

〈論文〉

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

幸 田 亮 一

要 約

ツーリズム大国として知られるドイツにおいて、労働者を含む大衆ツーリズムはどのように生まれてきたのであろうか。「労働者ツーリズム」というキーワードを手がかりに、主として第一次世界大戦前のドイツを対象として、労働運動のなかでそれがいかに形成されてきたのかを検証するのが本稿の課題である。とくに、先行するブルジョアツーリズムに反発しつつも、その影響をうけながら「労働者ツーリズム」が芽生えてくる過程を、徒歩旅行やハイキング旅行を通じて組織を拡大した「自然友の会」に焦点をあてつつ解明する。本研究を通じて、まず、客観的条件として鉄道や汽船による交通革命の進展が影響を及ぼしたということ、次に、第二次産業革命にともなう生産性向上が労働時間の短縮をもたらし労働者階級にスポーツクラブ熱が起こったこと、さらに有給休暇を求める労働運動があったことが明らかになった。

キーワード：ツーリズム史 (Tourismusgeschichte) 労働者ツーリズム (Arbeitertourismus)
自然友の会 (Naturfreunde) 遍歴 (Walze) 有給休暇 (Urlaub)

はじめに

現在、ツーリズム大国として知られているのはフランスとドイツである。このうち、フランス人は国内で過ごす休暇の比率が高いのに対し、ドイツ人の場合、外国での休暇の比率が高いのが特長である。1960年代以降になると、有給休暇を意味するドイツ語のウアラウプ (Urlaub) は、ドイツ人の人生にとって不可欠の言葉となっている¹。

では、ウアラウプはいつごろ、どのようにして形成されたのであろうか。いかにしてドイツは世界トップのツーリズム大国になったのか。このような問題意識をもちつつ、第一次大戦前後期のドイツにおける「労働者ツーリズム」の誕生過程を、経営史や技術史の成果を取り入れつつ検討することが本稿の目的である。分析に際しては、産業革命後の技術発展が直

接・間接的に「労働者ツーリズム」の発展に貢献したということと、福利厚生の実をめぐる労働者の要求がそれに貢献した、という二つの仮説をかかげる。なお、「労働者ツーリズム」(Arbeitertourismus)は、第二帝政期ドイツの労働者の文化とツーリズムを分析したBagger(1991)が使用しており、本稿ではこれをキーワードとして借用する。

世界史的にみて、有給休暇が権利として労働者に認められるのは20世紀のヨーロッパにおいてであった。第一次大戦前は労働者の一部に与えられたに過ぎなかったものが、第一次世界大戦後になると、ヨーロッパ各国での労働運動の激化と社会主義革命の動きの中で大きく改善された。すなわち、ハプスブルク帝国が崩壊して生まれたオーストリアでは1919年に法律により労働者に有給休暇が与えられた。この後、1920年代に、ドイツやポーランドやチェコ、ソ連、ルクセンブルクにおいても有給休暇制度が広がっていった(Hachtmann, 2007, S.100-101)。

これらと連動する形で、イタリアにおいてムッソリーニのファシズム政権は、1925年に「全国余暇事業団」(Opera Nazionale Dopolavoro)を設立し、労働者に割安旅行を提供した。これをモデルとして、ナチスは1933年11月27日に「歓喜力行団」(KdF: Kraft durch Freude)を設立し、ドイツ労働戦線(DAF: Deutsche Arbeitsfront)の傘下に置き、「労働者ツーリズム」を促進した(Hachtmann, 2007, S.121)。1936年、フランスで人民戦線内閣が発足し、6月にマティニョン協定(Accord de Matignon)が締結され、1年間の継続的労働につき15日間の有給休暇(congés payés)が労働者に約束された。これに基づき、ブルム内閣はフランス国鉄の切符改革やユースホステルの整備などの休暇支援制度を充実させた(飯田, 2008, 16-17頁)。

だが、ヨーロッパにおける、このような有給休暇制度に基づく「労働者ツーリズム」の誕生は第二次世界大戦により中断される。戦後復興のなか、1960年代から西ヨーロッパにおい

1 1994年時点の国際比較をみると、ドイツ人の年間労働時間は1620時間と世界でもっとも短かく、年間休暇日数も30日と長い。これに対し、フランスは1755時間、25日となっている(加藤雅彦他編、1998年、513頁)。さらに、「1994年に世界中で5億2,800万人が休暇旅行を行い、そこで落とした金額は4,520億マルク。そのうちトップはドイツ人で、年間650億から670億マルクもの大金を休暇のために費やしている。2位はフランスの600億マルク、3位はアメリカで446億マルクである」(加藤雅彦他編、1998年、513頁)と指摘されているようにドイツは世界トップの休暇大国である。しかも休暇滞在先は大半が外国で、オーストリアを筆頭にイタリア、スペイン、フランス、スイス、アメリカと外国が続く。これに対し、フランス人のバカンスの特徴は外国旅行が22.2%(2006年)と低く、国内中心であることである(飯田、2008、21頁)。

ドイツ人にとって「余暇とは、余った時間ではなく、人間らしい人生を送るための余裕・ゆとりの時間」という意味であり、ドイツでは長期有給休暇は取らないといけない国民の義務なのである。彼らのヴァカンスは、全家族平均で連続6週間、外国旅行が原則。平均費用は一家族あたり6週間で12万8千6百円(小塩、1993、139頁)。

て、世界的にみて空前のマスツーリズムが広がり、今日に至っている。

本論にはいる前に研究史を整理しておく。1980年代に至るまでドイツにおいて本格的なツーリズム史研究は存在しなかった。ようやく1990年代半ばすぎに先駆的労作である Keitz(1997)が出た。この後、2000年代に入ると Spode(2003)ならびに Hachtmann(2007)の著作が出たことに示されるとおり、21世紀に入ってツーリズム史研究が本格化したことがわかる。本稿に直接関係する、労働者の有給休暇獲得史に関しては Kramer(1984)、「労働者ツーリズム」に関しては Bagger(1991)が先行研究として存在する²。

