

Title	鉄道沿いの私的領域：19世紀文学をめぐる覚え書
Sub Title	Privatsphären am Schienenrand. Notizen zur Eisenbahn-Literatur des 19. Jahrhunderts
Author	西尾, 宇広(Nishio, Takahiro)
Publisher	慶應義塾大学日吉紀要刊行委員会
Publication year	2020
Jtitle	慶應義塾大学日吉紀要. ドイツ語学・文学 (Hiyoshi-Studien zur Germanistik). No.60 (2020. ) ,p.1- 34
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	
Genre	Departmental Bulletin Paper
URL	<a href="https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN10032372-20200331-0001">https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN10032372-20200331-0001</a>

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the Keio Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

# 鉄道沿いの私的領域

## ——19世紀文学をめぐる覚え書——

西尾 宇 広

旅行と旅行のための設備および準備ほど、時代の急激な移り変わりを如実に感じさせるものはない。わたしたちの父親の時代の黄色い郵便馬車と現在の鉄道車両とは、まったく異なる世紀に属しているものようだ。<sup>1)</sup>

(家庭雑誌『あずまや』, 1890年)

### 1. 「迅速化」の時代における〈私的なもの〉——ゲーテ

歴史家ラインハルト・コゼレックは、19世紀という時代の特徴のひとつに「迅速化 (Beschleunigung)」を挙げている。前世紀末にイギリスで起きた産業革命を皮切りに、交通・通信技術が日進月歩の発展を遂げると、物理的な空間は縮小の一途を辿り、それに伴って人々の時間経験のテンポ自体が飛躍的に加速した<sup>2)</sup>。このような時代の流れの変化について、同時代人のひとりヨハン・ヴォルフガング・フォン・ゲーテ (1749–1832) は、1825年11月、ある知人の官吏に宛てた手紙の追伸のなかで、次のように

1) Das Reisen in der guten alten Zeit [1890]. In: Die Gartenlaube. Blätter und Blüten. Ausgewählt von Günther Cwojdrak. 3. Auflage. Berlin 1984, S. 115f., hier S. 115.

2) ラインハルト・コゼレック「一九世紀——ひとつの移行期」(坂井榮八郎訳):『思想』第1098号(2015年10月号), 81–100頁所収参照。

書いている。

何ひとつ成熟させることのないわれわれの時代における最大の不幸とは、先の瞬間が次の瞬間にはもう食らい尽くされ、一日一日がその日のうちには浪費されて、そうやってつねに手から口へものを運んでは、何も蓄えることがないような人々の生活であるにちがいません。たとえ一日の全時刻のための紙面 (Blätter für sämtliche Tageszeiten) が用意されていたとしても、頭のいい輩であれば、おそらくさらにひとつか二つのことを書き込んで、それを改竄することだってできるでしょう。そのようにして、誰かがおこなったこと、しでかしたこと、思いついたこと、それどころか計画したことまですべて含めて、一切合切が公共の場へと引きずり出される (ins Öffentliche geschleppt) ことになるのです。ほかの連中の時間潰しになるのでなければ、誰も喜んだり悩んだりしてはいけません。そうして家から家へ、町から町へ、国から国へ、ついには大陸から大陸へと、すべては悪魔的速度で (veloziferisch) 駆け巡ります。

いまや蒸気機関車 (Dampfwagen) を鎮める (dämpfen) ことなどほとんどできないのと同様に、倫理的な領域においてもそんなことはほとんど不可能になっています。商業の活発さ、疾走する紙幣のざわめき、借金を返済するためにさらに嵩んでゆく借金、これらはすべて現在の若者 (ein junger Mann) が曝されている途轍もない基本要素たちなのです。<sup>3)</sup>

---

3) Johann Wolfgang Goethe: Sämtliche Werke. Briefe, Tagebücher und Gespräche. Vierzig Bände. Bd. 37: Die letzten Jahre: Briefe, Tagebücher und Gespräche von 1823 bis zu Goethes Tod. Teil 1: Von 1823 bis zum Tode Carl Augusts 1828. Hrsg. von Horst Fleig. Frankfurt am Main (Suhrkamp) 1993, S. 333f. ここで印象的に用いられている「悪魔的速度」という言葉をめぐる包括的な解釈としては、マンフレート・オステン『ファウストとホームクルス——ゲーテと近代の悪魔的速度』(石原あえか訳) 慶應義塾大学

ラテン語の「迅速さ (velocitas)」に墮天使「ルシファー (Luzifer)」の名を組み合わせた「悪魔的速度で」という造語によって、ゲーテがここで批判の槍玉に挙げているのは、日常生活を流れる時間が「日」や「瞬間」という極小の単位にまで際限なく破碎され、それらが次から次へと加速度的に消費されていく、当時の社会に現れていた「迅速化」の傾向にはほかならない。その要因として、ここでは二つのものが(誇張気味に)示唆されている。ひとつはメディア環境の劇的な変化、すなわちすばやい情報伝達を実現する新聞であり(「一日の全時刻のための紙面」)、もうひとつは、人間の物理的な移動を高速化する「蒸気機関車」という当時の技術の粋を集めた最新の発明である。

この二つの要因のうち、本稿の関心はとりわけ後者に向けられている。ゲーテの念頭にあった「蒸気機関車」ないし「鉄道 (Eisenbahn)」とは、産業革命に沸くイギリスで物資の大量輸送という新たな需要を満たすために考案された交通手段であり、文字通り近代の産業化を象徴するテクノロジーだった<sup>4)</sup>。上述の手紙が書かれた1825年は、ちょうどイギリスで蒸気機関車が実用化される前夜の時期にあたっており、それからほどなくして

---

出版会 2009 年を参照。

- 4) 「鉄道」のはじまりは、鉄製のレール上に置かれた貨車を馬が牽引するいわゆる「馬車鉄道」である。当初は、産業革命期の主要な輸送手段である運河を使った水運の補助設備として用立てられていたものが、のちに技術性能と効率性を高めて独立の公共交通機関となった。蒸気機関車の発明は1804年に遡るが、実用化までにはさらに約二十年の時を要し、1825年に開通したイギリスのストックトン・アンド・ダーリントン鉄道が、商業的に利用された世界初の鉄道であったとされる。ヨーロッパにおける鉄道の発展を概観した書物は多いが、本稿中では鉄道史にかかわる事実関係の確認にさいして、とくに以下のものを参照した。小池滋／青木栄一／和久田康雄(編)『鉄道の世界史』悠書館 2010年；湯沢威／小池滋／田中俊宏／松永和生／小野清之『[近代ヨーロッパの探究 14] 鉄道』ミネルヴェ書房 2012年；クリスティアン・ウォルマー『世界鉄道史——血と鉄と金の世界変革』(安原和見／須川綾子訳)河出書房新社 2012年。

ドイツ語圏地域を含むヨーロッパ全土は、空前の鉄道ブームを迎えることになるのだが、そのことについてはあとで触れよう。

ここでとくに注目したいのは、新聞を通じた情報流通の加速によって「一切合切が公共の場へと引きずり出されることになる」というゲーテの見通しである。たしかに情報流通が迅速なものになればなるほど、ひとつの情報が読者に受容ないし消費される時間間隔はいっそう短くなり、いきおい、その結果として急速に高まる情報への一般的渴望に応えるため、それまでは暴き立てられることなく隠蔽されていた事柄までもが、ときに歪曲あるいは捏造されたかたちで公開されていく、という展開は、いかにもありそうな筋書きである。(こうした流れに抗うかのように、追伸という控えめな形式で記録されたゲーテのこの短い時代診断は、じじつ、最終的には手紙に書き込まれることなく、長きにわたって「公共の場」からは秘匿されることになったのだ。) ゲーテ自身は明示的に述べてはいないが、おそらく話は情報流通の問題だけにとどまらない。鉄道によって遠距離の移動が容易になり、労働力としての人間の流動化が促進されれば、それだけいっそう世界の片隅に定住したまま一生を終えるような生涯は例外的なものとなっていき、生まれ育った家庭や故郷を離れ、より広い世界へ、「公共の場」へと出ていくことを余儀なくされる人々が、ますます増えていくはずだからだ。

鉄道や新聞がもたらす「迅速化」によって、それまで「公共の場」の対極にあって隠されていたはずの親密な領域、ひいては個人が頭のなかで「思いついたこと」や「計画したこと」といった最も〈私的なもの〉までもが公事化される、というゲーテの予見は、さしあたってはひとつの仮説的な展望にすぎない。しかしかりに、鉄道に予感されるこの運動のベクトル、すなわち「迅速化」によって従来の〈私的なもの〉がしだいに掘り崩されてゆく、という大きな歴史的過程を想定するとき、公共的な空間を切り開く技術としての鉄道が、19世紀の人々によってどのように理解され、また彼らの思考回路にどのような影響を与えたのか、という問題は、公的

領域の対となる私的領域の位置づけをバロメーターとすることで、かえって明瞭にとらえられるのではないだろうか<sup>5)</sup>。本稿はこのような作業仮説にもとづいて、幾人かの作家のテキストを手掛かりに、この問題圏の最初の輪郭を素描することを目的とした研究ノートである<sup>6)</sup>。

