

## 鉄道小説としてのゾラの『獣人』

寺 田 光 徳

表題のように、ゾラの『獣人』(一八九〇年刊)を鉄道小説というのはいかにもトートロジーである。なぜならゾラ自身がこの小説について、鉄道を主題とした物語にすると最初から言明しているからだ(後出九四頁参照)。ところで今や鉄道はわたしたちにとってきわめてありふれたものになり、鉄道を見てもとくにこれについて注意を喚起しないほどわたしたちの日常生活に溶けこんでいる。だが十九世紀は鉄道の時代と称され、鉄道は時代を先頭になつて牽引していた、文明の紛れもない覇者であつた。『エミール・ゾラ辞典』(Lafont, 1993)の「印刷部数(tirage)」の項を開くと、『獣人』は文庫本としては一九五三年三月に出版され(『ルーゴン・マッカール』叢書全二〇巻中ではもっとも早い)、一九七二年までの通算印刷部数はゾラの文庫版作品二作中第四位、一九九三年現在では通算一三〇万部で、『ジェルミナル』、『居酒屋』について第三位の地位をしめる。出版時よりも近年になっていっそう高くなった人気の秘密は、『獣人』が殺人事件を中心にスリルとサスペンスに満ちた推理小説仕立ての物語であるため、一般の人

が手にとりやすいことに由来するだろう。このように時代が移るとともに、作品の評価も、評価の内容も変わってくることは自明の理である。『獣人』の出版当時は、ゾラの意図どおりに、初めて大々的に鉄道をとりあげた小説として、読者の評価を受けたことである。わたしたちがここで企てようとしているのは、現在のわたしたちの日常意識では見慣れた背景のなかへ遠のいてしまった鉄道を、当時の人々の眼をとおして復権し、そのうえで『獣人』を再評価しようということである。

### 鉄道時代の心性

いまさら多弁を費やす必要のないことがもしれないが、ルイ・シュヴァリエが十九世紀前半の犯罪に関して『労働階級と危険な階級』を書いたとき、歴史家にとって文学は「かけがいのないもの」と位置づけた。なぜなら、歴史家が数量的資料に基づいて記述をするに際して、とりわけその種の統計資料には痕跡をとどめ



ていない時代の意識にかかわる場合には、文学的資料というのは、歴史家が陥りがちな抽象的で不正確な記述という欠陥を補正してくれる、こよなく貴重な価値を有するものであるからだ<sup>3)</sup>。

「第二帝政下の一家族の自然と社会の歴史」という副題からして、ゾラの『ルーゴン＝マッカルル叢書』は、シュヴァリエのような歴史家にとって、第一級の文学的資料であることは間違いない。ところがシュヴァリエは上述の著作で犯罪を取り扱っているため、バルザックの『人間喜劇』、ユーゴーの『レ・ミゼラブル』などと対照的に、ゾラの当の叢書は彼から不評を買った<sup>3)</sup>。ゾラの叢書の二〇の小説に頻出する犯罪は、犯罪の記述に関して歴史家が依拠しなければならぬ同時代の人口学的構造を反映している、<sup>3)</sup>とは言いがたいからである。ゾラは叢書を書くに際して、当時の犯罪に関する統計資料を顧慮することなく、犯罪の因つてきたるところを、もっぱらルーゴン＝マッカルル家の遺伝的特質に求めたからである。

このように犯罪に関しては、シュヴァリエの歴史研究の眼鏡にかなうことはなかったが、その彼自身が認めるとおり、他のさまざまな社会的な論点に関してなら、ゾラの『ルーゴン＝マッカルル叢書』は、歴史学者たちが、一見無意味な古文書や空疎な統計に関する研究をほったらかし、ほとんどの場合、自己の作業の第一の素材として借りてくることで満足する<sup>3)</sup>ような、もっとも重要な文学的資料の一角を依然として構成していることは言うまでもない。

ところでシュヴァリエは、文学資料に関して歴史家に対する価値の観点だけから語っているわけではない。作家の作品が統計的



資料を反映しながら、しかも統計的な手法では到達することのできない具体的に現実的な世界を表現しているとき、文学に対する歴史的な評価は、文学研究に対しても互恵的なかたちで有効にはたらく。つまりこのような歴史研究の観点に立つことによって、文学の「源泉に関する伝統的な研究」……<sup>3)</sup>が顧慮することのない、疑いの余地のない数字という証拠と事実との突き合わせによつて明らかにされる記述の正当性<sup>3)</sup>が示され、また「文学研究から本来期待できる総合的結論のみならず、時にこれらの作品をして社会に関する叙述のモデルとする所以であるところゆ……」作者の関心の特徴や、さらには技術の特徴を発見する<sup>3)</sup>ことができるなら、それがひいては文学研究にとっては重大な作品の再評価につながっていくからである。

わたしたちがこれから議論をしていこうとしているゾラの『獣人』について、作者のゾラ自らが、小説執筆のための準備文書『素描』中で、次のように主題を明らかにしている。

第一はエティエンヌ「註」参照にみられる犯罪遺伝の研究、次に予審に関する司法界の研究がある。最後に鉄道運営が、幹線の詩が、会社の様子を加えて描かれる。これらが三つの目的である<sup>3)</sup>。

これら三つの主題のうちで鉄道は、現代のわたしたちが想像の及ばないほどに、時代の刻印をもつともはなやかにとどめていただろう。そのことを証すのに例えば同時代のこんな文を掲げること





ができる。

鉄道！このことばはなんと魔術的な響きをもち、栄光に包まれてどんなに光輝していることか。それはわたしたちの眼には文明と、進歩と、友愛の同義語として映るのだ。<sup>6)</sup>

ところで、これが由緒ある『十九世紀ラルース大辞典』の「鉄道」という項目で、三五頁にも及ぶ長大な説明の冒頭に掲げられている文だと聞けば、当時の人々の心性（mentality）に与えた鉄道の影響力の大きさに、わたしたちはまたいつそう驚きの眼をみはらざるをえないだろう。

ここまでシュヴァリエから始めて『獣人』の鉄道の主題までたどってきたが、それはひとえに今後の議論の行方を指し示すためである。すなわち、わたしたちがこれから取り組むべき課題は、鉄道がどれほど十九世紀人の生活に革命的な影響を及ぼしたか、「文明と、進歩と、友愛の同義語」として称えられた鉄道が、ゾラの手になる第二帝政下の十九世紀人の心性にどのように現れているか、それから『獣人』に対する評価には鉄道に対する歴史的な理解がいかに不可欠の前提になってくるか、ということになる。

## 鉄道小史

鉄道は十九世紀の偉大な発明である。それが文明や十九世紀人にとってどんなに革命的で画期的な役割をはたしたかをいくぶん

なりとも理解するために、鉄道のたどってきた発展経過をすこし知っておくのも無駄にはなるまい。ジュリアン・ブシュの鉄道に関する二部作『ヨーロッパの鉄道の誕生 一八〇〇—一八五〇』と『ヨーロッパの鉄道の黄金時代 一八五〇—一九〇〇』<sup>7)</sup>、および『十九世紀ラルース大辞典』などに基づいて、『獣人』の時代に至るまでの鉄道の歴史をフランスを中心に簡単に触れておこう。

鉄道は鉄の軌道上を走る蒸気機関車の開発によって、初めて近代的な形態を整えることになる。産業革命の先進国で鉄道の歴史をリードするイギリスにおいて、世界最初の蒸気機関車が石炭を運ぶために十六キロメートルの軌道を走ったのは一八〇四年二月のことであった。だが営業に耐えうる本格的な蒸気機関車の開発は、一八二五年九月のあのジョージ・ステイーブンソン（1781—1825）の手になる「ロコモーション」号まで待たなければならぬ。一八三〇年九月には、貿易港リヴァプールと工業都市マンチエスター間に、工業製品的大量輸送を目的とした鉄道路線が開通した。

当初鉄道の主たる輸送対象は貨物であったが、徐々に旅客にも対象がひろげられてゆく。一八四一年にロンドン—ブライトン間の八〇キロメートルを走る路線が開通した。ブライトンというのは、ロンドンの南方にあつて十八世紀末からイギリス王ジョージ四世（1762—1830）の夏の保養地として一躍脚光を浴びるようになったリゾート地にほかならない。つまりこの頃になると、もっぱら旅客を対象にした鉄道路線が出現してきたということである。

リヨン地方の二大都市リヨンとサン＝テチエンヌ間にある二つ





の町リーヴッド<sup>①</sup>ジエとジヴォールを結んで、一八三〇年にフランスでは最初の蒸気機関が牽引する鉄道が開通したときも、イギリスと事情は同じで、リーヴッド<sup>②</sup>ジエから産出される石炭を運搬することが主要な目的であった。フランスでは、七月王政府の無理解もあつて、鉄道建設はなかなか進展しなかったが、一八三七年八月にパリとその西方郊外にあるサン<sup>③</sup>ジェルマン間に旅客輸送を目的とした路線がやっと開通する。パリの終着駅は最初マドレーヌ広場とする予定であつたが、町の中心を避けるべきだという意見に押されてサン<sup>④</sup>ラザールに定められた。総延長十六キロメートル、一日十五本の列車が往復し、平均時速三七キロメートルで、パリ<sup>⑤</sup>サン<sup>⑥</sup>ジェルマン間を二六分で結んだ。料金は一等二フラン、二等一・五フラン、三等一フランであつた。<sup>⑧</sup>

『獣人』の舞台となるのは、英仏海峡に面するノルマンディー地方の港町ル・アーヴルとパリの間を結ぶ西部鉄道なので、この後はこの路線を中心に歴史を追つておこう。

フランスの鉄道開発はもちろん首都パリを中心に行われる。先のパリ<sup>⑨</sup>サン<sup>⑩</sup>ジェルマン間に続いて、一八三九年八月にはパリ(サン<sup>⑪</sup>ラザール)<sup>⑫</sup>ヴェルサイユ右岸線、一八四〇年九月パリ(モンパルナス)<sup>⑬</sup>ヴェルサイユ左岸線が完成。一八四三年五月にはもうパリからルーアンに鉄道で行くことができるようになった。ルーアンはパリと大西洋を結ぶセーヌ川沿いの昔からの要衝で、パリから西部鉄道で一三八キロメートルのところに位置し、ノルマンディー地方の中心都市であることは言うまでもない。パリ<sup>⑭</sup>ルーアン間は、同じ年に鉄道でパリと連絡がついたオルレア<sup>⑮</sup>ンとともに営業収益のよい路線となり、後のフランスの鉄道網を

拡大していくための有力な論拠となつた。そうして一八四七年三月にルーアン<sup>⑯</sup>ル・アーヴル間八九キロメートルの路線が開通して、西部鉄道会社の幹線が完成をみるにいたつた。

フランスの鉄道の大部分を担つていたのは、政府から営業独占権を認められた北部、西部、パリ<sup>⑰</sup>オルレアン、南フランス、パリ<sup>⑱</sup>リヨン<sup>⑲</sup>地中海略称P.L.M.および東部の六大鉄道会社で、この形態は第二次世界大戦前の一九三七年まで続く。しかしこの六大会社の営業路線図の拡大する様子を見ると、西部と北部鉄道の管轄する地方が時期的にもっとも早くパリと結ばれている。一八五〇年現在ではパリからリヨン、言うまでもなくその先のマルセーユ、それからボルドーへは直接鉄道で行くことは不可能であつたのに対して、アミアン経由でリール、それから英仏海峡に面している主要な都市カレー、ブローニユ、ディエップ、もちろんル・アーヴルなどへは軒並み直接乗り入れることが可能で、その前の一八四六年にはノール県ヴァランシエヌ経由でベルギーのブリュッセルまで往来可能になつていた。

ところでパリといち早く結ばれた都市をみるとすこし不思議な気がする。それは、ノール炭田地帯を控えた北部の工業都市や当時からマルセーユに続くフランス第二の港湾都市として栄えていたル・アーヴルを除けば、英仏海峡に面したカレー、ブローニユ、ディエップがリヨンやボルドーなどの大都市に先んじてパリと連絡を早急につけなければならぬほど重要な都市であるのか、おおいに疑問を感じるからである。なるほどグランドツアーというイギリスの上流階級の子弟がフランス・イタリアをめぐる周遊旅行など、英国人がヨーロッパ大陸に渡るときの入り口とし





て、カレーやブローニュは十八世紀から有名であった。しかし英仏海峡を渡る人たちの数はイギリスと大陸の双方合計でも一八三〇年代末で一〇万人というから、<sup>(10)</sup> 外国人旅客のための中継地として鉄道を緊急に敷設しなければならないほどの必要があるとは考えられない。ディエップにしても、牡蛎を中心とする海産物で有名でパリで消費する魚介の相当部分を供給していたが、他の都市の先陣を切って鉄道路線を引いてくるほど貨物量があるとはとうてい考えられない。そこで思い当たるのが、イギリスのブライトンと同じで、これらの都市はいずれもフランスでもっとも早くから海水浴場として開けたという点である。



ブローニュはすでに十八世紀末から海水浴施設を備えていたが、それに対してディエップは、海水浴場を中心とする夏のリゾート地として一八二二年に本格的な開発が手がけられる。<sup>(11)</sup> アラン・コルバンによると、王政復古期の王シャルル十世の第二子ベリ公の夫人マリー＝カロリーヌ(1798-1870)が、夫の死後一八二四年以来毎年夏になるとディエップに滞在して、夏の海浜リゾート地ブームの火つけ役になった。それから後の一八二〇—一八三〇年代には、大西洋を臨む海岸に次々と海水浴場が開かれていった。<sup>(12)</sup> とくにル・アーヴルのセーヌ河口から南方に延びてコタンタン半島にいたるカルヴァドス県の海岸線には、名高い海浜リゾート地が点々と続く。なかでもトゥルーヴィルは七月王政の末期から人気が高く、<sup>(13)</sup> また一八六〇年になるとナポレオン三世の異父弟であるモルニエ公(1811-1865)は、ドゥヴィルの総合開発を試みて、優雅なリゾート地としての評判を得させることに成功した。



西部鉄道会社の幹線終着駅ル・アーヴルとディエップ周辺の大西洋沿岸には、今述べたような名だたるリゾート地がひしめいている。そのため一八四八年からはこうした海辺の行楽地に向かう旅客を当て込んで「行楽列車」(train de plaisir)がパリ―ディエップ間に定期運行を開始している。パリからディエップまでは鉄道で二〇一キロメートル、何事もなければ所用時間は七―八時間だ。深夜前にパリをたてば翌朝の六時頃にはディエップに到着できる。丸一日海を見て過ごせるではないか。<sup>(14)</sup>

