

ヴェルサイユ体制下ドイツ航空機産業と秘密再軍備 (1)

永 岑 三千輝

はじめに

軍縮・軍備管理の破綻の総合的歴史研究の分担の角度から、探究してみたい問題はヴェルサイユ体制下の厳しい戦勝国・連合国の対独規制のもとでのドイツ再軍備の実態と進展である。なかでも第一次世界大戦の経過の中で飛躍的に重要性が増した空軍は、ヴェルサイユ条約体制下で厳しい禁止・制限の下に置かれた。ドイツ軍需工業、特にドイツ航空機産業は、その禁止と制限を逃れるべく、外国、特にスイス、オランダ、デンマーク等に工場を移転し、新たな航空機産業・市場の発展の一翼を担うことになった。たとえば、「中立国」スイスは、ドイツとの緊密な経済関係を背景に、既にナチス政権誕生以前よりドイツの軍事企業の移転を受け入れていた¹。

しかし、1933年1月に政権を掌握したヒトラー・ナチスは、極めて短期間に巨大な空軍力とそれを可能にする航空機産業を発展させ、ヴェルサイユ体制の軍縮・軍備管理を無意味にしてしまった。この短期的な航空機産業の発達を可能ならしめたものは、はたして海外に逃避していたドイツ航空機産業であろうか。後で見るように、決定的に重要なのはドイツ国内における航空機産業の発達ではなかろうか。この点を明らかにし、ヴェルサイユ体制の破綻の意味を明らかにするためには、ひとまずドイツ国内における秘密再軍備とドイツ企業（ここでは航空機関係の諸

¹ スイスとドイツとの緊密な関係に関しては、スイスのナチス協力・ユダヤ人迫害が国際的に大問題となってスイス議会が組織した専門家委員会の調査報告が高い実証性のもとに解明している。独立専門家委員会「スイス＝第二次大戦」第一部原編、黒澤隆文編訳、川崎亜紀子・尾崎麻弥子・穂山洋子訳著『中立国スイスとナチズムー第二次大戦と歴史認識―』京都大学学術出版会、2010年、同書に対する拙稿書評『社会経済史学』Vol.78, NO.1, 157-159ページ、参照。

企業)の関係について確認する作業が必要となる。

ナチスによる武器開発では、実戦に投入されたロケットの開発が、第二次世界大戦後のロケット開発・宇宙開発・核兵器輸送手段との関連で多くの関心を集めてきたが、その開発はワイマール末期にはじまるものであり、直接的な第一次世界大戦との関連はない、その意味でヴェルサイユ条約体制が規定していた禁止制限対象とはなっていなかった新開拓分野であった。また、原子爆弾・核兵器も、その直接の前提となる原子核分裂に関する革命的発見が1938年末であり²、第一次世界大戦後の軍縮・軍備管理の想定外のことであった。第一次世界大戦後の軍縮・軍備管理の問題性を明らかにするためには、空軍力、その基礎となる航空機産業の問題に的を絞る必要があるということになる³。

² ヒトラー・ナチス統治下のドイツにおける原爆開発の可能性・先行性は、アメリカの核開発を鞭打った主要な要因であるが、ドイツでは核兵器開発はその前提とごく初歩段階の原子力開発の研究にとどまっております。1942年1月にアメリカの参戦で、連合国に対する決定的な武器としての核兵器開発の必要性が物理化学者から提起され、軍・軍需省当局にも意識されるようになったが、その本格的な推進を目指そうとする時期(1942年初夏から夏)には、独ソ戦への全力投入の必要性のための人的物的資源が欠如し、挫折せざるを得なかった。ヒトラー、ヒムラーが主導するホロコーストはまさにこの状況下で大々的に推進された。拙稿「ホロコーストの力学と原爆開発」横井勝彦・小野塚知二編『軍拡と武器移転の世界史』日本経済評論社、2012年、第8章、「ユダヤ人移送(疎開)と特別処理—ヴァンゼー会議から1942年末まで—」『横浜市立大学論叢』第63巻 人文科学系列 第3号、193—225ページ。同じ1942年は、外面的にはナチス・ドイツが広大なソ連を占領し、全欧的支配の絶頂期にあるかに見えていた時期であって、強大なドイツに対抗するための画期的武器としての原爆開発の計画、すなわちマンハッタン計画が始動する。「1942年ドイツ軍需経済の課題とシュペアー—ナチス原爆開発挫折の要因分析のために—」『横浜市立大学論叢』第65巻 人文科学系列 第1号、217—236ページ。

