

ゾラの『獣人』『ルルド』における鉄道の表象：風景・移動・知覚の観点から

野田, 農
早稲田大学創造理工学部：准教授

<https://doi.org/10.15017/6632439>

出版情報：Stella. 41, pp.275-287, 2022-12-18. Société de Langue et Littérature Françaises de l' Université du Kyushu

バージョン：

権利関係：

ゾラの『獣人』『ルルド』における鉄道の表象^{*}

——風景・移動・知覚の観点から——

野 田 農

ゾラの小説作品のうち、後期作品の『三都市叢書』第1作『ルルド』(1894年)に描かれた鉄道は空間移動としての旅の要素が強く、『ルーゴン＝マッカール叢書』の17番目の作品『獣人』(1890年)とは趣が異なる¹⁾。それは『獣人』に描かれていたような熱力学的なオブジェとして存在する機械としてではなく、巡礼地へ向かう移動する空間としての側面が強く、聖地での治癒を願う患者が折り重なる、いわば動く病室のような様相を呈している。そしてこの作品の第1部でパリからルルドへと向かう列車移動の場面では、主に主人公フロマン神父の視点を通じて、神父の内面や過去の想起を伴いながら、車窓風景が描かれている。

一方『獣人』における鉄道の描写は、沿線に暮らす登場人物たちの視点を通じてパリ＝ル・アーヴル間を何度も往来し疾走する蒸気機関車の様子が描かれることが多く、列車内の登場人物の視点を通じて車窓風景が描かれるのは第5章の主人公ジャックの視点を通じてのものや、第9章においてル・アーヴルからパリへと向かうセヴリーヌの視点によるものといった場面に限られる。

これら両作品は同じ19世紀の技術的發展を象徴する機械を描いており、物語の時代設定は第二帝政末と第三共和政との20年余りの時間差があるものの、執筆の時期は5年弱の違いしかない²⁾。もちろん作品の中心的なテーマには相応の差があり、これに応じて鉄道の描き方に変化が生じていると考えられるが、それだけでは説明のつかない文体的な相違があるのもまた事実である。本稿では、こうした執筆の時期と場面設定の年代的な観点も踏まえながら、ゾラの小説が2つの時代においてどのように異なっているのか、そしてその変容はなぜ生じているかという問題を検証する。さらに鉄道が人間の視線の力学や知覚や空間認識にどのような変容をもたらしたかについても考察しながら、鉄道によ

る空間移動と車窓風景の描写について分析し、ゾラの2つの時期における文体的変化の要因を明らかにしたい。

『獣人』と『ルルド』における相違点 / 『ルルド』のアレゴリー性、主題小説としての側面

まず『ルルド』『三都市叢書』について、これまでの批評言説を振り返りたい。冒頭に述べたように、『ルルド』に描かれた鉄道の場面は主に第1部と第5部に見られ、パリから聖地ルルドへ、あるいはルルドからパリへの列車の旅を描いているが、その描き方は『ルーゴン＝マッカール叢書』の一作品である『獣人』とは異質なものである。1990年にグラスゴー大学で開催されたシンポジウムに基づく論集のなかで、ジャック・ノワレは、『獣人』と『ルルド』に描かれた列車に着目し、両者の異同を分析している³⁾。ノワレによれば『ルルド』に描かれた鉄道は蒸気機関車 (locomotive) ではなく列車 (train) としての側面が強い。それは『獣人』に描かれていたような熱力学的なオブジェとして存在する機械としてではなく、文明の進歩、宗教、都市と地方の対比等、作者のメッセージが込められたより象徴性を帯びた移動する空間としての描写を可能にするものである。

ただしノワレ論文は、『ルルド』と『獣人』のあいだには鉄道や蒸気機関車の描き方にかんして多くの類似点があることも指摘している。『獣人』ではあたかもひとつの身体であるかのようにパリから多方向へ広がる鉄道路線が描かれ、また『ルルド』においてもいくつもの地方都市から、巡礼地ルルドという中心を目指して数多の列車が到着する。また列車そのものの動きを捉えるさい、当時の人間の知覚を越えたものとして、人間に不安を与える一種の混沌^{カオス}として描かれていることをノワレは指摘する。また彼は、ロマン主義の作家以来のトポスである「嵐」「雷の轟き」などの比喩が列車の描写に使われるとも述べている。