ちなみに、このような研究の進展にともない、ドイツにおけるマスツーリズムの出発点はいつの時代まで遡ることができるかが論争となった。それをナチス期に求める Spode に対し、Keitz は「ドイツで労働者のための最初の旅行組織の誕生は通常考えられているようにナチス期ではなくワイマール期だ」(Keitz, 1991, S.47)と主張した。この論文で Keitz は、労働者はブルジョアツーリズムとは異なるツーリズムを模索したが結果的には似たものになった、との注目すべき指摘を行っている。なお、Spode と Keitz の見解の相違については (Kopper, 2002, S.93)を参照されたい。さらに、「労働者ツーリズム」の起源に関して「富裕層からのおこぼれ」説があるが、それを批判し、労働者による「獲得」闘争を重視したのが Hachtmann であり、「おこぼれ」では決してないことを説得的に論証している³。

以下では、まず技術発展がいかにして近代ツーリズムを生み出したのかを整理した上で、「労働者ツーリズム」運動が形成されてくる経済的背景を説明し、最後に、「自然友の会」の事例を中心に「労働者ツーリズム」誕生の経緯を分析する。

1 技術発展と近代ツーリズムの誕生

①交通技術の発展

交通インフラが整備されていなかった中世においては、旅は領主や騎士、商人、学生、巡礼者など一部の人がとに限られていて、馬や馬車の他はもっぱら徒歩によるものだった。それを変えたのが17世紀からの交通分野での技術発展である。

17世紀のパリで生まれた乗合馬車は、大陸ヨーロッパ全体に広がり、18世紀には主要都市

2 日本ではまだ本格的な研究は始まっていない。ただ、ホルスト(2006)が存在する。この論文は、2世紀にわたるドイツのツーリズム史を概観したもので、研究史の言及はないが、ツーリズム業界の3大コンツェルンのところや現代のドイツ人の観光意識に関する言及は興味深い。

3 なお、ドイツにおいてツーリズム史研究が盛んになったことと、1984年にベルリン自由大学にツーリズム史研究所(Willy Scharnow-Institut für Tourismus)が設置され、そこにSpode教授を室長としてツーリズム史料室(HAT: Historisches Archiv zum Tourismus)が置かれたことは決して無縁ではない。

を結ぶ駅馬車網が整備されていった。ゲーテのイタリア旅行記からは、18世紀後半の馬車旅行の様子や、途中で泊まったイタリアの宿の、トイレさえ満足にない劣悪な宿泊事情が手に取るようにわかる（ゲーテ、1960年、56頁）。英語の *boneshaker* という言葉があるように、乗合馬車は乗り心地が悪く、苦痛に満ちた旅行を人びとに強いたのであった。1789年に勃発したフランス革命は、亡命を含め全ヨーロッパレベルでの多くの人々の移動を引き起こし、ナポレオンは馬や馬車を利用して迅速に移動する戦術を生み出した。だが、馬車の改良が進んだとはいえ、基本的に動力源が動物という限界があり、1830年代でも一日に40～50キロメートルしか走ることができなかった。この速さだとベルリンからライプツィヒまででさえ1日半も必要とした。この限界を打ち破るのが産業革命の成果である蒸気機関の交通手段への適用だった。

鉄道

交通革命のリーダーとなったのは鉄道である。世界最初の蒸気機関車による鉄道路線であるマンチェスター＝リバプール鉄道が1830年に開業し、事業として成功を取めると、ヨーロッパ各地に鉄道建設の動きが広まった。

多くの領邦国家や自由都市国家に分かれていたドイツにおいても、ナポレオン戦争をきっかけにナショナリズムの動きが高まり、1834年の関税同盟の成立により、ヒトやモノの移動制限が撤廃されていく。このような動きと同時に、鉄道建設が始まり、両者が相まって自由な移動を可能にするインフラが整備されていく。ドイツの鉄道建設は1835年にバイエルンにおけるニュルンベルク＝フルト間の鉄道開通をもって嚆矢とする。1837年にはザクセンにおいてもライプツィヒ＝ドレスデン間で鉄道が開通し、1838年にはベルリン＝ポツダム鉄道、1841年にはエルバーフェルト＝デュッセルドルフ鉄道が建設された。

図1 ヨーロッパの鉄道網（1875年頃）



出典) Glaser, 1981, S.12.

このような実績の積み重ねが、「私はわが邦に鉄道を欲しない。靴屋や仕立屋が私と同じ速度で旅行することは望ましくない」（Kiesewetter, 2004, S.238, 邦訳、2006、262頁）というような王侯貴族による反対を粉碎していく。鉄道建設ブームの到来により加速され、ドイツの鉄道は、はやくも1848年にはオーストリアと繋がり、続いて1852年にはフランス、1858年にはスイス、1861年にはロシアと接続された。こうして、図1に示されるとおり、ドイツは大陸ヨーロッパの鉄道網の中心を占めることになった。

ドイツにおける鉄道建設は、たんにヒトやモノの大量輸送を可能にただけではない。鉄道が国有化されるなかで、多くの官吏が雇われることになり、彼らが有給休暇を獲得し、自らが旅行者になっていった。

また、鉄道建設は駅舎建築を発展させ、大規模で華美な建物が競って作られるようになり、それと並行して、ターミナルとなる大都市の中心駅近くには多くの旅行者が宿泊できるホテルが生まれた。そのなかでも王侯貴族や富裕層向けの豪華な調度を備えた贅沢なホテルはグランド・ホテルと呼ばれた⁴。

汽船

19世紀半ばのいわゆる交通革命のなかで、鉄道とならんで汽船も交通に劇的な変化をもたらした。米国の発明家フルトンにより1807年に米ハドソン川に投入された外輪汽船を嚆矢とする汽船は、その後、スクリュプロペラや蒸気タービンの登場などの技術革新を経て、海上交通の主要な担い手に発展していく。

大陸ヨーロッパにおいては、古代以来、大河が重要な交通インフラの役割を果たしてきて、近代に入ってから各地で運河が建設され、水運網が整備された。1816年にライン河においてイギリス人により最初の汽船が航行した。汽船会社は1820年代に入ってから誕生する。すなわち、1825年に、マンハイム—コブレンツ間の水運のためにバーデン大公国ライン汽船会社が設立されたのが最初である。翌1826年には、ライン・マイン汽船会社（マインツ）とプロイセン・ライン汽船会社（ケルン）の設立が認可され、1827年にはケルン—マインツ間で汽船の定期運行を開始した（渡辺、1987、235頁）。同社が輸送した乗客数をみると、1830年の5万2580人が1852年には60万1982人へと急増している（モテック、1980、113頁）。

