

ドイツにおける現代ツーリズム生成期の状況

—— ライン川ツーリズムを中心に ——

大橋 昭一

I. まえがき—ドイツ・ツーリズム史の意義

ドイツは、ツーリズム愛好家の多い国である (S1, S.1)。例えばドイツ人の国外向けツーリスト、すなわちアウトバウンドの数は、国の人口の割合で見ると、ここ数年世界第1位にあることが多く、世界のトップレベルにある。こうしたツーリズム愛好性は、これまでどのように展開されてきたか。その歴史的推移を考察するため、本稿は、第一次世界大戦後のワイマール時代までを対象に、ドイツにおける現代ツーリズム生成期の状況を、ノヴァック (Nowack, T.) の2006年の所説 (文献 N2) を主な拠りに考察するものである。

実は、この時代につづくナチス時代については、すでに拙別稿 (Ω3) で論述している。本稿は時代的にはそれ以前をなすものであるが、この別稿と若干重複するところがある。予めお断わりしておきたい。なお以下本稿では、ドイツ全体の政府を指す場合は原則として“ドイツライヒ (Reich) 政府”と表記している。また、参考文献は末尾に一括して記載し、典拠箇所は文献記号により本文中で示した。

ドイツにおける当時のツーリズム事情の考察にあたっては、ノヴァックによると、次の2点が前提となる。

第1に、そもそも歴史学 (Geschichtswissenschaft) では、一般的には、ツーリズム活動の生成過程 (Entstehung) や発現形態 (Erscheinung) について研究することが長く疎かにされてきたことである (S2, p.2にも同様な記述がある)。故にドイツ・ツーリズム史の研究では、現在でも「先行研究が充分ではないため、基礎 (Grundlagen) から研究がなされねばならない」(N2, S.3)。ちなみに、チューリヒ大学のシール (Cyr, U.) は、このことについて、近年、「種々な学問分野 (disciplines) では、ツーリズムの意義を再評価する試みが再三行われている」と述べている (C, p.1)。

第2に、ドイツの“現代ツーリズム”を問う場合には、ドイツ帝国時代 (1871~1918年) に「すでにかかなりの現代化的傾向が生まれていた。すなわち、当時すでに現代的マス文化が生成・進行していた」ことが出発点とされることである。ちなみに日本の明治維新 (1868年) に相当する近代化革命は、ドイツでは一般に、1848年のいわゆる三月革命といわれるが、ノヴァックは、現代ツーリズムの生成・発展の観点からは1871年のドイツ統一・ドイツ帝国の誕生をより重視しているのである。これはノヴァックの主たる問題意識が次の点に、すなわち「ドイツ社会は、第一次世界大戦以前において産業社会 (Industriegesellschaft) になっており、当時すでに多様化傾向がかなり高度に進行していた」ところにあることに由来すると思われる (N2, S.4; カッコ内は大橋のもの、以下同様)。

ノヴァックは、こうしたこともあり、ドイツでは、例えば現代ツーリズムの代表形態であるマスツーリズムについて、起源がいつかについて意見の一致がないことを指摘している（N2.S7）。それによるとこれには、ワイマール体制時代バスによる団体旅行が盛んであったことに始まるというものがある一方、ナチス時代におけるナチス組織“喜びを通じて力を（Kraft durch Freude：KdF；文献B2）”で盛んに行われた団体旅行に始原があるという見解がある。

この点についてノヴァックは、これは要するに（マスツーリズムという）概念についての見解の相違に由来するものであり、ツーリズムの史的研究の不十分さからくるものであるから、ツーリズムの史的研究を深めることが必要ということの意味するものであるとしている。この点に関連しかれば、今日、ツーリズムの史的研究が特段に必要とされるゆえんについて、改めて次のように論じている（N2.S7）。

まず、少なくともドイツでは、これまでのところ、ツーリズムの史的研究の土台となるような真のツーリズム研究において、つまり、ツーリズム理論の樹立において遅れがあったことである。これは、ツーリズムの史的研究と理論的研究とが相互に関連し、相互促進的関係にあることをいうものであって、ツーリズムの史的研究の進展のためには、その前提としてツーリズムの理論的研究が必要ということの意味するものであるが、同時に、ツーリズムの史的研究の進展は、ツーリズムの理論的研究の前提であることをいうものでもある。

もっともノヴァックは、ドイツ独自のツーリズムの理論的研究として、例えばエンツェンスベルガー（Enzensberger, H.）の試み（文献E）があることだけを指摘している。エンツェンスベルガーは、ツーリズムの真の本質をいわば哲学的に論じている。現代のツーリズムについて資本主義的特性にとらわれないで、その意味では反資本主義といってもいい、現代ツーリズムの批判的理論的研究を提起している、とノヴァックは特徴づけている。しかしエンツェンスベルガーの理論展開は、未完のままに終わっている（エンツェンスベルガー説についてはΩ2で言及している）。

故にノヴァックによると、少なくともこれまでのドイツにおけるツーリズム研究の範囲内でみれば、ツーリズムの史的研究の土台となるような、ツーリズムの理論的ないし方法論的な研究、つまり史的研究の土台となる理論的枠組みは提示されないままであった。もっともこれは、ノヴァックによると、ひとつには、ツーリズム理論の学問的性格の特性に起因する。すなわち「個別学問としてのツーリズム研究は、もともと中間的性格（Zwischencharakter）をもつものであって、研究対象、例えば研究資料をどのようなものとするかについて、特定化することに困難がある」からである（N2.S7）。

この点について、例えば国民経済学の景気変動解明についてみると、関連する統計的数値で究明可能であり、政治学的研究では多くの官庁文書で解明されるところが多い。ところがツーリズム研究では、こうした資料のみでは不十分である。それ以外にツーリズムの慣習や動機の解明、ツーリズムの実態についての究明を必要とする。つまりツーリズムにはマクロ

的次元とミクロ的次元とがあり、双方についての研究が不可欠である。資料が複雑で、その統合的説明はすこぶる困難 (disparat) という特性がある。

これに加えて、ツーリズムでは全く日常的なことと非日常的なことが複雑に入り混じっている。ところが歴史学は、非日常的なことのみを取り上げ、日常的なことは特段に取り上げない場合が多い。例えばそれぞれの時代を代表する王や領主、あるいは傑出した人物のことは詳細に究明するが、その背後 (あるいは下部) にある一般大衆のことはほとんど取り上げられない。しかしツーリズムの研究では、まさに一般大衆のあり方が、少なくともごく日常的な事象こそが研究対象になる。そこにまさにツーリズムの実体があるからである。

