［研究ノート］

軍港都市の敗戦経験

－二度の世界大戦とキールの経済・社会－

谷　澤　　　毅

目次

はじめに
Ⅰ、最初の敗戦―第一次世界大戦とその後のキール
⑴　大戦終了以前
⑵　経済
⑶　都市社会
Ⅱ、再度の繁栄―ナチズムの時代の軍港都市
⑴　経済
⑵　都市社会
Ⅲ、二度目の敗戦―第二次世界大戦とその後のキール
⑴　大戦下のキール―たび重なる空襲
⑵　経済
⑶　都市社会
結び
注

はじめに

キールは、ドイツ北部、シュレスヴィヒ・ホルシュタイン州の州都であり、バルト海に面した港湾都市である。ここは、かつて旧ドイツ帝国海軍によりヴィルヘルムスハーフェンとともに帝国軍港（Reichiskriegshafen）に指定されていた。それゆえ、軍港都市として繁栄しつつもドイツの国策

や世界情勢、そしてなによりも戦争により大きく翻弄されてきたという歴史を持つ。本稿の目的は、キールのこの軍港都市としての役割に注目し、第一次、第二次の二つの世界大戦を経るなかで、キールの経済・社会が辿った歩みを二度の戦後の再建期を中心に素描してみることにある。

ところで、筆者は既に、第一次世界大戦に至るまでの軍港都市キールの都市形成史について述べたことがあった。[1)]その際念頭に置かれたのは、筆者が居住する佐世保との比較である。佐世保の近代都市形成の歴史を他の類似した性格を持つ都市の歴史と比較し、佐世保の歩みを広く近代史の中に位置づけ、今後の街づくりのための指針をさぐってみたい。これが前稿の執筆の意図であった。キールと佐世保は、人口がほぼ同規模であるだけでなく、後発先進国における辺境の軍港都市として戦争による影響を免れえず、にもかかわらず第二次世界大戦後に急速な復興を成し遂げたという点で、両者の間には、興味深い共通項があるように思われる。本稿では佐世保について表立って言及することはないとはいえ、やはり両都市の比較を念頭に置いている。また、いずれかの機会に軍港都市という都市類型を設定することにより、軍港に依拠して発展した都市の近代化に共通する性格を指摘してみたいと考えてはいるが、[2)]本稿ではキールのみを扱うことにする。以下、第一次世界大戦から第二次世界大戦後の復興期に至るまでのキールの経済と社会について、海軍の存在を念頭に置きながら述べていきたい。

Ⅰ、最初の敗戦 ― 第一次世界大戦とその後のキール

⑴　大戦終了以前

軍港都市であるキールの成長が、ほかの都市以上に国際情勢や国家の軍事政策に大きく左右されていたであろうことは、推測に難くない。ドイツでは、皇帝ヴィルヘルム二世治下（在位1888－1918年）の国家勢力拡大期にティルピッツが海軍省長官を務め、第一次（1898年）、第二次艦隊法（1900

年）制定のもと、海軍増強政策が推し進められ、大規模艦隊が建造されていった。キールは、想定されるイギリス海軍による北海の封鎖を撃ち破るために、ドイツ艦隊が結集する軍港として位置づけられたのである。[3)]

一方キールは、ドイツ海軍の勢力拡大とともに著しく発展していった。人口は急増し、例えば、1900年から1910年の10年間に107, 977人から211, 627人へと二倍近い伸びを見せ、第一次世界大戦が終了する1918年には243, 139人にまで達した。[4)]こうした人口の急増をもたらした要因としては、まずは周辺自治体（ゲマインデ）との合併が挙げられるが、[5)]それ以外にも、大規模艦隊の建造がキールの造船業界とその周辺産業にもたらした軍需造船景気を挙げることができよう。各地から就業の機会を求めて、多くの人（とりわけ男性）がキールへと集まってきたのであった。例えば、海軍造船工廠の従業員は1906年から開戦の1914年にかけて6, 928人から14, 000人以上に増えたほか、民営のゲルマニア造船所（1902年にクルップ社に統合）の従業員は、1902年から終戦の1918年にかけて約600人から約10, 000人へと増加した。[6)]これらの造船所があるキール湾（フィヨルド）東岸地区は、内陸部にむけて労働者の住宅地として開発されていったほか、海軍関連施設が多く集まるキール湾西岸のブルンスヴィク、ヴィク地区にはキール駐留兵のための兵舎が次々に建設されていった。開戦の1914年にキールの駐留兵は22, 000人から31, 000人へと増員されたという。[7)]こうした数多くの兵士の存在は、軍事関連産業のみならず彼らの日常生活を支える商品の納入を通じて非軍事的な諸産業にも好影響を与えたことであろう。

人口の増加とともに、キール市内では公共交通網の充実が図られていき、1896年にはこれまでの鉄道馬車に代わって路面電車が運行を開始した。1915年の路面電車の運転系統図を見ると、都心部（旧市街）を中心に、キール湾の東岸や西岸のみならず市の南部や西部へと、各地に路線が延び、[8)]人口の急増を背景に、郊外と都心部との間の人々の移動の便が図られていたことがわかる。海軍兵力の拡充とともに発展したキールは、第一次世界大戦の開戦後も軍需により都市発展の活力を与えられ、軍港都市として大

きく躍進していったのである。

⑵　経済

戦後のキールは、戦前とは一転して苦難の時代を迎える。食料の供給問題に起因するキール軍港における水兵の反乱がベルリンに飛び火し、ドイツ革命に繋がったことはよく知られる。また、敗戦による軍需の停止とヴェルサイユ条約の調印（1919年）による将来的な軍備の制限は、海軍規模の大幅縮小と艦船建造の停止をもたらし、海軍関係者および造船をはじめ軍事関連産業に従事していた人びとの大量解雇に繋がった。ドイツは敗戦したのではあるが、仮に戦勝国であったとしても平和の到来による軍需の規模縮小は、戦争景気によりうるおったキールの社会や経済を大きく混乱させたと思われる。軍港都市の宿命である。

敗戦はキールにどのような影響を与えたか、それを一番如実に語るのは人口の変動であろう。敗戦を迎える1918年まで、キール市の人口は増加を続け、この年の人口は243,139人に達した。ところが、翌年にはそれが205,330人へと激減し、15.6％もの減少率を見せた。[9]わずか一年間のうちに37,800人ほどの人が、海軍の人員整理や戦後不況の到来による解雇によりキールを離れたのである。ゾトマンは、海軍の規模縮小によりキールの産業界が手にするはずであった多くの利益が失われてしまったとして、次のような試算値をあげている。すなわち、海軍からの艦船の受注がなくなったことにより毎年7,500万マルクを、また、35,000人の駐留兵がキールをあとにしたことにより同じく毎年7,500万マルクを、キールの産業界は獲得することができなくなったという。[10]人口の市外への流出は、市内における全体的な購買力の低下を意味したのみならず、高額納税者の流出は都市財政を悪化させる要因にもなった。

こうして操業規模を縮小させた産業界が大幅な人員整理を行った結果、かつて就業機会を求めてキールにやってきた多くの労働者は地元に戻った。しかし、それでもキール市内では失業者数が増加していき、1919年１月の

時点で１万人ほどであった失業者数は、1922年から23年のハイパーインフレーションの時期を経て、1926年末には16,676人へと増えた。この後ようやくキール経済の建て直しが功を奏し、状況はやや改善されていったものの、世界経済危機の到来はキールの造船業を中心とする産業界にまたもや大打撃を与えてしまい、1932年12月末のキールの失業者は34,562人を数えるまでになる。[11)]

さて、敗戦とともにキール市当局のみならず多くの市民が、これまでのキールはあまりにも多くを海軍に依存しすぎてきたのではないかとの疑念を抱くようになったとしても、これは当然であろう。かつてキールでは、経済があまりにも一面的に特定の経済部門に依拠している状況が問題視されることがあったとはいえ、深く検討されることはなかった。むしろ海軍と造船業という経済の核となる部門の存在を肯定的に捉える向きさえ存在した。[12)]しかし、敗戦による軍需の停止が巻き起こした混乱は、海軍への依存体質から脱却し、戦争とは無縁の平和産業を構築していくことの必要性を、改めて多くの人に痛感させる契機となった。キールで従事していた軍関係者の数を戦前と戦後の人口がほぼ同規模であった年どうしで比較してみると、戦前の1910年（人口211,627人）では22,831人であったのに対し、戦後の1925年（215,769人）では4,169人のみであった。[13)]海軍規模の縮小とそれに伴う軍需の減少を経済面でいかにして補っていくか。その対応策について、以下、主要産業である造船業、それに脱軍港の舞台となったキール港の二点に光を当てながら述べていくことにしたい。

まず造船業について。キールの基幹産業は造船である。しかし、戦争の終結と海軍規模の縮小により、これまでのように海軍からの新規艦船の受注と既存艦船の修理に一面的に依存することはできなくなった。それゆえ造船業界は、民間の商船の受注と修理に活路を見出す必要があったほか、造船所の既存の設備を生かして造船以外の製造業へと乗り出すことになった。こうして製造されるようになったものとしては、例えば、蒸気機関車や貨車、耕運機、内燃機関、船舶用の各種機械、通信・電信設備などが

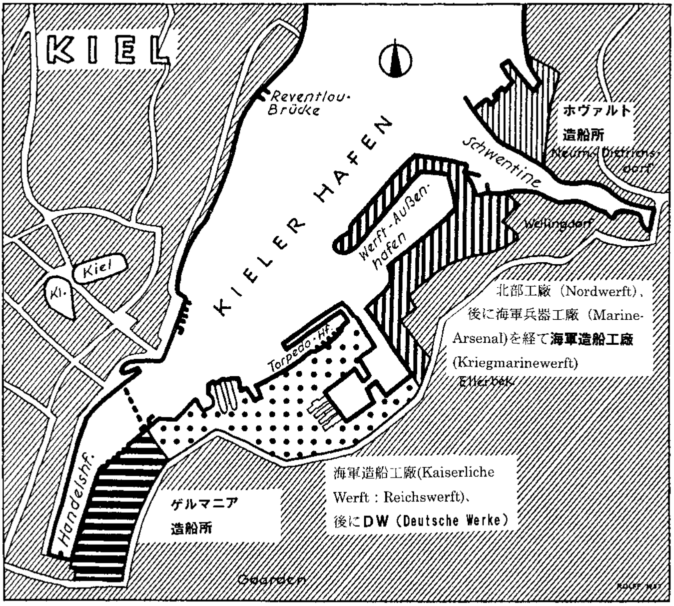
あった。

このような試みは、ある程度の失業率の軽減には繋がったという。また、国内の海運業界の再建や戦後のマルク安による外国からの受注の増加は、船舶の建造にも刺激を与え、海軍からの受注の減少をある程度は補うことにもなったようである。しかし、船舶以外の製造業への進出の試みは、やがて採算面で問題があることが明らかとなった。さらに世界経済危機の到来は、民間からの船舶受注を急速に減少させてしまい、ようやく飛躍の時期を迎えようとしていたキールの造船業界を再び危機に陥れることになった。[14)]

