

琵琶湖としての關心を新にして戴きたいものである。

こゝに本文を載せて一つは、汎く湖周道路の完成を紹介

し、他面には今は本縣に居られぬ多數の本事業の遂行に盡されたる各位への報告と致したいと思ふものである。

グロス・グロツクナー道路

B L 生

一九三五年に於て歐洲に於ける自動車ツーリストの目を最も大きく見張らせたものは、五年に亙る工事を終へ一九三五年八月三日に開通されたグロス・グロツクナー道路であつた。

この道路の開通は實に峻険を以て鳴るアルプス山中、然も千キロメートル以上の長距離に亙る中心峰の連鎖上に新たに道路の一線を劃したことを意味するものである。

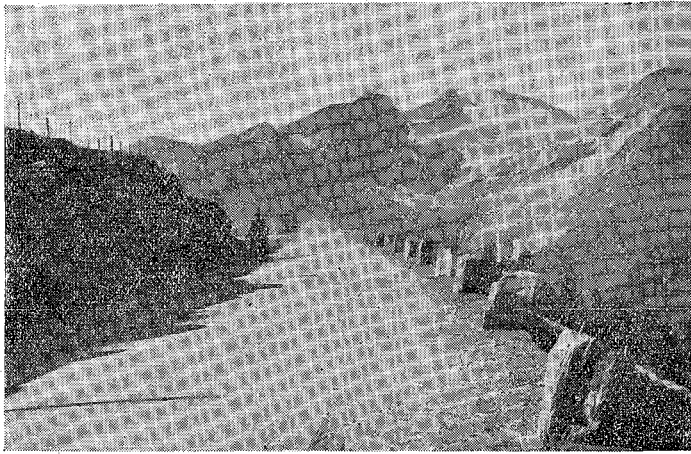
このフランスのリビエラからハンガリー國境に亙るアルプス中心峰の連鎖には二十三ヶ所に峠道があり、この道と道との間隔は平均すると四五キロではあるが、實地に於け

る峠間の間隔は大同小異で最も大なる距離を有する道路と道路との距離はオースタリー國內にあつて、これはブレナー峠とカツチベルグの鞍部で、その距離たるや空間に於て一五六キロに及んで居る有様である。景色の秀麗なことに於て世界に有名なホーヘン・タウエルンに於ては前世紀の道路工事技術を以てしては、絶対に道路の開設が不可能となつて居た。これは實にこの中で最も低い峠でさへ二千米の高度を有し、然も一年間に雪のない日は數ヶ月に過ぎない爲めであつた。

年と共に殖えて行く自動車交通は近年は至つて、このア

ルプス中心峰の下部を外客が往來することゝ有名な、ザルツブルグとケルンテンを通ずる道路、即ちこれにより南部獨逸と上部伊太利特にベニスを最短期間で結びつける急務に直面した。この連結を創造し同時に自動車ツーリストに高峻岳の美觀を氷河の下まで見せる爲めにグロス・グロツクナーの道路開設工事は一九三〇年の八月三十日に着手せられた。

この道路の方向は概してキリスト降誕數世紀後ローマ教信者の作った手押車道路によるもので、これはケルンテン州のハイリーゲンブルートよりザルブルグに通ずるものであつた。然るにこの道路はその後打ち續く雪崩、山の崩壞により又河の氾濫によつて



