

ダンヌンツィオの小説『イエスかもしれない、 ノーかもしれない』で利用された新資料の発見

——新聞《コリエーレ・デッラ・セーラ》のブレリオへのインタビュー記事——

浜 江 陽 子

要 旨

1909年7月25日、フランス人飛行家ルイ・ブレリオは、飛行機による英仏海峡横断飛行に成功した。翌日の新聞《ル・マタン》には、この飛行について彼自身が綴った手記が掲載された。ガブリエーレ・ダンヌンツィオは小説『イエスかもしれない、ノーかもしれない』（1910年）のなかでこれを翻訳、改作して利用している。

ダンヌンツィオは《ル・マタン》に発表されたブレリオの手記を改作するとき、併せて1909年7月26日のイタリアの新聞《コリエーレ・デッラ・セーラ》に掲載されたブレリオへのインタビュー記事を参照していることを、本稿の筆者は発見した。彼は、フランス語の手記には書かれていなかった情報を自分の小説内の手記の後半に取り込んでいるのである。

本稿では、小説『イエスかもしれない、ノーかもしれない』において、ダンヌンツィオがこのブレリオへのインタビュー記事という源泉をいかに利用して小説内の改作手記へと組み入れているのかを考察する。

キーワード：ダンヌンツィオ、ブレリオ、英仏海峡、ディティランボIV、『イエスかもしれない、ノーかもしれない』

はじめに

1909年7月25日の早朝4時台、フランス人飛行家ルイ・ブレリオはカレー近郊レ・バラクを単葉機ブレリオ XI で飛び立ち、英仏海峡を越えて、約40分後にドーヴァー城前の草地へと降り立った。これは飛行機による初めての英仏海峡横断であった。翌日のフランスの新聞《ル・マタン》(Le Matin) 第一面には、飛行を終えたばかりのブレリオ本人が綴った手記が掲載された。

隣国イタリアの詩人ガブリエーレ・ダンヌンツィオは、長篇小説『イエスかもしれない、ノーかもしれない』(*Forse che si forse che no*, 1910年、以下『イエスかもしれない』と記す)のなかでブレリオの名は出さず、彼の手記を改作して用いた。この小説の主人公である飛行家パオロ・タルシスは、以前に読んだ「あるフランス人飛行家」の文章を思い出す、それがこの改作された手記である。海峡横断飛行に刺激されるかのように、パオロは小説の最後でイタリア半島のラツィオ地方からティレニア海を横断してサルデーニャ島まで自製の単葉機アルデ

アで飛び、その挑戦は成功する。

拙稿「ダンヌンツィオと飛行家ブレリオの手記——「ディティランボIV」と小説『イエスかもしれない、ノーかもしれない』をめぐって——」¹⁾では、ダンヌンツィオが1903年に書いたイカロスの詩「ディティランボIV」、ブレリオの手記、小説に登場する改作されたブレリオの手記、小説のティレニア海横断飛行の四つのテキストを比較し、ダンヌンツィオの海上飛行に関する描写がどのように発展しているのかを考察した。このとき、小説に出てくる改作手記は、後半に大きな改変が見られると指摘した。論文筆者は、これはダンヌンツィオの創作による改変であると考えていたのだが、実はそうではなく、イタリアの新聞《コリエーレ・デッラ・セーラ》(Corriere della Sera, 以下、《コリエーレ》と記す)に掲載されたブレリオへのインタビュー記事に基づくことを発見した。本稿の目的はその報告である。ダンヌンツィオがインタビュー記事という資料をどのように翻案して改作し、自分の小説の一部としたのかを観察するとともに、前掲拙稿において述べた考察の一部を修正して、新たな考察を加えることにしたい。

インタビュー記事による海上飛行の描写の発展

1909年7月26日付のミラノの日刊紙《コリエーレ》は、第一面の半分を費やしてフランス人飛行家へのインタビュー記事²⁾を掲載した。その大見出しは「ブレリオが語る英仏海峡横断飛行」(La traversata della Manica narrata da Blériot)、その下に「歴史的飛行はどのように決断され実行されたのか」(Come fu deciso e compiuto lo storico volo)という副題が添えられている。記事を書いたのは《コリエーレ》のロンドン特派員グリエルモ・エマヌエル(1879-1965)である。取材は7月25日の夜にドーヴァーで行われた。

