

# 「旅」するポーと「旅行」するホーソン

——客死した二人のアメリカ作家——

鈴木 繁

Poe's "Travel" and Hawthorne's "Tour":  
Two American Writers Who Died Far from Home

Shigeru SUZUKI

## 要 旨

エドガー・アラン・ポーとナサニエル・ホーソンは共に、アメリカン・ルネッサンス期に活躍した代表的作家である。この時代はまた同時に、アメリカの産業革命期とも重なる。産業革命に伴う経済発展は、所得や余暇の増大といった恩恵を国民にもたらすと同時に、技術革新は大量・迅速・正確な人員輸送を可能とする鉄道や蒸気船などの交通機関の発達を促した。その結果、今まで「旅」の時代にあったアメリカは、新たに「旅行」の時代を迎えることとなる。古来「旅」は辛く苦しいことを常とし、楽しみのためというよりは、何らかの必要に迫られて、余儀なく行かうものとされた。しかしこの時代、経済的にも時間的にも余裕を持った人々が、快適・便利な交通手段を手に入れた結果、苦しみに耐える「旅」は、楽しく愉快な「旅行」へと、その主役の座を取って代わられる。ホーソンはこの時代の流れに乗って、「旅行」の提供する楽しみを大いに享受したが、貧窮の生活に追われたポーは、仕事を求めて、「旅」から「旅行」への生涯を送った。しかし、ホーソンは「旅行」を、ポーは「旅」をしつつも、二人はその途上で不慮の客死を遂げるといふ、共通の運命に見舞われている。客死とは、苦難に満ちた「旅」にこそ似つかわしくとも、安楽な「旅行」には相応しからぬ出来事である。にもかかわらず、二人が共に客死したという事実は、十九世紀半ばのアメリカがまだ完全に「旅行」時代にはなり切っておらず、「旅」と「旅行」の端境期であったことを示している。

## 序

エドガー・アラン・ポーとナサニエル・ホーソンといえば、文学にいささかなりとも関心のある向きには、誰一人知らぬ者としてない著名な作家である。そこでこの二人の共通点を挙げよと問われたならば、共にアメリカン・ルネッサンス期を代表する作家として、十九世紀前半から半ばにかけて活躍したこと、その時代の文学思潮であったロマン主義的傾向の色濃いこと、幻想的作風であること、技巧的な短篇を得

意としたことなどが、まず順当な答えであろう。二人は同じ時代に生きながら、直接の面識こそなかったが、互いの作品を雑誌等で批評し合うなど、双方共に相手を強く意識しており、新しいアメリカ文学の創造を目指す上での、よきライバルであり、また同志でもあった。

だが文学上の近しさを別として、その人生の軌跡を眺めてみると、ポーとホーソーンの生涯は数々の旅に彩られており、彼らは一生を通じて、絶えず旅して回っていたことが判る。そして旅に明け暮れた一生の末に、彼らは二人とも旅先で命を落としている。ポーとホーソーンが旅に生き、そして奇しくも共に旅に死んだというこの事実こそ、二人の最大の共通点とも見なしうる。

しかしながら、ポーとホーソーンが盛んに旅をしているといっても、その旅の在り方、スタイルは必ずしも同じではない。同じでないどころか、両極端といってよいほど、大きく様相を異にしている。そこで以下の論考において、ポーとホーソーンが実際にいかなる旅を行ったか、また旅に対してどのように考えていたか等の問題について考えてみたい。

旅はたとえ個人的営為であっても、旅人は決して社会的真空を旅するわけではない。旅人は自らの属する時代や国土の課する制約から逃れることはできない。従ってポーとホーソーンの旅も、十九世紀半ばにおけるアメリカという国の社会情勢に規制されている。当時、アメリカは産業革命のとば口にあり、大きな社会的変革の只中であつた。旅は社会生活の一部であるからには、当然そのスタイルも時代の変化を免れえない。揺れ動く時代にあつて、旅のスタイルは新旧のはざまで大なる振幅を示すことになる。この振り幅の大きさが、ポーとホーソーンの旅の違いを生じさせる大きな要因となっているのではあるまいか。つまり二人の旅の在り方の違いに、移り変わりつつあるアメリカの旅のスタイルの反映を見て取ることが可能となる。<sup>1</sup>

## 1 ポーの「旅」とホーソーンの「旅行」

### 「旅」と「旅行」

ポーとホーソーンの旅の違いを一言で表すならば、ポーは「旅」しており、ホーソーンは「旅行」しているとでも言えようか。もちろん実際には「旅」と「旅行」を厳密に区別することは難しく、その言葉を用いる人によって様々に意味上のニュアンスが異なる。例えば『広辞苑』で「旅」の意味を調べてみると、「旅行」と書かれており、逆に「旅行」という言葉の説明として、「たびをすること」とある。<sup>2</sup> 要するに「旅」≒「旅行」となっている。だが語句の正確な定義はどうあれ、我々の一般的感覚からすると、「旅」と「旅行」は明らかに異なる含意を有する。いささか恣意的ではあるが、ここで使う「旅」と「旅行」を区別するポイントとして四点挙げておきたい。もちろん、この四点は互いに関連して、重なり合っており、その境界線が不分明であることを断っておきたい。

それには『広辞苑』に載っている「旅行」の意味の説明が参考になる。すなわち「旅行」とは、「徒歩または交通機関によって、おもに観光・慰安などの目的で、他の地方に行くこと」とされている。そこで第一に「旅行」とは基本的に、遊びや楽しみのために他所に出かけることと考えてよからう。それと対比させる形で、「旅」は遊興以外の何かもっと重大な用事があつて、どこかに出かけて行くという含みがある。「旅」という言葉は、「旅行」の持つ軽みに欠け、何か差し迫った重大な「仕事」の存在を暗示する。もちろん「出張旅行」という言葉がある通り、仕事で出かける場合でも、「旅行」という語は使われるが、ここで言う「仕事」とは必ずしも「ビジネス」のことではなく、大切な用務のことを指している。従って、会社の仕事で数日間、居住地を離れることは「旅行」だが、新たな仕事口を求めて、見知らぬ土地へと出かけて行くことは「旅」といえよう。「旅」には何か人生の岐路に立つかのごとき悲壮感や深刻さが付き

まとう。葬儀、出征、心中などの目的で他郷に赴くことは、軽やかな「旅行」ではなく、重々しい「旅」こそ相応しい。

第二に、「旅行」とは多くの場合、観光や慰安のために行われるとするならば、「旅行」することの目的は、「旅行」そのものにあることになる。というのも、「旅行」の目当ては、名所旧跡巡りなり、グルメや買い物なりと、人それぞれに違って、要するに「旅行」は行きたいからこそ行くのであって、それ以外の目的があるわけではない。それに対して「旅」することは、それ自体が目的ではなく、大切な仕事なり何なり、他の目的を達成するための方途に過ぎない。「旅」などしなくて済めば、それにこしたことはないが、仕方がないからするまでのことである。

第三に、「旅行」の目的が、「旅行」を楽しむこと自体にあるとするならば、それは当然、快適で安楽なものでなくてはならない。楽しみを目的とする「旅行」を、わざわざ不愉快な思いをしたり、苦しむためにする人はあるまい。それに対して「旅」は、したくもないものを、何らかの務めを果たすため、必要に迫られてするものである。従って嫌々ながらする「旅」は、退屈であったり、疲れたり、多分に苦痛を伴うことが予想される。ちなみに「旅」という言葉の語源は諸説あるが、その一つとして神崎宣武は、「旅の語源をたどってみると、タベ(たまわれ)、あるいは他火(別火)のふたとおりの解釈ができる。いずれも行く先々で食べものや燃料を乞いながら移動する、その難行苦行が想定できるのである」と述べている。<sup>3</sup> また柳田國男も、「タビといふ日本語は或はタマハルと語原が一つで、人の給与をあてにしてある点、物貰ひなどと一つであつたのでは無いかと思はれる」と語った上で、「旅」は「ういものつらいもの」、「旅行」は「楽しみの為」として、二つの言葉を使い分けている。<sup>4</sup>

「旅」という言葉は古く、早くも八世紀後半には『万葉集』に姿を現す。<sup>5</sup> 古来より使われてきた、その長い年月の陰影ゆえか、「旅」にはどこか暗く侘しいイメージが付きまとう。それに対して「旅行」は、ともすると新しい言葉のように思われがちであるが、実際は十二世紀初頭の平安時代末には初出の使用例が見られる。<sup>6</sup> しかし「旅行」の語が一般化するのには明治時代以降であって、そこでは「旅」の持つ暗い陰りが払拭され、代わって明るく健康的なイメージが付与されている。「旅人」といえば、何かいかがわしく、世に容れられぬ者の後ろ暗さが、その背に貼りついているかのような印象を与えるが、「旅行者」というと、健全な社会の一員が、一時楽しく遊びに出かけている映像が頭に浮かぶ。他にも「旅」を使った言葉を思いつくまに挙げてみると、「旅役者」、「旅鴉」、「旅居」、「旅の空」、「旅住まい」、「旅寝」、「旅枕」など、いずれも異郷の空にあって、寂しくやるせない不安感が漂ってくる。「旅装束」や「旅衣」は、意味の上では「旅行着」や「旅行服」と大差ないにもかかわらず、二度と故郷に帰れぬやもしれぬ悲壮な心象を想起させる。

さて「旅」と「旅行」を線引きする第四のポイントは、「旅」には行って帰れぬ不安が付きまとうのに対して、「旅行」は出かけても、必ず帰ってこれる安心感がある。もちろんこれは正確な語義ではなく、単に語感が喚起するイメージに過ぎない。事実、『広辞苑』による「旅」の意味は、「住む土地を離れて、一時他の土地に行くこと」とある通り、他の土地に行くのはあくまで「一時」のことであり、行ったら帰ってこれないとする含意はどこにもない。にもかかわらず、「旅」にまつわる苦難や悲壮感ゆえに、二度と故郷の土を踏めないのではとの不吉な予感が胸をよぎる。松尾芭蕉ではあるまいが、「旅に病で」、行き倒れになるかも知れないし、不慮の事故で命を落とすかもしれない。それに対して「旅行」の方は、「観光・慰安などの目的」で出かけるのであるから、その目的を果たし終えたら、当初の予定に従って、また元の場所の戻ってくるのが前提となっている。最初から戻ってくる気がなければ、それは「旅行」とは呼べない。行きて帰らぬ「旅」はあっても、行ったきりの「旅行」はありえない。故あって故郷を捨て、さすらいの「旅」に出る者はあっても、二度と帰らぬ覚悟の「旅行」に出る者はいない。死出の「旅」や心中

の「旅」には出かけても、死出の「旅行」や心中の「旅行」はしない。

### travel と tour

「旅」と「旅行」の伝えるニュアンスの違いをより明確にするためには、「旅」を英語の“travel”に、「旅行」を“tour”に置き換えてみるとよいかもしれない。もちろんこの場合も単語の正確な意味からはみだす部分が出るのは、ある程度致し方ない。“travel”を辞書で引いてみると、たいてい訳語には、「旅」とも「旅行」とも出てくる。また、ある場所から別の場所へと移動することを意味する、ごく一般的な表現であり、限定的な意味合いを帯びてはいない。しかし、その語源をたどってみると、“travel”は「旅」と訳すに相応しいことが判る。すなわち、古フランス語の“travaillier(骨を折って働く)”が十四世紀初めに英語に入って、中英語で“travail”、“travell”などとなり、それが更に今日の“travel”に変じたとのことである。<sup>7</sup> また語源を同じくする英語の“travail”は、「骨折り」、「労苦」、「苦悩」などの意味を持つ。つまり、旅することは今日と違って、辛く苦しいものとする含みが、“travel”という語には込められており、従ってその訳語には、楽しく愉快的な「旅行」ではなく、「ういものつらいもの」である「旅」こそ適当であろう。

エリック・リードは『旅の思想史』の中で、古代神話の英雄であるギルガメシュやオデュッセウスの旅に示されているように、古来“travel”は受苦、苦行と見なされていたと述べている。“travel”とは自由意志により自ら選び取った行為ではなく、他から強いられた宿命、必然であった。ところが現代の“travel”はその出自に背いて、逆に必然からの逃避となってしまう、快樂そのもの、もしくは快樂の手段と成り下がってしまったとされる。<sup>8</sup>

また“travel”は必ずしも遠くまで行く必要はなく、たとえ近くに短時間出かけるだけであっても、“travel”という語は使用可能である。だが“travel”には、遠方へ長期にわたって出かけるという語感があり、事実 Longman の辞書でも、“used about the general activity of going from one place to another, especially for long distances and long periods of time”とされている。<sup>9</sup> 日本語の「旅」は『広辞苑』によれば、「古くは必ずしも遠い土地に行くことに限らず、住居を離れることをすべて「旅」といった」とあるが、今日の一般的感覚で「旅」といえば、家郷を遠く離れ、どこか遙かな地へと出かけることへの憧れと不安が入り混じっている。ちょっと近場に出向いたり、日帰りで行き出かけるだけで、「旅に出る」などと言おうものなら、大袈裟に聞こえよう。「小旅行」という表現はあっても、「小旅」はない。セールスマンや行商人が各地を転々と回って仕事をする場合には、「旅に出る」という表現が似つかわしく、このようなケースには“travel”が使われるが、短期の出張なら“travel”とは言わず、“business trip”というように、概して「短い旅行」という含みを持つ“trip”が用いられる。このように家から出かけて行く距離と時間の観点からしても、“travel”と「旅」は重なり合う部分が多い。

