

# ナチ体制下ドイツ航空機産業における「労働動員」

—— Junkers 航空機・発動機製作所を中心に ——

増田好純

## 1 はじめに

第二次世界大戦中、ナチ・ドイツは、全般的な労働力不足のため、数多くの外国人、戦時捕虜、強制収容所被収容者（以下、囚人）を強制的に「労働動員」し、様々な領域で強制労働に従事させた。一九三九年から一九四五年にかけて「大ドイツ帝国」において強制的な労働を強いられた人々の総数は、M・シュペーラーによると、約一三五〇万名に及ぶ<sup>①</sup>。

当時ほぼ全ての企業が強制労働者を使役していたと言われるなかでも、とりわけその動員の規模において群を抜いていたのがドイツ航空機産業である。一九四四年七月二〇日、軍需相シュペーアがヒトラーに対し、軍需産業の労働者内訳について、一九四万名が陸軍向け、二二三万名が空軍向け、五三万名が海軍向けの生産に従事していると報告したように、一九四四年の段階でドイツ航空機産業は最大の軍需部門へと成長を遂げていた<sup>②</sup>。それだけでなく、航空機産業の労働者に占める外国人、戦時捕虜、囚人の割合はきわめて高かった。例えば、最大手であった

Junkers 航空機・発動機製作所 (Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG、以下 Junkers 社) では、四四年一月末段階で、従業員総数一二万八七七九名（兵役従事者・出向職員を除く）のうち外国人労働者が六万九一六五名（五三・七％）を占めた。また、Junkers 社は、外国人に加えて、戦時捕虜一九九九名、囚人七六九八名を労働配置しており、彼らを従業員に含めた場合、総数に占める外国人、戦時捕虜、囚人の割合は実に五六・九％に達する（同時期のドイツ本国の平均は約二六％<sup>③</sup>）。

それだけでなく、J・C・ヴァーグナーに「死の生産」とまで言わしめた、ミッテルバウドローラ強制収容所の地下坑道ロケット生産が示すように<sup>④</sup>、ドイツ航空機産業は戦争後半期の労働動員政策における強力な推進力ともなった。連合国軍の戦略爆撃とドイツ空軍の弱体化が、ドイツの航空機生産力の回復と拡大、および生産施設の疎開を含む防空措置の推進を緊急の課題とするに至ったからである<sup>⑤</sup>。

しかし、このようにドイツ航空機産業がナチ体制下の労働動員政策において重要な位置を占めたという事実にもかかわらず、また、それが未

解明の問題群のひとつであることが示唆されてきたにもかかわらず、<sup>8)</sup> として一九九〇年代以降の強制労働被害者への補償問題の展開が強制労働に関する歴史研究を一般的な傾向としては大きく前進させたにもかかわらず、ドイツ航空機産業における「労働員」の問題はこれまで歴史学の研究対象としては置き去りにされてきたといつてよい。その理由のひとつは、従来の研究が現存する——場合によっては、社史編纂を歴史家に委託できる——ドイツの有名企業に集中してきた点にある。<sup>9)</sup> 他方で、戦後まもなく姿を消した企業がアカデミズムの強い関心を呼び起こすことは少なかった。そうした領域のひとつであるドイツ航空機産業の歴史研究は、ドイツ空軍の盛衰に焦点を当てたアマチュアによる軍事史や戦記物を除けば、これまでごく一部の歴史家によって進められてきたに過ぎない。さらに、ナチ期労働員政策との関連で若干結論をも先取りしていえば、航空軍需部門は、大枠としてのシュペーア—ザウケル体制が成立した後も、エアハルト・ミルヒの下で一九四四年初頭まで生産と労働力調達において独自の統制システムを維持したにもかかわらず、シュペーアの存在感の前で戦後の歴史研究の関心を集めることが少なかったという事情も指摘できよう。<sup>10)</sup>

ここで簡単に研究動向を整理しておく。一九七六年にE・L・ホムゼが戦前期の空軍軍備と航空産業の關係に絞った先駆的分析を公表して以来、<sup>11)</sup> 公刊された研究として現状で参照するに値するものは、一九九九年にドイツ航空機産業の歩みについて最も優れた概観研究を完成させたポーフムの歴史家L・ブドラスの一連の仕事と、<sup>12)</sup> 本稿とほぼ同じ問題意識からドイツ航空機産業と労働員の問題を取り上げたイスラエルの歴史家D・ウジエルの研究(二〇一二年)<sup>13)</sup> である。いずれもドイツ航空機産業という研究史上の空白を埋める画期的な仕事であるが、ナチ期労働

員政策との関連から見れば分析調査の密度は全体として低く、ドイツ航空機産業の位置付けを明らかにしたとはなお言い難い。ホムゼは、労働員政策が決定的に変質していく戦時期を分析することなく終わった。ブドラスの包括研究は、ホムゼの残した課題を部分的には明らかにしているものの、その考察の重点は全体をつうじて経営・生産の問題に置かれ、結果として戦後後半期における労働員の全体像がクリアに提示されてはいない。ウジエルによる最新の研究は、メッサーシュミット社とハインケル社という第二次大戦期ドイツ航空テックノロジーの「先進性」を取り沙汰されることの多い二社を主な分析事例として、「技術的先進性」と「強制労働」の關係における「ドイツ航空機産業の特徴」を強調する。彼の分析はホムゼとブドラスの議論における弱点を補うことに一定程度成功しているが、トップメーカーであるユンカース社の動向をほぼ無視して導き出された結論は、結果として、その代表性の問題が未解決のままである。つまり、ナチ期労働員政策におけるドイツ航空機産業の位置付けは、依然として評価が定まらない問題なのである。ここに、メッサーシュミット社を率いたヴィリー・メッサーシュミットの囚人動員への関与と責任を否定するM・パプストの「研究」<sup>14)</sup> のような主張が現われる余地がいまだ残されているといつてよい。

このような研究状況を踏まえて本稿は、当時の最大手であったユンカース社の事例を分析し、ナチ期労働員政策におけるドイツ航空機産業の位置付けの解明を目的とする。その際、外国人や戦時捕虜、囚人の労働員は、それ自体独立した問題ではなく、戦前・戦時期のドイツ人をめぐる労働力・労働者政策の延長線上にあるとの観点から、本稿では戦前期のドイツ人労働者についても考察を行なう。

なお、戦後、ソ連によって「解体」されたユンカース社の企業文書

は散逸が激しいが、各地の文書館所蔵史料を突き合わせることににより、ある程度は全体像の把握が可能となる。本稿で利用する主な史料は、ドイツ連邦文書館（ベルリン）所蔵の財務省（R2）および航空機産業経済集団（R13XXXXV19）文書、連邦文書館ルートヴィヒスブルク支局所蔵のユンカース社収容所関連の裁判資料・証言（R162）、ドイツ博物館付属文書館（ミュンヘン）所蔵の航空・宇宙航空史料シリーズ（LRD）とハインケル社文書（FA001）、イギリス王立戦争博物館付属文書館（ダックスフォード）所蔵の押収文書シュペーア・シリーズ、ザクセン・アンハルト州立文書館デッサウ支局所蔵の「ユンカース航空機製造」シリーズ、である。<sup>16)</sup>

## 2 ドイツ人従業員の「工場共同体」

ユンカース社は、「ドイツ航空界のバイオニア」として知られるフリー・ユンカースが設立した航空機および航空エンジンを製造していた企業である。ユンカースは、第一次世界大戦を契機に軍用機分野へ進出、第一次大戦後のヴェルサイユ体制による軍用機制限の下で旅客機開発・製造に転進・成功し、世界的な名声を得た。<sup>17)</sup> ユンカース社は、ヴァイマル期にドイツ最大手の航空機企業へと成長したが、例えば自動車企業などと比べるとささやかな存在だったといつてよい。当時のドイツ航空機産業そのものが工業界において非常に小規模だったからである。三二年第三四半期段階で就業者総数約三二〇〇名、ナチ体制最初期に目を向けてみても、航空機産業は計二七九部門中九七位、ドイツ工業生産全体（一七三億マルク）の〇・二％（三七五〇万マルク）を占めたに過ぎない（三三年五月の全国統計局工業生産統計<sup>18)</sup>）。

航空機産業を取り巻く状況は、ヒトラー政権の成立とともに大きく変化する。三三年五月、航空行政全般を担当する航空省が設置され、航空相にゲーリング、次官にミルヒが就任した。ミルヒは、事実上の航空再軍備を所管、航空機生産計画の策定と監督をつうじて航空機産業育成に乗り出していく。<sup>19)</sup>そして、航空軍備をスムーズに進める上で、最大手企業であるユンカース社の手綱を握ることは、航空省にとって重要な問題であった。というのも、同社の創業者フリー・ゴーは、航空機製造の核となる特許を多数保有し、ヴァイマル期以来、政府による特許権へのあらゆる干渉に強硬な拒否姿勢を示していたからである。ミルヒの選択は、フリー・ゴーの排除とユンカース社の事実上の国有化であった。ミルヒは、三三年一〇月、ユンカース社の新しい経営者にフリック出身のハインリヒ・コッペンベルクを据えた。以後、コッペンベルクはゲーリングの後ろ盾をも得て、ユンカース社の実権を握り、その発展の原動力となる。<sup>20)</sup>

ところで、ユンカース社の拡大路線にとつて最も重要な要素は、新経営者コッペンベルクのフォーディズムへの傾倒にあった。「デトロイトにおけるフォード車と同様に航空機を製造するよう努めねばならない」というコッペンベルクの言葉は、彼の目標設定を端的に示している。フォーディズムの賛美は同時代のドイツ人企業家に広く見られた傾向であったが、コッペンベルクはユンカース社を自らの理念に沿って土台から構築するための支配権を与えられた点で他と一線を画していた。<sup>21)</sup>後にコッペンベルクは、「存在していた航空機産業が小規模であったことは決定的な利点であった」（三九年）と感慨を述べている。<sup>22)</sup>

コッペンベルクは、航空省による最初の発注（J u 五二型爆撃機四〇〇機・三三年一〇月）<sup>23)</sup>に対し、いわゆる「ABC計画」を具体化することで、そのフォーディズムに基づく経営方針を明確に打ち出し

