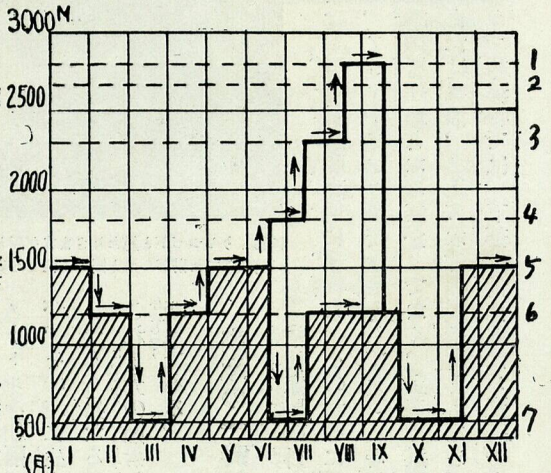


水槽場 原高の中山スプリア 春も訪れ陽に暖は残雪は日の忘れごとく僅かに見られ。遺蹟きど三伍々放牧。牛たれ半は大きな樹をつつてへた水槽に集る来。山に引たい水槽は一段ごとく低に置かれ水て導るのみ面白。い

アンニヴェイエル谷と、ツエルマツト谷における移住民の、一時的移住の概況を述べよう。
 アンニヴェイエル谷のシャンドラシの村落は海拔高度一、九三六メートルに位し、この地はかのジュブ(一、一三三メートル) フィンデレン(一、二〇七五メートル)につき、スウイス中最高度を占むる村落である。その位

移住の概況

アンニヴェイエル谷と、ツエルマツト谷における移住民の、一時的移住の概況を述べよう。
 アンニヴェイエル谷のシャンドラシの村落は海拔高度一、九三六メートルに位し、この地はかのジュブ(一、一三三メートル) フィンデレン(一、二〇七五メートル)につき、スウイス中最高度を占むる村落である。その位



アンニヴェイエル谷移住概況 太線は底谷 太線は斜線は牧
 のもす示を動移るけおに場
 1. 上部牧場(2830M) 2. 最高地小屋(2675M) 3. 中部牧場(2300M)
 4. 下部牧場(1000M) 5. 支聚落(約1500M) 6. 本村聚落(1220—136M) 7. ローン河谷 Sierrre (500M)

置は南面し牧畜地帯以高にあり、これより高いのはアルプと稱する一種の高山牧場があるのみである。そして他の山間住民は春季家畜を率ひて山上に登るのに反し、この住民は溪谷に移下し、数週間の後、短期間だけアルプに移牧し、一年の大部分は冬季の位地より低いところに生活する。即ちこの

谷の住民も純然たる遊牧民で、高度一、三〇〇乃至一、九三六メートルの間に聚落を営みながら、高度四五〇メートルの低地に下り、シエール



に肩を鎌 朝空の氣を思ふ分存つて刈草とたきまされたてたがとつづつと肩に
重に僅に四三軒の畜牧たべ並を家のための静とさけ快と陽のみの訪れをみる

て上方にゐる。聚落の下部は深谷に臨み、谷底には溪水流れ、フィンデルン氷河とストラルホルンの積雪とが相對してゐる。そして高度二、一〇〇メートルまでは裸麥、大麥を耕作し、それ以上の地はアルプ草地となり、地味悪く且つ不毛で芝生を見るに過ぎない。

この反對の斜面にある聚落は、一日中日光を受けることが甚だ少ない。そしてアロル（松杉科）林で掩はれ林間にはアルプ帶植物が叢生してゐるのみである。これはフィンデルン村落より高度が低いにも拘らず、八月においてもなほ残雪があつて、前者とは僅に數百メートルを相隔つたのみだが、その地に生ずる植物は甚しく異なるのである。これ日光の照射如何に基く現象である。

高地の一時的聚落

常住家屋の外に高地牧畜のために種々なる高

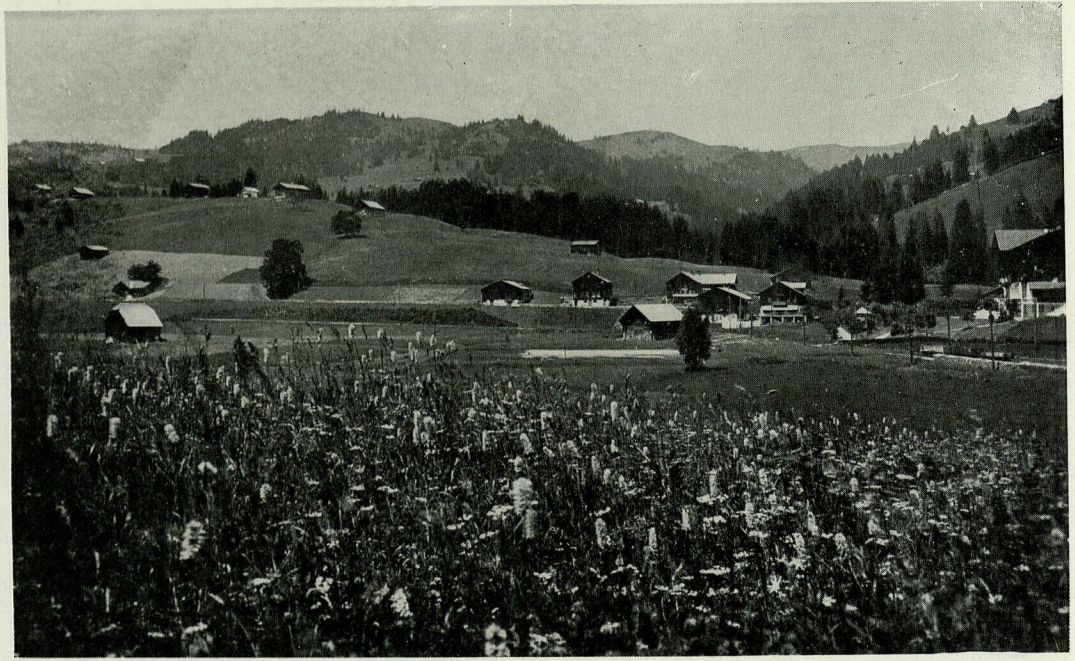
で牧畜をなしてゐるのである。ツエルマットに下るフィンデルン河谷にある聚落は夏季の住村で南斜面にあり、高度二、〇七五メートル、實にシャンドランより一三九メートル高く、ジエフより五八メートル低い。かくの如き高所に人類の住居し得るのは、日常りのよいため、こゝでは耕作物もまた平均限界を超過し

