

F. Scott Fitzgerald 作品における 〈乗り物〉という装置

山 本 博

19世紀の後半から20世紀の前半にかけて、様々な産業が興り、あるいは廃れていった。したがってこの時代を背景にした作品の中に、時代を特徴づける商品や、製品、ひいては産業そのものが登場するのはある意味で当然である。しかしそれらが単なる背景や、小道具としてではなく、作家によってある意味を意図的に与えられ、作品の中で機能している時、それらを「装置」と呼んでいいだろう。フィッツジェラルド (F. Scott Fitzgerald, 1896-1940) の作品、とりわけ *The Great Gatsby* (1925) と、それに続く二つの長編 *Tender Is the Night* (1934), *The Last Tycoon* (1941)¹ に、この傾向が顕著に見られる。小論は、これら3作品を、個々の作品論ではなく、各作品に登場するモノ、とりわけ「乗り物」に着目し、それらの技術史的位罫や産業としての盛衰を考えた時、作品がどのような新たな相貌を呈するか、そしてその背後にある作家の意図を探ろうとするものである。したがって論じる作品は、出版年次にとらわれず、主題に応じて随時触れていくことにする。

1) 権力と飛行機

Tender Is the Night の終章は、短いが印象的な情景が描かれている。精神の病が癒えたニコル (Nicole) が、アメリカに帰った別れた前夫ディック (Dick) の消息を気にかける場面である。ここではディックからの手紙の内容はほとんど紹介されず、ただバッファローを起点に転々と変わるディックの住所 (地名) が記されている。そして最後の手紙の住所がニューヨーク州ジェネバという馴染みのない地名であったため、ニコルは地図を持ち出して所在を確認する。作者に巧妙に導かれて、読者はニコルと同じ視点に立たされる。それは例えてみれば、公園の砂場の上で、あちこち移動する蟻を観察し

ている子供の視点である。ニコルにとって、ディックはもはや人間としての実質を失った地図上の点でしかない。この物語を締めくくるにあたって、ニコルのこの鳥瞰的な視点は何を意味しているのだろうか。

物語の初め、優秀な精神科医ディックの眼に映った患者ニコルは、財力という環境を除けば「夜の闇のなかの迷子」(a girl lost with no address save the night) (26)と表現されるほど頼りない存在だった。実の父親に性的虐待を受けて異常をきたしたニコルは、道を教えらるべき、愛を与えられるべき、そして、治療を施されるべき、無力な存在であった。ニコルとの結婚は、ディックにとってこの三つの役割を引き受けることを意味し、力関係で言えば圧倒的に優位な立場にあった。それが物語の進展に連れて、ニコルが本来の自分を取り戻していくのに対し、ディックは徐々に内部崩壊をおこしていく。つまり二人の立場は逆転してしまうのだが、終章のニコルの視点は、この二人の立場の変化、現在の力関係、すなわちニコルの圧倒的な優位を鮮やかに表現している。

本来ニコルは無道徳的な性格であり、病が癒えた結果、莫大な富を背景に世間的なモラルを無視し、自由を謳歌できる立場を自覚するようになった。それはニコルにとって、医者であり、夫であり、「教師」でもあったディックの呪縛からの脱出を意味した。ニコルの姉のベイビー (Baby) が内部崩壊を起こしたディックを評して、「自転車旅行をさせておけばよかったのよ。ひとは、自分がいるべき下界からひっぱりあげられるとおかしくなってしまうのね…」 ““We should have let him confine himself to his bicycle excursions,” she remarked. “When people are taken out of their depths they lose their heads,…”” (331)と云って、両者の立場・財力の相違を「高度の違い」に置き換えて表明している。ニコルと知り合った頃のディックは、自転車に乗っている優秀だが貧しい精神科医であった。自転車という機械は、富という「動力」を持たないがゆえに、地面から飛翔することはない。これがディックの象徴であることは、終章でアメリカに帰ったディックが再び自転車に乗って往診をしていると短く触れられていることでもわかる。ではニコルの位置はどこなのか。転々と移動するディックの消息を地図で確認するニコルの位置は地上にはない。地上の要求するモラルや義務から自由な遙か高みにあって、

ディックを見おろしているのである。姉のベイビーが評した両者の立場の相違、すなわち「高度」の違いを、「地図を見るニコル」という絵画的イメージで表現しているがゆえに終章は印象深いのである。

では、等身大の人間を蟻のように見る視点を可能にしてくれる装置とは何か。言うまでもなく飛行機である。*Tender Is the Night* の終章に飛行機を結びつけるのがあながち荒唐無稽でないのは、フィッツジェラルドの、次の、そして最後の長編 *The Last Tycoon* (未完) の第1章が、まるまる東部からハリウッドに向かう旅客機内部の人間模様の描写にあてられていることから分るだろう。この場面では映画会社の重役の娘で、物語の語り手セシリア (Cecilia) と、ハリウッドに君臨するプロデューサーのモンロー・スター (Monroe Stahr) をはじめとする幾人かの映画関係者との出会いが描かれている。

フィッツジェラルドがこの作品の執筆を始めたのが1939年であるが、この年、不況下の1930年代を総括するかのような作品が現れていた。John Steinbeck の *The Grapes of Wrath* で、オクラホマの故郷を捨て、新天地を求めて、カリフォルニアに向かって移動する農民の姿が描かれている。ところで、作品の中心をなすジョード一家の移動手段はオンボロのトラックであった。アメリカの基幹産業である自動車の疲弊は、そのまま国全体の疲弊を表しているという意味で、中古トラックは時代の記号としてふさわしい。そうであるならば、この厳しい時代にあって、唯一繁栄していたハリウッドの映画産業に君臨するモンロー・スターを表象する記号として航空機はふさわしいだろう。

多くの作家が職を求めてハリウッドに赴いたが、フィッツジェラルドも例外ではなかった。不況下での作品の売れ行き不振、精神病の妻の治療費、娘の教育費などで出費がかさみ、生活費を補うためにシナリオ・ライターの職を求めたのだが、過去の栄光を持つ作家にとって屈辱の日々であったようだ。こうした事態を打開するため、作家としての復活を期して、ハリウッドを題材に取り組んだのが *The Last Tycoon* であったのだが、翌1940年、作品を完成させることなくフィッツジェラルドはこの世を去ってしまう。プリンストン大学時代からの友人であり、よき批評者でもあった Edmund Wilson が遺稿とノートをもとに絶筆後のアウトラインを添え、出版したのが現在の版で

