

【特集】

古典・原典・史料の世界

クroatia 旅行史に関する一考察

石田 信一

『ユーゴスラヴィア修学旅行』を読み解く

はじめに

クroatia をはじめとする旧ユーゴスラヴィア地域では、一九世紀半ばからアドリア海沿岸地域を中心に保養地としての開発が進められた。これらの海岸保養地に関しては膨大な量の旅行ガイドブックが刊行されており、各時代の人々の旅行目的や関心事を知る手掛かりになる。¹⁾ 近年では、必ずしも体系的とは言えないものの、旧ユーゴスラヴィア地域の旅行史に関する研究書も徐々に刊行されてきている。²⁾

本稿では、まだユーゴスラヴィア独自の社会主義路線が試行錯誤の段階にあった一九五九年にクroatia のザグレブで刊行された『ユーゴスラヴィア修学旅行』(以下、『修学旅行』と呼ぶ³⁾) を参照しながら、当時の児童生徒向けの修学旅行が何を意識して実

施されたものなのか、どこで何を学ばせようとしたのかを考察する。『修学旅行』はクroatia 教育省の認可を得た地理・歴史分野の教育出版物であり、通常のガイドブックほどの実用性はないものの、旅行引率者となる学校教師を対象とした二四四点もの写真と多数の地図を掲載した詳しい旅行案内書となっている。クroatia 語で書かれた類書のほとんどない貴重な「史料」である。本稿では、いわゆるアーカイヴ史料とは別に、旅行案内書そのものを「史料」として取り上げ、これを読み解く試みに取り組むたい。

1. 第二次世界大戦直後の

ユーゴスラヴィアにおける観光旅行

ユーゴスラヴィアは第一次世界大戦後にセルビア人・クroatia

ア人・スロヴェニア王国として誕生した新しい国である。しかも、この王国は第二次世界大戦中にドイツとイタリアのほかハンガリーやブルガリアのように枢軸陣営に加わった近隣諸国により分割・占領され、その解放後に新たな連邦国家として再出発した。当初はソヴィエト連邦（ソ連）憲法をモデルとした新憲法を採択し、ユーゴスラヴィア連邦人民共和国（のち社会主義連邦共和国に改称）として発足した。それはバルチザンを率いて国土解放に貢献したユーゴスラヴィア共産党（のち共産主義者同盟に改称）による事実上の一党独裁国家であったが、コミンフォルム追放に象徴されるソ連・東欧諸国との関係悪化が、労働者自主管理や非同盟外交といったユーゴスラヴィア独自の社会主義路線を切り開かせることとなった。例えば、ベオグラードに拠点を置く戦前からの旅行代理店プートニクは、一九四六年にソ連のインツォリストをモデルとする国营旅行社となったが、一九五一年から五三年にかけてそうした独占的な国营旅行社としての役割を終え、その分割および旅行代理店の新設が相次いだ。^④一九六三年にユーゴスラヴィア観光連盟が刊行した旅行案内書には、クロアチアに拠点を置くゲネラルトゥーリス（ザグレブ）、クヴァルネル・エクスプレス（オパティヤ）、アトラス（ドゥブロヴニク）といった旅行代理店が掲載されている。^⑤

コミンフォルム追放をうけてユーゴスラヴィアを訪れるソ連・東欧諸国からの観光客は一時的に激減したものの、勤労者のため国内旅行が奨励されたこともあって、この時期でもホテル等の施設は拡充されていた。さらに、ユーゴスラヴィアでもマストゥリズムの時代を迎え、ユーゴスラヴィア観光連盟を筆頭に各地で観光協会や観光連盟が結成され、旅行専門誌（月刊誌）が創刊されるとともに、多数の旅行案内書やパンフレットが発行されるようになった。^⑧一九五七年発行の『ユーゴスラヴィア観光地・サマリゾート案内』^⑨や一九五八年発行の『ユーゴスラヴィア観光百科事典』^⑩もこれに準ずるものである。『ユーゴスラヴィア修学旅行案内』でも、これらの旅行案内書等が参考文献として挙げられている。

ユーゴスラヴィアを訪れた外国人観光客（旅行者）は一九四九年には三万人余りにまで落ち込んでいたが、一九五四年に約三二万人、一九五九年には約八四万人に急増している。^⑪一九五九年の外国人観光客の内訳を見ると、もともと多いのが西ドイツ人（約二万人）で、続いてオーストリア人（約一八万人）、イタリア人（約八万人）、イギリス人（約七万人）、フランス人（約六万人）の順となっている。^⑫かつて「お得意様」であったチェコスロヴァキアとハンガリーからの観光客は前述の事情から一九五四年

まで途絶し、一九六〇年代半ばまで戦前の水準を回復することはなかった。なお、一九四九年にはすべての旅行者のうち外国人は約一・六%にすぎなかったが、一九五九年には約一八・三%にまで伸びている。⁽¹⁵⁾一九五九年の統計から旅行者(外国人に限らない)の宿泊日数の多い海岸保養地を見てみると、オパティヤ(約六一万泊)、ドゥブロヴニク(約四六万泊)、ツリクヴェニツァ(約四四万泊)、ポレチュ(約三二万泊)、ラブ(約二八万泊)の順となっている。⁽¹⁶⁾

なお、ユーゴスラヴィアでは一九二七年創業のアエロプート社にかわる国営航空会社として一九四七年から四八年にかけてユーゴスラヴィア航空(ЈАТ)が発足した。⁽¹⁵⁾一九五八年の時点でザグレブから国内線ではベオグラード(二時間四〇分)、リュブリャナ(三〇分)、ブレッド(四五分)、スプリト(二時間一〇分)、サライエヴォ(一時間二〇分、さらにチトーグラードに接続)、ドゥブロヴニク(一時間四五分)に、また国際線ではオーストリアのウィーン(二時間二〇分、さらに西ドイツのミュンヘンまたはフランクフルトに接続)とスイスのチューリッヒ(三時間)に直行便があった。⁽¹⁶⁾

