

紀行

新島襄が遺書をしたためた アルプスの峠

ザンクト・ゴットハルト峠（サンゴタール峠）

新島襄がスイスのザンクト・ゴットハルト峠 St. Gotthard Pass（新島が使ったフランス語発音ではサンゴタール峠）で心臓発作を起こし、死を予感した彼が峠の宿で二通の英文の遺書をしたためたというエピソードは、同志社関係者には知れわたった事実といえる。一八八四年八月六日、新島四十一歳の時である。飛び込んだ峠のホテル Hotel du Mont Prosa の建物はいまも残り、そのホテルの写真は英文遺書の写真版とともに新島襄生誕百五十年記念写真集『新島襄 その時代と生涯』（同志社編、一九九三年）九二〜九三ページに収められている。遺書の全文を含むこのときの英文旅日記は『新島襄全集』第七巻に収録されており、さらに遺書は『新島襄の生涯と手紙』にも収録され、『新島襄全集』第一〇巻二九三ページ以下、あるいは『現代語で読む新島襄』（丸善、二〇〇〇年）一七〇ページ以下に和訳して収載されている。宮庄哲夫「新島のもう一つの遺書」（『月刊チャペルアワー』第二二二号＝一九九八年一

田中真人

（大学人文科学研究所教授）

月）などこの事実には言及した文章も少なくない。

サンゴタール峠はスイスの南北を分かつアルプスの山嶺の一つで、ドイツ語圏とイタリア語圏の境界をなす。ライン川沿いのドイツ主要地帯とイタリアを最短距離で結び、途中では湖水・河川交通が利用できたので、十三世紀の峠道開削以来、商人たちの主要交易ルートとなった。神聖ローマ皇帝がイタリア経営をするにあたっても、この峠越えルートを確保することは不可欠だったから政治的にも重視され、周辺の町ウーリは帝国直属の地とされ、近隣の封建諸侯、とくにハプスブルク家の支配からの自由を保証された。十八世紀末にはゲートもここを通過している（ただし『イタリア紀行』が書かれた旅とは別の時）。十九世紀以降の鉄道の時代となって、アルプスを縦断して北イタリアとスイスやオーストリアを結ぶ鉄道ルートのなかで、サンゴタール峠を抜けるルート、すなわちミラノからルツェルンやチューリッヒを結ぶルートが、もつとも早く開通したのも、中世以来のこのルートの重要性から考えれば妥当なところであろう。当時の土木技術の水準を反映した通例として、なるべく

トンネルを避けよう、短くしようとしたルート選定のために、川沿いや湖水縁のうねうねとしたルートやループ線・スパイラル線が配され、このゆえに現在ではイタリアとスイスを結ぶルートの中なかでもっとも風光明媚なものとなっている。所要時間はのちに建設された他のルートに比べてやや長くかかる。

その鉄路がどうしても避け得ないところが標高二一〇〇メートルのサンゴタール峠であった。この峠の下に延長一四・九キロという長大トンネルが一〇年の歳月と一九九人の犠牲を費やして完成したのは一八八二年五月、そして一九〇六年にシンプロントトンネルが完成するまでゴットハルトトンネルは世界最長トンネルであった（なお一九八〇年完成の自動車トンネルが鉄道トンネルに並走しているが、日本の中央道恵那山トンネルの約二倍の長さで、自動車トンネルとして世界最長である）。新型の掘削機の開発など、このトンネル工事は長大トンネル時代の幕を開けたものとして大きな意味を有しており、ルツェルンのスイス交通博物館のメイン展示はこのトンネル工事の展開にあてられている。新島裏はこのトンネルが完成した二年後に訪れたわけである。

峠の宿でひとり遺書を書く

一八八四年八月五日朝五時にミラノ発の列車に乗った新島は、丹念なメモを残しているが、それはたんに車窓から見える風景描写だけでなく、鉄道に関しても並々ならぬ関心を示している。たとえばベリンツォーナから峠の南麓の町アイロロまでには四回のループ曲線があったと記しているが、ループ線とい

