

文学のなかの文明

— ハイน์リヒ・ハウザーの小説『海を渡る雷鳴』について —

池田晋也

はじめに

ヨーロッパの自然科学の成果は 19 世紀中頃以降の社会の工業化によって高度かつ大規模に応用される段階に入り、20 世紀に入ると科学技術は大量生産による工業製品をはじめ自動車あるいは電気の普及というかたちで、現代の社会、特に大都市において現代性を象徴する要素となっていった。そうした科学技術や機械は、とりわけメインストリームに対して挑発的な傾向を持つ文学に入り込む余地を見いだした。イタリアのマリネッティらの未来派において、初めて科学技術が芸術の新しい動力源として中心に据えられることになったのだ。そこでは、科学技術は「すべての芸術にとって救済的な力を持った原理」であり、「個々の運動の同時性は、解き放たれたエネルギーを増強させる」ことになっていた。¹

一方ドイツでは自然主義が積極的に科学技術の原理を文学作品にも取り入れようと試みた。それに続く表現主義もまた科学技術的なものをモチーフとして作品に用いたが、それは主に世界の破滅を暗示する象徴としてであった。² 表現主義にあつては、科学技術はイタリアの未来派のような起爆剤的な主要モチーフ、反抗の旗印にはならなかった。それには、第一次世界大戦前のドイツが工業化の点でイタリアよりもはるかに先を進んでいたという社会的な背景が大いに関係している。Tessy Korber は次のように指摘している。「第一に、ドイツの作家たちは工業化の影響をその否定的な結果も含めて現実に経験することに関してリードしていた。出発の高揚状態ははかなく消え去っており、さまざまに異なった態度を取る気分させられていた。(…) 第二に、この説明はたった今述べたことの結果として生ずるのであるが、科学技術は高度に工業化された社会を背景にした場合、出発のしるしとしては役に立たない。同様に、それは自らの社会に対する抗議の身振りとしても役に立たない。その社会は技術化された生活条

¹ Lämmert, Eberhard: Die Herausforderung der Künste durch die Technik. In: Grossklaus, Götz / Lämmert, Eberhard (Hrsg.): *Literatur in einer industriellen Kultur*. Stuttgart 1989, S. 23-45, hier S. 23.

² Frank Trommler は、たとえ否定的なものとしてであっても、表現主義者たちによる科学技術の芸術的加工自体が、彼らがそれに魅了されていた証しであること、つまり彼らが科学技術に対してアンビヴァレントな立場にあったことを指摘している。Vgl. Trommler, Frank: *Technik, Avantgarde, Sachlichkeit. Versuch einer historischen Zuordnung*. In: Grossklaus / Lämmert (wie Anm. 1), S. 46-71, hier S. 50f.

件とすでに折り合いをつけているからである。」³

そしてその後のワイマール共和国時代の文学であるノイエ・ザハリヒカイトにおいて、科学技術に対する作家の態度は再び反転することになる。⁴ 「科学技術は人間にとって自らの最も大胆な望みをかなえるための道具である、というヨーロッパ民族のあいだの確信を第一次世界大戦が徹底的に揺さぶった」⁵ にもかかわらず、科学技術は現実の主要な構成要素としてますます存在感を高めてゆくことになる。⁶

厳密には、ノイエ・ザハリヒカイトはある一つの確固とした文学潮流を指すものではない。それは当時のあらゆるジャンルの文学に見られる、現実を冷静かつ率直に受け入れ、語ろうとする作家の姿勢であり、ワイマール共和国時代の文学を表すのに最もふさわしい「符号 (Chiffre)」⁷ なのである。この傾向の文学は、伝統的な文学と日常の間にあった溝を埋める機能を果たした。Carl Wege は、科学技術を信頼するこの潮流の共通目標を「芸術・科学技術・『生 (Leben)』の間にある対立の克服」⁸ と見ている。例えばハインリヒ・ハウザー (1901- 1955) は 1928 年に『機械との講和 (Friede mit Maschinen)』という表題のルポルタージュのなかで大工場の機械や自動車について利害関心の無い客観的な立場から紹介しようと努めたが、そのことによって彼は「人間 — 機械という敵対的な対立が根本において人工的に構成された対立であり、フィクションである」⁹ ことを、Trommler の言葉を借りれば「製造と科学技術の領域が秘密に満ちた敵対的な世界ではなく、すでに周知の合理的な日常的現実である」¹⁰ ことを証明しようと試みたのであった。

だが一方で Trommler は、そうしたノイエ・ザハリヒカイトの試みの根底に、共通の強固な信

³ Korber, Tessa: *Technik in der Literatur der frühen Moderne*. Wiesbaden 1998, S. 314. この研究書の最初の章の先行研究史の記述では、特に 1910 年代から 30 年代までのドイツにおける、科学技術を扱った文学作品に関する最も初期の研究について詳細な紹介がなされている。Vgl. ebd., S. 2-5.

⁴ 機能性と品質の均一性を追求することによって従来の芸術的生産と工業を融合しようと試みた、バウハウスやドイツ工芸同盟 (der Deutsche Werkbund) といった建築・デザイン分野におけるノイエ・ザハリヒカイトは、科学技術とは最初から非常に相性が良かったと言えるだろう。これらの運動の大きな展開に関しては、Strobel, Ricarda: *Moderne Menschen, Neue Sachlichkeit. Mode, Architektur und Design*. In: Faulstich, Werner (Hrsg.): *Die Kultur der 20er Jahre*. München 2008, S. 123-135, hier S. 126ff. を参照。

⁵ Lämmert (wie Anm. 1), S. 27f.

