

## 文学論の素材としてのベルリンのSバーン

大山浩太

### はじめに

「都市鉄道 (S-Bahn)」という言葉から連想されるものには、どのようなものがあるだろうか。S-Bahn の訳語としての「都市鉄道」になじみがないのならば、東京の JR に置き換えて考えるとよいだろう。21 世紀に生きる我々にとって都市の鉄道は、毎日の通勤手段であり、場合によっては、混雑する煩わしい通勤地獄としか捉えることができない人もいるものと思われる。利用者である乗客を「もの」扱いする単なる運搬機能として解釈する人も多いだろう。日々繰り返されるすし詰め状態の通勤地獄や人身事故、(近年の東京ではあまり見られないが) ストライキ、あるいは窃盗などの日常の場としての連想が都市の鉄道からなされるかもしれない。いずれにせよ、日常との結び付きがきわめて強い都市の鉄道であるからこそ、文学作品において重要な素材として機能することはむしろ稀であるように思われる。

しかし、そうした都市鉄道の光景を題材にして、独自の文学論を執筆した作家がいた。ウヴェ・ヨーンゾン (1934~84 年) である。ヨーンゾンが東西分断時代のベルリンの S バーンをテーマにして書き上げた文学エッセイが、1961 年 8 月の『メルクーア』誌に掲載された「ベルリンのシュタットバーン (Berliner Stadtbahn)」である。このタイトルだけを見た鉄道ファンは、彼のエッセイがベルリンの都市交通についての紹介記事かと思うかもしれない。しかしそれを期待して読み進めるならば、間違いなく失望してしまうことだろう。ヨーンゾンのエッセイには、鉄道に関する報告そのものは皆無だからである。そこでは鉄道の代わりに「真実を記述することの難しさ」をめぐる文学論が展開されており、最後には文学作品における語り手の視点の問題が言及されている。もっとも、このエッセイが掲載された『メルクーア』が著名な思想文芸雑誌であることを考慮すれば、内容が文学論になることは当然である。

では、なぜヨーンゾンは自らの文学論を展開するにあたってベルリンの S バーンを題材にしたのだろうか。本論文では「ベルリンのシュタットバーン」

の分析を通じて、鉄道という今日の我々にとっては極めて日常的な存在が、「真実を記述することの難しさ」をテーマにしたエッセイのなかでどのような位置を占めているのかについて考察し、文学的発想を与える鉄道にはどのような特異性が存在しているのかについて考えてみたい。「真実を記述することの難しさ」をテーマにしたヨーンゾンの作品を今日の視点から捉えてみると、今から半世紀前に書かれたこのエッセイは今日何を語りかけてくれるのだろうか。本論文は、文学作品の題材としての「鉄道」、そして鉄道を題材にして書かれたこの作品のアクチュアリティーを、その考察の中心とする。

## 1 ベルリンにおける都市交通の変遷（黎明期から作品の成立期まで）

ヨーンゾンの作品を見ていく前に、まずはその題材として描かれているベルリンの都市交通の概要にふれておきたい。ベルリンにおける鉄道の歴史は、プロイセン王国時代の1838年9月に開業した「ベルリン～ポツダム鉄道」にまで遡ることができる。ドイツに初めて鉄道が出現したのが1835年（ニュルンベルク～フェルト）であるので、それに遅れること3年という訳である。その後普仏戦争の結果1871年にドイツ帝国が成立しベルリンがその首都となると、ベルリンをターミナルとする私鉄が次々と建設され、市壁の周辺に頭端式の駅（Sackbahnhof）が作られた。これらの駅はベルリンと各方面とを結ぶ鉄道の駅だが、それぞれの駅はベルリン市内に点在していたため、例えばハンブルクからやって来て、ベルリン経由でザクセン地方のアンハルトに行こうとする者は、ベルリン市内のハンブルク駅からアンハルト駅まで自力で移動しなければならなかった。そうした不便を解消させるために、各ターミナル間を結ぶための連絡鉄道が計画され1850年に開業した。これが今日のSバーンの前身である。

その後1871年に市内の北側をまわる北リング、また1877年には南リングが、従来の連絡鉄道の発展的解消の末に開通し、さらに市の中心を東西に貫く路線も建設された。この東西を貫くSバーンは当時の他の大都市、例えばロンドン、パリなどとは異なって、長距離列車がベルリン市内を横断し、ベルリンがヨーロッパの東西交通の中心となることに大きく貢献し、Sバーンは急速に発展してベルリン市民の生活に不可欠な交通手段となった。

