

モネの《サン＝ラザール駅》作品群

六人部 昭 典

はじめに

クロード・モネは一八七七年初頭からサン＝ラザール駅を主題に一連の作品を制作した。カタログ・レゾネでは、作品番号四三八から四四九までの十二点が確認される¹。モネはこれらの作品で、駅舎や機関車だけではなく、駅舎内外のさまざまな場所やモチーフを描いている。同年四月には印象派グループによる第三回展が開催されたが、この第三回展は、モネたちが自ら「印象主義者（印象派）」という名称を掲げた展覧会だった。当時の出品目録によれば、参加した画家は十八名、総出品数は二四一点にのぼり、今日、各々の画家の代表作といわれるものが多く含まれている。モネは三十点の作品を出展（出品目録の番号九〇―一九）、目録には、このうちの七点にサン＝ラザール駅に関わる作品名が記載されている。

この作品群で取り上げられた駅や鉄道という主題が、モデルニテを代表するものであることはいうまでもない。モネはこの主題をど

のように描き、当時の批評はそれをどう受けとめたのだろうか³。一方、これらの作品は、一八九〇年代に描かれる《積みわら》連作などの連作とも関連づけられる。この作品群と後に制作される連作を同様に扱うべきではないが、連作の先駆となる一面をもっていたことは間違いないだろう。なぜ、駅を主題とした作品に連作に繋がる性格が示されたのだろうか。本論では、《サン＝ラザール駅》作品群におけるモデルニテの表現の特質、そしてこの特質と連作に繋がる要素との関わりについて考察したいと思う⁴。

一・《サン＝ラザール駅》作品群と駅・鉄道

1. 《サン＝ラザール駅》作品群の概略

十二点のうち、五点は駅舎内を描いたもので、このうちの四点にはいずれも駅舎ホールの内部が描かれている。《サン＝ラザール駅、列車の到着》と《サン＝ラザール駅》（図1・2）はパリ近郊のオートゥイユ線、他の二点、《サン＝ラザール駅、ノルマンディーからの

列車》と《サンニラザール駅》(図3・4)は幹線のノルマンディー線のプラットホームである。いずれの絵も、上部にガラスを用いた大きな屋根が線路とプラットホームを覆い、その下を機関車が発着する。各々の二点はほぼ同じ構図を見せ、作品のサイズも近似する。残る一点、《サンニラザール駅、外の光景》(図5)は手前に駅舎施設の一部(貨物倉庫)などを描き、駅の外を遠望する。他の七点(図6-12)はすべて駅舎の外を捉えたもので、隣接するヨーロッパ橋と組み合わせた二点(《ヨーロッパ橋、サンニラザール駅》と《サンニラザール駅、外の光景》、図7・8)が含まれる。これら七点の作品は機関車の姿が目立たないものが多く、前者の五点に見られなかったモチーフ(線路脇の信号や転轍所など)が描かれている。構図は多様だが、このうちの二点、《サンニラザール駅の外、列車の到着》と《サンニラザール駅の外、陽光の効果》は(図9・10)は同じ構図を示す。このように十二点の作品では、サンニラザール駅のさまざまな場所とモチーフが捉えられている。モネは一八七七年一月に駅構内と周辺に立ち入る許可を得るために努力した(駅舎の外を描いた作品には許可によって実現した視点が窺われるだろう)。同月中旬には駅に近いモンシー通り一七番地に部屋を借り、制作に取り組んだのだった。

次に一八七七年四月に開催された印象派グループの第三回展(四月四日〜三日、ル・プルティエ通り六番地)への出品について触れておきたい。出品目録によれば、《サンニラザール駅》作品群のうち七点が出展されたと推測される(目録番号九七、九八、一〇

〇、一〇二、一一六、一一七、一一八)⁷。しかし当時の展覧会評の検討を通して、次のような疑問が生まれている。まず、批評のひとつに、「作品番号のない一点では、武骨で巨大な信号の円盤が前景を支配している」(シユヴァリエ)⁸という記述が認められ、目録に記載されていない一点が追加出品されたと推定されることである(批評文の記述から判断して、追加されたのは《サンニラザール駅、構外(信号)》[図11]と同定できる)。そうすると、《サンニラザール》作品群のうち、第三回展に出展されたのは計八点と考えられるが、展覧会評では以下のように、出品数について異なる数字が見られるのである。「七点ないし八点の作品によって、サンニラザール駅の様相を私たちに提示している」(ビゴー)⁹、「モネ氏はただひとつのサンニラザール駅について七点の作品を描いた」(ベルナデーロ)¹⁰、「画面に横溢する分厚い煙がこの試みに当てられた六点の絵を見るのを妨げている」(デクーブ)¹¹、「彼「モネ」はサンニラザール駅内部の光景を描いた五点もしくは六点の作品を提示している」(ドローラ)¹²。これらの批評の検討を通して、目録に記載された作品の中に出品されなかったものがあつたと推定する研究もある¹³。第三回展への出品については、出展作品の同定とともに議論の余地を残しているといわなければならない。

2. 鉄道の発達とサンニラザール駅

フランスにおける鉄道の歴史について、サンニラザール駅を終着駅とする西鉄道会社の路線を中心に振り返っておこう¹⁴。首都パリを

発着する鉄道は一八三七年にパリとサン＝ジェルマンの間に初めて開通、二年後の一八三九年には、パリとヴェルサイユを結ぶセーヌ左岸線が開通する。これらはパリと郊外の間の路線だが、首都とフランスの各都市を結ぶ鉄道は、一八四三年にノルマンディーのルーアンを結ぶ路線が開通、一八四七年にはル・アーヴルまで延長される。こうして幹線を含め、西鉄道の路線が整えられたのだった。他の終着駅を発着する路線についても、一八四三年から十年の間に、オルレアン、リール、リヨン、ストラスブールなどの諸都市が次々に首都と結ばれている。モネは一八四〇年にパリで生まれたが、一八四五年に一家はル・アーヴルに転居する¹⁵。彼はこのセーヌ河口に位置する港湾都市で成長、一八五九年に画家になるためにパリに出る。このようなモネの生い立ちは、パリを起点とした鉄道網が整備されてゆく過程に重なるといえる。彼はその後もしばしばル・アーヴルとその周辺に帰っており、また一八七一年十二月からはパリ郊外のアルジャントウイユに住んでいる。パリとの往復にはサン＝ラザールを発着するノルマンディー線（幹線）や郊外線を何度も使っただろう。モネにとって、サン＝ラザール駅は身近な終着駅だったに違いない。