その後第二帝政期のナポレオン三世は、長い亡命生活中に目の当たりにしたイギリスの発展ぶりに触発されて、鉄道敷設を積極的に推進する。一八五〇年にはまだ三〇〇キロメートルに過ぎなかった営業キロ数は、二〇年後の一八七〇年には五倍以上の一七七〇〇キロにおよぶ。第三共和政期の一八七六年には、フランスは二万二八三七キロを完成させて、ドイツ(二万七〇〇〇キロ)、イギリス(二万六〇〇〇キロ)に肩を並べる域に達した。

ゾラは隔週誌『ルヴュ・イリュストレ』における前作『夢』の連載を一八八八年一〇月十五日号で終えているので、『獣人』の執筆はその前後の時期に始まると見なしてよいだろう。それから少し遡る一八八五年十二月三十一日現在のフランスの鉄道営業距離は、『十九世紀ラールス大辞典』(第二補遺)によると、三万二四九一キロメートルに達している。この数字は現在のフランス国有鉄道の営業距離にほぼ等しく、したがって、メダンのゾラの館を揺るがして今でも走っている列車と同じように、フランス全国に張り巡らされた現在の鉄道網が、『獣人』執筆時の彼の念頭にすでに存在していたことになる。



以上のような歴史的背景を前提において、次は鉄道に対して十九世紀人が示す心性をわたしたちの対象とする小説そのものから探っておこう。

### 鉄道の象徴する文明、進歩、友愛

『獣人』の物語の時期は、執筆時から遡ること二〇年、一八六九年二月から普仏戦争開戦の一八七〇年七月の間に設定されている。当時の人々にまずどのように鉄道が映っていたのかは『十九世紀ラールス大辞典』の文によってすでに紹介してしてきた「九五頁を見よ」。ここでは「文明と、進歩と、友愛」であった。鉄道が文明や進歩を象徴するというのは、ソラ自身のことばを待つまでもなく、わたしたちには理解しやすい。なぜなら人や貨物の輸送は、蒸気機関に牽引される鉄道の誕生まで、歴史の誕生からこの方、人間や動物の筋力だけがずっと頼りで、大きな変化を体験することはなかった。だがそれが蒸気機関が動力として開発されてからというもの、人や動物の筋力では想像もおよばない大量の旅客と貨物が、信じがたいほどの距離を越えて、しかも人がだれも味わったことのない速さで運んでいけるからである。それでは三番目の友愛(fraternité)といつのはどういふことだろう。

人や貨物を輸送するとき、そこには必ず出発点と終着点がある。輸送をもつひとつ別の観点からみるなら、それはこの二つの地点を、それからそこにいる人々を結んで、連絡をつけることである。もつとも単純なコミュニケーションなら二地点だけだが、人間の経済活動が活発になれば、もちろんだれもがそれだけでおさまるはずはない。そこで輸送のネットワーク化がはかられる。

かくして輸送(transport)は、連絡(communication)・交際(commerce)の、交通・流通・循環(circulation)の同義語となる。『獣人』の執筆時にはもう現在と同じ鉄道網がフランス全土に張り巡らされている、とすでに指摘した。しかしそうした状況はフランス一国にとどまるものではない。一八四三年にベルギーのリエージュとドイツのケルンで国境を越えて鉄道が結ばれてから、翌年にはフランスのミユルーズとスイスのバーゼルの間にも鉄道が敷設され、一八四六年にはパリとベルギー、ブリュッセル間の往来が可能になっていた<sup>66</sup>。それから『獣人』執筆時より七八年先立つ一八八二年になると、パリ―ウイーン間に直行列車が通る。翌一八八三年には、今でもパリ東駅とルーマニアのブカレストの間を走り続けている、あの名高い「オリエント」エクスプレス<sup>67</sup>が運転を開始したのである。

交通連絡網は大陸内部の鉄道に限られない。英仏海峡をはさんだイギリスとは早くから行き来が盛んで、そのため大西洋沿岸の港町が交通の要衝として栄えたことはすでに述べた。さらに一八六一年に大西洋汽船会社(Compagnie générale transatlantique)が設立されたのは、ル・アーヴルとニュー・ヨークの間に定期航路を開設するためであつた<sup>68</sup>。こうして鉄道と船舶の開発・発達によって、だれにとつても、文字どおり世界はひとつに結ばれたのである。

鉄道が家のそばを通っているというだけで、人里離れた片田舎にひっそりと暮らすファジーおばさんの想いすら、世界を展望している。



世界中の人々がここを通っていた。フランス人ばかりではなく、外国人も、それもあるか遠い国から来た人もいるはずだった。今ではだれも自分のところできつとしていているわけにはいかないし、それに、世界はやがてひとつになるというではないか。それが進歩（progrès）であつた。みんなが兄弟（frères）になつて、一緒に手を取りあつて理想郷へ向かつていへ。〔II, p.103<sup>29</sup>〕

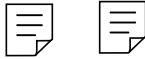
鉄道を、さらにその先船を介して、世界のどこにでも行くことができるということは、逆に見知らぬ世界の果てからもやって来ることができるということを意味する。そこで先の友愛の問題に帰ろう。ここにいたれば、世界をこのように交流させてくれる鉄道に対して、文明と進歩と並んで友愛という語を同義語として冠することには、なんの異論もさしはさめないであろう。

ところで世界と連絡している鉄道という意味を改めて意識してみると、ゾラが『獣人』の舞台を当初はディエップ―パリ間で構想し、その後ディエップからル・アーヴルに変更したことについては<sup>20</sup>、西部鉄道会社の大動脈がパリ―ル・アーヴル間にあり、大量輸送を喚起するにはル・アーヴルとパリを結ぶ方が適當であるとする<sup>21</sup>、ミットランの理由以上に必然性を感じることができるだろう。

ディエップについては先に述べたが「九六頁を見よ」――一八六〇年代半ば当時で人口は二万人に満たなかった。人口からすればフランスのどこにもあるような中規模都市というところだ。それに対してル・アーヴルの同時期の人口は七万五〇〇〇人、

すでにフランスで屈指の都市で、マルセーユに次ぐフランス第二の貿易港として栄えていた。一八七〇年頃にはフランスの貿易高全体の四から五分の一を占める。ニュー・ヨークとの定期航路が開かれる前から貨物船、客船の定期便で世界の港と結ばれ、フランスの経済活動が隆盛になるとともに、首都との近さや世界貿易のもつとも活発な舞台であつた大西洋に面していることで、さらに急成長を続けていた。ル・アーヴルについて『十九世紀ラルース』をのぞいてみると、他の都市にはみられない目を惹く個所がある。それはアメリカ移民がチャーター船の重要な部分を占め、移民は年間一万一〇〇〇人におよぶという記述だ。一八八〇年にはル・アーヴルから三万八六七人の移民が出港しているが、そのうちフランス人は二六四五人に過ぎない。移民の大部分は外国人ということになるが、ともかくフランス人にとってル・アーヴルというのは新世界アメリカとの出入口の代名詞であつたことは間違いない。

『獣人』でも、主人公ジャックの友人がアメリカで一旗揚げようと、彼の運転する機関車に乗ってル・アーヴルにやってくる（九章）。心機一転新たな人生を生き直そうとしたら、それにはまずル・アーヴルからアメリカに渡ることだ、とどれだけ多くのフランス人が当時考えたことだろう。ジャックとセヴリーもそうしたフランス人の例に洩れない。セヴリーが夫ルボーとの耐えがたい生活から抜けでて、ジャックと二人での新生活をしたいと夢見るとき、即座に彼女の念頭に浮かぶのも、やはりル・アーヴルから船に乗ってアメリカに向かうことである。



ルボーは事故で死に、彼女はジャックと連れだってアメリカへ出発する。しかも、二人は結婚している。すでにクロワ「ド」モーフラを売り払い、全財産を現金化した。背後に、なんの不安の種も残していない。祖国を離れるのは、互いに腕をとり合って生まれ変わるためだ。向こうへ行きさえすれば、いま忘れてしまいたいことはすべて消え失せ、新しい人生がはじまることは間違いないだろう。一度過ちを犯していたから、今度は初めから幸福をつかむことだってできるだろう。彼の方はきつとなにか仕事を見つけるだろうし、自分もなにかやってみよう。財産も、たぶん子どもでもできるだろう。仕事と幸福との新生活が始まるのだ。〔IX, p.1232〕

### 鉄道のもたらす幸福と不幸

ジャックとセヴリーヌにとって、あるいは現状を打開しようとしているフランス人にとって、鉄道はアメリカへの出入口ル・アーヴルにつながっているという意味で、不確かだがそれでも幸福への糸口となるようにみえた。それに対して現在の生活に満足し、鉄道のもたらす幸福をそのまま享受できるフランス人だっているだろう。

八章で殺害衝動を抑えきれないでサン＝ラザール駅をうつろくジャックに狙われた若い女性がいた。彼女は生きるのが楽しく、幸福に満ち溢れていた。だれかれなしに自分の幸せを語りたくて、乗り合わせた老婦人に問われるがままに楽しいヴァカンスの日々をこう披露する。

「夏は海へいらした？」老婦人がたずねた。

「ええ、ブルターニュへ六週間ほど。片田舎でしたけど、天国でした。それから、九月は、ポワトゥーの舅のところへまいました。大きな山をもっていますの」

「それでこの冬は南仏の方にお越しになる予定なんでしょう？」

「ええ、この一月」十五日頃にカンヌへ行くことになっています……。家は借りてあります。かわいらしい庭があつて、海がすぐまえなんです。「……」あたしたちはふたりとも寒がりではないんですけど、すてきですものね、お陽さま……。三月に帰ってくるつもりです。「……」ほんとに毎日がお祭ですわ。〔VIII, pp.1211-1212〕

大西洋沿岸のリゾート地は海水浴を中心に夏にぎわう。だがヴァカンスの旅行は夏だけと限らなくなってきた。この女性がカンヌに行くのは冬のことで、早くも避寒地としてカンヌは知られ始めていた。地中海屈指のリゾート地である高名なニースは、イタリア統一前にはピエモンテ領で、ナポレオン三世が一八六〇年にフランスに併合することに成功した。その頃からとくにイギリス、ドイツ、オーストリア、ロシアなどの国外の貴族たちに評判で、一八八七年には二万二〇〇〇人が数カ月を渡る滞在をしていたという<sup>22</sup>。穏やかな気候とピトレスクな景観に満ち、避寒地として最適なコート・ダジュールの評判は、ニース以外の近隣の諸都市にもすぐ広がり、カンヌも例外ではなかった。とりわけ一八六三年四月にレ・ザルクとヴァンスの間に鉄道が開通して、マル

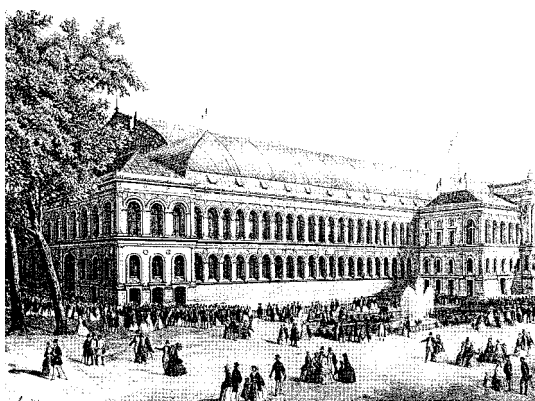




セーユからも列車で行けるようになる、上流の人々に限らず一般の行楽客も多数押し寄せるようになる。ゾラの描いた若い婦人が一年中ヴァカンスを楽しむことができるのも、鉄道網がいたるところに張り巡らされて、列車に乗りさえすればどこにも容易に行けるようになったからである。

鉄道のもたらす幸福を享受できるのは、今の若い婦人のように境遇に恵まれた人たちだけではない。イギリスでもっとも広範な人々が、行楽のために鉄道がいかに有用かを最初に身でもって知ったのは、一八五一年のロンドン万国博覧会のときであつた。またそつした一般

図1 一八五五年万国博会場の産業会館



の機運をめざとく見抜いて、新しい事業を起こすものも出てきた。それが観光業の生みの親トーマス・クック（1808-1892）である。第一回万国博を自らの事業の飛躍的発展の好機と捉えて、彼はハイド・パークのクリスタル・パレスを訪れた六〇〇万人の観客のうち十六万五〇〇〇人をツアー客として組織することに成

功した。『獣人』の物語の時期までにフランスでは一八五五年五月と一八六七年四月の二回パリで万国博が開かれ、それぞれ五〇〇

万人と六八〇万人の観客を集めている。西部鉄道もまた、この二回の万国博のために、もっとも有効な集客手段となつてフル稼働し、鉄道の利便性と鉄道を利用した行楽の楽しさを人々に植え付けることに成功したにちがいない。

万国博の成功に気をよくしたのである、『獣人』の舞台となつてゐるル・アーヴルでは一八六八年八月に国際海洋博覧会も開かれてゐる。それから『獣人』中で一八六九年二月にグランモラン元裁判長の殺害現場となつてしまつたパリ、サン・ラザール駅発午後六時三〇分ル・アーヴル着午後十一時〇五分の急行列車も含めて、当日夜の何本かのル・アーヴル行きの列車は満員だつた。明日の日曜日に、船の浸水式が予定されていた（『H』p.1035）からだ。

このように、鉄道のおかげですこし前なら一部の特権階層だけに許されていた旅行の楽しさが一般の人々にも手軽に味わえるようになり、鉄道を中心とした交通のネットワークが世界中に張り巡らされて世界が一体になるのだとしたら、だれしもが手放して喜ぶだろう。だがどんなものにも影の部分はあり、ゾラの眼も鉄道にそれを見抜いている。

人里離れたクロワッド・モーフラにひっそりと暮らしていても、世界的な視野をもてたファジーおばさんであつたが「九八頁を見よ、眼の前を毎日通つていく世界中の人々といつても、彼ら乗客は、彼女がすぐそばにゐること、夫から殺されかけていることなどつゆ知らず、彼女が殺されて死骸となつても、何も知らずに相変わらず走り続けるだろうことを思つて悲しくなる」（『H』

p.1032」単に目の前を走って行くにすぎない乗客だけではない。七章で雪のため立往生した列車の客が、野原の一軒家のフアジーおばさんの家に難を避けて集まったときでも、娘のフローラにとつては「異なった人種の、見知らぬ土地の住人が、不意にやってきて、彼女の家の台所に、思いもかけない衣服や風俗や考えをもたらしたようなものだった」[p.1178]。要するに鉄道によって世界中の人々と交流するとか、世界は友愛に満ちて一体となるという幻想も、「群衆(foule)」のもつ、どこまでも「未知で(inconnu)」「無名な(anonyme)」性格のなかにもろくも壊れていく」[X, pp.1264-1265]。なかでもフアジーおばさんのことでは、小説全編のテーマを言い当てているようで辛辣である。

