

フェドシューク
『古典作家の難解なところ
あるいは
19世紀ロシアの生活百科』(その12)

Ф.А.Федосюк

«Что непонятно у классиков
или
Энциклопедия русского быта XIX века»

鈴木 淳一
岩崎 恵
和田 沙本子

これは「文化と言語」56号(2002年3月)、57号(2002年10月)、62号(2005年3月)、63号(2005年10月)、64号(2006年3月)、65号(2006年10月)、66号(2007年3月)、67号(2007年11月)、68号(2008年3月)、69号(2008年11月)、70号(2009年3月)に発表したフェドシューク著『古典作家の難解なところ、あるいは19世紀ロシアの生活百科』翻訳の続きである。9章、1章、2章、3章、4章、5章、6章、7章、8章、10章、11章に続いて、今回は12章を訳出することとした。今回の翻訳作業も、大学院生が主体となり、鈴木がそれに朱を入れるというスタイルでおこなった。12章は6節からなるが、和田が1節、岩崎が2~3節、鈴木が残りを分担し、最後に鈴木が全体的な文体の統一を図った。

注についても前回同様である。訳注は[]という形でできる限り本文中に組み入れるようにしたが、より詳細な説明が必要と判断した場合は脚注をつけた。訳語だけで分かり難い場合はロシア語を並列するようにしたのも前回同様である。

第12章

かつて人々は何に乗って移動していたか

НА ЧЕМ ПЕРЕДВИГАЛИСЬ

1節

交通手段

Средства передвижения

『ペテルブルクからモスクワへの旅 Пугешествие из Петербурга в Москву』の主人公を愛用の「幌馬車 *кибитка*」抜きで想像することはできないし、チチコフを「鳥のようなトロイカ(3頭立ての馬) *птица тройка*」に引かれてルーシの広大な空間を疾駆する「軽四輪馬車 *бричка*」抜きで想像することも[『死せる魂』1部11章]、またヨーロッパ中を経巡ったオネーギンを「軽快な四輪幌馬車 *легкая коляска*」抜きで想像することもまたきはしない¹。ところで我々読者は、こうした諸々の「乗用馬車 *экипаж*」を上手に思い描くことができるだろうか。それに、いったいどうして作者は、自分の主人公それぞれに他でもないそうした交通手段を割り当てているのだろうか。

古典作家に偶然はほとんどありえない。「馬車 *повозка*」の種類、繫がれる馬の数、旅行方法(自家用馬車での旅行か、あるいは駅通馬車での旅行か)、移動速度——こうしたことのすべてが歴史的に正確で理に叶っているばかりか、深く考え抜かれ、根拠づけられてもいるのである。

鉄道もバスもなかった遠い昔、多少とも遠い距離を行き来する交通手段といえは、「乗用馬車 *экипаж на колясках*」か「乗用馬櫓 *экипаж на полозьях*」であった。それでは我々が主人公たちは、都市や自分の領地の外へ出かけるときにはどうしていたのであろうか。

それには4つの方法があった。もっとも安価なのは、富裕な人々にとってはもちろん、自分の御者の操る、自分の馬をつけた「乗用馬車(櫓)」を利用することで

¹ この連想は分かりづらい。『オネーギン』全編中「四輪幌馬車 *коляска*」が出てくるのは7章5連2行目だけで、とくにオネーギンが乗り回しているわけではないからである。

フェドシューク『古典作家の難解なところあるいは19世紀ロシアの生活百科』(その12) (鈴木淳一・岩崎 恵・和田沙本子)

あった。だがこの場合は長い時間を必要とした。しばしば馬に休息と餌を取らせなければならなかったからである。これは<自家用馬の旅 на своих>、あるいは<長旅 на долгих>と呼ばれた。こうしたもっとも経済的な移動方法を講じているのは、プスコフ州のどこかにあると思われる村からモスクワへと上京するタチャーナ・ラーリナである――

ただ残念なことに、ラーリナ夫人は
足代が高くつくのを恐れ、
駅通馬櫓ではなく、自家用馬櫓でのろのろ行ったので、
我らがヒロインは旅の退屈を
嫌というほど味わうこととなった。
彼らの旅は七昼夜を要したのであった。
К несчастью, Ларина тащилась,
Боясь прогонов дороих,
Не на почтовых, на своих,
И наша дева насладились
Дорожной скукою вполне:
Семь суток ехали оне.
[『オネーギン』7章35連9-14行]

第2の方法は<駅通馬の旅 на почтовых>、あるいは<宿継ぎ馬の旅 на перекладных>である。この方法が可能だったのは、<駅通馬街道 夜通馬道 почтовый тракт>を通る場合のみ、すなわち「駅通馬車(櫓)почтовая карета」が通行可能で、約30露里[≒32km]毎に「宿駅 станция」が設置されている道路を通る場合のみであった。これを利用するには、地元警察で<駅馬券 подорожная>を、つまり官等と称号に見合った一定数の馬を使用する権利を保証する証明書を発行してもらわなければならなかった。私用で旅する場合には、事前に料金を払って「一般駅馬券 простая подорожная」を取得しておかなければならなかったし、またレールモントフのペチョーリンのように「公用で по казенной надобности」旅する場合

には、つまり勤務上の所用で旅する場合には、官費で賄われた「馭馬券」が支給された。「馭馬券」の料金はく**прогоноуи прогоны**、あるいはく**прогоноуи прогонные**と呼ばれ、露里数に連動していた。「馭馬券」を持たずに都市外へ出ようなどと目論んだとしても、関所で当番の警備将校に阻止されるのが落ちであったろう。

この警備将校の指揮下には、当時の用語でく**靡兵 ивалид**と呼ばれる非戦列兵がいた。彼らは指揮官の号令に従って関所の遮断機を昇降させた。

プッシュキンは『旅の繰り言 Дорожные жалобы』[1829年]の中で、旅をどのように締め括るかを思案しながら、次のようなことまで慮っている――

あるいはのろまな靡兵が
我が額に遮断機をぶつつけるとか。
Иль мне в лоб шлагбаум влепит
Непроворный инвалид

というわけで、旅に出ようとする人は、官費で支払われる場合は別として、旅費を自腹で賄い、あらゆる書類を整えていたのである。その人が予め雇っておいた御者が、取り決められた時間にその人の自宅か旅籠に馬を連れてやってくる。そして御者が連れてきた馬が事前に準備されたその人自身の馬車(櫓)に繋がれ、かくしてやっとその人は車上の人となり、まずは直近のく**宿駅(ポチトーワヤ・スターンツィヤ) почтовая станция**まで赴く(「宿駅(ポチトーワヤ・スターンツィヤ)」はまたく**ポチトーヴィー・ドヴォール почтовый двор**、あるいはく**ヤム ям**とも呼ばれ、この「ヤム」からく**御者(ヤムシチーク) ящик**という語が派生した)。そこでく**駅長 почтовый смотритель**に「馭馬券」を提示すると、旅人は特別な登録簿に記帳される。こうして初めて旅人は、元気な馬がいればそれを馬車に付け替え(時刻表などなかったから、ときには長時間待たされることもあった)、次なる最寄りの宿駅まで赴き、そこでまた同じ手続きを繰り返すことになるのであった。

「宿駅」の様子、疲労困憊した「駅長」の四苦八苦、自由な馬を求めてのうんざりするような待機、一番先に馬を馬車(櫓)に繋げと迫る官等の高い人々やたんなる

フェドシューク『古典作家の難解なところあるいは19世紀ロシアの生活百科』(その12) (鈴木淳一・岩崎 恵・和田沙本子)

破廉恥漢たちの鉄面皮ぶり、設備が悪くて狭い部屋での辛い寝泊り——こうしたことのすべてが読者には、あれこれの古典文学作品を通してお馴染みである。ネクラソフの物語詩『ロシアの女性たち Русские женщины』にはこうある——

宿駅は地獄、とはいつものありふれた光景——そこは
誰もが罵り合い、言い争い、押し合い圧し合いの状。

Обычные сцены: на станциях ад –

Ругаются, спорят, толкуются.

[『ヴォルコンスカヤ公爵夫人』5章5連1-2行目]²

だがその代わり「駅通馬の旅 езда на почтовых」は(オネーギンは駅通馬車に乗って病臥に伏す叔父のもとへ疾駆する[1章2連、52連])、とりわけ馬車(轎)を牽引するのが<急行馬 курьерские лошади>であれば、すなわち緊急の場合に備え、「軍使 фельдгегерь」や特別な要人といった公用急使のために確保されている元氣な馬であれば、最速の手段であった。

「長旅 езда на долгих」(=「自家用馬の旅 езда на своих」)と「駅通馬の旅 езда на почтовых」の速度の差は、イウードウシカ・ゴロヴリョーフの姪アンネニカに対する非難の中にくっきり映し出されている——「お前はスープを駅通馬の旅さながらさっさとお召し上がりだけけれど、私は長旅気分でいただくよ Ты вот на почтовых суп скушала, а я – на долгих」[『ゴロヴリョーフ家の人々』4章「姪」]。

3番目の方法は<私有馬の旅 езда на вольных>、あるいは<荷役馬の旅 езда на обывательских>である。もはや「駅馬券」は不要であったが、費用はずっと嵩んだ。この旅では旅人が「宿駅」の地元住民の中から合意した値段で御者と馬を雇い、最寄りの宿駅まで運んでもらうと、そこでまた新たな馬と御者を雇わなければならなかった。この場合、馬車本体を所有しえたのが旅人ではなくて御者であったから、「駅通馬の旅」よりずっと高くついたのも当然である。ときとして、

