

べるくらぶ スイスアルプス楽園ハイキング 2016

<再びスイスを訪ねて>

山本 浩 さん 記

三年前サンモリッツからエンガディン、ベルニナアルプスを南下してルガーノへ回る旅をしたが、今回はチューリッヒからスイス中央部をほぼ真っ直ぐに南へ向かう旅になる。

行程の設定は例年通り赤沼敏治さん、志波邦彦さんと我等グループの水沢清美さんの間で詰めてもらったが、旅のスタートを7月4日にすることと、到着直後ルツエルンに寄る希望だけは入れてもらった。今回のメンバーはガイドの志波さんを含めて10名(男性4名、女性6名)、平均年齢は72歳だが、85歳の私が大きく平均を上げてのことだから、皆に迷惑をかけないように余程頑張らねばならない。

7月5日(火)

航空会社はカタール航空、1人関空から飛ぶ桑原さんはエミレーツ航空だが、何れも最近物騒な話題が多いイスラム圏の飛行機だから、イスラム全てが問題という訳ではないと判っていても多少は気になる。ドーハ経由で降り立ったスイス北の玄関口チューリッヒ Zürich は美しい空港として世界的に有名、大阪からの桑原さんもほぼ同時刻に着いたので一行揃ってチューリッヒ駅から列車でルツエルン Luzern へ向かう。

広軌で長尺レールだからか実に静かで滑るように走る、2階建ての客車だが自転車と手荷物用のスペースを大きくとってあるのは観光立国スイスらしい。チューリッヒ湖畔から南へ約50分、15時40分にルツエルン到着、スーツケースを引いて少し手間取ったが、16時過ぎ AstoriaHotel にチェックイン出来た。

ルツエルンは13世紀にサン・ゴットアルド峠の開通により重要な商業拠点になっただけでなく、原初三州(ウリ、シュヴィーツ、ウンターヴァルデン)といち早く誓約を交わし、ハプスブルグを破ってスイス国家成立の基礎を築いた重要な都市でもある。ちなみにルツエルンが位置するフィーヤヴァルトシュテッター湖 Vierwaldstättersee(4つの森の国の湖)の南には1291年8月1日原初三州が不可侵の誓約を交わしたリュトリ Rütli の草原があり、伝説上の人ではあるがよく知られたウイリアム・テルにまつわる話も多いなどスイス建国の中心地域(スイスの地方行政区画は26のカントン Kanton: 州から成る)で、この8月1日がスイスの建国記念日になっている。

私がルツエルンへの立ち寄りを希望したのは30年前家内とこの地を訪れ、この街の象徴であり長く記憶に残っていたカペル橋 Kapellbrücke が1993年の火災で2/3が消失、地元の熱意で1年以内に復旧したと聞くと、その様子を確かめたかったことが大きな理由だ。ヨーロッパ最古の木造橋(1333年)で湖側を守る要塞でもあったこの橋はロイス川 Reuss に架かる長さ204m、左岸寄りにヴァッサートルム Wassertrum(見張り塔)があり欄干はゼラニウムで美しく飾られ湖面には白鳥が泳ぐ、その姿は昔と何等変わるところはなかった。

然し橋を渡ってみると、梁に掲げられた守護聖人や街の歴史を描いた110枚の三角絵は昔の儘のものもあるが黒焦げになったのも多く、不完全な修復で剥き出しになった白木などと共に火災の傷跡を多く感じられた。

天気の良い昼間なら右にピラトゥス Pilatus2132m、左にリギ Rigi1797mが見える筈だが曇天の夕方では僅かにリギ山が見られるのみ、リギにはヨーロッパ最古の登山鉄道(1871年)があるが、かの岩倉使節団(欧米各国訪問1年10ヶ月の最後にスイスを訪問)が1873年6月23日、セレスール大統領と共に山頂のホテルで行われたこの登山鉄道の完成祝賀会に列席し、宿泊している。一方のピラトゥスはキリストに処刑を宣告したローマ総督ポンティウス・ピラトの亡霊伝説のため、中世まで登山が禁止されていたが、今や世界一の急勾配(480パーミル:千分率)の登山鉄道があることで有名になっている。

カペル橋を渡ってメインストリートのカペル通りを 5 分も歩くと 1370 年に公共の穀物市場が作られた Kornmarkt 通りに到り、ルネッサンス様式の穀物倉庫は現在市庁舎として使われている。

旧市街は多くの観光客で混雑していたが、車両の乗り入れが一切ないので楽に歩ける。車の消えた石畳を辻音楽士やパントマイムを見ながらのんびり歩くのは楽しい。更に進むと中世の噴水がある広場で、ルツェルン州が原初三州と誓約を交わしたヴァインマルクト Weinmarkt(ワイン市場)に出る。此あたりの建物の壁には見事なフレスコ画(壁画)が多く思わず足を止めて見上げる、かつてゲータが滞在したことを示すものもあった。

次いで旧市街の西の要塞シュプロイヤー橋 Spreuerbrücke を渡る、カペル橋ほどではないが 1408 年架橋と古い木橋で、やはり梁に架かる 67 枚の三角絵はペストの大流行を描いたもので「死の舞踏」と呼ばれ後期ルネッサンススイス絵画の傑作とされている。この橋の下を流れるロイス川の水が激しいのを意外に思ったが、すぐ上手に細長く突き出ている Nadelwehr(針の堰)が湖の水位調整をしているため、日本の諏訪湖天竜川河口釜口水門のことを思った。

橋を渡ると北の空は綺麗に晴れ上がり、ムーゼック城壁 Museggmauer と 9 本の見張り塔が見える。此の城壁は 14 世紀後半に完成して、かつては旧市街全体を囲んでいたが現在は 900m を残すのみ、それでも現存する城壁としてはスイス最長と言われている。

再びロイス川を渡ってもう一つの観光スポット Löwendenkmal(ライオン記念碑)へ向かう。狭い国土に人口過剰で、現在のよ様に精密機器や観光といった外貨獲得手段がなかった中世のスイスは傭兵の海外派遣(血の輸出は 30 万人を越えた)に頼らざるを得なかったが、1792 年フランス大革命の際、チュイルリー宮殿でルイ 16 世、マリーアントワネットとその子供たちを守って 786 名のスイス傭兵が最後まで勇敢に戦い死を遂げた。ライオン記念碑はこのエピソードに感銘を受けたデンマークの彫刻家が 1821 年に作ったもので、旧市街北東のはずれ、ホーフ教会の建材を採石した 2000 万年前の砂岩崖にある。

脇腹を槍に刺され瀕死の表情を浮かべるこのライオン像をマーク・トウエンは「世界中で最も残酷で動いている岩石」と述べた、現在は勿論この傭兵制度は廃止されているが、唯一ローマ・ヴァチカン宮殿の衛兵が例外としてその名残りを止めている。スイス最初の食事はヴァインマルクト近くで予約したイタリア料理店 Spaghetteria Valentino で過ごしてからホテルへ、盛り沢山の見学で些か疲れたがルツェルンをしっかり楽しむならそれだけで 2・3 日は充分掛かる筈だと思った。

明日は山へ入るのでスーツケースは明後日のグリンデルワルトへ直送、明日 1 泊分の必要荷物だけをリュックに詰めてからベッドインする。

7 月 6 日(水)

6 時半起床、朝食を済ませて 8 時過ぎホテル発、ルツェルン駅でスーツケースを発送し、リュックに山装備でベルン行の列車に乗車、エメンタール Emmental を走って約 30 分、シュンプハイム Schüpfheim で下車、9 時 33 分発のポストバスでソレンベルグ FlüeliSörenberg へ向かう。アルムとブドウ畑の農村地帯を走りやがて曲がりくねった山間部に差し掛かると、先を見通せないカーヴの度に長々とクラクションを響かせる、30 分走って着いた場所がソレンベルグだった。目の前に東西に連なるブリエンツァーロートホルン Brienz Rothorn(スイスにはロートホルンの山が 3 ダースもあるので頭に地名をつける、ヴァリス州に 17、ベルナー・オーバーランド州に 11、)の山並みが迫っている。

1971 年に完成したゼーレンベルク・ロートホルンロープウェイ Luftseilbahn Sörenberg-Rothorn の大型ゴンドラに乗って振り返ると遠く雲間に山々、この中にピラトゥス山もあるのかもしれない。直ぐに雪の張り付いた崖が迫ってきて、僅か 10 分で稜線の山頂駅 Schönenboden(美しい場所という意味らしい)に到着した。

ブリエンツ湖 Brienz See を隔ててアイガー Eiger 3970m、メンヒ Mönch 4099m、ユンクフラウ Jungfrau 4158m などベルナー・オーバーランド Berner Oberland の山並みが見える筈の南側は残念ながら雲に覆われて何も見えない。取りあえず今日の宿舎 Berghaus Rothorn Kulm 2266m へ向かうことにしたが、突然右手の高みにアルプスのシンボリック動物、野生の山羊アイベック

