

ポルシェ・〈VW〉・ヒトラー： 工学のアルカディアーと技術のユートピア

三石 善吉*

Porsche・Volkswagen・Hitler: Technological Arcadia vs Technical Utopia

MITSUISHI Zenkichi *

Abstract

The idea of the popular car cherished by F・Porsche coincided with the Volkswagen project harboured by A・Hitler, who made use of it as his political baits. This essay explains the process how Porsche's technological Arcadia was gradually eroded by the technical Utopia of the Dritten Reich.

キーワード：ポルシェ・VW（ファウ・ヴェー）・ヒトラー・親衛隊（SS）入隊問題

はじめに

ナチス政権は反ヴェルサイユ体制・反共・反ユダヤを国家目標とする苛烈な暴力的権力であるが、政権掌握（1933）から第2次世界大戦の開始（1939）前までの6年間は、完全雇用を目指す福祉国家の偽装政策を推進した。Volkswagen・Autobahnプロジェクトはその中核をなし、ポルシェの如き様々な「工学のアルカディアー」を分割統治して「幻想の理想郷」を作り出す統治技術としての「技術のユートピア」を標榜して、強制的画一化 Gleichschaltung を図った。ポルシェはこの巨大な網の中に取り込まれていく〔本論考は既

完のポルシェ研究中から一部分を抽出・圧縮したもので、時系列に飛躍がある〕。

1. ポルシェ略伝

フェルディナント・ポルシェ Ferdinand Porsche 1875年9月3日、オーストリア・ハンガリー帝国のバーメン〔ボヘミア〕王国の寒村マッフエルスドルフ Maffersdorf 生まれ〔ドイツ人家族がスラブ系の姓を取り入れた〕¹⁾。ブリキ細工職人の父、アントン・ポルシェの5人の子供の3番目である。父の徒弟をしながら、1890年ライヒェンベルク Reichenberg の国立工業学校夜間部に通学。

* 国際学部国際社会学科、Tsukuba Gakuin University

1894年ウィーンのベラ・エッガー Bela Egger 社入社、夜はウィーン工科大学聴講生。1898年ウィーンのヤーコブ・ローナー Jakob Lohner 社入社、1900年電気自動車 Lohner-Porsche 開発〔出世作〕。1905年アウストロ・ダイムラー Austro Daimler 社入社、小型車〈Sasch〉の開発。1923年シュトゥットガルトのダイムラー本社に移り、〈MercedesS型、SS型〉等のレーシングカー開発。24年シュトゥットガルト工科大学名誉工学博士授与。1929年ウィーンのシュタイヤ Steyr 社に入社。1930年独立、〈Porsche12型・32型〉開発。1934年〈V・W〉設計契約締結。1938年〈V・W〉有限会社監査役。1945年6月米軍は3ヶ月間ポルシェを拘束・尋問し、1945年11月仏軍は最初国民車設計のため、後戦犯として拘束、1947年8月5日釈放。1951年1月30日シュトゥットガルトの病院で没。享年75歳。

2. ヴァイマル期-ヒトラーとの遭遇・ポルシェ設計事務所の開設。

1923年4月ポルシェは、シュトゥットガルトのダイムラー本社 Daimler Motoren AG の技術部長兼取締役〔6人のうちの1人〕として移籍した（伝記43頁）。翌1924年4月末には、ポルシェの開発した〈メルツェーデス・

コムプレッソール Mercedes Kompressor〉レーシングカー〔4000cc、6気筒、100bhp〕が、タルガ・フローリオ Targa Florio グランプリ〔シシリー島〕で優勝し、1924年7月にはシュトゥットガルト工科大学からも名誉工学博士号を授与された〔1917年ウィーン工科大学名誉工学博士授与〕。

1925年春ポルシェはヒトラーとゾリテューデ Solitude で偶然出会って「短くごく当たり前の会話」を交わしたと、フェリー・ポルシェ〔ポルシェの長男、自伝の作者〕は記している。ゾリテューデとは、シュトゥットガルト郊外のゾリテューデ環状コース〔Stuttgarter Solitude Rund Strecke〕のことで、テスト走行用の複雑なコースを持ち、高度の運転技術が要求されるサーキット（自伝117・122・130頁）である。

ヒトラー²⁾は1923年11月8日のミュンヘン暴動〔この時すでにヒトラーは Mercedes を所有している〕の失敗で逮捕され、服役中にヘンリー・フォードの伝記を読んで強く感化された³⁾。1924年12月20日には保釈され、1925年2月27日にはミュンヘンのビュルガー・プロイ・ケラーでナチス党大会が開かれ、劇的な復帰を果たした。

ジョン・トーランドによれば、この1925年の春、ヒトラーは赤のメルツェーデスの新車

- 1) ポルシェの資料は、ジョン・ベントリー『ポルシェの生涯-その苦悩と栄光』大沢茂・斉藤太治男訳、南雲堂、1980〔以下自伝と略称〕。R・V・フランケンベルク『F・ポルシェ-その生涯と作品』中原嘉浩訳、二玄社、1972〔以下伝記〕。大島隆雄「両大戦間期のドイツ自動車工業（3・完）」所収『愛知大学法経論集』128、1992〔以下大島128〕。田口憲一『VW 世界を征す』新潮ポケット・ライブラリ1964〔以下田口〕。K・B・Hopfinger “Beyond Expectation The Volkswagen Story” London, G・T・Foulis & CO・LTD、1956。ジェリー・スロニガー『ワーゲン・ストーリー ビートル誕生からゴルフまで』高斎正訳、グランプリ出版、1987など。
- 2) ヨアヒム・フェスト『ヒトラー（上）』（赤羽龍夫他訳、河出書房新社、1975、162頁）は、ヒトラー56歳の生涯を①1889～1919「愚かしさ・反社会的・無名」の「最初の30年」、②1919～29「準備の10年」、③1929～39「成功の10年」、④1939～45「失敗の6年」と分けている。またセバスチャン・ハフナー『ヒトラー』（赤羽龍夫訳、草思社、1985）も参照。
- 3) 古川澄明「フォルクスワーゲンベルクの成立過程」所収『六甲台論集』26-2、123頁〔以下古川26-2と略称〕。フォードの激烈な反ユダヤ主義もしっかり受けついでいる〔ジェイムズ・プール、スザンヌ・プール『ヒトラーの金脈』関口秀男訳、早川書房、1985、109頁以下〕。