さらに1933年7月の帝国議会で、今度はベルリンを南北に縦貫するSバーンの建設が決定され、1939年に北リングのGesundbrunnen駅と南リングの

Schöneberg, Papestraße (現 Südkreuz 駅) 間が開業した。ちなみにこの南北縦貫線の Friedrichstraße 駅は、第二次世界大戦中の 1943 年 2 月 13 日の夕刻、テロの標的となっている。これは爆弾による犯行で、約 60 人が負傷し、国防軍の将校や兵士らを含む数人が死亡した。犯行グループはポーランドのレジスタンスグループで、モスクワ、パリ、ロンドン、そして東京の地下鉄に先立って、ベルリンの駅はテロの舞台となってしまったのだ。ベルリンの都市交通の変遷を辿るうえでは、今日ほとんど知られていない事件であるが、本論文で扱う「鉄道と政治」という関連においては記憶されるべき事件である。

第二次世界大戦後のベルリンの交通は一時完全に麻痺をし、1948 年 6 月に行われた通貨改革による経済効果によって急速な復旧が見込まれたが、1948 年 6 月末から翌年 5 月にかけてのベルリン封鎖によって今度は政治的な理由から復旧は困難を極めることとなった。封鎖前は一日あたり最高 400 万人の乗客を輸送していたのが、封鎖後は一日あたり 230 万人にまで減少した。そしてまさにこの 1948 年にベルリンは東西に分断され、20 の市区のうち 12 市区だけが西ベルリンとなり、人口 330 万人のうち 200 万人が「西ベルリン市民」となったのである。これに伴ってベルリンの市内交通（トラム、バス、地下鉄）を運営していたベルリン運輸公社（BVG）も同年 8 月 1 日に東西に分裂し、約 40% は東の BVG の管轄下となった。

東西の両 BVG は当初、境界線を越えて走る地下鉄とトラムを引き続き共同運営するよう努めたが、4 年後に情勢の緊迫化によってトラムによる東西連絡は打ち切られた。とはいえ 1961 年までは未だある種の東西連絡の手段が存在しており、それが東ドイツ国鉄によって管理されていた S バーンと、BVG によって経営されていた地下鉄である。ヨーンズンによる「ベルリンのシュタットバーン」が書かれたのはこの 1961 年で、発表直後の 8 月 13 日にはベルリンの壁が東ドイツ政府によって建設された。このエッセイが執筆されたのは、東西ベルリン間の行き来がまだ可能であり、S バーンが二つの世界を結ぶほとんど唯一の交通手段として細々と両地域間を結んでいた、特異な時代のことだったのである。

## 2 「ベルリンのシュタットバーン」における鉄道 — 日常性と移動性の欠如

ヨーンズンの「ベルリンのシュタットバーン」が鉄道を描くための紹介文でないことはすでに述べたが、鉄道がこのエッセイのなかで中心的な記述材料で

あることは間違いない。この章では、鉄道がエッセイのなかでどのように描かれているか、そしてなぜヨーンゾンがSバーンを題材に選択したのかについて考察する。

ヨーンゾンはこのエッセイを、ベルリンのSバーンの描写から始めている。

他の多くの人々に混じって、ある一人の人物が到着した列車から降り、ホームを歩き、通りへと去っていく。<sup>1</sup>

この表現自体はとりたてて特徴のないものであり、ごく日常的な光景の一部である。列車が駅に到着し、車内から乗客がホームへと降り、街路へと出て行く光景は、不特定多数の人間がすし詰め状態に運搬される通勤ラッシュと同様に、鉄道から連想されるごく日常的な風景である。ところがヨーンゾンにとってこの単純な駅のシーンこそが、まさに日常性からかけ離れたものとなる。

やがてこの単純な駅のシーンがベルリンの名前を象徴しようとしてくれなかつたことが、腹しかった。そこで私はこのシーンを用いて、一つの物語を試みた。このシーンだけを描写するのだ。そのことには様々な困難が伴った。(722)

ヨーンゾンのここでの文章で注目したいことは、「この単純な駅のシーンがベルリンの名前を象徴しようとしてくれなかつた」という表現である。そもそも近代の都市における駅は何を意味していたのだろうか。19世紀以降のヨーロッパの大都市において鉄道は、都市の機能として重要な役割をはたしてきた。大都市と地方とを結ぶ移動手段としての鉄道は、通勤ラッシュに見られるように、人々の流れと雑踏とを作り出す要因となり、そうしたものが大都市を象徴するものとなった。しかしヨーンゾンは、都市を代表するものとしての機能を、ベルリンのSバーンは果たせないと述べているのである。それは何故か。

