

〈論文〉

ナチ・ドイツによる海浜保養所プローラの建設*

幸 田 亮 一

要旨

ドイツ北部のリューゲン島に巨大な海浜保養所の廃墟がある。地名にちなんでプローラ(Prora)と呼ばれるこの施設は、もともと、ヒトラー率いるナチ党が巨大な海浜保養所を作るために、1936年に建設を開始したものである。第二次大戦の勃発により巨大プロジェクトは中断された。戦時中にロシア人の強制労働者を用いて一部の建設を再開し、警察隊の訓練所やハンブルク空襲被災者の仮住宅としての役割を果たした。戦後はソ連軍の駐留を経て、東ドイツの軍用施設として長く使われてきた。

東ドイツ内にあったため、戦後長い間、西側ではほぼ忘れられた存在だったが、1990年の東西ドイツ統合後、再発見され、歴史家を交えて、多様な議論や保存活動、活用策が重ねられてきた建築遺産である。

本稿は、プローラの成立経緯から設計、建設、中断、その後の推移を整理するとともに、この巨大プロジェクトの歴史的意義を明らかにすることを目的とする。本研究を通じて、プローラは、極度に生産力と健康を重視したナチズムの理念を純粹に示す建造物であることが明らかになるだろう。一日2万人が一斉に利用し、一週間の集中した保養により、再び職場に戻って労働に従事するということをナチ党は目指したのである。背後にあるのは、第二次産業革命のなかで進んだ大量生産体制とフォーディズムを理想化したナチズムの独自の近代化思想である。プローラは、ナチ政権の大衆組織である労働戦線の理念を典型的に示す建築遺産である。

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

<目次>

はじめに

- 1 第二次産業革命と有給休暇導入
 - ① 第二次産業革命と合理化運動
 - ② 労働者と有給休暇
- 2 ドイツ労働戦線と歓喜力行団
 - ① ドイツ労働戦線
 - ② KdF の誕生と目的
- 3 巨大海浜保養所プローラの構想
 - ① 海浜保養所の歴史
 - ② 設計経緯
 - ③ 建設経緯

おわりに

はじめに

ドイツ北部のバルト海に面するリューゲン島に、巨大な海浜保養所の廃墟がある。地名にちなんでプローラ（Prora）の名前で知られるこの施設は、もともと、ヒトラー率いるナチ党（国民社会主義ドイツ労働者党）が同時に2万人のんびとが保養できる施設として、1936年に建設を開始したものである。第二次大戦の勃発により巨大プロジェクトは中断され、戦後はドイツ民主共和国内にあったことで西側ではほぼ忘れられた存在だったのが、1990年の東西ドイツ統合後に再発見され、歴史家を交えて、多様な議論や保存活動、活用策が重ねられてきた施設である（写真1）。

本稿は、プローラの成立経緯から設計、建設、中断、その後の推移を整理するとともに、この巨大プロジェクトの歴史的意義を明らかにすることを目的とする。

膨大なナチズムやヒトラーに関するわが国の研究のなかで、いまだに余暇組織についての研究は少なく、長らくプロー

写真1 プローラ海浜保養所 南ウィングの一部



出典) 2011年9月4日 筆者撮影

ラについては手つかずであった¹。ドイツ語圏や英語圏での研究をみると、もちろん、Buchsteiner (1984) や Appel (1999)、Fromman (1992) といったナチズム体制期ツーリズムの研究書は必ずプローラに言及しているし、ナチ党による休暇政策やスポーツ政策を扱った Baranowski (2007) や Timpe (2017) もプローラに触れている。

だが、ドイツにおいても、プローラを体系的にとりあげた研究は少ない。唯一といってよいスタンダードな研究書が、都市計画家でプローラ史料センター所長を長年務めたロストックによる研究である。本稿が依拠するのは、1992年の初版以来、改訂を重ねてきた同書の11版 Rostock (2019) となる。さらにプローラの意義について社会経済史的に体系的に研究したのが Spode/Steinecke (1991)、Spode (1997)、Spode (2004) である。その後、集合的記憶という観点から整理したのが Unnasch (2012) も出ている。

以下、本稿では、巨大海浜保養所プローラの建設こそ、ナチ党の理念を体現する巨大プロジェクトだったのではないか、という仮説を掲げ、ロストックやシュパーデの研究に依拠しつつ、ナチ・ドイツ期社会経済史研究の重要な史料である亡命ドイツ社会民主党の『ドイツ通信』(Sopade: 以下ゾパーデ) の報告も利用して、検討してみたい。

1 第二次産業革命と有給休暇導入

ナチ・ドイツの余暇政策を理解するためには、それまでのドイツ経済史を振り返り、ヴェルヘルム期からワイマール期にかけて関連する歴史を、必要最小限で整理しておく必要がある。以下では第二次産業革命と合理化運動、そして有給休暇を取り上げる。

① 第二次産業革命と合理化運動

19世紀末から20世紀初頭にかけて進展した第二次産業革命の時代に、それまでの英仏を抜いて米独が工業指導国に踊り出た。ドイツでは、電気機械工業や自動車工業、化学工業などの新興工業部門が急速な伸びを示し、ジーメンス社やダイムラー社、バイエル社などの大企業がこれらの部門のなかから生まれてきた。

この時代に、ドイツでは農村から都市への人口移動がおき、都市の労働者街での劣悪な住宅事情、都市インフラの未整備による感染症の蔓延が社会問題になった。そのため、大都市において都市計画が策定され、都市インフラが整備され、都市の市電や高架鉄道などが整備

1 ナチ・ドイツの余暇政策に関する邦語の研究として、井上 (1988)、有賀 (2003)、原田 (1987)、森 (2024) を参照。なお、戦前、近藤 (1943) がいち早く紹介してから70年以上の空白を経て、ようやく2015年に、風土論の観点からプローラを取り上げた柴田 (2015) が出た。

されていくが、都市生活は人びとを土から切り離し時間に追われる社会生活を強いるようになり、新しいストレスを生み出した。

第二次産業革命で登場した流れ作業組織は労働を大きく変えた。1873年のウィーン万博に、ベルギーの技術者グラムによる発電機が出品された。その際、誤って電気を逆に流したことにより電動機が生まれた。その後、急速に電動機の技術は向上し、1879年にジーメンスによる世界初の電車の登場につながった。この後、電動機への需要が急増するなかで、ドイツでも電動機的大量生産が始まった²。

それまでの蒸気機関と異なり、電動機は柔軟な機械設備の配置を可能にし、電動機を組み込んだベルトコンベアによって、組立型工業で初めて流れ作業が可能になった。ドイツでは、まず電機大企業で組立ラインが導入され、アメリカ由来の新しい経営管理方式が導入された。

なかでもテイラーシステムは大きな衝撃をもたらした。米の技術者テイラー（Frederick W. Taylor）が提唱した管理方式は、労働者の一連の作業を個別要素に分解し、それぞれをストップウォッチで測定し、再構成することにより標準時間を決定し、賃金をそれに連動させるという原理から成り立っていた。この後、ギルブレス夫妻（Frank B. Gilbreth, Lillian M. Gilbreth）が新しい映画技術を利用して労働者の動作研究を続け、18種類の基本的な動作要素の繋がりによる効率的な作業設計を提唱した。これらの研究をもとに、自動車王フォード（Henry Ford）は、ベルトコンベアを用いた流れ作業方式を導入にすることにより、労働過程に時間的強制進行性を組み込んだ。なお、フォードシステムは純粋に生産技術に関する用語だが、フォーディズムになると労働強化の見返りに高賃金を保証し、労使の協調を図る意味を含むイデオロギー的な用語になる。