もつとも、コスト面も含めて飛行機の利用が修学旅行にふさわしいとは考えられなかったのか、『修学旅行』に登場する移動手

段は列車か船で、バスでさえ例外的であった。この時期にはバス路線が十分に発達していなかった反面、山間部の狭軌鉄道を含む地方の鉄道路線が充実していたことも、その背景にあると考えられる。例えば、ザグレブからドゥブロヴニクに向かう場合でさえ、サライエヴォ経由の列車を利用するルートが紹介されている。もつとも、同時期の列車時刻表によれば、ザグレブ・サライエヴォ間とサライエヴォ・ドゥブロヴニク(グルージュ)間はそれぞれほぼ半日を要する行程であったから、これが現実的なものであったかは疑わしい。⁽¹⁷⁾

2. 『修学旅行』における事例紹介

『修学旅行』で取り上げられている具体的な事例は、一九五八年六月一日から一日まで三泊四日で実施されたザグレブを起点とし、リエカ、オパティヤ、ポストイナ、リュブリャナ、ブレッド湖を周遊するものである。大都市と著名な観光地を巡る、現在の一般的な観光旅行でも使われそうなルートである。まず、この修学旅行の事例について、見てみよう。

一日目はザグレブ午前七時四〇分発の列車でリエカに向かう(午後一時一五分着)。リエカ市内を見学し、午後二時発の船舶

でオパティヤに向かう（午後三時着）。オパティヤ市内を見学後、午後六時発の船舶でリエカに戻る（午後七時着）。リエカ市内の赤十字会館で夕食および宿泊。

二日目は午前七時から朝食。午前一〇時一五分から約二時間、リエカ市内の「五月三日」造船所を見学。その後、レストラン「ガレブ」で昼食。リエカ午後一時一五分発の列車でポストイナに向かう（午後二時四五分着）。午後三時三〇分からポストイナ鍾乳洞を見学。ポストイナ午後六時一五分発の列車でリュブリヤナに向かう（午後七時五分着）。リュブリヤナ市内の中等技術学校の宿舍で夕食および宿泊。

三日目は午前七時から朝食。午前八時から約三時間、リュブリヤナ市内を散策。午前一時五五分リュブリヤナ発の列車でブレッド湖に向かう。ブレッド湖レズツェ駅でバスに乗り換え、午後二時にブレッド湖に到着。ホテル・パルクで昼食後、約一時間半、ブレッド湖周辺を散策。午後七時にホテル・パルクで夕食および宿泊。

四日目は午前七時から朝食。徒歩でヴィントガル峡谷に移動・散策し、ヴィントガル午前九時四三分初の列車でイエセニツェに向かう（午前一〇時二〇分着）。午前一〇時三〇分から約二時間、イエセニツェ製鉄所を見学。その後、ホテル・コロタンで昼食。

近隣の丘陵地帯を散策後、イエセニツェ午後三時二二分発の列車でザグレブに向かう（午後七時一八分着）。

この修学旅行での訪問地であるリエカ（イタリア語ではフィウメ）、オパティヤ（同アバツィア）、ポストイナ（同ポストウミア）は両大戦間期にはイタリア領となっており、国境問題が暫定的ながら解決したのは一九五四年のことであったから、『修学旅行』が書かれた当時としては非常に新しい目的地（および旅程）であったと考えられる¹⁸。また、クロアチア語が通用しにくいスロヴェニア（ポストイナからイエセニツェまで）を旅程に組み込んでいることも特徴の一つである。むしろ、当時はユーゴスラヴィア諸民族の共通語として機能していたセルビア・クロアチア語がスロヴェニアでも広く通用していたことが背景にある。こうした事情は後述するモデルコースにマケドニアやコソヴォが含まれていることと共通する。

なお、修学旅行のため安価な宿泊施設を利用しているが、ブレッドではホテルに宿泊している。同時期に出版された『ユーゴスラヴィア観光百科事典』では、ブレッドだけでも一四軒のホテルと多数の民宿（「ブライベート・ルーム」と呼ばれる）、キャンプ場があることが紹介されている¹⁹。事例紹介にあるホテル・パルクは一四四台のベッドを持ち、ホテル・トブリツェに次ぐ大規模

なホテルとなっている。

3. 『修学旅行』における事前学習のテーマ

『修学旅行』は、上記の事例に即して教師が児童生徒にグループ単位で行わせるべき事前学習のテーマ（選択肢）を一二も挙げている。

① 修学旅行全体の旅程に即して概略図を描く。(a) 鉄道路線、(b) 大都市や交通結節点、(c) 川・山・湖・海、(d) 自然区分・地域、(e) 人造湖・水力発電所・大工場・自然景観などの目録物、(f) 各地の特産物などを含む。

② ザグレブ・リエカ間の植生と気候について。(a) 内陸部、(b) ゴルスキ・コタル、(c) 沿岸部を含む。

③ カルストと水の働きについて。(a) ドリーネ、カルスト谷、カッレン等の地表地形、(b) 鍾乳洞、ポノール等の地下地形を含む。

④ ザグレブ以外の鉄道沿線に見られる工場の製品は何かについて。フルヴァツキ・レスコヴァツの「ピリヤナ」ハーブティー工場、カルロヴァツの木材加工会社、カルロヴァツの「ユーゴタービン」、カルロヴァツの「イヴォ・ローラ・リバル」繊維工場、

ドゥーガ・レサの繊維工場、ウルボヴスコの家具工場、デルニツェルチツェの木材加工会社、リエカの「五月三日」造船所、リエカの石油精製所、イリルスカ・ピストリツァの木材加工会社、リュブリャナの「リトストロイ」、クラインの「イスクラ」

