

"Old Times on the Mississippi" : Pilot Wiley and His Story (In Honour of Professor Masaaki Yoshino On the Occasion of His Retirement)

Fujisaki Mutsuo
九州大学言語文化部

<https://doi.org/10.15017/1354666>

出版情報 : 英語英文学論叢. 49, pp.37-53, 1999-02. 九州大学英語英文学研究会
バージョン :
権利関係 :

“Old Times on the Mississippi”

— Pilot Wiley と彼の物語

藤 崎 睦 男

Atlantic Monthly の編集者 William Dean Howells は “A True Story” の成功の後、同様の小品の投稿を Twain に求めて来た。Twain は1874年10月24日の手紙で一旦は断ったが、その直後に “old Mississippi days of steamboating glory & grandeur as I saw them (during 5 years) from the pilot house” について書きたい旨を伝えている (Smith I, 31-34)。そして翌年1月から6月及び8月の計7回にわたって同誌に連載されたのが “Old Times on the Mississippi” である。この連載はかねてから構想されていた本の形へと発展して、1883年には *Life on the Mississippi* として上梓されることになるが、この時 “Old Times” は7回分の連載をそれぞれ二分して計14章に分割され、言い回しや名前などに若干の変更が加えられた以外はほとんど従来の形のまま、*Life* の中の4章から17章として組み込まれた (Rasmussen 345)。¹⁾

Twain は1857年に見習いとなってから59年に免許を取得するまで多くの水先案内人の下で修業した。彼はこの時の経験で物語や伝記や歴史に描かれる多様な人間性のほとんど全てのタイプを直接知ることができ、今日まで役立てていると述べている (217)。二年余の見習いとしての生活、とりわけ先輩水先案内人達との出会いが後の作家としての経歴にいかに大きな意味をもっているかを物語るものである。Twain は少なく見積もっても九人、多分十四人にも及ぶと思われる水先案内人の下で技術を修得した (Branch, “Old Times” 74) が、作品の中で言及される人物の数は極めて少ない。その中で Horace Bixby と Mr. Brown (または Brown) の二人は特に重要な役割を担った存在と見なされて来た。前者は最初に Sam が師と選んだ人物であり、彼が一人前の水先案内人へと成長する過程の随所で登場するのでその重要性は明らかである。後者も13章では完全記憶能力者として描かれたことにより *Roughing It* の Jim Blaine との関連において言及され、また18・19章では少

1) “Old Times on the Mississippi”からの引用および頁数は *Life on the Mississippi* による。以下 “Old Times on the Mississippi” は “Old Times”, *Life on the Mississippi* は *Life* と表記する。

年 Sam を虐待する暴君として登場し、やがては Pennsylvania 号爆発による弟 Henry の死へとつながって行く事件の発端に関わった人物として注目されてきた。

Bixby は Sam に水先案内という職業の基本から教え一人前に育て上げた第一の師であった。かけだしの少年にとっては“true pilot”であり、“his pride in his occupation surpasses the pride of kings” (92) という言葉に示されるような独立心と力を象徴する理想の人物だった。そして彼の徹底した観察と記憶を基礎とする“piloting as a science” (122) によって少年にものを見る目を教え、また水先案内に慣れ慢心した時には自らの自信と勇気の欠如を思い知らせる (159-165)。このように時には厳しく少年の成長を助ける Bixby は単なる操船上の師ではなく、人生の initiation おける mentor 的役割を果たしている。一方 Brown は Sam を徹底的にいじめ抜く暴君であり、Huck の父親 Pap のようにその暴力には正当な理由がない。そして Pap と同じく非業の死を遂げる。彼の暴力に対して Sam も力によって反撃するが、その喧嘩は弟 Henry の死を呼び寄せたものとして、彼に終生後悔の念を抱かせ、人生観に暗い影を落とすのである。DeLancey Ferguson は次のように指摘している。

Over and over in his dark moods he would review the Ifs—if he had not quarreled with Brown, if Captain Klinefelter had been able to get another pilot at New Orleans, . . . In this first of the many blows which life would deal him through his affections he first felt the mood of Captain Ahab, cursing the inscrutable malice of the universe which had wounded him. (Ferguson 53)