さて、造船業への過度な依存が指摘されるキールであるが、第一次世界大戦の後に同市の産業構造は変化したであろうか。ここで1925年のキールにおける産業部門ごとの就業者数に関する統計を見てみることにしたい。それによると、最多を占めたのは工業・手工業部門であり、42,672人（全就業者の39.2%）、以下商業・交通部門の23,071人（21.2%）、管理（Verwaltung）部門の15,133人（13.9%）などと続く。やはり、造船業を含む工業・手工業の比率が高く、この年、この部門により養われていたキール市民の数は、全体の44.1%（94,431人）に及んでいた。また、ヴァイマール共和国時代のキールでは、約37,000人、比率にしてキールの人口の17%までもが造船業により生計を立てていたとの指摘もある。総じていえば、第一次世界大戦後においてもキール経済の重心は、なおも造船業を中心とする工業部門にあったのである。[15)]

キール湾東岸に位置する主要な造船所についても見ておこう。キール最大の造船所である海軍造船工廠は、1920年より民営に向けた改組が進められ、1925年にドイチェ・ヴェルケ・キール社（以下 DWK と略）として再出発を果たした。キール湾西岸の北部、フリードリヒスオルトにある旧海軍の魚雷工廠も同社の製造所になった。1920年代の DWK は、タンカーや貨物船などの民間向け船舶の建造により、業績を伸ばしかけていたが、経済恐慌に見舞われた1929年から30年にかけては人員をリストラしたほか、

地図－１　キール湾東岸の主要造船所



出展：Die Geschichte des Kieler Handelshafens, S.29より作成。

政府からの資金的な援助を受けることになった。1931年にはゲルマニア造船所との合併話も浮上したようであるが、これは従業員とキール市の強い反対にあい立ち消えとなった。

そのゲルマニア造船所は、1902年にクルップ社の傘下に属してから、同社の艦船建造を担い、Uボートをはじめ多くの軍艦がここから進水した。1923年にはフリードリヒ・クルップ・ゲルマニア造船所・キールとの社名でクルップ系の一企業として独立を果たした。キール第二の規模を誇るこの造船所も、1920年代後半にかけて業績は上向き傾向を見せたものの、その後の経済危機の影響は免れようもなく、1931年以降損失が目立ってくると、やはりクルップ社がそれを肩代わりして危機をしのいだ。

もう一つの主要造船所であるホヴァルト造船所も、戦後はいち早く商船を建造して新体制への適応を試みたものの、1924年にはストライキの長期

化により業績を悪化させてしまい、1926年に一度会社を解散し、改めて再出発を図った。一時は300名にまで減ってしまった従業員数を1928年には何とか1,800人にまで増やすことができた。[16)]

かくしてキールの主要三造船所は、組織的な改変を経た上で第一次世界大戦後も存続することはできた。とはいえ、1920年代末以降の経済危機はキールの造船各社をまたもや危機的な状態へと陥れてしまう。結局は、造船業に依存する経済体質が戦後もそのまま維持されながら、キールはナチズムの時代を迎えるのである。

次にキール港について述べる。キール港は、軍港であるとともに商業港でもある。しかし、帝国軍港に指定されて以来、もっぱら軍港としての役割が重視されてきた。敗戦を契機に、今後キールが海軍依存体質を拭い去り、バランスのとれた産業都市としての発展を目指そうとするのであれば、やはり貿易港としての施設を拡充したうえで取引規模を拡大していくことが欠かせない。

キール港は、帝国軍港に指定されただけに、港としての地形的な条件に恵まれていた。しかも、市内北部のキール湾西岸は北海・バルト海運河（カイザー・ヴィルヘルム運河）のバルト海側の出入り口に位置していたため、キール港は北海・大西洋へのアクセスという面でも有利な位置にあった。だが、これまでの貿易港としての発展は十分ではない。キール港はフィヨルド型の港であるため、奥の水域が狭くてしかも周辺の土地が不足していた。そうしたなかで海軍施設と貿易港とが共存していたため、船舶の係留や貨物の積換えとその保管、さらに臨海地区での工業建設のための空間を十分確保することが難しかったのである。1900年頃、キール市はヴィク地区に新たな港の建設を計画した。しかしこれは、海軍の反対にあい中止となった。[17)]

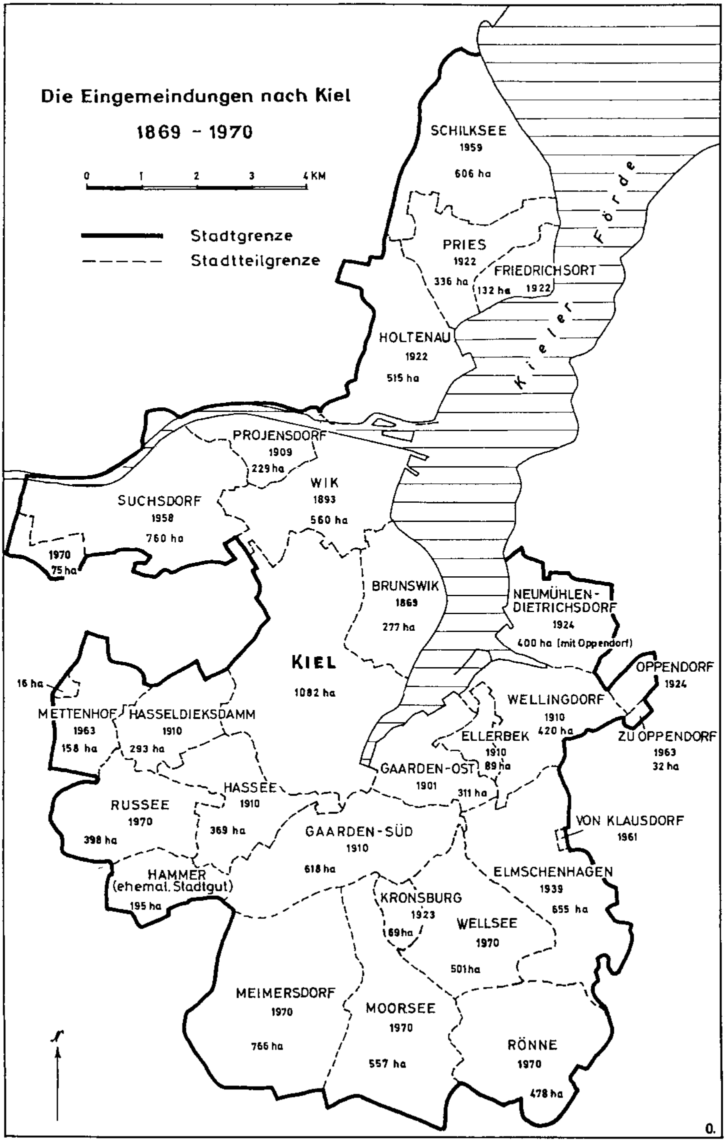
戦後、キール湾の運河入り口近くにある海軍の燃料補給港が利用されなくなると、キール市当局は、改めてヴィク地区のその敷地が購入できないか海軍と折衝を行い、1920年にようやくその土地の一部を20年間借り受け

ることで合意がなされた。しかし、そこは工業を誘致するには狭すぎ、わずか20年契約の借地ゆえに、高価な施設を建設するわけにもいかなかった。そこでキール市は新たな港の建設へと動き出し、かくして、北海・バルト海運河南岸に沿った水域にノルト・ハーフェン（北港）が建設され、穀物倉庫や貨物列車のための引込み線が設けられたほか、運河の北側のキール湾に面したフォスブローク地区でも新たな港が建設されていった。[18)]

こうした港湾施設の拡充は、キール港全体の狭さを十分補うまでには至らなかったとはいえ、戦後同港に寄航する船舶の数と貨物の取扱量は増加傾向を見せた。キール港に寄航する船舶の数は、1918年に2,074隻（入港数1,020隻、出港数1,054隻）にまで落ち込んだものの、1919年には早くも3,000隻を、1927年には10,000隻を超えるまでになり、その後はほぼ毎年10,000隻以上を維持する水準で推移するようになった。貨物の取扱量はどうであろうか。貿易規模は、戦後すぐには回復せず、1921年には66,651トンと戦前の盛期の十分の一以下にまで下落した。[19)]とはいえ、その後は急速な増加を見せ、1927年には60万トンを超えるまでに回復した。

こうして第一次世界大戦後のキール港は商業港として再出発し、まずは順調な滑り出しを見せた。しかし、その発展は軍港都市というキールのイメージを払拭するほど著しいものではなかった。キール港の貿易規模は、シュテッティンやケーニヒスベルク、リューベックといったバルト海の主要港と比べればかなり小さく、[20)]加えて貿易構造に大きな欠点が存在した。それは、輸入に比べて輸出がはるかに少ないということである。例えば、1930年のキール港の貨物取扱量は、70万トンの大台を超えたものの（746,059トン）、そのうち輸入は630,245トン、輸出は115,814トンに過ぎなかった。これは、キール港周辺及びそのヒンターラントにおける輸出向け工業の未発達を物語るものと考えられる。艦船をはじめとする船舶の運航に必要な燃料や造船資材である鉄・鉄鋼、木材、それに食糧が大量に輸入される一方、輸出向け商品では、食糧、嗜好品とわずかな鉄・鉄鋼があるに過ぎなかった。[21)]産業の多様化への動きがあったとはいえ、それは