³ この問題が未開拓であることについては、最近の研究も、「ドイツ航空機産業の歴史研究は、ドイツ空軍の盛衰に焦点を当てたアマチュアによる軍事史や戦記物を除けば、これまでごく一部の歴史家によって進められてきたに過ぎない」と指摘しているところである。増田好純「ナチ体制下ドイツ航空機産業における「労働動員」—ユンカース航空機・発動機製作所を中心に—」『ゲシヒテ』第6号、2013年3月、18ページ。この論文は研究史として、「戦前期の空軍軍備と航空産業の関係に絞った先駆的分析」と評価する1976年のE. L. ホムゼの研究、すなわち、Homze, Edward

ヒトラー・ナチス政権下に急速な再軍備が行われ、公然とヴェルサイユ体制が破棄され、わずか6年でポーランド侵攻・ヨーロッパ戦争の火ぶたが切られた。ヴェルサイユ体制下の10万の軍隊から35年の再軍備宣言での50万の軍隊への、そして開戦時の300万余の軍隊への膨張は、その装備の拡大生産が前提となる。軍用飛行機の保持が禁止され、ナチスがワイマール共和国から相続した航空機産業は、製造部門のなかで最小で最も重要でなかったとされるが、わずか6年ほどの間に大規模なドイツ空軍建設を可能にした。大恐慌のどん底の1932年第三四半期とナチス権力掌握直後の1933年5月の従業員数はわずか3,200人で、279の工業部門のなかで97番目に位置していた。ドイツ工業生産額のわずかに0.2%を占めるにすぎなかった。しかし、すでに1936年には航空機産業は工業の総生産額の1.6%を占め、14番目の部門となっていた。その総生産額は1933年の15倍であり、ドイツ工業全体の生産額が同じ期間に1.9倍に

L., *Arming the Luftwaffe: The Reich Air Ministry and the German Aircraft Industry, 1919-1939*, Lincoln/London 1976と、「ドイツ航空機産業の歩みについて最も優れた概観研究を完成させたポーフムの歴史家L. ブドラスの一連の仕事」、すなわち、Budraß, Lutz, *Flugzeugindustrie und Lufrüstung in Deutschland 1918-1945*, Düsseldorf 1998; *Der Schritt über die Schwelle*, in: Winfred Meyer/ Klaus Neitmann (Hg.), *Zwangsarbeit während der NS-Zeit in Berlin und Brandenburg*, Potsdam 2001; *Der Junkers-Konzern*, in: Stiftung Bauhaus Dessau/ Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen (Hg.), *Zukunft aus Amerika*, Dessau 1995. そして、「ドイツ航空機産業と労働動員の問題を取り上げたイスラエルの歴史家D. ウジエルの研究」、すなわち、Uziel, Daniel, *Arming the Luftwaffe: The German Aviation Industry in World War II*, Jefferson, North Caroline, and London 2012. を挙げている。この研究史整理は、第二次大戦期の労働動員と航空機産業に的を絞ったためであろうが、ワイマール期の秘密再軍備とドイツ航空機産業との関連に関するカール・ハインツ・マイアーの本格的な学位論文(2004年)、それが公刊された次の研究書、Karl Heinz Maier, *Die geheime Fliegerrüstung in der Weimarer Republik 1919-1933*, Hamburg 2007. には言及がないので、ドイツ航空機産業に関する研究史としては補足しておこう。増田好純「1950/60年代の西ドイツにおける産業界とナチ期強制労働補償問題—ハインケル社の民事裁判を中心に—」『西洋史学論集』第50号(2013年3月)は、航空機産業に関するとはいえ、タイトルの示す通り戦後補償問題の具体的検証であり、本稿とは時期的にも問題関心の上からも重ならない。

しかなかったことから、航空機産業の急成長の様子がわかる。自動車工業はこの間に1933年の7倍になっていたが、1936年半ばには航空機産業に凌駕された。このとき自動車産業の従業員は118,148人だったが、航空機産業は124,878人になっていた。航空機産業は「ナチスの子供であった」とされる他の産業以上に国家支出に完全に依存していたことがその決定的条件である⁴。