やがて国民的作家として成功をおさめる Twain にとって、Bixby が人生を積極的に生きて行くための出発点を提供したとすれば、Brown は人生に潜む悪の存在を認識させたという意味でやはり同じく Twain の師たる資格を有すると言えるだろう。

もう一人、第三の師が存在するのだが、彼は上記の二人程は少年 Sam との関わりにおいて直接的な影響を与えることはなく、ただ特異な人物として言及され、逸話の中に登場してくるのみであり、したがって、これまであまり重要視されなかった。その Strother Nimrod Wiley (1814?-1899) は 7 章と

8章では Mr.W ____, 14章では Stephen W ____, 17章では Stephen として作品に登場している。彼は Virginia 生まれで、18歳の頃から水先案内人として西部の大小の河川を渡り歩いた後、最後に Mississippi 川に腰を落ち着けた。仲間からは “the Pilot of the Mississippi” と呼ばれ敬愛された。1852年名誉給付金授与式での賛辞では “Kindheartedly dividing his money with any needy comrade, and sustaining the afflicted as much by his cheerful tone of sympathy as by his ungrudged gifts” (“Proposed Calendar” 25) と他人に対して物心両面の援助を惜しまない人物であることが述べられている。1857年には、*Life* の15章でも詳しく語られる水先案内同業組合 (Twain も加入していた) の前身、St. Louis and New Orleans Pilots’ Association の初代組合長に選ばれた程であるから、人望が厚かったのは確かであろう。彼は組合長に就任するや直ちに積極的な活動を開始する、“Wiley chaired the pilots’ meeting in August 1857 that passed an explosive resolution on pilots’ wages, the beginning of pressure that eventually brought the steamboat owners to terms.” (“Proposed Calendar” 25) 経営者側に圧力をかけいわゆる賃上げ闘争を指揮したのである。また彼は有能な水先案内人であったばかりか、物語の才がありバイオリンを良く弾いたということから、実務に優れただけではなく、かなり人間味あふれた幅の広い人物像が浮かび上がってくる。

以上のような当時の仲間による評価や彼の社会的地位などから類推して必然的に形成される Wiley の人物像は、実は Twain 自身による描写から判断できるものとはかなり異なっているのである。“Old Times”の中ではむしろ Wiley の奇行の方が強調されている。

Most of the captains and pilots held Stephen’s note for borrowed sums, ranging from two hundred and fifty dollars upward. Stephen never paid one of these notes, but he was very prompt and very zealous about renewing them every twelve month.

Of course there came a time, at last, when Stephen could no longer borrow of his ancient creditors; so he was obliged to lie in wait for new men who did not know him. Such a victim was good-hearted, simple-natured young Yates . . . (211)

Yates は借金返済を求めて Stephen (Wiley) を何週間も追いまわすが、結局言いくるめられて取り立てを諦めてしまう。すると今度は攻守所を変えて Stephen が返済できない言い訳をするため Yates を追い回すという話である。ここに描かれるような誰彼かまわず借金し、決して返済しない Stephen は、貧しい仲間に金銭的援助を惜しまなかった実在の男の慈善家的人間像とは大きな隔たりがある。さらに肝心の水先案内の業務に関しても、責任感の欠如した人物として描かれている。ある夜、Bixby との勤務交代時間に遅れて来た Wiley について Twain は、

Mr. W ____ came on a watch full twelve minutes late on this particular night,—a tremendous breach of etiquette; in fact, it is the unpardonable sin among pilots. So Mr. Bixby gave him no greeting whatever, but simply surrendered the wheel and marched out of the pilot-house without a word. (106)

と書いている。交代の時間に遅れることは水先案内にとって大罪であり、したがって Bixby が怒って無言で操舵室を出て行くのは当然の行動だった。また別の場面では、Sam の乗った船は日没前に Cairo に着くように大急ぎで川を下っていたが、

But Mr. Bixby's partner, the other pilot, presently grounded the boat, and we lost so much time getting her off that it was plain the darkness would overtake us a good long way above the mouth. This was a great misfortune, especially to certain of our visiting pilots, whose boats would have to wait for their return, no matter how long that might be. (94-95)