ただし、ノヴァックが展開しているものは、かなり個々の事業体の状況に重点があるもので、いわば経営史的なツーリズム史というべきものである。その場合ノヴァックが論究の対象にしているもの、従って本稿で前提となるものは、ドイツ・ライン川沿岸地域のツーリズム事情であり、そのうちでもマインツからケルンまでのいわゆる中流域ライン川におけるそれである。この区間は、周知のように、ドイツのツーリズム目的地のなかでも世界的に人気極めて高い所で、その意味ではドイツを代表するツーリズム目的地とっていいものである。本稿は焦点をここに限定したものである。以下本稿では、この中流域ライン川ツーリズムを単に「ライン川ツーリズム」という。

II. 現代ライン川ツーリズムの始まり

(1) ライン川ツーリズムのイメージ形成

西ヨーロッパで近代ツーリズムの先駆けとなったのは、イギリスでおよそ 1600 年代後半に始まった“グランド・ツアー (the Grand Tour)”である。これはもともと、イギリスの貴族子弟たちがほぼ 3 年間にわたり行ったヨーロッパ大陸研修旅行で、主たる研修目的地はローマなどであったが、その往復の途中でドイツのライン川沿岸地帯にも立ち寄ったものがあった (G2, pp. 51-52)。このグランド・ツアーは、イギリスでおよそ産業革命の始まる 1760 年代ごろまでつづいたが、1700 年代初頭ごろからは参加者の中心は新興ブルジョアジーとなり、期間も短く、かつツーリズム目的も研修から見物など遊興追求的なものとなった (C, p.3, 詳しくは Ω 1 参照)。

しかし、このグランド・ツアーは、ライン川ツーリズムの観点からすると、ツアーの最終目的地がローマなどにあるもので、ライン川は結局途中の通過点にとどまるものであった。ライン川ツーリズムとして、それは確かに“先駆者 (Vorläufer)”たるものであったが、本格的なライン川ツーリズムとはいえないものであった。

ライン川ツーリズムの本格的な先駆け (Begründer) となったものは、同じくイギリスから来訪した“ロマン主義者 (Romantiker)”たちであった。かれらはライン川を美的観点から評価し、この目的のために来訪し、かつ、ライン川をツーリズムの主たる目的とした最初の人たちであったといわれる。こうした人々の来訪が本格化したのは、ごく一般的には 1700 年代後半に

なってからで、例えばイギリスのベックフォード（Beckford, W. : 1760-1844）は、1780年代にライン川旅行記を書いている。またイギリスの著名な詩人バイロンや画家のテイラーなども1800年代初期に来訪している。これらの人々によってライン川は、ツーリズムの単なる通過点・交通経路ではなくて、本来のツーリズム目的地であり、“ロマンチックなライン川（The Romantic Rhine）”という評判が広まった（R, p.12）。

こうしたものにいわば先導されて、さしあたりイギリスでは、一般の人々でもライン川に来訪するものが増え、それらを対象にした商業的活動も盛んになった。こうしてライン川には19世紀初頭にイギリスから最初の大量的観光客の波がもたらされた。これには当時のイギリスにおける産業革命の進展により財を成した者、すなわち新興ブルジョアジーのなかでライン川の評判を聞き、来訪した者が多かった（N2, S.14）。当時のイギリスは世界最先端の富裕国・発展国であった。

これに対していえば、当時のドイツは発展途上国であったが、ドイツでもロマン主義がおき、その論者たちにおいてライン川に注目するものが現れた。そのなかでライン川に言及した最初の者は、シュレーゲル（Schlegel, F. : 1772-1829）で、1800年代初頭のことであるが、童話で有名なグリム兄弟や、ブレンターノなどもある。こうしたドイツ・ロマン主義によるライン川愛好性が、広くドイツ国内において“ライン・ロマン主義（Rheinromanik）”として広まったが、それと同時にライン川を（ドイツの宝として）守るべきものとする“愛国主義（Patriotismus）”が生まれ、両者は一体的なものとして現れるようになった。すなわち「ライン川はドイツ・ナショナリズムのシンボル」という存在となった（R, p.1）。

この点についてノヴァックは、「ドイツ・ロマン主義者たちが推進したライン川の神話化（Mythisierung）についてみると、イギリス・ロマン主義者たちとくらべると、ライン川の景観よりも、ライン川にまつわる歴史的由緒により重点があるものであって、これが当然のことながら、19世紀初頭に顕著に見られた愛国主義的思潮と連動して、ライン川の政治化（Politisierung）をもたらし、長期的に意味あるものとした」と書いている（N2, S.14）。

ここで政治化とは、ライン川の場合、当時としては何よりもまず、ナポレオン戦争（1796～1815年）の際ナポレオン軍により占領され、ナポレオン軍の敗北によってようやくドイツ領に復したものの、という歴史的事情があることに関連するものであって、“ライン川はドイツのもの”という主張は、当時のドイツの人々には格段に説得力があり、心の奥まで貫通するものであった。つまり「ナポレオン戦争以後では特に、“ライン愛国主義（Rheinpatriotismus）”がドイツの種々な局面に応じて異なった強さで現われるものとなった」（N2, S.14-15）。当時におけるドイツの愛国主義についてみると、例えば、このナポレオン戦争の際、1807～08年、ドイツの哲学者フィヒテは、ナポレオン軍占領下のベルリンにおいて有名な『ドイツ国民に告ぐ』という連続講演を行い、ドイツ愛国主義を鼓舞している。当時におけるドイツ愛国主義運動を象徴するものであった。

もっともこうしたドイツ・ロマン主義、そしてその別の面であるライン愛国主義は、イギリス・ロマン主義の場合とは異なって、ライン川ツーリストを特段に多くもたらしたものではなかったが、ノヴァックによると、次の2点でライン川ツーリズム史上意義あるものであった。第1に、ライン川ツーリズムのいわばイデオロギー的背骨となす“ライン・ロマン主義 (Rheinromanik)”を確固たるものとしたことである。第2に、それによって（その後世界的に有名となった）ライン川ツーリズムのイメージの土台ができ、ライン川ツーリズムを鼓舞し促進するための基礎となり出発点となったことである。ノヴァックは「今日まで続き、かつ常套句になっているところの、ライン川についての“ロマンチックなもの”で、“歴史的情緒豊かなもの”というキャッチフレーズ、つまりイメージは、まさにこの時期に固まったものである」と書いている (N2, S.15)。

ライン川ツーリズムにおいて、こうしたライン愛国主義、広くはドイツ愛国主義が、ツーリズムの振興の大きな作用要因となってきたことについては、このようなとらえ方には何か違和感を覚えることもあるかと思われるが、翻って考えると、現在わが国などで盛んな“観光振興”も、本質的にみると要するに、なんらかの形における（当該観光地を対象にした）“愛国主義”に立脚したものではないかと考えられる。少なくともなんらかの“郷土愛”といったものが土台になっている。このように考えると、“ライン愛国主義”もアナクロニズム的な他人事ではないように思われる。

