

Ferdinand Porsche und VW

- ポルシェ博士と国民車構想 -

99k1065 羽尾 祐輔

目次

はじめに	1
1 天才 フェルディナント・ポルシェ	2
1 - 1 生い立ち	2
1 - 2 ウイーンのポルシェ	5
1 - 3 ダイムラー社のポルシェ	7
2 国民車構想	17
2 - 1 国民車への第一歩	17
2 - 2 ヒトラーとの出会い	19
2 - 3 フォルクスワーゲン誕生	20
3 ポルシェの晩年	23
3 - 1 第二次世界大戦	23
3 - 2 戦後のフォルクスワーゲン	26
3 - 3 ポルシェ 356 の誕生とポルシェ博士の死	27
4 まとめ	29
5 参考文献	31
6 ドイツ語のまとめ	32

はじめに

自動車の存在は、20 世紀の社会現象といってもよいであろう。それは人々の生活を大きく変えた。それだけでなく自動車工業の発達が 20 世紀特有の戦争の手段である航空機や戦車を生み出した。その背後には何人かのすぐれた技術者たちが存在した。その中でも群を抜いていたのはドイツの Porsche (ポルシェ社) の創業者である Ferdinand Porsche (フェルディナント・ポルシェ) 博士である。

彼は自動車だけでなく航空機のエンジンや、戦車、トラクターなど様々なものを設計している。私の中で興味を持ったのは高級車でもスポーツカーでもなく、国民車フォルクスワーゲンである。これはヒトラーに設計を依頼されて作ったものではあるが、ポルシェ自身も上流階級のためだけの車ではなく、一般市民が安く購入でき、気軽に乗ることが出来るような国民車を設計したいという考えを持っていた。しかし、出来た当初のフォルクスワーゲンは極めて矛盾に富んだ車であった。機能的には当時の大衆車と隔絶したすぐれた内容を持っていて、それは第二次世界大戦後の大衆車作りの指標となるほどであったが、戦前のドイツ国民はそれを 1 台たりとも手に入れることはできなかったのである。それには 20 世紀という動乱と悲劇の世紀が象徴的に反映しているのである。

この論文ではポルシェ博士の生涯と国民車構想について分析し、彼がドイツ、あるいは世界の自動車産業にどのような影響力を持っていたのかを解析していこうと思う。

1 天才 フェルディナント・ポルシェ

ポルシェというと、すぐに高級スポーツカーを連想するかもしれない。「動く精密機械」といわれるポルシェ車が完成するまでには、ポルシェ博士という車の天才の努力の一生があったのである。『車作りの天才』といわれた彼は、一体どんな人物だったのであるだろうか。

1 - 1 生い立ち

フェルディナント・ポルシェは、1875年9月3日、Österreich-Ungarn（オーストリア・ハンガリー帝国）の北ボヘミアにある Maffersdorf（マッフエルスドルフ）という人口5千人ばかりの村に生まれた。4年前の1871年には、プロシア軍とフランス軍が戦い、フランス軍が敗れた。プロシアの皇帝 Wilhelm（ヴィルヘルム 1 世）はドイツ帝国を作って、皇帝の位についた。ポルシェが生まれた頃は、ドイツの力が強くなっていた。

ポルシェ一家はチェコスロバキアの首都プラハの北東約 60 キロにある Reichenberg（ライヘンベルク）を中心にした地域で様々な職業についていた。

すべて職人のジャンルに属するもので、織工、樽職人、大工、仕立屋、そしてブリキ職人などである。フェルディナント・ポルシェがその職人の家系に生まれたことには大きな意味がある。

幼い頃の彼の友人は、後にこう語っている－“フェルディナントは何事にもきちんとして、身ぎれいで、しかも口数が少なかった...物事を深く考えるたちであったが、手先も大変に器用だった...”(『ポルシェ博士とヒトラー』折口透著 13 ページより引用) 彼はこの頃から電気に興味を持っていた。幼い子供がその頃実用化されかけていた電気に興味を持つこと自体、並大抵のことではない。

フェルディナントの電気に対する関心は彼の青年時代まで消えることはなかった。いや、それへの傾倒ぶりはいっそう強くなっていったと言ってよいであろう。15 歳になったフェルディナントは、早くも父のもとでブリキ工になるための修行をはじめた。だが、電気の実験を続けていたことが父は気に入らなかった。そしてとうとうブリキ工に関係したこと意外に手を出すことを禁じられてしまった。もちろんフェルディナントは、黙って引き下がらなかった。母親のひそかな了解のもと、屋根裏部屋で実験を続けた。

しかし、ある日屋根裏部屋での秘密の実験が父にばれてしまい、彼はフェルディナントを殴りつけた後、実験で使うバッテリーを蹴飛ばした。そのとき中

に入っていた硫酸が足にかかりひどいやけどを負ってしまった。

フェルディナントのその辺の子供たちとは全く違った才能を認めていたのは母であった。父の怒りもやけども少し収まりかけた頃、母は父にフェルディナントを Wien (ウィーン) に出して、特別な勉強をさせてみたらどうかと提案した。ウィーンこそは青雲の希望にあふれた若者の目指すべき都会であった。父は最初は反対したが、息子の才能を見直す気になった彼は、フェルディナントがライヘンベルクにある帝国技術学校の夜学に通うことを許可した。

フェルディナントはむさぼるように新しい技術の知識を吸収した。ある夕方、仕事から帰った父は自宅が不思議な光にあふれていることに気づいた。たしかその地方の名士ギンツキー家には電灯があった。まさにその光と同じものだった。フェルディナントは誰の力も借りずに発電機やスイッチ盤を作り、配線したのである。

