

航空機開発戦略と国際主義 ——ユンカースとデートマンの闘い——

永 岑 三千輝

はじめに

1. フーゴーの成長戦略・会社危機とデートマンの飛躍
2. 危機脱却からヒトラー政権初期の奮闘
3. アドルフ・デートマンの経歴と人脈
4. 革命・戦後危機とデートマンアヴァンギャルドとモデルネ——

むすびにかえて

はじめに

拙稿「ヴェルサイユ体制下ドイツ航空機産業と秘密再軍備」(1)(2)(3)(4)¹とそれに続く諸論考²、そしてとくに前稿「フーゴー・ユンカースとドイツ民主党」³において、ハインケルやドルニエ、ロールバッハなど他の航

¹ (1) 永岑 [2014a]『横浜市立大学論叢』第65巻、社会科学系列、第1・2・3合併号、(2) 永岑 [2014b] 同第66巻、人文科学系列、第1号、(3) 永岑 [2015] 同第66巻、社会科学系系列、第2号、(4) 永岑 [2016a] 同第67巻、社会科学系列、第1・2合併号。特に、ユンカースについては、上のうち永岑 [2015]。永岑 [2016b]「ヴェルサイユ体制下ドイツ航空機産業の世界的転回——ナチス秘密再軍備の前提を考える——」明治大学国際武器移転史研究所『国際武器移転史』第2号。永岑 [2016c]「ドイツ航空機産業とナチス秘密再軍備」横井勝彦編『航空機産業と航空戦力の世界的転回』日本経済評論社、第3章。

² 永岑 [2015]、21 ページ。

³ 永岑 [2018]『横浜市立大学論叢』第70巻、社会科学系列、第1号。方法的に言えば、「共和国崩壊の構造的要因を強調する余り、その必然性が過度に強調されて、ワイマール共和国の歴史がそれらの崩壊」要因の一方方向的な展開として描かれてしまう」ことに対する批判的見地（平島健司 [1991]『ワイマール共和国

空機製造業者との機種・開発戦略との違いに留意しつつ、フーゴー・ユンカース（以下ではフーゴーと略）の政治的態度にも注意を払ってきた。総括的に言って、彼の1918年11月革命への共感、ドイツ民主黨員としての貢献、民主主義的共和制・ワイマール体制の支持者としての基本的態度を重要視し、彼の国際的世界的活動の基盤となる民主主義的国際主義、民主主義的民族主義を確認した。そして、それは、ナチ党に代表されるワイマール体制の根底的批判者の潮流、「匕首伝説」を流布し「十一月の犯罪」を糾弾する排他的抑圧的な帝国主義・人種主義の潮流の対極にあるものであった。

この調査の過程で発見した意外と思える事実の一つが、フーゴーと「元ミュンヘン・レーテの共産主義者」ドレンマー(Drömmmer)の関係であった。1930年9月選挙の際、ナチ党のフーゴー批判ビラは、フーゴーがドレンマーを単に「家族の友人」としているが、そんなことはないと告発していた⁴。

事実はどうなのか。この問題関心から調査を続けると、ドレンマーとの関係で、1929年春以降、最初はフーゴーの個人秘書として採用され、短期間のうちに重役に出世したアドルフ・デートマン（以下デートマンと略、1896年12月3日生まれ）なる人物が浮かび上がってくる。しかも、ルッツ・ブトラスによれば⁵、デートマンは1921年第三インターナショナル

の崩壊』東京大学出版会、2ページ）を共にする。しかし、「政治的リベラリズムの凋落」（同、15ページ）といった概括的把握ではなく、そのなかでの個人の政治的リベラリズムの堅持を見据える見地である。歴史を対立的敵対的諸潮流のぶつかり合いのダイナミズムにおいて把握し、その個々の勢力・個々人を適切に歴史総体のなかに位置付けようとする見地である。

⁴ Drohbrieff an Junkers vom 23. September 1930, in: Nachlass Dr. Günter Schmitt, Archiv Bernd Junkers (ABJ 156/a); Günter Schmitt [1991], Hugo Junkers. *Ein Leben für die Technik*, Planegg, S.313. 永岑 [2015]、21 ページ。

⁵ 1918年から45年のドイツ航空機産業史についての研究史上の代表的著作。Budraß, Lutz [1998] *Flugzeugindustrie und Luftrüstung in Deutschland 1918-1945*, Düsseldorf.

(コミンテルン) 派遣委員としてモスクワにいた。彼は、1918年11月のキールの水兵反乱に参加し、独立社会民主党 (USPD)、その後ドイツ共産党 (KPD)、最後に共産主義労働者党 (Kommunistische Arbeiterpartei Deutschland, KAPD) のメンバーだったという革命家だった⁶。

その彼が、なぜ、どのようにしてフーゴーと出会い、なぜ短期間のうちにユンカース社最高幹部にまで出世したのか、そして、最後に、彼がフーゴーの厚い信頼を得たのは、彼らのあいだにどのような思想の共通項・共鳴盤があったのか、これが検討すべき課題となる。危機におけるデートマンの上昇に関しては先駆的なブトラスの研究を参照しつつ、フーゴーの日記類やユンカース社の会議録などをもとに、どんなことが見えてくるのか、追跡したい。そして、革命家デートマンの人脈・思想環境については、ジークフリートの研究が11月革命と戦後期の政治文化状況のなかにおけるデートマンの位置と活動を解明しているので、それを見ることにしよう⁷。

⁶ Budraß [1998], S.282. キール軍港における水兵反乱から始まった11月革命については、以下のような諸業績が多面的に解明しているが、本稿の視点・対象も具体的な航空機産業の発達史を通じて、ワイマール期の多様性について再考すべき重要な論点を提起すると考える。篠原一 [1956]『ドイツ革命序説——革命におけるエリートと大衆』岩波書店、木村靖二 [1988]『兵士の革命——ドイツ1918』東京大学出版会、三宅立 [2001]『ドイツ海軍の熱い夏——水兵たちと海軍将校団 1917年』山川出版社、垂水節子 [2002]『ドイツ・ラディカリズムの諸潮流——革命期の民衆 1916～21年』ミネルヴァ書房。

⁷ フーゴーやデートマンの思想・行動のワイマール期総体における位置関係を見ることは本稿のなしうところではないが、これまでの研究で触れられてこなかった航空機開発における近代合理性とバウハウスの機能的合理性との緊密な相互関係に着目すべきだという観点に立っていることは述べておきたい。「近代」、「ヴァイマル・モデルネ」の進歩的ポジティブな側面を代表するものとして、フーゴーやデートマンの潮流をみていく見地である。ヴァイマル・モデルネとバウハウスの関係などを総合的に研究しナチズムと対置した田村栄子・星乃治彦編 [2007]『ヴァイマル共和国の光芒——ナチズムと近代の相克』昭和堂、参照。

1. フーゴアの成長戦略・会社危機とデートマンの飛躍

まずは、恐慌が押し寄せてくる前の段階、すなわち、29年春から秋にかけての成長戦略、ついで恐慌期における会社の破産危機のなかでのフーゴアとデートマンの発展戦略を追跡し、両者の信頼関係の基礎を確認したい。

【ライヒスバンク総裁シャハトへの訴え——フーゴアの成長戦略】

1929年春、ドイツ航空機産業各社は共同で政府諸機関に航空機産業の危機脱出のための諸措置を提案した⁸。それは決してヴェルサイユ条約で禁止されている軍需を秘密裏に要求するといったものではなく、航空機の多様な活用可能性を示し、民需拡大のための政府諸機関の支援を求めるものであった。そうした業界団体の行動について、フーゴアは、それだけでは不十分だ、航空機の重要性と将来性を広く関係諸機関に訴えるべきだとして、自ら会社のある意味で総力を挙げて、関係諸機関に働きかける行動を起こした。具体的にはライヒスバンク総裁シャハトに働きかけることにした。シャハトはドイツ民主党設立当初の中心メンバーであり、共和国初期からフーゴアとは面識・交流があったものと思われる。彼が王侯貴族財産問題でドイツ民主党を離党し、次第に右傾化を進めた後も交流はあり、少なくとも29年春から秋にかけてシャハトが担当している賠償問題に関連して、会社幹部の何人かが草案を書き、意見書を何度も練って取りまと

⁸ Zusammenstellung über die Gedankengänge der Industrie aus ihren Vorschlägen zur Neuordnung der Luftfahrtwirtschaft, 4. 20. 1929, DMA, FA 001/1315. これはドイツ博物館アルヒーフの企業文書群のなかのハインケル社のところに所蔵されていたものである。シャハトに関する最近刊行の研究は、川瀬泰史 [2017]『シャハト——ナチスドイツのテクノクラートの経済政策とその構想』三恵社、およびこれに対する拙稿書評 [2018]『社会経済史学』Vol. 84, No. 2を参照されたい。

め、最終的にフーゴーの名前で提出したのである⁹。

会社の各方面からの意見書提案のなかでも、同じ春にフーゴーの個人秘書として採用されたばかりのデートマンは何本もの意見書をまとめている。彼が執筆した同年6月12日付「シャハトへの書簡」関連メモは、採用後数か月ですでに重要提案を起案するまでになっていることを示している。例えば、彼はこの中で、賠償問題のヤング案で設立される予定の国際決済銀行の任務に触れた。この銀行の援助で「航空企業を外国で設立するためのビジネス上・国民経済上の見通しにつき、シャハトにわかってもらうようにする」提言をしている¹⁰。6月18日のシャハト宛書簡の付属文書の草案では、技術責任者がユンカースの重油エンジンの技術的経済的意義について述べている。「今日の全世界の航空交通が患っているのは、第一に異常に高いランニングコストで、それは特にフル回転するガソリンエンジンの相対的に短い寿命（平均1000飛行時間）によるものである。平均250飛行時間で必要になる高価な全体オーバーホール作業、そして異常に高価な燃料費（上質のガソリン・ベンゾール）による」。こうした問題を回避ないし解決するための重油エンジン開発であるとした¹¹。

デートマンは6月21日草案では、「デッサウご来訪のおり、ご親切にも機会を与えていただき、技術的科学的研究企業としてのデッサウ諸工場」について説明できたことを感謝するとした。デッサウ諸工場は「可能な最低限のコストで新しい高価値の製品を創造」していると強調した¹²。

⁹ Entwurf zum Schreiben an Herrn Reichspräsidenten Schacht vom 21. 3. 29, DMA, JA, Juluft 0301 T23 M35.

¹⁰ Aktennotiz vom 12. Juni 1929. Betr.: Brief an Schacht, ebd. 矢後和彦 [2010] 『国際決済銀行の20世紀』蒼天社出版。

¹¹ Entwurf zu einer Beilage für das Schreiben an Reichspräsidenten Schacht vom 18. 6. 1929, ebd.

¹² Entwurf des Schreibens an Schacht vom 21. Juni 29, ebd. 民間企業の私的イニシアティブによる「研究開発のパイオニア」としてのフーゴーは、評価が定着しているといえよう。Hugo Junkers. *Pionier der industriellen Forschung.*

ほかの幹部もそれぞれの立場からシャハト宛陳情を提案しているが¹³、それらを踏まえたデートマン執筆の最終案は6月20日¹⁴、そして、フーゲー名用箋での最終案が6月24日であった。さらに若干の手を加えて、実際に出したのは6月26日であった¹⁵。賠償問題の解決は、「新しいこれまで十分に評価されなかった力の源泉の開拓」によって容易になるとの見地を押し出した。他の指導的工業国、特にアメリカが政治的金融的権力に支えられた既存タイプの計画的経済的大量生産の分野において優越的地位の獲得に成功している状況では、こうした競争に対し「質的に優れ、同時にしかし割安な革新的製品の体系的製造」によって立ち向うことが、ますますドイツの世界経済的な運命的課題になっていたとした。そうした製品を求める世界市場の不可避的需要の充足におけるドイツ経済の伝統的優越性こそが、「私の確信するところでは」、以前のドイツの世界における影響力を平和的な道で再獲得することに決定的に貢献することができる。そして、まさにそのことを「あなたのデッサウ御来訪の際に」模範的事例として具体的にお示した、と¹⁶。

射程距離の長い、これまで達成されたことのないものと認められた研究開発製品を相対的に低コストで創造することが、ドイツの世界的名声の価値を高め、世界経済におけるドイツの地位を大きな抵抗に抗して「自らの力で」打ち立てていくことになる。その具体例としてライセンス契約の締結やその申請の増加を挙げる。デッサウが開発した重油エンジンは、年約

Festschrift der Hugo Junkers-Gesellschaft zur Enthüllung der Junkers-Büste im Ehrensaal des Deutschen Museums München am 6. Mai 1968.

¹³ 例えば, Entwurf von Dr. Böhm zum Schreiben an Schacht, 21. 3. 29; Entwurf von Dr. Grünwald für Eingabe Schacht am 20. 6. 29, ebd.

¹⁴ Entwurf Dr. Dethmann für Brief an Schacht vom 20. Juni 1929, ebd.

¹⁵ Schreiben Hugos an Schacht vom 24. Juni 1929, ebd. A4で6ページの書簡草案。Schreiben Hugos an Schacht vom 26. Juni 1929, DMA, JA, Juluft 0301 T23 M36. ここでは5ページに圧縮されている。

¹⁶ Schreiben Hugos an Schacht vom 24. Juni 1929, S.1-2.