ていく。<sup>(25)</sup> ABC 計画の要点は、航空機部品の製造を提携企業 (B・C) に外注し、ユンカース・デッサウ本社工場 (A) を最終組み立て工場として航空機産業全体の生産余力を活用するとともに、<sup>(26)</sup> デッサウ工場の製造工程をドイツの航空機企業としては初めてフォード式の流れ作業生産方式に転換することであった。<sup>(27)</sup> 航空省は、ABC 計画を採用し、航空軍備計画として初めてメフォ手形による資金調達を認めた。他方、コッペンベルクにとっては、ユンカース社が ABC 計画の采配をとることで、航空機産業で指導的な位置を確保できる点にもメリットがあった。<sup>(28)</sup> ともあれ、ABC 計画は、ドイツ航空機産業の様々な側面に合理化をもたらし、成功との評価を得たのである。<sup>(29)</sup>

ABC 計画の成功は、コッペンベルク率いるユンカース社に「まさにアメリカ的なテンポ」での拡大を後押しする契機となった。<sup>(30)</sup> というのも、ナチ・ドイツにおける軍需生産は、企業にとって資源の調達がアキレス腱であり、基幹製品の開発によって生産分野における主導権を握ることが企業発展のキーポイントだったからである。<sup>(31)</sup> ところが、ABC 計画開始から三六年にかけて、ユンカース社は、Ju 五二型「代用爆撃機」の後継開発に失敗し、ライバル社であるハインケルのライセンズ生産を割り当てられるなど業績が振るわなかった。<sup>(32)</sup> 三五年の機体納入実績 (三三二機) は、同時期の再軍備宣言にもかかわらず前年比 (前年度四七一機) で減少してさえたのである。<sup>(33)</sup>

この苦境を打開するため、コッペンベルクは彼にとつての「フォード T 型」に相当する新型 Ju 八八型機の流れ作業による大量生産を航空省にアピールし、三七年二月にはその制式採用を勝ち取って Ju 八八製造計画を梃子とするユンカース社発展の新たな推進力を得ることに成功した。<sup>(34)</sup> 三七・三八年度の Ju 八八型機を含む受注高は五億五〇〇万

マルクに上る (ABC 計画時の三三・三四年度受注高は八七〇〇万マルク)。結果として、三四年から三八年にかけて、ユンカース社は、航空機部門で四基幹工場と二整備工場、航空エンジン部門では三基幹工場を開設し、人材育成を行なう工場付属校を一九施設開校、三六年には機体製造・航空エンジン部門をひとつのコンツェルン (JFM) に合同するなど、著しく企業規模を拡大させた。<sup>(35)</sup> その従業員数は、三〇九八名 (三三年) から四万六九四二名 (三八年) へと実に一五倍もの増加を記録している (表一参照)。

(表 1) ユンカース社従業員推移 (各業務年度 9 月 30 日段階、兵役中の従業員除く) およびドイツ航空機産業全体との比較

	賃金労働者	給与所得者	合計	ドイツ航空機産業			JFM 従業員の比率
				航空機部門	発動機部門	合計	
1933	2,347	751	3,098	2,813	1,175	3,988	77.70%
1934	9,255	2,358	11,613	11,102	5,769	16,871	68.80%
1935	15,944	4,044	19,988	37,869	15,996	53,865	37.10%
1936	27,607	6,232	33,839	—	—	188,000	18.00%
1937	31,259	7,851	39,110	—	—	229,200	17.10%
1938	38,407	8,535	46,942	—	—	293,000	16.00%
1939	43,367	9,952	53,319	—	—	—	—
1940	62,095	13,937	76,032	—	—	—	—
1941	69,606	15,667	85,273	—	—	—	—

典拠：BAB, R2/5800, Bl.2, 78; Homze, pp.93,184.

しかし、このように急激な企業拡大は、ユンカース社の労働力・労働者政策に大きな軋みを生じさせずにはおかなかった。ひとつは、三七年から三八年にかけて完全雇用の達成から労働力不足へと転じたドイツ経済全体の流れ<sup>(36)</sup>とも連動する、熟練労働者調達の困難である。労働力調達については、ゲーリングが「航空機産業の労働局」と呼んだ航空省「航空機産業従業員事務所 (Büro für Luftfahrtindustriepersonal)」のルート<sup>(37)</sup>やアーヘンおよびポーフム労働局との個別協定<sup>(38)</sup>をつうじた労働力調達の努力が続けられたが、より深刻な問題は、その雇用した労働者の定着率の低さにあった。近隣自治体だけでは労働力を

賄うことができないことから、ユニカース社の拡大はドイツ全土からの労働者流入をもたらし、三三年から三九年にかけて、所在地であるアンハルト州に一八・四%もの人口増大を引き起こしていた（全国平均三八%）<sup>(39)</sup>。人口動態上の急激な変化は、最も顕著な現象として各自自治体を住宅難に追い込み、流入し続けるユニカース社従業員の居住環境は悪化の一途を辿った<sup>(40)</sup>。三七年六月の『ドイツ通信』によると、例えばベルンブルク工場の月当たり賃金・給与額は二一〇から二七〇マルクであるが、家族を勤務地に同伴できない労働者は、大半を「二重の家計、さらに往復運賃」に費やしていた。三名から五名が共同で居住するのは普通であり、歓喜力行団の旅行企画が多数開催されているにもかかわらず、工場内にはユニカース社に対して好意的とは言えない雰囲気蔓延していた。ケーテン工場では、工場指導部が給与（平均二四〇マルク、手取り二一〇マルク）の半分を月々仕送りするよう指導し、食事と住居に八〇マルク支払った後に手元に残るのはわずか一〇マルクほどでしかなかった。しかも、『ドイツ通信』が「比較的良い」と述べた月当たり賃金・給与が超過勤務手当込みの数字であったことを考慮すると、総従業員の八割を占める賃金労働者の負担は決して小さくなかったと考えてよい。そして、こうした住宅難をはじめとする福利厚生の不十分さは、従業員総数が継続的に増大しているにもかかわらず、低い定着率のために従業員が絶えず入れ替わるという流動性の高さとなって現れたのである。三七・三八年度のユニカース社従業員の離職率は約二〇%（三七年の三万九一一〇名中約七八〇〇名）に達し、新規雇用にかかわる付帯コストの増大と生産効率の低下が深刻な問題となった<sup>(41)</sup>。そして事態は、新たな企業発展の梃子であるJ・U八八計画の達成が危惧されるまでになったのである<sup>(42)</sup>。

これに対してコッペンベルクは、住宅建設計画の推進の他、単身赴任者とその残留家族のための「二重家計」負担を始めとする「企業による社会給付」の支給や<sup>(43)</sup>老齢年金制度の検討など福利厚生の一層の充実方針を打ち出すとともに、そうした方針をいわゆる「工場共同体（Werkgemeinschaft）」理念で基礎付けようとした<sup>(44)</sup>。「工場共同体」は、ヴァイマル期ドイツで盛んになった労資間闘争の止揚を目指す運動であったが、コッペンベルクは、フォーディズムにその「成功例」を見出していた。アメリカでは、社内新聞や祝祭典、レジャーの提供、同好会活動によって演出される「工場共同体」や「安全運動」プロパガンダが社内の様々な階層を結びつけるだけでなく、労働運動を繁殖させない雰囲気醸成していると考えたのである<sup>(45)</sup>。

ユニカース社発行の『社会構築の四年間』は、コッペンベルクの推進した「工場共同体」運動を次のように要約する。かつてのユニカースマンの精神は、企業を構築するうえで不可欠な基礎であった。だが、その根幹はあまりにも小さく、新たな企業にとって従業員を飛躍的に増員することが重要な問題となった。「最大の課題は、ドイツ全土からやってきた「この寄せ集めの人々を工場共同体の理念の下に統合することであった」。「かつてのユニカースマンと同様に、喜ばしい共同作業、航空界への熱狂、工場に対する誇りを涵養しなければならない」のであって、「忠実、信頼、献身、僚友であること、そしてドイツ工業界における労働戦士であること」が求められるのである。「この人間の指導・統制という問題が我々の社会的な課題の中心となる」のであり、三六年五月一日に施行された就業規則が工場共同体の社会的基礎を創出する手段となった。ユニカース社の就業規則は、具体的な就業条件に加えて、労働への敬意や忠実、僚友関係といった精神面のあり方を規定し、その基礎を

企業指導者を頂点とする指導者原理に置いた。従業員は、企業指導者の指導に対する服従義務を負い、企業指導者は福利厚生を含む工場共同体の指導に責任を持つのである。その際、「労働同志」は、品行方正で遺伝病質のないアーリア血統のドイツ人かつドイツ労働戦線（DAF）加入者たることとされた。<sup>51</sup>

ナチ期に喧伝された「経営共同体（Betriebsgemeinschaft）」の引き写しにも見えるユニカース社の「工場共同体」運動は、コッペンベルクにとつて、フォーディズムの「成功例」をドイツで実践することに他ならなかった。<sup>52</sup> 就業規則は、「国民労働秩序法の思想と、経営共同体を自らの労働組織においても確立しようとする我々自身の意図」とに合致させるべく（傍点は引用者）策定されたものであり、ナチズムによって初めて与えられたものではなかったのである。「工場共同体」理念について、ウジエルは「ユニカース社における新秩序は「民族共同体」理念と指導者原理に基づく新しい国民社会主義的秩序の反映」と解釈するが、<sup>53</sup> 右で見てきた経緯を踏まえれば、これは社内プロバガンダの無批判な受容である。この点で、ユニカース社の「工場共同体」運動がヴァイマル期以来コッペンベルクが涵養してきた経営理念を基礎とするものであり、さらには従業員の低い定着率という現実問題への処方箋としての性格を強めていった点は見落とすべきではない。

とはいえ、ユニカース社の「工場共同体」運動が「包摂の論理」の裏面としての規律措置と人種主義を盛り込んだことはナチ期の重要な変化である。前者は、いわゆる「怠業者」に対する解雇措置が労働力不足の状況で「もはや処罰と認識されてはいない」ために、「罰金を課すことによって蔓延しつつある怠業者をコントロールする他ない」との判断から導入されたものである。<sup>54</sup> これは、戦時下における労働矯正収容所送

致という厳格な規律措置を潜在させる方向性であった。実際、戦時期になるとドイツ人従業員に対しても「怠業」による警察拘置は向けられていったのである。<sup>57</sup> また、ヴァイマル期の「工場共同体」は「新しい共同体」を希求する運動として人種主義的な、あるいはフェルキッシュな色彩を帯びてもいたから、就業規則における人種主義の明文化をナチ期以前とのひとつの連続性とも見ることが可能である。<sup>58</sup> さらに、「指導者原理」とフォーディズムの権威主義的性格、すなわち経営者による無制限の支配権としての「リーダーシップ」における類似性など、コッペンベルク的な「工場共同体」のあり方とナチ期の「経営共同体」のそれとを繋ぐ補助線は様々に存在した。ユニカース社取締役会の三六・三七年度報告書が、自らの就業規則は「模範的であると人々に賞賛されている」と胸を張ったことは、このような文脈で理解する必要があるだろう。<sup>59</sup>