を買ってドライブを楽しんでいたと言う⁴⁾。ミュンヘンからシュトゥットガルトまで直線距離でも200km以上あるが、車好きのヒトラーはメルツェデスを飛ばし、この有名な難コースに挑戦し、そこに居合わせたポルシェと遭遇した。この時ヒトラー〔1889年4月20日生まれ〕は、恐らく36歳、ナチス党の指導権を掌握したばかりで、まだ無名の存在と言ってよいが、ポルシェはこの時49歳、ダイムラー社の取締役で赫々たる名声を得ていた時である。ヒトラーはこの時、世界的に著名なレーシングカー設計者・ポルシェへの深い尊敬の念を抱き、それは終生変わらなかったと見られる。

ポルシェは「他人に気を使って働くのはこりごり（自伝94頁）」と独立を考え、1930年12月1日新しい設計事務所をシュトゥットガルトのクローネン街24番地に開く。「Dr.-Ing. h.c. Ferdinand Porsche GmbH, Konstruktionsbüro für Motoren-, Fahrzeug-, Luftfahrzeug- und Wasserfahrzeugbau. 名誉工学博士フェルディナント・ポルシェ有限会社、エンジン・自動車・航空機・船舶製造の設計事務所⁵⁾」、これが正式な会社名である。エンジン・車は当然として、航空機・船舶製造〔陸海空!〕の設計も引き受けますという。ポルシェの並々ならぬ自信の宣言といえようか。

この設計事務所には、ポルシェを慕う各分野の設計の逸材〔全て旧オーストリア帝国出身〕が結集した。設計主任のラーベ Karl Rabe、エンジン担当のカーレス Josef Kales、

ポルシェの長男フェリー Ferry Porsche ら、そして開所後間もなくして、カロッセリー担当のコメンダ Erwin Komenda、流体力学担当のミクル Josef Mickl らが加わった。かれらは、ポルシェを中心に、あたかも「一家」のような和やかな雰囲気と団結と技術力を発揮した（伝記62頁）。これがポルシェの理想郷「工学のアルカディア Arcadia」に他ならなかった。時にポルシェ 55歳、独立後のポルシェ設計事務所は、しかしながら、顧客の気まぐれに翻弄され、いくたびもの経営危機を迎えることになる。

ポルシェ設計事務所の最初の仕事は、ザクセンのケムニッツにあるヴァンデラー Wanderer 社からの依頼で完成した〈2-Liter Wanderer 2リットル・ヴァンデラー (W22)〉と呼ばれる車で、設計番号は7番とされた。「発注者に自分たちが最初のお客さんだと思われなくなかったから」、1番ではなくて7番から始めたという（伝記63頁）。〈ヴァンデラー 22〉は、1931年には完成し、すぐに量産されて大変な人気を得た。

世界恐慌期、ドイツ産業界には激しい淘汰と資本集中が見られ、自動車産業では、経営不振に陥った DKW [デー・カー・ヴェー]⁶⁾を中心に、アウディ Audi、ホルヒ Horch、ヴァンデラー Wanderer の4社は、1932年6月29日、ザクセン邦政府の肝煎りで半官半民のアウト＝ユニオン Auto Union 社を形成した。民族系ではダイムラー・ベンツ [D.B.] 社に次ぐ、資本規模・売上高を誇る巨大コンツェルンとなった。今日のアウディの「4つ

-
- 4) ジョン・トーランド『アドルフ・ヒトラー [I]』永井淳訳、集英社文庫、1990、319、417頁。ただしヒトラーは「自分で運転したことはなかった〔折口透『ポルシェ博士とヒトラー』グランプリ出版、1988、79頁〕。
- 5) H・Mommsen / M・Grieger, Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich, Düsseldorf, 1996、S57、S74 (以下 Mommsen と略称)。大島128、7頁。伝記62頁。折口『自動車の世紀』144頁。但し1931年4月25日の正式な登記名とは異なる。
- 6) DKW は Dampf Kraft Wagen・蒸気自動車の頭文字。ツシヨッパウエル Zschopauer・モトローレン・ヴェルクのこと。

の銀輪 four silver rings」である⁷⁾。

このためヴァンデラー社との契約は解消され、ポルシェ事務所の台所は火の車の状態となる。〈ザッシャ〉に次いでポルシェの大衆車構想の第2度目の挫折である。1931年から32年にかけて、運転資金にも事欠き給料は何ヶ月も欠配のその日暮らしであったが、節約したり生命保険を担保に資金を調達したりして、何とか食いつなぐ（自伝100頁）。

3. 1 ナチス期 1-「モータリゼーションへの意志」・ヒトラーとの再会。

ポルシェ設計事務所が、NSU 社〔エン・エス・ウー Neckarsulmer Fahrzeugwerke AG〕発注の〈32型〉の開発と経済的苦境とを戦っている間に、1933年1月30日ヒトラーのナチス党が合法的に政権を掌握し⁸⁾、武力による世界制覇を覆い隠す福祉政策〔〈V・W〉（ファウ・ヴェー）+ Autobahn など〕を実行して国民を強制的に統合していく。

ヒトラーは首相に任命されて12日後の、1933年2月11日に開催された「モータリゼーションへの意思」を標語とする「ベルリン国際自動車オートバイ・ショー〔以下単に「自動車ショー」と略称〕」の開会式で次のように挨拶したのである。

飛行機と並んで自動車は人類にとって最も天才的と言える交通手段となりました。ドイツがこの驚嘆すべき道具の発展と製造に最大の寄与を果たしたことを知ることが、わが民族にとっての誇りであります。帝国大統領の委任によってこの

産業を代表する皆様の前でお話をする名誉を与えられました以上は、この機会を無駄にしないために、最重要とも言えるこの産業の振興のためには将来何が必要かについて、皆様に私見を申し述べたいと思います。第一は、国家的な利害にかかわる自動車交通を在来の交通の枠組みから分離すること、第二は、自動車税を漸次低減してゆくこと、第三には、大規模な道路建設計画を立案しこれを実行すること、第四は、自動車競技の催しを振興すること。かつては馬車のために道が作られ、鉄道のために路線が敷かれたのと同様に、自動車もそれにふさわしい自動車専用道路を持つ必要があります⁹⁾。

