

2016.08.26

再びスイスを訪ねて (Part 2)

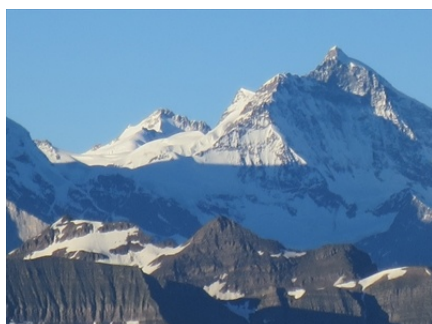
7月7日 (木)

■鉄道ファン人気の BRB

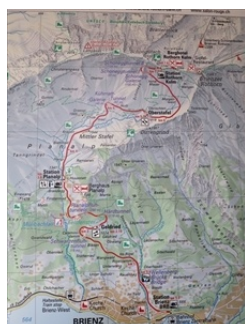
6時10分起床、窓の外に朝焼けのベルナー・オーバーランドの山々が見える。

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 шоу を見ているようだ。

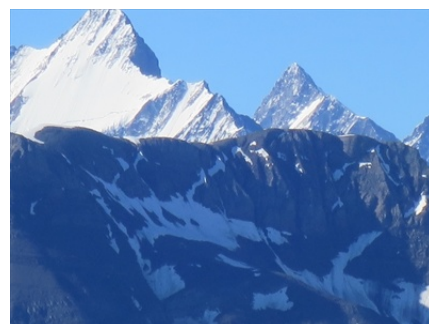
朝食を済ませてからテラスに出て暫くこの景色を楽しんだ。



ユングフラウ



ブリエンツへのマップ フィンスタールホルン



ブリエンツ湖も真下のブリエンツの街から西は遥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・オーバーランド連山は三山の左側にこの地区の最高峰フィンスタールホルン Finsteraarhorn 4273m（黒い鷲）、シュレックホルン Schreckhorn 4078m、ヴェッターホルン Wetterhorn 3701m 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 Brientz Rothorn Bahn（以下 BRB）で下山する。

エメンタールアルプス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・オーバーランド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句）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。

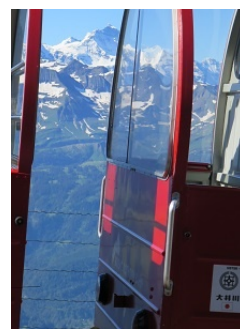
現実には資金不足で電化する余裕がなかったのだが、結果として BRB はスイスで蒸気機関車が定期運行を担っている唯一の登山鉄道 (フルカ山岳蒸気鉄道があるが登山鉄道ではなく峠越え) になってしまった、そして今や BRB は単なる山頂への輸送手段に止まらず、観光アトラクションとしての地位を確保しているのである。



ロートホルンクルム駅



ミニ蒸気機関車



大井川鉄道パネル

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ロ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 輦繋いで待っていた。

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 rint 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、更に此の溪谷に沿って下り中間駅のプランアルプ Planalp 駅 1341m に着く。

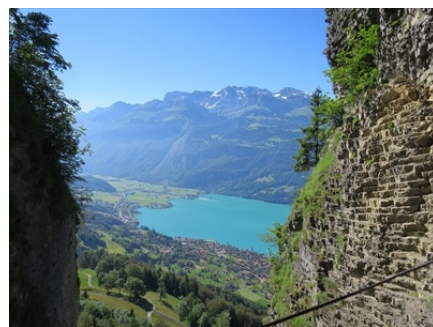
此のあたりには牧舎があり牛が放牧されている、機関車はここで給水、下からの列車と交換し、擦れ違っていく。



ディレングリント山



下からの列車と交換



断崖の間からブリエンツ湖

ミューレ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 のヴェレンベルク橋 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。

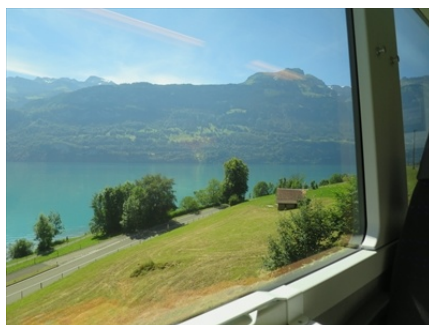
先を急ぐ我々にはブリエンツの街をゆっくり探索する余裕はなく、直ぐ湖側のブリュニック線ブリエンツ駅へ移動し、11 時 02 分出発、列車はブリエンツ湖に沿って北岸を走り、11 時 24 分インターラーケン・オスト着。

ユンクフラウ三山を正面にブリエンツ湖とトーウン湖を見下ろす「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。

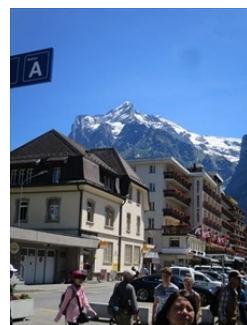
11 時 35 分インターラーケン・オスト発、12 時 09 分アイガーの麓、グリンデルヴァルト到着、志波さんの案でホテルに寄らず、此のままクライネシャイデック KleineScheidegg2061mへ上がってトレッキングしようというのだ。