船が座礁した理由は、技術の未熟さかそれとも他の原因か定かではないが、いずれにしろ船を座礁させるという Mr. W ____ (Wiley) の失態は同乗していた多数の水先案内人に目撃された。しかも、目的地到着の遅れによって彼らの所属する船の多くが出航できない場合、経営上の損害を起しかねなかったのである。結局は Wiley から舵輪を取り上げた Bixby の離れ技によって船は遅れを取り戻すことができたが、脇に追いやられた Wiley の影はます

ます薄くなってしまっている。Twain の描く Wiley の描写から読者が受けるものは、金銭的時間的にだらしがなく、水先案内人としては腕も未熟で、仲間の信頼もない男というイメージであろう。しかし Twain は別の場所では以上のような Wiley の性格や行動をむしろプラスのイメージに転換している。

He was a gifted pilot, a good fellow, a tireless talker, and had both wit and humor in him. He had a most irreverent independence, too, and was deliciously easy-going and comfortable in the presence of age, official dignity, and even the most august wealth. He always had work, he never saved a penny, he was a most persuasive borrower, he was in debt to every pilot on the river, and to the majority of the captains. He could throw a sort of splendor around a bit of harum-scarum, devil-may-care piloting, that made it almost fascinating—but not to everybody. (171-172)

豪放磊落で気のいい楽天家、独立精神旺盛な腕利きの水先案内という性格づけによって、本来は非難されるべき多方面からの借金や操船の失敗もその重大性を失い、かえって彼の型破りな行動は人間の幅を示す魅力となっている。この引用部分は Wiley と Captain Y____ との逸話の前置きであって、その逸話では彼の奇行による反抗が船長自身の嘆きを交えて語られるように、Wiley の奇行は権威に対する時、一つの有効な手段となる可能性を秘めている。以上のように見てくると、Twain の Wiley についての評価は、少なくとも作品内では一定ではない。Wiley は Twain にとってどのような位置付けがなされるのか。この答えを得るためには始めに Twain が “Old Times” を書いた意図を探ることが必要である。

この作品以前に Twain は *The Innocents Abroad* (1869) と *Roughing It* (1872) の自伝的と言える体験記を書き成功を得ている。いずれも無垢が経験に出会う結果、これまで抱いていた夢が現実によって幻滅に変えられて行くという構造を持っている。同じ自伝的色彩の強い “Old Times” も同様の形式を踏襲していると言えよう。しかし前二作品における無垢とはヨーロッパという異文化または西部という未知の土地に対して成立するものであり、それに直面する個人は既に様々な人生経験を経て来た一人前の大人であった。つ

まりこの場合の無垢とは新たな状況に立ち向かう時の作者特有のポーズでありレトリックであった。これに対し、“Old Times”では文字通り無垢な少年が水先案内見習いとしての経験を通し一人前となって大人社会に参入して行く、という initiation の物語が語られる。その目的のために作者はいくつか事実とは異なる設定をしている。まず作品の冒頭、“When I was a boy, there was but one permanent ambition among my comrades in our village on the west bank of the Mississippi River. That was, to be a steamboatman.” (62) で始まり、水先案内という職業にあこがれた Hannibal の少年時代の思いでが語られる。その後何カ月かの時間の経過があり、Sam は Cincinnati から Mississippi 川の蒸気船に乗り込む。

Months afterward the hope within me struggled to a reluctant death, and I found myself without an ambition. But I was ashamed to go home. I was in Cincinnati, and I set to work to map out a new career. I had been reading about the recent exploration of the river Amazon by an expedition sent out by our government. . . . I would go and complete the exploration of the Amazon. This was all the thought I gave to the subject. I never was great in matters of detail. I packed my valise, and took passage on an ancient tub called the “Paul Jones,” for New Orleans. (70)