地図－２　周辺自治体の合併



出展：Geschichte der Stadt Kiel, S.409.
　　　前掲拙稿、172ページより再録。

キールの経済を根本的に変えるものではなかった。相変わらず造船業を中心とする経済的な体質が、キールでは維持されていたのである。

⑶ 都市社会

次に、第一次世界大戦後の都市社会の諸相について見てみよう。

敗戦とともにキールは極端な人口の減少を経験した。既に言及したように、海軍規模の縮小に起因する深刻な経済事情は、市内からの労働力の流出を招く一方、失業者数の増大を招いていた。とはいえ、大量の人口流出は1919年内に食い止められ、その後はわずかずつではあれ、再び人口は増えていくようになる。戦後キールを去った人々の中には、就業の機会を求めて遠方からキールにやってきた人が多く含まれていた。それゆえ、人口全体に占める「よそ者」の比率が減り、その分キールは地元に根ざした街になったといえるだろう。戦争景気の沈静化により移出・移入の頻度はおそらく戦前と比べて少なくなった。平和がこのまま続いたとすれば、それがキールの街に落ち着いたたたずまいを醸成し、街の景観や治安、福祉など将来の街づくりについて真剣に考える機運を創り出していったのではないかと推測される。

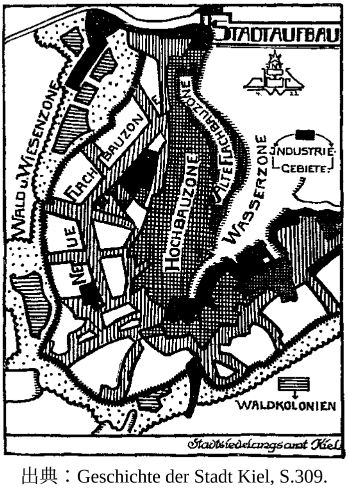
ただし、終戦による就業機会の減少は、働き盛りの男性人口の流出を伴った。これにより、市内では25〜35歳の層の人口が減少したほか、戦後の混乱は出生率を引き下げ、新生児や児童の数もが減ってしまった。かくして戦後のキールでは、人口全体に占める高齢者の比重が高くなってしまい、これも経済面でなんらかのマイナスの影響を与えるのではないかと懸念されていた。それだけに、これまでの海軍・造船に代わる新たな経済基盤の創出が求められたのであった。[22)]

ところで戦後キールでは、既に指摘したように、再び人口が増加していったが、それには周辺自治体の合併による増加も含まれていた。市内には、まだ利用されていない土地が多く、それゆえ当面の合併は必要なかったと考えることもできる。しかし、1922年には、北海・バルト海運河北部のホ

ルテナウ、フリードリヒスオルト、プリースの各地区が、また1924年には湾東岸のノイミューレン―ディートリヒスドルフがキールに合併され、その後も周辺自治体の合併は行われていく。こうしてキール湾沿岸地域の合併がまず行われた背景には、港として利用できる土地の確保という課題があった。軍港都市であるキールにおいて、これまで民間貿易のために活用することができた港湾施設は限られていた。戦後、海軍の規模は縮小されたとはいえ、地形的条件から商業港として利用できる要地は限られており、工場の誘致に必要な土地も十分ではなかった。戦後目標とされるようになった産業の多様化のためにも、港湾用地の確保はキール経済にとって必須の課題だったのである。

さて、1922年にキールと合併することになった上記３地区は、住民の多くが海軍から収入を得ていた地であり、それゆえに戦後の脱軍事化の時代を迎えたこれら３地区の経済は厳しい状況下にあった。フリードリヒスオルトは海軍の魚雷工廠の所在地であり、プリースもまた魚雷工廠を地元経済の要としていた地区である。戦時中は6,000人近くに達していた工廠従

地図－３　ハーン計画



出典：Geschichte der Stadt Kiel, S.309.

業員の多くが、戦後職を失ったと考えられる。またホルテナウも海軍による開発が進められ、海軍への経済的依存度が高い地区であった。キールは、港湾施設拡充のための用地の確保と引き換えに、これらの地域が抱えていた経済的な困難を背負うことになったのである。[23)]

このようにして、運河の北側にまで市域が拡大し、新たな工業用地が確保されていくなか、キールでは、新たな都市計画に基づいた街づくりが求められるようになった。これまで街づくりの土台とされたシュテュッベン（Stübben）のプラン（1901年）に代わって新たに採用されたのは、キール市都市計画局員（Stadtbaurat）のヴィリイ・ハーン（Willy Hahn）が作成した都市計画である。ハーンの都市計画の特徴は、イギリスで誕生した田園都市構想の理念が盛り込まれていた点にあった。軍港都市という言葉が喚起するイメージから、我々はキールを灰色の艦船ばかりが目立つ荒涼とした都市として想起してしまうかもしれない。しかし田園都市構想が普及しつつあった当時、キールでも建物が密集する都心部の狭い住宅に代わり、新鮮な空気が満ちあふれ、緑が豊富な郊外でゆったりとした開放的な住宅を求めようとする機運が高まっていた。そのような住宅の周辺には運動場やプール、レクリエーション施設のほか、老人ホームや集会場といった公共施設も完備されていることが理想とされた。こうした声を反映してハーンは1922年に計画の最初の素案を公表した。[24)]

ハーン計画では、旧市街を含むキール湾西岸の戦前からの繁華街と東岸の造船所地区の南側が高層建築ゾーンとして設定される。[25)]（地図－３参照）その外側を低層建築ゾーンが取り囲み、その周りに広大な緑地が広がるとともに運動場や公園、各種公共施設が設けられた。また、高層建築ゾーンから郊外に向けては幹線道路が放射状に広がっているが、その道路の周辺地帯も低層建築ゾーンに設定され、その外側に広がる森林・草原ゾーンへと延びていたほか、幹線路はさらにその先の郊外、衛星都市に通じるとされた。こうした放射状の道路やそれらを互いに連絡する環状道路（リングシュトラーセ）は、以前のシュテュッベン計画の名残であろう。これら

のゾーンに加えて、ハーン計画では、湾東岸の造船所地区や北部の運河入り口周辺など、市内の所々に工業地区が設けられた。造船以外の工業を積極的に立ち上げ、産業の多様化を目指そうとするキール市側の意向は、このような都市計画にも反映されていた。

ハーン計画には、シュテュッベン計画から継承された要素が含まれるとはいえ、高層と低層の建築ゾーン、それに工業地区がそれぞれはっきりと設定されることにより、ハーン計画では、商工業地域とその周辺の住宅地域とが区分された。それゆえ、第一次世界大戦後のキールでは、市の内外を結ぶ近郊ないし遠隔地間の交通のみならず、日常的に市内各地を移動するための都市交通の整備もが進められていくようになった。

交通手段としての自動車の社会的な役割が高まっていくなか、キールでも道路網の設定や道幅の決定は、自動車台数の増大を視野に入れて行われた。とりわけ市域が北部に拡大して南北間の交通が大きな意味を持つようになったので、中心街の東をキール湾西岸に沿って南北に結ぶ道路の役割が重視されるなど、自動車の利用増大を想定した街づくりが行われていった。

その一方で、都市規模の拡大と市内における日常的な移動人口の増大は、公共交通機関の充実を必要とした。キールでは、先にも指摘したように路面電車が、造船所が集中するキール湾東岸や海軍関連施設が多く集まる湾西岸北部のヴィク方面、それに旧市街や中央駅がある中心部を結び、人々の足として活用されていたほか、定期船が深く穿たれたキール湾の各所を連絡し、湾全体が日常交通の場として利用されていた。[26)]

とはいえ、一時期とはいえ戦後の人口の急減は、路面電車や定期船などの公共交通機関に対して少なからぬ打撃を与えた。各交通機関にとって、とりわけ1920年代の初頭は困難な時代だったようであり、路面電車では一部の運転区間が廃止されたほか、定期船では保有船舶数や便数の減少が見られた。こうした状況の下、乗り合いバス（Omnibus）が有力な旅客輸送手段として登場してきた。これにより、これまで路面電車の登場以降も旅客輸送を担ってきた馬車が次々にバスに置き換えられていき、また貨物輸

送においてはトラックが用いられるようになった。1920年代中頃には、キールのみならずドイツ全土を通じて、馬車の定期的な運行は、ほぼ姿を消すことになった。キールで最後の辻馬車が運行されたのは1926年であったという。バスの路線網の拡大と便数の増大は、1920年代末になると定期船からの旅客を奪うことになり、定期船にとってはなおも苦しい状況が続いた。しかし一方で、都市交通網は体系的に整備さていった。例えば改善点として、路面電車の終点にバスがリンクしてそこから先の郊外との連絡が容易となったことや、ヴィク地区で路面電車が運河まで延長されたことにより、運河を発着する定期船からの乗換えの便が図られるようになったことなどを指摘することができる。[27)]

Ⅱ、再度の繁栄 ― ナチズムの時代の軍港都市

⑴ 経済

1933年1月30日、ドイツではヒトラーが首相に任命されてナチスによる新体制が発足した。ナチズムがドイツの国民各層になぜ受入れられていったのか。この問題については、ヴァイマール共和国の政治体制や国際情勢、さらにはモダニズムや大衆文化の浸透などと合わせてみていく必要があろうが、ナチスが政権を掌握するまでの足跡とともに、ここでその問題に触れることはしない。ただし、ナチスの台頭に経済的な問題が関係していたことは留意しておく必要があろう。世界恐慌は、1929年のニューヨーク株式市場における株価の暴落を皮切りとするが、ドイツでは、既に1928年後半に景気は下降局面に突入していた。鉄鋼や機械といった主要産業の受注の減少に加えて、賠償金の支払いといった重荷を抱えていたドイツでは、経済政策がいよいよ立ち行かなくなり、またもや人々の生活を脅かすまでに経済は混迷の度合いを深めていたのである。[28)]それゆえ、国民の期待を背に政権を掌握したナチスがまず力を入れたのは、景気の浮揚と失業問題の解消だったのであり、軍事志向が強い政権だけに軍事産業主導のもとで

需要が喚起されていくことになった。ドイツ経済が重工業を中心に復調し、発展していくのと合わせて、[29]キールの経済も一転して軍需に牽引され、躍進を見せていく。軍港都市キールにとって1933年という年は、おそらくほかの都市以上に画期としての意味合いを強く持ったと考えられる。

さて、「帝国軍港」として再出発を果たしたキールは、再度軍港都市として発展していくことが期待されるなか、将来に向けた同市のこれまでの構想が見直されていく。第一次世界大戦終了後、戦後の混乱に直面したキールが目指したのは、これまでの海軍依存状況からの脱却、すなわち、造船以外の製造業の誘致による産業の多様化とキール港の貿易港としての発展であった。しかし、ナチスの政権掌握後、これらの計画は白紙に戻されてしまい、キールでは再び軍需中心の経済が営まれるようになった。艦船受注の増大は、造船とその関連産業の操業規模を拡大させていき、キール内外から集まってきた多くの労働者に就業の機会を与えた。港の周辺や市内では、海軍をはじめ軍事を目的として多くの土地が接収されていき、それが市内での土地不足を招いていった。またもや、海軍の規模拡大とそれに伴う軍需とを視野に入れた都市運営が求められるようになったのである。[30]