テイラーシステムやフォードシステムを導入した部門は欧米の工業部門でも極めて限られていた。だが1920年代から30年代にかけて、ドイツ合理化運動が展開するなかで二つのシステムが有名になり、人びとの間に不安感を広げた。とくに、チャップリンの映画「モダンタイムス」（1936年）が鋭く取り上げたことにより、単調な繰り返し作業によるストレスの怖さを世界中に伝えた。

このようにして、都市生活という新しい生活スタイルに加え、第二次産業革命による労働強化のストレスが加わるなかで、労働者はどのように対応したのであろうか。

もっとも手っ取り早い方法は居酒屋での飲酒により憂さを晴らすことであった。大都市には労働者向けの居酒屋が増加し、飲酒が社会問題となった。他方では、とりわけ社会主義者鎮圧法の時代に、居酒屋は労働者の団結の場ともなった。鎮圧法が撤廃された後、ドイツ金属労働者組合などの労働組合が次々に誕生し、これらの上に全国組織である自由労働組合が

2 今久保（1995）、336-338頁を参照。

できた。これらが基盤となって、労働者政党であるドイツ社会民主党の躍進を支えた³。

第一次大戦末期からのドイツ革命のなかで、社会民主党が主導権をもつなかでワイマール共和国が誕生した。共和国では、労働組合の社会的役割が増大し、賃金や労働時間、有給休暇をめぐり経営者団体と交渉し、労働協約を締結した。労働組合は、賃金や労働時間だけではなく、労働の質と強度にも強い関心をもつようになった。すでに19世紀末より、労働と疲労の関係についての学術的研究も始まっていた。すなわち、19世紀末よりドイツではヴント（Wilhelm Wundt）が実験心理学を開始し、その弟子のクレペリン（Emil Kraepelin）やミュンスターバーグ（Hugo Münsterberg）などが産業心理学の研究を進めていた⁴。その結果は、工場労働者や機関車運転士などでの適正試験に用いられた。産業心理学研究は両大戦間期にも続いていく。

1920年代のヴェルサイユ条約による制約と巨額の賠償案は、天文学的インフレーションともあいまってドイツ人の社会不安感を増長し、ナチ党と共産党が躍進した。経済面では、巨額の賠償を支払うための、アメリカからの資本流入を基軸としたドーズ案が1924年に成立し、ドイツ経済復興の国際的枠組みがようやく整った。このような状況下で、1924年より本格的に展開したのがドイツ合理化運動であった。経済再建を進めるために、国と民間が連携し「ドイツ工業・手工業経済性本部」を1921年に設立していた。これが、1925年にドイツ経済性本部（RKW）と名前を改め、合理化運動の推進本部になった。

ドイツ経済性本部の下に、工業規格委員会や労働時間研究委員会、工業材料検査協会、工業教育委員会など多数の合理化推進組織が整備された。個別企業においては、フォードシステムをモデルとした大量生産方式が、電機や自動車などの工業部門で試みられた。例えば、自動車のアダム・オベル社は1923年に自動車の組立に流れ作業方式を導入している。

合理化運動のなかで1924年に誕生した労働時間研究委員会（REFA：Reichsausschuß für Arbeitszeitermittlung）の役割も大きい。ドイツ技術者協会（VDI）と金属機械工業が協力して生まれたこの委員会は、作業時間の測定や「公正」賃金の設定に取り組み、労働組合の協力もとりつけ、レファ方式と呼ばれる賃金決定方法を整備していった。

ドイツ合理化運動期に影響力を増大させたのが技術者である。行政組織で活躍したテクノクラートも含む技術者は、VDIを通じて、すでに述べたような各種の合理化推進組織で指導的な役割を果たした。

その象徴となったのがベルリン工科大学の機械工学者ゲオルク・シュレジンガーであった。シュレジンガーは規格統一のリーダーとなっただけでなく、ドイツ合理化運動の旗振り人と

3 木村（2022）、39-40頁、56-57頁を参照。

4 幸田（2022）、62-63頁を参照。

なり、自動車工業も含む機械工業の合理化を指導した。それだけでなく、労使対立を招いたアメリカのテイラーシステムから学び、ドイツの場合は労使の間に技術者が立つことで、労使協調の合理化を推進すべきであると主張した。そして、シュレジンガー自身、工作機械研究だけでなく産業心理学研究にも手を広げ、ベルリン工科大学に産業心理学研究所を設立している⁵。シュレジンガーを含め、ドイツ各地の研究所で労働強度と疲労に関する研究が進んだことも、ドイツ合理化運動のもうひとつの面であった。

こうして、ワイマール期に、大量生産方式の導入が広がるなかで、作業研究や疲労研究、産業心理学研究が進んだ。実はこれがナチズムのもとでの、労働による疲労とその回復、健康な国民の育成という課題の土台になるのである。

19世紀末からワイマール期にかけての第二次産業革命の時代に、技術者たちが音頭をとり、国家機関も一緒になって「効率性」と「合理性」を追求したのである。このような「テクノクラートの改革ビジョンがその輝きを失った」あとで、「社会問題の暴力的な解決」という「非合理主義」に救済を求めた、とのポイカートの指摘は重要である⁶。「効率性」と「合理性」が、民族共同体理念と一体となってさらに追求されたのがナチズム体制期なのである。

② 労働者と有給休暇

ナチ党がドイツ国民の心をつかもうとした施策のひとつが、ウアラウプ (Urlaub) と呼ばれる有給休暇の推奨である。ウアラウプは、仕事を休んで中長期のバカンスを楽しむことを意味し、日本語の有給休暇では意味が狭すぎるが、慣例に従って以下では基本的にウアラウプを休暇もしくは有給休暇と訳すことにする。

ドイツでの有給休暇の起源は、19世紀半ばからの工業化のなかで大企業が登場し、そこで働く職員層が急増したことにある。ドイツの鉄道はプロイセン王国などにより運営される官営鉄道が中心になって発展したが、職員は官吏意識が強く、他の役所の官吏と同様に年金制度や有給休暇制度が与えられた⁷。これが民間大企業にも波及して、大電機会社のシーメンス社では、職員層が民間官吏 (Privatbeamte)⁸ と呼ばれるようになり、彼らにも有給休暇制度が適応されるようになった。

第一次大戦前まで、有給休暇制度は大企業の職員だけでなく、職長などの熟練労働者の上位層にまで広がってきたものの、一般労働者はほとんど除外されていた。それが大きく変化

5 Spur/Fischer (2000), S.331-349.

6 ポイカート (1993)、102 頁を参照。さらに、この問題に関しては、小野 (1996)、356-357 頁も参照。

7 Reulecke (1981), S.247.

8 コッカ (1992)、111 頁を参照。

したのが、1918年11月の第一次大戦末の激動のドイツ革命期である。11月半ばに、革命運動を抑えるために、社会民主党と軍部の間で「エーベルト・グレナー協定」、産業界と労働組合の間で「シュティンネス・レギーン協定」が相次いで締結された。これらを踏まえ、労働者の権利に関わる合意が結実したのが1918年12月に布告された「労働協約令」である。ここに労働者の有給休暇の権利が明記された。