- 5) ドイツ文学における「鉄道」の表象を論じた代表的な先行研究としては、特定の作家や作品を取り上げた個々の論文のほかに、たとえば次のモノグラフがある。Vgl. Johannes Mahr: Eisenbahnen in der deutschen Dichtung. Der Wandel eines literarischen Motivs im 19. und im beginnenden 20. Jahrhundert. München 1982; Paul A. Youngman: Black Devil and Iron Angel. The Railway in Nineteenth-Century German Realism. Washington, D.C. 2005. 前者は、19世紀から20世紀初頭にかけての時期を対象に、「鉄道」のモチーフを扱っている作品のなかでもとりわけ詩作品を網羅的に拾い上げた通史的な記述であり、対する後者は、取り上げる作品をおもに散文、わけても文学史においてカノンのな位置を占める作家のそれに絞り込み、同時代の芸術潮流である「リアリズム」との関連で詳細なテキスト分析をおこなった研究で、いずれの内容も示唆に富む。こうした先行研究の試みを踏まえうえて、本稿は、冒頭で引用したゲーテの言葉を出発点に、鉄道によって推進された「迅速化」という時間的な傾向が、市民社会における公共圏と親密圏という18世紀以来の空間的な秩序の再編を伴うものであったことを、同時代の文学テキストに即して検討するための予備的考察として構想されている。
- 6) 本稿の執筆にあたっては、2020年1月12日に慶應義塾大学日吉キャンパスでおこなわれた公開シンポジウム「交通と文学——鉄道の時代としての19世紀」(リアリズム文学研究会主催／慶應義塾大学教養研究センター後援)における議論から、大きな示唆を受けている。「鉄道」という共通テーマを起点として、語圏横断的な視野で19世紀文学の共時的な比較研究を企図したこのシンポジウムは、複数の言語圏を専門とする研究者による発表とコメントおよび全体討論によって構成された。登壇者とその演題は次のとおり。木島菜菜子(イギリス文学)「ディケンズと鉄道再考——魅力、幻影、恐怖」；大楠栄三(スペイン文学)「鉄道と風景——1868年世代のスペイン小説において」；乗松亨平(ロシア文学)「私的なものの侵犯＝生成——トルストイと鉄道をめぐって」；小倉孝誠(フランス文学)「フランス文学と鉄道の表象」；奥山裕介(デンマーク文学)「テクノロジーは作家たちのインストゥルメントたりえたか——19世紀文学における鉄道と詩的想

## 2. 「飛ぶ客室」と社交性の変容——アイヒェンドルフ

1835年12月7日、バイエルン王国の都市ニュルンベルクとフュルトのあいだに、ドイツ語圏初となる鉄道が開通する。区間距離にして約6キロのその道のりを走行するのに要した時間は9分とされ、時速に換算すればおよそ40キロの速度だったことになるが<sup>7)</sup>、それまで移手段といえは徒歩か馬車という選択肢しか知らなかった当時の人々にとってみれば、それが驚異的なスピードと感じられたであろうことは想像に難くない。これ以降、ドイツ語圏では鉄道建設の流れが一気に加速し、とくにプロイセンにおいては1840年時点で133キロだった総路線距離が、その後の十年で2650キロに伸長するなど、鉄道網の整備が目を見張る勢いで進められていった。

先に引いたゲーテの手紙では、こうした同時代の技術革新の影響を直接的に受ける一種の被害者として、ことさらに「現在の若者」が想定されていたことを思い起こしてほしい。推察するに、「迅速化」という問題の裏地には、ある種の世代意識が織り込まれていたように思われる。そうだとすれば、ゲーテと同じく18世紀という時代の薫陶を受けて育った世代の人間にとって、「迅速化」というこの新たな時代の趨勢は、当然のことながら容易には受け入れがたいものだったにちがいない。後期ロマン主義を代表する詩人ヨーゼフ・フォン・アイヒェンドルフ（1788–1857）が晩年に書き残した自伝風のテキスト『寂寥の慰め』の冒頭は、次のような書き出しではじまっている。

ある美しく暖かい秋の朝、わたしは鉄道に乗ってドイツの向こうの端

---

像力の邂逅」。なお、筆者はこのシンポジウムで司会を務めた。

7) 桑原聡「鉄道と『のらくら者』」：伊藤利男先生退官記念論集刊行会（編）『ロゴスとポエジー——伊藤利男先生退官記念ドイツ文学・語学論集』1995年、17–38頁所収、19頁参照。

からものすごい速さでやってきました。まるでこの旅をこれ以上ないほど迅速に終わらせなければ死刑に処される、とでもいうように。旅をすること、それがわたしのただひとつの目的だったというのに。こうした蒸気機関の旅行は、いまとなってはただいくつかの駅によって構成されるだけになってしまったこの世界を、倦まずたゆまず揺さぶっては、万華鏡さながらの大混乱に陥れます。疾走しながら通り過ぎてゆく風景は、その相貌をつかみとる間もなく次々と新たな表情を浮かべますし、この飛ぶ客室 (der fliegende Salon) はといえば、以前の付き合いをちゃんと清算する前に、もう次々と別の社交の場 (Sozietäten) をつくりあげていってしまうのです。<sup>8)</sup>

アイヒェンドルフにとって鉄道のスピードは、ただただ旅の楽しみを損なうだけのものでしかない。駅から駅へ高速で駆け抜ける鉄道旅行は、旅という出来事を出発点から終着点に向かう直線的な移動へと還元し、旅行者が本来その過程で出会うはずだった「世界」はたんなる駅と駅の連なりに縮減される。車窓から見える「風景」も、その輪郭をとらえる前にすぐさまめまぐるしく移り変わり、もはやそこでは、少しでも早く目的地に到着することだけが至上命令となってしまう。

ここでとりわけわれわれの関心を惹くのは、引用の末尾で言及される

---

8) Joseph von Eichendorff: Tröst-Einsamkeit <Einsiedler-Novelle>. In: Ders.: Werke in sechs Bänden. Bd. 5: Tagebücher, autobiographische Dichtungen, historische und politische Schriften. Hrsg. von Hartwig Schultz. Mit einem Essay von Wolfgang Frühwald. Frankfurt am Main 1993, S. 381–390, hier S. 381. アイヒェンドルフと鉄道のかかわり、および彼の近代批判の要諦については、前掲の桑原論文 (注7) に詳しい。なお、同論文で底本とされているこの作家の批判校訂版全集では、ここで引用したテキストは『体験 (Erlebtes)』という別の回顧録の序文として収録されているが、本稿で参照したドイツ古典出版社版の注釈は、それが誤りだと指摘している (vgl. ebd., S. 1047)。



「飛ぶ客室」の存在だ。列車のなかで「社交の場」を形成するとされるこの「客室 (Salon)」が、いわゆる「市民的公共圏 (bürgerliche Öffentlichkeit)」の揺籃の場所のひとつとなった18世紀の「サロン (Salon)」の延長線上にイメージされていることは明らかだろう。社会哲学者ユルゲン・ハーバーマスはその著書『公共圏の構造転換』(1962)において、もともと貴族の宮廷文化に由来するものであった「サロン」が「客間 (Salon)」として小家族的な親密性の圏域に持ち込まれ、市民家庭の内部において、いわば市民的公共圏の前段階として機能するようになった経緯を次のように要約している。

家の主婦が家父長のかたわらで、奉公人や隣人に対して家名を体現するように堂々と現れる (repräsentiert) 大広間の大家族的な「公共圏」は、居間の小家族的な公共圏に場所を譲る。そこは、夫婦が幼い子どもたちとともに使用人たちからは離れて暮らす部屋である。家庭の祭事は社交の夕べとなり、家族部屋は応接間となって、そこに集う私人たちは公衆となる。[……] 私的領域と公共圏のあいだの境界線は、家の真ん中を貫いている。私人たちは居間の親密性から客間の公共性へと歩み出るが、一方は他方に厳密に関係づけられている。いまとなつては、社交的な討論と公共的な論議が貴族的な社交の領域に由来するものであることを思い起こさせるのは、ただもう客間という名前 (der Name des Salons) だけだ。こうして客間は、その貴族的な社交の領域からは分離し、市民的な家父長たちとその妻たちの交流の場となつたのである。<sup>9)</sup>

9) Jürgen Habermas: Strukturwandel der Öffentlichkeit. Untersuchungen zu einer Kategorie der bürgerlichen Gesellschaft. Mit einem Vorwort zur Neuauflage. Frankfurt am Main 1990, S. 109. [ユルゲン・ハーバーマス『[第2版] 公共性の構造転換——市民社会の一カテゴリーについての探究』(細谷貞雄／山田正行訳) 未来社 1994年, 66頁。] 以下、訳出にさいしては邦訳書も参考にしたが、訳文は引用者による。

ハーバースの見立てによれば、「居間と客間が同じ屋根の下にある」家庭というこの空間こそが、まさしく市民的公共圏の源泉であった。「公衆の圏域は、市民の広範な層において、さしあたってはこの小家族的な親密性の圏域の拡張として、そして同時にその補完として成立するのである。」<sup>10)</sup>