ダンヌンツィオは、小説『イエスかもしれない』において、「フランス人飛行家の手記」を導入するとき(以下、「小説内手記」と記す)、《ル・マタン》に発表されたブレリオ自身の手記(以下、「ブレリオの手記」と記す)を基本的には用いながら、《コリエーレ》のインタビュー記事で情報を補った。インタビュー記事は記者により翻訳・編集されているが、そこでは「ブレリオの手記」には書かれていない出来事や情報が語られていた。

前掲拙稿第2章の「(1)ブレリオの手記と小説内手記におけるトーンの違い」では、小説内手記は「終わりに近づくほど創作の度合いが大きくなる」(221頁)と述べたが、この箇所は「小説内手記の後半は、ダンヌンツィオが《コリエーレ》のインタビュー記事で知った情報を盛り込みながら自身の創作を加えた」とあらためたい。

詩人はインタビューを読んで印象に残った発言を反映させ、自分にとってより理想的な「小説内手記」を作り上げた。パオロのティレニア海横断飛行(以下、「ティレニア海飛行」と記す)にもインタビューの影響はうかがえる。

前掲拙稿第2章「(2) ダンヌンツィオのイカロスの詩, 二つの手記と『ティレニア海飛行』」の「(b)『空で動く感覚』について」「(c) 船」「(d) 着陸」の項について, 以下, 順に節に分けてインタビュー記事との関わりから考察を追加して, 必要に応じて前掲拙稿の考察を修正することにする。ただし, 「(b)『空で動く感覚』について」の内容のうち, 本稿で触れるのは *immobilità* 「(動いているのに) 動いていない感覚」のみであるため, 第1節は「(1) *immobilità*」とする。「(c) 船」「(d) 着陸」は, 続く節「(2) 船との遭遇から着陸前まで」と「(3) 着陸」と概ね対応する。「ブレリオの手記」と「小説内手記」の段落は【 】で表し³⁾, 前掲拙稿に載せた表(216～221頁)と同一であるが, 具体的に文を比較する必要があるときには本稿にも再掲載する。訳は一部見直した。

(1) *immobilità* 「動いていない感覚」

「ブレリオの手記」には, 出発後, 飛行が安定したとき, 何もすることがなく, 波は同じ波を見ているように思える, という記述があった(【段落4～5】)。ダンヌンツィオは「小説内手記」の同段落では逐語訳でなく, *Non ho il senso del volo. Mi sembra d'essere immobile* 「私は飛んでいる感覚がない。じっとして動いていないように思える」と述べている。

「ブレリオの手記」の【段落7】は, 飛行家が先を急いでエスコート役の駆逐艦から離れると「迷子」となってしまう, 地平線には何も見えず船も通っておらず, エンジン音だけが響いていたという内容であるのに対し, ダンヌンツィオは「小説内手記」の同段落で *nell'immobilità, sempre la medesima onda* 「何も動きはなく, 同じ波だけが続いている」と創作した文を挿入した。

immobilità という語は, 「ブレリオの手記」には見られない。そのことから「飛行しているのに動いている感じがしないというのは, ダンヌンツィオがブレリオの文を読んですくい上げた感覚である」(224頁)と前掲拙稿で考察した。しかし, ブレリオはインタビュー記事において, 飛んでいるときの感覚を *immobilità* という語で表しているのだから, 詩人は直接のヒントをここから得ていた可能性が高い。

インタビュー記事の *Tra cielo e acqua* 「空と海の間で」という小見出しの параグラフ後半で, ブレリオは先に出発させていた駆逐艦に追いつき, 追い越す。そして遠方に陸地を見つめるが, その様子は「ブレリオの手記」とは少し違った語り口で説明されている(下線は筆者)。

Così l'ho raggiunta e sorpassata, probabilmente a metà della traversata; ma non ne sono sicuro. Non avevo un orologio con me. Sull'acqua tra mare e cielo la nozione del tempo e dello spazio viene completamente a mancare.

Quando ebbi persa di vista la torpediniera non scorgevo ancora la costa d'Inghilterra. Dieci minuti andai senza direzione. Ero certo che procedevo perchè l'elica batteva l'aria

e il motore pulsava; ma la sensazione che provavo era quella dell'immobilità assoluta. Ho calcolato dopo di aver passato in quelle condizioni soltanto dieci minuti. Ma sul mare mi parvero molto di più. Finalmente vidi di fronte a me una linea bianca lontana: la terra.