ワイマール時代には、労働協約のなかで賃金、労働時間とならんで有給休暇が重要な交渉事項になった。比較的長い有給休暇を与えられた職員層に比べると労働者のそれは短かったが、労働者も有給休暇をつかって旅行やハイキングを楽しむことができるという意識が広がり始めた。それを促したのが、労働者組織による旅行支援制度の広がりである。その結果、1932年に出版された『ドイツ労働者旅行ハイキング案内』が詳細に取り上げているように、各種の組織がドイツ各地に保養所を持つようになった⁹。

だが、このガイドブックが出版された1932年は、世界恐慌の影響により失業者が急増し、労働者にとって旅行どころではなかった時代であった。この翌年に政権をとるのがヒトラー率いるナチ党であった。

2 ドイツ労働戦線と歓喜力行団

① ドイツ労働戦線 (DAF)

1933年1月30日にヒンデンプルク大統領がヒトラーを首相に任命し、ナチ政権が誕生した。

ナチ政権は、アメとムチの両方の政策を使い分けることにより、ユダヤ人を除くドイツ国民を「民族共同体」(Volksgemeinschaft)の実現に向かって駆りたてた。そのやり方を理解するにあたって、ナチズムの組織原理として、ノイマンが指摘した5つの原理はいまも有効だ。それは、(1) 一元的・全体主義組織、(2) 個人のアトム化、(3) 大衆からのエリート創出、(4) 宣伝・スローガンの瞬時性、(5) 暴力性である¹⁰。これらの原理は、(3)を除くと本稿のテーマにもあてはまる。すなわち、それまでの労働者のミリューの基盤となった労働組合を暴力的に解体し、個人のアトム化をすすめ、その後、余暇活動を一元的に組織化し、不断の宣伝で国民にナチズムのイデオロギーを浸透させようとしたのである。

ナチ党による権力奪取後の1933年5月1日は、ワイマール時代以来のメイデーで、「国民的労働の日」と名前を変えた祝日となり、全国でイベントが行われた。ナチ党は、ベルリン

9 幸田(2024)を参照。

10 ノイマン(1963)、344-346頁を参照。

郊外のテンペルホフ広場で大規模な大衆集会を開いた¹¹。

その翌日、5月2日にナチ党は全国各地の労働組合を襲撃し、突撃隊と親衛隊による圧倒的な暴力により、全国の労働組合の建物施設を占拠し資産を差し押さえた。こうしてナチ党は長年の伝統をもつ労働組合を暴力的に解体してしまった。そして、労働組合の資産や労働銀行、貯蓄組合、保養所などの労働組合所有地と施設、水泳場、スポーツ用品、楽器、図書館などを没収し、それらの資産をもとに、5月10日にベルリンに本部をおいてドイツ労働戦線（DAF：Deutsche Arbeitsfront）を発足させた。DAFは発足当初、労働組合的性格を持ちつつ、国民社会主義に国民を統合するイデオロギー教育に重点を置いていた。その後、1934年1月の国民労働秩序法が制定されると、職業身分的区別が否定され、指導者原理に基づき経営者・職員・労働者を包含した個別経営が組織の基礎単位となり、労働組合的性格は消え失せた。こうして、公式的には階級対立が否定されたのである。

DAFの指導者になったのがロベルト・ライ（1890-1945）である。ライは、ケルン近郊農村の農家の出身で、イエーナ大学やボン大学、ミュンスター大学で食品化学などを学んでいる途中で第一次大戦に志願し、西部戦線で重傷を負いフランス軍の捕虜になった。1920年に帰国し、ミュンスター大学で化学の博士学位論文をまとめた後、レバークーゼンのバイエル社に就職した¹²。同社で職業教育に従事するなかで、ドイツ技術労働教育協会（DINTA：Deutsches Institut für technische Arbeitsschulung）を1924年に設立した技術者のカール・アルンホルト（Karl Arnhold）と親しくなった¹³。

1923年にライはナチ党に入党し、1925年にヒトラーはライをラインラント南部ガウ指導者に任命した。その後1928年に、アルコール中毒に加え、銀行家への反ユダヤ攻撃により、当時イーゲーファルベンの一員となっていたバイエル支社から解雇された。同じ年にケルン・アーヘンガウの指導者となるとともにプロイセン議会議員となり、反ユダヤ主義の演説者、アジテーターとして頭角を現した。1932年12月にヒトラーはライをナチ党ライヒ組織指導者に任命した。その後、1933年のナチ党による権力奪取後に、労働組合の解体と奪取を目的

11 この時の集会のための演壇のデザインを手がけたのは建築家シュペーアだった（シュペーア（2001上）、54-55頁）。

12 Smelser（1988）, pp.12-17.

13 Baranowski（2004）, p.47. ここで、混同されがちな、20世紀初頭のドイツに誕生した2つの職業教育に関する組織を対比して整理しておく。ひとつがこのDINTAであり、ルール地方の重工業資本の支援を受けて生まれ、軍隊的な訓練を特徴としており、ナチズム体制下ではDAFに組み込まれることにより、アルンホルトはナチズム体制下で影響力を強めた。もうひとつがDATSCHである。これは、ドイツ技術者協会とドイツ機械工業会が音頭をとって、工業専門労働者の育成のために1908年に設立した技術教育委員会（Deutscher Ausschuss für Technisches Schulwesen）で、その後、名前は変遷したが、今日までドイツの職業教育のなかで重要な役割を果たしつづけている（Herkner（2008）, S.71-97）。

とする「ドイツ的労働保護行動委員会」(Aktionskomitees zum Schutz der Deutschen Arbeit)の指導者に任命され、労働組合を解体しDAFを組織しその指導者になり、1945年まで絶大な権力を保持したのである¹⁴。

DAFの会員数は1933年7月の532万人から34年7月の1600万人を経て、42年12月の2500万人へと膨らみ、ナチ・ドイツで最大の大衆組織になり、労働・余暇を通じたナチズムの同化政策を指導した。経営体としてみても1940年代初頭の売上高は15億から20億ライヒスマルクに達し、従業員数も20万人に達し、イーゲーファルベンに匹敵するほどだった¹⁵。

1935年初頭に、ライが音頭をとって、DAFのもとに労働科学研究所(AWI: Arbeitswissenschaftliche Institut)を設置した。ワイマール時代にうまくいかなかった合理化運動を、ナチ体制のもとで成功させるための科学研究の役割を担ったのがAWIで、研究者を統合し、1942年まで活動を続けた¹⁶。1936年のAWIの報告書では、テイラーやギルブレスの名前と並んでミュンスターベルク、フォード、レファの名前をあげて合理化の重要性を訴えている。さらに、1938年の報告書では、疲労・作業組織・生産性向上の関係を詳細に図式化し合理化を追求すべきことを繰り返している¹⁷。

② KdFの誕生と目的

DAFは、教育や経営集会だけでなく、レクリエーション活動、職業教育、全国職業技能教育、経営環境改善、年金、住宅建設など多様な組織活動を行っていた。レクリエーション活動を担ったのが、イタリアでムッソリーニが作った全国余暇事業団(Opera Nazionale Dopolavoro)をモデルに、1933年11月27日に誕生した歓喜力行団(KdF: Kraft durch Freude)である¹⁸。これを直接指導したのもライであった。ライは早くも1929年のイタリア旅行でこの組織を訪ねて多くのことを学んでいる。ナチ党の権力奪取後に最初はイタリアの真似で「終業後」(Nach der Arbeit)と名付けた。だが、ライは終業後だけではなく労働者の休業日まで含めてナチ党の統制下に置こうと考えた。さらにイタリアでは、工場において労働者だけを組織していたのに対し、ドイツのKdFは労働者と雇用者を一つ屋根の下に結集し、階級のない「民族共同体」という考え方を強調した。これらがKdFに結実したのである。