こうして「貴族的な社交の領域」から市民家庭の内部に移設された「サロン／客間」が、しかし、19世紀になって鉄道の「客室」としてふたたび「公共の場」へと持ち出されたとき、「夫婦の持続的な愛の共同体」にもとづく「心理的な解放の場」<sup>11)</sup>というかつての「客間」の性格は完全に失われてしまうことになる。駅から駅へと移動するたびに乗客がせわしく入れ替わり、そのつど形成される「社交の場」が「ちゃんと清算」されることもないままに、すぐさま次の「付き合い」に移行してしまうような空間では、18世紀の家庭生活に期待されていたような「〈純粹に人間的な〉関係」<sup>12)</sup>を望む余地などほとんどあるまい。この点に関連して、19世紀の鉄道旅行の諸側面を包括的に論じた文化史家ヴォルフガング・シヴェルプシュは、1857年のフランス語の文献から引用している。「郵便馬車では、最初にちょっと乗り合わせた客を吟味したあとで、すぐさま会話が紡ぎ出され、そして別れるときには、旅が短かかったと言って、嘆き合うのがしばしばだった。互いに新しい友だちを得た思いだったのである！ 鉄道ではなんと異なることか……」<sup>13)</sup>

貴族の家に生まれたアイヒェンドルフが、鉄道というこの新たなテクノロジーによって変質する旅の様子に違和感を覚えたのも、ある意味では当然の帰結だったといえるだろう。しかし、裏を返せば、それはあくまでも

10) Ebd., S. 115. [同上, 71 頁。]

11) Ebd., S. 110f. [同上, 67 頁。]

12) Ebd., S. 113. [同上, 69 頁。]

13) W・シヴェルプシュ『鉄道旅行の歴史——19世紀における空間と時間の工業化 [新装版]』(加藤二郎訳) 法政大学出版局 2011 年, 97 頁。

彼個人としての、ないしは彼の世代の見解、ときに「最後のロマン主義者」<sup>14)</sup>とも称されるこの詩人の見方であったにすぎない。時代を経るにしたがって、鉄道が走る風景はしだいに人々の感覚に定着し、そこには新たな意味が見出されるようになっていく。

### 3. 〈空間の殺害〉と家族への「効能」——ハイネ

ゲーテの死の前年に書き留められた「芸術時代の終焉 (Ende der Kunstperiode)」<sup>15)</sup> という予言めいた標語によって、いわゆる〈ゲーテ時代 (Goethezeit)〉の文学——〈芸術の自律性 (Kunstautonomie)〉という理念を掲げた古典主義とロマン主義——からの転回と、それとともに、ドイツ語圏の文壇における一種の世代交代の出来を印象づけた詩人ハインリヒ・ハイネ (1797-1856) は<sup>16)</sup>、同時に19世紀を代表するジャーナリストでもあった。亡命先のパリで書き継がれた時事評論集『ルテーツィア——政治と芸術と国民生活についての報告』の1843年5月5日付の記事において、彼は数日前に当地で大々的に催された新たな鉄道の開通式 (5月2日) に立ち会ったときの感慨を、次のように記している。少々長くなるが、該当箇所をすべて引用しておこう。

新たな二つの鉄道の開通、そのうち一方はオルレアン行きで、もう一

14) Vgl. Eichendorff (wie Anm. 8), S. 1055. („Kommentar“)

15) Heinrich Heine: Französische Maler. In: Ders.: Historisch-kritische Gesamtausgabe der Werke. In Verbindung mit dem Heinrich-Heine-Institut hrsg. von Manfred Windfuhr im Auftrag der Landeshauptstadt Düsseldorf [= DHA]. Bd. 12/1. Bearbeitet von Jean-René Derré und Christiane Giesen. Hamburg 1980, S. 9-62, hier S. 47.

16) この点については、ハイネを中心として19世紀のドイツ文学における「世代交代」の言説の一局面を通史的な視座から検討した拙論「若者が年をとるとき——ロマン主義以降の青年運動と「若きドイツ」の老後の生」：磯崎康太郎／香田芳樹 (編)『晩年のスタイル——老いて書く、老いを書く』松籟社2020年 (※刊行予定) 所収も、あわせて参照のこと。

方はルーアン行きのその路線は、ここで一種の動揺を引き起こしている。それは、社会的な絶縁体のうえにいる人でもないかぎり、誰もがともに感じる動揺だ。パリの全住民はこの瞬間、いわば次から次に電撃が伝わっていくようなひとつの連鎖をかたちづくっている。しかし、巨大な群衆があっけにとられてこの巨大な動力の外観をぼうっと見つめているあいだに、思想家は不気味な恐怖に襲われる。それはわたしたちが、その結果を予見することも予測することもできないような途轍もないこと、前代未聞のことが起きたときに感じる恐怖なのだ。わたしたちが気づいているのは、ただ自分たちの存在すべてが新しい軌道へと引きさらわれ、投げ捨てられるのだということ、新たな状況と歓喜と苦境がわたしたちを待ち受けているのだということだけである。この未知のものは、誘惑するように、そして同時に不安を掻き立てるようにして、恐ろしい魅力を放っている。アメリカが発見されたとき、火薬の発明がその最初の銃声によって告げられたとき、そして印刷技術が神の言葉の最初の見本刷りを世界に送り出したとき、わたしたちの先祖はこんな心持ちだったにちがいない。鉄道とは、またもや人類に新たな急変をもたらして生の色とかたちを変えてしまう、そのような神慮に満ちた出来事なのだ。世界史における新たな一章がはじまる。わたしたちの世代はそこに居合わせたことを自慢していいだろう。われわれのものの見方や観念において、いまやどのような変化が生じることか！ 時間と空間の基本概念すらも揺らぎはじめた。鉄道によって空間は殺される、わたしたちに残されるのはもう時間だけだ。そいつも丁重に葬り去ってやれるだけの十分なお金さえあればいいのだが！ いまや三時間半でオルレアンまで、それとちょうど同じだけの時間でルーアンまで旅行ができる。この路線がベルギーやドイツにまで延びて当地の鉄道と接続したら、いったいどうなることだろう！ わたしは、まるであらゆる国々の山や森がパリに押し寄せて来るかのような心地でいる。もうドイツの菩提樹の香りがする。わが家の戸の

前では北海の波が砕けている。<sup>17)</sup>

鉄道というこの新たな文明の利器に対するハイネの感慨は、じつに両義的である。「不気味な恐怖」を呼び起こす巨大な鉄の塊は、「誘惑する」とともに「不安を掻き立てる」「恐ろしい魅力」を振り撒いており、その経験は、アメリカの発見や火薬の発明、印刷技術の考案といった一連の歴史的な大事件と等価なものとみなされている。新たな「歓喜と苦境」を予期する書き手の筆致が、憂慮と期待の混ざり合った独特の高揚感のうちにあることがわかるだろう。

この一節のなかでとりわけ目を引くのは、鉄道の登場によって人々の時間経験と空間経験に大きな変化が生じたことを説明するための比喩表現、「空間は殺される」という印象的な言い回しである。高速で走る鉄道による移動時間の短縮を〈空間の殺害〉というイメージで形容してみせるハイネは、鉄道とともに世界が文字通り縮小をはじめたことを実感している<sup>18)</sup>。この縮小がけっしてフランス国内にとどまらず、国境を越えるグローバルな規模で生じていることも明らかだろう。詩人はパリにいながらにしてすでに、「ドイツの菩提樹の香り」や「北海の波が砕けている」音を予感しているのだ。

ウィーン体制期と重なるいわゆる「三月革命前期 (Vormärz)」にあって、時の復古的な政府を批判する政治的急進派として活動した文学グルー

---

17) Heinrich Heine: DHA, Bd. 14/1: Lutezia II. Text und Apparat 43.-58. Artikel. Bearbeitet von Volkmar Hansen. Hamburg 1990, S. 57f.

18) もっとも、こうした隠喩はけっしてハイネ独自の専売特許だったわけではない。鉄道を目の当たりにしたときの衝撃的な印象を言語化するにあたって、じっさいに多くの同時代人が〈空間の殺害〉に類する表現を用いていることから、ヴォルフガング・カシューバは、このときすでに「鉄道の言説が集合的象徴体系の諸要素を調達していた」と推察している。Vgl. Wolfgang Kaschuba: Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne. Frankfurt am Main 2004, S. 91f.

プ「若きドイツ (Junges Deutschland)」の一翼と目され、さらにはユダヤ系の出自まで抱えていたこの詩人が、祖国とのあいだに大きな葛藤を抱えていたことはつとに知られている。そのことを踏まえれば、たとえばここで漂ってくる「菩提樹の香り」を、彼の素朴な郷愁の表現ととらえることは到底できまい。鉄道による物理的な距離の短縮は、詩人をみずからの出自たる親密圏へと連れ戻すが、そうして生まれた新たな近<sup>・</sup>さ<sup>・</sup>のなかにはハイネ特有の皮肉が込められているのだ。未発表のまま遺稿として残された晩年の詩の一節で、詩人は次のように歌っている。

終わりだ、疑う余地はない、  
燃え立つ愛は悪魔のもとへ消え去るのだ。  
ぼくらがひとたびその灼熱から解放されれば、  
ぼくらにとってもっとまじな時間がはじまるのさ  
涼やかな家庭の幸福だ。

[……]

鉄道もまた  
家族の生活にとっては良い効能がある、  
なぜならそれは楽にしてくれる (erleichtern) ものだから  
親類縁者からの隔たりを。

なんて残念なことだろう  
この脊椎の消耗のせいで、  
このように進歩した世界のうちに  
もう久しくとどまることができないとは！<sup>19)</sup>

---

19) Heinrich Heine: Celimene. In: DHA, Bd. 3/1: Romanzero, Gedichte. 1853 und 1854; Lyrischer Nachlaß. Text. Bearbeitet von Frauke Bartelt und Alberto Destro. Hamburg 1992, S. 360–362, hier S. 362.