他方、“tour”という言葉調べてみると、大体どの英和辞典でも、「旅」ではなく、「旅行」という訳語が当てられている。しかも観光や見学などを目当てとしたものとされており、これは「旅行」が観光・慰安を目的としていることと軌を一にする。“tour”の付いた言葉を挙げてみると、“city tour(市内見物)”、“goodwill tour(親善旅行)”、“group tour(団体旅行)”、“guided tour(ガイド付きの旅行)”、“holiday tour(休暇旅行)”、“optional tour(オプション・ツアー)”、“organized tour(企画旅行)”、“package tour(パッケージ・ツアー)”、“shopping tour(ショッピング旅行)”などがあり、いずれも楽しみのための観光旅行と関わりが深いことが判る。“sightseeing tour(観光旅行)”とは言っても、“sightseeing travel”とは言うまい。またわざわざ“sightseeing tour”などと言わずとも、“tour”あるいは“tourism”だけで十分「観光旅行」を意味する。「観光客」は“tourist”であって、“traveler”ではない。

“travel”と同様に、“tour”の語源を探ってみると、英語の“turn(回転する)”や、現代フランス語の“tour(回転、一周)”と縁戚関係にあることが判る。英語の“tour”はギリシャ語の“*tórnos*”を起源としている。“*tórnos*”とは、大工などの使う、円を描く道具のことである。それがラテン語の“*tornus*(ろくろ、回転)”、古フランス語の“*tor*”や“*tourn*”などを経て、中英語の“tour”となったらしい。ただしスペリングは現代英語の“tour”と同じでも、意味は古フランス語と同じく、「回転」ということであつた。“tour”が今日のように「旅行」の意味を持つのは、十七世紀に入ってからである。このことから明らかな通り、元来“tour”というのは、目的地をぐるりと一巡りして、また元の地点に戻ってくることである。Websterの辞書にも端的に、“a journey in which one returns to the starting point”と書かれている。<sup>10</sup>「旅行」も先に述べた通り、行ったら帰ってくることを前提として、一時的に他所に出かけることであつた。そもそも、行ったなり、二度と帰ってこない観光旅行など想定しえない。

## 2 流離うポー

### ポーの人生行路

ここまでの論考において、ポーは「旅」し、ホーソンは「旅行」すると規定してきたが、それを具体的に確認する作業はまだ全くなされてない。そこで次に、二人がその生涯において経験した「旅」もしくは「旅行」の足跡をたどり、果たしてそのラベリングが適切か否か検証を試みたい。まず最初に「旅」に明け暮れたポーの人生を繙いてみよう。紙幅の都合上、全てを網羅することはできないが、「旅」に関わる主要な出来事を中心にして、箇条書きで列挙することとする。

1809年1月、旅役者の両親のもと、ボストンに生まれる。

1809年10月、父デイヴィッドが巡業先のニューヨークで失踪。

1810年夏、一家は劇団の巡業に従って、リッチモンドに移る。

1811年1-5月、劇団の移動に伴って、チャールストンに滞在。

1811年7月、ヴァージニア州ノーフォークに巡業。

1811年12月、母エリザベスがリッチモンドの下宿屋で病死。ポーはリッチモンドのアラン家で養育を受ける。

1815年6-7月、アラン一家に同行して、船でノーフォークを発ち、イギリスのリヴァプールに到着。

アラン氏の生まれ故郷、スコットランドのエルヴィンに滞在。

1815年7-9月、エルヴィン近郊のキルマーノックに滞在。

1815年10月、一家はロンドンに移動し、居を定める。

1817年秋、ポーはロンドン郊外ストークニューイントンの私立学校の寄宿舎に預けられ、約二年を過ごす。

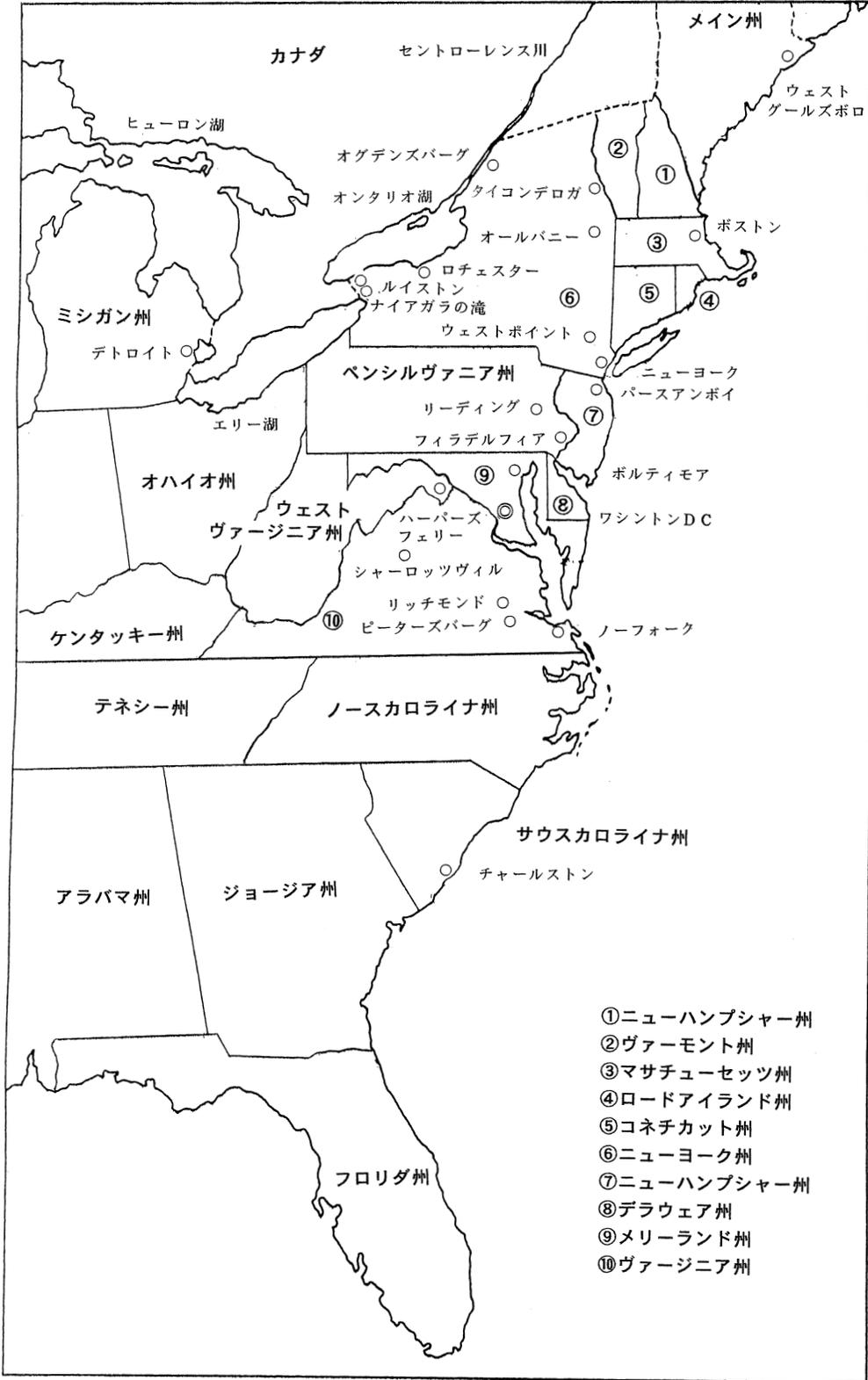
1820年6-7月、一家はリヴァプールから帰国の船に乗り、ニューヨークに到着。

1820年8月、約一週間、ニューヨークに滞在後、蒸気船に乗り、ノーフォーク経由でリッチモンドに帰着。

1826年2月、ヴァージニア大学入学のため、養母アラン夫人に伴われて、四輪馬車でシャーロットヴィルに赴き、大学の寄宿舎に入る。

1826年12月、多額の借金を拵えて、大学を退学、リッチモンドの養家に戻される。

1827年3月、アラン氏と衝突して、家を飛び出し、ノーフォーク港からボストン行きの船に乗る。



地図1 アメリカ、大西洋岸



地図2 イギリス

- 1827年5月、陸軍に入隊し、ボストン港内の守備隊に配属される。
- 1827年11月、所属部隊の移動に従って、大型帆船の軍艦に乗り、サウスカロライナ州チャールストン港内サリヴァン島モウルトゥリ砦に着任。
- 1828年12月、部隊の配置替えに伴い、ヴァージニア州オールド・ポイント・カンフォートのモンロー砦に船で移動。
- 1829年4月、アラン氏と和解が成立し、陸軍を除隊して、リッチモンドに帰る。
- 1829年5-6月、ウェストポイントの陸軍士官学校への入学許可を得るため、ワシントンDCに赴く。その足で、第二詩集出版のつてを求めて、ボルティモア→フィラデルフィア→ボルティモアと移動。
- 1829年12月、第二詩集出版を機に、ボルティモアからリッチモンドに帰郷。
- 1830年5月、海路リッチモンドを発ち、ボルティモアに住む叔母クレム夫人宅に世話になる。
- 1830年6月、ボルティモアを離れ、フィラデルフィア、ニューヨークを経て、ハドソン河畔ウェストポイントに到着し、士官学校に入学。
- 1831年2月、軍務怠慢により士官学校から追放され、蒸気船に乗ってハドソン川を下り、ニューヨークに至る。同地にて第三詩集出版のため奔走。
- 1831年3月、ニューヨークを去り、ボルティモアのクレム夫人宅に転がり込む。
- 1835年8月、雑誌編集者の職を得て、リッチモンドに向かう。
- 1835年9月、ボルティモアに赴き、従姉妹ヴァージニア（クレム夫人の娘）と内々の結婚式を挙げた後、単身リッチモンドに戻る。<sup>11</sup>
- 1835年10月、クレム母娘をボルティモアに迎えに行き、リッチモンドに伴って帰る。
- 1836年5月、ヴァージニアと公の結婚式を挙げ、ヴァージニア州ピーターズバーグに短い新婚旅行に出かける。
- 1837年2月、編集する雑誌のオーナーと不仲になり、新たな職を求めて、家族（妻と義母）を伴い、ニューヨークに赴く。
- 1838年3月、期待していた職が得られず、生活に窮して、家族と共にフィラデルフィアへ移る。
- 1843年3月、猟官運動と講演のためワシントンDCに赴くが、不首尾に終わる。復路は鉄道でボルティモアまで行き、そこから船に乗り換えて、フィラデルフィアに帰着。
- 1844年1月、ボルティモアに講演に出かける。
- 1844年3月、ペンシルヴァニア州リーディングに講演に出かける。
- 1844年4月、フィラデルフィアでの生活に見切りをつけ、妻を連れて、ニューヨークを目指す。ニュージャージー州パースアムボイまで鉄道を使い、そこから汽船に乗り換えて、ニューヨークの波止場に到着。送金を受けたクレム夫人も、程なくニューヨークで合流。
- 1845年10月、ボストンのライシーアムで講演を行う。
- 1846年4月、ボルティモアに講演に出かける。
- 1847年1月、妻ヴァージニアがニューヨークで病気のため亡くなる。
- 1847年8月、フィラデルフィアの雑誌に渡りをつけるため、同地に出向く。
- 1848年7月、マサチューセッツ州ロウエルで講演を行う。
- 1848年夏-秋、自らが発行人となる雑誌の資金集めのため、リッチモンドに赴く。しかし約三週間後、泥酔したポーは、友人たちに船に乗せられ、ニューヨークに送り返される。<sup>12</sup>
- 1848年9月、ロードアイランド州プロヴィデンスに文学愛好家ホイットマン夫人を訪ね、求婚するも失敗。

- 1848年11月、プロヴィデンスに赴いて、再度ホイットマン夫人に求婚し、成功を収める。蒸気船に乗って、意気揚々とニューヨークへの帰途に就く。
- 1848年12月、講演でプロヴィデンスを訪れた際、酒が原因でホイットマン夫人から婚約破棄を言い渡され、悄然としてニューヨークに帰る。
- 1849年5月、ボストンおよびロウエルに出かけ、親しい知己の女流詩人アニー・リッチモンド夫人宅に約一週間滞在。
- 1849年6月、自らの雑誌を創刊する夢を追って、クレム夫人をニューヨークに残し、海路リッチモンドに向かう。途中、フィラデルフィア、ボルティモアに立ち寄りながら、汽船にてリッチモンドに到着。
- 1849年9月、リッチモンドでの少年時代に一度は結婚の約束を交わしたシェルトン未亡人と再会し、婚約を交わす。
- 1849年9月、ノーフォークに講演に出かける。
- 1849年9-10月、ニューヨークにいるクレム夫人を迎えに行くため、リッチモンドからボルティモア行きの船に乗る。ボルティモア上陸後、フィラデルフィアへ向かう汽車に乗ったはずが、数日後ボルティモアの街角で行き倒れとなって発見される。そのまま意識は戻らず、ボルティモア市内の病院で息を引き取る。

### 旅人ポー

前章において、「旅」を「旅行」と区別するポイントとして四点指摘したが、その各々が果たしてポーの移動の足跡に当てはまるか否か検討してみよう。「旅」のポイントの第一点目は、それが遊びや慰安のためでなく、用事なり仕事なりの理由があって、他の土地に出かけて行くことにあった。ポーの生涯を眺めてみると、楽しみを期待して、他所に遊びに行くという事例はほとんど見当たらない。少年時代にイギリスを訪れた際、スコットランドからロンドンに向かう途中で、グリノック、グラスゴー、エディンバラ、ニューカッスル、シェフィールドなどに立ち寄り、名所旧跡を見物したものと推測されているが、これは養父母に連れられてのことであり、自主的な「旅行」ではない。同じくイギリス時代、病気がちだったアラン夫人のため、養父母は療養を兼ねて、ブライトンなどの保養地に度々滞在しているが、ポーは寄宿学校に置き去りにされている。彼がアメリカ国内で出かけた「旅行」となると、ごく近場のピーターズバーグへの新婚旅行が目につく程度である。ポーはまだ結婚前、ボルティモアでクレム夫人宅に世話になっていた時代、長らくフィラデルフィアに暮らした時代、その後の二度目のニューヨーク在住時代などに、郊外の自然の中を歩き回ることを好んだとされるが、その行動半径は家の周囲に限られており、「旅行」というよりは、「散歩」と呼ぶに相応しい。