KdFの下に5つの部局、すなわち、「旅行・ハイキング・休暇局」、「終業後余暇局」、「スポーツ局」、「労働美局」、「国民教育局」が設置された。部局はその後、変更があったが、「旅行・

14 Rostock (2019), S.18.

15 Hachtmann (2012), S.111.

16 Hinrichs (1981), S.297.

17 Siegel/Freyberg (1991), S.77-89.

18 森 (2021)、89 頁。

ハイキング・休暇局」は最後まで、KdF の中心部局であった。ナチ政府は労働者の旅行を組織した。

1934年2月17日に、KdF はライヒスバーンと連係し特別列車を仕立てて、ベルリンからオーバーバイエルンまでの最初の鉄道旅行を企画した。これは国民の間に熱狂的な反響を引き起こし、ナチ党にとっては予期せぬ成功となり、ヒトラーも大きな関心を寄せるようになった。その後、鉄道に加えバスも動員して、数多くの旅行企画を提供することになった¹⁹。

KdF の目的は、一方で経済生産性を高めるとともに、他方で戦争に備えるためにドイツ人を鍛えることだった。「誰も年をとりすぎたり、太りすぎたりすることはない」をモットーに据えた KdF は、生産性と強靱性の向上の基盤は国民の健康だとして、スポーツを奨励した。その会員数を増やすために、既存の企業スポーツ組織を KdF に統合した²⁰。

経済生産性に関しては、テイラーシステムやフォードシステムが広がるなかで労働者の身体的・精神的疲労の増大に対処するという課題があった。また、戦争準備に関しては、第一次大戦での敗因のひとつとして精神的虚弱さがあった、というナチズム的解釈が土台にあった。その反省から、「精神的に強靱な国民」(nervenstarkes Volk) の育成を目指したのである²¹。それを端的に示しているのが、以下のライの演説の一部である。

私は、労働者に十分な休暇を与え、この休暇とその他の自由時間を真のリラックスタイムにするためにあらゆる措置を講じたい。私がこれを望むのは、強い精神を持った国民を望んでいるからであり、なぜなら、そのような国民があつてこそ、真に偉大な政治を行うことができるからである²²。

ナチ党は、労働者の自由時間を労働者に任せず、自分たちの目の届かないところでの自由な娯楽を認めなかった。その代わりに KdF を作り、劇場での観劇、ゆとりのある休暇、手頃な価格の旅行などを提供した。こうして、それまで主に富裕層に限られていた旅行や十分な自由時間を労働者に約束したのである。ライは 1933 年に、職員と労働者の有給休暇の格差に関して、「このような格差は今後撤廃されなければならない。今後、有給休暇は高給か否かではなく、労働の厳しさでその長さを決めるべきである」と労働者の歓心を買うような発言もしている²³。

19 Spode (2004), S.132.

20 Hachtmann (2016), S.35.

21 Rostock (2019), S.43.

22 Ley (1935), S. 208

23 Seger (1938), S.105.

ドイツ国民を統合し「民族共同体」をつくることを目指したナチ党は、そのために KdF を多様に活用した。

自動車事業もその一つである。ヒトラーは、戦時の自動車の重要性を強く認識しており、政権掌握直後の 1933 年 2 月 11 日のベルリン・モーターショーに出席した。そこで、自動車の生産および自動車道路の建設を促す演説をおこない、このあと、自動車所有者に課せられていた自動車税を撤廃し、自動車専用道路アウトバーンの建設をすすめた。

さらに、ヒトラーは 34 年 5 月 8 日のベルリン・モーターショーで、あらためて大衆車の開発の必要性を強く訴える演説をおこなった。これを受けて、ナチ党は「民衆車」（フォルクスワーゲン）構想を打ち出した。そこに掲げられた「廉価、取り扱い容易、悪路走行性、燃料経済性」という課題を引き受けた自動車技術者がフェルディナント・ポルシェである²⁴。ダイムラー・ベンツ社で技術重役を務めていたポルシェは、経営方針の違いから同社を離れ、30 年に独立してシュトゥットガルトにポルシェ設計事務所を開き、各地の自動車会社の設計を請け負っていた。そこへ、ヒトラーから「民衆車」の設計依頼が舞い込んだのである。

提示された条件は、5 人乗りで、時速 100 キロを出せ、しかも価格が 1000 ライヒスマルクを切るという厳しいものだった。ポルシェは意欲的に開発をすすめ、同時代の自動車技術者の優れたアイデアを随所に取り入れた試作車を作った。1936 年からアウトバーンでの長距離テストを繰り返し、それを踏まえ、38 年には量産型モデルの試作車ができた²⁵。

この後、「民衆車」はドイツ労働戦線の事業となり、準備会社を設立し、車の名前は KdF 車と決まった。1938 年に、新しい自動車会社フォルクスワーゲン（VW）社が誕生し、ベルリンとハノーバーのあいだに広大な土地を獲得し、同年 5 月に新工場の建設を始めた。これが今日のフォルクスワーゲン社の本社があるウォルフスブルクに発展する。

事業に必要な莫大な資金は、購入を希望する国民が積みた貯金でまかなった。購入希望者は 34 万人になり、彼らは前金として 3 億マルクを振りこんだ。だが、1945 年のドイツ敗戦以前には、購入希望者の誰ひとり KdF 車を受けとることはなかった。戦前に生産された 630 台の KdF 車はすべてナチ党幹部のものとなった²⁶。

24 西牟田（1999）、138-139 頁。

25 Oswald（1990）、S.381.

26 デ・ヨング（2024）、161 頁。

3 巨大海浜保養所プローラの構想

① 海浜保養所の歴史

1730年代にイギリスで相次いで誕生したスカボロ (Scarborough) とブライトン (Brighton) の2つの海浜保養所が世界の海浜保養所の出発点である。それから60年遅れてドイツ最初の海浜保養所ができた。すなわち、メクレンブルク・シュヴェーリーンの公爵フリードリッヒ・フランツ1世がバルト海のドベラーン・ハイリゲンダム (Doberan-Heiligendamm) に1793年に作ったのが最初であった。19世紀半ばまでに次々に施設が誕生し、1914年にはバルト海沿岸だけで142カ所の海水浴場ができた。これらは医学的な見地からの健康増進施設として作られただけではない。いくつかの海浜保養施設では、営利目的からシュヴェーリーン公爵が運営するカジノも設置されたのである²⁷。

こうして、第一次大戦前にバルト海の手浜保養所は、都市生活に疲れたブルジョワジーの健康を回復する保養所として近代景観を形成し、労働者階級からはあこがれの土地になった。ただし、バルト海の手浜保養所は、ユダヤ人を排斥した保養所であったことを忘れてはならない。リューゲン島の保養地セリンには「ここはセリン、ユダヤ人お断り」(Sellin, halte dich judenrein!) との看板が掲げられていた²⁸。

ナチ政権は1935年7月末に5カ所の巨大海浜保養所の構想を打ち出した。プローラの他は、キール近郊、東ボンメルン、ケーニヒスベルク、ダンツィヒといずれも、バルト海に面した地域であった²⁹。リューゲン島のプローラ(図1)が選ばれたのは、ベルリンから比較的近いことに加え、すでに帝政時代から上流階級向けの海浜保養所がビンツ(Binz)にあって、それを意識して労働者向けの大規模な保養施設をつくろうとしたためである³⁰。

図1 リューゲン島



注) 本稿の舞台は右手のPrerow Wiekに面したところ

出典) Rostock (2019), S.14.

