

海難と想像力
—メルヴィルの太平洋体験—

星野勝利

Gracious God! what a picture of distress and suffering now presented itself to my imagination.

— Owen Chase, *Narrative of the Most Extra ordinary and Distressing Shipwreck of the Whale-Ship Essex* (1821)

はじめに

マンハッタン島の南端部に、いまは史蹟となった砲壘がある。穏やかな天気にも恵まれた安息日の午後、そのあたりには、まどろむように海を眺める多くの人が群がる。その光景を目にして、さる若者はこう思う。「瞑想と水は永遠に結ばれている」(meditation and water are wedded forever)。

瞑想と水を結んだのは、『白鯨』(*Moby-Dick*, 1851) の語り手イシュメイルである。イシュメイルによれば、瞑想する人間は必然的に水を想い、水に向かって歩を進める。水に浮かぶ自分の影に向かって身を投じたナーシサスの物語は、この例証にほかならない。ナーシサスの求める影はわれわれ人間すべてが求める影であり、これは「生命のもつ把握しがたい幻」(the ungraspable phantom of life) である。

『白鯨』の作者メルヴィル (Herman Melville, 1819-91) もまた水を想った。海を想った若者イシュメイルは捕鯨船で海に出た。メルヴィルもまた海に出る。海行きは生涯5度にわたった。

1839年(20歳)	ニューヨークとリバプール間を商船で往復
1841-44年(22-25歳)	捕鯨船で太平洋へ向かい軍艦で帰国
1849年(30歳)	出版交渉のためイギリスへ
1856-57年(37-38歳)	健康回復を兼ねてヨーロッパおよび聖地を旅行
1860年(41歳)	弟の帆船に乗りホーン岬経由でアメリカ西海岸へ

これらの海の体験は、作家メルヴィルにとって、どのような意味を持つものであったのか。とりわけ捕鯨船で太平洋に出た時の体験、なかでも海難にかかわるそれは、後の作家メルヴィルにとってどのような瞑想を誘うものであったのか。

1 現実と虚構

『白鯨』の若者イシュメイル (Ishmael) は、ある年のクリスマスの日、アメリカ東部の捕鯨の町ニューベドフォードから海に出る。捕鯨船ピークオド号 (*Pequod*)に乗って大太平洋に向かう。イシュメイルと同様、メルヴィルもまた捕鯨船で海に出る。ニューベドフォードと目と鼻の先にある対岸フェアヘイブンの港から、捕鯨船アクーシュネット号 (*Acushnet*) に乗り込み、一路太平洋へと向けて南下する。1841年の1月3日、22才を迎える年のことである。

海に出た二人の若者の間には、状況的に多少の違いがある。出航した港が異なり、出航の日も異なる。乗り込んだ船の名前も異なる。しかしこの違いは、二人を結ぶ共通性を前にすれば、むしろ些細な差異である。アメリカの若者が、捕鯨船に乗り込み、アメリカの捕鯨基地から、はるか太平洋を目指し、勇躍海に出る。この構図そのものは、イシュメイルにもメルヴィルにも、ぴったりと重なり合う。

イシュメイルの海行きは、作者メルヴィルのそれと確かに重なる。しかし重なりは、じつはこれだけに限らない。たとえばイシュメイルは、海に出る自分の行為は、「運命の神」(Providence) のプログラムの中では、文字の大きさやかたちも含め、たぶん次のように記載されているはずという。

Grand Contested Election for the Presidency of the United States.

WHALING VOYAGE BY ONE ISHMAEL.

BLOODY BATTLE IN AFGANISTAN. (Chap. 1)

このプログラムによると、イシュメイルの捕鯨航海は、大統領選挙とアフガニスタンでの戦闘に挟まれた目立たないものとなっている。ところが、イシュメイルを取り巻くこの環境は、じつはメルヴィル自身のそれでもあった。メルヴィルが海に出る直前の1840年の秋、アメリカでは大統領選挙が行われている。再選をねらう民主党のバン・ビューレン大統領と、共和党の大統領候補ウィリアム・ハリソンとのあいだで、激しい選挙戦が戦われている。

一方、1841年の11月、海に出たメルヴィルが大太平洋上で捕鯨作業に従事していた頃、アフガニスタンのカブールでは、イギリス軍に対する激しい反乱が現実起きていた。翌1842年1月のイギリス軍の撤退の際には、一人を残してイギリス軍全員が虐殺されるという血なまぐさい事件も起きている。「運命の神」が定めたプログラムは、じつは後の作家メルヴィルが海に出た時、そのメルヴィルを取り巻いていた現実の社会的状況を示唆するものである。¹

メルヴィルの作品では、作者の現実の体験が、物語の内容と太い線で結ばれる

ことが少なくない。処女作『タイピー』(Typee, 1846) や次作『オムー』(Omoo, 1847) は、そのよい例である。メルヴィルは序文の中で、これらの作品は、体験を記録したものであり、事実を観察したものであることを公言する。物語は「飾りのない真実」を「起きたままに述べた」(『タイピー』序文) ものである。この言葉は、後にその真偽をめぐる物議をかますことになる。しかしこれらの作品が、その程度にまで現実体験と密着したものであったことも確かである。じっさい『タイピー』で語られる食人種体験は、メルヴィルの体験と大筋で重なるものであることがわかっている。『オムー』で語られる収容所での生活なども、史料的にその信憑性が裏付けられている。

