



Title	飛ぶことの愉快 : ヤンコ・ポリチ・カモフの『機下にて』
Author(s)	荒島, 浩雅
Citation	大阪大学言語文化学. 1993, 2, p. 67-74
Version Type	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/78177
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

飛ぶことの愉快

— ヤンコ・ポリチ・カモフの『機下にて』 —*

荒島浩雅**

Ovaj je ogled sadrži analizu književnog teksta, Polić Kamovljevog feljtona “Pod Aeroplanom”. 1910 godine u vrijeme boravka u Bolognji Polić Kamov je napisao ovu impresiju o pogledu prvih aviona.

Polić Kamov, jedan od prvih avangardista hrvatske književnosti, stalno je promijenio svoju ambiciju i to je bilo baš bitna stvar za njegov život i rad. Neprestano putujući on je obogatilo svoje umjetničke naklonosti. A putovanje mu je bilo uvijek radi samo čiste čežnje za dalekim putovima koje prima obilježje duševne krize kao reakcija proti trulim vrijednostima u “Sebi”, što je razlika od generacije Hrvatske Moderne koja je baš zaokrenula prema “Evropi” odnosno prema “Zapadu” i svjesno uvodila novotarije za “Narod”.

Polić Kamovljev odnos prema putovanju ili uopće mišljenje jasno se vidi u ovim feljtonu i u njegovom hleptenju za poletom slobodnog aviona.

1. このノートでは、クロアチアの作家ヤンコ・ポリチ・カモフ(1886-1910)について若干のことを述べてみたい。晩年の作であるフエトン『機下にて』(1910.5.31)をとり上げ、この作品を通してポリチ・カモフという作家の性格をいくらかなりとも浮き彫りにできればと思う。ポリチ・カモフは、クロアチア文学でのアヴァンギャルドの先駆であるという文学史的位置付けがなされる作家である。このような点を顧慮しながら、この作家から透けて見えてくるアヴァンギャルドの意識形態というようなものについても考えてみたい。

*Janko Polić Kamovljev feljton “Pod Aeroplanom” (Hiromasa ARASHIMA)

**言語文化研究科博士前期課程

2. 1909年8月23日から29日にかけて、フランス北東部の都市ランスで国際飛行大会という催しが開かれたが、これは飛行機による史上初の競技大会であった。当時は自転車や自動車の競技大会の時代であり、乗り物に乗るということは最もモダンなスポーツであったから、飛行大会は乗り物によるスポーツの最先端をゆくものであった。だが、飛行大会というものは自転車や自動車の大会とは少し性格が異なっていた。当時自転車はもとより自動車も、その存在自体はすでに何の驚きでもなくなっていたので、競技大会におけるひとびとの熱狂はもっぱらそれら乗り物のスピード競争にあったが、飛行機はその存在自体がまだなお驚き以外の何物でもなかった。だから、飛行大会ではまず、空中を自在に飛行する奇妙な物体そのものが熱狂の対象であった。

飛行機がきわめて短期間に著しい発達を遂げたことも、ひとびとの驚異であった。ウィルバー、オーベルのライト兄弟が30メートル、12秒間の持続飛行に成功したのは1903年の暮れであった。それからアンリ・ファルマンが公式記録として1キロメートル以上の飛行に成功するまでに約4年の歳月を要したものの、1908年10月30日にはファルマンがブーイ・ランス間を飛行し、1909年7月25日にはルイ・ブレリオがカレーを離陸してドーヴァー海峡の横断に成功していた。ブレリオの海峡横断は世界中にセンセーションを巻き起こした。この壮挙に感動したダモンチオが飛行について語り合うため、ブレリオをフランスに訪れたのはよく知られた話である。

この時代、飛行士は一種英雄視されていた。飛ぶということ自体日常からひどく掛け離れた行為であるばかりでなく、墜死の危険もかなり大きかった。また、飛行士はこの頃はまだ自分の乗る飛行機を自分で製作することが多かったから、優れた技術者でもあった。飛行機を謳った最初の詩人の一人であるダモンチオがブレリオのもとを訪問したのも、飛行士に、己を恃んでひとり未知の領域を制覇しようとする英雄の行為を感じたからであった。