造船業をはじめとする軍需関連産業がフル稼働してキール経済を牽引していったことにより、市内の失業問題は順調に解消されていった。ナチス政権成立直前の1932年12月末時点でのキール市内の失業者は、34,562人であったのに対して、その５年後の1937年９月末には、わずか1,218人までに減少した。[31]

軍需景気のただ中にあった頃のキールの産業構造を把握するために、第二次世界大戦の開戦を翌年に控えた1938年のキールにおける各産業部門の就業者数に着目してみよう。[32]最多を占めたのは、やはり造船業を含む工業・手工業部門であり、数にして59,228人、比率にして50.1％と全体の半数を占めていた。これは、第一次世界大戦後の再建期（1925年）を人数（42,567人）と比率（39.2％）の双方で上回る。工業・手工業部門は圧倒

的に男性の就業者が多く、59,228人のうちの実に88%（52,580人）を男性が占めた。女性はわずか6,638人でしかなく、この部門はまさしく男性の職場であった。次いで多かったのが、公私合わせた事務部門であり、人数で21,847人、比率にして18.5%を占め、以下商業・交通の19,694人、16.6%と続く。再建期の1925年と比較した際の大きな違いは、商業・交通部門に代わって事務部門（Dienstleistung：1925年の項目では「管理」：Verwaltung）が二位を占めていることであり、18.5%という事務部門の比率はドイツの他の大都市と比べても高いという。事務部門の仕事で養われていたキール市民の数は、1933年6月の時点で40,400人（全体の18.5%）だったのに対して、1939年5月の時点ではそれが77,900人（29.8%）へと増加を見せ、30%近くの市民がこの部門で養われていたことがわかる。まさしくこれは、海軍を中心とする軍事・軍政機関における事務職員の増加を反映したものであり、商業・交通部門の就業者数、比率双方の低下（1925年の23,071人、21.2%から1938年の19,694人、16.6%への低下）を伴っていた。再度海軍への依存の度合いを高めてしまったキールの経済の現実がここに現れている。第三帝国下のキールの経済が第一次世界大戦前と同様、海軍と造船に過度に依拠したアンバランスな状態にあったことが、こうしたデータからも示されるのである。

主力産業である造船業では、艦船の建造を中心に事業が展開していき、とりわけ1935年6月に英独海軍協定が締結されると、民間企業から受注した船舶の建造は後回しにされていった。造船以外の産業では、やはり軍需・造船と関連する産業の躍進が目覚しく、信号・通信システムや電気系統の開発・製造に携わる企業は、新工場を建設して生産規模を拡大するほどであった。その他の製造業では、金属、建築業のほか製粉、魚介・食肉加工などといった食品産業が挙げられるくらいであった。

国粋主義の高まりを背景とした海軍の発言力の増大は、キール港の性格づけや今後の港湾政策に多大なる影響を与えていった。例えば、1920年にキール市が20年契約で海軍から借り出すことができたヴィク地区の敷地は、

「特別な合意」のもと、港湾施設とともに1934年には再び海軍が利用する土地となってしまった。北海・バルト海運河の北のフォスブローク地区に確保されていた工業用地は、空軍に売却されてしまった。運河北側のホルテナウ地区に1914年に開港したキール・ホルテナウ空港が空軍港となったのは1937年のことである。ただし、民間機の就航は続いた。[33)]

こうしてキール港を貿易港として、またその周辺の土地を工業用地として活用していくための余地は再び狭められていき、同港全体はまたもや強く軍事色に染め上げられていった。その通商面への影響は、キール港を舞台とした貿易の内容からもうかがうことができる。同港における貨物取扱量を見ると、ナチス政権が誕生した1933年から1937年にかけて505,000トンから757,000トンへと伸びを確認することはできる。しかしこの伸びはもっぱら輸入の増加に基づくもので、この時期、輸出はむしろ減少傾向さえ示していたのである。（1933年106,000トン、1937年63,000トン）取扱貨物のなかで最大のウェイトを占めたのは燃料で、貨物取扱量の過半数を超えることが多かった。その他の主要貨物として木材と穀物・食料があった。[34)]艦船の動力源である燃料や建築資材、それに糧秣と見なしうる貨物が多かったということは、貿易さえもが軍需の影響下にあったことを物語る。一方、輸出の少なさは、かねてよりキール港が抱えてきた欠点であり、輸入が輸出を大幅に超過している状況は第一次世界大戦以前と変わりない。戦後、輸出を視野に入れた産業の多様化が模索されていたとはいえ、状況が改善される前に、キールは再び軍需主導の経済を築き上げてしまったのである。

⑵　都市社会

1933年以降は、人口も著しい伸びを見せた。1933年の時点で219,460人であったキール市の人口は、戦争開始直前の1939年８月には265,443人まで増え、1942年にはキール史上最多の306,000人を数えるまでに至った。第二次世界大戦開戦の後も、軍港都市キールは周辺から多くの人々吸収し

ていき、ヨーロッパ各地へと戦火が拡大するなか、人々に就業の機会を与えたのである。キールへの移住者には若年層が多く含まれていた。彼らが市内で伴侶を見つけて子供をもうけたことにより、出生率の上昇も人口の増加に寄与することになった。[35)]

ナチス政権誕生後の周辺自治体の合併としては、1939年のエルムシェンハーゲンとの合併が二つの点から注目される。その一つは、大戦前夜の好戦的な世相に支えられてさらに発言力を増していた海軍との関係からである。エルムシェンハーゲンは、1930年代に開発が進み、造船所で働く労働者が多く居住していた地区であったが、キールへの合併に際しては、キール市内であふれつつあった海軍従事者の居住地とされることが想定された。それゆえ、この地区の開発計画には海軍の意向が強く反映されたものと推測される。二つ目は、エルムシェンハーゲンがガーデン・シティとして位置づけられ、街づくりが進められていったことである。海軍との結びつきが強い地域だったとはいえ、ここは田園都市構想に基づいた居住のための地であり、機能一辺倒の国防のみを考慮した味気ない街とはならなかった。エルムシェンハーゲンでは基本計画に沿って街づくりが行われ、レンガを素材とする統一感のある町並みが構築されていった。その一方で、個々の建物には出窓やバルコニー、ドアや窓のかたちによってアクセントが与えられ、単純さを回避する工夫が施されていった。また、土地の区画の形状も円形と矩形とが交互に配列されたほか、緑地帯と建物との組み合わせが様々なパターンを生み出し、多様な町並みを形成していった。海軍との関係が深い地区であったとはいえ、ここエルムシェンハーゲンは、街の景観が配慮された住宅地であり、軍との繋がりから一般に連想される灰色の街とはならなかったのである。[36)]

さて、軍事優先の時代風潮のもと、キールでは、エルムシェンハーゲンに限らず軍の意向を強く反映した街づくりが進められていった。海軍司令部や兵舎として用いる建物がティルピッツ、アドミラルーシェール（今日のフェルト）の各通りに沿って建てられたほか、湾の西岸に沿って延びる

デュステンブローク通りからその先のヒンデンブルク・ウーファにかけての地区は、海軍の敷地が拡充されていき、空軍関連施設も設けられた。市内の土地・建物、道路の利用に際しては、概して海軍の意向が優先されていった。[37)]

集団主義思想を重んじるナチズムは、眼に見えるかたちでの集会や行進を重んじた。それゆえ、キール市内でも大規模なパレードと集会が可能な広場が必要とされ、ノルトマルクのスポーツ広場が広大な行進広場へと造りかえられていった。[38)]ヒトラー・ユーゲントの宿舎など、新たに建設される公共建築物は、ナチズムの理念を反映してモニュメンタルな性格を濃厚に盛り込んだものとなり、キールではノイマルクトを中心に記念碑的な大規模な建造物が造られていった。[39)]バウハウスの即物的な新様式を生み出したモダニズムの時代は過去のものとなってしまった。

しかし、新時代の到来は、新たな都市景観の出現よりも人々の日常生活の諸領域における統制の強化、そして何よりも恐怖を通じて改めて実感されたことであろう。全体主義の時代、ドイツ各地で見られた光景が、ここキールでも繰り広げられていく。以下、それらを簡単にスケッチしておこう。

キールでは、1933年にナチスが政権を掌握すると、ただちにナチスの地元指導者（Kreisleiter）であるヴァルター・ベーレンス（Walter Behrens）が上級市長に任命され、市政の運営は党中央部の指示に従うことになった。同年キール市は、ヒトラーとヒンデンブルク大統領、それに海軍司令官（Chef der Marineleitung）のエーリヒ・レーダー（Erich Raeder）に名誉市民の称号を与えた。帝国海軍都市としての再度の繁栄を期待しての授与だったのであろう。キールの労働組合会館は新体制発足後直ちにナチス党が占拠し、突撃隊 SA の監視下に置かれた。同年５月10日にはキールでもドイツ労働戦線（Deutsche Arbeitsfront）が結成され、[40)]労使双方が強制的に加入させられた。宗教界（新教・旧教）に向けての統制もあった。青少年の統制も進められた。1936年から37年にかけて、キールのすべての青少年団はヒトラー・ユーゲントに組み込まれ、未加盟の組織は認められな

かった。キール大学では、学生が国家社会主義ドイツ学生同盟（National-sozialistische Deutsche Studentenbund）へと統合されていった。大学には総統原則（Führerprinzip）が適用され、もはや独立した研究・教育機関ではなく、国家に服属する下部組織と見なされ、民族的、政治的そして職務的観点からふさわしくない教員は追放の対象となった。

統制は暴力と流血の惨事を伴いつつ推し進められた。新政権発足後の1933年３月12日、ナチズムに批判的なキールの弁護士でSPDの政治家ヴィルヘルム・シュピーゲル（Wilhelm Spiegel）が射殺され、同年５月７日には、ナチスの敵対者として知られた元国会議員エルンスト・オーバーフォーレン（Ernst Oberfohren）が自殺。翌34年２月には、既に逮捕されていたドイツ共産党キール地区書記長クリスティアン・ヘンク（Christian Henk）がノイミュンスターの監獄で処刑された。

