

列車で往くバルカン西岸の世界遺産都市

～東端のアルプス阿房列車～

岐阜大学 名誉教授

名古屋都市センター（財団法人名古屋都市整備公社）研究顧問

財団法人中部産業・地域活性化センター 研究顧問

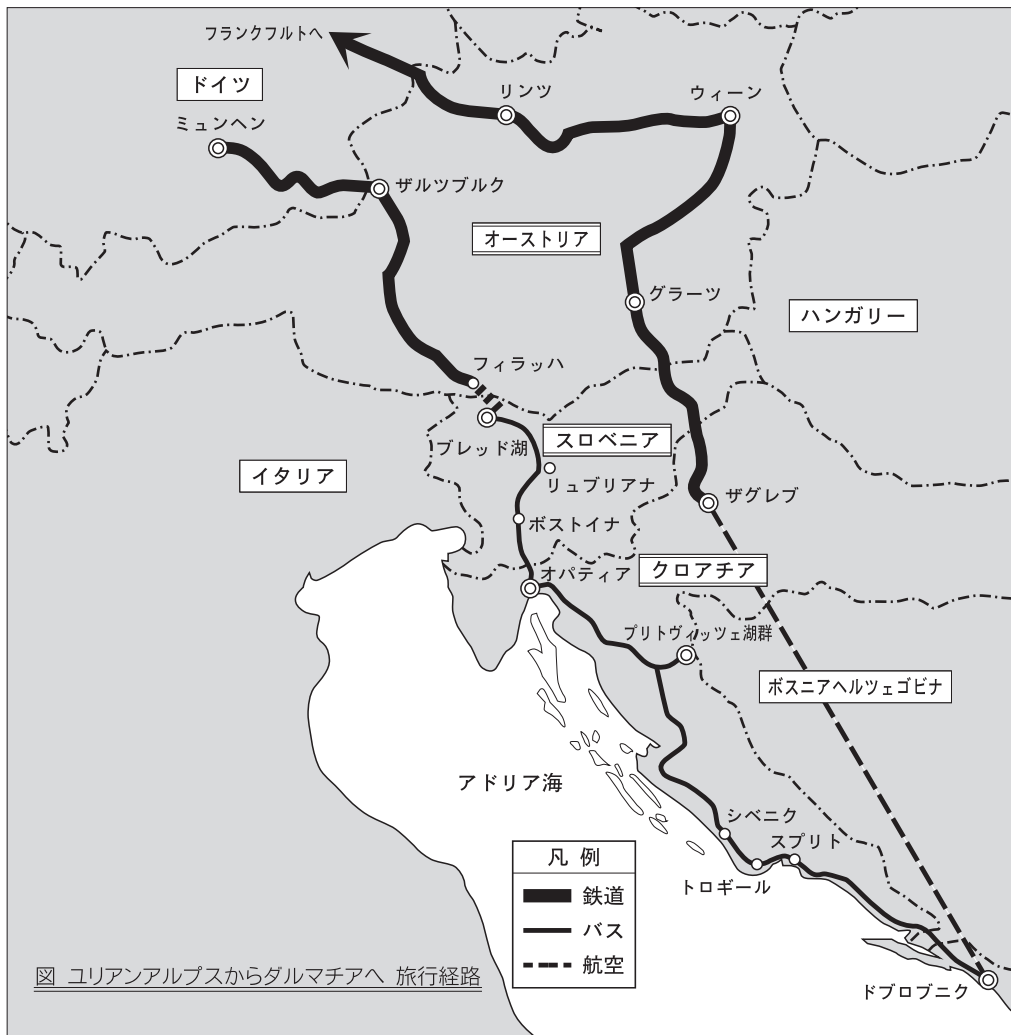
竹内 伝史



*プロフィール

1944年愛知県生まれ。1969年名古屋大学大学院修了。同年運輸省入省。1970年名古屋大学工学部助手。その後中部工業大学講師、中部大学工学部教授を経て1997年岐阜大学地域科学部教授。2010年定年退職。

中部地方交通審議会委員・名古屋市交通問題調査会会長・岐阜県都市計画審議会会長・財団法人中部空港調査会副専門委員長等で活躍。著書「新・都市計画概論」「人と車、おりあいの道づくり」「交通工学」「地域学への招待」「異国阿房列車」等多数。列車紀行の著述を趣味とする。



序

ランドオンリーというバックツアーの参加方法がある。彼地の名勝旧跡を巡る旅行の部分だけバック・ツアーに参加し、その入口までと出口からの旅程は自分で独自に手配する方式だ。テレビの海外鉄道旅行番組は随分多くなったものの、バックツアーに鉄道の旅が組み込まれているものは未だ少ないから、我等列車阿房にはこの方式を使えば、ツアーの前後に鉄道の旅を組み込むことができ嬉しい。

結婚40周年記念の事業として、アドリア海沿岸の歴史遺産都市を訪ねたいとは、つれあいと兼ねてより話していたところだ。ちょうど成田発の好個の商品があったので、この中間の7泊6日だけを買うことにした。スロベニアのブレッド湖畔のリゾートホテルで一行と合流し（2010年10月9日夜）、バスでプリトヴィツェ湖群国立公園などの自然遺産とシベニク、スプリト、ドブロブニクなどの都市を巡る世界遺産巡りのバスツアー。最後はザグレブで市内観光の後、16日早朝に一行と別れる。

我等二人はセントレアをゲイトウェイにフランクフルト経由ミュンヘンに飛び、ミュンヘンからレーチェ・ブレッドまで（5時間）と、ザグレブからウィーンを経てフランクフルトまで（16時間）の列車の旅を組み込んだ。阿房列車の旅としては、若干卑屈に過ぎるとの誇りも免れないが、元祖阿房列車の内田百間先生だって、旅先ではタクシーに乗っている。それにバルカン半島の西岸の港町都市の間には鉄道がない。ともあれ、世界遺産都市巡りと阿房列車の旅の融合の成果をご覧じろ。

1. トラブルつづきの欧州列車旅行

（1）ミュンヘンは今日も寒かった

時は10月の8日である。この頃のミュンヘンが相当寒いことは判っていたつもりだが、ホテル・チェックインの後、遅い夕食のために、夜霧をつけて立ち寄ったミュンヘン中央駅のレストランは改めて寒さが身に沁みた。

フランクフルトで乗りついでミュンヘン空港に着いたのは18時半。この空港は中部国際空港の計画に当って随分参考にしたから、大げさにいえば隅の隅まで判っている。意気揚々とバゲージクレームに進み、セントレアからスルーサービスの手荷物を見付けると、取っ手が剥がれて無くなっていた。この旅でお払い箱にしようかと思っていた老朽カバンだから腹を立てることもないが、まあものは試しと手荷物クレーム受付窓口へ届け出た。随分待たされた挙句、黒人の大柄な男の係員が対応してくれた。