こうして突如、全ドイツを「モータリゼーションへの意思」が支配することになった。自動車産業界は車の需要を抑制している自動車税の低減は歓迎すべきものであった。道路建設業界は全帝国をおおう自動車専用道の建設にばら色の将来を見た。NSKK〔ナチ党自動車クラブ〕はあらゆる自動車競技を支配する権力を与えられ満足した。失業者は仕事にありつくと喜んだ。そして、全く政治音痴のポルシェ家でも「こうした機運は、高性能自動車を最終目標にしてきたわれわれの積年の夢を一歩前進させる」（自伝123頁）ものと感じていた〔1929年～39年まで「ヒトラー成功の10年」と見る学者もいる〕。

ヒトラーのこの呼びかけに最初に応えたのは、ドイツ自動車産業のリーダー格、ダイムラー・ベンツ〔D・B〕社であったようだ。同

7) 大島隆雄「両大戦間期のドイツ自動車工業（1）」所収『愛知大学経済論集』126（1991）、46頁、同「両大戦間期－（2）」所収『愛知大学－』127（1991）、116頁。
8) ナチス党の獲得議席数。1924年5月＝32、1924年12月＝14、1928年5月＝12、1930年9月＝107（SPD＝社会民主党143）、1932年7月＝230（SPD133）、1932年11月＝196（SPD121）、1933年3月＝288（SPD120）。1932年7月の時点で第1党になっている事、1933年3月でも得票率は過半数に満たぬ43・9％である事に留意。
9) ヴォルフガング・ザックス『自動車への愛』土合文夫・福本義憲訳、藤原書店、1995、90頁以下。

社はヒトラー演説からほぼ一か月後の1933年3月15日、ヒトラー首相に書簡を送り、「ドイツ自動車工業の声望を著しく引き上げ」てきたわが社は、今度は「ドイツの名望を促進するために貢献したい」、ついでには「可能な限りの資金を直接用立てていただきたく」と嘆願した¹⁰⁾。ヒトラーはすでに1923年からメルツェーデスに乗り、1931年5月には〈グロサー・メルツェーデス Grosser Mercedes〉を買っていたし、D・B社の実績から、同社の一社だけに資金を与えるつもりであった。

ところがダイムラー・ベンツ社のライバルであるアウト・ユニオン社も、同年(1933)3月27日同様な資金援助の嘆願書を出し、そのほぼ1ヵ月半後の5月10日には、ヒトラーとの会見を取り付けたのである(西牟田145頁)。この会見[A・U社はポルシェら全3名]の様相をフェリー〔日付なし〕は次のように記録している(自伝122・130頁)。

ヒトラーはポルシェに会うや「博士、私は貴殿を良く覚えていますよ。1925年頃でしたかな、ゾリテューデで貴殿に会ったのは。貴殿はお忘れか?」と、会談は和やかに始まった。8年前の話であり、ゾリテューデ Solitude とは、既に触れたが、シュトゥットガルト郊外の難サーキット circuit のことである。この時ヒトラーはまだ無名の存在であったが、ポルシェはダイムラー社の取締役で赫々たる名声があった。8年後の1933年、ヒトラーは今やドイツ国家の首相であって、立場は完全に逆転していた。しかしゾリテューデの思い出は、ヒトラーを8年前と変わらぬ「車気違い Autonnarr」¹¹⁾に戻したようだ。

ポルシェの伝記作家は、後の1938年8月の出来事を語る中で、「侍従武官たちが驚いたことに、ポルシェはヒトラー総統に向かって、ただ〈ヒトラーさん〉と呼んでいた。し

かしヒトラーはこのことを意に介せず、ポルシェは変わり者と見られていた(95頁)」と書いているように、最初の出会いは勿論、この二度目の邂逅、あるいはそれ以降の会談にあっても、ポルシェとヒトラーとの関係は逆転しなかった。ポルシェはこれまでと同じ態度でヒトラーに接し、Herr Hitler〔ヒトラーさん〕と呼び、ヒトラーもこの事をいささかも意に介さなかったのである。

ポルシェはここでヒトラーに、自分の設計したアウト・ユニオン社のレーシング・カー〔V16気筒、最高速度294km/h、通称〈Pワーゲン (Porsche の P)〉〕が画期的なものであり資材と資金があれば直ちに製造に取り掛かれること、ドイツ製のレーシング・カーはダイムラー・ベンツ社〔D・B〕一社ではなく二種類あったほうが有利であること、それによってドイツ製のレーシング・カーの素晴らしさを国際的な検舞台で証明できることなどを強調した。ヒトラーはV16気筒の技術的な事までポルシェに尋ね、ポルシェもこれに明快に解りやすく答えた。こうしてヒトラーは完全にポルシェに説得されてしまい、政府の補助金はヒトラー自身やダイムラー・ベンツ社の当初の思惑〔D・Bの一社で良いとの思惑〕とは全く違って、両社が折半することになってしまった。D・B社はこれに不満で直訴に及ぶと、ヒトラーはポルシェの言葉そのままに「事業は一つ行うよりも二つのほうが良いに決まっているではないか。援助金は二社で折半せよ」と突っぱねた(自伝122~123、129~131頁)。この教訓は、以後、D・B社をして徹底した「政府高官の買収」と「自己ナチ化」の道(西牟田145頁)を歩ませることになった。

ドイツ政府の補助金は、初年度にはダイムラー・ベンツ社が50万RM、アウト・ユニオン

10) 西牟田祐二『ドイツ自動車産業』有斐閣、1999、144、145頁〔以下西牟田と略称〕。

11) ヒトラーは「本物の自動車狂 ein rechter Autonnarr」であった(Mommsen、Ebenda、S57)。

ン社が30万 RMであったが、その後を含めて全体として D・B社が277・5万 RM、A・U社が257・5万 RMを受け取った（西牟田145頁）。こうしてようやく、第3帝国の「モータリゼーションへの意思」による A・U社への補助金の交付は、ポルシェの事務所をいささかは潤すことになった。

3. 2 ナチス期 2-Volkswagen 構想の浮上・ポルシェ (V・W) プランに参画。

ところで、国民のための車すなわち Volkswagen の構想は、何時、誰によって案出されたのであろうか。大島隆雄教授は、イギリスの研究者リチャード J・オーヴァリ R・J・Overy の説を引用して、1933年9月下旬のポルシェとヒトラーとの会見の中で、ヒトラーから出されたものと述べている¹²⁾。実はヒトラーはすでに1924年獄中であって、「多くの失業者に職を与える」べく、「国民をより近く結び付ける高速道路網を建設し、誰でも買える小型の経済車を大量生産する」ことを考えていたようだ¹³⁾。ポルシェの伝記作家も、日付を記さずに、その経緯を次のように述べている（下線と〔 〕は三石）。