の行はれる地方では、夏季數週間高地に移牧し、度小屋を建設し、アジャヤアフリカでは主としてテントを使用する。これ等の小屋は夏季の居住地となるばかりでなく、家畜の避難所ともなり、牧草の貯庫、または乳油、チーズなどの製造所ともなる。東ウニスのアルプ諸溪谷では、下部の常住地たる聚落から山地の斜

面を登るに從ひ、種々な標式の小屋が發見せられるのである。次にそれらの大要を述べよう。

第一標式であるスタボリはカルニック・アルプ山地に多く、カドレ地方には極めて稀である。この標式の小屋は一般春季に家畜を平地から高山の牧場に移すとき、または秋季家畜を平地に下ろす際に、やゝ久しい間家畜を滞在させるのである。その家屋は全部木造の一軒家で、左官工事を施したのもあるが、屋根は板葺である。そして内部は居室、家畜室、物置の三部よりなつてゐる。

第二標式のフニルはカドレ地方に多い。この標式の小屋は牧草を刈取つて一時貯蔵するを目的とし、その草刈期にのみ住家として使用するのである。木造で屋根は板または樹皮、土臺は木杭または石を積みなどしてある。窓はないがその側面は、大きな材木を



仙の腹山 呼。るみてらて建て得るゝことが家民なかや小めれ何にはに陵丘ならだなに景前を邊野たれ亂き咲に面一にうキの畑花お
すかやぎにを面畫てし和と山の景背へ添を趣興に更てつ上び浮とりきつは影の々家てめそけ明は朝の山のいしがすがすくとるす産山ばべ

二つ割にして粗く積み重ねてあるので、隙間が多く空氣の流通がよい。

第三標式はカセラで、高山牧場において夏季作業中牧畜者の住居とし、また各種乳製品の製造をなすに用ゐる。多くは村有で、村民は各所有の家畜をこゝに送り、各人協力して牛乳の搾取及び製造に従事する。その收益はこの事業に提供した家畜の頭数と牛乳量によつて分配するといふ。そしてこのカセラは何れも牧場の中心に建設せられてゐる。

なほこのカセラは更にカセラとロゲの二つに分たれる。カセラは大部分左官工事を施し、木造のものは極めて少なく、屋根は一般に板葺である。そしてその内部は元來一室であつたが、現今普通平屋造りの三室から成り、また二階建のものも見られるやうになつた。

ロゲは一名テトイエといひ、夜間だけ小屋として使用し、その形狭長で一方のみを閉してゐる。木造であるが稀には左官工事を施し、または石垣を積み、屋根は板葺で片側屋根の型式である。そして山羊を飼ふときはこのロゲを設けることもなく、たゞ石垣を築きその内に入れておくのを普通としてゐる。

第四標式はリコペレで、一般にカセラ式小屋より遙に高地地方にある。このものは牧畜者のみでなく、常に樵夫または獵夫によつて使用せられ、これもまた二種ある。



夫 牧る守見を遺畜家お喰でまくゆ心を草牧にブルアの春も屋小なやかや、きたててつ建割切にりかば譯申を木立 **テツヒなやかや、さ**
 だか靜る日今は山がだ石たへ備に根屋るすとうば飛に風強の山ばれすもと。うらあるで所難避ばれあもで城根の一唯の等夫獵や燒炭や

パイットはその一で、草刈りまたは炭焼のために使用する小さな假小屋で、薪炭、刈草等を貯藏し、牧畜者、獵夫などが数日間滞在して使用する。その形は一定でないが、天然の地形、即ち岩崖或は洞窟などを利用し、片側屋根で板または樹皮をもつてする。

他の一つはカソネといひ、その用途は前者と殆んど同様ではあるが、その存在は前者と異り半永久的である。その形極めてフニル式小屋に類似してをり、遙に大きいが、側面は板張りを間隙なくするため、空氣の流通がよくない。