そうした両作品に描かれた鉄道の描写の共通点として、ノワレは以下の3つのキーワードを挙げている——激しさ (violence)、直線性 (rectitude)、開放性 (ouverture) である⁴⁾。そのなかで «rectitude» は、ひとつの方向へとまっすぐ進むことを余儀なくされた列車の動きを指して使われる言葉であり、物語のなかでは、列車が向かう先 (là-bas) が問題であり、それは空間的なもので

はなく、時間的なもの、すなわち未来 (avenir) を指し示しているとノワレは解釈している⁵⁾。ただし、『獣人』の最後で兵士を乗せた列車は第二帝政の崩壊を予告するのに対し、『ルルド』第1部での巡礼者を乗せた列車は、フロマン神父の過去の回想へと向かうことにも着目すべきであろう⁶⁾。

ノワレはまた、これら2作品の結末部での違いにも言及している。『獣人』の最後では、兵士を乗せた列車はその目的地が定かではなく、第二帝政の崩壊を予感させるような終わり方であるのに対し、『ルルド』では、列車はパリへと向かい、フロマン神父は病や苦しみから回復し、明日の生を予感させる形で物語は終結する。前者が夜を想起させる黙示録的な結末であるのに対し、後者は向日性のあるフィナーレとなっているのである。

このようにノワレは、『獣人』と『ルルド』の相違点を主に鉄道の動きを中心に、鉄道を外側からとらえた観点から分析している。それは両作品が何を描き出そうとしていたのかを対比的かつ説得的に検証したものであった。だが人間の知覚と鉄道を問題にしたとき、我々は鉄道のなかにいる登場人物のことを忘れるべきではない。客室の内部から見た車窓風景や移動の感覚なども鉄道の表象および、人間の知覚そのものの歴史を考える上では見逃すことのできぬものではあるまいか。そのような観点から、本稿では2つの作品に描かれた主に客室内部からの車窓風景を分析してみたい。

ところでデヴィッド・バーギュレーは、『三都市叢書』におけるゾラを3つの様態、すなわち①知識や事実を収集し伝達するいわば教科書作成者 (manuel)、②物語作者 (conteur)、③寓話作者 (fabuliste) に分類したうえで、とりわけ最後のゾラ像に着目する⁷⁾。そして『ルルド』ないし『三都市叢書』を、地獄・煉獄・天国という3世界のあいだの移動を主題とするダンテ『神曲』のアレゴリーと見なし、アレゴリーの近接ジャンルである「主題小説」(roman à thèse) としてこれを分析している⁸⁾。

バーギュレーは、『三都市叢書』を登場人物や指示形容詞・紋切り型などについて文体論的な観点から考察するクライヴ・トムソンの論文にも言及しているが⁹⁾、そのトムソン論文の主張でとりわけ着目すべきは以下の点である。すでにフィリップ・アモンら幾人かの批評家が明らかにしていたが¹⁰⁾、ゾラの小説、とりわけ『ルーゴン＝マッカール叢書』においては、登場人物の視点・発話などは、リアリズム小説の真実らしさを担保すべく、登場人物たちは語り手から

独立したものとして機能していた。だがトムソンが重視する『三都市叢書』では、登場人物は語り手、ひいては作者の代弁者 (porte-parole) としての役割を付与されることで、リアリズム的な真実性を失い、いかにもわざとらしいものとなり、時として語り手と登場人物との言説は混然一体となる。この点こそが『ルーゴン＝マッカール叢書』と『三都市』の大きく異なる点なのである¹¹⁾。

バーギュレー論文に話を戻すと、著者はフロマン神父のなかに潜む情動 (cœur) と理性 (raison) の二元性にも着目する。それはアレゴリー (バーギュレーは、ここでは古代ローマの抒情詩人プルデンティウスの『靈魂を巡る戦い (Psychomachie)』を念頭に置いている) を特徴づけている。というのもそうした対立関係や相克・闘争は、「旅」のモチーフと同様にこのアレゴリー、主題小説というジャンルにとって重要なモチーフだからである。とりわけその対立関係は、当時においては科学と信仰のそれに重なる。そしてこの対立はフロマン神父の身体的特徴にも読みとれる。科学者である父親から受け継いだ「塔のようにそそり立つ額」と、敬虔なカトリック信者である母親から受け継いだ「柔らかな顎と善良そうな口元と眼もと」といった身体的特徴に見られる対照がそれである¹²⁾。