実際に Twain が故郷の Hannibal を後にし熟練印刷工として旅に出たのは 1853 年 6 月十七才の時、Cincinnati を出発し蒸気船 Paul Jones でアマゾン行きのため New Orleans に向かったのは 1857 年 4 月であった。彼は船上で Bixby と知り合い、アマゾン探検はあきらめ授業料五百ドルを支払う約束で彼の水先案内見習いとなる。この間実際には四年という年月が過ぎたにもかかわらず、Twain は “Months afterward” と時間の経過を曖昧に短くすることによって、十七八才で見習いになったような印象を与えているが、事実はこの時 Twain は既に二十一才になっていた。したがって蒸気船に乗り込んだのは、田舎から出て来たばかりの少年ではなく、既に四年間 St. Louis, New York, Philadelphia などの大都市を働きながら旅をして十分な経験を積んだ、少なくとも無垢などではあり得ないれっきとした大人であった。またこの時三十一才の Bixby についても “he was not more than thirty-four” (103)

と述べることで、作者は実際の年齢よりも三才年長に設定している。²⁾したがって二人の年齢差は本来十才であったにもかかわらず、作品中では十七才となる。人生経験を積んだ熟練水先案内人に対して彼の半分の年齢でしかない若い未熟な少年という明確な対比を作り出すことによって、initiationの物語をより鮮明に描こうとする計算が見られるのである。“Old Times”は自らの体験に基づきながらも虚構的要素の大きい作品と言える。

Sam 少年は徹底的に未熟で臆病者に描かれるのに対して、Bixby は少々怒りっぽいながらも、減法腕のいい水先案内人として描かれる。彼の操縦技術は少年にとっては神業に近い。ある漆黒の闇夜にプランテーション内の目標地点に正確に船が横付けされた時、“Well, the finding of that plantation was the luckiest accident that ever happened; but it could n’t [sic] happen again in hundred years. And I fully believed it was an accident, too.” (88) と、Sam はあまりにもの見事さにこの結果を偶然としか考えることができない。しかし Bixby の腕前が客観的に Sam に示される時が来る。それは彼が複雑で危険極まりない Hat Island の水路を夜間に、見事に渡り切ったときであった。やり遂げた瞬間、“such a shout as went up at Mr. Bixby’s back never loosened the roof of a pilothouse before!” (98) と人々の天井をゆらす程の喚声少年の耳に響き、さらに、“The last remark I heard that night was a compliment to Mr. Bixby, uttered in soliloquy and with unction by one of our guests. He said:—‘By the Shadow of Death, but he’s a lightning pilot!’” (101) と同業者の賛辞を聞くに至るや、Bixby に対する Sam の畏敬の念は不動のものとなる。このように Bixby の腕前は船に同乗していた大勢の水先案内人によって称賛されることで客観的に確認された。そればかりか Bixby の見習いである Sam にとっては、自らの師が称賛されることはそのまま自分が褒められることと大差はなかった。なぜなら Tom Sawyerのごとく大衆注視の中で“showing off”することにあこがれて水先案内見習いとなった Sam にしてみれば、いわば身内としての Bixby に未来の自分の姿を重ね合わせることで自らの虚栄心を満足させることができるからである。このことはひいては Twain 自身が水先案内という職業を誇ることにもつながる。Sam 少年をあくまでも未熟な見習いにすることによって、反対に Bixby の技術を際立たせること、これこそやがて自らも免許を取得し一人前の水先案内人となった Twain 自身の水先案内としての経歴をかざることにほかな

2) Ferguson 51; Branch, “Old Times” 77-78参照。

らない。³⁾

水先案内人になるための個人教育を受けて来た見習いが、知識を修得しある程度の技術をもつようになると、日常の業務は無難にこなすようになる。しかし予期せぬ困難に直面した場合に必要な自信と勇気がまだ試されていない。そのため一つの儀式が行われる。“pilots wisely train these cubs by various strategic tricks to look danger in the face a little more calmly. A favorite way of theirs is to play a friendly swindle upon the candidate.” (159) Bixby は操舵室に Sam 一人を置き、彼の心の中に不安を芽生えさせるような言葉を残して去って行く。船長や船員たちと示し合わせ、航行に十分な水深であるにもかかわらず、測鉛手に偽の情報を伝えさせる。安全な水路であること十分認識していたにもかかわらず、舵輪を持つ Sam の自信が揺らぎ始め、やがて混乱し恐慌状態に陥る。その時、

