

熊本学園大学産業経営研究第44号抜刷

2025年3月発行

<一般研究論文>

## ナチ体制下 KdF ツーリズムの展開

幸 田 亮 一

熊 本 学 園 大 学

産 業 経 営 研 究 所

# ナチ体制下 KdF ツーリズムの展開\*

幸 田 亮 一

はじめに

- 1 労働運動の弾圧と DAF 誕生
  - ① 労働組合の襲撃と資産の収奪
  - ② 襲撃の具体的様相
  - ③ DAF の誕生
- 2 KdF 旅行の誕生と拡大
  - ① KdF の誕生
  - ② KdF 旅行の拡大
  - ③ KdF 旅行の実態

おわりに

はじめに

ドイツ連邦共和国の「連邦休暇法」(Bundesurlaubsgesetz) は、従業員に年間最低24日の有給休暇を与える義務を使用者に課している。実際には労働協約により、これを上回る、ほぼ30日の有給休暇がドイツの多くの被雇用者に保証されている。日本では、普通の会社員が平日に有給休暇をとって2週間の旅行に出かけることなどほとんど考えられない。ドイツでは普通の人々がウアラウプ (Urlaub 有給休暇) の権利をしっかりと行使し、長期のヴァカンスを楽しんでいる。企業や役所での上司の仕事のひとつが、部下にきちんと有給休暇を取らせることだということも、日本ではなかなか理解できない。

「世界一のツーリズム大国」<sup>1</sup>と呼ばれるドイツ人の習慣はいつ誕生したのだろうか。筆者はこの問題を解明すべくドイツのツーリズム史を研究してきた。そして、第一次大戦前に労働者の一部にハイキングや自転車を利用した旅行を行う運動が登場したこと、ワイマール期に有給休暇制度が労働者の間にも導入され、労働組合も労働者の旅行に力をいれ『ドイツ労働者旅行ハイキング案内』を出版したことなどを明らかにしてきた<sup>2</sup>。

それらを踏まえ、本稿ではナチ期の民衆旅行の組織化について、それが戦後のマスツーリズムにどのように繋がっていくのかという問題意識をもって検討してみたい。

ナチ政権成立後に誕生した最大の大衆運動組織が、ナチ党によってつくられたドイツ労働戦線 (Deutsche Arbeitsfront: 以下 DAF) であり、その主柱の役割を果たしたのが歓喜力行団 (Kraft durch Freude: 以下 KdF) である。この組織はナチ時代に何もなかったところから急ごしらえによってできたものではない。それは、第一次大戦とワイマール期の労働者運動が作り上げてきた成果を奪い取ってできあがった組織なのである。だが、これまでの研究では、DAF や KdF が労働者による運動の成果をいかに利用してきたのかについての言及がほとんどない。

\* 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。

<sup>1</sup> ドイツのツーリズム史研究の第一人者であるシュポデーは『ドイツはいかにして世界一のツーリズム大国になったのか』という本を出しているほどである (Spode(2003))。

<sup>2</sup> 幸田 (2012) (2020) (2021) (2023) (2024a) (2024b) を参照。

本稿は、この点にも関心をもちつつ、主としてドイツでの研究成果をもとに、KdF ツーリズムの実態を明らかにすることを目的とする<sup>3</sup>。

## 1 労働運動の弾圧とDAF誕生

ワイマール期にドイツの労働組合およびその関連団体は、多様な資産を所有し、多くの職員を雇用していた。それをナチ党は政権獲得後の1933年2月より、暴力的に奪い始める。奪取は、社会民主党や共産党系の労働組合でなければ、形式的には所有者の理解を得て「自発的」な形とった。だが、自由労働組合や共産党、社会民主党、それらの関連団体・企業についての事情はまったく違い、暴力的な奪取であった。そして、ナチ党による労働組合からの資産奪取が後のユダヤ人からの資産奪取に繋がっていくのである<sup>4</sup>。

ナチ党は一体どのようにして労働組合の資産を奪い、それをどのように利用したのであるか。

### ① 労働組合の襲撃と資産の収奪

1933年1月30日に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)に向かつて駆りたてた。ナチ党は、イデオロギー面で労働を重視し、その中心に「労働のエトス」を置いた。その特徴は実際に働く労働者の労働条件の改善ではなく、スローガンとして‘Arbeit adelt’ (労働は人を高貴にする)や‘Arbeit macht frei’ (労働は人を自由にする)であった。ナチ党のプロパガンダでは平等の実現を謳ったが、それは経済的

平等ではなく、精神的平等を宣伝したのに過ぎなかった<sup>5</sup>。

1927年以降、ナチ党は、社会民主党や共産党系の活動家の牙城であった企業内への浸透を開始した、最初ベルリンの大経営から始まった運動をもとに1928年に誕生したのがナチ経営細胞組織 (Nationalsozialistische Betriebszellenorganisation: 以下 NSBO) である。1931年にナチ党の全国的経営組織として承認されることに成功した NSBO は、‘Hib: Hinein in die Betriebe’ というスローガンのもとに、暴力をともなって企業内への浸透はなかった。31年末までの会員は30万人になったが、500万人を組織していた自由労働組合に比べるといまだに貧弱な勢力に過ぎなかった<sup>6</sup>。

ナチ政権成立後の最初の国会選挙が3月5日に行われた。ナチ党は目標の単独過半数を獲得できなかった。だが、ドイツ国家人民党 (DNVP: Deutschnationale Volkspartei) との連立与党で議席の過半数を獲得し、3月9日にはドイツ共産党を非合法化し、ついに3月24日には全権委任法を可決させて、ヒトラー独裁の基盤をつくりあげた。3月5日の国会選挙の結果をうけて、ナチ党は反対勢力の弾圧を強化し、ドイツ各地で暴力が吹き荒れた。その後、ナチ政権は1933年7月14日に他の政党を解散し、ナチ党がドイツで唯一の公認政党となり、一党独裁国家が誕生した。

ナチ党はとりわけマルクス主義を掲げる労働組合を目の敵にしてそれを解体するために準備を進めた。だが、ADGBのトップは、ナチ政権成立後の2月12日の時点でも、ナチスに協力するとの声明を出したことにより、組合は存続できるだろうとの楽観論を持っていた<sup>7</sup>。

<sup>3</sup> 主要な研究を年代順に紹介すると、Buchholz (1976)、Appel (1999)、Fromman (1992)、Baranowski (2007)、Timpe (2017) がある。さらに、Spode は1990年代から研究を重ね、最新の2023年の論稿に至るまでナチス期ツーリズムの研究を重ねてきている。邦語文献としては、山本 (1995) および大橋 (2017) が参考になる。

<sup>4</sup> Hachtmann (2012), S.57.

