

18世紀啓蒙思想における旅

—— ホドヴィエツキーの旅のスケッチ集 ——

垣 本 せつ子*

ヨーロッパにおける近代ツーリズムの始まりは、19世紀にトマス・クックが創設し、鉄道や蒸気船の普及と共に発展した旅行業にあると言われる。これを契機として、一般人が苦勞の多い「旅」(travel, ドイツ語の「旅」Reise は「遠征、武装」を意味した一)ではなく、貴族のグランドツアーを起源とする「旅行」(tour)を楽しむ時代になったというのだ。しかし、18世紀もまた、巡礼目的の定番の旅に代わり、単に知見を広げる目的を持った旅が普及し、旅の方法が啓蒙されたという点で、一般人の旅行に対する意識が大きく変わった世紀だった。道路や宿駅・宿場の制度は地域差を残しつつも、大きく改善し、旅が日常生活の一部になった。

啓蒙思想と旅の関係を読み解くために、本稿では、イギリスの風俗画家ホガース(1697—1764)の描いた否定的なイメージの旅を振り出しとして、ドイツの画家ホドヴィエツキー(1726—1801)が自身の旅先で描いたスケッチの時空に、当時の旅の意味づけを探る。ホガースがヨーマン(郷土)の子孫として伝統的なイギリス社会の出自であったのに対して、ホドヴィエツキーは、父親がポーランド人、母親はユグノー(亡命フランス人)の家系という、多文化の出自であった。ホガースは懐中時計の蓋などを彫る銀細工師として下積みの修行を始め、さらに紋章の銅版画、名刺の図案作りなどを経験した上で、連作版画によって画家として独立した。1757年には義父の跡を継いで宮廷画家の資格も認められる。これに対して、同じく風俗画家であるホドヴィエツキーは、本や雑誌に挿絵を描く傍ら、生涯、貴族や富裕な市民のために絵を鑑定し、買い付けの世話をする画商でもありつづけた。

18世紀に、一般に普及しはじめた読書の習慣の中で、テキストに添えられた挿絵は、新たな美術の分野を生んだ。さらに新聞・雑誌など定期刊行物が売り上げ数を延ばし、時事ニュースが活字に載るとともに銅版画に描かれたことも新しい現象だった。ホドヴィエツキーは、ゲーテの『若きウェルテルの悩み』や、翻訳の『ドン・キホーテ』、『センチメンタルジャーニー』、さらにペスタロッチ、パセドウ、リヒテンベルクら啓蒙哲学者・教育者の発行した教育書・雑誌の挿絵を担当した。18世紀末において神聖ローマ帝国の識字率は30%であり、¹ 知識の伝達媒体として、挿絵や銅版画は有効だった。貴族の没落とともに、姿を消した荘厳なバロック絵画と、芸術の独立性の上に成立した近代絵画の狭間であって、18世紀のヨーロッパは文学と絵画を折衷させたスタイルの芸術家を生んだ。ホガースもホドヴィエツキーもその意味で、極めて18世紀的な存在であったといえるだろう。

*東洋大学国際地域学部；Faculty of Regional Development Studies, Toyo University

I ホガースの風俗画—異界への旅—

ホガースが有名なのは『当世風結婚』、『放蕩一代記』など、絵物語を構成する版画連作によってである。これらは日本の絵巻物とは異なり、地の文は書き込まれていないが、画中の看板に書かれた店の名前や、絵の1枚ずつに付けられたタイトルが物語の流れを知らせる。登場人物は劇的な身振りで、それぞれ、何かを訴えている。鑑賞者はその内容を背景から想像する。ホガースの絵を鑑賞して得られる満足は、色や形の生み出す調和の空間に憩う感覚ではなく、仕掛けられた風刺のメッセージを認識し、理解する知的遊び心である。

海外植民地の獲得や18世紀後半にピークを迎えた産業革命によって、大英帝国への軌道に乗ったイギリスと、30年戦争による荒廃を引きずって近代化から取り残されたドイツでは、啓蒙主義を容受する意味は大きく異なった。理性を人間固有の知的能力として称揚し、宗教の代わりに、道徳心や科学技術による理想社会を構想した啓蒙主義にとって批判力は精神的な創造の前提だった。産業革命期のイギリスに生きたホガースはその画業の中で、現実社会の道徳の浅薄さを非難しつつける一方、ハリソンの発明した航海時計のような科学技術の進歩に対して賞讃を惜しまない。² 初期資本主義の沸騰の中で批評は毒のある風刺と共に生彩を放ったのである。これに対してホドヴィエツキーにとって啓蒙主義は、貴族社会から市民社会へ社会の重心が移る過程にあったドイツの啓蒙主義であり、「啓蒙専制」君主により規定された社会改革は批判の対象ではなかった。

そのような2人の画家が取り上げた旅の情景は大きく異なった。ホガースの絵の中で、旅人とは生業を求め、切羽詰って農村から脱出する人々であり、また逆に選挙活動の遊説行として地方へ赴く都会人だった。そこにこめられている皮肉は、知らない土地で出会う人々が互いに何か良いことを期待する無知や無垢に向けられている。旅先での甘い期待に付け入る人々がいることを警告し、絵の教訓としているのである。