I heard the door close gently. I looked around, and there stood Mr. Bixby, smiling a bland, sweet smile. Then the audience on the hurricane deck sent up a thurgust of humiliating laughter. I saw it all, now, and I felt meaner than the meanest man in human history. (164)

Sam の未熟さもまた衆人注視の下にさらけ出される。彼にとってこの事件は、James M. Cox も指摘するように、“the end of the apprenticeship, the last torture of the initiation” (123) であった。この逸話における Sam は“practical joke”の罠にはまった“dupe” (Cox 124) でもある。Twain の作品の中に形を変え再三現れる状況であるが、多くの場合 joke をかける側には相手の高慢の鼻を折り、恥をかかせようとする意図が第一にあり、かけられた側には屈辱感が残るのみである。しかし Bixby の真の目的はこれまでの教育と訓練の仕上げとなる最後の“a good enough lesson” (165) を Sam に与えることにあった。Twain 自身も“a friendly swindle”と、かかる行為が悪意のないものであることを明言している。恥をかかされたと抗議する Sam に対して、Bixby は次のように答える。

3) Brude は、“the writer’s great and persistent need for authority and power was unequivocally, if temporarily, satisfied by his imaginative identification with Horace Bixby, . . .” (880) と指摘している。

You should n't [sic] have allowed me or anybody else to shake your confidence in that knowledge. Try to remember that. And another thing: when you get into a dangerous place, don't turn coward. That is n't [sic] going to help matters any. (165)

Bixby の教訓には水先案内の世界に限らず、人生一般に当てはまる普遍性が見られる。既に神業的操船技術と仲間からの称賛によって Sam の心の中に揺るぎない位置を占めていた師 Bixby の言葉は身にしみたはずである。Twain は自らの修業時代の苦しい経験を嘲笑の対象としながらも、同時にそれが自分に与えた成果をも示しているのだ。社会的には作家としての名声を得、結婚によって東部の上流階級への仲間入りも果たした Twain にとっては自らの無名時代を嘲笑することにはなんの痛痒も感じないはずだ。むしろ高所から過去を見下ろしながら、当時は屈辱であった出来事を笑劇へ変質させることによって、つまり愚かで世間知らずの少年と腕利きの賢明な水先案内人という正反対の人物像を作り、二人のやりとりをアイロニカルに描くことによって自分の修業時代を直接的に誇る事なく、現在の自己を作り上げた遠い一時期の体験の総体を肯定しようと試みているのである。

このように二人に両極端の役割を演じさせた結果、経験豊富な水先案内人と未熟な見習いというイメージが作品の中に定着してしまうが、事實はかなり異なっていた。Branch は、“Considering the unavoidable hazards of nineteenth century steamboating, a pilot's safety record is not necessarily an accurate gauge of his skill”と述べ、当時の蒸気船航行の危険性を考慮に入れながらも、“Even Bixby had his share of major accidents, including the sinking of two steam boats, the *Bertrand* and the *City of Baton Rouge*, while he was on duty.” (“Mark Twain” 30) と Sam にとっては神のごとき Bixby も、実際には事故を免れることができなかった事実を指摘している。しかも船を沈没させるという大事故が二件含まれるのであれば、Twain の作り上げた腕利きの水先案内人という人物像からはかなりかけ離れる。Twain は1859年4月9日に水先案内の免許を取得した。しかし Ferguson が、“Curiously enough, he had nothing whatever to say about his experiences as a licensed pilot. . . . So far as his published writings are concerned, the two years during which some critics suppose him to have been happiest are a biographical blank.”(212) と指摘するように、“Old Times”

の中で語られている時期はまだ彼が見習いであった期間に限られ、不思議なことに免許取得後の一人前の水先案内人としての行動は他の作品の中でも語られることはない。したがって、Twain の操船技術の程度は他の資料から推し量るほかない。この時期、Twain が水先案内人として乗り組んだ船の事故について、Branch は以下のように指摘する。

Clemens' accidents were very few and were not serious. They included a grounding of the *Alonzo Child* in dense fog and sugar cane smoke on the lower river, and two harbor collisions—one at New Orleans with an unknown boat and the other at Cairo, a slight contact with the *Jacob Poe*. Each of the harbor collisions occurred while Clemens was following the direct orders of the captain in command, who bore responsibility for the mishap. (“Mark Twain” 30)