現実と内容という視点で眺めた場合、メルヴィルの作品では「海」のはたす役割が大きい。イシュメイルは「捕鯨船がわたしのイエールであり、ハーバードである」(24章)と語る。捕鯨船での体験、海での体験が、若者イシュメイルにとってはすべてであった。ピークオド号の悲劇を読者に伝えることができるのも、捕鯨船での体験があったからである。作家としてのメルヴィルを眺めた場合にも、事情は似ている。捕鯨船での体験談ではじまる作家としての人生は、水兵を主役とする物語(『ピリー・バッド』)で閉じられることになる。

ただしメルヴィルの場合、海での直接的体験そのものが、作品のすべての母胎であったわけでもない。創作の過程でメルヴィルは、個人的体験とは別に、書物等の資料に多くを依拠したことも知られている。たとえば『タイピー』の場合でも、食人種の中での個人的体験が、素材のすべてであったわけではない。創作過程でメルヴィルが、スチュアートの『合衆国船ヴィンセンヌ号による南海探訪、1829-30年』や、ポーターの『合衆国軍艦エセックス号による太平洋巡行記』、あるいはエリスの『ポリネシア探索』や、ラングスドルフの『世界各地への航海と旅』など、第三者による資料を幅広く参照したことはよく知られている。²

しかもメルヴィルの場合、この参照の度合いが並みのものではない。たとえば『白鯨』の場合、鯨や捕鯨について語るためにメルヴィルが活用した資料は膨大である。ピールの『抹香鯨博物誌』(1839)、ベネットの『世界捕鯨航海記、1833-36年』(1840)、ブラウンの『捕鯨航海版画集』(1846)、スコーズビーの『極地解説並びに北洋捕鯨漁場の歴史と現実』(1820)、そしてチーバーの『鯨と捕鯨者』(1850)など、これらの書物を丹念にめぐりながらメルヴィルが筆を進めたことはよく知られている。これに、ホーマーやダンテ、シェイクスピアやミルトン、ラプレーヤルソー、カーライルやゲーテなどの資料が、ほとんど無際限に加わる。その結果が『白鯨』という一個の作品である。海について語るメルヴィルは、関連資料で体験を補強し、さらにそれを古今の資料で肉付けする。これが作家メル

ヴィルの創作のかたちである。³

資料のはたす役割は、メルヴィルの場合、確かに大きい。特定の資料が種本になることさえある。「ベニト・セレノ」("Benito Cereno," 1855) は、アマサ・デラノ船長の『航海旅行記』(1817)の翻案であるし、『イスラエル・ポッター』(Israel Potter, 1855) は、トランブルの『イスラエル・ポッターの生涯とその華麗な冒険』(1824)が種本である。⁴

しかし、海での体験がはたす役割も小さいものではない。商船や捕鯨船の世界、未開の島での体験、船上での相克や謀反。メルヴィルの作品では多くの場合、これらが作品の種子となり、萌芽となる。船の仲間との談笑、港で手に入れた情報、伝聞や風評、海上で出会い。このようなものも、また作品の素材となる。海上での事件や事故に関わる体験も、その一つである。

2 巨鯨の復讐

年明けにメルヴィルが乗り込んだ捕鯨船アークシュネット号は、3月にはホーン岬を越え、6月頃には赤道付近ガラパゴス諸島近海に達している。そのあたりで1年あまり捕鯨を続けた後、1842年の6月末、マルケサス諸島ヌクヒヴァ湾に入港する。7月9日、上陸の機会をえたメルヴィルは、仲間のひとりトビアス・グリーンとともに捕鯨船から脱走する。後にそのグリーンは当時を振り返り、アークシュネット号での思い出について、メルヴィルに次のように書き送っている。

My mind often reverts to the many pleasant moonlight watches we passed together on deck of the 'Acushnet' as we whiled away the hours with *yarn and songs* till 'eight bells.' (Parker 194, my italics)

「スピン・ア・ヤーン」(spin a yarn) ということばがある。作り話や冒険談を長々と語ることである。「八点鐘」(eight bells, 8時あるいは12時)まで「話や唄」(yarn and songs)で過ごしたというグリーンのことばは、船上生活が必ずしも労苦ばかりでなかったことを示している。鯨油や鯨骨を求めて鯨を追う日常の中で、ときには仲間とともに、月明かりのもと、あれこれの話や唄で楽しいひとときを過ごすことも可能であった。

このような日常の中、海に出てほぼ半年が過ぎた1841年の6月23日、アークシュネット号は、ナンタケットの捕鯨船リマ号に出会う(Parker 196)。場所は、ガラパゴス諸島の一つ、チャールズ島の西方海上である。ナンタケットはピークオド号が出港する港であるが、ニューベドフォードやフェアヘイブンの近くにあ

