

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

幸 田 亮 一

要 約

イギリスにやや遅れて、ドイツにおいても 1880 年代に自転車工業が誕生した。最初、自転車は富裕層しか購入できない高価な乗り物であり、ブルジョワの新しいスポーツとして流行した。その後、アメリカにおいて自転車の大量生産技術が発展し、すぐにそれがドイツでも導入され、大量生産により自転車の価格は急速に下落し、労働者にも購入可能な耐久消費財になった。ブルジョワサイクリスト連盟に続いて労働者たちもサイクリスト連盟を結成した。しかし労働者は、ブルジョワとは違う自転車の使い方を模索し、競争のためではなく労働者の団結を強める手段として自転車を活用し、政治宣伝のための地方へのツーリングを行った。こうして第一次大戦前には、会員数においてドイツ労働者サイクリスト連盟はブルジョワサイクリスト連盟を追い越し、世界最大のサイクリスト連盟に発展した。

構 成

はじめに

1 ドイツにおける自転車工業の発展

- (1) 自転車の発明と機械工業の発展
- (2) 自転車工業の誕生と発展
- (3) 自転車メーカーの事例紹介

2 労働者の消費組合運動と協会運動

- (1) 消費組合運動
- (2) 協会運動

3 労働者サイクリスト連盟の発展

- (1) ブルジョワサイクリスト連盟の誕生
- (2) 労働者サイクリストの組織化の試み
- (3) 労働者サイクリスト連盟の誕生

おわりに

はじめに

人はこれまで様々なものを発明してきた。最近の情報通信技術のめざましい発展の中で、昔の発明品の評価が低くなりがちだが、今でも自転車は人類史上もっとも重要な発明品にあげられる。なにしろ、他のエネルギーに頼ることなく人の力を利用することにより、移動速度と移動距離を数倍も大きくしてくれる乗り物なのである。

現在、自転車はあまりにも日常生活に溶け込んでしまったので、歴史上、それが果たした役割は忘れ去られている。しかし、ここで、自転車が画期的な発明品であることを改めて確認しておきたい。英の技術史家カードウェル (D.S.L. Cardwell) は、自動車が登場する前提条件を準備したのは自転車の発明であるとする。すなわち、彼は、自転車が道路整備を促進し、道路上を自由に走行し遠距離に移動できる可能性を示したことにより、鉄道で十分だと思っていた人々の意識を大きく変え自動車交通の準備をしたこと、そして女性解放のきっかけを提供したことの重要性を強調している (カードウェル (1982), 273-274)。

このような画期性を踏まえた上で、大衆が自転車を購入できるようになった感激に思いを馳せるとともに、ドイツにおける労働者と余暇・スポーツ問題を考察する一連の研究の一環として、本稿では第一次大戦前のドイツの労働者サイクリスト運動史を取り上げ、彼らが何を目指したのか、どのような役割を果たしたのかを明らかにしたい。

本論に入る前に日本での研究史を振り返っておくと、ヨーロッパ経済史・経営史の分野で最初にサイクリングと自転車工業を取り上げたのが荒井 (1989) である。ここではヴィクトリア期後半のイギリスでいかに自転車ブームが広がり、自転車工業が発展してきたかを俯瞰的に明らかにしている。ドイツの自転車工業に関して本格的でまとまった研究となったのが西 (2010) である。ここでも、ドイツにおける自転車工業の発展と普及過程という生産と消費について丁寧に説明され、それに続き西 (2013a)、西 (2013b) も発表されている。

これらの研究成果を踏まえた上で、本研究ではサイクリングの大衆化、特に労働者サイクリスト連盟の誕生に焦点を当てて、ドイツにおいて自転車の登場がもたらした社会変革の一側面を明らかにしたい。本稿は、ドイツにおける労働者ツーリズムの誕生と、青年労働者の余暇についての研究を発表してきた研究 (幸田 (2012)、幸田 (2020)) を踏まえ、第一次大戦前のドイツにおける自転車工業の興隆と労働者サイクリスト連盟について考察を加えるものである。

この研究においては一つの仮説を掲げて取り組むこととする。すなわち、労働者サイクリストはブルジョワサイクリストの単なる模倣ではなく異なる理念を掲げてサイクルスポーツを追

求したのではないかという仮説である。もし、そうであるとしたら、異なる理念とは何であり、どのようにそれを追究しようとしたのだろうか。この背後で進展していた、第二次産業革命によるイノベーションの影響、および「社会主義者鎮圧法」撤廃後の社会民主主義運動の急速な展開を踏まえつつ、この仮説を検証していく。したがって、研究方法としては経済史・経営史、技術史だけでなく労働史やスポーツ史を合わせた学際的な方法を用いて分析することになる。

なお、資料として用いるのは、ドイツ自転車工業史の古典となったザイフェルトの学位論文や、労働者サイクリストに関するベドゥーンによる一連の先行研究を中心とする研究書、労働者サイクリスト連盟百年記念刊行物、労働者サイクリスト連盟が発行した同時代のハンドブックやパンフレットであり、特に1908年発行のハンドブックは誕生の経緯に関して詳述しており有用である。

1 ドイツにおける自転車工業の発展

(1) 自転車の発明と機械工業の発展

自転車工業史を扱う前に自転車の歴史を簡単に整理しておく必要がある。自転車に関するほとんどのイノベーションはヨーロッパで生まれた。自転車は、ドイツ西南部カールスルーエ生まれで森林監督官の経歴を持つ発明家ドライス（Karl von Drais）が1817年に特許をとったドライジーネ（Draisine）から始まった。それまで車輪を付けた乗り物としては4輪か3輪しかなかった中で、2輪での走行も可能だということを実際に示したという点で画期的な発明であった。しかし、その後の発展は、小国に分断されたドイツではなく、いち早く近代国家体制を作りあげるとともに産業革命が始まった英仏が中心となった。すなわち、ドライスの特許ははやくも1818年にフランスのディネール（Louis Joseph Dineur）、イギリスのジョンソン（Denis Johnson）によって購入され改良が始まった。そしてディネールが名づけた、ラテン語で「早足」という意味をもつペロシペード（velocipede）という名称がその後ひろく使われることになった。

ペロシペードの最初の重要な改良となったのが、フランス人ミショー（Pierre Michaux）による前輪へのペダルの取り付けだった。この発明によって、足で蹴るだけの乗り物から文字どおり自転車に大きく変化した。ミショー型ペロシペードはある程度の量産が行われ、1868年5月にはパリにおいて世界初の自転車レースが開催されたものの、効率性追求の結果、前輪が大きくなったのに対し後輪は補助用に小さくなり、熟練を要する一部の成年男子の乗り物にとど

まっていた。第2の重要な改良は1879年の英のローソン（Henry J. Lawson）によるチェーン駆動の特許である。この発明のおかげで、英のスターレー（John K. Starley）による両輪同一サイズで低床の安全自転車（Safety Bicycle）が1885年に登場した。第3が1888年のスコットランド人の医師ダンロップ（John B. Dunlop）による空気タイヤ（pneumatic tire）の特許である。さらに同時代の発明として、継目なし鋼管やボールベアリングの発明も自転車の性能向上に貢献したし、独のザックス（Ernst Sachs）によるフリーホイール（Freilaufnabe）も自転車の改良の流れに付け加えることができる。さらに忘れてはならないのが、19世紀末からコルタールやセメントの活用による舗装道路の技術が急速に進んだことである¹。

このような相次ぐ発明により1880年代から90年代初頭にかけて自転車に対する認識が大きく変化し、自転車はブルジョワの流行スポーツになるとともに、その所有が富裕層と労働者を分ける階級格差を示す指標となったのである（Beduhn（1982）, 14）。

