

# 横浜市立大学論叢

第56巻 社会科学系列 第3号

川内克忠教授退官記念号

## 目次

川内克忠教授 略歴

川内克忠教授 業績目録

株式会社は誰のものか

—市大での32年間の研究・教育生活を振り返って—

川内克忠 … 11

中高教科書における「企業」と「経営」(2)

齊藤毅憲 … 51

民生委員活動と個人情報保護

島田茂 … 67

消費の異時点間の代替の弾力性とグローバルな不決定性

内島敏之 … 83

特殊自動車とは何か

—移動型ガス室の史料紹介—

永岑三千輝 … 123

中間組織としてのNPOのシステム

理論的意味と労働生活政策

影山摩子弥 … 143

Evolution, Variety and Structural Changes

Seongill KANG … 165

平成16年改正破産法における否認権規定について

三上威彦 … 181

簡易生命保険事業に対する監督規制

潘阿憲 … 199

米国におけるパートナーシップの税務(下)

高橋隆幸 … 233

産業廃棄物処理施設の建設・操業の差止めに関する一考察

金光寛之・大澤正俊 … 283

ジョン・アップダイクにおける「老い」と

フィクションのナショナリズム

中谷崇 … 311

Theology and Moral Philosophy: A Key to  
Solving a New Adam Smith Problem

Shoji TANAKA … 331

横浜市立大学学術研究会

シュベツィアール・ヴァーゲン

## 特殊自動車とは何か

— 移動型ガス室の史料紹介 —

永 岑 三千輝

はじめに

ホロコースト、すなわち、第三帝国が第二次世界大戦中、独ソ戦から世界大戦の過程で行った大量のユダヤ人の殺害に関してはこれまでに非常にたくさんの歴史研究が欧米で積み重ねられている。その総括的な成果は、最近邦訳された W・ラカー編『ホロコースト大事典』（柏書房、2003年）からも明らかである。これでもかこれでもかと全ヨーロッパのユダヤ人の迫害から絶滅へのプロセスに関する実に多様な情報がまとめられている。そうした欧米とドイツの研究者の実証を下に、ドイツ政府は1999年の国会決議に基づき、ベルリン（国会議事堂やブランデン門近くの広場）の広大な敷地にホロコースト記念の石柱群を建立した。2005年5月に公開されたこの記念施設は、歴史を直視し、悲劇を風化させない断固とした態度をドイツと世界に示している。

しかし、第二次大戦終了直後から現在に至るまで、ホロコーストを矮小化したり、否定したりする潮流がドイツ内外に厳然と存在し、最近ではインターネットなどを通じて活動を展開している。歴史研究はつねに新しい史料の発見・発掘によって従来の歴史像を修正する営為だが、なかには歴史的悲劇の矮小化や否定を目的とする「修正主義」の潮流も存在する。こうした「否定論」や「修正主義」の潮流に対しては、欧米で実に詳しい実証的反論が積み重ねられてきた。しかし、中東問題（イスラエル・パレスチナ問題など）を刺激剤にして、「否定論」の潮流の活動も止む気配はな

い。

「否定論」のひとつのタイプにガス室の否定がある。わが国でも、1995年1月、若者向け雑誌「マルコポーロ」（文藝春秋社）に、センセーショナルな「ナチガス室はなかった」との記事が掲載され、内外の注目を浴びた。オーム真理教の集団によるサリン事件や阪神大震災といった衝撃的な問題と同時的に起きたので、このショッキングな記事がどの程度人々の記憶に残っているかわからない。少なくともこの「マルコポーロ」事件は、内外の批判の盛り上がりを知ったあわただしい雑誌廃刊によって瞬く間にわが国の社会的関心事からは消え去ったといえよう。ところが、「ガス室」否定の問題はいまなおホロコースト否定論の中で大きなウエイトを占めているのである。

こうした「否定論」の潮流に抗して歴史事実をしっかりと把握するため、本稿では、ガス室（移動型ガス室）の存在を証明する一連の史料を紹介しておきたい<sup>1</sup>。移動型ガス室としてのガス自動車は、固定型の大規模ガス室の建設への過渡形態であったからである。以下に紹介する史料の一部は、すでに歴史研究の中では折に触れ言及されてきた。しかし、その現物、その内容の重要部分を知っている人はほとんどいない。そこで「特殊自動車」（移動型ガス室）を証明する42年6月5日の最も重要なドキュメントをはじめ、いくつかの文書の原文（その一部）を本稿最後に写真版で掲載することとし、ここではそれらの重要部分を紹介しておきたい<sup>2</sup>。

- 
- 1 2004年12月の科学研究費基盤研究(c)「ホロコーストの論理—総力戦の政治と経済の力学—」のための史料調査で出向いたベルリンのドイツ連邦文書館(Bundesarchiv、以下ではBAと略)で、以下に紹介する「特殊自動車」(Spezialwagen) 作戦に関する一連の重要ドキュメントをコピーすることができた。
  - 2 BA R 58/871の全部で19ページの覚書、書簡類である。本稿の最後に掲げるドキュメント・コピーはそれぞれの日付の文書の第一ページだけである。この全文(19ページ)は、研究室HPの次のページにリンクを張って掲載しておいたので、参照されたい。

<http://eba-www.yokohama-cu.ac.jp/~kogiseminagamine/SpezialwagenBA-R58-871.htm>

科学において検証可能性が重要である。歴史的証拠となる文書やドキュメント、データはだれでもが手にいれ、だれでもみずからの目と頭で検証できることを必要条件とする。「特殊自動車」、すなわち移動型ガス室に関して、まさにそのような資格を持った史料が、ここに紹介するものだけといえよう。