この島は、アメリカの捕鯨の基地として、当時中心的な役割を果たしていた。このナンタケットから来た僚船リマ号と、アクーシュネット号は、海上交歓会「ガム」(gam)を持つ。この時メルヴィルは、次のメモに記されるような、一つの出会いを持つ。

In the forecastle I made the acquaintance of a fine lad of sixteen or thereabouts, a son of Owen Chase. I questioned him concerning his father's adventure; and when I left his ship to return again the next morning (for the two vessels were to sail in company for a few days) he went to his chest & handed me a complete copy ... of the Narrative. This was the first printed account of it I had ever seen. (Parker 196) ⁵

このガムから遡ること約20年、1820年の11月。いま二艘の捕鯨船が出会っているちょうどその近海で、一つの高難事件が起きている。リマ号と同じナンタケットの捕鯨船が、捕鯨の最中に一頭の鯨の攻撃を受け、難破するというものである。それも単なる難破ではない。母船の難破の後、三艘のボートで漂流しはじめた20名の乗組み員は、その後約3ヶ月間、海上を漂流する。しかもその漂流の間、ボートの上では飢えと渇きが支配し、最終的には生存者は6名となるが、その間ボートの上では、くじ引きによるカニバリズムまで起きたという事件である。いわゆるエセックス号 (*Essex*) 事件である。

この事件は、メルヴィルやグリーンにとってはひと昔前の話であったにちがいない。しかし、月明かりのもとでの談笑の中では、場所柄、この事件のことも語られていたかもしれない。20年も昔の話ではあったものの、この事件そのものは、生き残りの一人オーエン・チェイス (Owen Chase) の記した書物『異常にして悲惨なるエセックス号の難破の話』 (*Narrative of the Most Extraordinary and Distressing Shipwreck of the Whale-Ship Essex, 1821*) によって、広く知られるところであった。⁶ その現場近くにいる捕鯨者たちが、過去の悲劇の実話に花をさかせたであろうことは容易に想像できる。ところがメルヴィルは、この実話の著者チェイスの息子 (ウィリアム・チェイス) に、このガムで偶然出会う。その上、その息子から、父親の著書を直接借り受ける。はじめて読んだその書物に、メルヴィルは強い衝撃を受ける。

The reading of this wondrous story upon the landless sea, & close to the latitude of the shipwreck had a surprising effect upon me. (Philbrick, N. & T. 77)

衝撃の強さは後のメルヴィルの作品を通して示される。オーエン・チェイスによると、捕鯨船エセックス号は、復讐の念に駆られた抹香鯨の攻撃を受けて難破する(2章)。『白鯨』の捕鯨船ピークオド号も、復讐の念をあらわにした抹香鯨モウビー・ディックの攻撃を受けて難破する(134章)。それだけではない。語り手イシュメイルは、「宣誓供述書」(45章)で、エセックス号事件に触れる。鯨の危険性を示す具体的な例として、この事件に言及する。事件の概要を語り、チェイスのことは引用する。そのうえ、チェイスの息子との個人的関係にも触れて、「悲劇の時にエセックス号の一等航海士だったチェイスに、わたしは会ったことがあるし、率直にして正直なその話を読んだこともある。息子と言葉をかかわしたこともあり、それも悲劇の場所から数マイルと離れていないところである」(同前)とも語っている。イシュメイルのことは、ほぼそのまま、メルヴィル自身の現実の体験を語るものである。

エセックス号事件に関連して、後にメルヴィルはもう一つの出会いを体験する。事件の生存者の一人ポラード船長に、後にナンタケットで直接会う機会を持つ。この船長は、事件の後、数奇な運命を辿る。捕鯨船で再度大平洋に向かったものの、こんどはそこで座礁し、再び漂流を強いられている。さいわい僚船に救出されはしたものの、さすがにこれ以後、海の生活を離れ、陸の人間となり、生涯を閉じる。この船長に、メルヴィルはナンタケットで会っている。その時のこの船長の印象は、「少しも気取ったところがなく、謙遜でさえあったが、今までに出会った人の中でもっとも印象深い人であった」(Philbrick, N. & T. 78) というものであった。

この出会いが、メルヴィルの作品にもう一つの素材を提供する。『白鯨』から遅れること四半世紀、長編詩『クラレル』(Clarel, 1876)の登場人物のひとりネヘミヤ(Nehemiah)は、この船長ポラードの輪郭を受け継ぐ(Fefferman 166)。神学徒クラレルが聖地で出会うネヘミヤは、千年王国を信奉する敬虔な老人である。しかしその歩みは、ポラード船長のそれと重なる。ネヘミヤを想起させる人物として、作中ではさる船乗りが紹介される。運命論を軽蔑し、自由意志を信奉する船乗りである。この船乗りは、最終的には、「カルピンの教えを信じ/天をたたえ、神は善だといひ、自分の苦難はまったく正しいと語った」(1部36カント)という人物へと変化する。さながらポラード船長のような、きわめて謙虚な人物への変化である。この変化には、じつは理由がある。ところがその理由は、二つ。すなわち「座礁」(同前)と、「鯨が/故意に、ねらいをつけて/船首に穴をうがった」(同前)という、二度の海難である。ポラード船長の謙虚さは、これもポラード船長的な二度の海難によりもたらされたものである。海難の順序は、ポラード

