

ワイマール期ドイツにおける労働者ツーリズム

著者	幸田 亮一
雑誌名	産業経営研究
号	42
ページ	47-65
発行年	2023-03-31
URL	http://id.nii.ac.jp/1113/00003613/

熊本学園大学産業経営研究第42号抜刷

2023年3月発行

ワイマール期ドイツにおける労働者ツーリズム

幸 田 亮 一

熊 本 学 園 大 学

産 業 経 営 研 究 所

ワイマール期ドイツにおける労働者ツーリズム*

幸 田 亮 一

はじめに

- 1 ワイマール時代の環境変化
 - ① ベルサイユ条約とツーリズム
 - ② 交通技術の変化
 - ③ 旅行会社と宿泊施設の増加
- 2 労働者サイクリスト連盟
 - ① 戦後の再建
 - ② 政治との関連
 - ③ 労働者とオートバイ
- 3 労働者ハイキング協会
 - ① 戦後の再建
 - ② 旅行会社とハイキング案内所
- 4 労働組合と社会民主党の対応
 - ① 労働時間と賃金
 - ② 国際労働運動との関連
 - ③ 労働組合の旅行事業

おわりに

はじめに

ドイツの労働者ツーリズムの開始は歴史的にいつまで遡ることができるのか。このような問題意識をもって、筆者はこれまでいくつかの論稿をまとめてきた。その結果、ドイツ帝国が成立し20年ほど経ち、第二次産業革命が進展するなかで労働者の実質賃金が増大するとともに、労働時間が短縮し始めた1890年代に、一部の労働者がハイキングを中心とする週末旅行を楽しむ始めたことが明らかになった。本稿はそれを

踏まえてワイマール時代の労働者ツーリズムの実態を解明することを目的とする。

第一次大戦の敗戦、革命運動、インフレ期までは普通の労働者は生活確保に精一杯でとてもツーリズムどころではなかった。その後、通貨改革が行われインフレが収束した後の1924年から29年までの相対的安定期に労働者ツーリズムは変化する。その後、世界恐慌で中断を余儀なくされたが、この時生まれた労働者のツーリズムへの要求は、後戻りできないもので、その後のナチスも無視できないものだった。

このように、1920年代後半に労働者ツーリズムの重要な動きがあったと想定できるが、その内容はどのようなものだったのだろうか、それは後世にどのような影響を及ぼすことになったのだろうか。これが本稿で解明したい問題点である。

研究史を振り返ると、ドイツにおいても労働者ツーリズム史の研究は遅れていた。この問題を正面から取り扱ったのがBuchsteiner (1984)の学位論文で、極めて要領よくまとまった開拓者的仕事といえる。その8年後の1992年にベルリン自由大学に提出された力作の博士論文がKeitz (1992)である。この内容を彼女が簡約して出版したのがKeitz (1992)で、ワイマール期だけでなく、帝政時代やナチス期、戦後まで視野に入れて、ドイツにおけるマスツーリズムの歴史を正面から扱っている。カイツは両著作で、熟練労働者の家族数が減少し、労働者の

* 本稿は、2021～2024年度科研費基盤研究C（課題番号21K12499）による研究成果の一部である。

生活様式が変化することに注目し、ナチス時代に民衆ツーリズムの起源を求める考えを批判し、ワイマール期に民衆ツーリズムが誕生したと主張した¹。

その後、2000年代に入って Spode (2003) と Hachtmann (2007) の本が出版されて、研究がさらに進んだ。だがそれ以降は大きな進展は見られない。これら研究者間の論点は、ドイツの民衆ツーリズムの出発点をワイマール期に置くことができるかどうかだ。プッフシュタイナーとカイツ、ハハトマンがワイマール期起源説なのに対し、シュポーデはナチス期起源説といえる²。

日本の研究史をみても、長らくドイツのツーリズムを正面から掲げた研究は存在しなかった。そういうなかで、労働者ツーリズム史に関する幸田 (2012) (2020) (2021) の研究が続くなか、ドイツのツーリズム史を概観した森本 (2020)、世界の動きのなかにナチスの余暇活動を位置づけた森 (2021) が出て、ツーリズム史研究が活性化しつつある。関連する研究として、斉藤 (2007) の著作があり、その2章はツーリズムではないが、ワイマール期の労働と余暇を扱っている。また、井上 (1988) はドイツ労働戦線の活動を検討するなかで、ワイマール期にもわずかながら言及している。さらに大橋 (2017) でもワイマール期は旅行会社の乱立と淘汰の時代と位置づけられているに過ぎない。このように、ワイマール期の大衆ツーリズムの動向を本格的に扱った研究は出ていない。

以下、基本的に、プッフシュタイナーとカイツの学位論文に依拠しつつ、1920年台の労働者旅行ハンドブックなど同時代の文献および第二次大戦後に出版された文献も利用しながら、主に労働者層のツーリズムの実態を明らかにしたい。両者の先駆的研究と本稿が違うところがあ

るとすれば、その後の、労働者による自転車やオートバイの利用についての Beduhn/ Klocksinn (1995) や Steinbeck (2012) による研究成果をも活用して、労働者ツーリズムの範囲を膨らませたことだろう。なお、カイツの研究については学位論文と書籍の内容が重なる場合は、便益を考慮して1997年の書籍のページを引用した。

それから、青年労働者のスポーツ活動とツーリズムも関連する重要なテーマであるが、本稿ではそれは扱うことができなかったを断っておきたい³。

1 ワイマール時代の環境変化

生産力回復のための重要なインフラ基盤となったのが鉄道である。第一次大戦の敗北で第二帝政が崩壊したあとに誕生したワイマール共和国は鉄道国有化に取り組んだ。まず、1919年7月に共和国議会は邦有鉄道の国への移管を可決した。その後、ベルサイユ条約の賠償の内容を具体化するなかで、鉄道収益の一部を賠償にあてることになり、1924年8月にはドイツライヒスバーン会社 (DRB: Deutsche Reichsbahn GmbH) が誕生した。折からのドイツ合理化運動の影響を受け、この会社は機関車などの標準化を推し進めた。あわせて外国人旅行者や富裕層のために、フランスからドイツを通りスイスへ至る豪華特急「ラインゴルト号」を導入した⁴。

このような鉄道事業の復興と再編と並行して、巨額の賠償支払いの責務を背負ったワイマール政府は、外貨獲得の一環として外国人観光客、とりわけアメリカ人観光客の誘致に力をいれた。そのために全国レベルで、中欧旅行社 (MER: Mitteleuropäisches Reisebüro) およびライヒスバーンドイツ旅行交通本部 (RDV:

¹ Keitz (1992), S.442-444.

² Spode (1980), S.305.

³ 労働者スポーツ史の研究が始まったのは70年代以降のことである (Beduhn (1981))。

⁴ 松永 (2010)、85頁。

Reichsbahnzentrale für den Deutschen Reiseverkehr) が設置された。

前者の MER は第一次大戦中の1917年から18年にかけて、プロイセンをはじめとする邦有鉄道が過半の株式を握り、残りをハパーク社 (Hapag) と北ドイツ・ロイト社 (Norddeutsche Loyd) という民間企業、さらにオーストリアやハンガリーも参加して誕生した有限株式会社であり、文字どおり中央ヨーロッパの旅行客の促進を目的としていた。最初は駅以外での鉄道チケット販売から始め、20年代末には自治体と提携した短期滞在旅行のためのパッケージツアーも売り出した⁵。

後者の RDV の起源はもう少し時代を遡ることになる。第一次大戦勃発前に邦有鉄道とドイツ交通協会連盟は、最初の外国向け宣伝となる、旅行目的地に関する利益協定を結んでいた。1920年にライヒ交通相グレーナー (Wilhelm Groener)⁶ の音頭で発足した RDV は、統一的な宣伝を通じて外国人旅行者をドイツに呼び寄せる権限を与えられた。こうして、「ドイツはあなたを待っている」 (Germany wants to see You) などの有名なスローガンをつくり出し宣伝活動に努めた⁷。

① ベルサイユ条約とツーリズム

第一次大戦での敗戦、革命運動、ルール占領、超インフレの1920年代前半は、混乱のまっただ中でとてもツーリズムどころではなかった。ベルサイユ条約で巨額の賠償を課せられたドイツは、1920年代前半は経済の混乱のなかで賠償支払いを履行できなかった。そこでフランスはベルギーとともにルール占領という強硬策をとっ

たが、それに抗議してワイマール政府は労働者に怠業を呼びかけ、生産はさらに低迷した。こういうなかで、米の仲介によりドーズ案が出されドイツ政府もこれを承認した。こうして通貨改革とドーズ案により20年代半ばによく社会が安定してきて、後半には生産力が回復した⁸。