⁶ この頃、批評のさまざまな分野において「機械 (Maschine)」は現代性を表現するのに極めて便利で手軽なトポスとなっていた。例えば、20 年代のベルリンで娯楽的な出し物として成功した、半裸の女性ダンサーの集団によるレビューは同時代の批評家によって機械のイメージを通して語られている。Vgl. Unseld, Melanie: *Im Karussell der Gegensätze. Musik(theater) der Zwanziger Jahre*. In: Faulstich (wie Anm. 4), S. 151-160, hier S. 156f.

⁷ Baar, Fabian: *Literatur und Literaturbetrieb im dritten Jahrzehnt*. In: Faulstich (wie Anm. 4), S. 161-173, hier S. 171.

⁸ Wege, Carl: *Gleisdreieck, Tank und Motor. Figuren und Denkfiguren aus der Technosphäre der Neuen Sachlichkeit*. In: *Deutsche Vierteljahrsschrift für Literaturwissenschaft und Geistesgeschichte* 68 (1994), S. 307-332, hier S. 309.

⁹ Hauser, Heinrich: *Friede mit Maschinen*. Leipzig 1928, S. 3.

¹⁰ Trommler (wie Anm. 2), S. 52.

念や基盤がそもそも存在していなかったことを指摘する。「作家として科学技術を自らの路線に引き込んだ者は、総じて再び自ら航海に出るためにそうしたのであって、ある特定の目的に舵を切ったからというわけではなかった」¹¹ のだ。Gregor Streim は、そもそもハウザーをノイエ・ザハリヒカイトの作家と見ることに疑問を抱いている。彼の場合には「科学技術的な進歩の、原理的に純化する力への信念が欠けている」こと、そして「彼による科学技術的な近代化の省察が常に人種・民族・国家という基準点に即して位置づけられる」ことから、Streim はハウザーを「反動的モダニズム」の傾向を持つ作家と見ている。¹²

それでもなお、ハウザーを現代の科学技術文明に大きな期待を寄せた作家とみなすことには異論の余地がないであろう。見習い技師、海軍の士官候補生、外国航路の船員という作家としては異色の経歴、そしてカメラマン兼ジャーナリストとしてルール工業地帯の炭坑を取材した経験は、彼が同時代の他の作家よりもはるかに専門的に科学技術に触れていたことを示している。機械や文明が彼の作品の主要な構成要素となるのは、ごく自然なことだったのだ。では、彼はそれをどのように文学に取り込んだのだろうか。本論ではハウザーの1929年の小説『海を渡る雷鳴 (*Donner überm Meer*)』¹³ にあらわれた科学技術や文明に関する描写の分析を通して、文明に対するこの作家の立場を探ることを試みる。

この物語のあらすじを言うと、次のようになる。主人公フォンクは、スカンジナビアとドイツを結ぶ民間航空の定期便のパイロットである。年齢は明らかにされないが、恐らく腕のいいパイロットで、若いパイロットを助手として実地訓練するような立場にある。彼は第一次世界大戦に出征した経験もあり、その時の記憶が悪夢となってよみがえることも常である。彼は都市から離れた空港内の宿泊設備で、孤独な生活を送っている。彼を、常に自らの生の救いとなるものを探し求めている人間、とみなすこともできるだろう。彼は闇医者のところではいいかげんな墮胎手術を受けて精神的にも肉体的にも苦しんでいるララという名の少女と大都市の片隅で出会うが、この関係も不毛なものに終わる。そして最後の章では、空港で見送る人々が「幸運を！…アメリカ！…」(239) と叫んでいることから、フォンクがどうやら単独での大西洋横断に挑戦するらしいことがわかる。彼が離陸し、目前に海が広がって見えてくるところで、この小説は終わっている。¹⁴

Streim は、ハウザーの小説作品では例えば「解放され、独断的になった機械の世界によって

¹¹ Ebd.

¹² Streim, Gregor: *Flucht nach vorn zurück. Heinrich Hauser – Portrait eines Schriftstellers zwischen Neuer Sachlichkeit und ›reaktionärem Modernismus‹*. In: *Jahrbuch der Deutschen Schillergesellschaft* 43 (1999), S. 377-402, hier S. 378.

¹³ この作品からの引用は、Hauser, Heinrich: *Donner überm Meer*. Berlin 1929 から行い、頁数は本文中に () で記す。

¹⁴ この小説が出る二年前、1927年にリンドバーグが大西洋単独横断飛行を行っている。小説の結末はそれに影響されたものとも考えることもできるだろう。

人間が脅かされること、大都市から田舎への逃避、都市と科学技術に背を向けるかたちで家庭的な牧歌生活を救済あるいは持続させること」といった決まったテーマやモチーフが極めて画一的に繰り返されることを指摘し、さらに、彼の多くの小説の展開が、目標半ばでの挫折と新たなものへの逃避の連続という彼自身の実人生の流れを反映したものだとして述べて、彼の著作全体を概観している。¹⁵ そうした Streim の研究では『海を渡る雷鳴』もまた、文明に対する愛憎や、終わらない戦争（あるいは闘争としての人生）という観点から主人公による挫折と逃避の物語と位置づけられるが、しかしそれによって、この小説におけるハウザーの文明観がことさらネガティブに強調されているようにも見える。Streim は単独飛行による冒険というこの小説の結末には触れていないが、これもまた主人公の挫折と逃避の結果なのであろうか。以下の章では実際にハウザーの小説を見てゆくことにしよう。