船長の場合とは逆である。しかし、老人ネヘミヤの姿の中に、悲劇の船長ポラードの影が重なるのも確かである。

エセックス号事件とのかかわりは、ほかにもまだ指摘することができる。ピークオド号の一等航海士スターバックは、オーエン・チェイスと重なるという見方がある。「書記バートルビイ」の青年バートルビイを、ポラード船長と重ねる見方もある (Fefferman 166-70)。なるほど、敬虔なクエーカー教徒スターバックと、事件の次第を忠実に記す一等航海士チェイスの間には、一等航海士という共通の立場のほかに、性格的な重なりを見ることができる。沈黙に生きるバートルビイと謙虚に生きるポラードの間にも、黙々と生きるその生き方において共通するところがある。いずれもエセックス号体験がメルヴィルにとって、きわめて射程の広いものであったことを示唆するものである。

3 疑惑の処刑

捕鯨船アクーシュネット号から脱走した年 (1842 年) の 11 月頃、メルヴィルは別の捕鯨船の上にいる。チャールズ・アンド・ヘンリー号である。脱走以来、短期間の間にメルヴィルは波瀾の人生を送っている。食人種タイピー族の中で生活し、そこを逃れ出た後、オーストラリア籍の捕鯨船ルーシー・アン号に乗り込む。そこで水夫たちの反乱に加わり、タヒチ島にあるイギリス領事館に収容される。その後さらにそこを脱走し、エイメオ島に移り、11 月頃、そこからアメリカの捕鯨船チャールズ・アンド・ヘンリー号に乗り組んでいる。

このような日々を過ごしていた 11 月の末、26 日、大西洋上で一つの事件が起きる。アメリカ海軍の帆船上での謀反の発覚である。謀反の内容は、船長を殺害して海賊船にしようとするものである。事件の謀議者として 3 人の水兵が捕らえられ、ただちに絞首刑に処される。いわゆるソマーズ号 (*Somers*) 事件である。クリスマスを間近に控え、ニューヨークから 2 週間程の大西洋上で起きたこの事件は、当時のアメリカ政界をも巻き込んで、社会を揺るがす大きな事件となる。首謀者として処刑された海軍将校候補生は、時の陸軍長官の子息であった (Parker 241-2)。

メルヴィルはこの事件を、おそらくハワイのマウイ島で知ることになる。当時アメリカのニュース、とりわけアメリカ東部のニュースがハワイ近辺まで伝わるには、およそ 3 ヶ月を越える時間を要したという (Parker 243)。この基準で判断すると、この事件の情報は、船で運ばれてくる新聞や船乗り仲間のうわさ話などを通して、翌 1843 年の 3 月か 4 月ころには、ハワイまで届いていたと考えられる。メルヴィルの乗ったチャールズ・アンド・ヘンリー号は、1843 年 4 月、マウイ

島ラハイナに入港し、そこでメルヴィルは8月まで過ごしたことがわかっている。

この事件はメルヴィルにとっては大きな事件であったにちがいない。おそらくエセックス号のそれに勝るものであったろう。理由はひとつ。ソマーズ号事件の当事者の一人に、ほかならない身内のものがひとり関わっていた。謀議の情報をつかんでそれを船長に伝え、死刑の判決にも深く関わった海軍大尉ガート・ガンズヴォート (Guert Gansvoort) は、メルヴィルの7歳年上のいとこであった。それも、兄弟のようによく似ているとされていた近親者であった (Parker 294)。

事件後、ソマーズ号はただちにアメリカに戻る。死刑判決に関わったガートは、首都ワシントンに呼び出され、海軍長官への報告を求められる。処刑の妥当性について疑問の声があがりはじめ中、殺人罪との関連で軍法会議にかけられる。さいわいガートは最終的に、その判断の正しさを認定される。しかし、この時以後、ガートは病弱の身となり、社会的に疑惑の目を向けられながら、その生涯を閉じることになる。

事件が起きてから約2年後の1844年の10月、メルヴィルはアメリカに帰国する。ハワイで捕鯨船チャールズ・アンド・ヘンリー号から下船したメルヴィルは、その地で8月まで滞在し、そこからこんどはアメリカ海軍の軍艦ユニテッド・ステーツ号に乗り込み、1年あまりの航海の後、ボストンの軍港に帰る。ひさしぶりにボストンに帰ったメルヴィルは、そこで、このいとこのガートと会った可能性もある。事件をめぐる一連の喧噪の後、軍務復帰を認められたガートは、ちょうどこの時期ボストンの海軍基地に滞在している (Parker 293)。