<sup>5</sup> シェーンボウム (1988), 106頁。

<sup>6</sup> Mai (1983), S. 587-589.

4月21日に、当時ナチ党の政治組織の首席補佐官だったロベルト・ライ（1890-1945）は党内に一通の回覧文書を出した。それは、10日後の5月2日（火）午前10時に、自由労働組合に対し「強制的同一化行動」（Gleichschaltungsaktion）を全ドイツで起こすことを呼びかける文書だった<sup>8</sup>。

NSBOの名前が知られるようになったのはこの一斉行動においてである。まず、ナチ政権は5月1日のメイデーを「国民的労働の日」という有給休暇の日に変更し、全国で宣伝イベントを行った。ベルリンでは、郊外のテンペルホフ広場で大規模な大衆集会を開き、ヒトラー自身も演説している。そこには有給休暇を与えられた労働者も数多く参加し、社会民主党系の労働組合員も参加した<sup>9</sup>。

しかし、翌5月2日にナチ党は、予定どおり全国各地の労働組合会館や労働者職員公務員貯蓄銀行、自由労働組合の印刷所・販売所などを襲撃し、圧倒的な暴力により、数時間のうちに、幹部を拘束し労働組合員を恫喝し、全国の労働組合会館などの建物施設を占拠し資産を差し押さえた。ナチ党は長年の伝統をもつ労働組合を暴力でもって一挙に解体し、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た<sup>10</sup>。

ナチ突撃隊とナチ親衛隊とともにこの襲撃を担ったのが、NSBOを中心に組織された「ドイツの労働保護行動委員会」（Aktionskomitee zum Schutze der deutschen Arbeit）で、指導したのはライであった。

## ② 襲撃の具体的様相

ワイマール時代に強大な勢力を誇った労働組

合は、いっきよに壊滅させられた。ワイマール期の労働運動の中心地であったベルリンの場合をみてみよう。ベルリンには労働組合のナショナルセンターとして、自由労働組合の本部の他、その最大の構成員であった金属労働組合の本部や労働会館などが集中して立地していた。

労働者のための施設がいかにもベルリンに集中し、それが労働者にとって誇りであったかは、1932年に出版された『ディーツ労働者旅行ハイキング案内』から明瞭に読み取ることができる。そこでは、ベルリンで訪ねるべきところとして、プロイセン時代のブランデンブルク門などの名所に加え、社会民主党や自由労働組合の施設を案内している。以下、少し詳しく紹介しておこう<sup>11</sup>。

まず、リンデン通り2番にディーツ出版社があった。同3番に立地した社会民主党本部には、中庭を含む4つの建物に党中枢を担うオフィスが集中し、党機関誌「前衛」（Vorwärts）を発行する印刷局もあった。隣接して、近代建築家メンデルスゾーン（Heinrich Mendelssohn）の手がけた金属労働組合本部の立派な建物があり、その1階には労働組合による自転車・オートバイ販売所が入っていた。

次に、旧市街の交通の要所であるシュピッテルマルクトには、ADGBの壮麗な建物がそびえていた。その建物は、「労働者銀行」として知られた労働者職員公務員銀行の本部を含む側廊を、1924年に拡張したばかりで、1930年には1億6,800万ライヒスマルク（以下RM）の預金をもち、約40億RMの貸出を行っていた。

さらに、エンゲルウーファー（1937年よりエンゲルダムに改名）に1900年に建設された労働組合会館は、関連のオフィスだけでなく、1,000人規模の集会ができる大ホールのほかに

<sup>7</sup> Schumann (1958), S.56.

<sup>8</sup> この回覧文書は Schumann (1958) の付録に収録されている。

<sup>9</sup> 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）。

<sup>10</sup> Schumann (1958), S.70-71.

<sup>11</sup> Dietz (1932), S.83-84.

200人収容の宿泊施設とレストランも備え、労働者だけでなく手工業者も含む労働運動の拠点となり、多くの人びとが利用し、「赤いエンゲル宮殿」と呼ばれていた。

最後に、ヴァル通りの ADGB 本部の建物は、鉄筋コンクリートの表現主義様式の建築物として1923年に竣工し、オフィスや会議室のほかに住居や客室、さらに1階に労働者・職員銀行の店舗もあった。

以上のとおり、ドイツでの労働運動が活発化した19世紀末から1920年代にかけてのベルリンに、次々に重要な労働運動の拠点建築が建設されていたのである<sup>12</sup>。5月2日のナチ突撃隊やナチ親衛隊を中心とする一斉行動により、ナチ党は、労働組合や労働者の施設をドイツ全土にわたって強奪した<sup>13</sup>。

この日は、それまでのマルクス主義的な労働者ツーリズムが否定され、ナチ的な大衆ツーリズムの出発点となった日とも言える。フロマンは「労働者ツーリズムの拡大は、1933年5月1日午前10時をもって始まった」<sup>14</sup>と書いているが、ナチ時代のそれは決して労働者が主体性をもって広がったものではない。

### ③ DAFの誕生

労働組合襲撃から1週間後の5月10日に、指導者ライの下、ベルリンに本部をおいてDAFが誕生した。ナチ党が奪った労働組合の資産と人員はすべてDAFに統合させられた。