1. 自然に対抗するためのナイーヴな文明意識

『海を渡る雷鳴』の筋は基本的に時系列に沿って語られており、物語の設定や人物の内面についての明確で細かな描写が不足しているために読者自身が脈絡を探っていかなければならない点を除いては、技法の点で特に変わったものは見られない。だが、物語はもう一つの流れが差し挟まれることによってたびたび中断させられ、その構造を複雑にしている。差し挟まれるのは、「私」と語る作家自身による、アイルランド滞在の記録である。この旅行はこの小説の執筆を目的としたものであり、そのなかではいわば読者に対してこの作品の創作過程の種明かしが行われるのだが、それもまたハウザーによる完全な創作であり、物語の流れと合わせてひとつの作品を形成している、と見ることもできるだろう。

小説家の「私」は、アイルランドには「海患い (Meereswahnsinn)」(57) という奇妙な風土病がある、と言う。それに感染すると、健康で普通の生活を送っていた人が、ある日突然姿を消すのだそうだ。「私」はある月夜に荒野をさまよった自らの経験を語り出す。自分もその病に冒される、と思った瞬間、「私」を救うのは一本の電柱なのである。

そうだ、そうに違いない — 私は突然はっきり分かった。私は背後に遠い視線を投げやった。砂丘の向こうに、荒れ狂う空の向こうに、くすんだ月の向こうに。海患いは私のすぐ後ろまで来ていたのだ。私は走った。

一時間後、私は一本の電柱に出くわした。それには電線が一本だけ付いていた。私は走って、それを抱きしめた。私は昇降用の金具についた傷に触れたが、それは電信柱の作業員がよじ登った痕だった。私は乾いた木に聞き耳を立てた。それはブーンと鳴っていた。

¹⁵ Streim (wie Anm. 12), S. 380ff.

電気だ！ 灯りだ！ 電話だ！ 力だ！ 柱よ、お前を抱擁させてくれ！ お前はタールのなかで煮詰められた奇跡だ。お前は文明なのだ、私が今書こうとしている大都市のシンボルなのだ。私はお前を手放さないぞ。(65)

ここで語られている「海患い」は、文明を浸食し飲み込む自然の力を象徴するものだと考えられる。それに脅かされる「私」の恐怖を端的に言うなら、それは文明を放棄しなければならない状況に直面した文明人の恐怖であると言えるだろう。¹⁶

物語のなかでフォンクにとってこの電柱と同じ働きをするのが、エンジンである。文明的な都市生活から隔離され、「まるでボールベアリングのように、社会との摩擦がないように」(68) 整えられているパイロットの宿舎のなかで、彼はさまざまな飛行機やエンジンの図面、写真を収集し、それを心の拠り所に行っている。「エンジンの世界は、このように隔絶した状態にあって唯一、大都市の世界を補うことができた」(193) からである。「私」が電柱にすぎたように、フォンクはそれらに没入することによって、文明人としての自らの意識を保とうとするのだ。

彼はさまざまな操縦用のレバーが連動して働くさまを、バルブのスプリングが信じられないほど速く動くさまを、爆発の急速なリズムを想像したが、その集中力は感情へと変化した。ある特定の種類の航空機への激しい好意へと、ときにはそれと同じ位強い反感へと。エンジンはすべてだった。つまり、文明、大都市、生き物、民族だったのだ。(195)

この引用からは、もしかすると圧倒的な力の権化としてのレーシングカーを賛美したマリネティの思想に近いものを読み取ることができるかもしれない。しかしここで「エンジン」のかたちで浮かび上がってくるのは、爆発的で放縦なエネルギーを人間にもたらす動力源のイメージよりも、むしろ緻密な構造と計算、管理に基づいて合理的に機能する精密機械にたとえられた文明の姿ではないだろうか。自分がそうした緻密に作り上げられた文明の一部として存在しているという感覚、それこそが、現代人であるという感覚なのである。

¹⁶ この「海患い」への恐怖が文明のなかに安らぎを見いだす人間の不安だとすると、1928年、つまり『海を渡る雷鳴』の一年前、またルポルタージュ『機械との講和』と同じ年に出された小説『汽水 (Brackwasser)』のなかでは、文明の外(船員たちの世界)にいる人間の、文明に対する不安が語られる。主人公の船員グレンは、寄港地のメキシコの港から路面電車に乗って町に向かう(『海を渡る雷鳴』の主人公フォンクと同様に、グレンもひとときの快楽を得ようとして歓楽街を目指している)。「グレンは路面電車で行った。グレンはしばしばそうした全く海の男らしくない思いつきに行き着いた。実際、多くの海の男たちは電車を怖がっていて、レールを見ただけで引き返すのである。彼らは電車を危険なものだと思っていた。それは彼らの世界、つまり港の世界が、たいていは路面電車が始まるところで終わっているからであった。」Hauser, Heinrich: *Brackwasser*. Hamburg 1957, S. 17. ハウザーはこの小説によって、1929年にゲルハルト・ハウプトマン賞を受賞している。

エンジンへの愛が語られるその同じ章で、語り手とも、フォンクの内面の声ともつかないかたちで、自然に対抗するためには「ナイーヴな文明意識」が必要だ、ということが語られる。

一人の人にとって、自然の優位に対して自分を守ることは容易なことではない。(…)強く、まさにナイーヴな文明意識 (naives Zivilisationsbewußtsein) を持たなければならないのだ。それはつまり大都市の世界に由来する一種の新しい原始性 (Primitivität)、ある種の厚かましきなのだ。(193)

「ナイーヴな文明意識」ということばで示されているものは何であろうか。それは、大都市という土壌からわき上がる「原始性」なのだという。それが都会に住む人間の本能という意味だとすれば、それは例えば文明を本能的に、微塵も疑うことなしに愛することだと言えるだろう。

