

【7月14日（金）】

6時に起きたが喉がガラガラ、熱も少しある、飛行機で寒かったのに薄着をしていて咽喉風邪をひいてしまったらしい。

外は何時降り出してもおかしくない空模様、志波ガイドからヴァイスホルンの山歩きの予定を変更して2日目の予定だったメデルゲン経由ラングヴィース歩きを今日やりたいと話があった。

若し今日ヴァイスホルンなら体調を考えて休養するしかないが、大してハードでないウォーキングなら行ける所まで行ってみようと思う。



レインウエアで出発



イーゼル湖のヤナギラン



此处でお別れ

8時50分、レインウエアで出発、駅前の上の池 Obersee 1,734m から街並みに入る頃にはもう雨が降り出した、雨足は強くなりザックカバーも取り付けた。

下の池 Untersee 1,690m 東端から谷を下って樹林帯に入る、暫く鉄路上堤を平行移動してイーゼル人造湖 Stausee Isel 1,606m 湖畔へ出た。

湖面の青を背景に立ち並ぶヤナギランのピンクが美しい。

アローザから約200m下ってきたがこれから先は2,040mのピークを経てメデルゲン Medergenへ400mの登りになる、残念ながら此处で一行と別れリツリッチ駅 Litzirüti 1,450m へ向かう。

同行してくれる家内と2人旅、全く人影がない森の道で不安もよぎったが何とか1時間一寸で到着することが出来た。

ここでアローザに真っ直ぐ帰るよりは昨日のラングヴィース橋をもう一度見に行こうと10時55分発クール行きでペイスト Peist へ向かう。



リツリッチ駅



プレスル川



駅前の噴水

橋そのものはラングヴィースにあるのでラングヴィースで降りて見どころを探せばよかったのに列車から見れば良からうと一つ先の駅へ行ったのは失敗だった。

それはペイスト・ラングヴィース間で橋が見られる瞬間が意外に少なかったことと運悪く靄って

いたので思うような写真を撮ることは出来なかった。

12時にアローザへ着き、上の池畔にあるインフォメーションセンターへ地図を探しに行ったが、なくそのままホテルへ帰って休養、一行が帰ってきたのは18時15分で昨日と同じ列車だったようだ。

下村さんからミニチェックというカード状液晶体温計、栗原さんから嗽薬を頂くなど皆さんには大変気遣って頂いた、今日は冴えない革命記念日（パリ祭）だったが明日は何とか皆のお荷物にならないよう歩きたいものだ。

ここでアローザの紹介を少ししておきたい。

歴史上アローザの名前が登場するのは1330年頃の記録のArausという表記でArosaとなるのは、1428年のこと、13世紀ごろから村落が存在して牧畜中心の生活が営まれていた。

行政上は1851年までダヴォス市の一部だったが、1883年ドイツ人医師が保養地を設け5年後にサナトリウムをオープン、高地療養に訪れる老人客が増える。

1900年から冬のリゾート地としての開発が進みスキー場が開業、夏はケーブルカーも出来てヴァイスホルン、ヘルンリへのハイカーなどが集まりはじめ、今やサンモリッツのミニチュア版として人気上昇中である。



観光馬車



アローザ駅



変わった建物

アローザを愛した有名人はシャーロック・ホームズのアーサー・コナン Doyleで毎冬ダヴォスに滞在してアローザまでの滑降を楽しみ、この体験を雑誌に発表してイギリスのスキーヤーの目をスイスに向けさせたという。

尚、1991年富山県南砺市（旧福光町）が医王山のスキー場建設（イオックス・アローザ）の際アローザ・スキー場を友好提携スキー場とした縁でアローザと姉妹都市協定を結んでいる。

【7月15日（土）】

夜中に寝汗をかいたようだが起きてみたら平熱になっていた、これなら何とかなりそう。

今日の予定はロープウェイでヴァイスホルン Weisshorn 2,653m 山頂へ上り、一旦下って山小屋のあるヘルンリホルン Hörnlihorn 2,512m へ尾根歩き、昼食後インナーアローザ Innerarosa までハイキングだがロープウェイでの下山も可能とある。

ヴァイスホルンはヴァレー州ツェルマットの北 4,505m が有名で、今日のプレスールアルプスのヴァイスホルンはアローザーヴァイスホルン Arosarweisshorn とも呼ばれている。

9時に発車する1番のロープウェイに間に合うよう8時45分にホテルを出る、空は曇って山頂を見ることは出来ない。



ヴァイスホルンへ出発



頂上は霧の中



かすむウサギギク

頂上へはミッテルヒュッテでロープウェイを乗り継ぐが 10 分ほどで到着、駅舎から外に出ると周り是一片のガス、足元のウサギギクの群落のオレンジ色もぼやけて見えるほどだ。

