

【本書を読むにあたって】

新訂版として刊行した本書に関する経緯を最初にご説明させていただきます。1980年に設立された弊社グランプリ出版は、2010年に新しい体制になりました。新体制でも従来の出版姿勢を守りながら新刊を刊行し、過去に出版された既刊書に関しては、必要に応じて適切な増補や修正などを加え、新訂版として再刊することで読者の方からのご要望に応えています。かなりの期間にわたって品切れていた本書『ポルシェの生涯』も読者の方からの再版のご希望をいただいております。今回もさらなる充実を図ることを念頭に置いて改訂作業を進めることにしました。

本書においては、名称や表記の統一などのほか、内容面での修正に関しては著者のご了解をいただき、修正のご要望をお伺いした上で、それらの作業をすべて編集部で行ないました。

具体的には、本書は海外の文献や関係する論文などを資料として論文形式でまとめられている関係上、例えば車名表記や人物名の表記など、引用した部分などはそのままにしています。また引用した部分に関しても一部に出典の不明確な部分もありますが、編集部では正確と思われる出典先のみを表記することに決め、修正を加えています。

併せてフェルディナント・ポルシェ博士が設計し、第二次世界大戦の前後期間に誕生したフォルクス・ワーゲンは、モデルによって名称が変わっており、編集する際には年代別に名称の統一を図るように配慮しました。ほかにも組織名や会社名など、出典資料によって異なる表記があり、編集部では正確な表記を確認できなかった箇所もありました。この点に関してはご了承くださいと思います。

フェルディナント・ポルシェ博士によって設立されたポルシェ社は、第二次世界大戦後は911シリーズを主力車種として展開し、世界有数のスポーツカーメーカーに成長しています。その911シリーズは、356シリーズをその源流としていますが、その356シリーズが生み出されるにはフォルクス・ワーゲンは欠くことができない存在です。

本書はフィルデナント・ポルシェ博士の足跡をたどりながら、フォルクス・ワーゲンから356シリーズが世に出されるまでの史実を客観的な記述でまとめられている数少ない書籍であるといえます。その点をご評価いただければ幸いです。

編集部

目次

序 工学者ボルシェの特徴と三つの夢7

第1章 ポルシェ、青年期の活動〈オーストリア・ハンガリー帝国期〉12

■オーストリア・ハンガリー帝国	12
■ズデーテン・ラント	13
■ボルシェ家とフェルディナントの成長	14
■ローナー・ボルシェ電気自動車の衝撃(1900年)	15
■ボルシェの結婚(1903年10月)	18
■アウストロ・ダイムラー社へ移籍(1906年7月)	19
■ドイツにおける企業内職階制とボルシェ	20
■〈マーヤ〉の登場(1907年)	22
■〈マーヤ〉、レースで圧勝(1910年)	23
■ボルシェ、空冷水平対向エンジンを開発(1912年)	25
■第一次世界大戦の勃発―サライェボ事件(1914年)	26
■オーストリア・ハンガリー帝国の滅亡	28

第2章 ザッシャからメルセデスSまでの時代〈ワイマール期(1)〉30

■ワイマール体制の成立	30
■ワイマール期におけるドイツ自動車産業	31
■小型車〈ザッシャ〉の大活躍(1922年)	32
■ダイムラー・モトーレン本社へ(1923年)	34
■「VWトリアス」の形成(1923~1925年)	37
■ボルシェとヴェルリンとの関係	39
■ボルシェとヒトラーの最初の出会い	40
■ダイムラー・ベンツ社のボルシェ(1924~1928年)	41
■小型車が大型高級車かの対立	42
■ウィーンのシュタイア社へ(1929年)	44

第3章 ポルシェ設計事務所での活動〈ワイマール期(2)〉47

■ボルシェの独立(1930年)	47
■2リッター・ヴァンデラーの開発(1931年)	49
■ツェンダップ、ボルシェ12型(1932年)	52
■ボルシェのソヴィエト訪問(1932年)	53
■NSU社からのボルシェ32型の受注(1932年)	54
■ワイマール共和国の崩壊(1933年)	56

第4章 VW計画の始まり〈ナチス期(1)〉.....59

■ドイツ自動車工業の発展とヒトラー成功の6年.....	59
■ポルシェとヒトラー2度目の (1933年).....	61
■ヒトラーによる国民のためのクルマ構想(1933年).....	63
■ポルシェのVWに関する建言書(1934年).....	65
■自動車ショーでの国民車構想の発表(1934年).....	66
■甲虫型(ビートル)の設計と契約(1934年).....	67
■ポルシェ、ドイツ名誉国民となる(1934年12月).....	70
■1935年の自動車ショー.....	71
■1936年の自動車ショー.....	74
■水平対向エンジンに確定(1936年7月).....	77

第5章 VW試作車のテストと量産工場の建設〈ナチス期(2)〉.....80

■ポルシェの最初の訪米(1936年8月).....	81
■4か年計画：人造石油と合成ゴム(1936年9月).....	82
■ヒトラーの新工場構想：DAF+KdFの浮上(1936年秋).....	84
■〈VW3〉シリーズの完成(1936年12月).....	85
■1937年の自動車ショーにおけるヒトラーの演説とVW30の完成.....	87
■ポルシェ第2回目の訪米(1937年6月).....	88
■VW30シリーズの走行テスト(1937年夏).....	91
■二度目の〈VW30シリーズ〉の完成(1938年10月).....	95
■最終型試作車〈VW38〉の完成(1939年7月).....	98