さらに技術史的に見ると1870年代から80年代にかけてのイノベーションにより、1890年頃に自転車は今日にいたる原型、すなわちドミナント・デザインを獲得したといえる²。自動車でいえば1908年のT型フォードにあたるものだ。1900年をはさんだ20年ほどの間に、自転車と自動車という歴史的に重要な乗り物のドミナント・デザインが誕生したのは偶然ではない。その背景には目覚ましい機械工業の発展があった。

19世紀末から20世紀初頭にかけての時代は、自動車や電気機械、有機化学工業の勃興に象徴される第二次産業革命の真ただ中のイノベーションの時代であった。第二次産業革命をひっぱりだつた自動車や電機など組立型工業の飛躍を可能にしたのが、タレット旋盤や自動盤、万能フライス盤、円筒研削盤など新たに登場した工作機械である³。これらの工作機械と体系的なゲージ制度の導入が機械部品の精度を保証し、熟練工による摺り合わせ作業を減少させ、半熟練工、不熟練工による機械の組み立てを可能にし、機械部品のコスト削減をもたらしたのである。とりわけこれらの恩恵を受けたのが、ミシンや自転車などの耐久消費財と銃器などの武器であった（ハウシェル（1998）、第4、第5章、幸田（1994）、第3章）。

通常、このイノベーションについては「アメリカンシステム」という名前とともにアメリカのみが取り上げられがちであったが、ドイツにおける大量生産の発展を扱った幸田（1992）

1 舗装道路の技術の発展については、フォーブス（1956）, 238-240に詳しい。

2 ドミナント・デザインについては、安部（2002）、33を参照。

3 当時の機械工業の重要性について、RitterとTenfeldeによる大著の中でおおむね次のように指摘されている。すなわち、1890年代より機械工業は＜高度＞工業化期の成長産業として鉄鋼業にとって代わった。とくに一連のイノベーションの中核に工作機械の改良があった。すなわち、ボール盤、旋盤、フライス盤が機械工業の中心に位置し、自動盤やタレット旋盤の発展は、高度で均質な精密生産を可能にした、と述べている（Ritter/Tenfelde（1992）, 338-340）。

が、アメリカだけでなくヨーロッパでの大量生産の進展を明らかにした。ドイツの大量生産史ではとりわけ銃器とミシンの生産が重要であった。すなわち、1860年よりドイツにおいて相次いでマシン工場が設立され、1880年頃には378経営と9000人の労働者を抱える一大機械工業部門に発展したのであった（幸田（1994）、102）⁴。このようなマシン工業の基盤があったからこそ、その後のドイツの自転車工業の躍進が可能になったのであった。

（2）自転車工業の誕生と発展

ドイツでも1860年代のミショー型自転車の先駆的生产が試みられたが短命に終わり、本格的な発展は1880年代初頭より始まった。最初は自転車販売業者が中心となり、必要な部品をイギリスから輸入して、それを機械工が組み立てるという方法で始まった。

ドイツの産業資本が自転車生産に参入するのは、チェーン駆動による低サドル自転車の登場に伴い市場が急拡大し始める1886年頃からである。イギリス自転車メーカーの生産が昼夜兼行でも追いつかない状況を見て、さらにドイツの陸軍や官公庁の関心が拡大するのを見て、デュルコップ社（Dürkopp）やザイデル & ナウマン社（Seidel & Naumann）、オペル社（Adam Opel）などのマシン製造業者が自転車生産に参入した。

マシンメーカーが多く参入した理由は2つある。第一に、それらが持つ技術力である。マシン部品を加工する生産設備が自転車部品の生産にも転用できるだけでなく量産技術も蓄積していたことで他の機械メーカーに比べて優位に立っていた。第二に、マシンメーカーが持つマーケティング力である。すなわち、ブルジョワ階級向けに築いてきた耐久消費財の販売網を活用できたのである（Beduhn（1982）、17）。

この2つのうち、技術面についてももう少し詳しくみておこう。自転車のハブやチェーン、歯車など円形部品の加工は、いくつもの複雑な加工工程を汎用旋盤を操作しつつ熟練工が行っていた。それが、1860年台から普及し始めたタレット旋盤や自動盤（自動旋盤）によって簡単になり、半熟練工、すなわち速修工でも加工が可能になった。さらに、旋盤の工具保持台に、回転するフライス工具（Rundfräse）を取り付けて加工する円筒フライス盤が登場した。これにより部品精度の均質性と加工速度が向上しただけでなく、簡単な操作のために半熟練工で操作ができ、しかも一人で4台ほどの多台持ちが可能となった。さらに自転車には多数のネジが必要だが、最初は汎用旋盤で熟練工が行っていたのが、ネジ切り旋盤が登場し、次にネジ転

4 ドイツにおけるマシン生産を早期に手掛けた後、銃器生産、工作機械生産で第一次大戦前のドイツ機械工業を牽引したのがベルリートのレーヴェ社である（幸田（1994）、第7章「レーヴェ社とシュレージンガー」を参照）。

造盤が登場することにより、ネジの価格は劇的に低下した。さらに、プレス機械の性能向上によりプレス加工職場（Stanzerei）が登場し、複雑な切削加工に代わって、板金の鍛圧加工でできる自転車部品が増大したことも、自転車価格の低下に貢献した（Seyfert（1912）, 13）⁵。

このような価格低下の追い風を受けて自転車の需要はさらに拡大し続けた。1887年のドイツでは64経営において1150人の労働者で7000台の自転車を生産したが、その3、4倍にあたる1.5万台から2万台の自転車がイギリスから輸入された。空気タイヤ以前のソリッドタイヤ（solid tire）の時代にはまだ、先発のイギリス自転車工業と後発のドイツ自転車工業の間には質量両面で相当の格差があったことを窺い知ることができる。

それが、1890年代になるとセーフティ型の自転車を生産する自転車工場の大規模化と近代化が急速に進み、ダンロップによる空気タイヤが初めてドイツに輸入された1892年から自転車市場は爆発的拡大を示し、1896年をピークとする空前の活況の中でドイツ自転車工業は一大ブーム期を迎えたのである（Seyfert（1912）, 42）。

本格的な自転車の時代が到来した1890年代のドイツの自転車工業の市場と生産はどのような状態にあったのだろうか。ピークとなった1896年の1年間に20万台の自転車が販売されたと推計されている。しかしそれでも満たすことのできない需要が存在したため、熱狂ブームのなか多くの企業が新規参入し、約40の自転車工場が新たに誕生するとともに多くの部品メーカーも登場した。この結果、自転車の価格は急落していくことになる。これに、いち早く過剰生産に陥ったアメリカからのダンピング輸出が加わり値下げ競争が加速化していくことになった（Seyfert（1912）, 46）。

このような中でついに1898年初頭にドイツでも過剰生産恐慌が到来した。この結果、この後の数年間に淘汰が進み多くの自転車工場が廃業や転業を余儀なくされ、経営力のある企業だけが生き残ることになった。それらの中にはさらなる生産性向上の努力と合わせて、技術を活かせるオートバイや自動車などの生産を開始した大手メーカーも含まれていた。さらに自転車メーカーは価格下落を防ぐために1907年に生産カルテルを結んだが、新興企業と老舗企業との対立など問題を抱え1909年までしか存続しなかった（Seyfert（1912）, 64, 70）。

この間、生産増と反比例する形で自転車の価格は急速に低下していった。毎年の生産台数と

5 部品価格の低下事例として、車輪の中軸となるハブ（Nabe）の加工を紹介する。自転車500台分にあたる1000個のハブを加工する場合、高価な自動盤を用いると1個あたり0.83マルクになるのに対し、安価なタレット旋盤では0.413マルクと倍以上の価格差が生じるが、1.4万個の生産ではほぼ同じ0.106マルクと0.107マルクになり、その後は急速に格差が開き、6万個だと0.051マルクと0.105マルク、さらに18万個だと0.034マルクと0.102マルクというように格段の差が出てくるとの試算がある（Seyfert（1912）, 20）。