寒さが強いので直ぐ出発したが道を間違えて仕切り直し、礫混じりの道 300m の急降下が続く、やっと傾斜が緩やかになって目の前にごつごつした岩が表れてきた所がカルメンナ峠 Carmänna pass 2,368m、所要時間約 1 時間で山頂部は相変わらず雲の中だが下界はすぐ下にカルメンナヒュッテ、インナーアローザの街、背景にアローザ・アルプの山並みが一望できた。



チョウノスケソウ



インナーアローザとアローザ・アルプ



カルメンナ峠

岩の間で咲く白い花はチョウノスケソウ、海外で見たのは初めてだ。

プラッテンホルン Plattenhorn 2,554m の東端を回り込んで岩稜帯を抜けると緑豊かな草原が広がり高山植物の花々が目を楽しませてくれる、そして彼方には目指すヘルンリヒュッテ Hörnlühütte 2,512m が見えた。

草原の斜面をバギーが猛烈な勢いで走っている、その傍を犬がまた負けじと走る、暫し見とれてワンちゃんを応援した。

バギーの主は道路修理作業に来ていたのだが、我が家のワンちゃんのリクリエーションに一寸付き合っていたのだろう。

右手に小振りながら鋭くとがった岩峰がある、ヘルンリヒュッテとこの岩塔から 2012 年にマッターホルンの登山基地であるヘルンリヒュッテへ登ったことを想わずにはいられない。

眼前の岩塔にはヘルンリシュタイン Hörnlistein という名前がついているが私はあえてこれをクライネマッターホルン(小マッターホルン)と呼びたくなった。



ヘルンリヒュッテ



ヘルンリシュタイン



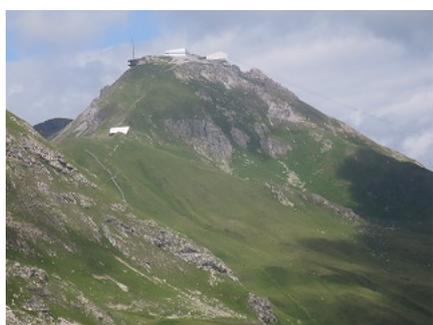
バギーとワンちゃん

山では何度も経験することだが目的の小屋は見えてからが遠くてきつい、標高差 200m の長い上り坂に息が上がる、12時40分ヒュッテ到着はやれやれでした。

昼食に大麦スープを食べて落ち着いたときに面白いトイレがあるというので行ってみた、便座の前が窓でそばに双眼鏡が置いてある、座ってゆっくり山を眺めなさいという趣向のようだ。

ここ、ヘルンリグラートからはマウンテンバイクを楽しむ人が多いようだが、一行は池をめぐるながら歩きでインナーアローザ 1,837m へ、私を含む 5 人だけがロープウェイを選んだ。

14時にヒュッテを出て 5 人は一行と別れ 14時10分発のロープウェイに乗車、此の頃になってやっと北方にヴァイスホルンの山頂がはっきりと見えるようになった。



ヴァイスホルン頂き見えた



インナーアローザへ下りる



アローザ駅前

乗車時間 15 分で山麓ステーション着、直ぐ脇のバス停から 10 分一寸でアローザに着きホテルに入った。

体調も少し回復してきたようで食欲も出て夕食のビーフストロガノフ、ガーリックトースト、メレンゲアイスクリームを平らげたがアルコールだけは自重した。

4. スイスの時計と鉄道

【7月16日(日)】

目覚まして 6 時前に起きて腕時計を見たら止まっている、時差の時間調整が簡単なのでアナログ時計を持ってきたのだがうかつにも電池切れ近しとは気づいていなかった。

何処かで電池入れ替えは出来るかもしれないが、スイスに来てこうなるのは買いなさいというご縁だろうとクールあたりで探すことにする。

殻に名前を書いて作った半熟卵を食べて 8 時 20 分にホテル出発、スーツケースはアローザ駅から明日サースフェーへ向かう起点駅ブリークヘチックキで送ってから色々あったアローザに別れを

告げた。

クール駅構内にスイス連邦鉄道 SBB (Schweizerische Bundesbahnen) の売店があったので覗いてみた、置かれている時計は全てモンディーン Mondaine、スイスレールウェイステーションクロックのコンセプトを忠実に再現した時計で視認性の高さで線と円だけのシンプルデザインで誕生以来 20 年以上の今も続くロングセラーというし、超高級時計でもない (215CHF≒¥26,500) のでこれに決めた。