謀反や反乱は、メルヴィルの作品では珍しいものではない。『タイビー』の捕鯨船(ドリー号)の暴力的な船長、病弱な船長(ジュリア号)に反乱する『オムー』の船員たち、陰謀によって殺される『マーディ』の真珠採取船(パーキー号)の船長など、これらはむしろ繰り返し現れる一つのモチーフである。ピークオド号のエイハブ船長と一等航海士スターバックの対立、「ベニト・セレノ」の奴隷船サン・ドミニク号の奴隷の反乱、『ピリー・バッド』の衛兵伍長クラガートと水兵ピリーの相克、これらもすべてこの延長線上にある。

ソマーズ号事件は、これらの世界と内容的に連なる。もちろんそこには程度と濃淡の差がある。しかし現実と虚構の間の距離は、それほど大きいものとは思われない。じっさい『白ジャケツ』では、現実起きたソマーズ号事件が、かなり明瞭なかたちで言及される。アメリカ海軍の刑法、とくに「戦時条例」に批判的な目を向ける語り手(白ジャケツ)は、戦時に限らず平時においてもそれが施行されている例として、ソマーズ号事件を示唆する実例をあげる。

The well-known case of a United States brig furnishes a memorable example, which at

any moment may be repeated. Three men, in a time of peace, were then hung at the yard-arm, merely because, in the Captain's judgment, it became necessary to hang them. To this day the question of their complete guilt is socially discussed. (Chap. 72)

これによると、アメリカ海軍で起きた「よく知られた事件」は、いまなお人々の口の端にのぼっている。理由は、処刑された3人の罪科に疑問が残るからである。疑問が残る処刑の判断責任者として、語り手は「船長」を指摘する。もちろんこれは当然のことである。船上での最終判断は、職務として船長のものである。しかし、ソマーズ号の場合、謀反の存在を船長に伝えたのは、その情報をえたガートであったとされる。したがって、社会の疑惑の目に対しては、船長だけでなく、ガートもまた矢おもてに立つ立場にあった。後にガートが心理的に苦しむことになったとすれば (Parker 297)、それは絞首刑の判断をめぐるこのような事情にあったと考えられる。

遺作『ピリー・バッド』(*Billy Budd, Sailor*, 1924) は、このような心理的葛藤の世界を彷彿とさせる。イギリス軍艦の艦長ヴィアは、ヨーロッパが風雲急を告げていた1797年、苦しい選択を迫られる。謀議の告発を受けた無垢の若者ピリーが、自分を告発した先任衛兵伍長クラガートを殴殺するからである。「最後の審判では無罪なる」(21章)と心では思いつつも、艦長ヴィアは無実の若者ピリーに極刑を科さざるを得ない。「反乱条例という法に従って行動している」(同前)からである。このような艦長の姿に語り手は、「1842年にアメリカの軍艦ソマーズ号の艦長を苦しめた複雑な心境」(同前)を重ねる。『白ジャケツ』の場合と同様である。

ソマーズ号事件の当事者ガートは、ボストンに帰った後、訪ねてきた母親に叔父(ピーター・ガンズヴォート)への伝言を依頼している。この叔父はガートのことを心配していた。息子を絞首刑にされた陸軍長官(ジョン・スペンサー)が処刑に対する疑問の手紙を公開し、それが社会的に反響を呼んでいたからである。この叔父に対してガートは、自分の思いを率直に述べる。自分の行動には、やましいところは一つもない、国家のため、神のために、自己を空しくしてとった行動であることを、強く主張する。いささか長い引用になるが、ガートのことばには、「どれほど無慈悲であろうとも、それでもわれわれは法に従い、法を施行しなければならない。それこそが、われわれが神に誓ってはたすべき責任なのだ」(21章)というヴィア艦長の声が響いてくる。

Tell him, that nothing that S. [Spencer=secretary of war] can say, can make the least change in my feelings, as regard the treatment, & execution of those mutineers. I feel, that we did our duty, & the consciouness of having done my duty; shall never sustain me--It was not only the public property, the Flag of my country, & my own life that was in the utmost jeopardy; but the lives of the crew, (those that were true); but of those apprentices, those children, entrusted to the care of the Officers; for whose safety we were responsible,--to God, to their country, & to their parents; to many of whom, before we sailed; I had pledged myself, to extend parental care & advice -- Tell him, that nothing was done in "fear or haste" -- & I believe it was approved of God; & I have faith to trust, it will be by my fellow man. (Parker 296)

その後のガートの証言によると、ソマーズ号上で処刑が行なわれた時、処刑された3人のうちの一人エリシャ・スモールは、近くに立っていたガートに向かって謀反の行為を認め、別れの挨拶を口にしたと言う。国家のため、国旗のためなのだと思われる艦長に対しても、最後にスモールは「国家に栄光あれ！」("God bless that flag!") という言葉を残したという (Parker 242)。帆桁に吊られる水兵ピリーも、最後に「ヴィア艦長に栄光あれ！」(God Bless Captain Vere!) ということばを残した。ここにもやはりソマーズ号事件の響きが漂う。