鉄道網が急速に整備されたことによって、人々の生活は大きく変わる。それまでの馬車による輸送とは異なり、大量の旅客と物資を短時間に運ぶことが可能になったのである。この点について、シヴェルブシュは『鉄道旅行の歴史』で次のように指摘している。「疲れを知らず、しかも無限に増強できる蒸気力は、抵抗する自然

（つまり、空間的距離）と運動装置との関係を逆転する」。「新しい機械による運動装置の鉄道」は空間を容易に踏破するのである。彼はこの変化を「時間と空間の抹殺」と要約している¹⁶。鉄道網の急速な進展は、人々の時間と空間に対する意識を根底から覆すものだったといえるだろう。そして時間意識の変化については、シヴェルブシュも言及しているように標準時の実施を挙げなければならない。一九世紀前半のフランスではまだ標準時は採用されておらず、人々はそれぞれの地方時にしたがって生活していた。鉄道も当初はこうした時間（時刻）のずれを含んだ列車運行を行っていたが、あまりにも不都合であるため、首都パリの時間を鉄道標準時として採用することが求められた。一八九一年には法律によって、パリ時間を標準時としてフランス全土に適用することになる。急速に発達した鉄道の運行が、今日では当然のこととなっている統一的な時間制度をもたらしたのである。

鉄道網の進展に伴って、サン＝ラザール駅もたびたび改築される。サン＝ラザール駅は一八三七年のサン＝ジェルマン線開通に際して、木造の仮駅舎が建てられたが、すぐに線路をまたぐ石造の仮駅舎に代わる。そして一八三九年にヨーロッパ広場との間の用地が譲渡されると、ようやく本格的な駅舎が建造され、一八四一年からこの駅舎が使われるようになる。この後も、路線と線路の延伸・拡張にしたがって改築は続き、一八六七年に拡張工事の完成除幕式が執り行われた。この間の工事で注目されるのは、一八五〇年代に行われた駅舎ホールの建造である（図1-4のモネ作品に描かれる）。それ

まではプラットフォームを覆う屋根がなく、旅客は不便を強いられていた。「どんな天気のもとでも、正午の日差しの下にあると、雨の下であろうと、風が吹こうと、雪が降ろうと、ある時はびしょ濡れの、ある時は焼けつく、舗道の上を歩いて、乗り込むべき列車まで辿り着かなくてはならない」という状態だった。ウジェーヌ・フラシヤによって構想された駅舎ホールは、ガラスと鉄骨という全く新しい材料と工法が用いられた。彼はカミーユ・ポロンソーが考案した屋根組み構造を採用し、さらに新しい鍛造技術による鑄鉄板を使うことで軽量化と強化に成功し、四〇メートルの梁間をもつホールを実現する。こうして壁と柱が最小限に抑えられた、光と大気に富む駅舎ホールが誕生したのだった。

ベンヤミンは鉄という素材と鉄骨建築について次のように記している。「線路は組み合わせ可能な最初の鉄材となり、桁・梁の前身となる。鉄は住宅建築には好まれません、パサージュや博覧会場や駅といった、一過的な目的のための建築物に使用される。同時に建築におけるガラスの使用範囲が広がる¹⁸。多くの人々が行きかう駅舎ホールは、まさに「一過的」という性格を体現したものだっただろう。サン＝ラザール駅はこの後、一八八九年のパリ万国博の開催に合わせて、一八八六年から大幅な改築が行われ、ホール部分も拡張されることになる。当時の旅客数を見ておくと（改築前の数字）、郊外線と幹線を合わせて年間に一〇〇〇万を超える人々がサン＝ラザール駅から列車に乗っている。パリの他の終着駅の乗客数は二〇〇万人台から六〇〇万人台であるので、この数字は群を抜いて多

い。つまり、当時のサン＝ラザール駅はパリの終着駅の中で最古の歴史をもつとともに、最大の旅客数を示していたのだ。さらにこの駅がパリの中心部に位置していることを考えると、当時のパリ市民に最も親しまれた駅でもあった。

当時のサン＝ラザール駅の様相について、モネとも親しかったゾラは小説『獣人』¹⁹の冒頭で次のように描写している。

正面のローマ通りの家並みは、光の輝きのために靄がかかり、ぼんやりと霞んでいる。左手のプラットフォームの屋根は、すすけたガラスでできた大きな発車口を開けている。幹線のガラス屋根は巨大で、視線がその中に吸い込まれる。その横には、転轍や給湯のための建物を間に挟んで、アルジャントゥイユ線、ヴェルサイユ線、環状線のやや小さなガラス屋根がある。一方、右手では、切通しがヨーロッパ橋の星の形をした鉄の装飾によって途中で立て切られているもの、その先で再び姿を現し、バティニョール・トンネルまで伸びている。ヨーロッパ橋の下から現れる三組の複線は、窓の下の広々とした空間を占拠しながら分岐して、扇状に展開する。さらに、その鉄の枝は繰り返す無数に分かれ、プラットフォームのガラス屋根の下へと消える。プラットフォームのアーチ型屋根の前にある三つの転轍所には、裸の小さな庭が設けられている。レールの上にひしめく機関車と車両が重なり合って姿を消してゆき、赤い大きな信号がひとつ、薄日の中にはぼつんと染みをつけていた。²⁰

この冒頭部分でも、プラットホームを覆うガラス屋根の駅舎ホールや、ヨーロッパ橋へと続く鉄路の連なりと転轍所などが詳しく描写されている。その様相は、モネが十年あまり前に描いた光景と重なる。これらのモチーフの中で、モネが二点の作品で取り上げたヨーロッパ橋についても触れておくべきだろう。サン＝ラザール駅に隣接するヨーロッパ広場の下には鉄道用の石のトンネルがあったが、一八六五年に鉄製の橋を架けることが決定された。この工事も鉄道の進展に伴うもので、「二四輛連結の列車が入線できるのに必要な長さ」²¹を確保するためだったと説明されている（一八六八年の竣工時に『イリュストラシオン』に掲載された記事と版画、図13）。この橋に交差する道にはローマ通りやマドリッド通りなど、ヨーロッパの主要な都市名が付けられていた。当時の人々には、ヨーロッパの中樞を担う首都パリの繁栄を感じさせる場所だったといえる。パリ大改造によって首都は姿を変貌させつつあったが（一八七五年にはガルニエが設計した新オペラ座も近くに完成）、その中でも、サン＝ラザール駅はパリ市民が関心を寄せる地区に位置していたのである。