第6章 アウトバーンの建設〈ナチス期(3)〉.....104

■ワイマール期のアウトバーン建設.....	105
■アウトバーン7,000km建設構想の発表(1933年5月).....	106
■フリッツ・トットとアウトバーン建設.....	108
■アウトバーン建設の鋤入れ式(1933年9月).....	109
■ミュンヘン～ザルツブルク間、第2の鋤入れ式(1934年3月).....	111
■フリッツ・トットのアウトバーン構想と建設工事.....	112
■戦時中の帝国アウトバーン.....	118
■第二次世界大戦後のアウトバーン.....	119

第7章 KdFワゲンと第二次世界大戦〈ナチス期(4)〉.....121

■工場建設地の確定(1938年初頭).....	122
■ペーター・コラーによる新都市の設計.....	123
■1938年の自動車ショー.....	124
■ヒトラー、オーストリアを併合(1938年2月).....	125
■〈KdFワゲン〉とKdFワゲン市の出現(1938年5月).....	127
■VW車貯金制度の開始(1938年8月).....	129
■ポルシェのドイツ国家賞の受賞(1938年6月～8月).....	131

■VW有限会社の設立とKdFワーゲン市の建設(1938年9月).....	131
■〈KdFワーゲン〉宣伝のためのパンフレット(1939年).....	133
■KdFワーゲンの予約開始.....	137
■KdFワーゲン市における自動車製造.....	139
■大戦中のKdFワーゲン市と〈キューベル・ワーゲン〉の製造.....	141
■大戦中のポルシェとKdFワーゲン市の状況.....	143
■グミュントへの疎開(1943年9月).....	148
■第二次世界大戦の勃発から終焉まで.....	149
■「元フォルクス・ワーゲン貯金者救済同盟」裁判(1948~1970年).....	151

第8章 ポルシェの晩年とその死〈ドイツ 共 国期〉.....155

■ポルシェ父子の第1回目の拘束・尋問.....	156
■ポルシェ第1回目の逮捕(1945年8月).....	157
■フランスの国民車をポルシェに依頼(1945年11月).....	159
■ドゴール改造内閣による国有化政策の推進(1945年11月).....	162
■ニュルンベルク裁判の開始(1945年11月).....	163
■フランス議会におけるポルシェ問題の浮上(1945年10月).....	164
■ポルシェの戦犯容疑による裁判(1945年12月).....	165
■〈チシタリア〉の設計とポルシェの釈放(1947年8月).....	167
■〈ポルシェ356型〉の完成(1948年6月).....	170
■英国管理下でのVWの生産.....	172
■ポルシェ・ノルトホーフの初会談(1949年10月).....	175
■シュトゥットガルトへの移転(1949年9月).....	177
■ポルシェの死(1951年1月).....	180
■ポルシェ社とVW社のその後.....	182

序 工学者ポルシェの特徴と三つの夢

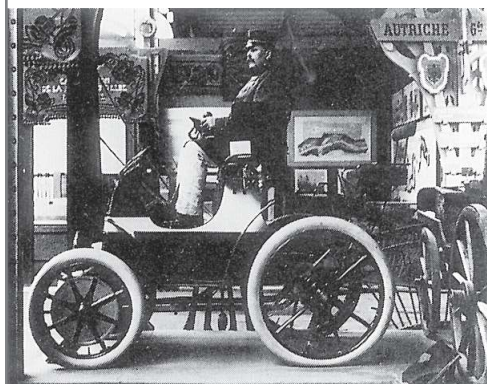
Porsche〈Leben + Idee〉

本書は、教授・名誉工学博士フェルディナント・ポルシェの生涯をたどるものであるが、まず、ポルシェの生き様の際立った特質をいくつか取り上げておきたい。

その一は、ポルシェは、19世紀末から20世紀にかけての自動車の戦国時代の、技術開発における一方の雄であったことである。馬に代わる新しい動力として、蒸気、ガソリン、電気といったさまざまな駆動力が将来性を競う中で、ポルシェは自分の経験を生かして、電気および電気とガソリンのハイブリッド動力を考え出す。ガソリン・エンジンが有力視されるようになってきたにもかかわらず、騒音・悪臭もなく静かに走る電気自動車も侮りがたいものがあって、1900年のパリ万博(万国博覧会)で、電気馬車「ローナー・ポルシェ・シェーズ(4輪馬車)」が大いに注目を浴びたのも、この時点では、クルマの駆動力としてどれが最有力候補であるのかまだ確定していなかった、技術的フロンティアの無限に広がる時代であったからだ。この技術の戦国時代の中でポルシェは頭角を現す。

ポルシェの電気馬車とハイブリッド車に注目したのが、アウストロ・ダイムラー社の監査役エミール・イエリネック・メルセデス(呼び名に関しては20頁参照)である。同社社史によると、1906年の条に、日時を示さずに、

