

2016.08.26

再びスイスを訪ねて (Part 4)

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亜の教会 Kapelle Maria は其の儘名画になる眺めだ。

ロース谷のベッテンへ降りて列車で15分、ブリーク Brig 681m 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折り返しサースグルンドの一つ先、トリフト Trift へ向かう。

■ホーサース展望台へ

目的地はホーサース展望台 Hohsaas 3098m、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 Kreuzboden 2397m、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。



白亜のか^ろルマリア教会と山並み



サース谷を遡上



ホーサースへ

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 Weissmies 4027m 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。



ホーサーズ展望台



トリフト氷河



ラナンクルス



ドムのモニュメント

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ズフェー方向は、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 Monte Rosa 4634m、ストラールホルン Strahlhorn 4190m、リンプフィッシュホルン Rimpfischhorn 4199m、アラリンホルン Allalihorn 4027m、アルプフーベル Alphubel 4206m、テッシュホルン Täschhorn 4491m、ドーム Dom 4545m、レンツシュピッツエ Lenzspitze 4294m、ナーデルホルン Nadelhorn 4327m、ステックナーデルホルン Stecknadelhorn 4241m、ホーベルクホルン Hohberghorn 4142m、デュレンホルン Dürrenhorn 4035m,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のので地形から判断して直近の目標を定め、用心しながら歩かない。

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・ホーサーズは瀟洒なガラス張りで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ヴェラ、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。ここもホーサーズ同様展望台だが、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。

ポストバスでサーズフェーに戻り、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、クライネビールにヴァリスの代表的白ワイン・ファンダン Fendant 2014、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、アルプフーベルの上に半月が輝いていた。



氷河の救助訓練



クロイツボーデン



サースフェー

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。

■思いがけずシンプロン峠とトンネル

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ンネルを通して帰るのはどうか？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た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・ベルナール峠 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（サンベルナールの英語読み）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らが向かうシンプロン峠等、数多いが比較的新しく（AC1200 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、チューリヒを経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。

さすがにシンプロン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 Simplonpass 2006m、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 Monte Leone 3652m、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。



シュトックアルパー城



ガンター橋



シンプロン峠の鷲の像

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。

ゴンドー溪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。



ナポレオンの泊ったホスピス



ゴンドーの両替所



ドモドッソラ駅

ドモドッソラはトーチェ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・ラプラツエット 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、ピッツア・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、シンプロントネルの手前に 2966m のヴァルツオスパイラルトンネルをはじめ大小 9 つものトンネルがあるとは知らず戸惑ってしまった。



イタリアンビール・モレッティ



シンプロントネル



ブリークのアプリコット売り

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 53.85km）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、ゴッタ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。ドモドッソラ出発に話を戻す。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。

■アルプスの真珠サースフェー

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寄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かりと馴染んでいる。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いないので何処も全て歩行者天国といってよい。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。



フレスコ画



ウッドペッカー



教会広場

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 1300 m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）

■世界遺産の葡萄畑ラヴォー地区

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が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。ライラックの太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、マルティニから進路を北に変えてレマン湖に至る。

モントルーの手前、9～13世紀東方の商人に通行税、物品税をかけた関所シヨ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。

シヨ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。



シュタデル



ラヴォー地区



ローザンヌ

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。

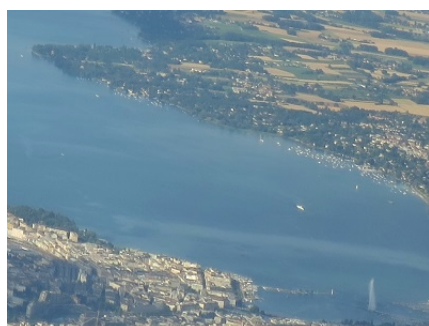
列車の終点はジュネーブ市内ではなく空港なので最後まで安心して乗っていられる。13 時 10 分ジュネーブ空港着。取り敢えず空港構内に沢山ある食品売り場へ行ってめいめいが食事。目移りがして結局最も単純なハンバーグにしたら、なんと 2 個で 5CHF。スイスにこんな安い食べ物があったかと最後になって驚いた。

カタール航空 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。



ジュネーブ空港



ジュネーブ上空 眼下に大噴水が



ドーハは駆け足デーツは買えず

7 月 14 日（木）成田到着

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たらしい。

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。地球の何処にいても安全な場所、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いえないのは情けない。

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る。

以 上