チャイコフスキーと鉄道

音楽家と鉄道というと、ドヴォルザークの名を思い浮かべる人がいるかもしれない。ドヴォルザークは、今で言う鉄道オタクで、汽車を眺めたり列車番号を覚えることが大好きだった。その熱意のあまり、「もし私が機関車を発明できていたなら、私のすべての交響曲をささげただろうに」と言ったという逸話が残っている。

チャイコフスキーは、このドヴォルザークと同じ時代を生きた人だが、彼の人生にとって鉄道はもっと根本的な意味をもっていた。鉄道なしにはチャイコフスキーの音楽の多くは生まれなかっただろう、と言えば大げさに聞こえるかもしれないが、彼が交響曲第4番を作曲した1877年の出来事を知れば、そう思わざるをえない。

1877年、37歳のチャイコフスキーは人生の岐路に何度も立たされた。まず、とにかく彼は金に困っていた。すでに知人や友人から少なからぬ借金をしているところにもってきて、結婚話が急にもちあがり、まとまった金が必要だった。この結婚自体、チャイコフスキーは相手の実家の資産に目をつけて結婚に踏み切ったという説があるくらいだ。そして、結婚はしてみたものの、当てにした資産は手に入らないし、もともと愛情なしに結婚したので、すぐに妻との同居に耐え切れなくなった。

精神的に追い詰められたチャイコスキーは、モスクワの妻のもとから逃亡した。最初はサンクトペテルブルク、そして国外へ。ベルリン経由でスイスに行き、そこにしばらく滞在した後、パリ、ウィーン、ベネチアなどを転々と移動した。その間、精神状態はすっかり回復して作曲に専念できるようになった。年末にイタリアのサン・レモで交響曲第4番を完成させ、新年を迎えたのであった。だから交響曲第4番は、ロシアではなく国外で作曲されたと言えなくもない。構想と下書きはロシアでなされたが、管弦楽配置といった重要な作業は国外で、特に仕上げはイタリアのベネチアでなされた。

この逃避行を可能にしたのが、当時ヨーロッパ大陸からロシアにかけて急速に路線網を拡大しつつあった鉄道である。鉄道があったからこそ、短時間で全くの別世界へ移動でき、チャイコフスキーは結婚の悪夢から解放されたのだった。

当時の鉄道旅行がどのような旅であったのかを、実は日本人が記録している。福沢諭吉が江戸時代末期の1862年、遣欧使節団に通訳として加わり、チャイコフスキーがたどったのとほぼ同じ行程を経験していた。彼の日記（西行記）からそれを再現すると次のようになる。

「8月24日（ロシア暦）午前10時にサンクトペテルブルクを汽車で出発。午後4時に南西300キロ先のプスコフに到着。ここで列車を下りて食事。午後5時に再

び同じ汽車で出発。夜中の 12 時にカルコンというところで下車して夜食。30 分後に出発して車中泊。翌朝 7 時にコヴノ（現在のリトアニアのカウナス）に到着し朝食。午前 10 時に当時のロシアとドイツ（プロイセン）の国境に到着。ここで下車し昼食。汽車を乗り換えて午後 1 時半に出発。午後 4 時にケーニヒスベルク（現在のカリーニングラード）を通過、午後 9 時にヂルショー（現在のポーランド領トチェフ）で下車して夕食。2 晩めの車中泊をした後、翌朝 8 時にベルリンに到着。」

サンクトペテルブルクからベルリンまでは 2 泊 3 日、およそ 46 時間の鉄道の旅であった。福沢たちはベルリンのホテルで 2 泊した後、さらに 1 泊 2 日の 32 時間をかけてパリに到着した。夜行が連続する疲れる旅である。しかし鉄道が出現する前の、馬車しかなかった時代に比べると、移動速度は 10 倍以上になった。ロシアの首都サンクトペテルブルクからフランスの首都パリまでの約 3 千キロ、日本で言えば北海道から沖縄までの距離を、無理すれば 5 日足らずで移動できるようになったのだ。福沢諭吉はこの経験をもとに著書『西洋事情』の中で次のように書いている。「蒸気機関車が運行するようになって、人々の交流の仕方が一新した。ヨーロッパ人が言うには、両親や家族が病気だとの知らせを聞いてかけつけるとき、遠すぎて死に目に会えなかったといったという話をもはや聞かなくなった。」

チャイコフスキーは、もともと旅行好きだった。結婚騒動の前年も、正月はジュネーブとパリで過ごし、夏は南フランスのリゾート地とバイロイトのワーグナー祝祭劇場に出かけた。だが、旅行するには金がいる。チャイコフスキーが当時、モスクワ音楽院の教師としてそれなりの給与を得ていたにもかかわらず、いつも金欠で借金に悩んでいた原因は、出費に関して無頓着な彼の性格にあった。

