

1 時 22 分の列車

—プルーストのシェクス—

青 柳 り さ

はじめに

「プルーストは私をおかしそうに見つめ、黙った、しかし、後になって別れ際に、「シェクス」をお読みなさい。ずっといいですよ (…)」そう言って私に「土地の名」を暗唱しはじめた。

«On parla voyage... et comme le nom de Constantinople fut prononcé, je me souviens qu'il récita une longue page de Loti. Alors dans l'enthousiasme où m'avait mis ce dîner, cette compagnie, ce que j'entendais, qui excitait ma curiosité au plus haut point, pour lui marquer toute ma sympathie, ma tendresse naissante, je m'émerveillai de sa mémoire et de cette page. **Il me regarda d'un air amusé et se tut, mais plus tard, au moment de nous quitter, il me dit : «Lisez l'Indicateur Chaix, c'est bien mieux...» Et il se mit à me réciter des «noms de pays.»**»

(強調は筆者、以下同様。)¹

ガストン・ガリマールは、『プルーストへのオマージュ』のなかでこのように思い出を語っている。プルーストは、この「シェクス」という時刻表を常に手元において執筆を進めていたようである。「土地の名」のなかで、とりわけ「土地の名・名」のなかで、この時刻表「シェクス」が、いかにまだ見ぬ土地へのあこがれを育む想像と創造の源泉となっていたのかを語ってくれる証言である。

そしてもう一つの資料が存在する。カイエ2には、車窓から見る明け方の山あいの景色とミルク売りの娘が描かれていた。そのカイエの最後のページ、

f°45の次の、国立図書館によるページ付けがなされていないページ（裏表紙の見返し）に、フランス全土の地図が貼り付けられているのである（資料1）。この地図に鉄道路線図はなく、これはシェクスの表紙と一致しなかった。

シェクスを読むことは作家プルーストにとって創作の何よりのインスピレーションの源となっており、小説の旅の複雑な行程もシェクスから生まれたものだった。

1. 1 時22分の列車

『失われた時を求めて』²、第1篇『スワン家の方へ』、第3部「土地の名・名」の冒頭部分で、主人公はまだ見ぬバルベック、そしてヴェネチア、フィレンツェを夢想する。

今回はそのなかからフィレンツェの「4月30日の復活祭」について考察した。今回はバルベックへ向かう「1時22分の列車」について考えたい。

«J'aurais voulu prendre dès le lendemain le beau train généreux d'une heure vingt-deux dont je ne pouvais jamais sans que mon cœur palpitât lire, dans les réclames des Compagnies de chemin de fer, dans les annonces de voyages circulaires, l'heure de départ : elle me semblait inciser à un point précis de l'après-midi une savoureuse entaille, une marque mystérieuse à partir de laquelle les heures déviées conduisaient bien encore au soir, au matin du lendemain, mais qu'on verrait, au lieu de Paris, dans l'une de ces villes par où le train passe et entre lesquelles il nous permettait de choisir ;

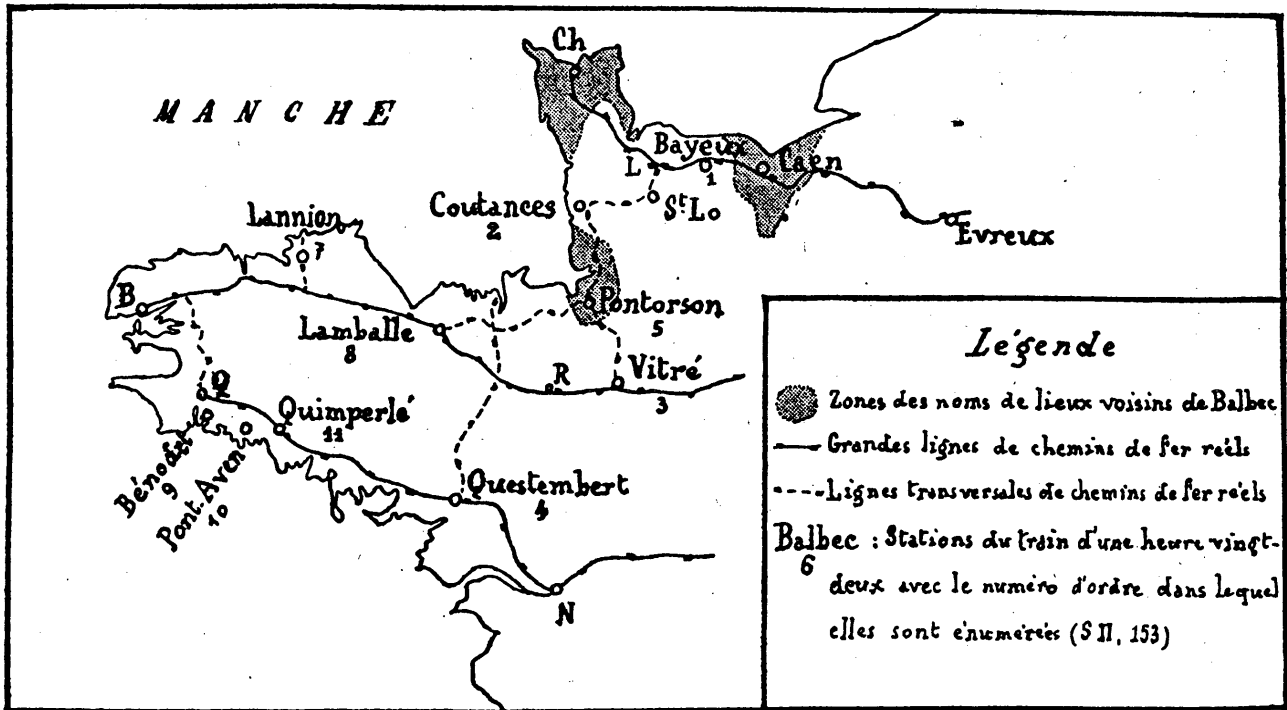


資料1 Naf.16642.(Cahier 2)

car il s'arrêterait à Bayeux, à Coutances, à Vitré, à Questambert³, à Pontorson, à Balbec, à Lannion, à Lamballe, à Benodet, à Pont-Aven, à Quimperlé, et s'avancait magnifiquement surchargé de noms qu'il m'offrait et entre lesquels je ne savais lequel j'aurais préféré, par impossibilité d'en sacrifier aucun. Mais sans même l'attendre, j'aurais pu en m'habillant à la hâte partir le soir même, si mes parents m'eussent permis, et arriver à Balbec quand le petit jour se lèverait sur la mer furieuse, contre les écumes envolées de laquelle j'irais me réfugier dans l'église de style persan.» (I, Sw., pp.378-379.)

«Si ma santé s'affermissait et que mes parents me permettent, sinon d'aller séjourner à Balbec, du moins de prendre une fois, pour faire connaissance avec l'architecture et les paysages de la Normandie ou de la Bretagne, ce train d'une heure vingt-deux dans lequel j'étais monté tant de fois en imagination, j'aurais voulu m'arrêter de préférence dans les villes les plus belles ; [...].» (I, Sw., p.381.)

「明日になったらすぐに、1時22分の、あのゆったりしたきれいな列車に乗りたいと私は思うのだった」、「あんなにたびたび想像のなかで乗ったあの1時22分の列車に乗ることを両親が一度でも許してく



資料2 André Ferré, *Géographie de Marcel Proust*, Sagittaire, 1939, p.103.