以上述べたうち、カセル式小屋は普通には一軒として存在するが、例外としてベリユノ山地の如きに、一牧場内に三四軒集合してゐるものもある。これは一牧場内に多数の家族の所有地が入り込んでゐるためであつて、レシヤ、トルレ、ナティソネの諸溪谷及びロヴェヌ人の牧場などにこれが見られる。かゝる地方では村有牧場を數多の家族に貸付けるので、各農民はおのゝカセラを建設し、それゝ作業に従事するのである。そしてこれ等の小屋が相離れて、一牧場内に散在してゐる有様は、恰かも原始時代の村落を思はせるものがある。そしてこれ等の小家は、冬村（永住の家）に對し、夏村とも稱せられるものであつて、その状態はガイル谷及びその他コルシカ島の或る地方においても、また見ることができるのである。

尙ほ本邦で私の踏査した諸地方中にも、またこの種の山地の聚落に酷似したものがある。その生活状態にも共通點があるやうに思へる。石川縣の白山方面や、福井縣の打波地方、または兩縣の境界附近の山地における夏季聚落（出作り）の如き、或は赤城山の南斜面の移牧生活、更に長野縣の白骨温泉附近の高地耕作の如きは、たしかにこの種に屬するものであらう。

（田中阿歌磨）



花名のスプリア
 りるみてへ添をさし園にスプリアな大雄め慰を目たつ切れ疲の者山登てへ、たをみまに辨花の白純にうキの「神女の山」はスカックタ似に花の仙水。るあで種一の杖植山高ふいうさもスカックのこ。い多が花名な



秘神大雄なうきる見に真窟はに福山。峻峻のルトーメ七二一四高標で山の面方スラフもスプルアは山のこるあでトルエヴ・エイグイアの中の塊山シラフ・ンモは塊一の山岩るた元突のこ 派一のシラフ・ンモ
 くるあでのく行てれば運でま麓か遙が塊岩の上頂スプルアで列の石堆表は線黒の上の河水 くるみてしに恣を眺きなりぎか壯雄へ答相ひ呼相と雪氷と雲 くるみてへは時を雪白ぬけとに古萬はに間映しらぐめを河水な



地雨多見一。るあで眺たつ變たまはけだ、こもに目たれな見を山てつあで峯群ンテルガンゼーロだん望らかンルイレユシは眞寫。るすが感ふいと「嶺の山」く全は山連のスプルア **峯群ンテルガンゼーロ**
 るのみでんえ、ほにうやの「神女の山」が物植山高はに岡の手右面前。るあ、つりくつをーテツユビてし抗抵に化風てえ見とたつか硬りよ層地の他は層地るせなを狀板分幾の面前。るあもでうやの列の柱土る見に方



に根尾ひ這を峯にまにまの風雲白るほのち立は時るなかのほ風く薄雲。るす出現を海の雲の波萬波子きな音に空虛ちはなすばれけ厚雲にかや體風。るあで大壯は觀大の日き多雲にスプリア **し深雲スプリア**
。たつかなき許をれそと然超はスプリアがうらあでたし心苦にかいとんか畫を姿の然自のこは々人つ持筆繪のく多しかし。材題るす葺垂の家畫景風く描を姿の山な大壯。るせき開展を面畫の繪墨なからほおでん絡



雄はれそ 〇うらあでるせか抱を感な異奇に君語は々峯だん望らか上の機行飛がるみてへ與を眺きなりぎか嚴壯く高段一はンルホータツマむ望りよ上機
〇のもきべふいもと供子ち即源の河氷は面前 〇るあで姿雄のンルホッタツマのみじなおが山の形ドツミラビの手左で峯峻のンレヘンダはのたし出突に手右 〇るあで觀大の眞のスプア大てつあで圖瞰鳥の峻峻と大



にちやの紅は峯てつよに用作化風の子千。るあで（ルトーメ三八四二）壁絶ンイタユシルテツェウと（ルトーメ七七四二）ンイタユシータツムるす對相にーナルエウと壁絶のンテクイデネベは眞寫 **峯峻つ立切**
 。いな得あるぞが驚に化變いし烈もにりまあはとたつあで地盤揺の物動底海てつあで底の海はてつかも壁絶くつ雲たしうか。るあてし供提を料材の石堆標の河氷りくつをスーラタはてち落れ崩変終日終てつ尖く鏡



位に上嶺水分のルロィテるのてれはいと所高最の中ツイドてし置位にヤリババ南くるあで観景ならやたし示で繪まのそを葉言ふいとるな連てしと疊重岳山 〇山たま山 エツッビスグツた見らか方北
 〇るゐてれら知に般一くね普でのるゐてれば呼るとルゲーコスイウはひ或ルゲンミは山のこたま 〇るあていおが所測観象氣はに上山ルトーメ六六九二抜海 〇るす位にロキ七八約西南南のチンム地るす眞



ろるあが町のニイタツキには近附てつあに地高のルトーメ七四七抜海でロキ四約闊周。るあで名有でのいし美の色景は湖ーラエツ水湖なさ小るあに中山ラトタエーホグルプツルザのヤリトスーオ **湖ーラエツ**
 ろるあに點地る當にロキ九そよお方南のンデルェフルーザてしを。ろるみてし位に北のーナクツグスツグはれこてつあでンルホンイタツキのルトーメ四〇二三抜海は山の形いし美つ立え聳に上湖の面正眞寫



四圍を山々谷間の溪流集ふ所。山越す道集する。たは近はく鐵道四達して條軌の道も

たは道軌のも條軌して四達淨鐵はく近たま。所る集の道山す越を々山。所ふ集の流溪は間谷の々山む圍を圍四。路道鐵のドルタゴ。るあで景風ぬれら見よに他はてくなくで間山たしうこものるな異くし著の低高の道のそと段三段二段一。るあてしスロクてつき集にこ

