

## コンラッドと海と「青春」

秋葉敏夫

ジョウゼフ・コンラッド（1857～1924）と英国とのむすびつきから、はじめてゆこう。いったい、彼はなぜ、フランスやその他の西欧諸国ではなく、英国に帰化し、それにしがみついていたのか。それはただたんなる、表面的な憧れや衝動的な結果ではなく、たくみに熟慮された選択ではなかったか。こう問いかけてみると、彼の気質や祖国脱出の動機を背景に、大小、いくつかの理由を考えることができる。たとえば、大ざっぱないい方だが、その理由として、英国が政治的に安定した大国であったこと、また伝統と実績を誇る海洋国であったこと、それに、貴族的風潮をたぶんに残す、紳士の国であったこと、などをあげてよいだろう。彼にとって、祖国離脱は、いわばそうさせられた行為だが、英国への帰化は、みずからの意志によるものだった。この小論では、以下、彼と英国とのむすびつきの、ひとつの要因だったと思われる、コンラッドの海の領域を中心に、少し話をすすめてみたい。

彼の船乗り生活は、1870年代の中頃から90年代の中頃まで、彼自身10代の半ばから30代の半ばまで、およそ20年ほどにわたっている。その間、はじめの約4年はフランス商船上の勤務だが、次に主として英国商船上の勤務が続き、彼は平水夫から二等航海士、一等航海士を経て、船長の位にまで昇進する。そして、地中海から西インド諸島、あるいはオーストラリアや東南アジアにいたるまで、彼は世界の大半を訪問する。彼にとって、不安定な生活を強いられ、苦難の連続だった、この時代は、同時に、人間観察の眼を養ない、作品素材を提供した、実り豊かな時代である。このことは、彼の作品の多くが、とくに海を舞台とする作品が、ほとんど自己の体験の追体験であるのを、思い出せばよいだろう。そしてまた、この時代のもうひとつ重要なことは、彼の帰化の問題である。コンラッドは、教

養あるポーランドの地主階級出身者の常として、フランス語は堪能だったし、フランスに家の知人もいたので、彼が船乗りになるなら、まずフランス商船に乗り組むのは、自然であったかもしれない。しかし、この国では、自国で兵役の義務がある外国の成人は、働くことを許可されていなかった。そこで彼は、英語こそ少しもできなかったし、叔父の強い反対もあったが、フランスよりさらに大きな海洋国で、世界のいたるところに植民地をもち、海の絆と伝統を誇る英国の船で、働くことになる。そのうえ、帰化先の国も、はじめはロシア国籍を逃がられればどこでもよかったのだが、英国だけに的はしばられ、結局、その希望が実現する。のちに、彼は英国のことを、「いわば人間と海とが、密接にむすびついている国——海がほとんどの人間の生活のなかに入り込み、そして人間も、娯楽や旅行や、生計の道として、海のことを少し、あるいはなにからなにまで、知っている国<sup>(1)</sup>」といっているが、この選択は、少なくとも海の作家として好評を博すためにも、フランスなどより、ずっと賢明だったはずである。

なるほど、地球表面積の70%余を占める海は、昔から、人間と深いかわりをもっている。たとえば、生活に欠くことのできない、動・植物資源、さらに鉱物資源を提供する重要性から、物資の輸送の場、娯楽の場として、そのはたす役割は大きい。そして、人間のほうも、海とのむすびつきの度合いにしたがい、それぞれ、海に対してさまざまなイメージを抱く。おそらく、それは、美しい、優しい、慈悲深い海から、人間の生命を奪う、残酷な、危険な、暗い海にいたるまで、千差万別であろう。コンラッドの場合も、そのイメージは、いわばロマンチックなものから、現実的な厳しいものに、変化していったらしい。彼は16才で船乗りになるべく、故国を去るが、その動機は、おもに、ロシア支配下のポーランドでは、反乱分子の子として将来の見通しが暗いこと、それに、船で世界をかけめぐりたいという、たぶんロマンチックな好奇心、冒険心のためだと、推測される。だが、海に対する、この少年の甘いイメージは、すぐに粉碎されることとな

る。自伝的な作品、『海の鏡』(*The Mirror of the Sea*, 1906)の伝えるところによれば、ある日、難破船の救助に参加し、乗組員をボートに乗せて帰るとき、彼はその船が海に呑み込まれるのを目撃し、彼のボートも、もう少しで、同じ運命にあいそうになって、この若者の幻想は、簡単に崩れ去るのである。彼のことばを使うと、「ほんとうの海——人間の心が張り裂けるまで、人間をもてあそび、がんじょうな船を沈めてしまう海<sub>(2)</sub>」を、彼は見つめるのである。いいかえれば、「ささやきかけ、わめきたて、息の根を止める、善良で、強い海、塩辛い、苦い海<sub>(3)</sub>」ということになる。

