慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	氷の海 : 19世紀の小氷期と北極探検についての文学的試論
Sub Title	Das Eismeer : eine literarische Studie über die Kleine Eiszeit und die Nordpolexpeditionen im 19. Jahrhundert
Author	石原, あえか(Ishihara, Aeka)
Publisher	慶應義塾大学日吉紀要刊行委員会
Publication year	2009
Jtitle	慶應義塾大学日吉紀要. ドイツ語学・ 文学 (Hiyoshi-Studien zur Germanistik). No.45 (2009.) ,p.1- 18
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	挿図削除
Genre	Departmental Bulletin Paper
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN10032372-20090331-0001

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

氷の海
―19 世紀の小氷期と北極探検についての文学的試論―

石 原　あ え か

1．はじめに：地球温暖化と極地

地球温暖化に伴い，氷河の退行（もしくは融解）が問題になっている。アルプスや南極の氷河の退行は，世界各地の異常気象とあわせて様々なメディアを通して報道されているが，これとは別に北極圏における急激な環境変化を伝える展覧会『Cape Farewell アートを通して環境変動を知る』[1] が東京でも昨年 2008 年 7 月 6 日から 8 月 17 日まで日本科学未来館で開催された。

本展覧会では「サーモハライン（＝熱塩循環）」という用語で紹介されているが，深海を流れる深層流が作る「深層大循環」[2] が注目されている。海洋循環は，表層海流と深層海流の 2 つから成り立つ。前者が風力（主に偏西風）による循環をさす一方で，後者は温度（サーモ）と塩分（ハラ

1）Cape Farewell は科学者や芸術家が北極圏を 100 年前に建造されたオランダ帆船で航海しながら，気候変動の猛威を直視し，北極圏の環境変化を理解・伝達することを目的とした国際プロジェクト。参考 HP：http://www.capefarewelljapan.jp/

2）この深層流が作り出す「深層大循環」は 1970 年代に確証が得られた比較的新しい発見で，長期の気候変動に大きな影響を及ぼすと考えられ，研究が進められている。以下の説明は，瀧澤美奈子著『深海の科学　地球最後のフロンティア』（ベレ出版，2008 年）の特に第 1 章「深海の物理」の内容を参照し，まとめたもの。

イン）の組み合わせによって生じる垂直循環をさす。つまり高緯度で水温低下と塩分濃度の増加により海水密度が高くなった海流は深層に沈み込み，それが途中で再び表層に湧き上がって両極に向かってゆっくりと（1 年で 10-20 キロメートル程度）動いていく。この沈み込み，すなわち深層大循環の起点は，北大西洋と南極周りの 2 ヶ所に限られるという。さて，北大西洋深層大循環は，高密度の海水がグリーンランド沖で大量に沈み込むことで制御されている。しかし地球温暖化が進み，氷河や氷床が融けて，大量の淡水が北大西洋高緯度地域に流入すれば，グリーンランド沖表層水の塩分濃度が下がり，海水が相対的に軽くなる。塩分濃度が低下すると海水は沈下せずに表層に滞留するので，長期的には，メキシコ湾流が弱まり，熱帯から運ばれる熱も減り，欧州や北米が寒冷化することが予測される。

さらに 2007 年 3 月 1 日から 2009 年 3 月 1 日までは，第四次国際極地年（「極地観測年」や「国際極年」の訳もある。International Polar Year; 略称 IPY）にあたる。日本では半世紀前に実施された国際地球観測年（1957-1958）[3] の南極共同観測に参加し，これが昭和基地建設のきっかけになったため，特に 2007 年には昭和基地開設 50 周年記念行事が続いた。他方，ドイツにおける国際極年関連行事の一例を挙げると，ゲーテ（1749-1832）が生まれたフランクフルト・アム・マイン市では，市庁舎レーマー広場に面した歴史博物館で，2007 年 12 月 22 日から 2008 年 3 月 9 日まで特別企画展『フランクフルトと北極 *Frankfurt und der Nordpol. Forscher und Entdecker im ewigen Eis*』が開催された。

ところで極地方の厳寒が発見されたのは，18 世紀後半から 19 世紀にかけてであった。同じ 19 世紀初頭には，イギリスの薬剤師兼アマチュア科学者ルーク・ハワード（1772-1864）が刻々と変化する雲の形を分類し，

3）事実上の第三次国際極地年だが，例外的に「国際地球観測年 International Geophysical Year; 略称 IGY」と呼ばれる。1957 年 7 月 1 日～ 1958 年 12 月 31 日まで実施された。なお当時，日本はまだ独立を回復していなかった。