他方またそうした文明意識は、自然が「ナイーヴ」にこの世界に存在しているのと同様に、文明もまた「ナイーヴ」に地球上を覆いつくすであろう、というハウザーのヴィジョンと結び付いているとも考えられる。物語は主人公が単独飛行による大西洋横断に出発し、エンジン音を轟かせながら海の上を飛んでゆくところで終わる。これが最後の場面であること、そしてまたこの最後の場面がまさしくこの小説の表題と一致するということから、そこには作者の意図が少なからず込められていると見ていいだろう。それは、飛行機に象徴された科学技術文明が次第に勢力を拡大し、やがて飛行機の騒音が本物の雷と同じように世界の自然な構成要素となることを暗示しているのである。

2. 機械との一体化

次に、この小説の中の機械に関する言説を見てゆこう。まず目にとまるのは、比喻による機械の叙述である。離陸を前にしてエンジンに火が入り、フォンクの飛行機は、「いまや飛び立つ前に羽根をばたつかせる大きな甲虫のように、奇妙に生き生きとしているように見えた。」(24) さらに飛行機の胴体は、人体と重ね合わされてゆく。フォンクはそこに完全な美と調和を見いだすのである。¹⁷

彼は、太い動脈のようにエンジンに集まっている排気管のカーブを目で追った。それはなんと美しかったことか、それが生え出ている、冷却器のフィンでできたアーチ型の胸郭と同じく。この世にこれほど完全で美しいものなどありえない。(26f.)

¹⁷ ハウザーは『機械との講和』において、機械の細部を人間の器官になぞらえることによって自然物の構造や機能が機械のなかに発展的に取り込まれていることを示そうとした。Vgl. Lethen, Helmut: *Neue Sachlichkeit 1924-1932. Studien zur Literatur des »Weißen Sozialismus«*. Stuttgart 1970, S. 69.

こうした調和的な機械描写と並んで注目すべきは、人間の側から機械に歩み寄り、機械と一体になる感覚である。例えばフォンクが定期便の飛行機を操縦する場面では、次のような描写が見られる。

フォンクの両手は機械的に操縦桿を動かした。軽く、ほとんどなでるように。突風が吹いた。ハンドルと操縦桿を通して、このパイロットの肉体は装置とひとつになっていた。彼は主翼の下で変化してゆく気圧を横隔膜で感じた。彼は左右のエンジンをまるで自分自身の両肩のように、プロペラの回転の銀色の膜をまるで自分に備わっている、空気を吸いながら前方へと進む力のように感じた。耳と胃は平衡感覚を感じるための鋭敏な機器であり、彼は背骨全体で方向舵と昇降舵の平面の動きを感じた。(26)

このような人間と機械との同化作用は、大都市を走る乗り合いバスの運転手の描写にも見いだすことができる。

彼は運転以外のことはもはや何一つ考えていなかった。彼はマシーンと、また交通のリズムと一つになっていた。彼は、自ら運転している機械装置と自分が同じ大きさで、同じ強さを持っているように感じていた。彼の神経は、ヘッドライトからテールライトまで行き渡っていた。彼の脳は車よりも先に立って、自分が高い運転席から見下ろしている自動車の屋根の流れを分けて進んでいた。(77)

Streim は、ハウザーの「原始性」という概念には「科学技術的な機器が活発な生のエネルギーの表現手段となる一方で人間にエネルギーさえも供給するという回路の流れのかたちで、生物と機械が結合する」という意味が含まれる、と述べている。¹⁸ この結合にあっては、人間と機械は対等ではない。支配する側にいるのは常に人間であり、機械は人間の活力を増幅する装置であり続けなければならないはずである。上に引いた箇所においては、機械と人間との関係は確かにそのようなものとして描かれているように思われる。

3. 文明批判の視点

ここまでは、『海を渡る雷鳴』の科学技術文明に対して肯定的とみなされうる箇所を見てきた。しかし幾らか疑問が残る。文明に対するハウザーの言説は、本当に彼の心からの「ナイーヴな」賛辞と見なすことができるのだろうか、という疑問である。ハウザーは現代文明に対して単な

¹⁸ Streim (wie Anm. 12), S. 388.

る信仰告白をしているわけではなく、むしろ彼の態度は揺らいでいるのではないだろうか。そのような推論を可能にする最大の根拠は、実はこの小説には明らかに文明批判とみなすことのできる箇所もまた存在している、ということにある。以下において、それらを見てゆくことにする。

3-1. 機械に振り回される人間

定期便のフライトの後、厳しい仕事に疲れきったフォンクの様子が日常的な姿として語られる箇所がある。以下に引用してみよう。

8時間のひどいすきま風にさらされたために顔は凍えているように硬直し、分厚い手袋をつけて長い間操縦桿を握っていたために両手には感覚がなかった。極度に集中してエンジンの騒音に耳を傾けていたために彼の聴覚は麻痺していた。眠りにつくとき、彼は自分の顔や手が油の黒い飛沫で汚れていることに腹を立てた。(66)

機械と一体となって空を飛んでいたパイロットの肯定的な印象は、ここでは跡形も無く消え去ってしまっている。確かに人間は機械によって自らの可能性を広げることにはできる、だがそれで超人になるわけでは決してない、もしその力を得たければ、たとえ多少の苦痛を伴うとしても人間の方が機械に順応しなければならないのだ、ということを示しているような描写である。