ユダヤ人も犠牲となった。キールでは、早くも1932年夏、ゲーテ・シュトラーセのシナゴークが攻撃された。翌33年には党が機関紙で反ユダヤ主義を煽り、ユダヤ人が経営する店舗での不買運動を推し進めていった。国家による保護の対象外とされ追い詰められたユダヤ人の多くは、キール市外へと逃れていった。それでも1938年10月の時点で市内には300名ほどのユダヤ教の信者がいたという。同年11月９日から10日未明にかけてのユダヤ人への一斉攻撃では、多くの店舗が破壊され、シナゴークが攻撃・放火された。「水晶の夜」はキールをも舞台としたのである。[41)]

軍事志向の強い政権のもと、キールは1933年以降の軍拡期から開戦後数年にかけて約10年続いた戦争景気を謳歌した。[42)]世代は交代したとはいえ、なおも多くのキール市民は第一次世界大戦終了の時点で軍需・造船に過度に依存した産業のあり方が、都市経済をはじめ人々の生活にどのような負の影響を与えたか、身をもって体験していたはずである。当時、はたしてどれだけの市民が第一次世界大戦終了時の教訓を胸に留めていたであろうか。ともあれ、再度の繁栄は、その代償として前回の経験を上回るさらに過酷な試練をキールにもたらし、反省を迫ることになる。

Ⅲ、二度目の敗戦 － 第二次世界大戦とその後のキール

⑴ 大戦下のキール － たび重なる空襲

最初の世界大戦とは異なり、二度目の大戦ではドイツ自体が戦場となった。キールもイギリス空軍による空爆の対象となり、一般の市民がなすすべもなく戦渦に巻き込まれていくことになった。

ドイツの主要都市のなかでもキールは海軍関連施設が集中していたこともあり、敵側の攻撃の対象となることが早くから予想されていた。それゆえ市内では、1939年９月の開戦に先立ち学校や企業を単位として防空演習が行われていた。また、夜間の空襲を想定して消灯訓練を実施したり、敵機の襲来をいち早く市民に知らせるための警報システムを完備するなど、市当局は消防との連携のもと、防空体制を強化していった。一方、市周辺部には敵機を迎え撃つべく約150門の高射砲が配備された。

開戦後は、キールでも他のドイツ都市と同様の光景が繰り広げられた。すなわち、食料や原材料の販売が統制の対象となったほか、体力のある若年男性が戦場へと招集されたので、工場やオフィス、役所など、銃後の仕事場での労働は女性に任されていった。さらに空襲の恐怖がこれらに加わった。

キールが最初の空襲を経験したのは開戦後一年に満たない1940年７月２日のことである。死者10名を伴う空襲であった。この後、敵機は頻繁にキール上空に襲来するようになり、夜間の波状攻撃が市民の生命を脅かすようになる。コンクリート製の防空壕（ブンカー）が、市内の各所に設けられていった。翌41年、最も大きな被害をもたらした空襲は、４月７日から９日にかけての夜間二回に及んだもので、死者は合計238名に達した。この年、生徒を中心とした農村部への疎開が始まった。翌42年には攻撃は減ったものの、43年になると再び激化していき、同年５月14日と12月13日の大規模な空襲により、空爆箇所は市内のほぼ全域に及ぶことになった。44年は１月と７月、８月に激しい攻撃を被り、市中心部（Innenstadt）と海軍

写真１　今も残るブンカー。ヴィク地区

施設が多いブルンスヴィク地区、そして造船所が集中する湾東岸地区といったキールの中枢部分に被害が集中した。これら一連の空襲による死者は800名以上と見積もられている。キールが最後に経験した空襲は1945年５月２日から３日にかけてのもの、また最後の空襲警報が発令されたのは５月４日であった。その後間もない５月８日にドイツは全面的に降伏する。

結局、第二次世界大戦を通じてキールは、1940年７月２日から45年５月８日まで、合わせて90回の空襲を被り、空襲警報の発令は633回に達した。大戦を通じた空襲によるおもな被害状況を以下にまとめておこう。まず、キール市全体で死者は合計2,515人、負傷者は合計5,181人であった（軍・警察関係者を除く）。損傷を受けた建物の数は18,560棟、そのうち全壊は6,131棟、被害額は1945年９月１日の時点までに確認された金額を挙げれば、キール市全体で約14億8,400万マルクに達していた。三大造船所の被害額を見ると、DWK が約6,300万マルク（フリードリヒスオルトにおける被害額は除く）、ゲルマニア造船所が約3,900万マルク、ホヴァルト造船所が約2,800万マルクであった。[43)]

損傷を受けた建物は、キール市全体の建物の75%に達していた。被害は海軍関連施設や造船所のみならず、むろん一般のオフィス・ビルや市民の

住宅、さらには教会、大学、各種学校や役所、劇場を含めた公共施設に及び、とりわけニコライ教会をはじめとする教会や宮殿、市役所などといった歴史的にも由緒あるランドマークともなりうる建築物への被害は、キール市民に対して精神的にも打撃を与えたものと推察される。

かくして瓦礫の山が連なるようになったキールへ、対戦末期になると、今度はバルト海沿岸の旧ドイツ領から追われた同胞難民が大量に引き揚げてくることになった。これも戦後キール社会が混迷の度合いを深める一つの要因となる。

イギリス軍のキール進駐は、５月４日のことである。ナチス政権発足以来、キールで上級市長として君臨してきたベーレンスは逮捕され、代わって地元で著名な弁護士マックス・エムケ Max Emcke がイギリス側により上級市長に任命された。５月８日、ドイツは無条件降伏を受け入れた。[44)]

⑵　経済

第二次世界大戦後のドイツは、占領軍の指揮のもと、急速に脱ナチ化を進めていく。イギリスの占領地区に属すこととなったキールでは、同国軍が党をはじめゲシュタポや親衛隊 SS、突撃隊 SA などナチス関係組織の要職にあった者を逮捕し、関係者を公職から追放していった。キール市役所では、1945年７月までに約500名が解職されたほか、市全体でナチス加担者として嫌疑を受けた人物がリストアップされ、市民全体でおよそ41,000人が審査の対象に挙がった。このうちナチスへの同調者と見なされた者は約8,000人、有罪の判定が下されたのは主犯格を含む250人であった。[45)]

脱ナチ化とともにキールに突きつけられた大きな課題は、脱軍事化、とりわけ造船業を中心とする軍需産業の平和産業への転換であった。まずはイギリス占領軍の、そして西ドイツ成立後は連邦共和国政府の主導のもとでキールは脱軍事化を進めていくが、もとより軍需産業の平和産業への転換自体は、再建期のキールに上級市長として君臨したガイク（後述）をは

じめとする多くのキール市民の願いであったはずである。最初の世界大戦で得た教訓を十分生かすことなく、キールは第一次と第二次、二つの世界大戦の前夜の二度に渡って軍需中心の特異ともいえる都市経済を構築してきたのであった。[46]戦後、造船所や軍港施設が集まっていた湾東岸地区はイギリス軍により封鎖され、軍事的利用を不可能とするために解体（デモンタージュ）が進められていく。しかし、イギリス側の一方的な解体方針の提示とその推進は、ドイツ側の反感を呼び起こしてしまう。キール湾東岸の造船所集積地区は、かつて３万人の労働者が働き、それによりおよそ10万人のキール市民が養われていた場所である。[47]1944年のおもな造船所における従業員数を挙げれば、例えば、DWK は12,900人（フリードリヒスオルト（湾西岸北部）地区を除く）、ゲルマニア造船所は10,300人に達していた。[48]このようなキールにとって生存基盤ともいえる地区が、跡地の平和利用に関する具体的な見通しもないまま、再度軍事を目的として利用することを阻止するために破壊・解体されていったのである。経済面での平和利用が可能な施設を含めた行き過ぎた破壊行為に対しては、上級市長ガイクも演説の中であからさまに批判の矛先を向けたのである。[49]

さて、キール湾東岸の造船所集積地区におけるデモンタージュが続くなか、造船をはじめ各種の産業は、空襲による被害に、敗戦後、軍部からの受注停止が加わったことにより大幅な操業規模の縮小を迫られることになった。事業の存続を断念した会社もあった。例えば、キールの造船業界の一角を支えてきたゲルマニア造船所は、空襲による被害が大きく、デモンタージュとともに結局は廃業に追い込まれてしまう。1945年以降、雇用の場を激減させたキールは、第一次世界大戦終了後と同様、再び大量の失業者を抱え込むことになった。キールからは、空襲の激化に伴い子供や女性を中心に多くの市民が疎開していたため、同市人口は1942年の306,500人から終戦直前（1945年４月）の152,480人へと、わずか３年ほどの間に半減してしまった。とはいえ、多くの労働者は市内に留まっていたことに加え、復員者がキールに戻り、さらに旧ドイツ領からの難民がキールに押

し寄せたことにより、またもや人口は急増し、加えて市内の失業率は数年をかけて上昇してしまうことになった。[50]すなわち、1948年初頭の失業者数は2,496人で、市内の失業率はまだ2.5%でしかなかったが、同年末には失業者数は10,000人に達し、失業率も10%を超えてしまう（10.1%）。翌年には状況はさらに悪化し、1949年を通じて人数、比率ともに倍増し（23,000人、21.6%）、1951年末には失業が約25,000人、失業率が22.9%に達した。その一年後には率にして19.9%と、ようやくこの頃を境として状況は改善を見せていくようになる。[51]

アデナウアーが首相に就任（1949年９月）すると、1951年春季の輸出増大を皮切りとして、ドイツは経済の成長過程に突入していく。[52]その開始にはまた、冷戦体制の成立という世界情勢の変化が強く影響していた。東西間の冷戦体制が後戻りできない状況となったことにより、アメリカやイギリスは、ドイツの無力化を目的とする初期の占領政策を見直さざるを得なくなっていた。それゆえ、ドイツを西側の自由主義陣営に繋ぎとめ、さらに陣営内の強化を図るためにも、まずはドイツ経済の再建が優先課題とされるようになった。すなわち、マーシャル・プランの受け入れが決定される（1947年）とともに、西側占領地区で通貨改革がなされ（1948年）、東西ドイツの分裂（1949年）を経た後、1950年代の西ドイツは、周知のように、「奇跡の経済成長」と呼ばれる急速な経済成長を実現していき、[53]やがてヨーロッパの自由主義陣営諸国のなかで、西ドイツは経済の牽引国としての役割を担っていく。

こうした世界情勢の変化に伴うドイツ経済の躍進は、キールの都市経済からも少なからず看取することができる。キール市産業統計によれば、1951年から54年にかけて市内の製造業の総生産は、以下に見るような急速な伸びを見せた。[54]