それ以外のポーの移動例を調べてみると、おおむね然るべき用事や理由があつてのことである。幼年時代は、役者だった親の巡業に従って、文字通り「旅暮らし」を送っている。成人後、シャーロットヴィルへ赴いたのは、大学入学のためであり、再びリッチモンドに帰ってきたのは、大学を退学させられたためである。軍務に就いて、ボストン→サリヴァン島→オールド・ポイント・カンフォートと移動したのも、部隊の配置替えに伴うものである。ウェストポイント行きには、陸軍士官学校への入学という理由があり、放校処分を受けた後、ニューヨークへ向かったのは、第三詩集出版の目論みゆえである。文筆家兼ジャーナリストとして活動を始めて以降、ボルティモア→リッチモンド→ニューヨーク→フィラデルフィア→ニューヨーク→リッチモンドと移り住んでいるが、その動機はいずれも、よりよい仕事や成功の機会を求めてのことである。また彼は文名の上がつて以後、しばしば各地に講演に出かけているが、これも仕事の一環である。最後に彼がボルティモアで横死を遂げたのも、義母クレム夫人をニューヨークに迎えに行く

途中の出来事であった。これは仕事の範疇には入るまいが、立派な用事があったのであり、「旅」に明け暮れたポーの人生の総決算に相応しい最期といえよう。

たとえ仕事のための「旅」であっても、楽しみのための「旅行」を兼ねることは可能である。乗り物を途中下車して、名所見物をするもよし、仕事を終えた後、ゆっくり温泉にでも浸かって、保養するもまたよし。だがポーは仕事のことで頭がいっぱいで、遊ぶ精神的ゆとりなどなかったのか、あるいはそもそも娯楽や気晴らしなどに興味が無いのか、とにかく「旅」を転じて「旅行」となすという心組みが見られない。

「旅」を特徴づける第二のポイントは、「旅行」は「旅行」自体が目的であるのに対して、「旅」は何か他の目的を果たすための手段に過ぎない点にある。ポーの人生にも明確な目的を持たずに、他所の土地へ出かけていったためしがなくはない。例えば、1827年3月に養父アランと諍いを起こし、リッチモンドを飛び出したのは一種の家出であり、ボストン行きの船に乗った時、何かはっきりした当てがあったとは思えない。しかしボストンは曲がりなりにも彼が生まれた土地であり、また当時、文学の中心地でもあった。とするならば、ボストンで一旗揚げようという漠然とした野心くらいは胸に抱いていたと考えてもよからう。少なくともボストンに遊びに行くことを目的とした「旅行」でないことだけは確かである。ポーは陸軍除隊後、ボルティモアからフィラデルフィアへ、そしてまたボルティモアへと移動しているが、これは決してふらふら遊び歩いていただけではなく、第二詩集出版という目的があったのであり、恋しい人の住むプロヴィデンスへの度重なる訪問にしても、そこに楽しみがないわけではないが、目的はホイットマン夫人への求愛にあり、出かけること自体が目的ではない。しかもホイットマン夫人への求婚は純粋なロマンスなどではなく、雑誌創刊のための資金獲得目当てとする見方もある。仕事絡みとも解される。シェルトン夫人との婚約に関しても、同様の見解がある。ポーにとって自分の雑誌を発行することは長年の夢であった。

「旅」の第三の特質は、そこに苦痛や苦難が付いて回る点にある。ポーは職を転々として、大西洋岸南部から中部にかけての都市間を行ったり来たりしているが、その移動の過程には少なからぬ苦痛を伴ったことであろうことは想像に難くない。ポーは馬車、船、汽車などを利用しているが、今日の感覚からすれば大した距離でなくとも、当時の交通機関では長時間を要した。例えば、ポーにとって最後の旅となったリッチモンドーボルティモア間の船旅は、約四十八時間、つまり丸々二日もかかっている。蒸気船や鉄道の発達前は、従来と比べれば旅の苦しさを和らげてくれたが、貧しいポーが贅沢・快適な一等船室や一等車に乗れるはずもない。狭苦しく混雑した船内、あるいは車内では、さぞや体がきつかったに違いない。また引越の際には、病弱の妻と年老いた義母を伴っての旅とあっては、何かと気疲れしたであろう。

だが本当にきつかったのは肉体や神経ではなく、精神だったのではないだろうか。ポーの新天地への旅立ちには、未来への希望に燃えていたというよりは、尾羽打ち枯らした挙句、暫し馴染んだ土地を悄然と後にするという性格が濃い。ポーの筆だけでは一家が食べていけず、クレム夫人が内職をしたり、下宿屋を営んだりした時期もあった。またポーはその辛辣な筆鋒ゆえに大勢の敵をつくり、それこそ「石をもて追はるごとく」、他所の土地へ移らねばならないこともあった。そして引越先先の町にも、確実に職が待っているとは限らない。このように生活の困窮に追い立てられ、人々の敵意と将来への不安に包まれた旅など、楽しいはずがなく、さぞや苦悩に満ちたものであったに相違ない。1827年の家出の旅など、文字通り「ふるさとを出でしかなしみ 消ゆる時なし」であったことだろう。ウェストポイントの士官学校を追放され、リッチモンドの養家に帰るに帰れず、ニューヨークに向かった折の心境も同様であろう。それ以外の時でも、ポーが旅を楽しんでいた形跡は乏しく、ただ目的を早く済ませて、嫌な旅を終わらせたいとの思いが伝わってくる。ポーにとって旅とは苦痛以外の何物でもなかったとの感が深い。

「旅」は一旦出かけると、二度と戻ってこれない不安を伴う点が、その四つ目の特徴である。ポーの故郷はどこかと問われれば、生地ボストンよりも、二歳の時から養育を受けたアラン家の所在地、リッチモンドとするのが適当であろう。ポーの両親は劇団の巡業に伴って、各地を転々としながらも、ポーの生まれる前の三年間はおおむねボストンに腰を据えていた。だがポーが誕生して約半年後にはニューヨークに移っており、次にポーがボストンに姿を現すのは十五年後のことである。従ってボストンをポーのふるさと呼ぶには無理がある。彼は養父アランと喧嘩した挙句、故郷リッチモンドを飛び出すという振る舞いに幾度も及んでいるが、その度に和解が成立し、家に帰ることを許されている。<sup>13</sup> アラン氏が別の女性と再婚し、亀裂が決定的となった後も、ポーはアラン家との繋がりとは無関係に、リッチモンドに帰ってきている。彼がジャーナリストとして初めて職を得たのも、死の直前まで住んでいたのも、リッチモンドであった。だからといって、リッチモンドからの旅立ちの度毎に、また故郷に戻ってこれるといふ確信があったわけではない。養父と衝突して、家出した時には、二度と帰らぬ覚悟であったに違いない。その後、度々リッチモンドに舞い戻ってきたのも、郷愁の念に駆られてというよりは、単に仕事の都合に過ぎない。

その他の旅の場合も同じで、彼は文筆の仕事に就いて以後、リッチモンド、ボルティモア、フィラデルフィア、ニューヨークという四つの大きな都市の間でぐるぐると転居を繰り返しているが、一度去った町にまた帰ってこれる当てなどなかった。ましてや生活に窮し、あるいは周囲からいびり出されたらあつては、二度と足を踏み入れなくなかったことであろう。それとは逆に、数少ない親しい人たちに対しては、二度と帰れる見込みもないとあれば、深い別離の悲しみを覚えたことだろう。たとえポーが元の場所に戻ってくるがあつても、それは予期せざる結果であり、意図ではなかった。基本的にポーがしていたのは、帰ることを前提とした「旅行」ではなく、行きて帰らぬ「旅」であった。

以上の考察により、ポーは旅役者だった親の巡業に付いて回った幼年時代から、仕事を求めて移動を繰り返した後半生に至るまで、一所不住の「旅」を続けてきたことが分かる。自らの居所を見つけられず、一生の間、各地を転々とさまよい歩くさまは、放浪・漂泊の「旅」を想わせるものがあり、明るく健康的な「旅行」とはおおよそ縁遠い。<sup>14</sup>

### 3 遊興するホーソン

#### ホーソンの人生行路

それでは次にホーソンの人生について概観してみよう。

1804年7月、船長を父として、マサチューセッツ州の港町セイレムに生まれる。

1808年4月、父をオランダ領ギアナで黄熱病のために失い、セイレムにある母の実家、マニング家で養育を受ける。

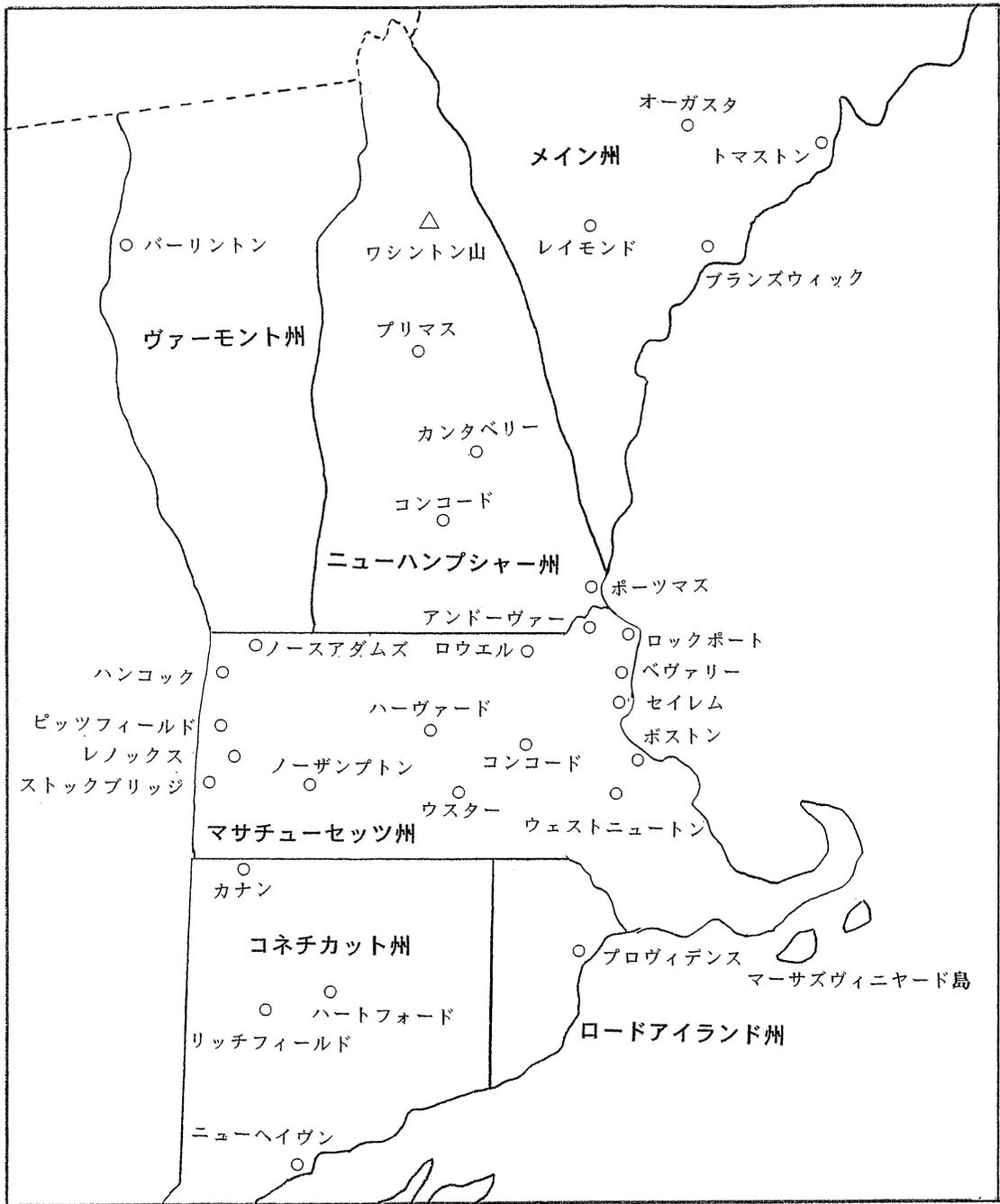
1816年6月、母と姉妹と共にメイン州レイモンドに赴く。以後約三年間、学校教育などの関係で、セイレムとレイモンドの間を行き来する。<sup>15</sup>

1821年9月、ボードン大学に入学のため、叔父ロバート・マニングに付き添われて、馬車でメイン州ブランズウィックに赴く。

1821-25年、大学在学中、母の住むレイモンドに休暇で度々帰郷する。

1825年9月、大学を卒業し、セイレムに帰る。

1828年10月、叔父サミュエル・マニングに連れられて、コネチカット州に出かけ、ニューヘイヴンなどを訪れる。翌年もサミュエルと旅行に出かける。



地図3 アメリカ、ニューイングランド

1830年夏、マサチューセッツ州マーサズヴィニヤード島で約一カ月の休暇を過ごす。<sup>16</sup>

1831年8月、叔父サミュエルと一緒に、ニューハンプシャー州コンコードや、同州カンタベリーのシェイカー村などを訪ねて回る。

1832年9月、ニューハンプシャー州ホワイトマウンテンズを訪れ、その最高峰ワシントン山の麓まで馬

を利用し、徒歩で山頂に登る。ソーコ川の溪谷を遡って、ヴァーモント州に入り、バーリントンに至る。そこから一旦南下し、エリー運河まで出て、運河船で西に進む。ニューヨーク州ロチェスターの町で船を乗り換え、オンタリオ湖とセントローレンス川を通して、カナダ国境のオグデンズバーグに到着。同じく船に乗って、オンタリオ湖を渡り、ルイストンで馬車に乗り換えて、ナイアガラの滝を見物。続いて蒸気船でエリー湖を縦断してデトロイトを訪ね、帰途シャプレーン湖畔のタイコンデロガ砦跡に立ち寄って、セイレムに帰り着く。

1836年1月、雑誌編集の仕事を引き受け、セイレムからボストンに旅立つ。年内に雑誌発行元が破産し、セイレムに帰る。

1837年7月、大学時代の親友ホレイショ・ブリッジのメイン州オーガスタの屋敷に数週間滞在。帰途はメイン州トマストンに立ち寄り、ボストンまで一晩船に乗り、チャールズタウンの海軍工廠を見学。