先に指摘したように、鉄道は「近代」という新しい時代の発展を担い、人々の生活（時間の意識までも）を大きく変えた。また今日でもそうだが、駅は都市生活において、他のどこよりも多くの人々が行きかう所である（特にサン＝ラザール駅の乗降客数は最多）。そして新たな素材と工法によって生み出された光に富む駅舎ホール。機関車の吐く煙や蒸気、汽笛や車輪の軋む音、石炭の匂い。当時の

人々にとって、サン＝ラザール駅をはじめとする終着駅は、何よりもモデルニテを感じさせる場所であっただろう。

二・《サン＝ラザール駅》作品群と展覧会評

1. 《サン＝ラザール駅》作品群に先行する作例

鉄道と駅を描いた作品は、ヨーロッパの中で最初に鉄道が発達したイギリスに早い例を見ることができる。ターナーの《雨、蒸気、速度…グレイト・ウェスタン鉄道》（一八四四年）は疾走する蒸気機関車を捉えたもの、一方、フランスの大作《鉄道駅》（一八六二年図14）は駅に集まる旅客たちのさまざまな様子を描き出している。フランスでは、ドミエが《三等車両》（一八六四年頃）に身を寄せ合つて座る庶民の姿を描いた。もともと、彼はこの油彩よりも前に鉄道を主題にした風刺版画を『シャリヴァリ』に連載している。《鉄道》（一八四三年）《鉄道の顔》（一八五二年）《鉄道にて》（一八六四年）などには、鉄道が当時の人々に引き起こした困惑や驚きを見ることができ²²る（《鉄道》の中の一点には、雨に濡れながら列車を待つ人々が捉えられている）。モネの周辺ではマネの《鉄道》（一八七二―七三年）が挙げられる。一八七四年のサロンに展されたこの作品は、ヨーロッパ橋に近い一角を描いたもので、画面手前に描かれた二人の人物のうち、後ろ向きに立つ少女が鉄柵越しにサン＝ラザール駅を発着する列車を眺めている。もともと、汽車の姿は描かれず、立ち昇る白煙によって暗示されるだけである。鉄道とい

う題名だが、画面の主役は前景の人物である。カイユボットの《ヨーロッパ橋》(一八七六年)には大きな鉄の欄干が対角線状に描かれ、橋の下に列車と線路がわずかに見える。ここでも、主となるモチーフは橋上の人物たち(橋の下を眺める労働者と通りを歩くブルジョワなど)に他ならない。なお、この絵はやはりヨーロッパ橋の二画を描いた《パリの通り、雨の日》(一八七七年)とともに、印象派グループによる第三回展に出品されている。

モネ自身にも、《サン・ラザール駅》作品群に先行する作例が認められる。一八七二年の《アルジャントウイユ駅》(図15)には、当時住み始めたパリ郊外の駅の様子が灰褐色の色調の中に描かれている(モネはこの後、一八七五年の《雪の中の汽車、機関車》[W36]でアルジャントウイユ駅のプラットフォームに停車する汽車を描く)。モネはこの時期、列車が走る光景も描いた。《田園の列車》(一八七〇年 W153)にはパリ郊外の田園を走る列車の姿が見られる。《貨物列車》(一八七二年 図16)では、前景にルーアンの町はずれを走る列車を捉えている。機関車の白煙が画面左へと流れ、背後に描かれた工場群の煙突が吐く煙と呼応し、近代工業社会の発展を感じさせる。《アルジャントウイユの鉄道橋》(一八七三年 W279)では晴天のもと、汽車がセーヌ河に架かる橋を白煙とともに走る。橋の下の水面にはヨットが浮かび、鉄道網の整備に伴って、パリ市民が余暇を楽しむ場所となったセーヌ河畔の様子を見ることが出来る。これら三点の作品については、いずれも画面手前に列車を眺めるブルジョワ風の人物が数人描き添えられていることも

注目される。彼らは鉄道が担った近代の繁栄を享受する人々であり、モネも基本的に彼らの眼差しを共有し、こうした発展を好意的に見ていたと考えられる。

2. 《サン・ラザール駅》作品群の特徴と批評

第一章で概観したように、モネはサン・ラザール駅を主題にした十二点の作品で、駅舎内外のさまざまな場所とモチーフを描いた。駅舎の中を描いた作品で目を引くのは、ガラスの屋根を伴ったホルの構造だろう。特に《サン・ラザール駅、列車の到着》と《サン・ラザール駅》(図1・2)では、鉄製の柱が画面左右に位置し、その上の三角形の屋根とともに構成される駅舎ホールがほぼシンメトリカルに描かれ、「梁間四〇メートル」という駅舎ホールの威容を伝えている。その下を発着する機関車は、図1の絵に顕著に見られるように、黒の色彩で頑強な車体が描かれている。そして機関車から吐き出される煙や蒸気がこの開放的な空間に満ち、機関車の姿と対照をなす。それらはガラス屋根から差し込む光によって、色を変え、一方、駅という主題の重要な要素であるはずの旅客の姿(たとえばフリスの作品に顕著)は画面後方に退き、個々の表情は見分けられない。人物については、むしろ鉄道の運行に従事する人々に重きがおかれているといえるだろう。

当時の批評でも、駅舎ホール内の描写が取り上げられている。第三回展に際しては『印象主義者(印象派)』が展覧会期間中の毎週木曜日に発行され、リヴィエールが展示作品を詳しく紹介した。彼

は「モネ氏は今年、サン・ラザール駅の機関車、単独のものや車両を連結した機関車を描いた数点の作品を私たちに提示している。それらの絵は、硬質で単純な主題であるにもかかわらず、驚くべき多様性を示している」と述べ、二点の絵について、次のように記す。

「大きな作品の一点では、列車が到着したところで、機関車は再び出発することになる。機関車は長い道程を走り終えたばかりだが、そのために疲れるというより活気づいている。激昂し興奮した獣のように煙のたてがみを揺らし、その煙は大ホールのガラス屋根のところで混じりあう。「……」この絵の隣、同じサイズの作品には、陽光の中、列車が到着した光景が描かれている。これは陽気で生き生きとした絵だ。客車から降りた人々が押し合い、煙はさらに高く立ち昇ろうと、奥に向かって消え去る。ガラス越しに降り注ぐ光は、線路の砂と通り過ぎる機関車を焼くようである」。²⁴『印象主義者』はグループの広報誌という性格のものであり、リヴィエールの記述は詳しい。ここで言及されている二点は、前者が《サン・ラザール駅、列車の到着》(図1)、後者は《サン・ラザール駅》(図2)と同名できるだろう。リヴィエールは駅という主題の要である機関車と吐き出される煙の描写を重視しており、それが「激昂し興奮した獣のように煙のたてがみを揺らし」と形容されているのは興味深い。²⁵