ス Ibex(この地方はドイツ語圏なのでシュタインボック Steinbock という)が数頭現れた、一斉にカメラを向けて暫し立ち止まる。昼食の時間には少し間があるので荷物を預けてから近くのピークに登ることにした。斜めに削られた地層を露わにし、ピラミダ的な頂上に十字架が建つ Schongütsch2320mへの歩きは昼飯前の運動としては丁度良い。

7 月初旬がベストシーズンとは思っていたが、この山の高山植物の花の多さは驚くべきもので、帰国してから調べた結果、今日一日で 15 種類の花を見ていた。当然これ以外の見落としも多くあっている筈だから正に花の名山だった。折角だから色系統別に記録しておきたい、

ブルー系: コッホ・エンツイアン(リンドウ属)、フリューリングス・エンツイアン(同じ)、ヴァルト・フェアギスマインニヒト(ワスレナグサ属)

ピンク系: メンリッハ・クナーベンクラウト(ハクサンチドリ属)、苔マンテマ(マンテマ属)

白系: アルペン・クーシェレ(オキナグサ属)、アルペン・マルゲリッテ(レウカンテモプシス属)、ツベルクマンズシルト(トチナイソウ属)、アウフレヒテスホルンクラウト(ミミナグサ属)、

黄系: アルペン・ヴンドクレー(アンティリス属)、クルシウス・ゲムスヴルツ(ドロニクム属)、フリューブリュムヘン(サクラソウ属)、

クライナー・クラツパートプフ(オクエゾガラガラ属)、トロールブルーメ(キンバイソウ属)、ゴルト・フィンガークラウト(キジムシロ属)、

この先、未だ見ていないけれど期待している花も幾つかあるので楽しみだ。ベルクハウスへ帰って軽くビールを飲んで昼食をとっているうちに雲の下からブリエンツ湖と緑の山が見え始めた。湖の色は得も言われぬ深みのあるトルコ石のような青(turquoise blue)で雲の白、山の緑とのコントラストが素晴らしい。

14 時出発、今日の主目的ブリエンツアーロートホルン Brienzer Rothorn 2349.7m の頂上へ向かう。稜線を東へ向かい徐々に高度を上げる、頂上へ回り込む直下に地図苔の着いた岩が置いてあり、貼り付けた銅板にモンテローザ山塊の花崗岩でツエルマットのロートホルン地区(ロートホルンパラダイスの途中か) 2700m 地点にあったものをツエルマットロートホルン鉄道が寄贈したとある。イタリアとの国境を跨ぐスイスの最高峰モンテローザ Monte Rosa 4634m の岩をどうやって運んできたのだろうか。

30 分で到着した頂上には石のベンチがあり 10m 程もある三角錐の気象観測器具らしきものが設置してある、本来ここからの眺めは素晴らしいのだけれど、残念ながら雲量多く 360 度の眺望絶佳は望むべくもなかった。暫く休んでからつづら折りの道を下ってヴィーデルフェルト Widderfeld 方面に向かったが、この道を再び登り返すのは如何にも億劫だし、ゆっくり花の写真も撮りたかったので途中で引き返す申し出をしたところ同意見の人たちもいて、4 人がリターン組になった。相変わらずシュタインボックがあちこちで姿を見せてくれる、群れて草原を行くものあれば単独で雪渓を横切るものもいる、その性情の程は分からないが人間に無関心であることは確からしい。

宿舎に帰って先にチェックインを済ませた、部屋はホテル形式の 2 人部屋だが、トイレとシャワーは共通なので皆が帰ってくる前にシャワーを済ませておいた。時差ぼけのせいか、呼び出されるまでウトウトしていたようで夕食の時間に遅れてしまった。旅行中の食事のパターンになってしまったが、男性はビールのあとでワイン、女性はスイスの国民的炭酸飲料リヴェラ Rivella が多かった。

リヴェラはスイスの名産品であるチーズを作る過程で副生する乳清(ヨーグルトの上澄みなど)の利用法として開発されたもので、乳清を 35% 含み、微炭酸、甘味も抑えてあるので飲みやすく、最近では海外旅行者のスイス土産にもなっているらしい。

今日のワインは南部ティチーノ州の赤、メルロー「プラ・ロツ」Pra・Rosso」、野菜サラダに豚肉料理、添え物のポテトチップスが山のように、デザートはジェラート(アイスクリーム)にほうずきが添えてあるのに一寸びっくりしたが薄い甘味が付けてあり美味しく食べられた。食事中、ポルトガルから来たという青年ウェイターが片言の日本語を使ってお相手して呉れたのはご愛敬だった。

21 時就寝。

7月7日(木)

6時10分起床、窓の外に朝焼けのベルナー・オーバーラントの山々が見える。丁度部屋の窓枠に三山(アイガー、メンヒ、ユンクフラウ)が綺麗に収まって、まるで額縁ショウを見ているようだ。

朝食を済ませてからテラスに出て暫くこの景色を楽しんだ。ブリエンツ湖も真下のブリエンツの街から西は遙か湖岸が伸びてインターラーケン・オスト迄見通すことができる、対岸のベルナー・オーバーラント連山は三山の左側にこの地区の最高峰フィンスタールアールホルン Finsteraarhorn4273m(黒い鷲)、シュレックホルン Schreckhorn4078m、ヴェッターホルン Wetterhorn3701mがあり、湖との間には明日明後日と歩く予定のフィルストからファウルホルン、シーニゲプラッテと続く山々がある。注意して見れば、ヨーロッパ最古のケーブルカー(1879年)があり、14段に繋がって湖に流れ落ちるギースバッハの滝 Giessbachfälle も確認できた筈だが、圧倒的景観の中にはまり込んでいる私には細かい注意を払う余裕は殆どなかった。

今日は鉄道ファンに人気のブリエンツロートホルン鉄道 BrientzRothornBahn(以下 BRB)で下山する。エメンタールアルプ最高峰のブリエンツロートホルンはファウルホルンと並んでベルナー・オーバーラントを眺める最も有名な展望台だったので、リギ鉄道が建設され、蒸気機関車の登山可能が証明されるや程なく鉄道敷設計画が持ち上がり、1889年に連邦会議の許可を取って工事開始、1892年6月17日開通式の運びとなったが、BRBはこれから苦難の歴史をたどることになる。先ず予定利用者が計画の半分に満たなかったことで早くも翌年倒産、1900年に新会社を設立したが1914年第一次世界大戦の影響で運行休止、[いばら姫の眠り Dornröschenschlaf](長い休止を意味するドイツの慣用語)に就いてしまう。1918年中間駅プランアルプ Planalp まで木材搬出輸送が復活したものの全線開通の見込みなく廃線やむなしの状況となる。然しブリエンツ村が終始再開を求める姿勢を崩さなかったこと、チューリッヒの資本家が山頂ホテルの再興を企てたり、1931年6月、ブリエンツとインターラーケンの間が鉄道でつながった(ツエントラル鉄道ブリュニク線 Brünigbahn;これまでは蒸気船しかなかった)こともあって永い眠り(16年間)から覚めることができた。

初めは蒸気機関車でスタートしたスイスの登山鉄道が20世紀初頭には殆ど電化してしまったのは輸入に依存する石炭燃料に対して自給可能な水力電源開発によることを国策として奨励したからでもある。BRBの後を追って出来たシーニゲ・プラッテ鉄道(1895年)、ユンクフラウ鉄道(1898年)に客を取られ、北側のゼーレンベルク村からのロープウェイに悩まされる等決して安心できる状況ではなかったが何とか持ち応え続けた。現実には資金不足で電化する余裕がなかったのだが、結果として BRB はスイスで蒸気機関車が定期運行を担っている唯一の登山鉄道(フルカ山岳蒸気鉄道があるが登山鉄道ではなく峠越え)になってしまった、そして今や BRB は単なる山頂への輸送手段に止まらず、観光アトラクションとしての地位を確保しているのである。BRBの諸元は路線延長7.5km、最大斜度250パーミル、軌間800mm、中央に歯車レールがあるアプト式ラックレール、単線、起点標高566m~終点標高2244m(高度差1678m)、所要時間約1時間だ。山頂ホテルのすぐ下にあるシェルターのような駅舎のルートホルンクルム駅には既にボイラーを傾斜に合わせて斜めに取り付けられたレトロで可愛いミニ蒸気機関車が赤いかまぼこ型の客車を2輛繋いで待っていた。