その問いに対する答えとしてまず挙げられるものが、ドイツの敗戦という現実である。戦後のベルリンは廃墟と化し、かつて四方八方から進入する線路の収斂点だったベルリンの鉄道は壊滅状態になった。そしてベルリンから各方面に向かう列車の始発駅として、戦前は堂々たる駅舎を誇示していたアンハルター駅やポツダム駅などは戦いで崩壊したまま廃墟となり、そのまま放置されていた。つまりヨーンゾンが「ベルリンのシュタットバーン」を発表した1960

年代初頭には、ヨーロッパの他の大都市のように、それぞれの都市を代表する駅（例えばローマのテルミニ駅、パリのサン・ラザール駅など）がベルリンには存在しなかったのだ。駅名を聞けば、その駅が存在する都市名がすぐに思い浮かぶという状況に当時のベルリンはなかったわけで、ベルリンに「中央駅（Hauptbahnhof）」と名の付くターミナルが完成するのは、2006年まで待たなければならなかった。

ヨーンゾンが駅によって大都市ベルリンを象徴させる試みを断念させた更なる要因には、国家そして都市の二分割という政治背景がある。ヨーンゾンは先の引用に続いて、以下のように書いている。

多くの社会的な結びつきの構造は、その大きさに比例して複雑である。国民性、歴史的発達、景観、気候は、都市の表現形態に固有の特徴を与えるが、それによって定義が変わる訳ではない。今日、このような前提をたてるとしたら（それから技術水準を顧慮するならば）、その前提の中に次のものを含ませても構わないだろう。すなわち、そのような都市はまた、地上や地下のレールの上を駅から駅へと走る高速電車を個々の区間に運行させている。車両は停車し、ホームで乗客を降車させる。そのとき一人の男が降りてきて、雑踏の中を出口へ行き、階段を昇り降りして通りへ出る。この光景は複雑なものではない。適切な言葉で表現されるならば、この光景は大都市という概念に対するものの見方や、経験を持っている誰にでも、分かりやすく、さほど重要ではないという効果を与えるだろう。(723)

しかし当時のベルリンにおいてこの光景は、日々見られる出来事ではなかったのだ。まさにその理由こそは都市の東西分断という事実であり、日常的行為である鉄道による移動を前に、「国境」が立ちはだかっていたのだった。ヨーンゾンは国境を跨いで運行するSバーンについて、以下のように述べている。

東ドイツの田舎の村から出発し、旅に出されるシュタットバーンは、市の国境で停車し、徹底的に調べられ、西ベルリンへ放免されると、電車はしばらくそこを巡って再度東ベルリンへ入るが、その後まもなく徹底的に調べられる。というのも電車はまた西ベルリンの前に来たからである。電車はさらに二、三の西ベルリンの駅に停まり、そして今や（例えば）一人の男が降りる。彼は（例えば）郊外の小さな村で列車に乗ったのだが、その間に二度証明書

を提示し、二度手荷物を検査のために開いたかもしれない。ここで彼は降りるが、この列車は、しばらくすると西ベルリンから東ベルリンの領土に入り、再び徹底的に調べられる。(724)

本論文では、21世紀に生きる我々が鉄道から想像し得るイメージとして、不特定多数の人々が集う空間としての日常性をすでに挙げてきたが、今一つ鉄道が象徴する重要なモチーフとして、自由な空間移動を確保する「移動性 (Mobilität)」が挙げられよう。19世紀に登場した汽車は、当時の世界を劇的に変化させた。森の木々を伐採してレールを敷き、真っ黒な煙を吐いて走る鉄道は、まさに「黒い怪物」であり、当初人々から歓迎されることはなかったが、時代の経過とともに市民権を得、それまでの苦痛に満ちた長距離移動を飛躍的に改善させたのだった。「鉄道」という言葉からは、技術の発展に伴う「近代」や、未知なる地域へレールを進めて行く「冒険」的なイメージが連想される。これは、空間移動を格段に容易なものにしたという、鉄道のもたらす「移動性」が思い浮かぶからだろう。移動性、つまり移動に付随する自由もまた、わたしたちが思い描く鉄道から切り離すことができない。しかし上記の引用が示すとおり、「ベルリンのシュタットバーン」における鉄道は、移動の自由を乗客に提供してきてはいない。そして移動性が欠如した鉄道は、乗客にとってみれば不便極まりない存在だが、まさにこうした日常性と移動性の双方が欠けているという特異な状況だからこそ、次章で分析するようなヨンゾン独自の文学論の題材になり得たのかもしれない。