「特殊自動車」とはボックスカーであり、ボックス型荷台にユダヤ人を詰め込み、「移住のため」と信じ込ませ、「移住先」に運ぶと見せかけて数十分走らせながら、自動車排気ガスを荷台に注入し、閉じ込められた人々（ユダヤ人）に一酸化炭素中毒を引き起こし、殺害するというものである。

## 1. 「41年12月から3台の車で97000を加工」

### —1942年6月5日付文書（史料①）—

上で言及したように、すでにいくつかの史料集・史料紹介などでこれから見ていこうとする42年6月5日の文書の冒頭部分は紹介されている。まず作成部署だが、II D 3 a(9)となっている。この部署は、親衛隊ライヒ指導者・ドイツ警察長官（すなわちハインリヒ・ヒムラー）の下にある政治警察、すなわち治安警察・保安部長官（Der Chef der Sicherheitspolizei und des SD）の一部局である。したがってまず第一に確認しなければならないことは、移動型ガス室を作り、配備し、ユダヤ人抹殺作戦に投入したのはこの親衛隊支配下のドイツ警察機構だ、ということである。

日付のあとに、「作成部数一通のみ」という文言が書かれている。しかもその箇所は下線を引いて強調されている。秘密度の高い文書であることはここからだけでも読み取れる。ところがさらにその下に、「国家機密（Geheime Reichssache）」という大きな文字がわざわざスタンプで押されている。国家機密をもらすものは死刑など厳罰が待っている。従って、第

二に確認しなければならないことは、極秘度の高さである。

文書の種類としては覚書である。治安警察・保安部の関係部局がこれまでおこなってきたことの記録であり、これまでに行ったことを踏まえての技術的変更、設計変更にかんするものである。すなわち、「すでに運転中の、そして目下製造中の特殊自動車に関する技術的変更」についての記録である。

それでは、「特殊自動車」は何を行ったか。

「1941年12月以降、たとえば、投入した3台の車で97000を加工した」という。数字には、人間を表す単位は何も付いていない。あとからもでてくるが、対象は人間ではなく、荷物・物体として扱われている。

「加工」というが、何をどのように加工したのか。

すぐつぎに来るいくつかの文章がそれを明らかにする。まず、爆発事故を起こすような物質が使用される。すなわち、事故としては、クルムホーフ（ポーランド語ではヘウムノ）における「周知の爆発」が、「唯一の事故」だという。治安警察・保安部の関係者は「爆発」事故をよく知っていたというわけであるが、なぜ爆発したか。密閉状態の箱型荷台にガス状態のものを詰め込みすぎて（圧力調整の失敗で）、「爆発」したというのである。つまり、ガスを密室状態のボックスに詰め込んで「加工」するのである。

ガス状態のものとは何か。それは、自動車の排気ガスである。秘密文書では当事者間としてそんなことはわかっているのだから、また秘密が少しでも外に漏れては困るので、わざわざ余計な説明はしていない。たんに、一酸化炭素、すなわち「COの速やかな注入」と書いているだけである。

爆発事故を踏まえて、変更点の第一は、「過剰圧力を避けながらCOを速やかに注入する」装置（10×1cmの細長いスリットで外部に蓋を装着）をつけることであった。ここではっきりするのは、CO、すなわち一酸化炭素を含む気体（自動車排気ガス）をボックス型荷台に注入するということである。

変更点の第二は、積載面積を縮小することである。ボックスカーに詰め

込む人数は、「通常、1㎡あたり9-10」とする。何人という人数を表すものであることは省略ないし隠蔽されている。半年間の経験を踏まえ、「積載容積の大きいザウラー特殊自動車 (Saurer-Spezialwagen)」の場合、このように利用することは不可能であるとする<sup>3</sup>。なぜなら、それだけ積んでも過剰積載にはならないが、「走行性の点で非常に効率が悪くなる」からだとする。そこで新しく発注される特殊自動車に関して、積載面積の縮小を提案しているのである。

第三の変更点は何か。それは排気ガスをボックスに導入する部分の構造に関するものである。半年間の経験によれば、自動車排気ガスの排気口とボックス型荷台を結ぶ連結管は、「非常にしばしば錆びついてしま」った。なぜなら、「連結管が内部から落ちてくる液体によって腐食されるから」であった。移送だと称してボックスに詰め込まれた人間が何十分かの走行中に排尿 (排便) 等に至る事態は頻発したであろう。そこで、「これを避けるために、排気ガス注入用パイプは、排気ガスが上から下に流れ込むように取り付けられなければならない」とされた。

第四の変更点は何か。第三の問題と密接に関連するが、ボックス型荷台の中の清掃がたいへんだった。そこで、「自動車の清掃を便利にするために、床の中央に密閉しやすい排水口」を取り付けることとしたのである。

第五の変更点は、走行中に詰め込まれた人間がどのようになっているかを観察する窓に関するものであった。従来つけていた「観察用の窓」はつけなくてもいいとした。実際に走行中にその観察用窓は利用しなかったというのである。

第六の変更点は、ボックス荷台の中の照明装置の保護・強化に関するものである。これは、周章狼狽した被害者によって破壊されることがあったためである。すなわち、「扉を開めたとき、突然暗くなり、「荷物」が光