ゾラは地方紙の『マルセイユ通信』に掲載した批評で、こう記している。「クロード・モネ氏はこのグループの中で最も際立った個性である。彼は今年、駅の構内を描いた素晴らしい絵を出品してい

る。人々はここに、広大な駅舎の中になだれこむ列車の唸りを聞き、渦巻きあふれる煙を見るだろう。美しい広がりをもった現代的な骨組み、ここに今日の絵画がある。現在の画家はその父親たちが森や川に詩情を見出したように、駅にこそ、詩情を見出すべきだ」。²⁶ゾラの批評は短いものだが、ロマン主義的な田園風景と対比することで、駅という主題のもつ今日的な意義を的確に要約したものである。彼もまた、広大な駅舎の中を発着する列車と渦巻く煙を強調している。

次に駅舎の外を描いた七点の作品を見ると、いずれの作品にも、信号と転轍所が描かれていることが注目される(図13の版画にも、方向は異なるが、線路の脇に点在する信号と転轍所を見ることができる)。たとえば、ヨーロッパ橋と組み合わせた《ヨーロッパ橋、サン・ラザール駅》(図7)では、画面右端に白の信号、中ほどに赤の信号が描かれており、後者の脇に位置するのは転轍所だと思われる。また追加出展された《サン・ラザール駅、構外(信号)》(図11)では、画面手前に信号だけが大きく描かれている(中景にほんやりとシルエットが見えるのは転轍所)。駅舎の外を描いたこれらの作品では当然、旅客の姿はなく、運行に従事する人物だけが姿を見せる。また《サン・ラザール駅、構外の線路》(図6)では、画面左に、転轍所の側で赤い旗を掲げる人物が見られる(この鉄道員は信号の代わりに合図を送っているのだろう)。先に紹介した批評は追加出展された作品について「武骨で巨大な信号の円盤」と記していたが、モネはなぜ、このような武骨とも見えるモチーフを重視したの

だろうか。もちろん、赤の信号が画面に与える色彩効果を理由として挙げるができる（駅舎ホール内部を描いた図1と2の作品も、注意して見ると、画面奥に赤い信号が小さく描かれており、画家のこうした関心を窺わせる）。だが、モネは駅構内に立ち入る許可を得て、間近に鉄道の運行を観察している。さまざまな路線が競合し、多くの列車が発着する駅において、転轍とそれに伴う信号操作が運行の要であることはいうまでもない。信号が代わり、機関車は出発を告げる汽笛を鳴らす。モネは近接した視点から、このような鉄道運行に関わる連続した動きを捉えたのだった。

次に構図を見ると、すでに指摘したように、十二点の作品にはほぼ同じ構図を示す二点が三組（計六点）含まれている。また多くの作品で、画面の端でモチーフを切断するいわゆるトリミングの構図が用いられているのが分かる。特に駅舎の外を描いた作品ではこうしたトリミング構図が大胆に使われ、場面が偶然的なものであることが強調されている（駅舎ホールの鉄製の柱を左右に配した図1と2の作品は比較的安定した構図を示すが、ここでも、最も手前の人物を画面下端で切り取るなど部分的な適用が認められる）。モネはこのような構図の中に駅舎内外の多様なモチーフを捉えているのだが、十二点の作品すべてに共通する特徴は、機関車の吐く煙と蒸気が自在な筆触で描き出されていることだろう。リヴィエールやゾラの批評を含め、多くの批評がこの点に言及している。先に第三回展の出品作品数に関連して紹介したデクーブは、「『モネ氏は』列車が発着するサン＝ラザール駅のさまざまな様相を提示しようとした。

しかし不幸なことに、画面に横溢する分厚い煙がこの試みに当てられた六点の絵を見るのを妨げている」と評した²⁷。この批評文はモネ作品における煙の表現を批判したものに他ならない。だが、むしろ《サン＝ラザール駅》作品群の特徴を私たちに示してくれる。ここでは駅という主題において重視されるはずの機関車や旅客よりも、「画面に横溢する分厚い煙」が主役となっているのだ。一八七〇年代前半のモネの作例でも、機関車が吐く煙が描かれていたが、それらは遠望されたものにすぎなかった。この作品群では煙が間近に捉えられ、屋根のガラス越しに差す光や戸外の光が及ぼす色彩効果が、筆触によっていきいきと描き出されている。

ゾラの批評には「列車の唸りを聞き」という一文が認められる。車輪の軋む音や石炭の匂いなどが当時の人々にモデルニテを感じさせたと先に指摘したが、駅にはさまざまな音が満ちている。こうした音に言及した批評もあり、たとえば、無署名の記事は、「画家は、到着あるいは出発の時刻に機関車の発する音が旅客に与える印象を提示しようとした²⁸」と指摘している。駅の音に着目した批評の中でも、次のジャックの文章は重要だろう。「絵筆は、動きや色彩、活気だけではなく、信じたことに音までも描き出している。駅には軋む音や汽笛の音、喧噪があふれているのだ。人々は、灰色あるいは青味を帯びた途方もない煙の向こうにそれらの音を聞く。これは絵画的な交響楽である²⁹」。彼はこのようにモネの作品を賞賛する。そして「灰色あるいは青味を帯びた途方もない煙の向こうにそれらの音を聞く」と記されているように、絵を見るものに「音」を喚起

するのは煙と蒸気の描写に他ならない。光によって色を変える煙と蒸気が自在な筆触を通して描かれ、「絵画的な交響楽」が作り出されているのである。

三・《サンニラザール駅》作品群とモデルニテ

1. 鉄道と時間

ところで、先に冒頭部分を紹介したゾラの『獣人』は、鉄道と殺人という二つの柱からなる小説だといわれる。物語はパリとル・アーヴルを結ぶ鉄道の列車や駅、および沿線の諸都市で進行し、第一の殺人を犯すルボーと第二の殺人の真犯人ジャックはいずれも鉄道で働く人物である（前者はル・アーヴル駅の助役、後者は機関士）。これら二つの柱を繋ぐ重要な要素として、「時間」を挙げることはできるのでないだろうか。全十二章に及ぶ小説の第一章は、サンニラザール駅の描写で始まるが、章の後半から、物語は第一の殺人へ向かって急展開する。列車の中で殺人を実行することを決意したルボーは、妻セヴリーヌとともに、サンニラザール駅から午後六時三〇分発ル・アーヴル行き急行に乗り込む。章の終わりに至る各段落は以下のように始められている（引用する段落の二番目と三番目の間に段落がひとつ入る）。