² 『ロシアの女性たち』は2部構成で、1部『トゥルベツカーヤ公爵夫人(1826年) Княгиня Трубецкая (1826 г.)』は1871年作、2部『ヴォルコンスカヤ公爵夫人(祖母の手記)(1826-27年) Княгиня М.Н.Волконская (Бабушкины записки) (1826-27 г.)』は1872年作。

この交通手段は<賃貸馬の旅 *езда на сдаточных*>と呼ばれ、馬と馬車本体は<駅通御者馬 *ямская лошадь*>、<駅通御者馬車 *ямская карета*>と呼ばれることもあった。「駅通馬街道 *почтовая дорога*」沿いには「御者 *ямщик*」の住む村落が点在していた。御者は通常「小作農民 *оброчный крестьянин*」で、<御者頭 *ямщицкий староста*>の管轄下にあった。

そして最後に4番目の交通手段であるが、これが利用できるようになったのはやっと、ペテルブルクとモスクワ間にく**チリジャーンス *дилижанс***>と呼ばれる路線馬車が定期的に運行し始めた1820年以降のことである。「チリジャーンス」はほどなくして他の大都市間でも定期運行するようになる。初めのうち旅行者たちは憤慨していた。身体を横たえることもできた旧来の「箱轎 *возок*」、あるいは「幌馬車 *кибитка*」と違って、「チリジャーンス」では座っていることしかできず、しかも窮屈だったからである。仏語の「*diligence* (乗合駅馬車)」に由来する「チリジャーンス」が嘲笑的にく**ネレジャーンス (不臥馬車) *нележанс***>、あるいはく**シデイカ (唯座馬車) *сидейка***>などと綽名されたのはそのためである³。

プウシキンは『モスクワからペテルブルクへの旅 *Путешествие из Москвы в Петербург*』で、以前の「駅通馬車 *почтовая карета*」に比べて「速度の速いチリジャーンス *поспешный дилижанс*」の方が便利であると指摘している。街道敷設に伴って両都市間の行路が726露里[≒776km]と定まると、「チリジャーンス」はその行路を、それまで「宿継ぎ馬の旅 *на перекладных*」では4昼夜か4昼夜半かかっていたのに対し、2昼夜か2昼夜半で踏破することができたのであった。

「チリジャーンス」の座席は冬期4席、夏期6席であった。「チリジャーンス」は4頭立てで、横一列に[あるいは2頭一組の2組縦列に]繋がれていた。駅通馬について言えば、予約者の官等と地位によって馬の頭数が法律で定められており、民間人と官等の低い役人には3頭まで、官等表最高位の要職者には20頭までとなっていた。かなりの高官であるカレーニンは、12頭分の「駅通馬券代 *прогонные*

³ 「*нележанс*」は「*не лажать* (横になることができない)」と「*дилижанс*」を掛け合わせた造語であり、「*сидейка*」は「*сидеть* (座っている)」と接尾辞「*ка*」を結合させた造語とすれば、前者は「身体を横たえることのできない馬車」、後者は「座っていることしかできない馬車」を意味すると思われるので、それぞれ「不臥馬車」、「唯座馬車」と訳しておいた。

フェドシューク『古典作家の難解なところあるいは19世紀ロシアの生活百科』(その12) (鈴木淳一・岩崎 恵・和田沙本子)

деньги」を支給されている[『アンナ・カレーニナ』4部6章]。

プッシュキンの中篇『駅長 Станционный смотритель』[『ペールキン物語』所収]の語り手は9等文官だが、次のように語っている——「私は官等が低かったので、駅伝の馬車を使い、2頭分の代金を支払った Находился я в мелком чине, ехал на перекладных и платил прогоны за две лошади」。

自家用馬車を使用する場合でさえ、馬の頭数は馬車の所有者の官等と階級に応じて厳格に規定されていた。オストロフスキーの喜劇『身内同士は後勘定 Свои люди – сочтемся』に登場する商人の妻ボリショーワは、貴族に嫁ぐことを夢想している自分の娘についてこう言っている——「あの娘もせめて6頭立ての馬車に乗れたらいいのに Только бы ей в карете ехать шестеркой」。それに対する彼女の夫の応答はこうである——「2頭立てだろうさ、地主の奥方なんてたいしたもんじゃなし! Поедет и парочкой – не велика помещица」[3幕2場]⁴。取るに足りない会話のように見えるが、その裏には重要な歴史的現実が隠されている。つまり農奴解放以前のロシアにおいて、<6頭立て馬車での通行 **ездить шестеркой**>が認められていたのは貴族だけであって、商人はといえば、せいぜい「2頭立て **ездить парочкой (парой) / на одной паре лошадей**」までしか許されていなかったということなのである。

「駅通馬車(檣)」の移動速度は、未舗装道路の場合、冬は最大時速 12 露里[≒13km]、夏は時速 8~10 露里[≒8.5~11km]、秋は最大時速 8 露里[≒8.5km]であった。1 昼夜で 100~150 露里[≒106.5~160km]進んだ。ただし「軍使」は、「可能な限り速く」進むことが義務づけられていたので、ときには 1 日で 200 露里[≒213km]を踏破することもあった。

超音速時代の現代において、かつてどのぐらいが平均速度とされ、どのぐらいが高速とされていたのかは好奇心を煽られる問題である。ドストエフスキーの『カラマーゾフの兄弟 Братья Карамазовы』を読むと、ドミートリーが「モークロ

⁴ 引用はやや不正確で、正確には以下のものである——「あの娘もせめて6頭立ての馬車に乗れたらいいのに Только бы ей в карете **ездить шестерней**」——「2頭立てだろうさ、地主の奥方の乗り回しなんてたいしたもんじゃなし! **Проедет** и парочкой – не **великого подёта** помещица!」。

エ村までの 20 露里ちよつとの距離をトロイカ [3 頭立て馬車] で 1 時間 15 分で駆け抜けた проехал до Мокрого на тройке час с четвертью при расстоянии 20 верст с небольшим] ことが分かる [3 部 8 編 6 章]⁵。この「20 露里ちよつと」を 23km と換算すると、彼は時速 18km 少々で馬車を走らせたことになる。しかも、「馬車の疾走は突如ミーチャの気分を一新したかのものであった Быстрая езда как бы вдруг освежила Митю」[同上]とある。なんとまあその遅さに呆れ返るような高速走行もあったものである！

『戦争と平和 Война и мир』でアナトーリ・クウラーギンがナターシャ・ロストワを連れ去るために雇った御者のバラーガは、「時速 18 露里という法外な速さで飛ばすのが好きだった любил эту безумную езду, по восемнадцать верст в час」[2 巻 5 編 16 章]、つまり彼は時速 19km 少々で馬車を走らせていたことになる。現代の道路を走ったら、バラーガの操る馬車はとんでもない障害物以外の何物でもなくなってしまうであろう！

「自家用馬の旅 езда на своих」、あるいは「長旅 езда на долгих」について言えば、サルトイコーフ＝シチェドリーンは『僻地の旧習 Пешехонская старина』にこう書いている——「かつての地主たちは馬を大切にし、時速 7 露里 [≒7.5km] 以下の速度でゆっくりと馬車を走らせたものだった В старину помещики берегли лошадей и ездили медленно, не более семи верст в час」(これは夏期の話) [8 章「アンフィーサ叔母さん」]。

「駅通馬街道」はときに<里程標街道 столбовая дорога>とも呼ばれた。その街道は<里程標 верстовый столб>によって距離が表示されていたからである。ネクラソフの物語詩『誰にロシアは住みよいか Кому на Руси жить хорошо』は次のように始まっている——

⁵ 引用はやや不正確で、正確には以下のものである——「モークロエ村までは 20 露里ちよつとあったが、アンドレーエフのトロイカは 1 時間 15 分で踏破できるぐらいの勢いでひた走った До мокрого было двадцать верст с небольшим, но тройка Андреевна скакала так, что могла поспеть в час с четвертью」。

里程標街道で

7人の農夫がばったり出合った。

На столбовой дороженьке

Сошлись семь мужиков:

[1部「プロローグ」。ただし引用は3-4行目である]

いくつかのロシア古典作品では、今日では理解できない「替え馬 подстава」という言葉に遭遇する。『戦争と平和』では、モスクワからやってくるドイツ人医師を出迎えるために、「幹線道路まで替え馬が подстава на большую дорогу」差し向けられている[2巻1編5章]。<替え馬 подстава>と呼ばれていたのは、特定の場所へ「御者 кучер」と一緒に差し向けられる元気な馬のことで、疲れ切った馬に替えて馬車に繋がれるのである。

2 節

繋駕方法

Упряжки

まずは最初に<馬をおく закладывать лошадей>という表現について一言。この表現は、馬を馬車本体へ繋ぐことを意味する。<馬を脇へおく откладывать лошадей>、あるいは<馬を並べる раскладывать лошадей>と言えば、それは馬を馬車本体から外すということである。また<馬をおき直す перекладывать лошадей>とは、馬を付け替えること、ある馬を他の馬に取り替えるということである(この「おき直す перекладывать」という動詞から、<宿継ぎ馬 перекладные>という言葉が派生した)。