1951年	225.8（100万マルク）	55.8（1954年を100とする）
1952年	304.5	75.2
1953年	352.4	87.0

1954年　405.0　　　　　　　　　　100.0

（1954年のみ１月１日～11月30日の値）

同様の伸びは、製品の販売額や総労働時間、就業者数の推移からも確認することができる。例えば、同じ時期に製造業界の就業者数は次の様な増加を見せた。

1951年	約23,900人	83.0（1954年を100とする）
1952年	25,100人	87.2
1953年	27,200人	94.4
1954年	28,800人	100.0

（1954年のみ１月１日～11月30日の値）

さらに、製造業内での部門ごとに内訳をみると、1954年の総生産額から見た上位三部門は以下のような順となる。

１、造船	160.6（100万マルク）	39.6%（製造業全体に占める割合）
２、食品	70.3	17.4
３、機械	67.1	16.6

首位はやはり造船であった。しかも、第２位の食品部門を二倍以上も上回る生産額を記録しており、当時なおも造船業がいかにキールにとって重要な産業部門であったかが理解される。今度は就業者数から見た同年の上位三部門を見てみよう。

１、造船	約10,000人	34.7%（製造業全体に占める割合）
２、機械	6,100人	21.2%
３、電機	4,000人	13.9%

第二位以下は総生産額から見た場合と入れ替わっているが、首位はやはり造船であった。業界全体で約10,000人という数は、大戦前夜から大戦中にかけてと比べれば少ないとはいえ、製造業界では最大の人数である。当時、食品や機械、電機といった様々な産業部門がある程度の重要性を帯びるようになっていたとはいえ、造船を最重要部門とするキールの産業構造は、二度の世界大戦における敗北を経て、なおも受け継がれていたのであ

る。[55]

では、その造船業界を支えてきたキールの主要な造船所は、第二次世界大戦後、どのような足跡をたどったのであろうか。[56]

既に述べたように、三大造船所の一つであったゲルマニア造船所は戦後解体された。戦争末期（1944年）に同造船所の従業員数が10,300人にまで達していたこともあり、戦後ここがデモンタージュ（工場解体）の対象となったことに対して、キールでは激しい抵抗があったようであるが、結局ゲルマニア造船所は再建されることはなかった。1960年代になると、ここの敷地の大部分はホヴァルト造船所（後の HDW）が獲得し、資材ないしスクラップの置き場として、また一時Ｕボートの建造場所としても利用された。

DWK（ドイチェ・ヴェルケ・キール）は、キール湾東岸（ガールデン）地区と湾西岸（フリードリヒスオルト）に作業場を持ち、1944年の従業員数は、前者が12,900人、後者が4,300人であった。このうちフリードリヒスオルトにあった機械・機関車工場は、戦後1948年に設立された Mak（Maschinenbau Kiel）社に継承されたほか、ガールデンの造船所はデモンタージュの対象となった。1953年にはガールデンの第５、第６ドックがホヴァルト造船所に買収され、さらに1955年には DWK 社自体がホヴァルト社に合併・吸収されることになった。

ホヴァルト造船所は、キールのほかにハンブルクでも造船所を操業していた。このうちキール造船所は、戦時中一時海軍に摂取され、海軍兵器廠（Marinearsenal）とともに造船工廠（Marinewerft）をなした。1941年の時点での工廠全体の従業員は17,730人であった。キール造船所では、第二次世界大戦を通じて計31隻のＵボートが建造された（ホヴァルト全体では64隻）が、戦後同造船所は、キールの大規模造船所としては唯一デモンタージュの対象とはならなかった。

戦後ホヴァルト造船所は、既に述べたように、DWK を合併したり、旧ゲルマニア造船所の土地を購入するなどして経営規模を拡大し、1956年に

写真２　HDW 社の造船所。キール湾西岸から

は従業員集が13,000人を越えるまでになった。1967年にホヴァルト造船所は、キールとハンブルクの同社造船所それにハンブルク・ドイツ造船所（Hamburger Deutsche Werft）とが合併することによりホヴァルツヴェルケ・ドイツ造船所（Howartswerke - Deutsche Werft : HDW）と名称を改め現在に至っている。[57)]

なお、上記主要造船所以外に戦後キールで操業するようになった造船所として、リンデナウ造船所を挙げておこう。同造船所は、最初メーメル（クライペダ）に設立されたが、ソ連のリトアニア侵攻直前に浮きドックとともに同地を逃れ、1947年にキールのフリードリヒスオルトに用地を確保し、やがて浮きドックをここに移設した。1952年に従業員を90人から220名に増やした中規模の造船所であり、1960年に戦後キールで始めて軍船（補給艦）が進水したのはリンデナウ造船所においてであった。[58)]

造船業以外の製造業で戦後キールの経済を支えた企業としては、鉄道車両の修理・製造で発展した Mak（Maschinenbau Kiel）社をはじめ、音響探査機やオーディオ機器で有名な Elac（Electroacustic）社、また、「グラフィック業界のエジソン」[59)]と呼ばれキールの名誉市民にもなった発明家ルドルフ・ヘル（Rudolf Hell）を擁したカメラの Zeiss-Ikon を挙げるにとどめておく。

キール港を舞台とした貿易についても簡単に触れておこう。経済成長期を迎えてキール港における貿易規模も増加傾向を示し、1950年代を経過するなかで戦前の規模を上回るまでに貨物の取扱量は増えていった。すなわち、輸出入を合わせた貨物の取扱量は、1950年の569,000トンから1959年の1,109,000トンへと二倍以上の増加を見せ、100万トン台の大台にのった貿易規模は、1960年代の後半には200万トンを超えるまでになり、オイルショックの影響が及ぶ直前の1973年には3,075,010トンを記録した。[60]しかし、キール港の貿易は、かねてより指摘されてきたにもかかわらず、なおも払拭することのできない構造的な弱点を高度経済成長期においても抱えていくこととなる。すなわち、輸出入のアンバランス、輸出（帰り荷）の極端な少なさである。年度によっては輸出が輸入の十分の一以下を記録したこともあった。例えば、1955年は、輸入が875,00トンであったのに対して、輸出は83,000トン、1957年は、輸入が869,000トンに対して輸入は84,000トンでしかなかった。こうした状況は1970年代後半に至るまでに徐々に改善されていく（1970年代末の輸出入比率は2.2：１）とはいえ、港の周辺に産業を誘致する土地が十分なく、ヒンターラントを欠くというキール港の立地面での欠点は、輸出向け貨物の不足を通じて、なおも高度経済成長期のキール港の貿易収支に影を落としていたのである。[61]

⑶　都市社会

1942年、キールの人口は306,500人を記録し、初めて30万人の大台を超えた。ところが、大戦中の空襲の激化は、多くの市民をキール市内からの疎開や移住へと促し、その後人口は急減、終戦時の人口は157,500人と半分近くに減る。しかし、終戦後の人口の回復は急速であり、直ちに20万人を超え、1952年から1972年まで26万人台と27万人台の間を推移していくようになる。[62]この間数度の周辺自治体の合併があり、とりわけ1970年４月の合併は、南部に向けて市域が大幅に拡大した大合併であったものの、大幅な人口増加に繋がることはなく、その後、キールの人口は微減傾向を見

せるに至る。[63]

さて、終戦直後のキールの人口を押し上げた要因としては、キール港がバルト海沿岸各地の旧ドイツ領から逃れてきた故郷喪失同胞難民の受入れ窓口の一つとなったことが挙げられるであろう。1948年６月30日の時点でキールに滞在していたドイツ人難民は34,632人であったが、その数はこの後も増え、1950年から56年にかけてさらに約47,000人から53,000人に増加した。[64]こうした旧ドイツ領からの難民や引揚者が増えるにつれ懸念されたのが、彼らの生活をどう保障するかという問題であり、また地元ドイツ人との軋轢であった。早くも1946年の時点で当時の市の民生局長（Dezernent des Sozialamtes）は、難民の適切な救護を重要案件とし、難民問題の解決がキールの将来の経済的・社会的安寧に繋がるとの見解を示している。キールには20を超える故郷喪失難民のための収容施設があったが、居住環境はきわめて劣悪であった。1946年12月に上級市長ガイクは、その一つの施設を視察し、バラック同然の建物と人々の生活の現状を直視し衝撃を受ける。[65]1949年成立の緊急援助法や、富裕層から貧困層への資産の移転を含む1952年成立の負担均衡法は、こうした旧ドイツ領からの難民・被追放者の生活支援を含む戦後処理のための法案であった。[66]

食料不足にもキールは悩まされた。ドイツ各地で食料が不足し、栄養不足が懸念されるなか、1946年３月２日付の地元新聞によれば、イギリス占領下のドイツの一日一人当たり摂取カロリーは、平均1,103カロリーであった。ところが、キールの平均はそれより低い1,014カロリーでしかなかったという。おそらく大量の難民の存在が食料事情を悪化させてしまったのであろう。同年３月11日にキール市は、子供たちの救済を含めた支援を訴える緊急アピールを表明する。翌47年４月14日には、食料不足を訴えるデモが組織され、参加者は５万人から７万人に及んだという。[67]

瓦礫の撤去も戦後キールに突きつけられた課題であった。空襲の被害はキールの建物全体の75%に及んでいたので、その処理と廃棄、建物の再建には多くの労働力と費用が必要だったと推測される。膨大な量の瓦礫は、

その多くが海に捨てられたが、一部（全体の十分の一）は石材として再利用され、その量は住宅2,000世帯分に及んだという。[68]

空襲は、一方でまた、市街地の再開発に着手する機会を与えた。ガイク上級市長の指示のもと、キールでは瓦礫のないさっぱりとした（bestaufgeräumte）都市の建設を目指して急速な市街地の整備が進められた。1946年10月の地方選挙で第一党となったSPDから上級市長に選出されたアンドレアス・ガイク（Andreas Gayk）は、戦後のシュレスヴィヒ・ホルシュタイン州で、おそらくは最も影響力のあった政治家であった。市長在任中、彼は強力な指導力を発揮してキールの再建に取り組んだ。軍港都市として海軍とともに歩み続けてきたキールは繰り返し空襲の標的とされ、結局、市民は物質的のみならず精神的にさえ再起不能と思われるまでに大きな痛手を負ってしまった。しかし、ガイクはキールの復興をドイツの他の都市復興の手本とすることを考え、カリスマ的ともいえるリーダーシップをもとに、市民に復興が必ず可能であることを信じさせ、瓦礫の山に果敢に立ち向かわせることができた。[69]