数日後、ギンツキー家の当主が父を訪ねた。息子をウィーンに勉強のために上京させてみたらどうかという好意ある提案をするためである。息子を自分の跡継ぎにすることを半ばあきらめていた父は、その申し出を受け入れた。ギンツキーはさらにフェルディナントのために勤め先まで探してくれた。Bela Egger & Co. (ベラ・エッガー社) がそれであり彼はそこで働きながら、ウィーン工科大学で聴講生として勉強することになった。フェルディナント 18 歳のと

きであった。

1 - 2 ウィーンのボルシェ

フェルディナントの勤めることになったベラ・エッガー社は電気装置のメーカーであった。水を得た魚という形容詞そのままに、彼は仕事をてきぱきとこなしていった。技術的問題に対して一種の第六感といってよい感受性を持っていたからであろう。それも終生変わることはなかった。ウィーンに来て4年後には、テスト部のマネージャーと計画部門の第一助手をつとめるまでになっていた。

オーストリア・ハンガリー帝国は、ヨーロッパの各国 例えばイギリス、ドイツ、フランスに比べて近代化はかなり遅れていた。近代資本主義の発達も遅く、個人投資家（主として地主階級）による個別の比較的小さい企業が当時のオーストリア産業の基盤となっていた。

Jacob Lohner（ヤコブ・ローナー）もそうした資産家の一人であり、馬車製造業でもあった彼は1896年から自動車作りに乗り出し最初はガソリン車、ついで電気自動車に注目した。19世紀末から20世紀初頭にかけては自動車の原動機として蒸気と電気もまだガソリン内燃機関と並存して、主導権争いを続けていた。それに電気自動車は静粛さという点では、上流階級の紳士淑女に文句を

つけられる心配は全くなかったからである。

ローナーがその電気自動車作りを任せたのが 23 歳のフェルディナント・ポルシェであった。彼はローナーの求めていた条件にぴったりの人物であった。第一に電気技術に精通していること、第二に若くて新しい進歩的なアイデアに対する柔軟性があることがそれであった。もっともフェルディナントは、電気自動車を“企業として”作ることにかけて適任者であったかは分からない。何しろ彼は何よりもまず実験を重んじ、いまでいう“費用対効果”のことは全く念頭になかったからである。ローナーのもとで働いた 6 年間に、彼はかなり莫大な金額の出費を強いたのである。

だが、1900 年のパリの万国博覧会には、Lohner Porsche (ローナー・ポルシェ車) が出品され大きな反響を生んだ。それは、前輪の 1 つずつにハブモーターを内蔵した前輪駆動車であった。ローナー社にあってポルシェは様々な試みをした。ガソリン・エンジンで発電し、電気モーターで前輪駆動を行う今日というハイブリッドタイプ、さらに 4 輪にハブモーターをつけた 4 輪駆動タイプなどである。またレーシングタイプには前部に風切り板をつけ、素朴な形ながらエアロダイナミクスへの配慮も見せている。

ポルシェの名声は、これらのローナー・ポルシェ電気自動車の成功で完全に確立したといってよい。そして 1902 年のオーストリア・ハンガリー軍の大演習

に際してポルシェは召集され、Franz Ferdinand (フランツ・フェルディナント大公) の運転手をつとめ各地の司令部へ大公を乗せていったのである。車はもちろんローナー・ポルシェであった。

ポルシェはウィーンの宮廷にも認められた。だが技術者がその技術ゆえに社会で尊敬されるようになるのはまださきのことであった。もっとも彼が 30 歳になったとき、オーストリアの技術者にとって大きな名誉であるペッティング・メダルを授与されている。そしてオーストリア最大の自動車メーカー、Austro - Daimler (アウストロ・ダイムラー社) の技術部長として迎えられた。ポルシェが入社した頃の主力の乗用車は、マヤと呼ぶ 30 馬力型であった。しかし、これはそれほどの評価を受けずに消えた。1909 年にポルシェが完全に新しい 32 馬力車を設計し、それが同社の主力生産車になったからである。ポルシェのドイツ・オーストリアの自動車界での評価はゆるぎないものとなった。

1 - 3 ダイムラー社のポルシェ

フェルディナント・ポルシェは、アウストロ・ダイムラー社においていくつかの野心的な作品を残している。そのひとつが“ハイブリット”のレーシングカーである。基本的なデザインはドイツのダイムラー社の (Mercedes) メルセデス車と変わりはないが、ハブモーターによる前輪駆動車である。この車には 2 つの特徴があった。まず発電用のガソリン・エンジンは、2 つのマグネトー

による二重点火が行われていたこと、第二は後輪ブレーキが水冷式であった点である。前輪のブレーキはなかったが、モーターを逆回転させてブレーキとして使うことが出来た。この85馬力のレーシングカーは最高時速124キロをマーク出来た。二重点火はその後のレーシングカーでは一般的になるが、ポルシェのこのケースはパイオニア的なものであったといえるであろう。他人のやらない分野を積極的に開拓するという姿勢がはっきりとあらわれている。新しいものにいつも旺盛な好奇心を抱く態度とあってよいであろう。

それは航空エンジンについても同様であった。アウストロ・ダイムラー社は1907年にまず飛行船用の、ついでしばらく後に航空機用のエンジンの開発に取り掛かった。アウストロ・ダイムラー製のエンジンは、パーセヴァル軟式飛行船（ツェッペリンと違って骨格を持たない）に搭載された。この飛行船にはオーストリア陸軍が大きな関心を示し、各種のモデルが製作された。ポルシェは自分の作ったエンジン調整のために試験飛行にはいつも同乗した。そうしたある日、たれこめた低い雲間から出た飛行船が危うく教会に衝突しそうになった。乗組員は必死でバラスト（重り）を捨てて何とか接触は免れたのだが、今度はバラストをなくした飛行船はみるみるうちに上昇し始めた。高度が上がれば気圧が下がれば、飛行船の水素ガスは膨張して破裂しかねない。だがガスの開放弁が凍り付いてしまっていてどうしても開かなくなってしまっていた。ポルシェ