ドナウ河においては、1837年に、本社をレーゲンスブルクにおくバイエルン・ヴェルテンベルク汽船会社がリンツとレーゲンスブルクを汽船で結んだ。オーダー河でも1840年に汽船が投入され、それに引き続きヴェーザー河でも汽船運航がはじまった。これらの汽船は最初

4 ヨーロッパの階級社会の伝統は鉄道の列車編成にも持ち込まれ、貴族・ブルジョアと庶民の間には明確な格差が設けられた。そして、避暑や湯治などのために一等車で旅行する貴族・ブルジョアは、トランクや衣類などの分野においてエルメスなどのブランドを生み出していった。

は旅客輸送が中心だったが、曳舟の性能が向上すると貨物輸送が旅客輸送を上回るようになっていく(Kellenbenz, 1981, S.114-115)。

さらに外洋航路においても、従来の帆船に加えて汽船が投入され、汽船会社が設立され、汽船網が整備されていく。ドイツの拠点港ハンブルクにおいては1847年にハンブルク・アメリカ郵船株式会社(Hapag: Hamburgisch-Amerikanische-Packetfahrt-Gesellschaft AG)が誕生し、1857年にはブレーメンのいくつかの船会社の合併により、北ドイツ・ロイド社(NDL: Norddeutsche Lloyd)が生まれている(Kiesewetter, 2004, S.232f. 邦訳、2006、254頁)。この後、1869年のスエズ運河開通に加え、19世紀末における蒸気タービンの発明とディーゼルエンジンの発明は、20世紀の新たな船舶技術の時代を切りひらいた。

電信

1830年代に実用化が始まった電信技術に、ドイツ人も大いに貢献した。たとえば、1835年のドイツ最初のニュルンベルク＝フュルト鉄道の開業にあわせてシュタインハイル(Carl August von Steinheil)が電信を設置している。本格的な電信網の建設は、1847年のブレーメンとフェーゲザック(Vegesack)間で行われ、翌1848年にはベルリン＝フランクフルト・アム・マイン間の電信がジーメンス・ハルスケ社の技術を用いて開通している(Kellenbenz, 1981, S.123)。鉄道網の整備と一体となってすすんだ電信網の整備は、鉄道旅行の安全性の確保に不可欠の技術になっただけではない。それは旅行者がホテルやチケットを確保する上で無くてはならないものになった。

②近代ツーリズムの誕生

マスツーリズムの形成過程を知るためには、まず、近代ツーリズムの誕生まで遡らなければならない。

中世ヨーロッパにも、巡礼者や商人、遍歴職人などの旅行者はいたが、それは例外的であり、多くの人々は生まれ育った共同体で一生を過ごした。ルネッサンスと大航海時代が中世に終わりをもたらした。近代ツーリズム誕生の基盤は、中世の自給自足経済から近代の市場経済への転換であり、資本主義社会の登場である。航海技術の発達により、探検家が世界各地に出かけるようになり、18世紀に啓蒙思想が広がるなか、裕福な市民たちは、ヨーロッパ各地を旅行し、見聞を広げていった。

また、イギリスやフランスの貴族は子供の教育のために、見聞を広めさせるとともに各地の上流階級と交わらせるために、家庭教師をつけてヨーロッパ各地を旅行させた。いわゆる

グランド・ツアーだ。その行き先としてはイタリアがもっとも人気があり、ここで彼らは古代文明についての知識を身につけるとともに、各国の貴族やブルジョアと交流した（岡田、2010、i）。

ゲーテの旅行をみるとわかるように、すでに産業革命前にヨーロッパにおいて人々の移動は活発化していた。とりわけ、イギリス人によるアルプス旅行やライン河旅行の「発見」により、ヨーロッパにおいてツーリズム時代が到来した。そして、ツーリズムをめぐるこのような新たな動きは産業革命によって加速されていく。さまざまなモノだけでなくヒトまでも商品となる仕組みのもとで、ヒトの移動が活発化していく、列車による旅行はヨーロッパのブルジョア層のなかに、医学的助言を受け入れる形で、避暑という新たな習慣をもたらした。

18世紀半ばから始まるアルプス登山はヨーロッパのツーリズム史のなかで特別の重要性をもつ。ヨーロッパにおける産業革命と近代登山は密接に関連している⁵。それまで悪魔の住むところとして畏怖された高山を科学的観点から探求する精神と、近代科学を生産分野に適応しようという精神は根底において繋がっているからだ。

長い間、人を寄せつけなかった高山に目を向け、近代登山を切り開いたのは、世界各地に植民地をつくり、探検を精力的に行ったイギリス人である。それは1786年のモンブラン登頂から始まり1865年のマッターホルン初登頂でピークに達した。

これらの登山をリードしたイギリスの登山家は男性貴族が中心であったのに対し、19世紀後半にオーストリアやドイツで誕生した登山家連盟は市民の参加を認めた。スイスでは女性の参加も認めた。そして、これらの登山家連盟が中心になって登山道を整備し、山小屋を建設した。

ブルジョアや教授、官吏を中心とした各地の登山クラブの発展は、1883年に上部組織としてのドイツ・ツーリスト協会(Verband deutscher Touristenvereine)を生み出すことになった。

③ブルジョアツーリズムの展開

鉄道や汽船の整備は、それまで貴族とブルジョアの一部に制約されていた旅行者層を拡大した。ブルジョアツーリズムの誕生だ。ツーリズムの語源となるツーリスト (tourist) という言葉は、フランス語で「回転する」という意味を持つ tour から生まれた。まず1800年頃より英語に取り込まれて旅行者を指す新語となり、そのような意味を持つドイツ語として使われるようになったのは1860年代から70年代にかけてである。この言葉が定着するに至っ

5 「ヨーロッパの近代は科学技術の成立と、山登りでもってはじまる—レオナルド・ダ・ヴィンチの生涯が示しているように。そしてジェームズ・ワットの蒸気機関の完成、カートライトの力織機の発明と、アルプスの最高峰モン・ブラン (4807m) の初登頂 (1786年8月7日) とは、同時であった」(三田、1973、1-2頁)。