ナチ労働組合の性格を強く有したNSBOの運動を引き継いだことにより、DAFは最初、

労働組合の継承者としてふるまおうとして、DAF中央事務局の下に、労働者総同盟、職員総連盟、手工業・商業・営業総連盟を置いた。労働組合的性格を打ち出すことにより、社会民主党や共産党系の労働組合からの資産奪取を正当化しようとしたのである。だが、NSBOが労働組合に代わる役割を果たすという当初の目的は実現しなかった。ライを含むナチ党幹部は、NSBOがあまりに大きな権限を持つことを恐れ、その役割をイデオロギー教育に限定したのである。

さらに、1934年1月20日に制定された国民労働秩序法は、職業身分的区別を否定し、労働者と経営者の区分をなくし、企業を「経営共同体」と位置づけた。この法律により労働組合は存在しないことになり、公式的には階級対立が否定されたのである。国民労働秩序法の制定により、ナチ労働組合を目指していたNSBOの影響力は大きく低下し、34年10月には本部がベルリンからミュンヘンに移り、まもなくしてDAFに吸収されてしまった<sup>15</sup>。

DAFは、経営共同体を標榜することにより、企業のなかに労使対立はないとして、ワイマール時代に生まれた経営評議会を廃止した。その代わりに、信任者評議会を置き、ナチ党員が「労働信任者」(Treuhändler der Arbeit)となつて従業員の声を伝えることになったが、形式的なものであったことは言うまでもない。労働時間や賃金、労働条件はもはや交渉ではなくDAFの決定事項になった<sup>16</sup>。そのような組織にもかかわらず、労働者や職員は強制的に

<sup>12</sup> ここで紹介した建物のうち、旧金属労働組合の建物と旧労働組合会館はベルリンの近代建築記念物として現在も残っている。

<sup>13</sup> ベルリン以外の労働者スポーツ組織への弾圧として、ヘッセンのオッフェンバッハに本部を置いていた労働者サイクリスト連盟をここで紹介しておこう。1933年のナチ政権成立直後に、各地への労働者サイクリスト連盟支部への攻撃が強まった。いち早くナチ党への賛同を表明したドイツサイクリスト連合がナチ党の意向にそってサイクリスト連盟への攻撃を代行し、財産を奪取した。同年3月初めにはオッフェンバッハの本部すべての銀行口座が閉鎖され、活動が止まり、フリッシュェ・アウフ工場は占拠され、ヘッセン州に没収された (Beduhn(1987), S.130)。

<sup>14</sup> Fromman (1992), S.142.

<sup>15</sup> Heuel (1989), S.456-457.

<sup>16</sup> Albrecht (1997), S.70.

DAF に入会させられ、会費を支払わされた<sup>17</sup>。

NSBO を吸収した DAF の役割は、イデオロギー教育を通じて「経営共同体」をつくりあげ、それらの上に強靱な「民族共同体」をつくりあげることであった。方針転換にともない、DAF は大幅な組織再編を行い、DAF 中央本部のもとに、人事部、組織部、資金部、そして次に紹介する KdF が直結することになった。

## 2 KdFの誕生と拡大

### ① KdFの誕生

1933年夏までに、社会民主党系や共産党系の組織からナチ党が奪取したヒト・モノ・カネ・情報は、ナチ政権による労働者政策の基盤となった。たとえば、労働組合の銀行はドイツ労働銀行となり DAF の活動を支えた。労働者による体操やボート、サッカー、サイクリング、コーラス、図書館、レジャークラブなども DAF に取り込まれた。また、労働者ハイキング協会の230のハイキング・休暇施設、1,000の地方支部、10万人の会員が DAF に取り込まれた<sup>18</sup>。さらに、ベルリンで社会民主党の機関誌を発行していた建物も、ナチ党の宣伝用の印刷所に転換させられた<sup>19</sup>。

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。これらのうち、レクリエーション活動を担ったのが、1933年11月28日に誕生した KdF である。

KdF の目的は、人々を非政治的領域においても掌握することだった<sup>20</sup>。言い換えると、労

働者を中心とする民衆の自由時間、具体的には睡眠以外の自由時間をナチ党の統制下に置くことであった。成立にあたっては労働者の抵抗も、ナチ党のなかでの抵抗もなかった<sup>21</sup>。その後、民衆の支持をえた KdF は、DAF 傘下の最大の大衆組織に成長していった。イタリアのドーポラヴォーロをモデルとして生まれながら、イタリア・モデルを超えて多面的な活動を展開した KdF 登場の背景には、2つの歴史的背景があった。

ひとつは、両大戦間期という時代が、世界的な新たなツーリズムの時代の幕開けの時代になったことだ。大きな傾向として、富裕層の旅行の比率が低下し、民衆の旅行が徐々に増え始めたのである。ヨーロッパに限れば、1917年のロシア革命によりロシア人富裕層の旅行者が急減した。あわせて、1936年6月にフランスでは人民戦線内閣が成立し、ただちに有給休暇法と週40時間労働法を成立させ、「週末とヴァカンスが保証され余暇は権利となった」のである<sup>22</sup>。この結果、両大戦間期にヨーロッパでは宿泊施設が増加し、交通費が低下するとともに、団体旅行が増大した<sup>23</sup>。

もうひとつはドイツで顕著に現れた社会経済問題である。すなわち、ワイマール時代に取り組まれた合理化運動の批判的継承という課題があった。ナチ党は、いかにして疲労から回復し生産性を上げるかという問題に、産業心理学や労働科学の成果を投入し、1935年に DAF のもとに「労働科学研究所」(AWI: Arbeitswissenschaftliche Institut) を創設し、研究を続けた<sup>24</sup>。あわせて、DAF は、労働者の余暇時間をいかに組織的に管理するかを熱心

<sup>17</sup> Albrecht (1997), S.71.

<sup>18</sup> Baranowski (2004), S.53.

<sup>19</sup> Smelser (1989), S.134-135.

<sup>20</sup> Appel (1999), S.53.

