

横浜市立大学論叢

社会科学系列

第66巻 第2号 2015

目次

- | | |
|---|-------------------------|
| ヴェルサイユ体制下
ドイツ航空機産業と秘密再軍備 (3) | 永 岑 三千輝 … 1 |
| 「実践経営学」への私の旅路 (3)
—横浜市、神奈川県などでの委員会活動をめぐって— | 齊 藤 毅 憲 … 29 |
| Private Business and Public Commercial Education
in Early-Modern Japan | 山 藤 竜太郎 … 65 |
| 開発途上国における地域振興論と開発の空間領域化
—サブサハラ・アフリカへの応用の課題— | 吉 田 栄 一 … 89 |
| Decline of the Ozawa Kingdom | 河 村 和 徳 …107
伊 藤 裕 顕 |
| 国際理解教育における歴史教育の意義
—韓国でのピースツアーの実施報告をふまえて— | 嶋 内 佐 絵 …117 |
| 商店街活性化の近年の動向
—パートナーシップの事例を中心に— | 馮 晏 …131 |

ヴェルサイユ体制下 ドイツ航空機産業と秘密再軍備 (3)

永 岑 三千輝

はじめに

1. 陸軍兵器局と航空機産業—再軍備の基盤の形成—……「横浜市立大学論叢」第65巻、社会科学系列、1・2・3合併号
2. ヴェルサイユ体制下の戦勝国・中立国の軍需とハインケル社……「横浜市立大学論叢」第66巻、人文科学系列、第1号
3. 世界の勃興期航空産業とユンカーズ……本号

3. 世界の勃興期航空産業とユンカーズ

ドイツ航空叢書が、ユンカーズを「航空のパイオニア」と特徴づけるように、ユンカーズはたんに航空機生産のパイオニアであっただけではなく、航空交通の創始者でもあった。また、ユンカーズ¹もハインケルと同様、

1 ユンカーズ企業文書 (Junkers-Archivの文書群) は、1933年10月17日、ユンカーズの Dessau から強制的退去の後、没収された。そのうち、1922年から27年までのロシア関係 (ラバッコ・秘密再軍備関係) を除いて、1933年12月1日没収解除、返却となった。Abschrift. 30. November 1933. Betr.: Aktenbeschlagnahme: Schreiben vom Oberstaatsanwalt Lämmle an Junkers-Werke, Hauptbüro, Dessau. in: DMM, Juprop 1177. この没収解除の文書群は「ユンカー教授の個人文書」として彼が移り住んだミュンヘンに運ばれた。それらは1945年、戦争終結後、ユンカーズ教授のガウティングの地下室に保存された。ところが、ここで文書類のほぼ半分が水害の犠牲となった。その後、部分的にアラッハのユンカーズ・モーター有限会社の倉庫に、その他は私的に保存されていた。1990年10月にドイツ博物館の文書館に引き渡された。Deutsches Museum Archiv, Junkers-Archiv. Bestandsbeschreibung, S.6. この文書群を使ったユンカーズに関する開拓的紹介論

最初から軍需と関係があったわけではなかった。飛行機生産に入っていく前に、熱力学・工学、ガスエンジンなどに関するたくさんの仕事をしてきた²。

彼は織物業経営者の息子として1859年にライト（メンヒングラトバッハ）に生まれ、ベルリン、カールスルーヘ、アーヘンの工科大学で学び、機械製造で国家資格をとり、さまざまな機械製造工場で設計士として活動した後、デッサウでガス力機械実験所を設立し、モーターの開発などで特許をとり、1897年にはアーヘン大学の熱工学教授・機械研究所長となった。しかし、1910年11月海軍の委託を受けて大型オイルエンジンの開発のため休職し、1911年には大学を去った³。

彼の開発分野・設立企業は驚くほど多岐にわたった。エンジンだけではなく、湯沸かし器、風呂用ガス炉、カロリメーターなど熱工学関係機器の製造に携わり、第一次世界大戦中には戦場風呂車、戦場移動台所、榴弾、点火装薬カプセル、大量給食用料理深鍋、部隊用料理運搬車、殺菌器具なども製造した。飛行機開発はユンカースの活動のひとつの分野でしかなかった。したがって、第一次世界大戦後の軍用飛行機生産禁止期、ひとま

文としては、日本との関係に重点があるが、次のものがある。ハンス・ヨアヒム・クナウプ「第一次世界大戦後のドイツ航空機産業の国際戦略と日本（序論）—ミュンヘン・ドイツ博物館古文書館に存在するユンカース社関連資料の紹介—」『慶応大学日吉紀要 ドイツ語学・文学』（48）、39-52、2011年。

- 2 多分野の仕事との関わりの概略は、たとえば彼の伝記プランが示すとおりである。Plan zu "Junkers: Ein Kapitel deutscher Forschungs- und Wirtschaftsgeschichte.", in: DMM, Juprop 1216, 4 S. たとえば、1888年にガスモーター実験所を設立したが（1893年まで）、その実験過程でモーターにもたらされる熱量の計測が不可欠となり、ユンカースの重要な発明（熱量計測器）が生まれた。Vortrag des Dipl.-Ing. Mierzinsky gelegentlich des Besuches der Berliner Vertreter der grossen deutschen Presse bei den Junkers-Werken in Dessau am 15. Mai 1923, S.2, in: DMM, Juprop 1255.
- 3 Deutsches Museum Archiv, Junkers-Archiv, Bestandsbeschreibung, S.1.クナウプ、前掲、39-44も参照。
- 4 Wolfgang Wagner, *Hugo Junkers, Pioniere der Luftfahrt - seine Flugzeuge*, Bonn 1996, S.140. Deutsches Museum Archiv, Junkers-Archiv, Bestandsbeschreibung, S.3f.
- 5 ユンカースの飛行機に関する最初の特許取得は1910年2月で、グライダーの翼に関するものであった。Günter Schmitt, *Hugo Junkers. Ein Leben für die Technik*, Planegg 1991, S.107.

ずジュラルミン製の各種製品、料理用深鍋、ナイフ・フォーク・スプーン、スケート靴、トランクなどを製造した⁴。

こうした多岐にわたる開発・製造活動のなかで飛行機製造の基礎となった発明は1910年の特許（Nurflügelflugzeug）であった⁵。それによる初期の開発努力が戦時下1915年に最初の全金属製単葉機J1に結実し、1917年には最初の完全ジュラルミン製の軽金属機J7が作り出された⁶。ヴェルサイユ条約の禁止を踏まえ、最初の非軍事的な観点での、もっぱら経済的観点から製造された民間航空用飛行機（F 13以降の諸機種）がすでに1919年末には作り上げられ、順次、自社航空に投入された。1922年7月までのヴェルサイユ条約による飛行機製造禁止の間、経営を維持するためには、手漕ぎボート、モーターボート、水上滑走艇などを製造した⁷。

ユンカース飛行機工場の従業員数は、1915年の100人から1918年には2000人にまで増加し、1921年には完全な製造禁止により200人にまで減少していた。しかし、この間、敗戦、平時経済への移行期のどん底からユンカースと彼のチームは平時のための起死回生の戦略に乗り出していた⁸。彼と彼の会社には飛行機時代の到来への深い確信があったといえよう。

第一次世界大戦中の飛行機製造は次の統計のようであった⁹。

6 Junkers-Archiv, Bestandsbeschreibung., S.4f.

7 Ibid., S.5.

8 Wagner(1996), S. 140.

9 Vortrag von Hauptmann Student am 12. Oktober 1920, Die Entwicklung der Flugtechnik im Ausland seit Kriegssschluss, S. 1, in: Bundesarchiv (以下BA) RH 8/I, 3594, Bl.77. ドイツは、ヴェルサイユ条約（1919年6月28日調印）に基づく施行（1920年1月10日）により、航空機・飛行船・戦車ならびに戦闘車両・重火器・潜水艦・化学兵器などの保有が禁止されたが、航空機に関して言えば、1万5千機のドイツ軍航空機、2万6千点の航空機エンジンが破壊され、100万平方メートルに及ぶ航空機整備工場が解体された。クナウプ、前掲論文、39-40ページ。それが依拠する研究は、Karl Heinz Völker, Die Entwicklung der militärischen Luftfahrt in Deutschland 1920-1933. Planung und Massnahmen zur Schaffung einer Fliegertruppe in der Reichswehr. In: Hrsg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt: *Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte. Schriftenreihe des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes*. Dritter Band, Stuttgart 1962, S.128.