価格についての正確な統計数字は存在しないが、複数の同時代の刊行物から寄せ集めて作成したのが表1である。ここから、1870年代のミショー型ペロシードは750マルクという高価格から出発したことがわかる。そして安全型自転車の時代となった1890年代半ばまでに200マルク近くまで下がり、さらに1900年代半ばにはタイヤ無し自転車で50マルク近くまで下がっている。一組2本のタイヤ価格は1900年代に、英ダンロップ製で80マルク、独コンチネンタル製で45マルクくらいであったとの指摘（Wolf（1939）, 20）を踏まえる、ドイツ製タイヤをつけた自転車の価格は1907年以降は100マルクを切るまでに下がっていたのである。

表1 ドイツにおける自転車生産台数と一台あたり平均価格の推移

年	1870年代	1882	1883	1885	1887	1888	1890	1891	1894	1895	1897	1899	1900	1901	1904	1907	1910
生産台数(千台)	-	2.5	-	5	7	20	-	55	120	-	350	-	-	-	-	-	-
価格A (マルク)	タイヤ付き	750 -600	-	500 -400	-	-	-	320 -230	-	285 -200	-	-	210 -170	-	-	-	-
	タイヤ無し	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	160 -120	140 -110	85 -75	80 -70	60 -53	-
価格B (マルク)	タイヤ付き	-	-	-	-	-	350	-	-	175	-	-	150	-	-	-	90

出典）Seyfert（1912）, 43,49,58, Salvisberg（1897）, 216, Wolf（1939）, 35. 価格AはSeyfert（1912）、価格BはWolf（1939）による。

価格低下の要因として技術革新だけでなく販売方法の変化もあった。当時、連鎖販売制度（Schneeballsystem）と呼ばれる販売方式も導入された。これは最初にクーポンを販売し、一定期間の後に自転車を引き渡すまでの間にいくつかの取引が介在する販売方法で、これも、労働者の自転車購入を後押しするものであった（Seyfert,（1912）, 47）。当時の労働者の年収は不熟練工の400マルクくらいから熟練工の2000マルクくらいまでだったことから算定すると、1907年の一台100マルクという価格は、特に熟練工クラスには無理なく手が届く価格になったことを意味する⁶。また、この時代に中古車市場も形成されてきた。富裕層の間での自転車のブームが過ぎ、彼らの関心が階級格差を示す次の新しい耐久消費財である自動車に向かったからであり、もう一つは技術的に新しい製品が投入されるなかで旧モデルを手放したからであっ

6 当時の労働者の年収については、産業別熟練工の年収動向およびレーヴェ社の職種別年収を参照して概算したものである（Ritter/Tenfelde（1992）, 476, Reichert（1906）, 101-103）。

た。こうして、労働者にも自転車が入手可能な時代が到来したのだった。

このような自転車価格の下落とともに、ブルジョワ層の購入が減少し、労働者層の購入が増えたことを明瞭に示すのが表2である。これは1899年から1909年までのマンハイムにおける自転車登録台数の職業別の推移を示した貴重な資料である。元の資料は学生や女性も含むものだが、ここでは男性に限りしかも商人・工場主をブルジョワ層代表として、労働者層との対比を明確にするためにパーセンテージも表したものである。ここから、最初40パーセントを超えた商人・工場主が10年後にはわずか4パーセントにまで低下したのに対し、労働者層は最初18パーセントに過ぎなかったのが1906年から60パーセントを超えるまでに急増しているのが明瞭である。このように1900年代の10年間にドイツの自転車購入層においてブルジョワ層から労働者層への転換が一挙に進んだのである。

表2 マンハイム管区における自転車登録者の職業別内訳

	1899年	1900年	1901年	1902年	1903年	1904年	1905年	1906年	1907年	1908年	1909年
商人・工場主(人)	894	1,086	817	814	541	364	297	151	105	113	68
労働者(人)	370	332	257	267	553	808	1,238	1,863	1,493	1,542	1,152
その他(人)	817	661	650	598	634	975	1,028	957	673	939	691
登録者総数(人)	2,081	2,079	1,724	1,679	1,728	2,147	2,563	2,971	2,271	2,594	1,911
商人・工場主の比率	0.43	0.52	0.47	0.48	0.31	0.17	0.12	0.05	0.05	0.04	0.04
労働者の比率	0.18	0.16	0.15	0.16	0.32	0.38	0.48	0.63	0.66	0.59	0.60

出典) Seyfert (1912), 86.

(3) 自転車メーカーの事例紹介

このようなドイツ自転車工業の歴史を典型的に体现している会社として3社を取り上げてみる⁷。

まずオペル社 (Adam Opel) を紹介する⁸。ヘッセンのリュッセルスハイムで1862年にアダム・オペルが最初の実験車を作ったのがオペル社の出発点である。パリへ出かけたときアダムはそこで英国製の自転車を初めて見てたちまち虜になり1台を購入して帰り、1866年それを模倣して高サドルの自転車を作った。これがオペル社の最初の自転車であり、翌年から低サドル

7 なお、ビーレフェルトでマシンと自転車を生産した有力企業のデュルコップ社 (Dürkopp) については、一次資料を駆使した西 (2013b) を参照されたい。

8 オペル社については、種田 (1993) 第4章に詳しく紹介されている。

ル車や三輪車を作り始め、市場の拡大に伴い生産は順調に拡大した。1889年には英国製をモデルにオペル・ブリッツ（Opel-Blitz）と命名した自転車の生産を開始し、これは性能が優れていて各地の自転車レースで優勝し、オペル自転車の名前を宣伝するのに大いに貢献した。新聞や郵便の配達、医師の往診などの業務用の自転車利用に加え年齢・性別を問わない自転車利用者の拡大により、1890年代になると自転車市場の爆発的拡大期を迎え、オペルの自転車部門も繁忙を極めた。そして1898年に自転車恐慌が到来したが、従来のミシンに加え1899年から参入した自動車生産部門の成長もあって危機を乗り越え、1900年代にはいっそうの発展を遂げていった。オペル社の自転車はレース用を含め高級品市場を対象としていたが、それでもかつての1台400マルクから600マルクだった価格が1910年頃には200マルクに低下していた（Opel (1912), 48-52）。

2例目として、のちに工作機械やタイプライター、オートバイの生産にも乗り出し、今日のアウディ社（Audi）の一つのルーツになるヴァンデラー社（Wanderer-Werke）を紹介する。同社も機械工による自転車組み立てから始まった会社である。ミュンヘン生まれの機械工のヴィンケルホファー（Johan B. Winkelhofer）とケムニッツ生まれの機械工のイエニケ（Richard A. Jaenicke）はともに自転車愛好家で、偶然出会った二人は1885年2月に小さな会社（Chemnitzer Velocipfabrik Winkelhofer & Janicke）をケムニッツで立ち上げた。その後、社名は1896年のWanderer-Fahrradwerkeを経て1908年にWanderer-Werke AGに変わる。

最初2人の労働者を雇いイギリス製自転車の販売と修理から初めた事業であったが、まもなく自分たちのオリジナルのペロシペードを生産し始め、博覧会での入賞やレースでの実績を積み上げ、同社の自転車はイギリス製に引けを取らないとの評判を得て急速に売り上げが増大した。ドイツにおいて自転車ブームが到来した1890年代になるとヴァンデラー社も躍進の時代を迎えた。同社は、作業場が手狭になるにつれ賃貸の工場を何度か移転した後、1894年にケムニッツ郊外のシェーナウ（Shönaue）に新工場を建設し、最新の工作機械120台と245人の労働者を擁して新たな時代に突入している。