(2) ライン川ツーリズムの交通手段形成

ドイツでツーリズムの交通手段として馬車 (Kutsche) が一般化したのは、19世紀初頭であった。馬車交通の普遍化には、馬車自体の普及もさることながら、道路が問題で、馬車が通行できるような広さがあるだけでなく、何よりも道路面が馬車の重さに耐えうるような堅さにあることを必要とする。

プロイセンの場合、馬車通行のために主要道路の整備が行われたのは18世紀以降といわれるが、19世紀になると馬車通行はかなり広まり一般的なものになっていた。前記で紹介したバイロンなどのライン川訪問は馬車利用のものであった。もっとも馬車には、富裕者のように自家用馬車のものもあれば、郵便馬車 (Postkutsche) に相乗りという場合もあった。この場合料金は、19世紀初頭ドイツでは、相場的には平均して1キロメートル当たり1ターラー (Thaler: 以下では単に“T”と表記する) と12シルバークロッシェン (Silvergroschen: 以下では単に“S”と表記する) であったといわれ (N2, S.16)、次に述べるライン川通行船 (当時は一般的には蒸気船 (Dampfschiffahrt)) とくらべると、かなり高価であった。

ライン川通行船が最初開通したのは1817年で、それはケルンとコブレンツの間を往復するだけのものであった。それがいわゆるライン川渓谷を遡り、マインツまで通行するようになったのは1827年で、その運航会社は、ケルンに本拠があった“プロイセン・ライン汽船会社

（Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft）”であった。この会社の盛況をみて、1936年にデュッセルドルフを本拠にしたところの今1つの会社，“ライン川下流・中流汽船会社（Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- and Mittelrhein）”ができた。両社は1853年業務提携共同体（Betriebsgemeinschaft）を形成したが、1925年1月2日合併した。しかしその後、さらに他の企業とも提携や合併をして、企業規模を拡大し、1967年に現在名の“ドイツ・ケルン・デュッセルドルフ・ライン川通行船会社（Köln-Düsseldorfer-Deutsche Rheinschiffahrt：略称KD）”となった（文献K）。当時（1849年）に戻ると、同通行船の料金は表1のごとくであった。

表1：ライン川通行船の運賃

（1849年）

区間	1等席	2等席	3等席
ケルンからボンまで	21S	14S	7S
ケーニヒスヴィンターまで	1T	20S	10S
マンデマッハまで	2T15S	1T20S	25S
コブレンツまで	3T9S	2T5S	1T3S
ポッパルトまで	4T	2T20S	1T10S
バッハラッハまで	5T6S	3T14S	1T22S
ビンゲン・リュエデスハイムまで	5T21S	3T24S	1T27S

注：T=Thaler, S=Silvergroschen

出所：N2, S.18.

このライン川通行船の利用客は、年々増加した。例えば1827年には年間同船利用客は18,851人であったが、1837年には153,391人となり、1900年には約1,500,000人、第一次世界大戦開戦前の1913年には約12,000,000人を記録している。これに応じて同通行船会社の保有する船舶数も増え、1913年には豪華サロン船的なもの6隻、客室が2階式のもの12隻、プロムナードデッキ式のもの12隻、平デッキ式のもの2隻を所有していた（N2, S.19）。

豪華サロン船的なものや客室2階式のもののが就航したのは1860年代であるが、ヨーロッパの鉄道で豪華列車の先駆けである“オリエン特急行（Orient-Express）”の運行開始は1883年であるから、交通機関における豪華化が始まったのは1860年代ころからと認められる。

ライン川景観の中核をなすマインツからコブレンツの間は、周知のように、兩岸に鉄道が走っている。特に左岸（西側：フランス側）はフランクフルトからケルン・デュッセルドルフはじめルール地方を結ぶドイツ鉄道の最も主要な幹線をなし、国際列車はじめ特急列車などが盛んに通る個所である。このライン川岸の鉄道はどのような経緯で生まれたのか。

ドイツで鉄道が初めて開設されたのは1835年で、ニュルンベルクとフェルトの間であった。その後各地に急速に広がり、第一次世界大戦の始まったころには、どの集落も直近の鉄道駅から徒歩で1時間以内にあるという状況になっていた。

ライン川左岸の場合、最初に鉄道建設がなされたのはケルンとボンの間で、1836年のことであった。1858年にはコブレンツまで延長され、さらにライン川渓谷を通りビンゲンまで達

したのは翌 1859 年であった。これでライン川左岸鉄道は実質上貫通した。これに対しライン川右岸（東側）の鉄道は、今日でも純粹にローカル線の地位にあるが、鉄道建設は遅れ、1856 年にヴィースバーデンとリュエデスハイムの間で開通したのが始まりで、これがコブレンツまで延長され、全線開通したのは 1870 年代初頭であった (N2, S.19-21)。

(3) ツーリズム振興のための取り組み

こうした現代的交通手段の開設・整備に応じて、ツーリズム振興の動きも 19 世紀後半において改めて起きてきた。例えば 1868 年には、イギリスのトーマス・クック社主催のパッケージツアーで、ドイツのライン川ツーリズムを主内容にしたものが催行されている。それはケルン、コブレンツ、マインツ、ヴィースバーデン、ハイデルベルク、バードエスム等を訪れるものであった (N2, S.39-40)。こうしたものが、ライン川ツーリズムの振興に向けて大きな刺激になったことは間違いない。

こうしたツーリズム振興のための努力は、さしあたり 2 つの方向で起きた。1 つは、ツーリズム目的地の自然環境整備で、こうしたもののうちで悪化や劣化しているものを整備し、美化することに努めようとしたものであった。今 1 つは、直接的に観光客の増加を図るべく、ツーリズム振興のための広告や宣伝、マーケティング活動を展開したり、ホテル宿泊料金のあり方について地域的規制を行ったりしたものである。

前者の地域環境の整備・美化では、すでに 1830 年代にドラッヘンフェルズにおいて、長年石材採取が行われてきたために自然景観が損なわれるものとなっていた同山岳地帯の形状について、景観保護対策がとられたことが挙げられる。これは「ドイツ史上最初の景観保護事業であって、同地域のツーリズム発展に寄与するところ大であった。というのは、この山岳景観がなくなれば、当地すなわちジーベンゲビルゲの主たるツーリズム誘因物はなくなったであろうからである」(N2, S.40)。