ある。(遺稿ノートも巻末に収録されている。)

さて、映画産業をリードするリーダーの一人として絶対的な力を持つスターは、第1章の終り近く、機体が着陸する間際に、セシリアによって次のように表現されている。

He had flown up very high to see, on strong wings, when he was young. And while he was up there he had looked on all the kingdoms, with the kind of eyes that can stare straight into the sun. Beating his wings tenaciously—finally frantically—and keeping on beating them, he had stayed up there longer than most of us, and then, remembering all he had seen from his great height of how things were, he had settled gradually to earth. (20, emphasis mine)

「若いときに、空高く飛翔し、天空にいる間に、太陽を直視する眼で、王国をくまなく眺め渡した」と形容されるスターの鳥瞰図的視点と「力」の結びつきがはっきりと語られている。遺稿によれば、スターは旅客機の墜落事故のため死ぬことになっている。第一章には、悪天候のためナッシュビルに緊急着陸するというエピソードが含まれているが、それが後の墜落事故の伏線になっている。いわば、太陽に近づきすぎたために失墜した、イカロスのようなスターの運命を飛行機は表象している。

フィッツジェラルドの遺稿は、墜落後の旅客機の残骸の描写に関して、次のような構想があったことを伝えている。

Now occurs the final episode which should give the novel its quality—and its unusualness. *Do you remember about 1933 when a transport plane was wrecked on a mountain-side in the Southwest, and a Senator was killed?* The thing that struck me about it was that the country people rifled the bodies of the dead. That is just what happens to this plane which is bearing Stahr from Hollywood. The angle is that of three children who, on a Sunday picnic, are the first

to discover the wreckage. (141, emphasis mine)

飛行機の残骸を無邪気に漁る子供達を描くことで、事故の悲劇性を高めようと腐心した様子が伝わってくるが、興味深いのは1933年の実際の事故からこのシーンを思いついたと語っていることである。20世紀が終わろうとする今日の視点から *The Last Tycoon* の第1章を読んで、ジェット旅客機内部の描写と考えると何の違和も感じないが、ジェット旅客機が就航するのは1950年代に入ってからのことなのである。当時はレシプロ・エンジンという、プロペラによって推進力を得る方式の機体であった。

そもそも1920年代までは飛行機の主な役割は郵便輸送であった。1930年代に入って、連邦政府が補助金を出すようになって旅客輸送が本格化したのが、利用客は今日の水準から見ればわずかなものであった。看護婦資格をもつ女性客室乗務員を採用したのが評判になり、スチュワーデスという職種ができたのが1930年であり、それまでの狭い機内を大幅に広げ、乗り心地を良くした DC-3 という機種が登場したのが、ようやく1934年であった。(ちなみに *The Last Tycoon* の舞台となった年代は、遺稿によれば、1935年と設定されている。) “The story occurs during four or five months in the year 1935.” (138) そして、1937, '38年の一連の事故を教訓として、それまでバラバラだった政府の各航空部門を一本化し、民間航空局を創設したのが1938年であった。機材、設備、運航の改善に伴い、これ以降の旅客は急速に増大し近代的な旅客輸送時代を迎えることになる。

してみると、フィッツジェラルドが *The Last Tycoon* を執筆していた1939年という時代は、旅客輸送が草創期を脱して本格的な航空産業時代にさしかかる、まさに端境期にあったと言えるだろう。したがって当時の旅客機は、急速に普及しつつあるとはいえ、未だかなり不安定なものであり、それに乗るといえることは、限られた階層の人々の優越感と冒険心をくすぐったことであろう。なにしろ、あの Charles Lindbergh の大西洋無着陸横断飛行(1927)からまだ10年あまりしか経っていないのである。イカロスになぞらえたモンロー・スターの人物像は、こうした当時の飛行機の実状とかなり正確に重なり合う。

モンロー・スターは辣腕の映画プロデューサーである。彼の敏腕ぶり、情熱、厳しさなどは、スターに思いをよせるセシリアの眼を通して描かれているが、その反面、彼のもとで働くシナリオ作家達に対する態度は父子的温情主義 (Paternalism) なのである。遺稿ノートの中で、著者も「スターは、独力でのし上がった者が当然身につけている保守性にもかかわらず、父子的温情主義者である」“... Stahr, in spite of the inevitable conservatism of the self-made man, is a paternalistic employer.” (140)と説明している。

実はスターが事故に遭うのも、この労使関係に対する彼の態度が原因である。セシリアの父親により、大幅に賃金カットされた関係者の処分を撤回させるべく、急遽乗り込んだ航空機が墜落することになるからである。スターが理想とする労使関係は、独力で起業した経営者とその部下の間によく見られたものであり、企業が小さいうちはうまくいくだろう。しかし、企業が巨大化してくるとそれでは処理しきれない問題が発生してくるのも事実である。この意味でスターの死は、映画という産業の分岐点を示しているとも考えられる。事実、1927年にそれまでの無声映画からトーキーが出現し、1930年代は、不況下という事情も加わって、産業としての映画が大きな転換を迎えた時代であった。そういう意味で、映画産業は航空産業の歴史と軌を一にする。どちらも20世紀の産業という点も同じである。してみると、飛行機は、モンロー・スターのイカロスとしての運命の象徴であると同時に、20世紀という大きな文脈に置かれた映画産業の比喩とも考えることができる。それは、中古トラックに表象される不況下のアメリカにあって、天高く飛翔を続ける産業を表すのにふさわしいだろう。

2) 父子関係と鉄道

Tender Is the Night の終章の鳥瞰図的視点が、実は飛行機から見る視点に他ならず、フィッツジェラルド文学においては「力」の象徴であることを見てきたが、その過程で、*The Last Tycoon* の主人公モンロー・スターの性格に労使間の父子的関係を重視する一面があることを述べた。実は、この「父子関係」は *The Last Tycoon* に留まらず、フィッツジェラルドの作品を理解する上での、目立たないが重要な要素になっている。