むろん、日常性と移動性を代表する近代的ツールは、鉄道に限られるわけではない。ではヨンゾンはこのエッセイを執筆するにあたって、なぜSバーンを題材にしたのだろうか。その疑問は、このエッセイが書かれた当時の社会状況を考えると解決できるだろう。つまり当時の東ドイツでは他の大都市とは異なって、同じ移動手段として考える車があまり普及してなかった。旧東側の世界では自動車の普及は進まず、移動の手段として使いものになるのは鉄道しかなかったのである。公共の交通手段として誰もが自由に利用でき、自由に移動可能な存在であるはずの鉄道が、当時のベルリンではそのイメージとは全く逆の状況にあった。その意外性を用いて、ヨンゾンは彼の文学論を書き上げることとなる。

### 3 乗客とは何者か？ — 情報社会に対する警鐘

都市の鉄道が「ベルリンのシュタットバーン」においては、通勤などの日常性や、都市間を自由に移動する手段としての移動性を象徴できない状況にある。こうした特殊な条件があるからこそ、ヨーンゾンの場合には、都市の鉄道が文学作品を構成する上で重要なツールとなり得ている。それは、日常的なものが日常的なものではなくなり、移動性が保障されないという特殊な状況において成立した、鉄道と文学との一回的な邂逅である。本章では具体的に、ベルリンのSバーンがヨーンゾンの文学作品においてどのような材料を提供しているかをめぐって、「ベルリンのシュタットバーン」のテキストを読み解いてゆき、それによって、そこに描かれる文学テーマの今日的アクチュアリティーについても考えてみたい。

ヨーンゾンがそのエッセイの冒頭から鉄道のシーンを描いていることはすでに述べたが、この「一人の人物がSバーンのとある駅で降りて、街路へ出て行った」という極めて単純な記述がすでに大きな問題をはらんでいるのであり、作者はこの記述がひとつの「真実」な記録であろうとするなら、ことベルリンではそれがいかに困難であるかを、この一文は集約的に表現しているからである。そもそも、このSバーンから降車した「一人の人物」は一体誰なのか。この人物はどのような目的でSバーンに乗り、「とある駅」で降りたのか。ベルリンの日常風景を描こうとするとき、そこに登場する人物の解釈、表現方法を意識しない限り、作者は好むと好まざるとにかかわらず、無意識のうちに特定の政治体制に加担してしまうことにならざるを得ない。ごく日常的な風景を描くかに見える一文を冒頭に記すとき、ヨーンゾンはその落差の大きさを劇的に表現してみせるのだ。

ここでいう「一人の人物」は特定の誰かではなく、一般の乗客の誰でもよいのだろうが、この人物は常に身分証明書などを持ち、自分のアイデンティティーを明白にしておかなければならない。それはベルリンのSバーンに乗って移動することは、外国へ行くことだったからである。ヨーンゾンは「一人の人物」の行動について以下のように述べている。

(いわゆる) 外国の駅にしばらくの間下車している乗客についての慣習的表現は、宣伝的な価値を持つ言葉として「逃亡者」という語を要求する。彼はそう呼ばれることによって、国境の片側に利益を、反対側に不利益を証明す

るのだと思われる。けれども、実際には彼は単に引越ただけかもしれない。(725)

つまりこの文章の主語である「乗客」を「逃亡者 (Flüchtling)」という慣習的に使われている表現を用いて呼んだ瞬間に、作家は自動的に西側の政治体制に加担したこととなってしまうのである。そして「逃亡者」と表現すれば、そのことは「乗客」が発した側にはネガティブな、到着した側にはポジティブなイメージを与えることになるだろう。当時のベルリンでは、資本主義社会と共産主義社会という戦後の世界を二分していた正反対の体制が、ひとつの都市のなかで対峙していた。このような状況下においては、「ある人物がSバーンから降りて、街路へと出て行く」というこれ以上シンプルには書き得ないような記述にもすでに、それぞれの体制の張りめぐらす図式的思考の網の目が絡みあっており、何らかの記述をすることそれ自体によって、すでに政治的にどちらにつくかの決断を行ったことを意味してしまうのである。Sバーンが単なる日常の移動手段となることを許さず、それを「国外逃亡」や「亡命」、あるいは「裏切り行為」というものに直結せざるを得なくさせている体制を、ヨンゾンは、日常用語が政治的文脈の中で弄ばれ、テキスト執筆が不可能になっている文学状況への反省として告発するのである。