『遊女一代記』(A Harlot's Progress、1732年)の第一図はロンドンに上京したばかりの女主人公モルと彼女を早速取り巻く怪しい人物たちから構成される。場所は、整備された駅舎ではなく、下町の袋小路に様々な物資が集積する中庭である。降り立った女主人公モルだけは、自信に溢れているが、荷馬車に残っている他の女の乗客たちは早くも、自分たちの弱い立場に気づいて慄いている。背景にあるのは18世紀後半をピークとするイギリスの産業革命・農業革命による、田舎から都会への人口流出である。³ モルが若く美しい女性だからといって都会で必ず墮落するというのは、いかにも硬直した道徳観だが、甘い期待を戒める教訓は広く共有された。

当時、どうすれば身分の後ろ盾がない者が成功したのか。『勤勉と怠惰』(1747年)という12枚連作に、その答はあまりにも明快である。フランク・グッドチャイルド(Frank Goodchild)とトマス・アイドル(Thomas Idle)の2人の徒弟がそれぞれ名前どおりの人生を歩む。グッドチャイルドは織物工場で勤勉に働くばかりではない。日曜日には教会への礼拝を欠かさない。これに対して、相棒のトマスは織機に向かってぼんやり立っているばかりか、礼拝の最中に賭け事をする始末である。アイドルはついに小舟に乗せられ、沖合に碇泊している船へ奉公に出されるが、性情は直らない。

最後には、ロンドン政庁へ入ったグッドチャイルドの前で殺人者として処刑される。怠惰な人間が必ず殺人者に転落する必然性もまた本来ありえないが、問題は何を志向するかではなく、そのときに置かれた状況が、次に自分が進む駒を決定してしまうという環境決定論であり宿命論である。ホガースの絵物語の中で、人間が選べる選択の幅は実は些細なもので、たとえば、勤勉か怠惰かという最初の選択が後の人生を決めてしまう。怠惰であることは悪い仲間を呼び込み、悪い仲間が外洋への放逐を、異邦の環境がアイドルをさらに大きな犯罪へ踏み込ませてしまう。ここで描かれる船出は、転落の階段を一步下りることである。

しかし、故郷に根を下ろした美德として描かれる「勤勉」もまた、結局は風刺の対象となる。グッドチャイルドはまじめに働くばかりではなく、貧者への施しも忘れず、工場主に認められ、彼の娘と結婚、共同経営者となり、さらにロンドン市政庁のメンバーになるまで、出世の階段を駆け上る。その結果が第八図に描かれた市政庁の祝宴である。この絵には祝宴から締め出され、額縁状の通路から祝宴を覗き込む貧者の群れが見られる。一方、会食者たちはこれらの人々や給仕に駆け回る黒人の召使には全く目もくれず、思いのままに皿の料理を平らげていく。勤勉によって得られた収穫でさえも、こうしてグロテスクな味がする。人間の性情に実はそれほど優劣はないにもかかわらず、勤勉と怠惰という日常の何気ない選択が、祖国と外国の懸隔へ広がり、やがて裁く者と裁かれる者という互いに理解不能の別種類の人間を作ってしまうというのが、この連作の教訓である。ホガースは現実の道德の腐敗を弾劾するが、同時にまた、厳しい処世訓を提示しているのである。

18世紀のイギリスにおける旅の舞台装置は馬車と宿屋である。『議会選挙』（1755-57年）と題した4枚物は、候補者を囲んだ選挙準備の宴会に始まり、遊説先での喧騒、投票当日、祝賀パレードと、現代でも変わらない一連の選挙活動を描く。馬車は投票当日にその役目を終え、打ち捨てられ、ひっくり返っている。『郵便馬車、あるいは田舎宿の中庭』（1747年）もまた選挙の遊説行を描いた絵画である。宴会で泊り込んだ人々が翌朝、宿屋の前で郵便馬車に乗り込み、幹事役の男が見送りの亭主と話しこんでいる。男のポケットからはみ出ている書面には「収賄禁止法」とあり、接待がらみの選挙活動を風刺している。田舎からロンドンへ上京する旅が、無垢の弱者にとっては破滅につながったのに対して、田舎へ向かう集票の旅は、人を政治の波に呑みこむ旅である。初期資本主義のイギリス社会で、個人の活動がそれまでに考えられなかったほどの広がりを持つに至った反面、集団化した欲望の野卑な現れ方も、この時代の特徴としてホガースに記録された。往来は見知らぬ者どうしの欲望の沸騰する舞台だった。

18世紀のイギリスの進んだ交通事情については、帽子製造の徒弟からほとんど独学で身を立ててベルリン王立芸術アカデミー教授となったモーリッツが『あるドイツ人のイギリス旅行』（1782年）の中で強調している。イギリスはこの時代もはや、ゆっくりと徒歩を楽しめる国ではなかった。「馬と馬車の国であるここ（イギリス）では、徒歩旅行者はどんな変わった運命や冒険に身を晒していることでしょうか」、「私は今まで全然、歩行者は見かけず、反対にいつでも私の脇を多くの馬車が走っていきました」と彼は述べているが、⁴「ベルリンに比べてここでは運賃は安く、1イギリス・マイルに1シリング払えば良いのですが、ベルリンでは少なくとも1グルデンを支払わなければなり