<sup>21</sup> シェーンボウム (1988)、135頁。

<sup>22</sup> 渡辺 (2013)、269頁。

<sup>23</sup> Fürsatz (1938), S.52.

<sup>24</sup> 幸田 (2024b)、67頁。

に追求し、これらの課題追求を「民族共同体」の形成に統合していったのである。

KdF は、労働者の生活をカバーする領域として5領域を考え出した。すなわち、快適な職場、終業後の自由時間、成人教育とレジャー活動、スポーツ活動、休暇旅行である。これに基づき、KdFには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。

まず、「労働美局」は文字どおり、労働の現場を美しくすることにより生産性を上げることがをめざした。初代局長は、ヒトラーお気に入り建築家で、後に軍需大臣になる建築家のシュペーア (Albert Speer) であった。同局は1935年までに17,000の企業・工場を説得し、レクリエーション室や工場内売店、緑地、プールなどを整備させた。さらに39年までに13,000の緑地、15,000の工場内売店・レクリエーション室、20,000の洗面更衣室ができた<sup>25</sup>。

次に、「終業後余暇局」は、1日の仕事が終わったあとの労働者・職員の余暇時間を掌握することをめざした。すでに広く普及していた映画やスポーツなどに加え、それまでブルジョア階級の楽しみであった観劇やクラシック音楽鑑賞も、KdFによって労働者向けのプログラムが準備され、大勢が参加した。

第3が「国民教育局」である。KdFは38年までにドイツ内に300以上の成人教育センターと30の音楽学校を設置しているが、それらの多くはワイマール共和国時代に社会主義者がつくったものをナチ党が奪取したものだ<sup>26</sup>。KdFはプログラム内容を大幅に拡充し魅力あるものにした。

第4の「スポーツ局」もナチ党が力を入れた部局である。19世紀半ばより、市民階級だけでなく労働者階級にも広がっていき、各地に体操や水泳などの協会が生まれた。さらに19世紀末からはサッカーの人气が高まり、労働者たちのサッカークラブも多数生まれていた。これらがナチ体制のもとで一元的に統制され、企業スポーツも含む多様なプログラムに編成され、それまでスポーツに無縁な人々も取り込んでいったのである。このことを端的に伝えるのが、「ある人がどれだけジャンプできるかではなく、その人がジャンプすることが大切だ」というスローガンだ<sup>27</sup>。さらに、有給休暇を利用してスキーやヨットを楽しむスポーツ休暇 (Sporturlaub) 制度も導入した。1936年のベルリンオリンピックが人々のスポーツ熱をあおった<sup>28</sup>。そして、ナチ党によるスポーツ振興が、来たるべき戦争に従軍することになる若者の体力育成であったことも重要な要因であった<sup>29</sup>。

KdFの活発な行事の様子を紹介しておこう。たとえば、ミュンヘン・オーバー・バイエルン・ガウは、休暇やハイキング旅行に加えて、1936年5月に次のようなイベントを開催した。すなわち、女性のための午後の演劇公演や子ども向けパーティー、楽しい土曜午後の催し、体操教室、乗馬レッスン、バルト海でのセーリング、講演、物館等のガイドツアー、教養ワークショップ、軽いアスレチック、専門コース (速記、ドイツのスポーツゲーム、テニスなど)、水泳コース、算数、音楽、料理教室である<sup>30</sup>。労働者や職員だけでなく、女性や子どもまで多くの国民がKdFの多様な活動に取り込まれたことを読み取ることができる。

<sup>25</sup> Baranowski (2004), S.56.

<sup>26</sup> Albrecht (1997), S.73.

<sup>27</sup> Timpe (2017), p.37.

<sup>28</sup> KdF (1938), S.26-28.

<sup>29</sup> Hachtmann (2016), S.40-42.

<sup>30</sup> Sopade (1934-1940), 5.8.1936.

## ② KdF旅行の拡大

ここから、KdFの多面的活動のなかで「民族共同体」形成にもっとも貢献した旅行ハイキング休暇局を詳しく検討したい。

1934年2月17日に、KdFはライヒスバーンと連携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予期せぬ成功をおさめた。これがきっかけとなって、鉄道に加えバスも動員して、多様なKdF旅行に取り組んだ<sup>31</sup>。その成果はいかなるものであったのだろうか。

表1から分かるように、34年から39年の間に、のべ約4,300万人のドイツ人がKdF旅行を利用した。34年には270万人弱だったのが、35年には730万人弱、36年にはほぼ1,000万人となり、この傾向が38年まで続いている。39年は第二次大戦が勃発する9月1日より前の8カ月で750万人だったので、もし大戦が勃発しなければ、1,100万人になっただろうと推定できる。シュポードによると、1937年までに15歳以上のドイツ人の5人に1人がKdF旅行に申し込んだとのことである<sup>32</sup>。また、1934年から大戦勃発前の39年8月までに、KdF旅行に参加したドイ

ツ人は800万人から1,000万人と見積もられている。

利用者の拡大にともない、KdFの従業員数も増加した。1935年には合計2,547人だったのが、1939年末には7,500人にまで増加している<sup>33</sup>。4年間に3倍も増加したのである。

旅行の内訳をみると、8割以上は3日以内の小旅行と日帰りハイキングだった。なかでも、週末を利用した1泊2日または日帰り旅行への参加者が大多数を占める。だが、1935年以来、毎年100万人を超える人々が3日から2週間の旅行に参加しているという実態も無視できない。

KdF旅行に人々が参加した最大の理由は旅費の安さであった。39年までにKdFが提供した旅行の3分の1は30RMで提供されたが、これは平均的労働者の1週間の賃金に等しく、無理なく捻出できる範囲だった<sup>34</sup>。いくつか紹介してみよう。ドレスデンまたはライプツィヒから7日間のテューリンゲンの森への旅行は24.5RM、週末のベルリンからリーゼンゲビルゲの1泊2日旅行は13RM、ベルリンから春のハルツ地方を回る4日間のバスの旅は25.5RMだった<sup>35</sup>。これらは全て旅費と3食の食費を含

表1 KdF旅行ハイキング休暇局の活動実績（参加者数 単位 千人）

種別	週末・日帰り旅行	休暇旅行	ハイキング	クルーズ旅行	
期間	(最大2日)	(3～15日)	(日帰り)	(7～21日)	
年	1934	1,800	400	100	6
	1935	4,800	1,000	400	12
	1936	6,200	1,300	1,100	12
	1937	6,800	1,400	1,600	13
	1938	5,900	1,200	1,200	12
	1939	5,100	1,000	1,100	14

出典) Spode (1982), S.298

注) 1939年は8月まで

<sup>31</sup> Spode (2004), S.132.