1900年、パリで開かれた万国博覧会に出展され注目を集めたローナー・ポルシェ・シェーズ。前輪のハブモーターで駆動する。



述べたが、監査役にはどのような権限があったのだろうか。ポルシェの企業内での昇進に関して、以下の文でも触れることがあるので、ここで、当時のドイツの企業内職階制について簡単に触れておく。文献によって邦訳の職階名がまちまちであるので、ここでは原ドイツ語を併記することにする。

ポルシェは、1906年7月(30歳)にはオーストリア最大の自動車会社、ウィーンのアウストロ・ダイムラー社の技術部長(technischer Direktor)に就任している。1917年1月(41歳)にはアウストロ・ダイムラー社の総務本部長(Generaldirektor)となり、1923年4月(47歳)にはオーストリアのウィナー・ノイシュタットからドイツのシュトゥットガルトにあるダイムラー本社の技術部長兼取締役(technischer Direktor und Vorstandsmitglied)に移籍・昇進している。



アウストロ・ダイムラー
社時のポルシェ。

ところで、この当時のドイツの企業・株式会社におけるいわゆる「経営陣」とは、1861年に制定されたドイツ商法典によって導入された総会・監査役会・取締役会の三権分立体制をいう。株主総会(Hauptversammlung)が監査役会(Aufsichtsrat)を選出し、監査役会が取締役(Vorstand)を選任する。監査役会の職務は経営の基本方針を決定し、会社を運営する取締役を任免・監督することである。それに対し会社の実際の業務の執行は、あげて取締役会(Vorstandssitzung)にあり、実質的な経営陣(Vorstand)を形成する。なお取締役会(Vorstandssitzung)の会長あるいは議長(Vorstandsvorsitzende)は、つまり社長と呼ばれる。

したがって、ポルシェが就任したアウストロ・ダイムラー社の技術部長(technischer Direktor)、および総務本部長(Generaldirektor)の地位は、監査役はもちろん取締役でもない、単なる使用人・従業員の地位に過ぎない³⁾。

ポルシェは1923年4月30日には、ダイムラー本社の技術部長兼取締役となったが、何故、このような曖昧な地位を与えられたのか不明であるが、現場の技術部長として、実質的な指導を監査役会が期待したのかもしれない。

イエリネックの推薦でアウストロ・ダイムラー社に迎えられた30歳のポルシェ技術部長は、直ちに同社の重要な経営陣の一角を占めることになった。

ポルシェのアウストロ・ダイムラー社での最初の仕事は、新しい組織体制の確立であって、設計・生産・組織替えを1906年の末までにやり遂げた。そして1907年、最初

第2章 ザッシャから メルセデスSまでの時代

ワイマール期(1) 〈Sascha〉+〈Mercedes-TypS〉

■ワイマール体制の成

1918年11月9日ホーエンツォレルン朝の崩壊後、ドイツ国家の事態収拾は社会民主党の主導によってなされ、1919年1月19日には国民議会の選挙の結果、「社会民主党・中央党・民主党」3党による連合政権、いわゆる「ワイマール連合」が成立する。

1919年2月6日、憲法制定議会が開かれ、フーゴ・プロイスによって起草された憲法草案は、数次の修正を経て、1919年8月14日公布・施行された。個人の自由・平等の保障、生存権的基本権などを認めた画期的な憲法であった。

ドイツ国内の動向と併行して、1919年1月18日から6月28日までパリ講和会議が開催

ワイマール 制下のベルリンの光景。一 庶 民は厳しい窮 乏に 陥れた。



され、対独ヴェルサイユ条約が締結された。英仏の現実主義・報復主義の支配は、ドイツの全海外領土・海外植民地の没収、アルザス・ロレーヌをフランスに割譲、オーストリアとの合併禁止、ラインラントの非武装化、徴兵制の禁止、航空機・戦車・重火器・潜水艦・航空母艦の保有禁止などの徹底した軍縮、さ

た、ダイムラー社の〈メルセデス・コンプレッサー〉であろう。これがヒトラーの4台目のクルマとなる。

■ポルシェとヒトラーの最初の出会い

次は、ポルシェとヒトラーの関係であるが、二人の最初の　　について、フェリー自伝によれば、1925年(日付は記されていない)に、ポルシェとヒトラーがゾリテューデで偶然出会って「短くごく当たり前の会話」を交わしただけだったという。しかし、「ヒトラーは父の心意気を忘れていなかった」とも記している。

ヒトラー(自分で運転しない)たちは、そもそもポルシェの〈メルセデス・コンプレッサー〉を駆って、ここゾリテューデまでやって来たのである。「当たり前の会話」だが、ポルシェはそのときヒトラーに自動車やレーシングカーに賭ける、自分の「心意気」を々と語ったのではあるまいか。

もちろんゾリテューデとは、シュトゥットガルト郊外のゾリテューデのレーシングコースのことで、複雑なコーナーを持ち、高度の運転技術が要求されるサーキットである。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、クルマ好きのヒトラーたちは〈メルセデス〉を飛ばし、シュトゥットガルト郊外の、この有名な難コースに挑戦し、そこに居合わせた〈メルセデス〉の製作者ポルシェと邂逅したのである。