ポルシェ事務所で60型、対外的には VW38と名付けられたあのフォルクス・ワーゲンの設計および製作に対する基礎は、1933年から34年にかかる冬の二つの事柄によって確立された。第一は、ダイムラー・ベンツの支配人〔取締役〕ヴェルリーンの仲介によりポルシェがヒトラーから首相官房〔官邸〕に呼ばれたことである。この際、彼〔ヒトラー〕はポ

ルシェに自分の民衆車に対するアイデアを述べ、命ずるようにそり返って言った。「ポルシェ博士、値段ですか？ 1000マルク以下ならいくらでも宜しい。是非それで設計しなさい」。第二は、それに基づいてポルシェが1934年1月17日付けで、ドイツ民衆車の政策に関し覚書を出したことである（76頁）。

上文に言う「第一」の事柄とは、見られる通り、この1933年9月〔伝記「1933年の冬」〕における歴史的な（V・W・プロジェクト）の発足を告げるエピソードである。ホップフィンガーによれば¹⁴⁾、「1933年秋」かねてからポルシェを高く評価しているヤーコブ・ヴェルリーン〔Jakob Werlin。元 D・B社ミュンヘン支店長、33年4月から D・B社取締役〕が仲介して、「急用がある」と言ってポルシェをベルリンのカイザーホーフ・ホテル〔官邸ではないようだ〕に呼び出し、午後4時〔日付不明〕にヒトラーと会見させたのである。

ホテルでヴェルリーンはポルシェに、「ヒトラーさんはアウト・ユニオン・レーシングカー・プロジェクトに関してあなたに会って、才能ある専門の設計家の、高度な見解を拝聴した。結論から言わせてもらえば、ヒトラーさんは小型車開発の可能性に大変興味を持っており、あと数分でここに来るでしょう。あなたはこの問題について彼の蒙を啓いてやって頂きたい」。

ヴェルリーンの言葉の中の「アウト・ユニオン・レーシングカー・プロジェクト」とは、1933年5月10日首相官邸での会談の主題であり、それ以来、ヒトラーは小型車・国民

12) 「両大戦間期のドイツ自動車工業（3・完）」所収『愛知大学経済論集』128（1992）、11～12頁。

13) トーランド前掲書〔I〕370頁。ザックス前掲書108頁。

14) Hopfinger, 69p. ホップフィンガーは、第2次世界大戦中イギリス軍の技術将校で、終戦後ドイツの Volkswagen 工場の接収に関与した。著作“Beyond Expectation”（1956）は、英仏独の公文書を使用し、ポルシェとは1949年から50年にかけて数度にわたり長時間のインタビューをしている。スロニガー 10頁も33年9月説。

車の開発について、専門家ポルシェの意見を聞きなかったようだ。ヒトラーの個人的自動車問題顧問であったヴェルリーンは、ヒトラーの意図を汲んで「急用」と称してポルシェをベルリンにまで呼び出したのである¹⁵⁾。

この会談でヒトラーの構想する小型国民車 Volkswagen の輪郭がほぼ判明した。大人二人と子供三人それに荷物の空間をもつ小型車、週末小旅行に行ける低所得家族 low-priced family 用の車、空冷の堅牢なエンジン、燃費は14km/Lほど、新しく建設中の Autobahn を走行できる速度を持つこと、部品の取替えも修理も手軽に安価であること、誰もが車庫を持ちかつ買える値段の Volkswagen であること、ここまで滔々と語ってきたヒトラーを、ポルシェが押しとどめて尋ねる「それでは値段は?」。ヒトラーは声を出して笑って、これこそが彼の構想の最高の山場なのだから、「いくらでも宜しい、ポルシェ博士、1,000マルク以下なら、いくらでも宜しい At any price, Herr Dr・Porsche – at any price below 1,000Marks!」[Mark は Reichs Mark (RM) ライヒスマルク、ドイツの通貨名]。

「ポルシェ博士、1,000RM 以下の堅牢な国民車を作るか」、これはヒトラーのポルシェに対する挑発であった。この年 [1933年]、ドイツにおける乗用車生産の43・7%を占めるオペル Opel 社 [米 G・M の完全支配・大量生産体制を持つ] の大衆車ですら1,800RM であり、大量販売を前提にしても1,450RM であった¹⁶⁾から、1,000RM 以下という値段は、想像を絶するものであった。しかしポルシェはこの挑発に乗った。工学者と

しての自負が沸々と燃え滾って来たからである。こうして、ヒトラーの予てからの「夢」、〈Volkswagen・国民車〉構想は、ポルシェという天才的設計師の存在を得て、初めてここに具体的政策段階への移行が可能となった。ポルシェはこうして、次第に第3帝国の「技術のユートピア」に取り込まれ、加担者となっていく。次に述べる、伝記で言う「第二」の事柄、1934年1月17日のポルシェの「〈V・W [ファウ・ヴェー] 建言書」が、それに他ならない。

1933年9月のヒトラーとの会談ののち、4ヶ月ほど経って、1934年1月17日にポルシェはドイツ民衆車の政策に関し覚書を提出している。ポルシェの伝記作家によれば、

私の言う民衆車とは、伝統的にこれまで作り出された乗用車のサイズ、馬力、重量などを写図器により巧みに小さくすることで得られる小型車のことではない。

—私の言う民衆車とは、同種の他の車に引けを取らない、乗用車として充分価値のある車に他ならない。従って、従来の乗用車を民衆車とするためには、私の考えでは根本的に新しい解決方法が必要なのである (76～77頁)。

たしかにこの〈V・W〉は、「根本的に新しい解決方法」が要求されたのだった。おかげでポルシェたちは大いに苦勞し、実は〈V・W〉の製作完成は遅れに遅れるのである¹⁷⁾。

さて、この「建言書」の内容は、古川澄明教授の要約によれば、①運転性能：正常な大きさの、比較的に軽重量の実用車、②正常な最高速度：優れた駆動力を持つ実用車、③正常なすなわち快適な座席配分を持つ実用車、④ボディの容易な取替えによってあらゆる実