500万台の自動車のエンジンとしても将来性がある。重油エンジンは、機関車、トラクター、船舶でも無制限に利用可能である。すでに実用性が試された航空機の重油エンジンの開発によっても、デッサウの研究所はエンジンのもっとも困難な諸問題を解決する上で、優位にある、云々¹⁷。そして、全世界の金融界・工業界と個人的な関係を持つドイツ国民経済の代表者としての、しかも、デッサウ工場の個性の理解者であるあなたと、こうした諸問題についてお話ししたい、と¹⁸。

【シャハトの反応】

これに対し、シャハトは1929年7月19日付の書簡で、フーゴの意見を正確に理解し、共感を示している¹⁹。会談は実際に11月26日に行われた。同席者は総裁シャハトと局長ファーレンカンプ、フーゴと重役シュパレックであった。デートマンは同席していない。また、シュパレックはナチ党脅迫状でロシア・ビジネスの「闇商人」と攻撃された人物である。会議では、重油エンジン開発等の投資に巨額の資金が投じられており、この先行投資が重荷になっていることなど、ユンカース社の金融状態の厳しさが重要なテーマになっている²⁰。シャハトの協力を得て、危機を乗り切りたいフーゴの必死の姿勢が印象的である。シャハトは、ライヒスバンクが個別企業の金融的救済を引き受けるわけにはいかないと、ここ何年か、

¹⁷ Ebd., S.2-4.

¹⁸ Ebd., S.5-6.

¹⁹ Schreiben Schachts an Hugo vom 19. Juli 1929, DMA, JA, Juluft 0301 T23 M36. この議事録には「極秘、ほかに見せないこと」と手書きの注意がある。永岑 [2015]、22 ページ。

²⁰ その記録 Protokoll. Besprechung beim Reichsbankpräsidenten, Berlin; am 26. November 1929, DMA, JA, Juluft 0301 T24, M36. 会談のために「ユンカース社全体の金融的経済的現状の概観」が作成されていた。Kurzer Abriss über den finanziellen und wirtschaftlichen Stand der Junkers-Werke, 24. Nov. 1929, DMA, JA, Juluft 0301 T24 M35.

あるいは10年来取引のある民間銀行に相談するように、と当然の反応であった。それに対し、フーゴーは、自分の案件をあえて持ち出したのは一面的な企業の利害ではなく、「航空の国民的重要性」が問題になっているからだと訴えた。会談の最後には、ユンカースの最新大型機 G38 をルフトハンザが発注するという情報が出た。これは確実に支払われるだろうということで、会談最後の雰囲気は沈静化した²¹。12月7日付でフーゴーはシャハト宛に「非常に暖かい応対」に礼状を書き、助言に従って近日中に諸銀行と交渉を開始すると伝えた²²。

【卓越した航空機開発による「平和的征服」の理念——軍事的解決の否定】

ソ連への工場進出をめぐる国（国防軍、ゼークト、その特別班 SG）との紛争において、金融危機に陥ったフーゴーとユンカース社は調停を最高裁判所判事ジモンズに依頼した。例えば1926年7月8日のフーゴーの日誌には、「ジモンズの鑑定書は、内閣によって拒否された。この鑑定ではどの内閣も責任をとれないという理由づけであった」と記されているように、ジモンズはフーゴーに理解を示す鑑定書を書いていた。この過程でフーゴーとジモンズの間には信頼関係ができたようで、30年4月にはジモンズの協力を得るための会議が開かれた。そこでフーゴーが「世界における航空機の利用可能性の問題」について述べた。デートマンが詳しくまとめた内容を見てみよう²³。

フーゴーは言う。世界の航空機利用は「さまざまな分野」で示されている。世間一般の、特に国家の側からの公式非公式の代表的見解では、「軍事目的の利用が前面に」出ている。しかし、この見解が正しいかどうか、非常

²¹ Ebd., S.3.

²² Schreiben Hugos an Schacht vom 7. Dezember 1928, ebd.

²³ Aktennotiz vom 5. April 1930. Betr.: Ausführungen von Prof. Junkers zu der Frage der Verwendungsmöglichkeiten des Flugzeuges in der Welt, DMA, JA, Juluft 0301 T25 M23.

に疑問である。航空機の利用が面的にこの軍事的観点のもとでのみなされれば、国防の最大限の成功が達成されないのは確実である。むしろ、必要不可欠なことは、全国民が自立的な創造的協力のために、航空機が運命づけられているすべての使用領域で引きこまれることである。したがって、「航空機の卓越した意義は、非軍事的領域にあるのだ」。航空機の製造と供給はたくさんの住民に労働の可能性を創出するだけではない。それはむしろ特に大陸と大陸間の路線で国際的航空交通を樹立することによって、「世界の平和的征服の可能性」を切り開くのだ。歴史的大事件の経験が示しているのは、武力と抑圧諸措置による世界の征服は、長続きする政治では決してない。むしろ、外国諸民族と外国に対する抑圧諸措置は、遅かれ早かれ、自国利害に報復するのだ。国際的航空交通の樹立は、「平和的基盤の上での外国の支配」を保障するのだ。それは、大砲よりも影響力のある武器として、「はるかに人間的なもの」なのだ²⁴。

フーゴーやデートマンの将来構想を「ユートピア」とか「夢」と評価する研究者がいる²⁵。確かに実際の歴史は、こうしたフーゴーやデートマンの構想とちがって、ワイマール期から第二次大戦にかけて世界の主要国における航空機の発達は軍事目的・戦争目的に面的に特化する傾向が主たるものであった。しかし、第二次大戦後、今日までの世界の長期的発展をみると、むしろ、彼らの視野と見解・見通しこそが勝利し、優勢となり、また全世界の人々にとって大切であったこと、彼らが推進しようとしたことはユートピアでも夢でもなかったことを証明しているのではないか。

【総裁辞任後のシャハトへの説明】

²⁴ Ebd., S.1-2.

²⁵ Siegfried, Detlef [2001] *Der Fliegerblick. Intellektuelle, Radikalismus und Flugzeugproduktion bei Junkers 1914 bis 1934*, Bonn. Byers, Richard [2016] *Flying Man. Hugo Junkers and the Dream of Aviation*, Texas A&M University Press. College Station.

ともあれ、シャハトがライヒスバンク総裁を辞任した後の1930年5月、世論のなかでユンカース社を支援する重要人物の委員会を創出しようとする会議で、フーゴーは5月8日のオーバーアマガウ祝祭劇²⁶でシャハトと遭遇したことを伝えた。シャハトに世界における航空の重要な課題と可能性を「改めて」話し、デッサウ工場訪問に招待したのであった。シャハトは逆にベルリンの総裁官舎を出る前にフーゴーを招待したいと応じたのであった²⁷。

しかし、フーゴーはヴァルネミュンデに夏期滞在したため「親切的な招待に残念ながら」応じることができなかった。そのことを詫びつつ、9月25日付で最近半年間の新たな技術開発の成功を知らせ、航空機重油エンジンが国のドイツ航空実験所（Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt, D.V.L.）の試験の前に50時間運転に成功したことなどを知らせた。それによれば、エンジンは「完全に欠陥のないコンディション」であった。その上、航空交通の経済性を改善する大きな一步を意味する単発大型貨物機も、輝かしい実験結果を挙げて初飛行をクリアした、と²⁸。

価値創造におけるこうした有望な成功にもかかわらず、この進歩は研究成果の活用という点で、「特にドイツでは十分に評価されていない」。ドイツでは、研究製品の価値が大量生産のためにまだ「正しくは認識されていないように思われる」。ところが外国では注目すべき関心が確認できる。ユンカース社のフランスのライセンス取得者は、すでに小型固定型高速ディーゼルエンジンと自動車ディーゼルエンジンの製造ライセンスをもっているが、さらに航空機ディーゼルエンジンと大型航空機G 38の製造権

²⁶ 山田徹雄 [2015]「オーバーアマガウと観光」『跡見学園女子大学マネジメント学部紀要』第19号参照。

²⁷ Aktennotiz am 19. 5. 30. Betr.: Reichsbankpräsident a. D. Schacht, DMA, JA, Juluft 0301 T25 M06. 文責デートマン署名。

²⁸ Schreiben an Schacht vom 25. September 1930, DMA, JA, Juluft 0301 T25 M06.

を取得しようとしている。その上、全固定型ディーゼルエンジンの大量生産でも「われわれと一緒にやろうとしている」と²⁹。

ユンカース・エンジン製造有限会社 (Junkers-Motorenbau GmbH, Jumo) のこれらのエンジンの「異常に急速な製造」拡大は、必要な運転資金を調達できず、「年初来先鋭化した諸困難」により、特に目下浮上しているモラトリアムで「金縛りの状態」に陥っていた。フーゴーとしてはドイツ国内で大量生産の経験を積んだ資本力のあるパートナーを得たいとの意図だが、適時にそれが具体化できないかもしれない。そうなれば、大量生産に向け開発が進んだ生産部門を「金融的組織的理由から」手放さなければならなくなり、外国に与えなければならなくなる、と訴えた。経済生活におけるドイツの指導的地位を主張できるのは、「新しい技術的生産物の創造に目的意識的に集中」して初めて達成できるのであり、最近、アメリカ合衆国がこのような道を取ろうと試みているのであった³⁰。

シャハトと直接会ってユンカース社の立場を理解してもらおうとする努力はその後も続いた。12月3日にシャハトに訴えるべき論点として出したのは、「一般に航空機の価値として軍事的観点とスポーツの観点しかなかったときに」、経済的目的のための民間航空路開発に着目し、交通航空を創立したことであった。フーゴーが戦後すぐから開発に邁進したのはまさに民間旅客貨物機であり、その大型化であった。戦後すぐに会社の航空部を創設し、さらにその部分を独立させてユンカース航空を創設した実績がこの主張の根拠としてあった。この開発路線は航空機がもたらす「時間節約の経済的有利さ」に根拠を置くものであった。航空機は、交通技術的にはすでに発達した経済分野で高価値財のための輸送手段として、そして

²⁹ Ebd., S.1-2.

³⁰ Ebd., S.2-3. そして、1930年12月7日に、フーゴーとシャハトの会談がミュンヘンでもたれた。デートマンが書いたその記録 Aktennotiz vom 23. Dezember 1930. Betr.: Besprechung von Prof. Junkers mit Dr. Schacht in München am 7. 12. 30, ebd.

また長距離の遠隔地交通のための高速輸送手段として、甚大な経済的有利さをもたらすものであった。この確信はシャハトに強く印象付けるべきものであった³¹。

シャハトは総裁辞任後の無職の時代にヒトラー・ナチ党幹部に接近し、ナチス政権誕生に貢献し、総裁再任を勝ち取り、秘密再軍備から公然とした再軍備の資金調達でも活躍したのだが、第一次大戦後のハイパーインフレーションの経験とその収束に力を発揮した経験から、ヒトラーの財政赤字をものともしない急進的再軍備に批判的となった。しかし、彼のこうしたナチ政権本流との距離が出てくる背景には、ワイマール期におけるフーゲーなどとの接触、フーゲー達が熱心に説くドイツ再建・興隆のあり方（「平和的征服」路線、国際交流の増進、科学技術・研究開発の先進性に基づくドイツ製品の優秀性・創造性）に理解があった事情もあるのではなかろうか。

【経営路線対立——フーゲー、デートマン対ザクセンベルク派】

ブートラスは、デートマンが1931年にユンカース航空機製造株式会社（Junkers Flugzeugwerk AG, Jfa）の新しいトップ（Direktor）になったことを述べた際、ユンカース社のもう一人の重役ゴットハルト・ザクセンベルク（Gotthard Sachsenberg）とは政治的経歴が「まったく逆」だと特徴づけている³²。しかし、果たしてそうか。その意味合いはどうか。

ザクセンベルクは第一次世界大戦の勇者で軍功により鉄十字章を授与され、西部戦線でザクセンベルク航空隊を率いた人物であった。戦後も一時東部における国境紛争で義勇軍を率いて戦った。1919年末にはケーニヒスベルクで元パイロットの戦友たちと東部ドイツ農業作業所有有限会

³¹ Entwurf einer Ausarbeitung für Dr. Schacht, 3. Dezember 1930, DMA, JA, Juluft 0301 T25 M06; Gesichtspunkte für eine Ausarbeitung für Schacht, 5. Dezember 1930, ebd.

³² Budraß [1998], S.282.

社 (Ostdeutsche Landwerkstätten GmbH, OLA) を設立し、同時にユンカース、アルバトロス、北ドイツロイドと OLA で創設したロイド東方航空 (Lloyd Ostflug GmbH) の支配人となった。その後、21 年からはフーゲーと一緒に民間の国内国際航空網の構築に携わり、ユンカース社航空業部門の中心人物となった。その航空業部門が独立して創設されたユンカース航空株式会社 (Junkers Luftverkehr A.G.) の担い手として、26 年 1 月にユンカース航空株式会社がルフトハンザに吸収されるまで、そのトップを務めた。政治的には、20 年に「労働平和への道」(Auf dem Wege zum Arbeitsfrieden) という論文を書き、純資本主義的経済様式と正統マルクス主義のあいだを橋渡ししようとした。政治党派としては最初、ベルリン地区選出の経済党代議士となった。さらに 28 年 5 月から 32 年 7 月まで、彼の政治活動は活発化し、ナチ党と選挙戦を戦い、プレスラウ・リーゲニッツ選挙区から選ばれて国会議員となった³³。この選挙の宣伝戦において、彼はユンカース社のほかの幹部シュパレク、カウマンとともにロシア・ビジネスで儲けた「闇商人」として糾弾され、「真正民主主義者」フーゲーとともに地域のナチ党から激しく攻撃された³⁴。ナチ党と対決する意味でザクセンベルクは政治的には、フーゲーおよびその最も信頼の厚い若手重役デートマンと同じ民主主義の立場にあったとみるべきであろう。その意味では、「まったく逆」とはいえないであろう。

事実、彼は、34 年 7 月 7 日、レーム粛清の渦中、長年の敵対者で第三帝国航空大臣・プロイセン首相ゲーリングの「個人的命令」で逮捕され、リヒテンベルク強制収容所に抑留された。彼が「ベルリン—リヒターフェルデの血の夜」で即座に射殺されなかったのは幸運な偶然にすぎなかった。数週間後、大統領ヒンデンプルク死去に伴いプール・ル・メリット勲章 (プロイセン軍最高名誉勲章) の全員が墓所に集められた際、釈放された。そ