第一次大戦中の飛行機製造

フランス	69,120	陸上・水上飛行機
イギリス	53,887	陸上飛行機 754 水上飛行機 2,448 飛行艇
イタリア	11,841	陸上・水上飛行機
アメリカ	16,858	陸上・水上飛行機 500 飛行艇
計	155,408	機
ドイツ	48,386	機

したがって、飛行機活用—軍用から民需・交通運輸用飛行機への転換—の飛躍的拡大の可能性は、戦争終結による軍用飛行機不用化ないし機数大幅削減の必然的結果であり、ヨーロッパ諸国共通の課題でもあった¹⁰。

ユンカースは講和交渉の始まる前、はやくも1919年はじめには、軍用機として開発したJ 10を民間輸送手段に改造することに着手していた。1月9日には4座席の旅行・輸送用飛行機の設計図が出来上がっていた¹¹。その開発の結果できた新機種がJ 13であった。単発の運輸用飛行機にはF、スポーツ用飛行機にはS、大型飛行機にはGを機種の区別の印としていた。それで、J 13は世界中でF 13と呼ばれるようになった。それはこの機種が、完成2ヵ月後の1919年9月13日に乗員8人で6750メートルの高度世界記録を達成したからであった¹²。

10 Ibid., S. 2, in: BA RH 8/I, 3594, Bl.78.

11 Wagner(1996), S. 140.

12 Wagner(1996), S. 141. 1923年12月のエーベルト大統領視察のときに作成された資料では、ユンカース飛行機工場には、1922年11月、職員 Angestellte 162人、労働者 Arbeiter 500人となっている。Zahl der Arbeitnehmer in den Junkers-Werken, den 6. 12. 1922, in: DMM, Juprop 1254. また、この統計表によれば、ユンカース飛行機工場は、戦時中、職員 216人、労働者 1834人である。Junkers & Co. は、戦前(平時に)、職員 110人、労働者 320人、戦時に職員 170人、労働者 670人、1922年11月に、

たくさんの国が直ちにこの新機種を購入しようと乗り出してきた。最初にこの機種をかなりの数発注したのはポーランド政府であり、1936年時点でもそのうち10機が飛んでいた¹³。1919年の末には、「典型的なアメリカのビジネスマン」John M. Larsenがデッサウにやってきた。F 13が長距離・世界記録飛行機として全世界に知られるようになったのは彼のおかげでもあった。彼はF 13に試乗してベルリンまで飛び、この飛行機に熱狂した。彼はF 13をアメリカでライセンス生産したいと提案した。しかし、ユンカースはこれに応じなかった。そこで彼は輸入を申し出た。彼は、100機は軽く売れると請合った。ユンカースはアメリカのビジネスマンがF 13で航空会社を起こすことにも共感しなかった。しかし、戦後の厳しい時期でインフレも始まっており、混乱状態のドイツではF 13の試験飛行を続けることが考えられなかったこともあって、アメリカでの長距離飛行実験は魅力でもあった。結局、ユンカースはアメリカで実験飛行をすること、そしてその後の納品に関する予備契約を結んだ。この契約は、1919年11月27日であった¹⁴。

Larsenは広くアメリカの国民と産業に金属製飛行機の価値を示そうと意欲的な企画を次々に実施した。1919年12月29日にはMercedes DIIIaのエンジン¹⁵を搭載した最初のF 13が、20年1月10日にはBMW IIIaのエンジ

職員150人、労働者437人となっている。また、研究所Forschungsanstaltには、戦時で職員31人、労働者90人、1922年11月時点で職員107人、労働者271人となっている。この研究所の中で、モーター製造が職員60人、労働者261人、研究が職員47人、労働者10人となっている。

13 Wagner(1996), S. 142.

14 Wagner(1996), S. 144.

15 エンジンないしモーターの性能は飛行機性能と密接不可分であり、相互に関連しながら急速な発展を示し、それがまたタイムラー、メルツェデス、BMW、ジューゼンなどの自動車エンジンの発達—これまた第一次世界大戦に急激に発達した—とも関連していたことはいうまでもない。Kyrill von Gersdorff / Kurt Grasmann / Helmut Schubert, *Flugmotoren und Strahltriebwerke. Entwicklungsgeschichte der deutschen Luftfahrtantriebe von Anfängen bis zu den internationalen Gemeinschaftsentwicklungen*, 3. Ergänzte und erweiterte Auflage, Bonn 1995. しかも、それは戦時下における軍の要望との関連で発達し、最初は偵察用に開発され、ついで飛行機の武装へと進み、戦闘機開発が展開する。プロペラの回転と機関銃の発射とをシンクロナイズさせ、プロペラの隙間から射撃を行う技術の開発などが進

ンを搭載した F13が納品され、同年9月までに総数26機が提供された。これらをもって20年4月から21年11月にかけて、ほぼ毎月、一ないし二度、大々的な種々のデモンストレーション飛行—乗客はしばしばジャーナリストだった—を行い、つぎつぎと記録を達成した。煩をいとわずたどってみると、ロサンジェルスからメキシコ・シティまでの2737kmの長距離飛行、アトランティック・シティとフィラデルフィア間193km往復の高速飛行(乗客8人で1時間28分)、アトランティック・シティ、ニューヨーク、フィラデルフィア間193kmの往復高速飛行(乗客6人で59分34秒)、アトランティック・シティとロングアイランド間の高空飛行(実用荷重490kg、高度6280mで2時間2分)、アメリカ長距離のノンストップレコード(オマハ・フィラデルフィア間1932km、乗客3人と荷物、実用荷重322kgで、12時間10分)、ロサンジェルス・ニューヨーク間長距離飛行(乗客5人、途中何回かの着陸があったが純飛行時間29時間30分)、ロサンジェルス・サンディエゴ間高速飛行(193km1時間10分、平均時速163km、乗客7名、同日中に帰還)、ニューヨーク・ロサンジェルス間約5150kmの長距離飛行(35時間、平均時速147km)、高空飛行(高度4420m、乗客10名でカンザス・シティを越えて)、ニューヨーク・ピースリバー・アルベルタ(カナダ)間の長距離飛行(2機のフロート付きF13で)、長距離ノンストップ飛行(4人の旅行者と荷物で、1449km)、ニューヨーク・ピースリバー(カナダ)間の長距離ノンストップ飛行、1921年9月28日から29日にはミネソタで世界長距離レコード達成(約4270kmを26時間5分32秒)、シカゴ・ニュー

んだ。ドイツの戦闘機開発史は、Rüdiger Kosin, *Die Entwicklung der deutschen Jagdflugzeuge*, Koblenz 1990. 秘密再軍備との直接的な関連ではこの空軍禁止下の戦闘機開発—1923年ルール危機のときの試み、Fokker D XIIIの調達、1926年から1929年までの開発、双葉機への復帰、ロールパツハ単葉機Rofixなど、そして1929年から32年までの開発—をみなければならぬ(Ibid., S.55-86)が、別の機会を待ちたい。ロールパツハの開発史は設計者でテストパイロット、クルト・タンクの歴史と切り離せない。Wolfgang Wagner, *Kurt Tank - Konstrukteur und Testpilot bei Focke - Wulf*, 2. Durchgesehene Auflage, Bonn 1991. また、ユンカース自身もエンジン生産に乗り出し、会社を設立し、次々と新たなエンジン—独自のディーゼル・エンジンなど—を開発していたが(Ibid., S.71-94)、ここではそれにも立ち入ることはできない。

ヨーク間ノンストップ飛行（乗客5人で8時間50分）といった実演飛行であった。その路線は地図で示すと下記の通りであった¹⁶。



16 これらのセンセーショナルな記録飛行は、コンテスト委員会、飛行クラブ、報道各社の監視のもとに行われた。Wagner(1996), S. 144. 実際の地図上での飛行ルート、ibid., S.146.