BRBはSL保存運転の縁で1977年大井川鉄道と姉妹鉄道になっていて客車にはそのことを示すプレートが貼り付けてある。我等を運んでくれる16号機関車は1990年代の油炊き蒸気機関車で、缶焚き機関助手がいらない当時の画期的機関車だ、古い石炭使用蒸気機関車も残っているが、SLの他に現在は早朝夜間、臨時の資材運搬などにディーゼル機関車も使われているらしい。

9時40分発車、トンネルを2つ抜けて龍の背びれを思わせるディレングリント山 Dirrengrindの裾を下りミュール川 Mülbachの手前がオーバーシュターフェル Oberstafel 信号所1819m、更に此の渓谷に沿って下り中間駅のプランアルプ Planalp 駅1341mに着く。此のあたりには牧舎があり牛が放牧されている、機関車はここで給水、下からの列車と交換し、擦れ違っていく。ミュールンバッハの滝から左折するとトンネルが連続する難所に差し掛かる、切り立った断崖の荒々しい壁面の間からブリエンツ湖が一瞬見えたりする。ヘルトトンネル Härdtunnel 119mを過ぎて方向を変えると、大樹が影を落とすゲルトリート Geldried

信号所 1024m、再び方向を変えてトラハト川 Trachtbach のヴェレンバルク橋 WellenbergBrücke を渡るとブリエンツ駅 StationBrienzBRB に到着だ。

ブリエンツの街は湖の北東岸にあり、古くから木彫りが盛んで 1862 年創立の有名な州立木彫学校があり、静岡県島田市と姉妹都市提携をしている。木彫りにまつわる話では、1922 年にブリエンツを訪問した尾張徳川家の義親侯がジョバンの工房で木彫りの熊を購入し、北海道八雲町の徳川牧場に持ち帰って農閑期の手仕事に作ってみてはと勧めたのが切っ掛けとなり、今や木彫りの熊は北海道土産の定番となっている。

先を急ぐ我々にはブリエンツの街をゆっくり探索する余裕はなく、直ぐ湖側のプルーニック線ブリエンツ駅へ移動し、11 時 02 分出発、列車はブリエンツ湖に沿って北岸を走り、11 時 24 分インターラーケン・オスト着。

ユンクフラウ三山を正面にブリエンツ湖とトウン湖を見下ろす「二つの湖の橋」というウッドデッキがあるハーダー・クウム展望台 HarderKulm へ登ってインターラーケン・オストへトレッキングする案もあったが、今回はベルナーオーバーラント鉄道(BOB)に乗り換えて、取り敢えずグリンデルヴァルト Grindelwald1034mに向かうことにした。11 時 35 分インターラーケン・オスト発、12 時 09 分アイガーの麓、グリンデルヴァルト到着、志波さんの案でホテルに寄らず、此のままクライネシャイデック KleineScheidegg2061mへ上がってトレッキングしようというのだ。

ウエンゲンアルプ鉄道(WAB)の出発時間 12 時 17 分までの間に桑原さんと地図 Landeskarte der Schweiz1:25000 を買いに行く、Grindelwald と Aletschgletscher の 2 部それぞれ 15.90CHF で結構高い。電車は一旦グルンド Grund へ下りてからスイッチバックして登っていく、30 分で到着したクライネシャイデックはやはり 30 年前に訪れてユンクフラウヨッホ JungfrauJoch3573m に登り、スフィンクス展望台 SphinxTerrassen から吹雪のため何も見えず悔しい思いをした思い出の地だ、「アルプスの谷アルプスの村」「アイガー北壁」等を執筆した私の好きな山岳小説家、新田次郎の碑を再訪できたことは嬉しかった。

志波さんのお勧めはユンクフラウ鉄道(JB)で一駅上のアイガーグレッチャーからアイガー北壁の裾を歩いてアルピグレンに至るアイガートレイルだが、ユンクフラウヨッホへの客が多くて切符が取れそうもない、その場合は逆のウエンゲン Wengen 方面でメンリッヘン Männlichen へ向かうパノラマヴェーク Panoramaweg 迂回にすることにして取りあえずレストランに入った。このレストランの名前が Eigernordwand「アイガー北壁」、やはり出来ることならアイガートレイルを歩いてみたい。昼食にパンの中にスープを仕込んだブレッドポウルを食べて店内の売店などを見ている間に再度駅へ行った志波さんが切符が買えたといって帰ってきた、ラッキー！

スイスに数多い名山の中でもこのアイガー位有名で且つ話題の多い山はないだろう、更に日本人との係わりも多い。予め予定されていた今回の旅にはアイガートレイルの話は全く出ていなかったもので、ラッキーと思ったのは私だけではない筈だ。1858 年 8 月 11 日英国人チャールズ・バリントンがガイド 2 名と共に初登頂以来、南西稜、南尾根の登頂があり、山稜ルートとして最後の東山稜(ミッテルレギ)は積有恒の隊によって成された、この時の地元山岳会、村の人たちの歓迎ぶりは大変なものだった様で、今も語り草となっている、これで挑戦者に残され最大かつ困難な目標は北壁 Nordwand のみとなった。13 時 50 分クライネシャイデック発、10 分でアイガーグレッチャーEigergletscher2472mに到着、400m下のクライネシャイデックの集落、登山電車、青い池が箱庭のように美しい。

振り返ればメンヒとアイガーの間からアイガー氷河が圧倒的迫力で押し寄せ、眼前から左方向にアイガー北壁が連なっている。JB は此処からアイガー、メンヒの胎内に入って 7.1km、最大傾斜 250 パーミル、約 40 分でヨーロッパ最高所駅ユンクフラウヨッホに到達する、途中アイガーヴァンド Eigerwand2865m、アイスメール Eismeer3160m、と 2 か所の駅があるが、さすがにこの工事は難行して 16 年を要したが、それでも完成は 1912 年、アイガー北壁初登攀より 26 年も前というからスイスの山岳観光にかける強い意志とアイガー北壁の難しさを感じたことだった。

アイガーグレッチャー 駅裏手の高みに上がった所がアイガートレイル EigerTrail 出発点でアルピグレン Alpiglen1616mへ 2 時間の表示があるが、我らの足では 5 割増しでもまだきつい筈だ。冬季は通行禁止となるこのコースはアイガーの斜面をトラバースし、ガレ場あり、雪渓あり、クリークあり、標高差 704m、総延長約 7km、要山靴装着の中級者向けコースとされている。出発点の壁面にはこの地域が世界自然遺産(ユンクフラウアレッチ〜ビエッチホルン地域、2001 年 12 月、スイス初の自然遺産として登録)であることを示すシンボルマークが添付してあった。

14 時 12 分出発、直ぐに JB がアイガーの山腹に突入する橋梁の下を潜って歩き始める。昨日、山泊まりのために 2 日分の荷をしっかりと背負わねばならなかったことが些か恨めしい。

山壁に沿って岩屑の細い道を下ると再び上りになる、その頂点 2320mに北壁の初登頂ルート、ヘックマイヤールート HeckmairRoute のパネルが建っていた。「人食い壁」と言われたこの標高差 1800mの北壁は多くの登山家を滑落、凍死させて登頂を阻んできたが、1938 年 7 月 24 日ドイツ人アンデルレル・ヘックマイヤーAnderlHeckmair 他 3 人(内 2 名はオーストリア人)によって初登頂された。

このルートの途中には挑戦者が腰も下ろせない場所でビバークし立った儘凍死した Todesbiwak や最大の難所とされた WeisseSpinne(白い蜘蛛)の他、壁面に窓がある JB のアイガーヴァンド駅 Eigerwand の位置が表示されていた。

北壁に挑んだ最初の日本人は 1963 年 8 月の芳野満彦、渡部恒明だが、渡部の墜落で撤退、1965 年 8 月高田光政が日本人初登頂、(墜落負傷したパートナー渡部恒明の救助を求める際、頂上経由尾根道を辿る)しかしこの間渡部は白い蜘蛛の氷壁から謎の墜死を遂げた。(新田次郎はこれを元に「アイガー北壁」を書いた)

1969 年 7 月、辰野勇が日本人 2 登目、21 歳は当時の世界最年少記録、同年 8 月加藤滝男、今井通子、加藤保男、等 6 人が直登ルート(ディレティシマ)の開拓に成功、このルートは「ジャパンドイレクト」としてその名を残している。日本人クライマーに愛され続けたアイガーに関する話は、冬季の挑戦者など限りなく多い。

アイガートレイルは初めは多少のアップダウンがあったが後半は急な下りになる。ガレ場が多く緑地は少ないのでブリエンツァーロートホルンのような大きなお花畑はないが、厳しい岩陰にも高山植物が可憐な花を咲かせている。