こうした急拡大の前提条件は何であったか。ドイツの工業部門の中で「最小で最も重要でなかった」とされるが、国際比較でみれば水準はどうであったか。アメリカ航空機産業発達史の研究によれば、第一次大戦におけるアメリカの軍用機は実戦の役に立たず、「火を噴く棺」とまで酷評されるものだったという。1920年代前半でも技術開発の遅れが目立っていたと。「1925年以降の航空輸送業の急展開によってアメリカによく転機が訪れる頃には、ドイツでは早くも最新式航空機『ユンカース』(Junkers)が登場していた。100%金属製で低位単翼、複数のエンジンを取り付けたこの航空機は、アメリカの航空機産業にとって追いつくべき目標であった」と⁵。まさにドイツ航空機産業は当時、世界最先端の技術水準であったということであろう。

このワイマール期の航空機産業の発達と秘密再軍備の関連をいくつかの側面から検証してみようとするのが本小論の意図するところである。したがって、本稿が検討しようとするのは、ナチ体制初期の飛躍的な空軍建設の実態とプロセスではなく、ヴェルサイユ条約による空軍禁止のもとでの民間航空機産業と軍との関係である。仮説的な大枠の見方を前

⁴ Homze, Edward L., *Arming the Luftwaffe: The Reich Air Ministry and the German Aircraft Industry, 1919-1939*, Lincoln/London 1976, p.73.

⁵ 西川純子「アメリカ航空宇宙産業—歴史と現在—」日本経済評論社、2008年、20ページ。したがって、第一次世界大戦期はアメリカにおける30年代までの航空機産業・民間航空網の発展を背景にし、その実力を基盤とする世界航空の門戸開放政策「オープン・スカイ」政策の段階とは、違っていたということである。高田馨里「オープン・スカイ・ディプロマシー—アメリカ軍事民間航空外交 1938—1946」有志舎、2011年、参照。

もって提示すれば、ワイマール期の民間航空機産業の世界最先端での発達こそがナチス期空軍建設にとって決定的に重要であったということになり、この仮説のもとに史的展開を見ておこうというわけである⁶。そして、そのワイマール期の航空機産業の発達は、第一次世界大戦中の航空機産業の発達が前提としてあり、空軍・軍用飛行機の禁止や制限の下で蓄積された潜勢力が禁止や制限があるだけになおさら民間部門に向かったという相互関係・連鎖関係にあるということである。

時あたかも、第一次世界大戦勃発100周年記念の年を迎え、「20世紀の三十年戦争」としての第二次世界大戦との、すなわち二つの世界大戦の関連性が問題となっているが、空軍・航空機産業の発達という問題でも第一次世界大戦との関連性は、決定的に重要であるように思われる。ヒトラーの思想構造における二つの大戦の関連性はいうまでもないが、ナチス期ドイツ空軍建設の中心となった人物をみると、ゲーリング、ミルヒなど第一次大戦の経験者（戦闘機パイロットとして、あるいは航空部隊・戦闘航空団司令官として）であったことが重要である。空軍建設の主体の側において第一次大戦期との連続性が確認されれば、他方では航空産業においても戦時中に誕生し航空部隊の拡大とともに民間企業がワイマール期の民間航空の発達を担うことになる。航空機産業に関する最近の研究は、ワイマール期ドイツの航空機産業が第一次世界大戦

⁶ この仮説に関連する最新の研究（公刊博士論文）Karl Heinz Maier, *Die geheime Fliegerrüstung in der Weimarer Republik 1919-1933*, Hamburg 2007. は、つぎのように結論している。煩をいとわず引用しておこう。「国防軍はすでにヴェルサイユ条約発効の直後から戦闘機部隊創設の最初の組織的な措置を取り始めた。ラッパロ条約は国防軍と赤軍との秘密の協力を容易にした。その協力が飛行機生産をもたらし、ロシアでの戦闘機パイロットの養成を可能にした。戦闘機部隊の軍備は国防軍内部の組織的な諸措置によって、そしてとくに集中的で目的意識的な工業的準備によってさらに前進させられた。1933年初めの軍備の物質的状況は「大したことはない」ものであったとしても、ワイマール共和国時代に講じられた諸準備が、ナチスが財政的前提条件を創出した後、戦闘機の軍備を大規模に開始するに十二分に役立ったことが確認された。」(S.377)