モリエールの喜劇『人間嫌い』（1666）の登場人物に名前を借りて「セリメヌ」と題されたこの作品には、執筆当時、病に伏しながら妻とのあいだの関係悪化に悩まされていたこの詩人の自画像が、より正確に言えば、奔放で浮気性の恋人セリメヌに振り回される喜劇の主人公アルセストに自分の姿を重ねて歌う作者の伝記的な文脈が<sup>20)</sup>、否が応にも透けて見えてくる。「鉄道」が「家族の生活」にもたらす「良い効能」とは、もちろん第一義的にはここに歌われているとおり、〈空間の殺害〉によって遠く離れて暮らす「親類縁者」のあいだの行き来が容易になり、別離の郷愁が軽減される（「楽に」なる）という点にあるのだろう。しかし、危機的な緊張状態にある詩人と妻との関係を念頭に置くとき、そこからさらに別の含意を読み取ることもできるかもしれない。すなわち、「鉄道」によって物理的な間隙が無意味になりつつあるがゆえに、あえて互いに適度な距離を保ちながら別居して暮らす夫婦生活のあり方が公然と肯定されうる可能性、「親類縁者からの隔たり」を実現するのが容易に（「楽に」）なるという可能性が、ここには同時に暗示されているのではないだろうか。

いずれにせよ、ロマン主義的で熱烈な「愛」のイメージを冷やかに、かつ軽やかに相対化してみせる諧謔に満ちたハイネの詩才は、病床にあってなお健在であるように思われる。ところが、うえで引用した一節の直後、この抒情主体は突如として態度を翻し、「永遠に黙っておくようにと」これまで「ぼくの誇りが命じていたことを」、つまり、「この心臓の鼓動はきみのために打ってきたのだ」という告白をはじめなのだ<sup>21)</sup>。あたかも妻に対する愛情と反感のあいだで最後まで揺れ続ける詩人の筆致に共振するように、鉄道によって象徴される「進歩した世界」に対する彼の態度も、けっして安定することはない。憂慮と皮肉を織り交ぜながらこの新たな時代

20) Heinrich Heine: DHA, Bd. 3/2: Romanzero, Gedichte. 1853 und 1854; Lyrischer Nachlaß. Apparat. Bearbeitet von Frauke Bartelt und Alberto Destro. Hamburg 1992, S. 1555f.

21) Heine: Celimene (wie Anm. 19), S. 362.

の技術を讀えるハイネの言葉は、まさしく〈ゲテ時代〉とそれ以後の文学的言説のあいだの中間地点をしるしづける、過渡的な道標なのである。

#### 4. 国家の統一と家族の邂逅——アウエルバッハ

パリに暮らすハイネが盛大な鉄道の開通式を驚嘆のまなざしで見つめていたのとちょうど同じ年に、ドイツ語圏の文壇では、のちの新たな文芸ジャンル誕生のきっかけとなる記念碑的な連作物語集の刊行が開始された。『黒い森の村物語』と題されたそのシリーズの作者の名は、ベルトルト・アウエルバッハ (1812–1882)。現在のドイツ南西部、「黒い森 (Schwarzwald)」に位置する小村ノルトシュテッテンでユダヤ系の家に生まれたこの作家は、みずからが幼年期を過ごしたその故郷の農村をモデルとして、辺境に暮らす農民たちの狭隘な生活世界を物語のかたちで多彩に描き出した。その一連の物語作品は、同時代の読者のもとで爆発的な人気を博したばかりでなく、やがて多くの模倣者を生むと、同じく田舎を舞台とする物語が大量に書かれるようになっていく。彼の作品の表題にちなんで「村物語 (Dorfgeschichte)」と呼ばれたその物語ジャンルは、こうして19世紀中葉のドイツ語圏の文壇において巨大な流行の波を引き起こすこととなったのである<sup>22)</sup>。

興味深いことに、都市の産業化を象徴するはずのあの鉄道は、都会の喧

22) 「村物語」についての標準的な研究書としては、次のものが挙げられる。

Vgl. Jürgen Hein: *Dorfgeschichte*. Stuttgart 1976; Uwe Baur: *Dorfgeschichte*. München 1978. また、「村物語」という文芸ジャンルを19世紀のドイツ語圏に限定されない「世界文学」の一類型とみなし、文学史の書き直しという大きな視野でその再評価をおこなった近年の研究として、以下も参照。Vgl. Marcus Twellmann: *Dorfgeschichten. Wie die Literatur zur Welt kommt*. Göttingen 2019. なお、このジャンルの概念規定をめぐることは、これまでもさまざまな研究者が議論を交わしてきたが、いまだに統一的な見解は得られておらず、同書でトゥヴェルマン自身も確認しているように、「村物語とは村を扱っている」ジャンルである (ebd., S. 9)、とする消極的な説明で妥協せざるをえない側面がある。



騒から離れた片田舎を描くこの「村物語」というジャンルのなかにも——あるいはこのジャンルにおいてこそ——印象的な痕跡を残している。アウエルバッハの連作集に収められた中篇『受刑者たち』（1846）はその好例だ。物語は、過去に罪を犯して服役した人々の社会復帰支援事業を担う民間団体によって、とある農村で新たな就職先を斡旋された二人の若い男女が、それぞれ別々にその村へやってくるところから語り出される。法的なスティグマを負うその二人、ヤーコプとマグダレーナは、村で暮らしはじめた当初こそ、前科者であるがゆえの周囲からの白眼視や、余所者を受けつけない村落共同体特有の閉鎖的な慣習が原因となって、なかなか村に馴染むことができないが、それでも互いの境遇が同じであることに気づき、しだいに惹かれ合々と、やがて結婚してこの村に定住することを決意する。そして、その物語の結末においてヤーコプに与えられることになる新たな職業こそが、ほかでもない鉄道員なのだ。

この結末の意味を理解するために、まずはアウエルバッハが「村物語」というジャンルを通して何を実践しようとしたのかを確認しておきたい。その前提として、ここで彼の作家としてのキャリアを簡単にふり返っていてもいいだろう。もともと自身の宗教的なルーツを強く意識していたこの作家は、文壇にデビューした当初の1830年代には、17世紀を代表するユダヤ系の哲学者スピノザを主人公とする小説をはじめ、みずからのユダヤ性を全面的に引き受けた文筆活動を展開していた。ところが、40年代に入ると突如として彼は「村物語」に「転向」し、それとともに自身の作品のなかではユダヤ系の人物をほとんど描かなくなっていく<sup>23)</sup>。この「転向」の内実をめぐっては諸説あるが、一説によれば、アウエルバッハは40年代以降もユダヤ性の主題をけっして放棄したわけではなく、むしろ「村物語」において頻繁に描かれる根無し草でアウトサイダー的な人物

23) Vgl. Marcus Twellmann: Nachwort. In: Berthold Auerbach: Schriften zur Literatur. Hrsg. von Marcus Twellmann. Göttingen 2014, S. 267–304, bes. S. 268–270.

のなかにこそ、その主題が偽装的に表現されているのだとされている<sup>24)</sup>。

この点に関連して、さらに19世紀のいわゆる「ユダヤ人問題 (Judenfrage)」についても若干の補足しておこう。植村邦彦によれば、当時の「ユダヤ人」の側では同時代の反ユダヤ主義に対する反応として、大きく三つの可能性があったという。ひとつは、ユダヤ教徒に対する差別から脱するためにキリスト教への改宗という個人的な解決を図る立場、もうひとつは、その苦境を宗教的試練として堪え忍ぶという保守的な立場、そして三つ目は、「ユダヤ教徒」である「ドイツ人」としてドイツ社会への参入と包摂を試みる「ユダヤ教改革運動」の立場である<sup>25)</sup>。この図式に照らして判断すれば、アウエルバッハとはまさしくその第三の選択肢を選び取り、「ユダヤ教」の背景を持つ「ドイツ人」としてドイツ社会への同化を模索した作家にほかならない<sup>26)</sup>。

以上を踏まえうえて、あらためて作品に話を戻そう。あらずじだけを見るかぎり、ややもするとたんなるご都合主義的な予定調和の物語とも映りかねない『受刑者たち』の眼目は、主人公ヤーコプが辿る人生の動線、すなわち排除と帰属をめぐる彼の人生行路を描出することにある。かつては「世界とのつながりのうちにとどまったまま生きていた」ヤーコプは、あるとき「ひとつの犯罪によって痛ましくもそこからむしり取られ、もはやどこにも根づくことができなくなってしまった」。<sup>27)</sup> 根無し草となり、余

---

24) Vgl. Hans Otto Horch: Heimat – Fremde – ‚Urheimat‘. Zur Funktion jüdischer Nebenfiguren in Berthold Auerbachs Dorfgeschichten. In: Mark H. Gelber (Hrsg.): Confrontations/Accommodations. German-Jewish Literary and Cultural Relations from Heine to Wassermann. Tübingen 2004, S. 149–171.