1837-38年、友人に会ったり、葬儀に参列したりするため、度々ボストンに出かける。

1838年7-9月、セイレムから馬車でボストンに出て、鉄道でウスターまで行き、再び馬車に乗って、ノーザンプトンに至る。ここで馬車を乗り換え、ピッツフィールドを経て、マサチューセッツ州ノーアダムズに到着。同地を足場に、周辺のウィリアムズタウンやシェルバンフォールズなどを歩き回る。帰路はコネチカット州カナン、リッチフィールド、ハートフォードを二週間かけて回り、セイレムに帰り着く。

1839年1月、ボストン税関に職を得て、同地に赴任。

1839年1-10月、恋人ソフィア・ピーボディに会いに、頻繁にセイレムに里帰りする。<sup>17</sup>

1841年1月、ボストン税関の職を辞した後、一時セイレムに帰るが、大方ボストンに留まる。

1841年4月、超絶主義者の実験農場ブルック・ファームに参加するため、ボストンから雪の中を九マイル歩いて、マサチューセッツ州ウェストロックスベリーに赴く。ブルック・ファーム在住の約半年の間に、数度にわたりセイレムの実家に帰る。

1841年11月、ブルック・ファームに永遠に別れを告げ、主にボストンで暮らす。

1842年3月、税関時代の同僚ジョゼフ・ホールとニューヨーク、オールバニーへと出かける。

1842年7月、ボストンでソフィアと挙式後、馬車でマサチューセッツ州コンコードの新居に向かう。

1842年9月、エマソンと連れ立って、徒歩で一泊旅行に出かけ、マサチューセッツ州ハーヴァードと、その近くのシェイカー村を訪ねる。

1843-44年、単身で、夫婦連れで、あるいは赤ん坊の長女ユナを伴って、足しげくセイレムの実家やボストンの妻の実家を訪問する。

1845年7-8月、妻同伴で、ニューハンプシャー州ポーツマスブリッジ宅に客となる。

1845年10月、一家はコンコードを去り、セイレムの実家に同居する。

1846年3月、妻ソフィアのお産に備えて、一家はボストンに移る。4月からセイレムの税関に勤め始めたホーソーンは、ボストンからセイレムまで通勤する。

1846年6月、長男ジュリアンが誕生し、一家は秋になって、セイレムに引っ越す。

1848年7月、一人でボストンに花火見物に出かける。

1848年11月、マサチューセッツ州ケンブリッジのロングフェロー宅に、ソローらと共に食事に招かれる。

1849年6月、セイレム税関の職を解かれ、その後、新居をあちこち探して回る。

1850年5月、一家は列車に乗って、マサチューセッツ州レノックスに移り住む。

1850年8月、馬に乗って、ストックブリッジを訪れ、そこで仲間と合流して、馬車と徒歩でモニュメン

- ト山にハイキングに出かける。この時初めてメルヴィルと知り合い、程なくして近くのピッツフィールドに移り住んだメルヴィルと盛んに行き来する。
- 1851年8月、メルヴィルらと連れ立って、近郊の山にピクニックに出かけ、ハンコックのシェイカー村を訪ねる。
- 1851年11月、一家はレノックスを引き払い、馬車と鉄道を乗り継いで、マサチューセッツ州ウェストニュートンにある義兄ホレス・マンの留守宅に移り住む。
- 1852年2月、コンコードを訪れて、旧オルコット邸を買い取り、6月に一家で転居する。
- 1852年7月、妹イーザが亡くなり、セイレムでの葬儀に参列する。
- 1852年8-9月、母校ボードン大学の記念式典に出席のため、同窓の友人フランクリン・ピアスと共にブランズウィックに赴く。
- 1852-53年、肖像画のモデルをつとめるため、ボストンに通う。
- 1853年2月、大統領に当選したピアスに招かれ、ボストンに赴く。
- 1853年4-5月、友人たちの猟官運動を手助けするため、懇意の出版者ウィリアム・ティックナーと連れ立って、ワシントンDCに出かける。
- 1853年7月、リヴァプールの領事に任命され、家族を引き連れて、イギリスへと旅立つ。コンコードを汽車で発ち、ボストン港から蒸気船に乗る。ティックナー夫妻も同じ船に乗り合わせる。船が途中、カナダ領ノヴァスコシアのハリファックスに寄港した際、一家は上陸して、町を散策する。十日間の航海を経て、リヴァプールの港に到着。
- 1853年9月、帰国するティックナーを見送りついでに、チェスターを訪れる。
- 1853年10月、家族を伴って、チェスターを再訪。
- 1854年7月、若い友人ヘンリー・ブライトと一緒に北ウェールズに旅行する。その直後、今度は家族を伴って、船でマン島に渡る。
- 1854年8月、ブルック・ファーム時代の知人ジョージ・ブラッドフォードとチェスターやイートンホールの荘園を訪ねる。
- 1854年9月、家族を伴って、ウェールズ北岸のリルに遊ぶ。
- 1855年7月、約三週間にわたって、湖水地方に家族旅行に出かける。
- 1855年夏、家族連れで、温泉保養地レミントンに三週間滞在後、ストラッドフォード・アポン・エイヴォン、ウォーリック、コヴェントリーを訪れる。ホーソーンは家族と別れて、サミュエル・ジョンソンゆかりのリッチフィールドやユートクスターを観て回る。
- 1855年8月、ボルトン近郊の荘園、スミッゼルス・ホールを一晩訪ねる。
- 1855年9月、家族で汽車に乗り、シュールズベリーおよびロンドン見物に出かける。ホーソーンは家族をロンドンに残して、仕事のため一旦リヴァプールに帰り、一週間後ロンドンに舞い戻って、再び名所見物に精を出す。
- 1855年10月、保養のためリスボンに船出する妻と二人の娘を見送りに、ロンドンから汽車で港町サウサンプトンに赴く。ホーソーンと息子ジュリアンは汽車でリヴァプールに帰る途中、ウスターに一泊。
- 1856年3-4月、ジュリアンをリヴァプールに残したまま、約三週間ロンドンに滞在し、市内や郊外を見物。その後、友人フランシス・ベノックの案内で、イングランド南部を汽車で巡る。もう一度ロンドンに立ち寄った後、リヴァプールに戻る。
- 1856年6月、ボウマンの案内でスコットランドを観て回り、ウォルター・スコットゆかりの地を熱心に訪ねる。

- 1856年6月、ポルトガルより帰国した妻子を、鉄道に乗って、サウスンプトンの港に迎えに行く。一家はソールズベリーやストーンヘンジを見物後、ロンドン郊外に居を構える。ホーソンはロンドンーリヴァプール間を往復して暮らす。
- 1856年8-9月、ベノックに伴われて、夫婦でオックスフォード見物に出かける。
- 1856年9月、リヴァプールから蒸気船でランコンを訪れ、更に鉄道でサウスポートに至る。同地が気に入る。一家はロンドンから居を移す。ホーソンはサウスポートからリヴァプールまで通勤する。
- 1856年11月、旅行の途中にリヴァプールを訪ねてきたメルヴィルを、サウスポートやチェスターに案内して回る。
- 1857年春-夏、領事職の任期が切れるまでの期間、たいがい子供たちは家庭教師と一緒にサウスポートに残して、夫婦で盛んに旅行に出かける。ヨーク、リンカーン、ノッティンガム、ダービーなどを訪れる。
- 1857年7月、サウスポートから、美術展の開かれているマンチェスター近郊に転居。ホーソンは8月に領事職を辞するまで、リヴァプールに通勤する。
- 1857年9月、一家はマンチェスターからレミントンに居を移す。
- 1857年11月、一家でロンドンに引っ越す。ロンドン観光に精勤。
- 1858年1月、一家はロンドンを汽車で発ち、フォークストンから船でドーヴァー海峡を渡り、フランスのブローニュで下船。パリへ汽車で向かう途中、アミアンで下車して、大聖堂等を見物。パリには一週間滞在し、名所見物に励む。更に列車で南に向かい、リヨン、マルセイユに宿泊。マルセイユの港から蒸気船で、ジェノヴァ、リヴォルノにそれぞれ一日ずつ立ち寄り、ローマの外港チヴィタヴェッキアに上陸。馬車に乗り換えて、ローマに到着し、パンテオン、コロセウム、サンピエトロ大聖堂など名所旧跡巡りに日を送る。
- 1858年5月、一家は馬車を雇って、アッシジ、ペルージャ、アレッツォなどに立ち寄りながら、フィレンツェに向かう。同地滞在中は観光三昧。
- 1858年10月、一家はフィレンツェを去り、鉄道でシエナに向かい、約十日間滞在した後、途中ボルセーナに立ち寄りながら、お雇い馬車でローマに戻る。
- 1859年3-4月、ピアス夫妻がローマを訪れ、足しげくホーソン家を訪問する。
- 1859年5-6月、一家はローマからチヴィタヴェッキアまで汽車に乗り、船でリヴォルノ、ジェノヴァを経て、マルセイユ港に到着。そこからアヴィニオン、ジュネーヴと巡り、船でジュネーヴ湖を渡り、シヨン城を訪れる。アルプスの景色を堪能した後、鉄道でパリに出て、数日間滞在。再び鉄道でルーアーヴルまで行き、海峡を蒸気船で渡って、サウスンプトンで下船し、陸路ロンドンに帰り着く。ロンドンでは友人たちに連れられて、またもや名所巡りに精を出し、ピアス夫妻とも再会を果たす。
- 1859年7月、適当な住み処を求めて、単身マルトン、ホイットビー、レッドカーと列車で回る。レッドカーが気に入る。一家で移り住む。
- 1859年10月、一家はレミントンに居を移す。
- 1860年3月、温泉保養地として名高いバースに一家で引っ越す。
- 1860年5月、一人でロンドンに出向き、そこから友人ブライトと連れ立って、ケンブリッジやカンタベリーを訪れる。バースに戻った後、家族を伴ってリヴァプールに移動。
- 1860年6月、一家は帰国のためリヴァプール港から出帆する。同じ船に旧知の出版者、ジェイムズ・フィールズ夫妻も乗り合わせる。十二日間の航海を経て、ボストン港に到着。鉄道でコンコードの自宅に帰り着く。この後、ホーソンはコンコード在任期間中、ボストンに頻繁に出かける。

- 1861年7月、ジュリアンを伴って、マサチューセッツ州ベヴァリー近郊、プライズクロッシングおよびウェストビーチの海辺のコテージで数週間を過ごす。
- 1862年3-4月、ティックナーと同道して、ワシントンDCを訪れ、更に足を伸ばして、ハーパーズフェリー、ノーフォーク港、モンロー砦などを見学する。
- 1862年8月、ジュリアンを引き連れ、鉄道、駅馬車、蒸気船を乗り継いで、メイン州の海辺の町ウェストグルズボロに保養に出かけ、数週間逗留する。
- 1863年7月、ニューハンプシャー州コンコードで行われたピアスの演説に立ち会う。
- 1863年9月、長女ユナを伴い、セイレム北方の海に面した町ロックポートに赴く。
- 1863年12月、マサチューセッツ州アンドーヴァーで行われたピアス夫人の葬儀に参列し、そのままピアスをニューハンプシャー州コンコードの自宅まで送って行く。帰途、ボストンのフィールズ宅に一泊する。
- 1864年3-4月、体調の優れぬホーソーンは、ティックナーに付き添われて、転地療養に出かける。ボストンから鉄道でニューヨークに出て、約一週間滞在の後、フィラデルフィアに移動。同地のホテルでティックナーが急病死。ホーソーンはボストンのフィールズ宅に泊まった後、コンコードに帰り着く。
- 1864年5月、妻に付き添われて、汽車でボストンに行き、ホームズ医師の診察を受ける。同地でピアスと待ち合わせ、連れ立って転地療養に出発する。列車でニューハンプシャー州コンコードに向かう途中、マサチューセッツ州アンドーヴァーに立ち寄る。コンコードのピアス宅で数日休息した後、処々のホテルに泊まりながら、馬車で北に向かう。ニューハンプシャー州プリマスのホテルで就寝中に急死。

### 旅行者ホーソーン

では次にこの年表に基づいて、ホーソーンがその生涯において行ってきた空間移動の多くが、「旅」ならぬ「旅行」であったことを確認してみたい。第一に「旅行」とは、遊びや慰安のために他所の土地に出かけて行くことであった。一目で分かる通り、ホーソーンの人生は物見遊山、名所旧跡巡り、ハイキング、バカンス、転地保養などに満ち満ちており、ポーの一生が、「日々旅にして、旅を栖とす。古人も多く旅に死せるあり」を地で行ったとするならば、ホーソーンは一生を「旅行」三昧で過ごしたといえる。不明な点も多いため、年表には記していないが、ホーソーンは早くも七、八歳の少年時代から、母方の叔父ロバートおよびサミュエル・マニングに、ニューハンプシャー方面へしばしば旅行に連れて行ってもらっている。十代の頃も森と湖に恵まれたレイモンドに度々遊びに出かけ、その豊かな自然を満喫している。

大学卒業後、ホーソーンは長らくセイレムの自室に閉じこもり、いわゆる「孤独な年月 (Solitary Years)」を送ったとされる。彼は自室を「寂しい部屋 (lonely chamber)」とも、「陰鬱な部屋 (dismal chamber)」とも呼び、自らの孤独な境涯を強調している。この十二年 (1825-37年) にも及ぶ年月の間、彼は家族とも世間とも没交渉で、ひたすら読書と著作に専念していたとするのが長らく通説であった。しかし、これはどうやら単なる文学的ポーズであつたらしく、実際には彼は家族と仲良く暮らし、友達とも付き合い、人並みに恋もしたらしい。そして彼は「引きこもり」どころか、叔父サミュエルと二人連れで、あるいは一人で、あちこち遠出している。それは何か大切な用事があつての「旅」ではなく、気晴らしのための観光「旅行」であった。