はいつもの鈍重ともいえる落ち着いたぶりで、巧みな作業を続けやっとガスを放出することが出来、飛行船は無事に着陸することが出来たのであった。

ポルシェ設計の航空機エンジンが完成したのは1910年のことであった。このエンジンは、水冷の直列型で鋳鉄のシリンダーにウォータージャケットを溶接したものだった。リーフスプリングを用いたシングル・オーバーヘッド・カム・シャフト（SOHC）タイプで、このエンジンはレーシングタイプのエンジンと共通点が多い。

さらに、1912年には彼はきわめてユニークな航空エンジンを開発した。空冷式の水平対向4気筒型という当時の常識とは全くかけ離れたレイアウトであった。これが後のVolkswagen Käfer（フォルクスワーゲン・ビートル）のエンジンの源流と見てよい。その頃オーストリアには航空機は一機もなかった。しかし3年後には100機をこえ、世界第6位の保有台数を示すまでになった。アウストロ・ダイムラー製エンジンは世界的にその名を知られ、イギリスでライセンス生産されるまでになった。

航空エンジンは当時の内燃機関技術の最先端を示すものであった。それだけにそのころのすぐれた自動車技術者のほとんどが、独自の作品を残している。そのなかでもポルシェの設計した作品は突出していた。彼はエンジンの設計においても世界トップレベルであったということが出来るであろう。

彼は水平対向 4 気筒エンジンの後には、V 型航空機用エンジンを手がけた。第一次大戦の終わりごろには 300 馬力の V12 型エンジンを作っている。それに続いて W12 型（4 気筒のバンクが 3 列に並ぶ）も試作された。この中央のバンクのオーバーヘッド・カムシャフトは中空になっていて、その中に機関銃を通してこのカムシャフトがプロペラを回転させるようになっていた。さらに左右の 2 列のオーバーヘッド・カムシャフトも中空で機関銃を装備でき、こちらはプロペラと連動してその弧の中を通して弾丸を発射できるようになっていた。当時としては最もユニークなシステムであったが、彼のこれらの航空エンジンはそれほど注目を集めることなくやがて忘れ去られていった。オーストリア・ハンガリー帝国はそのころすでに中欧の片田舎の弱小国の位置に甘んじていたからであろう。そしてポルシェがその名を全ヨーロッパに知られるのはやはり本業の自動車を通じてであった。

話が少し前後するが、ポルシェが初めて国際レースに参加したのは 1909 年のことだった。プロシアの皇太子 Heinrich(ハインリッヒ)の主催で行われる Prinz Heinrich Trial(プリンツ・ハインリッヒ・トライアル)である。このレースは全ヨーロッパのメーカーが参加する権威あるイベントであった。この年は、ポルシェは前述のマヤの後継モデルである 6.5? でチェーン駆動の車 3 台を率いて出走したが信頼性はあったもののスピードに欠け、大した成績を上げることは

出来なかった。

だが、1910年の出走車は大幅に改良されていた。最高時速も142キロと当時のトップレベルであった。アウストロ・ダイムラーの工場チームは3台だった。この3台はポルシェを先頭に1~3位を独占し、他のプライベートの出走車2台も10位以内に入った。このレースには12のカップがあったが、アウストロ・ダイムラーはそのうち9個を独り占めしてしまった。いわばヨーロッパのメーカーのショーウインドウ的なこのイベントでの優勝により、同社の売り上げは急増した。テレビのコマーシャルが販売のかなりの決め手になる現代では想像しにくい、当時車を売るための最上の宣伝はレースに勝つことであった。

第一次世界大戦直前になるとアウストロ・ダイムラー社はボヘミアの兵器メーカー、Skoda(シュコダ)社と合併し、ポルシェの仕事量はいっきょに増大した。シュコダ社での最初の仕事は、同社が作っていた兵器の機動化であった。これがポルシェが軍事技術に足を踏み入れた最初のことであった。彼は臼砲のけん引車を2種類設計した。エンジンは運ぶものにより80もしくは100馬力のものを選ぶことが出来た。1つはソリッドゴムのタイヤつきでこれは比較的平坦地の走行用であった。不整地走行用のけん引車(トラクター)は、直径1.6メートルの巨大な鉄輪つきで、24トンの重量を引っ張ることが出来た。そしてこのトラクターには4輪駆動方式が採用されていた。4輪駆動は20世紀のはじめか

らドイツでもアメリカでも開発されていた。ドイツではダイムラー社が積極的に研究を進め、軍用車への採用を意図としていた。さらにポルシェはトラックにも4輪駆動システムを採用しようと実験研究を行っていた。彼の開発の原動力になったもののひとつにこの探究心があったのであろう。

ポルシェも当然ながらオーストリア陸軍のためにいくつかの貢献をした。“馬を驚かせる”という理由で自動車を敬遠していた皇帝にしても機動力の重要性を理解したのだろうし、すでに述べた皇太子は陸軍の最高指揮官としてオーストリア陸軍の近代化に力を注いだに違いない。そしてその際かつて自分の運転手であったポルシェが、信頼すべきアイディアマンとして高く評価されたと見てよいであろう。

第一次大戦中の1916年、ポルシェはとうとうアウストロ・ダイムラー社の総支配人になった。オーストリアの皇帝 Franz Josef (フランツ・ヨゼフ)は、彼の作った航空機のエンジン、自動車、軍用トラック、各種けん引車などが軍のためにたいへん役立った功績を認めて勲章を与えた。また、ウィーン工科大学から名誉博士号がおくられた。