ドーズ案による賠償支払いには、通常の賠償と鉄道事業の収益による支払いが含まれていた。そのために、ワイマール政府は、戦前の邦有鉄道の国有化を推進し、1919年に発足していたライヒスバーン会社を1924年8月に国有化した。そして、先に紹介した RDV が中心となってアメリカ人を中心とする外国人観光客の誘致に努めたのである⁹。

では、これに呼応して観光地はどのように対応したのだろうか。観光と地域との関連で、すでに19世紀半ば以降の鉄道建設の時代に保養地間の競争が生じていた。それが1920年代になると、地域振興のために、「工業立地か観光立地か」という問題意識をもった自治体が出てきた。自治体の観光局や観光課の設置が1918年から25年に集中していることがこのような動向を端的に反映している。とりわけベルリンやフランクフルト、シュトゥットガルトなどの大都市は観光客の誘致に力をいれ、博物館などの整備を支援したし、国際見本市の開催にも力を入れた¹⁰。こうして、主要な観光地が競い合いようになり、自治体は観光宣伝に努めパンフレットなどを多数発行した。

20年代に旅行を楽しんだのは外国人だけではない。帝政時代の王侯貴族などの旧上流階級に代わって富裕層および新中間層が旅行の主役に

⁵ Keitz (1997), S.58.

⁶ このグレーナーは、第一次大戦終戦間際の1918年11月に、ドイツ社会民主党と陸軍が革命運動を阻止するために手を結んだエーベルト＝グレーナー協定に名前を残す元陸軍参謀次長のことだ。

⁷ Keitz (1997), S.59.

⁸ Braun (1990), S.48.

⁹ Keitz (1997), S.59-60.

¹⁰ Keitz (1997), S.71f.

躍り出た。もちろんビジネス旅行も多かったが、余暇のための旅行が増大し、新中間層のなかに公務員と職員層が加わったことがワイマール期の特徴となる¹¹。公務員や職員層による余暇活動の増大は労働者に刺激を与えることになった。

王侯貴族は自分たち労働者とはまったく異なる身分の人たちと思っていたが、職員は身近な存在であり、労働者上層部とも交流のある社会層だった。そのため、労働者のなかに余暇という意識が明確になるとともに大衆文化が活発に展開した。戦前までの、男性労働者の余暇の中心をなした居酒屋文化は依然として存続していたが、それ以外の余暇活動が登場した。旅行についても映画やイラスト入り新聞が取り上げ、労働者の関心を否応なしにかき立てた¹²。

だが、最初のころは余暇時間への商業主義の浸透は少なかった。家族の役割は小さくなったとはいえ未だに重要だった。ある仕立屋徒弟の余暇をみると、毎日夕食後に読者や会話を楽しみ、週末には小旅行や親戚訪問などを楽しんでいた。また、ラジオの登場はむしろ家族団らんを強める役割も果たした。また、若い労働者や徒弟のなかには、スポーツに熱中する者たちも多かった。ある徒弟は「スポーツが最高だ」と話している¹³。

20年代には、労働者や職員のなかに「生活改善運動」という新しい運動も広がった。これは身体と自然の見方を変え、親の世代のタブーを打ち破り、週末は森へというスローガンとも相まって、積極的に自然のなかに入っていた¹⁴。

これらの運動は長いこと労働者階級内の独自の生活文化（ミリュー）の内部にとどまっていた。だが、強力な商業主義の影響が労働者の生活にも徐々に浸透してきた。まず、文化産業

（Kulturindustrie）と呼ばれた商業主義的な新しい娯楽の役割が大きくなった。映画やオートバイレース、スポーツ競技などがこれに含まれる。もともと第一次大戦前に生まれていたものだが、技術の発達もあって20年代に定着し、商品としての旅行も徐々に大衆を引きつけるものになっていた。そして、この変化の背景に、以下のような交通技術のイノベーションがあったのである。

② 交通技術の変化

乗合バスの登場と鉄道の対応

旅客輸送という点で、それまで独占的な地位を保ってきた鉄道であるが、20世紀に入ると新たな競争相手が登場した。それがバスである。鉄道延長の時代は1920年代でほぼ終わり、それに取って代わるようにバス路線の延長が始まった¹⁵。これを数字で明確に示すのが表1である。1921年の鉄道延長距離が1913年に比べて6,000キロメートル弱も減少しているのは第一次大戦の敗戦による領土喪失による。その後も鉄道はナチス時代に至るまでほとんど延長が見られなかった。これに対して、バスの路線距離は1921年には5,985キロメートルしかなかったのが、1929年には5万6,075キロメートルへと10倍近くも急増し、鉄道路線距離とほぼ肩を並べるまでになったことに驚かされる。こうしてバス路線網は鉄道を補完しつつ、大衆が手軽に利用できる交通機関として、大衆ツーリズムのインフラを整備したのである。このような技術基盤の整備の重要性は、これまでのワイマール時代のツーリズム史研究で欠落してきたところである。

その結果、週末ハイキング客もバスを利用するようになった。たとえば、西南ドイツには長

¹¹ Keitz (1997), S.46-48.

¹² Keitz (1997), S.110.

¹³ von Saldern (2002), S.10.

¹⁴ von Saldern (2002), S.10.

¹⁵ Keitz (1997) S.78. ドイツで最初の路線バスは1905年にオーバーバイエルンのバード・テルツ (Bad Tölz) とレングリース (Lenggries) の間に登場した。このバスは現在、フランクフルト通信博物館に展示されている。

表1 ドイツの乗合バス路線網と鉄道網（1870-1937年）単位km

年	乗合バス		合計	鉄道
	ライヒ郵便	民間自動車 輸送業者		
1870	-	-	-	19,051
1913	3,248	-	3,248	63,378
1921	5,985	-	5,985	57,652
1926	28,600	5,418	34,018	57,864
1929	43,815	12,260	56,075	58,183
1937	48,813	33,735	82,548	58,821

出典) Keitz (1997), S.323.

さ150キロメートル、幅50～75キロメートルの広大なシュヴァルトツヴァルトの森があるが、バス路線のおかげで週末はハイキング客で賑わうようになった。人々はシュトゥットガルトやカールスルーエ、マンハイムのような工業都市から鉄道とバスを乗り継いでシュヴァルトツヴァルトの森にやってきて、大都市の汚れた空気に代わって山の新鮮な空気を吸った。また、「快適で確かで安価」のスローガンをかかげて州営バイエルン旅行社は、ライヒ郵便と共同で1925年にバイエルン高地へのバス団体旅行を、日帰りとして1泊2日の2種類で企画した。このような経験を積んで、バス事業者は1週間またはそれ以上の包括バス旅行商品を提供するまでになった¹⁶。

バス事業者に対抗する形で鉄道事業者も新たな対応を迫られ、1920年代より日曜列車や週末特別列車を走らせるようになり、運賃と宿泊費、食事、見学料を含んだ旅行商品を提供し始めた。最初、日帰りや1泊2日に限られたものだったがまもなく1週間のパッケージ旅行が登場した¹⁷。このような努力もあり、1927年の1

年間にライヒスバーンは、日帰りまたは数日にわたる特別列車によって83万5,000人を運んだ。それらの客層の中身は不明だが、「経済的に恵まれない階層」に旅行を可能にしたと言われる。1924年から29年にかけて、旅行会社の特別列車またはライヒスバーンの特別列車で旅行した人の数は120万人から350万人へとほぼ3倍に増加した¹⁸。こうして、帝政時代には旅行の機会がなかった社会層が、ワイマール時代には旅行に出かけるようになり、そのために運輸業者は大量の宣伝を行ったのだ¹⁹。

オートバイ

もうひとつの技術変化がオートバイである。両大戦間期のドイツの自動車工業が、欧米先進国に比べて低位にあったことはよく知られている。そのなかで健闘したのがオートバイ工業だった。その実態はどのようなもので、余暇活動や労働者との関連はいかなるものだったのだろうか。

まず、ワイマール初期の二輪工業の実態を整理しておこう。1920年9月にドイツを訪れたあ

¹⁶ Keitz (1997), S.80.

¹⁷ それらはかなり割安な料金だった。たとえば、ベルリン発でライン河を楽しむ、1928年7月17日から23日までにわたるパッケージ旅行の代金は、すべて込みで78RMだった (Keitz (1997))。

¹⁸ Keitz (1997), S.81-84.

¹⁹ Keitz (1997), S.86.