さらに、仕事に疲れたフォンクの「大きなフライトが終わると陥る半醒半睡状態の悪夢」(66)は、彼が戦争のトラウマを10年経っても未だ克服できていないことを示している。それは夜の市街戦の光景で、フォンクは壊れたガス管から吹き出す炎の明かりのなかで敵の機関銃掃射を受け、どうすることも出来ずにただうずくまりながら自分が撃たれるのを待っているという息詰まる瞬間である。この悪夢のイメージはさらに、小説の最終章でフォンクが冒険飛行に飛び立とうとする際に再び白昼夢としてよみがえることとなる。操縦席にベルトで固定されたときには、機械との一体感によって「強い勝利感が彼を満たした」(239)が、長距離飛行に備えて通常よりも重い燃料タンクをつけた彼の飛行機は、いくら滑走路を走ってもなかなか離陸しようとしな。やがて滑走路の終わりを示す柵が見えてくる。

絶望の瞬間がやって来た。その瞬間、フォンクは一種の狂乱状態に陥った。彼には、エンジンの爆発がまるで彼に向けられた機関銃の炎であるかのように思われた。排気ガスの赤い灼熱は焼夷弾が命中したしるしのように思われた。(241)

これらの描写で浮き彫りにされるのは、機械の圧倒的な強さというよりもむしろ、それを扱う、あるいはそれに翻弄される人間の圧倒的な弱さなのではないだろうか。ハウザーはこうした描写によって、機械賞賛の言説を自ら相対化しているのである。

3-2. 文明社会の矛盾

次に、機械と人間の関係以外に向けられた文明批判的な描写を見てゆこう。フォンクは独りで大都市を散策中、運河のそばにある、大きな煙突から煙を出している発電所に行き着く。

フォンクは広い制御室のなかに目をやった。大理石の壁全体が圧力計の赤々と輝く丸窓で覆われていた。その空間の真ん中の緑色のランプのあるテーブルに、眼鏡をかけた機械工が座っていた。彼の前のテーブルには花が置いてあった。科学技術のスノビズムだ。その男はまるで死人のようにそこに座っていた。彼はもはや、自分のまわりでいったい何が起きているのか理解していなかった。大広間では、発電機の羽根車が音もなく回転しているが、速さで見えない。それらは無から風をつくり出していた、オゾンの臭いを。羽根車は数ヶ月の間、昼も夜も回転していた。(69f.)

語り手はフォンクが見ているその場の時間を越え、彼の視界よりもはるかに深く分け入って、数ヶ月にわたる発電所の営みそのものを語ろうと試みている。制御室のテーブルには花が一輪飾られ、存在感を示している。よくある光景のように見えるのだが、それはここでは明らかに場違いなものとして描かれている。もう少し先を見てみよう。さらに歩くと、次のような街頭の風景が見えてくるのだ。

路面電車のレールの間で芝生が死んでいた。縁取り花壇が死んでいた、電気の火花を絶え間なく浴びせられて、重たい車に絶え間なく轢かれて、走る車両の風に絶え間なく吹き倒されて。けれども人々は毎月新しいのを植えた。炭酸と排気ガスでいっぱいの空気のなかにいると、植物は早く死ぬのだ。(71)

言うまでもなく、二つの光景には共通して花が存在している。両者を並べてみることで浮かび上がってくるのは、文明社会の矛盾である。町の通りでは、レールの間への植え込みで草花が弱って死んでゆく。一方、皮肉なことに路上の植物を早死にさせる要因として挙げられている路面電車に休む間もなくエネルギーを供給し続ける発電所の一室では、花が活けられているのだ。文明を享受することが自然を犠牲にすることを前提として成り立っていることにどこかで気付きながら、自然を完全に捨て去ることができず、そしてそれが不幸な結果に終わることが分か

っているながら、人は自然を絶えず文明のなかに持ち込もうと試みずにはいられないのである。

このように都市の風景がネガティブに切り取られる一方で、「ナイーヴな文明意識」による、自然に対抗する力を持つ文明への愛が謳われていた。しかしその文明意識もまた、自分の属する共同体に対する疑念や批判の許されない文明への隷属状態と見ることができるのではないだろうか。またハウザーの描く機械と人間の理想的な関係に関して言えば、人間に活力を与える限り、両者の一体化は機械と人間の美しい共同作業となる。しかし少し視点をずらすと、一体化の描写はどれも人間としての個性を放棄して機械に同調することを強いられた、搾取された人間のありさまとして浮かび上がってはこないだろうか。ハウザーは『機械との講和』のなかで、機械のイメージを歪曲した犯人として表現主義の映画『メトロポリス』(1927)を「あのバカげた空想の産物」¹⁹と呼んで非難しているが、しかしこの映画のなかで奇妙な機械に翻弄される(人間の背丈ほどもある文字盤についている針を、ひたすら光が点滅している箇所差し向ける作業をする)あの労働者と、ハウザーの描くパイロットやバス運転手は、実は紙一重だと言えるのではないだろうか。彼らは自分が機械を操っているという意識がある限り、自分が抑圧されているとは思わないだろう。しかしその意識はある日突然覆されるかもしれない。その時、人間と機械の主従関係は簡単に逆転してしまうのではないだろうか。

ハウザーは文明と自然が相対立し覇権を争い合う古くからの枠組みを、まるでどちらか一方の極が強くなり過ぎないように調整しながら提示しているかのように見える。恐らくハウザーには、文明や機械による人間の救済を信用するに足るものとして描き切ることが可能にするだけの — 例えばロシア・アヴァンギャルドの場合の社会主義のような — 強固な思想や信条が欠けていたのだ。あるいはノイエ・ザハリヒカイトの気風を持つ作家として、彼はいまさらユートピアを夢想する文学に退行することもできなかったのである。

4. 文明の再肯定

では、いったいハウザーは文明と自然のどちらを向いているのだろうか。それを考える助けとなる可能性を秘めているのが、彼が1934年に行ったキャンピングカーによる国内旅行である。その経緯は一冊の旅行記にまとめられている。²⁰

彼は安く手に入れた廃車を基にして、自らの設計によるキャンピングカーを工房の親方とともに作り上げた。自動車で牽引することによって移動することが可能な車両である。彼は当時妻、5歳になる娘、そして生まれたばかりの息子の四人で生活していた。旅に出たくても妻と幼い子供たちを残してゆくわけにもいかない。キャンピングカーはまさしく、「旅をしているに

¹⁹ Hauser (wie Anm. 9), S. 79.