において誕生したことを改めて確認している⁷。

1. 陸軍兵器局と航空機産業—再軍備の基盤の形成—

ドイツ飛行機製造工業はもっぱら戦争中に誕生するか、すくなくとも戦争中に大きな発展を遂げたものであった。諸企業は戦争終結による打撃に加え、飛行機生産に対するヴェルサイユ体制の厳しい制限、空軍力の除去、さらに軍用飛行機の製造と販売の排除によって「最も厳しい打撃」を受けた。さらに、ヴェルサイユ条約で規定された6か月間の、そして後にはさらに1921年7月8日から1922年5月5日までのさらなる製造禁止が加わった。後者のことから発生した損害については、1922年8月10日の法律で、航空機製造会社に総額1億5,000万マルクが与えられた。しかし、関係企業には「少なすぎる」ものであった。航空機産業へのこうした賠償と復興過程には、ライヒ交通省が前面に出た。航空機製造技術の完成、交通の安全とさらなる発展が「無条件に必要なこと」との見地からであった⁸。

陸軍兵器局⁹はフランスにルール占領の時期から、遅くとも1924年か

⁷ Peter Dancy, *Lufthansa to Luftwaffe - Hitlers Secret Air Force*, Milton Keynes UK 2010. ただこの本は、イギリス空軍で勤務した後、レーダーのデザインや開発に従事した人物で歴史研究者ではない。参照文献が少なく、史料の出所としてコブレンツやフライブルクのドイツ連邦文書館、ロンドンの Imperial War Museum、ベルリンの空軍博物館が掲げられているが、叙述中、個々の証拠資料として具体的な文書名が挙げられておらず、検証できない。この本の歴史科学的な利用には注意が必要であろう。

⁸ Der Reichsverkehrsminister, den 12. und 27. Juni 1923, in: RH 8/I, 3665, Bl.15.

⁹ ドイツ連邦文書館 Bundesarchiv (略記 BA) のフライブルクにある軍事文書館 Militärarchiv (略記 MA) の文書。その陸軍兵器局文書 RH 8/I は、その検索書だけでも1,100ページを超す膨大なものであり、本稿は航空機産業との関連の追究という極めて限定的な問題意識からごく一部を参照したに過ぎない。ナチス・ドイツは政権誕生 (1933年1月) 後、わずか6年にしてポーランド攻撃を開始したが、それは軍事技術的にはどのようにして可能であったのかという大きな問題、国防軍の再建、秘密再軍備、それを可能にした全体状況・諸主体の戦略に関しては、さしあたり古典的研究 J. ウィーラー＝ベネット『国防軍とヒトラー1918-1945』I・II、山口定訳、みすず書房、1961年 (新装版2002年)、参照。

らは飛行機生産のために準備を進め、航空機産業との関係を再構築していた。「あらゆる必要事態の発生の場合に基盤となりうるような、そして短期間に最大限の規模で製造を可能にするような範囲で」、供給能力のある航空機産業の維持と構築が目的意識的に追求された¹⁰。

もちろん、陸軍兵器局にとって、空軍力と航空機、その生産体制だけが問題なのではない。その問題関心と課題意識は広範にわたり、世界諸国の軍備状況とその経済基盤の調査、経済的戦争準備の調査も怠りなく進めていた。英語、ロシア語、フランス語、ポーランド語、チェコ語などの関連文献を翻訳し、資料と蓄積している。調査報告書の一部を見るだけでも、フランス、ベルギー、ポーランドの石油産業に関する調査、石油・燃料と国防軍の関係に関するイギリスの「戦う軍隊」誌の論文、国民的問題としての石油に関するイタリアの論文などの翻訳、フランスの石油事情に関する実情調査報告、化学工業、とりわけ窒素製造能力に関するイタリア、ロシア、チェコスロヴァキアに関する実態調査、ルーマニア、ポーランド、フランスの石油生産と精製能力、ルーマニアに関してはドナウ川経由でどの程度輸送量を増やすことができるかに関する情報など実に広範囲にわたっていることがわかる。資源と軍需、戦争との関連を鋭く指摘したポーランドの文献、それにソ連（モスクワ）が作成した「諸外国の経済的戦争準備」もドイツ語に訳して資料に入れている¹¹。