る英国人は、ドイツでは大都市でも農村でも自動車の往来は少なく、燃料もゴムも欠如していると報告している²⁰。たしかに、20年2月の時点での自動車登録台数をみると、乗用車が3万2,456台で戦前に比べて半減、二輪車も9,369台でこちらも半減したが、ただひとつトラックだけは1万9,742台と倍増していた。

だが、戦後の混乱が収まるとともにオートバイ工業には、戦時中に兵器生産を手がけた機械会社を中心に新規参入者が急増して生産も増大した。1920年にはまだ48社だったオートバイメーカーは24年には386社に急増した²¹。戦前からの伝統的メーカーのヴァンデラー社 (Wanderer) やエヌエスウー社 (NSU) も、戦後の1919年初頭までに軍用オートバイの生産から一般向けオートバイの生産へと方針を変更した²²。この結果、大都市のミュンヘンやベルリン、ザクセン、西南ドイツがオートバイ工業の中心地として発展した。

1923年のハイパーインフレーションの影響はオートバイメーカーにも購入者にもプラスとマイナス両面の影響をおよぼした。それにもかかわらず、全体的に見ると生産も販売も増大した。大きな傾向としては、労働者や農民の所得にオートバイの値段が次第に合致するようになり、例えば20年代末にドイツの農家は平均1台のオートバイを所有するようになった²³。

さらに、政府はそれを普及させるための、税法、交通法の分野で促進政策を推し進めた。す

なわち、ワイマール政府は「小型オートバイ」という法的分類を作り、立法府がそれを1922年に税法から、そして23年に運転免許法から除外したのである²⁴。さらに1928年の税制改正は、労働者と下級職員の間でのオートバイの普及に貢献することになった²⁵。

こうして普及し始めたオートバイの利用目的は何だったのだろうか。まず、商業や農業の分野で人々はオートバイを業務用に利用した。そのために、特別の三輪オートバイも開発された。そして、郊外住民が自転車の代わりに通勤用に使い始めた。だが、このような実用的な利用だけにとどまらなかった。富裕な都市住民や若い都市住民はオートバイを余暇のために使い始めたのだ。こうして仕事用およびレジャー用のバイク利用が拡大した²⁶。余暇活動のオートバイをみると、エンジンの性能向上および安定したフレーム構造の開発が二人乗りとサイドカーの設置を可能にした。アメリカのように一般国民が乗用自動車を所有することはまだ夢だったが、ドイツではオートバイがその夢の一部を実現したのである。

③ 旅行会社と宿泊施設の増加

技術変化をうけて旅行代理店はどのように変化したのかを、以下で確認しておこう。

ライヒスバーンやバス事業者によるパッケージ商品の開発と提供は、富裕層だけを相手にした戦前の旅行代理店とは異なり、職員や労働者

²⁰ Steinbeck (2012), S.81.

²¹ Steinbeck (2012), S.86.

²² 戦時中の軍需メーカーのBMWやDKW, Spandau, Horex, Schuttoff, Züendappなどが新規参入した。そのなかのDKW社の事例をとりあげよう。1904年にデンマーク人のラスムッセン (Jorgen Skafte Rasmussen) が機器販売を目的に友人といっしょに、ザクセン州ケムニッツに設立した会社が発原点。数年後に、ケムニッツ近くのチョッパウの織物工場跡地を購入し、蒸気機関部品などの生産を開始した。第一次大戦中に軍需品の点火装置の生産で事業は拡大し、さらに蒸気自動車の生産を手がけた。この時の、蒸気自動車 (DKW: Dampf Kraft Wagen) がその後の会社の名前に残ることになった。1922年よりオートバイの生産を開始し、有力オートバイメーカーへと急速に成長した (Tragatsch (1967), S.61-69)。

²³ Steinbeck (2012), S.84f.

²⁴ Steinbeck (2012), S.18. エンジン排気量200CC以下を小型オートバイとした。

²⁵ Steinbeck (2012), S.315.

²⁶ Steinbeck (2012), S.315.

の市場開拓を促すきっかけとなった。パッケージツアーの価格をいくりに設定するかは事業者が頭を悩ます課題であった。戦前からのハパーク社 (Hapag) など存在していたが、20年代には雨後の草のように多くの旅行代理店が誕生した。この増加に貢献したのは一般的な旅行代理店だけではなく、デパート、出版社、地域交通局、職員や労働者の団体、さらにソーシャルツーリズムの実践組織などであった²⁷。

旅行会社の規模をみると、1907年には119の旅行代理店に364人が働いていたに過ぎなかったのが、1925年には364の旅行代理店に2,000人以上が働くまでになった。とりわけ重要だったのが既述の中欧旅行社だった。この会社は、1920年代から30年代にかけて、有利な鉄道運賃を利用することにより各種のパッケージ旅行を商品化し、とくに近距離の鉄道旅行で収益をあげた²⁸。会社はしばしば低価格で有利な旅行を提供したが、多くの労働者にはまだ手が届かないものだった。

戦前の旅行は富裕層や貴族を対象とした贅沢な旅行だったが、1920年代に変化した。なぜならインフレーションと政治・経済的に不安定な時代に、以前、余裕のあったブルジョワ層の活動範囲が狭まったからだ。このことは、ホテルの数をみると明瞭だ。すなわち、1907年には12万5,079あったのが、25年の8万5,658を経て、

33年には4万8,923へと激減した。だが宿泊施設のベッド数は5万から7万の間を維持した。これは何を意味するのだろうか。一方ではホテルの集中合併が進んだこと、他方での個人住宅の一部を提供するプリバートと呼ばれる新たな安価な宿泊手段の増大があった。このような商業主義ツーリズムの展開は、労働組合や労働者協会を軸にした労働者ツーリズムの運動にも影響を及ぼすようになった²⁹。

では、宿泊施設はどのような状態だったのだろうか。官庁統計が不備なため、1925年までの動向は不明だが、20年代に減少したわけではない。たしかに第一次大戦前の豪華ホテルは減少し、リゾート地の贅沢な宿泊施設も破産したり競売にかけられたりした。しかし、生き残ったホテルは近代化投資を行い、宿泊施設もベッド数も増大した。たとえばミュンヘンと南バイエルンでは、ベッド数は10万から13万5,000に増加している³⁰。そのなかには官吏や職員、手工業者組合の保養施設の空き部屋も含まれていたり、ユースホステルや既述のプリバートも含まれており、全体的に宿泊能力が増大したのであった。

表2は、カイツが作成した表を元に整理した表である。ここでの区分は、労働者用施設、官吏・職員用施設、ホテル等となっている。前二者はそれぞれの職種団体が自分たちの福利厚生のために建設した施設であり、ホテル等はホテ

表2 ドイツの休暇保養施設・ホテル等の概数 (1932年)

種類	休暇・保養施設全体		ホテル等
	労働者用	官吏・職員用	
施設数	82	210	5,000~6,000
ベッド数	5,400	20,000	500,000~600,000

注) 一部は1929年の数字も混在する概数で、ホテル等の施設数は筆者の概算である。
出典) Keitz (1997), S.325.

²⁷ Keitz (1997), S.121-124.

²⁸ Keitz (1997), S.58-59.

²⁹ Hachtmann (2007), S.114-116.

³⁰ Keitz (1997), S.89.

ルだけでなく旅館やペンションも含んでいる。ホテル等の施設数についての統計がないためにカイツは空白にしている。だが、ここでは、官吏・職員用の施設が1施設あたり95ベッドという数字を踏まえて、1施設あたり100ベッドと想定して概算したものである。大きなホテルから小規模な旅館まで存在したことを考慮すると、当たらずといえども遠からずと言えよう。

最初は若者だけを受け入れたユースホステルは20年代より成人も受け入れるようになった。総じて安価な宿泊施設が増大したのが20年代の特徴である。このようななかで、労働者も、自分たち専用施設だけ利用したわけではなく、旅館やペンションも利用したであろう。

はたしてこれらの施設の宿泊費はどのくらいだったのだろうか。1928年夏のRDVによるアンケートでは、安価な1泊2日3食付きで4から4.5RM、素泊まりが1.5から2RMだった。したがって、保養施設の1泊2日3食付き4から5RMというのは民間の安価な宿泊施設に準拠したものであり、購買力の低い階層の宿泊利用に貢献するものだった³¹。

このような技術と環境変化のなかで、戦前に創設され、労働者ツーリズムの端緒を切り開いた二つの組織がどのように活動を展開したのかを次に確認したい。

2 労働者サイクリスト連盟

① 戦後の再建

第一次大戦中の1916年12月に労働者サイクリスト連盟がライプツィヒで臨時大会を開いた時に、すでに10万人の会員が陸軍に動員され、うち6,000人が戦死したとの報告があった。戦死者の数はその後も増え続け、終戦時には1万4,000