27 Hachtmann (2007), S.81-85.

28 Rostock (2019), S.22.

29 Baranowski (2004), p.39.

30 Howind (2013), S.151.

ブローラの巨大海浜保養所の具体的計画は1936年のライの演説ではじめて公開された。計画によると、1日の最大収容人員を2万人とし、滞在期間は1週間、利用できる期間を半年間とすると、余裕をもって年間250万人を収容できると想定していた。その際、1週間では短かすぎないかとの問いに対し、休養に専念することにより3、4週間の休暇と同じ効果を得ることができるとのライの返答のなかに、保養においても効率性を追い求めたナチの理念を読み取ることができる³¹。

「2万人収容のリューゲン島海浜保養所」ではスパルタ的な簡素さが追求されていた。室内は簡素だがモダンにまとめられ、すべての寝室・居室は海辺に向かい、縦2.2メートル、横4.75メートルの客室には、2台のベッドと洗面所、ロッカー、テーブル、イス、ソファを備えていた。この他に、共有施設としてレストランや大ホールも備える計画となっていた。利用料金は居室の利用から海岸の屋根付きビーチチェアの利用まで含めて一日2ライヒスマルクと決められた³²。1930年代半ばの工業労働者の平均月収は130ライヒスマルクだったので、極めて安価で、家族5人で利用しても一日10ライヒスマルクで済む計算だった。

② 設計経緯

設計者のクレメンス・クロッツ（Clemens Klotz 1886-1969）は、ケルンに生まれ、ケルンとドレスデンで建築学を学んだ。近代建築に関心をもち、工業と手工業とデザインの新たな統合をめざし、世界に影響を及ぼしたことで知られるドイツ工作連盟（Deutscher Werkbund）にも所属した。最初は、ケルン水道局やケルンオペラハウスなどを手がけた。1930年代初めにライと知り合いになり、建築家としての新しいキャリアが始まった。

1933年のナチズム政権成立後は「ナチ党教育施設建設指導者」、後には「ナチ党指導建築家」や「ドイツ労働戦線信任建築家」の肩書きを与えられた。ライを通じてヒトラーとも知り合いになり、ヒトラーは、ミュンヘンのクロッツの設計事務所を訪れるようになり、36年には「教授」の資格を授与している。この時代に、ライを通じて、ケルンの「ドイツ労働の家」や「ガウフォールム」だけでなく、ボンメルンのクレッシン湖およびアイフェルでオルデンスブルクと呼ばれた複合教育建造物を設計している³³。

後者は、ナチ党のエリート養成のための学校建築物で、正式にはオルデンスブルク政治指導者学校（NS-Ordensburg）と呼ばれ、1934年から36年にかけてライの指導のもとに以下の3つの学校が建設された。

31 Rostock (2019), S.23.

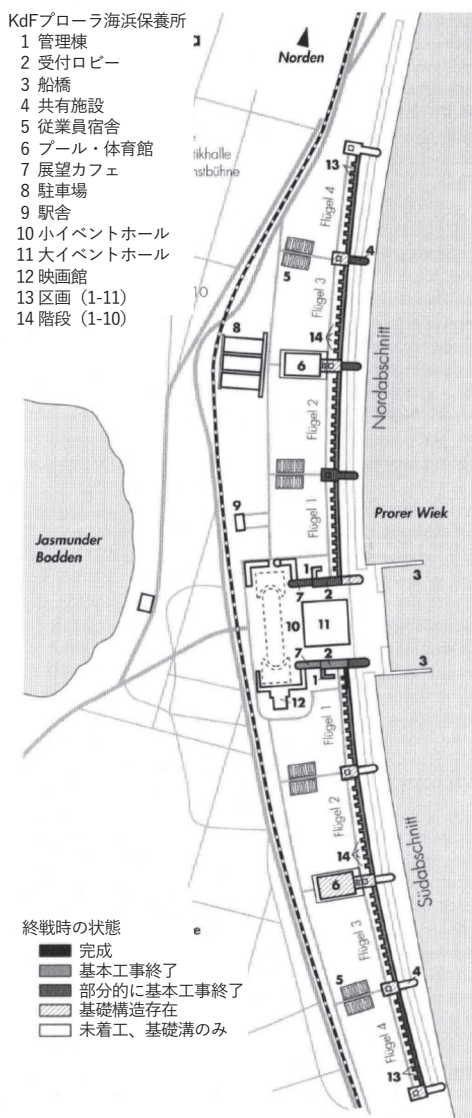
32 Rostock (2019), S.39.

33 Rostock (2019), S.50.

以上、1935年までが設計前史となる。

36年を迎えると年初に、当時、KdFの労働美局長だったアルベルト・シュペーアが選んだ11人の設計者にコンペへの参加を要請した。コンペに提示された条件は、同時に2万人が収容でき、すべての客室の窓が海側に面し、中心部に2万人が入れる大規模ホールがなければならない、というものであった。労働組合襲撃から3周年目を迎えた36年5月2日に定礎式が盛大に行われた。同年8月にはコンペの結果、クロッツの設計案が選定された。設計前史のところを踏まえると、コンペ

図2 プローラ海浜保養所の配置図



出典) Rostock (2019), S.112.

は単なる形式だったことがわかる。

なお、この頃のライの演説によると、巨大海浜保養施設のアイデアはヒトラーによるものであると繰り返している。さらに、ヒトラーは「戦争になればすべてが野戦病院として利用できるように作られねばならない」と言っていた。だが、不思議なことにこれほど宣伝に力をいれたにも関わらず、ヒトラーは一度も建設現場を訪れていない³⁵。巨大海浜保養所の計画を終始指導したのはライだったと言えるだろう。

クロッツの最初の設計では、宿泊施設は伝統的コテージ風だったが、後には、6階建てのブロック状建築が南北に連なる形になった。客室はところどころに隣との間にドアがあったが、これは大きな家族がいっしょに過ごせるために設置されたものだった。

クロッツが設計した海浜保養所の配置図が図2だ。バルト海に面した帯状の土地に鶴翼の広大な建物がそびえ立つ様子がよくわかる。その中心をなすのがイベントホールであり、そこから南北にそれぞれ、ドイツ語で Flügel と記入されている4ブロックの建造物が広がっている。すなわち、北ウイング1, 2, 3, 4および南ウイング1, 2, 3, 4のブロックである。1ブロックは500メートルあり、イベントホールは600メートルなので、合計すると4.6キロメートル

の長さには達する極めて巨大な建造物である。実際に建設され、現在残っている施設を示す写真2から、その全体像を把握できるであろう。

クロッツによる巨大海浜保養所の建築模型は、1937年のパリ万博でグランプリ賞を受賞している。だが、ナチ体制期の建築設計者としてのクロッツの存在感はその後、低下していった³⁶。その理由として、ヒトラーはクロッツによる単調な建築群を気にいらず、中央に2万人が一度に集まることのできる巨大なイベントホールを付け加えさせるなどの変更を要請している³⁷。鉄筋コンクリート造りの素っ気ない建物については、ナチ党のな