軍と航空機製造企業との関係構築の様相を陸軍兵器局の文書にみると、例えば次のようであった。1927-1928年の航空機産業の状態に関する陸軍兵器局の概観によれば、「最大の金属製飛行機企業ユンカーズについては十分な資料がない」として、この概観では「混合製造企業に限定」する旨を記し、5つの企業の調査結果をまとめている¹²。すなわ

¹⁰ Wiederaufbau 1924-1926, 164 S., in: RH 8/I, 3604.

¹¹ Auslandsberichte, in: RH 8/I, 924.

¹² Überblick über die Entwicklung der Gemischtbaufirmen in der Zeit vom 1.4.27-1.

ち、1.) アルバトロス飛行機工場有限会社 (Albatros Flugzeugwerke G.m.b.H), 2.) エルンスト・ハインケル飛行機工場 (Ernst Heinkel Flugzeugwerke), 3.) アラド商業有限会社 (Arado Handels G.m.b.H), 4.) フォッケ-ブルフ飛行機製造会社 (Focke-Wulf Flugzeugbau), 5.) バイエレン飛行機工場株式会社 (Bayerische Flugzeugwerke A.G.) の5社であった。

陸軍兵器局担当者が航空機企業を見ていく視点は、次のようであった。個々の企業の発展を追跡する場合、「指導的人物の活動」を批判的に把握することが不可避であるとした。航空機産業でもほかの全産業と同じように、それぞれの企業の創造的人材がその発展にとって「決定的」だからだという。企業のトップに創造的理念を持った人間が立っている会社でのみ本当の進歩がみられることが確認できるという観点で、それぞれの企業の発展は三つの要素により条件づけられている、として、a) 企業指導部の能力、b) 指導的設計者の能力、c) 経営組織によって条件づけられた製造能力を見ていく必要があるとした¹³。以下では興味深いと思われるいくつかの社の評価を見ておこう。

まず、アルバトロス社であるが、この企業は過去何年間か設計事務所と経営指導部への新しい人材登用によって幾分恒常的な発展をもたらそうと試みてきた。設計の点ではこの会社は過去数年間に非常に頻繁に人が入れ替わってしまった。経営指導では専門的な高度能力者の経営という手で「打撃を受け」ていた。飛行機操縦士が経営指導部を率いているからである¹⁴。

a) 設計事務所

製造計画を概観すると、設計上はブルーメ氏の指導もとでこれまでの

4.28, in: BA MA, RH 8/I, 3593, Bl.13ff. 「資料がない」理由については記載されていない。

¹³ Ibid., S.1.

¹⁴ Ibid., S.2.

ところ明確な路線には達していない。個々の新製品は従来のタイプの変更におかれている。・・・

すべてのタイプが基本的に以前の設計者の理念の混合物以外の何物でもない。・・・

この会社は非常に高くつく回りくどい発展の道を選んでいる。妥協的な設計で製造面がひどくなおざりにされている。・・・この会社の目の一番売れているタイプ (L76, L77 v) は製造工程をみると多くの点で完全に合目的的ではない。・・・回りくどく、緞帳な仕事ぶりで、製造はしばしば停止されざるを得ない。たくさんの職員がいるが設計が適時に完成しないからである。・・・¹⁵

b) 経営

経営組織の去年の発展を追跡してみると、前面に出ているのは「親方経済」、古い統治構造である。・・・古い親方とその弟子の従来の誤りが白日の下にさらされている。アルバトロスは飛行機製造で何年もの実績を持ちながら、ほとんどの事前の計算が実際とは合致していない。現存するすべての書類・資料が真剣な検証に耐えない。これは、企業指導部が自分の経営に対し明確な認識を一度も持たなかったことを示している¹⁶。・・・

c) 企業指導部

この会社のトップにはただ一人の経営者として「かなり長い設計実績のあるエンジニアだけ」で、この人物は技術的な事柄に対し「驚くべき理解不足」を示している¹⁷。・・・

つぎに、ハインケル社であるが、これに対する評価は高い。この会社は、アルバトロス社とは「ほとんど正反対」の良好な状態にある。指導的部

¹⁵ Ibid., S.2f.