ガイクのもとで、実際に新たな街づくりのプランを策定し方向を示したのは、市建設局のヘルベルト・イェンセン（Herbert Jensen）である。イェンセンも、新キール建設の方針を提示することにより、復興に向けた貢献

写真３　現在のホルステン通り

者の一人として高く評価されるが、彼自身は、ガイクなくして自らの成功はありえなかったことを自覚していたという。彼は瓦礫を撤去した後の市街地を、道路建設を含めてどのように利用していくか、青写真を提示するとともに、建物の連なりが人々の視覚にどう訴えるかを考慮した街づくりを行った。戦前のハーンによるガーデン・シティ（田園都市）構想を受け継いでいたイェンセンは、中心市街地と郊外との役割分担を考慮しながら道路の整備を進めた。

路面電車も重要な都市交通手段であった。戦後、経済の復興とともに郊外での住宅建設が再び盛んになるにつれ、中心市街地と郊外とを行き交う人々の輸送に路面電車は大きな働きを見せた。しかし自動車交通の急速な拡大は、改めて説明するまでもなく、路面電車から乗客を奪うとともに、電車自体が自動車の通行を妨げる邪魔な存在と見なされるようになってしまった。[70)]湾内の定期船も、やはり長期的に利用数を減少させていた。[71)]

一方でイェンセンは、人通りが多い旧市街から自動車を可能な限り排除しようとした。目抜き通りのホルステン通りは現在に至るまで歩行者専用道である。その代わりイェンセンは、ホルステン通りに平行してそのわずか東、シュトレーゼマン・プラッツとベルリナー・プラッツの間にまったく新しい道を建設した。アンドレアス・ガイク通りである。この命名こそは、キールの再建に邁進するとともに、イェンセンが持つ能力を十分発揮できる場を与えてくれた名市長に対する彼のオマージュと見なしてよいであろう。[72)]

第二次世界戦後のキールは、ガイクの指揮のもと、瓦礫の撤去や難民の受け入れ、食料不足といった困難に取り組み、一時は再生不可能とまでいわれた都市の建て直しを軌道に乗せることができた。1950年頃には産業面での復興をある程度果たし、それ以降は、「奇跡の経済発展」の一翼を担うかのような都市の発展を見せていく。しかし、キールの再生を支えた都市経済の基本構造は、1945年の前と後とでそれほど大きく変わったという

写真４　軍用地であることを示す看板とフェンス

わけではない。たしかに戦後のキールでは、造船業以外のさまざまな製造業やその他の産業が発達を見せ、造船業が担うウェイトは以前と比べれば小さくなっていく。[73]しかし、戦後の復興期を通じて造船業が基幹産業であったことには変わりはない。

もう一つのキールの基盤であった海軍との関係はどうなったであろうか。1955年５月５日､パリ諸条約が発効し､西ドイツは西欧同盟ならびにNATOへ加盟することとなった。占領状態の終了を告げるこの条約の発効により、西ドイツは事実上の主権回復を遂げるとともに西側自由主義陣営の一員として再軍備に取り組むことになった。キールでは、翌1956年１月からドイツ国防軍関連の施設が建設されていき、またもや軍港都市の馴染みの光景が見られるようになった。[74]同年の３月には、キールの連邦海軍に戦後初めて３隻の軍船（高速艇）が配備され、その４年後（1960年）には、キールの造船所で戦後初めて軍船が進水した（リンデナウ造船所における補給艦「マイン｣)。さらに1969年には、主力艦として誘導ミサイル付駆逐艦（Lenkwaffenzerstoerer）３隻がキールに配備される。[75]市内ヴィク地区に広がる立ち入り禁止地区を取り囲むフェンスや、その海域のティルピッツ港に係留されている灰色の艦船を眼にすれば、キールが現在も軍港である

ことには、誰もが納得をするはずである。

結び

1945年、ドイツは「ゼロ時間」を迎えたということがしばしば指摘される。[76]はたしてその時点がドイツにとってまったく新しい出発点となったのかどうかということは議論の分かれるところであろう。しかし、本稿で取り上げた都市キールに関して言えば、敗戦は決してゼロ時間をもたらしたわけではなかった。1945年以降も、造船業は主要産業であり続け、海軍も戦後10年ほどして復活した。[77]双方ともに、第二次世界大戦以前のような圧倒的な存在感はもはや見出されないとはいえ、造船所と海軍は、やはり戦後のキールにおいても経済や都市景観を語るうえでは無視することのできない位置を占めるようになったのである。

二度の敗戦を契機としてキールは、海軍と造船を中心とする軍需に依存した軍港都市特有の都市構造が持つ危うさを経験したはずであった。戦争の有無が都市の景気や人々の暮らしを左右するというこれまでの経済や社会のあり方に疑問を持つキール市民は多く存在したに違いない。しかし、ほかならぬ海軍と造船を基盤として近代の発展を遂げてきたキールでは、二度の敗戦を経験した後もこの両者との繋がりはやはり維持されたのであり、第二次世界大戦の終了が「ゼロ時間」となって、それらと無縁の新都市が築き上げられたのではなかった。海軍と造船こそは、キールの都市形成の歴史に深い刻印を施してきた同市の「顔」とも言える存在である。都市キールの過去と現在のみならず、将来を語るうえで、「軍港都市」という属性は無視することができないと考えられる。[78]

注

1）拙稿「軍港都市の近代－キールと佐世保：比較のための覚書」、『調査と研究』第35巻第１号、2004年167-183ページ。

２）我が国では、既に軍港都市という都市類型が設定され、研究が進められている。その成果としては以下がある。坂根嘉弘編『軍港都市史研究　1　舞鶴編』、清文堂出版、2010年。なお、キール軍港に関する記述を含む文献として、以下がある。三宅立『ドイツ海軍の暑い夏－水兵たちと海軍将校団　1917年』、山川出版社、2001年。広田厚司『ドイツ海軍入門－大英帝国に対抗する異色の戦力』、光人社 NF 文庫、2007年、61-75ページ。

３）成瀬治ほか編『世界歴史体系　ドイツ史　3　1890年－現在』、山川出版社、1997年、16-23ページ。

４）Anton Zottmann, Kiel. Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart und die Grundlagen ihres ökonomischen Neuaufbaus, Kiel, 1947, S.39.

５）1901年にはガールデン・オストが、1910年にはヴェリングスドルフやエラーベクなど６ゲマインデがキールに合併された。

６）前掲拙稿、177-179ページ。

７）Rüdiger Wenzel, Bevölkerung, Wirtschaft und Politik im kaiserlichen Kiel zwischen 1870 und 1914, Sonderveröffentlichungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, 7, Kiel, 1978, S.27.

８）Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel (Hg), 150 Jahre Mobilität, Stadtentwicklung und Nahverkehr, 2002, Kiel, S.16.

９）Peter Wurf, Die Stadt auf der Suche nach ihrer neuen Bestimmung (1918 bis 1933), in: Geschichte der Stadt Kiel, hg. v. Jürgen Jensen und Peter Wulf, Neumünster, 1991, S.304.

10）Anton Zottmann, a. a. O., S,14.

11）Ebenda, S, 15, 20.　内訳は、鉄・金属工業が6,353人、非熟練労働者が6,132人、商店店員が2,929人、家内労働、2,270人、建設業、2,112人、交通、1,874人などとなる。（内訳は Statistische Monatsberichte der Stadt Kiel, Jg. 1933, Nr.1に基づく。）鉄・金属工業部門や非熟練労働者の失業者の多さから、ゾトマンは当時造船業が置かれていた苦境を読み取ろうとする。Ebenda, S,15.

12）前掲拙稿、180ページ、Peter Wurf, a. a. O., S.303.

13）Peter Wurf, a. a. O., S.304.

14）Ebenda, S.329, Anton Zottmann, a. a. O., S,15.

15）Peter Wurf, a. a. O., S.330-332, Anton Zottmann, a. a. O., S.18, 19.

16）当時のキールの造船業界については、Peter Wurf, a. a. O., S.330-332を参照。

17）Anton Zottmann, a. a. O., S.16.

18）Ebenda, S.16-17.

19）1901年と1906年には80万トン以上を記録していた。Ebenda, S.43.

20）Ebenda, S.42.

21）Ebenda, S.18, 23.

22）Peter Wurf, a. a. O., S.304-305.

23）合併については Ebenda, S.304-305を参照。

24）ハーン計画については、Ebenda, S.308-312のほか、150 Jahre Mobilität, S.20を参照。
25）Peter Wurf, a. a. O., S.309.
26）150 Jahre Mobilität, S.13の地図を参照。
27）都市交通については、Ebenda, S.20-21を参照。
28）古内博行「ドイツ」、原輝史・工藤章編『現代ヨーロッパ経済史』第３章、有斐閣、1996年、119-122ページ。
29）景気の浮揚が図られたとはいえ、1933年以降賃金は事実上凍結された。軍備のため軍需産業への投資を促す必要があり、そのために消費を制限する必要があったからである。H・モテックほか（大島隆雄ほか訳）『ドイツ経済史－ビスマルク時代からナチス期まで（1871－1945年）』、大月書店、1989年、263ページ。国民総支出に占める国防軍支出の割合は、1933年の４％から1936年の36％、1938年の50％と急激な伸びを見せた。成瀬治ほか編『ドイツ史　３』、231ページ。
30）Peter Wurf, Die Stadt in der nationalsozialistischen Zeit (1933 bis 1945), in: Geschichte der Stadt Kiel, S.376.
31）Anton Zottmann, a. a. O., S,20.
32）Ebenda, S.21.
33）Wikipedia (Deutschland)の Flughafen Kiel の項目における指摘。
34）Anton Zottmann, a. a. O., S,43, 45.
35）Peter Wurf, Die Stadt in der nationalsozialistischen Zeit, S.359-60.
36）エルムシェンハーゲンについては、Ebenda, S.365-366を参照。
37）Ebenda, S.364, 366.
38）国際的なスポーツ大会も、新しいドイツを内外に宣伝する良い機会となった。1936年８月に開催されたベルリン・オリンピックでは、キールがボート競技の会場となった。開催に際しては、新たに港（Olympia-Hafen）や宿舎（Olympia-Heim）を建設する必要があったが、世界的にも有名なヨットレース（キーラー・ヴォッヒェ）の開催地として、キールにはマリンスポーツのための設備が整っていた。ベルリンから遠く離れたこの地も、民族の祭典の成功に一役買ったのである。Ebenda, S.383-384. キールはまた、1972年のミュンヘン・オリンピックにおいてもヨット競技の会場となった。
39）Ebenda, S.363.
40）ドイツ労働戦線については、成瀬治ほか編『ドイツ史　３』、210-212ページを参照。
41）ナチスによる統制に関しては、Peter Wurf, Die Stadt in der nationalsozialistischen Zeit, S.367-375, 385-397を参照。
42）経済効果はキールの文化・芸術界にまで好影響をもたらした。一部の劇場では建て替えが進められ、オペラハウスでは技術に改良が施されたほか、オーケストラが増強され、音質面での向上が図られた。ただし演目にはおのずと時代状況が反映されていくようになり、批評性に富み左翼思想の影響が認められるもの、あまりにも前衛的なものは演目からはず

されていった。古典的、民族的色彩が濃い（ヴェルディ、プッチーニは良しとされた）作品が取り上げられた一方、造船所など労働者が活躍する街であるだけに、大衆が好むオペレッタや娯楽物も多く演じられた。Ebenda, S.381-383.

