



| | |
|--------------|---|
| Title | 音楽家の旅 : R. Wagnerを中心として |
| Author(s) | 伊東, 史明 |
| Citation | 待兼山論叢. 文学篇. 2002, 36, p. 15-30 |
| Version Type | VoR |
| URL | https://hdl.handle.net/11094/47920 |
| rights | |
| Note | |

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

音楽家の旅

— R. Wagner を中心として —

伊 東 史 明

1. 音楽家の旅

人類の歴史は旅とともにある。ノアは荒れ狂う嵐に耐えアララト山に辿り着き、ハンニバルは象とともにアルプスを越え、カール大帝は税徴収と国王の威光を示すため、パリ、アーヘンを中心に旅に明け暮れた生涯を送り、ナポレオンはヨーロッパを統一しようと大陸中を駆けめぐった。しかし軍事遠征に代表される政治・外交目的の王侯貴族を中心とした旅を別にすれば、一般の人々にとって旅とは困難極まるものであった。旅の歴史が花開くのはローマ時代であろう。ローマ人は9万キロにも及ぶ、馬車の通れる整備された道路網を持っていた。しかしそれはこの時代の終焉とともに荒れ果て、ヨーロッパの人々にとって旅の時代を再度迎えるのは17世紀を待たねばならなかった。この世紀になると後の観光旅行の母体となる、教養旅行（グランド・ツアー）が出現する。17世紀から18世紀にかけて流行したこの教養旅行は、ヨーロッパの歴史と文化を現地で身を以て体験させることで裕福な貴族の子弟の教育の仕上げを意図したもので、大抵は家庭教師と従僕を従えた贅沢な旅であった。彼らはパリに行き、ヴェルサイユ宮殿を眺め、そして最終目的地は必ずと言っていいほどイタリアであった。これによってヨーロッパの貴族社会は同じ文化を共有することになったのである。

旅は個人が立脚する社会的母体から逸脱することによって、日常生活を相対化し、自立的で自足的な社会的存在としての自己の再構築を促す。日常的関連世界を客観化することで心身ともに生まれ変わるのである。旅先と日常との関連が少なければ少ないほど、より強い精神的な高揚感が伴い、離脱から日常世界への復帰に至る精神の変容のメカニズムが一層強まる。このような旅を多くなし、その行動範囲も広い人種の一つは芸術家や作家であろう。ゲーテは彼の日常世界であるワイマールを密かに脱出し、イタリアに向かったが、それが彼に芸術と自然を見る新たなパースペクティブを獲得させ、創作活動の転機となったのはよく知られている。19世紀のアレクサンドル・デュマの破天荒な旅もよく知られているが、作家よりさらに多く旅をするのは音楽家である。なぜなら音楽は、詩や小説、絵画や彫刻と違い、最後の音符が書き上げられた時にその芸術が完成するわけではなく、それを聴衆の前で再現することによって初めてその創造物は世に出るからである。しかし19世紀終わりになって作曲家と演奏家という分業体制が確立する以前は、作曲家は同時に演奏家でもあった。それゆえ同時代にその作品が世の中に広く認められるために音楽家は旅をしなければならなかった。勿論その行動範囲は時代とともに、つまり交通手段の発達とともに広がりを見せる。17世紀から18世紀の中葉に生きたバッハはドイツの外に出ることはなかった。その作品が広く知られるにはメンデルスゾーン『マタイ受難曲』演奏をきっかけとしたバッハ・ルネッサンスを待たねばならなかった。同時代人のヘンデルはドイツからイタリアに移り、その後1710年にイギリスに渡り1727年にここに帰化するが、その動きはまだ直線的であった。ハイドンは長年エステルハージ家に仕え、1779年の契約によって、作品をヨーロッパ中の楽譜出版者や個人に売る自由が認められ（当時としては驚くべき待遇）、その名声はヨーロッパ中に広がる。エステルハージ家を離れた後、晩年になってロンドンに移り、最後はウィーンで