うのは乗車しているものにとつてはなかなか気の付かないものであって、新島はあらかじめこのルートについて何らかの知識を有しており、車中からそれを確認しながら乗車していたものと思われる。鉄道の工事がスイス、イタリア、オーストリア政府から拠出されたということもメモしており、これもたんなる旅人の知識以上のものである。そしてゴットハルトトンネルに入れば、用意した時計で通過時間が二十二分であることを計測し、手帳にメモしている。この区間が電化されるのは一九一六年で、新島が通過した時代はもちろん蒸気機関車牽引であり、トンネル内の表定速度はおおよそ時速四〇キロということになる。ちなみに現在の電気機関車牽引の急行・普通列車は八分強でトンネルを通過している。新島はこのあとトンネル北出口の駅ゲシエネンで下車し、そこから四キロの、標高一四〇〇メートルの高原の町アンダーマットの Hotel Oberalp に投宿して、ミラノからの旅の一日を終える。ゲシエネンからアンダーマットへは、今日ではフルカ・オーバーアルプ Fuka-Oberalp 鉄道の狭軌のラックレール方式の電車が急勾配のこのルートを結んでいる。またマッターホルンの麓のツェルマットやブリークと、サンモリッツやクールを結ぶ「氷河特急」の通過する小さなリゾート地としてもアンダーマットは知られている。炎暑のイタリアから新島とほぼ同じルートをたどって北上してきた私の二〇〇一年八月の旅で、朝夕の最低気温一五度以下になるアンダーマットは別世界であり、朝食のさいの新鮮な牛乳の味は忘れられない。この環境に鼓舞されて新島も峠越えを試みたのか。

翌日が問題の八月六日である。アンダーマットから一マイル

四分の一のホスペンタルへの小旅行 a trip to Hospenthal を試みよう、アンダーマットのホテルに荷物をおいたまま午後に出発したと旅日記にはある。サンゴタール峠まで最初から出かける予定だったのかどうか旅日記からは明瞭ではない。峠の南の麓のアイロロに出かけるといふドイツ人カメララー氏と行き会った成り行きから峠を目指すことになったとも解釈できる。峠からは北の麓のアンダーマットまでも、南の麓のアイロロまでもとともに、現在の自動車道で一二キロあり、この間の二〇数キロの間に建物らしいものは峠のホテル以外にないことは当時も今日も同様である。とくにアイロロ側の旧道はトレモラと呼ばれた見事なまでのS字形カーブの連続であって、現在の自動車道よりもさらに延長距離は長い。アイロロまでを歩くつもりならば、午後の出発というのは不自然である。そして峠の手前一・五マイルのところであつて来すことになる。

新島が最初からアイロロまでの峠越えを予定していたかどうかはともかく、いったんは列車で通過したトンネルの北側で下車して峠の麓で宿を取ったということは、この峠への並々ならぬ関心を有していたからにはかならない。この年の四月六日に神戸を出港し、五月一七日に南イタリアのプリンディジに上陸し、イタリアを縦断し、北イタリアのトレペリチェに一月以上逗留したあと、八月一日から移動を再開して大西洋航路の出港地リバプールを目指し始めたところであつた。一〇月七日からのアメリカはオハイオ州コロンバスでのアメリカンボード第七十五年会の開会に合えばよい旅の途中、新島はその関心の赴くままに寄り道をしていたわけである。

サンゴタール峠には火口湖と思われる小さな湖があり、その畔に新島が飛び込んだホテルがあるが、現在はサンゴタールホ



サンゴタールホテルAlbergo San Gottardo (2001年8月12日)

テルと名前を変え Albergo San Cottardo とイタリア語表記の看板が掛かる。別棟は軽食堂となっていたがホテルとしての営業をしているかどうか確認できなかった。その向かいにはサンゴタル博物館があり、その他数棟の建物が並ぶ。付近の山の頂には夏でも残雪が見られ、背の高い樹木はない。自動車トンネルができたあと、この峠に来るのはもっぱら観光客で、夏期はツーリングのメッカとなっており、大型オートバイが闊歩している。アンダーマットとアイロロを結ぶ峠越えの路線バスのいくつかは、峠で見学用の二十五分停車のダイヤとなっており、地元民の利用はほとんどないと見受けられた。冬季は運行本数は極端に少なくなる。アンダーマットで新島が投宿したというオーバーアルプホテルという名称のホテルは今はない。人口五千人の小さな町なのでこのホテルのかつての所在地を確かめることは可能かと思われるが、二〇〇一年八月の私の滞在中にはできなかった。