ユンカースがさらにアメリカに向けてF 13を送り出そうと準備していたとき、1920年1月10日、ヴェルサイユ条約が発効した。そこには、軍用飛行機だけではなく民間航空機の製造禁止も含まれていた。ユンカースもLarsenも、またドイツ政府も、そのような禁止は想定外であった。ドイツ政府は、連合国委員会によって1919年に承認されたF 13の製造を継続し、1920年になお73機を完成させようとしたとき、最初はユンカースに対して何の異議も伝えなかった。しかし、1921年5月5日のロンドン最後通告を受けて、ドイツ政府は直後の5月11日に完全製造禁止令を出した。この禁止令は1年間、ユンカースにも適用された。アメリカ向けに完成した飛行機の第二便は1920年10月27日にハンブルク港に留め置かれ、梱包は破られ、部品が盗まれ、没収が行われた¹⁷。

民間飛行機としてのF 13でさえ禁止ということになって、ユンカースは1920年5月にJunkers-Larsen飛行機会社を設立した。ユンカースとLarsenはこの会社で同権のパートナーとなった。この会社を通じて、1920年6月にアメリカの郵便当局に8機が一機9万ドルで、さらに海軍に2機売られた。20年7月24日のユンカース宛Larsenの電報によれば、彼はさらに50機ないし100機を発注し、毎月10機から15機の販売を保障した。ただ、その後、郵便飛行機の度重なる事故などによって、このアメリカ合衆国での計画と見通しは頓挫した¹⁸。

しかし、アメリカ合衆国で達成した各種記録による名声は世界中に広がり、販売市場を開拓できた。南アメリカは高い山々と広大さのため、飛行機市場は有望であった。1919年12月、コロンビアのBaranquillaで航空会社Scadtaが設立され、1920年1月、2機のユンカースF 13が投入された。1920年11月には高度5200mのKordilleren横断に成功した。これに続いて南アメリカでは、アルゼンチン、ボリヴィア、ブラジル、チリ、ウルグアイ、エクアドルと相次いで航空会社が設立され、ユンカースの飛行機が導入さ

17 Wagner(1996), S. 145f.

18 Wagner(1996), S. 146.

れた¹⁹。

ユンカースは外国での成功を踏まえ、国内でも計画を進めた。1920年11月、ロイド-東方航空（Lloyd-Ostflug）会社が設立され、ユンカースは6機を提供して資本参加した。この航空会社とはまもなく分かれることになったが、1921年末には彼の工場の内部に航空部を設置し、1924年8月、ユンカース航空株式会社を設立した。この会社はオーストリア、スイス、ハンガリー、ラトヴィアなどヨーロッパ諸国の航空会社との新しい関係を強化することを目的としていた²⁰。1922年にはF 13がはじめてアルプス越えの飛行を行った。この飛行機はイタリアで国際コンテストに参加し、二つの種目で第一等と第二等を獲得した。イタリア人は試験的にこの飛行機でイタリア-ギリシャ間の航空を開設した²¹。

1922年5月、飛行機製造金禁止が解除された。ユンカースはこの禁止解除を受けてF 13の生産を再開した。このシリーズで総数320機ないし360機が生産された。1923年にはユンカースは日本に最初のF 13を納入した。そのすぐ後、このタイプの何機かが、ユンカースの参与で設立されたベルシア航空会社に納入された。テヘランからいくつかの路線が開設され、F 13が使われた。1924年にはF 13がはじめてコーカサスでTiflis-Baku間を飛んだ。1925年にはテヘラン（イラン）-バスラ（イラク）-カラチ（パキスタン）の路線が開設された。1926年にはF 13がシヤム経由で中国に運ばれ、上海-北京路線が開設された。その延長線上にドイツ-中国航空会社「ユーラシア」が設立され、その路線網にはF13が、後にはW33、JU52/3が投入された。これに続き、オーストラリア、アフリカでも航空会社が設立され、最初はF 13が使われた。こうして、ユンカース航空との密接な協力の下に世界とも結びつく広範なヨーロッパ航空網が建設された²²。

F 13の成功－1919年9月の高度記録－が知られると、会社や個人だけで

19 Wagner(1996), S. 148.

20 Wagner(1996), S. 149f.

21 Wagner(1996), S. 150.

22 Wagner(1996), S. 150f.

なく戦勝国の政府が、特許、飛行機、ライセンスの購入のため、あるいは技術協力の提案でユンカースにコンタクトを求めてきた。オランダの会社はすでに1918年12月に戦争中に生産されたライセンスの取得を求めて打診してきた。特に水上飛行機J 11はオランダの植民地にとって大きな価値があると思われた。チェコスロバキア政府の代表は1920年春、軍用飛行機のライセンス提供の条件を確認するためユンカースを訪問した。チェコの有名な航空会社の重役が交渉を継続したが、成果はなかった。同じころ、フィンランドの会社がJ 11のライセンスを求めて交渉に乗り出した。アメリカからも、アメリカの複数の会社がユンカースの飛行機と協働作業に関心があることを伝えてきた。ユンカースはアメリカ政府からも会談に招待されたが、断って、Larsenと契約した。1920年夏、アメリカの別の会社Gallouel Aircraft Corpもライセンス契約について交渉に乗り出した。ユンカースは、ライト社Wright-Aeronautical Corporationのために双発民間機を設計した。1922年2月、有名なアメリカの飛行機レーサー、ウィリアム・ミッチェル将軍がアメリカ政府の委託を受けてデッサウのユンカース工場を訪れ、アメリカ当局がユンカースの仕事に関心を持っていることを示した。ユンカースは彼に大型飛行機の設計図のプラン-アメリカ人と実現したいと考えるプラン-を手渡した。ミッチェルはフランス、イギリス、イタリアも訪問し、帰国してドイツ人がもっとも航空に関心をしめし、航空業の発達に関して見識を示していると報告した²³。

ユンカースに協働を求めたのは以上の諸国だけではなかった。以下の戦勝国もそうであった。イギリス、ベルギー、イタリア、日本、さらにはフランスさえも。たとえば1921年末、イギリス航空省は極秘に航空機エンジンの製造での協力をユンカースに打診してきた²⁴。さらにイギリス当局はユンカースにイギリスの有名な会社Beardmore & Co.との連絡もつけた。この会社はユンカースの飛行機のライセンスを取得し大型飛行機を製造し

23 Wagner(1996), S. 185.

24 日本については、クナウブ、前掲論文参照。

たいと考えていたのである。この交渉は挫折し、ロールバッハと工場を設立することになった。オイベン・マルメディの銀行監査役会議長をしている弁護士を通じて、1920年9月以降、ベルギーとも折衝があった。ベルギーに飛行機工場を作らないか、と。いつか禁止と制限に余儀なくされて外国で生産しなければならないことを想定しての交渉であった。そのほかに別のベルギーの会社からもライセンス契約について接触があった。イタリアでも1921年夏、有名な飛行機会社との間に交渉が行われた。ユンカースは1919年以来、日本企業、そして日本の官庁－軍関係ということだろうが－とも、交渉していた。この交渉は後に成功することになった。フランスさえ、国側は別として、民間企業Grand-Express Aérienneは、1922年2月、ユンカースとの協力関係に強い関心を示した²⁵。