た最大の理由は鉄道網の建設がすすみ、周遊するという意味合いが明確になったからだ指摘されている(Hachtmann, 2007, S.75)。

では、この、新しいツーリストたちはどこに旅したのであろうか。貴族と上層ブルジョアの社交の場として新たに整備されたりゾート地が彼らの主たる旅行先だった。とりわけ、リゾートとしては温泉場が人気であった。そこは湯治の機能も果たしたが、それと並んでカジノなどの遊行施設の整備がすすんだからである。また、上流階層のための海水浴場が、18世紀半ばに英のスカボロー(Scarborough)やブライトン(Brighton)などに誕生した。しかし、そこに大衆化の波が及ぶと、英の上流層は南仏に新たなリゾートを求めて、ニースなど新リゾート地が整備され、ヨーロッパの上流階級の社交の場として発展していった(Hachtmann, 2007, S.78-84)。

いちやくグランドツアーや貴族による冒険ツアーを開始したイギリス人は、ドイツにおける観光資源の価値を最初に発見した外国人でもあった。すなわち、19世紀初頭より、イギリス人の旅行者は、多くの古城やローレライ伝説をもつライン河沿岸の景観を賞賛し、その後、ライン河下りが重要な観光ルートになっていくきっかけを与えた(Bock, 2008, S.78)⁶。

④旅行会社の誕生

鉄道による団体旅行を考えついたのは、厳格なバプティストとして育ち、後に禁酒運動家となったトーマス・クック(Thomas Cook)であった。あるとき、鉄道を利用した団体旅行を思いついたクックはミッドランド鉄道と交渉し、1841年に貸切列車で禁酒運動家570名を対象にした団体旅行をおこなった。1851年のロンドン万博に際しては16万人もの人々をロンドンの万博会場へと送り込んだ。トーマス・クックの傑出したアイデアのひとつは、宿泊費と交通費をセットにしたクーポンを考え出したことである(荒井、1989、96-105頁)。

ドイツにおいて旅行会社が多く生まれたのは1870年代から1900年代にかけてであると指摘されている(Hachtmann, 2007, S.70)。先駆者は、アメリカ大陸へのドイツ人移民の渡航業務をおこなった会社で、1842年にシュツットガルトに設立されたロミンガー旅行社(Reisebüro Rominger)である。同社は1850年代に入ると、ミュンヘンやベルリンの会社と連繋して、もっぱら休暇旅行業務を取り扱うようになった。

ベルリンで郵便監督官の経験をもつシュタンゲン(Carl Stangen)は、1863年にプレスラウに旅行会社を設立し、1868年にベルリンに移転した後、トーマス・クックのようなパック旅行を開始した。同社に予約して代金を支払った旅行者は、道中の個別の支払いを気にせず、目的地までの鉄道と船を利用し、ホテルに泊まり、ガイドによって現地を観光するこ

6 「まなざしというのは記号を通して構築される。そして観光とは記号の集積である」。「観光のまなざしは人々の日常体験から区別されるような風景や町並みの様相へと向けられている。こういう景観を人が観るのは、これらがありふれたものからある意味で遊離しているとみなすからだ」(アーリ、1995、6頁)。

とができた。このサービスで人気を博したシュタンゲン社は、1873年にはパレスチナへの巡礼ツアーを、1878年にはクック社に先駆けて世界ツアーを企画した。だが、ライバルが登場し激しい競争が繰り広げられるなか、ついに1905年にシュタンゲン社はハパーグ (Hapag) 社に吸収されてしまった。ハパーグ社はこの頃、200隻の遠洋航路用大型船を有し、世界最大の船舶会社に成長していた。

当時、同様の大型合併がもうひとつ行われた。それは、ブレーメンを拠点として成長した北ドイツ・ロイド (NDL) 社が、その客船部門を基に、先述したトーマス・クックによって創業されたクック社 (Cook & Son Corporation) と共同で、世界旅行会社同盟 (Weltreisebüro Union) を結成したことだった。同盟が行ったイノベーションは、同年、トラベラーズ・チェックを発行したことであり、北極ツアーを開始したことであった (Hachtmann, 2007, S.70-71)。

このような旅行会社の発展は、旅行費用を事前に計算可能なものにした。それと同時に登場してくるのが旅行ガイドブックである。グランド・ツアー向けの案内書は、早くも18世紀末から、当時、精度を増してきた地図とともに世の中に出始めていた。

印刷屋の息子に生まれたベデカー (Karl Baedeker) が1827年にコブレンツに設立した印刷所からスタートしたベデカー社は、旅行案内を印刷していた小さな印刷所を1832年に買収した。これが後に世界的な旅行ガイド出版社に同社が成長するきっかけとなった。ベデカーの旅行ガイドは、各地の宿泊施設と交通事情について詳細に紹介するとともに、名所や散策路なども取り上げ、鉄道時代のブルジョア・ツーリストにとって無くてはならないガイドブックになった (Keitz, 1991, S.48-49)。

⑤ ワンダーフォーゲルとユースホステル

ヨーロッパにおける徒歩旅行の歴史を振り返ってみると、近代に入ってひとつの大きな転換があった。手工業職人は腕を上げるために、中世以来、「遍歴職人」としてヨーロッパ各地を遍歴して技能を磨き、職人間のネットワークを築き上げていった。職人に商人と巡礼者を加えた人びとが徒歩旅行の主役であり、貴族や新興ブルジョアは馬や馬車を利用して旅をした。ここには厳然たる階級格差がみられた。

だが、1800年頃より一大変化が起こった。職人は次第にプロレタリア化し、彼らを含めた下層階級は、工場に閉じ込められ、遍歴の時間も含めて自由時間が減らされた。これに対し、ブルジョアジーの自由時間は増大し、自由時間を充実する方策をいろいろ探っていた。その中の一つが、ルソーの「自然へ帰れ」の影響を受けた、自分の足を使って森や山の中に分

け入る活動であり、徒歩による遠距離旅行である (Bausinger/Beyrer/Korf, 1991, S.168)。

もともとヨーロッパにおいて学生は職人と同じく、各地を遍歴して知識を習得する伝統があった。しかし、19世紀半ばになると各地から集まってきた学生間での飲酒や決闘などモラルの低下が問題になっていた。このような状況下、急速な近代化を経験していたヨーロッパにおいては、近代化への反発もまじり合うかたちで、青少年のための新たな野外活動運動が19世紀末に各地に生まれた。ドイツで青年人口が増大した第二帝政期は「青年期の発見」の時代と言われるほど、青年問題が社会的に大きな問題となるとともに、「ドイツ青年運動」と呼ばれるような独自の運動が展開した(田村、1996年、54-62頁、ラカー、1985年、7-8頁)。すなわち、1896年にベルリン近郊の町シュテググリッツ (Steglitz) のギムナジウムの生徒を引き連れた野山歩きが出発点となって、ワンダーフォーゲル (Wandervogel: 渡り鳥) 運動が生まれた。イギリスでも1908年にボーイスカウト運動が始まった⁷。