しかし、コッペンベルクの強調する「工場共同体」理念は、高い離職率を改善する決定打にはならなかった。離職率は、三八・三九年度には約二一%、<sup>60</sup> 三九・四〇年度には約二六%に達し、「これはユニカース社従業員がもはや前年のように五年ではなく、むしろ四年で一度『入れ替わってしまう』」（強調は原典、『』は原典の引用符）事態を意味していたのである。<sup>62</sup> そのため、同時並行で新たな労働力源を発掘することがユニカース社の新たな課題となった。ユニカース社は、J u 八八計画のための労働力として女性や「併合」後のオーストリア出身者の試験的動員を開始し、<sup>63</sup> 第二次世界大戦開始直後には労働義務者の動員強化にも乗り出していく。<sup>64</sup> そして、両者の動員に限界が見えた段階で、外国人労働者の積極的な調達に動くことになるのである。

### 3 「ヨーロッパの労働者共同体」への道

まず、ユニカース社における外国人労働者動員の前提となる状況を整理しておきたい。第一点としては、第二章で確認した全般的な労働力調達の困難と従業員の高い流動性の存在があつたが、これらと関連するもうひとつの事情を指摘しておかねばならない。それは航空機産業が「若い産業」であつたことである。

ユニカース社統計課の所見によると、従業員の平均年齢は三七年から四〇年にかけて三一・三歳から三一・九歳の幅で推移し、航空機部門では三〇歳未満が四八・六%、三〇〜四〇歳未満が三二・六%、四〇歳以上が一九・八%であつた（四〇年二月段階）。「産業と手工業」経済課作成の三九年センサスに基づく平均値は、三〇歳未満四〇・四%、三〇〜四〇歳未満二八・七%、四〇歳以上三〇・九%であつたから、ユニカース社従業員の年齢構成は大きく若年層に偏つていた。統計課によると、若年層に偏る年齢構成は「一九三三年以降に興つた『新しい』産業の特徴」（『』は原典の引用符）であつた。<sup>65</sup>そして高年齢のベテラン層が薄く、若年層が厚いという年齢構造は、例えばハインケル社にも該当するドイツ航空機産業の顕著な特徴であつたが、このことはなによりも戦時に他の業種に比べてより多数の従業員が召集対象となることを意味していたのである。

ドイツ航空機産業における構造的な労働力不足は、戦争に先立つジュ八八計画の始動期にはすでに、従業員の流動性という形で姿を現し始めていた。これに対するユニカース社の措置は、まずドイツ人女性の動員を強化することであつたが、成果は芳しくなかつた。その原因は、ひとつには大規模な増員に伴つて選抜プロセスを導入したことにあつたが、

家庭の事情による退職や長期無断欠勤による解雇も女性従業員の減少の要因となつた。三九年一〇月末に総従業員の二八・一%という最高水準に達した後、女性の割合は継続的な減少傾向に入っている（実数は徐々に増加）。統計課は、一九四〇年八月の所見において、「現在の法的拘束が解かれた場合、女性従業員は離職するための努力を強め、大きな影響をもたらさざらう」（強調は原典）と、女性動員の成果に否定的な見解を明らかにしたのである。<sup>67</sup>

労働義務者の動員も女性労働者と同様の経過を辿つた。ユニカース社は、労働義務者の採用拡大を図り、その総数は「一九四〇年八月中頃には約一万名、すなわち配置可能なユニカース社従業員の二三・九%に達した」。しかし、労働義務によつて調達可能な男性労働力もまた広く枯渇し、結果として労働義務者の多数を女性が占める状況となつた（四〇年八月段階で約二五%）。ユニカース社は、結局、女性動員と同様に労働義務者にも強い離職圧力が見られるとして、労働力源として期待できないとの判断に至つたのである。<sup>68</sup>

女性労働者と労働義務者の動員に否定的な判断を下したユニカース社の目は、次の労働力源である外国人労働者へと向けられる。戦争に突入した三九年には、ユニカース社の受注残高は九億五六一〇万マルクへと一挙に倍増、四〇年には一二億三三九〇万マルク、四一年には一六億四六四〇万マルクに達した。受注高が三八・三九年度から三九・四〇年度にかけて四〇〇〇万マルクの伸びにとどまっていたことを考慮すると（表二参照）、三九年の急激な受注残高増は、すでに戦前期に問題視されていた労働力不足による生産計画の未達成状況が戦争事態によつてさらに促進されたことを示している。例えば、三九年八・九月には従業員総数の八%に当たる四七〇〇〇名のドイツ人男性従業員が召

集を受け、その減少分を補うためにも、労働力を大規模に調達すること  
が喫緊の課題となっていたからである。<sup>⑧</sup>

(表2) ユンカース社受注高、売上高、受注残高表(各業務年度末9月30日段階、単位100万RM) および生産数

業務年度	受注高	生産数		売上高			受注残高
		航空機	発動機	航空機	発動機	合計	
1932/33	—	—	—	—	—	—	15.7
1933/34	87	151	332	26.5	13.2	39.7	63
1934/35	169	471	792	84	33.1	117.1	114.5
1935/36	282	331	972	74.9	37.6	112.5	284.1
1936/37	247	570	2,004	123.5	100	223.5	306.7
1937/38	505	620	2,777	172.6	173	345.6	466.4
1938/39	902	950	3,165	225.1	187	412.1	956.1
1939/40	942	842	4,701	383.2	282	665.2	1,232.90
1940/41	1,564.00	1,311	7,675	637.9	513.1	1,151.00	1,646.40
1941/42	2,075.00	1,571	10,627	677.3	644	1,321.30	2,324.00
1942/43	4,307.40	1,978	12,870	808.4	904.4	1,712.80	4,555.90
1943/44	6,333.30	2,459	10,748	773.2	*4,962.2	5,735.40	6,008.50

\*43・44年度エンジン製造売上高の急上昇は、Jumo004型ジェットエンジンの製造開始による。  
典拠：FD 5610/45, JFM-Zahlenbild 1938/39, S.23f, 32f; LHASA, Nr.58, Bl.12R, 16f; Nr.66, Bl.10, 12; BAB, R 2/5795, Bl.21Rf., 23R, 64-66R, 123, 125; R 2/5796, Bl.57f., 90R, 92f.; R2/5800, Bl.9R-10R; R2/5801, Bl.123; R2/5802, Bl.13. より作成。

もにそのほとんどが農業に投入されていたから、ユンカース社のポーランド人動員は工業部門への配置という「例外的現象」からスタートした訳である。ゲーリングの影響力と「事務所」を梃子に、航空省は独自の

航空機産業における外国人動員を主導したのは、航空省の「航空機産業従業員事務所」であった。四〇年四月、「事務所」は労働力不足の解決策として多数の外国人熟練労働者を斡旋する用意がある旨を航空機産業各社に通達<sup>⑨</sup>、翌五月にはマクデブルク発動機工場に最初のポーランド人一〇名が到着し、ユンカース社における外国人動員が始まった<sup>⑩</sup>。同時期のポーランド人は民間人・捕虜と

(表3) ユンカース社における総従業員数の推移(1940年～1944年末)

	30.9.40	30.9.41	30.6.42	30.9.42	31.12.42	31.3.43	30.6.43	30.9.43	31.12.43	31.3.44	30.6.44	30.9.44	30.11.44
配置可能な従業員*	—	—	86,596	87,867	92,801	108,066	112,250	114,111	115,653	118,035	123,654	129,890	128,779
帝国ドイツ人	男性	73,845 <sup>**</sup>	74,050 <sup>**</sup>	67,485	63,920	60,586	51,804	52,936	52,372	51,547	51,002	53,945	51,793
	女性	—	—	—	—	—	17,749	18,887	19,668	20,433	20,325	20,957	21,855
外国人	男性	2,187	8,780	20,794	25,562	33,878	40,035	41,882	36,293	39,701	42,824	44,047	48,537
	女性	—	—	—	—	—	—	—	7,705	9,080	10,624	11,609	13,574
女性	—	—	16,411	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
東方労働者(外国人が母数)	—	—	—	—	4,421	4,871	4,787	—	—	—	—	—	—
労働義務者	—	—	9,137	9,357	8,015	11,558	11,216	12,048	12,258	12,493	14,894	15,096	—
兵役従事者	—	—	13,075	14,004	15,553	19,718	20,374	21,075	21,810	21,858	21,675	24,926	25,595
出向職員(前線整備工場など)	—	—	503	1,395	1,947	2,427	2,375	2,390	2,567	3,503	3,887	3,259	2,445

\*強制収容所囚人、戦時捕虜は含まれていない。\*\*民族ドイツ人を含む。  
典拠：BAB, R2/5794; R2/5795; R2/5796, それぞれの4半期・月例報告に基づく。

労働動員ルートを開拓していったのである。以後、ユンカース社は外国人の動員強化を進め、ポーランド人に続いてデンマーク人、ベルギー人、オランダ人をドイツ人と同様の賃金契約で採用し、四〇年九月末段階で総従業員に占める外国人は二一八七名(二・七%)に達した<sup>⑪</sup>。表三は、四〇年から一九四四年末までの総従業員数の推移をカテゴリ別にまとめたものである。四〇年以降、外国人労働者が労働義務者を上回るペースで増大し、四四年末には配置可能な従業員数のほぼ半数を占めるまでになっていることがわかる。

ところで、ユンカース社経営陣は、外国人の労働能力を低く評価していたため、ドイツ人の抜けた穴を質的にも補う必要性に迫られた。ユンカース社は、外国人を航空機製



造に大規模動員するための前提として、コッペンベルクが当初から推進した「合理化」の一層の徹底を求めたのである。自動鋸打機や連続溶解機のような特殊機械の導入、スムーズな流れ作業生産の実現によって、「相当な製造時間の短縮が実現しただけでなく、熟練工の代わりに外国人動員から得た補助労働者に労働の遂行を任せることができるようになった」<sup>(76)</sup>。この点で航空機製造への大規模な外国人動員は、流れ作業生産と「合理化」の追求という戦前期のコッペンベルクの経営戦略の延長線上にあったと言える。