こうした動きは 19 世紀後半になると、各地で“美化事業組合 (Verschönerungsverein)”として組織されるものとなった (L.S.7)。例えばオーバーラーンシュタインでは 1865 年、ジーベンゲビルゲでは 1869 年、ポツパルトでは 1872 年、ウンケルでは 1882 年にこうした団体が設立されている。ただしこれらは個人的イニシアチブで始まったものが多く、ノヴァックのみるところ、何よりも自分たちの故郷の環境美化・整備に努めるといふ愛国的 (patriotisch) 動機に基づくものが多く、ツーリズム振興一辺倒的な行き方には批判的な場合もあった。例えばなりふり構わない土産物販売にはブレーキをかけるようなことがあった (N2, S. 41-42)。運営は有志の基金による場合が多く、結局、20 世紀の初頭にはその多くは、次に述べる“地区交通事業組合 (Verkehrsverein)”に合流し、それと一体化して“地区事業者協会 (Verband)”となったものが多い。

後者の直接的に地域ツーリズムの振興を企図したものが“地区交通事業組合”で、例えば

“デュツセルドルフ地区交通事業組合”の提唱で、1904年“ライン川地区交通事業組合（Rheinischer Verkehrsverein）”が結成されているが、その定款では、同事業組合の目的として「関連する官庁・団体・個人と協働してライン川および周辺地域における旅行（Reisen）と滞在（Aufenthalt）を促進し、それが快適なものとなるよう努め、もって当事業組合関係地域の経済的な発展と向上に寄与するものである」と規定されている（zitiert in N2, S.43）。

この事業組合の本部はコブレンツにあった。加入者には各地の地区交通事業組合、温泉地域管理組合、交通事業体、ホテル事業体などツーリズム関連の団体や企業を数えたが、加入対象地域は特定化されていず、フランクフルトだけではなく、その南方のダルムシュタット、ハイデルベルクなどからも加入者があった。ノヴァックによると、これは一種の利益推進団体（Interessenverband）というべきものであった（N2, S.43）。

このライン川地区交通事業組合で取り上げられた事柄には、多くの関係者により“これまで取り上げるのが遅れている”と考えられていたものが多く、端的にはそれは、第1にライン川ツーリズムについての宣伝・広報の不充分性、つまりマーケティング活動の不足性であり、第2にこの地区におけるホテルの料金のあり方を含めた、ホテルの運営状況のいかにかわるものであった。

ホテルの運営状況については、清潔性（Sauberkeit）、衛生状態（Hygiene）、快適性（Komfort）が論議の対象になったが、最も問題となったのは料金の適性さ（不当高価性のいかに）で、さしあたり、国際的なホテル団体などとの協働のもとに標準的な料金表（Preistafel）を作成し、それに準拠するホテルのみを当該事業組合としては推薦するという方策をとることが定められている。

これと並んでこの事業組合が力を入れたツーリズム振興策の1つに、ライン川溪谷山岳地帯を中心にした“ライン・ハイキングコース（Reinhöhenweg）”の選定・整備・拡張・推進がある。周知のようにドイツはもともと、若者を中心に徒歩旅行・ハイキングが盛んで、これに照応したルートを選定、道案内の設置、途中の休憩所ないし宿泊施設の設置や整備などについて社会的要請の度合いが高い。

ノヴァックによると、“ライン・ハイキングコース”の場合、若者用宿泊施設利用者数は1908年2,209人であったところ、1913年には8,613人になっている。“1910年ライン川地区交通事業組合事業報告書”では、「学校生徒たちの宿泊を伴ったハイキング制度に関してライン川沿岸地域ほど成果を挙げている所は、ドイツでは他にどこにもない」と書かれている（zitiert in N2, S.46）。

さらにこの事業組合の活動で注目されることは、ツーリズム統計の改善・整備、つまり統一性のある統計制度の確立を、関係官庁・部署に要請していることである（N2, S.45）。これは結局、ドイツではナチス時代に初めて実現されるものであるが（この点について詳しくはΩ3）、この当時から課題とされていた。地域的にしろ統合的な方策を実施しようとするれば、その前提とな

る事実の統一的な掌握が必要であり、信頼できるツーリズムの統計制度の確立が不可欠であることを、改めて示している。

Ⅲ. 第一次世界大戦と敗戦にかかわるツーリズム事情

第一次世界大戦は1914年7月に起き、1918年11月にドイツ側の敗戦で終わった。まず大戦中のツーリズム事情について、ノヴァックは「ツーリズム史の多くの研究では実に簡単に済まされてしまっているものであるが、…4か年の戦争期間中でもツーリズム用施設は単純に閉鎖されたものではないし、人々の休養の必要性がなくなったというものでなかったから、こうした（ツーリズムにとっての）危機的状況も、（大戦前からの）継続性のうえに究明されなくてはならないものである」と提議している。ただし「資料やデータが極度に不足している時期であるから、分析は傾向的なものに留まらざるを得ないものである」と断っている（N2.S.52）。本稿も大戦中の叙述にはそうした限界があり、大戦後の状況に比較的重点があるものである。

まず大戦中は、物資不足などにより人々の生活は極度に厳しいものであったこと、なかんずく人々の移動性は輸送手段の戦争用充当のために極めて制限されたものであったことは、明らかである。例えばホテル宿泊客をみると、ケルンの場合、大戦中の1915～18年の間では年平均500,000人で、これは大戦前の1913年のその57%にすぎないものであった。しかしトーマス・クック社のように、ドイツ国内において開戦直後3か月間にわたりイギリス人はじめ外国人の輸送のための特別列車を運行していた例もある（N2.S.53）。

ともあれ、ドイツでは大戦中には、人々の移動に対して、警察はじめ官庁が介入する度合いが高まった。例えば1917年ドイツライヒ内務大臣は、国内各自治体の長宛に、ピンクステーン（精霊降誕祭）に際しての外出の際には鉄道利用はしないよう、一般に人々に周知させるよう通告を出している。こうした状況のもとにジーベンゲビルゲの美化事業組合は、1918年夏に予定していた総会開催を中止している。しかし、ノヴァックによると、これらには確かに物資不足による旅行制限という場合もあるが、それよりも人々の移動の制限そのもの、自由時間の過ごし方そのものの制約を企図したものが多かったようにみられる（N2.S.56）。

いずれにしろ、こうした人々の苦境は、大戦直後も基本的には変わらなかった。ライン地帯では、これにさらに、大戦後戦勝国による進駐・占領という事態が加わった。大略的にみると、アーヘン以南の地域は、戦勝国であるフランス・ベルギー・イギリス・アメリカの軍隊により分割占領された。そのなかでライン左岸は占領軍のいわゆる「ライン委員会」の統治下におかれ、かつ、ライン右岸50キロメートル以内は非武装地帯として監視対象になった（文献Aによる）。