The Great Gatsby の語り手ニック (Nick) が、冒頭自らの性格形成にあたっては父親の影響が大きかったと語っているのは、考えようによっては、この作品を父子関係の物語と宣言しているともとれる。主人公ギャツビーがかつての恋人デイジー (Daisy) を取り戻そうとする物語を縦糸とすれば、ギャツビー (Gatsby) と父親の関係は横糸と言ってよいだろう。週末になると豪華なパーティーを催すギャツビーに、父親はいないと思われていた。ニックが眼にしたのも、少年ギャツビーの俊敏さを見抜いて金儲けのやり方を仕込んでくれたダン・コディ (Dan Cody) の写真だけであった。ところが、事故死した女の夫に誤解されて射殺されたギャツビーの葬儀に、新聞を見て知った実の父親が参列するのである。

父親は貧しい農民で、ギャツビーが子供の頃いかに勤勉であったかを語り、「生きていれば、ジェームズ・ヒルのようなえらい男になれたのに。お国を造るお役に立てたのに」““If he'd of lived, he'd of been a great man. A man like James J. Hill. He'd of helped build up the country.”” (128) という感慨をニックに洩らす。James J. Hill は、Great Northern 鉄道を敷設した立志伝中の人物で、その邸宅はミシシッピ河を見おろすセント・ポールの小高い丘の上にあった。その丘の Summit Avenue こそ、フィッツジェラルドが幼年時代に遊び場に使っていた処で、豪勢な邸宅が今も立ち並ぶ。Hill のことを、彼はきつと子供の頃から耳にしていたことだろう。フィッツジェラルドの評伝を書いた Robert Sklar は、この点にふれて、「父親の賛美には真実の一端がある。よかれあしかれ、ジェームズ J. ヒルのような人物が国を造ったのだという認識である。そこには、このような人物がいなければ、国家は建設されなかったろうという含みがある」²と述べている。

ところで、*The Great Gatsby* の出版される2年前の1923年に、Willa Cather の *A Lost Lady* が出版されている。この作品は、オマハからデンバーに向かう鉄道の沿線にある、ネブラスカの小さな町の小高い丘に住む一人の女性を主人公に展開する。夫人の年の離れた夫は鉄道で財をなした人物である。³物語は、この夫の死後、古き良き開拓民の生活が新しい産業主義の波に洗われる時代を背景に、自らも翻弄されていく夫人の運命を詩情豊かに謳いあげている。フィッツジェラルドは、*The Great Gatsby* の刊行にあたって、Cather

に宛てた書簡の中で、「主人公の女性の魅力を書く上でのアイデアが、自分があたためてきたものとはほぼ同じです」⁴という意味のことを述べ、先輩作家の了解を求めている。その理由を想像すれば、*A Lost Lady* の主人公は鉄道という19世紀的富の保有者に保護されてその魅力を発揮する。デイジーを取り戻そうとするギャツビーも、実の父親に James Hill の名を挙げさせることで、19世紀的富の創造者を連想させる。どちらもひと昔前の精神がとらえた女性の美という共通点があると思われる。こうしてギャツビーの夢の「過去の」イメージは一層補強されることになる。

南北戦争が終わって間もない1869年に、Union Pacific 鉄道と Central Pacific 鉄道が一つに結ばれ、初の大陸横断鉄道が開通してから、立て続けに他に3本開通し、折からのゴールド・ラッシュも手伝って、西部に向かう人口が飛躍的に増えた。鉄道は西部開拓を推し進めた一大要因であり、後には西部の農産物をシカゴや東部に運ぶ流通の重要な手段になった。19世紀後半のアメリカに、鉄道網が急速に進んだ背景には、鉄道敷設者に対して、優先的に沿線の土地を払い下げるという政策を政府が採ったためである。その結果莫大な利権が生まれ、石油や金融などと同じく、鉄道で財をなす人間が何人も出た。フィッツジェラルドはギャツビーの背後にそうした人々を想定しているので、鉄道が過去と結びついて語られることは決して偶然ではない。

こうして鉄道網はアメリカ全土に広がっていくのだが、その過程の線路敷設時や、その後の穀物輸送の運賃をめぐる、沿線の住民との間にトラブルが多発した。やがて1890年代にフロンティアが終焉し、産業主義の時代が到来すると、鉄道は都市に向かう労働者を大量に輸送する役目を担うことになった。中西部の故郷を離れてニューヨークにやって来た *The Great Gatsby* の語り手ニックも、鉄道について次のような感慨を述べている。

That's my Middle West—not the wheat or the prairies or the lost Swede towns, but *the thrilling returning trains of my youth*, and the street lamps and sleigh bells in the frosty dark and the shadows of holly wreaths thrown by lighted windows on the snow. (134, emphasis mine)

ニックにとって鉄道とは、「わくわくする帰省列車」であり、故郷のイメージと重なっていく。鉄道と故郷の結びつきは *Tender Is the Night* にも見られる。ニコルとの結婚生活をリヴィエラで送るディックのもとに、ある日父の訃報が届く。船でアメリカに渡り、そこから故郷まで帰るディックの旅が次のように描かれている。

Only as the local train shambled into the low-forested clayland of Westmoreland County did he feel once more identified with his surroundings; at the station he saw a star he knew, and a cold moon bright over Chesapeake Bay; he heard the rasping wheels of buck-boards turning, the lovely fatuous voices, the sound of sluggish primeval rivers flowing softly under soft Indian names. (222, emphasis mine)

このディックの感慨は、先に引用したニックの故郷への想いと同質のものである。ある地点を過ぎると、少年時代を過ごした者だけに察知できる微妙な感覚、自分はこの土地の人間なのだという感覚が生まれる。それを媒介するのが列車なのだ。つまり、ここには、ミシシッピ河岸にある中西部の町ミネソタ州セント・ポールを故郷とする、作者フィッツジェラルド自身の肉声が在るといっていいだろう。こうした描写に加えて、次の様なディックの感慨が添えられている。

Dick had no more ties here now and did not believe he would come back. He knelt on the hard soil. These dead, he knew them all, their weather-beaten faces with blue flashing eyes, the spare violent bodies, the souls made of new earth in the forest-heavy darkness of the seventeenth century.