道路と横斷鐵道

山のお助け小屋

往古におけるアルプスは、僅に徒步者の小徑と驢道があつたに過ぎない。ローマ人はこのアルプスの幅の廣い谷を溯り、比較的低い峠を越えて北國へ鹽や亞鉛を求めに行き、またドイッ平野の蕃人はロンバルディアの沃野に出稼ぎして来たものである。

ジュピターの神の保護のもとに、山を越えたといはれる古い神の祠が山上にあり、それが後にお助け小屋に改められ、そして夫で有名な大サン・ベルナード越えは、一時スウイスとイタリヤとの交通に當つたものであらう。かうした山越えは、この地には幾つとなくあつたが、その中で最も有名なのはサン・ゴタルドで、スウイスの中央でアルプスの中央山塊を横斷してゐる。この山越えの文献に現はれてゐる初めは、一一六二年で、なほスプリューゲン、シムブロン、マラヤ、ベルナルデンなど、いづれも國際的大通路である。

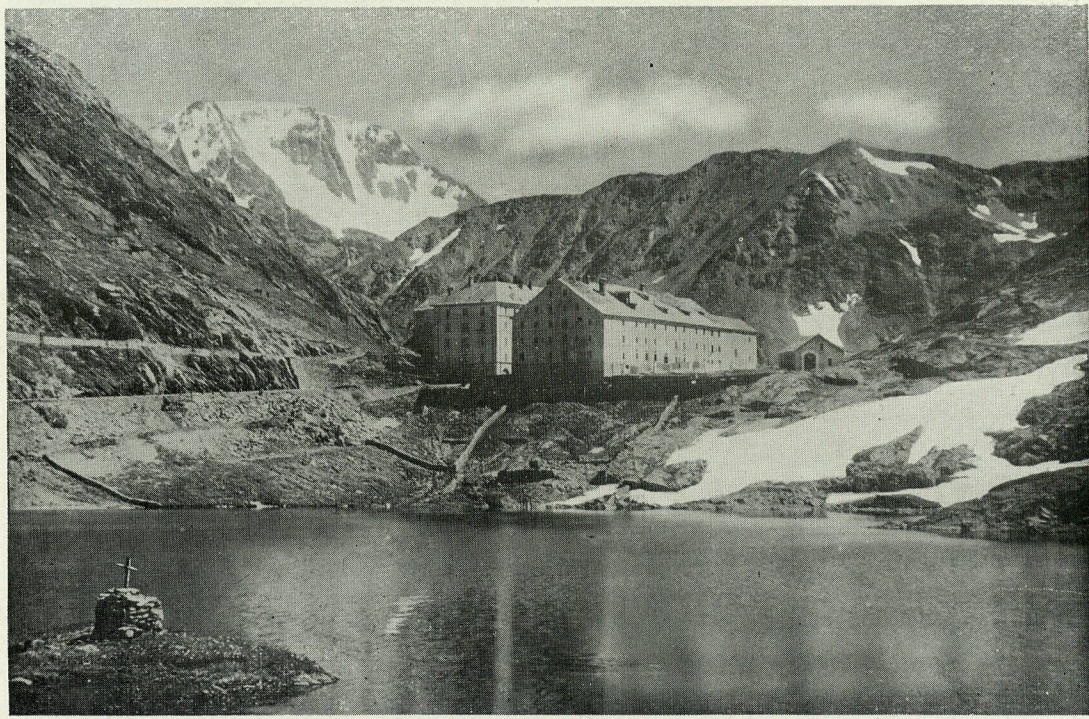
これらの通路は、中世に至つて漸次に車道を通じ、殊に第十八世紀から第十九世紀の初めにかけて著しく交通が發達してきた。ヴェニス、フロレンス、ジエノアなどの商人が、オーストリア、ドイツ、フランスなどに物資を運ぶには、必ずこれらの山越えをしたのであるが、しかし當時これらの通路は、商業上の目的よりも、寧ろ政治的及び軍事的のものが主であつたのである。更にスエズ運河の開通により、地中海地方は西ヨーロッパと東洋との重要な商業上の通路となつたので、歐洲大西洋沿岸地方より地中海の各港に向ふ旅客や物資は、アルプス横斷鐵道の必要を認め、機熟してこの山系を横斷する國際鐵道の建設を見るに至つた。

更に往時に溯つてみる。昔これらの山道を建設するに當つては、橋梁、隧道、羊腸路、避難所、宿泊所、通路修繕工夫、防雪及び土砂杆止

設備、溪流改修などに巧妙なる
 技術を施してゐる。そして峠に
 は必ず旅行者のために「お助け
 小屋」を設けたものである。
 この「お助け小屋」について
 少しく述べて見よう。