久しぶりの英会話真剣勝負である。「そのカバンは買って何年になるか」「15年くらいかな」「それじゃまずいぞ、10年くらいにしておけ」と言っておいてウインクする。「ああ、そうだった。10年弱だ」と私。「その時、いくらで買ったか」「多分、400ユーロくらいだったと思う」「そんなに高いのか、ちょっと待て」書類は全て彼が書いてくれて、私はサインをするだけ。彼は上司の決裁が要ると言って、奥に引っ込んだ。暫く待たされたが、何と彼は現金を持って現れた。「古いから、残存価格は20%だ。この領収書にサインしてくれ」と言って本当に80ユーロの紙幣を渡してくれた。驚いた即決サービス。しかも客の言を全く信用した素晴らしいルフトハンザ航空のサービスだ。感動とともに記念として、この領収書の写しは保存してある。これで両替の手間も省けた。

こんな次第で、夕食が21時までずれ込んだのである。客も店員もテレビのサッカー観戦に熱中する中、地ビールで喉を潤し、フライアンドチップスを頬張るうちに、寒さは和らぎ、しみじみとドイツの街にいる思いが沁みてくる。何かドイツ語が喋ってみたくなった。しかし明朝は早い。8:27発のEC211列車サバ号ベオグラード行きに乗らなければならない。発車番線を時刻表で確認して、夜霧が白くなって路面を吹き荒ぶ中、駅前道路を横断してホテルに飛び込んだ。

（2）乗るべき列車が2つある。

翌早朝の駅は、もっと寒かった。始業早々のホ

テルの食堂でビュッフェ式の朝食を済ませ、一気に駅のホールに駆け込む。濃霧で列車が動かないことはないだろうが、天気はどうなるか予断を許さない。駅の写真を撮りたくて少し早めに駅に来たのだが、7時半というのに街は未だ薄暗く光量不足だ。仕方がないから、あかあかと照明された駅のコンコースやホームの写真を撮る。つれあいは、もう賑やかさを増しつつある大きな売店で、車内で食べるらしい菓子や果物を物色する。これを、荷物番と交代でやる。二人連れの旅のメリットである。



ミュンヘン中央駅のコンコース

列車は未だ入線しない。発車予定の番線には、EC111列車、クラーゲンフルト行8:27発と標示が出ている。ここに少し問題がある。我等が乗りたいのはEC211列車サバ号、ベオグラード行だ。しかし手元のチケットには列車番号111とあって、ちゃんとレーチェ・ブレッドまで行くと書いてある。クックの時刻表には、EC211とEC111が同時刻に発車することになっており、前者が欧州鉄道、後者がオーストリア鉄道の運行である。いずれも、ここミュンヘンからザルツブルグを経てフィラッハまでは同じ経路である。二つの解釈ができよう。その一は、二つの編成が連結されていて、フィラッハで分割して、それぞれの方向に向うこと。いま一つは、どちらかが、フィラッハで乗り換えになるもの。この場合、どっちがどっちかが大問題。要するに我々はフィラッハで眠っていてもいいのか、降りなければならないか、である。

そこへ、オーストリア鉄道の111列車が入ってきた。車輛番号もチケットの記載とは違っている

が、一等車は1両しかない。ともかくそれに乗るしかない。座席番号は35と36。そこにはちゃんと我等の名を記した座席票が入っていた。疑問の解決は発車後、車掌に尋ねることになるようだ。



EC111を牽くOBBの電気機関車

(3) 乗った途端のハプニング

列車阿房の発車間際は慌しい。カメラを持ってそわそわ、そわそわ。座席に座って車室を見まわしたり、時計をみながらホームに降りたり。つれあいが「もう発車するよね。トイレを使ってもいいよね」と言って立って行ったのは覚えている。「この列車は垂れ流しじゃないから停車中でも大丈夫」ぐらいは答えたかも知れない。列車が速度を増し、私が「あいつ、何をしに行ったのか」と思いたした頃、つれあいが蒼い顔をして戻ってきた。「あ〜、良かった。今ね、大変だったのよ」と言う。トイレの鍵が中から開かなくなった、という。逆に外から閉められた、と言うべきか。どうやっても開かない。非常呼び出しベルも見当たらない。携帯電話も未だ使い方を調べていないから上手く繋がらない。大声を出すにもドイツ語は知らない。随分、長くドアを叩いていたのだという。ようやく車内を歩き回っていた少年が、その音に気がついて外から鍵を開けてくれたのだそうだ。

私は久しぶりの欧州列車に気を奪われ、それほど時間が経過したとは思わなかったが、閉じ込められた当人は大変だったろう。何の因果でこんなことになったのか、瞬時、自が半生の反省にまで思考が及んだのではないか。全くご同情の限りで

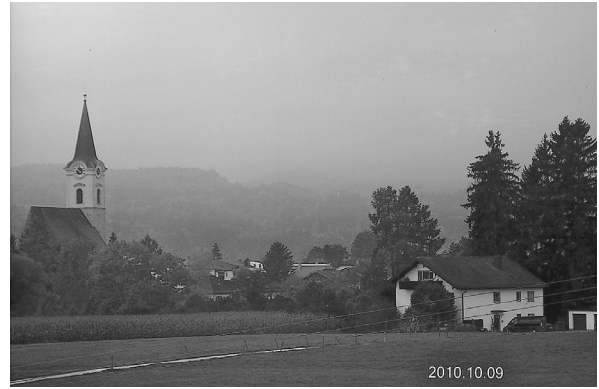
はある。それにしても、何の欠陥がそんな事故を呼び起こすのか。これがJRであるならば、車掌を呼んで注意を喚起することぐらいはするけれど、当人もその時は、恥ずかしいから、そこまでは要求しない。第一、その少年のいたずらということも考えられる。つれあいは暫くトイレの鍵が怖くて懸けられないといっている。

こんな騒ぎで、車窓に眼がいった時には、すでに郊外の林の中を列車は走っていた。相変わらず霧が深い。時々黄葉の林間に別荘風の建物が見える。列車は快調に走っている。このあたりは、ミュンヘンとウィーンを結ぶ、欧州鉄道網中有数の幹線だ。そこを、優等列車の一等車で旅するのは心が弾む。女性車掌が検札に来た。早速、列車運行の疑問を投げかける、という暇もなく、車掌は「貴方達は、フィラッハで乗換えになります。EC 211列車に乗り換えてください」と答える。「こちらの列車が遅れても大丈夫か」と聞くと、「ザルツブルグ以後の車掌に聞け」という。これは多分、ドイツの車掌だ。面倒なことはオーストリアに入ってからにしてくれ、ということだろう。何か問題がありそうな、厭な予感を残して、車掌は去った。こんな場合でも「よい旅を」と言い残して。