「まったくすばらしい発明で、文句のつけようがないね。あの早さだもの。みんな利口になってくよ……。でも、野獣(bêtes sauvages)はいつまでたっても野獣さ。もっとすばらしい機械が発明されても同じこと、一枚はがせば、やつぱり野獣は生きているんだよ。」[II, p.1032]

フアジーおばさんにとつて「野獣」というのは、彼女の不幸の元凶である夫ミザールを指してのことだが、このように文明や進歩の代名詞としての鉄道が登場しても、大昔から相も変わらぬ不幸の種が存続しているという状況は小説全体に普遍化できる。いやむしろこの不幸は、鉄道のためにいっそう増幅する可能性だつてある。そのとき鉄道は先ほどとは一転して不幸を運ぶもの、危険に導くものと化す。

西部鉄道はル・アーヴルとパリのサン＝ラザールを結んでいた。当時の人々の、それからわたしたちのこれまでの関心は、二つの終着駅に、さらに一方のル・アーヴルの先にある幸福への糸口アメリカに向いていた。では他方の終着地パリの先には、ル・アーヴルにとつてのアメリカに匹敵するものがないだろうか。

「パリへ着くと、別の列車が待つていて、彼ら兵士たちはすぐライン方面へ運ばれていくのだった」[XII, p.1328]。時局は切迫している。なぜなら話は一八七〇年七月のことで、プロシアに対してナポレオン三世が宣戦布告をしたからだ。

列車はいま、ボルベックからモットヴィルへかけての大地を全速力で走っていた。この列車は、給水のために指定の駅に停まるだけで、パリへ直行するはずだった。十八両連結の長大な列車は、人間という家畜(bétail)を満載して、たえず轟音を響かせながら、暗い野原を横切っていた。これらの人間は屠殺場(massacre)へと運ばれていくのだった。それなのに彼らは声をかぎりに歌っていた。彼らのがなりたてる声は、車輪の轟きを圧するほど大きかった。[XII, p.1329]

パリの先には屠殺場で家畜を大量虐殺するようなラインの戦場が待つている。このとき鉄道は、人々を災厄へと導く道でなくなてなである。もちろん開戦が告げられたばかりで、車上で戦意を鼓舞するために声を限りに歌う兵士たちは、フランスの勝利を確信して、この先どのような結果が待つていのか知るよしもない。



だがこのわずか二カ月後、ナポレオン三世がスタンでプロシヤ軍の捕虜になることによって、普仏戦争がフランスのまったく惨めな敗戦で終わったことを歴史はわたしたちに教えている。敗戦から二〇年たつて物語を書き進めるゾラの眼に、パリからその先のライン地方をのぞむとき、西部鉄道は人々を大量に屠殺される家畜に変えて、フランス人全体を不幸のどん底へと導くことになった媒体以外のなものとも映らなかつたであらう<sup>(24)</sup>。

### 鉄道小説

前章では鉄道が十九世紀の人々の心性にどのようにかわつていたかを見てきた。それは、わたしたちのようなはるか後世の読者が『獣人』を読むに際して、小説の背景に暗黙の前提としてある十九世紀の人々の心性をまず想起しておかないと、小説の理解や評価に重大な過誤を生じる恐れがあるからだ。ところでゾラの方では同じ十九世紀人としてそのような心性を共有しているのだから、それらが必要とするわたしたち読者が、シュヴァリエに教えられた歴史的な見方を頼りに、『獣人』のテキストやそれと同時に期の資料をとおして当時の心性を再構成したということになる。つまり前章でわたしたちの目指したものは、ゾラのテキストそのものであるよりも、その向こう側にある時代の心性であつた。とすれば、同時代の心性に対する理解の深淺を別にすると、十九世紀の心性はなにもゾラを通さなくとも復元できるわけだ。だがわたしたちにとってはなにもゾラの『獣人』こそが問題である。作品をとり越してその向こう側に焦点を当ててきた前章から、

この章では作品そのものに視線を集中しよう。

『獣人』がゾラの言うように鉄道を主題とする物語であると言うためには、物語とどう鉄道が絡んでいるかをまず見ておかねければならない。理想をあらかじめ言う、鉄道が物語の展開にとつて不可欠の要素だと示しうるなら、そこでわたしたちは『獣人』を申し分のない鉄道小説だと晴れて公言できることになる。

### アニミズムから象徴へ

絵画を別にして、ゾラのように大々的に主題に掲げたわけではないが、ともかく彼よりも先にユイスマンスが鉄道を小説中でとりあげている。

一八七九年のユイスマンス二作目の長編小説『バタール姉妹』では、製本工場で働くバタール姉妹のせつない恋の合間に、ヴェルサイユ―パリ左岸線の終着モンパルナス駅の操車場の光景が八章と十五章の二度にわたつて出てくる。二人の家がモンパルナス駅のそばにあるからで、なんとなしに窓の外を見やると駅の施設や機関車の様子が目に入ってくるという描写のされ方をしている。それよりも妹のデジレがオーギュストと乗った市街鉄道の方が、「性の磁場」「海水浴場となつた浜辺に關して、A・コルバンの訳者福井和美が挿入したことは、前掲訳書『浜辺の誕生』三五六頁」としてむしろ恋愛に積極的に絡んできている。なぜならこの市街鉄道に仲良く乗つた時から、「二人は非常に幸福な恋人どつしになつた<sup>(25)</sup>」からである。だが残念ながら市街鉄道は、この時期、馬車に牽引された鉄道馬車で、市街電車の時代になるにはもう少し待たなくてはならない<sup>(26)</sup>。いずれにしてもデジレとオーギュストの乗つた市



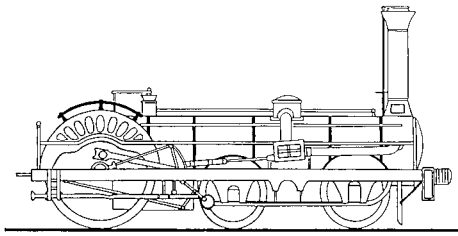
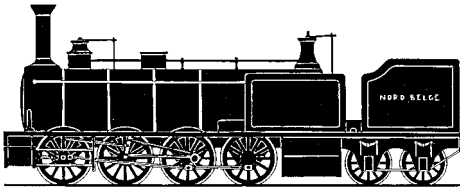


街鉄道は、速度と力強さの点で動物の脚力とは比較にならない、本来の意味での機関車の牽引する鉄道にはあたらないことになる。

ユイスマンスは代表作『逆しま』（一八八四年）においても鉄道に言及している。主人公のデ・ゼッサントがデカダンの典型といわれる所以のひとつに、現実に行動する代わりに想像力を縦横無尽に働かせて欲望を満たしてしまうという能力があった。したがって、「たとえば遠隔の地の旅行記を読んで、かの地の状況をありありと頭に思い浮かべれば、どんなに出不精な、血のめぐりのわるい精神のひとつでも、わが家の暖炉のほとりで、尽きざる探検の快味を味わい得るであろうことは疑いを容れない」<sup>(18)</sup>。それでもデ・ゼッサントがロンドンへ旅してみようと、フォントネーの隠棲から一度だけ脱け出して、パリのサン＝ラザール駅近くまで赴いたことがある（十一章）。ところが、ディエツプ行きの汽車に乗る前に旅行案内所を買ってながめ、イギリス風の酒場「ボデガ」でイギリス人に囲まれ、夕食をとりイギリス人の出入りしている料理店に入って満腹すると、もうイギリスのもっている好悪すべて味わった気持ちになって、実際イギリスにいつても幻滅が待っただけだと早々に家に引き返したのである。

デカダンのもうひとつの信条に自然より人工ということがある。自然の創り出したもつとも独創的で完全な美しさを備えたものが女性だ。だが造形美において自然の想像した女性に勝るとも劣らない、とデ・ゼッサントの考える人工の創造物が存在している。それが機関車である。テキストを引用しよう。

図2  
クラントン（右）  
とエンゲル（左）  
式機関車



二種類の機関車のうちのひとつ、クラントン式機関車は、ほればれするような金髪と鋭い声の持ち主で、まばゆい銅のホルセットに締めつけられた、ほっそりした背の高い女だ。粋な金髪をきらめかせて、しなやかに、神経質に、猫のような伸びをする。なまめい脇腹に汗をたらだら流し、鋼鉄の筋肉を固くして、彼女がその繊細な、巨大な薔薇の花の形をした車輪を忙しく動かしながら、急行列車や鮮魚列車の先頭に立つて、さながら生ける者のごとく、こちらへ向かって駆けてくる時は、その異様な美しさは怖いほどだ！

もう一つの機関車エンゲルト式は、鈍い囁いた叫び声を出す、どっしりした褐色の髪の女だ。鋳物の甲鉄に締めつけられた肥った腰と、おどろに乱れた黒い煙のたてがみと、二つずつ組になった低い六つの車輪とをもった、怪物じみた獣である。彼女が地軸をゆるがせながら、貨物の長い尻っぽを重々しく、のろのろと曳きずって進む時は、何たる圧倒的な偉容であろう！<sup>(19)</sup>

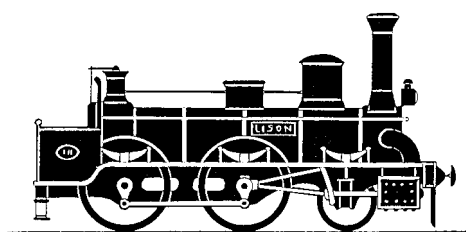


現実よりも想像、自然よりも人工というデ・ゼッサントの信条に見合つて、機関車はなによりも鑑賞の対象としてある。それにしてもこれは、人間の特徴を当てはめることによって説明の対象をだれにも理解しやすくする、擬人化 (personification) という文彩の模範例と言つていいだろう。

『獸人』に戻ろう。『逆しま』の時と同じで、そこに登場する機関車も「二本の対の車軸を持ち、図体は大きい、上品で優美だった。大きい、軽い車輪は鋼鉄の腕で結ばれ、胸は広く、腰は

図3

ラ・リゾン号の想像図



伸びて力強かった。その論理的で、安定したつくりは、金属製の生きものの最高の美しさと力強い正確さを表していた[V, pp.127-128]と、ユイスマンに比べれば幾分控えめだが、やはり擬人的描写によって外観を描写される。これだけで終わるなら、わたしたちは機関車を表現する際に発揮されたユイスマンの文体の冴えに凱歌をあげるしかない。だがゾラは続いて、機関士として実際に機関車を運転するジャックの目を通して、この機関車を描写する。ジャックにとって機関車は鑑賞の対象ではさらさらなく、日々の仕事のなかでもっとも密接で具体的な関係を取り結ぶ対象として存在しているのだ。

ジャックはこの機関車が可愛くてたまらないので、ラ・リゾンと女名前にして、優しく愛撫するようにその名を呼んでいた。

この機関車の運転をはじめて四年になるが、たしかに彼はこの機関車を恋人のように愛していた。彼は他の機関車を運転した経験があった。おとなしいのも、気むずかしいのも、やる気があるのも、怠けものもいた。機関車にはそれぞれ性格があったが、多くは、生身の女と同じように、あまりぞつとしなかった。したがって、彼がこの機関車を愛したのは、事実それが、心がけのよい女の持つまねな長所を持ち合わせていたからにほかならなかった。「・・・」同じようにつくられ、同じように丁寧に組み立てられても、他の機関車は彼女と同じ長所をもち合わせていなかった。つまり、魂 (âme) がある、製作の神秘があるのだ。それは、ふとした鉄槌のたたきかたで金属に加えられる何ものかであり、組立工の手の加減で機関の各部にあたえられる何ものかであった。それが機械の個性 (personnalité) であり、生命 (vie) となつていたのであった。[V, p.128]<sup>(8)</sup>

ゾラのこの叙述は対象を手際よく説得的に説明するための文彩である擬人法の枠を越え出ている。機関士ジャックが機関車ラ・リゾン号と生きた関係を恒常的に結んでいるところから発生してくる、飾るところのない、生のままの表現だ。こうした状況を捉えて、ミシェル・セールは、擬人法という文彩には目もくれず、アニミズムと命名する<sup>(9)</sup>。アニミズムというのは世界観を、生き方を指し

示し、レトリックの域では捉えきれないジャックとラ・リゾンとの日々の生きた交流を、むろんの確に言い当てていることばである。人間に対するのと同じように機関車に接するところから、ジャックからは機関車のもつ欠陥すらも愛情に満ちた理解のされ方をしている。

もつとも、ラ・リゾン号に不満がなかったわけではない。それはあまりに油を食うことだった。とりわけシンダーは理屈では考えられない(dérisonnables)ほど大量の油を消費した。たえず飢えていて、とめどもなく油をのみこんだ。なんとかそれを抑えようとしたが、だめだった。油がきれると、すぐ息ぎれがした。油が必要な体質であった。彼はあきらめて、この食いしん坊だけは目玉にみることにした。ちょうど多くの美点をもった人が、ひとつづらい悪癖をもっている、許されるのと同じだった。彼は、相棒の火夫といっしょになって、こいつは美人だからひどく油がいるのさ、と冗談にまぎらして、我慢していた。〔V, p.1128〕

このようなアニミズムの行方を追うと、ラ・リゾンはその後大過なく運行を続行し、彼女のシンダーの欠陥も問題は生じない。だが冬のある日、クロワード・モーフラで雪のために立ち往生してしまうという事件が起こった。

ラ・リゾンはなかなか動き出さなかった。高いところから落ちて怪我をし、手足がきかなくなった人間のようだった。

やっと、つらそうな息を吐いて発車し、車輪を数回回転させた。まだまひしているようで、重かった。だが、たぶん、いけるだろう。走れるだろうし、旅もできるだろう。しかし彼は首をひねった。彼女を知りつくしている彼には手ごたえが変だった。すっかり変わりはて、老けこんでいて、どこかに致命傷(coup mortel)を受けたようだった。そんなことになったのも、この雪のせいに違いなかった。体の芯まで凍って、心臓に致命傷を受けたのだ。〔VII, p.1187〕

わたしたちがアニミズムの延長線上でこの部分をさらに深読みすれば、雪のせいとばかりは言いきれない。このときのジャックはセヴリーヌと金曜日ごとのパリでの逢引を控えて先を急いでいたから、過酷な自然条件のなかで生じるはずの酷使や痛手など本来ならラ・リゾンにも注ぐべき愛情など念頭になく、最後に深傷を負わせてしまった、と解釈することも可能だ。

十章でラ・リゾンの命を故意の転覆事故によって断つのは、踏切番をするフロールの凶暴な嫉妬心である。ジャックを恋し、その希望がかなえられないことから、彼女は金曜日のジャックとセヴリーヌの逢引列車を狙って、両者を一挙に葬り去ろうと意図したのである。引用は控えるが、ジャックの目からみたラ・リゾンの転覆後の断末魔のあえぎの場面は、肉親の臨終に立ち会う人の悲しみと慈しみを彷彿とさせる。