ません。にもかかわらず私は乗り物を使うのをほとんどやめてしまいました。徒歩でときどき人に尋ねて用がすむのであれば、大変節約できるからです」と、あえて徒歩旅行を通す変わり者であることを断っている。⁵

郵便馬車制度を確立するためには、馬をたくさん必要とした。⁶ ホガースは駅馬車の馬の扱いにも人間の残虐さを見出す。『残虐の4つの段階』（1751年）は幼児期の動物虐待が長じては人間に対する残虐さにつながるという教訓ものであるが、連作の2枚目は、成長して御者になった主人公トムが、倒れた馬を打ちのめす図である。御者として馬に鞭を当てることは、職務上ある程度しかたないといえるだろうが、3枚目へ進むと、トムは人を殺し、最後の4枚目では、処刑されたトムが解剖見本として解剖室に横たわっている。『勤勉と怠惰』と同様に、ここでも残虐な人間とそれを裁く人間の間、残虐さという点で、違いはほとんどない。遊びで動物をいたぶるのは、子供も大人も大差がなく、子供が動物をいじめて遊ぶ脇で、大人は闘鶏に興じている。トムという残虐な人間の背景では、闘鶏という遊びや、馬車馬を酷使しての交通制度、医学という権威のもとで公認される残虐さが社会で公認されているのである。

18世紀のイギリスでは、市民階級でも手軽に旅のできる交通制度を整えたが、その一方でホガースの描くように、自分の生まれた世界とは無縁の異次元に赴けば、罅に落ちるか、放蕩に終わるといった否定的な旅の通念も健在だった。イギリスが獲得した海外植民地は異文化との出会いをもたらしたが、ホガースの描く黒人の召使が画面中の異分子としてとどまっているように、それは異文化間の交流の代わりに、拒絶と差別支配という緊張した関係を生み出した。異文化はその狭間に足をすくわれ自分を見失ってしまう危険を意味した。⁷ しかしその考え方に対しては、旅に出ることを擁護する説教が対峙した。

晩年に『センチメンタル・ジャーニー』（1768年）で気まぐれな旅人を風刺しつつ、旅を楽しむ小説を書いた牧師スターンは、『説教集』（1760-66年）の中で「放蕩息子（ルカ伝 XV13）」を解釈をしている。⁸ ここでいう放蕩とは、放蕩息子が異邦に出かけて遊蕩三昧で身を持ち崩すことである。息子は放蕩の果てに、異邦で豚飼いになり、豚の餌さえ自由に食べられなくなってから、父親のもとに戻り、許しを請う。父親は「失われたものが見つかった」ことを喜び、宴を催す、という結末である。「放蕩息子」の読者の共感は通常、息子ではなく、息子を赦す父親に寄せられる。しかし、スターンは説教の中で、「持ち物すべてを持って、遠くの国へ旅立った」息子の旅への衝動を擁護する。スターンによれば旅への憧れは誰にも備わっているという。すなわち、新しいものを見たいという衝動は、研究し、知識を求めてやまない心の自然な衝動である。旅をして得られることは多い。「言語や法律・慣習を学び、当地の政府や国民の関心を理解する。振る舞いや会話は洗練され、新しい事物に触れることで、それまで馴染み深かったものに新しい光が当たる。自分の判断を見直し、自分自身を洞察し、自らを作り上げる」、これが旅の効用であるという。しかるに、「放蕩息子」には適切な旅のガイドが欠けていた、と彼は続ける。また、仮にガイドがいたとしても、異国でしかるべき人々と付き合うのはむずかしい。人と付き合うには会話をしなければならないが、そのためには会話の相手と互角の知識が必要である。結局、現地の人と若者の会話は続かず、双方とも失望、

旅の若者の相手をするのは、気軽に付き合える悪い仲間だけになるだろうと結論付ける。スターンによれば、「放蕩息子」は、旅の準備が不足すれば必然的に生まれる。しかし旅は本来、擁護されるべきだ、と。

旅立ちの吉凶は古来、占いの対象である。近代以前は職人や芸人など特殊の身分にある者を除いては、神の加護を求める巡礼だけが庶民に許された旅立ちの理由だった。18世紀のドイツで出版された旅行ガイドブックを概観したクッターによれば、人気作家スターンによる旅の擁護は当時、一般に引用されたという。イギリス社会を中心に庶民の旅と道徳は、徐々に両立していったのである。⁹

II ホドヴィエツキーの創作活動と旅—『ベルリンからダンチヒへの旅』を例として

II-1 ベルリンの啓蒙主義

30年戦争後、諸邦への分裂が固定された神聖ローマ帝国では、イギリスのロンドンのように繁栄の光を一身に集める都市もなく、啓蒙は諸邦ごと、都市ごとの課題としてあった。書籍販売の中心ライプチヒ、新制大学都市となったハレ及びゲッティンゲンを始め、ハンブルク、デッサウ、ウィーン、ベルリン、帝国域外ではチューリヒがドイツ啓蒙主義に関わる地として挙げられる。¹⁰ このうち新興国プロイセン王国の首都ベルリンでは、フリードリヒ2世がヴォルテールと親交を結び、宮廷に迎えたばかりではなく、近代税制を確立するために、フランスの収税吏を呼び寄せ、まさに上からの啓蒙主義を日常生活に浸透させた。同時にこのことがフランスの文化的な支配であると反発を生み、一般市民にドイツ文化を意識させるきっかけとなったのである。