デザインはスイス時計 10 傑の一つ、特に丸くて赤い秒針は駅長さんが持つ発車信号灯をイメージしていて可愛い。

この時知った凄いことはこのモンディーンのスーションクロックが持つ “stop2go” 機能だった、駅ホームの時計を見ていたら秒針が 12 時位置で一旦止まり、2 秒後に分針が 1 分進んでから秒針が動き始める、此の分針の動きを全国同時にするためのストップ 2 で、このユニークな機能で 2,000 以上ある駅の全ての時計が完全に同じ時刻を示し、スイスの鉄道が世界一正確といわれる支えになっていた。



SBB 売店とクロック



モンディーンウォッチ



氷河特急

スイスの鉄道は私鉄主導で多くの路線建設が行われた結果、九州よりやや小さい面積にも拘らず鉄道路線総延長は 5,380km で九州の約 2 倍、国内何処を歩いても 16km 以内に旅客鉄道の便があるという言葉まで生まれている。

スイス連邦鉄道は 1902 年、私鉄 8 社を国有化することで創設されたが買収が不徹底だったこともあって著名な氷河特急など重要な路線を含む約 60 社が私鉄のままで、国鉄路線約 3,000km に対して私鉄路線約 2,000km と高い比率になっている。

然し、国鉄・私鉄の直通運転も盛んに行なわれているので利用客が意識することは殆どない。

10 時 26 分、今回の旅のチャームポイントの一つ、氷河特急 Glacier Express に乗ってアンデルマットへ向かう。

氷河特急はスイスを代表する山岳リゾート、グラウビュンデン州エンガディン地方のサンモリッツとヴァレー州ツェルマットを約 8 時間かけて結ぶ特別列車だが、最高地点 2,044m のオーバーアルプ峠越え、7 つの谷、291 の橋、91 のトンネルを抜けて走るので平均時速 34km、世界で最も遅い特急列車と言われている。

サンモリッツからディセンティスまでをレーティッシュ鉄道 RhB、ツェルマットまでをマッターホルン・ゴッタルド鉄道 MGB と 2 社が運行しているが、氷河特急乗車の場合はディセンティスで乗り換える必要はない。

氷河特急というネーミングは当初フルカ峠越えの際、車窓近くにローヌ氷河を見ることが出来たからで、1982 年にフルカベーストンネル (新フルカトンネル) で通過するようになってからはロ

一ヌ氷河を見ることが出来なくなった。

スイスの鉄道で毎度思うことだが、列車が近づくから注意、扉が閉まるから注意など注意を喚起するアナウンスは一切ない、その時間になれば列車が入線し、発車時間になれば黙って出発、全ての注意義務は乗客側にあることを当たり前のこととしているのが憎いしつそ気持ちいい。

乗車した車両は 2006 年からの新車両「プレミアム」、天井を含め大きな窓のパノラマカー、テーブル付き広めの座席で日本語を含む 6 か国語で沿線案内が聞けるイヤホンを装備している。

唯食堂車は人気が高すぎて予約がとりづらい為廃止、厨房車から注文品を客席に届ける方式に切り替えた。

クールを出た列車はカランダ山脈 Calanda の山裾を前ライン Vorder Rhein に沿って西進、ライヘナウで後ライン Hinter Rhein を合わせ、ラインのグランドキャニオンと云われる大地溝帯へ入って行く、蛇行する川から石灰岩の崖が急峻に並び立つ景色は素晴らしい。

イランツ Ilanz からアイロス・カリジェの故郷トウルン Trun を過ぎるとディセンティス Disentis はもう近い。



ラインの大地溝帯



プレミアム車内



ディセンティス修道院

此処ディセンティスはロマンシュ語を多用する地域なので正式名称はドイツ語と併記、Disentis/Mustel となる。

RhB と MGB の接点で機関車を取り換える時間があるので山側に立つ修道院施設と 2 基の塔を備えた教会をゆっくり見ることが出来た。

此のベネディクト派修道院の創建は 720 年前後、ヨーロッパで最古の修道院の一つという。

RhB の粘着レール方式に対して此処からの MGB はラック・ピニオン方式、ライン川、ローヌ川、ロイス川の源流がひしめくオーバーアルプ、ゴッダルド、レアルプ、フルカの山塊をグイグイ歯車を使って上り下りする。

列車はやがて此の路線最高地点オーバーアルプ峠 Oberalppass 2,044m に差し掛かるが、此処からほど近いマイゲルス谷のトマ湖が延長 1,233km を下って北海に注ぐライン川の源泉である。

オーバーアルプ湖沿い 800m の雪崩除け半トンネルを抜けると此の路線のハイライトの一つウルセレン谷の景観がが広がり眼下のアンデルマット Andermatt 1,444m へ向けて 600m をつづら折りに下って行く、だんだん大きくなる街並みは正にジオラマを見ているようだった。