その生涯を終えている。しかし決して旅に生きた音楽家とは言えない。18世紀後半に生を受けたベートーヴェンは、基本的にはボン—ウィーン—ブラハの直線上の動きにとどまっている。とすれば、音楽家の旅というテーマにふさわしい人物は何よりもまずモーツァルトであろう。

彼はイベリア半島を除くヨーロッパのほとんどの主要地にその足跡を残し、18世紀における各地のヨーロッパ音楽を吸収し、それを糧に新たな自分の音楽を作り出した、最初のインターナショナルな存在と言えよう。ロンドン—パリ—ナポリ—ウィーン—ベルリンを結ぶ多角形の中に彼の訪れたヨーロッパの主要都市が点在する。その35年10ヶ月の生涯で10年2ヶ月は旅にあり、そのうち13回も大旅行を敢行している、それはいわば定所を持たない生き方ともいえるかもしれない。ザルツブルクに生まれた彼は、早くも6歳にして父に連れられミュンヘン、ウィーンに旅行をし、それから19歳に至るまで父親はヨーロッパ各地の宮廷を訪れる旅に彼を連れ歩く。この体験はモーツァルトに音楽家としての成長を促すと同時に、身体の健全な発育を妨げたととも言われるほどである。その後も旅の生活は続き、父の元を離れるようになってからも状況は変わらない。彼の旅の目的は、各地の音楽文化を吸収することであり、また定職を求めそのために顔を売ることでもあったが、何よりも重要なことは、彼の生涯が「自立した音楽家」という立場を獲得するための苦闘であり、そのための旅であったということである。いわゆるウィーン古典派3大音楽家のうち、ハイドンはすでに記したように、基本的には貴族に仕える召使いとしての音楽家であった。モーツァルトは自立した音楽家として生きようと格闘したが、それが成功したとは言えない。ベートーヴェンになってようやく何がしかの自由を得、多くの貴族をパトロンに持つてはいたが、少なくとも精神的には音楽史上初めて自立した音楽家としての地位を手に入れたのである。

ところでモーツァルトの旅を可能ならしめたものは馬車の存在である。

馬車の歴史自体は古いが、本来公用文書と役人のみを運んでいたものが、私信も、そして一般の旅行者も乗せるようになった郵便馬車の本格的な始まりは17世紀になってからであり、18世紀中にはヨーロッパ主要都市間に幹線網が張りめぐらされ、15キロ毎に駅が置かれるようになる。しかし馬車による旅は決して快適とは言えず、時として困難を極め、さらに旅の費用も大変なものであった。旅行者は食料、医薬品、ポータブルトイレを馬車に持ち込み、追剥の危険に怯え、転覆事故にあうのも稀ではなかったし、幹線を外れると馬車旅はさらに悲惨なものであった。駅通馬車の平均速度は10～13キロ/時であるが、きりのない停車のため時には5キロ/時が平均であったとも言われる。モーツァルトが父親に宛てた手紙（1778年10月3日付）によるとパリ—ストラスブール間は急行馬車で5日だとしているが、彼の乗った普通馬車はその倍の日数を必要とし、毎朝4時、時には2時に出発しなければならないと嘆いている。

旅が困難で多大な時間と費用を必要とするほど旅の価値は高まる。旅をしない芸術家はまったく哀れな存在に過ぎない（1778年9月11日付手紙）というあのモーツァルトの有名な言葉には完全に芸術家や学者以外のものへの視点が欠落している。ただし、これはもちろん王侯貴族への視点ではなく、市民階級以下のものへの視点でもない。彼らの旅は問題にされていない。ここに含意されているのは、「旅する賢者」と、「しない愚者」との間の差異なのである。したがって、先のモーツァルトの言葉はある種の自負心の表明であり、「旅をする人」という特権意識の表われなのである。しかし次世代の交通機関—鉄道の出現によって、空間が縮まり、旅の費用が劇的に安くなることによって、あのモーツァルトの言葉は実質的意味を失い、旅の意味は変容する。郵便馬車の歴史は僅か3/4世紀に過ぎないが、モーツァルトの旅の人生はその中にすっぽりと納まっている。そして、その旅は、いわば馬車の歴史に華やかな彩りを添えるエピソードと言えよう。