1914年に始まった第一次大戦でドイツ・オーストリア同盟軍はポルシェの作ったけん引車つき臼砲が大活躍し勢いが良かったが、結局破れ4年にわたって続いた大戦争は幕を閉じた。それによってポルシェの故郷マッフエルスドルフ

のあるボヘミア地方は、チェコスロバキアの領土になり、彼の国籍もチェコスロバキアになってしまった。

ヨーロッパが未曾有の荒廃の中で終戦を迎えたとき、誰の心にもはたして科学技術の進歩による戦争の苛烈化は人類にとって必ずしもプラスにはならないという思いがあったに違いない。しかし戦争中の各国の開発によって、技術は飛躍的な進歩を遂げた。もっともポルシェのような職人氣質を持った多くの技術者にとってはそのような思いは問題外であった。科学技術につかえること、それが彼らの使命であると感じていたのであろう。

自動車の分野にも戦争技術の成果が相次いでフィードバックされてきた。より軽量で高速回転のエンジンが安価で普及するようになり、自動車そのものの性能が一段と向上した。

戦後 3 年目にポルシェはまた自動車の開発を再開した。最初に開発した車は大型で値段も高かったため、まだ経済が復興していなかったドイツやオーストリアではさっぱり売れなかった。この頃から彼は小型車に目をつけ始めていた。しかし会社の重役たちは自動車は一部の金持ちのものであるという考えを捨てきれず、彼の考えには賛成しなかった。

とうとうアウストロ・ダイムラー社をやめてしまった。そして数ヶ月後に、彼はドイツの Daimler-Motoren-Gesellschaft (ダイムラー社) に技師長兼取締役と

して迎えられた。同社がモータースポーツに大きな熱意を示していたことも、彼の大きいに気に入ったところだった。

ポルシェがダイムラー社に移った頃、ドイツはインフレが一番ひどい時代で鉛筆 1 本買うのにも何千枚もの紙幣が必要だった。戦前のようなダイムラー社を取り戻すには、レースに出場して勝つことが一番の近道だとポルシェは信じて疑わなかった。

彼は、“自動車の父”と言われる Gottlieb Daimler(ゴットリーブ・ダイムラー)が最初に研究したスーパーチャージャーの研究に乗り出した。他の自動車メーカーもこのスーパーチャージャーに着目していたが、ダイムラー社は一步先んじていた。そして、1922 年の Targa Florio (タルガ・フロリオレース)にはスーパーチャージャーを搭載した 3 台の車が出走し、見事優勝した。以後のヨーロッパのレースでは過給機付きのエンジンが主流になっている。

レース後それまで Stuttgart(シュトゥットガルト)ではよそ者という目で見られてきたポルシェに、市も会社の人たちもあたたかい目を向けるようになってきた。シュトゥットガルト工科大学では、ウィーン工科大学の博士であるポルシェに名誉工学博士の称号を贈ることにした。

1926 年頃ドイツの経済是最悪の状態になり、銀行側の要求でダイムラー社と Benz (ベンツ)社が合併されることになった。ポルシェはそのまま Daimler-Benz

(ダイムラー・ベンツ)社の技術部長になった。それにより小型で軽い車の設計は大型車に切りかえられてしまった。やはり、重役たちと意見が合わなかったのである。

そこで、6~7 リットルの大排気量でスーパーチャージャーのついた大型車が作られた。これらはメルセデス S,SS,SSK とよばれ、レーシングカーやスポーツカーではなく高速ツーリング・カー(旅行車)として設計されたものであった。2座席のSSK でさえ車重が1.8 トンもあり、よほど腕力のあるものでないと運転が難しかったようだ。

その後、ダイムラー・ベンツ社も国際レースから撤退してしまった。それからというものポルシェと重役たちの意見の食い違いは日に日に大きくなり、とうとう彼はダイムラー・ベンツ社をやめ、オーストリアの Steyr-Werke AG (シュタイル社) に技術部長兼重役としていくことになった。

シュタイル社は古くから工業が盛んだった町で武器を作っていたが、第一次大戦後から自動車を作りはじめていて彼が移る頃にはアウストロ・ダイムラー社よりも大きな工場になっていた。1929 年に、彼は自分の設計した自動車をパリの自動車ショーに出品した。それが大成功で非常に評判が良くなり彼自身も満足していたのだが、またも不運に見舞われることになった。シュタイル社の取引先銀行がつぶれ、アウストロ・ダイムラー社に合併されることになった。

彼は 1929 年の秋に独立を決心する。もう二度と自動車会社に雇われることはなくコンサルタント業務に専念しようと考え、長年の協力者 Karl Labe(カール・ラーベ)をチーフエンジニアに迎えて、シュトゥットガルトに Dr. Ing.h.c. F. Porsche GmbH(ポルシェ設計事務所)を設立した。主な仕事は自動車、航空機、モーターボートの設計であった。

はじめの一年は経済的に大変苦労したが、新しいアイデアが続々出てきてポルシェを喜ばせた。どんなにみんなが新しい仕事に張り切っていたか分かったからである。最初に注文があったのはバンデラー社の乗用車で、これには設計番号にラッキーセブンの 7 がつけられた。この他に 12 の実用車を設計し、それぞれ新しい工夫がなされていた。中でもトーションバーという鋼をねじった棒は、今でも使われている。これは棒の弾力を利用し、車が曲がる時に車体の傾きを直す力が働くようにするものであった。彼はすぐにこれの特許をとった。その特許料が事務所の運営に大きく役立っていた。

