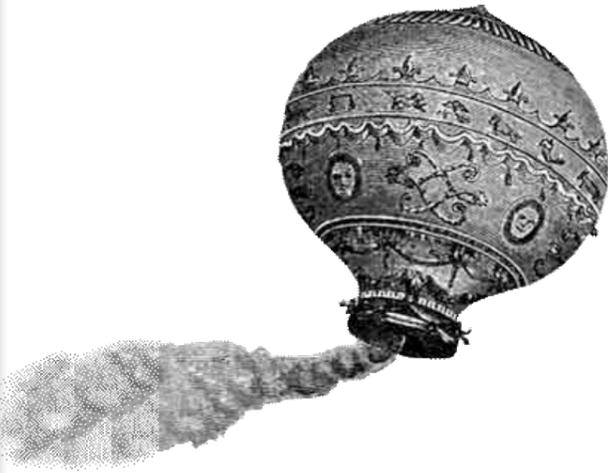


気球 1782年以降
 発明：モンゴルフィエ兄弟
 兄:ジョセフ・ミシェル・モンゴルフィエ
 Joseph Michel Montgolfier
 (1740 - 1810)
 弟:ジャック・エティエンヌ・モンゴルフィエ
 Jacques Étienne Montgolfier
 (1745 - 1799)

コルバンは、気球を重要視。これらも大きく風景に関する認識を変化させた。飛行機の登場によってはどれほど空間認識が変わったかはあまりはっきりいえないが、重要。たとえば、気球に初めてのった物理学者ゲー・リュサックとボーイングに初めて乗った観客との差を考えると、リュサックのほうが圧倒的に感じていたのではないか。
 cf ジュール・ヴェルヌ『気球に乗って5週間』

1890年 気球をみて逃げ出した人がいる。



風景

「風景とはつまり感覚的な経験の産物であり、この経験はある独特の美学の支配下にある。この美学は読解を行う個人の歴史や、その個人の宗教的信仰や科学的確信のシステム、あるいは個人が多かれ少なかれ意識的に着想を受ける諸々の美的なコード、さらには——すでに見たように——この空間の読解を行うやり方に影響を与える規律や規範システムと、深く結びついているのである。」

「これらのことすべてが依拠するのは、この空間に駆り出された身体全体である。ひとりで述べるなら、風景を構成する空間把握の方法は、各個人の身体文化、そしてその個人が身を委ねる空間的な諸実践の享受——ないしは嫌悪——の仕方とも、深く結びついているというのが、私の主張である。」

「どのようにして空間が認識されていたかを技術と感性の関係から取り扱いたい。」

Paysageについて

一般的には
 1、形態的、地理的な意味
 2、物質的な意味（人間が創り出した風景）

コルバンの話す意味は
 「ルネサンス期からでてきた意味。風景は感覚的な経験の産物である。」「感情・感受性に繋がっていて、喜びとか楽しみと繋がっていて、個人の美学の支配下にあるものとして、そういうような読みを行った冠感覚的な経験をもとにした風景である。」

飛行機 1903以降

飛行機に最初にのった人が新たな感覚、新たな風景に関するレトリックの問題に注意を与える。最初に夜間飛行をした人のレトリックは「黒大理石を切り裂きながら進んでいく」と述べている。
 (夜間飛行に関しては別紙参照)

デポルトは今日の飛行機によって新たな経験ををしたというが、コルバンはそう考えない。

道路の変容

18世紀、曲がりくねった道が、「統制」「シンメトリー」「調和」によってまっすぐになる。
 空間が抽象性を増し、身体とのかかわりが薄れる。

クリストフ・ステュドニ (Christophe Stuedy)
 L'Invention de la vitesse, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque des histoires », 1995.
 『視覚器官、特に横の視野が鍛えられた』

マルク・デポルト (Marc Desportes)
 Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace : XVIIIe-XXe siècle, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque illustrée des histoires », 2005.
 「18世紀末以来、旅行者が身を置く状況は、風景の歴史を、つまりは空間の読解を条件づけてきたのである。」

cf デポルト「高速道路から眺められた空間は、高速の列車から見た空間とは異なり、「前方にあいた裂け目」のようなものをなしている。ここで優位を占めるのは前方であり、近さは、先ほどとは別のやり方でその役目を終える。」