「六時一五分になると、ル・アーヴル行き急行の機関車がヨーロッパ橋の下から現れ、列車の方に差し向けられて、連結された。」

「六時二〇分にルボーとセヴリーヌが姿を現した。」

「大時計が六時二七分を示していた。発車まで、あと三分。」

「一分後には六時三〇分が鳴るだろう。」³⁰

このように、第一章が終わりに近づく各段落の冒頭には「何時何分」という時刻が記されている。発車時刻までの時間も、一五分、一〇分、三分、一分と次第にせばまり、ルボーの殺意と緊張感が刻々と高まってゆくのが読者に伝わる。ゾラはこうした鉄道の運行に伴う分刻みの時間の経過を巧みに利用しているのだ（最終章で予審判事のドゥニゼは第一と第二の殺人を結びつける証拠として懐中時計を発見するが、これはゾラが鉄道と殺人を繋ぐ要素として時間を重視していたことを示唆しているだろう）。

第一章の最後の段落は次のように語られる。

そこで、助役がランプを差し上げ、機関士に進路の開放を要求するよう知らせた。汽笛が二度鳴らされ、向こうの転轍所に隣接した赤信号が消え、白い信号に代わった。手荷物車の戸口に立って、出発の合図を待っていた主任車掌がそれを伝えた。機関士が再び、長い汽笛を鳴らし、レギュレイターを開き、機関車を発車させた。出発である。初めは動いているか、ほとんど分からないほどだった。それから列車はスピードを上げた。ヨーロッパ橋の下を走り抜け、バティニヨール・トンネルの中に入っていた。もうそこからは、開いた傷口から血を流しているような、三個のテールランプが作る三角形の赤い光が見えるだけだ。しばらくは夜の闇を震わせる三角の赤い光を確認で

きた。だが、それも遠ざかった。全速力で疾走するこの列車を、もう何も止められるはずはなかった。列車は消え去った。³¹最後の段落に記された、闇の中を「全速力で疾走する」列車が、ルボーの殺意を暗示することはいうまでもない。そしてこの最終段落では、時刻の明示に代わって、列車の出発に伴う動きが次々に描写され、緊張をさらに強めてゆく。³²

先に鉄道が人々の時間の考え方を変えたと指摘したが、私たちはこの変化に先行する時間制度の移行を見ておく必要があるだろう。中世には不定時法、つまり昼と夜をそれぞれ四つに分ける考え方が採用されていた（教会がつかさどっていたので、教会時法とも呼ばれる）。この場合、昼と夜の長さは季節によって変わるの、当然、四分割される時間の長さも一定ではない。近世に入ると、一日の時間を均等に分割する定時法が採用されるようになり、民衆に時間を知らせる大時計が王宮などに設置されてゆく。これは初期資本主義社会の誕生に伴うものであり、時間は貨幣と同じように価値のあるもの（利用しうる財貨としての時間）と考えられたのだった。定時法には主に三つの型があったが、たとえば、イタリア時の場合には、一日の始まりは日没後約半時間後と定められていた。したがって、ここでも一日の始まりは季節によって変わる。ところが、一八世紀中頃から一九世紀にかけて、一日の開始も時間の長さも均一な、近代的時間制度が始まる。産業革命後の近代資本主義社会の到来によって、労働も時間に還元され、ブルジョワは時間を管理することを最も重視した。時間が人々の生活を支配するようになるので

あり、一九世紀末頃には、薄型で安価な懐中時計がスイスやアメリカで生産され、庶民の間にまで時計が普及する。³³

鉄道がもたらした時間の変化（移動に要する時間の大幅な短縮と標準時間の採用）は、近代的な時間制度を前提として生まれた。近代が発展を旨とした時代であったことを考えると、人々はこうして均質で直線的な時間という考え方を共有するようになったといえる。時刻はこの直線上の点として認識される。そして今日の私たちの生活でも、時刻（何時何分）を一番気にかけるのは交通機関の発着、とりわけ鉄道の発車時刻に他ならない。駅は当時の人々にとって、「時刻」という新しい時間意識を喚起する場所だったのである。駅と時間の結びつきは駅舎建築にも表れているだろう。サンヒラザール駅舎内には当然、時計が設置されており（図17）、正面の大時計はすでにミニメンタルな装いを見せていた（図18）。一八八〇年代の改築に際して、正面の時計はより大きなものになり（図19、20）、現在では時計を集積したオブジェが設置されている（図21）。他の終着駅を見ると、リヨン駅は一九〇〇年のパリ万国博に合わせて改築された折に、新駅舎をはるかにしのぐ高さの時計塔（六四メートル）が建造され、その四面には大時計（直径六メートル四〇センチの文字盤）が設置されたのである。³⁴

2. モデルニテ

《サンヒラザール駅》作品群に戻ろう。モネは十二点の作品において、駅舎や機関車だけではなく、さまざまなモチーフを描いた。ひ

とつの主題についてこれだけの作品数が制作されたのは、終着駅の空間的な広がりが一因だっただろう。だが、前節で確認したように、駅は時間と結びついた場所に他ならない。鉄道は人々に均質で直線的な時間をもたらし、駅は人々に時刻（直線上の点）を意識させる。駅では時間に即して列車が発着し、転轍や信号など、一連の動きが生起する。駅に満ちる音もばらばらに存在するのではなく、運行時間の中に秩序づけられている（先の無署名の批評には「到着あるいは出発の時刻に機関車の発する音」と記されていた）。ひとつの主題について十点を超える作品を描くことをモネに促したのは、むしろ駅がもつ時間的な性格だったといわなければならない。

モネの作品を「絵画的な交響楽」と評したジャックは、三回にわたって連載した展覧会評の最後で、次のように結論づけている。

印象主義者たちの展覧会は、注意を集め、賞賛を得るのにふさわしい。この展覧会は、絵画とは考古学的な芸術であるだけではなく、「モデルニテ」にたやすく順応する芸術でもあることを示している。³⁵

ジャックの文章では、モデルニテの語に引用符（ギユメ）が付けられているが、彼の批評文がボードレールの主張を踏まえたものであることは明らかだろう。ボードレールは一八六三年に発表した『現代生活の画家』の中で、「モデルニテとは移ろいゆくもの、消えやすいもの、偶然的なものであり、これが芸術の半分をなしている。もう半分は永遠なもの、普遍的なものである」と述べ、画家たちが

「現在」を描くことを求めたのだった。駅という、時間と結びついた場所が主題である場合、ボードレールが指摘したモデルニテの特質はより具体的な相貌を示す。駅では人々が時刻を意識し、列車の発着を中心にあらゆる動きや音が時間の進行の中に連続する。《サン・ラザール駅》作品群では、駅舎の内外がトリミングの構図で捉えられており、画面を流動する煙や蒸気はそのようなモデルニテの特質に何よりもふさわしい。