壊されたが神像及び古錢の發見によつて嘗てドナウ地方に

生育した宗教家の兵站道路であることが判つた。

グロス・グロツクナー道路はザルツブルグの古都ツェルからフツシャイ・アツシエ（第一圖）の谷に入り

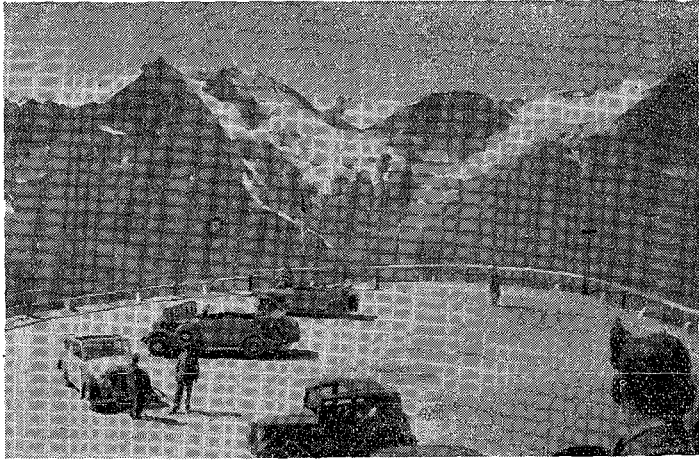
これより長き屈曲を形造つてホホマイスの展望臺バークプラツクに登るが、こゝは既に樹木生成境界（一八五〇米）を超過し此處に達すると周圍に聳ゆる雪の頂がパノラマ式に展開し、興味深い數回に互る道路の屈曲、奇怪に聳ゆるロマンチックな岩の成形によりヘキセン・キユツヘ（魔の臺所）と名付けられる箇所を過ぎ

てフツシャイトルル（二四二八米）

に至るが、こゝでグロス・グロツクナー道路の登りは終り

を告げ、これより頂上に達する屈曲路が始まるので路は、

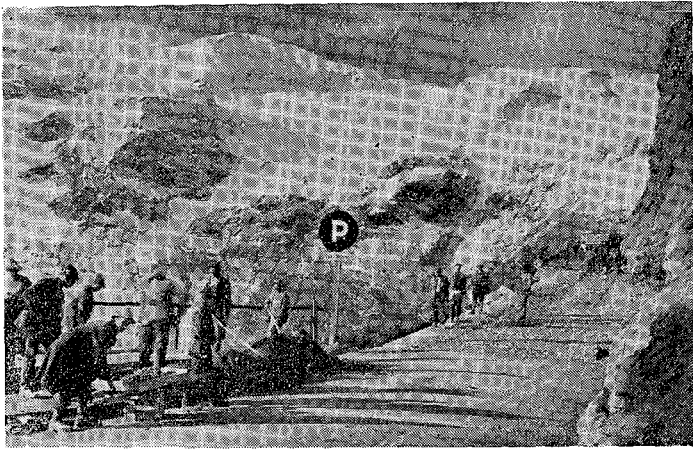
エーデル
ワイヌス
ピッツェ
（二五六
一米）に
通ずる、
こゝは正
に東部ア
ルプスの
最も優秀
な展望地
点であり
三千米以
上の高度
を有する



第二圖

三十七以上の頂は一望の内に收まり、その中にあつてグロ

ス・グロックナーをこの唯一の展望臺（第二圖）から見渡



第三圖

すことが
出来る。
この頂上
道路は六
キロの長
さに互り
殆んど平
坦に二三
五〇米の
高度を走
り、こゝ
から下方
に展開す
る高峻岳
の風景を

満喫することが出来る。こゝからアルプス山脈の中心峰を

二五〇六米の高度を有するホホトア・トンネルによつて横断し南側に旋廻してグート谷に下るが、この下で新奇なメール谷のパノラマ及びケルンテンの山々を眺望し得る、一

又中心道路はグツト谷から、幾つもの屈曲をなしてモル谷の世界で有名なアルプス村として、唯一の美観を呈するハイリーゲルブルートに至つてグロックナー道路は終つて

八五九米の高度を有するグートタールをつめると中心道路から又もや展望道路が分れる。この道は氷河道路(第三圖)と云はれるが、こゝは全道路中最も深い印象を與へる所で無数の險しく屈曲する道、常にグロックナーの中心峰、支峰及び幾多の瀑をかけるメルの峽谷は眼前にその美観を呈し、かくして道路はグロス・グロックナー大氷河、パステルツエの下まで達し、この道の下端であるパークブラッツは永久の氷の中に横はつて居る。



第 四 圖
このグロス・グロックナー道路の總長は四十二キロで、この内の九・六キロは兩展望道路である。登りの平均は一〇パーセント最大が十二パーセントで唯エーデルワイス道路だけが十四パーセントの

