

世界の労働関係研究所・資料館・ 図書館 (12)

— オランダの国際社会史研究所

五十嵐 仁

はじめに

2001年9月23日、私はデンマークのコペンハーゲンからドイツのハンブルクを經由して再びオランダのアムステルダムに向かった。アメリカのボストンからフィンランドのヘルシンキに行く際に中継地として滞在して以来、2度目の訪問である。

途中、列車はトンネルの中のような所で止まった。カー・フェリーならぬトレイン・フェリーだ。オスロからベルゲンに行くとき、バスのままフェリーに乗ったことがあったが、列車に乗ったままフェリーで運ばれるのは初めてだ。途中、船のデッキに出て、外の風に当たった。振り返ると、海岸線に発電用の白い風車がズラリと並んでいる。環境先進国・デンマークらしい光景だ。

このとき乗り込んだ列車には、棚の下にコンセントが付いていた。おまけに一等車だったので、対面になっている1人がけの広い椅子の間に、立派なテーブルが作りつけになっている。動く事務机というところで、誠に具合が良い。

こうして私はアムステルダムに舞い戻ってきた。3週間かけて、北欧をぐるっと回ってきたわけだ。

2度目のアムステルダムは、かなり勝手も分

かり、風景が違って見えた。しかも、今回は駅前のホテルを予約しておいたので、場所で迷うようなことはない。明日、国際社会史研究所を訪問し、明後日にはバスでロンドンに向かう予定だ。

国際社会史研究所

すごいものを見せてもらった。やはりあるんだ、こういうすごいものが……。

それは、マルクスが書いた『共産党宣言』の原稿である。コピーやレプリカではない。本物の自筆原稿である。

この他、カウツキーからレーニンへの手紙やスエズ危機直前のエジプト統一共産党のビラ、トルストイ、クロボトキン、バクーニン、トロツキーなどの手稿や手紙などもある。受付横の展示ケースにはレプリカがあったが、ここにあるのは全て本物だ。

これらは、国際社会史研究所の書庫の中の展示ケースに保管されていた。書庫の中に入らなければ見られないものだ。再び舞い戻ってきたかがあった。

アムステルダム北西部の運河沿いに建つ国際社会史研究所⁽¹⁾International Instituut voor Social Geschiedenis, IISG (International Institute of Social History, IISH) は、労働運

(1) 国際社会史研究所のウェブ・サイトについては<http://www.iisg.nl/>を参照。

動・社会運動関連の資料・図書館としては世界で一番大きい施設だといえる。この研究所は、大変充実したウェブ・サイトを持っている。私の不十分な聞き取りより、そちらを見ていただいた方が正確だろう。でも、実際に来てみて、その規模の大きさ、内容の充実ぶりに改めて圧倒された。

まず、建物の外観を見ていただく。この建物は1935年の設立以来4代目で、ここには1960年代に引っ越してきたそうだ。



正面から見た社会史研究所

近代的な明るい五階建てのビルで、1989年に改装されたという。まだ十数年しか経っていない。

研究所の裏は運河に面している。右側のガラスの部分が食堂で、二階のガラスが張り出しているところが閲覧室だ。



裏の運河側から見た研究所

このビル全体が研究所だから、その規模の大きさが分かるだろうと思う。蔵書数も、所蔵資料数の規模も、この種の専門図書館・文書館としては世界一である。

そもそも、研究所の中に書籍売り場はともかく、食堂兼カフェテリアがあるというだけでも驚きだ。この書籍売り場で売られている本は、社会史研究所の書籍部門が出版したものだ。



研究所の中にある食堂と書籍売り場

私を案内してくれたのは、フランク・ヨング Frank de Jongという方で、名刺の肩書きを見ると「Head, Public Services」とある。閲覧係主任というところだろうか。

もちろん、IALHIの大会でお会いしたマリン・ハイデン Marien van der Heijdenさんにも再会した。たった1回会っただけなのに、とても懐かしい気がするから不思議だ。

この食堂でコーヒーをご馳走になりながら、簡単なガイダンスを受けた。私の印象に残ったのは2つの点である。

1つは、スタッフについてだ。スタッフは全部で120人ほどで、フルタイムとパートタイムの比率は約半々だそうだ。ただし、パートとはいっても週4日で、フルタイムの週5日と1日しか変わらない。