ベルリンは、今日でこそ第二次世界大戦とその後の東西冷戦の舞台として記憶されるヨーロッパの代表的な都市であるが、19世紀初めにドイツを旅した一人のフランス人女性には、単に人工的で不自然な世界に映った。『ドイツ論』の中で、スタール夫人はベルリンに比する都市はドイツ中にないと讃えながらも、その不自然さを浮き彫りにする。

ベルリンは北ドイツの中心であり、啓蒙という光の焦点と自負してよい。学問と芸術が咲き誇り、男性だけが招待される大使や大臣の昼餐会では、ドイツの他の地とは異なり、交際を妨げる身分の区別がない。あらゆる階級出身の才人たちがここに集うのである。この幸せな混交状態は未だに女性にまで広がっていない。(・・・) ベルリンでは男性が談笑するのは男性相手に限られる。交戦状態が男たちを粗野な状態にとどめ、男たちは女性との交際を強いられないよう求めている。¹¹

ドイツの他の土地にはない、ベルリンの自由闊達の雰囲気の評価しつつも、専らそれが男性だけに限られていることは、サロン文化に生きたスタール夫人にとって不自然だった。その不自然さの原因は、「このプロイセンの首都はプロイセンそのもので、建物も諸制度も一世代を経ているに過ぎない、たった一人の人間が創造したのだから」と説明される。¹² 1709年にブランデンブルク及びプロイセンの首都として行政が敷かれたときのベルリンの人口は56,600人、それも1685年のナント勅令廃止後にフランスからの避難民として受け入れたユグノーがその3分の1を占める数字だった。¹³

スタール夫人の叙述によれば、その後のベルリンの繁栄はすべてをフリードリヒ大王（とそれを支えたフランス人）に負うというのだ。

母と妻がユグノーの子孫であり、父がポーランド人だったホドヴィエツキーは、外来者に対して懐の深いこの新興都市で活動し、それが絶対専制に支えられている状況を生きた。彼の風俗画の人物にはホガースの毒がなく、身のこなしも表情も抑制されている。硬く、ぎこちないといってもよいだろう。しかしその抑制が、ベルリンの市民生活の忠実な描写だったのであり、心地よいものとして広く受け入れられる条件だった。

II-2 ホドヴィエツキーと啓蒙主義

7人の子供の父親として、全く市井の画家として生きたホドヴィエツキーが著述したものといえば、手紙、日記、雑誌に寄稿した自叙伝が残されているにすぎない。専制君主によって支えられたプロイセンの啓蒙主義の中で、カントが「現行法に対する率直な批判」¹⁴の可能性を説いても、実用性と実践を目指す方向が誰からも支持された。ホドヴィエツキーは1755年にユグノーを母に持つ女性と結婚してから、国王から大幅な自治を認められたベルリンのフランス人地区の役員として、ほぼ30年間、救貧院・養老院の代表世話人を勤めた。篤い信仰心だけではなく、啓蒙主義にふさわしい実践的な行政手腕を持って、社会改革に取り組んでいたのである。

彼の画業では、扱った題材のすべてが、この時代のベルリンの啓蒙の刻印を受けている。銅版画家としての名声を得た「家族との別れ (Les adieux de Calas, à sa famille)」(1767年)は、ヴォルテールによって不当裁判として告発されたジャン・カラス事件を題材としたものであるが、神々や王侯貴族以外を時事テーマの主人公として描くことは、従来の歴史画の概念を否定するものであった。ホドヴィエツキーはその後、ニコライやバセドウといった啓蒙主義の作家及び教育者の著書に提供した挿絵の中で、あらゆる階層の人たちをそのしぐさと共に描く。代表作の一つである『馬上のフリードリヒ大王』(1758年)も、老いて背中が屈まった馬上のフリードリヒ大王を、戯画に陥らず、庶民に親近感を抱かせる肖像画として描いており、今日、大王関連の書籍の多くに掲載される。

「(良い) 精神、(良い) 趣味を作品に見出すことはできるが、それ以上の理想 (Ideales) を彼の活動範囲に求めても無駄である」¹⁵とは、ゲーテのホドヴィエツキー評である。カントが自身の哲学を当時の天文学上の発見にインスピレーションを得て発展させたように、18世紀の理想は、天空の星々や神々を担保として展開した。ホドヴィエツキーはたしかにそのような理想と無縁である。では、『若きウェルテルの悩み』などの挿絵を担当させたゲーテから彼が得ている一定の評価とは何であろうか。