写真2 プローラ海浜保養所の航空写真



出典) Rostock (2019) 見返し。

35 Wolter (2020), S.35.

36 このことは、シュペーア回想録にクロッツの名前が出てこないことから推し量ることができる(シュペーア (2001) を参照)。

37 Howind (2013), S.152f.

かでライの競争相手であり、モダニズムを嫌ったアルフレート・ローゼンベルグは、それを魂のない都市的「マス事業」として批判した³⁸。

なお、ナチズム体制下の巨大建造物のなかで、プローラと類似性が強いのがベルリンのテンペルホフ空港である。もともと広大な草地が広がっており、プロイセン時代に練兵場として利用されていた。ここに1923年に開港したのがテンペルホフ空港である。ヒトラー時代にベルリン大改造計画の一環としてこの空港も大幅な改造が行われた。建築家エルンスト・ザーゲビール（Ernst Sagebiel）の設計により大規模な鶴翼の空港ビルが1941年に完成したとき、敷地面積30万平方メートルを超え、平面的に当時世界最大の建物といわれた³⁹。第二次大戦中は軍用飛行場として利用され、戦後、1948年のベルリン封鎖の際に西ベルリンが陸の孤島になった時、ベルリン大空輸の拠点として活躍した。

③ 建設経緯

DAFは、1935年7月に、建設予定の広大な土地を、ボンメルンの大土地所有者の一人であるプトブス侯爵マルテ・フォン・ヴェルトハイムより購入した⁴⁰。

すでに述べたように、ナチ党は労働組合を破壊した日から3年目の36年5月2日にデモンストレーションとしての定礎式を行ったが、建設現場での定礎式が行われたのは36年11月1日のことだった。完成は1940年春を目指していた⁴¹。

亡命ドイツ社会民主党による通信ゾパーデはこの頃、以下のように報告している。すなわち、ナチ党は工場でどのように労働者に接したらよいか分かっていないが、自由時間では簡単に労働者に接することができるので、レジャー分野で巨大な計画を打ち出した。それぞれ2万人を収容できる海浜保養所、30隻のKdF船、10万人の保養施設である。すでに3隻のKdF船の建造がキールの造船所始まり、リュウゲン島の海浜保養所の建設も始まった⁴²。

巨大プロジェクトだけに準備も大がかりだった。まず、労働者の宿泊施設ができ、建設用インフラの整備に着手し、人や資材の輸送施設として道路と鉄道の建設が始まった。海岸道路が着工され、開墾と掘削が行われ、ポンプで地下水がくみ出された。

その後、36年には、今日も利用されている、本土のシュトラールズントとリュウゲン島を陸路でつなぐリュウゲン築堤（Rügendamm）ができあがった。さらに、軽便鉄道が敷設され、海上輸送用にラウターバッハ（Lauterbach）港を整備しただけでなく、海水浴場に埠頭をつ

38 Frommann (1992), S.294.

39 Howind (2013), S.152.

40 Spode (1997), S.31.

41 Baranowski (2004), p.155.

42 Sopade (1934-1940), 5.8.1936.

くり好天時には 200 トンの船から資材を荷揚げできるようになった。

亡命ドイツ社会民主党による報告書ゾパーデは、1937 年夏に準備工事のために 1800 人の労働者が従事していたと報告している⁴³。最終的には、鉄道の延長工事の結果、39 年 5 月 15 日に Lietzow から Prora を経て Binzen までの鉄路が開通した。これによりベルリンからの直通列車が走るようになった。

建設を請け負ったのは大手 8 社の総合建設会社だった。すなわち、フィリップ・ホルツマン (Philipp Holzmann)、ジーメンス・バウ・ユニオン (Siemens-Bau-Union)、デュッカー・ホフ・ヴィトマン (Dyckerhoff und Widmann)、ポレンスキー & ツェルナー (Polensky & Zöllner)、ドイバウ (DEUBAU)、ホッホティーフ (Hochtief)、ベトン・モニアバウ (Beton- und Monierbau)、ボスワウ・クナウアー (Boswau und Knauer) だった⁴⁴。これらは、北と南に分かれて 2 つの事業共同体を作って建設にあたった。さらに多くの中小の建設会社が共同事業体に加わり、建設会社の総数は 48 社になった。

建設に従事する技術者と労働者は全ドイツから集められた。例えば、ホッホティーフ社の左官集団はベルリンの帝国宰相官房 (Reichskanzlei) の仕事を終えてやってきた。さらに近隣の農民も引き馬とともに動員された。労働者不足をカバーするために、設備や機械の工夫が行われ、砂利セメント工場の合理化が行われ、10 倍の効率化が達成されたとナチ党は宣伝した。

なお、風光明媚なリューゲン島では、独特の自然の美しさが昔から大切にされてきたが、ナチ党は巨大海浜保養施設をつくるために、広大な土地で森林伐採をおこなった。当時から、自然破壊への批判の声はあったがライはそれを無視して建設を遂行した。

こうしてようやく 1938 年 4 月に建物の基礎工事が始まり、参加企業間の競争が組織化され、早くも 10 月に最初の 500 メートルの宿泊施設の上棟式が行われた。最盛期には 2000 人の労働者が働いていた。ナチ政府はそれを 5000 人と宣伝し、建設状況をことあるごとにナチ党の宣伝のために使った。

ゾパーデの 1939 年 5 月 10 日号は、リューゲン島巨大海浜保養所の建設工事を次のように伝えている。すなわち、ドイツ国民に宣伝が行き渡っており、おそらく 1939 年の夏に、大歓声と自画自賛の声とともにオープンするだろう。この浪費的な財政支出により、ライはヒトラーから厳しい叱責を受けたという噂がある。昨年の夏に建設工事を見学した人によると、巨大建造物は、リューゲン島で最も美しい場所に立地する、第三帝国の最も効果的な広告建

43 Sopade (1934-1940), 12.3.1938.

44 これらの建設会社のなかで今日も存続しているのは、ホッホティーフだけであり、フィリップ・ホルツマンは 2002 年に倒産し、残りの 6 社も他社に吸収されたり消失したりしている。

物のひとつで。そこへ至る自動車専用道路や鉄道駅舎などが整備され、多くの人びとが見物に来ている。ほとんどのドイツ国民は、宣伝用の写真でしか見たことがないにもかかわらず、茶番劇であることに気づくことなく、夢中になって巨大海浜保養所のことを話している⁴⁵。

建物基礎工事が始まって17カ月目の1939年9月1日に、ナチ・ドイツはポーランド侵攻を開始し、第二次世界大戦がはじまった。この時点での工事の進捗状況は、ようやく建物の壁ができたところで、屋根も階段も窓もできていなかった。さらにひとつの建物はまだ最上階ができていない状態だった。戦争勃発後、トート機関（Organisation Todt）から一人の男がやってきて、「諸君、さしあたり仕事は終わりだ。勝利はすぐだ。それから再開しよう」と挨拶して建設工事は突然中断された⁴⁶。

1940年4月より、未完のプローラの建物の一部を使って警察大隊による機関銃訓練と思想教育が行われた。グループごとに違って2～6カ月の訓練であった。訓練を受けた警察官たちはノルウェーやポーランド、リトアニア、ソ連、オランダ、フランス、ギリシアに派遣され、ノルウェーでのユダヤ人街襲撃や、オランダ在住ユダヤ人のアウシュビッツ強制収容所への移送などに関与した。その後、41年5月から10月までアルザスの警察官の訓練を行ったが、彼らも各地でバルチザン戦やユダヤ人虐殺に加わった⁴⁷。