「合理化」と並ぶユンカース社の外国人動員における特徴は、ナチ期「労働動員」の主流をなした東欧系外国人を回避し、西欧系外国人の大規模な獲得にシフトした点にある。例えば、四一年九月に開始された戦時捕虜動員の主な対象となつたのは、社内文書に彼らの国籍分類がないので推測によるほかないが、おそらくはフランス人捕虜であった。というのも、ヒトラーによるソ連人戦時捕虜動員の決定は四一年一〇月であり、その二ヶ月前（四一年八月）にフランス人捕虜一〇万名の航空機産業への割当が行なわれているからである。戦時捕虜の動員規模は、当初二〇〇名、四四年には五三三三名のピークに達し、それ以外の期間は約一二〇〇〜二〇〇〇名の幅で推移した（表五参照）。また、ザウケルが労働配置総監に就任し（四二年三月二日）、四二年四月に開始されたソ連民間人の動員については、表四にあるように、四一年には後に「東方労働者」と分類されることになる人々二一名がすでに就業していたが、ユンカース社の「東方労働者」に対する判断は当初から否定的であった。「労働配置総監命令」による各種措置（住居や給養など）が「主般的な食糧配給の切り詰めとも関連して、工場にとって著しい困難をもたらしていた」<sup>(81)</sup>からである。同時期の航空機産業経済集団の社会経

済委員会会合（四二年五月八日）では、例えばヴェーザー社が「ロシア民間人の八〇%を使い物にならないとの理由（wegen Unbrauchbarkeit）で送り返した」ことが報告された<sup>(82)</sup>。おそらくこうした先行事例を踏まえてユンカース社もまた社内向けに「ロシア民間労働者の労働・動員条件」を詳細に記した文書を作成（四二年五月二五日）、航空機産業各社に配布するなど東方労働者動員問題の検討を進め、その後の試験的な労働配置の結果を考慮した上で、改めて否定的な判断に達したと考えられる。また、ザウケルが航空機産業「以外」に「東方労働者」を重点配置したことも手伝って、表四が示すように、ユンカース社の外国人動員は西欧系を中心に展開することになった。

（表4）ユンカース社における「外国人動員の展開」（各9月30日段階）

	1940年	1941年	1942年	1943年
ベルギー人	584	4,268	10,553	15,886
フランス人	1	450	3,662	5,267
オランダ人	589	404	1,938	4,453
チェコ人	25	1,409	3,388	10,612
東方労働者	—	21	3,962	4,845
その他	872	2,447	2,059	2,935
総計	2,071	8,999	25,562	43,998

典拠：LHASA, Nr.66, Bl.2R.

も再訓練所を設置した。これは、西欧系外国人がドイツに到着する前に予め熟練工に養成しておくための措置である。また、四一年には、オランダ、ベルギー、フランスのユンカース社駐在事務所に連絡員を

西欧系外国人は、いわゆる「ザウケル行動」によって配置されてくることもあったものの、主な調達ルートは「外国での自らの活動」、すなわち徴募によるリクルートであった<sup>(85)</sup>。四〇・四一年度には、航空省および「事務所」の支援も得てベルギー諸都市（リエージュ、ガン、メッヘレン）に職業訓練所を開設<sup>(86)</sup>、翌年にはフランスとオランダ（ブザンソン、モンベリヤール、ナンシー、ユトレヒト）に

配置し、労働力調達を促進するために外国人労働者の家族のケアを担当させた。<sup>(87)</sup> このような措置の結果、例えばシェーネベック工場では、社内報告書によって確認できる限りで、四三年一〇月から四四年九月にかけてフラマン人が外国人の最大集団を形成することになった。フラマン人は、ドイツ民族の祖先のひとつとみなされ、「新たなヨーロッパで、その民族的な活力を開花させることのできる地位に就く」とされていたから、イデオロギー的な整合性も取りやすかったのである。<sup>(88)</sup>

西欧系外国人取り込みの努力は、社内プロパガンダにも現れた。D A F指導者ライは「ヨーロッパの労働者共同体」と題するパリ講演で、ドイツ人労働者とフランス人労働者の協力関係をヨーロッパの労働者階級の国際的な連帯に見立て、その共通の敵をボルシェヴィズムと指定するアピールを行なった(四二年七月二日)。ユンカース社プロパガンダ・ビューローは、ライのパリ講演以降、フラマン人を初めとする西欧系労働者獲得の努力をより強めていく。例えば、就業中の西欧系労働者を対象に、工場機関紙『プロペラ』のフラマン語版の発行や『私ほどのように工場で意思疎通するのか』諸国語版の配布を進めるとともに、西部占領地では外国人労働者の「生活と労働に関する啓蒙映画」の上映をつうじてさらなるフラマン人の獲得に結びつけようとしたのである。それだけでなくユンカース社は、「企業内教育——とりわけ外国人労働者——のために多言語の教材を作成・印刷する」ことにも余念がなかった。「企業内教育」は、「初めて外国人が改善提案を提出する」(四三年第二四半期)という「成果」を上げている。さらに各分工場は、ドイツ人従業員のサッカーチームと親善試合を行ったり、バラエティーショーを開催するなど、西欧系労働者のための余暇プログラム充実に務めた。

このように積極的に展開された外国人労働者の統合策は、しかしなが

ら「工場共同体」を「ヨーロッパの労働者共同体」に止揚するものではなかった。外国人労働者向けの給与や配給の担当窓口はドイツ人従業員とは別個に設けられたし、「僚友共済」の給付対象から外国人は除外された。当時ベルンブルク工場に製図工として勤務したオランダ人ベクリングの戦後証言によれば、「西方労働者(Westarbeiter)」の処遇は、収容所での起居と移動制限が課せられた以外はドイツ人に準ずるものであった。とはいえ、外国人に対する規律・監視措置は維持され、職場のオランダ人はドイツ人の「小集団指導者」の「指導」を受けて就業し、「怠業」による処罰を受けることもあった。<sup>(86)</sup> 生産現場は、マクデブルク工場のスベイン人の例が示すように、規律を回復する手段として外国人労働者を労働矯正収容所へ送致することも厭わなかった。<sup>(87)</sup> また、ユンカース社は周辺企業と共同で外国人用売春宿を設置し、ドイツ人と外国人の接触を遮断する措置も講じたものの、これは売春宿だけでは徹底できなかったようである。一方、「東方労働者」は、収容所内でも居住区や配膳口を分離されるなど、生活や労働の様々な場面で「西部労働者」にさらに劣る扱いを強制されたのである。<sup>(88)</sup> やはり当時ユンカース社に勤務したドイツ人デイルスナーは、自らの部下となった外国人労働者に不安と不信感を感じたことを告白しているが、彼の猜疑心もまた東欧出身者に対してより強く向けられていた。<sup>(89)</sup> 立場の異なる両者の証言は、ユンカース社の労働・生活環境において、ドイツ人と外国人の間だけでなく、外国人労働者の内部でも労働の「強制性」や処遇・労働環境に階層化が生じたという点で一致を見ている。そして、何らかの接触が避けられない職場において、西欧系外国人労働者に対するドイツ人労働者の態度は、ベクリングによれば、多くの場合、ナチズムの「最終勝利」確信への距離によっても左右され、猜疑的なものから同情的、あるいは好意

#### 4 最後の労働力源Ⅱ強制収容所囚人の動員

的なものへと多岐にわたり、外国人労働者と良好な関係を築いたドイツ人も少なくなかった。他方、一般のドイツ人住民は、外国人労働者と直接に接触することがほとんどなく、自らの関心事に引きこもることにより、ほとんどが追従者や傍観者の位置に留まったのである。<sup>(10)</sup>

つまり、「ヨーロッパの労働者共同体」というアピールは、ユニカーズ社においては空手形に終わった。「自由意志」で来独した外国人労働者は、出先徴募機関が提示した高給が虚偽であった——社内からもそのやり方に苦情が出ていた——ことを、ドイツでの就業後に思い知らされたし、徴募を「拒絶した場合には、労働義務」が待ち構えていた。<sup>(11)</sup>結局、「西方労働者」にとつてもユニカーズ社への就業は事実上の強制的動員だったのである。これに対し「西方労働者」は、契約を更新せずに帰国する、あるいは休暇から戻らないことで「労働動員」を逃れる動きを強め、四二・四三年度にはその三分の一が契約を解消する事態となった。多数の「西方労働者」による「暗黙の不満表明」は、彼らの離職率を「三四％」にまで押し上げ、結局、さらなる労働力調達の必要性を高めるという負の連鎖をもたらしたのである。すでに四二年九月段階でベルギーからの幹旋者は減少傾向に入り、それまで外国人労働者の半数を占めていたフランマン人・ワロン人の割合は五一・二％から四一・三％に低下していた。西欧系労働力枯渇の兆候が見出されたことを受けて、ユニカーズ社は、西部占領地で徴募活動を継続する一方、「保護領」での徴募許可を取り付けるなど新たな労働力源の開拓に奔走することになった。<sup>(12)</sup>その選択肢のひとつとして浮上してくるのが囚人の動員だったのである。

航空機産業が囚人の動員に踏み込んでいくプロセスを分析する上で見過ごせないのは、いわゆる「四一年危機」により、航空軍備における権力構造に変化が生じたことである。四一年段階で、航空機総監ウーデットの指導下にある航空機産業が空軍に損耗を補うだけの航空機を供給できていない現状が明らかとなると、ミルヒは、ウーデットの権限を引き継ぎ、航空機産業に対する中央統制の強化に乗り出した（四一年六月）。四一年九月には、ミルヒは、ユニカーズ社の拡大とウーデットの下で企業自治的な生産体制の構築に辣腕を振るったコッペンベルクを解任し、ユニカーズ社独自の拡大路線に終止符を打った。航空省が最大手企業の手綱を握り直したことは、航空機産業全体の「国営化」傾向がより強まったことを意味する。ミルヒは、すでにウーデットの下で「主要産業の指導者が有する諸経験を、可能な限りの規模で、空軍関連産業の軍需生産向上へ活用するため」に設置されていた「産業委員会」（四一年五月一四日）と、部門細目別の「リング組織」（四一年八月一五日）を梃子として、航空機産業の「合理化」徹底をつうじた生産拡大を目指したのである。<sup>(13)</sup>このような布石を打った上で、ミルヒは、四四年三月までに五万機の航空機を生産する計画を達成するため、企業に対して独自の機種開発を原則として禁じるとともに、原材料の浪費抑制と生産割当の厳守を課した。さらに、シュペーアの軍需相就任（四二年二月）後もミルヒは、陸海軍部門とは対照的に、ゲーリングの影響力をつうじて航空機産業を自らの権限下に置いた。<sup>(14)</sup>ヒトラーが「軍備の全体的な統一機関の問題」、とりわけ「空軍兵器に触れることは意識して避け」たように、シュペーアも「政治的解決が必要」な空軍部門の争点化を回避し