れたら (…)]。時刻表に示されたバルベックへ向かう1時22分の列車から、主人公は、バイユー、クータンヌ、ヴィトレ、ケスタンベール、ポントルソン、バルベック、ラニョン、ランバル、ベノデ、ポン・タヴェン、カンパルレと列車の駅を辿る。アンドレ・フェレは、小説のなかの半ば空想のこの路線は、バルベックを除いてすべて地名は実際のものだが、七つの路線が混合されているということ、『マルセル・プルーストの地理学』のなかで示している⁴。フェレによる架空の路線を含む手書きの地図上に、列車の路線が、ノルマンディー、ブルターニュを自在に移動するさまを目にすることができる(資料2)⁵。

この路線を走る「1時22分の列車」は、この時間のこの列車である必然性があったのか、どのようにしてテキストのなかにならわれ定着していったのか、つまり、フェレが路線について行った検証を、時刻について行うことで、プルーストの美学を検証したいと思う。

2 ありうる路線から…

そこでまず草稿を遡り、決定稿に近い「土地の名」の二つのダクティロ原稿からあたってみることにした⁶。この原稿は1911年から1912年春にかけて書かれたとされている。「1時22分の列車」に関する箇所については、それぞれ、プルーストの手書き原稿と、秘書、アルベール・ナミアスの手書き原稿が貼付されていて、この二つのヴァージョンは、内容的にはほぼ同じである(資料3、資料4)⁷。

«J'aurais pris le lendemain ce beau train généreux de 1 h 22 auquel je pensais si souvent dont je ne pouvais sans que mon cœur palpitât lire, dans les réclames des Compagnies de chemin de fer, dans les annonces de voyages circulaires, lire l'heure de départ qui incise à un point précis de l'après-midi une savoureuse entaille, une marque mystérieuse à partir de

laquelle les heures déviées conduisaient bien encore au soir, au matin du lendemain, mais qu'on verrait, au lieu de Paris, à l'une de ces villes par lesquelles il passe et entre lesquelles il nous permet de choisir ; car il s'arrête à Bayeux, à Coutances, à Vitré, à Questambert, à Pontorson, à **Balbec**, à Lannion, à Lamballe, à Benodet, à Pont-Aven, à Quimperlé, et s'avancait magnifiquement surchargé de noms qu'il offre et entre lesquels je ne savais lequel j'aurais préféré, par impossibilité d'en sacrifier aucun. Mais sans même l'attendre, j'aurais pu en m'habillant à la hâte, si mes parents me l'avaient permis, partir le soir même et arriver à Balbec quand le petit jour se lèverait sur la mer déchainée, contre les écumes de laquelle j'irais me réfugier dans l'église de style persan.» (*Dactylo 1. Naf.16732. f° 5. et Dactylo 2. Naf.16735. f° 4.*)

ここに「1時22分の列車」が登場しており、文言も決定稿とかなり近いものになっている。

ところで、この「1時22分の列車」が登場するダクティロ原稿には、この二つに先行すると考えられるもう一つのヴァージョンがある。«*première dactylographie*» f° 5. というページが二つあったのである(資料5)。これは加筆原稿貼付前にブルーストが直接手書きで書き込んだものであると考えられる。

«[Je pensais que en me levant et m'habillant *biffé.*] en hâte [si mes parents m'avaient laissé partir j'aurais encore pu prendre le train du soir, arrivé à BRICQUEBEC quand l'aube se lèverait à peine sur la mer déchainée. Mais ce n'était pas seulement pour le voir que j'aurais voulu aller à BRICQUEBEC. En quittant la plage je serais entré dans l'église de style persan. Et au retour *biffé.*] j'aurais [tâché de prendre *biffé*] [pris le lendemain *add.*] ce beau train [généreux *add.*] de [11 *biffé.*] [1 *add.*] heure [s *biffé.*] 22 [qui me faisait battre le cœur chaque fois que je le voyais indiqué dans un journal, *biffé.*] [dont je ne pouvais lire l'heure de départ sans une

palpitation du cœur, *add.*] car il s'arrête à CAEN, BAYEUX, SAINT-LO, FOUGERES [offrant *biffé.*] [et semble magnifiquement surchargé de *add.*] tous ces bonheurs [différents que je ne connaissais pas mais que si souvent j'essayais de comparer car si je prenais ce beau train, il fallait choisir s'arrêter à BAYEUX et sacrifier CAEN *biffé.*] [qu'il nous offrait et entre lesquels je ne savais tout en les comparant sans cesse lequel j'aurais choisi. **Mais en m'habillant à la hâte j'aurais pu si mes parents l'avaient permis partir le soir même, arriver à Bricquebec... *add.***]» (*Dactylo 1. Naf.16732. f° 5.*)

帰りの、ブリックベック(後のバルベック)発、ノルマンディー、ブルターニュを経由してパリへ戻ってゆく「あのきれいな11時22分の列車」が、パリ発の「あのきれいでゆったりした1時22分の列車」に変更されていること、また、ブリックベックへ向かう夜の列車が、いったん削除された後、後半部に復活していることがわかる。

そこで「1時22分の列車」の原型である「11時22分の列車」を探してダクティロ原稿をさらに遡ってみた。すると、ダクティロ原稿に先行するカイエ20の左欄外の加筆に、「あのきれいな11時22分の列車」という表現が初めて登場したことがわかった(資料6)。

«[...] Je pensais que en me levant et m'habillant en hâte, si mes parents m'avaient laissé partir, j'aurais pu encore prendre le train du soir, arriver à Bricquebec quand l'aube se lèverait à peine sur la mer déchainée. Mais ce n'était pas seulement pour le voir que j'aurais voulu aller à Bricquebec. En quittant la plage je serais entré dans l'église de style persan. **Et au retour j'aurais tâché de prendre ce beau train d'onze heures 22⁸ qui me faisait battre le cœur chaque fois que je le voyais indiqué dans un journal,** car il s'arrête à Caen, Bayeux, St-Lô, Fougères, offrant tous ces bonheurs différents que je ne connaissais pas mais que si souvent j'essayais de comparer car je me figurais que je

prenais ce beau train, il fallait choisir s'arrêter à Bayeux et sacrifier Caen [...]» (*Cahier 20*, Naf.16660. 3^{re}.)