電化製品工場、クラインの「サヴァ」ゴム工場、イエセニツェの製鉄所、クルシユコのセルロース工場、サヴスキ・マロフのアルコール工場、ザブレシチ・ポヤトノの「ユーゴケラミカ」を含む²⁾。

⑤ 水エネルギーの活用（水力発電システム）について。オザリ第一発電所・第二発電所、オグリン近郊のゴヤク発電所、ゴルスキ・コタル・ヴィノドルの「ニコラ・テスラ」発電所、メドヴォデ発電所を含む。

⑥ ファシスト占領期の私たち人民の生活について。(a) 人民解放闘争におけるジュンベラク地方とポクプリエ地方、(b) 第二次世界大戦前・ファシスト占領期・解放後のリエカリスシャク、(c) ファシスト占領期のブレジツェとクルシユコ近郊からのスロヴェニア人の強制移住を含む。

⑦ 観光業の発展の条件について。(a) デルニツェ（山岳部）、(b) オパティヤ（沿岸部）、(c) ポストイナ（自然景観）、(d) ブレッド（アスプスの湖）を含む。

⑧ 訪問地にとって重要な時代について。(a) 軍政国境地帯と

コルドウン地方（カルロヴァツェオグリン間）、（b）ナポレオンによるイリリア諸州の中心地としてのリュブリャナ、（c）一六世紀におけるサヴァ川上流域（ゴルニャ・ポサヴィナ）における農民大反乱を含む。

⑨ 私たちの最大の港湾都市リエカについて。（a）リエカ市の現在に至る歴史的發展、（b）リエカ港の重要性と交通上の機能を含む。

⑩ 船の様子と船乗りの仕事について。（a）船の拡大図、（b）船乗りの職務を含む。

⑪ スロヴェニア人民共和国の首都リュブリャナについて。（a）リュブリャナの地理的位置、（b）リュブリャナの現在に至る歴史的發展、（c）リュブリャナでもっとも重要な文化的・歴史的記念物を含む。

⑫ ブレッド湖とブレッド盆地について。（a）ブレッド湖の成り立ち、（b）ブレッド湖を取り囲むアルプスを含む。

以上のように、事前学習のテーマとして、自然地理的内容（①②③⑫）、経済地理的内容（④⑤⑦⑨⑩）、歴史・文化的内容（⑥⑧⑪）が盛り込まれていることがわかる。修学旅行らしく、工場や発電所の紹介を含む経済地理的内容が多く、とくにテーマ⑦に見られるように、すでにこの時期に観光業が重視されていたこと

が注目される。掲載されている写真は名所旧跡ばかりでなく、テーマ④で取り上げられている工場（例えばイエセニツェの製鉄所）まで含まれている。

また、ファシスト占領期に関するテーマ⑥は、この時期にはほぼ同時代史であったことに加え、共産党政権の発足につながる人民解放闘争の意義が強調されており、興味深い。ただし、これを除けば、意外にも人民解放闘争や社会主義建設に関する説明は限られており、すでに各地に数多く設置されていた戦争・革命記念碑への言及もない。『修学旅行』に掲載されている二四四点の写真のうち、第二次世界大戦に関する記念碑は一九四一年に反ファシスト蜂起のあったスルブのもの一点だけである。この時点では児童生徒の見学先としてふさわしい記念碑は非常に限られており、一九六〇年代にヤセノヴァツの犠牲者追悼記念碑「石の花」（博物館を併設）やポドガリツチのモスラヴィナ人民革命記念碑に代表される巨大な記念碑が数多くつくられるようになって初めて遠足や修学旅行の対象となったと考えられる²²⁾。

この事例紹介とは直接関連しないが、例えばクムロヴェツについても、「ユーゴスラヴィア元帥であり我々の共和国大統領でもあるチトー同志の生家がある。チトー同志の生家は、この偉人の幼少期の物品や家具のある記念博物館となっている²³⁾」という程度

の説明にとどまっておらず、同時期に出版された博物館案内の記述さえほとんど反映されていない。²⁴⁾

いずれにせよ、事前学習のテーマ自体が修学旅行の目的を示していることは確かであろう。事例紹介の旅程を見れば、これらのテーマで取り上げられている数多くの都市や工場・発電所などのうち実際に訪問することができたのはごく一部にすぎないことがわかる。列車の車窓から一瞥できたものもあつたかも知れないが、ほとんどは鉄道沿線にあるというだけで、まったく目に触れる機会はなかつたと考えられる。その意味では、こうした事前学習はあくまで動機付けであつて、必ずしも実際の修学旅行と直接関わるものであつたわけではない。

なお、交通の要衝に位置し、後述するすべてのモデルコースの起点となつているクロアチアの首都ザグレブは「一つの都市および一地域における都市の機能を徹底的に知る」²⁵⁾ためのサンプルと考えられており、この都市に関する記述だけで八頁以上もあり、そこには名所旧跡案内だけでなく都市史や主要産業・文化施設に関するかなり詳しい情報が掲載されている。²⁶⁾ このこともまた修学旅行に際しての目的の一つとなつている。

4. 『修学旅行』のモデルコース

『修学旅行』には一〇のモデルコースが掲載されている。①列車でザグレブからリエカへ、②列車（リカ線）でザグレブからスプリトへ、③列車（ウナ線）でザグレブからスプリトへ、④列車でザグレブからプーラへ、⑤列車でザグレブからトリエステへ、⑥列車でフルヴァツコ・ザゴリエ、メジウムリエ、スロヴェニア東部周遊、⑦列車でザグレブからサライエヴォ経由でドゥブロヴニクへ、⑧列車・船・バスでクロアチア東部、セルビア、マケドニア、モンテネグロ周遊、⑨船でリエカからトリエステへ、⑩船でリエカからウルツイニへ、という一〇コースである。補足的にプリトヴィツェ湖へのコースの紹介があるため、あわせて一一コースとなつており、それぞれについて非常に詳しい解説がなされている。重要と思われる地理的な名称（山・海・湖・平原・渓谷など）、地方・都市・村落、名所旧跡などに加えて、鉄道路線を利用することを想定した停車駅・乗り換え駅までが太字で強調されている。これらの強調箇所を中心に、羅列的ながら、各コースを順番に見ていくことにしたい。なお、ここに引用した地名は『修学旅行』当時のものであり、その一部は一九九〇年代以降改