25) 植村邦彦『同化と解放——19世紀「ユダヤ人問題」論争』平凡社1993年、序章を参照。

26) Twellmann (wie Anm. 23), bes. S. 285ff.

27) Berthold Auerbach: Sträflinge. In: Ders.: Schwarzwälder Dorfgeschichten. Auswahl und Nachwort von Jürgen Hein. Stuttgart 1984, S. 65–137, hier S. 85.

所者として訪れた見知らぬ村では、しかしマグダレーナとの出会いが待っている。彼女との交流を通じて自分が彼女にとって不可欠な存在であることを確信したヤーコブは、そこに「ふたたび自分と、そして世界と調和する」きっかけを見出すと、やがて「世界の一員」<sup>28)</sup>として見事に社会復帰を果たすのだ。物語の末尾において、もともとはこの村にとっての部外者であったその二人が、ほかならぬその村に定住することを選択する、という結末が用意されていることから窺われるように、ヤーコブとマグダレーナの社会復帰は、彼らのたんなる内面的な成長や回復に終始するものではまったくない。それは、彼らが見知らぬ土地にみずからの居場所を見出していく過程、自分たちが生きるために必要な具体的な空間を新たに獲得していく過程として、描き出されているのである。

それでは、なぜそうした結末においてことさらに鉄道が必要なのか。19世紀のドイツ人がこの先進技術に見出していた独特の展望を確認するため、ここではふたたびゲーテの言葉を参照しておこう。晩年のこの文豪と交流を持ったヨハン・ペーター・エッカーマンは、1828年10月23日付の対話において「ドイツの統一」が話題にのぼったときのことを記録している。「わたしは、とゲーテは言った、ドイツがひとつにならないなどという心配はしていないよ。われわれの良質な街道と将来の鉄道が、すでにその義務を果たしてくれることだろう。」<sup>29)</sup> 複数の領邦国家に分裂したまま国民国家としての統一が遅れていた当時のドイツ語圏地域にあって、互いに分断された遠隔地域を短時間で結びつける鉄道網の敷設は、それ自体が国家統一へと向かう象徴的な事業と理解されていたわけである<sup>30)</sup>。もっ

28) Ebd., S. 96.

29) Johann Wolfgang Goethe: Sämtliche Werke nach Epochen seines Schaffens. Münchner Ausgabe. Bd. 19: Johann Peter Eckermann: Gespräche mit Goethe in den letzten Jahren seines Lebens. Hrsg. von Heinz Schlaffer. München/Wien 1986, S. 632f.

30) 19世紀のドイツ語圏で鉄道建設を支持した自由主義陣営の言説においては、しばしばこの点が鉄道事業を推進する重要な動機として強調された。

ともゲーテは、そのような統一が経済的な中央集権化をもたらすことを周到に牽制しつつ、すぐさま次のように留保することも忘れてはいない。「しかし何といても、ドイツには愛のなかで互いにひとつになってほしい」ものだし、「かりにドイツの統一とは、非常に大きな国がただひとつの大きな首都を持つことなのだと考え、さらにその唯一の大きな首都が、個々の偉大な才能の発展のためばかりでなく、大多数の民衆のためにもなるのだと考えるなら、それは誤りというものだ」と<sup>31)</sup>。

さて、ここまで来れば『受刑者たち』の物語が次のような場面で終わっていることの意味も、おのずから明らかになるだろう。

これは、とある踏切番の家（das Haus eines Bahnwärters）だ。ここではレールが何本も隣り合っていて、それぞれにきついカーブを描きながら谷間を走っているのだから。〔……〕

あなた方が首都から鉄道に揺られてやってきて〔……〕どんどん速度を増しながら轟音とともに駆け抜けるとき、そして蒸気の馬が金切り声で歓声を上げたときには、すばやくあの森の縁にある踏切番の小屋に目を向けてごらんさい。そこには男の人がひとり、背筋をぴんと伸ばして丸めた旗を手に立っている。軒下には女の人がひとり立っていて、腕には両手を遠くに向かって伸ばしている小さな子どもを抱えている。——彼らにご挨拶を！ それがヤーコプとマグダレーナだ〔……〕。

天に召されたように静かな幸福が死に絶えるということはない。その幸福は、新たな時代を走る不屈の鉄の線路の隣に、しっかりと根を下ろして暮らしている。<sup>32)</sup>

---

ウォルマー（注4）、56頁以下および桑原（注7）、24頁以下を参照。

31) Eckermann (wie Anm. 29), S. 633.

32) Auerbach: Sträflinge (wie Anm. 27), S. 136f.

「鉄道沿いの牧歌 (Idyll)」という章題を冠するこの最終章では、主人公の夫婦が暮らす村に鉄道が通り、そこで鉄道職員として働くヤーコブの家族のもとには「天に召されたように静かな幸福」が溢れている。まるで「新たな時代」の象徴である「不屈の鉄の線路」の先には、早くも統一国家ドイツの像が結ばれていて、片田舎の農村と国民の中心たる「首都」のあいだはすでになだらかに開通しているかのようだ。

しかし、物語はまだ終わらない。このときはあくまでも架空の情景として描かれていたこの「牧歌」的な状況は、やがて現実のものとなるからだ。1870年にはじまった普仏戦争を契機として、翌71年についにドイツ帝国が成立すると、アウエルバッハはこの新たな国民国家の誕生を惜しげもなく言祝ぎながら、「いまや新しい時代がはじまる。今日という日に——分裂への痛みと統一への憧れに満ちた長く重苦しい時代を経たのちに——ドイツ民族の全体はひとつになった」<sup>33)</sup> という文章を感慨深げに書き綴っている。さらにその五年後の1876年、彼はかつて自分が発表した『黒い森の村物語』から三篇を選び出し、その続篇として『三十年後——新しい村物語』と題する長篇連作集を発表した。その巻頭に配された序文の冒頭を引用しよう。

鉄道沿いの村、という表題を、この物語およびそれにつづく物語に与えてもいいかもしれない。

わたしが自分の同郷の人々の親密な生活 (das intime Leben) を詩的にとらえようという試みをはじめてから、一世代分の時が過ぎ去った。わたしの故郷の谷間と山々にはいまでは鉄道が通り、ときに山塊を貫

---

33) Berthold Auerbach: Wieder unser. Gedenkblätter zur Geschichte dieser Tage [1871]. In: Max Bucher/Werner Hahl/Georg Jäger/Reinhard Wittmann (Hrsg.): Realismus und Gründerzeit. Manifeste und Dokumente zur deutschen Literatur 1848–1880. Mit einer Einführung in den Problemkreis und einer Quellenbibliographie. Bd. 2: Manifeste und Dokumente. Stuttgart 1975, S. 487–489, hier S. 488.

きながら、かと思えばふたたび日の光を浴びながら、人の足の踏み入ることのできない高地を蒸気機関車がうなりを上げて駆け抜けていく。鉄道、そして移動の自由は、村の経済的、社会的な生活の基本形式をつくり変えた。

ドイツ帝国が誕生したのだ！<sup>34)</sup>

ここでは「三十年」という時間のなかで生じた二つの変化、つまり、作者の郷里の村に鉄道が開通したこととドイツ帝国の誕生という新たな事態が、パラレルなものとして語られている。ハイネの言葉を借りるなら、まさに「空間」が「殺され」て、片田舎と大都会の距離が物理的に縮まったことで、辺境の村で営まれる「親密な生活」も、晴れてドイツの一部として統合されたというわけである<sup>35)</sup>。

---

34) Berthold Auerbach: Nach dreißig Jahren. Neue Dorfgeschichten. Bd. 1: Des Lorle's Reinhard. Stuttgart 1876, S. III.