ユースホステルもこの動きのなかから誕生したもので、ドイツのシルマン (Richard Schirrmann) が創設した、安全で安価な宿泊施設を提供し青年の旅を促進しようとした運動である (佐藤、2006、5頁)。1912年に最初のユースホステルが誕生し、第一次大戦の中断後、ドイツだけでなくヨーロッパへと広がり、第二次大戦後は、日本を含む世界へと広がった。

2 「労働者ツーリズム」誕生の背景

①労働時間の短縮

19世紀から20世紀初頭にかけての時代は第二次産業革命とも呼ばれ、工業社会が大きく変化した時代である。その根底で進展したのは、生産性を向上させた「新工場制度」の成立であり、テイラーに象徴される、工業企業におけるマネジメント革命であった。この変化に関して、アメリカのことはよく知られているがドイツの場合はどうだったのだろうか。

アメリカと同じようにドイツにおいても、旧工場制度から新工場制度への変化がみられた。それは、現場レベルでは親方による管理から技師による管理への変化であり、ストップウォッチ利用に代表される正確な作業時間の掌握であり、管理会計の登場であった (幸田、1999年、10-11頁)。これは当然、現場労働者にとって労働の強化を意味し、精神的・肉体的疲労を増大させた。そのため、労働時間短縮が労働運動の主要課題のひとつとなった。

では、このようななかで、現場の労働者の労働時間はどのように変化したのだろうか。ドイツの工業を代表する部門である機械工業をとりあげて概要を整理する。

19世紀半ばの機械工場の週労働時間はそれぞれ66～69時間であったのに対し、1890年代

7 ボーイスカウト運動は、将校のバーデン・パウエルによって始まり、大陸ヨーロッパにも広がった。

に週 62 時間ほどに短縮され、1900 年代初頭には週 58 ～ 60 時間ほどと着実に短くなっていった。1914 年までに労働時間の短縮はさらに進み、一日 10 時間制、週 54 ～ 60 時間制が普及した（幸田、1999 年、12-13 頁）。

週末の労働状況を見ると、1870 年代には、大工業企業でもまだ約 3 割が日曜も操業しており、労働運動のなかで日曜休業の要求は重要な項目だった。同時に、毎日の労働時間について 10 時間労働を求める運動も起こった。このような労働運動の圧力を受けて、1880 年代より社会福祉的政策が開始される。その結果、1900 年ころ日曜労働は多くの工場で廃止され、土曜の労働時間も短縮がすすみ、いくつかの事例では 1914 年以前でも土曜半ドンが導入されている（幸田、1999 年、18 頁）。

このような労働時間短縮は、「工場革命」とも呼ばれる、工場マネジメントの改革に伴う労働生産性向上の結果であるとともに労働運動の成果でもあった。この過程は労働者にとっては労働強化の過程でもあったことを忘れてはならない。労働強化に伴う緊張増大は休暇拡大要求につながっていく。

②官吏と職員の有給休暇

19 世紀半ば以降、プロイセンを先頭に鉄道建設もあいまって官吏が増加した。彼らには種々の特権が与えられたがそのなかの一つが有給休暇であった。たとえば、1873 年に郵便業務に従事する官吏に、最初の有給休暇が導入され、19 世紀末の最後の 20 年に他の官吏へも広がった（Reulecke, 1981, S.247）。とりわけ、1897 年に帝国内務省長官にフォン・ポザドフスキー＝ヴェーナー（Arthur von Posadowsky-Wehner）が就任してからは、鉄道労働者の要求を受け入れて、とくに国営企業での有給休暇を拡充した（Reulecke, 1981, S.256）。

官吏の福利厚生改善は、民間官吏（Privatbeamte）と呼ばれた民間企業の上級職員にも波及する。すなわち 19 世紀後半にドイツで誕生し急速に大規模化した大企業において、職員層は労働者層と異なる階層を形成した。もっとも早い事例はジューメンズ社であり、先の郵便官吏と同じ 1873 年に、全職員に 14 日の有給休暇が与えられている。これに対し、労働者が有給休暇を獲得するのはかなり遅れる⁸。

いち早く有給休暇を獲得したのは印刷労働者と醸造所の労働者であった。なぜこれらの部門が先駆的だったのであろうか。それは、ともに緊張度の高い労働が多く、深夜業が多く、健康破壊につながる仕事を中心だったからだ。印刷業では 1873 年にドイツで最初に労働協約

8 労働諸階級福祉中央協会（Centralvereins für das Wohl der arbeitenden Klassen）の機関誌編集長をしていたベームルト（Victor Böhmert）が 1889 年に、「労働者休暇はまだ将来の音楽だ」と述べているのがもっとも早く言及された事例のようだ（Reulecke, 1981, S.242）。

のなかに有給休暇が含まれた。醸造業では1903年に労働協約の中に有給休暇が入り、1911年には1237経営、4万4744人の従業員が対象となっている。だが、第一次大戦前に有給休暇制度を導入した企業はまだ例外的であり、あっても3～6日であった(Reulecke, 1981, S.249f.)。

大企業ではツァイス社(Carl Zeiss)において、1896年より3000人以上の従業員に有給休暇が与えられた。同社の場合は12日の年次休暇が認められたが、有給休暇はその半分だった。このような例外企業や例外部門を除くと、19世紀末に有給休暇を与えられた労働者は帝国内で9000人から1万人で、全労働者の0.7%に過ぎなかったといわれている。有給休暇はこのように、まだ極めて一部の労働者に限られた福利制度だった(Reulecke, 1981, S.250)。

労働運動においても有給休暇への関心は低く、労働組合の主要な関心は労働時間と賃金に向いていた。

3 「労働者ツーリズム」の誕生

①労働者運動の進展

もともとヨーロッパにおいて職人は、遍歴修業を含む独自の文化を築き上げてきた。中世末に、職人にはキリスト教に関係する祝日が与えられており、それらは合計すると年間100日ほどに達していた。しかし、工業化の進展は職人から休日を奪っていった。これに対して職人たちは、日曜だけでなく月曜も痛飲して勝手に休んでしまう、いわゆる「青い月曜日」(blauer Montag)という慣習で抵抗した。搾取と飲酒習慣の悪循環による身体衰弱から労働者の健康を守ることは社会政策の重要な課題として認識されるようになった。労働運動のなかでもこの問題は重視され、心身の回復を目的としたハイキングが生まれた。とくにイギリスでは日曜ハイキングが広く普及していった。