ホドヴィエツキーの絵には町の家屋敷の前庭や室内、公園、泉、街路など、市民が普段の生活を送った情景が自然に、そしておそらく現実よりは少しだけ美しく丁寧に描かれている。清潔に手入れされた家々や街路は、安逸や怠惰へ至ることなく居心地良い。家庭の外では勤勉と秩序、家庭内では抑制と調和を重んじる市民社会が穏やかに、優しく描かれる。そしてそれらはあくまでも挿絵という窓枠の向こうの世界である。挿絵は独立した存在を主張せず、読書で疲れた目に、現実の向

こう側の世界への扉を一瞬開け、そこに憩わせてくれる。

ホガスもまた、生活が安定する前には挿絵を描いた（『ドン・キホーテ』挿絵、1738年）。しかし、彼は自分自身の過激なメッセージを持っていたし、それは絵の枠を超えて、読者に迫るものだった。これに対して、ホドヴィエツキーの画業のほとんどすべては挿絵製作で占められた。¹⁶ 18世紀においては、書籍は一般に美術品としての価値も獲得し、フランスでは18世紀後半に特に著しい傾向として、貴族や富裕市民が豪華本を求め、ブーシェやフラゴナールのようなロココを代表する画家が挿絵の下絵を提供している。ホドヴィエツキーの活動は市民に向けられ、市民の目線を離れることはなかったが、挿絵によって書籍は美術品としての価値を加えたのである。

II-3 ホドヴィエツキーの里帰りの旅行

17歳で故郷ダンチヒからベルリンへ上京して、30年後にあたる1773年に、ホドヴィエツキーは初めて里帰りした。この旅の間に彼が書いた日記と、ペン・墨・鉛筆を取り混ぜて、ぼかしを入れながら描いた108枚のスケッチは長らく、遺族の手元にあった。1865年にようやくベルリン王立芸術アカデミーによって購入され、第二次世界大戦でソ連の占領軍に押収された後、1958年に当時のドイツ民主共和国に返還され今日に至っている。

このスケッチの連作は、ベルリンを旅立つ際の家族との別れを描いた1枚から始まり、近親者との濃やかな情愛の場面、2ヶ月滞在したダンチヒで顧客の肖像を描く自身の姿、そして、気ままな一人旅の間にスケッチした旅の情景と、内容を3種類に分類できる。故郷ダンチヒの父が遺した家には母と姉ルイーゼ、妹ヘンリエッテ、叔母ユスティーヌ、父方の叔父の寡婦コンコルディアと女性たちが残っていて、邸内で学校を経営していた。今後の母の生活について相談するということが里帰りの表向きの理由だった。

当時のドイツ全土に郵便馬車制度が定着したのは、18世紀半ばであるとされる。しかし、分裂状態のドイツにあっては、郵便制度も30年戦争後のウェストファリア条約で分裂したままだった。¹⁷ プロイセンは中世以来皇帝御用達の郵便業者であったタクシス家から離れ、独自の郵便制度を築いた。定期郵便馬車の運行はポーランド領併合後の西プロイセンにおいて1772年10月に開始する。道路はまだ整備されず、プロイセンの御者の接客は悪名高かった。ホドヴィエツキーはベルリンからダンチヒまでの郵便馬車用（485km）と騎馬用（450km）の二つの街道の後者を選び、この旅のための馬を購入して走破した。往路・復路とも8日かかっているので、1日、56.3kmの旅程である。

ホドヴィエツキーの旅のスケッチには、その他の挿絵と同じように、人々と街路、宿屋と馬が柔らかい筆致で描かれている。その情景は旅先と言っても、その土地ごとの穏やかな日常生活であり、旅をする者も、ただ、気遣いの増した日常を生きている。旅に危険はつきもので、緊張をしていることはたしかだが、一方で合間に目を休めたくなるような光景を見つけ、通り過ぎていく人々を眺め、会話を楽しむ。それは、用事の目的や理由のはっきりした旅ならではのゆとりの瞬間だった。旅は遊蕩ではなく、日常生活と同じように、片付けるべき用事と、楽しむべきゆとりから成り立っていた。

出発の日の記述は日記によれば以下のようなものである。

6月3日。7時、兄にゴトコヴィスキの為替を預け、別れの挨拶をしてからベルリンを出発した。(・・・)。昼にヴェルンオイヒェン到着。コーヒーを注文。馬にカラス麦を1.5メツツェ、干し草を少しもらう。3時出発。5時、ライムブルク着。45分間休憩。7時半にバート到着。(・・・)。8時、フライエンヴァルデ到着。ヨルダン夫妻を訪問。隣の薬屋に泊まる。晩御飯はスープ、パン、チーズ、バター。昼と、とりわけ夕方、雨が降った。4メツツェのカラス麦をもらったが、馬が食べたのは2.5メツツェであろう。(翌朝)朝御飯をすませ、5時半にケーニヒスベルクに向かって出発。¹⁸

この後、毎日、同様に時間、馬の世話と健康状態をチェックし、宿の確保、天候の心配、食事の手配と自分の体調について記録される。旅行業が未発達の時대에あって、旅という営みを不安定にする要素は多岐に渡るが、ここでは、時刻の確定と機械化以前の交通手段について述べる。