昨日もよく見た花達の他にハクサンイチゲのようなアイゼンフット・ハーネンフス(キンポウゲ属)、など幾つかあったがアルプス 3 大名花に挙げられるアルペンローゼ(未だ少し早く蕾が多かった)を見ることができて何か安心できたような気分になった。

少し上を見上げると、巉々と連なる壁面に JB アイガーヴァンド駅の窓が 7 つ並んでいるが、崖の色と全く変わらないので中々見分けられない。雪渓はあまり長いものはなかったので助かったが 8ヶ所を通過し、2つのクリークを渡渉、激しく落ちる滝にも出会った、なだらかに前が開けてきたところで左折するとアルピグレンの集落が見えてきた。17 時 30 分アルピグレン駅到着、急傾斜とリュックの重さで膝が笑いかけていた。

17 時 48 分発、18 時 25 分グリンデルヴァルト到着、駅留めになっていたスーツケースを受け取り、ホテルの車に運搬を頼んでから 10 分ばかり歩いて傾斜地に建つホテルアイガーブリック HotelEigerblick へ到着、ロビーは結構混雑していた。

部屋に入って暫くしてからふと外を見るとアイガー方面が夕日に映えて美しい、素晴らしいローゼンアーベント(バラ色の夕景)を堪能できた。

グリンデルヴァルトは 1972 年以来長野県安曇村と姉妹村だったが松本市との合併によって今は松本市が姉妹都市になっている、駅前には日本人スタッフが常駐する日本語観光案内所があったり日本人にとっては馴染みやすい観光拠点、今日の夕食のアテンドはこのホテルでバイト中の若き日本女性小林ゆまさん、メインディッシュは鱈のソテーほうれん草ポテトチップス添え、飲み物はビール RugenBraü、ワインは Tessin(ティチーノ州)PreRosso、ご婦人方は Rivella だった。

7月8日(金)

今日はまた2日分の荷物を担いで歩かねばならないが、昨日懲りたのでなるべく少なくすることにした、それでもレインウェア、防寒着、洗面具、ヘッドランプ、水、若干の着替えだけは持たざるを得ない。

それで後半のスケジュール消化のことも考えて、私はグローセシャイデック GrosseScheidegg1962mからのフルコースは避けて途中のフィルスト First2167m から歩きたいと志波ガイドに申し出た。昨日はクライネシャイデック(小さい峠)、今日はグローセシャイデック(大きい峠)、位置もグリンデルヴァルトの東西に分かれ、片やアイガーの麓、今日はヴェッターホルン Wetterhorn3701mの麓になる。然し、ヴェッターホルンの岩壁の真下にあり、峠から東の山並みを見通せるグローセシャイデックには行って見たかったので、皆と揃って出掛けることにした。

8時45分のポストバスでグリンデルヴァルトを出発、山裾を35分走って9時20分、グローセシャイデックに到着、空はどんよりと曇っている。トイレを借りた、公共のトイレは無料のもあるが、殆どは1スイスフラン(CHF)だ。この場所は標高差1740mのヴェッターホルン大岩壁で南を遮られているが、それ以外の三方向を見渡すことができるビューポイントである。

この先がどうなっているのか一番見たかったのが東方向だが、緑の谷がつながる先に白く霞む峰はラウターアールホルン Lauteraarhorn4042mだろうか、今上がってきた西はアイガーの右手にグリンデルヴァルトの集落が広がる、そしてフィルストへの道北側にはゲムシュベルク Genschberg2658mが正面にどっしりと構えていた。

フィルストへトレックする一行7名を見送り、残る3名は再びポストバスでグリンデルヴァルト方向へ戻る、今朝方教えられた教会 Dorfkirche の次のバス停で下車、たらたら坂を上がってゴンドラリフト乗り場 BGF へ向かう。志波さんから預かったリージョナルパスのお陰で乗車賃は半額の14.5CHF、助かった。

1991年まではヨーロッパ最長のペアリフトだったが、今は6人乗りのゴンドラに代わり、寒い思いをせずに展望台へ上れる、途中2ヶ所の駅がありボルト Bort1561m、大きく左に方向を転ずるシュレックフェルト Schreckfeld1953m、いずれもそのまま乗っていれば25分でフィルストに到着する、11時丁度に着いて直ぐベルクレストランの上にある展望台2200mに登ってみた。

此処はグリンデルヴァルトから最も近く、絵画的パノラマを楽しめる場所として人気が高い。ベルナーオーバーランド連山の中でアイガーの裏手にあって今まで見えなかったシュレックホルン Schreckhorn4078mが美しく山の字型に聳えている、右に眼を転ずれば微かに今日の目的地ファウルホルンの山上ホテルを見分けられた、更に眼下に広がる緑を分けて Milibach が流れ落ちる等等暫く四方の眺めを楽しんだ。

レストラン側の降り口から2015年9月にオープンした新しいアトラクション、フィルスト山の切り立った断崖に設置された吊り橋と遊歩道、「フィルスト・クリフウォーク」を歩いてみる。高所恐怖症の人には向かないが、まるで空中を散歩するような感覚で眼下に広がる眺望を楽しむことができた。

レストランの中を歩いて広々とした新緑の草原に出てみた、黄色い球の花トロールブルーメ、青く可憐なワスレナグサやエンツイアン、それにピンクのサクラソウ・メールプリメルが美しい。草原の一角から一つ下の駅シュレックフェルト迄ロープが張られていて、この高度差50m、距離800mを滑車付きベルトを装着して、一気に滑り降りる、時速84kmのアドベンチャーだが、かなり刺激的な遊びではある。そろそろ我等の一行が現れても良い頃と東の方を見ていると、芥子粒のような姿が横一線になってこちらに向かってきた、こちらに気が付いたようで手を振っている。丁度ランチタイムになりベルクレストランで昼食をとる、スパゲッティポロネーゼにゲルステンズツペを頼んだが相変わらず量は多い。

13時フィルスト出発、アルプスの宝石と言われる湖、バッハアルプゼー Bachalpsee2265mに向かう。

グリンデルヴァルトからフィルストに上がってバッハアルプゼーを往復するのは、最も標準的な一日の行楽コースで、家族連れやカップルが多い、海外観光客では日本人は見かけなかったが中国、韓国の若者達が目立っていた。バッハアルプゼーまでは利用者が多い道なので、多少の起伏はあっても道幅もあり歩きやすい、1時間ばかりで到着した湖は鏡のような湖面に雪渓が残る周りの山々の倒影を美しく映していた。

此処を行楽の目的地とする人達は弁当を開いたり、ボール遊びをしたりゆっくりと寛いでいるが、我等は湖北の道を進み、ジーマリホルン Simelihorn2749mの山裾を登って行く。きつい登りが続くが、50m程の雪渓を越えた所に1957年設置の避難小屋

Burgihitta2438m、稜線に出た所に 1997 年新しく設置した Reetihitta2552mがあった。

此処で暫し休憩、この先でブスアルプ Bussalp1800m經由グリンデルヴァルトへの道とファウルホルンへの道に分かれる。眼下には今登ってきたバツハアルプゼー、正面にアイガー、その右にシュレックホルンが聳える、志波さんが岩に張り付いて咲くピンクの苔マンテマをカメラに収めていた。

15 時 35 分出発、あと一踏ん張り、分岐点に来ると右手が開け正面に饅頭型のファウルホルン Faulhorn2681m、その頂上にはヨーロッパ最古の山岳ホテル BerghotelFaulhorn の建物が見える。山の東斜面は雪に覆われ、頂上への道はつづら折りの急登、最後になって楽ではなかったが 16 時 10 分何とか到着、リュックを部屋(ホテル様式もあるらしいが、我等はドミトリーの 2 段ベッド)に運んでからテラスで早速ビール(ご当地ベルナー・オーバーランドの RUGEN BREÜ)、ゆったりした気分ではんやり外を見ていたら山に虹がかかっていた。

やはり汗をかいたので着換えた方が良いのだが、面倒だし汗は体温で乾かしてしまえとそのまま過ごす。山の斜面に建てた建物なのでトイレに行くにもダイニングに行くにも階段を上り下りしなければならない。

18 時から夕食、別棟のダイニングルームへ行くともう何組かの客がテーブルについていた、入口のボードに夕食のメニュー ABEND ESSEN の表示、だが些か疲れて食欲がない、それでもご当地ヴァリス州の赤ワイン・ピノワールを飲んで前菜のマカロニ、デザートプリンは食べたのだから、明日ガス欠で歩けないことはない筈、メインディッシュの豚肉の薄切り煮込みマッシュポテト添えは其の儘食欲旺盛組に渡したらすごく美味かったといわれ一寸悔しい思いをした。

今回の旅で 2681mは最も標高の高い場所での泊まり、明け方には相当の冷え込みも考えられる、幸い下着の汗も乾いたようなので、ヤッケもズボンも其の儘、2枚の毛布を引被って段ベッドに潜り込む、枕元には夜中に起きることを予想して忘れずペンライトを置く。