称されている。

①列車でザグレブからリエカへ。

ザグレブ、サヴァ川流域〔フルヴァツキ・レスコヴァツ、ヴォメリツチ丘陵、クバ川流域、オキツチ城址、ヤストレバルスコ、カルロヴァツ、ドウボヴァツ城塞、ドウーガ・レサ〕、カルスト台地〔ゲネラルスキ・ストル、コルドウン地方〕、オグリン平原〔オグリン、ゴヤク水力発電所〕、ゴルニャ・ドブラ溪谷〔ヴルボヴスコ〕、ゴルスキ・コタル地方〔スクラド、デルニツェ、ロクヴェ、フジネ〕、リエカ沿海地方〔フレリン、スヴェティ・クザム、ドラガ〕。このコースは、ザグレブからリエカまで事例紹介で取り上げられたものと重なる。比較的近距离で、現実的なコースであったと考えられる。

②列車（リカ線）でザグレブからスプリトへ。

ザグレブからオグリン平原まではコース①と同じ。リカ地方〔ヨシブドル、モドルシユ、リカ平原、リチュカ・イエセニツァ、ルドボリエ、ヴルホヴィネ、ガツカ平原、シナツ、リチュコ・レシユチエ、ペルシツチ、リチュキ・オシク、ゴスピツチ、メダク、ロヴィナツ、グラチャツ〕、ダルマチア〔プロヴィツァ地方〕、クニン平原とコソヴォ平原〔プティシユニツァ溪谷、プロミナ山〕、ダルマチンスカ・ザゴラ地方〔ドルニシユ〕、カシユテル湾〔ス

プリト〕。このコースに含まれるリカ地方やダルマチア北部ではセルビア人が多数派を占める村落も多かったが、一九九〇年代のユーゴスラヴィア紛争における「クライナ・セルビア人共和国」への参加とその崩壊によって住民の大量脱出が発生し、現在では廃村となっているものも少なくない。

③列車（ウナ線）でザグレブからスプリトへ。

ザグレブ、サヴァ川上流域〔トウロポリエ地方、ヴェリカ・ゴリツァ、シサク、スーニャ、フラストヴァツ、コスタイニツァ、マユル〕、ウナ川流域〔ドブルリン、ドヴォル・ナ・ウニ、ボサンスキ・ノヴィ、ボサンスカ・クルパ、ツァジン、オストロジャツ〕。クニン平原とコソヴォ平原から先はコース②と同じ。ボスニア・ヘルツェゴヴィナとの共和国境界をまたぐコースで、セルビア人が多数派を占める村落の現状はコース②と同じである。

④列車でザグレブからプーラへ。

ザグレブからリュブリャナ平原に至るサヴァ川溪谷〔ボヤトノ、サヴスキ・マロフ、ストラ川、クムロヴェツ、ドボヴァ、ブレジツェ、クルシユコ、ブレスタニツァ、セヴニツァ、ラデチエ、ジダニ・モスト、リムスケ・トプリツェ、フラストニク、トルボウリエ、ザゴリエ、リテイヤ〕、リュブリャナ平原と湿地帯〔リュブリャナ、ヴェルト、ヴルフニカ〕、ポストイナ門とスロヴェニ

ア・カルスト〔ポストイナ、ラケク、プレドヤマ城、ピウカ〕、ディヴァチャからプーラに至るイストリア地方〔ディヴァチャ、ブゼト、ルボグラヴ、バジン、ペラム、スヴェティ・ペタル・ウ・シユミ、カンファナル、ヴォドニヤン、プーラ〕。ドボヴァからディヴァチャまではスロヴェニア領内の移動となつてゐる。このコースでは、リュブリャナ市内の国立博物館、自然博物館、民俗学博物館、市立博物館、人民解放博物館、学校博物館、技術博物館、地理博物館、演劇博物館、国立美術館、近代美術館なども紹介されている。^⑦一九九四年に現代史博物館と改称した人民解放博物館を含めて、これらは現在でも活動を続けている。

⑤ 列車でザグレブからトリエステへ。

リュブリャナまではコース④と同じ。リュブリャナ盆地〔メドヴォデ、ソラ川、シユコフィア・ロカ、クラーン、コクラ川、クローバ、ラドウリツァ、ブレットド、ブレット湖、レスツェ、ベグニエ、イエセニツェ、ヴェイントガル峡谷〕、ポーヒン湖〔ポーヒン〕、ソチャ川中流域〔モスト・ナ・ソチ、カナル、ソルカン、ゴリツァ〕、ヴィパヴァ川渓谷とカルスト、トリエステ。このコースのうちソチャ川やヴァイパヴァ川の流域は第二次世界大戦までイストリア全域と同じくイタリア領ヴェネツィア・ジュリア（クロアチア語ではユリイスカ・クライナ）に含まれていた。『修学旅

行』でも、「ユーゴスラヴィア王国時代、この山岳地帯に不当な国境線が引かれ、スロヴェニアの一部であるユリイスカ・クライナが単なる行政的な手法でスロヴェニアから切り離され、イタリアに併合されていた。第二次世界大戦後、ようやくユリイスカ・クライナのスロヴェニア系住民の大半が解放されたのである」^⑧と説明されている。