43）Kiel im Luftkrieg 1939-1945. Tagebuch des Alarmpostens Detlef Boelck, eingeleitet von Jürgen Plöger, Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Bd. 13, Kiel, 1980, S.135-137.

44）以上、第二次世界大戦下のキールについては、Peter Wurf, Die Stadt in der nationalsozialistischen Zeit, S.397-400に依拠している。

45）Helmut Grieser,Wiederaufstieg aus Trümmern (1945 bis in die Gegenwart) , in: Geschichte der Stadt Kiel, S.401.

46）この点が、戦後、ゾトマンをはじめとする学者、ジャーナリストにより当時のキール経済が抱える問題として指摘され、批判の対象とされたのであった。以下を参照。Anton Zottmann, a. a. O.. Hans-Rudolf Boehmer, Kiel und die Marine, in: Kiel-eine Stadt und ihre Probleme, Eine Vortragsreihe des Rotary Clubs Kiel, hg. v. Günter Endruweit, Kiel, o. J., S.65.

47）Helmut Grieser, Reichsbesitz, Entmilitarisierung und Friedensindustrie Kiel nach dem Zweiten Weltkrieg, Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Sonderveröffentlichung 11, Kiel, 1979, S.43.

48）Helmut Grieser, Wiederaufstieg aus Trümmern, S.425.

49）Helmut Grieser, Reichsbesitz, Entmilitarisierung, S.49-66.

50）このような苦境に直面するなかで、キールでは新たな産業の創出とともに平時に対応したかたちでの造船業の存続が求められた。湾東岸地区のイギリス軍による封鎖が続くなか、市側は、この地区の土地利用計画を数度にわたり策定していく。しかし、初期の製造業を重視した計画が後に物流重視の計画（第４次計画）に変化していくなど、内容は必ずしも一貫したものではなかった。キール湾東岸地区は1950年９月20日にイギリス側から返還された。Helmut Grieser, Wiederaufstieg aus Trümmern, S.427-430.

51）Ebenda, S.426.

52）成瀬治ほか編『ドイツ史　３』、354ページ。

53）マーシャル・プランの導入やエアハルトの経済政策の始動以前に、ドイツでは東方からの労働力をもとに、既に経済的「再建過程」が始まっていたという見解もある。廣田功、永岑三千輝「ヨーロッパの戦後改革－フランスとドイツ」、『社会経済史学の課題と展望』、有斐閣、1992年、330ページ。永岑三千輝「ドイツ経済再建の人間的社会的基礎」、廣田功、森建資編『戦後再建期のヨーロッパ経済－復興から統合へ』、日本経済評論社、1998年、56ページ。

54）以下のデータはStatistische Monatsberichten der Stadt Kiel vom Dezember 1954に基づく。以下から引用。Hans R. Kreplin, Wirtschaftsaufbau-ein Hauptthema, in: Andreas Gayk und seine Zeit. Erinnerungen an den Kieler Oberbürgermeister, hg. v. J. Jensen und K. Rickers, Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, 61, Neumünster, 1974, S.127.

55）それゆえ、キールの産業構造に関しては「単一構造（Monostruktur）」という言葉が用いら

れることがある。例えば、以下を参照。Norbert Gansel, Stadt im Wandel. Perspektiven für die Landeshauptstadt Kiel, in: Kiel im neuen Jahrhundert. Beiträge zu Geschichte, Gegenwart und Zukunft der Landeshauptstadt, Kiel, 2001, S.137, 140.

56）以下の造船所に関する記述に際しては、Geschichte der Stadt Kiel や HDW 社のホームページ（http://www.hdw.de/de/）のほか、Wikipedia（Deutschland）における Germaniawerft, Deutsche Werke, Maschinenbau Kiel, Howaldtswerke-Deutsche Werft の各項目を参照している。

57）2005年に HDW 社は Thyssen Krupp 造船所の傘下に属するようになった。戦後の同社の所有に関する詳しい変遷については以下を参照。Dirk Rathjens, Kiel und seine Werftindustrie, in: Kiel-eine Stadt und ihre Probleme, S.98-102.

58）Helmut Grieser, Wiederaufstieg aus Trümmern, S.436.

59）Ebenda, S.428.

60）Die Geschichte des Kieler Handelshafens. 50 Jahre Hafen-und Verkehrsbetriebe, hg. v. Hafen-und Verkehrsbetriebe der Landeshauptstadt Kiel, Neumünster, 1991, S.103, 141, 169.

61）1950年代のキール港におけるおもな取扱貨物は、石炭・コークス、穀物、ひき割り穀物、魚介類などであった。Ebenda, S.103.

62）150 Jahre Mobilität, S.27-28.

63）2008年末時点でのキール市の人口は、237,579人。Statistische Berichte.Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, 8. Oktober 2009. http://www.statistik-nord.de/uploads/tx_standocuments/A_I_2_vj 084_S.pdf

64）経済の奇跡が始まるとともに、東方からの難民は都市部に進出し、経済発展を支える人材となった。永岑三千輝「ドイツ経済再建の人間的社会的基礎」、76ページ。さらには、既に述べたように、ドイツではマーシャル・プランの導入やエアハルトの経済政策の始動以前に彼らの労働力をもとに経済的「再建過程」が始まっていたのだという見解もある。注53参照。

65）しかしガイクは、その一方で、難民の側にも問題があることを担当の職員から聞かされる。すなわち、居住者のなかには、施設の手入れを怠る者や、備品を作り変えてしまう者や盗む者がいる、机や椅子、ベンチが燃料として燃やされてしまう、働く気概のあるものはすぐ施設を出て行き、結局無気力で衛生観念さえ欠ける者が残されてしまう、といった不満が出されたのである。Helmut Grieser, Wiederaufstieg aus Trümmern, S.404-405. 難民については、Ebenda, 402-405を参照。

66）成瀬治ほか編『ドイツ史　３』、359ページ。

67）Gabriele Stüber, Kieler Hungerjahre 1945-1948, Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, 69, 1983-1985, Teil 2, S.205-210.

68）瓦礫の撤去に要した費用は、当時の通貨で7,500万マルクに及んだとの試算値がある。Jürgen Jensen, Kieler Zeitgeschichte im Pressefoto, Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Sonderveröffentlichung 16, 2. Aufl. 1986, S.16.

69）ガイクについては、Helmut Grieser, Wiederaufstieg aus Trümmern, S.419-420のほか、Andreas Gayk und seine Zeit. Erinnerungen an den Kieler Oberbürgermeister, hg. v. J. Jensen und K. Rickers, Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, 61, Neumünster, 1974を参照。

70）結局キールでは1985年に路面電車は全廃されてしまった。その後はバスが市内の公共交通の中心となり、他のドイツの主要都市と同様、大量の旅客輸送が可能な連接バスが数多く運行している。

71）戦後キールの都市交通については、150 Jahre Mobilität, S.26-44を参照。

72）Helmut Grieser, Wiederaufstieg aus Trümmern, S.410-413を参照。

73）最近の統計として、1990年代の社会保険の加入者から見たキールの就業者数に関するデータを以下に挙げる（６月30日の時点での値）。

	就業者総数	製造業	商業	交通・通信	信用・保険	その他サービス業
1991年	110,252人	25,210人	16,342人	5,501人	6,571人	31,087人
1997年	102,161	18,831	15,120	4,897	6,261	33,406

現在では、サービス業（第３次産業）の就業者数が造船業を含む製造業（原表では Verarbeitende Industrie：加工業）の就業者数をはるかに上回っている。Kieler Zahlen 2001, Statistische Berichte Nr. 174. hg. v. Landeshauptstadt Kiel, S.72.

74）キール全体で戦争や軍に対する拒絶反応があったことは確かであろう。ためらいとともにある種の疑念を持ちながら市民は、海軍の設置を見守ったという。Hans-Rudolf Boehmer, Kiel und die Marine, in: Kiel-eine Stadt und ihre Probleme, S.67. ドイツの再軍備に関しては、岩間陽子『ドイツ再軍備』、中央公論社、1993を参照。なお、キールには、ヒロシマ・パークというきわめてメッセージ性の強い名前を持つ公園が存在する。

75）Helmut Grieser, Wiederaufstieg aus Trümmern, S.435-436. 1960年代中頃のキールにおける海軍関係者は、軍人が約9,000名、民間人が2,000名に及んだ。Hans-Rudolf Boehmer, a. a. O., S.68.

76）例えば、メアリー・フルブルック（芝健介訳）『二つのドイツ　1945－1990』、岩波書店、2009年、21ページ。

77）横須賀、佐世保、呉、舞鶴、といった我が国の1945年以前の軍港都市４都市は、戦後「旧軍港市転換法」により平和産業港湾都市への転換が図られた。しかし、いずれの都市も、現在は海上自衛隊の基地を擁する軍港都市である。旧大湊町（現むつ市）も同様である。さらに横須賀と佐世保には、自衛隊に加えて米海軍も設置されている。

78）「軍港都市」という属性は、キールという都市に潜む DNA と見なすこともできるであろう。「都市に潜む DNA」という表現は以下から知ることができた。矢作弘『「都市縮小」の時代』、角川 one テーマ21、2009年、46ページ。

〔付記〕
本稿は、平成21年度長崎県立大学学長裁量教育研究費（研究テーマ「軍港都市の近・現代－キー

ルと佐世保」）による研究成果である。なお、本稿に掲載した写真は、すべて筆者が撮影したものである。