他方で、中世以来の伝統的休暇を奪いとられた労働者が、「青い月曜日」という自主的サボタージュを、新たな形の有給休暇に変えていこうとしたことにも注目できる(Hachtmann, 2007, S.99)。

第一次大戦前には社会民主党(SPD)は労働時間の短縮と賃金引き上げに重点をおき、休暇問題、とくに有給休暇への関心は薄かった。第一次大戦後の1919年ですら、有給休暇は企業家によって与えられるものであり、闘争を通じて獲得するものではないとの意識が支配的で、労働運動の機関誌でも取り上げられなかった。とくに上層部においてこのような意識が強かったのに対し、末端の労働者の中では有給休暇の要求が根強く存在した(Reulecke, 1981, 263f.)。

このような時代のなかで注目すべきは、労働者による運動の中から新しい文化を創造する運動が生まれたことだ。これを促進したのが、皮肉にも1878年から1890年にかけて施行された社会主義者鎮圧法であった。この間、政党結成が禁止されたために、労働者はブルジョアのそれを真似て様々な協会組織（Verein）を生み出した。たとえば、体操や自転車、ボート、水泳、演劇、音楽などである。それを可能にしたのが先にも見たように、生産性の伸びと労働運動の結果としての労働時間の短縮であった。この期間に毎日の労働時間は14～12時間から12～10時間へと2時間ほど短縮され、部分的には9時間労働も登場した（Bagger, 1991, S.36）。

労働者による各種スポーツの発展を第一次大戦の前と後で概観したものが表1である。労働者のスポーツ協会のなかで最大の規模を誇った「労働者体操・スポーツ協会」（Arbeiter Turn- und Sportbund）は、1893年に4000人の会員でスタートしたもののだが、第一次大戦前にすでに全国に2400強の支部をもち、会員も20万人近くに達するまでになった。アメリカ式大量生産技術の導入により価格が低下した自転車は、19世紀末に、労働者の間にも普及し、「労働者自転車協会〈団結〉」（Arbeiter-Radfahrerbund "Solidarität"）は、第一次大戦直前の1913年に16万人もの会員を擁するまでになった（Reck, 1977, S.169）。

表1 労働者スポーツ協会の発展

	1913年		1929年	
	協会数	会員数	協会数	会員数
労働者体操・スポーツ協会	2,409	186,707	6,886	738,048
労働者陸上競技協会	300	10,000	960	52,000
労働者自転車協会「団結」	—	160,000	4,951	320,000

注）各協会の原語は、Arbeiter Turn- und Sportbund, Arbeiter-Athletenbund, Arbeiter-Radfahrerbund "Solidarität"
出典）Reck, 1977, S.169-170.

②「自然友の会」の誕生

様々な協会組織のなかで、近代の「労働者ツーリズム」の先駆者として重要なものが、1895年にウィーンに誕生した「ツーリスト協会〈自然友の会〉」（Touristenverein "Die Naturfreunde" 以下 TVDN）である。「ツーリスト協会」という言葉が団体名に含まれていることに注目したい。このような運動のルーツは、自然のなかへの日曜ハイキングを行った、三月前期（Vormärz）の手工業者・職人連盟にあるようである（Hachtmann, 2007, S.101）。その後、たくさんのハイキング組織が生まれては消えていくなかで TVDN は急速な発展を遂げていく。

TVDN が生まれたのはドイツではなくオーストリアの社会主義者の中からである。きっかけとなったのは、教師で社会民主党党员であったシュミードル (Georg Schmiedl) が、1895年3月半ばから4月半ばにかけて、労働者新聞において、ウィーンの森でのハイキングを呼びかけたことだ。シュミードルは、多くの労働者が自由時間にビールやカードゲームの奴隷になっているのは嘆かわしいとして、健全なレジャーへの参加を提案したのだった。

この提案への反響は大きく、約30通の手紙がシュミードルの下に届いた。その中の一人が、後にオーストリア首相となるレンナー (Karl Renner) だった。レンナーは当時、学生的身分であり、妻と二人でローラウアー家に下宿していた。ローラウアー (Alois Rohrauer) は、当時、歯車工場で働いていた熟練金属労働者で、月曜から土曜までの長時間労働にもかかわらず、日曜日にはウィーンの森を歩き回るハイカーであり登山家であった。彼は下宿人のレンナーに、階級闘争にとってのツーリズムの重要性を、アルコール依存との関係で常々話していた (Naturfreunde Internationale, 2008, S.25f.)。ローラウアーの影響をうけたレンナーは、その10年前に誕生していたブルジョアによる「アルプス協会」(Alpenverein) に対し、安くて安全な登山を労働者に提供したいと考えた。

最初の会合は、同年3月28日に約40人が参加して、ウィーンのある居酒屋で開かれ、この時、ローラウアーを含む3人の指導者が決まった。4月14日に最初のハイキングが開催され、労働者だけでなく官吏や教師、学生も含めて85人が参加した。その後、組織名と規約について議論を重ね、レンナーが考案したエーデルワイス入り紋章と標語「山と丘を手にとりて」(Hand in Hand durch Berg und Land) が採択され、組織名も「自然友の会」と決まった。9月16日に設立総会が185人の参加者をもって開かれ、ローラウアーが会長に選ばれた (Kersten, 2007, S.23-24)。

1895年の65人から出発した同会は、最初の数年は高い会費がネックになり会員が伸びなかったものの、それが改善されるなかで世紀末から急速に成長し、1901年には会員数が千人を超えた。最初は、労働運動にブルジョア的なものを持ち込むものとして、社会民主党から疑いの目でみられたものの、こうした無理解と闘い、また、キリスト教労働運動のハイキング運動とも自らを区別しながら、TVDNはパーティーやサークル活動の他に休暇旅行や週末旅行を企画していった。この運動のなかで、さらに講演会や初期救助講習会、地図読み講習会を開くなど啓蒙活動も同時に行った。1896年末の総会では建築グループが承認され、これは山小屋建設や登山道の整備を行った。1897年には機関誌『自然友の会』(Der Naturfreund) を発刊した (Kersten, 2007, S.25)。