作品『ピリー・バッド』の生成に関しては、多くの指摘がなされている。クーパーの海洋小説との関連も指摘されている。メキシコ沿岸で1846年に起きたセント・メリー号事件との関連や、1848年にボストンで出版されたイギリス海軍フリゲート艦を舞台とする物語との関連も指摘されている。⁷ しかしメルヴィルが作品中で直接ソマーズ号事件に触れていることを思うと、近親者を通して体験したこの事件がメルヴィルに与えた影響の大きさを思わざるを得ない。

晩年の詩集『ジョン・マーと船乗りたち』(*John Marr and Other Sailors*, 1888)の中には、「花婿ディック」("Bridegroom Dick")と題された一遍の詩がある。ディックと呼ばれるひとりの船乗りが、かつての海の仲間たちを回想する詩である。その中に、トムと呼ばれる仲間をうたう次のような一節がある。

Tom was *lieutenant* in the brig-o'-war famed
 When an officer was hung for *an arch-mutiner*,
 But a mystery cleaved, and *the captain was blamed*,
 And a rumpus too raised, though his honor it was clear.
 And Tom he would say, when the mouthers would try him,

And with cup after cup o' Burgundy ply him:
 'Gentlemen, in vain with your wassail you beset,
 For the more I tipples, the tighter do I get.'
 No blabber, no, not even with the can--
True to himself and loyal to his clan. (my italics)

回想される船乗りトムは、アメリカ海軍の軍艦(the brig-o'-war)の海軍大尉(lieutenant)である。しかもその艦長は、首謀者(arch-mutiner)を絞首刑に処して、いまなお批判される立場にある。しかしトムは、酒場の飲み仲間に向かって、その艦長を強力に擁護する。海軍への忠実な姿勢を堅持する。そのトムを語り手は、「自らに忠実、軍に誠実」(True to himself and loyal to his clan)とたたえる。ソーマーズ号事件の当事者の姿と、その当事者を想うメルヴィルの姿が、ここにもまた浮かび出る。

4 運命の諸相

洋上で出会った捕鯨船はしばしば交歓の場を持つ。これを「ガム」(gam)と呼ぶ。船乗り用語である。オーエン・チェイスの息子とメルヴィルが出会ったのもこのガムを通してであった。『白鯨』のイシュメイルはこれを次のように定義する。

GAM. NOUN--A social meeting of two (or more) Whaleships, generally on a cruising-ground; when, after exchanging hails, they exchange visits by boats' crews: the two captains remaining, for the time, on board of one ship, and the two chief mates on the other. (Chap. 53)

『白鯨』の構造的特徴の一つに、このガムの模様の描写がある。ピークオド号は、航海中にさまざまな船に出会う。楽しそうな船(バチエラー号)もあれば、幽霊船のような船(アルバトロス号)もある。行方不明者を捜索中の船(レイチエル号)もあれば、疫病に襲われた船(ジェロボウム号)もある。ガムは都合9度行なわれる。イシュメイルはこのそれぞれについて一章を設けて語る。中でも特異な位置を占めるのが、タウン・ホー号(*Town-Ho*)とのそれである。

アルバトロス号と最初のガムを持った後、ピークオド号は帰港の途にある捕鯨船タウン・ホー号と出会う。「タウン・ホー号の物語」(54章)は、この時ピークオド号の水夫(タシュテゴ)が、タウン・ホー号の水夫から密かに伝え聞いた話を伝える。内容は、捕鯨船タウン・ホー号上で起きた事件、すなわち二人の船乗

りの対立に端を発する謀反事件と、白い鯨モウビー・ディックとの遭遇、そしてこの遭遇を契機とする二人のその後の運命である。二人のうちの一人ラドニ (Radney) は、モウビー・ディックに殺され、一方スティールキルト (Steelkilt) は、ボートでタヒチへ逃亡する。この物語にも、メルヴィルの現実体験がちらつく。

ソマーズ号事件をメルヴィルはハワイで知ったと考えられる。同じくハワイでメルヴィルはもう一つ大きな事件と遭遇する。1843年5月28日、捕鯨船ナッソー号 (*Nassau*) がハワイのホノルルに入港する。マウイ島のラハイナに入港したメルヴィルがオアフ島のホノルルに移動して間もなくの時である。この捕鯨船ナッソー号は、別の捕鯨船パーカー号 (*Parker*) の乗り組み員20名も船上に運んでいた。ところがこれには大きな事件が隠されていた。

アークシュネット号がガラバゴス諸島近海で捕鯨に従事していた頃、すなわちメルヴィルがリマ号出会った年の歳の暮れ、1841年の12月11日、赤道付近の海上で一つの事件が起きる。ニューベドフォードの捕鯨船パーカー号の船長が、捕鯨中に鯨の襲撃を受け、死亡する。事件はこれだけで終わらない。翌年の9月24日、パーカー号はオーシャン島付近で難破する。8日間の漂流の後、生き残り24名がオーシャン島に漂着する。海鳥やアザラシで飢えをしのいだ後、6ヶ月後、近くを通りかかった捕鯨船ナッソー号により発見され、救出される (*Parker* 252)。ホノルルに入港したナッソー号が乗せていたのは、じつはこの生存者たちであった。