モデルニテは絵画における主題の問題として扱われることが多いが、表現（フォルム）に関わるものもあるだろう。この点について、ボードレールは「外界の事物が示す日々の相貌の中には、急速な動きがあるので、芸術家もそれに対応した素早い腕前がなくてはならない」と指摘している。³⁷ 筆触表現は画家の身体性を含め、さまざまな観点から論じられなければならないが、モネが筆触を重視した理由のひとつをここに見出すことができる。この筆触表現に関連して、モネの絵画についてはしばしば「瞬間」という語が用いられる。だが、絵画はそもそも、ひとつの画面にひとつの時間をしか描けないものであるだろう。モネは瞬間的と見えるように描いたのに他ならない。瞬間的と見えること（トリミング構図と筆触表現に基づく）が、人々にモデルニテを喚起する。光によって絶え間なく変化する煙と蒸気の表現は、機関車や信号や転轍所、鉄道員たちの働く姿といったモチーフと呼応し、刻々と移り変わる駅舎内外の様相を伝えるのである。

四・結びにかえて…《サンニラザール駅》作品群と連作

モネは《サンニラザール駅》作品群十二点を制作し、このうちの七点前後を第三回のグループ展に出品した。当時の批評には、「鉄道の光景、つまり出発あるいは到着する列車とサンニラザール駅の光景を描いた一連の作品 [une série de tableaux]」³⁸という記述が認められる。たしかに、この作品群は連作の先駆けとなる一面をもっていたといえる。

《サンニラザール駅》作品群ではひとつの主題について十二点もの作品が描かれ、その中には各々が同じ構図を示す二点が三組合まれていた。画家がある主題を描く場合、それをどのように構成するかを模索しながら制作を重ね、それらの作品（習作）を最終的なひとつの作品（本作）に集約するのが一般的な制作方法だった。同じ構図の作品が認められる場合も、こうした習作と本作の関係、あるいは本作を制作後にレプリカとして描かれたことが想定される。いずれの場合も、そこには価値の違いがあるだろう。一方、《サンニラザール駅》作品群十二点にはそうした違いはなく、同等の作品として並置される。この作品群については従来、作品数とともに、同構図の作品で天候の違いが描き分けられていることが重視され、最初の連作と位置づけられることが多かった。しかしすでに見たように、モネがサンニラザール駅という主題について十点を超える作品を制作したのは、駅が時間と結びついた場所だったからに他ならない。私たちは、モネが同じ構図の作品で天候の違いを描き分けたこ

とだけを取り出して考えるべきではないだろう。駅では時間の進行に基づいて列車が発着し、転轍などの動きが生起する。機関車の吐き出す煙と蒸気は、光の効果にしたがって絶え間なく色を変える。

モネはこの流動する煙や蒸気を通してモデルニテを描いたのだ。彼が同構図の作品で天候の変化を描き分けたことは、駅という主題がもつ文脈において捉えられなければならない。そして天候を描き分けることは、異なる時間を提示することでもあった（三組の同構図作品は《サンニラザール駅》作品群十二点の半分を占める）。

ひとつの作品へと集約するのではなく、異なる時間を並置すること。モネがこのような制作と展示を見出したのも、鉄道駅がもつ時間的な性格のゆえと考えられる。なぜなら、鉄道は均質で直線的な時間をもたらし、時刻はこの直線上の点として位置づけられるからである。

連作との繋がりは制作だけではなく、展示発表の点でも注目される。第三回展の構成は当時の批評から推測すると、計五室からなり、画家ごとに作品を集めるのではなく、絵の主題を重視して展示されていたと推測される。モネについていえば、妻子の姿を描いた《アパルトマンの内部》(W365)は第一室、オシユデの邸宅を飾るために注文された大作《七面鳥》(W416)は第二室に展示された。そして《サンニラザール駅》(七点前後)は、五部屋の中で最も大きい第四室に集められた。この部屋には、ヨーロッパ橋を描いたカイユポットの二作品も展示されている。このような展示構成はグループ展を準備する中で決定されたのだろう。³⁹ 同じ主題を描いた作品を展

示することによって、個々の作品が関係づけられる（この場合はグループ展であり、他の画家の絵も混じるが、逆に、異なった画家が描いた作品が関連し合う）。第三回展におけるこうした展示発表の経緯は、後のモネの制作にひとつの示唆を与えたと考えられる。

モネは一八九〇年代に連作を制作してゆくが、それらは個展でまとめて展示発表することを前提に着手される。そして最初の連作と位置づけられる《積みわら》連作では、農耕主題に関連するモチーフが選ばれ（一九世紀の農村社会では近代的な時間制度が波及する前の生活が残る）、《ルーアン大聖堂》連作ではゴシックの教会が描かれた。《サン＝ラザール駅》作品群が「近代」を担った鉄道の終着駅がもつ時間的な性格に関わり、そこに連作に繋がる一面が見出されることは、一八九〇年代の主要な連作を再考察させることになるだろう。

注

- 1 Daniel Wildenstein, *Claude Monet: Biographie et catalogue raisonné*, 1, Lausanne and Paris, 1974. 本論中における作品の題名・制作年・サイズ等のデータは原則的にカタログ・レゾネに基づく。言及するモネ作品については、カタログ・レゾネ番号を挿図のキャプション、または本文中（挿図を掲載しない場合）に記す。
- 2 《サン＝ラザール駅》作品群など、絵画と駅・鉄道の関わりについては次の文献が示唆に富む。Exh. Cat., *Manet, Monet, La gare Saint-Lazare*, Musée

d'Orsay (Paris), 1998. 展覧会カタログ『鉄道と絵画』東京ステーションギャラリー 二〇〇三年（同書所収の三浦篤氏の論文と作品解説は《サン＝ラザール駅》作品群の特徴を的確に要約）、展覧会カタログ『パリの終着駅』東京ステーションギャラリー 一九九〇年。

- 3 第三回のグループ展への出品と当時の批評については次を参照。Ruth Benson, ed., *The New Painting: Impressionism 1874-1886. Documentation*, 2 vols. (I: Reviews, II: Exhibited Works), San Francisco, 1996.