⑥ 列車でフルヴァツコ・ザゴリエ、メジムリエ、スロヴェニア東部周遊。

フルヴァツコ・ザゴリエ〔ザブレシツチのノヴィ・ドヴォリ、ヴェリコ・トルゴヴィシユチエ、ザボク、ストウピチュケ・トプリツェ、ベデコヴチナ、コニシユチナ、フラシユチナ、ブディンシユチナ、ノヴィ・マロフ〕、ヴァラジュディンとドラヴァ川流域、メジムリエ〔チャコヴェツ、ネデリシユチエ〕、プトウイとドラヴァ平原〔プトウイ、キドリチエヴォ、ポホリエ山、マリボル、ポリチャネ〕、ツエリエ盆地〔ツエリエ、ロガシユカ・スラティナ、ロガテツツ、クラピナ〕。このコースでは、プトウイ以降の行程はスロヴェニア領内の移動となつてゐる（最後のクラピナを除く）。なお、この一帯には中世・近世の城館が数多く残つてゐるほか、ロガシユカ・スラティナをはじめとするユーゴスラヴィア有数の温泉保養地が点在するため、^⑨これらの宿泊施設を修

学旅行で利用した可能性もある。

⑦列車でザグレブからサライエヴォ経由でドウブロヴニクへ。

ウナ川流域まではコース③と同じ。サナ川溪谷〔ブリエドルコザラ山〕、バニヤ・ルカからドボイまで、ボスナ川溪谷〔マグライ、ザヴィドヴィチ、ジエブチエ、ヴランドウク城塞、ゼニツァ、カカニ、ボボヴァツ城址、ヴィソコ、ブレザ、ヴァレシユ、サライエヴォ、イグマン山、イリジャ、イヴァン山〕、ネレトヴァ川溪谷〔コニツ、ヤブラニツァ、モスタル、ジトミスリツチ修道院、モスタルスコ・プラト、ポチテリ、チャプリナ、トレビジヤト川、ガベラ、フトヴォ・ブラト〕、ポボヴォ平原とトレビシユニツァ川溪谷〔ラヴノ〕、ドウブロヴニク沿海地方。前述した長距離列車を用いた、やや厳しいコースである。

⑧列車・船・バスでクロアチア東部、セルビア、マケドニア、モンテネグロ周遊。

サヴァ川流域〔ドゥーゴ・セロ、イヴァニツチルグラード、モスラヴィナ地方、クティナ、ロニスコ・ポリーエ、ノヴァ・グラディシユカ、ツェルニク、スラヴォンスキ・プロド、ヴルボリエ、ヴィンコヴツィ、スリエム地方、スレムスカ・ミトロヴィツァ、ルーマ〕、ドナウ川流域〔ゼムン、ベオグラード〕、ベオグラードからプラホヴォに至るドナウ川〔パンチェヴォ、スメデレヴォ、

コヴィン、マルグム遺跡、デリブラト砂丘、ゴルバツ、ジェルダツプ峡谷、ドーニ・ミラノヴァツ、カザン峡谷、トラヤヌス記念碑、アダルカレ島、鉄門、クラドヴォ、プラホヴォ〕、ティモク川流域〔ネゴティン、ザイエチャル、ヴルシユカ・チュールカ山、クニャジエヴァツ、スヴルリグ遺跡〕、南モラヴァ川溪谷〔ニシユカ・バーニヤ、ニシユ、レスコヴァツ、ゲルデリツァ峡谷、ヴァニスカ・バーニヤ、ヴラーニエ、プレシエヴォ、クマノヴォ〕、ヴァルダル川中流域の溪谷〔スコピエ、ティトフ・ヴェレス〕、ペラゴニヤ〔プリレプ、ピトラ〕、プレスバ湖とオフリド湖〔オフリド、聖ナウム修道院、ストウルガ〕、黒ドリム川溪谷とラディカ川溪谷〔デバル、マヴロヴォ湖〕、ヴァルダル川上流域の溪谷〔ゴステイヴァル、ポログ盆地、テトヴォ〕、カチャニク峡谷、コソヴォ平原〔ウロシエヴァツ、リプリヤン、プリシユティナ〕、メトヒヤ地方〔デチャニ修道院、ペーチ、ルゴヴァ峡谷〕、モンテネグロ人民共和国〔チャコル山、プラヴ湖、リム川、アンドリイェヴィツァ、コモヴィ山、タラ川、チトーグラード〔現ポドゴリツァ〕、スカダル湖、ツエティニエ、ニエグシエ平原、コトル〕。このコースはユーゴスラヴィアをほぼ半周し、一週間でもこなすきれない遠距離のものとなっている。マケドニアやコソヴォなどクロアチア語が通用しにくく、インフラが未整備の地域が多分に

含まれている面もある。ここに列挙されたものから一部を選択して利用することを想定したと考えるべきであろう。

⑨ 船でリエカからトリエステへ。

イストリア東海岸〔クヴァルネル・リヴィエラ、オパティヤ、ロヴラン、モシユチエニチュカ・ドラガ、ラビン、ラシヤ〕、ツレス島とロシニ島、イストリア西海岸〔ブーラ、プリオニ群島、ロヴィニ、リム湾、ポレチュ、ノヴィグラード、ウマグ、サヴドリヤ、ポルトローシュ、ピラン、イゾラ、コベル、アンカラ〕、トリエステ。リエカからトリエステまでイストリア半島の海岸部を周遊するコース。戦後新たにユーゴスラヴィアに編入されたイストリアの主要都市や海岸保養地をめぐるものだが、船旅自体が時間を要することもあり、訪問先（寄港地）を絞り込まない限りは現実的でない^⑩。

⑩ 船でリエカからウルツイニへ。

リエカとクroatia沿岸地方（リエカ、クラリエヴィツア、バカル湾、オミシヤリ、クルク島、ツリクヴェニツア、ノヴィ・ヴィノドルスキ、ザヴラトニツァ湾、カルロバグ、パグ島、スタリグラード）、ダルマチア北部（ズルマニヤ川、ノヴィグラード海、オプロヴァツ、ニン、ラヴニ・コタリ地方、ピオグラード・ナ・モール、ヴラナ湖、コルナティ諸島、シベニク、プロクリヤン湖、