自転車工業が過剰生産により危機に陥った1898年に同社は危機を乗り越えるために他の機械製品の生産を模索し、翌年より市場向けの工作機械の生産を開始した。もともと自転車生産に必要な工作機械の一部を自製していた経験を生かした新分野への進出であり、最初から高い評価を得て大きな成功を収め、自転車販売の不振を補うことができた。さらに1902年から同社はオートバイとタイプライターの生産も開始して、ザクセンを代表する総合機械会社の道を着実に歩んで行ったのである（Wanderer-Werke (um 1910)）。

最後に、ザイデル & ナウマン社を紹介しておこう。機械工のナウマン（Bruno Naumann）

が米式ミシンの生産のために小さな作業場をドレスデンに持ったのが出発点で、共同経営者にザイデル (Emil Seidel) を得て、社名を二人の連名に変え、シンガーミシンの生産を開始して業容は着実に拡大し、1884年には新工場に移転するまでになった。そして、1880年代初めより交通手段として注目を浴びるようになった自転車の生産に乗り出すために、資金調達のために株式会社化し、社名変更 (Nähmaschinenfabrik und Eisengiesserei vorm. Seidel & Naumann) を行って以降、急速な発展を遂げていく (Seidel & Naumann (1908), 11-12.)。

同社は1887年より自転車の生産を開始し、Germaniaの商標で年々需要が拡大し、1892年と1896年に相次いで新工場を作り生産能力を高めている。1898年の自転車恐慌により多くのメーカーが倒産したが、同社はミシン部門の収益もあり、大きな損失を出すことなく乗り越えている。しかし、さらなる多角化のために自動演奏機 (Musikautomaten) やタイプライターの生産に乗り出し、特に後者はIdealの商標で販路を拡大し、経営の安定に貢献した (Seidel & Naumann (1908), S.13-15)。設備投資を積極的に行った同社から、第一次大戦前のドイツの最新自転車工場の様子がよくわかる。ミシンや自転車、タイプライターの部品の加工工場には18台のプレスや24台の自動盤など多数の工作機械が設置されていた。とりわけ興味を引くのが、労働者4人で15台の自動盤を操作し、自転車の軸受け金やネジ、ナットなどを大量に加工していたことである。同社では自動盤を活用することにより1日3000から4000個のネジが生産できたとのことである。さらにフライス盤の職場も重要で、チェーン部品の生産にフライス盤は欠かせず、ジグを工夫したフライス盤などを90台設置して生産性を高めていた。こうして、ザイデル & ナウマン社も1908年には事務・技術職員150人、工場労働者2700人を抱えるザクセンを代表する機械会社の一つに成長していた (Seidel & Naumann (1908), 45-48)。

2 労働者の消費組合運動と協会運動

(1) 消費組合運動

いかにして、高価な耐久消費財であった自転車を労働者が購入できるようになったのであろうか。土台を築いたのは地道な労働者の運動である。その出発点は半世紀前の1840年代の労働運動に遡ることができる。これについては山井 (1993) の詳細な研究があるのでそれに基づき、一部をHuck (1978) で補足して簡単に整理しておこう。

ドイツにおける「友愛会」(Arbeiterverbrüderung) 的な消費組合運動の出発点は、オウエン (Robert Owen) とフーリエ (Charles Fourier) の社会主義的協同組合の思想に影響を受けて生まれたと言われている (Huck (1978), 218)。先駆となったのが、1845年にケムニッツに

設立された「エムンテルング」(Ermunterung=励まし)で、ドイツ最初の労働者消費協同組合と言われている。その後の1848年革命運動で様々な労働者の活動が展開した。しかしそれらが弾圧された後、1849年10月にケムニッツで手工業者・織布工・工場労働者によって結成された「一般アソツィアツィオン」(Allgemeine Assoziation)によって消費協同組合が設立され、預金による基金の形成および生活必需品の大量購入が実践され、急速に拡大していった(山井(1993), 91-94, 224)。

次の波は1860年代に到来し、この時期にはシュルツェ＝デリツチュ(Schulze-Delitzsch)の協同組合構想が大きな影響を及ぼし、信用協同組合、原材料購入・製品販売協同組合、消費協同組合の3つが追求される中でもっとも成功を収めたのが消費協同組合であった(山井(1993), 230頁)。さらに1870年代になると、ドイツ社会民主主義運動が登場し、生産協同組合運動から労働組合運動への移行が進み、1875年のゴータ合同大会により政党と労働運動を両輪とする新たな労働運動の枠組みができた。こうして、協同組合運動は労働運動の前面から退いたものの各地で着実に広がっていったのである(山井(1993), 288-289)。ルール地方では炭鉱や製鉄所において、経営側の承認の下に購買組合が作られ、なかでもクラブ社のそれは大きかった(Huck(1978), 228)。

この後、ビスマルクによる社会主義者鎮圧法下の弾圧期に停滞したが、それが撤廃された1890年代からはドイツ社会民主党(以下SPD)の指導による消費協同組合運動が活性化した。ルール地方でもこの時期からストライキを含む労働運動が活発になり、「トラックシステム」の性格を持つ会社購買部からの解放を目指した消費組合運動も生まれ、1890年6月にはライン・ヴェストファーレン鉱夫消費組合「グリュックアウフ」(Glückauf=ご安全に)が誕生している(Huck(1978), 230)。

このような運動を踏まえ、SPDは1906年の党大会における「マンハイム協定」により労働組合を正式に対等なパートナーと認識した。そして1910年にマクデブルク(党大会)でSPDは消費協同組合とその他の協同組合を社会主義の第三の柱と宣言して、党員の参加と協力を呼び掛けた。

このような中で、世紀転換期に、シュルツェ＝デリツチュによって設立されたドイツ一般消費協同組合(Allgemeiner Verband Deutscher Konsumgenossenschaften)から離れて、社会民主主義的消費協同組合を設立する試みが始まった。それが、大規模な購入会社GEG(Grosseinkaufsgesellschaft)と自分たちの生産会社の設立で、これらの結果、ついに1903年のドイツ消費協同組合中央会(Zentralverband deutscher Konsumvereine)の設立によってブルジョワ的協同組合から分離することになった。この結果、生産、販売、雇用の責任はSPD

の手に移った (Technoseum (2013), 145f.)。

こうして、大戦勃発前にドイツ消費組合中央合は組合員に、ハンブルクの自前の複合企業体 (Unternehmerkomplex) を通じて、コーヒーや麺類から家具、自転車に至るまで供給できるようになった。それとともに、社会主義的生活改良主義者のイニシャチブで設立されたドイツ「庭園都市協会」(Gartenstadtgesellschaft)、カールスルーエやマンハイム、マクデブルクで成功裏に設立された「建設組合」も組合運動の中から生まれた。さらに、ベルリン中心部に「労働者の基金」で調達された国民劇場 (Volksbühne) を開設するまでになった。しかしながら、第二帝政期における協同組合運動は社会主義の「第三の柱」と呼べるほどの成功を収めるまでには至らなかった (Technoseum (2013), 145)。

(2) 協会運動

後述する労働者サイクリスト連盟は、ドイツ社会に広範に広がった協会運動の中から生まれてきたので、これについても言及しておく必要がある。19世紀から20世紀にかけてのドイツで協会運動が盛んとなったことについては、要点を的確に整理した田中 (2011) があるので、これをもとに必要な限りの言及を行なっておきたい。

産業革命が引き起こした工業化社会はブルジョワにも労働者にも新しい生活様式をもたらした。家族や地域を中心とする従来の人間関係が弱まる中で、人々は新たな連携の組織を模索し、その中で生まれたのが協会 (Verein) であった。最初はブルジョワによる協会が誕生し発展していき、続いてそれらを参考に労働者も、1863年から73年にかけての労働者運動の創成期に、トゥルネン (体操) や合唱、演劇などの協会に参加し、また自分たちで新しい組織を形成していった。