7 月 9 日(土)

4 時、階段下に 1 つしかないトイレに行ったが、5 時半に起きたときは石段を下りて外のトイレ、薄いピンクの空が山を包み、東の雲の上縁がオレンジ色に輝く、綺麗な顔の太陽は見られなかったが、時と共に陽光は雲を追い払ってベルナー・オーバーランドの山々を美しく見せてくれた。

眼前に黒々と構えたジューメルホルンの左に一寸雲を棚引かせた双耳峰シュレックホルン、右にはベルナー・オーバーランドの最高峰フィンスタールホルン Finsteraarhorn4273m(黒い鷲)の鋭い切っ先が天を突く姿は素晴らしい。裏手のファウルホルン頂上に登ってみた、スイス国旗が高く風にはためく、スイスの人たちはとにかく旗が好きだ、国旗はもちろん州、市、町、村、その他様々な旗があって、これで共同意識、団結心を高めるのだろう。

室内に入ったら途端にメガネが曇って真っ白、やはり外は相当の冷え込みのようだ。朝食は山小屋らしく簡素なコンチネンタルスタイル、パンにバタージャム、珈琲、ココアの他にシリアル食品のミューズリーがあって、これにミルクをかけて食べた。

処で、このミューズリーがスイス生まれとは知らなかった、Muesli はシチューや粥を意味するドイツ語 Mues に縮小辞 li が付いた言葉だが、1900 年ごろ療養には生の野菜や果物が必須と考えたスイス人医師ビルヒャー・ベンナーが山岳放牧の牧童の伝統的食事にヒントを得て、自身の経営するサナトリウムの患者に与えたのが始まりで、1960 年代欧米に於ける健康食品やベジタリアニズムへの関心の高まりとともに現在の形(日本ではグラノーラ等)に普及したものらしい。

今日はシーニゲプラッテ SchynigePlatteStation1967m に向かって長丁場の歩きだが、雪が多く通行が困難な場合にはフィルストへの引き返しもあり得るというから、覚悟して掛かねばならない。8 時丁度ファウルホルン出発、急な下りの後右折して伸びやかな稜線を行く、幸い天気は上々、左手は白銀のベルナー・オーバーランドの山並みが連なり、右手に遠くブリエンツ湖、手前に特異な山容のシュローブホルン Schroabhorn2374m がよつきり顔を出している。今歩いて来た道はと振り返ると逆光の中にファウルホルンが黒々と浮かんでいた。

やはり予想された長い雪渓はあった、初めはお椀を伏せたような丘陵を超えて行くもの、次は長い斜面をトラバースするもので、

幸い何れも新雪ではなく深く潜ることはないので何とかツボ足でこなせたが、用心して雪を蹴込みながらゆっくり歩く。雪渓を過ぎると右崖下にメンドレネン小屋 BerghausManndlenen2344m、狭い急な下りを降りて小屋の前に出る、このコース唯一の小屋なのだが、先が長いので横目に見て寄らずに進む。

道は大きく北東に折れてガレ石の溝道、下には長く雪渓が伸び、右上に見えているファウルホルンも随分遠くなった。この道を600m程歩いて下方にセギスタール湖 Sägistalsee1936mが見える地点、ゴツタルト Gotthard2276mで再び方向転換、インドリセギッサ IndriSägissa2462m の裾を回って西へ向かう。

セーグス谷 Sägistal を右に眺めながらインドリセギッサとウスリセギッサ UssriSägissa2425m の北斜面をトラバースしながら歩くがこの区間が実に長い、ウスリセギッサの岩肌の物凄い褶曲を真近に見ると地球のエネルギーの底知れぬ力を感じる。エッグという緩い峠 Egg2126m を越えてウスリセギッサの山が後ろになると草地が増えてきた。志波さんがこれは珍しいと薄紫の花の群落を指し示す、グロブリア Globularia、愛称「目玉のオヤジ」で此処以外で見ることのない花だった。

ロウヒャーホルン Loucherhorn2231mの南東尾根を乗越したあたり Güwtürli2028mから北へ大きく斜面を巻いて再び西へ向かうと、やっと 2 つの山塊が見えてきた、右がオーバーベルクホルン Oberberghorn2069m、左がシーニゲプラッテ山 SchynigePlatte2100mでその左山裾にある小さな黄色い点(テントの色)がシーニゲプラッテ駅 1967mだ。

何時ものことながら、何故か目的地が見えてからが遠い、気も緩んで皆から遅れた上に大転倒を起こした、左肘打撲、手の平裂傷、暫くは起き上がれない、大丈夫と断ったのに遂に志波さんにリュックを渡す羽目になってしまった、なんとも情けない。

何でこんな意地悪なところかと思うくらいキツイ坂の上にあるシーニゲプラッテ駅に着くと、皆はもうソフトクリームをなめたりして寛いでいた。勿論遅ればせながら皆に倣ったが、それよりも此れは美味いよと桑原さんが奨めてくれた山のミルク BergMilch に感激して改めて 1 本買いに走った。空にはのんびりとパラグライダーが舞っている。駅の上には 1929 年開園の有名な高山植物園 Alpen-garten があるのだが、14 時 21 分発の電車でヴィルダースヴィル経由、インターラーケン・オストへ向かう。

15 時 25 分インターラーケン・オスト着、駅前の COOP でオーガニックジュースを買った。いよいよこれからベルナー・オーバーランドの裏側(南側)、ローヌ谷へと向かう。

16 時インターラーケン・オスト発、シュピーツ Spiez、ブリーク Brig、と乗り継いでベッテン Betten814m17 時 39 分着、17 時 55 分発のロープウェイは雪解けの濁流ローヌ川、教会の尖塔の上を越えて 10 分でベットマーアルプ Bettmeralp1950mに到着した。一昨日、グリンデルヴァルトから発送したスーツケースをホテルの電気自動車で運んでもらう、この山に点在する集落ではガソリン車は乗り入れ禁止、幅の広い道路がないため電気自動車も小型のものが必要最小限しかない感じた。

18 時 30 分、ホテル・アルプフリーデン HotelAlpfrieden にチェックイン、今日から連泊なので初めてゆっくり洗濯も出来た。夕食の初めは毎回ビールだが、クライネシャイデックとグローセシャイデックを訪れて以来注文はクライネカグロースと頼むようになっている、ワインはヴァリスの代表的赤ワイン・ドール Dole、AOC の 2012 年(48CHF)、料理はポターージュに始まってトッピングにオレンジ色のペースト(中身は不明)を敷きオリーブを散りばめたピッツアパイ、とステーキの豪華版だった。部屋に帰って寝る準備をしていたら、志波さんが氷とバンドエイドを届けてくれた、手の平の出血は問題ないが、肘の打撲は内出血していて腫れている、これに氷を巻き付けて寝ることにする。

7 月 10 日(日)

5 時起き、肘の腫れも引いたのでバンドエイドにして初めて髭も剃った、朝食はコンチネンタルだがチーズの種類が多い、AletschMutschli, BergKäse, Freiburger 他にも3種類くらいある、中でもアレッチ地区の家庭に古くからあるアレッチムツリは味といい適当な硬さといい大変気に入って何とか手に入れたいと思った。

今日はベットマーホルン Bettmerhorn2647mへ上ってアレッチ氷河 Aletschgletscher を見ながらのトレッキング。快晴の外へ出て南を見るとイタリア国境に連なる 4000m級の山々が素晴らしい、山全体がスイス領内にある最高峰ドーム Dom4545m、右奥にイタリアと両国にまたがり4つの峰を持つスイス最高峰モンテローザ MonteRosa4634m、ツエルマツトから見る鋭鋒と違って矩形のマッターホルン Matterhorn4478m、その右に名のごとく白く輝くヴァイスホルン Weisshorn4505m、これはおそらくスイス

アルプス最高のグランドな眺望だろう。

ベツマー湖 Bettmersee の東南端にあるロープウェイ乗り場から 9 時発のゴンドラに乗って 10 分でベツマーホルン・ステーション 2647m に着く、我等は山頂へは向かわず、水平に左の崖を回りこんだ所でアレッチ氷河と対面した、ビューポイント・ベツマーグラートだ。