ところが、生存者たちを救出したナッソー号上でも、じつは大きな事件が起きていた。殺人事件である。遭難者を発見する前、乗り組み員のひとりラザー・フォックス (*Luther Fox*) が、航海士ジェピサ・ジェニー (*Jepitha Jenny*) を船上で殺害するというものである (*Parker* 251)。檣頭での言動が懲罰の対象となり、フォックスはタール塗りを命じられる。ところが命じられたフォックスは、それを拒否する。それをとがめに来た航海士ジェニーを、フォックスは衝動的に刺し、航海士が死亡する。当事者であるフォックスは、ホノルル入港後ただちに獄に収容され、軍艦で本国送りとなる。

パーカー号の難破の話とともに、メルヴィルはナッソー号で起きたこの殺傷事件にも関心を抱いたにちがいない。「タウン・ホー号の物語」は、二人の船乗りの対立と謀反を語る。対立するのは、悪意に満ちた運転士ラドニと、激情的な水夫スティールキルトである。水夫スティールキルトへの私怨にかられるラドニは、漏水くみ出しの命令に従わないスティールキルトに、甲板の清掃を命じる。豚の糞の始末を含むものである。それをボーイの仕事として拒否するスティールキルトは、さらにそれを強いる上官ラドニを、殴り倒す。ハンマーを手にして接近し

てくる運転手(ラドニ)を殴り倒す水夫(スティールキルト)の行為は、行為をとがめた上官(ジェニー)を刺したナツソー号の水夫(フォックス)の行為を想起させる。

Mr. Radney, I will not obey you. Take that hammer away, or look to yourself....But, gentlemen, the fool had been branded for the slaughter by the gods. Immediately the hammer touched the cheek; the next instant the lower jaw of the mate was stove in his head; he fell on the hatch spouting blood like a whale. (Chap. 54)

もちろん水夫スティールキルトの行為は、フォックスのそれと正確には重ならない。相手のラドネは、ジェニーとは異なり、死亡することはない。しかし、懲罰としての単純労働、それへの不服従、自己の正当性の主張、諫めに対する暴力での対抗、これらはフォックスのそれとほぼ重なる。そのうえ、フォックスの出身地はニューヨーク州北部のオールバニー近郊であるが (Parker 251)、スティールキルトも同じくニューヨーク州バッファローの出身である。

ラドニとスティールキルトの関係は、たしかにナツソー号事件と連なる。ところがこの関係は、パーカー号事件とも無縁ではない。鯨の群れと遭遇したパーカー号の船長(シャーマン)は、自らボートに乗り込み、群れに迫る。結果は悲劇を招く。ボートは鯨の攻撃を受け、船長は海に消える。メルヴィル滞在中のホノルルの新聞は、この模様を次のように伝えている。

His boat having made fast to one of a large school of sperm whale was capsized and stove. He was thrown out either by the line "unshipping from the chocks" or by the stroke of a whale's flukes.... At that critical moment a large number of whales were seen around the boat. The unfortunate captain, however, clung for a short time to the shattered boat, but before aid could arrive, he sunk to rise no more. (Parker 251)

鯨の攻撃によって難破したのは、エセックス号であった。およそ20年前のことである。同じことが、今またパーカー号で起きる。もちろんこの場合、直接襲われたのはボートである。エセックス号の場合とは異なり、母船ではない。しかしパーカー号のシャーマン船長は、これで命を落とす。

タウン・ホー号の運転手ラドニもまた、鯨によって命を落とす。殴打事件の後、ラドニとスティールキルトは、同じボートで白鯨(モウビィ・ディック)に向かう。スティールキルトが漕ぎ手、ラドニが鋸撃ちとして。しかし結果は、ラドニ

の悲劇であった。船乗り仲間はこちらに、摂理にも似た運命の仕打ちを見て取る。ボートから落ちたラドニは、白鯨の顎の中に消える。その次第は、ホノルルの新聞で流されたパーカー号海難の構図そのものである。

That instant, as he fell on the whale's slippery back, the boat righted, and was dashed aside by the swell, while Radney was tossed over into the sea, on the other flank of the whale....But the whale rushed round in a sudden maelstrom; seized the swimmer between his jaws; and rearing high up with him, plunged headlong again, and went down. (Chap. 54)

海難に関わるメルヴィルの体験はそれほど豊かなわけではない。作品との関連で眺めれば、およそ以上のようなものである。もちろんこれが、そのすべてであるわけでもない。たとえばメルヴィルは、奴隸船クリオール号 (*Creole*) の反乱事件のことを、アークシュネット号上で耳にしていたかもしれない (Robertson-Lorant 128)。あるいはこれより先、リヴァプールから帰ったメルヴィルは、奴隸船アミスタッド号 (*Amistad*) の反乱事件のことを、ニューヨークの港で耳にしていた可能性も大いにある (Parker 151)。奴隸の反乱といえば、「ベニト・セレノ」の世界である。なるほどこの作品には、先に見たように、素材となった直接的な資料 (書物) がある。しかし、奴隸船での反乱という構図そのものは、これらの事件とも通底するものであることも確かである。