先の消費協同組合運動もこの流れの中に位置付けることもできる。そして、消費協同組合運動の時と同様に、最初、批判的にみていた SPD は、1890年代より、労働運動の重要な柱として労働者の協会運動を積極的に支援していくことになった。

そして、この時代は、先に確認したように第二次産業革命の時代にあたり、急速な生産性の向上と労働運動によって、労働者の労働時間が短縮するとともに労働者の実質賃金が増加する時代にあたっていたのである。このような時代背景のもとに、労働者ツーリズム運動が生まれ、いち早く自然友の会 (Naturfreunde) が各地に誕生し発展していった。さらに、大衆消費社会の先駆として映画産業が誕生し急速に発展したのもこの時代であった (幸田 (2020), 18-19)。以下で検討する労働者サイクリスト連盟もまさにこのような時代背景の中から生まれるのである。

3 労働者サイクリスト連盟の誕生と発展

(1) ブルジョワサイクリスト連盟の誕生

1880年代からの自転車の普及にともない、ドイツにおいても自転車愛好家の団体が各地に誕生した。当然のことながら、最初は高価な乗り物だったため、富裕層しか購入できず、ブルジョワによるサイクリスト団体がまず登場した。

すなわち、1884年8月17日にライプチヒでドイツサイクリスト連盟(Deutscher Radfahrer-Bund)が、設立時に2537名の会員を集めて、ドイツだけでなくオーストリアも含む広域の団体として誕生し、国際サイクリスト連盟(International Cyclists'-Association)に参加し、サイクルスポーツ全般の振興を目的として発展していった。次に、1885年11月15日にニュルンベルクにおいて一般サイクリスト連合(Allgemeine Radfahrer-Union)が誕生し、会誌として「ドイツサイクリスト」(Der Deutsche Radfahrer)を発行し、最初からツーリングの促進を主要目的にしていた。さらに1891年10月にザクセンサイクリスト連盟(Sächsischer Radfahrer-Bund)も誕生している(Salvisberg(1897), 202-206)。

これらはツーリングも楽しんだが、自転車レースにも力を入れた。ドイツでは1885年にライプチヒ・ドレスデン間のレースを皮切りに自転車レースが盛んになった。そして早くも1880年代にはアマチュアレーサー(Herrenfahrer)と職業レーサー(Berufsfahrer)の区分が生まれていたと言われている(Franke(1987), 25)。

この背景には、自転車工業側の積極的対応もあった。自転車メーカーは自転車を生産だけでなく、修理を兼ねる販売網、自転車教習場、自転車ホール、野外または室内の自転車競技場を作り、自転車レースを組織したのであった(Beduhn(1981), 17)。そして、自転車メーカー間の激しい競争、それにより促された生産技術の向上により、自転車の価格は低下し、まず高給を得ている労働者にとって自転車購入が可能になったのである。さらにその後の小さな技術改良とブルジョワの「流行スポーツ」の終わりが、収入の少ない労働者においても自転車を比較的安価に購入できる時代をもたらしたのである(Beduhun(1981), 17)。

自転車労働者にも手が届くようになると労働者はそれを「民主主義的乗り物」(demokratisches Vehikel)として歓迎し、まずは通勤手段として活用した⁹。それから平日の工場労働で溜まった疲労を癒すため、「緑のなかへ」(Hinaus ins Grüne!)のスローガンをかかげて週末に森へ出かける手段として活用した(Glaser(1981), 125)。それだけにとどまらず、

9 自転車労働者の通勤圏を広げ、それまで都市の狭小で劣悪な労働者アパートに住まざるを得なかった制約を取り除き、郊外に居住することを可能にした。自転車は同じ頃進展した市電や郊外電網の拡充と相まって、労働者の住環境の向上に貢献したのである。

ブルジョワによるサイクリスト連盟の活動を前例として学びつつ労働者サイクリスト連盟が誕生するのである。そして自分達の階級意識の共有のために仲間づくりに取り組んだのである。

(2) 労働者サイクリストの組織化の試み

労働者が自転車を保有し始めると、各地で相次いで労働者サイクリストクラブが誕生し、まもなくすると全国組織を求める動きが起こってきた。このような流れを加速したのが、1893年8月2日にベルリートの労働者新聞 *Berliner Volksblatt* に掲載された以下の呼びかけである (Beduhun (1981), 17)。

ドイツの社会民主主義者のサイクリストへ、スポーツ愛好家へ

公共生活の全ての面で労働者と社会民主党は自らの敵対者から離れて、自らの独立した組織に結集している。われわれサイクリストも遅れたくない。我々も労働者合唱協会、トゥルナー協会、娯楽協会 (*Vergnügungs-Verein*) の後を追いつき、各地に支部を持った全ドイツの協会を結成する。われわれの組織の目標はサイクリススポーツの向上と並んで、宣伝活動に従事し党と労働運動に貢献することだ。党の活動宣伝にスポーツ愛好家がどのように役立つかは最近の帝国議会選挙の結果が示すとおりだ。

この呼びかけから明らかなように、最初からサイクリススポーツと政治宣伝の二つの目標を明確に打ち出したのである。「愛国主義的馬鹿騒ぎ」および自転車レースのために自転車をいっていたブルジョワサイクリストへの強烈的な対抗意識をここから読み取ることができる。

この呼びかけは大きな反響を呼び起こした。掲載から3日後の8月6日にベルリートにおいて、ベルリート労働者サイクリストクラブの代表委員の集会が開かれ、28人中21人が設立に賛成している。他の地域でも同じような動きが起こったので、これらの動きを受けて1893年9月24日にSPDの機関紙 *Vorwärts* 紙上で全国大会の開催が呼びかけられた (Handbuch (1908), 7)。

こうして、1893年10月1日から2日にかけて、13地域から16人の代表がライプチヒに集まり、社会民主主義者サイクリスト協会 (*Bund*) の結成を決めた。しかし、ようやく200人弱の会員で協会が発足するや否やザクセンの官庁によって組織は解散させられた。このとき創立メンバーは戦略的誤謬を犯したのであった。すなわち、労働者のサイクリススポーツの促進と並んで社会民主主義と労働運動の宣伝に貢献することを謳った声明文 (*Prokramation*) が、

結社法違反としてザクセン警察による解散の口実を与えてしまったのであった (Handbuch (1908), 12)。

この失敗を受けて、労働者サイクリストは戦略を変更した。すなわち 1894 年 5 月 13、14 日のベルリンでの集会 (Kongress) で、法律に反する組織の代わりに代表委員による「緩い組織」(Lose Organisation) を作ることにした。そして各地での公開の会合を経て代表委員が選ばれたが、この代表委員の主な任務は労働者サイクリストによる政治宣伝を、特に選挙の際に行うということだった。さらに代表委員の上に宣伝委員会が置かれ、多くの都市に緩やかなサイクリストクラブを結成することを目指した (Handbuch (1908), 12-13)。

しかし、続く 1895 年の聖霊降臨祭の時にフルト (Fürth) で開かれた集会において、このような緩い組織では自分たちのめざす目標を遂行するのに不十分だということが明白になった。この時の集会には、フルト以外ではベルリン、オッフェンバッハ、シュツットガルト、ハイルブロン の 4 地域から 4 人の代表が出席したにすぎなかった。フルトの集会を受けて新しい宣伝委員会が生まれ活発な議論を行った。さらに前年のベルリン集会で誕生した広報誌 Tourist も労働者サイクリストの要望を反映していないと批判され、これに変わって 1895 年 10 月より広報誌の名前が Der Arbeiterradfahrer (労働者サイクリスト) に変わった。ブルジョワ的な響きを持つ Tourist に対し、明確に階級性を前面に押し出す名前が付けられたのである。これが改革の第一歩であった (Handbuch (1908), 13-14)。