デコボコした道がかわると

馬車

「快適」に近く、真ん中、遠くの風景がみられるようになった。
 1、視覚優位
 2、絵の中に風景を閉じ込める (cf グリーナウェイ『英国式庭園殺人事件』)
 3、領土が空間から引き離される (脱領土)

まとめ：間-主観性 [inter-subjectivité] が失われてきた。
 cf 18世紀後半、風景に人間は不可欠だった。

1、未来派の誕生
 2、映画と自動車の共通点 (スクリーンとフロントガラス、モニタージュヤトラベリング)

列車 (1830年以降)

新しいことを産みだす。
 1. 騒音 駅の騒音に関する博論がある。
 2. 煙 いままでとは全く違う性質の煙。
 3. 速度 経験したことのない速度。
 4. トンネル 窒息するのではないか? という議論
 5. 盛り土
 6. 坂道をなくす
 7. 陸橋 (cf 蒸気機関車の発明者 スティーブソンによって設計された橋(K))
 8. カーブするときの身体的な楽しみ

自動車 (1900-1920年代)

自動車と新しいインフラが新たな空間の読み方を作り出す。
 「流れ」を統制するシステム (cf ゾラ『ボヌール・デ・ダム』)
 「交通規制/交通標識」は新しい規範システム→集団的な秩序

高速道路 (1933年以降)

空間に対する視野の変化。
 1、前面、側面の価値がなくなる
 2、ディテールに対する注意が困難に。
 場所に関する無関心、高速道路に対する感情も相対的。
 3、ジェスチャーの単純化。運転が単純。
 4、インターチェンジは何もない貧しい場所であるが、緊迫し切迫するような場所である。風景は何も構築されず、緊迫だけが構築される。

船

ナポレオン一世が海上封鎖をおこなったため英国の船が帆をはって、うろろうし始めた (ヨットの登場)。それが旅行や絵画に影響を与えている。
 cf パイロンの「チャイルド・ハロルドの巡礼」。船の中からの風景のスペクタクルを描いている。

高速道路の歴史

1933年：ドイツ (ナチス) のアウトバーンの建設。
 WWIIの1942年までの9年間に3860kmを完成。
 1951年 道路整備特別基金などにより整備 (フランス)
 1956年 ロミタ・プランと呼ばれる道路整備15ヵ年計画 (イタリア)。
 1956年 州際国防道路 Interstate and Defense Highways の建設を促進したため、世界で最も高速道路の整備が進んでいるのはアメリカ。(K)
 参考 『世界大百科事典』 1998 平凡社

難しいが、時間の歴史で考えると3つの感情
 1、相対的に風景が貧しくなる
 2、流れの組織化から引き起こされる不安
 3、催眠効果 (cf デポルト) 個人の空間体験そのものが貧しくなる。

速度に対する恐怖

回転木馬など速いものに乗ることは怖がられていたが、19世紀、内耳「平衡感覚」「回転覚」の発見により、身体にとって速度が恐怖ではなくなった。
 内耳の発見は、レーウエンフック (Antoni van Leeuwenhoek, 1632 - 1723) の顕微鏡の発明と関連する。(K)

いくつかの感覚
 1、目に見えない力に身をゆだねる。
 2、正面からのヴィジョンが消滅。
 3、逃げ去る風景。(パノラマ的)
 4、眼の鍛錬。速く走る列車から細部をみるために。
 5、客室に閉じ込められることによって、周りの環境との関係を失う。馬車ではまだ風景と関係を保っていたが、列車は切れる (脱コンテキスト)。
 6、無感覚 (l'insensibilité ou l'anesthésie) 読書に励む。個人主義に有利な出来事、ennui
 7、レールを滑らかに走ることによって、身体と風景との近接性が失われる。