³³ Persönlichkeiten, <http://www.sachsenberg.de/gotthard-sachsenberg/>

³⁴ 永岑 [2015]、22 ページ。

れ以降、政治的に「完全に」締め出されたのは必然であった³⁵。

1929年4月にデートマンがユンカース社本部（Hauptbüro）でフーゴの個人秘書に採用されたとき、彼の政治的経歴は「すでにずっと前のこと」であった、とブトラスは言う。彼は、確かに「国家理論としてのレーテ思想」で学位を取得したのだが、今や彼の専門領域は「経営組織」であった。個人秘書の地位を通じて彼は29年から31年のあいだにフーゴのもっとも重要な「解釈学者」として、すなわち、フーゴの理念・構想・方針の理解者として、コンツェルン政策の中心的位置を占めた。恐慌によって激化した経営路線をめぐる社内対立から帰結したザクセンベルクなどの解雇のあと、JFA取締役の筆頭候補となった。彼は、JFAの指導的デザイナーが50年後にコメントしたように、経営マネージャーとして「ユンカース社のかじを取る」ことになった³⁶。

いかなる路線の対立か。それは、1931年秋、金融危機がユンカース社を襲うとき、その打開のために多額の費用の掛かる独自の研究開発路線を継続するのか、それともそれを構造的赤字の根本原因として止める、ないし抜本的に修正するのかをめぐる対立であった。そこで、フーゴとザクセンベルクの関係が次第に悪化した。コンツェルンの指導的幹部が「破滅的な研究戦略」の継続に対して厳しく反対を表明するようになっていった。そして、JFAの取締役会が31年11月にコンツェルン政策の根本的変更を最後通告的に求めたとき、約20人の指導的幹部を解雇した。その中にザクセンベルクと彼の元義勇軍の全メンバーがいた³⁷。

デートマンの立場はJFAの第二の取締役にフーゴの長男クラウス（1906年11月25日生まれ、デートマンより10歳年下）が据えられることで強化された。クラウスはドレスデン工科大学で数ゼメスター学んだあと、デトロイトのフォード社でインターンとして彼の中心的な経験を積ん

³⁵ Persönlichkeiten, <http://www.sachsenberg.de/gotthard-sachsenberg/>

³⁶ Budraß [1998], S.282.

³⁷ Budraß [1998], S.281.

だ。彼の特別の関心は航空機の流れ作業による製造であった。しかし、彼の役割で決定的なのは父との信頼関係であった。デートマンの取締役任命は「クラウスの推薦」によるものであった。同時に、クラウスはその後の数か月間に導入される諸措置を父に納得させ、JFAの営業政策への父の影響力を弱めることができた。その結果、1931年から32年にかけて、フーゴーは公的には以前にもまして自前の研究開発の重要性を打ち出し、日記（32年4月21日）にも「JFAは決して工場ではなく、4分の3が研究所（Forschungsanstalt）だ」と記していた。しかし、ユンカース社は社内的にコスト削減計画の実施に追い込まれ、膨張したユニヴァーサルな航空コングロマリットから収益の上がる航空機企業への専門化に向かった³⁸。

デートマンは1929年以降、本部（多数の副次的関連経営を持っていたユンカース社、したがってコンツェルンとも規定される会社の本部）に定期的に入って来ていた諸措置のカタログから彼の計画を引き出した。彼は一方で、まず副次的経営や交通関係の会社——JFAが32年にもまだ経営していた——を売却するか操業停止にするかを提言した。航空写真部は売却された。スチール家具の工場——これはユンカースとバウハウスの結びつきの名残であったが——は、スウェーデンの子会社AFi（A. B. Flygin-dustri）やベルシャ・ユンカース航空（Junkers-Luftverkehr in Persien）——この会社だけで30年・31年に50万マルクの損失を出していた——と同様に操業停止にした。他方でデートマンは職員解雇も進めた。職員数は31年から32年に製造工程で148人から71人に、設計部署で131人から84人に減少した。最も深刻だったのはJFA営業部で、31年に国内外に52人の販売代理人を持っていたが、32年にはわずかに12人に激減していた。本部と研究所でも32年7月には、31年9月に緊縮予算目標額のさらなる半減が行われた³⁹。

³⁸ Budraß [1998], S.282.

³⁹ Budraß [1998], S.282-283.

職員と違って労働者の場合は、製造に携わっていないものが解雇された。1932年に「生産的」領域で支出された賃金総額はわずかに減少しただけであった。平均時間賃金がエンカース社の場合、世界経済恐慌の一般的帰結として98（30 - 31年平均）から86（31 - 32年平均）プフェーニヒに、さらに32年夏には82プフェーニヒに引き下げられたからである。しかも、工場の雇用者数は32年にごくわずかだが増やされた。しかし同時に、雇用構造の明確な転換があった。30 - 31年に補助・輸送労働、職長・監督労働に従事する労働者、並びに工具・設備製造で働く労働者が、「生産的」労働者の75%を占めていたが、31 - 32年にその割合は44%に減った。労働者総数はその間に約100人（すなわち10%）減っただけだったのである⁴⁰。

この雇用構造の転換はブトラスによれば、「生産性上昇」に起因した。その意味はこうである。JFAは1930年に全部で8つの機種を製造していたが、32年半ばまでに3機種に減らした。すなわち、旅客貨物機W33/34、Ju52、それにK47に制限した。2つの主要機種、とりわけW33/34は、材料の流れの組織改善と既存キャパシティの有効活用の引き上げによって効率化された。新しい生産手段はほとんど製造されなかったが、それでもW33/34の場合1機の生産期間は、30年には1年ほどだったが、この間に3、4か月に短縮された。それは、JFAの納入期限をはっきりと引き下げ、80機分の完成品・代替品の在庫をなくすことができ、当然ながら価格を大幅に引き下げることができた。30年にF13の場合1機が6万マルクだったが、2年後には1万6千マルクにできた。「みんなのための航空機」、「エンカース・ジュニア」の価格は、32年に約6千マルクになった。それは、中級クラス上位の自動車の価格よりも低くなった。すなわち、メルセデス・ベンツ260は同じころ7千755マルクだった⁴¹。

⁴⁰ Budraß [1998], S.283. 31年前半に約250人が解雇されていた。その後の減少数。

⁴¹ Budraß [1998], S.283-284.

JFA の新しい取締役会の合理化・緊縮プログラムは、JFA 運営有限会社 (JFA-Betriebs-GmbH) の設置による債権者団との和解協議を阻止することも、31 - 32 会計年度を約 50 万マルクの赤字で締めざるを得ないということも阻止できなかった。しかし、30 - 31 会計年度の赤字が 210 万マルクだったことと比較すれば、大幅な改善であった。32 - 33 年の営業見通しは悲観的判断でも、赤字はもっと少なくなるはずであった。会計年度最後には、わずかとはいえ実際には利益も出せたのであった。こうした好転状況から、ドイツ会計監査信託有限会社 (Revisions- und Treuhand GmbH) は当初復旧に必要な資金として 400 万マルクとみていたが 32 年 11 月までに、その額を 200 万マルクに引き下げた。こうした迅速な回復のため、ユンカース社 (多数の会社を統括するコンツェルン) の和議手続きは非常に速やかに終結した。32 年 9 月、債権者団はもう 1 年間の支払いモラトリアムに同意する旨を表明した⁴²。

ヴェルサイユ条約による空軍禁止という枠組みがあったことも決定的要因のひとつではあったが、民間機・旅客貨物機中心のユンカース社が、恐慌期をこのように乗り越えることができたのは、「非常に苦痛」⁴³ではあったであろうが、奇跡的とも評価されるべきであろう。イギリスの航空機産業は軍需産業であり、戦間期の航空機産業における軍需の割合は 80% であった。また、1927 年から 33 年にかけて、民需指向とされるアメリカ航空機産業でも、その売り上げの少なくとも 50% は陸軍と海軍が占めていた⁴⁴。

⁴² Budraß [1998], S.285.

⁴³ Budraß [1998], S.286.

⁴⁴ エジャトン、デービット [2017]『戦争国家イギリス』坂出健監訳、名古屋大学出版会、40 ページ。アメリカについて詳しくは、西川純子 [2008]『アメリカ航空宇宙産業——歴史と現在』(日本経済評論社)、第 1 章 初期の航空機産業 (1903 ~ 1933 年)。

2. 危機脱却からヒトラー政権初期の奮闘

航空機の開発、そのエンジンの開発の部門に集中すること、それ以外の製造部門を切り捨て売却することで航空機部門の生き残りをはかること、この基本戦略で、フーゴーとデートマンは第二の破産の危機を乗り越えた。そこから、新しい発展を模索することになる。まさに、その時点でヒトラー政権が成立してしまった。

【破産危機脱却とクルップへの支援訴え】

フーゴーは危機脱却の荒療治の最終局面で、1932年11月、デートマンをJAFのトップから引き揚げ、フーゴーの個人的顧問として全ユンカーズ社(全コンツェルン)の指導を任せ⁴⁵。そして、33年3月にはフーゴーとユンカーズ社は、デートマンを中心とする新経営陣のもとで破産の危機を脱していたのだ。それは、フーゴーの3月2日付ドイツ工業全国連盟会長クルップ・フォン・ボーレン・ウント・ハルバッハ宛書簡で表明されていた。フーゴーは、ベルリン自動車ショーの場でクルップから示されたユンカーズ社への「友好的な関心」に対して謝辞を述べ、「金融的観点で遂行した健全化プロセスが終了し、再びあらゆる資金を生産的労働に向けることができるようになった」ことを伝えた。非流動性は、昨秋、風呂沸かし機製造工場をロベルト・ボッシュに売却して、また、抜本的な節約諸措置と組み合わせた航空機とエンジンの工場の相当の在庫の計画的削減によって取り除かれたとし、債権者との和議でまだ残っている130万マルクに達する債務も、年末までには自らの力で完済できる状態になった、と⁴⁶。

⁴⁵ Budraß [1998], S.286.

⁴⁶ Schreiben Hugos an Krupp von Bohlen und Halbach vom 2. März 1933, S.1, DMA, JA, Juluft 0301 T31 M04. ニュルンベルク裁判の主要戦犯として訴追された証拠資料で明らかのように、クルップはすでに選挙戦真最中の2月に主だっ

さらに以下のように述べる。風呂沸かし機製造工場の売却は、「債権者の大部分を満足させる」ことができただけでなく、航空機製造工場の過半数株所有とエンジン工場の過半数持ち分の所有を可能にした。和議手続きの残余の債務の返済の後には、目下、まだ債権者に担保として渡している残りの株式と持ち分も「私の所有に帰ってきます」と⁴⁷。

「特に重要なこと」は、企業の個々の部分の経済性に関する概観であった。そこで強調するのはフーゴーとユンカース社の研究開発を中核に据えた経営戦略の成功ということであった。彼が示す概観は、製造諸工場相互間と研究所の営業関係貸借対象表の評価で得られるものであった。1926年から31年の帳簿の細かなことで「あなたを煩わせたくありません」としながら、その全体の会計実績を見渡すと、研究所が、総支出 9,444,000 マルクに対し、総収入 10,285,000 マルクであることがわかったとした。危機の年32年でさえも研究所は「赤字なしに締めた」ことが概観から確認できるという。したがって「研究経営 (Forschungsbetriebe)」は、収入と支出の比較だけからでもすでに、すなわち、まだ売却できていないあるいはやっと部分的にのみ売却できた新しく創造された研究製品の価値を考慮しなくても、「収益をあげて仕事をしている」と強調した。さらにそこから確認できるのは、ユンカース社のこの間の諸困難が研究開発偏重から出てきたのではなく、諸製造工場の拡張傾向のなかに原因があったということ

た財界人を集めて、ナチ党への巨額献金を取りまとめ、各企業分担を決め、ヒトラー政権の強力な支援のトップに立っていた。ワイマール末期財界の行動の精密な実証は、栗原優『ナチズム体制の成立——ワイマール共和国の崩壊と経済界』(ミネルヴァ、1981年)参照。ただし、ユンカース、ハインケル、ドルニエ、ロールパッハなどの氏名は索引にない。ワイマール期における航空産業の地位・経済界における地位がいかに低かったかがわかる。ナチ政権下に開始される空軍建設と連動する航空機産業の巨大化、産業界における航空機産業とその代表者たち(ハインケル、ドルニエ、メッサーシュミットなど)の地位との違いが鮮明である。

⁴⁷ Schreiben Hugos an Krupp, S.2.

であった⁴⁸。

さらに、それにもかかわらず、支払困難は回避できたはずであった。もしも、1931年から32年の全経済における積極的事業展開精神の麻痺のもとで、研究によって創造され導入の機が熟した新製品を活用することがほとんど不可能にさえならなかったら、である。そうした新製品のひとつとしてはエンジン分野のものがあり、権威者の評価ではこの部分だけで価値は約500万マルクであった。この新製品をライセンス供与で、特に外国で活用すれば、相当な額を現金化できたはずであった。例えば、イギリスでは重油エンジンのライセンス契約が締結寸前であった。すでに航空に導入された重油エンジンJumo 4（720PS）と並んで、500PSの重油エンジンが完成直前の状態にあるだけに、進行中のライセンス交渉と合わさって、期待は増すのであった。購入希望者からは、より小さな馬力のエンジンの要望が出されていたのである⁴⁹。

こうした活用から得られる資金は、支払延期を受けている債務の支払いを容易にするだけでなく、「とりわけ本来の仕事の分野、すなわち、航空機・エンジン製造における不断の発展の継続と根本的に新しい仕事の開始、例えば家屋建築における金属板開発のための基礎となる」のであった⁵⁰。

しかも、重油エンジン開発における既述の進歩と並んでユンカーズ社が開発した3発大型機Ju 52の新たな成功が付け加わった。それは、中断した研究開発を「今まで以上に断固として」追求することを促した。ルフトハンザ（Lufthansa）から「最近」、これまでよりも多くの単発機を受注したのと並んで、10機の3発大型機Ju 52を受注したのである。それだけではなかった。さらに南アフリカ、南アメリカ、その他の諸国からも喜ばしい追加注文があった。進行中の受注生産は、「今年後半に至るまで」、航

⁴⁸ Ebd., S.2-3.