そして、法律に反しないために、組織目標を示す規定の中にある一文「我々の組織の主要目標は政治宣伝である」を削除しようとの呼びかけが 1896 年 4 月の広報誌 Der Arbeiterradfahrer 掲載されたのである。合わせて、我々に属さない要素を持ち込まないために、すなわちブルジョワ的要素を持ち込まないためには組織名がとても重要である、ということが強調された。これを受けて、自転車レースを重視するブルジョワサイクリスト協会から共同の催しを持ち込まれる可能性が低く、階級意識も反映した名前を持つ「労働者サイクリスト連盟」が誕生することになったのである (Handbuch (1908), 15)。

(3) 労働者サイクリスト連盟の誕生

1896 年 5 月 24-25 日、オッフェンバッハでの集会が開かれ、18 地域、467 人の会員が確保されたが、その中から、18 地域 12 人が集会に参加した。この集会において、確固たる中央組織やしっかりした財政基盤の重要性が共通認識となり、ここに 3 年の努力を経てようやく労働者サイクリスト連盟 “ゾリダリテート” (Solidarität= 団結) (Arbeiter-Radfahrerbund “Solidarität” : 以下 ARB “団結” と略) が誕生したのである。なお、第一次大戦前の労働者サ

イクリストの全国組織の動向をまとめたのが表3である。

表3 第一次大戦前労働者サイクリスト連盟の全国大会の開催

年	月日	大会名	開催都市	重要な出来事
1893	10月1-2日	労働者サイクリスト初会合	ライプチヒ	すぐに解散
1894	5月13-14日	労働者サイクリスト第2回会合	ベルリン	宣伝委員会設置
1895	聖霊降臨祭	労働者サイクリスト第3回会合	フルト	
1896	5月24-25日	労働者サイクリスト第4回会合	オッフエンバッハ	Solidarität 誕生
		労働者サイクリスト連盟第1回全国大会		
1897	聖霊降臨祭	労働者サイクリスト連盟第2回全国大会	アルテンブルク	
1898	5月29-30日	労働者サイクリスト連盟第3回全国大会	ブラウンシュバイク	
1900	6月3-4日	労働者サイクリスト連盟第4回全国大会	マンハイム	
1902	5月18-19日	労働者サイクリスト連盟第5回全国大会	ハンブルク	
1904	聖霊降臨祭	労働者サイクリスト連盟第6回全国大会	エルフルト	地区代表を1つに限定分派連盟 Freiheit 結成
1906	開催日不明	労働者サイクリスト連盟第7回全国大会	ミュンヘン	事務局フランクフルトからケムニッツに移転
1907	10月20日	地区代表者会議	ライプチヒ	事務局ケムニッツからオッフエンバッハへ移転
1908	聖霊降臨祭	労働者サイクリスト連盟第8回全国大会	ベルリン	
1910	8月6-7日	労働者サイクリスト連盟第9回全国大会	フランクフルト	Frischauf を傘下に
1912	開催日不明	労働者サイクリスト連盟第10回全国大会	ドレスデン	
1914	8月1-2日	労働者サイクリスト連盟第11回全国大会	ケルン	

出典) Beduhn/Clocksinn (1995), 117-119.

こうして、ARB “団結” は、宣伝と教育により、またメイデーや党決起大会への参加を通じて、階級意識の醸成と社会主義をめざす政治活動に活発に取り組んだ。とりわけ地方での選挙闘争において、ARB “団結” は自由に宣伝して回るという、他の労働者組織では代替できない重要な貢献を行ったのであった (Beduhn (1981), 23)。

最初、SPD 指導部は労働者サイクリストの活動をブルジョワ青年の「スポーツ馬鹿」(Sportfexerei) と同じものだと、否定的に見ていた。先の短命に終わった労働者サイクリスト協会設立直後の 1893 年秋に、社会民主党の出版物で、社会民主主義者のサイクリスト代表委員と、後のバイエルン州議会議員のティム (Johannes Timm) との間で激しい論争が繰り広

げられた。結果はその後明らかになり、協会で使う金と時間は社会主義運動に貢献しないので無駄だと主張していたチームが間違っていたことがわかった (Beduhn (1981), 24)。この論争は、労働者サイクリスト協会が各方面との闘いを通じて生まれてきた経緯の一端を示している。それは、ブルジョワサイクリスト連盟や政府と闘っただけでなく、労働者組織の無理解とも闘わなければならなかったのである。

このような経緯を踏まえ、SPD もようやく 1908 年のニュルンベルクの党大会で正式に労働者スポーツ組織を承認するとともに、ブルジョワ組織で「万歳愛国主義」を掲げるドイツ・トゥルネン連盟 (DT) と SPD の両方の会員であることは相入れないとして、党員に DT からの離脱と労働者トゥルナー連盟 (ATB) への参加を呼びかけたのであった。この呼びかけは当然ながら ARB “団結” にも及んだ (Beduhn (1981), 24-25)。なお、その前史として、労働者スポーツ組織によるブルジョワ組織との闘いの一環として、ブルジョワの諸協会に参加している労働者を引き抜き労働者スポーツ組織に参加させる努力が続けられていたのであった (Reck (1977), 161)。

当時の労働者スポーツを取り巻く環境についてもう少し視野を広げると、ブルジョワ階級も政府とともに最初は労働者スポーツ組織を軽くみていたため、労働者スポーツ愛好家は 1905 年までそれほど大きな組織的迫害を被らなかった。しかし 1906 年から事情は変化する。この頃から政府が労働者スポーツ組織を迫害するようになった理由は、ますます力を強める SPD の前衛部隊としての反戦的な労働者スポーツ運動を排除し、青年労働者への影響力を取り戻すためだった。

このような時代の流れの中で、ARB “団結” への迫害が特にザクセンとプロイセンで強まった。 (Beduhn (1981), 25-26) ¹⁰。とくに 1907 年 9 月のケムニッツでの ARB “団結” への警察による迫害は執拗で、これへの対応のために 1907 年に事務局を、協会活動に寛容なヘッセンのオッフエンバッハに移さざるをえなかった。その後、ARB “団結” は、迫害にもかかわらず時代の追い風を受けて、表 4 に見られるとおり会員数がとくに 1905 年頃より急増していった ¹¹。

10 労働者スポーツ団体への政府、警察の弾圧については唐木 (1975) を参照。

11 その後も弾圧が収まったわけではない。一例を紹介する。1910 年 8 月 7 日早朝に、ザールブリュッケンの労働者サイクリスト数名が、そこから西方 10 キロメートルほど離れたフェルクリンゲン (Völklingen) とピュットリンゲン (Püttlingen) にチラシ撒きのサイクリングに出かけた。9 時には配布をおえてピュットリンゲンから帰ろうとしているところに警察が駆けつけてきて、法律違反だとして残りのチラシを押収しようとした。裁判所または検事の令状なしの捜索は不当だとの労働者の抗議に耳を傾けることなく警察は 50 枚のチラシを押収して去っていった。2 日後に労働者たちは郡長に法律違反を訴えた結果、8 月 20 日にザールブリュッケン市長に対し不当な押収を取り下げる命令が郡庁から出された (Fläschner (2017), 64-65)。労働者サイクリストの機関誌の同年 9 月 15 日号に掲載されたこの事件は、各地で起こった労働者と警察の対立の一コマに過ぎないが、ここには、労働者サイクリストがいかに使命感に燃えて意気揚々とチラシ配布にあたっていたかが明瞭に示されている。

表4 ドイツ労働者サイクリスト連盟会員数の推移（第一次大戦前）

年	会員数	年	会員数
1896 年	476	1906 年	62,000
1897 年	1,415	1907 年	86,300
1898 年	2,330	1908 年	103,570
1899 年	3,500	1909 年	111,487
1900 年	6,500	1910 年	125,000
1901 年	9,351	1911 年	133,928
1902 年	11,275	1912 年	143,963
1903 年	19,201	1913 年	148,507
1904 年	22,836	1914 年	75,187
1905 年	40,425		

出典) Beduhn (1982), 31.