- 4 連作はさまざまな種類があり、「連作」という語の用いられ方も一様ではない。モネの場合、本文で述べるように、一八九〇年代の《積みわら》連作などは、連作として展示発表することを前提に着手されたと考えられる。これらと区別するために、サン＝ラザール駅を描いた作品については「作品群」という語を用いる。

- 5 《サン＝ラザール駅の外、陽光の効果》は画面中の署名・年記が「Claude Monet 78」となっている。他の作品と同時期に制作されたのではなく、翌年に描かれた可能性も考えなければならない（翌年の制作の場合、《サン＝ラザール駅の外、列車の到着》と対になる作品として着手されたと考えられる）。

- 6 サン＝ラザール駅構内で描く許可について仲介を依頼する旨を記した一八七七年一月七日付の書簡（宛先不明）が残されている。Wildenstein, *op. cit.*, p. 431.

- 7 第三回展の出品目録は次の文献に収録。The New Painting: Impressionism 1874-1886, The Fine Arts Museum of San Francisco, 1986, pp. 205-07. 出品目録に記載された番号と題名は以下のとおりである。n. 97: Arrivée du train de

- Normandie, gare St-Lazare, n. 98: Le pont de Rome (gare St-Lazare), n. 100: La gare St-Lazare, arrivée d'un train, n. 102: Vue intérieure de la gare St-Lazare, n. 116: Intérieur de la gare St-Lazare, à Paris, n. 117: id., n. 118: Intérieur de la gare St-Lazare, à Paris, なお、挿図のキャプションに「第三回展出品の可能性と作品の同定(目録中の番号)を記した。
- 8 Frédéric Chevalier, "Les Impressionnistes", *L'Artiste*, 1 May 1877, Berson, *op.cit.*, I, p. 139.
- 9 Charles Bigot, "Causerie artistique: L'Exposition des impressionnistes", *La Revue politique et littéraire*, 28 April 1877, *ibid.*, p. 134.
- 10 Bernadille, "Chronique parisienne: L'Exposition des impressionnistes", *Le Français*, 13 April 1877, *ibid.*, p. 130.
- 11 A. Descubes, "L'Exposition des impressionnistes", *Gazette des lettres, des sciences et des arts*, 20 April 1877, *ibid.*, p. 144.
- 12 Léon de Lora, "L'Exposition des impressionnistes", *Le Gaulois*, 10 April 1877, *ibid.*, p. 162.
- 13 バーンソンは追加出品された絵がある一方で、目録に記載されながら、出展されなかった作品があることを指摘する。Berson, *op.cit.*, II, pp. 76-78. 出展作品数については、各々の批評に記された数字が正確とは必ずしもいえないこと、ヨーロッパ橋を描いた作品「n. 98: Le pont de Rome (gare St-Lazare)」を別個に数えている可能性があることなどを考慮すると、「計八点を出展したと考えることも斥けられない。
- 14 一九世紀の鉄道と駅については、注2に挙げた文献の他に主に以下を参照。Exh. Cat., *Le temps des gares*, Centre Georges Pompidou (Paris), 1978-79.

- 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 法政大学出版局 一九八二年、小倉孝誠 『19世紀フランス 夢と創造』 人文書院 一九九五年、寺田光徳 『鉄道小説としてのゾラの『獣人』』 『人文社会叢書 人文科学篇』 弘前大学 一九九九年 九三―二八頁、北河大次郎 『近代都市パリの誕生―鉄道・メトロ時代の熱狂』 河出書房新社 二〇一〇年。田中俊宏(他) 『鉄道 ミネルヴァ書房』 二〇一二年。
- 15 モネのモデルニテに対する関心を考える上では、ル・アーヴルとその周辺の繁栄も見逃せないだろう。ル・アーヴルはセーヌ川と鉄道で首都パリと結ばれるとともに、英仏海峡に面し、フランス第二の貿易港として栄えていた。大西洋に繋がっており、一八六一年にニューヨークとの間の定期航路を開設するために大西洋汽船会社が設立され、一八六八年には国際海洋博覧会が開催されている。またル・アーヴル周辺などのノルマンディー海岸はリゾート地として賑わい、パリとディエップを結ぶ行楽列車も運行された(ドミニエが一八五二年に十五点の《行楽列車》を『シヤリヴァリ』に掲載し、当時のリゾート熱を伝えている)。この点については次の文献を参照。Robert L. Herbert, *Monet on the Normandy Coast: Tourism and Painting, 1867-1886*, New Haven and London, 1994. アラン・コルバン 『浜辺の誕生』 福井和美訳 藤原書店 一九九二年、寺田光徳 前掲論文。
- 16 シヴェルプシュ 前掲書 一四頁。
- 17 『パリの終着駅』 前掲書 二八頁。サンシラザール駅の改築についてはこの文献に簡潔な記述があり、示唆に富む。
- 18 ヴァルター・ベンヤミン 「パリ―一九世紀の首都」 浅井健二郎編訳 『ベンヤミン・コレクション』 筑摩書房 一九九五年 三二―九頁。

- 19 『獣人』は一八八九年から翌年に新聞に連載、一八九〇年に単行本として出版される。執筆は一八八八年秋に始められたと考えられるが、物語の時代は「ルーゴン・マッカール叢書」の他の小説と同様、第二帝政期（一八五二―一八七〇年）に設定されている。なお、ゾラとモネの関わりについては拙論で触れたことがある。「モネとゾラ」『大手前大学人文科学部論集』第二号 二〇〇二年 一九―二七頁。
- 20 Émile Zola, *La Bête humaine* (1890), *Les Rougon-Macquart*, IV, collection Pléiade, Paris 1966, p. 997. 訳文については、寺田光徳氏の訳を参照、文章の一部を変えさせていただいた。『獣人』（ゾラ・セレクション）第六巻 藤原書店 二〇〇四年 五―六頁。同書に収録された寺田氏の解説と同氏による前掲論文からも示唆を得る。次の翻訳も参照。「獣人」河内清・倉智恒夫訳 『ゾラ』（筑摩世界文学大系第四六巻）筑摩書房 一九七四年 二五三―四五七頁。また、ゾラについては吉田典子氏（神戸大学）からも貴重な助言をいただいた。
- 21 『パリの終着駅』前掲書 三二頁。
- 22 たとえば『鉄道』は十六点の作品からなり、広い意味で連作と呼ぶこともできる。もともと、モネが『サン・ラザール駅』作品群を制作するのの際して、これらの版画から直接的な示唆を得たとは考えにくい。ただ、ドミエが鉄道を主題にこれだけ多くの版画を手がけたことは、十九世紀における鉄道の重要性を考える上で注目される。
- 23 G. Rivière, "L'Exposition des impressionnistes" *L'Impressionniste*, 6 April 1877, Berson, *op.cit.*, I, p. 180.
- 24 *Ibid.*, p. 181.
- 25 この後、ユイスマンスは『さかしま』（一八八四年）で、ゾラは『獣人』で機関車を擬人化し、女性の身体に喩える。
- 26 [Émile Zola], "Notes parisiennes: Une Exposition. Les Peintres impressionnistes", *Le Sémaphore de Marseille*, 19 April 1877, *ibid.*, p. 191.
- 27 Descubes, *ibid.*, p. 144.
- 28 [Pierre Veron], "Les Impressionnistes", *La Petite Presse*, 9 April 1877, *ibid.*, p. 175.
- 29 Jacques, "Menus propos: Salon impressionniste", *L'Homme libre*, 11 April 1877, *ibid.*, p. 155.
- 30 Zola, *op.cit.*, pp. 1022-24. 『獣人』前掲書 四六一―四九頁。
- 31 *Ibid.*, pp. 1024-25. 同上書 四九一―五〇頁。
- 32 ミットランはゾラの『金』（一八九一年）第二章の描写について、「パ・フォーカスを変え、ショットトリヴァース・ショットおよびパノラマ的な動きを次々に用いている」と指摘、「映画を先取りした技法」と要約する。そして「このパノラマ的な動きは、証券取引所の大時計が打つ時の音と競うように時刻を表示する、看板にかかる陽光の照り返しのなかに消えてゆく」と述べている。アンリ・ミットラン 『ゾラと自然主義』佐藤正年訳 白水社 一九九九年 一四三頁。
- 33 時間および時計の歴史については主に次の文献を参照。ジャック・ル・ゴフ 「教会の時間と商人の時間」新倉俊一訳 『思想』一九七九年五月号 四〇―六〇頁、ジェラルド・ジェームス・ウイットロウ 「時間概念の歴史的考察」佐野正博訳 『エピステーメ』（特集：時計 クロノスの変容）朝日出版社 一九九〇年 一二〇―一三三頁、山口隆二 『時計』岩