事実上，気象学を創設した[4]。本稿は，「極地」や「氷河」といった気象的キーワードをもとに，19 世紀初頭から現代に至るドイツ語圏文学作品を主に扱いながら，「気象的自我」[5] および「極地」の歴史を概観しようとする試みである。

2. ゲーテの「気象的自我」形成とヨーロッパの「小氷期」

ゲーテは早くから天気・気圧・気温などが自分の心身に影響を及ぼすことに気づき，さまざまな気象現象とその要因に関心を抱いていた。この関連で良く知られている彼の作品と言えば，前述した気象学創設者ハワードに敬意を表した自然科学論文『ハワードによる雲の形態』（1818），ハワードの分類に依拠した『層雲』『積雲』『巻雲』『乱雲』や『ハワードを称えて』を含む一連の詩作品（1820-22），あるいは 1825 年に成立した自然科学論文『気象学試論』などだろう。しかし敏感かつ個性的な「気象的自我」をもつゲーテは，ハワードの雲の分類を知る以前から，しばしば日記に（いつもの簡潔な文体ながら）天候を記録していた。このゲーテの日記は思わぬところで威力を発揮し，たとえばベートーヴェンが「不滅の恋人」に宛てた情熱的なラブレターの執筆年特定のため，研究者ウンガーは，当時カールスバードで湯治中だったゲーテの日記にある天候記録を参照，証拠のひとつとして提出している[6]。

4）この経緯については，ハワードがゲーテや他の芸術家に与えた影響を含めて，地質学者でもあるリチャード・ハンブリンの科学史ノンフィクション『雲の《発明》 気象学を創ったアマチュア科学者』（小田川佳子訳，扶桑社，2007 年）に詳しい。オリジナルは Richard Hamblyn: *The Invention of Clouds* として 2001 年に発表，ドイツ語訳はすでに同年 Ilse Strasmann の訳で *Die Erfindung der Wolken. Wie ein unbekannter Meteorologe die Sprache des Himmels erforschte*. Frankfurt a.M./Leipzig（Suhrkamp）として刊行された（2003 年文庫化）。

5）この「気象的自我」という用語使用は，アラン・コルバン著／小倉孝誠訳：『空と海』（藤原書店，2007 年）に倣った。特に S.36ff. 参照。

6）青木やよい著：『決定版・ベートーヴェン 《不滅の恋人》の探究』平凡社

ところでそのゲーテのライフワーク，悲劇『ファウスト』第一部における「市門の外」の場面で，弟子ヴァーグナーをお供に，復活祭恒例の散歩に出たファウスト博士は，舞台登場とともにこう語り始める。

春の優しく生気を吹き返させる眼差しを受けて
氷から流れも小川も解き放たれる。
谷間では希望に満ちた幸せが芽吹いている。（V.903-905）
（…）
この辺りでは花の蕾はまだ綻んでいないけれども，
代わりに春色におめかしした人々が花を添えてくれる。（V.914f.）

冬の間，氷に閉ざされていた河川が，輸送網として息を吹き返し，町も人も活気づく。これが春の訪れを寿ぐ台詞であることは現代の読者でもすぐ理解できるが，よく考えると復活祭は3月下旬から4月半ばくらい，ドイツといえども普通の都市なら水仙・連翹・木蓮などが花盛りの季節のはず，「花の蕾が綻んでいない」とはどんな僻地なのか，とふと首を傾げたくなる。この疑問を想定して，フランクフルト版注釈者アルブレヒト・シェーネは，この台詞に「（ゲーテが執筆した当時）18世紀末は，いわゆる《小氷期 Kleine Eiszeit》であったため」[7] と丁寧な解説を加えている。冬の降雪や河川や湖の凍結は当時描かれた絵画などから確認が可能であり，またゲーテ自身，凍結した川でスケートを楽しんだことも良く知られている。

気候変動の歴史を扱った基本研究文献としては，エマニュエル・ル＝

ライブラリー，2007年，S.33参照。

7）フランクフルト版『ゲーテ全集』（Deutscher Klassiker Verlag, 以下FAと略）FA-I, Bd.7/2, S.234. また上記引用テクストはFA-I, Bd.7/1, S.51からの拙訳。

ロワ＝ラデュリの著作『気候の歴史』[8] が挙げられるが，その中で著者は，「小氷期」という概念を，1942 年にフランソワ・E・マシューズによって提唱され，現在は「最近二世紀間の最後の氷河成長期」[9]，すなわち 1600 年から 1850 年あたりをさすと解説した。さらにル＝ロワ＝ラデュリは，第四章「小氷期の諸問題」で，――ちなみにこの小氷期は，ちょうどヨーロッパ人がアルプスの山岳美を発見した時期とも重なる―― 18 世紀後半こそ氷河最大期であったことを明らかにした。つまり私達が現在，1850 年以来の氷河後退期を経験しているのに対して，ちょうど 18 世紀後半にスイスを旅したゲーテは，最も発達した氷河を目の当たりにしたことになる。