<sup>32</sup> Spode (2004), S.132.

<sup>33</sup> Buchholz (1976), S.202.

<sup>34</sup> Hachtmann (2007), S.125.

<sup>35</sup> Buchholz (1976), S.275.



んだ旅費だった。

亡命ドイツ社会民主党の『ドイツ通信』(Sopade)は度々、KdFのことを報告している。それが指摘するように、ナチ党は工場で労働者を組織するより、休暇を組織することが容易であったのは事実である。1934年の報告書は興味深い3つの事例を紹介している。まず、ケルン出身の若い労働者カップルがバイエルン州のフラスドルフへの8日の旅行に2人であわせて60マルクで参加した事例。次に、バイエルン州南部から1,200人の労働者がノルウェーのスバルバル諸島への旅行に参加し、食費を含め、旅行全体の費用は参加者1人あたり76マルクだった事例。さらに、ミュンヘンからはBMW社の従業員も含む900人がモーゼルへ8日間の旅行に参加し、費用は1人あたり35マルクで、参加者は昼食ごとにグラスワインが出た事例。『ドイツ通信』は、少なくともKdFによって労働者もしっかり休暇を楽しむことができるようになり、この成果が与える印象は小さくなく、ナチ党がKdF旅行をプロパガンダに広く利用していると指摘している<sup>36</sup>。

なぜ、このような低価格が可能だったのだろうか。それは規模の経済、質の引き下げ、そして強要によってである。従来、ライヒスバーンが行っていた割引旅行に対し、DAFはさらなる割引を求め、ライヒスバーンは、最低1,000名が参加する列車に75パーセントの割引を提供するなどの特別措置をとった<sup>37</sup>。KdFがライヒスバーンに過大な要求を行ったため客車が不足し遅延が生じ、多くの旅行客が客車で夜を過ごすこともあった。さらにKdF旅行は、一方でDAFからの補助金を受け、他方で宿泊施設

や食事を最低限に抑えることにより、商業旅行代理店に比べて低い料金を可能にしたのであった。宿泊施設も食事も貧弱で、「KdF コーヒー」と呼ばれる劣悪なコーヒーも提供された<sup>38</sup>。さらに、旅行代理店やホテルやレストランの経営者からは押しつけられた低価格に不満がでていた<sup>39</sup>。

クルーズ船に話を進めよう。ライヒスは、ナチ政権下で階級格差が消失したという宣伝を強めるために、富裕層の象徴であったクルーズ旅行に力を入れた。最初のKdFクルーズ旅行は1934年5月2日にチャーター客船を使って始まった。労働組合襲撃からちょうど1年後のことで、「実行する社会主義 (Sozialismus der Tat)」の宣伝として大々的に位置づけたのである<sup>40</sup>。1935年にはハパック社 (HAPAG: Hamburg-Amerikanische Packetfahrt AG) から汽船ドイツ (Der Deutsche) を4,200万RMで購入しオーバーホールをさせた。その後すぐ7隻の外洋船が追加された。1936年にはKdFは独自の設計によるクルーズ船の建造を開始した。最初の船は、ナチ党員で活動中に死亡したスイス人の名前をとったヴィルヘルム・グストロフ (Wilhelm Gustloff) で、ハンブルクのブローム・フォス造船所 (Blohm + Voss) で建造され38年3月に竣工した。2隻目は、厚顔にも自らの名前をつけロベルト・ライ (Robert Ley) と命名された。本船はハンブルクのホーヴァルト造船所 (Howaldtswerken) で建造され1939年3月に竣工した。両船ともに、長さ200メートルを超え、船幅が24メートルもある大型船で、1,500人超の乗客にプールを含め最大の快適さを提供した<sup>41</sup>。

<sup>36</sup> Sopade (1934-1940), 6.11.1934.

<sup>37</sup> Spode (1980), S.300.

<sup>38</sup> Howind (2013), S.133-134.

<sup>39</sup> König (2004), S.201-202.

<sup>40</sup> Spode (1991), S.81.

<sup>41</sup> Smelser (1989), S.210. 豪華客船ロベルト・ライは、1939年5月10日から16日にかけて、技術者とその妻、さらに外国人招待客をのせて処女航海し、最新の技術とサービスで多くの人々を驚かせた (Baranowski (2004), S.61)

上流階級の特権の象徴であるクルーズ船旅行に労働者が参加できることを宣伝することにより、ナチ政権は階級対立の解消と民族共同体の現実化をアピールしたのである。だが、クルーズ旅行は KdF 旅行全体のわずか1.2%にすぎず、参加者は合計で7万人ほどにとどまった<sup>42</sup>。

KdF クルーズ旅行に加わったフランス人特派員の報告がある。それによると、驚くほど多くの旅行者がライカなどの高級カメラを持参していたとのことである。その時の旅行者933名中、労働者217名、事務員・手工業者249名、種々の職業婦人202名、主婦187名、自由業28名、職業不詳56名で、労働者は4分の1以下であった<sup>43</sup>。また、労働者にとってクルーズ旅行は縁遠いものであった<sup>44</sup>。