(4) ザルツブルグのショック

列車番号は若い方が上級列車であることは世界の鉄道の常識である。この111列車はクラークゲンフルト行で、間もなくドイツ国境を過ぎれば、オーストリア国内ばかりを走るから、国際列車の標示であるEC（欧州鉄道）の列車記号を掲げて走る区間は少ないが、車速といい車輛の雰囲気といい、十分に上級国際特急といえる。9:15、8分遅れでローゼンハイムを発車した。やはり濃霧の影響で少し遅れているようだ。右手に湖が広がる。林の陰の水辺にボート小屋がある。この辺り、バイエルンの海とも呼ばれる夏のリゾート地で、車窓左手のキーム湖はルートヴィッヒ二世のゆかりの地でもある。

列車は快調に走る。100km/hは優に超えているだろう。私の眼が走り去るキロポストを追えな



ドイツ・オーストリア国境の車窓

くなっている。10時近く、霧が晴れて陽が差し始めた。吉兆である。これからアルプスに向う。樹々の紅葉は紅というよりも黄葉である。露を宿してキラキラと輝く。畑地では飼料用コーンの収穫の時期だ。と、線路の保守作業で単線運転区間に入った。左側通行で徐行する。車掌のアナウンスがあって、ザルツブルグ到着は23分遅れだという。フィラッハの乗換えは大丈夫だろうか。

ザルツブルグはモーツァルトの街。つれあいとは7年前に訪れたことがある。車室を出て通路側の窓に二人並んで懐かしい景色を眺める。降りていく日本人客に、「ここは好い街ですよ」と声を掛けたくなる。



ザルツブルグから南下

ザルツブルグを出ると、列車は南に向きを変え、本線を離れる。車窓に突然、岩肌の山岳が見え始める。上空には青空が広がって白い雲が浮かぶ。絶好のアルプス日和だ。気持ちが浮き立ってくる。やはり、車掌が替わって、今度も女性の車掌が回ってくる。また検札をするが、それは重大な意味を持っている。フィラッハから国境を越えてスロベ

ニアに入る乗客に、一人ひとり伝えねばならないことがあるのだ。いわく、「フィラッハからスロベニアに入りリュブリアナに向う線路は、先日の水害で復旧工事につき、今日は列車運行を休止しています。バスで代行運転をしていますから、フィラッハで駅前のバスに乗り換えになります。あなたはレーチェ・ブレッドまで行くのですから、その方面行きのバスに乗ってください」。大変なことではないか。何故そのことを始発のミュンヘンで案内しないのか。車窓の素晴らしさに踊る気分冷水を浴びせられて、腹が立つ。しかし怒ってみてもはじまらない。後で判ったことだが、水害で線路が流されたのは、もう数週間も前のことのように。日本の旅行社にも、その情報は入っていたはずだ。運休区間の指定券を平然と発行しながら何も情報を提供しない旅行社も批判されねばならない。

それより、つれあいが「それだけの話がよく判ったね」と感心している。何、鉄道旅行マニアならこれくらい、と思うが、半分「勘」である。実際素人の旅行者は困惑するだろう。それだけに旅行サービス業はこういった事態への対処法を十全にしなければならない。

2. ユリアン・アルプスを越えてバルカンへ

(1) やさしいユリアン・アルプス

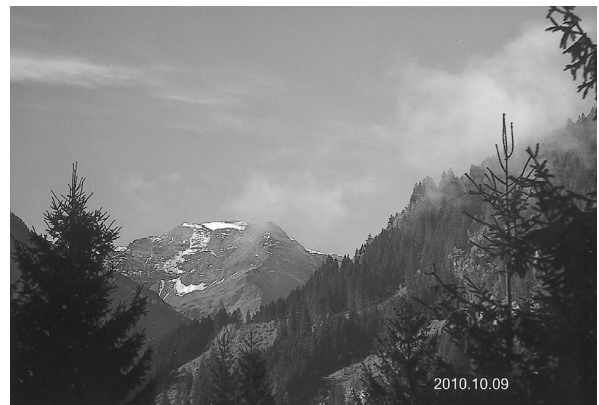
気分が落ち着いてくると、再びアルプスの山景の素晴らしさが蘇る。西のスイスのアルプスは何度か訪れたが、オーストリアのアルプス越えは初めてだ。スイスのそれと較べると、ここの岩山は何か丸みを帯びて柔らかい。ユリアン・アルプスという。高さも3000m級であろう。

ゴリン・アプテナウを出て間もなくトンネルがあった。高い岩峰が見える。トンネルを出ると列車は高度をぐんと上げ、溪流が線路に沿う。ビショッフスフォーヘンは11:15着。22分程の遅れになった。この辺り、小さな駅が沢山あって15分ぐらい毎に停まる。バッドガスタインには18分遅れの12時丁度着。線路の左下に中層ビルが並ぶ町が見え

る。温泉で有名な町である。列車は山の中腹のかなり高い位置を走っている。ここでも線路工事中で単線運転だ。遅れは回復しそうにない。食堂車に行く。大変気持ちの良い明るい食堂で、フランクフルターの昼食をとる。あまり美味くない。右手に頂に雪をおいた岩峰が見え始める。海拔3360mのホーホアルムシュピッツェ山かもしれない。



食堂車にて



ユリアンアルプスの主峰か

大変景色の良いところに来た。列車は高い所を走り、眼下の谷底の盆地に街が点在する。対面には真青な天空の下、雪山が光る。日本3大鉄道景観というのがある。北海道の狩勝峠と篠ノ井線の姥捨、そして九州は肥薩線の矢岳峠だ。その信州は姥捨の景観と似ている。線路は徐々に下っていくが、しばらくこの景観は続く。

小さなトンネルを繰り返しながら列車は盆地に下りていく。もうフィラッハが近いのだろうと、荷造りの準備をすべく、すでに一つ取っ手のとれたスーツケースを持ち上げたら、も一つ残った取っ手も抜けた。すべての荷物を座席に出して、携帯用工具で修理をした。トンネルを通るたびに暗く

なって手元が狂う。全損扱いで80ユーロもらったカバンだから本当はそれ以上壊れるはずがない。したがって直すはずもないのだが、直った。しかし、この間フィラッハに着くまでの20分、車窓に何が見えたか全く知らない。