戦争末期になるとロシア人捕虜や東欧からの、女性も含む強制労働者がプローラに連行され工事に従事させられた。これらの外国人労働者たちの食事は粗末で給与も支給されなかった。その後、英米軍による1943年7月のハンブルク空襲で多くの市民が焼け出されると、ハンブルクのガウ指導者が南ウイングの第1ブロックを差し押さえ、そのなかの1区と2区について、ロシア人労働者をつかって、ナチ様式に基づく簡易ベッドや窓をこしらえさせた。

終戦時には、宿泊用建物のほとんどは基本工事が済んだところで、南ウイングの第4ブロックは5階までしか出来上がっていなかった。完成していたのは、仮設住宅に用いられた南ウイング第1ブロックの1区と2区だけだった。共同施設やイベント施設については、壁や天井はあったが、窓やドア、暖房設備、階段ができていない状態だった⁴⁸。

おわりに

第二次大戦後のプローラも紆余曲折の歴史を経験していく。まず、ドイツの敗北により第

45 Sopade (1934-1940), 10.5.1939.

46 Rostock (2019), S.84.

47 Rostock (2019), S.86.

48 Rostock (2019), S.87.

二次大戦が終わると、米英仏ソがドイツを占領した。プローラがあるリュエゲン島を含む地域はソ連占領地となった。ソ連軍は、ここに大土地所有者を集めるとともに東部から避難民を収容した。同時に、現物賠償の対象にして、利用できるものはすべて撤去してソ連に持ち去った。さらに、ソ連軍はコンクリート構築物解体のための爆破作業も行い、最南端の建物を爆破し、北ウイングの最北の2ブロックもかなり解体した。その後、ソ連の第13戦車旅団が駐屯した。

1949年にドイツ民主共和国（DDR）が発足すると、プローラに歩兵学校が設置された。その後、DDR人民軍の施設となると、軍は建設労働者を多数投入し、KdFの未完成建造物を1956年までに兵舎に改造し、多様な形で軍事訓練施設として利用した。このように、終始、軍管理下に置かれたため、巨大保養所構築物は一般の市民に知られることはなかった。

1990年のドイツ統一後、最初はドイツ連邦軍がプローラを接収したが、1992年にそこを去ったため、93年から初めて一般に公開されることになった。94年には、この複合施設はナチ時代の最大の遺物として文化財（Denkmal）の対象になった。こうして、ようやく広大な構築物が多くのドイツ人に知られるようになった。最初は第三帝国の遺物ということで否定的な意見が多かった。広大な建造物であるため、最小の安全対策がなされたあと、中央部のブロック3にプローラ博物館やカフェができた。

1993年から99年まではヨーロッパ最大規模のユースホステルも開館したが、2011年から最北端に新しいユースホステルが開館した。あわせて、プローラ史料センターがNPOによって開設され、歴史家や建築家たちとさまざまなイベントを積み重ねた。その後、この建物は様々な投機の対象となり、保養所やショッピングセンター、スポーツ施設の計画が次々に登場してきている。

ドイツ国民に夢を与える巨大プロジェクトとして1938年に建設が始まったプローラは、39年9月に第二次大戦勃発により中断された。戦時中にロシア人の強制労働者を用いて一部の建設を再開し、警察隊の訓練所やハンブルク空襲被災者の仮住宅としての役割を果たした。戦後はソ連の赤軍の駐留を経て、DDRの軍用施設として長く使われてきた。このようにプローラ海浜保養所は世界史的にも特異な歴史を秘めた建築遺産である。

その結果、プローラは、多様な人びとの集合的記憶を秘めた建造物として、戦前から今日に至るまで、さまざまな課題を投げかけてきたのである⁴⁹。現在では、単にナチズム体制下の巨大建造物というだけでなく、東ドイツ時代の大規模な軍事施設としての記念碑的な役割も持っている。

プローラの歴史的建造物としてのもっとも大きな役割は何であろうか。端的に言えば、極

49 Tipme (2017), p.219.

度に生産力と健康を重視したナチズムの理念をもっとも純粋に示す建造物がプローラだということであろう。一日2万人が一斉に利用し、一週間の集中した保養により、再び職場に戻って労働に従事するということをナチ党は目指したのである⁵⁰。背後にあるのは、第二次産業革命のなかで進んだ大量生産体制とフォーディズムを理想化したナチズムの独自の近代化思想である。効率性と合理性の観点から「精神的に強靱な国民」の育成をめざした、ライ率いるドイツ労働戦線の理念が集約されたのが、プローラという巨大プロジェクトであった。

＜参考文献＞

- 有賀郁敏（2003）、「国民社会主義統治下の余暇・スポーツ KdF と SA」『唯物論研究』第8号。
- 井上茂子（1988）、「ナチス・ドイツの民衆統轄—ドイツ労働戦線を事例として」『歴史学研究』586号。
- 今久保幸生（1995）、『19世紀末ドイツの工場』有斐閣。
- 小野清美（1996）、『テクノクラートの世界とナチズム』ミネルヴァ書房。
- 木村靖二編（2022）、『ドイツ史（下）』山川出版。
- 幸田亮一（2022）、「ドイツにおける第二次産業革命と『経営科学』—G・シュレジンガー再考」『熊本学園大学産業経営研究』第41号。
- 幸田亮一（2023）、「ワイマル期ドイツにおける労働者ツーリズム」『熊本学園大学産業経営研究』第42号。
- 幸田亮一（2024）、「『ドイツ労働者旅行ハイキング案内』（1932年）の意義」『熊本学園大学産業経営研究』第43号。
- コッカ、ユルゲン（1992）、『工業化・組織化・官僚制—近代ドイツの企業と社会』名古屋大学出版会。
- 近藤春雄（1943）、『ドイツの健民運動』富山房。
- シュペーア、アルベルト（2001）、『ナチス軍需相の証言（上・下）』中公文庫。
- 柴田教昭（2015）、「KdF 海水浴場『プローラ』ナチズム時代の未完の巨大プロジェクト」『関東学院教養論集』25。
- デ・ヨング、ダーフィット（2024）、『ナチスと大富豪：裁かれなかった罪』河出書房新社。

50 これに関しては以下の指摘が重要だ。「娯楽とは、後期資本主義下における労働の延長である。娯楽とは、機械化された労働過程を回避しようと思う者が、そういう労働過程に新たに耐えるために、欲しがるものなのだ」（ホルクハイマー／アドルノ（2007）、282頁）