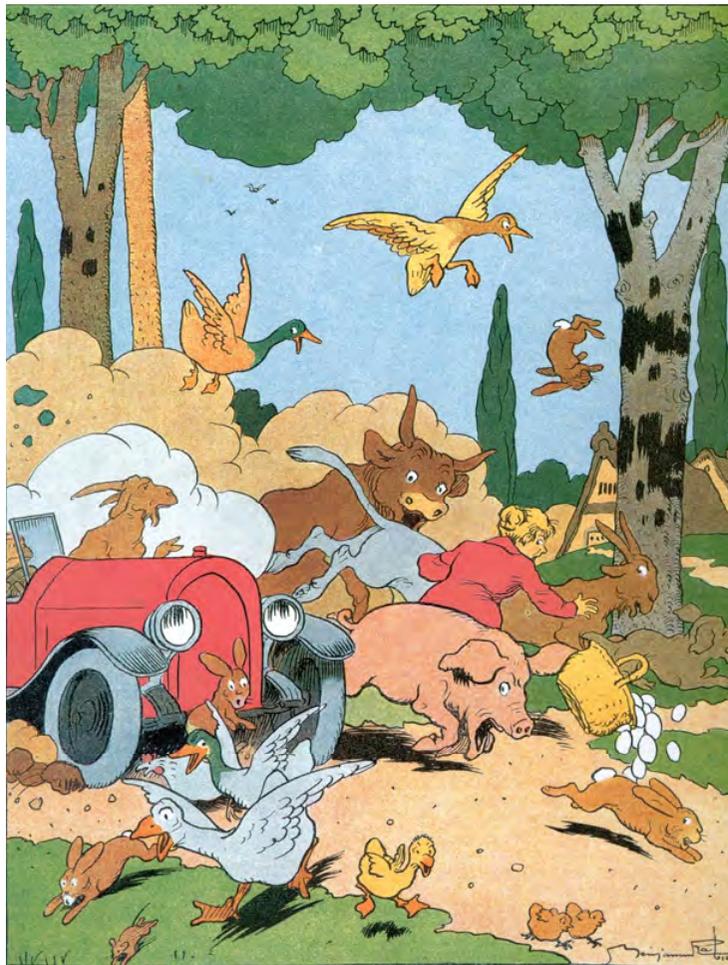
<速度と風景>について

作成：木下知威

XVIIIe

XIXe

XXe



Benjamin Rabier "Monstrueuses pagailles"

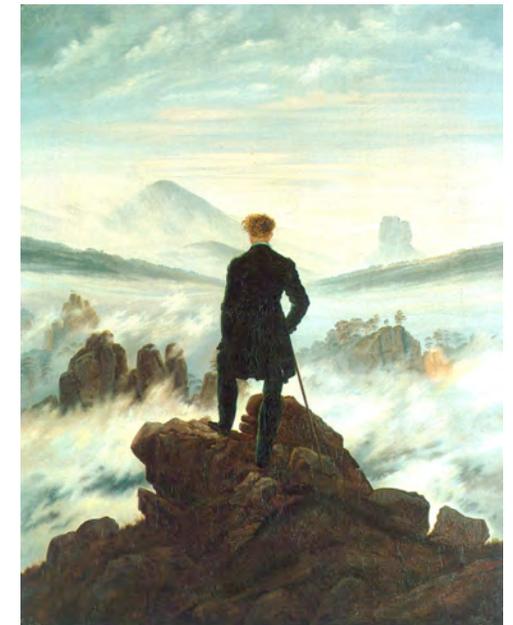
「ベンジャマン・ラビエという風刺画家で、羊のなかを車がかき分けて進むという絵がある。」

上記の絵に羊はいないが・・・調べた範囲ではこれが一番近い(K)

注：アラン・コルバン集中講義三日目に関する図版は『風景と人間』藤原書店を参照したほうがいいだろう。ここにあるものは上記に含まれていなかったものである (K)。



『氷の海』 (1823-1824年)キャンバスに油彩



霧の放浪者(1818年)キャンバスに油彩と思われる

↑ カスパー・ダーヴィド・フリードリヒ (Caspar David Friedrich, 1774 - 1840)

「極寒や氷原の風景の経験が、想像の世界を捉えて離さなかったことは、当時の絵画芸術が示しているとおりである」



← 世界最初の夜間飛行に関しては、1910年のÉmile Aubrunのことだと思われる。(K)

<速度と風景>についての補足図版

作成：木下知威