15) 以下の本文については、Hopfinger69～73p。田口70頁。

16) 大島128、20頁。田口89頁。ザックス83頁。

17) 原田了『自動車のメカニズム』[日本実業出版社2003、10頁]によれば、レーシングカーに比べて「ほとんどメンテナンスフリーで、何千 km、何万 km と走り続けなければならない一般車の方がはるかに高性能が要求される」。

際的諸目的（乗用車、配達車、軍用車）を満たす自動車、⑤出来る限りしごく簡単な諸装置を備えた自動車、の5点である¹⁸⁾。この車の技術的データを以下に示す¹⁹⁾。エンジンは3種類〔最初の計画では2種類〕で、空冷水平対向4行程4気筒 OHV リアエンジン配置および星型2行程3気筒および直立2気筒、排気量は1250cc および1000cc、最高出力は26hp/3500rpm、シャシー・ボディは〔中央バックボーンフレーム・鋼製ボディ〕・トーションバー torsionbar 全輪独立懸架、寸法・重量はホイールベース〔前後のタイヤの中心から中心までの距離〕2500mm・〔全長、不明（但し KdF の数値4200mm）〕・トレッド〔左右のタイヤの中心から中心までの距離〕1200mm・650kg、最高速度100km/h、ガソリン消費量12・5k m/L、座席数4、である。

さて国民車〈V・W〉の最初のデザインが1934年4月27日には完成し、ヒトラーの手直しを経てさらに流線型・甲虫型になり、技術的な点での了解も取り付けた。ヒトラーによる「説明はよくわかった。なかなかよさそうじゃないかね（自伝141頁）」とのお墨付きも貰った。

1934年6月22日、ポルシェ設計事務所は、ドイツ自動車工業連盟²⁰⁾〔エル・デー・アー RDA。これは民間企業体であり国家企業ではない〕と、この〈V・W〉の設計と試作車製造とに関する契約を結んだ〔RDA 側には予めヒトラーからポルシェ設計事務所が適当と

の指示があった²¹⁾。契約期限は10ヶ月で、事務所には月々2万 RM〔ライヒスマルク〕の資金が認められた。価格は1シリーズ5万台〔自伝141頁では、「1日交代制で日産千台」と言う〕を前提として900RMとされた。この契約は、日産千台〔年産だと36万余台。フォードの100万台（年産）に比べると、慎ましい数字ではある〕の大量生産を可能にする工場の設立は可能かという問題は勿論、余りにも短期間かつ小額すぎることである。

3. 3 ナチス期3-〈V・W〉計画の展開。 〈V・W3シリーズ〉から〈V・W30シリーズ〉へ。

〈V・W3〉試作車の製造は、シュトゥットガルトのフォイエルバッヒャー通りにあるポルシェ家の山荘のガレージを工場にして、旋盤、ボール盤、切削盤、電気ドリルを使っての手作業で開始された。人員はたった12名で仕事ははかどらず、また「ミッドシップ OHC」にしたこと²²⁾などで技術的な困難が生じた。しかも D・B 社等の大手はこの窮状を見ても全く手助けしなかった。こうして作業は遅滞する。ポルシェは1935年1月の時点で、契約期限1935年4月22日完成が無理であると判断して、RDA に更に1年間の延長を申し入れ承認されている。つまり新しい契約期限は1936年3月31日となった²³⁾。

ところがヒトラーはこの間の契約条件の変更を知らされていなかったらしい。恒例の

18) 「ドイツ自動車産業の〈国民車プロジェクト〉の展開Ⅱ」所収『鹿児島経大論集』26-3、1985、109頁以下。

19) 伝記77頁。自伝139頁。古川26-3、111頁。

20) Reichsverband der Automobilindustrie (RDA) は、DB・AU・Adam Opel・Adler Werke の4大自動車企業を中心とする業界の連盟である。

21) 大島『愛知大学経済論集』128、22頁。

22) P12・P32型もギアボックスをエンジンの前に置くリアエンジンであったが、ギアボックスをエンジンの後ろに置くミッドシップに変更したのは、1933年11月に完成したPワーゲンの成功〔駆動システムの簡略化・エンジン出力の増大・燃料タンクの中央設置によるバランスの良好化〕による。自伝160頁。『スポーツカーの美学』33、87頁。

23) 古川『鹿児島経大論集』26-4、158頁。

1935年自動車ショー〔2月14日～3月3日〕の開会式で、ヒトラーは初めてポルシェの名を明らかにし、目下開発途上の〈V・W〉にふれ、次のように宣言したのである。

私が最も欣快に思っていることは、輝ける設計家ポルシェ氏は、そのスタッフの協力のもとに、あらんかぎりの英知を結集した結果、ドイツ国民車を着々と現実化させている。諸君の国民車は、本年半ば *Mitte dieses Jahres* までに間違いなく最初のテストを完了することになる。国産車の大量生産は、まことに今日の国情に合致している。しかもこの車の価格は安く、ガソリンの消費率も低い。メンテナンスは誠に簡単で経済的なのである。驚くべきことはオートバイ・クラスいくばくかの金で、この車が諸君の手に入ることだ（大島128、24頁。伝記78頁。"Dein KdF-Wagen" S1）。

しかし、〈V・W3シリーズ〉は「本年半ば〔1935年6月頃〕」までには完成しなかった。〈V・W3〉の原型であるNSU〔エン・エス・ウー〕の〈ポルシェ32型〉の改良に技術的な困難が続出したからである。

1935年6月、D・B〔デー・ベー〕社〔社長 Wilhelm・Kissel キッセル〕は〈V・W〉のボディ作製への協力を決定し、ポルシェの最初の設計図に従って〈V・W〉試作車のボディ作製に入っていた（西牟田164頁、自伝157頁）。こうしてポルシェたちは全力を尽くして、またD・B社の政策転換〔国民車の自社開発の断念〕による援助もあって、何とか「1935年末」には最初の〈V・W〉の3台がポルシェ家のガレージで完成する（自伝161頁、

大島128、26頁）。ボディはD・B社の供給である。〈VW3シリーズ〉と呼ばれる3台のプロトタイプ、すなわち「オープンカー幌付き〔convertible=cabriolet〕+箱型〔limousine=coupe〕+天井引き窓サンルーフ sun-roof〕の誕生である。