さらにバーギュレーは、アレゴリーがどのように世界を捉えるかにかんしても以下のように考察している。アレゴリックな態度を、物質的世界と精神的世界とのあいだに厳格な相関性を認めながらも世界に完全な統一性を見出そうとする態度と捉え、街・風景・庭・記念建造物の描写が、物語の論証的な構造の論理に溶け込むものと見なす。アレゴリーは、もはや単なるレトリックの文彩ではなく、ひとつの世界の見方全体であり、それに従いながら抽象化が作動し、あらゆる物事がひとつの宇宙的な一体性へと向かうのである。『パリ』の最後で、ピエール・フロマンが与する一元論や、前作『ローマ』の末尾における彼の政治的夢想の場合がそうした例である¹³⁾。

以上のように、1890年代前半において、ゾラはそれまでの『ルーゴン＝マッカール叢書』における自然主義的リアリズムから、『三都市』における主題小説的なアレゴリーへ移行したと考えられてきた。では、実際に『獣人』から『ルルド』へと至る過程で、このような観点は作家が風景を描くさいの大きな変化となっているのだろうか。次節では、具体的な作品分析をとおしてその点を考察しよう。

『獣人』『ルルド』における車窓風景

『獣人』における鉄道は、パリ＝ル・アーヴル沿線に住まう登場人物たちの視点から捉えた蒸気機関車の様子によって描かれることが多く、列車内の登場人物の視点を通じて車窓風景が描かれることは思いのほか少ない。それは、第5章末の主人公ジャックの視点を通じてのもの、第9章においてル・アーヴルからパリへと向かう列車のなかのセヴリーヌの視点によるものなどに限られる。まずジャックの視点を通じての車窓風景の描写を見てみたい――

月は既に高く昇っており、とても明るく、白い光を放っていたので、ジャックはごく小さな茂みを、そしてさらには速く飛び去っていく鉄道端の小石までははっきりと見分けることができるほどだった。マロネーのトンネルの出口で、彼が大きな木の影に覆われ不安に襲われ、右の方へ一瞥を投げていると、その影が線路を覆っていたのだが、彼は奥まった一隅の、低木の生えた野原があるのがわかった。そこは彼が以前殺人の光景を目にした場所だった。その土地は、人気がなく近づき難く、ずっと丘がつづき、小さな林の影がいくつもあり、すっかり荒廃していた。その後、クロワ＝ド＝モーフラで、微動だにしない月光の下に、斜めに建った家が、打ち捨てられ悲嘆に暮れた様子で突然現れ、その家の錠戸は永遠に閉ざされ、恐るべき陰鬱さを呈していた。そして、今回もなぜだかわからなかったのだが、以前にも増してジャックは胸が締め付けられ、あたかも自らの不幸の前を通り過ぎるかのようであった。¹⁴⁾

夜の陰鬱な風景はジャックの運命を予告するものと考えられる。そこには死を想起させる暗いイメージが溢れ、殺人の場であるクロワ＝ド＝モーフラが象徴的に描き出されている。

この風景は物語内部での予告にとどまるものであり、先に見たバーギュレーの区分では②の物語作者としてのゾラによって描かれた風景とも考えられる。続いては、第9章のセヴリーヌの視点を通じての描写――

ふたり〔ジャックとセヴリーヌ〕は共に、まだそこに大きな気晴らしを得ており、彼はその日は機関車をうまく操縦することに意を注いでいたが、彼女は彼が以前より明るくなったことを喜び、自分自身も旅程を楽しんでいたもので、セヴリーヌは、道中のどんな小さな丘も小さな木立も見分けがつくようになり始めていた。ル・アーヴルからモットヴィルまでは、牧草地や平らな畑が広がり、それらが生垣で区切られ、リングの木が植えられていた。そこからさらにルーアンまでは、土地は起伏が多く、人気がなかった。ルーアンからは、セヌ川が広がり流れていた。ソットヴィル、オワセル、ボン＝ド＝ラルシュでセヌ川を横断した。それから広大な平野を通じて、川は絶えず現れ、大きく広がっていた。ガイヨンからは、もはや川から離れることはなく、川