『トワイス・トールド・テールズ』を世に問い、「孤独な年月」から抜け出した後も、彼は相変わらず旅行は続けている。1842年9月には、新婚二ヶ月の妻ソフィアを家に置き去りにして、友人エマソンと泊り

がけで旅行に出ており、また1848年7月には妻と幼い二人の子供を残して、一人でボストンに花火見物に出かけている。とはいっても、決して家族を蔑ろにしているわけではなく、マイホーム・パパたる彼は、家族旅行にも頻繁に出かけている。リヴァプール領事時代の四年間、そしてその後ヨーロッパ大陸を周遊した約一年半も、暇さえあれば、いやたとえ暇がなくとも、精力的に名所旧跡を巡る観光旅行をこなしている。大陸旅行を終え、一旦イギリスに戻った後も、ホーソンは休むことを知らず、観光に精を出す。アメリカ帰国後もその旺盛なる意欲は衰えることなく、彼は老体に鞭打って、死の寸前に至るまで、自らを旅行へと駆り立てている。

「旅行」の「旅行」たる由縁の第二は、「旅行」とは「旅行」そのものを目的とする点である。もちろんホーソンが他所に出かけて行く理由の全てが、「旅行」すること自体にあるわけではなく、仕事のための「旅」もなくはない。ボストンやセイレムに税関の職を得て、任地に赴く際、あるいは失職して任地を後にする際、彼がしているのは明らかに「旅」である。ブルック・ファームに参加するためウェストロックスベリーに出かけたのも、リヴァプールへと大西洋を渡ったのも、仕事のためのれっきとした「旅」である。仕事以外でも、葬儀や記念式典への参列、友人・知人からの招待、家族の見送り・出迎えなど、様々な用事を目的として、「旅」をしている。だが、ホーソンにあっては、「旅」よりも「旅行」の機会の方が圧倒的に多い。

ここで注目すべきは、ホーソンがたとえ仕事目的で「旅」に出たにしても、それを「旅行」へとすり替えてしまう手口である。その最も顕著な例は、領事の職を勤めるため赴任したイギリスで、「旅行」三昧を楽しんだことであろう。四年の任期の間に、これだけ旅行して回ったとなると、果たしてホーソンが真面目に働いていたのか、疑問にさえ思えてくる。これでは仕事の合間に旅行しているのか、それとも旅行の合間に仕事をしているのか分かったものではない。彼は在任期間中、何度も引越しをしているが、その多くは観光やバカンスが理由である。そのため住まいがリヴァプールの職場から遠く離れてしまっても、彼は遠距離通勤を厭わない。あくまで遊び優先であり、その都合によって仕事の方は適当に帳尻合わせがなされている。

仕事の場合だけでなく、個人的な用務の際についても、同じことが言える。1852年8月、ホーソンはボードン大学の記念式典出席のため、ブランドウィックに出かけるが、そのままピアスと連れ立って帰る道すがら、物見遊山でメイン州ポートランドやポーツマスに立ち寄っている。さすがは将来の大統領だけのことはあって、ピアスはここでけじめをつけているが、ホーソンは友人と別れた後も、船でポーツマス沖合のショールズ諸島に渡って、約二週間も滞在し、バカンスを堪能している。明るる53年4月、友人の猟官運動を手伝う目的で、ティックナーと共にワシントンDCに出向いた際も、途中ボストン、ニューヨーク、フィラデルフィア、ボルティモアと寄り道して、見物を楽しみながらの道中となっている。更に目的地ワシントンDCに着いたら着いたで、ピアス夫人をエスコートして、ジョージ・ワシントンゆかりのマウントヴァーノンを見学したりしている。これではどこまで本気で友達のため力を藉そうとしていたのか、知れたものではない。それから九年後の1862年春にも、同じくティックナーを道連れにして、ワシントンDCに赴いているが、この時もやはりニューヨークやフィラデルフィアに立ち寄っている。ポーは「旅」に出た時、ただ「旅」の目的を果たすことだけに集中して、そこに気晴らしを付け加えて、「旅行」を楽しんでやろうという気がない。だがホーソンの場合、たとえ当初の目的は「旅」であっても、いつの間にか「旅行」と渾然一体となって、その境界線が曖昧となっている。ポーにとっての「旅」が、「旅」の目的達成のための手段とするなら、ホーソンにとっての「旅」は、「旅行」という目的達成のための手段とも評されよう。

「旅行」の第三の特徴は、「旅」が辛く苦しいものであるのに比して、「旅行」は快適かつ安楽な点にあ

る。ホーソーンの「旅行」には、ポーの「旅」につきまといっていたような暗さや悲壮感がない。そもそもホーソーンならずとも、物見遊山の「旅行」に行くのに、好んで苦しみを求める者はいまい。ホーソーンはセイレムでの税関勤めの経験を、『緋文字』の「税関」の章に書き、その内容を故郷への悪口と誤解され、セイレムに居づらくなって、レノックスに居を移した時、「石をもて追はるるごと」き心持であったとされる。しかしこれは一種の文学的虚構らしく、事実ホーソーンはその後も度々セイレムを訪れ、故郷の人たちともそこそこ親しく行き来している。同じ故郷喪失者ではあっても、ポーの場合は苦渋や怨念を感じさせるが、ホーソーンは妙にあっけらかんとしていて、怨みつらみが残らない。

ホーソーンの「旅行」は苦痛に欠けるどころか、楽しむこととにかく貪欲である。先に妻と子供を置き去りにして、一人で花火見物に出かけた例を紹介したが、旅行の快樂のためなら、子供だけを家に残しておくことも厭いはしない。例えば、妻と娘二人がリスボンに滞在中の1856年3月から4月、ホーソーンは長男ジュリアン一人をリヴァプールの家に残して、ロンドンおよびイギリス南部を訪れ、交友や名所見物を数週間にわたって楽しんでいる。同じくイギリス時代の1857年春から夏には、領事職の期限切れを間近に控え、まるで寸暇を惜しむかのように、主に子供たちは家庭教師に預けて、妻と二人で何度も旅行に出かけている。

ヨーロッパ大陸時代のホーソーンは、旅行に明け暮れる毎日にさすがに疲れたものか、日記の中で「旅行」の辛さを思わず愚痴るような口吻を漏らしたり、友人への手紙の中で、自分のことを「旅やつれしている (travel-worn)」と述べたりしている。<sup>18</sup> そして二度目のローマ滞在時に長女ユナが重い病気に罹り、一時は命さえ危ぶまれた際には、ローマを呪詛する言葉さえ吐いている。<sup>19</sup> だが、そのような状況にありながらも、ホーソーンは挫けることなく、勇躍友人ピアスと連れ立って、ローマ市内の芸術家のアトリエや古代遺跡などをせっせと訪ね回っている。

ホーソーンは強迫観念に駆られたかのごとく、「旅行」に追い回されて、本来楽しかるべき「旅行」が、時に辛いものと化してしまっている。まるで何かに憑かれたかのような精勤ぶりや、これで慰安、休養になるのか危ぶまれる程である。しかし、そこはホーソーンのこと、名所旧跡巡りでいささか疲弊した心身を癒すため、保養のための旅行もおさおさ怠りない。若い頃こそ保養や療養に出かけることはほとんどなかったが、イギリス時代以降、機会がぐっと増えてくる。ホーソーン一家が1856年9月から一年弱暮らしたサウスポートは海浜リゾートであり、またヨーロッパ大陸行きを挟んで計三度滞在あるいは居住したレミントンは、有名なスパの所在地である。アメリカ帰国前の数ヶ月間、居を定めたバースは、言わずと知れた温泉保養地である。このような保養地への転居はホーソーン自身のためというより、病弱な妻や病後の娘の体を気遣ったことであった。ポーも重い病の妻を抱え、自らも健康に問題があったが、療養に出かけられる経済的余裕などなかった。ホーソーンは帰国後の1861年から63年の間も、毎年夏頃にはいずれかの子供を伴って、海辺の町に逗留し、保養に努めている。死の数ヶ月前にも、転地療養のためキューバまで行こうとして、同行の友人の方が途中で亡くなってしまう始末である。

そして「旅行」の第四の特徴は、たとえ他所に一時出かけても、また必ず元の場所に帰ってくることである。ホーソーンは欧州滞在期を除けば、基本的にセイレム、ボストン、コンコードという三つの町の間を順繰りに回って暮らしている。仕事や家族の都合で度々居を変えているが、一度去ったら、二度と帰ってこれないといった悲痛さは感じられない。新たな土地での更なる発展を夢見て去って行き、必要とあればまた戻ってくるという気楽さが漂っている。渡英する際にも、異国の地に骨を埋める気など毛頭なく、当然のごとくアメリカに帰ってくる。また最初から帰ってくるつもりでいるからこそ、別離の悲しみとも無縁でいられる。

「旅行」あるいは「観光旅行」の訳語として、“tour”が相応しいことは先に指摘した通りであるが、ホー

ソーンのイギリスおよびヨーロッパ大陸における移動の軌跡は、“tour”という言葉の語源をまさに地で行くかのごとく、円を描いて元の地点に戻っている。すなわち、彼はアメリカ→イギリス→パリ→ローマ→フィレンツェ→ローマ→パリ→イギリス→アメリカと回っていて、図1に示したように、四つの円環を描く旅行が、隣り合う円と互いに接して並んでいる形にかき表すことができる。ただし厳密に言えば、図

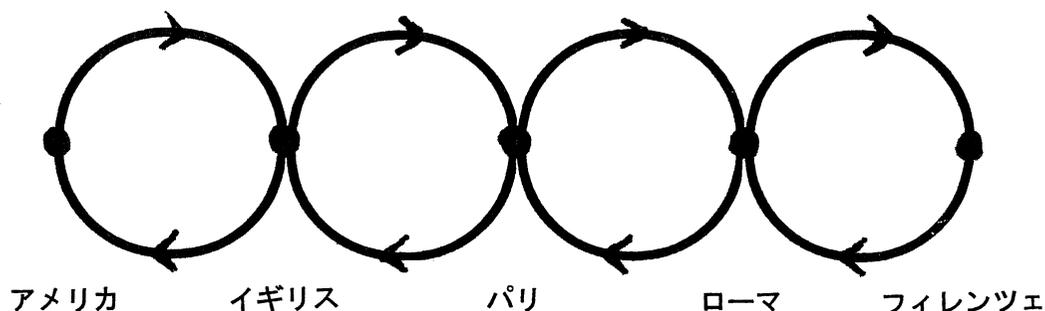


図1 ホーソンのヨーロッパ旅行

の一番左の円だけは直線の矢印とするのが適当かもしれない。というのもアメリカーイギリス間の行程は、行って帰ってくるという点では、確かに往復運動としての「旅行」になっているが、往路はコンコードの自宅からボストン港まで鉄道を使い、そこから蒸気船で大西洋を横断して、リヴァプールの港に着いており、復路もこれと同じルートを逆にたどっている。しかし残り三つの旅程は、いずれも行きと帰りの経路を違えており、文字通り円を描いている。イギリスからパリへの往路は、フォークストンからドーヴァー海峡を越えて、ブローニュに上陸しているが、帰路はル・アーヴルーサウサンプトン間の航路を用いている。パリからローマまでの行きのルートは、リヨン経由で比較的素直にマルセイユまで行っているが、帰りはマルセイユで船を下りてから、リヨンで東に逸れて、ぐるりとスイスを回って、パリに戻っている。ローマーフィレンツェ間は完璧な円環を描いており、往路は名高い観光地であるアッシジやペルージャを通る東回りルートを、復路はこれまた有名観光スポットのシエナを経由する西回りルートを採用している。ここには明らかに経路を変えようとするホーソンの意図が見て取れる。

#### 4 「旅」の時代から「旅行」の時代へ

##### 拡大する移動範囲

言うまでもなく、ポーも時に「旅行」することはあり、ホーソンも「旅」することはある。しかし、上記の考察から明らかな通り、トータルで眺めてみれば、ポーは「旅」しており、ホーソンは「旅行」しているといえよう。ホーソンは生活の必要に迫られての「旅」に加えて、生活上必ずしも必要ない「旅行」にまで出かけているのであるから、出歩いた頻度からいえば、ホーソンの「旅行」がポーの「旅」を凌駕しているのは当然であろう。だが、たとえ移動頻度では勝負あったにしても、移動距離となると、また問題は別である。そこで今度は、二人が「旅」もしくは「旅行」で訪れた地理的広がりを目を向けてみたい。

先に示した年表に見て取れる通り、ポーはその人生において、あちこち移動を繰り返しているが、実際

の行動範囲となると、極めて限られている。ポーの伝記を書いたフランスの詩人ボードレールによれば、ポーは青年時にギリシャやロシアのサンクトペテルブルグに旅したことになるが、これはポーが自称した偽の経歴に惑わされた結果であり、彼がヨーロッパ大陸に渡ったという事実はない。養父母に連れられて行ったイギリスは別にして、北はマサチューセッツ州ロウエル、南はサウスカロライナ州チャールストンまでの範囲で、大西洋岸に沿って行ったり来たりしているに過ぎない。しかも文筆の仕事に就いて後は、リッチモンド、ボルティモア、フィラデルフィア、ニューヨークという四つの大都市の間を行ったり来たりしているだけで、直線距離でせいぜい五百キロ程の区間をうろうろしているに過ぎず、最後まで馴染みの地ボルティモアで命を落としている。

一方、ホーソーンはポー以上に活発に動き回っているが、イギリスおよびヨーロッパ大陸への旅行を抜かして、アメリカ国内だけに限ってみると、その移動範囲は、最北端はニューヨーク州北部のオグデンズバーグ、最南端はヴァージニア州ノーフォーク、そして最西端はミシガン州デトロイトとなる。ポーに比べると東西方向への幅もあり、いささか広めに感じられるが、実際にはオグデンズバーグとデトロイトは1832年の、ノーフォークは1862年の旅行の際に一度訪れただけに過ぎず、実質的活動範囲は、セイレム、ボストン、コンコードを結ぶ三角形に限定される。この三つの町はさして広くもないマサチューセッツ州東部に集中しており、たかだか半径二十キロ程度の円内に収まってしまう。もう少し範囲を広げて、少年時代の一時期を過ごしたレイモンド、四年間の大学生活を送ったブランズウィック、ブルック・ファームの所在地ウェストロックスベリー、一年ほど家族で暮らしたレノックスを含めても、いずれもマサチューセッツ州内か、すぐ近くのメイン州南部どまりである。