またゲーテがイタリア旅行に出かける直前の 1786 年夏は，寒くて雨が多かった。気象学的にみると，1783 年から 1786 年は世界的に平均気温が低かったが，これは 1783 年の日本の浅間山大噴火にも一因があるらしい。鬱陶しい雨が続く夏に加えて，困難な恋愛と仕事の重責に疲れ果てたゲーテが，太陽が輝く南国イタリアを求めて逃走したのも頷ける。

そして 1815 年，『物理年鑑 *Annalen der Physik*』に掲載されたルーク・ハワードの雲に関する論文のドイツ語訳が，カール・アウグスト大公とゲーテの目に留まった。この新しい領域・気象学に触発されたふたりは，1818 年には温度計・気圧計・湿度計を備えた気象観測所をイェーナ大学附属天文台のみならず，アイゼナハおよび同ヴァルトブルク城，イルメナウ，ヴァイマル（エッタースブルク城とベルヴェデーレ城）など複数地点に配備し，長期気象予報を目的とした定期的観測を課した。1819 年の記録によれば，ふたりの命を受けたイェーナ大学附属天文台長フリードリヒ・ポッセルト（1794-1823）は，1819 年の毎日 8 時，14 時，20 時の計

8）1967 年に発表，増補版が 1983 年に再刊された。邦訳はこの新増補版に拠る。稲垣文雄訳，藤原書店，2000 年。

9）前掲書，S.293ff. 参照。ドイツの研究者達はむしろ「フェルナウ期」の呼称を好んで使うとも記されている（S.295）。

3 回気象観測を実行，同様の観測が領内複数の観測所でも実施された[10)]。このような組織的かつ定期的気象観測網の整備は，当時としては比較的珍しいという。このことはカール・アウグスト大公およびゲーテの先見性を示すとともに，気象予報の重要性が意識されていることが読み取れる。

そして事実，ゲーテがカール・アウグスト大公とハワードの雲の分類研究に着手した 1815 年，インドネシアのタンボラ火山が噴火した。すでに浅間山噴火をはじめとする複数の要因が重なって平均気温が低下していたところに，このタンボラ火山が噴火したことで大気中に大量の火山灰が撒き散らされた結果，翌 1816 年に北米および欧州は記録的な冷夏を経験することになった[11)]。1816 年の 6 ～ 7 月に北米と北ヨーロッパを寒波が襲い，降霜どころか降雪まで記録されている。気温が低く，雨の多い夏では当然不作となり，欧州に飢饉が広がった。ドイツでは新しい種やパンの原料確保のためにトウモロコシからアルコール飲料を作ることを禁じる法案が提出されたとの報告もあるという[12)]。従来イェーナ大学附属天文台の研究が第三代天文台長ルートヴィッヒ・シュレーン（1799-1875）のもと，天体観測よりも気象観測にウェイトが置かれるようになったのは，カール・アウグスト大公とゲーテの純粋な興味・関心の変化によるものと説明されている。しかし記録的冷夏のあった 1816 年から程なくして，領地内に迅

10）Reinhard Shielicke: *Astronomie in Jena*. Jena 1988, S.32. ほか参照。なおゲーテ存命中のイェーナ大学附属天文台の歴代天文台長および活動内容については，拙著 *Makarie und das Weltall. Astronomie in Goethes „Wanderjahren“*. Köln/Weimar/Wien (Böhlau) 1998S.62ff. を参照されたい。また当時の気象観測記録については，イェーナ大学附属天文台から発行された『イェーナ気象年鑑』*Meteorologische Beobachtungen des Jahres 1822, aufgezeichnet in den Anstalten für Witterungskunde im Großherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach*, mitgetheilt von Großherzoglicher Sternwarte zu Jena (1823-1828) をあわせて参照した。

11）詳しくはヘンリー＆エリザベス・ストンメル著／山越幸江訳：『火山と冷夏の物語』地人書館，1985 年を参照のこと。

12）前掲書，S.63 参照。

速に気象観測網の整備を命じていることは，収穫を左右する天候の把握が何より重要と考えた為政者としての意識と責任感の表れとも考えられるのではないか。この点を踏まえつつ，改めて検討する余地があるだろう。

3．フリードリヒの絵画『氷海』　前進する氷河と北極

さて，時間は「冷夏」で記憶される 1816 年のまま，ゲーテから視点を移そう。1816 年，イギリス詩人バイロン（1788-1824）は，スイス・ジュネーブのレマン湖畔で過ごしていた。そこへ 5 月，詩人パーシー・ビッシュ・シェリー（1792-1822）と彼の愛人で後に妻となるメアリ・シェリー（1797-1851）らが合流，8 月まで滞在する。記録的冷夏はここでも例外なく，冷たい雨の続く 6 月のある日，バイロンが客人に気晴らしに怪談を書き比べることを提案。こうして成立したのがメアリ・シェリーのゴシック怪奇小説『フランケンシュタイン　現代のプロメテウス』（1818）であった。