アニミズムとはそもそもあらゆるものに人間と同じ魂が宿ると考えることである。そこで本来なら動かないと思われる無生物の

機械などが動くのも、人間と同じように魂があると考えれば簡単に納得がゆく。また常識やさらには科学的な知識が通用しないところでも、このようにアニミズムにしたがって考えれば、アニミズムはそれだけで説得の効果をもつことになる。先の擬人法との関係で言えば、アニミズムは機能のひとつとして擬人法を内包しているわけである。それではこうしたこともっと押し進めて、常識や科学で動かないと分かっているにもかかわらず劇的效果を盛り上げるためにいかにも動きうるかのように描くことは、レトリックと言ふべきか、それともアニミズムと言ふべきか。ともかくそのような場面にわたしたちは『獣人』の最後で立ち会うことになる。

ライン戦線を目指して兵士を満載しパリへとひた走る軍用列車が物語の掉尾を飾る。それを運転するのは、機関士(mécanicien)ジャックと火夫(chaufeur)ペクーのいつものコンビだが、牽引する機関車の方は亡きラ・リゾンに代わる六〇八号機関車である。ジャックとペクーがラ・リゾンに乗ってトリオを組んで急行列車を走らせていたときには三大家族のような間柄であったが、ラ・リゾンが去り、ジャックとペクーの間にフィロメヌをめぐる悶着が発生してはもういけない。走行中の機関車上で取っ組み合いが起こって二人は落下、機関車六〇八号は二人を踏みつぶして、そのまま暴走を続ける。

機関車はいっさいの制御から自由になって走りつづけた。気むずかしく、気まぐれな機関車は、今や青春の血気にはやっつて、思つさま広々とした野原を駆けていた。それはさながら

調教のすんでいない牝馬が番人の手からのがれたようだった。気罐に水は十分あった。石炭は火室に満杯でもえあがっていた。最初の三十分間は、圧力は異常に上がり、スピードはおそろしいほど高まった。おそらく車掌主任は疲れて眠ってしまったのだらう。[XII, p.1330]

まだジャックとペクーを振り落とす前のモットヴィル付近から、機関車は全速力で走り始めていた。それから駅でいうとバラランタン、マロネー、その後運転手をなくして、なおもマロンム、ルーアン、ソットヴィル、オワセル、ボン＝ド＝ラルシュを通り越す。運転手なしに暴走を始めてからおよそ四〇キロ近くになる。ありえないことだ。なぜなら西部鉄道の運転部次長ボル・ルフェーヴルから取材した『ルフェーヴル・ノート』に記されていることからすれば、無人の機関車は、水と石炭が十分あったとして、一旦速度は上がるにしても、三〇分から四五分後には火が消えて止まってしまつから。また列車には機関士と火夫のほかにも客車や貨車を担当する車掌主任(conducteur chef)とすくなくとももう一人の、時には二人の車掌(conducteurs du milieu et d'arrière)がいて、そのうちのだれか一人が異常な速度や停止駅の通過という異変に気づき、自分のところにあるブレーキを締めて列車を停止させることができるからだ。

それでも専門家の現実的な助言にあえてしたがおつとせず、ゾラは列車を走らせる。

ボン＝ド＝ラルシュでは、人々をパニック状態におとし入れ



た。スピードはすこしも落ちる気配がなかったから。列車は再び暗闇のなかへ走り去り、どことも知れぬ彼方へ走りつづけた。機関車が走行中に人を轢いたところである。それでも未来へ向かって進んでいるではないか。血潮が飛び散ることなど気にかけることはない。列車は、死の中に放たれた、眼も見えず、耳も聞こえない獣のように、馭者もなく、闇の中をただひたすら走っていた。積荷の肉弾兵士たちは疲労でぼうつとなり、すっかり酔っぱらって歌を歌いつづけていた。

〔XII, p.1331〕

燃料や乗員という現実の拘束から解放されて、停止することなく、死の闇のなかをなおどこまでも驚進していこうとしているこの列車は、わたしたちがなんとかレトリックやアニメズムで解釈できるような写実主義的世界にもはや属してはいない。象徴と化しているのだ。用意周到なビスマルクの挑発にうまくと乗せられて、どう考えても勝てると思われない普仏戦争へと突き進んでいた第二帝政のフランス。得体の知れないものに衝き動かされて、無残な犠牲となる兵士を満載して、獣のように自暴自棄の走行を進める列車は、第二帝政のフランスと化して死の終着点のライン戦線目指して先を急ぐのである。

### 時空間的恋愛体験

前節の機関車を生き物のように捉えるジャックのアニメズムは、世界観の問題として考えてみると、文明や進歩を表す鉄道というイメージにとつては似つかわしくない、アナクロニズムとし

てしかうつらない。産業時代の先導役であった鉄道は、それとは別にイメージにふさわしい世界観をわたしたちに提示していたのではなくったか。それが地球規模で張り巡らされた交通網をとおりて実感される空間の征服である。

ここで空間の征服ということばの意味をもうすこし吟味しておかなければならない。実は空間の征服は、鉄道がなくても疲労と努力を惜しまなければ、理論上は近代以前から可能であった。ところが実際上では、鉄道のない時代の人々は、自分の周囲にあるほんのわずかの空間しか所有できず、地平は容易に広げることができなかった。そのとき人々は空間は空間、時間は時間と、それぞれを別々に生きて、両者を体験的に結びつけることはほとんどなかった。当時  $p = \frac{1}{v}$  (距離 = 速度 × 時間) という単純な計算式が成立することを実感するには、よほどの想像力必要であつただろう。この計算式中の速度という係数は、もっぱら筋力だけに頼っていたため、人類の誕生から十九世紀まではほとんど変化することになつたのだから、けだし当然のことだ。だが鉄道が以前にはおおよぶもつかない速度でもって広大な空間移動を人々に可能にした。このとき初めて人類は、またたく間に倍数的伸張をかさねていった速度によって、上述の計算式から明らかのように、空間(距離)と時間が分かちがたく結びついていて、そのような両者間に緊密な依存関係が具体的に存在することを実感するにいたつたのである。

カントが「時間是一切の現象一般のアプリオリな形式的条件である」<sup>(3)</sup>と声明したとき、抽象的思弁として卓見である、と感じるのが最大限の一般の理解であつたかもしれない。カントが空間







の概念と時間の概念を結びつけるのに難渋したに対して、後世の  
 アインシュタインは、周知のように特殊相対論（一九〇五年）に  
 よって、あつさり時空間という四次元空間を概念化してしま  
 う。わたしたちは今哲学史を追おうとしているのではない。ここ  
 で指摘しておきたいのは、こうした画期的哲学理論よりもはるか  
 に先行して、人々は現実にとるように時空間世界を鉄道によ  
 って体験済みであつたということである。

すでにH・ミットランは『ジェルミナル』に対して時空間概念  
 のもつ有効性を指摘しているが、時間の圧縮された場所としての  
 ミットランの時空間概念理解とは対照的に、空間を圧縮したもの  
 としての時間という時空間概念も考えられる。むしろこちらの方  
 が、初めて時空間世界を実感したときの人々の体験の仕方だつた  
 のであり、今でもわたしたちが四次元空間を日常生活で体感する  
 にはより具体的であろう。『獣人』は、だれにも親しい卑近な生活  
 の場で空間を圧縮した時間を生き生きと描き出し、ミットランの  
 言うような時間の圧縮された特殊な空間としてある炭坑を描いた  
 『ジェルミナル』と対置される。そこでこれから検証するのは、  
 当の小説の登場人物たちがアインシュタイン空間を平凡な日常生  
 活のなかでどのように生きているかということである。

鉄道によって同じ時間でも格段に長い距離を移動できるように  
 なったこと、それを視覚化して表そうとすれば、たとえば時間を  
 基準にした「時間地図」を考えてみればよい。単位時間を基準  
 にして描いた時間地図では、たとえばジャックの運転する急行で  
 四時間三十五分のル・アーヴル―パリ・サン＝ラザール間は、歩い

ていったときのヴェルサイユ―パリ・サン＝ラザール間に匹敵す  
 る。二時間四十五分のル・アン―パリ・サン＝ラザール間ならもつ  
 と近くなって、ヴァンセンヌの森やセーヴルの先までサン＝ラザ  
 ール駅から歩いていく距離にあたる。鉄道が走ることによつてこ  
 のように空間が収縮したわけである。そう考えると俄然行動半径  
 は広がる。ヴェルサイユやヴァンセンヌまで、それも歩くときの  
 疲労などまったく覚えることがないのだから、気分的にはもつと  
 気軽に行ける。フォントネーに蟄居して、一歩も外に出ようとし  
 ないユイスマンスのデ・ゼッサントには想像のおよばないことだ  
 が、機関士ジャックは旅行のような特別の感覚ではなしに、ふだ  
 んの気軽な外出の時のように日常生活のリズムで、広範な空間を  
 生活の領域に取り込むことになる。

ラ・リゾンを駆ってパリール・アーヴル間の急行列車を走らせ  
 るジャックの一週間は、列車のダイヤグラムによつて次のように  
 規定されている。ペクーは火夫としてジャックと常に一緒に機関  
 車に乗り込むので、彼の一週間のスケジュールもジャックのそれ  
 と同じである。

#### 月曜

「六時〇〇分パリ発」 十時三十分ル・アーヴル着

十八時二〇分ル・アーヴル発 「二時五十分パリ着」

木・土曜

木ノ金・土ノ日曜

金・日曜

十八時三〇分パリ発

二時三〇分ル・アーヴル着

六時四〇分ル・アーヴル発 十一時十五分パリ着

一等機関士のジャックは上記の列車運行のほかに、出発前の二時間を機関車の点検に費やし、到着後は車庫入れとボイラーの清掃をしなければならない。<sup>(3)</sup> それ以外は仕事から解放されるが、木曜の夜はル・アーヴルの会社の寮泊りを余儀なくされる。パリでは、サン・ラザール駅の横を通るローマ街を一・五キロくらい北上した、カルディネ街の会社指定のアパルトマンに引き籠もっていた。そこから彼のラ・リゾンが休んでいるパティニール車庫が見渡せた。ジャックは「そこで、独房の奥の修道士のように何時間も閉じ込めて、欲望の反逆を眠りによって弱めようと、腹ばいに寝ていた。こんなふうにして彼は自由時間のすべてを過ごした」[II, p.1045] ジャックは最初のうちこのように文字どおりラ・リゾンと生活をともにし、彼にとってはこの機関車がすべてだったのである。

やがてル・アーヴルにおけるルボー夫妻との定期的な交遊が始まり、それが彼の生活の一角を構成するようになる。月曜の月二回の昼食時の会食から始まり、それが毎週になり、さらに木曜と土曜のル・アーヴル泊りの際の夜の集いが加わる。ルボーとセヴリーヌの仲がだんだん思わしくなるにつれて、親しく会ううちにジャックとセヴリーヌのあいだが親密になる。ところでル・アーヴル駅助役のルボーの勤務は、昼勤の週が中に昼食のための一時間の休憩をはさんで朝の五時から夕方五時までの計十二時間、夜勤の週がその逆で夕方五時から朝の五時までの計十二時間であり、この昼勤と夜勤を隔週で繰り返すことになっていた。四月頃から始まった三人の交遊は、六月に入るとルボーの勤務中を狙って車庫の裏で行われるようになるジャックとセヴリーヌの

二人の密会にまでエスカレートする。十一月には夫の留守中に家のなかでも二人は逢瀬を重ねる(六章)。やがてルボーは賭博にのめり込んで家庭をまったく顧みない。翌七〇年一月のある日、彼は自分の家で愛撫の最中にある二人を目撃するのだが、なんの非難を加えることも、乱暴を働くこともしない(九章)。そもそも物語の発端になるグランモラン裁判長殺害を嫉妬に狂って決行したほどのルボーであつたにもかかわらず。

パリとル・アーヴルにおけるジャックの生活の対照的なさまは、第三者のわたしたちの目にはあつぱれとしか言いようがないが、それはともかく彼が西部鉄道の両端での生活を截然と分かち、鉄道の巧妙な利用をそのような程度にとどめておいたなら、一方のパリで「酒も飲まず、女の尻も追わない、並外れた機関士」[II, p.1045]という評価をえたまま、他方のル・アーヴルではセヴリーヌとの逢瀬の楽しさにひたつていられたかもしれない。それよりなにより、ジャックに横恋慕するフロールの凶暴な嫉妬を巻き起こして、破壊にいたる原因をつくることはなかったであろう。パリに妻のヴィクトワールを、ル・アーヴルに情婦のフィロメーヌを抱えて、火夫のペクーがけっこうまくやっているのは、一方で自らの二重生活の地を往復する手段に、他方で二人の女性や二つの生活を分断する手段に、西部鉄道を利用しているからであろう。このようにジャックにしろ、ペクーにしろ、仕事を兼ねているとは言え、パリ・ル・アーヴル間二八キロの距離を日常に取り込んで、鉄道と無関係な人々にとってはまったく想いもよらないような生活を営んでいる。

しかし鉄道をこのように利用するのは鉄道の乗務員にかぎられ

ない。セヴリーヌは夫やひとの目を気にしないでジャックと逢引をするために一計を案じる。十月から膝が痛むので専門医に診てもらわなければならないという口実で、毎週金曜日六時四〇分ル・アーヴル発の列車でパリに向かい、そこで一日彼と一緒に過ごし、その夜の十八時三〇分パリ発の急行で、ル・アーヴルに深夜の二三時〇五分に帰るようになった<sup>VI, p.1158</sup>。セヴリーヌがこのような一計をめぐらすことができたのも、実は学習の結果であると言えなくもない。彼女は結婚後にルーアン近郊のドワンヴィルに二度出かけて、グランモラン裁判長にあって「<sup>pp.1007 et 1016</sup>」パリのバティニョール広場では、衆人監視の不安もなしにジャックと馴れ初めの楽しい時間も、殺人事件の秘密という彼からの默契もともにすることができた<sup>五章</sup>。だが結局金曜日のパリ行きの列車が仇になって彼女は命を落とすだろう。

サン＝ラザール駅に抜けるロシェ街に居を構えて、法曹界引退後は西部鉄道の取締役に就いたグランモラン元裁判長も、やはり鉄道を悪用した一人である。妹ボンヌオン夫人所有の広大なドワンヴィルの屋敷で、離れを自由に使って淫蕩にふけり、セヴリーヌのほかにも、手伝いにきていたクロワード・モーフラのファジーおばさんの年若い娘ルイゼットに手を出して、彼女を死にいたらしめていた。彼がルイゼットの死に責任を問われなかったのは、急行でルーアンの次の停車駅バランタンに夜降り立ち、そこから馬車でその離れに向かい、だれにも見られずにそこで数日過ごすので、真相は最後まで明らかにならなかったからだ。