クルカ川、スクラディン）、ダルマチア中部（スプリト、サロナ遺跡、トロギル、オミシユ、ブレラ、マカルスカ、ポドゴラ、プローチエ）、ダルマチア南部（オレビツチ、ムリエト島、ムリエト湖、ストン、ゲルージュ、リエカ・ドウブロヴァチユカ峡谷、ドウブロヴニク、ロクルム島、ツァヴタト）、モンテネグロ沿海地方（ヘルツェグノヴィ、リサン、ペラスト、コトル、ブドヴァ、スヴェティ・ステファン、バール、ウルツイニ）。スプリトからフヴァル島やコルチュラ島へ向かうサブコースも掲載されている。ユーゴスラヴィアのアドリア海沿岸一帯を縦断する長距離のコースで、上記コース⑨以上に訪問先（寄港地）をかなり絞り込む必要がある^⑪。ローカル航路も充実しているとはいえ、島々をめぐること自体を目的とするのであれば、修学旅行向きとは考えにくい。

⑪ プリトヴィツェ湖群国立公園。

経路は（a）ザグレブからカルロヴァツ、スルーニニ経由のバス、（b）ウルホヴィネまで列車で行き、そこからバスに乗り換え、（c）ビハチまで列車で行き、そこからバスに乗り換え（リチュコ・ペトロヴォ・セロ経由）の三通り。
以上のように、モデルコースは多彩であり、所要日数も、それに伴う旅費も大きく異なる。ザグレブを起点とするクroatia向

けの案内書である一方、クロアチア国内で完結しているのは①②③のコースだけで、それ以外の目的地として④⑤⑥⑨にはスロヴェニア、⑦にはボスニア・ヘルツェゴヴィナ、⑩にはモンテネグロが含まれている。⑧の目的地はセルビア、マケドニア、コソヴォ、モンテネグロにまで及んでいる。多くのコースは時間的にも金銭面でもそのまま実施するのは難しいように思われる。その点では、実際の修学旅行の企画においては、教師（引率者）がこれらのモデルコースを実施可能なものに適宜アレンジせざるをえなかったことは疑いない。

むすびにかえて

『修学旅行』のモデルコースには、所要日数や旅費はもとより、移動手段や宿泊施設についても具体的には示されておらず、一般的な旅行案内書としての実用性を欠いている。それでも、修学旅行の企画において大いに参考になる部分があったであろうし、ユーゴスラヴィアの地理・歴史に関する教師向けの指導書・参考書として、あるいは児童生徒向けの教材として活用されたと推測できる。

一方、『修学旅行』の詳細な記述は事前学習の参考となるべき

ものとはいえ、情報量は明らかに過剰である。冒頭の事例紹介に限らず、工場や発電所など経済地理的分野に関する数多くの施設が取り上げられているが、その多くは鉄道沿線にあるというだけで訪問・見学先としてさえ想定されていなかった可能性がある。一方では、ユーゴスラヴィア独自の社会主義建設期であったにもかかわらず、すでに各地に建設されていた戦争・革命記念碑や関連する博物館を訪問することが必ずしも積極的に奨励されてはいない。これらが修学旅行を含む重要な訪問先となっていくのは、一九六〇年代以降のことである。

『修学旅行』がどのような形で活用されたのか、本稿では検証することができなかった。修学旅行のカリキュラム上の位置づけも、学習指導要領などに明示されているわけではない。ユーゴスラヴィアあるいはクロアチアの社会主義期を通じて、修学旅行が何を目的としてどのような形で行われたのか、その事例を分析・検証することが今後の課題である。