---

3 添付した史料①の写真コピーは冒頭の第一ページであり、内容的にはここまでである。

に向かって突進」して破壊したのである。そこで、「照明器具は破壊に対してこれまでより強いものとしなければならない」とする。具体的な改造方法として、「鉄製の格子をランプの上にアーチ状に取り付け、ランプ用の窓の損傷がもう起きないようにしなければならない」と。しかも、ランプの取り付け場所も「前方に」変更するとした。閉めた（閉めようとする）扉に向かって「荷物」（犠牲者のことを極秘文書はこのように表現する）が突進しないようにである。

第七の変更点は、「荷降ろし」装置に関するものである。死体になって、場合によっては汚物にまみれている多数の犠牲者を選び出すのがたいへんな作業であることは容易に想像できよう。まさにその半年間の経験を踏まえて新たな装置の取り付けを提案しているのである。すなわち、「自動車の速やかで簡単な荷降ろしのために、移動可能な格子」をとりつけ、その格子状の板をレールに沿って走らせるような装置をとりつけるものとしたのである。秘密文書（後述の史料⑤）では、その動かし方などに関する設計図もつけられている。

## 2. ボックス型特殊荷台のどこが極秘中の極秘か

—1942年6月23日付文書（史料②）・9月18日文書（史料③）—

現代の企業や国家において長年隠蔽されていた種々の秘密が突如として露見し、新聞をにぎわし、裁判沙汰になることは日常茶飯事である。そうした場合に、長年隠されていた極秘文書が芋づる式につぎつぎと出てきて、犯罪が立証されることも日常的に経験することである。なぜか。社会の分業構造のためである。

現代社会は、高度に発達した分業社会である。一つ一つの生産物・製造物が多様な工場や会社や官庁との関わりの中であつてつくられる高度に発達した

社会においては、その生産物をめぐる文書のやり取りもまた多様である。非常に多くの関係者とのやり取りのなかで一つ一つの製品が生産される。したがって、ある特定の文書群を極秘扱いにして隠していても、いつか糸口がひとつ見つかると、次々と関連する文書が出てくる。多数の関係者のある特定の部署・関係者が秘密を隠し通そうとしても、多様な関係の中で作成されやり取りされた文書群をすべて抹消したり、隠したりすることは不可能である。

ホロコーストに関して言えば、その主体的推進者・遂行者であった親衛隊とそれが牛耳る治安警察・保安部という警察機構（その組織の責任者としての治安警察・保安部長官）が自動車の荷台の改造を行えるわけではない。改造や装置の装備はしかるべき工場で行うしかない。ここに分業関係・協力関係がでてくる。それを示す一連の史料群がある。そのひとつが、ここで見ようとする1942年6月23日付の文書（史料②）である。

実はガス自動車は、最初、1940年夏にヴァルテラント（第三帝国がポーランドに侵攻して併合した地域のひとつ）の「安楽死作戦」（秘密の名称が「T4作戦」<sup>4</sup>）のために投入された。親衛隊大尉ヘルベルト・ランゲの指揮下の特殊コマンドが、ヴァルテラントの3つの病院の精神病患者・障害者をガス自動車で殺害した。たとえば、ゾルダウの病院の1559人が、19日間で殺害された。約40人が気密性のあるボックス型貨物自動車に入れられ、走行中に一酸化炭素のガスボンベでもって殺害された。われわれがいま秘

---

4 精神病患者や障害者、約12万人を殺害することになる作戦。「安楽死」作戦の作戦本部が、1940年夏以降、ベルリンのTiergarten4（ティアガルテン4番地）にある邸宅に置かれたため、この隠蔽用名称が採用された。作戦の責任部局・責任者は、総統官房第二本部のヴィクトール・ブラックであった。この作戦は、ヒトラーの署名のある権限委託状（日付は1939年9月1日、実際に委託状が作成されたのは39年10月）に基づき遂行された。この作戦は、教会の抗議によって1941年8月24日に公式には中止されたが、秘密のうちに継続された。Wolfgang Benz, Aktion T 4, in: Enzyklopädie des Nationalsozialismus(Digitale-Bibliothek 25), hrsg. v. Wolfgang Benz/ Hermann Graml/ Hermann Weiß, Berlin 2000, S.877f.



史料で検討している「特殊自動車」との関連で言えば、ガス自動車とはいっても、ガスボンベによるものであった<sup>5</sup>。

その後、1940年9月、<sup>ライヒ</sup>帝国保安本部第二局 D の部長ヴァルター・ラウフ中佐は、輸送担当者フリードリヒ・ブラーデルに対し、排気ガスが密閉されたボックスに導入されるように貨物自動車を改造することを命じた<sup>6</sup>。

われわれの史料②が示すように、ベルリンの自動車工場ガウプシャフト社に30台の特殊ボックスが発注された。この排気ガス利用の「特殊自動車」は、占領下においていたソ連地域に投入され、治安警察・保安部の特別出動部隊（アインザッツグルッペ）によって使用された。実証できる最初のこのタイプのガス自動車の投入は、1941年11月であり、ソ連西部のポルタワにおいてであった。ついで、同年12月にハリコフにおいてであった<sup>7</sup>。

先に紹介した史料①の叙述によれば、この41年12月からが本格的なガス自動車作戦の開始、ということになろう。そして、この12月こそは、ライヒ内部における排気ガス利用のガス自動車の投入開始の時期であり、併合したポーランド地域のヘウムノ（クルムホーフ）においてであった。排気ガス型の「特殊自動車」は、移動作戦のために製造され、ソ連占領地において使用されたが、いまやライヒの東部においても使用されるようになった。このことの意味は大きい。この数か月間に、実は、巨大な戦局の転換があったからである<sup>8</sup>。ともあれ、ヘウムノ（クルムホーフ）でランゲ特別コマンドは、2台ないし3台の貨物自動車で、1941年12月から1942年12月までの間に、ヴァルテラント地域のユダヤ人をはじめとして、すくなくと