「夜の列車に乗って、荒れる海に夜が明ける頃ブリックベックに到着、海辺をあとにベルシャ様式の教会を訪れ、そして帰りには雑誌で見かけるたびに胸躍らせずにはいられなかったあのきれいな11時22分の列車に乗ってやろう」とあるように、パリからノルマンディー、ブルターニュへ向かう「1時22分の列車」のそもそもの始まりは、カイエ20（1910年から1911年頃）の午前11時22分、ブリックベック発、ノルマンディーからブルターニュを経由してパリへ戻る列車だったのである。この列車は、カーン、バイユー、サン・ロー、フジェルと停車していく。これが作家の夢見る周遊の原型である。1907年の書簡にもそのことを確認できる。

«J'ai voulu tenter un grand effort, aller voir Caen, Bayeux, la Bretagne.» ([A Madame de Carman-Chimay, Cabourg, août 1907] *Correspondance de Marcel Proust 1907*, tome VII, Plon. p.259. 以下、*Correspondance* と略す。)

ブリックベックをバルベックのモデルであるカブールと想定するならば、夜パリを出て明け方カブールに到着し、それからノルマンディーを下って行くことは可能である。つまり、決定稿の不可能な時間と路線は、カイエ20の段階では可能な路線、可能な旅程だったのである。このことは当時の時刻表からも確認できる。

3 実在した夜の列車と11時22分の列車

そこで、プルーストが、新しく改築されたグランドホテル⁹に滞在し始めた1907年以降1914年までの時刻表を、シェクスのなかに確認した¹⁰。尚、当時の時刻表は、1911年までは今日のような24時間表記ではなく、12時間表記となっていた¹¹。検討したいことは多々あが、まずその中から、夜11時台にパリ、

サン・ラザール駅を出て、明け方カブールに到着する列車をとりあげたい。

1907年の夏の時刻表の最初に記されている列車は、サン・ラザール駅を夜の11時8分に出て、ディーヴ・カブールに朝6時44分に到着する。また、1910年、1911年、つまり、11時22分の列車がカイエ20に初めて登場する年の夏の時刻表の最初の列車も、夜11時8分、サン・ラザール発、朝6時28分、ディーヴ・カブール着となっている。

先に引用した、カイエ20、「両親がゆるしてくれたら、起きて急いで着替えをしてまだ夜の列車に乗ることができる、そして荒れ狂う海に夜が明け初める頃、ブリックベックに到着することもできたろう」¹²に登場する「夜の列車」がこれにあたり、ダクティロ原稿¹³、決定稿¹⁴でもこれは繰り返されていく。夜11時過ぎといえ、子供はもう床についている時間だが、でも「起きて、急いで着替えをして」まだ間に合うというリアルな様子が伝わってくる。

これをさらにプルーストがカブールに赴いた日に該当する時刻表、日の出の時刻、地図とつきあわせて確認した。

1907年8月5日、日の出は5時40分頃、
Paris (Saint-Lazare) soir 11h08, Lisieux matin 4h11
4h24, Trouville-Deauville 5h11 **5h22**, Tourgeville **5h33**,
Blonville-sur-Mer 5h42, Villers-sur-Mer **5h54**,
Gonneville-ST-Vaast 6h05, Houlgate 6h26, Dives-
Cabourg 6h44.

1910年7月17日、日の出は5時16分頃、
Paris (Saint-Lazare) soir 11h08, Lisieux matin 4h09
4h23, Trouville-Deauville **5h12 5h25**, Tourgeville 5h36,
Blonville-sur-Mer 5h43, Villers-sur-Mer 5h51,
Gonneville-ST-Vaast 6h01, Houl-gate 6h12, Dives-
Cabourg 6h28.

1911年7月11日、日の出は午前5時8分頃、
Paris (Saint-Lazare) soir 11h08, Lisieux matin 4h02
4h18, Trouville-Deauville **5h05 5h25**, Tourgeville 5h36,

Blonville-sur-Mer 5h43, Villers-sur-Mer 5h51,
Gonneville-ST-Vaast 6h01, Houll-gate 6h12, Dives-
Cabourg 6h28.

なるほどこの路線ならば、黎明の頃カブールに到着することができる。「1時22分の列車」の方に気をとられてほとんど注目されてこなかった、夜パリを出て、明け方にカブール（バルベック、ブリックベック）に到着する列車¹⁵、カイエ20から決定稿まで、一貫して削除されることなく登場する列車は、シェクスのなかに当時実在していた。可能なプログラムだったのである¹⁶。

シェクスには、さらに、カイエ20に述べられている、カブールからカーン、バイユーへと延びる路線も確認することができる。その西にはサン・ロー、その南にはフジュールがある。カイエ20に記されていた「11時22分の列車」を予測させる、午前11時9分カブールを発ってカーンへ向かう列車も確認できる。カーンからバイユー、カーンからフジュールという路線も存在していた。カイエ20で示された路線は、時刻表からも鉄道路線からも、当時可能と考えられるものだった。つまり、はじめは現実性十分な旅程だったのである。

4 …半ば空想の路線へ

しかしブルーストはダクティロ原稿においてこの行程に大きな変更を加える。ブリックベック発の「あのきれいな11時22分の列車」は、パリ発の「あのきれいでゆったりした1時22分の列車」に置き換えられ、ノルマンディーからブルターニュへという路線は、先程のフェレの地図で確認した、ノルマンディーとブルターニュを自在に周遊する路線へと変貌する。

「ブリックベック」にかわる「バルベック」という架空の海辺の保養地をとりこんだテキストは、想像の領域へと移行していったのである。

「私の体調が安定し、バルベック逗留はかなわぬま

でも、ノルマンディーなりブルターニュの建築や風光を体験するため、何度となく想像のなかで乗り込んだあの1時22分の列車に乗ることを、両親がせめて一度でも許してくれるなら、私はとりわけいちばん美しい町々に降りてみたいと思った。しかしさて、そうした町々を比較するとなると、これはとてもできない相談だった。ほかの町とはかえがたい個性的なそれぞれの町のなかから、どのようにしてより美しいある町を選ぶことなどできよう。バイユーの町は赤味を帯びた高雅なレースを纏ってあんなに高く、頂が最後のシラブルの古い黄金にきらきら照らされていた。ヴィトレの町は、アクサン・テギュが黒木の枠で古びたガラス戸を菱形に仕切っていた。やわらかなランバルの町は、白味のなかで卵の殻の黄色からパールグレイへと移行しようとしている。クータンスの町とはいえば、脂っこい黄ばんだ終わりの二重母音がバターの高くそびえ立たせるノルマンディーの大伽藍。ひっそり閑とした田舎の静けさに蠅のつきまとう駅馬車の響きを伝えるラニョンの町。笑いを誘う無邪気なケスタンベールとポントルソンは、詩趣豊かな水郷の路のほとりに散らばった白い羽根と黄色の嘴。川が水藻の真ん中へと引っぱりこもうとしているように見え、あやうく岸につながれたといった名のベノデの町。ポン・タヴェン、運河の緑の水に震えながら映る軽やかな婦人帽の縁が、白くあるいは薔薇色に飛翔する。カンペルレのほうは、もっとしっかりとつながぎとめられている、そして中世このかた流れのまにまにさざめきあい、燻し銀の鈍い切っ先に変化した陽の光がステンドグラスの蜘蛛の巣ごしに描きだすのにも似た灰色単彩画（グリザイユ）を撒き散らしている」(I, Sw., pp.381-382.)¹⁷

バイユー、ヴィトレ、ランバル、クータンス、ラニョン、ケスタンベール、ポントルソン、ベノデ、ポン・タヴェン、カンペルレと、「土地の名・名」の中核をなすこれらの土地の名をめぐる夢想は、カイエ20に先行するカイエ29及び32の時点でほぼ出来上がっている¹⁸。そもそもこれらの「土地の名」をめぐる、このテキストは展開、発展してきたのである。ただし、このカイエ32の段階では、テキスト

にはまだ多くの土地の名、人の名、芸術作品といった固有名詞が見受けられる。なかでもセヴィニエ夫人の旅は、土地の名の夢想のダイナミズム、そして表象そのものの基盤となってるといえるだろう¹⁹。