注

- 1 クロアチアをはじめとする旧ユーゴスラヴィア地域に関する初期の旅行ガイドブックは、記載内容の正確さにはやや問題があるものの、貴重な「史料」としての側面を持つ。例えば、すでにイギリスのマーレー社にちなみ *A Handbook for Travellers in Southern Germany: Being a Guide to Bavaria, Austria, Tyrol, Salzburg, Styria, &c., the Austrian and Bavarian Alps, and the Danube from Ulm to the Black Sea*, London: John Murray and Son, 1857 & 2nd ed. のように、*Handbuch für Reisende durch Deutschland und den Österreichischen Kaiserstaat*, Coblenz: Karl Baedeker, 1842 などの鉄道が開通していない時期のクロアチア一帯に関する情報が掲載されていたが、それ以降も随時更新・拡充されていた。とくにダルマチアなどアドリア海沿岸地域に関しては、19世紀末からオーストリアのハルトレーベン社にちなみ *Illustrirter Führer durch Dalmatien längs der Küste von Albanien bis Korfu und nach den Ionischen Inseln. Handbuch für Touristen und Geschäfts-Reisende*, Wien: Hartleben, 1883 & 2nd ed. のように、*Illustrirter Führer durch Dalmatien*, Wien: Alfred Hölder, 1899³ のように、*Illustrirter Wegweiser durch die österreichischen Kurorte, Sommerfrischen und Winterstationen. Heft: Krain, Kärntenland und Dalmatien*, Wien: Leipzig: Ehrenpfehl, 1911 のようにかなり詳しい旅行ガイドブックが刊行された⁴。
- 2 クロアチアにおける観光旅行史の研究書として、Boris Vukonić, *Povijest hrvatskog turizma*, Zagreb: Prometej, 2005 (クロアチア観光史) 等がある⁵。Ivo Perić, *Razvitak turizma u dubrovniku i Dalmaciji*, Dubrovnik: JAZU, 1983 (ドゥブロヴィク近郊における観光の発展)⁶、Boris Vukonić, *Tempus Fugit: Povijest turizma Zagreba*, Zagreb: AGM, 1994 (時は飛ぶ—ザグレブ観光史) など地域ごとの研究書も少なくない⁷。社会主義期の観光旅行史に関しては、Hannes Grandits and Karin Taylor, eds., *Yugoslavians Sunny side. A History of Tourism in Socialism (1950s-1980s)*, Budapest and New York: Central European University Press, 2010 が参考になる⁸。
- 3 Velimir Dorofeev, *Školske ekskurzije po Jugoslaviji*, Zagreb: Školska knjiga, 1959, 262 pp. [13.5 cm x 19.5 cm] など、原題を直訳すれば『ユーゴスラヴィア各大学校のユネスカーション』となるが、本稿では便宜的に『ユーゴスラヴィア修学旅行』とした。
- 4 B. Vukonić, *Povijest hrvatskog turizma*, pp.141-142; Igor Tchoukarine, "The Yugoslav Road to International Tourism. Opening, Decentralization, and Propaganda in the Early 1950s," in: H. Grandits and K. Taylor, eds., *Yugoslavians Sunny side*, pp.124-129. 社会主義期を通じて、ユーゴスラヴィア以外の東欧諸国には独占的な国営旅行社が存在した。ポーランドのオルピス、チェコスロヴァキアのチェドック、ハンガリーのイプス、ルーマニアのO.N.T.、ブルガリアのバルカン・トゥーリスティックなど⁹。
- 5 *Kada na odmor: planine - jezera - banje*, Beograd: Turistički savez Jugoslavije, 1963, p.150-153 [休暇ガイド：山・湖・温泉]。
- 6 Jasenka Kranjčević, "Abandoned Tourism Resorts in Croatia: The Consequences of Discordant Spatial Planning and Tourism Development Policies," in: Larry Dwyer, Renata Tamljenović, Sandra Čorak, eds., *Evolution of Destination Planning and Strategy. The Rise of Tourism in Croatia*, Palgrave Macmillan, 2017, pp.175-176. この時期にドゥブロヴィク社が発行した『勤労者よ、休暇を活用せよ』と題する小冊子は、二色刷ながらユーゴスラヴィア全土の主要な観光地の美しい風景写真を多数掲載しており、こうした国内旅行の奨励に対応するものでもあったと考えられる¹⁰。Trubentšić, *kovrsite odmor*, Beograd: Putnik, 1949。
- 7 一九五三年に『Turističke vijesti』として創刊され、翌年『Turistički pregled』から『一九五六年』Turizam と誌名変更を重ね、現在でも季刊誌として刊行

- 7 例えば、実用的な旅行案内書として「セルビアでは Serbia Tourist Guide, Beograd: Putnik s Publicity and Publishing Department, 1953」スロヴェニアでは *Automobilsko turistični priručnik Slovenije i Jugoslovanse cest STO, Ljubljana: Avtomobilsko motociklistična zveza Slovenije*, 1953 (スロヴェニアおよびユーゴスラヴィア管轄トリエステ自由地域自動車旅行案内)・ボスニア・ヘルツェゴヴィナでは *Bosna i Hercegovina: turistički vodič*, Sarajevo: OZE/BIH Zavod za ekonomsku propagandu i publicitet, 1954 (ボスニア・ヘルツェゴヴィナ旅行案内)・モンテネグロでは *Boka Kolorska: turistički vodič*, Kotor: Trgovinsko-ugostiteljska komora, 1954 (ボカ・コトルスカ旅行案内)・マケドニアでは *Makedonija: turistički vodič*, Skopje: Turistički savez na Makedonija, 1956 (マケドニア旅行案内)などが刊行されている。クロアチアに関する旅行案内書は前述の通り戦前から少なからなかったが、この時期にも *Zadar: Putnikov vodič*, Zadar: Turistički savez, 1953 (ザダル・ブートニクの旅行案内)や *Opatija: parkovi i selališta*, Opatija: Uprava za parkove i plaže, 1955 (オパティヤ・公園と遊歩道)など戦後ユーゴスラヴィアに編入された地域のものを含めて数多く刊行されている。
- 9 *Turistički priručnik: popis turističkih mjesta i tjelevališta Jugoslavije: pregled kupališta i tjelevališta, tjelevališta, ferijalnog saveza, planinarskih domova, dječjih i radničkih odmarališta i kampova*, Zagreb: Privredni vjesnik, 1957.
- 10 *Jugoslavija: turistička enciklopedija*, II, Beograd: Turistička štampa, 1958.
- 11 *Jugoslavija 1918-1988: statistički godišnjak*, Beograd: Savezni zavod za statistiku, 1989, p.339 [ユーゴスラヴィア統計年鑑] .
- 12 *Ibid.*, p.339.
- 13 *Ibid.*, p.339.
- 14 *Geografski atlas Jugoslavije*, Zagreb: Znanje, 1961, karta 32a.
- 15 エーゴスラヴィア航空の歴史に関する Jan M. Berge, *Glory Days: Yugoslavias National Airline Through Communism*, Amazon Digital Services, 2013 ほか参照。
- 16 *JAT: Privremeni red letenja / Provisional Timetable. Leto / Summer 1958*, Beograd: JAT, 1958. なお、また一九五八年の時点では東欧諸国との関係も改善されており、首都ベオグラードからはチェコソヴエツキアのプラハ、ブルガリアのソフィア、アルバニアのティラナに直行便があった。
- 17 季節列車を除けば、ザグレブ・サライエヴォ間は午前八時三〇分発・午後一〇時着または午後一時四五分発・午前一一時二〇分着、サライエヴォ・ドゥブロヴニク(クルージュ)間は午前一一時二五分発・午後九時四八分着または午後一時発・午前一一時一五分着の一日二便しかなかった。 *Red vozne zbirke za Sarajevo. Vazi od 3. VI 1956 god.: Vozovi, autobusi, automi*, Beograd: Redakcija Transporta i Lokomotive, 1956, pp.8, 13 (サライエヴォ時刻表)。一九七六年にサライエヴォ・ドゥブロヴニク間の狭軌鉄道は廃線となり、またザグレブ・サライエヴォ間の鉄道路線は現在でも残っているが、片道約九時間半もかかる上に一日二便しかない。 *Red vozne 13.XII.2015 - 10.XII.2016*, Sarajevo: Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine, 2015 [ボスニア・ヘルツェゴヴィナ連邦時刻表]。
- 18 ユーゴスラヴィアとイタリアの国境問題が最終的に解決したのは、一九七五年のオースモ条約によつてである(一九七七年発効)。英語による条約全文は No. 24848, Italy and Yugoslavia: Treaty on the delimitation of the frontier for the part not indicated as such in the Peace Treaty of 10 February 1947 (with annexes, exchanges of letters and final act). Signed at Osimo, Ancona on 10 November 1975. *Treaties and international agreements registered or fi-*