ポルシェは、まえまえから 1 リットルくらいの小型車の製作を言いつづけていた。この後、有名なフォルクスワーゲンの開発をヒトラーに依頼されるのだが、その話はこの論文のメインテーマであるので次章で詳しく取り上げようと思う。

2 国民車構想

フェルディナント・ポルシェには生涯の夢が三つあった。第一に、すぐれたレーシングカーを作ることである。この夢は極めて重要な位置を占めている。何度もレーシングカーを設計し、レースで優勝していることはすでに述べた。第二の夢は大衆のための車を作ることである。これはこれから詳しく述べることになる。第三の夢は農民のために効率の高いトラクターを作ることである。これには大戦中に軍用けん引車を設計したことが関係あるかもしれない。故郷のマッフエルスドルフの農村での生活が、農民の役に立つ道具の開発を思い立たせたのであろうか。

2 - 1 国民車への第一歩

1931年、ポルシェにとって2つ目の夢を実現するチャンスが訪れた。Nürnberg(ニュルンベルク)という古い城下町にあるオートバイを作っていたZündapp(ツェンダップ社)という工場があった。この工場の持ち主であったNeumayer(ノイマイヤー)は、以前から小型四輪車を作りたいと考え、それを大衆が乗れるという意味で「VolksAuto(フォルクス・アウト)」とよんでいた。それまで本業だったオートバイの売れ行きがどうも思わしくないで、思い切って小型自動車を作る決心をしたのであった。しかし、自動車の設計者がいなかったため、ポルシェ博士にフォルクス・アウトの設計を依頼することにしたの

であった。

ポルシェは今まで小型車の製作を、どこの会社でも反対され、なかなか実行できずにいた。この依頼を受けたとき、やっと夢に一步近づくことが出来ると考え、すぐに引き受けたのだった。

彼はまず、小型車で 6 人乗りの必要はないと考え、4 人乗りにした。時速は 120 キロ出せば充分であるし、排気量が多いと高い税金がかかるので、1 リットルに抑えることにした。4 人のための十分な空間を作り出すためには、前輪と後輪で作られる空間を最大限に利用しなければならない。そのために、エンジンを後ろに置くことを考えた。自動車のエンジンは初めはみな後ろについていた。そのころの考え方に戻ろうとしたのであった。前にエンジンがあると、エンジンの回転を後輪に伝える軸であるプロペラシャフトを長くしなければならないので、場所をとってしまうし、重くなってしまう。

そして、エンジンは出来るだけ軽くすることを考えた。それには先に述べたように、ダイムラー社にいた頃に航空用に設計した水平対向 4 気筒のものを使うことにした。これは、ヨーロッパの寒い冬対策のアイデアであった。あくまで乗るのは大衆なので、車庫を持つ人は少ないと考えた彼は、どんなに寒くてもエンジンがすぐかかる空冷式を選んだのだ。このように、つぎつぎとアイデアが出てきたのである。

ポルシェ設計事務所の製作番号、ポルシェ・ナンバーは12に決まった。1933年までに3台の試作車が作られたが、社長のノイマイアーの希望で、エンジンは星型の水冷5気筒になった。しかし、その後ツェンダップ社のオートバイがまた売れ出したので結局フォルクス・アウトは試作の3台で終わってしまった。

次に Neckarsulm(ネッカーズルム)というところにある NSU(NeckarSUlm)社というオートバイのメーカーが、小型車の設計を依頼して来た。今度はツェンダップにつけられなかった空冷エンジンをつけた試作車が作られたが、これも市販されることはなかった。

ポルシェはひどくがっかりした。「これからの車はこうでなくてはならない。」という自信があって、長い間頭に描いてきたいろいろなアイデアをつめこんだ小型車であっただけにすっかり考え込んでしまっていた。

2 - 2 ヒトラーとの出会い

Adolf Hitler (アドルフ・ヒトラー)が政権をとってからまだ2週間にもならない1933年2月11日、恒例のベルリン・モーターショーが開催された。その開幕に当たって彼はこう演説した。

“自動車は金持ちの階級のものである限り、それは国民の貧富の二階級に分ける道具にしかならない。国家を真に支えている多くの国民大衆のための自動車であってこそ、文明の利器であり、すばらしい生活

を約束してくれる。我々は今こそ「国民のための車」を持つべきであ

る...”(『ポルシェ博士とヒトラー』折口透著 139 ページより引用)

ヒトラー率いるナチ党の支持率は最終的に50パーセントに達することはなかった。20世紀の独裁はかつての専制君主と異なり、国民の人気取りからはじめなくてはならない。“国民のための車”はその意味からも絶好の手段であった。

ヒトラーはそれを実行に移す人物は、フェルディナント・ポルシェしかいないと考えていた。ポルシェはベルリン・モーターショーの後、しばらくして総統官邸に呼ばれた。会談中ヒトラーは、国民車についてのアイデアと、Autobahn(アウト・バーン)計画をたてて実行に移したことを述べた。そしてその最後で、1000マルク以下の値段の車を設計するように伝えた。

2 - 3 Volkswagen 誕生

ポルシェはこれまで2回に渡って失望を味わわされた小型大衆車計画が、今度ばかりは陽の光を見ることが出来そうに思い、大いに喜んだ。そして、彼は交通省の大臣にフォルクスワーゲンについて計画書を提出した。その中でかれは、「今までの大型乗用車をただ小さくしただけでは、乗用車としての価値や安全性が低下してしまう。私の考える小型車は、小型車であっても大型乗用車にひけを取らない高品質で長持ちするものである。」と述べている。そしてそのとき発表された基本的な性能の仕様は、エンジンは水平対向4気筒の1250cc、出