列挙される土地の名は、読者の想像力を掻き立てるのみならず、夢想を増幅させる核となっていく。同時に訪れることができない二つの町、いくつかの異なる列車の路線は、決定稿で一つに統合される。たくさんあった固有名詞は、ノルマンディーあるいはブルターニュとその町、ヴェネチア、フィレンツェ、『パルムの僧院』を除いては、決定稿にはもはや見られない。結果として残された固有名詞は一層際立つことになる。それはある意味で、小説による、小説だからこそ可能となる夢の実現である。作品は様々なスルス、アヴェン・テキストの痕跡を残しつつも、こうして独立したテキストを形成していく。つまり、半ば空想の路線に1時22分の列車が走るのである。

5 «Le beau train généreux d'une heure vingt-deux» の誕生

さて、初めて列車に関する記述があらわれるのはカイエ20に先立つカイエ32においてである。

«[...] ; quand, en train de me représenter **Venise** comme «une cité d'or pavée émeraude, école de Giorgione et demeure du Titien», **mes yeux tombaient sur l'indicateur des chemins de fer** qui me montrait que ce lieu de songe existait réellement et qu'on pouvait y arriver à midi, si on avait pénétré l'avant-veille dans le laboratoire charbonneux du train qui se chargeait en trente heures d'opérer la transmutation autour des Noms ; [...].» (I, Sw., «Esquisse LXXXVII», p.954.)

ただしこの列車は「イタリアへ」向かう²⁰。それがカイエ20になると、主人公は夜の列車でブリックベックへ向かい、翌朝「11時22分の列車」に乗ってノルマンディー、ブルターニュを旅することを夢見ることになる。

«Et au retour j'aurais tâché de prendre **ce beau train d'onze heures 22** qui me faisait battre le cœur chaque fois que je le voyais **indiqué dans un journal**, car il s'arrête à Caen, Bayeux, St-Lô, Fougères, offrant tous ces bonheurs différents que je ne connaissais pas mais que si souvent j'essayais de comparer car si je prenais ce beau train, il fallait choisir s'arrêter à Bayeux et sacrifier Caen [...]» (Cahier 20, Naf.16660. r°3.)

列車のエピソードはイタリアから切り離され、ノルマンディー、ブルターニュの側へ移っていることがわかる。

さらにダクティロ原稿の加筆によって、バルベックへむかう二つの列車、夜の列車と半ば架空の路線を走る「1時22分の列車」が確定し、決定稿に引き継がれる。

«J'aurais voulu prendre dès le lendemain **le beau train généreux d'une heure vingt-deux** dont je ne pouvais jamais sans que mon cœur palpitât lire, **dans les réclames des Compagnies de chemin de fer, dans les annonces de voyages circulaires, l'heure de départ** : [...] Mais sans même l'attendre, j'aurais pu en m'habillant à la hâte partir le soir même, si mes parents me l'avaient permis, et arriver à Balbec quand le petit jour se lèverait sur la mer furieuse, contre les écumes envolées de laquelle j'irais me réfugier dans l'église de style persan.» (I, Sw., p.378.)

カイエ32の「時刻表に記載された列車」から、カイエ20の「雑誌に載ったあのきれいな列車」、そしてダクティロ原稿加筆の「鉄道会社の広告や周遊旅行案内に発車時刻が出ている、あのきれいでゆったりした1時22分の列車」へと、30時間かけてイタリアへ向かう普通の列車が、ノルマンディー、ブルターニュを周遊する豪華な夢の列車へとグレードアップしていくさまを観察することができる。1時22分の列車は、このようにして、言葉を重ねつつ確定して

いったのである。しかし、出発の1時22分という時間はどこから出てきたのか。

この列車はその後、作品中で何度か午後1時台の列車として繰り返される。「土地の名・土地」では、1時22分の列車（ダクティロ原稿の1時25分の列車が修正されたもの）²¹、『消え去ったアルベルチーナ』では、1時35分²²、そして1時50分²³の列車となっている。作品を通してみると、この列車は午後1時台の列車としてブルーストの認識のなかにあったようである。列車は果たして、午後1時台である必然性があったのだろうか？

そこで再びシェクスに戻り、1907年の時刻表を例にとってみる。先程採りあげた夜の列車以外に、注意をひくもう一つの列車がある。サン・ラザール駅を午後1時15分に出る1等車みのラピッドである。午後5時19分にカブルに到着する²⁴。一等車のみという点からも、また1時15分という出発時刻からも、カブルへの旅を思うブルーストの脳裡にこの列車がなかったとは考えにくいだろう。

この列車については、決定稿の旅程からも裏付けることができる。語り手は、「土地の名・土地」の章で、午後1時22分の列車に乗り、いったん途中下車して夜の列車に乗り継いで、明け方バルベックに到着する。一方、実際のこの午後1時15分の列車に乗り、途中下車した駅からサン・ラザール駅を先程の夜11時8分に出る列車に乗るならば、明け方にカブルに到着することになる。

シェクスはまた、今日もはや存在していない路線についても教えてくれる。それは今までの路線とは逆回りで、つまり、リジュール経由ではなくメズィドン経由で、カブルに向かう路線である。メズィドン経由のこの路線の列車は、メズィドンでの待ち時間がひどく長いのだが、しかしそのなかに1本、カブル行きの、サン・ラザールを午後3時45分に出て、カブルに午後7時23分に到着するリュクスという列車が存在したのである。

この「train de luxe」は、シェクスのなかでも次のように紹介されている。カブルへの「train de luxe」は327である。

«Les trains de luxe 327-427 (etc...) sont exclusivement composés de wagons salons. Ces trains sont affectés seulement aux voyageurs effectuant le trajet de Paris à Trouville-Deauville, à Dives-Cabourg (via Mézidon), à Villiers-sur-Mer, et à Houlgate (via Trouville-Deauville) et inversement. [...] Les voyageurs qui utilisent ces trains doivent être munis d'un billet de 1er cl. et payer un supplément à la Compagnie des Wagons-Lits suivant le tarif ci-après affiché dans les voitures : 1° de Paris à Trouville-Deauville, à **Dives-Cabourg (via Mézidon)**, à Villiers-sur-Mer, et à Houlgate (via Trouville-Deauville) ou inversement, 10 francs pour un trajet simple, 15 francs pour un voyage aller et retour ; [...].»²⁵

このメズィドン経由の「train de luxe」は、カブルのグランドホテルの支配人の要請によって、1910年7月から走るようになったということである²⁶。ダクティロ原稿に「généreux」²⁷という形容詞が加筆され列車がグレードアップしてゆく過程には、このような背景もあったのかもしれない。

このメズィドン経由の列車の存在は、さらには、これまでひどく不自然に思われていた「土地の名・土地」の章の、決定稿の文章に一つの解決法を提供することにもなる。「土地の名・土地」の路線もまた、実在の路線に基づいていたのである。「土地の名・名」から二年後、「土地の名・土地」の章で、祖母と語り手はついにあの「1時22分の列車でパリを出発することに」なる²⁸。

語り手は、この列車が、この「道案内が、私を途中で連れて行ってくれ、夕日に向かってはるかに遠ざかってゆくまえに、サン・ローの大聖堂のもとで私に別れの挨拶をしてくれるだろう」と考える²⁹。ここで祖母はその夜を過ごし、語り手はその夜の列車でバルベックへ向かうことになる。リジュールを経由する路線では考えられないことだが、この「train de luxe」は、メズィドンを経由する。メズィドンからは、カーン、バイユーへと列車の路線が延びている。そしてその西にサン・ローがある。プレイヤッド版の注³⁰や筑摩文庫の注³¹