さらに、ナチ時代に進んだ産業合理化のなかで疲弊した労働者・職員のリフレッシュの役割を KdF 旅行は担った。その究極的な計画が、1936年に北ドイツのリューゲン島で DAF によって建設が開始された Prora の大規模海浜保養所であったが、完成前に第二次大戦が始まって中断された<sup>45</sup>。同様に、ヒトラーによる国民へのマイカーの約束は、DAF による KdF 車（後に国民車 Volkswagen と呼ばれる）の開発と製造に繋がった。だが、普通の国民は誰一人受け取ることがないまま、第二次大戦の勃発によってヴォルフスブルクの生産ラインは軍用車の生産に振り向けられた<sup>46</sup>。

### ③ KdF 旅行の実態

1930年代後半のドイツでの旅行は KdF 旅行だけであったかのような印象を受けるが果たしてそうだったのだろうか。実は商業旅行も引き続き重要な役割を果たし続けたのである。

表2が示すように、ドイツ全体での宿泊旅行のうち、KdF 旅行の占める割合は、1934年が4%、35年と36年に10%に高まった後、翌年から低下し、38年には7%になった。これはどういう訳だろうか。

2つの要因を見いだすことができる。まず、若者および自動車・オートバイ旅行者の増大である。19世紀末に始まり1920年代に整備がすすんだユースホステルを利用する若者の旅行が1933年以降に急増した。また、ドイツ自動車連盟 (ADAC: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club) は、1938年に200カ所のオートキャンプ場の利用を開始した。次に、1920年代に恐慌と不況のため安価な宿泊所に泊まらざるを得なかった中間層が快適なホテルに戻ってきたことをあげることができる<sup>47</sup>。

商業ツーリズムの盛況は、旅行代理店数にあらわれている。1920年代半ばのドイツには1,364の民間旅行代理店があったが、世界恐慌後の1933年には499に急減した後、1939年6月には1,049に回復している。同時に、民間旅行代理店に勤める職員数は1925年には約2,000人だったが、1939年9月に第二次大戦が勃発する直前に6,500人へと3倍増しているのである<sup>48</sup>。

<sup>42</sup> Baranowski (2004), S.55.

<sup>43</sup> シェーンボウム (1988), p.137.

<sup>44</sup> アメリカ人ジャーナリストでナチ体制下ドイツにおいて特派員の経験をしたシャイラーも一度クルーズ旅行に参加している (シャイラー(2008)、70頁)。また、シャイラーは外国人観光客の受け入れについて次のように書いている。「第三帝国を訪れる外国人観光客はひきもきらず、ドイツ人の歓迎ぶりを楽しんでいるように見えた。ナチス・ドイツは、ソ連にくらべてはるかに外国人に開放的だったのだ」。それに続いて、1936年8月のベルリンオリンピックでの外国人歓迎ぶりについて紹介している (シャイラー(2008)、9-10頁)。

<sup>45</sup> 幸田 (2024b) を参照。

<sup>46</sup> フォルクスワーゲンが真の意味でドイツ人の国民車になるのは第二次大戦後の1960年代になってからである。20世紀の「労働者階級の意識の危機」に関連して、歴史家ホプズボームはその意義について、「フォルクスワーゲンのビートルの所有者とメルセデスの所有者の差が、どんな車種であれ車を持っている人といない人との差よりもずっと小さくなった」と重要な指摘を行っている (ホプズボーム(2018下)、61-62頁)。

<sup>47</sup> Hachtmann (2007), S.127.

<sup>48</sup> Hachtmann (2007), S.127.

表2 KdF旅行者の割合

年	旅行宿泊者総数	KdF旅行宿泊者数	KdF旅行者の割合
	千人	千人	%
1934	59,600	2,300	3.9
1935	71,600	6,900	9.6
1936	84,600	8,600	10.2
1937	100,200	8,700	8.7
1938	110,000	7,900	7.2
1939	107,400	3,000	2.8

出典) Spode (1982), S.300.

注記: 1938年と1939年のKdF旅行宿泊者数は推計値

商業ツーリズムの活況をもっともよく示すのが、1918年に設立された中欧旅行社 (MER: Mitteleuropäische Reisebüros G.m.b.H.) の経営状況を示す数値だ。すなわち、同社の売上高は、どん底の1932年に1億4,200万 RM に低下した後、1934年に1億8,300万 RM に回復し、1938年には2億1,700万 RM に達していたのである<sup>49</sup>。

このような実態にもかかわらず、ナチ期の旅行はKdF旅行しかなかったかのように認識されてきたのはなぜであろうか。2つの要因を指摘しておこう。

まず、ナチスによる圧倒的なプロパガンダと巧妙な旅行組織化をあげることができる。すなわち、KdF旅行参加者を募るときに、社会民主党員や労働組合活動家の経歴をもつ人々を意図的に組み込んだのだ。かれらは帰国後に、KdFやDAFの宣伝者となって多くの人々に旅の素晴らしさを語ったのである<sup>50</sup>。

次に、実際に旅行に参加しなかった人々に「行ったことのない旅行の記憶」を刻印したのである。KdFを批判的に検討したホーヴィントは、2008/09年にハノーファー大学の受講生の課題として、KdFを記憶している高齢者に

聞き取り調査をさせた。その結果、14人の証言が集まった。KdF旅行が行われなかった地域に住んでいた人が、自分はKdF旅行に参加したと証言するなど、矛盾を含むものであった。だが、直接の体験者は3人しかいなかったのに、回答者全員が例外なく、クルーズ旅行とプロウラ海浜保養所の話をしたことをホーヴィントは、集合的記憶の事例として重視している<sup>51</sup>。同様に、『ナチズムの記憶』の著者、山本はヘッセン州のケルレ村の住民が実際にはKdF旅行に参加していなかったのに、あたかもクルーズ旅行を自分が体験したかのように語ったことを指摘している<sup>52</sup>。

ナチ党は、19世紀半ば以降に形成された強固な労働者ミリューを徹底的に破壊することに努め、民族共同体というスローガンをかけナチズムのもとに労働者を統合した。山本が的確に指摘したように「非政治的領域こそは、人びとが避難した先であると同時に、ナチスが人びとを組織しようと手ぐすねをひいてまっている所でもあったのである」<sup>53</sup>。

民衆は、第一次大戦後の混乱の時代と世界恐慌後の大量失業の時代と比較して、ナチズムのもとで景気が回復し、「未来に希望をもてる時

<sup>49</sup> Hachtmann (2007), S.128.