波書店 一九五六年、福井憲彦 『時間と習俗の社会史』 筑摩書房 一九
九六年。

34 北河氏は、リヨン通りから時計塔を眺めた場合、「パースペクティヴの
ちようどアイストップとなっている」ことを指摘し、「一九世紀末のパリに
おいて鉄道が都市の時間を刻む存在となったことを象徴的に示している」
と述べている。前掲書 一一八頁。

35 Jaque, 12 April 1877, Berson, *op.cit.*, p.157.

36 Charles Baudelaire, *Le Peintre de la vie moderne* (1963), *Œuvres complètes*,
II, collection Pléiade, Paris 1976, p.695.

37 Baudelaire, *op.cit.*, p.686.

38 "Echos et nouvelles", *Le Courrier de France*, 4 April 1877, Berson, *op.cit.*,
p.141.

39 第三回展の展示構成については、島田紀夫氏が展覧会評に基づいて概観
されている。『印象派の挑戦』 小学館 二〇〇九年 二六八―七二頁。

図1 クロード・モネ
《サン=ラザール駅、列車の到着》 W439
1877年 カンヴァス／油彩 82×101cm
ケンブリッジ／フォッグ美術館
第3回展出品(n.100)

図2 クロード・モネ
《サン=ラザール駅》 W438
1877年 カンヴァス／油彩 75×100cm
パリ／オルセー美術館
第3回展出品(n.102)

図3 クロード・モネ
《サン=ラザール駅、ノルマンディーからの列車》
W440 1877年 カンヴァス／油彩
59.5×80cm シカゴ美術館
第3回展出品(n.97)

図4 クロード・モネ
《サン=ラザール駅》 W441
1877年 カンヴァス／油彩 59.5×80cm
ロンドン／ナショナル・ギャラリー
第3回展出品

図5 クロード・モネ
《サン=ラザール駅、外の光景》
W446 1877年 カンヴァス／油彩
60×80cm 個人蔵
第3回展出品？

図6 クロード・モネ
《サン=ラザール駅、構外の線路》
W445 1877年 カンヴァス／油彩
60×80cm 箱根町／ポーラ美術館
第3回展出品？

図7 クロード・モネ
《ヨーロッパ橋、サン=ラザール駅》
W442 1877年 カンヴァス／油彩
64×81cm パリ／マルモッタン美術館
第3回展出品(n.98)

図8 クロード・モネ
《サン=ラザール駅、外の光景》 W447
1877年 カンヴァス／油彩 64×81cm
個人蔵
第3回展出品？

図9 クロード・モネ
《サン=ラザール駅の外、列車の到着》 W444
1877年 カンヴァス／油彩 60×72cm
個人蔵
第3回展出品？

図10 クロード・モネ
《サン=ラザール駅の外、陽光の効果》
W443 1877年 カンヴァス／油彩
60×80cm 個人蔵

図11 クロード・モネ
《サン=ラザール駅、構外（信号）》
W448 1877年 カンヴァス／油彩
64×81cm 個人蔵
第3回展出品（番号記載なし）

図12 クロード・モネ
《バティニョールの切通し》 W449
素材・サイズ・所在等は不明

図13 ピエール・オーギュスト・ラミー
《パリ：西鉄道の上に架かるヨーロッパ広場後に建造された橋》
『イリュストラシオン』1868年4月11日号に掲載
木版画 26.2×34.4cm パリ／カルナヴァレ美術館

図14 ウィリアム・パウエル・フリス
《鉄道駅》1862年 カンヴァス／油彩 116.7×256.4cm
サリー州エグハム／ロイヤル・ホロウェイ・アンド・ベドフォード・
ニュー・カレッジ

図15 クロード・モネ
《アルジャントゥイユ駅》 W242
1872年 カンヴァス／油彩 47.5×71cm
ヴァル・ドワーズ県議会

図16 クロード・モネ
《貨物列車》 W213
1872年 カンヴァス／油彩 48×76cm
箱根町／ボーラ美術館

図17 エミール・テイリー
《旧サン=ラザール駅：郊外線エントランス》
木版画 32.8×22.4cm
パリ／カルナヴァレ美術館

図18 ジュール・ゲルドロー
《サン=ラザール通り112番地から118番地まで：
サン=ラザール駅》
1886年 ペン・水彩 24.7×52.9cm
パリ／カルナヴァレ美術館

図19 E. ジル
《パリ、新サン=ラザール駅：西鉄道会社：サン=ラザール通りに面したファサード：
断面図・大時計細部・ホールと中心部梁間の細部》
『建築年報一駅第86号』1888年4月号に掲載 転写リトグラフ 35.5×51.8cm
パリ／国立図書館

図20 資料写真「1900年頃のサン=ラザール駅」
絵葉書 筆者蔵

図21 資料写真「現在のサン=ラザール駅正面」