が指摘してるように、この決定稿の文章は方向上とんでもないように見える。しかし実は、この「train de luxe」を意識しつつ地図の上に列車を走らせてみるならば、あながち荒唐無稽とも言い切れないことがわかる。

そこで最後に、実際にこの列車に乗り込んだ語り手を追ってみたいと思う。

6 風景の混淆

「土地の名・名」の圧巻が、語り手による土地の名を巡る夢想であるとするならば、「土地の名・土地」の今のこの列車の旅のなかでもっとも印象的なシーンは、朝焼けの光景を追って、語り手が一方の窓からもう一方の窓へと走り回って時を過ごすシーンであり、それに続くカフェオレを売る娘が谷あいから現れるシーンだろう³²。1時22分の列車について考えるときこのエピソードを抜きにすることはできない。

アンドレ・フェレの『プルーストの地理学』³³、プレイヤッド第2巻の解説³⁴及び注³⁵、フィリップ・コルブの書簡解説³⁶、そして、吉田城の『『失われた時を求めて』草稿研究』³⁷等から、そのスルスをカイエ3³⁸、カイエ2、カイエ3、1903年のジョルジュ・ド・ロリス宛の書簡へと遡ることができる。

その中からジョルジュ・ド・ロリス宛の書簡を検討する。プルーストはこのなかで、8月31日から9月1日のエヴィアンへ向かう旅程を語っている。

列車のなかで眠ろうとは思っていませんでした。日が昇るのを目にしましたがそんなことは久しくなかったことで、美しいものです。日没の逆ですが、私の好みではいっそう魅力的です。明け方、眠っている小さな町々、西は消えゆく月光の名残りのなかにある町、東は輝く朝日をあびた町を犯したいという狂おしい欲望(町 villes としっかり読んでください、眠っている少女たち filles ではありません!)を感じましたが、その気持ちを抑えて列車のなかにとどまりました。11時頃にアヴァロンに到着、アヴァロンの町を観光、そ

れから馬車をかって3時間後、ヴェズレーに到着、しかし信じられないような状態でした。ヴェズレーは一種スイス風の不可思議なところですが、他の山々を見下ろす山の上にただ一つ、数里はなれてもどこからでも見え、はっと心をとらえるような風景の調和のなかに聳えています。教会堂は広大で、ノートルダムというよりトルコの公衆浴場に似ています。白黒交互に並んだ石で建てられた、うっとりとするようなキリスト教の回教寺院です。こんなに疲れていなければ(絵葉書を何通か送りましたが手紙を書くのはあなたが最初ですが、珍しい美しいものです。それはこの次にしましょう、もう精も根も尽きてしまったので。夜、アヴァロンに戻りましたが、ひどく熱があって着替えもできず、一晩中歩き回っていました。朝の5時に、6時に出る列車があるのを知り、その列車に乗りました。中世の小さな感動的な町が見えました、スミュールという町です。そして10時にディジョンに到着、さまざまな美しいものやブルゴーニュ公の大きな墓を見ましたが、この鑄造品は彩色されていたのでまったく感じがわかりませんでした。そして夜の11時にエヴィアンに到着しました。([A Georges de Lauris, Splendide Hôtel, Evian-les-Bains, vers le 8 ou 9? septembre, 1903, arrivé à Evian 1^e septembre.] *Correspondance*, III, pp.418-419.)³⁹

サヴォワ・エクスプレスで、まっすぐエヴィアンまで行くことができるところを⁴⁰、非常に複雑な行程をとっている。一種、旅の美学のようなものさえ感じられる。小説のなかで、語り手の祖母が「まったくばかのようにバルベックへ直行」しなかったように、プルースト自身もエヴィアンに直行しないのである。17世紀末のセヴィニエ夫人の旅を下敷きに、20世紀初頭の語り手は、ノルマンディー、ブルターニュへの旅を夢想していたのだが、プルーストは、そのセヴィニエ夫人の馬車の旅を、エヴィアンへの鉄道の旅のなかで実現しようとしているようにも思われる。ただ、セヴィニエ夫人の旅行が、数カ月をかけたとてもゆったりしたものであったのに対し、

ブルーストの旅は、2日間、どこが病人かと思えるほどハードなものである。

1903年のシェクスと地図で、この書簡のエヴィアンへ向かう路線を辿ってみた。朝焼けの光景を見てアヴァロン到着後、アヴァロンを観光、さらに馬車を頼んでヴェズレーを観光しているので、到着が夜の11時であるとは考えられない。そこで、午前11時頃、アヴァロンに到着する列車をさがしてみた。すると、パリ、リヨン駅を、夜中の、午前1時5分に出る二種類の列車があった。いずれもアヴァロンに午前10時11分に到着している。8月31日の日の出は午前5時19分くらいなので、ヌイ・スー・ラヴィエール（Nuits-sous-Ravière）経由だと、日の出を迎えるのは、パリーヌイ・スー・ラヴィエール間、列車はずっとアルマンソン川に沿って走っている。ラロッシュ経由だと、ヨンヌ川沿いを列車が走っていることになる。地図からもわかるが、川沿いのかなり山の中の入り組んだ路線であり、あの夜明けの光景とカフェオレの娘のシーンを彷彿させる⁴¹。

さらに、書簡を辿ると、翌朝6時頃アヴァロンを出て、スミュールを経由、10時にディジョンに到着とある。実際、確かに午前6時アヴァロン発、8時20分、レ・ローム着、8時32分、レ・ローム発、10時27分、ディジョン着という列車がある。あるいは、アヴァロンのあたりでも夜明けに遭遇しているはずである。ディジョンの街を散策して、午後2時25分のエクスプレスに乗れば、エヴィアン・レ・バンに午後9時50分に到着する。エヴィアンに夜11時到着というのは、エヴィアン、スプランディッドホテルに、午後11時頃到着したということだろう。

書簡を手がかりに、時刻表と地図を参照してきたが、1903年8月31日、午前1時5分にパリのリヨン駅を出る列車に乗ったブルーストが、アヴァロンに向かう列車の車窓から久しぶりに美しい日の出に遭遇したこと、それがバルベックへ向かう列車から見る朝焼けのシーンに少なからぬ影響を与えたことは確かである。

結び

ここで再び資料1の地図に戻りたい。地図左下の「Gravé par A. Martin」を辿ってみると、1816年に地図のオリジナルが出たことがわかった。しかしこの地図は、それをかなり簡略化したものになっている。そして辿り着いたのが、ブルーストの子供時代の、いわゆるアトラスの地図帳だった。確かにこの地図に鉄道路線図はない。私が参照することができたのは、1880年の *Cours d'Etudes, A l'usage des Lycées et Collèges (Classe élémentaire) ATLAS de la Géographie Élémentaire de la France* というものだったが、この時点ではすでに「Gravé par A. Martin」ではなく「Dressée par J. Hansen」となっていたので、ブルーストが貼り付けていた地図は、それ以前のもの、ブルーストがリセ・フォンタヌに入る以前、1882年10月⁴² 以前、つまりもっと小さい頃から家にあったものであると考えられる。

つまりそこには、子供の頃の旅への夢が込められていた、「鉄道路線図がない」ことで、子供は自由に土地を周遊することができたのである。この子供時代のアトラスの地図帳の地図とシェクスの時刻表を前にブルーストは、地名を辿り、記憶を遡り、あるいは新たなる夢を紡ぎながら、カフェオレの場面のテキストを書き、空想の列車を走らせていたのである。