## 鉄道殺人事件

鉄道を利用してそれまでなら想像もつかない体験が味わえるのは、色恋沙汰だけとは限らない。『獣人』の恋愛とならぶもうひとつのモチーフの殺人もまた、鉄道を不可欠の条件として計画・実行される。

第一のグランモラン元裁判長殺害は、パリ発ル・アーヴル行き急行十八時三〇分に連結された一等客車の最前部にある特別車室(coupe)内で起こる。当時の客車の構造は現在と異なる。一等客車について言うと、各車両ごとに完全に独立した三つの車室があり、そのなかには三丁四人掛けの向かい合わせにおいた座席(banquette)が設けられていた。殺人事件の起こった当の列車のように、先頭の車室が前方を向いた座席の特別室に換えられた特殊な型の一等客車もある。このように同じ車両にある各車室でも互いに孤立した構造にあるため、運行中の車室間の移動は危険を冒して外側の昇降用ステップづたいに行くのでなければ不可能であった。車室の鍵は当初外側から掛けるようになっていたが、『獣人』の頃にはさまざまな事故の反省からであるう、内側からも開閉できるように改良された<sup>(38)</sup>。ルポーとセヴリーヌの夫婦は、ルーアンでグランモランの特別車室に乗り込むと、列車がマロネー、バランタン間のトンネルを走行中に、彼を殺害し、普通では考えられないこの危険を冒して三両の車両を越え、バランタンに停車するときは自分たちの元の車室に帰っていたのである。

この殺人事件を担当したのはルーアン裁判所の予審判事ドゥニゼである。彼は出世コースから外れ、地方勤務が長かったが、いまだに叙勲とパリ勤務に対する野心は持ちつづけ、しかも自分の



仕事に対する自信は絶大であった。ルボー夫妻に最初に嫌疑が掛けられた。元裁判長からセヴリーヌに遺贈されることになったいたクロワード・モーフラの家をすぐ手にいれようとはかったのが、彼らの動機とされた。三人は同じ列車に乗り合わせ、バランタンでは夫妻の車室に同乗者がなかったから、夫妻のアリバイはもろくない。だがセヴリーヌのような女性が列車の走行中に車室を移動できるとは、ドウニゼにはどうしても考えられなかった。次に疑われたのは、クロワード・モーフラから二キロ先のベクルの石切り場で働く、前科者で粗野なカビューシュであった。彼はルイゼットをかわいがっていたので、彼女の死の原因であったグランモラン裁判長を深く恨んでいるという動機があった。当日のアリバイもなかった。最終的にドウニゼは、カビューシュが犯人という結論にいたる。

ドウニゼを誤らせた決定的な原因は、彼の上司にあたる法務政務官カミー・ラモットが、ルボー夫妻の犯行の動かぬ証拠となるセヴリーヌの書いた手紙を、政局に与える多大な影響を心配して、握りつぶしてしまったからだ。だがこの犯罪をパリール・アーヴル間の広範な空間を巻き込んで展開された新手の鉄道犯罪とみなすか、それとも犯罪現場を取り巻くドンヴィルという狭い地域社会で起こった昔ながらの怨恨事件とみなすか、初動捜査の力点のおきかたでその後の展開におおきな差違が出てくる。カミー・ラモットの私邸を訪れたとき、ドウニゼの頭のなかではグランモラン事件の構図がすっかり完成しており、そのなかに新たな証拠など組み入れる余地はなく、カミー・ラモットが証拠を握っているという疑念などすこしも兆すことはなかったのである。ドウニ

ゼの誤りの根本的な原因は彼の視野の狭さに求められるであろう。ただしこの事件の公式的結末は、政府の意向にそって、証拠不十分で被疑者カビューシュの不起訴に落着いた。

第二の殺人事件は、当初ジャックとセヴリーヌが二人でルボーを殺害しようと計画していたところ、ジャックは欲望と一体となった殺害衝動からルボーが来る前に突発的にセヴリーヌを殺して逃げてしまったというものである。その日ジャックはセヴリーヌの看病のおかげもあつて機関車リゾン号転覆事件の傷も癒え、セヴリーヌのクロワード・モーフラの家から発つことになっていた。二人の計画通りジャックは、バランタンから一旦汽車に乗り、ルーアンで降りてアリバイ工作をしたあと、ひそかに十六キロの道のりを歩いてまたクロワード・モーフラの家に戻り、呼び寄せられたルボーをセヴリーヌと一緒に待っていたのである。鉄道を熟知していないものにはなかなか思いつかない計画ではないか。事件の方は、セヴリーヌを殺したジャックの逃亡後、彼の看病のためにセヴリーヌの手助けをしていたカビューシュが部屋に入り、血だらけで死んでいるセヴリーヌをベッドに寝かせたところ、やってきたルボーと踏切番のミザールに見つかり、犯人にされてしまう。

今回も事件を担当したドウニゼにとって、裁判長の時と同じように喉にナイフを突き立てるといふ殺害方法や犯行現場にいるところを見つけたことから、カビューシュの犯行は動かしがたかった。列車と家という違いはあっても同じクロワード・モーフラで同じ犯人が十四カ月の間隔をおいて起こした殺人事件となる

と、二つの事件の関連が問われるのは言うまでもない。動機を探っていくとドウニゼの想像力に靈感を与える証拠が明らかになった。裁判長の遺産受領後にセヴリーヌとルボーのあいだで、二人の財産はどちらか生き残った方に与えられる相互契約が結ばれていた。つまり最初の殺人でクロワッド・モーフラの家をセヴリーヌのものにし、第二の殺人でそれを自分の所有にするという周到さをルボーが発揮したというのである。もちろん下手人はカピュシーシュだが、それを操ったのがルボーということ。「彼の頭のなかには物語全体が組み立てられた。推理も確かで、事実も明白なので、彼の告発の骨組みは揺るぎない、不動なものとなった。それにくらべれば、真実そのもののほうがほんとうらしくなく、いっそう空想的で、非論理的にみえたのである」〔XII, p.1311〕。

真犯人のジャックはほとんど嫌疑を掛けられることはなかった。ジャックとセヴリーヌは愛し合っていたし、理由もなく愛する者を殺すことなどばかばかしい(『absurde』〔XII, p.1308〕)とだれもが思っていたからだ。

ここでもドウニゼは過ちを繰り返すことになった。第一の殺人事件に引きずられ過ぎたからである。ゾラはつぎのように記して、一般の評価を代弁させている。

司法界は、彼「ドウニゼ」がこの複雑難解な事件を解決した方法にかんして、惜しみなく、賛辞をあたえた。それは緻密な分析の傑作であり、論理による真相の再構成であり、要するに真の創造であるとはやむを得なかった。〔XII, p.1307〕

「観察 (observation) よりも洞察 (divination)」〔XII, p.1314〕を得意とし、そのことを誇りにしているドウニゼの捜査方法から、抜け落ちるものは大きい。愛するゆえの欲望が死の渴望と一体になつて愛人を殺害するにいたつたという動機、巧妙に鉄道を利用したアリバイ工作、といずれもドウニゼにはおそらくこれまで聞いたことも見たこともないもので構成されることになつた犯罪であり、そうであるからこそ彼の事件に対する緻密な論理的再構成のなかにはいっそう組み込みがたい要素として、おのずとそれらが排除されてしまふであらう。ドウニゼの二度の誤りは出世に目が眩んで捜査の矛先が鈍らされたということよりも、とくに世界が大きく変化を遂げた時代にだれもが落ち込む危険のあつた陥穽にある。つまり人々の前に新しく出現してきた鉄道や、理性的な推論などまったく受けつけない人間の奥底に潜む暗部といったものに對して、いままでと異なる対応をすることがきわめて困難だということである。

M・セールが『獣人』を「理論を隠した実践の物語だ」と述べるとき、彼の指し示す理論というのは熱力学のことであつた。物語は熱さ／冷たさの差違や対立に全面的に依存し、登場人物たちは熱力学を生きているのだといふ<sup>37)</sup>。わたしたちはそれに付け加えて新たに四次元空間の概念を持ち出してみた。物語中のすべての登場人物とまではいえないが、すくなくともそのうちの何人かは時空間という新しい世界を生きていたと証明しえたのではなからうか。ついであつた私たちは、今提示したばかりの、ジャックを衝き動かして愛するセヴリーヌを殺させた、理性や心理では説きえない、



死にいたる欲望の問題に進むことになる。

### 欲望する機械

わたしたちはゾラのテクストを読んでときどきもかしさを感ずることがある。それは彼が「破壊本能 (instinct de détruire)」<sup>37</sup>「死の欲求 (besoin de mort)」<sup>38</sup>「殺害欲望 (desir de meurtre)」とは記しているものの、わたしたちには今やなじみ深くなった「死の本能 (instinct de mort)」や「死の欲動 (pulsion de mort)」という精神分析用語を使って、ジャックらの殺人衝動を表現することがないからである。わたしたちがゾラの用語とフロイトの用語のあいだに感じる隔差は小さい。ゾラの言おうとしたことからフロイトの精神分析へ行くにはほんのひとまたぎである。そこで精神分析は『獣人』の理解に当然の前提であると考へてもおかしくない<sup>39</sup>。だが当時のゾラが精神分析にいたるためには、わたしたちの想像しえないような隔たりを飛び越えて行かなければならなかったであろうし、『獣人』の執筆時にはまだ精神分析の影も存在しなかったから、それは死のダイビン<sup>39</sup>グになったかもしれない。

ゾラは精神分析の間近まで行った。そういう意味でジャックはそれまでの小説には見ることができなかったタイプの人物だ。だからこそセヴリーヌ殺害の真犯人である彼がドウニゼの組み立てた推論からはやすやすと逃れられた。たしかにゾラは精神分析に限りなく近づいた、だがしかし結局は精神分析と異なる世界を描き出したのではなかったか。この章でわたしたちは精神分析を意

識しながらもそれに取り込まれないように注意して、『獣人』で創造された新たなタイプの人間としてのジャックと、彼をとおしてみることでできるゾラの世界観を検討してみたい。

### ジャックの殺害衝動

早速問題の核心に入ろう。ジャックはセヴリーヌに惹かれながらも、それでも彼女を恐れていた。

彼は、欲望 (desir) と以前の殺人欲 (besoin de meurtre) とを混同してしまつてはいないかと恐れていた。殺人を犯したこの女は、彼の肉欲 (chair) にとって理想の女だった。[VI, p.1146]

セヴリーヌが愛と死とを見事に体现する対象として、ジャックの欲望に直観的に共鳴を与えた、彼女が彼を魅惑したのは運命的であつた、ということはここでは問わない。むしろ一般的などころから議論をはじめよう。

引用文中にあるふたつの語「欲望 (desir)」と「欲求 (besoin)」は、おおよそ前者が性的欲望を、後者が生理的欲求を表すものとして使い分けられるが、『獣人』もほぼこのような一般的な使い分けを踏襲している。しかしそれとは別に現代ではこの「欲望」は、先ほど述べたばかりの精神分析は言うにおよばず、もつと広範な哲学・思想的な文脈でも、性的な意味に限定されないで、生を存在論的に規定し、生そのものを表すものとして使用される。このような近代的な意味を帯びた「欲望」を、『獣人』に見いだすこと



ができる。

とうとうやった。これですっかり満足だ。殺したのだ。そうだ、やってのけたのである。喜びが堰を切ったようにあふれてきた。永遠の欲望(desire)がすっかり満たされ、とうとうもない快感が押し寄せてきて、彼を興奮させた。[XI, p.1298]

一方の「欲求」が、それまで欠如していた具体的に現実的な欲求対象を与えられれば満たされるに對して、他方の近代的な意味での「欲望」は、欠如を絶対的なものにまでいたらせて、「存在のいやしがない不満」や「生という欠如存在」を惹起させる<sup>(4)</sup>。言い換えれば生きることが欲望することであり、しかもまた人間の存在論的矛盾として、生きること自体が満たされぬ欲望を追い続けることである。もちろんジャックの欲望も、今の引用にある一時の満足感を裏切つて、永遠に満たされることはない。

どうしたというのだ。人ひとり殺しただけでは不足なのか。セヴリーヌの血だけは満足できないのか。今朝までは、もう大丈夫と思っていたのに、また、殺したくなった。ひとり、また、ひとり。こうしていつまでも女を殺しつづけるのだ。  
[XII, p.1326]

ジャックの場合満たされぬ欲望の具体的現れが、女性殺害衝動としてあるのだから最悪である。したがって「もう生きていてもしょうがなかった。彼の前には深い闇があるばかりだった。絶望が

かぎりなくひろがっていて、彼はそのなかであぐらだけだった」[XII, p.1327] こうなると、ジャックの機関車からの最後の転落死は半ば覚悟のうえであつた。死は死でもって償われる。物語の展開上ではそれでも十分かもしれない。だがわたしたちにしてみれば、ジャックの絡み合った欲望と女性殺害衝動とを解きほぐさなければならぬ。

ジャックにおける欲望と殺害衝動の異常な結びつきは、まず遺伝に由来すると想定されている。それを明らかにするテクスト部分をみよう。

一家には満足な者はほとんどいなかった。たいがいの者は亀裂(celure)を抱えていた。彼もまたときどきこの遺伝性の亀裂を抱えているのを痛感した。「……」それで彼の存在の均衡がふいに失われるようなことがあつた。それは、割れ目(cassures)や穴(trous)ができて、彼の自我がそこからもれ出し、すべてをゆがめる巨大な煙霧のなかに溶けこんでいくような感覚だつた。彼はもはや自分ではなくなり、自分の筋肉の、猛り狂う獣(bête)の言いなりになつてしまふのだつた。といつても、彼は酒は飲まなかつた。一滴のアルコールでも発狂することを知っていたので、ブランデー一杯も口にしなかつた。彼は酒飲みの父親や祖父の償いをしていふのだと考えていた。何代かの酔っぱらいの汚れた血を受けつぎ、ゆつくりとその毒に犯され、野蛮にかえつて、女を食う狼と連れだつて森の奥へ戻つていくのであつた。[II, p.1043]

パスカル博士の手になる「ルーゴン・マツカール一族の系統樹」(一八九三年作成分)に付加されたジャック・ランティエの遺伝に関する記述は、母親の選択的遺伝、父親との身体的類似。アルコール中毒が遺伝して殺害妄想に転化。犯罪におよぶ段階」となっている。