は列車の左側を走り、ポプラとヤナギの生えた低い兩岸のあいだをゆっくりと流れていた。丘の脇を通過し、ボニエールでセヌ川から離れたが、それも東の間で、突然ロニーでロールボワーズのトンネルを抜けると、川が再び見えた。セヌ川はまるで旅の親しい伴侶のようだった。到着までに、機関車は更に3度セヌ川を横断した。マントでは木々のなかに佇むその街の鐘楼が見え、トリエルでは石膏採掘場が点在していた。そしてボワシーでは街の真ん中を通過し、サン＝ジェルマンの森の緑の両壁の間を進み、コロンプではリラが繁茂する斜面を駆け上がり、ついに機関車は郊外へと至る。パリの気配が感じられ、アニエール橋で街の姿が見え、遠くの方に、工場の煙突が林立し、染みで汚れた建物の向こう側に凱旋門が見えた。機関車はバティニョールトンネルのなかへと飲み込まれて行き、音の響き渡る駅のなかで人々が下車していた。¹⁵⁾

『獣人』には生と死の象徴性を多分に秘めた描写が多いが、この引用のように例外的にセヴリーヌの視点から見た絵画的とも言える車窓風景の描写も認められる。車窓風景に絶えず描かれるセヌ川が、一種の擬人法によって（原文ではこの引用部に出てくるセヴリーヌを3人称単数の人称代名詞「elle」が、ルーアンを過ぎたあたりから出てくるセヌ川を指す「elle」へと滑らかに引き継がれている）、旅を導く親しみ深い伴侶となっていることは着目すべき点であろう。それはセヴリーヌの内面（と、おそらくはジャックの内面）を映す描写であると同時に、後で見る『ルルド』の散文的で単調な風景とは異質なものである。同作がむしろ車内を描くことに軸足を置いていることとも好対照をなす。また文章自体もスピーディーにセヌ川沿いのいくつもの街の名前を列挙することで、パリへと急ぐ列車の速度や、パリへの到着を待ち焦がれるセヴリーヌの焦燥感を如実に伝えている。

この風景は、ゾラが小説作品の執筆に先駆けて列車に乗って記述した準備ノート № 498-499 を下敷きにしたものであるが¹⁶⁾、先に見たバーギユレーの区別では①の資料を収集し記述する教科書作成者のゾラによってあらかじめ描かれたものでもある。そして描写の簡潔さにおいては、後に見る『ルルド』における車窓風景に近いものとも言える。

一方、『ルルド』第1部でパリからルルドへと向かう列車移動の場面では、主に主人公フロマン神父の視点を通じ、神父の内面や過去の想起を伴いながら、車窓風景が描かれている。以下、『ルルド』における列車が特徴的に捉えられている描写をいくつか見てゆこう。

まずは第1部・第1章のパリからルルドへ向かう列車と、他の町から巡礼地

ルルドへ向かう列車の様子を想像する場面——

その時ピエールはその列車の他の客車のことを考えていた。この白い列車はとりわけ重症の病人を移送していたのだった。300人の病人と500人の巡礼者たちはみな、同じ苦しみの中、列車に揺られていた。それから彼は今朝パリを発った他の列車、白い列車に先立ち出発した灰色の列車と青い列車、白い列車の後に続く緑、黄色、桃色、橙色の列車に思いを馳せた。路線の端から端まで、それは毎時間ごとに出発する列車だった。そして彼は更に別の列車にも思いを馳せた。それは同日にオルレアン、ル・マン、ポワティエ、ボルドー、マルセイユ、カルカソンヌを出発した列車だった。フランス全土を、同じ時刻に同様の列車が、あらゆる方面へ縦横に走り、それらすべての列車が、3万人の病人と巡礼者たちを聖母の足元まで導き、彼方にある聖なる洞窟を目指している。そしてピエールは、その日群衆の流れが、一年のうちの他の日と同様に押し寄せていること、たった一週間とて、ルルドにひとりの巡礼者も訪れない週はないこと、フランスだけが歩き出しているのではなく、ヨーロッパ全土が、更には世界中が歩き出していること、宗教的に重要ないくつかの年には30万から50万人もの巡礼者と病人が訪れることに思いを巡らせていた。¹⁷⁾