²⁰ Hauser, Heinrich: *Fahrten und Abenteuer im Wohnwagen*. Reprint der Originalausgabe von 1935. Hrsg. v. Robert Hilgers. Stuttgart 2004.

もかわらず家にいる」²¹ という彼の矛盾した願いを一度に叶えることのできる最上の解決策であったのだ。それは3月の末にハンブルク近郊を出発し、一日で約100kmずつ移動して半年弱の間でドイツをほぼ時計回りに巡るといふ、かなり大掛かりな旅となった。²² 途中で幾度か居住用の車両の欠陥を改善しなければならず、また牽引用の自動車のクラッチが焼き切れてしまったため同じ場所に長い足止めを余儀なくされるなど失敗と苦労の連続だったようだが、全体としてはとても有意義な旅だったようである。旅行記では自然の風景に対する感嘆や、農村部の素朴な人々との交流が喜びをもって生き生きと語られている。好奇心に満ちた群衆に取り巻かれて官憲の注意を無用に引くことのないように — 彼らはジプシーに間違われ、手荒な扱いを受けることも度々あったのだ —、ハウザー一家はなるべく都市を避けていたのだが、やがて文明から取り残された集落を渡り歩くことが彼らの目的となってゆく。例えば南ドイツの村で泰然と死を待つ敬虔なカトリック教徒の老夫婦に出会い、彼らに促されて巡礼の町であるアルトエッティングを訪れたことは、北ドイツ人であるハウザーにとって得難い体験となったようである。²³

ところどころに写真も挿入された200頁以上に及ぶこの旅行記からは、確かに文明批判的なものを読み取ることが可能である。例えば、ある箇所では首都ベルリンの影響力の大きさがややネガティブに語られている。ベルリンの「中心部から50、60km離れた森林地帯」の奥深くで突然「セメントのポールと亜鉛メッキされた金網のついた、都会風の上品な庭の垣根」が現われ、続いて住宅地が見えてくる、といった体験を、ハウザーは「ベルリンの不気味な痕跡」との遭遇と呼ぶ。²⁴ そのようなものに遭遇するたびに、彼はベルリンがまるで「遊牧民のような性質を持ち」²⁵、中心を移動させながらまるで周囲を飲み込んでゆく怪物であるかのような気にさせられるのだ。

また、別の箇所では自分の感覚で旅を経験する力を失った現代人が皮肉られている。彼らは大量の撮影機材を用い、それを調整することに追われているので、「自然を観察し記録するのはもはや人間ではなく、機械」²⁶ の仕事になってしまっているのだ。

²¹ Ebd., S. 10.

²² ハウザーは冬には国境を越えてイタリアを目指そうとしていたようだが、実行には移せなかった。

²³ Hauser (wie Anm. 20), S. 75ff.

²⁴ Ebd., S. 43. この箇所では、郊外にある住宅地について、「奇妙なことに、荒削りに仕上げられた角石でできたそれらの家は要塞のように見える (wie Festungen sehen die Häuser aus)。無意識に目を細めると、それはみんな書き割りのように見えた」、と語られているが、ほぼ同じ内容の表現が、『海を渡る雷鳴』にも見られる。フォンクが大都市を散歩する章では、「都市の住宅地はまるで要塞のようであった (Die Siedlungen waren wie Festungen)。 (...) それらは異国風であり、まるでガリバー旅行記から抜け出てきたようだった」(69)と描写されている。

²⁵ Hauser (wie Anm. 20), S. 42.

²⁶ Ebd., S. 121.

こうした旅行者たちの意欲のほとんどは、この自動車は持ちこたえるだろうか、とか、この飛行機は故障しないだろうか、とか、この映画撮影機は作動するだろうか、とか、このフィルムはちゃんと間に合うように現像されるだろうか、とか、そのお金は足りるだろうか、とか、そんなことに集中している。—そして、「機材 (Material)」を背負って故郷に戻るわけだが、彼らの内面はからからに渴き切っていて、空っぽなのだ。²⁷

しかしまた一方で、この旅行が自動車という文明の利器なくしてはあり得なかった、ということも忘れてはならない。自動車で移動する限り、ハウザーは自分が文明人であるということをおぼえることはなかったであろう。彼ら一家はキャンピングカーを常に清潔に保ち、快適に過ごせるように心がけていた。彼は毎日自動車の整備を行い、それに重大な故障が発生しても、見捨てることはなかった。なぜならそれは、自分たちにとっての唯一の拠り所、信頼すべき文明の傘だったからである。それはハウザーが旅行記の中で愛情を込めてキャンピングカーを「方舟 (die Arche)」²⁸ と呼び続けていることにも表われている。この旅行は、人間と機械の理想的な関係を模索する試みでもあったと言えるだろう。それは抑圧的な関係ではなく、あくまで生産的で喜ばしい関係の探求であった。そうしたハウザーの関心は以下の記述にも見ることができる。それは飛行機とパイロットとの、あの一体化の理想像を思い起こさせるものである。