ユンカースは製造禁止による人員削減もあって多くの交渉を進めることができなかった。その代わり彼は東方へ探りを入れた。ソ連はその広大さからして航空運輸にチャンスがあると思え、感情的にも東方に惹かれるものがあった。彼は若いエンジニアとしてペテルスブルクのロシア企業ノーベル社に職を得ようとしたことがあった。彼は子供たちにロシア語を学ばせようとしたし、彼らが後に共産党関係組織のメンバーになり、あるいはそれらに共感を持って、容認した。それは彼がボルシェヴィキの目標を認めたことを意味しなかった。むしろインフラストラクチャーの未発達な巨大なロシアとの経済的協力を実現できるのではないかと考えた²⁶。ペテルスブルクのノーベル社とは1914年に彼の重油エンジンで良好な関係を築いていたし、この会社の所有者エマニュエル・ノーベルとは個人的に友人関係にあった。彼は戦後、ノートに「交通手段としての飛行機の重要性の認識が日増しに強まっている。…航空はロシアの復興に際して大きな役割を演じる」のは間違いのないなどと書き留めていた²⁷。

25 Wagner(1996), S. 185f.

26 Wagner(1996), S. 186.

27 Junkers-Notizbuch, B. Nr.78, S.4607 vom 25. 2. 1921. Wagner(1996), S. 186より引用。

ユンカースがロシアの飛行機製造・空路網創設に関わるのは第一次大戦後、西側戦勝国との対立が深まる中で進展した独ソ接近の中である。それは国防軍の再軍備に向けた秘密の計画と関係していた。

1920年7月のベルギーのスパでの会議—これに国防軍統帥部長*Chef der Heeresleitung*のゼークト v. Seeckt 将軍が出席していた—で、ドイツの陸軍10万人が決められ、海軍は1万5000人以内に制限された²⁸。国防軍は装甲車も飛行機、Uボート、重火器 *schwere Artillerie* も持つことを禁止された。この挫折感とそれに続いたオーバーシュレージエンのポーランドへの割譲、オイベン・マルメディのベルギーへの割譲—両方とも条約で合意された住民投票での「否」に反して—、そして後のデュッセルドルフ、デュースブルク、ミュールハイム、オーバーハウゼンなどドイツ諸都市の占領が契機となって、1920年12月に政府と国防軍のなかで態度の変化が起きた²⁹。

国防軍と v. Seeckt はそもそも徹底的に反ソの態度であった。しかし、連合国の不断の嫌がらせがその転換の原因となった³⁰。ゼークトと将校団の一部のほか、後の首相ヴィルト、外務大臣ラーテナウ—彼が後にソ連とラバッコ条約を結ぶことになる—、それに外務省の東方専門家マルツァン v. Maltzan がソ連との協力に乗り出した。ドイツ側は東方の大国の隣人との関係の正常化の希望があり、ソヴィエト・ロシアの側は、フランスの反感とイギリスの非妥協的な態度によって、かつての敵国の中では唯一協力の可能性がある通商相手としてドイツに接近した。1921年5月6日、ドイツ政府とソ連は独ソ通商協定を結んだ。1921年9月末、経済的協力のほか

28 最終的に10万人に制限される前、ドイツ側（統帥部、軍備局）では1920年3月ごろは、20万人を前提に、「全戦闘機装備の調達、保管、管理および修理」の体制を検討していた。Schreiben der Heeresleitung, Ausrüstungsamt, am 19. 3. 1920 an die Flugzeugmeisterei; in: BA RH 8/I, 3594. 「連合国の最終決定に待つことになるが、当面、陸軍20万人の枠内で戦闘機も維持することとし・・・」と。Schreiben des Reichswehrministeriums, Chef der Heeresleitung vom 20. März 1920. Betrifft: Verminderung des Heeres auf 200.000 Mann, in: *ibid*.

29 Wagner(1996), S. 187.

30 ヴェルサイユ体制の打破、ないし反対・反発の見地から、独ソ提携を求める勢力は広範囲にあり、右翼国粋派の中にも存在した。富永幸生『独ソ関係の史的分析 1917-1925』岩波書店、1979年、第6章 ドイツの対ソ政策とイデオロギー、参照。

に軍事的協力も含む秘密交渉、接触が始まった³¹。

赤軍は金属製飛行機に関心を示し、飛行機製造における遅れを一挙に乗り越えようとした。ちょうど完全な飛行機製造禁止の時期で、ユンカースが経営危機の打開策を切望している時期と重なった。ユンカースは製造禁止の前に金属飛行機を製造していた唯一の会社であった³²。こうした文脈の中で1921年夏、国防軍がユンカースにはじめて接触してきた³³。国防軍がソ連における航空産業の建設に関心をもち、ソ連のための生産だけでなく国防軍の軍用飛行機も生産できるようにしたいということだった。交渉過程で、ユンカースは軍事的課題を予定している工場は経済的な観点の下では経営できない、しかも革命と内戦の混乱から回復していない国にあってなおさらであると軍側に注意を促した。そのような課題のためにはユンカースと彼の工場にはしかるべき手段がないと。軍側はユンカースに財政的援助を約束し、ソ連の中に支社を作る政治的な危険は引き受けると保証した。ユンカースはさらに、ソ連ではすでに戦前に生産コストが非常に高く、革命後の社会主義経済ではなおさらで、ロシアで生産した製品は論外の高価格で販売しなければならず、西側では売ることができないだろう、と³⁴。こうした交渉の最初から軍は極秘だということで議事録を作らないことを求めた。「誠実さと信頼」がこうした交渉では必要だと。その後の個別問題でも秘密保持の観点を理由にユンカースの側の法律家や弁護士の参加は認められなかった³⁵。しかし、以上のような事情すべてが後にユンカースに惨憺たる結果をもたらすことになった。

31 Handschriftliche Notizen des Chef des Heeresarchives, General der Artillerie Dr. h. c. von Rabenau, für die Personalkartei aus seinem Buch: Seeckt, aus seinem Leben 1918-1936, Leipzig 1940, Deutsches Museum, Sonderarchiv Luftfahrt (16. D Reichswehr) , zit. n. Wagner(1996), S.187.

32 Wagner(1996), S.189.

33 交渉経過、工場認可にかかわる詳細な契約事項に立ち入ることは出来ないが、一連の文書は次のファイルにある。Konzessionsvertrag , vom 28. Juli 1922, in: BA RH 8/I, 3619.

34 Wagner(1996), S. 189f.

35 Wagner(1996), S. 190.

1924年ごろから26年にかけて、国防軍側からの資金提供など、約束された保障が十分ではなく、工場の職員・労働者への賃金支払いにも苦勞する「慢性的資金不足」に陥った³⁶。しかし、モスクワ近郊の工場経営の危機の状況では、国家（国防軍）から与えられた資金をユンカースがデッサウ本社の経営のために「使ってしまったからだ」³⁷などというユンカース非難の噂も出されるような有様であった。経営危機に陥ったユンカースは、子会社をロシア（ソ連）に建設するに際して国（国防省）が保障を与えたこと、国の保障が少な過ぎること、これは約束違反だと繰り返し訴えた。ユンカースは損害賠償を求めて、国防軍（陸軍兵器局）と交渉したが埒が明かず、結局、問題を法廷に持ち出すことになった。最初、国側（陸軍兵器局側）は、最高裁判所長官ジモンを仲介役に立てて中立的な判断を期待したが、結局、双方の納得のいくようには進展しなかった。秘密厳守の立場から当初は法的な調停に入ることを拒否していた陸軍兵器局側が、裁判所による調停に応じる態度となった³⁸。ソ連で期待したほど飛行機の発注がなかったことが順調な工場経営を妨げたようであるが、いずれにしろ、ソ連での飛行機製造プロジェクトは、ユンカースにとって重い負担となり、重荷となった。最終的にはソ連に設立したユンカースの工場は破産した³⁹。

36 ユンカースのモスクワ工場長シューベルト博士の表現。Vertrauliche Anlage vom Dr. F. W. Schubert zum Schreiben an dem Oberbaurat Heck, S.1, in: BA, RH 8/3684, Bl.9.