だがそれにしても、ジャックの抱えている遺伝性の「亀裂」というのは奇妙だ。「欲望(désir)」を抱くときまって彼は気がいいになった[II, p.1040]とゾラは書いて、その直後にフロールに対して、八章ではいずれも未遂に終わるセヴリーヌそれから見知らぬ女性に対して、ジャックが殺害衝動に煽られているところを示し、十一章でついにセヴリーヌに対する殺害を実行し、さらに十二章のフィロメーヌに対しても殺意を催させているのだが、女性を見ただけですらでも殺人衝動に駆られるように彼を描いているわけでもない。七月にセヴリーヌと駅裏の道具置き場で抱き合ってたかれこれ五カ月になるのに、ジャックが心配でたまらなかった遺伝の症状はいつこうに兆してくる心配がなかった。「もはや彼は、恐ろしい遺伝病(mal héréditaire)が治ったことを疑わなかった。彼女を所有してから、殺意に悩まされたことはなかった。肉体を所有した結果、死の欲求(besoin de mort)も満たされてしまったのだろうか。所有すること、人を殺すことが、人間という獣の暗い心の奥底で、均衡を保った状態にあるのだろうか。彼はあまりに無知だったから、筋道たてて考えなかった。また、あえて恐怖の扉を開く気もなかった[VI, p.1155]。同じセヴリーヌ相手でも、このように欲望が殺害衝動に導かれないことがほとんどであった。ジャックの殺害衝動は偶発的なのである。

それだけではない。問題の亀裂は遺伝の連鎖をたどっていつて、アルコール中毒で狂う母親ジェルヴェーズのところに、祖父アントワーヌ・マツカールのところに起源を発見しても終わらない。ジャックは事情をよく理解して、一族の破滅の元凶であるアルコールを控えていたはずだ。それでも殺害妄想は起こるのだから、一族よりもさらに遡って遺伝の亀裂の経路を先へと追っていかねばならない。

それはもう正確には覚えていないほど遠い昔に受けた侮辱に対する復讐心だったのだろうか。原始時代、洞窟の奥ではじめて女性にあざむかれて以来、男から男へと蓄積されてきた怨恨だったのだろうか。彼はセヴリーヌを狂った眼でみえた。彼はもはや、彼女を殺して、他人の手から奪い取った餌食のように、肩にかついで帰ることしか考えなかった。性の真暗な深淵にむかう恐怖の扉は開かれたのである。死のなかにまで愛を求め、破壊して、所有をより確実にしようというのだった。[XI, p.1297]

行き着く先はじめての女にあざむかれたはじめての男だ。亀裂とはそのとき以来のことだ。男たちのだれもが抱える亀裂の向こうに獣が息づいて、いつ何時、どのようなきっかけで頭をもたげるか分からない。

したがって亀裂から獣をのぞかせたのがジャックだけでなかったことも、今はよく理解できる。ルボーがグランモラン裁判長殺害の凶行におよんだのも、激しい嫉妬から目覚めて「彼の奥底で





吠える獣(bête)を鎮める「I, p.1017」ことができなかったからだ。ルボーが妻のセヴリーヌの相手としてジャックを許し、他方グランモランを拒んだのは、ドゥニゼの論理的思考にとつては明らかに矛盾で、受け入れがたかったが、「性の真暗な深淵」を知る者にとつては不思議でも何でもない。ただグランモランが嫉妬によつてルボーの獣を目覚めさせたのに、ジャックはそうでなかったということにすぎないのだ。妻のファジーに毒を盛り、彼女の持参金を手にいれるまで絶対に追求の手をゆるめない貪婪なミザールも獣だった。前出「一〇二頁」男だけではないフロールもまた「野蛮な破壊本能」[X, p.1249]でジャックを殺して、生きては手にすることのない彼の愛を我がものしようとした。十九世紀の現代人のなかに残る洞窟時代の人間、われわれのうちにある遠い祖先、わたしはこの思いを込めようとして、表題「獣人」(La Bête humaine)を長いあいだ探し求めていたのだ<sup>(4)</sup>、とゾラ自身が言っていたではなかったか。太古の時代から人間の奥底にひそんでいる獣性、それを「本能」と名づけて、ゾラはジャックに言わせている「そうだ、衝動(Besoin)で殺すこと、本能(instinct)におおられて殺すことならできる。だが意図的に、打算や利害でもって殺すことは不可能だ、おれには決してできない」<sup>(5)</sup>だ[X, p.1237]よ。

わたしたちはまた袋小路に迷い込んだようだ。欲望と殺害衝動が解きがたく絡んでいたところから、遺伝の欠陥にそのよつてきたところを求めたのだが、結局遺伝も解決策とはならず、欲望と同じように人間を根底から規制する本能へと送り返されてしまったからだ。

殺害衝動を遺伝によるものとする決定論的な理解を回避し、しかも他の人物とも共有する遺伝とジャック個人の遺伝の矛盾した関係を解決するために、G・ドウルーズは「大きな遺伝」と「小さな遺伝」を考えた。つまり死を欲すること、それはだれの心中の奥底にも潜んで、人間である限り抱えている「亀裂」である。この亀裂が原始の時代からわたしたちにも伝えられてきたということでは、それもまた遺伝には違いない。それが「大きな遺伝」あるいは「死の本能」であつた<sup>(6)</sup>。それに対して「小さな遺伝」というのはルーゴン・マツカール一族が血によつて伝えてきた酒、金銭、権力、女に対する偏執的欲望である。また二つの遺伝の關係は、両者のうち「小さな遺伝」が「大きな遺伝」に共鳴するときに、はじめて「大きな遺伝」の存在が明らかにになり、そうしてその亀裂のなかに小さな遺伝がすべて飲み込まれてしまうというようなものである。

ジャックの症例は「小さな遺伝」と「大きな遺伝」が共鳴したものと現れているのだが、それでも依然としてどのような条件で殺害衝動が突発するのかは判然としない。発作的突発にいたるジャックの愛欲の場面に殺害の凶器となるようなナイフや鋏が見いだされるが、それが契機となつているのかと言つて必ずしもそうではない。衝動が起こつてからこのような凶器を探し求めることもあるからだ。それから、「列車の轟き」が発作の誘因としてあるような描かれ方をしている<sup>(7)</sup>——またこの列車の轟きのもたらしイメージが確なだけに、ひそかに無意識世界で死の欲動を揺り動かす、したがって列車は「死の欲動」を象徴すると、言いたい誘惑にかられる——、だが列車の音が聞こえないところでジャ





ックが発作的衝動に襲われることがあるのも確かだ。衝動にいたる客観的条件と思われるものが揃っていても、ジャックが必ずしもそこにいたるわけではない。つまりこの原因があればあの結果が生ずるといような因果関係にのっとた、合理的で論理的な現象として、あるいはまたそのような理想的なかたちの自然科学的現象として、このジャックの発作があるわけではない。

ここで再びドウルズに頼る。彼は自然主義文学が小説のなかに生み出した新たな三つのタイプをあげる。そのうちのひとつに、「基礎的な感覚と固定観念」(bases fixes)からなる人間、つまり「獣」がある。この「固定観念」こそがジャックのようなタイプの人間を衝き動かしているものであり、その故に彼らのことを「獣人」と呼ぶのがふさわしい。つまり死(殺害)を到達点とするジャックの「固定観念」には、わたしたちがすでに指摘してきたものも含めて発作の条件と呼びうるようなものすべてが渾然一体となつて含まれ、それが何らかの刺激によつて目覚めさせられると、固定観念の持ち主を死へと向かつて突進させるのである。ゾラのテキストも見ておこう。

しかし彼女の白いのどを見たとき、彼の体全体は突然にどうしようもなく魅せられてしまった。まだおそれ戦っている意識もあつたが、それと同時にテーブルのうえのナイフをとつて来て、この女の体に柄まで突き刺したいという、強い欲求がふくらんできた。「……」彼はこのしつこい幻と闘い、それから逃れようとしながら、刻々と意志の力を失つていった。固定観念(idée fixe)にのみこまれるようにして、本能

(instinct)の力に屈する土壇場まで追いつめられてしまった。[VIII, p.1208]

「固定観念」にこのように発作の原因を指定したとして、問題は解決されただろうか。自らの意志の力でも抑えきれないもの、理性ではどうにも理解ならないものを内に抱え込んだ獣のような人間がいる、と言っただけなのではないか。理性的、合理的に因果関係の論理で抱擁できるようなものではない「固定観念」が殺害衝動の原因であるとして、やはりこの「固定観念」がジャックのうちにどのような条件で喚び覚まされてくるのか、それがどのようにして行動に直結していくのかはまだ決定的なかたちで解消されてはいない。とは言ふものの、論理や理性のテーブルに載せられないような行動や犯罪を起こす人間が存在している、「獣人」という小説はこのような人間を登場させた、とすくなくとも指摘することはできるのだが……。

## アニミズムからマシニズムへ

次に二つのテキストを提示してみたい。最初は『獣人』の一文。

それは走っていた(Ca passait)、それは機械の力で、勝ち誇つて、未来に向け数学的な正確さで、沿線に住む人間のうちなるものの隠されてはいるがいつでも息づいているもの、いつまでも衰えることのない情念や犯罪を無視して走っていた。[II, p.1035]

次はドゥルーズ／ガタリ『アンチ オイディプス』の有名な冒頭文。

それは作動している(Ca fonctionne) いたるところで、ある時は連続したり、ある時は中断したりして。それは呼吸し、それは熱を出し、それは食べる。それは大便をし、それは抱擁をする。それと単数で呼んだのは何というまちがいか。いたるところでそれは多数の機械からなる、比喩で言っているのではない。連結と結合をとおして、機械の機械となる。<sup>(6)</sup>

二つのテキストが似ている、と主張しようというのではない。なぜなら、同じ『Ca』で始まるといっても、前者のテキストでは列車だが、後者は人間と人間を取り巻く有形・無形のすべてのものを指す。そうして、ここでゾラは列車という機械と人間の二元論的思考に基づいて語っているのだが、ドゥルーズ／ガタリの方は機械も人間も含めて一元的にすべてが機械だと主張しているからだ。

ゾラが一貫して人間と機械の二元論を語っていたなら、二つのテキストが交差することはなかったし、ここでドゥルーズ／ガタリのテキストをもつてくることにもほとんど意味はなかっただろう。

わたしたちの 章の「アニミズム」に関する節を思い出して欲しい。「一〇三頁以下」そこではラ・リゾンという名の機関車が女性と見なされていた。それが力強くすなおな牝馬だ「V, p.1128」と、馬になることもある。アニミズム化は機関車だけではない。

「それは巨大な人体のようだった。巨人が地上に横たわっているような格好だった。パリが頭で、幹線が脊椎、支線は四肢のようにひろがり、ル・アーヴルやその他の終着駅が手足だった」(II, p.1035) だから「獣であるわたしが、獣であるラ・リゾンに乗り、第三の獣、鉄製の木のうえにいる」<sup>(7)</sup>。機関士ジャック／機関車ラ・リゾン／西部鉄道路線、それらの三者はどれが欠けても機能せず、それらが結合して、一体となったとき、はじめて意味をもつて機能する。したがって、有機的な全体を構成しているこれら三者のアニミズム化は必然で、起こるべくして起こった、と言える。これがアニミズムの方向を徹底させた結果だ。

ところで以前にも言ったように、世界観としてアニミズムはいかにもアナクロニスト的で、確かに鉄道のもつイメージにはあまりふさわしいとは言えない。事実上の問題として鉄道は動物の筋力を否定したところにしかなりたたないのであるから、鉄道時代の考え方や世界観としてはこつしたアニミズムや人間中心主義(anthropocentrisme)より、むしろ機械主義(machinisme)や機械中心主義(machinocentrisme<sup>(?)</sup>)の方がよほど似つかわしいではないか。つまりドゥルーズ／ガタリのテキストの方向である。<sup>(8)</sup>

機関車ラ・リゾンは機械そのものである。その機械である機関車を運転するからジャックも機械とみなす、というのはいまにも無謀だろうから、マシニズム化の証拠を拾っておこう。雪の日、ジャックは死ぬ危険を冒して運行中のラ・リゾンの左右のシリンダーに油を注しに行かねばならなかった「VII, p.1165」。さらにその先でこの傷口をひろげてしまう出来事がまっていた。クロワ

「ドモーフラで雪のために立ち往生したときのことである。

機関車は枕木にぶつかっていた。シリンダー (cylindre) の外側にすり傷 (éraflure) ができ、なかのピストン (piston) がわずかに曲がっているのがみえた。しかし、はつきりした損傷 (mal) はそれだけなので、機関士はひとまず安心した。ひよっとすると、内部に重大な障害があるかもしれないかった。機関車の心臓部、生きた魂といえる、すべり弁 ( tiroirs ) の機構ほど、複雑で、微妙な組織もなかった。かれは機関車にあまり、汽笛を鳴らし、加減弁 ( régulateur ) を開いて、ラ・リゾンの機関の運動の具合を調べた。ラ・リゾンはなかなか動き出さなかった。〔VII, p.187〕

七章のこのテキストは、先の 章でアニミズムの表現例としてあげた、後者のテキスト「一〇六頁をみよ」の直前の部分である。機関車に関する専門語が小説中ではもつとも集中している部分のひとつとして、妙に生々しい。それは他方のラ・リゾンの損傷を表現する《 éraflure 》《 mal 》《 coup mortel 》というアニミズム的語彙と混在しながらも、機関の部品とそこに生じた損傷をとおして、機関車の機械としての性格を露骨に語っているからだ。

それから、ジャックを機械とみなすテキストが存在している。ラ・リゾンの雪による立往生のために、その夜バリのヴィクトワールおばさんの部屋にセヴリーヌと泊まることを余儀なくされた際、彼女の告白によって恐れていたジャックの殺害衝動の亀裂が決定的に開かれときである。その最中に彼は図らずも、自らが機

械と化す経験を味わう。

彼はもはやこのしつこい幻覚 (vision) と争つのをやめ、仰向けに寝て、そのとりことなった。彼は脳が激しく活動し、機械 ( machine ) 全体が「うごうごう」となるのを体内から聞いた。それはさかのぼれば、はるか昔、少年時代からのことだった。いったんは治ったと思ったのに。この女を所有してから数カ月というもの、この欲望 ( désir ) はやんでいたから。〔VIII, p.1206〕

自分の意志ではどうにもならないものを体内に抱えこんだ状態を「機械」と表現したにすぎないと、比喩的な意味で、修辭的な意味で、この「機械」を捉えないで欲しい。七章では、機関車ラ・リゾンが顕著なアニミズム化を示す一方で、シリンダー、ピストンやその他の比喩的な意味をおよそそこでは帯びることのない専門語をとおして、テキストは文字どおりマシニズムそのものを披瀝していた。その直後に、それと緊密に連動して、運転士のジャックは、彼の殺害衝動という病、致命的な欠陥をとおして、ここでももつともマシニズム化された表現のされ方をしているのだ。機関車のラ・リゾンとその運転士ジャックとは、順調に機能していたときのアニミズム化とは対照的に、不調に苦しむときその欠陥をとおしてマシニズム化される。そのようにしてアニミズム化とは逆の方向で、ジャックは機関車と一体化し、彼自身がマシニズム化を蒙っている。