35) もっとも、この記述からわずか十年と経たないうちに、この作家の期待と喜びは幻滅と怒りに一変することになる。ドイツ帝国の成立以来「信仰の自由」がドイツ全土で保証され、じっさいにアウエルバッハが期待していたような宗教的寛容にもとづく「ユダヤ教徒」の政治的解放が実現されると、やがてそれに不満を抱く反動的言論が現れる。1880年11月、反ユダヤ主義の運動家たちから宰相ビスマルクに宛てて、ユダヤ人にドイツ人と同等の権利を認める法律の撤廃を求める請願書が提出されたのだ。これを受けてプロイセン議会でおこなわれた議論を傍聴したアウエルバッハは、友人に宛てた手紙（11月23日付）のなかで激しい失望の念を吐露している。いわく、「これまでのわたしの生涯も仕事も、無駄だったというわけだ！ 議会でなされたこの二日間の議論からわたしが得た印象は、破壊的なものだった」。(Berthold Auerbach: Briefe an seinen Freund Jakob Auerbach. Neuedition der Ausgabe von 1884 mit Kommentaren und Indices. Hrsg. von Hans Otto Horch. Teilband 2: Briefe 1870–1882. Berlin/München/Boston, Mass. 2015, S. 442.) この一件は、とりわけ1870年代以降に言説としての明確な輪郭を備えはじめた近代的な新しい反ユダヤ主義、すなわち、過去においてすでに幾度となく繰り返されてきた〈ユダヤ教徒〉に対する宗教

それでは、悲願の国家統一がなされたいま、この作家は鉄道というこの「新たな時代」の象徴に対して、このうえいったい何を託そうとしたのだろうか。その答えの一端は、『受刑者たち』の続篇にあたる「新しい村物語」、前作からちょうど三十年後に書かれた『鉄道沿いの郷里』のなかに見出される。

新作となるこの物語では、ヤーコプとマグダレーナ、そしてこの夫婦がこの間に授かった五人の子どもたち——とりわけ次男のアルプレヒト——の人生行路が、ときに前作に登場した人物たちのそれと交差しながら、ときに同時代の出来事を背景としながら語られていく。鉄道についていえば、かつては素朴に「牧歌」の一部に組み込まれ、夢想的な描写の対象にもなりえていたこの発明は、この三十年のあいだに確実に現実のものとなり（1870年時点でのプロイセンの総路線距離は、三十年前の十倍近い10821キロにまで延びている）、その現実には物語にも少なからぬ影を落としている。ヤーコプの持ち場が「374番」という連番の数字によって管理されていることから窺われるように、鉄道の分野にも「官僚式の等級制は欠けて」おらず、またヤーコプは、「当初は雇止め契約で雇用されていた」ために、「この職を失うことを恐れる」あまり「病気」になっても「上級統括局」に言い出せなかったとされている<sup>36)</sup>。さらに、ひとたび「戦争」が起これば、「兵士と銃火器を運ぶ列車が次から次へとやってくるので、「ヤーコプは昼夜を問わず時間単位で眠るすべを身につけた」だけでなく、このときにはすでに優秀な鉄道員として評価されていた彼は「家を離れ」、「信頼できる職員を必要としていたエルザスの鉄道へと派遣さ

---

的迫害ではなく、〈ユダヤ人〉という人種の排斥を主張するレイシズムとしての反ユダヤ主義の台頭を、如実に物語る徴候的な出来事であった。人種差別主義としての反ユダヤ主義については、たとえばサンダー・L・ギルマン『ユダヤ人の身体』（管啓次郎訳）青土社1997年を参照。

36) Berthold Auerbach: Nach dreißig Jahren. Neue Dorfgeschichten. Bd. 3: Das Nest an der Bahn. Stuttgart 1876, S. 19 und 26.

れ]てしまうのだ<sup>37)</sup>。集権的な官僚主義と不安定な労働環境、さらには戦時動員という鉄道をめぐろうとした一連の現状には、かつての「牧歌」からすればまさに隔世の感がある。

しかし、にもかかわらず、作者の鉄道に対する期待値は下がるどころか、むしろ以前にもまして高まっていく。そのことは次のような一節からも容易に読み取ることができるだろう。

鉄道が走る風景は、斜面の掘削と断裁によってその姿を変えていく。そして、そのまわりにあるすべてのものは——住民たちも畑の実りも——新たな運動へと導かれる。それは、はじめて新聞がやってきて、いまや毎日それが届くようになった家と似ている。

ヤーコブが每晚自分の路線を巡回するときにお隣のズースから受け取る新聞は、すでに五人の共同出資者のあいだで回し読みされた数日前のものである。だが、それが何だというのか？ ヤーコブには、世界貿易について語ったり、それどころか一緒にそれに関わったりするつもりもなければ、そのための能力もない。すべてを聞き知るにはそれくらい速さで十分なのだ。まったくもってすばらしいのは、すべての世界が彼に報告されるということなのである〔……〕。<sup>38)</sup>

ヤーコブが新たにはじめた「新聞」の定期購読と「鉄道」の開通が比べられているこの一節は、本稿冒頭で引いたあのゲートの追伸文を思い起こさせるものだろう。ただし、ここでは「迅速化」を体現する両者の速度というよりも、むしろその速度によって達成される空間の克服のほうに関心の重心が移っている。「世界」についての多様な情報をほとんど時差なく辺鄙な田舎にまで届けてくれる「新聞」が、いふなれば一種の精神的な民主化を推し進め、国民という単位での全般的な知的水準の向上に寄与するメ

37) Ebd., S. 146.

38) Ebd., S. 58.



ディアであるとするならば、中心の首都から周縁の農村にいたるまで、各地を無数の線路で相互につなぎとめる「鉄道」とは、まさしく物理的な民主化を推し進め、移動に伴う時間を短縮することで、都市生活者と農村居住者のあいだの空間的格差を是正するテクノロジーにほかならないのだ。

最終章では、それまでの物語で複雑に絡み合っていた人物相互の葛藤がめでたくすべて解きほぐされたあと、前作と同じく牧歌的な後日譚が語られる。ヤーコプとマグダレーナの末娘リースベトは、かつて補助警手を務めていた男性と結婚し、「いまでは彼が374番小屋の正規の踏切番となっている」。そして、この物語が書かれた1876年の「7月のある日、ヤーコプとマグダレーナは列車に乗って首都から帰ってきた」。「この祖父母はアルブレヒトの最初の子どもの洗礼から戻ってきたのである。」<sup>39)</sup>

この「村物語」作者にとっての鉄道は、かつてハイネがいくばくかの皮肉を込めて「家族の生活」にとっての「良い効能」と表現したあの役割を、いっさいの留保なく十全に遂行しているといえるだろう。「首都」で働く息子とその子どもに会いに行くための便利で手軽な交通手段は、田舎と都会を物理的に媒介するだけでなく、それを利用するヤーコプの家族の血縁的な結びつきをも象徴的に表現している。一方、地元の村に目を向けてみれば、そこでは新しく家族となった娘婿がヤーコプの鉄道員の職を継いでおり、しかも彼はかつての義父とは異なって、すでに「正規の踏切番」として勤めている。あたかもドイツ統一後の現在には、不安定な労働者など存在しないとでもいうように。ヤーコプの踏切小屋は家族の結節点となり、ドイツ全土に張り巡らされた鉄道は、国土を統一すると同時に家族をひとつに結び合わせる物理的で精神的な紐帯となる。ふたたび本稿冒頭のゲーテの言葉に立ち返るなら、ここではまさしく「一切切が公共の場へと引きずり出される」、というよりもむしろ、家族の圏域が拡張して「公共の場」のいたるところへと浸透をはじめなのだ。

19世紀の先端技術に徹底して解放的な機能を認めるアウエルバッハの

39) Ebd., S. 222.

こうした言説は、いうなれば、近代化を象徴する発明としての鉄道に投げられた同時代の期待の総目録を、まさしく一身に体现する内容となっている。鉄道という媒介を経て国家の統一と家族の邂逅を同時に達成するこの「村物語」が、鉄道表象の文学史におけるひとつの楽観的な頂点を示す作品であることは間違いない。たとえ物事の道理として、頂点を迎えたあとには下降がはじまることになるのだとしても。

### 5. 技術の野生化と家族の危機——ハウプトマン

世紀末が近づく頃になると、鉄道は新しい世代の書き手によって、さらにまったく異なるイメージで語られるようになっていく。のちにドイツの自然主義文学を代表する劇作家となるゲアハルト・ハウプトマン(1862-1946)の出世作となった散文作品『踏切番ティール』(1888)は、さまざまな点でアウエルバッハの「村物語」と好対照をなす作品だ。

ベルリン郊外を走る鉄道路線の一区画で働く一介の労働者を主人公に据えたこのノヴェレは、前妻ミンナに先立たれ、現在の妻であるレーネとの関係に悩みを抱える鉄道員ティールが、郊外の辺鄙な踏切小屋での孤独な勤務生活のなかでしだいに妄想に取りつかれてゆき、やがてレーネと自分の子どもを殺害してしまうまでの過程を、その心理的動揺を軸に克明に描き出した物語である。前節で確認した『受刑者たち』や『鉄道沿いの郷里』と同じく、主人公の職業は「踏切番 (Bahnwärter)」であり、ふだんは「シュプレー川沿いの集落」<sup>40)</sup>に暮らしている「彼の孤独な持ち場」は「国境の松林のただなか」にある(10)。人物の基本設定が似ていればこそ際立ってくるのは、かたや家族の繁栄と幸福を、かたやその崩壊を描くという、両者の対照的なプロットだろう。自然主義の時代に再評価される

40) Gerhart Hauptmann: Bahnwärter Thiel. Novellistische Studie aus dem märkischen Kiefernforst. Studienausgabe. Hrsg. von Peter Langemeyer. Stuttgart 2017, S. 7. 以下、『踏切番ティール』の引用にさいしては同書を使用し、本文中の括弧内に頁数のみを記す。

ことになるゲオルク・ビューヒナーの『ヴォイツェク』（1836/37年成立、1879年死後発表）にならって、社会構造の下層に生きる男性が周囲からさまざまな抑圧を受けるなかで、しだいに精神に変調を来たしていく様子を描写するため<sup>41)</sup>、ハウプトマンは鉄道という舞台装置を効果的に利用している。順を追って確認していこう。