⁴⁹ Ebd., S.3-4.

⁵⁰ Ebd., S.4.

空機・エンジン工場に雇用を提供した⁵¹。フーゴとデートマンは、まさに、こうした明るい展望のもと、恐慌期に与えられたクルップの関心と支援に謝意を表したのであった。

ただし、最後に、以上のような受注状況から「国家的な航空経済の新秩序がどのような形態とどの程度当社の課題に影響を及ぼすのか」について結論を出すのは、「もちろん、早計でありましょう」と⁵²。

まさにこの点こそが大問題であった。実際には、デートマンの逮捕投獄が間近に迫っていた。

【ヒトラーとの会談計画——ユンカース社基本発展戦略の説明】

ヒトラーは1932年7月31日の選挙でナチ党が第一党（議席230、得票率7.3%）に躍進して、8月にシュライヒャーとヒンデンブルクにヒトラー首班の組閣、航空省の新設、ヘルマン・ゲーリングの航空大臣任命などを要求として掲げていた⁵³。その後の数か月間、ゲーリングは航空省要求を取り下げなかった。33年1月、ヒトラー内閣の創出について成功したとき、彼が得た地位は「ライヒ航空委員職」であった。このとき、ゲーリングは無任所大臣とプロイセン内務大臣のポストを得たが、航空省はまだ新設されていなかった。国防大臣ブロンベルクは軍事航空を国防省で統括する方針であり、航空省の独立、そのもとでの空軍創設には反対の立場だった。それが実現されるのは5月であった⁵⁴。

1933年1月30日のヒトラー政権成立、国会解散、3月5日投票までの激しい選挙戦、その過程でのワイマール憲法の言論・出版・結社の自由の破壊、その極限としての国会炎上事件（2月27日夜）を契機とする共産

⁵¹ Ebd., S.4-5.

⁵² Ebd., S.5.

⁵³ モムゼン、ハンス [2001]『ヴァイマール共和国史——民主主義の崩壊とナチスの台頭』関口宏道訳、水声社、416-417 ページ。

⁵⁴ Budraß [1998], S.293-295.

党への大弾圧が眼前で進行する中で、フーゴーとデートマンはクルップへの支援要請にとどまらず、ヒトラーに対してさえも働きかけようとした。

逮捕に至る事態が背後で迫っていることも知らず、フーゴーとデートマンほかの経営陣は、ヒトラー政府の航空における国家的新秩序計画に影響を与えるべく、フーゴーとヒトラーの会談を設定しようとしたのである。そして、その会談のためのプログラムを練っていた。1933年3月9日にフーゴー主催の検討会議が会社本部で開催され、その議論の到達点をデートマンが翌10日にまとめた⁵⁵。

冒頭発言で、「ドイツ人としてドイツのために」、ドイツ再建に協力します、と述べ、大きく二つの柱で見解を述べることにした。第一の柱は、「ドイツ研究の促進」であり、第二の柱は、「大衆化によるドイツの航空の促進」であった。この二つの柱自身、ナチ政権がゲーリングの下で推進しようとしている大規模航空機生産と迅速な秘密空軍建設の目標とはかけ離れていた⁵⁶。

⁵⁵ Programm für Besprechung Prof. Junkers/Reichskanzler Hitler. (als 1. Entwurf aufgestellt auf Grund der Besprechung Prof. Junkers, Fiala, v. Fischer, Liebelt, Dethmann am 9. 3. 33 im Hauptbüro.), DMA, JA, Juluft 0301 T31 M05. この文書の配布者は、Prof. Junkers, v. Fischer, Dethmann の3名である。フィッシャーは1922 - 26年ユンカーズ航空宣伝部長、26 - 33年ユンカーズ社本部でもっぱらフーゴーのために働くとともに会社広報誌を担当し、たくさんの著書を書いた。33年11月にフーゴーが追放され、彼との縁も切れると、コッペンベルクがトップとなった新JFAと契約を結び、部長となり、コッペンベルクのアシスタントになった。hugojunkers.bplaced.net/people-daa-fzz.html. Poturtyn [1934], Fischer von, *Südatlantikflug. Luftreise zur schwimmenden Insel „Westfalen“ über Spanisch=, Französisch=, Britisch=Afrika*, München; ders. [1935], *Junkers und die Weltluftfahrt*, München.

⁵⁶ 「航空の大衆化」は、航空機市場の拡大の重要な方策として、世界経済恐慌が押し寄せてくる前の段階で、フーゴー達が力を入れていたことであった。Schreiben Fiala-Fernbruggs an Major a. D. Dr. Hildebrandt vom 28. 8. 1929; Artikel Fiala-Fernbruggs, Gedanken zum Massenabsatz von Sport-Kleinflugzeugen, DMA, JA, Juluft 0301 T24 M14.

【核心としての自由な研究の促進】

第一の柱、「研究の促進」では、ドイツ経済の「定評ある原則」、すなわち「量に対する質」を強調することにした。ドイツ人の外国人に対する強みは、「まさにこの領域に」あった。詩人と哲学者の民族、と。質を完成させるのが研究であり、「大量生産と研究のあいだには対立」があった。研究は、国家生活・経済生活の新形態が創出される今日の時代環境では「特別の育成と特別の保護」が必要であった。研究の促進は、「流れに抗して泳ぐこと」を意味しなかった。その反対に、むしろ現在の国民的経済的諸傾向の支援であった。研究は、ドイツ経済再建の「まさに不可欠のエネルギー源」であった。研究があって初めて質的に優れた割安の革新によって拡張されたドイツ経済の販売可能性を提供する。それは、「失業除去、市場安定性の強化、世界におけるドイツの名声の促進」に資するものであった⁵⁷。

以上の意味での研究の概念においては、一般的な産業で通常の「市場性タイプの改良」が問題なのではなく、「大きな根本的な科学的経済技術的進歩」が重要であった。二つの種類の進歩は同じように必要なものである。だが、上記の意味での研究は、まったく特別な生存条件を要求するものであり、特に、「あらゆる官僚的阻害からの活動の自由」を求めるものである。金属航空機のような大きな技術的進歩は、もしも「自由な研究環境」の中で発展させられなければ、決して達成されなかったであろう。まさに、飛行自身、もしも航空のパイオニアたちに対して彼らの「仕事の自由な発展」に何らかの規制や指示がなされたならば、決して生まれなかっただろう。航空分野における国の通常の開発注文は、上記の意味での研究のカテゴリーには含まれない。そうではなくて、例えば、成層圏航空機、あるいは垂直離着陸航空機といったものがそれである。航空機重油エンジンの開発のような課題は、私的リスクに基づく10年の仕事で得られたのであり、成功するかどうか見通せないことを考慮すれば、ただこのような形態での

⁵⁷ Programm für Besprechung, S.1-2.

み進めることができたのである⁵⁸。

この関連でヒトラーとの会談で強調すべきは、そのようなものとしてユンカース社を宣伝することに意味があるのではない。むしろ、ユンカース社は国民的利害が求めるのであれば、当然にも自らは犠牲に供されなければならないのであった。大切なことは、全ドイツの研究であり、その発展の自由と生産性であった。この議論の帰結としての実行可能な提案は、「研究のためのライヒ委員職」(Reichs-Kommissariat für Forschung)の創出であった。この職の任務は、ドイツの研究の促進を世話することであり、特に研究を「その特別な生存条件のなかで保護すること」である⁵⁹。以上の論理展開からすれば、自由こそ一番大切、研究の自由の保護こそ、任務だというのである。ここにもフーゴーやデートマンたちの考えが、ヒトラー政権の考え、国民・民族の利害関心のもとへの研究の服属とは、根本において違っていることが見て取れるだろう。

だが、そうした根本的違いをどこまで明確に認識していたのか。彼らの3月上旬におけるヒトラー政権認識は、結果的に見れば、実に甘かったと言わざるを得ないであろう。なぜなら、ヒトラーとの会談での発言要旨(予定)をまとめているところなので当然なのだが、そうした委員職の設置によって「現在の政府の諸措置が決して脅かされてならない」のであって、むしろ逆に、むしろさらに支援すること、現政府によって、特にヒトラー自身によって計画されている方向、すなわち、国民をふたたび自分自身から高みに引き上げようとする方向を支援するとしている⁶⁰。ヒトラーの国民的連合政府の宣伝が、真正面から受け止められているのである。

【大衆化によるドイツの全国民的航空の促進——初期からの一貫した戦略】

第二の柱、「大衆化によるドイツの航空の促進」の最初で、「まさに航空

⁵⁸ Ebd., S.2-3.

⁵⁹ Ebd., S.3.

⁶⁰ Ebd., S.4.

こそは中立的目的にふさわしい」とする。それは、ドイツ民族のなかの不統一を克服するのを助けるのだ、と。その意味では、航空の発達と国民的熱狂とが結合するものという見方であった。ドイツの若者には「特に航空熱がある」(besonders flugbegeistert)と見た。彼らにこそ、ドイツ国民の将来があった。航空における実際の活動のために全人民の関心を強化しあるいは発展させることは、「国民的意識の強固化」に非常に貢献することができる。例えば、グライダー飛行術が示すように、航空はその上、大きな教育価値を持っている。それは、肉体の育成、また特に「仲間意識や個人的勇気の高揚」に貢献するのであった⁶¹。

さらに、航空の大衆化は国防にとっても「決定的意義」を有する。とりわけ、ドイツの地理的状态、「強力に武装した敵の真ただ中にあること」が、航空機を「ドイツに適した武器」として運命づけられているとした。この発想は、1930年10月にヒンデンブルク大統領宛て書簡でも示したことであった。最後に、「ドイツよ、飛べ」の指導原理による航空の民族性の涵養は、国民的プロパガンダを著しく促進することになろう。特に、航空機が国旗の担い手として外国に出現する場合には。その実例は、ツェッペリン飛行、大西洋飛行であった⁶²。

航空促進の方向でのこれまでの、そして最近の政府の諸措置は、きわめて称賛に値するものであるが、それは「航空の大衆化」と決して対立するものではなく、その反対に歓迎すべき補完であった。しかしながら、政府の諸措置はすべて例外なく、国民の相対的に小さな部分だけを巻き込むものであり、その上、「主としてパイロット要員の養成」に向けられていた。しかしながら、「ユンカースの計画は、全国民を航空思想で掌握することであり、したがって特に全ドイツ人の日常的実際の飛行といったものを目指すのである」と⁶³。

⁶¹ Ebd., S.5.

⁶² Ebd., S.5.

⁶³ Ebd., S.6.

「パイロット要員の養成」の集中特化した航空熱こそ——すなわち、速やかな空軍建設を中心目標とする航空熱喚起——が、ヒトラー・ゲーリング・ミルヒの路線であり、そうした方向性とフーゴー、デートマンの発想とは違っていたのである。

フーゴーは、デートマン作成の会議録をみたあと、彼に追加すべき論点として、鉄道、そして部分的には自動車に対する航空機の優位性、時間とルートからの航空機の独立性を「出発点として、あるいは論点として」持ち出すことができると指示した。なぜこの論点が重要かといえば、ヒトラーの航空機に対する特別の関心の故であり、それは彼の1933年ベルリン自動車ショー開会演説から導き出されるものであり、また、ヒトラーの選挙旅行における「不断の航空機利用」からも明らかであった。フーゴーが自動車に対する航空機の有利さを特に強調すべきは、上記独立性であり、航空路などの自由のほか、自動車の車内空間の狭さであった。そして、すでに会議でも出ていた論点を敷衍して、垂直離着陸航空機（すなわちヘリコプター）の設計を押し出すべきであり、この機種の開発は「諸官庁間の垣根があるなかでは「ほとんど成功しない」と見たからであった。そしてここでもまた、この機種の迅速かつ完璧な開発には、いずれにせよ「研究に必要な不可欠な活動の自由が欠かせない」ことを強調すべしとしたのである⁶⁴。

こうしたことからすれば、フーゴーとヒトラーとの会談が実現しなかったのは、必然というべきであろう。逆に、まずはデートマンが逮捕投獄されることになる。そして、このあと述べる彼の友人ドレンマーも。

1933年3月18日付のヤルマール・シャハト宛のフーゴーの書簡は、ラ

⁶⁴ Akten-Notiz vom 13. März 1933. Betr.: Besprechung Professor Junkers/ Reichskanzler Hitler, DMA, JA, Juluft 0301 T05. この文書の配布者も、Prof. Junkers, v. Fischer, Dethmannの3名である。なお、一言すれば、ブドラスは、フーゴーとデートマンの一貫した研究開発における自由の必要性、航空機産業の発展におけるその重要性の主張・理念・構想に触れることはない。

イヒスバンク総裁就任を「心からおめでとうございます」と祝っている。しかも、特に喜びとするのは、「あなたが、われわれ全員が待望するドイツ再建のためのもっとも重要なファクターの一つとして、自由な研究労働の国民経済的重要性について深いご理解があること」であった⁶⁵。

こうしたシャハト理解は、前に見た29年から30年にかけてのシャハトとの度重なる折衝経緯と諸文書を考えても一朝一夕の思い付きではなかったはずである。

ともあれ、以上、フーゴーとその基本的戦略を共有するデートマンをはじめとする幹部が、どのような考えであったか、そして、それが29年春から33年春まで、恐慌期の打撃を経てなお変化していなかったことを確認できよう。世界経済とのかかわり方に関する態度がこの間に変化したのはシャハトということになろう。シャハトは30年春、ライヒスバンク総裁を辞任し、ワイマール連合の最後の政府を崩壊させ、ヒトラー・ナチ党に接近した。ナチ党と財界人の仲介に尽力し、その功績の故にヒトラー政府のもとでライヒスバンク総裁に返り咲いたからである。

3. アドルフ・デートマンの人脈と評価

フーゴーは、速記で、驚くほど大量の日誌をつけていた。簡略化されたメモが多く、理解できないところ、前後関係の不明瞭なところなど多いが、日々の経験と奮闘の様子がよくわかるものとなっている。そして、デートマンとほかの幹部、あるいは家族との関係もかなり詳細にわかってくる。以下ではこのフーゴーの日誌を土台に、革命期の左翼青年の動き、それとデートマンとの関係の形成を辿っておこう。

⁶⁵ Schreiben Hugos an Schacht vom 18. März 1933, DMA, JA, Juluft 0301 T31 M07.