給与なども一日分少ないだけで、その他の処遇については大きな違いはないという。この辺は日本などとはかなり異なっている。「オラ

ンダ・モデル」として日本でも知られるようになった「短時間正社員」だと理解した方がよいだろう。

もう1つは、資金についてである。資金は、個人からの寄金、王立アカデミーを通じての国庫補助、各種プロジェクトを通じての委託金の3つの部分に分かれている。

このうち、設立当初は個人からの寄金が多く、次第にアカデミーからの拠出が増え、最近ではプロジェクトの委託金が増える傾向にあるようだ。しかし、研究所が一番力を入れている資金集約の方法は、「フレンズ」という会員組織を通じての個人寄金集めだという。

「フレンズ」には、年200ギルダー（約1万円）拠出と年1000ギルダー（約5万円）拠出の2つの種類があり、その額に応じて研究所の出版物が安く手に入るなどの様々な特典が付与される。こうして一般の人から幅広く資金を集約しようというわけだ。

この仕組みには感心した。労働組合からの拠出も、このような「フレンズ」の一員としてなされるのだろう。このような幅広い資金収集のシステムは、かなり参考になるのではないかと思ったが、どうだろうか。

書庫の様子

この後、フランクさんに書庫を一通り案内していただいた。ざっと回るだけで、結局、3時間近くもかかった。午前10時にやって来て、外に出たのが午後1時である。それだけ広く、また見せていただいたものも多岐に渡ったということになる。

この写真のフランクさんの後ろに写っている棚はなんだか分かるだろうか。これは、全てポスターである。この辺の棚全てがポスターで埋まっている。



案内してくれたフランクさん

すごい量だ。最近の日本の平和運動についてのポスターまでである。大原社研でさえ持っていないものだった。

写真も沢山あった。固定式のキャビネットに入りきれないということで、移動式の写真キャビネットが設置されている。この箱の中の収納ボックスがぐるぐると回転するという。止まったら引き出しを開けて写真を取り出すことができる。



写真の収納ボックス

ここは資料の収納庫である。ここにある移動式の書架全てに、ボックスに入った資料が詰まっている。壮観な眺めだ。どれだけの量になるのか想像もつかない。とにかくすさまじい量の資料がある。それもオランダだけではなく、世界中の資料がある。



ズラリと並んだ資料の収納庫

とりわけ、マルクス・エンゲルス関係の資料が豊富で、ここが中心になって『マルクス・エンゲルス全集』の最新版の編集が行われている。それは、第2次世界大戦前、ファシズムが力を伸ばしてきたとき、弾圧や迫害を逃れて、ドイツ、オーストリア、スペインなどから、当時中立国であったオランダに向けて貴重な資料が持ち出されたからだ。

フランクさんの話では、現在、モスクワとイスラマバードに在外事務所があり、来年にはバンコクでも開設されるそうだ。このように、資料収集の範囲と対象は海外にも及んでおり、そのために名称にも「国際」とついているのだということに、初めて合点がいった。

この後、定期刊行物の収納庫で、コミンテルンの雑誌『インプレコール』などを見せていただいた。私が、修士論文の執筆の時に利用した雑誌だ。

ここには、私の大学院時代の恩師である故中林賢二郎先生が通われ、コミンテルン文献や3つのインターナショナルの統一戦線に関する協議についての文書などを閲覧された。その成果は、後に『統一戦線史序説』（大月書店、1976年）という本にまとめられるが、ここにある『インプレコール』なども恐らく目にされたことだろう。

この研究所については、大学院時代に中林先生から色々と聞かされていた。その研究所にようやく来ることができ、感無量のものがあった。ただし、私は研究のための資料収集ではなく、「見学」に来たにすぎないわけだが……。この辺が、「不肖の弟子」たる所以だろうか。

アムステルダムからロンドンへ

アムステルダムを出発したのは朝の8時半で、ロンドン到着は午後5時45分の予定だった。9時間だと思っていたが、時差が1時間あるので10時間になる。

この間、ベルギーとフランスを通過し、カレーからトンネルを通過してドーバー海峡を渡る。一日で4カ国を走り抜けるバスの旅である。

午前中は、ずっと白い霧が立ちこめていた。一瞬、道路の直ぐ近くに風車があるのが見えた。こちらに来て私が見た唯一の古風な風車だ。霧は一向に晴れず、「白い闇」の中を走った。昼食休憩が45分あり、その後しばらくしてから霧は晴れ、回りの景色が見えてきた。