このように見てくると、ポーにせよ、ホーソーンにせよ、アメリカ国内での行動半径はさして広くないように感じられるかもしれない。確かに広大なアメリカの国土から見れば、二人の移動した範囲は、大西洋岸に沿った狭い地域にほぼ限られている。だが、この行動半径を日本の地理に当てはめてみると、例えばポーが行き来したリッチモンド—ニューヨーク間の約五百キロは、直線ではほぼ東京—岡山間に相当し、これは決して短い距離とはいえない。今日なら東京から岡山など、新幹線のぞみに乗れば、優に三時間半もあれば着いてしまうが、今から百五十年以上前のポーたちが生きた時代にあっては、現代と比べ物にならないくらい、生活のペースは万事緩やかであった。当時開業したばかりの鉄道は、平均時速が二十キロ前後で、このスピードで東京—岡山間を走れば、たとえノンストップであっても、二十五時間もかかってしまう。もう一例挙げると、コンコードに暮らしていたホーソーンは、ボストンに出かける際、その距離たった三十キロ程度にもかかわらず、たいてい日帰りではなく、泊りがけであった。

### 「旅行」の盛行

以上により、ポーとホーソーンが頻度においても、移動距離においても、驚くほど盛んに「旅」もしくは「旅行」をしていたことが判る。とりわけ、毎年の慣例行事のように執り行われるホーソーンの精力的な「旅行」ぶりには、目を見張らされる。ホーソーンの「旅行」の旺盛なるさまは、「旅行」好きな現代日本人の目から見ても、驚嘆すべきものがあるが、その驚きの気持ちは、ホーソーンが生きた時代より一昔前のアメリカ人にとっても同様であったろう。ホーソーンがこれほどまでに「旅行」をしているのは、彼の個人的な資質や情熱だけによるものではない。当時、アメリカという国そのものが、「旅行」の時代を迎えつつあったのである。

今日、我々は「旅行」時代の真っ盛りにある。毎年一千万人以上の人々が、成田空港をはじめとする各地国際空港から飛行機に乗って、海外旅行へと飛び立っている。国内旅行者はその数倍にも達する。まさに国民総旅行時代と呼んでも、差し支えあるまい。旅行代理店などが主催する企画は、たとえ「旅」と銘

打たれていても、実質は出来合いの「旅行」である。暗く侘しい「旅」など時代遅れで、陽気で愉快的な「旅行」こそ現代のニーズに合致している。もちろん、やむをえない用事や仕事のため「旅」する人も大勢いるが、「旅行」の盛行を前にして影が薄い。これは何も日本に限った現象ではなく、世界中に共通する趨勢である。アメリカの社会心理学者ダニエル・ブーアスティンは、その著書『幻影の時代』の中で、現代において“traveler”はすっかり没落し、代わって“tourist”が著しい台頭を示していると論じている。<sup>20</sup>

日本において、「旅行」の時代が本格的に始まったのは、第二次世界大戦後から十年近くを経た高度成長期以降とされる。戦前から観光旅行や海外旅行がなかったわけではないが、それはごく一部の特権階級にだけ許された贅沢であり、大部分の一般庶民には縁遠いものであった。欧米とてそれほど事情に大きな変化はなく、観光旅行の大衆化はやはり二十世紀中頃からとされるが、「旅行」時代の諸条件が整って、その先駆けが姿を現し始めたのは、早くも十九世紀半ば頃からであった。

### 「旅行」を発達させた要因

「旅行」、とりわけ「観光旅行」が発達するためには、いくつかの要因が必要とされる。「旅行」の発達にとって重要と思われる要因として、①国民の所得の増大、②社会の政治的・経済的安定、③国民の自由裁量時間の増大、④社会や労働の機械化・規格化が生み出す閉塞感、⑤生活を積極的に楽しむ価値観、⑥旅行業の勃興、⑦交通機関の整備・発達、の七つを挙げておきたい。これらの要因を成立させる上で大きな役割を担ったのが、産業革命であった。アメリカの産業革命期は、第二次英米戦争（1812-14年）の頃から南北戦争（1861-65年）までの時期とされる。これは丁度ポーやホーソンが生きた時代に当たっている。第二次英米戦争中、英軍によりアメリカの港湾が海上封鎖を受け、それまでイギリスに頼っていた工業製品の輸入がストップしたため、アメリカは国民経済の自立を目指して、従来の農業国からの脱皮を図り、工業発展へと力を注ぐ。それがきっかけとなって、アメリカの産業革命が始まったとされる。

ひとたび開始された産業革命の進展は、工業の更なる高度化・大規模化を促し、以前は植民地時代以来の手工業であったものが、ニューイングランドや中部大西洋岸地域を中心に数多くの近代的工場が建設されるに至る。広大な国土から供給される原材料に支えられた紡績などの軽工業、ならびに鉄鋼等の重工業の著しい興隆は、一方では資本家階級と労働者階級を分化させ、社会格差を生むなど、数々の弊害を引き起こしたが、総体としてみれば、アメリカの経済的発展を推し進め、国民生活に豊かな富をもたらした。その結果、①の「国民の所得の増大」が生じ、旅行を発達させる要因となった。たとえどれほど旅行好きな人であっても、あるいは旅行への欲求は人類共通の本能であるとしても、経済的余裕がなくては、旅行に出かけることは難しい。

しかし、いくら懐が豊かになっても、社会的に安定していない状況下では、旅行に出かけることに躊躇いを覚えざるをえない。例えば他国と戦争中であるとか、国内で騒乱が起こっているとか、治安が悪化しているなど、身の安全を脅かす危険があつては、おちおち物見遊山の「旅行」などしてられない。絶対必要な仕事上の「旅」なら、少々の危険に身を晒すのも仕方あるまいが、安全が確保されない「旅行」など、楽しくも何ともない。また社会が経済的に不安定であったなら、所得を旅行に注ぎ込む気にはなれず、将来に備えて、その分は貯蓄に回そうという気にもなろう。そこで旅行の発達を促す要因として、②「社会の政治的・経済的安定」が出てくる。第二次英米戦争は第二の独立戦争とも呼ばれ、イギリスを北米大陸から駆逐して、領土の確保を磐石なものとすると同時に、更なる国境線の拡大が企図されていた。アメリカ国内が戦場となり、多大な惨禍を被ったが、最終的にはきわどく勝利して、一定の成果を収めることができた。独立は最早揺るがぬものとなり、共に闘った各州間の結束は高まって、国内は政治的に安定を増した。また、この戦争で多くがイギリス側に味方したネイティブ・アメリカンの諸部族は、その後ミシ

シッピー川西岸へと追い払われ、旅行に対する仮想的脅威が取り除かれた。<sup>21</sup> 政治的安定は経済にも好影響を及ぼし、安定的経済発展を招来した。もちろん、奴隷制や経済的利害等に因を發する南北の対立が、この後に控えており、やがては社会的な大分裂を引き起こすことになるが、人々は迫りつつある暗雲に、不吉な予感を覚えつつも、まさかあれほど大きな戦争に発展しようとは知る由もない。

経済的發展がもたらす生活の豊かさを享受する人々は、要因③の「自由裁量時間の増大」をも手に入れた。とはいえ、これは産業革命の波に巧みに乗って、中産階級化した一部の人々の話であって、その波間に取り残された多くの労働者は蚊帳の外に置き去りにされた。ホーソーンの場合は、前者の経済的余裕が自由裁量時間の増大を可能にした中産階級に該当する。彼は早くに父親を喪ったが、母方の実家マニング家で養育を受けることができた。その暮らしは決して裕福とはいえなかったが、生活に不自由はなく、無職・無収入に近かった「孤独な年月」の間でさえ、暇を見つけては、旅行に出かけることが可能であった。家族持ちとなって以後は、友人などに宛てた手紙の中で、絶えず生活の不如意を嘆いているが、実際には割りのよい官職や著作収入などにより、経済的にも時間的にもゆとりがあった。一方、ポーはアラン家の世話になっていた時代を除くと、その後は絶えず生活に追われて、自由裁量時間に乏しく、とても「旅行」などしている余裕はなかった。もっとも、余暇があれば、「旅行」というものでもなく、ポーは比較的ゆとりに恵まれた時期でも、金と時間を「旅行」に注ぎ込みような、もったいないまねはしなかった。

上流・中産階級と異なり、保養地などに長期のバカンスに出かけるだけの金もなければ暇もない労働者たちは、日曜日やたまの休日に、都市近郊の自然の中で、家族連れや仲間同士でレクリエーションを楽しむのがせいぜいであった。金も時間も無い彼らが、労働運動等を通じて、賃上げや有給休暇を勝ち取り、ある程度の長期休暇旅行を楽しめるようになったのは、漸く二十世紀に入ってからのことである。ここに初めて、真の意味での大衆観光旅行の時代を迎えることになる。

産業革命は一方で国民所得の増大というプラス面をもたらしながら、他方では要因④「社会や労働の機械化・規格化が生み出す閉塞感」というマイナス面も招来した。すなわち、巨大な工場の中で、労働の主役は機械となり、個々の労働者はその機械を動かすための単なる一つの歯車とされ、自らの全人的能力を発揮する場を奪われてしまった。仕事は規格化・マニュアル化され、労働者個人の裁量の範囲は著しく狭められた。たとえ彼らは他に優れた職人技を有していても、せつかくの技能を活かす場は失われてしまった。始業、終業時間だけでなく、休み時間まで厳密に決められて、労働者はひたすらタイム・スケジュールに従って動く機械と化することを求められた。このような労働環境に置かれた人々は、自らの個性や人間性を取り戻す場を、仕事とは別に、旅行を含むレクリエーションに求めた。彼らは旅行することで、管理化された職場の息詰るような雰囲気から、肉体的にも精神的にも解放され、自由を味わうことが許された。またそこでは、職場では抑圧の対象とされた主体性・自主性を発揮することも可能であった。

④に付随する形で、⑤の「生活を積極的に楽しむ価値観」という要因が生じてくる。つまり、労働の中に喜びや価値観を見出せなくなった代償として、職場の外に人生の意義を求める傾向が生まれてきた。従来は仕事が生きて甲斐であったものが、家庭生活やレジャーなどこそ生活の中心と考える人々が増加した。最早仕事は人生の主要目的であることをやめ、単に労働時間外の人生を楽しむことを可能とするため、仕方なしに従事する生活手段と成り果てた。そこまで極端にはならずとも、十九世紀半ばのアメリカは、仕事一辺倒を離れて、生活そのものをエンジョイする価値観が芽生えた時代であった。そのこともあって、バカンス、レジャー、社交などを目的とする保養地が次々と誕生する。例えば温泉で名高いニューヨーク州サラトガ Springs やジョージア州ウォーム Springs は、以前よりその存在こそ知られていたが、温泉保養地として観光客でにぎわったのは、十九世紀に入ってからのことである。またイギリスでは早くも十八世紀半ばよりブライトンなどが海水浴場として有名であったが、アメリカでそれを手本としたコニー

アイランドが海水浴場兼社交場として大勢の客を集めたのは、やはり十九世紀中頃のことであった。その後、十九世紀も後半に入ると、コニーアイランドはローラー・コースターや観覧車などを備えた遊園地へと変貌を遂げていく。各種レジャーのある中で、旅行は格別に重要な位置を占めており、旅行熱が大いに盛り上がった。ホーソンが温泉や海浜リゾートにしばしば保養に出かけたことは先に述べた通りである。彼は決して仕事を蔑ろにしたわけではないが、仕事と同じくらい生活を楽しむことを知っていた。

### 旅行業の興隆

人々がいくら「生活を積極的に楽しむ価値観」を持ち、旅行に出かけることを欲したとしても、そのためには予め準備が必要となる。今まで旅行など一度もしたことのない人にしてみれば、その段取りが分からない。旅程の作成、交通機関の手配、宿の確保などが欠かせないが、慣れない人にとっては、少なからず困難がつきまとい、またたとえ手筈は心得ていても、いちいち面倒である。そこで旅行に必要な煩瑣な手続き等を代行して済ませてくれる、旅行代理店が誕生した。この⑥「旅行業の勃興」という要因こそが、十九世紀の旅行ブームを牽引する原動力となった。

よく知られている通り、西欧における本格的な近代旅行業は、イギリスのトマス・クックに始まるとされる。1855年にパリ万博が開催されると、クックは世界初とされるパッケージ・ツアーを主催して、旅行業者として名を上げる。その際、彼の顧客となったのは、世界に先駆けて産業革命を成し遂げたイギリス・ブルジョワジーであった。彼らはお金はあっても、フランス語に自信はなく、独力での海外旅行は不安である。そこでクックは交通機関、宿泊、食事、その他の旅行一切の面倒を見るバック旅行を企画した。彼は更に往復割引の旅行周遊券、ツアー・コンダクターなど、今日にもつながる新機軸を次々と打ち出した。クックは富裕層に奉仕しただけでなく、労働者階級をも旅行へと駆り立てた。パリ万博に先立って、1851年にロンドンで万博が開催された時、彼はイングランド中部とロンドンを結ぶ鉄道会社と提携して、割引切符を売り出している。通常料金では列車に乗れない労働者も、割引切符を利用して、安く旅行することができた。またいっぺんに旅行代を払えない人のために、積立金方式も編み出している。イギリスに少し遅れる形で、他の欧米諸国でも旅行代理店が設立され、アメリカでもアメリカン・エクスプレス社などが旅行斡旋業に乗り出し、トラベラーズ・チェックを案出するなど、新たな試みがなされた。