(2) 代行バスで超える国境

フィラッハには13:00に着いた。18分の延着だが、乗り換えるのは代行バスだから、全く問題ない。しかし、何かと緊張もして、発車して行く列車を見送るのを忘れた。駅前には普通、裏と表の二つある。どちらがバスの待っている駅前かわからないが、沢山の客が向う方向に行くと、一枚の張り紙で案内があった。目の前には数台のバスが停まっているが、前面ガラスに貼ってある行先表示が読み難い。一番手前のバスは「ヴィエンナ」と読めた。これはいけない。ウィーンに行ってしまう。二番目のバスの前に立っている男に「レーチェ・ブレッドに行きたい」と言うと、向こうだと指を差した。二台目の陰にもう一台停まっていたのだ。腫れ物に触るようにして、バスの腹にスーツケースを納め、リュックを抱えてバスの座席に納まった。

バスは高速道路を走る。国境検問所はあるがノンストップ。景色が猛烈に良い。広い盆地で、遠景に雪の連山。近くには尾根にハイキングトレイルの見える岩山。エーデルワイスの花も見えそうに近く見える。国境を越えると、バスは小まめにインターをおりて鉄道の駅に立寄る。前の駅からは下道の街道を走ってレーチェ・ブレッドの駅の



スロベニア国境の山

前に着いた。到着したとたんに駅舎の正面を見るのは可笑しいものだ。その駅前にはローマ字で私の名前を大書した紙を持って、手配のリムジンの運転手が待っていた。彼も、駅舎を背にしている。

迎いのリムジンは約束の時刻よりも半時間程長く待ってくれたはずだが、不貞腐れることもなく、機嫌よく案内しながら車を走らせる。源流部のサバ川を渡った。本来なら乗るはずだったEC211列車の愛称に採用されている川だ。首都リュブリアナを流れ、大河となってクロアチアの首都、ザグレブを潤した後、ドナウに合流して黒海に注ぐ。

14:15、無事、ブレッド湖畔のホテルに着いた。部屋の点検を終えた後、湖畔の散歩に出かけた。ツアーの一行が、このホテルに着くのは深夜になるだろう。

(3) 夕方の湖畔散策

ブレッド湖の景色は素晴らしい。絶景というのではないが、心なごむ、そして心に沁みとおる美しさだ。湖上に浮かぶ島の教会も、そこに到る手漕ぎの舟も、湖岸の岸壁に聳える城砦も、明朝のツアーで訪ねることだろうから、今はこの景観を心ゆくまで楽しんで湖岸の散歩に専念する。湖面には白鳥が浮かんでいる。遠景の雪のユリアン・アルプスが輝く。リスが走りまわる林間では焼き栗の露店が出ていた。つれあいは日本の天津甘栗より味は落ちる、と言っている。木製テラスのオープンカフェで飲んだコーヒーも、それほど美味という程ではない。それでも、これらはいずれも風景に見事にマッチしている。観光産業とは、これ



ブレッド湖畔にて

らすべてのトータルコーディネートが大切なのであろう。

小高い丘の上にある教会を訪ねていると、陽が傾いて寒くなった。湖上の孤島に通う舟も今日の運行を終えたようだ。街なかにあるホテルのテラスで、有名なクリームケーキを食べた。大きいから二人で一つ。とても美味しい。夕暮れが近づいて歩いて帰る途の両側の山荘風の家々には灯りが点り暖炉に火が入ったようで暖かそうだ。これらの建物はいずれもペンションやホテルであることが判った。レストランもある。夕食はホテルに頼んだが、こちらの方がよかったかもしれない。



夕方のブレッド湖

3. バスで巡るアドリア海岸の世界遺産

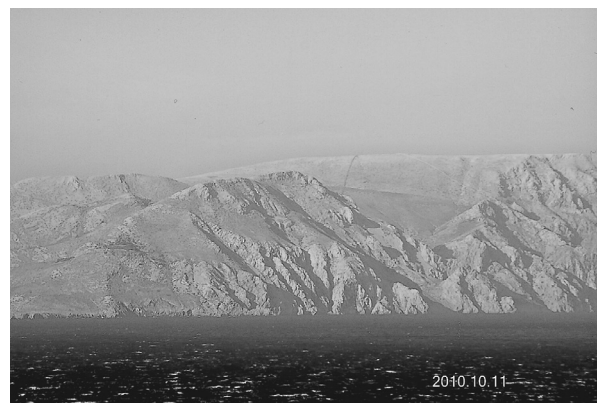
(1) バスの旅

ブレッド湖からクロアチア南端の飛び地、ドブロブニクまで5日間、全行程お仕着せの貸切バスで巡る。バスは高性能で乗り心地のよいハイデッカーだが、あまり豪華に走らないもので感じがよい。多分、西欧のどこかのメーカーの製造であろうが、世界中どこでも似たような車輜になるのが、バスのつまらないところだ。グローブボックスに沢山のペットボトルが入る冷蔵庫が付いていて、いつでも1ユーロで購入できることぐらいが特記事項である。運転手君の小遣い稼ぎらしい。ツアー一行は昨夜、オーストリアのクラゲンフルト空港からこのバスに乗って来ているので、我等夫婦は遅れて参加の乗客だが、現地ガイド用の最前席の次が空いていたので、これを占拠した。前席の

背を倒して貰えば、前面展望が効く。列車の旅ではこれは望めない。

5日間の行程は、ブレッド湖畔を発して、まずは内陸に入り、ポストイナの鍾乳洞を見る。なるほど秋芳洞よりも大分規模の大きい世界に誇りうるものである。それよりも、このバルカン半島の西部はほとんど石灰岩で出来ていることの証を見た。ここまでがスロベニアで、国境検問所でパスポートチェック（車内）と両替をして一路海岸に戻ると、オパティアの町に出る。クロアチア海岸の北端、イストラ半島の根元にあるリゾート都市。中央ヨーロッパで最初期の海水浴場というこのあたりをヴァルネル・リヴィエラと言う。ここで一泊。

2日目は、リエカ、セニエと、左手にクルク島の横たわる海岸を走る。まさに「紺碧」という形容にふさわしい海が美しい。水深によるものか、青の色が群青から藍色まで何段階にも変わる。その水面に三角波が立つ。つむじ風が吹いているところもあるようだ。アドリア海岸の風は荒れるので有名。北風はゴーラ、東風はユーゴそして南風をシロッコという。このシロッコがサハラ砂漠から吹いていくという暴れん坊だ。今日はどの風が吹いているのか。ここから内陸に入ってボスニア・ヘルツェゴビナ国境に近いプリトヴィツェ湖群国立公園に到り山荘風のホテルに泊。この世界自然遺産の公園はもちろん素晴らしい景観とハイキングを提供してくれるが、1995年に終結した内戦ではユーゴスラビア軍が占拠、戦場となり、一時期、世界遺産を取り消された経緯がある。こ