ジャックは機関車と単に機能上で結合するから機械となるのみ



ならず、またラ・リゾンと同じように自らを破滅に導く機械を抱えているから機械なのだ。ジャックが身体の中に抱え込んだ欠陥機械、それを評してM・セールは、マシニズムにふさわしく、ブラック・ボックスと言う<sup>48</sup>。つまり、なかで何が生起しているのか分からないという意味で使われるブラック・ボックスは、「固定観念」としたまま前節で中断していたジャックの殺害衝動の性状を、的確に形容していると言える。ブラック・ボックスをうちに抱えて、ジャックのような人物のできることといえば、その出入口を不安そうにじつと見つめて待ち、そこを通過してきたものを結果として確認することだけしかない。

このように機関車と同じような属性をもったものとしてマシニズム化されたジャックであるからこそ、『獣人』の主人公としての彼は特異なかたちで物語を進行させている。物語の主要なモチーフはジャックの欲望とそれに絡まる殺人事件である。ところでわたしたちが物語展開に普通予想するのは、セヴリーヌとの出会いとその後の彼女との交際で彼が愛憎劇を繰り広げ、それが小説のリズムを形成するということであろう。ところが、ドウルーズが喝破していることだが、ジャックがセヴリーヌやその他の女性に對して愛情や悔恨という感情に左右される場面に出会うことはほとんどない。物語展開の観点に立つてみると、ジャックの感情の動きなど問題ではなく、彼の病的殺人衝動に起因する人格の「崩壊と小康状態」こそが意味をもってくるのである。わたしたちがここで考えてきたマシニズムのことを使って表現するなら、ジャックの内なる機械が平衡状態を保っているのか、それとも変調を来しているかという、きわめて機械的な繰り返しによって小



説が進行しているということである。ジャックは女性を欲望する。それは人間として避けられないことだ。だが彼は女性とのあいだで感情豊かな愛憎劇を展開し、人間心理の繊細な転変の激しさをわたしたちに味わわせてくれるのではない。彼は機械として女性を欲望し、機械として女性とのドラマを演出してみせるのだ。ジャックはその意味で欲望する機械と呼ぶにふさわしい。

セールのアニミズムの指摘は、機関士ジャック、機関車ラ・リゾンにとどまることなく、さらに西部鉄道路線を巨大な人体のようなものとして付け加えていた。わたしたちは反対にマシニズムの方向でこの西部鉄道の幹線であるル・アーヴル・パリ線を見るのだが、それをやはり同型性の観点から考えてみたい。つまりジャックとラ・リゾンは欠陥を抱えた人間として、あるいは機械として同型であったが、果たしてル・アーヴル・パリ線にもそのようなものがあるかということである。

鉄道路線にとって重大な支障とはなにか。それは言うまでもなく事故によって交通機能を停止させられるということである。『獣人』の事故はクロワード・モーフラに集中している。

まずは雪のための路線不通である。自然環境の点からクロワード・モーフラは、路線中最大の難所を抱えている。いったん深い雪で停止した後、ラ・リゾンはまた走り出すが、先には難所を控えていた。クロワード・モーフラから三〇〇メートルのところに雪の大量につもる深い切り通しがある。「すぐに彼は、あそこそ最大の暗礁で、きつとあそこで難破するにちがいないと確信した」〔VII, p.1173〕



それからラ・リゾンの転覆事故がある。人的被害の総計は十五人の死者と三十一人の重症者であった。ところでこの数は当時の人々の目からすれば事故としては大惨事である。十九世紀前半までの一般的な交通手段であった馬車の事故と比べてみれば、鉄道事故が人々の心中に惹起した衝撃がどれほどのものかすこしは想像がつくだろう。この時代に『西欧を揺るがせた最初の鉄道大惨事』として必ず言及されるものに、一八四二年五月八日のパリ―ヴェルサイユ線ベルヴュ駅付近で五五人の死者と一〇九人の負傷者を出した大事故がある。<sup>(9)</sup> 車輪の破砕で突然列車が脱線をしたことが原因であった。ゾラの『準備文書』のなかにも、シャラントンの衝突事故に関する一八八一年九月八日付け新聞記事など三件の鉄道事故に関する切り抜きが収められている。<sup>(5)</sup> 動物の筋力をはるかに越えるエネルギーを制御して、大量・高速の輸送を実現している機関車のことだから、ひとたび事故を起こせばその被害は甚大なものになるのは当然だろう。規模の大きさだけではない。ひとびとの心性に与えた事故の影響は相当なもので、鉄道事故の被害者が示す精神的変調が注目を集めて、それではじめて精神障害に対しても災害保証が認められるようになっていく。<sup>(3)</sup>

『獣人』の転覆事故は、フールが踏み切りに大量の石材を積んだ馬車を故意に立ち往生させて引き起こしたものであった。それ以前にも彼女はディエップ線からル・アーヴル線への転轍を妨害して、貨物列車に急行列車を衝突させようとはかっている。ところが新しい自動停止信号装置が開発されていたことを知らなかったで、この工作は失敗に終わったのである。いずれもフールの悪意は発覚せずに、過失として処理される。考えてみると、人

為的事故から、自然の災害によるもの、機関車や車両の不備などさまざまな種類の無数の事故が、全線にわたって発生する可能性がある。それに、この時代に限られないことだが、収益優先の営業方針のため安全性に対する意識は遅れがちであったから、事故の危険はなおさら大きい。したがって『十九世紀ラールス』には、大惨事につながる鉄道事故が当時どのようにみなされていたかを顕著に示す、「不可抗力 (force majeure)」という語がときどき姿をみせて、わたしたちの注意を引く。安全に配慮をしても、いつ、どこで、どのような原因で事故が起こるのか予想はできない。そういう意味で自然災害のときのように、事故原因を不可抗力と考えるしかないのが、大部分の事故の場合の実情であった。

人間の手ではどうしようもない不可抗力としての事故が、とくにこのクロワッド・モーフラに集中して起こるのだから、ここが西部鉄道ル・アーヴル線の急所であることは間違いない。さらに登場人物たちの死をも事故というなら、災禍はまるでクロワッド・モーフラでしか起こらないかのようなだ。グランモラン裁判長、セヴリーヌの死、ペクーとジャックのクロワッド・モーフラ直近の駅マロナー付近での死、それからルイゼット、ファジー、フールの死、ラ・リゾン転覆事故の死者十五名と累々たる死者の山が築かれる。このすべてが実は人間たちの悪意で意図的に生じた死であった。まさしくクロワッド・モーフラ (Croix de Mauftras) というのは「ならず者 (malfrat) たちの十字路あるいは十字架 (croix)」である。二つしてすべての種類の事故をおとしてみたとき、西部鉄道路線の鬼門はクロワッド・モーフラである。それは病んでいる。クロワッド・モーフラが文字どおり病氣 (maux)

を抱え込んだ病巣だから。

「今わたしたちの行く手は閉ざされているのよ。わたしたちはもうこれ以上先へは行けないわ……。出発しようという二人の夢、アメリカで、お金持ちになって、幸福になろうというあの望み、すべての幸せがあなた次第だったのに、もうそれも不可能」[XII, p.1284]とセヴリーヌが、クロワード＝モーフラのひび割れた家で、まったく象徴的なことを吐いている。あらゆる意味で物語の挫折の場がクロワード＝モーフラということになるだろう。

かくして災厄の場をその名で表現しているクロワード＝モーフラは、鉄道の機能を実際に麻痺させる事故を引き起こして、西部鉄道路線の欠陥であることを明らかにし、その欠陥をとおしてマシニズムにしろ、アニミズムにしろ、機関士、機関車、鉄道路線の同型性を指し示している。ただし災害規模の甚大さからみると、アニミズム化したのではとてい捉えきれないほど、鉄道事故の惨事がひとつとの想像を凌駕しているのは事実である。だとすれば、欠陥をとおしてえられる三者の同型性も、そのまがまがしさを強調することにかけては、マシニズムの方がアニミズムに勝り、マシニズム的な見方こそ鉄道時代にふさわしい『獣人』の観点ということだろう。

## 結び マシニズム世界を描く『獣人』

鉄道事故が大惨事につながるのには、機関車の生み出すエネルギー量が動物の脚力からは考えられないほど莫大なものになるからであった。そのエネルギーの源は蒸気機関である。動力としての

蒸気機関は、動物の脚力をモデルにしたそれまでの静力学機械（mécanique）とまったく発想をことにして、熱さ／冷たさの差違を利用した熱力学に依拠していた。新しい科学である。科学史家のM・セールがゾラの著作のなかで「パスカル博士」と並んで『獣人』に注目するのも、この熱さ／冷たさの差違から生ずる運動にしたがって物語が展開されているからであった。新しい科学にとっては差違からエネルギーが生成されて、それが機関車の前進の運動に転化されることが問題だ。そうして機関車はパリからルーアン、ル・アーヴルへと走って、ひとつとのあいだに交通・交流のネットワークを創り出す。したがって差違があることが運動の、交通の絶対的条件だ。このように差違によって機能する機関車が、新しい機械（machine）と呼ばれるのは原理的に当然のことであった。

セールにしたがって熱力学的な展望のなかに身をおいてみよう。

先の章でジャックの殺害衝動に関する問題が懸案として残っていた。ジャックの「固定観念」がどのような条件で発動し、それがどのようにして行動に直結していくのかという課題である。静力学では因果関係の連鎖が明確である。したがって、ある一定の原因に対して必ずある特定の結果が生起するという決定論がまかりとおる。わたしたちもまたジャックの殺害衝動をそのようなものとして理解し、そして決定的な結論を求めてきた。だが熱力学機械である機関車の故障、それから西部鉄道路線上の事故と、因果関係を問いつめていっても、決定的な結論を見いだすこと、あるいはそうした結論を前提に事故や故障を未然に防ぐことは不

可能ではなかったか。マシニズム化されたジャックの殺害衝動を、これら機関車や鉄道路線の事故の延長上で捉えかえそう。

出来事の発生する条件が揃っている、にもかかわらずそこから生ずる結果としての出来事は確率的にしか予測できない。原因から結果にいたる過程は偶然に左右されているようにみえる。静力学的な厳密な因果関係に基づく決定論に、このように背馳する事態をなんとするか。それはストカスティックな(stochastic)過程だ、とセールがわたしたちに教える。ブラック・ボックス化した原因と結果の連鎖のなかで、すくなくともある出来事が生起するには選択的作用があるはずだ。だが出てきた結果は偶然のせいとは思われない。ジャックが愛と死の典型的な対象としてセヴリーヌにどうしようもなく魅惑された。そのときから二人の関係の結末はセヴリーヌの死で終わることは分かっていた――四頁参照。状況によりさまざまに有為転変を経験するにしても最終的には死で終わるのだ。その意味では固定観念によるジャックの欲望の軌跡は、熱力学的なエルゴード性をも呈するストカスティックな過程だと言える。いつ、どこで、どのように、この殺害の結末をみるのか、欠陥機械を抱えたジャックはむろんのこと、わたしたち読者もまた、ストカスティックな過程と化した『獣人』の展開を、スリルとサスペンスを交えて、固唾を飲んで見守るのだ。かくしてジャックというのは、熱力学的な因果関係を、決定論的でなくストカスティックな過程を体现している、鉄道時代をせおうにふさわしい主人公である。

続いて機関車を中心に、機械という機械が巻き起こす死の問題がある。運動にとって不可欠の条件とされた熱さ／冷たさは、旧

来の見方からすれば、生と死とも肯定と否定とも言い換えることができる。すると死も運動にとつては必要な要素だ。多様性、多数性は否定してはならない。ところで熱力学的機械は温度差で成り立ち、二つの要素の差が消滅すると、熱の死というもうひとつの死、つまり運動の死滅、絶対的な死へといたる。二つの死のうちで、小さな死は大きな死に行き着かないために、ぜひとも維持しなければならぬ。そうは言うものの、わたしたちが死を前にして、それが大きな死か小さな死か見分けがたいとしたら、死とは両義的な存在だ。しかも閉域という条件があつてはじめて熱の死があるとすれば、それが大きい小さいかは死を判断する者の立場に依存する。絶対的な評価は不可能なのだ。それでも閉域を開放して、空間や時間に次々と次元を拡大していけば、差違は消滅せず、死もまた人間の歴史がある限りほとんど肯定的なものになるだろう。すくなくとも人間の歴史は運動しているのだから。

『獣人』の機関車は、クロワッド・モーフラで大量の乗客を殺し、フロールをマロネーのトンネルで吹き飛ばし、ジャックとペクーを轢殺し、なおまたそのうえライン戦線に無数の死者の予備軍を運んで、殺人機械の相貌を如実に示す。ゾラは物語を締めくくる普仏戦争からおよそ二〇年後に、歴史の高みに立つてこの小説を書いた。彼にとつては物語中に散乱するこのようなさまざまな死も、物語という機械を動かし、歴史という巨大な機械を前進させるために必要な小さな死だと、そうでなくともすくなくともそれらの死に肯定と否定の意味を同時に見いだしていたであろう。そうしてこれらの死の元凶としてあつた機関車もまた両義性を帯びて、『獣人』のなかを走りつづけている。



交通は完全に復旧した。列車は無慈悲に通り過ぎていった。機械の全能さと冷淡さを示し、惨劇や犯罪にも無関心だった。群衆をなす見知らぬ人間たちが途中で線路に落ち、車輪につぶされたとしても、それがなんであろう。死体は片づけられ、血は洗い流される。そしてまた人々は、彼方へ向け、未来へ向けて、出発ははじまるのだ。[X, pp.1274-1275]

歴史はゾラにとってはマシニズム化されて、未来へ向けて動きつついている。

## 註

- (1) Chevalier, Louis, *Classes laborieuses et Classes dangereuses Paris pendant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle*, coll. Pluriel, Hachette, 1984 (1re édition en 1978), pp.69-116 [『労働階級と危険な階級』喜安・木下・相良訳、みすず書房、一九九三年、二九五―七頁]
- (2) *Ibid.*, pp.78 et 89. [同上書、三四、四一頁]
- (3) *Ibid.*, p.70. [同上書、二九頁] なお訳文は上記邦訳書から借用した]
- (4) *Ibid.*, p.87. [同上書、四〇頁] なお文脈の都合で邦訳書の訳文に一部変更を加えた]
- (5) Zola, Émile, *Ébouche*, premier jet, présenté par Henri Mittrand in *Les Rougon Macquart*, vol IV, coll. Pléiade, Gallimard, 1966, pp.1721-1722. この時点ではまだ当初の構想にしたがって叢書第十三作『シエルミナル』のエティエンヌがそのまゝ主人公にあげられていて『獣人』のために新たに主人公として考え出される