- led and recorded with the Secretariat of the United Nations. Volume 1466. New York: United Nations. 1996 参照。
- 20 19 *Jugoslavija: turistička enciklopedija*, I, p.581.
)), 挙げられている工場等は第二次世界大戦後に創業された新しいものが多いが、サウスキー・マロフのアルコール工場（現在ではクロアチア最大の製薬会社「プリーヴァ」の一部門）やクルーンのゴム工場のように戦前からの企業・施設を引き継ぐものもあった。これらの多くは一九九〇年代の民営化の過程で外国資本の支配下に入るなどして再編されたが、「ユーゴタービン」改め「クロアチア・ポンベ」や「ユーゴケラミカ」改め「インケル」など、現在でも社名を変えずつつ操業を続けているものもある。
- 21 *Spoimenici i spomen-ploče u east utesenika i dogadajna NOB na području Zagreba, Zagreb: Muzeji grada Zagreba*, 1958 (サグレブ地域における人民解放闘争への参加者や事件に関する記念碑や銘板) によれば、一九五八年までにサグレブ近郊だけでも二六八の記念碑・銘板が設置されている。
- 22 ユーゴスラヴィアにおける革命記念碑の歴史については、*Revolucionarno kiparstvo, Zagreb: Spektar*, 1977 (革命彫刻) 参照。
- 23 Dorotejev, *Školske eksterzije po Jugoslaviji*, p.76.
- 24 Antun Bauer, "Muzeji u Hrvatskoj", *Muzeji i umjetni, Zagreb: Ured za informacije, Izvrišnog vijeća Sabora NRH*, 1957, pp.29-30 (クロアチアの博物館)。博物館の成り立ちや展示内容（アウグスティンチによるチトー像を含む）が詳しく説明されている。一九七〇年代から八〇年代にかけて、クムロヴェツがチトーゆかりの一大観光地となった経緯については、Nevena Štrbić Alempijević, Petra Kelemen, "Traveling to the Birthplace of "the Greatest Son of Yugoslav Nations." The Construction of Kumnovec as a Political Tourism Destination," in: H. Grandits and K. Taylor, eds., *Yugoslavia's Sunny side*, pp.141-169 参照。
- 25 Dorotejev, *Školske eksterzije po Jugoslaviji*, IV.
- 26 Ibid., pp.20-28.
- 27 Ibid., p.83.
- 28 Ibid., p.105.
- 29 旅行者の多い温泉保養地（一九五九年）は、第一位がヴルニャチュカ・バーニャ（セルビア、三二三五〇人）、第二位がニシュカ・バーニャ（セルビア、一四五九〇人）、第三位がロガシュカ・スラティナ（スロヴェニア、一三三二〇人）。*Geografski atlas Jugoslavije*, karta 33a.
- 30 やや時期がずれるが、一九五〇年の時刻表によれば、リエカ・プーラ間とプーラ・トリエステ間を往復する定期便が週三便あり、ここで挙げられている主要都市・保養地に寄港している。前者が片道一〇時間三〇分、後者が片道九時間四五分と、距離の割に時間がかかった。*Putnikov vozni red za željeznici i parobrodarski saobraćaj, Zagreb: Putnik*, 1950, p.92.
- 31 同じく一九五〇年の時刻表によれば、単純にリエカ・ウルツィニ間を移動する場合、週一便しかなく、火曜日の午前五時にリエカを出て、水曜日の午後七時にウルツィニに着くことになっている。*Putnikov vozni red*, pp.88-89.
- 32 一九八〇年代にセルビアで出版された地理教科書の「観光」という箇所には「人民解放闘争という最も新しい革命の歴史にまつわる記念碑はとくに重要である。ステイエスカ、ネレトヴァ、カディニャチャ、コザラ、そしてビハチ、ヤイツェ、ドルヴァル、ボドゴラ、ティトヴォ・ウジツェなどの都市その他たくさん地域に一九四一年から四五年にかけての革命にまつわる数多くの記念碑がある」という記述がある。Dragan P. Rodić, *Geografija Jugoslavije II (Stanovništvo, privreda, naselja, republike)*, Sesto izdanje, Beograd: Naučna knjiga, 1986, p.294 (ユーゴスラヴィア地理学Ⅱ) また、同時期にクロアチアで出版されたアトラス（資料集）は、チトー関連で一五枚、戦争・革命記

念碑関連で一八枚の写真を使用している。とくに戦争・革命記念碑は、恐らくは意図的にユーゴスラヴィア連邦の全共和国・自治州から満遍なく取り上げられていることが興味深い。Velimir Dorofejev, Ivo Mazuran, Ivan De Zan, *Atlas privode i društva za III i IV razred osnovne škole*, Zagreb: Školska knjiga, 1987, pp.26-27, 30-31〔小学校三・四年生向け自然と社会アトラス〕。