<繋駕方法 упряжка>は多種多様で、馬の頭数によってだけでなく、馬の配置によっても区別された。ロシアでもっとも人口に膾炙しているのは[3頭立ての]<トロイカ тройка>である。中央に位置するもっとも頑健な馬は<主要馬 корепая>、あるいは<軸馬 коренник>と呼ばれ、最大の負荷を担った。両脇の馬は<副馬 пристяжная>と呼ばれた。「軸馬」は「諾足 рысь」で、「副馬」は「早

足 галоп」で走った。ロシアに「トロイカ」を謳い込んだ詩、歌、ロマンスは何十とあるが、それらは現代に至るまで人気を失っていない。ゴーゴリがルーシを譬えた「鳥のようなトロイカ птица тройка」は、ロシア人なら誰もが誦んでいる。

〈4 頭立て четвёрка / четверня〉とは、馬を横一列に4頭つけた馬車のことだが、幅広い道路でなければ通行できなかったので、大抵は2頭一組の縦列の状態で繋がれていた。この2頭一組縦列の繋駕法は〈ツウゴム(一対縦列) цугом〉と呼ばれた。〈6 頭立て шестёрка / шестерня〉、あるいは〈8 頭立て восьмёрка〉などの場合もまた、馬はそれぞれ2頭一組の3組縦列、4組縦列、等々という具合に繋がれた。〈^{ながえ}轅 дышло〉、すなわち「一本の梶棒 одиночная оглобля」の左右に繋がれた一対の馬は、それぞれ〈轅右馬 правая дышловая〉、〈轅左馬 левая дышловая〉と呼ばれた。先頭の一対は、〈先駆け уносная пара〉と命名されていた。

同じ2頭一組でも、梶棒に「軸馬」が繋がれ、「軸馬」に「副馬」が繋がれている場合は、〈主副一対 пара на отлете / пара с отлетом〉と呼ばれた。

「ツウゴム(一対縦列)」の馬車、すなわち4頭以上の馬を2頭一組縦列に繋いだ馬車を利用していたのは、富裕にして地位の高い人々であった。ファームウヅフは貴頭中の貴頭マクシム・ペトローヴィチについてこう語っている——「全身を勲章で包み、いつもツウゴムの馬車に乗っていらっしやった Весь в орденах, ездal-то вечно цугом」[グリボエードフ『智恵の悲しみ』2幕2場]。

〈一列縦隊繋駕 гусем / гуськом〉、すなわち最大5頭までの馬を縦一列に馬車に繋ぐのは、原則的に、郊外の細い道を走る際、雪の吹き溜まりに足を取られないようにするための方法であった。チェーホフの短篇『公務で По делам службы』には、吹雪の夜の後、「縦一列に繋駕された馬たちが、玄関の階段の傍らで朝の5時から待っていた лошади, запряженные гусем, ожидали у крыльца с пяти часов утра」とある。この馬車に乗るのは、毛皮外套を着、フェルトの防寒靴を履いた医者と予審判事である。「ツウゴム(一対縦列)」の馬車の場合、先頭一対馬のどちらかに〈先頭馬騎手(フォレーイトル) фореитор〉(先頭騎手を意味する独語「Vorreiter」に由来)が跨っているのが決まりであった。「フォレートル」は俗語では〈ファレートル фалетор〉とも発音され、その役を務めるのは通常少年だった

フェドシューク『古典作家の難解なところあるいは19世紀ロシアの生活百科』(その12) (鈴木淳一・岩崎 恵・和田沙本子)

が、例外として体重の軽い大人が乗ることもあった。馬に負担をかけないようにするためである。「先頭馬騎手」の義務は、後続の馬たちの方向づけをする先頭の一對を制御することであった。

「駅逡馬車」の接近を知らせたのは、「軸馬」の頸木の下につけられた<コロコーリチク(小鐘) колокольчик>の響である。頸木をつけない「副馬」は、馬具に<ブウベネーツ(小鈴) бубенец>をつけていた。低く鈍い音を出す大き目の「小鈴」は、<グルウハーリ глухарь>と呼ばれた。「小鐘」や「小鈴」の音色については、古典文学が再三再四描いている。チャーツキーは、モスクワへ「駅逡トロイカ почтовая тройка」で旅したときのことを思い出しながら、ソフィヤにこう言っている[『智恵の悲しみ』1幕7場]——

鐘や鈴をひたすら鳴らしながら

日に夜を継いで雪の砂漠を

あなたのもとへまっしぐらに馳せ参じたのです。

Звонками только что гремя

И день и ночь по снеговой пустыне,

Спешу к вам голову сломя.

プウシキンは鐘の音について、『ヌーリン伯爵 Граф Нулин』で次のように一般化している[7連]——

侘しい僻遠の地に長く暮らしたことがあるなら、

友人諸君、きっとご存知であろう、

遠い鐘の音がときとして我らの心を

どれほど激しく揺さぶるものなのかを。

Кто долго жил в глуши печальной,

Друзья, тот верно знает сам,

Как сильно колокольчик дальный

Порой волнует сердце нам.

トルストイは『戦争と平和』の3巻3編17章に、まるまる1頁を費やして詳細、かついまでも眼前に繰り広げられているかのように鮮やかに、ロストワ伯爵夫人の馬車がモスクワから旅立つ様子を描いている。そこでは長い時間をかけて旅支度がなされ、二人の「従者 гайдук」が伯爵夫人を馬車に乗せようと待機しているのだが、彼女は座席をもっと座り心地よく整え直すように命じる。老いた御者のエフィームが、出発の合図を辛抱強く待っている——「ついに全員が座席についた。梯子は片づけられて馬車の中へ投げ込まれ、ドアがぱたんと閉められ、[誰かが小箱を取りに走らされ、伯爵夫人が顔を出していつもの台詞を口にした。するとエフィームは頭から帽子を脱ぎ、十字を切り始めた。先頭馬騎手や他の従僕たちも全員それにならった]。

『出発だ!』エフィームが帽子を被って言った。『さあ引け!』先頭馬騎手が馬腹を蹴った。轅右馬が首輪に力を込め、丈の長い発条が軋み、車体が揺れた。従僕の一人が歩きながら馬車の御者台へ飛び乗った。屋敷内からでこぼこの舗装道路へ出るとき、馬車は激しく身震いした。他の馬車もまた同じように身震いし、こうして一行は道を登っていった *Наконец все уселись; ступеньки собрались и закинулись в карету, дверка захлопнулась, [послали за шкатулкой, графиня высунулась и сказала, что должно. Тогда Ефим медленно снял шляпу с своей головы и стал креститься. Форейтор и все люди сделали то же.]*

— С Богом! — сказал Ефим, надев шляпу. — Вытягивай! — Форейтор тронул. Правый дышлового влег в хомут, хрустнули высокие рессоры, и качнулся кузов. Лакей на ходу вскочил на козлы. Встряхнуло карету при выезде со двора на тряскую мостовую, так же встряхнуло другие экипажи, и поезд тронулся вверх по улице)。

ここで<発条 рессора> [羅語の「レスルト ressort」に由来]というものについてももう少し詳細に見てみよう。古くは「発条」は存在しなかった。走行中の揺れを軽減するために、馬車の「車体 кузов」は数本の支柱で支えられたフレームに革のベルトで吊り下げられていた。金属製の「発条」が登場するのは、18世紀末のことである。初期の「発条」は——それは「立型発条 стоячая рессора」とも「円型発条 круглая рессора」とも呼ばれたが——丈が長くて弓形をしており、フレームと車

体の間に垂直的に取りつけられていた。ロストフ家の馬車に装備されていたのは、この「発条」に他ならない。この発条はほどなくして「横型発条 *лежащая рессора*」、あるいは「扁平発条 *плоская рессора*」に取って代わられる。この「横型発条」、あるいは「扁平発条」は、背板の端々に2枚以上重ねて水平に取りつけられ、道の凸凹に応じて伸縮するようになっていた。これは原理的に、現代のトラックに見られるスプリングと同じ仕掛けである。こうした改良型の「発条」は長期にわたり、特別な快適さと馬車の所有者の富を顕示する目印、所有者の誇りと周囲の羨望の対象とみなされた。

さてここまでくれば読者には、ネクラソフの『占いをする花嫁へ *Гадающей невесте*』の最終第6連の意味が、より鮮明に理解できるであろう。そこで作者は、さながら流行にうつつを抜かす伊達男に恋した乙女に呼びかけるかのように、こう予言するのである――

あの男はお前の魅力的な眼差しも
優しい心根も音楽のような言葉も
どれもこれも手離してしまうだろう、
扁平発条や一对の純潔馬の代償として。

Он твои пленительные взоры,
Нежность сердца, музыку речей –
Всё отдаст за плоские рессоры
И за пару кровных лошадей!