そして1936年1月の早々²⁴⁾、ポルシェはヤーコブ・ヴェルリーンの仲介によって、この完成した「未完成の試作車」〔過酷な走行テストを経ていないから未完成車である！後述〕の内の2台を、シュトゥットガルトからミュンヘンまで、200km以上を走破してヒトラーの観覧に供したのである²⁵⁾。

これが「ポルシェの契約違反事件」と言われるものである。すなわちドイツ自動車工業連盟〔RDA エル・デー・アー〕との契約では、RDAが試作車をポルシェ社から受け取り、その後政府を通じてヒトラーに見せると言う条件であった。ポルシェのこの度の行為は、RDAの頭越しに第3者であるヒトラー総統に直接に観覧させてしまい、RDAの面子を全く潰してしまった。RDAとポルシェ事務所との関係は悪化する。1936年2月4日、RDAの議長ロベルト・アルメルス Robert Allmers は、ポルシェをベルリンに呼びつけ、厳しくその違反行為を指摘し、かつ「莫大の時間と資金の損失」を招いているとポルシェを非難している²⁶⁾。さらにアルマースは、自動車ショーの直前の1936年2月9日、総理府官房長官ラムメルス H・H・Lammers に宛てて、RDAの「極秘内部報告書」を送り、「ポルシェへの開発委託を解消すべきである」と直訴したのである〔ヒトラーは全く取り合わなかった〕。確かにRDA〔エル・デー・

24) Mommsen, Ebenda, S96 「Anfang Januar 1936」とある。なお「Dein KdF-Wagen」は1939年の宣伝用パンフレット。

25) 大島『愛知大学経済論集』128、26頁〔1935年末と言う〕。古川『鹿児島経大論集』26-4、159頁〔35年末～36年始めと言う〕。この3台中の2台〔リムジン=箱型+オープンカー〕の性能については古川、同上27-1、170頁。

26) 大島128、26頁。古川26-4、163頁。

アー] にしてみれば、1934年6月22日にポルシェ社と契約を結んで以来この1936年2月まで、ポルシェは「莫大の時間〔1年6ヶ月!〕と資金の損失〔60万RM!〕」にも拘わらず、まだ〈V・W〉を完成していないと判断（古川26-4、164頁）したのである。

ポルシェは1936年7月中旬に〈V・W3シリーズ〉のエンジンの種類その他を決定したあと、大量生産のための工場建設の資料を入手すべく渡米〔第1回目〕し、恐らく1936年9月4日には、帰国している。ポルシェ不在の間も、新しく水平対向エンジンを搭載した〈V・W3シリーズ〉の3車種が、細部の点検、テストを繰り返した。ボディはダイムラー・ベンツ社で製作に入っており、これが完成するのは1936年10月12日のことである。ホップフィンガーによれば、「1936年10月12日、3台の車は正式に〔RDA 議長の〕アルマース氏に引き渡された（93頁）」と言う。

走行テストは、完成した翌日1936年10月13日から、直ちに再開された。コースは完成したアウトバーンでの折り返し、およびカーブの多い山道のシュヴァルツヴァルト一周コースで、各車には RDA の審査員が搭乗した（自伝157頁）。以下、1936年10月13日から12月22日までの「70日間」のテスト走行の状況をホップフィンガーによって示そう（93pf）。

一つの車が戻ると、テスト・データが手渡され、給油され、整備され、次のクルーに交代して出発する。30分も経たないうちに、次の車が戻ってくる。同じ手順で、直ちに出発する。こうして、日に夜を継いで、過酷な走行テストが続けられた。次には、各車の具体的な報告の一例のみ示す。

2号車〔1936年〕11月8日、プフォルツハイムへの途次、砂利 cobble stone の直線道路

を25km/h で通過、ステアリングに軽い振動が約25秒間続くのが感じられた。同一速度で、他の砂利道で振動が起こるか否か試みたが、振動は起こらなかった。最初の振動が起きてから4時間後、フロイデシュタットの街路を24km/h で走行中、砂利道を通過したとき、同じ振動が15秒間続いた。

3号車〔1936年〕11月15日。深夜11時52分（走行距離2万1076km）、カールスルーエ付近のアウトバーンを86km/h で走行中、ライトに目を眩まされた牡鹿が飛び出してきた、ひき殺してしまった。車は27m で止まった。車体の前部はひどく凹んだが無事帰還した²⁷⁾。

1号車〔1936年〕11月28日。午後早々、エンジンから軽いショックが感じられた。この時、車は84km/h。40分後、午後3時22分（走行距離3万6217km）、衝撃音のはっきり聞こえた。同3時36分（3万6229km）、大きな音がして、エンジンは不規則になった。車を直ちに止めた。第3シリンダーのコネクティング・ロッドが壊れ、クランク・ケースにつき刺さっていることが判った。検査の結果、ロッドの材質不良であることが判明した。添付した冶金学上の報告書と写真を見よ。

このテスト記録、流石ドイツ自動車工業連盟 RDA のプロの仕事である。分秒メートル単位のデータで、真夜中も走行テストを行っている。〈V・W3〉の3台は、この70日間でそれぞれ5万 km を走破したという。一日平均710km ほど、最高時速100km としても7時間以上、上に見た走行記録だと、一般道路だと25km/h、アウトバーンでも86km/h であり、時には事故や故障もあったりであるから、時間はもっとかかったであろう。こうして遂に審査員が、「根本的な欠陥はない、車の性能

²⁷⁾ 鹿の肉は皆で食べてしまった。なお1号車は木製フレーム・金属ボディ・セダン、2号車は木製フレーム・金属ボディ・幌付、3号車は全金属製・セダン・水平対抗2気筒。エンジンは2行程水平対抗2気筒と4行程水平対抗4気筒の2種類〔ただしエンジンと車種の対応関係は不詳。以上スロニガー、24~28頁〕。

と特性は良好であり、開発を更に推し進めるだけの価値はある」とテストの終了を宣言したのは、1936年のクリスマス直前〔12月22日〕のことであった²⁸⁾。とまれ、ポルシェたちは1934年6月22日にR DAと〈V・W〉開発の契約を結んでから1936年12月22日まで、実に2年と6ヶ月かかって、〈V・W31シリーズ〉をようやく完成させ、次の〈V・W30シリーズ〉に移行することが出来たのである。