本論との関連で興味深いのが，『フランケンシュタイン』におけるふたつの場面，スイス・アルプスの氷河と北極海である。まず科学者ヴィクター・フランケンシュタイン博士が自ら創造した「怪物」と再会を果たすのがラ・メール・ド・グラス（氷の海）と呼ばれるスイス・アルプスの氷河である。具体的にはモンブランから流れ出る大氷河の終点をさし，メアリ・シェリー自身は『フランケンシュタイン』執筆開始間もない 1816 年 7 月 23 日にレ・ボワ氷河を見学，1818 年頃最高潮に達する同氷河の前進を目の当たりにしている[13)]。そして作品の最初と最後に登場するのが北極のまさしく「氷の海」である。「語り手」ロバート・ウォルトンは北極探検船の船長で，その氷との闘いが続く航海途上，漂流していた瀕死のフランケ

13）エマニュエル・ル＝ロワ＝ラデュリ，『気候の歴史』S.277ff. また中川僚子：コラム「荒涼たる自然　氷河と北極」In: 久守和子・中川僚子編：『シリーズ　もっと知りたい名作の世界 7　フランケンシュタイン』ミネルヴァ書房，2006 年，S.47 参照にも簡単な言及あり。

ンシュタイン博士を発見・救出するが，すでに手の施しようがなく，彼は船上で息を引き取る。そのつかの間，彼から聞いた数奇な物語をウォルトンがロンドンに住む姉への手紙にしたためることで物語の枠構造を作る。

奇しくも『フランケンシュタイン』が匿名で刊行された 1818 年に，イギリスは北極探検事業に乗り出す。大航海時代の二大海洋国スペインとポルトガルは，1494 年に結んだトルデシリャス条約により大西洋のほぼ中心を通る子午線を境に両国の権益を二分していた。イギリスをはじめ，フランス，ドイツなどの後発国は，既存のアフリカないし喜望峰をまわるアジア航路ではない，北周りでアジアに到達する北極海を経由するより短い航路の発見に関心をもつ。特に 19 世紀半ばには，氷で覆われた北極海のどこかに不凍結の海域部分があるはずだ，という考えが強く支持されていた。加えてイギリスは 1815 年のナポレオン戦争集結を経て，膨れ上がった英国海軍の平和な時代における「活力と財源の捌け口の一つ」[14] として，ロイヤルソサイエティや英国科学振興協会などの学術団体の強力な支援を受け，国家的事業としての北極探検に着手することを決定した。当然のことながら，1818 年の時点で，極北海域に関する地域は皆無に等しく，地図も空白状態だった。

1814 年 4 月，デヴィット・バカン大佐（1780-1838）率いる 2 隻の軍艦からなる第一隊がロンドンを出航，しかし同年 7 月に早くもスピッツベルゲン島北西で暴風と氷塊によるダメージを被り，北緯 80 度 34 分で航行を断念，10 月末に寄港した。同じ 4 月，ジョン・ロス中佐（1790-1858）率いる第二隊も軍艦 2 隻でロンドンを出航，8 月末にランカスター海峡沖に到達した。ところが北極特有の錯視現象により幻の山脈

14）谷田博幸著：『極北の迷宮　北極探検とヴィクトリア朝文化』名古屋大学出版会，2000 年，S.16 参照。なお厳密にはヨーロッパから北西に向かい，北米大陸北岸を周ってアジアに達する航路を「北西航路」，逆に北東を目指してシベリア沖を進んでアジアに至る航路を「北東航路」と呼んで区別する。

を誤認したロスは，ランカスター海峡侵入を断念，本国に引き返すという失態を演じてしまう。

海軍への信用を早急に回復するべく，1819 年 5 月，イギリス海軍局は陸路と海路による 2 隊の派遣を決定する。指揮官には前年の第一・第二隊でそれぞれ副官を務めていた大尉ジョン・フランクリン（1786-1847）とウィリアム・E・パリー（1790-1855）が任命された。

ドイツ・ロマン派を代表する画家のひとり，カスパー・ダヴィッド・フリードリヒ（1774-1840）の油彩画『氷海 *Eismeer*』（1823/24 年，Hamburger Kunsthalle 所蔵）は，この時，海路を担当したパリーの 1819 年 5 月から翌 1820 年 11 月にかけて行なわれた北極海探検報告およびこれを題材にして 1822 年にドレスデンで公開されたヨーハン・カール・エンスレン作パノラマ『北極探検の越冬 *Winteraufenthalt der Nordpol-*