これらの占領地域への出入りには占領軍発行の許可証を必要としたが、その規定の詳細は「当時の種々な新聞記事によると、それを概観することすらも容易でないほど複雑なものであった」（N2.S.59）。それ故なかには、新聞によると（1919年5月段階で）「被占領地域への旅行は講

和条約の調印までできない」と誤報するものもあった。実際にも例えばライン川通行船では、大戦後しばらくは一般人乗船禁止の時期があったから、全体としてかなり混乱状態にあったことは間違いない。被占領地域への出入りが自由になったのは、一般的には、ロカルノ条約の成立に基づき、1926年からである。

この進駐・占領とともにホテルなどについては占領軍による接収も行われた。例えばケルンでは1919年冬季約3分の2のホテルがイギリス軍により接収され、つづいて1924年には残りのうちの1割も接収された。接収が解除されたのは1926年であった。こうした接収の場合、ドイツライヒ政府からホテルに対し等級等に基づき補償の措置がとられたが、ただし随行員や付添員までは補償支払はなされず、実際宿泊者の半数分しか補償がなされなかった場合もあったといわれる（N2, S.61）。

このような事情のうえに、さらに接収されたホテル等では、接収した軍隊によるホテル使用が乱雑であったために、接収解除後の修復費用が多額になったものもあった。加えて大戦後は全般的にインフレーション傾向があって、ライン川地区のホテル等では1920年代初頭において全体的にコストが上昇し、料金値上げを図るところが多くあった。鉄道運賃なども騰貴をつづけており、全般的に大インフレーションの前触れの状況にあった。

こうした値上げの動きについて、例えば1920年ケーニヒスヴィンターの市長宛に、このようなホテル料金の値上げは、ケーニヒスヴィンターの発展にとって良いことではないという投書があり、同年9月26日には同地区の新聞に、コブレンツ市当局のツーリズム関係者から、ホテル等における料金値上げには不透明な点がある旨の一文が掲載された。遂にある新聞記事で「ライン川渓谷は全部が今や暴利の街（Wuchergasse）と化している」と酷評されるほどになった（N2, S.63）。

このような批判に対して、例えば“ライン川地区交通事業者協会（Rheinischer Verkehrsverband）”では、「これは、現在（当時）進んでいる全般的値上げ傾向のために真にやむを得ないもの」と反論しつつも、ライン川ツーリズムの競争力維持のために、適切な料金設定を行うよう呼びかけている（N2, S.63）。

ノヴァックの紹介しているところによると、当時におけるホテル等のコストを中心にした物価騰貴の状況は次の通りであった（N2, S.63）。例えば食料品等（Lebensmittel）は150～160%、経営運営費用（Betriebskosten）は150%、建物や設備の維持費用は170～200%、賃金・その他社会的費用は200～230%、租税関係は600～900%の騰貴となっており、税金関係費用の騰貴が実に顕著であった。

この傾向に基づき、ドイツにおいて端的には1923年後半におきたいわゆるハイパーインフレーションは、同年におけるフランス軍とベルギー軍によるルール地方への進駐・占領が直接的な引き金になったといわれる。そのインフレーション状況は、物価の一般的数値でみると、大戦前の1914年7月を1とした場合、大戦後の1919年5月約3.2（倍）、ルール占領開始

の1923年1月には約14(倍)となり、同年11月には実に約4.2兆(倍)となったものである。同年11月15日に“レンテンマルク”への切り替えが行われて(交換比率:1兆(旧マルク)=1レンテンマルク)、終息に向かった。翌1924年8月30日にレンテンマルクから(新)ライヒスマルクへの切り替えが行われ(交換比率:1レンテンマルク=1(新)ライヒスマルク(RM))、収束作業は終わった。

このハイパーインフレーションの時期におけるケルンの宿泊者数は、表2の通りで、ハイパーインフレーション時期における外国人宿泊客の激減が強く目につくが、ドイツ人宿泊者はさほど減少していない。

表2:ケルンにおける宿泊者数 (人)

年	1922	1923
ドイツ人	198,610	193,895 (-2.4)
外国人	169,426	45,761 (-73.0)
合計	382,205	239,656 (-37.3)

注:カッコ内は前年比減少割合(%)

出所:N2, S.80.

もっともライン川通行船会社では、1931年乗客数が平常時の約3分の1であったばかりか、乗客では弁当持参のものが増え、飲食関係売り上げが(乗客当たり平均で)約半分になったといわれる。確かに一般的にみても、種々の資料によると、人々の外出そのものは、こうした不況期でもそれほど

減少してはいない。ただし外出先は近い所になり、経済的負担が少ないものとなっている。この時代のツーリズムについて、例えばライン川地区交通事業者協会では「今や『外出先は近くで、飲食・宿泊は少しでも安く』が合い言葉になっている」と表現している(zitiert in N2, S.82)。

IV. “黄金の1920年代”のツーリズム状況

1923年末のハイパーインフレーション終息から1929年の世界大恐慌勃発にいたる間は、ドイツのツーリズムでも繁栄と隆盛の時期であった。この時期には、ドイツ通貨価値下落が大きく作用して、外国人のドイツ来訪が盛んになり、かつ、戦争で財を成したドイツ人たちの国内ツーリズムも隆盛し、カナダ・ヴィクトリア大学のセメンス(Semmens, K.:文献S2, p.7)によると、この時期にはベルリンなどでは自由謳歌、すなわち“非道徳的で、ヘドニズム的な背徳的行為(sinister and immoral)”が充満する状況にあった。

ノヴァックは「この時期は、『快樂追求性(Vergnügungssucht)』をもって特徴づけられるものである。それを生んだ根拠がどこにあったかは別にして、この時期は文化的な多様性と活力性に満ちたものであり、それは『黄金時代(goldene Jahre)』とよばれるのにふさわしいものであった。この20年代は、ライン川ツーリズムにとっても、短い年数ではあったが、新しい時代の到来を意味するものであった」と特徴づけている(N2, S.79)。

この時期のライン川ツーリズムについて、まず、ライン川通行船会社の保有船舶数をみると、同社は1925年に新規船舶2隻を発注し、翌1926年にはフランス軍に接収されていた船

舶すべてが返還され、合計で27隻を保有するものとなっていた。1927年には、ライン川地区交通事業者協会は、ライン川ツーリズムは正常に復したという見解を出しているが（zitiert in N2, S.81）、ノヴァックは「1920年代後半における正常化時期は、ワイマール体制時代におけるライン川ツーリズムの最盛期であった」と書いている（N2, S.78）。しかし、1929年には世界大恐慌が勃発し、“黄金の20年代”は終わった。それはまさに相対的安定というものであった。この時期については、別拙稿（ Ω 3）で一部言及済みであるので、以下本稿では次の3点に絞って重点的に論述するものである。