人に達した。その結果、終戦時の会員数は2万3,000人に減少していた³²。

だが、第一次大戦後には困難期にもかかわらず再び会員が増加し、19年8月末のヴェルツブルクの年次総会ではすでに8万5,000人の会員数に戻り、同年末には10万人を超えた。物資不足とインフレにより労働者の実質収入が減少するなかでこの傾向は続き、20年までに戦前の水準を回復した³³。

1920年に反動的なカップー揆が起こった際には、「階級闘争の軽騎兵」の伝統をもつサイクリスト連盟の会員は、伝達係として重要な役割を果たし一揆鎮圧に貢献している³⁴。

労働者サイクリスト協会は、〈自転車の家〉と呼ばれたオッフェンバッハの本部に自転車販売のための協同組合組織〈フリッシュアウフ〉を1912年より運営していた。1922年初頭に、そこで室内競技自転車の生産をみずから開始したのを皮切りに自転車生産を拡大していく。もともと室内競技自転車は冬の間、自転車以外の体操などに取り組むことを余儀なくされた労働者サイクリストのために生まれたもので、人気が高まり、第一次大戦後は労働者サイクリスト連盟のなかで大きな役割を占めるようになっていた³⁵。この生産開始の背後にあったのは、自分たちで生産することで、第一級の自転車をできる限り安価に会員に供給したいとの思いだった。

だが、1923年秋にピークに達したハイパーインフレは連盟の活動に水をさした。次のように記録されている。「連盟にとって23年は最悪の年だった。会費は毎月引き上げねばならなかったし、給付金も同様だった。しかし会費が連盟の口座に振り込まれるや否やその貨幣価値は無くなってしまった」。資金難に陥ったサイクリスト連盟を救ったのは、隣のオーストリアのサ

³¹ Keitz (1997), S.92.

³² Beduhn/Klocksinn (1995), S.27.

³³ Beduhn (1981), S.33.

³⁴ Beduhn (1981), S.34.

³⁵ Beduhn (1981), S.34.

表3 労働者サイクリスト連盟と労働者ハイキング協会のドイツ人会員数（1919-32年）

年	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932
サイクリスト連盟	103,385	156,437	237,850	282,379	—	189,788	189,559	199,422	220,315	247,081	314,004	329,117	314,401	291,447
ハイキング協会	—	35,000	—	—	16,000	84,000	65,000	—	55,900	58,400	61,000	—	58,100	49,800

出典) サイクリスト協会 Beduhn (1982), S.65、ハイキング協会 Zimmer (1984), S.306.

イクリスト連盟による資金援助だった。だが、インフレで貧困化がすすむ労働者はサイクリスト連盟の会費を払えなくなり退会を余儀なくされた。インフレ収束後の24年末に会員数は19万になったが、その後の2年間はこれを超えなかった³⁶。

それにもかかわらず、〈自転車の家〉の拡張と互助保険制度の拡充は続いた。25年秋には〈自転車の家〉の大幅な拡張工事が始まり、翌年夏に入居を果たした。これに伴い、新しい作業機と最新の塗装設備、ニッケルメッキ設備を導入し、第一級の品質の自転車を年間2万台も生産できるようになった。26年には一輪車の生産およびサイクルサッカー用室内自転車の生産を始めた。さらにその後、詳細は不明だが、オートバイの生産とミシンの生産も加わった³⁷。ここからは、互換性部品生産の設備を備えたフリッシュアウフ工場³⁸が、労働者のために自転車だけでなく類似の量産品の生産にも乗り出したことを窺い知ることができる。

また、すでに存在していた、死亡・事故・緊急支援・法律支援という会員互助部門が、25年1月よりサイクリスト向け自転車盗難保険と賠償責任保険を拡充し、26年4月からはさらにオートバイライダーのための賠償責任保険もカ

バーするようになった³⁹。

このような努力の結果、表3が示すように労働者サイクリスト連盟の会員数は、1920年代の20万人から1930年の約33万人まで10万人以上も増加している。その後、世界恐慌の影響を受けて減少しているが、労働者ツーリズムの拡大を示す重要な指標である。

ここで自転車旅行の事例を一つ紹介しておこう。1928年に二人の会員が、ヘッセン州のフランクフルトから、ザールブリュッケンやメッス、ヴェルダンを経てパリまで行った旅行の記録を残している。出発は9月24日でパリ到着は9月30日で、ドイツでは連盟の宿泊施設を利用し、フランスではホテルに投宿している。途中、ドイツ国内では地域の会員と交流した。フランス側の国境地域では、フランス人から「おまえたちは次にいつここを破壊しに来るのだ」と非友好的な声をかけられている。しかし、次のパリ近郊の町では、フランスの労働者と歓談し、第一次大戦中の経験を話した上で万国の労働者の団結を切に願うことで一致している⁴⁰。第一次大戦で敵対した労働者による国境を超えた草の根レベルの交流として注目できる。

³⁶ Beduhn (1981), S.35.

³⁷ Museum der Arbeit (2014), S.56.

³⁸ 最盛期に1,000人を超える従業員をかかえた〈フリッシュアウフ〉工場であったが、33年のナチス政権により没収された。ナチス突撃隊は経営代表のニーマン (Heinrich Niemann) を事務所で殺害し、ナチスに賛同しない従業員を収容所に送った。工場と生産設備はマイヴェーク社 (Mayweg-Werke) が買収し、最終的には1938年にレックス機械製作所 (REX-Maschinenbau GmbH) となった。第二次大戦後も、連盟に返却されず、わずかな補償金が支払われたただだった。現在のはかつての賃貸住宅の一部が産業遺産となっているだけとなっている (Beduhn/Klocksinn (1995), S.41)。

³⁹ Beduhn (1981), S.36.

⁴⁰ Beduhn/Klocksinn (1995), S.35-37.

② 政治との関連

戦前に比べると、ワイマール時代には労働者サイクリスト連盟を取り巻く環境は一変した。戦前の連盟は階級意識に目覚めた労働者を組織した。これに対し、ワイマール期には社会的給付と互助保険のパンフレット、それにスポーツが組織拡大の前面におどりてた。この背景には、帝政時代には連盟は弾圧のなかで組織を拡大してきたのに対し、戦後は社会民主党が政権与党となり自由を獲得した。

このようななかで、連盟を含めた労働者スポーツ組織と社会民主党との関係は、前者がスポーツ文化を含む社会問題に取り組み、後者が政治に取り組むという分業関係となった。労働者スポーツ協会の「非政治性」や「中立性」という問題がひんぱんに議論されるようになった。このようななかで、政治性を弱めた「スポーツだけ」(Nursportlertums)という労働者スポーツ運動が広がっていった⁴¹。ワイマール期の連盟の内部強化の動きはこのような変化への対応でもあった。

以前の連盟を強く性格づけた労働運動のためのアジェンダや闘争のための組織という面は、会員の文化的、身体的、精神的により高いところへ成長するという要望の背景に退いた。そこで、スポーツ施設の充実や会員互助制度の強化が図られた。

1928年から翌年にかけての共産主義を志向する分派の分離という、労働者スポーツ運動を震撼させた出来事にも連盟は影響を受けなかった。連盟にはもともとベルリンを除いて目に見える分裂は生じなかった⁴²。それだけでなく、ブルジョワサイクリスト連盟の会員となっている労働者を連盟に引き入れる努力も続けた。連盟の団結は、1904年に分離した労働者サイクリスト組織〈自由〉に対する連盟の激しい論争の際に

も明らかになっていた。いずれにせよ、他のスポーツ組織のような分裂はワイマール期の連盟には見られなかった。

最初、自転車の普及とそれを用いて競技を行うことを目的に発足した労働者サイクリスト連盟であったが、1920年代半ばに労働者にもオートバイが手に届くものになってきたこともあって、1928年にオートバイライダーも含める形で、労働者サイクリスト・モーターサイクリスト連盟に改名した⁴³。ついでにここで、ドイツでのオートバイの普及を見ておこう。

③ 労働者とオートバイ

1920年代前半の時代にはまだオートバイを所有している労働者は少なかった。労働者がオートバイを購入できるとしても2年間の年取に匹敵する価格だったのである。だが、20年代半ばから経済安定期が訪れると事情は変わっていった。

実際、28年からオートバイが普及していく。登録台数をみると、26年に2万6,934台に過ぎなかったものが、29年には22万2,479台に急増し、世界恐慌をはさんで32年にも約40万台と増加している。その後も増え続け、38年にはオートバイの登録台数は100万台を超えた。そのうちの72パーセントが小型バイクだった。これに対し大型バイクは28年から38年の間、年間登録台数は35万台から50万台の間で変動した。この背景には、税金と運転免許証が不要という事情があった。これは既述のように、政府が「国民の手近な移動手段」(Volksfortbewegungsmittel)にするためにオートバイを自動車法から除外した結果だった⁴⁴。

自動車・オートバイの普及率をみると、1923年末には米では7人に1台、英で40人に1台、仏で80人に1台だったのに対し、ドイツではは

⁴¹ Beduhn (1981), S.37.