図版 1：C. D. フリードリヒ作『氷海 *Eismeer*』
出典は *Casper David Friedrich. Der Watzmann*. Hrsg.v. Birgit Verwiede. Berin/ Köln (De Mont) 2004, S.59 より。

Expedition』にインスピレーションをかきたてられたものと推測される[15)]。

ここでいう「パノラマ」とは，18 世紀末以降人気を博した視覚的娯楽のひとつで，額縁や継ぎ目なく全方向に写実的な場面を描き，内部を一巡する観客にあたかも戸外に居る錯覚を起させる大規模な装置だった。フリードリヒがドレスデンで見たパノラマの詳細は不明であるが，高田博幸著『極北の迷宮』によれば，たとえばロンドンのレスタースクエアに 1793 年に開設されたパノラマ館は，「その内部に大小のサークル（大サークルの直径約 27.5m）を擁した円形建築で，この上下二層の円筒状の内壁（上部 823 ㎡，下部 3,048 ㎡）に 360 度全方向の景観が描かれる仕組になっていた」[16)] という。

エルベ河の凍結を熱心に観察したフリードリヒの『氷海』では，中央に描かれたピラミッド状に折り重なり，積みあがった氷塊の右手後方に，氷に閉ざされて難破した船が見える。なお実際のパリー率いる海路探検隊は，西経 110 度を通過してメルヴィル島で越冬に成功，翌 1820 年夏にいよいよベーリング海を目指したが，同島南西岸で氷に阻まれ，それ以上の航行は断念せざるを得なかった。

4. 北極探検家フランクリンとナドルニーの小説『スローテンポの発見』

さて，パリーの相方として陸路隊の指揮官を務めたジョン・フランクリンは，1819 年から 1821 年までカヌーと橇と徒歩で全行程 8,900 ㎞にわたるカナダ北岸の踏査を行ったが，途中食糧補給に失敗し，苔や自分の革靴までも食料として飢えを凌いだ。この「靴を喰った男」フランクリンを

15）ベルリン Nationalgalerie で 2004 年 10 月 30 日～ 2005 年 1 月 30 日まで開催された展覧会カタログ *Casper David Friedrich. Der Watzmann*. Hrsg. v. Birgit Verwiede. Berin/ Köln (De Mont) 2004, S.58f. の解説参照。

16）谷田博幸，『極北の迷宮』，S.140 より引用（ただし数字表記は算用数字に直した）。このパノラマ館では，早くも 1819 年 4 月から前年バカン大佐が行なった北極探検を素材にした『スピッツベルゲン島』が大パノラマで公開された（同 S.143f.）。

主人公にしたのが，1987 年の発表以来，ドイツにおけるロングセラー小説のひとつ，ナドルニー（Sten Nadolny, 1942-）の『スローテンポの発見 *Die Entdeckung der Langsamkeit*』[17] である。

本作品は三部構成で，第一部はフランクリンの幼少期，第二部は彼が海軍に仕官し，仕事を覚えていく過程，第三部は上述の 1818 年から 1827 年まで計 3 回の極地探検，続く 7 年間のタスマニア島での総督勤務を経て，1845 年春に北極探検隊長として出航し，還らぬ人となるまでが語られる。

ジョン・フランクリンの名は，まずこの最後，第四回目の北極探検を連想させる[18]。総員 129 名，軍艦 2 隻に万全の装備[19] と食料を積んで 5 月に出航したが，同年 7 月にバフィン湾で捕鯨船に目撃された後，完全に消息を絶ち，予定の 3 年を過ぎても帰港せず。以後 14 年間，英国海軍およびフランクリン夫人による私設捜索隊が何度も派遣されたが，消息が掴めず，1858 年にようやくマクリントック大佐率いる捜索隊が，フランクリン隊の遭難と氷海での悲劇的最期――飢餓と壊血病に加え，缶詰めの鉛中毒で心身にも異常をきたした末の全滅，さらに人肉食の形跡も――を確認したのだった。

17）2009 年 1 月現在，邦訳なし。

18）フランクリンの第四次北極探検については，当時のイギリス市民・文化に及ぼした影響を詳しく解説した谷田博幸著：『極北の迷宮』を特に参照した。邦訳文献では，ワシーリー・パセツキー著／加藤九祚訳：『極地に消えた人々　北極探検記』白水社　2002 年（新装復刊）もあわせて参照した。