この急成長期に、労働者の自転車購入などを支援するための自助活動組織“フリッシュアウフ”(Frischauf= 元気だして)も伸びていった。これは、もともと 1899 年にベルリンにおいて購買協同組合として誕生した「自転車と部品の販売協会」が出发点で、ドイツ各地に販売網を築きながら発展し、1906 年には“フリッシュアウフ”の名前を冠した公的商事会社となった。ARB “団結”は、1910 年のフランクフルトの年次総会でこの会社を自分の傘下に収めることを決定し、翌年オッフェンバッハに移した。“フリッシュアウフ”は翌 1912 年には自転車修理工場 Frischauf-Fahrradfabrik を開設し、1913 年には預金高 32 万 5000 マルクに達する独自の貯蓄銀行も設立した。こうして、“フリッシュアウフ”は第一次大戦前に 28 の支店を擁し、会員が経営する約 60 の販売店を有するに至り、売上高は 125 万 5000 マルクに達していた (Beduhn (1981), 30)。

このような“フリッシュアウフ”の発展も追い風となり、大戦勃発前にはオッフェンバッハにおいて堂々とした ARB “団結”本部の建物が完成した。ARB “団結”はこの本部建物だけでなく支部組織の施設も含め、子供と青年 6 万人に連盟内で 2 万台の室内自転車を自由に使用せ、連盟の施設では、輪舞 (Reigen) やアクロバット乗り、サイクルサッカー、サイクルボロの訓練が行われたのである (Franke (1987), 38)。

ここで、なぜ ARB “団結”はこのように急速に発展したのか、という問題を考えてみたい。大きく分けて 2 つの要因を指摘できる¹²。第一に、具体的で物質的な利益を得ることができた。一緒に楽しむ歌の歌集を配布され、サイクリング用道路地図を安価に入手できたし、安価な宿

12 これについては、Ohm (2019), 34-35 が参考になった。

泊所の紹介サービスも受けることができた。さらに、中欧に立地し国境で多くの国々に接する地の利を生かしてドイツ国内だけでなく、容易に隣国に移動できる国境カード（Grenzkarte）を会員は入手できた。さらに加えて、掛け金が低い傷害保険や利率のよい貯蓄金庫も会員にとって利益となった。第二に、物質的な利益だけでなく階級的連帯感を共有できたことを指摘できる。階層間断絶があり、階級対立が鮮明な帝政時代にあつて、最新の技術が凝縮された自転車という耐久消費財を、同じ労働者どおしで主体的に活用していくなかで仲間意識が強化されたのである¹³。政治チラシの配布も多くの会員が連帯感をもって嬉々として取り組んだことが容易に想像できる。

しかし、ARB“団結”は決して一枚岩として順調に発展したわけではない。ARB“団結”の1904年エルフルト年次大会での、各地区にただ一つの支部組織が存在すべきだとの決議が会員の中に激しい議論を引き起こした。会員の少ない地域では問題はなかったが、大都市においては一つの組織にまとまることに不満の声が出てきた。こうして、約600人の反対者がARB“団結”を去って、ベルリートを拠点にARB“自由”（Freiheit フライハイト＝自由）を結成したのだった。しかし、会員数でもスポーツ的重要性でもARB“団結”に匹敵するものではなかった。第一次大戦後の数字になるが、1924年のダルムシュタットでの年次大会における数字によると、56支部、2782人の会員にとどまった。会員数の最高は3500人を超えることはなく、ARB“団結”の約1%の組織に過ぎず、過激派が多い他の労働者スポーツ組織に比べて分裂は小さな規模にとどまった。それでもARB“団結”はこの新しく生まれた分派組織に激しい論争を浴びせかけ、一つの組織に統一しようと努力したのだった。しかしこの分派組織はワイマール期も存続し、最後はARB“団結”とともに1933年にナチスによって解体させられた（Beduhn（1981）, 39-40）。

第一次大戦前にこのように急速に発展したARB“団結”の活動の特色はいかなるものだったのであろうか。ブルジョワのそれとどのような違いがあつたのだろうか。ブルジョワのサイクリスト連盟は自転車レースに力を入れ、愛国主義的活動を行った。これに対し、労働者サイクリスト連盟のスローガンは「身体鍛錬のための自転車」であり、既述のように輪舞やサイクルサッカー、サイクルボロなどに重点を置いたのである¹⁴。さらに労働者サイクリストは各地にツーリングに出かけ、しばしば社会主義の宣伝活動を行った。こうして、労働者サイクリス

13 当時の階級対立について「既存のスポーツ組織は『純粋なブルジョワ』『中産階級』『労働者』の諸階層に対応して種別化したクラブをかかえこむこととなり、前二者に属する大学関係者、官吏、商人、独立自営業者らの各クラブが一群の『階級的集団』をなして労働者のクラブとのあいだにスポーツ運動全体の主導権を争う事態が生じていたのである」と指摘されている（唐木（1975）、448-449）。

14 体操を中心とする労働者トゥルネン運動でも、活動の基本は競争ではなく体操やダンス、器具・集団演技、アクロバットなどであった（Baumann（2018）、40）。

トは、「スポーツと身体鍛錬」「旅行と仕事」「自由時間と政治」の理想的な結合を追い求めていったのである（Beduhn / Klocksinn (1995), 7）。

ここでもう一度、表 1 と表 4 を比較してみるとわかるとおり、一方での自転車の生産台数急増と価格下落、他方での労働者サイクリスト会員数の増加は密接に関連しあって進展したのである。こうして ARB “団結” は、第一次大戦前にブルジョワのそれを凌駕し、世界最大のサイクリスト連盟に発展した¹⁵。

おわりに

1890 年代半ばから第一次大戦勃発時までの 20 年間は、第二次産業革命の真ただ中の時代であり、新技術が登場すると共に、労働時間が短縮し、余暇時間が労働者に生まれてきた時代である。労働者の多くがこの激しく変化する時代の中で自分たちの仲間を求め様々な協会を組織し、余暇の時間を共に過ごし、階級意識を共有し社会主義の実現を目指した。

このような中で登場したのが自転車である。最初のペロシペードの時代には一部の愛好家の間で乗りまわされていただけで、1880 年代半ばでも多くの人々はそれを「単なるスポーツ用具」（Sport-Artikel）（Opel (1912), 14）としか見なしていなかった。その後の目覚ましい改良、特にチェーン駆動によるセーフティ型の発明と空気タイヤの実用化によって、自転車は一部の愛好家向けから、広汎なブルジョワ層の乗り物へと瞬く間に転換し、一挙に自転車ブームが到来した。最初、労働者には手が届かない贅沢品であり、持てる階級と持たざる階級を区別するステータスの役割を果たした自転車だった。

ところが折からの第二次産業革命を支えた機械工業の発展が自転車の大量生産を可能にし、十数年のうちにその価格は最初の 3 分の 1 から 4 分の 1 に下がり、労働者層にも購入可能な耐久消費財に変わっていった。とりわけ 1898 年の自転車恐慌は価格下落を加速し、市場を労働者層にも広げる引き金となった。それまで耐久消費財としてベッドやテーブルなどの家具と調理具・食器くらいしか持たなかった多くの労働者にとって、自転車は初めて自分たちが入手した耐久消費財の工業製品であった。

最初の仮説に立ち返ると、1896 年に誕生した ARB “団結” は、最初からブルジョワサイクリスト連盟と異なる目標を追求したことが明らかになった。すなわち、ブルジョワのそれが商