波騒ぐアドリア海（クルク島を望む）

こに到る街道のそこここに弾痕の禍々しい白壁の建物が今も見られる。

3日目は一路海岸を目指す。内陸部がボスニア・ヘルツェゴビナになってしまっていて、アドリア海岸沿いに南北に細長く伸びるこのあたりの地域をダルマチアという。ダルマチア地方に向けて一本の高速道路が設けられており、6000m近くあるというトンネルを抜けると遠くに紺碧の海が見える。日差しが俄然陽気になる。なだらかな山を縫って台地の上をバスは走る。この岩山は多くの場合、海まで張り出し、岸壁として紺碧の海に落ち込む。ディナールアルプスと呼ぶ山塊であり、南に行くほど険しくなる。その隙間の平地に古い街が拓かれた。この地形が問題で、鉄道は海岸に沿っては通せない。入江の奥に潜む可愛い港町、クルカを見下ろす。我等がバスは高速道路を外れ、岩山の肩に乗って街々を結ぶ街道を走る。岩山には岩脈の隙間に灌木が生える。往時、パルチザンは、こんな地形を銃を抱えて走りまわったのであろう。



ディナールアルプスと海岸の街



ディナールアルプスは南で険しい

ダルマチアの古都はシベニクに始まる。観光と昼食の後、再びバスに乗ってトロギールを目指す。途中にプリモシュテンという半島に突き出た街を見下ろす。トロギールは夕方の観光。日暮時にスプリット郊外を抜けてホテルのあるポドストラナへ。



アドリア海に浮かぶ半島の街、プリモシュティン

4日目はこのツアーの主題の一つ、スプリットの街の見物が午前中。昼食の後、ひたすらバスで南下し、ボスニア・ヘルツェゴビナの唯一の海岸部を通過し、そこに位置するネウムの町で買物をして、夜のとばりの垂る頃、いま一つの主題都市、クロアチアの飛び地にあるドブロブニクに到着した。この街の名は呼び難い。「ドブロクで肉」ではない。クロアチア語で「ドーブロ」とは挨拶の言葉だ。だから「ドーブロ・ブーニク」と発音するとよいのだろう。

以上が、世界遺産を巡るバスの旅だ。5日目は基本的には歩いてドブロブニクの街を楽しむ。そして6日目はメッチャ早立ちの4時起床（私の時計には4時という時はあったろうか）で空路、ザグレブに向う。

(2) ハプスブルグ文化のスロベニア

ブレッド湖の美しさは既に述べた。朝霧の中を手漕ぎの舟で島に渡る心地は、まさに神秘そのもの。岩峰上のブレッド城の上から朝陽が差し、島の聖マリア教会の頂を照らす。湖岸の林の中に、故チトー大統領の別荘だったという館が森閑と佇む。ただ櫂を漕ぐ音だけが湖面に響く。

ブレッドの街の建物の佇まいも、比較的新しい

近世の雰囲気である。元来、この地方はオーストリア・ハンガリー帝国の沿岸リゾート地帯として栄えた。したがって建物なども、ハプスブルグ王朝の特色をよく残している。ブレッド湖畔に漂う、何とも裕福な雰囲気はその文化の現れといえる。深い黄色の壁の色は「テレジアン・イエロー」と呼ぶそうだ。

いまは、イタリア領となったトリエステ地方とクロアチアのイストラ半島に挟まれて、スロベニアの海岸はほとんどないが、トリエステからオパティアに至るアドリア海岸は、ハプスブルグ文化が地中海に出会うところであった。通貨もユーロがそのまま使え、物価はオーストリアよりやや安い感じである。

(3) 地中海建築の博物館、シベニク

ダルマチア地方は一般に四つの地域に分けて紹介される。シベニク地域はその北から二つ目、古代ローマ帝国から解放され（9世紀）、ハンガリー帝国に併呑される（12世紀）まで、中世初期にクロアチア王国が存立した地域である。シベニクはその沿岸域の中心都市（人口55,000）、最初にできた純粋クロアチアの街といえよう。

バスを降りれば、直ぐに走りまわりたくなる快晴の海岸プロムナード。その一皮入ったところに、中世の街がギッシリ詰まっている。見るべきものとしては崩れ落ちた古代都市の城壁もあるのだが、私には狭い石畳の両側に店舗の並んだ小路の方に関心がある。あちこち街角の情景を撮影して歩く。

いくつかの古い教会を見物しながら、狭い中にも幹線的な街路をぞろぞろ歩く。歴史的遺産の建物の前にも、街路の頭上を渡して洗濯物が干してある。建物の基礎の脇に猫のための水呑み場が作ってあった。聖ヤコブ（シベニク）教会がこの街の目玉。15世紀に100年かけて造られたそうで、ゴシックとルネサンスの独特な組み合わせ方と、石板プレハブ工法の故をもって、ユネスコ世界文化遺産に指定されている。昼飯はこの教会を仰ぎ見る海岸プロムナードに面したレストランで、スカンピーを食べた。



シベニクの街



シベニクの旧市街

(4) 古代から連綿と続く都市、トロギール

トロギールは本土とチオヴォ島とは橋で結ばれている小島の街である。旧市街は古代ギリシャ、古代ローマ、中世初期・後期、それぞれの姿を重層的に残しており、今日人口は10,000人だが、おもしろい世界文化遺産都市である。聖ロブプロ大聖堂、市庁舎、時計塔、見るべきものが多すぎる。

西の端に夕日を背景にカメルレンゴの砦がある。これなど、塩野七生のベネチア物を読んで、アドリア海に魅せられた者にとって、是非とも登ってみたい所だ。ベネチアの商船隊が長い旅を終えて無事帰ってきたことを察知して、本国へ狼煙で知らせた基地であった。しかし、大分遠いから、歩いて行っては時間が足りない。よく整った街の商店通りも歩きたい。迷路のような小路を方向を違わず歩くのも楽しいものだ。何よりもロブプロ教会の塔に登らねばならない。我等夫婦は異国の街で、

塔という塔に登り歩くのを常としている。ましてや今日はお仲間もいるようだ。始めの石段は駆け足で、終りの鉄梯子は青息吐息、鐘を見下ろす最上階の栈橋には足が竦んだ。つれあいは高い所には強い（鈍い？）はずだが、お仲間調子を合わせて「恐い～」と言っている。



トロギールの海岸通り（遠くにカメルレンゴの砦）

（5）ダルマチアの中心都市、スプリト

スプリトはクロアチア第2の都市、ダルマチアの中心都市である。人口は221,000人、首都ザグレブから鉄道で結ばれている。スプリトは東西に突出した一つの半島よりなる都市だ。その南側の中程にスプリト旧市街はある。古代ローマ皇帝のうち唯一生前に退位できたとされるディオクレティアヌス帝の生地であり、退位後に宮殿を構えた土地である。そのディオクレティアヌス宮殿を中心に旧市街地は今や、世界の観光拠点、もちろん世界文化遺産である。やや有名になり過ぎて、その街の姿は、極めて綺麗な映像のBSテレビで暫々放映しているから、ここでは多言は無用であろう。