19）ここで言う「万全の装備」はあくまでも当時の英国人の視点で，「文明人」を名乗る彼らの楽観性および無自覚な独善性を見過ごしてはならない。谷田も指摘するように「かれらはエリバス号，テラー号両艦に文明の利器を山のように積み込んで出かけたが，冬用の制服一つをとってみても，あくまで英国産の毛織物にこだわり，それがエスキモーたちの毛皮の服に較べ，どれだけ劣っているかなど考えもしなかったのである。そして絶望的なまでの飢餓に追い込まれたとき初めて，かれらは北極の地にまで後生大事に紋章入りの銀食器一式など携えてきたことの愚かさに気づかされたのではなかっただろうか」。（引用は谷田，『極北の迷宮』，S.306.）

しかしナドルニーの小説は，この有名な第四次北極探検を中心に据えない。実在の北極探検家ジョン・フランクリンを主人公としながらも，本作品は冒険小説ではなく，むしろ彼の生きる時間，言うなれば彼が成長するテンポに注目した教養小説的色彩が濃厚である。主人公ジョンは，同年代の子供達と比べて，誰よりも動作が鈍く，頭の回転も遅い少年として登場する。ようやく念願の海軍に入隊しても，彼のスローペースは一向に改善されない。だが，利口で敏捷な同僚達が命を落としていく一方で，その愚鈍さゆえにジョンは数多の修羅場を潜り抜け，他の乗組員の信頼も得て，比類なき探検家に成長していく。情報を処理し，新しい知識を理解するスピードが速いことこそ，知性として高く評価する現代社会とは正反対に，主人公ジョンはむしろ彼の活動および思考のスピードを緩めることに意義を見出す。じわじわと軍艦を囲み，その動きを封じる北極の氷の威力さながら，時間をかけて考え抜き，確実に行動することの重要性が繰り返し強調される。

ちなみにインゼル社から 2003 年に刊行されたマンフレート・オステンのエッセイ『「すべては悪魔的速さで」，あるいはゲーテによるスローテンポの発見』[20] は，タイトルからも判るようにナドルニーの小説を意識した作品で，こちらはジョン・フランクリンではなくゲーテの日記・書簡・文学作品（具体的には『親和力』のオッティーリエ，『ファウスト』第二部のホムンクルス，『西東詩集』におけるイスラムとの対話）を駆使して，ゲーテが早くから現代のスピード偏重社会に警鐘を鳴らしていたと指摘する[21]。

20）Manfred Osten: *„Alles veloziferisch“ oder Goethes Entdeckung der Langsamkeit*. Frankfurt a. M./ Leipzig (Insel) 2003. 2009 年 1 月現在，邦訳なし。

21）ちなみに引用符で囲ってあるタイトル「すべては悪魔的速度で」は，以下に引用する 1825 年 11 月末（推定）ニコロビウス宛書簡草稿の最後に登場する。「何ひとつ成熟させない我々の時代の最も忌むべき病癖とは，料理を給仕されると，次の瞬間には平らげてしまい，日増しに金と時間を浪費し，食事を自分の席まで持っていく間も惜しんで，手づかみで口に運ぶよ

5. ランスマイアーの冒険小説『氷と闇の恐怖』

ナドルニーの小説が北極探検家ジョン・フランクリンを主人公とした教養小説的（もしくは発展小説的）作品であるのに対して，北極探検を中心テーマに据えたのが，オーストリア作家ランスマイアー（Christoph Ransmayr, 1954-）である。彼が 1984 年に発表した『氷の闇の恐怖 *Die Schrecken des Eises und der Finsternis*』[22] の素材となったのは，カール・ヴァイプレヒト（海上および氷上指揮官，1838-1881）とユリウス・パイヤー（陸上指揮官，1841-1915）が率いたオーストリア＝ハンガリー帝国北極探検隊（1872-1874）であった[23]。ヴァイプレヒト率いるテゲットホフ提督号は，1872 年 6 月 13 日にブレーマーハーフェンから出航，しかし同年 8 月 21 日，早くも積氷に掴まって，航行不能になる。それから約 1 年後の 1873 年 8 月 30 日，氷海に新陸地を発見，皇帝に敬意を表して「フランツ・ヨーゼフ・ラント」（以後，1918 年までオーストリア領）と命名した。2 回の越冬後，一行は船を棄て，橇を曳きつつ徒歩での帰還を

うな生活を送っていることにあると思う。何種類もある新聞の紙面を繰れば，頭の良い読者ならあちこち改竄できるだろう。こうしてある人が行動し，努力し，文字にしたもの，計画したものすべては，衆目にさらされる。余った時間の浪費以外のことについて，誰も喜んだり悲しんだりしてはならない。そうして家から家へ，町から町へ，国から国へ，最後には世界の端から端まで，すべては悪魔的速度で進んでいく」。FA-II, Bd.10, S.333f.