とりわけて粹だとみなされていたのは、「裝飾馬具」を装備した「^ト馭者^リ三頭^立馬車 *ямская тройка*」を乗り回すことであつた。オストロフスキーの喜劇『バリザミーノフの結婚 *Женитьба Бальзаминова*』の登場人物たちは、こうした馬車で出かけようとしている[1幕3場]。<裝飾馬具 *набор*>とは、輝かしい金属板で絢爛豪華に飾り立てられた繫駕道具一式のことである。

3 節

馬車の種類

Виды экипажей

もっとも便利で、高価で、乗り心地のよい「馬車 экипаж」は、車体の全面が覆われていて、規定の「発条」が装備された<四輪箱馬車(カレータ) карета> [伊語の「カレッタ caretta」に由来]であった。あらゆる「馬車」同様、この場合も御者は馬車前部、すなわち<御者台 козлы>に陣取っていたので、乗客とは違って悪天候の影響を、もろに余さず蒙らなければならなかった。「御者台」はときに<晒し場 облучок>とも呼ばれた。「四輪箱馬車」の内部には座席が 4~6 席あり、両脇と前部に小窓がついていた。前部の小窓は御者との連絡用であった。車体後部の<馬丁席 запятки>と呼ばれる特別な踏み段には、儀礼的要素のとくに強い外出ともなれば、一人か二人の<御伴衆 выездной лакей>、すなわち<従者 гайдук>が立っていた。馬車への出入りには観音開きの扉が開閉され、扉には昇降用の梯子がついていた。この梯子は乗客が着席すると車体内にしまわれ、馬車が停止すると「従者」によって車体外へおろされた。昇降用梯子をしまったりおろしたりする際にはしばしば大きな音がしたが、たとえばトルストイの『二人の驃騎兵 Два гусара』の場合もやはりそのように描かれている[5 章]⁶。暗くなると「四輪箱馬車」の両脇には灯火が点された。

「四輪箱馬車」は大体「3 頭立て тройка」、あるいは「4 頭立て четверка」であったが、重量の軽いものは「2 頭立て пара」であった。レセプションや舞踏会に出かけるときは「四輪箱馬車」と決まっていたので、もしも自家用のものがなければ「駅逡御者四輪箱馬車 ямская карета」を雇わなければならなかった。たとえばエヴゲニー・オネーギンは、「駅逡御者四輪箱馬車に乗って一目散に стремглав в ямской карете」[1 章 27 連 3 行目]舞踏会へ出かけている。『アンナ・カレーニナ』では貴族階級に属する人物たちが「自家用四輪箱馬車 собственная карета」を乗り回している。一方、夫のもとを去ったヒロインのアンナは、[イタリアからロシアに帰って]

⁶ 「観音開きの扉があげられ、昇降用梯子が 1 段また 1 段と音高らかにおろされ... Дерцы отворились, одна за другой с шумом попадали ступеньки...」と書かれている。

フェドシューク『古典作家の難解なところあるいは19世紀ロシアの生活百科』(その12) (鈴木淳一・岩崎 恵・和田沙本子)

息子セリョージャのところへ出かけるとき、「辻待ちの四輪箱馬車 *извозничья карета*」を雇っている[5編29章]。

打ちのめされた小役人のマカール・デーヴウシキンはワルワーラへ、「四輪箱馬車」から受けた印象をこう伝えている——「馬車という馬車は絢爛豪華で、そのガラスといったら鏡のようにぴかぴかで、内部にはビロードとシルクが張られているのです。[そして貴族の従僕たちときたら、肩に装飾肩章をつけ、腰に剣を下げているのです。]私は四輪箱馬車の一つ残らず覗いてみましたが、そこには決まって着飾った貴婦人たちが座っているのです。きっと公爵夫人や伯爵夫人といった人たちなのでしょうね *Пышные экипажи такие, стёкла, как зеркало, внутри бархат и шёлк; [лакеи дворянские, в эполетах, при шпаге.] Я во все кареты заглядывал, всё дамы сидят, такие разодетые, может быть, и княжны и графини*」(ドストエフスキー『貧しき人々』[9月5日付書簡])。

<寝台馬車(ドルメース/ドルミヨース) *дормез*>(伝語の「寝椅子(ドルムーズ *dormeuse*)」に由来)と呼ばれていたのは、内部の広々とした遠出用の「四輪箱馬車」で、寝場所がしつらえられていた。レフ・トルストイは両親から相続した「寝台馬車」を持っていたが、彼の長男の回想によれば、それは6頭立てだったとのことである。「旅行馬車 *дорожный экипаж*」の屋根には御者が荷物の出し入れをする<大型トランク(ワージ/ワージ) *важи / ваши*>が、また後部にはこれまた荷物を収納するための<張り出し *горбок*>が装備されていた。

もっと簡素で軽快な乗用馬車は<四輪幌馬車(コリヤースカ) *коляска*>であった。「四輪箱馬車」とは違って「四輪幌馬車」の車体は無蓋であったが、折り畳み式の幌をつけていた。「四輪幌馬車」は2頭立てか3頭立てが普通だったが、[プシキンの小説]『ドゥブロフスキー *Дубровский*』のトロエクウーロフ[9章]や『戦争と平和』のアンドレイ・ボルコンスキー[たとえば1巻1部23章]、あるいは『死せる魂』の県知事の娘といった大金持ちたちは、6頭立ての「四輪幌馬車」を乗り回している。

ゴーゴリの有名な短篇『四輪幌馬車 *Коляска*』では客たちが、身を隠して居留守を決め込もうとした主人を新しい「四輪幌馬車」の中で見つけだしている。チャーホフの短篇『敵同士 *Враги*』では、「四輪箱馬車」と「四輪幌馬車」の差異が登場人

物たちの社会的、精神的差異を特徴づける重要な指標となっている。そこでは裕福な地主が「四輪幌馬車」で医者を迎えに行く。やがて呼び出しが嘘で不要のものであったことが判明すると、息子を亡くしたばかりの医者は地主に激しい怒りをぶちまける。すると地主は召使にこう命じるのである——「行って言いつけるがいい、この御仁に四輪幌馬車を、そしてわたしには四輪箱馬車を準備するように Пошёл, скажи, чтобы этому господину подали коляску, а для меня вели заложить карету)。「四輪箱馬車」は、地主の医者に対する物質的優位性を強調しているのである。

<ファエトーン фазтон>と<ランドーランド>は、洒落た町場の「四輪幌馬車」の変種で、車体に幌がかかっているものことである。

<長距離四輪馬車(タランタース) тарантас>は旅行用の馬車で、そのために外見の美しさよりも頑丈さが重んじられた。その車体は、最大3サージェニ[≒6m 強]までの長い梁、いわゆる<桁材 дорога>に固定されていた。「桁材」は「発条」に代わって衝撃を緩和し、揺れを和らげた。シベリアでは「長距離四輪馬車」を、その車体の長さで因んで<胴長(ドルグウーシャ)долгуша>と呼んだ。

この馬車については作家の В.ソログープ伯爵が中篇『長距離四輪馬車 Тарантас』の中で次のように描いている——「二本の長い竿、というか二本の平行な測り知れぬほど延々と続く棍棒を想像していただきたい。その二本の棍棒の中央にはさながら投げ出されたかのように呆れるくらい巨大で、両脇が丸みを帯びた籠が載っている… 棍棒の両端には車輪が括りつけられていて、その結果遠くから見るとこの奇妙な建造物全体はなんだか幻想世界の途方もない産物のように思える Вообразите два длинных шеста, две параллельные дубины, неизмеримые и бесконечные; посреди них как будто брошена нечаянно огромная корзина, округлённая по бокам... На концах дубин приделаны колёса, и всё это странное создание кажется издали каким-то диким порождением фантастического мира」[2章「出立 Отъезд」]。

「長距離四輪馬車」を好んで用いたのは、トゥルゲーネフのキルサーノフ[『父と子 Отцы и дети』]、ラヴレツキー[『貴族の巢 Дворянское гнездо』]、ルウヂン[『ルウヂン Рудин』]、あるいはサルティコーフ=シチェドリーンのゴロヴリョーフ一家[『ゴロヴリョーフ家の人々 Господа Головлевы』]、トルストイのレーヴィン[『アンナ・

フェドシューク『古典作家の難解なところあるいは19世紀ロシアの生活百科』(その12) (鈴木淳一・岩崎 恵・和田沙本子)

カレーニナ』]等々といった地主たちである。「長距離四輪馬車」がもっともよく利用されたのは「長旅」のときで、乗客は車内で横になることができた。後年になるとこの馬車にも「発条」が使用されるようになった。

<軽四輪馬車(ブリーチカ)бричка>は、重くて嵩張る「長距離四輪馬車」に比べるとずっと軽量だったものの、チチコフがそれに乗ってルーシ中を縦横無尽に駆け回っていることから想像するに[『死せる魂』]、長旅にもまたよく耐え得たものと思われる。「長距離四輪馬車」同様、「軽四輪馬車」にも折り畳み幌が装着されていた。ときに簾、ときに皮革で作られたその幌は、<ブウトカ будка>と呼ばれた。チチコフの「軽四輪馬車」の場合、車体の天蓋——いわば乗客の頭上の庇のようなもの——には、「路傍の景色を眺望できるように作られた丸い小窓の二つついた皮製カーテンが、雨除けのために引かれ от дождя задернут кожаными занавесками с двумя круглыми окошечками, определенными на рассмотрение дорожных видов」ている[1部3章]⁷。御者台には御者のセリファーンと並んで従僕のペトルウーシカが座っている。これは、「かなり綺麗な、発条付きの軽四輪馬車 довольно красивая, рессорная」[1部1章]であった。

「発条」のついていない時代遅れの「軽四輪馬車」は、長期にわたって活躍し、なかなか舞台から姿を消そうとしなかった。チャーホフの中篇『廣野 Степь』に出てくる少年エゴールウシカは、そうした古めかしい「軽四輪馬車」に乗っている。