ラックピニオンレール



オーバーアルプ湖・奥に雪除け半トンネル

5. アンデルマットの悪魔の橋

12時50分アンデルマット到着、13時過ぎホテルバドス Hotel Badus へ入り昼食にトマトベースのスパゲッティを食べて一休みする。

アンデルマットはドイツからチューリッヒ経由イタリアへの南北路線とフランスからローザンヌ経由オーストリアへの東西路線の交差点、ティチーノ地方への玄関口で氷河特急の中間点でもあり昔も今も変わらずスイス国内交通の十字路であった。

長きにわたってディセンティス修道院の支配下にあったアンデルマットは1649年スイス連邦発展に伴う市民立法を反映して解放され1800年代にゴッタルド峠を乗合馬車が通行するようになった際には峠前のリゾートとして人気の温泉町になった。



ウルセレン谷のアンデルマット



激流ロイス川溪谷

然し、1881年街の直下を通りゲッシネンとアイロロを結ぶゴッタルド鉄道トンネル15.0kmが開通すると町は次第に衰退、戦略上の拠点として置かれていたスイス連邦陸軍の駐屯地もただの訓練施設となったため「悪魔の橋 Teufelsbrücke」を含む観光に力点を置くしかないホテルの建設、街の整備が進められている。

然し氷河特急が例年10月末から12月上旬までメンテナンスのため運休となるのは痛いことだ。

14時25分ホテルを出て悪魔の橋に向かう、ゆっくり1時間歩いてシェーレネン溪谷 Schöllenen に架かる悪魔の橋到着、スイスで4番目に長い160kmのロイス川 Reuss は今も岩を噛んで激しく流れる、この流れが一昨年訪れたルツェルンのカペル橋に繋がっていると思うと感慨深い。

ヨーロッパには悪魔の橋と呼ばれる橋が10ヶ所ほどありそれぞれに伝説がある、悪魔は建設者

を象徴し、悪魔と敵対する厳しさの中で建設されたその橋には伝説的地位が齎されている。

この橋の手前に悪魔の橋伝説を描いた壁画があるが、この険しい崖に橋を架けようとした住民が悪魔でもなければとても無理と嘆いたら、其処へ悪魔が現れ「橋は3日で架けてやるが、最初に渡った人間の魂と交換だ」と条件を出し住民は之を了承した。

橋は3日で出来たが住民は仲間をかばい、代わりに山羊を生贄に差し出したので悪魔は怒り大きな岩を橋にたたきつけようとしたが、通りかかった老婆が十字を切って悪魔の力を抑えた。



新旧2つの悪魔の橋



悪魔の橋伝説壁画

此の大岩と称するものは現在もゲッシネン高速道路のわきにあり悪魔の石 **Teufelsstein** と呼ばれ重量は **220 t** あるらしい。

実際に初代の橋はそれまでの木橋に替えて造られたが **1888** 年の嵐で崩壊、現存するのは **1830** 年に造られた石造橋とその上に **1958** 年に建設された3代目となる2車線の道路橋がある。

此の道路橋の入り口の壁には赤いペンキで山羊を狙う悪魔が描かれている。

夫婦と10歳に満たない女の子の3人連れが岸壁のクライミングに挑戦していた、よく見ると岩肌にガイドケーブルがあり、装着したハーネスからフックでケーブルをスライドさせるようになっているので安全とは思いますがこの勇敢さは中々のものと感心した。

謎めいた話では **1608** 年イギリスからアイルランドを奪回するべくスペインへ向かったアイルランドの伯爵一行が悪魔の橋から大量の金貨を落とすと伝えられているが未だに見つかっておらず、「ゴットアルト峠の失われた秘宝」として語り草になっている。

又橋の近くには **1799** 年にフランス革命戦争に参加したロシアのアレクサンドル・スヴォーロフ元帥がこの地を通過したことを示す立派な記念碑が岩壁に作られていた。

街への帰り **11** 世紀ロマネスク様式の宗教建築聖コロバン教会 **Kolumban** から教区教会、プロテスタントの改革派教会などを巡って街をそぞろ歩き、唯今日は日曜で閉まっている店が多く、がっかりしていたところに開いている店が一軒、中年のご婦人がいてショウケースの上にあったハンチングを差し出す、被ってみたらグート **gut** と笑顔、直ぐに購入して其の儘外に出たら皆さんから一斉に拍手をもらった。

スイスにとってヨーロッパの南北を結ぶアルプス越えルートは古来最重要事項で **2016** 年 **6** 月完成した世界最長のゴッダルドベーストンネル **57km** はアンデルマツトに全く関係のない遙か東を通過しており、地上のアンデルマツトは今や南北交通の遺跡と化してしまっただが、訪ねてみる価値は十分だった。



岩壁挑戦の親子



スヴォーロフ元帥碑



コロバン教会

今日は3日ぶりに中ジョッキを傾け、ゆっくりバスタブに入って就寝、充実の一日だった。

(Part 3 へ続く)