クックが旅行業に本腰を入れ始めた1850年代は、丁度ホーソンのイギリス滞在時代に当たっている。残念ながらホーソンは団体バック旅行に参加したことはないが、もう一時代後になると、マーク・トウェインが新聞社の囑託を受けて、ヨーロッパおよび聖地エルサレムを巡る観光団体旅行に加わり、『無邪気者の外遊記』という紀行文を著したことは、よく知られた話である。だがホーソンは旅行代理店こそ利用していないものの、「旅行」時代の寵児に相応しく、旅行ガイドブックを盛んに参照している。1820年代から30年代にかけて、近代的な旅行ガイドブックの草分けとされるドイツのベデカー、イギリスのマレーと、相次いで出版される。この両書は正確で本格的なガイドブックとして、高く評価された。ベデカーを手にも名所をひたすら見て回り、お約束通り感動を装う旅行は、当時揶揄の対象ともなった。ホーソンは「ナイアガラ行」という短篇の中で、ナイアガラの滝を目の前にしながら、旅行記を読むのに夢中で、自分の目で見ることをしてしない観光客の姿を、皮肉を込めて描いている。<sup>22</sup> だがホーソンにしてからが、ローマ滞在中、マレーのガイドブック片手に、アメリカのお上りさんスタイルそのままに、有名な聖堂や美術館を観て回っている。<sup>23</sup>

「旅行」時代に相応しいホーソンのもう一つの振る舞いは、ガイドブックならぬ、ガイドの愛用であった。とはいっても、正式の旅行案内人を雇ったわけではない。彼は一人で旅行する場合もあったが、それよりも友人などと一緒のケースが目立つ。それも友人は複数ではなく、二人連れのことが多い。そして特

にイギリス時代は、地元英国の若い友人を度々旅行の同伴者としている。これは単なる偶然とは思われず、一種の旅行ガイドとして、意図的に選ばれたものではないだろうか。その証拠としては何だが、ホーソンはアメリカ国内を旅行する際は、ピアスやティックナーなど、気心の知れた昔からの親しい友人を道連れに選んでいる。

### 交通機関の発達

そして、この旅行業の興隆を可能たらしめたのが、要因⑦の「交通機関の整備・発達」であった。団体旅行を行うためには、一度に大量の旅客を運べる交通機関が必要となる。その大量輸送機関こそが、当時交通の新たな担い手として華々しく登場した鉄道であり、また大型蒸気船であった。産業革命の時代、工業の目覚ましい発展に伴って、技術革新が大いに進んだ。その成果として、蒸気機関が乗り物に応用され、汽車や汽船が誕生したのである。そして逆に鉄道や蒸気船のお陰で、更なる産業革命が促され、それがまた交通手段の進歩・発達や交通網の拡大に拍車をかけるという循環が生み出された。特にアメリカの場合、まず最初に鉄道の敷設や運河の開削といった大事業が行われ、それが起爆剤となって、産業革命が進展していったという側面が強い。あるいは、交通の発達により、人や物の移動が活発になったことも、産業革命を牽引する力の一つとなっている。

十九世紀初頭まで、アメリカでは馬あるいは馬車が主要な交通機関であった。ホーソンもまだ旅行にしばしば馬や馬車を用いている。しかし馬だと原則的に乗れるのは一人、馬車でも多くて数人という制約があった。確かに現代の自動車と同じように、自家用馬車や辻馬車ならば、自分の好きな時に、好きなところに行けるという利点がある。ただし、それはそこに道が通じていることを前提とする。当時のアメリカは道路網が未整備の状態にあり、道は大きな町を基点にして、大西洋岸沿いに南北に通じてはいても、西へ向かうルートは数えるほどしかなかった。その路面は今日のアスファルトの舗装道路とは異なって、とうてい平滑とは言い難く、馬車の車輪の材質と相俟って、道中を拷問に等しいものとした。<sup>24</sup> その上、天候の変化にも弱く、大雨が降れば、道は川へと変じ、そこまでいかずとも、ぬかるんだ泥道は馬車の走行に支障をきたした。また、でこぼこ道は馬車の車体にも大きな負荷をかけ、車軸が折れることもあれば、馬車が転覆することもあった。事実、当時馬車の転覆事故が頻発し、度々死傷者まで出していた。要するに馬車は乗り心地が悪く、不便で、危険で、スピードは出せず、そのくせ料金だけは高かった。アメリカの道路は、その後、鉄道網の発達もあって、未整備のまま放置された。米国の道路網が今日見るように整備されるのは、二十世紀初頭の自動車時代の到来を待たねばならない。

アメリカでは植民地時代から、道路よりも水路の方が主要な交通網をなしていた。川は整備するのに、道路ほど費用を要しなかったため、自然の川に少々手が加えられ、水路として利用された。十九世紀前半に入っても、状況は大して変わりなく、水路を喫水線の浅い平底舟や筏などが盛んに行き来していた。しかしながら、このような水運の在り方は、次第に輸送量の増大する時代の要請に応えるには、多くの問題を抱えていた。まず舟が小型であったため、人や物の大量輸送がかなわない。また、軽量であるだけに、自然の川の流れに翻弄され易く、天候が荒れでもすれば、転覆の危険を伴う。だが、これらの舟の抱える最大の難点は、自前の動力機関を持たないことにあった。つまり手漕ぎ舟では、川を下るのは簡単だが、流れに逆らって、上流に向かうことは難しい。そこで舟に結わえたロープを、人や馬が岸から引っ張って、川を遡るなどの方法が採られもした。<sup>25</sup> また当時、内陸部の水路とは別に、大西洋沿岸に位置する大きな都市を結ぶ海上航路も存在した。ここで用いられたのは比較的大型の船であったが、ただし帆船であったため、やはり自在に動き回れるというわけにはいかず、風や潮の具合に左右されることを免れなかった。

しかし十九世紀前半も半ばを過ぎる頃になると、巨大運河の建設がにわかには熱を帯びてくる。時あたか

も西部開拓黎明期に当たり、開拓者の群れを東から西へ運ぶためにも、また彼らの開拓の成果を西から東へ運ぶためにも、大量輸送の可能なルートを開くことは、時代の急務であった。その代表が、1817年に建設が始まり、八年後に完成したエリー運河である。エリー運河はニューヨーク州オールバニーからバッファローまで達し、全長約580キロにも及ぶ。この運河の開通により、ニューヨーク市から船でハドソン川を遡り、エリー運河を通して、エリー湖に至り、更に五大湖へとつながる長大な水の路が完成を見た。エリー運河竣工の時点までに、既にアメリカで造られた大型運河の数は十九にも達しており、その建設ラッシュの凄まじさがしのばれる。だが、せっかくの立派な運河も小型舟を馬や人がロープで引っ張るのでは、宝の持ち腐れである。実はホーソンは1832年の旅行の際、馬の曳き舟でエリー運河を西へと遡っている。船内には男女別室でベッドが並べられ、夜は寝られるほどであるから、そこそこの規模はあったものと想像されるが、しょせん曳き舟では積載量でも航行速度でも高が知れている。

そこで登場したのが、ロバート・フルトンの開発した蒸気船である。フルトンが蒸気船を発明したわけではないが、1807年に蒸気機関搭載の外輪船クラumont号を建造し、ハドソン川をニューヨークからオールバニーまで遡る航行実験に成功して、蒸気船が実用に耐えうることを立証した。蒸気船は1812年頃から漸次実用へと供され、内陸水路のみならず、沿岸航路、更には大西洋横断航路にも投入されていき、時あたかも蒸気船黄金時代を迎えることとなる。ポーなどは町から町へと移動する際、しばしば沿岸航路の蒸気船を利用している。彼にとって最後となった旅で使ったのも、1827年に就航した、リッチモンドーボルティモア間の定期航路の蒸気船であった。ホーソンもイギリスへと大西洋を横断する際は無論のこと、国内外の旅行でも汽船を盛んに利用している。従来舟に比べて、蒸気船は輸送能力や速度に勝るだけでなく、正確さにおいても凌駕していた。蒸気機関は帆船などとは異なり、風や水の流れに頼ることなく、またその向きや強さに大きく影響されることもない。従って、コンスタントに力が発揮されるお陰で、確実性が高く、所要時間の計算が立つ。

蒸気船と並んで、この時代の花形となったのが鉄道であった。アメリカの鉄道はイギリスの後塵を押しつつも、1826年マサチューセッツ州クインシーに建設された線路を嚆矢とする。ただし、この路線は山から切り出した花崗岩を運河に面した波止場まで運ぶ工業用鉄道であり、また蒸気機関車ではなく、鉄道馬車が使われていた。客を乗せて走る鉄道となると、後数年待たなくてはならない。すなわちアメリカ初の旅客鉄道の栄誉を担うボルティモア・アンド・オハイオ鉄道は、1828年に起工式が行われ、1830年に全線の一部区間ながらも、ボルティモアーエリコッツミルズ間約二十一キロが開通を見た。この計画は、エリー運河の開通により、西部に向かう交通路をニューヨークに独占されることを恐れたボルティモアが、オハイオ川上流域まで約六百キロにも及ぶ線路建設を目論んでのことであった。この路線も当初は鉄道馬車であったが、明るる31年から蒸気機関車が投入されることになる。丁度この時期、ポーはボルティモアに來合わせ、クレム夫人宅に世話になっていた。この鉄道にはホーソンも、1862年にワシントン DC からウェストヴァージニア州ハーパーズフェリーに向かう時に乗車している。

その後、アメリカ国内では北部、南部共に着々と鉄道建設が進行する。しかし、鉄道開業初期の1830年代前半までは、多くの線路は南北方向ではなく、東西方向に走っていた。これは当時のアメリカにあっては、水上交通が主役であり、それに遅れて発達した鉄道は、既存の航路がない地域間を結ぶ、補助的な役割を担わされていたことによる。<sup>26</sup> 従って、南北方向にはいち早く蒸気船による大西洋沿岸航路が開かれていたため、鉄道は締め出しを食ってしまった。しかし、鉄道の利便性が認識されるにつれて、そのような状況は解消へと向かい、線路は南北間にも伸ばされていく。1840年までには、鉄道の総延長距離は運河を上回り、また全ヨーロッパの線路の合計距離のおよそ二倍にも達した。1836年、ボストンーセイレム間にイースタン鉄道が開通し、当時故郷セイレムにあったホーソンは、以前に比べて楽にボストンに行

くことができるようになった。また彼がコンコードに暮らしていた1844年、ボストンとマサチューセッツ州フィッチバーグの間を結ぶ鉄道が、コンコードまで達しており、用事でボストンに出ることの多かったホーソーンは、何かと重宝している。ホーソーンの場合、1830年代前半まではいざ知らず、30年代後半以降、鉄道の使用が目付きだし、その後はアメリカ国内でもヨーロッパでも汽車に乗る機会が目立って増えている。アメリカの鉄道は開業当初の1830年代より、避寒・避暑の旅行を促進して、国民の健康を増進させる効果を期待されていたとされるが、これはホーソーンの「旅行」にお誂え向きであった。

鉄道はひとたび建設が始まるや、瞬く間に馬車から陸上交通の主役の座を奪ってしまった。この主役交代劇を典型的に表す事例が、ヨーロッパを旅行するホーソーン一家の行動の中に見出される。ホーソーン一家は、1858年冬にチヴィタヴェッキアの港からローマ市内に向かう時には、馬車に乗っているが、59年春に同じルートを戻ってくる時には、汽車を利用している。これは58年冬の時点では、チヴィタヴェッキア―ローマ間に鉄道が敷かれていなかったものが、その後約一年半の間に開通したためで、ホーソーンはすかさず便利で快適な交通機関に、文字通り「乗り換えている。」

だが誰もホーソーンの心変わりを責めることはできまい。なぜなら鉄道は旅客の大量輸送という点で、馬車をはるかに凌いでおり、またスピードに関しても、開業当初こそ時速二十キロ程度しか出せなかったものの、やがて速力をぐんぐん増していく。道路コンディションに左右されにくい上に、交通渋滞や路上の障害物などに悩まされることの少ない鉄道は、時間の正確さにおいても、馬車に数段立ち勝っていた。これらの利点は蒸気船とも共通するものであり、要するに大量・迅速・確実な輸送能力を兼ね備えた鉄道と蒸気船の登場が、近代的な「旅行」を出現させる大きな要因となったことは間違いない。

## 客死の時代

### 作家の客死

以上のような様々な要因が複雑に絡み合いながら、辛く苦しい「旅」の時代から、楽しく快適な「旅行」の時代へと移り変わっていくのである。ホーソーンはしばしば「家族旅行」に出かけているが、これはまさしく「旅行」であって、決して「家族旅」ではありえない。妻や幼い子供たちを同行しようにも、その道中が危険であったり、辛く苦しかったり、先行き不安であったりしたならば、心配で連れて行けるものではない。そもそも、「旅」は古来より男の占有物に近く、女性や子供は家に残される存在であった。そうして男は「一人旅行」ならぬ、「一人旅」へと出たのである。それが妻子連れで出歩けるようになったのは、「旅行」の提供する安心感があってこそである。

十九世紀前半から半ばにかけてのアメリカは、「旅行」勃興期とも称されよう。そこそこの資力と余暇に恵まれたホーソーンは、新時代の交通機関を存分に活用し、ガイドブック片手に、ガイドの案内を受け、時に家族を引き連れて、「旅行」に明け暮れた。まさしく彼こそ「旅行」時代の申し子であったといえよう。同じ時代を生きたポーも、流行の最先端をいく汽車や汽船を利用こそしているが、彼の基本的な道行きのスタイルは、一昔前の「旅」であった。とすると、この時代は、ポーに代表される「旅」と、ホーソーンに代表される「旅行」の混在期、あるいは両者が相拮抗しつつも、やがては後者が前者を圧倒していく移行期と見ることができようか。

まだ完全には「旅行」の時代となり切っていなかった証左が、ポーとホーソーンが共に客死を遂げたという事実に見て取れる。ポーは1849年、クレム夫人を迎えに、リッチモンドからニューヨークへ向かう途中、ボルティモアの街角で行き倒れとなって発見される。彼がなぜ死に至ったのか、その理由は未だに文