さらに、魚介類を中心とする青空市場が楽しい。また大都市だから土産物店も気取ったものから庶民的なものまで数多い。ネクタイとは元来、クロアチアの兵士が着用したものだそうで、今もネクタイ屋さんが繁盛している。チョコレートも良い。我等はいちじく入りの板チョコをやや沢山買った。マイクロプロデューサーという。ガイドの薦める有名なクラッシュのチョコより美味しい。

そして、ここでも大聖堂の鐘楼に登った。今度は我等夫婦の他はお仲間の誰も見当たらなかった。



スプリトの遺跡と街

（6）蘇った世界遺産都市、ドブロブニク

「アドリア海の真珠」とはユネスコのドブロブニク評である。古代ギリシャの時代よりラグサと呼ばれる交易の拠点集落であったこの町は、十字軍の時代にベネチアの版図に含まれたものの、14世紀には自治権を得て、都市国家として独立する。15～16世紀がこのラグサ共和国の全盛期で、それは19世紀初頭にナポレオンに支配されるまで続く。ラグサという地名はイタリア語であるが、1918年にスラブ語のドブロブニク（林苑）に変更された。長く自治独立の都市であったことが自慢である。

したがって、城壁に囲まれた海辺の中世の都市が、そのまま旧市街として残っており、1979年に全体が世界文化遺産に登録された。しかし残念なことにクロアチア独立戦争に巻き込まれ、ユーゴ軍の攻撃によって多くの街並が破壊された。ユネスコはこの街を1991～98年まで、危機遺産に編入した。戦後、鋭意修理が進められ、観光客も今日では旧に復したという。昨年には背後のスルジ山のロープウェイも動き出している。ドブロブニクは甦った世界遺産都市である。現在、人口は新市街を含めて44,000人になった。

城壁は400m×600mの矩形に近い形で街を囲っており、内湾に面した一辺だけが海に開かれて港となっている。長手（東西）方向の中央にプラッツェ通りが走っており、南北方向には肋骨のように小路が張り巡らされている。山（北）側は階段の多い街だ。路面はすべて石灰岩の舗石で覆われており、歩き古した路面には窪みが目立ち、ツル

ツル滑る。とくにプラッツァ通りは美しく、夜雨でも降ろうものなら、街燈が路面に映えて、都会の繁華街のように華やかである。



雨のプラッツァ通り夜景

翌日は夜来の雨がよいよ烈しく、傘をさしても濡れるほどの降りとなった。それは逆に、大聖堂、総督邸、フランシスコ会修道院などの歴史的建造物の内部を、より丁寧に見学するよい機会になった。

ポンテ門脇のレストランでは、屋外席のテントからの雨漏りを避けて室内の席に逃げ込んだが、大鍋に山盛りのムール貝の酒蒸しは、ワインとも合って圧巻だった。やはり雨を避けて駆け込んできたツアー同行の若い女性の二人連れと同席できて、より華やいだ昼食になった。

この昼食前には一時の晴れ間に恵まれ、城壁に登り海側を半周歩き通すことができた。これが高い塔登りの代りである。本来なら山側の城壁半周かスルジ上にも登りたいのだが、ここで再び雨が降り出した。しかし、これで中世の商港都市で憧れのアドリア海の温厳両様の表情を眺めることができたわけである。



ドブロブニクの旧市街



ドブロブニクの細街路

4. ザグレブ駅頭でオリент急行を偲ぶ

(1) 早朝のザグレブ

未明の起床、未だ暗い空港待合室での弁当による朝食と、異例づくめの早立ちゆえ空路ザグレブに着いたのは未だ8時前だった。街は未だどこも開いていないから、最初に訪れたのは19世紀末にヘルマン・ボレによって造られたというミロゴイ墓地。なるほどバック・ツアーというのはよく考えるものだ。どうやら好天になりそうな陽光の下、しかし冷たい手をポケットに突っ込んで、次は旧市街の歴史地区。ここは今日ではクロアチアの象徴、聖マルコ教会を囲んで、政治の中心地区となっている。



ザグレブ旧市街の聖マルコ教会

午前中の歴史地区見物と昼食、そしてホテルにチェックインした後は、自由時間。我等の第一目

標は、明朝、一行と別れて旅立つザグレブ中央駅の下見である。それも、ホテルの前からトラム（路面電車）に乗って行ってみたい。路線は午前中に入手した地図で確認してある。問題は切符をどこで買うかだ。添乗員に尋ねるのも憚られる。停留所に行ってみると、キオスクがあって切符を売っていた。ゾーン運賃制のようだが、中央駅は近いからゾーン1でよいだろう。60歳以上は割引と書いてあるから、パスポートの生年月日を示したら、「この割引は市民だけです」と断られた。片道8クーナ（128円）であった。帰りは、駅前の公園（プラスコエ）通りから共和国（イエラチッチ）広場を回って歩いてみよう。



ザグレブ中央駅

（2）ザグレブ中央駅

中央駅はややピンクがかかった黄土色の壁に褐色の屋根を載せた左右対称の豪壮な建物だ。やや霞んだ晴天の空の下、威風堂々と佇んでいる。駅前広場の歩道にはテントを張って花屋が並んでいて、外国人も交えて行きかう人は多い。いかにもクロアチア人らしい背の高い娘達の笑顔が眩しい。

駅舎の反対側は、名前を覚えにくい広場（ドミスラフ、ストロスマイエロフ、ズリニスコガ、イエリチッチ）が800mほど続く公園のベルトが繋がっている。幅はおおむね1000m、真中に銅像や噴水、時には美術館を配して芝生や花壇が広がり、両脇にプラタナスだろうか高木の樹列が並ぶ。まだ葉は色付き始めたところだ。美術館の建物も左右対称の丈の高い3階建て、テレジアンイエローの壁の上に、緑の丸屋根が載っている。

駅舎の中央は当然のコンコース。正面の白い石壁に焦茶色の木製のようなサッシュを嵌めてホームへの出入口が開いている。その頭上に、これは珍しい紺地の電光式発車時刻表。ここでブルーは重要である。この地にオリエント急行など高級列車の旅をもたらしたワゴン・リー社のシンボルカラーだからだ。ブルートレインという語もここから生まれた。