アレッチ氷河は北のユンクフラウから南のローヌ川に至る全長 23.6km、最大幅 1.6km、面積 117.6 km² はヨーロッパ最長最大、中央部コンコルディアプラッツの氷厚 900m、180m~200m/年間移動を続ける大氷河で 2001 年登録の世界自然遺産だが 2007 年、ユンクフラウ三山を含む 82400ha に範囲が拡張されている。アレッチ氷河は左にオルメンホルン Olmenhorn 3314m、右にストラールホルン Strahlhorn 3027m に挟まれて大きく方向を変えて南へ繋がっているが、遙か上流を見ると僅かにトルークバルク Trugberg 3933m の白い頭を見ることができた、正面には鋭くアレッチホルン Aletschhorn 4195m が聳えている。晴天のエッグスホルン Eggishorn 2869m 頂上からはユンクフラウ・メンヒ・ユンクフラウヨッホのスフィンクスまで見ることができるというが、この場所からは無理だった。氷河の中央部に黒い 2 つの筋が繋がっているが、これは上流で他の氷河が流れ込んだ時運び込まれたモレーン(堆石堤)、氷河の表面は無数のクレバスが皺となって刻まれ、所々に小さくブルーの水溜りが見られる、正しくグレイシャーブルー(氷河の青)だ。

9 時 30 分、氷河上流へ向けてトレッキング開始、大きな岩の上を飛んだり雪溜まりを越えたり、左手の氷河と足元の両睨みで進む、こんな岩場にも黄色い綺麗な花が咲いていた、「氷河の髭」というのはニックネームだろうがもう少し可愛い呼び名にしてやればと思う。我等は山腹の道を歩いてきたが、氷河のレベル近くへおりて下の道と合流 Roti Chumma 2369m する。

12 時 30 分、眼前にストラールホルンが迫りメージェレン湖 Märjelensee 2302m に遮られて氷河沿いの道が閉ざされ右折したところで休憩、志波ガイドが全員に配ってくれたミディトマトが美味かった。

氷河を離れてエッグスホルンの山裾を行くと湿地帯になりワタスゲが咲いていたし、日本では見られない珍しい花シュピンウエブ・ハウスヴルツ(センペルウイウム属)も見ることができた。メージェレンダムの手前にある小屋グレッチャーストウベ Gletscherstube 2347m(氷河の部屋)で昼食をとる。結構混んでいたし天気がいいので外のベンチで食事、牛肉スープにソーセージとパン、先があるのでアルコールはやめてミルクにした。14 時 05 分出発、水運搬用に掘ったというエッグスホルンのトンネルをくぐる、距離は約 1300m、足元は暗く地表は水が流れているのでヘッドランプの出番、外気温 21°C に対してトンネル内は 14°C、15 分掛かって向こう側へ出た、正面の谷にフィッシャータールの集落、北の谷合にはフィッシャー氷河が見える。うねうねとした山腹の道を歩き 15 時 30 分フィッシャーアルプ Fiescheralp 2212m 到着、此処からベツマーアルプ迄電気自動車の便があるとの情報があったので、ロープウェイでエッグスホルンからのアレッチ氷河を見ようかと気持ち揺れたが、雲が多くなって良い眺めは期待できないのと、電気自動車便も今はない、ベツマーアルプまであと 1 時間半歩しかないとあって再びウォーキング開始、こうなるとあまりファイトが湧かない。

途中フーリヒュッテ Furrihütte に寄ってトイレを借りたりしたので、又皆から遅れてしまったがこの道にアルプスの 3 大名花アルペンローゼが多かったのは慰めだった。

近道の細いわき道からベツマー湖を見下ろしながら集落に入って 16 時 50 分、ホテル・アルプフリーデン着、やれやれと部屋に入ろうとしたら鍵が見つからない、フロントの手を煩わして入室したらなんと鍵はテーブルの上に鎮座していた、こんな失敗をするのは多少疲れが出てきたのだろうか。頭も洗ってさっぱりしたところで夕食、ビールはグロス派とクライネ派が確定、ワインはヴァリス 2014 年 AOC の Positivo、特別のフレーバーがあるとかで 51CHF とは結構な値段、料理はサラダ、海老の和え物、スープ、それに一度はお目にかかりたいと思っていたチューリッヒ料理のゲシュネツエルテス Geschnetzeltes、仔牛の薄切り肉のクリーム煮に、砕いたポテトの両面焼きレシュティ Rösti を添えてある、なかなかのご馳走だった。

明日からの予定について志波さんからの話、「当初予定のイタリア領マクニャーガ Macugnaga 1195m に宿泊、翌日モンテモロ峠 Monte Moro Pass 2868m へ登ってサースフェー Saas-Fee 1800m に降りるコースは、下りのガレ場に雪が多く危険と考えられる

ので、予定を変更してサースフェーに直行後、改めて行き先を相談したい」とのこと。

危険の情報がありながら強行することは勿論できないが、マクニャーガからモンテローザの南面を真近に見ること、モンテモロ峠に建つ黄金のマリア像を見ること、それに小学校時代世界最長のトンネルと教えられたシンプロントンネル Simplontunnel を通過出来なくなるのが一寸残念だった。

7月11日(月)

朝食後、近くのスーパー・ヴォルグ Volg を教えてもらってお気に入りのアレッチチーズを買いに行った、以前お土産に頂いたドライソーセージがあったので合わせて購入、ラベルの表示を「古いレシピによる家庭用ソーセージ Hauswurst nach altem Rezept」と理解したがどうだろうか。ホテルを8時15分出発、ロープウェイ乗り場まで僅かの道がお名残り惜しい、ナナカマドの白い花が咲き、連なる4000m峰を背景に建つ可愛い白垂の教会 Kapelle Maria は其の儘名画になる眺めだ。

ローヌ谷のベッテンへ降りて列車で15分、ブリーク Brig681mへ向かったが、途中で志波ガイドから緊急ニュース、昨日モンテモロ峠を越えようとした73歳の日本人男性が滑落死したという、やはり我等のコース変更はそれだけ重大な重みのあることだったのだと実感した。

バスでサースフェーに向かう途中フィスプ Fisp の先シュタルデン Stalden からマッター谷 Mattertal に分かれてサース谷 Saastal を登る、フェーフィスパ川 FeeVispa は氷河から流れ落ちて深い峡谷を刻み、ブリークから55分ほどでサースグルンド Saas-Grund、更に10分でサースフェー郵便局のガレージにあるバスターミナルに11時到着、ホテルにスーツケースの搬送を頼んでから今来たバスでサースグルンドの一つ先、トリフト Trift へ折り返す。目的地はホーサース展望台 Hohsaas3098m、11時35分のゴンドラリフトに乗り8分で中間駅のクロイツボーデン Kreuzboden2397m、リフトを乗り換えて高度差700mを15分でホーサースに到着した。

ベルクレストランの山側に「ホーサース周回路、18四千米峰・35分」の標識があり、狭い岩場を一上りして展望台への道を進む、3000mを越す高度では殆ど植物は見られないが、この高度に来て初めて見ることができるキンポウゲ科の白い花ランクルス Ranunculus alpestris が出迎えてくれる、道の各所にはモニュメントが建っていて、山の名前と写真、標高、初登頂者などが記されていて、そのTOPには可成り大きなその山の岩が飾られている。

ゆっくり歩いたこともあるが広々とした展望台頂上(3142m)到着は12時45分だから約25分、やはり一周35分はとても無理、残念ながら雲が多くサースフェー方向に見える筈のミシャベルの高峰群は千切れ雲の合間にしか見えないが、後方のバイスミース Weissmies4027m から流れ落ちるトリフト氷河 Triftgletscher の迫力は凄まじい。

急傾斜の端末は氷瀑となって荒々しく落下し、緩傾斜では氷の大平原を作る、山側のよどみには青い氷河湖の形成も見られる、遠く下流方向に点々とゴマ粒のような人影、その動きからクレバス落下時の救助訓練のように見受けられた。

スイスには素晴らしい展望台が数多くあるが18もの4000m峰を同時に見られる場所はおそらく此処以外にはないだろう。

此のうたい文句にしてこの天候はなんとも悔しいが、バイスミースを背にしてサースフェー方向は、若し好天ならこう見えたはずを記憶しておきたい、即ち左奥からモンテローザ MonteRosa4634m、ストラールホルン Strahlhorn4190m、リンプフィッシュホルン Rimpfischhorn4199m、アラリンホルン Allalhorn4027m、アルプフェーベル Alphubel4206m、テッシュホルン Täschhorn4491m、ドーム Dom4545m、レンツシュピッツェ Lenzspitze4294m、ナーデルホルン Nadelhorn4327m、ステックナーデルホルン Stecknadelhorn4241m、ホーベルクホルン Hohberghorn4142m、デュレンホルン Dürrenhorn4035mのごとくである。

暫し展望台にとどまった後、氷河の外縁を回り込むように歩き始めたが、直ぐに岩屑の道はなくなり一面雪に覆われてしまっているため地形から判断して直近の目標を定め、用心しながら歩くしかない。雪中歩行に随分手間取りレストラン下の黒い地面に足を下すことが出来たときはやれやれ、13時50分レストラン到着は1時間半を要したことになる。