---

5 Thomas Lutz, Gaswagen, in: *Ibid.*, S.1431.

6 *Ibid.*

7 *Ibid.*

8 詳しくは、拙著『ホロコーストの力学—独ソ戦・世界大戦・総力戦の弁証法—』青木書店、2003年、および『独ソ戦とホロコースト』日本経済評論社、2001年を参照されたい。

も15万2000人を抹殺したのである<sup>9</sup>。

叙述が先走りすぎた。史料②に戻って検討すると、この文書の時点（42年6月23日）ではまだ発注された30台の自動車と荷台がすべてが完成していたのではないことがわかる。この時点までに完成し、納入されていたのは20台である。42年6月、「最後の10台の車台（シャーシー）が納品され、これからこの車台にボックスが取り付けられる」必要があった。史料①でみたような改造すべき箇所がいくつもあったが、ガウプシャフト社は「必要になった変更箇所を進行中の製造プランのなかに組み込むことができない」自動車工場であった。しかしながら、「それにもかかわらず」、これまでどおりガウプシャフト社にすべての荷台（ボックス）を製造させることにした。

なぜか。秘密保持のためである。すなわち、関係部署ではゾドムカ社という自動車工場の名前もあがっていた。しかし、検討の結果、この自動車工場は「秘密保持のためには不適當」だったのである。

なぜか。名前からも推測できるところではあるが、このゾドムカ社はチェコの会社であり、「純チェコ地域」にある会社であって「チェコ人労働者」を使っている工場だったからである。そこでガウプシャフト社に改造型をまず一台作らせ、実際に試して見るのが提案されたのである。しかも、そのガウプシャフト社でも秘密保持の目的のために特に考慮しなければならない改造箇所に関しては、治安警察・保安部の内部の作業場で実施するものとしたのである。

ドイツの自動車工場にさえも秘密にした部分とはどこか。

その点を示唆するのは、史料②につけられた「書簡：自動車工場ガウプシャフト社宛」である。この書簡は、6月16日に行われた治安警察・保安部の担当者と自動車工場の口頭でのやり取りで確認した点を文書で明確にするものである。どの箇所のどの部分をどのように改造するかの細かい指示

---

9 T. Lutz, S.1432.

を書いている。

第一点、ボックスの長さを短くする具体的指示。第二点、「二つの車用の箱」を前方・後方に長くすること。第三点、床に作る「格子」の大きさに関する指示。第四点、ボックスの両扉の「角」を「堅固な被覆材で覆うこと」。第五点、「すべり蓋」で覆っている穴に代えて、ボックス後方の壁面（ドアではなく）に穴を開けること。第六点、これまで箱の右側に取り付けていた排出物用の穴を取り去り、箱の底部に穴を開けること。第七点、内部のランプを「これまで使われていたよりも強い格子」で覆うこと、である。一番肝心の点、秘密にすべき点は、これらの改造箇所の中にはないことになる。

それでは、肝心の点は何か。排気ガスの管とボックスとの連結である。この殺害に使用する決定的な箇所だけは、警察内部の工場で極秘に改造した、ということである。2ページにわたる書簡の最後において「一台を可及的速やかに完成すること」を求め、そのほかの9台についてもいつごろ納品できるかを直ちに示すよう要請している。

約3ヵ月後に、ガウプシャフト社が治安警察・保安部長官（その自動車担当部局）宛に出した文書（史料③）によれば、残りの10台に6月23日付書簡で指示された7点を考慮して改造を実施することを、「例外的に」受け入れることを伝えている。一台あたりの改造費用を4,051.85マルクと見積もり、一台を可能なかぎり優先して改造することを伝えている。この書簡からすれば、10台の改造は、42年9月18日になってもまだ実際には始まっていないこと、特別優先の一台もまだ実際の改造作業は始まっていないことがわかる。6月23日の文書で、残りの9台に関しても納品予定を知らせるように求めていたが、9月18日書簡の返事でも「数日中に」返事するとしているに留まっている。いつの時点で、改造型10台がすべて投入されたのかは、不明である。こうした事情を知れば、『ナチズム・エンサイクロペディア』の叙述（注5参照）は、はじめのうちから30台が投入されていたようにも読むことができ、

その意味で不正確な部分を含んでいる、ということがいえるであろう。

### 3. フル稼働の特殊自動車と改造要求

—42年3月26日付文書（史料④）、4月27日付文書（史料⑤）、4月30日付文書（史料⑥）、5月14日付文書（史料⑦）—

42年6月までに20台の「特殊自動車」が出動していたこと、そのうち2-3台がヘウムノ（クルマホーフ）に投入されていたこと、これらの事実からすれば、17台はソ連地域に配備されていたことがわかる。移動型ガス室の主たる目的は、広大なソ連地域でのユダヤ人等の抹殺に利用されていた、ということになる。

その稼働状況を示す文書が42年3月26日の治安警察・保安部第二局 D から刑事警察犯罪技術研究所にあてた書簡（史料④）である。これによれば、それまでに完成していた「特殊自動車」は、「目下すべて、治安警察・保安部長官の命令により出動」していた。すなわち、移動型ガス室の出動は、ハイドリヒの命令によって行われていた。