フロマン神父は、自分が乗っている客車から想像を膨らませ、パリを同日の朝に出発した他の列車、さらには他の町からルルドへ向かう他の列車に想像を広げている。列車に乗る患者や巡礼者の悲惨な様子を思い浮かべ、いわば移動する病室として列車は描かれているのが特徴的である。もはやルルドこそが国の中心であるかのような観を呈しているのだ。

またこれに続く記述、「それらは希望を失った病人たちを乗せた移動する病院であり、苦しむ人間たちが治癒の希望を求めて押し寄せる姿だった。それはいや増す叫びを通じて、迫りくるおぞましい死の恐怖の下、群衆が殺到するなかの平穏に対する激しい希求だった」¹⁸⁾に見られるように、揺れ動く列車のなかで差し迫る死の危険に苛まれながら、病の治癒への希望を失わずに巡礼地へ向かう人びとが抱くものが、「平穏に対する激しい希求 (un furieux besoin de soulagement)」と表現されていることも注目すべきであろう。それは、寺田光徳が『獣人』の分析において指摘するように、ゾラが描こうとするものが、同作に描かれていた人間の本能に基づく「欲望 (désir)」ではなく、健康状態を喪失した人間の「欲求 (besoin)」であるということだ¹⁹⁾。動物的ともいえる、第二帝政の社会を象徴するような欲望によって破滅する人間の姿ではなく、通常の生活を取り戻そうとする人間の姿を描いているとも言える。それは第三共

和政における、失われた、あるいはこれから到来すべきユートピアへの希求なのである。ゾラはフロマン神父の視点を通じて、ひとりの特定の人物に焦点を当ててのではなく、集団・群衆として上述の人間の姿を描いているのである。

さらに第1部・第2章は、フロマン神父の回想のかたちで、その生い立ちが回想される。旅の車窓風景からの過去の想起――

今や、ポワトゥーの緑に覆われた田舎の風景が連綿と続いており、ピエール・フロマン神父は視線を外に向け、樹々が過ぎ去るのを見ていたが、彼は少しずつ見分けるのをやめていた。ひとつの鐘楼が現れ消えた。その時巡礼者たちはみな十字を切った。ポワティエに到着するのは昼の12時35分になって漸くであるに違いなかったが、嵐の重苦しい一日の次第に増していく疲れに苛まれながら、列車は走り続けていた。若い神父は、深い夢想に浸り、もはや讚美歌をゆったりとした波のうねりのようにしか聞いていなかった。²⁰⁾

この車窓風景の描写は、窓外に流れ去る緑と教会の鐘をごく短く描写しただけで、すぐにフロマン神父の過去の想起へと移ってゆく。あたかも風景描写に対する拒否のようであり、原文のフランス語においても特徴的な指示形容詞の使用などは見られず、定冠詞と不定冠詞がきわめて簡潔に使われているにすぎない。車窓風景そのものの描写よりも、車窓風景を契機とした過去の想起に重点がおかれているのである。

数ページ後の「その後、疾走する喧騒のなか、ある駅を全速力で今しがた通過したところだったが」*«Puis, comme on venait de franchir une station à toute vapeur, dans le coup de vacarme de la course»*²¹⁾に続く箇所に見られるように、ここでも過去の想起から列車に揺られる現実の時間に一瞬戻るが、フロマン神父は疾走する列車の騒音のなかで再び過去の記憶をさかのぼっている。神父の思考のなかで現実と過去が往来する様相を呈しているのだ。こうした幾度もの往還を経てこの第1部で描き出されるものこそ、主人公ピエール・フロマンの生い立ちと、彼の半生と信仰の喪失の過程なのである。

ところで第1部・第3章では、ポワティエでの停車の場面が描かれている。ここでは乗客のなかに死者が出たのだが、『ルルド』においてもこの場面が描かれている。ゾラが小説執筆に先駆けてルルドを訪れたさいの一種の旅行記*«Mon voyage»*の解説によれば²²⁾、実際にはゾラはピレネーエクスプレスに乗ってルルドに赴いたのであって、同作に描かれているようなポワティエなどの駅での

停車はなかったのである。すなわちゾラは『獣人』とは異なり、列車の移動を「*Mon voyage*」ではほとんど書きとめてはいない。にもかかわらず小説ではフロマン神父の視点を通じて車窓風景が描かれている。この風景は単に現実の風景を写し取ったものではなく、あくまでフロマン神父の内面を過去の記憶の想起とともに描き出すことを目的とした、小説内部で作用する機能だったのである。つづいて、『ルルド』第1部・第5章の末尾で、ルルドに着く直前の列車の描写を見てみよう――