力は 25 馬力/3500 回転/分、車両重量 650 キロ、最高時速 100 キロであった。

ポルシェはその後、ドイツの自動車製造の窓口になっていた Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie (ドイツ帝国自動車産業連盟) とフォルクスワーゲンの製作と、試作について契約を結んだ。しかし、RDA はポルシェに対してあまり親身な協力を与えなかった。毎月 2 万マルクを支払い、10 ヶ月以内に試作車をつくるという渋い契約内容だったが、ポルシェはそんなことは念頭になく、すぐさま自分の別荘で製作を開始した。しかも手作りだったため、試作車 VW3 は 1936 年になってようやくテストが行われた。

テストは、ポルシェ事務所の技術者と RDA の委員が乗り込んで、アウト・バーンや、サーキット、山道などを 5 万キロ以上走った。この結果は RDA 委員によって交通省に、「今までの自動車の水準をはるかに越えている。」と、報告した。そして VW3 とは別に、VW30 という試作車がダイムラー・ベンツ社で作られた。今度は、100 人のナチス親衛隊員がテストを行った。これは総計 200 万キロにも及ぶものであった。

今度は、フォルクスワーゲンを量産するために Hannover (ハノーヴァー) の近くの現在 Wolfsburg(ヴォルフスブルク)と呼ばれる工業都市に建設した。ヒトラーはそこでの演説で、この車を KdF (Kraft durch Freunde “喜びを通じて力を”) という労働戦線のスローガンの頭文字を取ったもの) と命名した。

1938年、いよいよフォルクスワーゲンの購入計画が実施に移された。それは、Deutsche Arbeitfront(ドイツ労働戦線)の組合員になって毎週 DAF に保険を含めて 6 マルクずつ証紙を買うかたちで払い込み、4 年間で 1000 マルクを払い込めばフォルクスワーゲンが手に入るというものであった。このことは、平均的な給料取りは週給の 3 分の 1 から 4 分の 1 を切り詰めなくてはならないことになった。これはかなりの負担であった。そこで“国民車”とはいうものの、それが平均的な国民の手に入るかどうかは大いに疑問だった。集められたお金は DAF の資金となり、工場や生産するための設備費に当てられた。最後には 2 億 8 千マルクという金額が集まった。

このころヨーロッパは確実に戦争に向かっていった。1938年3月にはナチスの軍隊は、オーストリアに進駐した。しだいにチェコスロバキア、ポーランドといったように第1次大戦前のドイツ民族の領土を回復しようとしていた。そして1939年9月1日、とうとう第二次世界大戦が勃発した。戦争が始まったばかりの頃は、ドイツ国民たちはまだせっせと証紙を集めていた。しかし戦争が激しくなってくると、フォルクスワーゲンの工場は軍用車や兵器の生産に切り替わり、フォルクスワーゲンも夢と消えたのであった。

結局フォルクスワーゲンは、戦争が終わるまで1台も一般国民の手に渡ることはなかった。こう見てみると一見ヒトラー自身は軍事目的で、フォルクスワ

ーゲン計画を考えていたようにも取れる。しかし、ポルシェはそのことにはあまり関心がなく、ただ最高の自動車を作ることを常に考えてきた。これぞ“職人気質”である。だが本当は市民が気軽に街中をすいすい走り、休日には家族を乗せてライン川や公園へと出かけていくフォルクスワーゲンの姿を早く見たかったにちがいない。

3 ポルシェの晩年

第二次大戦が始まったとき、ポルシェはすでに 63 歳になっていた。しかし、彼はその後 75 歳でこの世を去るまでの間まだいくつかの自動車を設計している。彼の晩年はいったいどのようなものであったのだろうか。

3 - 1 第 2 次世界大戦

軍は直ちに KdF をもとにした軍用車の設計をポルシェに指示した。そして、VW 工場は軍需工場になってしまった。このとき彼は、フォルクスワーゲンをベースにした Kübelwagen(キューベルワーゲン)と Schwimmwagen(水陸両用車)も設計した。どちらもヒトラーのお気に入りの空冷エンジンのおかげで極寒のロシア戦線でも、砂漠の戦闘でも威力を発揮した。

最初はポルシェがつくった軍用車の成果もありドイツは各地で善戦していたが、1944 年頃になると誰の目から見てもドイツの敗北は明らかであったという。ポルシェが住んでいたシュトゥットガルトも 83 回もの空爆を受けたのであった。

1945年5月7日、ドイツ軍は連合軍に降伏し、ヒトラーは自殺したのであった。

アウト・バーンとフォルクスワーゲンの二つはまさにヒトラーの遺産ということが出来る。

戦後、イギリスの将校たちがポルシェ博士のところに来てきた。ポルシェは自動車の設計、軍の命令で作った戦車などの兵器などについてすべてを話した。この間常に見張りのイギリス兵士がいた。つまり軟禁されていたのであった。

11月になると今度はフランスの将校がやってきて、フランスの大衆車の設計を依頼した。ポルシェは自動車の設計をやれるのが何よりもうれしかったので、すぐに息子 Ferry Porsche (フェリー・ポルシェ) と車でフランスへ向かった。すべてがうまくいっていたある日、2人の秘密警察の男がやってきて彼をいきなり逮捕した。フランスの態度が急変したわけは、当時のフランス政府がまだ仮の政府であったために、その中で意見が分かれて急に考え方が変わったと推測される。彼は以前フランスの自動車工場に打ち合わせに行ったことがあり、そのときドイツ軍の技術者の幹部だと思われていた。また一方ではフランスの大衆車がドイツの技術者によって設計され、生産されることにフランスの自動車会社が反対したのだともいわれている。

ポルシェは刑務所に入ることになった。食事があまりにもひどいものであっ

たために栄養失調になって、もう少しで目が見えなくなるところだった。彼は日に日に弱っていったのでようやく市民病院に入ることを許され、ドイツ人医師に見守られることになった。

