



写真ー7 大アレッチ氷河
ユングフラウヨッホの展望台から

ことができ、すごい眺めであった。しばらく走るとなだらかな草原地帯に。ちょうど食事サービスがはじまった。

その後列車は15.4kmのフルカトンネルに入る。トンネルのすぐ北にはローヌ氷河が横たわっている。ここでローヌ川とお別れ。地中海と北海との分水嶺になる。トンネルを抜けると少し下りになり、盆地を走ってアンデルマットへ。ここを流れるロイス川は北上して、ルツェルンのあるフィアヴァルトシュテッテル湖を通して遙か北でライン川に合流する。アンデルマットは小さな街であるが古くから南北のアルプス越えと氷河特急も通っている東西の交通路の交差点で交通の要衝である。

アンデルマットを出た列車は丘をじぐざぐに上りどんどん高度を上げていく。途中でこんな急な上りだったと実感させられる、街を見下ろせるカメラスポットがあった。



写真ー8 アンデルマットの街
駅は右はるか下に見える

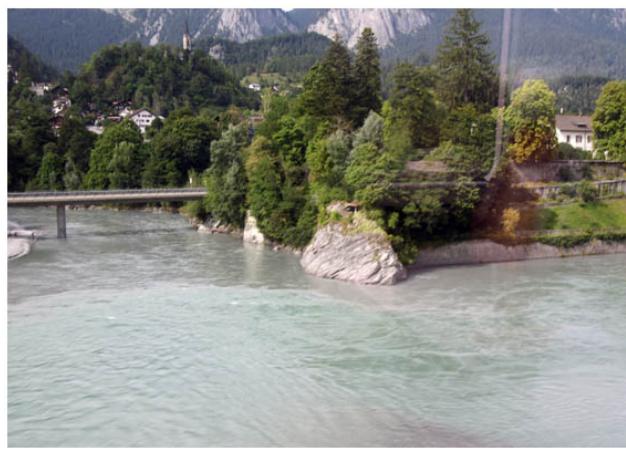
6. 氷河特急の旅ー2

やがてオーバーアルプ湖に沿って走って最高点のオーバーアルプバスハーエ2033mに。ここで西に向かう氷河特急と次々にすれ違った。その後列車は高度を下げてディセンティスへ。ここで運行会社が変わるので機関車の入れ替えで15分停車した。後でわかったことであるがこの駅で、10時に出発した前の氷河特急と連結したのであった。どうもこれまで走ってきたマッターホルン・ゴットアルト鉄道の区間では長い編成の列車は走行できないためであろうか。時刻表を見ると、前の特急は同時刻でなく、1分先にサンモリッツに着くようになっている。実際は後で発車した我々の車両が先頭になるので、こちらの方が早く着くはずであるが。

ホームから駅に行く職員用の踏切があり、ホーム高が低いので簡単に降りられる。そこに立て看板があって独、仏、伊、英語に並んで「危ないから渡ってはい



写真ー9 フォルダーライン川
前の列車とつながって長い編成に



写真ー10 ライン川のはじまり
左上からフォルダーライン川、手前からヒンターライン川が合流し、ライン川となって右（東）へ

けません」と日本語の表示があった。ディセンティスを過ぎると列車はフォルダーライン川沿いに下っていく。40km走ったところのライヒェナウはヒンターライン川と合流してライン川となるところ。ヒンターライン川の方が少し青みがかって、水量も多いようであった。そこから10km走って標高が一番低い585mのクールへ。ここで列車の向きが反対になり、これまで最後尾だったのが先頭車両になってしまい、後ろの窓ガラスからの撮影ができなくなった。