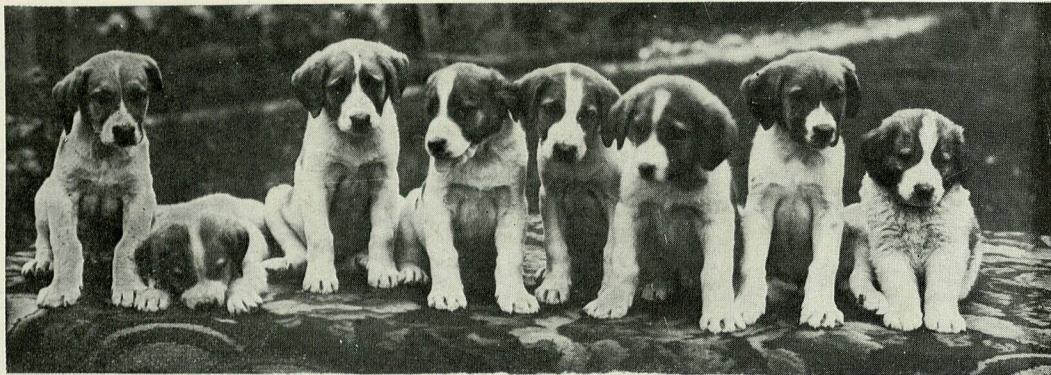
ナポレオン晝食小屋

私が「お助け小屋」と譯す
 のは、日光山々裏や、その他わ
 が國の山路に、明治以前にあつ
 た同一目的の小屋に似てゐるか
 らである。その大サン・ベルナー
 ドのものは最も有名で、スウイス
 のローヌ河谷のマルティニイか
 ら四六キロに當り、海拔二、四七
 二メートルで餘り高くはないが
 氣温は常に氷點の附近を一度乃
 至二度上下してゐる。降水年總
 量は約二メートルで、嘗てアカ
 シイ氏が一冬に一七メートルの
 積雪を測つたことがあるといは
 れるほどのところである。私が
 或る年の八月この地を訪れた時
 は、オスピチオ（旅人接待所）
 の傍の湖に氷が張つてゐた。こ
 のお助け小屋と氣象觀測所と



ルローメ二七四二拔海ロキ六四らかーニイテルマは屋小け助おのドーナルベ・ンサ大な名有で犬 屋小け助おのドーナルベ・ンサ大
 が事いし驪になんどはしなてもい温のこつてつに達人旅たつきえ凍。いなしはとうやけ受は酬報がるけ受らな捨喜はで屋小のこ。るあに

は、歐洲における最高の常住地である。
 歴史家によれば、西紀前三八八年に早
 くもゴールの軍隊がこゝを通過してゐる
 といふ。その後軍隊の通過したことはし
 ばしばあつたが、一八〇〇年五月ナポレ
 オンは四萬の大軍を率ゐてこの峠を越え
 てゐる。今この山道はマルティニイから、
 イタリヤのアオスタまで八二キロの間自
 動車を通じてゐるので、マルティニイを朝
 十時頃出かければ峠で晝食を済して歸る
 こともできる。その途中のブルグ・サ
 ン・ピエールはマルティニイから三三キロ
 の地點に當り、海拔一、三〇〇メートル
 にある一寒村であるが、こゝには一小ホ
 テルがある。これは「ナポレオン晝食旅
 館」といふので一寸見物した。小さい間
 口の扉を押して入れれば薄暗い廊下で、ど
 こが室か、人がどこにゐるかさへ知れぬ
 やうなところである。出てきた案内の娘
 に導かれて酒場に行けば、こゝは一八〇
 〇年の昔、時は五月の二十日英傑ナポレ
 オンが晝食したところで、當時の食卓と
 椅子とが残つてゐる。娘に聞けば、ナポ
 レオンは茹卵を食したとのことである。
 傍らの壁には當時の宿の主人夫妻の肖像
 畫が懸けられ、當時を忍ばしむるものが
 ある。



可愛仔犬達 有名なサン・ドナルド・ベ・ドーナ・グッド・四時雪をいつのこて嶺峻の越え旅人のためめに老幼二頭一隊を毎日して
 三日ロキ外を毎日捜せ。も倒し旅人を見とると頭一に顔を手や管を温めにつめ救護特とたふい。

勳章をかけた犬

峠には現在二つのオスピチオの建物があるが、これは一五五年に火を失してから後のものである。

こゝは毎年五千人ほどの遊覧客に見舞はれ、保護を受けるものは、少なくとも毎年一萬七千人に達するといふ。また一夜に八百人を宿泊せしむる設備があるといふ。私がこゝに到着したの



勳犬の命を助けて勳章をかけた有名犬の死に既に
 高體。るみてれは飼山還が犬はに屋小け助おもで今がたつましで。るあで斑の赤と白は色毛れ垂は耳で犬なき大の位チンセ五七約