22）初版はウィーンの出版社 Christian Brandstätter から刊行された。邦訳は樋口倫子の訳で，中央公論社から 1998 年に刊行されている。

23）オーストリア＝ハンガリー北極探検隊については，フランクフルト歴史博物館展示カタログ *Frankfurt und der Nordpol. Forscher und Entdecker im ewigen Eis*. Hrsg. v. Frank Berger, Petersberg (Michael Imhof) 2007, 特に S.79-103 参照。およびオーストリア戦争博物館の常設展示および同館発行の小冊子：Peter Jung /Peter Schubert: *Österreich auf dem Meer. Die Geschichte der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine für Junioren* もあわせて参照した。

決める。3 ヶ月間，氷上を歩き続けた彼らは，疲労困憊の果て，ロシア領ノヴァヤ・ゼムリャ島に到着，1874 年 8 月 24 日，ロシアの捕鯨船に救助された。

オーストリア＝ハンガリー帝国北極探検隊の資料は，現在ウィーンのオーストリア戦争資料館に保管・展示されており，ランスマイアーも積極的に活用したことは，作品中に多く引用されているヴァイプレヒトおよびパイヤーの日記・書簡・著作等からもわかる。特に後者のパイヤーは生還後，画家に転じた。作品中にも言及のある探検隊が船を棄てる場面を描いた，パイヤーの最も有名で印象的な絵画『後戻りせず！ *Nie zurück!*』（1892）も同館で見ることができる。

とはいえランスマイアーの『氷と闇の恐怖』もノンフィクション冒

図版 2：パイヤー作：『後戻りせず！ *Nie zurück!*』
出典は Peter Jung /Peter Schubert: *Österreich auf dem Meer. Die Geschichte der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine für Junioren*, S.17 より。

険小説ではない。19 世紀末における北極探検隊の実際の記録と交互に，それから約 100 年後のウィーンに暮らす，こちらは架空のイタリア系青年ヨーゼフ・マッツィーニを登場させる。彼の母親からノビレ将軍（1885-1978）率いるイタリア探検隊遭難[24] を聞かされて育ったマッツィーニは，オーストリア＝ハンガリー北極探検隊に魅了され，自ら探検隊の足跡を追うべく北極に出発，スピッツベルゲン島付近で消息を絶ってしまう。行方不明となったマッツィーニの友人として，ウィーン在住の「私」が，氷原に消えたマッツィーニの歩みをトレースし，さらにこのイタリア系青年マッツィーニの心を捉えて話さなかった約 100 年前の北極探検隊の運命を辿るという，2 つの異なる物語の「語り手」として，複雑な枠構造を作りあげている。

6. 結びにかえて　立松和平の『南極にいった男』と開かれた北西航路

オーストリア＝ハンガリー北極探検隊を指揮したひとり，パイヤーが画家に転身する一方で，もうひとりの指揮官ヴァイプレヒトは，「国際極地年」の創設に尽力した。1875 年 9 月 18 日，グラーツで開かれた第 48 回ドイツ自然科学者・医師総会においてヴァイプレヒトは，北極をぐるりと囲むように観測所を設営し，継続的に国際的研究を行なう構想を初めて提案，1879 年 10 月 1 日から 5 日までローマで開催された第二回国際気象会議で彼の構想を現実化することが決議された。そしてヴァイプレヒト

24）1926 年，ノビレはアムンゼンやエルズワースとともに飛行船ノルゲ号による北極横断に成功した。その 2 年後，飛行船イタリア号で極地の科学調査を計画するが，1928 年 5 月 25 日に遭難，これを聞いたアムンゼンを乗せて救助に向かった飛行機も墜落，計 17 名の死者を出す惨事となった。ちなみに 1897 年には早くもサロモン・アンドレーによる気球を使った北極探検が行なわれた。これに刺激されて成立したのが，クルト・ラスヴィッツ（1848-1910）の SF『両惑星物語 *Auf zwei Planeten*』（1897）で，氷で覆われた極地に火星人が着陸する（フランクフルト歴史博物館展示カタログ S.58 および S.73，資料 306 についての解説参照）。

死去の翌年，1882 年から 1883 年までの「第一次国際極地年」では，オーストリア=ハンガリー帝国を筆頭に計 12 ヶ国が参加し，北極の地磁気・気象・海流等について組織的かつ国際的な学術研究が行なわれた。

この間も北方ルートの探索は継続され，まずフィンランドの探検家アドルフ・ノルデンショルド（1832-1901）が 1879 年に北東航路を制覇した。彼は，あえてヴェガ号を氷海に閉じ込めさせて氷塊と漂流する方法により，ベーリング海峡を通過して 1879 年 9 月 2 日に横浜に到着したのだった。他方，北西航路はノルウェーの探検家ローアル・アムンゼン（1872-1928）が 1903 年から 2 回の越冬を経て，氷海を漂流しつつ 1906 年にベーリング海峡に到達した。