ライン川はクールから北上してリヒテンシュタインを通して、長さ60kmもあるボーデン湖を通り西に流れてバーゼルからドイツへ入る。

7. 氷河特急の旅ー3

クールを出た列車は、もときたルートをライヒェナウまでさかのぼってそこから南へ上っていく。トゥージスから支流沿いに急勾配を上る上りが急なため、ジグザグに登ったり、ベルギューンというところでは、4つのループで上り、直線距離6kmの所を大回りして12km走る。トンネル、いくつものループと谷が右になったり左になったり目まぐるしい。途中にランドヴァッサー橋がある。深い谷に立つ石造の橋でローマ時代の水道橋に似ていて、スイス鉄道旅行の代表的風景になっている。この橋が有名になっているのは曲線を描いていることによると思われる。直線の橋の場合、列車の乗客は橋の構造物を見ることができない。しかし曲線では車内から橋脚を見ることができる。こういう記憶や写真が評価を高める重要なものとなる。ところが、当時、橋が工事中で、カバーで覆われ、貴重な写真を撮ることができなかった。

このあたり勾配は12.6kmで高低差416mなので、3.3%



写真ー11 ランドヴァッサー橋
氷河特急HPから



写真ー12 イン川
もうすぐサンモリッツに

にもなる。

トゥージスからサンモリッツにかけては世界遺産に登録された地域で、教会のある小さな村など美しかった。

やがてアルブラトンネルを抜けやっと穏やかな地形になり、左をイン川が流れていた。この川はサンモリッツ湖から東に流れ最終的にドナウ川に。アルブラ峠はヨーロッパの東と西の分水嶺ということになる。

8. サンモリッツの街

湖のまわりの静かなこじんまりした街である。オリンピックが第2回1928年と第6回1948年に開かれているが当時は競技も参加者も今のようになかったのだろう。

水がきれいなサンモリッツ湖は長さ1.8kmと横長の形で、鉄道駅は湖北岸のイン川が流れ出すところにある。街の中心はそこから西岸に広がっている。南岸、東岸は緑のままで、傾斜地になっている北岸のホテル群か



写真ー13 サンモリッツホテル街

らいい眺望を提供している。湖の西側、イン川が流れ込むあたりは温泉があり、クアハウスがある。サンモリッツ近くには4049mのピッツ・ベルニナなどベルニナアルプス地域の山麓にあたり、周辺にスキー場も多い。

イン川はサンモリッツ湖に流入する前に、シルヴァプラナー湖、シルス湖の二つのきれいな湖を経てる。

9. スイスの鉄道サービス

日本と同じように鉄道が発達しているが、全く違うサービスがある。それはお客をできるだけ立たせないように最大限の注意を払っていることである。名所の展望台に行く鉄道を見ていると朝は上りが混み、午後は下りが混むが、座ることができる。見ていると混まない反対方向の線路で空の列車をどんどん走らせている。これはピークでも乗客が混み合わないようになっているのである。また、幹線鉄道でも混雑に備えて予備の列車も用意しているようである。

花火大会とかお祭りなど乗客がはつきり多くなるとわかっていても増発せずぎゅうぎゅう詰めにしたり、ディズニーランドの専用駅の舞浜で、列車を無理なく増発できる休日に、多くの人が乗車するのが分かっているのに、ぐったり疲れた家族連れが通勤時並の混雑した電車で東京方面に輸送されて行くのを見るとサービスの違いを痛感する。

また長距離旅行者のことを配慮してスーツケースなどがおける荷物置き場を設けていることがある。この分座席数は減るが、遠くからのお客も荷物の置き場で困ることが少ない。

外国からのお客を増やそうという動きがあるが、新幹線などまったくこういうことを配慮しないサービスでは来る人も来ないだろう。

機転の利く新婚旅行の奥さんがいて、長時間停車したクール駅で、待機していた電気機関車の前部作業員台にひょいと乗って、いい撮影スポットになった。運転手はとがめず、ありがたかった。ホーム高が低いので落ちても全然大丈夫なこともあるが、客に対するサービスの良さを感じた。

10. 終わりに

スイスは九州より少し小さいくらいの国土で、氷河特急は中央南部のツェルマットから東の端のサンモリッツまで走る。ツェルマット近くの川は西に流れてフランスのロース川になり、アンデルマットからクールはライン川の源流、またサンモリッツのイン川はドナウ川の支流と、欧州の大河の多くがスイス発となっている。温暖化が進み、氷河がなくなってしまうとこれらの川の春から夏にかけての水量が減り、大きな影響があるような気がする。



写真-14 小さな村
トゥーリス付近