37 Ibid., S.7, in: ibid., Bl.15. モスクワ工場長シューベルトは、1913年以降参謀本部将校だった人物で、1918年にロシア駐在武官を勤め、21年の退役後、ドイツアメリカ銀行で働き、22年7月からユンカースの社員となり、23年春、部長Direktorに昇格し、24年2月にモスクワ支社長になった人物である。Schreiben Schuberts an Heck vom 19. 11. 25, in: ibid., Bl.8.

38 Schreiben von Junkers an das Reichswehrministerium, Heereswaffenamt und an dem Präsidenten des Reichsgerichts, Dr. Siomon, vom 15. Februar 1926, in: ibid., Bl.1-2; Zweiter Schriftsatz von Seiten des Professor Dr. Phil. H. C. Ing. E. H. Hugo Junkers in der Streitsache gegen das Deutsche Reich, Reichswehrministerium, wegen Schadenersatzes, in: ibid., Bl.3-7.

39 モスクワ工場長シューベルトはユンカースに対して解任を申し出た。彼は自分のロシアでの活動期間中、どれほど負担が大変だったかをA4で8ページわたり、こと細かくたくさんの数値・費用の額を挙げて述べ、活動期間中の報酬を求めた。Vertrauliche Anlage vom Dr. F. W. Schubert zum Schreiben an dem Oberbaurat

1927年のことである。その意味で、ドイツ再軍備にとって少なくともユンカースのソ連工場は、ユンカースとの関係から見て足を引っ張ることになり、直接的には効果がなかったといえるだろう⁴⁰。

これに対して、ドイツ国内ではユンカースの飛行機製造への支援は大統領、国会議員団による積極的なものとなった。それにはユンカースの側の活発な広報活動も大きな意味をもった。1922年12月6日には、大統領エーベルトがデッサウのユンカース工場を視察した。ユンカースと会社にとって自らの存在価値を示し、自社の仕事を社会に広報するためにこれは非常に大きな意味を持つものであった⁴¹。

1921年7月の飛行機製造の「完全禁止」から、1922年6月のその解除を経て、厳しい制限条件のもとであるが飛行機製造が可能になった。しかし、ルール危機で暗雲が立ち込めた。1923年4月21日、国会議員団（運輸委員会）がデッサウのユンカースの諸工場を視察したときの、彼の挨拶をみて

Heck, in: BA, RH 8/3684, Bl. 9-17. その文書は国・国防軍側の支援の不十分さを立証するものとして、国防軍（陸軍兵器局）と最高裁判所長官あてに提出された。

40 1926年12月16日、国会において、シャイデマンが政府弾劾演説を行った。この公然たる演説は、社会民主党が入手した秘密資料に基づき、国防軍と右翼武装団体との癒着、ソヴィエト赤軍との提携による秘密再軍備の推進等を暴露するものであった。引き続き社会民主党から提案された内閣不信任案は可決された。室深「ドイツ軍部の政治史 1914～1933」早稲田大学出版部、191989年、148-149ページ。この暴露演説は、右翼、秘密再軍備促進勢力からすれば、「破壊活動」にほかならず、「国家反逆罪」にも匹敵するものだった。Rüdiger Bergien, *Die bellizistische Republik. Wehrkonsens und "Wehrhaftmachung" in Deutschland 1918-1933*. München 2012, S.145f. この秘密資料の漏洩と国防軍とユンカースとの紛争が関係していた可能性は十分あったが、その暴露がドイツ秘密再軍備のためには、阻害要因であったことは間違いないであろう。

41 Besuch des Reichspräsidenten, in: DMM, Juprop 1254. このファイルには、大統領の訪問を報道する多数の新聞記事切り抜き、その抜粋、視察時の写真などが収録されている。ユンカースは、「ユンカース工場の成り立ちと諸目標」というテーマで講演した。彼はここでも、「世界市場でのドイツの強みは、質の高い労働に基づく」との一貫した見地を述べた。また、パイオニアの仕事にすべての収益をつぎ込み、株主利害に左右されないために、大きな株式会社の形態をとることはしていないことも説明した。Auszug der "Anhaltischen Rundschreiben" Nr. 326 vom 8. Dezember 1922, S.1f., in: *ibid*.

おこう⁴²。

当時、ドイツの航空運輸、ドイツ航空産業が犠牲にされるとのうわさが流れていたようで、それに対して国会議員に「われわれを守ってほしい」、ドイツの祖国の大きな利益を検証し、一緒になって擁護しようと訴えた⁴³。ユンカースは、交通運輸手段としての鉄道、自動車、船舶と比較して飛行機の利点・優位性を解き明かしてみせた。鉄道は、長大な線路網が必要であり、線路、遮断機などが必要になってくる。道路と交差するところでは費用のかかる橋を作らなければならず、山々を通るところではトンネルを作らなければならない、それやこれやで「鉄道は交通をはなはだしく阻害する」、鉄道は非常にさまざまな種類の手段のための出費が必要であり、鉄道交通の阻害を懲役で罰する法律が示すように、秩序正しく運行するために巨額の経費がかかる、などと主張した⁴⁴。自動車交通も、交差点がなく、犬やアヒル、牛が道路を横切ることもなければいいが、道路交通はありとあらゆる阻害要因と結びついている。海上交通は、鉄道や自動車の場合のような阻害要因はまったくないが、「陸地が始まるところで」止まってしまう。だが、航空はどうか。ここでは「すべてが通路である。何の柵も、何の交差点もない。何もわれわれを妨げない。水平的にも垂直的にも、すべてを通路とみなしうる。山々や河川などすべてわれわれを妨げない」と。航空には、少なくとも、鉄道や自動車など他のすべての交通手段と同じだけの重要性があるだろうし、そう考えなければならないと⁴⁵。さらに続けて、しかし、実際にこの間、航空運輸がすでに非常に増大したことは、特に交通運輸が戦争によってどれほどの妨害を受けたかを考えると驚くべきことである。たくさんの飛行機が作られたが、まったく別の目的のためだった。戦後、戦時中に大量に生産された飛行機をくず鉄にしようなどは考えら

42 Vortrag von Professor Junkers über die Bedeutung der deutschen Luftschiffahrt und die Zwecke und Aufgaben der Forschungs-Anstalt und der ihr angegliederten Werke.

43 Ibid., S.1.

44 Ibid., S.2f.

45 Ibid., S.3f.

れず、航空運輸に活用しようとした。しかし、多くがくず鉄にされ、何年もの遅れがもたらされてしまった。そのためわれわれは今日なお苦しんでいると。しかし、ここには「ヴェルサイユ条約の良い面も示されている」という。「古いがらくた」を破壊してしまい、われわれには新しい飛行機を製造することが命じられたことになったからだ⁴⁶。まさにそう考えるユンカースの実践の場が、デッサウのユンカース工場であった。

彼が実践したことは何か。1923年2月24日、国会議員団がデッサウのユンカース工場の視察に訪れた。その際のユンカースの挨拶を見ておこう。

彼によれば、ドイツの復興は「わが全人民の死活問題」であり、復興への道は仕事と義務の達成によってのみなされる。「質こそ世界市場でのドイツの強みである」。有能な後継者を育て計画的に訓練すること、質の高い労働をもたらすこと、質の改善に不断に全力を投じてきたこと、深い徹底性、科学的職業訓練、組織だった仕事、これらによってドイツは卓越していると、ユンカースは自らの金属製飛行機開発の実績・成功を踏まえて、講演した。「最高度の完璧性が最大の利点である」。高い価格でも容易に売れ、それにより利益は大きくなる。よりよい生活も可能となる。外国での好調な販売は貿易黒字をもたらし、失業は恐れるに及ばなくなる、などと⁴⁷。

ユンカースが自らの飛行機でドイツ国内とヨーロッパにおいて切り開いた旅客貨物航空の路線は、1925年4月、次の地図のようであった⁴⁸。

46 Ibid., 4f.

47 Vortrag von Prof. Junkers gelegentlich des Besuches des Hauptausschusses des deutschen Reichstages bei den Junkers-Werken, S. 1-5, in: DMM, Juprop 518.