ブリエンツ駅



湖岸を走る



グリンデルヴァルト

ウェンゲンアルプ鉄道（WAB）の出発時間 12 時 17 分までの間に桑原さんと地図 Landeskarte

der Schweiz 1:25000 を買いに行く、Grindelwald と Aletschgletscher の 2 部それぞれ 15.90CHF で結構高い。

■アイガー北壁直下を歩く

電車は一旦グランド 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 Jungfrauoch 3573m に登り、スフィンクス展望台 Sphinx Terrassen 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、その場合は逆のウェンゲン Wengen 方面でメンリッヘン Männlichen へ向かうパノラマヴェーク Panoramaweg 辺り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。



クライネシャイデックへ



クライネシャイデック



新田次郎の碑



ブレッドボウル

昼食にパンの中にスープを仕込んだブレッドボ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) は榎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 Eigergletscher 2472m 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 Eigerwand 2865m、ア

イスメール Eismeer 3160m、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 Alpiglen 1616m 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。



クライネシャイデックを見下す



アイガーグレッチャー



アイガーの橋梁

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 日ドイツ人アンデレル・ヘックマイヤー Anderl Heckmair 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 Weisse Spinne（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、頂上經由尾根道を辿る）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。



アイガー北壁



ヘックマイヤールートのパ° 初



雪渓を越えて

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ア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が）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、冴々と連なる壁面に 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。



アイゼンフット・ハーネンフス



アイガーヴァンドの窓



アイガーの滝

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 Hotel Eigerblick 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）Pr'e Rosso、ご婦人方は Rivella だった。



アイガーローゼンアーベント



ホテルアイガーブリック



小林ゆまさん

7月8日（金）

■行楽地フィルスト

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 Grosse Scheidegg 1962m からのフルコースは避けて途中のフィルスト First 2167m 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）、位置もグリー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 Wetterhorn 3701m の麓になる。

しかし、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ー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 Lauteraarhorn 4042m だろうか、今上がってきた西はアイガーの右手にグリー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 Gemschberg 2658m が正面にどっしりと構えていた。

フィルストヘトレックする一行7名を見送り、残る3名は再びポストバスでグリー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 Bort 1561m、大きく左に方向を転ず

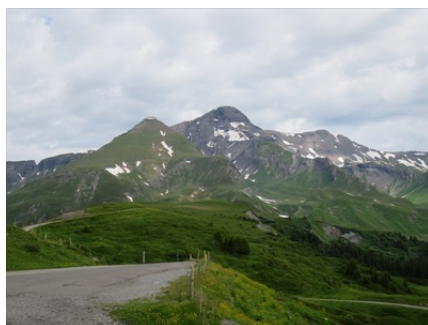
るシュレックフェルト Schreckfeld 1953m、いずれもそのまま乗っていれば 25 分でフィルストに到着する、11 時丁度に着いて直ぐベルクレストランの上にある展望台 2200m に登ってみた。

此処はグリー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 Schreckhorn 4078m 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 が流れ落ちるなど暫く四方の眺めを楽しんだ。



グローセシャイデック



ゲムシュベルク



フィルストへのゴンドラ

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してみた、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、一気に滑り降りるフライヤーは時速 84 km 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。

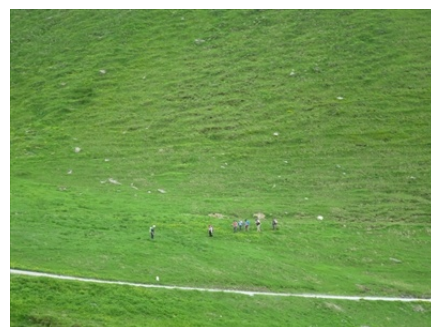
丁度ランチタイムになりベルクレストランで昼食をとる、スパゲッティボロネーゼにゲルステンズッペを頼んだが相変わらず量は多い。



フィルスト・クリフウォーク



フライヤー



一行が見えた

■ヨーロッパ最古の山岳ホテルへ

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 Bachalpsee 2265m 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 Simelihorn 2749m 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 Burgihitta 2438m、稜線に出た所に 1997 年新しく設置した Reetihitta 2552m があった。

此処で暫し休憩、この先でブスアルプ Bussalp 1800m 経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。



バッハアルプゼー



雪渓に行く



レーティヒッタ

眼下には今登ってきたバッハアルプゼー、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 Faulhorn 2681m、その頂上にはヨーロッパ最古の山岳ホテル Berghotel Faulhorn 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。

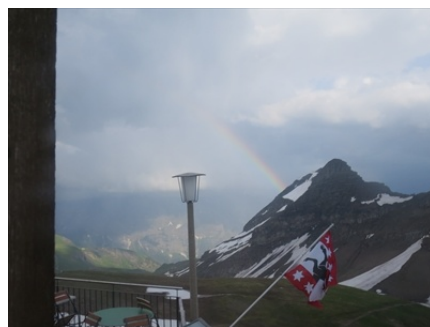
山の斜面に建てた建物なのでトイレに行くにもダイニングに行くにも階段を上り下りしなければならない。



ファウルホルンへ登る



階段が多い



山には虹が

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・ピノノワールを飲んで前菜のマカロニ、デザートプリンを食べたのだから、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 枚の毛布を引っ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。

(Part 3 に続く…)