勾配である。
道路の幅は六米彎曲箇所の幅八米、屈折部分は十米の幅で屈りは全部で二十六箇所あり、すべての彎曲部は一方を高くしてある。

徑を有す

る。道路

はフツシ

ユ村（八

二〇米）

から最高

八五七一

米の高所

に登り、

そこから

一三〇〇

米の高度

を有する

ハイリゲ

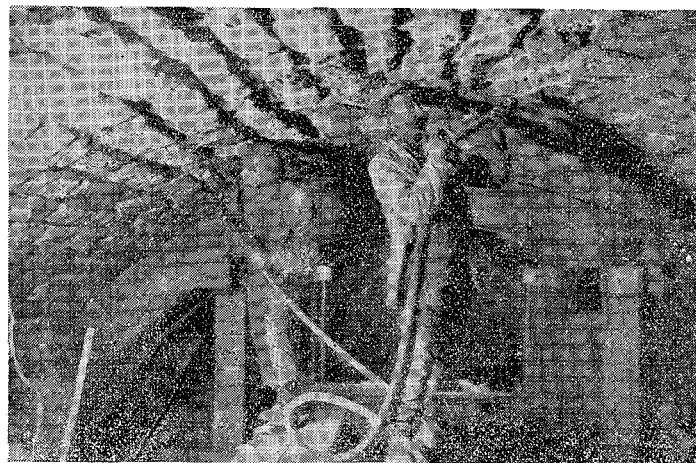
ンブルー

ト迄下りステイルフツア一ヨホ道路に次で、アルプス中心



第五圖

峰に對する第二最高の通過を行ひ、ホホトア・トンネルは



第六圖

コル・ガ

リビーヤ

一・トン

ネルに次

ぐヨロ

ツバの道

路トンネ

ルとして

は第二の

高度を有

して居る

興味

あるのは

道路構築

に關する

細部であり工事に要したる實務日數二十五ヶ月、平均三千

二百の工夫が働き材料の移動は八十七萬立方米、所要馬力は二千八百馬力で道路には二ヶ所合計長さ四二八米のトンネルがあり、幅二乃至三二米の橋が六十七、道路の總面積三十七萬平方米で、十五箇所に展望所（公園）があり、この他二ヶ所に税關家屋と二ヶ所にトンネル守衛家屋が建築されて居る。七・六キロメートルに亙る墜落防禦地帯一萬六千箇の墜落防禦石が置かれ二十三ヶ所に電話があり、電話線は路の全長に及つて敷かれて居る。

總計勞働時間九百六十萬時間に及び費用は二百五十八萬塊（邦貨約百七十五萬圓）即ち一キロメートルに四十五萬塊（邦貨約三十萬圓）の巨額を費した。

このグロス・グロツクナー道路の構築に際しては數知れぬ困難に遭遇した。即ちかくの如き高峻岳に於ては補助材料が乏しく全構築材料、機械小舎及び食糧は運搬されねばならず、發電所、索道車を改めて敷設の必要に迫られ道路構築の副作業として多數の保護建築物を建てねばならず、溪流の改装から不要な石の崩壞、下部壁に造を必要、その

と天候の不良、雪崩、暴風、降雪、數日に亙る瓦斯の襲來等も考慮する必要がある、この道路構築の完成によりオースタリー道路構築技術が斯界に燦として輝いたことは事實であり、この道路による自動車ツーリストは心から歓迎され全生涯に忘れ得ない心地良い印象を受けるに違ひない。

グロス・グロツクナーの道路構築にはボーラー、ニューマチツクハンマー特に無数のロツクドリルハンマーが至難な工事條件に堪えてよくこれを援助し爆破孔（第五圖）のボーリングに使用されボーラー・ブラツグ・ドリル・ハンマー（第四圖）は防護石及び防護塀の構築にボーラー・チップング・ハンマー（第六圖）はトンネル内部壁構成に優秀なる成績を擧げたことは注目し値する。