こうして、TVDNは、ブルジョアによる登山活動に学びながら成長し、それまでの特権的

階級だけの楽しみを労働者も参加できるものに変えていった (Kramer, 1984, S.36-37)。1900年には、拠点となる協会ハイムをウィーンに建設し、従来のハイキング、登山に加え、スキー旅行を企て、特別列車も調達した。TVDNの特長は、ブルジョアの登山・ハイキング組織と早くから友好的関係を築き上げたことだ。例えば、1898年には、オーストリア・アルペン協会と山小屋に関して相互利用が可能になった (Kersten, 2007, S.26)。

では、TVDNはどのような労働者によって成り立っていたのであろうか。会員のなかでもっとも高い割合を占めたのは熟練労働者 (Facharbeiter)、手工業親方、手工業職人であり、後にはこれに職員 (Angestellte) も加わった。とりわけ、各地に遍歴する手工業職人はTVDNの考えを各地に広めるのに貢献し、またたく間に、ヨーロッパ全体だけでなく北アメリカにも広がっていった (Kersten, 2007, S.27)。

TVDNの活動は隣のドイツにはどのように広がったのだろうか。出発点は1905年のミュンヘンに誕生した支部であった。ミュンヘンが最初だった理由は、オーストリアに隣接し、豊かな山岳を持つバイエルンの首都だったからである。プロイセンでは1908年11月にベルリン支部が誕生した。だが、社会民主党の指導問題や会費問題をかかえて、会員が伸び悩んだだけでなく、早くも政治意識の高い会員により別組織「労働者ハイキング組合〈自然友の会〉」(AWB: Arbeiterwanderbundes "Die Naturfreunde") が結成された。分裂の原因は政治的な問題に加え、山岳地帯に恵まれないベルリン周辺での活動が、山岳地帯に恵まれているウィーンの本部とあまりに違っていたことがある。登山を中心とするウィーン本部の機関誌の内容はベルリンの労働者にとってあまりにも縁遠いものだったのだ (Bagger, 1991, S.40)。分裂後、主流派TVDNは活発な活動を展開し、日帰りのハイキング活動に加え、8日～10日の旅行も企画した。活動の特長として注目できるのは、経済的・社会的弱者のツーリズムを促進するソーシャル・ツーリズムの先駆けともいえる、会員の妻子の参加を認めたことだ (Kersten, 2007, S.37f.)。

こうして、社会主義運動と関係しつつ、自然観賞とウォーキングが一体となったTVDNの活動は、最初、自然を鑑賞する徒歩によるハイキングが中心だったのが、第一次大戦後には大都市に事務所を設置し、旅行会社の機能をあわせもつようになった。たとえばベルリンの「ハイキング案内所」(Wanderauskunftsstelle) は1927年に独立の旅行会社に発展した (Kersten, 2007, S.95)。こうして、1929年には機関誌に、オーストリア15日の旅やスイス8日、スイス14日の旅、北海・バルト海9日の旅の広告が掲載されるまでになった。1930年には17回の休暇旅行を実施した。だが、世界恐慌はこのような拡大傾向にいきよに水をさし、会員数が3分の1に減少するまでになった。しかしながら、そのような逆境期にも1181

回のハイキングを行っているのは注目に値する (Kersten, 2007, S.95-98)。

第一次大戦後の1920年代にはオーストリアでは9万人の会員と100の小屋を、ドイツでは6万人の会員と220の小屋を持つまでになった。1925年にドイツにおいては約1000支部を持ち、6万5千人の会員を擁していた。

このように、「自然友の会」は国境を越えて広範に広がり、会員数も増大し、活動も活発化した。その性格はアルピニズムと労働運動の間で揺れ動いたのであった (Günther, 2003, S.123)。

おわりに

以上の検討により、ドイツにおける「労働者ツーリズム」の萌芽は、第一次大戦前に見出されることが確認できた。仮説で予想したように、その客観的な条件として、とくに蒸気機関の発明をきっかけとするイノベーションによる工業ならびに交通の発展があったことは明白である。だが、技術発展とツーリズムの関係がドイツにおいてはそう単純ではなかったことにも注意を払わなければならない。すなわち、鉄道に象徴される近代技術の発展は、とりわけルソーの啓蒙思想に影響を受けたブルジョアの間には、逆に徒歩旅行への関心を引き起こし、それが若者のなかにワンダーフォーゲル運動を生み出したのだ。その動きはブルジョアのなかだけに留まらず、労働者にも影響を及ぼし、TVDNを生み出した。

さらに、社会主義者鎮圧法のもとで政治活動が禁止された労働者のエネルギーが非政治的な文化事業やレクリエーション事業に向けられたことにも注目したい。とくに、その際、組合幹部が消極的だったのに対し、TVDNの事例に典型的に見いだされるように、労働者が自発的で積極的であったことはいくら強調しても強調しすぎることはないであろう。

ところで、「労働者ツーリズム」の発展には2つの条件が必要だった。すなわち、時間と金である。第一次大戦前にこの条件を満たしたは、一部の熟練労働者に限られていた。戦後になると労働協約による有給休暇制度の導入もあって「労働者ツーリズム」は普及していくことになる。こうした動向の中心に位置したのは、安価な宿泊施設を利用して自然を歩くことをベースにしたTVDNだった。だが、1920年代のTVDNは、社会民主党や共産党の組織拡大の犠牲となった面があり、1929年の世界恐慌で多くが会を離れることになった (Spode, 1982, S.284f.)。

最後に、本稿の冒頭で紹介した研究史に立ち返って本稿の成果を整理すれば、まず、「労働者ツーリズム」はブルジョアツーリズムの「おこぼれ」では決してなく、主体的に獲得されて始まったものであることが確認できた。次に、マスツーリズムの出発点に関するSpodeと

Keitzの論争に関して一言述べておくと、ナチス期とワイマール期のいずれかということには、その時代を分析していないので答えることができないが、少なくとも第二帝政期に労働者ツーリズムの基盤が形成されたということも確認できた。労働者がウアラウブを自由に謳歌できるようになったのは第二次大戦後のことだが、その出発点は第一次大戦前の労働者によるツーリズム運動に求めることができるのである。