¹⁶ Ibid., 3f.

¹⁷ Ibid., S.4f.

署には同じ人物が創業以来ずっとそのままついている。そこでこの会社は技術的發展の上昇路線を歩んでいる。アルバトロスで生産諸力の完全な欠陥が確認されたとすれば、ここではほぼ全面的に生産諸力の余剰がある。この会社は、去年の初めまでは指導者ハインケルがいつも新しいアイデアにとらわれて、發展のテンポをあまりにも加速しようとして問題があったが、当報告期間の間に根本的な変化が生じた。営業の取締役と法律顧問と技術重役が發展に必要な調整ルールを作り、経済的にも確固とした基盤を作り出した。・・・そうしたことで指導者の理念の豊かさが企業指導のたくさんの些細なことに振り回されることがなくなった。この企業の現実的な指導部の存在は、製造監督当局との協力でもひしひしと感じられるという¹⁸。

アルバトロス、ハインケル、アラドの3社は多かれ少なかれ戦時期の経営に基づいているのに対して、フォッケ-ヴルフ社はその対極にあった。この会社はこの数年間に小さな出発から今日の平均的大きさの混合製造会社に成長した。この会社がこの急速な發展テンポを達成できたのは、企業の指導部が発想の豊かな巧みな設計者と偉大な飛行士経験を持つエンジニアとからなっていたからであった。しかし、「残念ながら」、今年の秋、ヴルフ氏の死去で理論と実践のこの幸福なコンビネーションには、はっきりとした欠落が生じた。この会社は現在、設計者（フォッケ）ただ一人に指導されており、そのつり合いとなるおもりが欠如している。2年前のハインケル社と似た状態にある。この会社のさらなる發展は、設計上の影響力の優位とバランスをとることのできる経営指導者を招聘できるかどうかにかかっている。これまでのところ、この方向でのすべての試みは失敗しているが、この会社はついに現在のアルバトロスの経営指導者にふさわしい人物を見出したと考えている¹⁹。

担当官は調査結果を総括して、ハインケル社に「将来性が最もある」

¹⁸ Ibid., S.6f.

¹⁹ Ibid., S.11-14.

とした。この会社はしっかりした手を持った人物によって指導されている。すでに今日、陸上機・洋上機のための発展した包括的なタイプの計画が存在している、と。第二位と評価されたのはアラド社である。この会社は営業的にほとんど投機的ではない人々によって指導され、技術的には包括的な理論的実践的な知識を持った人物によって指導されている。その基礎は、フォッカー社のところで集められた包括的な経験である。フォッケ-ゴルフ社が第三位であるが、後にはアラド社を追い抜くであろう。この会社の唯一の弱点は経営指導者の欠如である、と²⁰。

陸軍兵器局は、航空機産業の経営エンジニアに関しても、注意を配っていた。1927年初めの文書は、「航空機製造の経営数がドイツで少ない。航空機製造の経験のある経営エンジニアがわずかしかいない。彼らはモダンな製造についての実戦的経験を持っていない。戦争の経験はほとんど完全に失われた。エンジニアがほかの工業に入ってしまったからであり、航空技術の進歩について継続的に吸収する機会がない」と危機意識を示し、エンジニア養成の必要性、これに陸軍兵器局に係る必要性を特筆している²¹。

空軍構築の前提には航空業と航空科学技術の発達があり、陸軍兵器局はこれに関連する活動も推進した。航空科学技術協会は、関係の業界や研究所等の、基礎的な航空科学技術の発展のための組織であった。そこでも航空に関連してヴェルサイユ体制下の政治的な制限の撤廃、連合国との同権化の主張が展開された。

1928年の航空科学技術協会の年次総会は、国際連盟管理下に置かれたダンツィヒで、すなわち、ドイツ国から「外的には切り離されたが、ド

²⁰ Ibid., S.17f. 文書の末尾に、各会社の機種（タイプ名）、その利用目的（新聞輸送飛行機、郵便飛行機、洋上訓練機、長距離飛行機、カタパルト飛行機、洋上複葉飛行機、教育用飛行機など）と発注者（交通省などドイツ諸官庁のほか、ロシア、ハンガリー、ウルシュタイン出版社、日本、スウェーデンなど）の一覧表がつけられている。

²¹ Zusammenfassende und ergänzende Darstellung der Frage der Betriebsingenieure in der Flugzeugindustrie, in: RH 8/I, 3597.