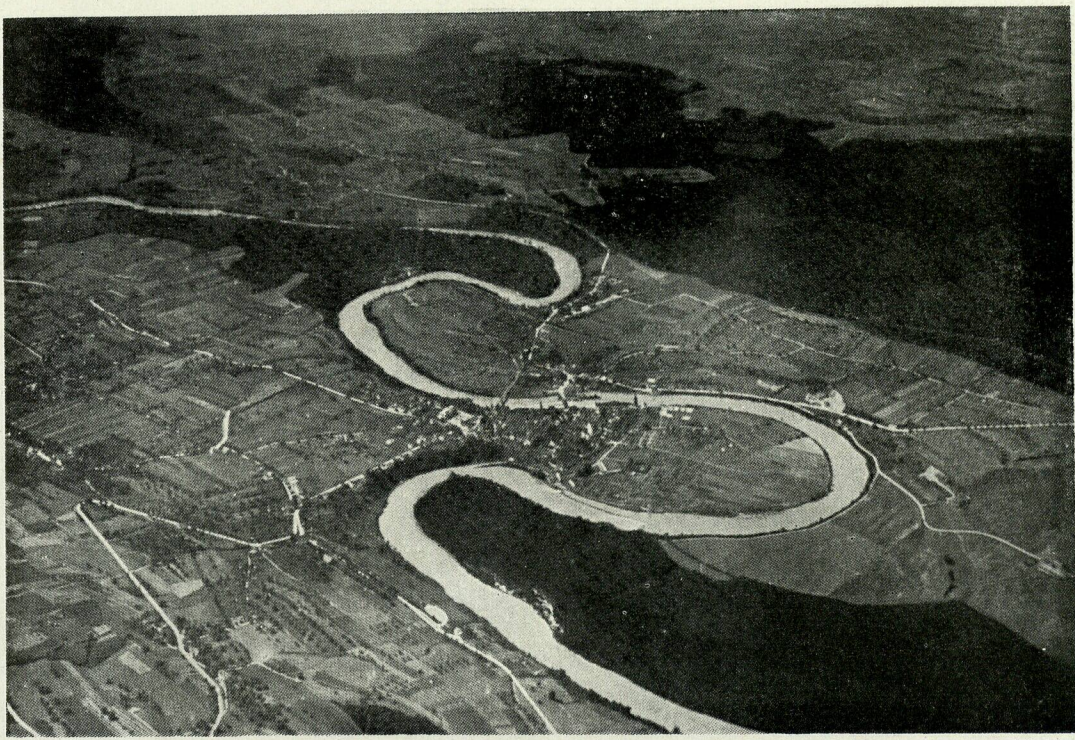
料金などは要しない、もし志あらば救護所維持のため若干をこの函に投ぜられたい、但しその金額は知りたくない、と案内の僧は答へた。それからアオスタから来た一僧侶は、私が大學の先生であるといふことを知るや、大學の先生なら、ラテン語を知つてゐるであらう、ラテン語でお話が承りたといひ出され、私は少からず閉口した。

この僧侶と私とは特別待遇で、オスピチオの役僧から葡萄酒の馳走を受けた。それからナポレオンの寄附にかゝるといふ圖書室や、小博物館を案内して貰つてこゝを辭去したが、この博物館で最も注意を惹いたものは、大きなサン・ベルナード種の犬の剥製標本である。そして首には生前の勳功を語るかのやうに。大きな勳章をかけてゐる。

ら遊びに来た二十人ほどの人と一緒に食事を與へられた。食後料金をと問うたところ、こゝは救護所で營業ではない

から電話でもあると、旅客を迎へるためにこの犬を放つてやつたのである。また雪道に迷へる旅客、凍死に瀕せる人々等をこの犬がよく助けてオスピチオに伴つて来たのである。かくこの犬の如くこの犬の人命を救ふことは古來有名なこと、勳章を佩用した犬の標本の如きは生前多くの人を

サン・ベルナードの犬といへば昔は普通の山地に普通のもので、オスピチオにも多く飼つておの避難所の



レブガムデルの橋を道はウアラを越え西スイウスからヒューチに昔の道路まで。レブガムデルの橋を道はウアラを越え西スイウスからヒューチに昔の道路まで。レブガムデルの橋を道はウアラを越え西スイウスからヒューチに昔の道路まで。

救けたものである。嘗て大雪崩のため全部壓死したが、幸ひその前に下の村の方へ遣つた一番を引取つて、今はかなりの数になつてゐる。

サン・ゴタルドのオスピチオは海拔二、〇九三メートル、現在では氣象観測所になつてゐるが、無料宿泊所も設けられてゐる。シムプロンの海拔二、〇〇一メートルにあつて、宿泊するときはホテルの一夜料金に等しい金額を納入することになつてゐる。このオスピチオは一八二五年ナボレオンが冬季の旅人のために創設したもので、その以前のものは海拔一、八七二メートルの舊道にあつたが現在は使用されてゐない。

橋馬車から電気軌道へ

第十九世紀の末にはアルプスの山路は車道となり、夏季は郵便馬車を通じたが、冬季は全く不通となるものが多かつた。けれども中には橋馬車をもつて辛うじて交通を計つたものもあつた。これ等の馬車に乗るには、豫め前夜の中に郵便局に行き切符を求めないのである。

この車道も漸次に鐵道と改まつた。鐵道建設の初期はオーストリアのアルプスに盛に建設を見た。強力な蒸氣機關車を用ゐて溪谷を溯り、そのやゝ山上に近いところに達してトンネルをもつて他の斜面に出たものが多いやうである。長距離のトンネルは近年水壓鑿岩機の發明により著しく迅速に開鑿され、なほこれ等の鐵道は電力の利用と相俟つて、電気軌道のアルプスを横断するものが著しく増加してきた。かゝる交通機關の著しい進展は、アルプス山地諸國の經濟状態を一變せしめ、世界の一部に經濟的變動を興ふるに至つたのである。

今アルプス横断鐵道の主なるトンネルを次に擧げることにする。

隧 道	隧道ノ長さ	海拔高度	建設年
モン・セニス(シヤンベリイートリノ間)	三・〇五二	二九五	一八五七—七二
シンプロン(ローザンヌ—ミラノ間)	一八・八三三	七六	一八九一—〇六

のである。軌條は海拔一、二九五メートルの高度に達し、一メートルにつき三五ミリの傾斜がある。一時はイギリス、ベルジック、ライン河谷とイタリア半島の間に盛に物資の交換があつたけれども、サン・ゴタルド線の開通により一部の運輸を奪はれ著しく衰退した。