19世紀に入って鉄道が出現すると馬車の歴史は瞬時に終わりを告げ、世紀半ばには姿を消す運命となる。そしてこの新しい交通機関の恩恵に浴する最大の音楽家こそリヒャルト・ワーグナーである。

2. ワーグナーの旅

ワーグナーの妻コジマは、バイロイトに移り住んで間もない頃、夫の人生のモチーフが「逃亡」であることに気づいた。

債権者から逃げる為に、せっかく手に入れたりがでの指揮者の地位を捨て、密かにその地を逃げ出し、パリ征服を目指し、かの地へ向かう。この後も何度かパリ征服を夢見たが、そこでの音楽界の因習に阻まれそれを果たすことが出来なかった。それはパリに対する愛憎半ばする複雑な思いとなるが、パリで成功しなかったことが彼の人生をより一層旅に方向づけたと言えるかもしれない。またドレスデン革命では指名手配を受け、チューリッヒに亡命し、さらには贅沢好みの性格が災いし、またもや債権者に追われウィーンから逃亡する。せっかくルートヴィッヒII世の愛顧を受けながらコジマとのスキャンダルを恐れミュンヘンから脱出し、最後にはバイロイトに豪壮な居を構えたにもかかわらず、まるで定着を怖れるかのようにならぬ度にもイタリアへ旅立つ。最晩年には新大陸への移住や、セイロンへの亡命さえ考えている。度重なる逃亡がいつも新しい局面打開に繋がるとはいえ、ワーグナーにはそもそも故郷といえるものがなかったとも言える。妻の父リストの生活ぶりを、常々ジプシーのようだと皮肉交じりに言っていたが、ありもしない故郷を求めるかのごとき「逃亡」のモチーフに支配されたワーグナーの生活は、とりもなおさず彼の生の本質が旅そのものにあったことを示している。

思えば彼が創造した主人公たちも皆旅をする、旅こそが故郷であり、放浪こそ精神の飛翔であると言わんばかりに。神に対して倣岸不遜な言葉を

吐いた「オランダ人」は故郷を去り、永劫の旅を運命づけられる。しかし例え彼が故郷に辿り着いたとしても、それが何の意味を持つのであろうか。外の世界を知った彼にとって、今や故郷は変質し、彼の知るその容貌は一変してしまっているだろう。ゼンタの地が第二の故郷になることはありえない。彼にとって精神の定着する場所などはなく、安住は退化でしかありえない。それだからこそオランダ人は再び海に出たのであり、そのとき初めて彼は精神の自由に気づくのである。彼は旅によってこそ最後に死——何物にも邪魔されることのない精神の自由を知るのである。

タンホイザーはローマを目指し、ローエングリンは見知らぬ異界から飛来し、また異界へと帰って行く。トリスタンは海を越え魔の国へ行き、再び海を越えケルト文明（異文化）のブルターニュにある城から見知らぬ「死の国」へと旅立つ。『ニーベルングの指環』のヴォータンは異界の「さすらい人」であり、ブリュンヒルデはペガサスに乗りジークフリートと共に見知らぬ国——死——へと旅立つ。ワーグナーにとって見知らぬ場所、スペインを舞台にした『パルジファル』では、主人公はいずれとも知れぬ場所を放浪し、クンドリーは空を駆け巡る、それはジークフリートが「隠れ頭巾」でギービヒからブリュンヒルデの岩屋まで一飛び（『神々の黄昏』I幕3場）するのと同じく、まるで未来の交通機関を予測しているかのようである。