北西航路制覇の後，アムンゼンはさらに南極探検に乗り出す。なお 1910 年に南極探検に向かったアムンゼン，ロバート・スコット（1868-1912），白瀬矗（しらせ・のぶ，1861-1946）の 3 名がいずれも，彼らを極地探検に駆り立てた動機として，前述したジョン・フランクリンの北極探検を挙げていることは興味深い事実である。アムンゼンとスコットは国家事業として探検隊を組織しており，装備も大規模だった（アムンゼンの使用したフラム号は約 400 トン，スコットの使ったテラノバ号が約 750 トン）。これに対して白瀬隊の開南丸は 200 トン足らずの木造漁船で，乗員の他に樺太犬 29 頭が乗船したが，1 頭を残して寄生虫（サナダ虫）により渡航中に死亡した。1911 年 11 月，シドニーからの再出航を余儀なくされた白瀬隊は，樺太から新たに 29 頭を補充，計 30 頭を犬橇に使用した。1912 年 1 月 16 日，白瀬率いる開南丸はようやく南極大陸上陸地点のロス海・鯨湾に到着。同湾には先客アムンゼンのフラム号が停泊しており，アムンゼン自身はすでに前年 12 月 14 日に南極点到達に成功していた。スコット率いる英国隊も 1 ヶ月遅れで南極点に到達したが，帰路に遭難，全滅した[25)]。ふたりの南極点到達を知らぬまま，白瀬も目標

25）アムンゼンの勝因は，寒さに強い犬橇とスキーを組み合わせて使用したこと，またエスキモーの衣服に倣って，軽くて防寒性に秀でた毛皮服を着

に向かって犬橇を走らせるが，1912 年 1 月 28 日，犬も人も体力と食料の限界に達し，視野に入った大雪原を「大和雪原（やまとゆきはら）」と命名して，それ以上の進行を断念した。

この白瀬南極探検隊については，第四次国際極地年，すなわち昭和基地 50 周年の節目にあたる 2007 年に，立松和平（1947-）が南極取材を行ない，翌年，小説『南極にいった男』（東京書籍，2008 年）を発表した[26)]。特徴的なのは，本小説の語り手が人間ではなく，当初から南極探検に同道し，唯一寄生虫の被害に遭わずに南極大陸に到着できた樺太犬タロ（後にマルと改名，南極点を目指す途中，おそらくクレバスに墜落して落命という設定）の目と耳を通して描写されていることである。極地探検をテーマとする文学作品と言えば，先に挙げたランスマイアーのタイトルそのものに，激寒の中での氷と闇との壮絶な闘いとなるのが一般的である。しかし本作品は動物を語り手に設定することで，そうした悲壮感を緩和しており，加えて隊長・白瀬が 10 歳の時に故郷秋田の蘭学医・佐々木節斎から頂戴した「（極地探検家を希望するなら）酒を飲まず，煙草も吸わず，茶も喫せず，湯も飲まず，寒中でも火にあたらない」という 5 ヶ条の心構えを自らに課してきたという生い立ちや南極への航海中，釣竿でアホウドリを釣ったエピソード，船上での餅つきや氷で沸かした風呂の描写など，どこかユーモラスで魅力的な南極探検隊の物語としてまとめられている。

さて，同じく第四次国際極地年にあたる 2007 年 9 月 14 日，欧州宇宙機関（ESA）はこれまで航行不能だったカナダおよびアラスカの北極海沿岸の氷が解け，欧州とアジアを結ぶ北西航路が航行可能になったと発表した[27)]。19 世紀にかくも時間と人命の犠牲を払った北西航路は，皮肉に

用したことにあるとされる。他方，スコットは重く撥水性の悪い英国製の防寒服に固執し，馬に橇を曳かせるという愚行を重ねた（谷田，『極北の迷宮』，S.307 ほか参照）。

26）2008 年 6 月 4 日付『日本経済新聞』夕刊，立松和平によるコラム「南極の白瀬矗」でも言及あり。

27）詳細は ESA の HP 参照。http://www.esa.int/esaCP/SEMYTC13J6F_index

も 21 世紀の地球温暖化によって，氷に閉ざされた恐ろしい海から，貿易上の大きな可能性を秘めた「開けた海」に変わったのである。

＊本論は 2005 年 4 月から 2008 年 3 月まで文部省科学研究費補助金を受けた若手研究 B「気象学の成立と発展　ゲーテ時代の文学と科学における《大気》と《水》」による研究成果の一部です。

_0.html。ロシア沖を通る北東航路も同様で，すでに部分的に開通しているとのことである。