（本稿は2011年度熊本学園大学学術研究助成による研究成果である。）

< 参 考 文 献 >

- Bagger, Wolfgang(1991),"Arbeiterkultur und Arbeitertourismus im Kaiserreich" in: Spode, Hasso(Hrsg.), *Zur Sonne, Zur Freiheit*, Berlin: Freie Universität Berlin : Institut für Tourismus.
- Bausinger, Hermann / Beyrer, Klaus / Korf, Gottfried(1991), *Reisekultur : Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus*, München: C.H. Beck.
- Bock, Benedikt(2008), *Baedeker & Cook Tourismus am Mittelrhein 1756 bis ca.1914*, Frankfurt am Main: Peter Lang.
- Glaser, Hermann(1981), *Maschinenwelt und Alltagsleben: Industriekultur in Deutschland vom Biedermeier bis zur Weimarer Republik*, Frankfurt am Main : W. Krüger.
- Günther, Dagmer(2003), *Wandern und Sozialismus: Zur Geschichte des Touristenvereins "Die Naturfreunde" im Kaiserreich und in der Weimarer Republik*, Hamburg: Kovac.
- Hachtmann, Rüdiger(2007), *Tourismus-Geschichte*, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.
- Keitz, Christian(1997), *Reisen als Leitbild : Die Entstehung des modernen Massentourismus in Deutschland*. München : Deutscher Taschenbuch Verlag.
- Keitz, Christian(1991), "Reisen zwischen Kultur und Gegenkultur <BAEDEKER> und die ersten Arbeitertouristen in der Weimarer Republik", in: Spode, Hasso(Hrsg.), *Zur Sonne, Zur Freiheit*, Berlin: Freie Universität Berlin : Institut für Tourismus.
- Kellenbenz, Hermann(1981), *Deutsche Wirtschaftsgeschichte, Bd.2*, München: Beck.
- Kersten, Oliver(2007), *Die Naturfreundebewegung in der Region Berlin-Brandenburg 1908-1989/90. Kontinuitäten und Brüche*. (Dissertation. Freie Universität Berlin 2004), Berlin: Naturfreunde.
- Kiesewetter, Hubert(2004), *Industrielle Revolution in Deutschland 1815-1914*, Stuttgart : F. Steiner (キーゼヴェター著 高橋秀行・桜井健吾訳 [2006]『ドイツ産業革命－成長原動力としての地域－』、晃洋書房).
- Kopper, Christopher(2002), *Handel und Verkehr im 20.Jahrhundert (Enzyklopädie deutscher Geschichte 63)*, München: R. Oldenbourg.
- Kramer, Dieter(1984) "Arbeiter als Touristen: Ein Privileg wird gebrochen", in: Zimmer, Jochen (Hrsg.), *Mit uns zieht die neue Zeit: Die Naturfreunde. Zur Geschichte eines alternativen Verbandes in der Arbeiterkulturbewegung*, Köln: Pahl-Rugenstein Verlag.
- Naturfreunde Internationale(2008), *Karl Renner – Naturfreund und Europäer*, Wien: Naturfreunde Internationale.
- Reck, Siegfried(1977), *Arbeiter nach der Arbeit : Sozialhistorische Studie zu den Wandlungen des*

- Arbeiteralltags*, Giessen : Focus-Verlag.
- Reulecke, Jürgen(1981), "Die Entstehung des Erholungsurlaubs für Arbeiter in Deutschland vor dem Ersten Weltkrieg", in Dieter Langewiesche / Klaus Schönhovent (Hrsg.), *Arbeiter in Deutschland : Studien zur Lebensweise der Arbeiterschaft im Zeitalter der Industrialisierung*, Paderborn: Schöningh.
- Spode, Hasso(1982), "Deutsche Arbeiter reist: Massen Tourismus im Dritten Reich", in: Gerhard Huck(Hrsg.), *Sozialgeschichte der Freizeit: Untersuchungen zum Wandel der Alltagskultur in Deutschland, 2. Aufl.*, Wuppertal: Hammer.
- 荒井政治 (1989)『レジャーの社会経済史: イギリスの経験』東洋経済新報社。
- アーリ、ジョン (加太宏邦訳) (1995)『観光のまなざし: 現代社会におけるレジャーと旅行』法政大学出版局。
- 飯田芳也 (2008)「フランスバカンス制度についての一考察」『城西国際大学紀要』第16巻第6号, 15-32頁。
- 岡田温司 (2010)『グランドツアー 18世紀イタリアへの旅』岩波新書。
- 小塩節 (1993)『ドイツの都市と文化』講談社学術文庫, 1993年。
- ゲーテ (相良守峯訳) (1960)『イタリア紀行 (上)』岩波文庫。
- 加藤雅彦他編 (1998)『事典 現代のドイツ』大修館書店。
- 幸田亮一 (1999)「ドイツにおける『新工場制度』の成立と労働時間短縮」『経営史学』第33巻第4号, 1-24頁。
- 佐藤智 (2006)『ユースホステルに託した夢 リヒャルト・シルマン伝』パレード社。
- 田村栄子 (1996)『若き教養市民層とナチズム—ドイツ青年・学生運動の社会史』名古屋大学出版会。
- ホルスト、スウェン (2006)「ドイツのツーリズムの発展と現状」『文藝と思想』(福岡女子大学)第70号, 39-57頁。
- 三田博雄 (1973)『山の思想史』岩波新書。
- モテック、ハンス (大島隆雄訳) (1980)『ドイツ経済史: 1789-1871年』大月書店。
- ラカー、ウォルター (1985)『ドイツ青年運動—ワンダーフォーゲルからナチズムへ』人文書院。
- 渡辺尚 (1987)『ラインの産業革命—原経済圏の形成過程—』東洋経済新報社。

The Beginning of Workers Tourism in Germany before the WWI

Ryoichi Koda

This paper aims to examine the phase of "workers tourism" in Germany before the WWI. In the end of 19th century German workers began to organize workers sports clubs including hiking societies. One of the famous hiking organization was "Friends of Nature", which was born originally in Vienna in 1895 and soon spread to the surrounding countries. These movements were promoted by the traffic revolution caused by railways and steam ships in the middle of 19th century. From the end of 19th century German labor union demanded paid holiday, which was already given to official servants and white-collar workers in big companies. At that time the efficiency improvement in manufacturing factories also enabled workers to get more free time for hike and travel by reducing working hours.