第1点は、勤労者のツーリズム欲求に応えるべきパッケージツアーが、ドイツでも盛んになってきたことである。新しいツーリズム顧客として勤労者層を対象に考える必要があることは、例えばライン川地区交通事業者協会の1920年の文書にみられる。すなわち同文書は、“生活水準の向上した勤労者層（gehobene Arbeiterschaft）”が、“保養のための旅行者の新しい層（eine neue Schicht von Erholungsreisenden）”として考えられるべきものであるとして、「われわれは勤労者たちが、定例的な有給休暇のあることによって、以前よりもより多く保養や教養のために旅行する機会を求めていることに注目する必要がある」と提議している（zitiert in N2, S.97-98）。

しかし当時のパッケージツアーは、ライン川ツーリズム向けのものにしても、勤労者の所得とくらべて、それほど低料金というものではなかった。例えば勤労者の所得をみると、1927年、職員労働者（Angestellte）は、月給制（Monatgehalt）で、1,000RMに達するほどのものもあったが、労働員労働者（Arbeiter）は週給制（Wochenlohn）で、平均して熟練者（gelernter）でおよそ48.35RM、非熟練者（ungelernter）でおよそ36.32RMであった。他方、ツーリズムの料金をみると、例えば同じく1923年の“シャルス団体旅行”のパンフレットによると、ベルリン発のライン溪谷ツーリズムを主たる内容とする9日間パッケージツアーは、代金が209RMであった。これでは、少なくとも労働員労働者では、このレベルのパッケージツアーでも参加することが、多くの場合困難であったであろうと、ノヴァックは述べている（N2, S.98-99）。

こうした状況のもと、1920年代後半には“ドイツ国鉄（Reichsbahn）”では、職員労働者や別格公務員（Beamte）を含めて勤労者が、（パッケージツアーを含めて）ツーリズムに充当できる金額は、平均的には100RMまでであるとする（部内）文書を出している（zitiert in N2, S.99）。こうしたものに照応したのか、ポンの交通局（Verkehrsamt）では、1929年、“太陽一杯！ライン川6日間（Sechs sonnige Tage am Rhein）”というパッケージツアーを85RMで売り出している。

これらの動きにはパッケージツアーのあり方の変化、すなわち一般大衆にも受け容れられるものにしようとする変化を読み取ることができるが、ドイツにおけるこの時期のこの変化には、さらに、こうしたツーリズム業務を専門的に扱う“旅行業店（Reisebüro）”が生成し発展していたことが注目される。これが本節叙述で重点のある第2点である。

ドイツの場合とにかく旅行業店といえるものが生まれたのは、1800年代であったが、今日の意味でも本格的な旅行業店といえるものができたのは1917年で、それは「中央ヨーロッ

パ旅行業店 (Mittleuropäisches Reisebüro : MER ; 現在の「ドイツ旅行社 (Duetsches Reisebüro)」の前身 : 文献 D) であった。こうした旅行業店は、鉄道など交通機関の乗車券の代行販売はじめパッケージツアーの受付など広範なる旅行業務を行うものである。20世紀初頭におけるドイツの旅行業店数等は表3の通りであるが、ナチス時代の1939年にも増加傾向にあったことが注目される。MERは1930年、11の主幹店舗で、約400人の職員を擁し、それ以外に約1,000の小売店舗を展開していた (N1, S.3)。

なお、ナチス時代には1937年に旅行業の営業を当該地域の警察で統御できる法律 (Gesetz über die Ausübung der Reisevermittlung : 文献 G1) ができている。当時営業自由であった旅行業をコントロールしようとしたものである。ナチス時代には、既述で一言した、ナチス組織「喜びを通じて力を (KdF)」が大規模な国営的旅行業店として存在していたから、私的旅行業店の活動は、これを規制できるようにしておくことが必要であったと思われる。

本節叙述で重点のある第3点は、この時期にドイツでは自家用車やバスなどの自動車交通が普及し、バスツーリズムが著増したことである (W3, S.766)。1923年のハイパーインフレーション以後におけるドイツの自動車交通手段の発展状況は表4のごとくである。

表3：ドイツにおける旅行業店

年	店舗数	就業者数 (人)
1909	119	795
1925	364	2,112
1933	499	2,910
1939	1,049	6,547

出所 : N2, S.102.

表4：ドイツの自動車交通手段量の変遷 (台)

年	バス	個人用自動車	モーターバイク
1924	1,510	119,649	97,965
1925	2,672	155,763	161,508
1926	4,220	181,422	263,345
1927	5,537	236,139	339,226
1928	7,161	314,348	438,288
1929	8,728	339,987	608,342

注1 : 個人用自動車には馬車用のものや公用車は除く。

2 : 1924年、1925年のモーターバイクには小型モーターバイクは除く。

出所 : N2, S.106.

以上のような自動車交通の普及・浸透は、ドイツでもツーリズム面に種々大きな影響をもたらした。ただしドイツでは、アメリカのような遠距離的なバス路線は、今日でも多くなく、その意味では鉄道と競合するものは少なく、どちらかといえば鉄道交通を補足する形で進展してきた。しかし貸切バスによるツーリズム、すなわちパッケージ・バス・ツーリズムの催行は、すでに1920年代におきており (L, S.7)、当時すでに、例えばボンではミュンヘンを訪ねる8日間のバスツアーが催行されている。料金は、食事等込みで95RM、食事等なしで55RMであった。ライン沿岸ツアーでは、ボンから日帰りバスツアーがあり、ライン左岸ルートではニーダーハイムバッハ往復のものや、右岸ルートではザンクト・ゴアルスハウゼン往復のものがあった。バスツーリズムは多くの場合、料金格安性、敏速性、便利性、柔軟性等においてメリットがあり、人々に好かれるものであった (N2, S.107)。

他方、自動車の普及によるデメリット面もすでに当時現われていた。ホテルなどでは駐車場設置を必要としたほか、自動車・バスの普及・浸透に相応して、すでに当時、旧来からの道路では狭すぎるといった苦情や、あるいは騒音について、静かな環境が破壊されるといった苦情がおきていた。例えばケーニヒスヴィンターの市長は、1931年4月13日付きの文書で「ホテル・マルガレテンホーフの経営者から、マルガレテンクロイツの交差点では、日曜日の午後には、自動車の往来で耐え難い状態が生まれているという苦情が寄せられている。昨日には約300台の自動車が勝手に往来し、同交差点における交通は麻痺状態にあった。こうしたことは日曜日の午後には必ずといっていいほど起きている。公共的秩序と安全の確保のために警察官がきて整理・指示されることを乞う、というものである」といわれる (zitiert in N2, S.110)。