サン・ゴタル

ド線はイタリアドイツ等の資本家の投資により全部スウイスの領土内に建設せられたもので、その距離はモンセニス線によりや、長く、僅に七年半で完成したのである。その海拔高度は幾分低く従つて傾斜もや、緩である。この線はルゼンからミラ



る連てしと縦軌とるす瞰下らか所一の頂山る迫に園四。シーバラプアは所 路道の字記
るあで寝眺いよのスイウスる鳴に昇世。るみてつ交てしを字記で中央の流溪てし曲屈は道

した。トンネル内の気温は攝氏六三度に達し、また多量の浸水があつた。わが丹那トンネル以上の難工事であつた。けれどもドイツの技師ブランドの發明にたる水壓鑿岩機を用いたので、一日に七乃至一〇メートルの進行を見たのである。モン・セニスの時には一日僅に四メートルであつたのに比すると、驚くべき進行といふべきである。なほこの線の特徴は、他の線路の如く溪谷を溯らないのである。アルプス兩側の大河谷の沖積平野相互間を直接に連絡せしむるもので、軌條は海拔高度七六〇メートルを出ない。故に殆ど平地の鐵道に比すべきである。従つて速度の大なることも勿論である。この線路は一方イギリス、ベルギー、フランスの西北部より他の一方イタリアのプリンジシーを経て、インド方面への最も便な

る通路となり、この線に當つてゐるローザンヌの如きは、これがため近年著しい發達を見るに至つた。今もし旅客がミランからバリに向ふに、モン・セニス經由なれば急行でも十九時間を要するが、この線によれば十六時間位で達せられる。しかもスウイス領土を通過する時は、全線電力を使用してゐるのである。

口にも達するが、そのうち僅に四〇キロの間に、トンネル五三、橋梁二二を有してゐる。また北斜面のワーゼンと南斜面のビヤスキーナ附近に數多の螺旋狀トンネル（ループ線）のあることは、特筆すべき難工事であることを物語つてゐる。

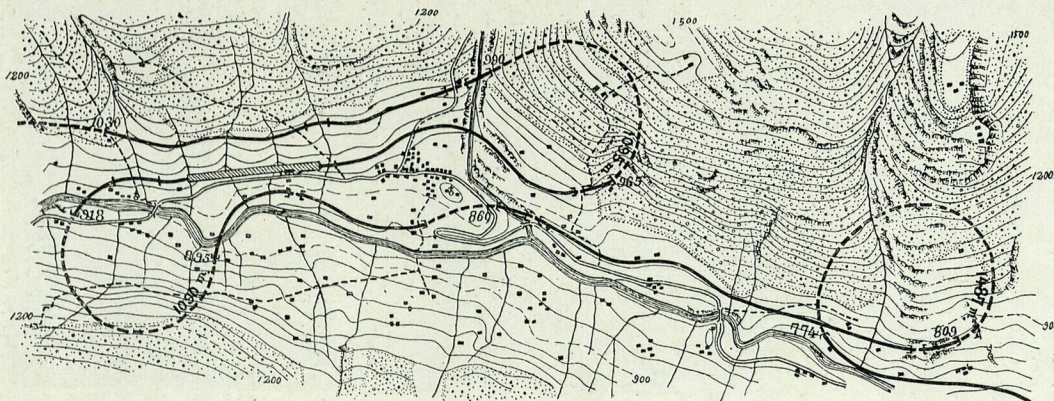
シンブロン・トンネルは比較的最近の建設にかゝり八年を費して完成

した。トンネル内の気温は攝氏六三度に達し、また多量の浸水があつた。けれどもドイツの技師ブランドの發明にたる水壓鑿岩機を用いたので、一日に七乃至一〇メートルの進行を見たのである。モン・セニスの時には一日僅に四メートルであつたのに比すると、驚くべき進行といふべきである。なほこの線の特徴は、他の線路の如く溪谷を溯らないのである。アルプス兩側の大河谷の沖積平野相互間を直接に連絡せしむるもので、軌條は海拔高度七六〇メートルを出ない。故に殆ど平地の鐵道に比すべきである。従つて速度の大なることも勿論である。この線路は一方イギリス、ベルギー、フランスの西北部より他の一方イタリアのプリンジシーを経て、インド方面への最も便な