そして、さらに特殊自動車が追加発注されていたが、42年3月時点では納品がいつになるかは自動車問題全権による車台（シャーシー）の配給如何にかかっていた。自動車問題全権が車台（シャーシー）の配給をいつ決定するかはこの時点では未定であった。車台配給があっても、「特殊自動車」用に改造するために一台ごとに「約8日から14日」必要であった。「その後、マウトハウゼン収容所に一定期間、このタイプの特殊自動車を提供したいと考えている」。出動可能になれば、しかるべき時にご連絡する、と。

しかし、マウトハウゼン収容所側が不確定な期間にわたって、特殊自動車の配備を待ち続けることはできないだろうと治安警察・保安部担当部署（第二局 D の部長ラウフが署名）は判断し、刑事警察犯罪技術研究所が「一

酸化炭素ないしその他の補助素材を詰めたスチール製ボンベを調達すること」を薦めている。

フル稼働状態で、とくに死体処理が難渋したようで、42年3月26日文書のタイトルは、「特殊自動車の迅速な荷降ろしの装置について」となっている。そのために、われわれが日常、工事用・大量貨物用のトラックとして見かけるダンプカーの構造を提案している。すなわち、改造の方法として、ボックスないしボックス内の「第二の床」を回転させる装置を提案している。「荷降ろし」のためには、ボックス（ないし床）を30度から35度斜めにする必要があるとする。ボックスと内部の荷物の全重量（ボックスの重さ1600キロ・プラス・「荷物」の重さ4500キロ）を持ち上げるためには、「5ないし7トンの圧力の水圧式のダンプ付き貨車」が必要だという。詳細なダンプカーの構造の検討が A4の用紙で5ページほど述べられているが、その詳しい検討からも、いかに「荷降ろし」が困難であったか、したがってその迅速で簡単な装置が求められていたかがわかる。

42年4月30日の治安警察・保安部第二局 D から自動車工場ガウプシャフト社宛の書簡は、ダンプカーのように床を傾斜させる装置に関する4月23日と24日の専門家たちの事前検討を踏まえて、ボックスの「床の格子」の変更を指示している。

こうした事前検討を踏まえて41年6月5日、および23日の覚書ややり取りがある、ということになる。

おわりに

ガス室で最も有名なのは、ツィクロン B（殺虫剤用の青酸ガス）を利用したアウシュヴィッツのもの（第二収容所ビルケナウのそれ）である。しかし、42年3月から本格稼働が始まるベウゼッツ、ソビポール、トレブリン

カというポーランド東部（総督府東部）の収容所では、一酸化炭素（ディーゼル車排気ガス利用）によるガス室がつけられた。その排気ガス利用のガス室の移動型が、われわれの見てきた「特殊自動車」である。

そして、実は、この「特殊自動車」は、ソ連占領地域に投入されるものだった。その一部がライヒ内部にも使われるような自体が、41年12月から始まったことの意味はなんだろうか。実は、アウシュヴィッツでも、当初、すなわち8月末から9月初めに、ツィクロンBが始めて実験的に使用されるのであるが、その場合も、対象はソ連戦時捕虜だった<sup>10</sup>。独ソ戦初期、9月ころまでは、緒戦段階の「戦勝の熱狂」がまださめやらず、大量のソ連戦時捕虜を処理することが重大な課題となっていた。そうした対ソ戦との直接的関連から、ガス自動車の開発も、ツィクロンBの実験も始まった。

しかし、41年10月から12月にかけて、ドイツ第三帝国は厳しい「冬の危機」に追い込まれていく。「戦勝の熱狂」は消え去り、むしろドイツ大軍が広大なロシアの厳冬で窮地に陥っていく。そうした全体状況の変化のなかで、ポーランド・ユダヤ人、西欧ユダヤ人の臨時的な移送政策さえもが頓挫し、大々的な「絶滅」政策へと転換していく。こうした転換の過程でウーチ（ウッチ、リッツマンシュタット）のゲットーの過剰化するユダヤ人の殺害手段としてガス自動車が投入されることになった。この転換を証明する史料としてみると、ここで紹介した「特殊自動車」のドキュメント群も大きな歴史的連関のなかに位置づけられることになる。

---

10 アウシュヴィッツ収容所記念博物館の文書をはじめとした一次史料と欧米の研究を踏まえた世界的なスタンダードワーク、ダヌータ・ツェヒによれば、アウシュヴィッツ収容所のなかの保護検束囚人の収容所の責任者が41年8月末に少人数のソ連戦時捕虜にたいして、逃亡者に対する報復的処罰として実験的にツィクロンBを使った。その実験結果を踏まえて、41年9月3日には約600人のソ連戦時捕虜に對して、ツィクロンBを使って殺害した。9月4日にガスマスクをつけて調べたところ、少人数が生き残っていた。そこで4日にさらにもう一度ツィクロンBを投げ込んだ、という。Danuta Czech, *Kalendarium der Ereignisse im Konzentrationslager Auschwitz-Birkenau 1939-1945*, Hamburg 1989, S.115-118.

史料①

II D 3 a (9) Nr. 214/42 g.Re.

b-12-14

Berlin, den 5. Juni 1942

Einzigste Ausfertigung.

Geheim

I. V e r m e r k :

1

Betrifft: Technische Abänderungen an den im Betrieb eingesetzten und an den sich in Herstellung befindlichen Spezialwagen.

Seit Dezember 1941 wurden beispielsweise mit 3 eingesetzten Wagen 97 000 verarbeitet, ohne daß Mängel an den Fahrzeugen auftraten. Die bekannte Explosion in Kulmbach ist als Einzelfall zu bewerten. Ihre Ursache ist auf einen Bedienungsfehler zurückzuführen. Zur Vermeidung von derartigen Unfällen ergingen an die betroffenen Dienststellen besondere Anweisungen. Die Anweisungen wurden so gehalten, daß der Sicherheitsgrad erheblich heraufgesetzt wurde.