ことになったジェルヴェースの第二子ジャックの名はまだない——ジャックの案出については、国立図書館所蔵の『獣人』のための「準備文書NAF 10.274」中の「第582葉」(*ibid.*, p.1729)およびオランダ人コルフ宛のゾラの手紙(*Ibid.*, p.1745)などによって知ることができる。また『素描』に含まれた、本文で引用した日付のない文章は、ゾラ自身が小説の主題としての鉄道に言及した文書のなかで、もっとも時間的に先行しているというわけではない。アンリ・ミットランの「研究」によれば、『獣人』の「源泉」期と位置づけられる時期の一八七八年にイタリアの批評家エドモンド・デ・アマチスに対して、鉄道を題材にした小説の構想をすでに打ち明けている(*Ibid.*, p.1711)。時間的にはミットランの言った次の「準備」期にこの『素描』という文書が含まれるので、小説が初めて公刊された一八八九年十一月(『獣人』は絵入り週間紙『庶民生活』(*la Vie populaire*)に一八八九年十一月十四日号から一八九〇年三月二日号まで連載された)と、先の手紙の一八七八年との間のかなり早い時期に、当の引用の文章が書かれたと推定される。

- (6) L'article «Chemin de fer» dans le *Grand Dictionnaire universel du XIX<sup>e</sup> siècle*. ちなみにこの『十九世紀ラウス大辞典』は一八八六―一八七六年の出版で、第一次補遺が一八七八年、第二次補遺が一八九〇年に付け加えられた。
- (7) Pecheux, Julien, *La naissance du rail européen 1800 1850 et L'âge d'or du rail européen 1850 1900*, Berger Levrault, 1970 et 1975.
- (8) 鹿島茂『馬車を買いたい』(白水社、一九九〇年、一四頁)にある「フーテンは現在の日本田舎のおおそ十円に換算できるといふ」。
- (9) フシューの前掲書にあるヨーロッパの鉄道営業路線図(*La naissance du rail européen 1800 1850*, p.123)を見れば、この辺の状況が一目瞭然である。ところでパリ―ポルドー間、パリ―マルセ

ー間が鉄道で直行可能になるのは、前者についてはボワティエ・アングレーーム間開通の一八五三年七月から、後者は最後に残されたりヨン（ペラーシュ）とリヨン近郊のヴェーズのわずか五キロメートルが一八五六年一〇月に完成してからのことであった。

- (10) Porter, Roy, 《Les anglais et les loisirs》 in Alain Corbin, *L'auvernement des loisirs 1850 1960*, Aubier, 1995, p.43. 『十九世紀フランス大辞典』にも「一八六〇年頃のブローニエでは年間で一〇万人が英仏海峡を往来するようになった」。

- (11) Rauch, André, 《Les vacances et la nature revisitée》 in *Ibid.*, p.85 et Corbin, Alain, *Le Territoire du vide. l'Occident et le désir du rivage, 1750 1840*, coll. Champs, Flammarion, 1988 [1re édition 1982], pp.291 et 295. 『『浜辺の誕生』 福井和美訳、藤原書店、一九九二年、四九四、五〇一頁]

- (12) Corbin, A. *Ibid.*, pp.291 et 308 309. 同上書、四九四、五〇四頁。
- (13) Rauch, A., *Art. cit.*, p.85.

- (14) Pechoux, Julien, *L'âge d'or du rail européen 1850 1900*, op. cit., p.171.

- (15) 例えばトルフ宛の手紙のなかで、「物語ではいつも列車の響きが聞こえる」と述べている。同様に「走る進歩だ」「・・・」(Zola, *É. Ibid.*, p.1745)

- (16) Pechoux, Julien, *La naissance du rail européen 1800 1850*, op. cit., pp. 113 115.

- (17) Pechoux, Julien, *L'âge d'or du rail européen 1850 1900*, op. cit., p.160.

- (18) L'article《commerce》 in *Dictionnaire du Second Empire*, dir. de Jean Tulard, Fayard, 1995.

- (19) Zola, É., *La Bête humaine*, in *Les Rougon Macquart*, vol IV, op. cit., p.1032. 以下同書からの引用はこの個所に倣ってローマ数字で

章を、アラビア数字でページを本文中に付記する。なお同書にかかわる訳文は古屋健三訳『『野獣人間』 世界文学全集第五七巻、講談社、一九八一年』に依拠した。訳文は文脈の都合で変更を加えた箇所があることをお断りしておきたい。

- (20) La lettre de février 1889 par Pol Lefèvre destinée à Zola, in Zola É., *Les Rougon Macquart*, vol IV, op. cit., p.1731.

- (21) Mitterand H., 《Étude》 in *Ibid.*, p.1732.

- (22) Rauch, A., *Art. cit.*, p.87.

- (23) Porter, R., *Art. cit.*, p.32.

- (24) 「トンネルは普仏戦争におけるフランスの決定的な敗因、軍隊や軍事物資の輸送計画に関する参謀本部と鉄道管理局のあいだの連携欠如をしがたって戦時下の鉄道の役割の軽視をあげる： *L'âge d'or du rail européen 1850 1900*, op. cit., pp.234 240.

- (25) 絵画作品ではクロード・モネが一八七六—一八七七年にかけて描いた八点の「サン＝ラザール駅」がよく知られている。またそれより先の一八七三年にエドゥワール・マネが「コンスタンティノープル街とローマ街の交差点にある友人の庭の鉄柵越しにサン＝ラザール駅の様子を見て、同じく「サン＝ラザール駅」と題して描いている」(柏倉康夫『パリの詩・マネとマラルメ』 筑摩書房、一九八二年、一〇一頁参照) この作品は機関車の吐き出す煙だけで汽車を暗示しただけで話題をまいた。

- (26) Huysmans, J. K., *Les sœurs Vartard*, n° 973 de la coll. 10/18, Union Générale d'Éditions, 1975, p.229.

- (27) 市街を走る鉄道に蒸気機関車を使用することは、大部分の国と同じくフランスでも忌避された。それに代わって市街を走ることのできる鉄道となれば、動力に電気を使っしかない。電気を動力とした世界で最初の市街電車は一八七九年五月のベルリン万国博に登場した。二年後の一八八一年にはベルリン・グロス・リヒターフェルト

間二・五キロメートルで市街電車が営業に供された。市街電車が一般のフランス人の目に触れたのは一八八一年のパリ電気博覧会の際である」[Pechoux, Julien, *L'âge d'or du rail européen 1850 1900*, op. cit., p.84]

- (8) Hysmans, J. K., *À rebours*, n° 975 de la coll. 10/18, Union Générale d'Éditions, 1975, p.74, [『ちかじち』 斎藤龍彦訳 光風社出版 昭和五九年 三三三頁。訳文は同書から借用した]

- (26) *Ibid.*, p.77, [同上書 三五頁] ちなみにランブトン式機関車は、最初の試運転の時から、五〇トンの貨物を引いて時速一〇〇キロメートルに達するスピードを記録したことが知られる[Pechoux, Julien, *La naissance du rail européen 1800 1850*, op. cit., p. 140] エンゲルト式機関車の方は傾斜の急な坂道でも相当の重量を牽引できることが評判を集めた[Pechoux, Julien, *L'âge d'or du rail européen 1850 1900*, op. cit., p.132] 両者ともに一世を風靡するようになった機関車である。

- (30) フレイアット版『獣入』の編者 H・ミシュランの注記を付している箇所が綿密なゾラの準備調査(西部鉄道の当時の運転部次長ボル・ルフェーヴルに対する取材と自ら自身の実際の機関車乗車体験)に基づいた結果だと指摘している[Note in Zola É., *Les Rougon Macquart*, vol IV, op. cit., p.1775]

- (31) Serres, Michel, *Feux et signaux de brume Zola*, Grasset, 1975, pp.131 132, [『火、そして霧の中の信号』ゾラ 寺田光徳訳 法政大学出版局 一九八八年 一六六 一七〇頁]

- (32) Zola, É., *Carnets d'enquêtes*, Pion, 1986, pp.509, 515 et 529 530.

- (33) E・カンテ『純粹理性批判』藤田英雄訳 岩波文庫(全三巻) 一〇一頁。カンテの原著初版は一七八一年に公刊された。

- (34) Mitterand, Henri, *Zola. L'histoire et la fiction*, PUF, 1990, pp.177 213. ミシュランが時空間概念をきわめて限定的にしか捉え

ないのは、M・パフチンの「時間場」(chronotope)つまり時間の圧縮された場としての時空間概念が前提にあるからである。したがって時空間と言いつき、ミシュランには「シェルミナル」の炭坑が彼の視野に入っていないのである。

- (35) Zola, É., *Carnets d'enquêtes*, Op. cit., pp.506 508.

- (36) Pechoux, Julien, *La naissance du rail européen 1800 1850*, op. cit., pp. 156 159. 鹿島茂 前掲書 三五頁。

- (37) Serres, M., *Op. cit.*, p.130 sqq. [前掲書 一七四頁以下]。

- (38) わたしたちには非常に貴重なジャンク・ノワレの研究(Jacques Noiray, *Le romancier et la machine. I L'univers de Zola*, Corti, 1981)が、精神分析との関係について、死の諸力(forces de mort)などと言いつつ回しに注意を払っている。それでも読者の理解の便宜をはかるべく、いくつかの「ゾラが」死の欲動、を表現したとか無意識を発見したとか、ときどき筆をすべらせる。

- (39) フロイトの最初の著作『ヒステリー研究』の刊行は一八九五年のことであり、「死の欲動(pulsion de mort)」ないし「死の本能(instinct de mort)」はさらに後年になつて『快感原則の彼岸』(一九二〇年)で導入された概念である。『精神分析用語辞典』(J. Laplanche et J B Pontalis, *Vocabulaire de la psychanalyse*, PUF, 1967, [邦訳 村上聡訳 みつち書房 一九七〇年])参照。

- (40) Deleuze, G. et Guattari, F., *L'Anti-Œdipe*, Minuit, 1975, p.33. [『アンチ・オイディプス』市倉宏祐訳 河出書房新社 一九八六年]

- (41) Zola, É., la lettre à V.S. Kollf in *Les Rougon Macquart*, vol IV, op. cit., p.1745.

- (42) Deleuze, Gilles, 《Zola et la fêlure》in *Logique du sens*, Minuit, 1969, p.376, [『意味の論理学』岡田弘・宇波彰訳 法政大学出版局 四〇四頁] シュルースのこの論文の最初の発表は一九六七年のこと

である (Préface à *La bête humaine, Œuvres complètes*, t. VI, *Cercle du livre précieux*)。その後増補改訂をして上述の著作に収載され、さらにガリマール・フォリオ版の『獣人』の序文として一九七七年から使用されている。このように二つの遺伝を区別することによって『獣人』の難題にひとつの解決を与えたドゥルーズの巧みさは、この章の始めに述べておいたように、実はフロイトの「死の本能」という概念に依拠してはじめて可能になることである。そうして彼が先鞭をつけた『獣人』に対する後の精神分析的な批評には彼の論文が不可欠の前提のようにあげられているのを見れば、その影響力がいかに大きかったかよく分かる。だがわたしたちはこの時期のドゥルーズが精神分析に深く浸透されていたこと、まもなく彼はこの精神分析に対して批判的な見方をするように変わっていったことを念頭にいれておかなければならない。実のところ、精神分析に対する批判的な姿勢に転じた後のドゥルーズの主張の方が『獣人』の描く世界にいつそう適合しているようにわたしたちには思える。そこで転身後のドゥルーズを念頭において、精神分析に取り込まれないように議論をすることが、この小論における眼目のひとつであることを付け加えておく。

- (43) 前出註41)の「コルフ宛の手紙に」「列車の轟然 (grondement) がいつでも聞こえる」という一文がある。後出の引用文も参照された上 [二一〇頁]
- (44) Deleuze, G., 《Zola et la fêlure》, *Art. cit.* p.376. [前掲書 四〇三 四〇四頁]
- (45) Deleuze, G. et Guattari, F., *L'Anti-Œdipe, Op. cit.*, p.7. [『トニチ・オインティニス』前掲書 一三頁。なお訳文は文脈の都合で邦訳書のものに一部変更を加えた]
- (46) Serres, M., *Op. cit.*, p.132. [前掲書 一七十七頁]
- (47) K・B・バジリオは「レトリックの枠内であるが」「極端に言っ

て」にあっては、逆説的に生き物が物と化し、物が生き物と化すと主張するところまで行くかもしれない」と述べて、ソラにおける文彩の、なかでもとくにメトニミー（換喩）の果たす役割の重要性を説いている。この指摘はソラがアニミズムとマシニズムの両方向の世界観とともに提起していると示唆している点で、わたしたちには貴重である。Basilio, Kelly B., *Le Mécanique et le vivant. La métonymie chez Zola*, Droz, 1993, p.26.

- (48) Serres, M., *Op. cit.*, p.149. [前掲書 一〇三頁]
- (49) Deleuze, G., 《Zola et la fêlure》, *Art. cit.* p.380. [前掲書 四〇八頁]
- (50) L'article 《Chemin de fer》 dans le *Grand Dictionnaire universel du XIX<sup>e</sup> siècle*, op. cit. 647. 小倉孝誠「19世紀フランス夢と創造」人文書院、一九九五年、四一頁以下。シベルフシユ、W.『鉄道旅行の歴史』加藤二郎訳、法政大学出版局、一六九頁など。
- (51) Mitterand H., 《Étude》 in *Ibid.*, pp.1714 & 1730.
- (52) シベルフシユは前掲書『鉄道旅行の歴史』の二つの章（八・九章）を鉄道事故のためにあて、「鉄道性脊柱」症や「外傷性ノイローゼ」という事故による精神障害を強調している。
- (53) Serres, M., *Op. cit.*, p.83 et passim. [前掲書 一〇四頁など諸処に]
- (54) Serres, M., *Op. cit.*, p.31 et passim. [前掲書 三〇頁など諸処に]
- 図1 (101頁) *Dictionnaire du Second Empire*, Fayard, 1995, p.465.
- 図2 (101頁) Pecheux, Julien, *La naissance du rail européen 1800 1850*, op. cit., p.140.
- (同 44) Pecheux, Julien, *L'âge d'or du rail européen 1850 1900*, op. cit., p.132.
- 図3 (50頁) Pecheux, Julien, *Ibid.*, p.135.