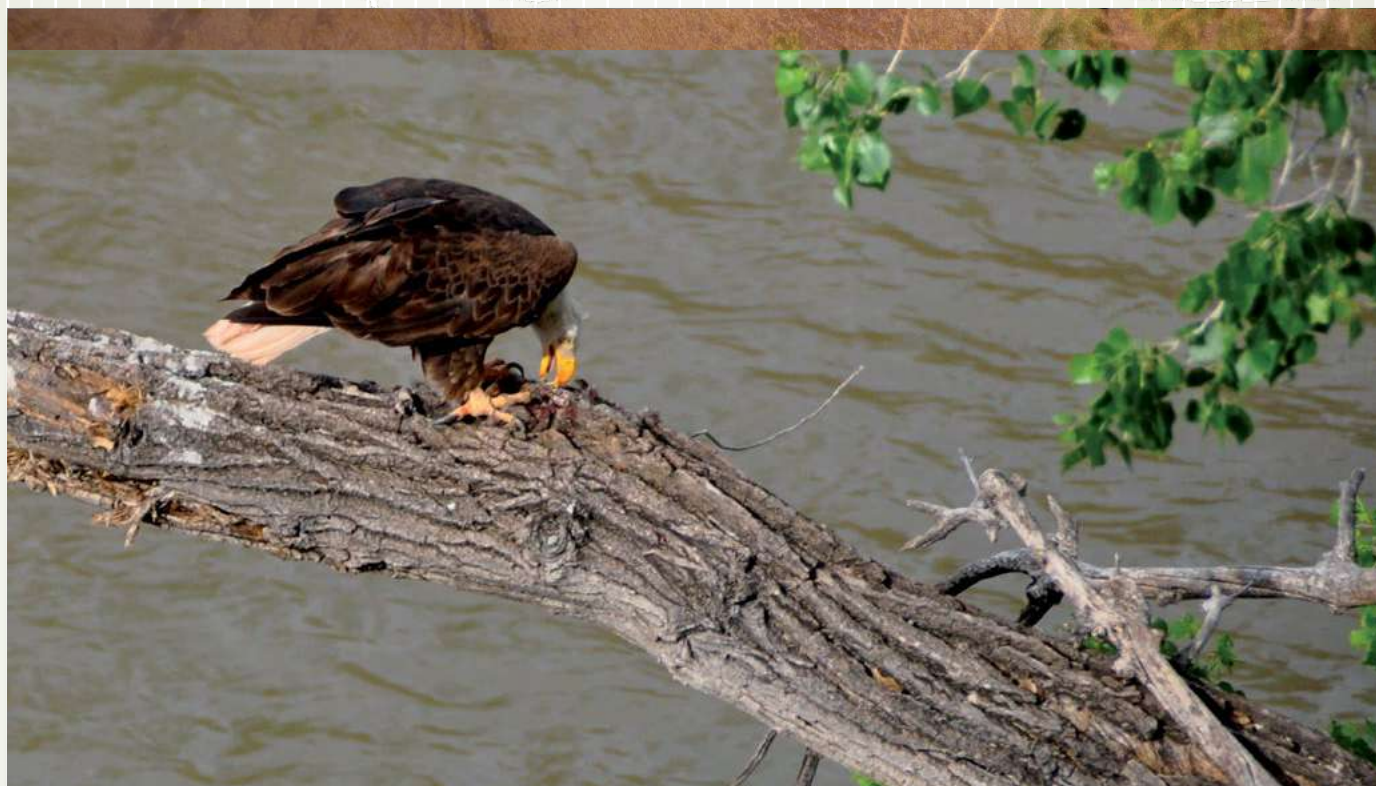




最盛期には、パーキンスヴィルの周辺には10～12世帯の家族がいた。一時期、小さな学校、雑貨店、郵便局があった。製錬所は1950年代初頭に閉鎖され、消石灰の必要性はなくなり、鉄道はディーゼル機関車に切り替えたため、水を貯める必要は無くなった。やがてパーキンスビルはゴーストタウンと化した。1960年代には、西部劇の名作『西部の勝ち方』の数シーンがここで撮影された。ジョージ・ペパード、デビー・レイノルズ、イーライ・ウォラックがデポで特集された。噂では、撮影中に給水塔が爆破され、その映像はカットされたらしい。線路はパーキンスヴィルからさらに18マイル先のドレイクまで続き、バーリントン・ノーザン・サンタフェ線に合流する。この鉄道の一部は、現在もクラークデール・アリゾナ・セントラル鉄道が貨物輸送に使用している。パーキンスビルで周遊列車のエンジンは切り離され、右側の線路で列車の周りを走る、列車の反対側の端にひっかけて、クラークデールまで戻る。復路も同じように壮大な景色が楽しめ、最初の行程で見逃した名所を見つける機会もある。これらのコースを何度走っても、自然の中で特別に魅力的な出来事を目にするチャンスは尽きない。



アイ・オン・ザ・スカイ



ヴェルデ・キャニオンの緑の葉が冬とともに消えていく中、居住者である猛禽類が目につきやすくなる。淡水鳥の秋の渡りもあり、冬から早春にかけて峡谷は水鳥で賑わう。

川にはさまざまなカモが点在し、オオアオサギは動かずに獲物がすぐ近くに来るのを待っている。最も印象的なゲストは、何十年もの間キャニオンを列車と共有してきたハクトウワシだ。

かつては50万羽を超えるハクトウワシが米本土の空を支配していた。20世紀には、ワシは48州ではほぼ絶滅していた。第二次世界大戦後、彼らは農薬DDTの使用により出生率に大きな損失を被った。1940年、彼らは1967年に制定されたハクトウワシおよびイヌワシ保護法の前身である、1973年絶滅危惧種保護法の一部として連邦政府によって保護された。国鳥が野生生物の絶滅危惧種リストから除外されたのは、2007年のことだった。今日、アリゾナ州に生息するワシの半数以上は、ベルデ川とソルト川の一部である。

流域である。連邦政府によって保護されていないとはいえ、南西部の宝物としてゲーム&フィッシュ・デパートメントによって監視されている。