⁴² Beduhn (1981), S.39.

⁴³ Beduhn/Klocksinn (1995), S.45.

⁴⁴ Steinbeck (2012), S.132f.

るかに少なく住民250人に1台に過ぎなかった。それが、29年には、米4.5人、英21人、仏25人に1台に対し、ドイツは45人に1台と英仏にかなり近づいてきた。だが、内訳をみるために自動車だけ取り上げると、米5人、英40人、仏44人に1台なのに対し、ドイツは130人に1台となっている。このことからドイツでは内燃機関乗り物の普及といっても圧倒的にオートバイが中心だったことがわかる。ドイツのオートバイの歴史を研究したシュタインベックは、これを自動車社会への「ドイツ特有の道」と名付けている⁴⁵。

1930年のBMW社による大型・中型オートバイ購入顧客アンケートによると以下のような顧客構成で、平均年齢は26-27歳だった⁴⁶。

- 35%・・・熟練労働者（月収300RM）、
仕上工、機械工など
- 25%・・・農場管理人（月収150RM）、
森林監督官
- 15%・・・外交員、職員、若手技術者
- 25%・・・技術者、薬剤師、自営業者

さらに、1929年のツェンダップ社の営業所ごとの調査では以下のような顧客構成だった。

- ケルン・・・事務職16.1%、官吏17.7%、
労働者1.6%
- ミュンヘン・・・労働者23.9%、職員22.9%、
官吏17%

地域によっては労働者が高い比率を占めていることがわかる。とくに小型バイクで。ミュンヘンでは1928/29年に、25%が労働者・職員で、

自営業者は18%、官吏が14%、自由業が9%だった⁴⁷。

このような報告を基にすると、1920年代の後半に急速に労働者の間にオートバイが普及し始めた様子を窺い知ることができる。実際、先の労働者サイクリスト・モーターサイクリスト協会のなかでのオートバイライダーの会員数は、1930年の2万9,000人となっている⁴⁸。先の表2で見たように全体の会員が約33万人なので1割弱を構成していたことになる。

オートバイは最初、富裕層の余暇のための乗り物から広範な階層の乗り物へと転化した。このような現象は、途上国から工業国へと向かう段階で世界的にみられるものだ⁴⁹。そして、これが、シュタインベックのいう、モータリゼーションのドイツの特有な道なのだ。

3 労働者ハイキング協会

① 戦後の再建

労働者ハイキング協会の動きに目を移そう。1895年に社会民主党に属する労働者を中心にウィーンに誕生し、オーストリアからドイツ、スイスへと普及したのが「労働者ハイキング協会」(TVDN: Touristenverein Die Naturfreunde)である。それは「世界と自然を知ることによって視野を広げ知識を得て教養を高める」という目的をもっていた⁵⁰。

第一次大戦で多くの会員を失った後、平和が戻って活動を再開した。1920年代の会員数の動向は先の表3が示すよう、数万人台の規模で推移し、20年代後半になっても労働者サイクリスト連盟のような会員数の急増は見られなかった。

第一次大戦後も、社会民主主義的な政治的立

⁴⁵ Steinbeck (2012), S.95.

⁴⁶ Steinbeck (2012), S.110.

⁴⁷ Steinbeck (2012), S.111.

⁴⁸ Dietz Arbeiter-Reise- und Wander-Führer (1932), S.42, Buchsteiner (1984), S.102.

⁴⁹ Steinbeck (2012), S.322.

⁵⁰ Buchsteiner (1984), S.44. なお、これまで拙稿で直訳的な「自然友の会」という訳をあててきたが、内容を端的に示すということで以下では「労働者ハイキング協会」と表記する。

場の堅持は引き続き重要だった。これは戦前の1908年インスブルック大会の方針を継承するもので、文化的社会的な道を歩むことを謳っている⁵¹。その規約は、労働者ハイキング協会の目的として、共にハイキングに出かけること、ハイキングを容易にすること、避難小屋とクラブハウスを建設すること、自然科学的知識を教えること、そして志を同じくする人間がいっしょに活動することを掲げていた⁵²。

第一次大戦後はとくにウィーンと低地オーストリアにおいてマルクス主義的性格を強め、階級闘争の道具となっていた。それに対しドイツの方では階級的指向は弱くなっていく。

すなわち、ドイツの指導部は労働者ハイキング協会をもっぱらツーリズム組織とみなし、政治的には中立という立場をとった。こうして、指導部は、戦後の総会において、多様な社会主義的見解の闘争の場にならないように気をつけた。同じような観点から、SPD 党員で労働者ハイキング協会の国会議員シュレック (Carl Schreck) は、「政治的潮流から距離をおくための労働者ハイキング協会」であり「文化的活動」が重要だと発言している⁵³。

労働者ハイキング協会と代替運動の関連をみると、1920年代に裸体日光浴やベジタリアン、改良衣料、エスペランチストなどとの関連が生まれている。とくに1926年に誕生した「青年労働者ハイキング協会」は裸体運動を推進した⁵⁴。

それでは、両大戦間期の労働者ハイキング協会の旅行方針はどのようなものだったのだろうか。

② 旅行会社とハイキング案内所

第一次大戦後、平和が戻るなかで労働者ハイキング協会の会員は増加した。その結果、会費収入の増大に伴い、宿泊施設の建設が急増していった。なわち、1914年にはオーストリア、ドイツ、スイスを合わせても25施設だったのが、1926年に155施設、1930年には245施設になっている。

急増のきっかけとなったのが、1926年のドイツでの年次総会だった。この時、休暇旅行計画を策定し、大都市や大工業地域の支部に旅行案内所を設置することを決めた。この結果、労働者ハイキング協会ベルリン・ブランデンブルク管区は独自の旅行事務所を設置し、平日9時～19時、土曜も9～13時にオープンし、各種のサービスを提供した。同様の事務所は、1932年にハンブルクやニュルンベルクにも相次いで設置された。これに加えてハイキング案内所が32の都市に置かれた。

労働者ハイキング協会が提供した旅行企画は、鉄道または船を利用して移動し、小グループ別に現地を見学するという内容で、3種類に分かれていた。一つは3食付きの軽ハイキングで、20名までのグループ単位で受け付けた。二つ目は、20～40人を単位とする軽登山でありアイゼンとリュックサックを装備して登った。三つ目は、中レベルの高山・氷河登山で、12～15人の登山経験者を対象にロッククライミングの装備が必要な登山旅行だった⁵⁵。これら以外の、ハイキングを含まない、地中海の航海旅行も企画

⁵¹ Günther (2003), S.48f.

⁵² Günther (2003), S.49.

⁵³ Günther (2003), S.49.

⁵⁴ Hachtmann (2007), S.104.