ゴリーキーのクリム・サムギンは、硬い毛並みの赤毛馬2頭を繋いだ「馱運軽四輪馬車 почтовая бричка」を利用している。

現代において「ブリーチカ」と言えば、簡素な1頭立ての「軽量馬車 легкая повозка」のことである。

<無蓋軽四輪馬車(ドロシキ)дрожки>はその名称を、上述した「桁材 дрога」、すなわち2本の車軸を繋いでいる長い梁から採っている。初期の「ドロシキ」

⁷ 引用はやや不正確で、正確には以下のようなものである——「…とうとう雨の飛沫が彼の顔まで届き出した。そのため彼は仕方なく、路傍の景色を眺望できるように作られた丸い小窓の二つついた皮製のカーテンを引き降ろし、セリファーンにもっと急ぐよう命じなければならなかった …брызги наконец стали долетать ему в лицо. Это заставило его задёрнуться кожаными занавесками с двумя круглыми окошечками, определенными на рассмотрение дорожных видов, и приказать Селифану ехать скорее.」。

は実に原始的な代物で、フレームに敷かれた板に跨るように座るか、横向きに座るしかなかった。こうした「ドローシキ」はときに<がた馬車(トリアスウーチカ)трясучка>と呼ばれることもあった。後年「ドローシキ」は改良を重ね、「発条」と「車体」を備えるようになった。そうした改良型「ドローシキ」はときに、形状が似ていることから、<四輪幌馬車(コリヤースカ)коляска>と呼ばれたりもした。しかし、旧式の「ドローシキ」も改良型「ドローシキ」も、旅行に、とりわけ長い距離の旅行に利用されることはなかった。これは町場での使用に特化した馬車であった。ゴーゴリの『検察官 Ревизор』では、市長が[ドープチンスキーと一緒に]「ドローシキ」に乗ってホテルへ出かけるのだが、[席が足りずに馬車に乗れなかった]ポーブチンスキーは検察官を一目見たいとの一心から、歩いて市長の後を追いかけることになる[1幕4場]。それに続く場面では、市長が「ドローシキ」にフレスタコフと並んで乗っており、今度はドープチンスキーの席がなくなっている[2幕10場]… また同じゴーゴリの描く昔気質の地主たちが所有する「ドローシキ」には、大気を奇妙な音で漲らせる巨大な皮製の「泥除け фаргук」がついている[『昔気質の地主たち Старосветские помещики』]。

ロシア古典文学で非常にしばしば出会うのは<競争用ドローシキ(ベゴヴィエ・ドローシキ)беговые дрожки>、あるいは略して<ベグウンキー-бегунки>と呼ばれる、1頭立て二人乗りの馬車である。そうした「ドローシキ」は、地主によって、あるいは彼らが雇った領地管理人たちによって、領地を巡回したり、最寄りの隣人宅を訪問したりする際になどに使用された。要するに、当時はまだ出現していなかった自転車の代用品として利用されたということである。乗っている二人のうちのどちらかが馬を御した。たとえば『ドゥブロフスキー』ではトロエクウーロフ自身が「競争用ドローシキ」を操っているし[4章]、トゥルゲーネフの『ルウヂン』においてラスウーンスカヤがルウヂンに不満を募らせるのは、彼が「管理人さながら как приказчик」に「競争用ドローシキ」をお決まりの諾足で走らせるからである[4章]⁸。

⁸ これはフェドシュークの勘違いと思われる。ダーリヤ・ラスウーンスカヤが馬車の御し方について不満を漏らすのはルウヂンについてではなく、隣人のミハイロ・ミハールイチ・レジネフについてであり、ルウヂンは彼女が不満を漏らす相手である。

町場を走る<辻待ちドロシキ(イズヴォースティ・ドロシキ)извозчи́чи дрожки>は<快速ドロシキ(プロリョートヌィ・ドロシキ)пролётные дрожки>と呼ばれたが、ほどなくして名称が縮められて<快速軽四輪(プロリョートカ)пролётка>と呼ばれるようになった。そうした「発条」つきで無蓋の軽快な二人乗り馬車は、1940年代のソ連の諸々の都市でも見かけることができた。「辻待ち馬車でゆく ехать на извозчике」と言えば、それは「辻待ち快速ドロシキに乗ってゆく ехать на извозчи́чей пролётке」ということ、冬場であれば同様の構造の「快速橇に乗ってゆく ехать на извозчи́чьих санках」ということを意味した。

町場の<辻待ち御者(イズヴォーシチク)извозчик>は、<ワーニカ ванька>と<リハーチ лихач>、それにその中間的な<ジヴェーイヌィーживейный>の3種類に分かれていた。「ワーニカ」とは、主として冬に都市へ出稼ぎにやってくる——ネクラースフの言葉を借りれば、「[自前の/]見栄えのしない、憔悴し切った痩せ馬に乗り [...на своей /] Ободранной и заморенной кляче」[『ワーニカ Ванька』3-4行目]、その境遇に相應しいぼろ馬車に馬具を携えてやってくる——乞食同然の農民のことである。一方「リハーチ」の場合はその逆で、立派な駿馬が洒落た馬車を引いていた。

「発条」つき「プロリョートカ」が登場するのは、やっと1840年代のことに過ぎない。それまで「辻待ち御者」が持っていたのは、<カリーベルヌィエ・ドロシキ калиберные дрожки>であった。これは略してたんに<カリーベル калибер>とも呼ばれた。「カリーベル」の座席というのは、2本の車軸上に渡されたただの板切れで、その四隅を原始的な「円型発条」で支えているだけだったので、男性乗客は跨ぐ格好で座り、女性乗客は横座りしなければならなかった。一人乗りの「カリーベル」は、座席の形状の相似性から<ギターгитара>と呼ばれた。「辻待ち御者」たちは、専用の有料駐車場である<辻待ち馬車乗場(ピールジャ)биржа>で乗客を待ち受けた。プウシキンは『オネーギン』で、ペテルブルクの朝の様子を活写するにあたって、次のようなデテールさえも見落としていない——「辻待ち馬車乗場へと辻待ち御者が列をなす На биржу тянется извозчик」[1章35連]。

<半蓋幌馬車(キピートカ)кибитка>という言葉の概念は非常に多様である。「半蓋馬車 полукрытая повозка」、つまり後方半分だけが幌で覆われた夏用馬車、

あるいは冬用馬櫓は、すべてそう名づけられていた。そもそも「キビートカ」と呼ばれたのは、遊牧民族の移動用住居のことであったが、それがやがて布地や箆、鞆皮、皮革で作り、車体上部の円弧状の金属棒に張られた幌を指すようになったのであった。プーシキンの『大尉の娘 Капитанская дочка』では、グリニョーフが「旅行用キビートカ дорожная кибитка」で自宅から出立し、またプウガチョーフは3頭立ての「キビートカ」を乗り回している[1章「近衛軍曹」/11章「叛徒の本陣」]。

「キビートカ」でペテルブルクからモスクワへ旅したのは、ラヂーシチェフの著名な『ペテルブルクからモスクワへの旅』の主人公である。そこには興味をそそられるデテールが書き込まれているが、それによれば当時の「キビートカ」の乗客は横になって旅しており、座席はなかったようである。ラヂーシチェフはときに「キビートカ」をたんに「馬車 повозка」と呼び、またゴーゴリはチチコフの「ブリーチカ」を、幌がついていることから、ときに「キビートカ」とも呼んでいる。

『オネーギン』には、その冬初めての櫓道が作られた初冬についての忘れ難い一節がある――

もうもうと綿毛のような筋を刻みつつ

いなせなキビートカは疾駆する。

Бразды пушистые взрывая,

Летит кибитка удалая;

[5章2連]

またラーリン家のモスクワへの引越し風景には、次のような一句がある――

キビートカには荷物が山と積みあげられる。

Горой кибитки нагружают,

[7章32連]

こうした原始的な馬車は荷物の運搬に使用されたのであった。

<長尺無蓋四輪馬車(リネーイカ)линейка>と最初に呼ばれたのは、簡素で長

フェドシューク『古典作家の難解なところあるいは19世紀ロシアの生活百科』(その12) (鈴木淳一・岩崎 恵・和田沙本子)

大な「ドロシキ」であった。横掛けするか跨いで座るための板が車軸間に渡されていたが、板の幅が広過ぎると乗客は板の両側に背中合わせになるように横掛けた。こうした1頭立ての馬車のことを、サルトイコーフ・シチェドリーンは『僻地の旧習 Пешхонская старина』の中で<胴長がた馬車(ドルグウーシャ・トリアスウーチカ)долгуша-трясучка>と呼び[7章「肖像ギャラリー——伯母姉妹」]、またトルストイは『アンナ・カレーニナ』の中で<カトキーкатки>と呼んでいる。レーヴィンの乗客はこの「カトキー」に乗って獵に出かけている[6部8章]。

後年になると、町中や郊外を走る、座席数の多い乗用馬車が「リネーイカ」と呼ばれるようになる。座席は仕切りを挟んで両側に配置され、乗客は進行方向に対して横向きで、背中合わせになるように座った。定期運行する町場の「リネーイカ」には、雨除けのための幌が装備されていた。

旧式の大型の「四輪箱馬車 карета」は、<コルイマーガ колымага>、あるいは<リドワーン рыдван>と呼ばれた。クルイローフの寓話『蠅と旅人 Муха и дорожные』には次のような一節がある[3-5行目]——

荷物と貴族の家族を乗せて

4頭立てのリドワーンが

のろのろ登っていた。

С поклажей и семьёй дворян,

Четверкою рыдван

Тащился.