小説の旅の旅程の方はブルーストの旅とそのままストレートに重ね合わせることはできない。しかし、「私に欲望を抱かせたのは、美術書よりも、ガイドブックであり、ガイドブックよりも列車の時刻表だった」⁴³ という語り手の言葉は、そのままテキストのなかで実現されているのである。

ブルーストは、時刻表と地図に、自らのいくつもの旅の体験と子供の頃の夢を織り込んで、自らのシェクスを作り上げていった。だからこそ1時22分というその時刻は、さまざまな特定の可能性を提供しつつ、むしろ特定されることを拒否している。

プレイヤッド版、第4巻の注では、「時刻について

の言及は、ある特定の列車をさすと言うより、現実的な効果を出すためだろう⁴⁴としている。あるいは、アンドレ・フェレは、「シェクスはたいして役には立たないだろう⁴⁵と述べている。しかし、今、私たちはこのようにシェクスを辿ってきた。1907年から1911年にかけてのシェクスに存在するいくつかの路線が一つの路線に統合され、ノルマンディーとブルターニュを周遊したように、現実存在した時刻表のなかの数字が、「プルーストのシェクス」のなかの「1時22分の列車」を生み出したのである。

註

- 1 Gaston Gallimard, «Première rencontre» in *Hommage à Marcel Proust 1871-1922, La Nouvelle Revue Française*, 10^e année n°12, 1^{er} janvier 1923, NRF, p.65.
- 2 テキストは、Marcel Proust, *A la recherche du temps perdu*, tomes I-IV, Gallimard, «Bibliothèque de la Pléiade», 1987-1989. を使用した。本書からの引用については、巻をローマ数字で、篇のタイトルを以下の省略記号で本文中に記す。Abréviation : Sw. : *Du côté de chez Swann* ; JFF : *A l'ombre des jeunes filles en fleurs* ; Gu. : *Le Côté de Guermantes* ; SG : *Sodome et Gomorrhe* ; AD : *Albertine disparue* ; TR : *Le Temps retrouvé*.
- 3 本来の綴りは «Questembert» 。ダクティロ原稿の時点から、プルーストは «Questambert» の綴りを用いている。
- 4 André Ferré, *Géographie de Marcel Proust*, Sagittaire, 1939, p.105.
- 5 *Ibid.*, p.103.
- 6 「土地の名・名」のダクティロ原稿には、「deuxième dactylographie」と「première dactylographie」の二つがあり、「deuxième dactylographie」はプルーストによる加筆、「première dactylographie」は秘書のアルペール・ナミアスによる、その写しとなっている。
- 7 Naf.16735. f°4 (*dactylo 2.*) 及び、Naf.16732. f°5. (*dactylo 1.*) 尚、プルーストの手書き貼付原稿 (Naf.16735) において、バルベックという名称 «à Balbec» が初めて土地の名の列挙の最後に登場し、それがいったん削除され、ポントルソンとラニョンの間に加筆されたことがわかる。またこの原稿が、「J'aurais pris le lendemain」で始まるのに対し、ナミアスの手書き貼付原稿 (Naf.16732) の方はその二行前、つまりプルーストが直接ダクティロ原稿に書き込んでいた部分からとなっている。
- 8 原稿の中の «ce beau train d'onze heures 22» は、«ce beau train de onze heures 22» の誤り。
- 9 カブールが、海辺の保養地として開発されたのは1855年だが、カブールのグランドホテルが現在のような姿に改築され完成したのは、1907年である。 (“Le Club des Internautes de Cabourg” -1999.) プルーストが、このグランドホテルに滞在するのは、その1907年以降1914年まで毎年ということになる。いかにも流行の先端を切る、新しいものの好きの、プルーストラしいヴァカンスの過ごし方である。
- 10 ただし、『カブールのプルースト』 (*Proust à Cabourg*, Christian Pechenard, Quai Voltaire, 1992, p.20) によると、プルーストは1881年以降数年間、祖母とともに改築前のカブールのグランドホテルに滞在したとなっている (出典不明)。上記のサイト情報も、プルーストが最初にカブールを訪れたのは1881年としている。その根拠について問い合わせしてみたが、調査して答えるという返事を受け取ってすでに2年になる。
- 11 また、書簡から確認できる最初のカブール滞在は、1890年。プルーストは兵役地のオルレアンからカブールへ赴いたが、ほとんどベッドで過ごしたとある。また、1891年、プルーストの母であるアドリアン・プルースト夫人の「カルネ」に、その日付を次のように確認できる。 «Quelle différence avec ces années de mer où grand-mère et moi, fondus ensemble, nous allions contre le vent en causant [...]. (Lettre de mon petit Marcel de Cabourg **Septembre 1891.**)» (*Proust documents iconographiques*, préface et notes de Georges Cattai, Pierre Callier Edition, Genève 1956, «34. page d'un carnet de notes de Madame Adrien Proust.») プルーストの母方の祖母であるナテ・ヴェイユは、この前年、1890年に他界している。また、1895年、プルーストは、レイナルド・アーンとベグ・メイユに滞在、これが『ジャン・サントウイユ』の嵐のシーンに大きく貢献したとされている。
- 12 フランス国立図書館で、「シェクス (*Le Chaix*)」と呼ばれる、プルースト自身も手元においていたヨーロッパの鉄道時刻表を参照した。この時刻表は、紙が非常に劣化しており、さわるとぼろぼろとくずれていくという状態で、複写をとることはできなかった。またそのような事情から、担当者によって見せてもらえたりもらえなかったりと、必要な年の時刻表を参照するのにかかり期間を要した。尚、それぞれの年の7月、8月、9月を参照したが、この期間はヴァカンス時刻となっており、路線・時刻はすべて同じであった。
- 13 調査した年は1891年、1895年、1896年、1900年、1902年、1903年、1904年、1907年、1908年、1909年、1910年、1911年、1912年、1913年、1914年。
- 14 1911年まで時刻表の表記は12時間表記で、「午前 (matin)」「午後 (soir)」と区別されており、1912年以降24時間表記にかわる。
- 15 «Je pensais que en me levant et m'habillant en hâte, si mes parents m'avaient laissé partir, j'aurais pu encore prendre le train du soir, arriver à Bricquebec quand l'aube se lèverait à peine sur la mer déchaînée.» (*Cahier 20*, Naf.16660. r°3.)
- 16 «Mais sans même l'attendre, j'aurais pu en m'habillant à la hâte, si mes parents me l'avaient permis, partir le soir même et arriver à Balbec quand le petit jour se

lèverait sur la mer déchaînée, contre les écumes de laquelle j'irais me réfugier dans l'église de style persan.» (*Dactylo* 2. Naf.16735. f°4. et *Dactylo* 1. Naf.16732. f°5.)

14 «Mais sans même l'attendre, j'aurais pu en m'habillant à la hâte partir le soir même, si mes parents me l'avaient permis, et arriver à Balbec quand le petit jour se lèverait sur la mer furieuse, contre les écumes envolées de laquelle j'irais me réfugier dans l'église de style persan» (I, *Sw.*, p.378.)