1946年の春になるとポルシェの健康は少し回復してきた。ある日彼はパリにあるフランスの有名な自動車製造家の Luis・Renault（ルイ・ルノー）の家に連れて行かれた。4CV という小型大衆車の設計に関して問題があるのでアドバイスしてほしいというのが用件であった。ポルシェは 4CV の設計図を見ながらいくつかアドバイスをした。その後、ポルシェはまた別の刑務所連れて行かれて、そこでさらに 1 年 7 ヶ月もの間生活することを余儀なくされた。

それは本当に苦しい毎日であった。すでに 70 歳を超えたポルシェ博士が生きてこられたのは、彼のところにしばしばやってきた Johannes（ヨハネス）神父のおかげであった。彼と過ごす時間だけがそこでただひとつの心が休まる時であった。

ポルシェは 1947 年 8 月に 100 万フランの保釈金と引き換えにようやく自由の身になった。70 歳を超えた彼は約 2 年間刑務所で生きてきた。その 2 年後ドイツ国内を旅行することがようやく許可され、彼はフォルクスワーゲンに乗ってシュトゥットガルトに出かけた。アウト・バーンを走っていると同じフォルクスワーゲンに何度も出会った。戦争が終わりやっと本格的に量産され、増え始

めていたフォルクスワーゲンの姿であった。彼の目から自然と涙がこぼれてきたという。

3 - 2 戦後のフォルクスワーゲン

ここでまた少しフォルクスワーゲンについて触れようと思う。第二次大戦が終わってから3年目に、西ドイツのKöln(ケルン)にあるイギリス駐留軍本部でフォルクスワーゲンに関する会議が行われていた。この頃フォルクスワーゲンの工場は連合国が所有権を持っていたのである。管理はFord(フォード社)に任されることになっていたが、工場とフォルクスワーゲンにもはや値打ちはないと判断した同社は工場の所有権をドイツに返還することを決定した。

ドイツに戻ってきたフォルクスワーゲン工場は会議に出席していたHeinz Nordhof(ハインツ・ノルトホフ教授)に任されることになった。彼は「ポルシェ博士が作った車なら、努力さえすれば必ずものになる。」(『ポルシェ博士』杉裕介著 187ページより引用)と信じていた。彼はフォルクスワーゲンを調べていくうちに自分の思ったとおりだと確信した。小さくて丈夫なエンジンは、回転数を抑えてピストンやシリンダーが磨り減るのを防いでいた。よく使うところは丈夫に作ってあり、それほど使わないところはしっかり儉約してあった。また、塗装に関しても当時の中級の車以上の質で、長持ちするように厚く塗られていた。

さらに生産方式やアフターサービスなどを見直した結果年ごとに売り上げが伸びていき、T型フォードの記録を破って一機種での生産台数の世界記録を作った。ポルシェ博士のフォルクスワーゲンはノルトホフ教授に育てられ、「世界のカブト虫」になったのである。こうしてフォルクスワーゲンは西ドイツの経済のけん引車として、“奇跡の経済復興”を実現させた。さらに戦後の大衆車はフォルクスワーゲンのリアエンジン・タイプを定石として採用した。フランスのRenault 4 CV、イタリアのFiat 600、そして日本のSubaru 360もその流れをくむものである。

3 - 3 ポルシェ356の誕生とポルシェ博士の死

ポルシェ356は初めてポルシェ博士の名がついた車である。これはポルシェ博士が捕らわれている間に、息子のフェリーやポルシェ社のスタッフたちが作り上げたものである。敗戦からまだ間もない時期にも関わらずすでにスポーツカーを設計していたことは、ポルシェ博士の「スポーツカーにける夢」をしっかりと受け継いでいたからであろう。もちろん利益などほとんど期待できない。エンジンはフォルクスワーゲンのものが使われ、座席は2つのオープンカーであった。1948年5月に第一号車が完成した。

その後ポルシェ356は、スイスのレースに出場し見事2位になり注目を集めた。やはりこの時代も車をアピールする場としてレースで勝つことが一番の

近道であった。ポルシェ 3 5 6 を知ったヨーロッパ各国の人たちから次々と注文が来たが、量産する設備がなく結局シュトゥットガルトのポルシェ家のガレージで車作りをすることになった。

ポルシェ 3 5 6 は予想に反して売れ行きは好調であった。車はほとんどが手作りであったため、生産が追いつかなくなることもしばしばあった。このころはポルシェ社としてはレースには出ていなかったのに、ポルシェ 3 5 6 を買った人が個人としてレースに参加し始めしかもどこのレースでも優勝していた。ポルシェの車そのもののすばらしさが各国ではっきりと証明されたのであった。

この成功を誰よりも喜んだのは言うまでもなくポルシェ博士であろう。1950年の彼の75歳の誕生日の日、各国から愛車のポルシェに乗って大勢の人が祝福しにシュトゥットガルトに駆けつけた。ポルシェ博士の体はかなり弱っていたが、ずらりと並んだポルシェ車とドライバー一人一人と握手を交わし、まるで帰ってきたわが子の頭をなでるように車をなでたという。

この年の秋ポルシェ博士は倒れた。2年間の捕らわれの生活は高齢の博士にとってかなり厳しいものであった。再び元気な姿で工場に現れるのはもう不可能であると思われた。翌年の1951年1月30日、シュトゥットガルトで彼はこれまで一緒になって車を作ってきた仲間たちや息子フェリーに見守られながらこの世を去ったのであった。2月3日、刑務所にいる頃にポルシェ博士に限りない