ベルクレストラン・ホーサースは瀟洒なガラス張りであるが明るく気持ちが良い、めいめいが各個に注文して遅い昼食をとる、飲み物はビールやリベラ、料理はソーセージ、スープ、レシュティ、マカロニにはアップルソースが付いている、志波さんが好物のフライドポテ

ト Pommes を頼んだら大皿に山のように盛り上げてきたのには吃驚した。日暮れまでにはまだ少し時間があるので、中間駅のクロイツボーデンに寄ることにした、ここもホーサース同様展望台だが、緑の多い公園でもあり、少し上った所にはクロイツボーデン池があって子供たちが喜びそうな遊具が沢山ある、池の周りを一周し 30 分ばかり時間をつぶしてから下へ降りたら雨が降ってきた。ポストバスでサースフェーに戻り、レインウェアを着て宿のホテル・アルピン Hotel Alpin へ向かう、途中渡ったパノラマ橋 Panorama brücke は絶好のビューポイントらしいが雨に煙っては致し方なし、16 時 10 分にホテル着、今回も連泊なのでゆっくり出来そう。

19 時夕食、クライネピールにヴァリスの代表的白ワイン・ファンダン Fandant2014、我等を含めて日本人はワインというと殆ど赤になるが、逆にスイスでは白、何しろ生産量の 7 割は白というのだから当然そうなる、料理はマカロニ野菜サラダに始まってスープ、ステーキ、デザート、食事が終わって外に出てみたら、アルプフェーベルの上に半月が輝いていた。

明日は自由に行動を選択できる最後の日なのだが、天気予報が悪く高所歩きや長時間トレッキングには不向き、8 年間サースフェーに滞在してガイドをしてきた志波さんでも候補地選びは難しそう、ブリーク Brig 辺りまで出るかの話もあったが結論は出ず、明朝決定となった。

7 月 12 日(火)

志波さんと同室の桑原さんが相談の結果、ブリークへ出てバスでシンプロン峠越えをして列車でシンプロントネルを通って帰るのはどうか？これは素晴らしい！念願のトンネル通過のみならず峠越えまで出来るのだから一も二もなく賛成した。

昨日のブリークへの話のポイントはシンプロン峠の警備にあっていた実業家シュトックアルパー(1609~1691)が峠越えの交易と塩の専売で莫大な利益を上げて築いた私邸、シュトックアルパー城 Stockalperschloss を見に行こうというものだったが、それよりも峠越えとトンネル通過に集中することに決定しよう。

少し峠の話をしたい、ヨーロッパアルプスにはローマ時代以前から多くの峠があってそれぞれが歴史を刻んできた、古く有名なのは BC 218 年カルタゴの英雄ハンニバルが象 37 頭、軍馬 1 万、兵 3 万を従えてアルプス越えをしてローマを攻めた話で、その峠は諸説あったが最近の研究ではフランス国境のトラベルセッテ峠 2950m にほぼ間違いないとされている。此のハンニバルに自分をなぞらえてアルプス越えをしたのがナポレオン・ボナパルト、1800 年 5 月モンブランの東グラン・サン・ベルナル峠 Col du Grand Saint Bernard 2469m を 4 万の軍を率いてイタリア遠征している、彼は余程これが得意だったらしくダヴィッドに描かせたこの時の騎乗姿は今も有名である、又この地域の遭難者救助犬セントバーナード(サンベルナルの英語読み)が首に食料と気付け薬を入れた樽を巻いた姿も忘れられない。

フルカ峠 Furkapass 2431m は昔からヨーロッパの分水嶺とされてきた、峠の西はローヌ谷からレマン湖、フランスを経て地中海、東はロイス川からフィアヴァルトシュテッテ湖、ライン川を経て北海に注ぐ、世界的に有名になった「氷河特急 Glacier Express」はかつてフルカ峠を越える際、真近に見られたローヌ氷河 Rhonegletscher に由来している。

スイス領内の峠はこれから我が国が向かうシンプロン峠等、数多いが比較的新しく(AC1200 年頃)に本格的なルートとして開削されたのがサンゴッタルド峠 Passo del St. Gottardo 2108m でイタリアのミラノからルツェルン、チューリッヒを經由してドイツを結ぶ最短ルートとして登場、当時のアルプス越え街道は関所が多く、通行人は通過の度に関税を払わせられたし、道はわざと時間がかかるように荒れ放題が続いていたので遠回りをせず 1 回で峠越えできるこのルートは当時の流通に革命的影響を及ぼし、物資の輸送が此処に集中した。これによってスイスは国力を蓄え独立国形成の道を歩めたのだが、かつてのラバの輸送がトラックに変わった近代、道路の補修維持管理費用の増大に悩んだ挙句、トラックの積載重量に課税までしたが根本的解決にならず、今や列車によるトラック輸送が主流になりつつある。

さて、今一天気が冴えないが、8 時 35 分ホテルを出て 8 時 52 分のバスで出発、サース谷からマッター谷を下り、フィスプを経てブリークへ至る、ブリークはシンプロン峠とフルカ峠への道との分岐点で、南はイタリア、北はベルンからドイツ、西はレマン湖からフランスへと通商路の交差点で中世の面影を残す活気のある町、シンプロントネル北端の国境駅である。さすがにシンプロ

峠を越えてイタリアのドモドッソラ Domodossola へ行くバス便は 1 日 4 往復しかない。10 時 18 分発のポストバスでブリークを出発、シュトゥックアルパー城を左手にチラリとかすめて正面の大きな山塊を目指す、左から右斜め上方へ長く続く道、あれがシンプロン峠への道だ。この道は 2 世紀ごろ古代ローマの時代から軍用道路としてあったという説もあるが、中世 13 世紀ごろになって出来たという説もあって何時からあったのか定かではない。

やがて道は山中に入り、谷合からはアレッチの山々を遠望、大きなコンクリートの橋脚が並ぶ吊り橋ガンター橋を越えて進む、急傾斜の崖路になると雪崩防止の頑丈な張り出しが続き、その下を走って広い台地に出た所がシンプロン峠 Simplonpass2006m、所要時間約 40 分、北はスイスのローヌ川からフランスを通過してリオン湾、南はイタリアのポー川を通過してアドリア海に分かれる大分水嶺である。道幅が広く傾斜の緩やかな現在の道の基本はスイスを占領していたナポレオンが大砲の通れる道造りを命じて 1805 年に改修工事が完成したことに寄っている、その当時に作られたホスピス Hospiz(救護所/宿泊所)にはナポレオンが泊まった時に支払った金貨が残されているという。

イタリア国境の雪山はモンテ・レオーネ MonteLeone3652m、右手の小高い丘に巨大な鷲の像がイタリア側を向いて立っている、これは第 2 次世界大戦の際駐屯した国境警備隊を記念する像だった。

折角のシンプロン峠だしバスを降りて散策したかったが、何しろ 1 日 4 便ではその余裕なく出発、道は下りになったがシンプロン村、ゴンドー村まではスイス領、此のあたりは 1440 年にスイス準州ヴァリスに加盟し、1815 年ナポレオン失脚後、ヨーロッパの新秩序を定めたウィーン会議によってスイスは国際法上の永世中立が承認され同時にヴァリスがスイス憲法によって正式にカントン Kanton(州)となったためにスイス領内となり、国境は大分水嶺から大きく南へずれることになった。

ゴンドー渓谷では崖が両側から迫り、トンネルが続くなど厳しい道造りを思わせたが、国境では運転手がバスを止めて後方まで見渡しただけ、国境警備の代行だろうが実にあっけない、右の建屋は両替所らしかったが壁に GINKO の文字と日の丸があったのには驚いた。

途中で雨が降ってきて気になったが、11 時 50 分イタリアピエモンテ州のドモドッソラに着いた時には上がっていた。

ドモドッソラはトーチエ川の右岸に位置しシンプロン谷など 4 つの谷が合流する地点にあり、シンプロントネル南側起点の街で、高台にあるローマカトリックの宗教施設サクロモンテ・カルヴァリオ SacroMonteCalvario は世界遺産になっている。

鉄道駅とその周辺には立派な石造りの建造物が並んでいる、駅構内へ入ってトイレを済ませブリーク行の列車時刻を確認してからレストランを探しに行く。駅前広場の向かい側にあったレストラン・ラプラツエッタ LaPlazette に入って頼んだビールは髭爺印のモレッティ BirraMoretti、イタリア流にチンチンで乾杯、ピッツァ・アラビアータなどとスパゲッティ・ペペロンチーノを頼んでシェアして食べたがあまり時間の余裕はない。