“Good-bye, my father—good-bye, all my fathers.” (222, emphasis mine)

ディックにとっての故郷は、そのまま父親との関係であり、さらにこの地に眠る無名の父祖達との関係である。*The Great Gatsby*の語り手ニック同様、中産階級のディックにとって、鉄道は利権や投機の対象ではなく、直接故郷の実感と結びついている。

だが、同時にこの結びつきは、ギャツビーのような成り上がりものにとっては Hill のような鉄道王と結びつくと言う変化をみせ、ニコルのような富の相続人にたいしては、「汽車はニコルのためにシカゴを起点に、大陸を迂回し、カリフォルニアにいたる…」“For her sake trains began their run at Chicago and traversed the round belly of the continent to California;…” (113) という、父祖の築いた富の大きさを表す表現となって変奏されていく。

The Last Tycoon においては、モンロー・スターの父親は登場しないし、言及もない。しかし、スター自身に父子的関係を重んずるという一面があること、すなわち父子関係を体現している人物であることはすでに述べた。そして鉄道との結びつきもやはり存在する。旅客機内部を描く第一章で、次のような鉄道を想起させる言及がある。

“You’re no merchant,” said Wylie. I knew a lot of them when I was a publicity man, and I agree with Charles Francis Adams.”

“What did he say?”

“He knew them all—Gould, Vanderbilt, Carnegie, Astor—and he said there wasn’t one he’d care to meet again in the hereafter. Well—they haven’t improved since then, and that’s why I say you’re no merchant.” (16)

第6代大統領の息子で外交官だった Francis Adams が、二度と会いたくない人物として挙げたとされる、鉄鋼王 Andrew Carnegie、毛皮取引で財を成した John J. Astor に混じって、Jay Gould と Cornelius Vanderbilt の名がある。両者とも鉄道株の投機で巨万の富を得た人物である。特に、証券市場をも巻き込んだエリー鉄道をめぐる二人の攻防はよく知られている。こうした19世紀の大立者にならぬ美質として、「あなたは商人ではない」という表現で

脚本家のワイリーが言おうとしているのは、スターの父子的温情主義 (Paternalism) であることは明らかだ。 *The Great Gatsby* と同じ構図がここにはある。つまり、父親－鉄道－19世紀的富の創造者、の結びつきである。

第二の言及は、さらに直接鉄道に触れている。以下は、スターが強引に操縦室に入り込み、眼下を望みながらパイロットに語りかけた言葉である。

He was looking down at the mountains.

“Suppose you were a railroad man,” he said. “You have to send a train through there somewhere. Well, you get your surveyors’ reports, and you find there’s three or four or half a dozen gaps, and not one is better than the other. You’ve got to decide – on what basis? You can’t test the best way – except by doing it. So you just do it.”

(19)

鉄道に関係のある人物名を挙げるのではなく、Hill や Vanderbilt なら当然であろう鉄道敷設という行為そのものをスターに語らせている。特にこの第二の言及は、機上から敷設箇所を指し示すというもので、 *Tender Is the Night* の終章を思い起こさせる。鳥瞰的視点の表す意味はここでも有効で、しかも、ここが実際の機上であるという意味で、二重にスターの「力」を象徴している。と同時に、語られているのが鉄道敷設という時代錯誤的な夢であるという点で、はからずもスターの映画産業の歴史における過渡期的な役割が示されていると考えてもいいたろう。

3) 自転車から自動車へ

「父子関係」とは「父祖達との関係」と言い換えてもよく、フィッツジェラルドの作品においては、父祖達の行動を模倣するものは、常に消えゆく運命をもつものとして描かれるのである。そして、この父祖達との親近性を示す記号として鉄道が使われている。1920年代においても、鉄道が重要な輸送手段であったことに変わりはない。しかし、その主力は徐々に貨物輸送に移りつつあった。新たな交通手段－自動車－が登場したからである。国家の基幹

産業としての輸送手段が、鉄道から自動車に入れ替わったのがちょうど1920年代の初めであると言われている。

その原因は、周知のように Ford 社が大量生産方式により、T型 Ford を売り出したことにある。大幅に価格低下した車が広く行き渡り、後の自動車社会アメリカの基礎ができるとともに、大衆消費社会が本格的に始まることになる。

The Great Gatsby における車の重要性は既に論じ尽くされた感もあり、筆者自身も別の稿で論じた⁵こともあるので詳しくは触れないが、作品内では、登場人物それぞれの個性と所有する車が一体となって、流動的な1920年代の都市空間を表現している。それはそのまま、大邸宅のような不動産的富から証券や債権のような流動的富への変化と対応する。そしてなによりも象徴的なのは、自動車事故が主人公ギャツビーの死を招く要因になっていることである。このことから分るように、フィッツジェラルドは、表層的な風俗の底流にある産業構造の変化や技術革新に対し、実に敏感に反応しているということである。

ここでギャツビーの車がどのようなものか、紹介しておこう。

“It’s pretty, isn’t it, old sport!” He jumped off to give me a better view. “Haven’t you ever seen it before?”

I’d seen it. Everybody had seen it. It was a rich cream color, bright with nickel, swollen here and there in its monstrous length with triumphant hat-boxes and supper-boxes and tool-boxes, and terraced with a labyrinth of wind-shields that mirrored a dozen suns. Sitting down behind many layers of glass in a sort of green leather conservatory, we started to town. (49)

贅の限りを尽くした車というべきだろう。注目すべきは、この描写が第4章のギャツビー邸での大パーティーの場面の中に挿入されていることである。湾の対岸に住むデイジーに気づいてほしいがために、毎週末ギャツビーはこの浪費的なパーティーを開いている。豪華な彼の車もこうした意図の延長線

上にある。機能や実用を越えた富の象徴として、語り手ニックの駆る中古の Dodge とは鋭い対照をなしているのである。それは1920年代に続々と建設された摩天楼が、互いに高さを競ったのと同じ意味を持っているだろう。

フィッツジェラルドが特別テクノロジーに強かったり、関心があったとは思えない。自動車の運転はかなり無謀だったらしいし、残された遺稿やノートにも技術にたいする特別の関心は窺えない。ただ飛行機の項で触れたように、作品の効果を高めるための計算は綿密にしていたことは確かである。