ティールの性格と彼の職業との関連については、物語の冒頭において印象的な導入がなされている。

毎週日曜日になると、踏切番ティールはノイ＝ツィッタウの教会に行った。勤務があるか病気で床に伏していた日は別である。十年のあいだで二度、彼は体調を崩したことがあった。一度は、走行中の機械の炭水車から落下した石炭の塊のせいであり、それが命中した彼は片足を粉々に碎かれて、鉄道の溝のなかに投げ落とされたのだ。もう一度は、疾走して通り過ぎる急行列車から、彼の胸のど真ん中めがけて飛んできたワイン瓶のせいである。この二つの不幸な事故を除いては、ひとたび自由になった彼を教会から遠ざけることができるものは何もなかった。(7)

ここではおもに二つのことが語られている。ひとつは鉄道員の仕事がつねに危険と隣り合わせのものであること、もうひとつはティールの生活を特徴づける厳格な規律性である。

前者についていえば、そもそも「事故」は鉄道事業に当初からつきまとう恒常的なリスクだった<sup>42)</sup>。ここで挙げられている例は、たとえ大怪我を伴うものではあっても被害の規模からすればささやかなケースだが、ひと

---

41) Vgl. Ariane Martin: Die kranke Jugend. J. M. R. Lenz und Goethes *Werther* in der Rezeption des Sturm und Drang bis zum Naturalismus. Würzburg 2002, bes. S. 530–536.

42) シヴェルプシュ（注13）、165–170頁参照。

たび列車が脱線でもすれば巨大な災害に直結してしまうのは自明のことだ。19世紀最初の重大事故として有名なのは、1842年5月8日にフランスのパリ＝ヴェルサイユ線で起きた脱線および火災事故であり、正確な被害者数は不明ながら、少なくとも五十名以上の死者を出した大事件として鉄道史に記録されている。プロイセンでは1838年の鉄道事業関連法制においてすでに、鉄道会社の損害賠償責任の条件が次のように定められていた。「会社は、その損害が被害者の故意・過失または不可避の外的偶然〔不可抗力〕によって生じたことを証明した場合にのみ、この義務を免れる。〔鉄道〕事業の危険性そのものは、損害賠償の免責事由としての偶然とはみなされない。」これは、「結果責任主義」から「過失責任主義」へと向かう近代法の大きな流れのなかで、「鉄道事業に伴う特別の危険に着目して一種の無過失責任主義」の立場がとられた一例であり<sup>43)</sup>、当時の人々が鉄道事故の脅威を強く意識していたことを示す傍証といえよう。

じっさい物語の終盤では、ティールの踏切小屋の近くで大きな人身事故が発生し、そのときの様子が踏切番の視点から次のように描写されている。

列車が見えてきた——近づいてくる——蒸気が黒い機械の煙突から、慌てふためいて数えきれないほど噴き出していた。そのときだ。ひとつ——二つ——三つ、ミルクのように白い蒸気がまっすぐ上空に放出されて、その直後には空気が機械の汽笛を運んできた。立て続けに三度、短く、鋭く、不安を掻き立てるような音を。ブレーキをかけている、とティールは思った、いったいなぜ？——そしてふたたび、警笛が耳をつんざく金切り声を上げ、その反響を響かせた、今度は長く、

43) 村上淳一『権利のための闘争』を読む〔岩波セミナーブックス4〕岩波書店1983年、250頁以下（角括弧内の補足は原文による）。ただし村上は、19世紀初頭に登場した「過失責任主義」がかならずしも債務者の責任を緩和するものではなく、むしろ責任の主体に相当に高い注意義務が課されていた文脈に照らしつつ、鉄道事業をめぐるこの条件付きの「無過失責任主義」もその延長で理解されるべきものだと説明している。

途切れなくつづけて。

〔……〕小さな黒い塊が列車の下に入り込んで、その車輪のあいだでまるでゴム鞠のように転がされていた。さらに数瞬間が経ったとき、ブレーキがギイ、キイと軋む音が聞こえてきた。列車は止まっていた。  
(37)

列車が発する無機質な機械音と人間の身体の物質性を強調したこの描写において、車両の下敷きになった「小さな黒い塊」あるいは「ゴム鞠」とは、ティールと前妻のあいだに生まれた息子トビアスにほかならない。トビアスが線路に迷い込んだ理由は、作中では最後まで明かされないが、継母のレーネが日常的にトビアスを虐待していたことを知るティールは、すべては彼女が注意を怠り、線路のそばに息子を放置したせいだという考えにとらわれて、発作的に妻と彼女の赤子を惨殺すると、最後には「シャリテの精神科」(49)へと収容される。いまや事故というリスクを伴った鉄道は、家族をつなぎとめる紐帯となるどころか、逆にそれを粉々に解体する破壊の道具と化している<sup>44)</sup>。

---

44) ここで、鉄道がトビアスの命を直接的に奪うのみならず、もとより不安定だったティールの精神状態をさらに動揺させ、それにつづく殺害の間接的な要因ともなっている点について、若干の補足をしておきたい。前掲のシヴェルプシュは、みずからは軽傷を負っただけで生き延びた鉄道事故経験者のなかに、「しばらくしてから身体と精神に乱れた徴候が現われ」という事例が頻繁に観察されたことを受けて、こうした被害者の損害賠償規定をめぐる広範な議論が医学と法律の両分野にまたがるかたちでおこなわれた19世紀後半の経緯を追跡している。それによれば、当初は身体の損傷のみを病気の原因ととらえる「純病理学的」な立場から「鉄道性脊柱」と呼ばれていた症状が、やがて「精神病理学的」な知見によって「外傷性ノイローゼ」という概念に置き換えられると、それがのちのフロイトの精神分析理論へとつながる水脈のひとつになったという。シヴェルプシュ(注13)、171-186頁参照。ハウプトマンの物語において、ティールが最終的に精神病院へ送られてしまう筋書きは、この歴史的展開を範例的になぞ

しかし、鉄道の方はそれだけにはとどまらない。先に触れた第二の点、ティールの極度に規律化された生活が、この物語における鉄道のさらなる射程、その隠喩としての力を見定めるための手掛かりとなる。

作中では、踏切番としてのティールの労働内容や生活態度を示すため、再三にわたって「時計」や「時刻」への言及がなされる（14, 16, 17, 28, 31, 32, 40, 41）。いうまでもなく、鉄道の正常な運行にとって時間の遵守は重要な要件のひとつであり<sup>45)</sup>、いきおいティールの生活は時間の秩序の支配下にある。彼の職場に訪れる「ほとんど唯一の変化」は、せいぜいのところ「周期的にめぐって」くる「四季の天候とその交替」くらいのものであり、物語の冒頭で言及された「あの二つの事故のほかに、ティールの勤務時間の規則的な流れを（den regelmäßigen Ablauf）中断した出来事といえば、それを難なく概観できる程度のものであった」（12）。出勤の身支度を整えるさいも、「すべての動作が数年前から規則化されて（geregelt）」いて「つねに同じ順序で」準備を進めるティールは（17）、鉄道によって規律化されている時間体系に順応した労働者の典型なのだ。例の鉄道事故とトビアスの死の直後、いまだ憔悴しきった状態であるにもかかわらず、「踏切の警鐘」が「三度くりかえして鳴ると、その印象のもとで発作はおさま」り、「ティールは起き上がって勤務を果たすことができた」（40）という一節からは、時間の規律がこの踏切番のなかでいかに根深く内面化されているかが察せられよう。

鉄道とともにあるティールのこうした生活のリズムを極度に攪乱する存在が、現在の妻レーネにはほかならない。あるとき珍しく忘れ物をして通勤途中で家へ引き返してきた彼は、偶然にも妻が自分に隠れてトビアスを折

---

っているようにも見える。

45) たとえばヨーロッパにおける「標準時」の導入は、列車が長距離区間を規則正しく運行するために統一的な時刻表を必要としたことをきっかけとするもので、鉄道における時間の要素の重要性を端的に物語るエピソードといえるだろう。同上、57頁以下参照。

檻している現場を目撃してしまう。そのとき「この踏切番は、自分の心臓が重く、不規則な鼓動で (in schweren, unregelmäßigen Schlägen) 脈打つのを感じた」(20)。語り手の説明によれば、「頑迷で支配欲の強い気質、喧嘩っ早さ、そして野蛮な熱情」(9) という三つの資質をあわせ持つとされるレーネに対し、頭の上がらない夫は鬱屈したものを抱えながらも、一方では仕事が終わると「熱情に駆られた速さで」(10) 家路を急ぎ、妻の着替えの場面に居合わせると「熱情に引きつった」表情をして「燃えるような目で」(32) 彼女を見つめたりもする。穏やかで規則正しいその生活態度とは裏腹に、そのじつ強い性的欲望を抱えた人物として造形されているティールとは、近代の〈技術〉によって文明化された外面と、その対極で抑圧された内なる〈自然〉とのあいだで自家撞着に陥った人間にほかならず、そのような人物としてこの主人公をとらえるとき、後者の欲望を挑発する役割を担うレーネという存在は、まさしく〈自然〉を代理表象する隠喩的な形象であるように思われてくる<sup>46)</sup>。