(そうして私は駆逐艦に追いつき追いつ越した。おそらく横断の半分くらいのところだが確かなわけではない。私は時計も持っていなかった。海と空が広がるなかで水の上を飛んでいると時間や空間の感覚は完全になくなってしまふ。

駆逐艦が視界から消えたとき、私はイギリスの海岸をまだ見つけていなかった。10分間私は方角がわからないまま進んだ。私が進んでいたのはプロペラが空気を打ち、エンジンが正常に動いていたのだから間違いない。だが私が感じていたのはまったく動いていないという感覚だった。後で計算するとそんな状態にあったのは10分ほどに過ぎない。だが海の上ではもっと長く感じた。ようやく遠くの前方に白い線、つまり陸地が見えた。)

海上飛行では進んでいるのに進んでいる感じがしない、動いている感じがしないというのは経験者しか語れない感覚であり、ダンヌンツィオに強い印象を与えたのは確かだろう。その感覚は、インタビュー記事においてブレリオ自身によって *immobilità* という一語で表現されていたのである。

(2) 船との遭遇から着陸前まで

(a) インタビューと「小説内手記」の比較

ダンヌンツィオはアドリア海沿いの港町ベスカラ生まれであり、彼の乗り物への偏愛歴は船から始まっている。1887年、ローマの新聞《トリブーナ》の記者をしていた時代には『イタリア海軍論』(*L'Armata d'Italia*)と題した評論を発表して、海軍力の強化を主張した⁴⁾。

《コリエーレ》のインタビュー記事では、*Volando sopra le navi*「船の上を飛びながら」という小見出しがあり、そこでブレリオはドーヴァーの港に近づいたとき様々な種類の船が航行する風景を目にしたと語っている。「ブレリオの手記」では詳しく語られていなかったこの船との出会いを読んだとき、詩人は心躍ったに違いない。(インタビュー記事と、この後に引用する「小説内手記」、「ティレニア海飛行」との間で関係する単語を太字にした。またこの後本文で言及する箇所の下線を引き番号を付けた。)

Poi il mare cominciò a essere meno deserto. (1) Vidi una linea di **sottomarini** e di **torpediniere** passare sotto di me, poi **scorsi** una flotta di **corazzate** che valicai. Ero forse a 80 metri sull'acqua allora. Per tutto il viaggio mi mantenni fra i 50 e gli 80 metri. (2) **Navi mercantili** passavano ora **lungo la costa** sempre più prossima, dirette tutte verso la stessa direzione,

verso la mia sinistra. (3) Compresi che Dover doveva essere il loro porto. Anch'io (4) volsi a sinistra lungo la duna, ma dalla costa veniva un vento che mi ricacciava in basso.

Finalmente (5) vidi il castello di Dover e proprio sotto (6) una specie di avvallamento che mi parve propizio alla discesa. C'era una bandiera che sventolava sul bianco della duna: il tricolore francese; quello era il posto che il mio amico Fontain aveva scelto come approdo.

(その後、海の静けさは失われ始めた。一列になった潜水艦と駆逐艦が私の下を通りすぎるのを見た。それから戦艦の艦隊を見つけ、それを追い越した。おそらくはその時、水面から上空80メートルを飛んでいた。私は飛んでいる間はずっと、50から80メートルの高度を維持していた。今度は、何隻もの商船がすべて同じ方向に、私の左手に向かって海岸沿いを通り、その海岸はますます近づいてきた。ドーヴァーがそれらの船の港に違いないと私は理解した。私も砂丘に沿って左へと機体を向けたが、海岸方向から吹いてくる風は私を下に押さえた。

ようやくドーヴァー城が見え、まさにその下の一種の陥没地が着地に適しているようだった。白い砂丘の上でフランスの三色旗が翻っていた。友人のフォンテーヌが着陸地点として選んでくれた場所であった。)

「ブレリオの手記」では船との遭遇は一回しか触れられていない。【段落10】の「三隻の船が視界に現れる。牽引船だろうか、定期船だろうか？ どちらでもよい。どうやら港へ向かっているらしい。私は落ち着いた気持ちでそのあとについてゆく。水兵や水夫らが私に熱烈な声援を送ってくれる。私は彼らにドーヴァーへの方向をたずねたかったのだが、ああ！ 私は英語が話せないのだ！」という可笑しみのある場面である。