列車は相変わらず雷鳴のような轟音を立てながら、その男性を運び続けていた。一方でその蒸気機関車は、おそらく到着することが嬉しく、鋭い汽笛を鳴らし、それは空気を切り裂く喜びのファンファーレとなり、静かな夜を駆け抜けていた。²³⁾

この描写の直前で列車に詰め込まれていたひとりの男性が息絶える。ここでは、主人公たちをルルドへと運ぶ乗り物は、初めは「列車 (train)」と名指され、無機質な死体移送装置としての列車、死の象徴としての列車と捉えられていた。しかしながらその直後、あたかも『獣人』のなかで見られる擬人法的な描写によって、目的地への到着を喜ぶ生命感みなぎる「蒸気機関車 (locomotive)」として対比的に描かれるのである。

また同作第5部・第5章末では、パリへ近づく車窓風景を眺めるフロマン神父の姿が描かれる²⁴⁾。ただし、ここでも馴染みある郊外の風景は、神父がルルドへの旅を思い返し、信仰心を回復できなかったことへの遺憾の念が、信仰を失いつつある19世紀後半のフランス社会の姿と重ねて描き出される。

さらにそれに続く窓外の風景描写は²⁵⁾、先に見た第1部・第2章の冒頭の記述と呼応関係にある。両描写の共通項として、窓外の田園風景や教会、十字を切る巡礼者たちの姿が注目に値する。第1部ではこれと違って特徴のなかった風景が、ここでは19世紀末の社会における信仰の欺瞞性を象徴するような風景に読み替えられている。以上の点から、『ルルド』の最終部においては、主題小説としての側面が集約された^{さま}様が見てとれよう。

同時代の鉄道の発展と知覚の変容から

先の第2節では、『獣人』から『ルルド』へと至る1890年代前半のゾラの実作において、列車の車窓から見られる風景描写にいくつかの変化が生じたこと

を確認した。では19世紀後半、フランス国内における鉄道の発達した時期、現実の社会では列車の乗客の知覚にはどのような変化が生じたのか。それを知る手立てとして、シヴェルプシュ『鉄道旅行の歴史』の以下の記述を読もう――

だが常に大惨事が起こりかねないというこの不安感、鉄道がまだ常態となっていなかった時代に、感じられたものである。19世紀の中頃に、文化的にも心理的にも、鉄道が同化されるに及び、旅行中のこの不安感は消滅する。と同時に、鉄道初期の時代を特徴づけていた「時空の抹殺」という言い回しも使われなくなる。それはもう無意味なものとなる。なぜなら、鉄道が創造し、初めは衝撃的なものとして体験された新しい地理が、そのうちに新しい第二の自然となったからである。旅行者自身も同様の経過をたどる。(旅行中の読書とか、「パノラマの見方」というような)次第に形成されてきた新しい営みや新しい処理法が、旅行の新しい技術水準に適合する、新しい設備を作り出している。そしてそれが新しい心理の層となって古い不安を被い、それを忘れさせる。不安は、鉄道に先行した輸送技術が、新技術によって代替されたために呼び覚まされたものであったが、この昔の技術に対する追憶が消えるに従い、不安も忘れ去られてゆく。²⁶⁾

同著が百貨店のなかに大通りや車窓風景などの類似性を認め、小説『ボヌール・デ・ダム百貨店』でとりわけ重要なのが「動き」だと指摘している点も注目に値する――「我々は、百貨店内の商品の並んだ光景を見ている上記のような知覚を、パノラマ的と名づけた。というのも、店内の動きは、鉄道の風景と大通りの風景に対してパノラマ的知覚を生み出した、一般の交通の動きの一部に他ならないからである」²⁷⁾。ここにゾラの小説における登場人物の視点と、19世紀における知覚の変容の問題に関する相関性が見いだせる。

またアラン・コルバン『風景と人間』の第3章「空間をめぐる行動様式」にも注目しておこう²⁸⁾。同著にはルルド巡礼の話も出てくるが、コルバンによれば、視線の力学を変え、水平方向の視野拡大を旅行者にもたらしたのが鉄道であり、この新たな科学技術によって人間の思考と行動様式が決定づけられ、速度のもたらす不安が次第に緩和されていった。この考えに従えば、『獣人』では描かれていた速度に対する恐れは、もはや『ルルド』では消失したと言えるのではあるまいか。