⁵⁵ 第一次大戦前から労働者ハイキング協会は山小屋の建設を始めているが、それらはおもにドイツの低山と中級山岳のなかに建設された。労働者ハイキング協会の登山グループは1922年に約50人の組織として誕生した。母体となったのは、戦後すぐの19年より大がかりな登山を積み重ねて仲間たちだった。彼らは普通の山登りでは満足できず、岩登りや氷壁登りを始めた。最初、会員のなかにはアルプス協会ドナウランドの会員も含まれていたが、23年に自分たちを自然愛好旅行連盟と区別するようになった (Pich, (1927), S.129-130)。28年間の長きにわたり TVDN を率いたローラウアー (Alois Rohrauer) は、70歳代で Grossvenediger に登頂するほどの元気を有していたが、23年に81歳で死去した。その後の指導者は、会長がフォルカート (Karl Volkert) となり、機関誌主筆にハビッシェ (Leopold Happisch) が就任した。

している。

そして1920年代末より最新の休暇施設を建設した。それはもはや雑魚寝の宿泊施設ではなかった。このことに関してハトマンは、先行するカイツの研究を肯定的に紹介している。すなわち、新たな宿泊施設の建設は、階級闘争の面だけでなく、「伝統的なハイキング旅行は現代的な休暇旅行と融合」して、ツーリズムのメインストリームをこじ開けた⁵⁶、と指摘している。首肯できるところである。

こうして、1920年代に、かつての伝統的なハイキングはモダンな保養旅行と融合し始めた⁵⁷。建前として階級闘争の基調は維持していたが、中欧旅行社との連携など商業的、ブルジョワ的要素も入り込んできた。労働者ハイキング協会の旅行本部の公的見解は「労働者・職員グループに必要な応じたハイキングを提供し、労働者に休暇文化を教育する」というものだった。しかし、実際には、地域組織は20年代半ばより、「絶え間なく増大する予期しない」多くの人々に対応し、階級的性格を弱めていった⁵⁸。こうして、本部の建前と地域組織の現実とのずれが大きくなっていった。

4 労働組合と社会民主党の対応

① 労働時間と賃金

ここで、労働者ツーリズムの前提となる労働時間と賃金の動向をみておこう。

1918年の11月革命の成果として11月23日に復員局が8時間労働日を約束した。だが、敗戦後

の革命運動や社会混乱のなかで法律の制定は遅れて、ようやく1923年12月21日の「労働時間に関する法律」が8時間労働日を規定したものの、多くの例外を含み10時間労働日も容認した。そのため1923/24年頃は例外規定の適用のために8時間労働日はほとんど守られなかった。たとえば、27年に人口2万人以上の都市で働いていた青年労働者の平均労働時間は11時間15分に達していた⁵⁹。

しかし、その後の労働組合の努力により労働時間の短縮が進み、産業部門ごとの違いはあるが1928年には労働者の6割以上が週48時間以下の労働時間で働くようになった⁶⁰。こうして、労働時間の短縮という点では20年代後半に実質的な進展があったことに注目したい。多くの労働者は土曜の午前中まで働いた。この後ようやく週末が訪れ、スポーツやハイキング、映画、競技場に出向くことができた⁶¹。

ただし、男性に比べて女性には自由時間が少なかった。とくに既婚女性は、毎日、食事や子どもの世話などの家事に追われただけでなく、週末は溜まった洗濯物に多大な労力と時間を取られた⁶²。

もうひとつの要因である賃金に関しては、1920年代前半のインフレーションにより実質賃金は低下し、労使の分配で労働側の不利になった。1924年からの安定期にはドイツ合理化運動がすすむなかで労働強度の増大に見合う実質賃金の増大は見られなかった⁶³。

では、労働時間も密接に関係するウアラウプ (Urlaub)⁶⁴についてはどのように変化した

⁵⁶ Hachtmann (2007), S.105.

⁵⁷ Keitz (1997), S.156.

⁵⁸ Keitz (1997), S.157.

⁵⁹ von Saldern (2002), S.11.

⁶⁰ Schneider (1984), S.115-120.

⁶¹ von Saldern (2002), S.11.

⁶² Deutscher Textilarbeiterverband Hauptvorstand Arbeiterinnensekretariat (1930), S.219、齊藤 (2007)、第1章。

⁶³ Keitz (1997), S.157.

⁶⁴ ウアラウプは有給休暇と訳されることが多いが、日本語の有給休暇とニュアンスが異なり、もっと積極的に旅行や保養のための休暇を意味するため、以下ではウアラウプを用いる。

表4 労働者、職員、官吏の家計からの旅行・保養支出（1927/28年）

子供の数	労働者		職 員		官 吏	
	RM	百分比	RM	百分比	RM	百分比
0	27,84	0,8	72,54	2,3	69,14	2,3
1	57,47	1,8	48,24	1,6	53,92	1,7
2	32,17	1,0	39,22	1,2	26,05	0,8
3	27,11	0,8	20,37	0,7	23,55	0,7
4以上	19,48	0,6	-	-	-	-

注) 百分比は全家計に占める割合。子供は15才以下。

出典) Keitz (1997), S.328.

のだろうか。第一次大戦前の、労働生産性の増大と労働運動の成果として労働時間短縮が少しずつ進んだものの、労使間の労働協約でウアラウプを取り入れているのはごく一部にとどまった。

第一次大戦と戦後の革命運動はこの状況を大きく変えた。オーストリアでは1919年に労働者休暇法が制定された。ドイツでは法律は制定されなかったが18年の11月革命で労働協約にウアラウプが入った。20年で名目上、労働者の82.5パーセント、28年には95.3パーセントを含む労働協約にウアラウプが入っていた⁶⁵。だが31年に労働協約のなかにウアラウプが入っていた労働者の6割のウアラウプ日数は最大3日にとどまり、残りもほとんどが6日以内で、あり、1週間や10日は例外だった⁶⁶。

このように、1920年代に労働時間は減少したものの収入が増加したわけではない。それでも労働者層を含め大衆のレジャー志向は拡大した。どういふわけだろうか。

それには出生率が関係している。すなわち出生率の低下にともない、とりわけ都市労働者家族での子どもの数の減少が労働者家計の収支改善に貢献するようになり、労働者層のなかの約10パーセントが経済的に安定した暮らしができ

るようになったと指摘されている⁶⁷。労働時間短縮と実質賃金の増大により、これらの労働者家族では、1920年代は労働者のなかでの余暇活動への支出が少しずつ増大していった。そして、表4が示すように、一部の労働者家族が旅行に出かけるようになったのである⁶⁸。それを労働組合はどのように支援したのかを以下で確認したい。

② 国際労働運動との関連

労働運動とツーリズムはどのような関係にあったのだろうか。まず、社会民主党やその支持基盤の労働組合は、国際的労働運動との連携を示し、インターナショナリズムの方針を持っていたことはよく知られている。19世紀後半のマルクスやエンゲルス、20世紀初頭のレーニンの活動を想起すれば容易に理解できるところだ。そのために、党や組合は通信員を各地に派遣していた。そのうちの一人を紹介したい。

クンマー (Fritz Kummer : 1875-1937) はザクセンの釘鍛冶職人の家に生まれ、ズールの錠前手工業で職業教育を受け労働者となり、早くから労働運動に身を投じ、社会民主党員となった。1900年から3年間、社会民主党の機関誌「前進」の外国通信員となり、スイスとベル

⁶⁵ Hachtmann (2007), S.101.

⁶⁶ Hachtmann (2007), S.101.

⁶⁷ Keitz (1997), S.310. 出生率の低下については、Hagemann (1990), S.197-204に詳しい。

⁶⁸ Keitz (1997), S.41.

ギーに滞在した。この間、党の週刊誌「新時代」のためにも原稿を送っている。クンマーは1907年から11年にかけての3年間、世界旅行を企てた。ブレーマーハーフェン港から北ドイツ・ロイト社の汽船フィデア号でニューヨークへ渡り、アメリカを東から西へと移動しサンフランシスコに到着した。この間、錠前工の腕をいかし時々働いて旅費を賄っている。イギリスの汽船アジア号に乗り、1909年7月末に横浜に到着した。日本では東京、大阪、長崎を訪れ、その後、中国の上海に渡り、香港、シンガポール、コロombo、カイロ、エルサレム、ナポリを経て帰国している⁶⁹。

クンマーは世界旅行をまとめて『ある労働者の世界旅行』という本を1913年に出版した⁷⁰。戦争をはさんで1924年に第二版が出版されている。このなかでクンマーはそれまで訪問した国の労働者の生活状態や生活様式、さらに政治組織や労働組合について詳しく書いている。世界旅行を経験した労働者クンマーの本は、とりわけ1920年代後半の定期的に、旅行を夢見る多くの労働者に刺激をあたえたことは言うまでもない⁷¹。

社会民主党や自由労働組合の幹部たちはヨーロッパ各地に旅行する機会も多かった。それを支援したのが先にみた旅行支援組織だ。だが、活動家や労働者貴族に偏っていて、一般労働者は旅行には縁遠い状態が続いた。

③ 労働組合の旅行业

社会民主党（以下 SPD）系の労働組合による旅行支援業務は第一次大戦前にルーツをもつが、本格化したのは1920年代半ばからである。

ベルリンの社会主義教育全国委員会

先駆的なベルリンの事例を見てみよう。ベルリンにはすでに第一次大戦前に社会主義教育委員会の旅行部門が1906年に誕生していた。これがワイマール期の社会民主党のツーリズムに関する中心的教育機関、社会主義教育全国委員会（Reichsausschuss für sozialistische Bildungsarbeit）になった⁷²。この全国委員会は、それまで取り組んできた1週間の研修セミナーコースとならんで、1924年夏に初めて「社会研修旅行」を計画した。これは内外に6つのコースを設置し、労働や生活だけでなく、文化歴史を学ぶ機会も提供し、後には40コースに拡大している⁷³。

最初、これらのコース旅行は指導的労働者の教養向上にこだわっていた。だが20年代半ば以降、労働者ウアラウプ向けの旅行が登場し始めた。1929年頃には工場・オフィスで働く労働者の権利としてのウアラウプが認識されるようになってきたことを踏まえ、全国委員会は1931年3月には、初めて冬の旅行を企画した。旅行者はミュンヘンからガルミッシュ・パルテンキルヘンへと至り、そこにあったドイツ金属労働組合ミュンヘン支部が所有するアルペンホテル〈ライントーラーホフ〉に宿泊して、ストレス解消と休養のために過ごした⁷⁴。

さらに、全国委員会は20年代後半には組織拡大を図り、外国の労働者のドイツ旅行を仲介するようになった。さらに29年に初めて外国での〈休暇〉というプログラムを取り入れた。最初は近隣のヨーロッパだったが、北アフリカやギリシャ、さらには北米も加わった。

1929年秋の世界恐慌の波はドイツにも及び、

⁶⁹ Groschopp (1985), S.2028-2032.