【長女ヘルタ、ドレンマー、デートマン、革命期左翼青年のミリュール】

フーゴーの日記にはじめてデートマン（1896年12月3日出生－1979年8月6日死去）の名前が出てくるのは、1927年11月16日である。長女「ヘルタがドレンマーの友人を非常に強く推薦している」。「場合によってはデートマンの採用。ドレンマーの友人」。マクデブルクのクキロール社で働いており、面接は「日曜日だけ可能」と⁶⁶。その週末、日曜日の記載は見当たらないので、このときは実際には面接に至らなかったのか、調整ができなかったのか、不明である。

他方、娘の友人ドレンマーの名前がフーゴーの日記に最初にでてくるのは、その約4年前、23年9月16日で、「ドレンマー、彼の仕事について」と採用面接に関する記述がある⁶⁷。27年当時、ドレンマーはすでにユンカース社で働いて4年がたち、彼の仕事、特にユンカース社の「空飛ぶ人間」(Der fliegende Mensch, FlyingMan)のロゴは、好評を博していたのである。フーゴーのドレンマーに対する信頼は厚かったといえよう。

ドレンマーは、1915年までワイマール芸術学校に通い、第一次世界大戦後、ワイマールのパウハウスで働いた。彼はミュンヘンでフーゴーの長女ヘルタと出会った。これがきっかけでフーゴーとの接触を得た。そして日記に記述のある23年、ユンカース社本部に加わることになった。ユン

⁶⁶ Hugo Junkers: Notizbuch [以下、NBと略] Nr. 157, S.14112, Abschrift S.6, S.14118, Abschrift S.8, DMA, NL 021. フーゴーの膨大な遺稿は、ドイツ博物館アルヒーフにNL 021 Nachlaß Hugo Junkersとして保管されている。上で引用したページからわかるようにいかに大量のメモをフーゴーが残したか、驚嘆に値するであろう。しかも、速記で書かれており、コピーの不鮮明さもあって、われわれには判読が非常に困難である。それを今は、ユンカースアルヒーフ（管理者はフーゴーの孫ベルント Bernd Junkers）の Angelika Hofmann が電子ファイル化している。それをDMAの Archivarin Marlinde Schwarzenau 経由して紹介され利用できるようになった。この大変な作業の恩恵と協力 (Hilfeleistung) なくしてこの稿は書けなかった。

⁶⁷ NB, Nr.104, S.7802, Abschrift S.26-27, DMA, NL 021.

カース社では広報宣伝部でマーケティングの仕事に就いていた。会社ロゴ「空飛ぶ人間」は、24年の作品であった。彼はまたユンカース航空機のインテリア・デザインやユンカースの金属家屋、金属家具のデザインも行った。ドレンマーはユンカースの家族と良好な関係にあり、人間的にも高く評価されていた。彼はフーゴの伝記を書くことになるブルンク⁶⁸を27年9月に紹介した⁶⁹。ドレンマーのブルンク評価の言葉は、「精神的活力を持った」人物であり、「筆跡鑑定家、科学的に体系的な仕事」をする人間であった。彼らはプロパガンダを処理するために「十分、鍛錬している」と⁷⁰。かくして、ドレンマー、ブルンクとデートマンの間に親密な関係があったということだろう。

フーゴはデートマンの最初の出会いから実際に会社の正式ポストにつける1929年4月までの約1年半、この人事を慎重に検討していたようである。フーゴの日記に次にデートマンに関する記載が出てくるのは、約8か月後の1928年7月22日（日曜日）である。そこではすでにデートマンに対する極めて高い評価が記されている。「抜きでた人間・労働力」。「絶対的に信頼に値する、義務感の男、人生に徹底的に揺り動かされてきたのだ」と、デートマンの戦時体験と革命家としての劇的経歴までも確認したかのような書き方である。「非常に迅速な理解、口数は少ない、しかし、行動は強靱。政治的に鍛えられている。だが、議会人ではない」。「非常に慎み深く、パーティでは内気、しかし仕事では自立的で断固としてい

⁶⁸ Blunck, Richard. 1895年2月19日生まれ。

⁶⁹ Drömmer, Friedrich (Peter). 16. Jan. 1889 - 22. Jan. 1968, hugojunkers. bplaced.net/ people-daa-fzz.html。「空とぶ人間」のデザインは今日なおユンカースを象徴するロゴとしてドイツ内外で認知されている。2019年6月、全金属製旅客機F 13——世界初飛行100年を記念してデッサウに建てられた記念碑も、銀色に輝く「空飛ぶ人間」像である。Denkmal für Flugpionier, Anhalt Kurier 7, *Mitteldeutsche Zeitung*, Mittwoch, 26. Juni 2019. Angelika Hofmannさん（注66参照）がこの新聞記事切り抜きを送って下さった。

⁷⁰ NB, Nr. 154 S. 13811 - Abschrift S. 27 - 28, DMA, NL 021.

る」⁷¹。そうした評価の上、フーゴーは、ドレンマーに対しデートマンの人格について最も本質的なことを文書にまとめるよう要請した。ブルンクが彼をもっとよく知っているのなら、場合によってはブルンクがまとめてもいいと。実際に、ドレンマーないしブルンクが書いた推薦状は見つかっていない。そして、デートマンの配置が問題になる。第一には人事担当。彼は「肘で他人を押しつけて突き進むような人間ではない」。ドレンマーはそれで彼にあるきまったポストを与えるよう勧めている。「秘書室で私を個人的に助けることもありか」。給料は当面 600 マルク。年齢 33 だ⁷²。

われわれはすでに 1929 年 4 月⁷³以降のデートマンの活躍ぶりを見たが、その間、すでに 28 年 12 月 14 日の研究製品販売や国内外の Patent 取得をめぐる重要会議などに出席していることが、日誌からわかる⁷⁴。

次にデートマンに対する高い評価が記されるのは、29 年 8 月 4 日の日誌である。ドイツ航空機工業の発展、そのなかでのユンカース社の「課題の大きさが、それを遂行するための力をわれわれに与える」とし、デートマンは「無私、課題のもとへの完全な従属という点で模範である。彼はそのことによって最高度に会社の繁栄、会社の大きな課題の遂行の成功に貢献している。このことをクラウスは認識しなければならない」と⁷⁵。このあたりの日誌から、デートマンと比較するように、少し若いが会社の後継者となるはずの次男クラウスに対する期待の高さと厳しい見方が出てくるようになる。長男ヴェルナーが 23 年に F 13 二機で南米への売り込み旅行に出かけた際、乗っていた F 13 が墜落し、死去していたから、次男への

⁷¹ NB, Nr. 165 S. 15097 - Abschrift S. 11-12, DMA, NL 021.

⁷² Ebd.

⁷³ デートマンは 1929 年 4 月 16 日にユンカース社の指導的人物のリストに加えられている。Leitendes Personal der Junkers-Werke, Januar 1934, DMA, LR 0262, S.4. フーゴーはその前日の日誌に「デートマン、就任」と記している。NB, Nr. 174 S. 16134 - Abschrift S. 4 -, DMA, NL 021.

⁷⁴ NB, Nr. 172 S. 15931 - Abschrift S. 15-, DMA, NL 021.

⁷⁵ NB, Nr. 177 S. 16587 - Abschrift S.31-, DMA, NL 021.

要求が次第に大きくなっていったものと思われる。少し後のことになるが、30年3月17日の日誌には、「クラウド、お前の能力は完全に認知。だが、お前は最も重要なことを把握していない」と辛らつ⁷⁶。

1929年9月15日にはデートマンがまとめた会議記録（フーゴーと幹部ザイフェルト）のエッセンスをかなり長く日誌に書き込んでいる。特許・ライセンス供与の方針に関し、「われわれの研究の特に根本的なこと。われわれが創造し、利用できる」と証明された機種のさらなる発達は他の者、アメリカ人やイギリス人にゆだねる。われわれ自身は、根本的な種類の革新に該当する諸問題のみと取り組むべきである」と。その解決こそがドイツ人とわがデッサウ企業に特に適していると自負している。そのキーワードは、根本性、体系的計画性、粘り強さ、パイオニア活動であった⁷⁷。

【ベルリン事務所廃止とデートマンへの権限移譲】

しかし、世界経済恐慌の勃発とそのドイツへの波及、そのドイツ航空機産業への影響は次第に厳しさを増し、1930年から31年の終わりにかけ、ユンカース社のなかで何を残し、何を切り捨てるか、厳しい選択を迫られていくことになる。長年ベルリン事務所の責任者として活躍してきたザクセンベルクとその取り巻きとの対立が激しくなり、フーゴーとデートマンは、ベルリン事務所を廃止する決断をした。31年12月7日の日誌には、その決断が記されている。ベルリン事務所は、「現在、コストが月1万マルク。そのうち、ザクセンベルクに6000マルク。そのうち2900マルクが事務所員の給料・・・」。ベルリン事務所の廃止・縮小を決め、ファイエル（Veiel）を所長にし、人員を削減する。ユンカース・エンジン（Jumo）はベルリンに事務所を持っていないので、ファイエルがその仕事も併せて行う。デートマンは諸官庁とのこれまでの関係を考慮してファイエルを取

⁷⁶ NB, Nr. 185 S. 17443 - Abschrift S.13-, DMA, NL 021.

⁷⁷ NB, Nr. 178 S. 16681 - Abschrift S.26-, DMA, NL 021.

締役にしてはと提案。そうしないと取締役の誰かが繰り返しベルリンに赴かなければならなくなる、と⁷⁸。人間関係、個々の人物の官庁との関係など不明だが、従来の事務所を廃止して、縮小した規模でなんとかやっていくという危機脱出の選択肢は見えてくるであろう。

そしてついに31年12月10日、フーゲーはビジネスの日常的指導から身を引くことを決断し、デートマンに伝えた。彼によれば、「一昨日の夜までは」、これまで以上にビジネスの指導に没頭し、経営のすべての部分と接触を維持しようと考えていた。だが、その方針を変えた。重要な諸決定には熟慮を重ねるという原則に忠実に、まだ最終的決定を行ったわけではないが、現時点ですでに言っておきたい。すなわち、「ますますビジネスの指導から身を引く」ことを考慮していると。まだしっかりと仕事は続ける。しかし、仕事の範囲は狭く、研究に限定するつもりである。1) 私は73歳である。誤った自己認識で自分を無条件に必要なものと考え、それに固執するという過ちは犯したくない。2) すべてのことは最小限の出費で片付けられなければならない。3) 私はあなたを完全に信頼している。それが主要なことだ。個々の問題では違った見解を持つこともありうるが、それは副次的なことだ。重要なことは全体が統一的に導かれることだ。船頭多くして船山に登る (Viele Köche verderben den Brei) だ。4) 何か必要なことがあれば、戻ってきて、紛争をできるだけ取り除こう、などと⁷⁹。12日には、デートマン、クラウス、ファイエルをルフトハンザのミルヒ、ライヒ交通省の局長ブランデンブルク、場合によっては大臣に紹介し、関係銀行にも挨拶させることにした⁸⁰。デートマンは16日、ルフトハンザなどへの訪問についてフーゲーに報告した⁸¹。

会社の金融危機を知る重役などの中には、例えばザイフェルトのように、

⁷⁸ NB, Nr. 204 S. 19767 - Abschrift S.11-, DMA, NL 021.

⁷⁹ NB, Nr. 204 S. 19793 - Abschrift S. 13-14, DMA, NL 021.

⁸⁰ NB, Nr. 204 S. 19725 - Abschrift S. 2-, DMA, NL 021.

⁸¹ NB, Nr. 204 S. 19727 - Abschrift S. 3-, DMA, NL 021.

「場合によっては、何の謝礼もなしにバツサリ解雇されてもいいよ」とデートマンに伝える人もいた⁸²。1932年1月1日から始める自分も含めた会社に残る者の給料削減も⁸³、デートマンの重要な仕事だったということだろう。いや、それだけではない。32年1月11日、彼はフーゴーに「自分は地位に固執したくはない。いつでも JFA 取締役会から退職する用意がある」と伝えた。デートマンも、それが現在の瞬間に適切だとも考えていなかった。ただ、彼はザイフェルトと一緒に販売をやったほうがいいのではないか、そこでのほうがもっと業績を上げられるのではないかと⁸⁴。いろいろ検討したようであるが、32年2月5日の日誌では、「さしあたりデートマンの外的な地位に変更なし、たとえ販売活動に打ち込むとしても」と⁸⁵。

会社危機を乗り切るために、誰を解雇するかという問題は1932年前半を通して続いたようである。また、ユンカース・コンツェルンのどの部分を残し、どの部分をどのように切り離すかをめぐっても、厳しい検討が続いていた。2月29日の会議では、「もっとも重要な問題として会社の他の経営から研究所を切り離すこと」が問題となった。研究所の自立化はその製品の活用も含めて一連のフーゴーに重要な債権を実現させることになり、これまでの再建計画にはなかったこと、すなわち研究製品の評価によって「何百万も」もたらすことになることとみた⁸⁶。しかし、危機脱出のぎりぎりの対策会議や検討の日々は、フーゴーをますます弱気にさせたようである。3月28日、息子クラウスとデートマンに、改めて、自分（1859年2月3日生まれ）は73歳になった、聴力視力が落ちた、記憶力も、ますます悪くなったといった。「私が去らなければならないのは時間の問題

⁸² NB, Nr. 203 S. 19605 - Abschrift S. 2-, DMA, NL 021.