1937年7月上旬頃アメリカから帰国したポルシェたち〔〈V・W〉設立準備会社〕の3役員ポルシェ・ラフェレンツ・ヴェルリール第2回目の訪米視察団〕を待ち構えていたのは、この〈V・W30シリーズ〉の走行テストとアメリカ視察の成果を踏まえた大量生産工場の設計とこの工場を中核とする新工業都市〔今日の〕ヴォルフスブルク Wolfsburg の建設設計である。

新工場の設計・建設は、ポルシェが中心となって進められ、他方、新工業都市の建設計画の方は建築技術士のペーター・コラー Peter Koller が主任設計者となって、その作業が開始された。コラーはこのとき30歳、アウグスブルクの地方計画局の技師であったが、ユーゴスラヴィアのアグラム都市計画の設計で、世界各国の専門家に伍して、第1席に入賞したばかりの新進気鋭の建築家である。ポルシェ、コラーの努力によって、1937年12月11日には、最初の工場・都市計画鳥瞰図がヒトラーに提出されている²⁹⁾。

さて、〈V・W30シリーズ〉の耐久走行テストの方は、フェリーが総責任者に任命された。この〈V・W30シリーズ〉の走行テストについて、自伝ではいとも簡単に、

30台の〈V・W〉プロトタイプ車は、私が責任者となり、親衛隊〔SS・Schutzstaffel〕が選抜したクルーたちによって、

果てしなく続くように思われるテストにさらされた。しかし、結果が良好だったので、ついにテスト完了が決定されたが、まだ生産体制には入れなかった。というのは、いくつかの箇所が改善されなければならなかったからだ（198頁）

とだけ述べられている。しかし、なぜ、ここで突如、親衛隊〔SS〕が登場するのであろうか。この案は、ホップフィンガーによれば（102p）、実はヤーコブ・ヴェルリールの発案にかかわり、ヒトラーが了承を与えたものであった。ヴェルリールは、親衛隊員は全ドイツから集められているから程良い無作為抽出になること、SSは軍人であるから機密保持に良いこと、テスト結果の最も厳密な保証になること、と言う理由を挙げたようだ。ヒトラーは直ちに賛成し、急遽200名のSS隊員を集めること、テスト本部をシュトゥットガルトに近いコルンヴェストハイム Kornwestheim 市の親衛隊兵舎の「車庫と仕事場」に置けば都合が良からうと決定した。

走行テストを担当した親衛隊員は、ミュンヘンとハンブルクに配属されたSS特務部隊、つまり「SSドイチェラント連隊」と「SSゲルマニア連隊」から抽出された200名の隊員である。30台の〈VW〉と200名のSS隊員とを統率して走行テストを行った総責任者がフェリー・ポルシェであって、走行テストの手順、走行ルートを決定し、かつ検査を厳密にするために、各車には様々な測定器具を搭載した。ブレーキやペダルを踏み込んだときの電圧計、ペダルやレバーの作動数測定器、速度ごとの空冷エンジンの温度測定器、オイル循環測定器などである。フェリーの任務は、これら全ての結果を分析し改良し、2ヶ月ごとに「〈V・W〉設立準備有限公司」に定期的報告をする（自伝231頁）ことである。

28) 伝記79頁。自伝166頁。大島128、40頁。

29) 古川27-4、144、147頁。大島128、45頁。田口95頁。

走行テストの開始・終了日について、当のフェリー自身もホップフィンガーも明確に述べていないが、幾つかの資料を検討してみると、1937年7月中旬から8ヶ月間、つまり、1938年3月中旬には終了したと見てよさそうである。

ところで〈V・W〉は「大人4人に子供1人、荷物50kg、最高時速100km/h」、と言う設定だから、一台に少なくとも4人は搭乗したであろう。ホップフィンガーは、この走行テストは「交代で・昼夜 in relays day and night (103p)」と言っている。すると30台〔内2台は高官用の試乗車で使用せず。スロニガー34頁〕で、一日(28×4=)112人、全200名がローテーションを組んで8ヶ月間、3交代制で24時間、「リレーで」次の車に乗り換えて耐久走行テストを行い、こうして〈V・W30シリーズ〉の全30台の全走行距離は241万4100km、1台当たり平均は8万470km、中には10万kmを超えた車もあったと言う(伝記79頁。大島128、43頁)。8ヶ月の実働日数を仮に240日とすると、一日の走行距離は1台平均330kmとなる。平均時速80kmとして4時間ほどであるが、ドイツ自動車工業連盟RDAのプロのテスターと違って、全くの素人ドライバーである。時速50kmなら7時間ほど、その上さまざまな測定器具のデータ収集もある。速度ごとの空冷エンジンの温度測定など行なえば、時速20km、30km、40kmなどと速度を変えなければならない。時間はもっとかかっただろう。

3. 4 ナチス期4-ポルシェ〈SS〉入隊問題。

ポルシェがナチス党の親衛隊〔SS〕に入隊させられ〔そうになっ〕た件は、自伝にも伝

記にも、またポルシェに関する多くの文献にも、全く触れられていない。いま、この問題に関する最新の学説として、モムゼンの説〔入隊説と思われる〕を原注〈 〉も含め、重要な部分は原文を併記して、以下に訳出する。

ポルシェは1937年の erst 初めに NSDAP に入隊 〈ベルリン・ドキュメント・センターのポルシェの個人資料によれば、1937年10月に提出された出願書 Antrag は同年5月1日に遡及されている〉したが、ポルシェは強制的に配属された SS の身分については、特別な通知書 Notiz を受け取らなかった〔und nahm von dem ihm aufgedrängten SS-Rang keine besondere Notiz〕³⁰⁾ 〈ポルシェが SS 隊員であることは、確かに、1944年の SS 隊員名簿で触れているが、しかしながら隊員番号が与えられていない。ポルシェは、実際、ベルリン・ドキュメント・センターの文書内での、語り伝えられている添付文書 überlieferten Begleitschreiben に見られるように、所定の質問用紙 Fragebogen に記入して、送付したのである〉。従って Auch、ポルシェは、NS の高官たちの仲間の中でも、常に平服を着て、宣伝的自己演出のスタイルを取らなかった。ナチスが政権をとった時点において、ポルシェはすでに自動車設計者として堂々たる経歴成果を回顧すること出来たからである (Mommssen, S71)。

モムゼンの文章の意味するところを次のように解釈できないだろうか。1937年10月にポルシェの許に、突如、SS 出願書類が届けられた。ポルシェは、事情を深く考えもせず多忙にまぎれて、確かに、出願の所定の質問用紙にさっさと書き込んでさっさと発送した。しかも SS 人事本部からは何の通知も届かないから、そのまま忘れてしまった。彼が平服で