ザグレブ駅は20世紀中葉に入って、バルカン半島鉄道網の交差点となった。フランスの会社だった上記のワゴンリーが、第一次世界大戦の状況下、ドイツ、オーストリーの範疇に列車を走らせることを忌避したからだ。したがってホームの構成も立派なものだ。駅舎に繋がる1番ホームを始め、通り抜けのホームが数本あるほか、駅舎の西側に頭端式の二つのホームがある。明朝、ウィーンに向う列車は、この4番ホームから出ることを確認した。

クロアチア鉄道、オーストリア国鉄、スロベニア鉄道、様々な電車や機関車の出入りするのを見ていると時間が過ぎるのが速い。街中散策の時間も欲しいから、後ろ髪を引かれる思いで駅の出口を出ると左手に白壁の豪華な建物があった。吹き抜けと思しき立端（たっぱ）の高い一階のファサードが何とも美しい。屋根は黒く、小さな破風天窓を並べている。ホテル・エスプラナーデ、かつてオリエント急行の旅客が滞在したホテルである。



ザグレブ中央駅のホーム

（3）オリエント急行

そう、ザグレブといえばオリエント急行である。

「オリエント急行」は1883年に初めてパリ・ストラズブル駅（後の東駅）とコンスタンチノープル（現在のイスタンブール）を結んで運行を開始した。オープンデッキ付きの寝台車と食堂車を繋いだ5両編成。当初は線路がトルコまで繋がっておらず、ブルガリアで黒海岸に出て、連絡船でコンスタンチノープルに結んでいた。ようやく近代の様相を呈しはじめ、活発となったヨーロッパ諸国の外交活動を受けて、多くの王侯貴族や外交官（クーリエ）をヨーロッパの中枢（ロンドン、パリ等）からオリエント方面に運んでいた。名付けて、「陸の豪華客船」。

初期にはミュンヘン、ウィーン、ブダペストを経由していたオリエント急行は、上述の理由で大幅な軌道修正を迫られた。始めは、ウィーンからトリエステに出てアドリア海を航路でイスタンブールに繋ぐルートも試みられているが、第一次大戦期中断と混乱を経て、戦後はシンプロン・トンネルを抜けてトリエステに出、リュブリアナ、ザグレブを経てベオグラードで旧経路に結ぶ新しいルートが確立された。「シンプロン・オリエント急行」と呼ばれる。

折から旅行は一般庶民にも普及し、オリエント急行は世界の旅行マニアの憧れの的となった。それには、アガサ・クリスティの名著「オリエント急行の殺人」（1934）の影響も大きかったであろう。そこで主人公はイスタンブールのシルケジ駅でトリポリから来た旅客を知る。そして、まさにこのベオグラードからザグレブの間を列車が走る頃、事件は大転回を遂げるのである。こうして、ザグレブはオリエント急行と不即不離の関係となった。

5. ハプスブルグ帝国列車の旅

（1）早立ちのザグレブ

またしても本編の文は長くなり過ぎている。先年亡くなった現代の文豪にして戯作者、井上ひさしは自らの長文を戒めて、「島崎藤村にならぬ、芥川龍之介に習おう」（絶筆「一週間」

（2010）より）と言っているが、私も帰途の阿房列車は快速運行に心掛けたい。秘訣は調べたこと、知り得たことの70%は捨てることだそう。それでは私は書くことが何も無くなるから、その逆の割合ぐらいにしよう。



早朝の中央駅4番ホーム（クロアチア号）

ザグレブ発は二日連続の早立ち。午前5時半、ホテルの作ってくれたランチボックスならぬ朝食ボックスを明けやらぬ自室のテーブルで押し込んで、タクシーで駅に急ぐ。発車ホームは調べてあるから、通用口の前で車を降りて、目の前のホームに直行。ホームには未だ燈火があった。乗るべき列車クロアチア号（EC158）は既に入線しているが、車内灯がついていない。

7:25、列車は静かに動きだした。ようやく明け放たれた街を往く列車の車窓は、静かな中にも胸が躍る。今日半日の列車の旅だ。街をはずれて朝霧の川面を車窓に見る頃、早速、車掌が来て切符を確認し、ありったけの日本語をまくしたてていった。小さな駅の小停車で乗ってきた女性の係官が、パスポートに出国スタンプを押しまわす。もうクロアチアを出てスロベニアを過ぎるのだ。つれあいは、入国時のスタンプをとんでもない後のページに押されたと不平を言っており、前のページを開いて渡したら、今度は順当な場所に押ししてくれたと満足している。不思議なことに昔から、旧東欧諸国は入出国スタンプを後のページから押しがる。

（2）文化の繋がる国境

左側の車窓に平行して川が流れる。バルカン半

島北部のシンボル、サバ川だ。ここでは川幅も大分広がっている。国境の街はドボバ。EUのマークが何か誇らしげに目立つ。4人の若い男性国境検査官が乗ってきて、またパスポートをチェックする。厳ついが何かいいかげんな雰囲気が漂う。8:16、3分遅れて発車した。



サバ川の水面を見ながら

街並みが途切れると、車窓は収穫済みのコーン畑。また、スロベニア側に替った車掌が検札に回ってきた。ヒッチコックのような太った男で、何かワーワーと言って行ってしまった。クルシュコという小さな駅に停まる。この駅の手前には葡萄畑があって、その向うには工場があり公害の出そうな煙を街に吹きかけている。川の向うには教会が見える。川はゆったりと列車の進行方向とは逆に流れている。こんもりとした森が見える。黄葉がかなり進んでいる。右手に小山、その上に要塞。このあたり、国境駅の大きさにかかわらず、車窓はクロアチアと何ら変らない。結局、この先のオーストリアも合せて、かって長くハプスブルグ帝国に馴染んだ地域だ。今日、国境を隔てても人々のくらしは何ら変らない。文化は繋がっている。

農家がポツポツと散居する。立派な館の壁は、テレジアン・イエローだ。やはりハプスブルグ帝国。

スロベニア東部の中心都市。マリボルに着く。日本人夫婦をはじめ沢山の客が乗ってくる。8分停車の予定を短縮して、10:22定刻に発車した。そろそろ、オーストリア国境に近いが、早起きのためか眠たくなってきた。つれあいはもう眼を閉じている。車窓を黄色い壁の大きな建物が過ぎる。

「あの建物の写真を撮らねば」と思うが、どうも上手くいかない。突然の車内アナウンスで眠気を破られる。アナウンスがドイツ語に変わった。列車が揺れて側線に入ったようだ。窓外には石炭貨車。国境の駅、スピールフェルドシュトラッセであった。しかしここは国境の両側ともEUだから、何も無い。昼寝で過してもよいのである。10:51定発。

発車したとたんに下り坂になった。陽もさして来た。車掌の挨拶らしい長たらしいアナウンス。車窓には町が出てくる。村ではない。どうやら、この線では山岳の姿を見ずにユリアン・アルプスの端を過ぎるらしい。