現実のワーグナーの旅の大きな部分を占めていたものの一つに「金策の旅」がある。これは逃亡のモチーフの重要な要素の一つでもあるのだが、彼の生活にはつねに金策の必要性が付きまっていた。それは収入以上に豪華なものを望む彼の性癖にも問題の一つがあるわけだが、しかしこの当時は著作権制度が整っておらず、作曲者に対する印税や上演料の支払いはほとんどなされていなかった。世紀末から20世紀初頭にかけて確立された著作権がこの当時存在し、彼に正当な支払いがなされていたならば、ワー

グナーの旅から「金策」や「借金からの逃亡」の旅は省かれていただろう。そのことは例えば著作権の恩恵を充分にこうむったプッチーニの優雅な生活が示している。しかし何よりも彼の金策の必要性は自作上演のためであった。その長大なオペラや楽劇を上演するには、技術的困難さはもとより莫大な費用が必要とされるのは容易に推察できるが、ワーグナーは自作の上演ということに何よりも執念を燃やしていた。そのためには現実とのいかなる妥協も辞さなかったほどである。それが他のロマン派作曲家、例えばシューベルトとはまったく違うところである。しかも単なる自作上演というだけではなく、そのための劇場を建設し、そこでの音楽祭を企てようという途方もない夢を実現するために、リストやヴェーゼンドク、ルートヴィヒ二世といったパトロンが常に彼の前に現れた。しかし彼自身も自らの才能で稼ぐ術を心得ていた。それが指揮者としてのワーグナーである。

そもそも産業革命は分業体制というものを、工業のみならず様々な方面にもたらしたのであるが、その動きとはまったく逆の働きをするのがワーグナーである。彼は音楽面からだけ見ても、作曲家であり、演奏家(指揮者)であり、音楽プロデューサーであり、演出家であり、舞台装置家であり、オペラハウスの改革者である。また同時に興行主でさえあるのだ。

1848年の革命挫折以降中央集権的になった体制は政治的自由を抑圧したが、資本主義的経済の自由は推し進め、その結果工業化が著しく進み、ブルジョワ階級はこの産業社会にゆるぎない地位を確保するようになる。そして音楽産業も、教会や没落した宮廷から、ブルジョワ階級にその担い手を替えていく。新しい聴衆——新興のブルジョワジーを中心とした演奏会が数多く開かれるようになり、そこに出現したのが専門の「興行主」という役割であるが、彼はそれをも引き受けたのである。と同時にこの種の公開演奏会の増大がワーグナーに指揮者として稼ぐ場所を提供することにな

る。

作曲家としての存在の巨大さに眼を奪われ、指揮者としての側面を忘れがちになるが、彼のこの方面での功績は多大なものである。自ら指揮法についての著作をものし、弟子として教え込んだハンス・フォン・ビューローは後に栄光に包まれたベルリン・フィルの指揮者の系譜の先頭に立つことになる。またそれまで演奏困難とされていたベートーヴェンの第9交響曲を1846年4月5日にドレスデンでセンセーショナルに上演し、ドイツ各地やウィーンはもとより、ペテルスブルグやモスクワにまで現代のスター指揮者顔負けの演奏旅行を行う。1875年のパイロイト祝祭の稽古費用は、すべて彼の演奏旅行の成果であった。

彼の旅でもう一つ注目されるのが休暇旅行である。産業革命による中流階級の生活の安定から、1830年代後半頃から休暇旅行というものがこの階層に定着するが、彼も1843年以降毎年決まったように休暇旅行をしている。晩年の家族との長期にわたるイタリア旅行がその最たるものであるが、ここでは登山に注目してみたい。名にし負う健脚家であったワーグナーはチューリッヒ亡命時代の1850年代に幾度もアルプス登山を試みている。イギリスのアマチュア登山家が1864年にサンモリッツに旅行したことから盛んになった冬の休暇登山やトーマス・クックによって初めて企画されたスイス旅行（1863年）に先立つこと10年以上前に、1850年のリーギ山を皮切りに、彼はアルプスの山に何度も足を踏み入れている。例えば1852年7月10日、彼はルツェルン湖畔のアルプナハから徒歩で出発し、ベルン山岳地帯で当時難関とされていたファウルホルンに行き、グリムゼルの療養所でガイドを雇い、ジードルホルン登頂を果たし、そこからモンブラン、モンテローザを見ている。2日休養した後グリース氷河に登り、山道をアルプス南側へ歩き続け、氷壁をよじ登り——このときはガイドもついて来るのが困難なほどであった——氷の斜面の困難で危険な2時間の歩行の後、フォ