⁸³ 1932年12月22日。NB, Nr. 204 S. 19731 - Abschrift S.5 -, DMA, NL 021.

⁸⁴ NB, Nr. 205 S. 19865 - Abschrift S. 2-, DMA, NL 021.

⁸⁵ NB, Nr. 205 S. 19923 - Abschrift S. 6-, DMA, NL 021.

⁸⁶ NB, Nr. 206 S. 20033 ff. - Abschrift S. 9-11, DMA, NL 021.

だ。私は放り出されるまでしがみついても待ってもいたくない。むしろ自由意思で去りたい」と。そのためには目前に迫っている交代が適している。私が思ってきたよりも、たくさんの方がおそらくうまくいくだろう、と⁸⁷。

【ヒトラーの言説とゲーリングの行動の違いに対する誤った評価】

1932年後半の諸々の危機脱出をめぐる奮闘の結果、先にクルップへの書簡でみたように、33年3月初めまでには、なんとか積極的な展望が見いだせるまでになっていた。ところが、その直後、3月11日の日誌には、「特許移転に関するゲーリングの暴力措置と研究に対する反作用」について記される。しかし、ゲーリングのこのやり方はヒトラーの考え、言葉と違うのではないか。「高等政治ではなく、平時の静かな仕事の世界の運命を決める」というのではないか。彼が本や演説、たとえばベルリン自動車ショーの演説で述べたことと違うのではないか。彼がユンカーズ社に来たとき、デートマンなどに対して述べたことも違うのではないか。「政治的憎悪は劣悪な御者だ。馬を暴走させ、馬車を墓穴に追い込む」⁸⁸。ゲーリングとヒトラーが違うとの見立てから、フーゴは直接ヒトラーと話ができないか考えたようである。それが、すでに紹介したヒトラー会談に向けてのデートマンたちとの文書作成であった。3月13日の会議は、「ヒトラー」がタイトルであった。「ヒトラーと話し合う、場合によってはすこし先になっても」。ヒトラーは若干の射程の長い研究諸問題に言及している。それらは開発注文としては実行されえないものであり、個別的な取り扱いが求められる。パイオニア課題。1. 垂直上昇（これは軍事目的のためにも最も大きな意義）、2. 大型機のさらなる発展、3. 軍用機の大量生産。これは全く別の設計を前提とし、精密な適合作業、部品供給（木材で

⁸⁷ NB, Nr. 207 S. 20179 - Abschrift S. 10-, DMA, NL 021.

⁸⁸ NB, Nr. 216 S. 21195 - Abschrift S. 6 -, DMA, NL 021.

は不可能)。航空機を自動車のように大量に型抜きし、プレスすることが念頭に浮かぶ。さらに、ユンカースに対する陰謀についても言及する。a) 金融的観点、b) 人事的観点。元社員のゴットハルト・ザクセンベルク。「有能な社員たちが коммуニストの烙印を押されて排除されようとしている」。この陰謀は、当然のことながら、「最も厳格な秘密の下で」動いている。したがって、該当者は、それにこうして何もすることができない⁸⁹。

しかし、フーゴの推定、すなわち、ヒトラーの表向きの言説しか知らないで、ヒトラーとゲーリングの間に違いがあると思ったのは、この経過が示す通り、まったくの誤りであった。ヒトラーは公然たる演説では当然にも秘密再軍備の推進は語らない。だが、ヴェルサイユ体制打破の決定的条項の一つが空軍建設であり、それはすぐさま秘密裏に開始する、というスタンスであった。それがゲーリングの態度であり、ヒトラーの本音であった。

フーゴが最も頼りとするデートマンが逮捕された。1933年3月24日の日誌には、「ミルヒとゲッベルス」が冒頭に書かれている。そのあと、デートマン評価が記されている。すなわち、「デートマンは、私が高く評価し、尊敬している人間の一人だ」と。そして、逮捕は「一体全体なぜなのだ。なぜオープンに意図や要望が語られないのか」とも⁹⁰。

そして、「航空から完全に引き下がる決定」がなされたことも記されている。こうした撤退を余儀なくされた経過の背景にザクセンベルクとの紛争問題・解雇があり、背後に「ザクセンベルクとカウマン」がいるとみている。そして、デートマン逮捕に関しては、「保釈金で釈放させよう、なぜなら彼がいけないのは非常に困難だから」と。しかし、そのあとすぐに、デートマンは「さしあたり、しかし場合によっては永続的に、もはやJFAでは活動できない」かもしれないとも見ていた⁹¹。こうなっては、再び全力

⁸⁹ NB, Nr. 216 S. 21201 ff. - Abschrift S. 8 -, DMA, NL 021.

⁹⁰ NB, Nr. 216 S. 21232 - Abschrift S. 13 -, DMA, NL 021.

⁹¹ NB, Nr. 216 S. 21251 - Abschrift S. 14 - 15, DMA, NL 021.

を振り絞って、難問を自ら先頭に立って処理しなければならなくなった。その際、彼が「最も重要な問題」と考えるのは、諸官庁との協力、特許移転などによる「外的平和」ではなく、内的な平和だった。私の努力（主要指針）は、「内的な分裂の回避」であり、内部のあらゆる紛争可能性を取り除くことでなければならないと⁹²。

【特許引き渡し要求、嫌われた社員の解雇要求】

しかし、外的な圧力は、ますます激しくなる。これに対し、1933年4月10日の日誌は、ゲーリングに向けた態度を記す。a) ゲーリングがわれわれに航空での協力を要請した。私はその道は進まない。この間に過ぎ去った何週間かは無駄だった。フーゴーがこれとこれとの要求をのめば、大きな注文がユンカース社に与えられるはずだということが絶えず話題になった。特に二つの要求。特許の引き渡し、および、特定の嫌われている社員たちの解雇。だが、「私はそれについてはすでに説明している」、すなわち拒否すると。航空機大量生産については、確かにユンカース社の固有の課題はまだ満たされていない。そうしなければならないに違いない。だが、ユンカース社の核心は、根本的な改善を創造することだ。そこにこそ特に私の任務があるとみている。そこで私のほうから強調すべき前提諸条件。b) 研究課題の二つの種類。1. 自由、自立性、独立性。2. 大量生産からの独立性、固有の環境。3. 信頼。これが存在していないように見える。4. 仕事仲間。男性的勇気、誠実さ、真実探求（デートマン、リーデル）⁹³。

ここにも、デートマンの名前が特筆されている。彼こそ、仕事仲間に求められる諸資質で抜きんでていたということであろう。そして、「私から研究の仕事を求めるのなら、私にそのために必要な自由、信頼を」与えなければならない。「実り豊かな、生産的な革命家は、まれなのだ」。そもそ

⁹² NB, Nr. 216 S. 21225 - Abschrift S. 12 -, DMA, NL 021.

⁹³ NB, Nr. 216 S. 21259 ff. - Abschrift S. 16 -, DMA, NL 021.

も私の協力が望まれているのか、わからない。さまざまの兆候は、「その反対のことを示唆している」⁹⁴。

【盲目的服従を求めるミルヒ】

その数日後の日記では、ミルヒの振る舞いの諸理由に関して、「特許引き渡しへの圧力」およびデートマン、フィアラ-フェルンブルック⁹⁵、ドレンマーの「退職」（解雇強制の意味だろう）が記されている。ミルヒは「盲目的服従を要求している」と⁹⁶。フーゴー自身は、ドレンマーが疑われるような「コミュニストではない」とみていた。そうではなくて、「世界を幸福にすると誤って思い込んだ人物」、その思い込みで世界を幸せにするどころか、「憎しみと不和の種をまいている」とみていた⁹⁷。なかなか厳しい人物・思想評価ではある。しかし、フーゴー、デートマンとともに、「ザクセンベルクに対する共同の闘い」を推進し、「最終的な除去」を求めた人物でもあった⁹⁸。たんなる空想家のデザイナーというわけではなかった。

⁹⁴ Ebd.

⁹⁵ Fiala-Fernbrugg, Benno. オーストリア人。1890年6月16日生まれ、1964年10月29日死去。1927年から33年、JFAの本部勤務。三菱が全金属製ユンカース機を導入する際にかかわった人物。1933年3月にゲシュタポに逮捕され、3日後に釈放。帰国。Hugojunkers.bplaced.net/people-daa-fzz.html.

⁹⁶ NB, Nr. 216 S. 21209 ff. - Abschrift S. 10 -, DMA, NL 021. 同日の日記には、息子クラウスへの厳しい評価も書きこまれている。お前は「材料、課題を支配するのではなく、それらによって支配されている。なぜなら、お前には内的な力とエネルギーが欠けているから」と。デートマンが追放され、ほかの幹部たちも解雇を余儀なくされる状況で、息子への期待は決定的だが、息子がまだそれを担う能力を持っていないということなのだろう。Ebd., - Abschrift S. 9 - 10.

⁹⁷ NB, Nr. 210 S. 20547 - Abschrift S. 19 -, DMA, NL 021.

⁹⁸ Ebd. フーゴーはすでに1926年1月23日の日記で、ドレンマーのザクセンベルクに対する厳しい評価をメモしている。「彼は、功名心にはやり、頑固で、オープンではない」と。NB, Nr. 130 S. 10881 - Abschrift S. 13 -, DMA, NL 021. 27年7月29日の日記に、ドレンマーの発言が記され、「ザクセンベルクと彼の一味」という表現から、はやくも厳しい評価が続いていたことが看取される。

【フーゴーのデートマン擁護】

1933年6月21日の日誌によれば、ゲーリングやミルヒの言うことを聞かないフーゴーもデートマンなどと同じように取り扱われるだろう、すなわち保護検束されるのではないかとの噂も耳に入っていた⁹⁹。しかし、翌日、フーゴーは、「デートマンを断固として弁護する。元共産主義者、だが真理探究者なのだ、サウロからパウロへの回心だ」と書いた。キリスト教の迫害者から使徒となった人物の回心になぞらえたわけだ¹⁰⁰。7月11日、次女アナリーゼとの会話を記録し、「デートマンとドレンマーには何か罪になるようなことが判明したのだろうか。それはなんだ。彼らも私もそれを知る権利があるのではないか。そして態度を表明する権利がある。交際禁止によって重要な仕事にひどい損害が出ている、あるいはそれが阻止されたのだから¹⁰¹。その一か月後、アナリーゼがドレンマーと結婚したという話が出てくる。彼女は「すでに長くドレンマーと付き合っている」。彼女がこの厳しい時期に彼を助けたいというのは自然だ。ドレンマーに対する告発があるのかどうか、何が真実なのか知りたい。彼は最良のことを望む男だ、と¹⁰²。また、デートマンは、われわれが今日必要とする人間だ

⁹⁹ NB, Nr. 218 S. 21459 ff. - Abschrift S. 3 - 4, DMA, NL 021.

¹⁰⁰ NB, Nr. 218 S. 21473 ff. - Abschrift S. 5 -, DMA, NL 021. しかし、「回心」の意味合いをどうとらえるか、検討の余地がある。なぜなら、デートマンは第三帝国を生き延び、第二次大戦後、再び数年間共産主義者として活動したからである。1945年ドイツ共産党(KPD)の共同創立者となり、46年、郡議会議員、郡長代理になった。しかし、ソ連型共産主義への反発からか、40年代終わりにはKPDから除名された。1950/51年にユーゴスラヴィアの「第三の道」を志向したドイツ独立労働者党(Unabhängige Arbeiterpartei Deutschlands)の創設に参加した。ただ、それは短命だった。Siegfried [2011], Detlef, Dethmann, Adolf, *Biographisches Lexikon für Schleswig-Holstein und Lübeck*, Bd.13, S.124-125.

¹⁰¹ NB, Nr. 219 S. 21581 - Abschrift S. 6 - 7, DMA, NL 021.

¹⁰² 実際二人は結婚し、イタリアに行った。1935年帰国し、デザイナーとしてほかの企業、例えば Magirus Deutz のロゴを作った。hugojunkers.bplaced.net/

との意見だ。彼は、決して官僚のための操り人形ではない。彼は常に自分が代表する物事のために勇敢に力を尽くしてきた、と¹⁰³。フーゴのデートマン評価は不変であったといえよう。

【フーゴに対する国家反逆罪訴追の脅迫】

1933年10月17日から18日は、フーゴが国家反逆罪で訴追するぞと脅かされつつ、彼の特許を国家に譲り渡す交渉が行われた日である¹⁰⁴。その17日の日誌には次のようなことが書かれている。私に敵対しているのが何か、なぜ聞いて確認してはいけないのだろうか。本当に国家反逆罪の疑いがかけられているのか。あるいは、それによって私から何かを無理に手に入れようとしているのか。あるいはその両方か。どんな諸理由が推定されてきたのかを知ることができれば、大変興味深い。私が外国に行く可能性があるとしても恐れているのだろうか。なぜ私はこのように追いかけられ、犯罪人としてひどく取り扱われたのだろうか。「もし私が同僚デートマンを見捨てるのであれば、私はろくでなしだ」といったが、そのことが特に悪く解釈されているように思える、と¹⁰⁵。

さらにその5日後の10月22日、検察官・商業会議所会頭ミュラーに対する国家反逆罪に関する質問で、「私が何をしたのか、何が私に対する行動にきっかけをあたえたのであろうか」と尋ねた。自分では何の罪も意識していないからであった。こんなやり方は新国家の基本原則と合致するのか、理解できない、と。さらに、なぜすべての幹部（コメイ、フィッシャー、そしてヤンダーも）とエンジニアが私から離反させられようとするのか。この不幸な出来事すべての核心は、「疑いもなく、深い不信」であった。だが、この不信はどこから来たのか。おそらくは、私のデートマンに対する姿勢

people-daa-fzz.html.