V. あとがき—ツーリズム史の方法論のあり方によせて

以上本稿では、冒頭でお断りしているように、第一次世界大戦当時のドイツ・ツーリズムのなかでも、ライン川ツーリズムに重点をおくものであるが、以上で触れることのなかったツーリズム史上の若干の出来事と、ツーリズム史方法論に関連した旧東ドイツにおける歴史学上の論議について言及し、終りの言葉としておきたい。

まず以上で紹介した地区交通事業組合は、地区ツーリズム事業組合 (Fremdenverkehrsverein) としてできた場合もあるが、こうしたものがドイツで最初に生まれたのは、既述のように1875年で、ドレスデンにおいてであった。次いで1879年カッセルでできている。これらのものが1902年に合同し、“ドイツ交通事業組合同盟 (Bund Deutscher Verkehrsvereine)” を結成している (N1, S.1)。

一方、ドイツの有名な旅行誌『ベデッカー (Baedeker)』が発刊されたのは1827年で、コブレントツに本拠をおくものであった (文献B1)。同種のものでその後ヴォエル (Woerl, L.) や、グリーベン (Grieben, T.) によって発行されている。これらはドイツにおけるツーリズムの普及に資するところ大であった。ツーリズムは、とにかくツーリスト本人においてツーリズムに出たいとする欲求が生まれることを本源とするから、こうしたツーリズム・ジャーナリズムの盛行は、ツーリズム進展の大きな前提の1つである (C, p.5)。

他方、純粋にツーリズム専用の鉄道としては、ドイツで最初のものといわれるブロッケン登山鉄道 (蒸気機関車鉄道) が開通したのは、1899年であった。イギリスでトーマス・クックが鉄道を使ったパッケージツアーを催行したのは1841年であったが、それとくらべてもドイツにおけるツーリズムの本格的な進展はそれほど遅いものではなく、ごく一般的にみれば、およそ1800年代終わりごろに始まったものとみられる。

次に、本稿冒頭で述べたノヴァックのツーリズム史方法論の理論的特性を対比的に知るために、ここで、ツーリズム史の研究方法について、旧東ドイツ (ドイツ民主共和国: Deutsche

Demokratische Republik : DDR) の科学アカデミー (Akademie der Wissenschaften der DDR) から刊行された 1981 年の『経済史ハンドブック』における個別事業体史のとらえ方について、補足的に考察しておきたい。

これは直接的には唯物史観にたつ場合、個別事業体 (企業) のミクロ経済史はどのような方法論的原理にたつものかについて論じたものであるが、ツーリズム事業史がどのような方法論的体系的観点のもとに展開されるべきかについて大きな示唆を与えるものである。

同書において、「同書編者一同 (Herausgeberkollegium)」を執筆者とする「第 1 章科学学問としての経済史」によると、そもそも「経済史 (Wirtschaftsgeschichte)」の学問的位置づけについては (W1, S.41ff), 原理的にまず、政治経済学 (politische Ökonomie) と経済史との関連が問題となる。これは、根本的には、論理的なもの (logisch) と歴史的なもの (historisch) との関連として問題となるものであって、これをテーマにした論争が、メンガーらのいわゆる純粋経済学派と、ドイツのシュモラーを中心にした歴史学派との方法論争であった。

マルクス主義経済学についてみると、マルクス自身の著述において確かに、歴史的な研究と理論的もしくは分析的な研究とを対置させている (gegenüberstellen) 個所がある。しかしマルクス主義経済学の本来の方法論的な本質的特徴は、論理的研究と歴史的研究とを一体的なものともるところにある。というのは、「科学は、研究対象があくまでも時間的要因において統一体という弁証法的な考え方をとるからである。すなわち物事は、過去・現在・未来の統一体という観点においてとらえられ、過去のものも現在のものに発展しているし、現在のものは未来のものに発展すると考えられねばならないからである」(W1, S.44)。

しかし、個々の学問や研究では原則としていずれかに重点がおかれざるを得ない。そういう意味では学問研究には、歴史的叙述形態 (historische Darstellungsform) と論理的 (logische) 叙述形態との 2 者がありうる。この点について同論考は、真の経済研究では「政治経済学のみ、あるいは経済史のみに偏したものは有効性がない」ことが絶対的な原則的条件であるとして強調している (W1, S.45)。ちなみにこの点は、本稿冒頭で述べたノヴァックの見解と基本的には通じるものがある。

旧東ドイツ・科学アカデミーの論考では、こうしたこの原則的な立場のうえにたつて、事業 (企業) 史というレベルで問題を問うときには、経済体制をシステム (System) としてとらえることが必要であると強調している。すなわち同論考は、「1 つのシステムは、その最高発展形態において最も特徴的な姿として現れる。すなわちそれは、当該システムに特徴的な要素・成分により組織されたものとして現れるから、経済的な個別分野 (経済単位) の (個々の) システムは、当該経済システムが反映したものとしてとらえられる。・・・(この場合) 1 つの経済システムの最小単位は、一般的には、企業体 (Betrieb) である。・・・(ところが) 資本主義的企業体についての (真の) 経済史的解明は、これまでほとんどなされてはいない。しかし企業体は、単に 1 つの経済システムの単位であるだけでなく、同時に当該生産様式の、すなわちより

大きな全体の構成要素でもある。故にその経済の解明により、当該生産様式の本質的諸問題が解明されうるものである」としている（W1, S.49）。そしてこうした個別事業体の分析方法（分析観点）には、さしあたり次の5者があるとしている（W1, S.50-51）。

第1は、企業体が扱う製品（商品）の使用価値の同質性・同種性に基づきグループ化しているものである。これは経済（産業）部門別の論究となり、一般に、例えば工業経済学、商業経済学といわれるものである。ツーリズム業の理論や歴史の論究もこれに入る。

第2は、企業体の地理的要因によりループ化しているもので、都市計画論などはこれに入るが、いわゆる世界経済学も学問領域的にはここに属す。

第3は、経済過程のどの領域を研究対象にするかという観点から分けているもので、流通経済論などはこの例である。ツーリズム論も余暇活動論としてはここに入る。

第4は、経済過程を構成する諸要素（経済要素、生産要素）のいかんにより分けているもので、旧社会主義諸国で盛んであった労働経済学などはここに入る。現在の資本主義体制では不動産などが重要なものとなる。

第5は、経済指導（Wirtschaftsführung）に関する学問で、その土台をなすものは経営様式（Betriebsweise）であり、その形成（Gestaltung）の解明に努めるべきものとしている。