たためである。それだけでなく、航空機産業は、「産業委員会」と「リング組織」を手直しするだけで「新たな」シュペーア体制に適應しえたから、ミルヒの「合理化」路線は基本的に継続した。つまり、ミルヒは、シュペーア体制に表面上は組み込まれてからも、軍需生産全体の約四割を占める航空軍備に関する強力な実権と自律性を確保しえたのである。そのため、ミルヒは、航空機生産の拡大に不可避な労働力調達問題においてもイニシアティブを取っていくことになった。

航空省は、四〇年四月以来、「事務所」を「労働局」として機能させることで、すでに独自ルートによる航空機産業への外国人労働者のルート強化していた。だが、東部戦線の停滞により、もはや陸海軍が空軍直しに必要な労働力を融通できないことが明らかとなると、ミルヒは、さらに航空機産業に供給できる労働力源の開拓に乗り出し、親交を結んでいた親衛隊（SS）全国指導者ヒムラーの手中にある強制収容所に着目したのである。ミルヒは、四一年八月六日にミュンヘン近郊アラッハのBMW航空発動機工場を訪れた際に早くも囚人動員に言及し、遅くとも一月にはハインケル社の案件も含めて強制収容所監督局と交渉に入った。

四二年一月二四日、ミルヒは、ヒムラーと「空軍に労働力をより規模に利用させる」協定を結び、二月一七日にはエルンスト・ハインケルに対して「我々は強制収容所から必要な人員を確保しなければならぬ。不十分な場合にはヒムラーがさらに捕まえてくべし」（『Fängel Himmel noch welche』）（『は原典の引用符』）と見通しを伝えた。また、ミルヒは、三月一〇日には強制収容所の経済的側面を管轄するポールSS大将と具体的な交渉を行なっていることを航空機総監会議で部下に伝えた。このように労働力源としての強制収容所に注目が集まるなか、航空機産

業において囚人の計画的・組織的な動員に先鞭を付けたのは、ミルヒの動きに対して早々と手を挙げたハインケル社であった。

ところが、四二年三月にザクセンハウゼン強制収容所から四〇〇名のソ連人捕虜を移送して始まったハインケル社オラニエンブルク工場での試験的動員は、彼らのおまりにも激しい衰弱により、わずか一日後に返送せざるを得ない事態となった。試験的動員「失敗」の結果を受けてオラニエンブルク工場は、ポーランド人、ロシア人の増員で対処することとし、囚人の動員方針を撤回したのである。

一端は中止された航空機工場での囚人の労働動員方針は、ザウケルが労働配置総監に就任したことで再浮上する。労働配置総監と任務の重複する航空省「事務所」は活動停止に追い込まれた。さらに、四二年九月三日には、一ヶ月にわたってロシア民間人とロシア人捕虜の割当が途絶する見通しとなり、今後工業に振り向ける予定であった二五万名のロシア民間人は畑野菜収穫のため農業に配置されることが決まるなど、ザウケルが航空機産業へ十分な「東方労働者」を供給する状況にないことが明らかになったことで、ミルヒはまたもや自らの産業のための労働力源を開拓する必要性に迫られたのである。ミルヒにとってヒムラーとの同盟は、シュペーアIIザウケル体制への対抗軸となるべきものであった。

ミルヒとポールとの会合は、ブドラスによると四二年九月一五日、同様に強制収容所囚人の軍需企業への動員について協議したシュペーアとは別々に行なわれたようである。いずれにせよ、航空省は九月一七日の会議でハインケル社に次のように伝えた。

「航空省は強制収容所から五万名の囚人（Straflinge）を使えることになった。航空省は、この労働力を工業に分配することはせず、もっぱら強制収容所囚人を配置する我々の『強制収容所工場』（Kz-Werke）を創出

し、現在就業している労働力を工場から引き抜く。これにより配置から外れた他の労働力は、別の箇所に配置するために該当するコンツェルンに残す。最初の強制収容所工場に予定されているのはハインケル・オラニエンブルク工場であり、次にミュンヒェン近郊の『アラッハ』である」(『』は原典の引用符)。

シュペーアとポールの五万名のユダヤ人囚人を閉鎖的な軍需企業に配置することを取り決めた「九月一日協定」は、まもなく工業界・国防軍の反対を背景として撤回され、強制収容所から軍需企業に囚人を貸与するという「九月二〇／二二日協定」へ修正された。その際、ユダヤ人の動員という条件も撤回されている。

他方、ミルヒとポールの合意は撤回されなかった。ハインケル社は、航空省の提案を了承し、四二年九月には再び囚人動員に踏み切った。ハインケル社もまた、より顕著となった労働力不足と、激しさを増す外国人労働者の離職に対処することを迫られていたからである。ハインケル社は、バラック収容所を工場地に建設、九月に八〇〇名の囚人をオラニエンブルク工場に投入し、囚人を増員していった。そして、四三年三月には三七〇七名、四四年六月には六九六六名の囚人を製造工程に就業させたのである。工場では、囚人は技術監督のドイツ人の下で働き、規定上、両者のコンタクトは処罰の対象とされた。囚人の虐待や処罰は公式には禁じられ、暴行などの逸脱は少なくともザクセンハウゼン基幹収容所よりは少数に留まった。

このハインケル社の事例は、ドイツ航空機産業が囚人を大規模に動員していく嚆矢となった。「強制収容所工場」は、生産性を大きく向上させたのみならず、「国籍が混合していることは秘密活動を困難にするという利点がある」と見なされたからである。ペーネミュンデ陸軍試験所

は囚人を就業させる「強制収容所工場」を高評価し、ハインケル社自身も航空機生産全体での囚人動員にとって指標となる大実験であったとの結論を引き出したのであった。

ハインケル社の「成功」を見たユンカース社も囚人動員に動いた。四三年に入って航空機産業全体で労働力不足は深刻化し、ユンカース社では外国人労働者までもが高い離職率を記録して「状況は著しく困難の度を加えた」からである。ユンカース社は、SS経済管理本部D II局と契約を結んで、まずシェーネベック分工場で囚人を試験的に投入することとし、「ユーリウス」の暗号名で外部収容所を設置させた。シェーネベック分工場には、四三年三月一九日にプーヘンヴァルト強制収容所から囚人の第一陣一〇〇名が到着している。木造バラック群を初めてする収容所は、三月以降順次拡大され、四三年六月から七月にかけてほぼ完成をみた。

ここで簡単に概略を述べておきたい。シェーネベック収容所の囚人数は、四三年一〇月から四四年末までの平均で約一一五〇名、仕事場は航空機胴体部品の製造工程である。収容所と同様に鉄条網で区切られた工場での労働は、昼夜二交代制で毎日一二時間に及び、原則として日曜・祝日も休業は許されなかった。分工場は、補助労働者一人一日当たり四マルク、熟練労働者は六マルクの「賃金」(食費込)を、囚人にはなくSSに払い込んだが、ユンカース社の貸借対照表は、囚人賃金は通常の規定で算出される労働対価に比較して八九万二〇〇〇マルク(四三・四四年度)プラスの賃率差異を生じさせたと計算する。

この試験的な囚人の動員を、ユンカース社は高く評価した。分工場指導部は、「彼らの能率は満足すべきものである」と所見を述べ、「強制収容所の拡大のために、SS隊員と囚人用のバラックがさらに建設

される」(四三年一〇月)ことを本社に伝えた。「強制収容所工場(Betrieb)に連結する部門は、囚人の継続的な雇用によりほぼフル稼働している。しかし、その他の部門は民間人労働力が明らかに足りない。この労働力需要は、離職と休暇をとる外国人の未帰還により日々増大している」(四三年二月)。四四年以降も分工場は囚人の増員を進め、四四年六月には従業員に占める囚人の割合は一八%に達した。

このように囚人の配置が「成功」と見なされた理由を理解するには、囚人以外の労働者を取り巻く状況の変化と対比する必要があるだろう。四三年末の段階で、ドイツ人男性従業員は二〇%を割り込み、さらに代替労働力の外国人は休暇から帰らず次々と姿を消して(四三年一二月段階での休暇からの未帰還率、フランス人七〇%、オランダ人五〇%、フランマン人二八%)労働者の減少が続いた上に、残った労働者は戦争による生活環境の混乱から労働能力を大きく低下させていた。逆に、囚人は工場地に拘束されているために「安定した」労働力であり、「合理化」と流れ作業生産が労働の質をある程度担保したから、彼らを仕事場に送り込みさえすれば継続的な生産は期待できた。この点では、ユンカース社において流れ作業生産と「合理化」が外国人の大規模な調達を促進した構造は、囚人動員にも通底していたといえる。

もうひとつの連続性は、西欧系労働者を主流とする労働者政策が囚人のリクルートにも影響を及ぼした点にある。四三年三月一九日以降のシエーネベック外部収容所とブーヘンヴァルト、およびその他の収容所の往還に使われた囚人移送リストを整理すると、次のような傾向が浮かび上がる。四三年三月から九月にかけての準備期間(居住バラックや他の施設の拡充を初めとする様々な建設・補助作業)には、おそらくは幹部囚人と目された少数の「ドイツ人政治犯」や「労働忌避者」と、ロシ

ア人、ポーランド人が主な移送対象となる一方、囚人の生産工程への投入が本格化する四三年一〇月以降は、フランス人を初めとする西欧出身の囚人が目に見えて増加していった。その理由を明確に示す史料は管見の限り存在しないが、ある程度は推測できよう。まず、囚人選抜には、ユンカース社の担当者が同席したから、そこには企業としての意図が働いていた。選抜基準のひとつは、すでに労働現場では「西部労働者」が主流を占めていたため、作業上の意思疎通の必要性からも、できる限り国籍・民族集団をまとめようとした点に求められる。また、囚人ヒエラルヒーの底部に位置づけられたロシア人やポーランド人の多くは、すでに激しい消耗状態にあった。それゆえ、傾向としてはより健康なフランス人囚人が、本格的な生産労働の担い手と目されたとしても驚くには当らない。つまり、囚人の選抜は、既存の就業構造への考慮と「労働力」についての冷徹な計算によるものだったのである。もともと、基幹収容所における囚人集団の圧倒的多数はロシア人とポーランド人であったから、西欧出身者の払底により東欧出身者が増加していくことは避けられなかった。