詩行が進むと同じ馬車が「コルイマーガ」とも呼ばれている。とはいえこれら二つの呼称はどちらも、現代と同様に19世紀ロシア文学でもまた、比喩的におどけた調子で使用されるのが常であった。

物質文化の歴史をひもとくと、興味深い現象に突き当たる。人間の使用対象物が、時の経過とともに縮小化され、軽量化されてゆくということである。博物館に行って古い時代の食器、家具、衣服を観察し、現代のものと比較してみたい。同じ現象は乗用馬車にも起こっている。しかし古い時代にもまた軽い

馬車がなかったわけではない。これから紹介するのはそうした軽い馬車である。

<カブリオレート кабриолет> [仏語の「カブリオレ cabriolet」に由来]は、1頭立ての、ごく稀に2頭立ての「発条」つき二輪馬車で、御者台はなく、高い位置に座席があった。乗客の一人が御者を務めた。『アンナ・カレーニナ』のレーヴィンは、兄を「カブリオレート」で送るとき、自ら馬車を御している[3部2章]。

ロシア式<シャラバーン шарабан> [仏語の「シャラバン char à bancs」に由来]もまた同じ構造であった。チェーホフの中篇『狩場の悲劇 Драма на охоте』の登場人物たちは、二人一組になるか、あるいは一人ずつ「シャラバーン」に乗って家路についている。オストロフスキーの戯曲『野蛮な女 Дикарка』では、マリコフがマリヤ・ペトロヴナにこう約束している——「わしがお前にそんな馬を手に入れてやろう、滅多にない頑丈な馬を、な。シャラバーンに乗ってお前が自分で御するのはなんとも快適だろうよ Я вам такого битюка доставлю - на редкость. В шарабанчике, сами будете править, любо-дорого.」[4幕9場]。女性自ら馬車を乗り回すのが流行となりつつあったのである。チェーホフの短篇『アリアドネー Ариадна』のヒロインは、外出するとき馬に跨るか、あるいは一人で「シャラバーン」に乗っている。

2人乗りの二輪「カブリオレート」はときに、<タラターイカ таратайка>とも呼ばれた。ゴーゴリは『ヂカーニカ近郷夜話 Вечера на хуторе близ Диканьки』の「前書き」で、フォマー・グリゴリーエヴィチ某のことを回想している。この男はヂカーニカからやってくる途中、「自分で馬を御し、自分の目玉だけでは足りず、折に触れては購入した目玉(つまり眼鏡——フェドシューク)までつけていたにもかかわらず、それでもやっぱり栗毛の雌馬に引かせた自前の新品タラターイカもろとも窪みにちよつとお立ち寄りになった понаведалься-таки в провал с новою таратайкою своею и гнедою кобылою, несмотря на то, что сам правил и что, сверх своих глаз, надевал по временам ещё покупные」のであった。

最後に紹介する、客席が一つでその前方に御者の乗った軽量「コリヤースカ」は、<わがまま女(エゴイストカ) эгоистка>という独特な呼名を持っていた。サルトイコフ=シチェドリーンの『人生の些事 Мелочи жизни』には、セリョージャ・ロストキンが「2時に自家用エゴイストカに乗り、朝食をとるためにデュソーのここ

フェドシユーク『古典作家の難解なところあるいは19世紀ロシアの生活百科』(その12) (鈴木淳一・岩崎 恵・和田沙本子)

ろへ出かける慣わしであった в два часа садился в собственную эгоистку и ехал завтракать к Дюсю»[2編「若い人々 Молодые люди」、1章「セリョー ज्या・ロストーキン Серёжа Ростокин」]と書かれている。

ところで冬場の交通手段はどうなっていたのだろうか。

最古の乗用箱櫓は、<ヴォゾーク возок>と呼ばれた。この箱櫓は乗客に、唯一暖房を除けば、あらゆる快適さを提供した。座席はふかふかで、防寒毛布が備えられ、小窓からは陽光が差す仕組みになっていたのである。ネクラソフの物語詩『ロシアの女性たち』が、だから、そうした箱櫓について次のように歌っているのも、理由のないことではないのである――

見事としか言いようのない造りの箱櫓は
ゆったりとして堅固で軽快である。

Покоен, прочен и лёгок

На диво слаженный возок;

[『トルゥベツカーヤ公爵夫人』第1部冒頭2行]

また<ローズワリニ розвальни>、あるいは<ポーシェヴニ пошевни>と呼ばれる無蓋櫓も利用された。これは「滑り木 полоз」に幅広い簡素な車体を載せたもので、車体は前から後ろに行くほど幅を増し、座席はとくに設けられていなかった。この無蓋櫓は、少なくともスウーリコフの有名な絵の中で大貴族夫人モローゾフが乗っているおかげで⁹、広く人口に膾炙している。トゥルゲーネフの短篇『昔日の肖像 Старые портреты』には、「<主の洗礼祭>の前日、旦那は御者のイワンと一緒に、居住部に絨毯を敷き、小鈴をつけた自家用の3頭立てポーシェヴニで町へ出発した под самое Крещение отправился барин с Иваном в город на его тройке с бубенцами, в ковровых пошевнях」様子と、その後が生じた顛末が語られ

⁹ ワシーリー・イワーノヴィチ・スウーリコフ Василий Иванович Суриков(1848-1916)は移動
展覧会派の一人で、歴史画を得意とした。言及されている絵『大貴族夫人モローゾフ
Боярыня Морозова』については論文末の<付録1>を参照のこと。

ている¹⁰。

後年になると乗用櫓の装備品として<鉄帯(ポドレース>подрез>が登場する。これは滑り木の接雪部分に打ちつける帯状の鉄板のことである。

<荷櫓(ドロヴニ)дровни>とは農民の荷物運搬用の櫓のことであるが、「道を新たに付け直す обновлять путь」ことはあっても、交通手段として使われることはなかった。

『オネーギン』にはこうある——1月のタチャーナ・ラーリナの名の日に

隣人たちがヴォゾークやキビートカ、
ブリーチカや櫓に乗って集まってきた。

Соседи съехались в возках,
В кибитках, в бричках и в санях.

[5章25連]

いまやすべてが明らかであるが、ただ一つ疑問が残る。いったいどのようにして車輪をつけた「ブリーチカ」が雪道を通れたのか。

乗用馬車は、とりわけ無蓋の乗用馬車ともなれば、冬場はなすすべなく佇んでいるばかりであったなどと考えるてはならない。かの有名なチチコフの「ブリーチカ」に何が起こったのかは定かではないが、『死せる魂』の未完に終わった2部になるとチチコフは「コリヤースカ」に乗っていて、御者のセリファーンが主人にこう報告している——「櫓道がしっかり踏み固められたに違いありません。雪がどっさり降りましたからね。町を抜け出すには絶好の時機ざんすよ Дорога, должно быть, установилась: снегу выпало довольно. Пора уж, право, выбираться из города」。するとチチコフはそれに対してこう応じている——「馬車屋に行つてコリヤースカに滑り木をつけさせるがいい Ступай к каретнику, чтобы поставил коляску на полозки」[2部「終章の一部」]。

このように夏用の馬車を冬用の馬櫓に変身させるのは、ごくごくありふれた日

¹⁰ 『昔日の肖像』は、『自他の回想録抜粋 Отрывки из воспоминаний – своих и чужих』の第1部で、第2部は『向こう見ず Отчаянный』。引用部は結末付近からのもの。

フェドシュク『古典作家の難解なところあるいは19世紀ロシアの生活百科』(その12) (鈴木淳一・岩崎 恵・和田妙本子)

常茶飯事であった。タチャーナの名の日に駆けつけた「ブリーチカ」もまた、車輪を滑り木に取り替えたものだったに相違ない。ドストエフスキーの中篇『おじさまの夢 Дядюшкин сон』では、公爵の巨大な「旅行用四輪箱馬車 дорожная карета」が路傍に転げ落ちている——「6人がかりでようやく馬車を持ち上げ、元通りに4本足で立たせやったのさ。実際には足なんてないんだが。滑り木をつけていたんだからね вшестером подымаем наконец экипаж, ставим его на ноги, которых у него, правда, и нет, потому что на полозьях」[3章]。また同じ中篇中のマリヤ・アレクサンドロヴナについては、「モルダソフ市の往来から往来を滑り木のついた四輪箱馬車で駆け抜けていった катилась по мордасовским улицам в своей карете на полозьях」と書かれている[6章]。

とはいいいながらも大都市では、舗装道路の雪が一部除雪され、一部踏み固められたりしたので、冬でも夏用馬車をそのまま走らせることができた。『戦争と平和』には次のような一節がある——「ロストフ家の四輪箱馬車は、四輪箱馬車の列に並び、雪道にゆっくりと車輪を軋ませながら、劇場の方へ近づいていった Попав в вереницу карет, медленно визжа колесами по снегу, карета Ростовых подъехала к театру」[2部5編8章]。

プウシキンの『スペードの女王 Пиковая дама』では、明らかに滑り木をつけた四輪箱馬車ではなくて車輪のままの四輪箱馬車が、冬のペテルブルクを闊歩している。トルストイの中篇『コサック Казаки』には次のようなフレーズがある——「ごくごく稀に、どこかで冬道に車輪を軋ませる音が聞こえるだけ Редко, редко где слышится визг колёс по зимной улице」[1章]。

4 節

馬の毛色

Масти лошадей

馬の「毛色 масть」という言葉が古語として忘れ去られてしまったと考えてはならない。ただ、以前はその意味が誰にでも明解であったのに対し、現在では馬に関連した仕事をしている人々しか理解できない言葉となっただけのこ

とである。ところで、この知っているようで知らない用語が使われていないロシア古典文学作品など、探そうとしても見つかるはずがない。それゆえ、基本的な「毛色」を表示する諸々の言葉の意味を、辞書の順番に従って簡単に解説しておくのも無駄ではあるまい。