ユリアンアルプス東端の国境地帯

(3) オーストリアは南に広い

もうオーストリアに入った。今、11時。この列車の乗車時間6時間半のうち3時間はオーストリアを走ることになる。改めて、首都ウィーンが国土の北東に極端に偏っていることを知らされる。オーストリアは南に広いのだ。11:21、定刻より2分早い。

正午を過ぎたので食堂車で昼食をとることにした。食堂車に出向くと愛想の良い若いボーイが、客室まで戻って車室に鍵を掛けてくれた。ボーイには少しばかり心付けをした。つれあいは「あなたにしては珍しい」と言っている。そうでもないが、わりにスマートにいけたのが嬉しい。これで安心して停車中にも食事を楽しめる。窓は大きく、新装だが伝統的な食卓配置の食堂車だ。厨房との区切りにカウンターがあって、その脇にボーイが

直立している。メニューは①そうめん入りスープ、②サラダ、③焼きチーズのハムオムレツ、④サラミのサンドイッチ、⑤コーヒー。これで13ユーロだ。くだんの若いボーイは終始愛想がよい。列車もいつか山間の溪流沿いを走って、車窓も結構だ。徐行で通過した駅には左手の小山の上から下りてくる4線軌条のレールが見える。駅には古い車輛が置いてあって、「ミュージアム」と大書してある。これは嬉しいものを見た。アイエルバッハナイヘムという駅のような。結局1時間、食堂車で過してしまった。やはり列車の旅の楽しみの一つは食堂車だ。国に帰ったら、食堂車の復権を画策してみよう。

終着のウィーン・メイドリング駅は新しい一介の郊外駅だった。ウィーンは今、駅配置の大改造中である。それにしても長距離上級列車の終着を、こんな駅にもってくるとは酷いものだ。地下のコンコースに降りて、地下鉄一本で西駅（今夜のフランクフルト行き夜行列車の始発駅）まで行けたからよかったものの、一瞬土地勘を失って緊張してしまった。ウィーンの地下鉄は、ユーレイルパスは有効でなく、自動券売機で乗車券を買わねばならなかった。

（4）旅の終りはCNL

阿房列車の旅の終りは、それらしく印象的な列車の旅でなくてはならぬ。懐かしい列車食堂の醍醐味は昼食で楽しんだから、あとは落ち着いた個室寝台でつれあいとウイスキーを酌み交わし、移り行く車窓のぬばたまを肴に、旅の総括でもしたいものだ。ウィーン西駅発19:45、フランクフルト行き夜行寝台急行EN420列車は、十分それにふさわしいつもりであった。

晩秋のウィーンの午後はベルベデーレ宮殿の美術館で、エゴンシーレやクリムトの絵を見て過した。ウィーンの街は以前に2日間歩きまわったことがあるというつれあいの判断。私もウィーンは4回目だから、少し余裕がある。しかしロダン館などもあって時を過した。寒風の夕暮れの街に急かされて、この旅最後の晩餐もそこそこに、西駅

に急ぐことになった。大事なウイスキーも手近なスーパーで、地元の名もない銘柄のポケットボトルを購入した。



CNLのデラックス寝台車

既に入線していた列車は残念なことに二階建ての新車ではなかった。OBBの伝統的な一等寝台車である。しかし、マホガニー材を基調とした個室寝台の落ち着きは、むしろこの方が高級感を与えてくれる。何、二階建て寝台など、日本ではしばしば乗っている。負け惜しみは元祖内田百閒先生以来、阿房列車の本分である。トイレと併用のシャワー室のみが新装のようだ。

手荷物の収納を進めていると、若いグラマーな客室掛りがワインと水とリングを紙箱に入れて持ってきた。やはりCNLのサービスは維持されている。「ワインはサロンカーで飲んでも良いですよ」と彼女は案内するが、「半日間、庭園と美術館を歩き回って相当疲れた」とつれあいは言う。この室を楽しみながら、ワインそしてウイスキーを酌み交わすことにした。「じゃあ、ベッドメイキングは後にするから、声を掛けてください」と客室



寝台車の晩酌

掛。なるほど、彼女は我われをサロンカーに追い出して、早くベッド作りをしたかったのだ。しかし未だ8時前である。もう少し仕事は待ってもらおう。

夜汽車のウィスキーが一番旨いとは、我が旅の哲学ともなっているが、欧州の鉄道は実にそれを良く理解している。発車を待たずに酒を始めて、静かに滑り出す列車に気が付かない。窓のカーテンは開けてあるが、窓外は漆黒、時々通過する駅の照明が流れる。持ち込んだスナックの残り物を肴にワインを飲むが、お世辞にも旨いとは言えない。つれあいとこの1週間の思い出話に花が咲く。これが二人連れの旅のよいところだ。しかし、つれあいは頻りに客室掛を気にしている。彼女は我々の車室のすぐ斜め前に執務室があるのだ。「いい加減にベッドにしてもらわないと…」と言う。いつも晩酌で食卓に長く居座る亭主の迷惑を思い出しているのだろう。仕事と主婦とは違うのだが。それとも自分が眠くなったのか。

ついに客室掛が様子を見に来た。時計は見ていないから判らないが、9時頃だろう。大人しくベッドを作ってもらおう。ずいぶん幅の広い二段ベッドだ。「俺は、もう少し飲みたいから、下段を取る」

と宣言した。下段ベッドはテーブルがそのまま使えるのだ。つれあいは「もう眠いからシャワーは要らない」と言って、顔を洗い、歯を磨いて上段に上った。私は、おもむろにシャワーを浴びる。なかなか操作が難しい。便器を壁に格納し、床の排水口を開け、円筒型のサッシの嵌ったカーテンをひいて、ようやくシャワーヘッドを使う。早めにやってよかった。酔いがまわってからでは何かへまをやるだろう。最高に気持ちがよい。これで、浴衣でも用意してあれば申し分ないのだが。

列車が停まった。この列車、明朝6:00にフランクフルトに着くまでに停まるのはリンツだけだ。静かな夜更けのホーム、人影はほとんど見えない。ブルーの灯りの入った列車案内板に「ハンス・アルベルス」ハンブルグ・アルトナ行き、とある。この列車にも愛称が付いていたのだ。それに、フランクフルトに着いた後、暫く後に他の列車に併結されてハンブルグまで行くのかも知れない。とすれば、明朝は到着ぎりぎりまで寝ていてもいいのではないか、などと考えたのは夢かうつつか、もはや記憶は定かではない。ホームの時計は21:58を指していた。



回想のブレッド湖

Crec以来連載された異国阿房列車が本になりました。
竹内伝史著「異国(とつくに)阿房列車」(風媒社刊)
¥1600+税