エンジンを手に入れた人類全体のなかで私にとって最も好ましいのはオートバイ運転者の友愛である。機械に対する愛がそれ以上に大きなところはなく、エンジンがそれ以上に人間と緊密に結び付いているところはなく、エンジンがそれ以上に生き生きとしているところもない。人間と馬との間の大昔からの関係が、そこで直系的に引き継がれたのである。²⁹

再び『海を渡る雷鳴』を見てみよう。物語の終盤で、主人公フォンクは生まれて初めてグライダーによる飛行を体験する。彼は大都市から遠く隔たった浜辺にある宿舎で若い見習い飛行士たちとともに寝起きし、教官として彼らを訓練しているのだが、ある日彼らにグライダー飛行の見本を見せなければならなくなる。まず描かれるのは、フォンクが日頃操縦している飛行機と比べてはるかに原始的なグライダーの姿である。

あらゆる初心者と同じく、ぎこちない身振りで自転車のサドルのように原始的な座席にう

²⁷ Ebd., S. 121f.

²⁸ 旅行記の9頁でキャンピングカーの愛称として「ノアの方舟 (die Arche Noah)」という呼び名が初めて用いられ、14頁以降、車は主に「方舟」と呼ばれるようになる。

²⁹ Hauser (wie Anm. 20), S. 113.

ずくまると、彼の心臓の鼓動は速くなった。彼にとってすべてが新しく、異様で、ほとんど笑い出しかねないような代物だった。装置はほとんど子供じみていて、胴体はトネリコ材でできたむき出しの三角形で、裸で、隔壁がなかった。(…) エンジンも無く、プロペラもなく、極めて簡単な操縦桿以外、装置は見当たらなかった。彼はその操縦桿を疑いの気持ちであちこちへ動かしてみた。(189f.)

自分の乗るグライダーのいかにも頼りなさそうな造りを目にして、彼は飛行技術の黎明期に活躍した最初の飛行士たちのことを、そして子供の頃、自分も彼らのように飛ぼうとして「豆畑の支え棒と盗んだシャツで」(190) グライダーを自作し、屋根から飛び降りた時のことを思い出す。

恐怖におののく感覚と、「翼 — 鳥 — 飛行士」という文句が吹き込んだとてつもない信頼感を抱いて、彼は突然空中に身を投げ出した。彼は墜落した。あの時代の飛行士みんながそうだったように。(190)

そして彼ははいよいよグライダー飛行を体験することになる。その様子は、まずもってフォンク
の感覚として描写される。

自分がこれまで体験したことのない「飛行」の感覚の強さが、あらゆる思考を封じた。持ち上げられる際の未知の力、弾力のある気流のクッション、上昇気流の力への献身、自重の喪失、装置の不安定さ、装置の動きの癖、帆船が迫り上がる海面を進むように空気の波のあいだを通り抜ける様子、こうしたことすべてが恍惚感のように、夢の中で漂う状態のように彼を圧倒した。(191)

この飛行はほんのわずかな間ではあったが、フォンクに思いがけない至福の感情をもたらす強烈な体験となった。「20 秒、何百メートルだったが、初めて試みた小さな空中ジャンプは、彼には新しい人生の日の出のように (wie der Sonnenaufgang eines neuen Lebens) 思われた。(…) 彼はこの最初の滑空の陶酔がその日の間ずっと、そして夜通しすべての神経のなかでちくちく疼くのを感じた。」(192) この体験は以下のように解釈できるだろう。文明から切り離されて人々に忘れ去られたような浜辺で、フォンクは自分が日頃扱う機械の原型に出会ったのだ。それは、日頃の仕事よりもはるかに集中して自分の力でコントロールすることをパイロットに要求するが、それだけ直接的に、今まさに「飛んでいること」を生々しく実感させ、より大きな充足感をもたらす機械装置であった。それを通して彼はいわば身を以て飛行技術の歴史を追体

験し、³⁰ 人間と機械との理想的な結合の可能性を再認識したのである。それは彼に、現代に生きる文明人としての立場を再点検し、それを肯定的に受け入れ、活力を取り戻す機会を与えたのだ。飛行機乗りの喜びの原点に立ち戻るこの体験を経たからこそ、フォンクは物語の最後にたった一人で飛行機に乗り込み、大海原に飛び出してゆくことができたのではないだろうか。大西洋単独横断飛行というこの冒険は、機械と人間との結合の可能性の探求の、最高度の形と見ることができるだろう。そしてその冒険の結果を語らないまま小説を終えることで、ハウザーはそうした可能性の探求がいまだ継続中であり、今後も果てしなく続いてゆくことになる、ということを示唆しているのだ。

おわりに

ハインリヒ・ハウザーの20年代の著作から科学技術や機械を肯定する言説を得るのは、難しいことではない。本論で扱った小説『海を渡る雷鳴』においては人間と機械の一体化による美の誕生の描写が見られ、また自然の脅威から身を守るためには文明に対する無条件の信頼が必要であることが語られていた。ただ、それらを率直にハウザーの理想と受け取ることが可能かどうかについては大いに疑問の余地があった。なぜなら、文明批判的な観点の描写によって、彼自身が自らの理想を相対化しているからである。そうした箇所においては、とりわけ人間の弱さが浮き彫りにされる。機械との一体化によって人間は超人になるわけではなく、ただ機械に振り回されて疲弊した人間になるだけなのだ。ハウザーの立場は常に文明と自然の間で揺れている。そのために、彼は現代文明を一貫して信頼できるものとして描くことができなかった。あるいは彼には最初からそうする気などなく、むしろこの二項対立を対立のままで提示しようとしたのかもしれない。