01.<ブウラーヌイー(月毛)буланый>。明るい黄色。尻尾と鬣^{たてがみ}は黒色。

02.<ヴォロノイー(青毛)вороной>。全身黒色。

03.<グネドイー(鹿毛)гнедой>。暗い赤茶色。尻尾と鬣は黒色。チチコフのトロイカを引く「軸馬 коренник」がこの色である[1部3章]。

04.<イグレーネヴィー(栗毛)игрневый>。赤茶色。尻尾と鬣は白色。『戦争と平和』のロストフ老伯爵は「栗毛の去勢馬 игрневый меринок」を所有している[2部4編4章]。

05.<カラーコヴィー(青鹿毛)караковый>。ほとんど「ヴォロノイー(青毛)」と言っていいほどの暗い「グネドイー(鹿毛)」。鼠蹊部と頸部に、いわゆる「斑点 подпалина」と呼ばれる白い(黄色っぽい)斑模様がある。ヴロンスキーの騎乗馬「フルウ・フルウ」の毛色がこの「カラーコヴィー(青鹿毛)」である(『アンナ・カレーニナ』[2部21章])。ネクラソフは、商人のヤーコフ小父さんについてこう書いている——「自分は白髪だが、馬は青鹿毛 Седенький сам, а лошадка каракова」[『ロシアの子供たちへ捧げる詩 Стихотворения, посвящённые русским деям』第1章『ヤーコフ小父さん Дядюшка Яков』第1連3行目]。この一句では、主人の頭髪の白さと馬の毛色の黒さとのコントラストが強調されているのである。

06.<カーリー(黒鹿毛)карий>。「ヴォロノイー(青毛)」と「グネドイー(鹿毛)」の中間色。尻尾と鬣は通常は黒色。

07.<カウールイー(赤栗毛)каурый>。明るい栗色で、赤茶っぽい。チチコフのトロイカの「左副馬 левый пристяжной」がこの毛色である[1部3章]。

08.<ムウホールトイー(駁鹿毛)мухортый>。黄色っぽい斑点のある「グネドイー(鹿毛)」。

09.<ペーギー(駁毛)пегий>。馬体全体が大きな斑点で覆われているもの。

10.<ポローヴィー(白栗毛)половый>。淡黄色。

11.<サヴラーシイー(柎栗毛)саврасый>。濃黄色。尻尾と鬣は黒。『罪と罰』

フェドシュク『古典作家の難解なところあるいは19世紀ロシアの生活百科』(その12)(鈴木淳一・岩崎 恵・和田沙本子)

には、酔っ払った連中に殴り殺される、この毛色をした百姓の痩せ馬のことが、胸を抉るような筆致で描かれている[1部5章]。

12.<シーヴィー(苳毛)сивый>。灰色、あるいは暗灰青色。

13.<ソローヴィー(尾花栗毛)соловый>。淡黄色。尻尾と鬣は金色。『戦争と平和』のナポレオンは、「側対歩 иноходь」で進むこの色の馬に騎乗している[3巻2編7章]。

14.<チャグラヴィー(黒苳毛)чагравый>。濃灰色。

15.<チャールイー(駁苳毛)чалый>。他の毛色も混じった灰色。

16.<チュパルイー(駁白毛)чубарый>。黒い斑点のある白毛、あるいは地毛とは違った色の斑点がある白毛。尻尾と鬣は黒。チチコフのトロイカの「右副馬」がこの色である[1部3章]。

「白毛 белый」、「苳毛 серый」、「栗毛 рыжий」、「鹿毛 бурый」といった馬の毛色については、説明の要などももちろんあるまい。しかしく**ゴルボーイ(淡青毛)голубой**>についてはどうだろうか。トルストイの『復活 Воскресение』には脚の長い「淡青毛」の子馬に関する描写が出てくる[2編3章]。たしかに「淡青毛」の馬はかつて実在したばかりか、現在も実在している。「淡青毛」、あるいはく**ムイシャースティー(鼠毛)мышастый**>と呼ばれていたのは、「カワラバト голубь-сизаря」のような青っぽい灰色の毛色の馬のことである。

最後に、ロシア古典文学の世界でよく出会う2種の乗用馬について説明しておこう。一つはく**クレツペル種 клеппер / клепер**>と言い、トウルゲーネフの中篇『初恋 Первая любовь』の若き主人公[該当箇所不詳]¹¹やトルストイの『幼年時代 Детство』のニコレーニカ・イルテーニエフがこの種の馬を乗り回している[6章「獵の準備」]。これはドイツで作られ、がっしりとしていておとなしい性格の馬である。これと似たもう一つの種はく**コップ種 коб**>である。アンナ・カレーニナが彼女に会いにヴロンスキーの領地へやってきたドリーを迎えるときの様子は、次のように書かれている——「アンナは、鬣を刈り込んだ、尻尾が短く、背の低いイギリス産コップ種の馬に乗り、ゆっくりと歩を進めていた Анна

¹¹ 1章と21章に主人公の馬についての言及があるが、「クレツペル種」という言葉は見当たらない。

схала спокойно, шагом на невысоком английском кобе со стриженной гривой и коротким хвостом」[6部17章]¹²。

5 節

鉄道

Железные дороги

19世紀中葉以降になると鉄道が瞬く間にロシア民衆の生活の一部と化し、文学作品にも取り上げられるようになる。ペテルブルクとモスクワの間に初めて長距離鉄道が敷設されるが[1851年全線開通]、ネクラーフはその鉄道建設を題材に有名な詩作品を書き上げている[『鉄道 Железная дорога』1864]。筋書きにとって重要な鉄道駅や客車内での場面は、トルストイとドストエフスキーの長篇、『アンナ・カレーニナ』と『白痴』の中に登場する。

牽引動力の電気、あるいはディーゼルへの移行を除けば、この時期の鉄道は本質的な変化を蒙っていない。したがって、ここではいくつかの忘れ去られてしまった言葉や概念を説明するだけにとどめよう。

巷間では長い間、鉄道を<チュグウーнка(鑄鉄車)чугунка>と呼び習わしていた。最初のレールが「チュグウーン(鑄鉄)чугун」で作られていたからである。トゥルゲーネフ作品に次のような一節がある——「主人はモスクワからチュグウーンカでやってきた Хозяин приехал из Москвы на чугунке」[引用作品不詳]。だが、鉄道列車を意味するのにもっとも頻繁に使用されたのは、それとは別なく**マシーナ(機械)машина**> [=仏語の「マシーヌ machine」に由来]という言葉であった。この未曾有の「マシーナ」は初め、無知蒙昧な人々に迷信的な恐怖を呼び起こした。オストロフスキーの『雷雨 Гроза』では、[女巡礼の]フェクルウーシャがこの「マシーナ」を「火炎龍 огненный змий」と名づけ、その掻き足を目撃したとまで請合っ

¹² 引用はやや不正確で、正確には以下のようなものである——「アンナは、鬣の刈り込まれた尻尾の短い、背が低くて頑健なイギリス産のコップ種の馬に乗って、ゆったりとした足取りで進んでいた Анна схала спокойным шагом на невысоком плотном английском кобе со стриженною гривой и коротким хвостом」。

フェドシューク『古典作家の難解なところあるいは19世紀ロシアの生活百科』(その12) (鈴木淳一・岩崎 恵・和田沙本子)

いる[3幕1場]。

『白痴』では、ムイシキン公爵が「マシーナ」に乗ってプスコフへ向かおうとし、ロゴージンもまた同じ駅で「マシーナに」乗車しようとしている[2編5章]¹³。同長編には、「ペテルブルク行きのマシーナは15分後に出発します *Машина в Петербург уйдет через четверть часа*」と記されている箇所があるが[4編10章]、現代の読者なら、舞台設定の時代とコンテクストを与えられなければ、これはバスのことだと考えてしまうであろう¹⁴。こうした列車を「機械」とする表現は、ネクラソフやドストエフスキー、オストロフスキー、サルトイコーフ=シチェドリン、レフ・トルストイの作品において出会うことができる。列車を意味する「機械」という表現が姿を消すのは、やっと19世紀も末になってのことである。

<パロヴォース(蒸気機関車) *паровоз*>の初めの頃の呼名は… なんと<パロホート(汽船) *пароход*>であった。こうした状況はこれまでずっと、作曲家M.I. グリンカが作家H.B.クウコリニクの詞に曲をつけた、かの有名なロマンス『道連れの歌 *Попутная песня*』の聴き手たちを悩ませ続けてきた。このロマンスは次のように始まる――

もうもうたる煙――パロホートが血気盛んに
煙を吐き出しているのだ…
Дым стобом – кипит, дымится
Пароход…

ところがその先ではこう歌われるのである――

自由な心よりも遥かに速く
列車は広々と開けた草原を疾駆する。

¹³ 「プスコフ」というのはフェドシュークの勘違いと思われる。ムイシキンがペテルブルクのツァールスコエ・セロー駅から向かおうとしているは「パーヴロフスク」である。嫉妬に燃えるロゴージンがずっとムイシキンの跡をつけている。

¹⁴ 現代ロシア語で「マシーナ」と言えば、それは大抵「自動車 *автомобиль*」のことである。

И быстрее, шибче воли,

Поезд мчится в чистом поле.