Branch が述べている状況から判断すると、Twain の事故は Bixby の事故に比べれば件数も少なく軽微なものであることがわかる。二件の軽い接触事故又は衝突が船長の責任であるとすれば、彼の起こしたものは霧と煙の中での一件の座礁事故のみである。彼は“Old Times”の中の Bixby のように離れ業を行う“a lightning pilot”ではないかもしれないが、かといって Sam のようにいつまでも未熟な見習いでは決してない、少なくとも技術的には信頼するに足る堅実な水先案内人であったと考えられる。⁴⁾ しかし、“Old Times”の中で彼が語るのはあくまでも水先案内見習い時代についてである。未熟な見習いと神業的能力をもった師を対比させ典型的な initiation の物語を下敷きにしながら、ユーモアとアイロニーを込めて修業時代を描くという目的のため、二人は話を進めるための手段化し、あまりにも役割という型にはめられ

4) Ferguson が, “Much futile ink has been used to ‘prove’ that Sam Clemens was never a good pilot.” (53) と指摘するように, Twain の水先案内人としての能力については疑わしいとされて来た。Ferguson はこれには否定的で, Twain が競争の激しい時代に水先案内人として“full employment”の状態を継続し, 家族に度々金銭的援助をしていた事実を理由に, 彼の能力を認めている。そしてその能力を時として十分に発揮できなかった訳を, 彼の豊かすぎる想像力のため, あまりに“the possible consequences of an error”を気にし過ぎ, “iron serenity”を維持することができなかったからだ, と説明する (53-55)。最近では Brude の Twain は水先案内としては失敗との主張に対し, Branch は反論を加えている (“Mark Twain”)。

過ぎたため、現実とはかなりかけ離れた人物と状況ができあがってしまった。したがって Bixby と Sam の描写から抜け落ちた部分、つまり実際に Twain が見た、自分自身も含めた一般的な水先案内人を描くことが必要となる。そしてそのような人物を代表するものとして Wiley を登場させたと考えることができる。

Twain は1862年から1864年にかけて Nevada 州 Virginia City で *Territorial Enterprise* の記者であったが、同じ記者仲間の一人 Steve Gillis に、“As for Mark Twain, his pet delusion is that he was once a pilot on the Mississippi river, and that he used to run on the Aleck Scott, and other big boats, between St. Louis and New Orleans” とからかわれると、Twain は怒って抗議したということである。Branch はこのことについて次のように述べている。

Mark Twain was proud of both the piloting profession and his success in it. Together, Gillis's remark and Mark Twain's resentful response show that what the ex-pilot denied to be lies were his tales of his treasured Mississippi River experiences that he had told and probably retold, with enthusiasm and trust, to his journalist friends. No doubt some of those early tales featured Strother Wiley, pilot Sam Bowen of the *Dickey*, and the famous steamboat *Glaucus* that sank just off Hannibal. (“Proposed Calendar” 26)

Twain は仲間に水先案内時代の思い出を何度も繰り返して語っていたことが窺われる。長年にわたって繰り返し語り聞かせるという行為は、物語りに追加と削除と変貌を与えながら、その物語を彼の想像力に深く植え付け熟成させ、やがて作品となって結実させる。Twain にとって、物語るという行為は作品完成に至るまでのいわばハーサルといえるもので、“Old Times”の中で語られる挿話の多くが、このような道を経て来たものであろうことは容易に想像できる。Wiley の話もそのような物語の中の一つであり、特に聞き手にとっては印象深かったものと思われる。というのは、同じく Twain の記者仲間であった Dan De Quille が、1875年1月24日号の *Territorial Enterprise* 誌上に “Pilot Wylie”なる作品を発表した。内容的にも “Old Times”の連載第6回 (*Life* の14章) において Captain Y____ が語る Wiley についての逸話