それでもなお、物語の後半に語られるグライダー体験を重要なものとして考慮に入れるならば、この小説においては文明に対するハウザーの愛や期待がそれに対する反感を凌駕していると言わざるをえないだろう。グライダーという素朴で原始的な機械装置によって、主人公は空を飛ぶ喜びを改めて認識する。そこでいけば彼は文明と契約を結び直すのである。『海を渡る雷鳴』は、文明に疲弊した一人の人間が再び文明人として再生する物語として読むことができるのである。

³⁰ キャンピングカーによる旅行もまた、ハウザーに文明史を追体験する喜びをもたらすものであったと言える。「この発明が非常に昔からのものであり、あらゆる民族が今日でもまだそれを用いているにもかかわらず、それは発明者の幸せが持つ豊かなみずみずしさを我々にもたらしたのだった。」 Hauser (wie Anm. 20), S. 10.

Zivilisation in der Literatur

— Über Heinrich Hausers Roman *Donner überm Meer* —

IKEDA Shinya

Die vorliegende Arbeit unternimmt den Versuch, aus dem 1929 entstandenen Roman Heinrich Hausers (1901-1955), *Donner überm Meer*, verschiedene die Zivilisation und die moderne Technik betreffende Beschreibungen herauszuheben, um an deren Beispiel seine schriftstellerische Haltung gegenüber der hochzivilisierten Welt zu analysieren.

Hauser, der sich den Schriftstellern der Neuen Sachlichkeit zuordnen lässt, betrachtete die Technokratie als einen notwendigen Bestandteil der modernen Gesellschaft und wollte vor allem als Journalist der Technikfeindlichkeit und ihren Vertretern entgegenwirken. Es ist daher verhältnismäßig leicht, auch in seinem literarischen Werk immer wieder das Potenzial der Technologie bejahende Beschreibungen zu finden. In *Donner überm Meer* wird ein „naives Zivilisationsbewußtsein“, d. h. eine instinktive Liebe zur Zivilisation, als ein unbedingt erforderliches Gegenmittel gegen die Übermacht der Natur positiv hervorgehoben. Im Schlusskapitel des Romans versucht der Romanheld Fonck, nicht als Berufspilot, der er sonst ist, sondern als ein moderner Abenteurer alleine mit dem Flugzeug übers Meer nach Amerika zu fliegen. Der Roman endet damit, dass seine Maschine in die Luft aufsteigt und donnernd über das Meer fliegt. Diese dem Romantitel entsprechende Schlusszene könnte man als die Vision des Autors auffassen, dass die – durch das Flugzeug symbolisierte – moderne Technik allmählich die Welt erfüllen möge und dass der Lärm der Maschinen gleich dem echten Donner zu einem natürlichen Element der Welt werden soll. Darüber hinaus begegnet man im Roman einem Piloten und einem Busfahrer, die sich mit ihren Maschinen völlig vereinen und durch die enge Zusammenarbeit mit ihnen sozusagen eine neue, ästhetisch vollkommene Daseinsform erreichen.

Fragwürdig bleibt dabei allerdings, ob diese Darstellungen einfach als Idealbild des zivilisierten modernen Menschen aufgefasst werden können. Denn in dem Roman gibt es genauso oft Stellen, die sowohl die Errungenschaften der Zivilisation als auch der Technologie kritisch behandeln. In der Beschreibung des Großstadtlebens wird z. B. die

naturzerstörerische Seite der modernen Technik hervorgehoben, und im Vergleich mit den Maschinen wird der Romanheld als ein allzu schwaches und unvollkommenes Wesen geschildert. Aus der Vereinigung von Maschine und Mensch entsteht eben kein Übermensch, sondern nur ein von der Technik beherrschter Mensch. Auf diese Weise relativiert Hauser selber sein Idealbild, woraus man wohl schließen darf, dass er dem Leser kein eindeutiges, d. h. durch und durch positives Bild der Zivilisation zeigen konnte oder wollte, zumal er selbst zwischen Zivilisation und Natur hin und herschwankt.

Festzuhalten aber ist, dass in diesem Roman Hausers Liebe zur Zivilisation die Abneigung ihr gegenüber eindeutig überwiegt. In einem einsam an einem Strand gelegenen Fliegerlager, in dem der Romanheld junge Flugschüler ausbildet, fliegt er selbst zum erstenmal mit einem sehr primitiv und simpel konstruierten Segelflugzeug ohne Motor. Vor dem Start überfällt ihn die Angst, denn er erinnert sich plötzlich nur zu genau an die ersten Flieger des aviatischen Anfangsstadiums und deren Schicksale. Aber der erste Segelflug gelingt ihm sehr gut und bereitet ihm ein unerwartetes Vergnügen, so dass dieses Erlebnis zum unmittelbaren und maßgeblichen Anlass für das große Abenteuer am Ende des Romans wird. An jenem Strand, getrennt und weit entfernt von der zivilisierten Welt, begegnet Fonck der ursprünglichen Form des Flugzeugs und des Fliegens. Das Segelfliegen gibt ihm die Gelegenheit, die Geschichte der Aviatik am eigenen Sein real zu erleben, seine Identität als moderner Mensch nochmals zu überprüfen und positiv anzunehmen und neue Kraft zu gewinnen. *Donner überm Meer* kann dementsprechend also auch als eine Geschichte der Wiedergeburt eines von der Zivilisation erschöpften Menschen gelesen werden.