インタビュー記事によると、ブレリオはこれ以外にも複数回、様々な種類の船の航行を上空から眺めていた。ダンヌンツィオはインタビューのこの箇所を、おそらくそのままの書き写しにならないように注意しながら、基本的な要素や流れを「小説内手記」へ取り込んだ。それが顕著に反映されている【段落10～11】は以下の通りである（インタビューと同じ単語や表現を太字にした。ただし *comprendo* と *ricaccia* は時制が異なる）。

Acciaio e ferro sotto di me: (i) una flottiglia di torpediniere, una squadra di corazzate. Vedo i gesti dei marinai che mi salutano, odo le loro grida fioche. (ii) Navi mercantili navigano lungo la costa, con la prua verso la mia sinistra. (iii) Comprendo che il porto è prossimo, che Dover è a ostro ponente. (iv) Viro da quella banda, ma il vento mi ricaccia in basso. Lotto ancora. (v) Scopro il castello. Volo sul bacino di Dover. Passo fra due corazzate, entro in (vi) una specie di avvallamento.

(私の下に鋼鉄船団があった。駆逐艦の小艦隊と戦艦の分隊である。私に挨拶をする水兵

らの身ぶりが見え、彼らの叫び声もかすかに聞こえる。商船が船首を私の左手の方に向けて海岸沿いに航行している。私は港が近いこと、そしてドーヴァーは南西にあると理解する。そちらの方向に針路をとるが風で下に押さえつけられる。もう一度風と闘う。城が見える。ドーヴァー湾を飛ぶ。二隻の戦艦の間を通り、陥没地へ入る。）

インタビュー記事の下線部(1)は「小説内手記」の下線部(i)に影響を与えている。「ブレリオの手記」で声援を送ったのは牽引船か定期船の乗組員だったが、「小説内手記」で挨拶をしてくれたのは、駆逐艦か戦艦の水兵たちへと変わった。「小説内手記」では駆逐艦と戦艦しか登場せず、潜水艦の存在は省略されている。次節で触れるように、潜水艦は「ティレニア海飛行」へ振り分けられたからである。

下線部(2)では複数の商船が飛行家から見て左側の方向に海岸沿いに進む様子が描かれているが、下線部(ii)は動詞を変えた上で内容を短くまとめている。続く下線部(3)と(iii)では船の動きからの推測が示されている。下線部(3)の動詞は *comprendere* 「～を理解する」の遠過去・一人称であるのを、下線部(iii)では「小説内手記」の他の動詞と同じ現在形にしている。その内容は、(iii)は港の近さや方角を述べており、(3)に比べて具体的であるが港にまつわる点では共通している。下線部(4)を簡略化した内容が下線部(iv)で、港があると思われる方向に機体を向けるが風の妨害を受けるといった基本的な要素は同じである。下線部(5)では「ドーヴァー城が見えた (*vedere* 「～を見る」の遠過去)」であるのが、下線部(v)では「城を見つける」(*scoprire* 「～を発見する」) となって動詞は異なるが流れとしては変わらない。

ダンヌンツィオは、「小説内手記」には飛行家以外に登場人物は出していないが、ブレリオは自身の手記でも《コリエーレ》のインタビュー記事でも、《ル・マタン》の記者シャルル・フォンテーヌがフランスの三色旗を振っていたことを語っている。フォンテーヌは彼の重要な協力者であった。ブレリオはドーヴァーへ事前の調査に行っておらず、フォンテーヌは飛行家のために着陸しやすい場所を探し、それを知らせるために旗を振っていたのである。

ドーヴァー城の立つ緑の丘の斜面でフォンテーヌが選んだのがどのような場所であったのか、ブレリオはインタビュー記事でのみ、下線部(6)の *una specie di avvallamento* 「一種の陥没地」という表現で述べている。これをダンヌンツィオは「小説内手記」の最後の一文、下線部(vi)で利用した。

このように見ると、逆にダンヌンツィオの創作箇所も浮かび上がる。下線部(vi)のある文の前半で、飛行家はドーヴァー湾を飛び、二隻の戦艦の間を通る。ブレリオにそのような余裕があったとは考えにくく、ダンヌンツィオは、様々な種類の船が海を行く光景を飛行家が上空から眺める構図に魅了され、船と飛行機をもっと近づけたいという願望から、飛行機が戦艦の間を飛ぶという一文を挿入したのかもしれない。ここには彼の若い頃からの軍艦への関心を読み取ることができる。