彼が政治的な加担の疑問点を示すために用いられている例は、Sバーンの乗客だけではなく、Sバーンのホームに設置してあるベンチを「新しい」とするか、「古い」と表現するか。またキオスクの在庫が「多い」か「少ない」か。<sup>2</sup>この程度の表現ですら、東西どちらかの政治体制への加担を示す要因となってしまう。ヨンゾンは東西の世界を連絡しているベルリンのSバーンを例に取り、東西どちらの図式にも絡め取られる恐れのない形、つまり「中立」の立場から事実を記述しようとする際には、いかなる困難に遭遇することになるのか、つまり「真実を記述することの難しさ」について述べているのである。

ここでヨンゾンが「真実を記述することの難しさ」を記述しようと試みる際に、具体的にどのような手段を取ったのかを分析しておくこととする。彼が用いた手段は、類似した内容を様々な表現を用いて記述するというものであった。先にも提示した、「ある人物が列車から降り…」という例のストーリーも、このエッセイのなかでは数箇所が登場している。

① Da tritt unter vielen anderen eine einzelne Person aus dem



eingefahrenen Zug, überschreitet den Bahnsteig und verläßt ihn zur Straße hin. (722)

- ② ..., der Wagenzug hält, tauscht Fahrgäste mit der Plattform, da ist einer ausgestiegen, geht zwischen anderen zum Ausgang und mit ihnen die Treppen hinauf oder hinunter zur Straße. (723)
- ③ Die elektrische Stadtbahn also, die aus einem dörflichen Ort im ostdeutschen Staat auf die Reise geschickt wird, hält an der Stadtgrenze und wird durchsucht, nach Westberlin entlassen durchfährt sie es eine Weile, bis sie nach Ostberlin kommt, kurz darauf wird sie durchsucht, weil sie wiederum vor Westberlin ist, sie hält nun noch auf einigen Westberliner Bahnhöfen, jetzt (zum Beispiel) steigt ein junger Mann aus. (724)

上記の3文はそれぞれ内容的にはよく似ているが、このSバーンから降りてくる人物が異なって表現されているのが分かる。(eine einzelne Person, einer, ein junger Mann)

ここで列挙した順番は、「ベルリンのシュタットバーン」の本文中での登場どおりだが、①では「ある一人の人物」とだけ書いてあり、Sバーンの乗客が男性か女性かは判別できない。またこの①で描かれている動きも極めて単純で、列車から降り、ホームに移り、街路へと去っていく、と表現されているのみである。つまり①は、読者に哲学的な印象を与え、客観的な表現であると言えよう。

続く②では乗客の性別が規定され、複数の乗客も登場することから文章中の動きも活発になり、乗客の男性が置かれている周囲の状況について、より具体的なイメージが読者には与えられていることは確かだ。しかし „die Treppen hinauf oder hinunter“ という表現は多少抽象的なところがあり、また „tauscht Fahrgäste mit der Plattform“ からは文学的表現として凝った印象を受ける。①と比較すると②の情報により豊富になっているが、この文章から漠然とした印象を受けることも否定できない。

最後の③の文章は①や②と比較して文章自体が長く、そのことに比例して情景描写もより詳細になされている。例えば、列車の種類(シュタットバーン)、出発地(東の郊外)、経由地(西ベルリン)、そして電車から降りてくる乗客(一人の若い男性)、そして文章中の動きも活発と思われる。これらすべての表現が