15 「大運河の辺りはまだきつと寒いにちがいないから、用心のために冬のコートと厚い上衣とをトランクに入れておいたほうがいいね」という父親の言葉が、草稿のなかでは母親の言葉であり、書簡にまでそのスルスを遡ることができるように、実際の体験（あるいは事実）が、作品のなかに組み込まれ続けている例の一つといえるだろう。

16 1910年の時刻表では、停車駅は、Trouville-Deauville, Blonville-sur-Mer, Villers-sur-Mer, Gonnevillle-ST-Vaast, Houlgate, Dives-Cabourg の七つであるが、現在の停車駅は、Trouville-Deauville, Blonville-Bénerville, Villers-sur-Mer, Houlgate, Dives-Cabourg の五つとなっている。また、現在30分ほどの路線を1時間から1時間半かけて走っていたこともわかる。地図からは、なくなった停車場は海から離れたかなり山のなかであることも確認できる。

17 «Si ma santé s'affermisait et que mes parents me permissent, sinon d'aller séjourner à Balbec, du moins de prendre une fois, pour faire connaissance avec l'architecture et les paysages de la Normandie ou de la Bretagne, ce train d'une heure vingt-deux dans lequel j'étais monté tant de fois en imagination, j'aurais voulu m'arrêter de préférence dans les villes les plus belles ; mais j'avais beau les comparer, comment choisir plus qu'entre des êtres individuels, qui ne sont pas interchangeables, entre **Bayeux** si haute dans sa noble dentelle rougeâtre et dont le faite était illuminé par le vieil or de sa dernière syllabe ; **Vitré** dont l'accent aigu losangeait de bois noir le vitrage ancien ; le doux **Lamballe** qui, dans son blanc, va du jaune coquille d'œuf au gris perle ; **Coutances**, cathédrale normande, que sa diphtongue finale, grasse et jaunissante couronne par une tour de beurre ; **Lannion** avec le bruit, dans son silence villageois, du coche suivi de la mouche ; **Questambert**, **Pontorson**, risibles et naïfs, plumes blanches et becs jaunes éparpillés sur la route de ces lieux fluviaux et poétiques ; **Benodet**, nom à peine amarré que semble vouloir entraîner la rivière au milieu de ses algues, **Pont-Aven**, envolée blanche et rose de l'aile d'une coiffe légère qui se reflète en tremblant dans une eau verdie de canal ; **Quimperlé**, lui, mieux attaché et depuis le Moyen Age, entre les ruisseaux dont il gazouille et s'emperle en une grisaille pareille à celle que dessinent, à travers les toiles d'araignées d'une verrière, les rayons de soleil changés en pointes émoussées d'argent bruni ?»

18 I, *Sw.*, «Esquisse LXXXVII», pp.953-961.

19 «[...] l'étonnant trajet que fit Mme de Sévigné en 1662, quand elle alla de Paris à Quimperlé par Amiens, le Pont-Audemer, Caen, Bayeux, «l'Orient»» (I, *Sw.*, «Esquisse LXXXVII», p.956.)

「パリからアミアン、ポントドメール、カーン、バイユー、ロリアンを経由してカンペルレへ向かう」という一文には、普通の単語よりも固有名詞のほうが多く使われていて、名前をめぐる夢想の詩学というものを見せてくれる。ただし、実際のセヴィニエ夫人の旅は、さらに多くの土地を経由するものだった。

これはセヴィニエ夫人の1689年の旅であり、パリを出て、ショーヌ（4.27発）、アミアン、ピキニ、ルーアン、ポントドメール、ディーヴ、カーン、アヴランシュ、ポントルソン、ドル、レンヌを経て、領地のあったレロシェへ向かい、さらにそこから、オーレイ（7.30着、8.12発）、ロリアンへというものである。（I, *Sw.*, «Notes et variantes des Esquisses», p.1491.）

また、アンヌ・アンリは「土地の名の夢想」に、もう一つのスルスを挙げている。（Anne Henry, *Proust romancier. Le tombeau égyptien*, Flammarion, 1983, p.109.）オッフエンバッハの『パリ生活』のなかの一節である。

«Nous sommes employés de la ligne de l'Ouest, / Qui dessert Saint-Malo, Batignolles et Brest, (bis) / Conflans, Triel, Poissy, / Barentin, Pavilly, / Vernon, Bolbec, Nointot, / Motteville, Yvetot, / Saint-Aubin, Viroflay, / Landerneau, Malaunay, / Laval, Condé, Guingamp, / Saint-Brieuc et Fécamp.» (Jacques Offenbach, *La Vie parisienne*, Parole de Meilhac et Ludovic Halévy, Librairie Théâtrale, 1866, pp.1-2.)

20 尚、前々日に発って30時間の「transmutation」の後、正午に到着するということは、途中寄り道でもしない限り、計算上は不可能である。30時間前ならば、前日の朝6時ということになる。

21 II, *JFF*, «Notes et variantes», p.1340.

22 «Le beau train d'1 h 35 lui-même n'avait pas répondu à ce que je m'en figurais.» (IV, *AD*, p.82.)

23 «Alors de nouveau je me remettais à penser à la demeure de Mme de Guermantes comme à quelque chose qui eût été au-delà du réel, de la même façon que je me remettais à penser au Balbec brumeux de mes premiers rêves et comme si depuis je n'avais fait ce voyage au train de 1 h 50 comme si je ne l'avais pas pris.» (IV, *AD*, p.153.)

24 1910年は午後1時13分サン・ラザール発、午後5時19分ディーヴ・カブール着。1911年、午後1時15分サン・ラザール発、午後5時25分ディーヴ・カブール着。

25 *L'Indicateur des chemins de fer et de la navigation*. (Chaix, 1910)

26 «En juillet 1910, le nouveau directeur de l'hôtel, Henri Dubal, obtient un train «rapide» par Mézidon, qui met trois heures quarante-cinq.» (Jean-Yves Tadié, *Marcel Proust*, Gallimard, 1996, p.588.)