Tender Is the Night にも印象的な車の描写がある。第3部第6章のディックのパーティーに感激する女優ローズマリー (Rosemarry) の視点から次のように書かれている。

The car had been built on a special chassis in America. Its wheels were of silver, so was the radiator. The inside of the body was inlaid with innumerable brilliants, which would be replaced with true gems by the court jeweller when the car arrived in Teheran the following week. There was only one real seat in back, because the Shah must ride alone, so they took turns riding in it and sitting on the marten fur that covered the floor. (138)

ディックがどこからか徴発してきたこのペルシャ王の車は、ギャツビーの豪華な車のさらに上をいく豪華さである。だがギャツビーが独力でのし上がった（おそらくは酒の密売などの手段で）のに対して、ディックの富の源泉は妻のニコルであるという点が異なる。ローズマリーは、どんな時でも周囲の人々に熱意と私心のない態度で接し、楽しませてくれるディックに魅せられているのだが、ディックの人格がニコルとその富に対してバランスを保っていたのはこのあたりまでであった。

ニコルは、「一代で産を成したアメリカの資本家の孫」“Nicole was the granddaughter of a self-made American capitalist...” (111) というわけだから、彼女の父、シカゴの大富豪ドヴェリュウ・ウォーレン (Devereux Warren) は、彼の父から受け継いだ財産を管理・運用しているのであろう。

ニコルの祖父がどのような手段で財を成したかは不明だが、これまで紹介してきた19世紀の富豪たちを連想させる次のようなくだりがある。

“I have no mirror here,” she said, again in French, but decisively, “but if my eyes have changed it’s because I’m well again. *And being well perhaps I’ve gone back to my true self—I suppose my grandfather was a crook and I’m a crook by heritage*, so there we are. Does that satisfy your logical mind?” (311, emphasis mine)

この引用は、ニコルがバーバン (Tommy Barban) との情事のため過ごすホテルの一室で、バーバンから冗談めかして「いつから君は悪党の白い眼をもつようになったんだい」“ “. . .When did you begin to have white crook’s eyes?” ” (310)と言われて応えたものである。「悪党」であった祖父の血を引いていることに目覚めたことによって、ニコルは本来の自我を取り戻したのだ。

ニコルの富の途方もなさは、二枚にわたるリストを見ながら大量の買い物をする場面や、旅行にでる時の大量の荷物や従者を列挙することで示される。Thorstein Veblen の言う有閑階級の「顕示的消費」(Conspicuous Consumption)なるものが、まさに現出している。Veblen が、「価値の高い財の顕示的消費は、有閑紳士が名声を獲得するための手段である。彼の手元に富が蓄積されてくると、彼自身の努力だけでは豊かさを十分に証明できなくなってくる。こうして友人や競争相手の助力を得て、高価な贈り物や贅を尽くした祝祭や宴会を提供するという手段が活用される」⁶という言い方があてはまるだろう。これはギャツビーにも言える。これに対してディックのパーティーや車は「代行的消費」(Vicarious Consumption)なるものに他ならない。これは Veblen の説明によると、「低い階級の有閑紳士、とくに無一文だったり限界的な立場にある有閑紳士は、自ら隷属したり忠誠を尽くすという方法で、有力な紳士に仲間入りする。彼らはそうすることによって、保護者から有閑生活を続けるための資力や名声のおこぼれを頂戴するのである」⁷ということになる。ニコルに対する愛情や誠実は本物であっても、ディックの客観的立

場はこの説明の通りなのである。

豪華な車がディックの仮のシンボルであるとするれば、本来のディックは自転車で表現されていると言ってよいだろう。飛行機の項で見たように、ニコルの姉ベイビーが、「自転車旅行をさせておけばよかったのよ」とディックを評したが、これには理由がある。物語の始めの頃、精神科医ディック・ダイバーは、休暇にスイスを自転車で旅行中、ケーブルカーに乗った。その時患者ニコルとその姉に出会い、ホテルに招待される。その晩ニコルの求愛に応じて、彼は結婚を決意する。妹のために「医者を買おう」としていたベイビーにも異存はなかったのだ。

そして物語の後半、ニコルとベッドを共にし、彼女が自分のものであると確信したトミー・バーバンは、ディックにニコルと別れるよう迫る。ニコルも交えて三人が腰を下ろしたカフェの席の傍らを自転車レースの一団が通り過ぎていく。その直後、ディックは立ち上がり、二人を残して立ち去るのである。アメリカに帰ったディックが、よく自転車に乗っているという噂をニコルはやがて耳にする、ということはすでに紹介した。

つまりディックは、ニコルとの生活を始める以前と別れた後「自転車に乗っている」のである。これにたいして、二人が一緒に生活している間は、ディックは「車に乗っている」。しかもバーバンとニコルの情事があったのは、ディックが「車」で小旅行に出掛けている間であった。だから、タクシーで帰ってきたディックを見て、「車はどうしたの」「“Where’s the car?””(317)と聞くニコルにたいして、「アルルに置いてきたよ。これ以上ドライブする気になれなかったんでね」「“I left it in Arles. I didn’t feel like driving any more.””(317)というディックの言葉はまことに象徴的である。車が彼の本来の乗り物でないとすれば、すでにこの時点（バーバンとの話し合い以前）で、ニコルとの別れが表現されている。

自転車と車の関係を、技術史的に見ると興味深い事実がある。フランスで発明された自転車は、当初贅沢品か玩具として扱われていた。形も、前輪が極端に大きく、後輪が小さい高輪車—オーディナリー型—であった。「アメリカ自転車の父」として知られる Albert A. Pope は、19世紀後半、この高輪車の製造・販売を始める。やがてイギリスから前輪と後輪の大きさが同じで、