⁷⁰ Kummer (1913).

⁷¹ Groschopp (1985), S.2036. その後、クンマーはドイツ金属労働者連盟新聞の記者になって活躍していたが、ナチス政権誕生により2カ月にわたり拘留された後、チェコスロバキアを経てアメリカに亡命し、そこで1937年に交通事故で死亡した。

⁷² Buchsteiner (1984), S.60.

⁷³ Keitz (1997), S.130f.

⁷⁴ Keitz (1997), S.132.

翌年、翌々年とドイツ経済は甚大な影響を受け、失業者が急増した。それにより全国委員会の活動も低下したが、休暇旅行を組織するという目標は放棄せず、32年4月の旅行パンフレットでは、翌33年のための新しい旅行計画を同年秋には準備できると書いていた。労働者向け旅行企画については、分割払いや積み立て貯金など労働者の負担を低減する努力が続けられた。それでも、旅行企画の価格も日数も上昇傾向をたどった。たとえば、平均的な旅行企画は、1925年に8日間で136RMだったのが、1930年には13日で200RMとなり、多くの労働者に手が届かないものになった⁷⁵。

こうなると、一般の旅行商品と何が違うのかということになる。そこで、全国委員会は、表面的な名所や自然の見物だけではなく、各地の人々の働く姿や社会的・歴史的背景を学ぶ要素を取り入れようと試みた。しかし、実態として、民間の旅行代理店の提供する商品との差別化は難しかった。しかも、全国委員会は自分たちの店舗を持たず、宣伝も編集も社会民主党文化部の手によるもので、労働者向け定期行物にパンフレットを同封するという方式をとっていた。そのため、対象は限定され、しかも価格も高く、応募者は組合幹部や上層部に限られ、一般労働者家族が参加できるものではなかった。

ライプツィヒのABIなど

もうひとつ、ライプツィヒの労働者教育協会(ABI: Arbeiter-Bildungs-Institut)の取り組みをみてみよう。それは1925年末に初めて特別列車を仕立てて北ドイツのリューベック、ハンブルク、ヘルゴラントなどに滞在する休暇旅行を企画した。参加資格は自由労働組合の組合員と

その家族が中心だったが、それ以外も受け付けた。代金の100RMを一度に支払うことは難しいため、頭金5RMを支払った後、毎月12RMを積み立てるという分割払い制度を利用した。翌26年の募集では、予想を25パーセントも上回る740人の参加者があった。その後も順調に推移し、世界恐慌で大きく落ち込んだものの、32年には予定していた旅行の大部分を遂行している。ここでは、「休暇は自由時間であり、自由時間は生の時間だ！」(Ferien sind Freizeit, Freizeit ist Lebenszeit!)として、休養と楽しみが全面に打ち出されていた⁷⁶。

労働組合の旅行支援はベルリンやライプツィヒに決して限られなかった。例えば、ブレーメンには移民支援と旅行支援を手がけるブレーメン人民旅行社(VolksReisebüro Bremen)があったし、ライプツィヒにはドイツ労働組合連合(ADGB)の旅行部門があった⁷⁷。ハンブルクやハイデルベルクにも労組が主導する旅行支援組織が生まれている⁷⁸。

さらに労働組合が支援した社会主義青年労働者協会(SAJ: Sozialistische Arbeiterjugend)の旅行支援活動も簡単に見ておこう。これは、ドイツユースホステル協会との提携により、1930年にドイツで2,300のユースホステルを利用することができた⁷⁹。SAJはさらに、1930年位は全国15カ所の宿泊施設をもち、ライヒスバーンの運賃半額などの特典も獲得していた。もちろん、徒歩や自転車での移動も促進し、テントや自炊道具の貸し出しも行った。ただし、これらの支援は社会主義教育を受ける青年を対象にしていた⁸⁰。

ベルリンやライプツィヒだけでなく、他の都市の労働組合も旅行支援に取り組んだ結果、労

⁷⁵ Keitz (1997), S.137.

⁷⁶ Keitz (1997), S.146-148.

⁷⁷ Buchsteiner (1984), S.66-67.

⁷⁸ Keitz (1992), S.310-321.

⁷⁹ Dietz Arbeiter-Reise- und Wander-Führer (1932), S.59.

⁸⁰ Buchensteiner (1984), S.71.

労働者休暇施設が全国的に建設された。ワイマール期の施設はおもに農村部が多かったが、都市部にも小規模な宿泊施設ができた。これらは一部屋あたり1～4ベッド、大きな部屋では10～12ベッドを持っており、食事も提供した。これについては、先の表2が概観を与えてくれる。料金は1926年から28年の時代に、一泊あたり通常3.5～4.5RMで、商業施設の安価なものと同じだった。

先にみたように、労働組合による旅行組織のプログラムには、商業旅行に匹敵できる休暇旅行や修学旅行とともに、休暇施設の建設と経営、長期休暇の宿泊などが含まれていた⁸¹。そのため労働組合の家や人民の家は快適なホテルに改装されるようになった。こうして、商業的な宿泊施設に近づいていった。

以上のような労働者政党や労働組合の活動を踏まえて、社会民主党は1929年12月にライプツィヒで労働者ツーリズム支援活動を総括する会議を開いた。そこで社会民主党の青年教育担当者のヴァイマン (Richard Weimann) は、この間の活動を振り返りつつ、20年代末には情報的組織的な網の目の端緒は形成されたが⁸²、当初意図した研修の目的は達成されなかったと述べている⁸³。これを踏まえて、社会民主党指導部は今後「統一性をもった大きな労働者旅行組織」の形成に着手することを決定した。残念ながら、予告された組織形成は世界恐慌のために急ブレーキがかかった。しかし完全に中断されたわけではなく、1932年の最後の数カ月になって活動再開に向けて動きはじめた⁸⁴。だがそれはナチス政権によって押しつぶされることになる。

こうして1930年台初頭になって、全国委員会

は本腰を入れて労働者らしい旅行の支援に取り組むようになった。その成果が、全国委員会が指導して1932年に出版した『ドイツ労働者旅行ハイキング案内』⁸⁴である。こうして、多くの労働者のための手軽な旅行・ハイキングガイドブックがでて、いよいよ労働者ツーリズムが本格的に進展するかというときにナチス政権が登場し、労働組合が作り上げた成果を引き継いでいく。

なお、社会民主党とその傘下の労働組合による労働者ツーリズム支援の問題点は何だったのか。なんといっても労働者の旅行意欲に関する認識が遅れたことと、それについての公式の文化理論的見解をまとめることができなかった組織指導部の対応が最大の問題だと、カイツは学位論文のなかで強く指摘している⁸⁵。この点も賛同できるところである。

本章の最後に、民間旅行代理店と労働者ツーリズムの関係を少し見ておきたい⁸⁶。民間の代理店のなかには、低所得層を対象とする旅行商品を提供するところが1920年台に登場した。例えば、アーヘンのハーゲンマン旅行社 (Reisebüro Hagemann & Co.) は1927年より格安旅行商品を提供した。さらに、ブレーメンに1925年に誕生したシャルノウ旅行社 (Reisebüro Scharnow) は、全ての国民に安価な旅行を提供するという理念をもって創業した。

また、ニュルンベルクでは、労働者ハイキング協会で経験を詰んだバウエルンファイント (Hans Bauernfeind) が、1932年に25歳で旅行会社を創業し、バスを利用した安価な旅行商品で旅行者をオーストリアやスイス、イタリアへと運んだ。

同じくブレーメンの労働局長だったデゲナー

⁸¹ Keitz (1997), S.9.