ブレリオの海峡横断後ひと月して開かれた前述のランスの国際飛行大会は、会期中のべ250万人の観客を動員したといわれる。一週間にわたり飛行機という新奇な乗り物の実力が誇示され、飛行士の勇姿が十二分に展覧された。5万ドルという破格な総額をめぐる賞金競争も相俟って、まさにこのショーは成功であった。そのうえ、競争を制したのは概ねフランス機であったから、フランスの国威発揚というおまけもついた。

ランスでの大会以後数年間、ヨーロッパの各地やアメリカで大小さまざまな飛

行大会が頻繁に開かれた。娯楽ということでも、また各国の技術開発競争ということでも、この流行は必然であった。イタリアでも、1908年4月にローマの飛行クラブが飛行士学校を設立するなどして航空熱が高まっていたので、飛行大会は瞬く間に流行のものとなった。1910年5月22日から30日にかけては「飛行実験会」と称する飛行大会がボローニャの練兵場で開催された。どれほどの規模であったかは不明であるが、一週間という開催期間から考えれば、ランスの大会などとは比較にならないにしてもやはりそれなりの規模ではあったと思われる。ポリチ・カモフはその時たまたまボローニャに滞在していた。そして、会期中のある日、この大会を見に出かけたのであった。

3. このフエトン『機下にて』はボローニャの飛行大会の観察記だが、ここで作家のしているものが決して飛行機そのものではなく、飛行機を見物するひとびとの方であるのが面白い。このようなことが書かれてある。

あのひとりの人間（訳註：飛行士）が飛ぶと、まわりもみな飛ぶ。かれの「空中の恐怖」といったものも、さあ高度だ、さあ安定だ、さあ速度だ、さあ風とのたたかいだといった逸る心も、すべて群衆はじっと見上げた目にひしひしと感している。貴族から庶民まで老若男女ごっちゃに混じったこの群衆は一人の幼子である。一つの奇跡を前にして誰も彼も一つの気持ちでいる¹⁾。

群衆の頭上に飛行機が舞い上がる。この時ポリチ・カモフが見たのはブレリオ製の単葉機であった。自転車用の車輪を取り付けた、今から見れば玩具のように見える飛行機だが、当時は最新鋭で高度も航続距離も一流であった。作家は続けて次のように書いている。

われわれの心は高さを感じる。雲を感じる。空間を感じる。われわれは愉快だ。（中略）われわれは自由の喜びに満たされる²⁾。

ここで注意したいのは、飛ぶということを作家が、飛ぶものと飛ぶのをみるものとの関わりのなかで捉えていることである。ポリチ・カモフが見ているものは、

¹ cit. prema: Janko Polić-Kamov, Novele i esej, Zagreb, 1938, str. 206.

² cit. prema: nav. djelo, str. 206.

作家自身を含めた観衆の、目の前の飛行への関与である。この関わりのなかで、飛行機は単に飛行をデモンストレーションするものではなく、自由という愉快をデモンストレーションするものとして捕捉されている。

しかし、この飛ぶという自由の愉快が決して実在することのない幻であるに過ぎないということが、ほかならぬポリチ・カモフの嘆きである。飛行機がいくら天空を飛翔して自由をひとびとの感情のなかに呼び覚ますにせよ、結局、飛行機を飛ばせている人間の方は飛行機のように飛ぶことができない。畢竟、ひとは飛行機は飛ばせても、人間社会の桎梏からはどこまでも逃れることができない。

そこでは二つの点が指摘されている。

1. 航空がだんだん国家化の度合を深めていること。
2. 航空がだんだん商品化の度合を深めていること。

航空の国家化というのは、航空開発の仕事が、始源の形態である個人の努力というところから国家間の威信をかけた開発競争へと変化しつつあるということである。また、航空の商品化というのは、ジャーナリズムが航空を売り物の記事とし、また旅行代理店が、かつて旅人を観光客に化した伝で、ローマ・トリノ飛行機の旅を計画しているということである。いずれにせよ、宙を飛ぶ飛行機の様子をよく見れば、その向こうに飛行機を飛ばす人間の無粋な思惑というのもちらつき、そうなるとう愉快の度はいきおい減じざるをえないというわけである。