以上5者は、もとより理論と歴史について統合的な観点から展開されるべきものであるが、このうち第5のものは、現在の一般的名称でいえば、理論は“経営学”，歴史は“経営史”に相当する。以上の所論とノヴァック説との対比は、上記で一言した通りであるが、これとは別に、旧東ドイツ・科学アカデミーの所論で実に注目されることは、その所論では、経営学・経営史についての取り組み、すなわち企業体の経営・管理・運営、かつその歴史的な解明の問題に取り組むべきことが比較的強く主張されていたことである。

同書では“経営史（Betriebsgeschichte）”というタイトルの1節（文献W2）が設けられ、当時の東ドイツにおける世界的に著名な論者、ユルゲン・クチンスキー（Jürgen Kuczinski : 1904-1997）は、この書では経営史の代表的研究者として紹介されている（W2, S.153）。本稿筆者が個人的に知るところでも、旧東ドイツでは、少なくとも1980年代以降、日本経営などの経営理論や組織理論などについて研究に取り組むべきことの必要性が盛んに主張されていた。これがもう少し早い時期から始められていたならば、同国の運命は異なったものになっていたかもしれない。計画経済を旨とする社会主義体制では、結局、個々の経済単位の運営、すなわち経営がキーポイントになるからである。

こうした点からいえば、資本主義体制でもツーリズム関連企業では、経営・管理・運営が究極的な問題となる。本稿で個別事業体の経営動向を中心にツーリズム史を論じたゆえんである。

参考文献

- A: Allied Occupation of the Rhineland, Wikipedia: the free encyclopedia (last modified 2017), retrieved on March 19, 2017, from: http://en.wikipedia.org/wiki/Allied_occupation_of_the_Rhineland
- B1: Baedeker-Reiseführer, Wikipedia: the free encyclopedia(zuletzt bearbeitet 2017), abgerufen am 12 April 2017, aus: <http://de.wikipedia.org/wiki/Baedeker-Reisef%C3%BCher>
- B2: Baranowski, S.(2004), *Strength Through Joy: Consumerism and Mass Tourism in the Third Reich*, Cambridge University Press.
- C: Cyr, U., *The History of Tourism: Structures on the Path to Modernity*, retrieved on March 19, 2017, from: <http://ieg-ego.eu/en/threads/europe-on-the-road/the-history-of-tourism/ueli-gyr-the-history-of-tourism>, *EGO*, pp.1-10.
- D: Deutsches Reisebüro, Wikipedia: the free encyclopedia(zuletzt bearbeitet 2016), abgerufen am 12 April 2017, aus: http://de.wikipedia.org/wiki/Deutsches_Reiseb%C3%BCro
- E: Enzensberger, H.(1962), *Eine Theorie der Tourismus*, Frankfurt am Main.
- G1: Gesetz für die Ausübung der Reisevermittlung, vom 26 Januar 1937, abgerufen am 12 January 2017, aus: http://www.documentarchiv.de/ns/1937/reisevermittlung_ges.html
- G2: Goeldner, C. R. and Ritchie, J. R. B.(2006), *Tourism: Principles, Practices, Philosophies*, Hoboken: John Wiley & Sons Inc.
- K: Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt(zuletzt bearbeitet 2017), abgerufen am 19 März 2017, aus: http://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6ln-D5C3%BCsseldorfer_DeutschcRheinsc
- L: von Lobenhofer-Hirschbold, F.(2006), *Fremdenverkehr (Von den Anfängen bis 1945)*, *Historisches Lexikon Bayerns*, abgerufen am 19 März 2017, aus <http://www.historisches-lexikon-bayers.de/Lexikon/Fremdenverkehr>
- N1: Noßke, T.(2002-2006), *Eisenbahn und Fremdenverkehr: Versuch eines kurzen historischen Abrisses der Entwicklung und der engen Verflechtung zweier wichtiger Wirtschaftszweige*, abgerufen am 19 März 2017, aus: http://web.hs-merseburg.de/~nosske/Epochell/zp/e2z_efd.html
- N2: Nowack, T.(2006), *Rhein, Romantik, Reisen: Der Ausflugs- und Erholungsreiseverkehr im Mittelrheintal im Kontext gesellschaftlichen Wandels(1890 bis 1970)*, Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn.
- R: Rhine, Wikipedia: the free encyclopedia (last modified 2017), retrieved on March 19, 2017, from: <http://en.wikipedia.org/wiki/Rhine>
- S1: Schneider, O. und Sülberg, W.(2013), *Die Ferien-Macher: Eine Branche macht Urlaub*, Frankfurter Allgemeine Buch.
- S2: Semmens, K.(2005), *Seeing Hitler's Germany: Tourism in the Third Reich*, London: Palgrave.
- W1: Herausgeberkollegium(1981), *Wirtschaftsgeschichte als Wissenschaftsdisziplin*, Institut für Wirtschaftsgeschichte der Akademie der Wissenschaften der DDR, *Handbuch Wirtschaftsgeschichte*, Berlin: VEB Deutscher Verlag der Wissenschaften, S.31-63.
- W2: Radandt, H.(1981), *Betriebsgeschichte*, Institut für Wirtschaftsgeschichte der Akademie der Wissenschaften der DDR, *Handbuch Wirtschaftsgeschichte*, Berlin: VEB Deutscher Verlag der Wissenschaften, S.153-155.
- W3: Rebbein, E.(1981), *Transport- und Nachrichtenwesen*, Institut für Wirtschaftsgeschichte der Akademie der Wissenschaften der DDR, *Handbuch Wirtschaftsgeschichte*, Berlin: VEB Deutscher Verlag der Wissenschaften, S.763-768.
- Q1: 大橋昭一 (2014)「近代的観光の発展」大橋昭一 / 橋本和也 / 遠藤英樹 / 神田孝治編著『観光ガイドブック』ナカニシヤ出版, 第3章, 14-29頁
- Q2: 大橋昭一 (2002)「第二次世界大戦後ドイツにおける観光概念の展開過程—観光事業経営学のための特徴的諸論点を中心に—」『大阪明浄大学紀要』2号, 17-30頁

- Ω3: 大橋昭一（2017）「ドイツ・ナチス時代のツーリズム事情についてードイツ・ツーリズム史のための一章ー」『和歌山大学・経済理論』389号, 59-78頁

Beginning of Modern Tourism in Germany: Focusing on Rhineland Tourism

Shoichi OHASHI

Abstract

Modern tourism in Germany developed with a focus on the Rhineland, which was a symbol of German nationalism and indeed had been occupied by the Allied Forces after World War I. This paper surveys this process from the viewpoint of tourism and argues that Rhineland tourism has been encouraged by this kind of nationalism seeking the benefit of the country. The same can be said about the campaign to increase the number of foreign tourists in Japan today.