チェーン駆動式の自転車—セーフティ型—が紹介され、Pope社もこの型に切替え、販売を始めると、女性にも手軽に乗れることから大変な人気を呼び、1896年、1897年のピーク時には、3百社がこの産業に参入し、年間生産台数は百万台を上回った。その後、急速に自転車熱が冷めていくが、この間Pope製造会社が開発したプレス技術その他の技術は、1920年代のFord自動車会社の大量生産方式に多大の貢献をした。いわば、自転車生産の技術が自動車生産の基礎を作ったわけである。また、Pope社を初めとする団体が、自転車普及のために道路の整備・舗装を政府に働きかけたことが、アメリカ全土にはりめぐらされた自動車道路網建設のきっかけになったことを思えば、車社会への自転車産業の貢献の大きさがわかる。

5部構成になっている *Tender Is the Night* は、それぞれ舞台となる年代が明記されている。第1部は1917年から1919年で、それ以降順に年代が進み、最終部は1929年から1930年となっている。つまり、この作品は大量生産方式により、車が安価になり、大衆に普及した1920年代を舞台にしている。そう考えると、自転車に乗るディックというのが、ある意味をもって立ち現れる。それは、単にディックとニコルの富の差ということに留まらず、ディックの「役割」を暗示しているだろう。それは一口に言えば、現代消費文明への橋渡し役ということである。自転車熱がピークを迎えた1896年はフィッツジェラルドが生まれた年である。技術史的に自転車がどの様に車の生産に貢献したかは彼も知らなかったであろうが、自転車に夢中になった世代が存在したことは充分知っていたであろう。ニコルの財力で手に入れた車が、19世紀の「悪党」達の富を受け継ぎ、浪費に明け暮れる時代の象徴と考えれば、ディックの自転車は、アメリカが誇るべき技術の粋であると同時に、次の時代を準備する過渡期的産業として、過去のものとなるべき運命にあるのだ。

バーバンとの話し合いを終え、立ち去るディックの姿をニコルは、「夏の雑踏の中の一点となってわからなくなってしまうまで見送っていた」。“But her eyes followed his figure until it became a dot and mingled with the other dots in the summer crowd.”(329)この文章は、自転車から車への産業の交代を表している、と読むと興味深いものがある。「一つの点」(a dot)と表されたディックが、最終章の地図の上の点につながっていくのはいままで

もない。

4) Chance としての船

フィッツジェラルド作品に登場する「船」として、すぐ思い浮かぶのは、*The Great Gatsby* の中でギャツビーが少年時代に出会った、ダン・コディのヨットである。17才のギャツビーが、スペリオール湖に錨を下ろしたコディにその才を認められ、以後5年間船上で様々な教育を受けたと記されている。貧しい農民の息子が、これを転機にロング・アイランドに豪壮な屋敷を構え、週末毎に豪華なパーティーを催す人物になった。舞台は1922年、語り手ニックによれば、この時ギャツビーは30才を一つか二つ超えた年頃というから、17才のギャツビーは1908年頃のことになる。この時コディは50才。ネヴァダの銀、ユーコン河の金、モンタナの銅などで巨万の富を築いた人物であった。女にだらしない人物で、新聞紙上を賑わすこともしばしばで、1902年頃から5年間ヨットで港に寄りながら海岸沿いに航行しているときに会ったのがギャツビーであったというわけだ。ということは、コディが巨万の富を獲得したのは、19世紀の終る頃と思われる。つまり、コディは、フィッツジェラルド作品にはお馴染みの19世紀的億万長者なのである。そして17才のギャツビーにとって、「コディのヨットはこの世のあらゆる美と神秘的な魅力を表していた」。

To young Gatz, resting on his oars and looking up at the railed deck, that yacht represented all the beauty and glamour in the world. (76)

Baudrillard は、モノの豊かさは本来労働や技術の進歩の産物だが、消費大衆はそれを自然の恩寵・結果として受け取りがちだとして、メラネシア人のカーゴ（貨物船）崇拝の神話を例えに挙げている。それによれば、「白人は豊かな暮らしをしているが、彼らは何ももっていない。なぜなら、世界の果てに退いた彼らの祖先が彼ら黒人のためにとっておいた品物を白人が横取りしてしまったからだ。いつの日か、白人の魔術が効かなくなった時、祖先たちはすばらしい積み荷とともに戻ってくるだろう。そして彼らはもう二度と欠

乏を知ることはないだろう」⁸というものである。一人の女性を取り戻すためだけのために、豪壮な屋敷を構え、週末毎の大パーティーを繰り広げる、いわば浪費の典型ともいふべき人物の基礎を作ったコディのヨットこそは、大衆消費時代の開始を告げるカーゴだったに違いない。

ところで、帆船の歴史を調べてみると興味深いことが分かる。帆船は古代エジプト時代から6千年の歴史が有るが、19世紀に蒸気船が登場するに及んで、競合時代を迎えた。蒸気船は、大型・軽量化のために船体を鉄製化したり、スクリューを開発するなど進化していき、19世紀半ばには豪華客船が造られるようになった。しかし帆船がそのまま消えてしまったわけではなく、同じく19世紀半ば、それまでのずんぐりした船体から、船首をカヌーのように細くえぐるようなカーブをかけることで高速がでることが判明し、クリッパー (clipper) と呼ばれる快速帆船が建造された。クリッパーは当時の蒸気船より高速であったため、おりからのゴールド・ラッシュに重用されてブームを呼び、ヨーロッパへの大西洋航路や、中国などへの太平洋航路にも使用された。快速帆船の結晶ともいわれるのが、1869年建造の Cutty Sark 号である。しかし、この頃が快速帆船の絶頂期で、やがて大型蒸気船の技術が完成し、帆船は定期航路からはずされ、19世紀末には姿を消すことになる。

コディのヨットが、クリッパーであったかどうかは不明である。しかし、ギャツビーを乗せ、西インド諸島とバーバリ海岸に向けて出航し、5年間で「船は大陸の回りを3度巡行した」“…during which the boat went three times around the Continent.”(76)とあるから、かなり、大型の帆船であったことが窺える。ギャツビーの死後、父親が言及した鉄道王 James Hill は、実は海運事業にも進出していた。Hill の Great Northern 鉄道は、ロッキー山脈を越え、1893年にワシントン州のピュージェット湾に到達した。この路線の最高級列車はその豪華さで評判になったという。日本の当時の主要輸出品であった生糸もこの路線を東海岸まで運ばれた。Hill は西海岸行きの貨車も一杯にしようと考え、ピュージェット湾から主に日本に木材、鋼鉄、小麦、綿を運ぶ船舶を建造し、北太平洋貿易に乗り出したのが1903年であった。実は、この年号は、17才のギャツビーがコディのヨットに出会ったのが1908年とすると、ヨットはそれまで5年間巡行していたのであるから、ヨット就航