コンラッドと海とのかかわりあいには、そういう海の、厳しい、残酷な面への理解にもとづく、非常に行動的、かつ精神的なものである。それは、とうぜん、船を通して行なわれ、結果的な見方はどうあれ、たぶんに闘いのかたちをとる。彼にとって重要なのは、死の危険を宿した海を相手とする、船を操る技術であり、それに必要な精神とか、態度である。海はそれらを、人間の意志や気力や、本能といってよいものを、まるで創造主のように、自然の猛威や、その巨大さの生み出す心理作用によって、ためし、はぐくむ存在となる。「青春」(‘Youth’, 1898)の語り手のことばを引くと、「あのリバプールの荒くれどもは、見かけもたくましいが、腹の底もたしかだったね。おれの経験では、いつもそうだよ。そういうしっかりした根性を、たたきこむのが海だね——やつらの陰気な、ぼさっとした心を取り巻く、あの広漠さ、寂りようだよ<sub>(4)</sub>」である。したがって、コンラッドの求める船は、人間の力とじかに接し、その労苦を要求する、帆船でなければならない。彼が船乗り体験を得た、19世紀後半は、ちょうど、帆船と蒸汽船の交代期だが、彼はもちろん、巨大化し、機械化された蒸汽船を、そういう海の創造的意図を弱めるものとして、嫌悪するわけである。たとえば、次のようなことばのなかにも、その悲痛な気持の一端を、うかがうことができるだろう。

ここで話しているのは、マストと帆で鍛えられた人間である。彼には、海は船の通れる要素ではなく、親しい友達なのだ。長い航海、つる孤独感、それに、ただ全力を出し尽くし、今日はその体力がもって役立つ、明日は危険となる、肉体の力そのものへの信頼が、あの仲間意識を強めてくれるのである。ところが、最近の船乗りたちは、なるほど立派な人たちだが、それを知りたいと望むことはできない。そしてそのうえ、蒸気を使う、巨大化した、いまの船は、天気にしたがひ、海をなだめて走るのではなく、その性能で走っている。烈しい攻撃を受けても、船はちゃんとすすんでゆく。それは苦しい乱打戦だが、わざの闘いではない。機械、鉄、かまの火、蒸気が、人間と海とのあいだに、割り込んでしまったのだ<sup>(5)</sup>。

人間と海との関係は、同時に、人間と船との関係である。それはただだんに、人間と物質的な船との関係ではなく、また、危険で残酷な海に閉じ込められた、船上で繰り広げられる、人間と人間との関係でもある。船は船長をかしらとする、規律正しい、ひとつの共同社会であり、当時、帆船の諸設備は、まだまだ貧弱で、人間の行動は生存と直接むすびついていたし、そこには、さまざまな人間関係、人間ドラマを生み出す条件はそろっている。それに、船乗りの生活というのは、ほかの場合より、概して孤独で、不安定なものだったと想像される。彼らの契約は、ほとんど、一航海ごとになされるのが常であり、国籍も、多くの場合、問わないことが普通だった。つまり、一見、平凡そうな船上に、周囲から隔離された小世界と、煩雑物の少ない孤独な群像の、コズモポリタンな雰囲気生まれるわけで、そこでの出来事は、たぶん象徴的、普遍的な意味あいをもつこととなる。したがって、コンラッドの海の物語は、彼としては、創造の苦しみを必要としないほど、当時の実体験にもとづいているが、それはたんなる海の男の物語でなく、とうぜん、陸上の人びと<sup>お</sup>との物語ともなる。彼の覚え書に、

少年時代愛読した、海の小説家、フレデリック・マリアット(1792~1848)に関する、次のような一文がある。これなど、1898年6月に出ているもので、そのとき、彼はすでに、『ナーシサス号の黒人』(*The Nigger of the 'Narcissus', 1897*)を世に送り出し、ちょうど「青春」を書き終えようとしていた頃であって、彼が、マリアットを批評しながら、自己の海の作品世界を語っている文とみて、よいものだろう。

この海の作家にとって、海はひとつの要素ではなかった。それはひとつの舞台であり、勇気や、まだだれも知らないような偉業の、陳列される場所だった。……しかしながら、このマリアットの小説のなかに、われわれは、名もなき人びとの群れとぶつかるのであり、その生身のすがたを見るのである。それにまた、彼の小説には、日常生活がちらりと写し出されるし、祖国のために、幾多の業績の、あの輝かしい記念碑の建て方を知っている、無名の人びとを動かす精神が、透けて見えるのである。<sup>(6)</sup>