1935年ナチ政権下VW開発時のポルシェ。



このときヒトラー(1889年4月20日生)は36歳、ナチス党の指導権を掌握したばかりで、まだ無名の存在といってよいが、ポルシェはこのとき49歳(1875年9月3日生)、ダイムラー社の技術部長兼取締役として「タルガ・フローリオ」で優勝して、赫々たる名声を得ていた。

ヒトラーはこの最初の出会いで、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。

こうして、後の〈フォルクス・ワーゲン〉を生み出すことになる三人の主要人物がそろった。ヴェルリーンとヒトラーがともにポルシェの自動車設計の才能を極めて高く評価している点が鍵である。

第3章 ポルシェ設計事務所での活

ワイマール期(2) Konstruktionsbüro + 〈Wanderer〉

■ポルシェの独立(1930年)

ポルシェは1930年12月1日、新しい設計事務所をドイツのシュトゥットガルトのクローネン街24番地に開いた。なぜここに本拠地を置いたのか。「その理由は明白であった」とポルシェの伝記作家はいう。

つまり、第1にオーストリアはドイツに比べて受注を見込める会社が少なかったこと、第2にドイツの自動車部品工場の主な企業(ボッシュ、マーレ、ヒルトなど)がシュトゥットガルトに集中していたからであり、第3にポルシェの自宅(ニーベル博士が管理している)がここにあったからである。さらに、第4の理由として、ポルシェはこのシュトゥットガルトを自分の第2の故郷と思い始めていたということもあろう。

こうして「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」がクローネン街に開店した。これが、このときの正式な会社名である(以下、単に「設計事務所」と略称する)。エンジン・クルマは当然として、航空機・船舶製造の設計も引き受けますという。ポル

1930年代のシュトゥットガルト・クローネン街24番地の光景。



シエの並々ならぬ自信の宣言といえようか。なお同社は、翌1931年4月25日に正式に商標登録を登記し、正式社名は「名誉工学博士F・ボルシエ有限会社、エンジン・自動車製造の設計・相談」と後半部が変更されている¹⁾。

この設計事務所には、ボルシエを慕う各分野の設計の俊才が結集した。

営業担当ではアドルフ・ローゼンベルガー、彼は卓越した営業マンであると同時に、これまた卓越したレーシングドライバーであって、ボルシエ車を駆って世界の強豪と競って好成績を上げていた。彼はユダヤ系であったので1933年1月30日退職し、アメリカに亡命し名前を変えて、ボルシエ設計事務所の仕事を援助した。

設計主任のカール・ラーベ、彼は1913年にアウストロ・ダイムラー社にやって

来て、ボルシエがその才能を見込んで23歳のこの若者を同社の主任設計士に抜擢して以来の仲で、ボルシエの独立を知ってシュタイア社を辞めて参加した。

エンジン担当のヨーゼフ・カーレス、彼は空冷エンジン設計の専門家でチェコスロヴァキアのシュコダ社で空冷エンジンの開発に関わっていた。1913年7月シュコダ社とアウストロ・ダイムラー社が合併し、ボルシエがピルゼンのシュコダ社の技術指導者として赴任して以来の仲である。

さらに、シャシー・トランスミッション担当のカール・フレーリヒ、車軸・スプリング・ハンドル担当のヨーゼフ・ツァーラトニクが加わった。この二人は、各自の部門で優れた設計士で、いずれもボルシエのシュタイア社時代の仲間で、同社を去ってここに結集したのである。

忘れてならないのが、21歳のボルシエの長男フェリー・ボルシエ、彼はロバート・ボッシュ社の徒弟を終えて、この新会社創立に参画した。また、ゴルディングーは1910年アウストロ・ダイムラー社にボルシエの推薦でドライバーとして入社以来の、有能なボルシエのお抱え運転手兼メカニックである。

開所後まもなく(2週間ほどか)してから、さらにボディ担当のクサーファー・ライ



1935年VWプロトタイプV2(ボルシェでの呼称)。カブリオレタイプ、ハンドルを握るのがフェリー・ボルシェでとなりに妻、後に友人を乗せている。



同じく1935年のプロトタイプVW3シリーズといわれる3台のうちの1台。セダン型。

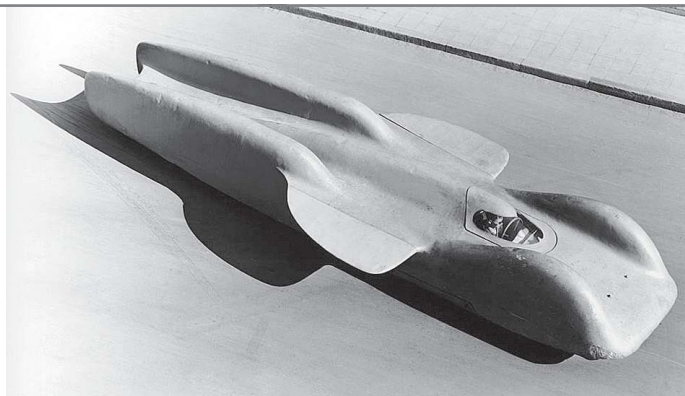


すなわち、ドイツ自動車工業連盟(RDA)との契約では、RDAが試作車をボルシェ社から受け取り、その後、政府を通じてヒトラー総統に見せるという条件であった。ボルシェは、RDAの頭越しにヒトラーに直接に観覧させたことで、RDAの面子を潰してしまい、RDAとボルシェ設計事務所との関係は悪化する。