「オシフィエンチム(アウシュヴィッツ)ほどひどくはなかった、これがシエーネベック分工場の就業・生存条件に関して証言の一致する点である。とはいえ、囚人食は、「質量ともに足りなかった。朝食にはコーヒー、昼食には野菜スープと呼ばれていたスープとふつうは七〇〜八〇グラムのパン一切れ、日曜には輪切りソーセージかマーガリンが追加された」程度であった。囚人動員のドイツ人担当者は「集中的な労働能力を要求し」、待遇の改善を望む囚人は、逆説的ではあるが、自らの体力を削り、業績を上げて労働能力を基準とするプレミア加給を受ける他なかった。「専門家として扱われ」た場合に限り、「食事の改善」の恩

恵を受けられたのである<sup>(18)</sup>。

他方で、本格的な生産ラインへの投入開始は、生産性を基準とする囚人たちの選別過程を急進化させた。四三年九月以降、シエーネベックで「労働に不適」あるいは「病氣」と判定された囚人は、次々と基幹収容所に返送された。そのほとんどはロシア人とポーランド人であり、到着するフランス人と入れ替わりとして大規模な囚人の返送が相次いだ<sup>(19)</sup>。分工場は自らの手を汚さずに囚人を選別できたのである。返送された囚人は、多くの場合、基幹収容所で過酷な運命を覚悟せねばならず、分工場による選別は文字通り囚人の最終的な「排除」を意味することもあった。懲戒処分を超える処罰は基幹収容所で実施されていたために、「シエーネベック」での虐待の目撃例は少なく、殺害事件は確認されていないが、飢餓や寒さ、長時間の点呼が収容所の日常を支配したことには変わりはない<sup>(20)</sup>。

このようにユンカース社が囚人の試験的動員を進めると並行して、航空機産業全体を囚人労働力の動員へとより傾斜させることになる事態が起きつつあった。アメリカ軍による航空機工場への戦略爆撃の本格化である（四三年三月以降）。とりわけV IIロケットの製造工場が爆撃を受けたことに危機感を抱いたヒトラーは、ロケット工場を地下に移転するというシユペーアの提案を直ちに認め、必要な労働力を強制収容所から調達することを命じたのである。地下工場は、「死の生産」と呼ばれたミッテルbauドローラ強制収容所として完成した。また、ロケット生産移転をめぐるヒトラー決定は、重要な軍需企業、なかでも航空機関連工場の疎開措置を具体化させる画期ともなった<sup>(21)</sup>。四三年後半から四四年初頭にかけて、軍需省と航空省は——後者は航空機産業の領域で——、防空疎開計画の作成とその主導権を競い合ったが、大規模な土木・建設

(表5) ユンカース社における捕虜、囚人数の推移

	30.6.42	30.9.42	31.12.42	31.3.43	30.6.43	30.9.43	31.12.43	31.3.44	30.6.44	30.9.44	30.11.44
a) 配置可能な従業員	86,596	87,867	92,801	108,066	112,250	114,111	115,653	118,035	123,654	129,890	128,779
b) 戦時捕虜	航空機	1,482	1,443	1,448	1,241	936	1,093	2,574	3,313	3,049	1,445
	発動機	201	172	215	281	238	147	1,375	2,010	2,145	544
c) 囚人	航空機	—	—	—	—	281	687	1,159	1,417	1,710	3,380
	発動機	—	—	—	—	—	—	—	—	500	2,455
a+b+c) 利用可能な労働力	88,279	89,482	94,464	109,588	113,705	116,038	120,761	124,775	130,558	135,759	138,476

典拠：BAB, R2/5794; R2/5795; R2/5796, それぞれの四半期・月例報告に基づく。

作業の労働力として投入できるのはいまや囚人のみであると考える点で両者は一致していたのである<sup>(22)</sup>。

軍需省と航空省の角逐に終止符を打ったのは、ドイツ航空機産業を主目標として連合空軍が発動した「アーギュメント作戦（ビッグウィーク）」（四四年二月二〇～二五日）による爆撃被害であった。四四年三月一日には、両者の権限・人員を集中して緊急事態に対処するための「戦闘機幕僚部（Jagstaffel）」が設置され、四二年以来の競合関係の結果として、軍需省が主導権を握ったのである。「戦闘機幕僚部」は、最後の労働力源となった囚人を大規模に動員するべく、SSからハンス・カムラーをスタッフに迎え、戦闘機の緊急増産に取り組むことになった<sup>(23)</sup>。「戦闘機幕僚部」の発足を踏まえてヒムラーは、ゲーリングに対し、四四年三月の段階で空軍軍需に動員されている囚人が三万六〇〇〇名であり、総計で九万名まで増員する予定であること、また「航空機産業の工場の地下移転には一〇万名のさらなる動員が必要」（傍点部の強調は原典）であり、調達計画はすでに進行中であることを伝えてきた<sup>(24)</sup>。ヒト

ラーは、四四年四月六日か七日には地下の戦闘機工場向けに一〇万名のハンガリー・ユダヤ人が動員されねばならないと声明し、航空軍需のための労働力調達はいまやハンガリー・ユダヤ人の絶滅政策とも結合するに至ったのである。

四三年後半から四四年初頭にかけての航空軍需政策の劇的な急進化は、「製造工程」における囚人の「有用性」を自ら確認したユンカーズ社にとつて、生産現場の「内外」で囚人動員を全面展開する分水嶺となった。ユンカーズ社は、四三年一月には疎開計画策定と移転先企業との条件交渉に入り、四四年二月から一二月にかけて移転を実施、その疎開先は最終的に八〇カ所に達した（四四年一〇月段階）。ユンカーズ社は、そのうち六カ所に「收容所工場」を設置、移転作業終了後も囚人を使役して操業を続けた。また、シエーネベックに加えて、デッサウ本社をはじめとする既存の五工場の製造工程にも囚人を投入し、計一三カ所に自らの「ユンカーズ收容所」を所有したのである。判明している限りで、少なくとも四カ所の收容所工場でまとまった数のハンガリー出身者を含むユダヤ人を航空機部品と航空発動機の製造工程に配置、ミッテルハウドロー管轄下のロットレベローデ收容所で地下工場を操業した。結果として、四三年三月に始まった囚人の動員は、四四年一月末段階で七六九八名に到達している（表五）。大部分がシエーネベックと同様の「工場收容所」に属したが、移転に伴う建設作業、移送による消耗、戦争末期の全般的な労働・生存条件の悪化および虐待により收容所全体で少なくとも約二二〇名の死亡事例を記録した（最大はロットレベローデの約一五〇名）。とはいえ、衰弱した囚人の大部分は基幹收容所に返送されたから、基幹收容所で死亡した事例は除外されている。また、連合軍の接近によって四五年四月に集中発生した、いわゆる「死の行

進」の確定困難な多数の犠牲者も含まれていない。そして、航空機産業のトップメーカーであったユンカーズ社の「労働動員」は、このように数字に現れない多くの犠牲をも伴い、四四年九月末段階の航空機生産数二四五九機という最高の「業績」を記録した後（表二、参照）、ナチ体制とともに四五年五月八日に終わりを迎えることになったのである。

## 5 おわりに

以上の分析から見えてくるのは、次のような結論である。まず、ドイツ航空機産業は、ミルヒのイニシアティブの下、シュペーアールザウケル体制においても半ば自律的な統制システムを構築し、航空軍備にかかわる領域では軍需省あるいは労働配置総監部とのポリクラティイ的競合関係にあった。「若い」航空機産業は、深刻な——しかも戦前にすでに構造的に内在していた——労働力不足に直面し、ポリクラティイ的競合関係のなか、陸海軍部門のみならず他の産業分野に先駆けて、外国人と囚人の動員というナチ期を特徴付ける「より急進的な解決策」を追求していった。この点で、ドイツ航空機産業を外国人および囚人動員の「先駆的存在」と呼ぶブドラスの指摘は的を射たものと言える。だが、航空機産業は単にブドラスの意味での「先駆的存在」であつたにとどまらない。とりわけ、戦争後半期の囚人動員拡大は、航空機産業が徐々にナチ期労働動員政策における急進化の「牽引役」となり、最終的にハンガリー・ユダヤ人の絶滅政策と結合していくプロセスでもあつた。これは、もっぱらシュペーアールザウケル体制に着目し、ミルヒの統制した航空軍需部門がそれ無条件で従属したことを所与の前提とみなす、従来の「労働動員」研究からは見えてこなかった点である。



とはいえ、ミルヒの強力なイニシアティブにもかかわらず、例えば、戦後一時的に再建されたハインケル社が強制労働裁判に直面して主張したように、航空機産業各社は航空省によって外国人・囚人の労働配置を「強制」されたわけでは決してなかった。各社は自らの状況に応じて動員カテゴリを取捨選択し、とくに外国人・囚人の生産工程への配置で「成功」を確認した後には、むしろ積極的に彼らを動員していったのである。なかでも、「自由意志」の西欧系外国人のリクルートを推進したユンカーズ社の事例は、人種論・イデオロギーと経済的観点の対立および妥協の産物と位置づけられる、東方労働者やソ連人捕虜の大量動員を回避した場合でも、囚人動員は容易に選択肢となり得たことを示している。この点では、「強制性」の低さゆえに一般には「強制労働者」に分類されない西欧系外国人労働者の問題をも含めて、なおナチ期労働動員政策の全体像を解明する必要があるだろう。

また、ドイツ航空機産業各社の労働動員政策推進におけるモティーフを考える際、コッペンベルクやミルヒをはじめとする二〇年代「合理化」運動の信奉者たちが、アメリカ自動車産業という理想像をドイツに受容することで航空機産業の「合理化」を推進し、必然的にはないにせよ、結果的に外国人・囚人の大量動員を容易ならしめた点は見逃すべきではない。フォーティズムは、誤解を恐れず言えば、ナチ・ドイツにおいて「強制労働」という負の頂点に到達したのである。