別の創作としては、una specie di avvallamento「一種の陥没地」という情報に触発されて、詩人はそれに続く文を書いたのだと推測される。「小説内手記」【段落12】の「(陸は) 緑色でくぼんでいて、まるで私をそこに迎え入れる優しい手のひらのようだ」という文がそれである(【段落12】全体は次節で示す)。自然を身体に例えるのは詩人らしい擬人化である。

(b) インタビューと「ティレニア海飛行」

《コリエーレ》のインタビュー記事の影響はパオロの「ティレニア海飛行」にも反映されている。ここでは、先に引用したインタビューの下線部(1) Vidi una linea di **sottomarini** e di **torpediniere** passare sotto di me, poi **scorsi** una flotta di corazzate che valicai と下線部(3) **Compresi** che Dover doveva essere il loro porto をベースにしながら、「小説内手記」には出てこなかった潜水艦が登場する。パオロはサルデーニャ島へ降り立つ前、潜水して航行する潜水艦の小艦隊を空から目撃する。

Scorse per entro l'onda eguale, a proravia, una flottiglia di battelli **sottomarini** che navigavano con lo scafo immerso in manovra di battaglia. **Comprese** che Terranova, il Capo Figari, Porto Cervo, Caprera, la Maddalena gli erano a tramontana [...].

(前方、波が同じように続く水中に、戦闘時の操縦で船体を潜水して航行する潜水艦の小艦隊を見つけた。彼は理解した、テッラノーヴァ、フィガリ岬、ポルト・チェルヴォ、カプレーラ島、マッダレーナ諸島は北方向にある、と。)

前掲拙稿では、「小説内手記」と「ティレニア海飛行」との間で同じ動詞が用いられていると指摘した(227頁)。「ティレニア海飛行」の動詞 *Scorse* (scorgere「〜に気づく」)は、「小説内手記」【段落8】の *Scorgo a levante una linea grigia*「私は東に灰色の線を見つける」で用いられており、*Comprese*は「小説内手記」【段落11】の *Comprendo che il porto è prossimo, che Dover è a ostro ponente*。「港が近いこと、そしてドーヴァーは南西にあると理解する」の一文を土台としていると述べた。

しかし、「ティレニア海飛行」の上記引用の箇所に直接的な影響を与えているのは、ブレリオのインタビュー記事である⁵⁾。

(3) 着陸

(a) 「ブレリオの手記」、インタビュー記事と「小説内手記」

「小説内手記」の着陸場面は、「ブレリオの手記」とインタビューからダンヌンツィオが情報を選択して編集している。そのことを「ブレリオの手記」→「ブレリオのインタビュー」→「小

説内手記」の順で見てゆく。

「ブレリオの手記」では、旋風が吹いて着陸がしづらかったがエンジンを切って強引に着陸したことが書かれている。ここでブレリオは飛行時間を33分と記しているが、実際はもう少しかかっているようである⁶⁾。

Je veux atterrir; le remous est violent. Dès que j'approche du sol, un tourbillon me soulève. Je ne puis rester plus longtemps dans les airs. Le vol avait duré trente-trois minutes; c'était suffisant. Au risque de tout casser, je coupe l'allumage. Et maintenant, au petit bonheur! Le châssis se reçoit un peu mal, il se casse un peu. Ma foi, tant pis. Je venais de traverser la Manche.

(私は着陸したい。だが気流が激しい。陸に近づいてもすぐに旋風でまた持ち上げられてしまう。これ以上空中にとどまることはできない。飛行は33分間続いていて、もう十分だった。すべてを壊す危険を冒してエンジンを切った。いまだ、出たところ勝負だ！ 着陸がまずく、降着装置の車輪は少し壊れた。もちろん残念だが仕方がない。私は英仏海峡を横断したのだ。)

ブレリオは、インタビュー記事では着陸時の様子をより詳しく語っている。エンジンを切ったという情報は省略されているが、着地後の飛行機の状態に関する記述は増えている。気流に煽られながら着地したためプロペラが地面にぶつかって壊れ、車輪の軸が歪んだ。一方、エンジンと翼は無事であった（「小説内手記」と関係する単語を太字にした。molinelloとmulinelloは同義）。

Mi diressi a quella villetta passando a circa 40 o 50 metri dal suolo. Ma proprio quando ebbi la terra **sotto di me**, quando ebbi la vera sensazione della fine del viaggio, mi trovai preso da **un molinello di vento**. Il monoplano si alzò, si abbassò; fui costretto a fare parecchi giri sbattuto dalle correnti d'aria che inferivano in quella località. Allora volsi la prua verso terra; **accelerai la discesa; l'elica** cozzò contro il suolo, fu danneggiata; **l'asse delle ruote** di sostegno del carrello si distorse, ma il motore e **le ali** sono **intatte**, come avete visto.