結 語

1890年代、ゾラの群衆に対する見方にも変容が認められる。「群衆」と題し

た記事において、彼は1893年にルルドでの数万人の巡礼者を前にして群衆に対する考え方が変わったと述べている²⁹⁾。それまでゾラは、群衆を暴力的なものと捉えていたが、ルルドでの奇跡の舞台となった場所を実際に訪れた後、群衆が奇跡のひとつの因子であり、宗教的統一に深く関わっていることに感動した様子である。その後ゾラはパリにおける群衆にも希望を見出している。こうした思考の変化もおそらくはゾラの世界認識の変容の一因であろう。黙示録的で悲観的な世界観から、福音的で肯定的なそれへの変化とも言える。

このような変化には主に以下の作品の内外での2つの要因が考えられる。まずひとつは、作品の内部での、作者の文体や登場人物の視点にかんする意識からの要請である。それは主題小説としての『ルルド』を創作するうえで、登場人物の内的な意識を前景化し、さらには語り手＝作者の代弁者としての機能を付与する必要があったためである。その際、特定の登場人物の内的焦点化による描写ではなく、小説が訴えようとするユートピア的世界への希求を提示するために、登場人物は語り手および作者の代弁者として機能するのである。もうひとつの理由としては、作品の外部、すなわちテキストを取り巻く当時の歴史的・社会的背景が影響し、列車の発展・普及に伴い、新たな輸送機関とその速度とに人間が慣れ、車窓風景に対する捉え方に変化が生じたことも、ゾラの文体的変化に関わっていたと言えるであろう。

註

- *) 本稿は「JSPS 科研費：課題番号 21K20024」の助成を受けた研究の一部である。
- 1) Voir Émile ZOLA, *Lourdes*, dans *Œuvres complètes*, édition établie sous la direction de Henri MITTERAND, Cercle du livre précieux, Paris : Fasquelle, 1968, t. VII ; *La Bête humaine*, in *Les Rougon-Macquart*, édition intégrale publiée sous la direction d'Armand LANOUX, études, notes, et variantes par Henri MITTERAND, Paris : Gallimard, coll. «Bibliothèque de la Pléiade», 5 vol., 1960-1967, t. IV.
 - 2) これは刊本の出版時期の差であるが、ジャック・ノワレによれば、両作品の執筆時期はさらに短く、2年ほどの違いしかないと考えられる——「(1894年に出版された)『三都市叢書』の第1巻と『獣人』刊行とのあいだには4年の隔たりしかない。『ルルド』の最初の素描が書かれたのは1892年の夏のことであり、この小説が『パスカル博士』が書かれてもいなかった時期に構想・準備されていたことが分かっているので、実際の時間差はさらに短い」(Jacques NOIRAY, «De *La Bête humaine* à