かつてホームゼは、主として戦前期に、ナチ・ドイツの再軍備に伴う膨大な政府投資を吸収して急成長した様相を指して、ドイツ航空機産業を「ナチズムの申し子」と呼んだ<sup>(8)</sup>。この形容は、おそらくホームゼの意図を超える広い範囲で、なお妥当な表現である。ポリクラティイ的競合関係におけるナチ期労働動員政策の戦後半期における劇的な「急進化」

航空機産業各社の外国人・囚人動員への自発的な関与、フォーティズムのドイツ的受容による「合理化」をつうじた強制労働への帰結といった要素に特徴付けられるだけでなく、ナチズムとともに消長したドイツ航空機産業は、まさに「ナチズムの申し子」であった。

〔付記〕 本稿は、JSPS科研費・研究活動スタート支援（西洋史）、平成二二～二三年度、課題番号：二二八二〇〇一九、研究課題名「ナチ・ドイツの社会秩序形成に関する研究——航空機産業での「労働動員」を中心に——」および早稲田大学 特定課題研究助成費（新任の教員等）、二〇一一年度、課題番号：二〇一一年A・九三三、研究課題名「ナチ・ドイツの社会秩序形成に関する研究——航空機産業での「労働動員」を中心に——」による研究成果の一部である。

## 注

- (1) Mark Spoerer, *Zwangsarbeit unter dem Hakenkreuz*, Stuttgart, München 2001, S.223.
- (2) Wolfgang Benz, „Zwangsarbeit im nationalsozialistischen Staat“, in: Benz/ Barbara Distel [Hg.], *Dachauer Heft* 16, Dachau 2000, S.3.
- (3) Daniel Uziel, *Arming the Luftwaffe: The German Aviation Industry in World War II*, North Carolina 2012, p.2.
- (4) Bundesarchiv Berlin (BAB), Reichsfinanzministerium, R 2/5796, Bl.99.
- (5) Spoerer, S.9.
- (6) Jens-Christian Wagner, *Produktion des Todes*, Göttingen 2001, S.578.
- (7) Uziel, pp.71, 76-77.
- (8) Ulrich Herbert, *Fremdarbeiter*, Bonn 1999 (1. Aufl. 1985), S.24; 矢野久『ナ

チス・ドイツの外国人——強制労働の社会史』現代書館 二〇〇四年、三五頁。

(9) Hans-Christoph Seidel/Klaus Tenfelde [Hg.], *Zwangsarbeit im Europa des 20. Jahrhunderts*, Essen 2007, S.7-9.

(10) 企業による社史編纂委託方式の持つ問題点についてはヘルベルトの論文を参照。Francis R. Nicosia/Jonathan Heener [ed.], *Business and Industry in Nazi Germany*, New York: Oxford 2004, pp.1-5; Herbert, „Zwangsarbeit im „Dritten Reich““, in: Gabriella Hauch [Hg.], *Industrie und Zwangsarbeit in Nationalsozialismus*, Innsbruck 2003, S.21f.

(11) アルバート・シュペール(品田豊治訳)『ナチス狂気の内幕』読売新聞社 一九七〇年、二一六頁; Lutz Budraß, „Der Schritt über die Schwelle“, in: Winfried Meyer/Klaus Neumann [Hg.], *Zwangsarbeit während der NS-Zeit in Berlin und Brandenburg*, Potsdam 2001, S.129.

(12) Edward L. Homze, *Arming the Luftwaffe: The Reich Air Ministry and the German Aircraft Industry 1919-39*, Lincoln: London 1976.

(13) ブドラスの最も重要な仕事は次の概観研究である。Budraß, *Flugzeugindustrie und Luftrüstung in Deutschland 1918-1945*, Düsseldorf 1998.

(14) 書名は注(3)を参照のこと。

(15) Martin Pabst, *Willy Messerschmitt*, Oberhaching 2007.

(16) 紙幅の関係から、本稿注においては、文書館あるいは文書作成者によってナンバリングされている一次史料について、基本的に文書館名・分類番号・ページ数のみ記載し、文書名を省略する。ナンバリングのない史料は、事後検証に差し支えない範囲で短縮した文書名もしくは内容を記している。同様に、異なる著者による同一タイトルを除き、

研究書・論文の副題も割愛した。

(17) Michael Textor usw., „Das Unternehmen“, in: Manfred Sundermann [Hg.], *Junkers: Dessau*, Dessau 2002, S.89, 92, 94.

(18) Hanjo Todte, „Hugo Junkers“, in: Sundermann, S.61f.

(19) Homze, pp.35, 73.

(20) Uziel, pp.8f.

(21) Budraß, *Flugzeugindustrie*, S.309-311, 320-335.

(22) Budraß, „Der Junkers-Konzern“, in: Stiftung Bauhaus Dessau/Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen [Hg.], *Zukunft aus Amerika*, Dessau 1995, S.152f.

(23) Heinrich Koppenberg, „Deutschlands Luftfahrtindustrie ist Großindustrie“, in: *Vierjahresplan*, Jg.3, Berlin 1939, S.74.

(24) Archiv des Deutschen Museums (ADM), LRD/02462, Junkers-Chronik, S.51.

(25) Detlef Siegfried, *Der Fliegerblick*, Bonn 2001, S.284-286.

(26) Budraß, *Flugzeugindustrie*, S.315-318.

(27) Ernst Zindel, *Die Geschichte und Entwicklung des Junkers-Flugzeugbaus von 1910 bis 1945 und bis zum endgültigen Ende 1970*, Köln 1979, S.66f.

(28) Budraß, *Flugzeugindustrie*, S.316-318.

(29) Homze, pp.78f.

(30) David Irving, *Die Tragödie der Deutschen Luftwaffe*, Frankfurt/M 1970, S.77.

(31) Budraß, „Der Junkers-Konzern“, S.153f.

(32) エルンスト・ハインケル/ユルゲン・トルヴァルト(松谷健二訳)『飛行機設計家ハインケル 嵐の生涯』フジ出版社 一九八一年、二一四—二二〇頁。

(33) Imperial War Museum Duxford, Speer 208, FD 5610/45, JFM-Zahlenbild

- 1938/39, S.32. 注に於ける煩雜やを避けるためだ、これ以降、同文書館所蔵史料に「ごしんせ」FD 217のみ記すこととした。
- (34) Budraß, *Flugzeugindustrie*, S.527-556.
- (35) ADM, LRD/02462, Junkers-Chronik, S.51-68; BAB, R 2/5800, Bl.110.
- (36) Friedrich Syrup, „Entwicklung des Arbeitseinsatzes“, in: *Vierjahresplan*, Jg.1, 1938, S.389-394.
- (37) Uziel, p.158.
- (38) Landeshauptarchiv Sachsen-Anhalt(LHASA), DE, 1410, Nr.847, Bl.144-146, 162-164. LHASA 所蔵史料の「ごしんせ」に「LHASA社に關する文書は、中分類「1410」及び「Junkers Flugzeugbau」に屬する。本稿は主に引用する後者は「LHASA」を省き、1410のごしんせのみ表記する。
- (39) FD 4875/45, JFM-Statistik: Gefolgschaft nach Lebens- und Dienstalter (15.4.41), S.2.
- (40) FD 801/46, JFM-Bericht des Vorstandes über 1934/35 (8.7.36), S.2-3; 1935/36 (28.10.37), S.3-4.
- (41) *Deutschland-Berichte der Sopade. Freier Jahrgang, 1937*, Frankfurt/M 1980, S.822.
- (42) ユンカース社全体で賃金労働者の月当たり平均賃金は一七六マルク、給与所得者の月当たり給与は二八八マルク（一九三七・三八年度、ごしんせも超過勤務分除へ）であった。FD 5610/45, JFM-Zahlenbild 1938/39, S.7, 12.
- (43) FD 4875/45, JFM-Statistik. Gefolgschaftsbewegung im Geschäftsjahr 1937/38 (15.11.38), S.2-4.
- (44) FD 805/46, JFM-Niederschrift der 15. Verwaltungsratssitzung (5.4.38), S.4; Die 21. V-Sitzung (22.5.39), S.5-6; FD 801/46, Bericht des Vorstandes über 1937/38 (25.5.39), S.3-4.
- (45) FD 805/46, Die 18. V-Sitzung (23.8.38), S.2.
- (46) FD 801/46, Bericht des Vorstandes über 1936/37 (1.8.38), S.4.
- (47) FD 805/46, Die 15. V-Sitzung (5.4.38), S.5-7.
- (48) JFM, *4 Jahre sozialer Aufbau*, Dessau 1938, S.12.
- (49) Gertraude Krell, *Tergemeinschaftende Personalpolitik*, München; Mering 1994, S.85-92.
- (50) Budraß, *Flugzeugindustrie*, S.425f.
- (51) *4 Jahre sozialer Aufbau*, S.12-18.
- (52) Krell, S.121-132.
- (53) Budraß, „Der Junkers-Konzern“, S.152.
- (54) FD 801/46, Bericht des JFM-Vorstandes über 1935/36 (28.10.37), S.3f.
- (55) Uziel, p.23.
- (56) FD 798/46, JFM-Einführung von Bussen bei Bummelschichten (29.11.39), S.1-2.
- (57) LHASA, 1410, Nr.1381, Bl.316.
- (58) Krell, S.118f., 127f., 130, 167.
- (59) Budraß, „Der Junkers-Konzern“, S.152.
- (60) FD 801/46, Bericht des JFM-Vorstandes über 1936/37 (1.8.38), S.3.
- (61) FD 5610/45, JFM-Zahlenbild 1938/39, S.5.
- (62) FD 4875/45, JFM-Statistik. Gefolgschaftsbewegung 1939/40 (29.11.40), S.2.
- (63) FD 801/46, JFM-Niederschrift der 17. V-Sitzung (21.6.38), S.4-7, 9, 12.
- (64) FD 4875/45, JFM-Statistik. Dienstverpflichtete (28.8.40), S.1f.
- (65) FD 4875/45, Gefolgschaft nach Lebens- und Dienstalter (15.4.41), S.1-4 u. Anlage; Statistik nach Altersaufbau der Gefolgschaft JFM (24.3.42), S.1f.