1936年2月4日、RDAの議長ロベルト・アルマースは、ボ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「莫大な時間と資金の損失」を招いているとボルシェを非難した。さらにアルマース議長は、自動車ショーの直前の1936年2月9日、総理府官房長官H・H・ランメルスに宛てて、RDAの「極秘内部報告書」を送った。

その内容は、「ボルシェへの開発委託を解消すべきである」として、以下の理由を挙

1937年にVWの他に
ポルシェでは、ダイ
ムラー・ベンツのレ
コードカー、ポル
シェタイプ80の開
発も始まっていた。
1938年から39年
に実際に走っている。



で当然、ポルシェ本人は自分が隊員であるとの認識を全く持っていなかった。

1937年から戦時・終戦までのポルシェに関する写真のなかで、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、戦車の試運転の写真でも、ポルシェの軍服姿は一枚もない。もしポルシェが隊員(「一般のSS隊員」)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の隊員であることを知っていて、過去の栄光ある業績を盾に、この事実を無視したと解するのは、ポルシェの人柄から判断して、とうてい無理ではなかろうか。

■二度目の〈VW30シリーズ〉の完成(1938年10月)

1938年2月18日から3月6日まで、恒 の自動車ショーが開催された(参加者延べ77万人)。1938年3月13日にはオーストリアが併合され、さらに1938年5月26日には〈VW〉新工場の定礎式が行われるが、これらについては後に触れることにして、〈VW〉の を続けよう。

SSによって耐久走行テストにかけられた最初の〈VW30シリーズ〉は、1938年3月中旬にはテストを終了した。フェリーの自伝によれば「いくつかの箇所が改良されなけ

1938年には生産型に近い形状までデザインが近づいている。後部に窓が付き、ドアも後開きとなっている。



第6章 アウトバーンの建設

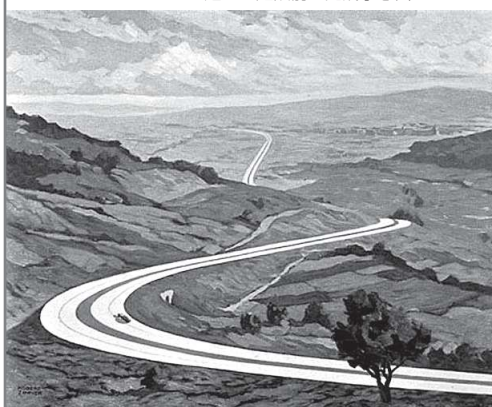
ナチス期(3) Autobahn + Fritz・Todt

「速度の美」を可能にする自動車専用道路・アウトバーンは、一体、いかなる設計理念に導かれて、建設されたのであろうか。次の文章は、アウトバーンの、ある区間を取り上げて、その設計思想を具体的に見事に描き出している。

「ドイツの景観は、建設される道路によって破壊されてはならず、むしろこの道路を不可欠の一部とすることによって、今にもまして崇高なものとならなければならなかった。直線よりも柔らかな曲線が、トンネルを穿つことよりも、見晴らしのよい眺望を提供することが求められた。ミュンヘン～ザルツブルク間のイルシェンベルクはこのような方針にかなった好例と言えるだろう。地形の点から見ても必ずしも必要とは思えないのに、道路は山腹をどこまでも昇り続ける。それはあたかも、美しい丘の連なりや、え立つ岸壁を背にした玉葱のような形の教会の塔を一望のもとに眺めるための配慮のように見える。二点を最短距離によってではなく、最も優雅な形で結びつけること、これが道路設計に当たったのモットーだった」

この一文から、景観・自然の保存、なだらかな登り勾配の厳格な保持、道路開通によるさらに見事な景観の出現、といったアウトバーン設

自然の地形に沿い美しくカーブするアウトバーン。バイエルン近くの建設前の完成予想図。



第7章 KdFワーゲンと第 次世界大戦

ナチス期(4) 〈KdF-Wagen〉+ 〈Kübelwagen〉

1937年7月上旬、ボルシェたちがアメリカから帰国したとき、まだ新自動車工場・新自動車工業都市の候補地は確定しておらず、まず設計が先行する。また、この年(1937年)11月、ヒトラーは戦争を決意するにいたっていた。

ヒトラーは自分の命が長くないという強迫観念に取り かれていたようだ。「時が迫っている。私は充分長く生きることはできない。私は土台を置き、その上に他の人々が私の後で築くことができるようにしなければならない(1934年2月、44歳)」などというのは、そのほんの一例である。

1937年10月末になると、ヒトラーは大管区の宣伝責任者たちに向かって「大きな問題、とりわけ生存空間の問題ができるだけ早期に解決されなければならない。それを解決できるのは私だけだから、後継者にこの問題を残していくことはできない」と語った。ヒトラーが戦争を決意するのは、通説によれば、1937年11月5日午後4時から8時15分まで行われた秘密会議においてである。