ルツェルン、リギ山

医師のいない峠のホテルで、芥子の軟膏を首と胸に塗り、ブランデーを飲んで気付け葉とした惨めで不安な一夜を過ごしたあと、やや小康を得た翌日八月七日の朝、アイロロから馬車を呼んでアンダーマットに帰り着いたのは午後一時頃だった。この日は静養をとり、翌八月八日朝、医師のいるルツェルンに出发する。アンダーマットの西北の標高二四〇〇メートルのフルカ峠越えの計画はあきらめている。八時四五分にアンダーマットを馬車で出発し、鉄道駅のあるゲシエネンへの四キロの山道

を下つていで列車中の人となる。ゲシエネンからルツェルンまでは鉄道で八九キロの距離だが、新島はその途中三八キロ地点のフリュエレンで下車して駅前の船着き場からルツェルンへの湖上連絡船に乗り込む。ルツェルン到着は翌日の午前一時二十五分、船着き場近くの、今は観光スポットとして著名なカペル橋のたもとのホテル「白十字」に投宿した。この小さなホテルはそのままの名称で現存し、一階にはイタリア料理店がある。発作からまだわずかに二日後、到着時間も深夜となるというのに、わざわざ途中下車して、時間のかかる、美しいスイスの湖上の移動を楽しんだわけである。この湖上ルートはりギ山やピラトゥス山の山容を眺められ、スイスらしい景観の代表例として、今日も著名な観光ルートではあるにせよ、心臓発作直後の「病人」ならば、医師のいるルツェルンに列車で直行することが常識的であろう。新島は狭い空間に押し込められる汽車よりも船舶を好んだ。そして何よりも旅への旺盛な好奇心。若き日に未知の外国に旅だった気概は、中年になつても衰えない。

ルツェルンでは早速ストッカー医師の診察を受け、少なくとも八月十五日までは安静にしておるようにと厳命を受ける。八月十九日の何度目かの診察でも、この先は鉄道でも一度に長旅をしないこと、安静にしていないと病状に悪いとの忠告を受けながら、その日の午後には近郊の標高一八〇〇メートルのリギ山に登っている。といつてもこの山頂まではすでに齒車式の鉄道が走っており、ルツェルンから一時間弱の湖上舟運でふもとのヴィッツナウに向かい、ここの船着き場からすぐに登山列車に乗ることができた。このルートはヨーロッパではもっとも早



リギ登山鉄道 19世紀に使われた蒸気機関車 一部で復活されている (2001年8月14日)

いリッゲンバッハ式の齒車式鉄道として知られ、電化された今日も多くの観光客を迎えている。新島はこの一週間後の八月二十五日付八重宛書簡において齒車式鉄道のラックレールを图示し「図の如き三個之鐵道をかけ、中央の鐵道に齒を作り、又汽車にも図の如き齒を作り齒と齒と食い合いたれば車の俄に山より下るを禦き、又蒸氣の力を借りて山の上に登るも容易なり」とし、鉄道の傾斜は一〇度にもなると説明している（『全集』第三卷、三〇一ページ）。ルツェルンを出発して旅を再開したのは八月二十一日、リパプール出港九月十八日、ニューヨーク到着九月二十八日、そしてなつかしのポストンに十年ぶりに戻ったのは九月三十日であった。

新島はアメリカに到着するまでの往路の半年間を、基本的には一人旅で行った。旅宿もあらかじめ予約することは少なく、その時点でその都度探して投宿している。このような旅の途中で体調を悪くすると、旅への意欲は大きく萎えるのが普通だろう。あらかじめの予定が細かく決まっていたり、同行者がいてお互いに牽制したりするとまだ奮い立つが、一人旅では行くべき所へも体調不良を理由に日和見を起こすものだ。これに対して新島の旅への好奇心の持続度は格別だ。それがたんにこの旅に限らず、新島の生涯にわたって一貫してみられることは拙稿『新島襄の移動空間』（同志社大学人文科学研究所研究叢書『新島襄全集を読む』晃洋書房、二〇〇二年三月）でも触れたところである。

（スイスの地名表記などにつき、浮田典良氏の教示を得た）