- (69) ADM, FA001/0260, Schreiben Heinkels an Milch (27.1.42).
- (70) FD 4875/45, JFM-Statistik. Entwicklung des Fraueneinsatzes (30.8.40), S.1-3.
- (81) Ebenda, Dienstverpflichtete (28.8.40), S.1-3 und Anlagen.
- (82) BAB, R 2/5800, Bl.2f., 10.
- (83) Budraß, „Der Schritt“, S.138f.
- (84) FD 5398/45, Monatsbericht Magdeburg (Mai 40), S.6.
- (85) 矢鐮 五十一六一頁; Herbert, *Fremdarbeiter*, S.95-104.
- (86) Budraß, „Der Schritt“, S.138f.
- (87) BAB, R 2/5801, Bl.79-82.
- (88) Ebenda, Bl.216.
- (89) LHASA, Nr.58, Bl.16R.
- (90) BAB, R 2/5800, Bl.2R.
- (91) 矢鐮 六十七—六八頁。
- (92) Uziel, p.159.
- (93) 矢鐮 七十三—七十四頁。
- (94) BAB, R 2/5794, Bl.4R.
- (95) BAB, R 13/XXV-19, Sitzung des sozial-wirtschaftlichen Ausschusses (8.5.42).
- (96) Ebenda, Arbeits- und Einsatzbedingungen für russische Zivilarbeiter (25.5.42); Firmenbesprechung am 24.6.42 (26.6.42).
- (97) Budraß, „Der Schritt“, S.143.
- (98) FD 5398/45, Monatsbericht Magdeburg (Mai 42), S.6; LHASA, Nr.66, Bl.2R.
- (99) BAB, R 2/5800, Bl.5.
- (100) LHASA, Nr.58, Bl.7, 11; Nr.494, Bl.30-32.
- (81) ADM, LRD/Selekt JFM 164, Monatsberichte Schönebeck (Okt. 43 bis Sept. 44).
- (82) „Die Sporenschlacht“, in: *Der Propeller*, Heft 5/6 Mai/Juni 1942 Jg.10, S.36.
- (83) ADM, LRD/05711, „Die Gemeinschaft des europäischen Arbeiters“.
- (84) BAB, R 2/5794, Bl.66R, 91R; R 2/5795, Bl.19R, 62R, 94; LHASA, Nr.58, Bl.11.
- (85) „Aus unserer Werk Gemeinschaft“, in: *Der Propeller*, Heft 5/6 Mai/Juni 1943 Jg.11, S.39.
- (86) ADM, LRD/Selekt JFM 164, Monatsbericht Schönebeck: Okt. 43 (12.11.43).
- (87) FD 5398/45, Monatsbericht Magdeburg (Apr. 42), S.6.
- (88) 4 Jahre sozialer Aufbau, S. 61; FD 783/46, Betr. Auflösung der Kameradschaftskasse (9.5.42), S.6.
- (89) Peter Cornelis Böckling, „Arbeitseinsatz bei Junkers von 1943 bis 1945“, in: *Der Bernburger Ikarus*, Nr.25 bis 29, 2004 bis 2006, Hier insbesondere Teil 1 (Nr.25), S.6f.; Teil 2 (Nr.26), S.3-5.
- (90) FD 5398/45, Monatsbericht Magdeburg (Apr. 42), S.6.
- (91) MA-Freiburg (MAF), RW 21/43-1, Bl.16.
- (92) LHASA, Nr.429, Bl.55f., 58f.
- (93) Böckling, Teil 1, S.7.
- (94) Stadtarchiv Halberstadt, Sig. A136, Karl Dillbner, „11 Jahre Bilanz eines Junkersmannes“, 1994, S.158, 162f., 198.
- (95) Böckling, Teil 2, S.5; Teil 5 (Nr.29) S.4.
- (96) LHASA, 1410, Nr.856, Bl.142f.
- (97) BAB, R 13/XXV-19, Sitzung des sozial-wirtschaftlichen Ausschusses (8.5.42), S.4.

- (105) FD 5398/45, Monatsbericht Magdeburg (Nov. 42), S.6.
- (106) LHASA, Nr.66, Bl.3.
- (107) BAB, R.2/5794, Bl.66R.
- (108) Irving, S.189, 430; Uziel, pp.12-14.
- (109) Budraß, *Flugzeugindustrie*, S.439f., 711-715, 725-735, 741f.
- (110) Uziel, pp.15, 72-74.
- (111) ショクルー、二二六頁。
- (112) Budraß, *Flugzeugindustrie*, S.741-747.; „Der Schritt“, S.129, 138-140; Uziel, p.2.
- (113) Bernhard R. Kroener, „Die personellen Ressourcen des Dritten Reiches im Spannungsfeld zwischen Wehrmacht, Bürokratie und Kriegswirtschaft 1939-1942“, in: Kroener/Rolf-Dieter Müller/Hans Umbreit, *Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg*, Bd.5/1, Stuttgart 1988, S.932f.
- (114) ミルビシムトラーは、たびたび食事や茶席を共にした。Peter Wite usw. [Hg.], *Der Dienstkalendar Heinrich Himmlers 1941/42*, Hamburg 1999, S.133, 175, 325.
- (115) Rainer Fröbe, „KZ-Häftlinge als Reserve qualifizierter Arbeitskraft“, in: Herbert/Karin Orth/Christoph Dieckmann [Hg.], *Die nationalsozialistischen Konzentrationslager*, Göttingen 1998, S.643f.
- (116) 強制収容所監督局作成の書類分類基準（四一年一月二八日）の「サクセンハウゼン」の項には、ハインケル社とよむに「航空省」クルリン「マッソウ」の項にはBMWの記載がある。Thüringisches Hauptstaatsarchiv Weimar (ThHSA W), KZ/Hafta Bu Nr.18/1, Bl.1111R.
- (117) MAF, RL 3/45, Bl.450; Wite usw., S.325.
- (118) ADM, FA001/0260, Aktennotiz der Heinkel-Werke (18.2.42), S.4.
- (119) MAF, RL 3/45, Bl.427R.
- (120) Benz/Distel [Hg.], *Der Ort des Terrors*, Bd.3, München 2006, S.245.
- (121) ADM, FA001/0344, Heinkel-Zentralstatistik: Ausländer der Zellenwerke (vermutlich Sept. 44).
- (122) Budraß, „Der Schritt“, S.143f.
- (123) MAF, RL 3/45, Bl.291R.
- (124) Budraß, „Der Schritt“, S.143f.
- (125) ADM, FA001/0261, Besprechung bei F1. Oberstabsing. Alpers, RLM, am 17.Sept.42 (18.9.42).
- (126) 矢野、一六〇—一六六頁。
- (127) *Der Ort des Terrors*, Bd.3, S.245-248.
- (128) Orth, *Das System der nationalsozialistischen Konzentrationslager*, Hamburg 1999, S.175-179; Budraß, *Flugzeugindustrie*, S.775-780.
- (129) Budraß/Manfred Grieger, „Die Moral der Effizienz“, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, 1993/2, S.110.
- (130) LHASA, Nr.66, Bl.2Rf.
- (131) *Der Ort des Terrors*, Bd.3, S.568f.
- (132) Buchenwald-Archiv(BwA), NARA Washington, RG 242 Film 34, Bl.29786f.; Film 18a, Bl.27290f.
- (133) Walter Bartel usw. [Hg.], *Buchenwald*, Berlin (Ost) 1961, S.298f.
- (134) ADM, LRD/Selekt JFM 164, Monatsbericht Schönebeck (Nov. 43 bis Dez. 44).
- (135) LHASA, Nr.279, Bl.3.
- (136) Bartel, S.299.
- (137) LHASA, Nr.283, Bl.6.

- (138) ADM, LRD/Selekt JFM 164, Monatsberichte Schönebeck (Ok., Dez. 43, Juni 44).
- (139) Ebenda, (Dez. 43).
- (140) Budtrab/Grieger: S.129-132.
- (141) BwA, RG 242 Film 18a, 25, 34, passim; HKW Film 15, Nr.36, Bl.125-127, 165f.; THSA W, NS4/Bu, Nr.136a, Bl.35-141R; 136b, Bl.12-53.
- (142) Marcel Lorin, *Schönebeck un kommando de Buchenwald*, Clemont-Ferrand 1989, pp.13f.
- (143) Paul Le Goupil, *Erinnerungen eines Normannen 1939-1945*, Paris 1995, S.208, 211.
- (144) Orth, S.106.
- (145) BAL, B 162/15534, Bl.300.
- (146) Ebenda, Bl.338.
- (147) ADM, LRD/Selekt JFM 164, Monatsbericht Schönebeck (März 44).
- (148) BAL, B 162/15534, Bl.296.
- (149) BwA, RG 242 Film 25, Bl.15900, 15903, 15907, 15910, 15913, 15915.
- (150) Harry Stein, *Konzentrationslager Buchenwald 1937-1945*, Göttingen 1999, S.218-226.
- (151) BAL, B 162/15534, Bl.254, 296, 305f., 331f.
- (152) BwA, 63-33-3, Flucht des Häftlings Nr.12493 (18.6.43); THSA W, NS4/Bu, Nr.136a, Bl.37.
- (153) *Der Ort des Terrors*, Bd.3, S.569.
- (154) Uziel, pp.55, 121f.
- (155) Björn Kooger, *Rüstung unter Tage*, Berlin 2004, S.83-92.
- (156) Uziel, pp.57-59, 76-83.
- (157) *Trial of the major war criminals before the International Military Tribunal, XXVII, 1584-(III)PS*, pp.355-364.
- (158) Christian Gerlach/Götz Aly, *Das letzte Kapitel*, Stuttgart; München 2002, S.251.
- (159) LHASA, Nr.621, Bl.78-88; Nr.626, Bl.121-124R.
- (160) BAL, B 162/9568; 9969; 15009; 15356; 15485; 15490; 15494; 15501; 15511; 15534; 15535; ADM, LRD/02459-01, US-Strategie Bombing Survey, JFM (May 4-18, 1945); LHASA, Nr.621; Nr.1374; Nr.1375; *Der Ort des Terrors* Bd.3, S.487, 521.
- (161) BAL, B 162/9498, Bl.459, 476-491; B 162/9568, Bl.31-35; B 162/15010, Bl.425-433; BwA, RG 242 Film 19, Bl.11526-11534; Wagner, S.231-232.
- (162) *Der Ort des Terrors* Bd.3, S.369-372, 486f., 506, 520-523, 531f., 534-537, 606-611; *Der Ort des Terrors* Bd.7, S.330f.; BAL, B 162/15356, Bl.229-235.
- (163) Budtrab, *Flugzeugindustrie*, S.775.
- (164) ADM, FA001/0530, Schreiben von Heinkel AG an Edmund Bartl (10.1.58).
- (165) 矢野 一九七一一〇三頁°
- (166) Homze, p.73.

(まだ) よしちゆ・早稲田大学助手)