15 既述のように、ブルジョワ層により 1884 年に 2537 人で発足したドイツサイクリスト連盟の会員数は、1896 年に約 2 万 8000 人に急増したものの、その後は伸び悩み、1907 年が約 4 万人、1912 年でも 4 万 7515 人であった（西 (2010), 208）。同年の ARB “団結” の会員数はそれを 10 万人ほど上回っていた。

業主義的なレースを追い求めたのに対し、労働者サイクリスト連盟は、階級意識の醸成と身体鍛錬の手段として自転車を活用しようとした。ここには、自転車に飽きるとオートバイ、車へと所有階級のステータスを乗り換えたブルジョワに対し、自分たちこそ新しい「民主主義的乗り物」である自転車を使いこなして見せようとの意識があったと想定できる。

最後に、本稿から明らかになったこととして、労働者は単に受動的に自転車を受け入れただけでなく能動的、主体的にそれを活用し、新しい時代を切り拓いていったことができる。第一次大戦前までに労働者の間に普及した自転車は、労働者サイクリスト連盟によって労働運動と社会主義宣伝のための重要な武器になるとともに、階級としての労働者の意識を確認し「団結」を強める手段になったのである。

参考文献

- 安部悦夫（2002）、『経営史』、日経文庫。
- 荒井政治（1989）、『レジャーの社会経済史』、東洋経済新報社。
- 種田明（1993）、『ドイツ技術史の散歩道』、同文館出版。
- 唐木國彦（1975）、「ドイツ労働者スポーツ運動の展開：労働者スポーツ・体育中央委員会（Z K）の創設について」、『一橋論叢』、74（5）。
- 幸田亮一（1992）、「一九世紀末ドイツにおける大量生産の開始と工作機械工業」『経営史学27(2)、後に幸田（1994）に所収。
- 幸田亮一（1994）、『ドイツ工作機械工業成立史』、多賀出版。
- 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）。
- 田中洋子（2011）、「労働者文化と協会の形成」(若尾祐司・井上茂子編『ドイツ文化史入門』昭和堂、所収)。
- 西圭介（2010）、「第一次大戦以前のドイツにおける自転車の普及と生産」、『経済学論叢』（同志社大学）、61（3）。
- 西圭介（2013a）、「世紀転換期のドイツにおける都市化と自転車の普及：ビーレフェルト郡の事例を手がかりに」、『経済学論叢』（同志社大学）、64（4）。
- 西圭介（2013b）、「世紀転換期のドイツにおけるデュルコップ機械工場株式会社による自転車製造の大規模化」、『経済学論叢』（同志社大学）、65（2）。
- 山井敏章（1993）、『ドイツ初期労働者運動史研究』、未来社。
- カードウェル、D. S. L.（1982）、『技術・科学・歴史』、河出書房新社。
- ハウンシェル、デーヴィッド（1998）、『アメリカン・システムから大量生産へ：1800-1932』、名古屋大学出版会。
- フォーブス、R. J.（1956）、『技術の歴史』、岩波書店。
- Baumann, Irmgard（2018）, *Die fast vergessene Geschichte des ATUS (Arbeiter-Turn-und-Sportbund)*; herausgegeben von der Historischen Kommission des SPD-Unterbezirks Offenbach, Offenbach : OE, Offenbacher Editionen.
- 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, Ralf Jens (Hg.)（1995）, *Rad - Kultur - Bewegung : 100 Jahre rund ums Rad : RKW Solidarität 1896-1996*, Essen : Klartext.

- Fläschner, Thomas (2017), *"Damit alle radfahrenden Arbeiter Saarabiens unserm Vereine zugeführt werden"*
Die Geschichte des Arbeiter-Rad- und Kraftfahrer-Bundes "Solidarität" als Verband der Arbeiter-Sport- und
-Kulturbewegung an der Saar, Saarbrücken.
- Franke, Jutta (1987), *Illustrierte Fahrrad-Geschichte*, Berlin: Museum für Verkehr und Technik Berlin.
- Glaser, Hermann (1981), *Maschinenwelt und Alltagsleben : Industriekultur in Deutschland vom Biedermeier*
bis zur Weimarer Republik, Frankfurt am Main: S. Fischer Verlag.
- Handbuch (1908), *Handbuch für Mitglieder des Arbeiter-Radfahrerbundes "Solidarität"*, bearbeitet von Karl
Fischer, Offenbach a. M.
- Huck, Gerhard (1978), "Arbeiterkonsumverein und Verbraucherorganisation Die Entwicklung der
Konsumgenossenschaften im Ruhrgebiet," in : Reulecke, Jürgen / Weber, Wohlfhard (Hrsg.), *Fabrik,*
Familie, Feierabend Beiträge zur Sozialgeschichte des Alltags im Industriezeitalter, Wuppertal: Peter
Hammer Verlag.
- Ohm, Dieter (2019), *Die Bedeutung des Fahrrads für die Arbeiterschaft im Deutschen Kaiserreich 1871 bis*
1918, FernUniversität in Hagen Historisches Institut Bachelorarbeit.
- Opel (1912), *Adam Opel und sein Haus : fünfzig Jahre der Entwicklung 1862-1912*, Rüsselsheim : Druck von
der L.C. Wittich'schen Hofbuchdruckerei.
- Reck, Siegfried (1977), *Arbeiter nach der Arbeit. Sozialhistorische Studie zu den Wandlungen des*
Arbeiteralltags, Giessen: Focus-Verlag.
- Reichert, Heinrich (1906), *Die Arbeiterverhältnisse in einem Berliner Grossbetrieb der Maschinenindustrie*,
Berlin: Simion.
- Ritter, Gerhard A./Tenfelde, Klaus (1992), *Arbeiter im deutschen Kaiserreich 1871 bis 1914*, Bonn: J.H.W.
Dietz.
- Seidel & Naumann (1908), *40 Jahre Fabrikationsgeschichte der Firma Seidel u. Naumann Dresden*, Dresden.
- Seyfert, Otto Erich (1912), *Die deutsche Fahrradindustrie*, Diss. Heidelberg.
- Salvisberg, Paul von (1897), *Der Radfahrersport in Bild und Wort*, München : Akademischer Verlag [Reprint
: Hildesheim 1980] .
- Technoseum (2013), *Durch Nacht zum Licht? : Geschichte der Arbeiterbewegung 1863-2013 Katalog zur*
Großen Landesausstellung 2013 Baden-Württemberg, Mannheim : Technoseum.
- Wanderer-Werke (um 1910), *25 Jahre Wanderer-Werke vorm. Winklhof & Jaenicke, Akt-Ges.*, Schönau
bei Chemnitz.
- Wolff, Hellmuth (1939), *Die Fahrrad-Wirtschaft : Schriften des Seminars für Verkehrswesen an der Martin*
Luther-Universität Halle-Wittenberg, Halle : Akademischer Verlag Halle.

Bicycle Industry and Workers' Cycling Federation in Germany before WWI

Ryoichi Koda

Summary

A little later than Britain, the bicycle industry was born in Germany in the 1880s. At first, the bicycle was an expensive vehicle that only the wealthy could buy, and became a new sport among the bourgeoisie. Soon after, mass production technology for bicycles developed in the United States and was immediately introduced in Germany. Due to mass production, bicycle prices fell rapidly, making them durable consumer goods that could be purchased by workers. Following the establishment of the bourgeois cyclist federation, workers also formed their own cycling federation. However, workers sought a different way to use bicycles than the bourgeoisie, using them as a means to strengthening workers' unity rather than for competition, and toured rural areas for political promotion. Thus, before World War I, the German Workers' Cycling Federation overtook the Bourgeois Cycling Federation in terms of membership and developed into the world's largest cycling federation.