イツ国民の心と生命から決して疎遠にされることはないドイツ都市」で開催された²²。ライヒ交通省の代表は、冒頭の挨拶で、「ドイツが軍事航空を所有してはならない以上」、航空交通のみが航空関係ドイツの全職業の基礎であるとした。そして、そうした空の交通における国際的協定の統一化、それによるドイツの航空関係業界の発展を求めた。航空交通はまだ経済的に自立していないという批判に対しては、こうしたドイツの状況を直視すべきだと反論し、公的機関の「真の任務」は国の困難な財政状態で可能な限り航空交通を支援することにあるとした²³。空軍禁止、軍事航空禁止の下では、ドイツの航空産業は国内的には「過剰」であり、外国への販路を拡大するしかなかった²⁴。

ドイツ国内の航空交通、民間航空にしても連合国による政治的制限が多々存在していた。ヴェルサイユ条約で認められた民間航空部門を発展させようとしても、航空領域に関して連合国の許可が必要だった。フランス占領下におかれたラインラントは、航空が自由ではなかった。定期的な航空には占領諸国による許可が必要であったし、非定期的航空も占領諸国の国内許可条件よりも厳しいものが適用された。イギリス、フランス、ベルギーと協定を締結し、それに基づいて「特別の許可なしに」飛行できるようにすべきであった。ドイツの航空産業の要望は国家の航空協定交渉によって実現されなければならなかった。さらにその他にもさまざまな「奇異で心配しすぎの」制限諸規定がドイツ航空業界に課せられていた。公的資金からの飛行機スポーツ支援の禁止、戦闘機の性格を持つ可能性のある記録づくりのレコード航空機に関する特別規定（制限）、国防軍所属のものがスポーツ活動で飛行士として飛ぶことの制限

²² Schreiben von Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt e.v. an Dipl.-Ing. R. Bullinger am 4. April 1928, in: BA MA R8/I, 3593, Bl.57.

²³ Vortrag des Vertreters des Reichsverkehrsministeriums, in: BA MA R8/I, 3593, Bl. 103-117, S.4f.

²⁴ Ibid., in: BA MA R8/I, 3593, S.15.

などであった²⁵。

こうした制限下にあった以上、陸軍兵器局は、ベルリン開催の国際航空ショー（1928年）に関してさえも、関係企業に警告を発していた。すなわち、「以下のものは見せないように」と。1) 武装していなくても貨物用空間の欠如によって軍事的な使用目的が「はっきり確認できるような」、あるいはその空間の「迅速な改造の可能性」がありそうな飛行機（例えばルフトハンザL.76）。2) 軍事的装備の装着可能性が想定されていることが判別できるような飛行機、3) あらゆる種類の飛行機用武器、4) アルグスーホルヒー飛行機エンジン、5) 個々の飛行機工場・飛行機エンジン工場の規模や生産能力に関するデータ。さらに、次の点にも「注意」を求めた。飛行機製造の原材料、特にブナや松の合板のような代用原料についてのデータ、そして、企業の宣伝パンフレット等ですでに公表されていないような原材料分野での研究成果も。そして、航空ショーでの予告展示物に関しては、「事前の校閲が望ましい」と²⁶。

航空産業との結びつきの維持ないし密接化、航空機開発の現状と最先端部分の秘密化が、陸軍兵器局の関心事であったことがわかる。

(付記)

本稿は2013（平成25）年度・科学研究費助成金・基盤研究（A）「両大戦間期における軍縮破綻の総合的歴史研究—武器移転の連鎖の構造を中心に—」（研究代表・横井勝彦・明治大学教授）による分担研究の一部である。

²⁵ Ibid., in: BA MA R8/I, 3593, S.15.

²⁶ Schreiben von Wa. B. 6 an Wa.Prw. 6 F. am 28. 11.1927, in: BA MA R8/I, 3591, Bl.85.