Die sonstigen bisher gemachten Erfahrungen lassen folgende technische Abänderungen zweckmäßig erscheinen:

- 1.) Um ein schnelles Einströmen des CO unter Vermeidung von Überdrücken zu ermöglichen, sind an der oberen Rückwand zwei offene Schlitze von 10 x 1 cm lichter Weite anzubringen. Dieselben sind außen mit leicht beweglichen Scharnierblechklappen zu versehen, damit ein Ausgleich des evtl. eintretenden Überdrücken selbsttätig erfolgt.
- 2.) Die Beschickung der Wagen beträgt normalerweise 9 - 10 pro m<sup>2</sup>. Bei den großräumigen Saurer-Spezialwagen ist eine Ausnutzung in dieser Form nicht möglich, weil dadurch zwar

keine

史料②

Der Chef der Sicherheitspolizei  
und des SD

Berlin, den 11. Juni 1942

II D 3 a (9) B.Nr. 668/42

4

1.) Vermerk:

Lt. Vorgang II D 3 a -1757/42- sind bei der Fa. Gaub-  
schat 30 Spezialaufbauten für angelieferte Fahrg-  
stelle in Auftrag gegeben. 20 Fahrzeuge sind bereits  
fertiggestellt und ausgeliefert.

Die letzten 10 Fahrgestelle wurden jetzt ange-  
liefert und sollen mit Aufbauten versehen werden. Ob-  
wohl die Firma Gaubschat nicht in der Lage ist, die  
aus der Erfahrung notwendig gewordenen Abänderungen  
im laufenden Bauplan zu berücksichtigen, hat der  
Gruppenleiter auf Vorschlag entschieden, daß trotz-  
dem alle Aufbauten bei der Firma Gaubschat gefertigt  
werden, da die in Erwähnung gezogene Firma Sodomka  
in Hohenmauth für eine Geheimhaltung nicht geeignet  
erscheint. (Tschechische Firma in rein tschechischem  
Gebiet mit tschechischen Arbeitern).

Es wird vorgeschlagen, bei der Firma Gaubschat  
die im nachfolgenden Schreiben aufgeführten Änderun-  
gen bei zunächst 1 Aufbau auszuführen und praktisch  
zu erproben. Änderungen, die zum Zwecke der Geheim-  
haltung dort nicht berücksichtigt werden können,  
sind in eigener Werkstatt vorzunehmen.

2.) Schreiben:

An die  
Firma Fahrzeugwerke Gaubschat

Berlin - Neukölln  
Willi Walterstr.

Betrifft: Aufbauten für angelieferte 10 Saurerfahr-  
gestelle.

Besagt Schreiben Verk. Wa/Ka. vom 14.5.42  
Kon. 63429 - 433.

*Abgef. am 23.6.42  
v. J. Lohme  
Stahl 23/6.42*



史料③

# Gaubschat

6

Fahrzeugwerke GmbH.  
Berlin-Neukölln, Willi-Walter-Straße 32-38

**Titel.**  
Der Chef der Sicherheitspolizei  
und des SD

Berlin SW 11  
Prinz-Albrecht-Str. 8

Druckort: Pommerschen	Vertrieb: Berlin, Altkönigsstraße,
Fahrzeug: Sammel-Nr. 62 82 11	Abteilung: Berlin, Ost-Kanal 28,
Der Rfj u. Chef d. Deutsch. Polizei	Der Chef der ...
20. 8. 1942	
Ausg.:	
Am:	183a

Ihre Zeichen:	Ihre Nachricht vom:	Unsere Nachricht von:	Unsere Abteilung:	Unser Sachbearbeiter:	Tag:
-	23.6.42	-	Verk.Wa/Ka.	Wachsmuth	16.9.42

**Betreff:**  
 Uns.Kcm. 63 424 - 433 / 64 523  
 Ihre Zeichen: II D 3 a (9) B.Nr. 668/42  
 Aufbauten für angelieferte 10 Baurerfabrgestelle

Wir bestätigen den Empfang Ihres Schreibens vom 23. d. M., mit welchem Sie Bezug nehmen auf die Verhandlung zwischen Ihrem techn. Ober-Sekr. a. Pr. Sukkel und unseren Herren Ernst und Krüger.

Ausnahmsweise sind wir nunmehr bereit, die restlichen 10 Fahrzeuge unter Berücksichtigung der in Ihrem Schreiben vom 23. d. M. angeführten 7 Punkte auszuführen.

Es kommt noch weiter hinzu, daß (Punkt 8.) die Kästen oben mit versinktem Eisenblech belegt werden.

Durch diese gewünschten Änderungen ändert sich auch der Preis.

Dieser beträgt nunmehr

Reichsmark 4.051,85 pro Stück

für die restlichen 10 Aufbauten.

Wir werden ein Fahrzeug schnellstens im Rahmen der Fabrikationsmöglichkeit bevorzugt fertigstellen.

Über die Lieferung der 9 restlichen Fahrzeuge hoffen wir, Ihnen in den nächsten Tagen Bescheid geben zu können.

Heil Hitler

GAUBSCHAT FAHRZEUGWERKE G.M.B.H.

183a (2) Nr. 668/42  
 22. Sep. 1942  
 Dausang: *[Signature]*

*[Signature]*  
*[Signature]*

史料④

25. März

IX D 22/MB  
8. 7. 167/429

Geheim

7

*3. 2. 1942  
Dr. 2/7/94*

1.) Schreibboni

An das  
Krim. tech. Institut  
beim Reichskriminalpolizeamt

Berlin.