船乗りが登場し、その世界が描かれる、コンラッドの海の物語のうち、海に囲まれた船上を舞台とする、主要な作品は、ほぼ次の6篇である。年代順にならべてみると、『ナーシサス号の黒人』、「青春」、『台風』(*Typhoon, 1902*)、『追いつめられて』(*The End of the Tether, 1902*)、「秘密の共有者」(*'The Secret Sharer', 1910*)、『日脚』(*The Shadow-Line, 1917*)となる。これらの作品は、どれも、短、中編であり、比較的長いものも、整理された主題や、簡潔な物語の発展などから、一局面に集中する、短編と呼ぶこともできる。物語は、ひとつの航海、ひとつの企てを扱うものが多く、しばしば彼の長編で犯されるような、前半と後半との、その異和感はない。描かれるのは、男の行動と、その背後の心のうごめきであり、海による試練であって、これに積極的な影響をおよぼす、女性は登場しない。そのことは、

だからといって、狭い、かたよった感じを作品に与えるわけでなく、むしろ、コンラッドの苦手とする、女性感情および恋愛描写のむりな導入が試みられないで、これら海の物語群を、彼のものとしては、よくまとまった、自己の確信世界の表現にしている。

年代順には、その物語群の2番目に位置する「青春」は、デント版の全集で、ほんの40頁ほどの短編である。それは、彼のことばを使うと、「ひとつの楽しい思い出<sup>(7)</sup>」で、しかも他の人物との深い交渉のない、個人的な思い出である。そこには、浪漫的で感傷的な色彩が濃厚であって、コンラッドを偉大な作家にしている、他の側面——人間精神の暗い世界、人間の悪といってよいものの追求や、時代に先行した、鋭い政治認識——は、少しもみられない。彼にとっては、「青春」は、いわゆる気晴らし程度の軽い小品で、それはポピュラーではあっても、作家研究の立場からは、比較的軽視されがちなものである。しかし、これは、少なくとも、海の物語に対する彼の姿勢と、「青春」以後、明確に追求される彼の問題意識の一部を、端的に予想させる作品ではあろう。

「青春」は、かつて海で暮らしたことのある、語り手マーロウの、青春期の追憶の物語である。22年まえ、20才のときの、2等航海士となって最初で、東洋へはじめての、思い出深い航海のことを、彼は感傷と哀惜とをまじえて、仲間の人びとに話した。それは、600トンほどの石炭を、ロンドンからバンコックまで運んでゆくものだが、目的地に向かうまえから、ことは少しも順調にすまない。彼の乗り組む、ぼろぼろの小帆船は、まず暴風にあって積荷の順番に遅れ、ドックで1か月も待たされるし、そこから、いざ出帆というとき、こんどは汽船と衝突して、また3週間ほど待たされる。その後、彼の船は、ようやく、バンコックへ向けて出発するが、ほどなく時化に見舞われ、船は破損し、水漏れをはじめ。船乗りたちは、荒れ狂う風雨のもとで、全身水浸しになりながら、連日連夜、ポンプの把手をまわさなければならない。ところが、青春のあふれる力とその可能性

を信じる、若き日のマーロウは、この悪戦苦闘を、むしろ歓迎するのである。たとえば、次の引用は、少し長いものだが、そういう彼の気持と、さらに、コンラッドの海の物語の性格を、語るところでもあるだろう。

『それでも、どこか胸のなかでは、おれはこんなふうに考えていた。ほんとに！これこそ冒険というやつだ——いつも本で読むじゃないか。これは、2等航海士としての、おれの初航海で——おまけに、おれはまだ20才だ——それなのに、おれは、こうして、他の連中と同じように、この苦勞を最後までがんばり続け、やつらをちゃんと見張っているんだ、とね。おれはうれしかった。どんなことがあっても、この経験を放り出そうとは思わなかったね。いくどか、歡喜で胸が張り裂けそうだった。この備品をはぎとられた老朽船が、激しい前揺れで、船尾を宙に高くあげると、それはいつも、無慈悲な黒雲に向かって、訴え、挑み、叫ぶかのように、船尾に書かれたことばを、空へ投げつけているようだった。「ロンドン、ジュディア号 倒れて後やむ。

『ああ、青春！その力、その誠実、その想像力！おれにとって、この船は、ただ石炭を積んで世界をめぐる、古びたがたがた船じゃなかった——それはおれにとって、人生の努力、試金石、試練というべきものだった。あの船を思うと、おれは喜びと愛着と、それに未練を感じるのだ——だれでも、死んだ恋人のことを思うように。おれはあの船のことを、一生忘れないだろう。……壘をまわしてくれ<sup>(18)</sup>。

青春期の若さを武器とする、若い日のマーロウの自信は、しかし、徐々に消え失せねばならない。それに限界があることを、それがひとつの幻想にすぎないことを、やがて、彼も知らなければならぬ。浸水した船は、修理と、備品や食料品補給のために、もどるが、準備終って出帆すると、1週間後には、水漏れで、また引き返す。その後、どうやら、準備万端と