13 時 48 分発ジュネーヴ行き列車でいよいよシンプロントネルに向かったが、2966mのヴァルツオスパイラルトンネルをはじめ大小 9 つのトンネルが本物の手前にあるとは知らなかった。シンプロントネルの掘削は 1898 年両側から進められたが、坑内温度が42℃以上にもなるため 17m離れたところに平行トンネルを掘って(これが後の第 2 トンネルの元となる)新鮮な空気を供給したが、水の流入、ストライキ、67 人の事故死等のため完成は遅れて 7 年半を要した。

トンネルの経路は軍事的検討から国境がトンネルの中央になるように設定され(此のため峠の直下から南へずれた)、ほぼ直線で有事の際にはどちらの国もトンネルを閉鎖できるようにしている。

またこの長さでは蒸気機関車での運行は無理と判断され当初から電気機関車を採用したこと、複線化のための第 2 トンネルの掘削(1912 年~1921 年)、ピギーバック輸送 piggyback(トラック搭載輸送)の必要性から線路の掘り下げ工事、トンネル空間の有効利用から架空電車線方式を剛体架線にするなどの改良が加えられてきた。シンプロントネルは 1906 年の開通以来世界最長トンネル(第 1 トンネル:19803m、第 2 トンネル:19823m)で 1982 年の大清水トンネル 22221m完成まで 76 年間首座であり続けた。ちなみに 1930 年代の日本最長トンネルは 1931 年完成の清水トンネルで 9702m、1 万メートル以上の差があったのだから小学生の私が憧れても不思議はない。

余計な話だが日本とスイスは最近もトンネル世界一を争っている、即ち最近まで世界最長だった青函トンネル:1988 年 53.85 kmを抜いてつい先日 2016 年 6 月 1 日、ゴタルドベーストンネル GotthardBasistunnel 57.104kmが完成してヨーロッパ各

国首脳がお祝いに駆けつけて試乗したという、2025年にはオーストリアのブレンナーベーストンネルが64kmというが、これは地下鉄との結合距離でトンネル自体は55kmだから当分世界一の座は安泰だろう。

ベーストンネルというのは従来の山岳トンネルがループを使ったりしながらできるだけ高度を上げてから最後の手段としてのトンネルだったために経路が難しくなり傾斜があるのでスピードが出なかったのを改め、トンネル長は長くなっても水平に走ることにしたもので、ゴットルトベーストンネルは従来のトンネルより660m低い地点を掘って時速250km走行を目指し、此のトンネルの前後で工事中の2つベーストンネルが完成する2020年にはチューリッヒ・ミラノ間は1時間の時間短縮が実現されることになる。トンネル談義が長くなってしまった、ドモドツラ出発に話を戻す、出発してから幾つものトンネルを通るので紛らわしかったが、シンプロントンネルに入る直前にはイタリア警察のパスポートチェック、トンネル通過時間は計測し損なったが意外に短い感じでスイス側に出たら今度はブリーク到着直前にスイス警察とダブルチェックを受けた、バスの峠越えの簡便さとはえらい違いだ。

14時16分ブリーク着、同45分バス発、16時丁度サースフェー着、初めてゆっくりとサースフェーを歩く、山一つを隔てたツエルマットとよく比較されるが、ミシャベル連峰のドームをはじめ13の4000m峰にびっしり囲まれ、村近くまでフェー氷河が迫る小さな集落はスイスにあっても珍しい場所で、アルプスの真珠と言われるのに相応しい山岳リゾート地だ。

ポストバス発着所の前にある観光案内所によって地図を貰い教会のあるドルフプラッツ(広場)の方へ向かう、建物の壁にはフレスコ画、木彫りの飾りもあってそれらが通りにしっくりと馴染んでいる、スポーツ用品店とウッドペッカーという木彫りの店に立ち寄った。ベットマーアルプ同様此処も最小限の小型電気自動車しかないのので何処も歩行者天国といていい、教会の前にはサース谷にスキーと観光客を呼び込んだ功労者イムセン牧師の像が建っている、Coopへ寄って地元のワイン研究会へのお土産ワインを仕入れ、雨交じりの空模様なのでそろそろホテル・アルピンへ帰ろうとフェーフィスパ川に架かるグレッチャー橋から下を見下ろすと流れが激しく岩を噛んでいた。今夜のディナーもビールから始まったが、ワインは志波さんお勧めの白、それもマッター谷1300m付近の葡萄から作られたハイダ Heida(元気づけの掛け声)、ヴァリス AOC2013、実は今日お産に買ったのも此のハイダだった、料理はハムメロンサラダに豚ロースステーキブロッコリ・フェトチーネ添え、デザートはフルーツパイだった。スイスの旅もいよいよ終わり、入浴後帰国準備をしてスーツケースを閉じた。

7月13日(水)

9時にホテル・アルピンを出発、パノラマ橋を渡って坂を上ると左手に鼠返しが付いた古めかしい木造小屋が何棟か並んでいる、これはシュタデル Stadel という17~18世紀に建てられた干し草小屋で、サース谷の各地にあったものを移築したものらしい、右に折れると直ぐ郵便局前広場に出る、ライラックの大木が一杯に花をつけ、ベンチの周りは美しく花壇に囲まれていた。

9時22分のバスでサース谷を下る、来た時と昨日の2往復だが、もう何度も通った道のような気がする、途中谷越えの葡萄畑を見てハイダの原料の畑かと想像したりした。

フィスプで列車に乗り継ぎローヌ谷をひたすら東進、ドイツ語圏からフランス語圏に入るシエールを過ぎてヴァリス州はヴァレーと呼称が変わり、丘の城と教会がランドマークの州都シオンを通過、マルチニから進路を北に変えてレマン湖に至る。

モンローの手前、9~13世紀東方の商人に通行税、物品税をかけた関所シオン城は見落としてしまったが、湖岸の丘一杯に広がる葡萄畑は素晴らしい。シオンからローザンヌにかけてレマン湖の反射光と石垣の輻射熱を受けて葡萄栽培の最適条件を作り出しているラヴォー地区 LAVAUX の段々畑は2007年に世界遺産に登録されている。

フランス、イタリア、スペイン等ワイン大国には及びもないスイスに葡萄畑の世界遺産がある理由は、畑自体の見事さもあるが、5000年前からナイル川流域で栽培されたという説がある栽培品種世界最古の葡萄シャスラ Chasselas をこの地区で350年にわたって作り続けているという歴史的背景にもよっている。

シャスラは中世にはブルゴーニュで栽培され、シャトーの修道士等がレマン湖畔に齎して以来伝統的に愛され続け、現在でもラヴォー地区の葡萄収穫量の60%がこの品種だという、シャスラの特徴は優れた辛口で柑橘系の淡い風味は「食通が最後に辿りつくワイン」というから機会があればぜひ味わってみたいものだ。ニヨン Nyon を通過、13世紀のニヨン城があり陶磁器ニヨン焼きの故郷、ジュネーブより落ち着けるからと以前に宿泊した思い出がある。

この列車はジュネーブ市内ではなく空港行なので最後まで安心して乗っていただける、13 時 10 分ジュネーブ空港着、取り敢えず空港構内に沢山ある食品売り場へ行ってめいめいが食事、目移りがして結局最も単純なハンバーグにしたら、なんと 2 個で 5CHF, スイスにこんな安い食べ物があったと最後になって驚いた。

カタル航空 100 便 18 時 15 分テイクオフ、窓側座席だったので離陸直後にレマン湖とジュネーブの写真を撮って、後で確かめてみたら高さ 140m まで噴き上げるジュネーブのランドマーク、大噴水 Jet d' Eau がハッキリと写っていた。

今回の旅のお土産はトランジットするドーハでデーツ dates (ナツメヤシ) をまとめ買いすることにして、行便でドーハに降りた際、店と品物まで決めていたのだが、最低でも 1 時間の余裕があった筈なのに飛行機到着遅れで買い物の時間なし、成田行き のゲートまで駆け足する始末、私にとって此の小さいドーハの悲劇(1993 年ワールドカップ予選、日本は対イラク戦終了直前 同点とされ本戦出場権を失う)で帰ってから心ならずもあちこちに義理を欠くことになってしまった。

7 月 14 日(木)

18 時 36 分成田空港着陸、雨、東京は昼から夕方にかけて可成り降っらしい。

今日はフランス革命記念日、パリ祭だがフランス南東部ニースの花火客にトラックが突っ込んで 86 人が死亡した、地球の何処 にも安全な場所、安全な日の保証はない、足掛け 11 日間の旅をして無事に帰国できたことが当然とは言い難いのは情 けない。

然し赤沼さん、志波さんをはじめ同行の皆さんに支えられて此の旅を楽しく思い出深く終えられたことは誠に嬉しく有り難いこと で、何れまた皆さんにお目にかかってお礼を言い旅の思い出を語り合いたいものと願っています。

完