In der Anlage reiche ich den Vorgang des Standortarstes  
K.L. Mauthausen zurück.

Die von uns gefertigten Sonderwagen sind s.Zt. alle  
gemäss Befehl des Chefs der Sicherheitspolizei und des SD  
in Einsatz. Es sind weitere Wagen in Beschaffung, deren  
Lieferung aber abhängig ist von der Zurverfügungstellung  
der Fahrgestelle durch den Generalbevollmächtigten für das  
Kraftfahrzeugwesen. Zu welchem Zeitpunkt die Bereitstellung  
durch den GFK erfolgt, lässt sich noch nicht sagen  
und es ist ferner damit zu rechnen, dass nach Bereit-  
stellung noch eine Umbauseit von ca. 8 - 14 Tagen  
für die einzelnen Wagen benötigt wird. Nach diesem Zeit-  
punkt wäre ich bereit, dem K.L. Mauthausen für eine  
bestimmte Zeit einen derartigen Sonderwagen zur Verfügung  
zu stellen. Zur gegebenen Zeit werde ich Sie unterrichten,  
sobald der Wagen einsatzfähig ist.

Da ich annehme, dass das K.L. Mauthausen nicht unbestimmte  
Zeit für die Zurverfügungstellung warten kann, bitte ich  
die Beschaffung von Stahlflaschen mit Kohlenoxyd bzw.  
andere Hilfsmittel zur Durchführung von dort aus in  
die Wege zu leiten.

2.) II D 3 a - Major F r a d e l - *Admittis* und Wvl. bei  
Portigstellung neuer Sonderwagen  
i.A.

*pm*  
*Rant*

史料⑤

Reichssicherheitshauptamt  
IX B 3 a (9) Nr. 658/42-121.

6-12-14  
Berlin, den 17. April 1942

8

11/15  
1. Bes. Unter B.Nr. 1737/41, Hinweis eintragen.

2) Vermerk

Betr.: Schnellentladevorrichtung für die Sonderfahrzeuge.

Die Aufbauten der Sonderfahrzeuge haben eine Länge von 3800 mm und eine Höhe von 1700 mm. Das Eigengewicht der Aufbauten beträgt je 1600 kg, während das Ladegewicht 4500 kg ist.

Die Entladung soll schnell und möglichst selbsttätig erfolgen. Um dieses zu erreichen, ist der Aufbau oder ein zweiter Boden kippar zu machen. Die Entladung kann auch durch einen abfahrbaren Rost geschehen.

Nachstehende Entlademöglichkeiten sind auf ihre Zweckmäßigkeit hin zu prüfen.

a) Kippvorrichtung des Kastenaufbaues.

Zur Entladung ist eine Schrägstellung des Aufbaues von 30 - 35° erforderlich. Zum Heben des Gesamtgewichtes (1600 + 4500 kg) wird ein hydraulischer Kipper benötigt, der 5 - 7 t drückt. Dieser hat eine Bauhöhe von 650 mm und einen Hub von 900 mm.

Die Anbringung des Kippers ist aus folgenden Gründen als unzweckmäßig zu betrachten:

Der Boden des Aufbaues muß verstärkt und mit einem Kipperrahmen versehen werden. (Sutlastverlust)

Um Bauhöhe einzusparen, wären zweckmäßiger Zwillingskipper an den Chassisträgern anzubringen. Solche Kipper sind z.Zt. nicht erhältlich. Der o.a. hydraulische Einstempelkipper ist an einer verstärkten Traverse so hoch anzubringen, daß er nicht mit

史料⑥

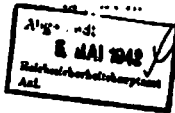
Der Chef der Sicherheitspolizei  
und des SD  
II D 3 a (9) Nr. 668/42-121.

Berlin, den 30. April 1942

12

*Handwritten notes:*  
Zur 1/1 r 3.)  
9/11/42

1.) Schreiben:  
An die  
Fa. G a u b s c h a t  
Berlin-Neukölln  
Willi Walteg-Str.



Betr.: Angelieferte 10 Saurer-Fahrgestelle.  
Besugl: Unterredung mit Herrn Krieger am 23.u.24.4.42.

Wie bereits besprochen, ist eine Abänderung des Bodenrostes für o.a. Fahrzeuge durchzuführen.

Bei Fertigung desselben ist in konstruktiver Hinsicht folgendes zu beachten:

Der Aufbau erhält einen ~~bestehen~~ Bodenrost, der auf kleinen Rädern oder Rollen ausfahrbar zu machen ist. Er ist in 10 - 12 Querfelder zu unterteilen, damit ein-Abkippen der einzelnen Felder beim Herausnehmen des Rostes möglich ist. Die Räder oder Rollen sind in U-Eisen-Laufschienen zu führen. Ferner hat der Rost eine seitliche U-Eisen-Führung zu erhalten. Die Rostfelder sind durch Diagonalverspannungen gegen Verecken zu sichern.