の年と一致する。フィッツジェラルドは、ダン・コディという人物を創るにあたって、Hill のことが頭にあったのかもしれない。

ただし、Hill 所有の大型船は、クリッパーではなく、蒸気船であった。1904年の日露戦争の勃発は、太平洋航路の需要を増したが、それも一時的なもので、ずんぐりした船首の蒸気船は速度が遅く、桁外れの石炭消費に見合う貨物を集めることができず、アジア貿易を断念することになる。大型輸送船が活躍する時代は1950年代になってからで、Hill の試みは時代の先を行き過ぎていたのかもしれない。

このように船舶の歴史を概観してみると、自転車と自動車の間で起っていたこととほぼ同じことが起っていることに気付く。それは19世紀末から20世紀初頭にかけて、帆船と蒸気船の間に産業の交代があったということである。そして「放蕩無頼の開拓者」(the pioneer debauchee) (76) であるコディは言うまでもなく、前者の時代に属する人物である。このような人間に教育を受けたギャツビーの身振りが1920年代にあっては時代錯誤的なものであることは当然で、ニックが言うように、ギャツビーは自分の夢が、「ニューヨークのかなたにぼう漠とひろがるあの広大な謎の世界のどこかに去ってしまったことを知らなかったのだ」。“He did not know that it was already behind him, somewhere back in that vast obscurity beyond the city, where the dark fields of the republic rolled on under the night.” (137)

Tender Is the Night において、ヨットに再び出会うことになる。それは「故国へ」(The Way Home) と題された第5部で、(1929-1930) と年代がある。コディのヨットに比べると大分歳月が経っているせいか、技術革新が進んだモーター・ヨットで、ディーゼル・エンジンで動く。ディックとニコルの仲に綻びが目立ち始めたある日、二人はニースに出掛けて食事をするが、その時湾に浮かぶヨットを見つけたディックが、しぶるニコルを説き伏せて、ランチを雇ってヨットに横付けする。夏の夕暮れ時、船主に迎えられ甲板に上がってみると、船尾ではオーケストラが奏でる音楽の中、給仕が客たちの間を忙しく行き来していた。その客達の中に、5年ぶりにトミー・バーバンの姿を見つけたニコルは嬉しそうに声をあげる。

こうして、夫を疎ましく感じ始めていたニコルと、夫婦の微妙な亀裂を見

て取ったバーバンの仲が急速に深まり、ディックの旅行中の情事へと発展していくのである。してみると、ここでのヨットの役割も小さくない。ニコルという19世紀的富の相続者が、一人の男から別の男へ譲り渡される舞台となった、というわけである。それから一週間ほどして、またしても「船」がある役割を果たす。かつてディックと関係をもったことのある女優のローズマリーがリヴィエラにやってくる。彼女の若さにあてられて、ディックは、モーター・ボートに曳かせた滑走板の上で人を持ち上げるという芸当を試みる。2年前は苦もなくできた芸当が、3度試みて3度とも失敗してしまう。内面のひび割れだけでなく、肉体の衰えをディックは否応なく知ることになるのである。

1920年代後半には、ディックやニコルが謳歌していた余暇の自由、すなわちレジャーが、有閑階級だけの特権ではなくなってきた。アメリカの繁栄によって、旅行客が大挙してヨーロッパにおしよせたからである。戦乱の去った今、父祖の国を訪ねてみたいという心理がはたらいたものと思われる。これに一役かったのが、大西洋航路を走るライナー (liner) と呼ばれる定期船であった。当時アメリカは禁酒法時代で、大西洋を横断するアメリカ人は、禁酒法の適用されない外国船に乗ってアルコールを楽しんだ。各国がこぞって豪華客船を投入したのもこの頃である。ディックは、ヨーロッパにやって来て、乱行の限りを尽くしてトラブルになったアメリカの観光客を、律儀にも何人も助けている。物語の終り近く、傍若無人の行為で留置された二人の中年女性の身柄を引き取りに行ったディックは、警察署長に向かって、「この方は、ジョン・D・ロックフェラー・メロンの孫娘なんですよ」““...She is the grand-daughter of John D. Rockefeller Mellon...”” (324)と、アメリカの大富豪二人の名をもじった架空の人名を出して脅す。アメリカの富の威力は絶大なのであった。

蒸気船はまた、ヨーロッパからアメリカへ大量の移民を運んだ。1920年に80万人の移民が上陸した結果、先住のアメリカ人との摩擦が激しくなり、それが割当移民法 (1921, '24) を産んだのである。ディックが、父親の訃報を聞き、アメリカとの往復に使ったのがこの定期船である。帰りの船に乗り込むとき、彼は次のような感慨を漏らしている。

One hurries through, even though there's time; the past, the continent, is behind; the future is the glowing mouth in the side of the ship; the dim, turbulent alley is too confusedly the present. (222)

多くの人の行き交う棧橋の上で、ディックは父親を埋葬したアメリカから、観光客と共にヨーロッパに渡ろうとしている。ディックはこの場所で、アメリカと定期船を一つの視線で、つまり同じ空間の中に捉えている。だが瞬時に、「大陸は過去」、「定期船は未来」と、時間への変換が行われている。大陸は父親の思い出と結びつき、ここまで乗り継いできた鉄道を暗示しているだろう。そして技術革新の進んだ蒸気船による大西洋航路は、ディックの言葉どおり、1930年代にその産業としてのピークを迎えるのである。さらにニューヨークと思われる埠頭の「騒々しい小路」が、1920年代という「混乱した現在」の比喩であると知れば、この引用は、フィッツジェラルドの方法、すなわち、空間の描写を時間の表現に変換するという方法の端的な例と言えるだろう。この時、時間の推移、もしくは歴史を表すのが、これまで検討してきた「乗り物」に託された産業なのであった。