48 Günter Schmitt, *Hugo Junkers. Ein Leben für die Technik*, Planegg 1991, S.238.

Luffverkehr

Personen und Frachten

Berlin - Gleiwitz . . . 4 Stunden
 Berlin - Königsberg . . . 4 1/4
 Berlin - Genf . . . 11
 Berlin - München . . . 5
 Berlin - Warneünde . . . 2 1/4
 Frankfurt - Wien . . . 7
 Königsberg - Helingsfors 7 1/2
 Königsberg - München 10 1/2
 Genf - Budapest . . . 11
 Malmö - London . . . 10
 Oslo - Dresden . . . 10
 Ruhrgebiet - Gleiwitz . . . 11
 Ruhrgebiet - Hamburg 3 1/2
 Ruhrgebiet - Wien . . . 9
 Stockholm - Helingsfors 3 1/2
 Stockholm - Genf . . . 29

Beginn des regelmäßigen Verkehrs 20. April

Auskunft und Flugscheine in allen Reisebüros

mit Junkers-Flugzeugen

Böhr

しかし、相対的安定期に国内的国際的に急拡大したユンカースの経営にたいして、世界経済恐慌の影響は非常に深刻であった。その経営的に厳しい状況下で、ユンカースは国際主義的な言動、経営政策を堅持した。彼は基本的にはシュトレゼマンの国際協調・平和外交の路線を支持していたといえよう。それは、彼の工業的達成とそれによる世界市場開拓の実績に基づくものであった。すなわち、1930年、「すべての経済大国、特にドイツを苦しめている」恐慌を乗り切る道は、技術的経済的業績の向上であるとした。戦争（第一次世界大戦）とその帰結がドイツにとって何のいいこともなかったとしても、少なくとも、「経済的平和的な道でわが国民の運命によりよい転換をもたらし、世界経済の中でわれわれが要求することのできる場所を占めること」に目を開かせてくれたとする。アメリカが持っているような豊かな資源、広大な市場、資本力に恵まれないドイツは、大量生産と大量販売の分野に救いを求めることはできず、「質の仕事」で勝

負するしかない。われわれの技術的経済的努力の本質的な部分は、消費財を安く生産することではなく、技術的経済的製品に何かよいもの新しいものを創造することに向けられなければならない、研究と開発の仕事こそがドイツの伝統と天分にふさわしい前提条件である、と⁴⁹。

ユンカースの根本精神は平和主義・理性主義・合理主義であった。彼には、ナチスのような排外的ナショナリズムを拒否する基本的態度があった⁵⁰。ユンカースは「人生の意味を闘いの中に見ているが、暴力(ゲヴァルト)、支配人種、非社会的権力欲の思想の崇拜者ではない」、逆にそうした「暴力と強制の思想を拒絶している」、むしろ彼の協力者が熟知するように「同志的な親切心」にあふれ、「すべての人間に同じことを要求することはできず、人それぞれの能力に応じて一般社会、より弱い者たちのた

49 1. Entwurf vom 26. 6. 1930 zum Vortrag über Erziehung- u. Ausbildungsfrage in der Technischen Hochschule München am 6. 12. 1930, S.1-3, in: DMM, Juprop 508. こうした考え方はユンカースの一貫した見地で、繰り返し社内で述べていた。たとえば、次の文書。Wirtschaftlichkeit. Grundsätzliches nach Angaben von Professor Junkers bezw. Besprechungen im Hauptbüro für interne Erörterung, den 17. September 1931, in: DMM, Juprop 1168. アメリカの工業の特殊な目標が所与の商品を大量に良く安く生産し販売することにあるとすれば、ドイツのそれはシステムティックな仕事で技術的に新しいものを創造することにある、と。そのことはドイツ人の特性と世界でのドイツの製品の品質の良さの評判によって経済的に許容可能な最小限の消費で可能であり、世界市場での販売競争で勝ち抜くことに成功する(S.2)、など。ドイツの権力政治的制限を除去するのは、以前からの伝統的な、なお今日でも世界でしばしば行われている手段、すなわち、自らの利害を暴力で他の利害を押さえ込んで貫徹し、他人の負担で商売するというやり方ではできない。将来の世界的名声はむしろ経済力の利用にこそある(S.2f.)など。経済性 Wirtschaftlichkeit は、ユンカースの単なる哲学・経営理念であるだけではなく、日々の会社・工場の合理化の実践でもあった。たとえば、会社の本部事務所の「非生産性」を改善するための次の文書。Betr. Wirtschaftlichkeit des Hauptbureaus, den 3. Mai 1920, in: DMM, Juprop 1178. パイオニア的な仕事・研究を大事にする仕事の観点からの独立性の維持・確保、政府への依存の回避といったユンカースの基本的考え方・視点を文書化し周知徹底することに関しては、1925年の本部事務所(Hauptbüro-社内表記ではこちらが普通)メモも書きとめている。Akten-Notiz vom 11. November 1925, Betr.: Leitgedanken; Notiz vom 18. November 1925, in: ibid.

50 ユンカースの基本的精神を概括しようとした伝記の仕事もそれを示している。Dethman Blunk, Entwurf zu "Hugo Junkers und sein Werk", den 9. 12. 1929, in: DMM, Junkers-Archiv Propaganda (Juprop), 1215. ユンカースはこの草稿に目を通し、希望を述べ、修正がなされていた。Bemerkungen Prof. Junkers zum Thema seiner Lebensgeschichte, den 18. 11. 1929, Schreiben Bluncks vom 31. 5. 1930, in: ibid.

めに責任を果たす義務がある」としていた⁵¹。ユンカースは暴力と強制の最大の代表者としてナポレオンを、非暴力による世界の「支配」の思想の代表者としてキリストを対置し、キリストの道、「愛の原理こそが、大砲、ダイナマイト、毒ガスといったものすべてよりも偉大な成果を挙げた」という見地であった⁵²。

明らかに、ナチス的な思想潮流に根本的に対抗する考え方を折に触れて言動で示していたといえよう。だからこそ、彼の姿勢、日ごろの政治的言動を知る会社内外のナチ党員・ナチシンパの神経を刺激し、ついにはナチ党から脅迫状が突きつけられた⁵³。ナチスは世界大恐慌がドイツに波及する中で急速に台頭したが、その際、危機に瀕する中間層・小ブルジョアジーが重要な支持基盤となった。その攻撃の矛先は一方では左翼（社会民主党や共産党）に、他方では大企業に向けられた。化学大企業イ・ゲ・ファルベン社に対する攻撃は、ナチ党と同社との接触の重要な契機となった。これに対してユンカースの場合は、ユンカース排除の動きとなった。

ユンカースに対する脅迫状のあて名は、「ユンカース教授、ユンカース・コンツェルン単独所有者」であり、末尾の付記によれば、同社重役ザクセンベルク（本文中でもしばしば名前を挙げて攻撃の対象となっている人物）

51 Blunk(1929), S. 4.

52 Blunk(1929), S. 5. ユンカースは教育を非常に重視し、教育の目標を「個人の個性と諸力の発展」に見て、教育が「健全な人間理性の諸力を動員し、論理的に思考」する能力をつけなければならないとしていた (Ibid., S. 8)。ここには彼の根本思想の一端がある。また、ユンカースの諸工場で支配的な労働倫理は、「自由と責任の概念」に置かれていた。「労働と課題の選択における最大限可能な自由と高度な責任意識」との結合が目指す方向性であり、ユンカースが社員を選ぶ場合、「まず第一に見たのは倫理的資質であり、特殊な知識や専門的素質ではなかった」という (Ibid., S. 11f.)。

53 全文A4で4ページの脅迫状。Drohbrief an Junkers vom 23. September 1930, in: Nachlass Dr. Günter Schmitt, Archiv Bernd Junkers (ABJ 156/a)。この「コピーのみ」がDMM Archivにある。オリジナルは、ギユンター・シュミットが管理する遺品のなかにあるのだが、その現在の管理者（DMMの担当者から教えられたメールで）に尋ねても回答はなく見ることは出来なかったので、以下の引用はDMM所蔵のコピーによる。シュミットは彼の著書、ユンカースの伝記のなかで、この脅迫状のごく一部のみを紹介している。Günter Schmitt, *Hugo Junkers. Ein Leben für die Technik*, Planegg 1991, S.313.