このロマンスが作られたのは 1840 年、そのとき鉄道はすでにペテルブルクとツァールスコエ・セローの間の短い距離を走っていた[1837 年開通]。

巨大な鉄道駅の建物を意味する<ヴォグザール(始発終着駅) вокзал> [英語の地名(ロンドン近郊の行楽地)「ヴォクゾール Vauxhall」に由来]という言葉がロシア語の仲間入りしたのは、やっと 1870 年代になってのことであり、それまでは「鉄道の駅 станция железной дороги」と呼ばれていた。レフ・トルストイやオストロフスキーの作品、それにチェルヌィシエフスキーの『何をなすべきか Что делать?』では、まだ「鉄道の駅」という言葉が使われている。

初期の鉄道客車は、それがたとえ最高クラスであってもなお、現代人の目で見れば、快適さからはほど遠い代物であった。ペテルブルクからモスクワまで一昼夜かかった、ということは夜中も列車に揺られていたのに、寝台車など存在しなかったのである。客車の暖房は鉄ストーブ、照明は初めは薄暗い蠟燭であったが、後にガス灯になった。トイレは列車内の何処にもなかった。レフ・トルストイやドストエフスキーの作品の主人公たちは、そうした条件のもとで旅していたのである。

長い間「パロヴォース(蒸気機関車) паровоз」は<パロヴィーク(ボイラー) паровик>、「プロヴォドニク(車掌) проводник」は<コンドゥークトル кондуктор>、「ヴォグザリヌィー・ノシーリシチク(赤帽) вокзальный носильщик」は、「アルテェリ(組合) артель」で団結していたため、<アルテェリシチク(組合員) артельщик>、「ペローン(プラットフォーム) перрон」は<デバルカーデル дебаркадер>、そして今日「タームブル(客車デッキ) тамбур」と名づけられている場所は古風にも<セーニ(玄関ホール) сени>と呼ばれていた。ブウニンの短篇『季節外れの春 Несрочная весна』にはこう書かれている——「とうとう私は我慢できずに席を離れ、客室を出てセーニに立った。セーニには 4 年近くも顔を合わせたことのない知人が居合わせた。かつて教授であり、金持だったその男はセーニに立ち、客車の振動のためにふらふらしていた И, не выдержав, я бросил место и ушёл стоять

フェドシューク『古典作家の難解なところあるいは19世紀ロシアの生活百科』(その12) (鈴木博一・岩崎 恵・和田沙本子)

в сени. А в сенях оказался знакомый, которого я не видел уже года четыре: стоит, качается от качки вагона бывший профессор, бывший богатый человек.」。

鉄道駅では列車の出発を知らせるために信号用角笛か鐘が鳴らされた。待合室では列車出発を、「丈の長い制服を着た巨大なドアマン огромный швейцар в длинной ливрее」が「よく通る雄大な低音で зычным, величественным басом」案内した(ブニン『アルセーニエフの生涯 Жизнь Арсеньева』[2編17章])。

客車は3等級に分かれていた。ブロークの詩作品『鉄道にて На железной дороге』には、含蓄深い一節がある[4連3-4行目]――

黄と青の客車は沈黙していた。

緑の客車には泣く人もいれば歌う人もいた。

Молчали жёлтые и синие;

В зеленых плакали и пели.

読者はこの2行を、黄色い客車とは1等客車、青い客車とは2等客車、緑の客車とはもっとも安価な3等客車であると知らされて初めて理解できるであろう。

19世紀後半になると都市では、原始的な「リネーイカ(長尺無蓋四輪馬車)линейка」に代わって新たな定期的交通機関、「コンノジェレーズナヤ・ドローガ(鉄道馬車)конножелезная дорога」が登場する。これは、馬が乗客用座席つき車両をレールに沿って牽引する仕掛けのものだった。格安席は屋根の上であり、<屋上席 империял>と呼ばれた。螺旋階段で昇降することができた。女性が「屋上席」に座ることは禁止されていた。俗語では「コンノジェレーズナヤ・ドローガ(鉄道馬車)」をまずは<コンノジェレスカ конножелезка>、後に<コーンカ конка>と暁名した。チェーホフの描く赤犬カスターンカは、「吠えながらコンノジェレスカの車両に飛びかかったりした бросалась с лаем на вагоны конножелезки」[『カスターンカ Каштанка』1章]。チェーホフのユーモア小品『二重人格 Двое в одном』[邦訳『両刀づかい』]の舞台は、「コーンカ」の車両内である。20世紀初頭になり、屋根に架線接触用導線を備えた「路面電車 трамвай」が同じレール上に登場すると、「コーンカ」は瞬間に姿を消してしまう。「路面電車」は初めの

頃、「鉄道馬車」と区別するために馬鹿馬鹿しくも**電動コーンカ электрическая конка**>と呼ばれた。「路面電車」に馬など一切繋がれていなかったことは言うまでもない。

「バス автобус」と「トロリーバス троллейбус」がロシアに登場したのはやっとな革命後のことである。そのため古いロシア古典文学作品にこれらの交通手段が描かれることはなかった。

6 節

その他の交通機関

Другие средства передвижения

「パロホート(汽船) пароход」がロシア国内を行き交うようになったのは 1815 年 11 月以来のことで、最初の航路はペテルブルクとクロンシタットの間であった。「汽船」は長い間、ギリシャ語で「火炎船 огнённое судно」を意味する**ピロスカーフ пироскаф**> [ギリシャ語の「πυρ(火) + σκάφος(船)」に由来]と呼ばれていた。プウシキンは 1830 年にこう書いている——「[もしも断られたら、外国へ行こう。私はそう考えていた。]そしてすでに自分がピロスカーフに乗っているのを想像してみた。[私の周囲では人々がせかせかと歩き回り、別れを告げたり、トランクを運んだり、時計を見たりしている。]ついにピロスカーフが動き出し、新鮮な潮風が私の顔に吹きつける [Если мне откажут, думал я, поеду в чужие края, -] и уже воображал себя на пироскафе. [Около меня суетятся, прощаются, носят чемоданы, смотрят на часы.] Пироскаф тронулся: морской, свежий воздух веет мне в лицо」[未完小説『我が運命は決まった。私は結婚する…(フランス語より)Участь моя решена. Я женюсь... (С французского)』]。バラトインスキーは 1844 年、この「強力な機械 могучая машина」に『ピロスカーフ』と題する一編の詩を捧げている¹⁵。またゴーゴリは『1836 年のペテルブルク・メモ Петербургские заметки 1836 года』で、首都の春を描写しながらこう綴って

¹⁵ 1844 年に詩人がマルセイユからイタリアへ向かう船の上で書かれた。全 6 連(1 連は 6 行)。「荒々しくも峻厳な優しさを湛えながら / 地中海の波が我らの船縁に砕け散る Дикою, грозною ласкою полны, / Бьют в наш корабль средиземные волны。」と始まる。

フェドシユーク『古典作家の難解なところあるいは19世紀ロシアの生活百科』(その12)(鈴木淳一・岩崎 恵・和田沙本子)

いる——「煙を吐きながら、一番汽船が滑り込んできた Дымясь, влетел первый пароход」。「汽船」という言葉が現代的な意味で初めて使われたのは1816年、ペテルブルクの各種新聞においてであった。

我々読者は、<カーテル катер>〔英語の「カッターcutter」に由来〕とは内燃機関を動力とする小型船であるという事実に慣れ切ってしまっている、オストロフスキーの戯曲『持参金のない娘 Бесприданница』の登場人物たちが、そうした内燃機関が発明されるよりもずっと前に、「カーテル」に乗ってヴォルガ遊覧をしていることや〔3幕14場〕、ゴンチャロフの長篇『懸崖 Обрыв』ではヴィケーンチエフがヴォルガ川の渡河を恐がるマールフィニカに、「私自身も我が家のカーテルでああなたの後からゆくんです Я за вами сам приеду на нашем катере」と語っているのを知ると〔2編18章〕、驚愕の念を禁じえない。しかし、オストロフスキーの場合もゴンチャロフの場合も、話題になっているのは「手漕ぎカーテル гребной катер」のこと、つまりレジャー用大型船のことなのである。24人の漕ぎ手を擁するそうした「カーテル」には¹⁶、すでにチチコフが地主のペトーフのもとに逗留した際に乗っている(『死せる魂』2部〔3章〕)。

<アフトモビーリ(自動車) автомобиль>がロシアに出現したのは、20世紀に入ってすぐの頃であり、やがて読者は「自動車」という言葉をゴリキー、クプリーン、ブニンといった作家の作品に見出すことになる。興味深いのは、ブニン作品では「自動車」という言葉と並行して「エキパーシ(乗用馬車)экипаж」、それに我々読者の耳にはすっかりお馴染みの「マシーナ(機械)машина」といった言葉が使われており、またブローク作品では「自動車」という意味で<エンジン мотор>という言葉が代用されているということである——

梟^{かくろう}のように黒く静かなエンジンが

夜に火を迸らせながら疾走してゆく。

¹⁶ 『懸崖』には「12人の漕ぎ手が24本のオールを操り、歌いながら、彼らに乗せて鏡のような湖の滑らかな水面を滑っていった Двенадцать гребцов, в двадцать четыре вёсла, с песнями, понесли их по гладкому хребту зеркального озера」とあるから、「24人の漕ぎ手」というのはフェドシユークの間違いであろう。

CULTURE AND LANGUAGE, No. 71

(『司令官の足取り』1912年[6連 1-2行目])

Пролетает, брызнув в ночь огнями,

Чёрный, тихий, как сова, мотор.

(«Шаги командора», 1912 год)

<付録 1>