より具体的であり、この文章に接した者は情景を容易に思い浮かべることが可能ではないか。

上記3文を比較して考えられることは、①から③に進むにつれて文章がより複雑化し、同時に情景描写も正確になってゆくことである。ところが詳細な記述を目指すにつれて、内容も中立性を失わなければならない。ヨーンゾンがこのエッセイを執筆した1960年代初頭の状況を意識して③の文章について分析するならば、Sバーンの出発地と若い男性が降車した地点が特に重要性を帯びてくる。東から乗車した乗客が西ベルリンで降りるという光景自体が、「一人の若い男」と表現されている人物がどのような目的でSバーンを利用したかという疑問を、必然的に読者に抱かせてしまう。つまり、当時の読者が、あるいは当時の状況を理解した上でこの文章を読む者が、この若い男を「亡命者」、あるいは「裏切り者」としてイメージすることも十分考えることなのである。また Westberlin<sup>3</sup>という表現自体がすでに、作家が東側の体制に加担していることを意味してしまっている。東西ある光景を、より詳細かつ具体的に記述しようとすればするほど、次第に中立性が損なわれ、代わって政治性が際立ってくる。3つの例の比較から理解できるだろう。ヨーンゾンは、あるSバーンの駅の光景について描く際には、必然的に政治面の加担を余儀なくされると考えている訳だが、詳細な記述と、中立性とを両立させて事実だけを描くことがどれほどの困難かを、複数のヴァリエーションを用いて示そうとしているのと読むことができるであろう。

「ベルリンのシュタットバーン」が執筆された当時の社会的雰囲気や、今日追体験することは不可能だろうが、「ドイツ連邦共和国 (BRD)」のみが正当かつ合法的な国家である、という見方をしていた当時の西ドイツでは、東ドイツは「ソ連占領地区 (SBZ)」や単に „Zone” などと呼ばれていて、仮に東ドイツを「ドイツ民主共和国 (DDR)」と言ってしまうと、それだけで共産党シンパ扱いされかねない言語状況にあった。テレビ、ラジオ、新聞、雑誌などのメディアを通じて入ってくる情報が、決して中立ではない世界で生きていることを自覚的に見る必要性を痛感したヨーンゾンは、このエッセイの最後において、作家は自分の提供するものが虚構の産物であることを認めるべきであり、自分の情報は不正確かつ不完全なものであることも隠すべきではないと主張している。

今から半世紀近く前に書かれたエッセイであり、周知のようにベルリンの、そして世界の東西分断という問題は、1989年のベルリンの壁崩壊により決着が

ついた。にもかかわらず、ヨーンゾンの「真実」を探求するよう努めよ、というスタンスは、情報社会化が飛躍的に進んだ現代に暮らす我々に対する警鐘であり続けていると捉えることもできる。東西冷戦の終結から20年近く経過した現在でも、様々な対立構造は存在している。ガザ地区の紛争、竹島、北方領土問題など、枚挙に遑がない。テレビや新聞に加えてインターネットによって我々は大量の情報を瞬時に得ることが可能だが、その情報そのものは、はたして中立だろうか。流通する情報の図式の網の目に取り込まれないような文章の構成の工夫について述べたヨーンゾンのエッセイは、情報に巻き込まれないような「思考」と必要とする現代社会にとって、今日なおそのアクチュアリティを失ってはいないのである。

### 【参考文献一覧】

- Johannes Mahr: *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung : der Wandel eines literarischen Motivs im 19. und im beginnenden 20. Jahrhundert*, W. Fink, München, 1982  
 Michael Braun: *Nordsüd-S-Bahn Berlin. 75 Jahre Eisenbahn im Untergrund* (Broschiert), GVE, Berlin, 2008  
 Udo Dittfurth/Jürgen Meyer-Kronthaler: Eine S-Bahn und vier Mächte. In *Die Stammbahn. Aufbau-Teilung-Zukunft*, GVE, Berlin, 2001  
 Uwe Johnson: Berliner Stadtbahn. In „Merkur“ 15, August, 1961  
 小池滋 ドイツ文学と鉄道 (最終回)「トランスポート」第32巻第1号 運輸振興会 1982  
 平井正 『ドイツ鉄道事情 紀行と秘話の鉄道物語』 光人社 2000  
 藤本淳雄 ウーヴェ ヨーンゾンの立場 「ドイツ文学」第34号 日本独文学会 1965  
 根本萌騰子 実直さのもつ否定性—ヨーンゾンの「ヤーコプについての推測」論 「ドイツ文学」第54号 日本独文学会 1975

### 【注】

- <sup>1</sup> Uwe Johnson: Berliner Stadtbahn. In „Merkur“ 15, August 1961.S. 722. 以下、同書からの引用については、ページ数を本文中にカッコに入れて示す。
- <sup>2</sup> ebd.S. 729-730.
- <sup>3</sup> 当時の「西ベルリン」についての表現方法については、<http://de.wikipedia.org/wiki/West-Berlin> を参照した。