<sup>50</sup> 山本 (1995), 149頁を参照。

<sup>51</sup> Howind (2013), S.32-33.

<sup>52</sup> 山本 (1995), 154-155頁。

<sup>53</sup> 山本 (1995), 163頁。

代」がやってきたと信じるようになった。KdF 旅行はその具体的なシンボルであった。ホーヴィントが強調するように、ドイツの民衆は、DAF の宣伝と誘導により「集団催眠状態」に陥ったのである<sup>54</sup>。

ここで、KdF 旅行の意義は何だったのだろうか、という問題を整理しておこう。ナチ政府による大規模なプロパガンダにより、実際に参加しなかった人々まで参加したような記憶が形成されたように、ドイツ国民が集団的催眠状態にあったという側面は否定できない。その上で、KdF 旅行の特徴は以下の3点に整理できるであろう。

第1に、労働者の政治的権利が剥奪されたナチ時代に、労働者の不満を抑える役割を KdF 旅行が果たしたのである。1933年5月2日に起きたナチ党による労働組合破壊と奪取は、それまで労働組合活動に参加していた労働者に衝撃を与えたが、ナチ党は収奪した資産をもとに KdF をつくり、旅行ハイキングを新たに安価な形態で労働者に提供し、労働者の不満を吸収したのである。

第2に、労働者の不満をそらし、労使協調を促す「民族共同体」イデオロギーが、KdF 旅行にも巧みに組み込まれた。すなわち、KdF 旅行はブルジョアの特権を打ち破り、大量消費社会を実現したものとして宣伝されたのである。

第3に、ヒトラーとナチ党が進めた軍需生産の拡大と戦争準備のための合理化運動により疲労が拡大した労働者の休養のために、組織された休暇が不可欠となり、それを提供したのが KdF 旅行だったのである。

## おわりに

19世紀末からワイマール時代にかけて約半世

紀にわたって、労働者たちは、労働運動と連係しつつ、ハイキングや宿泊旅行を中心とする、民衆のための旅行運動を積み上げてきた。そのなかで山の家や労働者の家を自ら建設し、休暇旅行の拠点を築き、自分たちの旅行代理店組織も整備してきた。

1933年1月に発足したナチ政権は、これらの成果をすべて奪いとり、DAF という大衆組織をつくり、その下に KdF を設置し、旅行業務をそのなかに取り込んだ。その目的は、来るべき戦争に備えるために「精神的にタフ」なドイツ人を育成することであり、そのために休暇・旅行制度を整備したのである。実際、1938年になると多くの民衆が、バルト海の巨大海浜保養所ブローラでの保養や「国民車」の入手があたかも眼前にあるかのように確信するようになった<sup>55</sup>。

だが、KdF 旅行は、ナチ政府による宣伝と労働者による旅行実態が大きく乖離していた。他人から聞いた話やナチ党の宣伝にどっぷり浸るなかで、戦後になるとナチ時代を懐かしんで、自分も KdF 旅行に行ったかのように思い込み、他人に話すことが多く見られたのである。

KdF 旅行は第二次大戦とドイツの敗戦によって終わった。敗戦国ドイツは、分割占領を経て、1949年に西ドイツと東ドイツの2つ国となって独立した。1950年代のアデナウアー首相とエアハルト蔵相（後に首相）の時代に「奇蹟の経済復興」と呼ばれた復興・高度成長の時代が到来した。この時、賃金引き上げと有給休暇の拡大を労働組合が中心になって推しすすめた結果、ドイツ人のなかに長期有給休暇を満喫する習慣が生まれ、ドイツは「世界一のツーリズム大国」となっていったのである<sup>56</sup>。

ここで、第一次大戦前からナチ期にかけての労働者ツーリズムを検討してきた一連の研究の最後に、全体を振り返ってまとめておきたい。

<sup>54</sup> Howind (2013), S.177-180.

<sup>55</sup> Howind (2013), S.146.

<sup>56</sup> 西ドイツだけでなく東ドイツでも長期有給休暇の習慣がうまれた (Spode (2022))。

第1に、労働者が旅行できるようになったのは、ブルジョワの旅行活動のおこぼれに過ぎないという「トリクルダウン説 (trickle-down-Theorie)」<sup>57</sup>については、そうでないと断言できる。ドイツ産業革命が終わった1870年頃は、労働者の休日は日曜のみであった。溜まっていた洗濯など多くの家事をしなければならない日曜日に、一部の労働者たちは時間を捻出してハイキングに出かけてリフレッシュするようになった。とりわけ、労働者ハイキング協会が先駆的な役割を果たした。その後、自転車が普及するなかで労働者サイクリスト連盟もあらたな労働者の旅行の楽しみを切り拓いていった。このような先行者の活動があったからこそ、KdF旅行は多くの民衆を引きつけたのである。

第2に、労働者旅行をふくむマスツーリズムの出発点はどこにあるかという問題に立ち返ってみよう。研究史のなかでは大きく2つ、すなわち、それをワイマル期とするカイツの見解、およびそれをナチス期に求めるシュポーデの見解に区分できる<sup>58</sup>。カイツは社会民主党政権のもとでの有給休暇の制度化と労働組合等による社会ツーリズムの定着をもってワイマル期がマスツーリズムの出発点であると主張する。これに対しシュポーデは、ナチ期のKdFによる民衆旅行の組織化こそがマスツーリズムの出発点であり、第二次大戦後の西ドイツのマスツーリズムに直接繋がっていったと主張する。たしかに、KdFによる民衆旅行の組織化の役割は無視できないが、『ドイツ労働者旅行ハイキング案内』(1932年)の分析を踏まえると、ワイマル期の労働者ツーリズム運動こそが戦後の両ドイツのマスツーリズムの出発点だと言うことができ、筆者はカイツ説を支持するものである。ナチ党のKdFはその奪取の上で労働者ツーリズム運動を換骨奪胎したものだ。