ルマツツァ谷の平地に着くが、その後も雪と水の急斜面を歩いている。その道は直前に2人の登山者が遭難し落命している難所であった。

1850年代後半にモンテローザ、アイガーが登頂され、1857年にロンドンで世界初の登山団体アルペンクラブが創設されたことを考えるのならば、彼はアルプス登山史に大きな足跡を残したと言えるであろう。しかし何が彼をこれほどまでの登山に駆り立てたのか。三光長治氏はこの衝動の一つに征服欲を挙げている¹⁾。しかし氏が同所で指摘しているように、1851年ゼンティス越えのコースを踏破した後執筆に取り掛かった『友人達への報告』(Eine Mitteilung an meine Freunde)の中に「長年憧れていた清純にして穢れなきもの的高みへ、そこに辿り着きたいという望みを力に私は自らを駆り立てた」²⁾という文で始まるアルプスの高山を彷彿させる箇所があり、そこにはまた「高所から低地に向かう憧れ」との表現がある。ここでは純粹なるものから人間(女性)愛への憧れが述べられているのであるが、この衝動が彼の実際の行動意欲と関係ないわけではなかろう。三光氏が指摘した征服欲とは通常山頂への欲望が主である。ではこの「下降衝動」にはほかにどんな感情が秘められているのか。そこには高みから低所へと疾駆する爽快感(スピード感への憧れ)が潜んでいるようにも思われる。その爽快感を満たす原初的な形態が登山だとすれば、その次に来る形態はなんであろう。ワーグナーの旅の質的な変化によって、その新たな形態が浮かび上がってくる。

3. 鉄道

芸術家の創作活動には、往々にして劇的な質的転換期が存在する。ワーグナーの創作活動において彼の独創性が出現するのは『さまよえるオランダ人』からであろうが、しかしこの作品から『ローエングリン』までは従来のロマン派様式の影響から完全に脱しているとは言えない。彼が真に独

創的で革命的な音楽を創造し始めたのは、1853年に『ラインの黄金』の作曲に取り掛かってから20年近く要した『ニーベルングの指環』であり、その間に挿まれた『トリスタンとイゾルデ』であろう。これらの創作時期が、彼の旅の形態の変化——鉄道利用の時期と奇妙な符合を見せている。そしてヨーロッパに政治的、思想的変化をもたらした1848年の革命は、19世紀音楽史の分岐点ともされるが、それは科学の時代³⁾の始まりとも一致する。そして、この科学の代表選手が鉄道であった。

ドイツの鉄道はイギリスに遅れること6年、フランスに4年遅れて1835年12月7日にニュルンベルク——フュルト間の運行を以って始まったが、その後急速な進歩を遂げ、1843年にはドイツ——ベルギー間を国際列車が走り、1850年にして早くもその鉄道網はフランスの2倍に拡大し、1850年代にはかなりの幹線網が構築されている。これによって旅は急速に迅速化され、費用も馬車時代の1/5から1/10程度に激減することによって一般市民の旅も格段に容易になった。ワーグナーの列車初体験は1839年8月ロンドンでのごく短いものであったが、その後革命から亡命した1850年代から多く利用するようになり、彼の旅の質的变化がもたらされる。『わが生涯』には1861年7月にパリを去る間に「特にリシュリュー通りを占拠している巨大な商業交易の幾多の会社は、ビルの最上階にまで達し、それらが日中の喧騒を絵のような美しさで夜に持ち込んでいるように思えた」⁴⁾という記述がある。万博を開催（ワーグナーもそれに出かけている）し、近代産業が華と開いたパリの外観が彼に強い印象を与えているように、彼は決してテクノロジーの進化に否定的ではなく、鉄道の効用に充分に浸っている。