時間の活用と管理は、近代社会への入り口にあつて人々の心を大きくつかんだ。¹⁹ ホドヴィエツキーは旅行中だけではなく、ダンチヒ滞在中の日記にも毎日、時間を記入している。しかし、時計の描写は、8月13日の日記中に記述された「立像の前にあつた台座の上の日時計」だけである。1714年にイギリスで「経度法」が定められ、未解決だった経度の正確な測定が懸賞問題として出されて以来、イギリスではホガースが揶揄したように変人たちが、様々な変わった解決方法を提示した。結局、一介の大工だったハリソンの製作した精確な航海時計によって、現地時間と航海の出発地点での時間の差から位置を求める方法が最終の解決となる。それは、天体の運行に科学上の究極の解決を求める天文学に対する工学の勝利であり、科学史上の一大転換点であつた。そこへ至るまでの半世紀に時計は公共の大時計から個人の持ち物である懐中時計(ウォッチ)へと移っていく。18世紀の前半、すなわちホガースが『遊女一代記』を描いたとき、懐中時計(ウォッチ)は専らぜいたく品であり、しかも精密度に関しては、科学技術としてほとんど期待されていなかった。ハリソンの発明後、18世紀後半には精密機械としてのウォッチが工場で量産されるようになる。

プロイセンの未発達の交通状態で道なき道を行くことは、海上の航海と似て、時間と距離を常に確かめながらの移動である。日記に記録されている時間は15分ずつなので、分針を持った当時最新のウォッチではないであろうが、所持品の中に磁石や日時計はあつたろう。広場の時計の鐘の回数で時間を確かめることもできた。旅先での時間はほとんど移動に費やされ、「朝5時に出発(6月5日)」、「朝3時に起床(6月6日)」と夏の長い昼を利用してできるだけ距離を稼ごうとする。そのことは、宿泊日数を減らし、旅先での散財をできるだけ減らそうとする庶民感覚でもある。逆説的であるが、手元に正確な時計があれば、あるいは時間を忘れて、何かに没頭するということがあるのかもしれない。時間を知ることが、啓蒙期の旅中の意識を占めていた。

旅という営みを不安定にする要素として他に、馬との関わりがあつた。ホドヴィエツキーの道中を描いたスケッチのほとんどに馬が描かれる。自分の馬、出会った人たちの馬、厩で休む馬、馬車を引く馬たちである。ホドヴィエツキーはドン・キホーテがロシナンテに話しかけるように、渡し舟に乗ることを拒んだり、悪路で立ち往生したりする自分の馬に「行って聞かせる」。²⁰ 自分の馬が

飼い葉をどのくらい食べ、どんな姿勢で寝ているかを記すし、ダンチヒ滞在中も、馬の世話を預け先に任せずたびたび様子を見に行っている。その世話は、旅程の進行が相棒の状態如何にかかっていたからである。ホドヴィエツキーが馬を実用的な観点から眺めていたことは、往路に2度あった馬の取引話に記されている(6月9日、10日)。宿屋の主人や郵便駅の駅長から、馬の交換や売買を持ちかけられるが、どちらも値段について話し合いがつかず、断っている。

19世紀に始まる鉄道による大量輸送は、交通手段への依存状態を解決するものだった。同時に動物虐待という道徳上の問題も解決された。自分を運ぶ生き物から疲労の蓄積を直に感じることは、動物を積極的に世話するつもりがなければ、心理的な負担となろう。それゆえ、19世紀になり、鉄道が乗客にもたらした安定感と安全意識は、馬車時代を急速に遠くへ押しやったのである。1842年に起こった鉄道史上最初の大きな事故(パリ＝ヴェルサイユ線)によって、金属も疲労する(fatigue of metals)ことが知られても、それは偶発(accident)の惨事として、日常の安定の枠外に追いやられた。²¹

馬の手入れは、完全に機械化された陸上交通手段のなかった当時、旅中の欠かせない仕事であったが、ホドヴィエツキーは熱心に世話をした。馬は多くのスケッチの題材を提供したし、利便の点では、機械にはるかに劣るものの、生き物という楽しさは旅の情緒だった。

当時の旅に欠かせなかった以上のようなもろもろの用事から離れた記述も、淡々としている。日記中には、通り過ぎる町ごとの見所を解説する部分もあるが、風俗画家であるホドヴィエツキーは、やはり人の容貌や挙措に関心を寄せるのである。

6月6日。(・・・)私がプラーテで泊まった宿に休暇中の兵士たちが大勢、休憩しにやってきた。その中には、変わった人相の者があり、美しい者はわずか、しかし多くは実直な顔つきだった。中でも一人の若者は均衡の取れた美しい、やさしい顔だった。少し浅黒かったが、品格がある外見で、体形も同様だった。私は、彼の精神もまた外見に合ったものか、知りたくなかったが、この点では、他の仲間と違わなかった。彼は仲間同様、ポメルン方言を話した。(・・・)²²