学史上の謎とされているが、その死の原因が何であれ、彼がニューヨークに赴いたのは、義母を迎えに行くという大切な用務を果たすためであり、従って彼は「旅」にあつて客死したものと解されよう。

一方ホーソンは1864年、親友ピアスに伴われて、保養のためニューハンプシャー州を北へ向かう途中、プリマスのホテルに宿泊したところが、真夜中に隣室のピアスが友人の部屋を覗いてみると、ホーソンはベッドで既に息絶えていた。ホーソンは前々から体調が優れず、今日から考えれば、とても遠出などできる状態ではなかった。これでは転地療養どころか、わざわざ死に行つたようなものであるが、とにかくその意図するところが、保養のための「旅行」であつたことは間違いない。

### 近親者の客死

今日の「旅行」時代にあつて、客死するなどというのは容易にできることではない。確かに海外旅行に出かけて、飛行機が墜落するとか、旅行先でテロに巻き込まれるとか、パック・ツアーの観光バスが崖から転落するとか、現代でも客死の事例には事欠くまいが、それはたまたま事件・事故が起こつてしまった時、新聞やテレビなどのニュース・メディアで大きく報道されるから目立つだけのことで、実際にそのような出来事に出くわす機会はめつたにない。また旅行医学の発達した現代において、旅行先で病気になつたとしても、現地で十分な医療が受けられないというケースは稀である。たとえ医者もいないような僻遠の地で事故に遭おうとも、救急設備の整つた町まで搬送するための交通手段くらい備わっている。海外旅行に行く時には、渡航前の健康診断、医師による旅行中の注意事項の事前伝達や薬の処方、帰国後の健康チェックなどが、今日では当たり前になりつつある。日本語にあつては、「客死」という言葉はほとんど死語に等しい。

確かに、今日でこそ「客死」という言葉は、それこそ死んだも同然であるが、ポーやホーソンの時代にはまだまだ立派に生きていた。というのも、当の本人が客死しているばかりではなく、彼らの身边でも客死が少なからず起つているのである。ごく近い者だけに限つてみても、例えばポーの母方の祖母アーノルド夫人は、1796年に母国イギリスから船でアメリカに渡つてきた。彼女は女優として全米各地の舞台を回るが、1798年5月以降記録から名前が消え、巡業先のフィラデルフィアで黄熱病のため客死したものと考えられている。<sup>27</sup> ポーの母エリザベスも、アーノルド夫人に連れられて大西洋を渡り、母親と一緒に舞台に立つた。その彼女も大西洋岸の都市を渡り歩いた後、1811年に旅先のリッチモンドで窮死する。ポーの父ダヴィッドも、結婚当初は妻と共に俳優をつとめていたが、ポーが一歳になる前に、巡業先のニューヨークで失踪している。その後、彼が故郷のボルティモアに帰つたとの記録はなく、異郷で客死を遂げたものと想像される。

旅回りの役者であれば、異郷の地での死ぬのは当然といえるかもしれないが、ホーソンの一族にも客死が相次いでいる。船長だったホーソンの同名の父ナサニエルは、1808年に航海先のオランダ領ギアナで亡くなっており、その約四年前には同じく船乗りだった父方の伯父ダニエルも、海で行方不明となっている。客死するのは船乗りの宿命かもしれないが、母方の祖父リチャード・マニングも1813年にセイレムからレイモンドに向かう途中、ニューベリーポートの宿屋のベッドで遺体となつて発見されている。これらの死はいずれも早い時期の出来事で、「旅」の時代の客死と言われかねないが、ぐつと時代が下つて、1852年にはホーソンの妹ルーザが、蒸気船でハドソン川を下る旅行の最中に、爆発事故で命を失っている。ルーザは外出嫌いで有名だったにもかかわらず、たまたま叔父ジョン・ダイクの付き添いとして、ニューヨーク州サラトガスプリングズへ温泉療養に赴いたところ、蒸気船の爆発炎上事故に遭遇してしまつた。

明くる年には、鉄道でボストンからニューハンプシャー州コンコードに向かうピアス一家が、列車の転

覆事故に巻き込まれ、夫妻は無事だったが、十一歳になる息子が命を落としている。この事故では助かったピアス夫人だが、1863年に長年患った結核により、マサチューセッツ州アンドーヴァーで息を引き取り、ホーソーンはピアスと共に、自宅のあるニューハンプシャー州コンコードまで遺体に付き添っている。そして1864年には、ホーソーンに付き添って、転地療養に同行した友人ティックナーが、途中フィラデルフィアまで来たところ、宿泊したホテルで急死してしまう。同じ年にホーソーンが亡くなった後、その遺された家族の動向に目を向けてみると、妻ソフィアはドイツ、イギリスと居を移し、1871年に異郷の地ロンドンで病死を遂げている。母親と一緒にロンドンに移り住んだ長女ユナは、1877年にウィンザー近郊のプロテストントの僧院を訪れた際、突然の死に見舞われる。このように見てみると、まだまだこの時代、客死は珍しくなかったことが判る。

## 結

ポーやホーソーン以後の時代を眺めてみると、著名なアメリカ文学者が「旅」先、あるいは「旅行」先で客死を遂げた例を寡聞にして知らない。つまり彼らは最後の客死の時代に属していた作家ということがいえる。「客死」などという、「旅」する者にこそ相応しくとも、「旅行」者に用いるには、何か違和感を覚える。「旅」する作家ポーが、「旅」の途次に客死を遂げるのは、ある意味、相応しい最期ともいえるが、「旅行」する作家ホーソーンが、「旅行」中に客死するのは、どうにも理屈に合わない。そもそも安全・快適であるべき「旅行」にあって、客死を遂げるなど、本来あってはならないことである。そのあってはならないことがホーソーンの身に起きたということは、この時代の「旅行」は現代のそれとは異なり、たとえ「旅行」であっても、事故や病気など種々の危険がつきまとっていたものと知れる。その意味で、この時代はまだ「旅行」が「旅」から完全には分離しておらず、後者から前者への過渡期、あるいは両者のまだら状なる混在期であったと評せよう。

## 注

1. 本稿は、2009年7月5日、佐賀大学で開催された日本国際文化学会、第8回全国大会において発表した内容に加筆・修正したものである。
2. 『広辞苑』第五版より。
3. 神崎宣武『観光民俗学への旅』（河出書房新社、1990）、23ページ。
4. 柳田國男「旅行の進歩及び退歩」『柳田國男全集』第四卷（筑摩書房、1998）、33ページ。
5. 例えば、『万葉集』卷第十五 三六七四に、壬生使主宇太麻呂の歌として、「草枕 旅（多婢）を苦しみ 恋ひ居れば 可也の山辺に さ雄鹿鳴くも」とある。要するに、「旅が苦しいので、家を恋い偲んでいる」という内容で、ここで早くも「旅」は苦しみ多きものとして捉えられている。
6. 大江匡房の談話を藤原実兼が筆録した『江談抄』の第六の五八に、「従者の中に一人妊める者ありて、旅行の共ににおいて生産めり」とある。『江談抄』は十二世紀初めに成立したとされ、逸話、故事、説話などを収めている。
7. 古フランス語の“travaillier”は、現代のフランス語では“travailler”とのスペリングで、「働く」、「勉強する」という意味になっており、その名詞形は“travail（仕事、労働）”である。
8. エリック・リード『旅の思想史 ギルガメシュ叙事詩から世界観光旅行へ』伊藤誓訳（法政大学出版局、1993）、8-11ページ。そしてリードは、“traveler”にとって旅は試練であり、“tourist”にとっては楽しみであるとして、ここに両者を分かつポイントを見出している。同書、13ページ。
9. *Longman Advanced American Dictionary* 初版より。
10. *Webster's Third New International Dictionary*.
11. ポーの伝記の決定版とも称される、Arthur Hobson Quinn, *Edgar Allan Poe: A Critical Biography* (New York:

- Appleton-Century-Crofts, Inc., 1941), pp. 227-28、によれば、ポーとヴァージニアがボルティモアで秘密の結婚式を挙げたとする説は誤りであるとされており、詳細は不明である。
12. ポーがリッチモンドを訪れた時期や、訪問の事実そのものについても、ポー自身や関係者たちの証言が食い違っており、真相は藪の中である。
  13. 一度はアラン夫人の死が、一度は第二詩集の出版がきっかけとなって、両者は和解へと至った。
  14. ここで「放浪」という言葉を使ったが、誤解を招かぬよう、一言付け加えておきたい。ポーをロマンチックな放浪詩人とする見方があるか、これは必ずしもあたらない。なぜならポーは、例えば種田山頭火のように、好んで放浪したわけでも、生来の放浪癖があったわけでもない。ただ実利を追い求めた結果として、旅から旅の生活を余儀なくされたに過ぎない。ポーの「旅」は、功利性を度外視した放浪とは似て非なるものである。ポーの生き方はしぶといリアリズムに貫かれており、彼にとって移動を繰り返すことは、それ自体が目的ではなく、よりよい仕事、よりよい収入を求めた結果であった。
  15. 1819年6月以降は、主にセイレムで暮らしている。
  16. James R. Mellow, *Nathaniel Hawthorne in His Times* (Boston: Houghton Mifflin Company, 1980), p. 49、は、ホーソンのマーサズヴィニヤード島滞在を1830年夏と推測しているが、Robert L. Gale, *A Nathaniel Hawthorne Encyclopedia* (New York: Greenwood Press, 1991), p. 313、は、1830年、もしくは31年としており、いずれとも決め難い。
  17. 因みに、ピーボディー家は1840年夏、ボストンに引っ越してくる。
  18. Nathaniel Hawthorne, *The Letters, 1857-1864*, Vol. XVIII of *The Centenary Edition of the Works of Nathaniel Hawthorne*, ed. William Charvat et al. (Columbus: Ohio State University Press, 1987), pp. 177-78. この手紙は、1859年6月17日、パリからベノックに宛てたもので、“You will find me travel-worn, shabby . . . gray, wrinkled with time and trouble. . .”と書かれている。本当なら“tour-worn”とでも言うべきであろうが、残念ながら、“tour-worn”などという言葉は存在しないため、ホーソンも使うことができず、またそもそも言辞矛盾である。
  19. ホーソンは1859年2月3日、ローマから友人フィールズに宛てた手紙の中で、“I bitterly detest Rome, and shall rejoice to bid it farewell forever; and I fully acquiesce in all the mischief and ruin that has happened to it, from Nero’s conflagration downward. In fact, I wish the very site had been obliterated before I ever saw it.”と述べている。Hawthorne, *The Letters, 1857-1864*, p. 160.
  20. ダニエル・J・ブーアスティン『幻影の時代 マスコミが製造する事実』星野郁美・後藤和彦訳（創元新社、1964）、96ページ。
  21. ニューオーリンズの戦いで米軍を勝利に導いたアンドルー・ジャクソン将軍は、その名声に彩られて、大統領への道を歩むことになる。ジャクソンは1830年に制定されたインディアン強制移住法を盾に、ミシシッピ川東岸からネイティヴ・アメリカンを一掃し、オクラホマのインディアン保留地などへ押し込めることに成功する。
  22. Nathaniel Hawthorne, *The Snow-Image and Uncollected Tales*, Vol. XI of *The Centenary Edition of the Works of Nathaniel Hawthorne*, ed. William Charvat et al. (Columbus: Ohio State University Press, 1974), p. 287、に、“Another traveller, a native American, and no rare character among us, produced a volume of Captain Hall’s tour, and labored earnestly to adjust Niagara to the captain’s description, departing, at last, without one new idea or sensation of his own.”とある。なお一言付け加えると、ここで言う“a native American”とは、いわゆる「アメリカ・インディアン」のことではなく、「アメリカ生まれのアメリカ人」という意味である。
  23. Mellow, *Nathaniel Hawthorne in His Times*, p. 496.
  24. 今日見るような空気入りのゴムタイヤが発明され、実用に供されたのは、十九世紀末になってのことである。ホーソンの時代には、木製の車輪に箍のような鉄製のタイヤをはめたものが主流であり、サスペンションの点で大きな難があった。
  25. ただしハドソン川のような大型河川では、帆船が風の力で上流へと遡ることも可能であった。
  26. 例えば当初鉄道は、水路が通っていない内陸部と大西洋岸の都市の間や、異なる水系に属する水路の船着場間を繋ぐ働きを期待されていた。
  27. Quinn, *Edgar Allan Poe*, p. 9.

## 主要参考文献

- Mellow, James R. *Nathaniel Hawthorne in His Times*. Boston: Houghton Mifflin Company, 1980.
- Quinn, Arthur Hobson. *Edgar Allan Poe: A Critical Biography*. New York: Appleton-Century-Crofts, Inc., 1941.
- Stewart, Randall. *Nathaniel Hawthorne: A Biography*. New Haven: Yale University Press, 1948.
- Turner, Arlin. *Nathaniel Hawthorne: A Biography*. New York: Oxford University Press, 1980.
- ヴォルフガング・シベルブシュ『鉄道旅行の歴史 十九世紀における空間と時間の工業化』加藤二郎訳 法政大学出版局、1982年。
- ダニエル・J・ブーアスティン『幻影の時代 マスコミが製造する事実』星野郁美・後藤和彦訳 創元新社、1964年。
- エリック・リード『旅の思想史 ギルガメシュ叙事詩から世界観光旅行へ』伊藤誓訳 法政大学出版局、1993年。
- ヴィンフリート・レシュブルク『旅行の進化論』林龍代・林健生訳 青弓社、1999年。
- 岡田喜秋『旅の発見』玉川大学出版局、1977年。
- 香川眞編『現代観光研究』嵯峨野書院、1996年。
- 加山昭『アメリカ鉄道創世記』山海堂、1998年。
- 白幡洋三『旅行ノススメ 昭和が生んだ庶民の「新文化」』中央公論社、1996年。
- 宮永孝『文壇の異端者 エドガー・アラン・ポーの生涯』新門社、1979年。