自由の愉快がほんの仮象でしかないということには、もう一つ理由がある。それは、ひとびとがこんな飛行大会というような催しにも飛行機が飛び回ることに、実はもうけっこう飽きてきているのだという指摘にあらわれている。ポリチ・カモフによれば、飽きてきたということは、つまりひとが本当に空を征服してしまったということである。これは飛行機を飛ばす側の無粋を問うよりも前に、まず大衆のほうで飛行の驚きも愉快も丸ごとのみこんで消化してしまったという指摘である。飛ぶという自由の愉快は、ここにおいてすっかり消費の連鎖のなかに組み込まれてしまう。言わばキッチュと化してしまう。

何十年かして飛行機が交通手段の一つとなってしまうえば、飛行士はただの運転士になりさがり、飛行機は靴のにおい、シャボンのにおい、ソーセージのにおいなどを満載してとびまわることになるだろう。——するとあの驚の飛行は蚊の飛行よりもっとつまらないものに

なりはしないだろうか³⁾。

作家は最後に次のようなことを述べて締めくくっている。

ほら、人間だ。こいつはありとあらゆる場所に汚らしい好き勝手なあしあとを残してきた。森にも野にも山にも平地にも…。いま、止むに止まれぬ熱情にかられて空中へと飛び出したのだが…。しかし、空中ではせめて足跡は残らない。どこまでも青いまっさらな空間は純潔のままだ。だから、航空こそは理想である⁴⁾。

4. このフエトン『機下にて』で展開されている考察のスタイルは、ポリチ・カモフという作家の文学史上の位置ということを考えた場合、またとても興味深い。このフエトンでは、ひとびとの対象への関与の仕方ということが視座の中心におかれ、その関与があしあととして表象されていた。そして、このあしあととはネガティブな価値を負ったものであった。けれども、あしあとというものは、ひとが通っていった跡であってひとのおこないの証拠である。したがって、自己の行為を時間的な流れにおいて集積された一個の価値体系として確認しようとする立場からすれば、あしあとというのは決して軽んずることはできないものである。事実、ポリチ・カモフに先行する世代のおこしたクロアチアモデルネという運動は、ウィーンやプラハで学んだモデルネというもののあしあとを、クロアチアにおいていかにつけるかという情熱であった。ポリチ・カモフはこのクロアチアモデルネの運動の中から育ってきた第二世代であって、クロアチアモデルネの方向とは異なる方向へ目を向けようとした最初の人間のうちのひとりであるといわれる。このフエトンにおけるポリチ・カモフのあしあと観はクロアチアにおける文学的アヴァンギャルドの先駆と評価されるこの作家の意識の本領を實によく表現しているものでもある。

19世紀末におこったクロアチアモデルネという運動を直接になったのは1870年代生まれを中心とする世代であった。この第一世代と1886年生まれのパリチ・カモフとの相違の根源は両者の思考システムの相違にあった。もっとも、第一世

³ cit. prema: nav. djelo, str. 209.

⁴ cit. prema: nav. djelo, str. 209.

代といっても様々な人物がふくまれるのであって、そう一概に割り切る訳にはいかないという意見もある。第一世代は大きく、ウィーンで学んだグループとプラハで学んだグループに分けられ、前者の文学的モラルは芸術のための芸術であり、後者のそれは政治的現実に応じたリアリズムであったので両グループの間には意見の相克がいつも存在していた。だが、それでもひとつの思考システム、しかも最も本質的な思考システムが両者に共通していたということは否定できないと思われる。その第一世代の思考システムは、

1. 新対旧、若対老、進歩対退歩、中心対周辺といった明確な二項対立の構図が存在すること。
2. そのような二項対立の構図のうちの新、若、進歩、中心といった一方の項に全面的に共感の根を張ること。
3. そのような共感の根を張った価値を、民族固有の言語文化という枠組のなかで実現するとともに定着化を図ろうという心構えがあること。

の三つの点で総括することができる。

この思考システムは既成の在り方に反抗しようとするシステムであり、既成のエトスに替わる新たなエトスを醸成しようという志向において求心的な性格があった。

ポリチ・カモフのことを考えると、先の1～3の要素のうち3が明らかに変化している。というよりはすっかり消え去ってしまっている。3が消滅したというのはどういうことかということ、ただシステムにちょっと欠損ができたというようなものではなく、それはもう別の思考システムになってしまったということである。1、2のような要素が存在するとしても、すでに別の体系に属するものとして意味が同一ではない。