出席者は、外相フォン・

1934年戦艦グラフ・シュビー提督号の進水式。これはボケット戦艦と呼ばれる小型のもので、ヴェルサイユ条約下のトン数制限で姑息な手段ともいえるものだった。しかし年、ヒトラーは条約を反古にし軍拡に突き進んだ。



第8章 ポルシェの晩年とその死

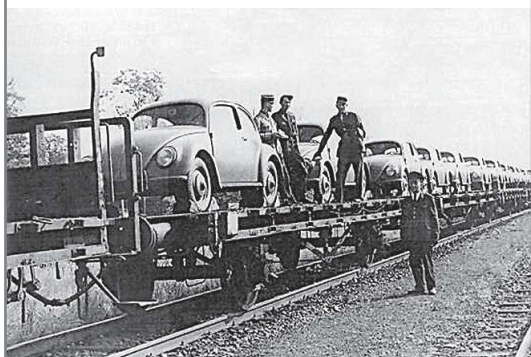
ドイツ連邦共和国期 Porsche〈Abend + Tod〉

1945年5月7日午前2時41分、ランス(フランス、シャンパーニュ地方)の連合国遠征軍総司令部において、連合国軍司令長官ドワイト・アイゼンハワー元帥(1890～1969)とドイツ国防軍作戦部長アルフレート・ヨードル将軍(1890～1946. 10. 16絞首刑)とのあいだに、無条件降伏文書が調印され、翌5月8日23時01分、すべての戦闘が停止した。

1945年5月8日(モスクワ夏時間では5月9日未明)、ベルリンのカールスホルストに置かれたソ連軍司令部で、ゲオルギー・ジューコフ将軍(1896～1974)と、国防軍最高司令官のヴィルヘルム・カイテル(1882～1946. 10. 16絞首刑)、陸軍代表ハンス・ユルゲン・シュトゥンプ大将、海軍代表のハンス・ゲオルク・フォン・フリーデブルク大将とのあいだに、無条件降伏文書が調印された(ソ連側の強い要求で再度、同じ調印儀式が繰り返された)。

国内の戦場化とヒトラーの焦土作戦によって、ドイツの破壊は惨憺たるものとなった。グローセルによれば、大都市で無差別爆撃を受けない都市は一つもなかった。フランクフルトでは17万7,000戸のうち残ったのはわずか4万4,000戸、ニュルンベルクでは無傷の家は10%に満たず、ハンブルクでは53%が破壊された。橋という橋は幹線道路から村道に至るまでことごとく爆破された。ドイツ内部の農村を除いて、自分の家に住

ドイツ敗戦後、工場から接收したVWを列車で運ぶフランス軍。



う評価するか、フェリーらは緊張して待機していたのである。このときのことをフェリーは次のように書いている。

「しばらくのあいだ、父は無言で設計図を検討している様子である。私は待ちかねて、父の意見を尋ねた。父の答えは楽しそうだった。『わしがこの注文を受けたとしても、そうだなー、結局、この設計から一歩も出ndらうな。うん、なかなか立派だ!』」

これは父親の息子に対する“免許皆伝”の言葉であった。老ポルシェの健康は、長い過酷な牢獄生活で完全に破壊されており、フェリーの自宅・ツェル・アム・ゼーに近いキッツビューヘルの快適な病院で継続的な治療を受け、いささは健康を取り戻した。医者はこの72歳の患者を、完治するまで静養させようとするのだが、ポルシェは一、二週間もすると、元気になったといって病院を抜け出し、グミュントで設計家たちと一緒に仕事を始める始末であった。

■〈ポルシェ356型〉の完成(1948年6月)

フェリーは、ドゥシオとの契約が結ばれたころ、ポルシェ社独自のスポーツカーを製作してみたいと決意していた。ポルシェ社が開発したスペースフレームのシャシー、フォルクス・ワーゲン(VW)のフロントアクスル、VWのエンジンなどを特色とした「ポルシェ社が精魂をこめて設計した第1号車」である。

このクルマがグミュント工場で完成したのは、1948年6月6日のことである。最高速度は128km/h、1,131cc、空冷水平対向4気筒、40ps/4,000rpm、アルミ製手づくりの二座席の〈ポルシェ・ロードスター〉は、ポルシェ設計事務所の通し設計番号(7番から始まっている)によって〈356型〉と呼ばれることになった。

チューリヒのフォン・ゼンガーはこの〈ロードスター〉を目見て気に入り、一号車入手する際に5台分の代金を支払い、クーペ型4台分を前金払いして発注してくれた



1948年グミュントでつくられ、356の原型となった通称ナンバー1と呼ばれた第1号車のクーペ。



1950年シュトゥットガルトの自宅、ガレージ
前のボルシェとグミュント製の356型。

7月1日まで続けられるであろう」ということだった。1950年2月23日、市長のクレット博士がヴェルテムベルク・バーデンのアメリカ軍司令官ファンク將軍と会談した際、將軍は「撤去は遅くとも1950年9月1日になろう」といった。しかし、朝鮮戦争(1950年6月25日～51年7月10日休戦会談開始)が始まってしまい、返還は予定日になっても行われなかった。