にもコピーを送付している。差出人の署名はなく、末尾にナチ党のマークが署名として記されている。内容をかいつまんで見てみよう。

ドイツは目覚めた。今や大掃除が問題だ。わが祖国に秩序が創出されねばならない。ドイツは今や民主主義の寄生者どもから解放されなければならない。第三帝国は彼らに何の場所も提供しない。われわれはすべての「腐朽した古い諸政党」に良き友人を作っていた連中の仮面を剥ごう。以上が、ユンカース非難の大前提である。

ついで、ユンカースと「腐朽した古い諸政党」との関係を批判する。真正の民主主義者として、あるいは今では国家党の「著名人」として、古狐のあなたはあらゆる面で自らを守ろうとしている。「一にも、二にも、三にも、あなたは民主主義者だ。あなたの古いロシア相棒（Russlandkompagnon）が当地デッサウで立候補して以降は、もちろんあなたは人民党の黨員でもある。さらに、貧弱な経済党とも関係を持ち、コミニストにも接触を求めてきた。今になって「独裁者」ゼクトに媚を売り、元ミュンヘン・レーテの共産主義者ドレンマー（Drömmmer）を娘たち「家族の友人」にすぎないとし、フリードリヒ大王創設の勲功章ブル・レ・メリットのパイロット、ザクセンベルク（Sachsenberg）をあなたの会社の中で肥え太らせていても、何の役にも立たない。勲章や貴族はもう長らく本物のチョッキの証拠にはならない。そんなものは、各種参謀部の中でいい関係を作っていたたくさんのものがもらったのだ、と。

民主主義者はあくまでも民主主義者で、われわれにとってはあなたはそれ以外の何者でもない。さらに、あなたは「イエズス会の中央党」にも連絡員として会社の新聞部長フィッシャーを持っている。この人物がまた社会主義者の新議員ゼーガーと友人関係にある。

金属飛行機だって、あなたが最初の発明者か。ロイター技師がそうではないのか。ロイターの妻が夫の精神的労働の受益者を訴えてはいないか。あなたが賛美している企業家と労働者の労働共同体にだって、たくさん卑劣な行為があるではないか。しかも、それを会社内の人間が発見し、情

報を流しているのではないか。会社の重役たちに対する攻撃は、大規模なアクションの先駆けでしかなかった。「重役たちが行ったことはわれわれにとってはどうでもいいことだ。あなたの何百万に比べれば、彼らは小物に過ぎない」。この後も、次々と重役や幹部の受け取ったとされる金額に関する暴露と追及が続く。

そして、ユンカースのロシアでの仕事に関しても、「人目を欺けるとおもってはならない」と矛先が向けられる。われわれはあなたが繰り返し国庫から金を引き出したことを知っている。あなたの研究所はいつもあなたの飽くことを知らない金銭欲のための隠れ蓑に過ぎない。野戦用炊飯車や飛行機からの戦時利得が流れ込まなくなると、ロシア企業の秘密—ここでは幹部の闇商人シュパレク、ザクセンベルク、カウマン、その他の仲間が広範囲にあなたを手助けしたのだが—は、納税者に対する不断のゆすりのためにさんざん利用されたのだ。あなたがこれほどにも抜け目がないなら、法廷に出れば、良きにつけ悪きにつけ洗いざらいぶちまけられるに違いない。だとすれば、われわれは、誰が何十年も国家から繰り返し何百万もだまし取ったかをはっきりさせざるを得ない。そうすれば、もはやこれまでたびたびしてきたようには、一人のスケープゴートも差し出すことは出来ないだろう。第三帝国では、科学の隠れ蓑のもとで大衆の税金の負担で何百万も作り出すような人物には居場所がない、と。

ユンカースの重役会議の議事録によれば、1930年11月、「不断に増大する経済恐慌」に対処するため、会社の組織、代表部、資金調達 of 諸分野での改革、計画性を向上させる必要性が議論されていた⁵⁴。1931年7月、さらに恐慌の影響が厳しくなる中、ユンカースの会社は、国の支援などが「絶対的にも、他の企業と比べて相対的にも」不十分だったとの認識のもと、

54 Aktennotiz vom 30. November 1930 u. 6. Mai 1930, Betr.: Besprechung über Organisation, Verwertung, Finanzen am 29. 11. 30, in: DMM, Juprop 1274.

その打開策を検討していた⁵⁵。

ナチス政権誕生直前、1933年1月中旬には、「軍事航空の開始で予期される大量生産の注文」の影響を検討し、ユンカースの会社への官庁諸当局の影響力が強化されるであろうことを想定し、それにどう対応するかを検討が行われていた⁵⁶。しかし、実際には、ヒトラー政権成立により、想定以上のこと、むしろ、ナチスの脅迫状の通りのことが起こった。

ユンカースは、彼の設立した諸工場・会社から立ち去ることを求められた。彼はそれに従うことを余儀なくされた。その際、それらを継承する国と彼の権利の調整が問題となった。1933年10月17日・18日にデッサウの商業会議所で行われた折衝の場には、国側・上席検察官 Oberstaatsanwalt と商業会議所会頭が出席し、ユンカースと交渉した⁵⁷。

冒頭、国側・上席検察官は、弁護士のリュートゲブルーネ Luetgebrune 博士を通じてユンカースがこの会談の直前に彼の二つの会社（ユンカース飛行機工場、ユンカースモーター）から身をひく用意があると伝えられているが、それでよろしいかと確認を求めた。これに抗して、ユンカースは「国と自分の間には意見の食い違いがある」と述べた。ユンカースの諸目標と国の諸目標とが「乖離している」というのは正しくない。進んで同意しているわけではないなどと述べた。

しかし、国側は、ユンカースが彼の二つの会社の「過半数を譲渡する用意があるということでもよろしいか」と畳み掛けた。ユンカースは、これらの会社・工場の評価にあたっては、これらが通常の工場とは違っていること、むしろ研究企業であること、もしこの性格が失われるとすれば残念だと主張した。しかし、それが国家利害から要請されるとすれば、自分の私

55 Aktennotiz vom 29. Juli 1931, etr. : Besprechung über Aufgabenstellung des Berliner Büros am 16. Juli 1931 im Hauptbüro. Anwesend: Prof. Junkers, von Wilamowitz, Dr. Dethmann, in: DMM, Juprop 1274.

56 Aktennotiz vom 16. Januar 1933, Betr. : Organisation der Forschung; Betr.: Organisation, in : DMM, Juprop 1274.

57 Notiz betr.: Handelskammer-Besprechung am 17. / 18. Oktober 1933 (Fast wörtliche Wiedergabe) , 5 Seite, in: DMM, Juprop 1177.