- 西牟田祐二 (1999)、『ナチズムとドイツ自動車工業』有斐閣。
- ノイマン、フランツ (1963)、『ビヒモス ナチズムの構造と実際 1933-1944』みすず書房。
- 原田一美 (1987)、「第三帝国における労働者」『西洋史学』CXLVIII。
- ボイカート、デートレフ (1993)、『ワイマル共和国 古典的近代の危機』名古屋大学出版会。
- ホルクハイマー、マックス / アドルノ、テオドール (2007)、『啓蒙の弁証法』岩波文庫。
- 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：全体主義的モデルの展開を中心に」『一橋経済学』12 (1)。
- Appel, Susanne (1999), *Reisen im Nationalsozialismus Eine rechtshistorische Untersuchung*, Baden-Baden : Nomos Verlagsgesellschaft.
- Baranowski, Shelley (2007), *Strength through Joy : consumerism and mass tourism in the Third Reich*, Cambridge : Cambridge University Press.
- Buchsteiner, Thomas (1984), *Arbeiter und Tourismus*, Diss. Eberhard-Karls-Universität Tübingen.
- Dietz (1932), *Dietz Arbeiter-Reise- und Wander-Führer : Ein Führer für billige Reise und Wanderung* (1932), Berlin : J. H. W. Dietz.
- Fromman, Bruno (1992), *Reisen im Dienste politischer Zielsetzungen Arbeiter-reisen und "Kraft durch Freunde" -Fahrten*, Diss. Historisches Institut der Universität Stuttgart.
- Hachtmann, Rüdiger (2007), *Tourismus-Geschichte*, Göttingen : Vandenhoeck & Ruprecht.
- Hachtmann, Rüdiger, (2012), Volksgemeinschaftliche Dienstleister? Anmerkungen zu Selbstverständnis und Funktion der Deutschen Arbeitsfront und der NS-Gemeinschaft Kraft 'Volksgemeinschaft', in : Schmiechen-Ackermann, Detlef (Hg.), *Mythos, wirkungsmächtige soziale Verheißung oder soziale Realität im 'Dritten Reich'? : Zwischenbilanz einer kontroversen Debatte*, Paderborn : Ferdinand Schöningh.
- Hachtmann, Rüdiger (2016), "Bäuche wegmassieren" und "überflüssiges Fett in unserem Volke beseitigen" . Der kommunale Breitensport der NS-Gemeinschaft Kraft durch Freude, in : Becker, Frank / Schäfer, Ralf (Hrsg.) : *Sport und Nationalsozialismus*. Göttingen : Wallstein Verlag.
- Herkner, Volkmar (Hrsg.) (2008), *100 Jahre Ordnung in der Berufsbildung - Vom Deutschen Ausschuss für Technisches Schulwesen (DATSCH) zum Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB)*, Bonn : Schriftenreihe des Bundesinstituts für Berufsbildung.
- Hinrichs, Peter (1981), *Um die Seele des Arbeiters Arbeitspsychologie, Industrie- und Betriebssoziologie in Deutschland*, Köln : Pahl-Rugenstein.
- Howind, Sascha (2013), *Die Illusion eines guten Lebens : Kraft durch Freude und nationalsozialistische*

- Sozialpropaganda*, Bern : Peter Lang Edition.
- Hübbenet, Anatol von (1939), *Die NS-Gemeinschaft "Kraft durch Freude" Aufbau und Arbeit*, Berlin : Junker und Dünnhaupt Verlag.
- Keitz, Christine (1997), *Reisen als Leitbild : die Entstehung des modernen Massentourismus in Deutschland*, München : Deutscher Taschenbuch Verlag.
- Oswald, Werner (1990), *Deutsche Autos 1920-1945 (9.Auflage)*, Stuttgart : Motorbuch Verlag.
- Ley, Robert (1935), *Durchbruch der sozialen Ehre : Reden und Gedanken für das schaffende Deutschland*, Berlin : Mehden-Verlag.
- Prora documentaiton centre (2005), *The "Paradise" of the "Volksgemeinschaft" The KDF-Seaside Resort in Prora and the "Volksgemeinschaft"*, Publication series of the Prora documentation centre Vol.3.
- Reulecke, Jürgen (1981), Die Entstehung des Erholungsurlabs für Arbeiter in Deutschland vor dem Ersten Weltkrieg, in : Langewiesche, Dieter / Schönhovent, Klaus (Hrsg.), *Arbeiter in Deutschland : Studien zur Lebensweise der Arbeiterschaft im Zeitalter der Industrialisierung*, Paderborn : Schöningh.
- Rostock, Zadniecek (2019), *Paradiesruinen : Das KdF-Seebad der Zwanzigtausend auf Rügen*, Berlin : Christoph Links Verlag (11. aktualisierte Auflage).
- Seger, Günter (1938), *Arbeiterurlaub und seine Gestaltung in den Tarifordnungen*, Diss. Friedrich-Wilhelm-Universität zu Berlin.
- Sopade (1934-1940) : Deutschland-Berichte der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands, Sopade. 1934-1940.
- Siegel, Tilla / Freyberg, Thomas von (1991), *Industrielle Rationalisierung unter dem Nationalsozialismus*, Frankfurt/M. : Campus Verlag.
- Smelser, Ronald (1988), *Robert Ley Hitler's Labor Front Leader*, Oxford : Berg Publishers Limited.
- Spode, Hasso / Steinecke, Albrecht (1991), Die NS-Gemeinschaft Kraft durch Freude - ein Volk auf Reisen? in : Spode, Hasso (Hrsg.), *Zur Sonne, zur Freiheit! Beiträge zur Tourismusgeschichte*, Freie Univesität Berlin Institut für Tourismusgeschichte.
- Spode, Hasso (1997), Ein Seebad für zwanzigtausend Volksgenossen Zur Grammatik und Geschichte des Fordisstischen Urlaubs, in : Brenner, Peter J. (Hrsg.), *Reisekultur in Deutschland : Von der Weimarer Republik zum Dritten Reich*, Tübingen : Max Niemeyer Verlag.
- Spode, Hasso (2004), Fordism, Mass Tourism and the Third Reich : The "Strength through Joy" seaside resort as an Index Fossil, in : *Journal of Social History*, Vol.38, No.1.
- Spur, Günter / Fischer, Wolfram (Hrsg.) (2000), *Georg Schlesinger und die Wissenschaft vom Fabrikbetrieb*, München : Hanser.

Timpe, Julia (2017), *Nazi-organized recreation and entertainment in the Third Reich*, London : Palgrave Macmillan.

Unnasch, Dorit (2012), *Zwischen Politik, Erinnerung und Kommerz : Vom schwierigen Umgang mit dem Kraft-durch-Freude-Seebad Prora auf Rügen*, Saarbrücken : AV Akademikerverlag.

Wolter, Stefan Stadherr (2020), *Prora Kolossales am Südstrand*, DenkMAL Prora.

Construction of Nazi-Organized Seaside Resort Prora

Ryoichi Koda

Summary

There are ruins of a huge beach resort on the island of Rügen in northern Germany. Prora, named after its place, was originally built in 1936 by Hitler's Nazi Party to create a huge beach resort. The huge project was interrupted by the outbreak of World War II. During the war, some construction was resumed using forced Russian labor, and it served as a training center for police forces and temporary housing for victims of the Hamburg air raids. After the war, the Soviet military was stationed there, and it was used for a long time as a military facility for East Germany.

Because it was located in East Germany, it was almost forgotten in the West for a long time after the war, but after the reunification of East and West Germany in 1990, it was rediscovered, and various discussions, preservation activities, and ways to utilize it were carried out with historians. It is an architectural heritage that has been preserved for many years.

The purpose of this article is to organize the history of Prora's establishment, including its design, construction, suspension, and subsequent developments, as well as to clarify the historical significance of this huge project. Through this research, it will become clear that Prora is a structure that purely represents the Nazi ideals of extreme productivity and health. The Nazis' goal was for 20,000 people to use the facility every day, and after a week of intensive rest, return to work and engage in labor. What lies behind this is Nazism's unique modernization ideology, which idealized Fordism and the mass production system that advanced during the Second Industrial Revolution. Prora is an architectural heritage that epitomizes the ideals of the Nazi regime's mass organization, the "German Labour Front".