バスはほとんど起伏のない平坦な道を快調にとぼし、ひたすら走り続けた。山や丘はなく、ただただ広がる真っ平らな大地だ。そのほとんどは耕作され、あるいは牧草地として使われている。羊や牛がのんびりと昼寝をし、遠くの方に町並が見え隠れしている。

豊かなヨーロッパの田園を感じさせる風景だ。昔、ここを舞台に何度も戦争が繰り返されたことなど、信じられないようなのどかさだ。

と、ここまでは暢気なバス旅行だった。雰囲気が一変したのは、カレーを過ぎていよいよフランスからイギリスに向けて出国手続きを行うというときである。

迷彩服に身を固め、マシンガンをぶら下げたフランス軍の兵士が待ち受けていた。バスはある平屋建てのバラックの横に止まり、運転手

は荷物を全て持ってこの建物に入るよう指示した。この中で荷物のチェックを受けるためだ。

乗客は、飛行機に乗るときのように荷物を調べられ、空港のチェック・マシンと同じものの中を通過させる。なかなか厳重で、私の前の乗客はやり直しさせられていた。アラブ人らしい2人連れだったからだろうか。

やがて乗客はバスに戻り、ヨーロッパ以外のパスポートを持つ客には、入国カードが配られた。記入する間もなく、バスはもう一つの建物の前に止まった。

ここで、イギリス側の入国審査を受けなければならない。空港と同じだ。パスポートを見せ、入国カードを提出し、用件と滞在日数を聞かれる。私の場合はすんなりと通過でき、大半の乗客はバスに戻った。しかし、バスは出発しない。

まだ戻ってきていないお客がいるようだ。周りを見回すと、先ほどのアラブ人らしい2人連れの姿が見えない。

すると、これもアラブ人らしい青年がバスに戻ってきて、荷物を持ってまた出ていった。入れ違いに運転手が戻ってきて、バスのエンジンをかける。こうしてバスは、3人の乗客を残したまま入国審査事務所を後にし、ドーバー海峡トンネルへの進入道路へと入っていった。

あの3人はどうなったのだろうか。イギリスによって入国を拒否されてしまったのかもしれない。あのまま追い返されてしまったのだとすれば、せっかくここまで来たのに、気の毒な気がする。

それとも、何か嫌疑を受けるような具体的な事実が見つかったのだろうか。何とも、不気味な出来事だが、これも同時テロ攻撃の影響であることは明かだ。従来以上に国境の移動は厳重に検査され、疑わしいものは厳しい詮議を受ける。私の旅も、色々な形で影響を受けそう

だ。

3人の乗客を残したまま、バスは鉄道の貨車がたくさん並んでいる貨物駅のような所に着いた。ホームのような所に止まったかと思うと、そのまま貨車の中に入って行く。貨車の中はがらんどうで、バスや車を積み込むようになっていた。ドーバー海峡のトンネルは、直接走って通過するのではなく、バスごと列車に乗って通過するわけだ。これにも驚いた。

乗客はバスに乗ったまま、列車に揺られている。振動があって、動いているのが分かるが、バスは止まったままだ。運転手は客席に移って、暢気に新聞を読んでいる。何だか奇妙な感覚を味わった。

それにしても、色々な渡り方があるものだ。これで私は、バスごとフェリーに入る渡り方、列車ごとフェリーに入る渡り方、そして今回のようにバスごと列車に入る渡り方と、3種類の海の渡り方を経験したことになる。

こうして、バスは列車に乗ってドーバー・トンネルを渡り、無事、ロンドンに到着した。私にとっては、約20年ぶりのロンドンだが、ほとんど記憶はない。中心部を歩いたりすれば、思い出すかもしれないが……。

早速、バス・ターミナルで帰りのチケットとマンチェスターまでのチケットを買った。ドーバーを渡るのにユーレイル・パスもブリット・レイルパスも使えず、またブリット・レイルパスは4日間しか使用できないからだ。

イギリスでは、マンチェスター、コベントリー、リーズ、リバプール、エジンバラを訪問する予定になっている。途中、船でアイルランドに渡り、ダブリンにも行く。英語が通じるので、これまでよりは気が楽だが、予定通り訪問できるだろうか。(つづく)

(いがらし・じん 法政大学大原社会問題研究所教授)