と多くの類似点がある。偶然にも同時期に類似した二つの作品が発表された理由は明らかではないが、De Quille に水先案内の経験が皆無であることを考えれば、彼は Nevada 時代に Twain から Wiley の話を何度も聞かされていて、その時の記憶をもとに作品を書いたものと考えられる。⁵⁾ “Old Times”においては、Bixby と見習い Sam が中心となり、Wiley は脇役に過ぎないのだが、Twain が実際に仲間に思い出を語る時、典型的な水先案内人として頻繁に語ったのは Wiley、又は Wiley 的人物であったのではないか。何度も語り繰り返すうち、様々な性格が付与されやがて矛盾に満ちた人物像が形成される。作品に描かれた Wiley はそのような過程を経た結果であろう。また “a tireless talker”であり “wit and humor”と “a most irreverent independence”を持ち合わせていたことを考慮すれば、Wiley は作家 Twain と同じ類似点をもった人物である。Twain は Wiley の中に自らの姿を見、Wiley を通して自らの姿を、誇張を加えながら、語っていたと考えられる。

“Old Times”の中には明確に語られていないものがある。それは当時の蒸気船輸送業界の実状である。Hannibal の船着き場で少年時代の Sam が見た蒸気船は次のように描かれている。

She is long and sharp and trim and pretty; she has two tall, fancy-topped chimneys, with a gilded device of some kind swung between them; a fanciful pilot-house, all grass and “gingerbread,” perched on top of the “texas” deck behind them; the paddle-boxes are gorgeous with a picture or with gilded rays above the boat’s name; . . . (65)

国の南北を縦断する大動脈 Mississippi 川の船舶運送業は当時その絶頂にあり、まさに蒸気船全盛の時代であった。きらびやかに飾り立てた豪華な船の姿は、少年たちのあこがれの的であったが、けばけばしいほどのその姿は、南北戦争とその後の鉄道交通によってやがて消え去る運命にあるあだ花であったという歴史を持ち出すまでもなく、この引用部は何か危うい予感を与える。事実、金メッキされた華やかさはさまざまな矛盾をその下に隠し持っていた。Bernard DeVoto は次のように当時の蒸気船輸送業界の内情を語っている。

5) Wiley をめぐる Twain と De Quille の関係については、Berkove 参照。

The trade of steamboating was carried on in a competition which was typical of the age and far worse than anything the pioneering railroads achieved. It was an American commerce, without conscience, responsibility, or control. The financial returns it offered were so great that, whatever happened to boats, crews, or passengers, owners might count on profits. The proverbial frequency of disasters rested on snags, groundings, and lack of skill to some extent, but more than all else on fraudulent jerry-building and inferior material. The soundly built boat was the exception, a product of occasional pride or responsibility; the average boat was assembled from inferior timber and machinery, thrown together with the least possible expense, and hurried out to snare her portion of the unimaginable profits before her seams opened or her boiler heads blew off. Once launched, she entered a competition ruthless and inconceivably corrupt. No device for the fraudulent capture of freight and fares was overlooked. Everything that chicanery, sabotage, bribery, and malfeasance could devise was a part of the commonplace mechanism of the trade. The very poetry of racing rested on the commercial basis of profits to be made from reputation and superior speed. (108-109)

蒸気船の度々の惨事は河川の整備不良や未熟な操船技術のせいでもあったが、最大の原因は莫大な利益獲得過程において横行する不良船舶の建造、贈収賄や背任、人命さえ顧みない良心なき商業主義という構造そのものの中にあった。16章で華やかに繰り上げられる蒸気船間の競争を語る“racing days”も、実際は勝利による名声によってより大きい利益を得ようとする“commercial basis of profit”に基づいた熾烈な戦いを描いたものだったことがわかる。

このような背景を考慮しつつ14章のエピソードを読んで見ると、Wileyの人物像の新たな一面が明らかになってくる。このエピソードは先に言及したCaptain Y___の話のすぐ後に語られるものであるが、ここではWileyの冷静な行動、いわば計算された奇行による賃上闘争が描かれている。慢性的金欠病のWileyに付け込んで、ある船長が同業組合には内緒で彼を相場の半分の給料で雇うことに成功する。しかしこの契約を自慢したい船長は吹聴して回る。腹を立てたWileyは平然と口笛を吹きながら、わざとゆっくり船を操