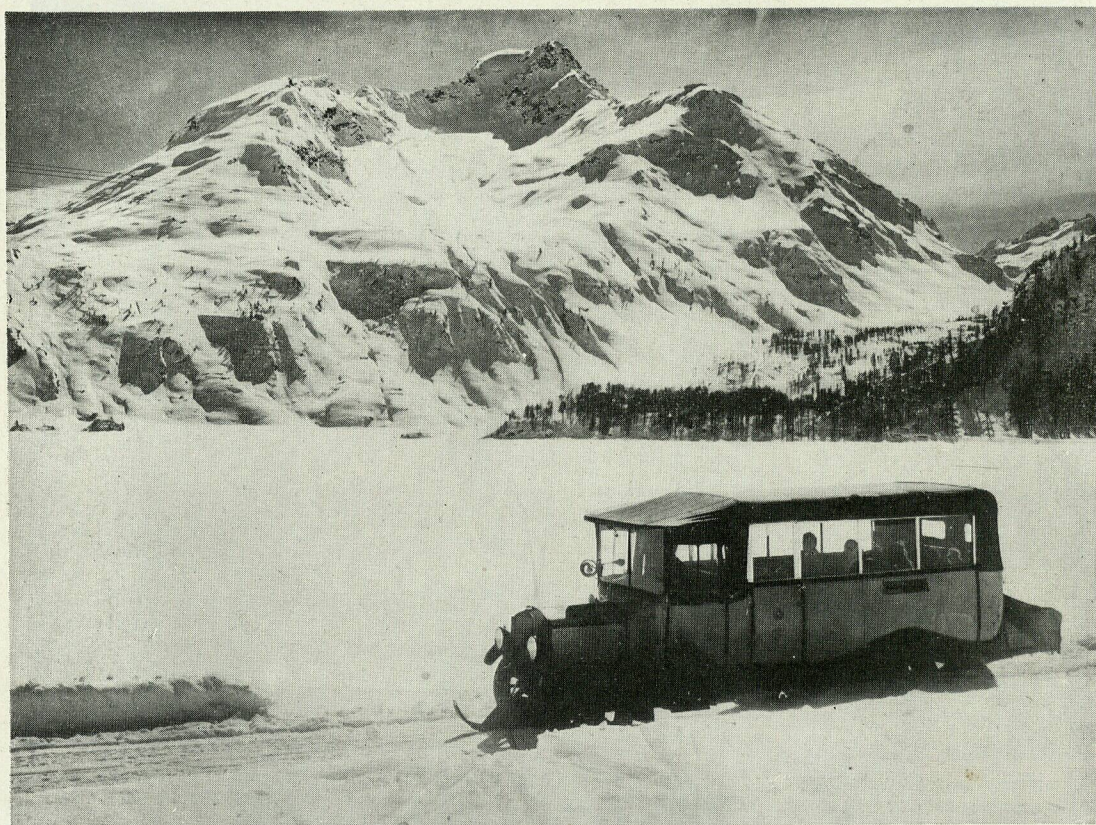


の落部中国。いならなばねさ越を峠ミエジいなり限曲屈腕腕ばせますを憩の、こ落部一の間山 峠ミエジとナイベ・レ・エチーレ
 。るみてれ流にか階くとごの裾のそは流溪くとごの袴もかたあは林樹の麓のそでナイベ・レ・エチーレは山岩たつたえ聳にらやの風野に後脊

かくの如く、アルプス横断鐵道は完成したが、スウィス國の聯邦首府たるベルンはバーセル、チューリッヒ、またはローザンヌなどの如く國際主要幹線に當らないので、經濟上の孤立は免れないやうになつた。そこでルウシユベルグ鐵道の建設を見心に至り、一九一三年に開通した。この線はベルンよりカンデル谷を溯り、シンプロン・トンネルの西にブリゲにおいて合するもので、長さ一四、五三五メートル、海拔一、二四〇メートルを超えてゐる。そしてこの線路は傾斜急なるため初めより電力を使用してゐる。これがためにミラノからベルンに近く、ベルンからベルフォールやバゼル方面に向ふ鐵道も短縮されたことになつた。且つ高度を減するがために、ジュラ山地を横斷するに當り長さ六キロのトンネルを設



(ドルダゴ・ンサ) 圖道鐵斷スブルア



の横り通の覽御も車動自誇と器利の明文。るあで下天の穢く全はで地山の雪、ころた々皚てべすはのもる入に眼も山も野 **車動自驕**
 うらあで物いなたまはき快愉のヴイラドたね兼を見雪に下の陽なかやれ晴なうキのかるけ溜に時一も雪の山、いな得をるざらなに介厄御

け、パリ、ミラン間は八三〇キロに短縮されることとなつた。それ故サン・ゴタルド鐵道も今日では既に改良の必要に迫られ來り、サン・ゴタルド附近の嶺頂貫通トンネルの不便を滅殺するため、オルテンジツサハ間においてジュラ山地を横斷する基礎貫通トンネル(ハウエンステイン・トンネル八、一三四メートル)を設け、時間の短縮を計ることとなつた。スイス北西部の一小都市に過ぎなかつたオルテンは、これがために今では重要な集散驛となつたのである。

以上の鐵道の連絡により繁盛を來した地中海の海港は、イタリアのジェノア、トリエストの二港である。ジェノアは西ヨーロッパ(ライン地方を含む)、トリエストは中央ヨーロッパ(オーストリア盆地を含む)との取引を主としてゐる。またアレンネロ線は歐洲大戰に際し、ドイツが軍隊をイタリアへ輸送の必要に迫られ、ミュンヘンとトリエスト間を全通せしめたもので、山地は悉く電車である。南ドイツより北イタリアの平野に出づるに必要な交通路である。

ローン河谷のマルティニーからフランスのシャモニーに出る電車や、サン・ゴタルド線の東方でアルプスを横斷するスプリュウジン電車線なども、遊覽客輸送には重要なものである。なほ特記すべきはシンプロン鐵道をトンネルの西口ブリグより分れ、ロース河谷を溯り、サン・ゴタルド山地を越え、サン・ゴタルド・トンネルと交叉し、ライン河谷に下るものや、ライン河谷からオーストリアに入り、アールベルグ峠を越えてウィーンに向ふものの如きである。横斷鐵道といふよりは寧ろ縱走の方が適當であるが、特に後者はパリ、ウィーン間國際鐵道の一部として重要であり、數年前オーストリアが國歩困難の折にも拘らず電化を急いだものである。

(田中阿歌麿)