(私はその城の方へ進み、地上から約40～50メートルのところまで来た。ところが、陸が真下にあつて飛行が終わると心から思ったまさにその時、つむじ風にとらえられた。単葉機は上下した。私はその場所で猛威を振るう気流に煽られて何度かぐるぐると回らざるを得なかった。それで私は機体を陸へ向け、下降を速めた。プロペラが地面にぶつかり、破損した。降着装置を支える車輪の主軸が歪んだが、エンジンと翼は無傷だった、ご覧のように。)

ダンヌンツィオの「小説内手記」【段落 12】は、上の二つを参照して、その情報を組み合わせている。「ブレリオの手記」にあるエンジンを切った記述は残した上で、着陸時に衝撃で車輪の軸が歪み、プロペラが破損したというインタビューからの情報を加えている（手記の「車輪は少し壊れた」より「車輪の軸が歪んだ」の方が具体的である）。エンジンには触れずに、翼が無傷であったことをもって成功を示し、その一文で「小説内手記」を締めた。

La terra è **sotto di me**; è verde, è concava come la palma d'una mano amica che sia là perché io mi ci posi. Ma, mentre discendo, un **mulinello** perfido m'aggira. Impaziente, spengo l'accensione; **accelero la discesa**; m'atterro con un urto che mi torce **l'asse delle ruote** e mi scheggia **l'elica**. Metto il piede su l'erba del regno. Ho traversata la Manica. Ho **l'ali intatte**.

（陸は私の下にある。緑色でくぼんでいて、まるで私をそこに迎え入れる優しい手のひらのようだ。だが降りようとするやと邪悪なつむじ風が邪魔をする。私はたまたまエンジン切り、下降を速める。着陸する時の衝撃で車輪の軸が曲がり、プロペラは欠けた。私は王国の芝生に片足を置く。私は海峡を越えた。私の翼は無傷である。）

「小説内手記」では旋風、気流との格闘は詳しく述べられなかった代わりに、もう到着しそうなのに、それをさえぎるようなという意味が込められたのか、perfido「邪悪な」という形容詞が添えられた。

インタビューではブレリオはプロペラについて *danneggiata*「破損された」と述べており、「小説内手記」で *scheggiare*「欠ける」とより具体的な表現になっているのは、ダンヌンツィオによる独自の言い換えかもしれない。あるいは彼がさらに別の情報源を参照している可能性もある⁷⁾。*accelerare la discesa*「下降を速める」は時制を変えたただけであり、*distorcersi*「歪む」と *torcersi*「曲がる」は類語である。

ブレリオの飾り気のなさに比べると、「小説内手記」は達成の偉大さを強調する終わり方となっている。ダンヌンツィオは、ブレリオが書いた、語った体験を参照し、それを総合して自分の小説に適した「小説内手記」へと改作したのである。

(b) 「ブレリオの手記」と「ティレニア海飛行」

『イエスかもしれない』の「ティレニア海飛行」は、1927年の国家版刊行の際に、パオロの着陸後の描写に変更が施された。Girò gli occhi verso la grande Àrdea immune「(パオロは)無事であった偉大なアルデアへ目を向けた」という新たに加えられた一文は、「小説内手記」の *Ho l'ali intatte*「私の翼は無傷である」を意識したものであることは前掲拙稿で指摘した(227～228頁)。

だが、もう少し注意深く見ると、「小説内手記」のフランス人飛行家は車輪とプロペラに損傷はあったが「翼は無傷で」着陸している。それに対してパオロは、翼だけでなく飛行機そのものに損傷を与えることなく飛行を終えている。これは、フランス人飛行家とパオロの重なり合いを示すと同時に、後者が前者を凌いだことを示唆している。

ダンヌンツィオは傾向として、誰かが書いたものを参考にして、模倣によって学び、そこに独自性を加える。この作品では、作者のダンヌンツィオは手記の書き手としてのブレリオを、主人公のパオロ・タルシスは飛行家としてのブレリオを模倣しながら、それを越えようとした。ダンヌンツィオ自身の格闘は前掲拙稿および本稿において見て来た通りであるが、パオロの「超越」は飛行距離に加えて、飛行機の状態によっても誇示されたと言えるだろう。