この状況を救ったのも鉄道だった。結婚騒動の少し前、チャイコフスキーはある女性から作曲の依頼の手紙を受け取った。この女性の夫は、カルル・フォン・メックというロシア鉄道発展の立役者の一人として知られる人物である。彼は最初は政府の役人だったが、妻の助言でそれを辞め、鉄道事業に乗り出した。ロシアは 1860 年代から 70 年代にかけて鉄道建設の第一次ブームを迎えるが、夫妻はその時流に乗って巨万の富を築き上げた。1876 年に夫が死去し未亡人となった妻は、心の空白を音楽で埋めようとするかのように、チャイコフスキーに接近したのである。これが、その後 13 年間一度も顔を合わすことなく、文通のみで語り合ったチャイコフスキーとメック夫人との関係の始まりである。

チャイコフスキーはメック夫人と知り合うと、彼女にも借金を申し込んだ。そうこうしているうちに例の結婚騒動が起こり、チャイコフスキーは新妻から逃げ出したのであるが、メック夫人は、彼が妻のもとに戻ることは永遠にないと確信すると、

チャイコフスキーに年金の提供を申し出た。その額は、後年の伝記作者によって年6千ルーブルと伝えられている。これを現在の貨幣価値で計るのは難しいが、いくつかの文献から類推するなら 2 千万円から数千万円までの間の額ということになろうか。この資金援助の約束によって、チャイコフスキーはモスクワ音楽院の教師職を辞め、借金返済の悩みからも解放され、作曲に専念できるようになった。よく、メック夫人というパトロンがいなかったらチャイコフスキーの名曲の多くは生まれなかっただろうと言われるが、メック夫人の資金源は鉄道事業であったから、鉄道なくしてはチャイコフスキーの音楽は生まれなかったということになる。

さて、鉄道はチャイコフスキーの音楽そのものに影響を与えたのだろうか。それはわからない。ただし、もし影響があったとしても、それは、鉄道好きのドヴォルザーク・ファンが詮索するような、どれそれの曲のどこそこの部分に汽笛の音が隠れている、といった類の話ではない。もっと根本的な影響だろう。

当時は、社会や個々人の日常生活の中に、それまで存在しなかった鉄道が急に入り込んできた時代である。ちょうど交響曲第4番が作曲された同じ年に、トルストイの長編小説『アンナ・カレーニナ』が出版された。この小説は、1870 年代のロシアを舞台に、政府高官の妻アンナと若い貴族ウロンスキーの道ならぬ恋を描いているが、鉄道は、小説の最も重要なシーンに登場する。アンナとウロンスキーが始めて出会うのがモスクワの鉄道駅であり、アンナが恋の結末をつけるためにとった行動が鉄道への投身自殺であった。サンクトペテルブルクに住むアンナが、モスクワにいたウロンスキーに偶然出会ったのは鉄道のおかげだった。そして出会った直後、2人は駅の職員が誤って鉄道に轢かれる事件に出くわすが、これは後のアンナ自身の鉄道自殺を暗示している。このようにトルストイは、鉄道を出会いとともに死をもたらすものとして描いた。

チャイコフスキーはメック夫人に宛てた手紙の中で交響曲第4番について自ら解説しており、第1楽章の序奏を「これは運命です」そして「それはダモレスクの剣のように、いつも頭上にぶら下がっていて、私たちの魂を絶えず苦しめています」と表現している。「運命」という言葉から誰しもベートーベンの第5交響曲の冒頭を想起するのであるが、ベートーベンでは運命のリズムが弦楽器のユニゾンで重々しく低音で響く。それに対して、チャイコフスキー第4番の運命は、管楽器によってファンファーレのように奏でられる。この運命は、どこか人間の身体や感情とは無関係に存在しているかのようだ。

鉄道が象徴する近代産業あるいは新しい文明は、それまでにはなかった出会いや死の形態をもたらした。鉄道は人間がつくったものであるが、人間の身体能力をはるかに超えた速さで、夜中も休むことなく走り続ける。それは、人間に喜び、快適

さ、恍惚感をもたらしたが、一方で当時多発した脱線・衝突事故のように思いがけない突然の大量死をももたらした。近代に生きる人々は皆して、宴席の真上につるされた剣がいつ自分の頭に落ちてくるかわからないという恐怖におののきながら、それを酔って忘れようとするが、忘れきれない古代ローマ人のダモレスクのようになってしまったのだ。チャイコフスキーの交響曲第４番の冒頭のファンファーレは、そうした近代がもたらした新しい運命の到来を表しているように聞こえなくもない。

名古屋大学交響楽団第 110 回定期演奏会パンフレット