フェリーは「1950年に、われわれはボルシェ有限会社と呼ぶ新しい会社組織にした。VW社のコンサルタント会社にふさわしい名称になり、仕事もしやすくなった」と述べている。「ボルシェ有限会社」の創立を1947年とする説もあるが、フェリー本人は自伝で「1950年」といっている。

ボルシェがいつシュトゥットガルトへ帰還したのかははっきりしない。ホップフィンガーによれば、医者やボルシェ夫人の心配をものともせず、シュトゥットガルトとツェル・アム・ゼーの双方を根拠地にしていたともいう。

1950年9月3日、シュトゥットガルトでボルシェは75歳の誕生日を祝った。全ドイツからボルシェ356型のハンドルを握るメンバーがシュトゥットガルト近郊のゾリチューデ城の前に結集した。唯一の例外は、〈メルセデス〉に乗った名ドライバーのルドルフ・カラチオラが 爽と駆けつけたことである。そこに「ボルシェ教授はやってきた。彼はそれにすっかり感動して、1台1台のクルマに向かって手を差し伸べ、すべての人と二言三言言葉を交わした」。「これが第1回目のボルシェラリー」である。「1950年には、ボルシェのドライバー間に、ヘッドライトの点滅による挨拶がすでに一般化していたし、時にはクルマを止めて自動車の話に花を咲かせることもあった」という。

■ボルシェの死(1951年1月)

天才ボルシェの死は、われわれ第三者の言葉ではなくて、その場に立ち会った息子

あとがき

このボルシェ論は、ナチス政権下における「精神的抵抗＝国内亡命Innere Emigration」論の一環としてまとめられたものである。

「精神的抵抗」論に関する既発表のものには技術・工学分野がカバーされておらず、ここにその分野の代表的人物としてフェルディナント・ボルシェを取り上げた。元来、学術論文として書かれたものであるが、出版社の要望により、ボルシェと自動車の関係を中心に一部書き直したところがある。人名や地名なども、同じく編集部からの要請に応じて直している。

ところでフェルディナント・ボルシェに関する幾つかの書物や論文を読み進めると、同じ一つの事柄についてさえ、様々な説が錯綜して定説というべきものも存在しないかのように見え、かつ、ごく最近出版された「一流」の出版社の書物にも、ことボルシェに関して、明らかな間違いと思われる文章に遭遇することが多かった。この論考は、従って、まずこの錯綜する情報の整理に筆が費やされた。ボルシェに関して少しでも正確な情報を集積したいとの願望が比重を占めることになって、このような形になった。つまりボルシェの精神的抵抗の叙述よりも、ボルシェの生涯をできるだけ正確に辿るという「事実の確認」が先行することになった。また各時代の政治的背景の叙述に筆を費やしている部分が目立つかも知れないけれど、敢えて政治的文脈の中にボルシェ個人を置いてみたかったからである。

フェルディナント・ボルシェに関する最も基本的な資料は、まず、R・v・フランケンベルク『F・ボルシェーその生涯と作品』(1972) (本書の中の「ボルシェの伝記」に該当)であって、この原書が、Richard von Frankenberg “Die ungewöhnliche Geschichte des Hauses Porsche” (1961) である。本書はフェルディナント・ボルシェの生涯に関する、最も信頼すべき著作である(邦訳文も正確で信頼に足る)。しかしながら、敢えて問題点を指摘すれば、レースに関しては大変詳しいが、全体的にやや簡潔に過ぎる点が惜しまれた。

この欠陥を十分に補うのが、フェルディナント・ボルシェの長男、フェリー・ボルシェの回想録であるジョン・ベントリー『ボルシェの生涯—その苦悩と栄光』(1980) (本書の中の「フェリーの自伝」に該当) である。この英語版原本が、John Bentley “We at Porsche The Autobiography of Dr.Ing.hc.Ferry Porsche with John Bentley” (1976) である。この回想録の唯一の欠点は、貴重な証言や資料をふんだんに含みながらも、記憶違いがあったり、日時が明記されていない点である(また邦訳版は、抄訳であり誤訳もみられる)。

以上の欠陥を補うために、私が参照したのは、ボルシェの生涯全般にわたっては、K・B・Hopfinger “Beyond Expectation The Volkswagen Story” (1956) (本書の中の「ホップフィンガー」に該当) と、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』(1984) の二書である。両書には全面的に助けられた。また田口憲一『VW 世界を征す』(1964) も使用したが、ままた潤色に過ぎる点に不満が残った。

フェルディナント・ボルシェの生涯中、とくに〈フォルクス・ワーゲン〉に関する部分では、大島隆雄教授の「両大戦間期のドイツ自動車工業」(1992)や、西牟田祐二教授の『ナチズムとドイツ自動車工業』(1999)、浩瀚な書物モムゼン／グリーガーの“Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich”(1996)、緻密な論考である古川澄明教授の「ナチ・レジーム初期におけるヒトラーの〈ドイツ国民車〉構想へのナチ政権の取組姿勢」(1984)など、そして折口透『ボルシェ博士とヒトラー』(1988)、同『自動車の世紀』(1997)などに依拠した。そのほかWikipedia、これは不思議な辞典であって、とくにドイツ語版、英語版の様々な項目は、出典を明記し、大変充実していて参考になった。これらの書物や研究に助けられて、ともかく、ボルシェの生涯を何とかたどり終えたが、ボルシェに関しては、そのほか多数の文献が存在するものの、入手できない書物が多く、気掛かりではあったが、諦めざるを得なかった。