ポリチ・カモフが、第一世代のように「ヨーロッパ」という価値概念のなかで「中心」と目されていたウィーンにもプラハにも全く目をむけようとせず、専らイタリアやスペインへ目を向けたということも、第一世代とは異なったこの作家の思考システムの在り方を立証するものである。ここで注意しなければならないのは、中心へ向かわないということが決して周辺へ向かうということにはならないという点である。クロアチアモデルネの第一世代に属し、当時ザグレブでラビとあだ名されていたクロアチア文学の大立者の一人アントウン・グスタフ・マトシュはポリチ・カモフについて、我らの世代は文化の中心地へと足を向けたが、かれら

の世代は文化の周辺地へと足を向けていると述べたが、ポリチ・カモフの心理という視点から考えると、これは安易に読むことができない。ポリチ・カモフにとって必要であったのは、常に自分のいる空間をかえてゆくことであって旅人になることであった。だから中心へゆくことも周辺へゆくことも必要ではなかった。ただ、現在いる場所から逃れて、ゆきたいところへゆけばよかった。ポリチ・カモフは、古くからイタリアとのつながりが深いアドリア海岸の生まれであって、イタリア語にも日常的に接して育ったから、また滞在費ということでもそれほど高くつかなかったから、しばしばイタリアへと赴いたのである。旅人の目的は途上にあることであって、あしあとを残すことではない。あしあとを残すことを目的とするのは、中央対辺境という対立概念の文脈における開拓者の存在であり、クローチアモデルネの在り方であった。

ポリチ・カモフの思考システムは反するシステムというより、離れるシステムであった。一方の向こうに目指す他方があるのではなく、一方の向こうにはただ彼方があるだけであった。また、既成のいかなるエトスにもかぶりを振りつけるという点で遠心的な性格があった。

この『機下にて』でいえば、地上と空中という二項対立がある。空中をゆくことへの共感がある。だがそれが、かつてレオナルド・ダ・ヴィンチが述べたことばで言うなら「巨大な鳥の生まれし古巣に永遠の光栄あれ」ということには、どうしても接続しはしないのである。

意識としてのアヴァンギャルドというものを考えると、それは目的でもなく結果でもない。アヴァンギャルドというのはアヴァンギャルドであることがすべてであって、アヴァンギャルドとなることは、すでにアヴァンギャルドからはずれてしまう。後衛があって前衛があるとはいえ、後衛に対する前衛の位置を確認することが前衛のよろこびではない。後衛から離れてひたすら進んでゆくことが前衛のよろこびである。ポリチ・カモフの思考システムは自由に飛び回る飛行機の愉快を純粋なよろこびとするシステムであり、それをもってすべてとするアヴァンギャルドの思考システムであった。

5. この頃に残されたポリチ・カモフの書簡を読むと、作家が精神的にも経済的にもまた肉体的にも楽でなかったことがうかがえる。心に苦しいものがある、その苦しさゆえにやみくもにリエカを飛び出してバルセロナ行の旅に出たのだが、ポ

ローニャで路銀が途絶えたらしい。ボローニャからザグレブの出版社へ、まだ支払われていない翻訳料の催促などをしている。このフエトンも旅費の足しにすべく書かれたに違いない。書き上げた翌日の手紙には、これで18クローネにはなると書かれている。

このフエトンに対する原稿料がいつ支払われたかははっきりしないが、ほどなくして無事に旅行を再開しているので旅費の工面はできたようである。けれども、この旅は結局死出の旅となった。もともと肺をわずらっていた上に貧困が追い打ちをかけ、1910年8月19日、バルセロナの病院であっけなく死んでしまった。リエカを発つときマトシュに宛てて、また性懲りもなく彗星のように飛び出してしまいなど書き送っているが、本当に彗星のように行ったきりになってしまった。

現在、ポリチ・カモフの著作は全4巻の全集に収められているが、散逸してしまった草稿類は相当の量にのぼると推定されている。この作家の最高傑作である長編『干からびた泥沼』も第二次大戦後によく出版された。この特異な思想小説は、ごく親しい友人には知られ熱狂的な支持をえていたものの、同時代人への影響ということでは全く何の足跡も残さなかった。非常に残念なことだったという声もあるが、ポリチ・カモフという人間にとっての、それは真骨頂でもあった。