⁸² Keitz (1997), S.143.

⁸³ Keitz (1992), S.7-9.

⁸⁴ Dietz Arbeiter-Reise- und Wander-Führer (1932).

⁸⁵ Keitz (1992), S.387.

⁸⁶ 以下の事例は、Buchsteiner (1984), S.111-115 による。

(Carl Degener) は仕事柄、労働者の旅行への関心を強め、ドイツ貯蓄銀行とハパーク・ロイド社の支援を取り付け、一般国民に安価な旅行を提供するために、1930年にドイツ旅行社 (Deutsche Reisespar GmbH) を設立した。すぐに世界恐慌の洗礼をうけたが、強固な意思を持ち続け、1932年にベルリンに事務所を構えて、独自に旅行目的地を開拓し、同年には5,000人以上をオーストリアのゴリング (Golling) に送り出している。

ここに見られるのは、労働者を中心とする階層に旅行の機会を提供するという強い意志をもった企業家による開拓努力である。これらが労働組合や労働者組織によるツーリズムを補完するかたちで、労働者旅行を少しずつ底上げしていったのである。

おわりに

労働者ツーリズムの起源をどこに求めることができるのか、という一連の論稿の中心課題に基づき、本稿ではワイマール期を検討した。ここでの検討の結果を整理すると以下ようになる。

まず、時期的には1920年代半ばから労働者ツーリズムが活発になった。それは戦前の延長であるとともに、戦後の新局面も反映するものだった。なんといっても労働者の意識のなかに余暇概念が定着し、次第に労働者による活発な旅行活動が展開し始めた。

その担い手になったのが、労働者ハイキング協会と労働者サイクリスト連盟だった。前者ではアルピニズムに挑戦する会員も登場し、後者では、自らの工場・販売網を整備し、後にはオートバイ部門も設置するに至った。オートバイは20年代後半に労働者のなかにも普及し始め、モータリゼーションの「ドイツ特有の道」が展開した。

ただし、サイクリスト連盟やハイキング協会、労働組合ツーリズムをあまり強調することはできない。主流は商業的旅行会社だった。この時代に活発化した商業主義の波は労働者の家計に食い込み始めた。手軽な映画やダンスホールなどが手始めで、旅行についても商業旅行代理店のプログラムに上層労働者とその家族が参加し始めた。

さらに、従来の研究では抜け落ちている個人や家族の私的な旅行も考慮に入れなければならない。親戚や友人を訪ねたり、名所を訪ねたりする、組織的でない旅行も次第に増加したが、あいにく、これについては今日もそうだが確認できるデータがない⁸⁷。だが、鉄道と路線バスの普及は確実に個人旅行も増やしたと見るべきだろう。

ここで、最初の問題提起に戻ってみると、労働者を含む民衆ツーリズムがワイマール期の20年代後半に急速に展開し始めたことがわかった。その意味で民衆ツーリズムの出発点をワイマール期に求めるカイツの見解は妥当だと言える。労働者ツーリズムには二つの方向が含まれていた。原則的にミリュエを保持しようとする動きと、他方での商業主義への馴化である。

こうしてみると、ワイマール時代に労働者ツーリズムは戦前レベルと異なり、一段と高まったということが出来る。だが、意識は高まったものの、収入と自由時間の制約のため未だに労働者ツーリズムが本格化したと言うことができる段階にまでは至っていなかった。

⁸⁷ Buchsteiner (1984), S.118-119.

〈参考文献〉

- 井上茂子 (1988)、「ナチスドイツの民衆統括—ドイツ労働戦線を事例として」、『歴史学研究』第586号。
- 幸田亮一 (2012)、「第一次大戦前のドイツにおける『労働者ツーリズム』の誕生」『熊本学園商学論集』17(1)。
- 幸田亮一 (2020)、「第一次大戦前ドイツにおける青年労働者と余暇」『熊本学園商学論集』24(1)。
- 幸田亮一 (2021)、「第一次大戦前ドイツにおける自転車工業の発展と労働者サイクリスト連盟の誕生」『熊本学園大学経済論集』27(4)。
- 斉藤哲 (2007)、『消費生活と女性』日本経済評論社。
- 松永和生 (2010)、「ドイツ・オーストリア」(小池滋他編『鉄道の世界史』悠書館、所収)。
- 森宜人 (2021)、「余暇の組織化をめぐるトランスナショナル・ヒストリー 全体主義モデルの展開を中心に」『一橋経済学』12(1)。
- 森本慶太 (2020)、「ツーリズムからみたドイツ史—『旅行の世界王者』への道」(南直人他編著『はじめて学ぶドイツの歴史と文化』ミネルヴァ書房、所収)。
- Beduhn, Ralf (1981), *Chronik des Arbeiterradfahrerbundes "Solidarität" 1896-1977*, Münster: Lit Verlag.
- Beduhn, Ralf (1982), *Die Roten Radler : Illustrierte Geschichte des Arbeiterradfahrerbundes "Solidarität"*, Münster: Lit Verlag.
- Beduhn, Ralf / Klocksinn, Jens (Hg) (1995), *Rad- Kultur-Bewegung 100 Jahre rund ums Rad: RKB Solidarität*, Essen: Klartext.
- Braun, Hans-Joachim (1990), *The German Economy in the Twentieth Century*, London: Routledge.
- Buchsteiner, Thomas (1984), *Arbeiter und Tourismus*, Diss. Tübingen.
- Deutscher Textilarbeiterverband Hauptvorstand Arbeiterinnensekretariat (1930), *Mein Arbeitstag - mein Wochenende : 150 Berichte von Textilarbeiterinnen*, Berlin: Textilpraxis.
- Günther, Dagmar (2003), *Wandern und Sozialismus Zur Geschichte des Touristenvereins "Die Naturfreunde" im Kaiserreich und in der Weimarer Republik*, Hamburg: Verlag Dr. Kovac.
- Dietz Arbeiter-Reise- und Wander-Führer: *Ein Führer für billige Reise und Wanderung* (1932), Berlin: J. H. W. Dietz.
- Groschopp, Horst (1985), *Der "proletarische Weltbürger" Fritz Kummer*, Weimarer Beiträge 31(12).
- Hachtmann, Rüdiger (2007), *Tourismus-Geschichte*, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.
- Hagemann, Karen (1990), *Frauenalltag und Männerpolitik: Alltagsleben und gesellschaftliches Handeln von Arbeiterfrauen in der Weimarer Republik*, Bonn: Verlag J.H.W. Dietz. Nachf. GmbH.
- Keitz, Christine (1992), *Organisierte Arbeiterverein und Tourismus in der Weimarer Republik*, Diss. Berlin.
- Keitz, Christine (1997), *Reisen als Leitbild : die Entstehung des modernen Massentourismus in Deutschland*, München: Deutscher Taschenbuch Verlag.
- Kummer, Fritz (1913), *Eines Arbeiters Weltreise*, Stuttgart: Verlag Alexander Schlicke.
- Museum der Arbeit (Hg.) (2014), *Das Fahrrad Kultur Technik Mobilität*, Hamburg: Junius Verlag.
- Pich, Eduard (1927), *Wiens Bergsteigertum*, Wien : Österreichischen Staatsdruckerei.
- Schneider, Michael (1984), *Streit um Arbeitszeit*, Köln: Bund-Verlag.
- Spode, Hasso (1980), "Der deutsche Arbeiter reist" Massentourismus im Dritten Reich, in : Huck, Gerhard (Hrsg.), *Sozialgeschichte der Freizeit*, Wuppertal: Hammer.
- Spode, Hasso (2003), *Wie die Deutschen "Reiseweltmeister" wurden: Eine Einführung in die Tourismusgeschichte*, Erfurt: Landeszentrale für Politische Bildung Thüringen.
- Steinbeck, Frank (2012), *Das Motorrad : Ein deutscher Sonderweg in die automobile Gesellschaft*, Stuttgart: Franz Steiner.
- Tragatsch, Erwin (1967), *Motorräder in Deutschland 1894-1967*, Stuttgart: Motorbuch Verlag.
- von Saldern, Adelheid (2002), *Der Wochenend-Mensche: Zur Geschichte der Freizeit in den Zwanziger Jahren*, MKF: *Mitteilungen aus der kulturwissenschaftlichen Forschung* 30.
- Zimmer, Jochen (1984), *Mit uns zieht die neue Zeit Die Naturfreunde: Zur Geschichte eines alternativen Verbandes in der Arbeiterkulturbewegung*, Köln: Pahl-Rugenstein, 1984.