30) 「強制的に配属された SS の身分については、特別な注意も払わなかった〔全く無視した〕」と訳すことも出来ようが、ここでは、以下の本文に示すように、この訳を取らなかった。識者のご教授を乞う。

押し通したのは、彼の赫々たる業績もさることながら、自分がSS隊員〔恐らく一般SS〕であることを全く認識していなかった可能性がある、と言うように理解できないであろうか。

ポルシェがSS隊員であったことを示す証拠は、モムゼンによれば、1944年の隊員名簿での言及とベルリン・ドキュメント・センターに残っているポルシェ自身が書いた個人調書の2つだけである。このドキュメント・センターには、1070万人余のナチ党員の記録、6万余名の親衛隊の個人ファイルが収められており³¹⁾、この中に親衛隊人事本部がファイルしたポルシェの個人資料があるようだ。

このモムゼンの指摘に関して、様々な疑問が湧いてくる。まず、モムゼンはポルシェがNSDAP〔国民社会主義ドイツ労働者党〕に入党したと言うが、親衛隊はナチ党とは別の組織であって、入隊がすなわち入党ではない。事実入党せずSSに入隊した者もいるが、モムゼンは入隊＝入党と見ているようだ。また、1937年5月入隊とされたのに、なぜ1944年の隊員名簿で突如言及されているのだろうか。それ以前には記載はなかったのであるか。つまり1944年という第3帝国滅亡の瀬戸際における、たった一つの隊員名簿における言及だけでは、孤証であって十全な証拠能力がないのではあるまいか。また、入隊届けを出したのに隊員番号が与えられていないのは何故であろうか。入隊を申請したのに隊員番号が与えられなければ、正式な入隊とは言えないのではないだろうか。つまり、たとえポルシェの自筆の入隊願いが出されていたとしても、正式に受理され、処理されていないと考えられないだろうか。さらに、1937年10月に送付された申込書が、なぜ1937年5月1日に遡って入隊とされたのであろうか。とにか

く謎ばかりであるが、次のように考えられないであろうか。

1937年5月とは、ポルシェが「〈V・W〉設立準備有限会社」の取締役に就任（5月28日）する月である。またポルシェが入隊の出願書を送付した1937年10月とは、ポルシェが〈V・W〉の大量生産を可能にする新工場を設計の真最中である。ポルシェは、恐らくフォード社のハイランドパーク工場などを参考にしながら苦闘し、この図面が完成・提出されるのは、1937年12月11日のことである。10月の時点とは、工場設計に最も忙殺されている時である。

そこに入隊の出願書が送られてくる。誰が、何故、どの様にして、入隊願書をポルシェに届けたか解らない〔恐らくDAFかKdFの高位の関係者であろうか〕。ドイツ労働戦線DAF、歓喜力行団KdFという政府肝いりの組織下に立つ新会社の役員には隊員であることを必要とすると判断した者が居て〔設立準備会社の他の二人の役員、バルリーンはSS、ラフェレンツ Bodo Lafferentz は黨員〕、ポルシェに入隊出願書を何らかの手段で届けたのだと思われる。1937年10月、ポルシェにとって工場設計で悪戦苦闘しているときである。彼にとっては入隊問題など全く些細な問題に過ぎないから、出願書にさっさと記入してさっさと送付した〔これは事実である。BDCに身上書が残っているのだから〕。

送付を受付けたSS人事本部〔であろうか〕は、指令に従って〔！〕、ポルシェが「〈V・W〉設立準備有限会社」の役員に就任〔1937年5月28日〕する以前の、1937年5月1日に入隊〔SS〕とした。遡及させることは簡単だが、隊員番号を与える段になって、SS事務局〔人事本部か〕は困難に直面する。隊員番号が連続番号になっている以上、10月の時点での隊員番号を与えるわけには行くまい。こ

31) 芝健介『武装SS ナチスもう一つの暴力装置』149頁。

うして隊員番号は与えられなかった。従って、SS 事務局はポルシェ入隊の〔つまり SS 配属と認識番号を記載した〕正式な通知書を送付することが出来なかった。つまり、ポルシェの1937年5月1日の入隊手続には瑕疵があって、正式なものとして処理出来なかったのである。こうして、ベルリン・ドキュメント・センター〔BDC〕にはポルシェ自筆の出願書のファイルだけは残ったが、ポルシェの入隊は正式に処理されず〔つまり隊員として扱われず〕、かつポルシェ本人は出願書提出のことなど完全に忘却してしまい、自分が隊員であると言う認識を些かも持たなかったのである。

モムゼンの著書には、1937年から戦時・終戦まで、ポルシェの写真が豊富に載っているが、確かに、常に、ポルシェは平服できちんとネクタイを締めている。ヒトラーやナチス高官と一緒に撮っている写真でも、戦車の試運転をしているときでも、ポルシェの軍服姿は一枚もない。もしポルシェが隊員〔恐らく一般 SS〕であったならば、正式な国家的行事や儀式、あるいは軍事演習などには、制服に身を固めて参加しなければならないはずである。ポルシェが自分は SS 隊員であること

を知っていて〔通知がないのにどうして隊員だと知ることができよう！〕、過去の栄光ある業績を盾に、この事実〔SS 隊員であること〕を無視したと解するのは、ポルシェの人物柄から判断してとうてい無理であろう。

芝健介教授によれば、BDC の個人ファイルを使つての数量分析研究は、1970年代以降のことという（164頁）。恐らくこの前後には、すでに、ポルシェの個人ファイルは知られており、モムゼンはこれを「語り伝えられている〔噂の・例の〕添付文書 überlieferten Begleitschreiben」と呼んだ。ポルシェの入隊志願書のこと研究の間で密かに語り伝えられたのであろう。知る人ぞ知るといふ訳である。

この問題に関するわれわれの結論は以下のようである。確かにポルシェは〔届けられた〕入隊出願書に記載して提出したが、正式に処理されておらず、従って認識番号も与えられていないから、ポルシェは親衛隊 SS に入隊していない。またポルシェ本人も自分が隊員であるとの認識を些かも持っていなかった。ただし、この事実が直ちにポルシェの「無罪放免」を意味するものではない事は、言うまでもない〔未完〕。