Um eine möglichst große fahrbare Bodenfläche zu erhalten, ist der Rost so hoch zu legen, daß die Radkästen mit überdeckt werden. Hierdurch dürfen im Höchst-falle nur etwa 75 mm an Innenraumhöhe verloren gehen. Der Rost ist in der Breite der Tür zu fertigen. Die nicht vom Rost verdeckten schmalen (ca. 250 mm) Längs-streifen sind bis zur Höhe des Rostes auszufüllen und leicht zur Wagenmitte zu neigen. Dieser Holzaufbau ist mit den Wänden durchgehend mit glattem Blech zu verklei-den. Die vorstehenden Rückwandteile sind von den Tür-pfosten nach den Seitenwänden durch Bleche abzuschrü-gen. Für das Aus- und Einfahren des Rostes ist unter dem hinteren Ende des Wagens eine Drahtseilwinde (Spill) anzubringen. Das Drahtseil ist gesichert unter dem Rost-

teil



### 横浜市立大学学術研究会会則

第一条 本会は、横浜市立大学学術研究会と称する。

第二条 本会は、社会科学・人文科学および自然科学についての会員の各部門研究・総合研究およびその発表の達成、機関誌「横浜市立大学論叢」の発行、その他各種の研究ならびに発表の行事を行うことを目的とする。

第三条 本会の事務所は、横浜市金沢区瀬戸二丁目二番一丁目横浜市立大学研究室内に置く。

第四条 本会は左の会員をもって組織する。

- 一 普通会员 本学商学部・国際文化学部・理学部・医学部進学課程学生・大学院経済学研究科・経営学研究科・総合理学研究科・国際文化研究科学生
- 二 卒業生会員 本学卒業生並びに横浜市立経済専門学校卒業生
- 三 特別会員 本学学長・商学部・国際文化学部・理学部・経済研究所・木原生物学研究所・総合理学研究科の教授・助教授・専任講師および助手
- 四 賛助会員 本会の事業を賛助する者

名譽教授、退職教員、非常勤講師等については賛助会員に準ずる。

第五条 本会に左の機関を設ける。

- 一 総会
- 二 評議員会
- 三 委員会

第六条 本会に左の役員を置く。

- 一 会長
- 二 副会長
- 三 評議員
- 四 学部長
- 五 評議員
- 六 商学部長
- 七 国際文化学部長
- 八 理学部・経済研究所
- 九 木原生物学研究所
- 十 総合理学研究科の教授
- 十一 助教

授・専任講師および助手

四 委員長 委員会において互選する。

五 委員 十五名(各学部四名、経済研究所一名、木原生物学研究所一名、総合理学研究科一名)

六 幹事 若干名 評議員会の決議を経て委嘱する。

委員および幹事の任期は各々一年とする。

第七条 総会は、毎年一回開催する。但し、総会の議事は評議員会によって替えることができる。

第八条 本会会員は、次の如く会費を負担するものとする。

- 一 普通会员 年額二千元、入会に際して入会金として三千元
- 二 卒業生会員 年額六千元
- 三 特別会員 月額 教授二五〇〇円、助教授・専任講師一〇〇〇円、助手五〇〇円
- 四 賛助会員 応分の寄付(年額一口一万円以上)

第九条 本会会員は、本会における研究ならびに発表の行事に参与し、機関誌その他の刊行物の頒布を受ける。

第十条 本会の会計年度は、毎年四月一日に始まり翌年三月三十一日に終るものとする。

第十一条 この会則を改正しようとするときは、評議員会において、評議員の三分の二以上の者が出席しその過半数の議決を経ることを要する。

第十二条 この会則は平成九年四月一日から施行する。

### 横浜市立大学論叢

社会科学系列

第五十六卷 第三号

平成十七年三月二十五日 印刷  
平成十七年三月三十一日 発行

横浜市立大学学術研究会

編集長発行人 小川 恵 一

〒三三六〇〇二七

横浜市金沢区瀬戸二丁目二番二号

発行所 横浜市立大学学術研究会

〒三三六〇〇二七

横浜市南区宿町二丁目三三八

印刷所 有限会社 長谷川印刷

# THE BULLETIN OF YOKOHAMA CITY UNIVERSITY

## Social Science

Vol.56 No.3, 2005

### Contents

- A Brief History of Professor KAWAUCHI, Yoshitada  
A List of Professor KAWAUCHI Yoshitada's Academic Works  
Who are the owners of the public company?  
– Look back upon research/educational life for 32 years in Yokohama City University. –  
KAWAUCHI, Yoshitada ... 11
- The Concept of Business Management in the Textbooks of  
Secondary and Higher Education Stage (2) SAITO, Takenori ... 51
- Activities of Local Welfare Commissioners and Protections of Personal Data  
SHIMADA, Shigeru ... 67
- Global Indeterminacy and the Consumption Elasticity of  
Intertemporal Substitution UCHISHIMA, Toshiyuki ... 83
- What is a "Spezialwagen" ? NAGAMINE, Michiteru ... 123
- NPO as the Intermediate Organization and the  
Policy for Working Lives KAGEYAMA, Makoya ... 143
- Evolution, Variety and Structural Changes KANG, Seongill ... 165
- Über das Anfechtungsrecht in dem Reformgesetz der Konkursordnung von 2.6.2004  
MIKAMI, Takehiko ... 181
- The Regulation of Life Insurance "Kampo" BAN, Aken ... 199
- Taxation for Partners and Partnerships in USA. ( II ) TAKAHASHI, Takayuki ... 233
- A Consideration of the preventing Injunction of Construction or  
Operation about Industrial Waste Dealing Facilities.  
KANEMITSU, Hiroyuki/OSAWA, Masatoshi ... 283
- "Old Age" Theme in Updike's Works and the Problem of the Nationalism of Fiction  
NAKATANI, Takashi ... 311
- Theology and Moral Philosophy: A Key to Solving a New  
Adam Smith Problem<sup>1</sup> TANAKA, Shoji ... 331

Published by  
Arts and Science Society of Yokohama City University  
22-2 Seto, Kanazawa-ku, Yokohama 236-0027, Japan