モーツァルトの時代の馬車旅行は、様々な事故、停滞、多大な費用から確かに大変なものであった。しかし出発地から目的地（時にはそこに達するかどうかも定かでない）の間の風景は旅行者に密接に結びついたもので

あった。しかし鉄道旅行はその密度を著しく弱めてしまう。彼らの眼差しはもはや滞留することなく、確実に到達する目的地にのみ向けられる。しかしそこでは同時に、知覚の新たな様態が要求されるようになる。もはやその移動そのものを意識させるものは希薄となり、疾駆するスピード感と次々と現れては消える風景の瞬間的な印象が新たな感覚を呼び起こす。鉄道によって空間意識や時間意識の変革がもたらされたのである⁵⁾。この新しい感覚は、転換期に生きた人々にとってひととき大きなものであったことは想像に難くない。鉄道がもたらしたものは「その速度であり」「時間と空間の抹殺感」であり、この新しさは「最初は馬車の昔の速度になれていた旅行者をいらつかせた。だが次第に、この新式な速度と関連あるもののすべてが、旅行者の心理に同化してゆく。」⁶⁾ 伝統的旅行に固執する意識が危機に瀕し、その一方新しい旅行形態の影響に逆らわずにこれを受け入れる知覚が発達する。「速度が加われば、視覚が処置せねばならぬ印象の数も、加速度的に増加する。この視覚印象の増大は、同時に現代に向かう独特な過程の一因子」であり、この新たに獲得された知覚の特徴は「印象群の速やかで絶え間ない交代から生じる神経の営みの増加」であるとシヴェルプシュは強調している。意識を消化させる印象群の量的な増加とそれを受け入れる新たな知覚の出現が鉄道のもたらしたものの一つであったが、それがワーグナーの作品創作における作曲技法の革新と深く関わっていることに注目したい。すなわち、この頃からライトモチーフの複雑化の試みが始まっているのだ。ワーグナーはその著作『未来音楽』の中で「芸術家においてもその表現意欲はその人物の本質に従った無意識的なもの、本能的なもの」(VIII. 46)であるとしている。「無意識的なもの」(フロイトの先駆けと言われるワーグナーらしい言葉であるが)が、意識下に定着するために時として何かの体験が大きく作用しているとすれば、彼の場合、それは旅行形態の質的変化ではなかったのか。鉄道利用と時期を同

じくして『トリスタン』や『指環』の革新的技法が現れるということは、鉄道体験が創作活動に隠れた影響を与えているという推測を否むことはできないように思われるのである。

『トリスタンとイゾルデ』の革新性とは、半音階をおびただしく使った無限旋律とライトモチーフの徹底的な使用にある。無限旋律とは、単に終わりが無いという意味ではなく、旋律の運動が膨張し、無限の発展をしていくことを意味する。そこでは個々の楽想の流れが、一体となり、それがさらに大きな流れを形成していく。旋律は果てることなく成長し、そして融け合う。例えば『トリスタン』における最重要の「トリスタン・モチーフ」の前半部はチェロのモチーフから成るが、このチェロのモチーフがいわゆる「トリスタン和音」に流れ込み、そこから木管の動機が生成される。またトリスタン・モチーフ全体は主要主題であり、ここから複数の主題域が創出される。言い換えればトリスタン主題という幹から4つの主題域という大きな枝に展開し、さらにそこからトリスタン音楽全体の枝葉が生い茂るのである。つまり『トリスタン』の音楽全体はトリスタン・モチーフのみから有機的に生成されているのである。これは既に前奏曲において明確に現れている。協和音と不協和音で構成された旋律は終わることなく果てしなく続くかのようであり、また新しい不協和音を生成しながら絡み合っていく。