ここに引用した日記で言われる「人相」(Physiognomien)は、単なる外見ではなく、内面を顕にする顔つきを指す。ホドヴィエツキーは一世を風靡したラファーターの『顔相学断章(“Physiognomische Fragmente”)』(1775—1778)の挿絵を担当し、また、この『顔相学』を否定したりヒテンベルクのためにも多くの挿絵を描いている。日本も江戸時代に人相学が民間信仰として広く受け入れられたが、人相(顔相)が、内面を表すという可能性が多くの人々の心も捉えたのは、それだけ人の交流圏が広がったからである。ヨーロッパでは封建制度が終わり、身分が下の者を従者として召し抱える代わりに、知らない土地の者を召使として雇用する時代が始まっていた。或いは、自身も仕官先、奉公先を求めて旅に出なければならなかった。こうして、半ばは用心のために、半ばは上の日記の箇所にあるように、ただ観察を楽しむために他人の顔を眺めたのである。

ダンチヒ周辺はバルト沿海地方の通路として、ドイツ人とポーランド人だけではなく、宗教上の理由から移住してきたフランス人、交易に従事するオランダ人、デンマーク人、イギリス人、ロシ

ア人が行き来する商業圏だった。第二次世界大戦に至るまで自由都市の地位を主張したダンチヒの歴史的な背景はこの国際性にある。新興国プロイセンが台頭するまで強力な国家の版図に入らなかった周辺地域には、少数民族もいた。ホドヴィエツキーのスケッチに残されているのは、スラブ系カシューブ人の集落である。ホドヴィエツキーもスラブ系ではあるが、その集落で目撃した悲惨と貧困は、自分の生活圏とは明らかに異なるものだった。もちろん、旅人としては、満足な糧食や馬の飼料を得られず、手数料を二重に取られる困難にあったことも淡々と記される(6月9日)。翌、10日には別のカシューブ人の集落で、突然ある女から幼児を引き取ってほしいと言われるが、たまたま同行していたシュレジア人が養親探しを手伝うと申し出て、その場を取めたことが記される。

ホドヴィエツキー自身は、ドイツ語とフランス語で育ち、ポーランド語が話せなかったという。その上、カシューブ人は、少数民族であり、彼にとって全くなじみのない人々だった。この人々との間に、ホドヴィエツキーが何らかの精神的な交流の可能性を見ていたわけではない。しかし、ベルリンで長年、フランス人地区の貧困者の世話をしてきた彼にとって、異なる民族が、隣り合って住むことは、日常の経験である。少なくとも、貧しさは、差別の原因とはならなかった。そのような地域を通った不運を嘆くわけでもなく、行きかう人々のいろいろな顔相に見とれるのと同様に、目撃した貧しさも記録に残す。ホドヴィエツキーの旅のスケッチには、故郷に対峙する異郷が描かれているのではなく、異郷もまた、身近なもの延長線上にあり、旅の目的地である自分の生まれ故郷につながる安らぎが溢れている。

出発から8日後の6月11日にダンチヒに到着するが、すぐには家に直行せず、宿屋で休憩をして、母らとの再会の準備をする。電話のない時代でも、突然の来訪で驚かせないように、使者に到着を告げる手紙を持たせ、母たちにも出迎えの心の準備をさせるのである。ダンチヒには2ヶ月滞在し、8月10日に立出た復路では、「ジプシーの一行」を描いたスケッチ一枚だけを残している。

科学技術の成果の上に、旅を快適なものにし、観光産業を世界企業に発展させたのはイギリス人である。しかし、獲得した植民地の経営を通じて、民族間・文化間の対立を助長する観念が流布した側面も否定できないであろう。産業の発展では、イギリスに遅れをとった大陸の新興国で、啓蒙主義が普遍的な概念として受け入れられ、欲望の対象を求めるのでもなく、信心のためでもない旅の喜びが共有される。そのような旅の幸せの根底には、ナショナリズムが育つ以前の大陸にあった多文化共生の伝統がある。そこには、イギリスが海外に進出して得ることのなかった、大陸ならではの文化の成熟があった。異なる文化はあえて求めるまでもなく日常の身近にあり、遠くへの旅にも、自分との出会いがある。旅そのものに絶対的な価値があるわけではないが、日常の変化の延長線上にあるささやかで抑制された発見の喜びが、観光のグローバル化が進んだ今日においても最も長く持続する旅の価値であることをホドヴィエツキーの絵は語っているのではないだろうか。

注

- 1 Wolfgang Ruppert: "Volksaufklärung im späten 18. Jahrhundert", In: "Deutsche Aufklärung bis zur Französischen Revolution 1680-1789", 1980, Carl Hanser Verlag, München, S.342.