※

フィッツジェラルドが作家として活動した1920年代、1930年代は、豪華客船による大西洋航路が大勢の観光客を乗せて繁栄し、新しい産業として自動車、映画、航空機などが大きく発展しようとしていた。一方、帆船や、自転車、鉄道は、その役目を終えるか、あるいは主役の座を降りようとしていた。作家は、これら同時代に交錯する産業の盛衰を冷静な眼で捉え、作品に盛り込んでいることを見てきた。

航空機上で、鉄道敷設を夢想するスター、自動車事故で死んだギャツビーの葬式で、鉄道王に息子を例える父親、自転車から車へ、車から自転車に乗り換えるディック。これら同じ空間上に配置された異なる輸送技術の繁栄と衰退が、主人公達の運命を、あるいはその秘められた役割を、読者であるわれわれに語りかけているのである。

注

- 1 テキストは、Malcolm Cowley 編 *Three Novels of F. Scott Fitzgerald* (New York: Charles Scribner's Sons, 1953) を使用。本文中の引用末尾の数字は、すべてこの版のページを示す。
- 2 Robert Sklar, *F. Scott Fitzgerald: The Last Laocoön* (London: Oxford UP, 1967) 194.
“For all his navĕtĕ there is a grain of truth in the father's admiration, a recognition that for better or for worse men like James J. Hill did build the country, which carries the implication that without these men the country would not have been built.”
- 3 Willa Cather, *A Lost Lady* (London: Hamish Hamilton, 1961) 9-10.
- 4 Matthew J. Bruccoli, ed., *F. Scott Fitzgerald: A Life in Letters* (New York: Simon & Schuster Inc., 1994) 100. 以下原文引用。
“Well, a month or two before I had written into my own book a parallel and almost similar idea in the description of a woman's charm--an idea that I'd had for several years.”
- 5 「スコット・フィッツジェラルドー『グレート・ギャツビーの語り手を巡って』」橋本宏(編著)『英米小説序説』(松柏社, 1992) 所収。
- 6 Thorstein Veblen, *The Theory of the Leisure Class: An Economic Study of Institutions* (London: George Allen & Unwin Ltd, 1957) 75. 『有閑階級の理論』高哲男訳(ちくま学芸文庫, 1998) 89. 原著の初版は1889年で、訳者は解説で時代背景を以下のように説明している。「鉄道, 石油, 鉄鋼, 科学, たばこ産業などの分野で, 「金持ち」という点ではヨーロッパの大地主や貴族たちをはるかにしのぐ多数の大富豪が, 「泥棒貴族」と揶揄されながら次々に誕生した。」442.
- 7 Veblen, *The Theory of the Leisure Class*. 77. 『有閑階級の理論』91.
- 8 Jean Baudrillard, *La Société de Consommation, Ses Mythes, Ses Structures* (Gallimard, 1970) 『消費社会の神話と構造』今村仁司・塚原史訳(紀伊国屋書店, 1997) 22.

参考文献

(1) 技術・産業の歴史

- Anderson, Romola & R. C. *The Sailing-Ship: Six Thousand Years of History*. 1926, '63.
[邦訳: 『帆船6000年のあゆみ』松田常美訳, 成山堂書店, 1999.]
- Brendon, Piers. *Thomas Cook: 150 Years of Popular Tourism*. London: Curtis Brown

F. Scott Fitzgerald 作品における〈乗り物〉という装置

- Group Ltd., 1991. [邦訳：『トマス・クック物語－近代ツーリズムの創始者』 石井昭夫訳，中央公論社，1995.]
- Brown, Dee. *Hear That Lonesome Whistle Blow*. New York: Holt, Rinehart And Winston, 1977. [邦訳：『聞け，あの淋しい汽笛の音を』 鈴木主税訳，草思社，1980.]
- Chancellor, Edward. *Devil Take the Hindmost: A History of Financial Speculation*. London: Gillon Aitken Associates Ltd., 1999. [邦訳：『バブルの歴史－チューリップ恐慌からインターネット投機へ』 山岡洋一訳，日経BP社，2000.]
- Hounshell, David A. *From the American System to Mass Production, 1800-1932*. The Johns Hopkins University Press, 1984. [邦訳：『アメリカン・システムから大量生産へ』 和田一夫・金井光太郎・藤原道夫訳，名古屋大学出版会，1998.]
- Licht, Walter. *Industrializing America: The Nineteenth Century*. The Johns Hopkins University Press, 1995. [邦訳：『工業化とアメリカ社会－建国から成熟への一世紀－』 (MINERVA 西洋史ライブラリー43) 森 杲訳，ミネルヴァ書房，2000.]
- 永瀬 唯(編著)『ヨットのテクノロジー－冒険と風のかたち』 INAXギャラリー，1994.
- 中屋健一『アメリカ西部史』中公新書，1986.
- 野間 恒『豪華客船の文化史』NTT出版，1993.
- 小野清之『アメリカ鉄道物語－アメリカ文学再読の旅－』研究者出版，1999.
- Perry, John Curtis. *Facing West: Americans and the Opening of the Pacific*. Westport, Connecticut: Praeger Publishers, 1994. [邦訳：『西へ！－アメリカ人の太平洋開拓史』 北太平洋国際関係史研究会 安部文司他訳，PHP 研究所，1998.]
- Sklar, Robert. *Movie-Made America: A Cultural History of American Novels*. Random House, 1975. [邦訳：『アメリカ映画の文化史』(上)(下) 鈴木主税訳，講談社学術文庫，1995.]
- 鈴木直次『アメリカ産業社会の盛衰』岩波新書，1995.
- 吉川康夫『航空の世紀』技報堂出版，1996.

(2) 社会・文明批評

- Allen, Frederick Lewis. *Only Yesterday: An Informal History of the Nineteen-Twenties*. New York: Harper & Row, Publishers, 1964.
- Allen, Frederick Lewis. *Since Yesterday: The 1930s in America*. Perennial Library, New York: Harper & Row, Publishers, 1972, '86.
- Corbin, Alain. *L'avènement des Loisirs (1850-1960)*. Paris: Aubier, 1995. [邦訳：『アラン・コルバン レジャーの誕生』 渡辺響子訳，藤原書店，2000.]
- 浜野成生(編著)『アメリカ文学と時代変貌』研究者出版，1989，'93.