¹⁰³ NB, Nr. 219 S. 21559 - Abschrift S. 4 - 5, DMA, NL 021.

¹⁰⁴ 永岑 [2015]、23 - 26 ページ。

¹⁰⁵ NB, Nr. 221 S. 21339 - Abschrift S. 7 -, DMA, NL 021.

からか。確かに私はかつて「デートマンを見捨てるとすれば、私はろくでなしだ」と言った。当局は、「お前がろくでなしに味方するなら、お前自身がろくでなしだ」と言う。だが、誰かが、自分の同僚が「いわれのない不幸」に陥ったとき、誠実な心を持ち続けなければ、もし彼が不幸なときに国家に対しても誠実な心を持ち続けなければ、と¹⁰⁶。10月30日にも、検察官に、デートマンに対してまだ「反国民的な信念」だという根拠ある疑いがあるのか尋ねる。「私にはそんなことは考えられない」と。だが、根拠ある疑いがあるのなら、その間、デートマンと一緒に働きたいという希望をあきらめるようにしよう、と¹⁰⁷。

デートマンを信じることは固く、彼の場合、「 Kommunismusの問題ではない」と信じた。背後には別の要因がひそんでいると。1934年3月25日の日誌では、「真のボルシェヴィズム、本当に危険なものは、テロルだ。それが、招かれざる者によって利用されつくしているのだ。隠された自分の不潔な目的のために原則や法律が誤用されているのだ」と¹⁰⁸。デートマンはテロルとは関係ない、原則や法律の誤用もないという理解なのである。だが、本当の問題は、秘密再軍備、特に急速な空軍建設、その体制構築であった。

フーゴーは、死去の約1か月前、1935年1月1日、「デートマンに、ふたたび彼の自由が与えられた」と記している。別のコミュニストとして逮捕されたエームゼンはどうなるのだろうか」と疑問を呈しながら¹⁰⁹。

¹⁰⁶ NB, Nr. 221 S. 21849 - Abschrift S. 8 - 9, DMA, NL 021.

¹⁰⁷ NB, Nr. 222 S. 21917 - Abschrift S. 1 -, DMA, NL 021. 別の社員リーチェル (Rietschel) もロシアにいたことがあるので、検察官に疑われているのか。だとすると息子クラウスも、嫌疑がかけられないために、そのことを熟慮する必要がある、とも。

¹⁰⁸ NB, Nr. 225 S. 22313 - Abschrift S. 5 - 6, DMA, NL 021.

¹⁰⁹ NB, Nr. 230 S. 177, 179 - Abschrift S. 29 - 30, DMA, NL 021.

4. 革命・戦後危機とデートマン——アヴァンギャルドとモデルネ——

【戦争・革命・ Kommunismus 革命家デートマンの誕生】

アドルフ・デートマンについて最も詳しい研究を行っているのは、デトレフ・ジークフリートであり、『パイロットの展望——インテリ・急進主義とユンカースの航空機生産 1914-1934』（2001年）である¹¹⁰。彼は、その研究実績をもとに『シュレスヴィッヒ・ホルシュタイン・リューベック人物事典』でデートマンの項目を執筆している¹¹¹。そこで、これに依拠しながら、ユンカース社に入るまでのデートマンの思想、行動、人脈を見ておこう。

デートマンは、シュレスヴィッヒ・ホルシュタインのノイミュンスターで1915年の復活祭にアビトゥーアを取得し、ハイデルベルク大学で法学・国家学を学びはじめた。15年9月、第一ゼメスターが終わった後、ノイミュンスターで兵役に召集された。すでに第一次世界大戦勃発時に、さらにまた後にも、前線勤務を志願したが、体質の弱さを理由に拒否された。17年春、何か月間かの野戦病院勤務を終えて除隊された。17年夏学期にキール大学の法学部に登録し、18/19年冬学期には国家学部に移籍した。19年夏学期に医学部に学籍登録したのは、「単なるエピソード」であった¹¹²。

1920年12月、経済学者リヒャルト・パッソウ¹¹³の下で学位論文を書き、

¹¹⁰ Siegfried [2001].

¹¹¹ Siegfried [2011], Detlef, *Dethmann, Adolf*, in: *Biographisches Lexikon für Schleswig-Holstein und Lübeck*. Band 13. Neumünster, S.121-125. Budraß [1998] がデートマンに先駆的に言及しているが、戦争・革命・戦後危機における思想・行動には触れておらず、Byers [2016]にも簡単な言及のみで、ジークフリートが最も詳細である。Siegfried [2001], S.13, Fußnote 13によれば、デートマンの経歴は「これまでまだ解明されていない」とある。

¹¹² Siegfried [2011], S.121.

¹¹³ Richard Passow. 1880年7月2日テテロウ（メクレンブルク・シュヴェリーン）生まれ。1949年3月29日ゲッティンゲン（イギリス占領地域）で死去。

「レーテ民主主義のマルクス主義理論」で国家学博士の学位を取得した。キール大学在学中、19年夏学期まで、少し年長のリヒャルト・ブルンクと住まいを分け合った¹¹⁴。ブルンクは、ノイミュンスター出身の文学研究者であり、著述家であった。在学中、デートマンは終戦まで帝国造船所で事務職員のアルバイトをして学費を稼いだ。彼は、ここで「おそらくは、1918年11月革命前夜の造船労働者の不穏な状態から最初の印象を受けたのであろう」¹¹⁵。

デートマンは、第一次大戦の終わりには若いインテリの一グループに属していた。このインテリたちは、表現主義芸術、社会科学と左翼急進主義政治の間で行動し、だいたい1917年から22年までキールで緩やかな、外部との関係でオープンなミリューを形成していた。これにリヒャルト・ブルンクとベーター・ドレンマーが属していた。前者は表現主義のジャーナリスト、後者は同じく表現主義の画家であった¹¹⁶。デートマンはこの二人と親密な友人関係になった。このインテリグループには、世界経済研究所の員外教授クルト・アルベルト・ゲルラッハ（後、フランクフルト大学経済社会科学部社会研究講座創設者・正教授）¹¹⁷やその助手のリヒャルト・

1901年、「テューネンの国民経済学研究の方法」で博士号（ロストック大学）を、06年、フランクフルト大学の経済学社会学部で大学教授資格を取得。16年から22年はキール大学国民経済学正教授で、世界経済研究所にいた。<https://cau.gelehrtenverzeichnis.de/person/f276762b-f21e-d012-9ed1-4d4c60b13046>

¹¹⁴ Siegfried [2001], S.48.

¹¹⁵ Siegfried [2011], S.122.

¹¹⁶ Siegfried [2001], S.12.

¹¹⁷ Kurt Albert Gerlach. 1886年8月22日ハノーファー生まれ。1911年「世界におけるデンマークの地位」で博士号。13年大学教授資格論文「女性労働者保護の意義——イギリス工場法の発達に関する研究」。18-19年、キール大学国民経済学の講座を持たない名目教授（Titularprofessor）、19-21年、アーヘン・ライン-ヴェストファーレン工科大学国民経済学代行教授（Vertretungsprofessor）、21-22年、キール大学世界経済研究所経済国家学員外教授（ao. Professor）。22年、フランクフルト大学経済社会科学部社会研究正教授、22年10月19日フランク

ゾルゲ（ドイツ独立社会民主党員、ドイツ共産党員、後、ソ連の秘密諜報員）¹¹⁸のような人物も属していた。デートマンとドレンマーが18年末、初めて知り合ったのも、ゲルラッハのところであった¹¹⁹。デートマンは、世界経済研究所の所長（1918 - 22年）ベルンハルト・ハームス¹²⁰の学生であった。ハームスは、労働運動とマルクス主義のテーマの研究プールの創立者であった。ここには社会学者のルドルフ・ヘベルレ¹²¹などが属していた¹²²。

【もっとも急進的なレーテ共産主義指導者に】

デートマンは、この芸術と科学の間で振動するミリューのなかで、最も政治的に活動する人びとの一人であった¹²³。彼は、1919年はじめに設立されたばかりのドイツ共産党（KPD）のキール地区執行部のメンバーになり、

フルト・アム・マインで死去。

<https://cau.gelehrtenverzeichnis.de/person/e0666226-0016-9fdf-c0f4-4d4c60d8bb91>

¹¹⁸ Richard Sorge.1895年10月4日生まれ。1944年11月7日刑死。F. W. ディーキン／G. R. ストーリィ『ゾルゲ追跡（上）（下）』（河合秀和訳、岩波書店、2003）、特に「第一章 リヒアルト・ゾルゲの生い立ち」。リヒアルト・ゾルゲ『ゾルゲ事件 獄中手記』（岩波書店、2003）：『二つの危機と政治——1930年代の日本と20年代のドイツ』（勝部元・北村喜義・石堂清倫訳、御茶の水書房、1994）。尾崎秀実『ゾルゲ事件 上申書』（岩波書店、2003）。下斗米伸夫・NHK取材班（編集）『国際スパイゾルゲの真実』（角川書店、1995）。

¹¹⁹ Siegfried [2001], S.49.

¹²⁰ Bernhard Harmus. 1876年3月30日オスとフリースラント生まれ。1939年9月21日死去。経済学者、キール大学世界経済研究所創立者。1933年、突撃隊による研究所員への暴力的攻撃を受け、「自発的に」辞任。<https://www.uni-kiel.de/ns-zeit/bios/harms-bernhard.shtml>

¹²¹ Rudolf Heberle. 1896年7月3日リュウベック生まれ。1991年4月20日ルイジアナ州（Baton Rouge）で死去。『民主主義からナチズムへ——ナチズムの地域研究』（中道寿一訳、御茶の水書房、1980）。

¹²² Siegfried [2011], S.122.

¹²³ 詳しくは、Siegfried [2001], S.31-72.

その新聞『スパルタクス——シュレスヴィッヒ - ホルシュタイン州共産党機関紙』の編集者になった。ただ、この機関紙は19年3月から5月までの短期間、発行されたに過ぎなかった。KPDは、創立過程・形成過程で内的な論争に刻印され、雑多な潮流からなる政党であったが、デートマンはそのなかでもっとも急進的なポジションを代表した。彼は、 коммуニストが労働組合に再び入ることに反対し、議会選挙に参加すること、経営評議会に参加することに反対し、ベルリンの党中央が確立しようとした中央集権主義にも反対した。彼は、この論争と対決に実践的にも理論的論文でも参加した。議会主義的民主主義の対極モデルとしてのレーテ民主主義の創立が、彼の博士論文の対象だったのである。左翼反対派の内部では、彼はハンブルクの党指導部フリッツ・ヴォルフハイムとハインリヒ・ラウフェンベルクの国民的 коммуニズム路線に対し、「反国民的 коммуニスト同盟 (Anti-Nationalen Kommunisten-Bund)」の理念を対置した¹²⁴。

1920年4月にKPDが分裂すると、デートマンはメンバーのかなりの部分とともに「ドイツ共産主義労働者党 (Kommunistische Arbeiter-Partei Deutschland, KAPD) に入った。そのなかで、急速にドイツ・レーテ共産主義 (Rätekommunismus) の影響力が大きな後継インテリの一人になった。彼は、20年8月、ベルリンに移り、21年1月半ば、KAPDの代表としてモスクワに行った。コミンテルン (Kommunistische Internationale, KI) の執行委員会と交渉するため、ロシアの状態を学ぶため、そしてモスクワの支配に対抗する国際的反対派を結集するためであった¹²⁵。

戦時共産主義の体験とクロンシュタット蜂起とその鎮圧 (1921年3月) は、KAPD指導部の革命陶醉に冷や水をかけ、コミンテルン脱退の決定をもたらした。21年3月、中部ドイツ (ハレ、ロイナ、メルゼブルクなどの工業中心地およびマンスフェルト地方) でもKPD、KAPD、その他

¹²⁴ Siegfried [2011], S.122.

¹²⁵ Ebd., S.122-123.

の左翼急進主義者による労働者武装蜂起（いわゆる三月蜂起）が勃発したが、鎮圧され、この三月蜂起の失敗で、共産党が相当に打撃を受け、弱体化していた。デートマンは21年4月に帰国し、ヨーロッパ左翼急進主義の組織的上部組織を形成すべき共産主義労働者インターナショナル（Kommunistischer Arbeiter-Internationale）の創立を推し進めたが、少数の国で小さな支持者を獲得すること以上には出なかった。この間、デートマンは、KAPDの5名からなる執行委員会の一員になっており、そこでは特に理論的諸問題を担当していた。彼の指導者になっていたのは、KAPD指導者カール・シュレーダーとオランダの国際レーテ共産主義の理論家ヘルマン・ゴルターであった。デートマンが執筆した労働組合概念は、社会的諸改良のための闘いを拒否し、すべてを革命に賭けるものであったが、これが22年春、KAPDの分裂の契機となった¹²⁶。

【KAPD 分裂、党政治からの離脱、経済界への転身】

シュレーダーは、純粹な、プラグマティックな考慮や戦術的考慮によって歪曲されない革命を支持していたが、彼を取り巻くほかのほとんどのインテリと同様、デートマンもKAPDの分裂後すぐに、 коммуニストの党政治に別れを告げ、経済界に身を転じた。デートマンは1922年9月、オーバーシュレージエンのコイラ製鉄所で首脳部オフィスの秘書になった。ここで4年ほど働き、その後の3年ほど、クキロール社などワイマール・モデルネの中心のさまざまな中産階級的諸企業で職を転々とした。そのあと、友人関係を通じてフーゴーとの接触を得て、ついに29年4月中旬に航空機製造業者フーゴーの私設秘書となったのである。すでに1923年以降、ユンカース社の「芸術顧問」となっていたドレンマー、および27年以降、会社のプロパガンダ協力者となっていたブルンクと一緒に、デートマンはフーゴーに対して大変な影響力を発揮することになった。フーゴー

¹²⁶ Ebd., S.123.