ところで本書では、ボルシェを「平服をまとった精神的抵抗の工学者」と位置づけている。モムゼンの指摘するようにSSであることを知っていて敢えて平服で押し通したとするのは、私には納得しがたいところがあった。それにしても、ボルシェのヒトラー政権への関与は並々ならぬものがあるのだが、その関心は、専ら、工学・技術にのみ関わり政治には一切、全く関心を持たない態度である。こういった「政治的無関心」は、アメリカの政治学者ハロルド・ラスウェル『権力と人間』(1969)によって、「無政治的態度apolitical attitude」すなわち、「学問・技術・芸術・経済・宗教などの他の価値に対する排他的傾倒によって政治に関心を持たない場合」と名づけられており、まさにボルシェの場合に当てはまる。国民車開発に関してシュライヒャー、スターリン、ヒトラー、ドゴールと「超一流!」の政権(ただしシュライヒャーは三流である)と性懲りもなく関わっていくのは、スロニガーの指摘するように、こうした技術至上主義＝無政治的態度によって、「権力」とも手を結ぶことを可能にするからだろう。その意味で、ボルシェの第三帝国への加担は、あくまで技術的な次元にのみ関わるものであった。2013年、著者はボルシェを含むこの7名にE・R・クルティウスを加えて『ナチス時代の国内亡命とアルカディアー- 抵抗者たちの桃源郷』(明石書店)を著した。ここではヒトラーの挑発に挑戦してVWを開発するボルシェ(本文61-65頁参照)を「根っからの職人気質の天才的技術者、かつ徹底的な非政治的人物でナチス・イデオロギーを完全に無視した人物」であることを明らかにしている。

ボルシェにしてみれば、「顧客」は向こうからやって来るのであって、ボルシェはひたすら、「工学＝技術」面での最善を尽くせば良いだけということになる(これがボルシェのナチス政権への加担の実相である)。すでに引用したが、ヒトラーとの関係の部分をもムゼンの文で示せば、「アドルフ・ヒトラーでさえ、この著しく年上のボルシェの発する放射熱に負けてしまい、ボルシェに対して絶大な尊敬の念を抱いたのである(モムゼンS906)」。つまり、ボルシェの恐るべき「人間的魅力」については、モムゼンが明らかにしているが、権力・悪魔のほうがボルシェの「人間的」魅力に負けてしまい、「地獄に工場を建て」たりしてボルシェを積極的に援助することになったのである。

三石 善吉

〈著者紹介〉

三石 善吉(みつし・ぜんきち)

1937年6月長野県生まれ。

1971年東京大学大学院人文科学研究科博士課程単位取得満期退学。

1972年東京大学助手(文学部)、1976年筑波大学社会科学系(政治学専攻)助教授、1985年教授。1998年東京家政学院筑波女子大学(現筑波学院大学)国際学部教授。2008年筑波学院大学学長、2012年同大学学長任期満了退職。筑波大学名誉教授、筑波学院大学名誉教授。中国・ドイツの政治思想研究者。現在G.シャープに導かれて非暴力国家防衛の研究に従事。

主な著書に『中国の千年王国』(東大出版会1991。韓国語訳、高麗大学1993。中国語訳、上海三聯書店1997)、『伝統中国の内発的発展』(研文出版1994。中国語訳、北京中央編訳出版社1994)、『中国、一九〇〇年-義和団運動の光芒』(中公新書1996)、『ボルシェの生涯-その時代とクルマ』(グランプリ出版2007)、『ナチス時代の国内亡命者とアルカディアー-抵抗者たちの桃源郷』(明石書店2013)、『武器なき闘い「アラブの春」-非暴力のクラウドゼイッツ、ジーン・シャープの政治思想』(阿吽社2014)、『フィンランド 武器なき国家防衛の歴史 なゼノ連のく衛星国家>とならなかったのか』(明石書店2022)など。

主な訳書にR・ドーソン『ヨーロッパの中国文明観』(田中正美・三石善吉・末永邦明訳、大修館書店1971)、J・スペンス『中国を変えた西洋人顧問』(講談社1975)、巖家其『首脳論』(三石善吉・藤谷浩悦・鎧谷一・中前吾郎訳、学生社1992)、G・シャープ『市民力による防衛-軍事力に頼らない社会へ』(法政大学出版社2016、重版2023)など。

ボルシェの生涯 その時代とクルマ		
著 者	三石善吉	
発行者	山田国光	
発行所	株式会社 グランプリ 出版 〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-32 電話 03-3295-0005(代) FAX 03-3291-4418 振替 00160-2-14691	
印刷・製本	モリモト印刷株式会社	編集 松田信也／小林謙一