- 2 Dava Sobel: “Longitude”, 1995, Fourth Estate, p87.
- 3 トレヴェリアン『イギリス社会史』2、2000年（第5刷）、307頁以下。
- 4 Karl Philipp Moritz: “Reisen eines Deutschen in England”, In: Karl Philipp Moritz Werke, Bd.2, 1997, Deutscher Klassiker Verlag, Frankfurt am Main, S.321, S.322.
- 5 a.a.O., S.264.
- 6 19世紀前半にロンドンを発着する郵便馬車を運営したチャップリンは1800頭の馬、2000人以上の従業員を抱えていたという。シヴェルプシュ『鉄道旅行の歴史』、法政大学出版局、1982年、21頁。
- 7 今日においても、異文化との遭遇によって始まる禍々しい旅は映画や文学でお馴染みのテーマである。映画でそれを挙げれば、例えばベルナルド・ベルトルッチ監督の『シェルタリング・スカイ』（1990年）であろうか。Hans Magnus Enzensberger: “Nie wieder — Die schlimmsten Reisen der Welt”, 1997, Frankfurt am Main, Eichborn.
- 8 Laurence Sterne: “Memoirs of Mr. Laurence Sterne, The life & opinions of Tristram Shandy, A sentimental journey, selected sermons and letters” edited by Douglas Grant, Rupert Hart-Davis, London, 1950, p676-682. “The Prodigal Son”
- 9 Uli Kutter: “Reisen, Reisehandbücher, Wissenschaft, Materialien zur Reisekultur im 18. Jahrhundert”, ars una, 1996, S.197ff.
アダム・スミスも『国富論』の中でグランドツアーの模倣に批判的である。スミスによれば、若者は外国へ行っても結局は遊び暮らすだけであり、墮落してしまう。親が子供を留学させるのは、イギリスの教育制度が劣っているからであり、親は目の前で、子供の教育がさっぱりうまくいかない状態を目にしたくないばかりに、外国へやってしまうのだと皮肉っている。
- 10 エンゲルハルト・ヴァイグル『啓蒙の都市周遊』、三島憲一、宮田敦子訳、1997年、岩波書店。
- 11 Madame de Staël: “Über Deutschland”, Insel Verlag, 1985, S.108, 109.
- 12 ebd.
- 13 ベルリンの人口は1743年、900,00人、1755年、126,000人、1800年、172,000人、1860年、548,000人、1880年、1,315,000人。Gerhard Köbler Historisches Lexikon der deutschen Länder, C.H.Beck, 6., vollständig überarbeitete Auflage, 1999, S.56.
- 14 カント『啓蒙とは何か』（1784年）、篠田英雄訳、岩波書店、1997年、第47刷、18ページ。
- 15 zit. In: Rudolf Vierhaus: “Chodowiecki und die Berliner Aufklärung”, In: “Daniel Chodowiecki (1726 -1801)”, hrsg. von Ernst Hinrichs und Klaus Zernack, Max Niemeyer Verlag, Tübingen, 1997, S.7.
- 16 “Sittenbilder des 18. Jahrhunderts”, S.14.
- 17 Wolfgang Behringer: “Thurn und Taxis”, 1990, Piper, München, Zürich, S.96, S.101.
- 18 Daniel Chodowiecki: “Die Reise von Berlin nach Danzig”, 1994, Nicolaische Verlagsbuchhandlung, Berlin, S.7.
- 19 橋本毅彦／栗山茂久編著『遅刻の誕生 近代日本における時間意識の形成』2001年、三元社
- 20 “Ich...redete ihm zu”, In: “Die Reise von Berlin nach Danzig”, S.10.
- 21 “fatigue of metals” 及び “accident” の用語説明については、シヴェルプシュ『鉄道旅行の歴史』による。159ページ、168ページ。
- 22 “Die Reise von Berlin nach Danzig”, S.11.

Reisen in der Aufklärung des 18. Jahrhunderts

Setsuko ICHIDA-KAKIMOTO

Es heißt, dass der moderne Tourismus mit dem Bau der Eisenbahnen im 19. Jahrhundert in England begonnen hat. Im 18. Jahrhundert jedoch, vor dieser Revolution des Verkehrswesens, begann man sowohl in England als auch auf dem Kontinent Europas viel zu reisen.

In England machte sich William Hogarth als Sittenschilderer und Satiriker mit über 200 Radierungen einen Namen. Laut ihm reisen vor allem viele Leute vom Land nach London, um ihr Los zum Guten zu wenden. Das endet mit dem Verderben der Heldin, wie der Zyklus "A Harlots Progress" zeigt. Man ist auch viel auf der Reise im Lande, um Stimmen für die Wahlkandidaten zu werben. Für Hogarth reist man in die Fremde, um in eine Falle zu geraten oder jemandem eine Falle zu stellen, obwohl England das fortschrittlichste System der Postkutschen in Europa hatte und den regsten Verkehr mit den überseeischen Kolonien betrieb.

Chodowiecki war Radierer, lebte in Berlin und illustrierte viele aufklärerische Zeitschriften, Kalender und Bücher mit seiner Graphik. Er hatte eine polnische, französische und deutsche Abstammung. Für ihn war das Reisen eine Beschäftigung des verlängerten Alltags, die mit Sorgfalt bewältigt werden musste. Er hinterließ 108 Zeichnungen und das Tagebuch, als er mit seinem Pferd nach Danzig, seiner Heimat, reiste. Sie beweisen, wie man auf der Reise damals immer mit der Zeit bewusst war, und das lebendige Verkehrswesen, das Pferd, pflegte. Jedoch auch Zeit und Musse gab es, sich mit vorübergehenden Leuten zu unterhalten, ihre Physiognomien zu beobachten und zu genießen. Die Diskrepanz zwischen dem Eigenen und der Fremde ist gemildert, indem seine Zeichnungen das Beisammensein der Menschen aus verschiedenen Völkern und Schichten bürgerlich harmonisch betonten.