は、これら若いコンビの「根本的な確信や急進的表現を高く評価していた」という。フーゴーとドレンマーとの接触は、先にフーゴーの日誌でみたように長女ヘルタを介してであった。彼女は、妹たちの何人かと同じように、共産主義理念を「信奉していた」¹²⁷。

ヘルタは戦時中デッサウの父の空気力学研究所で働いた後、1920年夏、21歳でアビトゥーアの準備をし、21年に取得した。この準備中、彼女はゲルラッハの講義を聴講し、ドレンマーと知り合った。ゲルラッハは勉学中の若者に甚大な影響力を発揮した。彼はカリスマを持ち、アーヘンで教えていたときも、キールに移った後も、たくさんの学生が彼の自宅に集まった。ヘルタもゲルラッハのアーヘン時代¹²⁸にこの影響圏にあった。それどころかヘルタは、クリスチアーネとの離婚話が進んでいたゲルラッハと結婚したいと言い出した¹²⁹。

フーゴーは、なんとかヘルタと彼との間を引き離そうとした¹³⁰。「ヘルタは、驚くほど賢いし、鋭い透徹した理解力を持っている。彼女の判断はしばしば年齢以上のもので驚くべきだ。だが他方で、物事、理念あるいは個人への熱中の傾向がある。…しかし、熱中はある意味では酪酊だ。酪酊中、ひとは特に賢いと思ひ込んでしまう。だが、ただ単に一面的で過度な働き

¹²⁷ Ebd.

¹²⁸ 1918-19年、キール大学国民経済学の講義を持たない名目教授 (Titularprofessor)、1919-21年、アーヘンのライン-ヴェストファーレン工科大学国民経済学代行教授 (Vertretungsprofessor)、1921-22年、キール大学世界経済研究所経済国家学員外教授 (ao. Professor)。

¹²⁹ ゲルラッハの妻クリスチアーネは、キールのゲルラッハの家へよく訪ねてきて、社会主義や共産主義についてしばしば行われた政治的論議のなかでリヒャルト・ゾルゲと恋愛関係になった。「1919年の秋、事は行きつくところまで来てしまった。離婚の話は、友好的に互いの体面を傷つけることなく進められた。そして、クリスチアーネは、9か月続いた法律上の手続きの間中、バヴァリアにいる彼女の継母のところ滞在していた」。21年5月、二人は結婚した。ディーキン [2003]、35-36ページ。

¹³⁰ Siegfried [2001]、S.51.

が問題なのだ」としてゲルラッハへの強烈な思い込みを冷静に考え直させようとした。「お前は酩酊中なのだから、重大な決断をしないように、自ら守らなければならない」、「ゲルラッハに関してもこれはあてはまることだ。…お前が、お前とゲルラッハとの関係であまりにも早まった行動をしないように」などと¹³¹。

ゲルラッハからはフーゴの妻テレーゼ宛てに、「愛は私を盲目にはしない」、「単なる愛情結婚からどんな結果がうまれるか、私は最初の結婚で見てきた」などと、盲目的愛情ではなく、理性的であることを訴えてきたようである¹³²。フーゴは、長女が自分の妻テレーゼと違って「王女のように育った」こと、「王女のように遇してもらうことを求めていること」、「形式の騎士性」はもちろん、「騎士的奉仕だけでなく、同志をも求めていること」など¹³³、自分の娘の特質も把握したうえで、ゲルラッハに対してはその後も厳しい評価であった。教師としては「非常に刺激的に影響を与え、熱狂を引き起こす」という大きな利点をもっているが、天才ではない。せいぜいのところ、タレントだ。ヘルタは何か特別なことを成し遂げたいとの要求を持ち努力しているが、ゲルラッハが「あまりにもエゴイストすぎて」、彼には満足できないだろう、と。ゲルラッハは、「社会問題を解決する、あるいは正しく処理する男ではない。彼は、狂信的素質の性格であり、女性や若い学生たちを魅惑し、うっとりさせるが、真正の男子の前ではそれは働かない。彼はサシバエや蝶に比較しうる。暑さで作られ、激しいが短い命で、寒さでぐったりする。彼は社会政策を言葉のみで行い、行為では行わない。私の確信するところ、彼は何か大きな犠牲、不自由、断念が求められれば、社会問題と取り組まないだろう、などと¹³⁴。

¹³¹ 1920年6月13日、NB, Nr. 69 S. 3510-3519-Abschrift S. 2-6, DMA, NL 021.

¹³² 1920年6月14日、NB, Nr. 69 S. 3520-3522-Abschrift S. 6-6, DMA, NL 021.

¹³³ 1920年6月15日、NB, Nr. 69 S. 3524-3526-Abschrift S. 7-9, DMA, NL 021.

¹³⁴ 1920年6月26日、NB, Nr. 69 S. 3542-3548-Abschrift S. 12-14, DMA, NL 021. Siegfried [2001], S.54.

【ヘルタはミュンヘンでドレンマーに再開】

しかし、いずれにしろ、現実にはゲルラッハとヘルタは婚約した。だがその幸せは、長くは続かなかった。彼らは、早くも数週間後には再び別れてしまった。1921年、ヘルタはアーヘンから去った。彼女はミュンヘン工科大学で学び、ドレンマーとの交流を再開した¹³⁵。表現主義の画家であり、のちにユンカース社で工業デザイナーになるドレンマーは、フランクフルトに短期滞在の後、画家仲間のハインリヒ・エームゼンのところにしばしの間滞在していたのである¹³⁶。エームゼンもキール出身で、フーゴの年長の子供たちと同じように Kommunismus のシンパであり、アヴァンギャルドであった¹³⁷。

むすびにかえて

フーゴの航空機開発の理念と実践、民間機開発、旅客貨物機開発の構想と前進、航空会社の発起設立・参加は、十一月革命のもたらす激動のなかで拍車をかけられたのだが、以上みてきたことから、帝政打倒・共和制への体制転換とむすびついた総体的精神変革、芸術革新運動や平和主義・

¹³⁵ モデルネの芸術とユンカース社とを仲介したドレンマーが、最初にフーゴの家族(次女アンネリーゼ)と出会ったのは、1920年、アーヘンにおいてであった。それは彼が作品を出品したこの町の集団展覧会の場においてであった。この年、彼の友人ゲルラッハとフーゴの長女ヘルタのロマンスがはじまったのであり、ゲルラッハはドレンマーにヘルタの肖像を描いてくれるように頼んだのであった。Siegfried [2001], S.140.

¹³⁶ Siegfried [2001], S.49, 54.

¹³⁷ Siegfried [2001], S.13. エームゼンは、フーゴとの最初の出会いの際、「Kommunismus の見解」、ないしロシア(ソ連)への共感を吐露したようである。彼は、1930年ごろ、ソ連の宣伝物を含むロシア芸術の展覧会を企画し、それは「拒否された」。その展覧会の背後にボルシェヴィズムの宣伝が推測されたからだった。フーゴはこの情報を33年9月21日に入手したという。日誌33年10月13日、NB, Nr. 221 S. 21809 ff. - Abschrift S. 4 - 6, DMA, NL 021.

社会主義・共産主義の諸理念・諸潮流とも響きあっていたことがわかってくる。フーゴの航空熱を考える場合、こうした同時代的な総体的関連も見る必要があろう。そして、そこでは、「ヴァイマル・モデルネ」との緊密な関係の形成もその総体的関連のなかの一環であったことを見る必要があろう。

フーゴが本社を置いたデッサウには、ヴァイマルを追放されたバウハウスもやってくる。フーゴと彼の家族（妻テレーゼ、長女ヘルタ、次女アンネリーゼなど）は、ヴァイマルのバウハウスをめぐる政治的危機¹³⁸の頃に設立された「バウハウス友の会」の会員になった。フーゴは、バウハウスがデッサウに移ってくるのが視野に入ったときから、バウハウスの計画に関心を寄せ、どのように实际的に協力できるかを熟慮していた。デッサウに來たバウハウスとユンカースが親密になるのは必然であった。「バウハウスは技術に関心があり、ユンカース社の技術者たちは芸術家的造形を受け入れる用意があった」¹³⁹。フーゴの関心は、特に具体的に住宅の工業的製作のグロピウスの理念に集中していた¹⁴⁰。バウハウスの側でも、パウル・クレーのように航空熱と絵画創造とが結びついた人物もいた¹⁴¹。バウハウスの学生団の「時代にふさわしい」祝い方をしたいとの要望を受

¹³⁸ バウハウス誕生の都市ヴァイマルから、その「伝統的保守的文化グループ」、
「フェルキッシュなネットワークを中心としたプレモデルネ的な反モデルネ」の
勢力との対立によって追放されるにいたる過程は、熊野直樹「ヴァイマル・モ
デルネをめぐる相克——都市ヴァイマルを事例として——」田村栄子・星乃治
彦編 [2007]、第5章を、「モデルネ」の諸相と歴史的位置に関しては、星乃治彦
「『モデルネ』のコンテキスト——バウハウスをめぐる——」同、第4章を参
照されたい。

¹³⁹ Erfurth, Helmut [1997] “Auf einem Stern unter Sternen “. Paul Klee,
Hugo Junkers und das Fliegen, *Kultur & Technik*, 3/1997; ders. [2010] *Junkers,
das Bauhaus und Moderne*, Dessau.

¹⁴⁰ Siegfried [2001], S.120-121.

¹⁴¹ Benz-Zauner, Margareta/Chichowski, Sabine/Heinzerling, Werner (Hrsg.)
[1997] *Paul Klee in SchleiBheim*, Deutsches Museum, München.

け、フーゴーはクレーの誕生日に航空機から祝賀の贈り物を袋に入れて投下した¹⁴²。多様な形態で相互に刺激し励ましあう関係があったということだろう。

そして、フーゴーもバウハウスも、ナチス政権成立により、デッサウから追放されることになる。ゲーリングの指令にもとづき、デートマンは1933年3月23日、ドレンマー、フィアラ-フェルンブルックなどとともに逮捕され、「国防のために予防拘禁」された。フーゴーの後継者とされたデートマン、次女の夫ドレンマーなどを逮捕して、彼の特許を国に引き渡せば釈放してやるなどと脅迫された。6月2日、フーゴーは、「諸事情に強制されて」特許引き渡し契約に署名した¹⁴³。主要幹部の逮捕は、「 Kommunismusの問題ではなかった。その背後に別の契機が隠されているのだ」¹⁴⁴とフーゴーは書いたが、まさに隠された契機こそは秘密再軍備の強行的推進であった。秘密を暴露しそうな人々を排除することが眼目であった。国家機密を広く知らせる可能性のあるとして軍関係者に警戒されていたのは、フーゴーその人でもあった¹⁴⁵。

国家反逆罪による捜査は何の成果もあげなかったにもかかわらず、デートマンは、8週間拘禁された。その後釈放されたが、航空大臣ゲーリングの指示でユンカース社のいずれかの部署で働くこともデッサウに住むことも、さらにはユンカースと接触することも禁止された。さらに、航空省と

¹⁴² DMA, JA, Juluft 0301 T24 M41.

¹⁴³ Groehler, Olaf/Erfurt, Helmut [1989] *Hugo Junkers. Ein politisches Essay*, Berlin-Ost, S.54.

¹⁴⁴ NB, Nr. 225 S. 22313 - Abschrift S. 5 - 6, DMA, NL 021.

¹⁴⁵ ソ連への工場進出の失敗にともなう1925年の「最初の破産」において、ゼクトが最高裁判所長官ジモンスの調停を拒否したとき、国家・軍の不当さを広く訴える覚書を数百部作製したのは、フーゴーであった。Denkschrift, Jan. und Juni 1926, DMA, JA, Juprop 1191. Groehler [1989], S.41. フィリ工場挫折の歴史に関する学位論文 Wissmann, Gerhard [1974] *Zur Geschichte des Junkers Flugzeugwerks in Filli b. Moskau*, Dresden.

デッサウ検察局による妨害で仕事に就くことができず、ついに、その年のうちにハンブルクへ引っ越した。そして、専門古書店でやっと仕事を見つけた。しかし戦争中空襲で焼きだされ、農村のプレーン郡に転居した¹⁴⁶。

1945年、この郡でKPDの共同設立者になった。翌年、郡会議員に選ばれ、郡長代理になった。46年にはキール市の市営企業の部局長になった。しかし、48年にはハンブルクに移り、最初古書店を再開し、57年には経済当局で職を得た。

なお、キールからハンブルクへの移動と関係すると思われるが、40年代終わりに彼はKPDから排除された。50/51年、ユーゴスラヴィアの「第三の道」を志向した独立労働者党の創設に参加した。ソ連型・スターリン型中央集権的あり方に反発したのであろう。ただし、この党はごく短命であった¹⁴⁷。

デートマンは70年代半ばまで生き延びることができたが、ベルリンの壁の崩壊、ソ連の消滅、ユーゴ内戦も知ることはできなかった。スターリン主義のソ連に対抗する自主管理型社会主義の「第三の道」を目指したことがあったとすれば、こうした世界史的転換に対しどのような感慨をいだくであろうか。

自主的民主的諸国の世界的連帯なる理想は、いまだに実現しておらず、この20年ほどの間にむしろ世界的にナショナリズムが激化し、第二次大戦後の民主主義的達成を台無しにしかねない事態が進展している。ワイマール期に民主主義的国際主義を目指したフーゴーやデートマンの挫折から、学びなおすことは多いように思われる。

【付記】本稿は、2016 - 18年度科学研究費基盤研究（C）「ドイツ航空機産業の世界的転回——世界の勃興期航空機産業との関連の解明——」（研

¹⁴⁶ Siegfried [2001], S.124.

¹⁴⁷ Siegfried [2001], S.124-125.

究代表・永岑三千輝）（JSPS 科研費 JP16K03785）、および2015-19年度私立大学戦略的研究基盤支援事業（大型研究）「明治大学国際武器移転史研究所」（研究代表：横井勝彦）による研究成果の一部である。

（投稿日：2019年8月2日）