しかし、事態はそれほど単純ではない。一見したところ〈自然〉の象徴

---

46) このように、レーネという〈女性〉を〈自然〉と素朴に同一視し、なおかつそこに「支配欲」や「野蛮な熱情」といったあからさまに否定的な価値(とりわけ〈理性的〉な〈家父長〉の主権を脅かすような一連の性格)を押しつける物語構造ないし人物構成は、まさしくミソジニーの典型であり、先行研究では作中に見られるこうした「反フェミニズム」的言説について多くの批判的指摘がなされている。一方で、ティールという人物のなかに、失われた主権を取り戻そうとする家父長的人物像を見出そうとするこうした解釈に対し、ペーター・ランゲマイヤーはその妥当性を認めつつも、さらなる解釈可能性として、たとえば村の子どもたちと戯れているティールが村の人々から白い眼を向けられるくだりを挙げ、彼が家父長的な規範からは逸脱した男性であることを指摘しながら、この物語に見られる「反フェミニズム」的な傾向が、19世紀末に顕在化する「男性的アイデンティティの危機」の先駆的事例としても理解できるものであることを説得的に論じている。Vgl. Peter Langemeyer: Nachwort. In: Hauptmann (wie Anm. 40), S. 74–91, bes. S. 88ff.

的な体现者であるように映るレーネ自身が、作中では〈技術〉に喩えられてもいるからだ<sup>47)</sup>。たとえば、トビアス虐待の現場に踏み入りながらも、ティールが彼女の剣幕に押されて反論できないでいる場面では、そのとき「この女から発せられて」いたとされる「力」が、次のように描写されていることを覚えておこう。「まるで繊細な蜘蛛の巣 (Spinngewebe) のように軽やかに、それでいて鉄の網 (Netz von Eisen) のように堅牢に、自分を拘束し、圧倒し、弛緩させるものに彼は取り巻かれてしまったのだ。」(21) この「蜘蛛の巣」と「鉄の網」という比喩は、それからまもなくしてふたたび、今度は「鉄道」と「電線」を形容するために用いられる。「鉄道用の築堤のうえを並行して走っている黒いレールは、その全体が巨大な鉄の網目に (einer ungeheuren, eisernen Netzmasche) 似て」いて、その「路線に並走している電信柱」の上部では、「巨大な蜘蛛の巣 (das Gewebe einer Riesenspinne) のように、柱から柱へ絡みついている電線」が張り巡らされているからだ (23f.)。そして物語の後半、踏切小屋の近くに借り受けたジャガイモ畑をレーネが耕すくだりにおいて、彼女は文字通り「機械 (Maschine) のような速さと耐久力で」農作業を遂行するのである (33)。

このように、レーネがある面では〈自然〉の欲望を体现しながらも、同時に「鉄道」さながらの強さでティールを制圧する女性として描かれている一方で、すでに先の引用でも確認したとおり、このテキストでは「鉄道」ないし〈技術〉そのものが生物に喩えられる(「巨大な蜘蛛の巣」)、という逆方向の隠喩が成立していることにも注意しておきたい。鉄道のレールは「炎のような蛇」(24) に、列車の赤いライトは「血」あるいは「巨大な怪物の飛び出た眼球」(30) に、蒸気の声は「断続的に苦しめられている病んだ巨人の呼吸」(44) になぞらえられる。〈技術〉と〈自然〉を隔てる境界線が、いまやかぎりなく曖昧になっていることがわかるのだ

47) この点については、前掲のランゲマイヤーの指摘が簡潔にして要を得ている。Vgl. ebd., S. 86f.



う。人間が機械的な労働者に変容してしまう一方で、鉄道という〈技術〉はすでに人間にとってのいわば〈第二の自然〉として、その所与の現実になるとともに、もともと〈自然〉を支配するために生み出されたはずの〈技術〉から生まれたその新たな〈自然〉は、返す刀でふたたび人間を脅かす新たなリスクともなるのである。

もっとも、〈技術〉と〈自然〉のこうした結びつきは、かならずしもつねにティールにとっての脅威を意味するわけではない。物語の前半で、彼が日々レーネから逃げるようにして通勤している「踏切小屋と、自分が担当する路線区間を、彼がひそかに (insgeheim) 一種の聖域として、ただ死者の靈魂にのみ捧げられる土地として定めた」(11) ことが、その何よりの証拠である。当該の「死者」とは、具体的には最初の妻ミンナを指した言葉だが、たとえここで問題になっているのが死別した妻に対する個人的な喪の作業にすぎないとしても、たとえば前節で見たアウエルバッハであれば、その哀悼の場である「踏切小屋」をけっして「聖域」とは呼ばなかっただろう。語り手いわく、「いったい鉄道のもてで雇われている人間が、どうして迷信を信じることなどありえようか？」<sup>48)</sup> 鉄道に一貫して解放的な機能を認める進歩主義的な作家の目には、近代の〈技術〉と前近代の宗教的儀礼は純然たる対立として映ったにちがいない。

だが、すでに見たように、ハウプトマンの場合には大きく事情が異なっている。そこでの〈技術〉は、本来それが克服するはずであった悠久の〈自然〉ともはや区別不可能なものになっているからだ。そうであればこそ、「彼の持ち場は人里離れた場所にあったため、踏切番の神秘的な傾向 (die mystischen Neigungen) を促進するには好都合だった」(12) ということになる。周囲を松の森に囲まれた辺鄙な土地にあるその「踏切小屋」は、それ自体〈技術〉と〈自然〉が溶け合う象徴的な場所にほかならず、近代の産業化の流れに背を向けた「孤独な祈祷 (einsame[ ]Andacht)」(11) の時間にとってふさわしい場所であるに相違ない。

48) Auerbach: Das Nest an der Bahn (wie Anm. 36), S. 17.

じっさいこの「踏切小屋」は、物語の別の箇所では「森の孤独 (Wald-einsamkeit)」(22)とまで呼ばれている。グリムの辞典によれば、「[ルートヴィヒ・] ティークによってつくられ」「ロマン主義の標語になった」<sup>49)</sup>とされるその言葉によって、鉄道の関連施設を形容するハウプトマンのこの作法は、いまや鉄道への嫌厭の心情を吐露していたあの「最後のロマン主義者」アイヒェンドルフへの、皮肉めいた先祖返りの身ぶりであるようにすら思われてくる。けれどももちろん、19世紀末の踏切番が逃避していった先の「森の孤独」の〈自然〉とは、もはやロマン主義の詩人が歌い上げたかつての〈自然〉とはまったくの別物だ。第2節で引用した遺稿のつづきで、とうとう列車を降りた詩人は懐古的な筆致で書いている。「すでに鉄道列車の煙の蛇は、わたしのはるか後方の沈みゆく谷間のうちに滑り込んでいってしまい、機関車の代わりに (statt) 森の鳥たちがピーッピーツと口ずさんでくれました。まさしくちょうど、何年も何年もむかし、学生だった時分のわたしがはじめてこの世界を見聞したときと同じように。まるで、いったいこんなに長いあいだどこにいたの、とわたしに訊ねたいとでもいうように。」<sup>50)</sup> たしかにここでも「列車」の「煙」は動物(「蛇」)に喩えられるが、その比喩形象はすぐに「わたしのはるか後方」へと退散してしまう。あとに残されるのは、「機関車」の汽笛と「森の鳥たち」の口笛という二者択一であり、アイヒェンドルフにとって、この二つが同時に鳴り響くことはありえない。最先端の発明から離れ、遠いむかしの記憶のなかに赴いてはじめて、詩人は本来の〈自然〉の響きを聴き取ることができるのである。

さて、最後にふたたびハウプトマンに立ち戻って、本論全体の総括をしておこう。ティールが「ひそかに」、「神秘的な」領域として守り続けてきた「孤独な祈祷」のためのその空間は、例のジャガイモ畑の手入れをするくだりにおいて、ほかでもない、それまで彼が「あらゆる口実の助けを借

49) DWB, Bd. 27, Sp. 1108f. 亀甲括弧内の補足は引用者による。

50) Eichendorff (wie Anm. 8), S. 382.

りて」「そこから遠ざけよう」と(11)苦心してきた、あの鉄道にも等しいレーネの侵入をついに許すこととなり、彼女によってあっさりと踏み荒らされてしまう。こうして踏切番にとっての私的領域は、二重の意味で鉄道によって蹂躪される。トビアスの事故とティールが被る精神的打撃、そしてそれに伴う妻と子の殺害によって、主人公の家庭と内面がともに崩壊するばかりではない。レーネという象徴的な鉄道、この隠喩としての〈技術〉の介入によって、彼が心の支えとしてきた秘密の避難所もあえなく消滅してしまうのだ。ロマン主義から自然主義にいたるまで、つねに小さな私的領域のかたわらを高速で走り抜けてきた鉄道は、ときにその親密さを引きさらい、ときに人間の近しい関係に距離を持ち込み、ときに家族を拡大したかと思えば、ときには瓦解させながら、19世紀の文学的言説空間にたしかな痕跡を残してきたのである。