的利害は撤回すると。しかし、ユニカースは脅威的な損失、特に自分が専門家であるところでの損失は指摘する義務があるといった。不承不承であるとしているわけだが、いずれにしろ交渉の結果の決定に従うとした⁵⁸。

上席検察官は、決定は下されたとし、二つの会社の過半数がひとまず信託人に譲渡され、ユニカースは引き渡したもののうちの幾分かを購入に付き交渉する権利は持っている、と。商業会議所会頭は、上席検察官の権限に属する刑法上の訴追とは距離をとりたいと述べ、経済的な条件のみ提案した。ユニカースはただちに51%を引き渡す。その最終的な評価価値は専門家が確定することにする。その際、意見の対立があれば、最終的には航空省が決定を下す、と。ユニカースが望めば、上記の二つの会社以外の残りの工場も含めることにする。またユニカースが希望すれば、51%ではなく100%まで引き受けることが可能である。国は適切な価格を支払うことを重視している。ユニカースは、「締め付けられた」との感情を持つべきではなく、残りの人生を品良く生きて仕事ができるようにすべきである。ユニカースの研究の意図には触れられない。むしろ、ユニカースの研究がユニカース・コンツェルンとの協力で行われ、後者を豊かにするのは歓迎である、と⁵⁹。

ユニカースは、個別の点に関する交渉はそもそも意味があるだろうか、「強制的命令が問題になっているのだから」と問いかけた。商業会議所会頭は、これに鋭く反論し、国は強制的命令を考えてはいない、とした。しかし、ユニカースは、経済的問題について交渉することは意味がない。自分に向けられている刑法上の非難について知りたい、と問い返した。上席検察官は、あなたを刺激したくないので最初はそれに立ち入りたくはなかったが、あなたが希望するのであればもちろんお伝えしよう、と。そしてユニカースの幹部たちの名前を挙げて次のように言った。「あなたはここ数年、我慢のならない経営陣を持っていた。デートマン博士、ドレンマー、

58 以上、Ibid., S. 1f.

59 Ibid., S.2f.

それに今日逮捕されたエームゼンを挙げればすむだろう」と。すべてのことを完璧に説明するためには、1925年以降の以下のような分野でのあなたの活動をあらまし延べ、評価を下さなければならない。すなわち、国との紛争、クヴァーツ裁判 Quatz-Prozess、国との紛争に関する冊子と裁判そのもの、ブットラー事件 Buttlar-Angelegenheit がそれであると⁶⁰。

これにはユンカースも返す言葉がなく、「51%譲渡を希望します」と表明した。商業会議所の法律顧問アイゼンベルク博士が会議に加わると、上席検察官は、ユンカースが経済的に理性的な取り決めに同意したと表明するよう「個人的な希望」を述べた。商業会議所会頭は、そのような合意が今晚できなければ、明日の午前中、「刑法面に立ち入る」ことになろうと述べた。ユンカースは、あなたのご提案に喜んで立ち入ることにしたいと応答した。経済的観点を下位に置かなければならない事柄も存在します、しかし、交渉はあっさりと片付けられることはできません、と。ところが、商業会議所会頭は、交渉は「今晚のうち」にまとめなければならないとし、リュートゲブルーネとユンカースがこの数日、特にミュンヘンでわれわれを「たぶらかした」と。そこで、アイゼンベルク博士が完全に書き上げられた契約草案を提示し、将来の特許の取り扱いについて、航空分野でユン

60 Ibid., S.3. クヴァーツ (Quatz) はドイツ人民党 (DVP) の国会議員で、彼は1923年4月21日、4機の飛行機に分乗してデッサウのユンカー工場を視察した国会第33委員会 (運輸委員会) の一員であった。Teilnehmer der Besichtigung am 21. April 1923, in: DMM, Juprop 1257. この委員会は航空法制定のために視察を行った。この国会委員会は当然ながら超党派で構成されていた。ユンカース側としては、「フランスの特別な努力を顧慮して、ドイツの航空の利益を非党派的に担ってくれることを特に希望して」いた。Anwesenheitsliste für den Besuch des 33er Ausschusses des Reichstages in Dessau am 21. April 1923; Notiz vom 17. April 1923; Schreiben von Junkers-Werke Hauptbüro an die Direktionen der 1.) Professor Junkers Forschungsanstalt, 2.) Junkers & Co., 3.) Junkers-Flugzeugwerke A.-G., 4.) Junkers-Kaloliferwerk, 5.) Junkers-Werke, Abt. Luftverkehr, Berlin am 19. April 1923, Betr.: Besuch des 33. (Verkehrs-) Ausschusses des Reichstages, in: DMM Juprop 1257. クヴァーツが、どのような裁判を起こしたのか、ナチ党との間にどのような揉め事が起きたのか、また、Buttlar事件がどんなものか、本稿執筆時点では不明である。ただ、ナチ党からのユンカースへの脅迫状から見て、DVP国会議員とナチ党との間に事件が起きていたことは間違いないであろう。

カーズの企業に新しい発明・改善の先買権を認めるという点を強調した。この先買権については、ユンカーズが個人的にも利益を得るに違いない、今後も二つの会社 (Jfa, Jumo) の49%を持っているのだから、と。リュートゲブルーネの提案、すなわち、ユンカーズが特許を保持し、二つの会社には解約不可のライセンスを認めるという案は、国は認められないとした⁶¹。

この後も、いくつかの点で交渉が行われるが、省略しよう。議事録メモによれば、会議終了は1933年10月18日の午前2時であった⁶²。

ヒトラー・ナチスの政権掌握により、政界だけでなく、経済界においても強制的同質化が急速に進められ、経済団体・企業者団体の改組と再編が強行された。1934年2月にはドイツ経済有機的構成準備法、同年11月にはこの法律の施行令を公布して、ナチス政権は経済諸部門・業種の強制的な組織化を遂行した。このことは、改めて最近の研究でも実証的に検証されたところであり、その過程で経営内でナチスの企業家が支配権を掌握していくことが指摘されている⁶³。しかし、その過程は、ユンカーズの場合に即してみれば、すでに恐慌期から始まるナチスのユンカーズ社首脳部への攻撃過程で進んでいたことが分かる。ユンカーズの場合、彼の排除と経営内の親ナチ経営陣の台頭、彼の会社の所有と経営の分離は、恐慌期に一つの重大な前進を見ていたことが確認されるであろう。

ナチス政権は、そのようにして支配下におさめた航空機企業ユンカーズを急速な空軍再建に投入していったのである。国内外の外部者には、ユンカーズの名声が維持されたままで。

61 Ibid., S.3f.

62 Ibid., S.5. Juprop 1177のファイルには、10月18日付の契約書、翌日の付属問題での交渉記録などが収められている。

63 柳澤治『ナチス・ドイツと資本主義—日本のモデルへ—』日本経済評論社、2013年、第一部 ナチス体制とナチスの組織化、参照。

【付記】本稿は2014（平成26）年度・科学研究費助成金の基盤研究（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）、および基盤研究（C）「ナチス戦時経済体制と原爆開発—挫折諸要因の構造的連関の実証的解明—」（永岑三千輝）による研究の一部である。

投稿：2015年3月30日

横浜市立大学論叢

第66巻 社会科学系列 第2号 2015

平成27年3月16日 印刷

平成27年3月20日 発行

編 集 委 員 白石 小百合

編集兼発行人 横浜市立大学学術研究会

発 行 所 横浜市立大学学術研究会
TEL (045) 787-2085 FAX (045) 787-2085
〒236-0027 横浜市金沢区瀬戸22-2

印 刷 所 内村印刷株式会社
TEL (045) 261-7961 FAX (045) 251-7704
〒231-0055 横浜市中区末吉町1-12

THE BULLETIN OF YOKOHAMA CITY UNIVERSITY

Social Science

Vol.66 No.2 2015

平成二十七年三月十六日
発行
印刷

Contents

- The German Aircraft Industry and Secret Rearmament 1919-1933 (3) NAGAMINE Michiteru ... 1
- My Pathway to Business Management (3) SAITOH Takenori ... 29
- Private Business and Public Commercial Education in Early-Modern Japan YAMAFUJI Ryutarō ... 65
- Local Economic Development in Developing Countries: Conceptualisation and Practice in Sub-saharan Africa YOSHIDA Eiichi ... 89
- Decline of the Ozawa Kingdom KAWAMURA Kazunori ...107
ITO Hiroaki
- The Significance for History Education in the Context of International Education: A Report on 'Peace Tour in Korea 2014' SHIMAUCHI Sae ...117
- The Recent Trends in Revitalization of Shopping Streets FENG Yan ...131

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