おわりに

ダンヌンツィオは、第一次大戦にイタリアが連合国側から参戦した後、パイロット免許を持たない飛行家となり、海上飛行も経験した。1917年10月4日の夜から5日にかけてダンヌンツィオ大尉は、プーリア州のジョイア・デル・コッレの飛行場からアドリア海を越えてオーストリア・ハンガリー帝国の港町カッタロ（現・モンテネグロの都市コトル）へ飛んだ。飛行機はカプローニCa.3で、マウリツィオ・パリアーノ大尉（1890-1917）とルイージ・ゴーリ中尉（1894-1917）がパイロットを務め、詩人とジョヴァンニ・バッティスタ・プラテージ中尉は偵察員として同機に乗っていた。

海へ出る時の様子を詩人はこのように手帖に残している。

Un'emozione profonda mi tiene, quando indovino la massa dell'acqua. / Ecco la riva sparsa di macchie biancastre, e una via litoranea che la segue. / La sorpassiamo. Eccoci sul mare! Il proiettore navale splende davanti a noi e ci segna la rotta. L'Adriatico è quieto, sottomesso all'incanto della luna. Siamo omai soli con la nostra sorte. Momento eroico di accettazione e di pacificazione. L'anima si agguaglia agli elementi, diventa notturna e stellata. È sospesa tra cielo ed acqua, come una sfera che sia piena a metà d'acqua e a metà di cielo⁸⁾.

(大海を思い描くと深い感情が私をとらえる。／白っぽい灌木がまばらに見える岸があり、次に海岸沿いの道がある。／それを越える。我々は海上にいる！ 船の投光器が我々の前で輝き、ルートを示してくれる。アドリア海は静かで、月の魔力に従順である。我々のはや自分の運命とのみ共にいる。それを受け入れて平静となる英雄的な瞬間。魂は自然元素と同じものとなり、夜の星を散りばめたようになる。魂は、まるで半分は海で、半分は空である完全な球体のように、空と海の間で浮かんでいる。)

ダンヌンツィオは『イエスかもしれない』の「ティレニア海飛行」で、飛行が安定した後に「パオロはバランスのとれた翼に支えられ、自分が宙に浮かんで、まったく動いていないように思えた」(gli pareva esser sospeso e immobile su le sue ali adeguate)⁹⁾と描写していたが、そう書いた8年後には、想像ではなく実体験のメモとして「浮かんだ (sospeso)」と綴ることになった。

ジョイア・デル・コッレからカッタロまでは往復で400キロ以上の海上飛行を要した。当時としても極めて危険性の高い軍事作戦であったが、そのような作戦が立案・実行されるほどに飛行機技術は短期間の間に目覚ましい発展を遂げていた。この時ダンヌンツィオが乗っていたCa.3は、三発複葉機の爆撃機であり、海軍基地への空爆に向かっていたのである。