現実と虚構の世界を等式で結ぶのは、もちろん危険な行為である。「ベニト・セレノ」の場合にも同じことがいえる。しかし反乱や陰謀の世界は、海に出たメルヴィルにとっては、身近に体験した現実の世界であった。きわめて現実的なこの体験を作品創造の胚芽の一つとして眺めることは、それほど危険なこととは思われない。

むすび

「メドゥーサ号の筏」(1819) と題された絵がある。波に翻弄される筏の上で瀕死の状態で救いを求める 15 人の姿を描くものである。フランスロマン派を代表する画家テオドール・ジェリコーの手になるものである。絵の素材となったのは、エセックス号事件が起きる 4 年前、1816 年 6 月にインド洋のセネガル近辺で起きたフランス船メドゥーサ号の事件である。メドゥーサ号の乗客約 150 名は、急ごしらえの筏 (いかだ) に乗り移る。ボートに逃れた船長と士官たちは、これを見捨てる。漂流を余儀なくされた筏の上は、さながら地獄と化す。2 週間後に救出さ

れた時には、生存者はわずか15名になっていた、という事件である。⁸

ロマン派時代の表象上の特質を、詩人オーデンは、「海」と「荒野」という二つの言葉で括ってみせた(『怒れる海』)。なるほど18世紀から19世紀にかけてこの時代は、克服されるべき彼方の地平として、「荒野」と並んで、「海」が大きな比重を占めた。文学の世界もこれを反映する。南氷洋から大太平洋へ至る恐怖の航海を語るコールリッジの『老水夫行』(1798)も、エーゲ海を含む地中海地方の旅から帰還して書かれたバイロンの『チャイルド・ハロルドの巡礼』(1812)も、ナンタケットから太平洋へ向かう船上で起きる反乱や難破、そして南極近くの異界で遭遇する奇怪な体験を描くポーの『アーサー・ゴードン・ピムの物語り』(1838)も、すべてこの時代に著されたものである。

この時代の人々にとって、メドゥーサ号の事件はおそらく他人事ではなかった。憧れ、希望、自由、富、これらの対象としての海の世界は、同時に、海難をともなう不安と恐怖の世界でもあったはずである。メルヴィルはこのような時代に海に出た。その体験を梃子として、作品を創造する。創造された世界は、体験の内質を伝えるとともに、時代のありようを示す一個の証言である。メルヴィルの場合、瞑想と水はやはり緊密に結ばれたものであった。

注

1. L.S. Mansfield and Howard P. Vincent, eds., "Explanatory Notes," in *Moby-Dick, or, the Whale* (New York: Hendricks House, 1962), pp. 600-2.
2. Harrison Hayford et al., eds., "Historical Notes," in *Typee: A Peep at Polynesian Life* (Evanston: Northwestern UP, 1968), p. 291.
3. Charles Feidelson, Jr, ed., "Introduction," in *Moby-Dick, or, the Whale* (Indianapolis: Bobbs-Merrill Educational Publishing, 1980), p. xx.
4. W.B. Dillingham, *Melville's Short Fiction, 1853-1856* (Athens: U of Georgia P, 1977), p.227; Harrison Hayford, et. al., eds., "Historical Notes," in *Israel Potter* (Evanston: Northwestern UP, 1982), p. 184.
5. Cf. Nathaniel Philbrick and Thomas Philbrick, eds., "Herman Melville's Annotation of Chase's Narrative," *The Loss of the Ship Essex, Sunk by a Whale* (New York: Penguin Books, 2000), p. 77.
6. Nathaniel Philbrick and Thomas Philbrick, eds., "Chase's Narrative of the Most Extraordinary and Distressing Shipwreck of the Whale-Ship Essex," *The Loss of the Ship Essex, Sunk by a Whale*, pp. 13-73. エピグラフは、同書、p. 27.
7. Harrison Hayford and Merton M. Sealts, Jr., eds., "Notes and Commentary," *Billy*

Budd, Sailor (Chicago: U of Chicago P, 1962), pp. 30-32.

8. Nathaniel Philbrick, *In the Heart of the Sea: The Tragedy of the Whaleship Essex* (New York: Viking, 2000), pp. 142-3.

参考文献

Auden, W.H. *The Enchafed Flood :Three Critical Essays on the Romantic Spirit*. New York:Vintage Books, 1950.

Fefferman, Thomas F. *Stove by Whale: Owen Chase and the Essex* . Middletown: Wesleyan UP, 1981.

Parker, Hershell. *Herman Melville: A Biography, Volume I, 1819-1851*. Baltimore: Johns Hopkins UP, 1996.

Philbrick, Nathaniel. *In the Heart of the Sea: The Tragedy of the Whaleship Essex* . New York:Viking, 2000.

Philbrick, Nathaniel and Thomas Philbrick. *The Loss of the Ship Essex, Sunk by a Whale* . New York:Penguin Books, 2000.

Robertson-Lorant, Laurie. *Melville: A Biography*. New York: Clarkson N. Potter, Inc., 1996.

(岩手大学教育学部英語教育講座)