とのい、船はバンコックへ向けて出港し、追風に助けられながら、おだやかにインド洋に入ってゆくが、なん週間かすぎると、こんどは、積荷に火災をおこす。人びとはあらゆる手段をつくすが、悪臭をはなっていくすぶる火は、いっこうにとまる気配はない。火元まで石炭を掘り起こそうと、船艙内に入った男は、そこで気絶してしまうありさまである。そして、こんなことは簡単だと思って飛び込むマーロウも、結局、同じ目にあい、甲板に釣り上げてもらわねばならない。やがて、煙が減って、彼らが安心したのもつかの間、船は爆発をおこし、混乱するが、態勢をたてなおして、目的地に向かう。そのうち、この痛手を受けた船は、出会った郵便船に曳航されることとなるが、風にあおられて、甲板に炎がちらつきはじめる。人びとは、危険を感じて曳き網を切り、海におろしてあるボートに乗り移って、船の最期を見届けることにする。そして、この老帆船は、まもなく、火花のかたまりとなり、焼け焦げた燃えがらに変わり果てて、大海原に沈んでゆく。だが、それと同時に、ただひたむきに生きたマーロウの青春も、その「無知と希望との、若さあふれる生活<sup>(9)</sup>」も、おごそかに、消えてゆくのである。「ああ、青春の魅力！ああ、燃える船の炎よりまばゆい、青春の輝き、その火も、広い地球に魔法の光を投げ、大胆にも空に舞い上がり、やがては、海より残酷、無情、厳格な時の流れで、消えてゆくのがおちなのだ——ちょうど、闇夜に囲まれた、この燃える船の炎のように<sup>(10)</sup>」

青春期は未来につながる人生の一時期であり、そのあとには、ずっと奥行き深い、長い成人期がひかえている。ほかの人びととともにボートに乗り移った、マーロウを迎えるのは、そんな時期を象徴するような、古い、沈黙した東洋の表情である。つまり、青春期の属性と対比された、その神秘的で危険な、叡知と狡猾さを内包する、東洋の世界といってよい。「青春」では、ほとんど、それとの出会いまでしか描かれないが、遅かれ早かれ、その世界の真のすがたを、彼は知らなければならなくなる。

コンラッドの作品のうち、もっとも短かいほうに属す、この「青春」は、

それゆえ、いまはもう40才を越えた中年で、海に出ている青春期を人生の最良の時期となつかしむ、語り手マーロウの、いわば軽い思い出話である。すでに述べたように、それは作家の慣れ親しんだ世界の、そしてたぶん、ときには海にもどりたくても実現しなかったころの、気晴らし程度の小品で、いわゆる作家の評価を左右するような、倫理的洞察の深みはない。それは、アルバート・J・ゲラードのことばを借りると、「コンラッドの作品に、重要な精神的葛藤や不安がなかったならば、こんなふうになったであろう<sup>iii)</sup>」と思わせるような作品である。ただ、そうはいても、この短編も、いくつかの点で、まぎれもない彼の世界の一端を示していて、無視することはできないものだろう。たとえば、そこには、語り手が『ナーシサス号の黒人』におけるより、もっと明確で、たくみな使われ方をし、コンラッドの根強い浪漫性と、さらに倫理的関心の一部が伝えられ、彼の海に対する姿勢や、海の物語の性格が、たしかに、あらわれているはずである。「青春」を、いわゆるマーロウものひとつとしてみれば、それはすぐあとの、彼の成人期を扱う、『闇の奥』(*Heart of Darkness*, 1899) につながるが、それをただいくつかの海の物語のなかにあてはめれば、「青春」は、いわば、その海の物語群の、序ともいべき作品だろう。

NOTES

ジョウゼフ・コンラッドの作品は、現在の Dent's Collected Edition, Dent, London による。

- (1) Joseph Conrad: 'Youth', p. 3.
- (2) Joseph Conrad: *The Mirror of the Sea*, p. 148.
- (2) Joseph Conrad: 'Youth', p. 42.
- (3) Ibid., p. 25.
- (5) Joseph Conrad: *The Mirror of the Sea*, pp. 71-2.
- (6) Joseph Conrad: *Notes on Life and Letters*, pp. 53-4.
- (7) Joseph Conrad: 'Youth', *Heart of Darkness* and *The End of the Tether*, Author's Note, p. vii.
- (8) Joseph Conrad: 'Youth', p. 12.
- (9) Ibid., p. 18.
- (10) Ibid., p. 30.
- (11) Albert J. Guerard: *Conrad, the Novelist*, Harvard University Press, Cambridge, 1958, p. 17.