縦して船長を困らせ、ついには相場の賃金にまで上げさせる。この話は表面的には機知に富んだ Wiley が吝嗇な船長をやり込めるという個人的なレベルでの笑話である。しかし同時に組合から分断して低賃金で雇用しようと試みる経営者側とそれに対抗する従業者の違法闘争、という時代を反映する側面をも持つ。また次の15章では、水先案内人達が同業者とその家族保護のために組合を結成するに至ったいきさつが語られるが、内容的には前章の Wiley の賃金闘争につながるものである。現実の Strother Wiley はこの組合の前身である組合の初代組合長であり、また自らが議長となった会議において賃上げ議決をしたという事実は既に述べた。Twain の描く Wiley は表面的にはその奇行が強調されているが、その奇行は実際には彼のもつ反権力的独立心の一つの現れでであると考えられる。Wiley の奇行に現実の Strother Wiley の行動を重ね合わせる事によって新たな意味が浮き上がってくるのである。Twain が“Old Times”を書くに際し、川で出会った人々の中でも Wiley は特に忘れ難い人物だったと、Branch は次のように述べている。

Wiley is one of the most unforgettable persons the author met on the river. He was a man Clemens loved, whose stories he relished, and whose *virtues and eccentricities* remained alive in his imagination when he wrote “about old Mississippi days of steamboating glory and grandeur” for his friend Howells. (“Proposed Calendar” 25, 強調筆者)

当時、まだ制度的にも不備が多く船の材質も悪い中で、利益のみを追求していた業界においてただ一つ頼りになるのは自らの腕であり、権威に屈しない独立精神であった。また同時に、欺瞞と賄賂と不正行為が横行していた蒸気船輸送業界に立ち向かう時には、仲間をまとめる“virtues”だけでなく、搦手からゲリラ的に対抗する八方破れの“eccentricities”も必要だった。Twain は1874年の水先案内見習い時代の思い出を“Old Times”の中で語る時、自らの水先案内人としての経験を、未熟な少年 Sam や水先案内人の理想像としての Bixby の姿を通して描いたが、それだけでは描き切れない部分を、物語が得意でバイオリンを弾く愛すべき Wiley の中に描こうと試みたのである。そして現実の Strother Wiley の人物像を明らかにすることによって、我々は Twain の描く Wiley の奇行の中には彼の他の側面、作者が直接には描かなかった現実、つまり Mississippi 川の水先案内人の蒸気船輸送業界での戦

いを読み取ることができるのである。

Works Cited

- Berkove, Lawrence I. “Dan De Quille and ‘Old Times on the Mississippi’.” *Mark Twain Journal* 24, (Fall 1986). 28-35.
- Branch, Edgar M. “Mark Twain: The Pilot and the Writer.” *Mark Twain Journal* 23, (Fall 1985). 28-43.
- . “A Proposed Calendar of Samuel Clemens’s Steamboats, 15 April 1857 to 8 May 1861, with Commentary.” *Mark Twain Journal* 24, (Fall 1986). 2-27.
- . “‘Old Times on the Mississippi’: Biography and Craftsmanship.” *Nineteenth-Century Literature* 45, (June 1990). 73-87.
- Brude, Edgar J. “Mark Twain: The Writer as Pilot.” *PMLA* 93, (Oct. 1978). 878-92.
- Cox, James M. *Mark Twain: The Fate of Humor*. Princeton: Princeton UP, 1966. Rpt. 1976.
- DeVoto, Bernard. *Mark Twain’s America*. Boston: Little, Brown, and Company, 1935. Rpt. Bison Books, 1997.
- Ferguson, DeLancey. *Mark Twain: Man and Legend*. Indianapolis: Bobbs-Merrill, 1943. Rpt. Charter Books, 1963.
- Rasmussen, R. Kent. *Mark Twain A to Z: The Essential Reference to His Life and Writings*. New York: Facts on File, 1995.
- Smith, Henry Nash, and William M. Gibson, ed. *Mark Twain-Howells Letters: The Correspondence of Samuel L. Clemens and William D. Howells 1872-1910*. Vol. I. Cambridge: Harvard UP, 1960.
- Twain, Mark. *Life on the Mississippi*. Ed. Shelley Fisher Fishkin. Oxford: Oxford UP, 1996.