ただし、この列車は「シェクス」によれば「ラピッド」

- ではなく「リュクス」であり、3時間45分かかるとはならず、午後3時45分発である。
- 27 それは広々としてゆったりした客車なのか、絶対に不可能な行程を辿ってくれる気前のいい列車ということなのか、贅沢な列車ということなのか？ 淀野、井上訳、新潮版では「1時22分のあの綺麗なすばらしい列車」、井上個人訳では「1時22分のあのゆったりとした、りっぱな汽車」、鈴木訳では「1時22分発の美しい素敵な汽車」となっている。この«génereux»という形容詞はダクティロ原稿で加筆されたのだが、その際«surchargé»という過去分詞も加筆されている。これは、不可能な路線の土地の名が次から次へと列挙される場面であることを考えると、「気前のいい列車」と考えるのが、書き手の思いに最も近いのではないだろうか。
- 一方、「train de luxe」の存在と、バルベックのグランドホテルでの、これからの主人公の生活等も思い合わせるとき、そこには«génereux»をラテン語語源«generosus»にまで遡った、「«genus, eris»高貴な生まれの」、つまり貴族的なものへのあこがれも含まれていたのではないかと思われる。
- 28 «Donc nous partirions simplement de Paris par ce train de une heure vingt-deux que je m'étais plu trop longtemps à chercher dans l'indicateur des chemins de fer où il me donnait chaque fois l'émotion, presque la bienheureuse illusion du départ, pour ne pas me figurer que je le connaissais.» (II, *JFF*, p.8.)
- この«simplement»という副詞は、語り手が、この列車にあれほどあこがれていたことを考えると、しっくりしない表現である。列車そのものの詳細についても述べられない。これは一つには、セヴィニエ夫人の旅を理想とする祖母が、周遊の旅を諦め、バルベックへ直行することになったという経緯からであると考えられる。また、列車が語り手の期待に応えるものでなかったことが、1873ページを隔てて、『消え去ったアルベルチーナ』においてさらりと述べられている。この副詞には、その時の語り手の思いも込められていたのかもしれない。
- 29 «[...] ; et j'avais fini comme on fait souvent pour un être qu'on n'a jamais vu mais dont on se plaît à s'imaginer qu'on a conquis l'amitié, par donner une physionomie particulière et immuable à ce voyageur artiste et blond qui m'aurait emmené sur sa route, et à qui j'aurais dit adieu au pied de la cathédrale de Saint-Lô, avant qu'il se fut éloigné vers le couchant.» (II, *JFF*, p.8.)
- 尚、プレイヤード版の注では、サン・ローのカテドラルのことをラスキンが『建築の七灯』で語っていることが述べられ、ラスキンへのオマージュが指摘されている。(II, *JFF*, «Notes et variantes», p.1341.)
- 30 «Collégiale, puis cathédrale, l'église Notre-Dame de Saint-Lô fut construite à partir de la fin du XIIIe siècle ou du début du XIVe. Ruskin prend le bouquet de pinacle de son tympan comme exemple du style flamboyant. Nous voici déjà, au moins par la pensée, entraînés dans le Cotentin.» (II, *JFF*, «Notes et variantes», p.1341.)
- 31 「サン・ローはノルマンディーのコタンタン地方にあ

- り、カーンからカブール（バルベック）の方向とは反対に西に63キロ離れたところにある。ここでは夕日（西）に向かって去ってゆく汽車の旅を空想している。」（マルセル・ブルースト／井上究一郎訳『失われた時を求めて』2 ちくま文庫 p.467.）
- 32 II, *JFF*, pp.15-19.
- 33 夜明けの光景とカフェオレを売る娘のエピソードはヴォージュ（ドイツ方面）へ向かう列車での出来事、あるいはジュラの谷あい（スイス方面へ向かう列車）での出来事となっている。(André Ferré, *op.cit.*, p.105.)
- 34 ピエール・ルイ・レイによる解説は、カフェオレの娘のスルスに、1899年のエヴィアンへの旅を挙げている。これについては、ブルーストは確かに1899年9月にエヴィアンに行っているのだが、書簡その他、私の調べた限りでは、その根拠となるような、夜明けの光景やカフェオレの娘についての言及は見つからない。一昨年、レイ氏に尋ねてみたが、同様の回答だった。(II, *JFF*, «Notice», p.1316.)
- 35 パリーバルベック間のこの山々のせまった光景は単にパリーカブール間のものとは言いがたく、もっとも有力なスルスはやはり、1903年のジョルジュ・ド・ロリス宛の書簡であるとしている。また、1895年のレイナルド・アーンとのブルターニュへの旅がこの光景の描写に大いに貢献しており、ブルターニュ風の家々の描写はセヴィニエ夫人からの引き写しであるとしている。(II, *JFF*, «Notes et variantes», p.1347.)
- 36 1903年、ブルーストがジョルジュ・ド・ロリスに宛てた書簡から、この夜明けの光景とカフェオレの娘のエピソードのスルスに1903年のエヴィアンへの旅を挙げている。(Correspondance de Marcel Proust 1902-1903, Tome III, p.XXI.)
- 37 「カフェオレを売る娘」の章で、ジョルジュ・ド・ロリス宛の書簡を引きつつ、カイエ3からカイエ2、カイエ32に至る過程を詳しく分析している。(吉田城『失われた時を求めて』草稿研究』平凡社 1993年 pp.121-138.)
- 38 II, *JFF*, «Esquisse XXX, 1», pp.892-893 ; «Esquisse XXX, 2», pp.893-894.
- 39 «Je n'ai pas songé à dormir dans le train. J'ai vu se lever le soleil ce qui m'était pas arrivé depuis longtemps et est une belle chose, un inversion plus charmante à mon gré du coucher. Au matin un désir fou de violer des petites villes endormies (lisez bien villes et non des petites filles endormies !) celles qui étaient à l'occident dans un reste mourant de clair de lune, celles qui étaient l'orient en plein soleil levant, mais je me suis retenu, je suis resté dans le train. Arrivé à Avallon vers onze heures, visité Avallon, pris une voiture et au bout de trois heures de voiture arrivé à Vézelay mais dans un état fantastique. Vézelay est une chose prodigieuse dans une espèce de Suisse, toute seule sur une montagne qui domine les autres, visible de partout à des lieues, dans l'harmonie du paysage la plus saisissante. L'église est immense et ressemble autant à des bains turcs qu'à Notre-

Dame, bâtie en pierres alternativement noires et blanches, délicieuse mosquée chrétienne. Si je n'étais si fatigué (j'ai envoyé des cartes postales et vous êtes la première lettre que j'écris) je vous disais ce qu'on éprouve en y entrant qui est curieux et beau. Ce sera pour la prochaine fois car je n'en peux plus. **Je suis rentré le soir à Avallon**, et pris de tant de fièvre qu'il m'a été impossible de me déshabiller. Je me suis promené toute la nuit. **A cinq heures du matin j'ai appris qu'il y avait un train qui partait à six heures du matin. Je l'ai pris.** J'ai aperçu une petite ville admirable du Moyen-Age qui s'appelle **Semur** et **je suis arrivé à dix heures à Dijon** où j'ai vu de belles choses et ces grands tombeaux des Ducs de Bourgogne dont les moulages ne donnent aucune idée car ils sont polychromés. **Et je suis arrivé à onze heures du soir à Evian.**» (*Correspondance de Marcel Proust 1902-1903*, Tome III, pp.418-419.)

- 40 1903年のサヴォワ・エクスプレスは、朝8時30分にパリを出て、夜7時18分にエヴィアンに到着、1904年には午前11時20分にパリを出て、午後10時16分にエヴィアンに到着している。1910年、「土地の名」が書かれた頃は、午前11時35分にパリを出て午後21時36分にエヴィアンに到着している。
- 41 尚、この路線の近辺には、Saint-Loup、Les Laumes、Montargis といった作品に親しい地名が散見された。また、ヴェズレーの地名は、決定稿の、バルベックへ向かう旅の朝焼けの光景とカフェオレの娘について語られる段落の直後の段落のはじめに登場している (II, *JFF*, p.19.)。車窓から見る朝焼けの光景を思い浮かべるとき、このエヴィアンへの旅の印象が喚起されるからであろう。
- 42 1883年1月よりリセ・コンドルセ。
- 43 «Et, bien que mon exaltation eût pour motif un désir de jouissances artistiques, les guides l'entretenaient encore plus que les livres d'esthétique et, plus que les guides, l'indicateur des chemins de fer.» (I, *Sw.*, p.384.)
- 44 IV, *AD*, «Notes et variantes», p.82.
- 45 «[...] l'indicateur Chaix, dont Proust connaissait cependant par cœur de larges extraits qu'il en récitait à ses interlocuteurs, ne nous sera pas d'une grande utilité.» (*Op. cit.*, p.104.)

(あおやぎ・りさ フランス文学)

(2001年10月31日受理)