1909年7月のブレリオの英仏海峡横断飛行の成功と、それに歓喜した牧歌的な時代は、今や完全に過去のものとなっていた。

注

- 1) 洪江陽子「ダンヌンツィオと飛行家ブレリオの手記——「ディティランボIV」と小説『イエスかもしれない、ノーかもしれない』をめぐる——」『京都産業大学論集 人文科学系列』第55号, 2021年, 209～233頁。このなかで、ダンヌンツィオのプレッシャでの初飛行について「9月10日に大会会場に着き、その翌日に飛んだ」という旨の記述をしたが(211頁)、「翌々日」が正しい。詩人の初飛行は1909年9月12日である。
- 2) インタビュー記事は以下のアーカイヴに依る(最終閲覧日2023年3月10日)。https://archivio.corriere.it/ ブレリオを取材したグリエルモ・エマヌエルは1906年より《コリエーレ》の記者。1946～1952年には同紙の編集長を務める。
- 3) ここでの段落分けは比較のための便宜的なものであり、「ブレリオの手記」に基づく。「小説内手記」は、独自の三部構成となっている。この点については前掲拙稿215頁を参照されたい。
- 4) Cf. 洪江陽子「ダンヌンツィオと“苦いアドリア海”——『イタリア海軍論』を中心に」『日伊文化研究』第55号, 2017年, 53～65頁。
- 5) scorgereに関しては、インタビューには「(1) immobilità」で引用したQuando ebbi persa di vista la torpediniera non scorgevo ancora la costa d'Inghilterra という一文がある。
また、『アルチョーネ』(1903年)所収の「真昼」(Meriggio)には、ティレニア海を眺める詩人の視点で「明るい静けさのなかにコルヴォ岬、ティーノ島が見える」(Pel chiaro / silenzio il Capo Corvo / l'isola del Faro / scorgo) という一節がある。
- 6) 正確な飛行時間はわかっていない。《コリエーレ》のインタビューの後には「横断飛行にかかった時間は43分」(Il tempo impiegato nella traversata / 43 minuti) という題の記事が載っている。「38分と計算する人もいれば33分と計算する人、28分と言う人までいる」と飛行直後から様々な意見があったことがうかがえるが、この記事では関係者の証言や距離、速度から43分が妥当ではないかと結論づけている。現代の英仏海峡横断飛行の紹介文においても飛行時間の表記はだいたい36分から40分まで幅がある。
- 7) この点を跡づけるのは難しい。飛行翌日の新聞記事からプロペラに言及している発言を二つ挙げておくが、内容としては《コリエーレ》と変わらない。1909年7月26日付《ル・マタン》(Le Matin) 第一面に掲載されている記者フォンテーヌの記事では、ブレリオは「私のプロペラは壊れたが飛行機の他の部分は無事である」(Mon hélice est brisée, mais le reste de l'appareil n'a rien) と述べ、同日付《ル・フィガロ》(Le Figaro) では「衝撃で車輪は曲がり、プロペラは壊れてしまった」(Dans le

choc, j'ai faussé une roue et brisé mon hélice) と語っている (以下のフランス国立図書館の電子図書館ガリカの記事を参照。https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k569134s; https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k288531g, 最終閲覧 2023 年 3 月 10 日)。

しかし、ブレリオの評伝を書いたブライアン・A・エリオットは、飛行後の状況について「プロペラの羽根が一枚、バラバラに割れてしまった」(One blade of the propellor was shattered into several pieces) と述べている (Eliott, Brian A., *Blériot: Herald of an Age*, Tempus, Stroud, 2000, p. 121)。二枚羽根の片方が割れたという情報をダンヌンツィオが小説執筆時には知っていた可能性は否定できないように思われる。

- 8) D'Annunzio, Gabriele, *Diari di guerra 1914-1918*, Mondadori, Milano, 2002, p. 443.
- 9) D'Annunzio, Gabriele, *Forse che si forse che no*, a cura di Raffaella Castagnola, Mondadori, Milano, 1998, p. 356.

Discovery of materials used in D'Annunzio's novel *Maybe Yes, Maybe No*:

An interview with Blériot in *Corriere della Sera*

Yoko SHIBUE

Abstract

The French aviator Louis Blériot succeeded in crossing the English Channel in a monoplane on July 25, 1909, and published his account of flight in *Le Matin* the following day. Italian poet Gabriele D'Annunzio adapted the account and inserted it into the novel *Maybe Yes, Maybe No* (1910) as an account of flight of an unnamed French aviator. The protagonist, aviator Paolo Tarsis, inspired by the account, took on a challenge: he crossed the Tyrrhenian Sea from Lazio to Sardinia.

In the previous essay (D'Annunzio and the aviator Blériot's account of flight: "Dithyramb IV" and *Maybe Yes, Maybe No* in *Acta Humanistica et Scientifica Universitatis Sangio Kyotiensis*, No. 55, 2021, pp. 209–233), I discussed D'Annunzio's development of the descriptions of oversea flights, making a comparison of the following four texts: D'Annunzio's Icarus poem "Dithyramb IV" (1903), Blériot's account of flight, the adapted poetic version of the account in the novel, and Tarsis's Tyrrhenian Sea crossing flight. The conclusion is as follows. In the preference for aviators' solitude and their encounter with ships, D'Annunzio learned what a sense of immobility during the flight felt like and what could happen in landing from Blériot's account.

This is a complementary essay to the previous one. I discovered that when D'Annunzio adapted Blériot's account, he also referred to an interview article with Blériot in *Corriere della Sera* on July 26, 1909. The interview provided the poet with the information that was not included in the account in *Le Matin*. Blériot talked about a variety of types of sailing ships he saw near Dover port and described the conditions of his monoplane after landing in more detail in the article than in the account. D'Annunzio made use of what he knew from the interview for the adapted version of the account and Tarsis's oversea flight scene.

Keywords: D'Annunzio, Blériot, English Channel, Dithyramb IV, *Maybe Yes, Maybe No*