安らぎを与えたヨハネス神父の司祭のもと、葬儀が行われた。

4 まとめ

最後に今までポルシェ博士について調べてきた総括を述べようと思う。彼の生きた時代は 2 つの世界大戦が起こるまさに “ 激動の時代 ” であった。先にも述べたようにこの 2 つの大戦があったからこそ現代の自動車産業の発展があるといってもよいであろう。そしてそれが「自動車の世紀」といわれる 20 世紀の最大の特色であろう。しかし、その背後には企業のためであろうと国のためであろうと自分の持てる才能をひたすら出し尽くそうとした天才技術者たちがいたのであった。戦争は彼らの献身的な努力によっていっそう苛烈なものになった。そこに 20 世紀の大きな皮肉と矛盾があるのである。

その矛盾が国民車フォルクスワーゲンを矛盾に満ちた車にしてしまったのである。しかしポルシェ博士はそのことにはあまりとらわれず、常に未来を見据えてただ自動車技術の進歩を追い求めていた。その結果終戦後のフォルクスワーゲンは世界記録を作り、世界の大衆車の基本の形になってしまうほどになった。

彼のすぐれていた点はどこにあるのではないであろうか。「未来を見抜く力」「誰もやったことのないことに恐れず挑戦する力」があったことが彼が天才技術者として世界に認められた理由であると私は考える。その挑戦のひとつにレ

ースがあった。現在ではレースで培った技術を一般の自動車にフィードバックすることが多いが、当時は一般市民向けのフォルクスワーゲンの技術をレースに用いたこともあったのである。それだけ彼の技術というものは画期的ですぐれたものであったのである。彼の作ったフォルクスワーゲン・ビートルは21世紀となった今の自動車と比べてみてもデザインは非常に斬新であるし、性能も充分通用するものである。

ポルシェ博士は予言者だったのだと私は考える。人間にとって自動車の性能はこのくらいでちょうど良いと思える微妙なバランスで、フォルクスワーゲン・ビートルは設計してあるのである。この考え方はいつの時代でも、通用する事をポルシェ博士はきっと気が付いていたのだと思う。人間に合わせた設計であったから人間の性能が変わらない限り不変の価値なのである。最近自動車メーカー各社も、気が付き始めてきた様であるが現代は運転者の全員が、自動車の性能だけで車を選ぶ時代ではない。ドライブしていて生活が楽しくなる点や、共感できるコンセプトを持った点が支持される重要な要素なのである。

当時のインテリアパーツに「一輪挿し」がある事などは、彼がエンジン性能の割には進化を遂げていない現代の自動車を想像して「自動車は、あくまで人間の乗り物なのだよ。」と言って、笑っている様に思える。

参考文献

大島 隆雄 (2000年6月) ドイツ自動車工業成立史 創土社

折口 透 (1988年7月) ポルシェ博士とヒトラー：ハプスブルク家の遺産 グ
ランプリ出版

杉 裕介 (1978年) ポルシェ博士 フレーベル館

西牟田 祐二 (1999年10月) ナチズムとドイツ自動車工業 有斐閣

Ferdinand Porsche

Ferdinand Porsche wurde am 3. September 1875 in Maffersdorf (heute Vratislavice/Tschechien) bei Reichenberg (heute Lieberec) in Nordböhmen geboren.

Nach Abschluss der Schule startete Ferdinand Porsche 1893 seine berufliche Karriere mit 18 Jahren in der Elektrofirma "Bela Egger & Co." in Wien.

1898 wechselte er zur kaiserlichen und königlichen Hofwagenfabrik "Jacob Lohner & Co." in Wien. Er entwickelte 1899 das Lohner-Porsche-Elektromobil.

1906 wechselte Ferdinand Porsche zu Austro-Daimler nach Neustadt. Hier entwickelte er Flugmotoren. 1917 wurde er zum Generaldirektor der österreichischen "Daimler-Motoren KG Bierenz, Fischer & Co." berufen.

Von 1923 bis 1929 arbeitete Porsche als Technischer Direktor und Vorstandsmitglied der "Daimler-Motoren-Gesellschaft" in Stuttgart. Nach seinen Plänen entstand hier der erste Kompressormotor, der in den Mercedes SSK verbaut wurde.

Von 1929 bis 1930 wechselte er noch einmal zur österreichischen "Steyr-Werke AG", bis er sich 1931 mit dem Ingenieurbüro "Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH" in Stuttgart selbständig machte.

Ab 1934 konstruierte Porsche, im Auftrag des Reichsverbandes der Deutschen Automobilindustrie, mit dem "Kraft-durch-Freunde-Wagen", später Volkswagen

genannt, das Vorzeigeprodukt der nationalsozialistischen Wirtschafts- und Technologiepolitik.

1938 bis 1945 übernahm der Ingenieur zudem die Leitung dem Volkswagen-Werks in Wolfsburg.

1940 wurde Porsche zum Honorarprofessor an der Technischen Hochschule Stuttgart ernannt. Außerdem verlieh man ihm im selben Jahr den " Deutschen Nationalpreis für Kunst und Wissenschaft " .

Ferdinand Porsche , der sich in Österreich in Zell am See zur Ruhe setzte, verstarb am 30. Januar 1951, im Alter von 75 Jahren , in Stuttgart.

Ferdinand Porsche ist einer der herausragenden Ingenieure der deutschen Automobilindustrie . Zu seinen bedeutendsten Patenten gehört der Kompressormotor des Mercedes SSK und das Lohner-Porsche-Elektromobil. Unter großzügiger Förderung des nationalsozialistischen Regimes schrieb Porsche mit der Entwicklung des " Kraft-durch-Freunde-Wagens " Industriegeschichte. Dieser Erfolg legte den Grundstein für die Sportwagenentwicklung der Porsche AG in der Nachkriegszeit.