一つの基本から全体の音楽を編み出すこの手法はそもそも『指環』から始まったものである。そこでの無数のモチーフは本来一つのもの、つまり『ラインの黄金』前奏曲の始めのコントラバスによる変ホ音である。この音は世界創造から後の神話的時間の流れを示す、つまり万物の始原を表現している。このただ一つの音から、他の構成要素が次々に加わっていき、波のモチーフや生成のモチーフといったライトモチーフが短い間に次々と生じていく。そして『指環』全曲には網の目のようにライトモチ

ーフが張りめぐらされ、そのネットワークによってこの巨大な作品の統一が保たれている。ワーグナーは新たな境地を開いた『ラインの黄金』の作曲に関して「それらの動機はより一層個性的な発展をしながら、広汎で幾重にも枝分かれする劇の筋とその中で自己を表明する登場人物たちの感情の傾向を担うものになっていったのである」(III. 345)と語っている。この変容する能力を持ったライトモチーフの技法こそ、ワーグナーが新たに獲得したものである。このように一つのものから発展し、同時に全体を統一し、あらゆる細部を包括して明瞭な発展⁷⁾をとげるという、まるで生物が有機的に進化するような技法は、しかし時代の要請に即していたのである。進化論を生んだ19世紀は「有機的生成」という生物学の用語を歴史認識にも適用した。この歴史観は「単一の歴史過程を想定しつつ、すべての異なる歴史を単純な状態からより複雑な状態に発展する直線的なもの⁸⁾とするものである。ワーグナーの無限旋律と数多くのライトモチーフで構成される(モチーフからモチーフへと発展する)音楽の連続性から来るうねりとその生成は、「有機的生成」であると同時に、窓外の景色を次々と消しては、新しい物を出現させる鉄道の営みと同じものである。ワーグナーのライトモチーフの展開の技法を、ジム・サムソンは科学を至上命令とした時代の要請であるとしているが、これはその19世紀が生んだ鉄道の動きとそのイメージにも呼応するのであり、それによって獲得された新しい知覚が生み出した技法なのである。

『指環』の膨大な量のライトモチーフ群に聴衆はしばしばうろたえる。このライトモチーフ群の「印象量」の圧倒的増加に耐えられるのは、産業革命を経た近代の人間以外には不可能であり、馬車のスピードしか知らなかったモーツァルト時代の人間には理解不可能であろう。モーツァルトの音楽が持つ人間的であり、自然に即したスピードのイメージ、そこからもたらされるもの、いわば人間を癒すものは、ワーグナーにおいては徹底

的に破壊される。それは社会のエネルギーを反映し、スピード、逃走、破壊を象徴する。ワーグナーの音楽は鉄道に刻印された複雑で、つねに発展を遂げる近代都市とそこに向かう鉄道そのものの様相を帯びているのである。

ワーグナーは旅先のヴェネツィアで、死の前夜フケーの『ウンディーネ』を朗読し、ピアノに向かい「ラインの乙女達」の嘆きの歌を奏している。そしてベッドに入ってからコジマに、憧れを抱きながら水底に潜むこの水の精たちが好きだ、と語る。彼は一つの場所に留まることのない水のイメージ——それは旅に繋がる——に最後までとらわれていたのだ。次の日彼は心臓発作で永遠の旅立ちをする。このさすらい人の骸はゴンドラと特別列車でバイロイトへ戻り、ヴァーンフリート邸の庭に葬られる。その魂は再び帰ることのない旅に発った。旅に生きたワーグナーの最期に相応しいと言えようが、この年(1883年)グイムラーが内燃機関(次世代の画期的交通手段)のpatentを取得したのもひどく象徴的なことのように思える。