#### 〈参考文献〉

- 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：ドイツ・ツーリズム史のための一章」『和歌山大学経済理論』389号。
- 幸田亮一 (2012)、「第一次大戦前のドイツにおける『労働者ツーリズム』の誕生」『熊本学園商学論集』第17巻第1号。
- 幸田亮一 (2020)、「第一次大戦前のドイツにおける青年労働者と余暇」『熊本学園商学論集』第24巻第1号。
- 幸田亮一 (2021)、「第一次大戦前のドイツにおける自転車工業の発展と労働者サイクリスト連盟の誕生」『熊本学園経済論集』第27巻第1-4合併号。
- 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 (2024a)、「『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。
- 幸田亮一 (2024b)、「ナチ・ドイツによる海浜保養所プロローラの建設」『熊本学園商学論集』第29巻第1号。
- 山本秀行 (1995)『ナチズムの記憶』山川出版社。
- 渡辺和行 (2013)『フランス人民戦線 反ファシズム・反恐慌・文化革命』人文書院。
- シャイラー、ウィリアム・L (2008)、『第三帝国の興亡 2 戦争への道』東京創元社。
- 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。
- シェーンボウム、D. (1988)『新装版ヒットラーの社会革命』而立書房。
- ホプズボーム、エリック (2018)『20世紀の歴史—両極端の時代 (上・下)』ちくま学芸文庫。
- Albrecht, Karl-Otto (1997), *Wie sozial waren die Nationalsozialisten?: Der vermeintliche nationalsozialistische Wohlfahrtsstaat*, Frankfurt/M: R.G.Fischer Verlag.
- 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 University Press.
- Beduhn, Ralf (1987), *Solidarität auf zwei Räder: Der Arbeiter-Radfahrerbund*, Hans Joachim Teichler und

<sup>57</sup> Hachtmann (2007), S.99.

<sup>58</sup> Keitz (1991), S.47, Spode (2004), S.145.

- Gerhard Hauck (Hrsg.), *Illustriert Geschichte des Arbeitersports*, Berlin: J.H.W.Dietz Nachf.
- Buchholz, Wolfhard (1976), *Die Nationalsozialistische Gemeinschaft "Kraft durch Freude" Freizeitgestaltung und Arbeiterschaft im Dritten Reich*, Diss. München.
- Dietz (1932), *Dietz Arbeiter-Reise- und Wander-Führer : Ein Führer für billige Reise und Wanderg* (1932), Berlin : J. H. W. Dietz.
- Fromman, Bruno (1992), *Reisen im Dienste politischer Zielsetzungen Arbeiter-Reisen und "Kraft durch Freude" Fahrten*, Diss. Stuttgart.
- Fürsatz, Rudolf (1938), *Gestaltung und Wandlungen im Fremdenverkehr*, Diss. Berlin.
- 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 durch Freude* in: Schmiechen-Ackermann, Detlef (Hg.), 'Volksgemeinschaft' : 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.
- Heuel, Eberhard (1989), *Der unworbene Stand : die ideologische Integration der Arbeiter im Nationalsozialismus, 1933-1935*, Frankfurt/M.: Campus.
- 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.
- KdF (1938), *5 Jahre "Kraft durch Freude" Leistungsbericht der NS-Gemeinschaft "Kraft durch Freude" zum 27. November 1938*.
- Keitz, Christine (1997), *Reisen als Leitbild : die Entstehung des modernen Massentourismus in Deutschland*, München: Deutscher Taschenbuch Verlag.
- König, Wolfgang (2004), *Volkswagen, Volksempfänger, Volksgemeinschaft : "Volkspunkte" im Dritten Reich : vom Scheitern einer nationalsozialistischen Konsumgesellschaft*, Paderborn: F. Schöningh.
- Mai, Gunther (1983), *Die Nationalsozialistische Betriebszellen-Organisation. Zum Verhältnis von Arbeiterschaft und Nationalsozialismus*, in: *Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte* 31.
- Schumann, Hans-Gerd (1958), *Nationalsozialismus und Gewerkschaftsbewegung : die Vernichtung der deutschen Gewerkschaften und der Aufbau der "Deutschen Arbeitsfront"*, Hannover: Norddeutsche Verlagsanstalt O. Goedel.
- Smelser, Ronald (1989), *Robert Ley Hitlers Mann an der Arbeitsfront*, Paderborn: Ferdinand Schöningh.
- Sopade (1934-1940): *Deutschland-Berichte der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands, Sopade. 1934-1940*.
- Spode, Hasso (1980), *Der deutsche Arbeiter reist: Massentourismus im Dritten Reich*, in: Huck, Gerhard (Hrsg.), *Sozialgeschichte der Freizeit*, Wuppertal: Peter Hammer Verlag.
- Spode, Hasso (1982), *Arbeiterurlaub im Dritten Reich*, in: Sachse, Carola [et al.], *Angst, Belohnung, Zucht und Ordnung: Herrschaftsmechanismen im Nationalsozialismus*, Opladen: Westdeutscher Verlag.
- 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 Uinivesität Berlin Institut für Tourismusgeschichte.
- Spode, Hasso (2003), *Wie die Deutschen Reiseweltmeister wurden*, Erfurt: Landeszentrale für politische Bildung Thüringen.
- 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.
- Spode, Hasso (2022), *Urlaub macht geschichte : reisen und tourismus in der DDR*, Berlin: be.bra Verlag.
- Spode, Hasso (2023), *Tourismus*, in: Bordorf, Marcel / Scherner Jonas (Hrsg.), *Handbuch Wirtschaft im Nationalsozialismus*, Oldenbourg: De Gruyter.
- Timpe, Julia (2017), *Nazi-organized recreation and entertainment in the Third Reich*, London: Palgrave Macmillan.