- Lourdes*, ou un train peut en cacher un autre», in *La Bête humaine : texte et explications. Actes du colloque de Glasgow*, réunis et édités par Geoff WOOLLEN, Glasgow : University of Glasgow, French and German publications, 1990, p. 209)。
- 3) Voir *ibid.*, pp. 209-224.
 - 4) Voir *ibid.*, p. 213.
 - 5) Voir *ibid.*, p. 214.
 - 6) またノワレによれば、これら両作品は、カストロフィーと奇跡の表裏の関係を通じて結びついている。いずれも「理性の夜」を体現する作品であるが、『獣人』は「肉体の夜」を、『ルルド』は「信仰の夜」を示している (voir *ibid.*, pp. 215-216)。
 - 7) Voir David BAGULEY, «*Les Trois Ville* : “Le Voyage du Pèlerin” de Zola», in *Il Terzo Zola. Emile Zola dopo I «Rougon-Macquart»*, Atti del Convegno Internazionale (Napoli - Salerno 27-30 maggio 1987), a cura di Gian Carlo MENICHELLI con la collaborazione di Valeria DE GREGORIO CIRILLO, Napoli : Istituto Universitario Orientale, 1990, p. 39.
 - 8) Voir *ibid.*, pp. 37-55.
 - 9) Voir *ibid.*, p. 41 ; Clive THOMSON, «Une typologie du discours idéologique dans *Les Trois Villes*», *Les Cahiers Naturalistes*, n° 54, 1980, pp. 96-105.
 - 10) Voir Philippe HAMON, *Le Personnel du roman. Le système des personnages dans Les Rougon-Macquart d'Émile Zola*, Genève : Droz, 1983.
 - 11) Voir Clive THOMSON, *ibid.*, p. 103.
 - 12) Voir «*Les Trois Ville* : “Le Voyage du Pèlerin” de Zola», *op. cit.*, p. 43.
 - 13) Voir *ibid.*, p. 45.
 - 14) *La Bête humaine*, *op. cit.*, pp. 1132-1133. 以下『獣人』からの引用にかんしては、すべて既訳 (寺田光徳訳・解説, 『獣人』, 藤原書店, 2004年) を参照したうえでの拙訳。
 - 15) *Ibid.*, pp. 1229-1230.
 - 16) Voir *La Fabrique des Rougon-Macquart*, édition des dossiers préparatoires, publiés par Colette BECKER, Paris : Honoré Champion, 2003-, t. VII-2, pp. 1302-1304.
 - 17) *Lourdes*, *op. cit.*, p. 34. 以下『ルルド』からの引用にかんしては、すべて拙訳。
 - 18) *Ibid.*, p. 35.
 - 19) 寺田光徳はその著書『欲望する機械』の冒頭「はじめに」において、フロイト以前に無意識の存在を感知していたゾラについて考察している。それは欲望を無意識に基づくものであり、無意識をオイディプス・コンプレックスという家族幻想に矮小化していたフロイトとはまた異なり、20世紀のドゥルーズ=ガタリによって提起された「欲望」(désir) と「欲求」(besoin) との区別のように、無意識=精神分析という桎梏を免れて、ドゥルーズ=ガタリと同様の立場に見なせるものである。ただしゾラ自身は明確に「欲望」と「欲求」を峻別して使用しているわけではないが、フロイト的な無意識に基づく欲望を捉える一方で、欠如を充足させるようないわば

欲求的な理解も示している。欲望の対象は、欠如を前提とするものでは全くないのに対して、欲求は欠如に基づくものである（寺田光徳『欲望する機械』、藤原書店、2013年、4頁）。

- 20) *Lourdes, op. cit.*, p. 35.
- 21) *Ibid.*, p. 38.
- 22) Voir Émile ZOLA, « Mon voyage », in *Œuvres complètes, op. cit.*, p. 404.
- 23) *Lourdes, op. cit.*, p. 95.
- 24) 「その時、ピエールは深い夢境に浸った。彼の眼差しは、平野へと向けられており、今やそこには陽が差していたのだが、その景色が絶えず逃れ去ることで彼の思考が揺り動かされるかのような感じだった。車輪の唸りで彼の頭はくらくらしており、ついにはこの広い郊外の馴染みある水平方向の広がりを、もはやはっきりと見分けられなくなっていた。彼は以前それをよく知っていたのだが。まだプレティニーか、まだジュヴィジーか、あと1時間半もすればようやくパリだ。この長い旅もついに終わる！」 (*ibid.*, n pp. 394-395)。
- 25) 「蒸気を巻き上げながら列車はある村を通過した。そしてピエールは、大きなリングの木々の中にたたずむ教会に気づいた。客車の巡礼者たちはみな十字を切った。しかし彼は今やある不安に侵され、いくつものためらいが彼の夢境を不安なものにしていた。人間の苦しみに関するこの宗教、苦しみによる贖いは、まだひとつの幻想であり、苦しみと不幸が絶えず増すばかりではないのか？ そうした迷信を生かしたままにしておくことは卑劣で危険なことなのだ。それを容認し、受け入れることは、病んだ世紀を永遠に何度も繰り返すことなのだ」 (*ibid.*, pp. 395-396)。
- 26) W・シヴェルブシュ『鉄道旅行の歴史』、法政大学出版局、1982年、166頁。
- 27) 同上、240頁。
- 28) アラン・コルバン『風景と人間』（小倉孝誠訳）、藤原書店、2002年。
- 29) Voir Émile ZOLA, « La foule », in *Œuvres complètes*, sous la direction de Henri MITTERAND, Paris : Nouveau Monde Éditions, 2002-2010, 21 vol., t. 15, pp. 696-698.