註

- 1) 三光長治 『ワーグナー』新潮社 平成2年 87頁。
- 2) Richard Wagner: Dichtungen und Schriften in 10 Bde. Frankfurt a.M. 1983. Bd.VI. S.270f. (これ以降この全集からの引用は、引用箇所最後にローマ数字とアラビア数字で巻数とページ数を示すことにする)
- 3) 『ニーベルングの指環』は急速な進歩を遂げる近代産業社会の恐怖と希望を寓意的に表現している。
- 4) Richard Wagner: Mein Leben. München 1963. Neuausgabe 1994. S.666.
- 5) ドイツでは1850年頃から鉄道時刻表が出版され、鉄道の運行も精密化してくるようになるが、コジマの日記中の旅行に関する発着時刻記述も徐々に細かくなり、彼女の時間意識の変化が興味深い。

- 6) ヴォルフガング・シヴェルプシュ 『鉄道旅行の歴史』 加藤二郎訳
法政大学出版 1982年 201頁。
- 7) このような表現を、ワーグナーは1859年10月29日のマティルデ・ヴェー
ゼンドンク宛ての手紙でしているが、そこで彼はこの技法は「これまで考
えられもしなかったのだと、私は大胆に主張したい」と豪語している。
Richard Wagner: Briefe. München 1983. S.405
- 8) ジム・サムソン 『市民音楽の抬頭』 三宅幸夫監訳 音楽之友社
1996年 034頁。

(大学院後期課程単位修得退学)

Die Reisen der Komponisten — um Richard Wagner —

Fumiaki ITOH

Komponisten gehen auf Reise, um ins eigene Innere zu sehen, um eine neue Perspektive zu gewinnen, um nach Stoff zu suchen und um am Ort, den sie erreichen, dem Publikum ihre Kompositionen darzubieten. Als der berühmteste reisende Komponist wäre W.A. Mozart zu nennen. Er verbrachte 10 Jahre und 2 Monate seines 35 Jahre und 10 Monate dauernden Lebens auf Reisen. Seine Reisen wurden durch die Postkutschen ermöglicht, deren Geschichte nur ein $\frac{3}{4}$ Jahrhundert dauerte. Als das 19. Jahrhundert kam, wurden die Kutschen durch das Aufkommen der Eisenbahn schnell verdrängt. Der größte Musiker, der die Segnungen dieses neuen Verkehrsmittels genießen konnte, ist Richard Wagner. Seine Reisen unternahm er aus verschiedenen Gründen, darunter auffallend, um sich Geld zu beschaffen oder um seinen Schulden zu entfliehen, aber natürlich auch um Urlaubsreisen zu machen. Für seine Reisen benutzte er seit den 1850er Jahren die Eisenbahn. Was die Eisenbahn den Menschen eintrug, war nicht nur eine höhere Geschwindigkeit, sondern auch die dadurch gesteigerte Sensualität, die dem schnellen Wechsel von Szeneneindrücken gewachsen war. Vielleicht erreichte auch Wagner diese Sensualität und begann dann zur gleichen Zeit, basierend auf seiner fortschrittlichen Kompositionslehre, seine neuen Werke, seine Musikdramen, zu schaffen. Diese Werke sind "Rheingold" und "Tristan und Isolde". Die Fortschrittlichkeit dieser Werke liegt in der unendlichen Melodie und dem konsequenten Gebrauch von Leitmotiven. Diese Motive entwickeln sich aus einem Grundmotiv. Sie "proliferieren" wie in unendlicher Folge zu einer Vielfalt von Motiven, und zugleich gewinnt das Ganze dadurch an Einheit. Das Anschwellen der Flut an Eindrücken durch die Fülle der Leitmotive, die das ganze Werk durchziehen, entspricht der Geschwindigkeit der Eisenbahn und dem Bildwechsel beim Fahren. Darin zeigt sich der wissenschaftliche Geist, der aus der Industriegesellschaft des 19. Jahrhunderts hervorgegangen ist.

キーワード：リヒャルト・ワーグナー 旅 鉄道